ニューズムック
レーシングオン No.504
2020年1月13日発行

Racing on
Since 1986
Motorsport magazine

504



生誕50周年
記念特集

NISSAN Z
{1970 1994}

In Race & Rally

“ダットサン”世界一に挑む
国際ラリーで躍動したS30

悲運のグランドツーリング
国内GT&耐久を支えたZ

マシンギャラリー
S30｜1972 Rally Monte-Carlo No.5
Z32｜1995 IMSA Sebring 12hours 300ZX No.75

知られざるZのル・マン挑戦劇
SP/SR型フェアレディの功績
[検証] レースでのL型エンジン

インタビュー
柳田春人

Zの名を北米で確立した先鋒・BRE
ピート・ブロックが語る“Zらしさ”
Zを愛し、愛されたポール・ニューマン

SAN-EI
CORPORATION

Racing on
Motorsport magazine
Since 1986
504

C O N T E N T S



Cover Photo/Shimpei Suzuki
Hidenobu Tanaka

生誕50周年記念特集

8 **NISSAN Z {1970-1994} In Race & Rally**

10 前口上
日産と日本を代表するマシンこそ、Zだった。

12 国際ラリーの舞台で欧州列強に挑んだ初代
日本車勃興期 頂上決戦を制す

Machine Gallery
20 DATSUN 240Z
1972 RALLY MONTE-CARLO #5

26 知られざる240Z
ル・マン挑戦劇

29 国内GT&耐久レースを支えた“Z Car”
悲運のグランドツーリング

42 インタビュー
柳田春人

48 BREの奮闘で確立された日産の名声
北米の急先鋒

54 インタビュー
ピート・ブロック

58 北米市場でダットサンの名を広めたS130
ポール・ニューマンとZ

66 S30型の心臓部、L型エンジンの進化
愛された汎用レーシングエンジン

74 SS男・横山文一と国内ラリーとフェアレディZ
夢はサファリへの挑戦

78 Z32 300ZXが北米で見せた活躍劇
Racing Days of Z32

Machine Gallery
84 IMSA 300ZX-GTS-1
1995 Sebring 12hours #75

96 今も英国で愛され続けていた240Z

Fairlady's Lyrics
40 先代フェアレディが残した功績
94 レースに欠かせないペースカーとしての「Z」

SNAP VOICE
5 LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S
山下健太
7 TOYOTA GAZOO Racing WORLD RALLY TEAM
トミ・マキネン

「MS-models」Presents
102 レーシングオン × エムエス・モデルズ
ignition model

現代に生きる銘車たち
108 FILE.52 DATSUN VIOLET PA10

Special Issue
104 2020カレンダー あなたはどっち派!?
105 セントラルラリー愛知／岐阜2019 レポート
106 鈴鹿サウンド・オブ・エンジン レポート
114 SUPER FILM presents
24 Heures du Mans 2019
118 2019 国内外5大トップカテゴリー総括
2019 TOP RACING SCENE CLIMAX

Others
124 EYES ON NOW
129 インフォメーション／読者プレゼント
130 次号予告

積年の想いも。
あの瞬間の、闘争心も。



auto sport 臨時増刊

2019-2020スーパーGT 公式ガイドブック総集編

好評発売中! 1200円+税

WAKO'S 4CR LC500 撮り下ろしギャラリー
[対談] 大嶋和也 × 山下健太
ワークスマシン開発総括 2017~2019
GT500 / GT300 シーズン多角検証
GT500ドライバー30人の「隠れたグッジョブ」
ウラカン"Evo"解剖
[戦績&レビュー]全44台完全データFile
2020年のGTはこう変わる etc.

特別付録 A1サイズ特大ポスター

お求めは
こちらから
(送料無料!)

お求め方法
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
https://www.sun-a.com
■お電話で
03-5357-8802
受注センター(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:一回200円
■代金引換払いの場合
手数料:300円／送料:一回200円

SAN-EI CORPORATION
株式会社三栄 販売部
〒160-8461
東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL:03-6897-4611(平日10:00~17:30)

KENTA YAMASHITA

Text/Yumiko Kaijima　Photo/TOYOTA

1995年８月３日生まれ、千葉県出身。カートからステップアップを重ね、2016年に全日本F3チャンピオンに輝く。SUPER GTには15年に初参戦（GT300クラス）し、18年からはGT500へ。チームを移籍した今季チャンピオンを獲得した。スーパーフォーミュラには17年にKONDO RACINGから参戦。そして今シーズンよりWECのLMP2クラスにも挑戦している。



スーパーGTは日本最高峰のレースですし、子供の頃から見ていたレース。そこでチャンピオンを獲れたのはすごく嬉しいですね。ただ、その後も毎週レースに出ているので、いまだにそんなに実感がないんですよ（苦笑）。今年のチームルマンは、僕が加入する前から体制が変わっていて、すでに強いチームになっている印象でした。阿部（和也エンジニア）さんの作るクルマはいつも速いですし、ひとりひとりの役割分担がしっかりしています。また、（監督の脇阪）寿一さんがいることで、他のチームとは少し違う感じがしましたね。寿一さんは元々がドライバーですし、GTのタイトルを何回も獲っているので、本当にドライバーの気持ちをよく分かってくれました。僕はまだGT500が（フル参戦）2年目で経験が少ないんですけど、その経験の部分で非常に助けてもらい、感謝しています。

また今年はスーパーフォーミュラでも初優勝することができました。スーパーフォーミュラはドライバー個人の力が重要視されますし、とにかく早いうちに1回は勝ちたいと思っていました。ただ、そんなに甘くないカテゴリー。3年目の今年こそ「勝つしかないな」と思っていたので、実際に勝つことができた時は、ホッとしました。これまで結果が出ていなかったのに、近藤（真彦）監督が使い続けてくれたことには感謝しています。

それと並行して、今年からWEC（世界耐久選手権）にも参戦を開始しましたが、「戦えるな」というのが第一印象でした。初めてのサーキットを走れるのも刺激になりますし、いい経験になると思います。トヨタのLMP1に乗るためのプロジェクトに選ばれてやっていますし、助けて下さっている方も多いので、そういう方たちのためにも頑張りたい。近い将来、LMP1で活躍したいですね。

山下健太

SNAP VOICE

TDP（トヨタ・ヤング・ドライバーズ・プログラム）期待の若手は
今季スーパーフォーミュラでは初優勝を達成
GT500ではフル参戦２年目にしてチャンピオンの座を手にした
そして次なる視線はすでに世界へと向けられている

サンエイムック　新旧DTMマシンのすべて　2019年12月19日発行

黎明期のグループAからハイテク満載のITC三銃士――
さらにS-GT共通クラス1車両まで新旧のDTMマシンが一挙揃い踏み!

新旧DTMマシンのすべて
1984-2019

BMW M3 Sport Evolution
Mercedes Benz 190E 2.5-16 Evo II
Audi V8 quattro DTM / **Mercedes Benz** C Class
Alfa Romeo 155 V6 TI / **Opel** Calibra V6 4×4
Mercedes Benz CLK-DTM
Opel Astra V8 Coupe / **Abt-Audi** TT-R
Mercedes-AMG C63 DTM / **Audi** RS 5 DTM
BMW M4 DTM　...and more!

1984-1992

2000-2011

2012-2018

懐かしのDTMマシンが現代に蘇る夢のイベント
「トゥーレン・ワーゲン・クラシックス」が熱い!

あの時、僕らを魅了したDTMマシンがここにいる――













新旧DTMマシンのすべて
1984-2019

好評発売中!!

定価：980円＋税

お求めは
こちらから

既刊
「レーシングカーのすべて」シリーズは電子書籍で!
詳しくは、ASB電子雑誌書店
https://www.as-books.jp/
をご覧ください

SAN-EI CORPORATION
株式会社三栄 販売部
〒160-8461
東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL：03-6897-4611（平日10：00～17：30）

お求め方法
買い求めは、お近くの書店または下記まで
●パソコンから
https://www.sun-a.com
●お電話で
03-5357-8802
受注センター（平日10：00～17：30）

お支払い方法・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：一回200円
●代金引換払いの場合
手数料：300円／送料：一回200円

Text/Keisuke Koga　Photo/TOYOTA

1964年６月26日生まれ、フィンランド出身。87年に世界ラリー選手権（WRC）デビュー。94年に初優勝を飾る。翌年から三菱ワークスチームへ加入し、96～99年に４年連続のチャンピオンを獲得。2000年にスバルに移籍し、翌年引退。WRC通算24勝。17年にWRCへ復帰したトヨタのチーム代表に就任し、３年目でドライバーズタイトル獲得へと導いた。



全体的に見て、２０１９年はとても良いシーズンだった。キャンセルとなった最終戦オーストラリアを除く13戦で６勝した、オット・タナクの初ドライバーズタイトル獲得を誇りに思う。昨年は参戦２年目でマニュファクチャラーズタイトルを手にし、それも素晴らしいことだったが、しかし、自身の経験をふり返っても人々の記憶に深く刻まれるのは、やはり誰がその年世界王者に輝いたかだ。ヤリスＷＲＣは、タナクの名と共にチャンピオンカーとしてその名を歴史に残すだろう。

そのタナクが来年我々のドライバーではなくなるのはチームにとって痛手だ。しかし彼の新たな挑戦を祝福したいと思うし、我々も新しいライバルを含む、すべてのタイトルを獲得することを目標は今季逃したマニュファクチャラーズタイトルに関しても、最後まで防衛のチャンスはあったと思う。しかしシーズン中に何度かトラブルが起こりポイントを失ったし、タナクのミスも響いた。そのうちクルー以外のドライバーのトラブルに関しては自分たちの努力で根絶可能なので、万全を期して来季に臨むつもりだ。

２０２０年は、ＷＲＣのカレンダーに日本が復帰するのも歓迎すべきことだ。トヨタにとってのホームであり、日本のファンにヤリスＷＲＣの走りを見てもらえるのは楽しみで仕方ない。そのリハーサルイベントとして11月に開催されたセントラルラリー愛知／岐阜には多くの観客が集まり、日本のファンの情熱を感じた。育成ドライバーである勝田貴元もいい走りをし、来年に向けて期待を高めることができたと思う。まだ２戦しかヤリスでＷＲＣを戦っていないが、クルマをきちんと乗りこなしており、これから経験を積んでいけば必ず上位で戦えるようになるだろう。彼のさらなる成長を我々も全力で支えていきたいと思う。Ⓡ

トミ・マキネン

SNAP VOICE

2017年、WRCの現役時代には縁のなかったトヨタのチーム代表に抜擢
その手腕が問われたが、２年目でマニュファクチャラーズタイトルを獲得し
ついに今季はトヨタに念願のドライバーズチャンピオンをもたらした
来年は日本でのWRC開催もあり、その采配にさらなる期待がかかる

生誕50周年
記念特集

NISSAN Z

{1970 - 1994}

In Race & Rally


ELECTRAMOTIVE
MOON
SUN
DATSUN

NISSAN Z {1970 1994} In Race & Rally

前口上

日産と日本を代表するマシンこそ、Zだった。

Text/Joe Kojima(Racing on) Photo/NISSAN

今年、もうすぐ去りゆく２０１９年は、実は日産フェアレディZにとって生誕50周年の節目に当たる年だったのだそう。先代のフェアレディから代替わりして「Z」の名が付けられてから今年でちょうど50年だったというわけだ。「あれ、今年の春にも同じようなこと言ってなかったっけ?」と思われたらば、それは正しい。同じ日産の（スカイライン）GT-Rもまた「R」の名を与えられてから今年で50年というタイミングなのであり、奇しくも今年は日産にとって（場外で想定外のバタバタ騒動を起こしてしまったが）記念すべきビンテージイヤーなのだった。

本誌としても6月に「レーシングGT-R」特集を刊行、50年分の歴史を一冊にまとめた。世代ごとに3分割して一冊にまとめた。当然Zのことも視界にはあり、「いつかはやりたい（やらねば）」「やるなら50周年の今年に」と考えていた。

しかし残念ながら一部のエンスーやオーナー諸氏を除いてZやGT-Rのよく知られている（可能性が高い）。

レースにZが本格的に投入されて継続的に参戦するのは２００２年に登場した5代目のZ33型からである。Z33型は販売中止となったR34型GT-Rの〝リリーフ〟としてGT５００／３００に参戦し戴冠、後継の現行Z34型もスーパー耐久に参戦していたのでサーキットにはよく馴染んでいた。

しかし今号では、特集の範囲を「Z32まで」と絞り込むことにした。Z33以後の、主にスーパーGTでの活躍を軽視するわけではないが、やはりZのモータースポーツ活動はフロントヘビー、S30型とS１３０型に集約されると言っていいし、Z32までと限定することで濃密な特集も成立すると考えた。

登場時からしてサファリやモンテカルロ、RAC（英国）のラリーに挑戦していたという事実が示すとおり、Zは〝R〟と異なり当初から世界を向いていたエキゾチックなスポーツカーだった。その意味でZは日産を代表する一台でありながら、また日本をも代表する一台であった。ピート・ブロックやポール・ニューマンという名士らとも縁が深く、ル・マンやデイトナ、セブリングといったビッグレースとの接点も〝R〟のそれを凌駕する。

それでもZ32を特集から除外してS30型とS１３０型に特化しなかったのは、御殿場のガレージ「PEAKS」の手がけるIMSA ３００ZXが脳裏にあったためだ。あれを抜きにしてレーシングZは語れないし、こういう特集だからこそしっかりページを割いて細部を眺めておきたかった。

徐々に次期型の噂も聞かれるようになってきたいま、50年前と同様、Zには日産の新たな方向性を牽引するリーダー／アンバサダー的な役まわりを期待せずにはいられない。そして専門誌としてはそこでモータースポーツにも少なからず関与していてほしいと願う。

まずは歴史の一発目、国際ラリーへの挑戦劇から振り返ってみよう。R

国際ラリーの舞台で欧州列強に挑んだ初代

日本車勃興期 頂上決戦を制す

1969年秋に発売が開始されたフェアレディZは その直後からモータースポーツへの参戦を開始 ヨーロッパではサファリとモンテカルロという ふたつの国際ラリーの舞台で欧州車相手に奮闘 日本車のイメージを大きく好転させる成果を挙げた

Text/Hideki Hiramatsu Photos/McKLEIN

小説家・司馬遼太郎の代表作『坂の上の雲』は、明治維新を経た日本が欧米列強に追いつくべく、近代国家を目指して精力的に歩んでいく姿を描いている。クライマックスは日露戦争。日本海軍の連合艦隊が、ロシア海軍のバルチック艦隊に壊滅的な打撃を与えて戦争の雌雄を決した日本海海戦だ。

1971年のサファリ。前年のブルーバード（P510）の初優勝に続き、240Zは初参戦ながら日産に2連勝をもたらした。

国際社会での日本の地位を高めた
いの勝利とそこまでの歩みは、１９
０年代から70年代初頭にかけて、欧
各国ではまだ評価の低かった日本
（４輪＆２輪）がモータースポーツ
勝利することによって信頼性と高性
の両面で名声を獲得していった歴史
妙に符合する。

日産自動車でいえば、それはサフ
リラリーへの挑戦であり、強力なヨ
ロッパ勢を相手にしたクライマック
の一大決戦で勝利した主役こそ、〝
出場車は勝てない〟というサファリ
リーのジンクスを覆した初代フェア
ディZ＝輸出仕様L24エンジンを搭
したHS30／ダットサンスポーツ2
0Zであった。

ターゲットはポルシェ

海外輸出の本格化を図るための性
確認を目的とし、58年にオーストラ
ア大陸1周ラリー、モービルガスト
イアルに初挑戦した日産自動車は、
年から戦いの場をサファリへと移し
53年に『コロネーション（植民地）
サファリ』として第一回が開催され
同ラリーは、ケニア・ウガンダ・タ
ザニアの東アフリカの英領3国を回
世界で最も過酷なモータースポーツ
して注目を集め、名称をイースト・
フリカン・サファリと改めた60年代
頭から本場ヨーロッパのラリードラ
バーや自動車メーカーが続々と挑戦
開始し、世界的規模のイベントへと
長していた。

そのサファリに63年、ブルーバー



1200（P312）とセドリック（G31）で初出場した日産は、66年にブルーバード1300SS（P411）が初のクラス優勝（総合5位）を達成。ブルバード1600SSS（P510）を投入した69年には過去最高位となる3位を獲得し、翌70年には総合優勝を飾る。そして続く71年用の主力マシンとして選ばれたのが240Zだった。

Zは言わずと知れた日産USA主導で開発された本格的な2シーター・スポーツカーであるが、歴代のブルーバードやセドリックというZ以前のサファリ挑戦車やZ以降の歴代バイオレットなどのセダン系が並ぶ日産のラリー車群の中にあっては極めて異質の存在だ。しかし、これは勝つための必定の選択であった。

「69年、70年と我々はポルシェ911と競合しました。（初優勝した）70年はポルシェが先行しましたがドライブシャフトを折ってリタイアし、我々がトップに立った。でも、ポルシェみたいなスポーツカーがサファリでも走れることは驚きでした。雨が降って泥濘地になればセダン系が有利になりますが、晴れるとスピード勝負になる。折しも、ブルーバードが活躍して日産車のエントリーが増えた状況をサファリのオーガーナイザーが危惧して、もっとヨーロッパ勢が活躍するラリーに変えようという機運になり、71年はラリー距離が5000kmから6000kmになり、スピードも平均車速で100マイル＝160km／hを超えることが予想できた。こうなったら1600ccの510じゃ勝てません。セドリックには2ℓエンジンがありましたが、ボディが大きくて不向き。ブルーバードのサイズでパワーがあるマシンじゃないとダメだったんです」

昔日を振り返ってくれたのは、かつての日産ワークス・追浜（研究所実験部第1特殊車両課）OBの野口隆彌氏（以下、敬称略）。64年の日産自動車入社以来、74年に排出ガス対策でワークス活動が中断されるまでモータースポーツ用車両のシャシー設計に従事し、69〜71年のサファリにも帯同したエンジニアだ。

高速サファリとヨーロッパ勢の脅威は、ラリーの国際化という時代の要請でもあった。70年、それまでの最高峰だったヨーロッパ・ラリー・マニュファクチュアラーズ選手権のうちの主要6戦にサファリを加えた計7戦がインターナショナル・ラリー選手権for Makes（73年からの世界ラリー選手権の前身）へと再編される。これはサファリが独自の参加車両規定ではなく、CSI（FIA傘下の国際競技委員会。のちのFISA）の競技車両規則グループ1〜4を受け入れることを意味していた。69年までのサファリの規定はグループ1（4座）および3（2座）程度だったが、70年からは、それぞれの大幅改造版であるグループ2と4の出走が許可されたのだ。70年はグループ2化した510でついに悲願を達成した日産だったが、野口が語ったようにさらに競争が激化するはずの翌71年に向けては新たな挑戦が必要だった。

「Zはそれまでにレースで使われてグループ4のノウハウはあったし、部品の共用がかなり効く。ノーズが長いのはラリーには不利でしたが、4輪独立懸架のサスペンションとフロントエンジンでサファリには向いているという判断でした。これが見事的中。6000kmのドライのサファリでぶっちぎりの優勝でした」

改めてスペックを眺めてみれば、240Zは実にラリー向きの車である。トルクフルなL24型6気筒エンジンはもちろんだが、注目は4輪独立懸架のサスペンション。形式はフロント、リヤともにたっぷりストロークの稼げる

準備万端で臨んだ1971年のサファリ
強力な欧州勢を相手に、240Zは
初出場で優勝の快挙を成し遂げる



殊勲のエドガー・ハーマン（左）。71年はラリー終盤に右手を痛め、相棒のハンス・シュラー（右）が1000km以上を走っての勝利だった。





サファリ初挑戦の240Zだったが、グループ4仕様のラリーカー作りにはレースでのノウハウと前年までのP510で得た経験が活かされ、訓練を積み重ねたサービス体制も万全。日産陣営は大きな手応えをつかんでラリーに臨んだ。

スピード勝負が予想された71年サファリ。ライバルはポルシェ911やフォード・エスコートTC、ランチア・フルビアなどの欧州勢だった。

追浜からは難波靖治第１特殊車両課長を筆頭に８名の日本人スタッフがアフリカに渡り、現地スタッフとの混成チームで240Zの快走を支えた。左端には若林隆、その隣は武藤（早津）美春。野口は写真中央奥で横を向いている。

ストラットだ。４輪ストラットは現代のＷＲカーも採用する定石の形式だが、フロントはともかく、リヤのストラットは当時の市販車としては異例だった。野口はこれにはＺの成り立ちが関係しているという。

「Ｚには、できるだけ部品の共用化を図って、価格を安くしようというコンセプトがありました。例えばリヤのトランスバースリンク（ロアアーム）は、上下逆にすれば左右どちらにも使うことができる。リヤをストラットにしたのも、違う形式にするより、フロントと同じで経験もあるストラットにした方が楽だったから。ただラリー車にするときに困ったのは、ストラットの下がアクスルと溶接付けだったこと。もしストラットが傷んだら、アクスルごと交換しなければなりません。そこで分解式に変えました。グループ４は、形式変更さえしなければ改造は自由でしたから」

緻密な準備と戦略

もちろん、素性が良いだけで勝てる時代ではすでにない。野口ら追浜の技術陣はレギュレーションを読み解き、可能な限りのモディファイを施してサファリ用のグループ４・２４０Ｚを作り上げた。Ｌ24エンジンは前年の５１０用Ｌ16グループ２仕様の経験を注ぎ込み、最高出力２００ps、最大トルク24・５kg／mまでパフォーマンスアップ。先のサスペンションストラットに

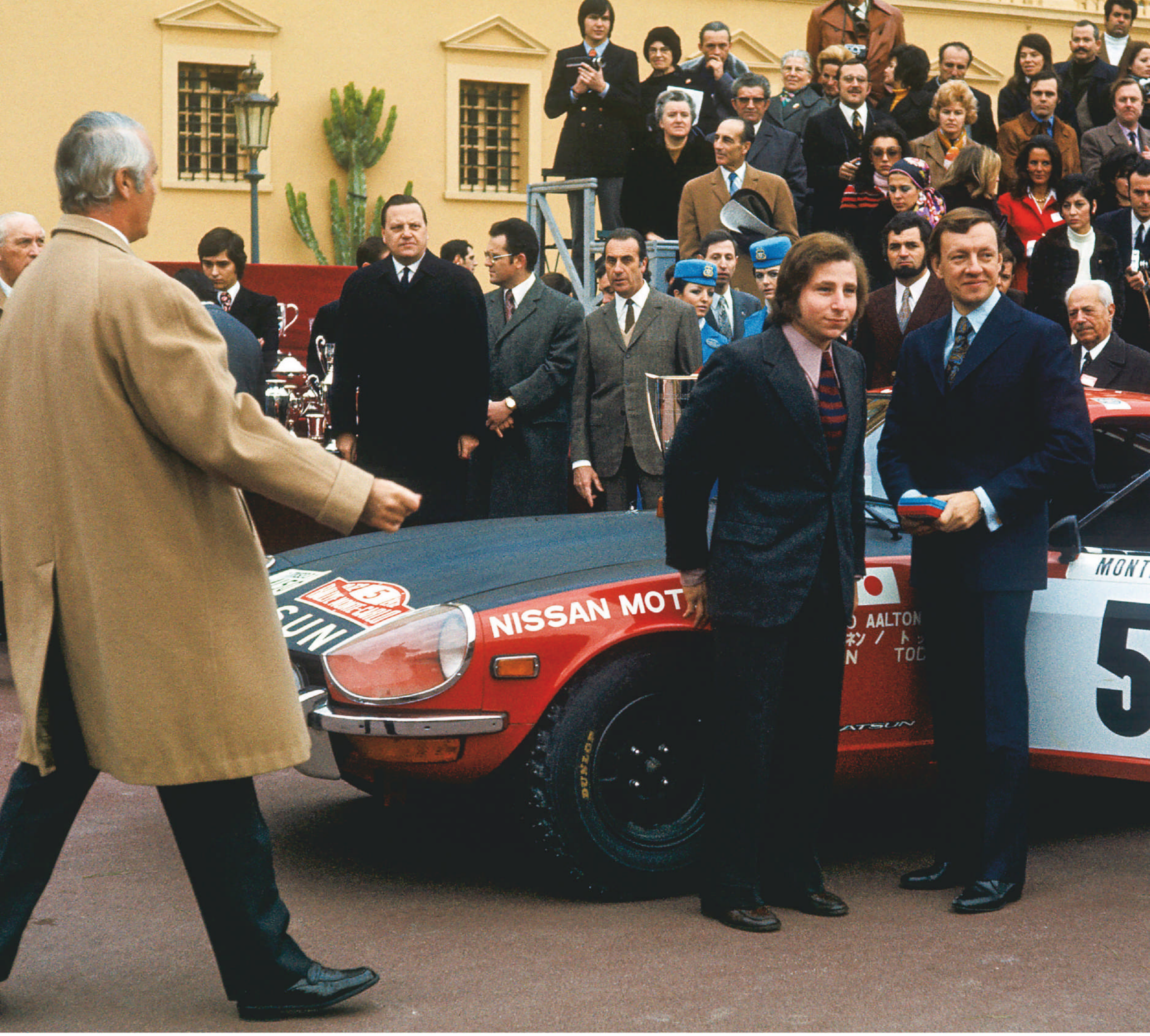
モンテカルロでは圧倒的に有利なRRやFFの軽量ヨーロッパ勢に対しても240Zは大健闘のパフォーマンスを見せた



240Z初登場となった1971年のモンテカルロ。ラウノ・アルトーネンが５位と大健闘したが、フロントオーバーハングの長さに悩まされた。

1972年のモンテ用240Zは、新パンパーによってフォグランプを“内蔵”（P20の写真参照）し、オーバーハングを短縮。回頭性が向上した。





72年モンテで３位の殊勲を挙げたアルトーネン（右）とジャン・トッド。アルトーネンは当時の日産のエース格と言えるドライバーだった。

もオーバーヒート対策としてやはり前年の５１０で採用し効果の高かったガス入りストラットを採用したほか、ボール／カーボン併用のレリーズベアリング用クラッチカバー、マグネシウム鋳造ホイールとガイド付きハブボルト、スキッドプレートなどに５１０からのノウハウが引き継がれた。軽量化のためにボンネットとテールゲートはＦＲＰ化され、ドア、リヤサイド、テールゲートのガラスはアクリル化された。

ドライバーラインナップは前年の殊勲者のケニア国籍エドガー・ハーマン、ウガンダ生まれのシェカー・メタら地元アフリカ勢に加えて、ヨーロッパからフィンランド出身のラウノ・アルトーネンを招聘。ラリーのハイスピード化に備えた。車両、ドライバーに加えてラリーに勝つためのもうひとつの重要ポイントであるチームマネージメントにも抜かりはなく、前年までのノウハウを引き継いで万全の体制で臨んだ。

71年サファリの日産車以外の参加車は豪華絢爛・強豪揃い。ポルシェ、フォード、ランチア、サーブなどがワークスカーを送り込み、エントリーリストにはビヨルン・ワルデガルド、スティグ・ブロンクビスト、ハンヌ・ミッコラ、サンドロ・ムナーリ、ロジャー・クラークなど綺羅星のような名前がズラリと並んだ。だが、ディフェンディングチャンピオンの日産には気後れする雰囲気はなかったと野口は言う。

「当時はサファリに行って帰ってきたら、クルマを分解してどこが弱いか、どこが十分強度を持っているかをチェ

ックして、次の年に向けてどういう走り方ができればいいか、耐久性がどれくらい必要か、そういうのをシュミレーションできるようになっていました。浅間のテストコースを使ってサファリと同じ距離を走り込んで、日本にいながらサファリに勝てる車に仕上げることができた。海外の車はそこまでやっていなかったんじゃないかと思います。日本での開発体制がしっかりできていたから、初めて出たサファリでZは優勝できた。日本でクルマが仕上った時点で、イケると思っていましたよ。前の年にポルシェをガンガン追い上げてトラブルに追い込んだブルーバードより相当速い。Zならポルシェが相手でも大丈夫だと。現地に行っても整備に追われることなどなくて、割と余裕があったと思います」

準備万端・用意周到、自信満々でアフリカの大地で送り出された240Zはラリー中盤まではポルシェと熾烈な戦いを繰り広げたものの後半は独走。ハーマン、メタが1・2フィニッシュを遂げるという大勝利を挙げた。

翌72年はフォードが日産以上の大物量作戦を敢行、ラリー専用マシンのエスコートRS（RSはラリースポーツの意）を投入する攻勢で、タイヤトラブルの出た日産の3連覇を阻んだ。しかし73年に240Zは見事リベンジ、サファリ2勝目（ドライバーはメタ）を挙げた。そしてこの栄光を最後に、排気ガス規制に対応するために日産はワークスチーム活動を休止することになる。

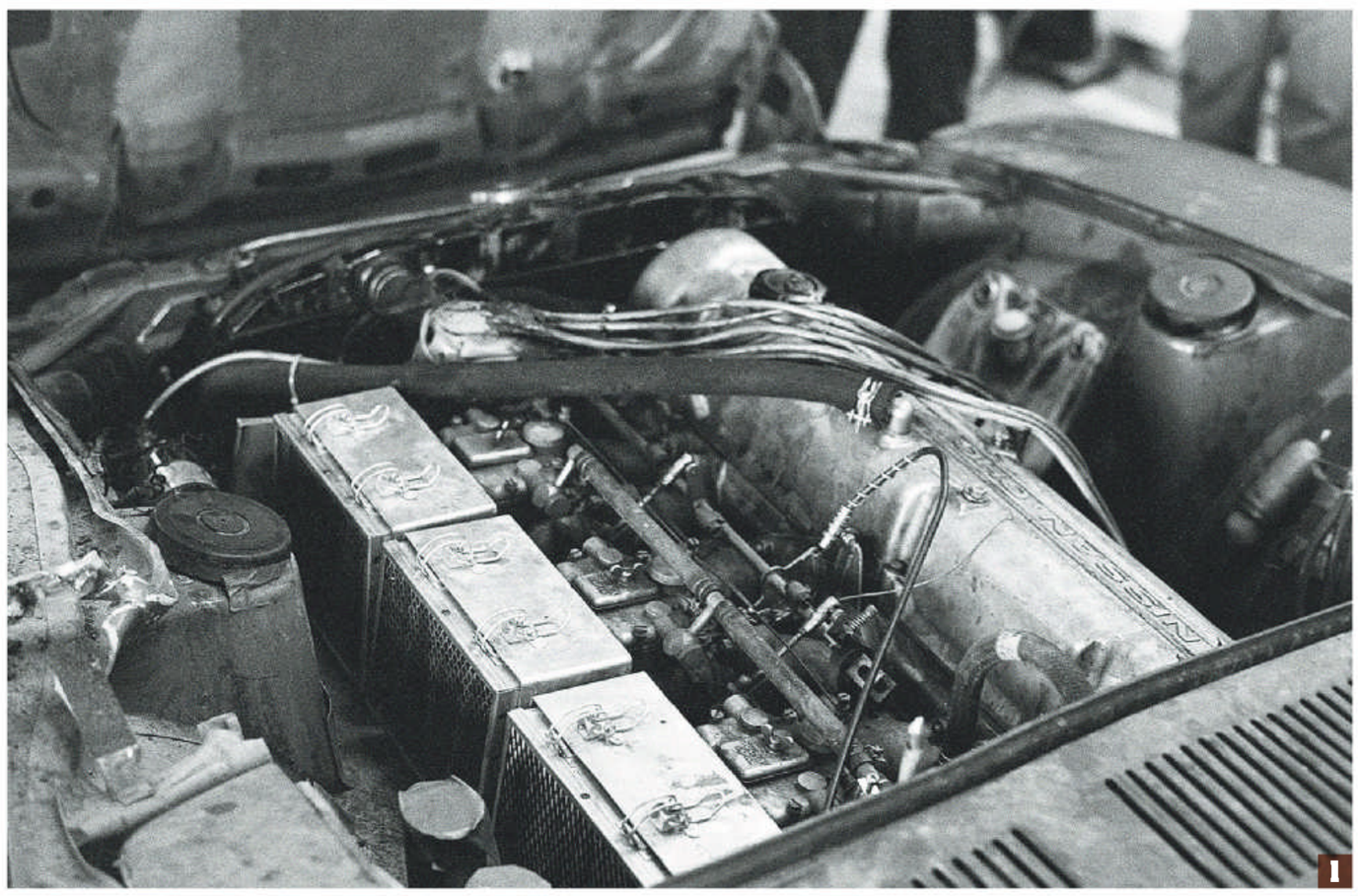
世界を見据えて

71年、73年に見事サファリの覇者となった240Zだが、当時、もうひとつ目標にしているラリーがあった。ヨーロッパではサファリ以上の知名度と人気を誇るモンテカルロラリーだ。

当初は南アフリカのプライベーター、エワルド・バン・バーゲンを支援するかたちで1965年に410で始まった日産のモンテ参戦は出場の反響と欧州ディーラーの要望により次第にエスカレート。ついには追浜が手がけたフェアレディ（SR311）を投入。さらに本格的な挑戦を開始すべく70年にはデビュー間もない240Z（左ハンドル仕様のHLS30）をアルトーネンとともに送り込んでテスト走行を実施し、同年RAC（イギリス）へのダットサンUKエントリーによるテスト参戦（これが240Zの国際ラリーデビュー戦。ドライバーはアルトーネン）

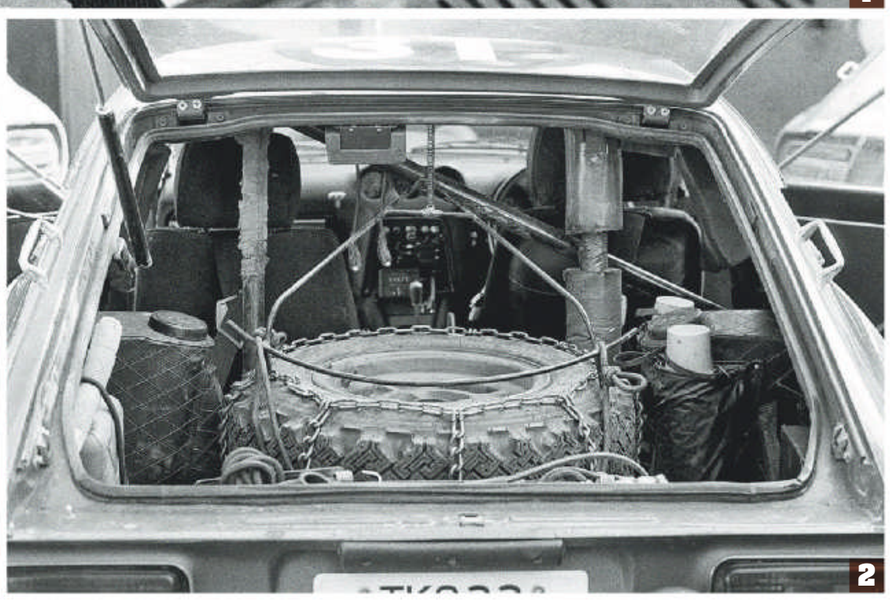
日本車は信頼性が高いという評価がない時代 240Zはモータースポーツで勝つことでこれを覆し、日産に自信を与えた




1

追浜技術陣の総力を結集させたグループ4仕様240Z。L24エンジンはサファリ仕様で200馬力オーバー。ダンロップのスペシャルタイヤは泥濘地用にチェーン巻き。


3


2

を経て、71年モンテの２４０Ｚ初参戦に至る。

そこからの経緯はＰ20からのギャラリー企画に詳しいが、ポルシェ９１１やアルピーヌＡ１１０、ランチア・フルビアといったモンテ向きの強力なライバルたちと戦って得た73年までの３年間の好成績（いずれもトップ10入賞。最高位は72年の３位）はサファリの栄冠と同様に日産のブランド力向上に大きく貢献した。

さらに２４０Ｚは各国のディーラーや個人エントリーというかたちで先のＲＡＣやアクロポリス、ポルトガルなどのラリーにも積極的に参戦している。野口によればこれは「モンテ一回だけのラリー参戦ではもったいない。せっかくだからクルマを使い回して、選手権を追ってみようという意図もあった」という。日産の正式なＷＲＣ参戦は排ガス対策が一段落し、ワークス活動が再開された78年投入のバイオレット（ＰＡ10）以降になるが、すでにその萌芽はＺの時代にあったのだ。

●

「当時ポルシェ、フォード、ランチアといったメーカーは、市販車の性能では日本車より明らかに進んでいたし、日本車は信頼性が高いという評価もまだ世界的にはなかった。これをモータースポーツでひっくり返したのは我々の自信になりました」と野口は言う。

ヨーロッパ車を相手に急坂を駆け上った２４０Ｚの活躍。それは、その先に続く自動車大国・日本への号令でもあった。



1973年のサファリはシェカー・メタが優勝し、前年敗戦のリベンジを果たす。駆った240Zは前年RAC出場車の使い回しのためボディが軽量化されていて薄く、ラリーフィニッシュ時には左側フェンダーが剥がれた状態だった。

Machine Gallery

DATSUN 240Z
1972 RALLY MONTE-CARLO #5



サファリの耐久性に
速さを加えたモンテ仕様

1964年に初めてモンテカルロラリーに出場したニッサン
68年から2ℓのSR型フェアレディに変更、71年からは満を持して240Zを投入
しかしモンテカルロは、ポルシェ、ランチア、アルピーヌ、フォード、フィアットら欧州メーカーが
自らのブランドを懸けて最高のチームを送り込む激戦区だったのだ

Text/Akihiko Ouchi Photos/Shimpei Suzuki, NISSAN, SAN-EI



次期マシンに240Zを選択

日産の海外ラリー活動といえば、即座にサファリラリーをイメージしがちとなる。過酷なコンディション下で5000㎞もの長丁場を走破しなければならないこのラリーは、車両の絶対性能や信頼性、安定性が問われ、好成績を残した車両には、車両自体や生産メーカーの存在が市場で高く認知、評価される傾向が強かった。

日産は、同ラリーに1962年から本格参戦を開始。10年ほど歴代ブルーバードで継続参戦し、参戦5年目となる66年には1300cc以下のクラスで411型ブルーバードがクラス優勝、70年には510型ブルーバードで総合優勝を果たすまでに成長。サファリの日産という評価を得るまでに成功したがその一方で、ヨーロッパラリーへの進出も計画されていた。

日産は1911年に始まるヨーロッパきっての歴史と伝統のイベント、モンテカルロラリーへの挑戦を、サファリラリーの活動と並行して進行していた。65年にブルーバードで初参戦して以来、68、69年はフェアレディ2000（SR311）で、そして71年にはフェアレディ240Zをモンテカルロラリーに投入する計画だったのだ。ちょうどこの頃、ヨーロッパメーカーもラリーで総合優勝を狙うマシンを、ファミリーカーベースの高性能車から、GTカーへとスイッチした。モンテカルロは雪道、アイスバーン、舗装路など次々とラリーステージの状況を変化させる難しいラリーだった。日産とダンロップはタイヤで優勝を狙った。





1972年のモンテカルロラリーに出場したダットサン240Z。ヨーロッパメーカーもラリーで総合優勝を狙うマシンを、ファミリーカーベースの高性能車から、GTカーへとスイッチした。モンテカルロは雪道、アイスバーン、舗装路など次々とラリーステージの状況を変化させる難しいラリーだった。日産とダンロップはタイヤで優勝を狙った。

NISSAN Z {1970 1994} In Race & Rally

なみに初めてフェアレディ２０００で臨んだ68年は、後にアウディ・クワトロで一時代を築くハンヌ・ミッコラが総合9位と善戦した。

当時の参戦車両が4ドアセダンのブルーバードからスポーツカーのフェアレディ２０００へ、さらに排気量を上げた２４０Ｚへと変遷したのは、60年代終盤から70年代初頭にかけ、モンテカルロラリーが急激に高性能化していたことを物語る一例と言えるだろう。

このことは、モンテカルロラリーの参戦車両（勝敗を争う主力車両という意味で）に目を向けても明らかだ。60年代後半まではサーブやミニ・クーパー、シトロエンＩＤが活躍。ミニ・クーパーは64、65、67年と3勝をマークしたが、60年代終盤になるとポルシェ９１１やアルピーヌ・ルノーＡ１１０が参戦。効率のよさや機敏性でモンテカルロラリーを制してきた車両が、新鋭の高性能スポーツカーに席巻されるかたちとなっていた。

日産がブルーバードからフェアレディ２０００に参戦車両を切り替えたのは、まさに高性能化の波が押し寄せていた時期で、相対戦力を引き上げる意味での対抗措置だった。また71年のフェアレディ２０００から２４０Ｚへの変更は、フェアレディシリーズのモデルチェンジにともなう措置だった。

実際70年のサファリラリーを５１０ブルーバードで制した日産だったが、直後に翌71年の同ラリーが高速ステージ主体の構成となることが発表されると、１６００ccのブルーバードでは力不足、勝てる見込みがないと判断。この打開策として投入車両の切り替えが検討された。奇しくもこのタイミングはフェアレディのモデルチェンジ時期とも重なり、２４０Ｚに決定するといういきさつだった。

そして今回ここで紹介する車両は、２４０ＺによるモンテカルロラリーＲＡＣラリー。70年のモンテカルロ参戦2年目となる72年車で、ラウノ・アルトーネン／ジャン・トッド組が3位に食い込んだ個体である。

２４０Ｚのデビュー戦は、70年11月のＲＡＣラリー。70年のモンテカルロとサファリに関しては車両のホモロゲーション、開発が間に合わず、71年のモンテカルロを見越した上でのＲＡＣ参戦となっていた。

このＲＡＣで、アルトーネン／ポール・イースター組が総合7位で完走。そして71年1月のモンテカルロでアルトーネン／イースター組が総合5位と大健闘し、続く4月のサファリでエドガー・ヘルマン／ハンス・シュラー組が総合優勝と、絵に描いたようなサクセスストーリーの展開に成功した。

なお、２４０Ｚが5位に入賞した71年のモンテカルロラリーは、オベ・アンダーソン／デビッド・ストーン組のＡＲＡ１１０はラリースペシャルと呼べる徹底した車両だったが、車重１ｔを超すＦＲ方式の量産スポーツカーの２４０Ｚがここまで善戦するとは、誰にも予想できないことだった。

日産の汎用6気筒エンジンとして設計された２０００ccＳＯＨＣのＬ20型







エンジンは、シリンダーブロックに余裕があり、最終的には2800ccのL28型にまで発展している。

ノウハウが豊富なL型チューン

フェアレディ240Zに積まれた2393ccのL24型はL20型のボアを5㎜、ストロークを4㎜拡大したエンジンで、当初は海外向け（国内向けの販売は71年から）に設定された。

国内モータースポーツには70年7月の富士1000kmレースに、ダットサンスポーツ240Zの車名でデビュー。輸出モデルをベースにした車両で、試験的な意味合いもあり1台のみの出走だったが、高橋国光／黒沢元治組の手により、いきなり総合優勝を果たすポテンシャルを持っていた。

ハイスピード化する国際ラリーに向け日産は240Zを投入欧州メーカーに真正面から対決を挑んだ

耐久性の高いサファリラリーだけでなく、ヨーロッパのラリーでも強く、速さをみせつけた240Z。公認を取得しオプションパーツとなったバンパーに装着された小糸製作所製の補助灯をはじめ、当時のパーツが残された貴重な個体だ。当時としては大柄なラリーカーだったが、現在のフェアレディZに比べると15㎝ほど短く、ノートより15㎜長いだけ。















1ラリーカーのエンジンルーム。中央にはソレックスキャブレターを装着したL24型エンジンが鎮座。その下には遮熱板が敷かれる。2フロントグリル内側にはオイルクーラー。3コクピットセンターには追加されたトリップメータなど。4当時はリヤ4点式ロールバーが標準。バケットシートはドライバー側はヘッドレスト無し、コドライバー側はヘッドレスト付きの仕様。レーシングハーネスもスポーツキットのもの。5コクピット全景。現在のラリーカーに比べると、標準のままに見えるが、当時としてはこれが普通のラリー仕様だ。フロント側にはロールバーが無いことも分かるだろう。6コドライバー側にはナビランプと、その他電装機器用のヒューズ入れが置かれる。

SPECIFICATION

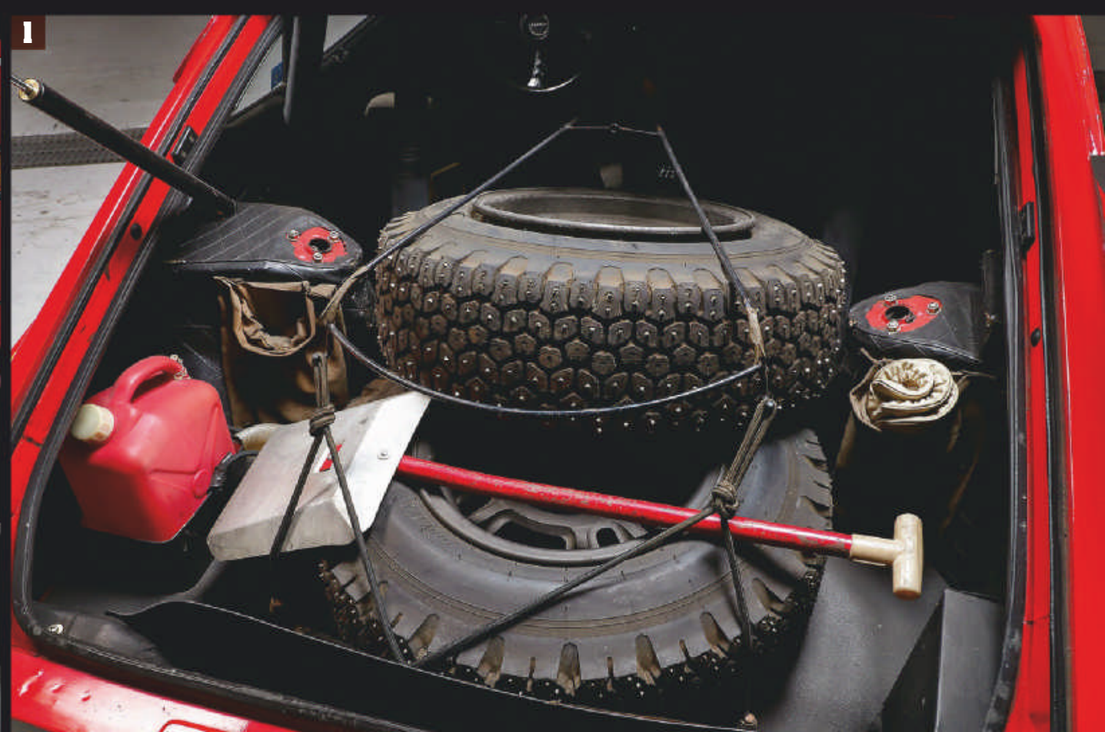
全長×全幅×全高	4115×1630×1290㎜
ホイールベース	2305㎜
トレッド(前／後)	1355／1345㎜
車両重量	1050kg
エンジン型式	日産L24
エンジン形式	水冷直列6気筒SOHC
燃料供給装置	三国ソレックス44PHH×3
排気量	2393cc
最高出力	220ps/7200rpm
最大トルク	24.0kg-m/6400rpm
トランスミッション	日産FS5C71A 5速HパターンMT
サスペンション(前後共)	マクファーソンストラット+ピロアッパーマウント
ブレーキ(前)	日本ダンロップMK63-20S／276㎜ベンチレーテッドディスク
ブレーキ(後)	228.6㎜ドラム・リーディングトレーリング
タイヤ(前後共)	日本ダンロップ製FR70-14 SP44
ホイール(前後共)	マグネシウム製

それまでのラリー参戦のノウハウが随所に盛り込まれた72年モンテカルロ車 73年には燃料噴射エンジンが搭載された

1トランクにはダンロップFR70-14 PW51がブラケットで固定されている。手前のスコップは雪に突っ込んだ際の掘り起こし用。また当時からサスペンションセッティングのためにピロアッパーマウントを使用している。2ラリーカーに装着されているのはFR70-14 SP44。3フロントには軽合金製のアンダーガードが取り付けられている。その上に見える黒い金属板はバンパーに取り付けられた補助灯のブラケット。











72年のモンテ終了後に開催された東京レーシングカーショーに展示された240Z（写真左）。フロントガラス内の銀色の線は曇り止め対策の電熱線。フェアレディZに変わった71年はフロントガラスの曇りによる視界不良に悩まされた。

実はこのL24型、510型ブルーバード1600SSSに積まれた4気筒L16型とシリンダー回りが共通（ボア×ストローク＝83・0×73・7㎜）で、エンジン主要部分のチューニングやパーツに関するノウハウは、かなり高いレベルに達していた。

つまり70年のRACラリーがデビュー戦となった240Zのラリー仕様だが、規定（グループ4）に沿ったエンジン開発に関しては、すでに実戦レベルの内容に達していたのだ。

240Zとしての初モンテカルロラリーとなる71年の時点で、エンジンパワーは200psレベルだったというが、今回の個体、1年後となる72年の時点では220psレベルに引き上げられ、最終的に排気量を100cc引き上げた2・5ℓ仕様では230psレベルにあったという。ターンフローヘッドのL型エンジンとしては、ラリー用チューンを考慮しても、かなり高度なレベルに仕上げられていた。

車体はこの年のレギュレーションに合わせ、ドアやボンネットの軽量化（FRP製への換装）が許されず、生産車と同じスチール製を使用。エンジンパワーの引き上げは、純粋に戦闘力の引き上げを図る以外に、前年モデルからの重量増に対応する狙いもあった。

また、ドライバーの意見により、ボディ前部に装着された補助灯の取り付け位置を変更。フロングリル側に引き入れ、前年仕様より全長を19㎜縮めた。車両全長は公認サイズがあるため、そこからの変更は不可だったので、フロンバンパーより前に出ていた補助灯を後方に下げる対策方法だった。

この72年のモンテカルロで、日産が最も力を入れた対策のひとつがタイヤの準備だった。現代のレースやラリーでもタイヤが重要な役割を担っていることはよく知られているが、当時の認識は現代ほどではなかった。しかしドライ舗装路から積雪路、アイスバーンまでが混在するモンテカルロは別格扱いで、どのエントラントもタイヤ選定が頭痛のタネとなっていた。特にスパイクタイヤは重要だった。

日産は、日本ダンロップと共同開発した4種類のラリータイヤを450本持ち込み、スパイクピンを現地でテストをした結果、フィンランドのコメッタ社の新製品に決定。タイヤ1本あたり500本のピンを打ち込んでいた。

鮮烈、アルトーネンの快走

72年のモンテカルロラリーは別格扱いで、どのエントラントもタイヤ選定が頭痛のタネとなっていた。特にスパイクタイヤは重要だった。

日産は、日本ダンロップと共同開発した4種類のラリータイヤを450本持ち込み、スパイクピンを現地でテストをした結果、フィンランドのコメッタ社の新製品に決定。タイヤ1本あたり500本のピンを打ち込んでいた。

知られざる240Z ル・マン挑戦劇

1975年ル・マン24時間で日本車として初完走した240Z
そのドライバーのひとりにH.シュラーがいた
シュラーはE.ハーマンとともに70-71年のサファリラリーウイナーだ
そしてこのル・マンに出場した240Zも意外な出自を持っていた

Text/Racing on Photos/Motorsport Images, NISSAN, SAN-EI

1975年6月15日午後4時、ル・マン24時間レース。サルトサーキットを254周周回し、総合26位でフィニッシュしたマシンがあった。GTクラスに出場したそのマシンは、ポルシェ911やフェラーリ365GTBらGTマシンに続き、345kmを走破した。エントリーはアンドレ・ハラー、マシンはダットサン240Zだった。

ドライバーはアンドレ・ハラーとブノワ・メーヒラー、ハンス・シュラーだ。シュラーは71年サファリラリーにドライバーのエドガー・ハーマンとともに240Zで出場し優勝を飾ったコ

1975 Le Mans 24h



ドライバー。そしてこの２４０Ｚのフィニッシュは、日本車として初のル・マン完走劇でもあったのだ。

ドイツ人のシュラーは（ドライバーを務めたハーマンもドイツ系ケニア国籍）、ラリーを始める以前からメルセデスやポルシェでレースに出場していた。68年ニュルブルクリンク84時間マラソン・デ・ラ・ルートではポルシェワークスの９１１Ｅで総合2位入賞。マツダ・コスモスポーツが4位フィニッシュしたことで知られるレースだ。

富士GCにも出場

71年サファリラリー優勝後の8月に2週間、シュラーたちは日産の招待で来日した。その招待のなかにはこの年始まったばかりの富士グランチャンピオンシリーズ第３戦「富士５００キロ」に出場することも含まれていた。

レース経験はあるものの、ヨーロッパには無いレイアウトの富士走行前、ふたりは当時日産ワークスドライバーだった高橋国光を講師に、バンク付き６キロフルコースの走り方を学んだ。予選目標は2分05秒で周回することだった。まずふたりはノーマルの２４０Ｚで高橋の助手席に乗りライン取りを学び、続いて本番用２４０Ｚで高橋の後ろに着いてさらにコース取りを学んだ。目標には届かなかったもののシュラーは2分08秒15まで縮めることができた。

２ヒート制で行なわれた富士５００キロでシュラーはヒート1を12位、ヒート2を7位でフィニッシュ。6位入



1975 Le Mans 24h

シュラーは62年からメルセデス・ベンツ、ポルシェ、アルピーヌなどでGTレースや耐久レースにも出場していた。75年にはアンドレ・ハラーのチームからル・マン24時間に出場。チームは予選58位から26位でフィニッシュ。翌76年も出場予定だったが参加していない。

「TKS 33 SU 6466」のナンバーをつけた２４０Ｚがル・マンを初完走した日本車だった？



1975 ル・マン24時間結果　6/14-15 サルトサーキット1周＝13.640㎞　優勝車走行距離＝4595.577㎞

順位	No.	ドライバー	マシン	エントラント	クラス	周回	予選
1位	11	D.ベル／J.イクス	ガルフGR8・フォード	ガルフリサーチレーシング	S3.0	337周	3'49"900
2位	5	J-L・ラフォス／G.シャッセイル	リジェJS2・フォード	オートモビル・リジェ・ジタン	S3.0	336周	3'53"400
3位	10	V.シュパン／J-P,ジョッソー	ガルフGR8・フォード	ガルフリサーチレーシング	S3.0	331周	3'51"800
4位	15	R.ヨースト／M.カソーニ／J.バルト	ポルシェ908/3	ヨーストレーシング	S3.0	326周	3'55"100
5位	58	J.フィッツパトリック／T.ヘゼマン／G.フォン・レネップ／M.シュルティ／G.ルース	ポルシェ・カレラRSR	ジェロレーシング	GT	316周	4'18"400
6位	69	N.フォーレ／J.ベリーズ／J.クーパー	ポルシェ・カレラRSR	ベリーズ	GT	312周	4'21"900
7位	53	J.ボラセル／P.モワソン／A.カチア	ポルシェ・カレラRSR	アサ・カチア・ボンディ	GT	310周	4'18"400
8位	55	C.バロー・レナ／J.ビアンニュ	ポルシェ・カレラRSR	エキュリー・ロバート・ブシェ	GT	305周	4'16"000
9位	65	B.スプロールズ／J.C.ボラノス／Aコントレラス	ポルシェ・カレラRSK	イエーガーマイスター・クレマー	GT	305周	4'19"500
10位	84	G.マウラー／C.ビーズ／E.シュトレール	ポルシェ・カレラRS	ゲルハルト・マウラー	GT	296周	4'34"300
26位	72	A.ハラー/H.シュラー/B.メヒラー	ダットサン240Z	アンドレ・ハラ―	GT	254周	4'33"700

賞の3ℓ OHVエンジンを搭載した鯉沼三郎のフェアレディZ SPLは別格として、総合結果では9位に入賞し賞金も獲得した。

その後シュラーは、ハーマンとラリーに参戦しながらレースにも挑み、74年12月に開催されたホッケンハイムファイナルにはダットサン260Zで出場し3位表彰台を得ている。

元ラリーカー? の75年ル・マン車

75年のル・マン24時間に出場したダットサン240Zだが、レースカーには珍しくリヤには「TKS33 SU6466」のカルネナンバーが付いている。あたかも日本で製作され海外に送られたラリーカーのようだ。

この240Zのカルネナンバーは当初、74年TAPポルトガルラリーに出場したハリ・カルストローム／クラエス・ビルスタム組の260Zに付けられていたものだった。このラリー、カルストロームは5位でフィニッシュ。

一説によるとこの260Zはその後エンジンを2・4ℓに換装し、英国で開催されたロンバードRACラリーにカーリー・キャサル／オースチン・フレーザー組のダットサン240Zとして出場したと言われている。しかしキャサル／フレーザー組の240ZはS23でアクシデントからリタイアしまう。そしてこのボディシェルがル・マン24時間用のマシンとして再生されたようなのだ。

ちなみにシュラーは翌76年もハラー率いるシノオート2001から260Zで出場予定だったが不参加に。また出走した260Zもクラッシュでリタイアしている。R

71年富士GCに出場したシュラーは9位フィニッシュで賞金を獲得

1971 富士グランチャン第3戦 500キロスピードレース結果 8/15 富士スピードウェイ

順位	No.	ドライバー	クラス	マシン	ヒート1	ヒート2
1位	66	酒井　正	3	マクラーレンM12・シボレー	1位	1位
2位	6	田中　弘	2	シェブロンB19・フォード	3位	3位
3位	33	高原　敬武	2	ローラT212・フォード	4位	2位
4位	2	浅岡　重輝	1	ベレットR6スパイダー	5位	4位
5位	12	川口　吉正	2	ポルシェ910	6位	5位
6位	8	鯉沼　三郎	3	ダットサン240Z(OHV 3ℓ)	7位	8位
7位	24	清水　弘	1	ベルコ72A・いすゞ	10位	6位
8位	17	田中　健二郎	3	マクラーレンM12・シボレー	2位	欠場
9位	02	ハンス・シュラー	3	ダットサン240Z	12位	7位
10位	19	石村　靖雄	2	フェアレディZ432	11位	10位
20位	01	エドガー・ハーマン	3	ダットサン240Z	13位	R

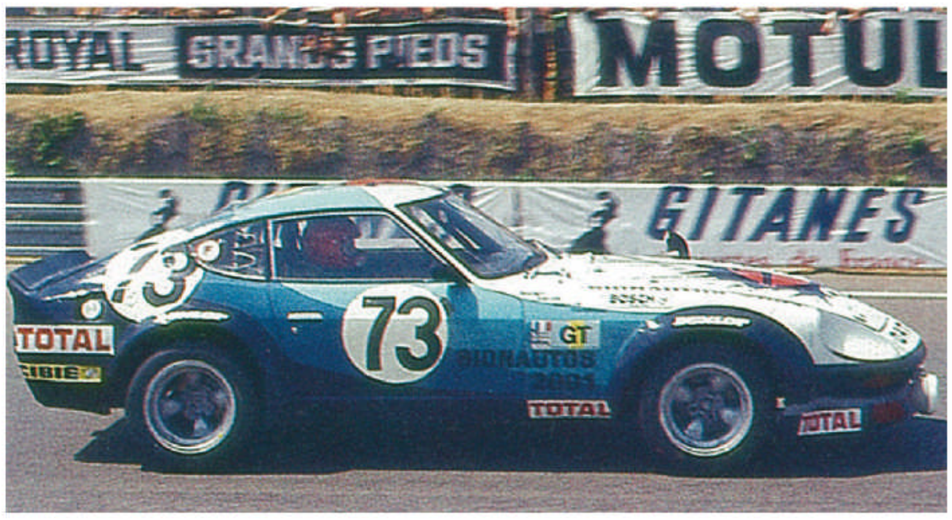






1971 Fuji GC Rd.3 Fuji 500km Speedrace

1ゼッケン02番をつけた240Zでレースを走るシュラー。01番はハーマンがドライブ。シュラーは9位フィニッシュで7万円の賞金を得た。2レース前のグリッド上でドライバー紹介を待つシュラー（左）、難波靖治監督をはさんでエドガー・ハーマン。3練習走行でシュラーとハーマンにコース取りのポイントをアドバイスする高橋国光。



※『Edition D' Art J.P.Barthelemy 24H HEURES DU MANS 2』より転載

1976 Le Mans 24h

1976年のル・マン24時間に出場した「ダットサン260Z」。75年に続きブシェ／ファブレッセ／ハラー組での出場で当初出場予定だったシュラーは欠場。マシンはハラーのドライビング時にクラッシュ、ハラーは死亡した。



国内GT&耐久レースを支えた“Z Car”

悲運のグランドツーリング

1969年に市販車が登場し、70年にレースデビューと
やはり69年に誕生したスカイラインGT-Rとほぼ同じ歩みを進んだS30型Z
GT-Rはロータリー勢との激闘が知られるところだが、ではZはどうだったのか
ここではS30型Zが国内レースで残した功績を振り返っていく

Text/Akihiko Ouchi　Photos/NISSAN, SAN-EI

NISSAN Z {1970 1994} In Race & Rally

S30型Zのレースデビューは車両公認が間に合わずRクラスでのエントリーだったが、それでも実戦へという日産の思惑が見て取れる参戦だった





1 2 1970年の鈴鹿300キロレースでレースデビューを果たしたZ432。432はGT-Rと同じS20型エンジンを積むモデルだ。3 同年からプライベーターもZでのレース活動を開始。西野弘美／藤田皓二は黒いFRP製ボンネットが特徴的なZ432Rで70年の鈴鹿1000㎞を制す。4 70年のレース・ド・ニッポンではGT-Rを退け初勝利。

S30型フェアレディZのレースデビューは1970年1月の全日本鈴鹿300キロレースだった。GTカーとしての車両公認が間に合わず、Rクラス車両としての参戦となった。

このレースに日産は北野元に新鋭フェアレディZ432を、高橋国光、砂子義一にスカイラインGT-Rを、都平健二にブルーバードSSSを任せて参戦していた。

ちなみに他の注目すべきエントラントは永松邦臣のポルシェ908スパイダー（滝レーシング）、風戸裕のポルシェ910、田中健二郎のフォードGT40、いすゞワークスから浅岡重輝と米村太刀夫のベレットR6クーペが2台、TMSC九段から高橋利昭のマークⅡ1900GSSと、なかなか興味深く豪華な顔ぶれが揃っていた。

北野のZ432はクラスこそRクラスだったが、内容的にはGTⅡクラスに準じた仕様で一刻も早く実戦に供したいという日産の思惑が見て取れる参戦だった。また同じS20型エンジンを使うスカイラインGT-Rとの違いも注目されていた。

そのGT-Rとの違いだが、69年10月の日本グランプリから必勝を期してルーカス製フューエルインジェクションを装着し圧勝したGT-Rに対し、北野のZ432はソレックスキャブレター仕様のままだった。Zにも物理的にフューエルインジェクションの装着は可能だったが、Z432とのマッチングがまだ不十分という理由で、キャブ仕様のまま登場したのだった。



しかしそれでも北野のＺ４３２は速く、予選で2分37秒8をマークして4番グリッドを獲得。奇しくもグリッド5番手が高橋国光のＧＴ－Ｒで、こちらは2分40秒5をマーク。Ｚ４３２は開発が始まったばかりであるにもかかわらず、すでにＧＴ－Ｒより2秒7も速かったことになる。

決勝は北野が順調に上位でレースを進めていたが、8周目の1コーナーで他車が漏らしたオイルに足をとられてスピン、リタイアを喫することに。北野の名誉のために書き添えておくと、コース上にオイルがあるにもかかわらずオフィシャルがこれを見落とし、オイル旗の提示がなかったことがその原因だった。

Ｚ４３２がＧＴカーのホモロゲーションを取得して最初にレースに挑んだのは3月22日の全日本ストッカー富士３００キロレースだった。このレースは１３００ccを境に1クラスと2クラスに分けられ、Ｚ４３２は風戸のポルシェ９１０と同じ2クラスでの出走だったが、さすがに純レーシングカーのポルシェ９１０は速く、予選タイムで6秒強の開きがあった。それでも北野と長谷見昌弘の2台は予選3、4番手につけ、決勝はポルシェ９０６のリタイアもあり2、3位でチェッカーを受けた。

Ｚ４３２が初勝利を挙げるのは、4月12日のレース・ド・ニッポン6時間レースでのこと。主催がＳＣＣＮと日産にとっては自前となるレースに北野／長谷見組と横山達／寺西孝利組とい

71年後半には市販車の240ZGと同形状のグランドノーズ装着車が登場し主流となる。72年日本グランプリのGTSレースでは数台のホンダS800を除いて、ほぼZのワンメイク状態に。⑧都平健二と⑫高橋健二が優勝を争うも都平に軍配（高橋は車両重量違反で失格）。



S20型エンジンを積むZ432は振動や排気レイアウトの問題などもあり70年富士1000kmを機に240Zへとシフト





70年の富士1000kmでは輸出仕様のL24型エンジンを搭載した240Zがデビュー。予選ではZ432に後れをとったものの、レースでは快走。見事初陣を制した。この1戦以後、主力は徐々に240Zへ。

う2台のZ432が送り込まれていた。これに加え高橋／都平組、黒沢元治／砂子組のGT-Rが2台。これが日産ワークスの陣容だったが、さらに須田祐弘／田村三夫組、箕輪真治／千代間由親組、篠原孝道／鯉沼三郎組というSCCN系のセミワークスに近いドライバーもGT-Rで参戦。

このレースにはGT-Rの対抗馬として本格的に国内活動を始めたマツダがファミリアロータリークーペで参戦。エース格の片山義美／武智俊憲組、岡本安弘／寺田陽次郎組、加茂進／石原徳彦組と侮れない陣容で臨んでいた。

レースは北野／長谷見組のZ432が終始主導権を握り、2台のGT-Rを従えるかたちで6時間レースを制覇。中盤過ぎまで終始2番手につけていた横山／寺西組のZ432は、デフトラブルのためリタイアしていた。

その後順調に見えたZ432の熊異変が生じたのは、続く5月の鈴鹿1000キロだった。4台が参戦したワークス系のZ432だったが、寺西歳森康師組が8周、横山／砂子組が13周、北野／長谷見組が39周で姿を消すL異常事態が発生。唯一生き残った西野弘美／藤田皓二組がかろうじてトップを守って優勝を果たしたが、Z432勢にとっては薄氷を踏む思いの際どい勝利となっていた。

そして、7月の富士1000kmで事態は急転する。日産は2台のZ432に加え、輸出仕様のGT-Rに加え、輸出仕様のL24型エンジンを積むダットサンスポーツ240Zを1台持ち込んだ。時期的には70年のサファリラリーが終わり、翌71年は1600ccのブルーバードから2400ccの240Zへの車種変更を決定した頃で、その開発も含めた参戦だったのだろう。

予選は2台のZ432と2台のGT-Rに次ぐ5番手タイムだったが、レースが始まると、中速トルクが太いL24型エンジンの自由度に勝るZ432が混戦のなかからトップに立ち、そのまま1000kmレースを逃げ切ることに成功。

S20型エンジンを積むZ432が振動やエンジンベイスペースからGT-Rと同じ排気レイアウトをとることが難という問題を抱えていたこともあり、この富士1000kmを境にして、日産ファクトリーのフェアレディZはZ432から240Zにシフトしていくことになる。

これで日産ワークスはGTカークラ

スで２４０Ｚ、ツーリングカークラスでＧＴ・Ｒを走らせる体制となったが、相手がいない寡占状態のＧＴクラスに対しマツダ・ロータリー勢が強力なライバルとして台頭してきたツーリングカークラスはＧＴ・Ｒにとって大きな脅威となり、開発の主軸はＧＴ・Ｒに置かれていく状況だった。

実際、70年シーズンの全日本ドライバー選手権を高橋国光が４ドアのＧＴ・Ｒで５戦５勝のパーフェクトで勝ち取ると、翌71年はホイールベースが短くボディ剛性の高い２ドアハードトップボディに車両を変更。ＧＴ・Ｒの開発は急ピッチで行なわれていた。

翌71年、Ｚはレース・ド・ニッポン（高橋／長谷見組が優勝）、鈴鹿１０００㎞（リタイア）、富士１０００㎞（リタイア）と長距離耐久中心の活動体制をとったが、ＧＴカテゴリーの設けられたビッグレースにも参戦し、５月の日本グランプリでは都平が優勝を遂げていた。

またシーズン後半にノーズが延長された空力に優れるグランドノーズを装着。これは市販モデルの２４０ＺＧと同形状のフロントノーズで、以後Ｓ30Ｚは本格参戦最終年となる78年までこのフォルムで戦うことになる。

続く72年も同様の参戦体制が取られたが、レース・ド・ニッポン、鈴鹿１０００キロはリタイア、富士１０００㎞は不参加と得意とした長距離耐久で精彩を欠く場面が増えていた。

しかしこれとは逆に、富士ＧＣシリーズにプライベーターの２４０Ｚが相次いで参戦するようになり、さらに数少なくなったＧＴ規定のスプリントレースでは５月の日本グランプリで都平が前年に続いて２連覇を達成した。ただ歴史的に日本のＧＴクラスはフェアレディ／フェアレディＺによるワンメイク状態が続いてライバル車が存在せず、どのクルマが勝つかではなく、フェアレディに乗る誰が勝つかに注目が集まる状況だった。

この年、日産ワークスはオフシーズンの間に白紙から車両構成を見直したＧＴ・Ｒが３月に念願の50勝をマークしたが、５月の日本グランプリでロータリー勢に惜敗。ファンの関心はＧＴ・Ｒに集まり、残念ながらほぼワンメイク化したＧＴクラスの２４０Ｚに対する注目度はそれほど高いものではなかった。

排出ガス対策、あるいはオイルショックによる影響からワークス活動の最終年となった73年は、４月のレース・ド・ニッポンに新開発のクロスフローヘッド「Ｒ３９０」へ換装した２４０ＺＲが登場。キャブ仕様とＥＣＧＩ仕様が準備され、歳森／星野一義組と鈴木誠一／寺西組がローラＴ２９０に次ぐ２、３位を獲得。エース格の高橋／長谷見組はトラブルで下位に沈んだが、日産ワークスとしてＬ型エンジンに本腰を入れて対策を施しその効果を確認するレースとなった。

このクロスフローヘッドを持つ２４０ＺＲは続く鈴鹿１０００㎞でも高橋／都平組が優勝。しかしセリカターボが勝った富士１０００㎞ではリタイアを喫していた。

この73年は日産ワークスとしての活動最終年にあたり、参戦レース数もグッと減る状態だった。ワークスとしての積極的な活動は72年まで。73年はドライバーの移籍対策も含めた猶予期間として考えられていた。

主体はプライベーターに

74年以降は富士ＧＣシリーズのサポートレース、サバンナＲＸ-３との混走となるスーパーツーリングレースに２６０Ｚ、２８０Ｚで参戦するが、エンジンパワーでほぼ互角、車重の軽いサバンナが優勢でフェアレディ勢は次第に数を減らしていくことになる。もちろん活動の主体はプライベーターで、特に柳田春人の活動が目立っていた。

振り返れば日産系のレースユーザーには、歴史的に「フェアレディ使い」と呼ばれるドライバーが多く存在して





（上）73年にはクロスフローヘッドに換装した240ZRが登場。富士1000㎞では２台ともリタイアを喫する。（下）また同レースには非クロスフローのヘッドライト&フォグ付き仕様が登場。ラリー用パーツの開発を目的に参戦していた。



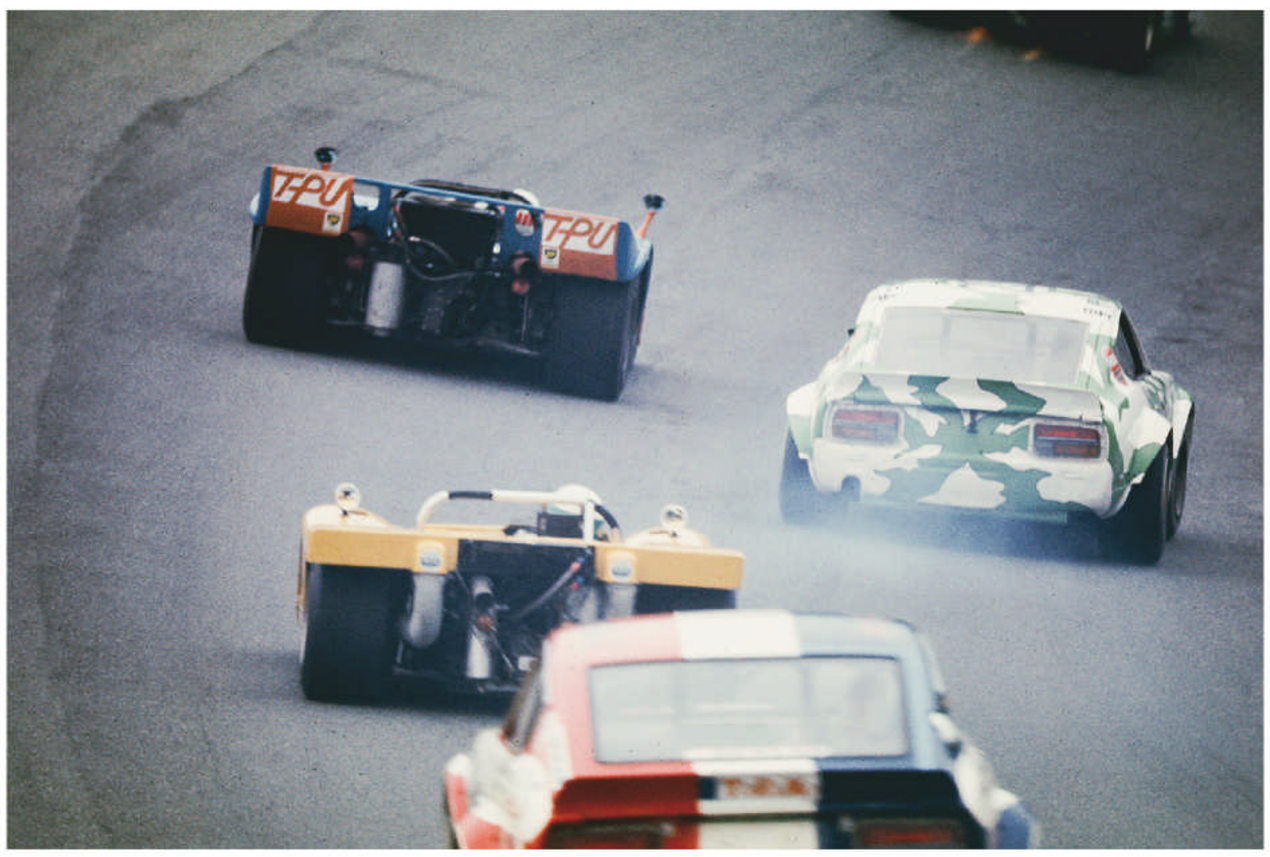
240ZRのデビュー戦となった73年のレース・ド・ニッポン。国光／長谷見組（左）はトラブルに見舞われて下位に沈んだものの歳森／星野組（上）は快走を見せ、ローラT290に次ぐ２位に。鈴木／寺西組の240ZRも３位に続いた。



73年はクロスフローヘッドに換装された240ZRが登場し日産ワークスとしてL型エンジンに本腰を入れて対策を施した

240Zは黎明期の富士GCにも参戦。スポーツカーなどに混ざり、それをGTカーのZが追う光景はなかなか異様である。だがZはコンディションによっては総合優勝を果たす場面も。





74年以降のスーパーツーリングレースなどにはL26を積んだ260Zが登場。車重の軽いサバンナRX-3と鎬を削るもポテンシャルはサバンナに分があった。



260Z以後は280Zも登場。76年富士1000kmでは辻本征一郎／星野一義組が280Zをドライブし、総合8位でフィニッシュするもサバンナ勢には敵わず。

GTカテゴリーのレースが減り、耐久が主戦場となっていたなかで Zユーザーにとって富士GCシリーズの発足は好都合だった



ここでは少し変わり種なレーシングZをご紹介。（上）79年富士GCサポートイベントのスーパーシルエットに登場した280Zのシルエット仕様、覇舞権太坂Z。（下）82年WEC富士にはエレクトラモーティブのS130 IMSA GTO仕様が参戦。残念ながらリタイアに終わった。

おり、フェアレディでレースを始め、ステップアップを果たしたドライバーも数多くいた。

特にフェアレディZの場合は71年に始まる富士GCシリーズが活躍の場として活用され、グループ7カーや2シーターレーシングスポーツに混ざり、240Zで参戦するプライベーターの存在が目立っていた。

GTカテゴリーのレースが減り、主戦場が耐久レースという状況に変わっていたZユーザーにとって富士GCの発足は好都合で、積極的に参戦するユーザーが増えたのは当然の成り行きと言えるものだった。

フェアレディZのユーザーは以前からフェアレディ2000でGTカーレースに参戦していたドライバーが多く、主立った顔ぶれとしては大塚光博、柳田春人、篠原孝道、鯉沼三郎、西野弘美らの名前が挙げられる。

彼らはフェアレディ2000からフェアレディZに乗り替え、当初はZ432、そして240Zを使い富士GCや長距離耐久で好成績を上げたSCCN所属のドライバーたちが多かった。簡単に彼らの略歴を紹介しておこう。

大塚は、68年にフェアレディ2000でレースを始め、71年にZ432と240Zで富士GCシリーズと富士1000kmに参戦。72年も240Zで戦い続け、GTカーレースでは走ればトップ5以内という好成績を残していた。また240Zでの最後のレースとなった73年の日本グランプリでは柳田に次ぐ2位に入っていた。

篠原は66年からフェアレディ1600／2000でGTカテゴリーのレースに参戦。69年JAFグランプリのツーリングカーレースで、スカイラインGT-Rに記念すべき1勝目をもたらしたドライバーとして知られている。



78年のスーパーツーリングレースではZが１台のみで周りはすべてサバンナという状況に。そんななか柳田春人が孤軍奮闘し、見事にスーパーツーリングレース最後のシリーズ王座に輝いた。



排ガス対策によってワークスが撤退せずに活動が続いていれば、別のかたちで進化したS30Zの姿が見られたはずだ

この堅実な走りが評価され、耐久レースを中心に２４０Ｚのステアリングを任されるようになっていた。

鯉沼は69年にフェアレディ２０００でレースを始めたドライバーで、70年6月には早くもＺ４３２を入手。71年にはＨ30型（３ℓＯＨＶ）エンジンを搭載してＧＣに参戦。同年9月の富士ＧＣでは酒井正のマクラーレンＭ12に次ぐ2位獲得と健闘を見せていた。

西野はＳＣＣＮ大阪で大森契約の寺西孝利と共に、フェアレディの使い手と呼ばれたドライバーのひとりだ。ワークス系Ｚ４３２の４台中３台が早々に潰れた70年5月の鈴鹿１０００㎞では、最後に残った1台を藤田皓二と共に優勝に導いたドライバーとして評価が高い。また２４０Ｚに乗り替えた71年後半戦からは優勝も含めた上位入賞が多く、ワークスを側面からサポートする技量を持ったドライバーとして知られている。

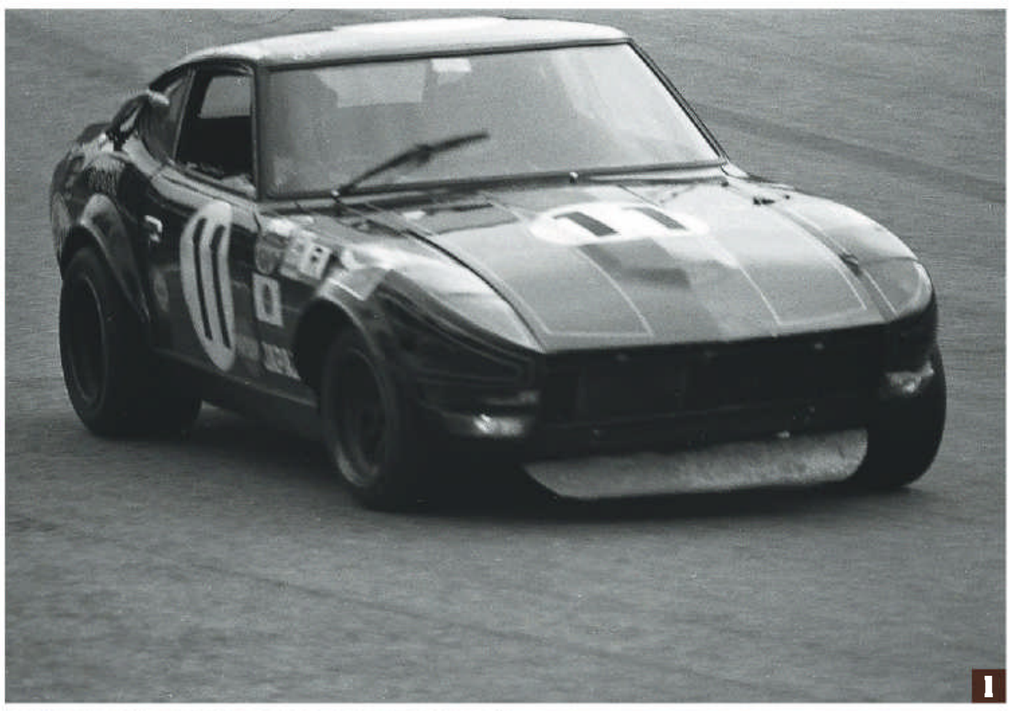
さらにフェアレディＺ時代から名を上げたドライバーも少なくない。先鋭的な印象を与える黒が好きで「黒い稲妻」と言われた桑島正美の黒いＺ４３２はあまりに有名。レース修行で渡英したため２４０Ｚでのレース数は少ないが、走れば表彰台に立つ確率が非常に高く彼もまた「Ｚの使い手」と呼ばれる存在となっていた。

そして「Ｚの柳田」と呼ばれた柳田春人。69年に日仏チューンのフェアレディ２０００でレースを始め、70年終盤にＺ４３２を入手。71年中盤には２４０Ｚに乗り替え、72年の日本グランプリで都平に次ぐ2位、翌73年の日本グランプリでは出走7台と数は少なかったものの優勝。さらに6月のＧＣで豪雨のなか並みいるスポーツカーを破って、２４０Ｚで優勝した場面はあまりに有名だ。

日産ワークスが撤退した74年以降は、サバンナＲＸ-３が優勢なスーパーツーリングに参戦。数少ないＺユーザー（最後にはただ1台に）として孤軍奮戦。最終年の78年にタイトルを獲得した執念のＺ使いだ。

ほかにも優秀なフェアレディＺユーザーはいたがＧＣ、長距離耐久、ＧＴカーレースで印象に残るのはこうした面々になるだろう。

フェアレディはＳＰ／ＳＲの時代から、安定した性能とそのコンペティション性により多くのドライバーに支持されてきた。それだけに排ガス対策によるワークス活動の撤退は惜しまれる。もし続いていれば、別のかたちで進化したＳ30Ｚの姿をファンに見せてくれたに違いないはずだ。







柳田以外にもフェアレディやZで名を上げた者は多い。1桑島正美はZでのレース数こそ少ないが好走を見せた。彼の漆黒のZはあまりにも有名だ。2フェアレディ時代から使い手として名が知られていた西野。3大塚はGTカーレースでは常にトップ５を争う存在だった。



レーシングS30Zを支えた名チューナー

東名自動車が残した存在感

Text/Akihiko Ouchi　Photo/SAN-EI

日産系のチューナーとして、日本のモータースポーツ創生期から大きな存在感を示してきたのが東名自動車だ。設立者の鈴木誠一は日産・宣伝四課（大森分室）契約のドライバーでもあり、メカニズムに精通していたことから、68年に神奈川県川崎市高津区でレーシングチューナーとして起業。これが東名自動車だった。

当初、東名自動車は鈴木自身が走らせるストックカーレース車両（セドリック＋U20型エンジン）の製作を手がけていたが、70年にサニーがモデルチェンジを受けてB110型に発展すると真っ先にチューナングを手がけ、11月のトランス・ニッポン・クーペ・シリーズにただ1台の日産車として参戦。並居るトヨタ・セミワークスのカローラ／パブリカ勢を相手にデビューウインを飾っていた。

その東名自動車がフェアレディ240Zに本格的に取り組んだのは72年以降のことだった。鈴木誠一と当時、若手売り出し中だった高橋健二のふたりがステアリングを握り、排気量無制限のグループ7カーから量産GTカーの240Zまでが混走する富士GCシリーズのメインレースや長距離耐久レースに参戦した。

当時はTSサニーやGCカーのローラBDAの開発に主力が注がれ、東名自動車として240Zを積極的に開発する方針は採られなかったが、フェアレディ2000以来続くチューニングノウハウを生かし、常に上位で戦績を残す活躍を見せた。

東名自動車はのちに本体の東名パワード、シャシー課から発展独立した東名スポーツ、エンジン課から発展独立した東名エンジンという3つの組織体に分かれるが、L系を積むS30Zに関しては、その後東名パワードでストリート系チューンが数多く手がけられた実績がある。

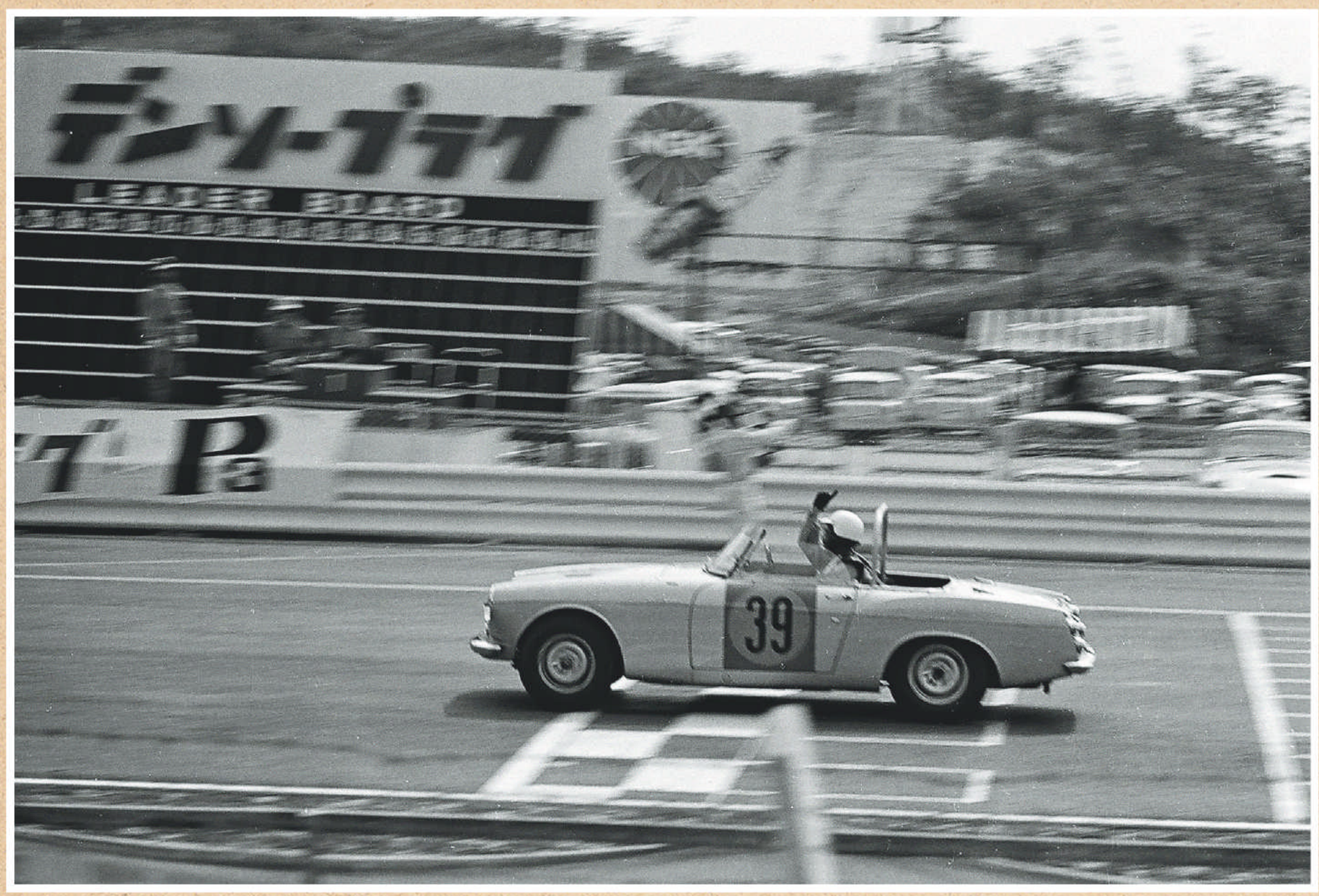
「日産のGTカーとしてフェアレディZがレースで使われる以上、東名自動車として手がける必然性はあり、しばらくZを走らせていましたが、競合性のあるレースは初期のGCや耐久レースで、継続的に開発を進めたという覚えはあまりありません。当時はエンジンも含めてTSサニーの開発にかかりっきりだった、という時代背景もありましたね」と現・東名パワード代表取締役 会長兼社長の鈴木修二氏。

ひと目で東名自動車と分かるワークスカラーの丸善テクニカカラーをまとったマシンは、創生期の240Z勢のなかにあってもやはり存在感を示す車両として目立っていた。R

先代フェアレディが残した功績

“Z”誕生前夜

1969年の「フェアレディZ」誕生以前
クラブマンレースから日本グランプリにいたるまで
サーキットで活躍したのはダットサン・フェアレディだった



1963年５月の「第１回日本グランプリ自動車レース大会」B-Ⅱレースで優勝したフェアレディ（SP310）。外国車を相手に、田原源一郎が独走優勝を飾った。

１９６３年５月３日、鈴鹿サーキットでの「第１回日本グランプリ」。そのＢ・Ⅱ（スポーツカー２５００cc以下）レースで、田原源一郎操るダットサン・フェアレディ（ＳＰ３１０）が並みいる外車群（トライアンフやＭＧやポルシェ）を打ち破って優勝する。自動車競走を初めて見る大観衆は日本車が外国車を負かしたというだけで興奮した。Ｇ型ＯＨＶ４気筒１５００cc エンジンには実は輸出用ＳＵツインキャブが装着されていた。田原はのちにＳＣＣＮ初代会長となる。なお１３００cc以下のＢ・Ｉレースには初代フェアレディ（ＳＰＬ２１２）が２台参戦、こちらはメーカー援助皆無ながら塚本育子嬢が13台中６位で完走した。

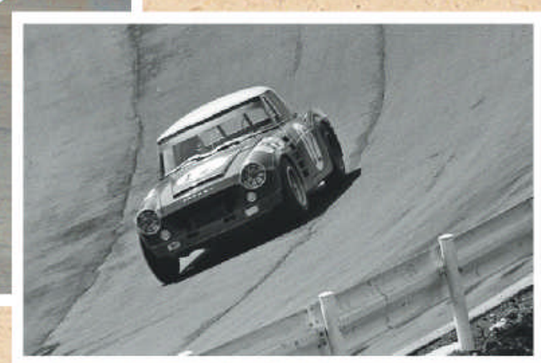
６５年には船橋サーキットが、６６年には富士スピードウェイが完成し、日本全体が高度成長に活気づくなか、自動車自体、さらにはモータースポーツ人気も急上昇する。ツーリングカーレースにはあらゆる車種が参戦したが、スポーツカー／ＧＴカーレースとなると外国製の高性能車かフェアレディ、あるいはホンダＳ８００を買って出るのが最善策となっていく。当時は１３００ccを境に上下２クラスに分けられるのが一般的だった。

６５年にはＲ型ＯＨＶ４気筒１６００cc搭載のＳＰ３１１、６７年にはＵ２０型ＳＯＨＣ４気筒２０００ccのＳＲ３１１が登場し、次第にポルシェやロータス・エランが姿を消していくと、７０年にＺ４３２（ＰＳ３０）がレースデビューするまで、通称ＳＲの独壇場が続いた。耐久レースや改造範囲の広いレースには個人やチューニングショップの

Text/Shinji Hayashi Photos/Motorsport Images, SAN-EI



2



3



1



6



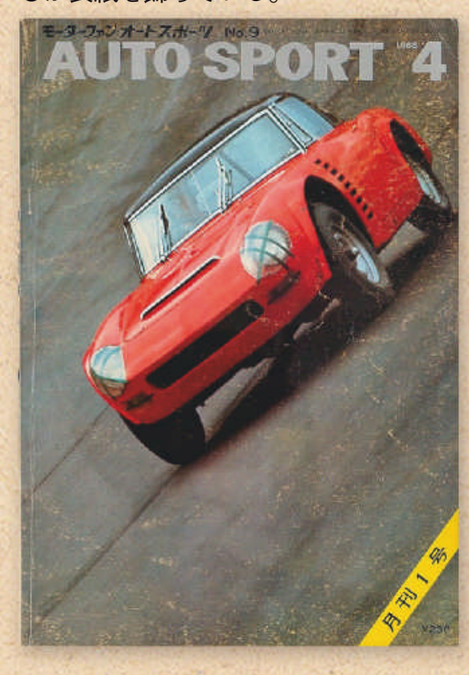
5



4

1960年代、フェアレディが大活躍。1「全日本自動車クラブ選手権レース大会（65年／船橋）」GT-Ⅱで北野が予選2位。2 3「第3回日本GP（66年／富士）」では豪雨の予選で北野がPP。4「第4回日本GP（67年／富士）の予選6位まで、決勝1～3位を独占した。5「第12回全日本クラブマンレース（70年／筑波）」では中村昌雄が優勝。6 68年の「モンテカルロラリー」でもハンヌ・ミッコラが活躍した。

本文中に出てくる『オートスポーツ／66年4月号』。フェアレディSが表紙を飾っている。



手により大改造されたSRのスペシャルがRクラスで参戦。なかでも中村昌雄の1台（RS20）は有名だった。カスタムメイドのクーペで、レースごとに形が変化していった。中村は70年筑波サーキット開幕戦の予選でジムカーナ仕様のSRを駆って驚異的タイム（1分04秒34）をマークする。

ビッグレースには日産のワークスチーム（追浜および大森）からフェアレディが参戦することも多かった。66年半ばプリンスとの合併により純レーシングのR380がニッサンのものとなるまで、つまり67年以前は追浜契約（1軍）の田中健二郎、北野元、高橋国光、大森契約（2軍）の鈴木誠一、黒沢元治、長谷見昌弘、都平健二、粕谷勇ら（いずれも2輪出身選手）にとって、最も強力なクルマはフェアレディ2000であり、それを駆って好成績を残すのが彼らの使命だった。

富士30度バンクコースでの日本グランプリ前座のGT戦では66～67年と彼らがランデブー走行しながら圧勝したし、ツイスティな船橋では倍ほどの排気量があるデイトナコブラやジャガーEタイプを追い回して熱戦を展開した（追浜は特製ファストバックボディも併用）。その後トヨタから田村三夫、プリンスから須田祐弘、プライベートフェアレディで活躍した寺西孝利や辻本征一郎、歳森康師らも順次、大森入りを果たす。

66年5月の富士での「第3回日本グランプリ」メインレースに登場した「フェアレディS」は幻の1台だ。外観はほぼ普通のSRだが、謎の直列6気筒DOHC2ℓを搭載していた。北野が大雨の予選で2位を15秒離す圧倒的ポールポジションを奪うが、決勝は序盤リタイア。実は65年から66年にかけて試作だけで終わったニッサンA680X（仮称）というフロントエンジンのレーシングスポーツクーペが存在し（ノスタルジックヒーロー誌95年12月号で初公開）、それ用に開発されたB680Aエンジンが急遽移植されたのだった。ちなみにオートスポーツ誌66年4月号表紙を飾るフェアレディSのノーズ形状は、日本グランプリ出場車よりもむしろA680Xのそれに似ている。

60年代後半、フェアレディで活躍したプライベーターとしては真田睦明、白石春太郎、篠原孝道、板谷亨、長村瑞臣、西野弘美、大塚光博、藤田皓二、鯉沼三郎、水野善作、鶴ヶ谷卓、黒沢俊武、桜井一、柳田春人らの名が挙がる。彼らの多くは70年にZが登場すると、1年ほどのうちに乗り換えた。チューナーの東名や日仏などを育てたのもSRだった。

サーキットレースだけでなく、モンテカルロラリー等にもワークス参戦して活躍したフェアレディ。68年にはハンヌ・ミッコラ操るSRが総合9位（クラス3位）となっている。R

Interview | 柳田春人

“Z遣い”と呼ばれて

**フェアレディでレースデビューを果たして以降
そのレース人生の大半を「Z」で戦い続け
“Z遣い”“Zの柳田”と呼ばれるほどの活躍を見せた
Zに溢れるレース人生をいま、振り返る**

Text/Yumiko Kaijima　Photos/Shimpei Suzuki, Kazuhisa Masuda, SAN-EI
写真提供／柳田春人　協力／株式会社セントラル

「クルマを買ってくれるんでなきゃ、オレは東京へは行かない。ひとり暮らしをする条件はそれだよ」

昭和25年、埼玉県深谷市で医師の長男として生まれた柳田春人。当時16歳、高校1年生になれば軽4輪の免許が取れた。〝金の卵〟と呼ばれ、中学を卒業したら働きに出る若者が多かった時代。勤め先では輸送や配達など、クルマを使う場面もあった。そうした若者たちのために、免許の取得年齢も現在より2年早かったのだ。

一方、裕福な家庭の子女にとって、クルマは最先端をいく遊びの道具。自分のクルマを手に入れて走りに行ったり、流行りの場所に乗りつけたりすることは一種のステータスだった。柳田は明らかに後者である。実家を継ぐために、両親は柳田を医学の道に進ませようと考えていた。埼玉の高校ではなく東京の高校へと進学させ、そこから大学の医学部を目指させようとしたのだ。その場合、柳田は親元を離れてひとり暮らしをしなければならない。その時に柳田が両親に申し出た条件が、クルマの購入だった。

そうしてホンダN360＝通称〝エヌサン〟を手に入れた柳田は都内で自動車仲間と出会い、交流を深めていく。街中を流すだけでは飽き足らず、ヒール・アンド・トゥの練習をしに高尾山に行ったり、そのうちにクルマを改造して、オープンしたばかりの富士スピードウェイまで走りに出かけた。

そんなある日、柳田は富士スピードウェイからの帰路で追突事故に遭う。後ろから柳田のクルマに追突した紳士は、改造を施してあるN3を見て「このクルマ（の改造に）はいくらかかっているんだい？」と尋ねた。「100万円ぐらいかな」と答えた柳田に、紳士は示談金として80万円を支払った。その80万円を元手に柳田が知り合いから手に入れたクルマこそ、SR311型フェアレディ2000だった。

「ホンダの〝エスハチ（S800）〟かフェアレディ（SR）か、そのどちらかにしようと思っていたんだけど、たまたま知り合いが持っていたからSRにしたんだ」と柳田が振り返るその1台。それこそが、彼をレースの道へと導いていくこととなった。


1969年のデビューレースで優勝した柳田に声をかけた夏川かほる女史（左端）。以来、マネージャーとして柳田のレースに帯同した。

N3と同様、SRの足回りを改造したり、オイルクーラーを追加した柳田は1969年5月、19歳の時（記録上は18歳）に第4回富士100キロロードレースミーティングのフレッシュマン第2レースに出場。予選2番手からデビューウインを飾る。

「攻め過ぎていたのかもしれないけど、練習の時はまともに1周することすらできなくていつもスピンしていた。それなのに予選では一番前の列に並べて、レースでも僕の前にいたクルマがスピンして勝つことができた。とても信じられないよね」

この1戦が柳田にとって大きな転機となる。『少年版マイ・フェアレディ』とでもいうべきストーリーが始まるのだ。もちろん柳田が〝イライザ〟で、彼にとっての〝ヒギンズ教授〟が、映画やテレビで活躍していた女優の夏川かほるだった。同じく女優だった母・静枝がダットサンのディーラーを開業していた影響からか、かほるも大のクルマ好きで、SCCNに所属し、フェアレディでレースに参戦もしていた。その夏川は当時〝若手ドライバーの育成〟を目指していたのだが、そのお眼鏡にかなったのが柳田だった。

デビューウインを果たした柳田は、「あなた、プロにならない？」と夏川に声をかけられた。夏川は柳田をSCCNのメンバーに登録しただけでなく、挨拶の仕方からスポンサー対応の方法、サーキットでのライバルに対する態度などを厳しく指導。さらに「18歳でデビューしたことにしておいた方がいいから」という理由で4月生まれを10月生まれと偽った。これは当時、18歳という若さでレースデビューする選手が稀有だったため、柳田のスター性をアピールする策略だったと思われる。

一方で夏川はレースに関してもレー

NISSAN Z {1970 1994} In Race & Rally

ルを敷いていく。デビューから1年半ほどはSRでレースを続けていた柳田だが、夏川から「Zにしなさい」と言われて日仏自動車がチューニングしたZ432（PS30型）に乗り始める。

「とても乗りやすくて楽しいし、安全なクルマという感じがした。SRはサスペンションがリジットでコーナリングが悪かったけど、Z432はストラットだからコーナーで横を向いてもスピンする感じがしなかった。だけど積んでいたS20エンジンが2ℓの高回転型で、9500から1万回転ほど回すんだけど、しょっちゅう壊れちゃうんだ。そのエンジンをGT-Rに積むと振動しないんだけど、Zに積むと搭載位置の問題や車体とのバランスが悪いからなのか、すごい振動だった」

次に柳田がドライブしたのは北米輸出用の2・4ℓエンジンを搭載したHS30型240Zである。

「240Zはエンジンがすごく安定していたね。トルク型で回転が低いし、エンジン自体が軽量だった。S20との排気量の差は約500ccだけど、『こんなに違うのか』というぐらいトルクがあった。ただZだとフロントヘビーになるし、トルク型の分、乗り味は〝じゃじゃ馬〟という感じだったよ」

240Zに乗っている頃、柳田の夢は日産大森の宣伝3課に入ることだったという。クルマに関してはセミワークス扱いで、日仏自動車経由でいくらでも新しいホワイトボディを使えた。だからこそ、夢を叶えるために一生懸命に攻め続け、大きなクラッシュも年に一度は経験していたと笑う。

そんな柳田の名前を世間に轟かせることとなったのが、72年6月に富士スピードウェイで行なわれた「富士グラン300マイルレース」である。その頃、人気カテゴリーとなっていた富士グランチャンピオン（GC）レースの第2戦、トップカテゴリーの2座席スポーツカーを蹴散らして、柳田が強雨の中で総合優勝を果たした一戦だ。この年から柳田が使用していたのは、規定により190㎜ノーズが長くなった240ZGだった。

「240ZGはGノーズを付けることによって多少重くはなったけど、ダウンフォースもあったし、直線での抵抗



1971年5月に富士スピードウェイで開催された日本グランプリのGTSレースにZ432で参戦し、都平健二、高橋健二に次ぐ3位に。

Zで1番になりたかったから、いつも全開だから年に一度は大クラッシュしていた



前年に続いて出場した日本グランプリでのひとコマ。レーススタート前のグリッド上で。240Zが大挙参戦したS&T部門で予選6番手から“追浜ワークス”の⑧都平とのバトルを演じた⑪柳田。2番手でゴールした高橋の失格もあり2位入賞を果たす。





“Z遣い”の代名詞で呼ばれるほど歴代Zで快進撃を続けた柳田。その一方で、雨のレースでの活躍が目立ったことで“雨の柳田”とも呼ばれた。

が少なくなったんだ。直線スピードが6㎞／hも伸びて、ラップタイムも1～2秒速くなった。ただグリル開口部が小さくなったせいでオーバーヒートに悩んだ思い出もあるけどね」

この年、柳田はヨコハマタイヤの開発ドライバーを務めていた。

「それまではずっとダンロップを履いていたんだけど、ヨコハマがレース用のスリックタイヤを作ることになってね。当時、ダンロップの京極（正明）さんとヨコハマの水野（雅男）さんが仲良しだったから、『1年間、ヨコハマに行ってくれ』ってことになったんだ。それでしょっちゅうテストで走っていたんだよ」

しかも開発ドライバーということで、雨の決勝レースでは柳田のタイヤが最優先される。当時はウエットコンディションになるとスリックタイヤに手彫り（ハンドグルーブ）を施したタイヤを用意していたのだが、それほど多くのセットを作ることはできなかった。だが、柳田には雨の量に合わせて溝を彫ったタイヤが用意された。

その一方で、柳田を優勝に導いたのは小さなことの積み重ねでもあった。

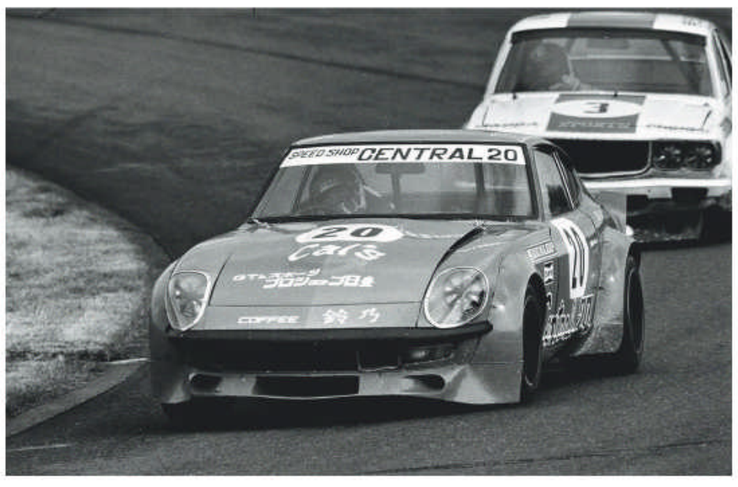
「当時はみんな気にしていなかったんじゃないかと思うし、オレも絶対に人には言わなかったんだけど、テストの時からタイヤの内圧はずいぶん試したよ。それから、クルマの〝曇り止め〟ね。当時はエアコンがなかったからフロントガラスが曇っちゃって、いつだったかのレースで、走りながらシートベルトを外して窓を拭いたことがあったんだよね（苦笑）。それ以来、雨が降る前日には洗濯石鹸を溶かした水で濡らしたタオルを絞って、フロントガラスの内側を拭いて曇り止めをしていたんだ。もちろん、誰にも教えなかったよ」

多くのスポーツカーが多量の雨で苦しみ、途中で走行を取りやめる車両もあるなか、柳田はキレた走りを見せた。

「ヘアピンから300Rには川があって、普通はオーバーテイクを仕掛けられないんだけど、そこでアウトから抜いたりしていたんだよね。あとでテレビを見て〝あんなところを走っちゃうんだ!?〟って自分でも驚いたぐらいで、よく憶えていないんだけどね。とにかく当時はストレートでもずっと（アクセルを）踏みっきりで、戻すということがなかった。GCに出ていても、Zのなかではとにかく予選から1位を獲りたかったし、負けたくなかった」

翌年はいよいよ大森へ——そういうタイミングでの大勝利だった。

だが、その翌73年、日本は石油ショ



260Zで参戦した1974年11月の富士ビクトリー200キロレースではコーナリングスピードに勝るサバンナRX-3を相手に予選3位を獲得。しかし決勝はリタイアに終わった。

ックに見舞われ、自動車メーカーはワークス活動を縮小。柳田が正式に大森のドライバーとなることは叶わなかった。それでも柳田は準ワークスドライバーとしてシルエットフォーミュラになるまでZで活動を続行。74年には、それまでのL型エンジンからクロスフローのLYエンジンに換装した260Zで活躍した。そして78年にはST&GTレースにおいて、中嶋悟や関谷正徳たちが駆る複数のサバンナを相手に、柳田が唯一のZで激闘を繰り広げた。

「Zは1台しかいなくて、車検で何か言われることもなかったから、リヤスポイラーを高くしたり、いろいろやったね。サバンナは車重が軽くてコーナリングがいい。それに対してZはパワーがあってストレートが速かった。だから、コーナーではいつも4〜5台のサバンナに囲まれてゴツゴツ当たるんだ。おかげでレースが終わる頃にはリベット止めしていたオーバーフェンダーが全部なかったりしてね（笑）。

でもストレートでは毎周オレがサバンナを抜いていくわけ。そうするとスタンドのお客さんが拍手してくれるのが分かるんだよね。今でも『あのレースは楽しかったな』って、関ちゃん（関谷）たちと話しているくらいだよ」

シルエットフォーミュラ時代に一旦その名を消したZは、グループCカーの初期である83年に復活する。Zとは名ばかりのそのマシンで活躍した後、柳田は引退。それから約20年後、今度は長男の真孝がZ33で全日本GT選手権（現スーパーGT）のGT300クラスに参戦し、2003年にチャンピオンとなる。これにより親子2代で〝Zの柳田〟と呼ばれるようになった。

今年はフェアレディZを名乗ってから50年という、節目の年。現役中にセントラル20を興し、「今でも朝起きてから寝るまで、考えることはZのことばかり」という柳田にとって、Zは切っても切れないクルマとなった。

「日産唯一のスポーツカーだと思うし、きっとこれからもZはなくならないと思うよ」

柳田春人は69歳になった今でも、新たなZに思いを馳せている。R



やなぎだはるひと：1950年4月21日生まれ。埼玉県出身。高校卒業直後の69年5月にレースデビュー。歴代Zを駆ってツーリングカーレースで活躍したほか、GCやJSPCなどにも参戦した。78年富士GCスーパーツーリングカー王者。セントラル20代表。



長男の真孝（右）もレーシングドライバーとして活躍中。2003年と10年にJGTC／SUPER GTのGT300においてZでタイトルを獲得した。「息子が同じZで活躍したことは嬉しかった」と柳田。

朝起きてから寝るまで考えることはZのことばかり

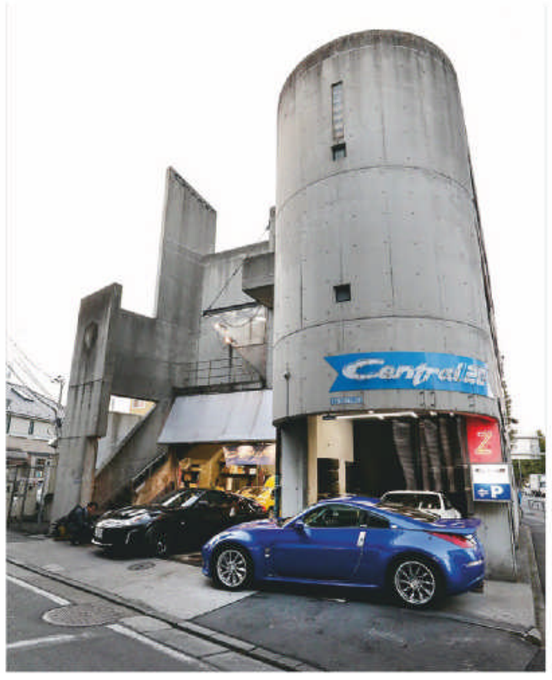
11月中旬に開催された「SUZUKA Sound of ENGINE 2019」で懐かしのフェアレディと記念撮影。



セントラル20

中央自動車道と国道20号線の交差点横に店舗を構える「セントラル20」は、フェアレディZを中心とした日産車系のチューニングをはじめ、カーライフに関する全般を請け負う。

フェアレディZ専用の『Z-SPORT』ブランドを展開し、Z32、Z33、Z34用のオリジナルエアロパーツのほか、マフラーやコンピューター、ブレーキ、サスペンション関連等の各種パーツをラインナップ。車両本体の販売も行なっている。



東京都調布市上石原1-32-34
TEL：042-486-4451
営業時間：9:00〜18:30
定休日：日曜日、GW、お盆、年末年始
URL：http://www.central20.co.jp

あの伝説のレースを振り返る
[1972年6月4日富士グラン300マイルレース]

2ℓスポーツカーを破りZの柳田が総合優勝

1971年に始まった富士グランチャンピオン（GC）シリーズ。その２年目となる72年の第２戦、富士グラン300マイルレースは６月３～４日にかけて行なわれた。

予選で上位に並んだのは２座席スポーツカー勢。マクラーレンM12を駆る酒井正がポールポジション、ローラT280を駆る高原敬武が２番手。以下田中弘、鮒子田寛と続き、フェアレディ240ZG勢では15番手の柳田春人が最上位で、これに歳森康師、高橋健二らが続いた。

迎えた４日、午前11時に第１ヒートが開始されたが、すでに富士スピードウェイには雨が降り始めており、各ドライバーのタイヤ選択も分かれた。そのなかで酒井と高原が幾度もトップの奪い合いを演じ、最後は高原がトップチェッカー。酒井が２位、田中弘が３位でゴールした。240ZG勢では歳森が最上位の７位。これに高橋が続き、柳田は第１ヒートを９位で終えた。

午後３時05分から開始された第２ヒートは土砂降りの雨となり、ローリング中にアクシデントが発生して赤旗中断。その後も雨脚は強いままだったが、40分にローリングが再開し、スタートが切られた。スポーツカー勢の多くに電気系トラブルが発生したり、危険だと判断してピットに戻るドライバーが続出する一方で、２座席スポーツカーに乗る永松邦臣、酒井らを相手に歳森や高橋がトップ争いを展開。新車GRDを持ち込んだ生沢徹の追い上げも観衆を沸かせたが、レース中盤にスピンを喫した後電気系トラブルでリタイアに。代わって場内を沸かせたのが、猛烈な勢いで高橋や歳森をかわした柳田だった。ヨコハマのカットスリックを履いた柳田はトップに立つと独走。２位争いは高橋が制し、歳森が３位、大塚光博が４位とフェアレディ240ZG勢がトップ４を独占した。２ヒートの総得点により、柳田がスポーツカー勢を破って総合優勝している。



土砂降りのなか、他を寄せつけない速さで周回を重ねた柳田は２位の高橋健二（240ZG）に40秒以上の差をつけ、トップチェッカーを受けた。



予選タイムで10秒ほど上回る⑱鮒子田のシェブロンB21Pを周回遅れにする⑩柳田の240ZG。ひとり異次元の速さを見せていた。

RESULT

順位	クラス-順位	No.	ドライバー	マシン	ヒート1／得点	ヒート2／得点	総得点
1	Ⅱ-1	10	柳田春人	フェアレディ240ZG	36周（９位／45点）	25周（１位／100点）	145点
2	Ⅲ-1	1	酒井　正	マクラーレンM12	40周（２位／90点）	24周（７位／55点）	145点
3	Ⅱ-2	84	高橋健二	フェアレディ240ZG	37周（８位／50点）	25周（２位／90点）	140点
4	Ⅲ-2	3	高原敬武	スタンレーT280	40周（１位／100点）	22周（10位／40点）	140点
5	Ⅱ-3	23	歳森康師	フェアレディ240ZG	37周（７位／55点）	25周（３位／80点）	135点
6	Ⅱ-4	12	永松邦臣	ロンソン2000	38周（５位／65点）	25周（５位／65点）	130点
7	Ⅱ-5	2	田中　弘	シェブロンB19	38周（３位／80点）	22周（11位／35点）	115点
8	Ⅱ-6	99	大塚光博	フェアレディ240ZG	36周（10位／40点）	25周（４位／70点）	110点
9	Ⅱ-7	18	鮒子田寛	シェブロンB21P	38周（４位／70点）	21周（13位／25点）	95点
10	Ⅱ-8	92	谷口芳浩	フェアレディ240ZG	36周（13位／25点）	24周（６位／60点）	85点

＊総得点が同点の場合はヒート２の順位が上位の者が優先となる。



２位に高橋健二（左）、３位に歳森康師が入り、ヒート２の表彰台を240ZG勢が独占。ヒート合算により総合優勝は柳田に。

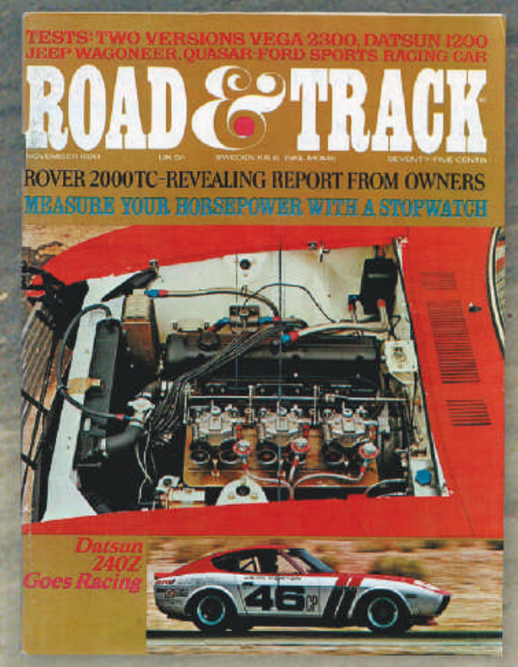
北米の急先鋒

BREの奮闘で確立された日産の名声

**初代フェアレディZは、デビュー間もなくアメリカのレースで走り始める
西海岸でその活動を担ったのは、トヨタとの契約がご破算になったばかりの
プライベートチーム、BREだった。輸出仕様の2.4ℓ・L24ユニットを搭載し
鮮やかに彩られた“ダッツン・ヅィー”はいきなり八面六臂の活躍を見せた**

Text/Ring Archives　Photos/BRE Collection, NISSAN

NISSAN Z {1970 1994} In Race & Rally



Zを表紙にしたロード＆トラック誌1970年11月号。BREの活躍で、高性能スポーツカーとしての名声は北米で一気に広まった。

FIGHTING in USA

1970年にサーキットデビューしたフェアレディZはたちまち日本国内のGTカーレースを席巻するが、タイムラグなくアメリカでも「ダットサンZ」はすぐさま注目の的となる。スタイリッシュな外観とレースでの活躍ぶり、そして競合するヨーロッパ車と比べてはるかに廉価な点。日本車に対するそれまでのイメージは一掃された。

60年代に急成長した日本の自動車産業界は海外への輸出に目を向けるも、小型低出力で未熟な乗用車は、少なくとも広大なアメリカ大陸ではなかなか受け入れられなかった。60年に西海岸ロサンゼルスに本拠が設けられたダットサンUSA、その初代社長に就いた片山豊（後に「ミスターK」として勇名を馳せ、77年まで在米。2015年に105歳で他界）は、アメリカでも通用する日産車の開発を一刻も早く進めてくれるよう日本の本社に訴え続けるようになっていった。

ミスターKは35年に日産に入社して早々、新設多摩川スピードウェイに出場するダットサンレーサー計画に関わり、50年代末の豪州ラリー参戦を企画した経験を持つ根っからのモータースポーツ好き。後発の日本メーカーが大国アメリカでイメージアップを図るためにレースでの活躍ぶりがどれほど効果的であるかをよく心得ていた。支援するにあたっては、東部と西部に大別して対象チームを決めた。全米デビューするZを託されたチームは、東部ではコネティカット州に本拠を置くボブ・シャープ・レーシングであり、西部ではカリフォルニア州エル・セグンドに本拠を置くピート・ブロック率いるBRE（ブロック・レーシング・エンタープライゼズ）だった。

SCCA主催レースの多くには基本的に賞金が出ない。50年代にロードコースや飛行場を舞台に始められたアマチュア向けクラブマンレースを起源としているためだ。だからインディカーやストックカーとは成り立ちが違う。賞金が出るSCCA主催プロレースは60年代のCan-Am（の前身USRC）やTrans-Am以後の話となる。広大なアメリカ全土を転戦してまわるのはそもそもアマチュアには無理なので、全米を7地域に分け、それぞれのクラス別チャンピオンを決め、その上位ランカーだけを年末一堂に会させてARRC（American Road



BREが走らせた最初の日産車は2000ロードスター（フェアレディSR311）。完全なプライベーターとしての参戦だったが、この活躍が片山豊・日産USA初代社長の目に止まった。

Race of Championsの略。後に〝Runoffs〟へと改称）として地域対抗王座決定戦を行なうのが恒例化していた。70～71年、その「Cプロダクション」部門を連覇したのがBREの240Zだった。舞台はジョージア州ロード・アトランタ。70年大会では、7地域上位3台ずつ計21台が出場（内4台が240Z、4台が2000＝フェアレディSR311）、ジョン・モートン駆るBRE 240Zがボブ・シャープ自身が駆るZを2・6秒差で降して勝利、3位にもBREのもう一台の240Zが入り、ポルシェ914／6勢を圧倒した。強敵ボブ・タリアス駆るグループ44のトライアンフTR6はリタイア。1年後の同大会でもモートンとシャープはまたしても1・2（差は14・9秒）、3～4位にも240Zが連なった。アル・ホルバート駆る914／6はリタイア。白と赤に青いアクセントが入った清々しいカラーリングとカーナンバー46、名手ジョン・モートン駆るBRE Zの姿は、こうしてZマニアにとってアイコンとなり、50年近く経った今なお色褪せない。

しかし実は、BREがZで本格参戦したのは70年の1シーズンだけだ。71年にBREはSCCAのプロ部門「2・5 Trans-Am」に510ブルーバードで参戦するのがメインとなり、結果的に71～72年2シーズンで計15勝を挙げて、マニュファクチャラーズとドライバー（モートン）のダブルタイトルを2連覇する。トランザム・シリーズはもともと5ℓ級のアメリカンV8「ポニーカー」（フォード・マスタングやシボレー・カマロやポンティアック・ファイアバードなど）たちがメーカー支援を受けて激闘を演じることで人気を呼び、その小排気量クラスとして2・5ℓ以下部門が当初は混走で、後に独立して競われた。510ブルーバードはディーラー支援を受けたBMWやアルファロメオと競り合っての王座奪還。しかしTrans-Am規定の改変により510活躍の場がなくなると、BREと日産の契約は所期の目的を達成したとして73年で完了することになる。

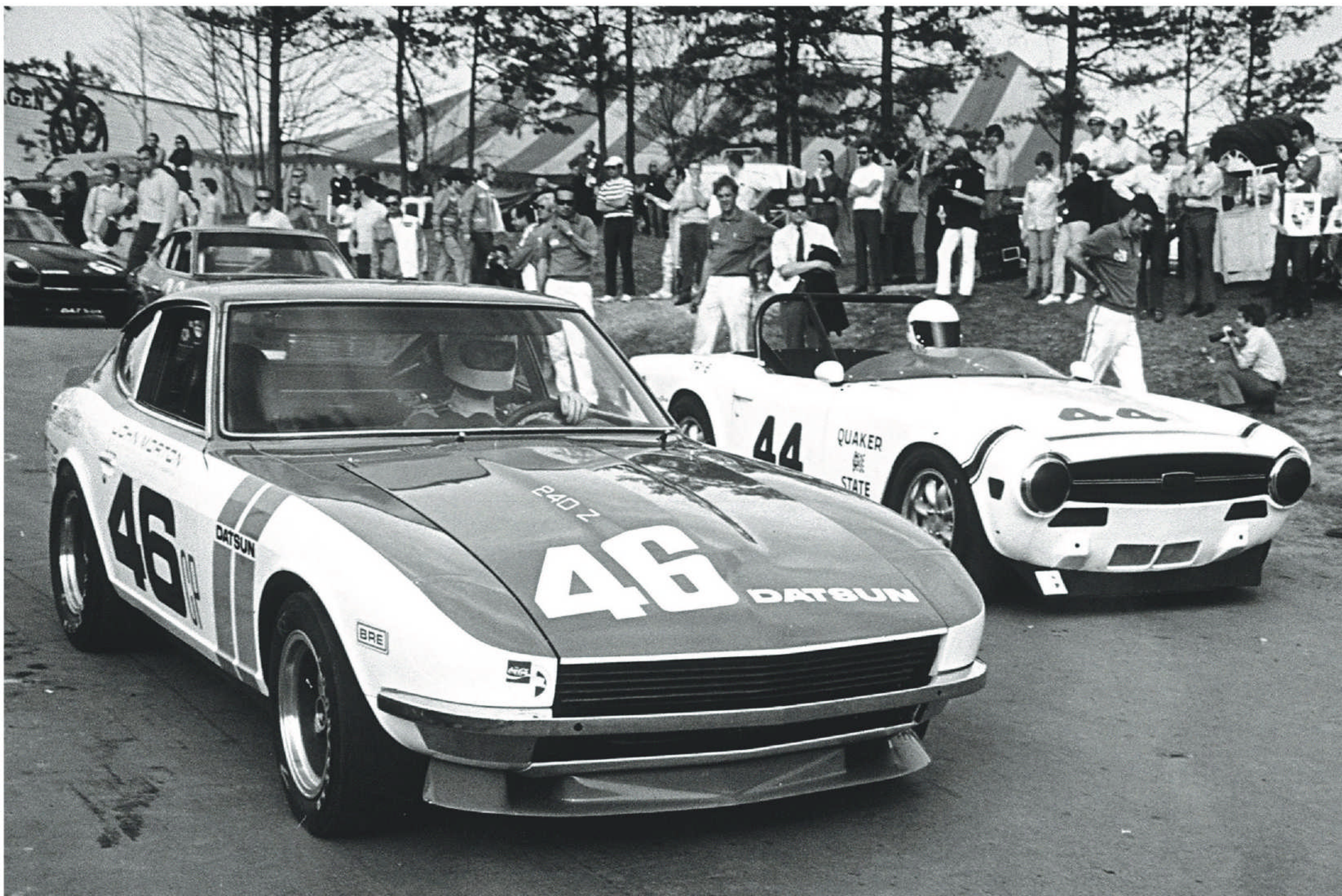
打倒シェルビーを目指す

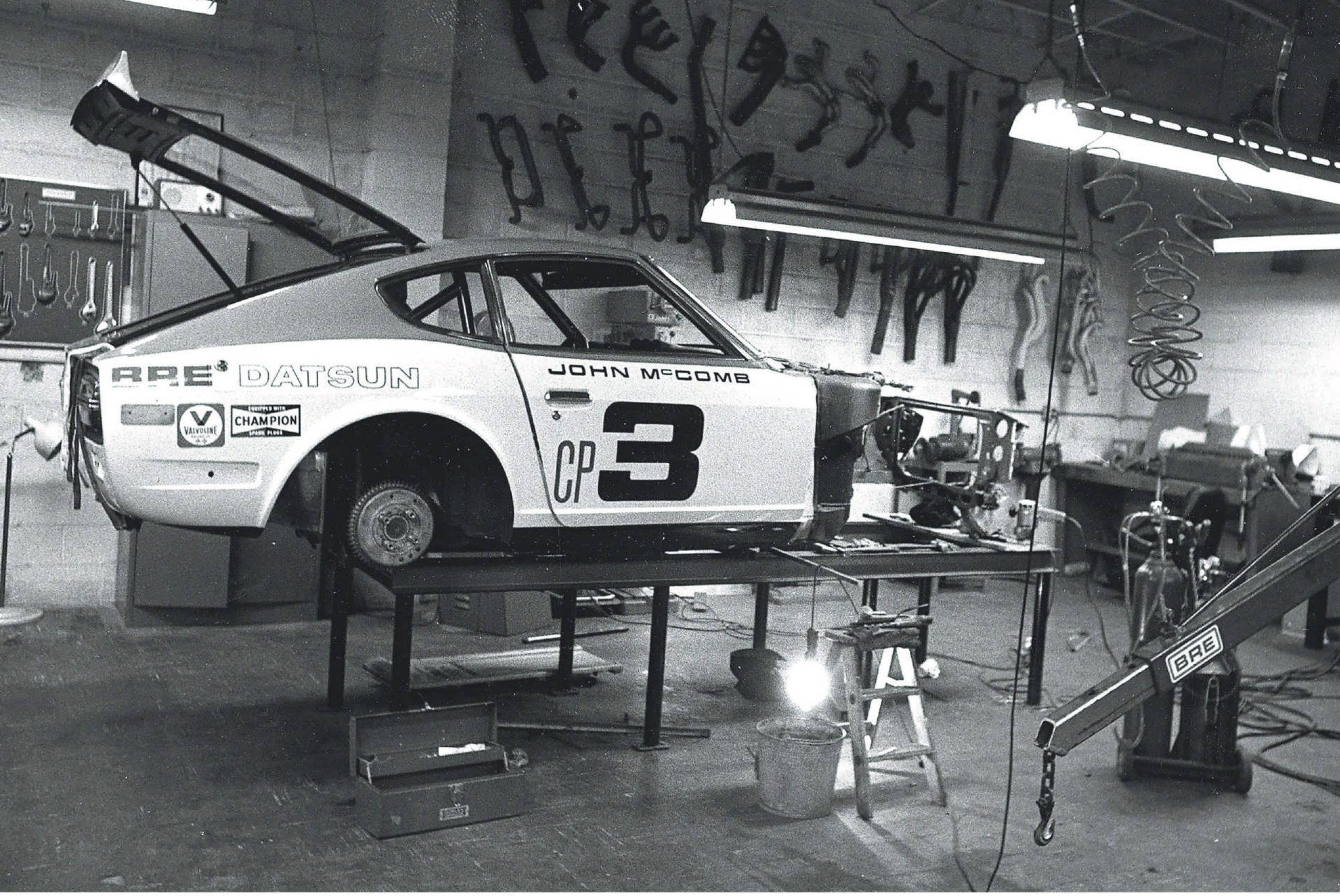
BRE代表のピート・ブロックは61年、シェルビー・アメリカンが設立された当初に雇用されたひとりだった。元々はレーサー志望だったが、有名なアートセンター・カレッジでデザイン工学を学び、GMのスタイリング部門に19歳で赴いた後、レースをしたくてシェルビー入り。名車コブラに特製流線型ボディを架装した通称デイトナ・コブラをデザインし、常勝フェラーリ250GTを打ち破って65年GTチャンピオンを獲得する。65年秋のトリノショーで注目された流麗なデ・トマソP70・フォードもブロックの作。しかし66年以後キャロル・シェルビーがフォードGTに専念するためコブラ計画を停止すると、ブロックはシェルビーを離れ、独自にBREを立ち上げた。

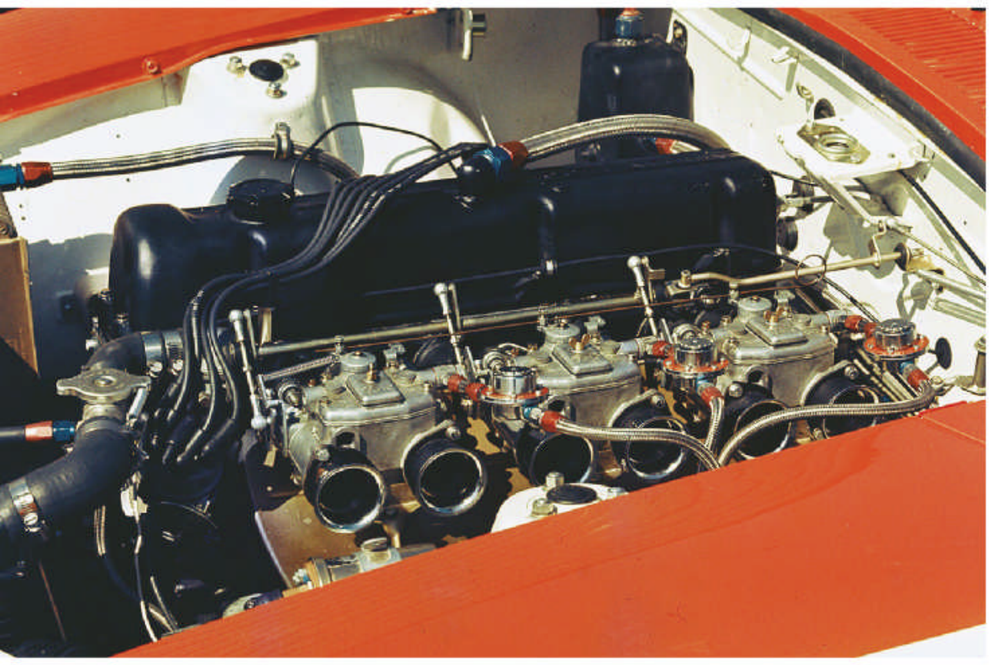
そのメイン仕事は、以前から日本在住の友人ロバート・ダンハムと行なっ

白と赤に青いアクセントが入った清々しいカラーリングのZは
マニアにとってアイコンに。50年近く経った今なお色褪せない

BRE・Zの戦場は西海岸でのレースと年に一度の“全米戦”ARRC。Cプロダクションクラスで、トライアンフTR6やポルシェ914/6と対峙、打ち破った。







（上）カリフォルニア州エル・セグンドにあったBREのワークショップでプレパレーションされる240Z。車両はジョン・マコーム車。（下）L24エンジンはエル・セグンドで、ベテランのエンジン職人アート・オーリによって組まれたが、開発当初は振動に悩まされた。

ていた日野コンテッサ（９００や１３００）でのアメリカでの自身のドライバーとしてのレース活動だった。66年リバーサイドＣａｎ-Ａｍの前座プロダクションカーレースでブロック駆るコンテッサ１３００クーペがクラス優勝すると、それまで聞いたこともなかった日野の名前が突如アメリカのカーマニアの間に広まった。日本側の日野もその反響に驚き、67年5月の日本ＧＰに向けて日野製１・３ℓＤＯＨＣをミッドシップに搭載するサムライプロト計画を推進する。ブロックがデザインした斬新で美しいそのスタイルは日本でも大いに注目された。しかし日野は66年にトヨタ傘下に入ったことで、その後は商用車に専念、乗用車製造からは67年限りで撤退することが決まる。そのようなタイミングで日野サムライプロトが注目されるのは、トヨタとしては好ましくない。

ここからの裏事情の真相は部外者には分からないが、推測すると次のようになる。トヨタの代理人がコンテッサ活動の中止の件でブロックに会うべく渡米、製作中であるサムライの存在を初めて知り、それを事前に買い取ることで日本ＧＰ出場を辞めさせ、日を改めてトヨタの別の者が、代わりに極秘ミッドシップ・プロトタイプ（後にＪＰ６として一部に知られる）製作契約と２０００ＧＴでのＳＣＣＡ参戦の打診をしたらしい。ところがトヨタからＢＲＥに約束の支払いがなく、怒ったブロックはサムライを日本ＧＰに送り込んで大騒動。トヨタとＢＲＥの関係は後に解消されることとなった。２０００ＧＴエンジン搭載のトレバー・ハリス設計スペースフレームの「ＪＰ６」は68年末に日本に送られ、69年2月ヤマハ袋井テストコース開幕時に試走した姿がオートスポーツ誌69年3月号に小さく載っている。

結局シェルビー陣営に託されたトヨタ２０００ＧＴは68年ＳＣＣＡサウスパシフィック・ディビジョン「Ｃプロダクション」部門に常時2台で参戦して入賞は果たすも、ポルシェやトライアンフの後塵を拝して王座獲得はならず、一年間で撤退する。「シェルビーに２０００ＧＴ参戦計画を横取りされた」と判断したブロックは打倒シェル

1970年、ロードアトランタで開催されたARRC。BREのエース、モートンはボブ・タリスのトライアンフを抑えてポールポジションを獲得。レースも制して全米に240Zの名を轟かせた。





1971年フェニックスでの46番・ジョン・モートン車と3番・ダン・パーキンソン車。赤＋青の鮮やかなカラーリングが、当時の観衆を魅了した。

ビーを目指してダットサン2000ロードスターでSCCAに挑むべく、68年にダットサンPR部門を訪ねて支援を願い出るが、門前払いを食らう。そこで日野時代に世話になった恩師に国際電話をして窮状を説明。すると数日後、日本の日産本社からフェアレディ2台と資金が送られることが決まった。日野の恩師と日産の当時のCEOが学友同士だったのだ。BREのワークショップで極秘に仕上げられたフェアレディは、69年、現地日産フルサポートであるドウェイン・フェアヘルム陣営以上の戦績を挙げる。ミスターKはこれを見逃さず、ブロックに歩み寄り、70年に向けてメーカー支援することを約束する。そしてその新型マシンこそが、アメリカ市場を強く意識した「Z」だった。

こうしてZを得て勝利への道を探り当てたブロックだったが、倒すべきシェルビー・トヨタ2000GTの姿はすでになかった。

日産躍進の原動力に

初代Zには当初、日本向けとしては2種類の2ℓ直6エンジンしかなかった。SOHCのL20とDOHCのS20。高性能版の後者は旧プリンス技術陣肝煎りでスカイラインGT-Rに搭載され活躍していたもので、これを搭載したZは「Z432」と呼ばれた。一方、輸出用「ダットサンスポーツ240Z」には2・4ℓ直6でSOHCのL24が設定された。S20ほどハイスペックではなかったが、トルクもあって扱いやすく、S20ほど高価ではなかった。日本のサーキットでも、71年になるとZ432ユーザーは次々と逆輸入240Zに鞍替えすることになる。

アメリカ向け市販240Zはまず20台が船で送られた。東海岸ボブ・シャープ・レーシングの手にまず1台。数週間遅れで西海岸のBREの手元にも70年1月になって届く。早速広いショップ内で、すべてバラして細部のチェックが行なわれ、SCCA規則に合致したレース仕様への改造に取り掛かる。BREにはブロック自身と女性秘書ひとり以外に専属の技術スタッフが7名いた。エンジン、足回り、ボディ等、それぞれが手分けして特製パーツを組み付けていくが、開幕戦には間に合いそうにないため、シーズン序盤は前年までの2000ロードスターで参戦することにする。

ボブ・シャープのZもBREのZも、当初はエンジンの異常振動に悩まされた。6000rpmを超えると突如バイブレーションが発生する。報告を日本に送るが返事はなかなか来ない。ぎりぎりのタイミングで日本から新しいクランクシャフトが届いた。ダイナモメーターに掛けたら今度は8000rpmでもスムーズに回る。それまで日本では日産製6気筒エンジンをこれほ

サーキットでの活躍が知れると、街中でもZユーザーが増加
納車まで3カ月待つ羽目になっても、人々はZを欲しがった



ど高回転にさらし続けるレース経験がなかったため、米国からの報告を受けて無言で改良作業に励んだようだった。悪戦苦闘した6カウンターウエイトのクランクシャフトではなく、次のデリバリー分からは8カウンターシャフトとなり、問題は解決された。馬力はカタログ上では150馬力／6000rpmだったが、BREチューンでは240馬力／7600rpmにまで高められた。ノーズには「スプーク」と呼ぶ小さなスポイラーとスクープが設けられた。ボディを洗練させるのはブロックにとって朝飯前だ。BRE製の市販レースキットの価格表を作り日産のお墨付きをもらうことも忘れない。

そして、その時以来、240ZはCプロダクション最速のマシンとなり、ポルシェやトライアンフから乗り換える者も少なくなかった。サーキットでの活躍ぶりが知れ渡ると、街中でもZユーザーが増加、納車されるまで3カ月待つ羽目になっても、人々はZを欲しがった。アメリカ輸入車販売7位だった日産は一躍1位にのし上がる。

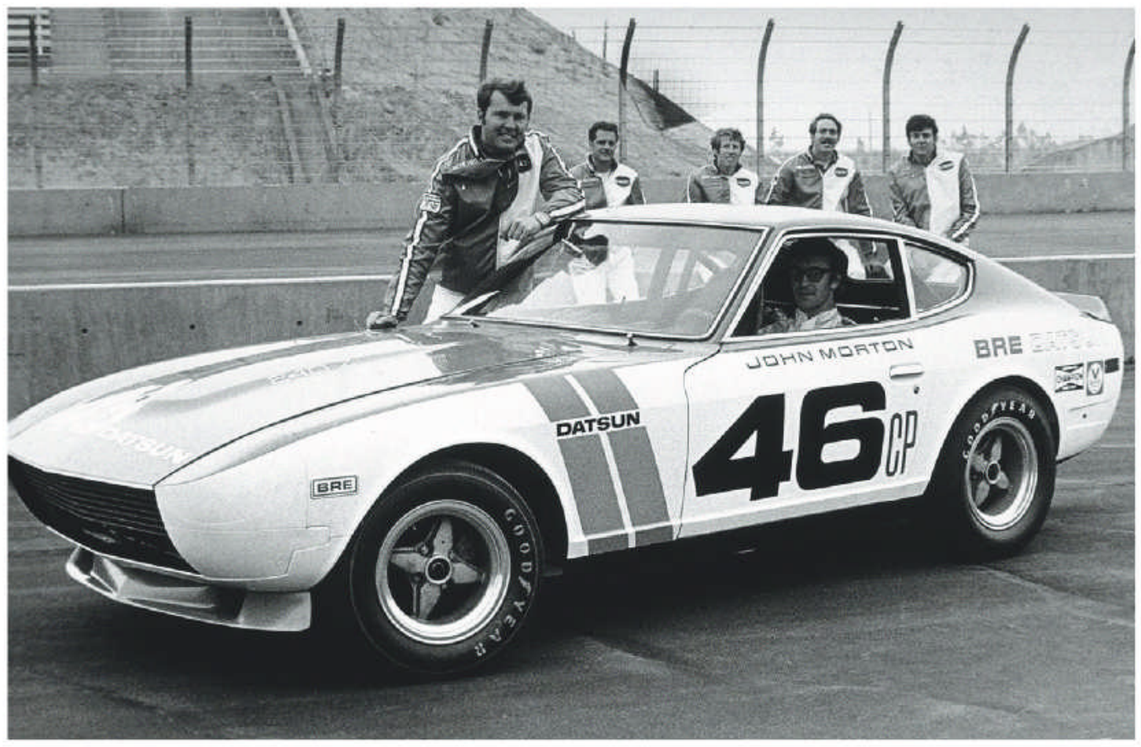
レース界から一旦離れたブロックは、その後ハンググライダー開発の会社「UP」を設立、自動車アフターマーケットショップ「カミナリ」を立ち上げたり、フォトジャーナリストとして活動したり、実に八面六臂。ミスターKの誕生パーティーの折などにもしばしば来日。あまりに多才すぎて焦点が定まらない感もするが、「初代Zと言えばBRE」と言われるほど〝ダッツン〟とは笑顔に満ちた間柄だった。R



1971年から、BREの主戦はよりプロフェッショナルなTrans-Amシリーズへ。BREはここに510を投入し、ここでも大成功を収めることになる。

「レースで勝利することによって、240Zはアメリカが日本製品に対して抱いていた固定観念を覆していった」





SCCAのCプロダクションを席巻していた1970年当時のブロック（左）とエース・ドライバーのジョン・モートン（車内）とスタッフたち。チームの総合力が強さの背景にあった。

Interview

Pete Brock

BRE創設者、ピート・ブロックが語る240Zの記憶

ミスターKの意を受けて、自らのチームで240Zを走らせ
日産のブランド力向上に貢献したピート・ブロックは
現在も意気軒昂。日本の自動車メーカーとの関わりも深い
名伯楽は、かつての栄光の日々を克明に覚えていた

Text/Hideo Kobayashi
Photos/Akio Hirano, BRE Collection

――ダットサン240Zの第一印象を教えて下さい。

「初めて240Zの姿を見たのは、ミスター・カタヤマのオフィスを訪れた時のことだ。BREは1968年と69年にダットサン2000ロードスターでパシフィックコーストDプロダクションを連覇していたので、それを機会に日産USAに招待されたんだ。ミスター・カタヤマは出し抜けに開発中の新型車の話を始めて、しかも写真まで見せてくれた。それが240Zだった。美しいクルマで本当に驚いたよ。さらに驚いたのは、その新型車でレースに出ないかとオファーされたこと。日産USAのトップがプライベートチームであるBREに直接関心を示してくれたんだから、とても興奮したね」

――当時240Zはライバルに対してアドバンテージはありましたか？

「レースが始まる前は、アドバンテージは何もなかったと言えるね。当時のアメリカのレースでは、基本的に市販車と同じファクトリーメイドの部品でなければ使用が認められていなかったんだ。レースで勝つために新しいパーツが必要であれば、それを市販車の純正部品としてメーカーに作ってもらう必要があった。ライバルであるトライアンフやポルシェは既にアメリカ国内のサポート体制も確立されていたから、本当に強敵だったんだよ。われわれは提供されたばかりの新型車で戦うわけだし、アメリカと日本の文化的相違もあった。まずは短い準備期間にテストを行なっては問題点を洗い出し、日産に改良してもらえるようレポートし続けるしかなかったんだ」

――クルマ作りで最も苦労したことは何でしたか？

「最も重大な問題はエンジンの振動だった。L型エンジンはレース専用に開発されたわけではないから、常用回転域では問題なくても、8000回転まで回すと深刻な3次振動を引き起こした。それに最初に気がついたのは、B



本誌にはNo.470 古の日本グランプリPart.II 日野自動車編以来の登場となるピート・ブロック。今回も興味深いエピソードを語ってくれた。

REのクルーであるアート・オーリだよ。当初はフライホイールとクラッチカバーを固定するピンを6本追加する対策を試みたけれど解決はしなかった。試行錯誤の上、どうしてもカウンターウェイトを備えたクランクシャフトが必要だという結論に至り、何度も日産に連絡したんだけれど、返答は何も得られなかったんだ」

――なぜでしょうか？

「その答えは、私が日産ＵＳＡのオフィスに直談判に行った時に判明したよ。当時コンペティション部門のマネージャーとして雇われていたディック・ロバーツという男がいてね。私はテーブルを挟んでいかにクランクシャフトが必要かを彼に説いた。だが、彼は、すみません、何もしてあげられませんの一点張り。怒りを抱えたまま、私は帰ろうとしたんだが、床に置いてあった箱に足が当たったんだ。ふと見てみると〝ＴｏＰＢｌｏｃｋ〟と書いてある。〝Ｂｒｏｃｋ〟ではなく〝Ｂｌｏｃｋ〟と綴られていたが、ブロックはブロックだ。これは何だ？　と聞いたら、彼は顔面蒼白になった。箱から中身を引っ張り出したら、それはまさにわれわれが求めていたクランクシャフトだったんだよ！　日産はちゃんとＢＲＥのリクエストを聞き届けていたんだ」

――本当ですか!?

「私は奴を椅子から引きずり降ろして、もうすぐでブン殴ってやるところだった。二度とこんなことをするな、お前がやったことはミスター・カタヤマへの冒涜だぞ！　ってね。そうして手に

「50年という月日が経ってもダットサン240Zは世界中のレースファンに愛されている。ファンタスティックの一言だよ」





ピート・ブロック
1936年11月生まれ。カルフォルニアのアートセンター・カレッジを卒業後、GMに入社。コルベット・スティングレイなどの開発に関わった後、シェルビー・アメリカンの設立に参画。65年末に独立してBREを設立。日野、トヨタ、日産のレース活動に関わる。現在のBREはラスベガスにショップを構える。

入れたクランクシャフトを持ち帰って、さっそくテストしたら振動は見事に解消された。それからようやくチューニングに着手して、エンジンのパワーを上げることに成功したんだよ」（※ミクニ製サイドドラフトツインキャブやバッフル加工を施した大容量オイルパンを使用するなど、BREが先鞭をつけたチューニングは数多い）

――70年と71年のSCCA Cプロダクション2連覇で印象に残っていることを教えて下さい。

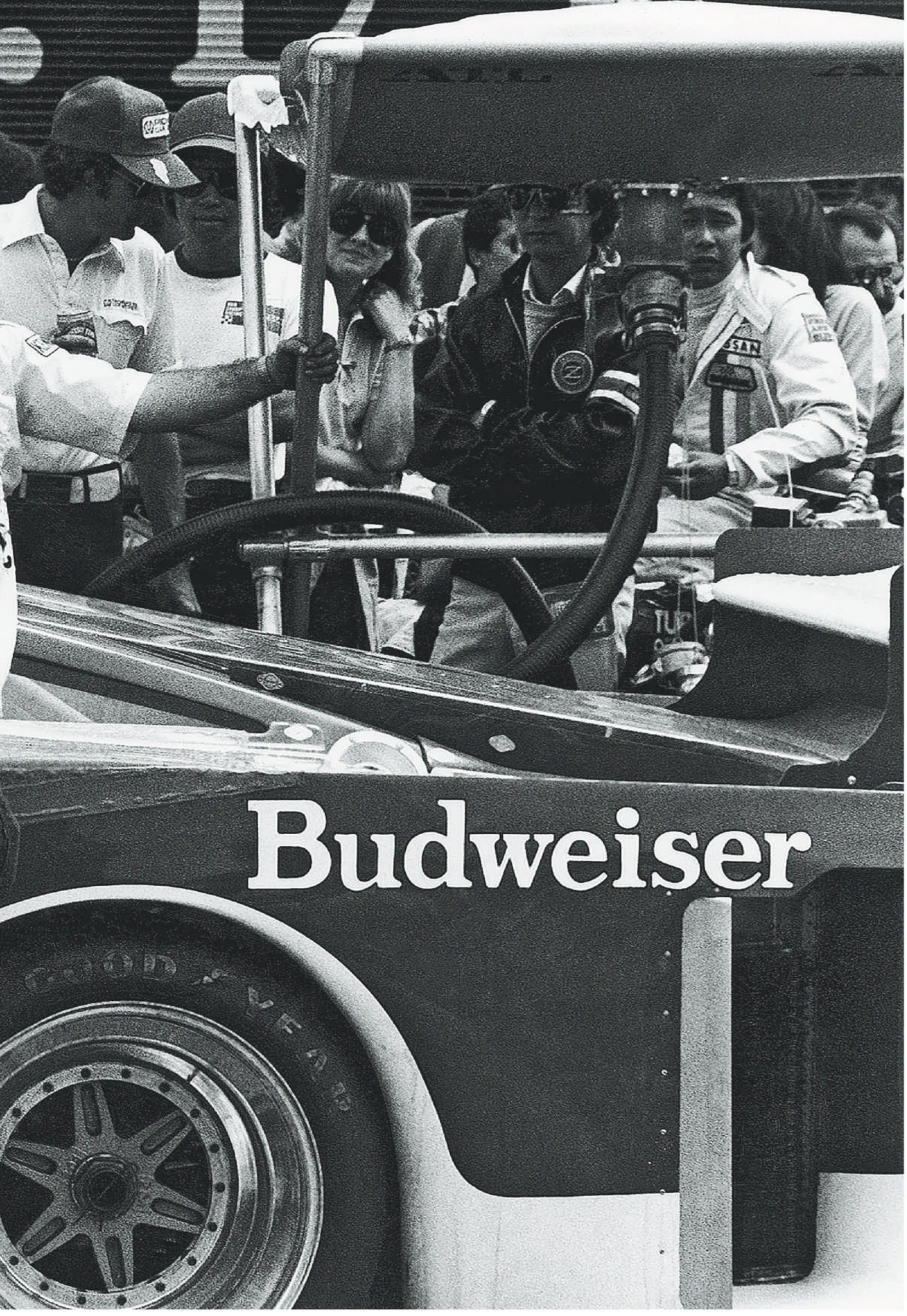
「ナショナルチャンピオンになったことは、言うまでもなく印象深いことだね。どのレースもタフだったけれど、勝ち続けられたのはドライバーのジョン・モートンをはじめ、多くの有能なクルーに恵まれたからこそだ。そして、ミスター・カタヤマの想いに報いることができたことも誇りに思っている。Cプロダクションは市販車のセールスに与える影響が大きいクラスだった。だからこそ多くのライバルが鎬を削ったんだが、グリッドに並ぶ華やかな顔ぶれを背に、ポールポジションにはダットサン240Zがいる。その姿に感銘を受けた多くのアメリカ人が240Zを購入したんだ。美しく、強く、そして欧州車よりもバーゲンプライス。戦後の時代にアメリカの大衆が日本製品に対して抱いていた印象は決していいものではなかった。240Zはレースで勝利することによって、その固定観念を覆していったんだ。当時アメリカに輸入されていた海外ブランドは7つあって、1位はフォルクスワーゲン、7位がダットサンだった。BREがCプロダクションに参戦してから1年半で、ダットサンは1位に駆け上がった。ミスター・カタヤマにはビジョンがあった。そしてそれを実現したんだよ」

――BREと言えば印象的なカラースキームも有名ですね。

「あれは私がデザインしたものだけれど、ポイントは3つ。最初はコントラストだ。光の当たり具合が良くても悪くても、コントラストがあれば車体が映える。ふたつ目は多くの人にBREがアメリカのチームであることを認識してもらい、親近感を持ってもらうこと。星条旗と同じ白・赤・青のコンビネーションはそこから来ているんだ。最後は、どのアングルから写真を撮ってもかっこよく見えること。レーシングカーにとって、とても重要なことだね。今でも子どもたちがBREのミニカーで遊んでいる姿を見るのはとてもうれしい。大きな会社に成長した日産が、フェアレディZ50周年の記念モデルにBREへのオマージュを採用してくれたこともとても光栄に思っている。50年という月日が経ってもダットサン240Zが世界中のレースファンに愛される存在となっていることはファンタスティックの一言だよ（笑）」 R

71年リバーサイドでのBREチームと240Z。鮮やかなトリコリールのカラーリングは、ブロック自らがデザインしたものだという。





北米市場でダットサンの名を広めたS130

ポール・ニューマンとZ

アカデミー主演男優賞も受賞した名優ポール・ニューマン
レースを題材にした映画への出演をきっかけにレースに目覚め
アメリカでの愛機に選んだのはダットサンZだった
そして1979年にはSCCAチャンピオンを獲得している

Text/Ring Archives
Photos/NISSAN, AP/Aflo, PRESSE SPORTS/Aflo, MAX PRESS, SAN-EI

NISSAN Z {1970 1994} In Race & Rally

【シーン1】レースに目覚める

1982年、『タイム』誌の巻頭インタビューで「何か残念に思っていることは?」と問われたポール・ニューマンは「自分がマリオ・アンドレッティではないということかな」と答えた。

ジェームズ・ディーン、スティーブ・マックイーン、ポール・ニューマン……ハリウッドの名優たちは、速いクルマとカーレースが大好きだった。

25年1月26日、オハイオ州クリーブランド生まれのニューマン。52年アクターズスタジオに入学し、同期生にはジェームズ・ディーンやマーロン・ブランドがいた。『ハスラー』『明日に向って撃て!』『スティング』『タワーリング・インフェルノ』『ノーバディーズ・フール』など生涯50作以上の映画に出演し、アカデミー主演男優賞も授かっている。

そのニューマンがレースに目覚めたのは、『Winning』(邦題『レーサー』69年)で主役のインディ500ドライバーを演じた時だ。本物のレースに出たいが、本業が忙しくて思いどおりにならない。3年後、ようやく競技ライセンスを取得し、クラブレースにロータス・エランで出場して優勝。時に47歳。77年初頭のデイトナ24時間ではフェラーリ365GTB4を駆って総合5位、79年ル・マン24時間ではポルシェ935を駆ってなんと総合2位。いずれもサードドライバーだったが、素晴らしい結果だ。

ニューマンがアマチュアレースに出



始めた時、周囲は「どうせ映画スターの道楽。すぐ飽きるさ」程度にしか見ていなかった。しかしそれは誤りだった。映画出演を減らしてまでレース活動に力を入れたのだ。毎年5月から10月まではレース活動に専念し、レースシーズンが終わった秋から翌春にかけてハリウッドで映画の仕事をする。それは以後15年間ほど続いた。

「若い頃から様々なスポーツ（ボクシング／フットボール／テニス／バドミントン／スキーなど）に取り組んだが、何をやっても下手くそだった。でも自動車レースだけは違った。初めて夢中になれるものを見つけた。レースを始める前、映画漬けの生活に飽きていた部分もあったが、半年はレース、半年は映画と分けたことで、映画にも新鮮な気分で取り組めるようになった」

ニューマンの母国アメリカにおける愛機は歴代の「ダッツンZ」だった。82年頃、スカイラインのTVCMキャラクターとして日本のお茶の間にも登場するが、日産本社と映画スターが最初から互いの宣伝効果を狙ったタイアップレース活動ではなかったのだ。

70年代前半、コネティカットに住んでいたニューマンが、同州にあったボブ・シャープのショップにフラッと立ち寄ったところからすべては始まる。

【シーン2】着実に腕を磨いていく

アメリカ東海岸の雄、ボブ・シャープ。SCCA（スポーツカークラブ・オブ・アメリカ）界ではちょっと知られた存在だ。ニューヨーク州生まれだ

が、育ったのはSCCAの本拠地であるコネティカット州ウエストポート。65年にはダットサンUSAから東部地域の支援チームに選ばれる。

カーグラフィック誌66年3月号ではボブ・シャープ・レーシング（BSR）のフェアレディ1500での活躍ぶりと試乗の様子が9ページにわたって紹介されている。シャープ愛用のカーナンバーはこの時からすでに33だ。SCCAの当時のクラス分けも紹介されている。国際ルールのFIAとはまったく異なる独自なもので、まず市販車の「プロダクション」「セダン」、レーシングカーや大改造車の「モディファイド」、オープンホイールの「フォーミュラ」に大別される。例えばプロダクションであれば、A（コブラやコルベットなど）からH（ヒーレー・スプライトやアバルトなど）まで8つのクラスに分けられる。排気量別ではなく、各車種の戦闘力をSCCAが独自に判断して分類するのだ。



78年のデイトナ24時間に参戦したボンデュラント・レーシングスクールがエントリーした260Z。ポルシェ勢を相手に総合16位だった。

ミスを犯さず、雨でも速く、確実に腕を上げていき79年のランオフでチャンピオンに輝く

ニューマンはまず510で1戦。そしてZでSCCAのアマチュア地域選手権に出始める。ミスを犯さず、雨でも速く、確実に腕を上げていった。その上位ランカーたちは年末開催の全米一決定戦「Runoffs（ランオフ）」の出場でき、これに勝つと晴れて「チャンピオン」という扱いになる。

シャープ自身が各種ダットサンを駆り勝ち取った「ランオフ」は次のとおり。67年Fプロダクション（SPL311）、71&72年Bセダン（PL510）、72&73年Cプロダクション（240Z）、75年Cプロダクション（280Z）。BSR陣営の他のメンバーも勝っている。ジム・フィッツジェラルドは70年Dプロダクション（SRL311）と84年GT1（300ZXT／Z31）、エリオット・フォーバス・ロビンソンは76年Cプロダクション（280Z）と76年Bセダン（610）、そしてニューマンは79年Cプロダクション（280ZX）と85&86年GT1（300ZXT／Z31）、スコット・シャープは86年GT2（280Z）と87&88年GT1（300ZXT／Z31）といった具合だ。最後に登場するスコット・シャープはボブの息子で、後にインディカードライバーとなり、2003年のインディジャパンで優勝している。親父のボブの方は280ZをSCCAのプロ部門Trans-Amシリーズで、75年にランキング5位に食い込んだ実績を持つ。

アマチュアとしてチームの先輩たちと肩を並べるまでになったニューマンは、BSRが以前から計画していた特製Zでプロレースにステップアップを



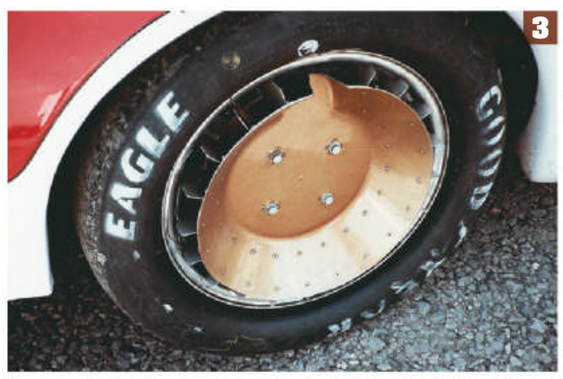
1925年1月26日生まれのニューマンがレースに目覚めたのは、69年に公開された映画『Winning』で主演したことがきっかけであった。



47歳で競技ライセンスを取得したニューマンは、アマチュアとして地方選手権などに出場して腕を磨いていく。写真のZはS30型だ。



ニューマンはル・マン24時間で総合２位を獲得した79年、アメリカSCCAのCプロダクション部門に280ZXで参戦していた。













1コクピットに乗り込んだニューマンとマシンの横でそれを見守るボブ・シャープ。2エンジンは直列６気筒2.8ℓのＬ28E型を搭載。3ホイールには冷却を考えられたカバーが装着されていた。4シンプルなステアリングとスイッチ類。5当時、日産のサファリラリーや世界ラリー選手権（WRC）を率いていた若林隆と握手を交わすニューマン。6 79年SCCAのCプロダクションに280ZXで参戦し、地方選手権のタイトルを獲得したニューマン。そして全米一決定権のランオフでも優勝を果たし、真のチャンピオンに輝いた。

図る。80年、IMSAに化け物280ZXターボで挑戦し、常勝ポルシェ935打倒を目指すのだ。

【シーン3】IMSA用モンスター

シャープがプレジデント用V8の4ℓにターボを付けたモンスターを作りたい、と思ったのは77年のことだ。IMSAのジョン・ビショップ代表とも折衝し、AAGTクラス車として参加可能と了承を得る。しかし日産USAが「市販車にターボモデルがない」という理由で一旦頓挫。Zは78年夏に新型（S130）にモデルチェンジし、79年秋には280ZXターボを81年に発売することが決まり、ようやく日産コンペティションチーフのディック・ロバーツからGOサインが出る。シャシーはトレバー・ハリスが作り直したもので、市販車ベースながらグラウンドエフェクトも考慮された。ロトマスター製ターボは700hp／7500rpm以上を発生した。

開発は77年以降BSR陣営に加わり260ZでIMSA・GTUに参戦していたサム・ポージーが担当。ル・マン24時間で3位（71年）、インディ500で5位（72年）、日本Can-Amで2位（68年）、F1GPにも2戦参戦（71～72年）と経験豊富で、テレビのレース解説でも有名な当時36歳だった。だがテストでは次々にトラブルが出た。水温上昇、ブレーキのフェード、ドライブシャフトやサスペンションの不具合、操縦性の不安定さ……。しかし最大の問題は重量がポルシェより200kgも重いことだった。またZのホイールベースが2320㎜と短いのに700馬力もあり、神経質な操縦性となるのもやむをえなかった。

デビュー戦は80年8月31日のロード・アメリカ。ポージー／ニューマンは予選11位。連続5周以上走れないまま臨んだレースは38周してロッカーアーム破損でリタイア。2戦目は9月21日のロード・アトランタ。ニューマン単独ドライブで予選16位、決勝は14周で水もれのためリタイア。3戦目は11月30日のデイトナ・ファイナル。ポージー／長谷見昌弘で臨むも、予選中に右後輪のパンクに見舞われDNS。ポージーの冷静な対処により大事には至らなかった。

基本ニューマンのドライブで挑んだ81年。緒戦は4月12日のロード・アトランタ。予選10位、決勝10位。オーバーヒートでスロー走行を余儀なくされた。2戦目は4月26日のリバーサイド6時間。日本のエースである長谷見とコンビを組み予選11位も、決勝はピニオンギヤ故障でリタイア。3戦目は5月3日のラグナ・セカ。予選38位、決勝はブレーキ不調で4周遅れの16位。4戦目は5月24日のライムロック。予選10位、決勝12位。5戦目は6月14日のブレイナード。予選5位、42周レースの23周でリタイア。6戦目は7月26日のシアーズポイント（ソノマ）。予選10位、決勝は3周遅れの8位。7戦目は8月2日のポートランド。予選26位、決勝は3周遅れの6位。その他のレースは欠場した。

時に速さの片鱗を見せつつも、残念ながらポルシェ勢の敵ではなかった。しかも悪いことに、廉価なアメリカンV8搭載を前提とした新設GTP部門にローラT600が登場するや名手ブライアン・レッドマンの操縦で王座を奪取。つまりポルシェターボによるGTXからGTPへと主役が急激に変わり始めたのだ。仮にBSRの280ZXターボが熟成されてポルシェを打ち負かしたとしても、時代はすでにその先を走り始めていた。IMSAへの挑

プレジデント用V8エンジンにターボを付けたモンスターマシンでIMSAへの参戦を開始



80年にボブ・シャープ・レーシングは、ニューマン用にターボエンジンを搭載したモンスターマシンを開発。しかし、IMSAでは目立った成績を残せずに撤退することになる。



S130Zのスタイリングを踏襲してはいるが、中身はパイプフレームから作り直したシルエットカーであった。IMSA-GTXクラスへ80～81年に参戦。

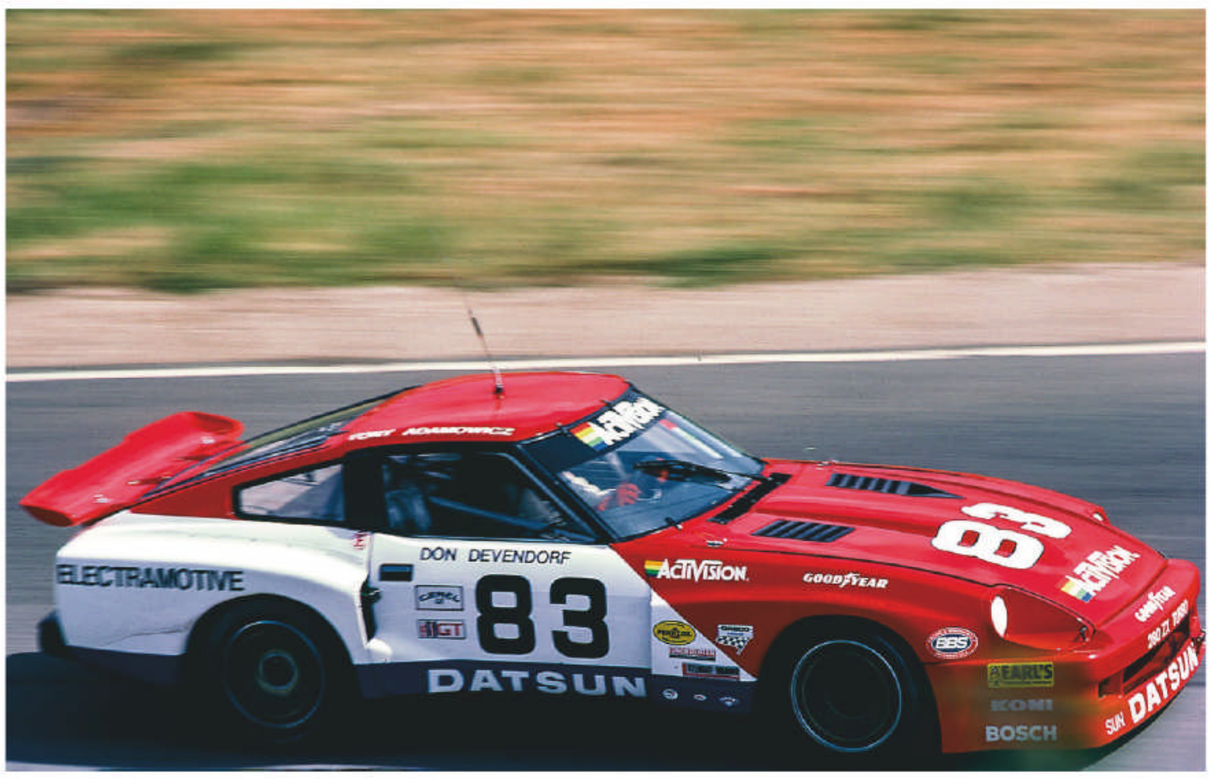
戦はたった一年余りで終えるしかなかった。しかし……。

【シーン4】怪物Zは新天地で活躍

ヨーロッパタイプの曲がりくねったコースや非飛行場跡地を走るロードレースは、アメリカでは第二次世界大戦後になりSCCAが統轄する形で始まった。ヨーロッパから小型軽量なスポーツカーが持ち込まれ、比較的富裕な層がそれらでレースを始めたのだ。このレースは基本的に賞金が出ないが、先に述べたように地域ごとの上位ランカーたちが年末一堂に会し全米一決定戦「ランオフ」で競い合う。



同時期IMSAには別のプライベートチームもS130Zを投入し活躍を見せていた。ドライバーはドン・デベンドーフで550馬力の280ZXを独自開発していた。

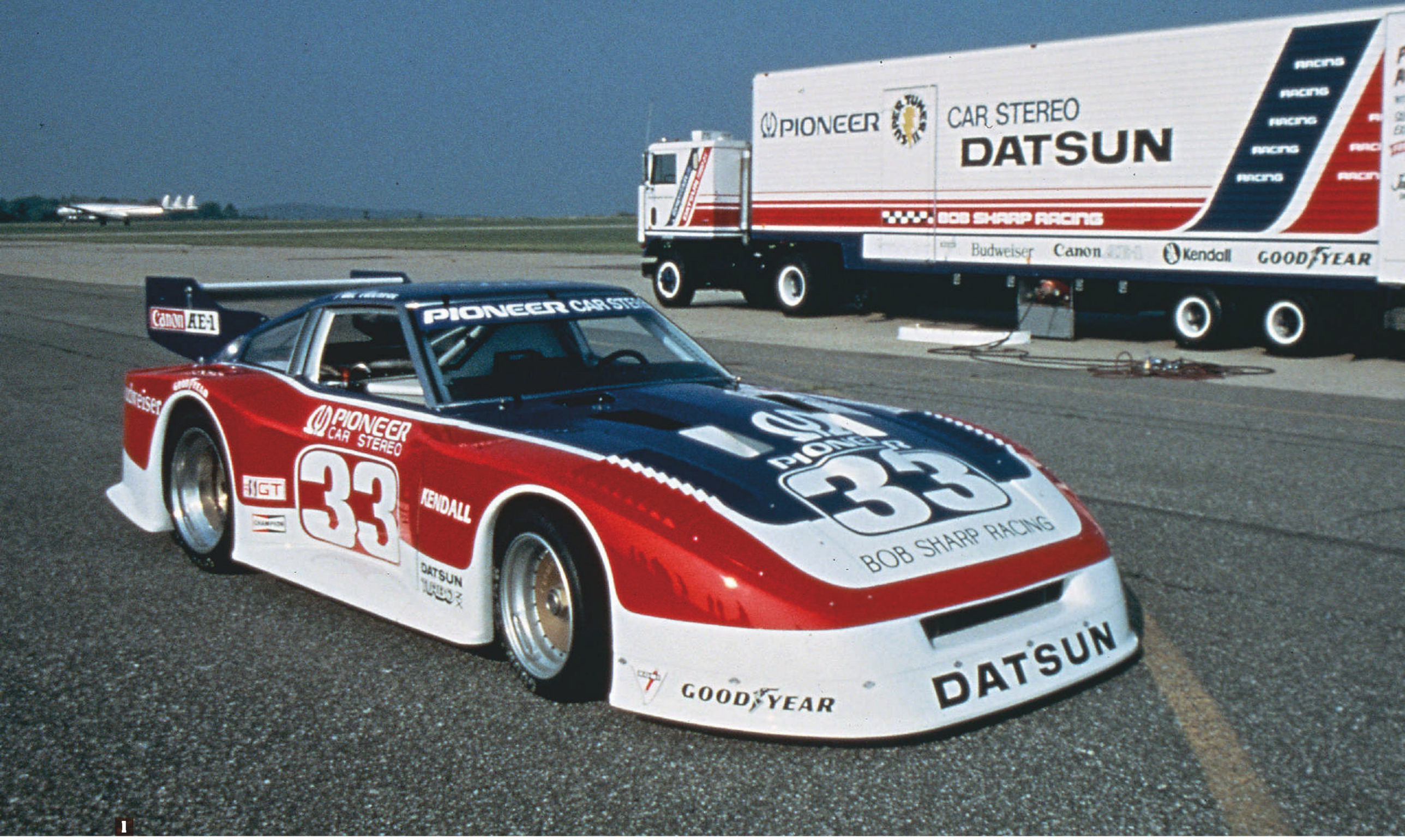


「ランオフ」のCプロダクション部門に限ると、240Zで70～71年にジョン・モートンが連覇すると、72～73年はボブ・シャープが連覇、260Zで74年にウォルト・マース、280Zでは75年にシャープ、76年にエリオット・フォーバス・ロビンソン、77年にローガン・ブラックバーン、78年にフランク・レアリー、そして79年にニューマンの280ZXと、実にZが10連覇を遂げた。以後はマツダRX-7の時代となる。

SCCAがプロ・レース制度を導入したのは60年代だが、より徹底したプロフェッショナルなレース運営を目指しSCCAからの独立メンバーがIMSA（国際モータースポーツ協会）のGTシリーズを始めるのは71年になってから。それは80年代に入ってから急激に国際化し、日本の各メーカーも深く関与し始める。80年代のアメリカ・ロードレース界はSCCAとIMSAが敵対するわけでもなく不思議なバランスで共存していた。両方にまたがって出ることも可能だった。当初アメリカ車オンリーだったSCCAのTrans-Am シリーズも外国車を受け入れ、ポルシェ、ジャガー、トライアンフなどが活躍するようになり、80年にはチューブフレーム化も許された。

81年末でIMSAにおける活動を失ったBSRの怪物Zターボは、新天地としてSCCAのTrans-Amで戦うことになる。ドライバーはもちろんニューマンだ。

82年8月8日のブレイナードで28



1

1980年8月、ニューヨーク州のスチュワート空軍基地で行なわれたボブ・シャープ・レーシングのモンスターマシンZXターボの試走＆撮影会。2 80年に登場したZXターボは大型エアロパーツ採用で、3 SCCA参戦時のリヤエンドとは大きく変更されている。4 リヤエンドにスリットを入れたエアロパーツもあった。



4



3



2



ZXが優勝、86年8月16日のライムロックで300ZXターボが優勝。ランキングでは83年9位（280ZX）、85年8位（300ZXターボ）に名を連ねる。88年まで参戦を続けた後、ニューマンはヘルメットを脱いだ。時に63歳だった。

SCCAアマチュアで戦果を挙げて来たBSR陣営は、IMSAのプロGTシリーズにも早くからZで挑んでいた。75年GTUチャンピオンにシャープ、77年2位にポージーといった具合だ。それを引き継ぐように、79年GTUチャンピオンにドン・デベンドーフ、82年GTOチャンピオンにデベンドーフ（同年秋初開催のWEC富士で来日）が就く。デベンドーフが率いる西部の新勢力エレクトラモーティブは、後にプロト・クラスのGTPに進出してNPTIへと発展解消するが、それはまた別のストーリーだ。

Zを愛するニューマンは280ZXの後に新型Z31を模した300ZXターボを駆り、主要レースで優勝も飾るなどの活躍を見せ、63歳まで現役を貫いた。

ドライバーとしてだけではなく チームオーナーとして活躍し レース界になくてはならない存在に

【シーン5】オーナーとしても活躍

ニューマンは、自身のレーサーとしてのキャリアを積むだけでなく、70年代後半には単座席化して再出発したCan-Amシリーズにレース仲間と共同でチームを持ち活躍した（スポンサーはバドワイザー）。英国ローラ社の米国輸入代理店を営むカール・ハースから「一緒にインディカーチームを持たないか」と誘われたのはその頃だ。「最初は興味も湧かなかった。ところが、ドライバーがマリオ・アンドレッティだと聞いて、即刻決めた」というニューマン。F1を離れてCARTインディカーに戻って来たアンドレッティは、ニューマン・ハース・チーム結成2年目で王座に就く。以後マイケル・アンドレッティやナイジェル・マンセルやクリスティアーノ・ダ・マッタらを擁して2002年までに通算68勝を挙げた。これを上回るチームはロジャー・ペンスキー陣営しかいない。

ドレッシングやパスタソースを中心とする食品会社ニューマンズ・オウンを立ち上げ、サーキットでは自らケータリングやバーベキュー大会を催してレーサー仲間と親交を深め、ニューマンはレース界になくてはならない存在となっていく。

95年デイトナ24時間には映画会社から70歳の誕生日プレゼントとしてレース出場のお許しが出た。マーク・マーティンやトム・ケンドールらと組んで、ラウシュチームのフォード・マスタングで総合3位・GTS1クラス優勝は立派と言うしかない。

「レーサー」ポール・ニューマンが亡くなったのは2008年9月26日。享年83であった。 R



ドライバーとしてだけでなく、レーシングチームのオーナーとしても知られていたニューマン。本誌88年３月号にはニューマンと親友レーサーの逸話を掲載している。



S30型の心臓部、L型エンジンの進化

愛された汎用レーシングエンジン

S30型フェアレディZの心臓部に搭載されるL型エンジンは
性能主義ではなく汎用性の高いエンジンとして企画されたものだった
ではどのようにしてL型はレーシングエンジンとなったのか
その進化の歴史とチューニング手法について紹介していく

Text/Akihiko Ouchi Photos/Shimpei Suzuki, NISSAN, SAN-EI

2ℓ4気筒SOHCのU20型から、直列6気筒SOHCのL20型へ。1969年、フェアレディシリーズがモデルチェンジを受け、オープン2シーターのフェアレディ2000（SR311）からクローズドボディの2シータークーペ、フェアレディZ（S30）に装いを新たにする際、心臓部となるエンジンは大きな変更を受けた。

L型エンジンは60年代後半、それまで主力だったOHV方式のエンジンから、効率を改善して高速性能（高出力化）を確保しようとした日産の新世代エンジンで、4気筒と6気筒が準備され、ブルーバード、セドリックと当時の日産中上級車種を受け持つ中核、言葉を変えれば、汎用性の高いエンジンとして企画された。

L型エンジンの発端は65年登場の1130型セドリック発売時のL20型だった。日産初の量産SOHCエンジンとして開発された。

ただし1130型セドリックに搭載された直6のL20型は4ベアリング支持方式で、60年代末にリファインを受け、スカイラインGTやフェアレディZに搭載される時点では7ベアリング支持方式に変更されていた。

一方、4気筒のL型エンジンは67年にブルーバード（510）で初採用された。もともと1～1・2ℓクラスで始まったブルーバードシリーズは、2世代目の410系時に1・3～1・6ℓゾーンにスケールアップ。1・3ℓがJ型、1・6ℓがR型といずれも新設計のエンジンを用意したが、構造的にはOHVで新しさはなかった。

510型ブルーバードに用意された1・9ℓOHV直4のH型に代わるエンジンとして1・3ℓのL13型と1・6ℓのL16型。L13型は、ほどなくして1・4ℓのL14型に変更されるが、動弁系、燃焼室回りのデザインは6気筒系と4気筒系で共通となり、ピストン、コンロッド、さらには工作機械の互換性もあった。

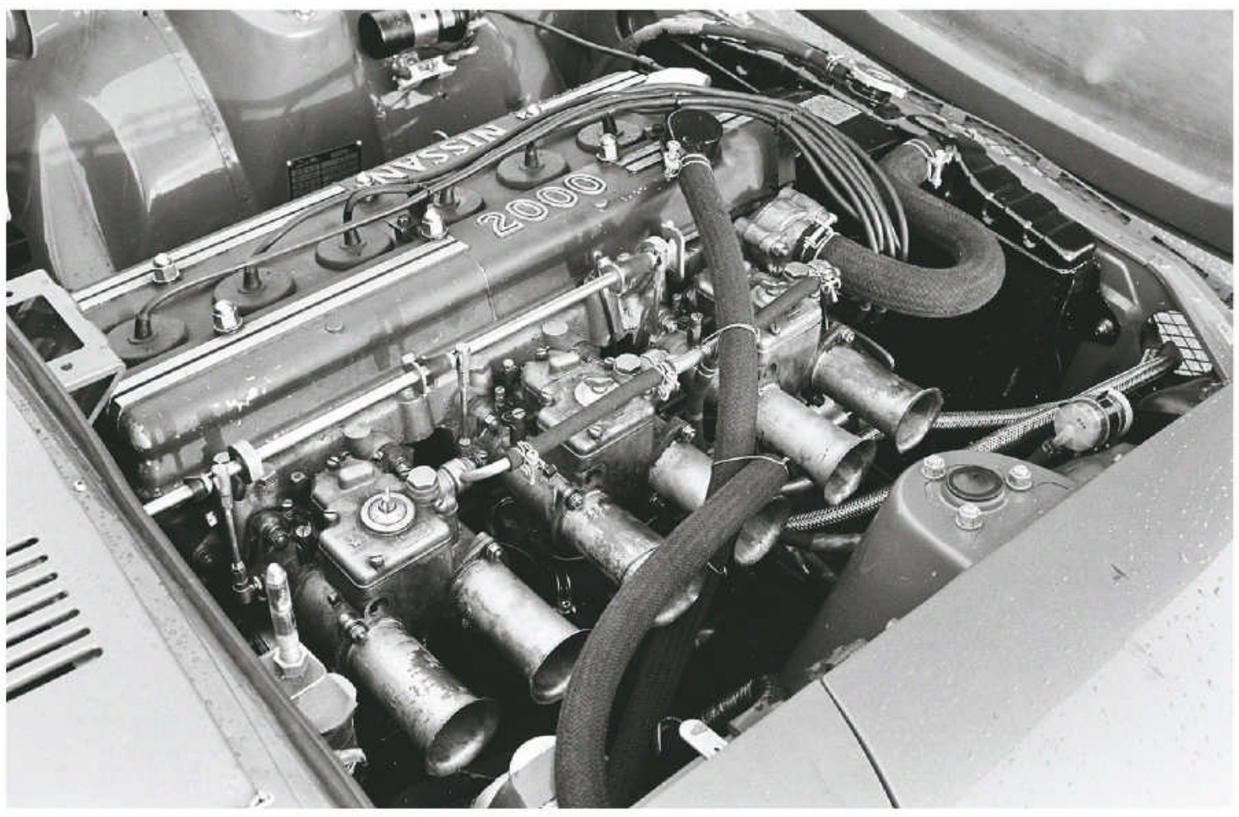
参考までにL系エンジンのボア×ストローク値を記しておこう。

●6気筒系（単位ミリ）

L20＝78・0×69・7　1998cc
L24＝83・0×73・7　2393cc
L26＝83・0×79・0　2562cc
L28＝86・1×79・0　2753cc

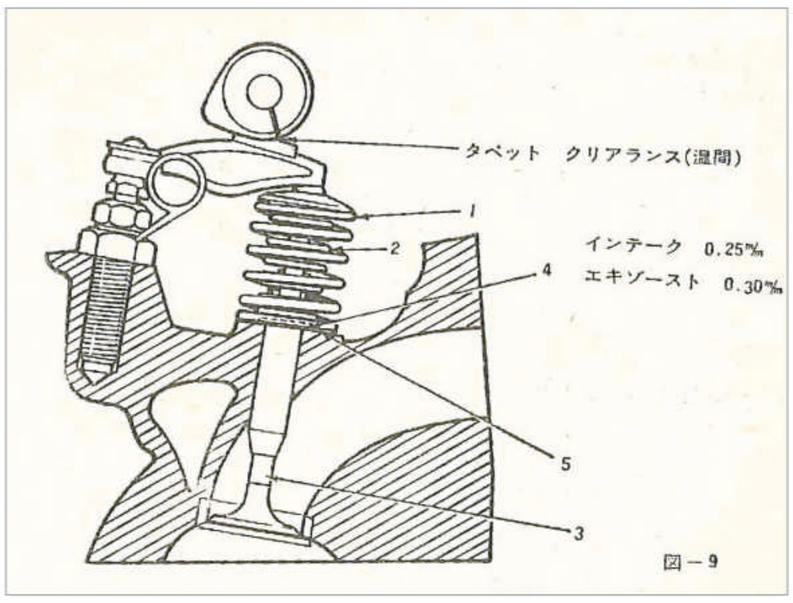


Z432に搭載されていたS20型。S20は2ℓ4バルブDOHCというレーシングエンジン譲りの高性能ユニットだったが、振動の問題を抱えるなどZとの相性は決して良くなく、L24型へとスイッチすることになる。

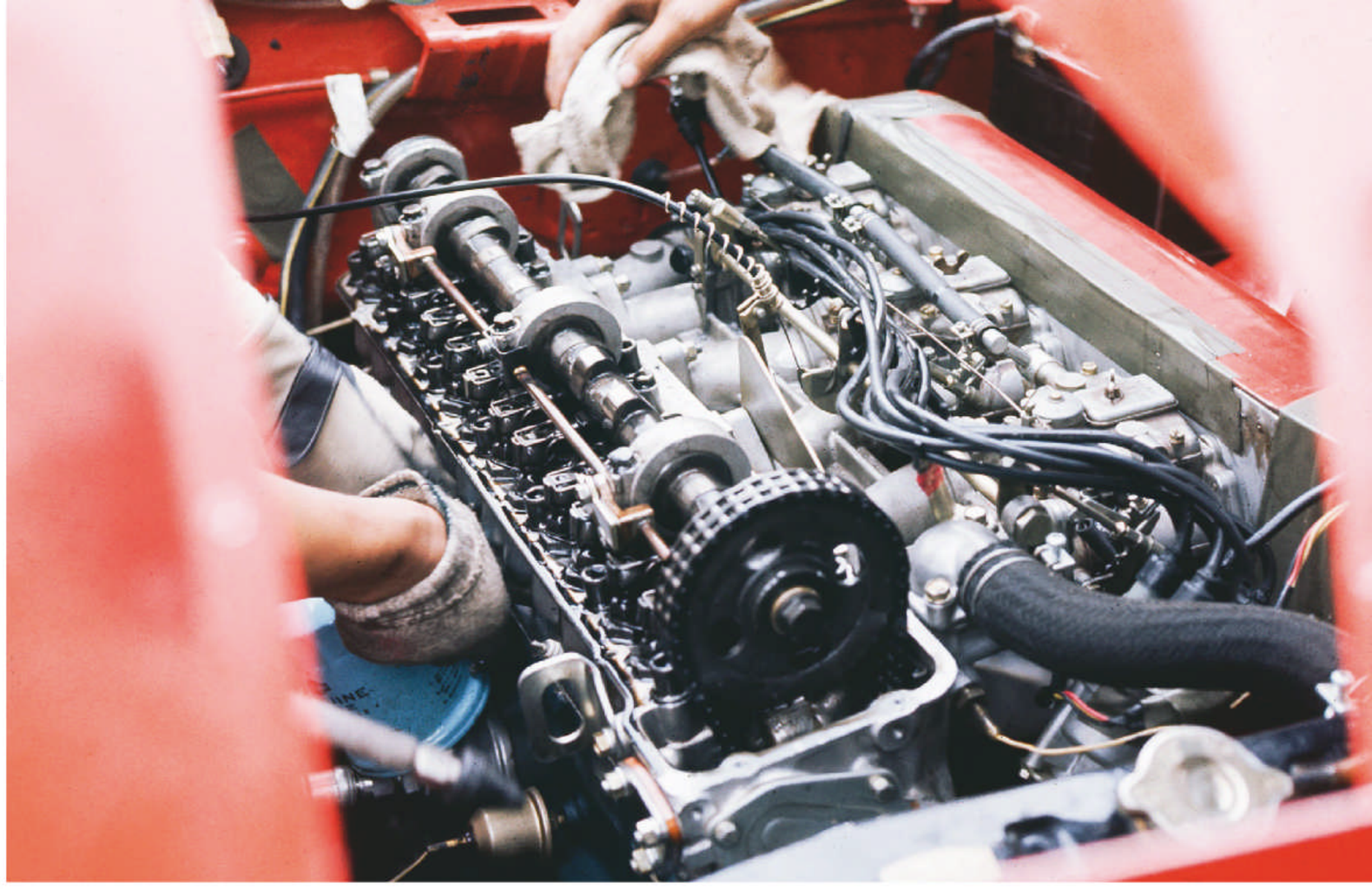


NISSAN
{1970 Z 1994}
In Race & Rally

カムカバーを開けた状態のL24型エンジン。当時発売されていたスポーツキットのカムシャフトにはレース用オプションとして作用角74°のものとカムプロフィール未加工品が用意されていた（オートスポーツ1973年６月１日号より）。



図－9



ＬＤ28＝84・5×83・0２792cc

●４気筒系（単位ミリ）

Ｌ13＝83・0×59・9１296cc

Ｌ14＝83・0×66・0１428cc

Ｌ16＝83・0×73・7１595cc

Ｌ18＝85・0×78・0１770cc

Ｌ20Ｂ＝85・0×86・0１952cc

ＬＤ20＝85・0×86・0１952cc

Ｌ型エンジンはカムシャフトをチェーンで駆動するＳＯＨＣ方式、吸排気が同じ側にレイアウトされるターンフロー方式が特徴だった。このため燃焼室形状はウエッジ型となり、燃焼効率も含めた効率（吸排気）の点から見ると、クロスフロー方式による半球型燃焼室形状のほうが優れていた。この点でＬ型は高効率化を目指しながら、性能至上主義のエンジンでなかったことが分かる。むしろ高速道路網の発展に対応した新世代の乗用車用エンジンという性格が色濃く、１・３～２ℓの排気量ゾーンをカバーする汎用エンジンとして企画されたことが、量産車の体系からうかがうことができた。

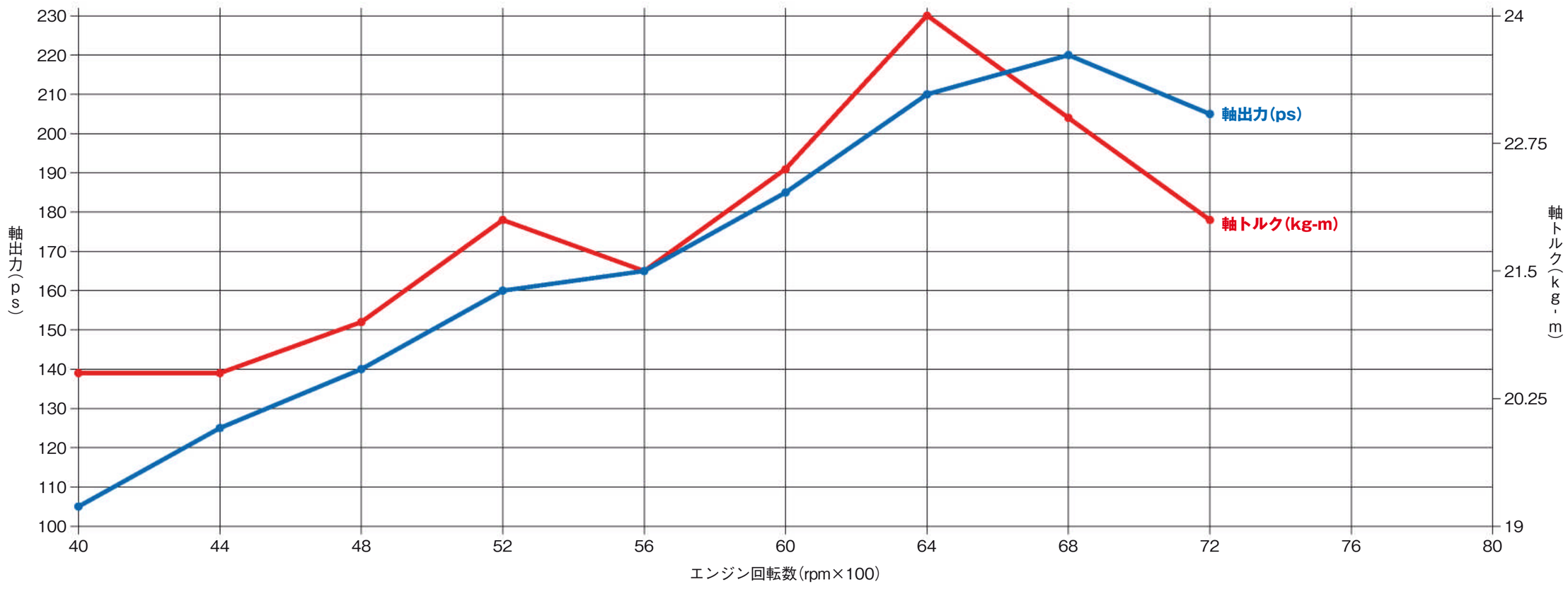
ちなみに当時の高性能エンジンの流れに目をやると、燃焼効率の向上に重点が置かれていた時代だった。その頂点には66年にコスワースが開発したペントルーフ型燃焼室を持つＦ２用の４バルブＤＯＨＣ、１・６ℓのＦＶＡが位置する。このエンジンを１・５ℓ仕様のＦＶＢとして作り直し、２基連結してＶ型３ℓとしたエンジンがＦ１用のＤＦＶとなった。

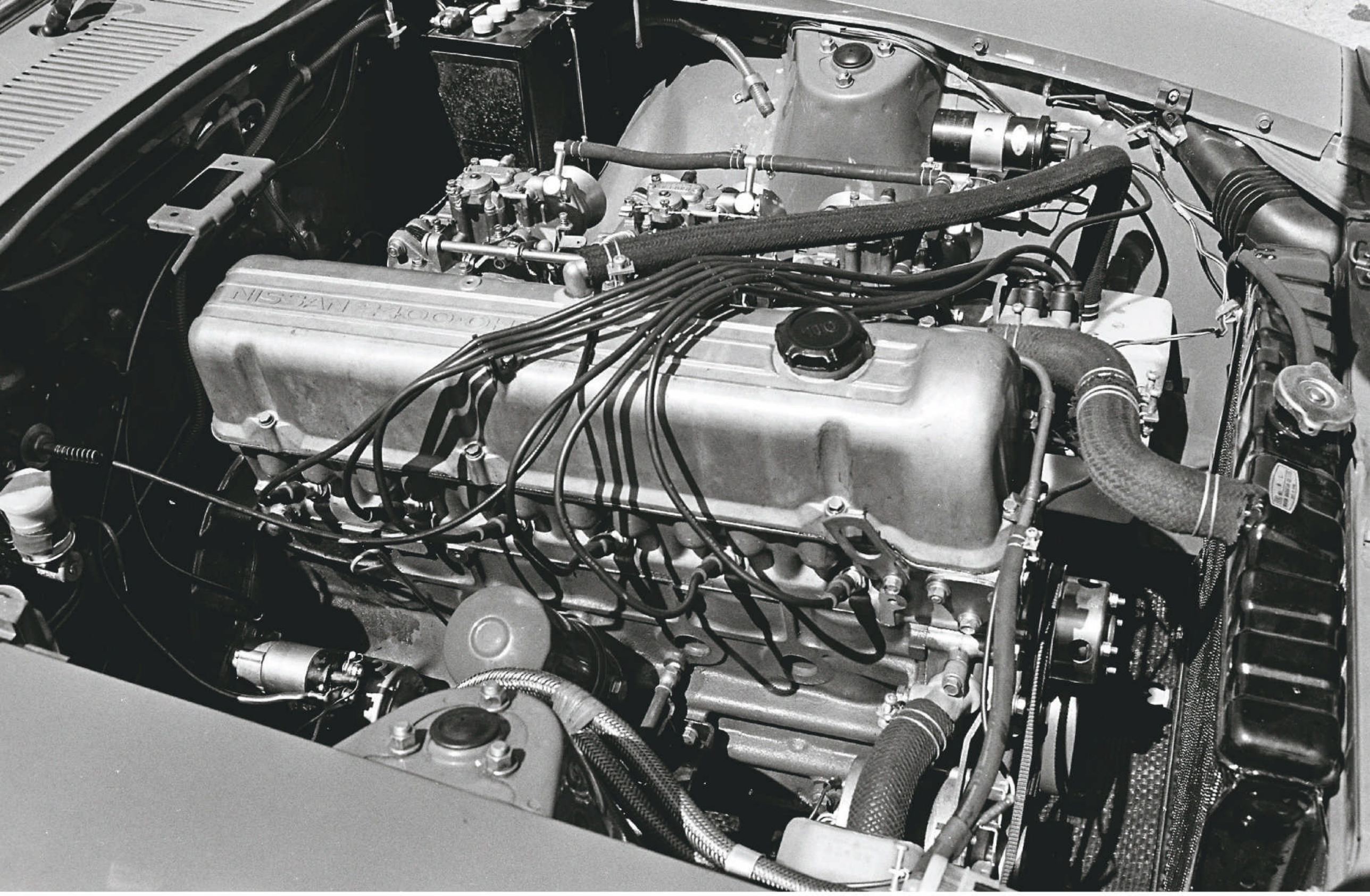
量産車ではバッケージングまで含めて新しさを追求したＢＭＷの「ノイエ

L24型はSOHC２バルブでS20型と比べ効率は劣るが排気量増がそれを補ってあまりあるという判断から投入された

L24エンジンレース仕様 性能曲線

こちらはL24型レース用エンジンの性能曲線である。青線の出力変遷は左の目盛を、赤線のトルク変遷は右の目盛を参考に見てほしい。このグラフは73年時点のものである。





70年の富士1000キロでデビューしたL24型エンジン。この時点では市販車と同じターンフロー式のまま。レース仕様では市販車と比較して、70psほど出力アップを果たしていたようだ。

クラッセ（新しいクラス）」がその代表格で、軽量・高剛性なモノコックボディ、4輪独立懸架のサスペンション、クロスフロー方式のSOHCエンジンを持つ1500はエポックメイキングなモデルだったが、それを61年の時点で行なったことにBMWの技術力の高さをうかがうことができた。

この考え方と同一線上にあるモデルが510型ブルーバードだが、同じSOHCながらL型はターンフローヘッドだったという点が異なった。

ちなみにSOHCならクロスフローヘッドによる半球型燃焼室が性能的に有利であることは、66年にプリンスがS54型スカイラインGTのグループ4仕様車として開発したG7型エンジンのクロスフロー仕様、G7R型エンジンを見ても明らかである。

紹介の順序は逆になるが、L型エンジンのフェアレディZをレース用として使うため、のちに日産もL型のクロスフローヘッド「R390」を開発。240ZのL24型から使い始め、最終的には2・8ℓのL28型まで使用された経緯がある。

Zへと話を戻すとS30型フェアレディZのレースデビューは70年の1月。GT-Rと同じS20型を積むZ432をまだホモロゲーションが取れていない状態であるにもかかわらず、Rクラス車両として鈴鹿300キロレースにデビューさせている。

Z432は期待のモデルだったが、日産はわずかこの半年後となる7月の富士1000キロに後継モデルとなるL24型を積む240Zを投入。2ℓ4バルブDOHC対2・4ℓSOHCの比較となるわけだが、S30型フェアレディZとS20型エンジンの組み合わせはGT-Rほどよくなく、SOHC2バルブと効率は下がっても400ccの排気量増がその差を補ってあまりあるという判断により投入された。

ちなみにデビュー時、富士1000キロ（左回り1周4・3㎞）のラップタイムによる性能比較を行なうと、240Z（高橋国光／黒沢元治）が1分39秒38、同じボディを使うZ432（都平健二／寺西孝利）がポールポジションで1分37秒53とその差は約2秒、GT-R（北野元／横山達）は1分39秒08だったので0・3秒差。いずれもS20型エンジン搭載車のほうが速かったことになるが、決勝レースは240Zが優勢で、周回遅れの追い越し、ある

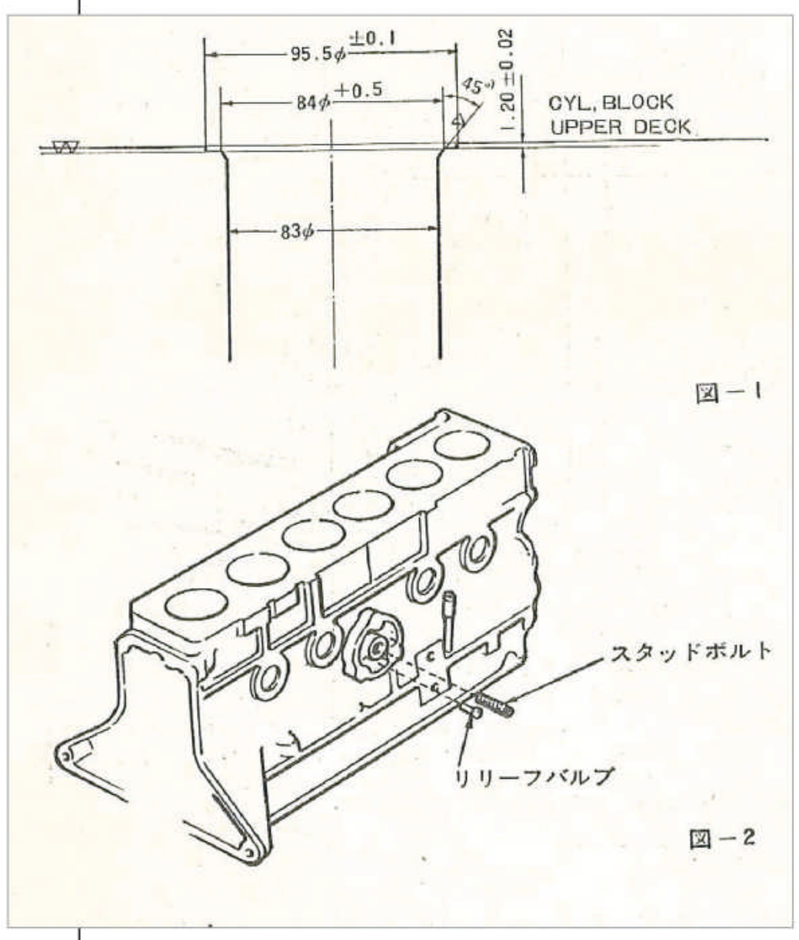
L24 SPECIFICATION

	市販仕様	レース仕様
エンジン型式	L24 水冷直6	←
ボア×ストローク	83×73.7㎜	←
総排気量	2393cc	←
圧縮比	8.8	11.5
最高出力	150ps／5600rpm	220ps／6800rpm
最大トルク	21.0kg m／4800rpm	24.0kg m／6400rpm
キャブレター	SUツイン	SOLEX 44PHH
燃料種類	レギュラーガソリン	レースガソリン
点火方式	ポイント方式	フルトランジスタ方式

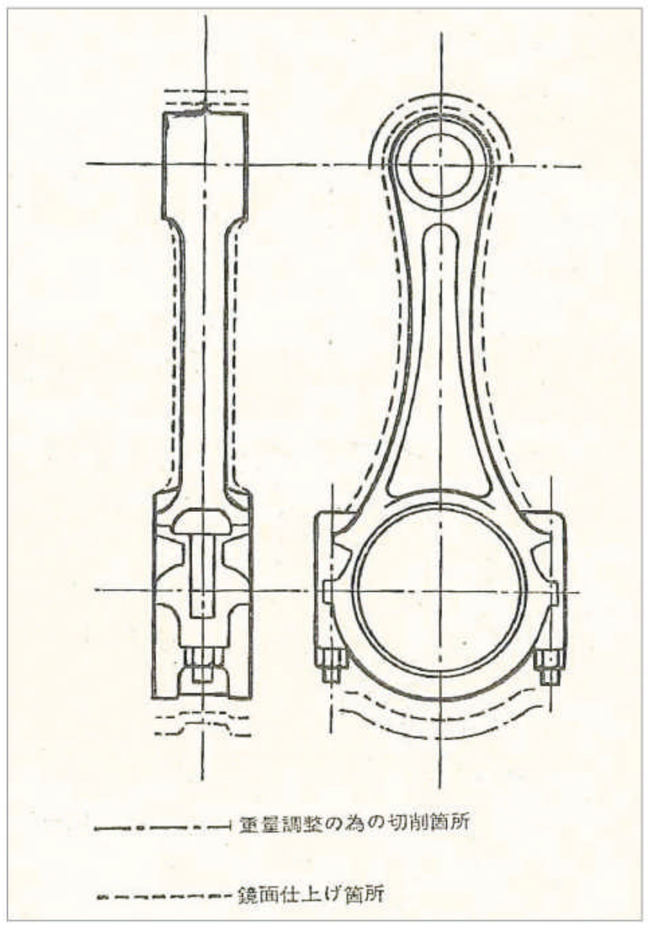
スポーツキットを使ったL24のチューニング法

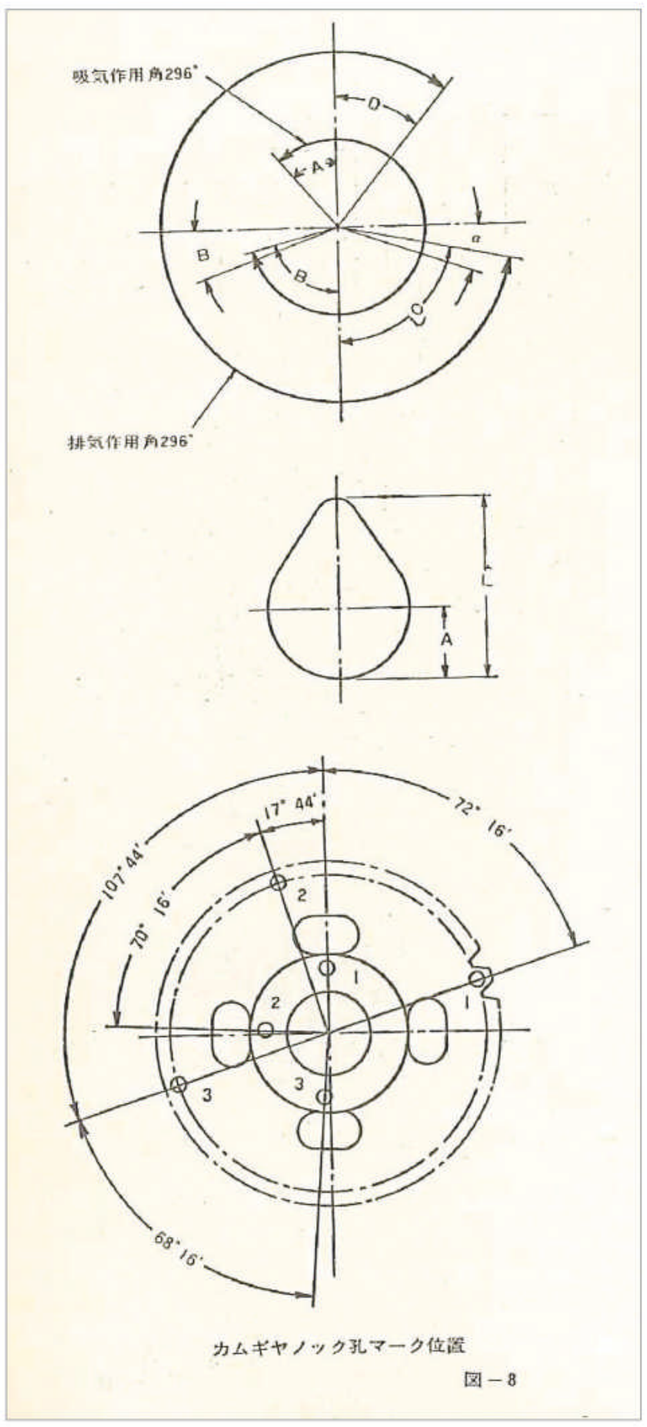
フェアレディZでレースをするプライベーターたちに向け
1973年のオートスポーツにて掲載されたL24のチューニング法
日産のスポーツキットを使用した組み付けの方法などが解説されており
興味深い内容となっているので、ここでは一部を抜粋し紹介する

※オートスポーツ1973年６月１日号より一部を抜粋し、再構成

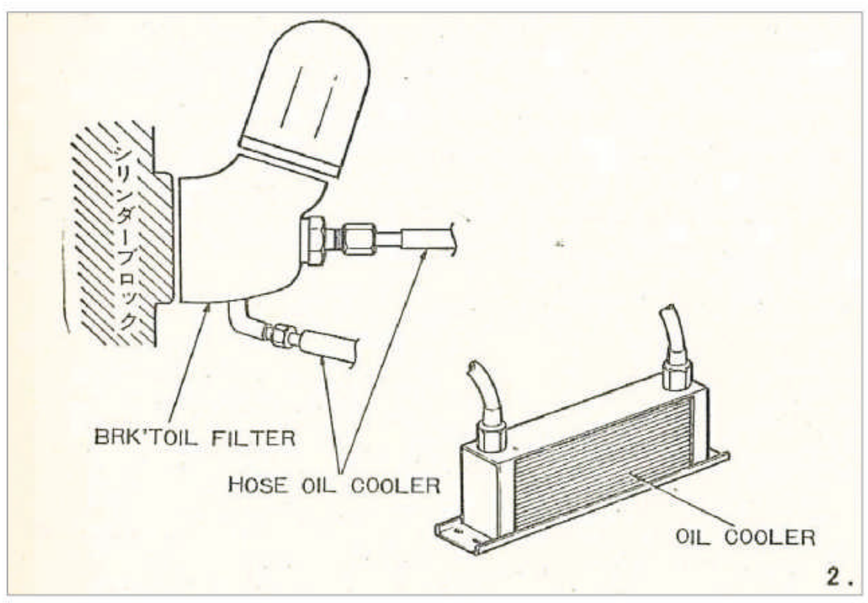


図－1
図－2





図－8



（左上）シリンダーブロック

レース、ラリー用ともに標準のものを使用する。改造箇所はアッパーデッキを圧縮比増大と平面度を出すために0.5㎜面研削するとともに、シーリングリングの溝加工を行なう。

またオイル量の増大を図るため、オイルフィルターのリリーフバルブを取り外しメクラ蓋を打ち込む。オイルクーラーの取り付けに際しては標準のスタッドボルト、オイルフィルターを取り外してから、L16型オプションであるオイルフィルターのブラケットを組み込む。

（右上）コンロッド&ボルト

コンロッドはL16型のレースオプション品を使用する。なおこのコンロッドはL24型レースオプションとセットで使用可能となる。またボルトについてはM10リーマボルトの採用で締め付けトルクは5.5～6.0kgmとなる。研磨作業については下記要領で行なう。

１.重量合わせはコンロッド小端部、大端部で行ない、コンロッド全重量で２kg以内に調整する。その際、ロッド断面とボルト穴付近の研削による重量調整はNG。コンロッド単体の目標重量は730g。２.疲労強度の向上を目的に鍛造平面を研磨仕上げし、応力集中を避けるため鋭角部分を取り除く。

（左下）カムシャフト

L24レースオプションとして作用角74°のものとカムプロフィール未加工品の２種類が用意されている。未加工品はエンジンチューニングの程度でプロフィールの加工を行なうこと。

カムタイミング調整要項

１.バルブタイミングはチェーンの伸び、ヘッド、ブロックの面研の程度によって変化するので、タイミングをダイヤルゲージなどで基準タイミング（in108°／ex110°）に調整する。２.バルブタイミングはスプロケットの３つのノック孔選定で調整する。ノック孔番号とタイミングの関係は番号の大きい順にタイミングは進み、No.１、２、３、４の順にクランク角で４°づつ進む。なお調整不可能な場合はノック孔の追加工により、最良のタイミングにセット。３.測定時のタペットクリアランスは0.35㎜。４.整備時のタペットクリアランスは温間でin 0.25㎜、ex 0.30㎜である。

（右下）オイルクーラーシステム

オイルクーラーはPS30の標準品かPGC10のオプションを使用する。形状は異なるものの、放熱量その他の性能はほとんど差異はない。

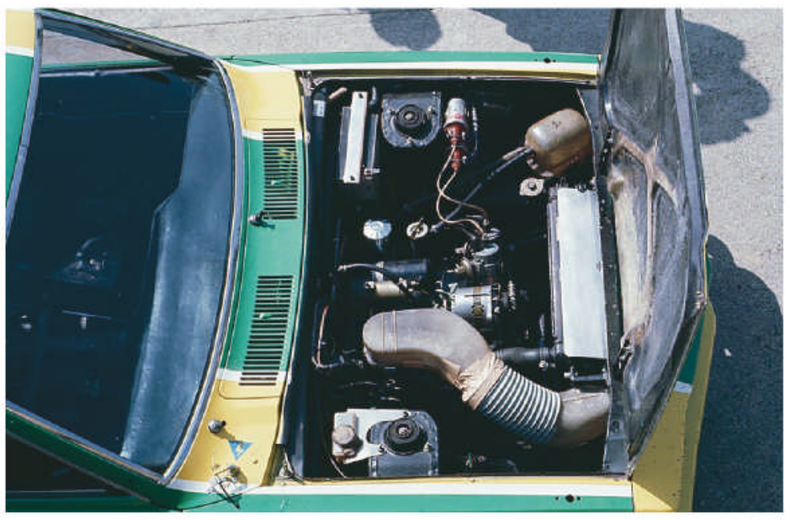
オイルフィルターはL24型の標準品を取り外し、L16型のオプションを使用する。

いはラインを変えて走るような場面で、トルクのある2・4ℓエンジンの優位性が示された。

この2年後、GT-Rが熟成され尽くした段階での富士(右回り1周6㎞)のラップタイムを比較すると240Z(鈴木誠一)が1分57秒、GT-R(黒沢元治)は1分59秒70と240Zが2秒半以上も速くなってた。

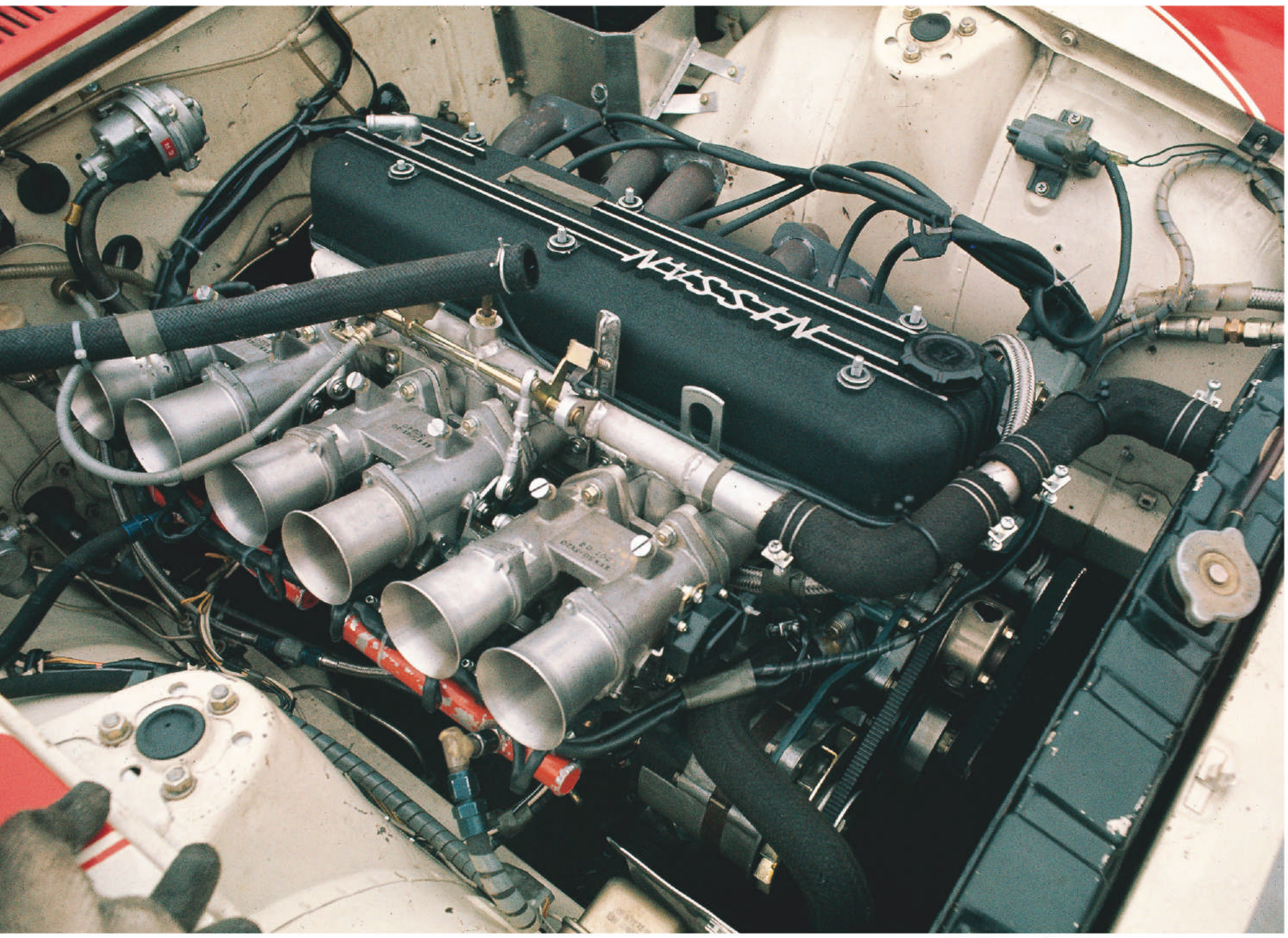
なおS30ZとサバンナRX-3の最終対決となる78年は3ℓ(L26改)のS30Zが1分29秒05(柳田春人)であったのに対し、サバンナは1分28秒01(長坂尚樹)と1秒ほどロータリーパワーが上回っていた。

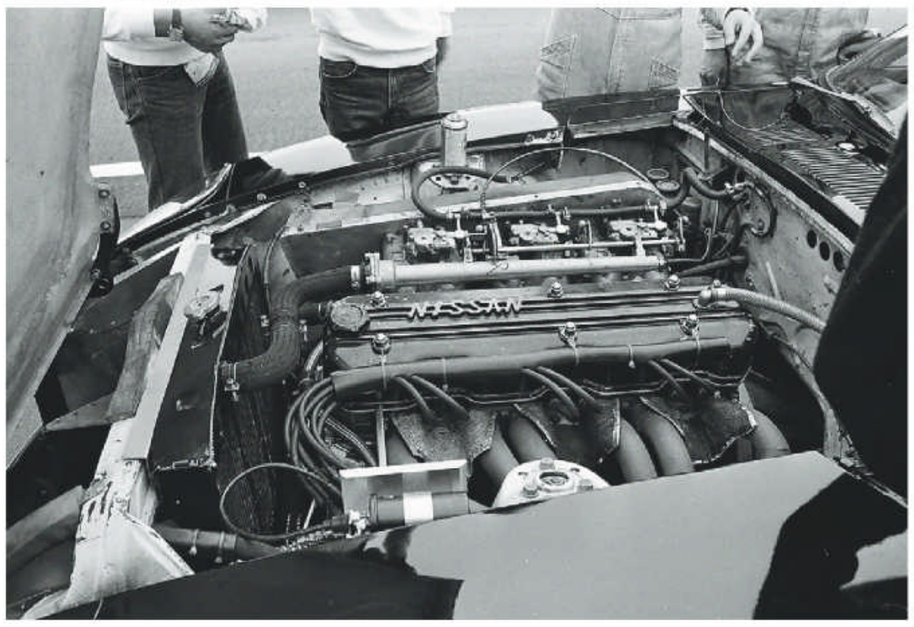
さて、デビューレースでいきなり優勝を果たした240Zだが、エンジン開発に関してはすでに下地が出来上がっていたため、それほど時間はかからなかった。L型エンジンの仕様に目をやれば一目瞭然だが、510型ブルーバードが使う4気筒L16型を6気筒化



ライバルのRX-3が積む12Aペリ仕様。一見、どこにエンジンがあるかわからないくらいコンパクトで低重心である。

競技用として必要な出力向上を果たしながら安定性と信頼性を確保するチューンが主流であった





(上)73年にR390ヘッドに換装されたL24型。吸排気ポートが同じ側にレイアウトされるターンフローから、吸気と排気がそれぞれ独立しているクロスフローへと変更されている。(下)L28やL26をベースにした3ℓ仕様も登場。

すると240Zの6気筒L24型になることが分かる。ボア×ストロークは83・0×73・7㎜と共通。ツーリングカーレースやサファリラリー用に開発したパーツや技術が、そのまま6気筒のL24型に応用できたのだ。

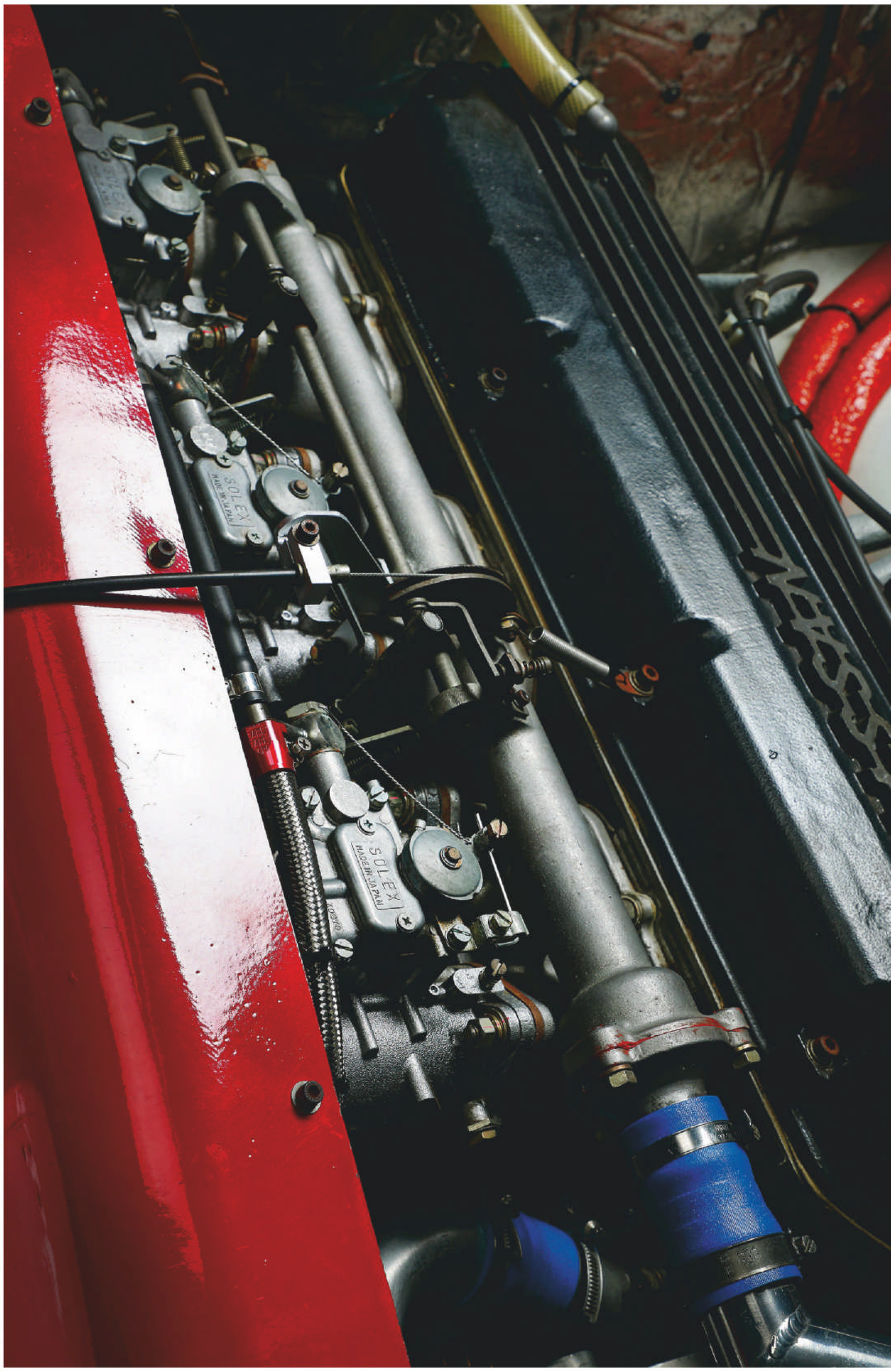
繰り返しになるが、L型は競技用として設計されたエンジンではなく、量産車用が前提となるためチューニングの内容も極限性能を求めるものではなかった。競技用として必要な出力向上を果たしながら、安定性と信頼性を確保する手法が主流であった。

出力向上に関しては当時の一般的なチューニング手法が採られた。吸排気ポートや燃焼室の研磨、圧縮比の引き上げ、カムシャフトの変更、各部ムービングパーツのバランスも含めた見直し、キャブレターの口径変更、バルブ

L型は排気量アップを繰り返しながらレース形態の変遷に歩調を合わせ、9年という長寿命を誇った汎用レーシングエンジンだった

径、マニホールドも含めた吸排気効率の向上などで、リッターあたり90～100ps前後のレベルを目指していた。

S30型フェアレディZはツーリングカーのサバンナと混走となった富士スーパーツーリングレースで78年まで使われたが、最大のチューニング手法は排気量アップで、L24型の2・4ℓで始まったエンジンは2・5ℓ、2・6ℓに発展し、最終的にはL26改、あるいはL28改という仕様で3ℓまで引き上げられていた。

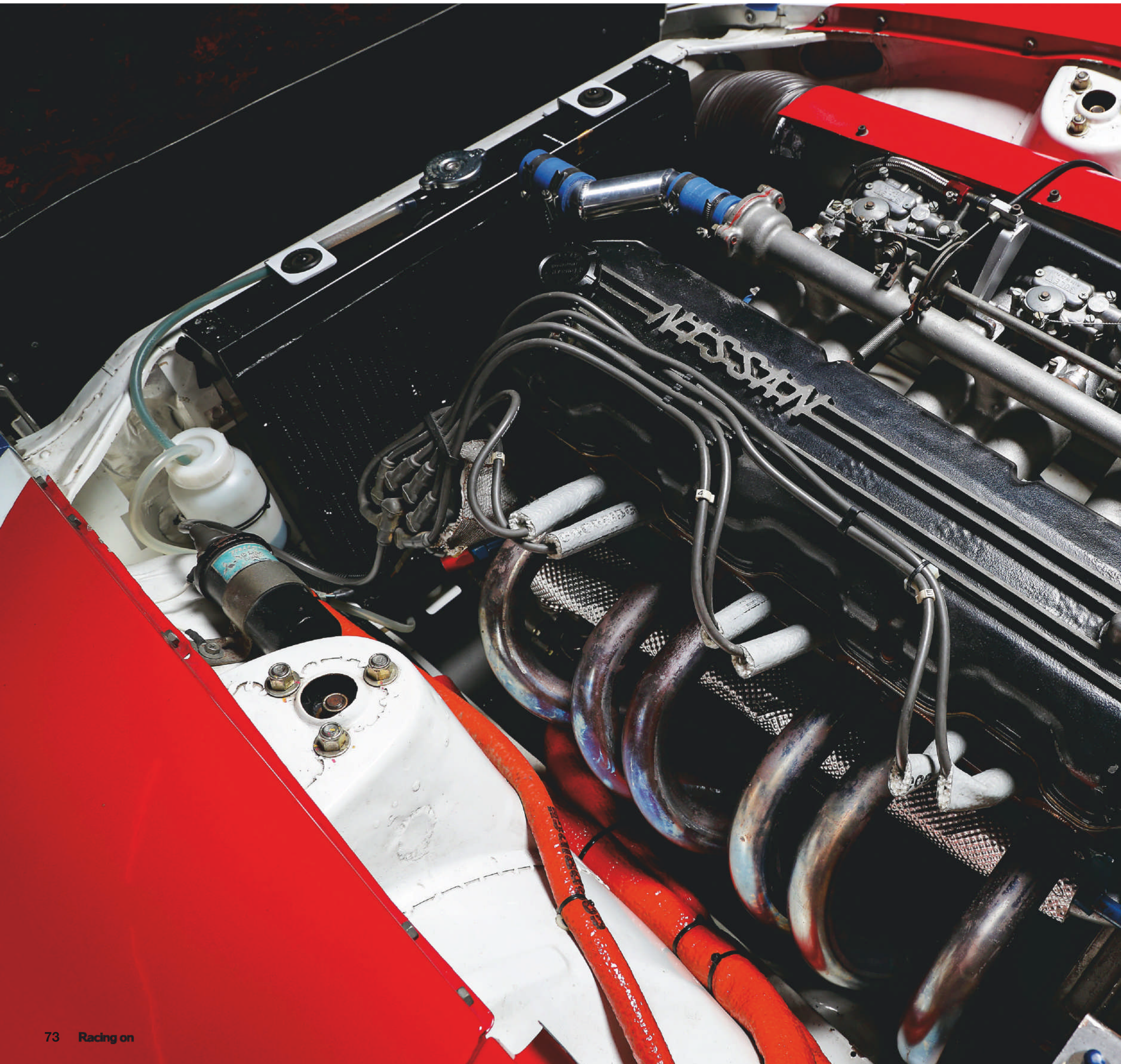


こちらは現在日産ヘリテージコレクションが保管している240ZGのテストカーに搭載されるLY28型。排気量2870ccで300psという出力を発揮するエンジンに進化した。

これもL型エンジンが持つ汎用性の高さが為し得たわざで、ピストンボアとストロークの組み合わせを変えることで、3ℓ仕様まで作り上げることが可能だった。さらにストリートチューンではLD28のクランクシャフトを使う3・2ℓ仕様まで存在したのだ。L型エンジンは当時としては標準的な仕様だったが、シリンダーブロックが鋳鉄製で、構造的に余裕を持つ設計だったため、こうした手法による排気量の引き上げが可能となったものだ。

S30型の最終年となった78年、Zで孤軍奮闘した柳田はスーパーツーリングのタイトルを獲得したが、この時点で柳田のL26改3ℓ仕様のエンジンは、クロスフローヘッド+電子制御燃料噴射（EGI）によって320psを発生。まさに熟成のたまものと呼べる域に達していた。

L型6気筒エンジンとS30型フェアレディZは直接同カテゴリーのライバルが存在せず、初期はT／GT／Rクラス混走の長距離耐久レース、あるいは大排気量グループ7カーとの競り合いとなった富士GCシリーズで、持ち前のコストパフォーマンスの高さを発揮しながらプライベーターの武器として活躍。後半期にはロータリーエンジンのサバンナとスーパーツーリングレースを戦い、何度か排気量アップを繰り返しながらレース形態の変遷に歩調を合わせ、実に9年という長寿命を誇る「汎用レーシングエンジン」として、日本のモータースポーツ史にその名を残している。R



1973年のTACSクローバーラリーに優勝した横山文一／佐久間健組。その優勝は日産自動車の広報誌「ニッサン・スポーツ・グラフ」でもカラーで取り上げられた。



夢はサファリへの挑戦

SS男・横山文一と国内ラリーとフェアレディZ

全日本ラリー選手権制定以前、その前身ともいえるJMSトロフィーラリーシリーズでは当時のトップラリーストたちがしのぎを削った戦いを繰り広げていた 1968年のデビュー以来、速さで注目されていたのが横山文一だ 横山は73年シリーズにS30を持ち込み優勝を飾った。その横山が当時を振り返る

Text/Racing on
Photos/Mitsuru Kotake（Ohana Studio）, Shoji Mita, SAN-EI



横山文一
（よこやま・ふみいち）。
1948年東京出身。
1968年ラリーデビュー。69-70年モーターファン／オートスポーツラリー連覇。76年JAFベストラリースト選定戦チャンピオン。

まだ全日本ラリー選手権が制定される前に開催されていた国内ラリーシリーズに、JMS（日本モータースポーツ記者会）シリーズがあった。1972年はシビエが、73年はロンソンがスポンサーについた。

73年JMSロンソントロフィー第4戦TACSクローバーラリーに横山文一／佐久間健組の赤いフェアレディZLが出場し、優勝を飾った。横山は当時を回想する。

「フェアレディZでラリーに出たいという思いがあった。71年のサファリで総合優勝したし、その前年もブルーバードが優勝。技術の日産、ラリーの日産として当時のラリーストにとっては憧れのメーカーだった。いつかはサファリに出てみたいってね。だからサファリ優勝車が展示されると写真を撮ったりして、どんなパーツを使っているとか調べた。ハルダの距離計などナビゲーター用品などもメーカーと同じものを同じ場所に取り付けた。構想1年がかりでフェアレディZのラリーカーを完成させた。当時集めた資料はファイル1冊分になるよ」

横山文一（ふみいち）、ヨコブンの愛称で呼ばれた横山は、60年代末にラリー界の新星として登場した。同期には篠塚建次郎がいた。

最初にモータースポーツへ参加したのは67年、日産ブルーバードSSS411型で出場したキング・オブ・ザ・マウンテンという伊豆のヒルクライムだった。トップドライバーひしめくなかでクラス3位に入賞。ラリーデビューは68年のツール・ド・ニッポン。当時珍しいSSで日本海間瀬サーキットに設定され、その間瀬SSをトップタイム。その後のラリーでも速さを見せ、総合4位でフィニッシュした。

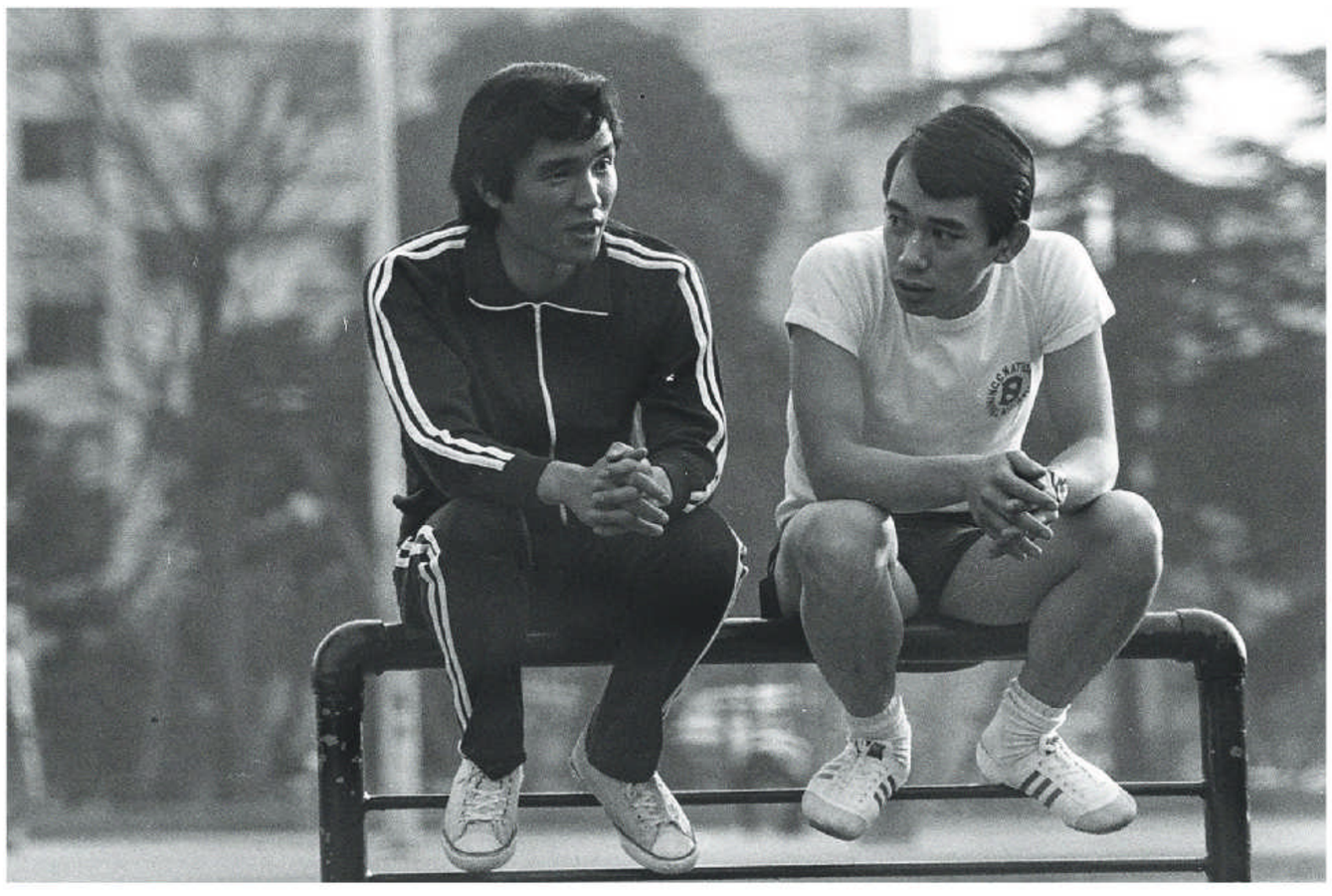
プロへの道は……

同期の篠塚は学生時代から三菱車をドライブ、卒業後も三菱に入社したが横山は声が掛からなかったのだろうか。

「クルマは全部自宅のガレージで作っていた。ラリーは自己資金でやっていたけれど、だんだんかさんで来るので、当時ハルダを輸入していたオリエンタル計器へスポンサーをもらいに行った。するとオリエンタル計器にあった510ブルーバードでラリーに出ていいというんだけれど、結構くたびれていたんだ。タイヤもブリヂストンからテスト用を提供して貰いラリーに出場。ラリー後は使用レポートを出したよ」。

横山はこの510で70年モーターファンラリーに出場し、そんな横山がラリーで優勝するのに時間はかからなかった。

69年、横山はマシンをB10日産サニーに変更し、モーターファン／オートスポーツラリーに出場する。このラリーは富士スピードウェイをSSとして設定していた。事前に富士に赴き練習走行をさせてもらった横山だが、バンク走行中にエンジンが回らなくなる。そこで帰宅途中に東名自動車へ寄りエンジンを見てもらうと焼き付きを起こしていた。東名でエンジンを修理してもらい臨んだラリーでは見事優勝し、賞金10万円を得たものの、賞金は借金で消えたばかりか、赤字だけが残った。



1971年にオートスポーツの企画で篠塚建次郎との2ショットに収まる横山文一（写真右）。ふたりは同年生まれ。学生ラリードライバーとして注目されていた。篠塚は当時三菱コルト・ギャランA II GSで、横山はスバル1300Gでラリーに出場。



73年に優勝したフェアレディZと44年ぶりに再会
横山はその感触を思い出した

ン／オートスポーツラリーを連覇。

71年からはスバルでラリーに出場した横山。「契約金とかはなかったけれど、参加するたびに社員の出張日当的な金額をもらっていた」。11月の志賀高原ラリーでナビに佐久間健を迎え、スバル1300Gで優勝。翌72年もスバルで出場するがトラブルで結果は残せずじまいだった。

復活した横山Z

72年JMSシリーズ最終戦ツール・ド・ニッポン・クリサンテーモに、横山はコツコツ作り上げたフェアレディZを持ち込んだ。ソレックス44PHH3基装着で200馬力のL20を搭載し注目の的だった。ラリー中盤、トップを行く篠塚の三菱ギャランに迫ったがリヤサスペンショントラブルでリタイアしてしまう。

73年もこのフェアレディZでJMSシリーズに臨んだ。横山は当時一般の会社員だったので、東京から行けるイベントのみに参加していた。他のラリーストのようにメーカーに入社したり独立することは考えなかったのかと尋ねると「お金で苦労することは避けたかった。もうすでに結婚して家族もいたしね」。73年JMSトロフィー第3戦サファリ・イン・キョートで2位、続くTACSで優勝し、チャンピオン争いで注目されたがタイトルを逃した。

そして世界のモータースポーツ界に激震が走る。中東戦争に端を発する石油危機のあおりでモータースポーツの予算も激減してしまったのだ。その影響で横山もラリー活動を控えた。

75年、710型日産バイオレットでラリー活動を再開した横山は、翌76年から現在の全日本ラリー選手権の前身であるJAFベストラリースト選定競技会に出場する。全6戦中、第4戦の優勝で早々にチャンピオンを獲得し「ヨコブン」の存在感を示した。

横山のフェアレディはその後伊那市のオーナーに引き取られたが、エンジンを壊してしまう。そしてオーナーの持つ味噌蔵の片隅に40年近く置かれていた。それを知った現オーナーに引き取られ完全修復、ヨコブンZはイベントで活躍中だ。



2017年に開催された「Legend of the Rally」で並んだ篠塚と横山、46年ぶりの2ショットとなった。横山が2017-18年に参加した際にドライブしたフェアレディZは、73年に優勝したマシンそのものだった。

フェアレディZで栄冠を勝ち取ったドライバーたち

神岡政夫 | ハイパワーラリー時代をZ31で席巻

1985年全日本ラリー選手権Cクラスシリーズチャンピオン

1985年の全日本ラリー選手権は、ハイパワーラリーカー時代を迎えていた。前年までは三菱ランサーターボとトヨタ・AE86レビン／トレノが総合優勝を競っていたが、そこへ三菱コルディア4WDターボ、スタリオンターボが優勝争いに加わった。シーズン第3戦関西ラリーに、3ℓV6ターボ（ターボ係数で4144cc）VG30エンジンを搭載したZ31型フェアレディ300ZXが出場したのだ。NISMO製作のこのマシンを操るのは82年のチャンピオン、神岡政夫。ターマックラリーとして知られたこのイベントで5位。第4戦ではリタイアしたが第5戦7位、第6戦では優勝を飾った。

300ZXは2320㎜と短いホイールベース（AE86は2400㎜、スタリオンは2435㎜）に34kgmの太いトルクを武器に機敏な操縦性を発揮した。ライバルはスタリオンターボ。パワーは300ZXの230psに比べ200psだったが、300ZXは1320kg、スタリオンは1080kgと重量差は240kgもあった。しかし神岡と300ZXはそのハンデを跳ね返して、第6戦の優勝後もコンスタントに入賞しチャンピオンを獲得した。その後、全日本ラリーはマツダ・ファミリア4WDなどターボ4WDラリーカーが台頭し、ハイパワーFRであるフェアレディZの名前はしばらく全日本ラリーから姿を消した。





（左）1985年全日本ラリー選手権に300ZXで臨んだ神岡。300ZXの3ℓV6ターボは230psを発生。国内にZは向かないと思われていたライバルの度肝を抜いた。（下）神岡は同年2勝を挙げ2度目の全日本ラリー選手権シリーズチャンピオンに輝く。

三好秀昌 | 雨のターマックラリーを制覇

2003年全日本ラリー2輪駆動部門第6戦 第43回ソネットラリー

神岡が300ZXでチャンピオンを獲得して18年後の2003年、Z33型フェアレディZを全日本ラリー選手権第2部門に持ち込んだのが、海外ラリー参戦経験も豊富な三好秀昌（ひであき）だった。

フルモデルチェンジしたZ33型が搭載するVQ35DEエンジンは280ps、ニスモのスポーツリセッティングチューンで電子制御スロットルのセッティングを変えてドライバビリティを向上。ロールケージでボディ剛性を上げ、テインの電子制御ダンパーを装着するなどして戦闘力をアップしたが、ノーマルでも重量は1400kgを超えていた。

ヘビーウエイトが響いたかデビュー戦の第2戦はクラス6位、2戦目となる第4戦は4位どまり。この時は規則で許されたシーケンシャルミッションを搭載してラリーに臨んでいた。しかし1戦スキップして出場した第6戦、ターマックの「ソネットラリー」に出場。あいにく雨のラリーとなったが、雨用のADVAN G2／Sタイヤを装着してスタート。三好は1ループ目の全SSでトップタイムをたたき出してラリーをリード。後半ライバル勢に追い上げられるも、前半のリードを守ってZ33型の初優勝を飾った。

そしてこの優勝は、横山文一がS30Zで初優勝してから30年目の快挙だった。





（左）かつてのダットサン240Zに敬意を表した赤いボディに黒いボンネットのカラーリングで2003年の全日本ラリー選手権2輪駆動部門に参戦した三好。（下）コ・ドライバーの市野諮（写真右）と共に2008年FIAアフリカラリーチャンピオンに。



NISSAN Z {1970 1994} In Race & Rally



（左）Z32がIMSAデビューを果たした89年には同シリーズにプライベーターながらZ31もエントリー。（下）89年シーズン、マイアミ戦からIMSA GTOに参戦したZ32 300ZX。２シーターボディのため全長が短い。この年は１勝。



Z32 300ZXが北米で見せた活躍劇

Racing Days of Z32

1989年に市販車がデビューした４代目フェアレディZ
日本ではレーシングイメージのあまりないZ32型だが北米で躍進
デビュー当初こそ苦戦するも徐々にトップコンテンダーへと登りつめた

Text/Kazuya Minakoshi　Photos/NISSAN, SAN-EI

１９８０年代後半、北米のレースと言えば、最も人気を集めたのがストックカーレースのＮＡＳＣＡＲであり、オープンホイールのフォーミュラであるＣＡＲＴインディカー。そしてスポーツカーとツーリングカーの混走による耐久レースがＩＭＳＡ ＧＴシリーズだった。同シリーズはグループＣカーに近いＧＴＰとツーリングカーやＧＴカーが戦うＧＴＯ／ＧＴＵという３つのクラスで競われていた。ちなみにＧＴＯのＯはＯｖｅｒ、ＧＴＵのＵはＵｎｄｅｒを意味し、３ℓという排気量を境にクラス区分されていた。

そのＧＴＯクラスに１９８９年、日産３００ＺＸターボ、日本で言えばＺ32型の４代目フェアレディＺが登場した。当時、ＧＴＯクラスを席巻していたのはラウシュレーシングのリンカーンマーキュリー・クーガーＸＲ７だったが、そこへ日産、同時にアウディＵＳＡがクワトロで殴り込みをかけたのだった。

ＧＴＯ／ＧＴＵ車両は一見ワイドなＧＴカーの格好をしているが、ボンネットやコクピットまわりの形状が市販車と同じ形状をしているだけで、中身はパイプフレームでできた純レーシングカー。昼間のレースが多かったために、ヘッドライトもペイントであることが多かった。パイプフレームの利点は軽量で安全なレーシングカーのシャシーができること。またクラッシュした際も曲がったパイプを交換して作り直せばよく、合理的な作りだった。

３００ＺＸを製作しＩＭＳＡへデビ

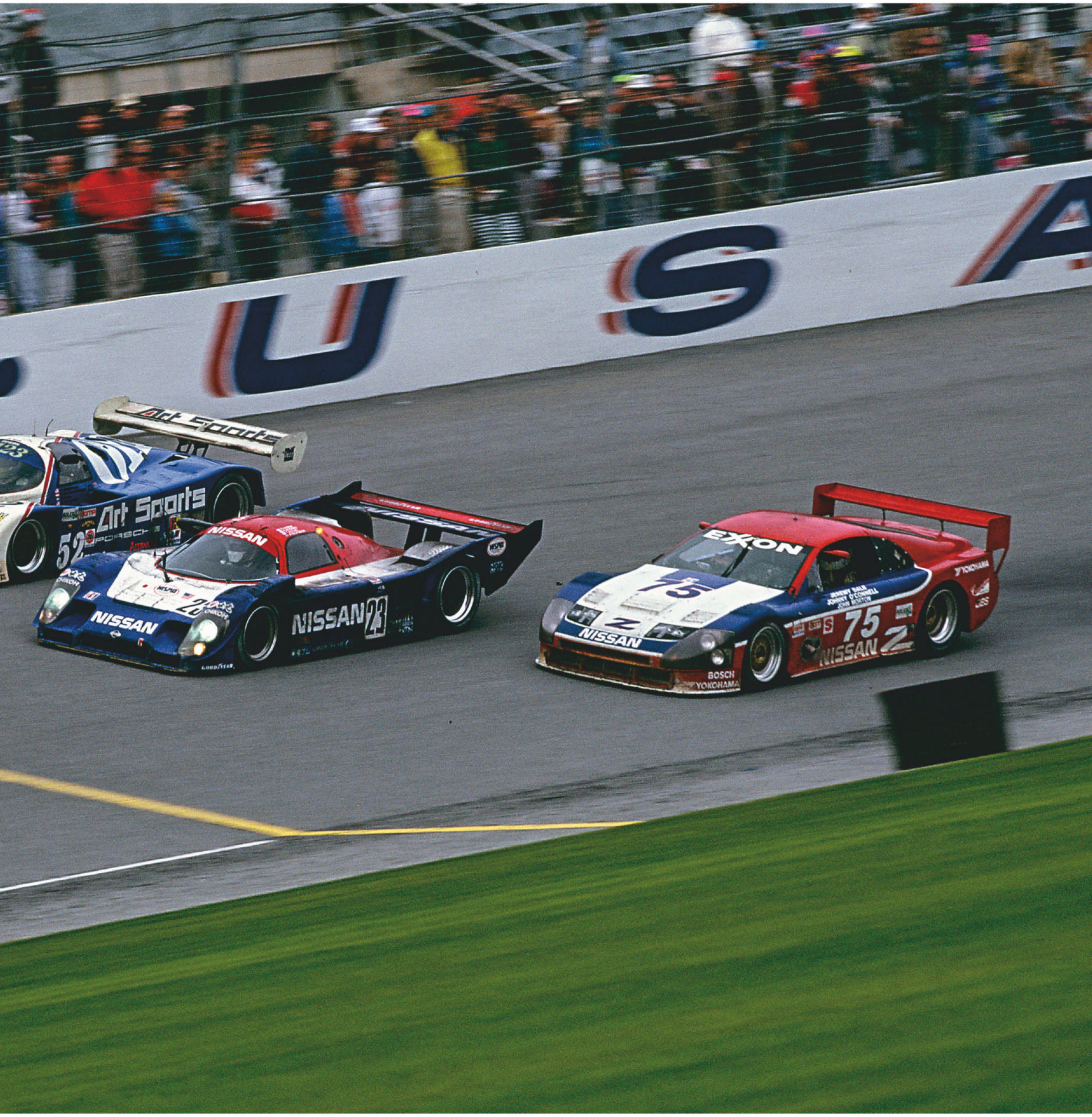


ューさせたのは、それ以前にマツダRX-7を走らせていたクレイトン・カニンガム率いるカニンガム・レーシング。日産GTP ZX-Tのスタッフが300ZXの基本レイアウトを設計。エンジンは700馬力を発生する V6 3ℓを搭載していた。

300ZXがデビューしたのは89年のシリーズ第2戦マイアミで、本格的に参戦を開始したのは第6戦サミットポイントからとなった。そして第11戦ロードアメリカでは早くも初優勝を飾る。ドライバーはニュージーランド出身のスティーブ・ミレン、そしてジョン・モートンだった。デビューイヤーこそ、優勝はその1回だけであったが、翌年から300ZXはIMSAの主役を張る1台として活躍を始めていくことになる。

90年、ミレンとジェレミー・デイルがドライバーとして起用され、第2戦のマイアミでミレンがこの年の初勝利を挙げた。そして第5戦ロングビーチからはそれまでの2シーターからホイールベースの長い2+2ボディに変更。「これでハンドルのシビアさが消えて運転がイージーになった」というミレンが第10戦モスポートで2+2ボディにおける初優勝をマークした。またこの年、300ZXは排気量を2・75ℓにダウンし、エンジン本体を軽量化。そんなボディやエンジンのモディファイの効果もあり、この年は計3勝をマークしたものの、マニュファクチャラーズチャンピオン争いは全14戦中8勝を挙げたマーキュリーの手に。日産と

92年シーズン、参戦4年目にして300ZXは
ドライバーズとマニュファクチャラーズの2冠を達成





90年はシリーズ開幕戦であるデイトナ24時間を欠場し、第２戦のマイアミから出場。ポール・トゥ・ウインを果たす。また第４戦からはボディを2+2仕様にモディファイし戦闘力が向上した。

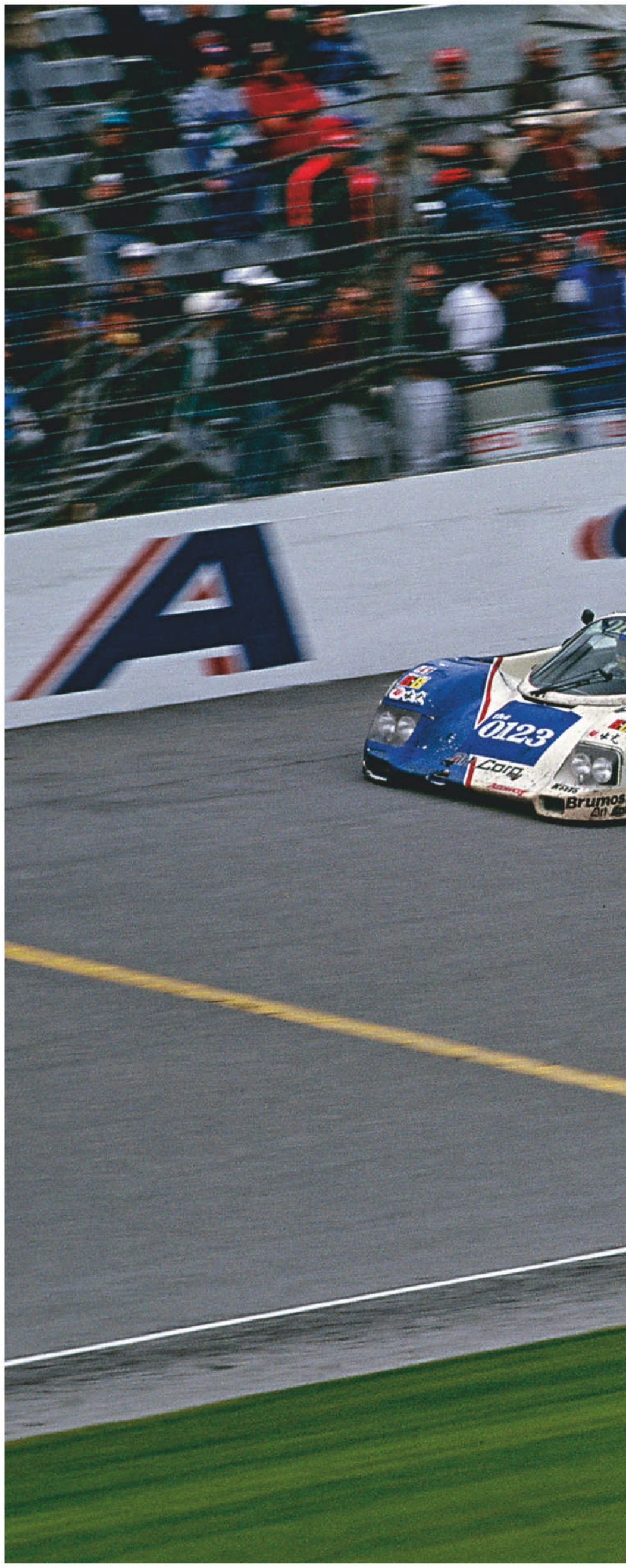


91年、マニュファクチャラーズランキングでマツダに惜敗し２位に。同年のセブリング12時間ではヘッドライトペイントの上に夜間用ライトを追加している。

同じ３勝のマツダが２位、日産は３位に甘んじる結果となった。

91年は第５戦ロングビーチ、第15戦ロード・アメリカ、第18戦ライムロックでミレンが、第17戦ワトキンスグレンではミレンとデイルのコンビが、そして第10戦ミドオハイオではデイルが優勝して全15戦中５勝。最終戦までマツダと激しいタイトル争いを繰り広げたが、この年もタイトルを奪うことはできなかった。

92年、ＧＴＯはＧＴＳとクラス名称が変更された。前年のチャンピオンであるマツダがＧＴＰクラスへとステップアップしたため、ライバルは一時撤退の噂もあったフォード・マスタングを使うラウシュと新規参戦するロケットスポーツのオールズモビル・カトラス（中身はマスタングと同じ）になった。３００ＺＸはこのシーズンからトランスアクスルを採用。さらに91年シーズン後半より使い始めたＮＰＴＩがＧＴＰマシンに搭載する４バルブＤＯＨＣ Ｖ６エンジンも貢献し、大幅にポテンシャルアップ。ミレンが第２戦マイアミ、第７戦ミドオハイオ、第８戦ニューオリンズ、第13戦ライムロックで優勝し、また第５戦モスポートではデイルが優勝し全11戦中５勝を記録。しかもマイアミ、ミドオハイオ、ニューオリンズではデイルが２位、モスポートではミレンが２位、ライムロックではジョニー・オコネルが２位に入り、５勝すべてで１・２フィニッシュを遂げた。これで日産は参戦４年目にして初のマニュファクチャラーズタイトルを獲得、ミレンも王者となり２冠を達成した。



92年のデイトナ24時間で総合優勝のR91CPと“デイトナフィニッシュ”を決める300ZX。このレースでは結果を残せなかったが、同年ドライバー&マニュファクチャラーの２冠を達成。

デイトナ、セブリング、ル・マン――名だたる過酷な耐久レースで結果を残し300ZXは北米のみならず、世界に名を轟かせた

なお同年の3月には富士スピードウェイにおいて「IMSA GTチャレンジ in 富士」が開催され、アメリカのGTS／GTU車両と日本のJS車両によるレースが初開催された。レースはあいにくの雨模様となったが、300ZXを駆るミレンが独走で優勝。アメリカンレースの迫力と楽しさを日本のファンに披露した。

93年、300ZXのドライバーはミレンとオコネルという布陣に。そして第3戦セブリング12時間では、モートン／オコネル／ミレンというトリオで長距離耐久レースでの初優勝を遂げた。しかしこのシーズンはなかなか勝ち星に恵まれず、セブリング以外では第9戦ラグナセカでオコネルが優勝したのみだった。

94年、前年限りで消滅したGTPクラスに代わってIMSAが独自に設定したWSC（ワールドスポーツカー）がトップカテゴリーとなった。そして開幕戦となるデイトナ24時間には2台の300ZXがエントリーし、ミレン／オコネル／モートン組の75号車が予選3位、スコット・プルーエット／ブッチ・ライツィンガー／ポール・ジェンティロッツィ／ミレン組の76号車が4位につけた。フロントローのWSCマシン2台が序盤に火が出てピットインすると300ZXはトップに立ち、ポルシェ911ターボとバトルを繰り広げたが、75号車は夜になりリタイア。しかし76号車はポルシェの追撃を退けてトップチェッカー。GTS車両が総合優勝を飾ったのだった。日産車としては92年のR91CPの優勝以来2年ぶりの総合優勝だった。

300ZXの快進撃はこれで止まらず、第2戦のセブリング12時間でもモートン／オコネル／ミレン組が総合優勝。さらに第3戦ロード・アメリカでもミレンが優勝して開幕3連勝。また第7戦ラグナセカと第9戦フェニックスではオコネル、第8戦ではミレンが優勝するなど、全9戦で6勝を挙げ2年ぶりに日産がタイトルを獲得した。そしてこの年限りでGTSクラスも消滅することとなった。

この年はル・マン24時間にも参戦。ル・マンでもグループCの時代が前年に終わり、一部のCカーはLMP1クラスとして参戦するも、Cカーにナンバーを付けてGTカーとして登場したダウアー・ポルシェ962LMが優勝した年だ。300ZXはIMSA G

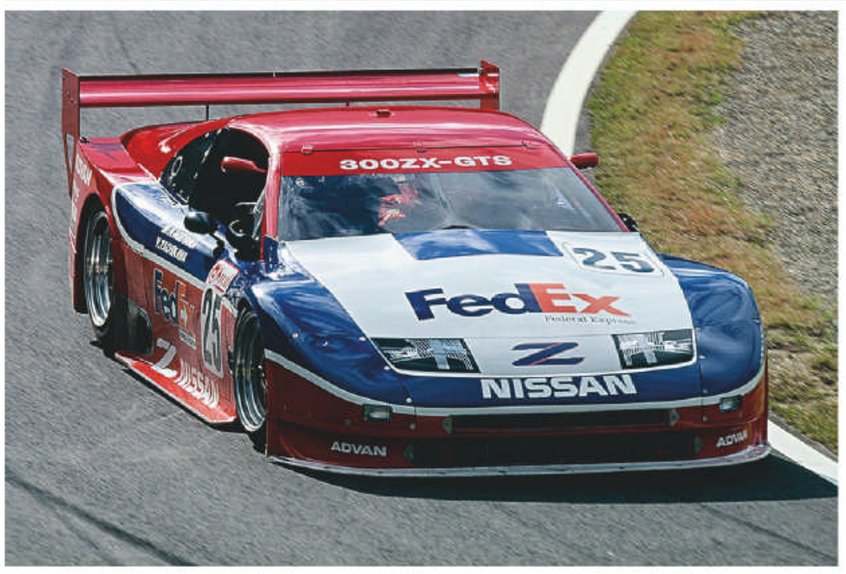




94年にはル・マン24時間へもチャレンジ。2台体制で挑み、スティーブ・ミレン／ジョニー・オコネル／ジョン・モートン組がドライブした75号車がIMSA GTSクラス優勝、総合でも5位に入った。夜間用にフェンダーに埋め込まれたライトが特徴的。

日本ではチームルマンがZ32を用いて全日本GT選手権に参戦。（上）94～95年はルマン独自で製作したマシンでエントリー。市販車と同じVG30を搭載していた。（下）96年はIMSA-GTSを戦っていた300ZXを投入するも結果は奮わず。





TSクラスでミレン／オコネル／モートンというトリオでエントリー。見事クラス優勝を果たしたほか、総合5位でフィニッシュした。

また日本でも94年に本格スタートした全日本GT選手権（JGTC）の黎明期にZ32型フェアレディZがエントリーしている。94年の開幕戦に登場したのはチームルマンが製作した「FEDEX NISSAN GT・Z」（第3戦以降はエントリー名が「FEDEX 300ZX・LM」）で、ドライバーは影山正美が開発を兼ねて参戦（第3戦はリチャード・ディーン）。第2～4戦は石川朗も加わった。車両は開幕戦の決勝日朝に完成したこともあり、デビュー戦は1周リタイア。第2戦仙台では足回りやラジエターなどに改良を加えて参戦となったが、熱対策ができず苦戦を強いられた。第3戦富士ではミッションをノーマルからXトラックのシーケンシャルに変更。第4戦SUGO、第5戦MINEでの7位が最高位だった。また95年は開幕戦鈴鹿で12位完走というのが最高位。96年はマシンをチェンジ、IMSA GTS車両を持ち込み影山と立川祐路というコンビで参戦したが好成績は残せず。この年限りで参戦を終了した。

アメリカへ話を戻すと95年、300ZXはインフィニティQ45用をベースとしたV8 4ℓのNAエンジンを搭載して新設されたGTS・1クラスへ参戦。第2戦のセブリング12時間ではオコネル／モートン／ミレン組が大会を連覇。第4戦ハリファクスと第7戦シアーズポイントではオコネルが勝利を挙げている。そして95年を最後に300ZXでの参戦を終了。北米での快進撃は幕引きとなった。R



94年は300ZXにとってゴールデンイヤーに。92年以来のダブルタイトル獲得を果たしたほか（ドライバーズタイトルはミレンの手に）、デイトナ24時間、セブリング12時間という歴史ある耐久レースも総合優勝。そして翌95年を最後にZ32は参戦を終了する。




EXXON
YOKOHAMA
STEVE MILLEN
JOHNNY O'CONNELL
JOHN MORTON
IMSA GT
S1
EXXON
SUPREME GT
RACING FUELS
75
NISSAN Z
LOCTITE
YOKOHAMA
BBS
BOSCH
YOKOHAMA

Machine Gallery

IMSA 300ZX-GTS-1 1995 Sebring 12hours #75

アメリカで生まれ育ち 日本で蘇った名車

2015年の本誌撮影時、JGTC仕様だった銘車が本来の姿であるIMSA GTS-1仕様に復元された1994-95年のIMSA GTSを席巻したこのマシンはまもなく、完璧な形で息を吹き返す——

協力／PEAKS、FLAT OUT WORKS

Text/Akihiko Ouchi
Photos/Hidenobu Tanaka, Motorsport Images, SAN-EI



４年前の撮影時の同一個体。ボンネットのゼッケンナンバーをはじめとするステッカー類を変更、フロントスポイラーの形状も違っている。

今回の個体を見て「オヤッ?」と疑問に思う方がいるかもしれない。実はこの車両、１９９６年の全日本ＧＴ選手権（ＪＧＴＣ）を走ったフェアレディ３００ＺＸ（影山正美／立川祐路組）として、本誌４７６号で一度紹介したモデル（個体）である。

今回フェアレディZの特集を組むにあたり、この個体が入念な整備を行なったうえで本来の姿であるＩＭＳＡ仕様に復元されると聞き、オーバーホール中の作業現場を訪れ、前回はできなかった車体基本骨格なども含めた詳細を読者の皆さんにお届けしようと2度目の取材を試みることにした。

さて96年のＪＧＴＣといえば、シリーズが正式に発足してから3シーズン目。参戦車両も増え、内容の本格化、充実化が一気に加速した年である。郷和道が率いるチーム郷が2台のマクラーレンF1GTR「ラーク・マクラーレン」を投入してシリーズを圧倒したシーズン、と言えばすぐに思い出してもらえるだろうか。

このマシンはチームルマンが96年のＪＧＴＣを戦ううえでＩＭＳＡ・ＧＴＳ仕様の３００ＺＸを有利な素材と判断しＧＴ５００用の車両として導入したモデルで、オリジナルはクレイトン・カニンガム・レーシング（ＣＣＲ）がＩＭＳＡ・ＧＴＯ（のちのＧＴＳ）用として製作、投入した車両である。

ＣＣＲは90年から95年にかけて３００ＺＸをＩＭＳＡ・ＧＴＯ／ＧＴＳ／ＧＴＳ・１クラスに投入した。見た目はワイドボディのZ32型だが、基本骨格はパイプを組み上げたスペースフレームを採用。これにＦＲＰ製カウルを被せた構造で、生産車のフェアレディZとはメカニズム面での共通点、互換性がまったくない車両である。

こうした意味ではフェアレディZのフォルムをうまく再現したデザインとも言え、逆にカウルを外した時の容姿に驚かされることになる。

なおチームルマンは94～95年の2シーズンにＪＧＴＣ（94年＝影山正美、リチャード・ディーン、石川朗、95年＝影山正美）でフェアレディZを走らせていたが、こちらは量産車に手を加えた車両で、ＣＣＲの３００ＺＸとは別物である。

それにしても、前後カウルやボディパネルを取り外し、スペースフレームが丸見えとなった状態の車両骨格は、まさに〝ゴツイ〟。

ヨーロッパ型のレース車両は一体成形によるカーボンモノコックが主勢だが、アメリカのレース車両はＮＡＳＣＡＲを見ても分かるように、パイプを溶接で組み上げたスペースフレーム構造が現在でも主力を占めている。

パイプフレームのメリットは少量生産に向き、クラッシュした際の修復が容易な点にある。また古い時代のスペースフレームと異なり材質やパイプ径、肉厚など素材自体が多岐におよび、それらの異なる仕様を複数使って組み上げることで軽量、高強度の骨格作りが可能となっている。

この３００ＺＸの構造を見ると、かつてのスペースフレームを見慣れた目



には非常に斬新、テクノロジーの進化を感じさせるもので、アメリカのレース産業が持つ底力というか、合理性が伝わってくる。

強烈だったのは、VH型4ℓV8エンジンが完全にフロントミッドシップの状態で搭載されていたことだ。左右ブロックのオフセット分を考えればエンジン全長は直列4・5気筒分くらいの長さになるはずだが、その先端が完全にフロントアクスルより後方に位置しているのだ。

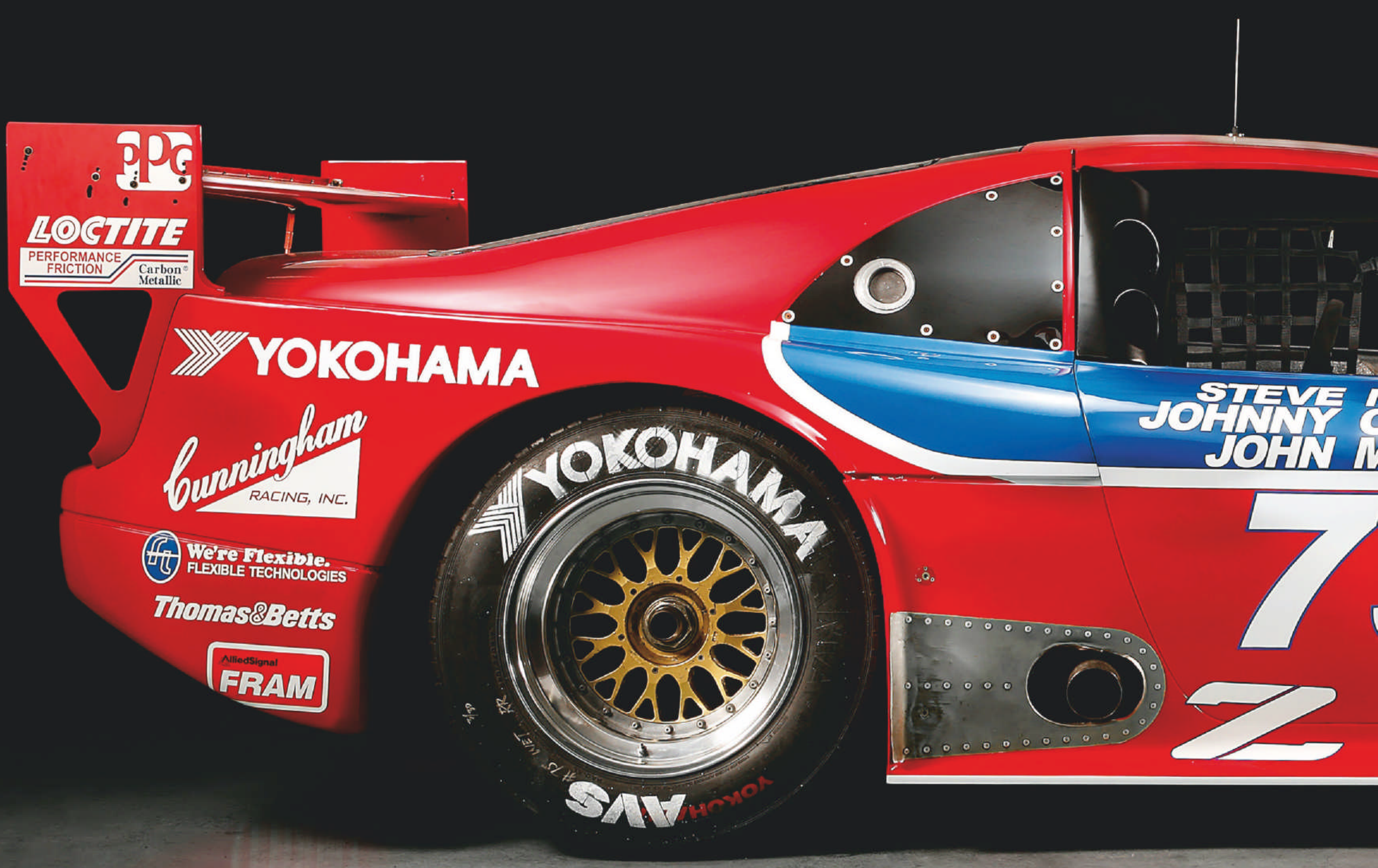
そしてリヤセクションにヒューランド製のトランスアクスルユニットがマウントされる。このトランスアクスルユニットを取り囲むようにして組まれたパイプフレームが、これまた頑丈というか高強度な作りで、エンジンベイを形成するフロントセクションからキャビンセクション、そしてリヤセクションにいたるフレームの組み方は堅牢、強固という表現に尽きる。

ハッとさせられたのはキャビンまわりの構造で、ドライバー側とパッセン



今回のレストアでは1995年のセブリング12時間参戦車を忠実に再現。そのレースではミレン、オコネル、モートンの3人がドライブし、2連覇を達成している。

すべてをバラしてオーバーホール
細部にまでこだわってレストアを施し
JGTC仕様から本来のIMSA仕様へ



ジャー側でサイドフレームの組み方が異なっていた点だ。３００ＺＸは左ハンドルでドライバーは車体左側に着座するが、そのサイドフレームが二重構造となり、さらに補強を入れる形で組まれていた。剛性、強度の向上は当然だが、側面クラッシュ時にドライバーを保護しようという考えが見てとれる構造だ。安全性の確保についてはヨーロッパより一歩進んだ思考を持つアメリカだけに、このあたりの構造を見るとその積極性が伝わってくる。

この３００ＺＸはもともと２シーターＺ32型の数値をベースに作られた車両だったが、初期モデルはハンドリングに難があり、乗りにくい車両だったという。そしてその対策を検討した結果、２ｂｙ２車のホイールベース値でフレームを作り直したら一転して乗りやすいハンドリングに変わったといういきさつがある。

ＩＭＳＡシリーズでの主戦ドライバーはスティーブ・ミレンで、92年にドライバーズタイトルとメイクスタイトルを獲得。ジェレミー・デール、レースによってジョニー・オコネルを加えた３カー体制で臨み、全11戦中でミレンが４勝（マイアミ、ミッドオハイオ、ニューオルレアン、ライムロック）、デールが１勝（モスポートパーク）と合計５勝をマーク。相手はラウシュのフォード・マスタングやロケットスポーツのオールズモビル・カトラスという顔ぶれだった。

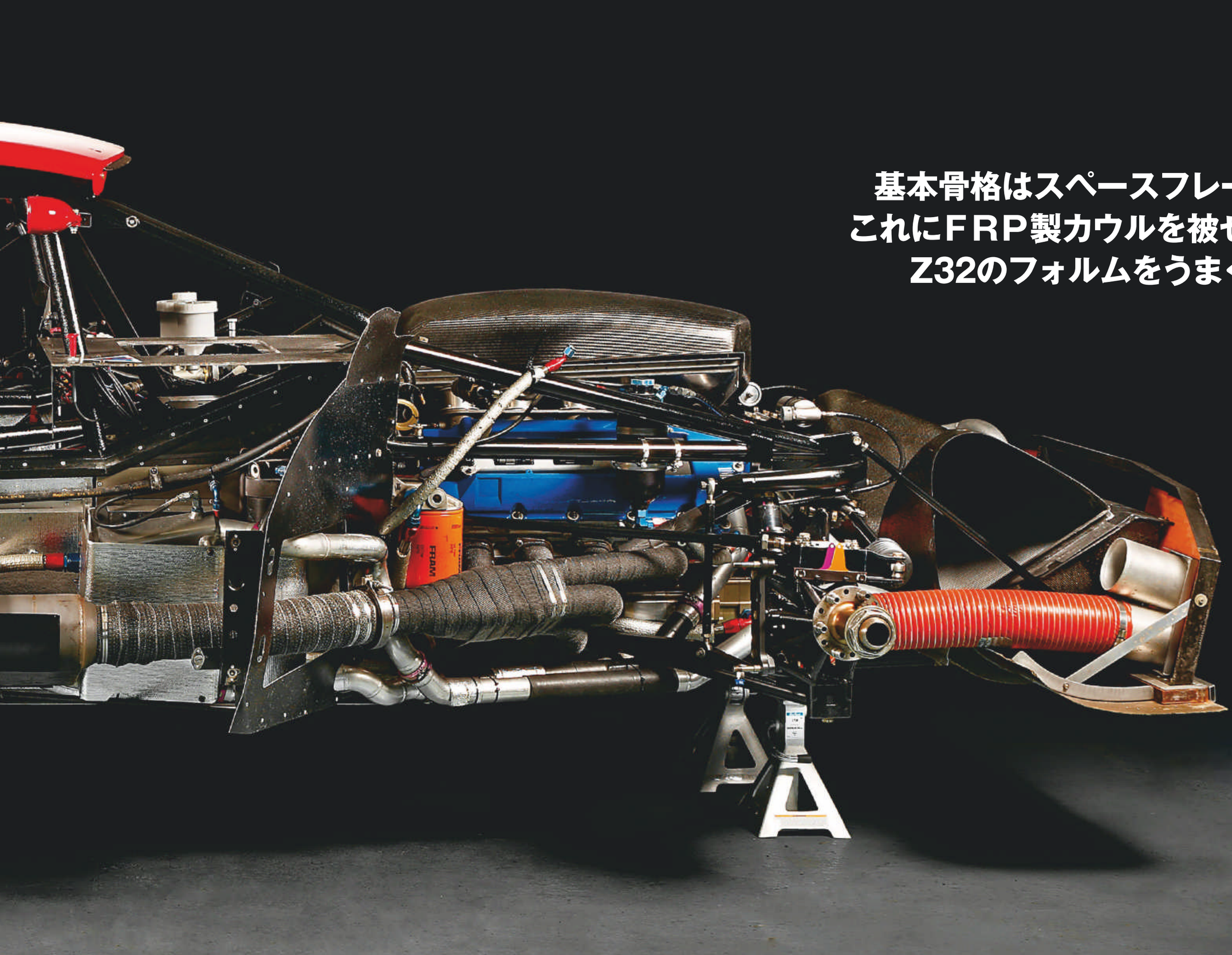
94年も快進撃を見せた年で、デイトナ24時間（ミレン／スコット・プルー／ブッチ・ライツィンガー／ポール・ジェンティロッツィ）、セブリング12時間（ミレン／オコネル／ジョン・モートン）とふたつのビッグイベントを制し、さらにミレンが２勝（ロードアトランタ、ポートランド）、オコネルが２勝（ラグナ・セカ、フェニックス）をマーク。全９戦中６勝を挙げ、ドライバーズタイトル（ミレン）とメイクスタイトルを勝ち獲ることに成功した。さらにル・マン24時間にも遠征し、総合５位／クラス１位（ミレン／オコネル／モートン）に食い込む快挙を成し遂げている。

そして95年には規定に従い３ℓＶ６ターボから自然吸気の４ℓＶ８に積み替えた仕様でＧＴＳ・１クラスに参戦し、全11戦中３勝をマーク。このうちの１勝は今回の個体が復元した外観の仕様「セブリング12時間」で、ドライバーはミレン、オコネル、モートンの３人だった。残る２勝はオコネル（ハリファックス、シアーズポイント）が記録している。

なおチームルマンが日本に導入して



94、95年とIMSAで快進撃を続けた後、96年からJGTCで２シーズンを戦う（参戦レース数は７）。



基本骨格はスペースフレームを採用
これにＦＲＰ製カウルを被せた構造で
Z32のフォルムをうまく再現した

からの成績は、96年がオールスターを含む全7戦中出走が4戦（影山正美／立川祐路）で9位1回（第6戦ＭＩＮＥ）、リタイア3回。97年もオールスターを含む全7戦のうち出走が2戦（立川祐路／高橋毅）で、10位が1回（第1戦鈴鹿）。第2戦富士で予選クラッシュ（決勝不出走）となり、それ以降、再びＪＧＴＣ戦に戻ってくることはなかった。

ＩＭＳＡ戦で頂点に立つ走りを見せた車両が、日本に運ばれＩＭＳＡ戦とは異なる環境に置かれると完走もおぼつかない状態になってしまうのか、とショックを受けた覚えがある。一般公道を走る量産車と異なり、各性能が極限まで研ぎ澄まされたレーシングカーならではの難しさ、神経質さなのかもしれないと受け止めていた。

３００ＺＸの足跡をざっと振り返るとこんな内容だが、ＣＣＲとしての活動は、本来94年までだったという。95年からレギュレーションが変わり、有利に戦えなくなることは分かっていたようだが、自然吸気のエンジンに積み換えてもセブリングを含む3勝を挙げたのだから、基本的な素性に優れた車両だったことは明らかだ。



完璧な形に仕上がったら 市販Zとサーキットを走りたい

PEAKS

細井 淳



自動車やレーシングカーの部品設計や製造、加工等を行なっているPEAKS代表の細井氏。JMIA（日本自動車レース工業会）会員。

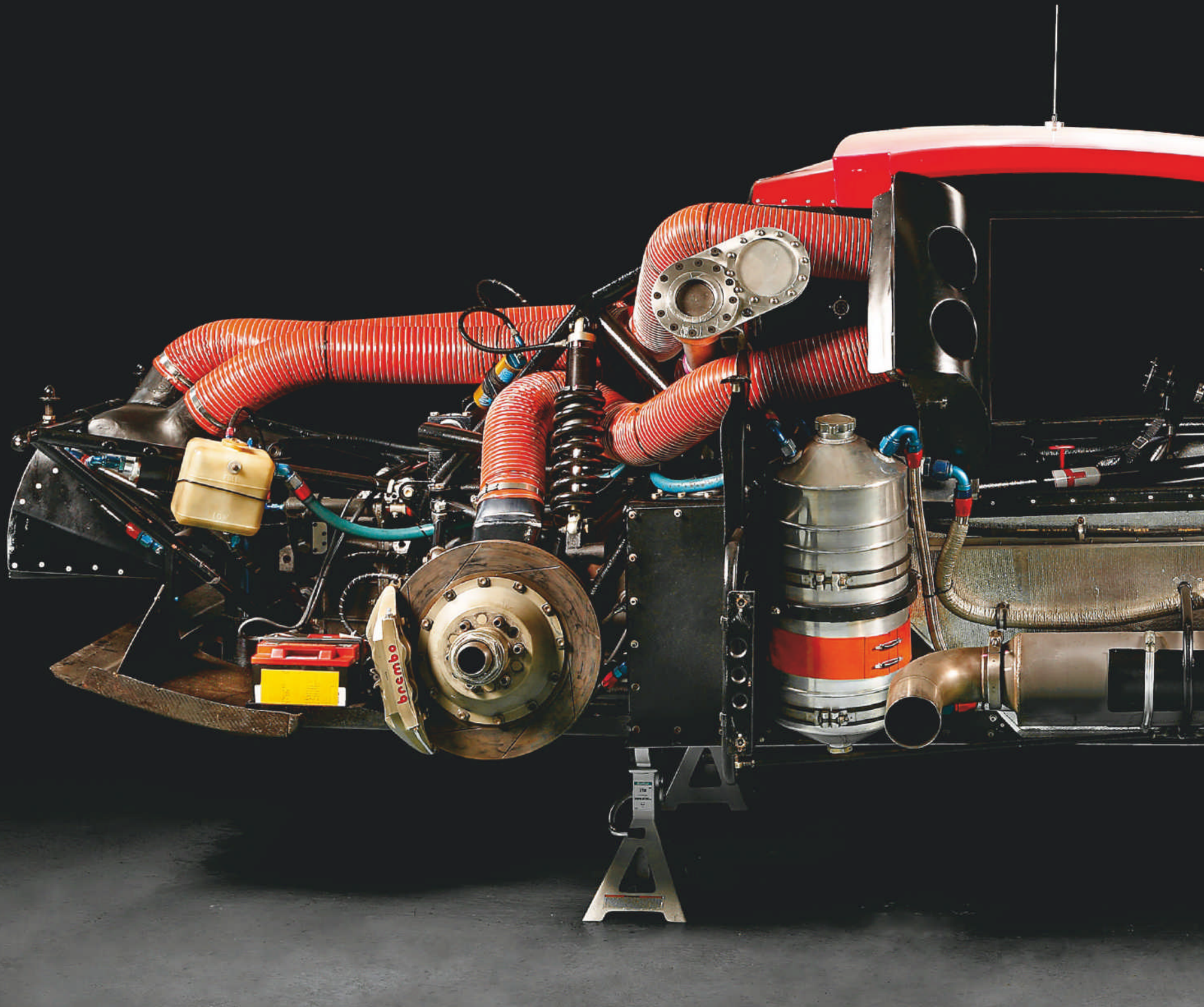
「今回のレストアでは一度全部バラして、フレームだけの状態にして塗装からやり直しています。ミッションやデフなどもオーバーホールしていますし、ボールジョイントなどの細かい部分にまで手を入れました。

あとはとにかくカラーリングにこだわりました。僕自身、子供の頃からレースが好きでよく見ているんですが、ファンには外側しか見えないじゃないですか。だから見た目を頑張りたいなと思ったんです。実際にこのクルマをIMSAで見たことはないんですけどね（苦笑）。

１枚の写真を手がかりに、1995年のセブリング12時間参戦車を再現しました。でも、実はドライバー名の大きさとフォント（書体）がちょっと違っているので、もう一回アップデートする予定です。ステッカーはSNSで知り合った“クルマ好き”の仲間が作ってくれています。

Ｚミーティングや富士スピードウェイで開催されているインタープロトなどのイベントでこのクルマを展示したのですが、実際に座ってもらったり、お客さんのクルマと並べて撮影ができるようにしています。それってレストアしたからこそできることだと思うんですよね。

今後、このクルマが完璧な形になったら、Ｚオーナーを集めて、富士スピードウェイを一緒に走りたいですね」

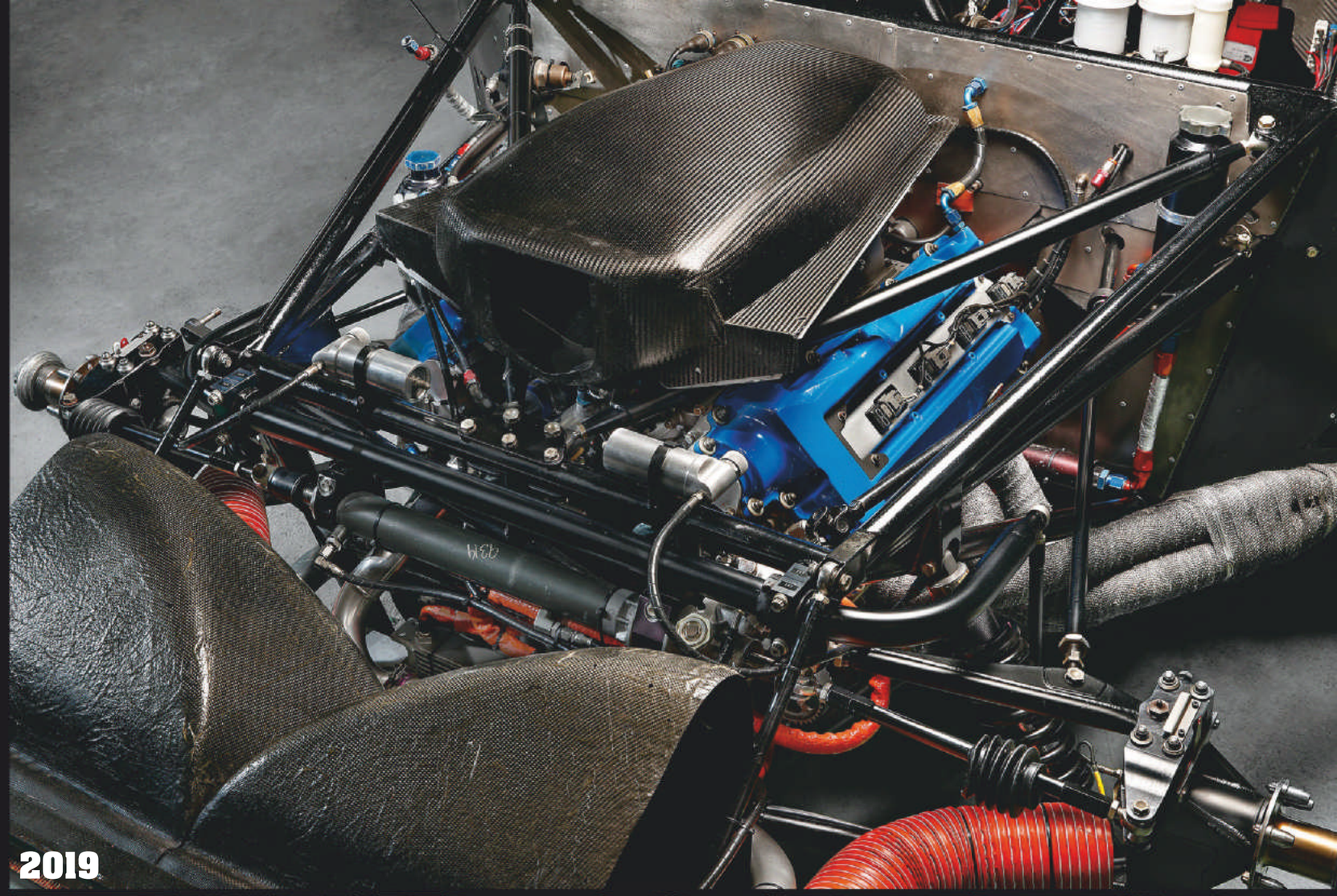


ちなみにVG30V6ターボの出力は700psレベルにあったというから、相当高めの過給圧だったことが窺える。ただ、時としてGTPクラスとは別立てとなるGTSクラスのレースは1時間、1時間45分、2時間といった短い設定のレースが多く、多少高めの過給圧であっても持ちこたえられたのだろう。

こうした内容を持つIMSA-GTS-1クラスのフェアレディ300ZXだが、なぜJGTC仕様からIMSA仕様に戻そうとしたのか、このあたりを車両オーナーであるPEAKS代表の細井淳氏にうかがった。

「みなさんが見たいと思うのは、やはりオリジナルのIMSA仕様ではないですか？　この個体については明確なヒストリーが不明で、はっきりしているのはJGTCに参戦していたということだけなんですが、やはりあるべき姿は本来のIMSA仕様だと思っています」

この個体、JGTCでクラッシュしたが、その後CCRで修復を受け、日本に戻ってからも時おりエンジンをかけるなどして保守に関しては機関の状

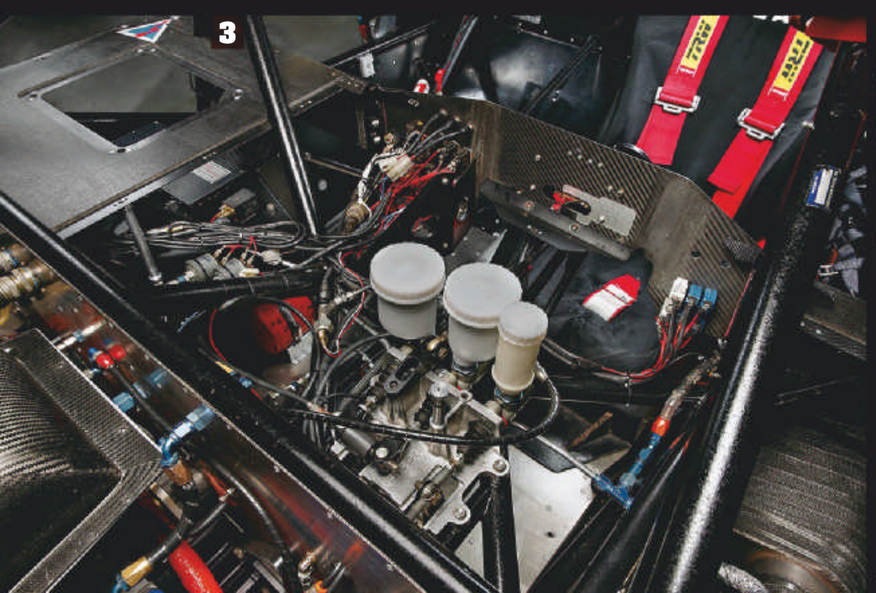


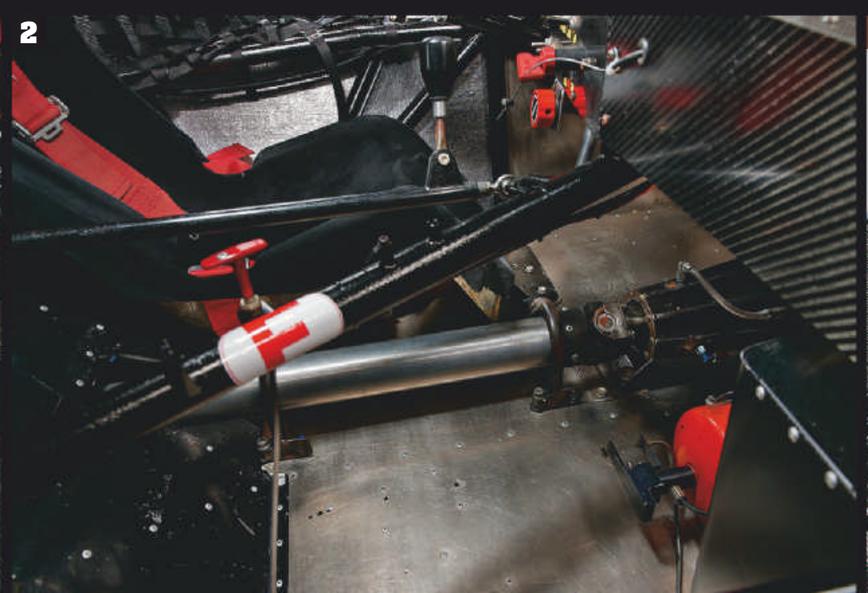


4ℓV型8気筒のエンジンを搭載したエンジンルームを俯瞰で見る。上の写真が今回の撮影で、下が2015年撮影時。一旦すべてをバラして細部まで掃除し、フレームも塗装し直すなど、細部にまでこだわってきれいにレストアされている。

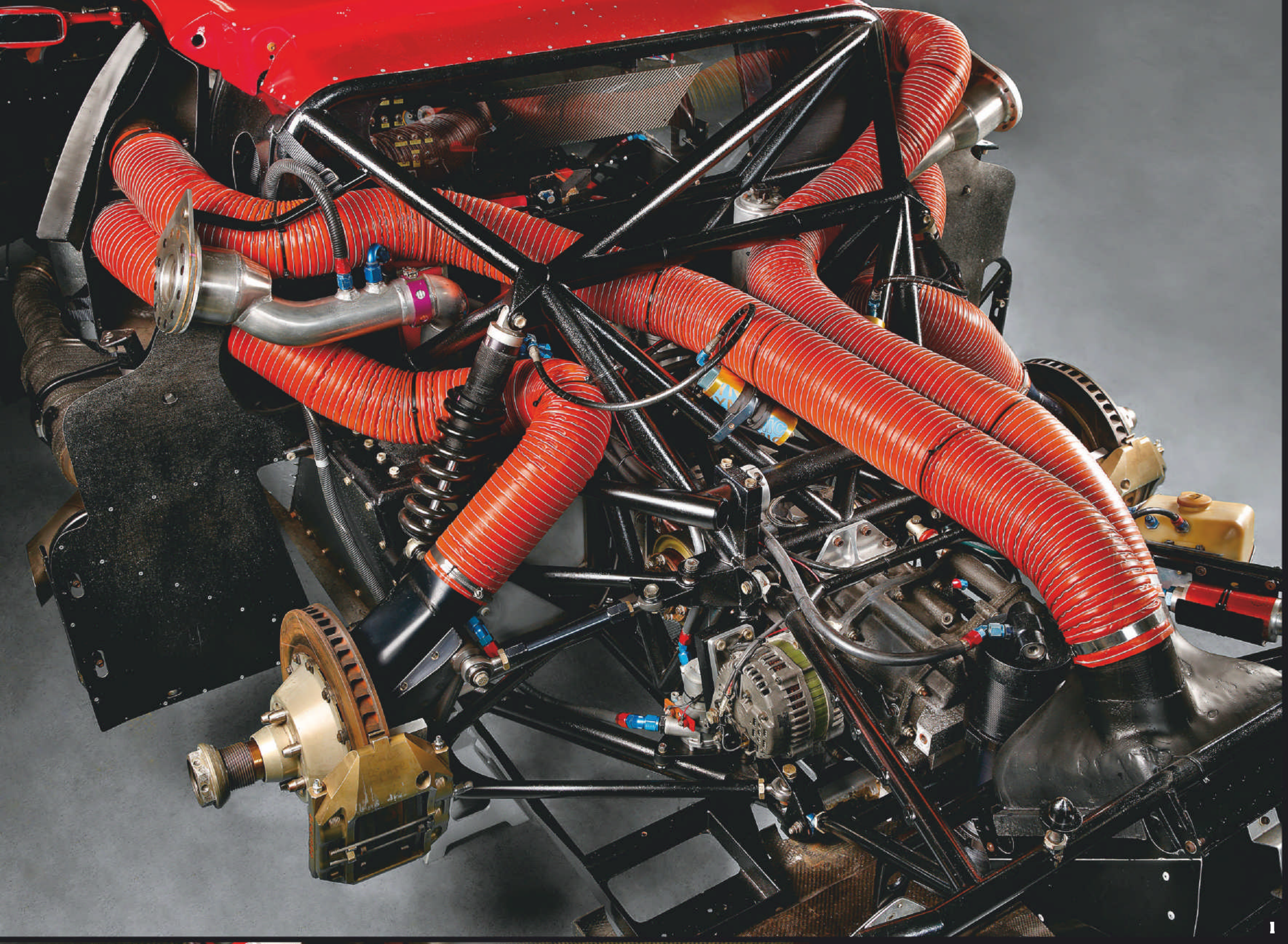
VH型4ℓV8をフロントミッドシップに搭載
その先端は完全にフロントアクスルより後方に位置している

1現代のレーシングカーに比べると非常にシンプルなコクピット。メーター右側にライトやワイパー、燃調用のスイッチや警告灯が並ぶ。2シートのすぐ右を通るドライブシャフト。カバーが外してあるので連結部も見える。3マスターシリンダーやCPUはフロントバルクヘッドの内側に配置されている。









1

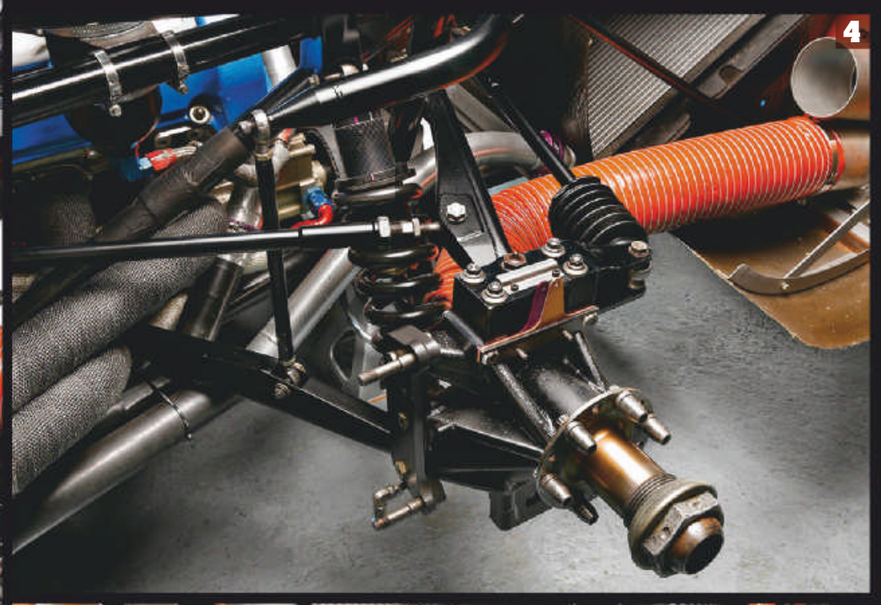


3

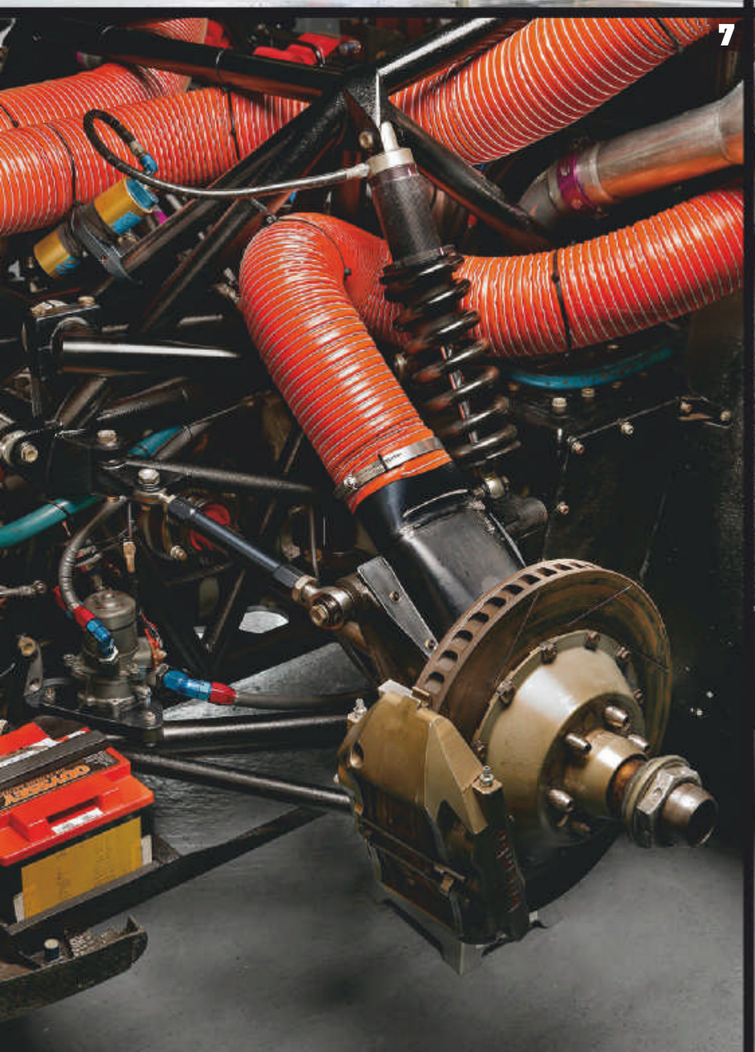


2

1スペースいっぱいに張り巡らされたパイプフレームからヒューランド製のトランスアクスルユニットが覗く。2015年の撮影時には取り外されていた冷却ダクトがトランスアクスルや足まわり、パイプフレームの間を縫うような取り回しで存在感を示す。フロア下面2フロント側、3リヤ側。4 5フロント足まわりはブレーキローター未装着の状態。左右でアップライトの形状が違っている（4が右、5が左）。6 7リヤの足まわり。サスペンションはダブルウイッシュボーン形式を採用。アームやボールジョイント類にいたるまで新品にしたり、ないものは製作してきれいにレストアされている。横浜ゴム製のタイヤはフロント：340/650R17、リヤ：350/740R17を装着。



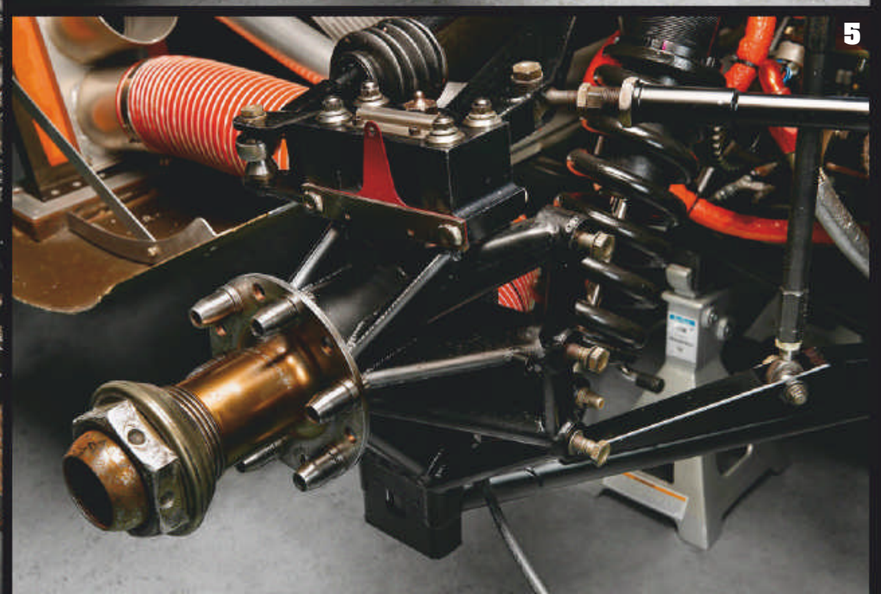
4



7



6



5

態を保つうえで必要最小限の作業が行なわれてきた。さらに今回、ＩＭＳＡ仕様への復元にあたってフレームを再塗装するなど基本の部分から車両品質の見直しも心がけていたという。

「本来この車両はライトのついたデイトナ仕様のフロントカウルでした。これがなかなか貴重な物だったんですが、修復作業を受けて戻ってきたら異なる形状のカウルになっていました（＊編集部注：本誌４７６号撮影時のフロントカウル＝Ｐ85小写真）」

細井氏は今回の復元に際し、まずこのカウルを元に戻すように指示を出したという。

「この車両は95年仕様ですから、95年当時の外観に戻したい。とすれば、やはり優勝したセブリング12時間の仕様になるでしょうね。特にカラーリングにはこだわりましたし、ステッカー類も当時の記事やポスターを参考にして復元しました」

フロントカウルがＩＭＳＡ仕様に戻り、カラーリングは色合わせの部分にまで気を配ったという。

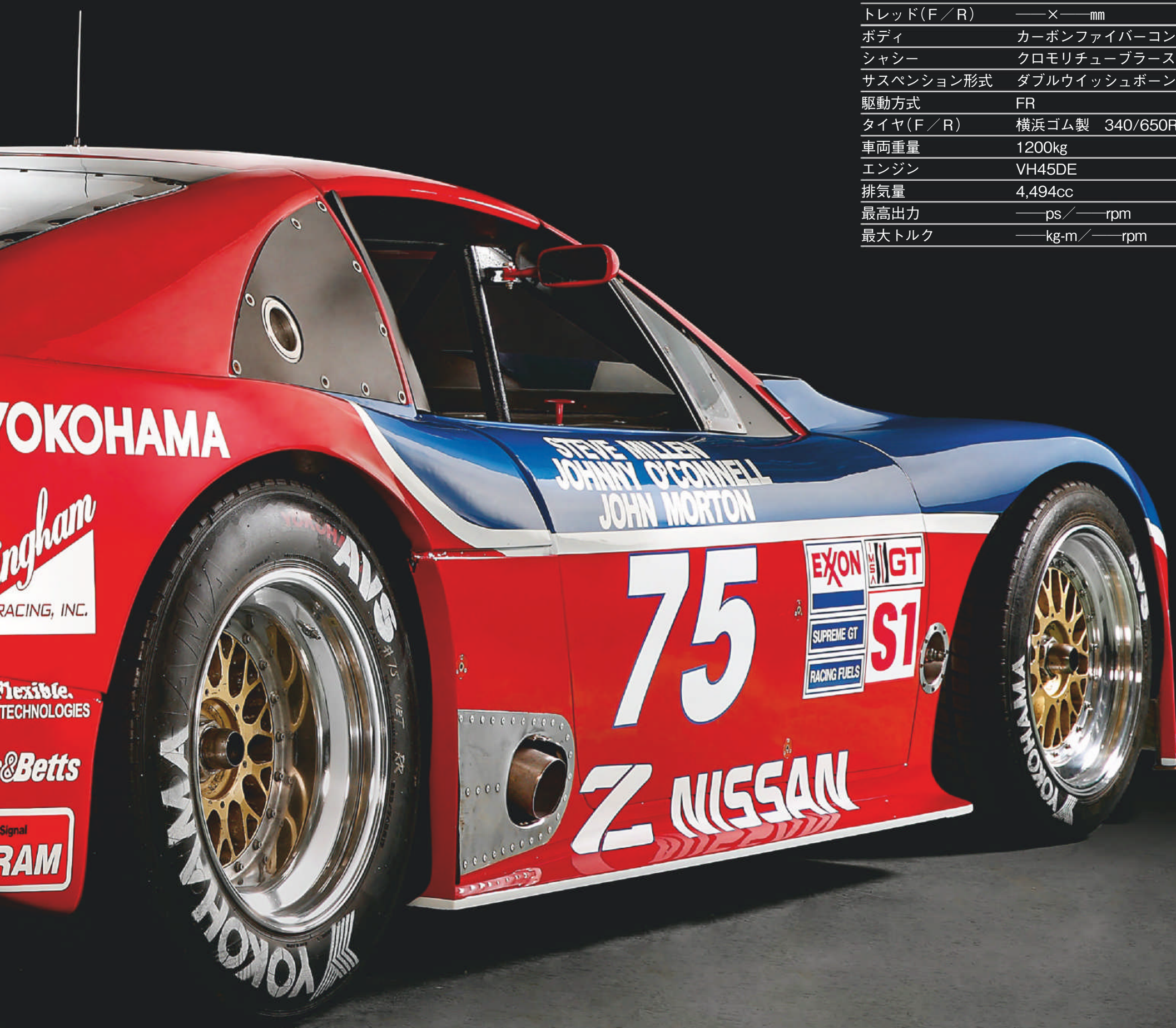
ただし、唯一オリジナルと異なる部分がある。テールレンズまわりが新品になったものの、ピンを入れるための切り込みの形状にＲがついた。「本来は〝シャンファー〟といって斜めにシュッとカットしてあったんですけどね」と細井氏は苦笑する。

完璧な復元を目指す細井氏にとっては、まさに画竜点睛を欠くといったところだが、フロントカウルがオリジナル形状に戻り、日産トリコロールのボ

トランスアクスルを取り囲むようなパイプフレーム
その組み方は堅牢、強固という表現に尽きる

SPECIFICATION

全長×全幅×全高	――×――×――
ホイールベース	――mm
トレッド（Ｆ／Ｒ）	――×――mm
ボディ	カーボンファイバーコンポジット＆アルミニウム
シャシー	クロモリチューブラースペースフレーム
サスペンション形式	ダブルウイッシュボーン
駆動方式	FR
タイヤ（Ｆ／Ｒ）	横浜ゴム製　340/650R17／350/740R17
車両重量	1200kg
エンジン	VH45DE
排気量	4,494cc
最高出力	――ps／――rpm
最大トルク	――kg-m／――rpm



ディが栄える現状の300ZXは、十分にIMSA-GTS-1仕様としての外観を保持しているように見える。あとは実動状態を確認する作業だが、もう少し時間をかければ、これも実現可能な状態にあると判断できた。

目指すところは、当時のレーシングスピードで走れるコンディションに車両を仕上げること。「レーシングカーなのだから、やはり走ってその真価が保たれる」という細井氏の思いを、別のところで聞いたことがある。

そんなに遠くない将来、サーキットを全力疾走する300ZXの姿を見ることができるかもしれない。そんな楽しい思いを描きながら、取材現場を後にした。R

今回取材にご協力いただいたのは……

FLAT OUT WORKS

静岡県駿東郡小山町下古城22
TEL：0550-75-7275　E-mail：info@flatoutworks.co.jp
国内トップカテゴリーでメカニックとして活躍してきた経験を活かし、レーシングカー製作やメンテナンス、レースサポートのほか、部品や機材の製作等を行なっている新興ガレージ。レースに関する相談にものってくれるというので、興味のある方はまずご相談を。



御殿場市と小山町の境付近に位置するガレージ。オーナーはスーパーフォーミュラやSUPER GTのメカニックとして活躍してきた田中洋平さん。



2

{ Fairlady's Lyrics }

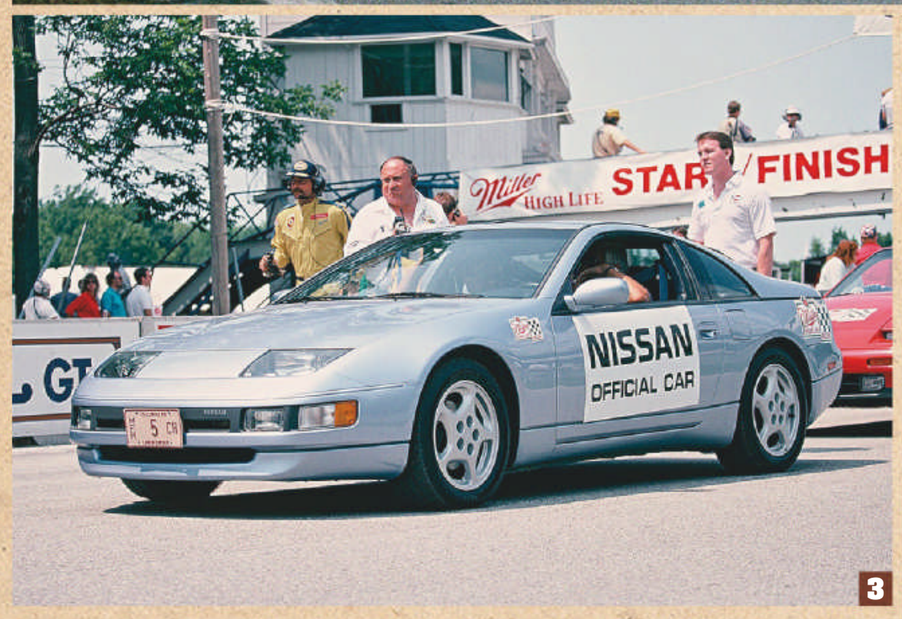
レースに欠かせないペースカーとしての「Z」

あの頃、Zを追いかけた

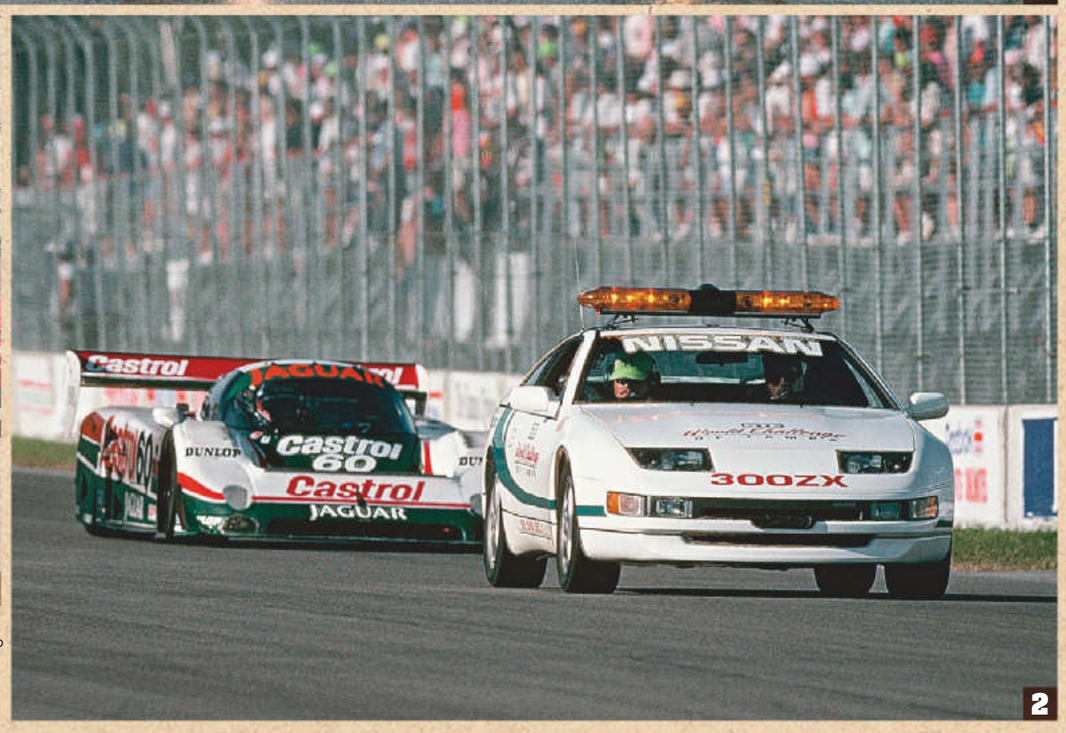
レーシングZを語る上で忘れちゃいけないのが“ペースカー”だ
このページでは初代のS30型から4代目のZ32型まで
各時代のレースシーンを彩ったZのペースカーを紹介する



1



3



2

Z32 1日産トリコロールが映えるZ32は90年代にFISCOで活躍した。2発売直後の89年にはすでにIMSAロード・アメリカ戦のオフィシャルカーに選ばれたZ32。3同年タンパ戦でも登場。

Text/Racing on Photos/NISSAN, SAN-EI

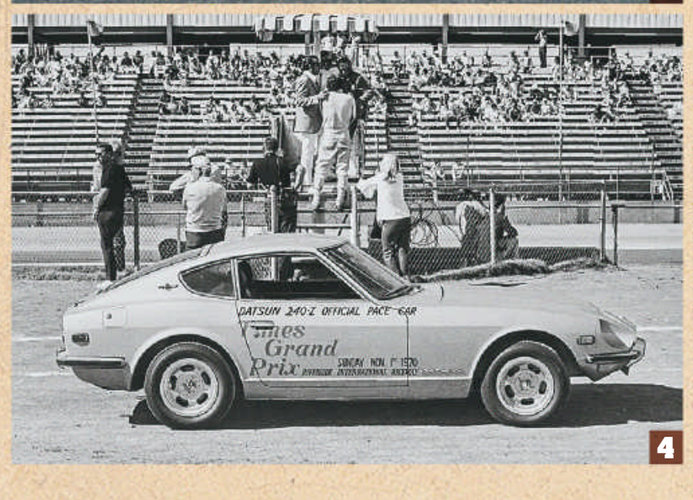


1



2


3



4

S30

1 70年代富士GCのオフィシャルカーだったS30。2 72年にはリヤゲートを取り払いカメラカーに変身。3 Z432だけでなく240ZGもペースカーに。4 70年Can-Amのロサンゼルス戦では240Zが大会公式ペースカーに選出された。

レースに欠かせないクルマ、それはもちろん競技をするレーシングカーであるのだが、それ以外にも欠かせないクルマがある。それはペースカー／セーフティカーだ。フォーメーションラップで隊列をコントロールする、クラッシュなどがあった時には安全な速度でレーシングカーを先導するという職務を担う大切な存在だ。総称的にオフィシャルカーと名前で呼ばれたりもするが、ペースカー／セーフティカーとしてフェアレディZは初代のS30型から活用され続けている。S30に続いてS130、Z31、Z32、さらにここでは紹介していないがZ33、そして現行型のZ34と歴代Zの各モデルにペースカー／セーフティカーが存在する。

日本だけじゃなく〝Z Car〟の本場であるアメリカでもそうだ。少なくともZ32までは採用されている。ここまで選ばれ続けている日本車って実はフェアレディZ以外にはあまりないんじゃなかろうか。

ペースカーやセーフティカーに選ばれるにはさまざまなクリアすべき条件があるかもしれないし、そこには政治的な要素もあるだろう。だがそんなことは抜きにして、Zはペースカーとして〝映える〟、カッコいいのだ。やはりレースのペースカーには美しい貴婦人が似合うのだ。

このページではそんなZのペースカーをS30からZ32まで可能な限り集めてみた。それを眺めながらあの日あの時、あの場所のレースにはZがいたんだなと思いを馳せてみてほしい。R



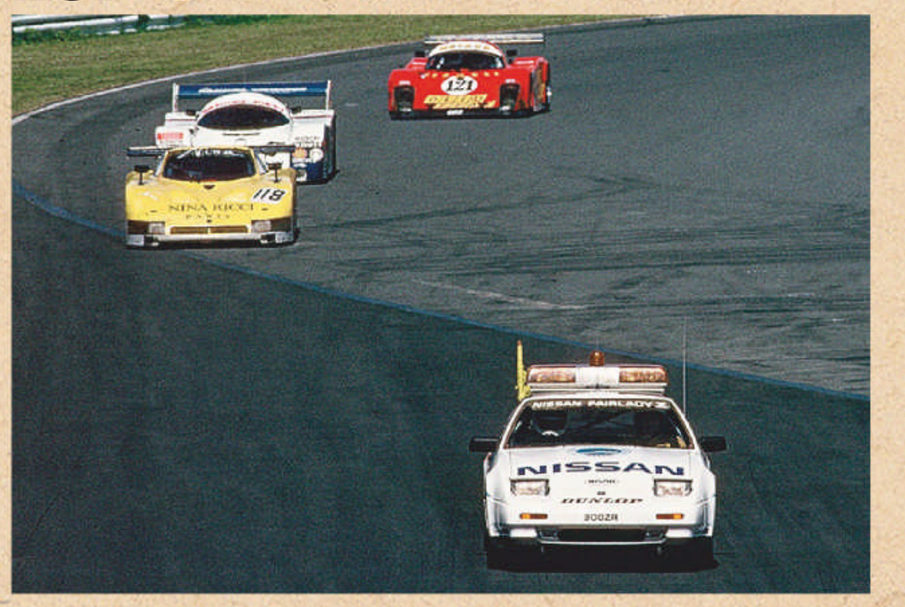
S130

(左)80年のIMSAシーザーズパレス戦ではS130がパレード。(下)富士のオフィシャルカーとしてZはS130型でも選ばれ、富士LDなどで活躍した。



Z31

Z31型でもZはFISCOのペースカーに。ちなみにルーフライトが黄色いのはこの87年WEC JAPANのみの仕様である。



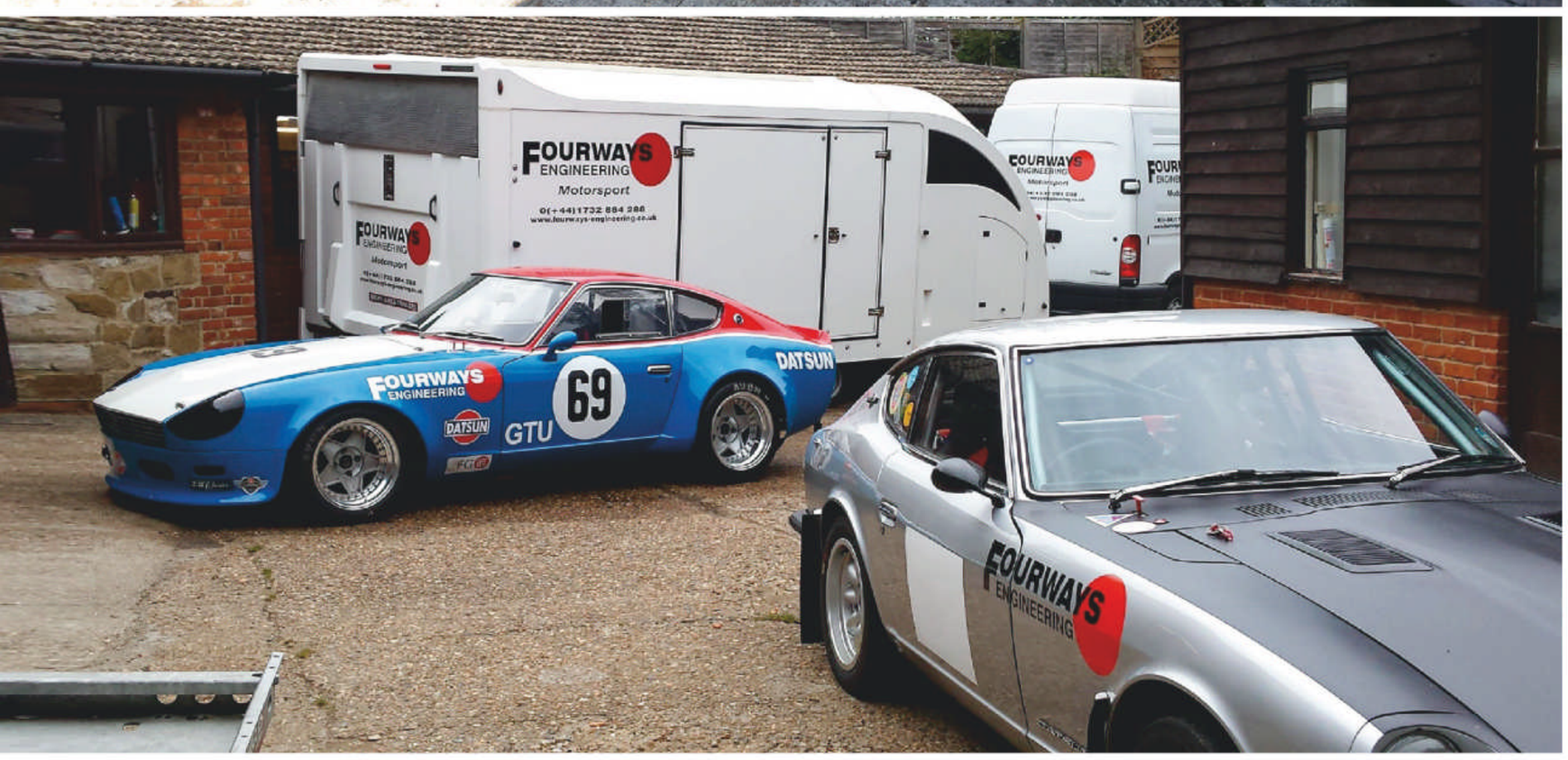
今も英国で愛され続けていた240Z

**イギリスに240Zのスペシャルショップがあると聞いて訪ねた
レストアやラリー専用競技車づくりまでする本格派だという
本場のアメリカではなく、なぜイギリスに？ との疑問を抱きつつ
当地でのZ人気や車両&パーツの現存状況、供給事情などを訊いた**

Text/Racing on Report&Photos/Shimpei Suzuki
Photos/Motorsport Images
Special Thanks/FOURWAYS CLASSIC CARS









本当にイギリス中から240Zが集まり、整備やチューニングに列をなしている状況だと実感するガレージ敷地内の様子（上から3枚目のみ、ガレージ提供の別日撮影カット）。



240Zと英国の関係は、実はそれほど疎遠ではない。1970年代初頭のワークスラリー活動時にはRACラリーがあり、多くの240Zが轍を刻んだ。近年のグッドウッドフェスティバルにも、それを模して仕立てたレプリカたちが定期的に姿を見せている。



フェアレディZには、どこかアメリカンなイメージが漂っていると思う。北米日産にいた片山豊氏が日産本社へリクエストしたことが誕生の契機であったこと、BREとポール・ニューマンがレースで走らせて知名度が高いこと、さらに初代からずっと販売上のメインマーケットが北米であり続けていることなどから、この説はあながち間違っていないと思う。むしろ初代Zがモンテカルロやサファリのラリーに挑戦していたことが異色に映るほどで、総合的に見てZはやはり北米で育ち、北米で愛された車なのだろう。

そんななか、アメリカではなくイギリスに240Zのチューニング専門店があると知った。ロードカーをメンテナンスするだけではなく、フルレストアを請け負ったり、FIA格式のヒストリックラリーに出場できるような競技車を仕立てたり、パーツを内製して個体維持を応援してくれたりもする、かなり本格的な専門店のようだ。インググランドはケントにあるショップの名前はFOURWAYS CLASSIC CARSというらしい。ググって見つけたサイトのURLは「datsun240z.co.uk」。なんというか、ものすごい自信である。

ここからは現地レポートだ。

※　※　※

案内看板を見つけて進んでいくと、大きすぎないファクトリー（というかガレージ?）にたどり着いた。敷地は広いが建物は古く、およそ近代的なファクトリーとは表現できない。建物の中にも外にも、リフトの上にも下にもS30型Zが鎮座している。

「今日は休み明けだから、とにかくやることが多くて忙しくてごめんなさい。予約リストがいっぱいなんですよ」と言いながらここの〝顔〟できナタリーさんが出迎えてくれた。

「ここはこのガレージを作ったジェフリー・ジャクソンの生家を改造してできた施設なんです」

240Zのスペシャリストだと聞いたけど、それは本当?

「イギリスにはこの美しいダットサンを扱えるショップは、もう数えるほどしか残っていません。本当にかくやいしかないのです。その残りのマーケットのなかで私たちは40～60%をカバーしています。設立は1976年ですから、もう40年以上になりますね。240Zに関する多くの希少なパーツを所有していますが、単体での販売はしていません。ただ車を作って納めて終わり、というのではなく維持して楽しんでもらいたいですからね」

そういえば『カーSOS』というテレビ番組を知りませんか?

40Zの回で、私たちは修理や塗装、仕上げの面で協力をしました。もちろん表には出ない作業ですけどね」

ジェフリーさんというのは、当初「本当に純粋に車が好きな人はフォード・エスコートでラリーをしていました。ところが彼はダットサンの美しいボディシェイプと適切な前後重量配分がもたらすハンドリング、高い信頼性に衝撃を受け、そこから240Zの虜になったんです。当時イギリスに240Zをメンテナンスしたりチューニングしたりするショップはありませんでしたから、そこからですね。我々はそんな彼を、親しみを込めて〝ミスターZ〟なんて呼んでいました。残念ながら4年前に病気で倒れ、70歳で亡くなりました。このガレージは彼の情熱で始まり、その人柄と知識と経験が多くの顧客を呼び、おかげで現在までスペシャリストでいられています」

イギリスでZを所有し、乗り続けるのは困難なことなのだろうか。日本で

いくつかのプライベーターの手によって、サーキットレースにも240Zは出走した。写真は77年9月のブランズハッチ6時間。ドライバーには後年R31GTS-Rでの参戦にも携わるウイン・パーシーの名があった。





この先も予約リストがいっぱいな240Z専門のスペシャルショップ
英国でのZ人気はここ数年間でどんどん上昇しているという

も40〜50年前の車の維持は容易ではないが、北米と比べてどうなのだろう。

「まず右ハンドル車を確保することが非常に困難で、部品も希少です。だから我々はイングランドだけでなくスコットランドやアイルランドからも集めてきます。また入手困難な金属部品などはアメリカから輸入することになりますが、それは非常に高価なので、いくつかは我々で製造したりもします」

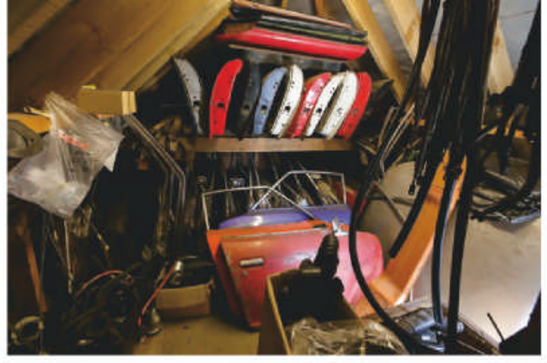
FIA格式のヒストリックラリーに出場するZを仕立てたとのこと。どんな苦労があるかと聞いたら、チーフメカのジェームズが答えてくれた。

「まず顧客がどんなラリーを目指していて、それがどんな路面と距離を走る競技なのかを学び、相談して仕様を決めていく。アマチュアラリーのためにサファリ用のハードなアブソーバーは必要ないからね。またFIA格式の場合はテクニカルパスポートを取得する必要があり、そこでは改造は許されな

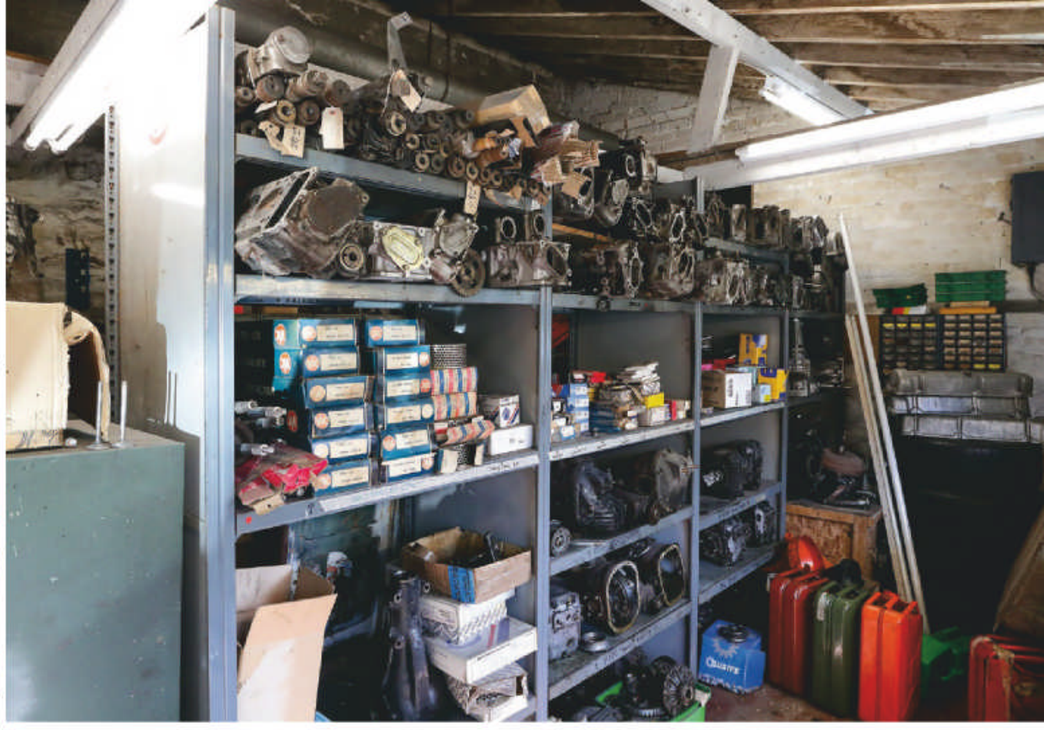


「日本から来たなら、興味あるだろう？」として差し出されたのはS30型ZのJAF公認ホモロゲシート。「難波靖治」の署名も見える。年を追って公認を受けて追加されたパーツがまとめられているもので、当然貴重。さすが専門店を名乗るだけはある。





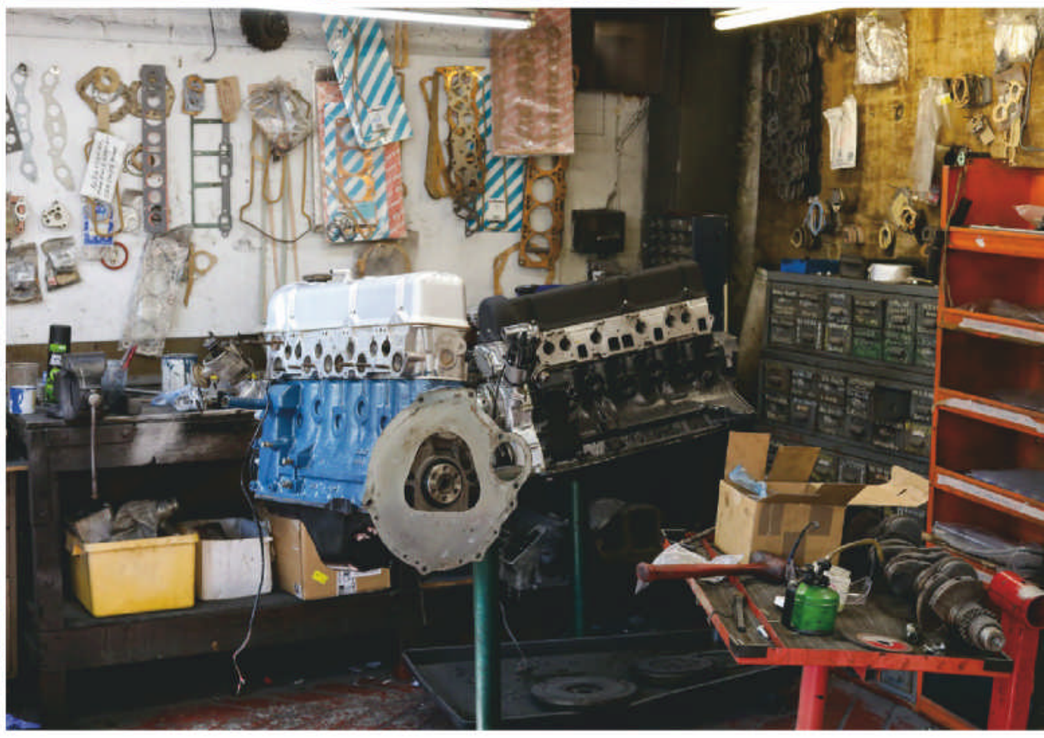








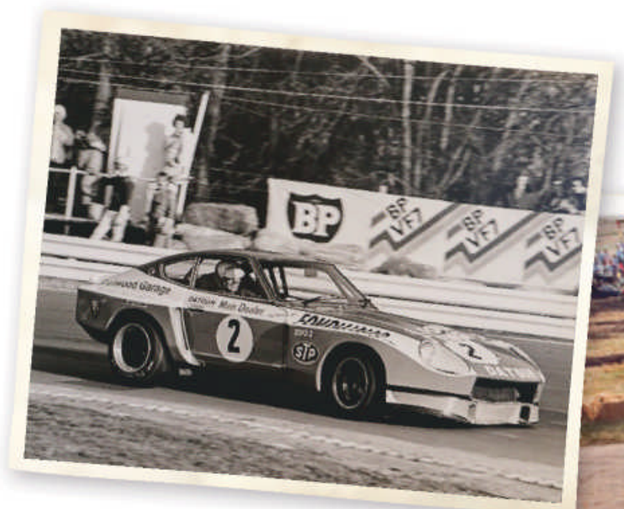


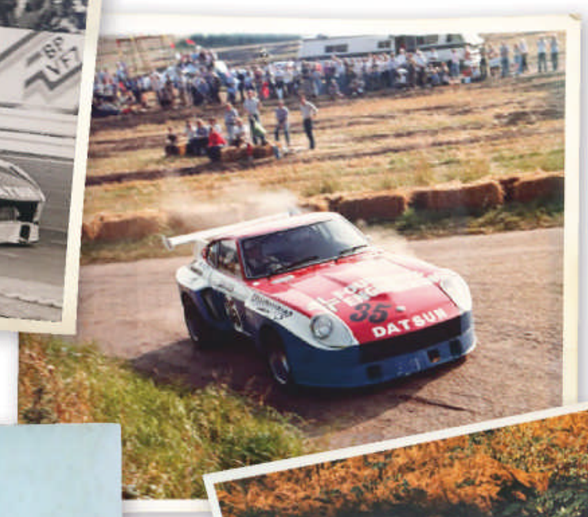


FOURWAYS CLASSIC CARS

10-12 Maidstone Road, Borough Green, Kent, England TN15 8BD. UK
(44) 1732 884288
info@fourways-engineering.co.uk
https://datsun240z.co.uk

築130年近いという施設はお世辞にも広くてクリーンとは言えないが、英国内で随一と自負するパーツのストック量には驚かされる。外板パネルやミッションといった“大物”にも対応する。リフトには燃料ポンプの修理を待つビカもんの240Zがいた。左上写真パネルの人物が故ジェフリー・ジャクソンさん。上の若きメカニックがジェームズで、その下のワインレッド車がFIAヒストリックラリー用にイチから仕立てたというラリー仕様車。現在はスイスのオーナーの手元にあるという。





FOURWAYSとジェフリーさんが手がけ、走らせてきた240Zの競技車両たち。興味深かったので写真を拝借した。ツーリングカーっぽいものやフェンダーを広げたと思しき過激なダート車もある。76年RACラリーの際には雑誌の表紙にもなったんだとか。

い。ラジエターもブレーキも当時のままでないといけないんだ。当然、時間とお金も〝いっぱい〟必要だね。どれくらいかかって？　そうだな、時間にして約18カ月、価格は4000万円はくだらないというところだね」

4000万円……さすがは専門店。ではイギリスでのZ人気はどう？

「ここ数年でどんどん上昇している。90年代くらいまでは、誰も見向きもしなかった。ビンテージなアストンマーティンにはお金をかけるくせに、Zはそういう対象でなかったんだろう。でも今は幅広い年齢層の顧客やファンが多くいて、幸い彼らはしっかり時間とお金をかけて乗り続けてくれている」

幅広い年齢層？　若い人も来るの？

「日本のマンガ、湾岸ミッドナイトや頭文字Dはこちらでも有名だからね。私も読んでいるし、いつか日本を訪れたいと思っているよ。日本で走っている240Zにも会ってみたいしね」

※　※　※

日本のマンガの力、偉大なり。R

90ページ以上にわたって歴代Zの姿を見てきて思うことは、素直に普通に「Zってカッコいい」ということだ。「真四角ボディなのに意外と速いからカッコいい」とか「価格が高そうに思えるのに意外と安くて壊れないところがカッコいい」のではなく、単純にシュッとしてツルンとして、低くて細くて長くて（スタイリング的に）カッコいい。

じゃあ見てくれだけなのかと言ったら、実はそうじゃないところがまたカッコいい。北米での販売戦績をビリからトップへ押し上げたとか、その起爆剤はレースでの活躍だったとか、現FIA会長が若き日にモナコで表彰台に登壇した時のマシンだったとか、ル・マンで初めて完走した日本車だったとか、デイトナでもセブリングでも格上GTPを追いやって総合優勝してるとか、これもう全部相当にカッコいいでしょ。というか日産はいろいろな側面で「Zさまさま」ではないだろうか。



特集のラストカットがオモチャですみません。編集長が個人的に近年ドハマりしているホットウィールの「チームトランスポート」から、人気爆発中のS30Zのセットだ（税込2200円）。

おわりに

日産よ、今こそZ旗の精神で。

Text/Joe Kojima(Racing on)　Photos/Hidenobu Tanaka

参考記事／Webサイト「乗りものニュース」2017.6.3
鈴木ケンイチ著：「淑女」はなぜ「Z」をともなうのか

ところが現在の、今の日産におけるZへの冷遇っぷりたるやどうだ。いつまで放置しておくんだよと声を上げずにいられない。北米じゃそこそこ売れてるからいい？　もっとエコで電気で数よく売れるクルマが優先？　今の日産経営陣はミスターKの墓前にどうやって現状報告するのかねまったく。

「淑女」を意味する車名をもつ小型軽量オープンカーに「Z」なんて文字を加えたのはなぜか、ご存知だろうか？

アルファベット最後の文字である「Z」には突き詰めた究極とか引き返せない不退転とかの意味があるそうで、なんでもZ開発を提案したミスターKが日本の開発陣へ激励の意味を込めて送った「Z旗」にその由来があるのだという。クーペなんてどうせ（数が）売れっこないだろと消極的だった日本の経営陣を見返すため、開発陣はそれを見て奮い立ったのだとか。

Z旗は日露戦争時の「日本海海戦」で海軍が艦に掲げた戦意高揚旗なのだそう。大国ロシアの艦隊へ極東の弱小島国が挑み、勝ってしまったという史実。ミスターKと開発陣はそのメッセージを車名に込めたのだと理解せよ。

日産よ、今こそZ旗の精神だぞ。R

NISSAN Z {1970 1994} In Race & Rally



Racing on F1 カレンダー 2020

2800円（税込）

大きめのA2変形サイズのカレンダー。ポスター感覚でマシンの迫力をいっぱいに体感できます。



F1速報×ほぼ日手帳 2020

2800円（税込）

F1速報オリジナル「ほぼ日手帳」weeksが今年も登場！表紙を飾るカラフルなマシンはオリンピックイヤーの2020年にぴったり。光沢感のある素材がイラストを引き立たせています。裏表紙ではメカニックたちがせっせと働いています。赤旗、黄旗を思わせる２色の栞もポイントです。国旗シールのおまけつき。

送料無料でお届け!!

毎年好評の壁掛け&卓上カレンダー各種・ほぼ日手帳に加え、今年はF1アーカイブカレンダーも新登場!

2020年 各種カレンダー 絶賛販売中!!



グランプリ天国カレンダー LAP2020

1500円（税込）



autosport web 特別編集

SUPER GT 卓上カレンダー2020

1500円（税込）

3大特典！
①クリアファイル（B6サイズ）
②グランプリシール
③ポストカード（3枚）



F1速報 卓上カレンダー2020

2000円（税込）



2020 GP Retro Archives Calendar

GOLDEN ERA“1990”

2200円（税込）



autosport 特別編集 **SUPER GTカレンダー2020**

2800円（税込）

auto sport Web shop
オートスポーツwebのオンラインショップ
http://as-web-shop.jp/

01 ignition model

問：ティーケーカンパニー
https://ig-model.com

1/43の新作はマーチシャシーの最終Cカー、日産R88C。そのWEC JAPAN車２種が発売中だ（各１万8150円）。特に長谷見と亜久里が組んだ32号車は奇抜な形状のフロントウイングを装着していたが、バッチリ再現している。









常に最高峰であり続ける イグニッションの矜持

「矜持」と書いて「きょうじ」と読む。意味は「自分の能力を優れたものとして誇る気持ち。（『大辞泉』より）」とある。「自負」とか「プライド」とも意味が重なる。

常日頃から、イグニッションモデルがリリースするミニカーには彼らなりの、彼らのモデルにしかない“矜持”を感じている。彼らの生み出すモデルはもちろん実車に忠実で、精緻で、安っぽく言ってしまえばリアルさに優れている。だがリアルで精密なだけではない“何か”を彼らは長年の経験から熟知していて、そのスパイスを最後に少しだけ振りかけることでイグニッションらしさを醸成している。工芸品のような上質さとデジタリスティックなシャープさと手にした時に感じる圧倒的な迫力というかオーラというか、それらがすべてディスプレイモデルとしての商品力に現れていて、誰しも所有欲を駆り立てられるのだ。

現在は旧車チューンドカーやオバフェンバリバリのカスタムカーを看板商品としているが、もともとレースカーがその出発点だったことは周知の事実。子供だましのディフォルメが通用しないこの分野でも、彼らの“矜持”は満ちている。こんなにカッコいいプリメーラ、見たことない。 R



すでに完売しているものの、彼らの生み出したS30型Zはさすがのクオリティで「決定版」との呼び声が高い。写真のラリーカー以外に73年富士GCを走った240ZGも発売済みだ。

レーシングオン×エムエス・モデルズ

今号はミニカー界を席巻するイグニッションモデルの新製品をご紹介
かつてS30型フェアレディZの“決定版”を世に送り出した彼らの新作は
なんとJTCCのP10型プリメーラ。日産ファンも要注目の逸品たちだ

Text/Joe Kojima(MS-models)　Photos/Hidenobu Tanaka, SAN-EI



近年のイグニッションはフィギュアも作る。本人を3Dスキャンするため激似だ。これは1/18のR32に付属していた星野一義。来年2月にWEB限定で発売予定のプリメーラ（94年インターTEC）には別ポーズ版が付属するとか。

カルソニック号のP10型は94年第５＆６戦の十勝ラウンド仕様をモデル化。既発の1/43も精緻でスゴかったが、やはり1/18はさらに迫力がスゴくて圧倒される。ワイパーやミラーステーの細さにシビれる。３万250円。









緑メタが美しい長谷見号は94年第３＆４戦のSUGOラウンド仕様。ホイールやミラーのほかクリアレンズウインカーなどカルソニックとの差異点や当時のJTCC車ならではの低い車高もしっかり再現する。３万250円。



※モデルの一部はサンプルのため実際の製品とは異なる場合があります。モデルはレジン製、価格はすべて税込です。

2020 金子博
Racing on カレンダー

（A2判・壁掛け13枚つづり、2800円）





こちらは毎年恒例・大判の現行最新F1の美麗なカットを集めたカレンダー。もちろん表紙はレッドブル・ホンダで、来年のアナタの部屋と生活を彩ります。金子博カメラマンの真骨頂・ハイコントラストな最新F1の鮮やかなビジュアルが楽しめます。個人的にはウイリアムズの絶妙なトーンがオススメ（買った人のお楽しみ）。



本誌謹製
発売中!

2020カレンダー
あなたは
どっち派!?

Photos/Hidenobu Tanaka, SPARK/MINIMAX

2020 GPレトロ アーカイブスカレンダー
GOLDEN ERA “1990”

（A3判・壁掛け13枚つづり、2200円）



こちら今年の新作、A3判のF1カレンダー。本誌的に言うと「最熱狂期」の写真で構成されていて、2020年のちょうど30年前ということで1990年をフィーチャー。セナやベルガーにMP4/5Bはもちろん641/2やレイトンハウス、中嶋＆亜久里も登場する。月曜始まりの週別カレンダーも見やすくて、書斎用に買い足したい一品。

特注ミニカーも続々登場
お求めはこちら!



通販サイト「as web shop」ならここで紹介した２本はもちろん、他にもたくさんMS系カレンダーが入手可能。さらにレアな本誌特注スパーク製F1も続々と登場。前号で告知した新金型のティレル024ヤマハ右京号（左下）は量産が遅れ気味で購入受付を再開。まだ買えます。

そして新作、亜久里のフットワークFA13B・無限も購入受付が始まっている。93年の序盤２戦だけを走った、貴重で希少な仕様です。今すぐ as web shopへ！

as web shop 検索

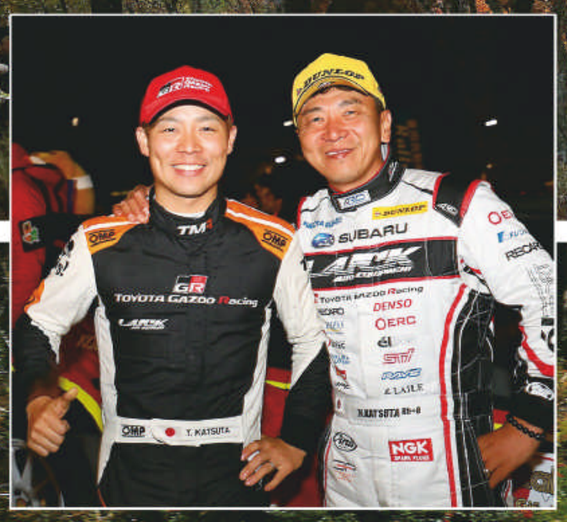
















ヤリスWRCで全SSトップの勝田貴元が総合優勝。２位は新井大輝がシトロエンC3 R5で確保。３位はシュコダ・ファビアR5を持ち込んだ福永修だった。ペターが来場しデモランを披露し、コバライネンは86で総合４位と躍動。併催のヒストリック部門では今号で紹介の日産バイオレットが２位、懐かしの名車ランチアラリー037も走った。交通渋滞やロードブックの記載ミスなど課題も見えたが大観衆も集い、総じて期待の持てる結果に。

セントラルラリー愛知／岐阜2019

やってみて、良かった。

2020年、WRCの最終戦としてついに復活が決定したラリージャパン
来年の本開催に向けた告知と課題を洗い出すためのテストイベント
「セントラルラリー」が愛知・岐阜のステージを舞台に開催された

Text/Joe Kojima(Racing on)　Photos/Central Rally, Racing on

決まりそうで決まらなかったラリージャパンが、ついに決まった。２０２０年の11月、ＷＲＣ最終戦として、愛知と岐阜のステージを舞台に開催されるのだ。

ラリージャパンの開催は２０１０年以来。競技運営の手法やコースづくり、関係各所への根回し、観戦者&出場者募集とイベント告知など、それまで培ってきたノウハウは北海道に「置いてきた」格好だから、東海地方で開催の今回は一から積み上げなくてはいけない。誰がどう考えたって課題は無数に挙がるし、どれだけ机上で論じても１００％の成功確保は難しい。ならばやってみればいい。

結果、やってみて、良かったと思う。イヤというほどの課題は見えただろうが、それはすべて収穫だと考えるのだ。

〝いつもの道〟を、細い民家の軒先をズバーッと爆音でカッ飛ぶヤリスの勇姿。これだけでもう、成功は見えている。R



今年だけの激レア品
まだネットで購入可能!

現地で飛ぶように売れていた、「ラリージャパン開催決定を記念したセントラルラリー限定発売グッズ」の数々。写真のTシャツやキャップのほかタオルやネックウォーマーなどもある。いずれも今年だけの限定生産品のため、激レア化は確実。現地へ行けなかったファンはネットで「as web shop」と検索し即購入を。



SUZUKA Sound of ENGINE 2019 11/16-17

2019年の話題はティレルP34の展示と走行。ピエル・ルイジ・マルティニは自らのコレクションを持ち込みデモラン。タミヤ所有のP34が展示された。鈴鹿に２台のP34が集まるのは初だろう。またマルティニの来場にあわせてミナルディM191も展示された。



ティレルP34初登場で鈴鹿が沸いた

5回目の開催となった鈴鹿サウンド・オブ・エンジン
シーズンエンドのビッグイベントであり
今年は6輪F1として知られるティレルP34の出場も注目を集めた

Text/Racing on　Photos/Hidenobu Tanaka,　Yuki Kubota, MOBILITY LAND

今や鈴鹿サーキットのシーズン最後を締めくくるビッグイベントとなった「鈴鹿サウンド・オブ・エンジン」。初開催の２０１５年から、今年で5回目の開催を迎えることになった。

今年の話題は70年代Ｆ１の６輪Ｆ１、ティレルＰ34の走行だ。マシンは元Ｆ１ドライバーのピエル・ルイジ・マルティニが所有するもので、彼自身がステアリングを握って鈴鹿を走った。そしてピット２Ｆにはタミヤ秘蔵のＰ34も持ち込まれて展示されていた。

海外からのゲストドライバーはマルティニのほかにティエリー・ブーツェン。ブーツェンはウイリアムズＦＷ12ジャッドやロータス１０１のほかポルシェ９６２Ｃ、ローラＴ93／50でデモランを披露し、その合間にトークショーと八面六臂の大活躍。

２輪の世界からもＷＧＰで一世を風靡したアメリカンライダーたちが来場。ケニー・ロバーツ、エディー・ローソン、ウエイン・レイニー。特にレイニーはレース中の事故で車椅子生活。しかし今回は特別仕様のレーサーにまたがり、ファンの前を疾走した。

そのほか日本のレジェンドドライバーたちによるウエスト・ヴィータのワンメイクレースも催され、鈴鹿の秋に花を添えた。Ⓡ









LEGEND of Formula 1/Formula 3000/ Historic Formula Register/FL500

F1からフォーミュラ・ニッポン、F3000、F2、フォーミュラフォードやFLとあらゆるフォーミュラが集まった鈴鹿サウンド・オブ・エンジンは、まるでヒストリックフォーミュラのグランプリとなった。今年はティレル019が２台集まったり、高木虎之介がドライブしたローラB351など懐かしいマシンも登場。













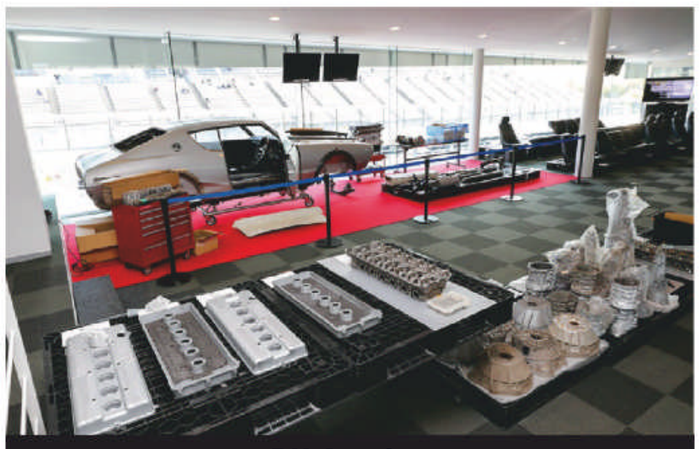
Thierry Boutsen

実は大忙しだったのが F2時代から鈴鹿を走っているゲストのティエリー・ブーツェン。（下右写真の右端）ロータスやウイリアムズのデモランのほかに、ポルシェ962Cやローラ T93/50のF3000マシンのステアリングを握った。



Porsche 935 Flatnose

ポルシェ911GT２をベースに製作された935フラットノーズは、700馬力の3.8ℓツインターボエンジンを搭載している。かつてル・マンを制したポルシェ935をイメージしたマシンは世界限定77台しか生産されない希少車だ。



BH Auction

BHオークションに出品された渡辺茂コレクションのケンメリGT-R１台分のパーツ。オークションは11/30に開催。果たしていくらになるのか。１億円超え？



Group C

６台のグループCカーによるデモレースが開催された。スポーツカーのデモランは圧巻だ。前を走るマーチ86Vとトヨタ85C-Lは個人オーナー所有のもの。



Legend Vita Demo Race

レジェンドドライバークラブ所属の10名が、ウエスト・ヴィータを使ったデモレースを開催。土、日のレースはいずれも福山英朗が制した。



Nissan Legend Cars

第２回日本GP T-4クラスに出場したプリンス・グロリア・スーパーの大石秀夫車。これは日産社内の「名車再生クラブ」が今年レストアした車両で、星野一義がドライブしている。ほかにS54プリンス・スカイラインGT、日産スカイラインGT-R HTが参加。



Prince R380 Reprica

第３回日本GPで優勝したプリンスR380を、HRSの蓮池和元氏が砂子義一監修のもと「ゼロから型を起こし」て製作したR380レプリカは、サーキット走行OKのマシン。ドライバーは砂子義一カラーのBELLヘルメットでドライブ。どう見てもホンモノ。

Fairlady owner's parade run

日曜日にはフェアレディのオーナーがドライブするパレードが催された。すでに先頭は走り去ってしまったが、そのパレードをリードしたのはZの柳田だった。



FILE 52

Text/Akira Kawada Photos/Hidenobu Tanaka, NISSAN

DATSUN VIOLET PA10



1970年代当時、世界ラリー選手権で最も頂点に近かったメーカー、ニッサン
サファリをはじめとした耐久ラリーで実績を築き、目指すは欧州のメジャーラリー制覇
バイオレットは16バルブDOHCエンジンを切り札にWRCへと臨んだが……

1973年から始まったWRCの最初の10年間、ラリーの日本代表はニッサンだった。60年代からサファリに挑んだニッサンは70年にブルーバード510で初優勝を遂げ、71年と73年は240Zで栄冠を掴んだ。73年のサファリ優勝は、WRCの日本車初優勝だ。

その後の低迷を経て、70年代後半にニッサンは復活。サファリ4連勝、WRCマニュファクチャラーズ選手権3年連続2位という記録を打ち建てるが、その原動力がPA10だった。バイオレット／スタンザ／オースターと販売チャンネルごとに名前を与えられたPA10は、サイズこそやや大きめなもののベース車としては案外、的を射たものだった。当時のフィアット131とフォード・エスコートもベースは平凡なファミリーカーだったのだ。

時代にマッチしたPA10

60年代からラリーに関わったPA10の開発エンジニア篠田智博は「長い活動のなかで、PA10は時代とマッチしたラリーカーだった」と語った。勝てるラリーカーの要素は時代ごとに異なるが、80年初頭までは軽量コンパクトなボディにハイパワーエンジンという簡潔なものがそれだった。

ニッサン最初の成功作となった510がサファリに勝った要因のひとつは軽量車体だった。続く240Zは異なるパッケージングのマシンだが、パワフルなエンジンは備えていた。ところがその後の610（ブルーバードU）は重くパワーに欠け、後継車の710（バイオレット）も重量に苦しめられた。710はレギュレーションを活用して16バルブヘッドを使い、最終的には1・9ℓまで排気量を上げるが、ライバルはより小型軽









量なボディに2ℓエンジンを搭載していたのである。

そして710の候補車として白羽の矢が立ったのがPA10である。当時時代の変化によってニッサンの車体作りにも変化が始まっており、燃費向上を狙って710より軽量化されたボディは、ラリー用に手直しされても、素性の良さが際立った。

PA10はニッサンのラリーカーでは珍しく、510以来の4輪独立懸架ではなく4リンクのリジットアクスルを装備していた。リジットはサスペンショントラベルを取りやすいがロードホールディング性には劣る。とはいえ後輪駆動の時代にはリジットアクスルは常道であり、エスコートがその代表。時代が新しいオペル・アスコナやマンタ、セリカ・ツインカムターボなどにも採用されていることからも分かるとおり、弱点というわけではない。

追浜部隊にとって最大の悩みはエンジンだった。77年までは16バルブヘッドが使え、710ではL18を1・9ℓまで拡大して16バルブヘッドを装着したLZ18を使用していた。ところが78年からオプションヘッドは認められず、さらに該当するクラスぎりぎりまで認められた排気量アップも、スタンダードのボア+0・6㎜が最大とされた。オリジナルのL18は1770cc。710に搭載されたLZ18は16バルブヘッドを持ち1952ccまで拡大されていたのに対し、PA10ではSOHCなうえに1796ccまでしか拡大できかった。幸い輸出用のHA10にはL20B（1952cc）が設定されていたため、この市販エンジンをベースとしたSOHCのLR20Bをグループ2で走らせ、同時にオプションヘッド復活に備えて16バルブのLZ20Bも並行して開発する方針だった。

開発期間も問題だった。76年始めには次期ラリーカーにPA10が選ばれ78年投入が決まったものの、実走を含む大がかりな開発は市販車の仕様が固まってからであり、実際に開発がスタートしたのは76年も押し迫った時期だった。そして走行実験開始はデビューまで1年を切った77年6月。

実走テストで最初に問題となったのはボディ剛性だった。サファリを想定したラフでジャンプが連続するテストでは各部にクラックやしわ寄りが発生し、剛性不足から時代が新しいハンドリングが一定しない現象も発生。さらにサスペンションブラケット破損、リヤサスのジャダー、アクスルの曲がりや破損など、次々に問題が発生した。そのたびに改良を受けたPA10のホモロゲーションはテストからのフィードバックを盛り込んで申請され、77年12月にFIA公認を取得した。

78年1月。デビュー戦となるサ

DOHCエンジンの搭載が遅れたことで ニッサンはメーカーチャンピオン獲得を逃した





ニュージーランド人のジョージ・フューリーのために、日産は右ハンドル仕様を製作した。このマシンはその後オセアニア地区のラリーで活躍することに。

ファリに向けてＰＡ10は横浜から船積みされる。デビュー戦のサファリでは優勝争いを展開して3位を得ている。実戦を走らせて分かったＰＡ10のメリットは前後重量配分の良さだった。

この年はチームのオペレーションにも変化が現れた。

ニッサンの活動は現地販売代理店のサポートはあっても、基本的に日本から送り出したマシンを走らせ、また日本に戻すというスタイルだった。しかしＰＡ10はＷＲＣタイトル獲得が目標であり、日本ベースでは無理があった。そこで英国のアンディ・ドーソンと契約してＴＤＥ（チーム・ダットサン・ヨーロッパ）を設立。ターマック仕様を中心に、ＰＡ10の開発は欧州でも行なわれた。

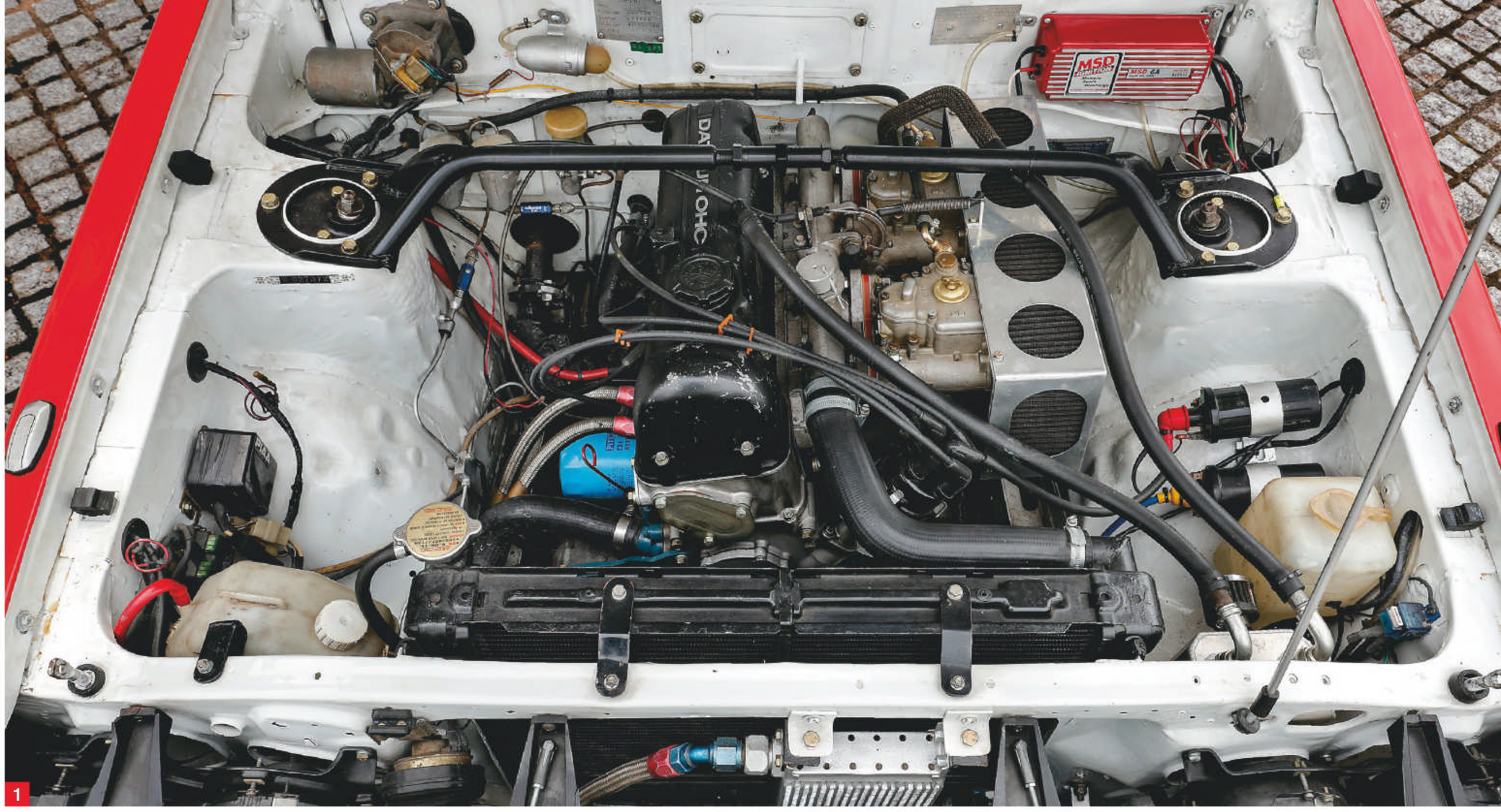
78年はＷＲＣ5戦とサザンクロス、そして中東選手権という参戦規模だったが、グループ5まで参戦可能なサザンクロスではＬＺ20Ｂを搭載したＰＡ10がデビューウインを達成。ＦＩＡホモロゲのグループ2では中東で初優勝を挙げている。初年度の仕様では軽量なＲＡＣで１９５馬力／１０００kg、サファリで１８５馬力／１１００kgという数値だった。デビューイヤーをテストの年として位置づけていたＰＡ10だが、翌年に向けてリヤブレーキをディスク化、リヤサスペンションのリンクをＡアームとして剛性を上げ、アルミのロールバー（当時は許された）で軽量化を図っている。

そして79年。ニッサンはＷＲＣ12戦中モンテカルロとコルシカを

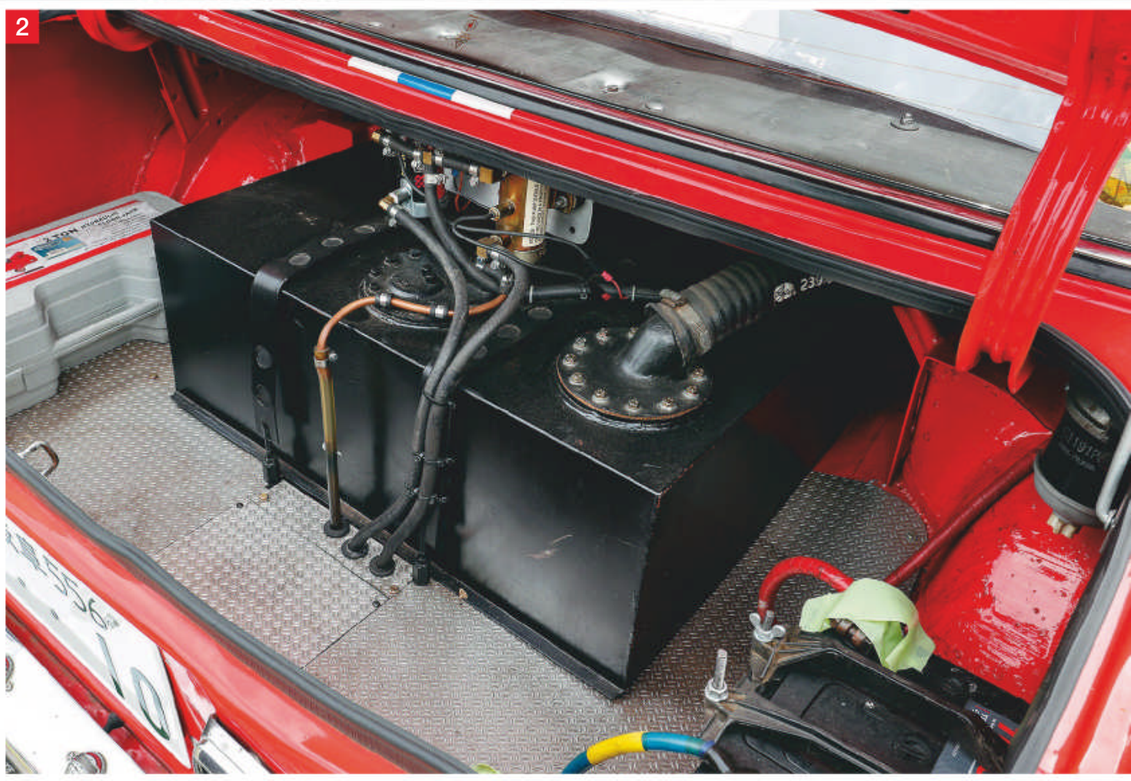
1980 ダットサン・バイオレットPA10（グループ2）諸元

全長×全幅	4080×1600㎜
ホイールベース	2400㎜
トレッド（前／後）	1335／1330㎜
重量	985kg（RAC仕様）
エンジン	日産LR20B　水冷直列４気筒８バルブSOHC
排気量	1952cc
燃料供給装置	ソレックス50PHH×２基
最高出力	200hp
最大トルク	21.5kgm
トランスミッション	５速MT
サスペンション（前／後）	マクファーソンストラット／４リンク
タイヤサイズ（前／後）	前：175/70SR14／後：195/70SR14

DATSUN VIOLET PA10

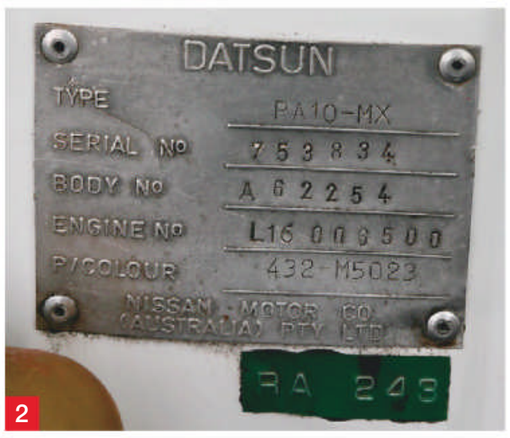


1 PA10のエンジンルームにはウェーバーキャブを装着したL20Bが搭載されている。エンジンルーム内のボディには追加溶接された補強痕が随所に見られる。高剛性シャシーを確保。また後年、ヒストリックカーラリーに出場するために装備されたパーツも確認できる。2 当時スプリントラリーでは60ℓの安全燃料タンクが装備された。サファリでは100ℓに。





1



2



3

1 クイーンズランド州の登録証。2 日産のシャシープレート。緑色部分のRA243は追浜で製造された車両の登録番号。3 当時サファリラリーで優勝すると記念ステッカーが制作された。ヨーロッパ専用のステッカーか？

除いた10戦に出場する。

得られなかった16バルブヘッド

バイオレットのWRC初勝利はやはりサファリだった。アクロポリスとケベックでも2位に入り、RACも3位と非力なパワーのグループ2ながら健闘し、シリーズではフォードに次ぐ2位を得る。さらにサザンクロスでは連勝。中東選手権は全戦優勝。車重は20kgほど軽くなり、エンジンは10馬力程度のパワーアップを果たしており、この時点で710を凌ぐ性能を示していたという。

とはいえニッサンにとって本命はグループ4であり、LZ20Bの開発も進み「バイオレットGT」名でFIAへの申請が行なわれる。エンジンだけでなくリヤサスペンションは横方向の剛性を出すために位置決めのリンクが追加されて5リンク化されていた。80年は最初の2戦をグループ2で走らせ、サファリからは満を持してグループ4を投入。王座獲得を目指した。

ところが16バルブについてはオプションヘッドの解釈がFIAとニッサンでは異なり公認が下りず、予定していたサファリ以降もグループ2で出場することになる。グループ4に伍してサファリを連勝し、アクロポリス2位、ニュージーランドで優勝と結果を残すが、マニュファクチャラーズ選手権は前年同様2位に終わった。

こうして足踏みしたPA10だが、足かけ4年で「出来上がった」車となり、開発もほぼ終了し、81年が最後のシーズンとなる。市販のバイオレットは前輪駆動にフルモデルチェンジされることが決まっており、82年からはシルビアの投入が決まっていたからだ。そして16バルブエンジンを得て、最後のシーズンを迎えたPA10の前には新たな伏兵、タルボサンビームが立ちふさがった。2・2ℓの16バルブを持つサンビームに対し、全10戦に出場したPA10はサファリで3連勝を飾り、アイボリーコーストでも優勝。ツール・ド・コルスで望外の3位を得るなど善戦するが、最終的にタルボと7ポイント差で王座を逃すことになった。

PA10は一線を退いても戦闘力は高く、82年サファリではシェカー・メタがPA10を引っ張り出して優勝。サファリ4連勝の記録を残している。

1980年世界ラリー選手権第6戦　モトガードラリー

9月13〜17日　出走84台／完走43台

順位	No.	ドライバー／コドライバー	Gr	マシン	タイム
1	5	ティモ・サロネン／セッポ・ハルヤンネ	Gr.2	日産バイオレット	12：06'57"
2	2	バルター・ロール／クリスチアン・ゲイストドルファー	Gr.4	フィアット131アバルト	12：09'38"
3	3	ハンヌ・ミッコラ／アーネ・ハーツ	Gr.2	メルセデスベンツ500SLC	12：29'22"
4	8	ジョージ・フューリー／モンティ・サファーン	Gr.2	日産バイオレット	12：34'10"
5	1	ビヨルン・ワルデガルド／ハンス・トーゼリウス	Gr.2	メルセデスベンツ500SLC	12：42'38"
6	9	ポール・アダムス／ジム・スコット	Gr.4	ボクゾール・シェベット2300HSR	12：49'20"
7	20	パディ・デイビッドソン／ポール・グレビス	Gr.2	フォード・エスコートRS1600	13：19'20"
8	25	デイビッド・パークス／グリーン・スチュワート	Gr.2	フォード・エスコートRS1600	13：19'53"
9	27	グレン・マッキンタイヤ／デニス・ロデリック	Gr.2	フォード・エスコートRS1600	13：22'05"
10	32	モーリー・チャンドラー／ドン・キャンベル	Gr.2	三菱ランサー1600	13：30'50"

グラベル＆ターマック 41ステージ　総距離1034km／SS距離875km



1



2



3


1


2



3

1補強リブ付きのアンダーガード。2日産の躍進を支えたダンロップラリータイヤ。ワークスカーのフェンダー内には泥詰まり防止のためにウレタンが充填された。3当時日産のラリー用補助灯はシビエ。バンパーとボンネットを結ぶゴムひもは開口防止用。



4

1 4のちにヒストリックカーイベントに出場したため、コクピット内も変更されているがメーターなどは基本当時のまま。2 3ロールケージはFIA公認イベントに出場するためセフティデバイス製に変更された。シートもマッチしている。

今回、取材したPA10はオーナーがポルトガルで入手したワークスカーの生き残りの一台。PA10は幸いなことに、座間にニッサンが保存している個体が複数存在しているが、今回の個体は追浜でオーストラリアのジョージ・フューリーのために用意された右ハンドルのPA10で、80年のモトガードに出場、サザンクロスでは優勝している。その後はオーストラリアで走ってチャンピオンを獲得したマシンだという。PA10はオーストラリアからスペイン、英国を経てポルトガルで走っていた個体を現オーナーが輸入したもので、すでに日本のナンバーを取得し現在は日本国内のヒストリックラリーへ出場している。R

SUPER FILM presents

24 Heures du Mans 2019

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

Supported
by
LEICA CAMERA



R'on Serial Graphic

GTE PRO

1st | n°51 AF CORSE

Alessandro Pier Guidi / James Calado / Daniel Serra

24:00'29.469 / 3'50.125 / 342 Laps / Ferrari 488 GTE EVO

2nd | n°91 PORSCHE GT TEAM

Gianmaria Bruni / Richard Lietz / Frédéric Makowiecki

24:01'18.662 / 3'49.831 / 342 Laps / Porsche 911 RSR

3rd | n°93 PORSCHE GT TEAM

Patrick Pilet / Earl Bamber / Nick Tandy

24:01'36.626 / 3'50.279 / 342 Laps / Porsche 911 RSR

LM GTE Am

1st | n°56 Team Project 1

Jörg Bergmeister / Patrick Lindsey / Egidio Perfetti

24:03'05.045 / 3'54.101 / 334 Laps / Porsche 911 RSR

LMP2

2nd | n°38 DC Racing

Ho-Pin Tung / Stéphane Richelmi / Gabriel Aubry

24:01'11.901 / 3'29.077 / 367 Laps / Oreca 07

3rd | n°28 TDS Racing

François Perrodo / Matthieu Vaxiviere / Loic Duval

24:00'40.659 / 3'27.611 / 366 Laps / Oreca 07

Fastest Lap Speed

236.328 km/h TDS Racing Oreca 07 3'27.611 | LMP2

210.968 km/h Proton Competition Porsche 911 RSR 3'52.567 | GTE AM



Fastest Lap Speed

213.480 km/h Porsche 911 RSR 3'49.831 | GTE PRO



柏木龍馬 | Ryoma Kashiwagi

Image Conceptor

superfilm5

LMP1

1st | n°8 TOYOTA Gazoo RACING

Sébastien Buemi / Kazuki Nakajima / Fernando Alonso

24:00'10.574 / 3'18.397 / 385 Laps / TOYOTA TS050 Hybrid

2nd | n°7 TOYOTA Gazoo RACING

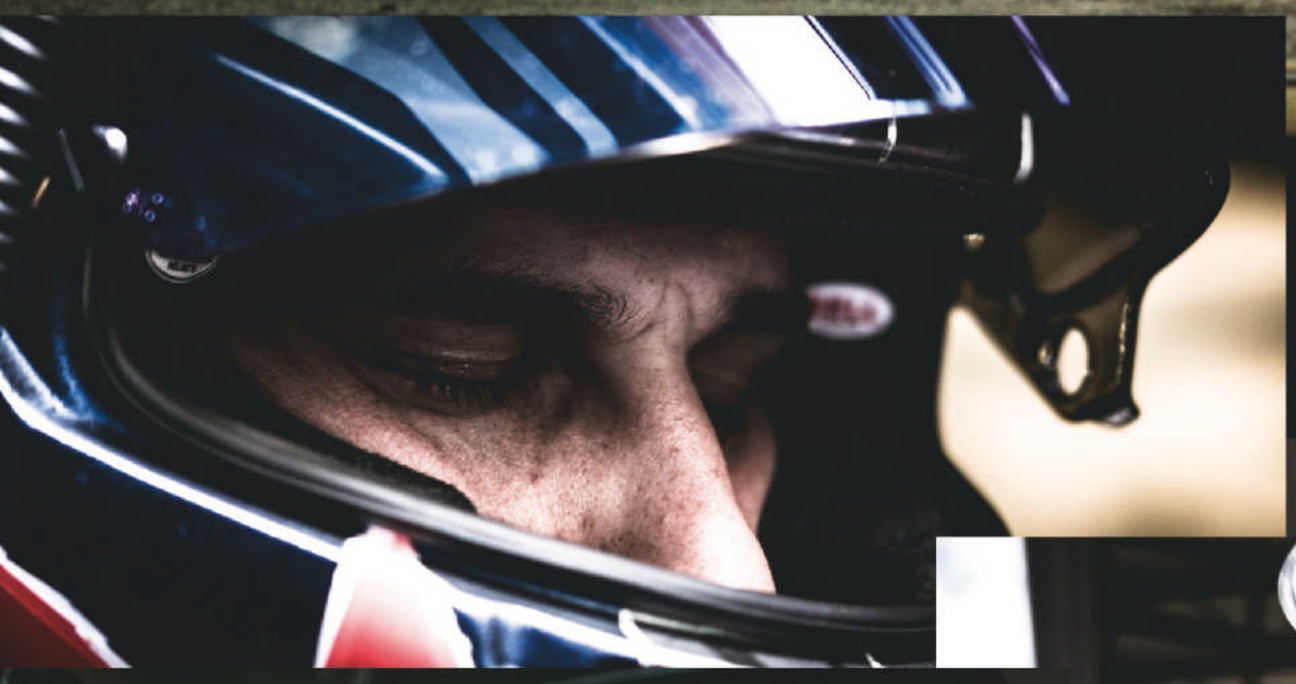
Mike Conway / Kamui Kobayashi / Jose Maria Lopez

24:00'27.546 / 3'17.297 / 385 Laps / Rebellion R13

3rd | n°11 SMP RACING

Mikhail Aleshin / Vitaly Petrov / Stoffel Vandoorne

24:00'47.948 / 3'19.785 / 379 Laps / BR Engineering BR1







EYES ON NOW SPECIAL

Racing on No.499-504

2019 Season



FORMULA 1
2019 FIA FORMULA 1 World Championship

WRC 2019 FIA World RALLY Championship

INDYCAR
2019 NTT INDYCAR Series

SUPER FORMULA
2019 Japanese SUPER FORMULA Championship

SUPER GT
2019 AUTOBACS SUPER GT Series

2019 国内外5大トップカテゴリー総括

2019 TOP RACING SCENE CLIMAX

Text/Toshiyuki Endo
Photos/XPB Images, Red Bull, TOYOTA, Honda, NISSAN, NISMO, INDYCAR, GTA

早いもので、2010年代も今年で終わりになる
本誌では2010年から当該シーズン総括企画を掲載してきた
10年ジャストの節目、今回をもってこのかたちでの総括は最後とする
2010年代最後の年、2019年はタイトルの決まり方に
ちょっとした傾向が感じられるところがあり
チャンピオンシップの重厚感に満ちていたともいえるのではないか
各カテゴリーの写真ゾーンでは、「2010年代のMVP」も選出してみた
あくまで本誌的観点のMVP、異論もあるだろうが……
今、歴史になろうとしている2010年代全体にも想いを馳せながら
楽しんでいただければ幸いである

感や奥の深さのようなものを感じる、そんなシーズンエンドだった。

勝って決まるのも華々しくていいが、シリーズ戦として一年、折り重なったストーリーの帰結としては、ウイナー＝チャンピオンではない方がドラマチック。あくまで主観の話だが、そんなふうに思えるところである。

ついに〝歴史〟と戦うハミルトン

しかしながら、今年で3連覇となったF1のルイス・ハミルトンには過去2年の戴冠戦が表彰台圏外フィニッシュという妙なジンクスもあっただけに、今年もほぼ独走に近いチャンピオンロードを歩んできた彼にしてみれば、ドラマもへったくれもない、今年は勝って決めたい、というのが本音だっただろう。少なくとも表彰台で決める、そんな気概が戴冠戦となったアメリカGPでの彼には見え隠れしていた。

結果は2位での3連覇、6冠獲得決定となったが、決まり方はさておき、今のハミルトンの強さとはどういうものだろうかと考えると、ラウンド数が増えゆく傾向にあるF1において、やはり極めて高値安定していることだ。

タイトルが決まった第19戦までにおいて10勝、5位以内18回でそれ以外は9位が1回。過去2年を見ても、一昨年は全戦完走でトップ5に入れなかったのは7位と9位の計2回、昨年はリタイア1回以外すべてトップ5以内。あたりまえの話でもあるが、強い。

年間20戦以上のスケジュールで世界を飛び回ることは、選りすぐられたF1ドライバーズチャンピオン決定レースにおいて、チャンピオンたちはいずれも2位で当該レースを終えているのだ。インディカー・シリーズも勝って決まってはいない。もちろんそれぞれに仔細な状況は異なるが、いずれも〝勝って戴冠〟ではなかったところに、これらトップカテゴリーの重厚おもしろい偶然もあるものだ。ここで取り上げる国内外トップカテゴリーのうちの4つ、F1世界選手権に世界ラリー選手権（WRC）、スーパーフォーミュラ（SF）、そしてスーパーGT／GT500クラス、これらの2019年ドライバーズチャンピオン決


1



2

ハミルトン3連覇、通算6冠に到達
いよいよ見えてきたミハエルの“頂”


3

FORMULA 1
2019 FIA FORMULA 1 World Championship

Drivers' Champion
ルイス・ハミルトン
Lewis HAMILTON

1夏休み明けに3連勝するなどした“速いフェラーリ”。しかし、チームの戦略能力やドライバー制御能力に大きな問題があったと言わざるを得ないシーズンだった。ベッテルとルクレールの来季の関係は大丈夫か？ 2出足は良かったボッタスだが途中で失速、終盤に僚友の戴冠がほぼ見えたところで復調したが……。レッドブル・ホンダのエース、フェルスタッペンは第20戦終了時点までに3勝をマーク。3過去2年は表彰台圏外フィニッシュで王座が決まっていたハミルトン、今年はアメリカGPで2位表彰台に上がっての戴冠となった。その強さ、敵はいよいよ“歴史”のみか。



MVP of 10years/2010-19

Lewis HAMILTON

今季で通算6冠のハミルトン、そのうち2010年代のタイトルが5つで、10〜13年にV4していたベッテルを4-0から大逆転したことになる。タイトルの数だけで決めるわけではないが、最近の対戦状況等々から考えても、2010年代MVPはハミルトンだろう。F1に限らず、モータースポーツ全般における2010年代MVPだ。

1ドライバーでもラクな話ではないだろう。そしてその労苦は次第に増しているわけで、それにつれて他選手との地力の差が目立つようになってきた、というべきではないだろうか。メルセデスの僚友バルテリ・ボッタスや若手のマックス・フェルスタッペンにシャルル・ルクレールなど、レース毎にハミルトンの〝相手〟は変わっても、ハミルトンの方は常に、調子のいい誰かと争う位置にはいるのだ。

タイトル決定時点で今季はポールたった4回（ボッタスより1回少ない）なのに10勝しているというのも、月並みだが円熟味を感じさせる。優勝回数、タイトル回数とも、更新不可能と思われていたミハエル・シューマッハーの〝頂〟の9合目あたりまで来た感じのハミルトン。大幅なレギュレーション変更の前のシーズンとなる2020年に、ミハエルの91勝を塗りかえ、通算7冠に並ぶ可能性は十分にある。

そして今、あらためて偉大に感じるのは2016年に当時の僚友ニコ・ロズベルグが全身全霊をかけた戦いでハミルトンから王座を奪っていたことだ。あれがなかったら、ハミルトンは今年の時点で個人新記録の6連覇達成、7冠到達だったのだから――。

WRCは久々の新王者誕生

セバスチャン・ローブ9連覇、続いてセバスチャン・オジエ6連覇、WRCにおけるセバスチャン皇帝2代の系譜がついに途切れる時が来た。

止めたのはトヨタのオット・タナク。かつてオジエとともにMスポーツ・フォードに在籍していた2017年、オジエのナンバー2的な立場から台頭してきたのがタナクだった。その彼がトヨタのエースとなって、今季はシトロエンに復帰したオジエと対峙し、ヒュンダイの王者候補常連ティエリー・ヌービルも交えた3強決戦を制して頂点へ。なかなかのストーリーである。

タナクはエストニア出身。先輩ラリーストには今世紀初頭、一時はローブやペター・ソルベルグとともに新御三家候補といわれたマルコ・マルティンがいる。先達が果たせなかった世界チャンピオンの夢を果たしたという意味でも喜ばしくなってくる初タイトル獲得だ（マルティンがタナクのキャリアを支援した経緯もあったと聞く）。

昨季トヨタ入りしてからのタナクには、どことなくかつてのカルロス・サインツとトヨタの関係を彷彿とさせるところがある、と以前に記した。また、今季のタナク&トヨタはもっと圧倒的でもいいはずだ、ということも指摘した。そのあたりの物足りなさがタナクにあったのかどうかは分からないが、まさか個人王座戴冠をもってトヨタを去り、来季は最大のライバルであるヒュンダイに移籍、とは……。

最終戦中止の顛末を含め、シトロエン撤退の報まで飛び込み、最後の最後にやや混迷した流れへと転じてしまったWRCの王者交代劇。ラリージャパン復活の2020年には、まったく新しい物語をまた期待するとしようか。

それにしてもヌービルは個人王座に

WRC
2019 FIA World RALLY Championship

Drivers' Champion
オット・タナク
Ott TANAK

1マニュファクチャラーズタイトルはヒュンダイが初めて獲得、トヨタの連覇を阻止した。しかしヌービル悲願の個人戴冠は叶わず。2古巣であり、かつて飛び出したといってもいいシトロエンに復帰して今季を戦ったオジエ。しかし覇道は「6」で途絶えることになった。3第13戦スペイン、このラリーのリザルトは2位＋パワーステージ1位だったタナク（右）とその相棒マルティン・ヤルベオヤ（左）が王座を決めた。タナクはトヨタ勢として1994年ディディエ・オリオール以来のドライバーズチャンピオン。そして来季はヤルベオヤとともにヒュンダイへ。


1


2



3



MVP of 10years/2010-19
Sebastien OGIER

ここは2013～18年に6連覇したオジエで決まり。思えばかつて、先輩セバスチャン・ローブのチームであったシトロエンを飛び出すようにして移籍したあたりから、「この人は違う。この人は、やる」という雰囲気があった。あまり長くWRC現役を続ける気はないという話も以前から伝わるオジエ、通算王座数でローブに並ぶ可能性はまだあると思うが……（締切時、来季については未定）。

INDYCAR 2019 NTT INDYCAR Series



1


3


2

Drivers' Champion
ジョセフ・ニューガーデン
Josef NEWGARDEN

1最終戦にはシリーズリーダーとして、けっこうな余裕をもって臨んだニューガーデン。波乱なくシーズンをクローズし、2017年以来２度目の王座に就いた。2ニューガーデン（奥）と競うはロッシ。今年もタイトルには手が届かなかった。ちょっと“惜敗王”化してきている感もあるが……。3最終戦は久々にラグナ・セカ。やはりコークスクリューは絵になる。写真先頭はコルトン・ハータ、今季は最年少勝利を含む2勝を挙げた（ラグナ・セカで2勝目）。写真2番手の位置にはディクソン。2003、08、13、15、18年と通算5冠も、なぜか連覇なしのジンクスは継続。

ニューガーデンは時代を築くか!?

２０１９年からＮＴＴがシリーズ冠パートナーとなったインディカー・シリーズ。ぶっちぎりとはいえなかったと思うが、ジョセフ・ニューガーデンが（インディカーにしては比較的）安定した展開で２年ぶり２度目のドライバーズチャンピオン就位を果たした。

ニューガーデンは開幕戦で勝ち、序盤４戦終了時点までに２位２回という上位成績を上積み。ペンスキーの同僚であるシモン・パジェノーがインディ５００（第６戦）を勝った時点で１点差にてポイントリーダーの座を譲りはしたが、翌週のデトロイト連戦でそれを奪回、その後は先頭を走り続けて全17戦の戦いをフィニッシュした。

ある程度の明確なリードを確立して戦っていたのは第12戦アイオワでシーズン４勝目をあげて以降だと思うが、それ以前も含め、今季のニューガーデンには点差とは別の〝マージン感〟が常にあった。すでに１冠を獲っている者が感じさせる特有の自信、だろうか。

今や国際シリーズといっていい様相も定番化した北米最高峰シリーズにおいて、12月で29歳になるニューガーデンはまさに充実期、海外勢を迎え撃つアメリカ勢の旗手だ。次なる目標はインディ５００初制覇。それを早期に成した時、２０２０年代がニューガーデンの時代になってもおかしくはない。

ニューガーデンと王座を争ったのはアレクサンダー・ロッシ、パジェノー、スコット・ディクソンという面々だった。最終ランキングではパジェノーが２位となったが、シーズン中の実質最有力対抗馬としてはロッシがそれに該当したと思う。そのロッシ、ちょっとＷＲＣのヌービルに近い雰囲気が出てきている。インディ５００の優勝経験があるので〝無冠〟とは表現しにくいところもあるが、近いうちにシリーズタイトル初獲得を果たさないと……。

シリーズ通算５冠のディクソンは、２連覇への５度目の挑戦も実らず。これはもう、21世紀のモータースポーツ界〝七不思議〟である。

キャシディ、悲願のSF王座へ

ディクソンに限らずインディカーにはウィル・パワーもいて、オセアニア勢の活躍が顕著。古くはジャック・ブラバムやブルース・マクラーレンなど、もともとオセアニア勢はモータースポーツ界に強い存在感を放ってきているが、２０１０年代は特に目立った印象もある。マーク・ウエバー、ダニエル・リカルド、ブレンドン・ハートレーらが世界戦線で大きく雄飛した。

その流れは日本のトップシーンにも

MVP of 10years/2010-19

Takuma SATO

2010年代のタイトル獲得数という面では13、15、18年と３回獲っているディクソンだが、日本の目線としては、10年シーズンから参戦し、17年にインディ500を勝ったこの人をMVPとしたい。それ以上の説明は不要だろう。今季は自身初のシリーズ戦年間２勝を達成（写真は２勝目のゲートウェイ戦）。来季は３年ぶりの500制覇と本格的なシリーズタイトル争い参陣が期待される。



オジエのWRC覇道はV6でストップ、タナク初戴冠
ニューガーデンが2年ぶり2度目のインディ王座に



1



2



3

SUPER FORMULA

2019 Japanese SUPER FORMULA Championship

Drivers' Champion
ニック・キャシディ
Nick CASSIDY

1レースでの強さを武器に、トムス移籍初年度のキャシディが初王座へ。写真右端の小枝正樹エンジニアは中嶋一貴と２度王座を獲っており“３度目”。2最終戦鈴鹿、予選はホンダ勢が上位占拠。ポールは新人ながら自力王座の可能性を残すパロウ（先頭）だったが、決勝で失速。山本尚貴と福住仁嶺を擁したダンディライアン（パロウの後方に並ぶ白い２台）がチーム部門王座を獲得、しかし山本は個人タイトル連覇ならず。3７戦で勝者７人、初優勝者もパロウ、平川亮(左)、山下健太と３人出た。小林可夢偉（右）も２位を２回得るが、悲願の初優勝はお預けに。

MVP of 10years/2010-19

Andre LOTTERER

2010年代に３回タイトルを獲った者はおらず、中嶋一貴、石浦宏明、山本尚貴が各２冠。ちょっと意外な選出かもしれないが、ここはアンドレ・ロッテラーを推したい。王座は11年のみ、18～19年は不参戦だが、2010年代の勝ち星は最多16勝。なにより、この人が長くいてくれたことで日本のトップフォーミュラが得たものは非常に大きいと考える。特に日本の“地位向上”に果たした貢献は2010年代MVPに相応しかろう。



2019 TOP RACING SCENE
CLIMAX

ある。２０１９年のＳＦ王者となったのはニュージーランド出身25歳のニック・キャシディ。参戦３年目の今季はＧＴ５００の所属先でもあるトムスに移籍し、昨年惜しくも獲れなかったＳＦ個人王座をその手につかんだ。

最終戦鈴鹿に自力王座の可能性を残して臨んだのはキャシディを含めて３人。予選ではアレックス・パロウがポールで山本尚貴が５位、キャシディは３人のなかで最も後ろの６位だったが、これは彼のシーズン予選順位セカンドベスト。今季のキャシディの予選最高位は５位で、７戦中５戦が２桁順位だったのである。

今季のＳＦは主にタイヤ事情から戦略と展開の勝敗寄与度が強めになり、予選順位があまり重要度をもたない側面があったといえよう。そういったゲームバランスをしっかり認識し、レースを終えた時にどれだけ前にいられるか、そしてシリーズを終えた時にどれだけ多くポイントを獲っていられるか、そこにフォーカスした戦いを最も良く実行できたのがキャシディとトムスだった。派手なポール・トゥ・ウインとは無縁でも、名より実を取る、といった感じの彼らの戦いぶりが、１勝が年間最多勝という接戦のフィールドでわずかにライバルたちの上をいくことを可能にしたのである。

新王者キャシディにオセアニア勢隆盛の理由について聞くと、「分からないけど、僕がカートをやっていた頃からそこがとても盛んで、強い選手が多かったことは事実だよ」。やはり多くの有望選手が競う環境あってこそ可能な大物輩出連鎖、ということのようだ。

大嶋＆山下が見せた〝勝ち方〟

さて、キャシディはスーパーＧＴ／ＧＴ５００クラスでは平川亮とのコンビでトムスＫｅｅＰｅｒ号を駆り、ここ３シーズンはチャンピオン争いの中核に位置し続けている。ドライバーズランキング的には17年が王者、18年が２位、そして今季も戴冠の可能性を残し最終戦もてぎへと駒を進めた。

しかしここでは自力王座の可能性が残っておらず、キャシディと平川は最終戦勝利を果たすも、ドライバーズタイトルには手が届かなかった。キャシディの同一年２大タイトル制覇はならず（ＧＴ５００チーム部門タイトルはトムスＫｅｅＰｅｒ号が獲得）。

２０１９年ＧＴ５００ドライバーズチャンピオンに輝いたのは同じレクサス勢のチームルマン、大嶋和也＆山下健太である。最終戦決勝ではキャシディ組の僚機トムスａｕ号（中嶋一貴＆関口雄飛）から激闘の末に自力王座条件である２位を山下が奪取、脇阪寿一監督体制４年目に大輪の花を咲かせた。

今季のチームルマンは、旬のスピードを発揮するようになってきた若い山下のそれを最大限に活かし武器とするマシンづくり＆戦略を、ベテランとなった大嶋を中心にして、阿部和也エンジニア（18年ＳＦ王者エンジニア）ら技術陣や脇阪監督がしっかり支えていく戦い方で頂点を極めた。こういう戦い方での王座獲りをこのクラスで最初

オセアニア勢台頭の一翼担うキャシディ、初のSF王座獲得
GT500はレクサスが8戦6勝、チャンプは大嶋&山下

に確立したのは（見方は多々あるだろうが）現役時代の脇阪ではなかったか。

ひとりのエースに頼るようではダメ、さりとて単純にエースを2枚並べても簡単にはうまくいかない、そういう難しさがつきまとうGT500で、若き日のアンドレ・ロッテラーと組み、ひとつの正解を最初に導いたのが脇阪だったと思える。めぐりめぐって今、彼が監督を務めるチームで大嶋と山下が〝そういう勝ち方〟をしたことは意義深い。世界戦線に軸足を移していくことになりそうな山下の将来はもちろん、「新しい戦い方を見つけた大嶋の今後も楽しみ」（脇阪監督）。かつての脇阪のように、このクラスで〝この戦い方〟をして長く活躍していける可能性を大嶋には感じる。彼の才能を高く評価していた故・山田健二エンジニアも、きっと空の上で喜んでおられるだろう。

メーカーバトルという面では2019年はレクサスが6勝。17年規定車最終年に、ホンダとニッサン（各1勝）に対し圧勝をおさめている。

※　※　※

カテゴリーの性質やレース数等も違うので一概には言えない。過去と比較してどうかというのも微妙かもしれないが、冒頭述べたようにそれぞれが勝って戴冠というかたちではなかったことと、そこに至るまでの流れを併せ考えたとき、2019年のトップレーシングシーンはシリーズ戦らしい魅力に満ちた展開ばかりだった、そういえるのではないか。少なくとも、いいシーズンであったことは確かだ。R

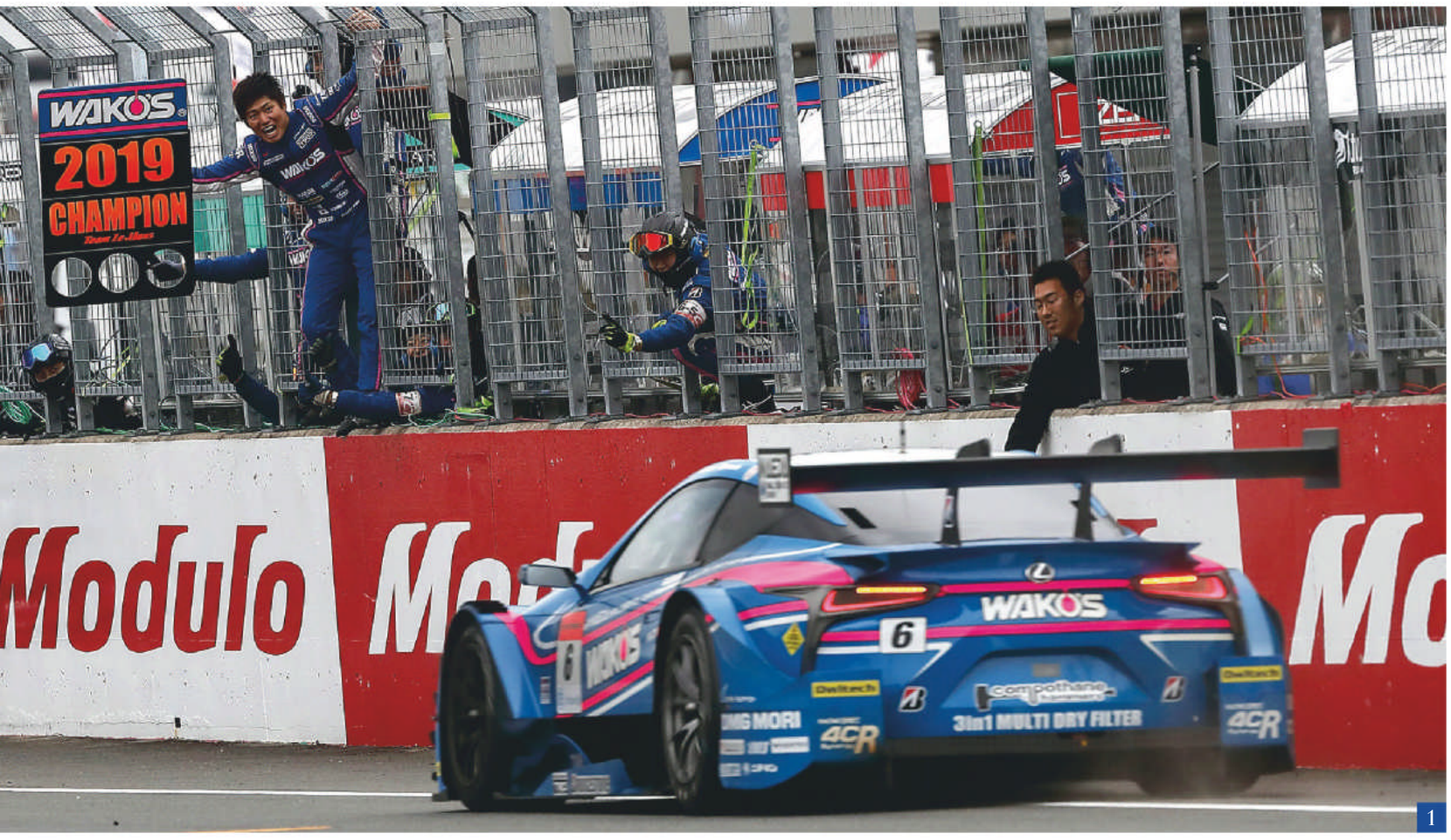
SUPER GT

2019 AUTOBACS SUPER GT Series

GT500 Drivers' Champion

大嶋和也&山下健太

Kazuya OSHIMA & Kenta YAMASHITA



1



2



3

1歓喜のゴール。チームルマンは最終戦もてぎを自力戴冠条件の２位で終えてGT500ドライバーズチャンピオンの座に。激闘の末に２位をゲットした山下を、大嶋がチャンピオンボードをもって迎える。2脇阪寿一監督体制４年目、大嶋と山下（山下は移籍初年度）はシーズン中盤の２連勝でタイトル争いの主導権を握り、その後も着実に頂点へ向かって歩を進めた。3８戦６勝のレクサス艦隊、チーム部門タイトルはトムスKeePer号がつかんだ。平川＆キャシディは17～19年の３シーズン、ドライバーズランキング１～２～２位という堂々たる戦績。4歓喜の抱擁。GT300クラスはGT3仕様NSXで戦ったARTA、高木真一＆福住仁嶺（福住は初レギュラー）がドライバー＆チームのタイトルを獲得した。5ARTAはこの第７戦SUGOでの勝利により、王座に大きく接近していた。



MVP of 10years/2010-19

Ronnie QUINTARELLI

2011、12、14、15年と４度のGT500王座戴冠を果たしたロニー・クインタレッリ。ここ４年は無冠ながら、2010年代ということになればこの人がMVPだ。ニッサン勢が厳しい戦いを強いられた今季も、最終戦の予選までドライバーズ王座獲得の可能性をつないでいたあたりはさすが。ここ４季もランキングは３位～２位～８位～３位で、大敗はほとんどないのだから、おそれいる。

GT300 Drivers' Champion

高木真一&福住仁嶺

Shinichi TAKAGI & Nirei FUKUZUMI



4



5

現在進行形のモータースポーツシーンに注目

Text/Toshiyuki Endo
Photos/Red Bull, Toro Rosso, Honda, TOYOTA, MOBILITYLAND



２年目のWTCR鈴鹿戦は東コースでの開催。レース１では地元ホンダ勢の㊱E.グエリエリが勝利。

Major Winners of 2 Months

2019.9.29→11.17

※日付は原則として決勝日（ラリーは競技最終日）。複数クラス競技の場合は、総合もしくは最上位クラス優勝者を記載。

●9月29日
SF 第6戦 岡山/山下健太

●9月29日
F1 第16戦 ロシアGP/ルイス・ハミルトン

●10月6日
WEC 19-20第2戦 富士/中嶋一貴＆S.ブエミ＆B.ハートレー

●10月6日
WRC 第12戦 英国/オット・タナク

●10月13日
F1 第17戦 日本GP/バルテリ・ボッタス

●10月26-27日
WTCR日本戦（鈴鹿：3レース制）①E.グエリエリ②N.ミケリス③J.クリストファーソン

●10月27日
SF 第7戦 鈴鹿/野尻智紀

●10月27日
WRC 第13戦 スペイン/ティエリー・ヌービル

●10月27日
F1 第18戦 メキシコGP/ルイス・ハミルトン

●11月3日
S-GT 第8戦 もてぎ/平川亮＆N.キャシディ

●11月3日
F1 第19戦 アメリカGP/バルテリ・ボッタス

●11月10日
WEC 19-20第3戦 上海/B.セナ＆G.メネゼス＆N.ナト

●11月17日
WRC 第14戦 オーストラリア/開催中止

●11月17日
F1 第20戦 ブラジルGP/マックス・フェルスタッペン

F1

終盤大活劇の末にホンダ1・2の歴史的エポックも2019年ブラジルGPが名レースになった〝理由〟

ついに実現した山本尚貴の鈴鹿F1初挑戦好内容の裏返しで感じられた〝日本の現在地〟



ブラジルGPはレッドブルのM.フェルスタッペンが勝ち、自身とチーム、ホンダにとっての今季３勝目。２位にはトロロッソのP.ガスリーが続き、ホンダは1991年日本GP以来の1-2フィニッシュ。

コンストラクターズタイトルについては第17戦日本GPでメルセデスのV6が決まり、ルイス・ハミルトンの通算6冠、3連覇は第19戦アメリカGPにて決定。すると消化試合の第20戦ブラジルGPがレース終盤、大スペクタクルな展開の末にホンダ勢28年ぶりの1・2フィニッシュ（一時は1・2・3）で決着するなど、特に日本の目線からは歴史的な一戦になった。

アイルトン・セナ没後25周年のブラジルGP、しかも決勝日が故・本田宗一郎氏の誕生日だったというのだから、大いなる力が空から注がれたとも思いたいが、このレースがナイスファイトとなった背景としては、やはり舞台がオールドコースに類するそれであったことが大きい。

と同時に、今回が消化試合だったことも要因ではないだろうか？　消化試合だからホンダが勝てた、というような見方でないことは理解してほしいが、消化試合でなかったらハミルトンはもっと大事に、確実な表彰台確保を狙っただろうし、それに連動して他の面々も〝それなりの〟戦いに終始してしまったように考えられるのだ。

チャンピオンシップを争うシリーズ戦の重厚感は大きな魅力とシーズン総括（P118〜123）で論じたが、王者を含むフィールド全体がその重責から解き放たれた時、思わぬ熱戦が楽しめる。サッカーを観る人ならお分かりいただけるかもしれないが、W杯の3位決定戦が攻撃ほぼ全開のワクワクした展開になることがあるのと似た気分を味わったように思う。



佐藤琢磨、ホンダ山本雅史氏らも笑顔で山本尚貴を迎える。間違いなくグッドジョブだったF1初挑戦、これが将来につながることを願いたい。

2019年の日本GP、山本尚貴がトロロッソ・ホンダで自身初のF1公式セッション（金曜のフリー走行1回目＝FP1）出走を果たし、いい仕事ぶりで〝F1初挑戦〟を終えた。

山本は昨年のSF&GT500制覇の時点でスーパーライセンス（SL）ポイントの基準はクリアしたと多くの者が理解していた。だがスーパーGTの17年以前はノーカウント、という判断が存在し、実際はポイントにわずかな不足が生じていたという。最終的には関係者の尽力等もあり、今季の成績が加味されたりしたうえでSL発給に漕ぎ着けられたわけだが、山本のFP1出走に際し、あらためて実感したのは〝日本の現在地〟、いわばF1との距離感だ。

もちろん、実力に関する話ではない。予選〜決勝に出たらどうかという話はともかく、実際にF1に乗れば山本はFP1の仕事がしっかりできていた。しかし、そういう力を備えたSF&GT500王者でさえ、鈴鹿のFP1に出走するだけで（SLの問題は置いたとしても）ここまで道は遠いのか、と……。

山本がいい仕事をしただけに、かえってそれを痛感した。中嶋悟さん以前の時代に戻ってしまったとすれば、重い現実である。

WRC

豪州東部の森林火災でWRC最終戦中止
選手権争いは常にリードが大事と再確認

2019年のWRCは森林火災の影響で最終戦オーストラリアが中止になり、マニュファクチャラーズタイトル争いはヒュンダイの逃げ切り初戴冠というかたちに。トヨタは2連覇ならず、ドライバーズタイトルと併せての完全制覇を逃した。スポーツのことなどまずはさておき、オーストラリア東部の被災地にお見舞い申し上げたい。

そしてスポーツの面に話を戻すが、〝戦わずして敗れる〟という格好になったトヨタはもちろんとして、初王座がこういう決まり方になってしまったヒュンダイは（ある意味で）トヨタ以上に無念だろう。仕方ないことではあるが……。また一方で、やはり選手権争いにおいては常にリードしていることが大事、というあたりまえの教訓が全世界に知らしめられたともいえる。



2019年のWRCは第13戦スペイン（写真）が実質的な最終戦ということになって終幕、トヨタはマニュファクチャラーズタイトル連覇ならず。

SUPER GT

17年ぶりにGT300王座獲得の高木真一
感謝したいのは〝盟友かつ好敵手〟のあの人

2019年のGT300クラスでは、ARTAの高木真一＆福住仁嶺が王座獲得、49歳の高木はなんと17年ぶりの戴冠に。

その高木、最終戦終了後のセレモニーで実にいいコメントをもてぎの場内に向けて発している。「一番感謝したいのは、タイトルを争った新田守男さんです」。高木と新田（52歳）は17年前に戴冠をともにするなどした盟友であり、今は通算最多勝争いを展開する好敵手の間柄、本誌前号の対談も印象深い。今年はそれぞれがフォーミュラ系の若手と組み（新田の相棒は阪口晴南）、最終戦決勝にドライバーズタイトル獲得の可能性を残したのは彼ら2組だけだった。その状況を受けての高木のコメントは素敵だ。同年代に対し「まだまだ頑張りましょう！」とも。本誌読者中核層には響く言葉!?



NSX-GT3にマシンをスイッチした今季、㊺ARTAは高木と福住の“27歳差コンビ”で戦い、ドライバー&チーム両タイトルを獲得した。

SPOT FOCUS

●WECの2019・2020シーズン、LMP1クラスでは独自新制度の「サクセスハンデキャップ」がけっこうな影響力を発揮してきている。第3戦上海、ポイントランキング首位に並んでいたトヨタの2台が、スピードの面ではノンハイブリッド勢に主導権を奪われる状況に。最終的にトヨタは決勝2&3位を確保したが、勝利はレベリオン1号車が手中にした。まずは好機にしっかりしたレース運びを見せたブルーノ・セナら1号車トリオとチームを讃えたい。しかしながら、ここまで新制度の影響が大きいと、傍目には違う見え方の方がどうしても強くなってしまう。ハンデ制度設計の難しさを実感させられるところだ。

●そのWEC最上位クラスは来季（2020・2021シーズン）からハイパーカー規定へと移行するわけだが、いわゆるメーカーバトル活況期がル・マンにやってくるのだろうか。



2020年のダカールラリー、2輪の英雄コマ（左）がアロンソのコ・ドラを務めることに。

●F1日本GPの直前、マックス・フェルスタッペンが1960年代のホンダF1マシン「RA272」をドライブする機会を得た。レッドブル・ホンダのエースであるマックスだが、ホンダ名義のF1マシンに乗ったのはおそらく初めてだっただろう。ちなみに彼の父ヨスは今から20年ほど前、当時のホンダF1試作車「RA099」のテストドライバーを務めていた。息子マックスと違い、F1の実戦ではホンダのエンジン／パワーユニットとは縁がなかったヨスだが、こういう〝RAマシン〟つながりが生まれたりもするのだから、時の大河の流れとは偉大だ。

●モータースポーツ界で多角経営ならぬ多角挑戦を展開するフェルナンド・アロンソ、彼の2020年ダカールラリー（1月にサウジアラビアで開催）へのトヨタ・ハイラックスを駆っての挑戦が正式に決まった。そしてそのコ・ドライバーを務めるのが同じスペイン出身で当欄にも過去何度か名前が出てきている人物、ダカールの2輪で5度の総合優勝を誇るマルク・コマである。実戦出場も重ねつつ準備を進める〝大物ルーキーコンビ〟の活躍は要注目だ。



マックス・フェルスタッペンが佐藤琢磨のレクチャーを受けつつRA272をドライブ。

CLOSE UP RACE

㊼ボッタスが3番グリッド発進から鈴鹿初制覇を達成。2位ベッテル、3位ハミルトンという2019年日本GPだった。



F1第17戦 日本GP 鈴鹿：10月11～13日

新たな鈴鹿F1ウイナー、ボッタスに望むこと

近年は日本GP以降にもレースが多く残っており、鈴鹿がドライバーズチャンピオン戴冠決定レースになる可能性は低い。ただ、チャンピオン争い云々とは別次元の話として、やはり自国開催のF1GPというものはモータースポーツファンにとって特別だ。レース内容とも関係なく、無条件に大きい存在感を有している。そして今年の日本GPでは新たな“鈴鹿F1ウイナー”が誕生した。その名はバルテリ・ボッタス。

鈴鹿に限定したF1ウイナーはボッタスで16人目だ。過去15人をチャンピオン経験のある／なしで分けると、ある＝11人、ない＝4人（チャンピオン経験については、鈴鹿初優勝と初戴冠とどっちが先か等は問わない。キャリア総くくりでの話）。

非王者のままだった鈴鹿F1ウイナーはゲルハルト・ベルガーにアレッサンドロ・ナニーニ、リカルド・パトレーゼ、そしてルーベンス・バリチェロ。味のあるメンバーだが、現役ボッタスはこちらのグループから抜け出さなくてはならない。



予選＆決勝実質1デイの日曜、8万9000人が鈴鹿に来場した（台風の影響で土曜は全面キャンセルに）。

以前にも記したが、今や超越神のごとき僚友ルイス・ハミルトンに勝つには、かつて2016年にニコ・ロズベルグが“引退するまでの全身全霊”をかけて戦ったくらいの気構えが必要だ。難コース鈴鹿を制した自信を胸に、来年こそは今年のような中だるみを解消し、2016年のロズベルグの如く奮戦することを我らが国のGPの新たなウイナー、ボッタスには期待したい（もちろん王者になった場合も引退する必要はない）。

Text/Toshiyuki Endo Photo/TOYOTA

2010年代とはどういう時代だったのか――かなりの充実期、その“日本MVP”は!?



日本人選手としてサーキットレース最高位の世界チャンピオンに初就位するなど、活躍を続けている中嶋一貴がMVPだ。

２０１０年代が暮れていく時節を迎えた。今、この稿を書いているのは２０１９年11月22日（金）、場所は富士スピードウェイのプレスルームである。この部屋のピットロード側はガラス張りで、そこからＤＴＭマシンの姿が見える。「スーパーＧＴ×ＤＴＭ特別交流戦」が始まっているわけだが（締切の関係でレース結果と内容はお伝えできない）、２０１０年代という長い時間をかけてついに実現したと言っても過言ではない一戦、それが２０１０年代最終年の国内トップシーンの掉尾を飾ろうとしているのだから、この時代のひとつの集大成を思わせる雰囲気は確かにある。

２０１０年代最初の年、２０１０年の同じ時期には富士でフォーミュラ&ハコの「ＪＡＦ ＧＰ 富士スプリントカップ」の初回開催があったことを思うと、ずいぶんと長い時間が過ぎたものだ、との感慨が支配的にもなる（同大会は13年まで開催）。２０１０年代はリーマンショックの影響も色濃く残るなかで始まり、今、20世紀末以来かという自動車業界に限らない大型企業再編の波が押し寄せつつあるなかで終わろうとしている。そういう時代だった。そんなふうに考えると、２０１０年代という機械的な区切り方にもなんらか意味はあるような気がしてくるところだ。人の営みなど万事につけ、そういうものであろうか。

さて、本誌が現在進行形のモータースポーツを現行のかたちでフォローするのは今号が最後になる。もちろん２０１０年代の終わりとは偶然に時機が重なっただけだが、最後に、日本モータースポーツ界の０年代というものを考えてみたい。

F1に関しては後半が苦難期に

やはり、まず考えなければならないのはＦ１実戦ドライバーの長期不在だろう。14年の小林可夢偉を最後に、５年間も途絶状態だ。Ｐ１２４でも述べたがのダブルチャンピオンでもＦＰ１出さえ難事という状況を考えた時、選力や実績とは違う問題の深さが憂慮２００８～10年にホンダ、トヨタギストンがＦ１から退いてしまった尾を引いているのだ。ホンダは15年ンから復帰したが、当初はあまりにが伴わず、Ｆ１界での存在感を再確なかったのだと思うし、戦う以外のなかっただろう。それが日本人選手上げの遅れにつながったと思える。

その意味では、今年19年に初めてチームの一角レッドブルへのパワート供給が実現、実際に〝戦える〟状ったことで２０２０年代には希望がのではないか。２０２１年には大規ギュレーション変更も控えるが、ホは中長期的なＦ１活動継続をお願い

これも何度か書いてきたことだがという国はオリンピックとノーベル界遺産にギネスブックが大好きで、ポーツに関しては国際大会での日本張りがあってこそ盛り上がる、といがある。最近でいえば日本代表が８の大躍進を見せたラグビーＷ杯が典えるが、やはりモータースポーツにはＦ１での日本人選手健闘が隆盛の件。ホンダにはそう遠くない未来にな実力をもった誰かをＦ１に導いてただ、Ｆ１を別にして考えると、モータースポーツにとって２０１０年代はいい時代だったようにも思う。最苦った〝リーマン直後〟を生き残ったたくましい世代のドライバーたちが脂の乗った時期を過ごしたのが２０１０年代の中盤以降で、国内戦線は活気づいた。Ｆ１以外の国際舞台での活躍も多かった。かなりの充実期だったのではないだろうか。もしかするとＦ１に人材を奪われなかったことがそれに寄与しているのかもしれない。そう考えると皮肉だが、世のバランスとはそういうもの。Ｆ１を降りた後の佐藤琢磨がインディ５００を、中嶋一貴がル・マンを制しているのも象徴的ではある。可夢偉のＦ１後の活躍も印象深いものであり続けている。

〝いい時代〟をこの先も長く――

そんな２０１０年代の日本モータースポーツ界のＭＶＰを探すとしたら誰だろう？

これはＰ１１８～１２３で展開した各トップシリーズの〝10イヤーズＭＶＰ〟とは違い、様々な意味を含めての２０１０年代日本ＭＶＰということになるが、最も相応しいのは中嶋一貴だと考える。佐藤琢磨のインディ５００優勝という空前絶後の大偉業もあったが、２０１０年代日本ＭＶＰという複雑な観点からは、カテゴリー横断で安定的な活躍を続けた一貴の方をこの時代の〝象徴〟に位置づけたいと思う。いつか本誌がこの時代を振り返ることがあれば、一貴には何度も話を聞くことになるだろう。

彼は２００８～09年にＦ１フル参戦するも、残念ながらこれといった結果は残せず、リーマンショックの余波等もあって２０１０年は浪人した。しかし11年以降、国内トップフォーミュラとスーパーＧＴ（ＧＴ５００）、そして世界耐久選手権（ＷＥＣ）を主戦場にしてから八面六臂の活躍を演じ続けているのはご存知のとおり。不屈の力と精神に基づく彼のそうしたキャリアは、２０１０年代の日本モータースポーツの在り方そのものであったようにも思うのだ。

なんだかんだは常にあるもの、なくなりはしない。２０１０年代は、いい時代だった。２０２０年代にも、光あれ――。Ⓡ

歴史があるから、未来が輝く。



No.503
特集 GT300
［知恵と、工夫と、情熱と。］

- 特別付録
  スペシャルDVD
  1996 JGTC Rd.3-Rd.4
- 衝撃のデビューウインとその後
  VEMAC誕生秘話
- もって生まれた素性と悲運の二面性
  ARTAガライヤのすべて
- GT300
  レジェンドチームストーリー

雑誌コード：66729-59
価格：1800円＋税



No.502
特集 佐藤琢磨
［たゆまぬ努力、磨かれる技能、生ける伝説］

- 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
- マシンギャラリー
  2004 BAR Honda 006

雑誌コード：66729-53
価格：1463円＋税



No.501
特集 レーシングGT-R
［3世代の“R”に通ずる伝統］

- ハコスカ“2分切り”の知恵と技
  辿り着いた限界点
- 積み重ねた全勝の研鑽
  最強Gr.Aの始まりと終焉
- GT1からGT3の世界市場へ
  順風満帆ではなかった進化

雑誌コード：66729-46
価格：1463円＋税



人気のあった特集企画をまとめて1冊に
レーシングオン・アーカイブス
Vol.13
GT1隆盛の時代
［サルトに咲いた、百花繚乱ワークスバトル］

- 全方位解剖
  マクラーレンF1 GTR
- 孤高の挑戦者、NSXのル・マン
- 頂点を掴みかけた
  日産R390／R391

雑誌コード：66729-30
価格：1713円＋税

新しい「昔」あります。　絶賛発売中！

Racing on Motorsport magazine Since 1986

バックナンバーご注文方法

パソコンから **http://as-web.jp/racingon/**

お電話で **03-5357-8802** 通信販売センター（平日10：00～17：30）

ケータイから

送料・手数料について
■クレジットカード払いの場合　送料：一回200円　手数料：無料
■代金引換払いの場合送料：一回200円　手数料：300円
※ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料

株式会社 三栄　販売部
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL. 03-6897-4611（平日10:00～17:30）

SAN-EI CORPORATION

SAN-EI
CORPORATION

編集部がセレクトした旬なアイテム情報をお届け！

INFORMATION

［インフォメーション］

MODEL KIT

フィエスタWRCの17年車がプラモに



青島文化教材社が1/24ベルキットの「No.12 FORD FIESTA RS WRC MONTE CARLO 2017 SEBASTIEN OGIER／JULIEN INGRASSIA」と「No.13 FORD FIESTA RS WRC WRC TOUR DE CORSE 2017 OTT TANAK／MARTIN JARVEOJA」を2020年3月に発売する。このキットではオジェとタナクが駆ったフィエスタを細部に渡るまで再現することができる。

DATA

■株式会社青島文化教材社　■☎054-263-2595
■www.aoshima-bk.co.jp/　■各7800円（税別／予価）

RC CAR

話題のGRスープラがRCで登場



タミヤが1/10電動RCカーシリーズと1/10XB（エキスパートビルト）シリーズの新製品「トヨタ GRスープラ」を発売中だ。これは2019年、17年ぶりに復活したスープラをRC化したもので、ダブルバブルルーフなど、特徴的な形状をリアルに再現し。電動RCカーシリーズは組み立てキット、XBシリーズは組み立て済みフルセットの商品となっている。

DATA

■株式会社タミヤ　■☎054-283-0003　■www.tamiya.com
■電動RCカーシリーズ：1万3200円／XBシリーズ：2万8380円（税込）

NEW CAR

NDロードスターに特別仕様車を設定



マツダは小型オープンスポーツカーとして人気を博している「マツダ・ロードスター」を一部改良するとともに同車に特別仕様車「SILVER TOP（シルバートップ）」を設定した。今回の改良ではRAYS社と共同開発した16インチアルミホイールが設定されたほか、特別仕様車「SILVER TOP」ではグレーの幌を採用。落ち着いた雰囲気を醸し出している。

DATA

■マツダ株式会社　■0120-386-919
■SILVER TOP：316万9100円（6MT）／328万4600円（6AT）

EVENT

ボルボ&サーブの展示イベント開催中



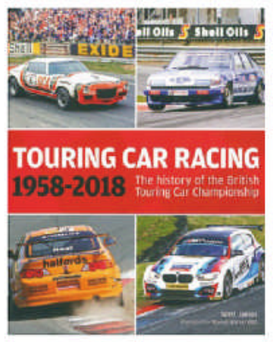
東名高速「名古屋IC」からクルマで5分、自動車趣味ギャラリー「アウトガレリアルーチェ」ではスウェーデンの自動車メーカー、ボルボとサーブにスポットを当てた展示イベント「スカンディナヴィアの風に吹かれて 北欧の個性 VOLVO&SAAB」展を開催中だ。会場には「ボルボ544」、「ボルボP1800」、「ボルボ・アマゾン」、「サーブ92」、「サーブ96」、「サーブ・ソネット」という両メーカーの誕生と発展を支えた6台の貴重な名車たちが展示されている。スウェーデン車を愛するエンスーなあなたはぜひ足を運んでみてほしい。なお開催期間は12月22日までとなっている。

DATA

■アウトガレリアルーチェ　■☎052-705-6789
■愛知県名古屋市名東区極楽1-5　■入場無料

BOOK

BTCCの長い歴史がこの1冊に



モータースポーツの書籍やCD、DVDなどを取り扱う代官山蔦屋書店では『TOURING CAR RACING 1958-2018』を入荷した。これは1958年にイギリスサルーンカー選手権として始まり、現在までイギリスツーリングカー選手権（BTCC）として続くシリーズの歴史を2018年まで網羅した写真資料集で、当時の写真やレースレポートなどから各年の同シリーズを解説しているほか、巻末にはリザルトも掲載されており、BTCCの決定版的な1冊になっている。また同店では日本でも第2回日本グランプリでスカGと激闘を繰り広げたことで知られるポルシェ904の写真資料集『PORSCHE 904』やウイリアムズFW14Bなどの名車を生んだ天才デザイナー、エイドリアン・ニューウェイの自伝書『HOW TO BUILD A CAR』といった新商品も入荷している。

DATA

■代官山蔦屋書店　■☎03-3770-5005　■store.tsite.jp/daikanyama/　■1万2320円（税込）

プレゼント応募方法

官製ハガキに左下の応募券を貼り、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（P8～100）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。締め切りは2020年1月31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。

※はがきに記載された個人情報はプレゼントの抽選および当選者への発送などに活用させていただきます。

PRESENT

読者プレゼント

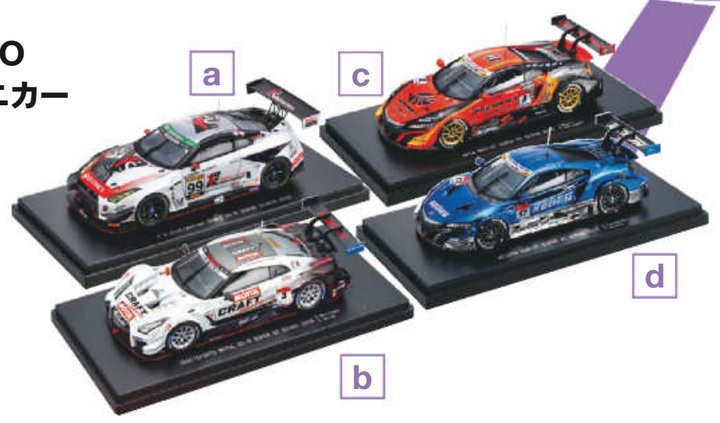
For Readers

5 東京オートサロン2020 一般公開日（土、日）招待券



提供：東京オートサロン事務局
※この賞品のみ、応募〆切は12月25日（水）必着です。至急ご応募ください！
10組20名

3 1/43 EBBRO S-GT／S耐ミニカー



提供：エムエムピー
※希望の英字を明記してください。
各1名

1 1/64 グリーンライト BRE 240Zミニカー



提供：編集部
1名

6 1/24プラモデルキット

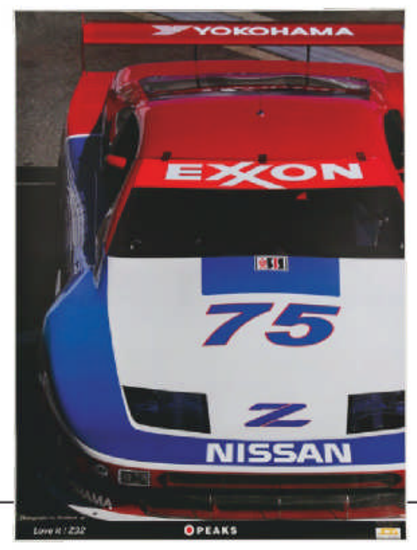
提供：青島文化教材社
各1名



4 1/24 プラモデルキット



提供：株式会社ハセガワ
各1名



2 PEAKS オリジナル 300ZX ポスター

提供：PEAKS
5名

宛先はこちら

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

応募券 P'on No.504

Racing on Motorsport magazine Since 1986
504

STAFF

EDITOR
小嶋　穣　Joe Kojima

EDITOR IN CHIEF
高桑大輝　Daiki Takakuwa

EDITORIAL STAFF
長谷川俊也　Toshiya Hasegawa
平松秀樹　Hideki Hiramatsu
鵜澤真紀　Maki Uzawa
茂木康之　Yasuyuki Mogi
三浦康宏　Yasuhiro Miura

CONTRIBUTOR
遠藤俊幸　Toshiyuki Endo
大内明彦　Akihiko Ouchi
貝島由美子　Yumiko Kaijima
柏木龍馬　Ryoma Kashiwagi
川田　輝　Akira Kawada
古賀敬介　Keisuke Koga
小林秀雄　Hideo Kobayashi
林　信次　Shinji Hayashi
皆越和也　Kazuya Minakoshi

COVER DESIGN
吉岡広樹　Hiroki Yoshioka

DESIGN
吉岡広樹　Hiroki Yoshioka
後藤恵二　Keiji Goto
稲垣　聡　Akira Inagaki
西山剛由　Takeyoshi Nishiyama
藤井康正　Yasumasa Fujii

ADVERTISING STAFF
菅生雄一郎　Yuichiro Sugo

DTP
樋口義憲　Yoshinori Higuchi

SUPERVISOR
有冨誠一郎　Seiichiro Aritomi

ニューズムック
［レーシングオン No.504］

発売元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL：03-6897-4611（販売部）
FAX：03-6897-4840
広告営業　TEL：03-6897-4807
発行人：星野邦久　編集人：小嶋 穣
印刷：凸版印刷株式会社

RACING ON
PUBLISHED on 13th January 2020
PUBLISHED by "SAN-EI CORPORATION"
SHINJUKU EASTSIDE SQUARE 7F,
6-27-30 SHINJUKU, SHINJUKU-KU, TOKYO
160-8461 JAPAN
SALE TEL: +81-3-6897-4611
EDITORIAL FAX: +81-3-6897-4840
ADVERTISING TEL: +81-3-6897-4807
PUBLISHER: KUNIHISA HOSHINO
EDITOR: JOE KOJIMA

PRINTED by TOPPAN PRINTING CO.,LTD

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

NEXT ISSUE

次号予告

レーシングオン　2020年
次回刊行予定は2月1日(土)

特集 F1最熱狂期 PartV

ルノー最強伝説

［1989-1997］

V10形式決定の舞台裏
倒すべきホンダと超えるべきフェラーリの存在
インタビュー：ベルナール・デュド
セナとルノー「初優勝から9年後の悲劇」

※発売日、内容は予告なく変更になる場合があります。

●本誌バックナンバーのご案内

＜Racing on／レーシングオン＞

No.486　片山右京（付録ポスター付き）
No.487　フェラーリ312Tシリーズ
No.488　シルエットフォーミュラ PartⅡ
No.489　LANCIA & PEUGEOT'S C
No.490　ミカとミハエル（付録DVD付き）
No.491　A伝説“Division 3”（付録DVD付き）
No.492　A伝説“R32 GT-R”（付録DVD付き）
No.493　70年代F1キットカーの時代
No.494　レーシングスープラ
No.495　ポルシェ917vsフェラーリ512
No.496　F1最熱狂期 PartⅢ
No.497　ゲルハルト・ベルガー
No.498　JSPC＋IMSA-GTP
No.499　ウイングカーの時代 PartⅡ
No.500　セナと中嶋の時代（付録ランヤード付き）
No.501　レーシングGT-R
No.502　佐藤琢磨
No.503　GT300（付録DVD付き）

●価格：各1463円＋税
※No.490／No.491／No.492は1713円＋税
※No.486／No.487／No.488／No.489／No.493／No.494／No.495は1435円＋税
※No.500は2000円＋税
※No.503は1800円＋税

●電子版のご案内

保管場所に困らず、誌面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スポーツブックス「ASB電子雑誌書店」ほか、電子雑誌書店にて販売中。





SAN-EI
CORPORATION