新連載

THE MONTHLY IMPREZA NEWS —— Vol.1

インプレッサ新聞

車種別チューニングガイド/快速セダンの魅力をお届け!

スバルが誇る2ℓスポーツ、インプレッサはとても魅力的だ。水平対向4気筒ターボエンジンを縦置きにして搭載
しかもコンパクトなボディでフルタイム4WD。ボディタイプも4ドアセダンをベースにワゴン、クーペとバリエーションも多い
WRC(世界ラリー選手権)でも大活躍中のインプレッサと上手にお付き合いする方法を毎号お伝えしていきますぞ!

Photos/Izumi Iwata, Shin-ichi Tsutsumi

GT-Rイーターの素質は十分!しかも価格はリーズナブル

魅力たっぷりのインプレッサ

俺がインプレッサを選んだ理由は、それほどたいしたものじゃなかった。安い。速い。

他に欲しいクルマがなかった。まあそんなところだ。ところが、いざクルマを手にして走り込むほどに、俺はだんだんインプレッサの魅力に魅せられるようになってしまった。深いのだ。このクルマ、ただ単純に速いわけではない。表面上とても素直で、よく曲がり、ずば抜けた加速性能を持っているのだが、クルマを追い込んで走れば走るほど難しい。俺の知り得るありとあらゆるテクニックを駆使して「テメー! コノコノコノ……」とコントロールを試みるが、ちょっとやそっとでは言うことを聞いてくれない。このクルマを乗りこなすためには、まだ何かほかにテクニックがあるに違いない。そう考えて走るうちに、ついにどっぷりとハマッてしまった。

現在——まだ格闘中である……。走れば走るほど「これで限界」と言いきれなくなる深みがインプレッサにはある。

チューナーも本腰を入れだした

ところで、なんでインプレッサが面白いのか。ということだが、やはり圧倒的なパフォーマンスをコンパクトなボディに秘めているということに尽きる。エンジンパワーはもちろんのこと、水平対向ならではの重心の低さ、水平対向であるが故にミッションを縦置きとし(せざるを得ず)重量バランスが横置きエンジンよりも有利であること、スバル自身が、サスペンションに対する考え方を変え、曲がる性能に重きを置いて開発していること等々。そうした総体的なパワーがインプレッサに凝縮されている。

つまり素性がいいのだ。いまだにインタークーラーをエンジンの上に搭載しているのはどうかと思うが、いずれにしても走るということに関して、このクルマはピュアだといっていい。純粋にひたすら速く走ることを求めたクルマなのだ。

そしてもうひとつ嬉しいことは、いくつかのチューニングメーカーあるいはショップが、本腰を入れてこのクルマのチューニングを始めたと言うこと。これも大きい。

足まわりにしても、エンジンチューンにしても、そうしたチューナーが手を付けてくれないことには、いくら俺達がチューニングを望んでもかなわないからだ。

では、なぜ今までチューナーが手を付けずにいたかと言うと、これまでどちらかと言えばマイナー車種だったと言うこともあるのだが、インプレッサが水平対向エンジンだからと言うことも大きい。同じ4気筒でも直4とはまったく別物。当然直4のノウハウをスライドして水平対向に流用することはできない。

やるなら新たに開発しなければならないし、そのためにはテストを繰り返し行う必要がある。そうした手間をかけても、ペイするくらいインプレッサの需要が高まってきているということにつながる。もちろんインプレッサのポテンシャルをチューナーが捨てておけなくなったというのも理由のひとつだろう。

ここにきてようやくインプレッサはブレークポイントに達したというわけだ。インプレッサを乗りこなすテクニックと、続々と開発されるチューニングパーツの数々を、これから このページを使ってじっくりと紹介していくつもりだ。(斉藤 聡)

'97 8月レブ