



ニュルに学ぶ。



ULTIMATE DRIVING SCHOOL

PHOTO&REPORT ● 鶴田昭臣 (Akioji Tsuruta)



クルマ好きにとっては、一度は走ってみたい聖地ニュルブルクリンク。しかしその長いコースレイアウトゆえに、攻略するのは容易ではない。ではどうすればいいのか？ もっとも早い道はドライビングスクールに入校することだが、その実態はあまり知られてないのが現状。それに参加してきたi-code代表・鶴田氏がその詳細をレポートする。

憧

れの聖地、ニュルブルクリンク・ノルトシュライフェ。ここで「ドライビング・セーフティ・トレーニング」と呼ばれる一般向けのドライビングスクールが開かれていることをご存知だろうか。

開催は5月と9月の年2回。グランプリコースとノルトシュライフェを使い、さまざまなプログラムを行う本格的なドライビングレッスンだ。

今年もスクール開校50年という節目の年。記念すべき時に、私はこのドラトレに参加してきた。日程は9月3〜6日までの4日間と長いが、その内容は実に濃密であった。

当日ニュルに集まった受講者は、なんと約280人。そのなかで私を含めた初心者は大抵80人。200人は2回目以上とリピーターも多く、

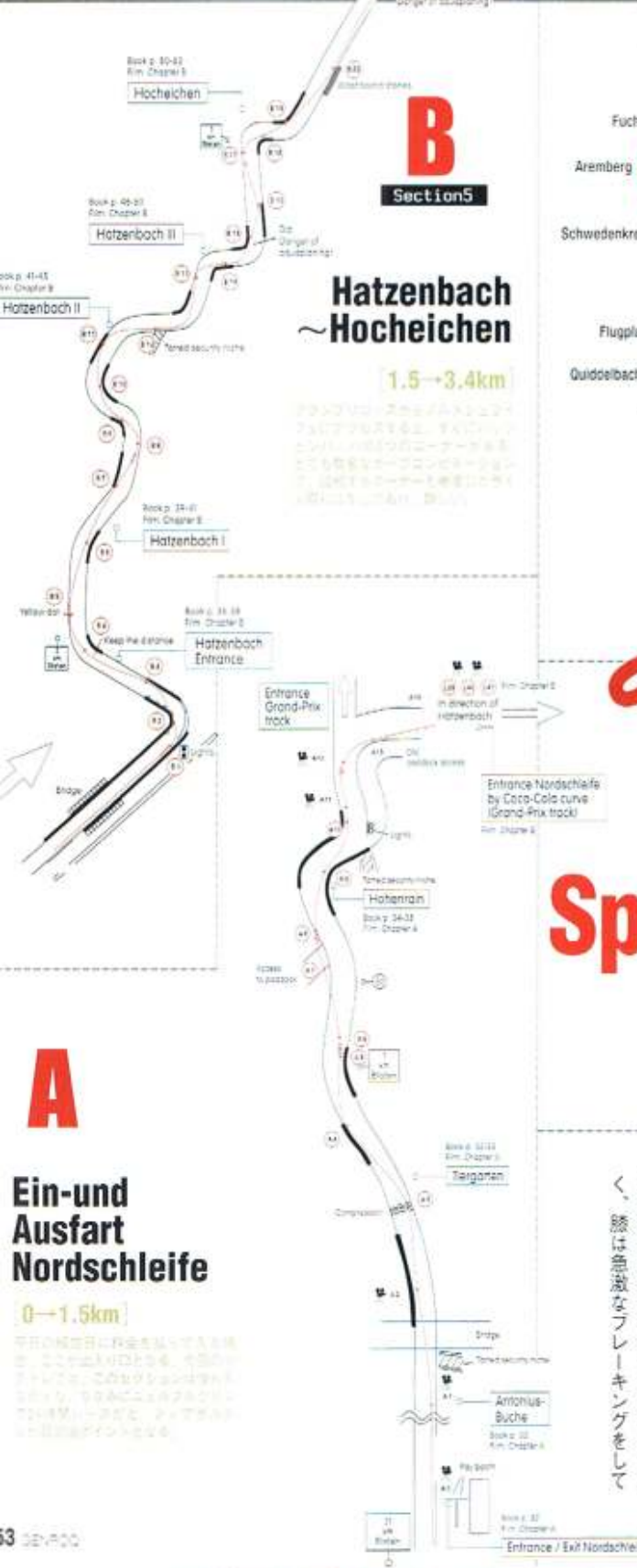
すでに20回以上来ているツワモノもいる。年齢の幅は65歳くらいから20歳くらいまでと幅広く、18カ国から集結したというから、このドラトレの人気は凄まじい。ちなみにメルセデスやボルシェ、BMWのテストドライバーやエンジニアも一度は参加させられるほどで、レベルの高さは自動車メーカーも認めるところだ。

レクチャーに使うコースは、グランプリコースの5・1kmと、ノルトシュライフェの20・8km。まず280人が12のグループに分けられる。私を含めて日本から参加したドライバー4人とコドライバー2人は、グループ7だった。

グループ7の総台数は24台。インストラクターのマイケル・ルターさんとともに、4日間行動をともにす



ボルシェのスペシャルショウを主宰するi-code鶴田代表が自費でニュルのドライバースレーニングに参加してきた。プログラム内容から、その当日までをレポートして頂いた。



Internationalen Sportfahrerlehrgangs Nürburgring

る。もちろんマイケルさんを含めた全12グループのインストラクターは、全員トップレーシングドライバーであり、ニユル24時間レースを筆頭に、何度もニユルで実戦走行している猛者が揃っている。

まず初心者、コースに出る前にトレーニングセンターでニユルを走る上で重要となる危険回避練習からスタートする。専用の施設で、故意に後輪を横滑りさせる専用機器（路面を左右にスラす）を使ってクルマをスピン状態にし、素早くステアリングで修正、スピン回避のトレーニングを何度も行う。さらに定状円でのオーバーステア、つまりスピニングを体験。ステアリング修正の訓練を反復練習する。もちろんシートポジションの指導もある。足は90度以上に折れ曲がり、腕は折り畳むようにして、まるでステアリングに抱きつくような姿勢をとられる。普段から極端に前に座る私だが、彼らの推奨するポジションはもっと凄く、膝は急激なブレーキングをして





もまた曲がっている状態で、シートに肩をつけたまま両腕の手首内側がステアリング最上部に付くまでシートバックを近づける。いつもと違うポジションに違和感を覚えながらも、なけば強制的に指導される。

初日は、スピニアウト体験が終われば、残り時間はノルトシュライフェを走る。しかしこの日は一般車両と混走だ。この時点では、171あるコーナーのラインなど知る由もないから、上手いクルマの後ろを必死でついて行く。そんなレベルの低い個人練習をして、まず初日を終える。

話はやや逸れるが、車両に関しては自前でクルマを用意しなければならぬ。しかし私のように遠い異国からの参加者は無理な話だろう。

そこで大会事務局に相談すると特別にレンタカーでも良いという許可を頂くことができた。ちなみにニュ

Internationalen ULTIMATE DRIVING SCHOOL Sportfahrerlehrgangs Nürburgring

ライン取りの練習は難しいが、
ニュルde走り方はここでしか学べない。

C Section 5

Quiddelbacher Höhe ~ Flugplatz ~ Schwedenkreuz ~ Aremberg

3.4 ~ 5.5km



Fuchströbber ~ Adenauer Forst

[5.5 ~ 7.2km]

速いクルマなシュベードンクロイツで軽く200km超。そこからアレンベルグ手前でハードブレーキングし、速度は100km/h

D Section 6



ルのまわりには、サーキット走行専用の特別車も用意されている。

今回私はメルセデス・ベンツC220 CDIの6速MTで参加した。他の参加者は、911GT3を筆頭にボルシエ・オーナーが多く、続いてM5やM3、フェラーリではF430に360モデナ、変わったところではフォードGTの姿も。しかし格好を気にしている余裕はない。とにかく必死にならないと、コースを覚えることができないからだ。

明けて木曜日の朝8時。グランプリコースに集合し、そこからチームごとに割り当てられた区間へと隊列を組みながらノルトシュライフェへ移動。グループ7は、F区間（コ

ース図参照)のコース両サイドに縦列駐車し、そのコースセクションの担当インストラクターから、約2km区間のコース図を使ってライン取りを教わる。もちろんすべてドイツ語。私の場合、長男がドイツ・ハイデルベルク在住(5年間)なので、彼をコパイロット兼通訳として同行させた。しかし翻訳してもらっている間にも話はどんどん進んでしまい、正直いらないよりはマシン程度だった。

まずインストラクターの車両に乗って一度コースガイドをしてもらってから、ライン取りの練習に入る。コース上にはコーナー毎に白いドットマークポイントがいくつか設定され、さらにゼブララインのアベック



ノルトシュライフェのコースで行われるライトレースのレクチャーは、全部で10セクション。3回トライして違うセクションでまた同じ内容のメニューを行う。イストラクターによって、走り方を見て細かくアドバイスしてくれる方や、コース図を使ってライン取りの説明をしてくれる方など、教える方は実にさまざまで話さない。

体力的にも精神的にも辛いですが、
経験したことのない感動が味わえる。

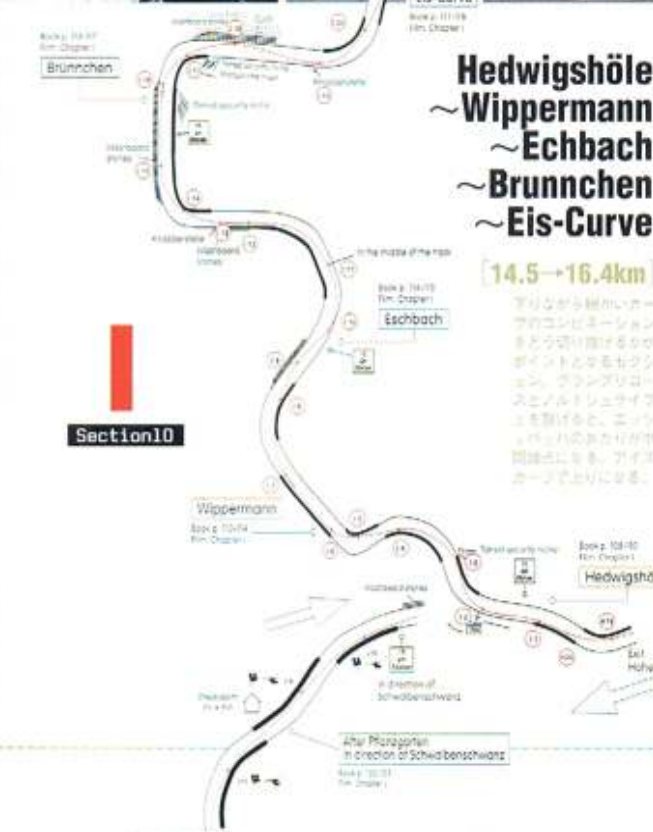
日中はコース区間でみっちり練習して、終了後は個人レベルでコースを走って復習しない、ということらしい。まあノルトシュライフェで練習できるというだけでも、なんとも贅沢な話だが。

ノルトシュライフェでは有名なコーナーはいくつかあるが、その中でも印象深いのはカルセルだ。コーナーの大部分はコンクリートの板を繋いだような状態で、しかもバンクになっている。走っていると、その手前でUターンするような右コーナーを越えて、登りながらカルセルに向かってくるもの、入口10m手前に来るまでコーナーが見えない。そのためコーナー外側にある看板の一部を自印に真っ直ぐ突っ込む。

するとアスファルトとコンクリートが組み合わされた路面が見えてくるから、ギヤを3速に落とし左手を11時、右手を5時方向に持ちかえて、2段あるコンクリートの真ん中から進入、コンクリートの段差に耐えながらコーナーを半分(左側アスファルト舗装に乗らないように)を過ぎたら、その奥にある2枚目のコンクリート上段の角を車体中央部で通過し、出口にアプローチする。もちろんこれはインスタクターからレクチャーされたもので、走り方やラインを丁寧に細かく教えてくれる。

さすがにカルセルだけは別だが、3日目にもなると、初日に習ったコーナーの進入方法は、とっくに忘れてしまう、というが忘れてしまった(笑)。まあ、2〜3回は通えということなのだろう。そう考えを変えたら少し気楽になった。確かにそんなに簡単に全部覚えられたら、誰もがすぐにニル・マイスターだ。

さて最終日。午前中は、グランブ



Internationalen Sportfahrerlehrgangs Nürburgring

ULTIMATE DRIVING SCHOOL

Schwalbenschwanz~ Kleines Karussell~ Dottinger Höhe

リコースを半分に分け、ストレートにバイロンを置いて、高速スラロームを体験。数周続けて周回し、終了時に成績の良い上位3位までが表彰された。私は期待もしてなかったが、初級部門で3位を獲得！ テンションが一気に上がった。なんとも粋な計らいだった。

さすがに4日間もニウルを走り続けていると、不思議とシートポジションにも慣れ、コースを覚える要領も実につき、結構アクレシブなコーナーリングができるようになっていた。そして午後、単独でノルトシュユライフエナグランプリコースを走るテストを行う。これがトレーニンングの最終プログラムとなる。

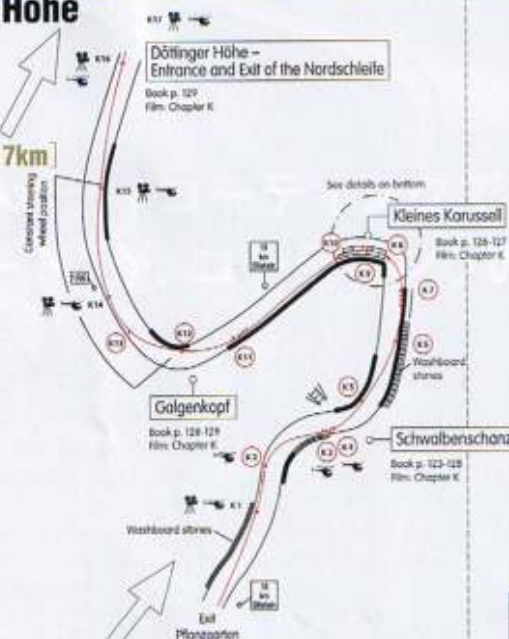
グループアの順番がくるまでに時間はかかったが、やはり平静を装いながらもスタートが近づくと緊張感が最高点に達する。

いざ、スタート！

第1コーナー外側の赤い小さなコーンがあった地点には、もちろん何も無い。自分で落ち着け、落ち着けと言いつつも、イメーシとどりのコーナーングをして、2つ目、3つ目のコーナーをクリアしていく。

[18.0→21.217km]

シュバルベンシュヴァンツを過ぎると、ふたつめのカールセル(正式名称はクラインス・カールセル)。そしてガルゲンコップへ。ここはまさにテクニカルセクションで、ドライバーのスキルが問われる。



K Section 12

練習の際、このコーナーでインストラクターが「ペリーレイト! (アベックスポイントが奥にあるという意味)」と言っていたことを思い出し、ドットマークをタイヤで踏みながら通過する。グランプリコースは、ライン取りが分りやすく、表彰もされたので気分よく通過できた。

そして、いよいよノルトシュユライフエナ。いきなり左コーナーを一気に下りながらドットマークを次々とクリアしていく。D区間までは自分的にはなんと及第点。前半の間地点にあるアテナウのS字コーナーを無難に越え、長いストレートとアップダウンのコーナーが始まったあたりから、集中力と記憶力が……。

上りのブラインドから、次のコーナーがどっちに曲がっているのか、わからない。結果2カ所ドットマークを右に、左に見て通過できなかった。それでも2つ目のカールセル、最終高速コーナーを無難に走り、約2km

の直線に辿り着いて、テストは終了。クーリングダウンしながらホームコースに戻り、ここでプログラムは完了。終わってみれば、もっと練習したい、もっと上手く走りたいという気持ちでいっぱいになった。

目を瞑ると、次から次へとコーナーが浮かび上がり、タイヤを軋ませながらドットマークを追った自分が蘇ってくる。あのコーナーをミスしたとか、もっとブレーキ踏んでいればとか、いろいろない思いが交錯する。言葉のハンデはあったものの、それを吹き消すくらいの感動が押し寄せた。体力的に、精神的に辛かったが、これほど充実した気分にはさせられたドラトレは経験がない。ニウルを上



Grand-Prix track

5.148kmのグランプリコースでも、ドラトレのレクチャーが行われる。ノルトシュユライフエのように急激なアップダウンなど、最低限はそれほどのため、ライン取りはまだ覚えやすく、しかもランオフエリアが広いので安全だ。

L Section 2/3

ドライビングスクールとはいえ、参加者はプログラムごとに、その都度採点されており、点数が少ない方が成績が良いことになる。最終日のパーティでグループごとに優秀者は表彰される。左写真はコースの詳細図。



問い合わせ/SCUDERIA HANSEAT <http://www.scuderia-hanseat.de>

