

チンゴ先生が「速く走る」をイチから指南

大人のグリップ ための 修練塾

photo — 菊池健二
report — 佐藤 圭

2時間目

コーナリングの基本練習



■今回はチンゴ先生の指導によってタイムアップしたものの、それはコースとクルマに慣れて速くなっただけ。頭を使って速くなったわけじゃないんだよね。ということで、今回はコーナリングの理論を教えることに。ま、これくらい知ってて当たり前前なんだけど……。

デキの悪い生徒2人に、グリップ走行のなんたるかをたたき込むこの連載。今回は「荷重移動」について教えていくぞ。これがわからなければ速く走るなんて絶対に無理だし、タイヤのおいしい使い方も理解できるわけがないからね。

まずはヘアピンを例に説明してみよう。コーナーってのは、クリッピングポイント前後に分けることができる。ここでは操作だけの話になっちゃうけど、クリップまでがブレーキ、それ以降はアクセルというのがセオリー。同様にステアリングはクリップまでは切り足し、そこから先は戻すだけなんだ。理論上ではアクセルを2度踏みすとか、立ち上がりでステアリングを切り足すなんてことは、あり得ない”んだよ。コーナーリングの常識は頭に入ったかな？ それじゃあ、次はタイヤの使い方だ。「タイヤのグリップには2種類ある」ってのを聞いたことがある人も多いと思う。カンタンにいうと、ブレーキやアクセルを踏んだときに使うのが「タテ」のグリップで、ステアリングを切ることで発生するのが「ヨコ」のグリップ。この2つを足すと100%になって、それ以上になるとアンダーやオーバーが出てしまうということなんだ。

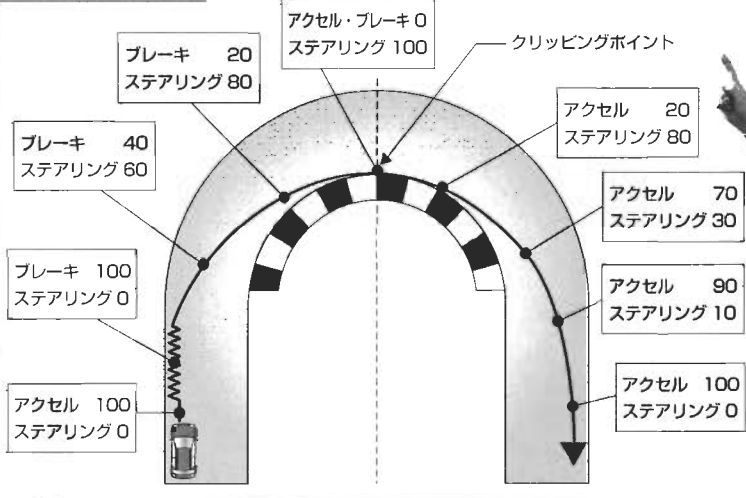
クルマが「曲がりやすい」状態を作る それが「荷重移動」の極意だ!



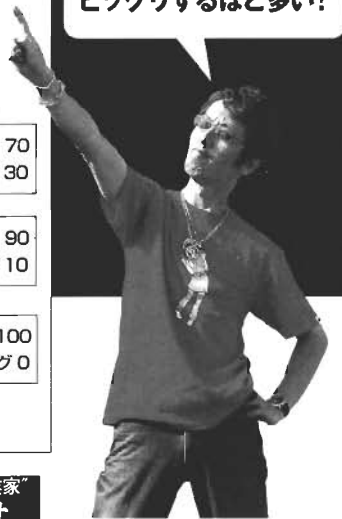
タイヤの公式 「タテ+ヨコ=100」 を覚えよう

- ①フロントに荷重を乗せてステアリングを切る!
- ②切れ角はクリッピングポイントが最大!
- ③アクセルオンはステアリングを戻しながら!

■まず最初にストレートエンドでのブレーキング。ここでは止まることだけにグリップを使っているの、当然ながらステアリングを切ってもクルマは曲がらない。そこから徐々にブレーキを戻し、ステアリングを切り込んでいく。このとき、一気にブレーキを戻すのはNG。フロント荷重が抜けて逆に曲がりにくくなってしまうんだ。ブレーキを完全にリリースするのはクリッピングポイント、これが「ブレーキを残す」ってこと。クリッピングポイントではステアリングの切れ角、さらにロール量も最大になっているはず。そこから先でアクセルを踏むときも、いきなり全開ではアンダーを出すだけ。ステアリングを戻す前に応じて徐々に開けるようにしよう。



コレができていない人はビクビクするほど多い!



「くたびれた大学生」 えなり日暮

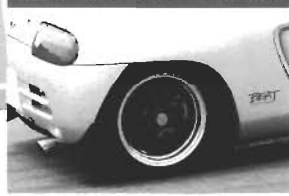
■日暮はブレーキヘッドを替えてきたんだけど、ちょっと初期制動が強すぎた。すぐにロックしてしまい、コントロールが難しくなっちゃったんだ。ただし操作は全体的にいいだし、自分とクルマの限界はわかっている。コーナリング時のクルマの動きもキクシャクしていないから、あとは限界を少しずつ上げていけば問題ないだろう。ただし速度域が上がっても、今と同じくスムーズな操作ができるかどうかがちょっと心配かな?

「落ちぶれた実業家」 坂東マサ

■マサのクルマはブレーキトラブルを抱えていたんだけど、今回は完璧。ABSがすぐに効くことがなくなって、安心して練習させることができたよ。そのおかげもあってか、タイムは着々とアップ。コーナリングの理論を教えてからは考えながら走っている様子も見受けられたし、かなり進歩したんじゃないのかな? 課題は操作の荒さかな。シフトダウンが下手なため進入時の姿勢をきれいに作れず、フロントに荷重が乗せられないんだ。

指導前 1'11"542
↓
指導後 1'10"677
参考: チンゴ先生: 1'09"073

指導前 1'02"500
↓
指導後 1'01"858
参考: チンゴ先生: 1'00"075



ラジコン好きも楽しめる!



■グリップ修練塾の道場ともいえる「リンクサーキット」。敷地内には本格的なラジコン用のコースもあり、料金は土曜・日曜・祝日で2500円(1日)。平日や冬期割引もあるので、詳しくはWEBで確認してね。女性や子供は半額になるので、家族サービスにもピッタリだ!

取材協力リンクサーキット
福島県福島市大笹生字台山2-2
☎024-559-4460
http://www8.ocn.ne.jp/link

●クルマが扱いにくくなったもの、相変わらずのスムーズさを発揮する日暮。アクセルを入れるタイミングなども意外なほどの確?

●シフトダウンがうまくできないため、フロントに荷重が乗った「曲がりやすい状態」を作れないマサ。もっと肩の力を抜いてみよう。

▼ビギナーにはストレートでブレーキングを終らせている人が多い。そして立ち上がりではアンターが出ているのにアクセルを踏んでいる。4つのタイヤのうち、どこに荷重がかかっているかを意識して走るよう心がけたい!



●今回も有効だった同乗走行。とくにこの連載ではチンゴ先生が助手席に乗るため、ドライビングの欠点丸わかりなのだ。

●ひたすら走るのもいいけど、時には今回のような座学も有効。頭を使わないドライバーは、いつまでたっても速く走れないからね。