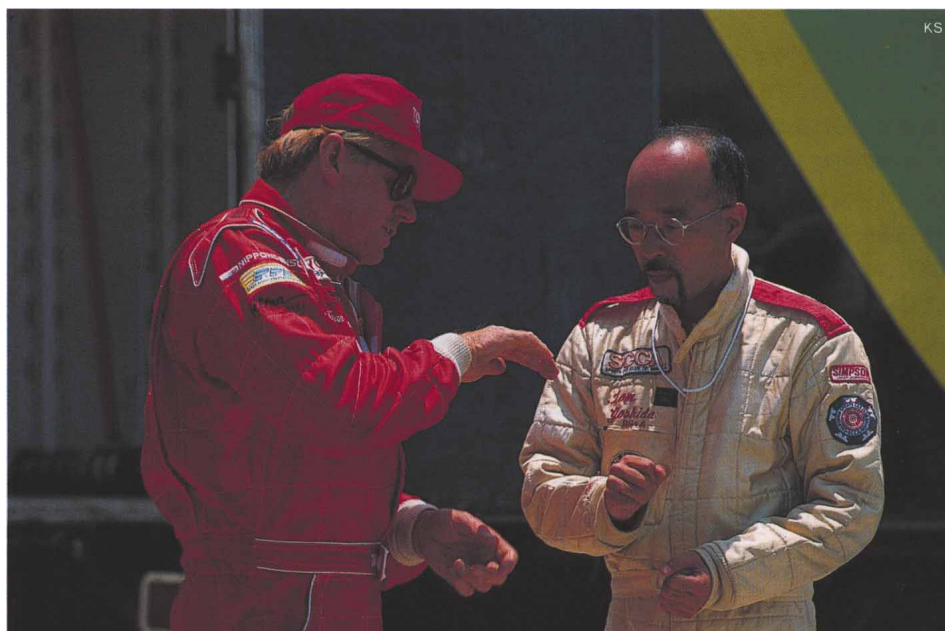


ひとに優しいモンスター

トヨタ・スタジアムトラック独占試乗



過去3回スタジアムレースのチャンピオンに輝くアイヴァン・スチュアートに教を乞う。速い人は言うことが同じ。アマチュア（ボク）はもっとゆっくり操作することが大切です。

60年代からアメリカのオフロードレースはBAJA（バハと発音、カリフォルニア半島のメキシコ統治地区を指す）に代表される砂漠が舞台だった。VWを改造したバハバッグやバギーが西海岸の都市を走り回り、一時の風俗を形成したのも、オフロードレースの影響に他ならない。他方、オフロードファンの拡大を、遠隔地でしか行なえないレースが阻害していたのも事実。自ら砂漠のレースに参加し好成績を収めていたミッキー・トンプソンは、そのギャップを埋めるためにオフロードを大都市の真ん中に持ち込むことに成功した。79年から始まったスタジアム・オフロードレースがそれだ。人工的に作られた短いコースに激しく踊るマシンは、従来のオフロードファンのみならず、アウトドアに慣れ親しむアメリカ人を広く魅了した。

試乗したのは、最近10年間のスタジアム・オフロードレースのグランド・ナショナル・スポーツトラック・クラスで、9回のマニファクチャラー選手権を獲得した米国トヨタが走るマシンそのもの。3世代目にあたるマシンの走りと機能を通して、オフロードレースに費やされるアメリカン・パワーのものすごさをレポートする。

セットアップの目標は、快適性！

試乗に先立ち米国トヨタのオフロードレース・プログラムを実行するPPI（プレジジョン・プリパレーション・インク）を訪ね、マシンと対面。まだ頭の中には飛んだり跳ねたりするマシンをどう操ればいいのか充分

なイメージがなかったから、さっそくエンジニアのジャック・オウルドに運動性能とセットアップについて概論を聞く。

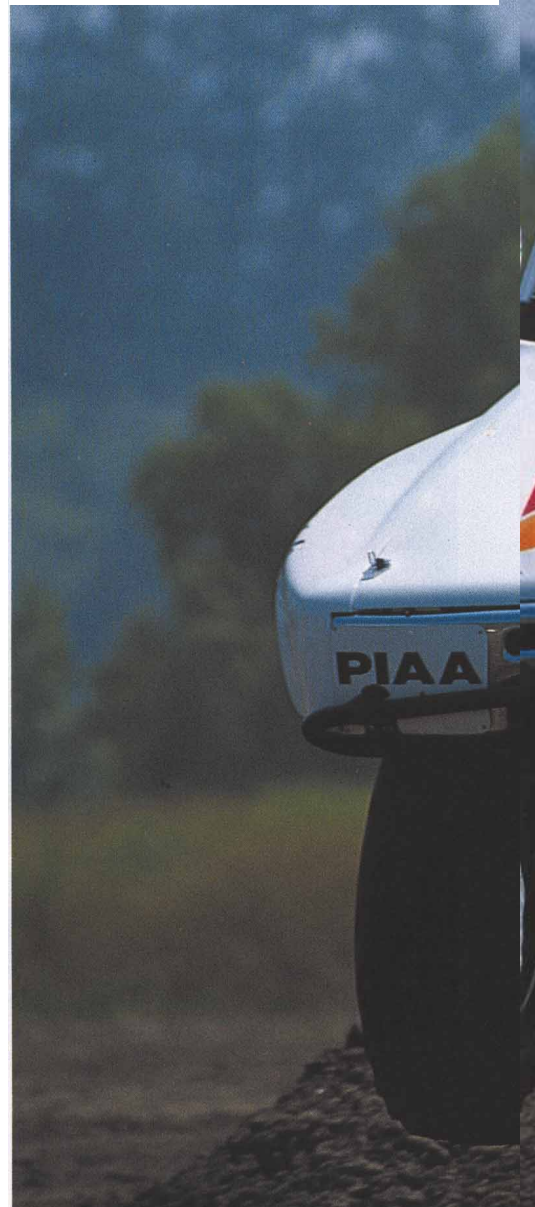
とにかくその運動性能と走破性は並みのレベルではない。15mのジャンプや制御された空中姿勢を見たことがあれば、特殊な予備知識が必要なんだとあらかじめ思い込んででも不思議ではない。ところが、しばらく考えていたジャックの口から出たのは「ドライバーの快適性を最優先する。ドライバーに自信を持ってもらうためにネ」の一言。もっと具体的な内容を期待していたが、今にして思えば「どうやって走らせるのか」と運転のABCを聞いたようなもので、おそらく返答する側も困ったに違いない。しかし試乗を終えた今、PPIの開発方針であるドライバーの快適性が最も重要な要素であることを身をもって理解できる。運動性能、動力性能云々といっても、走る舞台がオフロードである限り、ドライバーが快適でなければ語れないと知った。自分の人生の中でも最良の時のひとつである試乗を振り返り、クルマという機械がいかに人間の能力を拡大してくれるのかを再確認したい。

チューブラーフレームの一部をなすロールケージを掴んで体を支え、片足ずつ室内に潜り込ませる。意外なほど直立したバケットシートに収まり、5点式のシートベルトで体を安定させる。このマシンのドライバーであるアイヴァン・スチュアート用に誂えた固定式シートは大きめで、ペダルとステアリングホイールが若干離れすぎている。構造上調

節が不可能なのと、ずれた時のことを考えるとパッドも使いたくなかったので、多少の不利は承知で試乗を開始した。しかし、このドライビングポジションがクルマを操る上でいかに大切な、後で痛感することになる。

ステアリングホイール左にあるカットオフスイッチをON。右手のパネルにあるイグニッションとフューエルポンプのスイッチを入れる。前進1段、後進1段のオートマチック・トランスミッションのシフターがニュートラルになっていることを確かめ、カットオフスイッチ下のスターターボタンを押す。

アメリカのスタジアム・オフロードレースで活躍するトヨタのピックアップ。着地寸前の姿勢。フロントヘビーだから飛形の最後はこうなる。この辺でスロットルを開ける用意をして、4輪着地の瞬間に対地速度に見合う回転に上げることが駆動系を痛めずに速く走るコツ。フロントは明確なネガティブ・キャンバー。タイヤは前31×10.5R15、後ろ33×12.50R15のBFグッドリッチM+S。



セルモーターが回ったかどうかの瞬間に始動したエンジンは、回転計がないので正確な数字はわからないが、かなり高い回転で安定したアイドリングを続ける。消音器に続くテールパイプが右側で下を向いているので音自体は静かだが、レーシングエンジンらしいエグゾーストノートとインジェクションの吸気音に心が高ぶる。

エンジンがかかったらONにするようにいわれた電動ファンのスイッチを入れると、背後の2基のファンがうなりをあげる。V6型のせいか、巧みに組まれたチューブラーフレームのせいなのか、リジッドマウントされているのにエンジンの振動はほとんど感じない。ブレーキペダルを踏み、シフターを前に倒す。1瞬ギア鳴りがし、ノーズが3cmほど上を向く。トルクコンバーターのストールスピードは5000rpmと聞いていたが、トルコンスリップが少ないのかアイドリングからでも這い出そうとする。

車両規則で6気筒シングルカム・エンジン

は2850ccまで。車両重量は2800ポンド(1260kg)と規定されている。エンジンは、米国で売られるピックアップに搭載される3ℓV6エンジンをスケールダウンした、ボア89×ストローク76mmの2850cc。米国でトヨタのモータースポーツ活動をサポートするTRD USAで開発され、8000rpmで300ps以上を発生する。

ブレーキを放すや頭をもたげフワッと動き出す様は感動的。スロットルペダルに足の重さかけるだけで結構なスピードに乗る。あえて凹凸のある路面を徘徊する。サスペンション・ストロークは前後とも483mmもあり、避けて歩きたいほどの段差でもあおられることはない。大きなタイヤを履いた足が暴れることもない。加速も減速もしないイーブンスロットルの状態を保つ限り、「路面状況は我関せず」とでも主張するかのように、終始平衡が保たれる。

誰でもそうだと思うが、視覚でとらえた状況から次に起こることを予測し身構えるとか、回避するとか、なんらかの対応をする。今

回の場合でいえば、路面の状況を見て突き上げが来ると予測し、自然とお尻に力が入ったわけだ。ところが予測したことは起こらなかった、つまり突き上げがまったくなかったといえ、いかに路面をなめるように走るか想像してもらえだろうか。

しかし、この程度の走りでの心地好さは、ジャックがいうところの快適性とはほど遠かったのも事実なのである。

直進状態で全力加速し、平坦地を見つけて全制動を試みる。スプールで国定された左右のリアアクスルがどう挙動に影響するか、一定速度でスラロームを行なう。

結論からいえば、どの挙動も操作に忠実な上に洗練されていて、粘土質の泥が室内に飛び込んでこなければオフロードで試しているとは想像しにくい、といってもいい過ぎではない。手で押しても簡単に沈むテールはそれなりの柔らかいスプリングを使っているのだろう。全力加速では縮み側のストローク(216mm、ちなみに伸び側が267mm)の半分ぐ



らいは使いきるほど尻下がりの姿勢をとる。が、操舵力が変わらないことから、フロントのグリップは変化していないのがわかる。もちろん、直進性が損なわれることはない。

フロントにソリッドディスク、リアにはベンチレーテッド・ディスクを備え、ブレーキングを積極的にターンインのきっかけに使うセットアップだが、全制動でも進路の乱れはまったくない。ある速度から完全停止までの制動は、もっと高い速度からの制動より踏力と距離が必要なのは、パッドの材質が原因なのかもしれない。

明快な、という以上のネガティブ・キャンバーが付けられたフロントは、タイヤのグリップが直進方向の慣性力を上回っている限り、入力に対してきわめて素直に反応する。ターンインで3種類のうらの最も柔らかいスプリングが縮むのか、はっきりと初期のロールを感じる。ロールすれば対地キャンバーは減少し、アウト側のタイアトレッドが有効に使える。メカニカルグリップはかくありません、と模範回答を見せられた気がする。ただ差動しない後輪のせい前輪荷重に敏感で、ステアリングにリニアな回頭を期待するには、後輪に荷重が移動していないことが大前提になる。

そう、今回の試乗に限りアンダーステア、オーバーステアと形容することは不可能なのだ。なにしろマシンの挙動のすべてが、乗り手がどう操ったかの結果でしかないのだから、すべての機能の評価はドライバーに向け



高速コーナリングは自由自在。蛇角とスロットルと姿勢の三つの兼ね合いで、脱出速度を変えずにどんなラインでも選べる。戦闘力の高さの証明か、が、状況の変化は速く激しい。的確に対応するには、サーキット走行よりもっと先を読んだイメージ作りが大切。テールが沈みリアがグリップするまでは、急激なスロットル操作は禁物。が、いったん食いつけば全開、全開。ウォッシュボードを斜めに横切るのでもなければ、直進中はステアリングに手を添えるだけ。長いストロークとバンプステアを排したジオメトリーで直進性は無類。キックバックは極小。

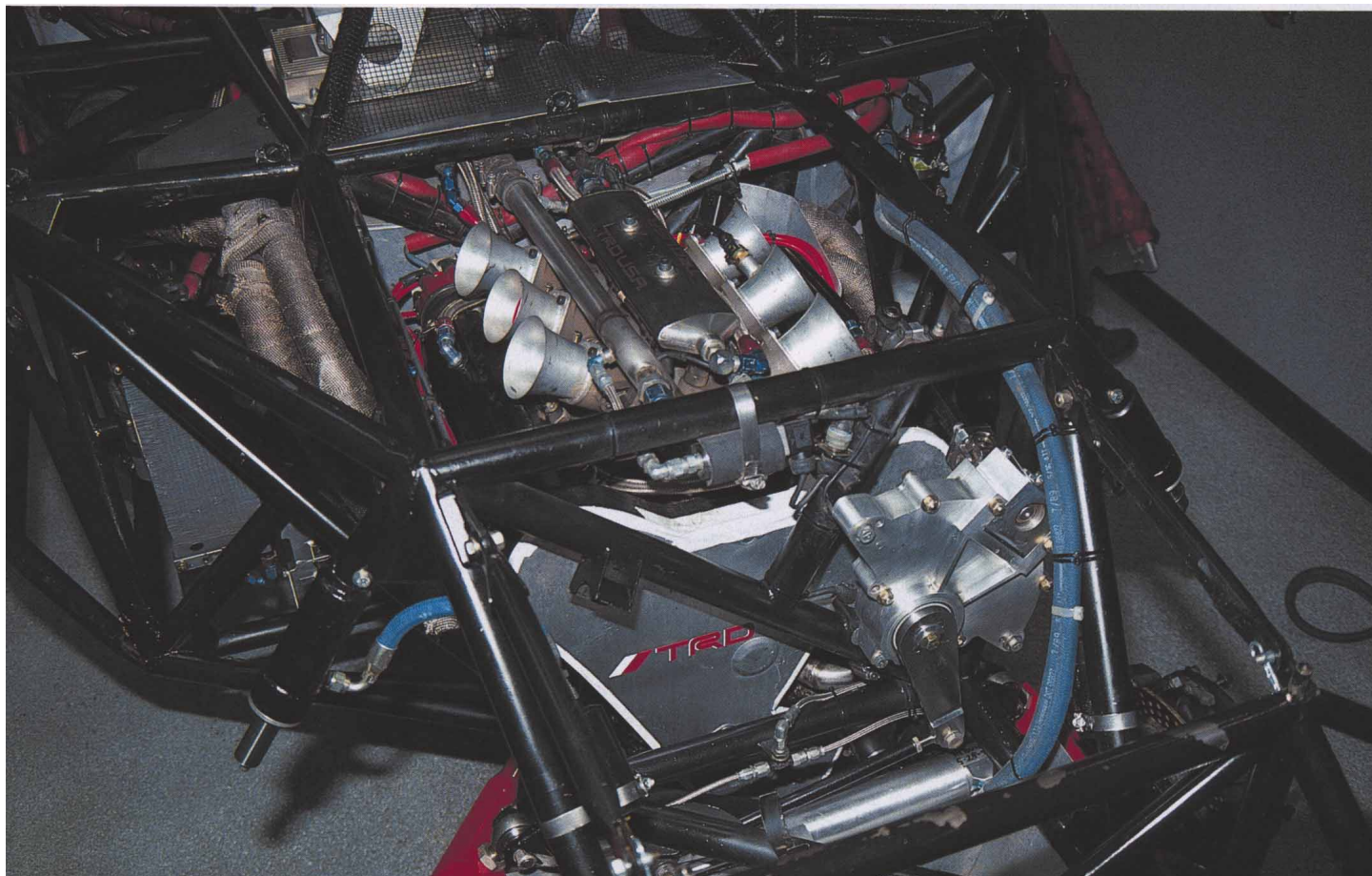
て行なわれることにならざるをえない。

速く走るほどに増す悪路での安定性

PPI が開発用に作ったスタジアムのオフロードを模したコースを、回転を上げて周回する。短い直線でフルスロットルをくれてや

る。テールが沈む。ボンネットの向こうの地面が見えていた範囲が少なくなる。が、それも一瞬。テールが沈み気味なのは平衡感覚でわかるが、車速が乗るほどに隠れていた地面が見えてくる。

コーナーが迫る。かなり手前でスロットル



チューブラー・フレームのフロントにマウントされるV6エンジンは米国TRDで開発された。2850ccSOHCながら15:1という高い圧縮比で8000rpmで300ps強の出力と、29.8mkgのトルクを6500rpmで発生する。



コクピット。ドライバー正面はきわめて簡素。回転計もない。代わりに油圧が規定以下になると猛烈に光るウォーニングライトが備わる。3個並んだ小メーターは、左から油温、油圧、水温。頭部にカットオフスイッチを持つシフターの向こうは、左からイグニッション、フューエル、冷却ファンのスイッチ。転倒などの緊急の場合は、シフターのカットオフスイッチを使うとのこと。



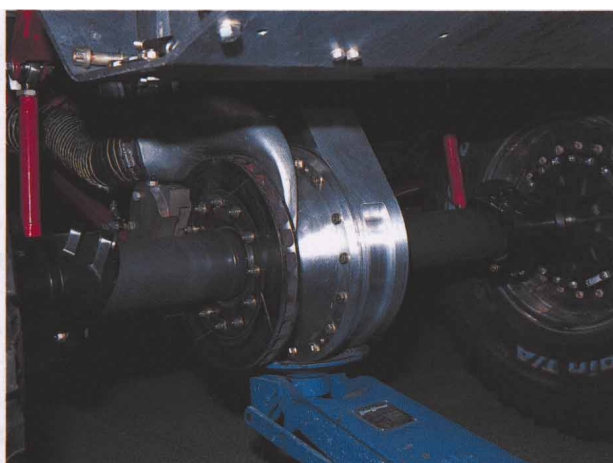
ワイズマン製のシングルスピード・オートマチック・トランスミッション。トルクコンバーターの前後に2セットずつのギアがあり、組み合わせを変えることでギア比を選択するという。



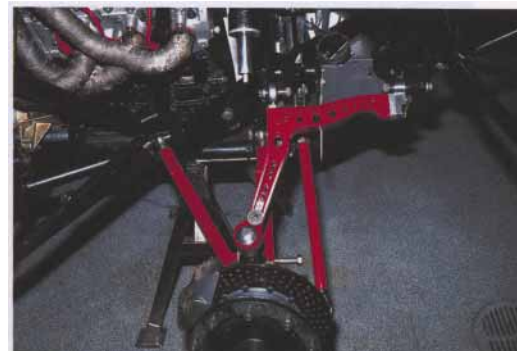
リア・サスペンションの形式は、フレームとリアアクスル・ベアリングを結ぶ長いロワー・トレーリングアームと、フレームとリアエンドを結ぶラテラルロッドを兼ねたAアームによる、3リンク式と呼べる。リアアクスル・ベアリングから伸びたプッシュロッドがベルクランクを介してコイルユニットを作動させる。コイルユニットには2種類のスプリングが組み合わせられる。



3種類のコイルスプリングを直列に組み合わせたポジション・センシティブ・サスペンション。ダンパーはガス室分離型、ガス圧調整式のビルシュタイン。ストロークは483mm。



PPI内製のリアエンド。左右のドライブシャフトはスプールと呼ばれる筒でつながっており、ディファレンシャル・ユニットを持たないので、リアエンドの幅はリング&ピニオンギアを収めるだけで薄い。リアアクスルは今シーズンからオープンアクスルになった。黒く見えるのは薄い保護材で自在に回転する。つまりリアシャフトは左右のアクスルベアリングキャリアとリアエンドに内蔵された計4組のベアリングで支持されている。リアブレーキはPPI製の6ポット。ローターは292mm径のベンチレーテッド。サスペンション・アームとは別に、フレームからキャリパー用に1対のトルクロッドが伸びる。冷却用ダクトはラジエーターファンにつながる強制式。



フロント・サスペンションはアッパー・Iアーム、ローアアームのダブル・ウィッシュボーン。アームはアッパーがクロモリからの削り出し、ローアはクロモリチューブのファブリーケートド。ブレーキはAPの2ポットと300mm径のソリッドローターの組み合わせ。コイルスプリングを外した状態だが、バンプストッパーの位置関係がわかる。写真上端から下に伸びる筒状のものが高圧ガス封入のバンプストッパー。アッパーアームのホイール側ベアリングの隣の小さな皿がストッパーの受け皿。



ラック&ピニオンのステアリング・ギアボックスとノンバンプステア・デバイスの関係を見る。進行方向右にステアリングロックした状態で、右のタイロッドが左のそれより高い位置にあるのがわかる。



リアのコイルユニットにもダンパーが内蔵されているが、リアにはもう一対のダンパーが備わる。これもガス室分離型だが、ピストンの移動量と速さを検出してダンピングフォースを変化させるビルシュタインのペロシティ・センシティブ・ダンパーが使われる。規則で電氣的な制御が禁止されていることから、機械的にダンピングフォースの調整が行なわれる。ピストンの位置によって周囲の細い4本のチューブがバイパスとして働くらしい。(正確には教えてもらえず)



コクピット背後に備わる、きれいにファブリーケートされたラジエーターシュラウドと、ペロシティ・センシティブ・ダンパーのマウント。



オフ。軽くブレーキングして前荷重にしなからステアリングを切り始める。ファミリーセダン並みの入力しか必要としないパワーステアリングにわずかな抵抗を感じる。が、そこまで。ラインを維持しようとステアリングを切り足すが、その時点では前輪のグリップは回復してくれない。狙ったラインを横目に、大回りの軌跡を描くことになる。

原因は？進入速度が速すぎたのか。違う。ステアリングを切る速度が速すぎたのか。違うような気がする。前荷重の度合いが足りなかったのか。そんな気もする。本当のところはわからない。

アイヴァンとチームメイトで昨年のチャンピオンであるロッド・ミレンが下手なコーナリングを見ていたと思うと赤面するが、気を取り直して徐々にペースを上げながら様子を見る。コーナーに近づく。スロットルオフと同時に強めのブレーキング。荷重が前輪に移動したのをはっきりと感じる。ステアリング

をゆっくり切り込む。手ごたえがある。横Gを感じる。スロットルを開ける。腰にかかる横Gの減少でテールがスライドしているのがわかる。カウンターステアを当てる。うまくラインに乗れた感じがする。が、コーナー直後のジャンプまでに必要なだけスピードが乗らない。

なぜか？減速しすぎたのか。そうかもしれない。スロットルを急激に開けすぎたからテールが回り込んで失速したのか。カウンターステアが大きすぎて抵抗になったのか。そうかもしれない。原因を特定することが難しい。

理屈ではわかっているが、意のままに操ることは難しい。まず感覚に入力される情報量が圧倒的に多い。それも市販車やレーシングカーの運転では経験できない種類のものがほとんどで、今まで経験してきたことや蓄積した知識が何の意味も持たないような錯覚に陥る。次に入力された情報に対応する方法にず

れが生じる。ショックがあるはずなのにない。右から感じていたGが瞬間左から変わる。残された理性だけが、クルマを操作する基本に変わりがあるはずがない、といい続けている。

マシーンを降りる。肉体的な疲労感はない。ただ、経験と知識と想像を超えたところで起きることへの焦りは、確かにあった。

もう1台のマシーンでタイヤテストを繰り返すアイヴァンとロッドの走りを目をこらす。毎周同じところでブレーキング、ターンイン、スロットルオンを続ける彼らが、ロードコースを走っているならそれも可能だろう。しかし実際に行なわれていた操作は、そのつど異なる。スロットルの開け方が大きい時あれば、スロットルをあおる時もある。カウンターステアが大きめの時があれば、ほとんど切らない場合もある。それでいて、ラインとスピードは変化しない。しかも速く走るほうが、はるかに安定している。



再度マシンに乗り込む。どうしたら速く走らせることができるか。

速いマシンを速く走らせることの重要性

ジャックが手で合図をしているのが見える。ブレーキ、スロットル、ステアリング操作の因果関係を見きわめ、ベストな状況を作り出す順列組み合わせを導くために頭は全開。しかもいつもの前後左右のGに加え上下動を味わい、かつ上下左右に移動する風景の中で走っている割りには、意外と冷静に周囲の状況を判断している自分に気づく。マシンの扱いやすさと寛容さが、ドライバーの視野の広さをもたらしている。これも快適性のひとつか。ジャックがいう。基本的な操作は充分できている、速度が足りないわけではないがもっと速く、ジャンプは全開で飛ぶように、と。

おそらく総力を上げて作ったマシンの素晴らしい部分を引き出していないのだろう。慣れないマシンと格闘している身を案じてくれるというより、せっかくの性能を満喫してほしいといっているように聞こえる。作った側として自信があるのだろう、ボクが走る時だけメカニック数人が消火器を抱えるくせに、もっと速く走れという。

速度を上げて3連続のジャンプに向かう。低いもので1m、大きいもので1.5mの高さがある。はるか手前でジャンプの峰に正確に直角なラインに乗る。スロットルを開けスピードに乗せる。ジャンプを前輪が踏んだかどうか、一瞬肩が押さえつけられたように重くなる。スロットルは開けたまま。後輪が離陸しようとするタイミングを見計らってスロットルを閉じる。体が軽くなったのがわかる。が、急激にノーズが下がり、視野いっぱい地面が映る。失敗。

離陸する前にスロットルオフしたので、飛

ぶには飛んだが後輪を軸に前のめりの姿勢を誘発したのだ。次のジャンプが迫る。ズンツ、と肩が重い。広くない視野には空しか見えない。スロットルは踏んだまま。後輪が空転する。エンジン回転が上らないうちにスロットルを閉じる。高い。地表にあるものを見おろすような感覚。瞬間の出来事なのに、はっきりと状況を把握できる。ノーズが下を向く。前輪が着地しフロントが沈む。リアが接地する一瞬を感じスロットルを開ける。駆動系を保護するためと、上下Gを前後Gに置き換えるためだ。もちろん速く走るためでもある。

前輪が、続いて後輪が着地した瞬間、まったくボトミングは感じない。それどころか着地のショックがたった1回のストロークで収束する。片方の前輪から接地しても方向性が乱れることはない。ダダッと間髪をいれずに前2輪が、次いでいつものように後輪が着地する。むしろ、後輪が接地する時に駆動力がないと、後ろに引っ張られるように姿勢が乱れる。

徐々にオフロードと包容力のあるマシンに対する違和感が薄らぐ。毎回理想どおりに事は進まないが、それでも高い走破性とリニアな操作に慣れてきたのだろう。これは楽しい。自分はおろか四輪駆動車でさえ尻ごみするようなウォッシュボードへの進入が、スロットルとステアリングと相談しながら立ら上がるコーナーが楽しくなる。

不思議なことに、いつしか「もっと速く走らせることだってできる」という自信めいたものさえ感じる。おそらくここに至って、ジャックのいうドライバーの快適性を優先し、自信をもって走ってもらうことが速さにつながる、という意味を体で理解したのだろう。

走っていて思わず笑いが洩れる試乗は、もちろん初めて。運動神経がよくない自分が、簡単にしかも過激に速くクルマを振り回したのも初めて。そして、クルマがドライバーの操り方ひとつで、いかようにも動き回ること

を拡大鏡で見るように理解できたのも初めて。気持ちがよくなってきたところでマシンを降りる。

オフロードの真骨頂は人間性の回復

にやけた顔をしているところにアイバンとロッドがやってくる。「トム、どうだった」「ファンタスティック」「ネバー・エクスペリエンスト・ビフォー」それでも冷静に、自分の走りをどう見たか聞く。「トゥー・マッチ・ワーク」つまり操作量が大きいそうだ。自分では気がつかなかったが、すべての操作が必要以上に大きいか、速いそうだ。特にターンインとカウンターステア。切り込みが速いからグリップしない。最も初期の切り込みはゆっくりするものだそうだ。カウンターステアが大きいのは、スロットルの開ける時期が早く急激だからテールが流れすぎ、失速してしまうそうだ。確かにそうだ。遠めのステアリングホイールの操作が乱暴になっていたかもしれない。足先だけではスロットルの微妙な操作が難しい。

なるほどと思う。アイヴァンは口にこそ出さなかったが、ほんとうは「正確な必要最小限の操作だけが速く走らせることができる」といったかったかもしれない。

走り込むほどに、もっと速く走れる気にさせてくれる寛容で速いマシン。逆に、人間が速さに見合った操作ができなければ、その性能の一端も見せないマシン。

改めてレーシングマシンはもらろん、クルマは人間が操るものだ確認させられる結果になった。とかく道具に頼りがちな最近のクルマ社会にあって、今回の試乗は一服の清涼剤であり、30年近くクルマとつき合ってきた自分の原点回帰の瞬間でもあった。

翌々週にレースを控えているながら、快く試乗に応じてくれたPPIのスタッフに最大限のお礼を申し述べたい。(report=Tom Yoshida / photo=Kazuki Saitoh, Tom Yoshida)



形は普通のトラックでも中身は完全なレーシングカー。軽量ボディカウルを外してしまうと、どこのメーカーなのか、すぐにはわからない。