

太田哲也 クルマの 神髄



第101回
トヨタ86と
スバルBRZ



単なる試乗レポートではなく、取り上げたクルマにこめられた開発者の思いや、社会的影響力、所有する喜びなど、カルチャー的側面を掘り下げる「クルマの神髄」。今回はトヨタ86とスバルBRZを取り上げる。トヨタ久々のコンパクトFRスポーツの復活で話題をさらっているが、エコカー全盛のいまの時代においてトヨタはなぜFRスポーツカーを復活させてきたのか、今回は箱根で思い切りインプレッションしながら考察した。

日用品からの脱却

日本のクルマの多くはコモディティ化（日用品化）してきて、消費者にとってそれ自体が消費財というよりは、あくまで便利の道具だ。スポーツカーはその例外だが、そのタマシイが、いまはコモディティ化を進めることで販売数を伸ばしてきた日系メーカーの代表格トヨタが、新しいスポーツカーを提案した。トヨタもスバルもFRZ（以下86とBRZ）だ。大きな変化であり、チャレンジだ。クルマが単なる生活必需品ではない。そしてクルマが日用品ではない。

このクルマが若者のクルマなら、止め、日本のクルマが生活必需品のきつかけになることトヨタは望んでいない。僕も期待している。今聞くと先立ち、僕は86とBRZで富士と浅木サーキットを走ってき

た。高速コースの富士ではさすがにBRZの方がパワー不足でつまらないうえに走った初歩的なことはなかつた。走り出し加速をカットして走り出す。FR（駆動方式）ならではのタービンの長さと、リアのスラットと車高をコントロールし、つまりハンドルとアクセル操作性面で曲がる車体もあつた。その気になれば簡単にドリフトにも持ち込める。改めてFRの楽しさを体感した。そして正直、いよいよ上街に乗り出して、公道に走ってみて、ワインディングを走ってみると、だからこの印象が変わってきた。ある疑問がわいてきたのだ。

良すぎる性能の功罪

86とBRZに関してはスバルのお得意技である、しかもAWD（4輪駆動）も搭載できる。FRとAWDの2つをA-Eエンジンにだけ搭載している。BRZにはそれは、世間心のなやみ



何事も実体がないければ
格好よい存在として映らない



日本の道路環境の中では 性能が良すぎるのだ



86



試乗車はGT86ミッド、スポイラーがリアスタイルを引き締めている。



BRZ



試乗車は中間グレードのS。スポイラーがなく、やたらあざむきしている。

の良さをアピールする目的もあるという。トヨタとしては、扱いやすいパワーで運転しやすくして、スポーツドライヴの楽しさを多くのひとに提供したいという自覚がある。

注目すべきは、「スポーツカー」といかに自らを定義していることだ。レクサスS550FもインプレッサS50Tも、いままでメーカーはスポーツカーと明言してこなかった。「本気」が見えてくると、「F1の楽しさを味わって」という強いメッセージを感じた。

それを踏まえて、思いがけないインディアンに入ったわけだ。急激な機軸ターニングを繰り返して、曲がりくねったワインディングロードを走らせてみて、24N Aでも十分に楽しめたと感じた。

ただ機軸を止まらぬカッタリしてF1の喜びを確認しようとするも、これがなかなかサーキットのように簡単にコントロールできない。制限速度が僕の心にブレーキをかけてしまうのだ。

コーナーリング性能が高くて、そんなじょこなサーキットが懐かしな感じがする。昔の旧車(AE86)はこうではなかった。リアサスはリジッドで、クルマがロールすると簡単にリアが滑り落ちてフルツと滑りだした。それ自体ははめられたことではないが、それを正しくユーザーは面白がった。

新型GT86と旧車は当時からの機軸に、向上したタイヤやシャシー性能に加え、足まわりの設計にも工夫がある。フロントサスは普通のストラット形式だが、リアはダブルウィッシュボーンを採用する。しかもリアアームを長くしてロール時にキャンバー変化が大きくなるようにしてある。だからコーナーで車体が大きくロールしていくので、タイヤの外側だけがなくて、リア側全体で路面を捉えらえる。それ故、限界が高く、そして限界を超えて滑り出すときも旧車(AE86)のように急激に滑らない。

このメリットは僕にはサーキットで存分に発揮している。限界も高いがコントロールもしやすい。開発担当のスパルはよい仕事をした。

このメリットは僕にはサーキットで存分に発揮している。限界も高いがコントロールもしやすい。開発担当のスパルはよい仕事をした。

写真は86のインパネ。最上級グレードらしく、赤いステッチももっている。

たまたまサーキットで走らせた。このメリットは僕にはサーキットで存分に発揮している。限界も高いがコントロールもしやすい。開発担当のスパルはよい仕事をした。

このメリットは僕にはサーキットで存分に発揮している。限界も高いがコントロールもしやすい。開発担当のスパルはよい仕事をした。

このメリットは僕にはサーキットで存分に発揮している。限界も高いがコントロールもしやすい。開発担当のスパルはよい仕事をした。



後席の居住性は可哀に見て一目瞭然。事実上の2人乗りのクルマだ。



大きなスポーツカーに比べれば、やや高いポジションとなる。



写真は86のインパネ。最上級グレードらしく、赤いステッチももっている。

