

ENGINEER'S VOICE

お待たせしました。
ついに夢の6ポットを実現しました。

スバルテクニカインターナショナル (株)
車体技術部シャシー設計課 課長 **井上郁朗**

ENTER >

[▶ トップ](#) [▶ IMPREZA の Web カタログ](#) [▶ ディーラー情報](#) [▶ 試乗車検索](#) [▶ SUBARU オンライン見積](#) [▶ カタログ請求](#)

[▶ SUBARU Official Web Site](#)

[▶ SUBARU TECNICA INTERNATIONAL Official Web Site](#)

Copyright © FUJI HEAVY INDUSTRIES Ltd. 2006. All Rights Reserved.

Copyright © SUBARU TECNICA INTERNATIONAL. 2006. All Rights Reserved.

ENGINEER'S VOICE

お待たせしました。
ついに夢の6ポットを実現しました。

スバルテクニカインターナショナル(株)
車体技術部シャシー設計課 課長

井上郁朗

「インプレッサWRX STI spec C TYPE RA-R」は、STIのエンジニア達が長年夢見て来た技術的挑戦を数多く織り込んだクルマだ。

「走りの性能をとことん磨く」ことを朝から晩まで考え続けている男達の情熱の結晶である。パッケージとしてのRA-Rは、強大なパンチをもつパワーユニット、そしてコーナーに切り込んで行くサスペンションや地面をつかんで離さないグリップなど、特徴的な性能を随所に散りばめている。その中でも、最大の特徴がフロント6ポットキャリパー+2ピースタイプのグループド18インチローターである。もちろん国産の量産ロードカーとしては、史上初の装備だ。

このブレーキの効能について、STIの設計担当マネージャーの井上郁朗が次のように語った。

VOICE 1 6ポット採用はRA-Rにとって必然だった。

VOICE 2 熱容量を格段に上げ、ユニット重量は標準程度に抑えた。

VOICE 3 いつまでもずっとRA-Rを楽しんでいただくために。

ENGINEER'S VOICE

スバルテクニカインターナショナル（株）
車体技術部シャシー設計課 課長

井上郁朗

熱容量を格段に上げ、 ユニット重量は標準程度に抑えた。

井上は続ける。

「ブレーキは容量が大きい方が良く、バネ下重量は軽い方が良い。これは当たり前のことですが、両立は結構難しいのです。大径・肉厚ローターと6つのピストンを押し込んだキャリパーという条件を普通に盛込むと当然重量増になります。それを解消したのは、軽いアルミ製ベルを使いローターを2ピースタイプとしたことです。なんと標準のローターとほぼ同等の重量に抑えています。小さい穴をあけたドリルドタイプのローターも検討しましたが、軽量化と放熱性には貢献しますが絶対的なローターの熱容量の観点ではドリルドではなくグルーブのほうが効果的なので今回は見送りました。あの一見不規則な弧を描いている溝が効果的にパッドから発生する高温ガスを放出する役目を果たします。しかし、用途によってはドリルドも魅力的なので今後も研究は続けて行くつもりです。そして、キャリパーも剛性の高いモノブロックとすることで小型化でき、4ポットに対する重量増加を最小限に抑えることが可能となりました。コストも結構かかっている贅沢なブレーキシステムなんです。また、レースでは当たり前の異音もロードカーとなると最小限に抑えないと行けませんし、ジャダー(制動時の振動)や低温時に効かないブレーキはもってのほかです。ブレーキなので相当な信頼性がないと採用する訳には行きませんので、様々な試験が必要でした。当然ながらブレーキの各種信頼性試験をクリアしていますし、実車塩害耐久試験と言って海水などの塩水が長期にわたってブレーキにかかることを想定した経年変化試験も実施しています。一見レース用ブレーキのように見えますが、自動車メーカーが保証する信頼性と耐久性も兼ね備えています。そういった意味で今回はキャリパー表面にSTIのブランドロゴを貼付してみました。私たちの自信作なのです」

ENGINEER'S VOICE

スバルテクニカインターナショナル(株)
車体技術部シャシー設計課 課長

井上郁朗

いつまでも
ずっと RA-R を楽しんでいただくために。

スーパー耐久マシンのようなブレーキシステムは手入れも大変なのではないか、と井上にぶつけてみた。

「300台とは言え、ロードカーなので不特定多数のお客様が乗ることを想定しています。頻りにパッドを交換したり、ブレーキフルードの入れ替えをすることは全く不要です。通常の使用なら、ほかのクルマと同様に定期点検や車検の時のメンテナンスを受けていれば十分です。サーキットでの使用が多ければパッドの摩耗も必然的に進行しますが、心配であればサーキット走行を楽しんだ後でディーラーにお待ちいただければご安心いただけると思います。もちろんオーナー自身がブレーキを触る必要は全くありません。でも、気をつけていただくとすれば、ホイール表面・内側を中性洗剤で頻りに清掃していただきたいですね。パッドの摩耗粉は金属を含んでいるので腐食します。つまり錆びるんですね。これがホイールの内側にこびりついて錆びてしまうと、せっかくの美しいアルミホイールも台無しです。腐食による機能上の問題はありますが、是非この点は実践していただきたいですね。それから、もうひとつご注意をお伝えするとすれば、このキャリパーはあえてシルバー色に塗装してありますが、サーキット走行などでブレーキを攻めて行くと次第に金色に変色して行きます。つまりブレーキ全体に熱が回っている証拠なので、性能的には何の問題もありません。むしろ良く走っている証になると思います」

— ブレーキ関連のオプションも用意しました

今回のRA-Rは、ベースとしてクルマの基本性能を構成する部分はあくまでも狙い通りに、言ってみれば「贅沢な造り」となっている。一方、華飾や個人の好みが分かれる部分は、なるべく省略することで車両の価格をあげないように工夫されている。そして、走りを楽しむためのオプションをふんだんに用意し、選択の幅を広げているのが特徴だ。井上は、「RA-Rのブレーキホースは、実は標準車と同じもの。超低膨張ラバー製のホースです。この標準品の性能がとても高いんです。つまりこのクルマでも十分ダイレクトなブレーキフィードバックが伝わると判断しました。しかし、沸点の高いブレーキフルードに交換し、真夏のサーキットをガンガン攻めるような方はステンメッシュのブレーキホースのほうがさらにベター、ということになります。パッドも摩擦係数の高いサーキット専用スポーツパッドを用意しました。ブレーキホースもパッドも300人のオーナーのために開発した専用サイズ、専用スペックです」と語る。



筑波サーキットをこのRA-Rで走ったレーシングドライバーの荒聖治は、「このクルマ、本当に楽しいですね」と笑った。他のドライバー達も、「なんだこりゃあ、レーシングカーみたい」と喜んでた。レーシングドライバーだけでなく、インプレッサをスポーティに走らせたいと願う全てのドライバーがこのRA-Rを駆れば、きっと感じるだろう。「スポーツドライビングをとことん楽しむ」という贅沢な感覚を・・・。



IMPRESSION

RACING DRIVER'S VOICE



晩秋の筑波サーキット。人気ビデオマガジン「Best MOTORING」の取材で、レーシングドライバー荒聖治が「インプレッサWRX STI spec C TYPE RA-R」に乗った。荒は、日本人レーシングドライバーなら誰もが憧れるフランスのクラシックレース、ル・マン24時間総合優勝というタイトルを持つ数少ないドライバーのひとりである。FIA GT選手権でヨーロッパのサーキットを転戦した経歴もあり、国際的にも知られた技巧派ドライバーだ。インプレッサを鍛え上げたニュルブルクリンクのオールドコースも「遊びでよく走りましたよ」と語る荒は、日本のスーパー耐久レースでインプレッサを駆った経験も持っている。

「RA-Rでサーキットを思いっきり楽しむ」

レーシングドライバー荒聖治 筑波を攻める。

▶ ENTER

取材協力 2&4 モータリング社「Best MOTORING」

RACING DRIVER'S VOICE

「RA-Rでサーキットを思いっきり楽しむ」
レーシングドライバー 荒聖治
筑波を攻める。

取材協力 2&4 モータリング社「Best MOTORING」

前日の土砂降りがまるでうそのように、
この日は雲間から流れ出した
清らかな空気があたりを満ち、
筑波山の威風堂々が印象的な朝だった。

「いやーっ、面白いですね
このクルマ」。

TYPE RA-Rのコクピットから離れた荒が最初に発した言葉だ。
「正直な感想を言わせてもらおうと、ちょっと走れる特別仕様車だなという印象ではなく、S耐レースカーのようなマシンに仕上げて来たな、という感じ
です。スロットルとステアリングのリズミカルな関係が築けるといふか、少
ない舵角でコーナーに吸い込まれて行く感じです。一番印象が強いのは
やっぱりブレーキで、確実に進入のブレーキを遅らせることができるし、多
少ラフに踏み続けたって根を上げる感じはまったくしない。これがレースカ
ーっぽいところなんだと思う。サーキットを楽しむには、ブレーキの安心感
がないとダメなんです。エンジンレスポンスも下からピンピン来るし、このコ
ースでも2速なんて要らないんじゃないかと思うくらい。フロントスポイラー
も結構効いていて、車速の乗る最終コーナーでは旋回が楽ですね」と手
放しの好印象。

「筑波って、AWDターボ車なら普通はアンダーステアで、タイヤがギャギャ
ギャーと悲鳴を上げるんです。それが普通です。でもこのクルマは、アン
ダーなんて感じない回頭性をもってます。ストレスなんて感じません。それ
が余裕になるし、ドライビングの幅が広がるんですね。どんな条件でも筑
波なら楽しめるとは思いますけど、できればタイヤが十分暖まってから攻め
た方が良いと思います。ちょっとあたたまると、見る見るかじりつくようなグ
リップが発生します」



RACING DRIVER'S VOICE

「RA-Rでサーキットを思いっきり楽しむ」
レーシングドライバー荒聖治
筑波を攻める。

取材協力 2&4モータリング社「Best MOTORING」

「連続して走っていると、ダンロップブリッジ下のS字や最終コーナーを抜ける時、もう少しリヤにトラクションをかけたいな、と思います。脱出スピードが違いますからね。その時にはリヤウイングがあると、効くだろうと思いますね。ちょっと攻められるようになったら、空力デバイスありなしでクルマがどんな挙動になるかを体感すると良いでしょうね」

次の機会には、オプション設定のリヤウイングを試してもらいたいものだ。

この日の筑波は、所々「ダンプ」(モータースポーツ用語で路面が湿っているという意味)だったが、荒のベストラップタイムは1分5秒6。

「まだまだタイムは詰められますよ」と微笑んだ。

**「素のままのRA-Rを一通り楽しんだら、
豊富なオプションをあれこれ試しながら
自分なりのインプレッサを造り上げて欲しいですね」**

朝早い取材にも関わらず、レーシングドライバーたるもの、クルマを語る時は饒舌である。



荒さん、コメントありがとうございました。この続きは12月26日発売の「Best MOTORING」2月号をご覧ください。

恒例の「バトル」にもインプレッサTYPE RA-Rが出ています。

荒さん以外のトップレーサー達もTYPE RA-Rは大絶賛。

「自動車メーカーが6ポットブレーキを入れてくるなんて想定外。それでこの値段？ 迷わず買いでしょ」

と口を揃えていました。

<< 取材協力 >> 2&4モータリング社「Best MOTORING」

IMPRESSION

TEST DRIVE IMPRESSION



ある晴れた深秋の一日、見事に冠雪した富士山が見下ろす富士スピードウェイ・ショートサーキットで「インプレッサWRX STI spec C TYPE RA-R」のメディア試乗会が行われた。自動車専門誌の編集者、テスター役のレーシングドライバー、多種多様のクルマを乗りこなすライター達が集まり、TYPE RA-Rの走りの印象を様々な角度から表現した。ここでは、当日RA-Rに乗り込んだ方の中から3名のレポーターにインプレッションをうかがった。この日の天候は曇ひとつない快晴で、朝方の気温は約10度だったが、午後には18度にまで上昇した。全長約0.9kmのショートサーキットの路面は終日ドライ。まさにこのクルマの素性を引き出すには、絶好の日和であった。

吉田寿博

▶ ENTER

スーパー耐久レース・レーシングドライバー

梅木智晴

▶ ENTER

自動車専門誌「ベストカー」(三洋社) 副編集長

五味康隆

▶ ENTER

モーター・ジャーナリスト



正直言うとね、レーシングカーって動きをするので乗り手はある程度の経験が必要だろうな、というのが最初の感想です。こういったミニサーキットを元気よく走ることを想定しているのだと思います。腕に覚えのある人なら簡単にリヤを出せますが、初心者の方はオーバーステアになったときの対処を練習した方が良いでしょう。

リヤが流れ出したらアクセルでコントロールできるので、カウンターステアをあてながら次のコーナーにどうやってノーズを向けたいのかを練習してほしいですね。一方通行のサーキットならスピンしても大丈夫だし、谷底に落ちて行くこともないですからね(笑)。

多少走れる人は、とにかくエンジンも車体も思いっきりぶん回して楽しめましょう。ブレーキもいくら酷使しても、全くネを上げることはないです。30分間連続して周回しても、ペダルフィーリングは変化がないので、とっても安心。ドライビングに集中することができます。

サーキット走行会などで、インプレッサを使っているドライバーをよく見かけますが、ブレーキのフェードでヤバいと思ったことがある人は結構いるはず。標準ブレーキは公道ではもちろん絶大の信頼性がありますが、ハードブレーキングが連続するサーキットでの使用はカバーの範囲外です。レースでは、ブレーキは大丈夫かな、と不安に思った瞬間にラップタイムは0.5秒くらい遅れてしまいます。だからこのブレーキこそ、僕たちS耐ドライバーの意見もだいぶ汲んでもらっているのかなあと想像しています。

とにかくこのクルマの最大の魅力は、何と言ってもブレンボ製6ポット・モノブロックブレーキキャリパーです。しかし、300台の限定車のためにここまでやりませんよね。普通は、素のままでサーキットを攻められるロードカーを所有できるなんて、なんて贅沢なんでしょうね。



それから吉田の一押しお勧めはオプション設定されているレカロのバケットシート。サーキットではシートバックで体にかかる横G・前後Gを感じ、座面でデフの働きや車体のスリップアングルを感じるの大事な機能部品だと思います。ミニサーキットでこのクルマの走らせ方を習得した人は、車速の高い高速サーキットにもチャレンジしたくなるでしょう。その時は、リヤウィングスポイラーを付けて行ってほしいです。高速コーナーだけでなく、富士ならヘヤピンでもリヤの追従性が上がったと体感できると思います。

ところで、レーシングドライバーは、サーキット以外の公道は法定速度を守っています。皆さんも、SUBARUに乗っている人はマナーがいいと思われるようにしましょうね。

また、僕のレポートは11月20日発売のXaCAR(ザッカー)にも載るので見てください。ヨロシク

IMPREZA WRX STI Spec C Type RA-R

TEST DRIVE IMPRESSION

吉田寿博

スーパー耐久レース
レーシングドライバー





IMPREZA WRX STI Spec C Type RA-R

TEST DRIVE IMPRESSION

梅木智晴

自動車専門誌「ベストカー」(三推社)副編集長

想像以上に乗りやすいクルマだと思いますよ。楽しいんだけど、ミニサーキットだとやっぱり張り切りすぎちゃって、グッとアクセルを踏んで、ガツンとブレーキを蹴り上げる。そして、ステアリングと格闘する、という繰り返しなので、今度は箱根辺りのワインディングロードでエキゾーストサウンドを楽しみながら、このクルマのコーナリングワークを満喫してみたいですね。

サーキットではタイヤのスキール音や排気音だけでなくエンジンのメカニズムにもぎやかです、公道ならもちろん全開運転はしないので、コックピットの雰囲気はきっと違ったものだろうと想像できます。ミニサーキットでの話に戻すと、やっぱり余裕のあるエンジンパワーが気持ちいいですね。1速高いギヤでもぐんぐんクルマを引っ張ってくれます。ブレーキタッチも実にかっちりしていて、容量感というか余裕のある安心感があります。

このコースを10分以上その気になって攻め込みましたが、フェードの兆候なんて全くなし。剛性感あふれるペダルタッチで、安心してコーナーに突っ込んでいけました。でも最初の話じゃないけど、ついつい突っ込み過ぎちゃってまたしゃかりきになって走ってしまいます。逆に言えば、腕に覚えがあってサーキットをガンガンに攻めたい人には、十分楽しめるクルマでしょうね。ここのような加減速の激しいコースでは、このクルマの高いパフォーマンスをフルに出しきって走れます。

そういうクルマって意外に少ないんですよ。皆さん(試乗した他のドライバー)は簡単にテールスライドできるとおっしゃっていましたが、別に中速コーナーで普通ハンドルを切ったら突然ブレイクしてしまう訳ではなく、あくまでも攻めた走りをすればの話です。



「スライドしちゃう」んじゃなくて、意図的にスライドさせることができ、コントロールが意のまま、ということですね。オンザレールで走ろうと思えばもちろん何の心配も要らないし、何も起きません。クルマの動きを予測しながらパワーを操ることができるってことです。是非一度このパワフルマシンの有り余る力をサーキットに叩き付けてみるというでしょう。

私の詳細レポートは11月25日発売のベストカーをご覧くださいね。



IMPREZA WRX STI Spec C Type RA-R

TEST DRIVE IMPRESSION 五味康隆

モーター・ジャーナリスト

300台のミニサーキット仕様車を作ってしまうなんてすごいですよ。多くのクルマが安定志向を目指す中、豪快に振り回せる楽しさを味わえるこのクルマの存在は走り好きには堪らないでしょう。でもナンバー付きのクルマなので、一般のドライバーが何も知らずに購入するということも考えられます。だからこそSTIは、今回のような特別仕様車を売る時には、オーナーのためのスポーツライビングスクールも是非企画してほしいですね。

AWDハイパワー車の性能や楽しさを味わうためには、FFやFR車とは異なるテクニックを必要とする場面があります。センターデフの仕組みやタイヤの使い方もちゃんと教えてほしいです。そしたらこのクルマの価値がグンと上がり、価格もライビングスクールの参加費用込みで、S204並になっても良いと思います。しかもスクールでの最終仕上げ「卒業試験」はニュルブルクリンクのオールドコースなんていいですよ。

おっと、それだとS204の価格では足りないですかね…。

ハンドリングはシャープでフロントの入りがとても軽快です。個人的にはもう少しリヤに粘るグリップが欲しいですが、コツさえつかめばリヤを意のままにスライドさせることができるセットアップでもあるので、運転の上手な人には思い通りの攻め方が自由にできて楽しいですよ。運転のコツを習得途上の人にとっても、運転操作の結果をクルマが素直に表現してくれるので、腕を磨ける乗り味だと思います。もちろん全てサーキット走行ペースでのお話ですよ！一般道を考えたらペースが落ちるので、シャープなハンドリング特性は影を潜めるでしょうね。アクセルを踏みたくなる誘惑に勝てるのなら、初心者でも乗れますよ。



STIはこれからも、「RA-R」のように操る楽しさを味わえるクルマを企画し続けてくれると思います。作り手が理想とする走りを実現するために、スクールを含めて楽しみ方をフォローすることにも期待しています。

ところで、私のレポートは12月1日発売のモーターマガジンにも掲載されますので、こちらも是非読んでください。