

# Active Driving, Active Safety

## "本物"のクルマを見抜く力をつける!

モータージャーナリスト こもだきよし

まず、クルマは"走るもの"という  
基本に帰ろう

最近、"本物"を手に入れたいという人が増えている。また、"本物"を見分ける自信のある人も多い。海外旅行も随分身近になつたし、輸入品にも日常的に接するようになり、日本国内だけでなく海外にも視野が広がつたこと、実際に世界の一流品を所有する体験などを通して、私たちの物を見る目は、どうやら高くなっているようだ。

ただ、クルマについては、まだまだいうのがボクの実感だ。豪華な室内や柔らかいクッション、おせっかいとも思える親切な過剰装備などを評価する人は多いし、高いからいいクルマださうと判断する人もいる。特に安全にかかる装備への信頼、エアバッグやABSがついてさえいいといった傾向も気になる。それでは、"本物"のクルマを見抜くことはできないし、ひいてはその潜在能力を存分に引き出でてやることもできない。クルマを本当にうまく使いこなして欲しいし、そうできる"本物"のクルマの見分け方も身につけて欲しい。その第一歩として、まず、クルマは"走るもの"という基本に帰ることをボクは勧めたい。

**"走るもの"なら、  
ダイレクト感と情報が必須アイテムだ**

クルマは"走るもの"という原点に帰つたら、次に、走るためにどう造られているかをチェックしたい。正しいドライビングポジションがどれでヘッドクリアランスも適度にある、沈み込まないでしっかり身体を支えるシート、車幅感覚をつかみやすい形状、視界の良さなどを

行試験を続け、細部まで人間の感覚も交えて煮詰めていく。

できるだけ共通部品を使って安く均一なものを造る、できるだけ手間をかけないようにしようと個々にチューニングを施したビルシュタインのダンパーが採用されている。SUBARUの開発姿勢とは、競りようが初めから違う。

レガシイGT-B、250TB、RSには、車種ごとに個々にチューニングを施したビルシュタインのダンパーが採用されている。SUBARUひとつのダンパーが採用されている。SUBARUの技術者大いに通ずるところがあつたという。実際にどうなぞ納得する。

SUBARUには、"本物"だけが持つ、一貫したクルマ作りの考え方と、それを積み重ねてきた歴史がある。

**デビッド・リチャーズの目が世界のクルマから  
レガシーをピックアップした**

SUBARUが"本物"であることを裏付けるもう一つのエピソードがある。

舞台はヨーロッパを中心、アフリカ、ニュージーランド、インドネシア等を転戦するラリーの最高峰、世界ラリー選手権。この過酷な舞台でチャレンジを続けるチームの一つにイギリスのプロドライバーがある。代表のデビッド・リチャーズは、かねてより勝つためのクルマを探していた。

条件は、基本運動性能が高い縦置きエンジンの4WD。世界ラリー選手権ともなる、走りのレベルが違う。旋回時には、タイヤに1トーンにも近い大きな横の力が加わる。それによるタイヤの支持部分のひずみ、これが命取りになる。タイヤの支持部分の剛性を格段に上げる。これがまず走りの根源だ。

クロスメンバーといふ井桁の骨を通せば、この難問は解決できる。それは縦置きエンジンだ。横置きではエンジンが邪魔をしてできない。さらに、4輪が駆動力をを持つ4WDも必須条件。しかも、重すぎないこと。

"この条件は一步もゆずれない"といふ姿勢で世界中のクルマを検討したデビッド・リチャーズは、レガシーを探し当たった。8年前のことだった。究極の走りを競う世界フリー選手権。あのデビッド・リチャーズの目にかなうクルマが、世界中でレガシーしかなかつ



●世界ラリー選手権で活躍したレガシー。  
勝つためのノウハウは、1993年より  
インプレッサに引き継がれた。

チェック項目はたくさんあるが、

ここでは基本中の基本、どう動くか、意識しなくてもハンドルを握る手に伝わってくる。

コーナーではハンドルを切つた分だけ曲がり、さらに切り足すとちゃんとその通りにクルマがついてくる。非常に単純なことだが、それが正確に行われるかどうかが肝心だ。

ドライバーが目で状況を見て、頭で判断し、ハンドル操作という行動を起こしたとき、自分がどう路面を捉えているのか、意識しなくてもハンドルを握る手に伝わってくる。

クルマがついてくる。非常に素直に動いてくれるから、操り人形のように運転していく疲れないという側面もある。非常に素直に動いてくれるから、操り人形のようつな隔離操作的なものとかしさ、時間の流れもない、自然にダイレクトな動きをする、

こういうクルマなら、"ピギナー"にとっても運転しやすい。

さらに、情報がきちんとドライバーに伝わるかどうかということもつけ加えたい。闇雲に静かだつたり、振動をなくすのではなく、きちんと情報として伝える。しかし、うるさいではない。

走るもの"という切り口で、"クルマ"本物論を展開すると以上の条件に絞り込むことができる。

**そこに、こだわり続けてきたのが  
SUBARUだ**

この条件にピタッと当たるのがSUBARUだ。なぜボクがそう思うのか。まずは

SUBARUの歴史はおよそ40年前、スバル360が始まる。ユニークな丸みを帯びたデザインでどんな虫の愛称で親しまれたこのクルマの、開発コンセプトは軽量化と丈夫なボディ。小ぶりな体で、モノコックボディをはじめとする画期的な発想とメカニズムが満ちていた。そしてスバル1000。ねじれ剛性を徹底的に高めたモノコックボ

ディの小型車で、FF、水平対向4気筒エンジン、4輪独立懸架…。当時としては画期的なメカニズムに、レガシーの片鱗が見える。さらにつけ加えれば、スバル1000で開発された等速ジョイントは、後にFF車のスタンダードベースとなり、日本の小型FF車の発展に貢献した。そして乗用4WDの開発から、熟成へと歩みを進めてきたSUBARU。一貫しているのは、軽量化、良い重量バランス、高いボディ剛性へのこだわり。つまり、"走る"ということへのこだわりだ。さらに、SUBARUには机上の計算だけではなく、ドライビングフィールを大切にする、非常にエモーショナルな部分もある。熱心に走る主張がよく似合つ。

たというのは、非常に興味深い事実だ。

さて、レガシーで培つた勝つためのノウハウは、やがてもっと軽量なインプレッサに引き継がれ、輝かしい戦果に結びついている。"とは"存じのことと思ふ。

SUBARUには、

**アクティブドライビング、アクティブセイフティ  
という主張がよく似合う**

最近、衝突安全の面でクルマを語ることが多い。しかし、よく考えて欲しい。ぶつかったときのことを対策するのは当然で、ぶつかりにくくクルマを造ることの方が先決ではないだろうか。

ぶつからないための、アクティブセイフティの代表格にABSがあるが、ABSだって、そのクルマの基本性能に左右される。つまり、クルマは走るものだという基本をきちっと押さえている、その性能は充分に発揮されない。

SUBARUは、クルマは走るものという基本に忠実に、軽量で剛性の高いボディ、重量バランスの良さが特徴だ。だからドライバーの意志をクルマが知っているかのような動きをする。さらに、世界の一流スポーツカーにも匹敵する素晴らしい視界の良さなど、アクティブセイフティの代表格であるABS。それ以前の、ドライビングでも安全性を追求している。SUBARUには、アクティブドライビング、アクティブセイフティといふ主張がよく似合つ。

**"本物"のクルマを見抜く力をつける**

ボクは今回、レガシーを頭に置いて、"本物"のクルマを見抜くための8つの問題提起をした。

モードルエンジンとは何なのか、パッケージングという概念の正しい意味、本当の高級車の乗り心地、4WDは過剰装備だという誤解について、ABS

盲信への警鐘、ボディ剛性のレベル、4WDの進化、エンジンと走り感の関係…。8つの問題提起、その全てが、

クルマは走るものという切り口でアプローチしたものだ。

ボクのクルマ本物論、あなたの見れる目"を養つていただければ、"これに勝るものはない。



●軽量、コンパクトな水平対向エンジンを核としたSUBARU独自の4WDシステム。左右5インチでバランスに優れているのが、一目でわかる。

