



●基本操作だけでなく、タイヤやブレーキに優しいドライビングや、スムーズな抜き方/抜かれ方といった判断能力も試されるのだ!

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

9時間目

3時間耐久レースinSUGO



**ド** リフト塾での落第生、マサと  
 当時は編集部の新入バイトだ  
 った日暮に「正しいグリップ走行」  
 を教えるこの連載、いよいよ最終回  
 を迎えたワケだが、総決算として参  
 加したのは……なんと3時間耐久レ  
 ース！ 宮城県のスポーツランドS  
 UGOで開催される、「耐感・耐寒  
 180min」というイベントに出  
 場させることにしたぞ。途中でクル  
 マを変更してもOKだし、ヒギナー  
 歓迎ってことだからね。2人には最  
 適でしょ？

その前に、これまでやってきた内  
 容を復習してみようか。ちなみに、  
 練習場所は福島県のリンクサーキット  
 に限定。アチコチ違う場所であら  
 せると、コースを覚えるだけでいっ  
 ぱいいっぱいになっちゃうからね。

最初は本当にヒドかったな。基  
 本も知らなければのみ込みも遅いん  
 だもん。一度にいろいろなことを教  
 えても理解できないだろうと判断し  
 て、ブレーキングやステアリングワ  
 ークなど、毎回1つの操作だけを徹  
 底的に練習させることにしたんだ。

それが終わったら(習得したかは  
 別?)、次はタイヤの使い方。どん  
 なに速いクルマでも、路面と接地し  
 ている部分はタイヤだけ。どんな状  
 態が最もグリップするのか、そんな状  
 態を作り出すにはどんな操作をすれ  
 ばイイのか、ってことを同乗走行を  
 交えながら説明していった。

最後は苦手なところを個人指導。  
 マサの走りを見て改めて思い知らざ  
 れたけど、速く走るコツはブレーキ  
 ングに尽きる。止まるブレーキと  
 曲がるブレーキ、この使い分けが



## 不安だらけの卒業テストは…… マサ&えなりが耐久レースに挑戦!

# 独特のルールで初心者も安心 “耐感・耐寒180min”とは？



■毎年3月と12月、スポーツランドSUGOで行われる人気イベント。「耐久レースをやりたいけど他人のクルマで出るのは不安」という人のために、ドライバーと同時にクルマも交代してイイという点が最大の特色だろう。チーム全参加車両の平均排気量を算出し、さらに装着タイヤによってクラスが分けられる。CBチームは2000ccのシルビアに2人、660ccのビートに1人が乗るため、平均排気量は約1553ccという計算だ。パドック内に速度制限を設けたり、クラスごとに色違いのステッカーを張って意味のないバトルを避けるなど、「全チームが無事完走できるように」という配慮もありありがたいよね。次回は3月18日(日)に開催！

## スポーツランドSUGO

宮城県柴田郡村田町菅生  
☎0224-83-3111  
<http://www.sportsland-sugo.co.jp>

●受け付けを済ませ、ゼッケンやタイム計測器を取り付ける。クルマの交代と同時に計測器も移植する独自のシステムを取っている。

できてなきや一人前といえないな。耐久レースでは教えたことをどれだけ実践できるか、オイラは「チームCB」の総監督として高みの見物をさせてもらつことに……。え!? 2人じゃ不安だからドライバーとして一緒に参加してほしいだつて?



●この日の参加チームは約40組、ドライバーは軽く100人オーバー! ミーティング参加中のマサのえなり、ちょっと緊張してる!?



●続いてフラッグの説明。黒旗や青旗など、一般の走行会ではまず出ないであろうフラッグもあるのだ。意味をよく覚えておくれ。



●当日は気温が低く、朝の時点でコースの一部が凍結していた。それらのポイント、さらに乗ったら危ない縁石などもいねいに解説。



●運転する順番もあらかじめ打交わしておく。チームCBはスタート直後の過熱をさくため、チンゴ先生がファーストドライバー。



●シートポジションやベルトの長さは事前に合わせておく。ドライバーズをいかに短時間で済ませるかも、勝敗に大きく影響するぞ。

# 最後の最後までブレーキロック……



●イベントの名物、豚汁“ニンジンなし肉多めバージョン”を食べつつひと息。隣のチームともいつの間にか仲良くなっちゃいました。

ドリフトも  
ドリフトも  
極めたから次は  
ナニ!?

## 坂東マサ

●特技のアンダーステアとブレーキロックで、チンゴ先生を悩ませてくれました。愛車シルビアが最終回まで無事(でもなかったけど)にもったのは奇跡としか言いようがない!



## チ

ームCBの体制は、マサと日暮が自分のクルマで参戦、オイラもアイエスで走ろうと思ったんだけど急に調子が悪くなったので、急ぎよマサのシルビアを借りることになった。

まずは、SUGOを走り慣れていない2人がコースの下見を兼ねて練習走行。初SUGOの日暮は仕方ないとしても、マサはレースで走っているはずなんだけど、どうにもベイスが上がらないんだ。台数の多さ、クルマによる速度差に戸惑っているみたい。なにやってんだか。

レースは3時間耐久なので、1人当たりの担当は1時間。ドライバー交代やピットインによるタイムロスを考えて、走行は50分ちよいってところだろう。それくらいの連続走行なら、クルマも平気だろうしね。

スタートドライバーは当然ながらオイラ。予選は100分の1秒差でクラス2位だったけど、決勝ではすぐクラス1位に浮上! そのまま総合でも上位に食い込み、2番手の日暮へバトンタッチ。でも、ココから順位が下がるのはしょうがない。なにせ日暮は“軽”ですからね。恐らく、今回エントリーしていたクルマのなかではイチバン遅かったんじゃないのかな? ただしタイムは安定していたし、まわりの状況もよく見えていたのはほめてやりたいね。

そして問題児のマサ! SUGOでも相変わらずブレーキロックが止まらない。コースアウトこそなかったものの、タイムは毎周バラバラ。ほかのクルマを気にしすぎて、ラインを譲るときに自分のベイスを落とすきなんだ。むちゃやして接触する

よりはマシだけど、もうちょっと効率良く抜かせろよ、まったく……。オイラが思うに、耐久レースってのは8割くらいの力で走るのがベスト。だってさ、1時間の長丁場をギリギリの緊張状態で走り続けるのは不可能でしょ? 精神的な余裕がないとクルマの異常にも気づきにくいし、前車のスピンなど急なアクシデントにも対応できなくなっちゃう。

だからこそ、走りにメリハリが必要なんだ。100%ではないけど、そこそこのタイムを並べ続けていく、コレぞ耐久レースの必勝法だ! で、レースは最終的にクラス4位でゴール。オイラが作った貯金を使い果たしてくれたけど、コースへの慣れやクルマの仕様を考えれば上出来かな。表彰式での豪華な景色を見たときに悔しくなったけどさ。

最後になったけど、改めて生徒2人の評価を。日暮は序盤こそ成長が早かったものの、終盤は“カベ”に当たって失速気味。今後どうやってそのカベを乗り越えるかが課題だけど、オイラ的には80点。マサはドリフト塾に続いて、結局オンカオフかというスイッチ系のドライビングスタイルが直らなかつた。大目に見ても、60点がイイところだろうな。

マサと日暮だけに限った話じゃないけど、気合と根性だけじゃ絶対にドライビングは上達しないんだ。熱くなるのもわかるけど、気持ちのなかに必ず“冷静さ”は残しておいてほしい。そうすれば自分や他人の運転を分析できるし、「どこが悪いのか?」という欠点にも気づきやすいからね。この極意を忘れずに、奥のふか〜いドリフト道を極めてくれ!

無事に完走できたから  
とりあえず合格だな!

■ドライビングについては言いたいことが山ほどあるけど、耐久レースでイチバン大切なのは最後まで走り切ること。今回のレースはオイラの助けがあったとはいえ、それをクリアできたから70点でギリギリ合格。

●順位を大きく落とし、チンゴ先生からお置ききを食らうえなり日暮。ま、660ccNAのビートじゃ仕方ないといえは仕方ないけど。

クラス4位でゴール!



シートタワーバー  
価格1万8900円  
④ハーフウェイ  
④078-998-2223



■ハードトップだけではさすがに危ない、というわけで日暮ビートにウィランズの2シーター用3インチシートベルトを装着。しっかりと体を固定してくれる。ハーフウェイのシートタワーバーは、ボルトオンで装着できてアイボルトも取り付けられる優れモノだ。

WILLANS CLUB4 4x4R  
3inch 2シーター専用  
価格4万4100円  
④FET④03-5490-2561

シートタワーバー&4点ハーネスを装着!

初めてのコースでも落ち着いて走行

ほとんどの  
クルマに  
直線で  
抜かれた……

えなり日暮

●地味なルックスとは裏腹に、走りは鋭いえなり日暮。サーキット経験が少なく、チンゴ先生の教えを素直に吸収できたのがよかったのかも。前回はクラッシュしちゃったけどね。



●順調に周回するチンゴ先生。一時はクラス1位になり、表彰台は確実と思われたんだけど……その後の展開は皆さんの予想どおり。