# 太田哲也×ホリデーオート ENJOY&SAFETY

## プリクラッシュブレーキの威力に感動

レガシィアウトバック2.5i EyeSightを使っ て、アイサイト体験試乗を実施。時速30km弱 の走行から、障害物に見立てた壁の直前で自。 CMでおなじみのシーンだが、参加者のほとん どが、止まるとわかっていても「おお~っ!」と いう声を上げていた。



#### メカニック講座

フリー走行&スパタイGP

初心者のために メンテナンスでは どこに気をつけた らいいのか、プロ がひとつひとつ〕 寧に教えてくれる



### 先進の運転支援システムに全員ビックリ!



●新井順三さん



●谷アイリーンさん 「ブレーキのかけ方がマイルドな



●谷 正巳さん 「自然な感じで止まれてビックリ しました。これが付いてるととて も便利ですよね。万が一、居眠り しても大丈夫なんですからね」

テレビCMでみなさんが驚かれ

る理由がわかりました(笑)。止ま 割りにしっかりと壁の前で止まると分かっていても、一瞬ぶつ ってくれる。しかもミスをしてもかる!って思ってしまうんですね」 カバーしてくれるのはスゴイ! クを参加者に披露したのだ。

トークショータイム。今、クル長をはじめ編集スタッフが行う の開発のトップも壇上に登場。 それぞれがクルマを説明すると レッサWRX ST 協力を得たこともあり、 86 8 B R Z 9&83~~) 好きが一番気になるクルマ好きが一番気になるクルマ そしてランチ中には本誌編集 この日のイベントはスバルの う特別講義も実施された。 インプ

の違いについて とS206

る力に使う「旋回ブレー を理解するための「摩擦円」と「荷 心構えを説いている。 た」とまずはドライブに対する 続いて、 り方などを事細かく説明して 「安全に走ること」 タイヤのグリップカ -キを曲が を目的 キ

の

後は、フリー走行&同乗走行 とプログラムは映っていく 熟走行。 先導車に追従して走る ことで走行ラインを学ぶ。 午後は教室からサ ースへ舞台を移す。

ンツ。同乗走行は一人2周と少の渋谷氏という豪華な車両&メルの森氏、ST-車両実験部長ST-の開発責任者であるスバ たドライバ X ST-でも仕様が異なり、 C、S206の3台だ。 同じWR イプS、WRX ST インプレ いけ も太田氏、 W R X ま 詰まった、

でのスケジュールはびっしりとこうして朝から日が暮れるま とにかく盛りだくさ な内容であった。 ちな

いない人のために、案たサーキットに慣れて の絶えないイベントと最後の修了式まで笑顔 また、車両の調子を見内もていねいに行われ、 いは「サーキット走行みに参加者の半分ぐら るメカニックも配備の が初めて」、 そんな配慮もあってか、 「1回だけ」のような もしく

愛車でサーキットを全開走行

太田講師による座学で学んだことを実践に活かすべく、 フリー走行を20分×2回行う。約40人の参加者のうち、

サーキット走行が初めてという人が半分ほどいたが、ク ラス分けを行うことで、全員がマイペースで走っていた。

また、希望車は最後にタイムアタック「スパタイGP」に参

加して、自分のレベルを確かめることができる。

211

午後の第2部コースを舞台にした その裏話を披露してくれた。

る車両の性能を使い切った走り

同乗走行に使われた車両は、 WRX STースペック まずは慣

理路整然とした走りのロジ

うのもプ うで、 1台ずつ1ラップだけ走るとここのタイムアタックの特徴は、 みのひとつとなっている。 アナウンス付きで観客の見守る にわかりやすいのだ。 観る方も順番に走ってくるた 両が邪魔になることもない ろ。混走ではないため、 GP」(タイムアタック)に突入 が「スゴかった!」と口を揃える。 ムが終了した後は、 いもプレッシャーが大きいたった1周に集中すると 時間半ほどのフリ その緊張感の高さも面白 「スパタイ しかし、 他の車 · 走行

同乗した後に話を聞くと、誰も 参加者の心の打ったようだ。



でも、 謙

午後のサー

ト走行

講師の走りを体感する同

ちりドライビングの基礎を学ぶ。 ため午前中は座学を行

ſί

きっ

乗試乗をフリ

そして、

仕上げとして、 走行と並行して の強い内容となっている。そ走行会ではなく「レッスン」

色

# それをサーキットで実践基本的な運転理論を学び イベントレポ

目となる「エンジョイ&セ 太田氏のあいさつから、 「モータースポー という校長役であ ツの世界へ 第3回

あるとおり、 開始された。 ティドライビングレッスン」は このイベントはタイ ただのサ トルにも キッ

池にボーレドを、、な目指して欲しい。ゴル、し、髪質が、ではなく、理 210

夫だが、モー

タースポー

-ツは違う。

絶対にクラッシュをしないこと

イチかバ

チでタイムを

フは池にボー

ルが落ちても大丈

論派

のような内容を語っている。

午前中の座学で太田氏は以下

「これからモー

タースポーツを

人は、、感覚派、ではなく

方式を採用している。

ムアタックは希望者のみと

という考えもあり、

タイ

氏は「タイムは気にすることは

最後にタイムアタックを行う

いう流れとなる。

ちなみに太田

# A-LineタイプSの

WRX STI A-Line type S/ WRX STI specC/S206同乗試乗

#### 特別講義



#### スバル商品企画本部 PGM 森 宏志

「インプレッサのベースモデルは新しくなりましたが、WRX STIは継続生 産されます。WRX STIは2010年にセダンを追加してから、販売比率の 70%がセダンですが、今回新しく追加されたAラインタイプSはAラインを よりスポーティに仕上げたモデルです。大型リアスポイラーやレカロも選 べるように装備充実しながら価格を抑えています」



#### スバルテクニカインターナショナル 車両実験部 部長 渋谷 真

Sシリーズは、パフォーマンスとクオリティの両方を極めたハイパフォーマ ンスモデルです。最新のS206は究極の一般道であるニュルでのレース 経験を踏まえ、強靱でしなやかな走りに磨き上げました。シャシは22B以 来のビルシュタイン、スバル初の19インチタイヤを装着。さらに空力特性 を作り込み、さらに質感を上げています」



#### スバル広報部 主査 大村敏之

「スバルはもともとラリー活動をずっとやってきており、"走りを極めれば 安全である!"との考えを持っています。高い基本性能が安全に繋がって いくわけですが、オールラウンド・セーフティの思想の元、アイサイトとい うプリクラッシュ・セーフティの技術を進化させてきました。止まって楽し いクルマも作ったということです!]



ペダル、 気持ち良く感じる。 ルだからやっぱり運転はラクだ。 そういうAラインをサ

のブレー した旋回ブレーキが長く使える。ニーナーの奥までブレーキを残 では問題はないがサー り方に合って トに持っていくと、 不満な点はパ 感じだ。 问題はなヽゞ レーキキャリパーは、トン ヤー 、ノーマルの片持ちタイプ キで向きを変える僕の走 左足ブレー いる。 ATなので当然2 これがまた ・キを使え、 トの道

ジン回転を上げずに走るので、 違いでピークパワーは抑えられ2・5ℓターボを採用し、仕様 道を走った時、自分にフィットアはいいなあ。そう思うのは公 力があるところ=美味しいとこ するからだ。 も気に入っている。とくに4ド 見事にキャラクタ を発揮する。 太田がサー いるが、 そもそも僕はAラインがとて 田がサーキットで検証RXシリーズの走りを とは言え、 それについて述べよう。 3台のWRX

ろが実用回転域にあるAライン の方が他のWRX ST る。僕は街中ではエン、その分低回転から力 他の2台と違って \*また2ペダ

面白さも上がる。スイートスポーの広さが30㎝、スペックCは幅の広さが30㎝、スペックCの方が緊上回るが、スペックCの方が緊上回るが、スペックCの方が緊止回るが、スペックCはった。

てサーキットを攻められた。それが付いていたので、安 良いなぁ~、 キットではスペックCはやはりCにも乗ってみた。するとサー スペシャル的な存在のスペック転したが、最後の方でスポーツ としてはほとんどAラインを運そんな訳で今回も同乗試乗車 は必須だが、 それは平均台に例えるとした こ4ポット/ロンボ製対向・ と思ったのである。 今回の試乗車には R 2ポッ 安心し

かに劣るが、公道ではスペッ・的な速さではスペックCにわ 道ではボールベアリングの金属音性も高くないので、やはり公 ため、 Cをはるかに上回る快適性を誇 音やロードノイズが気になる。 う 印象だった。 そういう点でS206は絶対 ちょうどよい中間地点とい

俯瞰してみればどのモデルも運 転好きを楽しませる要素がギ 細かくみれば三者三様だが、 しかしスペッ・は上級者向けといえるだろう。 より広い ユー

も高くないので、やはり公ガラスが薄くしてあり遮 スペックCサーを対象と

ャに当たった時の手ごたえも強ットが狭いからこそ、ドンピシ

●増子 淳さん も、ぜんぜん怖くない。とて も動きがスムーズで滑らか。 内装も良いと思いました」 ●太田 忍さん レガシィ B4 RSKに乗 いたので、時代が進化してい るな~と実感しました。スタ ごリティが全然違いますね」 ▶ニッポン放送アナウンサー

走りはどうだった?

「運転がうまくなれば安全のである。僕の信念として、いる面があることを知った である松本秀夫さんも太田 最近になって考え方に似て レスの参加者がサーいる。だからOT^ 運転につながる」と考えて 氏の同乗試乗を体験。その 迫力ある走りとA-Lineの高 性能ぶりに驚いていた 、なって、 Aドラ

えることを期 つなげてもらや模範運転に 一方、ス. での安全運転

の思想は、

「走りを極めれば安

今回試乗した3台のスポーられたのだ。だから互いに引き客

モデルも、

速さだけに止まらず

が、似ている価値を共有していから片やクルマ作りの面からだ全になる」だそうだ。片や運転

高性能スポーツの運 WRX ST

ス畑だ。 躍したのでも う。かつてスバルはWRCで活通性を感じる人は多くないだろ 通した信念とは… スパルと太田哲也の共 メージはあるものの、 「スバル」と「太田哲也」 しかもフォ

しかなかった。tetsuyaは小学生までだ。わずかな接点体拠地である群馬県だが、それことはない。生まれはスバルのことはない。 の時にスバル車をドライブした プロトタイプカー出身で、 ッスン(以下OTAドラレス)Otaスポーツドライビングレ でスバルとコラボするまで、 なかった。 値が共有できるとは思ってい

価

、公道

・ミュラや 現役 ■文:太田哲也

僕はレ

ータースポ

●濱川竜一さん 自分のWRX STI (GRB) よ

●豊田英紀さん リも加速が格段にイイです な。でも挙動はなぜかまろや か。安定性が抜群です!



●畠山隼一さん



「車体のしっかり感があって コーナーの安定感がスゴイ !滑ってるのに、まったく怖く なくて動きがスムーズ」

## 「ターボの走りはインパクト り心地は悪くなくて、内装も

の走り





WRX STI specCの走りはどうだった?

-ナーで踏ん張っている のがよく分かりました。低速



「安定感ある走りには感動し ました。本革とアルカンター からガッ!ってくるんですね。 ラの組み合わせの内装は 後席はゆったりしていました」 級感があっていいですね」 ラの組み合わせの内装は高



「ガチガチのスポーツカーじ ゃないんですね。居住性も良 く、1台でサーキットも子供 とのドライブもできそう」

#### ドラテクを磨くのにサイコー! 袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ



都心から近いJAF公認サーキット として人気の「袖ヶ浦フォレスト・ レースウェイ(2436m)」が舞台。 テクニカルコースでドライビング のスキルアップには最適だ。サー キットライセンス会員募集中だ。

●袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ 千葉県袖ヶ浦市林348-1 ☎0438-60-5270

http://www.sodegaura-forest

お疲れさまでした!



だから互いに引き寄せ 213 212