

## 懐かしのドライブテクニック

JJ1SXA/池

車の進化や時代の流れで消えてしまった、懐かしのドライブテクニック

### 1、ダブルクラッチ

MT 車のシフトチェンジの際に使われた代表的なテクニック、シンクロメッシュ機構が普及していなかった頃には、アクセルでエンジンの回転数を調整してトランスミッションに合わせるテクニックがとても役に立ったのですが、然し全てのギアがかみあう、フルシンクロメッシュが常識になった今では使われなくなりました。

ダブルクラッチの操作は、シフトチェンジの際クラッチを切りシフトレバーをニュートラルの位置に動かし、そこで一旦クラッチをつないでアクセルをひと吹かしして回転を合わせ、それからクラッチを踏んでギアを入れ、クラッチをつなぐという一連の操作をすることです。

### 2、タックイン

かつてのアンダーステアの強い FF 車を曲げるためのテクニック。

以前の FF 車は、アクセルを踏んだままカーブに入り、ステアリングを切ったままアクセルを 1 度に離すと車体のノーズが急にインに向きを変えろという FF 車の特性を利用したものです。

最近の FF 車は安定性が増し、それほど強いアンダーステアは出ませんし、車体の安定性が高いので、急激な姿勢変化は望めない。

無理にタックインを出そうとすることで、スピンするリスクが増えるだけなので、不安定な動きなどは出さない方が速く走れる。

### 3、ソーイング

カーブを曲がる際にハンドルを細かく左右に動かすことでフロントタイヤのグリップの限界を確認していました、ダートや雪道など不安定な路面での確認にも用いられた。

しかし、小刻みにハンドルを切るということは、絶えずスリップアングルが変化することになり、「グリップ力」はかえって低下し、結果的に車の走行性が安定しないので、実際には使わなければならないほどの利点は無さそうです。

### 4、ポンピングブレーキ

滑りやすい路面でブレーキを踏んだ際、タイヤにロックがかかるのを防ぐためにブレーキを一時的に緩めて踏みなおすペダル操作のテクニックです。

スリップをふせぐために有効な運転テクニックではありますが、現在の車のほとんどにはポンピングブレーキを自動で行う「ABS 装置」が搭載されているため、わざわざドライバーが行う必要がなくなりました。

ちなみに、ブレーキングを後続の車に知らせるために、何度かに分けてブレーキペダルを踏んでブレーキランプを点滅させる操作方法の事とは全く異なります。

## 5、内掛けハンドル

逆手に握ってハンドルを回すと、より強い力を伝えやすいのが内掛けハンドルです。パワーステアリングが普及していなかった時代には、ハンドル操作はとても重く、力を入れて回す必要があった。

パワステでも内掛けハンドルの方が切りやすいかも知れないが、内掛けをしようとする、どうしても肩や背中が背もたれから離れそうになりますし、切ったハンドルを戻すことを考えるとそれほどメリットがあるとはいえない。

しかも内掛けハンドルはいざという時に素早い操作がしづらいという欠点があり、自動車教習所の教本でも「悪い例」として挙げられています。

ハンドルを切ることと同等以上に、戻すタイミングや量も重要です。

## 6、ストレートアーム

ドライブテクニックというよりはドライビングポジションですが、かつて腕を真っ直ぐ伸ばしてステアリングを握るのがスポーティーだと思われていた時代があったのです。

レーシングカーのドライバーが腕を真っ直ぐ伸ばしていたのは、低く寝そべるような姿勢で運転する必要があったからですが、それを取り入れたというか、真似をしたのがストレートアームです。

実際には腕が伸び切っているとハンドル操作は難しくなるだけで、運転する上でのメリットはありません。

上半身はできるだけ垂直に近い状態で、ステアリングを握ったときに、肘が軽く曲がった状態をキープできるのが良いポジションです。

ドライブテクニックというよりはドライビングポジションですが、かつて腕を真っ直ぐ伸ばしてステアリングを握るのがスポーティーだと思われていた時代があったのです。

レーシングカーのドライバーが腕を真っ直ぐ伸ばしていたのは、低く寝そべるような姿勢で運転する必要があったからですが、それを取り入れたというか、真似をしたのがストレートアームです。

実際には腕が伸び切っているとハンドル操作は難しくなるだけで、運転する上でのメリットはありません。

上半身はできるだけ垂直に近い状態で、ステアリングを握ったときに、肘が軽く曲がった状態をキープできるのが良いポジションです。

今や、ポンピングブレーキを自動で行う「ABS 装置」が付けられたと思っていたら、「自動ブレーキ装置」が装着され、それどころか、ドライバーを必要としない「自動運転」の時代に入っています。

私が初めて大型免許証を手に入れたのは、1956 年だ、直ぐにアルバイトで、大型トラックに乗った、当時の大型トラックは一般的には、5トン車、6トン車の時代、8トン車は、特別の工事現場で使われていたようだ。

当然、ダブルクラッチ、内掛けハンドル、ポンピングブレーキは当たり前テクニック、重い荷物を積んでの登坂での減速時のダブルクラッチがうまくいかないと、更に、もう一段減速しなければいけない羽目になり泣きたくなる状態だった、パワーステアリングなど無かったので、何度も切り替えさなければいけない場面では、当然内掛けハンドルだった。