

SUBARU life

斯巴鲁客户尊享
2019年第1期(总第68期)

不止带来新价值

试驾SUBARU XV 2.0i智擎旗舰版EyeSight

时间凝固的午后

A Wrinkle in Time



斯巴鲁

新一代 FORESTER 森林人

行者无界

INTELLIGENT BOXER

智能水平对置发动机



SUBARU

Confidence in Motion



SUBARU GLOBAL PLATFORM
斯巴鲁全球化平台



INTELLIGENT BOXER
智能水平对置发动机



SYMMETRICAL AWD
左右对称全时四轮驱动系统



EyeSight
驾驶辅助系统



Driver Monitoring System
驾驶员监测系统

创新科技



www.subaru-china.cn
扫二维码了解更多详情

斯巴鲁汽车(中国)有限公司
www.subaru-china.cn
销售热线:400-818-4860

LEGACY 力狮

OUTBACK 傲虎

FORESTER 森林人

SUBARU XV

CONTENTS 目录

斯巴鲁客户尊享

2019年 总第68期



FOCUS 特别关注

04 SUBARU BRZ 强势回归中国市场

06 不止带来新价值

试驾SUBARU XV 2.0i 智擎旗舰版 EyeSight

LIFESTYLE 生活方式

14 三月春水碧于天

烟雨江南小众自驾游

OWNERS 车主空间

22 可以奢侈, 不能浪费

访新森林人车主徐阳

28 时间凝固的午后

访老森林人车主王梓

34 大平原时代的 95 后

访老傲虎车主孙博

MOTOR SPORTS 汽车运动

40 你是否曾见过, 那些驰骋在赛道中的BRZ



SUBARU BRZ

SUBARU BRZ 强势回归中国市场

作为性能车的标杆产品，SUBARU BRZ将让崇尚运动的驾驶者再次沸腾。斯巴鲁汽车（中国）有限公司将在2019年重新将SUBARU BRZ带回中国市场。

2013年，SUBARU BRZ首次进入中国市场，便立即刮起了一阵入门级跑车的强劲旋风。它是斯巴鲁立足技术强项结合创新突破并对操控性进行极致追求的车型，也是世界首款集前置水平对置发动机、后轮驱动两个特点于一身的量产车型。一经亮相，SUBARU BRZ便迅速以非同凡响的激情驾驭乐趣满足了中国驾驶爱好者追求纯粹操控的梦想。

SUBARU BRZ水平对置发动机将酣畅淋漓的加速响应与高水平燃油经济性完美统一，成为了毫无顾虑享受激情驾驶的有力保证。惊艳的运动跑车外观，以及为配合发动机性能优势的充分发挥的“超低重心布局”设计，每个车辆元素中都体现出了斯巴鲁对纯粹操控乐趣的执着追求。结合前置后驱动力布局所达到的完美操控境界，驾驶者可以轻松领略弯道王者的驾控魅力。

承载着以往的口碑，以高性能与高技术为傲的斯巴鲁将在2019年再次引入SUBARU BRZ，对于中国那些渴望激情操控的驾驶者来说，斯巴鲁专为其打造的“安心与愉悦”的驾趣体验将再次触手可及。

SUBARU BRZ现已开放预定，并将在年内上市。让我们拭目以待，SUBARU BRZ在中国市场的荣耀回归。



不止带来新价值

试驾SUBARU XV 2.0i智擎旗舰版EyeSight

2018年8月31日，斯巴鲁在第二十一届成都国际车展上发布了搭载智能水平对置发动机（INTELLIGENT BOXER，下文中简称为「IB版」）的SUBARU XV车型。这也是斯巴鲁首款引入国内的搭载这一动力总成的车型。甚至，比起在斯巴鲁的故乡日本发布的时间还要更早一些。

文 / 梁桑 图 / 老猫



SUBARU XV

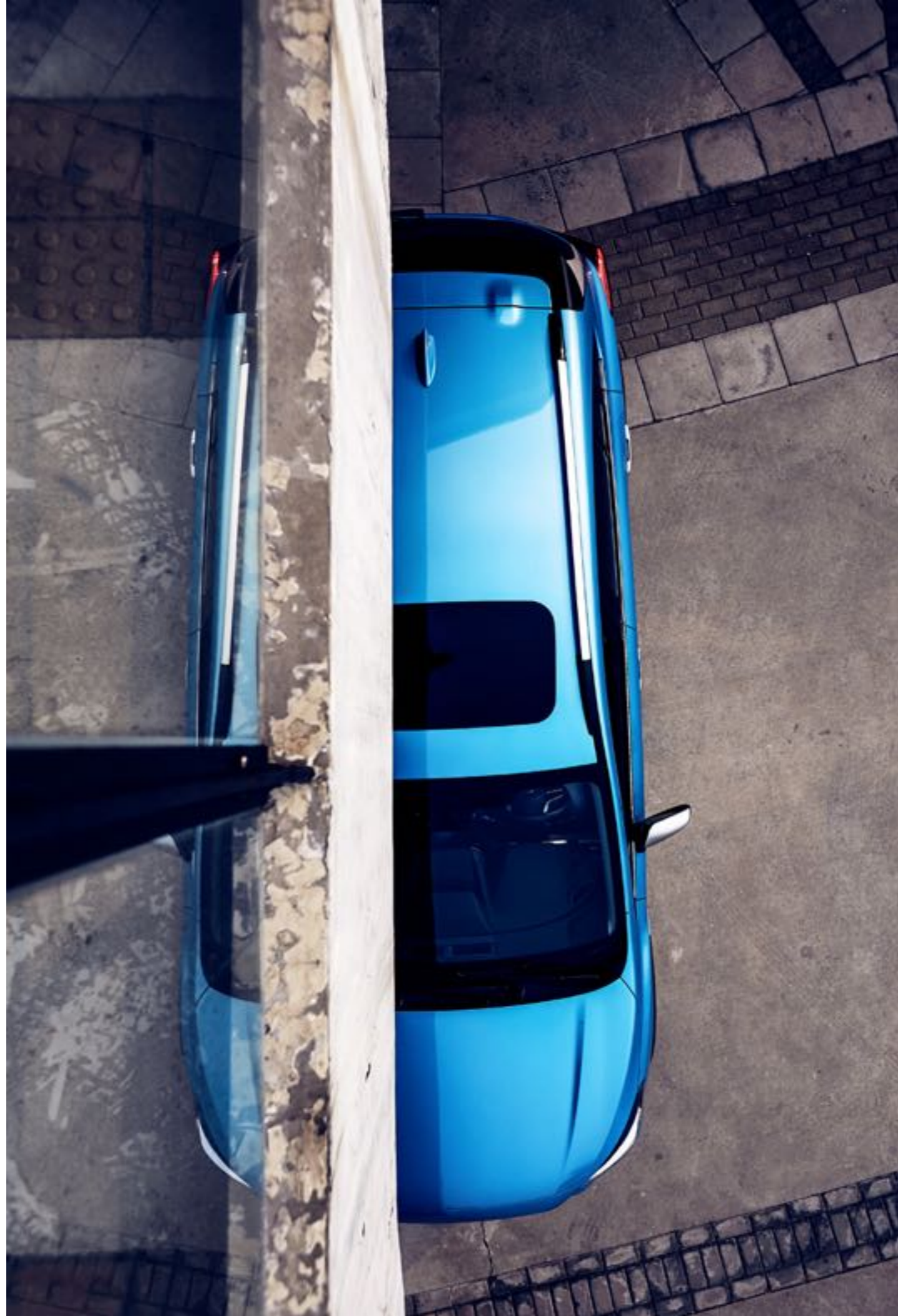


至于这套全新的动力系统，同样强调在提供更优秀的燃油效率的前提下，依旧具备斯巴鲁独有的低重心、优秀操控及稳定性等优势，而得益于各个零部件的全面优化、更为完善的调教等原因，IB版车型能够更好的实现这些目标。

当然，由于增加了电动机、额外的传动装置、动力用主电池等，相较于普通版的SUBARU XV，重量肯定是有所增加的。与2.0i普通版车型相比，IB版车型增加了111kg的重量。

为了弥补重量增加所带来的车辆重心等对操控性的不利影响，斯巴鲁降低了IB版车型的车身高度，从原有的1615mm降低为1595mm，并采用了不同规格的减震器、弹簧、防倾杆，以及对悬挂系统的重新调教，最大程度上抑制了不利影响。

同时，在重量略大的IB版车型上，斯巴鲁也使用了规格不同的转向机。得益于上述的提升，加上后轴附近安装了电池，使得车辆的前后重量分配更为合理，从官方的测试来看，IB版车型相对于普通版，



反而在操控性和驾驶性这两部分的一些测试中，能获得更好的表现。

动力总成方面，SUBARU XV的IB版车型所使用的发动机继续称之为「FB20」型，同样使用了缸内直喷的方式供油，并搭载一台交流同步电动机。而正因为它的存在，很多时候可以通过电动机辅助发动机进行加速，有助于降低发动机的工作负荷，从而确保更优秀的燃油经济性。

当然，SUBARU XV的IB版车型也有另外一些不同于其他品牌的优势之处。

当车辆起步及低速行驶的时候，发动机并不会参与工作，仅仅依靠电动机驱动

就足矣了。但当你深踩油门的那一刻，发动机就会立即启动，同时车辆会通过踏板力度和电池电量进行综合判断，是选择发动机“单独”驱动车辆，还是让发动机和电动机共同驱动车辆。

正是因为这样的设计，才让IB版车型在重量增加的情况下，依旧能够获得轻快、顺畅的驾驶感。可以这么说：电动机更多的是“扮演”辅助的角色，而并非与发动机相对的另一驱动方式。

当然，在车流密集且速度变化频繁的城市道路中，通过车内中控台上方的显示屏中可以清晰获知，IB版车型会频繁在电动机驱动、发动机驱动和发动机电动机共同

驱动这三种模式间切换，以保证燃油效率和动力反应两方面达到最适合的平衡。而在电池电量充沛的时候进行急加速，又能更积极地采用发动机+电动机共同驱动的方式，让驾驶者获得超过预期的加速感受。

在高速公路长距离驾驶的时候，由于速度变化通常并不频繁，车辆则更多处于发动机直接驱动的方式，只是偶尔停止一下发动机，或者借车辆减速的机会，通过电动机为电池充电。

在不同的驾驶路况下，SUBARU XV的IB

版车型都没有给人违和感，电动机的存在和介入完全不像其他品牌车型那样让人迷惑，甚至连动能回收之时，也几乎察觉不到突兀感。如果不仔细查看中控显示屏或者仪表盘，是很难分辨这到底是普通型还是搭载了IB发动机的版本。甚至，即便你在进行激烈的驾驶与操控，都感觉不到太多区别，差异之处只是更少的燃料消耗。

综上所述，确实可以说SUBARU XV的IB版车型是一台具备斯巴鲁特色的、不破坏本来的品质、又带来了新的价值的智能动力车型。

“在车流密集且速度变化频繁的城市道路中，通过车内中控台上方的显示屏中可以清晰获知，IB版车型会频繁在电动机驱动、发动机驱动和发动机电动机共同驱动这三种模式间切换，以保证燃油效率和动力反应两方面达到最适合的平衡”



三月春水碧于天

烟雨江南小众自驾游

你是四月早天里的云烟，黄昏吹着风的软，
星子在无意中闪，细雨点洒在花前。
——林徽因《你是人间四月天》

文 / Tersea 图 / 老猫

SPRING IS COMING



不食人间烟火的民国才女笔下所描绘的四月天，我们在初春三月的余姚提早窥见了一隅，春水碧天，烟雨江南。

浙江余姚，东邻宁波，南枕四明山，西连绍兴，北毗慈溪。自古人杰地灵，是著名思想家王阳明、文化史学者余秋雨的故乡。我们此行的自驾目的地是坐落在四明山鹿亭乡中的千年古村——中村，经余姚向南40公里可达。

初春时节，驾驶一辆斯巴鲁森林人，沿四明山的曲折山路蜿蜒而上，一路雾气升腾，恍若仙境，辗转腾挪，甚是自在轻便。翻过层层叠叠的苍翠青山，峰回路转，盘踞在山坳里的中村跃入眼帘，青瓦白墙的房舍，娴静安然。小桥流水有人家，藏在深山人不知。作为一个尚不被大众所熟知的古朴村落，中村给人的第一感觉就是静谧，一条清澈见底的溪水从村中穿过，两岸古树翠竹，生着青苔的古桥，恍若桃花源。耳畔只有溪水声和鸟啼之声，没有一丝城市的喧嚣烦扰。偶有背着竹篓裹着头巾的农妇，在对岸踽踽而行，身影慢慢消逝在阡陌纵横的村落中。

出中村，沿山路驾驶十余分钟即可到达狮峰山顶观景台。登高而望，尽管3月尚属早春，但已然可见油菜花星星点点。极目远眺，纵横沟壑的远山与峡谷，尽显千古沧桑的痕迹。仪表显示狮峰的负氧离子浓度上千，沿着步道随处走走停

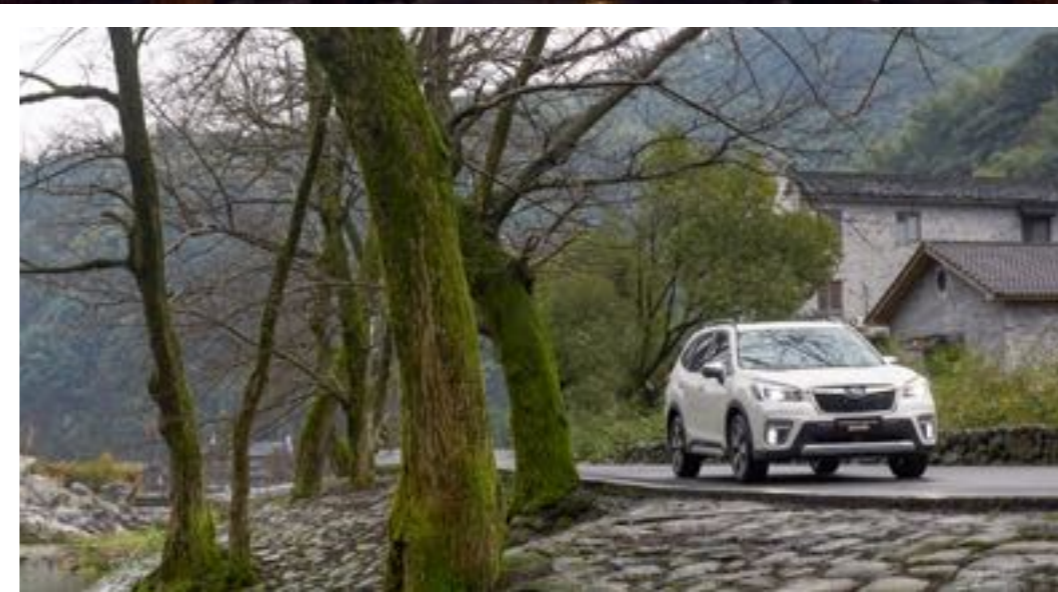


停，只觉神清气爽，心静若水。凭栏而望，云雾缭绕，如袅袅青烟，整个天地在雾的笼罩下显得迷离朦胧。向云雾飘荡的远方眺望，只觉生活的悲欢离合和酸甜苦辣都已抛在地平线之外，从繁忙的都市生活中逃脱片刻，享受当下片刻的惬意放空。远离浮躁的城市和纷繁的人情世故，进入久违的自然世界，漫步、观察动植物、冥想。深入这片遮天蔽日的原始森林中，进行一场安静不被打扰的、与自己内心的坦诚对话。

除此之外，当地村民向我们推荐了周边的梁弄，称有大片漂亮的水杉林，尤以深秋时节景色最盛，有机会的话，待到那时再走一遭。到河姆渡文化博物馆循古也是不错的选择。

住在山里也是难得的避世体验，小隐隐于野。此行我们入住了毗邻中村的算坑村“树蛙部落”，沿山路蜿蜒而上，倏地眼前一亮，尖顶的玻璃房掩映在郁郁葱葱的竹林中，背靠山岩，依树而建，开门即可见到漫天空或苍翠竹海。内部装饰均是原木家具和粗陶餐具，简约而不失精致。设计师特地没有在树屋中安装电视，为的就是在这样原生态的环境中，让游人更专心地亲近自然，不被纷乱的现代科技所打扰。清晨叫醒你的，是伶俐的鸟鸣和潺潺的瀑水。最迷人的当属风吹过竹海时，叶片发出的沙沙声，厚重低沉，延绵不绝，仿佛是大自然在呢喃低语着某种神秘的召唤。日落后，这里没有都市阑珊的灯火通明。一切都是安静的、原始的。细听，只有虫鸣。

你有多久，没有用心倾听大自然原本的声音？



最迷人的当属风吹过竹海时，叶片发出的沙沙声，
厚重低沉，延绵不绝，仿佛是大自然在呢喃低语着某种神秘的召唤。

日落后，这里没有都市阑珊的灯火通明。

一切都是安静的、原始的。

细听，只有虫鸣。



可以

奢侈

不能

浪费

访新森林人车主徐阳

什么叫奢侈？百度百科给出的答案是“挥霍浪费钱财，过分追求享受。”然而对今天的人们来说，奢侈和奢侈品的意义要复杂太多。

文/豆豆 图/老猫

Extravagant is
not wasteful



“可以奢侈，但不能浪费。”打从听到这句话起，就被深深震撼着。“奢侈”现在对很多人来讲其实更意味着自我鼓励和嘉奖，甚至还有对经典设计的尊重和膜拜。曾经有一位车主就跟我说过，“如果一辆车能把设计的‘均衡’之美做到了极致，增之一分嫌长，减之一分则短，买它不为炫耀，只为体验和享受经典设计与实用性之间的平衡极致——对他来说，这即是完美。”

我也听不少世界顶级工业设计师提到过，买一件昂贵但自己欣赏的物品，一用就是十几二十年。在长久的陪伴中，物品历久弥新，它的质感与美时刻都在闪闪发光，并且逐渐被融入了主人的日常使用痕迹，从而呈现出独一无二的风格。一个由“奢侈”开头的故事，却写满了对物品的尊重，长远算下来甚至还相当节俭划算——可见奢侈未必是挥霍浪费，而更可能是明确知道自己要什么，而且知道自己会一直喜欢。

对于做奢侈品电商的徐先生来说，他对奢侈的理解或许比一般人要深刻得多。而最让我惊讶的，是他选车时对自己需求的高度明确和有主见。因为身边不乏开德系豪华车的朋友，再加上自己也体验过涡轮增压发动机五、六年就要更换涡轮的经历，所以徐先生对新车的第一要求就是“省心”——这也是促使他坚定选择日系品牌的原因。

徐先生之前开过日产的一款轿车以及丰田的一款SUV，“都很省心，几乎没有任何小毛病，一来车就是为人服务的，二来像我们这样工作繁忙闲下来真的只想好好休息。”另外，SUV的高坐姿和良好视野也让徐先生认定“非SUV不可”，由此他的目标范围就更精确了。在本田CR-V和日产奇骏以及马自达CX-5之间考量了一段时间之后，徐先生的意向完全锁定了——“我不是特别喜欢流线型外观设计，另外希望车辆具备一定的越野能力，综合权衡下来我发现太太的斯巴鲁XV有一辆同门‘大哥’堪称完美。”



“徐先生和太太都不是那种‘典型斯巴鲁粉丝’：他们既不痴迷于速度也不会三句话不离‘水平对置’。斯巴鲁打动他们的，完全是忠于自我的设计和高度的可靠性与实用性。”



徐先生另外一次来回4000公里的高速也被EyeSight驾驶辅助系统妥妥地搞定了，“只要握住方向盘就好，尽管途中有不少隧道和山路，但依然感觉特别轻松。”

再有就是那次冬季出远门赶上了高速封路，路上的车都被迫走起了山路。眼看着那些BBA旗舰SUV一个个在十几度坡度的山前败下阵来，徐先生表现得从容不迫——最后上坡的只有两类车，一类是轮胎上装着防滑链的当地车，另一类就是连X-MODE都没开启的新森林人。讲到这个故事时，徐先生的自豪感是溢于言表的。

从2018年11月3日提车到现在，新森林人已经跑了1万公里，徐先生说跟从前的车比操控享受提升了好几个档次，上下班路途都充满了乐趣。

作为公司的高管，“996”是徐先生的常态。奢侈品电商在中国是一个需要长足发展的行业，奢侈品本身的属性需要与服务相结合才能让人们真正感受到奢侈品电商的价值。徐先生觉得，这就好比文章开头那个以奢侈开头的故事，方方面面的到位会让人们更珍重和欣赏这件物品，不仅因为价格的高昂，还有对设计、工艺以及品牌的尊重。我想，一个在选车时如此务实和注重细节的人，一定更能深刻理解和拿捏消费者的需求——而新森林人，就是他现阶段心目中的完美之选。

徐先生口中的“大哥”自然就是新一代森林人！“从太太的XV身上，我发现SUV居然也能自带操控感，而且斯巴鲁的EyeSight的确能在关键时刻避免事故。再有就是整个家族的设计语言简洁、大方、充满力量感。这一切都完全符合我对SUV的审美。”

真可谓“万事具备，只欠东风”。很快，北京第一台新森林人，一辆2.0i豪华版EyeSight车型就驶入了徐先生家的小区。在接下来每天上下班以及各种中长途出行中，徐先生每天都比前一天更确信自己的选择，也更喜出望外于这个选择。

“森林人是我开过的视野最好的车。尽管以前RAV4同为SUV，但我就是把座椅调到最高也依然得靠360度摄像头停车。新森林人根本不用，我直接坐进去就哪儿都能看到，它的A柱设计尤其讲究，不会造成任何遮挡。另外让我惊喜的是它的操控性，从前以50公里的时速转弯感觉车都快翻了，但现在绝对不会，即便速度再高些也稳稳的。我想这就是斯巴鲁最引以为傲的水平对置发动机和左右对称全时四轮驱动系统的魅力了。”

其实徐先生很早就对斯巴鲁有印象了，那时央视播出的555拉力赛让很多人对“富士重工”几个字魂牵梦萦，但徐先生是直到买车之前才把它和“斯巴鲁”三个字联系到一起的。换句话说，他和太太都不是那种“典型斯巴鲁粉丝”，他们既不痴迷于速度也不会三句话不离“水平对置”。斯巴鲁打动他们的，完全是忠于自我的设计和高度的可靠性与实用性。

新车到位不到两周时徐先生就跟几位朋友去了号称北京318国道的山路游玩。“最深的感受是来回盘山时几乎不用踩刹车，正常开就好，特别轻松。而且我觉得森林人的转向很精准，指哪打哪，SUV能做到这点很不容易。”





A Wrinkle

时间凝固的午后

访老森林人车主王梓

任何事物都无法抗拒吞食一切的时间。——泰戈尔

文 / Tersea 图 / 老猫

in
Time



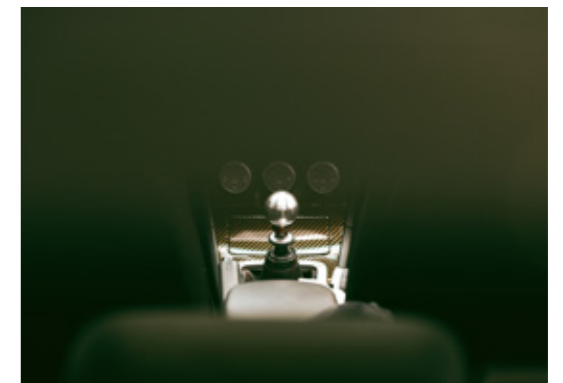
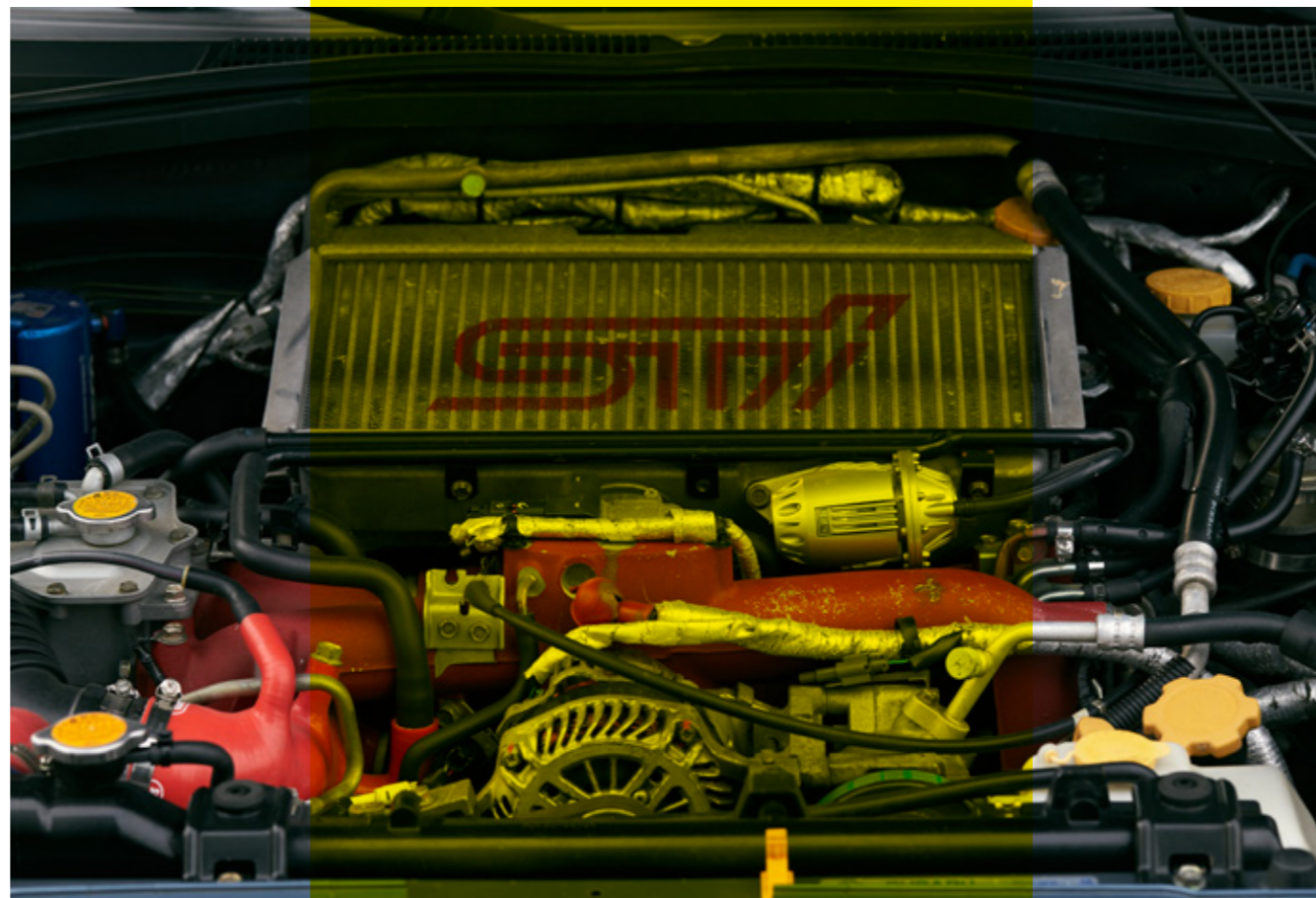
它呼啸而来刹停在我面前的一刹那，仿佛觉得时光静止。这台森林人就像一个盖世英雄，踩着七彩祥云从天而降，出场即是焦点，自带背景音乐和追光，令人很难把目光从它身上移开。

老车的命运大多难逃英雄末路、美人迟暮。而这台车龄超过了十年的二代老森无疑是幸运的，很整，气派英武。从外观来看，换了BC绞牙避震、STI黑B卡钳、WEDS轮毂和TURST排气。如此悉心地修整与改装，必是出自懂车爱车的人之手。而拉开车门，出现在我们面前的竟是一位刚过而立之年的85后，对于一台老森来说，这位车主的年龄显然是太稚嫩了。

王梓，原是电视台一名汽车节目主持人，现在杭州创业，管理着一家营销策划公司。在介绍自己的过往经历时，王梓透着超出年龄的沉稳劲儿。但一聊及车，滔滔不绝一发不可收拾，眼中仿佛闪着某种光。不管多大年纪的男人，心里都会藏着一个贪玩的孩子。而车，就是他们的大玩具。

据王梓介绍，他的老森在动力方面移植了全套的EJ207+6mt、STI中冷、KN进气风格、HKS泄压阀、HKS延时熄火系统、CUSCO机油透壶和硅胶气管水管。进到车里，内饰的细节更是处处精致：STI桶椅和麂皮方向盘、STI移植仪表总成和Genome三联表、Kenwood机头、CUSCO拉杆……挂挡、抬离合给油，老森低沉地怒吼，老骥志向仍在千里。

这个生于1987年的东北爷们儿，钟情于一切被打上了时间烙印的老玩意儿，专属于他们那个年代的老物件：老随身听、老歌、老游戏机、老手机、老玩具。一个如此浪漫怀旧的男





人，自然也爱老车。这也就是为什么年纪轻轻的王梓会对一台十余年的二代森林人情有独钟，一路呵护。

王梓的办公室里珍藏着各式Walkman、GAMEBOY、四驱车、变形金刚、苹果各代手机……都是他从青葱少年一路走来的印证。他说这些不仅仅是陈列品，它们依旧还能用，还在发挥着本身的功能价值。就像老森，对于他绝不是地库收藏，而是真真正正的一辆能载着他去追逐自由、释放自我的车。

王梓最爱随身携带的这款索尼Walkman，不管是深夜归家停好车，还是出差乘飞机，他都会用这台随身听来让自己放松下来。按下播放键，卡带转起来，发出轻微的兹扭兹扭的声音，那个微小的机械摩擦声，一下把人带回儿时的年代。MJ、Westlife、Backstreet Boys、周杰伦就在耳边，脑海中浮现出少年时打赢的那场篮球赛、课堂上发呆时望向的窗外、曾为少年时自己的模样、放学后冲进小卖部来一瓶冰镇的玻璃瓶装的可口可乐，入喉一刹那，激烈得一如我们翻天覆地的青春。

跌跌撞撞的，我们就长大了。远离故乡，义无反顾去追逐梦想、自由和心爱的人。

罗启锐导演的《岁月神偷》中说，岁月，原来是最大的小偷。当你意识到时间是贼了，它早已偷光你的选择。我们愈发变老，便愈发怀念曾经的小时候。而那些老Walkman、老玩具，仿佛是虫洞的入口，放着迷人的、穿越时间的光。

时间偷走的是岁月，留下的是情怀。在这样一个平凡春日的午后，这位二代森林人车主带着我们撕开了时间的一角，回忆片刻关于我们美好的小时候，那是多么美好的年代啊。阳光斜斜地照在STI三联表，闪着令人微醺的美丽光圈。



“它呼啸而来刹停在我面前的一刹那，仿佛觉得时光静止。这台森林人就像一个盖世英雄，踩着七彩祥云从天而降，出场即是焦点，自带背景音乐和追光，令人很难把目光从它身上移开。”

A New Generation

大平原时代的

95后

访老傲虎车主孙博

都说跟一个陌生的95后沟通是一种挑战，
因为他们很多时候都太言简意赅、
直奔主题了。

文 / 豆豆 图 / 老猫





当问到买这辆车最大的感受是什么时，孙博的回答挺令人意外——“应该是‘逢人必夸’吧，所有看到它的人都夸这车看着够高档，一看就特别贵！的确是，傲虎太少了，对很多人来说是个彻彻底底的新鲜事物。”

至此，我与这位95后车主的聊车环节正式结束了——想更多了解他的日常状态以期找到一星半点与傲虎之间的联系似乎也不太成功。在孙博看来，车是父亲选的，他对此百分之百尊重，除此以外跟自己并没有太多关系。他告诉我说，自家氛围是相对保守的老北京人做派，凡事讲老理儿，尤其为人处事礼貌这块儿一点不能含糊。他自己也不是媒体上津津乐道的那种“极端型95后”，但即便如此也还是在工作中感受到不小的挑战。

曾经有个说法特别贴切。说90后这代年轻人的梦想是当一个U盘，把自己装满。“不管老大大们怎么变，我们只要把U盘换成移动硬盘，再不行升级为云盘就可以全部搞定。但是您老千万别让我们当什么发动机，因为怎么生存是我们自己的事，哪怕有半点不爽想找个没人没车没工作，但是有Wi-Fi的地方发半年呆，立马拔盘闪人也是我们自己的事。”——所以企业管理层中盛传着千万不要对90后发脾气的金科玉律，“因为他们只要不爽就会闪人。”

大平原时代是什么？大平原时代就是无法捕捉的风险与频繁涌现的机遇共同出现的时代。有一篇报道中写道：“与‘大平原时代’相应，今天的中国青年呈现出‘游牧青年’的特征，他们被卷入急剧变化的‘大平原’，因此更强悍自主，也更流动复杂。与上一代年轻人相比，今天的年轻人在强调个性的同时拥有多重身份，他们更开放多元，也更敏锐孤独。他们向往工匠精神，渴望灵活创新，拥有格局与前瞻性，但在现实中却面临着沮丧与疲惫、急躁与计算、抑郁与孤独的挑战。”

我是带着如此认知去跟孙博聊傲虎的，后来发现自己想太多了……

孙博是那种非常简单直率的年轻人，在用车上并不执着于性能或小众这件事，他对车的要求还原为最基础的舒服和方便。“主驾得舒服方便，后排得够宽大，因为朋友和家人不能上了我的车之后觉得憋屈；另外百米加速得快，这是我对性能的唯一要求。达到以上两点就好，我不是那么在乎油耗。”

这寥寥数语后的意思其实就是end of story，采访中实在很怕遇到这样的年轻人——言简意赅、对事物懒得用任何形容词堆砌，然而他并不是拒绝回答你的问题，只是真没那么多想说的。

这辆傲虎其实是孙博父亲的座驾，“父母那代人用车很多功能都得我来教，比如座椅记忆……而且说实话那车被他开得有些肉，我每次接过车来都得去高速上拉一拉，猛踩几脚油，让它恢复本来的面貌。平时我就开凯美瑞，宽大、舒服。但是如果去跑山，我一定会向父亲把傲虎借过来，它的通过性和操控性还是轿车无法比拟的。”





“父母那代人用车很多功能都得我来教，比如座椅记忆……而且说实话傲虎被我爸开得有些‘肉’，我每次接过车来都得去高速上拉一拉，猛踩几脚油，让它恢复本来的面貌。”



然而孙博说他并非如此缺乏忍耐力，自己也是忍辱负重过来的。而且他对自身有着清醒的认识，在经历过一些事情之后通过反思发现自己刚毕业时的确毛躁了一些，做事情喜欢直奔主题而忽略了跟领导之间的沟通。而沟通的好处就在于，它未必能使事情加速推进，但至少可以让所有人都明白你在做什么，也使你需要帮助的时候能得到快速响应。

在建筑行业工作已有三年的孙博之前还萌生过创业的想法，通过调研他发现在自家附近开一个网吧会比较有市场，但后来没租到合适的场地只好放弃了。上学的时候他也曾沉迷于电竞，但自从电竞火了之后就觉得“没太大意思”了。现在的他在一直努力考取二级建造师证书，这是现阶段对他来讲含金量比较高的一个证书。

对于未来，孙博有着大平原时代年轻人特有的直言不讳——“经济基础决定上层建筑，有钱有实力了才能谈怎么实现梦想。先把证书考下来再说吧，也没准以后会考虑转行。”

另外，跟孙博的沟通使我更深刻地感受到一点，这也是大平原时代人们的基本状态吧——你有你的故事，我有我的故事。我们知道彼此都不容易，但自己的路只有自己明晰。

你是否曾见过,那些驰骋在赛道中的

提到“BRZ”这三个字母,你的第一反应是什么?性能?改装?飘移?面对这样一辆充满无限驾驶乐趣与无穷改装潜力的跑车,我相信不会有任何人能够忍耐住对它的激情。当然,普通的公路与城市道路显然无法承载,也不该承载BRZ的最强性能。所以,只有在真正的赛道中,你才能深刻体会它极速驰骋的速度究竟有多快。

BRZ



SUPER GT Series

自1997年起,斯巴鲁及其旗下赛事活动统括子会社STI开始支持第三方车队(CUSCO),使用以IMPREZA为基础改造的赛车,参加JGTC(日本GT锦标赛,如今SUPER GT的前身)的GT300组的争夺。

JGTC/SUPER GT是1993年诞生的日本最高组别赛事,亦是现时下全球赛车规格最高、速度最快的GT类赛事,分站赛的设置以长距离为特点,通常来讲,最短的分站赛正赛行驶距离为

300km,较长的则为500km或者1000km。当然,如果是分为前后两节进行的正赛,单次行驶距离会下降为150km或者200km。

在斯巴鲁赛车步入这一赛事的12年后的2009年,事实上的厂队诞生,斯巴鲁和STI自此年的赛季开始,以此前已经进入SUPER GT的「R&D SPORT」车队的名号,直接介入SUPER GT的GT300组的争夺。此时,使用的赛车尚为在力狮(5代目)的B4版本基础上开发。

2012年,随着量产版BRZ的在此年于日本市场开售,斯巴鲁和STI得以使用空气动力学方面具有更大优势的BRZ为基础开发面向SUPER GT的GT300组别的赛车——和更高的JAF GT500组别以来,JAF GT300组别自诞生起即要求基于量产车开发,当然,1998年后,两个组别均开始「原型赛车化」,因此,只需保留与量产车相同的车窗长、宽,车门长、宽等,车架、悬挂和引擎可以完全不同——「BRZ GT300」自此诞生。

在亮相的首个赛季,也就是2012年赛季,BRZ GT300尚不够成熟,未有太亮眼的成绩。次年,2013赛季中,BRZ GT300凭借在长距离赛事中的特有优势、赛车本身较低的重量和优秀的空气动力学性能在铃鹿赛道较为有利等,顺利夺下整个赛季中权重最大的「铃鹿1000km」的冠军,并在赛季最后的第八战中,夺下季军,全赛季总积分排名第四。2014年赛季,BRZ GT300赛车则夺下第三战(AUTOPOLIS)的亚军和第五战(富士)的冠军。2015年赛季,由



于包括车手组合调整——佐佐木孝太选手离开了车队，因此车手组合从以前的佐佐木孝太和井口卓人搭档，改为了井口卓人和山内英辉，以及种种原因，BRZ GT300赛车遭遇了投入使用以来的低潮，只在第五战（铃鹿1000km）登上了领奖台，获颁季军。

2016年，随着赛车的进一步改良，两位车手配合的进一步默契，成绩重新回升，整个赛季间三次登上领奖台，分别是第四战（SUGO）、第五战（富士）、第六战（铃鹿1000km）。2017年，

成绩不幸再次下滑，只在第三战（富士500km）登上领奖台，获得亚军。刚刚过去的2018年赛季里，BRZ GT300赛车则夺下了第三战（铃鹿）的季军和第六战（SUGO）的冠军。

2019年，斯巴鲁和STI将继续以「R&D SPORT」车队的名义参加SUPER GT GT300组的争夺。相比去年，2019年参赛车辆将实施包括改善水平对置引擎的耐久性和燃烧效率；将车架和空气动力学特性进一步强化；提高轮胎抓地效率等改良，立志实现组别优胜的夙愿。



SUBARU BRZ One Make Race

在斯巴鲁BRZ于日本开售的次年，亦即2013年，斯巴鲁与丰田两社协力，于日本当地开始举办GAZOO Racing 86/BRZ Race这一由斯巴鲁BRZ以及其姊妹车丰田86参与的单一车型赛（One Make Race）。技术支持方面，则由斯巴鲁的赛事统括子会社STI和丰田的赛事统括子会社TRD等两社提供。

赛事指定使用的赛车是STI基于量产版本的斯巴鲁BRZ基础上进行了安全方面相关改造的BRZ RA Racing，或者丰田自动车旗下的从事特装车等事业的完全子会社トヨタテクノクラフト的86 Racing。参赛车队或者选手购买了这两款赛车后，可在赛事允许范围内对部

分部品进行自主化的选择（比如，轮毂的型号是可以自由选择的，但尺寸有指定的要求）。可以说，车辆尽可能保持了量产车规格，因此大大降低了车队选手的参赛成本。

最初的两个赛季，亦即2013年和2014年赛季，这一赛事只设专业组别（亦即Professional组别），2015年开始增设额外的业余组别（Clubman组别）。在即将开始的2019年，STI也将继续支持使用BRZ RA Racing赛车的CG ROBOT RACING TEAM车队继续同时参加专业和业余两个组别的争夺（专业组别赛车2台，业余组别赛车1台）。



SUBARU

Confidence in Motion



斯巴鲁
官方微信