

クルマが日本を元気にする
supported by 出光
Tetsuya Ota
ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON

太田哲也 × ホリデーオート
ENJOY & SAFETY

ドライビング レッスン

with
SUBARU
Supported by 出光

BRZが勢揃い!



2012.6.23 at 筑波サーキット・コース1000

本誌コラムでおなじみの太田哲也氏とコラボレーションして、4回目のドライビングレッスンを開講。今回はスバルのバックアップを受けて、BRZが教習車として勢揃いした。 ■文：鈴木ケンイチ ■写真：井上雅行

基礎ドライビング講義

スポーツドライビングの基礎を座学でしっかり学ぶ



慣熟走行

サーキットに慣れてからライン取りを学ぶ

イベントレポート

ドライビングの基礎を座学できっちり学べる

野球をする時、アナタはどこで
する？ また、サッカーは？
ゴルフなら？ 当然、それぞれ
専用の場所に行つてやるはずだ。
家の前の駐車場では本気でポー
ルを打てないし、裏通りでのス
ライディングは無理。空き地
はドライバーを振り抜くことも
できない。
。スポーツは競技場で。それが
昔からの常識なのだ。
そして同じく、クルマを思いつ
きりを走らせるならサーキット。
これがモータースポーツのスタ
ート地点となる。そんな常識を
教えてくれるモータースポーツ
入門イベントが、太田哲也氏が
主催する「ENJOY&SAFETY
DRIVING LESSON with SUB
ARU supported by 出光」だ。
「一般のスポーツは、習うより
慣れる」と言われますが、モ
ータースポーツでそれはリスクが
高すぎます。ゴルフなら池ボチ
ャもたいしたことありませんが、
クルマではそうもいきません。
ですから、慣れる前に習う。
理論を学んだ上で実践すること
が大切です」と太田氏。
そのため、ここでは毎回、走
行前に2時間近い座学を行う。
安全にモータースポーツを楽し



BRZは超低重心設計のコンパクトFRスポーツです

スバル 広報部 主査 大村敏之氏

「スバルBRZをひと言で表しますと、「超低重心パッケージングのポクサーFRスポーツカー」です。スバルの伝統であるポクサー（水平対向）エンジンはピストンが横向きに並んでまして、縦方向にスペースを取らないのもともと低いんですが、それをBRZではさらに低く積んでいます。ロールも重心が上にあるより、下に

ある方が走りに安定感が出ます。また、左右対称、シメトリカルな設計でバランスもいいんです。こういう優れたパッケージングですし、200psというパワーも扱いやすく、どなたでも愉しく気持ち良く運転できるスポーツカーに仕上がっていると思います。スバルとしてはBRZに限らず、お客さまに安心と楽しさを提供したいと考えております」

SUBARU トークショー



メカニック講座



▲サーキット走行初心者のために、メンテナンスではどこに気をつけたらいいのかなど、プロがつひとつ丁寧に教えてくれる



太田哲也氏や中谷明彦氏の講師陣に加えて、スバルドライバーの新井敏弘選手や吉田寿博選手、さらにジャーナリストの齋藤慎輔氏もインストラクターとして参加者をサポート。司会&MCは本誌でもおなじみのまるも亜希子さんと、レースクイーンの花咲理香さんとともにイベントを盛り上げてくれた

ゲスト講師陣は豪華な顔ぶれ



▲スパタイGP審査員特別賞として参加者の堤光広さんにはブリヂストンからポテンサRE-11Aがプレゼントされた



▲このイベントには出光のサポートもあり、会場にはZEPROオイルなどの展示もされていた



フリー走行&スパタイGP

愛車でサーキットを全開走行



太田&中谷講師による座学で学んだことを活かすべく、フリー走行を10分×3回行う。約30人の参加者のうち、サーキット走行が初めてという人が3分の1ぐらいいたが、経験に合わせてクラス分けをすることでみんながマイペースで走っていた。また、希望者は最後にタイムアタック競技「スパタイ（スーパータイムアタック）GP」に参加して、自分のレベルを確かめることができる。

むための考え方や、上手く走るコツなどから始まり、具体的なブレーキの使い方やライン取りなどが太田氏の過去の体験も交えながら丁寧に説明される。今回のイベントでは理論派ドライバーとして知られる中谷明彦氏も講師を担当。タイヤのグリップの考え方や、コースのライン取りなどが説明された。

アットホームな感じでサーキット走行を満喫

待ちに待った実際のサーキット走行（筑波サーキット・コース1000）は午後から。約10台ごとにグループに分かれ、完熟走行、3回のフリー走行（10分）が実施された。

また、今回はスバルのサポートもあり、話題のBRZ体験試

乗プログラムも用意された。さらに同乗デモ走行のドライバーとして、インプレッサを駆って世界で戦うドライバー新井敏弘選手と吉田寿博選手もイベントに参加。参加者を助手席に乗せて、プロの走りを披露したのだ。

最後にイベント終了時に、参加者の声を集めてみた。

「こんなに敷居の低いアットホームなイベントはない！」ととにかく楽しかった！「みなさんマナーがいい」「タイムを競うのはスパタイGPだけで、他は速さ自慢じゃないのがいいですね」「豪華講師陣で大満足」「じっくりと座学を聞いたのは大きかった」「太田さんの一言アドバイスが効いた」等々。その声を確認するためにも、ぜひとも次回参加をおすすめしたい！



BRZの本当の実力をプロの運転で体感!

BRZインストラクター同乗試乗



低重心で素性がいいから ドライバーの思い通りに 挙動をコントロール!

インストラクターによる BRZの限界走行はどうだった?



●堤光広さん
「ロールは少ないですね。エンジンは良く回ります。ATは本来ロスがあるはずなのに、それを感じさせないのが良いですね」



●赤津忠克さん
「地面に吸い付くような走りでした! コーナリングが抜群に良いですね。Gがよほどかかっているようで、目がまわってしまいましたよ」



●北見寿恵さん
「やっぱり素晴らしい! ジェットコースターに乗っている感じで、テンション上がっちゃいますね。帰って息子に自慢しなきゃ(笑)」

スバルと僕とでは安全に対する考え方が似通っている。スバル

ドライバーが主役になれるのがBRZだ!

BRZインプレ by 太田

ルの場合は「クルマを極めれば安全につながる」。僕は「運転が上手くなれば安全運転になる」。機械と運転の側面の違いはあれど、基本的精神は同一だ。今回で僕の学校(Tesuya Oa)スポーツドライビングスクール)とのコラボは最多の3回目だが、精神の共通性もあって自然と引き合うのだと思う。

そのスバルがスポーツカーを出した。BRZだ。スバルの家芸、AWDもターボもない。あるのは自然吸気の水平対向エンジンとFRレイアウト。スバル量産車初めての方式だ。では、そもそもスポーツカーって何だろうか?

僕の解釈としてはドライバーがスポーツできること。スポーツをした後の疲労感と爽快感の交じり合い。スポーティカーやハイパフォーマンスカーの主役はクルマであるが、スポーツカーの場合の主役はあくまでもドライバー。そんな解釈に基づきつつ、サーキットを走ってみた。

挙動がマイルドなので
誰でも運転しやすい!

現代のクルマにおいてデバイス装着は時代の要請だが、サーキットでFRの楽しさを味わうとなると、横滑り防止装置は邪魔でしかない。とくにFRだと簡単に制御が入りまくって、スポ



BRZの滑らかな加速と軽快なハンドリングを体験

BRZ体験試乗

ドライビングレッスンの参加者と、BRZをオーダーした方の中でインターネットの募集で抽選に当たった人たちが、スバルBRZの体験試乗をすることができた。見ると乗るとでは大違いで、BRZの滑らかな加速と軽快なハンドリングを実際に体感して気に入ったという人が続出!



BRZを自分で運転してみてもうだった?

BRZインストラクターデモラン



▲BRZの走りを外から眺めて見たいという参加者からの要望もあって、インストラクターによるBRZのデモランを披露。レースっぽい接近戦になり、見学者は大いに盛り上がった



●山田啓次郎さん
「コーナリングがものすごくスムーズでしたね。先導車の後を、自分の思ったとおりにトレースすることができました!」



●下利敬祐さん
「今日は広島から参加です(笑)。あまりロールしないで、そのままスッと曲がっていく感じ。乗り心地がフラットでしたよ!」



●熊谷洋紀さん
「楽しかったあ! コーナーで滑らかな?」と思っても、そのままいけちゃいました。初のサーキットでしたが走りやすいと思いました!」



●須藤裕輝さん
「16インチのクルマに乗りましたが、乗り心地が良かった。突き上げがそんなにないんですね。意外に下のトルクもありました!」



●菊池一彦さん
「ボディがしっかりしてる。この手のクルマはボディさえ良ければ、あとは自分好みでイジれますから。20年は乗れそう(笑)」



●佐藤健次さん
「敷居の低いクルマですね。S2000みたいな気合いは必要ありません。あとエンジンレスポンスが、なかなか良いと思いました!」

た。だから限界も低いし、限界を超えると唐突に滑った。それを一部の走り屋が「ドリフトさせやすい!」ともてはやした。だが新型BRZ/86にはより高性能なウィッシュボーンが奢られている。さらにリアのロワアームを長くしてロール時に対地キャンバーがつくようになっている。大きくロールさせても、キャンバーが減らないのでトレッド面全体で捉える。なので限界を超えても唐突に



「ツドライビングどころではない。まるで靴の上から足を掻いているみたい。でもさすが! BRZでは隠しアイテム(?)により完全OFFができるようになってる。OFFでサーキットを走ってみて感じたのは、そもそのサスペンションの動きで後輪のグリップの限界が高く、それでいて限界を超えたときの滑り出しも穏やかなことだ。下まわりを覗いてみるとその理由がよくわかる。BRZの兄弟車86は、「AE86再来」を謳う。しかし旧ハチロクのリアサスはリジッドタイプだった。だから限界も低いし、

滑らない。だから限界が高く扱いやすいのだ。街中でのクイックさを演出して「ハチロク再来」的なクルマを作るのではなく、現代のスポーツカーとして操縦安定性を高めた「クルマを極めれば安全につながる」の精神を貫けるようにしたかったのだと確信した。クルマを極めれば安全につながる。運転が上手くなれば安全運転になる。その意味を理解するにはスバルBRZは絶好のクルマなのだろう。