

Lap92 ● ドライビングスタイル



■文：太田哲也

ドライビングレッスンの同乗走行を通じて、太田のドライビングにはひと癖ある、と副編集長は感じた。「太田さんのドライビングスタイルの原点はどこにあるの？」そんな疑問から、今回のコラムのテーマにたどり着いた。

今 回のコラムは「ドライビングスタイル」について話そう。そもそもドライビングスタイルとは何ぞや……

レーシングドライバーはどういう運転が速くて安全なのか、それぞれが独自の考えを持っている。そのアプローチの仕方の違いのことだ。

僕の現在のドライビングスタイルは、ドライバー生活20年で培われたもので、何度かの空運を経てきた。外国人ドライバーと触れる機会が多く、キャラクターを知る機会も多かった。僕のドライビングスタイルに大きな影響を与えた「事件」について触れよう。

ドライビングスタイルは十人十色で面白い！

●ミハエルシューマッハ



彼の走りを見たのは、彼がまだF3ドライバーの時、日本のF3000にステップアップしてきた時だ。
テスト走行の時に、僕の車をシューマッハが走っていた。毎週、いろんな（変な？）ラインを通っている。迷っているのかなと思っていたら、だんだんペースを上げてきた。彼はどのラインがベストなのかを試していたのだ。
当時のF3000はバブル全

水鳥が優雅に泳いでいるように見えて、水面下ではがんばって足を漕いでいるように、クルマの動きはスムーズだが、コクピットでは懸命に操作している。それが僕のドライビングの信条

▲太田のドライビングスタイルは、ヨーロッパでのレース経験により確立されたといえる。ある意味で日本人らしくないアグレッシブなスタイルだ

盛期で出場回数も多く、史上最高レベルと言われていた。多くの外国人ドライバーが参戦し、その後F1にステップアップした数も多かったが、みんな日本にきた一年目は苦労していた。自分のドライビングスタイルにこだわっていたのだ。

ところがシューマッハのアプローチは違っていた。決勝レースでは2位を獲得した。「きつとヤツはこの先、伸びるだろうな」と話していたら、それどころか翌年からF1にステップアップして予選7位、次レースで5位入賞の活躍。そこからの躍進は言うまでもない。

●ジョニー・ハーバート

当時のF3000は外国人ドライバーが3分の1、その他は日本人ドライバーで全員経験豊富なプロで、そこでコンマ1秒が争われていた。マシンの性能向上の余地はあれど、走りに関してはみんなもう行き先とこころまでいっていると思っていたはずだ。そこに風穴をあけたのはジョニー・ハーバートだった。

鈴鹿の1300R、F3000だと時速280kmで通過する高速コーナー。それまで予選タイヤでも一瞬アクセルオフした方が速いという固定観念が僕らにはできていた。そこをハーバートは全開で行くという噂がバ

ドックに立った。信じられない気持ちでコースサイドに見に行ってみた。

1300Rにハーバートがさしかかる。コースサイドからでもハンドルを左右に切ってジタバタしている様子がわかる。マシンが横に滑っている。高速コーナーなのに修正舵が大きくて慌てているようでもんだか可笑しい。「スピードの乗りは悪いな」誰かがつぶやく。

みんなが笑った後、寒気がした。確かに全開だ……。速いとか遅いとかいうよりも気持ちが大切だ。その後、他の選手の多くが1300Rを全開で行くようになった。

東北・地獄谷温泉に入浴する猿たちがいるらしい。50年前に一匹の子猿がはじめて入ったのがきっかけだった。ジョニー・ハーバートはマシンの戦闘力不足もあり日本では目立った成績は残せなかったが、僕らに与えた影響は大きかった。

ラインを変えただけで1周5秒以上アップ！

●ビエール・デユドネ

僕が初めてヨーロッパのサーキットを走ったのは、フランス・ディジョン。グループCのマツダ787Bのル・マン24時間レースの先行テスト・ドライビングの仕事だった。

ル・マン、全日本GT選手権などで活躍し、「日本一のフェラーリ嫌い」の異名を持つ。多発事故から社会復帰までを綴った『クラッシュ』『リバーズ』は映画化となりベストセラー。現在は、自動車評論家として、また「モーターズ・ゴーズ」をキーワードにさまざまな活動を行う。公式サイト <http://www.keep-on-racing.com>、<http://www.kozu.jp>



▲F1の頂点を極めたミハエル・シューマッハのドライビングスタイルは、とにかく速く、鋭く、そしてストイック。車両のセッティングも極めて高い

この時ずいぶんと手をこまねて、一緒に走ったのはベルギー人のビエール・デユドネだ。日本では僕の方が速いと自負していたが、雨のデジョンを走り始めたらたんでかなわない。それから5秒、6秒も違うのだ。このタイム差はプロドライバーとして致命的だ。

僕はマズイと思った。チームスタッフは全員ヨーロッパ人だったので相談する相手もない。仕方なくデユドネにどう走ればよいのかと聞いてみた。そうしたら彼はコース図を描いて「アウト側のラインを走るといいよ」とすんなり教えてくれた。

この時点で僕はレースを始めて5年目。雨の時にベストラインのアウト側を走るくらいのこととは知っていたが、まさか大外を走るといふ発想はなかった。ヨーロッパのコースは日本と比べて路面ミューが低く、みんな

が通るライン上は誰のようにつるつるになっているのだ。

彼のアドバイスで走ったら、すぐに同じタイムで走れるようになった。日本にいてはわからない引き出しを手に入れた。

●フェラーリのテスト

フェラーリの専用コース、フィオラノを、社内テストドライバーと2台で走ったことがある。ダリオ・ベヌツツイといい、ほとんどのフェラーリを手がける走りのマイスターだ。彼が走らせる新型フェラーリ(F355)の走りを後ろから見た。パワーを多用し、とにかくアクセルを踏んづけを走りだした。僕はそれを見て妙に納得してしまった。彼がそういう運転をして車を評価する、ということ。当然それが量産車にフィードバックされていく。フェラーリを走らせるのに、そういう走りが求められるのは当然だ。

日本のドライバーと外国のドライバーの違い

日本人はどちらかと言うと、タイヤグリップの限界を探りながらアクセルを微調整して走るスタイルだが、ヨーロッパ人はアクセルをパーンと踏んで、手

いつもそばにクルマが。

「ハンドル」でなんとかするのな走らせ方を。その違いはどこから来るのだろうか？

日本は島国なのでサーキット転戦数も限定され、各チーム各ドライバー、みんなコースをよく知り抜いている。あのコーナーはどの縁石をまたいであの縦ぎ目からブレーキ踏んで、どんなセッティングをすればよいかのデータも豊富だ。

そしてヨーロッパと比べて路面グリップ力もとても強い。つまりエンジンパワーをタイヤとシャシ性能が上回っている状態だ。なのでたとえハイパワー車でもあまり車をスライドさせるとタイムロスになってしまう。

ヨーロッパのコースはスリッパで均一でもないから、グリップに頼るような走り方では低いレベルで止まってしまおう。と、りあえず突っ込んで、その後で

何とかするとういうような走りか合うのだろうか。

スポーツドライビングスクールの同乗者からみると、僕の運転は「アグレッシブ」に見えるようだ。でも僕としては本質的にはスムーズさを信条としている。このギャップについて少し説明しよう。

僕は、走りのラインが放物線のようにきれいな内弧を描くのが理想的だと考えている。そのためにはスムーズさが大切だ。だからゆっくり走る時は、切り方はスムーズになる。が、攻めた走りではハンドル一定というわけにはいかない。なぜなら路面の傾斜や風の影響を見越して素早い修正が必要になるからだ。

ヨーロッパ人が作ったマシンに乗る機会がとて多かったから、ヨーロッパ的要素も入り、



▶フェラーリのテストドライバーは、とにかくアクセルを踏み続けるというドライビングスタイル。このスタイルで市販車も味付けされているわけだ。

余計にアグレッシブに見えるのかもしれない。信条としては、水鳥が優雅に泳いでいるように見えて、水面下ではがんばって足を漕いでいるように、クルマの動きはスムーズだが、コクピットでは懸命に漕いでいるのだ。さて、読者のみなさんのドライビングスタイルはどんなだろうか？「これでよいのだ」と固定観念を持っていないだろうか。サーキットに限らず一般道においても、新しいドライビングスタイルを採り入れること、頭打ちしていたドラテクや安全運転のスキルアップに道が拓けるはず。僕自身もそうだが、常に新しいスタイルを採り入れていきたい。

※「Tetsuya Ota ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON supported by 出光」を9月4日(日)に筑波サーキット1000で開催します。スーパータイムアタックGPを同時開催。最新情報はホームページ (<http://sportsdriving.jp/>) でご確認ください。■問い合わせ：045-948-5535