

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



4時間目

正しいブレーキング を覚えよう

report — 佐藤 圭

photo — 菊池健二

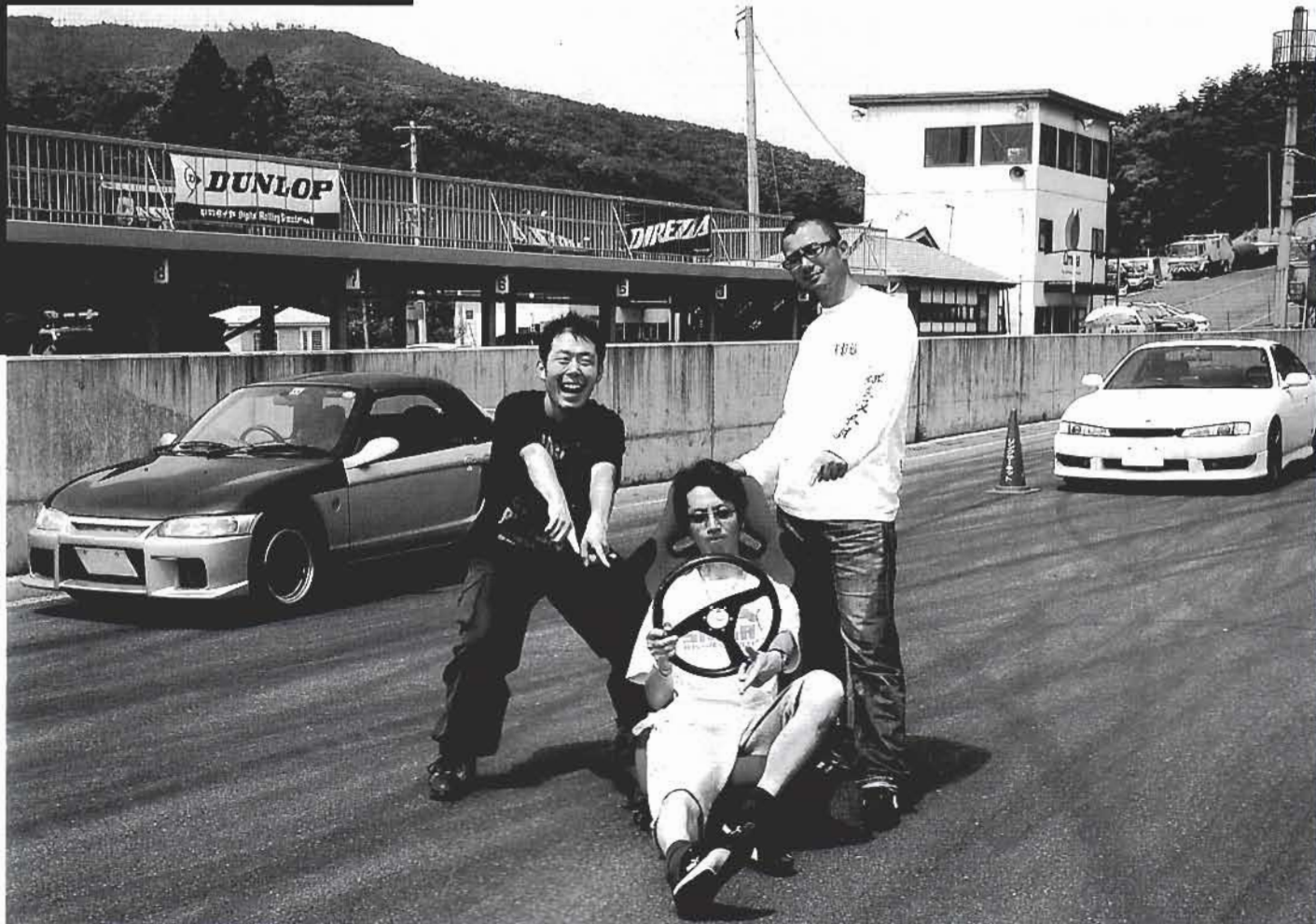
取材協力：リンクサーキット



●速く走るということは、がむしゃらにアクセルを踏むものとイコールじゃない。タイムにつながるのはむしろ減速。つまりブレーキングなのだ。大切なクルマを壊さないためにも、正しいブレーキングをマスターしておこう！

さて、今回のお題は一番大切なテクニックともいえる「ブレーキング」。使い方をひとつ間違えただけで、タイムは大きく落ちてしまふし、クラッシュの可能性も高くなる。ところが生徒2人はブレーキのテクニックがイマイチ。そんなワケで、ブレーキングの目的やその技術をじっくり説明していくぞー！

初めに、「止める」ためのブレーキと、「曲げる」ためのブレーキの違いを理解しよう。どんなドラテク本にも必ず書いてある話だけど、それだけ大切だってことなんだよ。まずは止めるブレーキ。目的はコーナーを曲がれるスピードまで減速することで、「どこから減速を開始するのか？」というのが最大の悩みどころになるはず。たいていはストリート上の「200m」や「100m」といった看板を目印にしているだろうね。たしかにそれも間違いではないんだけど、オイラは「自分が怖いと感じたポイントから減速す

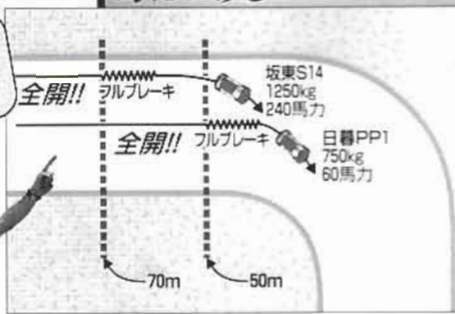


ムダな“空走距離”をなくし ロック寸前コントロールを習得!

■今回の練習ではホームストレート上にパイロンを置いて、その位置はあくまでも単なる目安。同じクルマでも軽量化や装着しているブレーキパッド、また走り方によってポイントは変わってくるからね。それと、タイヤも制動力に影響するんだ。グリップが高いということは、路面との摩擦(抵抗)が大きいということ。Sタイヤとラジアルではもちろん、ハイグリップラジアル同士でも、銘柄による差、同じ銘柄のSタイヤでもコンパウンドによる差があることを覚えておきたい。なお、タイヤの空気圧は高いほど抵抗が小さくなる。

2台のブレーキングポイントを設定しメリハリのある走り身に付ける

ブレーキングのポイントは車重によっても変わるぞ!



「が満点の答えだと思ってるよ」だって、同じクルマでも1周目と10周目じゃタイヤやブレーキのタレも違うし、コースのコンディションだって同じとは限らない。それなのに、必ず同じ場所でブレーキングを始めるなんてのはナンセンス。しかし、そうはいっても初級者であるコイツら2人にそれを求めるのは酷くてモン。で、苦肉の策として目印となるパイロンをホームストレート上に置かせてもらった。上級者なら2〜3周走っただけでおおよその限界点をつかむはずだけどね。次は、もっと難しい曲がるブレー

キ。アンダーを出して「ナセ曲がないんだろ?」って頭を抱えているケースは、ほとんどコレが原因といってもイイくらい。前々号でも説明した、タイヤのグリップは「タテ30〜40%」という話を覚えてる? 要するに、止まるブレーキはタテに100%使っている状態のことを指すんだ。それからステアリングを切り込む(グリップをヨコにも使う)には、ブレーキの踏力を弱めていく必要がある。このときのブレーキングが、曲がるブレーキというワケ。どう? わかった?

行くには、止まるブレーキがシッカリできていることが前提。曲がるブレーキは俗にいう「ブレーキを残す」ことだから、基本的にブレーキを徐々にリリースしていかないとけない。適正なスピードまで落ちていないのにブレーキを弱めたらどうなる? 当然ながらアンダー、最悪の場合コースアウトしちゃっよね。最後に残ったけど、ビギナーがブレーキをガマンしてもロックすることがない。余裕を持ってブレーキングを始め、精神的に落ち着いたら状態でコントロールしたほうが、事故も少ないし結果的に速く走れるはずだよ!

坂東マサ
ABSはあるけどすぐ効いちゃって扱いにくいかも!?



■マサは使いにくいというけど、コレを利用しない手はないぞ。ABS付きのクルマならロックする心配がないので、最初からフルブレーキングしてもOKだ。そうすれば、機械が自動的にロック寸前のオイシイ部分を使ってくれるからね。しかしマサにはその操作ができない。ABSが効いてもビビらずもっと踏み込む! その操作を体で覚えることが先決だ。せつかくのハイテク装備なんだから、使わないのはもったいないでしょ?

●だんだんABSに慣れてきたらしく、思い切りのイイ突っ込みができるようになったマサ。この勢いで次回は大幅なタイムアップが!

えなり目暮
パッドを替えたら街乗りタイヤとのマッチングが……



■扱いにくいブレーキパッドを交換したんだが、やはりすぐロックしてしまうね。原因はタイヤのグリップが足りないこと。だからといってストリート用のパッドではフェードするだろうし……。技術的な面はなかなかグッド。ロック寸前まで使っているし、ヒール&トゥも問題ない。しかし止まるブレーキから曲げるブレーキへの移行が苦手のようだ。1コーナーでは必ずといってイイほどグリップを外してしまうんだよ。ココさえ直せば合格かな?



●止まるブレーキも曲げるブレーキも、単体で見れば及第点。両者の「つなぎ」が課題だが、コレは場数を踏めば解決できそうな気配。

●ヒール&トゥが正しくできないと、ブレーキングで姿勢が乱れてしまう。赤信号で止まるとき、交差点を曲がる時にも練習しよう。

●ABSの効果的な使い方をチンゴ先生がレクチャー。作動するとつい踏力を弱めてしまうので、そこからさらに踏み込みのが正解だ。



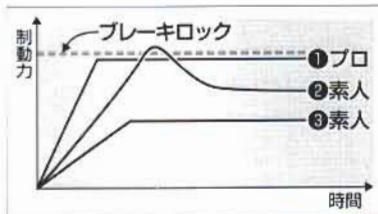
●休憩するときは仲間の意見を聞いたり、自分がどんな走りをしてたか思い出して分析することも大切。車載カメラがあればベストだね。

激しいアップダウンはまるで峠!



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

■リンクサーキットでは9月24日(日)、「コンパクトカーミーティング」を開催する。対象は軽自動車から1500ccまで、プロドライバーによるドラテク教室や模擬レースなど内容も盛りだくさんだ。参加費は1万1000円(入場・タイム計測・保険・昼食代込み)。



プロとシロートのブレーキングはどう違う?

■プロとシロートで、最も差があるといわれるのがブレーキング。その違いを図にすると左のようになる。プロドライバーはブレーキがロックする寸前の最も制動力が強い領域を使い、なおかつその領域まで到達する時間も極端に短い。反対にシロートはロックするはるか手前の領域しか使っていないか、踏力が強すぎてロックさせてしまうのだ。