



# プロドライバー直伝!! 曲がるための ブレーキング術

ドライビングテクニックの中でコーナリングワークと共に重要な要素となるブレーキング。どこで、どれだけの力で、どう踏むのか…ブレーキングってすごく奥深いんだから。プロドライバーであるワダQのレクチャーを受けて完璧にブレーキング術をマスターすれば確実にタイムは1秒縮まるという。だったら…その奥義をしっかりと伝授してもらいましょうか。

## 速く曲がるためのブレーキング五ヶ条

### その壱

#### ブレーキングポイント

進入スピードに応じてしっかりとコーナー手前まで突っ込んでいるか

### その弐

#### ブレーキの引きずり方

的確な踏力でどれだけの時間、ブレーキを効かせているか

### その参

#### 踏力(コントロール性)

安定した姿勢を保ちシステムに応じた踏力で制動力を引き出しているか

### その五

#### 理想的な前荷重を作れるか

クリッピングポイントでクルマの向きを変えやすい前荷重が作れているか

### その四

#### タイヤのグリップ力との相談

タイヤをロックさせることなくグリップに応じてコントロールできているか

マジっすか!?!  
ワダQのレクチャーを受ければ  
確実にタイムは1秒縮まる!?!

ブレーキングのポーズといえはやっぱりコレでしょ

この企画を待ち望んでいたワダQ。過去にビギナークラスのドライバーをレクチャーした時はホントにタイムは1秒縮まったとか…。クルマは止められてもこのバタ臭いポーズは止まらない。



# プロドライバー直伝!! 曲がるための ブレーキング術

取材協力/トリアル 大阪府南河内郡美原町丹上87-1 ☎0723-69-3539

岡田サン  
のブレーキング評価

- 1.ブレーキングポイント=5点
- 2.ブレーキの引きずり方=3点
- 3.踏力=3点
- 4.グリップ力との相談=3.5点
- 5.前荷重を作れるか=5点

総合評価=4点

ワダQのブレーキング術外編  
ブレーキテクの定番ヒール&トゥ

ワダQのブレーキング術外編  
ブレーキの踏みシロを確認する左足ブレーキ

エンジンの回転数を合わせて安全かつスムーズにシフトダウンするブレーキの定番テクニク。ここセントラルでは減速やヘアピンへのアプローチで多用している。ワダQの場合は右足の親指でブレーキ、小指/薬指でアクセルというフォーミュラで行っている。ペダルが離れているハコ車ではつま先でブレーキ、かかとでアクセルをおおるのが一般的。

周囲を眺めているうちにブレーキの踏みシロが変ったり、抜けてしまったりしてパニックになることがある。そこでハイスピード域からのブレーキングでは踏みシロを確認するために左足ブレーキを行うのだ。そしてレース中は深く踏んだ踏みシロを出すために右足ブレーキは必要になってくる(シビックなどは必要としない)。状況によっては加速中でありながらも前荷重の姿勢を作るために使うこともあるそうだ。



ワダQが横に乗ってブレーキングをチェックするとなれば、やっぱり緊張してしまうかも。しかしサーキットを走り込んでいるだけあっていつものドライブができたようだ

のひと踏み、これが少し強すぎてそこから調整しているためロックしたりクルマがビッチングしたりと不安になってしまっている。最初はブレーキペダルに右足を乗せる程度、つまりブレーキを効かせない感覚。そしてそこから一定の踏力でグウーと踏んでみたい。岡田「うーん、ロックするってことはやっぱり踏みすぎなんですよ。和田さんの言うとおりソールと踏んで減速できればいいんですけど、やっぱり恐くて踏んでしまいますね。でもソールと踏めばブレーキングポイントはおのずと手前になり、引きずる時間も長くなりそう…」

分かったやいるけどそう簡単にできる…もんじゃやないよ。レクチャータイムは1分29秒611

タイムははつきり言って遅くなっているけど、これは午前中から取材をスタートさせたため気温が急激に上昇したことも影響している。そして岡田サンがかなりサーキットを走りこんでいるため、ブレーキングの「クセ」はそう短時間で直せるもんじゃやない。「サーキットビギナーならチェックすべき箇所がいっぱいあってかなり上達するんだけど岡田サンはかなりのレベルまで達しているからなあ。いやホンマ、きつちりとブレーキングをマスターすればタイムは必ずアップするって！」とワダQは言い訳したけど…まあこの企画がもし今後続くのであれば、次回からはがんばってもらいましょうかねえ…

岡田「最初のひと踏みを軽くって意識したんですけど、恐さもあってそうすく直せるもんじゃやないですね。まあ確かに和田サンと言うとおりブレーキングができたあと1秒は縮まるはず。今後練習して理想的なブレーキング術を身につけたいですね」

岡田「当然のことなんですけど、踏み始めのポイントから踏力のコントロールなど僕とはまったく違いますね。プロドライバーって奥まで突っ込んでモットとダウンとブレーキを踏むのかと思っただけですけど、うーん、トータル的な評価はビギナークラスじゃやない、中・上級車レベルのブレーキングはできて、さすがプロです」



本道ならセントラル裏の駐車場を使って実戦練習もしてみたかったが、時間的な都合でレクチャーのみになってしまった。ワダQの言うことはすっごく理解できるんだけど…身についたブレーキングのクセはそう簡単に直せるもんじゃやない

まずはワダQの横に乗ってプロのブレーキングを体感してもらおう

サーキットにおいて身につけておきたいドライビングテクニクはいろいろあるが、今回はブレーキングだけに絞ってレクチャーしていくことにするぞ。完璧なブレーキテクニクがマスターできればそれだけコーナリングスピードはアップしタイムは確実に縮まってわけだからね。

まずレクチャーをスタートする前にワダQと岡田サンに3周ほど走ってもらってタイムを計測してみると…約3秒の開きがある。ワダQが先に走ったため、タイヤのタレを考えると約2秒差。ワダQに言わせればブレーキングで1秒、コーナリングライン/アプローチで1秒ってことだ。

さあ、それじゃワダQの横に乗ってもらってプロのブレーキングってどんなものか岡田サンに体感してもらい、その次に岡田サンがドライブにワダQが同乗しそのブレーキングをチェックしてもらおう。

## 今回のテスト車両は 強力なブレーキシステムを備えた R34 N1 Vスペック

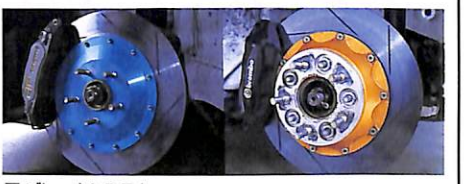
エンジンはAX53B70ツインをF-CON Vプロでコントロールする600ps仕様。足回りもクアンタムCRトライアルバージョンをセットした完成度の高いサーキット仕様仕上げられている。



オーナー/岡田重恵サン  
以前のR33はストリート仕様であったが、このR34に乗り換えてから本気でサーキットを走り出し、チューンをレベルアップさせてきたそうだ。今では年に10回走行会に参加し現在セントラルでは1分27秒1を計測している。今日はワダQのレクチャーを受けてなんとか26秒台を出したいとのこと。



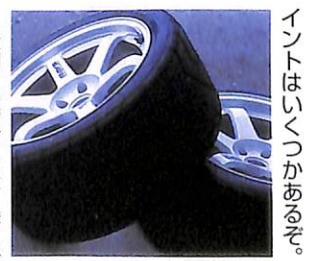
■ブレーキング  
レクチャー前の  
ベストタイム  
ワダQ = 1分25秒287  
岡田サン = 1分28秒191



■ブレーキシステム  
フロント=AP6ポットキャリバー/380mmローター リア=ブレンボ4ポット/340mmローター ブレーキパッド=PFC プレーキホース=ステンメッシュ プレーキフルード=AP600レーシング タイヤ/A048 285/30-18

ワダQ「初期からグッと制動力が立ち上がって踏んだら踏んだだけしっかりと効いてくれるわ。ABSもそう作動することなく前後のブレーキでしっかりと車を止めているって感じ。ただしブレーキングはかなりナーバス、そしてブレーキのキャバがタイヤより完全に勝っているため、ロックしやすくなっている」

岡田サン「ノーマルに比べて重くて硬い感じのブレーキ。ただし踏力はノーマルの2/3くらいで十分に効いてくれ、すべてにおいてカチッとしたフィーリングです。踏んだら踏んだだけ効いてくれるんですが、僕の場合、第1コーナーは必ずと言っていいほどABSを作動させてしまおうですね」



タイヤには18インチの235サイズを装着しているがこの強烈なブレーキシステムに負けてしまっている。強く踏むとすぐにロックしてしまうのでナーバスなブレーキングが要求されてくる

最初に述べた五ヶ条に沿ってチェックしていくと…ブレーキングポイントIIプロ並にかなり奥まで突っ込んでいけている。ただしその分、最初のひと踏みがちよっと強すぎるかな。ブレーキの引きずり方II踏んで戻してまたクリッピングポイントで踏んでいるためクルマがギクシャクしている。前荷重がかかって一定のストロークでクリッピングポイントまで踏むこと。踏力II初期からフル踏力状態まで少しムラがある。クルマがクリッピングポイントまで進入していく速度を高い次元で維持したい。タイヤグリップ力との相談IIややロックさせ気味のところがあ。もう少し速度とタイヤと考慮しながらブレーキを踏んだほうがいい。前荷重を作れるかIIクリッピングポイントでのクルマの姿勢はいい。理想的な前荷重はできている。うーん…トータルの評価はビギナークラスじゃやない、中・上級車レベルのブレーキングはできて、さすが一番注意してほしいのが最初