

Tetsuya OTA 出光
ホリデーオート
ENJOY&SAFETY

ドライビング レッスン

クルマが日本を元気にする
supported by 出光
Tetsuya Ota
ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON

2013.9.8 at
袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ

with SUBARU



運転がうまくなれば 安全につながる!



本誌コラムでおなじみの太田哲也氏とコラボレーションして、6回目のドライビングレッスンを開講した。今回もスバルとSTIのバックアップを受けて、「BRZ tS」が教習車として参加。その走りの楽しさを体感することができた。

イベントレポート

運転のレベルに合わせて クラス分けがあり安心

「運転がうまくなれば安全につながる!」と主張する本誌でおなじみの太田哲也氏と、「クルマを極めれば安全になる!」を信条とするスバル。この両者と本誌がコラボレーションする「エンジンジョイ&セーフティ・ドライビングレッスン」が9月8日に千葉県袖ヶ浦フォレスト・レースウェイで開催された。

サッカーをするにはサッカー場、野球をするなら野球場というように、モータースポーツをするならサーキットは当然のこと。しかし、自動車教習所とサーキット走行の間には、大きなギャップがあるのも事実。その橋渡しとなるのが本レッスンと言っている。

特徴は走行前にしっかりとした座学を用意しているところだ。よくある「習うより慣れろ」はモータースポーツでは危なすぎ。まずは基本の走り方やマナーを教えようというのが太田氏の考えだ。そのため毎回、プロドライバーを講師として招き、教鞭をふるってもらうだけでなく、サーキットタクシーとして同乗走行も行う。つまり、座学、実地の走りの体験を通して、本格的なサーキット走行を覚える

サーキットに慣れて ライン取りを学ぶ



慣熟走行

サーキットでいきなり全開で走るのではなく、まずは身体を慣らすために、講師の教習車両に続いて走る「慣熟走行」を実施。講師はコースのレコードラインを走ってくれるので、ライン取りを学ぶことにも役に立つ。

というスタイルを取っている。ちなみにレッスンはパイロンを立てた広場を走る「パドック基礎エンジンジョイ・クラス」、最も参加者の多い「サーキット入門セーフティ・レッスン」、タイムアタックを主眼とした「スパタイGPスポーツ走行会」の3コースを設定。「サーキットは、まだ早いかなく」という初心者から、「タイムを競いたい」という上級者まで楽しめるようになっている。今回のゲスト講師は、レーシングドライバーの砂子塾長とモータージャーナリストの齋藤慎輔氏。座学の内容は、太田校長



ドライバースミーティング(座学)

特別講師からタメになる話がいっぱい



今回の講師は、元レーシングドライバーの砂子塾長(左)、モータージャーナリストの齋藤慎輔氏(中)、STIからは開発担当部長の森 宏志氏(右)も駆けつけてくれた。砂子塾長は「高速コーナーでは、ある程度アクセルを入れながら、リアを安定させて走ることが重要」、齋藤氏は「タイヤが



持つタテとヨコのグリップの総和を意識して、その限界を使えるようになると速くなれます」とアドバイス。また、森氏は「BRZ tSはFR車のハンドリングの楽しさを突き詰めてチューニングしたモデルです」と、発売したばかりのモデルの開発秘話を披露した。



▲サーキット走行が初めてで車両準備の仕方がわからないという人のために、「メカニック点検講座」を実施。注意すべき点を教わった



◀レースクイーンの前藤理香さんが、イベントの進行から表彰式のプレゼンターなどのお手伝いしてくれた

質問タイム

走行の合間に疑問を解決



フリー走行の合間に、実際に走ってみてわからなかったことを講師陣に聞く「質問タイム」が設けられた。質問内容はコースのライン取りが多く、砂子塾長からは「すべてのコーナーで“アウト・イン・アウト”が速いわけじゃなく、コーナー立ち上がりを優先したラインが速い」とアドバイス。これを聞いて、すぐタイムアップにつながったという人もいた。

エンジョイクラス(初心者向け)

パドックで基本から学ぶ

サーキットを走ってみたいけど、いきなりはコワイので基本から学びたいという人のために、初心者向けの「エンジョイクラス」を開設。「荷重移動」をテーマに、齋藤氏がドライビングの基本をきっちりとレクチャー。参加者は「いろんなレベルの人がいて、他の人としゃべりやすくて良かったです。怖くなくて楽しかったですよ」とコメント。



◀ご夫婦で参加されたという齋藤大さんと亜由美さん。「初心者でも参加できるというので、これなら妻も誘える!と思い参加しました。教習所とサーキットの中間的な存在で勉強できるのがいい(大さん)」「運転が下手なんで大丈夫かなと、最初はちょっと気後れでしたが、実際は雰囲気良くて楽しかったです。荷重移動は普段意識していませんでしたが、これから気をつけようと思いました(亜由美さん)」

フリー走行&スパタイGP

愛車でサーキットを全開走行

今回の参加者63人のうち約3分の1はサーキット走行が初めてという人だったが、すでに経験した人たちにはサーキットを愛車で思う存分走れるフリー走行を実施。クラス分けすることでマイペースで走ることができた。また、イベントの最後には「スパタイ(スーパータイムタック)GP」を実施し、半分の人が自分と愛車の限界に挑戦した。



による「サーキットを走る心構えとマナー」にはじまり、齋藤氏の「摩擦円と荷重移動」、砂子塾長の「高速コーナーの走り方」というもの。
またスバルからはSTIモデルの開発を担当する森宏志氏が参加。STIが開発した「BRZ tS」のプレゼンテーションだけに限らず、助手席に乗せてのサーキット走行まで行ってくれたのだ。

このイベントに参加すれば、スキルアップに伴う安全度アップだけでなく、たくさん楽しんでも得られるというわけだ。次はサーキットで会おう!
「お昼は全員揃ってレストランで昼食。そこで本誌スタッフによる「ホリデーオート・トーク」による「サーキットを走る心構えとマナー」にはじまり、齋藤氏の「摩擦円と荷重移動」、砂子塾長の「高速コーナーの走り方」というもの。
またスバルからはSTIモデルの開発を担当する森宏志氏が参加。STIが開発した「BRZ tS」のプレゼンテーションだけに限らず、助手席に乗せてのサーキット走行まで行ってくれたのだ。
このイベントに参加すれば、スキルアップに伴う安全度アップだけでなく、たくさん楽しんでも得られるというわけだ。次はサーキットで会おう!



BRZ tSインストラクター同乗試乗

BRZの本当の実力を プロの運転で体感!



“速さ”が目標ではなく、 ハンドリングの 楽しさを追求!

BRZ tSは
どうだった?

同乗試乗者インタビュー

**強靱でしなやかな走り
をサーキットで体感**

「美しい軌跡を描けるクルマ。ステアリングを切れば切っただけ向きが変わる。クルマがドライバーの意志を理解するように動くことを目指しました。いわゆる、優駿のようなものです。ドライバーの技量にかかわらず、クルマがうまく補ってくれる、良い道具であることを目指しました」とBRZ tSの開発を担当する森氏。

当した森氏は、その狙いを説明する。これまででもSTIは、「tS」シリーズを数多く世に送り出してきた。そのすべてに共通するコンセプトは「強靱でしなやかな走り」の実現だ。

そのポイントは「ただ速くするのではなく、ハンドリング・マシンとしての楽しさを追求する」ということ。そのため、今回のBRZ tSもパワーアップに関するチューニングは行われていない。あくまでもハンドリング向上に限定しているのだ。そこで注力したところは、4輪の接地性だという。「固めるところといなすところを、いかにバランスさせるかが肝心です」と森氏。

その一例がフロントに採用されたフレキシブルドロースティフナーだ。固めるのではなく、引っ張ることでガタつきや歪みを解消。スツクリとした乗り心地の良さを実現する。また、フレキシブルタワーバーも、剛性のバランス向上によってコーナ



●松本俊介さん
コーナリングの食いつきが非常に強かったです。ロールも少なくビシッと安定しています。コーナーからストレートに立ち上がる時も、安定感ありましたね。ブレーキングでもフラつきません。正直欲しかったです!



●齊藤亜由美さん
これまで感じたことのないGでビビりました(笑)。普段は自分の愛車としてBRZに乗っていますけれど、あんなスピードで走ったことはありません。こんなスピードで走って良いんだ!と教えられたような感じです。



●齊藤 大さん
ATモデルでしたが、レスポンス良く加速しますね。コーナーでのタイヤが食いつく感じがすごかった。とにかく速い。普通のBRZとの違いはわかりませんが、こんな速い走りがATでもできるのは、尋常じゃないですね。



●伊勢和平さん
もっとハードだと思ってましたが、ガチガチな足まわりじゃないんだというのが感想です。路面の段差もスッと乗り越えていましたし、乗り心地は意外にも良かったです。内装も上質で“大人のクルマ”って感じですね。



●松田敬生さん
サーキット走行自体が初めてで、乗る前は「怖いのかな?」と思いましたが、路面に吸い付くように安定していて、予想外に怖くありませんでした。ATでしたが、加速感はMTと変わらないんですね。内装も格好良かったです!



●高田由香さん
BRZはずっと欲しいと思ってたクルマですが、どうせならtSが欲しいと思いました! 乗ってみて面白かったです。ただ、自分で扱えるかな(笑)。気持ち良くきれいにテールが流れました。コントロールするのが楽しそう。



アイサイト体験試乗

ぶつからないクルマのスゴサを体感



●佐藤健次さん
かなりハードにブレーキが効いたのでびっくりしました。今は時速30kmまでだけど、もっと高速まで対応できればスゴイですね。



●鈴木貴夫さん
予想以上にギュッとブレーキがかかりました。もっと進歩して、びしょ濡れの路面でもしっかり止まれるようになると画期的ですね。



●斉藤隆幸さん
すごいブレーキでしっかり止まってくれてビックリ。僕は普段、MT車に乗っているの、こうしたシステムがMTにもあるといいなあ。

サーキットサファリ プロの走りを間近で体感



●椎津太智くん
今日はお父さんとお母さんのふたりがレッスンに参加しているので、一緒に来ました。走っている横をクルマが全開で走っていくのを見るのはすごく新鮮でした。免許を取ったら、積極的にサーキットを走りたいです。

参加者の友人や家族などで「サーキットに来るのは初めて」という人たちを、スバルのXVハイブリッドとフォレスターに乗せて、サーキットを全開で走るBRZを間近で見ることが出来る「サーキットサファリ」を実施。目の前をタイヤを鳴らして全開でドリフトしながら駆け抜けていくクルマを見て「スゴイ！」と歓声が上がった。



▲こちらは砂子塾長がドライブするノーマルのBRZ。ドリフトしてるところが、やっぱりカッコいいです！

▲今回、教習車両として用意したのは、限定500台のBRZ tSの中でも250台限定となるカーボンリアウイングを採用した「GTパッケージ」のATモデルだ

リング時の内輪の接地性を向上させてくれるのだ。その結果、BRZ tSは、意のままのコーナリングがさらに磨かれた。実際に、森氏のドライブするBRZ tSの同乗走行を体験したイベント参加者の多くから、「コーナリングの横Gがすごかった」という声を聞くことができた。225/40R18にサイズアップしたタイヤの力もあるが、それを接地させてコーナリングの限界性能も1ランク上にレベルアップしているようだ。しかも「予想以上に乗り心地が良かった！」というコメントも多数あった。これも「固めるだけでなくいなす」というチューニング思想が反映したものだ。また、パワーアップ系のチューニングは行われていないのに同乗者からは「加速がパワフルだった」という声が多数出た。

「その理由はドライブシャフトを太くしたことにあります」と森氏。通常は、エンジンの力にドライブシャフトが負けて、いったん歪んでからパワーを伝達する。そこで、ドライブシャフトの剛性を高めることで、パワー伝達のタイムラグをなくしてレスポンスを高めているのだ。「強靱でしなやかな走り」は、気持ち良くて、意のまま、そして速い走りであったのだ。

「その理由はドライブシャフトを太くしたことにあります」と森氏。通常は、エンジンの力にドライブシャフトが負けて、いったん歪んでからパワーを伝達する。そこで、ドライブシャフトの剛性を高めることで、パワー伝達のタイムラグをなくしてレスポンスを高めているのだ。「強靱でしなやかな走り」は、気持ち良くて、意のまま、そして速い走りであったのだ。

またサーキットで会いましょう!

