

自身のこれまでと
インディの10年間、そして未来
10000字
ロングインタビュー

レジェンドが語る
“Taku”の魅力と功績

A.J.フォイト
マリオ・アンドレッティ
マイケル・アンドレッティ
ボビー・レイホール

マシンギャラリー
2004 BAR Honda 006

恩師、盟友、ライバルらが語る「琢磨の素顔」
残された目標、Indyチャンピオンへの挑戦
搭載マシンとプライベートカーの“愛車遍歴”

特集
琢磨佐藤
Takuma Sato

たゆまぬ努力、磨かれる技能、生ける伝説







Cover Photo/Hidenobu Tanaka

8 [特集] 佐藤琢磨

たゆまぬ努力、磨かれる技能、生ける伝説

- 10 前口上
夢見て走りし20年、いま円熟の境地へ。
- 12 佐藤琢磨 フォトアルバム
NO ATTACK, NO CHANCE
10000字インタビュー
世界の頂点に立つまでは……
- 20 **Racing History:Part 1 1996-2001 SRS-F~F3**
世界への飛翔
- 30 **Racing History:Part 2 2002-2008 F1**
夢舞台の喜憂
- 36 佐藤琢磨が選んだ愛車たち
僕が好きなのはこんなクルマ!
マシンギャラリー
- 44 **BAR Honda 006**
Racing History:Part 3 2010-2019 INDYCAR
果てなき挑戦
- 52 いざ、悲願のタイトル獲得へ……
チャンピオンへ、超えるべき“壁”
- 60 **TAKUMA SATO Indycar Series All Results 2010-2019**
アメリカンレジェンド4人が評する琢磨
- 68 私だけが知っている
琢磨の「素顔」
TAKUMA SATO OFFICIAL GOODSに10周年記念商品が登場!
夢を、かたちに。
- 80 **佐藤琢磨の愛機コレクション 1997-2019**
インディ連戦の合間に英国へ脱走!
憧れのセナ車で聖地グッドウッドへ
レースウィーク以外でもこんなに多忙! 日本でのお仕事を紹介
いつでもどこでも佐藤琢磨!
- 90 総論コラム | 佐藤琢磨が変えた日本人ドライバー評
書籍「観戦」カメラマンからのエッセー —
琢磨よ、疾れ! 最後のチェッカーを受けるまで

SNAP VIDEO

- 5 **ASTON MARTIN RedBull RACING Honda**
クリスチャン・ホーナー
- 7 **TOYOTA GAZOO Racing** 中嶋一貴

[MS-models] Presents

- レーシングオン × エムエス・モデルズ
Spark

現代に生きる伝説たち

- 104 **FILE.50 LOLA T91/50 MUGEN**

Special Issue

- 110 SUPER FILM presents
FIA WEC 1000 Miles of SEBRING
- 114 STI NBR CHALLENGE 2019
2連覇、6勝目を達成するまでの軌跡
- 24 HOURS of Le Mans 2019
トヨタ、ル・マンを連覇
中嶋一貴が日本人初のWEC王者に
[追報]
- 121 **カール・ラムの功績**

Others

- 124 EYES ON NOW
128 NEW CAR STREET TOPICS 45[Toyota Supra RZ]
129 インフォメーション / 読者プレゼント
130 次号予告

壮大なる“世界一決定戦”のすべて。



絶賛発売中
1200円+税

auto sport 特別編集

ル・マン24時間2019

[ACO公認オフィシャルマガジン]



- >> トヨタに流れた涙 / 中嶋一貴インタビュー
- >> CARGUY密着 / チームの“ル・マン1カ月”を追う
- >> ホルシェ911RSR開発ヒストリー / フェラーリ488コクピットドリル
- >> 出場全車 & 全ピット総覧 / 各クラスレビュー & リザルト
- >> 【特別付録】特大両面ポスター
etc.

お求めは
こちらから



送料無料!

お問い合わせ — お買い求めは、お近くの書店、または下記まで

■パソコンから
<http://www.sun-a.com>

■お電話で
03-5357-8802

受付センター（平日10:00-17:30）

- 支払い方法・送料について
ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料
- クレジットカード払いの場合
手数料：無料 / 送料：一冊200円
 - 代金引換払いの場合
手数料：300円 / 送料：一冊200円

S SANE-I
CORPORATION

株式会社 三栄

〒160-8461

東京都練馬区朝霞6-27-30

TEL: 03-6897-4611 (平日10:00-17:30)

1973年11月16日生まれ、イングランド出身。イギリスF3、F2でドライバーとして戦い、97年にアーデン・インターナショナルを設立。国際F3000にオーナー兼ドライバーとして参戦した。99年からチーム運営に専念して、2004年にドライバーとチームのダブルチャンピオンを獲得。翌05年にF1へ進出したレッドブルのチーム代表に就任し、現在に至る。



レッドブル・ホンダにとって、第9戦オーストリアGPでの勝利は1勝以上に大きな価値のある勝利だった。前半戦はライバルの方が一枚上手で、なかなか勝つことができていなかった。実はオーストリアGPでも、私は優勝を期待していなかった。しかし、レースは、一時8番手まで下がった時はほとんど諦めかけていた。ところが、その後マックスがとんでもないドライビングでメルセデスやフェラーリをねじ伏せて、トップでチェッカーフラッグを受けたんだ。

勝利がなかった間もホンダとの関係は良好だった。ホンダはパワーと信頼性のあるパワーユニット(PU)を我々に供給してくれ、素晴らしい仕事をしている。あの日もオーストリアのデイトナヒル(マシッツ)とともにホンダの新社長らと陣を揃えてランチミーティングを行ない、感謝の気持ちも伝えていた。だから、「今日のレースでもし勝利を収めたら、ぜひホンダのスタッフにコンスタラクター優勝のトロフィーを授け取るために表彰台へ上がってほしい」と話したんだ。タナベ(田辺豊彦)さんがレッドブル・ホンダの代表として表彰台上がった時はとても感動的だった。私は水島圭吾を持っていないから、今後どこで勝つかを予想することは難しい。でも、それは優勝することを諦めているという意味ではない。むしろ逆に、我々は勝利に飢えている。なぜなら、オーストリアGPでの勝利も事前に想定できていなかったのだから。今やるべきことは、これまで同様日々マシンを開発し続けることだと思ってる。そして、すべてのレースで持っている力をフルに発揮することが大切だろう。勝てるレースは予想できないが、勝てないレースもないはずだ。オーストリアGPでの勝利が、我々のやる気に火をつけてくれたんだ。

クリスチャン・ホーナー

2007年から12年間使用していたルノーと袂を分かち今シーズンからホンダ製パワーユニットを搭載することになったレッドブルオーストリアGPでの優勝を得た次のビジョンをどのように描いているのかレッドブル・レーシング代表に訊いた

SNAP VOICE

RACERS レーサーズ^{外伝}



いま振り返る往年のレーシングマシン

特集

"Red Lady" TOYOTA GT-One

'98-'99 ル・マン24時間出場車 [TS020]

レーサーズ 外伝 2019 Vol.02 **発売中**
定価 1,000円 (税込み)

S SANEI
CORPORATION

お近くの書店でご購入ください。下記の方法でもご注文いただけます。

- インターネットでのご注文：www.sun-a.com/
- お電話でのご注文：03-5357-8802 (受付時間：平日10:00～17:30)
- FAXでのご注文：03-5357-8803 (24時間受付)

お問い合わせ先：株式会社三栄・販売部
TEL.03-6897-4611 (平日10:00～17:30)

1985年1月1日生まれ。愛知県出身。又は元F1ドライバーの中嶋信。2007年アジアルPでウィリアムズからF1デビュー。11年よりFN-SFとSUPER GT（15-16年はGT不参加）に参加し、12年FN、14年SF王者に。WEC・ル・マンの経験は12年から参加。ル・マンでは18、19年と連覇を達成する。18-19シーズンのWECタイトルを獲得し、世界王者にもなった。



ル・マンの後もいろいろと忙しかっただけど、別のレースはシーズン中もあり、正直、世界タイトル獲得の実際のようなものはないですね。たまたまWECのタイトルを獲得したのは2015年に、自分がフル参戦を始めた時からの目標のひとつでしたから、ホッとしない、という思いは強いです。（中嶋信の息子が、34歳という年齢で日本人初の世界王者となったことについて、ですとか「富わん」としては、このごは分かりませう。笑。もちろん、たまたま（徳氏のF1デビュー年齢と、同じなんだけですけれどね。でも、父は「オラ、やりました」よね、今あらためてそう思います。時代が違ってもF1は34歳で始めるものじゃない、当時は筋力的にもきつかった時代でしょうから。今の自分の状況（3シリーズ並行参戦）は、レーシングドライバーとしては仕事が多いに越したことはないで、嬉しく、幸せに思っています。スーパーGTはクルマも調子いいですし、（山口）選手とのコンビも僕れともならず、任せられるは任せられるし、お互いにやるべきことをやっていけば自然と結果は出るだろうと思います。3つのなかではスーパーフォーミュラが最近ちょっとうまくいってないですね。今週（7日富士戦）はドライブたいという感じかなと思っていたら、今日（中嶋）は「エエト」になったりして、タイムツ的なところもあるんですけど……。明日も天候は分かりませんが、最後までしっかり走りたと思います。10番グリッドから入位置。世界王者として日本レース界を引っ張っていく自覚ですか？ みんなレベルが高いですし、みんなで盛り上げていければいい、自分もの一員そんなふうに考えたいです。ただ、笑がつけば年齢的には上の方になってきていますよね。立川（雄志）さんみたいに長くスピードを操っていただけ、と思つています。ひとつの理想ですね。回

中嶋一貴

トヨタの若手育成ドライバーとしてめきめきとその実力を現し、22歳でF1デビュー、23歳でフル参戦を実現した。その後は日本国内およびWEC、ル・マンを舞台に活躍。そしてついに、日本勢初のレース系FIA世界王者となった。

SNAP VOICE



たゆまぬ努力、磨かれる技能、生ける伝説

特集
佐藤琢磨



今更にはなんと、佐藤琢磨の特集である。2017年に日本人で初めてインディ500というビッグレースを制した彼が日本のレース史において突出した戦績を残していることは誰の目にも明らかだろう。かつド1でも表彰台に登壇し、難攻不奪と思われたマカオGP(F3)を初めて制しているなど、総合的に見て現時点で、日本人で最も成功した4輪レーシングドライバーであることは間違いない。

しかしなぜ、追憶ニキ・ラウダでもホンダ復帰後初優勝でもなく、能率した中嶋一貴でもなく、今、彼、なのか。今こそ特集したいと思っただからか。なにはともあれ「A、レーシングオンがクママの特集? また現役バリバリなのには?」と思われた方は少なくとも、この企画、編集部門にも社内にも、当時の佐藤琢磨サイド、琢磨のマネージャー(会社)のご担当の方さんでもが懸念を表明されていた、というか、顔に書いてあった。それはスバリ「現役引退したと勘違いされたり、引退が近



毎週連続で多忙なインディカードライバーだが、今号では貴重な来日の機会に取材協力を得られ、ロングインタビューが実現した。ルイス・ハミルトンも日本人、栄光のリングを撮影する機会にも恵まれた。



まさかのポルポワーナートロフィーに日本人の顔が彫られる日が来るとは思いませんでした(写真は優勝者に贈られる記念品「ベイビーポルポ」)。その意味でも佐藤琢磨は「生けるレジェンド」と言えるだろう。

前口上 | 夢見て走りし20年、いま円熟の境地へ。

Text/Joji Kojima(Racing on)
Photos/Motorsport Images, Takahiro Kudo(SAN-EI)

NER

05

コスモ
スポン
コシ
スポン

Aral

いではと思われたりしないか」とい
う懸念があった。要するに「終わっちゃ
った過去の人」と思われることだけは
絶対に避けたいということなのだ。
それくらいには本誌も想像がついた。

本誌はなにもしなくなったレジェンド
だけを取り上げてきたわけではないが、
確かに現役バリバリの選手を特集した
例は（少なくともこの15年間では）昔
無だ。「入もの」としては直近の「セ
ナと中嶋」を除けばゲルハルト・ベル
ガーや片山石京以来となるが、やはり
佐藤琢磨の「若さ」は異例だ。みなさ
んの懸念は「こもつとも」に思う。

しかし本誌はそこに彼の価値を見出
している。非んだキャリアも残したり
ザルトもナチュラルな才能も、どれを
取つても従来の日本人ドライバーには
なかったものであり、だからこそ特集
に値すると思つたのだ。引退なんてこ
んでもない。「現役で特集できるのは
佐藤琢磨しかない」のだ。

リザルトだけがスゴイのではない。
インディ500に勝つたから偉いとい
う短絡的なものでもない。彼が今なお
進化を続けていて、インディ参戦10年
目においてついにレーシングドライバ
ーとして、これまでに最も高い完走位
の境地に達したと思つたからだ。

興奮ながら特集制作時点でのシリ
ズランキングは歴重なる不運やトラフ
ルによってシリズリと後追ってきては
いるものの、それでも中堅チームで勝
利優勝リアルポジションを実現している
のはすごい。チャンピオンになつてか
らでは互い。そういう特集だ。

田

特別
佐藤琢磨



WINI

2017

Serial No. TS180

STOO DO

佐藤琢磨

フォトアルバム

NO ATTACK, NO CHANCE

自転車競技から4輪レースへ転身後
わずか6年でF1まで登りつめ、表彰台にも登壇
そして、インディカー・シリーズに転向すると
日本人初となるインディ500優勝の偉業を成し遂げた
佐藤琢磨、前人未到の活躍を写真で振り返る

Photos/Hiroaki Matsumoto, Motorsport Images, XPB Images, INDYCAR, Honda



2017 インディ500

自身最悪目の挑戦で、予選4位から一度順位を落とすも、日本人初となるインディ500初戦の快挙を達成。2012年最終ラップの“アタック”から5年、本物のチャンピオンとなった。





2001 マカオGP

前年に引き続き参戦したイギリスF3では12勝を挙げてタイトルを獲得。国際F3のマルボロ・マスターズやマカオGP(写真)／2位はB.トレルイエ、3位はB.ビルドハイム)も制した。



1999 イギリスF3



2000 イギリスF3

1998年に渡英後、フォーミュラ・ボクスホールジュニア、フォーミュラ・オパールを経て、99年はイギリスF3のナショナルクラスで3勝を挙げる。翌2000年にはイギリスF3のチャンピオンシップクラスにステップアップ、全14戦中ポール6回、優勝4回でシリーズ3位に、同年はフランスF3にもスポット参戦し、スバで優勝している。



2001
BARホンダ発表会

2000年のイギリスF3での活躍が認められ、12月、スペインのヘレスサーキットでジョーダンのF1テストドライブが実現。そして、イギリスF3王者となった琢磨は01年10月、ホンダ本社において翌年からジョーダン・ホンダよりF1フル参戦することを発表した。



NO ATTACK, NO CHANCE



2002
F1日本GP

ジョーダン・ホンダのレギュラードライバーとして戦った日本GPでホンダエンジン動最上位となる予選7位から5位に入賞。15万人を超える観客からは大歓声が上がった。



2004 F1アメリカGP

第7戦ヨーロッパGPで日本人最上位となる平瀬2位を獲得すると、第9戦アメリカGPでは自身初となる表彰台へ、Mシューマッハー、Rバリエチェロに続く3位だった。

2003 F1日本GP

BARホンダのサードドライバーだった平瀬は、ミッドループの代役として日本GPに参戦。雨により予選下位に沈んでいたMシューマッハーにも勝つこととなり堂々とわたり合った。



2007 F1ハンガリーGP

06年、スーパーアグリF1に移籍。初年度は戦闘力に劣るマシンで苦戦したものの、翌07年製の「SA07」では優勝し、スペインGPで8位、カナダGPで6位フィニッシュした。





**2008
F1バルセロナテスト**

スーパーアグリF1が財政難により撤退、孫基はシートを喪失した。8月にはスクーデリア・アロロツと交渉を始め、テストにも参加。レギュラードライバーへの抜擢も期待されたが……。

NO ATTACK, NO CHANCE

F1復帰を目指して多数のチームと交渉していたものの叶わず、孫基はインディカー・シリーズへの転向を決意。2月、KVレーシングから参戦することを発表した。初年度の最上位はワイルドカードでもてまて行われたインディジャパンの12位。

**2010
インディカー ワトキンズ**



**2010
インディカー ケンタッキー**



**2011
With you Japan**

東日本大震災の発生を受け、被災者支援のプログラム「With you Japan」を立ち上げた孫基。義援金募金やチャリティオークション、復興地応援イベント等の活動を現在も続けている。

2013
インディカー ロングビーチ

2012年のレイケールを経て、
A.J.フォイトへ移籍。開幕戦で
フロントロウを獲得すると、第
3戦ロングビーチでついに初冠
覇を飾る。インディカー・シリ
ーズ参戦4年目の快挙となった。

NO ATTACK, NO CHANCE



インディカー・シリーズ参戦の機会を轉じて、フォーミュラ・ニッポンへスーパーフォーミュラ（TEAM MUGEN）やWEC富士と上海（OAKベスカロロ）、フォーミュラE（FE/アムリン・アグリ）にも参戦。FEではマシントラブルに見舞われながらもファステストラップを記録する活躍を見せた。



2012
WEC 富士

2012
フォーミュラ・ニッポン



2014
フォーミュラE

2017
内閣総理大臣顕彰受賞

8月4日、首相官邸で行われた内閣総理大臣顕彰式の様子。インディ500優勝の功績が認められ、安倍晋三内閣総理大臣より顕彰状が授けられた。顕彰はNSXで官邸入りし話題に。



2019
インディ500

2017年のアンドレティを経て、18年はレイナルドに復帰し、ボートランドで高第3勝目、今季第3戦アラバマでは初のポール・トゥ・ウィンで4勝目を挙げた。インディ500にはスペシャルカラーリングが施されたマシンで参戦し、ピットミスがありながらも3位を獲得した。



2019
インディカー アラバマ

琢磨

世界の頂点に立つまでは……

4輪レースデビューから21年、イギリスでの武者修行時代
そして輝かしい成績を残したF1時代を経て、キャリアを重ねてより強くなり
いまもインディカー・シリーズでトップを争う佐藤琢磨がすべてを語る

Tsuki/Tatsuya Otsu (Little Wing)

Photos/Hidenobu Tanaka, Motorsport Images Special Thanks/Spark Japan



10000字ロングインタビュー | Takuma Sato

佐藤



特集
佐藤 琢磨

佐藤琢磨へのインタビューを聞き直しながら、私は何故もまたな発見をし、ときに笑ひ、ときにハンカチで目を拭き拭いた。「いってこの音声をそのまま読者のみなさんに披露したい」と思っただほど、彼は多くの感動的なエピソードを開かせてくれた。ここで一部だけを紹介しよう。

「僕の自動車の原体験って、父親が運転する2代目ホンダ・プレリウドの助手席で、グローブボックスに取り付けたオモチャのハンドルの文と同じように右へ左へと回すことでした」

小学校に入るか入らないかの頃の琢磨にとって、それは幸福のひとつだった。

「結局はスピードが好きなんだろうね。だから車も飛行機も、乗り物だったらなんでも好きだったけれど、クルマは自分の意思で運転できる。特にパワーが盛り上がりつつ加速していく感じが大好きでした」

そう思い、1987年のF1日本グランプリを観戦したことで新たな風聞を見せる。

「1000ccを超えろとゼンスターマシンをアイルトン・セナたちが推していた。あれを見て「レーシングドライバーってカッコいいな」って思いました」

1日も早くクルマを運転したい。1日も早くレーシングドライバーになりたい。そんな気持ちは目を窺みかねず、琢磨は自動車雑誌を読みふけり、友人たちとクルマについて熱く語り合った。

「自動車雑誌は発売日を毎月待ちかね



たようにして本屋さんに出かけていったし、趣味の合う仲間とクルマの話をしている時間がいちばん楽しかった。とにかくクルマ、クルマ、クルマでしただよ」

やがて琢磨は運転免許を取得できる日がやってくるのを指折り数えるようになる。

「もう小学校の高学年くらいから運転しなくてはいけません。といつも、まだせいぜい10歳とか11歳でしょ? あと8年も、あと2年も待たなきゃいけないと思うと、もうつらくつらくて死にそうでした(笑)」

琢磨が自転車に乗るのは、ある意味で自動車を運転する代償行動でもあった。

「高校、大学と自転車競技とのめり込

んだのも、やっぱりスピードが好きだったからでしょうね」

そして琢磨は免許を取得、さらにはレースへの情熱を抑え切れずにW1シリングカートの世界に飛び込み、SRS・Fでスカラシップを獲得、1998年の全日本F3選手権参戦を経て渡英し、フォーミュラ・ポクスホーブル、フォーミュラ・オペルに挑戦。そして2000年よりカザリンからイギリスF3選手権に挑んだことで、彼の人生は決定的に変わった。

夢を追い続けるワケ

筆者が琢磨を追いかけたのは1999年の夏、彼が暮らすイギリス・レイニングのホリデイイン・ホテルで、松本浩明カメラマンと3人で善話し合っている。琢磨のいまと未来を語り合った。それから20年。彼とつかず離れずしながらこれまで取材を続けてきた。その間に聞いたオフレコの話はほとんどについて、今回は特別に認めて紹介する許しを得ることができた。

ジョーダンからのF1デビューを翌年に控えた01年、琢磨は私に「自分のキャリアはここからあと10年だと思ってる」と打ち明けた。その覚悟をいふとすれば2012年に引退をいふことになる。

「25歳でF1にデビューして10年経つたら35歳。僕がF1を知った当時の花形ドライバーであるアラン・プロスト、ナイジェル・マンセル、ネルソン・ピケはいずれも、30歳で引退していたから、僕のキャリアもせいぜいそのく

らいだと思っていたんです」

ところが、それ(2012年)から7年を経過したいまも琢磨は現役ドライバーとして活躍している。

「当時、0代代になっていた自分がフォーミュラカーでレースしている姿は想像できなかったんです」

琢磨と同じ01年にドイトF3とフランスF3のチャンピオンとなった金石年宏と福田良はとうの昔に第一線から退いている。それが、琢磨ひとだけいまもレースを続けている最大の理由は何か?

「結局のところ、まだ満足していないんです。でもそれだけじゃなく、レースしているのがいまも楽しいし、自分の仕事に誇りを持っている。そして自分を育ててくれるチームと一緒にレースを戦うことがとにかく楽しいんです」

彼がまだ自分のレース人生に満足し切っていないのは、自分自身の目標を達成していないからかならない。では、その目標とはなにか? 「やっぱり、世界の頂上といわれるレースシリーズを完全制覇することじゃないですか。自分のイヤー3といえは01年のイギリスF3。あの時みたいに圧倒的な差でタイトルを勝ち獲ることが僕の夢です」

その夢に向かっていまも突っ走っているのは、夢を達成する可能性が自分のにあると信じているからだ。

「結果的にF1では夢を叶えられなかったけれど、その後自分が見出したイタリヤ・シリーズでのタイトル獲

得をいまま目指しているのは間違いない
りませんし、その方が自分にはあると
信じています」

F1デビューから17年経つたいまも
夢に向かって突き進んでいる琢磨。そ
の原動力について訊ねると、「さっさと
バカなんじゃないですか? (笑)」と
おどけてみせたが、「本当は闘争心で
しょ」と私が読みかけると、琢磨は
真顔に戻って「だから容れたのである
」と語ります。

「さです。勝たいたいという気持ち
は、本当にいまだに変わっていません
さすがにRS・Fでスカラシップを
狙ってた頃と今では多少の心境の
変化はありますが、いまの自分を取り
囲む環境のなかで最大の走りをした
いという思いはまったく変わっていな
いし、同じ条件であれば誰が相手でも
絶対に負けたくないと思っています」

いやいや負けたくないどころか「勝
てる」と信じているのだらう。私がそ
う言い終わるか言い終わらないかのう
ちに、琢磨は「はい、そうです」と言
葉をかき立てた。

「速く走りたいという気持ちと、それ
ができた時の満足感、達成感はいまも
まったく変わりありません」

その満足感もしくは達成感、自分
でできた時の走り、できた時に得られ
るものなのか? それとも相手を持ち
負けし勝利した時に得られるのか?

「それは両方じゃないですか」と琢磨
「やっぱり勝つ時はうまく運転でき
ているし、逆にうまく運転できなかった
時にはそれなりの理由がある。いず
れにしても、クルマとの対話がしっか

りできている時はすごく楽しいし気持
ちがいいし、うまく運転できている証
拠です」

結局のところ、そんな運転ができて
勝利した時の快感を琢磨は忘れられな
いのだ。

「忘れられないし、本当に嬉しいです
よね」

その快感を追い続けているうちに、
琢磨は成長をなつたともいえる。

「同世代でフォーミュラカ1に乗って
いるドライバーは、ほとんどいなくな
つちやりましたよね。F1でいいえ、
同じ時間に走っていたのはキミ・ライ
コネンくらいでしょ。近年のF1で40
歳過ぎて来たのはミハエル・シュー
マッハーだけだし、インディーカーでも
40代はいまふたりしか残っていない。
だから、確かに世代交代は起きている
し、僕もこままでいけるか分からない
けれど、でも、ここまでできていたの
は、いろいろな条件が整っていたから
ですよ。自分が戦うのに必要な環境。
その環境を作らないと実力が発揮でき
ないと思って、イギリスF3時代から
環境を整えることにこだわり続けてき
た。そしてそれを実現するにはいろいろ
な人の応援が必要で、いまもそれを
続けていられる僕は本当に幸せだと思
っています」

インディーカー・シリーズへの参戦を
開始してから10年。思えば、この間に
琢磨が所属したチームのオースナはす
べて元レノバングラドラーイバだった。
ジェミー・パッサリ、ゴビロ・レイホ
ール、A.J.フォイト、そしてマイケル

琢磨が「あの時みたいに圧倒的な強さで……」とタイトル獲得の理想イメージとして挙げた01年のイギリスF3。この年は13ラウンド26レース中12勝をマークする活躍を見た。





・アンドレ・ラッティ。僕って、元ドライバーがオナーのチームはやっぱりわたり辛いと思いますね」

それは、琢磨が「元レーサー」として、くんに意気投合できるからではないのか？

「まあ、そういうのもどこかあるのかもよけれども」と琢磨。

「やっぱり、チームオナーの人となりって、チームの色として出てきますよ。そこで働いているエンジニアやメカニックにしても自分やチームのことを誇りに思っているわけだし、みんな苦しみながらも絶対にこれなれという根性の持ち主ばかりですよ」

「ここで琢磨が突然、話題を変えた。

「それとね、僕はエンジニアにすごく恵まれているんですよ。たとえばジョーダンからF1にデビューした時、最初に組んだジェームス・キーがまさにそう。実はジョーダが僕のエンジニアを務めるのは、本인이ジェームスじゃなかった。でも、テストの時に組んだジェームスの印象が良くて、僕から「ジェームスをエンジニアにしてくれ」とって頼んだんです。超生意気ですよ、ね。F1初年度なのに(笑)」

A1フットのド・ホリディもそう。本気で、彼は13年前に引退するはずだったんだけど、僕がチーム監督のクリー・フオットに「ダウンが残るなら引退するよ」と言われて、それで僕が説教することになったんです。同じように、アンドレイティに入る時はキヤレト・マザーシードが僕のエンジニアになることが絶対条件だった。今

「一回レボリューションに戻ってくる時はエディ・ジョーンズがエンジニアになつてくれればいいほのかに期待していたけれど、まさかそれが実現するとは思わなかった。だって、それまでの5年間、エディはずっとクレムレイホーの担当エンジニアで、そのクレムレイホーはシリングがチームのレボリューションでずっとポラポラのトップだった。だから、エディを手放すはずがないと思っていたんだけど、ベンスーから来たタム・ジーマーにエンジニアを変えろと僕が言い始めた。それでエディと組めるようになったんです」

それにして琢磨のエンジニアに対するこだわりが強い。「エンジニアは、僕にとっても大切な要素です」と琢磨。では、いいエンジニアの条件とはどのようなものなのか？

「基本的にドライバーの意見を尊重しないエンジニアはいませんが、そうはいっても、最後はエンジニアサイドの考え方がおとせ、でも、僕が選ぶエンジニアはすべて、始めにドライバーありき」と考えるばかりか。それと、僕は常にクルマのことを理解したいと思っているから、そういう時にしっかりと対応してくれるエンジニアはやっぱり大変重要で、彼らはバッドでもなければ、彼らはバッドでもない。肌身が計算できない、しかもね、肌身の計算を出せるエンジニアはいるかもしれない。でも、僕にとってはドライバーがコクピットでどんな仕事をしているかを知っている人、あるいは、どんな状況で

あれ(最終的にマシンをドライブするのはドライバーだから、あくまでもドライバーの意思を尊重しよう)という人。そういうエンジニアがとても大切な人です」

マシンはあくまでもドライバーが操るもの。だから、マシンとドライバーをひとつのパッケージングして捉えない限り、本当のポラポラを引き出すことはできない。そう考える琢磨に同調するエンジニアこそ、彼にとって理想の存在なのだ。

「はい、そうですね。イギリスF3時代のエンジニアだったソニー・ハイアット、通称boryoがまさにそうでした。シリーズのなかでいえば彼がベレド、彼は僕のフリーリングをとても大切にしてくれたし、ウマもあつた。それにタンパーの作り込みに関していえば、彼は天才的なひらめきがありましたね」

ドライバーの意向を優先してくれるエンジニアは確かに重要だろうが、ドライバーがミスしたとすればそれは全体的な方向性を見失うことにつながるその意味からいえば、ドライバーに最終判断を委ねるエンジニアと組むことは、ドライバーが負う責任をより重くするとも考えられる。

「それはそうですね。でも、僕自身がクルマのエンジニアリングにもものすごく興味があつて、どうしてそなるのか、を常に知っていたタイプですから。それに、レースでは限られたリソースを短時間に効率的に引き出さな

ければなりません。そんな時にひとつひとつのアイテムを順に試すわけにはいかない。だからこそ、そんな人なればこそ、という背景を解できない。エンジニアとは話がきかないんですよ。絶対に」

そして琢磨がエンジニアリングに深い関心を抱く理由は子供の頃の原体験にあった。それは、

「昔から好きだったんです。僕はカートをやっていた、レースが大好きになったタイプではなく、もともとクルマが好きだった。だからメカニクスにも興味を持っていた。つまり、僕にとってはとても自然なことだったんです」

ここで改めて、琢磨が所属したインディカーチームのオナーひとりとひとりについて印象を訊ねることにした。

「ジミー・パッサーはアイスガイで、レイドバクしたカリフォルニアン。ボーイ(笑)。僕が結果的にインディカーに転向することになった10年は、ルノーからF1に参戦するがあつて、僕はそのファイナリストに残っていたんです。それで、その年1月に話をした時も「パッサーのチームで走りますが、それでも「いつまで待っているよ。オマエのシートはここにあるからね」と言われていたんです。ある時は4つあったインディカーチームと交渉していましたが、そんなことを言ってくれたのはジミーだけ。その後シーズンが始まってからも、つきつきり僕の面倒を見てくれました。パッサーがオナーを始めるまで、

琢磨がエンジニアリングに深い関心を抱く理由は子供の頃の原体験にあった



今回のインタビュー取材では新橋のミニカーギャラリー「Spark Gallery Tokyo」にも立ち寄ってもらった。たくさんのミニカーを前に笑顔で「クルマ大好き少年」の笑顔に。

ーシングで2シーズンを通じた優勝が移った先が、ポビー・レイホー半いるヒール・レーサーマン・ラガン・レーシングだった。

「かつてはインディカー・チームを運営していたポビーだったけれど、あの頃は一時休止していたんですけどね。それでインディカーをもう一度やりたいということで僕に「一緒にやろう」と声をかけてくれた。その時のエンジンアが、スーパーアクリ時代のエンジンアだ。ジェリー・ヒューズ、彼もドライバーのフォアマンズも思い切り引き出してくれるタイプ。エンジンアなんだけれど、ポビーが「インディカーに今いるエンジンアをくんでF1から連れてようよ」と言い出して、再びコンを組むことができた。ポビーはそういうメンタリティーの持ち主なんです」

この年、インディ5000であわや優勝のチャンス掴みながらイタリアに追い込まれたポビーは、翌13年、A.J.フォイトに迎え入れられる。「日本人の

僕が、ジ・アメリカン、A.J.フォイトのチームで走ることになるなんて、想像もしていなかった」が、A.J.がポビーファイナルラップで優勝させたファイトイングピリットを評価してのことだった。

「あの時、無理せず2位でフィニッシュすればいいのになって、みんなが思った。でも、A.J.によって僕がフォールに落ちたこととはちもよかつた。勝つためにタリオに立ち向かっていった。その瞬間が良かったから、僕に声をかけてくれたそうなんです。問題は12年インディ5000については彼はどろどろと触れるが、13年から16年まで優勝したA.J.フォイト・レーシングでポビーはインディドライバーとして大きく成長した。

「そうだなと思います。Aのチームでインディ初優勝できたのはむづかかった。結果的に各チームがナッシュ・ダンパーレースのようになって僕たちは方向性を失ってしまっただけで、A.J.のチームでもがきながら頑張った4年間を過ごしたおかげで、ものすごく成長できたと考えています」

17年、マイケル・アンドレッツァのチームに移ったポビーはインディ500制覇の偉業を成し遂げる。

「マイケルは……」

「ポビーはここ一瞬、口ごもった。『チームのオペレーションは行方不明』としては、ものすごく才能のある人だと思えました。ただ、ドラッグという立場で彼に感じたかといえは、正

直、それはない。僕とは考え方が違う人です」

「僕がこんな言い方をするとお返しに、いったい、なにがあったのか？」

「僕のレースに口出してきたんです。しかも、その時の状況を知ったかぎり精査することなく、僕の話も聞かずにレディ映像を見ただけで状況を判断したんです。それが面白くなかった」

この後、ポビーは興味深いことを口にした。

「マリオ・アンドレッツァは全然違うんです。彼はドライバーとしても（考え方が）素晴らしい。だから、いまでも顔を合わせれば彼の方がやっつて来て、確実に話をしてくる。それも同じ目線で話をしてくれるんです。でもマイケルは顔を合わせて挨拶こそあれど、滅多に僕のところに来ません。チームオーナーである彼には心から感謝していますが、ドライバーとしてのマイケル・アンドレッツァとはあまり共感できなかったのは残念です」

F1時代に起きたかたつのドラマ

ここで封印されていたF1時代のエピソードをふたつご紹介しよう。こちらF1でシートを失ったポビーの手を差し伸べようとしたチーム代表の物語である。

ひとりの目はフランク・ウイリアムズ。実は、ウイリアムズとは06年シーズンに向けて契約前年の状態までいきながら、意外な理由で破綻に終わった。では、どうしてポビーウイリアムズは接近したのか？ そのきっかけをポ



ダリオ・フランキティとの最終ラップの攻防が今も記憶に残る2012年のインディ500。この時の保身のチャレンジを見て、A.J.フォイトからオファーがあったという。

に語つてもらおう。

「F1に参戦した2002年から、僕は余念なくフランク・ウイリアムズさんには挨拶していました。僕がF1を熱心にしていた90年代、ウイリアムズは圧倒的なエンジンリアングループとしてF1チームのトップに君臨していたし、アイルトン・セナが所属した最後のチームでもあった。だから好きだ

ったんですよ。それでホテルのロビーとかでウイリアムズさんを見たら、決まって挨拶していたんですね。するとウイリアムズさんも僕がイギリスF3の上がりであることを知っていて、「わざわざ挨拶に来てくれて、ありがとう。いつも君の走りを見ているよ」と言ってくれた。それで05年いっぱいまでBARからのレース出場ができなかったりそうになった時（でもまたスーパーアグリの話が出る前）、当時ウイリアムズさんの右側だったジム・ライツさんが僕と（マネージャーだった）アンドリュー・ギルバート（スコット）のところに契約書を持ってやってきました。その後、ウイリアムズさんに会った時、僕のウイリアムズ入りについて、「とてもハッピーだ」と言ってくれました。」

[You seems to be liking our team very much. We would like to see you driving our car（君は僕たちのチームのことをとても好きなのだね。私たちが、君が私たちのクルマに乗るところを見たいと思っている）]。この言葉をウイリアムズさんの口から直接聞いて、本当に嬉しかった。」

しかしこの当時、1年限りでコスワースを使うウイリアムズにエンジン供給の話がまとまっていなかった。そしてトヨタは球磨がウイリアムズに移籍すれば「ホントさんから球磨を奪うことになる」と心配し、この提案をいよいよ辞退したという。この配役も実に奥ゆかしいが、結果的に我々は球磨がスーパーアグリの誕生とともにF1で活躍する姿を見届けられ



たことに、ただ感謝すべきなのかもしれない。

もうひとつのドラマは、そのスーパーアグリがF1から撤退した直後に起きた。09年シーズンを間近に控えた、球磨は3度にわたってトロロツソのテストに参加。一部には「09年のトロロツソからの参戦は確実」と報道されたが、結果的に実現しなかった一件だ。この時は「メインスポンサーのレッドブルが球磨より若いドライバーを欲したから」との説明がなされ、球磨ではなくセバスチャン・ブルデーが戦線起用されたが、この理由は真実を止しく伝えないという。

「忘れもしない、09年の僕の誕生日（1月28日）のことですよ。（トロロツソのチーム代表である）フランツ（トスト）から電話がかかってきて、『Congratulations! Welcome in, You are my driver（おめでとう。歓迎するよ。君は僕のドライバーだ）』と言われたんですよ。」

しかし、その5時間後、トストからもう一度電話がかかってきた。「すまない、球磨。オーストリアから電話がかかってきてね……」と言い出したんです。その直後、僕はそれまで抑っていた携帯電話を壁に向かって投げつけていました。」

球磨ではなくブルデーが起用された本当の理由。それは実に意外なものだった。この年、トロロツソは新人セバスチャン・ブエミとブルデーのふたりでシーズンを戦うのだが、レッドブルにとって本当に大切なのはジュニアアド

ライバーのプエミであって、ブルデーは一種の、当て馬。そのブルデーの代わりに塚磨を起用する案が一時浮上したのだが、テストしてみたところ、塚磨はブルデーはおろか、肝心のエミミより速かった。ここではプエミの立場、ひいてはレッドブル育成プログラムにかかわる面々の立場がなくなる。そこで塚磨の理由でブルデーを起用したのが本場の理出だったよなのだ。

こうしたエピソードからうかがわれるのは、塚磨のレス人生が様々な要素に翻弄された、何故も幸運のどん底に突き落とされたという事実である。しかし、その一方で、本格的にレースデビューしてわずか半年目にF1ドライバードライバーとして起用されて01年にはF1アメリカGPで3位表彰台に上がったり、17年には奇跡ともいえるインディ500初冠を成し遂げた。いったい、佐藤琢磨とドライバーの人生は幸運だったのか、それとも不幸だったのか？ 本人は訊ねた。

「いままで走っているんだから、結果的には運がいいドライバーなんですよ。うねいしかも、いま到達しているでもない。目標に向かって突っ走っている。いいねい、いいことがあれば、それに見合うだけの苦勞も降りかかってくる。それは、自分が犯した失敗もどうだけれど、

自分の力でどうにもならない理不尽なこともあったし、怒りや悲しみはたくさん味わった。けれども、サスペンションに使われるスプリングだった。縮むから次に次に伸びる。人間の筋肉、痛くて同じようにね。その幅が、僕の場合はそれほど大きかったんでしょなね。(笑)

なるほど、塚磨はこれまで多くの失敗を重ねてきた。

「自分の性格的なものもあるし、経験不足という面もあったのかもしれないけれど、やっぱり自分が目標とする場所にうまく到達できなかったのは事実だと思えます。レーシングカーを走らせれば確実な限界を超えてドライバードライビングさせちゃうタイプですからね。でも、僕も年齢を重ねてドライバーのところから、ようやく通常のドライバーの領域に戻ってきたと思えます」

「そこまで言うところ、ハハハハハハ！」と大で笑った。

しかし塚磨は経験も積んで、ただの脇官なベテンドライバーになつてしまったわけではない。ギリギリのチャレンジをしながら、リストヘリッジもやろう。彼の最後のレースシーンを見て、そう感じる人が多い。それは、自分よりも、彼が闘争心を失つてい

ない証拠。杞慮になつても、いまは勝利を渴望し続けている。それが、塚磨のいまの姿だ。

では、12年のインディ500はどうだったのか？ 最終ラップにトップを走るグリオ・フランキッティに仕掛け、結果的にウォールの餌食になったあの時のパトロール、いまの塚磨はどう捉えているのか？

「あの時は勝てると思いました。かなりの勢いでガナッシーの2台に迫っていた、まずスコット・ディクソンを抜いて、残るはフランキッティしかない。しかもホワイトフラッグが振られて、残り1周。

あの時、自分のタイヤの摩托状況とグリオのマシンの状態はすべて把握できていた。風向きも分かっていた。そして、インディを僕は奇跡的に全周面がついて、ぐんぐんとグリオに迫っていた(勝つチャンスは)タイドとしましたよ。でも、あのチャレンスを逃すわけにはいかなかった。ただし並

びかけた瞬間、グリオが一度アウトに振つてからターン1に進入している素振りを見せながら、瞬時に切り返してきたのは計算でした。しかも、僕がシリーズの)デフィエディングチャンピオンにチャレンジするんだから、絶対に勝たなきゃいけないと思つた。そ

れでグリオを抜いて自転車に乗ってコントロールを取った。でも目としては絶対に勝つつもりだったし、自分の計算では勝っていました」

塚磨が語る。

「もしも、いままったく同じ状況になつたら、やっぱり僕は同じことをしたと思いますよ。ただし、ちよつだけアプローズは変えていたんですよ。そうすれば思はる向いたままターン1をクリアできた。でも、アタックするという判断は、いまもまったく変わっていません」

昨年に続いてレイナルからインディカー・シリーズに挑戦する塚磨。今季の状況は、かつてなかつたほどいいという。

「まだ計算上はチャレンジンを獲れるし、いま諦める必要はまったくないんだけれど、冷静に考えればトップ3に挑戦するというのが現実的な目標かもしれません。ただし、チャンスがある限りチャレンジし続けようよ」

そして、塚磨のチャレンジはこれからも続く。

「今年で終わる話じゃないんですから。これからもチャレンジし続けます。世界の頂点に立つまでは……」

そう語つた時の塚磨は、少年のように、敢いとい笑顔を浮かべていた。



「今年で終わる話じゃないんですから
これからもチャレンジし続けます」



普段から日本での移動に使っているという愛車。ホンダNSXで都内の取材場所へと登場した藤巻。こだわりの愛車の詳細はP44へ！

Racing History : Part1

1996-2001

SRS-F-F3



多くの勝利をモノにしたF3の最終レースとなったのは2001年マカオGP。充実のシーズンを締めくくると同時に、日本人初のマカオウィナーとなった。

佐藤琢磨がモーターレースデビューと初めて出会ったのは、1987年に鈴鹿で開催されたF1日本グランプリだった。当時10歳、父とその他の大家族に連れられてスタンドから初めてレースを観戦し、黄色いロータス・ホンダに乗ったアイルトン・セナと中嶋悟に鮮烈な印象を抱いたという。

それ以来琢磨はF1ドライバーになるという憧れを抱きながらも、閃々と学生時代を過ごし、高校、大学では自転車競技に熱し、和光高校時代にはインターハイで優勝もしている。大学は1船団に通学したが、自動車雑誌の広告で鈴鹿レーシングスクール（SRS・F）の生徒募集を目にし、年齢制限があったことから一念発起して大学を休学、入校を決意する。

しかしSRS・Fの募集説明会で、第一次選考は書類選考によって決定される（伝えられた、琢磨がそこで「これで又出る」と面接の希望を直談判し

たのは、今でも語り草となっている。「ほかの選手はカートで優秀な成績を残している生徒ばかりで、自転車競技しか成績を残していない僕は絶対ない落とされると思った」というのが理由だった。

直談判の甲斐もあつてか無事にSRS・Fに入会した琢磨は、首席で卒業することに。スクールの走るなかに琢磨は「コナがF1で走っていたコースを走れるなんて夢のようだった。オンポイントで見ていた風景そのもの。このSRS・Fをトップで卒業できないければ、F1ドライバーになれるわけないと思っていた」という。

SRS・Fを卒業した琢磨は98年に童夢から日本F3へ、そして2戦出場した後、その年の夏にイギリスへ渡った。

夢のF1も体験

イギリスではホームスタートをしなが

渡英修行からF3を完全制覇し、F1へ

世界への飛翔

10歳の頃に鈴鹿で見た憧れを夢に覚え、レースの世界へ飛び込んだそこからは一直線。ホンダのスカラシップを勝ち取り国内レースもそこそこいきなり本場イギリスで挑戦を開始そこからわずか3年でF3のタイトルを総なめにし、ついにF1へ――

Tsuti Hiroaki Matsumoto
Photos/Hiroaki Matsumoto, Motorsport Images, SAN-EI

特集
佐藤琢磨

らストラットフォード・アボン・エイボンの語学学校に在籍し、レース活動への準備を整えた。

イギリスでのデビューレースはフォーミュラ・ボクステル・ジュニアだった。数戦出場した後、同じくダイヤモンド・レーシングから、同年冬のパオミニュラ・オペル・ウィンタシリー

年	全日本F3	童夢	最高位16位
1998	イギリスTOCAフォーミュラ・ボクステル・ジュニア	ジョン・ビレッジオートモーティブ/ダイヤモンド・レーシング	最高位 8位 シリーズ17位
	EFDA・フォーミュラ・オペル・ウィンター	ダイヤモンド・レーシング	最高位 3位 シリーズ3位
1999	EFDAフォーミュラ・オペル・ユーロ	ダイヤモンド・レーシング	1勝 シリーズ6位
	イギリスF3ナショナルクラス	ダイヤモンド・レーシング	シリーズ4位
2000	イギリスF3	カーリン・モータースポーツ	4勝 シリーズ3位
2001	イギリスF3	カーリン・モータースポーツ	12勝 チャンピオン

1997年、早稲田大学を中退して入学したSRS・F。ここを首席で卒業し、松田次生、金子弘幸とともにスカラシップを獲得。当時の校長は中嶋信。22年後の今年から球壇は中嶋を引き継いでSRS-Fのプリンシパルを務めている。



1997年、早稲田大学を中退して入学したSRS・F。ここを首席で卒業し、松田次生、金子弘幸とともにスカラシップを獲得。当時の校長は中嶋信。22年後の今年から球壇は中嶋を引き継いでSRS-Fのプリンシパルを務めている。

2000年はイギリスF3のチャンピオンシップクラスにステップアップ。チームはトレバー・カーリン率いるカーリン・モーターズポーツだった。球

壇はこの時カーリンを選んだ理由を「最強のチームではなかったかもしれないけど、共に戦ってくれる可能性を感じた」と話している。その翌年、こ

こから快撃が始まった。なお当時のカーリンには球壇のサポートとしてメカニクに飯田一寿(現

在も所属)が加わり、ラフバラの大学でエンジニアリングを勉強していた小

松礼雄(現F3ドライバー)やF3エンジニアもエジンニアのアフスタン

トとしてスポットで帯同し、球壇を助けていた。

前年99年のイギリスF3はマノー・モーターズポーツのマーク・ハインズ

がチャンピオンを獲得。00年も同チームのアントニオ・ピッツォニアがイ

トルコンテナーとして活躍していた。一方、球壇はチームメイトにベン・

コリンズというキャリアのあるドライバを迎えての参戦。開幕戦のストラク

スポンでは雨模様なのでスリットタイヤをチョイスしてチャレンジャーも

スピンしてリタイアとなった。だがレース中に頭角を現してきた

球壇は、この年5月の第4戦ドントンで初めてポールポジションを獲得し、

同じく5月のシルバーストンでは再度目のポールポジションから初優勝を遂

げている。この優勝は91年の野田英樹以来、日本人として7年ぶりのイキ

リになる。

球壇はこの年、イギリスF3で5度のポールポジションを獲得し4年、開

闕ランキングは3位。フランス選手権のスパ・フランコルシャン(ベルギー

にも連続して優勝した。好結果が残った反面、ドントンではクラインの判定

定を受けたり、リストリクターの形状違反でパナルティを受けるなど、球壇

の運営は随分とやりがちなことも事実だった。

11月にはマカオGPにも出場。スタートでクラッシュしてしまっ

た。だがこの年後半に球壇がF3で見せた活躍は目覚まし、マカオGPの後

にF1テストドライブの音がかった。12月にスペインのヘレスでジョーダン

・無限をライプスブルックが与えられた。このテストは目下で一部の関係者にしか知られていなかった。これはエディ・ジョーダンが

F3で通算した「最も良かったもの」と球壇は言っていたが、ホンダとジョーダンによる将来を見越した布石だっ

4輪レースデビューは1998年。シーズン序盤は豪勢からダラダラ・無限で全日本F3選手権に参戦。しかしわずかに2戦を差っただけで凌駕することに。なる。





〔写真上〕 連年2年目の1999年の主戦場はフォーミュラ・オテル・ユーロシリーズ、イギリスF3のジョナタム・カラスにもシーズン中はから参加した。F1/2000年はカーリンからイギリスF3に参加。年間4勝、ランキング3位と大活躍。

たことは疑いようがない。夢が叶ったF1初ドライブの場所は「驚きの連続。あんなにブレイキが少なくて」と笑っていたが、雨で準備終了となるまでF1ドライブを堪能した。

その後、すぐにBARホンダからもテストのオファーがあり、同月にバルセロナでテスト。ほかの若いドライバーとのオーディションのあたりであったが、琢磨は最終タイムをマージした。

最後のF3ドライバーへ

01年はイギリスF3への参戦を続けながら、BARホンダにテストドライバー契約を結んで多忙なシーズンとなった。

この年の琢磨はF1のテストを終えると、F3の感覚を取り戻すため、必ずテストしてからレースに臨んでいた。それを契約に盛り込んでいたと言



「共に戦ってくれる可能性を感じた」カーリンへ そこからイギリスF3での快進撃が始まった



2000年の活躍にF1テストの機会が舞い込む。まだジョーダン、そしてBAR、BARとは翌01年のテストドライバー契約も勝ち獲った。

う。なぜなら、たどるF1のテストがあったとしても、F3でのタイトル争いに支障をきたさなかったからだ。例を挙げればシルバーストンでF1のテストがあった後は、ペンフレイドF3のテストをしてからレースに向かっ

ていた。それはどイギリスF3のタイトルに執着していたのである。この年もチームはカーリンのままだが、チームメイトにアンソニー・デパドソンが加入。またカーリンのスカラシップクラスには星野一樹も出場し

ていた。チャンピオン候補筆頭だった琢磨は、スネックタードで開催された第5戦で初勝利を挙げると、次ラウンドのオウルトンパークで完勝を喫して快進撃を始める。8月のノックヒルで2連勝した琢磨は計3勝となり、チャンピオン獲得は時間の問題だった。そしてスタクストンでの第21戦となるレースで雨のなかでチームメイトのデパドソンに次ぐ2位に入賞しチャンピオンを決める。琢磨はカーリンのスタッフに肩車され、涙もむせびながら誇らしく目の丸を掲げ、チャンピオン獲得を喜んだ。

イギリスF3で初めての日本人チャンピオン誕生。最終戦までの成績は全26戦でポールポジション6回、ファステストラップ15回、優勝12回。予選では3列目以下になったレースはなく、ランキング2位のデパドソンに大差をつけての戦冠だった。

またF1イギリスGPのサポートレ

大差をつけて日本人初のイギリスF3王座獲得
誇らしく日の丸を掲げ、快挙を喜んだ



9月2日、スラクストンサーキット。1レースは(第2戦)で2位に入賞し、2001年のイギリスF3王座を決めた。この年はフランスF3で福田典が、ドイツF3では金石年弘がタイトルを獲得する日本人ドライバーの“あたり年”だった。



2001年はイギリスF3だけでなく、欧州のF3トップランカーが集まる特別戦「マルボロ・マスターズ(オランダ・ザンダフォルト)」でも優勝。名実ともにF3世界一となった。



F3での実績を引っ提げ、2002年、ジョージ・ホンダからのF1デビューが決定。念願の最速路線に到着し、優勝の前道は洋々だった。

1958年7月11日生まれ。イギリス出身。全日本F3000などで活躍。1990年代後半からマネージメント業を行なった。99年末から球団のマネージャーとして活躍した。



「ホンダからドライバー育成プログラムに協力してもらえないかという依頼を受けて、当時彼らが目をつけていたドライバーについていろいろ教えてもらった。そのなかのひとりタグマだったんだ。フォーミュラ・ボクスホールを戦っていた1998年のことだ。ドニントンまで出向いて、予選で彼の走りを初めて見た。速さは申し分ないですぐに分ったよ。あるコーナーで彼がやっていたことが氣になって、お紹介は思ったがそれを指摘するのって、聞いたことに彼はすぐさまドライビングを修正。しかも大幅にタイムを短縮したんだ。そんな出会いからしばらくして、本人から直接マネージメントを頼まれたと連絡してきた。それがすべての始まりってわけさ。タグマには、コミュニケーションの大得意

でもマルボロ・トゥー・ウインを飾り、優勝後にはバーニー・エクレストンに「早くF1に來い」と言われるエピソードも。さらにはヨーロッパの強豪が集まるマルボロ・マスターズF3でもマルボロからスタートして優勝。また11月のマカオF3でも見事に前年のリベンジを果たし、日本人として初めての優勝ドライバーとなった。有名な裏話だが、01年10月の日本GPではすでにF1ドライバーとしてジョージングランプリとの契約を発表し

ており、エディ・ジョージンがマカオへの出場を取りやめるよう伝えたという。しかし塚治は「必ずやるから」と説得してマカオへ出場し、公約とおりに勝ってしまった。00年、01年の2年間で塚治はF3のタイトルでやるべきものはすべて獲り、次に自身も「F3は極めた」と言うほど、ほぼ完璧な2シーズン過ごした。イギリス選手権とインターナショナル戦、そしてスポット出場したレースも含めるとF3で19勝も挙げて

おり、イギリス・オーストリア試でF3の主筆をしていたマカオ・シモーンズからも「F3で最も成功したドライバー」として賞賛された。かつて、塚治が少年時代に憧れていたアイルトン・セナやミカ・ハクネンなど多くのドライバーがイギリスで3チャンピオンからF1にステップアップしていったが、塚治がイギリスF3からF1に切り着いたのも、この結果を見れば当然の流れだったと言える。

図

Text/Adam Cooper Translation/Yutaka Miya

アンドリュース・ギルバート・スコット クルマの速さも、成功も失敗も自分次第 とにかく自分の考えに自信を持って、と教えた

自分次第だということを知ってはいなかった。速さをアピールしろ。そうすれば資金が集まる。という口も口が酸っぱくなるほど言ったね。クラッシュが多かったのは、そのせいでもあるんだ。そんなタグマに目を留めたトバー・カーリンの眼線には敬服するしかないよ。2001年シーズンは、マカオやマルボロ・マスターズの走りといい、素晴らしい一語に尽きた。速さについては、分かったからそう驚きはしなかったが、シリーズを戦い抜くメンタルタフネスは私の予想をはるかに上回っていたよ

や、ドライバーはクルマについて全責任を負う、ということを知ってはいなかった。ある日、クルマについて何やら苦情を訴えるので、「あのな、タグ。なんだかんだ言っても君のクルマだろうか。だったら自分でなんとかしろ。そのつもりでやろう、いいね」と言ってやった。タグマには自分の考えに自信を持つことを伝えたつもりだ。「君がどこかへんだと感じたしたら、それは本当にどこかがおかしいんだ。だがすべての責任は君にある。それを肝に銘じるように」とね。自分の運命は自分が握っている。成功も失敗も



2004年のアメリカGP、琢磨は自身初の3位で、当時最速のフェラーリ勢とともに表彰台へ。これはまだこれから続く快進撃の序章に過ぎないはずだった。



Racing History : Part 2
2002-2008
F1

勝ち獲った表彰台と受難の日々

夢舞台の喜憂

迎り着いたモータースポーツの最高峰で待っていたのは厳しい現実
それでも奮闘を続け、2004年には絶好のチャンスを掴む
それまでの日本人が誰も成し遂げられなかった頂点まであと一歩
叶えられないはずはないと思った矢先、希望がスルリと逃げていく

Text/Takuya Okami (Little Wing)
Photos/Paul-Henri Cahore, Hiroaki Motomoto
Motorsport Images, XPB Images, SAN-EI

神楽
佐藤 琢磨



2002	F1世界選手権	DHL・ジュダダン・ホンダ	最高位5位	シリーズ16位
2003	F1世界選手権	ラッキーストライクBAR・ホンダ	最高位6位	シリーズ18位
2004	F1世界選手権	ラッキーストライクBAR・ホンダ	最高位3位	シリーズ8位
2005	F1世界選手権	ラッキーストライクBAR・ホンダ	最高位8位	シリーズ23位
2006	F1世界選手権	スーパーアグリ・F1チーム	最高位10位	シリーズ23位
2007	F1世界選手権	スーパーアグリ・F1チーム	最高位6位	シリーズ17位
2008	F1世界選手権	スーパーアグリ・F1チーム	最高位19位	シリーズ21位

圧倒的な成績で2011年イギリスF1予選した佐藤琢磨は、02年、ジョーダンよりF1デビューを果たす。当然ともいえるステップアップだったが、エンジン供給を受けるホンダとの関係強化したいという思いがジョーダン側にもまななかつたといえはワソになるだろう。

ニーマシン「E12」のデザイナーはエグバル・ハマデ。強力傑出のハテマは、ゲイリー・アンダーソンの下で初めてデザインを任せられたE12をエアロダイナミクス志向の強いマシンに仕立てた。このため当初は姿勢変化に対して空力特性が神経質で、エンジンのクーリングも不足気味。さらにはギヤボックスなどの信頼性も十分とは言えなかつた。一定の改善を図ってから臨んだシーズンでもトラブルが散発。完走できれば10人入りの実力もあつたが、メカニカルトラブルが3回。さらにはスピンやアクシデントによるリタイアが1回あり、琢磨は無得点のまま最終戦日本GPを迎える。当時の入賞は6位まで。

直前のアメリカGPを終え、ほとんどのチームが降臨に直するなか、琢磨やニーマシンのジェームス・キーを含む一部メンバーはイギリスに戻り、シルバーストンでタイヤテストを実施する。ブリヂストン（BIS）とミシュランがタイヤ戦争を繰り広げていたこの時期、琢磨たちがタイヤテストを行なったのはシーズンをおしてこの時1回だけだったというのだから、不振を招いた最大の原因はここにあつたと

いつても過言ではない。

果たして、BISタイヤの特性を掴んだうえで臨んだ鈴鹿では予選で1分33秒090のタイムで7番グリッドを確保。決勝では安定したペースで周回を重ねると、先着していたルノーのジェンソン・バトンを2回目のピットストップで攻略。5位でフィニッシュし、念願のF1初入賞を果たした。ちなみ

デビューの2002年、ジョーダンでのチームメイトはジャンカルロ・フィジケラ。だが、期待のE12はクワリの空力コンセプトが不発。思わぬ苦戦を強いられる。



に予選と決勝ともにチームメイトのジャンカルロ・フィジケラに打ち勝つたのは、ヨーロッパGPに続いてこれが2回目のことだった。

眼前にあつたF1初入賞

03年に向けて、ジョーダンの資金繰りが急進に悪化する。ドライバーへのスポンサー持ち込みが期待される状況となり、さらにフィジケラのNo.1ステータスが絶対的になつたこともあり、琢磨はジョーダンからの離脱を決意。ホンダワークスであるBARのラストドライバーに就任した。レースドライバーはジャック・ビルヌーブとバトンのふたり。ところが翌04年にビルヌーブがシートを喪失することが発覚的になると、最終戦日本GPに出走しないことを表明。リザーブドライバーだった琢磨に1年ぶりのレース参戦チャンスが転がり込んでくる。琢磨がこのことを知つたのは、実にレースウィークの本曜日。名目上に向かう新参者のなかだったという。

準備不足での参戦のため予選は13位に留まつたが、部分にコースが湿つているなかスタートした決勝レースで、琢磨はじわじわとポジションを上げ、最終的に6位でフィニッシュ。チームメイトのバトンは4位でレースを終えており、BARホンダは目標としてい

たコンストラクターズ選手権5位を獲得。これに貢献した琢磨にも賞賛の声が送られた。

BARホンダの正式なレースドライバーに昇格した04年、琢磨には大きな期待が寄せられていた。テクニカルディレクターを務めていたジェフ・ウィリス。彼のBARでの2作目となる0406は空力の改良、軽量化、重量配分の適正化などによりパフォーマンスがさらに向上して、いたはず。ホンダV10は1グランプリエンジン朝が導入されたにもかかわらず前年度と同等以上の性能を確保し、トップチーム並みの競争力も夢ではないとされた。

こうした予想は的中。琢磨はほとんどの子連でF10に代り込み、第5戦スペインGPで3番グリッドを手に入れたのは、既に、ニールレッドクリンが第7戦イギリスGPで2番グリッドを獲得。表彰台はおろか、優勝さえ狙える展開となつた。そして決勝ではスタートでやっつけられ、直後にルノーのヤルノ・トゥルーリに追突されるなどして一時は順位を落としたものの、レース終盤には3番手に浮上。2番手を占むフェリペ・マッサのルノー・バリチェロに迫つた。

この時、ピットストップを終えたばかりの琢磨は新参時のミシュランタイ

シーズン初のタイヤテストで特性を掴み臨んだ02年の鈴鹿 安定したペースで周回を重ねて、念願のF1初入賞



ようやく上昇機転を掴んだのは最終戦の日本GP。事前のタイヤテストが成功し、7番グリッドから力強いレース運びを見せた。

F1初入賞を5位で飾り、地元ファンの祝福を受ける場面。だがこの時、翌2003年のシート確保には黄色色番号が打っていた。





Allianz

ヤが生み出す強大なグリッドを叩いてフェラーリに猛追すると、インを大きく開けて1コーナーに進入するブラジル人ドライバーにアタック。しかし、横並びになったところでバリエネロのマシンがイン側に寄ってきたため2台は接触。琢磨はフロントウイングを壊してピットストップを余儀なくされたうえ、最後はエンジントラブルでリタイアに追い込まれた。

優勝への期待が高まるなか迎えたのが第9戦アメリカGP。当時用いられていたのはインディアナポリス・モーター・スピードウェイの一部とロードコースを組み合わせた変則的なコースレイアウトだが、その予選で琢磨はミハエル・シューマッハーとバリエネロのフェラーリコンビと互角にわりあい、3番グリッドを獲得。続く決勝レースは序盤にセーフティーカーが立て続けに2度出動する荒れた展開となったが、その2度目のセーフティーカーラン中に琢磨の前を走るシューマッハーとバリエネロがピットインした。

当然、ここで琢磨がトップに躍り出るはずだったが、メインストレート上にマシンの破片が散らばっていたために琢磨らが勢い減ってスロウダウンを強いられたのに対し、ピットロード上は通常の速度制限のみが実施されていたため、結果としてフェラーリの2台が琢磨たちに先行する珍事が発生。さらに琢磨は1周目のピットストップで

11番手までポジションを落としてしまふ。だが、そこからチェッカーフラッグまで、ときにフェラーリさえ上回るペースで周回し、レース終盤に3番手に返り咲くとそのまっすぐなゴールに駆け込みで3位を勝ち獲ったのである。

日本人ドライバーがF1で表彰台上ったのは鈴木亜久里に続いて琢磨が史上2人目。その後小林可夢偉が成し遂げたのだ。ただし、琢磨の場合は「着いた3位表彰台」ではなく「優勝の可能性もありながらの3位表彰台」だった。その点が亜久里や可夢偉とは大きく異なっていた。しかもシリーズは全18戦でまだ9戦を残している。「琢磨だったら絶対に3位より上の成績を挙げはす。——日本人の多くがそう信じていたが、結果的にこの願いは天に届かなかった。

不運に泣かされる日々

残りの戦、琢磨のベストグリッドは第13戦ハンガリーGPにおける3番手で、決勝での最高位は第15戦イタリアGPと第17戦日本GPにおける4位だった。正直、どこか生き残るのままだろう。そして琢磨はドライバー選手権を8位で終えた。これが、現在に至るまで日本人ドライバーがF1世界選手権で手に入れた最高位になると想像できず、たファンは、おそらく悔しかったはずだ。

Allianz

「絶対に3位より上の成績を挙げるはず」
日本人の多くがそう信じていたが
結果的にこの願いは天に届かなかった

ほぼ1年をテストドライバーとして過ごしたが、「過剰生活」明けの2004年は難航。特にシーズン前半戦では常に上位争いに難を出す。第7戦ヨーロッパ（ニュルブルクリンク）では日本人初のフロントロウからのスタートで、リタイアするまで好運を見せた。

その予想外の現実を招く要因のひとつとなったのが、05年モデルのBAR 0107が思うようなパフォーマンスを発揮しなかったことにある。この年、エアロダイナミクス関連の車体変更が大きく改正され、マシンのパフォーマンスは大幅に低下することが予想された。BARは当初見込まれていた性能の落ち幅を最小限に留めることを目標に開発を行ったが、ライバルチームの一部は規制強化を逆手に吹く嵐を強気の開発目標を設定。これが功を奏し、BARを凌ぐ競争力を手に入れたのだ。

ある。この結果、相対的にBARのパフォーマンスは低下。さらにシーズン中は信じられないような不運が次から次へと巻き起こり、終わってみれば入賞はハンガリーGPの1回だけで（03年から入賞は8位まで）、前年は8位



A F1が開始。そのパフォーマンスは前年のレベルから中国争いができるレベルまで急上昇した。初の入賞を第4戦スペインGPで達成すると、第6戦カナダGPではマクラーレンのフェルナンド・アロンソに打ち勝って6位入賞を果たし、ファンを歓喜させた。

しかし、シーズン後半に入るとチームの資金繰りが苦しくなってきた。状況は滞り、入賞圏から遠ざかっていく。状況は8年を迎えてさらに悪化。一時は参戦そのものが危ぶまれたが、チームは当時の資金をうまく集めると開幕戦オーストラリアGPにやってきました。しかし、資金不足ならびに準備不足であることは明らかで、2台揃ってリタイア。第2戦マレーシアGPでは塚磨とチームメイトのアロンソ、デビッドソンが揃って走りを果たしたもののポイント圏内には届かず。第3戦バレーンGPでも結果は同様だった。そして第4戦スペインGPでは塚磨は13位でフィニッシュしたが、直後5月6日にS.A.F.1はF1からの撤退を表明。塚磨はシーズン途中にしてシートを失うこととなった。

この戦、塚磨は引退。F1で5シーズン以上の経験を持ち、ドライバイトして財が乗り切った。当然、塚磨はF1参戦と新戦術の方法を探索。塚々トとチームを刷新した。ここで塚磨に強い関心を示したのがウィリアムズだった。塚磨の志願あふれる戦いぶりから、ウィリアムズが惚れ込んだ。そこで交渉は契約す前まで進んだが、トヨタがウィリアムズにエ



Takashi Koyama, Takashi Inoue, Takashi Inoue

1979年4月18日生まれ。イギリス・ハートフォードシャー出身。99年に4輪レースデビュー。通算とは2001年のイギリスF3時代。07~08年のスーパーアグリF1時代にチームメイトとなった。

アンソニー・デビッドソン 「いつだって完全に入れ込んでしまうから インディはヤバイかも、と心配していた」

「初めてタクマに会ったのは2000年の冬、ペンパレイでカーリンのテストが行なわれた時のことだ。物静かで礼儀正しい、とても魅力的な男だと思ったよ。その年のウィンターテストから翌01年のシーズン序盤にかけて、彼の速さをまざまざと見せつけられた。技術面にもやたら明るい。担当エンジニアのアロンソニー・ハイアットとの息の合った仕事ぶりも印象的だった。ここまで深くクルマを分析するのか、と驚いたね。それにとんでもないードワーカーで、いつだってラップトップを開いて調べているに没頭していたよ。

そのシーズンは開幕早々目撃したいスピードを披露したタクマが、僕にとっては格好のベンチマークになった。ある時、ドニントンで彼と結んできました。どうして当たったのか詳しく覚えていないんだけど、彼はババク、こっちもクルマにダメージを負った。その時、トレバー（カーリン）が僕らふたりをモーターホームに招き入れた。こんなふうに出したんだ。「君らは拙いも揃ってハードチャージャーだ。しかも、どちらも優秀。ならばなおさら同士討ちは避けなければならない。こういうことは必ず起きる。だから絶対に怒っちゃダメだ」ってね。このことがあって以来、ますます互いをリスペクトするようになり、絆が深まった気がするな。この年のタクマはF3屈指のパフォーマンスを披露したと思うよ。

タクマがアメリカで成り上げたことは、もうお見事しか言いようがないね。いつだってレースに完全に入れ込んでしまうタイプだから。実はインディはヤバイじゃないかと心配な部分もあったんだ。白旗するとハラハラしながら見ていた。でもタクマは勝負ごころですべてを賭けることができる。そういう稀有なドライバーのひとりでね。その賭けを見事に制して勝利を掴み取った快挙は、僕にとっても最高の喜びだったんだ」

ンジンの供給を予定していることが障壁となり、この話は実現しなかった。壁として浮上ったのがトロワツへの加入だった。塚磨は08年9月（ヘレス、11月（パルセーナ）、12月（ヘレス）と3回、同チームのテストに参加。マシンを操る能力、エンジンに参画するシーンを評価された。高い評価を得て、09年のトロワツ加入は確定的とまで報じられた。事実、同年1月にはチーム代表のフランツ・トトから塚磨に「おめでとう。君は僕たちのドライバーだ」と電話で直接、伝えられた。

しかし、その5時間後にトトから方針が急転し、これを伝える直前の電話が入り、ここに塚磨がトロワツに加入する事は潰れた。

それでも塚磨は09年を通じてF1チームとの交渉を断絶。ロータスやルノーとは具体的な折衝を行ない、最終選考までいった。ルノーについては第10年を迎えてもなお交渉が続けられたが、結果的にこれが破綻し、塚磨はF1参戦を諦め、10年シーズンにはトワツに参戦からインディーカー・シリーズに挑戦することを決めた。

塚磨は7年間で2戦のF1グランプリにスタート。合計10回の選手権ポイントを獲得した。これらの記録は、日本人F1ドライバーの出走数としては片山右京の95戦に次ぐ2位。獲得ポイント数は算出基準が異なるものの小林可夢偉の10.25ポイントに続いて同じく位にある。

スーパーアグリF1解散後はトロワツに連絡を求めた。テストでは好印象を残したものの結果的に音信は届かず。アメリカ行きを決断するに至る。



渡英直後からの大切な相棒 ミニ・クーバー

イギリスに渡った直後、まず宿よりも学校よりも先に日常の足として手に入れたというミニ・クーバー。相棒としてイギリス中を駆け回った。いまもモナコにて所有している。



「ジョン・クーバーのガレージを訪ねて」

そこ、孫磨が選んだのが、ミニだった。そのミニは、渡英直後から乗っていた。イギリスに渡った直後、まず宿よりも学校よりも先に日常の足として手に入れたというミニ・クーバー。相棒としてイギリス中を駆け回った。いまもモナコにて所有している。

F1デビュー以来、世界のトップカテゴリーを戦い続けてきた佐藤琢磨、さかして華麗な愛車コレクションを持っているかと思いきや、これまで自分で購入したクルマは4台だけだという。しかしそれゆえに、その4台には彼のクルマへの思いがぎゅぎゅ詰まっているとも言える。

憧れの運転免許を取得した琢磨が最初に購入したクルマはホンダ・シビックEX-G6(だった)。

「当時3ドアのシビックは白を買おう人多かったんですが、僕はシルバーを選びました。グレードは1.6i DOHCのSiRi。VTECのおかげで高回転まで気持ちよく回るエンジンが最高でした」

これと前後して琢磨は渡英、イギリスで日常の足として使うクルマを探し始めた。

「本当はスパイバとカエーゼが欲しかったんですが、イギリスで25歳以下の若者がスポーツカーを買おうとする車庫価格と同じくらいの保険代を払わなければならないって、諦めました」

「ミニは選んだが、イギリスに渡った直後、まず宿よりも学校よりも先に日常の足として手に入れたというミニ・クーバー。相棒としてイギリス中を駆け回った。いまもモナコにて所有している。」

琢磨が購入した残る1台はアキュラZDX。スポーティなSUVだ。「アメリカに来てからホンダさんに質問してもらったんですが、2013年に廃番(生産中止)になっちゃいました。ただ質問していただいたのは現行モデルだったので、返却せずに購入して、いまも乗り続けています」

ZDXのどこがいいのか? 「SUVなのに利便性外航も思い切りの良さ。笑。デザイン好きなんです。結構コストもかかっていて、作りもいいんですよ」

購入はしていないものの、琢磨が所有するクルマがもう1台ある。インディゴ

「F1、インディカーと世界最高峰のレーシングマシンを数多くドライブし、戦ってきた佐藤琢磨。そんな彼はプライベートでどんなクルマに乗ってきただか、その歴々の愛車たちを紹介しよう」

「F1、インディカーと世界最高峰のレーシングマシンを数多くドライブし、戦ってきた佐藤琢磨。そんな彼はプライベートでどんなクルマに乗ってきただか、その歴々の愛車たちを紹介しよう」

佐藤琢磨が選んだ愛車たち

僕が好きなのは こんなクルマ!

Photo: Takano Omi/Link Wing
Photo: Visual Resources, Monaco/Asan, Torana



ミニとほぼ同時期に 手に入れた日本の愛車

ホンダ・ビート

ミニとはほぼ同時期、日本で手に入れたというホンダ・ビート。グレードはVersion Zでカラーは限定のエバークレイドグリーン・メタリック。ステアリングやバンパーがモディファイされているようだ。

幼き日の思い出がたっぷり

ホンダ・プレリュード



(写真上)マイカーではないが幼少期の思い出の1台。P20への文中にも登場した2代目のホンダ・プレリュードだ。(下)こちらは免許を取って初めて手に入れたEG6型のシビック。色はシルバーでグレードがS系というホットモデル。[VTECエンジンが特徴]と標榜は言う。



初めて手に入れたマイカー

ホンダ・シビック(EG6)



現在のマイカーはコレ

ホンダ・NSX

現在、日本での愛車として乗っているのがこのNSX。インディ500優勝の期に限定された1台で、ノルドグレイ・メタリックのボディカラーやインテリアのカラーリングなどこだわりが詰まっている。



アメリカでのお気に入り アキュラ ZDX



レースシーズン中の拠点であるアメリカで貸車を扱うはどお気に入りののがアキュラZDX。ホンダの北米ブランド、アキュラのスポーツSUVだ。

00と後継のご褒美としてホンダからブレゼントされたNSXだ。
「ノルドグレイ・メタリックというボディカラーが気に入っています。これも座番になっちゃったので、とても貴重な一台です。このクルマも長く乗っているでしょうね」
つまり、シビックを除けば、琢磨は自分が入れたクルマはすべてその後も所有し続けていることになる。
では、いま欲しいクルマは？ どうやら琢磨は小さなクルマが大好きなようだ。「やっぱりスポーツカーが大好きなタイプ。やっぱり軽さは重要。エンジンを思いっきり引く強さを求めていますよね」
そしてNSXの最新モデルではその開発にかかわったという経験もなし。
「モノづくりの観点からものすごくいい経験でした。この先も世代が変わって進化していくNSXを見届けたいのはちよつと楽しみです」



H O N D A

No.10 TAKUMA SATO

0 0 6



今回撮影した機体は04年シーズンの中盤戦まで活躍が主にドライブしたシャシーナンバー003。日本人としてふたりの3位表彰台を獲得したアメリカGPを戦ったマシンでもある。

低燃費のF1キャリアにおけるベストシーズン、それはここで取り上げられるBAR・ホンダ006とともに戦った2004年である。2019年現在、日本人F1ドライバーがあとまじりでシーズンをとって優勝に近づいた年はないのだから――。

1999年に誕生したBARは、2000年からホンダとクラックを組み立て、01年には表彰台を2回獲得するなど徐々に調子を上げていたが、02年は一転、不調へと転じてしまふ。そこでチームは大改革をスタートさせた。プロドライバーの会長であるデビッド・リチャーズをチーム代表に就任させ、ウイリアムズのデザイナイナードだったジェフ・ウィリスを獲得するまで、体制を大きく入れ替えたのだ。

その改革の効果が見る所だったのが、03年の最終戦、日本GP。

Machine Gallery

躍進へのアタックを支えたベストパートナー



2002年にジョーダンからF1デビューを果たしBARでの1年のテストドライバー期間を経て04年、再びBARにてレギュラーの座を射止めた琢磨006というベストパートナーを手に入れた彼はこの年、自身最高のパフォーマンスを発揮する

Text/Racing on Photos/Hidenobu Tanaka, Hiroaki Matsumoto
Special Thanks/Honda Collection Hall



B • A • R H O



この年からチームに加入したジェンソン・バトンと、日本GP直前に04年のレギュラー就任が発表され、さらにレギュラーだったジャック・ビルスレーの代役として急遽参戦した佐藤琢磨が、それぞれ4位と5位に入賞したのである。順位こそ互に見えるかもしれないが、これは04年シーズン大躍進への布石だった。

それから約4カ月後、04年型のニューマシン、BAR・ホンダ006は2月1日にお披露目された。

「このマシンは私がBARにきて作分に腕を振るった最初のマシンとなる。チーム創設以来、最高の出来と自負している」と語ったテクニカルディレクター、ウイリスの自信作は燃料タンクをコンパクトにしてコックピットを大きく後退させたほか、サイドポンツーンが後方に行くほど狭り込まれるデザイン

となり、さらにホイールベースを60mmも短くするなど、大きな進化を遂げたマシンに仕上がっていた。

前述の短縮されたホイールベースやフルカーボン製の新型キヤボックスケイスなどチャレンジングな面が見られるものの、全体的にはキープコンセプト型のマシンであったことも否めない。だがこの方針が間違っていないことが、とほすぐに証明される。新車発表後のテストでトップタイムを現したのだ。それに加え、1レース1エンジンという新レギュレーションに対応したホンダエンジンも、ほぼノートラブルで目標距離を走破したのだった。

バトンがポイントを獲得しただけに留まるが、第2戦マレーシアGPではバトンが3位表彰台に。サンマリノGPではバトンがチーム、そして自身初の

全体的にはキープコンセプト型のマシンだったが
その方針が間違っていないことはすぐに証明された





ポール・ジョシオンを獲得するなど、第9戦アメリカGPまでに6回も表彰台を獲得、チームもバトン自身にとっても大躍進の序盤戦と目された。

一方で座席はバリー・GPとスベインGPで5位入賞を果たしたが、後だけを戦うエンジントラブルに悩まされていた。日本人初のフロントロワ

シートとなったヨーロッパGPを含め、序盤8戦中5回ものエンジントラブルという不運に見舞われていたのだ。

しかし、その流れはアメリカGPで断ち切られた。3番グリッドからのスタートとなった座席は、セーフティカーラン中のチームの判断ミスにより11番手にまで落ちた順位を挽回、90

■座席はレギュレーションの厳密なこともあり、ウイリアムズやマクラーレンといったライバルがチャレンジングなマシンを生み出すなか、BARは前年型005の正常進化版で、ある種コンサバな006を開発した。だがそんななかでも60mmもホイールベースを短くするなど、抜本的な面も見られた。なおこの年、BARはタイヤをブリヂストンからミシュランへとスイッチ。

年日本GPの鈴木亜久里以来となる3位表彰台を獲得した。

その後、両ドライバーとも成績が低迷するが、F.T.T. フロントトルクトランスファーという前輪の左右トルクを電子制御するシステムをドイツ

GPから導入し、アップデートを試みる。ところがドバイAに非難に許可を受けていたにもかかわらず、レースウィーク中に発生停止という不可思議な故障を下されてしまう。

しかし、そのドイツGPでバトンが



■フロントウイングと■リヤウイング。リヤウイングにはバーティカルスプリッターやフレキシブルウイングなどが使われるが、どちらもFIAの規定によって使用禁止となってしまう。■フロントタイヤの左右トルク配分を電子制御するFTTがドイツGPで導入されるが禁品に。イタリアGPからは機械式のFOP（フロントクラッチパック）へと改められ、再度採用された。■リヤウイングの翼端板内側にはBARのチームスタッフ全員の名前が、■マシン後方に設けられているチームデータやウイングレット。これらの形状はサーキットによって変化した。



04年は日本人初優勝への期待が高まったかつてないシーズンであり、その時の躍進を支えたのが006だったのである

SPECIFICATION

エンジン型式	Honda RA004E
エンジン	90度V型10気筒
排気量	2980cc
ボア×ストローク	未発表
最高出力	900ps以上 / 18500rpm以上
サスペンション(前後)	ウィッシュボーン/プッシュロッド+アクティブトーションスプリング&ロッカー、メカニカルアンチロールバー
ホイール径(前後)	13インチ
ギヤボックス	B・A・R Honda&Xトラック製7速
ブレーキ(前後)	アルコン(2×6ピストンキャリアバー)
ホイールベース	3150mm
トレッド(前/後)	1460 / 1420mm
重量	600kg

カナダGP以来となる表彰台を獲得。塚野は8位に入賞するなど復調の兆しを見せた。その後はたたりともコンスタントにポイントを獲得し、いよいよ塚野の母国、日本GPへ。

母国を舞台への期待が高まるなか、超大型台風接近の影響で急遽目撃朝に行なわれた予選で塚野は4番手となり、傑作を演じてみせた。しかし決勝では戦況が異なるパタンにレギュラー

抑えられたことが影響し1位止まり。90年以後の日本人による日本GP表彰台が叶うことはなかった。

それでもこのダブル入賞によってコンストラクターズ2位の座をほぼ手中に取め、BARはチーム創設以来の最高成績を獲得。塚野にとってもドライバーズランキング8位と自己最高の順位でシーズンを終えた。

04年はフェラーリが圧倒的な強さを

發揮したために他チームが勝利するの

が難しい状況でもあった。そんななか

でもBARと塚野はフェラーリに代りに

かあれば……という位置につけること

も多く、優勝への期待が高まってきた

。結果的にそれが達成されることは

なかったが、04年は日本人初優勝への

期待が高まったかつてないシーズン

であり、その時の躍進を支えたのが0

4もたつたのである。

04



■平常にタイトな008のコクピット。ステアリングにはドリリンクやピットレインリミッタースイッチなどの追加にアジャストするメニューを変更するロータリースイッチが備わる。■正確な操作のため、Gから足をサポートするプレートが設置されているペダル。■シートの名前にある高気流用のスイッチ。■シート自体に備わるシャシーンナンバープレート。003は塚野の愛機として8戦を戦った。

006に搭載されたHonda RA004E。塚野は前半戦このエンジンのトラブルに苦しめられたが、信頼性は高く、ライバルと比較しても軽量化ではないながら、パワフルなユニットであった。



Racing History : Part 3

2010-2019

INDYCAR

新天地で掴んだサクセスストーリー

果てなき挑戦

インディカー・シリーズで待っていたのは刺激的な挑戦だった
オーバル、ストリート、ロードコース。それぞれに必要なものを
エンジニアとともに緻密に探求し、頂点を目指していく——
それが身上的琢磨にとどめて、日本人初の金字塔も終われば通過点
42歳になった今もアクセルを踏み込み、アメリカンドリームを追う

Text: Masahiko Arano (Arano e Associati)
Photos: Hiroaki Matsuhito, Motorsport Images, XPB Images, INDYCAR, Honda, Arano e Associati

eufer

MARCO ANDRETTI 27 UFO HONDA

JAY HOWARD 77 LUCAS OIL

佐藤琢磨

2010	インディカー・シリーズ	KVレーシング・テクノロジー	最高位9位	シリーズ21位
2011	インディカー・シリーズ	KVレーシング・テクノロジー	最高位4位	シリーズ13位
2012	インディカー・シリーズ	レイホール・レターマン・ラニガン・レーシング	最高位2位	シリーズ14位
2013	インディカー・シリーズ	A.J.フォイト・エンタープライズ	優勝1回	シリーズ17位
2014	インディカー・シリーズ	A.J.フォイト・エンタープライズ	最高位4位	シリーズ18位
2015	インディカー・シリーズ	A.J.フォイト・エンタープライズ	最高位2位	シリーズ14位
2016	インディカー・シリーズ	A.J.フォイト・エンタープライズ	最高位2位	シリーズ5位
2017	インディカー・シリーズ	アンドレッティ・オートスポーツ	優勝1回	シリーズ8位
2018	インディカー・シリーズ	レイホール・レターマン・ラニガン・レーシング	優勝1回	シリーズ12位
2019*	インディカー・シリーズ	レイホール・レターマン・ラニガン・レーシング	優勝1回	シリーズ6位

*2019年7月20日現在

2017年5月28日、イタルのインディアナポリスで、歴史的な偉業が達成された。101回目を数える伝統的500マイルで念願の日本人初トップフィニッシュ。誰もが頂点に躍進が立った。



2009年のインディア500予選に
供進琢磨の姿があった。彼はF1での
シート獲得のチャンスを探索し続けて
いたが、アメリカのトップオープンホ
ール最高峰レースを第2の選択股と
考え観戦に来ていたのだ。時速300
kmを超すスピードでわずかにスライド
しながらコーナーを駆け抜けていくイ
ンディカーを見て、琢磨は興奮を出
てくるのを感じた彼は、翌シーズンに
向けてKVレーシング・テクノロジ
と契約した。

「か」といふ感じが浮かんで来た。
しかし走行開始されると、慣れない
マシン、初めてのコースで琢磨はQ1
をクリアして進出10位に。チームの実力
から考えれば上々の出来だった。
決勝日、ストレートで200km/h以上が一
斉に加速する、グリッドを上げよう
と前後に路面を削ったことが災いし、
もうもうと粉塵を巻き上げてドライ
バウたちの視線を走り、多重アクシデ
ントが発生、琢磨もその犠牲者になっ
た。初レースがそうだったから……
というわけはないだろうが、この年
の琢磨はアクシデント続きで、全17戦
のうち9戦でのリタイア理由が接塵事
故となっている。

しかし、琢磨は着実にスピードを先
揮し続けた。インディカーでもF1回



アメリカでの新しい種類の最初のパートナーは元CART王者のジミー・バッサ
ーが共同オーナーを務めるKVレーシング。2年目の2011年にはミルウォーキ
ー(写真)とエドモントンで2度のポールポジションを獲得した。

オーバルレーシングにも素早く順応 琢磨は着実にスピードを発揮し続けた

インディカー初優勝は
レイノール・レター
マン・ラガンに移籍
した2012年のブラジ
ル・サンパウロで達成。
3位で優勝に近する。



様にロードコースの予選は3段階で争われるが、塚磨は参戦を始めてすぐにフラスコ6・Q3への進出を果たした。F1出身者として当然、と自身は捉えていたのだが、インディカーへの順応に苦するドライバーはF1経験者にも少なくない。

インディカー特有のオーバルレースへの順応も、塚磨は素早かった。「レースはサイエンス」と言う彼は、オーバルという新たな挑戦を大歓迎。ほんの小さな違いが大きな差になって現れるオーバルセッティングの探求を楽しむようになった。オーバルでの超高速旋回の際ともなり、競争相手をパスする際の高い能力を揮った。インディカーでは誰かの真後ろにピッタリとついて走り続けてもオーバーテイクに挑戦するタイムスを計りドラフティングを最大限に利用して一気に抜き去るテクニクが必須で、それを塚磨はすぐさまマスターしたのだ。

インディ5000での奮闘

デビュー年の塚磨のベストリザルトは予選が3位、決勝が1位でランキング21位だったが、2シーズン目は秘めた実力を発揮し始めた。2回目のブラジルは得意のウエムレーズとなつて初のロードラップを記録し、23周目までトップを走った。しかし優勝目前でチームがタイヤパフォーマンスをミス、ポジションを大きく落とし、フィニッシュは8位となった。

この後、テキサスの1・5マイルオ

ーバルで予選4位／決勝5位、全長1マイルのミルウォーキーでは予選5位から8位フィニッシュと、2シーズン目を迎えた塚磨は上位で走る機会を確実に増やして、第9戦アイオワでは自身にとつて、そして日本人ドライバーにとつてもインディカーで初めてとなるポールポジションを記録。全長0・875マイルのショートオーバルが記念すべきコースとなった。そして塚磨はここから数多くの、日本大相手を積み上げていくことになる。

初ポールポジションの2戦後、空港を使つたカナダ・エドモントンのコースで塚磨は2回目のポールポジションを記録。この年はトップ10フィニッシュを6回記録し、最高位はミッドオハイオでの4位だった。表彰台にはあと1歩届かず、ランキングは13位。しかしドライバーの能力が成績を左右するスロートコース、マシンを往上げる能力が試されるオーバル、その両方でポールポジション獲得を成し遂げ、インディカーの世界で自らがあるに勝利へと近づいていることを感じていた。

3シーズン目、塚磨はポー・レイホールがオーナーのひとりであるレイホール・レターマン・ラニガン・レーシング（RLLR）で走ることになった。RLLRはフルシーズン参戦をしばらく休んでいたチームで、復帰1シーズン目であつて1台体制だったが、開幕4戦目のブラジル、サンパウロで塚磨は3位フィニッシュ、初めての表彰台に立った。2年前のインディカーデビューレースでは最初のアクシデン

インディ500優勝へあと一歩まで近づいた2012年。快挙を経験で優るダリオ・フランキッティに阻まれたが、「No Attack, No Chance！」の塚磨の姿勢は多くの関係者中心に響いた。



トでリタイアとなったが、フルコース
コロシアムが多発したこの年のレース
を球磨はスマイルに戦い抜き、13番手
スタートからボディウムに到達。シャ
ンパンフアイトで喜びを炸裂させた。
この年はさらに大きな仕事を成し遂
げた。インディ500での優勝争いを
終盤に目覚ましい追い上げを展開し、
前を行くマシンを次々とパス。ゴール
まで2周でスコット・ディクソンをバ
スして番手に浮上し、残すはダリオ
・フランキッティただひとりとなった。
勢いで優る球磨は最終ラップのターン
1で狭いかわった。遂にこなくイン
サイドに飛び込んだが、すでに2回イ
ンディ500で優勝している相手は後
衛なライン取りでアタッカーの行き場
を失わせた。たまたま球磨はスピシ、
外傳のウォールに激突した。

インディ500での勝利をデビュー
3年目にし、記録することはできな
かったが、球磨は多くの人の心を掴ん
だ。モットーの、「ノーアタック、ノー
チャンス」を忠実に走り、2位フィ
ニッシュを長しとないファイティン
グスピリットがアメリカのファンに
強く訴えかけた。ピットでこの戦いぶ
りを目の当たりにしたインディ500
優勝4回のA1フアイトは、「It's
just a miracle」と叫んだという。あの
アタックをてこそ、本物のドライバ
ー」という意味だ。

伝説のチームでの初勝利
そして翌13年、球磨はA1フアイト
・エンタープライズのドライバートな
った。そこはなにかしらの縁があっ
たのだろう。一緒に戦い始めて3戦目、

フォイトでの3戦目、ロングビーチで初優勝 球磨はまた、「日本人初」の歴史を刻んだ

インディ500に次ぐビッグイベント
のロングビーチで球磨はインディカー
初優勝を記録する。これは日本ド
ライバークラスのトップフォーミュラで
挙げた初めての勝利だった。球磨はま
た、歴史を刻んだのだ。

これには経験豊富なエンジニア、ド
ルス・ハリデイの力も大きかった。トウ
ルススポーツでシャシーをデザインし、
その後もフラッキッティ、ボート
・レーシー、ケニー・ブラックといった
野々たるメンバークラスのエンジニアを
つなげたアロフエツヨナルと組むことな
った球磨は、大きな年齢差を超え、豊
富な経験と知識を持つハリデイと意気
投合。彼らから多くを学び始めた。ハリ
デイも球磨の能力の高さに目を見張り、
フィードバックが的確で、驚くべき深
究心で勝利へのハングリーさを醸えた

ドライバークラスに知り合ったことを喜んで
いた。ふたりはシリーズ序盤にファイ
アストの新タイヤの特性を活かすセ
ッティングを発見。ロングビーチのス
トリートで予選4位、2列目アウト補
グリップからスタートすると、レース
ではウルルン・パワーとライアン・ハン
ター・レイというスタートでパスし、
トップに立った。たちをコース上でパスし、
エクスパートたちはコーストラチー
もピットストップも必要で、終盤には
グレアム・レイホーが迫ってきたが、
アタック可能な距離まで近づけると
はなく、球磨は欣喜若狂エックカーフ
ラッグをかけた。

A1は勝利の現場に立ち会えなかつ
たが、喜びのコメントとチキキスから
発した。それは「たぐさんのドライバ
ー」を展げてきたが、誰にも当に勝った



2013年、インディ500に次ぐビッグイベントのロングビーチで4番グリッドからスタートした球磨はストリートコースの猛者たちを退けて初優勝を達成。





いと思っではないなかった。しかし、この男は違う。琢磨は勝ちたいと心の底から考えている。それが今日の勝利に繋がった。というものの、勝利に並々ならぬ執念を持って戦い続けたインディカー1歴代最多の優勝を挙げた鉄人ドライバーによる最大限の苦闘だった。

しばらく栄光から遠ざかっていたAJのチームで琢磨は優勝した。アメリカの最も有名なインバクター、ドライバー、伝説の男であるAJのチームはインディカーシリーズにとって欠くことができない。下位に低迷する時代を長く過ごしていたが、琢磨の活躍で彼らは存在感を取り戻し、チームの価値が再認識されることにもなった。

「アメリカ人ドライバーを雇うべきだ」とAJに建言する者もいたが、彼は自身よりも才能や意欲を重視していた（若手にチャンスを与えることにも彼は熱心だった）。

AJのチームで琢磨はインディアンを戦う。その間、2代目のラリー・フォイトがリーダーシップを取ってチームの再建に取り組んだが、レベラアップは思うように進まず残念ながら2勝目を挙げることができなかった。だが小さなチームで何故も目覚ましい走りを見せた。ロングビーチの次のサンパウロで2位フィニッシュし、初めてポイントリーダーにもなった。これも日本人初。1年には開幕戦セントピーターズバーグでポールポジションを手に入れた。ハーウェットのコンディションを味方につけた、見事な走りだった。

2017年、8度目の挑戦で
ついにインディ500の頂点
に立った。ホルワースデー
トローフィーにその輝を刻ま
れた瞬間はアメリカレー
シングの歴史に名を残す存
在となった。





いざ、悲願のタイトル獲得へ——
チャンピオンへ、超えるべき“壁”

2017年に日本人初のインディ500ウイナーとなった佐藤琢磨
インディ参戦初期に比べ、最近はや優勝やラップリーダー獲得も増えた
琢磨がインディでチャンピオンを獲得するには何が必要なのか

Text/Masahiko Amano/Amano & Associates | Photos/Hiroaki Matsunoda, Motorsport Images

2010年、日本勢10人目のレズエラーとしてアメリカ最高峰オープンホイールチャンピオンシップで戦い始め、大佐藤琢磨は、参戦4年目の13年4月、ロンクビーチで自身と日本人ドライバーにとって初となる優勝を飾った。そして17年、世界最大のレースであるタイシディ500でシーズン通算2勝目を

記録。ゴール前には強豪エリオ・カストロネベスと相手に激しくバトルを展開し、それを制しての大勝利だった。今や琢磨の通算優勝回数(4)に増え、ポールポジションも1回獲得という堂々たる戦績を誇るまでになっている。その次なる目標に掲げるのが、シリーズチャンピオンシップ制覇だ。

しかし、その道は非常に険しい。過去の年間ランキングは17年の8位がベスト。この1回だけしかトップ10入りがない。今シーズン第3戦アラバマでポール・トゥ・ウインを飾り、インディ500とデトロイトでのダブルヘッダー1戦目で3位フィニッシュし、第9戦テキサスでは今季2回目のポール

ポジション獲得と戦闘力を高く維持しているシーズンでも、琢磨のランキングは第3戦優勝直後の3位から、第10戦終了時まで6位に後退した(第12戦終了時6位)。トップコンテNDERたちの安定感は驚くべき高さで、チーム・ペンスキー、チップ・ガナッシ・レーシング、アン



2019年インディカー・シリーズ第3戦アラバマ地バーミンガム・バーバーモータースポーツパーク。ポールポジションからスタートした琢磨は最多ラップリーダーを獲得し優勝。シーズン序盤はランキング3位につけていた。

ドレッチェイ・オーストリアポルトの強豪3チーム以外からチャンピオン争いに食い込み、留まり続けることは容易ではない。今年の例を見ても、第12戦まででペンズキーはインディ500を破る7戦、アンドレッチェイが系列チームを含めて3戦、ガナシは1勝、3強以外ではレイホール・レターマン・ラニガン・レーシング (RLR) が、球磨とともに1勝しているだけだ。

栄冠を掴む条件とは

F1とインディカー、ウイナリーと10位のポイントを比べたと、F1は25点VS1点、インディカーは50点VS20点。F1でポイントを得られるのはトップ10だけだが、インディカーではレース出場全員。そのうえ優勝可能なチームとドライバーの別がF1より断然高く、順位間のポイント差が小さい。さらに最終戦はポイントが2倍という、チャンピオン争いを確定させる最終戦でもつねにませるルールもある。

球磨が受えるチャンピオンとなるためには、シーズンをとおした安定性の確保がマストだ。今シーズンはすでに5チーム、6人のウイナリーが生まれ

球磨の担当エンジニアであるエディ・ジョーンズ(写真下)。ピットで球磨のリクエストを聞き取りセットアップと反映する。ファクトリー内で開発を増やしてレース前のセットアップを高め、最終から高いレベルで予選へ臨む。レース中のピット作業をトップ3並みに高めることで、タイトル挑戦を視野に。



ているが、シーズン終りまでにとどめ、2チーム、1〜3人のドライバーたちが新たに優勝する可能性は十分。勝てる力を抱えたチーム、ドライバーが多いところもインディカーでチャンピオンになることを難しくしている。自分のパワー・マンスを常にトップレベルに保ち続けなければ、すぐに許容範囲のリザルトが得られなくなるからだ。

球磨がドライバーとしてできることは、ミスをお小限に抑えること。オーバルレースではほんの小さなミスがアクシデントにつながり、完走率が100%が小々なるからだ。決定率を100%に近づけ、トップ10から外れないファイニッシュを繰り返し、アペレリジフイニッシュを今より高めること。ドライバーのスキル、マシンセッティングの実力はいずれもトップレベル。ウエップトレースでの速さにも誰が認めるところで、チャンピオンとなり得るドライバーなのは疑いの余地はない。

チャンピオンとなるには年間ミニマム3勝が必要、それは2003年から。ドライバーが必ずとおり、10か所以上チャンピオンより2勝多くもタイトルに届かなかった例が2回あり、チャンピオンより1勝多かったドライバーがランキング3位だった年もあった。

これまで1勝を挙げた球磨だが、まだ1シーズンに複数勝利を挙げたことはない(今季第12戦終了時)。まずはそれを実現すること。そしてその先に上位ファイニッシュを重ねる、というスタンスが待つ。



インディのトップ3チームに比べRLRは一歩及ばず その差を詰めていくことがチャンピオンへの道か

RLRのエンジニアリングも、もう一段のレベルアップが必要だ。優勝担当のエディ・ジョーンズ、今年からレイホールを見るアレク・マクドナルド、全体を統括するトム・シャーマンと、経験も実績も豊富な主要メンバーは揃っている。これからは独自のダンパー開発プログラムをさらに充実させるとともに、シミュレーターとアポストリグをフル活用したデータ解析を行なうためにエンジニアの数をさらに増やして、いかなばならない。そうできれば各レースウィークエンドの走行開始時のセッティングをトップレベルにし、そこから現場でさらに詰めることも可能になる。これらのプランを実現するために営業部門が頑張る、資金力を強化しなければならぬ。

チームの総合力向上という面から今すぐ改善すべきなのは、ピットストップだ。少しの研究と反復練習でスピードとクオリティを高めることは可能だ。ピットで順位を落としているようでは連勝もタイトル獲得も望めない。

アメリカのメジャーリーグベースボールだけでなく、NBAのバスケットボール、ヨーロッパの主要サッカーリーグにも日本人プレイヤーが 진출する時代。マシンを使ったモーターレースの世界、インディカーで優勝がシリーズチャンピオンになることは決して不可能ではない。30年間アメリカのレースを取材してきた、この数年は本当に、日本人ドライバーのタイトル奪取が実現しそうな気配であることを感じている。

田



TAKUMA SATO

Indycar Series All Results

2010-2019

佐藤琢磨
インディカーシリーズの記録

インディカー・シリーズでインディ500の優勝を含む4勝、ポールポジション9回、ホディウム11回
レース出場172戦(2019年第12戦まで)と
琢磨がコースに登場するたびに、新たな記録が刻まれる

Result Data/Racing on Photo/Hidenobu Tanaka
Special Thanks/REVOLUTION www.f1-revolution.com

2010 IZOD インディカー・シリーズ

ラウンド	日付	レース名	サーキット/O(オーバル)/R(ロード)	国/州	予選	決勝	周回数	ラップリーダー
1	3/14	サンバウロ・インディ300	サンバウロ市街地	ブラジル・サンパウロ	10位	22位	0周	0周
2	3/29	ホンダGPオブ・セントピーターズバーグ	セントピーターズバーグ市街地	フロリダ	11位	22位	24周	0周
3	4/11	インディGPオブ・アラバマ	バーバーモーターススポーツパーク/R	アラバマ	6位	25位	68周	0周
4	4/18	トヨタGPオブ・ロングビーチ	ロングビーチ市街地	カリフォルニア	19位	18位	84周	0周
5	5/1	ロードランナーターボインディ300	カンザススピードウェイ/O	カンザス	11位	24位	186周	0周
6	5/30	インディアナポリス500	インディアナポリスモータースPEEDウェイ/O	インディアナ	31位	20位	198周	0周
7	6/5	ファイアストン550	テキサスモータースPEEDウェイ/O	テキサス	11位	25位	56周	0周
8	6/20	アイオワコーンインディ250	アイオワスピードウェイ/O	アイオワ	7位	19位	177周	0周
9	7/4	キャンピングワールドGP at グレン	ワトキンズグレン/R	ニューヨーク	5位	15位	60周	0周
10	7/18	ホンダインディ・トロント	エキシビション・プレイス市街地	カナダ・オンタリオ	18位	25位	15周	0周
11	7/25	ホンダインディ・エドモント	エドモント市中央空港施設	カナダ・アルバータ	13位	9位	96周	0周
12	8/8	ホンダインディ200	ミッドオハイオスポーツカーコース/R	オハイオ	3位	25位	28周	0周
13	8/22	インディGPオブ・ソノマ	インディネゴスレーズウェイ/R	カリフォルニア	17位	18位	74周	0周
14	8/28	ピークアンチフィーズ&モーターオイルフーズ	シカゴランドスピードウェイ/O	イリノイ	10位	26位	80周	0周
15	9/4	ケンタッキーインディ300	ケンタッキースピードウェイ/O	ケンタッキー	14位	27位	0周	0周
16	9/19	インディジャパン300	ツインリンクもてぎ/O	日本・栃木	10位	12位	200周	0周
17	10/2	カフェドブラジルインディ300	ホームステッドマイアミスピードウェイ/O	フロリダ	9位	18位	199周	0周

チーム: KVレーシング/テイクノロジー/マシソン/ダラウR-5/ホンダHTR/ファイアストン/カーテンバ&S/ボイント214&/シリーズ21位

2011 IZOD インディカー・シリーズ

ラウンド	日付	レース名	サーキット/O(オーバル)/R(ロード)	国/州	予選	決勝	周回数	ラップリーダー
1	3/27	ホンダGPオブ・セントピータースバーグ	セントピータースバーグ市街地	フロリダ	11位	5位	100周	0.0
2	4/10	ホンダインディGPオブ・アラバマ	バーバーモーターズスポーツパーク/R	アラバマ	11位	10位	90周	0.0
3	4/17	トヨタGPオブ・ロングビーチ	ロンビエラ市街地	カリフォルニア	22位	21位	81周	0.0
4	5/1-2	イタリヤサンパワロ・インディ300	サンパワロ市街地	ブラジリアンパワロ	10位	8位	55周	23.0
5	5/29	インディアナポリス500	インディアナポリスモーターズスピードウェイ/O	インディアナ	10位	33位	20周	0.0
6	6/11	ファイアストンインディ275	テキサスモーターズスピードウェイ/O	テキサス	4位	5位	114周	0.0
7	6/19	ザ・ミルウォーキー-225	ミルウォーキー-マール/O	ウィスコンシン	5位	8位	225周	0.0
8	6/25	アイオワロビンズインディ250	アイオワスピードウェイ/O	アイオワ	1位	19位	182周	7.0
9	7/10	ホンダインディ・トロント	エキシビション・プレイズ市街地	カナダ・オンタリオ	19位	20位	79周	0.0
10	7/24	エドモントンインディ	エドモントン市中央空港特設	カナダ・アルバータ	1位	21位	79周	18.0
11	8/7	ホンダインディ200	ミッドハイオススポーツコース/R	オハイオ	9位	4位	85周	0.0
12	8/14	ニューハンプシャーインディ225	ニューハンプシャーモーターズスピードウェイ/O	ニューハンプシャー	8位	7位	215周	13.0
13	8/28	インディGPオブ・ソノマ	インフィニオンレースウェイ/O	カリフォルニア	16位	18位	74周	0.0
14	9/4	GPオブボルトモア	ボルトモア市街地	メリーランド	26位	18位	73周	0.0
15	9/18	インディジャパン300・ザ・ファイナル	ツインリンクもてぎ/R	日本・栃木	11位	10位	63周	0.0
16	10/2	ギンタッキーインディ300	ケンタッキースピードウェイ/O	ケンタッキー	22位	15位	200周	0.0
17	10/16	IZOD インディカーワールドチャンピオンシップ	ラスベガスモーターズスピードウェイ/O	ネバダ	16位	中止	12周	0.0

チーム:KVレシング/タクマロジ/マシシ:ダラウR6-ホンダH7R/ファイアストン/カーナンバー#5/ポイント282点/シリーズ13位

2012 IZOD インディカー・シリーズ

ラウンド	日付	レース名	サーキット/O(オーバル)/R(ロード)	国/州	予選	決勝	周回数	ラップリーダー
1	3/25	ホンダGPオブ・セントピータースバーグ	セントピータースバーグ市街地	フロリダ	14位	22位	73周	11.0
2	4/1	インディGPオブ・アラバマ	バーバーモーターズスポーツパーク/R	アラバマ	16位	24位	52周	0.0
3	4/17	トヨタGPオブ・ロングビーチ	ロンビエラ市街地	カリフォルニア	6位	8位	84周	16.0
4	4/29	サンパワロ・インディ300	サンパワロ市街地	ブラジリアンパワロ	25位	3位	75周	0.0
5	5/29	インディアナポリス500	インディアナポリスモーターズスピードウェイ/O	インディアナ	19位	17位	199周	31.0
6	6/3	シボレー・インディトロント	エキシビション・プレイズ市街地	カナダ・オンタリオ	9位	9位	85周	0.0
7	6/9	ファイアストン550	テキサスモーターズスピードウェイ/O	テキサス	20位	22位	63周	0.0
8	6/16	ミルウォーキー・インディフェスト	ミルウォーキー-マール/O	ウィスコンシン	24位	20位	107周	0.0
9	6/23	アイオワロビンズインディ250	アイオワスピードウェイ/O	アイオワ	23位	12位	247周	0.0
10	7/7	ホンダインディ・トロント	エキシビション・プレイズ市街地	カナダ・オンタリオ	9位	9位	85周	0.0
11	7/22	エドモントンインディ	エドモントン市中央空港特設	カナダ・アルバータ	3位	2位	75周	0.0
12	8/6	ホンダ200ミッドオハイオ	ミッドハイオススポーツコース/R	オハイオ	17位	13位	85周	0.0
13	8/26	GoProインディGPオブ・ソノマ	ソノマレースウェイ/R	カリフォルニア	26位	27位	50周	0.0
14	9/2	GPオブボルトモア	ボルトモア市街地	メリーランド	24位	21位	90周	12.0
15	9/18	MAVTV500インディカーワールドチャンピオンシップ	オートクラブスピードウェイ/R	カリフォルニア	21位	7位	249周	6.0

チーム:レイホー/レクターマン/ラニガン/レシング/マシシ:ダラウR6-ホンダH11R/ファイアストン/カーナンバー#15/ポイント281点/シリーズ14位

2013 IZOD インディカー・シリーズ

ラウンド	日付	レース名	サーキット/O(オーバル)/R(ロード)	国/州	予選	決勝	周回数	ラップリーダー
1	3/24	ホンダGPオブ・セントピータースバーグ	セントピータースバーグ市街地	フロリダ	2位	8位	110周	0.0
2	4/7	インディGPオブ・アラバマ	バーバーモーターズスポーツパーク/R	アラバマ	12位	14位	90周	0.0
3	4/21	トヨタGPオブ・ロングビーチ	ロンビエラ市街地	カリフォルニア	4位	1位	80周	50.0
4	5/6	イタリヤサンパワロ・インディ300	サンパワロ市街地	ブラジリアンパワロ	12位	2位	75周	22.0
5	5/26	インディアナポリス500	インディアナポリスモーターズスピードウェイ/O	インディアナ	18位	13位	200周	0.0
6	6/1	シボレー・インディデュエル・インディトロント	エキシビション・プレイズ市街地	カナダ・オンタリオ	8位	19位	68周	0.0
7	6/2	シボレー・インディトロント	エキシビション・プレイズ市街地	カナダ・オンタリオ	21位	23位	23周	0.0
8	6/8	ファイアストン550	テキサスモーターズスピードウェイ/O	テキサス	21位	11位	227周	0.0
9	6/15	ミルウォーキー・インディフェスト	ミルウォーキー-マール/O	ウィスコンシン	15位	7位	250周	109.0
10	6/23	アイオワロビンズインディ250	アイオワスピードウェイ/O	アイオワ	17位	23位	162周	0.0
11	7/7	ボコモ・インディカー400	ボコモ・レースウェイ/O	ペンシルバニア	7位	22位	61周	0.0
12	7/13	ホンダインディ・トロント	エキシビション・プレイズ市街地	カナダ・オンタリオ	11位	24位	32周	0.0
13	7/14	ホンダインディ・トロント	エキシビション・プレイズ市街地	カナダ・オンタリオ	14位	20位	83周	0.0
14	8/4	ホンダ200ミッドオハイオ	ミッドハイオススポーツコース/R	オハイオ	15位	22位	89周	0.0
15	8/25	GoProインディGPオブ・ソノマ	ソノマレースウェイ/R	カリフォルニア	13位	23位	67周	0.0
16	9/1	GPオブボルトモア	ボルトモア市街地	メリーランド	10位	24位	4周	0.0
17	10/5	シェル・ペンシルバニアグランプリ・オブ・ヒューストン	リリアントパーク市街地	テキサス	1位	17位	82周	6.0
18	10/6	シェル・ペンシルバニアグランプリ・オブ・ヒューストン	リリアントパーク市街地	テキサス	15位	14位	89周	0.0
19	10/19	MAVTV500インディカーワールドチャンピオンシップ	オートクラブスピードウェイ/O	カリフォルニア	25位	17位	144周	0.0

チーム:A.J.フォイト/エンタープライズ/マシシ:ダラウ DW12-ホンダ H13RT/ファイアストン/カーナンバー#14/ポイント322点/シリーズ17位

2014 Verizonインディカー・シリーズ

ラウンド	日付	レース名	サーキット/O(オーバル)/R(ロード)	国/州	予選	決勝	周回数	ラップリーダー
1	3/30	ファイアストーンGPオブ・セントピーターズバーグ	セントピーターズバーグ南面地	フロリダ	1位	7位	110周	33周
2	4/13	トヨタGPオブ・ロングビーチ	ロングビーチ南面地	カリフォルニア	15位	22位	55周	0周
3	4/27	ホンダインディGPオブ・アラバマ	バーバーモータースポーツパーク/R	アラバマ	14位	13位	69周	0周
4	5/10	GPオブ・インディアナポリス	インディアナポリスモータースピードウェイ/R	インディアナ	16位	9位	82周	0周
5	5/25	インディアナポリス500	インディアナポリスモータースピードウェイ/O	インディアナ	23位	19位	200周	0周
6	5/31	シボレー・インディデュエル・インデトロイト	ベイ・アイル・パーク南面地	ミシガン	15位	18位	66周	0周
7	6/1				1位	18位	69周	0周
8	6/7	ファイアストーン600	テキサスモータースピードウェイ/O	テキサス	16位	18位	238周	0周
9	6/28	シェル・ペンズオイルグランプリ・オブ・ヒューストン	リリアント・パーク南面地	テキサス	6位	22位	32周	22周
10	6/29				10位	19位	74周	0周
11	7/6	ゴッド・インディカー500フェニックス・バイ・ソノマ	ゴッド・レースウェイ/O	ペンシルバニア	4位	21位	25周	0周
12	7/12	アイオワコーン・インディ250	アイオワスピードウェイ/O	アイオワ	16位	22位	47周	0周
13	7/19	ホンダインディ・トロント	エキシビション・プレイス南面地	カナダ・オンタリオ	12位	23位	110周	0周
14	7/20				22位	5位	56周	0周
15	8/3	ホンダ200Mミッドオハイオ	ミッドオハイオスポーツカーコース/R	オハイオ	21位	18位	89周	0周
16	8/17	ABCサブライ・ウィスコンシン250	ミルウォーキーマール/O	ウィスコンシン	10位	15位	248周	0周
17	8/24	GoProインディGPオブ・ソノマ	ソノマレースウェイ/R	カリフォルニア	26位	4位	85周	1周
18	8/30	MAVTV500インディカーワールドチャンピオンシップ	オートクラブスピードウェイ	カリフォルニア	4位	6位	250周	0周

チーム:Aはフォイト・エンタープライズ/マシンのダラーラ DW12・ホンダ H141T・ファイアストーン/カーナンバー#14/ポイント350点/シリーズ18位

2015 Verizonインディカー・シリーズ

ラウンド	日付	レース名	サーキット/O(オーバル)/R(ロード)	国/州	予選	決勝	周回数	ラップリーダー
1	3/29	ファイアストーンGPオブ・セントピーターズバーグ	セントピーターズバーグ南面地	フロリダ	5位	13位	110周	0周
2	4/12	インディGPオブ・ルイジアナ	ノラ・モータースポーツパーク/R	ルイジアナ	13位	22位	39周	0周
3	4/19	トヨタGPオブ・ロングビーチ	ロングビーチ南面地	カリフォルニア	20位	18位	80周	0周
4	4/26	ホンダインディGPオブ・アラバマ	バーバーモータースポーツパーク/R	アラバマ	20位	17位	90周	0周
5	5/9	アンジーズ・リストGPオブ・インディアナポリス	インディアナポリスモータースピードウェイ/R	インディアナ	22位	9位	82周	0周
6	5/24	インディアナポリス500	インディアナポリスモータースピードウェイ/O	インディアナ	24位	13位	200周	0周
7	5/30	シボレー・インディ・デュエル・インデトロイト	ベイ・アイル・パーク南面地	ミシガン	4位	11位	68周	12周
8	5/31				15位	2位	46周	0周
9	6/6	ファイアストーン600	テキサスモータースピードウェイ/O	テキサス	13位	16位	243周	0周
10	6/14	ホンダインディ・トロント	エキシビション・プレイス南面地	カナダ・オンタリオ	8位	10位	85周	0周
11	6/27	MAVTV500	オートクラブスピードウェイ/O	カリフォルニア	9位	18位	241周	31周
12	7/12	ABCサブライ・ウィスコンシン250	ミルウォーキーマール/O	ウィスコンシン	13位	14位	250周	0周
13	7/18	アイオワコーン300	アイオワスピードウェイ/O	アイオワ	15位	19位	260周	0周
14	8/2	ホンダインディ200	ミッドオハイオスポーツカーコース/R	オハイオ	16位	24位	60周	0周
15	8/23	ABCサブライ500	ゴッド・レースウェイ/O	ペンシルバニア	9位	6位	200周	3周
16	8/30	GoPro GPオブ・ソノマ	ソノマレースウェイ/R	カリフォルニア	18位	8位	85周	0周

チーム:Aはフォイト・エンタープライズ/マシンのダラーラ DW12・ホンダ H151T・ファイアストーン/カーナンバー#14/ポイント323点/シリーズ14位

2016 Verizonインディカー・シリーズ

ラウンド	日付	レース名	サーキット/O(オーバル)/R(ロード)	国/州	予選	決勝	周回数	ラップリーダー
1	3/13	ファイアストーンGPオブ・セントピーターズバーグ	セントピーターズバーグ南面地	フロリダ	10位	6位	110周	0周
2	4/2	ゼネター・ダイエモッドエストレー・フェニックスGP	フェニックス・インターナショナルレースウェイ/O	アリゾナ	26位	15位	249周	0周
3	4/17	トヨタGPオブ・ロングビーチ	ロングビーチ南面地	カリフォルニア	8位	5位	80周	0周
4	4/24	ホンダインディGPオブ・アラバマ	バーバーモータースポーツパーク/R	アラバマ	16位	13位	90周	0周
5	5/14	アンジーズ・リストGPオブ・インディアナポリス	インディアナポリスモータースピードウェイ/R	インディアナ	26位	18位	82周	0周
6	5/29	インディアナポリス500	インディアナポリスモータースピードウェイ/O	インディアナ	12位	26位	163周	0周
7	6/4				11位	11位	70周	0周
8	6/5	シボレー・デュエル・インデトロイト	ベイ・アイル・パーク南面地	ミシガン	16位	10位	70周	0周
10	6/26	コーラGP	ロードアメリカ/R	ウィスコンシン	15位	17位	50周	0周
11	7/10	アイオワコーン300	アイオワスピードウェイ/O	アイオワ	13位	11位	298周	0周
12	7/17	ホンダインディ・トロント	エキシビション・プレイス南面地	カナダ・オンタリオ	20位	5位	85周	0周
13	7/31	ホンダインディ200	ミッドオハイオスポーツカーコース/R	オハイオ	26位	9位	90周	0周
14	8/22	ABCサブライ500	ゴッド・レースウェイ/O	ペンシルバニア	3位	22位	1周	0周
9	8/27	ファイアストーン600	テキサスモータースピードウェイ/O	テキサス	4位	20位	160周	0周
15	9/4	GP deザ・グレン	ワトキンスグレンインターナショナル/R	ニュージャージー	22位	17位	60周	0周
16	9/18	GoPro GPオブ・ソノマ	ソノマレースウェイ/R	カリフォルニア	15位	14位	85周	0周

チーム:Aはフォイト・エンタープライズ/マシンのダラーラ DW12・ホンダ H161T・ファイアストーン/カーナンバー#14/ポイント320点/シリーズ17位

2017 Verizonインディカー・シリーズ

ラウンド	日付	レース名	サーキット / O(オーバル) / R(ロード)	国 / 州	予選	決勝	周回数	ラップリーダー
1	3 / 12	ファイアストンGPオブ・セント・ピーターズバーグ	セントピーターズバーグ市街地	フロリダ	5位	5位	110周	2周
2	4 / 9	トヨタGPオブ・ロングビーチ	ロングビーチ市街地	カリフォルニア	18位	18位	78周	0周
3	4 / 23	ホンダインディGPオブ・アラバマ	バーバーモータースポーツパーク / R	アラバマ	14位	9位	90周	0周
4	4 / 29	デザート・ダイヤモンドウェストバレー・フェニックスGP	フェニックス・インターナショナルレースウェイ / O	アリゾナ	18位	16位	135周	0周
5	5 / 13	インディカーGP	インディアナポリスモータースピードウェイ / R	インディアナ	22位	12位	85周	0周
6	5 / 26	インディアナポリス500	インディアナポリスモータースピードウェイ / O	インディアナ	4位	1位	200周	17周
7	6 / 3	シボレー・デトロイトGP	ベイ・アイル・パーク市街地	ミシガン	3位	8位	70周	0周
8	6 / 4				1位	4位	70周	22周
9	6 / 10	レイノガード・ウォーター・セラーズ600	テキサスモータースピードウェイ / O	テキサス	8位	10位	243周	0周
10	6 / 25	コラーGP	ロードアメリカ / R	ウィスコンシン	20位	19位	54周	0周
11	7 / 9	アイオワコン300	アイオワスピードウェイ / O	アイオワ	5位	16位	298周	0周
12	7 / 16	ホンダインディ・トロント	エキシビション・プレイズ市街地	カナダ・オンタリオ	10位	16位	85周	0周
13	7 / 30	ホンダインディ200	ミッドハイオースポーツコース / R	オハイオ	3位	5位	90周	0周
14	8 / 20	ABCスーパー1500	ボコノ・レースウェイ / O	ペンシルバニア	1位	13位	200周	0周
15	8 / 26	ホンダ・オートモティブ・グループ500	ゲートウェイ・モータースポーツパーク	イリノイ	6位	19位	6周	0周
16	9 / 3	GP ofザ・グレン	ワトキンズグレンインターナショナル / R	ニューヨーク	4位	19位	56周	0周
17	9 / 17	GoPro GPオブ・ソノマ	ソノマレースウェイ / R	カリフォルニア	5位	20位	62周	0周

チーム: アンレディティ・オートスポーツ / マシン: ダララー DW12・ホンダ H17TT・ファイアストン / カーナンバー #26 / ボイント441点 / シリーズ8位

2018 Verizonインディカー・シリーズ

ラウンド	日付	レース名	サーキット / O(オーバル) / R(ロード)	国 / 州	予選	決勝	周回数	ラップリーダー
1	3 / 11	ファイアストンGPオブ・セントピーターズバーグ	セントピーターズバーグ市街地	フロリダ	5位	12位	110周	0周
2	4 / 7	デザート・ダイヤモンドウェストバレー・フェニックスGP	フェニックス・インターナショナルレースウェイ / O	アリゾナ	13位	11位	250周	0周
3	4 / 15	トヨタGPオブ・ロングビーチ	ロングビーチ市街地	カリフォルニア	22位	21位	74周	0周
4	4 / 23	ホンダインディGPオブ・アラバマ	バーバーモータースポーツパーク / R	アラバマ	18位	8位	82周	0周
5	5 / 12	インディカーGP	インディアナポリスモータースピードウェイ / R	インディアナ	11位	10位	85周	0周
6	5 / 27	インディアナポリス500	インディアナポリスモータースピードウェイ / O	インディアナ	16位	32位	46周	0周
7	6 / 2	シボレー・デトロイトGP	ベイ・アイル・パーク市街地	ミシガン	7位	5位	70周	0周
8	6 / 3				20位	17位	69周	0周
9	6 / 9	DXCテクノロジーズ600	テキサスモータースピードウェイ / O	テキサス	9位	7位	248周	0周
10	6 / 24	コラーGP	ロードアメリカ / R	ウィスコンシン	7位	4位	55周	0周
11	7 / 8	アイオワコン300	アイオワスピードウェイ / O	アイオワ	10位	3位	300周	3周
12	7 / 15	ホンダインディ・トロント	エキシビション・プレイズ市街地	カナダ・オンタリオ	7位	22位	66周	0周
13	7 / 29	ホンダインディ200	ミッドハイオースポーツコース / R	オハイオ	8位	17位	89周	0周
14	8 / 19	ABCスーパー1500	ボコノ・レースウェイ / O	ペンシルバニア	10位	21位	6周	0周
15	8 / 26	ホンダ・オートモティブ・グループ500	ゲートウェイ・モータースポーツパーク	イリノイ	13位	9位	247周	0周
16	9 / 2	GPオブ・ボートランド	ボートランドインターナショナルレースウェイ	オレゴン	20位	1位	105周	25周
17	9 / 16	インディカーGPオブ・ソノマ	ソノマレースウェイ / R	カリフォルニア	12位	25位	15周	0周

チーム: レイセル・レータマー・ラニゴン・レーシング / マシン: ダララー DW12・ホンダ H18TT・ファイアストン / カーナンバー #30 / ボイント351点 / シリーズ12位

2019 NTTインディカー・シリーズ

ラウンド	日付	レース名	サーキット / O(オーバル) / R(ロード)	国 / 州	予選	決勝	周回数	ラップリーダー
1	3 / 10	ファイアストンGPオブ・セントピーターズバーグ	セントピーターズバーグ市街地	フロリダ	20位	19位	75周	0周
2	3 / 24	インディカークラシック	サーキット・オブ・ジ・アメリカ / R	テキサス	14位	7位	60周	0周
3	4 / 7	ホンダインディGPオブ・アラバマ	バーバーモータースポーツパーク / R	アラバマ	1位	1位	90周	74周
4	4 / 14	アキュラGPオブ・ロングビーチ	ロングビーチ市街地	カリフォルニア	8位	8位	85周	1周
5	5 / 11	インディカーGP	インディアナポリスモータースピードウェイ / R	インディアナ	11位	14位	85周	0周
6	5 / 26	インディアナポリス500	インディアナポリスモータースピードウェイ / O	インディアナ	14位	3位	200周	3周
7	6 / 1	シボレー・デトロイトGP	ベイ・アイル・パーク市街地	ミシガン	9位	3位	43周	0周
8	6 / 2				16位	13位	70周	0周
9	6 / 8	DXCテクノロジーズ600	テキサスモータースピードウェイ / O	テキサス	1位	15位	245周	60周
10	6 / 23	REVグループGP ofロードアメリカ	ロードアメリカ / R	ウィスコンシン	6位	10位	55周	0周
11	7 / 14	ホンダインディ・トロント	エキシビション・プレイズ市街地	カナダ・オンタリオ	10位	22位	67周	1周
12	7 / 20	アイオワ300	アイオワスピードウェイ / O	アイオワ	4位	20位	216周	0周
13	7 / 28	ホンダインディ200atミッドハイオ	ミッドハイオースポーツコース / R	オハイオ	7位	8位	90周	0周
14	8 / 18	ABCスーパー1500	ボコノ・レースウェイ / O	ペンシルバニア				
15	8 / 24	ホンダ・オートモティブ・グループ500	ワールドワイドテクノロジーズゲートウェイ	イリノイ				
16	9 / 1	GPオブ・ボートランド	ボートランドインターナショナルレースウェイ	オレゴン				
17	9 / 22	ファイアストンGPオブ・モントレー	ウェザーテックレースウェイラグナセカ / R	カリフォルニア				

チーム: レイセル・レータマー・ラニゴン・レーシング / マシン: ダララー DW12・ホンダ H19TT・ファイアストン / カーナンバー #30 / ボイント311点 / シリーズ6位(第12戦時点)

アメリカンレジェンド 4人が評する琢磨

アメリカを代表するモータースポーツのインディカーで
数々の記録を築き上げてレジェンドと呼ばれる4人
彼らの目に日本人ドライバーとして初めてインディ500を制した
佐藤琢磨の活躍はどのように映っているのだろうか

Text/Gordon Kirby Translation/Masahiko Arano
Photos/INDYCAR, Honda



1940年2月28日、現在のフロリダ生まれで第二次世界大戦後にアメリカへ移住。68年からF1に参戦して78年にチャンピオンを獲得。その後、アメリカへ戻りインディカーで通算4度チャンピオンに輝く。現在はインディのご意見番として琢磨とも親交がある。



Mario Andretti

マリオ・アンドレッティ

アグレッシブさと安定感を
持ち合わせたことで強さを発揮している

もちろん、インディカーに来る前のF1ドライバーとしてのサトウタクマのことも知っていたよ。F1で走るということは、世界中で知られるということだからね。F1時代のパフォーマンスは、所望しているチームのレベルについて考慮したら、それなりに良かったと思うよ。

そしてタクマは2010年からインディカーに参戦するようになったわけだが、最初から皆にとっても歓迎されていたよ。彼は陽気で、皆を明るく受け入れるタイプの人間だから、誰ともすぐに友達になれるんだ。私も彼とはF1についてなど、たくさん話をできて、とても楽しいと感じている。だから、個人的に彼のことがとても好きなんだ。彼は本当の紳士で、普段使っている服装からはアグレッシブで速いドライバーだということを感じられず、そのギャップが信じられないほどだよ。

タクマの一番良いところは、年齢を重ねることに実力をアップさせているところだ。彼はインディに未だ参戦から遠かったが、仕事をやり切ると、つまり上位で完走することができないことがあった。しかし今の彼は速さとその両方を兼ね備えていると思う。このような、完成した、ドライバーになったことを嬉しく思っているよ。それだけ実力をつけてきたからストゥーパーコースでも、ロードコースでも、さ

らにはオубアルでも優勝候補に数えられる存在になったんだ。そして2017年にマイケルのチームへ加入してことで、タクマにはベストのマシンとクルーが提供され、インディ500で見事に勝つことができた。私はそのシーンを見るのができて本当に嬉しく、良かったと思うているよ。でも、あの優勝は彼にとってインディ500での最初の勝利だが、今後何回も優勝を飾れることを願っている。も

もちろん彼なら、インディ500を何度
も制するだけの実力があると信じてい
るからだね。

私はアグレッシブなドライバーが好き
きて、タクマはまさにそのタイプと言
えるよ。でも、アグレッシブなドライ
バーと言っても、少し近い角を丸める
のがベストなのだが、彼はそれができ
ている。つまり彼は完璧な身につけ
ることで、アグレッシブをいつ発揮
するべきかを学んだんだ。それが彼を
インディ500ウイナーに導いたと言
えるだろう。

レースキャリアのベストは今

タクマの活躍を見てみると、これま
でのインディカードライバーとは少し
違うのかなと思っている。過去に現在
のドライバーはいろいろな面で比較す
ることができるのだが、彼の年齢、ト
ップレベルでのレース活動をしてくっ
ている長年を考えると、0年代になっ

てもまだ完全にコンペティティブであ
り続けている彼は、唯一無二の存在と
言っているだろう。彼にとって、レー
スキャリアのベストは今だと言える。

普通、彼のようにキャリアを積んでき
ていると、年齢的にもパフォーマンス
が落ちてくる時期なのだけじゃ……。

とても珍しいことと言え、それが私
に何よりも大きな驚きと印象を与えて
いる。彼のレースに対する愛情、情熱
が今も美し燃えだきついで、精神
面も非常に優れた状態にあるだろう。
それを私はたいに誇りたいと思う。
見ていて本当に素晴らしいことだと思
っている。

今の彼には、すべてが揃っているの
だから、これ以上のもは何も必要な
い。必要なものはすべて持っているか
ら、どんなコースでも勝つ力は十分に
あるはずだ。特にインディカーはロー
ド、市街地、オーバルとコースがバラ
エティに富んでいるので、そのチャン
ピオンはモーターレーシングの世界で
最も完成度の高いドライバーと言っ
ることができる。このことについて誰も反
論はできないはずだ。彼には、その頂
点に立つだけの実績と実力があると言
えるだろう。

タクマとドライバーとしての時間をたく
さん過ごしたことはないが、2年前に
ファイアストに招き寄せられて日本へ行
った時、東京で彼とふたりの時間を過
ごしたよ。素敵なレストランへ連れて
行ってくれ、一緒にハロウィーンの週
末を楽しんだ。とても心地よく、もう
20年先の友達のように感じたよ。

F1やインディカーについての話をタクマとしていると、とても面白いという。東京へ行った時に、高級なレストランで有意義な時間をふたりで過ごしたこともあるそうだ。



タクマがインディカーへ来る前にF1を走っていたことは知っていたが、どんな成績を取っていたのかはまったく知らなかったよ。だから私にはインディカードライバーとしての印象しかないのだが、とにかく最初はハードなドライバードライバーだと思った。マシンを思い切り走らせるが、アクシデントなどのトラブルに陥ること多かつたからね。でも、私はそこが好きだった。

それで2013年に我々のチームへ加入してもらったのだが、彼はチームで本に素晴らしい仕事を常にしてくれていた。特にロングビーチでの優勝は忘れられないレースだが、ほかの多くのレースでも非常にコンペティティブだったよ。だから私は、彼ならインディ500で勝るといってもいいんだ。でも、我々のチームでそれをやり遂げることはできなかった。本当は実現してほしかったのだが、17年に私がエンジンをホンダからシボレーにスイッチすることで、悲しいことに彼を失くすことになってしまったんだ。彼にはホンダとの契約があったからね。とても残念だったよ。

そしてタクマは、移籍した17年にインディ500で優勝したんだよ。あの時、私は彼を語るためにビクトリーサークルへ行ったんだ。そんなこと、他のドライバーにしろことがなかったのね。そのことをシーズン後に、球磨が私に向かかって、「人が来てもいいことが、シーズン最高のハイライトだ



つたよ」と言っていたよ。(笑)

今のタクマはベストと呼ばれるドライバーたちと肩を並べていると、私は評価している。彼は常に上競争に絡むドライバーと戦っており、私はそれをもっと高く評価しているんだ。だから私たちがまたホンダエンジンを使

2013年のロングビーチで、球磨がチームに11年ぶりとなる優勝をプレゼントしてくれたことが忘れられない思い出と語るフォイト。チャンスがあれば、また一緒に組んでチャンピオンを獲りたいという。

うことになったら、すぐさま彼をドライバードライバーとして起用したいと思っていますよ。そうすれば、我々はまだ上位で争うことができるはずだ。

タクマならチャンピオンシップを勝ち獲ることができる、私は確信している。そして彼ならインディ500でもう一度優勝することも可能と考えているよ。今年もあと一季で勝てそうなところまで行っていたからね。速さだけでなく、とても礼儀正しく、人柄が良いところも彼の魅力と言いうことができるね。レースでハードチャージャーであるとは考えにくいは、普段は紳士なんだよ。

私は本当にタクマと馬が合うんだ。彼も同じだと思うから、一緒に過ごしていいお互いに楽しいと感じることができています。だから、我々のチームにいる時に「全レースでトップツアーループを走れるタクマは用意できない。でも、常に優勝を狙うのではなく、5位で納得するべき時もある」と、彼には言い聞かせていたんだよ。



1936年1月16日生まれのアメリカ出身。インディ500で歴代最多タイとなる4回の優勝。81年にA.J.フォイト・エンタープライズを設立。2013〜16年に球磨が所属。

A.J. Foyt

A.J.フォイト

インディ500の優勝は我々と達成したかった



1962年10月5日生まれのアメリカ出身。マリオの息子で91年のCARTチャンピオン。2003年にチームを立ち上げ、息子のマルコも自チームで活躍。17年には球界も所属した。

F1時代のタクマは、速いがミスすること多かったという印象で、予選での成績が良くてもスピードがあることは証明していたと評す。インディカーに未だからの印象もF1時代とはほぼ一緒で、速いがミスも少ないドライバーだった。ただしその速さは本物だからレース中にミスしなければ、彼には優勝争いできる力があることを示していたといえる。

そしてタクマは、2013年に初優勝を成し遂げて、17年に我々のアンドレティ・オートスポーツポットに加入したんだ。しかも、その年のインディ500で彼は勝ったんだ。あの日は彼は見事にレースを戦い切ったと言える。ドライビングは終始素晴らしい、すごいオバーテイクも1、2回は見せてくれた。ターン1への進入、彼はアウト側から相手をパスしていたが、そのチャレンジ精神が優勝につながったと言えるだろう。

あのインディ500での優勝は、我々のチームにとっても非常に大きな意

味がある勝利だった。ホンダエンジンを搭載するチームとして、日本人ドライバーが初めてインディ5000を制するという快挙を一緒に達成することができたのだからね。歴史に刻まれる優勝であり、その一部を我々のチームが担うことができたのは嬉しいよ。

本当にタクマをチームに迎えて良かったと、チームスタッフとも喜んでいたので、速いだけでなく、きちんとしたフィードバックもしてくれているでチームに多くのことをもたらしてくれた。チームの皆も彼のことを好きだったから、1年でチームを移籍して行ってしまうのは本当に残念だったよ。なぜチームを移ったのか、私には理由が分からない。おそらく、彼のマネジヤーが我々のチームに満足していなかったんだろうね。

今シーズンのタクマを見ていると、これまでのキャリアのなかでもベストのドライビングをしていると思うよ。彼には今もスピードがあり、以前ほど速くはなくなっている。それにより勝てるポジションに自分を感じることができているから、毎戦で優勝候補として名前が挙がっているんだ。

でも、タクマはまだ些細なミスをしていると評す。テクニカルミスに止まり切れず、1にヒットしたミスは、レースをリードをしていただけに大きかったからね。あれでレースを怪し振つすためには、あのようなミスをなくす

ことと優勝回数を増やすことが必要だ。とにかくタクマはユニークで、世界で一番のナイスマイと言えぬ。でもレースになるとアグレッシブで、もし空いているスポットを見つけたらアタックしていく。それが時に成功し、時に失敗することもあるんだよ。



アンドレティに所属したのは2017年のみ。そのシーズンにインディ500で日本人ドライバーとして初優勝を果たした球界のことをマイケルは「ユニークで世界一のナイスマイ」と表現する。

Michael Andretti

マイケル・アンドレティ

チャンピオン獲得には
些細なミスをなくすことだ



1953年1月10日生まれのアメリカ出身。92年CART王者で、86年にインディ500を制覇。レイホール・レターマン・ワニガソン・レーシングの共同オーナーで、活躍は2012年と16年～現在。

私がシヤガーF1を仕切っていた時にタクマはイギリスF1を走っていた。何回も優勝していたが、進いドライバリーがあるなど思っていたよ。そしてホンダが彼をF1ドライバーに育て上げようとしていることは誰もが知っていた。彼はそれだけの才能と実力を兼ね備えていることを示していた。だがF1では残念なことに、勝つことができないのがトップチームで戦うことはできなかった。

そしてインディカーへ来て3年目のシーズンとなる2012年に、タクマは我々のチームへ加入したんだ。彼は常に100%の力を発揮してくれるというところはまったくアウが必要なかったが、時として彼は100%の力をもたらすとトライしようまく行かないケースもあった。それだけ彼はハンダリ初期が旺盛で、負けず嫌いで、常にお腹のなかで裏が燃えださぎっていたのだから。彼が勝利を望む、真のレシーマーであることは明らかだった。それを証明したのは12年のインディ

500だろう。私は自分たちのチームに優勝を争えるマシンがあるとまでは考えなかった。ところがタクマは優勝争いをしたんだ。スコット・ディクソンを199周目のチームでパスして2位に上がり、彼は同じことを最終ラップでやり（フランク・ピット）に対しても行なおうとしたんだ。そこでダリオがラインを狭めてタクマをインに追い込んだのは間違いなく、残念なことにはマシンは車庫の壁に突いてクラッシュを確保し続行することができずにクラッシュしてしまっただ。

しかし、あのレースでタクマのマシンはコーナーで踊るように振れ、カウンスターステアリングを何度か当てながら走り続けていた。まさに、彼のテクニクとハンダグリー精神がトップ争いに知らせてくれた。結果的にクラッシュしてしまっただが、彼は勝つためにやるべきことをすべてやったと言える。

あの当時、タクマがあれだけハードにドライビングをしていたのは、上位チームとのマシン差を自分のテクニクで埋めようとしていたからだろう。チームの実力をアップさせるには自分自身とチームに対する自信を持つ必要があるからね。でも現在の彼は自分自身とチームに対する自信を持っている。チームの実力を理解し、100%の力を出して走る必要性を感じなくなっており、90%のドライビングで好結果を出せているのが、今と12年の差だ。17年のインディ500で優勝したことで、何かが変わったのだろうか。

現在のタクマは、頭を使って冷静さを失うことなく走ることができている。我慢強さや道徳的な走り方を身につけたことで、以前の彼とは別人になっている。彼は杞成なのと25歳のような若さが強くなっており、上質なワインのような感じになっているよ。

2012年にチームへ所属した時は優勝を目指して110%の力を出そうとしてうまく行かないケースがあったが、18年に再びチームへ戻ってきた時は我慢強さを身につけて成長していた、とレイホールは語る。



Bobby Rahal

ボビー・レイホール

冷静さを失うことなく
結果を出す走り変わった

私だけが知っている

琢磨の「素顔」

レースキャリアのスタートから現在までの軌跡を知る人々だからその当時のエピソードを中心に琢磨の知られざる素顔を語ってもらった

Tokai Racing Team/TECH ENTERPRISE CO. LTD.,
Masahiko Arai/Motors e Associati / Adam Cooper, Yasuaki Nagai
Fukushima Motorsports, Yasuaki Naito, Motorsport Impex, INDYCAR, Honda, MOBILITYLAND



僕が1996年10月に中谷塾を始めると同時に、雑誌に生徒の募集広告を出したのを見て応募してきたのが佐藤琢磨君だったんです。その時の参加申込書(右写真)に「本気でF1ドライバーを志している」と書いてあったのですが、どこまで本気か分からない

から最初は半信半疑でした。その年の10月からカートの地方予選に出るのでも経験がない分、変な色にも染まっていなくていろいろと取返してくれるかなと思って、100人余りの応募者の中から10人を書類選考で選出するにあたり琢磨君も選ばれました。

中谷塾の第一期は99年10月~97年10月までで、1回2時間の授業を月に2回やっており、タイヤのこま、ドライビングにかかわる理論から技術のこままで、あとフィジカルなことなどの講義をっていました。講義だけではなく、彼が実際に走っていたところを見たりはありました。勉強熱心で分からないところは聞いてくるし、

最後の卒業検定試験では満点ではないですが1期生のトップの成績を収めました。今でも同じ試験問題を使用していて、これまでに満点が3人いたので、彼らには琢磨君より試験では上回ったと話しています。

受講中に琢磨君から、F1へ行くにはどうしたらいいかという相談も受けていたので、自分の経験からどうするかをアドバイスしました。まずは鈴鹿のSRSS・Fを受験して首席になれば才能的には十分。でもレースキャリアはイギリスへ渡り、イギリスでデビューしたドライバーとして活躍したいというにはいいと言っていました。そうしたら彼は、僕の描いたビジョンを次々に実現し、本当にF1ドライバーになったのですからすごいですね。

琢磨君と一緒に走ったことはないのですが、彼がイギリスF3チャンピオンを獲るまでは僕の方が速かったと思うのですが、それ以降は彼の方が確実に速いでしょうね(笑)。



Akihiro Nakaya

中谷明彦

応募書類の意気込みで選出した受講生がアドバイスしたことを次々に実現していった

自動車評論家。1988年に全日本F3王座を獲得し、翌年から全日本F3000に参戦。92年にプラバムと契約するがF1参戦は果たせず。96年にドライビング理論を教える中谷塾を立ち上げ、琢磨はその1期生。

中谷塾の参加申込書に「本気でF1ドライバーを志している」と書かれていた熱量が買われて、多数の応募者の中から書類選考で琢磨は受講生に選ばれた。





Koji Sato

佐藤浩二

目的意識を持った取り組みは
講習内容に大きな影響を与えた

Tetsuo Tsugawa

津川哲夫

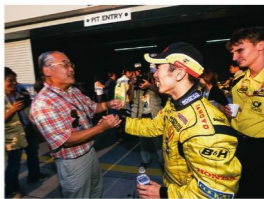
従来の日本人ドライバーとは一線を画す
レースでの駆け引きに将来の活躍を予感した

琢磨君は97年のSR5、F3期生で、彼と初めて会ったのは入校してすぐからです。当時、彼は20歳でほかの生徒は16歳くらいが多かったので、少し年齢がいつている感じが当初の印象です。当時、30分走ったら休憩しての繰り返しで1日長時間くらい走行していたのですが、彼は常にトップを獲ろうと思いつながり走っていました。目的意識をしっかりと持って取り組んでいましたね。そして走行のインターバルには、当時取り入れたばかりのデータロガーをPC2台でチェックしていたのですが、生徒がさいたので自分の結果を早く見たい、見たいとなっていました。でも彼は、その様子を一歩引いたところから見ていて、スタッ



1985年に全日本F3チャンピオンを獲得し、その後は全日本ツーリングカー選手権などで活躍。SR5-F期校の95年から現在も講師を務めており、琢磨は97年3期生の生徒のひとり。

フに計測結果を持ち帰ってじっくり見たいと言っていました。その意見を受けて、次年度からは生徒は自分のPCを用意しその場ですぐに見られるようにし、貸し出しもするようにしました。スキルを初めて3年目で、講師たちも内容を良くしていること、講義していたので、そこに対する彼の影響力は大きかったと思いますよ。



その青年が、物怖じせずイギリスのレースを語る姿に驚きを隠せなかつた。これまでの日本人ドライバーの多くは、日本人の仲間を作り、日本の枠から離れず、戦いながらも日本を向いているのがほとんどだった。しかし彼は、イギリス人の会話にも別荘をく入り込み、英会話も上達していた。ある日、彼に前の下ドントのフオームミユラ・ボクスホールのレースビデオを見せられた。彼は直走車を追い、数ラップ同じ場所では彼がプロワックに入った瞬間その差を突いて見事にオーバーテイク。これを見て彼が今まで考えた、その後イギリスF3に参戦し、オールドンパークのレースでチャンピオンを獲うライバルと一騎打ち。スタート直後の第一コーナーで、ライバ

ルは鼻先を前に出して彼に被せてきたが、彼は引かずにそのままぶつかって両者ともにリタイア。

このアクシデントを見て「あそこでなぜ引かなかつたんだ」と尋ねると、「引けば今後のレースで引かなくなると、被せれば引くと」を答えた。つまり彼はアクシデントを承知で引かなかつたのだ。その瞬間、この直撃は確実にモノになつていくだろうと確信できた。さらにチャンピオンシップフリーデーとして迎えたシルバーストンで、レース中に教習の周回遅れを抜く姿がまるで彼の前には誰もおらず、広々とした空間が開けていくかのように、敵をなげく。若早くスムーズにかわっていく。私は数多くのレースを見てきたが、例えスピード差がある周回遅れを抜く際とはいふ、これは引かぬか走れぬかを感じた。見たことにはなかった。

その後、レースでも彼の前向きに押し進む姿は、「次はF1」を感じさせられた。まさにヨーロッパの道を突き進む。見事にF1への道を拓いていったのである。この実やが、強引で、ケレン味のないドライバースコがのちにインディ500を制した、彼に酷似したドライバーであった。

1977年に車身塗装し、サーティーストールマン、ベネトンなどのメカニックをポーランドからオランダまで運搬し、講師の養成講座の運営を知る数少ない経営者のひとり。





てなによりだ、だが、タクマも決して悪いことではなかったはずだ。

実は球団の初年度に比べておきのエピソードがある。彼の父親と交渉した時、アクシデントによるダメージをどう補填するかについて相談したんだ。

「タクマに保険をかけるか、それとも自己負担でいくか」と。するとタクマの父親は「レスのことをよく知らないかったこともあり、自分たちで負担します」と答えたのさ。結果どうなったかという点、その年にタクマがレスで負ったタイシをすべて合わせて約10万ポンド（1350万円）にもなったんだ。これには父親もかなりショックを受けたようで、翌01年に向けた話し合いで、「今年はどうしますか」と尋ねたら、「もちろんかけます」という答えが返ってきたよ。保険料は1万5000ポンドで済むんだから当然だろな。でも、2年目のダメージはなんと250万ポンド分しかなかった。つまり完全にレスを制御できるよという成長し、確信にゴールして勝利を積み重ねてスタッフの信頼を勝ち取ったから王座を獲得できたんだ。

タクマは日本が生んだ最高のドライバーと言えようね。

1999年にナレイン（カーティヤン）を押しベンプレイでよくテストをしていたのだが、ナレインは最終コーナーをきつめに減速してとどまると真横になって抜けてきた。それで同じ年の終わりに、ダイヤモンドがクラスBのマシンでタクマのテストをやると聞いて、最終コーナーを攻めようかという話になったのさ。そうしたら、まったく同じ真横にスライドさせてフルアタックで抜けていくものだから、とんでもない奴かもしれないと思ったよ。

しかし彼のマネージャーにコンタクトし契約を結び、2000年にはカーリンで走ってもらうことになったんだ。



ボウマンレーシング、ウエストリレーシングのチームマネージャーを経て、1996年にカーリン・モータースポーツを結成。球団は2000-01年に所属しイギリスF3に参戦。

Trevor Carlin トレバー・カーリン

ベンプレイの最終コーナーの走りを見てすぐにマネージャーと契約交渉をしたよ



チームルマン、優勝でのメカニックを経て道英、ダイヤモンド、カーリン時代の球団のメカニックを担当。その後はマクラーレン、マノーなどのF1チームでも活躍。

Kazuhisa Iida 飯田一寿

思い切った走りに理論をプラスしたこと一段上へ

塚原君は、初めて会った時から自分の目標を定めていて、そのためには何をしろたいのか、どのようにならねばいけないのかというブランドデザインを持っていた。僕が彼のレスメカニックを担当するようになったのはダイヤモンド時代ですが、落ちていたクレバーな走りだったと記憶しています。ただカーリンへ移籍した2000年のイギリスF3では、とにかくスピードを求め思い切った走り、自分の限界を少しも高めようとした走りでした。2年目になると、そのスピードに理論的な無駄のない安定した走りを見せ、ほかのドライバーよりも一段上のスピードでレースをしていました。だから塚原君と二階に飛ったレースはすべて印象に残っています。

実力と進意を兼ね備えている塚原君は、頭で考え組み立てたことを走りにも反映できている経験豊富なドライバーに成長していると思います。まだまだこれから活躍してくれるはずなので、チームのモチベーションを高めて、ベク

トルをうまく回転させられれば、来年はインディでチャンピオンを獲得できるはずですよ。そのために、彼を全力でサポートしてくれるチームづくりをするのが大切だと思います。とにかく塚原君は、失敗したことをきちんと学習し成功に変える力を持っていますからね。





1974年に本田技研工業入社。球界のイギリスF3参戦時の2000～02年モータースポーツ部長、F1参戦時の05～06年F1D社長、06～07年はF1会会長兼務、07年にモータースポーツ部長、08年に広報部長を務めた。

琢磨君と正式に会ったのはイギリスF3に参戦することになった2000年、私がモータースポーツ部長になった時なのですが、実はその前から僕のことを知っていました。というのも、私はそれまでホンダモーターヨーロッパでB.T.C.(イギリスツーリングカー選手権)なども担当しており、サーキットへ行くと同僚のジュニアアフォーミュラのレースに日大のドライバーが出場していたのです。それが琢磨君だったのですが、当時特に話をしたことはありませんでした。

日本へ戻り、イギリスF3に参戦することになった琢磨君と話し合ってみると熱意の塊だなと感じました。ドライバーもそうですが、ホンダへ自分を売り込むための努力、次に何をやりたい、F1へ行きたいというエネルギーは半端でなかったですね。そして02年にはジョージダンからF1デビューを果たしましたが、私は翌03年からアメリカのHPD(ホンダ・パフォー

マンス・デイトナパフォーマンス)へ異動となりました。04年のアメリカGPには応援に行きましたが、琢磨君が3位表彰台を獲得。あれは本当に嬉しかったですし、やっつこここで来たかという感じでした。

05年にはHRD(ホンダ・レーシング・デイトナパフォーマンス)へ異動となり現地での指揮を執ることになったのですが、現場デビューはあのサンマリノGP(重量規定違反で失格)でした。あの年の琢磨君は、熱意が先走ってしまったミスが多かったという印象です。チームメイトのパトニックで運で負けていることも多く、もがいている時期だったのではないのでしょうか。当時、チームはBARからホンダへ移行する時期で、ホンダとしてF1で勝つために必要なドライバーについて議論が交わされました。現地法人などは勝てるドライバーと繰り返し話していましたし、研究所の人たちのなかには目が遠のくからいらいまでも日本人ドライバーにこだわっている場合ではない、という意見もありました。最終的に会社の使命がF1で勝つということだったのでパリチエロの起用が決まったのです。

その後、スーパーアグリが誕生して琢磨君が加入することになりました。これでBARは世界全体を考えて勝ちにこだわら、スーパーアグリは日本を意識しているのとやっつこ違うことになりました。でも、スーパーアグリ



Yasuhiro Wada

和田康裕

スーパーアグリでチームを組み立てた経験がインディカーでの活躍に活かされている

に行つて琢磨君はすごく変わったと思いますよ。新しいチームを引っ張っていく必要があったので、いろいろなものを自分が戦いやすいように組み立てていました。その経験はインディカーへ行っても活かされていて、チームのまとめ役を担っていると思います。

田辺豊治

開発に役立つ確かなコメントをする琢磨選手との
合言葉は「努力すればいつか夢は叶う」



琢磨選手の活躍で記憶に残っていることといえば、まず2004年のF1アメリカGPの3位表彰ですね。B A Rでシナターで一緒に戦った日本人ドライバーが表彰台に登ったことに非常に感動しました。
エンジンニアとコミュニケーションを取った時の琢磨選手は、常に冷静で的確

なコメントをしてくれました。エンジン制御などを理解したうえで、自分のドライバーを変えた時にエンジンの挙動がどうだったかを正確に言葉にして伝えてくれるので、開発に大きく貢献してくれました。
これはインディカーに転向した後と同じで、我々のエンジン開発に大きな

助けとなっています。車体データに關しても、自分でデータを見て理解し、エンジンニアと互いまで議論している姿が印象的でした。特に、常に、優勝を目指して歩く走らぬために、最後に最速を叩いているドライバーだと、私は思っています。

そのため琢磨選手などのカテゴリーでも、きっと結果を残してくれと考えていました。インディへ転向した当初こそオーバルに少々手を焼いていたように見えました。が、持ち前の高い学習能力で、あのスーパースピードウェイで行なわれるインディ500にも挑戦しましたからね。あの優勝は現場にいたスタッフとしても感動しました。

優勝した17年のインディ500での琢磨選手は、ブракティスから非常に流れが良かったのを覚えています。レースで勝てるクルマをそのなかで作りたい。ウォールにヒットするのを厭わない。自身の走りを見せつけて速い位置を獲得し、レースはセカンドロウからのスタートでした。

あのレースでは、予選と本戦の両方でホンダ勢のほかの選手に原因不明のエンジントラブルが発生していたので、私としては琢磨選手がトップに立つてからゴールを切るまでの1周、周のわずかに40秒足らずの時間が、とてつもなく長く感じられました。それ以外にも、琢磨選手がトップでゴールした時は感無量でした。

今後の琢磨選手にはインディでのシリーズチャンピオンを獲ってほしいと思います。それとインディ

1984年に本田技研工業入社。90～92年のF1、インディ用エンジン開発を経て琢磨のBARカテゴリー時代を含む2003～07年にF1エンジニアとして活躍。13～17年までHPDに所属し、琢磨のインディ500優勝をサポート。18年からF1テクニカルディレクターに就任した。



に参戦しているからには、再度インディ500で優勝してもらいたいですが琢磨選手と私は、お互いに夢に向かって精一杯頑張ろうと語り合っていて、「努力すればいつか夢は叶う」が私たちの合言葉になっています。

昔から「F1を目指す」という若いドライバーの言葉は聞きますが、インディを目指さというのとは聞いたことがありません。インディにはF1とは違った文化があり、ロードコース、オーバルコース、そして最高峰のインディ500があります。アメリカンシリーズの最高峰であり、素晴らしいシナターの最高峰です。素晴らしいドライバーズファンに変わっていかないのかもしれない。琢磨選手の活躍を見て、インディの魅力を知り、インディを目指すと若手日本人ドライバーが増えてくれると嬉しいですね。

Jimmy Vasser

ジミー・バッサー

ドライビング能力だけでなく
クルマの技術に関する知識も豊富



1996年のCARTチャンピオン、殊型が2010-11年に所属したKVレーシングの共同オーナー。チームは16年にインディカーから撤退し、本人は18年からデルコインに参戦。

私はタクマをインディカーで最初に走らせた。Vレーシングのオーナーだったから、その時に一緒に過ごした時間は楽しかった。彼は本当に素晴らしい経験が多かったよ。彼は本当に素晴らしいドライバーで、驚かされることも多かったからね。初めて走るようになったオーバルでも、最初から速かったことにはチームの皆さんも驚いていた。

特に彼はドライビングだけでなく技術に関する知識もとても豊富だった。マシンがどのような動きをしているのか、何が起きているのかのフィードバックも正確で、考え方は本格的だった。そのため最初から「こうだ」と決めてかかるのではなく、どんなアイデアにも先人観なくトライをしてみよう、と

98年にCARTデビュー。2003年からインディカーへフル参戦し、04年にはチャンピオンを獲得。11年に開幕と同じKVレーシングで走り、今年もAJFファイトに参戦。



僕がサトウタクマという名前を知ったのは、彼がF1で走り出してからなんだ。すでに僕はアメリカでレースをしていたけど、F1はすつと注ししていたからね。その時から僕は、タクマは日本人ドライバー史上最も高かったと思った。ドライビングはとてつもなくアグレッシブで、驚かされることばかりだ。



Tony Kanaan

トニー・カナーン

チームメイト時代にタクマから
たくさんのことを学び活用している

そして、タクマがインディカーに来て2年目の2011年にKVレーシングでチームメイトになったんだけど、彼と一緒に走るのは本当に楽しかった。彼は典型的な日本人だが、ヨーロッパで長い時間を過ごして来たからオーバルをキヤラクターでもあり、僕は友人になることができた。

タクマは本物のプロフェッショナルで、仕事に対する姿勢にはすごいものがある。それをチームメイトとして毎日目の当たりにしていたから、彼強になることが多々あった。僕は、彼が様々な事案にどう対応していくのか、何をチームにもたらしてくれるのかに注目し、学び取ることに努めていた。



Scott Dixon

スコット・ディクソン

優れたスピード感覚と
オーバーテイク能力に注目している



2001年にCARTデビュー、03年からインディカーへ参戦し、これまでに5回チャンピオンを獲得しており最も優れたインディカードライバーと評される。選手の好転手のひとり。

インディカーに比べてからも、彼の飛び抜けた速さは変わらなかった。持ち前のスーパー・アグレッシブ・ドライビングで、特に速で速さを発揮する。経験を重ねて成熟したドライバートレースを戦って勝利を重ねている。タク

マは非常に速い。彼はいつも0%のパワーで走っているのだから。年齢を重ねて経験も豊富に積んできたが、速さは若い頃と同じものをずっと保っている。そして、アグレッシブさも変わらない。だから今のタクマは何勝もできるドライバへと成長し、インディ500での優勝も成し遂げた。自分が選んだ道を突き進み、大きな成功を取ってきているのだから、これからの活躍は楽しみになっているよ。

2004年に僕はワイリアムズのF1テストでバルセロナへ行ったのだが、そこでタクマと一緒に走る機会を得たんだ。テストは雨に見舞われてコースを見つづっていたのだけど、それでも思い切りの良い走りが印象的だったから、それから1年も彼のことは注目し続けていたよ。

クルマに乗っていない時のタクマは小柄で物静かな人物だけど、クルマに乗り込んでドライビングをするとキャラクターが際立ってくるんだ。とてもアグレッシブで、嫌々なカチゴリで大きな成功も手につけてきているドライバードと云えるね。

タクマは非常に速い。彼はいつも0%のパワーで走っているのだから。年齢を重ねて経験も豊富に積んできたが、速さは若い頃と同じものをずっと保っている。そして、アグレッシブさも変わらない。だから今のタクマは何勝もできるドライバへと成長し、インディ500での優勝も成し遂げた。自分が選んだ道を突き進み、大きな成功を取ってきているのだから、これからの活躍は楽しみになっているよ。

タクマには絶妙なスピードが生ま備わっている。それが彼の一番の強みだと思ふ。また、オーバーテイクに関しても生み出すのが優れた能力があるんじゃないかな。今の彼から、10回チャンスがあったら1回はミスで成功させるはずだよ。そして、ミスから多くを学んで成長し続けていくのも正しいと思うよ。特に、長いレースキヤリアがありながら、そうするのは決して簡単ではないはずだから。

今の彼は22歳で僕は3歳だから、あと4年は彼のように自分のパフォーマンスをトップレベルに伸ばしたい。僕はまだあと2、3年は現役で戦い続けていたいと思うよ。

タクマは非常に速い。彼はいつも0%のパワーで走っているのだから。年齢を重ねて経験も豊富に積んできたが、速さは若い頃と同じものをずっと保っている。そして、アグレッシブさも変わらない。だから今のタクマは何勝もできるドライバへと成長し、インディ500での優勝も成し遂げた。自分が選んだ道を突き進み、大きな成功を取ってきているのだから、これからの活躍は楽しみになっているよ。

タクマは非常に速い。彼はいつも0%のパワーで走っているのだから。年齢を重ねて経験も豊富に積んできたが、速さは若い頃と同じものをずっと保っている。そして、アグレッシブさも変わらない。だから今のタクマは何勝もできるドライバへと成長し、インディ500での優勝も成し遂げた。自分が選んだ道を突き進み、大きな成功を取ってきているのだから、これからの活躍は楽しみになっているよ。

タクマは非常に速い。彼はいつも0%のパワーで走っているのだから。年齢を重ねて経験も豊富に積んできたが、速さは若い頃と同じものをずっと保っている。そして、アグレッシブさも変わらない。だから今のタクマは何勝もできるドライバへと成長し、インディ500での優勝も成し遂げた。自分が選んだ道を突き進み、大きな成功を取ってきているのだから、これからの活躍は楽しみになっているよ。

という姿勢を常にもつていたんだ。チームの件とつての常識や昔からのやり方に、彼が固執するとはなかった。彼自身がインディカーにとっては新しい存在だったから、それまでに積み上げてきた経験から、新しいトライを提案することもあった。

タクマの走りはアグレッシブ過ぎると言われるが、彼のキヤリアはずっと過剰でアグレッシブだった。それがそこがタクマのだから、ずつと変わるこ



TS 10th Anniversary Hand Towel Set

記念ロゴをあしらったデザインと歴代車種マシンのカラー6色を用いたTSロゴをワンポイントで刺繍した2枚組のハンドタオルセット。ワンポイントデザインの手タオルには今迄タオル記念品の素材を使用（2枚セットのため単品での購入は不可）。

●価格：2700円（税込） ●素材：コットン100% ●サイズ：34cm×34cm ●日本製 ●発送予定：9月上旬



TS 10th Anniversary Helmet keyring

8月の第14戦ボコノで着用するスペシャルヘルメットのデザイン厚紙を使用したアクリルキーホルダー。おもて面にはヘルメットのデザイン、裏面には10周年のロゴが入っている。ビビッドな色合いが日常使いに似合う。

●価格：1620円（税込） ●素材：アクリル ●サイズ：6cm ●日本製 ●発送予定：9月上旬



TS 10th Anniversary Special Helmet

8月18日の第14戦ボコノで着用するスペシャルヘルメット。塗られて届いたばかりの本物で、もちろんこちらは商品ではありません。カラフルなバーは歴代車種のボディカラーをイメージしており、4つの星は遠征勝利の星を表す。終戦戦の好成績に期待しよう。



※「With you Japan」のロゴが入った商品の販売収益の一部は「With you Japan」を通じて、東日本大震災で被災した子供たちの支援に役立てられます。



TSドライブシャツ2019

今シーズン、球磨が着用しているドライブシャツのレプリカで、こちらは参戦10周年記念グッズではなくレギュラー商品。マシンカラーリングとリンクするターコイズブルーをラインに取り入れた、シンプルでスタイリッシュな配色が人気。

●価格：175020円(税込) ●素材：ポリエステル100% ●サイズ別(M)：胸囲1104、着丈65、肩幅40cm ●発売中



TS 10th Anniversary Tee

10周年スペシャルヘルメットのデザインモチーフを採った限定記念Tシャツ。サンプル制作の際に合わすイラストにて勘弁を……という状況ながら、すでにサイズ式によっては完全となっているほどの高人気。ご注文は早めです。

●価格：4990円(税込) ●素材：ポリエステル100% ●サイズ別(M)：着丈68、身幅51、袖丈19cm ●中国製 ●発送予定：9月上旬



TS 10th Anniversary Cap

こちらも超人気実用アイテム。正面にRLRのチームロゴとカーナンバーの「30」が刺繍され、バックベルトの表布は金色で刺繍。10周年記念という節目にふさわしい豪華で鮮やかな仕上がりだ。TS030のスペシャルピンバッジ付き。

●価格：5400円(税込) ●素材：綿100% ●サイズ：フリー(57-59cm) ●中国製 ●発送予定：9月上旬



TAKUMA SATO OFFICIAL GOODSに10周年記念商品が登場!

夢を、かたちに。

今年、佐藤琢磨はインディ参戦10年目を迎えている。それを記念してスペシャルヘルメットが用意されるほか新たな「10周年」公式グッズも続々登場し発売中。ここでは「琢磨コレクション」の新商品を紹介します。

Photos/Takahiro Kudoh(SAN E)

ここで買えます! <https://ts-shop.jp.com>



このページで紹介したインディ参戦10周年記念グッズの数々は、佐藤琢磨の公式サイト内にあるオンラインショップで現在予約購入受付中。いずれも数量限定生産のためファンは急いでアクセスを。レギュラー品も発売中だ。



1998 全日本F3 | ダラーラF398・無限



1997 SRS-F | 室夢SDH・F04・無限



1999 フォーミュラ・オベル | シューベル・オベル



1999 イギリスF3 / ナショナルクラス | ダラーラF399・無限



2000 イギリスF3 | ダラーラF300・無限



1999 マカオGP フォーミュラアジア | SMR AF2000・フォード



2001 イギリスF3 | ダラーラF301・無限

F1以前

1997年、鈴鹿のSRS-Fスクールカーでフォーミュラ初ドライブ。4輪レースデビューは98年全日本F3。同年渡英し、フォーミュラ・ボクスホールから本格的なシリーズ参戦を開始。翌99年からは英フォーミュラ・オベルとともに英F3ナショナルクラスに参戦。2000年は英F3で4勝を挙げ、シリーズ3位。3年目の01年は12勝でチャンピオン獲得。同年はマールボロ・マスターズやマカオGPなどのビッグイベントを制覇した。

佐藤琢磨の 愛機コレクション 1997-2019

日本でレースをスタートするとすぐに渡英、以降海外でレースを継続する琢磨。ここではそのマシンを写真で紹介するフォーミュラのほか、スポーツカーレースにも出場。昨今は各地でデモンストレーションランに招聘されている

Photos/Hiroaki Matsumoto, Motorsport Images, INDYCAR, FORMULA E, Honda, MOBILITYLAND, SAN EI



2000 F1テスト | ジョーダンEJ10・無限



2001 マカオGP (F3) | ダララF301・無限

F1期

2000年12月ヘレスでのジョーダンEJ10・無限のテストがF1若ドライバ、英F3参戦地の01年にBARのテストドライバーに就任。F1フル参戦は02年ジョーダンから。03年はBARのサードドライバー、同年日本GPに出場。04-05年はBARからフル参戦。06年以降はスーパーアグリから参戦。08年途中でスーパーアグリがF1から撤退。同年トロロッソのテストに参加し、好評価を得るもシート獲得にはつながらなかった。



2002 F1 | ジョーダンEJ12・ホンダ



2001 F1テスト | BAR 003・ホンダ



2004 F1 | BAR 006・ホンダ



2003 F1 | BAR 005・ホンダ



2005 F1 | BAR 007・ホンダ



2005 F1 | BAR 007・ホンダ



2006 F1 | スーパーアグリSA06・ホンダ



2006 F1 | スーパーアグリSA05・ホンダ



2008 F1 | スーパーアグリSA08・ホンダ



2007 F1 | スーパーアグリSA07・ホンダ

インディカー期

2010年にKVレーシングからインディカー・シリーズに初参戦。ロータスカラ
ーで注目される。その後、レイホール・レターマン・ラニガン・レーシング
(RLR/2012)、A.J.フォイト(2013-15)、アンドレティ・オートスポーツ
(2017)、再びRLR(2018-)とチームを移籍する。インディカー参戦初年から
ポールポジション獲得などで注目を集めた。参戦4年目のロングビーチで初
優勝。2勝目が2017年のインディ500。同年は様々なカテゴリーでも出場。



2008 F1 テスト | トロロossoSTR2B・フェラーリ

2010 インディカー | ダラーラIR-05・ホンダ



2010 インディカー | ダラーラIR-05・ホンダ



2012 インディカー | ダラーラDW12・ホンダ



2011 インディカー | ダラーラIR-05・ホンダ





2014 インディカー | ダラーラDW12・ホンダ



2013 インディカー | ダラーラDW12・ホンダ



2016 インディカー | ダラーラDW12・ホンダ



2015 インディカー | ダラーラDW12・ホンダ



2017 インディカー/ボルゴ | ダラーラDW12・ホンダ



2017 インディカー/インディ500 | ダラーラDW12・ホンダ



2017 インディカー/ソノマ | ダラーラDW12・ホンダ



2017 インディカー/ワトキンスグレン | ダラーラDW12・ホンダ



2019 インディカー/アラバマ | ダラーラDW12(UAK18)・ホンダ



2018 インディカー | ダラーラDW12(UAK18)・ホンダ

Others(WEC/フォーミュラE)

2012年WEC富士/上海にOAKレーシングのベスカロ01・ホンダでLMP1クラスに参戦。フォーミュラEは14年9月に開催された初季節開幕戦上海にアムリン・アグリより参戦。元スーパーアグリスタッフも属する同チームでファステストラップを記録した。1戦のみ。



2012 FIA WEC富士 | OAK ベスカロ01・ホンダ



2014-15 フォーミュラE 北京 | スパーク・SRT 01E・ルノー

デモラン(SUPER GT)

2018年のシーズンオフに開催されたホンダサンクスデー(もてぎ)ではNSX-GT/GT500をドライブ。それ以前、16年のホンダサンクスデーでは、市販車のNSXをF.アロンソ、J.バトンと共にドライブしている。



2018 ホンダサンクスデー | NSX-GT/GT500



2019 インディカー/インディ500 | ダラーラDW12(UAK18)・ホンダ

フォーミュラ・ニッポン/スーパーフォーミュラ

2012-13年は国内レースにも出場。12年はチーム無断からSUGO、鈴鹿、富士スプリントカップに出場。翌13年(この年からスーパーフォーミュラ)は開幕戦鈴鹿とインディカー・シリーズ終了後の第6戦SUGO、鈴鹿、富士に出場。富士レース2の8位が最上位。



2012 フォーミュラ・ニッポン | スウィフト017.n(FN09)

※豊の鈴鹿ファンデイベントでの参戦。



2013 スーパーフォーミュラ | スウィフト017.n(SF13)



2002 F1 モナコヒストリックGP
ロータス49B・フォード



2001 もてぎイベント
フェラーリ310



2009 グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピード
マーチ707・シボレー(グループ7)



2009 グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピード
ベネトンB188・フォード



2011 日本GPレジェンドF1
ロータス100T・ホンダ



2010 日本GPセナ生誕50周年デモラン
ロータス78・フォード



2015 F1 日本GPレジェンドF1
ロータス88・フォード



2015 日本GPレジェンドF1
ウィリアムズFW11・ホンダ



2018 日本GP鮮度30回記念
マクラーレンMP4/6・ホンダ



2017 F1 日本GP
ホンダRA300

デモラン(F1ほか)

歴々のF1デモランは、ジョーダンから参戦が決まった2001年にコースに所有のF310・F309をもてまで走らせたのが最初のように、02年にはヒストリック・モナコGPでグラハム・ヒルのロータス49Bをドライブ。以降はホンダF1とともにロータスF1のデモランが多い。その一方、09年のグッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードではベネトンB188・フォード(伊1)とマーチ707・シボレー(グループ7)を走らせたのは黄色だった。最近の珠璣はF1日本GPでのヒストリックF1を走らせるシーンが定番となっている。今後もしシーズンオフには各種イベントで様々なマシンを走らせることだろう。



インディ連戦の合間に英国へ凱旋！

憧れのセナ車で 聖地グッドウッドへ

7月上旬 英国で開催されたグッドウッドFOS

佐藤選手は10年ぶりに当地を訪れMP4/4で走行
現地ファンから熱狂的な歓待を受けた

Text: Photo: Honda Motorsports

毎年イギリスに夏が来ると開催される、世界一有名なハイステータスなヒストリックカーイベント「グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピード」。

今年で26回目の開催だ。
新旧レーシングカーを中心に古東西のあらゆるクルマが大観衆の前でヒルクライムを走り抜ける。パドックには名車がズラリと並び、ドライバースクラブには現役から往年の名選手たちが一堂に会するという豪華さだ。

今年、佐藤選手も10年ぶりにこのグッドウッドに参加した。ステアリングを握るマシンはアラーレンMP4/4ホンダ。1988年にアイルトン・セナが初めてF1チャンピオンとなった記念すべきマシンだ。ツイインリクもてぎのホンダコレクションホールが所蔵するこのマシンは、行き届いたメンテナンスを誇り完璧なコンディションでイギリスへとやってきた。

「伝統のイギリス、グッドウッドで憧



今回の走行のためにMP4/4をメンテナンスしたホンダコレクションホールのみなさんと記念撮影。



れのセナのマシンをドライブできる。これ以上充実なことはありません。まるで大きなオモチャを与えられた子供のような笑顔で、塚原はコクピットに取まった。

エンジンのウォームアップが始まる



(上) 2年前に共闘してインディ500を制したホンダの田辺重治氏に会い、田辺を説いた。F1優勝のお祝いも直接伝えることに成功。(右下) ジャン・トッドFIA会長とも再会し談笑。15年前は総帥の大役だった。(左下) ベクター・ソルベルグとの2ショットは意外な組み合わせ? 実はモノコック在任時から知り合いなんだとか。

大観衆の前でMP4/4ホンダの走りを見守る球団。カーナンバー12はこれが若きセナの愛機だった証だ。フルブーストの全開走行とはいかずとも、往年のターボサウンドを会場一帯に響かせた。



と、ホンダのブースには大きな人垣ができた。懐かしく低いターボエンジンサウンドがびと密着になってパドックに響くと、自然と拍手が巻き起こった。球団はヒルクライを演奏し走り抜けた。木漏れ日のなかを、1分にも満たない時間ではあったが、その走りをファンの前に披露したので。ホンダエンジンが奏でるエキゾーストノートかつてセナが座したコックピットは、球団には至宝の時間と云ってよかつた。

F3時代からF1まで、多くの時間を過ごしたイギリスは球団にとってレ
 ースの原点でもある。彼の元へ多くの友人や知人が訪れ、たさんのファンがサインを求めた。イギリスのレーシング・エンターテインメントとして、「ロビン・ミッド」は自国のF3王者であり地元が輩出したF1ドライバーであり、誇るべきインディ500ウィナーなのだ。
 10年ぶりにアメリカからインディ500チャレジオンとして来たした今回のイギリス凱旋ランは、球団本人にとつてもまさに原点回帰。20年前のイギリス時代を思い起こしながら、緑の丘を駆け抜けた夏の2日間だった。

レースウィーク以外でもこんなに多忙！ 日本での琢磨のお仕事を紹介

いつでもどこでも佐藤琢磨！

レーシングドライバー、佐藤琢磨のもうひとつの顔
それは支援プロジェクトやイベントなどで見せるレーサー以外の顔だ
ここでは琢磨が参加した活動の一部を紹介していく

Text/Racing on
Photos/Keisuke Matsuzaki, Motorsport Images
With you Japan, MOBILITYLAND



佐藤琢磨という男は常に多忙だ。
現在、琢磨がレーシングドライバーパー
としてインディカー・シリーズで毎戦
トップ争いを繰り広げているのはご存
知のとおりだが、日本へ帰国した際は
スポンサー1方面のプロモーション活動
のほか、今年からはかつて自らが生徒
として通った鈴鹿サーキットレーシン
グスクール（SRSS-F/K）のプリ
ンシパル（校長）としての顔があり、
若手育成に勤んでいる。同様に岐阜県
の中日本自動車館では客員教授を務
めており、レーシングメカニクや整
備士の育成をサポートしている。

さらにおウシズンには東日本大震
災で被災された人々を支援するプロジ
ェクト、With you Japan
のイベント「With you Jap
an Festa」や「AKUMU
KIDS KART CHALLENGE
E」にもフロントマンとして参画。後
者はWith you Japanの活
動の一環であり、レーシングカート初
体験のキッズから本格的にレースアピ
ューを目指す子供たちがカートを学べ
るといふもの（詳細はP93）。さらに
鈴鹿サーキットやホンダのファン感謝
イベントへも積極的に参加しており、
いつ休んでいるのか？ と思っていま
うほど忙しく飛び回っている。

そんな多忙な毎日でも活動に参加し
ている時の琢磨は常に笑顔で、時に笑
顔でいつも真摯に取り組んでいるのが
印象的だ。レーシングドライバーとは
子供たちに夢を与える仕事でもあるだ
ろう。だからこそ琢磨はひとつとつ



鈴鹿サーキット レーシングスクール 新体制記者会見

鈴鹿サーキットレーシングスクール（SRSS-F/K）の校長（プリンシパル）に今年から就任した琢磨、副校長（バイスプリンシパル）の中野信治とともに確立を育成する。

鈴鹿サーキット「サーキットチャレンジャー」試乗会

鈴鹿サーキットのレーシングコースを運転できるアトラクション「サーキットチャレンジャー」のプロジェクトアドバイザーとしてマシンの開発に携わった。試乗会では自ら運転方法をレクチャー。



F1 日本グランプリ

昨年のF1日本グランプリにもゲストとして訪れた経験。サイン会などのファンサービスにも笑顔で応対。写真機上段17年には決勝レースの表彰台インタビューの大任も務めた。

のイベントに真剣に向き合っているのではないだろうか。

SRS・F/Kではレーシングドライバリーを目指す後進を育成し、「Wraithy Japan Festa」や「TAKUMA KIDS KART CHALLENGE」では東日本大震災で被災された人々を支援することもにカートを通じて子供たちにモータースポーツの楽しさを知ってもらう。自らレーシングドライバリーとして戦う身でありながら若手を育て、モータースポーツをより周知させるための活動に余念がないのだ。そしてその姿勢が結果的に数多くのファンに愛され、企業がどんな時も離れずに長くサポートを続けていく理由でもあるのだろう。

日本において琢磨ほど高い知名度があり、世界中で多くの脚光を集めることを残してきた。人気と説得力のある。レーシングドライバリーはいない。これからも多忙な日々は続くだろう。

18



Honda Racing THANKS DAY

ホンダファンのに1度の祭典「Honda Racing THANKS DAY」。2018年と17年はインディ500のウイニングマシンをドライブし、観客を沸かせた（写真は17年）。



TAKUMA KIDS KART CHALLENGE 2018 ACADEMY

全国各地のカートコースで行なわれるタイムトライアルを勝ち抜き、ファイナル大会上位10名に残ったキッズたちが参加できるアカデミー。このアカデミーでは講師自身が子供たちに直接指導をし、テクニクを伝授。



With you Japan Festa

復興地の子供達への長期的な支援を目指して立ち上げられた「With you Japan」の活動のひとつ。子どもたちに夢をもつ大切さ、チャレンジする楽しさを伝えるイベントとして開催。様々なコンテンツに参加して子供たちと触れ合う。

2017



2018





TAKUMA KIDS KART CHALLENGE 2019



カートがはじめてのキッズからレースデビューを考えている小学生対象!

目指せ!世界のトップドライバー
レーシングカートに本格デビュー!

チャレンジャー
募集中!

ACADEMY

FINAL 上位 10名
特別講習プログラム

12/1① 佐藤琢磨選手が直接指導
フェスティカサーキット栃木

参加無料 ※保護者同伴、交通費は自己負担。

※アカデミーはレンタルカートで卒業して、レーシングカートの体験をしたり、本格的レースというのを知ってもらうスタイルになります。

FINAL

全国から集まった80名が出場

模擬レース

11/2② ~ 3③ ※1泊2日

鈴鹿サーキット・モトピア内 アドバンスカート

参加無料 ※保護者同伴
※交通費・宿泊費は自己負担

TRIAL

各サーキットのタイム上位者からファイナル出場者を選出

初心者講習 タイムトライアル スクール

4/27④ ~ 9/29④

全国のサーキット ※WEBで確認ください

1,500円~/回 ※金額はサーキットにより異なります。

参加方法: タイムトライアルは、全国の対象サーキットへ直接お申し込みください。

参加条件: 身長120cm以上の小学生(サーキットにより条件が異なる場合があります)

注意: レーシングカートで地方選手権大会に出場経験のある方の参加はお断りさせていただきます。



詳しくは公式サイトをチェック



www.takumakidskart.com





30

AB sam Consulting

Firestone

BARTO

Panasonic

BARTO

Firestone

総論コラム

佐藤琢磨が変えた日本人ドライバー評

現地の4輪モータースポーツの世において
海外で活躍するドライバーの牽引力もいえる佐藤琢磨
彼が自らの手で切り拓いていった世界への道
そして、彼が国内に与えたインパクトとは――

Text: Takahiko Iino, Photos: Akira Inami, NIPPON

2020年の東京オリンピック&パラリンピックが近づくにつれて話題が増えつつあるのだが、日本のスポーツで親しいものは依然「野球、海外」が第一無二に近い観点のようだ。

もちろんこれは民族や国・地域を問わない、人としての自然な感情であり、それはそれでいい。だが、日本人の場合そこから先に広がっていない。それが「なぜだ」と思える。

日本の活躍が見られなくなる、そのスポーツは「話題性」を欠いてしまっている、入り口が対外的な活躍であるのは否否としても、そこからそのスポーツの奥行きを知り、頭脳レベル以外の見方をしていく人もついてもいいと思うのだが、どこもそそではない、ちよつと不思議である。そういう土壌の日本だけに、モータ

ースポーツというジャンルで圧倒的な牽引力を認めるのが佐藤琢磨であることは間違いない。これまでのキャリアで日本勢初の世界チャンピオンになったのを連発して国際レーシングドライバー、それが佐藤琢磨だ。

彼と、彼と同時期あるいは近い時期にF1を走った中嶋一貴と小林可夢偉らのその他の国際舞台での活躍あつてこそ、2019年の今も日本でモータースポーツは一定以上の一般認知度を保つことができていて、そう言つて過言ではないだろう。彼らに感謝だ。

マカオF3で得た高い評価

さて、サーキット系シングルシート部門をいっ球磨の日本初快挙、その成績は2001年のマカオF3優勝だろう。1983年からF3格式での回

催となったマカオGPのメインフォーミュラレースは、アイルトン・セナやミハエル・シューマッハー兄弟にデビュードナルド・ペナルドらがウイナズリストに名を連ねる「F3世界一決定戦」として歴史を重ねてきた。

そこで日本勢は時代、大概が苦戦。SR5、F1期にたつた伊藤大輔が99年に初めて3位表彰を獲得し、翌2000年も福田良が3位、そして01年にSR5、Fの3期生である藤がついに勝つのだが、筆者個人は最初の前年である00年の初戦のマカオの戦い、これも強く印象に残っている。

正直、マカオで勝つ日本人ドライバー

が出てくるとは思えなかった。伊藤の初表彰台の時でもかなり驚き、彼を大いに讃えたのだが、それでも日本勢の近未来の勝利は予見できなかつ

た。マカオ的な混戦の末に勝つ可能性はあるかもしれない。でも本命に近い立場で勝つという関心はまったく想像できなかった。それとなく、予選2位から決勝の期待を背負つて決勝（当時の第1レク）に臨むドライバーは、00年のスタート時、マカオのアレスルムにいた筆者を含む日本記者陣はなんともいえない緊張に支配されていたに違いない。しかし現金ながら琢磨は1周目のクラッシュで優勝を失つてしまふ。そこまで上り遅かった緊張のピークを、「終わった」と思つた瞬間の緊張の溶け残は20年近く経つ今も鮮明に覚えている。それくらい、日本勢にとってマカオF3での勝利は難関視されており、価値も高かったのだ。

そして琢磨はこの年こそそれを達成

できなかったが、翌01年、今度はイギリスF3王者として、前年以上の絶頂本場の立場で勝つてみせる。見事と評すしかない偉業だった。

01年に関しては、「逃げなかった」こと以上に顕著する。当時、F1や上位カテゴリーへの昇格が決まった欧州ベテラスのF3有力選手にはマカオを避ける傾向もあった。キャンプリナな性格を愛いレースであるマカオで経験と評価に値を付けないため、万一の負傷というリスクを敬遠する目的もあったものだったが、すでに02年のF1ジョーダン・ホダグのシートが決まっていた球磨はそうできる立場にあって、でも、彼は敢然とマカオに舞い戻り、忘れ物をすっかりクツトしてからF1へと羽ばたいていった。日本勢として初めてマカオに勝つただけではない。規格外が、が球磨にはあったのだ。

その軌道からして、規格外

思い返せば、佐藤球磨という名が、一歩で聞かれるようになった経緯。

インディ500、17年の勝利はもちろん最大最高の偉業 そして12年の「アタック」も歴史を変える快挙であった

そこから彼は規格外だった。

1997年のこと、「SR S・Fに講師陣より速いくらいの子供がいる」「自転車競技をやっていた20歳で、オリンピック候補だったらしい」という話が伝播してきた。ネットなどの情報網が今ほど発達していない時代、極めて稀なことであったと断言できる。カーを本格的に始めた年齢が当時にして



【佐藤球磨】が夫々注目されるきっかけともなった2000年のマカオGP。この年は敗れるも、翌01年には見事奪冠を果たし、日本勢の優勝。

は比較的遅く、SR S・Fの仲間内で最年長の存在、というのがも衝撃的だった。年末のSR S・F卒業式で、球磨の姿を初めて生で見た。その小柄な体躯的に有利、小さいことがF1やF3と競馬の騎手に共通する出世の大前提と信じていたからだと、武蔵騎手という例

ながら速くなきそうな体躯での参戦、さして速いセッションから、先走、パドックでは他チームから誘いの声もかかるなど、「あの日本人、速いぞ」という噂が流れていた。日本でのレース実績は皆無、本格的に始めたのも遅い球磨が、欧州レース界で規格外の活躍を始めた瞬間だった、個人的には思う（すでに彼は英国でのレースは経験していたが）。

カーを始めたのが比較的遅く、ほかのスポーツで相当な実力を知えてから転身してきた黄色い存在である球磨には、純粋培養で黄色いからこそ備わった骨太さ、涼う言い方をすれば視野と見識の広さと発想力があった。それらが、彼を規格外の存在にしなければならなかった。

球磨が変えた、日本人観

そして夢を叶えたF1への参戦では日本初の予選2位を得て、決勝最高位は3位。表彰台登壇は日本車重久里以来で、3位は現役階では人が並ぶ日本勢最高成績だが、重久里と可歩は鈴鹿での3位、球磨は2004年アメリカG1での3位だった。ホームとアメリカで、どちらが上という話はないが、海外のF1で目の丸を掲げたのは今もつて球磨のみ、という言い方はできる。これも球磨の日本初快挙のひとつだ。

それにして球磨の彰台登壇地がインディアナポリスであったのは、あるから思えば13年後の大偉業を暗示していた……。



2017年のインディ500。栄光のトップチェッカーを受ける旗手。この5年前にも、彼はここですでに“歴史を築いていた”のだ。

2010年にアメリカを主戦場にしたからは、まず翌11年に日本勢初のインディカー・シリーズにおけるポールポジション獲得を成し、13年にはロンドングロブナで日本初優勝を達成、英雄A・F・オートのチームで彼の口癖を背負って長く走り、現地のファンに認められたことも高く評価すべきだろう。

そして17年にインディ500優勝という大快挙を果たしたことは、ここに記すまでもない。半世紀と少しの日本近代モータースポーツ史における最大最高の傑作である。そしてそのインディ500では、参戦3回目における勝利目面まで迎った戦いも忘れられない。マカオに因しても勝った01年よりも、勝てる可能性があったのに勝てなかった00年の印象も強いわけだが、インディ500についても勝った17年は当然として、最終周に首位ダリオ・フランキッティに仕掛けて放った12年がとてとても鮮烈なのだ。

あそこで仕掛けたい意気を感じさせる声は当時から大きかった。確かに素晴らしいが、そのご自体は本来、特筆すべきことではないと思う。殊勝に限らずあの局面でいかないうちにはいらないだろう。インディ500ほど優勝と2位との間に大きな価値の差がなければ、2位と3位の差が小さいレースもないのだから。「殊勝ならは」として讃えられるべき事柄ではなかったように思う。でも、当時は国内外で大きく讃えられていた気配がある、なぜか……。それは裏を返せば、「日本人はあという局面でもうひとつを確保しにいつし

まうだろう」という先人観が国内外にあったから、と思えてくる。日本人選手は本国の良きもあつて、モータースポーツに限らずあらゆるスポーツにおいて、勝負どころも勝負にいかない、いけない、と提えられていた面があったように思う。実際には決してそうとはかりはいえませんが。

そう考えると、あそこで仕掛けた殊勝は即ちすでに歴史を築いたこととなる。国内生の日本人観客も増えたのだ。5年後に得る勝利以上の大きなプレイクスルを殊勝はあの時点でやっていた。17年アタック、ノーチャレンス」の信念を貫くことで――。

これこそが最も偉大な、殊勝の日本初快挙だったかもしれない。それにしても、今後、後進の日本人選手が万幸に規格外の日本初優勝、殊勝を超えるのは大変だ。主だったところで何が残っているかという点で、F1でのポールポジションと優勝、そしてチャンピオンを獲得できないかではないか。

しかしながらF1でももう、11年の可憐な最後に日本人選手と参戦さえも5シーズン途絶えてしまっている。こうなったら殊勝が校長を務めるSR S・F・Kから次なるレイクスルー人材がいつか出てくるのを待つしかない。若くしてみれば、今年もインディカー・シリーズで日本初優勝のポール・トゥウ・ウィンを飾るなど現役第一線にいます。ウインの校長就任も規格外だ。殊勝校長、規格外の指導での逸材輩出、よろしく頼みますよ。

奇稿 | “戦友”カメラマンからのエール—— 琢磨よ、疾れ! 最後のチェッカーを受けるまで

Text/Hiroaki Matsumoto Photos/Hiroshi Kaneko, Motorsport Images, INDYCAR

「琢磨はね、きっと日本のナイジェル・マンセルになるよ、楽しみだなあ！」
故人の言葉を借りるのは気が引けるが、今ならきっと詳しくしてくれるだろう。今はじきモータースポーツジャーナリストの西山平夫さんが、僕の友人T君にこう呟いたのは、2001年マカオGPが終わった夜のことだった。西山さんは久しぶりにマカオを訪れ、佐藤琢磨が日本人として初めてマカオGPを戦う瞬間を目の当たりにしていた。この時すでに翌年のジョーダンからのF1デビューは決まっていたから、西山さんは琢磨のF1デビューを心待ちにしていたわけだ。きっと西山さんも祝杯をあげながら、ホロ酔いで

そう呟いたんだろう。

それは20年近く前、琢磨がF1に行く前のこと。ドライバートして夜明け前の琢磨だったが、その後西山さんがこう予言していたことが的中するかのように、次々と偉業を遂げていった。イギリスF3からすでに彼を取材してきた僕さえ、F1で表彰台に上ることも、まさかアメリカに渡ってインディ500で勝つこと、もろもろ、今更に想像だにしていなかった。もともとタイムマシンに乗って当時の自分に会えるなら、一足先、そのまま見ていれば、きっと良いことあるよ、目を離すなよ」と言っていた。目を離す日本大ドライバーは水海外への挑

戦を続けてきた。そしてここまで琢磨の残してきた足跡は、それ以前は誰もが届かなかったものばかりだった。F3では2001年英国チャンピオン、マイルボロ・マスタース優勝、マカオGP優勝。F1では04年ヨーロッパGP日本人予選最上位の2位、のちに小林可夢偉も記録、04年アメリカGP3位入賞（日本人最高タイ）、アメリカのインディーカー・シリーズでは09年アイオワで日本人として初のポールポジション獲得、13年ロングビーチで日本人初優勝。そして17年インディ500優勝。

西山さんが予言していたとおり、まるでナイジェル・マンセルのような活躍を続けてきた。そしてここまで琢磨の残してきた足跡は、それ以前は誰もが届かなかったものばかりだった。F3では2001年英国チャンピオン、マイルボロ・マスタース優勝、マカオGP優勝。F1では04年ヨーロッパGP日本人予選最上位の2位、のちに小林可夢偉も記録、04年アメリカGP3位入賞（日本人最高タイ）、アメリカのインディーカー・シリーズでは09年アイオワで日本人として初のポールポジション獲得、13年ロングビーチで日本人初優勝。そして17年インディ500優勝。

それでも琢磨が諦めずにステアリング



松本浩明

1966年6月22日生まれ。社員カメラマンを経て、93年に独立して読者、F1を中心に幅広いカテゴリを取材中にイギリスでレース活動をしていた佐藤琢磨と出会う。以来、琢磨の活動を追い続け、その活躍を撮影している。

グを振り続けてきたのは、薄く日本からファンのみなが応援し続けてくれたからだ。彼は本当に幸せなドライバーだと思ふ。彼が負ってきた栄光のリアルトの数々はファンへの恩返しにはかからない。

02年スタンドの15万人が揺れた日、日本GP、04年インディアナポリスのF1初表彰、13年目の丸を掲げたロンドンデビュー初優勝、そして17年インディアナポリス初優勝……どれも思い返しても身震いするような感動の連続だった。僕もその場に立ち会えたことを心底幸せに思う。まさか僕が生きているうちに日本人ドライバーがインディアナポリスで勝つとは思っていなかったし、目の前で球磨がそのミルクを飲むん

て、20年前には想像することもできなかった。どの瞬間も西山さんに見てもらいたかったものばかりだ。

インディアナポリスで優勝した翌日、記念撮影をしている瞬間でさえ、頬をつねりたくる夢のような時間だった。

インディカーのオフイシャルフォトグラファーがふたりの記念写真の時間をくれた時、僕がどれほどの感激と感謝を持って隣に立っていたか、君は知る由もないだろう。追っかけカメラマンの集大成、幸福の瞬間だったよ。

これから先、どれくらい球磨のレースが見られるのだろう。

アメリカ人は不思議がっている。40歳を過ぎた球磨がますます速さに磨きをかけ、レースをリードしていく様を



今シーズンの速を見てみると、もう一度インディアナポリスにも勝てさだし、来年にはインディカーチャンピオンに手が届きそうな気がする。もう少し我々に夢の続きを見させてくれるのではないかな。そんなふうに思えてならない。だが球磨も人間だ。必ず引退を避える日が来る。それがいつの日かからないが、これはどのアスリートも逃さない事実だ。

きっと最後のチェッカーを交える日まで、君は変わらず「No.1 Mark, No.1」の走りを買くだろう。願わくば、もう一度その走りを見たい。でも、目の前で見てもらいたくない。もう一度でも見たい。それが最高のフィナーレになるはずだから。 [B]



琢磨の後ろに道はできる。続くのは誰だ!?

Text/Joë Kojima/Racing on
Photos/Hiroaki Matsumoto, Takahiro Kudo/SAN-ED

あの感動的なロングビーチでの初優勝からは、もう6年が経つ。これまでずっと、琢磨は萬軍軍閥だった。日本の若手も、もっとインディを目指せ!



今夏開幕のWEC(新シーズン)、LM P2クラスへ新たに山下健太が参戦を開始する。同様にWRCでも藤田真元がキリスを与えられ「すぐそこ」まで来ている。トヨタおびG.A.Z.O.レィシングが「次代の育成」を念頭においていることは間違いない。

ホンダもまた、かねてより複数名を欧州のシリーズへ送り込んで日本F1ドライバーを生み出そうとしている。しかし現在そこへ投じられている予算やプログラムはあくまで「F1」のみ向けられているようだ。

2010年に佐藤琢磨がインディカー1のフル参戦を決めた時、先輩に武藤英紀がいた。武藤はインディアロ

シリーズ(現インディアイツ)を勝ち上がってきたしており、車体にはフォード・ユラドリムというホンダの育成プログラムロゴが描かれていた。そこから9年が経って琢磨は現職となったが、次代の名は聞かえてこない。

あまりに惜しい、もったいないことだと思ふ。今も琢磨が一級戦の戦闘力を持しているから大丈夫、という話ではない。若手がF1を目指すという話に分かるし、ホンダとしても「まずF1」なのは理解できる。しかしせっかくインディの知名度を上げステータスの高さを日本に知らしめた琢磨の「次」がいけないのは出々しき事ではないか。系譜が途切れて空白が生まれた途端、

新たにドアを叩いていくこの大変さは分かってははずなのに。

あくまで個人的な意見だが、その候補に山本尚賢を推したい。彼が「日本一(速い男)」であることは証明されているし、昨冬オフにはトロロツツ、ホンダ陣営に乗り込んで顔と名前を知っている姿もあった。F1の可能性が少しもあるならば、とことん挑んでみる

のもいい。しかし、ゆくゆくは「是非とも琢磨の後継を担ってもらいたい」と(勝手に)感じるのだが、どうだろうか。巻頭インタビューの最後にその勝手な提案を添つけてみたら、琢磨は「ウエルカム、いまの彼にその力があると思うよ」と即答した。

日本レース界、いつまでも琢磨だけはその任を負わせていては……。

オートスポーツwebのオンラインショップ

auto sport **Web** shop

<http://as-web-shop.jp/>

SUPER GT全戦 チケット販売中

auto sport **Web** shop では
SUPER GT全戦のチケットを
取り扱っております。

なくなり次第終了!



auto sport

SUPER GT チケット購入キャンペーン実施中!!

auto sport **Web** shopでSUPER GTのチケットを
ご購入頂くと autosportロゴのカuttingステッカーと
ウエイトハンデステッカー型ミニキーホルダーをプレゼント!

応援グッズもいろいろ取り揃えています!



購入方法 Webへ! ▶ オートスポーツwebのオンラインショップ <http://as-web-shop.jp/>



■：スパークジャパン
<https://ja-jp.facebook.com/spark.jp/>
<http://sparkmodel-japan.cmc.jp>

最新F1を最速発売のモデルで 味わう喜び



今年は動きが早い。初速が早く、急切れしない。スパークのF1モデルの感だ。ドラスティックな外観上の変化を伴った「HALO」の導入から2年目ということもあるだろうが、これはもうスパークの企業努力。「なんとしてでも話題のレッドブル・ホンダをいち早くモデル化するぞ」と意気込んで設計・検証・生産をしたのだと思って間違いないだろう。そうでなければ3月末に開幕したレースのマシンのような時期に店頭に並んでいることはあり得ない。「早いからクオリティが低い」とはならないこともすごい。何度見ても現代F1の細長さやホイールベースの長さ、ウイング形状の複雑さには驚かされるが、それをこのスケール（1/43）でここまで再現しているあたり、究極抜きで感服する。

RB15は量産前に中国GP仕様となることが決まり、「F1 1000GP」を記念した(ESSOの)サインボードミニチュアが付属する（33号車のみ）。続いてトロロッソ、マクラーレンも発売中だ。日本人、いや世界中のF1ファンが待ち望むオーストリアGP・ホンダ復帰後初優勝仕様はリリースまでもうしばらくの年だが、それはもう、空前絶後の出発台数となることだろう。■

レーシングオン×エムエス・モデルズ

さすがスパーク、シーズン中盤のこの時期に現行車を続々発売
話題のレッドブル・ホンダをはじめとする最新F1モデルを紹介しよう
さらに特集を記念して、本誌がマニアックなあの1台を特注するぞ!

Text: Joe Kojima(MS-models) Photos: Hidemitsu Tanaka, Nobuo Watanabe, XPB Images, SAN-EI



ブタ鼻チェックで特異な形状が話題を呼んだマクラーレンMCL34のノーズもパツリ再現。複雑で有機的なフォルムを有したウイングの形状もシャープに再現している。



琢磨が乗車したあのLMP1車を 本誌が特注してモデル化します!

琢磨琢磨がたつてLMP1車を駆ってWECに出走していたことを今特集で初めて知った方もいるのでは。この時のフィアア付き富士仕様を本誌でスパークへ特注することが決定(限定300個で今秋発売予定)。価格や購入方法などの詳細は次号以降に誌上で発表します。



同型車の開発モデル「ル・マン出走時の仕様で、搭載エンジンがエンジンでなくジャッド」。これをベースに検証と試作を進めていく。



なぜかフェルスタッペン車のモデルにだけ「MOBIL ESSO 1000 RACES」というサインボードのミニチュアが付くRB15は各8100円(税込)。オーストリア仕様の発売が待たれる。





現代に生きる銘車たち

50

Text/Akihiro Ozutsu Photos/Hidenobu Tanaka, SAN-EI

LOLA T91/50 MUGEN



全日本F3000が始まった頃、日本はバブル景気真っ盛り
その恩恵はレース界にも及んだ。各チームは競って毎年ニューマシンを導入
しかしその中には、一度も決勝レースに出場しなかったマシンもあった
今回のマシンはそのような珍しい経歴を持つ1台だ

取材協力：トランジットエンジニアリングジャパン www.transit-wr.net, Special Thanks to Nobuaki Arai

名手が使わなかった T91

今号で紹介するマシンは1991年型の全日本F3000マシン、キタナス・トーネンローラT91/50無限、小河等車だ。興味深いのは、91年用に準備されたこのマシンが1度もレースに出場していないことである。

小河自身は、92年全日本F3000選手権第4戦鈴鹿のアクシデントで残念ながら一命を落としてしまったが、そのキヤリアは70年のF1500に始まり、81年にはF3、83年にはF2とフォーミュラひとすじだった。

転機が訪れたのは85年。JSPCとJTCの両レースにトヨタ系のボルクレイシングから参戦を果たし、その安定した走りが評価され87年にはトムスと契約。

一時はF3とF3000の両レースに同時参戦する精力的な活動を行ない、ローラT88/50とT89/50（第5戦から）を使った89年の全日本F3000でそれまでの置手みを実を結び、チャンピオンを獲得。最終戦までロス・チーバート争った末に、両者ともリタイアによってわずかに劣る、薄水を踏む思いでのタイトル獲得だった。



そして全10戦、ドライバー総勢28人という空前の規模で争われた90年の全日本F3000にはローラT88/50とT90/50（第3戦から）で参戦。この年は星野一義（ローラT90/50）が6勝を挙げる圧倒的な強さでシリーズを覇巻し、小河も2位5回と安定した走りでもシリーズ2位を獲得。前年のチャンピオンにふさわしい内容を見せていた。

その小河、翌91年はイヤーモデルのT91/50を用意しながら最後まで使わず、シリーズ最終戦まで前年型のT90/50で戦った。



ちなみに最後のシーズンとなった92年は、小河がトヨタS.W.C.プロシエクトのドライバーとして抜擢されたため日本F3000はスポット参戦となり、アクシオンに道つた5月の鈴鹿戦がシーズン最初のレースだった。使用車両はローラの最新型T91/50で、ついにT91/50は1度も正規に投入されることなくその役割を終えていた。

では、なぜT91/50は小河に敬遠されたのか。本誌記者なら、これまでこの連載で各日本F3000用のローラを何台か紹介してきたことは記憶かと思いが、その記述でT90（90年車）とT91（91年車）の間で基本仕様に大きな違いがあったことを覚えていたのだろうか？

T91/50は国際F3000がラジアルタイヤを採用したのに伴いラジアル構造に対応したシャシーとして作られたが、このシャシーと日本のラジアルタイヤが合わず、乗りにくいうえに前年型のT90/50のほうが速い、という事態が起きていたのだ。

特殊な日本のタイヤ事情

80年代中盤まで、日本のトップオミューラではマーチ・エンジニアリング社のシャシーが寡占市場だった。それではなぜローラ・カース社のシャシーが増えたのかという点、これは日本のトップファ



99年全日本F3000王者の小河率は、92年にはSWCを主戦場としたが全日本F3000のシリーズ参戦は91年から最序（シャシーはT90/50）。他チームは91年中盤からT91/50に切り替えたが、小河は過年でローラT90/50を使用したため、今回の順位が生き残った。

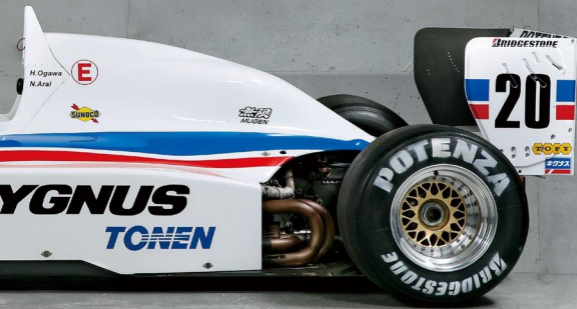
イミューラがF3000規定からF3000規定に切り替わる87年の時点で、マーチ社のF3000シャシー性能がかなりよくなったことに起因する。

ローラはヨーロッパでF3000規定が発足すると同時に同カテゴリーに参入。このシャシーは評判が良く、実状を知った日本のエントラントが、マーチがダメならローラという選択をした結果、ローラユーザーが増えたといういきさつがあった。

そのローラが91年モデルとして開発したT91/50のポイントが、ラジアルタイヤ対応だった。それまでワンメイク供給のエイボン製バイアスタイヤを使っていた国際F3000がラジアル構造のタイヤに変更されることになり、その差を前視してT91/50は設計されたのだ。

FILE 50

LOLA T91/50 MUGEN



しかしこの設計が、日本のサーキットに特化したラジアルレーシングカーを使う日本では結果的に英日と出てしまった。

そもそもローラが意図したラジアル対応の意味は、ラジアル構造の特性に合ったサスペンションジオメトリを持つ車両という意味で、概算的に言えばグリップ力の高いラジアルタイヤの性能を活かす車両（サスペンション）での対応だった。

ちなみにラジアル構造の特徴とは、簡単に言えばターニング剛性がパイアスより高く有効接地面を広く保てることからグリップ力が高くなる反面、グリップ限界での接地状態がピーキーな動きとなり挙動変化が唐突となって扱いにくい側面があるという点にあった。

ローラT91/50無関係元	
全長×全幅×全高	4080×2000×900mm
ホイールベース	2620mm
トレッド(前/後)	1712/1585mm
モノコック	ローラ製カーボンコンポジット
重量	540kg以上
エンジン	無限MF308 水冷V型8気筒32バルブDOHC
排気量	2997cc
燃料供給装置	電子制御燃料噴射
最高出力	480ps以上/8500rpm
最大トルク	37.0kgm/7500rpm
トランスミッション	ヒューランド6速MT
サスペンション(前/後)	フレッシュロッド
ブレーキキャリパー(前/後)	AP製6ポッド/AP製4ポッド
ホイール(前/後)	10J-13/15J-13

日本では80年代中盤頃にレーシングタイヤのラジアル化が進み、パイアスタイヤの装着を前提に設計されたF2やF3000のシャシでラジアルタイヤを履きこなす工夫が積み重ねられていた。もう少し正確に言えば、ラジアルタイヤの装着を視野に入れないシャシー（サスペンション）でもグリップ力が高くとれるラジアル構造のメリットを活かしながら、パイアスの変速可変の分りやすい動きに近づけた日本メーカー（プリズトン、タンロップ、ヨコハマ）の開発努力と言えた。

実際、当時プリズトンでラジアルレーシングタイヤの開発に携わった星野一義は「とんでもなく難しい作業だった」と振り返る。ハンドリング特性は考慮せずグリップ力重視、性能本位で作ったラジアルレーシングは限界付近での動きが見極めにくく、攻めて走る動きが非常に難しくなったのだ。

ラジアル構造が持つ最大の特長、高いグリップ力を落とすことなく、いかに走らせやすいハンドリング特性とするか（過激特性の向上、良化）が、これが開発作業の最重要課題として取り組まれていた。

日欧異なるF3000環境

こうした意味では、パイアスタイヤを前提として開発されたシャシーを入手、独自の技術によるラジアルタイヤを開発してレースを行

欧州と日本のレース環境の違いがマシン開発のズレを生んだ





50

LOLA T91/50 MUGEN

なっていた日本のレース界は、ヨーロッパよりも進んだ技術領域で戦っていたことになる。

もっとも、実際にはローラの日本代理店であるノバ・エンジニアリングがローラに対して「日本仕様」のオーダーを出していたため、90年モデルまで日欧で車両の仕様は異なったのだが、ヨーロッパもラジアル仕様となった91年、ローラの判断で日欧共通の仕様で作られた。

しかし一般的な特性を持つヨーロッパのラジアルと、特化した性



■20年ぶりに先行試験となったローラT91/50。開発者としては、今までにない最近生まれかよ。■フロントウイングとリアウイングは前後複層の複層。富士仕様はトップウイングが1枚だった。■コックピット右側にはH1バーターの5速シフトが見える。フロントカウルのシフトノブに近い部分は、手が当たらないようカウルを外へ逃げるよう膨らみが設けられている。メーターは従来のデジタルタイプではなく、アナログタイプ。■車体端部に設置されているKOHのダンパーもそのままの状態で見られる。■一新されたミッションケースにはLOLAの文字が刻印されている。■オリジナルの無刷MF308エンジンを搭載。■シャシーNo.37。ローラT91/50は、ヨーロッパと日本のF3000用として少なくとも37台が作られている。



能のラジアルを使う日本ではタイヤの性格が異なり、シャシシとのミスマッチが起っていた。普通なら、ラジアルタイヤでのレースが経験豊富な日本の実況に目を向けるべきだったのではと考えていますが、この点については目次においてF3000が置かれた位置づけの違いに考慮する必要があります。

結局、遅く走るために技術の粋を投入した全日本F3000と、投入技術を一定レベルとしたヨーロッパF3000との内容の違いを重視しなかったローラの判断が、日本におけるT91/50のつまづきにつながった。

日本のF3000はトップファイア立したプロフェッショナルカテゴリとして成立していたが、ヨーロッパの場合はF1への登壇門、通過点はレースに位置づけられ、車両性能はイコロンエンジンとして成立することが求められるカテゴリーだった。

ローラがタイヤ構造の同一化という表面的な事象で捉えず、超ハイクラスなQ1タイヤまで準備する全日本F3000の実状を理解しては、T91/50は異なる仕様となっていた可能性が高い。

言い替えると、絶対的に速くなければいけない日本のF3000と、ドライバリの技術差で勝手が決まるレースでなければいけないヨーロッパF3000とは、車両に対する要求性能が異なる点があるのである。

車場の主である小河が一度も実戦で使わなかったこのマシン、キグナス・トーン・F91/50を目にすると、当時のF3000事情、ひいては日本とヨーロッパでF3000に課せられた実役場、目的の違いをあらためて再認識されることになる。

日本のF3000は熟成度95%の車両が熟成度88%の車両に敗れるというハイレベルなハードウェア環境で戦っていたが、ヨーロッパF3000はどのレースでもマシンの完成度は70~80%で性能はイコロンエンジン、ドライバリーバリー技術が戦績を決める一歩の要素だった。

タイヤ開発競争があり ラジアルを先行投入していた 全日本F3000には T91/50はマッチしなかった

TOPICS

鈴鹿サウンド・オブ・エンジン 2019 F3000 F2参加オーナー募集!

F3000などをメインとするトランジエントエンジンクラブ「Suzuka Sound of ENGINE 2019」へ参加を希望するF3000/F2オーナーの取りまとめ窓口となった。同じくはメカニック派遣やカーティングなどの代行サービスも行う。第2次応募締め切りは9月10日。詳しくは090-2164-8827(連絡)。transit@peach.ocn.jpまで。



小河将 1991年全日本F3000リザルト

ラウンド	日付	レース名	開催地	予選	決勝
1	3-3	ミロンカードカップレース2&4戦	鈴鹿	1'44'388 2位	2位
2	3-24	オールジャパンF3000チャンピオンシップ-イン-オートボリス	オートボリス	1'32'164 11位	6位
3	4-14	キャビン-インターナショナルフォーミュラカップレース	富士	1'17'964 3位	3位
4	5-12	日本国際スーパーカップR1 西日本オールスター	MN&E	1'13'969 6位	リタイア
5	5-26	ミロンカードカップレース R1.2 鈴鹿	鈴鹿	1'47'910 2位	2位
6	7-28	日本国際スーパーカップR1.2 富士インターフォーミュラ	SUGO	1'10'588 12位	17位
7	8-11	日本国際スーパーカップR1.3 富士チャンピオンズ	富士	1'18'243 13位	12位
9	9-29	ミロンカードカップ R1.3 鈴鹿	鈴鹿	1'48'955 4位	5位
11	11-17	ミロンカードカップレース-ファイナルラウンド鈴鹿	鈴鹿	1'45'576 10位	6位
8	11-30	日本国際スーパーカップR1.4 富士インター	富士	1'18'173 7位	リタイア

1991年全日本F3000チャンピオンズポイント-20位、シリーズ5位
マシンのV10エンジン 1000cc 1000cc (1000cc) 6000rpm、6速直列、タイヤはプロダクトン
車体は富士のF1開発車中。

レーシングカーは写真作家・相本龍馬の活動を応援しています。前号より始まった本企画は氏がテーマに即して作品を自らチョイスし、独自の世界観を構築し、デザインし、表現する場となります。氏の切り取るモータースポーツの世界をお楽しみください。



SUPER FILM presents

FIA WEC 1000 Miles of SEBRING

a Ryoma Kashiwagi film | 2019
LEICA TL2 x Apo-Summicron M50mm

Supported
by
LEICA CAMERA



R' on Serial Graphic

LMP2

1ST | N°37 JACKIE CHAN DC RACING

DAVID HEINEMEIER HANSSON / JORDAN KING / WILL STEVENS
8.0051.753 / 149.097 / 239 LAPS / ORECA 07

LMP1

1ST | N°8 TOYOTA GAZOO RACING

SEBASTIEN BUEMI / KAZUKI NAKAJIMA / FERNANDO ALONSO
8.0186 / 142.360 / 253 LAPS / TOYOTA TS050 HYBRID

2ND | N°36 SIGNATECH ALPINE MATMUT

NICOLAS LAPIERRE / PIERRE THIRIET / ANDRE NEGRAO
8.0119.174 / 149.628 / 239 LAPS / ALPINE A470

2ND | N°7 TOYOTA GAZOO RACING

ROBERTO ERIC CONWAY / KAMUI KOBAYASHI / JOSE MARIA LOPEZ
8.0145 / 141.800 / 252 LAPS / TOYOTA TS050 HYBRID

3RD | N°31 DRAGON SPEED

ROBERTO
8.0054

3RD | N°11 SMP RACING

NIKOLAI PILETTO / ALEXANDER PETROV / BRENDON HARTLEY
8.0143.182 / 144.000 / 253 LAPS / BR ENGINEERING GPR



FASTEST LAP SPEED

212.850 KM/H TS050 LMP1 H

208.194 KM/H R13 LMP1

198.809 KM/H P217 LMP2



柏木龍馬 | Ryoma Kashiwagi | [Instagram.com/superfilm5](https://www.instagram.com/superfilm5)

FIA WEC世界耐久選手権のオフィシャルフォトグラファー

ライカカメラアンバサダー

写真家 故・奥村嘉邦に師事。

本連載を含め全ての作品はライカによって撮影されている。

学生時代にNewsweek誌にてカバーフォトで採用されフォトジャーナリストとしてデビュー。

のち、NATIONAL GEOGRAPHIC誌などでキャリアを築ね、現在は写真作家、ドキュメンタリーを専門とする。



17th N°100 PORSCHE 911 RACING
Richard Lietz / Gianmaria Bruni
8:00:31 / 200 Laps / 200 Laps / Porsche 911 R

2nd N°88 BMW TEAM MTEK
Miguel Ángel Moreno / Nick Catsburg / Alexander Sims

GTE AM SEBASTIAN
8:00:38

1ST N°77 PROTON COMPASS
CHRISTIAN FIEDT / JULIAN ANDERSON
8:00:58.9 / 2:00:388 / 200 Laps / Porsche

2ND N°54 SPIRIT OF RACE
THOMAS FLORIDJ / FRANCESCO CASTELLACCI / GIANCARLO PIRELLI
8:01:08.9 / 2:00:322 / 200 Laps / Ferrari 488 GTB

3RD N°56 TEAM PROJECT 1
JOHN BOONICCONTI / PATRICK LINDSEY / RANDI PERPETTI
8:00:19.4 / 2:00:830 / 200 Laps / Porsche 911 RSR



FASTEST LAP SPEED
182.544 KM/H FERRARI
180.585 KM/H PORSCHE



STI NBR CHALLENGE 2019 2連覇、6勝目を 達成するまでの軌跡

今年で12回目の挑戦となったSTI NBR CHALLENGE
昨年に続いてSP3Tクラスを制し通算6度目の勝利を挙げたSTIだが
その舞台裏にはたゆまぬ努力を重ねた日々があった

Text/Kazuya Mizukoshi Photos/STI

勝つべくして勝った。そんなレースだった。2台スターボ車と争われるSP3Tクラスに参戦したのは昨年より倍増の8台だったが、強力でライバルとなるようなチームは多くなく、STIは実力点との戦いに、昨年もクラス優勝は達成したが、数々のトラブルに対処しながらのレースだった。しかし今年には昨年の大会終了直後から車両を細かく多岐にわたり改良した。

まずは冷却性能の向上だ。昨年も苦勞した冷却だったが、今年はいベント開閉が1カ月遅く気温は間違いなく上がる。そこでより大容量のラジエターとオイルクーラーに交換した。さらに風洞実験を行ないボンネット上のルーバー形状や向きを変更、エンジンルーム下面のアンダーパネルを小型化しエアを抜けやすくした。またフロントフェンダー上部にもエアアウトレットを追加し、フェンダー内の熱を逃がした。

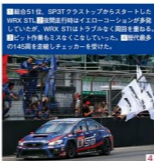
今年の車両試験で最も分かりやすい変更点は塗装。サメ肌塗装と呼ばれるつや消しマット塗装は、空気の剥離を少なくすることを狙ったもの。つまり空気が剥離して渦が発生し空気が抵抗となるようなことが減る効果があり、空気がより多くなりタイヤに当たるという。また左右のフロントフェンダーにはさらにサラサラとした塗装になっており、こちらもより多くの効果を狙ったものになった。

6月23日15時30分、47回目の21時間レースのチェッカーフラッグが振られ、出走した155台のうち21時間を走り切った101台の車両が次々とチェッカーを受けていく。3分後、カルロ・ヴァンダムがドライブするSUBARU WRX STIがワイニッシュして歓喜に沸くピット前で通過。2年連続、そして6回目のSP3Tクラス優勝だった。しかもトラブナシのパフォーマンスはこれが参戦12年目にして初のこと。総合18位という成績は過去最高位である。

エンジン制御用のECUもMOTECの新しいタイプで、エンジンのレスポンス向上に貢献した。ひとつのECUでトランスミッションの変更、駆動系そしてエンジン出力制御をまかなうことになり、通信速度が早まりシフトチェンジ時のショックが軽くなりドライバーの負担も軽減、加えて



(写真上)ドライバーは昨年引継ぎ継ぎ続けた高いチーム・シミュルク、村口真人、あかこ、ファンダム、山内亮輔の4人。(中)今年も全米のSUBARUレーサーから8名のメカニックが集結、2連覇に貢献した。



■総合51位、SP3TクラストップからスタートしたWRX STI。■決勝走行時はイエローコーションが頻発していたが、WRX STIはトラブルなく周回を重ねる。■ピット作業もミスなくこなしていた。■現代最多の145周を正確にチェッカーを受けた。



SUBARU WRX STI 2019

■2019年車をベースに改良し2019年仕様へ進化したWRX STI。今年からマッド塗装の新カラーとなった。■エンジンは3400ccを駆使する5EJ20型。■WRX STIのクックピット。空圧にはパドルシフトを採用する。■エキゾーストはFUJITSUBO。■ダンパーはビルバッシュティン。■ブレーキパッドはエンドレス製を使用。■ファルケンタイヤとBBSのホイールを履く。



フライホイールも軽量化できた。さらに改良は立ち上がりや追い越しの加減性を向上させたためのローギヤ化、シフト時のエンジン回転変化とシフトショックを抑えるためのスラップ比の調整、クラッチ性能・マッス最適化によるパドルシフトシヨク改善とエンジン耐久性の両立、防水ECUの採用、パワーステアリング配管の見直しにまで及んだ。

ホイールは従来BBSのマグネシウム鍛造品を使用していたが、今年はこれをアルミ鍛造に変更。重量はわずか10.0kg(計40.0kg)増えたが、材質をアルミに変えたことでホイールにたわみが出て、これがタイヤの接地面積を増やすことにつながった。

またファルケンタイヤもWRXとのマッチングを考慮したタイヤを準備した。昨年指摘された、規定値を超えたマフラーの音圧レベル。今年は騒音規制対策を講じ、さらに音圧を下げることで対応をマフラーも用意して万が一に備えた。また今年にはコース脇で音圧を測定する騒音計研究スタッフの姿も見受けられた。

そして5月の予選(QD)レースではトランプルなクラッシュ懸念。燃費も5%近く向上し、9周で1ステイントという効率的な作戦も進むことができるようになった。

モノ的なブラッシュアップはもう戻らないが、今年にはスタッフの平均年齢も返った。辰野英治監督のもと、昨年までエンジン周辺の開発を担当していた沢田博也が新たに監督に就任。沢田の後任は若いスタッフが担当するなど、チーム全体の若返りが図られた。

理解できない現象やそこで必要とされる判断力など、現場は人を育ててくれる。そういう意味では今回のSUBARUドライバーから集められた精鋭メカニックの存在も大きい。今年は8名のメカニックが現場の緊張感を味わい、テストへの成長を見せていき戦力となった。今後この体験をドライバーで活かしてくれらるだろう。

来年はまだまだ未踏の。3連覇への挑戦が待ち受ける。さらに目標とするラップタイム9分切りへの期待もかかる。きっと辰野監督の頭の中には2020年への様々なアイデアが浮かんでいるはずだ。

トヨタ、ル・マンを連覇 中嶋一貴が日本人初のWEC王者に

初めて“年またぎ”で開催された2018-19WECは、トヨタのル・マン連覇で幕を閉じた。ライバル不在と言われたがゆえにタイトル獲得は必須だった。そして中嶋一貴は日本人で初めてワールドチャンピオンに輝いた。

Text/Akihiko Ouchi Photos/Takahiro Ogasawara, Ferrari, Porsche, Renault



連覇を成し喜び表彰台へ向かう8号車クルー。中嶋一貴（右）とトヨタ内、S.ブエニ、F.アロンソ。アロンソはル・マンで2勝を挙げ、トヨタWECチームを離れる。

24 HOURS of LE MANS 2019

1-2位は前年と同じ組み合わせとなった2019年のル・マン(LMF)。トヨタは2019-2020WEC開幕を継続、ハイパーカー時代に入る2020-2021も挑戦を続けることを表明した。新たなライバルも参戦してくる新時代においても王座を保持できるか。

3分15秒497でポールポジションを獲得した7号車クルー。左からM.コンウェイ、小林可夢偉、J.M.ロベス。レースでもフィニッシュ1時間前までは従来の勝利は無いようもなかった。



2017年までトヨタはそうしてもル・マンで勝てず、LMF1をハイブリッドで戦う日はいよいよライバルがいなくなった今季も2018-19シーズンに同じく、昨年(18年)は「ついにル・マンで勝てるのか」という視線を浴びながらの戦い、そこで全額の前倒しを1・2で果たした。そしてシーズン全般の戦いを通

ライバルのいないシーズン

今年で87回目となる伝統のスーパーカーレース、ル・マン24時間が6月15-16日に開催された。
今年のル・マンはWECの18-19スーパーシーズンの最終戦にあたり、マニファクチャラーズ選手権は前戦、第7戦のスパでトヨタが獲得。ドライバーズタイトルがトヨタ8号車(モリスチャン・ブエミ)とトヨタ7号車(マイク・コンウェイ)・小林可夢偉・ホセ・マリア・ロベス)の間で争われ、最終戦のル・マンまで持ち越していった。

「優勝を進めるなかで、相手がどうだろうか、とは考えたことがない。とにかく、これでもと思えるほど走り込んで問題点を洗い出す。勝負は自分自身が相手、もうす」と新たな局面が見えてくる」とはプロジェクトを率いる村田久武TMG代表。
しかし、今年のル・マンはLMF1クラスのプライベートーチーム1台が予期せぬ進みを見せた。グリッド最前列はトヨタ7号車(3分15秒497)と8号車(3分15秒903)の2台が占めたが、2番手トヨタ8号車と0秒3差で、SMP P17号車、0秒5差でレブリオン3号車が続く。残るSMP1号車とレブリ





トヨタ同様、昨年からの進軍となったのが、LMP2クラスで優勝した36号車のシグナテック・アルピーヌ・マットムートだった(昨年より上げ優勝)。最終的に2位となったジャッキー・チェンDCレーシングに1周差をつけてのクラス優勝だ。

LMP2



17台を集めたLMGTE Proは、51号車AFコルセのフェラーリ488GTE Evoがクラス優勝を達成。Proクラス優勝の本命。2台のポルシェGTチームの911RSRを振り切った豫定の1勝だった。ポルシェはセーフティーカーランのタイミングに恵まれず。

LMGTE Pro



トップでフィニッシュした85号車フォードGTがレース中の給油給水違反と再車検で燃料タンク容量違反で失格(同様の結果でPro4位フィニッシュの68号車も失格)。Amクラスは2位のチーム・プロジェクト1のポルシェ911RSRが繰り上げ優勝。

LMGTE Am

オン1号車の2台も3分16秒台で1分以内だった。

決勝でトヨタ2台と同ペースで周回するは諸条件から無理だろうと見られていたが、トヨタに何かあればトップに立てるスピードがあることを示していた。

決勝レースはコンウェイが駆るトヨタ7号車のリードで始まったが、そのペースは速く、僚友の8号車でスタートを担当したクエミを7分、ついでいくのは無理。今日は7号車のペースだと思った」と言わせるほど快調に飛ばしていた。

実際、スタート後3時間経過時点

では7号車と8号車の差は1分となり、7号車がセーフティリードを着実に広げ状況だった。だが、その後2度のセーフティカー導入があり、レース4分の1、6時間目の時点でほぼ目没差に縮まっていた。この種差は目没しからず終り、7号車ロベスがオーバーラップした8時間目の段階では8号車がトップに立ったが、ルーティンのピットイン時に逆転。再び7号車がトップに。

さらにレース折り返しの12時間目に過ぎた頃にアロンソがドバイアブする8号車の右側ドアが開くというトラブルが発生。ピットイン時にドア

24 HOURS of LE MANS 2019

交換を行ない、7号車との差は1分半から2分前後と開いた。

7号車と8号車の間隔は、ほぼこの状態で推移し、残り3時間、日曜日正午を過ぎた段階でも変わらず。しかし、今年もドラマは起った。チエッカ1まで残り1時間少しいう13時55分頃、7号車のタイヤインジケーターが点灯。スロ1バクテチンインして行フロントタイヤを交換。

この時点ではまだトップだったが、コースに復帰してもインジケーターは消えず、スロ1走行ののち、再びピットインして今度は4輪を交換

(ユーズドタイヤ)。

この間に8号車の中嶋がトップに立ち、1分差で7号車のロベスがこれを追いかける展開へと変わったが、1時間前までの差はあまりに大きく、17秒まで詰まったところで午後3時を過ぎ8号車がトップでチエッカ1を受けた。

これで8号車のクルーは、2年連続でル・マンを制覇。WEC2018-19スーパースタインのドライバーズタイトルも手に入れたが、展開が展開しただけに、表彰台上では素直に喜べない様子も見せていた。

なお7号車に起きた、状況は、

日本人ジェントルマンのル・マン挑戦



このル・マン24時間にはプライベート者のカー・ガイレーシングの57号車フェラーリ488GTE（木村武史/K.コツォヴェリノ/C.レドガ）がLMGTE Amに出場。初参戦でクラス5位となり、石川貴章がドライブしたMRレーシングの70号車フェラーリ488GTEはクラス10位でフィニッシュした。またボルシェでレース活動をしている星野敏はトップ・プロトン・レーシングの911RSRで出場したが79周でリタイアした。

2019-2020 WEC富士チケッ発売開始!



富士スピードウェイは今年10月4日(金)~6日(日)に「2019-2020 FIA 世界耐久選手権(WEC)第2戦 富士6時間耐久レース」を開催する。現在その前売券を発売中だ。大人7200円、大人ペア券13000円(税込、駐車料別途必要)で、保護者同伴に限り中学生以下の入場料が無料。またキャンプをしながら観戦できるキャンプウレッシュパッケージがある。これはテントやキャンプグッズと、10月4~6日の3日間有効の自由席 エリア観戦券(ペア)がセットになったパッケージで、既にチケットを持っているファンのために観戦券なしのセットもある。そのほかチケットの詳細は富士スピードウェイ オンラインチケットのサイトを参照。
<http://www.fsw.ty/motorsports/ticket/>

事後の原因究明により、タイヤヤセンのサーの配線トラブルと判明(編注: 実際のバンク箇所は右り)。配線トラブルによるインジェクターの誤表示が、たまたまだったが、実はこれには伏線があった。

7号車は水曜日の予選終了後にモノコックを交換していた。通常は3~4日を要する作業だが、今回は7時間前まで完走させていた。この急場の作業が、配線トラブルにつながった可能性は高かった。

そしてトヨタは2019・20年シーズンの参戦と、チームからアロンソが離れ、ブレンドン・ハートレーが加入することを発表済み。新たに「ハイパーカー」規定となる2020・21シーズンも参戦を継続するという。

拮抗したGTEクラス

一斉に相変らず激戦なのが、いまやメーカ別の代理戦争となつていくLMGTE Proクラスだ。今年はフェラーリ、ボルシェ、GM、フォード、BMW、アストマーティンの6メーカー/17台が参戦。性能が近似したクラスでもあり、性的な6メーカー/17台が参戦。性能が近似したクラスでもあり、性的な6メーカー/17台が参戦。性能が近似したクラスでもあり、性的な6メーカー/17台が参戦。

トップと17番手の差は30秒という接近戦だったが、時間の経過とともに差は開き始め、同一ラップ車は3時

24時間を走って4台が同一周回だったGTE Proクラス 日本のエントラントも粘走が実って上位完走を達成

間目で14台、4時間目で11台、5時間目には7台と徐々に絞られていった。しかしそれ以降はあまり開きが開かず、レース折り返しの12時間目を過ぎた段階でも同一ラップ車は白の7台は全車トップを狙える位置につけていた。

大勢がはつきりとした始めたのはスタートから20時間と過ぎた時点で、フェラーリ51号車とトップを走っていたコルベットの63号車が後退。結局、24時間を走って4台が3~4周目で同一ラップ。トップのフェラーリ51号車と2位ボルシェ91号車との差は50秒、3位ボルシェ59号車との差は1分4秒とこわすか。超接近戦のP1~P4だった。

一方、プライベートを対戦とするLMGP2クラスはシクナテックの

アルビニスA470号車とGドローイフのAクラス26号車の間でトップ争いが燃り広げられたが、19時間目を過ぎた27~7周目に26号車が後退以後は36号車が単独行となり2番手に1周の差をつけて後勝。

LMGTE A Aクラスは33~4周を走りトップでチェッカーを受けたフォードGT85号車が燃料タンク容量の規定違反で失格となり、2番手でゴールしたボルシェ56号車が優勝となった。また木村武史、ケイ・コツォヴェリノが走ってきたカザリレーシングのフェラーリ488GTEはクラス5位、石川貴章が率いるMRレーシングのフェラーリ488GTEはクラス10位で完走。星野敏が走らせたボルシェ91号は79周でリタイアを喫している。

24 HOURS
of
LE MANS
2019

2019 ル・マン24時間レース結果

フランス・サルトサーキット 1周/13.626km 優勝マシン走行距離=5246.01km

順位	No.	クラス	チーム	マシン/エンジン	ドライバー	タイム	スタート グリッド	総合時間	周回数	ピット ストップ	ピット 合計タイム
1	84	LMP1	トヨタ・ガソリン・レーシング	トヨタTS050ハイブリッド	S.ムネキ、中嶋一貴、F.ノロシ	●	2	24:00:10'57.4	385	34	38:57'08.5
2	74	LMP1	トヨタ・ガソリン・レーシング	トヨタTS050ハイブリッド	M.コウジ、小林可夢偉、J.ムロベ	●	1	24:00:27'54.6	385	37	43:10'59.4
3	114	LMP1	SPMレーシング	BREXエンジニアリングBRI1 - AER	V.ヤコフ、M.アラン、S.バルドラン	●	5	24:00:47'04.8	379	39	53:58'69.7
4	14	LMP1	レベロニオン・レーシング	レベロニオンR13 - ケンパン	N.ジニ、A.ロドリゲス、B.セカド	●	6	24:01:52'08.8	376	39	56:42:52
5	34	LMP1	レベロニオン・レーシング	レベロニオンR13 - ケンパン	T.ローラン、N.ベルトン、G.ムセグ	●	4	24:01:23'47.4	370	42	1:26:16'05.0
6	364	LMP2	シグナトゥラ・アドニス・マットム	アルビスM4470 - ケンパン	N.ウヰエル、A.ネブラ、P.ジロ	●	11	24:02:30'43.6	368	37	40:01'36.0
7	384	LMP2	ジャッキー・チャン・DOレーシング	ホムボ7 - ケンパン	H.ホラン、S.シワタル、G.ボリ	●	15	24:01:11'00.1	367	36	40:30'18.0
8	284	LMP2	TDSLレーシング	ホムボ7 - ケンパン	F.ロドリ、M.ノバキエ、L.デュバル	●	9	24:00:40'05.9	367	37	43:02'71.0
9	22	LMP2	ユナイテッド・オートスポーツ	リジュー P217 - ケンパン	P.バルソン、F.アバシカキ、P.ディ・レスタ	●	14	24:00:53'00.7	365	37	44:05'40.0
10	48	LMP2	DECスポート	ホムボ7 - ケンパン	P.カウター、P.リムラン、M.ロドリ	●	12	24:00:35'43.5	364	37	48:48'36.1
11	26	LMP2	GRナイン・レーシング	アウル301 - ケンパン	R.ルソン、J.ノグチ、T.ノベキニ	●	13	24:01:00'28.8	364	36	57:08'26.4
12	30	LMP2	ドゥアラース・エンジニアリング	ホムボ7 - ケンパン	N.ジニ、P.ラサ、R.デュア	●	21	24:00:28'81.5	363	36	42:34'75.9
13	23	LMP2	パニス・パルクール・コンペティション	リジュー P217 - ケンパン	R.ヒンダー、J.カナル、W.ステューブス	●	19	24:00:19'20.3	362	37	44:45'74.1
14	39	LMP2	グラフ	ホムボ7 - ケンパン	T.ズビド、V.キルヒ、L.ヒルホルト	●	22	24:00:52'31.3	362	36	1:00:44'58.5
15	25	LMP2	アムステルダム・フローレーシング	ホムボ7 - ケンパン	D.ラウジエ、A.ディンケラー、J.メッパ	●	23	24:03:32'34.5	357	39	1:00:50'34.3
16	20	LMP2	ハイクルス・レーシング	ホムボ7 - ケンパン	A.フタバタ、H.カミヤ、M.ベヴェ	●	18	24:02:59'68.9	356	39	1:12:55'16.2
17	504	LMP2	バルボ・コンペティション	リジュー P217 - ケンパン	E.ラウジ、R.シグナル、N.ブル	●	28	24:01:24'64.3	355	38	55:23'76.5
18	47	LMP2	エナジー・R&Dバルボ・コレ	ダラーP9217 - ケンパン	R.ウツシダ、R.カサノ、M.ベヴェ	●	25	24:02:34'82.2	352	39	1:10:26'12.3
19	32	LMP2	ユナイテッド・オートスポーツ	リジュー P217 - ケンパン	R.ルソン、A.ブランド、W.キョウ	●	10	24:00:23'51.5	348	37	1:41:54'26.7
20	514	LMGTE Pro	AF Corse	フェラーリ488 GTE EVO	A.ビエーニ、M.グイディ、J.カサ、D.ラサ	●	40	24:00:29'48.9	342	25	26:12'36.6
21	914	LMGTE Pro	ポルティグエチーム	ポルティグエ1 RSR	R.ロドリ、G.ルニ、F.マコフスキ	●	41	24:01:18'06.2	342	23	30:12'48.8
22	93	LMGTE Pro	ポルティグエチーム	ポルティグエ1 RSR	P.ビレ、E.バルバー、N.シグナル	●	32	24:01:36'02.6	342	23	28:15'56.4
23	674	LMGTE Pro	フォード・チップ・モナコ・チームUK	フォートGT	A.ブローネ、H.チンクネリ、J.ゴボヤ	●	30	24:03:52'59.7	342	24	28:38'75.4
24	69	LMGTE Pro	フォード・チップ・モナコ・チームUSA	フォートGT	R.ブルスコ、R.ウツシダ、S.ディケウ	●	38	24:02:12'48.8	341	26	32:59'44.0
25	684	LMGTE Pro	フォード・チップ・モナコ・チームUK	フォートGT	S.ムネキ、D.ラサ、R.シグナル	●	37	24:00:51'19.6	340	24	27:32'36.1
26	204	LMP2	レーシングチーム・ネパランド	ダラーP9217 - ケンパン	F.バル、A.イード、G.バル、R.バル、N.ド.ワリス	●	16	24:02:42'51.8	340	36	2:05:31'63.8
27	94	LMGTE Pro	ポルティグエチーム	ポルティグエ1 RSR	S.ムネキ、R.ジニ、D.カナル	●	43	24:03:56'58.0	339	24	36:14'42.4
28	63	LMGTE Pro	コルベトC7.R	シムラ、コルベトC7.R	J.マクドナルド、A.スカル、M.ジョナソ	●	31	24:01:57'04.1	337	25	49:20'40.9
29	924	LMGTE Pro	ポルティグエチーム	ポルティグエ1 RSR	M.クルスドネン、K.エルト、J.フントラー	●	35	24:03:55'04.4	337	24	47:33'61.3
30	624	LMGTE Pro	BMWチームAMTEK	BMW M6 GTE	A.ファルナス、A.フェリックス、P.ユスタ、J.ロドリ	●	33	24:00:26'78.0	335	25	49:30'17.8
31	964	LMGTE Am	チーム・プロジェクト1	ポルティグエ1 RSR	J.バルグアイター、P.ジニ、E.マルコフスキ	●	51	24:00:59'04.3	334	23	32:20'08.5
32	64	LMGTE Am	BMWチームAMTEK	フェラーリ488 GTE	J.カナル、R.バブスター、W.ル	●	49	24:03:49'22.9	334	23	36:16'02.4
33	62	LMGTE Am	ウェーバー・レーシング	フェラーリ488 GTE	C.マニエル、T.バビスター、R.スミス	●	58	24:00:59'49.0	333	25	35:04'15.0
34	774	LMGTE Am	ランツァ・プロトタイプ	フェラーリ488 GTE	M.キルヒ、C.リド、J.マコフスキ	●	47	24:00:11'75.7	332	25	37:56'27.5
35	72	LMGTE Am	ウェーバー・レーシング	フェラーリ488 GTE	木村謙史、K.F.コウフラー、L.ヒンダー	●	53	24:02:13'05.7	332	25	35:32'63.6
36	78	LMGTE Am	プロクム・コンペティション	ポルティグエ1 RSR	L.ブルック、P.ブルック、M.アポ	●	50	24:03:01'45.4	332	24	35:38'02.0
37	614	LMGTE Am	クワカーク・レーシング	フェラーリ488 GTE	L.ルニ、C.コバク、M.グイディ、M.フルソニ	●	61	24:01:48'09.0	331	24	42:27'72.3
38	804	LMGTE Am	ボルボ・レーシング	ポルティグエ1 RSR	M.ウツシダ、E.バルバー、T.バルグアイ	●	48	24:02:53'49.8	331	26	41:07'08.9
39	63	LMGTE Am	ケッセル・レーシング	フェラーリ488 GTE	M.コスタ、R.スミス、M.ジョナソ	●	60	24:04:05'79.2	330	25	37:11'79.1
40	89	LMGTE Pro	リノ・ジュニアファイブオー	フェラーリ488 GTE EVO	P.ドラン、D.ジニ、E.ステューブ	●	46	24:02:47'61.7	329	25	1:12:32'81.1
41	704	LMGTE Am	M&Nレーシング	フェラーリ488 GTE	石川眞章、O.ベレット、E.チーバー	●	59	24:03:51'29.0	328	25	43:46'77.2
42	904	LMGTE Am	TRFレーシング	アストンマーチン・ヴァンテージ	S.ロドリ、E.バルバー、C.ババスター	●	57	24:02:36'06.1	327	25	59:17'42.3
43	544	LMGTE Am	スピリット・オブ・レース	フェラーリ488 GTE	T.ワグ、F.オズワルト、D.フィッラ	●	52	24:04:58'41.5	327	24	33:59'81.2
44	974	LMGTE Pro	アストンマーチン・レーシング	アストンマーチン・ヴァンテージAMR	M.マカスター、A.リノ、J.メッパ	●	42	24:04:02'31.9	325	25	1:24:23'12.1
45	34	LMP2	インテル・ユロポ・コンペティション	リジュー P217 - ケンパン	J.シュビッチ、M.スカル、J.ウツシダ、N.ア.ア	●	26	24:02:12'31.7	325	37	2:44:11'59.0
46	60	LMGTE Am	ケッセル・レーシング	フェラーリ488 GTE	C.スチアニー、E.バブスター、P.アビターニ	●	55	24:04:05'53.6	324	25	35:35'30.0
47	814	LMGTE Pro	BMWチームAMTEK	BMW M6 GTE	N.キョウババ、R.ムルタカ、P.シグナル	●	44	24:00:26'75.4	320	24	1:15:26'35.1
48	274	LMP2	RLR Motorsport、タウ、イェン	ホムボ7 - ケンパン	J.アラ、M.ア.ニ、N.ル	●	24	20:09:42'07.3	296	32	1:00:05'45.7
314	LMP2	ドラゴンスピード	ホムボ7 - ケンパン	R.バルベス、P.バルバスター、A.ディビド	●	10	16:09:29'72.8	245	24	29:36'07.4	
374	LMP2	ジャッキー・チャン・DOレーシング	ホムボ7 - ケンパン	D.バルバスター、P.バルバスター、R.バルバスター	●	20	13:17:51'87.9	195	21	23:39'67.4	
474	LMP1	SPMレーシング	BREXエンジニアリングBRI1 - AER	S.ササチ、E.オカシラフ、S.バルバスター	●	3	10:18:13'78.5	163	16	20:35'28.3	
144	LMP1	パルクール・レーシングチーム	ENZO CLM P1.01 - ケンパン	T.デュバル、M.ウツシダ、P.バルバスター	●	8	12:53:14'15.5	163	22	22:27'01'94.1	
49	LMP2	アーク・ダラニ・レーシング	リジュー P217 - ケンパン	M.ユンガ、H.エンゲル、L.ノグチ	●	27	13:32:48'15.5	160	19	21:43:03'05.5	
714	LMP2	Pro AF Corse	フェラーリ488 GTE EVO	リジュー P217 - ケンパン	●	36	9:54:48'25.9	140	11	12:59'58.0	
954	LMGTE Pro	アストンマーチン・レーシング	アストンマーチン・ヴァンテージAMR	N.チーム、M.ソルベンダ、O.クーター	●	29	9:18:25'05.4	132	9	11:26'25.5	
984	LMGTE Am	アストンマーチン・レーシング	アストンマーチン・ヴァンテージ	P.ダラ、ラサ、P.ラサ、M.ラサ	●	56	7:01'33'76.6	87	7	1:25:05'27.0	
64	LMGTE Pro	コルベトC7.R	シムラ、コルベトC7.R	O.キルヒ、T.バルバスター、M.ア.ア	●	39	5:36:00'28.6	82	5	6:18'58.0	
884	LMGTE Am	ランツァ・プロトタイプ	ポルティグエ1 RSR	野村謙史、G.ロドリ、M.ア.ア	●	45	6:28:27'58.4	79	9	49:22'30.0	
104	LMP1	ドラゴンスピード	BREXエンジニアリングBRI1 - ケンパン	H.バルバスター、R.バルバスター、P.バルバスター	●	7	8:30:14'17.6	76	14	5:13:42'62.2	
88	LMGTE Pro	フォード・チップ・モナコ・チームUSA	フォートGT	J.バルド、D.ムネキ、R.スカル	●	34	24:02:01'60.0	342	23	27:57'22.9	
84	LMGTE Am	ケータースポーツ・モータースポーツ	フォートGT	キョウババ、T.バルバスター、F.ワグ	●	54	24:02:28'10.2	334	24	34:06'58.4	
90	LMGTE Am	ランツァ・プロトタイプ	ポルティグエ1 RSR	P.シグナル、T.ワグ、N.バルバスター	●	●	●	●	●	●	

● 884、954は、シムラ・プロトタイプによる、レース中に故障車検定で失格。994、1229は、セッションで、F.クローグ・ラウジ、その影響で決定車検定が1分11秒の間レースをスタートしなかったためである。

● WEC公式サイト ● タイム表 ● ライブタイム ● 結果表

「追悼」カール・ラムの功績



Text/Midori Kenouchi Photos/Midori Kenouchi, Schnitzer, Walter Matthias Wilbert, BMW, Motorsport Images, S&P-E

BMWのワークスチーム「ジュニッツァー」チーム代表として活躍した男が、突然逝った。チャリーと愛された彼の名はカール・ラム。レース界は悲しみに包まれ、悲嘆に暮れた。今回、ニュブルクリンクで、お別れ会が開かれ、ゆかりのゲストが集い、思い出を語り合った。

今年1月24日、長くジュニッツァーの「顔」として活躍した、チャリー・カール・ハインツ・ラムが突如としてこの世を去った。享年63。あまりにも早い彼の死に、世界のモータースポーツ界が驚き、戸惑い、悲しみに暮れた。

急逝する直前、2018年シーズンをもってモータースポーツ活動からの勇退を発表していた彼は、夫人や家族との穏やかな時間をやっとなしずつあゆみ始めたばかりだった。親しい友人らには、もう一度大学に行つて文学を学びたいという第二の人生プランも話つていたという。人生の多くをチームとレースとBMWに捧げ、プライベートを犠牲にしてきた日々だったが、かつて60歳の誕生日の折には「その1秒だって悔いではないよ」と、はにかみながらほほ笑んでいたものだった。

チャリーは人種や立場に関係なく、常に等しい目標で誠実に応対する紳士だった。家族のことを公の場で語ることはほとんどなかったが、朝から深夜まで仕事とすじ、毎週のようにレースの遠征移動だけで家族団聚の時間は少なかったことだろう。その間、家庭を守り、ふたりの息子を育てた夫人には感謝し続けていたチャリー、自身最後の1戦となった昨年11月のマカオGPには夫人を同伴していた。アウグスト・ファルブスの駆るBMW M6 GT3がトップでフィニッシュしたその時、大きく歓喜するでもなく、



BMWのハコレス活動を支えた 優勝請負人がジュニツァアーだ

ラムの異父兄ヨーゼフとヘルベルト・ジュニツァアーが1930年代から続く家業の自動車整備・修理工場と並行してジュニツァアー・モータースポーツを立ち上げたのは1967年。70年代には3.5CSLや2002年モデルのグループ5車を出し送り出し、それらはシルベットフォーミュラと称されて世界中で人気を博した。欧州のツーリングカーレースやマカオ・ギアレース等で好成績を重ね、85年にはベルギーが635CSiでス/24時間レースに参加、総合優勝を果たしている。87年にはM3でロベルト・ラバリアをWTC王者に駆け、DTMでもシリーズ初優勝、94年にはJTCCへ参戦し、トムスやセムら日本勢とチャンピオン争いを展開。翌年にはタイトル奪取に成功している。99年にはル・マン24時間レ

ースへV12 LMRで挑み、トヨタTS200を降していきなり総合優勝。セリブリグ12時間でも優勝するなど黄金期を築いた。

また320iを投入した2000年代のWTCCではアウグスト・ファルブやヨルグ・ミュラーを起用しシリーズを席巻。さらに2012年、BMWが18年ぶりにDTMへ復帰すると初年度にしてタイトル争いを展開し、ブルーノ・シュベングラーを王者へと導いた。現在はBMWモータースポーツの「勝てる実業家」として活躍を続けている。

なお日本でもBMWのチューニングブランドとして高名な「ACジュニツァアー」は設立当初こそ提携関係にあったが、現在は資本的にも独立した別個の存在である。

彼女に寄り添い、そつと肩を抱きながら静かにラストレースへの感慨に浸るふたりの姿を認めた。それはとても美しく、まるでその地がストロップモーターショー、欧州のワンシーンかのように印象的であった。

※ ※ ※

チャイリーはオーストリアとの国境に近い、フラウラフシングというドバイの小さな新興町で生まれた。幼少の頃から異父兄のヨーゼフとヘルベルト・ジュニツァアーに触れられ、彼らが経営するワークショップでドライバーとして参戦していたサーキットへも常同行った。14歳の頃、ジュニツァアーが初めてマカオGPに参戦した年、チャイリーは大学生活を終える時期だった。かねてより「自分の目で世界を見てみたい」という夢を持っていたその若者はマカオの後にそのままアジア各地を、リュウキを背負って旅をした。

頃には見習いとしてワークショップや車内の清掃員もしていたようで、放課後にサッカークラブを兼いながら少し羨ましくも思った時期もあったとか。本格的にチームマネージメントを手伝うようになったのは学生の時。ジュニツァアーが初めてマカオGPに参戦した年、チャイリーは大学生活を終える時期だった。かねてより「自分の目で世界を見てみたい」という夢を持っていたその若者はマカオの後にそのままアジア各地を、リュウキを背負って旅をした。

「言葉に表し切れない感傷を高揚した気持ちで、何度か味わいたくなるような中毒になり、人生をモータースポーツに捧げる大きなきっかけとなった」と語っていた。そこからチャイリーはジュニツァアーの代表としてヨーロッパのみならず北米やアジア、日本でも多くのレースに参戦。BMW勢にもあゆみ、彼らとBMWの名を世界に刻み、ブランドを確立したのだった。

レリスを通じ世界を見続けることになる。ドイツ語だけでなく英語やフランス語にも堪能で、テクニカルな事項にも精通するチャイリーは、その人柄も手伝い、すぐに目置かれる存在としてレリス界で注目されている。初めてレリス界での指揮を執ったのは76年のスポーツカー世界選手権シビルベルグ(現レゾンドルバート)戦のとき。ヨーゼフとヘルベルトの兄ふたりはF2の部隊で遠征に出ており、初めて任された監督業でBMW 3.5 CSLチャイリーを率いさせた事績。その時チャイリーは「言葉に表し切れない感傷を高揚した気持ちで、何度か味わいたくなるような中毒になり、人生をモータースポーツに捧げる大きなきっかけとなった」と語っていた。

さる6月20日はニエルブルクリン24時間レースのパドックでBMWモータースポーツ主催の「Triebwerk」なるイベントが開催された。イベントは「Bullele Chariery」なる代表が司会を務める。追悼式というか、いわばお別れ会だ。ヘルベルト・ジュニツァアーをはじめヨハン・ニアパッシュ、ゲルハルト・ベル

ガー、マリオ・タイセン博士、オラフ・マンタイ、エマニエル・ピロにファルブらなど、BMWの新旧関係者がドライバーが勢ぞろい。チャイリーや弟のゲストがヨーロッパ中から集って、故人とのエピソードに想いを馳せたのだった。



ニエルはチャイリーにとって魂が宿る聖地。彼が愛し、精進込めて戦ったその地で彼を思ふには少し思い出が深過ぎたのかもしれない。まるでいつものようにパドックを足早に歩く姿や、人懐っこい笑顔で強くから手を握る姿を見たような錯覚に陥るのだから。



チャイリー、やすらかに。そしてありがとう。合掌。

(上) 70年代、ジュニツァアーの名を背に知らしめたのはGr.5、シルベットフォーミュラのレースだった。チャイリーたちが独自開発を加えた2002年モデルは各地で大活躍した。(右下&左下)日本のレースファンがジュニツァアーと対峙し、その強さと速さを認識したのは87年のインターTECと94-95年のJTCCだ。いずれも「黒船襲来」的に本場のエンジニアリング陣とレース運びを黒せつけた。そこにはいつも「ラムさん」の姿があった。



【右上】2012年にBMWがDTMへ復帰を決めるとシュニツァーも自然のように参戦。初年にして王者を輩出した。【右下】本誌が2017年に特製用の取材でシュニツァーを訪れた際のカット。隣がF1ヘルムット。【左】1999年のマカオ・キアレースでファルブスが見事優勝。チャーリーの誘いで車を変えた。

Dr.マリオ・タイセン

「チャーリーと初めて会ったのは99年の春、私がBMWモータースポーツ代表に就任したばかりの頃だった。彼と一緒にCLMR（オープンプロト）でセプリングヤル・マン24時間を戦うべく、ミーティングを重ねていたんだ。今日私が着ているこのシャツは99年に優勝したル・マンでのユニフォームなんだ。あのレースは私にとっても一番最初の大きな一戦で、非常に緊張していたのを覚えている。チャーリーとの思い出の始まりでもあったね。今まで大切にしていたのさ」



ヨッハン・ニアバッシュ

「まだ彼が中学生の頃でしょうか。いつも学校の長期休暇には兄たちのシュニツァーを手伝いに来ていましたね。1970年代の初期のシュニツァーはすでにアルビナやアップヒンラと並ぶBMWの競争チームのひとつであり、素晴らしい技術を持つコンストラクターでした。72年にBMWモータースポーツを新設した際には彼らが持つチューニング技術やコンストラクターとしてのノウハウを継いだものです。チャーリーはコンペティションこそが生きがいでも言うべき男。いつも彼の顔の中には密着したレースプランが計算し尽くされていました。彼は長年シュニツァーの心臓であり、脳髄でもあったのです」

VOICE for "Charly"

ニュル24時間耐久のバックでBMWが主催したお別れ会にはチャーリーゆかりのゲストが集結し、想いを馳せた。



ゲルハルト・ベルガー

「私にとってチャーリーやシュニツァーと過ごした日々というのは、自分のキャリアのうちで最も素晴らしい時期だったと思う。当時のBMWモータースポーツディレクターだったディーター・シュターパーのサポートがあって知り合ったんだけど、ヘルベルト、チャーリー、そして（チャーリーの双子の兄弟の）ディーターとは「家族」のような存在になった」とりわけチャーリーとは出会ってすぐ心通で繋がる友人となった。いつも互いを敬いながら、最高の仕事をしたチームクルーとして、勝利という目標に一致して向かっていった。マリオと一緒にBMWを思い、シュニツァーとともに挑んで勝った99年のル・マンはいい思い出だ。その後、自分がBMWのF1参戦プロジェクトを束ねることになった時、実はチャーリーをF1に誘ったことがあるんだよ。すぐに断られたけどね（笑）」



オラフ・マンタイ

「チャーリーは友であり永遠のライバルです。私がDTMのドライバーだった頃、プライベートのBMWチームにいた私はいつかシュニツァーのシートを得ることを強く願っていたんですが、残念ながらその夢は叶うことなく現役を終えてしまいました。シュニツァーにはライバルに對して高いリスペクトとスポーツマンシップに則ったチーム精神があり、それは私の人生に大きな影響を与える存在でした。96年に自身のチームを立ち上げた際、いつかシュニツァーのように大きな成功を収めたい、と目標に掲げたんです」

EYES NOW

現在進行形のモータースポーツシーンに注目

Text/Toohyuki Endo
Photos/XPB Images, TOYOTA, Honda, FORMULA E, INDYCAR



WRC第8戦イタリア、トヨタのタナクは目前の3連勝を最終SSで決したが、選手権首位に浮上している。

Major Winners of 2 Months

2019.5.26→7.21

※日付は原則として決勝日(ラリイは観戦最終日)。複数クラス競走の場合は、最も早くも最上位クラス優勝者を記載。

- 5月26日
S-GT 第3戦 鈴鹿/中嶋一貴&岡田雄貴
- 5月26日
F1 第6戦 モナコGP/ルイス・ハミルトン
- 5月26日
第102回インディ500/シモン・パジェノー
- 5月27日
WRC 第7戦 ボルトガル/オット・タナク
- 5月30日
F1 第7戦 カタナGP/ルイス・ハミルトン
- 5月15-16日
WEC 18-19最終戦 ル・マン24h/中嶋一貴&F.アロンソ&S.ブエミ
- 5月16日
WRC 第8戦 イタリア/ダダニョルド
- 5月23日
SF 第3戦 SUGO/山本貴典
- 5月23日
F1 第8戦 フランスGP/ルイス・ハミルトン
- 5月30日
S-GT 第4戦 タイ(チャン)/大橋和典&山下隼大
- 5月30日
F1 第9戦 オーストリアGP/マックス・フェルスタッペン
- 7月14日
SF 第4戦 富士/アレックス・ハロウ
- 7月14日
F1 第10戦 イギリスGP/ルイス・ハミルトン

F1での11連勝の前には見えない壁が存在する? 近年3度目、メルセデスの連勝はまたもや10でストップ

F1第9戦オーストリアGP、メルセデスは開幕8連勝、昨シーズン併せて10連勝でここに臨んだのだが、①バレンシア・ボッタスの3位が決勝最高成績。またしても11連勝は果たせなかった。

スポーツの記録面においてスプリチュアルな話を混ぜ込みたくはないのだが、この件はかりはもう、見え見えの存在を感じずにはられない……!?

またしてもメルセデスの連勝が10で止まった。2014年以降、F1最速を誇り続けていたメルセデス、後の連勝が10で止まったのはこれで3度目だ。F1の歴史におけるコンストラクターチームの連勝記録は、「開幕から」部門、「シーズン中」部門、「シーズン中閉鎖を含む」部門、いずれも1988年の第11連勝に達すチャンスは近年、短期間のうちに3度と得ながら、なぜかシルバードは

そこで必ず負けているのだ。1度目は2016年の第5戦スペインGP。ルイス・ハミルトンとニコ・ロズベルグが互いに初戦打ち合して、レッドブルが開幕初戦のマックス・フェルスタッペンが10で止まった。2度目は昨年16戦レースであるGP。今度はシーズン内の10連勝も記録していった状況だったが、ロズベルグがスタート直後のアクシデントで遅れ、最終結果3位。ハミルトンはマッドトラールで出ていて、レッドブルがダニエルク・リカルド・ペレスのフェルスタッペンの1-2で勝った。

そして今回、2019年第9戦オーストリアGPが3度目である。そしてあえてここでは事実報告までして、表紙(???)、下欄でも少し話を続けよう。



ホンダ第4期初優勝。通算7勝目となったオーストリアGPの表彰台。移動のマックス・フェルスタッペンをホンダの田辺龍治氏が擁護する。

付ただけに、「今回の見ええない壁の正体はホンダの競争。1988年の見方をしてしまいがちだ」という見方をしている。今回だが、今回ワッドブルが最後で下した相手はフェエラリーで、フェエラリーもメルセデスに先鞭してはいる。レッドブルがメルセデスを止めた、という表現には後世注記が必要になりそうだ。

今回の11連勝の前は、実は負けた。3年前の2回に比べると、推しがった底は低め。そもそも去年前半にバレンシアで行はそこで勝つがメルセデス、やはり強いのは事実だ。シエラの流れを考えた場合、付ける隙があったらいいかなと

ホンダ&フェルスタッペン、ホンダとの初優勝 紅牛カ73勝目のGP、その背景いろいろ

Text/Toshiyuki Endo Photo/TOYOTA

“引きずり系”の決着が多い印象の昨今 この競技は本来、決着明快なはずなのに……



6月30日、7月富士と、全日本F3選手権でもレース後のゴタゴタ事例の連続が起きました。

スポーツというものは、その決着の方法によって大きく3種類に分けられると思ふ。ひとつは、相手選手に倒す決着方法の競技。もちろんKORリングクワットという競技に代表される完全決着には至らずとも、完結する場面も多いが、基本的には相手選手に倒すことで決着を見るのが格闘系競技の大原則である。

スイミングなどは、技の難度や出来映え等々を点数化して見ているらしい。だから、得意な技という見方をしてもいいのではないが、芸術や美術は客観的に観る性質のものかどうかがという議論も別の次元で存在するが、ここは取り扱わない。

スポーツの大半が当該に該当し、本来はこれが最も分かりやすく明快な決着方法のはずである。往々の微妙な得点に関する論議でないのなら、と云えば最近、国内外のモータースポーツでレース後（表形式の後の結果発表や）それに類する事

の発生がやたらと目につく印象だ。F1カナダGPでは先述バズステン・ペナルへの5秒加算ペナルティがレース中に決まり、表彰式自体はペナルティ反映後の順位で行なわれたが、この問題もフランスGPでも引き起こされた（そもそも先述ゴール圏で優勝でないことがレース終了時点で確定している状況も、望ましいものではない。ホンダ13年ぶりの優勝となったオーストリアGPでは、マックス・フェルスタッペンとシャルル・ルクレールの首位攻防を逃して結果もつれる可能性を内視したままのポティウム・セレニ21連行に、ホンダ第4期初優勝の表彰式なのに、優勝にもが揺らぎつつある状態だ。

……と、いろいろ悩んで来たところで、最後に筆者個人の憂鬱がもたれない思いも吐きつけて来た内容とは完全に相反するが、出口1位失格率の暴落が、最高のドラマになることがあるのも事実なのだ。1989年のF1日本GP、1位失格者はアイルトン・セナ。当時の特設的マニアとして、2007年のポティウム・セナ（ポテンシャル）1位失格者は小宮重史に取替えて、筆者はそれぞれ終盤現地で出会ったことはないが、これは推定だ。このレースの勝手を改めて、この事実も永遠に消えないのだ。ここには生身の矛盾は永遠に決着を免れないものがある。……

……と、それでも、やはりあくまで目指すべきはレースがなるべく到達しやすく決着する状況だと考える。ただしそれはまずいようとも、そういうものだと思ふ。

……と、いろいろ悩んで来たところで、最後に筆者個人の憂鬱がもたれない思いも吐きつけて来た内容とは完全に相反するが、出口1位失格率の暴落が、最高のドラマになることがあるのも事実なのだ。1989年のF1日本GP、1位失格者はアイルトン・セナ。当時の特設的マニアとして、2007年のポティウム・セナ（ポテンシャル）1位失格者は小宮重史に取替えて、筆者はそれぞれ終盤現地で出会ったことはないが、これは推定だ。このレースの勝手を改めて、この事実も永遠に消えないのだ。ここには生身の矛盾は永遠に決着を免れないものがある。……

……と、それでも、やはりあくまで目指すべきはレースがなるべく到達しやすく決着する状況だと考える。ただしそれはまずいようとも、そういうものだと思ふ。

……と、それでも、やはりあくまで目指すべきはレースがなるべく到達しやすく決着する状況だと考える。ただしそれはまずいようとも、そういうものだと思ふ。

……と、それでも、やはりあくまで目指すべきはレースがなるべく到達しやすく決着する状況だと考える。ただしそれはまずいようとも、そういうものだと思ふ。

……と、それでも、やはりあくまで目指すべきはレースがなるべく到達しやすく決着する状況だと考える。ただしそれはまずいようとも、そういうものだと思ふ。

……と、それでも、やはりあくまで目指すべきはレースがなるべく到達しやすく決着する状況だと考える。ただしそれはまずいようとも、そういうものだと思ふ。

……と、それでも、やはりあくまで目指すべきはレースがなるべく到達しやすく決着する状況だと考える。ただしそれはまずいようとも、そういうものだと思ふ。

Racing on
Motorsport magazine

レーシングオンを 定期購読しませんか？

●便利な月額払い購読^(※)がスタート！

※毎月ご利用分だけのお支払い。いつでもお客様マイページより配送停止のお手続きが可能です。

●毎号、送料無料でご自宅へお届け！

●買い忘れなし、破損本なしで安心！



詳しくはこちら

[スマホ/PC/タブレット検索]

レーシングオン 次号予約



[スマホ・携帯電話から]

[お電話から]

フリーダイヤル

0120-223-223

(24時間365日受付)



※定期購読のご契約はfujisan.co.jpとなります。
お申込はA11fujisan.co.jpの料用規約に準じます。

富士山マガジンサービス cs@fujisan.co.jp

Photo/Ipoma Kashiwagi

株式会社 三栄



17年ぶりに復活したニューズープラ スープラらしさを求めるならRZが買い!

Text/Tatsuya Otari (Little Wing) / Photos/TOYOTA, Takahiro Kubo (SAN-EI)



SPECIFICATION

シャシー	
全長×全幅×全高	4380×1865×1290mm
ホイールベース	2470mm
モヤ部クォース	全速スグートAT
マサベクション(前)	マサフアーンズボストラット
(後)	マルチリンク
タイヤサイズ(前・後)	225/35R19・275/35R19
制動距離	1520kg
エンジン	
エンジン形式	直列3気筒DOHCターボ
排気量	2997cc
ボア×ストローク	82.0×94.0mm
最高出力	340ps / 5000rpm
最大トルク	51.0kg・m / 1600~4500rpm



■BMWとの共同開発でZ40型以後17年ぶりに登場したニューズープラ。ショートホールベースとワイドトレッドのおかげでスポーツカーらしいスタイルだ。■RZに搭載される3.0直6エンジンは340psを発揮。■コクピットは開放感を感じない速度なタイトさだ。■スープラのGT4仕様も発表された。日本ではスーパー耐久のST-Zクラスに参戦が可能なマシンである。

トヨタ スープラ RZ

価格・680万円(税込)



新

型スープラには上からRZ、SZ-R、SZの3グレードがある。RZは最高出力340psの3.0直6エンジンを唯一搭載。アクティブデフと可変ダンパーを装備するフラッグシップだ。SZ-Rはエンジンが2.8直4となるもの高出力タイプで、アクティブデフと可変ダンパーも装備。SZは同じ2.8直4でも最高出力が61ps下って197psとなるほか、アクティブデフと可変ダンパーはなし。価格はRZの690万円に始まってちょうど100万円ずつ安くなり、SZは490万円とされている。

さて、どれを選ぶのか?

予算に余裕があるならストレートにRZを選びたい。そうすればパワフルでアクティブデフと可変ダンパーを活かしたスープラらしい走りを楽しめる。

問題はSZ-RとSZで悩んだ場合だ。

まず、61psのパワー差は正直さほど気にならない。むしろ出力特性の違いが、SZ-Rは2速と3速のギャップがSZより大きく感じられ、日本のワインディングを走るにはやや不向き。アクティブデフもドリフトさせたいなら面白いデバイスだが、スロットルのオン・オフに伴う姿勢変化が神経質に現れる傾向が見られるので、基本的に「グリブ走行派」という向きにはSZの方が扱いやすいとの判断も成り立つ。可

変ダンパーもあればいいが、なくとも乗り心地とハンドリングのバランスは良好なので不自由はしないだろう。

新型スープラがBMWとの共同開発でZ4と同じオーストリアのマグシュタイアで生産されることご存知のとおり。ただしバウワーレインやシャシーなどはほとんどパーツはBMW主導で開発され、トヨタはスープラのチューニングのみを行ったように感じられる(コンセプト段階ではトヨタの影響も強かった模様)。

とはいえ、個人的にはステアリングフィールがスムーズで路面からのキックバックを受けにくいスープラの方が好み。スープラはクーペとなるため、コンバーチブルのZ4よりボディ剛性が高い点も好ましい。

「あとはスタイリングが……」という話はこの際、しないことにする。 □



Toyota Supra

INFORMATION

[インフォメーション]

EVENT

小林彰太郎氏の展示イベント、開催中

著名車迷「名古屋1」からクルマで5分、自動車趣味ギヤラー「アトゴレリアルーナ」では小林彰太郎氏が「カゴグラフ」誌を生み出すまでの軌跡を辿る展示イベント「Shoto Kobayashi CAR GRAPHICの誕生と小林彰太郎」展を6月22日から開催中だ。会場は「Austin Seven studio」[LANCIA LAMBDA]、[BUGATTI TYPE 23]、[MG TC]、[RILEY BROOKLANDS 9]という自動車雑誌「カゴグラフ」の創設者である青年時代から自動車に没頭した小林彰太郎氏にゆかりのある5台の貴重な名車たちが展示される。開催期間は9月1日まで。クラシックカー好きなエンthusiastsはぜひ、会場へ足を運んでみてほしい。

DATA
 ▲アトゴレリアルーナ ■052-705-6789
 ■未知なる名車名車家探検隊1-5 ■入場無料



BOOK

イギリス・トヨタの歴史を知る

モータースポーツの書籍やCD、DVDなどを取り扱う代官山馬車書店では「AUTOMOBILSPORT #20 Dan Gurney's AAR EAGLE MK II TOYOTA」を入荷した。これはレース史と知られざるストーリーにスポットを当てたモータースポーツ誌の増刊で、今回はダン・ガーニー率いるAAR（オール・アメリカン・レーサーズ）の最強マシン、イギリス MK II トヨタを特集。当事故の経緯などでのちにトレンドセッターにまでなったこのマシンのレース活動を描き返していく。そのほかに見逃せない特撮が盛りだくさんだ。また同店ではフェラーリの歴史作戦をレースカーまですべて網羅した「Ferrari all the cars NEW ENLARGED EDITION」といった新商品も入荷している。

DATA
 ■代官山馬車書店 ■03-3770-6005 ■www.tokyo.jp/daiikanyama/ ■2700円（税込）



MODEL KIT

BTCCのカーナ E がキットで登場

プラモデルメーカーの青島文化社材が「BEEMAX No.26 1/24 トヨタ カーナ E ST191 '94 BTCC仕様」を9月に発売予定だ。これは1994年のイギリスツーリングカー選手権（BTCC）で活躍したカーナ E（日本人：コロナ）をキット化したもので、限界まで下げられた車高やローリングオーバーに慮らざるまで再現できるキットとなっている。



DATA
 ■株式会社青島文化社材 ■054-263-2595
 ■www.aoshima.co.jp/ ■2000円（税込、予定）

BOOK

BNR32レース仕様車のすべてが1冊に

モータースポーツをはじめ、一般自動車や飛行機、鉄道など幅広いジャンルの書籍を出版しているグランプリ出版が「R32 スカイライン GT-R レース仕様車の技術開発」を発売した。これは国内のグループA レースで20戦29回という偉業を成し遂げたR32GT-Rのレース仕様車の開発の様子を技術者である石田宜之氏と山岡博司氏が執筆した決定版。



DATA
 ■株式会社グランプリ出版 ■03-3295-0005
 ■www.grandprix-book.jp/ ■2000円（税込）

EVENT

鈴鹿10Hでドライバーサイン会開催!

ミニマックスが手がけるミニカーブランド「Spark」の日本ディラーである「Spark Japan」が鈴鹿10時間耐久レースの観戦中である8月24日（土）、鈴鹿サーキット内においてSparkサポータードライバーのサイン会を開催する。参加ドライバーはロマン・デュヤ、アウグスト・ファルブスら5名に加えて、スペシャルゲストの松田次生も参加する豪華イベントとなっている。詳細はSpark Japanのウェブブックをチェック。



DATA
 ■Spark Japan ■03-4206-1010
 ■www.facebook.com/spark.jp

プレゼント応募方法

官製ハガキに左下の記事等を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号と①希望プレゼント番号とプレゼント名②今号の特集（PS-B100）で良かった記事とその理由③本誌へのリクエストや感想を明記して、下のあて先「プレゼント応募」係へお送りください。締切は2019年9月30日（当日消印有効）。当選者の発表は発送をもって代えさせていただきます。おなじみご応募先名簿は必ず切手の裏面よりお届先名簿宛に記明してください。

PRESENT

読者プレゼント

For Readers



■IACO公認 2019年ル・マン24時間レース公式プログラム、ポスター、ステッカーセット
 提供：ル・マン専門誌 ミニカーショップアジヤ
 03-3960-2929
 1名



■Hasegawa 1/24 プラモデルキット
 提供：ハセガワ
 1名



■1/43 EBBRO SUPER GT MKII
 提供：王立ムビー
 ※希望のカラーを明記してください。
 各1名

■1/43 グリーンライト INDYミニカー 2013ロングビーチ初優勝仕様
 提供：編集部
 1名



■Takuma Sato 2018 総集編DVD
 提供：スポーティズ
 各1名



■佐藤琢磨直車サイン入り 1/5ミニチュアヘルメット (2017)
 提供：スポーティズ
 1名



■1/5ミニチュアヘルメット (2018)
 提供：スポーティズ
 1名

発売はこちら

〒160-8463 東京都新宿区新宿6-27-30-7F
 株式会社三栄 レーシングオン編集部「プレゼント応募」係

レーシングオン
次回刊行予定は**10月1日(火)**

JGTC▶▶S-GT
特集 **GT300**

— 知恵と、工夫と、情熱と。 —

ロータリーチューンの雄、RE兩宮の挑戦
紫電、ガライヤ、ウィーマック……GT300名車&運車集
泣き顔のワークス直系GT300モンสเตอร์たち up

※発売日、内容は予告なく変更になる場合があります。

STAFF

EDITOR
小嶋 博 Joe Koujima

EDITOR IN CHIEF
高倉大輝 Daku Takakawa

EDITORIAL STAFF

長谷川慎也 Toshiya Hasegawa
千松実樹 Hirotaki Hiramoto
高倉大輝 Daku Takakawa
吉本謙之 Yumoto Kenji

CONTRIBUTOR

大野謙也 Masahiko Ono
金ノ谷ひだり Midori Kinouchi
遠藤健幸 Toshiyuki Endo
大内唯雄 Atsuhiko Onchi
大山英典 Tetsuya Ohtani
高橋正博 Masahiro Ohashi
杉本龍馬 Ryoma Sugimori
津川純夫 Tetsuo Tsukagawa
松本尚典 Hisashi Matsumoto
高橋正 浩一 Masahiro Takahashi

COVER DESIGN

辻岡広樹 Hiroki Tsujigaki

DESIGN

辻岡広樹 Hiroki Tsujigaki
津野孝二 Keiji Tsuno
稲野 晃 Akira Inano
西山剛史 Takayoshi Nishiyama
藤井達正 Yasuhiro Fujii

ADVERTISING STAFF

菅生謙一郎 Yuzuru Sugoi

DTP

山口真希 Yoshinari Higashi

SUPERVISOR

高橋浩司 Koji Takahashi

ニュースデスク

【レーシングオン No.502】

発行元：株式会社交響
〒160-0461 東京都新宿区新大塚6-27-20
交響イーストサイドスクエア 7F
TEL: 03-6807-4611 (編集部)
FAX: 03-6807-4840
広告営業 TEL: 03-6807-4807
発行人：菅野晃久 編集人：小嶋 博
印刷：凸版印刷株式会社

RACING ON

PUBLISHED on 14th September 2019
PUBLISHED by "SAN-EI CORPORATION"
SHINJUKU EASTSIDE SQUARE 7F,
6-27-20 SHINJUKU, SHINJUKU-KU, TOKYO
160-0461 JAPAN
SALE TEL: +81-3-6807-4611
EDITORIAL FAX: +81-3-6807-4840
ADVERTISING TEL: +81-3-6807-4807
PUBLISHER: KUNIKIDA HOSEINO
EDITOR: JOE KOJIMA

PRINTED by TOPPAN PRINTING CO.,LTD

本誌掲載の記事、写真等の無断転載、複製は法律で定められた場合を除き、著作権侵害となります。

●本誌バックナンバーのご案内

< Racing on / レーシングオン >

No.484 F1最終総集 PartII	No.493 70年代F1キットカーの時代
No.485 DTM / TTC+BTCC (1993-1996) (併録DVD付)	No.494 レーシングスーパード
No.486 片山右喜(併録マスター付)	No.495 ボルシェ917vsフェラーリ512
No.487 フェラーリ312Tシリーズ	No.496 F1最終総集 PartIII
No.488 シルエットフォーミュラ PartII	No.497 グルハルト・ベルガー
No.489 LANCIA & PEUGEOT'S C	No.498 JSPC+IMS+A-GTP
No.490 ミカとミハエル(併録DVD付)	No.499 ウイングカーの時代 Part II
No.491 A伝説 "Division 3" (併録DVD付)	No.500 セナと中嶋の時代(併録ラシャード付)
No.492 A伝説 "R32 GT-R" (併録DVD付)	No.501 レーシングGT-R

- 価格：各1463円＋税
※No.485 / No.490 / No.491 / No.492は1713円＋税
※No.484 / No.486 / No.487 / No.488 / No.489 /
No.493 / No.494 / No.495は1435円＋税
※No.500は2000円＋税

●電子版のご案内

保管場所に限らず、製本をダウンロードしてiPadやPC、スマートフォンといった複数の端末で読むことができます。新刊からバックナンバーまでオートサブスクリプション(ASD電子雑誌書店)ほか、電子雑誌書店にて販売中。



ASB 電子雑誌書店
www.as-books.jp
ASBの3文字で検索







Racing on

エニックス株式会社 [〒100-0001] 東京都千代田区千代田1-3-1
5F 501号室 TEL: 03-6257-4611 (編集部) TEL: 03-6257-4611 (営業部)
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-3-1
エニックス株式会社 TEL: 03-6257-4611 (編集部) TEL: 03-6257-4611 (営業部)

定価 本体1463円 +税

雑誌 66729-53 SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 凸版印刷