

RE START

太田哲也の10年

[連載5回]

TEXT ● 中三川大地 (Daischi Nakamigawa)

PHOTO ● 森山良雄 (Ryohiko Moriyama)

自 動車の進化は止まることを知らない。ひと昔前ならプロドライバーですら二の足を踏んでしまうような高出力を、鼻歌交じりで転がせられる高性能車がそこかしこに見られるようになった。

スーパースポーツカーやグランツーリスモは、巧みな車体制御技術に代表される電子制御化によって大衆化した。いまや免許取り立てでも運転可能な500PSオーバーがさして珍しくない。今もなお天井知らずのパワー競争は加速する一方だ。

かつては高出力になればなるほど、高いドライビングスキルが要求されるのが定説だった。太田哲也の経験に基づくのならば、究極はフェラーリF40だったという。F40の最高出力は485PS。数値だけを見ると現代のスーパースポーツには敵わない。だが、その馬力に見合うだけのドライビングスキルは必須だ。書めてかかるとしつぱ返しを食らうと言われ、日本でも公道・サーキットを問わず扱いきれずにトラブルを招いた例は多々ある。F40は電子制御技術に欠けた現代車にはない、クルマと



スポーツカーの本質。



自動車の高性能化、高出力化は時を重ねることに加速する一方だ。その進化幅に驚くと共に、もはや一般人には扱いきれないような高出力であっても、最新の電子制御で押さえつけて走るモデルは珍しくなくなった。そうした傾向に太田哲也が疑問を抱いていたとき、誕生したR8/BRZ。ハイパワーモデルとシンプルなFRスポーツを前に“スポーツカー”の意義を問う。

「F40よりパワーは上回っているのに、運転の難しさは半分以下という感覚だった。限界付近でクルマと格闘して楽しむというよりは、余りあるその性能の、余裕、を楽しむべきクルマだと思っ」

かつてサーキットでフェラーリF40GT Eやマツダ787Bなどと共に闘った太田は、当時のレーシングカーと同等級以上のパワーを大衆化させた技術の進化に敬意を払っている。R8は一定以上の性能を誰もが享受できて、しかもプロドライバーが本気で走らせれば相応の刺激と走りを提供してくれる。だが、R8を含めたこうした高性能、高出力車の現状

のナマの対話がなかったのである。こうしたF40を太田は「究極的に面白いと思うクルマだった。あれ以上はない」と言う。フェラーリにしてもその後の進化の過程で、電子制御技術の推進とイージードライバ化を進めてきたからだ。

無論、その潮流を否定すべきではない。誰もがF40を全開で楽しめるわけではないのだ。太田のような高いドライビングスキルを持っているからこそクルマを手なずけられ、F40の魅力を味わえる。一般人なら電子制御に守られた現代車のほうが安心できるのは間違いない。

その一例が、このアウディR8だ。5・2FSIクワトロは525PSを發揮しながら、最新のESPと融合したクワトロシステム(4WD)や2ペダルMTのRトロニック、マグネティックライドなど、優れた素性をもあわせつつ、そこに巧みな電子制御技術を注ぎ込んだ現代流スーパースポーツカーである。



より繊細に感じ取っているのだろうか。だが、本誌の読者を始め一般の人々もまた、激化するパワー競争に違和感を持っているのではないかと。そうしたタイミングで世に出てきたのがトヨタ86/スバルBRZである。ご存じトヨタとスバルがタッグを組んだ新生スポーツカーだ。これらのモデルは、メーカーが「スポーツカー」と高高に訴えながらも、駆動方式はシンプルなFRだし、過給機に頼らない自然吸気エンジンを持つ。スポーツカーの価値観を出力性能に求めないという点で画期的だ。旧86すなわちAE86は、時代がFFへと移行する中で旧態化し始めたFRを採用せざるを得なかったことが逆に功を奏したのに対して、新86/BRZはメーカーが積極的にFRを採用した側面を持つ。

「トヨタやスバルが、数値的進化の手を休めて、あるいはターボやAWDといった自らのアイデンティティを捨ててまで、新車を出してきたことの意味は大きいと思う。昨今の過給機付エンジンに比べればローパワーだし、FRなんていまや時代の潮流ではない。でも、散えてFRを出してきたのは、もう一度クルマを限界近くで操る楽しさを提案したか

であるパワーインフレ状態には、疑問も感じているという。「電子制御でがんじがらめになっていて、本来の性能を引き出せないクルマが数多くある。もし引き出しても今度はとても人間の腕が追いつかなくなったり、まして公道という環境では危険性も増える。そんなパワーが本当に必要なのだろうか」また、数値的機能の向上と運転の楽しさが比例しないという状況が生まれつつあるのではないかと、太田は危惧するようにもなっていた。「今ある500PSのクルマが、1000PSになったら、運転の楽しさは2倍になるだろうか。加減力など瞬間的な刺激は増すだろうが、飽くなき刺激を求めてチキンレース的な度胸が試されるだけ。これでは運転の楽しさが減ることはない」そうした想いは、レーシングドライバークラスとしての経験を持ち、現在もジャーナリスト活動やドライブビングスクールを主宰する太田だからこそ、



500psを超えるハイパワーも、4WDシステムと最新のESPでおなじみで制御するAudi R8 5.2FSQクワトロは、まさに現代スーパースポーツのあるべき姿を象徴するモデル。対するスバルBRZは電子制御を採用しつつ、より人間に合わせたスポーツ性をアピールする。



パワーを引き出して限界付近を楽しむというスタイルに最適なBRZだが、太田氏はそのステージに公道ではなくサーキットを提案する。ローパワーのBRZを手足のように操ることができれば、電子制御に頼られたハイパワーモデルも、より奥深く味わえるようになるだろう。

KEEP ON RACING サーキットミーティング with 出光、開催決定

8月26日(日)埼玉浦にて、夏休みお楽しみ企画としてサーキットイベントを開催。太田哲也氏がゲストを囲み、走りを中心としたランチやクルマ談義を楽しむイベントになる予定だ。

■開催概要(予定)■
日程: 8月26日(日)
場所: 埼玉浦フォレスト・レースウェイ
時間: 11:00 ~ 17:00
開催内容: スポーツ走行 / 1万円5000円
スポーツ走行(スパイDP付き) / 2万円2000円
※いずれもランチ付き
問い合わせ: 太田哲也スポーツドライブビングスクール
TEL: 045-943-5540 <http://www.sportsdriving.jp>

「FRのクルマを限界近くで走らせるといふ行為は、固有のパフォーマンスに依存しない面白さがあることを再確認した。スキーやサーフィンに近いスポーツ性を感じたんだ」86/BRZの魅力のひとつは、こうした運転の面白さをスーパースポーツカーに比べて数度の低い状態で、手軽に味わえる点にある。たとえばロードライバーでなくても、ある程度の訓練を積めば意のままにクルマを操って、スポーツ、できる。

ただし86/BRZはアンダーパワーだとはいつても、走る場所にはサーキットなどクロスドコースを強く推奨するという。ひと昔前までは「アンダーパワーのクルマを峠で振り回すのが楽しい」といったような漠然としたイメージがあった。が、もはやそれは当てはまらない。昔に比べてはるかにタイヤやサスペンション性能が向上し、コーナリング限界速度も数段向上した今となっては、限界近くを楽しむ領域まで持つていくことは、ともすれば危険極まりない行為だと考えるからだ。

「86/BRZはサーキットのようなクロスドコースで練習するようなクルマだと思う。こうしたクルマを手なずけられるようになれば、電子制御に包まれたスーパースポーツカーだって、より深く味わえる気がする。現代型スーパースポーツカーは限界が異様に高い領域にある上、電子制御が強力介入するため素性が見えにくくなっていて、一般的な人にとつては限界付近で楽しむのではなく、高い限界の過か手前で、余裕を楽しむべき存在になっている。クルマを意のままに操り楽しみたいと考える人々にとつて、86/BRZのような素性のいいアンダーパワー車両は格好的存在になるはずだ」

成熟した自動車文化だと言われるヨーロッパでは、高性能、高出力車を求める潮流を認めつつも、性能至上主義とは別の考え方でドライバークラスがサーキットで、スポーツする。文化が色濃く根付いている。ヒストリックカーなどはその代表だろう。ポルシェを例に挙げると、アクセルひと踏み200km/hのピジネススマンズ・エクスポレスを実現させながら、一方でサーキットユースのためのGT3系などを必ず用意している。

日本もようやくその時期にきたのだろうか。そう思えるだけの価値の提案が、86/BRZには溢る。かつて、素人には傍若無人とも取れる挙動で人々を魅了させたF40を完璧に扱いたなした太田哲也氏が、半分以上のパワーしか持たない86/BRZに、ここまで注目する理由が分かる。

「クルマの善し悪しに関しては諸説あるだろう。でも性能至上主義から一歩引き、運転そのものを楽しむという価値を提供する86/BRZは、行き過ぎたパワートレインへの疑問抑制効果の象徴であり、これからの日本の自動車文化の発展を担うきっかけになるかもしれない」