

RRレイアウトを
考える。

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと、多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオビニオンを直球で発信し世相を斬る「オレの話を聞け!」。第8回のテーマは、ボルシェ911が拘るRRレイアウトについて。過去において運転が難しいレイアウトと言われてきたRRは、実際にレーサーの目から見たらどうなのかを論じる。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)
PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)

太田哲也の

オレの話を聞け!

Q ボルシェが採用するRR（リヤエンジン・リヤ駆動）レイアウトは運転が難しいと言われることがありますが、本当のところはどうなんですか？ そもそもなぜRRは難しいのでしょうか？ ル・マンやGT選手権をフェラーリでレースしてきた太田さんの目にはボルシェはどう映りますか？

A オレとしては、ボルシェは運転がしやすいイメージだね。少なくともフェラーリよりずっと簡単だ。1シーズンだけGT500用マシンでGT選手権に出たことがあるんだ。ターボが装着されて約500PSとそれなりにパワーがあったけど、乗って数周でよいタイムが出た。

反対にこんなこともあった。かつてグループCの日石トラスボルシェで活躍したステイブ・アンドス

カー選手に相棒として乗ってもらったとき、あれほどボルシェで速かった彼がフェラーリ（しかも下のクラスGT300）に手こずって、すぐにはタイムが出なかった。「ナーバス」と言っていた。

レーサーで、「ボルシェは難しい」と言う者はいないと思つよ。

Q それではなぜボルシェは難しいと言われるのでしょうか？

A そもそもRRとかミッドシップ（車体中心にエンジンを搭載しリヤ駆動。以下MR）は採用される必然性がある。それは有り余る高出力を路面に伝えるためなんだ。FFやFRでは駆動力を路面に伝えるトラクション能力が弱いから、高出力車にはあまり採用されない。出力が高くなればなるほど運転は難しくなるものだよ。

Q なぜFFでハイパワー車はなくて、逆に高出力車はRRと

かMRが多いのでしょうか？

A FFは操舵と駆動が前輪に集中し仕事量が多いので、前輪のグリップ力が速さが決まってしまう。つまりタイヤの縦と横の総和は一定という「摩擦円」の概念から……、まあ難しいことはさておき、加速時には前が上がって荷重が減って前輪グリップ力が下がる。そんな状態だから高出力を持て余す。タイヤの性能にもよるけど大体250PSくらいがFFの限界かな。

FRだとまだまして、加速時に駆

動力がある後輪に荷重が移るから、ある程度のトラクションは確保できる。けど、そもそも重いエンジンがあるから、これもまた大パワー向きではないね。効率的なのはせいぜい300PSくらいかな。それ以上だと、エンジンやドライバー位置を後ろに下げるなど工夫しなくては、トラクション不足は解消できない。後ろのタイヤを太くするのも一案だけど、雨になるとタイヤのグリップ

力は接地面積よりも接地圧が大事となるから、やっぱりトラクション不足の問題は出てくるね。

Q よく理想的な前後輪の配分は50対50というけど、ハイパワー車になればなるほどトラクションが大事で、すると後輪の荷重比率がもっと高い方がいい。トラクションの面ではRRは好都合なんだよ。

A RR特有の運転方法はあるのでしょうか？

A ボルシェを操るには、まず①後輪荷重が大きいのでトラクションが良い、でも②前輪荷重が少なくそのままでは前輪グリップが弱い、ということをよく頭に入れたい。それを運転の仕方でもってあげると、つまりターニングの際、前荷重を増やす運転をするんだ。具体的にコーナーの奥までいわゆる旋回ブレーキを駆使して荷重を前輪に押し当て続ける。この走り方は特にヘアピンで有効だ。減速のためではなく、前荷重を継続するためだから軽しい



最新の911である991カレラSは初試乗だという太田哲也氏。走行状況に応じて各ダンパーの減衰力を無段階に調節するPASMの劇的な変化や、PTVプラスによる駆動トルクの制御、スポーツエグゾーストシステムによる演出など、その技術力の高さに改めて感心していた。





代替わりのたびに大柄になっていくボディには疑問を感じつつも、根底にあるスポーツ性能やグランドツーリングへの拘りにブレは無い。気軽に乗れてしまうスポーツカーと評価。

サーキットやワインディングだけでなく、街中における走行でも911らしさは存分に感じることができる。RRらしさは日常使いでも強く感じた。



ブレーキングだね。
奥に設定したクリッピングポイントまで行ったらクルマの向きがおおかた変わっているはずだから、そこからアクセルを強く踏む。トラクションがいいからある程度強く踏んでもフェラーリみたいにテールが横に逃げないよ。縦へ縦へと進んでいく。そうしたときボルシエのエンジンは低中速トルク型なので立ち上がりで落とすスピードを取り戻すのに好都合だ。コーナリング速度ではなく、加速でタイムを稼ぐイメージだね。旋回ブレーキが駆使できるようになると俄然運転が変わるよ。

Q 速さの面ではどうでしょうか？ 太田さんはボルシエに對してどういうイメージをレースの時は持っていましたか？
A ボルシエって乗りやすいけど、「速い」印象はないなあ。日本のGT選手権は政策的に性能調整が行われるので個々のクルマの速さがよくわからないんだけど、ル・マンだと割りとはいささかわかる。ターボモデル同士の比較だと、ボルシエ911GT2でも速さではフェラーリF40にはまったくかなわないね。オレが最初に出た頃は、フェラーリ348がよきライバルだった。高速コーナリングと最高速はフェラーリが速かった。でも低中速コーナリングの立ち上がりではボルシエが速い。一周の速さはフェラーリが上だと思いうけど、レースを終えると結局ボルシエがリザルトの上位にあるんだ。それはレースが単純な速さだけの競争ではないからだ。例えば耐久だ

とエースもサイドドライバーも交替で運転する。みんなが上手なわけではない。雨も降る。ドライバーも疲れてくる。そういう時にミスに寛容なことは大きな武器だ。マシンの耐久性もね。
結局、ボルシエってレースにとって何が大事かをよく考えてゴールを見据えて逆算でレースカーを開発しているんだと思う。
しかもル・マンはともかく、最近では世界中のサーキットが安全上の理由で最高速や高速コーナリングを抑えるレイアウトが変わってきた。するとボルシエの弱点がなくなると、さらに速さが増す傾向にあるだろう。

Q 運動フィーリングは違いますか？
A フェラーリってスイートスポットが狭くてさ、一発決まったときの手ごたえはすごい。でもなかなか芯をくわれないんだ。それに比べてボルシエはスイートスポットが広いね。かつて「はちみつのかき回し」って表現された取り留めのないシフトフイーリングや「真綿で絞めるような」と表現された一点集中の強烈さより

もコントロール性や耐久性を重視したブレーキは、コンスタントに当たりが出る感じかな。
Q 乗用車として過去と現在の違いはどうでしょう？
A 今回久しぶりに、911カレラスで通勤、そしてロングツーリングとワイディングに連れ出してみたんだけど、驚いたよ。昔と違って柔らかくてラグジュアリーな乗り心地なんだね。
昔はもっとそれなりにスバルタンで、隣の彼女よりも自分が楽しむ要素が強かったと思う。今は、目をつぶってたら高級セダン並の快適車だよ。つまり今求められるのはボルシエというブランドのラグジュアリーな日常なんだろうね。オレ自身、ジャケット着て革靴履いたら、この方が歓迎だね。
それでいて室内からスイッチひとつでダンパーの減垂力やPDKのシフト速度、スロットルの反応、さらにエキゾーストノートの音量さえも変えられる。つまりすぐにスポーティ性を呼び戻せるわけだ。
そうそうアイドリリングストップもついてたよ。同乗者が「エンストしたのかと思った」だって(笑)。
時代の流れでサイズは大きくなったものの、あのフロントフェンダーのふくらみでボディの見切りはいいし、低速トルクがあるから街中でも気持ちいい。そうそうPDKだったけど、ツインクラッチとは思えないほどスムーズなので、てっきりティプトロ(A/T)かと思っただけだ。
技術的に改めて感心したのは、たとえばダンパーの減衰力変更機構に関して、硬さが変わる「領域」が大きかったことだ。他メーカーのクルマだと、減衰を大きく変化させると操安性とのバランスが崩れてしまうので領域を取らない(取れない?)ケースが多いんだ。

Q ストリートでもRRを意識しますか？
A スピードを出さないときでも旋回制動を使うとよりスムーズに走れるよ。
初日は車庫から出るとき、「あ、今日からボルシエか」と少し緊張したけど、二日も経つと慣れ親しんだ愛車のように、普通にドアを開けて、とくに操作方法を意識せずエンジンをつけている自分がある。楽しい日常と非日常を切り替えて演出してくれるパートナーという感じかな。

近況報告

「セーフティ」をテーマにした大人向けドライビングスクールとともに、ライフワークとして取り組んでいる「太田哲也×出光出張授業」が今年で5年目を迎えて開催決定。今回も全国150校から応募があり、そのなかから小学校・中学校各2校で講演します。テーマは「夢を叶えるためにチャレンジ」と「交通安全と車の魅力」。出張授業号(VWビートルを予定)も展示予定です。今年も小学生と中学生との出会いが楽しみです。
また、当コーナーでは太田哲也氏への質問も募集しています。GENROO編集部「オレの話を聞け!」係までおハガキにてご投稿下さい。

