ニューズムック
レーシングオン No.505
2020年3月16日発行

Racing on
Motorsport magazine
Since 1986

505

特集

F1 最熱狂期
PartⅣ

ルノーとホンダ、新規定下に勃発した
熾烈なエンジン戦争

ターボ時代の先駆者が
極東の覇王を打倒するまで
**ホンダ最強神話の崩壊
そしてルノー帝国誕生へ**

インタビュー
ベルナール・デュド／アラン・プロスト／後藤治

初優勝達成からの
離脱、復縁、そして悲劇
セナとルノーとホンダの関係

新規定下のF1を支えたDFRとジャッド
準主役的存在のフェラーリとフォードHB
M.イリエンが回想するエンジン競争史

エンジン勢力図の分水嶺となった一戦
[外伝]国内3サーキットと最熱狂期

本誌特注ミニカー最新作
亜久里のFA13B
発売開始！



入場無料

モーターファンフェスタ 2020

in 富士スピードウェイ

"試乗"最大のイベント!!
自動車体感イベント!!
4月5日(日)開催決定!!

EVENT CONTENTS

- 最新車両の試乗(四輪・二輪)
- D1エキシビション
- スペシャルグリッドウォーク
- メーカーショップ出展
- and more

名称:モーターファンフェスタ 2020 in 富士スピードウェイ　会場:富士スピードウェイ
日時:2020年4月5日(日) 8:00 ～ 18:00(予定)
主催:モーターファンフェスタ 2020 運営委員会　後援:株式会社三栄　協力:富士スピードウェイ株式会社

※写真はイメージです　※実施コンテンツは今後変更となる場合がございます　※お車でお越しの際は、駐車料金がかかります

Facebook motorfanfesta
Twitter @motorfanfesta

モーターファンフェスタ 検索
MotorFan FESTA公式ホームページ
www.motorfanfesta.com

Racing on
Motorsport magazine
Since 1986
505

CONTENTS



Cover Photo/Hidenobu Tanaka

8 特集 **F1最熱狂期 PartⅣ**
ルノーとホンダ、新規定下に勃発した熾烈なエンジン戦争

10 前口上
30年前のワクワクよ、戻ってこい。

12 スタート・ユア・エンジンズ！
[Photo albums about Engine wars in 1989-94]

20 V12からV10へ
1989年F1 NA 3.5ℓエンジン新規定導入の狙いと効果とは

NAバトルの主役たち
24 ルノー編｜1　日本を叩きのめせ！
ウイリアムズとともに成し遂げたターボ時代の“リベンジ”

Key Person Interview
32 ベルナール・デュド

Interview
38 アラン・プロスト

Interview
41 パトリック・ヘッド

Senna×Renault
46 ホンダを辿り、ルノーへ還る数奇な運命
速いが勝てぬ儚さ

NAバトルの主役たち
52 ホンダ編｜2　最強神話の崩壊
マクラーレンとともに時代に抗ったホンダ、力尽く

Interview
58 後藤 治

66 プライベーターたちの強い味方――DFR&ジャッド
欠かせぬ立役者

74 “フォードvsフェラーリ”新・自然吸気決戦
パワーか、サイズか――

Interview
84 マリオ・イリエン
イリエンが語るイルモアと第二次エンジン戦争

90 モトーリモーダが提案するF1グッズたち
オトナになった“F1最熱狂期世代”へ

番外編
国内サーキットのF1最熱狂期
92 夢はF1開催
サーキット建設が乱立

98 追悼　今宮 純
日本のF1伝道師、旅立つ

Heart sounds エンジン勢力図の分水嶺
44 Ⅰ：1989年 第6戦カナダGP
64 Ⅱ：1991年 第6戦メキシコGP
82 Ⅲ：1993年 第1戦南アフリカGP

SNAP VOICE
5 TEAM MUGEN　笹原右京
7 特別編　追悼　砂子義一

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

現代に生きる銘車たち
108 FILE.53　AGS JH23B FORD

Special Issue
103 2020 elf ブランドコレクション
106 2020 カレンダーと特注ミニカーのお知らせ
114 DAKAR 2020 レポート
116 TLC市販車部門
7連覇の金字塔
118 東京オートサロン2020 レポート
121 HOT ROD CUSTOM SHOW 2019 レポート
122 SUPER FILM presents
FIA WEC 4 Hours of Silverstone
127 追悼 神谷誠二郎

Others
129 読者プレゼント
130 次号予告



「奇跡」だったのか、「必然」だったのか。

GP Car Story Vol.30 McLaren MP4/8

好評発売中　定価：1182円＋税

電子書籍も発売中！ オートスポーツブックスほか電子書籍ストアにて

▼お買い求めは、お近くの書店または下記まで

お求め方法

■パソコンから

GP car で 検索

■ケータイから

■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

■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

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

Text/Yasuyuki Mogi

1996年４月24日生まれ。群馬県出身。７歳でカートレースデビューし、国内のみならず海外のシリーズでも数々のタイトルを獲得。2013年に４輪へステップアップ、欧州でフォーミュラルノー2.0各シリーズに参戦。帰国後は17年のFIA-F4を経て、18年は全日本F3に参戦しランキング３位。19年はF3アジアとPCCJで２冠を達成。今季SUPER GT／GT500にデビューする。



２０２０年の活動へ向けて準備を進めていた12月後半、チーム無限からオファーがあったのですが、クリスマスプレゼントかと思うくらい突然の電話でした。自分にスーパーＧＴのＧＴ５００の話が舞い込んでくるとは想像していませんから本当にビックリしました。それでチームのスタッフの方々と実際にお会いし、中野信治監督から「とにかく焦らず、自分がこれまでやってきたスタイルを突き通してチームを動かしていってほしい」と言われ、年明けに正式契約を結びました。

正式発表は1月10日、東京オートサロンの会場で行なわれました。僕はドバイでのＦ３アジア出場が決まっていたため欠席したのですが、知り合いからお祝いのメッセージがたくさん届きました。日本での発表のタイミングがドバイの朝６時半くらいで、バイブレーターにしていたスマホがメッセージの通知でずっとブルブルしていました。今まで見たことないくらいのメッセージ数で、「おめでとう」「頑張れよ」などのメッセージをいただいて嬉しかったです。自分自身がいきなりＧＴ５００に乗るとは思っていなかったのだから、周りの人たちの方が僕以上にビックリされたみたいです（笑）。

現在、新型ＮＳＸのシェイクダウン兼タイヤテストでセパンに来ていますが、移動からチームメイトの武藤（英紀）さんと一緒で、初テストの僕をリラックスさせようと楽しい雰囲気を作ってくれています。本当にありがたいですし、頼りになる先輩です。初ドライブの印象は、初めてエアコン付きのクルマに乗ったのですが思った以上に冷えて鳥肌が立ちました。クルマは思ったよりも乗りやすくて、完成度の高さに驚かされました。今はまずチームから信頼してもらえるようにに仕事をしっかりとこなし、チームが強くなることを支えられる存在になりたいと思っています。 R

笹原右京

SNAP VOICE

偉大なレジェンドと同じ名前をもち
国内外のカートレースではその名に恥じぬ活躍を見せた
その後は単身、欧州でフォーミュラレースに挑み続けたが
今季は国内トップカテゴリーのSUPER GT／GT500に初挑戦する

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

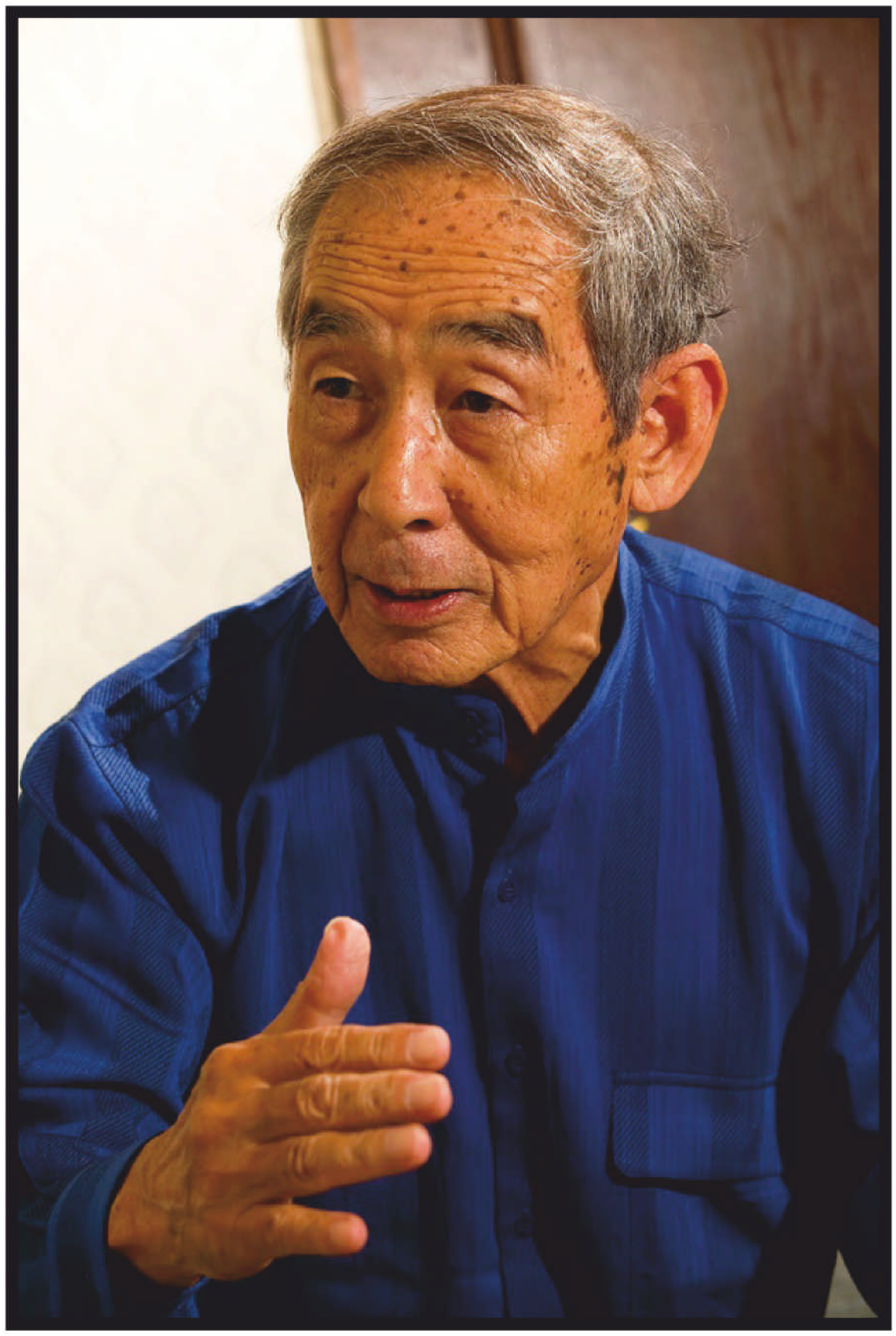
■代金引換払いの場合
手数料:300円／送料:一回200円

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)

Yoshikazu Sunako

Text/Shinji Hayashi　Photo/SAN-EI

1932年９月23日生まれ。工業高校卒業後、２輪メーカー勤務を経て、ヤマハのワークスライダーとして63年の世界GPベルギー戦に参戦し、250ccクラス２位を記録。その後４輪に転向して64年の第２回日本グランプリでレースデビュー。66年の第３回日本グランプリで優勝するなど、プリンス／日産のワークスドライバーとして活躍した。2020年１月３日没。



砂子義一

R380を駆って1966年第3回日本GPで優勝
プリンスのエースとして、日産のキャプテン格として
国内黎明期に活躍したレジェンドが亡くなった
豪放磊落を地で行くレース人生だった

国内レース黎明期１９６０年代のトップドライバーのひとり、砂子義一さんが1月3日に亡くなった。享年87。

富士スピードウェイ開設後初のビッグレースとなった《第３回日本グランプリ》（66年5月3日）で国産初の本格レーシングプロト「プリンスＲ３８０」を駆って、強敵ポルシェ・カレラ6を打ち破り総合優勝したことで有名だが、同年の全日本選手権Ｔ・Ⅱ部門チャンピオンでもある（スカイラインＧＴＢで）。ちょうどその頃プリンスが日産に吸収されたこともあり、その後は71年末、39歳で引退するまで日産追浜ワークスのキャプテン兼マネージャー役としてブルーバードＳＳＳ／スカイラインＧＴ・Ｒ等でも好成績を挙げた。

64年にプリンス入りするまではヤマハの社員ライダーとして知られ、56年富士登山レース優勝、57年浅間火山２５０cc２位、61年と63年には世界ＧＰ（２５０cc／１２５cc）にもスポット参戦して63年ベルギーＧＰでは僚友・伊藤史朗に次ぎ2位という殊勲を挙げている。

４輪転向後の65年に限っては「砂子晴彦」の名前で活動した。当時のチームメイトは生沢徹、大石秀夫、横山達。陽気かつ面倒見の良い人柄だったため、ひと癖もふた癖もある猛者揃いの日産陣営をうまく束ねた。近年はニスモフェスティバル等のイベントにも頻繁に登場し、楽しいトークで人気を博した。息子の智彦＝〝砂子塾長〟も後にスカイラインＧＴ・Ｒ等で活躍した。

田中健二郎さんを偲ぶ会（08年）の際にご挨拶し、『日本の名レース１００選』Ｖｏｌ・０５５（66年日本ＧＰ号）に登場願いたい旨を伝えた。８ページにわたる抱腹絶倒のインタビューはファン必読。冥福を祈りたい。

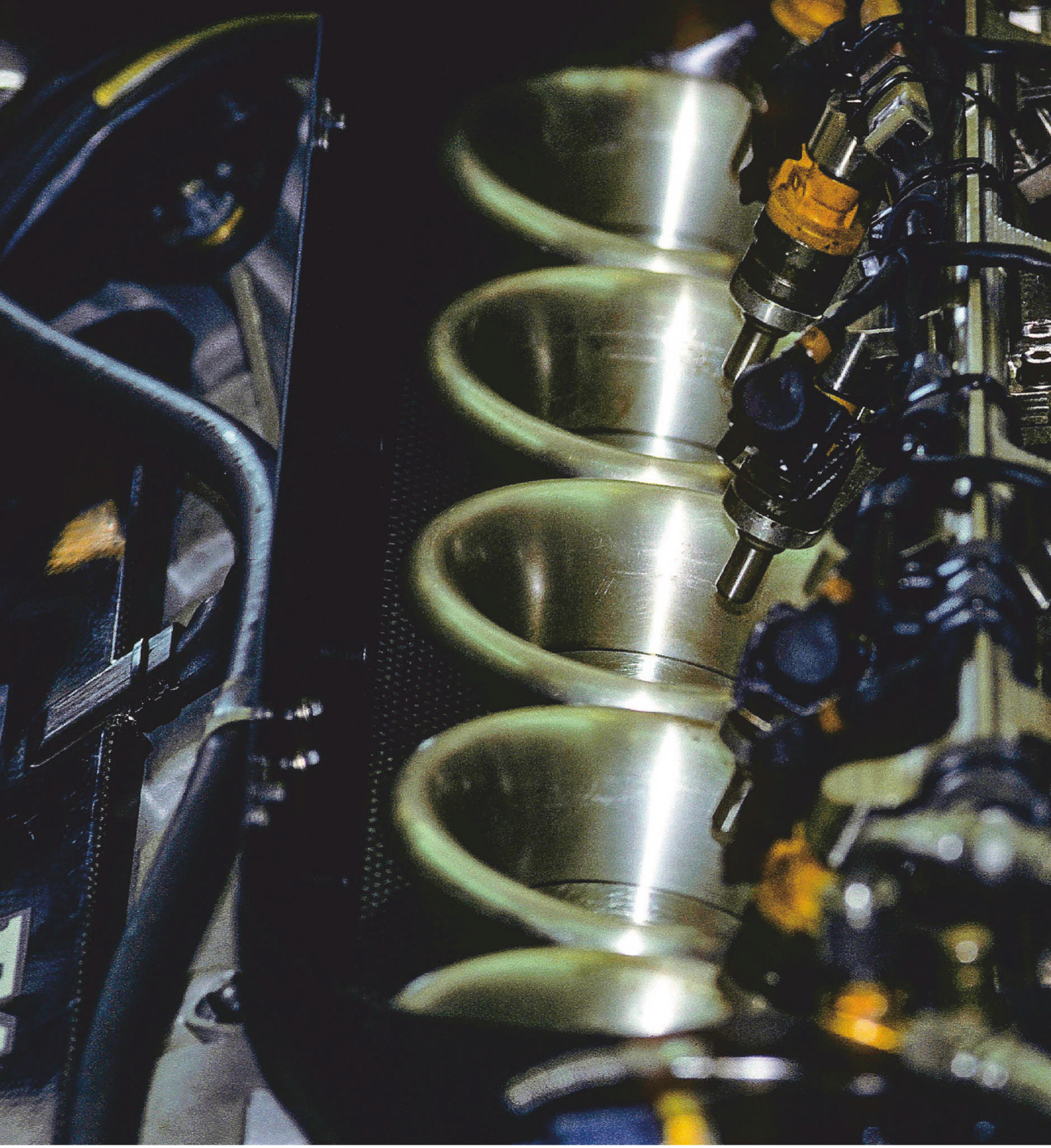
R

特別編

SNAP VOICE

Part Ⅳ ——ルノーとホンダ、新規定下に勃発した熾烈なエンジン戦争

Photo/Paul-Henri Cahier



特集 F1最熱狂期

30年前のワクワクよ、戻ってこい。

Text/Joe Kojima(Racing on)
Photo/Bernard Asset

新年1発目のレーシングオンは今が旬の『フォードvsフェラーリ特集』だと思った？　そうしたい気持ちはありつつも、あまのじゃくな本誌はわざとそうしなかった部分もあったりなかったり。今号はここのところ毎年新春恒例となりつつあるF1の特集だ。

そしてそれは今からざっと30年前、いわゆるバブル期の1989年から91年まで（広義では87～93年）、つまり本誌命名によるところの「F1最熱狂期」の特集第4弾だ（前号の次号予告で第5弾としたのは誤り。陳謝）。

第4弾は「エンジン戦争編」だ。

エンジン戦争。なにげに死語である。今やエンジンはパワーユニットと称されるトータル動力源の一部分でしかなく、回生したエネルギーをどこにどれだけどうやって溜めて効果的に放出するかが競争の肝となって久しい。エンジンはスペースと燃料を無駄に使う嫌忌な存在とでもいうように燃料消費量をモニタリングされてコントロールされ、極限までダウンサイジングされたあげくに20レース以上ものマイレージを年間3基で走らねばならぬという。結果、メルセデスとフェラーリとルノーしかそれを（技術的に）果たすことができず、一昨年から昨年にかけてようやくホンダがそこへ仲間入りしたかなという程度である。

4メーカーで20台を賄う現代のF1にもハイレベルで崇高な技術的挑戦が詰まっていることは確かだ。だからこそ彼らは挑んでいる。しかし30年前のF1はそうではなかった。1989年に新たなレギュレーションが導入され、それまで10年以上続いてきたターボの時代は一夜にして過去の遺物となり、新たに3500ccの自然吸気エンジンを積まねばならないとされたのだ。

この時のFIAの思惑や狙いについては以後の企画で語られよう。とにかく新規定は施行され、とにかくここに

新たな技術的要求が生まれた。それまでのブースト圧上限規定や燃料の最大消費量といった縛りは消え、排気量さえ守られていれば気筒数も気筒容積比もバンク角も自由でV型でも水平対向でもW型でも良かった。当初のうちは高価な素材や特殊燃料の使用まで自由な競争が許されていたのだ。

そこには50年代から綿々と続くフェラーリやフォードだけでなくターボの先駆者たるルノーが一時的な撤退を挟んで復帰し、もちろん時代の覇王たるホンダが継続して君臨し、ホンダと縁の深いジャッドや5バルブ推しのヤマハ、マウロ・フォルギエリが主導したランボルギーニらが虎視眈々と参戦を画策し、のちにはモトーリモデルニと組んだスバルやライフといった珍種、さらにシーズンが進んでからは無限にイルモア、ハートという新規挑戦者も現れた。この「数」だけ取ってみても、現代のそれと比べてワクワク感がハンパないことはお分かりいただけるだろう。もうあの時代は戻ってこない。

彼らは皆、試行錯誤を繰り返した。現代ほどシミュレーション技術も設備もない時代、なんのどんな形が最適解なのかが読めず、分からないのだ。ある者は伝統にならってV12を策定し、ある者は信念を貫いてV8を採り、またある者は供給先に助言を求めてV10を選んだ。人と同じことが嫌いな者は直4を3基連結（！）してみたりもした（もちろん大失敗だった）。

今回はこの時代に挑戦者から王者となり、帝国を築くに至るルノーとホンダの両者を主役とした。ホンダは逆に前時代からの覇王でありながら競争に敗れ、撤退を余儀なくされた側だ。ある意味では「ライバルの視点から見た最強ホンダの特集」でもあるし、「ルノーやフェラーリやフォードが採った策と残した戦績から見えてくるホンダの前時代的スタンスや潮流から取り残されたKYっぷりを実証してしまう特集」でもあるだろう。いかにルノーはホンダを駆逐し、どうしてホンダはそれを退けられなかったのか。まずは「おさらい」から始めていこう。R







予備予選を特集した第１弾、中堅チームとドライバーが主役の第２弾、F92Aやコローニ、モデナといった「愛すべきイタリアの駄馬たち」を綴った第３弾。P126参照のうえ､電子版でお楽しみください。

新たな規定への挑戦は、乗り越えるべき壁の連続だった



スタート・ユア・エンジンズ！

[Photo albums about Engine wars in 1989-94]

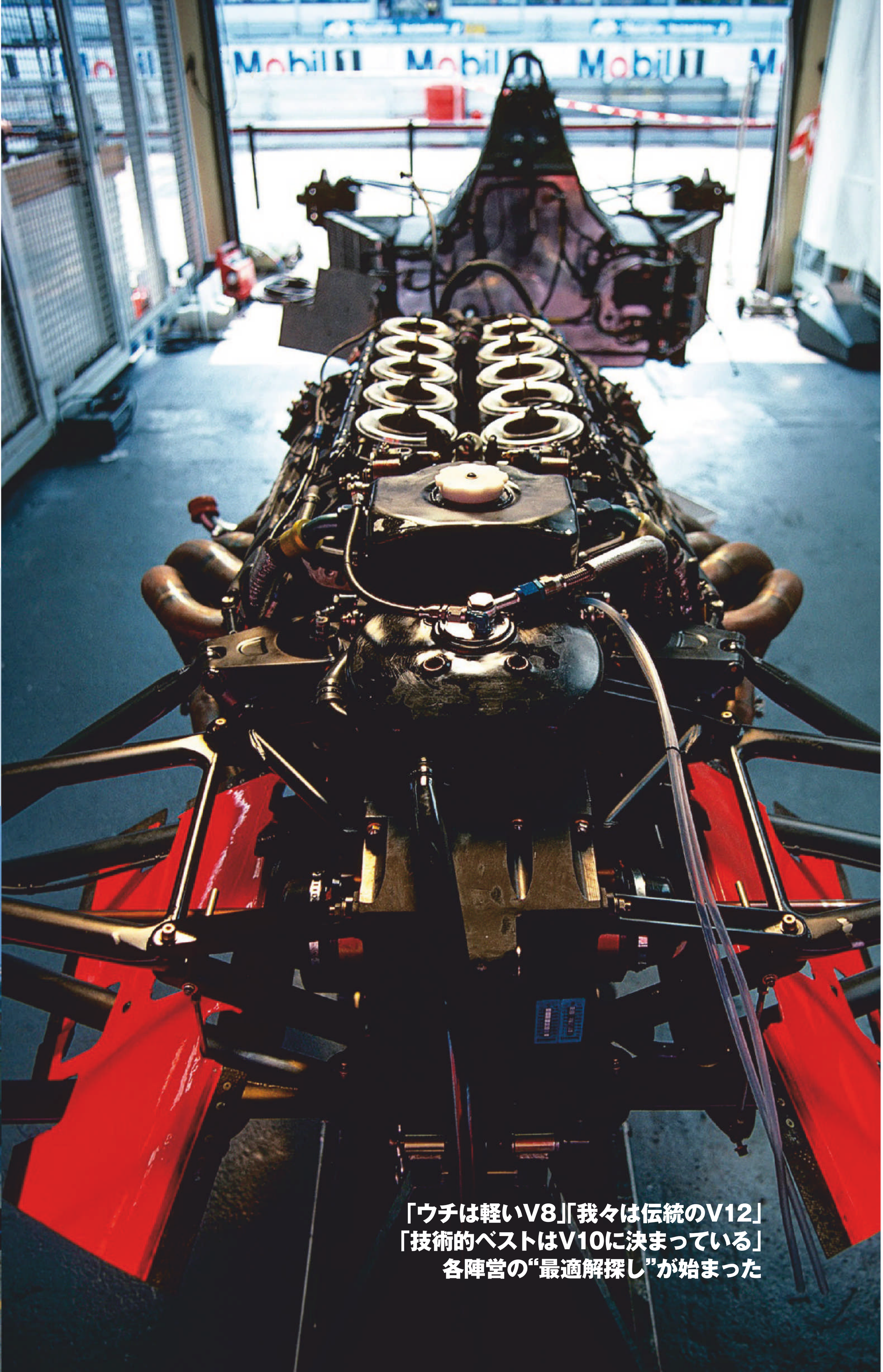
1989年、F1マシンは新規定の導入によって全面刷新された
ターボエンジンはもう古い。これからは3.5ℓNAの時代だ
チームやメーカーは独自の見識と価値観で形式を策定
ここにエンジン戦争が勃発した。甲高きサウンドとともに——

Photos/Paul-Henri Cahier, Bernard Asset, McKLEIN, Photo4/XPB Images

F1最熱狂期 Part IV



ラファネルが鞭を入れ、リアルが火を噴く。特別をしないから、壊れない。だからサバイバルでは生き残れるみんなの御用達、コスワースDFRもたまにはブロウすることだってある。

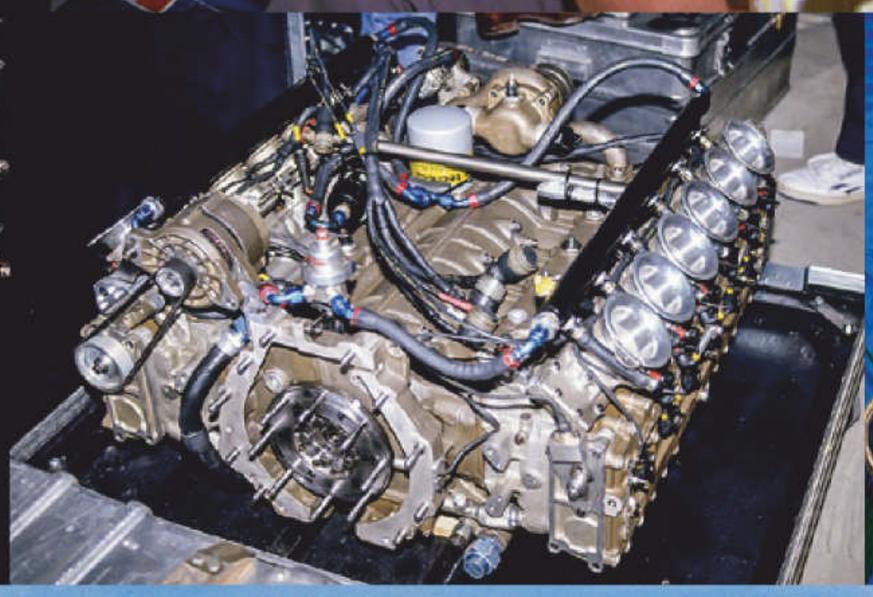


NA規定元年、ターボ時代の絶対王者ホンダはV10をチョイス。初年度、２年目と選手権を制すが、さらなるモアパワーの欲求に耐えきれず、禁断の果実、V12に手を出すことになる。

「ウチは軽いV8」「我々は伝統のV12」
「技術的ベストはV10に決まっている」
各陣営の“最適解探し”が始まった

お休みを経て、満を持して登場のルノーはウイリアムズとがっちりタッグ。そんなウイリアムズ・ルノーの助走期間を支えたのがいぶし銀なパトレーゼと、そしてブーツェンだった。飛躍の時、しばし待たれよ。







ポルシェ、スバル、ランボルギーニ、そしてフェラーリ。これ全部12気筒エンジン。鈍重で走らぬ91年デビューのポルシェと90年デビューのスバルに比べ、12気筒ならおまかせなフォルギエリ先生のおかげか、89年登場のランボルギーニは意外な好走。そして伝統を守る12気筒が十八番なフェラーリ、のちにその伝統が自らの首を締めることになる。



91年スペインGP。ホンダV12を積むセナがルノーV10を積むマンセルに攻めたてられる。さらにその後ろから迫るのはフォードV8のシューマッハー。個性がぶつかり合う。

絶対覇王ホンダと挑戦者フォード
王座から陥落させたのはルノーだった
87年時の雪辱を果たしてみせた



王者であるホンダを追い、追い越さんばかりの勢いで突き進むルノー。ホンダと比べるとガレージはより近代的な印象を受ける。こんなところからも勝負は始まっていたのかもしれない。



テレメトリーシステムの先駆者と言われるホンダ。どこか殺伐とした日本企業的雰囲気のガレージで、迫るライバルを退ける打開策を見出そうとセナがデータを見て、頭を悩ませる。

もうマクラーレン・ホンダは敵じゃない。ウイリアムズ・ルノー劇場の開幕だ。1強時代到来とばかりに開幕から次々と連勝記録を伸ばしていく。もう止められない、そう思っていた——

ハイテクマシンの熟成進む93年、ルノーRS5はウイリアムズの快進撃を支える。最大のライバルだったホンダが撤退を決め、フェラーリは低迷中。いよいよルノー帝国の最盛期。独壇場だ。





ホンダのいないF1
セナもプロストもいないF1
そしてエンジン戦争は第二幕へ――

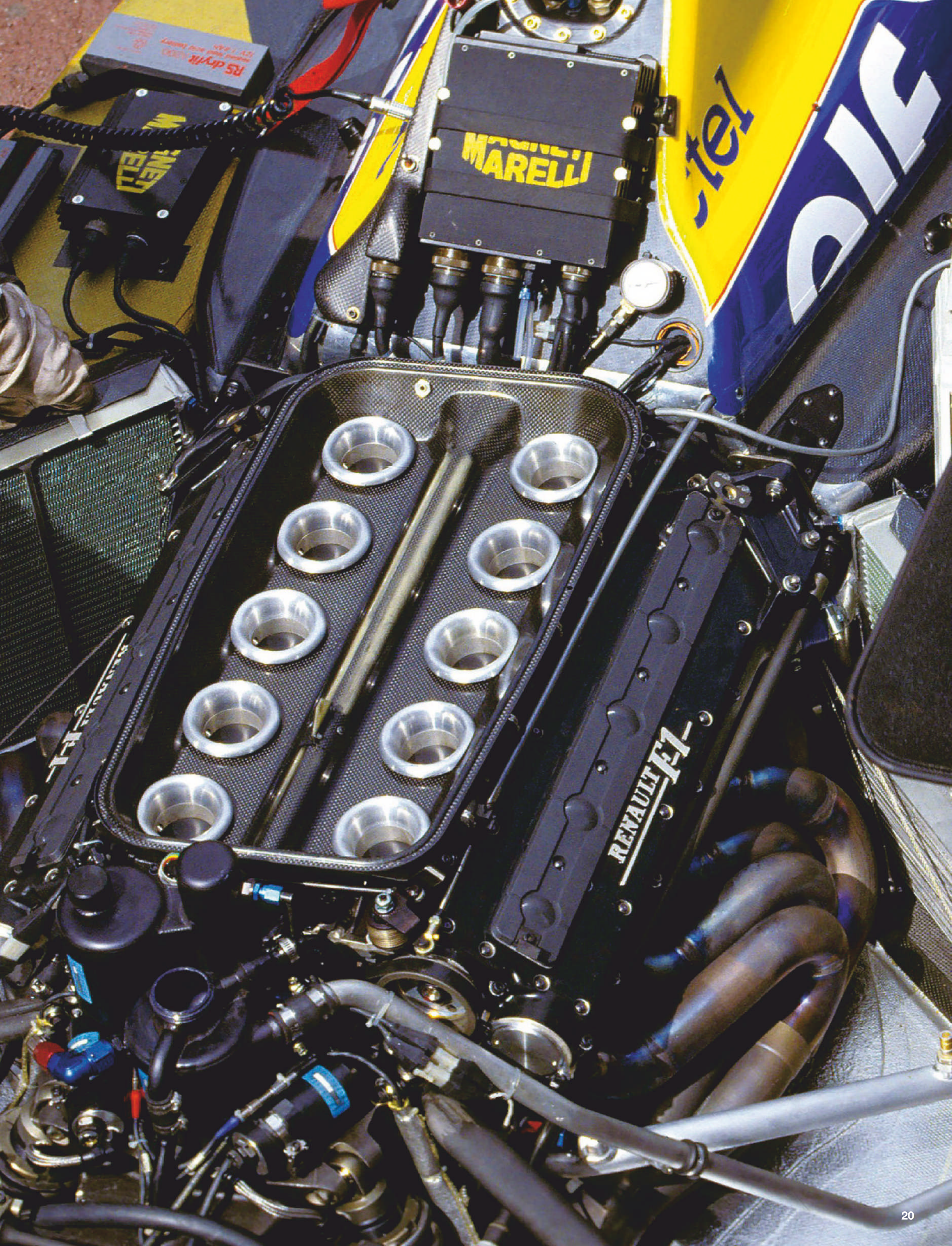
ザウバーとともにF1へと復帰、イルモアにエンジン開発を担当させたメルセデスとターボ時代以来のオリジナルエンジンで挑んだハート。93年デビューのV10同期生は意外な快走を見せる。V8に始まり、V12を経て、V10を見つけたヤマハ。信頼性に難ありもパワーを絞り出し、右京を助ける。





94年、フォードはHBをゼテックRへと進化させる。そしてゼテックRはドライバーズチャンピオンカーエンジンに。だがゼテックRにとって、この年が最絶頂期。翌年以降は……。

レース中給油の解禁、ハイテク禁止、セナの死、さらなる規制——。目まぐるしく変化していく94年以降の新時代F1をルノーはなおも王者として堂々と駆け抜けていった。


MARELLI
RENAULT F1

V12からV10へ

1989年F1 NA 3.5ℓエンジン新規定導入の狙いと効果とは

1989年、1.5ℓターボエンジンの時代が終わり
自然吸気3.5ℓエンジンを搭載したマシンによるグランプリがスタート
当初FIAが構想した「F1とSWCのエンジンを共用」は霧散したが、F1もSWCも
「V10」エンジンが登場し現在のF1につながるパッケージが誕生した

Text/Makoto Ogushi　Photos/Bernard Asset, SAN-EI

１９８９年にＦＩＡが行なったＦ１エンジン規定の改定は、Ｆ１グランプリの歴史における大きな転換点となった。この節目の意味を知るためにはＦ１エンジン規定を過去に遡って確認しておく必要がある。

６６年に自然吸気（ＮＡ）エンジンの排気量は最大３０００cc、過給エンジンの排気量は最大１５００ccと定められて以来、エンジン規定自体は揺れ動きながらもそのまま機能し続けた。当初はターボエンジン技術が未熟だったためＮＡエンジンが覇権争いを繰り広げたが、８０年代に入ってターボエンジンのパフォーマンスが飛躍的に向上したため、８６年の段階でＮＡエンジンはＦ１サーキットから駆逐されＮＡエンジンの覇権争いは決着がつかないまま中断した。

こうしてターボエンジンがＦ１エンジンの主流となったが、開発には膨大なコストと最先端の技術が求められ、事実上優勝争いが出来るのは限られた自動車メーカー系のエンジンを獲得できたコンストラクターのみとなった。これを危惧したＦＩＡはターボエンジンの規制をはじめ、一方で87年、ＮＡエンジンの最大排気量を３５００ccへ拡大したうえで87年と88年の移行期を挟み、89年以降は過給エンジンを禁止してＦ１では排気量３５００ccのＮＡエンジンのみ使用できるよう規定を改めた。と同時にグループＣカーで争われるスポーツカーの世界選手権も同じ規格のエンジンで開催することとした。言うまでもなくエンジン開発の敷居を下げ、より多くのエンジンサプライヤーがＦ１グランプリおよびスポーツカー選手権に参入することを促すためだ。

この結果89年以降、Ｆ１グランプリではターボ時代が訪れる前に展開していたＮＡエンジンの覇権争いが再開することになった。ではターボ時代が始まったことにより中断していたＮＡエンジンの覇権争いとはいかなるものだったのか。

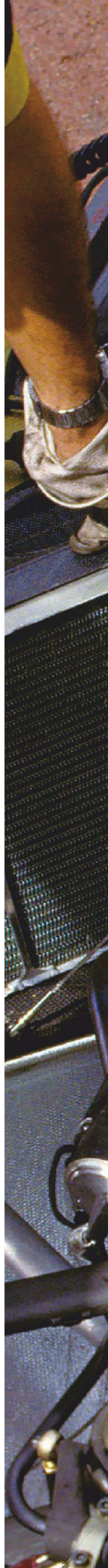
新興チームを生んだＤＦＶの登場

現在に至るＦ１グランプリの基礎を形づくったのが、67年に登場したフォード・コスワースＤＦＶである。ＤＦＶが現れた当時はエンジンのパワーがレースの勝敗を決定する大きな要因だと考えられており、エンジンを開発できるチームが（そのほとんどは自動車メーカーのワークスチームだったが）パワフルなエンジンを目指して多気筒エンジンを開発していた。フェラーリのＶ型12気筒とボクサー12気筒、ホンダのＶ型12気筒、ＢＲＭのＶ型12気筒、アルファロメオやテクノのボクサー12気筒などがそれだ。

そこにＶ型８気筒のＤＦＶが現れた。ＤＦＶを開発したフォードとコスワースは、エンジンの動力性能ではなく、レースに勝つための総合性能に着目した。最高出力では対抗できなくとも、優れたシャシーに軽量コンパクトなエンジンを組み合わせれば、どうしても大きく重くなりがちな多気筒エンジンにレースで勝てるのではないか。

フォードとコスワースの狙いは当たり、ＤＦＶは60年代から70年代、フェラーリやアルファロメオ、ホンダなどのワークスエンジンと対等に戦った。また、扱いやすく信頼性が高いＤＦＶは広く一般供給されたため、エンジンを自製しないプライベートチームがＤＦＶを導入し、数多く誕生した。

エンジンのパフォーマンスか、エンジンを搭載したマシン全体のパフォーマンスか。これが60年代後半から80年代初めまで続いたＮＡエンジン戦争のテーマであった。しかしその決着はつかないまま中断した。というのも、一旦はフェラーリのボクサー12気筒がＤＦＶのＶ型８気筒を制圧するかに見えたが、グラウンドエフェクト技術によりＤＦＶ搭載車のパフォーマンスが上がって形勢は一気に逆転、そこにターボエンジンが割り込んで時代が変わってしまったからだ。

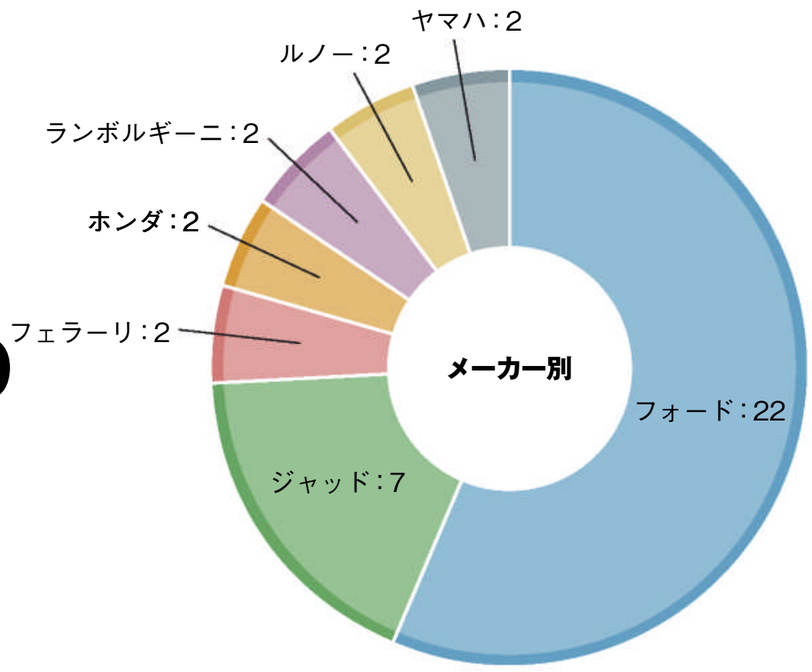


F1ターボ時代に1.5ℓV6ターボで先駆け、3.5ℓNAエンジン時代に入ると、いちはやくV10エンジンを発表投入したルノー。その後チームを再び立ち上げF1グランプリをリードする。

3.5ℓ F1エンジンの推移(1989~93)

ここでは3.5ℓ F1エンジンの銘柄、気筒数別の推移を記す。メーカー別の台数はシーズン途中で変更したマシンのエンジンもカウントしている。

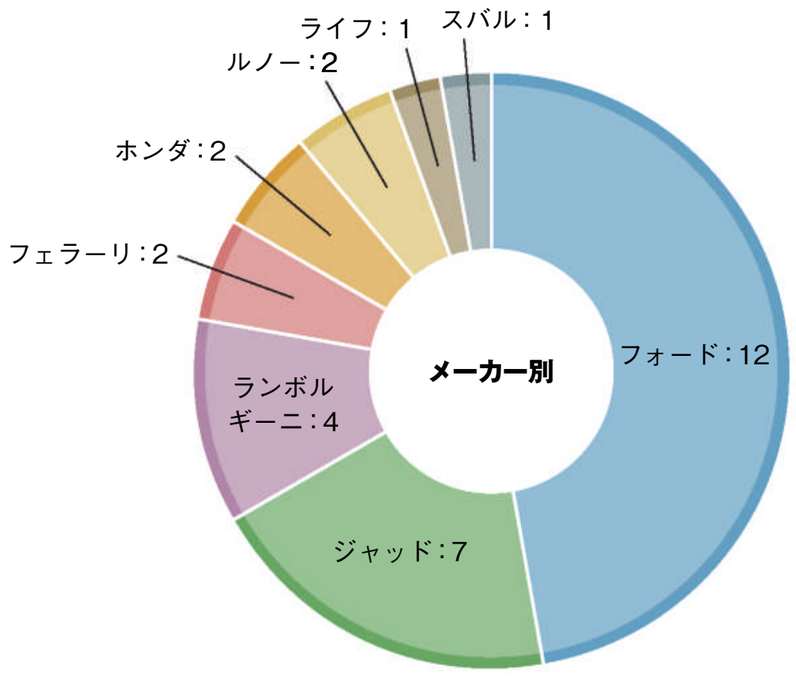
1989



気筒数別

V8	V10	V12
フォード	ホンダ	フェラーリ
ジャッド	ルノー	ランボルギーニ
ヤマハ		

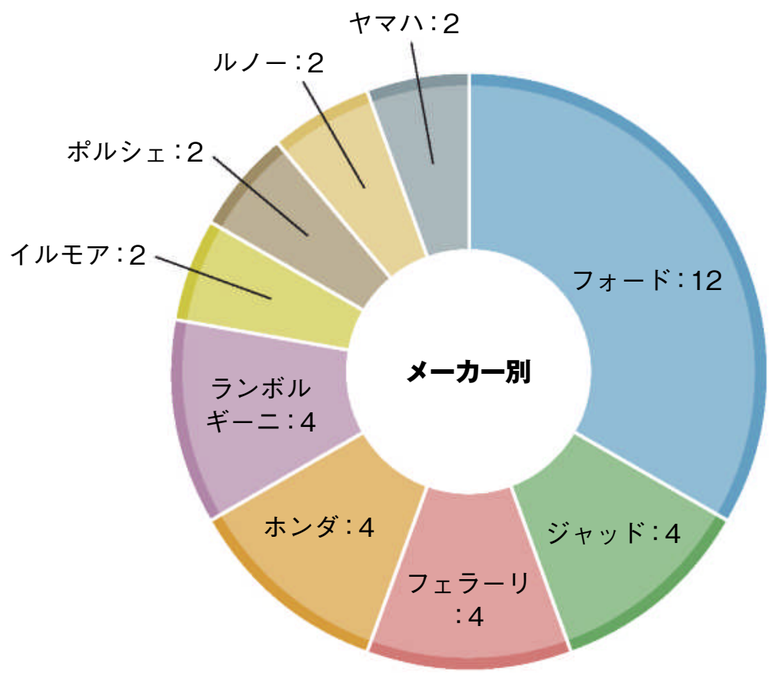
1990



気筒数別

V8	V10	V12 F12 W12
フォード	ホンダ	フェラーリ
ジャッド	ルノー	ランボルギーニ
		スバル
		ライフ

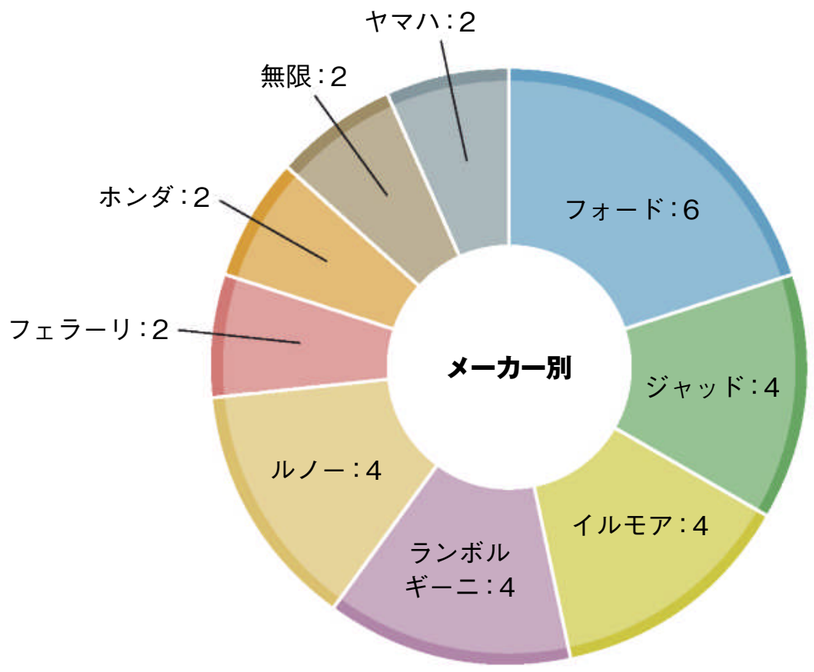
1991



気筒数別

V8	V10	V12
フォード	ホンダ	フェラーリ
ジャッド	ルノー	ホンダ
	ジャッド	ランボルギーニ
	イルモア	ヤマハ
		ポルシェ

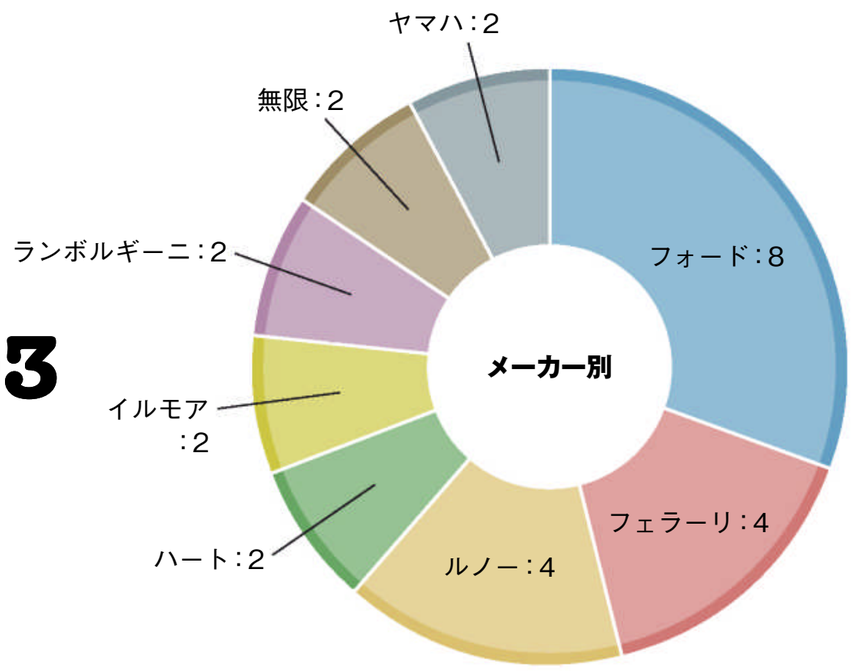
1992



気筒数別

V8	V10	V12
フォード	ルノー	フェラーリ
	ジャッド	ホンダ
	イルモア	ランボルギーニ
	無限	ヤマハ

1993



気筒数別

V8	V10	V12
フォード	ルノー	フェラーリ
	ヤマハ	ランボルギーニ
	イルモア	
	無限	
	ハート	

89年以降フォード（コスワース）がF1を支えてきたことが分かる。ルノーとホンダに加え、V10を採用するメーカーが増えた。V12にこだわったのはフェラーリとランボルギーニというイタリア系のメーカーのみだった。

V8かV12かそれとも……

FIAは再び自然吸気の時代を呼び返し、エンジンサプライヤーを増やしてDFV時代のようにF1の興隆を図ろうとした。興味深いのはフォードがDFVベースのDFRを投入したことだ。ターボエンジンに比較すればNAエンジンの構造は単純で、改良を加えれば20年以上前に実戦デビューした基本設計であっても通用したのである。こうしたエンジン開発の容易性がFIAの狙いだった。

再びNAエンジンが主役の時代が訪れると、大きくて重いがパワーのある多気筒エンジンが有利か、パワーに劣っても搭載した車体全体の走行性能が高いコンパクトなエンジンか、を争点とする覇権争いが再燃した。もっとも、材料技術や解析技術など技術の進化があったためにその戦いの様相は以前とはいささか異なった。

フェラーリは多気筒エンジンでエンジンパフォーマンスを追求したが、技術の進化により、そのV型12気筒エンジンは以前のボクサー12気筒エンジンよりもはるかにコンパクトで軽くなっていた。一方、パワーは劣っても総合的な走行性能を追求しようというホンダは解析の結果、エンジンのパフォーマンスと運動性能を両立させたV型10気筒というある意味妥協的なレイアウトを持ち出した。あえてカスタマー供給にこだわったフォードは多気筒化も検討しながら実績のあるV型8気筒レイアウトで戦い続けた。NAエンジンで復活を図るルノーはV型10気筒、新たな挑戦者であるランボルギーニはV型12気筒、新勢力ジャッドはV型8気筒とそれぞれの思惑のなかで様々な形式のエンジンが登場し、試行錯誤が繰り広げられた。

興味深いことにV型10気筒で勝ち始めたホンダはエンジンの絶対パフォーマンスに優れたV型12気筒に対する思いを断ち切れず、91年にはV型12気筒エンジンを投入し、一方のフェラーリは95年までV型12気筒にこだわり続けたが翌年V型10気筒へ転向するなど、その戦い方は交錯もした。

またV型8気筒で戦い始めたジャッドは途中でV型10気筒へ切り替え、ヤマハはV型8気筒、V型12気筒、V型10気筒と矢継ぎ早の変更を行なった。なかにはもともとロードカー用にボクサーエンジンを用意しようとしたスバルが、その計画を拡張して水平対向12気筒という懐かしいレイアウトを持ち出したり、ライフが12気筒をV型8気筒の前後長に収めたW型12気筒という実験的なレイアウトに踏み切ったりと、異形エンジンも現れた。

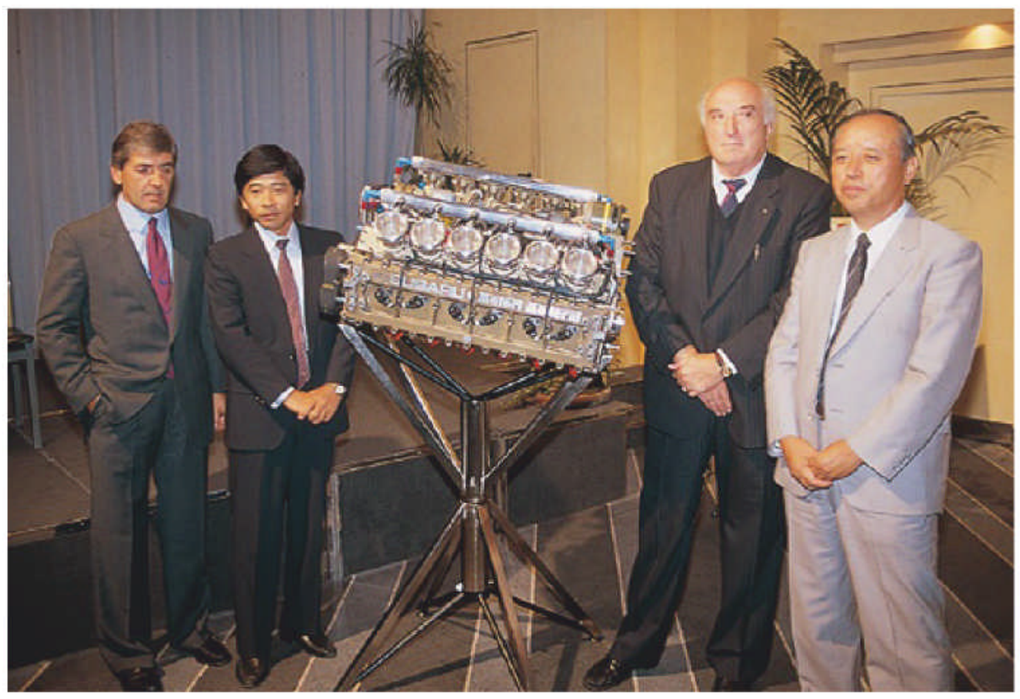
エンジン戦争をとおし、ニューマチックバルブ技術や可変長吸気マニホールド技術なども普遍化した。この時期はまるでエンジンテクノロジー博覧会のように様々なF1エンジンがサーキットに現れ、レースを戦った。NAエンジンへの回帰は必ずしもFIAの思った方向へは進まなかったとはいえ、エンジンのバリエーションとテクノロジーの底上げという意味では成功を収めたと言えるだろう。

エンジンレイアウトの覇権争いという意味では、パワーと運動性能を両立させた妥協の結果生まれたV型10気筒エンジンが主流となり、それはF1のみならず様々なカテゴリーへ波及していった。4サイクルガソリンレーシングエンジンはここにひとまず究極の姿を見出したのである。

その後、開発コスト抑制や環境対応などF1エンジンは様々な外的要因に縛られその形を変化させた。89年に始まった自然吸気エンジン時代はF1グランプリにとって〝試行錯誤〟を観戦できた最後だったかもしれない。R



鈴鹿で発表されたポルシェ12気筒エンジン。V6をふたつ繋げたような構造で、エンジンの真ん中から動力を取り出す（写真上）。モトーリモデルニ社と開発したスバルMM12気筒は市販ロードスポーツカー、ジオットに搭載された。当時はこのエンジンを搭載するSWC用マシンの模型も作られた（写真左）。



V8、V10、V12のみならず
水平対向やW型12気筒も登場
試行錯誤の時代だった

NAバトルの主役たち
ルノー編 | 1

RENAULT

日本を叩きのめせ!

ウイリアムズとともに成し遂げたターボ時代の“リベンジ”

**エンジン規定が3.5ℓNAに統一されるのを機に、F1への復帰を決めたルノー
当初からターゲットは明白だった。それはターボ時代末期から
マクラーレンとともに頂点に君臨するホンダを倒すこと
本社社長の号令一下、フランスの“国策”としての大逆襲劇が始まった**

Text/Sam Collins Translation/Yutaka Mita
Photos/McKLEIN, Bernard Asset



92年開幕戦南アフリカGP。新たにアクティブサスという強力兵器も得たウイリアムズ・ルノーがスタートから圧倒的な強さを見せて1-2フィニッシュ。シーズンの主役を天下に知らしめる圧勝劇だった。

１９８０年代後半の１・５ℓターボ時代末期、ホンダは文字どおり〝無敵〟だった。ジャン・ルイ・シュレッサー駆るウイリアムズＦＷ12が制御不能に陥って、アイルトン・セナにぶつかりさえしなければ、マクラーレン・ホンダは88年シーズンを全勝で終え、世にも珍しい完全制覇の快記録を達成していただろう。これを阻止したクルマがほかならぬウイリアムズ、しかもフランス人がドライブしていた、という巡り合わせに運命の皮肉を思わずにはいられない。

86年末に一旦Ｆ１から撤退したルノーだが、その際ワークスチームは解散されたものの、ごく少数のエンジニアは引き続きＦ１エンジンに携わることが許されていた。そしてビリー・シャティヨンのルノースポール内で、ベルナール・デュド率いる精鋭チームが89年から施行されるＦ１新規則に向け動き出す。ターボチャージャーが禁止となり３・５ℓ自然吸気エンジンに一本化されるそれは、ルノーにとって願ってもないチャンスだった。

Ｆ１復帰を発表する記者会見で、当時ルノースポールを率いていたパトリック・フォールは、居並ぶ記者団を前に「２年以内にワールドチャンピオンになる」と高らかに宣言したものである。

「復帰に際してルノー本社の社長から

ニューマッチクバルブという新機軸を盛り込んだ3.5ℓNA・RS1を開発し、F1に帰ってきたルノー。初年度の89年は、ウイリアムズがシーズンのほとんどを暫定版のFW12Cで戦わざるを得なかったこともあり、マクラーレン・ホンダの独走を許した。

日本勢をのさばらせすぎだ
ヨーロッパが本気を出したらどうなるか
目にもの見せてやろう

直々に言われたんだ。『F1を続けたいのであればすぐにでも勝ち始めろ。2位になるためにカネを出すんじゃない。日本勢をのさばらせすぎだ。ヨーロッパのチームが本気を出したらどうなるか目にもの見せてやろう。なんとしても日本を叩きのめすんだ』ってね」

困難な使命を授けられたデュドのチームは、まったく新しいV10エンジンの設計に取りかかった。挟角67度のブロックがかなり異例だが、左右それぞれ2本のカムシャフトを配し、気筒当たり4バルブを駆動するのは当時すでに定番の手法。しかしニューマチックバルブの方は、今でこそ当たり前だが、その頃はルノーだけが持つ技術だった。

厳しかった提携の船出

完成したニューエンジンはRS1と呼ばれ、ウイリアムズがそれ専用に設計したシャシーFW13に搭載される予定になっていた。ところがFW13最大のウリであるアクティブサスペンションがかなりの難物。パッシブタイプとは設計思想が大きく異なるため予想以上に時間を要し、どう考えても間に合いそうもない。エンジン自体は早くからFW12上でテストが進められ、そのテストカーにはFW12Bの名が与えられていたが、実戦で走らせる計画はなかった。そこでウイリアムズはFW12に新たなモディファイを施してFW12Cとし、これにRS1を搭載して89年に臨むこととなった。

FW12Cは開幕戦ブラジルGPで思わぬ競争力を発揮する。いきなり2番と4番グリッドを獲得、レースでも序盤の15周をリードしたのだ。一気に期待がふくらんだが、もちろんそれほど甘くはない。2台ともリタイアという結末は、FW12Cの「壊れやすい」というキャッチフレーズが誕生した瞬間と言っていいだろう。シーズンが進むにつれ、マクラーレン・ホンダの強さが際立つばかりもいられないウイリアムズ・ルノーは信頼性の低さが災いしてリタイアを繰り返し、そのほとんどがエンジン絡みだった。

第6戦カナダGPではルノー復帰後初の1・2フィニッシュを演じたが、マクラーレンに加えフェラーリも中途リタイアで全滅という状況で喜んでばかりもいられない。この頃には、FW12Cルノーでは12に太刀打ちできないことを知っていたからさ」と語るに太刀打ちできない、という事実が白日の下にさらされていた。パーパスビルトのFW13はシーズン終盤にようやく完成にこぎ着け、ポルトガルGPで実戦デビューを果たしたものの、マクラーレンの優位は揺るがず。最終戦オーストラリアGPの優勝は、マクラーレンが2台ともリタイアというカナダの再現による結果。ふたつの勝利がどちらもエンジンの差が出にくいウエットだったため、ルノーとしても進化を実感するところまではいかなかった。

シャシーとエンジンの双方にとって不本意なシーズンとなってしまったが、デュド率いるエンジニア集団は困難のさなかにも成長を続け、この年だけでなんと5回ものエボリューションを実施している。まずは信頼性の向上、燃費の改善に続いてパワーアップに取りかかった。作業の多くは燃料噴射装置のノズル部分やインテーク、さらに燃焼室のデザイン変更に向けられ、これと並行してカムシャフトやコネクティングロッドにも細かな見直しが施されている。その結果、RS1はシーズン終盤に回転数で1000rpmの上乗せを果たしたものの、最大の懸案であるカムの駆動方式の問題は完全な解決には至らなかったという。

「ルノーは、何よりもエンジンの扱いやすさを優先していたんだ。絶対的なパワーよりも出力特性の方が重要だということを知っていたからさ」と語るのは、当時ウイリアムズの技術部門を統括していたパトリック・ヘッドだ。

「彼らの品質管理はそりゃあ見事なものだったよ。エンジニアリング手法だって当時の最先端を行っていたが、89年で唯一問題となったのがベルト駆動方式のカムシャフトだった。リオのプラクティスでリカルド（パトレーゼ）が最速タイムをたたき出した後、プーリーのボルトが弛むというトラブルが発生した。どうにかピットに戻れたのが不幸中の幸いで、たった35分でエンジンを交換したんだよ」

強力な助っ人と秘密兵器

迎えた翌90年シーズンには、ルノーV10のアップデート版RS2が登場。ベルトに替えてギヤで駆動するカムシャフトが導入された。これによって高回転域のパフォーマンスが上がり、合わせて低重心化と信頼性向上が実現。しかもRS2はRS1よりも45㎜短く、3kg軽く仕上がっていた。一方のホンダはV12への移行を決めたものの実戦投入には至らず、リソースの多くをそちらに振り向けている状況だ。依然として最強を誇るホンダV10だが、期待感という意味ではすでにV12に主役の座を奪われ、アップデートもどこかおざなりというのが実情であった。

ウイリアムズの躍進が期待された90年だったが、開幕当初からまたもマクラーレン・ホンダの強さを印象づける幕開けとなった。スピード自体は互角のレベルに近づいてはいるものの、パフォーマンスの振幅が大きく、コンス

ルノーV10専用のニューマシン、FW13は89年第13戦ポルトガルGPで初登場。翌90年は発展型のFW13Bで戦ったが、マクラーレン・ホンダの牙城は崩せず。さらなるレベルアップが求められた。



タントにマクラーレンを追い詰めるところまでいかない。サンマリノでようやくウイリアムズ・ルノーは意図したとおりの勝ち方、つまり真っ向勝負の末にマクラーレン・ホンダを打ち破ることに成功する。

ハンガリーGPの2勝目もサンマリノGPを上回る勝ちっぷりだが、シーズン全体の印象としてはマクラーレンの直接ライバルはやはりフェラーリという印象を拭えなかった。マラネロが新開発したシャシーに加えV12の圧倒的なパワーはウイリアムズよりも説得力に富んでいたということだろう。「FW13は必要なステップアップを実現できていなかった。ルノーと共闘してタイトルを狙うには、もっといいクルマに仕上げなければならん。我々の努力が足りなかったということだ」と、ヘッドものちに力不足を認めている。

その問題を解決する手段が舞い降りたのが、同年第6戦メキシコGPでのことだ。ジャッド製エンジンを搭載するレイトンハウスCG901が予選通過に失敗。その責任を取らされるかたちでひとりのデザイナーがクビになったという知らせがヘッドの元に届く。

「それまでほとんど話したことはなかったが、空力が専門で腕は確かだと知っていた。次のフランスでレイトンハウスが優勝寸前までいったから、こりゃ捨て置けんと電話したわけさ。直接会って一緒にやろうと説得し、ウチに来てもらうことになった。エイドリアン・ニューウェイがウイリアムズに加入した経緯は、まあそんな感じさ」

エンジンダイナモのひとつを大改造、V10本体だけでなく
シャシー後部を完全再現するテストベンチが作り上げられた



ニューウェイがいちから手がけるウイリアムズのニューマシンは、結果的にレーシングカーデザインの境界を一気に広げ、かつて見たこともない世界を現出せしめることになる。その一方でルノーも、「2年以内」の期日は過ぎてしまったものの、以前にも増してエンジン開発に努力を傾注していた。ビリー・シャティヨンで、デュド率いるエンジニア集団はある〝秘密兵器〟を稼働させていた。6基あるエンジンダイナモのうちひとつを大幅に改造し、91年スペックのRS3 V10エンジンの本体だけでなく、これを架装するウイリアムズのシャシー後端部を丸ごと再現するテストベンチを作り上げてしまったのだ。ギヤボックスからドライブシャフト、さらにブレーキシステムまで、実戦そのままのマウント状態でテストすることにより、ルノーのエンジニアはFW14が実走行した時のリヤの挙動までつぶさに確認できるようになったというわけだ。



91年フランスGPの勝利を喜ぶウイリアムズのパトリック・ヘッドとルノースポールのディレクター、クリスチャン・コンツェン。両社の努力は実を結びつつあった。

91年、エイドリアン・ニューウェイが手がけたFW14の登場で、流れは変わった。ルノーV10もRS3に進化。V12へとスイッチしたホンダを追い詰めていく。



ここで得られたアドバンテージの最たるものは、91年カレンダーに登場するすべてのサーキットで、エンジンが実際にどのように〝回る〟のかを確認できたことだろう。その再現性は実車さながらで、シートやペダル、ギヤシフトなどコクピットでの操作をほぼ完全に模し、付いてないのはステアリングだけというほどリアルなものだったらしい。

ルノーが採ったこうした新しいアプローチは、ホンダを打破するというその一点をのみ見据えたもので、国営企業ならではの方法論に基づいていたとも言える。というのも、ダッソーやエルフなど名だたるフランスの国営企業がこれに協力し、まさに国策と呼べるほどの一大プロジェクトがそこに現出していたのである。

「この冬はエルフを散々せっついたし、ウイリアムズとルノーも大々的な技術投資を行なった」とは、FW14の新車発表会でフォールが語ったコメントだ。「徹頭徹尾エンジニアリングの粋を追求し、ルノーの立ち位置を知らしめる意気込みで事に当たった。それが日本に対する我々の回答というわけだ。私が皆に言ったのは、ゴールはたったひとつしか存在せず、今度こそ戦争のつもりですべてを懸けて取り組んでもらいたい、ということだった」

これと並行してウイリアムズもシャシー開発で技術レベルを一気に押し上げていた。FW14に盛り込まれた革新技術には当時最先端のセミオートマチック・トランスミッションやドライブ・バイ・ワイヤーシステムなどがあり、いずれもデュドの〝秘密兵器〟を用いて細部が煮詰められたという。しかし、最初からすべてがうまく運んだわけではない。



シーズンの出足は、ウイリアムズにとって決して納得のいくものではなかった。序盤にリタイアを繰り返した原因の多くはセミオートマ・ギヤボックスの不調に由来するもの。セナの手にかかるとマクラーレンＭＰ４／６は憎たらしいほど速く、どうしてもそのペースについていけないことも悩みの種だった。

しかしシーズンが進むにつれ、Ｖ12に乗り換えたホンダの方針がその弱点を露わにし始める。ルノーＶ10よりはるかに高い冷却能力を必要とするそれは、必然的にマクラーレンの空力パフォーマンスを大きく阻害することになった。とりわけ初期のホンダＶ12は、旧型のＶ10から後退したとさえ思えるほどだったという。これに輪をかけてドライバーを苦しめたのがエンジンの重量増。ルノーよりも７kgも重いことに加え、高燃費がもたらすタンク容量の拡大もあって、ウイリアムズ・ルノーの追撃をますます容易にしたのだった。

第５戦カナダＧＰは、ウイリアムズがついにマクラーレンを凌駕したイベントとして記憶される。予選に続いてレースでもペースで相手を圧倒し、これに続くメキシコからの４連勝の口火を切ったレースだ。あいにくとスパ、エストリル、そして鈴鹿での不調が祟り、ナイジェル・マンセルはセナとのタイトルレースで涙を呑むことになるのだが、勢いがウイリアムズに傾いていることは誰の目にも明らかだった。

完全勝利で最強の座へ

翌92年もウイリアムズ・ルノーとマクラーレン・ホンダの一騎討ちとなったシーズン。ドライバー同士の戦いであるという以上に、Ｆ１が技術戦争の局面に突入したことを知らしめた年でもあった。ウイリアムズが投入したＦＷ14Ｂは、その前年にニューウェイが腕を振るったクルマのニューバージョンで、見た目こそ大きな変化はなかったものの、アクティブサスペンションという決定的なアドバンテージをその内に秘めていた。

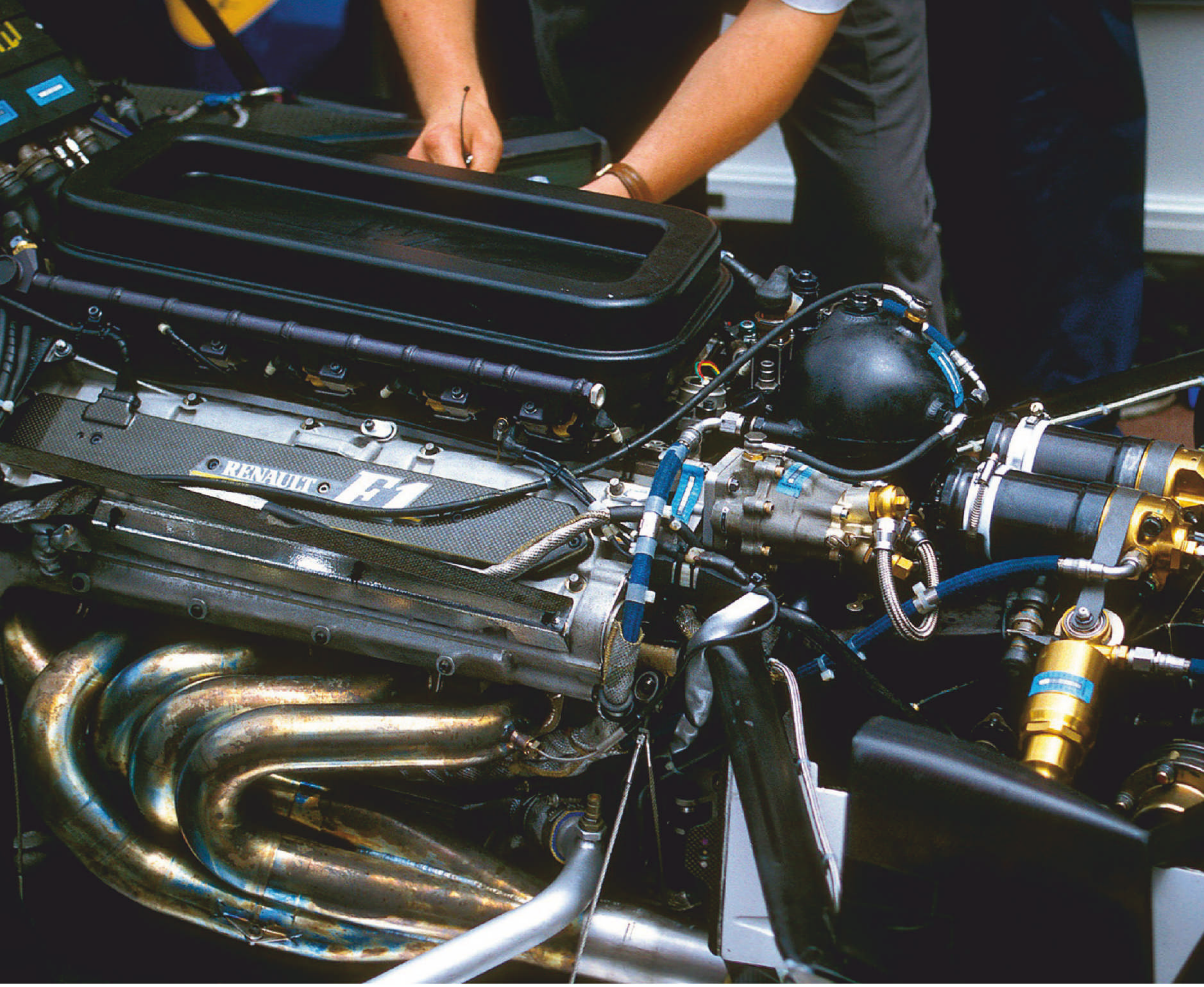
その頃にはＲＳ３も目に見えない部分で大きな進化を遂げていた。実際に不可視であるというだけでなく、その開発努力が極秘裏に進められたという点で、この技術競争は特筆に値する。前述のとおり、一種の〝国策〟として進められたエルフとの共同作業は、莫大な費用と労力を注ぎ込んで遂行された。ＲＳ３に最適化された燃焼を実現するための燃料は、謎に満ちた一群の添加物を勘定に入れると、１ℓ当たりの価格がなんと２００ドルに達したという。ちなみにＦＷ14Ｂのタンク容量は２３０ℓ。これを満タンにすると、日本円にしておよそ５００万円が文字どおり煙と消える計算だ。

92年シーズンだけでエルフは、それぞれ仕様の異なるエンジンに合わせ、12種類もの燃料を開発していたらしい。「数年前まではこんなものが必要になるとは夢にも思わなかった。90年にフェラーリがアジップに働きかけて先鞭をつけた、まあ言うなれば一種のマッドサイエンスだね。エルフはそれに気づいていながら、自分から積極的にやろうとはしなかったんだ。しかし一度やると決めたらとことん突き進む、それが我々のやり方だ。エルフは40回もの改良を行ない、そのうち15種類をテストして、毎回のレースでは４～６種類のなかから選ぶということを繰り返していたのさ」と、デュドはあるインタビューで語っている。

案の定と言うべきか、92年はウイリアムズ・ルノーが席巻するところとなった。開幕３戦で連続１・２フィニッシュを達成。これに驚いたマクラーレン・ホンダがそれぞれシャシーとエンジンの開発ペースを加速、ＭＰ４／７に軽量・低重心化を施したＲＡ１２２



92年第14戦ポルトガルGP。ナイジェル・マンセルがゲルハルト・ベルガー、アイルトン・セナを従えてシーズン９勝目の表彰台に立つ。すでにドライバーズ／コンストラクターズタイトルは決着。



92年、バージョンアップしたRS4がまずは予選オンリーで登場。FW14はアクティブサス搭載のFW14Bへと進化し、車体とエンジンが一体となった圧倒的なパフォーマンスを見せつける。

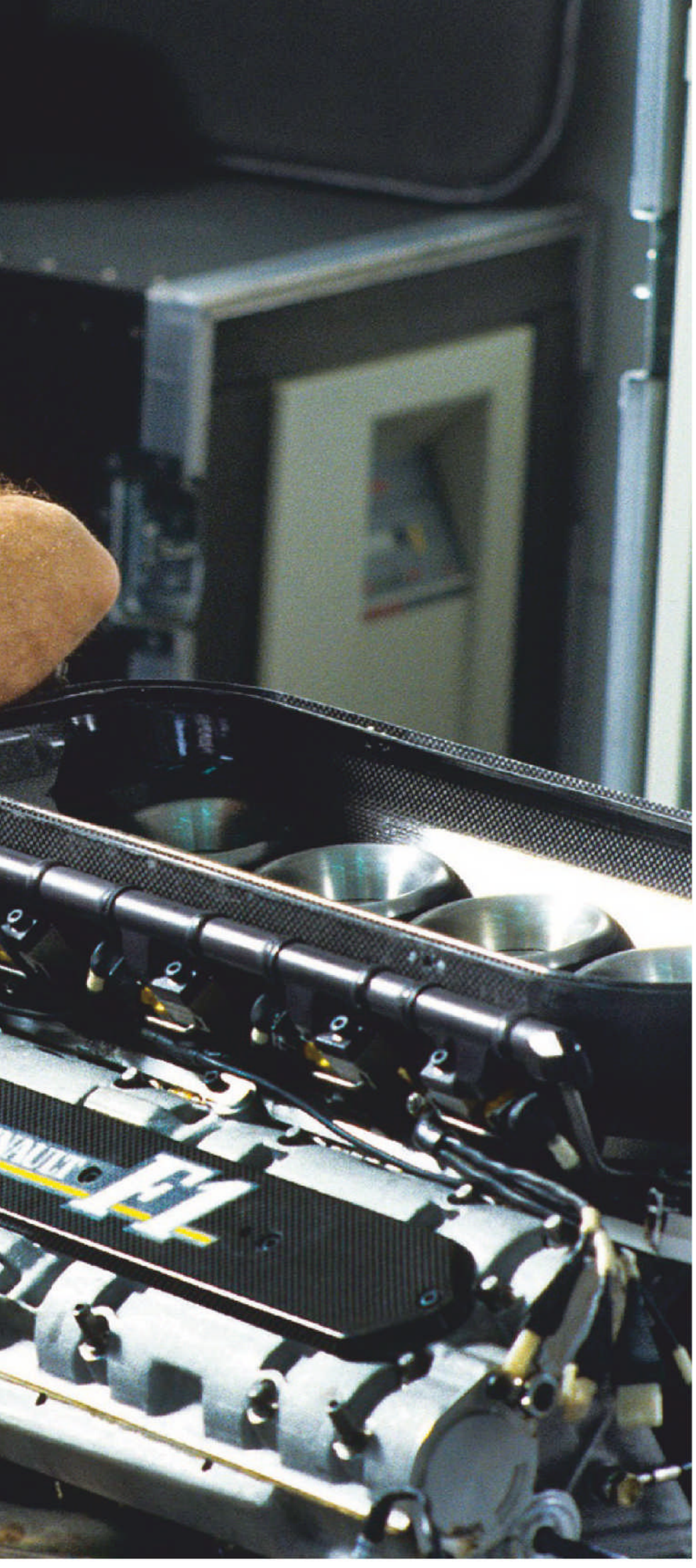
**“国策”として進められたエルフとの共同作業は
莫大な費用と労力を注ぎ込んで遂行された**

Eを搭載したモデルを投入するも、ひとたび傾いた流れを逆転するには十分ではなかった。優勢は動かないと見たウイリアムズは、後に控えるFW15の開発をスローダウンする余裕さえ覗かせ、結局これが登場するのは93年からとなった。

一方ルノー製エンジンについては、シーズン序盤にRS4へとバージョンアップを果たしたものの、信頼性にやや不安を抱えたため、当初は予選でしか使用されなかった。RS4はハンガリーGPで初めて実戦に投入され、マンセルのドライバーズタイトル確定にひと役買っている。

このレースはF1燃料の〝過激化〟を憂慮したFIAが、市販ガソリンと同等の組成しか認めない、というお触れを出したことでも知られる。執行までわずか6日間の猶予しかない強権発動の影響は甚大で、RS4の点火系が大きく損なわれることになった。回転数が上がり信頼性が低下したことに加え、バイブレーションの増加やイグニションコイル／スパークプラグのトラブルが頻発。ハイドロリックポンプの破損、サンプのクラックなどのほか、FW14Bがバラバラに分解しそうな振動なども報告されている。

しかし結果論で言えば、これらの障害はマイナーなものでしかなかった。ウイリアムズとルノーの圧倒的優位は微動だにせず、完膚なきまでに叩きのめされたホンダが、同年末をもってF1撤退の決断を下すに至ったからである。R



Bernard Dudot

生みの親ベルナール・デュドが語る
最強V10事始め

「トップチームに聞き回った結果で僕らはV10選択を決定した」

**復帰４年でついに常勝ホンダを頂点から引きずり下ろしたルノー
王座を掴めないまま無念の徹底を余儀なくされたターボ時代からの
復活までの過程と、決め手となったV10レイアウトの選択理由
そして勝利の要因を、ルノースポールの名物エンジニアが語る**

Text/Jean-Michel Desnoues　Translation/Keiko Ito
Photos/Bernard Asset

――１９８９年に登場し、６回もＦ１のワールドチャンピオンとなったルノーＶ10の時代は、あなたのキャリアにおいて最もワクワクするような時期だったのでしょうか？

「自分のキャリアを振り返ってみると、そのような時期はふたつあったように思う。ひとつはキミの言うようにＶ10の時代、もうひとつはそれ以前のターボ時代だ。ふたつは大きく異なる状況だったけど、２番目の時期を理解するためには最初の時期が肝要だ。ルノースポールのすべては最初の時期に構築された。チームの結成、学習、我々の知識を下請け全社に伝えることなどについて、すべてをターボ時代に習得したんだ。

２番目の時期である自然吸気（ＮＡ）Ｖ10の時代はレースで優勝し、タイトル獲得を可能にしてくれたが、それは最初のターボ時代に行なった投資の回収に当たる時代だった。もちろん、勝つことで十分な満足と楽しみを得られた時期でもあった」

――Ｖ10時代の最初はなかなか勝てませんでしたが、難しい時期でしたか？

「確かに苦労はしたが、最初の時期ほどではなかったね。ターボ時代の開発初期は、新しいエンジンに投資することがまったくできなかったので、強制的に使わざるを得なかった既存のベースエンジンでターボチャージャーの技術を学び、理解する必要があった。それだけじゃない。ピストン、ベアリング、バルブなどのサプライヤーも、それぞれがいちから学び直す必要があったんだ。１・５ℓというすごく限定的な容積のなかで極めて大きなパワーを出す必要があったから、熱の負荷がそれまでの常識を優に超え、一般的な仕様とはまったく異なったからね。彼らが学んでいるのと並行して、僕らも『ノウハウ』を構築していったんだ」

提携先の決め手は情熱

――80年代終盤のルノースポールのエンジン部門はどんな様子でしたか？

「スタッフは80名くらいかな。78年の勝利を最後に僕らはル・マンのプログラムを終え、全員がエンジン開発に集中していた」

――89年にＦ１にカムバックする際、ルノーはなぜＶ10を選んだのですか？

「その判断を下したのは、シャシーを製作しているコンストラクターだ。僕



91年7月、ウイリアムズとのコンビでついにホンダを捉えた名機RS3とベルナール・デュド。ルノースポールのテクニカルディレクターとしてエンジン戦争を体験してきた。

らは事前にマクラーレンやロータスを含む当時の主要チームに相談したんだ。以前から知っている現場のシャシーエンジニアたちに、非公式に同じ質問をぶつけてね。この重量、この容積で、そして仮にこの燃費でこれだけのパワーが出るとすると、あなたはV8、V10、V12のどれを選びますか？　って聞いて回ったんだ。そして、僕らの事前の研究を分析した彼らが、実質的に僕らの選択を決定づけたんだ。

　今考えても、あれは正しい取り組み方だったと思う。なぜなら車体のないエンジンはまったく無用なものだからね。僕らがエンジンの重量、容積そして燃費をマシンの構造に統合した結果、選んだのはV10だった。

　それはもちろん簡単な選択ではなかった、なぜなら僕らはああした多気筒エンジンの開発経験がなかったからだ。V8は4気筒の2倍で、V10は5気筒の2倍になるわけだが、当時のルノーではそれに関する知識を持った人はひとりもいなかった。メカニカルな部分や音響調整、マウントやフレームに対する外部からの負荷への反応などの面で、どんな影響があるかを判断するのが特に難しかった。僕らの考えが明確でなかったので、どこから始めるかを理解するためにルノー本社の計算解析部門のサポートを得て新しいツールを開発しなくてはならなかった」

――シャシーに関するパートナーとなるウイリアムズは特定の依頼をしてきましたか？

「いや、そのようなことはなかった。

ただしそれは、単に僕らが開発初期当時、まだ直接連絡を取り合っていなかっただけのことだ」

――パートナーとして最終的にウイリアムズを選んだのはなぜですか？

「僕らが当時のトップチームをすべて検討した結果、ほかでは見られないくらいの情熱をウイリアムズが示したからだ。そして彼らは僕らを信頼してくれたしね！　僕らは、自分たちの『ノウハウ』がトップレベルであることを証明できなかったターボ時代から抜け出すことを目指していた。だから僕らと一緒にこのプロジェクトを進めるパートナーには多くの信頼と情熱が必要だったわけだ」

ホンダより良い仕事

――86年末から89年の復帰まで2年間のブランクがあったことはＮＡ Ｖ10開発にとって有利となりましたか？　また、ライバルたちより準備万端で望むことができたのでしょうか？

「確かに、僕らにはアドバンテージがあったと思う。実戦に出場していないということは、次戦のエンジン開発や調整などに気を取られることなく、新しいプロジェクトのみに集中できるということを意味した。ライバルたちは2週間ごとに開催されるレースに出場しなくてはならないという制約を受けていたが、僕らは開発プロジェクトのみに専念できた。

　ただし、もうひとつ言っておきたいのは、Ｆ１への復帰が当初の想定より1年早くなったということ。僕が当時のルノースポールのトップだったパトリック・フォールと話をした際に、彼がこのプロジェクトによってルノーのＦ1カムバックを一年早めることができるのであればそうしてほしいと言ったんだ。僕はそれが可能かどうかをあまり真剣に考えることなく即座に『イエス』と答えたよ。

　パトリックは当時のルノーの社長だったレイモン・レビに会いに行き、彼からも同じことを聞かれて、具体的なことを言わずに同じ返事をした。僕らのチームは『やってほしいと頼んだこともあるんだ。彼らはアクティブサスペンションに関するとても興味深いアイデアを持っていて、僕らのＶ10プロジェクトを進める過程で、僕ら自身よりウイリアムズに投資する方がお互いの利益になると思っていたからね」

――テクノロジーの側面から見て、燃料サプライヤーのエルフはルノーの成功にどのように貢献したのでしょうか？

「Ｖ10に関しては燃料供給以外、エルフの資金的な参加はなかった。しかし僕らは彼らに恩がある。なぜなら彼らが真っ先にターボプロジェクトを信じ、サポートしてくれたからだ。もともと1・5ℓエンジンのベースとなったレース用の2ℓエンジンは、エルフがプロトタイプの開発資金を提供してくれた。最初に作ったプロトタイプエンジンはふたつあって、ひとつは耐久レース用のロングストローク、もうひとつはＦ2用のショートストロークのものだ。〝ボタンを押して〟くれたのはエルフだった。彼らがきっかけとなってくれたわけだ。あの時点でエルフのサポートがなければ、Ｆ1プロジェクトの提案を続けることはできなかったと思う」

――ホンダのＶ10と比べて、ルノーのＶ10の長所と短所はどのようなところにあったと記憶していますか？

「全般的に言って、僕らの方が彼らより良い仕事をしたのだと思う。僕らのエンジンの方がより軽量で、サイズも小さかった。エンジンの長さについては様々な作業を行なったが、僕らのエンジンの方が少し短かった。いずれもほんの少しの違いだと思うかもしれないが、質量、長さ、容積などを総合すると僕らは少し有利になり、ウイリアムズがそれをうまく活用することによってよりコンパクトでより軽量、より適合した重量配分を持つ車両を作ることができたんだ」

常勝ゆえの撤退へ

――89年のＲＳ1と、Ｖ10の最後となったＲＳ25の間にあった大きなエボリューションはどのようなものですか？



復帰初年度89年のサンマリノGPでのルノースポールF1チームの面々。中央のデュドに率いられたメンバーは若いスタッフが多かった。

ターボ時代にホンダに敗れたルノーとホンダに捨てられたウイリアムズ。因縁の両者のタッグは、共通のレーシングスピリッツでウマが合い、やがてマクラーレン・ホンダを凌ぐパートナーとなっていく。



――あなた自身のキャリアはV10で終わったわけではありませんでした。その後、あなたはどのような仕事をしたのですか？

「ルノーが97年末にF1から撤退した後、僕はテクニカルディレクターとして米国に移住したが、そのプログラムはすぐに中止になった。

まく結果が出ず、99年6月に離脱し、2000年からマニエッティ・マレリ社の競技部門の責任者となった。その後、01年から03年初旬まで僕は日産のインディカープログラムを始めるために米国に移住したが、そのプログラムはすぐに中止になった。

「RS1はターボエンジンを製作したチームによってデザイン、開発された。いくつかのハンデがあって、主に長さの問題があった。エンジンの外側でタイミングベルトを使って駆動していたから少しだけ長かったんだ。それが最初の短所だった。そこですぐにタペットを使ったバルブコントロールシステムからフィンガーフォロワーを使ったシステムに移行した。それによって漸進的にエンジン回転数を上げていくことが可能になった。

このエンジンの大きな長所のひとつは、毎年500回転ほど上げることができたという点にある。トルクが一定である場合、NAエンジンにパワーを与えてくれる要素のひとつは回転数だ。毎年僕らはそのパラメーターに関する作業を行なっていた。最終バージョンで僕らは2万回転近くまでいった。実際の走行では最大1万9500回転で走っていたから、ライバルたちとはほぼ互角。比べたら、もしかしたら少し良かったのかもしれないけれどね。気筒数に基づく音の分析でフェラーリ、ホンダ、フォードとBMWというライバルたちが直線でどの程度の回転数を出していたかは分かっていた。ライバルたちと比べた時の自分たちの立ち位置をきちんと理解していたんだ。

このV10は僕らに多くの満足を与えてくれた。うまく回転し、うまく燃焼し、最高の耐久性を誇った。エンジン破損も少なかった。しかしそれは僕らにとって不利になった。なぜなら僕らのエンジンにトラブルが発生した時だけメディアが大々的に取り上げるようになったからだ！

それが理由でルノーは97年でF1から撤退するという結論に至ったんだ。ウイリアムズが新しいエンジンを見つける時間を与えるために実質的に1年間活動を延長したけれどね」

V10エンジンの大きな長所のひとつは毎シーズン、回転数を500回転ずつ上げていけたことだった



それからフラビオ・ブリアトーレが僕をルノースポールに呼び戻したんだ。彼らは管理や運用が難しいエンジンを使っていた。それこそがバンク角度が111度の悪名高いV10エンジンだった。僕らはもう少し古いエンジンをベースに、プロジェクトを少し方向転換させて、再び成功を収めることに成功した。僕は06年にF1エンジンがV8になるまでルノースポールに残った。僕はそのスペックの定義には参加したが、それが最後の仕事だ」

――現在のターボハイブリッドのV6エンジンについては貢献したかったですか？

「それはぜひともやりたかったね！あのエンジンは素晴らしいものだが、あまりに複雑なのでほんの少しのことでライバルたちに後れを取ってしまう。だけど、ふたつのエネルギー回生システムを使ったあのV6には本当に感心しているよ。もっともMGU-Hの方はあまりに複雑だからロードカーへの活用は不可能だろうけどね」

――F1の行方をまだ見守っているんですね？

「いつも見ているよ。（ルノースポールの本拠地である）ビリー・シャティヨンには僕の〝アンテナ〟がまだいるしね（笑）。テレビでグランプリを観戦しているし、現場に行くことも時々ある。今は岐路に立っているとは思うけど、僕は今でも常にF1が面白いと思っている」

――F1はさらなるハイブリッド化、それどころか電気化の道をもっと辿った方がいいとお考えですか？

「その逆かな。コンストラクターたちにとって、もっと簡単で、もっと採算の合う解決策を見つけるために後退すべきだと思う。

コンストラクターたちは、あれだけの金額を使ってまだF1に参戦すべきかどうかということを常に自問している。そしてF1は技術面の知識の再配分も必要としている。21年の新レギュレーションがそれを提供してくれることに期待しているよ」 R



ベルナール・デュド

1939年1月30日、フランス・ナンシーに生まれる。パリのCESTI（高等工業技術研究センター）を卒業後、67年にアルピーヌ・ルノーでラリーカー用エンジンのチューニング部門を立ち上げる。その後、スポーツプロトタイププログラム責任者となり、78年のル・マン24時間レース制覇に貢献。F1用1.5ℓのV6ターボエンジンと3.5ℓV10自然吸気エンジン開発には中心人物として携わった。

チャンピオン獲得イヤーの92年、ウイリアムズFW14BとルノーRS3は完璧な調和を見せ、かつての王者マクラーレン・ホンダを寄せつけなかった。



Interview

Alain Prost

アラン・プロストが振り返る

4度目の戴冠とルノーエンジン

**1993年に自身4度目となるワールドチャンピオンを
ウイリアムズ・ルノーで獲得したアラン・プロスト
その戴冠にルノーエンジンはどのように寄与したのか
シーズン全体の流れを振り返りながら
引退を決意した裏事情を語ってくれた**

Text/Peter Nygaard Translation/Chiaki Inomoto
Photos/Bernard Asset, Motorsport Images, XPB Images

アラン・プロスト

1955年2月24日生まれ、フランス出身。78年と79年にフランスF3チャンピオンを獲得し、80年にマクラーレンからF1デビュー。81～83年まではルノーから参戦し、84年にマクラーレンへ移籍。85、86年には2年連続、89年には3度目の王座戴冠。90、91年はフェラーリから参戦し、1年の休養を挟んでウイリアムズで4度目の王座を獲得して引退。

1992年、アラン・プロストはリジェのテストに参加したがF1参戦は見合わせた。そのため彼の偉大なキャリアはここで幕を閉じるかと思われていたが、翌93年、彼はレース復帰を果たしてウイリアムズ・ルノーから参戦したのである。チームメイトは、前年にブラバムからF1デビューし、テストドライバーから昇格したデイモン・ヒルであった。ウイリアムズは92年にナイジェル・マンセルが王者に輝き、リカルド・パトレーゼがランキング2位とF1を席巻したが、ふたりともチームを離脱したため、93年は新たなドライバーふたりで挑むこととなった。

同時にルノーV10エンジンも新しくなった。92年シーズンは序盤にRS3で成功を収めて、中盤からはRS4を投入して他を圧倒。93年にはそのRS4を改良したRS5が投入された。

93年開幕戦の南アフリカGPを前にプロストは次のように語っていた。

「正直、こんなにいい関係を作り上げているチームはこれまでに見たことがない、最高だよ。雰囲気がいいだけでなく、一緒に働くうえでも素晴らしい。デイモンはいいヤツで、僕もチームのメンバーも彼を慕っている。僕には彼が必要だし、彼も僕を必要としてくれている。シーズンのスタートとしてはいい環境だ」

その一方で、ライバルとしてマクラーレンを注視していた。

「シルバーストンのテストでマクラーレンのニューマシンを見たが、あれは実に見事な出来映えだ。だから今シーズンは厳しい戦いになるだろう」

しかし、その予想に反して開幕戦でプロストは、いきなりウイリアムズ・ルノー移籍後初優勝を手にする。そしてライバルとの差を広げるため、ルノーは第5戦スペインGPのプラクティスと予選で初の電子制御スロットルを実戦投入した。この秘密兵器は操縦しやすさと操作性を大きく進化させるものだったが、まだ開発中の技術だったためレースで使うのは危険と判断され、実戦投入されたのは約1カ月後の第7戦カナダGPであった。プロストはこの電子制御スロットルのデビュー戦でも勝利を収め、第14戦ポルトガルGPで93年のワールドチャンピオン、そして4回目の王座を手中にした。



93年のウイリアムズ・ルノーはプロストが7勝、ヒルが3勝と計10勝をマークしてコンストラクターズチャンピオンを獲得。チームの雰囲気は最高だったとプロスト。

エンジンに助けられた王座獲得

この現役最後の成功と葛藤のシーズンを、プロストはこう振り返る。

「4度目のタイトルを手にすることはできたが、妙な感じのシーズンだった。特に心理的に。報道なんかを見ると、レースがスタートする前から結果が分かっているというような雰囲気だったんだ。そのせいで走ることが難しくなっていたし、レースをする楽しさが削がれていってしまった。そのような状況下では、勝ってもいつものような気持ちにはなれなかった。勝って当たり前、負けると大惨事のように言われたからね」

しかし、ウイリアムズのチーム内では楽しく過ごせたようだ。

「チームのなかではすごく幸せだった。デイモンとは、とてもいい関係を築くことができたしね」

そして彼は、4度目のタイトル獲得の決め手となったのはルノーエンジンだったと続けた。

「ウイリアムズのマシンは速かったし、ルノーエンジンはパワフルだった。シャシーに関しては常に最高というわけではなかったから、あのエンジンが搭載されていたのは本当に心強かったよ。ライバルチームよりもパワーで勝るエンジンを積んでいたおかげで、シャシーの欠点をいくつか補うことができたからね」

93年に搭載していたルノーV10RS5エンジンの特徴についてはどうだったのだろう。

「当時はテクノロジーの最適化の時期だったと思う。ルノーエンジンもまさにその波に乗っていて、エンジンを低い回転数で使うということにうまくシフトしていった。それまではどのメーカーも、とにかく最大限のパワーを追い求めていたからね。そのような状況下、エンジニアやドライバーたちはマックスパワーは万能ではないとエンジンメーカーを説得する必要があったのだが、ルノーはその意見にきちんと耳を傾けていた」

この頃、エンジンメーカーとシャシーデザイナーが以前よりも密に連携を取るようになっていた。この改革の旗手ともいえるのがジョン・バーナードだ。彼はプロストが最初にタイトルを獲得した85年、マクラーレンのテクニカルディレクターを務めていた。プロストとは友人であり、仕事仲間として

もうまくやっていた間柄だったが、バーナードは87年にフェラーリへ移籍。プロストも90年にマクラーレンからフェラーリへ移籍するが、その直前にバーナードはフェラーリを去っている。とはいえ、当時のマクラーレンとフェラーリのマシン開発の基礎を築いたバーナードとの仕事は、プロストにとって有意義なものであった。

「当時、チームの基本はシャシー部門とエンジン部門とふたつの部門に分かれていた。そして各部門で出来上がったものをうまく融合させる必要があった。でもジョン（バーナード）が新しい方法論を編み出したんだ。〝こういうマシンをデザインするつもりだから、こういうV字型のエンジンにしてほしい。ここにターボを入れて、エキゾーストはこう〟というように、あらかじめシャシーに完璧に融合するエンジンを要求していた。この改革により、当時のクルマは目覚ましく進化したんだと思う。そして、このシャシー部門とエンジン部門が最もうまく融合して機能していたのが、当時のウイリアムズ・ルノーだったんだ」



93年第14戦ポルトガルGPの金曜日にチームは緊急記者会見を開いて、今シーズン限りでプロストが引退することを発表した。

シャシー部門とエンジン部門がうまく融合していたのがウイリアムズ・ルノーの強みだった



引退発表の２日後に開催されたポルトガルGP決勝で２位入賞を果たし、４度目の世界チャンピオンに輝いたプロスト。現在はルノーの若手育成のアドバイザーを務めている。

〝周囲〟に追い込まれた引退

このように最高のシーズンを過ごし、4度目の戴冠を成し遂げたプロストだったが、シーズン開幕前からFIAと揉めており、シーズンが進むにつれて自分が不当に扱われているという気持ちが強くなっていったようだ。

「ウイリアムズのパトリック（ヘッド）からは残ってほしいと早い段階から言われていたし、6月までは自分でも続けようと思っていた。でも周囲の雰囲気がそれを許さなかった。彼らは全力で僕を引退に追い込んだんだ」

〝彼ら〟が誰を指すのかは明言しなかったが、ウイリアムズ・ルノーのチーム関係者でないことだけは確かで、おそらくFIAのことであろう。そしてチームは、プロストが4度目の王座を獲得したポルトガルGP決勝日の2日前に記者会見を開き、彼が今シーズン限りで引退することを発表した。

「1カ月前に引退を決めた。F1は僕に多くの物を与えてくれたが、もう自分にとってさほどの価値がなくなったと判断した」と、プロストは会見で語った。

現在プロストはルノーに返り咲き、アドバイザーとしてルノースポール・アカデミーの若手ドライバー育成にも力を貸している。R

Interview

Patrick Head
「ルノーはベストパートナー」

ウイリアムズのテクニカルディレクターとして
チームの全盛時代を支えたパトリック・ヘッド
1990年代にはルノーエンジンを搭載し
ドライバーズとコンストラクターズの王座を
幾度も獲得し最強チームの名を歴史に刻む
その彼にルノーとの思い出を聞いた

Text/Peter Nygaard　Translation/Chiaki Inomoto
Photos/Bernard Asset, Geand Prix Photo, XPB Images

パトリック・ヘッド

1946年6月5日生まれ、イングランド出身。77年にフランク・ウイリアムズとともにウイリアムズ・グランプリ・エンジニアリング社を設立。80年にアラン・ジョーンズを起用してダブルタイトルを獲得。以来、チームのタイトル獲得に貢献してきたが、2011年にF1から引退。しかし、チーム立て直しのために19年からコンサルタント業務を請け負う。

——ウイリアムズは1984～87年までホンダのF1エンジンを搭載していましたが、ホンダとの協力関係のなかでマシンの開発について学んだことはありますか？

「ホンダは我々のマシンデザインについて干渉することはなかったが、耐久性についてのアプローチでは学ぶことが多かった。コスワースDFVを積んでいた時の信頼性は7～8割だったが、市販車メーカーであるホンダは、この数字と一緒というわけにはいかなかった。そこでホンダは、市販車エンジンと同じアプローチをレースエンジンにも持ち込んだんだ。これには学ばせてもらうことが多かったよ」

——そのホンダエンジンを失い、ルノーエンジンを搭載することになるまでは、どのような経緯があったのでしょうか？

「ホンダはアイルトン・セナとタッグを組むことを望み、88年はアイルトンのマクラーレン移籍に伴い、彼らにエンジンを供給した。一方、87年に我々のチームでチャンピオンを獲得したネルソン・ピケにも、ホンダはなんとかして自分たちのエンジンを搭載したマシンで走らせたいと考えていた。それで、ホンダからネルソンの相棒に中嶋悟を起用するように要請があったんだ。彼の能力を信じなかったわけではない



エンジン規定が変更された89年、ルノーとコンビを組んだヘッドは、最強マシンを次々に送り出して王座に輝く。92年にはマンセルを起用してダブルタイトルを獲得した。



が、この要請はウイリアムズをセナやアラン（プロスト）のいるマクラーレンの〝脇役〟と考えており、フランク（ウイリアムズ）も私も納得できなかった。マクラーレンは積年のライバルだ。そのチームのサポート的なポジションに甘んじるわけにはいかない。そこで我々は自ら動いた。ホンダの要請を飲むということは、ナイジェル・マンセルを放出するということでもあったからね。

しかし、ホンダの要請を拒否すれば1年間ジャッドエンジンを積むしか選択肢がないことは分かっていた。ジャッドは〝そこまで悪くはない〟エンジンだったが、ホンダと比較すれば劣るためにマシン側で競争力を上げる工夫が必要だった。だから、まだ確立していなかったアクティブサスペンションを導入したんだ。結局はシーズン途中でノーマルサスペンションへ戻すことになったがね。その一方で、我々はルノーとの契約に成功し、翌89年からルノーV10エンジンを搭載することになったんだ」

タイトル獲得はマシン、エンジン、ドライバーのすべてが揃っていなければならない

――90年には、チーフデザイナーとしてエイドリアン・ニューウェイがチームに加入しましたが、マシン開発において目覚ましいアイデアを持ち込んだのでしょうか？

「彼がチームに加わったのは90年のシーズン半ばだった。この時、我々はFW13Bを走らせていたが、彼は完全に翌91年のマシンに専念していた。91年型FW14は基本的に90年のレイトンハウスの形状を踏襲していたが、ルノーのエンジンとウイリアムズスタイルの駆動系、そしてわがチームとしては初めてのセミオートマチックシーケンシャルギヤボックスを搭載していた。このギヤボックスのおかげで、91年は開幕戦から4戦はいくつかトラブルが出ていたけれどね。あのトラブルがなければタイトルを獲れていたはずだ」

――ルノーエンジンを搭載して4年目となる92年にマンセルがドライバーズチャンピオンに輝きましたが、そこに至るまでマシンやエンジンの開発はどのように進めていたのでしょうか？ また、タイトルを獲得できた要因はマシン、エンジン、ドライバーのどれだったと思いますか？

「89年のFW12Cはジャッドエンジンを積んだ88年のFW12がベースとなっていた。ただしアクティブサスペンションから移行する必要があったため、フロントのサスペンションをプルロッドに変更し、さらにギヤボックスをアップグレードした。この89年の終盤にはFW13を投入し、翌90年には改良版のFW13Bを走らせた。両シーズンとも何度か優勝はしたが、雨など突発的な要素が響いて、91年までタイトル争いに絡むことができなかったんだ。そして、タイトルを獲得するにはマシン、エンジン、ドライバーのすべてが揃っている必要がある。92年にナイジェル、93年にアランと2年連続でワールドチャンピオンに輝いたのは、すべてがうまく回った結果と言える」

――90年代、ルノーエンジンはF1最強と言われていましたが、ほかのエンジンと比べてどこが良かったのでしょうか？ また、マクラーレン・ホンダといったライバルの存在を危惧していましたか？

「ルノーは自分たちのエンジンが最強だと言っていなかったと思うが、確かに軽くて、パワーや燃費の面でもホンダに引けを取っていなかった。また非常にいいパワーカーブを描いていて、特にミッドレンジが強かった。そういう意味で〝強い〟エンジンだったのは間違いないけどね」

――当時、ルノーのエンジン開発チームの技術力や開発力はどのようなものでしたか？

「あの頃、ルノーを率いていたのはベルナール・デュドだったが、とても統率がとれていてパートナーとして非常に優れていた。ほとんどのスタッフはルノーが自チームのターボマシンで参戦していた時からいた人たちで、マシン開発もエンジンと同じくらいに難しい、もしかしたらもっと困難だということをよく理解してくれていた。

しかも、彼らのエンジンコンセプトはブレることがなかった。最初のルノーV10はベルトドライブのカムシャフトが搭載してあったが、90年にはギヤドライブに変更された。それを基本ベースにエンジンは毎年進化していったが、デザインは踏襲されており大きな変更はなかった。このデザインコンセプトがいかに理にかなっていたかは、結果が物語っている。

まさにビリー・シャティヨンを本拠地とする当時のルノーとは、それまで組んできたほかのエンジンメーカーよりもいい関係を築け、ベストの仕事ができたと思うよ」

90年はレイトンハウスを解雇されたニューウェイ（写真左端）をチーフデザイナーに起用し、彼とのコンビでウイリアムズ帝国を築いていく。



ルノーの反攻

**前年度王者、マクラーレン×ホンダが優勢のなか
ルノーがV10エンジン「RS1」を擁してF1へ復帰
それを劣勢のウイリアムズFW12Cに搭載し
偉大なるチャンピオンに挑んで、勝利――
それはその後の快進撃へ続く1勝となった**

Text/Racing on Photos/Motorsport Images, Photo4/XPB Images

1989年、レギュレーション変更によって全車が3・5ℓNAエンジンを使用することとなり、F1は大きな転換点を迎えた。

そんな新時代F1の幕開けとなる89年シーズンは、開幕戦のブラジルGPこそ、フェラーリのナイジェル・マンセルが勝利したものの、第2戦サンマリノGP以降はアイルトン・セナが3連勝。第5戦のアメリカGPではアラン・プロストが1勝をマークし、やはり前年度、16戦15勝でシリーズを席巻したマクラーレン×ホンダのパッケージがNA時代も勝ち続けるのか――そう思われたが第6戦カナダGP、その流れが突如止まることになる。

予選はプロストがポールポジションを獲得、2番手にはセナがつけ、第2戦以降続けてきた連続予選1・2記録を5に伸ばした。これにウイリアムズのリカルド・パトレーゼ、フェラーリのゲルハルト・ベルガーとナイジェル

めまぐるしく変わる天候のなか、雨を得意とするセナの好走が目立ったが、サバイバルレースを制したのはブーツェンだった。

1989 Round 6 / Canadian Grand Prix

1989年F1世界選手権 第6戦カナダGP

6月16～18日／カナダ・モントリオール／ジル・ビルヌーブ・サーキット
4.390㎞×69周＝302.910㎞／予選出走30台＋予備予選のみ出走9台・決勝出走26台・完走9台

順位	No.	ドライバー	マシン	エンジン	タイヤ	周回数	タイム	グリッド／予選タイム
1	5	T.ブーツェン	ウイリアムズFW12C	ルノーV10	GY	69	2:01'24"073	6／1'22"311
2	6	R.パトレーゼ	ウイリアムズFW12C	ルノーV10	GY	69	2:01'54"080	3／1'21"783
3	22	A.デ・チェザリス	ダラーラF189	フォードDFR•V8	PI	69	2:03'00"722	9／1'23"050
4	11	N.ピケ	ロータス101	ジャッドV8	GY	69	2:03'05"557	19／1'24"029
5	25	R.アルヌー	リジェJS33	フォードDFR•V8	GY	68	2:03'00"337	22／1'24"558
6	21	A.カッフィ	ダラーラF189	フォードDFR•V8	PI	67	2:01'46"163	8／1'22"901
7	1	A.セナ	マクラーレンMP4/5	ホンダV10	GY	66	1:55'51"463	2／1'21"049
8	38	C.ダナー	リアルARC02	フォードDFR•V8	GY	66	2:02'07"535	23／1'24"727

・優勝スピード：149.707㎞/h
・最速ラップ：③J.パーマー（ティレル・フォード） 1'31"925／171.923㎞/h（11周目）
・ラップリーダー：1＝A.プロスト、2～3＝A.セナ、4～34＝R.パトレーゼ、35～38＝D.ワーウィック、39～66＝A.セナ、67～69＝T.ブーツェン
・タイヤ：GY＝グッドイヤー、PI＝ピレリ



予選で速さを見せたのはやはりマクラーレンの2台だった。プロスト→セナの順でスタートしたが、その後大荒れの展開に。


雨に翻弄されながらも終始安定した速さを見せて、レース終盤は独走していたセナ。しかし、無情にも残り3周でストップ。



参戦95戦目にして初優勝を飾ったブーツェン。僚友のパトレーゼが2位に入り、ルノーが1-2。3位はA.デ・チェザリス。

・マンセル、それにウイリアムズのティエリー・ブーツェンが続くというトップ6の顔ぶれになった。

決勝はあいにくのウエットコンディション。だがスタート直前、路面が急速に乾き始め、フォーメーションラップ終わりで数台がスリックタイヤへと変更した。それでも多数のマシンがウエットタイヤを装着した状態でレースはスタート。プロストがホールショットを決め、2番手にセナ、マクラーレンが1-2を死守した。だが2周目、その1-2態勢は早くも崩れることに。

プロストがスリックに交換するためピットインしたのだが、その翌周に再びピットへ。サスペンショントラブルのためにマシンを降りてしまった。さらに3周目、セナもスリックへ交換するためにピットへ向かい、トップはウエットタイヤのまま粘るパトレーゼへとスイッチした。

パトレーゼはその後もトップを守り続けたが、スリックを履くセナが順位を2番手まで回復し追い上げてくる。しかし追い上げている段階で雨足が強くなり始め、セナはペースダウン。再びウエットに交換する必要に迫られ、パトレーゼはトップを守り続けた。

34周目、パトレーゼがピットイン。これでパトレーゼは3番手に落ち、トップはアロウズのデレック・ワーウィックとなったが、すぐにセナがトップを奪い、後続との差を広げていった。2番手に落ちたワーウィックが40周目にストップしたため、パトレーゼが2番手に。そして3番手にはスリックへの交換で一時はポジションを落としていたブーツェンが上がってきていた。この時、パトレーゼはアンダートレイを固定するビスが脱落し、リヤのダウンフォースを大幅に失った状態での戦いを強いられていた。そのため一時は30秒以上あったブーツェンとの差を失い、背後に迫られ、63周目にはついに2番手を明け渡してしまう。

このままレース終了かと思われた67周目、さらにドラマが起こる。セナが突如白煙を上げてストップ。これでブーツェン、パトレーゼのウイリアムズの1-2となったのだ。そして70周を予定していたレースは〝2時間ルール〟によって69周で終了。ブーツェンが嬉しい初優勝を果たした。

雨に助けられた結果でもあったが、最強と目されていたマクラーレン・ホンダの2台がマシントラブルで消え、彼らは前年ほどの強さはもち合わせていないのかもしれない。そんな新たな流れを感じさせる、のちにホンダに代わってF1を席巻することになるルノーの1勝だった。

R



Senna×Renault

ホンダを辿り、ルノーへ還る数奇な運命

速いが勝てぬ儚さ

セナとホンダと言えば、その関係性は広く知られていることだろう
だが彼と縁深いエンジンメーカーがもうひとつある、それがルノーだ
初優勝を飾った1985年から2年間、そして最後の3戦をともに戦った
セナとルノーのストーリーを振り返っていく

Text/Toshiyuki Endo
Photos/Paul-Henri Cahier, Motorsport Images

アイルトン・セナと縁深いエンジンメーカー（ブランド）といえばホンダ、これは日本からの目線のみならず、この星に住みF1を知る人なら満場一致となる論であろう。

もちろん、今ここでそれに疑義を唱える気は毛頭ない。だが、ホンダ以外にもセナのF1キャリアと深いかかわりを有するエンジンがあり、そこにも語られるべき〝ストーリー〟があった、これもまた事実だと思う。

そのエンジンとは、ルノーである。

ポール獲得率高いセナ&ルノー

F1でのセナの通算勝利数は41、通算ポールポジション獲得回数は65。そのうち32勝と46ポールがホンダとともに得たものだが、これらの数字、あらためて言われてみると「思っていたよりは少なめ」では？　パーセンテージにすると、ホンダの〝占拠率〟は勝利数で78%、ポール回数で71%。間違いなく「ホンダとともにあったセナ」ながら、セナの10年＋αのF1現役期を総括した場合に、ホンダの存在感というものは必ずしも超圧倒的といえるほどではなかったのだ。

そしてセナとの共同勝ち星こそ4勝ながら、それに比べるとずいぶん多い18回ものポール獲得を一緒に成し、セナの最初と最後のポール獲得も飾ったエンジンがあった。

それがルノーである。

数字ばかり出して強調するのもややこしくなっていかがなものかとは思うが、もう少し続けさせてもらおう。

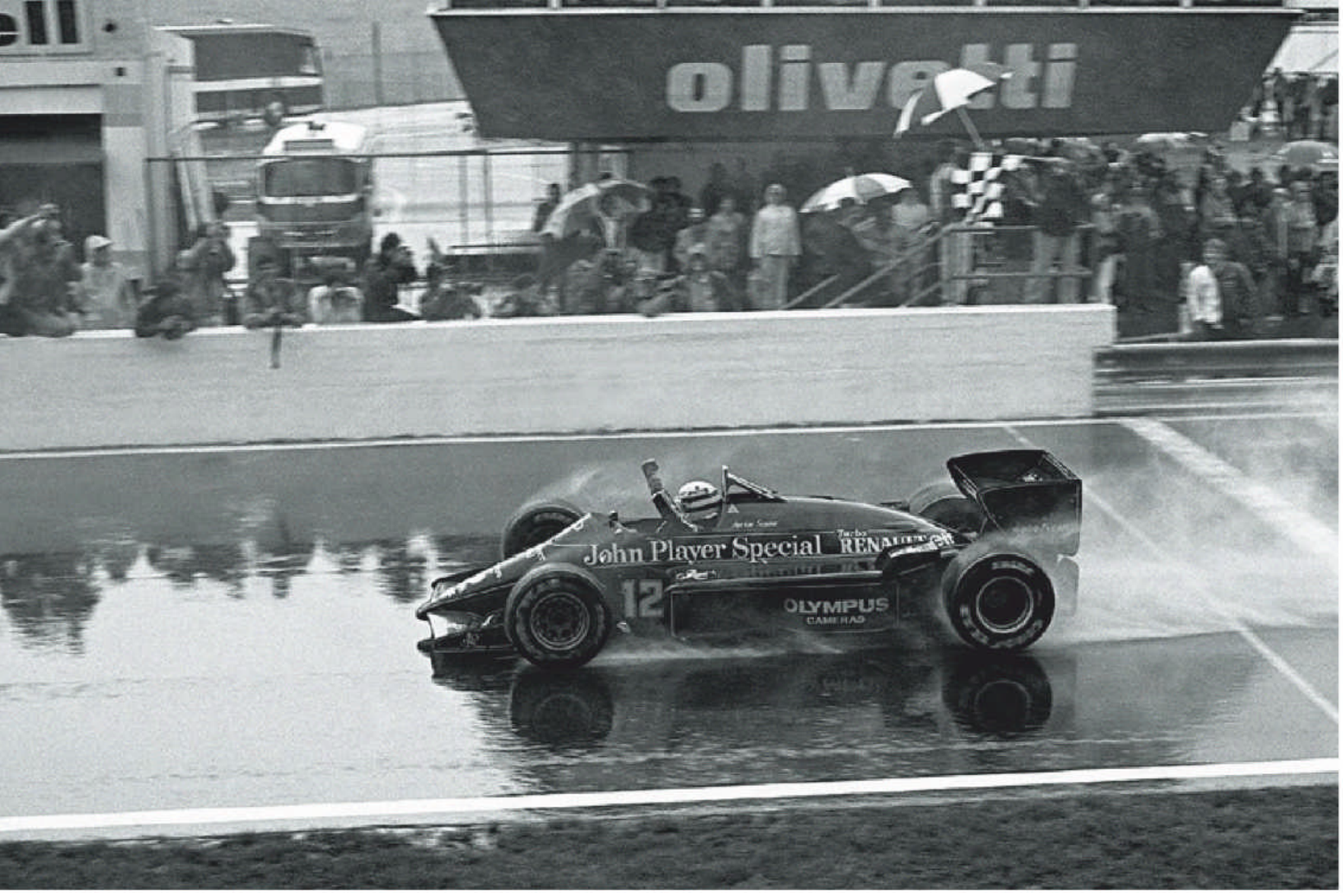
セナはルノーF1エンジンで35戦を戦い、ポール獲得18回。実に5割以上の確率で予選最速の座を得ている。

ホンダではどうだったかというと、96戦で46ポール、予選最速率は4割7分9厘でルノーには及ばない。分母の違いや時代背景の移り変わりもあるので一概には比較できないが、〝予選のセナ〟が一段と光ったのはルノーで走った時だった、とも考えられる。

セナが最初にルノーF1エンジンで走ったのは彼のデビュー2〜3年目にあたる1985〜86年の計32戦。ロータス・ルノーのセナは85年に7回、86年は8回のポール獲得を成し、JPSカラーのマシンで鮮烈な速さを印象づけた。ルノーは85年限りで成績低迷化顕著なワークスチームを撤退させており、86年はロータスが名実ともルノーの〝筆頭チーム〟たる座に就く格好となるなど、とにもかくにもセナは当時〝ルノーのエース〟であった。85〜86年頃のルノーエンジンは予選一発のパ



84年、セナはハートエンジンを積むトールマンからF1デビューを果たす。決して戦闘力の高いマシンではなかったが、雨のモナコでの2位など才能の片鱗を見せ、翌年はロータス・ルノーへ。



ロータスへと移籍した85年。第２戦のポルトガル、やはり雨のレースで自身初の優勝を記録。セナ×ルノー、最初の勝利であった。その後ベルギーでも１勝を挙げ、85年は２勝をマーク。

87年はロータスで、88年からはマクラーレンでホンダと蜜月の時を過ごしたセナ。92年限りでその関係は終わりを告げ、撤退発表時にはメディアの前で涙を流して、その別れを惜しんだ。



ワー絞り出しに関してはホンダやＴＡＧポルシェ以上だったという説もあるくらいで、ポールハンター・セナには頼もしい武器であっただろう。

しかしロータス・ルノーはなかなか勝てない。85年も86年もセナは年間２勝（85年は僚友エリオ・デ・アンジェリスが１勝でチームとしては３勝）。優勝はマクラーレン・ＴＡＧポルシェのアラン・プロストやウイリアムズ・ホンダのナイジェル・マンセル、ケケ・ロズベルグ（85年）、ネルソン・ピケ（86年）といった面々にもっていかれることが多かった。プロスト、マンセル、ピケにセナの〝四天王〟が確立されたシーズンといえる86年にしても、セナだけは最終戦アデレードにタイトルコンテンダーとして参加することができていなかったのだ。

「速いけど、勝てない」――。セナ＆ロータス・ルノーはリタイアも少なくなかった。85年が７回、86年は６回。アクシデントが主因のそれもあったが、どちらかというと多いのはマシントラブル系だった。また、完走したレースにも「燃料切れ」、つまり〝完走扱い〟と見られる事例が複数あり、当時のルノーが燃費に苦しんでいたことも浮き彫りになる。残念ながら当時のルノーＦ１エンジンは若き天才の背を押すには役不足だった。そしてルノーは86年シーズンを最後にエンジンもＦ１から引っ込める。ターボの開祖は王座と無縁のまま、表舞台から去っていった。

セナとルノー、それぞれの道

セナは87年をロータス・ホンダで戦い、88年からはマクラーレン・ホンダで全盛期を過ごす。88、90、91年と戴冠し、優勝とポールも積み重ねていった。88～89年には２年連続で16戦中13回のポール獲得を達成する。

ただマクラーレン・ホンダが最強を誇ったこの頃は優勝も多かったため、

予選での速さがことさらにアピールされる状況ではなかったようにも記憶するところだ。やはり85〜86年の方が〝勝てない〟ぶん、予選のスピードが強調されて見えていた（と思える）。

一方、86年限りでF1から退いたルノーの休止期間は短く、全車3・5ℓ自然吸気（NA）エンジン規定初年度の89年にエンジン供給者として復帰する。組んだ相手はウイリアムズ、選んだレイアウトはV型10気筒。

V10はホンダと同じ選択だったが、ホンダが91年にはV12を主機にするのとは対照的に、ルノーはV10一本の道を貫いていく。そして少し時間はかかったが、この時代のベストバランスエンジンとして、最強の誉れを我がものにしていくのだった。その過程において王座を得たのは92年がマンセル、93年がプロストであり、セナはルノーの敵方として存在し続けていた。

当然、セナもウイリアムズ・ルノーのシートを欲するようになった。マクラーレンは92年限りでホンダを失っており、翌93年はフォードV8で戦うことを強いられたセナにしてみれば、もはや辛抱も限界、というところだった（その93年こそセナのベストパフォーマンスイヤーとする見方も強いが）。

この時期、チャンピオン確実なウイリアムズ・ルノーのナンバー1シートは大物たちの間で血なまぐさい争奪戦が繰り返されるほどに貴重化した。92年王者マンセルは翌年アメリカへ追われ、93年王者プロストはその年限りでF1引退――。そして94年シーズンに向け、ついにセナが望みを叶える。

わずか3戦、94年の〝再共闘〟

セナ待望のウイリアムズ・ルノー入りは、ルノーとセナの復縁を意味していた。もちろん、セナにしてみればでそれを成した時点でF1におけるエモーショナルな部分の願望は果たし終えていたと見るべきかもしれない。94年のセナ加入は、最強最速の陣営とドライバーが互いを欲し合うという至極当然の論理がシンプルに作用した結果と考えるのが妥当だ。ウイリアムズにとは不思議なものであり、ときに残酷でもある。セナが加入した途端、ウイリアムズ・ルノーが〝速いけどレースでは勝ちにくい〟クルマになってしまったのだから――。

94年、セナとウイリアムズFW16・ルノーの成績は3戦してポールポジション3回、決勝リタイア3回というものであった。セナが事故死してしまった第3戦サンマリノGP決勝の結果をリタイアと記すことには違和感もある

マクラーレンが92年限りでホンダを失い
翌93年はフォードV8で戦うことを強いられ
セナの辛抱も限界というところだった





ロータス・ルノーとウイリアムズ・ルノー、セナは2度のルノー期で35戦中18度のポールを獲得するも勝ち星は4つ。速いが勝てない、そんな言葉をこの数字が象徴しているようだ。



94年、ウイリアムズへと移籍し再びルノーエンジン搭載マシンに搭乗したセナ。開幕戦ブラジルからサンマリノまで3戦連続でポールを獲得するも、勝利を挙げることはなかった。

が、まるで85～86年のロータス・ルノー時代のような、あるいは当時以上に「速いけど、勝てない」、そんな状態に94年序盤のセナとウイリアムズ・ルノーは陥ったのだ。

ルノーが得た〝最高の栄誉〟

理由は、いろいろと説明されてきた通りだろう。ハイテクデバイス禁止の影響がFW16をセンシティブ過ぎるマシンにしてしまったこと、レース中の給油解禁に対しベネトン・フォード陣営がうまく適応したこと、プロストの引退でセナのモチベーションが予想以上に大きく低下したこと、等々。

だが、セナとルノーの関係というストーリーで見た場合、どこか理屈では説明し切れないものも感じてきた。速いけど、思うようには勝てない。その儚さ（はかなさ）がセナとルノーの組み合わせの宿命だったとしたら……。

ルノーは92～97年と6年連続でコンストラクターズタイトル獲得陣営のエンジンとなり（95年はベネトン、ほかの年はウイリアムズ）、その間、94年以外はドライバーズチャンピオンも輩出した。顔ぶれはマンセル、プロスト、ミハエル・シューマッハー、デイモン・ヒル、ジャック・ビルヌーブ（95年シューマッハーのみベネトン所属、ほかの4人はウイリアムズ所属）。そこにセナの名は、ない。ルノーF1エンジンの覇道6シーズンのなかで最も苦しかった〝底値〟の短期間にセナは3レースだけともにして逝ってしまった。

セナが所属した94年のウイリアムズ・ルノーはドライバーズタイトルこそ逃すが、コンストラクターズタイトルに関しては意地の3連覇を飾る。しかし、その118点にセナは1点たりとも貢献していない。セナ&ルノーの組み合わせは最後の最後まで王座に無縁だった。どこか象徴的ではある。

ただ、わずか3レースで悲劇的結末を迎えることになったとはいえ、ルノーにとって再びセナと組めたこと、互いに最速最強となってから選び選ばれ合う関係で再タッグ結成を実現できたことは、タイトルとは違う意味の勝利であったのではないだろうか。そんなふうにも思うところだ。セナと組めたことこそが、最高の栄誉だった――。

セナとルノーの物語には、セナとホンダのそれとは違う趣がある。R

互いに最速最強となって、選び選ばれ合う関係でセナと再タッグを結成できたことは
ルノーにとってタイトルとは違う意味の勝利であったのではないだろうか



NAバトルの主役たち
ホンダ編 12

HONDA

最強神話の崩壊

マクラーレンとともに時代に抗ったホンダ、力尽く

1988年からのマクラーレンとの〝黄金タッグ〟はNA時代になっても不変
誰もがそう信じて疑わず、実際、当初はフェラーリとルノーを返り討ちにした
しかし、次第にパッケージ全体の保守的思想が時代遅れになり始め
渾身のV12エンジン投入も、流れを変えることはできなかった

Text/Toshiyuki Endo
Photos/Paul-Henri Cahier, McKLEIN, Photo4/XPB Images

まずは本稿の論旨展開において大前提となる歴史的経緯の確認をさせていただきたい。1989年からF1では3・5ℓ自然吸気（NA）エンジンしか使用できなくなるという状況に際し、当時のホンダはV型10気筒というレイアウトを選択したわけだが、「将来的なV12へのつなぎ役として」が理由のひとつだった、ということである。

今回、当時からおよそ30年を経ての取材により、もしかすると巷間言われていた説が覆されるような新証言等も他企画に出てきているかもしれない。だが仮にそれらがあったとしても本稿では無視し、当時から言われてきたこと、考察されてきたことを中心にして、F1最強エンジンの称号がホンダからルノーへと移っていた様を総括する。

※　※　※

一部繰り返しになるが、89年シーズンからの全車3・5ℓNA時代を迎えるにあたって、ホンダとルノーはV型10気筒というレイアウトを選択した。しかしながら、その選択経緯は異なるものであったと理解されている。

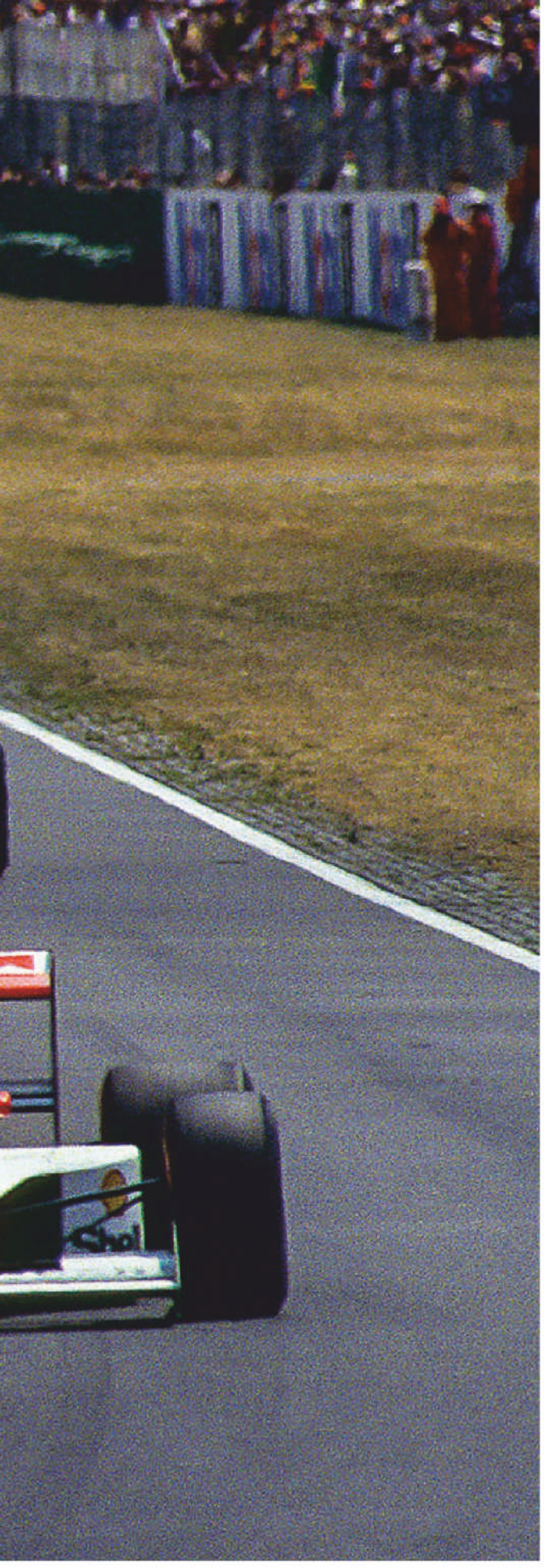
当時、第2期F1活動中だったホンダは60年代の第1期にも採用するなどしたV12が〝本命〟であり、そこに向かう橋渡し役としてのV10採用とされた。実際、89～90年に当時唯一のユーザーとした〝エース〟のマクラーレンにV10を供給したのち、ホンダは91年から同チームへの供給エンジンをV12に移行させている。そして同年、中嶋悟の所属していたティレルにV10をもっていった。この動きは前の90年シーズンに向けて中嶋がティレルに移籍した頃からの青図だったはずで、こうした経緯からもホンダがあくまでV12を本命視していた状況が窺える。

88年までの1・5ℓターボで栄華を誇ったホンダには、エンジンで勝てる、という信念があったのだろう。ターボ時代ほどのパワーは出せなくなるNA時代でもそれは変わらない、という自信があったのだ。ならば、やはり高出力を目指せる多気筒化が第一義。ホンダがV12を本命とするのは当然の帰結だったといえる。

では、なぜ「最初はV10」としたのか？　これは多分に推測となるが、88年に16戦15勝したマクラーレンMP4／4はホンダV6ターボを積んでおり、いきなり2倍の気筒数とすることに、つまり単純な意味でのエンジンの大きさと長さを2倍にすることをマクラーレンとホンダは敬遠したかったのではないかと考えられる。

当時のマクラーレンは成功体験を重視する保守性が高い陣営で、空力にしてもエンジンにしてもシミュレーション技術が後年ほど発達していない時代においてそれは正しい方針でもあった。実際に89～90年のマクラーレンMP4／5（90年型はMP4／5B）はMP4／4のNA仕様改良版というふうにも言われている。V12搭載車（91年型MP4／6）は時間をかけて新たに作るとして、まずはV10と〝MP4／4

NA回帰元年の89年は圧勝したマクラーレン・ホンダだったが、翌90年はフェラーリの追い上げが目立った。王座防衛のためには特にシャシー面の刷新が急務だった。



新たにゲルハルト・ベルガーを迎えた90年、マクラーレン・ホンダはなんとか王座を守り抜いた。だだしそれはトラブルの多かったフェラーリの敵失に助けられてのものでもあった。

改〟でいこう、そんな意図が当時のホンダとマクラーレンにあったとしても不思議ではない時代だった。

陰りゆくホンダの権勢

当時、Ｖ10というエンジンレイアウトは奇異に映る印象もあった。片側５気筒なので、５→１へと集約するエキゾーストの取り回し自由度の低さが難点に挙げられたりしていた。ただ、すべての選択においてメリットとデメリットはつきものであり、とにもかくにもホンダは全車ＮＡ初年度の89年シーズンに向けてＶ10を選択し、ＲＡ１０９Ｅをマクラーレンのために用意した。

そして89年時点において、ホンダの「エンジンで勝つ」という思想は最強を維持する。Ｖ12で新時代に挑んできたフェラーリを含め、エンジン性能の面でホンダの右に出る者はターボ時代後期同様、いなかった。この年までアラン・プロスト&アイルトン・セナの最強コンビを有し続けていたことの恩恵も含め（確執もあったが）、マクラーレン・ホンダは２冠を保持。16戦10勝は前の88年に比べれば見劣りするものの、堂々たる王者の成績であった。

ただ、ホンダの思想がＮＡ時代においていつまでも続く保証はない、そんな雰囲気が出てきていたのも事実だった。89年のフェラーリはエンジン性能で劣るもシャシー性能ではマクラーレンの上をいっており、中高速コーナーが続くエストリル（ポルトガルＧＰ）ではマクラーレン・ホンダを凌駕してみせた。シャシー性能を高めて、長いコーナーを速く走らなければ勝てない、そうした流れは確実に芽吹いていた。

一方のルノーは３シーズンぶりとなるＦ１復帰に際し、新時代にはＶ10こそが最適、という確信めいた判断をしてウイリアムズにＲＳ１を供給したようである。ウイリアムズ・ルノー結成初年度の89年は２勝。コンストラクターズランキングではフェラーリより上の２位を獲得し、３強の一角として存在感を示した。ただし、この時点では次代の覇者たる予兆を感じさせるものではなかったのも事実である。

３・５ℓＮＡ時代２年目の90年シーズン、Ｖ10のホンダＲＡ１００Ｅを搭載したマクラーレンＭＰ４／５Ｂはフェラーリの挑戦をなんとか退ける。勝ち星では６対６と拮抗したが、３年連続の２冠タイトル独占を果たした。エンジンについては、依然として２気筒少なくともホンダが最強であった。

ウイリアムズ・ルノーはこの年も２勝。コンストラクターズランキングではベネトン・フォードに先行されて４

89年時点で、ホンダの『エンジンで勝つ』思想は最強を維持
ただその思想は、いつまでも続かないという雰囲気もあった



89年開幕時点でのアイルトン・セナとアラン・プロスト。しかしこの最強コンビはほどなくして崩壊する運命にあった。



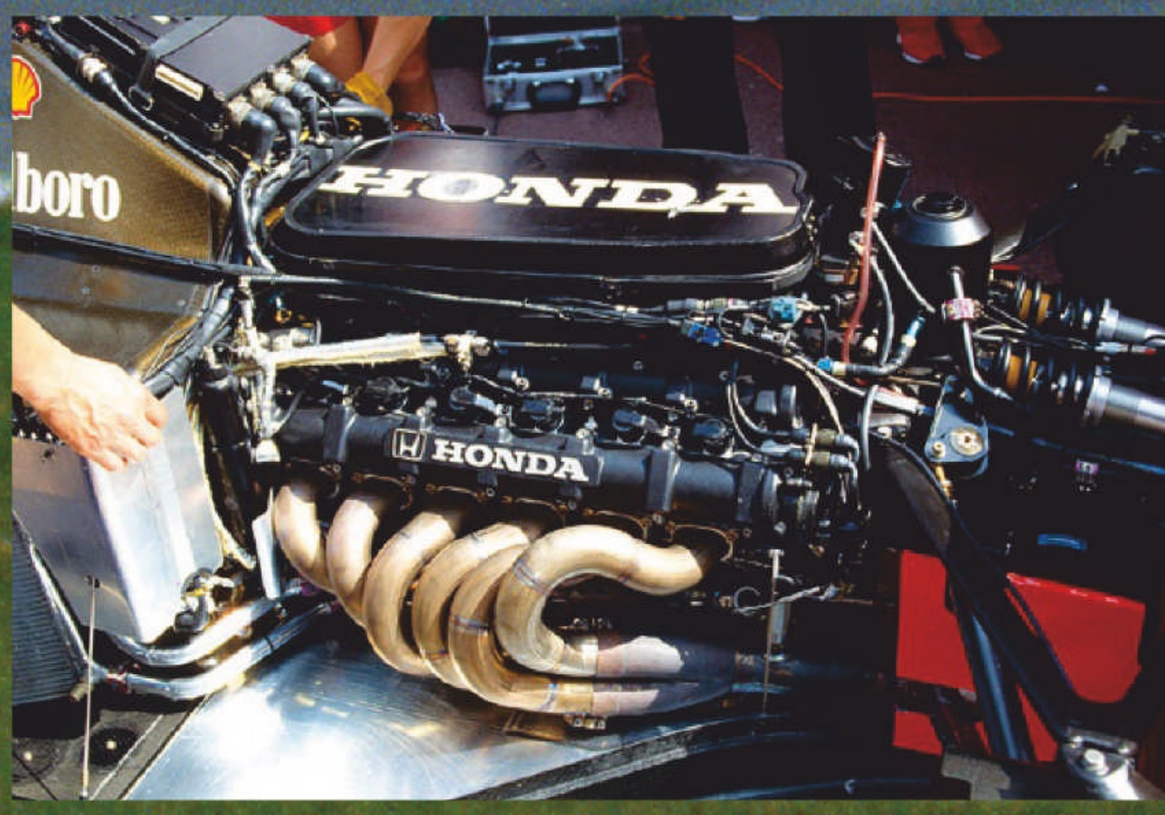


ついにホンダ“保守本流”の12気筒エンジンが投入された91年。マクラーレンは開幕戦からMP4/6を投入し４連勝。しかし、そこからウイリアムズ・ルノーの猛攻に遭うも、かろうじて４年連続ダブルタイトルを死守。

位に終わるが、あとから思えば、彼らは翌91年からの本格的な反攻に備えて、人材確保等々を進めながらタマを隠していたのだろう。

ついにルノーが〝最強〟を確立

91年、ウイリアムズはＦＷ14を投入。空力の鬼才エイドリアン・ニューウェイがウイリアムズで初めて本格的に線を引いたとされるこのマシンは、エンジンも一心同体となった〝この時代に



第２期ホンダF1、最後のエンジンとなった92年のRA122E/B。バンク角をRA122Eの60度から75度に変更。低重心化や軽量化、ニューマチックバルブ採用などが図られたが、エンジンだけではウイリアムズ・ルノーの優勢を覆すには至らなかった。

要求される真のスピード〟を具現化していく。89～90年にフェラーリが極めた損ねたそれを、ウイリアムズ・ルノーがやってのけたのである。

ウイリアムズFW14において、ルノーV10（RS3系）はまさしく心臓部としての役割を果たしていた。パワフルではあっても自己主張し過ぎず、車体というカラダとの融合を第一義としていた。エンジンは重要、でもエンジンありきではない、それが91年からのウイリアムズ・ルノーで、この時代のF1マシンの理想を示す姿でもあった。

ホンダは91年、マクラーレンにV12のRA121Eを供給。中盤戦からウイリアムズ・ルノーの猛攻を受けることになるが、この年はぎりぎり踏みとどまって、4年連続のダブルタイトル獲得を成し遂げる（勝ち星はマクラーレン8、ウイリアムズ7）。しかし翌92年、ウイリアムズがFW14にアクティブサスペンションを搭載してくると、もう太刀打ちできなかった。

アクティブサスにより〝ニューウェイの空力〟をコース全域で発揮する92年型FW14B（+RS3系&RS4）はマクラーレン・ホンダを寄せつけず、ナイジェル・マンセルとルノーにとって悲願の初戴冠は圧勝で達成される。

ウイリアムズにとってはホンダに去られることになった87年シーズン以来の2冠奪還、ある種の意趣返しだったか。

ホンダは第2期活動を停止することになるこの92年、マクラーレンに供給するV12をRA122EからRA122E／Bへとシーズン中に型式ベース

92年、マクラーレンはそれまでとは思想の異なるカーボンモノコックを持つMP4/7を投入。だが、パッケージ全体の機動性で後れを取り、ついに王座から陥落した。

エンジンだけでベンチで勝負したら
ホンダはルノーに負けていなかったはず
だが、もうそんな時代ではなくなっていた

で進化させるなど、シャシー性能を思うように練磨できないマクラーレンの背を懸命に押し続けた。エンジンだけ持ってきてベンチで勝負したら、おそらく92年の段階でもホンダV12はルノーV10に負けなかっただろうと思う。だが、もうそういう時代ではなくなっていた。F1最強エンジンというフレーズのもつ意味をルノーが変えてしまっていたのである。最強像の新構築だ。

91～92年のマクラーレン・ホンダV12vsウイリアムズ・ルノーV10は、エンジンで勝つというターボ時代からの従前思想と、エンジンはもちろん重要だがNA時代においてはクルマというパッケージのなかで自己主張しすぎず、車体側に譲るべきところは譲って一体化すべきという新潮流のぶつかり合いだったと評せるだろう。そして89年の登場から少し時間はかかったが、ルノーが後者を正解と示し、新最強エンジンの座を確立したのである。

ホンダにしてみれば、なにもエンジンで勝つ思想にこだわりたかったわけではないのかもしれない。当時のマクラーレンが保守性から脱却し、ウイリアムズに負けないシャシー進化を具現できるチーム状況にあれば、フェラーリが頓挫したV12での完璧な車体融合を成し遂げられた可能性も？　V10でのそれより難しいが、実現していればはるかな高みに到達できたはずだ。

だが、当時それは夢物語であったのだろう、その後V12が死滅していくF1史を思えば――。ルノーが貫いたV10こそ、やはり最適解だった。R

F1最熱狂期 PartIV

Honda F1 V10、V12開発秘話

**マクラーレン・ホンダがF1を席巻していた1988～90年に
ホンダF1プロジェクトリーダーを務めていた後藤治
89年に導入された3.5ℓNAというエンジン新規定は
ホンダのエンジン開発にどのような影響をもたらしたのか
当時のエンジン技術競争における裏舞台を尋ねた**

Text/Tatsuya Otani（Little Wing）
Photos/Bernard Asset, Motorsport Images, SAN-EI





後藤 治

1948年11月27日生まれ。東京都出身。69年に本田技研工業へ入社し、84年からF1プロジェクトに加入。91年にホンダを退社してマクラーレンへ加入。94年にフェラーリへ移籍し、05年には自らが代表を務めるGEOテクノロジーを立ち上げる。

後藤治は1988年から90年までホンダF1のプロジェクトリーダーを務めた。つまり、マクラーレン・ホンダがコンストラクターとドライバーを4連覇した絶頂期の大半は、後藤がホンダF1の陣頭指揮を執っていたことになる。〝ミスター・ホンダF1〟と呼ぶのに最も相応しい人物が後藤であるといっても過言ではないだろう。

84年にホンダF1のプロジェクトチームに加わった後藤は、その4年後に前任だった桜井淑敏の跡を継ぐかたちでプロジェクトリーダーに就任した。

「当時は今ほど通信手段が充実していなかったので、日本とヨーロッパで分かれて仕事をしていると相手の細かい状況がはっきりと分からず、優先順位の付け方などで次第にズレが生じかねない状況でした。それを防ぐために、僕が現場であるサーキットと日本の研究所を行ったり来たりすることになったのです」

もっとも、研究所とサーキットを往復する生活は、85年半ばに後藤が現場サイドのチームリーダーに任命された頃には始まっていたという。そして88年以降は、ここに予算管理を含めたプロデューサー的な役割が追加されるようになったと後藤は説明する。

現場でできることが少ないNA

そんな後藤に大仕事がのしかかる。それは、89年に控えていた〝ターボ禁止、3・5ℓNA（自然吸気）化〟を柱とする規則改正への対応だ。これまで複雑なターボエンジンの制御を緻密

に行なうことで大きなアドバンテージを得ていたホンダにとって、これは死活問題にもかかわる大転換だったが、後藤は新規則をどのように捉えていたのだろうか。

「エンジン屋にしてみれば、開発要素が多いターボの方がＮＡよりもやりがいがあって面白い。ターボとハイブリッドを組み合わせた現代のＦ１パワーユニットはそれよりもはるかに複雑で大変そうですが、エンジニアにとってはそういうことの方が面白いんです。ところがＮＡになると、できることが大幅に少なくなる。特に現場のスタッフにとっては、エンジンが届いた段階でやるべきことはもう決まっていて、その先に工夫できる余地がほとんどない。そこが残念でしたね」

研究所の開発チームにとってもエンジンのＮＡ化は開発テーマの減少を意味していた。

「過去のデータを調べてみると、ＮＡのＦ１エンジンはだいたい年３％くらいのペースで回転数が上がって、３％のペースでパワーが上がっています。つまり最高回転数を上げる手段を見つけることがＮＡエンジンの主な開発の目的であって、わりと一義的なんです。この辺が技術者にとっては物足りないとも言えます」

大変革の年である89年に向けてホンダはＶ10である３・５ℓＮＡエンジンのＲＡ１０９Ｅを投入し、アイルトン・セナとアラン・プロストは16戦中10勝を獲得。前年の16戦15勝には及ばなかったものの、コンストラクターズ２

3.5ℓNAエンジン規定導入初年度となる89年第11戦ベルギーGPでマクラーレンのセナが優勝を飾り、ホンダはF1エンジン通算50勝を記録した。



位のウイリアムズをダブルスコア近い大差で引き離すとともに、プロストがセナを凌いでタイトルを勝ち獲った。つまり、NA時代を迎えてもホンダ優勢の勢力図は変わらなかったのである。

もっとも、この年はフェラーリがV12エンジンで戦ったが、2年後の91年にはホンダ自身もV12に主旨替えをする。では、なぜホンダは89年にV10を投入したのか。

「V10の方がエンジンの断面積が大きく、長さが短いことが大きな理由です」

後藤は意外な言葉を口にした。

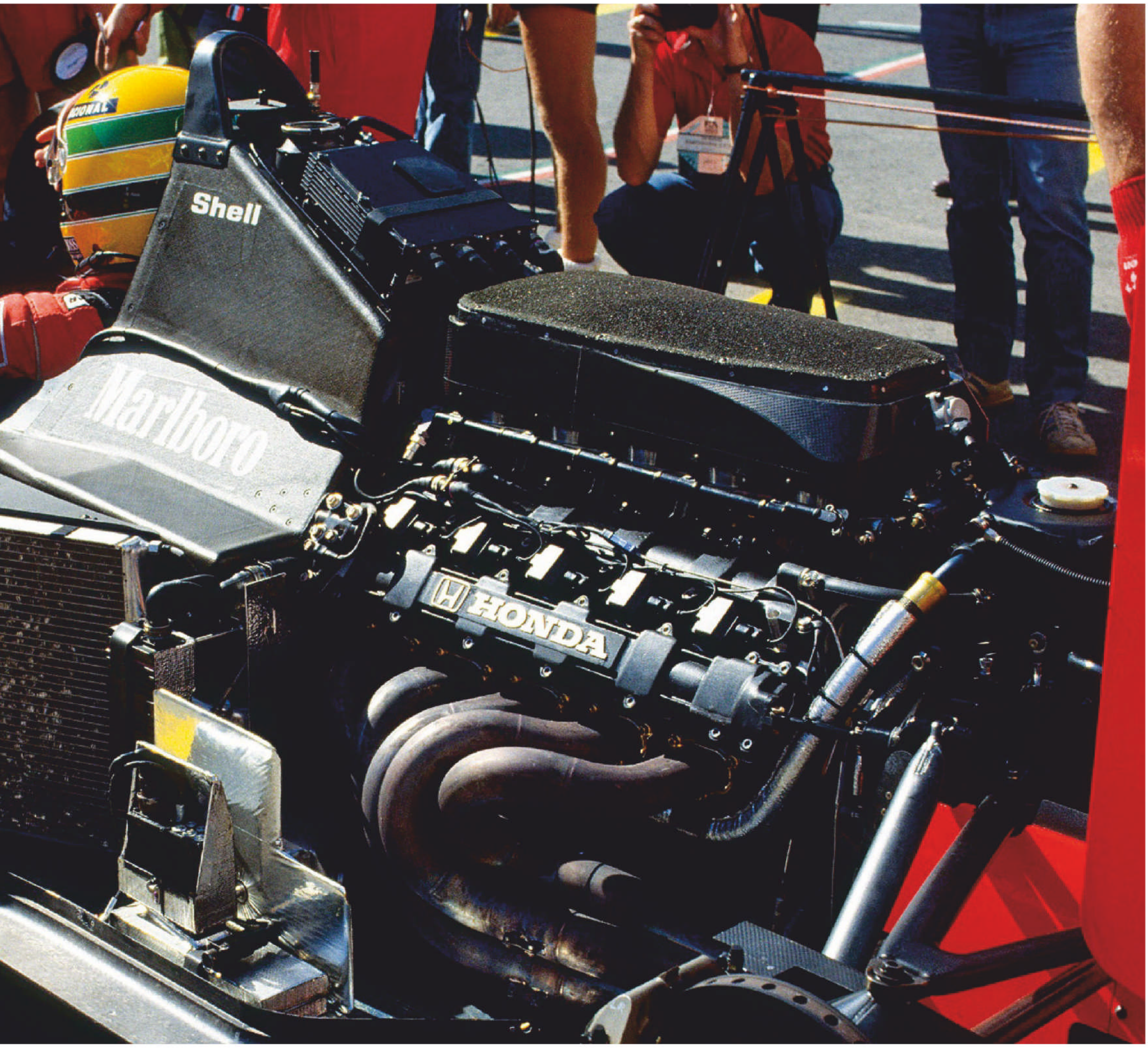
「エンジン自体のねじり剛性はV10だろうとV12だろうと車体に比べてかなり高い。ただし、クルマ全体のねじり剛性を上げるためには、エンジンと車体の結合部の剛性を上げる必要があるので、エンジンの断面積は大きくした方が有利です。また、ホイールベースが長くなりすぎないようにする対応もしやすいのです。V10を開発した出発点はそこにありました」

とはいえ、V12エンジンの方がムービングパーツを小さくできるために高回転化に有利で、結果として高出力を得やすいことはよく知られている。この点についてはどう考えていたのだろうか。

「僕たちもそう思っていましたが、動弁系に関してはニューマティック・バルブスプリングを使うことでだいぶ様子が変わってきました」

ここでも後藤の答えは意外だった。

「ワイヤースプリングを使う場合、応力振幅が高くなるためバルブリフトを



ホンダはエンジンブレーキングのトルクを減らす技術を導入したことで、アクセルを閉じた時の減速Gが小さくなってスムーズにコーナーへ進入できるようになったとセナからも評価された。

大きくするには限界があります。そこで1気筒あたりの容積を減らしてバルブを小さく軽くし、これによって高回転化を実現するのが多気筒化の大きな目的でした」

そうした技術的限界がニューマティック・バルブスプリングの登場で大きく変化する。

「ニューマティックであればワイヤースプリングと違ってサージが起きないので、これまでよりも大きなリフト量を稼げる。そうするとバルブを小さくすることにあまりこだわらなくてもすみます。仮にまったく同じ技術を使うのであればV12の方が出力面では有利ですが、ニューマティックの登場でそれまでほど多気筒化のメリットがなくなったのは事実です」

では、V10にするかV12にするかの判断において、供給先であるマクラーレンからの要望はあったのか。

「マクラーレンからは特にありませんでした。ただし、ロータスのジェラール・ドゥカルージュからは『コンセプトとしてはV10からいくのがいいのではないか』との意見があったと記憶しています」

セナからの苦言

おそらくそれは、ホンダがロータスにもエンジンを供給していた88年かそれ以前のことだろう。

一般的にNAエンジンはターボエンジンよりもレスポンスが良好で、結果としてドライバビリティも優れているとされるが、最初にホンダのNAエンジンをシルバーストンでテストした時、セナはドライバビリティに対する苦言を呈したらしい。

「ターボエンジンといっても、ホンダは開発していく過程でセラミック製の低慣性タービンやボールベアリング支持を導入し、圧縮比を上げることでターボラグはなく、レスポンスもマイルドで扱いやすいところまで向上していました。

ところがセナはNAのレスポンスに問題があると言ったのです。それは、NA化で加速側のレスポンスがシャープすぎるだけでなく、それまでの1・5ℓから3・5ℓへと排気量を拡大したことで、アクセルをオフした時のエンジンブレーキングトルクも大きくなり、それでアクセルのオン／オフに伴うクルマの動きがギクシャクするようになったことを指していました」

これはNA時代に入ってもセナがいわゆる〝セナ足〟を使おうとしていた事実を示しており、彼自身が「セナ足のNA対応」に苦慮していたことをうかがわせるエピソードでもある。一方、ホンダのエンジニア陣はこの問題をドライバー任せにすることなく、技術による克服にも取り組んだという。

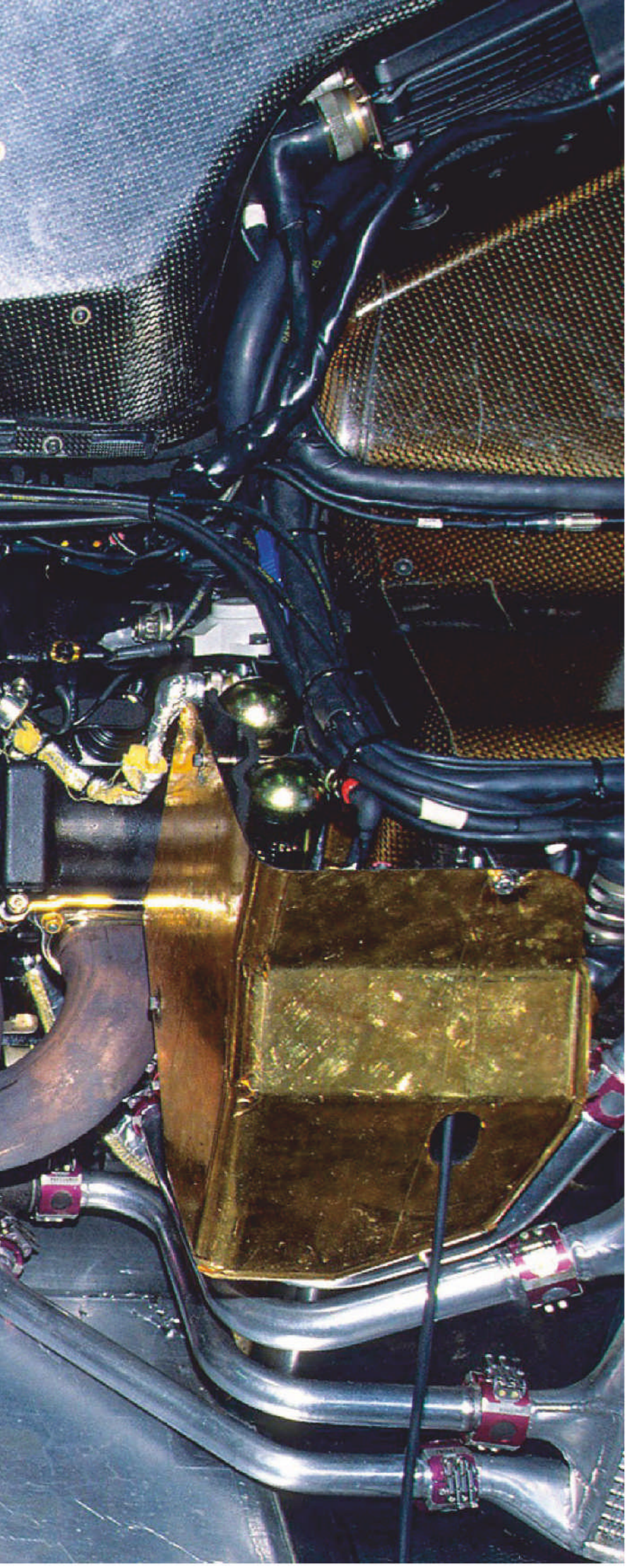
「ひとつはスカベンジポンプを使ってクランクケース内の気圧を低くし、高速回転するクランクシャフトの空気抵抗を減らし、フリクションロスを低減しました。その結果、エンジンブレーキングトルクも減りセナからは『アク

NAエンジンの初テストでセナからドライバビリティに対して「レスポンスに問題がある」と言われた



89年のセナはチームメイトで王者を獲得したプロストの４勝を上回る６勝をマークした。







後藤は94年にV10エンジンの開発を進めていたフェラーリへ移籍し、エンジンプロジェクトの開発責任者に就任。開発したエンジンは96年に実戦投入された。

V12のNAエンジンが生み出すサウンドは文句なしに素晴らしいあのサウンドで勝てたらカッコいい

セルを閉じた時の減速Gが小さくなり、スムーズにコーナーへ進入できるようになった』と評価してもらいました」

翌90年、ホンダは前年と同じV10レイアウトのRA100Eをマクラーレンに供給。ただし、ドライバビリティ向上のためにスロットルバルブは、それまでのスライド式からバタフライ式に改められていた。

「コーナー出口では微妙なトルクコントロールが要求されます。アクセルペダルの踏み込み始めはエンジンブレーキから正のトルクに移行する領域で、比較的大きくトルクのステップができやすい領域なのです。スライドバルブ式はバルブの開き始めの微小開度では空気の流れが非対称になり、2本のインテークマニホールドに流れ込む混合気の量がアンバランスになって燃焼が不安定になります。そのため微小開度では正のトルクが発生しにくく、しっかり開けてこないと安定したトルクが出ません。その結果、エンジンブレーキから正のトルクに移行する時のステップが大きくなりがちなのです。バタフライ式に改めたのは、それを解消するためでした」

プロストがフェラーリへ移籍し、ベネトン・フォードやウイリアムズ・ルノーも力を蓄えてきた90年、マクラーレン・ホンダは16戦中6勝を挙げてタイトルを死守。セナも2度目のチャンピオンに輝いた。

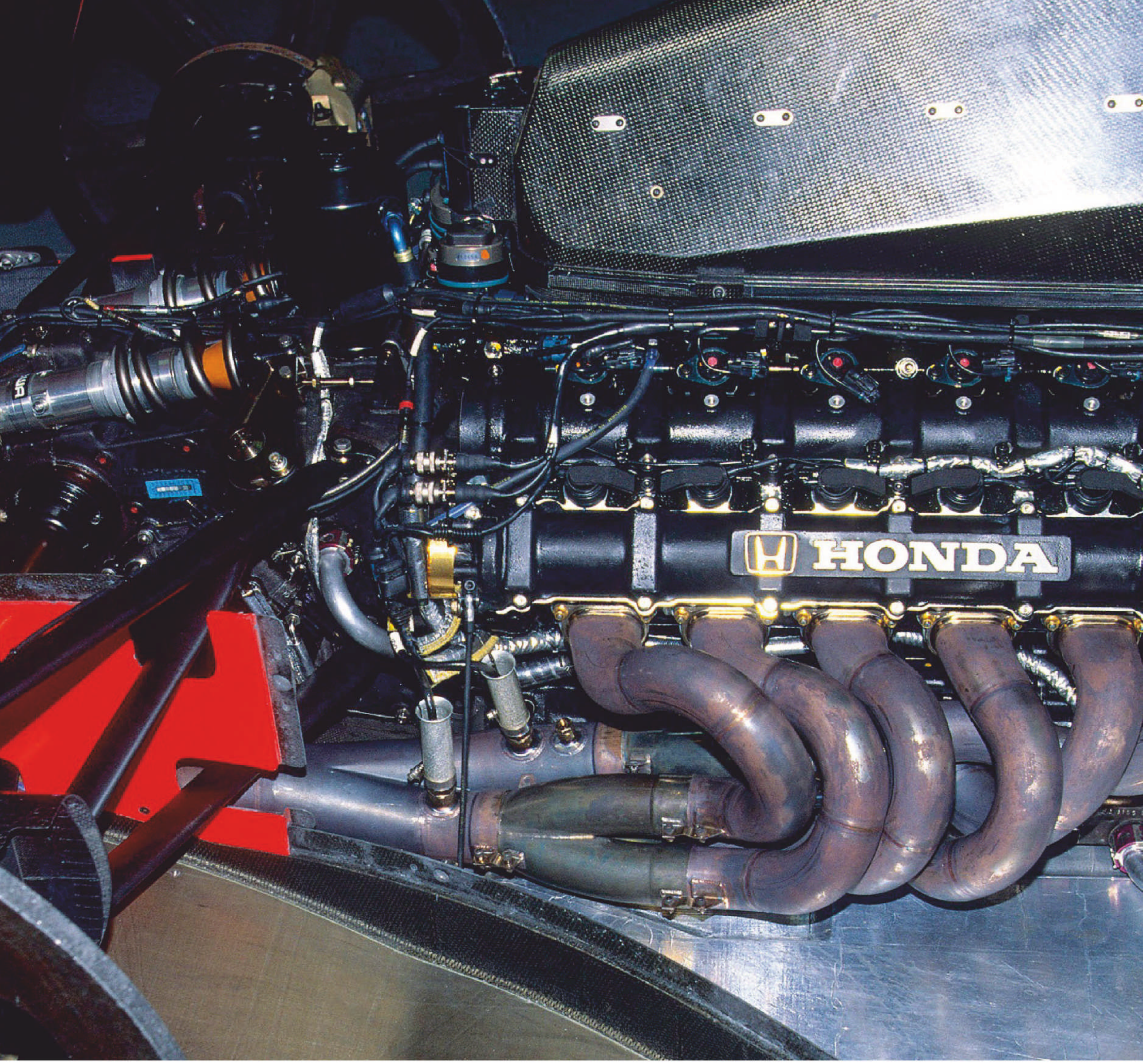
出力で他メーカーを圧倒したい

そして91年、ホンダはついにV12エンジンを完成させる。

「V12の導入に当たっては、気筒数が増えればクランクシャフトやカムシャフトのねじれ振動が大きくなるなど、V10以上に難しい技術的テーマがいろいろと出てきますが、それにチャレンジしてでもホンダとしては出力で他メ

91年はウイリアムズ・ルノーのマンセルとチャンピオン争いを繰り広げたマクラーレンのセナ。最終的にはホンダV12エンジンを搭載するセナが逃げ切り、マクラーレンがダブルタイトルを獲得した。





ホンダは91年にF1活動第１期以来となるV12エンジンを投入。V10以上に難しい技術的テーマがあるだけに技術者にとっては挑戦のしがいがあったという。

ーカーを圧倒したいということが優先されました。それにV12のNAエンジンが生み出すサウンドは文句なしに素晴らしい。あのサウンドで勝てたらカッコいいというエモーショナルな面もありました」

後藤は94年にフェラーリへと移籍し、再びエンジン開発に取り組む。

「ホンダに比べるとフェラーリは材料、シミュレーションなどの基礎技術では弱かったですが、レースを一生の仕事としているエンジニア集団なので、エンジンを出力だけでなく、常にどうしたらラップタイムを縮められるかという物差しで評価していました。そのため、レースエンジン全体の最適バランス設計という点では優れていたと思います。例えば小型化、軽量化に対するこだわりがすごくて、部品の細かいところまで細心の注意を払って設計していました。結果として完成したエンジンはコンパクトで、軽くて美しい仕上がりでした。この点は、性能優先だった当時のホンダに欠けていたところだと思います」

最後に、これまで手がけてきたなかでベストなF1エンジンはどれか訊ねてみた。

「それは、やはり88年のRA168Eですね」と後藤は即答した。

「16戦中15勝を挙げたという成績もありますが、燃料規制に対応しながらパワーを出し、なおかつドライバビリティも良かったのです。技術者の立場でいえばすべてやり尽くした、とてもいいエンジンだったと思います」 R



ルノーV10の圧倒的な速さを武器にレースをリードするマンセルと、セナに迫るパトレーゼ。この後、２台は1-2態勢を築いた。

王座交代へ

**前戦カナダGPの予選でマクラーレンを下したウイリアムズ・ルノーの2台がここでも他を圧倒
決勝でもチーム内バトルを展開して1-2フィニッシュ
前年王者とホンダV12の組み合わせでも敵わず
ついに、ルノーV10の逆襲が始まった**

Text/Racing on Photos/Photo4/XPB Images, SAN-EI

前戦から右肩上がりに調子を上げてきたウイリアムズ・ルノーとV12エンジンを投入した初戦から連勝し余裕の構えだったマクラーレン・ホンダの下降線がここで交差し、両者の形勢が逆転したと誰の目にもハッキリ明らかとなったのがこの１９９１年メキシコGPだった。フィニッシュ目前にガス欠で止まってしまったジョーダンのアンドレア・デ・チェザリスがヘトヘトになりながらマシンを押してゴールさせた（４位入賞）あのレースだと言えば思い出せる読者も少なくないだろう。

予選でウイリアムズはリカルド・パトレーゼがポールポジション、ナイジェル・マンセルも2番手とフロントロウを独占。高地でのパワー不足とバンピーな路面に悩み大クラッシュに見舞われたアイルトン・セナを尻目に決勝でも快走しレースを制圧。スタートで出遅れたパトレーゼは難なく盛り返して優勝し、マンセルとともに余裕の1

1991 Round 6 / Mexican Grand Prix

1991年F1世界選手権 第6戦メキシコGP

6月14〜16日／メキシコ・メキシコシティ／アウトドローモ・エルマノス・ロドリゲス
4.421㎞×67周＝296.207㎞／予選出走30台・決勝出走26台・完走12台

順位	No.	ドライバー	マシン	エンジン	タイヤ	周回数	タイム	グリッド／予選タイム
1	6	R.パトレーゼ	ウイリアムズFW14	ルノーV10	GY	67	1:29'52"205	1／1'16"696
2	5	N.マンセル	ウイリアムズFW14	ルノーV10	GY	67	1:29'53"541	2／1'16"978
3	1	A.セナ	マクラーレンMP4/6	ホンダV12	GY	67	1:30'49"561	3／1'17"264
4	33	A.デ・チェザリス	ジョーダン191	フォードHB-V8	GY	66	1:29'33"969	11／1'18"935
5	19	R.モレノ	ベネトンB191	フォードHB-V8	PI	66	1:30'24"122	9／1'18"375
6	29	E.ベルナール	ローラLC91	フォードDFR-V8	GY	66	1:30'29"824	18／1'19"785
7	24	G.モルビデリ	ミナルディM191	フェラーリV12	GY	66	1:31'02"735	23／1'20"322
8	25	T.ブーツェン	リジェJS35	ランボルギーニV12	GY	65	1:29'54"298	14／1'19"201
9	11	M.ハッキネン	ロータス102B	ジャッドV8	GY	65	1:30'07"377	24／1'20"823
10	12	J.ハーバート	ロータス102B	ジャッドV8	GY	65	1:30'07"653	25／1'20"830

・優勝スピード：197.757㎞/h
・最速ラップ：⑤N.マンセル（ウイリアムズ・ルノー）1'16"788／207.267㎞/h（61周目）
・ラップリーダー：1〜14＝N.マンセル、15〜67＝R.パトレーゼ
・タイヤ：GY＝グッドイヤー、PI＝ピレリ



前戦のカナダGPでルノーV10の速さに伏したセナは金曜予選中、逆転を狙って攻めた結果、大クラッシュを喫するはめに。



ルノー、ホンダエンジンを相手にフェラーリのアレジも気を吐き、予選4位を獲得。一時、セナを先行するがリタイア。



パトレーゼ、マンセルのルノー勢が3位のセナに1分近くの差をつけて1-2を達成。ベストタイムでも他を大きく上回った。

・2フィニッシュを達成してみせた。
　マクラーレンはセナがかろうじて3位になったものの予選・決勝ともウイリアムズに大きく引き離され、天狗の鼻をへし折られての表彰台登壇だった。しかも僚友ゲルハルト・ベルガーはレースウイーク中にエンジン交換まで敢行したのに、わずか5周でそのエンジンがブロー。セナの援護どころかウイリアムズに一矢報いることすらできずに戦線を去っている。
　しかし直接対峙しただけマクラーレンは救いがある。高速コースでは一日の長があるべきV12搭載のフェラーリは新加入ジャン・アレジが奮闘するもクラッチトラブルで42周リタイアにわり、エースのアラン・プロストもいいところなく入賞圏外を走り続けたあげくにピットインし自らマシンを降りてしまった。前年13番手グリッドから劇的な逆転優勝を飾った〝プロフェッサー〟がこれでは、跳ね馬の当年車642が抱える問題は根深そうだ（翌戦フランスGPから新車643投入）。
　ここ数年の、凋落し切ったウイリアムズしか知らない現代のF1ファンにはにわかに信じられないだろうが、この年のウイリアムズは最速の存在だった。それがさらに進化して最強・最速となり戴冠まで駆け抜けたのが翌92年だが、91年のFW14も十分に速く、前年&当年王者のセナを存分に焦らせ危機感を募らせるほどの存在であった。
　FW14を最速たらしめていたのは高いシャシー性能とドライバー力に依るところも少なくなかったが、この時点では熟成の進んだルノーV10の威力が大きかったと言えるだろう。FW14はライバルと目されていたフェラーリを引きずり下ろし、中団が定位置だった前年までの勢力図を自ら塗り替え、ついにホンダの牙城を崩して優勝争いをするところまで上がってきた。
　それでもこの年のFW14がチャンピオンを輩出できずコンストラクター部門でも逸冠したのは単純に、開幕ダッシュに失敗したからだ。まだマシンが熟成され切らず、初投入のセミオートマも信頼性が不足していた序盤戦に、ウイリアムズはセナに開幕4連勝を許してしまい、やっと速さが出てきた第5戦カナダでは、マンセルがポカをして、眼前で初優勝を逃してしまった。
　ともあれここからウイリアムズの快進撃が始まったのは事実。長いストレートでV12がV10に置いていかれ、高速最終コーナーのペラルタードで満足に踏んでいけない。今やエンジンだけでは勝てず、マシンのトータルパッケージで勝つ時代だということをFW14が見せつけた一戦であった。R



プライベーターたちの強い味方――DFR&ジャッド

欠かせぬ立役者

規則変更によって3.5ℓNAエンジンを全車が搭載するようになった1989年
この年から始まったNA時代において
ワークスエンジンの供給を受けられないチームを支えたのが
コスワースDFRとジャッドエンジンの存在だった
ここではそんなプライベーターの味方だった両者の歩みを辿っていく

Text/Makoto Ogushi　Photos/Paul-Henri Cahier, McKLEIN, Motorsport Images, SAN-EI



名機の血を継ぐDFR

ターボ過給時代、コスワースは大成功作となったDFVの改良版であるDFY、その後FIAが自然吸気（NA）エンジンの最大排気量を3500ccとした時にはDFVの排気量を拡大したDFZを開発、ターボエンジンを入手できないプライベートチームのためにNAエンジンを供給し続けた。しかしDFVのパーツを極力流用し変更箇所を少なくしてコストを抑制したDFZでは、自動車メーカーが繰り出すターボエンジンに対抗することは難しかった。

FIAはあまりにも高性能、高コスト化したターボエンジンの規制を始め、1989年からはターボエンジンを全面禁止し、全車を排気量3・5ℓのNAエンジンへ統一する方策を打ち出した。これを受けてフォードは改めてF1に本腰を入れてかかわろうと考え、コスワースに新しいNA3・5ℓ時代に向けたエンジン開発を委託した。ここで開発されたのがフォードDFRである。

フォードは遅ればせながらもターボ過給エンジン開発にも乗り出していたせいで、開発力が分散してしまったことは否めないうえ、時間も不足していたせいでDFRはDFZをベースに開発された。ほぼ並行してフォードとコスワースは完全新設計のHBの開発にも着手しているから、DFRはHB完成までの〝つなぎ〟的位置づけだったのだろうと考えられる。

当初DFRは88年、ベネトンのみに供給され、89年以降プライベーターにも供給される予定だった。エンジン名称はベネトンに搭載された段階では〝フォード〟DFRと呼ばれ、ヘッドカバーにも「FORD」と「F1」の文字が刻印されていた。このデザインは、86年と87年にベネトンが用いたGBA型ターボ過給エンジンと同じものである。しかし一般供給が始まって以降は〝コスワース〟DFRあるいは〝コスワース・フォード〟DFRと呼ばれることもあった。

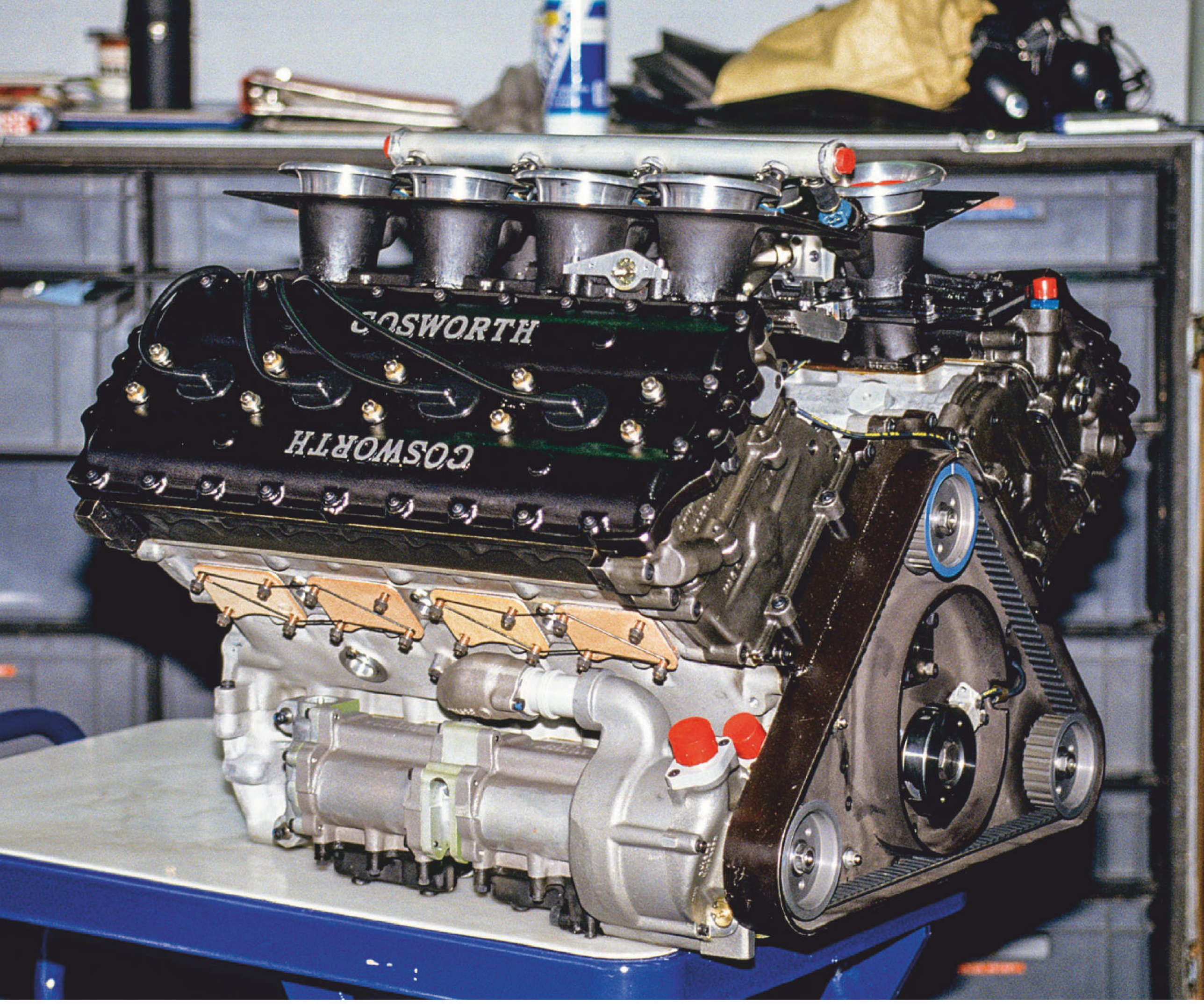
DFRはDFZと同じ90㎜のボアで、当初はヤマハが開発した5バルブヘッドを搭載する予定だった。言うまでもなく吸排気の効率を上げてパフォーマンスを向上させるためだ。当時コスワ





ターボ時代最終年となる88年。完全NA化を翌年に控えたこの年、フォードはDFRをベネトンに供給。ジャッドもF1へと新規参入を果たし、しばしばターボ勢を凌ぐ速さを見せた。

89年のイタリアGPにおけるDFR＆ジャッド搭載車群。この年参戦した20チーム中、およそ14チームのマシンがDFRおよびジャッドを搭載する占拠ぶりだった（ベネトンは除く）。



DFRはDFVから派生したエンジンのなかでは最も大きな変更を受けて進化したバージョンとなった

ースとヤマハは提携関係にあり、ヤマハは全日本Ｆ３０００選手権シリーズにＤＦＶとヤマハ製の５バルブシリンダーヘッドを組み合わせたコスワース・ヤマハＯＸ77を投入、88年には鈴木亜久里をシリーズチャンピオンへと導いた。ＤＦＲの５バルブヘッドもその延長上に計画されたプロジェクトだったのだ。

しかしベンチテストで期待していただけの性能が認められなかったとして、コスワースはＤＦＲの５バルブ化を断念、実戦に現れたＤＦＲにはコスワースのコンベンショナルな４バルブヘッドが用いられた。一方、ヤマハは自社でシリンダーブロックを急遽開発、５バルブヘッドを持つＦ１用75度Ｖ型８気筒エンジン、ＯＸ88を開発し89年に実戦投入した。

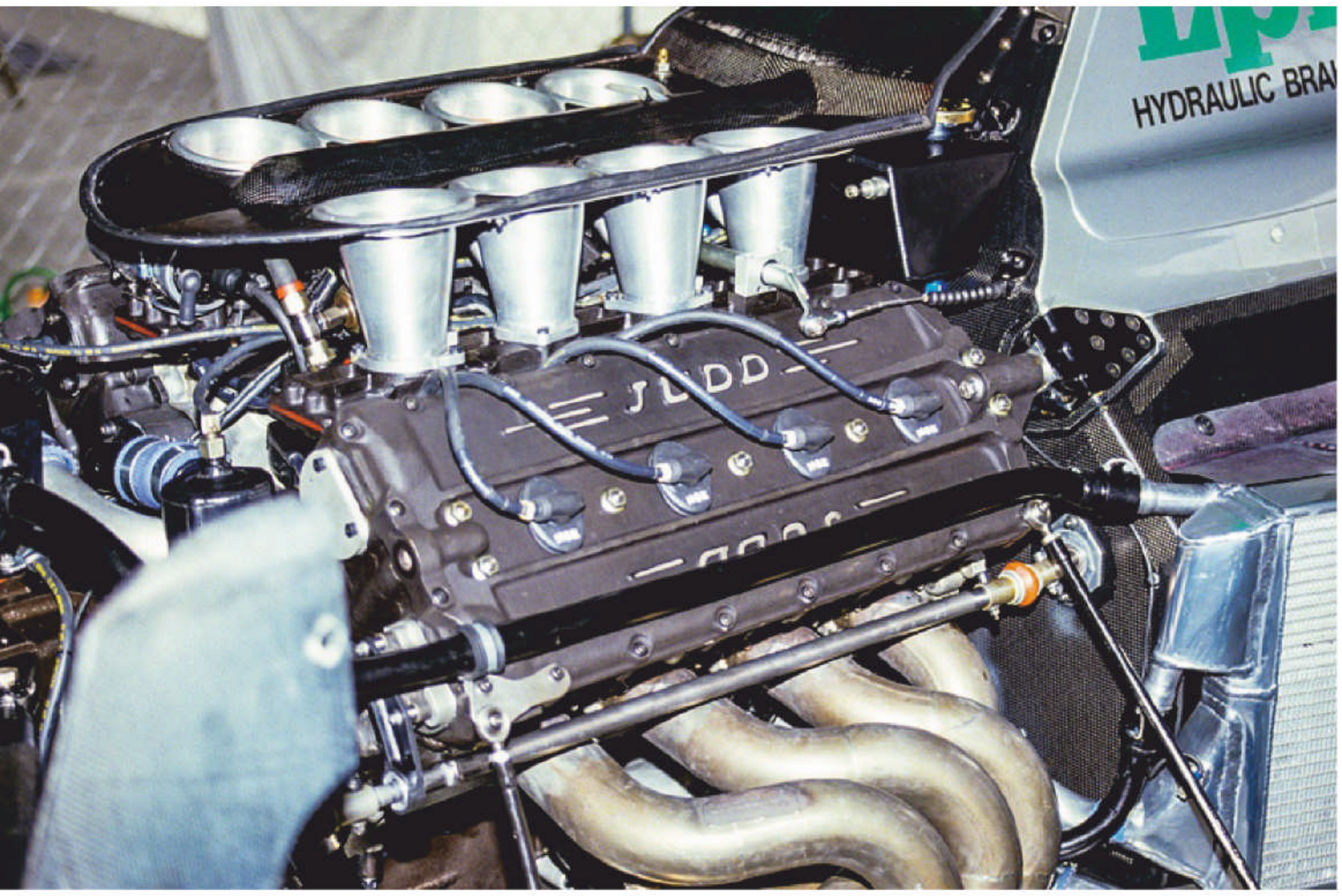
ＤＦＲはＤＦＺをベースにしているとはいえ、サンプを薄くした新しいクランクケースやバルブ挟み角、吸排気ポート形状など吸排気系を見直したシリンダーヘッドが新たに製作され、ＤＦＶから派生したエンジンのなかでは最も大きな変更を受けて進化したバージョンとなった。その結果クランクセンターは１インチ低くなったが、重量は１５５kgと、ＤＦＶに比較して決して軽くは仕上がらず、パワーも期待したほどではなく、またバイブレーションにも悩まされたこともあり、デビューシーズンの88年は２度の３位が最上位であった。

89年には完全新設計のＨＢがベネトンに供給された。一方エンジン制御を

Ford-Cosworth DFR（1989）

エンジン形式	90度V型８気筒
排気量	3494cc
ボア×ストローク	90.0×68.65㎜
最高出力	620bhp／11250rpm

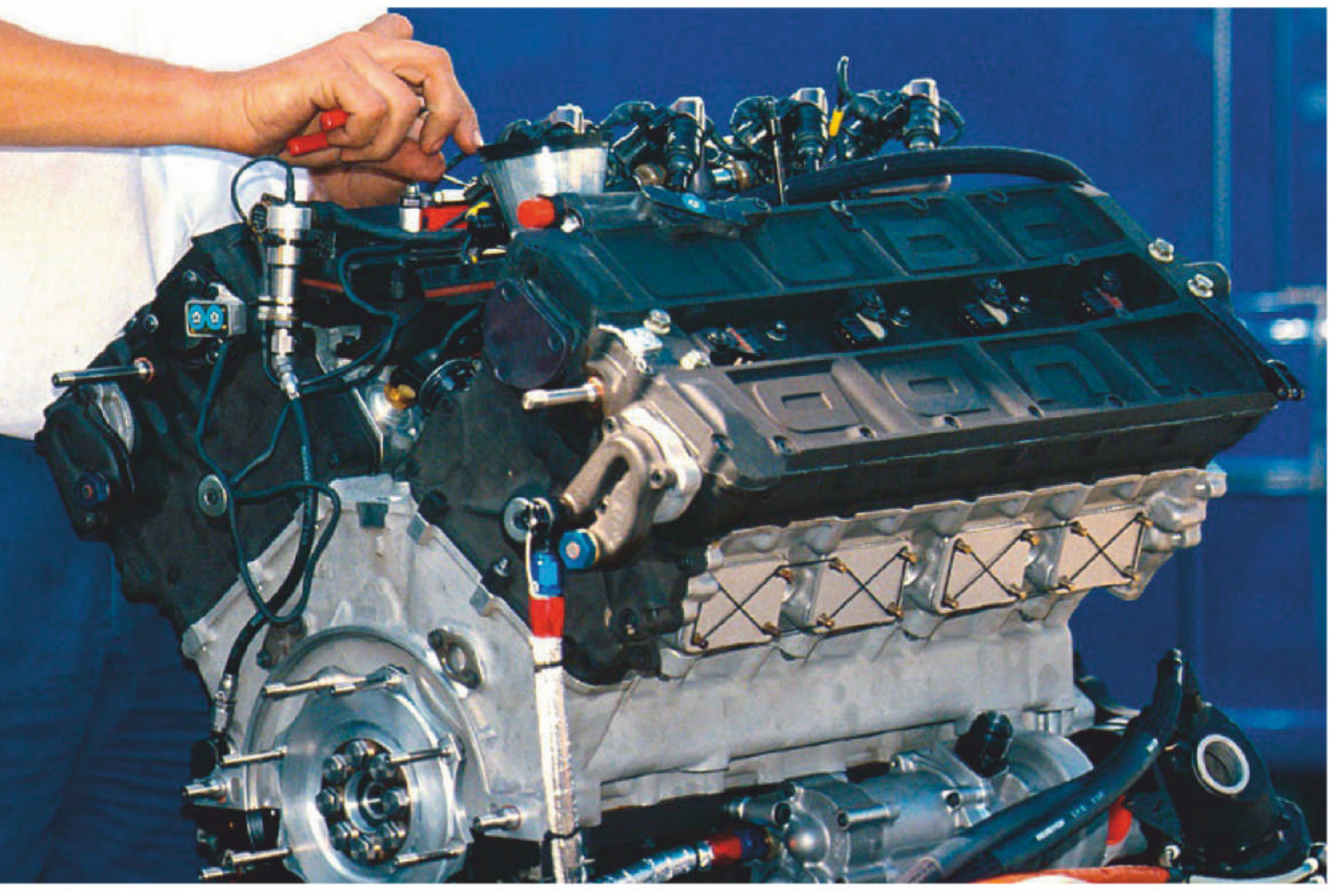
DFVの3.5ℓバージョンであるDFZをベースに開発されたDFR。89年よりプライベーターにも供給されるようになった。



Judd CV（1988）

エンジン形式	90度V型8気筒
排気量	3496cc
ボア×ストローク	——×——㎜
最高出力	600bhp／11200rpm

88年に投入されたCVは国際F3000を戦ったBVをベースにストロークを伸ばし、排気量を3.5ℓに拡大したモデルだった。



Judd EV（1989）

エンジン形式	76度V型８気筒
排気量	3496cc
ボア×ストローク	——×——㎜
最高出力	625bhp／11500rpm

89年にはマーチのデザイナーであったエイドリアン・ニューウェイの要望により、バンク角を76度としたEVがデビューした。

ミナルディがDFRを用い、ティレルが2位に2度入賞した。DFRにとってはこれがF1における最上位である。

その後、ほかのメーカーが開発するワークスエンジンの性能が年々向上し、フォードとコスワースもHBの開発に注力したこともあって、91年にはDFRの相対的パフォーマンスは急低下した。そもそも3シーズン目のエンジンを使ったのはローラ、フォンドメタル、コローニ、AGS、フットワークの5チームだったが、半数はフル参戦もできないほどの弱小チームだった。決勝レース完走わずか11、最高位6位という惨憺たる成績も当然だった。

フォードは熟成の進んだHBを新たなカスタマーエンジンとして供給することにしたため、67年に生まれた歴史的名作、DFVの最終進化形として生まれたDFRは91年シーズンをもってF1から姿を消した。

日本と縁深きジャッド

ジャッドブランドのレーシングエンジンを開発・供給するエンジン・デベロップメントは、ホンダと関係の深いジャック・ブラバムとエンジン技術者であるジョン・ジャッドが設立したエンジンチューナーで、ホンダが第2期活動に入る前に開発したF2用V型6気筒エンジンの熟成改良にかかわったことからホンダとの関係を深めていた。


ICEBERG
Marlboro
Shell
Shell



DFRユーザーのなかで特筆すべき活躍を見せたのが90年のティレルだった。旧型018で戦った開幕戦のアメリカGP（右）、新車の019となってからのモナコで2位に入り、さらにパワーサーキットのモンツァ（上）ではスタート直後に2台のフェラーリをかわし、一時先行する快走を見せた。

83年、第2期F1活動と並行してインディ用エンジン開発計画も進めようとしたホンダは、インディ用V型8気筒エンジンの設計をエンジン・デベロップメントに依頼した。ホンダにとってエンジン・デベロップメントは、ジャック・ブラバムを通じた信頼も深く、十分に機密が守れ、しかもホンダの意向が思うように働くエンジンチューナーとして適任だったのだ。

ところがインディエンジン開発プロジェクトは85年に最初のエンジンが組み上がってベンチテストまで始まったもののホンダの事情で打ち切られ、エンジンは宙に浮いてしまった。この時ホンダはエンジンの権利をエンジン・デベロップメントに譲り渡したため、このエンジンはエンジン・デベロップメントにとって最初のオリジナルV型エンジン、ジャッドAVとして世に出ることになった。

当初はブラバム・ホンダなどという名称も用いられたジャッドAVは88年にインディ500で優勝を飾る。一方、ホンダは85年に改めてAVをベースにした国際F3000選手権用NAエンジンの開発をエンジン・デベロップメントに委託した。エンジン・デベロップメントはAVのストロークを伸ばし排気量3ℓのNAエンジンを開発した。このエンジンがBVである。BVは86年、ホンダRA386Eとして国際F3000選手権にデビューした。AV、BVとも吸排気バルブの駆動はカムとバルブの間にロッカーアームを挟む、ホンダが得意としたフィンガーフォロワー形式で、シリンダーブロックをはじめとする主要コンポーネントは日本





（上）1年の活動休止期間を経て、ジャッドとともに89年に復帰したブラバム。同年モナコGPではモデナが3位表彰台を獲得した。（下）88年からジャッドユーザーになったマーチ。90年フランスGPではレース終盤まで45周にわたりトップを快走し、最終的には2位でチェッカーを受けた。

エンジン・デベロップメントはホンダにとって意向が思うように働くエンジンチューナーとして最適だった

で作られるなど、基本はホンダのエンジンであった。

エンジン・デベロップメントは89年からF1でターボ過給が禁止されるのを見越してF1進出を計画し、前段階として88年、3・5ℓV型8気筒エンジン、ジャッドCVを開発して戦線に投入した。CVはBVをベースにストロークを伸ばして排気量を拡大、シリンダーヘッドも新設計しバルブ駆動をそれまでのフィンガーフォロワー形式から当時のレーシングエンジンの標準であったダイレクト形式にするなど、大幅な設計変更を加えたエンジンである。シリンダーブロックもイギリス国内での製作が始まり、それまでのホンダエンジンを脱却してジャッドのオリジナリティは強まった。

CVはウイリアムズ、リジェ、マーチに供給された。最上位は2位だが、



91年にフットワークがシーズン途中でポルシェ→DFRへと換装したように、DFRやジャッドは新規参入エンジン失敗時の受け皿としても機能した。

92年限りでジャッド名義のエンジンはF1から姿を消したが エンジン・デベロップメントはF1から撤退したわけではなかった



CVを使ったマーチはコンストラクターズ選手権でNAエンジンユーザーとしてはDFRを用いたベネトンに次ぐ2位、総合6位に食い込んだ。

　完全にターボが禁止されNA3・5ℓ時代元年となった89年に向け、エンジン・デベロップメントはCVのバンク角を76度に狭めた新エンジン、EVを開発した。EVの開発は、前年CVを使用したマーチのチーフデザイナーであるエイドリアン・ニューウェイが、より空力性能を追求するためVバンク角を狭めてエンジン両サイドの空間を広げようと考え、エンジン・デベロップメント側に働きかけたことをきっかけに始まった。完成したEVはマーチに供給された。

　しかしEVは信頼性に欠け、最高位は3位に終わっている。2年目のCVはロータスがコンストラクターズ選手権で6位となるなど、それなりの成績を収めた。しかし同じV型8気筒エンジンでもDFRと比較した時、自動車メーカーの後ろ盾があるDFRに対し、ホンダとの関係が切れたエンジン・デベロップメントの開発力には限りがあり、ユーザーは増えなかった。

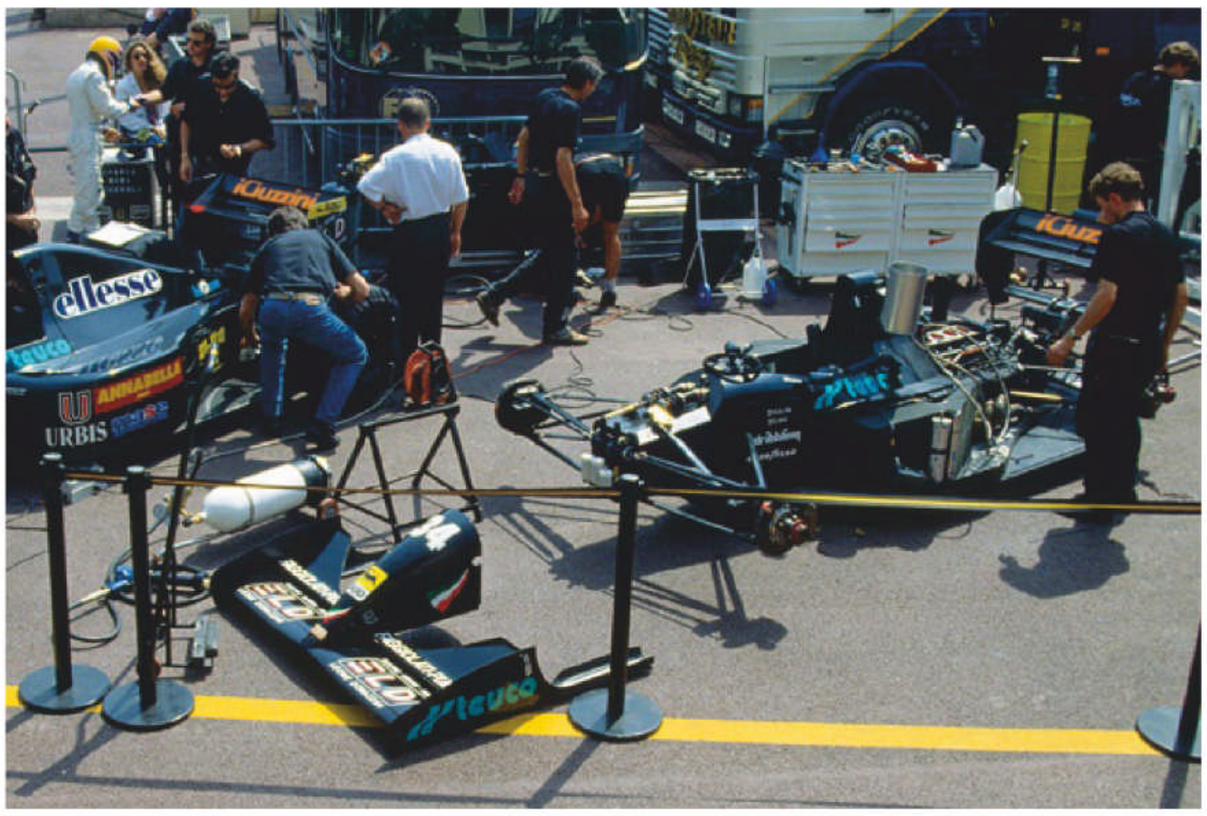
　エンジン・デベロップメントはV型8気筒のパフォーマンスに限界を感じ、V型10気筒であるGVの開発に取りかかって91年シーズンに投入した。当初類似した箇所があったためGVはホンダRA100Eのカスタマー版ではないかと語られもしたが、それまでのV型8気筒エンジンと異なり、基本設計からエンジン・デベロップメントのオリジナルエンジンである。

　GVはダラーラシャシーのスクーデリア・イタリアに供給されたが信頼性に欠け、最高位は3位を記録したもののコンストラクターズ選手権では8位と低迷、翌92年限りでジャッド名義のエンジンはF1から姿を消した。

　しかしエンジン・デベロップメントはF1から撤退したわけではなかった。93年に向けてヤマハと提携し、GVをベースにしたOX10を共同開発して同年に投入したのだ。OX10はOX10B、OX10Cと改良を受け、96年には全面新設計のOX11へ進化した。この過程にもエンジン・デベロップメントは深くかかわっていた。ヤマハのF1プロジェクトが97年末で休止したため、エンジン・デベロップメントのオファーは遠ざかるが、F1向けに開発したGVはその後排気量が拡大され、ル・マンをはじめとするスポーツカーレースで広く用いられるロングセラーとなった。

　ジャッドブランドのエンジン・デベロップメント製F1エンジンは、ホンダから始まり、ヤマハに終わるという数奇な運命を辿ったのだった。

　DFRとジャッド。このふたつのエンジンはワークスの供給を受けることができない多数のプライベーターに供給され、なおかつ安価ながらも安かろう悪かろうではなく、時折プライベーターたちに上位進出のチャンスを与えることのできる最熱狂期に欠かせないパートナーであった。R


ellesse
Reynard
Reynard
Reynard



Ferrari

パワーか、サイズか——

“フォードvsフェラーリ”——新・自然吸気決戦

**大パワーでグランプリを制しようとした“大陸系”のフェラーリと
エンジンパワーよりシャシーなどの優秀さで栄冠を
手に入れようとした“イギリス系”を支えるフォード
このふたつのメーカーが歩んだNA時代は対照的なものになった**

Text/Tatsuya Otani（Little Wing） Photos/Paul-Henri Cahier, McKLEIN, Motorsport Images, SAN-EI

私にF1グランプリのイロハを教えてくれた往年のジャーナリストであるジェラール〝ジャビー〟クロンバックは、F1チームを大陸系とイギリス系のふたつに分けることを好んだ。大陸系を代表するのはフェラーリとルノーであり、イギリス系を代表するのはロータス、マクラーレン、ウイリアムズである。大陸系は自動車メーカー系、イギリス系はレーシングコンストラクター系と言い換えても構わない。

大陸系チームは自動車メーカーが主体だからシャシーだけでなくエンジンも自製し、その大パワーでグランプリを制しようとした。一方のイギリス系チームに与えられた武器はフォード・コスワースDFVエンジンとヒューランドのギヤボックス。あとは知恵を駆使してアルミから車体を作り出し、エンジンパワーよりはシャシーやエアロダイナミクスの優秀性で栄冠を手に入れようとした。

彼らを自動車メーカーという視点で見れば、大陸系チームを長年代表してきたのはフェラーリであり、イギリス系チームを支えていたのはコスワースを支援するフォードだったともいえる。

ところが、1988年から96年までの8年間、F1で長い成功の歴史を誇る2メーカーはホンダとルノーの台頭により苦戦を強いられる。これは同時期に起きたF1グランプリの大変革を象徴する出来事でもあったが、裏を返せば、この間のフェラーリとフォードの役回りを見直せばグランプリ界を巻き込んだ時代のうねりを俯瞰できるこ

Ford

とになる。そんな視点から、両メーカーの歩みを振り返ってみよう。

束の間の栄光

まずはフォード・コスワースから。

ターボ時代に入って苦戦を強いられていたフォード・コスワースに大きな転機が訪れたのは87年のこと。この年、ＢＭＷを失ったベネトンに供給を開始すると、フォードはベネトンと連携してエンジン開発する方針を決定。コスワース関係者によれば、ベネトンの優れた技術力に惚れ込んだフォードが資金提供することで、両者の関係は次第に緊密になったという。

次期型エンジンのレイアウトについてはベネトンのチーフデザイナーであるロリー・バーンから「軽量・コンパクト」と「低重心」というふたつの要望が託される。さらに、将来的なパワー戦争に備えてエンジンの高回転化も重要なテーマとして据えられた。

こうした前提を踏まえ、コスワースは新エンジンの開発に着手。バーンの要望を聞き入れてＶ８を採用するとともに、94×63㎜のビッグボア／ショートストロークで高回転化を目指した。

Ｖバンク角をＤＦＶの90度から75度と狭角化したのはエアロダイナミクスの要求を見据えてエンジンをよりコンパクトにするため。一方、狭角化は軽量化にも有効だったようで、新素材の投入とあいまってＨＢと名づけられた新エンジンはＤＦＶよりも20kg近くも軽かったとされる。

ＨＢはベネトンＢ１８９に搭載されて89年の第７戦フランスＧＰでデビュー。結果はエマニュエーレ・ピッロが９位、もうひとりのアレッサンドロ・ナニーニが40周でリタイアと、芳しいものではなかった。

それでもフォードとコスワースは継続的にＨＢの開発を進めた。公式な数値は不明ながら、ある資料によれば89年に６２５ps／１万１５００ｒｐｍだった最高出力は次第に向上。92年のシーズン半ばにニューマチックバルブスプリングを投入すると６８０ps／１万３０００ｒｐｍを発揮するようになった。

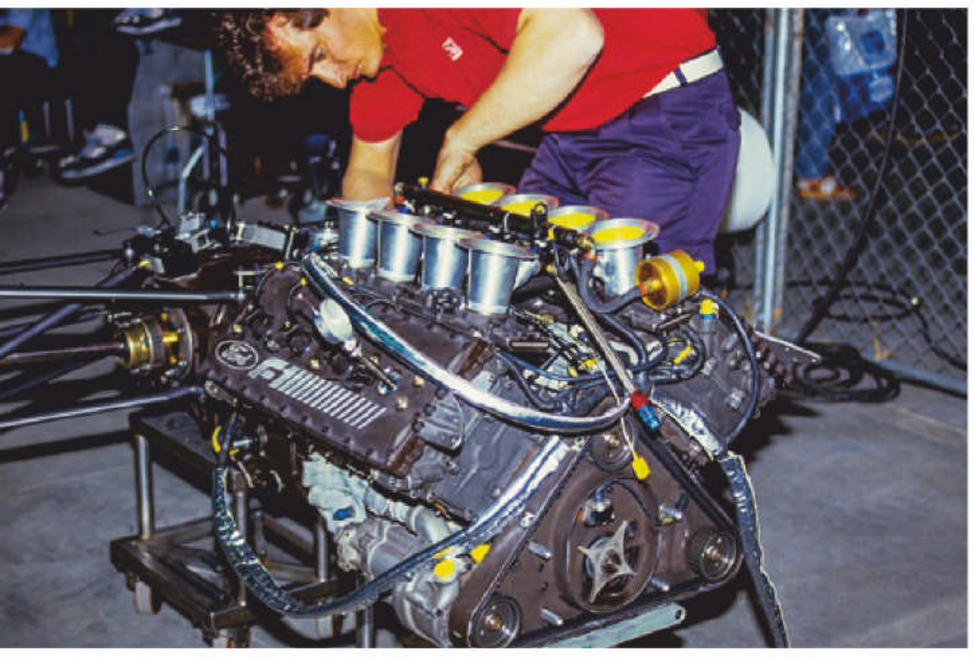
ＨＢを熟成するその裏側で、コスワ

89年、フェラーリは５バルブヘッドを持つＶ型12気筒エンジン、ティーポ035/５を搭載した640を投入。開幕戦のブラジルGPでいきなり優勝するなど、計３勝をマークし、前年の１勝よりやや前進した成績を残した。









一方のベネトンは89年、DFRに代わる新設計エンジン、HBを投入する。そして同年日本GPで１勝をマーク。さらに90年には日本、そしてオーストラリアと２連勝を記録する活躍を見せた。

ースがＶ12エンジンを開発していたのはよく知られた話だ。

ＶＢと名づけられたＶ12エンジンは試作品の写真が92年に発表され、93年はベネトンに独占供給される計画であることまで明かされたが、結局Ｖ12は実戦に登場せず、ベネトンは93年もＨＢでシーズンに参戦。最高出力は最終的に７０５ps／１万３０００ｒｐｍに到達したともいわれる。

興味深いことに、Ｖ12エンジンの発表を行なった直後の92年10月、コスワースは社内コードでタイプＥＣと呼ばれる新Ｖ８の開発に着手する。一説にはそのボアはＨＢの94㎜を超える１００㎜で、これはガソリンエンジンとしては史上最大級（ストロークは55・９㎜）。このエンジンはフォードの量産車用エンジンが当時ゼテック（Ｚｅｔｅｃ）と呼ばれていたことからゼテックＲと名づけられ、94年はベネトンＢ１９４に搭載。ミハエル・シューマッハーらがドライブした。

このシーズン、シューマッハーは開幕４連勝を達成すると最終戦までに計８勝を記録。ウイリアムズ・ルノーのデイモン・ヒルを下して初のワールドチャンピオンに輝いた。フォードユーザーのドライバーが王座に就いたのは、実に12年ぶりのことである。

しかし、この年からＦ１ではトラクションコントロールが禁止されていたにもかかわらず、ベネトンはこれを違法に使っているとの噂が絶えなかった。私の師匠だったジャビーもベネトンがトラクションコントロールを使っていたと固く信じていたひとり。加えて最終戦ではウォールに接触したシューマッハーが追い越そうとするヒルに体当たりするようにして接触。これでシューマッハーのタイトル獲得が決まったが、こういう汚いやり口をジャビーは強い調子で非難していた。

これでフォードが復調したと思ったのも束の間、ベネトンは翌年からルノーエンジンを使うことを決定。結局フォードは95年からザウバーにゼテックＲを供給するが、この年と翌96年はいずれもコンストラクターズチャンピオンシップ７位と後退してしまう。つまり、チームの実力が成績を大きく左右したのである。

形は違えど、この時期のフェラーリも同じような問題に苦しんでいた。自然吸気時代に入った89年以降も彼らが手がけるエンジンは決して悪くなかった。しかしこの時期のフェラーリはマ

93年、HBも投入から４シーズン目を迎え、熟成が進む。92年からワークス格のベネトン以外にもHBの供給チームが広がり、93年にはホンダを失ったマクラーレンもHBを搭載した。

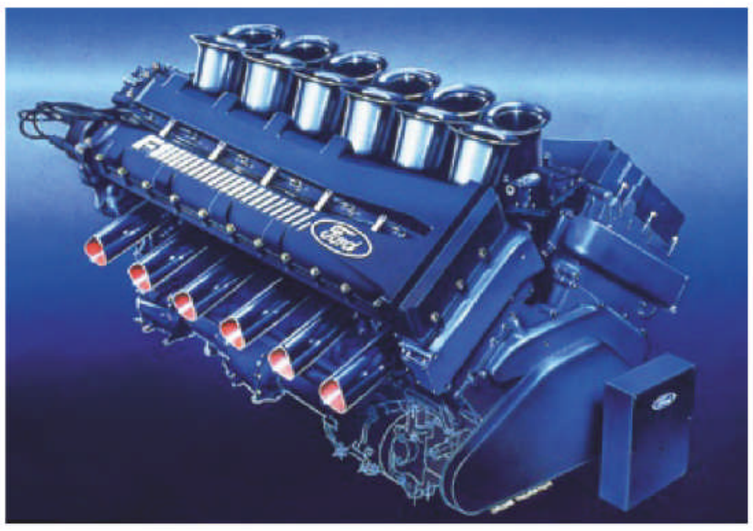




ネージメントと技術陣が混迷状態にあり、エンジンのポテンシャルを十全に引き出せなかった。加えて12気筒にこだわる跳ね馬の伝統が、問題をより複雑にしたのである。

跳ね馬の改革

89年、フェラーリはジョン・バーナードがデザインした革新的マシン「６４０」をデビューさせる。これに搭載されたV12自然吸気エンジンはティーポ０３５／５と呼ばれた。このエンジンをデザインしたのは、のちにルノーでVバンク角１１１度の低重心エンジンを開発したジャン・ジャック・イス。ちなみに０３５／５のVバンク角は65度だが、特徴的だったのはヤマハが先鞭をつけた5バルブヘッドを搭載したことだった。もともと吸気効率を高めるための吸気：3バルブ、排気：2バルブだったが、フェラーリは特異なバルブレイアウトを採用した影響でカムシャフトの形状が複雑になり、このため技術的な難易度が高いわりに大きな効果が得られなかった。ちなみに６４０にセミATが搭載されたのは、ドライバーが常にステアリングを握っていられるだけでなく、中低速トルクの薄いV12エンジンの特性をカバーするには7速ギヤが必要だったからともいわれる。


92年頃に発表されたフォードのV型12気筒エンジン。VBと名づけられたこれは試作機のみで、実戦投入されることはなかった。

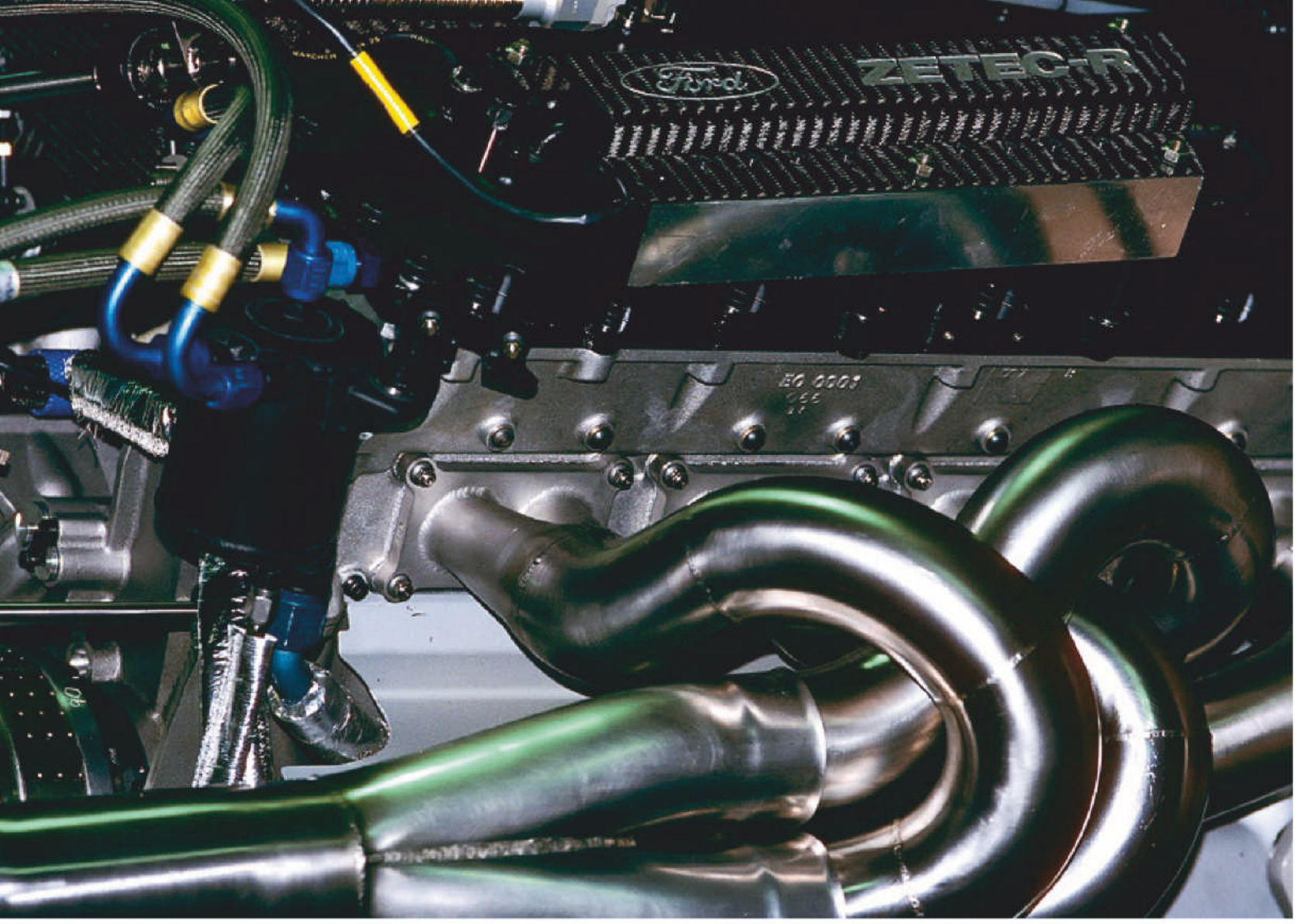
90年に誕生したティーポ０３６はそれまでブロック、ヘッドともに鋳鉄製だったものをヘッドのみアルミ製に変更。同じ年に型式名は０３７、０３７Bと進化していったが、65度という特異なVバンク角は維持される。成績面では、89年は3勝でコンストラクターズランキング3位だったのに対し、90年はアラン・プロストとナイジェル・マンセルが計6勝を挙げてシリーズ2位へ。これはバーナード作のシャシーが熟成されたことと優勝できるふたりのドライバーを擁したことが効を奏した結果だろう。

ところが、鬼才バーナードは89年限りでフェラーリを離れる。その後、チーフデザイナーはエンリケ・スカラブローニ、スティーブ・ニコルス、ジョージ・ライトン、そして再びバーナードと目まぐるしく変わった。こんなことでは腰を落ち着けてシャシー開発に勤しめないのは当然のこと。それを反映するかのようにコンストラクターズチャンピオンシップの順位も90年の2位をピークとして3位、４位、４位と下降していった。

こうした事態を受けて、フェラーリはホンダに技術支援を要請。そして94年には元ホンダの後藤治をエンジン開発のR&Dマネージャーとして招聘し、硬直状態にあったマラネロの開発部隊に新風を吹き込もうとした。

後藤が振り返る。「僕がフェラーリに行った時は、ホンダからの技術トラ

フォードが復調したと思ったのも束の間
ベネトンは95年からルノーを使用し、彼らは大きく後退した



HBに代わる新V8、ゼテックRが94年にベネトンに搭載された。これを積むシューマッハーがドライバーズチャンピオンに輝き、フォードとしては12年ぶりにユーザーを王座へと導くことに。だが翌年、ベネトンというパートナーを失ったフォードは凋落していく。

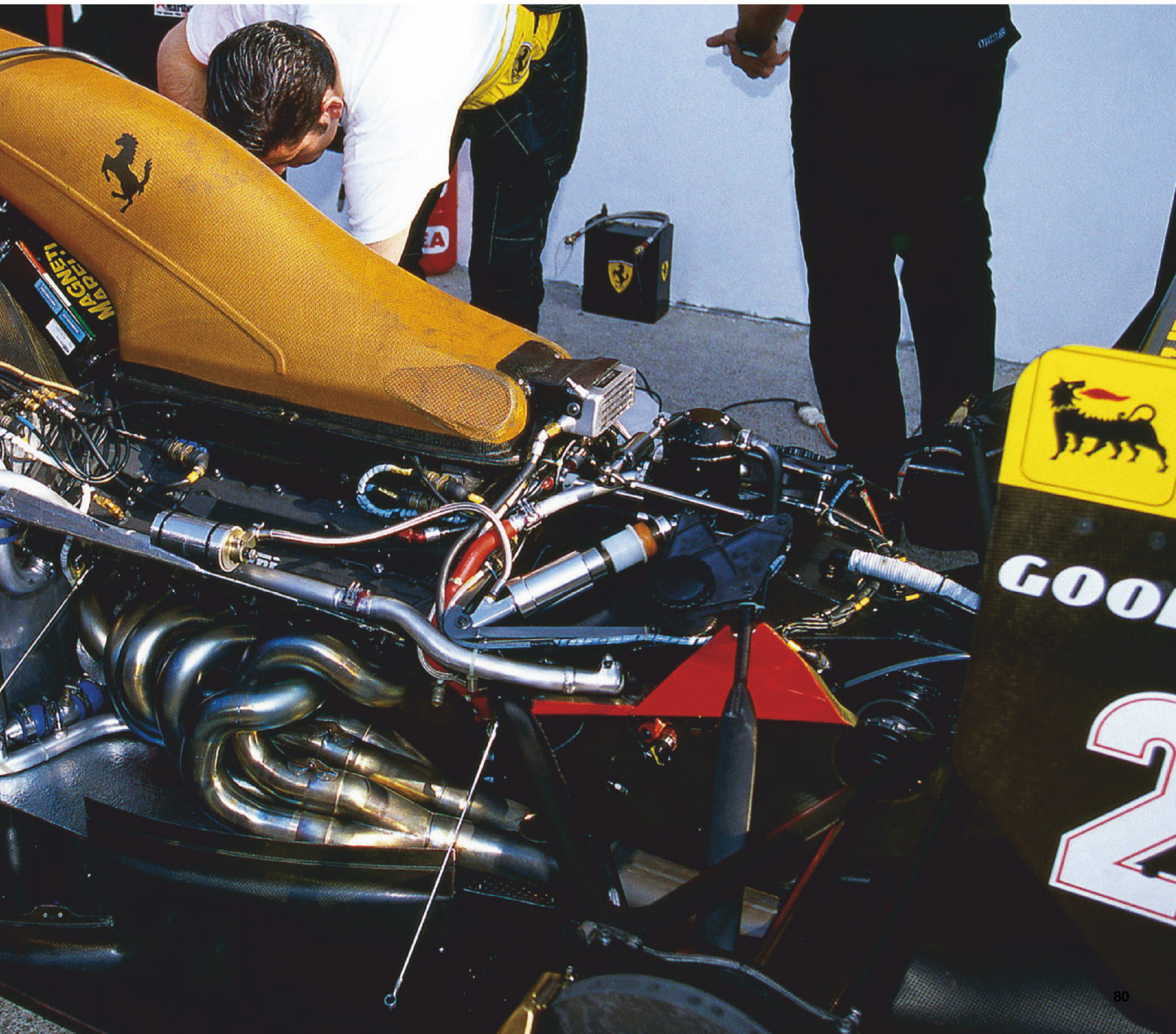


ンスファーはもう終わっており、僕自身がホンダの図面を直接見たことはありません。それでも、たとえばカムプロファイルで、こっちがホンダプロファイルで、こっちがフェラーリオリジナルのプロファイル』という説明を受けたことはあります」。

一部にはフェラーリのF1エンジンはホンダの技術で甦ったともいわれるが、これに関する後藤の見解を訊ねてみた。「エンジンに組み込むパーツや部分的な技術を変えたからといって、それだけで力を発揮させるのは難しいと思います。シリンダーヘッドといっても、カムプロファイルやポート形状などが複雑に影響し合って性能を発揮する。だから、ホンダの技術が部分的

ライバルがV8やV10で戦うなか、フェラーリは伝統のV12エンジンを94～95年の412シリーズまで積み続けた。その２年間で１勝ずつを記録するなど、92～93年に比べると進歩が見られたが、さらなる飛躍のため、フェラーリは決断を下す。





に入っただけでフェラーリのエンジンが良くなったかといえば、決してそういう話ではなかったと思います」。

フェラーリに移籍した94年、後藤はコネクティングロッドの焼き付きが頻発していたティーポ041のベアリング周りを設計変更したり、日本製のベアリングメーカーに変更するなどの改良を実施した。続いて95年に入って排気量が3ℓに縮小されると高回転化が進み、最高回転数は1万6500rpmに到達。こうなると、全長の長いV12エンジンではクランクシャフトやカムシャフトが共振して様々なトラブルを起こすようになる。

結果としてフェラーリは96年にV10エンジンを投入したが、これはV12が限界に達していたことを意味するのだろうか？『GP Car Story』誌の取材に後藤はこう答えている。

「社内で車体とエンジンのパッケージを研究するなかで、バーナードが『V12ではバランスのいいクルマを作りにくい。V8もしくはV10の短いエンジンを検討してほしい』と発言しました。これを受けて検討し、V10を開発することになったのです」

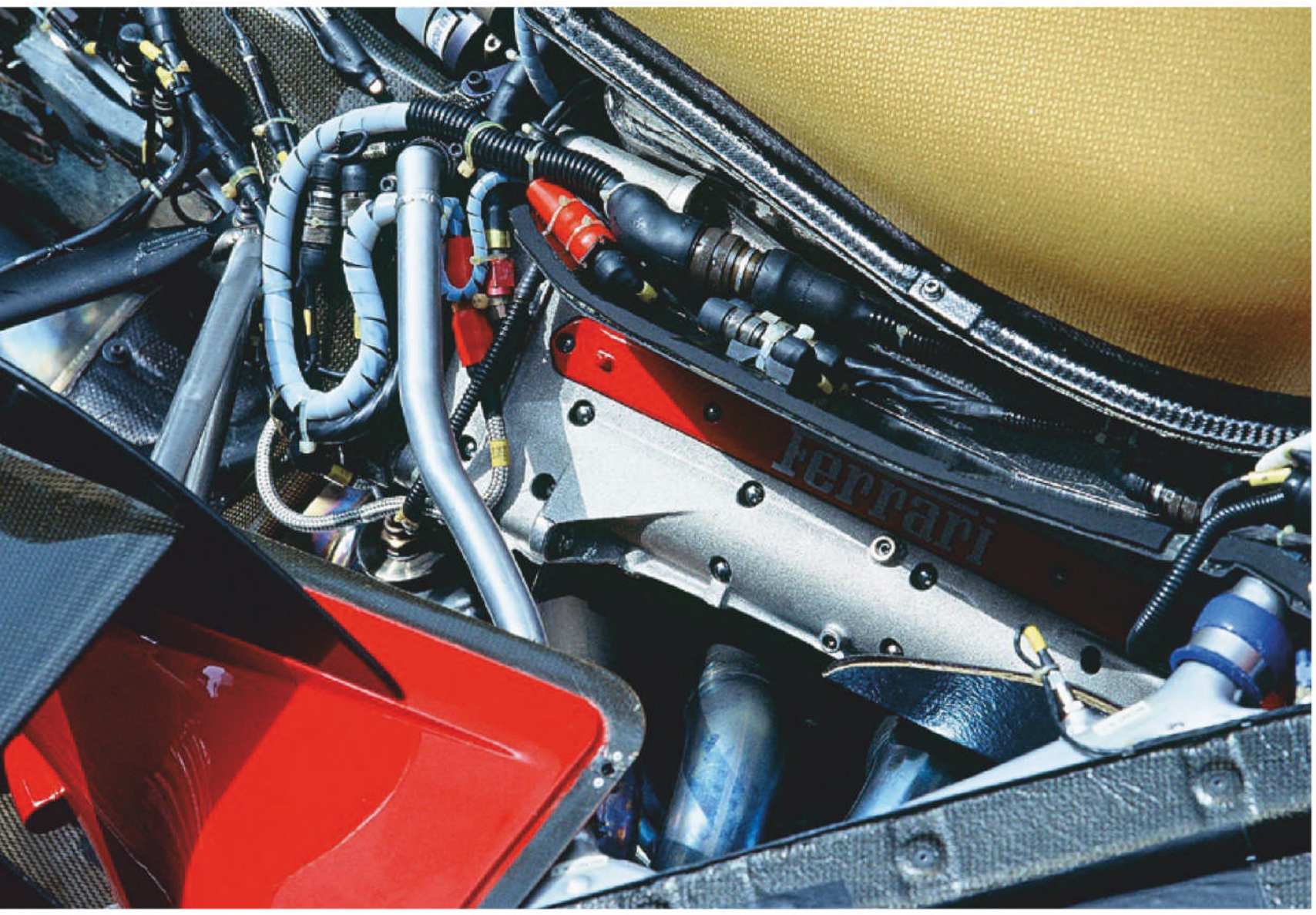
しかしフェラーリで変わったのはエンジンだけではない。91年にルカ・ディ・モンテゼモロが社長に就任し、2年後にジャン・トッドがチーム代表へ招聘されると、96年にはシューマッハーをベネトンから迎え入れる。これに続くかたちでロス・ブラウンやバーンが加わり、チームの総合力が格段に向上。これらが99年に始まるフェラーリ黄金期を築く礎となった。

つまり、ターボ時代からNA時代に移ったことでF1の主役はエンジンからチーム（もしくはチーム体制）に移行。そのなかでチーム体制強化に成功し栄華を極めたのがフェラーリであり、パートナー選びに失敗してジリ貧の成績を収めることになったのがフォード・コスワースだったのである。R



94年には元ホンダの後藤治がエンジン開発陣営に招聘され、問題が発生していたパーツの設計変更など、数多くの性能向上に寄与した。

チーム体制強化に成功し、栄華を極めたのがフェラーリであり
パートナー選択に失敗、成績が降下したのがフォードだった



伝統を捨てることを決断したフェラーリは96年、ついにV10エンジンへとスイッチ。これは「バランスのいいクルマを作りにくい」というバーナードの進言があったからだ。





ルノーV10とフォードHB-V8のエンジン対決。下馬評では前年王者ルノーが圧倒的優位と見られたもののフォードも善戦した。

混沌とする勢力争い

プロストがチャンピオンチームから2年ぶりにF1復帰
最強パッケージと思われたウイリアムズ・ルノーに対し
思わぬ伏兵「フォードHB-V8」エンジン勢が台頭
好敵手セナや新進気鋭のシューマッハーが操り
ルノー優勢から一転、新しい勢力図が見え始めた

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

ホンダの撤退、ナロートレッドタイヤの導入、アラン・プロストの復帰など、大きな変化が訪れた1993年のF1。その開幕戦は南アフリカの地で行なわれた。

予選では92年に圧倒的な強さでシリーズを制覇したウイリアムズ・ルノーに加入し、2年ぶりの復帰を果たしたプロストが1分15秒696を記録してポールポジションを獲得。それに続いたのは93年からホンダに代わってフォードHBエンジンの供給を受けることとなったマクラーレンを駆るアイルトン・セナ。マクラーレンはホンダを失ったことにより大きく戦闘力を下げると思われたが、1分15秒784をマークしてプロストに肉薄した。

3番手はベネトンのミハエル・シューマッハーとなったが、タイムは1分17秒261とトップ2からは大きく離され、やはりプロストの復帰後もセナvsプロストの一騎打ちとなるかに思わ

1993 Round 1 / South African Grand Prix

1993年F1世界選手権 第1戦南アフリカGP

3月12～14日／南アフリカ・ヨハネスブルグ／キャラミ・グランプリ・サーキット
4.261㎞×72周＝306.792㎞／予選出走26台・決勝出走26台・完走７台

順位	No.	ドライバー	マシン	エンジン	タイヤ	周回数	タイム	グリッド／予選タイム
1	2	A.プロスト	ウイリアムズFW15C	ルノーV10	GY	72	1:38'45"082	1／1'15"696
2	8	A.セナ	マクラーレンMP4/8	フォードHB-V8	GY	72	1:40'04"906	2／1'15"784
3	26	M.ブランデル	リジェJS39	ルノーV10	GY	71	1:39'23"383	8／1'18"687
4	23	C.フィッティパルディ	ミナルディM193	フォードHB-V8	GY	71	1:40'08"496	13／1'19"285
5	30	J.J.レート	ザウバーC12	イルモアV10	GY	70	1:40'37"248	6／1'18"664
6	28	G.ベルガー	フェラーリF93A	フェラーリV12	GY	69	1:37'01"274	15／1'19"386
7	9	D.ワーウィック	フットワークFA13B	無限V10	GY	69	1:38'43"185	22／1'20"402

・優勝スピード：186.403㎞/h
・最速ラップ：②A.プロスト（ウイリアムズ・ルノー）1'19"492／192.970㎞/h（40周目）
・ラップリーダー：１～23＝A.セナ、24～72＝A.プロスト
・タイヤ：GY＝グッドイヤー



この年、F1フル参戦２年目のシューマッハーはマクラーレン（セナ）とのフォードワークスの主導権争いを演じることに。



プロストが独走する一方で、同じルノーV10を搭載するリジェの２台も大健闘。ブランデル（後ろ）が３位表彰台を獲得した。



１年間の休養を経て復帰を果たしたプロストが２年半ぶりの優勝。セナはレース最終盤に降った雨のなか猛追するが届かず。

れた。

決勝は曇り模様ながら路面はドライのまま、72周レースの火蓋が切って落とされた。ポールのプロストはクラッチミートを失敗して、スタートミス。これを逃さずセナがホールショットを奪うとシューマッハーもこれに続く。プロストは3番手までドロップしてしまった。そしてこの3台は4番手以下を引き離しながら、三つ巴の戦いを展開していく。

13周目の1コーナーではプロストがシューマッハーをパスして2番手に浮上。その後も追撃の手を緩めずに今度はセナの攻略へと取りかかる。だがセナも巧みなブロックを見せて、プロストを先行させまいと立ちふさがる。21周目にはメインストレートを抜けて1コーナーで一度プロストが前に出るも、続く2コーナーですぐにセナが抜き返してポジションを死守。しかし、なんとかトップを守っていた23周目、同じ1コーナーでプロストがセナのインをさし、ついにトップを奪う。その後すぐにセナはシューマッハーにもパスされるが、抜かれたその周にシューマッハーと同時にピットインするとピットワークで逆転。再びセナは2番手の座に返り咲いた。

25周目にはプロストもピットへ向かうが、トップのままコースへと復帰したため順位は変わらず。注目は2番手のセナとシューマッハーの争いに集まった。

常にセナにプレッシャーをかけ続けていたシューマッハーだったが、40周目にセナに仕掛けようとしてスピン。そのままリタイアを喫してしまう。

これでトップ集団のバトルは決着となり、終盤ラスト4周というところでスコールが発生したものの、プロスト、セナの1・2は変わらず、そのままの順位でチェッカーに。3番手にはリジェ・ルノーのマーク・ブランデルが入った。チェッカーを受けられたのは5台、完走7台というサバイバルレースとなった。

ウイリアムズが前年同様、最強のシャシーとルノーV10との組み合わせで速いことは予想どおりであったが、ルノーに比べれば非力で、しかしコンパクトなフォードHBを積むマクラーレンのセナ、ベネトンのシューマッハーがプロストと合わせて3強といえる強さを見せた。このフォードエンジンの台頭により、たとえエンジン重量が重くなってもパワーを重要視していた時代は終わり、シャシーとのマッチング、バランスが重要であると認識する時代へと変わりつつあることを予感させる開幕バトルとなった。 R

MARIO ILLIEN

イリエンが語るイルモアと第二次エンジン戦争

モアパワーより大切なもの

F1参入から2年後、ザウバーとともにF1復帰を果たすメルセデスと手を組み、以後、供給先がマクラーレンに変わったあとも、メルセデスエンジンの開発部隊としてどんどんと力を強めていったイルモア。そんな彼らの歩みと当時の“新・エンジンウォーズ”について、イルモア創始者のひとり、イリエンが語る

Text/Midori Ikenouchi
Photos/Daniel Reinhard, Paul-Henri Cahier, McKLEIN, Motorsport Images, SAN-EI

F1最熱狂期 Part IV









1 91年、イリエンの親友だったニューウェイの誘いを受け、レイトンハウスへの供給からF1参入を果たした。2 93年にはザウバー・メルセデスとタッグを組む。翌年にはネーミングがイルモアから正式にメルセデスとなった。3 95年にはザウバーに別れを告げ、メルセデスとともにマクラーレンへ。



――まずイルモアが誕生した経緯を教えてください。

「それまで私はポール・モーガンとともにコスワースの従業員として働いていました。私はまだ若造だったため冒険心にあふれ、若さゆえの根拠のない自信に満ちていました。『コスワースよりもずっといいエンジンを作れるハズだ』と思っていたんです。今思うと、とても生意気なヤツですね（笑）。1983年の秋からとんとん拍子で話が進み、翌年2月にはモーガンとロジャー・ペンスキーとともに正式に会社を登記しました。起業目的はインディカー用の新しいエンジンを開発することで、しばらくはそれだけを手がけていました」

――F1参入は考えていなかったということでしょうか？

「はい、F1はまだまったく考えていませんでした。起業して早々にF1へ打って出るということがどれだけ難しいか分かっていました。何より、一番のネックは経済的な問題でした」

――91年のF1参戦時、なぜレイトンハウスと繋がったのでしょうか？

「私の長年の親友であるエイドリアン・ニューウェイがあのチームのマシンを設計していたからですよ。ある日、彼がイルモアを訪ねてきて『私の作るF1マシン用のエンジンを作ってくれないか』と打診されたんです。滑り出しは順調で、最初はその後の展望を楽観的に見ていました。しかし途中からスポンサー企業の代表者がシーズン中に逮捕され、それによって資金の流れ



が突如ストップしてしまったんです。イルモアも非常に厳しい状況ではありましたが、なんとかF1に留まることを選びました。それは今後のビジネスへのチャンスと考えたからです」

――なぜ最初からV10を選んだ？　V8やV12は検討されませんでしたか？

「3500ccに対してV8は必ずしもベストなソリューションではありませんでした。当時、私はV10とV12の両方を検討・考察していましたが、V10の方がコンパクトで軽量なことからベターではないかと考え、開発に取り組みました。V10は冷却性に優れ、V12よりもエンジン本体が軽いので燃費もいい。もちろんエンジンパワーという点ではV12の方が上回ります。ただそれを考慮してでも、V12よりもV10の利点を選んだというわけです。V8は最初から眼中にありませんでした」

――最初のイルモアV10の優れていた点と他メーカーより劣っていた点を挙げるとすると、どこでしょうか？

「他メーカーより劣っていたのは、明らかに開発用のバジェットが少なかったことですね（笑）。マンパワーも不足していましたし、シミュレーション機器もまだ当時は多く持っていませんでした。また同様に実験検査をする機会も圧倒的に足りませんでした。しかしあのV10はとにかく軽く作ることに成功し、全チームのエンジンのなかで一番軽く、ライバルより約50kgも軽かったのです。それがシャシーサイドに対して大きな利点となりました。

一方で私たちはまだバルブスプリングを使用し、空気圧式のバルブ制御を持っていませんでした。それだけは初期段階で明らかな欠点となりました。そのせいで回転数を制限せざるを得なかったですからね。

しかしそれは技術的な観点からは非常に理に適っており、結果的には良い始まりとなったのではないかと考えています。今やエンジンは軽いことが鉄則ですが、当時は『そんな軽量化されたエンジンがF1で機能するはずがない』と批判を浴びせてきたものです。ですが結果的には私たちの理論が正しかった。エンジンの軽量化に努めたことは正しかったと思います。もちろん多くの不具合も起きましたけどね」

――V10の後、V12へという考えにはならなかった？

「いいえ、まったくそんな考えはありませんでしたよ。V10は正しい道筋だと確信していましたし、95年に3500ccから3000ccへ排気量が変更されてからは、よりV10の方が〝向いている〟と考えていましたね」

――91年はホンダ、フェラーリ、ルノー、フォード・コスワースなど様々なエンジンメーカーが存在しました。それぞれの評価を教えてください。

「当時ホンダは一番優れたエンジンを持っていたと思います。ただそれはかなり大きく、重かった。その分ポテンシャルは非常に高かったですがね。エンジンだけでなくシャシーも優れていたと思いますし、それを操るドライバーも、どこより優れていました。

そのすぐ下にいたのがフェラーリ。ホンダよりやや劣っていたものの、十分にコンペティションを戦えた。でもV12というビッグエンジンがゆえに冷却性能が劣っていましたし、燃費も悪かったですね。コスワースのV8は明らかにポテンシャルに欠けていましたし、走行中の強いバイブレーションにも悩まされていた。一方でトルク曲線と燃費の良さでは優れていたと思います。ルノーの評価は〝十分コンペティティブ〟というものですね」

――そのなかでもルノーがチャンピオ



94年にV10でF1へと参入したプジョーと前年からV10を採用し始めたヤマハ。プジョーはエンジントラブルの多発に泣き、ヤマハは車体側の信頼性不足などに悩まされ、速さが結果に繋がらぬことも多かった。



ザウバーと袂を分かち誕生したマクラーレン×メルセデス。イルモアは前年までとは異なるバンク角のエンジンを投入した。だが、車体が失敗作だったこともあり、思ったような成績は残せず。

もちろんルノーがイルモアにとって ベンチマークだったことは間違いありません

ンエンジンとして92～97年まで君臨していましたが、当時あなたはルノーをベンチマークとされていましたか？

「もちろんルノーがイルモアにとってベンチマークだったことは間違いありません。彼らの開発力は非常に優れていました。またあの当時の燃料のクオリティも大きなメリットをもたらしたことは間違いないでしょうね。F1ではエンジンに正しくマッチした燃料を使用することでエンジンのポテンシャルが約10%も上昇しますから。イルモアにはそのベストな燃料を供給してくれる会社との契約がありませんでした。大型チームはみなオイルメーカーと提携していましたが、それは私たちには望めず、それも我々が厳しい状況に置かれた一因でした。モータースポーツの世界に〝フェア〟という言葉はありません（笑）。こうした理不尽な差はつきものです」

――イルモアはなぜメルセデスと手を



会社をメルセデスに売却した際、社員よりイリエンに贈られた軍用車の模型。この模型はすべてF1エンジンのパーツで作られている。



97年にタイトルを争っていた2強、ウイリアムズ・ルノーとフェラーリ。しかしマクラーレン・メルセデスもこの年3勝をマーク、徐々に2強に近づきつつあった。

メルセデスからオファーをもらった同じ年にポルシェからも打診を頂いていました

組むことになったのでしょうか？

「たしか、メルセデスとの最初の話し合いは92年の終盤だったと思います。その後93年の頭に当時のメルセデス財閥トップであるユルゲン・フバート、ウエルナー・ニーファ博士らがイギリスのウチの会社まで訪ねてこられて、ひととおり弊社のエンジンを視察されたんです。ちょうどファクトリーにはグループCのエンジンが並んでいる時でした。

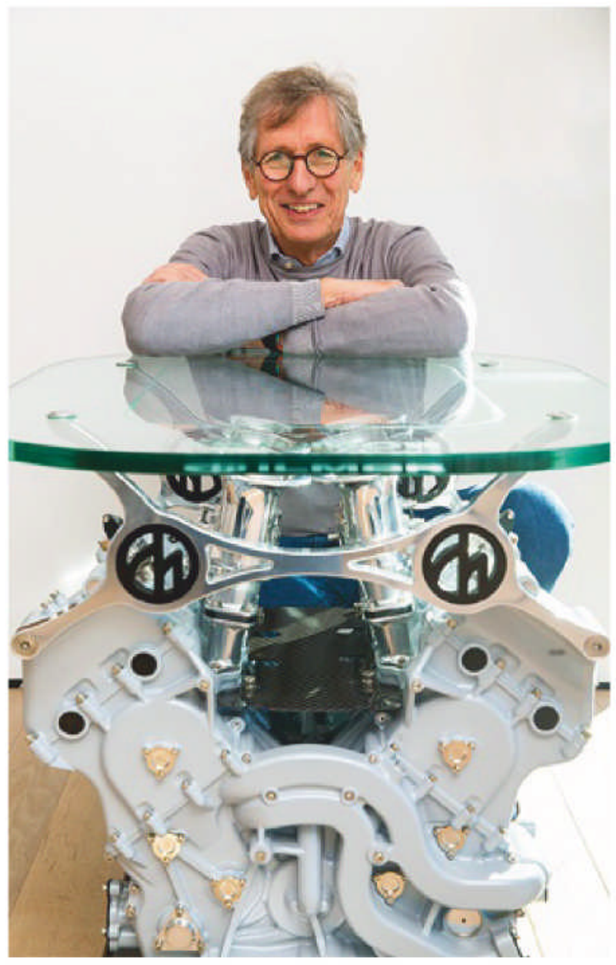
ニーファ博士はイルモアに非常にポジティブな感想を持ってくれました。そしてその年、私たちと一緒に今後仕事をしていくことを決断してくれたのです。さらにこの年には、なんとポルシェからも打診を頂いていました。ほとんどスペアパーツもないようなカツカツの状況でF1参戦を頑張っていた状態から、突如大きな自動車メーカー2社からオファーをもらうという展開になり、この時に改めて『F1への扉が開いた』と確信しましたね」

――メルセデスとポルシェ、なぜメルセデスを選択したのですか？

「メルセデスの方が社内審査でプロジェクト開始へのゴーサインが早く出たのと、ポルシェよりも彼らの方が忠順だったためです。そしてイルモアとしてはメルセデスのプロジェクトの方がポテンシャル的に高いと考えていました。当時メルセデスはザウバーと組んでいたこともあり『Ｃｏｎｃｅｐｔ ｂｙ Ｍｅｒｃｅｄｅｓ』とマシンに刻まれ、その後94年からはエンジンもメルセデスの名前になりました。私の記憶ではメルセデスとの契約は93年の11月に正式に交わしていました」

――メルセデス内でもＶ10エンジンが推進されていたのですか？

「当時のメルセデスは少しややこしく、ヒーレット博士率いるセクションではＶ12を精力的に開発していました。彼は『Ｖ12が将来を担う存在になる！』と言い張り、その他のエンジンには目もくれないようでした（笑）。メルセデス内でＶ12チームと他チームとが派閥争いを展開していたのですが、ニー



マリオ・イリエン

1949年８月２日生まれ。スイス出身。84年にポール・モーガンとロジャー・ペンスキーとともにイルモアを設立。設立後はインディカーのエンジンを手がけ、91年にF1へと参入し93年にはメルセデスと提携しザウバーへ供給。95年からはマクラーレンとタッグを組み、その後のタイトル獲得に貢献した。

ファやフバートらはイルモアのエンジン、すなわちV10を正しい道筋だと信じてくれていました。V12よりも費用的に抑えることも期待できるとね」

――97年のルノー撤退頃、イルモアはトップのエンジンパフォーマンスを発揮できていたと思いますか？

「97年、この年はオーストラリア、モンツァ、ヘレスとイルモアエンジンとして最初の勝利を挙げられたシーズンです。パフォーマンス的にはずいぶんと成長していたと思いますが、私個人としてはまだまだ満足してはいなかったですね。この年のマシンはニューウエイの手がけたものでしたから、車両自体がかなり改良されていたことも勝てた理由のひとつでしょう。私たちもエンジンを毎年改良して送り出していましたが、翌98年は徐々に山を登り始めていたことを実感しました。撤退するまでは一番のライバルはルノー、それに次いでフェラーリでした」

――94年以後の「第二次エンジン戦争」を振り返ると、どう思いますか？

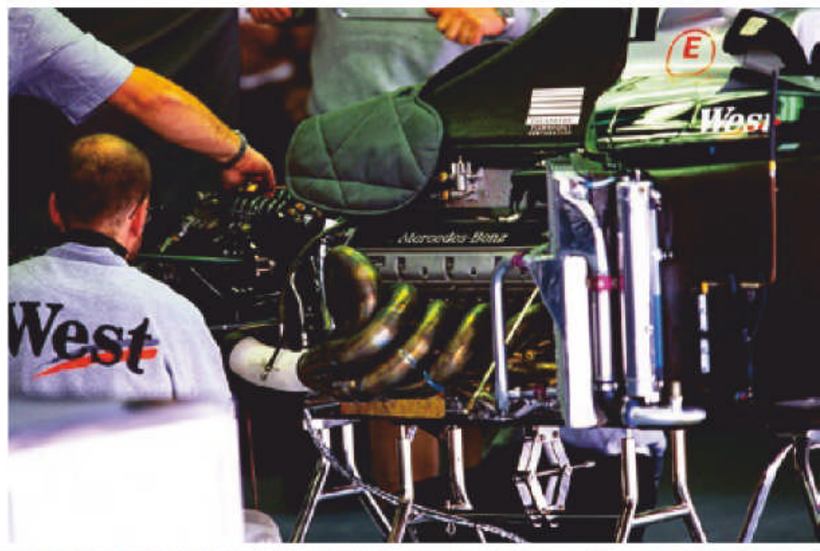
「当時は規定も今より自由で、エンジンもいろんなメーカーや種類があり『エンジン戦争』と呼べるような状況も過言ではなかったでしょう。この黄金期は私にとってもハラハラドキドキの連続でしたが、その一方で楽しい時代でした。もちろんその頃の私の一番の目標はコンスタントに勝利を挙げるようになることでしたし、その目標を達成するためメルセデスは非常に多くのサポートをしてくれました。なんといっても最初に5年契約を結んでくれたことは大きかったですね。それによって5年間は少なくとも安心して開発に勤しめますし、長いスパンで計画を立てながらフュージョンができましたし、あの5年間で会社も大きく成長して規模を拡大しました」

――あの時代、新たなハイテクF1へテクノロジーの波がやってきたと感じられましたか？

「90年代のF1には今と比べ物にならないぐらい多くの自由がありました。それがあったからこそ各チーム、各エンジニアは知恵を絞り、工夫を凝らして自由に開発にいそしむことができたのです。今のF1では各エンジニアが開発を担当する箇所はものすごく細分化されたごく小さなディテールのみですからね。当時と今ではエンジニアの仕事という意味でも変わりましたね。

90年代からはレーシングカーというよりもテクノロジーは劇的に進化したと言えるでしょう。また現存をとおして、テクノロジーは劇的代のF1に繋がるハイテク時代への序章となる時代だったと思います」 R

マクラーレン・メルセデスとなってから4シーズン目の98年、車体性能の向上も相まってついに、ドライバーズ、コンストラクターズ両部門を制覇した。





モトーリモーダが提案するF1グッズたち

オトナになった“F1最熱狂期世代”へ

ここではクルマ&レース関連グッズを扱うモトーリモーダが厳選した珠玉の逸品たちをご紹介。あの世代ならば絶対気になるモノだらけ！

F1最熱狂期 PartIV

※記事中の価格表記はすべて10%税込です。一部予約および取り寄せ品だったりサイズ等が品切れになっている場合があります。

アイルトン・セナ フィギュア 1988年日本GP

●3万1680円●1/10スケール●セナ財団公認●世界限定数1988●「IRON STUDIOS」製●サイズ：約24×14㎝



アイルトン・セナ 1992年日本GP レプリカヘルメット

●予約商品●1/1スケール●35万2000円●セナ財団公認●ブラジル「Sid Mosca」製●台座付き（アクリルケースなし）※観賞用のため実使用不可





1/12 McLaren Honda MP4/6 完成品

●52万9629円●タミヤ製1/12プラモデルキット完成品●台座＆アクリルケース付属●現品限り



1/43ミニカー アイルトン・セナ 歴代マシンコレクション

●63万1481円●1/43スケール●ミニチャンプス製（一部タバコデカール仕様）●台座つき●現品限り





ワールドチャンピオン 1988 Tシャツ

●6050円●セナ財団公認●ホワイト●コットン100%●サイズ：S／M／L／XL



[RETRO FORMULA 1] ANDREA MODA Tシャツ 02

●4620円●ペリー・マッカーシーのNo.35仕様●ブラック●サイズ：XL

ロータス107 レプリカステアリング

●19万5800円●ジョニー・ハーバート直筆サイン入り●現品限り







金子博 写真集 中嶋 悟 Racing Days「FINAL」

●3万3000円●写真36枚●カーボンプレート付ハードBOX※経年劣化あり●サイズ：29×41×9.5㎝●お取り寄せ品

Recommend

伝説のドニントンで履いたタイヤから珠玉のセナ・ブレスレットが登場



話題沸騰、モナコの「モングリップ・レジェンド」ブレスレット。なんと素材に93年ドニントンでセナのMP4/8が履いたタイヤを使用しているという。

●予約商品●セナ財団公認●66万円●サイズ：S／M／L／XL



昨年末のモナコでの発表会にはアウグスト・ファルフスとブルーノ・セナが出席しワールドプレミア。

NEW ITEMS

モトーリモーダは現役＆次代のヒーローにも強い。キミ・ライコネンのセンスが光るオリジナルブランド品やミック・シューマッハーのキャップなども新たに取り扱いが始まり、各種が出揃う。2017年のスパでデモランした際のB194ミニカー（世界限定594台／2万2000円）などコレクター垂涎のレア品もある。



[CARACALLA]
セナ #1 メッセンジャーバッグ、ウォレット

●10万3950円（バッグ）、3万7400円（ウォレット）●セナ財団公認●英国「Caracalla 1947」社製●イタリア製レッドレザー／マット仕上げ



[HEEL TREAD]
ソックス

●各1650円●左上から時計回りにAYRTON、97T、MP4、FW16、B186、J191、B194●コットン80%、ナイロン17%、ポリウレタン3%●サイズ：M（23-25㎝）／L（25.5-28㎝）



[フェラーリ SF]
パッカブル パデット ジャケット

●1万9800円●スクウェアキルトステッチ仕上げ●レッド●ポリエステル100%●収納ポーチ付き



収納時





OTHERS

近年モトーリモーダが力を入れているのがジル・ビルヌーブやニキ・ラウダ、ジェームス・ハントら往年のレジェンドドライバーたちのグッズ。ジルのTシャツはカナダのビルヌーブ博物館と共同で制作したオリジナル公式品だし、昨年の逝去時の記憶も新しいラウダのキャップなど注目アイテムも多数入荷している。

Shop Info.

モトーリモーダ		
銀座店	東京都中央区銀座8-16-6-1F	☎03-6226-2515
神戸店	兵庫県神戸市灘区鹿ノ下通 2-4-20	☎078-871-8567
福岡店	福岡県筑紫野市原田 6-5-10	☎092-926-8862
ルーチェ&アウトレット店（土日祝のみ営業）	東京都調布市柴崎1-53-2	☎042-443-8567

ポールポジション		
SEIBU SHIBUYA	東京都渋谷区宇田川町21-1「西武渋谷」B館6階	☎03-3462-3651
SOGO HIROSHIMA	広島県広島市中区基町6-27「そごう広島店」新館7階	☎082-512-7769

※2月29日（土）より東京の「A PIT 東雲」販売フロア内に「Pole Position by Motorimoda」がオープン！

ボレロ		
ボレロ富山	富山県射水市小島3791-1	☎0766-52-5578

Online Store
www.motorimoda.com/

番外編

国内サーキットのF1最熱狂期

夢はF1開催 サーキット建設が乱立

1987年、ホンダ、中嶋悟の活躍、鈴鹿サーキットでのF1日本GP開催と空前のF1ブームが巻き起こった日本では、サーキット建設に名乗りを上げる企業が続出夢はもちろんモータースポーツの頂点であるF1の開催であった

Text/Kojiro Ishii
Photos/Takashi Ogasawara, TOYOTA, SAN-EI

1987年F1日本GP

87年に鈴鹿サーキットがF1日本GPを開催すると、ホンダや中嶋悟の活躍もあり、空前のF1ブームが日本で巻き起こる。鈴鹿F1チケットはプレミアム化した。



3・5ℓNA時代には10を優に超えるエンジンマニュファクチャラーが存在し、エンジン形式もV8、V10、V12、W12、H12など多様性に富んでいた。そして、F1直下に位置づけられていたインターナショナルF3000などからステップアップを目論んだオニクスやジョーダンをはじめ、両手が必要な数の新規参戦チームにもワクワクした憶えがある。

現在のF1のように少数精鋭ではなく、泡沫エンジンマニュファクチャラーや泡沫レーシングチームが入れ代わり立ち代わりの参入で枯れ木も山の賑わいで、個人的には最もF1を面白く観ていた時代だった。参戦環境が緩やかだったからこそ、業界の活性化が図られていた時期でもあった。

それはともかく、3・5ℓNAのF1エンジン規定の時期は日本のF1ブ







1994年F1パシフィックGP

TIサーキット英田で94年に初開催されたパシフィックGPは、交通アクセスの問題からシャトルバスでの輸送を実施。長蛇の列ができたが大きな混乱はなかった。

ームが最盛期にあった。そこには伏線があり、ホンダが1983年にエンジンマニュファクチャラーとしてF1に復帰し、鈴鹿サーキットで87年からF1グランプリ開催が実現し、同時にフジテレビが地上波でF1全戦を放送した影響が大きかった。

76、77年に富士スピードウェイでF1が開催されてから10年も経たない83年にスピリットと組んでエンジンマニュファクチャラーとしてF1へ復帰したホンダは、早くも鈴鹿サーキットへF1日本GPを誘致しようと動き始めたのだ。ちなみに当時の鈴鹿サーキットは株式会社ホンダランドが運営しており、現在は本田技研工業株式会社の連結子会社として改称された株式会社モビリティランドとなっている。

難産の末に開催決定した鈴鹿F1

ホンダランドは83年に日本自動車連盟（JAF）を通じて世界自動車連盟（FIA）へ、85年3月31日にF1日本GPを鈴鹿サーキットで開催したいと申請した。しかし国際自動車スポーツ連盟（FISA）によるコース改修指示、F1チームの取りまとめ役を担っていたF1製造者協会（FOCA）との交渉、この2点で時間的に間に合わないと判断して、84年9月に同申請を取り下げていた。

ホンダランドは85年に再びFIAへ、86年4月6日にF1日本GPを鈴鹿サーキットで開催したいと申請するも、FOCAとの交渉が難航して再度申請を取り下げた。ホンダのお膝元・鈴鹿サーキットでのF1開催はこのままお蔵入りになってしまうのではないか？という声も当時はあった。

しかし86年11月24日、ホンダランドとFOCAは都内で鈴鹿サーキットでの87年F1日本GP開催決定と発表。翌日、ホンダランドはFIAへ87年11月1日という日程でF1開催を申請。同社はコースや施設の改修などで100億円超の巨費を投じながらも、鈴鹿サーキットでのF1開催をようやく実らせた。

84年F1モナコGPで非力なトールマン・ハートを駆りながら2位になったアイルトン・セナが、87年にはロータス・ホンダで日本を代表するレーシングドライバー中嶋悟のチームメイトとなり、憂い気な表情をときおり見せる彼をフジテレビが〝アイドル〟として扱ったことも日本のF1ブームを後押しした。新日本プロレスのテレビ放送で培った話術と日本の視聴者には馴染みのない海外ドライバーを独自のキャラクター設定で紹介した古舘伊知郎



87年に鈴鹿で初開催された時のグランドスタンドからの風景。決勝日には11万2000人の観客を動員した。現在、コントロールタワー、ピットビルディングなどは建て替えられている。

の89年からの実況と、〝初心者にも分かりやすく〟を心がけたモータースポーツジャーナリスト今宮純を解説に起用したことも奏功した。

当時の日本は80年代半ばからバブル経済の追い風を受け、89年12月29日には日経平均終値で3万8915円と史上最高値を記録した。これを受けて90年には4万円、5万円との希望的な声さえあった。ところが90年1月4日の大発会から株価は下落。いまだに日経平均は2万5000円台から上を試せていない。

F1開催を目指す新たな動き

とはいえバブルが弾けても日本のF1ブームや日本の自動車レースブームの勢いは止まらず、日本の上場企業が相次いでスポンサーとして名乗りを上げたり、日本の実業家がF1チームを立ち上げたり、F1開催を目指して日本国内で新たにサーキットを建設しようとしたりする動きはしばらく止まらなかった。

たとえば、現在は岡山国際サーキットと改称されているTIサーキット英田。70年代に株式会社タナカゴルフや田中不動産株式会社の専務取締役だった田中肇は、中国地方でゴルフ場の設計・開場に携わっていた。そして86年のル・マン24時間観戦をきっかけに、F1開催を夢見るようになった。

田中はタナカゴルフの取締役社長に就いていた87年、同社をタナカインターナショナル株式会社へと社名変更。彼の回顧録によれば87年7月にはフランス・ポールリカールでFOCA会長のバーニー・エクレストンと会い、F1開催の希望を伝えたという。だが、すでに日本でのF1開催は5年契約で鈴鹿サーキット（ホンダランド）と結ばれていた。そこでエクレストンは、田中の申し出により〝パシフィックGP〟として日本での2大会開催を約束したという。

TIサーキット英田と名づけられる施設は89年2月に岡山県英田郡英田町（現在の美作市）で建設が開始され、会員制サーキットというかたちで法人・個人から資金を集める算段であった。当初、F1開催という田中の野望はほとんど外部に漏れていなかった。

80年代にF1開催が可能なサーキットを建設しよう、あるいは誘致しようという計画は、田中だけが持っていたわけではない。たとえば神奈川県横浜市のみなとみらい21での市街地F1レース誘致構想、現・九州産業交通ホー



90年に完成したTIサーキット英田。スタンド裏には植木をカットして英字表記されたサーキット名が刻まれていた。

鈴鹿サーキットに続く日本でのF1開催へ向けて各地で誘致計画が進んでいた

ルディングス株式会社による熊本県阿蘇郡でのサーキット建設計画、F1チームも保有した丸晶興産（レイトンハウス）による熊本県阿蘇郡でのサーキット建設計画などが挙げられる。

まぼろしに終わった「アジアGP」

実は、鈴鹿サーキットに続く日本でのF1開催へ真っ先に近づいたのは意外な人物、鶴巻智徳だった。彼は福島県出身で鉄工問屋から立身出世。シイタケ栽培、パチンコ店や焼き肉店の経営、株式取引、世界的な名画の収集、権利関係の複雑な土地・建物を買収する都市開発の専門業者（日本トライラスト株式会社、のちの日本オートポリス株式会社）など、数多くの会社を興していた。



オープン当時のTIサーキット英田会員募集パンフレット。入会金、預託金合わせ1500万円で販売され、F1や2輪レーサーをドライブできる特典も用意された。

若き馬主でもあり、そのツテで上場有名企業の経営者との付き合いもあった。たとえば、同じ馬主で政財界に力を持つ日本電気株式会社（NEC）の一柳博志。鶴巻の人脈は広く、89年11月30日夜に東京・全日空ホテルで開催されたオートポリス開場発表の式典には政界から竹下登、スポーツ界から張本勲、芸能界から北島三郎が顔を見せた。並行して、同日にはフランス・パリのオークションに出品されたパブロ・ピカソの青の時代の名作『ピエレットの婚礼』を鶴巻はフジテレビ・ギャラリーとの協力で落札、全日空ホテルで開催中の式典に日本のメディアを集めるという策を講じた。手数料込みで80億円弱の絵画を購入した日本人の話題は、鶴巻の思惑どおり国内外メディアで即時に取り上げられた。

ただし、そうした打ち上げ花火は華やかでもオートポリスの建設と開場に向けては難航を極めた。もともとゴルフ場の建設予定地を競売によって入手した大分県の同地は、天候不順なうえに近隣の道路が容量不足、いくら金をかけてもF1開催で予想される10万人規模の観客を受け入れられる状況にはなかった。

オートポリス自体は90年8月29日にプレオープン、同年10月27日のオフィシャルオープンを経て、91年3月には全日本F3000選手権レース、10月にはスポーツカー世界選手権（SWC）を近い将来のF1誘致の条件としてFISAやFOCAから突きつけらながらも無事に開催した。さらにオートポ


1


3



2

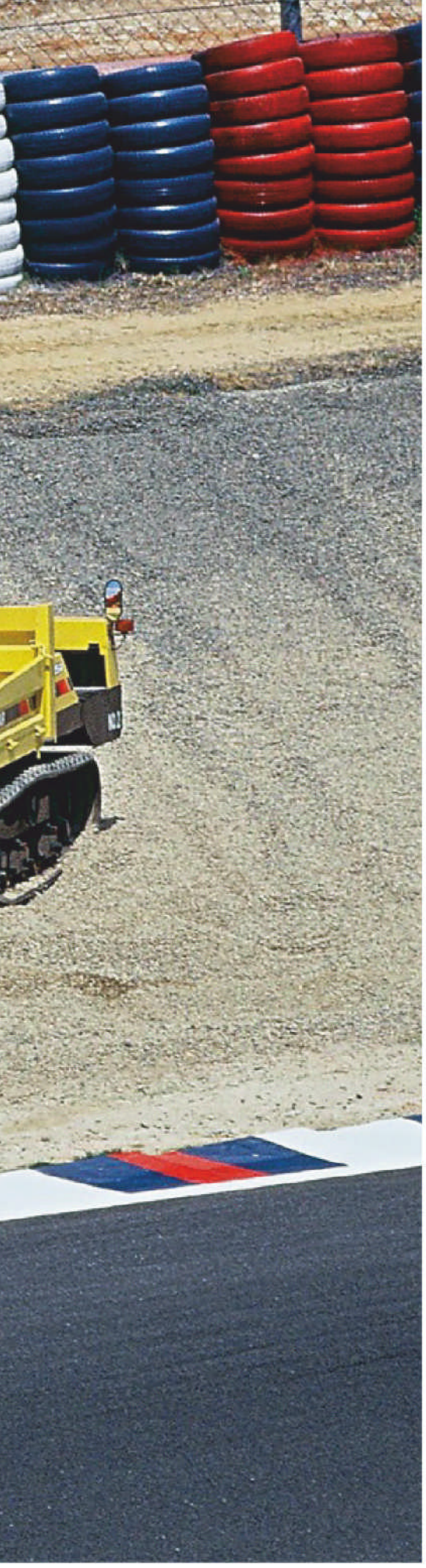
1 2 もともとはゴルフ場建設が予定されていた大分県日田郡上津江村に90年10月27日オープンしたオートポリス。その約2カ月前の8月29、30日にはプレオープニングイベントが開催され、F1ドライバーのネルソン・ピケ、アレッサンドロ・ナニーニ、国際F3000に参戦する女性ドライバーのジョバンナ・アマティが登場。夏休みということもあり、彼ら目当てに多くの観客が集まった。3 当時オートポリスがスポンサードしていたベネトンのB188もピットに展示された。4 91年10月にはスポーツカー世界選手権を開催。5 現在の株主はカワサキモータースジャパンで2輪、4輪の全日本格式レースなどが開催されている。



4



5





パシフィックGP開催に向けて全面的に協力してくれた岡山県に感謝して、田中オーナーは「ありがとう岡山県」の看板を掲出。



開催実現まで紆余曲折はあったものの、TIサーキット英田は94年末にその年のベストオーガナイズ賞を受賞した。



2005年に名称変更され、今年開業30周年を迎えた岡山国際サーキット。底辺からトップカテゴリーまでを開催中。

リスは90年時点でF1開催権料などの支払いを完了させており、エクレストンFOCA会長はオートポリスに対して、アジアGPという名称で同地でのF1開催を約束する書面を送っていた。しかしサーキット建設を委託した株式会社間組に対する巨額の不払いもあり、最終的にオートポリスでのF1開催は夢物語に終わった。

パシフィックGPは2回開催

オートポリスでのF1開催は実現不可能になったが、エクレストンFOCA会長には手持ちの〝タマ〟があった。先述のとおり、TIサーキット英田を開場した田中に約束したF1パシフィックGPである。オートポリスでのF1開催の見込みがなくなった93年6月28日、田中はJAFからの申請をとおして、TIサーキット英田での94年F1パシフィックGP開催契約を取りつ

日本におけるF1観客動員数(1987～2019年)

年	決勝日	グランプリ(開催地)	3日間合計数
1987	11月1日	日本GP(鈴鹿)	22万2000人
1988	10月30日	日本GP(鈴鹿)	23万3000人
1989	10月22日	日本GP(鈴鹿)	28万3000人
1990	10月21日	日本GP(鈴鹿)	31万6000人
1991	10月20日	日本GP(鈴鹿)	33万7000人
1992	10月25日	日本GP(鈴鹿)	33万2000人
1993	10月24日	日本GP(鈴鹿)	35万人
1994	4月17日	パシフィックGP(TI)	9万7000人
	11月6日	日本GP(鈴鹿)	35万7000人
1995	10月22日	パシフィックGP(TI)	7万2000人
	10月29日	日本GP(鈴鹿)	33万人
1996	10月13日	日本GP(鈴鹿)	30万3000人
1997	10月12日	日本GP(鈴鹿)	31万7000人
1998	11月1日	日本GP(鈴鹿)	31万8000人
1999	10月31日	日本GP(鈴鹿)	31万8000人
2000	10月8日	日本GP(鈴鹿)	31万8000人
2001	10月14日	日本GP(鈴鹿)	31万人
2002	10月13日	日本GP(鈴鹿)	32万6000人
2003	10月12日	日本GP(鈴鹿)	32万9000人
2004	10月10日	日本GP(鈴鹿)	21万人※
2005	10月9日	日本GP(鈴鹿)	32万人
2006	10月8日	日本GP(鈴鹿)	36万1000人
2007	9月30日	日本GP(富士)	28万2000人
2008	10月12日	日本GP(富士)	20万8000人
2009	10月4日	日本GP(鈴鹿)	21万人
2010	10月10日	日本GP(鈴鹿)	19万人
2011	10月9日	日本GP(鈴鹿)	19万9000人
2012	10月7日	日本GP(鈴鹿)	20万8000人
2013	10月13日	日本GP(鈴鹿)	17万1000人
2014	10月5日	日本GP(鈴鹿)	15万人
2015	9月27日	日本GP(鈴鹿)	16万5000人
2016	10月9日	日本GP(鈴鹿)	14万5000人
2017	10月8日	日本GP(鈴鹿)	13万7000人
2018	10月7日	日本GP(鈴鹿)	16万5000人
2019	10月13日	日本GP(鈴鹿)	12万2000人※

※は台風により土曜日の開催が中止

日本GPの過去最高動員数は06年の36万1000人。スーパーアグリの初地元レース、翌年から開催権が富士になるという状況下であった。



94年パシフィックGPはミカ・ハッキネンに追突されたアイルトン・セナが１コーナーでコースアウト、リタイア。セナは翌戦サンマリノGPで事故死したため、これが日本での最後の姿となった。

サーキットのF1最熱狂期は モータースポーツを日本に浸透させた

けた。

もっとも、周辺道路が容量不足であり、観客や関係者の輸送には困難が予想されたため、バスによるパークアンドライドでこの難局を乗り切るしかなかった。観客や関係者の不平不満はあったにせよ、94年4月17日、桜咲く季節のF1パシフィックGPは開幕から閉幕まで無事に行なわれた。ただし翌95年4月16日に開催が予定されていたF1パシフィックGPは、同年1月17日に発生した阪神淡路大震災（兵庫県南部地震）により、10月29日に鈴鹿サーキットで開催されるF1日本GPの前週、10月22日へ延期された。2週連続しての日本開催となったため、特にF1パシフィックGPの観客動員は芳しくなかった。そのため、TIサーキット英田でのF1パシフィックGP開催は翌96年開催も計画されていたが、3度目の開催は叶わなかった。

※

現在、日本で唯一F1を開催している鈴鹿サーキットは長年にわたりファンから愛されており、モータースポーツに興味がない人にもその名は浸透している。そして、日本各地に建設されたサーキットのいくつかは姿を消してしまったが、今回の企画で取り上げたオートポリス、TIサーキット英田（現・岡山国際サーキット）は、経営母体に変更はあったものの現在も数々のレースを開催しており、今年開業30年を迎える。まさに当時は、エンジンやドライバーだけでなく、開催サーキットも「F1最熱狂期」だったといえる。R

※文中敬称略、参考文献：『サーキットの夢と栄光』（グランプリ出版）、『レーシングオン』（三栄書房）各号、『カーグラフィック』（二玄社）各号など。

追悼

今宮 純

1949年3月18日──2020年1月4日



日本のF1伝道師、旅立つ

フジテレビF1中継ではレギュラー解説者として専門誌ではライターとしてF1を愛するファンに向けF1を伝え続けたモータースポーツジャーナリストの今宮純さんが1月4日、逝去された――

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

本特集をここまでご覧いただいた読者のみなさんはすでにご存知のこととは思うが、モータースポーツジャーナリストとして、またフジテレビF1解説者として長きにわたりF1の魅力を伝えてきた今宮純さんが2020年1月4日、亡くなられた。

本誌にも幾度となく原稿を寄せていただき、今回の特集でもぜひご執筆願おうと企画を具体化しようとした矢先の出来事に茫然とし、驚いた。

今宮さんはまだまだF1と日本との距離が遠かった1970年代から、主に『オートテクニック』誌への寄稿を中心に活躍。また80年代に入るとF2など国内レースのピットレポーターとしてテレビにも出演し始める。そして87年からフジテレビがF1の全戦中継を開始するとレギュラー解説者となって〝F1伝道師〟とも言うべき存在に。その後のご活躍はレースファンなら誰しもよく知るところだろう。

エキサイトする実況をなだめながらも時にホットに、時にクールに視聴者へF1のドラマや魅力をわかりやすく、愛のある言葉で伝え続けた。

今年はF1世界選手権70周年、アイルトン・セナの生誕60周年というアニバーサリーであり、そして今宮さんが初めてF1取材したF1オランダGPが復活する年でもあった。そんな記念すべきシーズン開幕前に、突如旅立たれてしまった。ご冥福を心よりお祈り申し上げます。合掌。R





（左）2001年5月に刊行された本誌No.342では今宮雅子さんとの夫妻対談を掲載。（右）昨年3月、渋谷で行なった本誌500号記念イベントに登壇いただき「セナと中嶋」をテーマに知られざる秘話を語っていただいた。

鈴木亜久里

現役時代よりも残る思い出

Text/Yasuyuki Mogi　Photos/SAN-EI



数多くの取材を今宮さんから受けていた現役時代。だが思い出は一緒にF1中継の解説をした時の方が多いという。

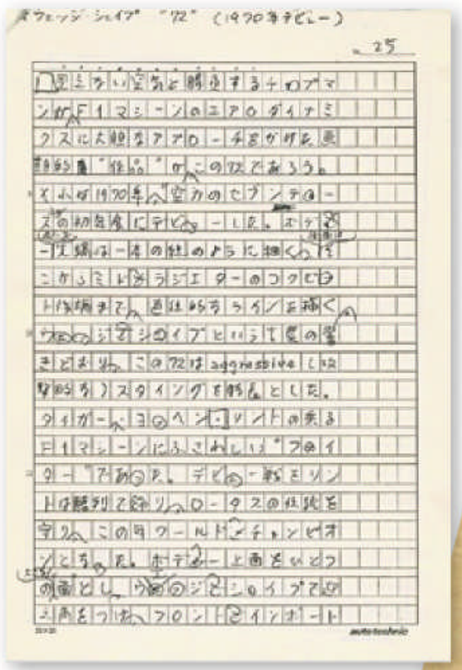
「純さんが亡くなったという連絡はフジテレビの方からもらったのですが、『えー、なんで？』と本当にびっくりしました。病気を患っていたとかでなく、突然のことでしたからね。純さんと知り合ったのは全日本時代ですが、F1に行ってからの方がよく話すようになりました。F1現役時代はいろいろと取材をしてもらいましたからね。でも、純さんとの思い出は現役時代よりも、一緒にテレビのF1中継で解説をしていた時の方が多いです。年数ははっきりと覚えていないけれど僕もずいぶん長くF1中継の仕事をさせてもらっていたし、パドックで取材されるのとは違い中継の仕事は一緒に過ごす時間が長かったですからね。その時に、僕は全グランプリへ行っていたわけでなく、単発で仕事を受けて行っていたため情報に疎い部分もあった。すると純さんが、いろいろと取材してきた情報を共有してくれて、僕が解説で話をしやすいようにアシストしてくれたのです。純さんは本当にまじめな人で羽目をはずことがなく、普段は口数の少ない人でした。でも、食事の時にF1の話になると川井（一仁）ちゃんと一緒に盛り上がっていました。ドライバーではないですが、純さんは日本のF1の先駆者と言えると思います。F1のことをよく知らない人に向けて、テレビで分かりやすく解説してくれたから多くのF1ファンが誕生したと思います。まさに、日本のF1をけん引してきてくれた第一人者だと思っています。しかし、70歳というのはあまりにも早すぎますよね。純さん、本当にお疲れ様でした。そして、ありがとうございました」

林 信次

純だった『オーテク』の頃

Text&Photos/Ring Archives

「今宮さんは最初の署名記事こそ『オートスポーツ』誌ですが、石油ショック明けの1974年以降、80年代後半にF1ブームが訪れるまでの主戦場は月刊『オートテクニック』誌（山海堂）でした。そのオーテク編集部で僕が大学入学と同時にバイトを始めたのが74年夏なので、ほぼ同期なんですよ。年齢は７歳も僕が下ですけどね。取材記者として頂点を目指していた今宮さんと編集者志望の僕とではベクトルのズレはありましたが、レースを社会的にもっとメジャーな存在にしたいという点では一致していました。巻末の活版ページ編集を任されて『今宮純のホイールスピン』という連載コラムをお願いしたのは78年６月号です。いつもの定番レポートではなくて好きなテーマで書けると喜んでくれました。79年７月号以降は毎回10ページも費やしたコンストラクター別のGPマシン・ヒストリー・シリーズは僕が提案して今宮さんと共同で進めた、当時としては斬新な企画だったと思います。そういえば80年代前半のこと、『林君、赤坂の某局に○×さんを訪ねて行って』と言われてそのとおりにしたら狭い密室に缶詰めにされ、宣材ビデオ制作用にF1やWRCの動画を凝視しつつその場でひたすらナレーション原稿を書く仕事を終電までやらされたこともあります。フリーランスって大変だけど面白いんだなぁと、その時、間接的に教わりました」



今宮さんが『オートテクニック』誌に寄稿した貴重な生原稿。今宮さんは長く原稿用紙を愛用されていた。



川井一仁

2021年のクルマを純さんに見せたかった

Text/Yasuyuki Mogi　Photos/SAN-EI

「純さんが亡くなったという連絡をもらった時は、とにかく『残念だ。がっかりだ』という言葉しか出てきませんでした。純さんはフジテレビのF1中継で30年以上一緒に仕事をしてきた先輩であり、仲間であり、気の合う飲み友達でもありました。最後に会ったのは昨年の最終戦アブダビGPの中継放送です。番組終了後、『最終戦終わりだから、今晩でも近々でも一杯どうですか？』と誘おうかと思っていたのに結局それは叶いませんでした。まさか、こんなことになってしまって、あの時ひと声かけていればと悔やんでいます。本当にもう一度、一緒に飲みながら、くだらないことをお喋りしたかった。実はF1中継の仕事を一緒にするようになって、純さんから家の近くに引っ越して来なよって誘われたんです。だから近くに住んでからは、ご飯が食べたくなったらいつでもフラッと純さんの家へお邪魔していました。食べたり飲んだりしながらいろいろな話をしましたけど、純さんは本当にレースが好きで、特にF1が大好きでしたね。F1の話をしたら本当に話題が尽きなかったですね。思い出はたくさんありすぎて絞れませんが、1998年のブラジルGPとアルゼンチンGPの合間に僕が『２週間のギャップの間、南米にいるのもなんだから、インディカーを観に行きませんか』と純さんと（奥様の）雅子さんを誘い、わざわざロングビーチへ行った時は楽しかったですね。３人で普通に観客席のチケットを買って１コーナーのスタンドで観戦しました。完全に遊びでのレース観戦だったんですが、その時にインディライツに参戦していた服部尚貴が３位に入賞したので、記者会見で彼の通訳を僕がすることになり、ちょっとだけ仕事させられたので、純さんは『服部に夕飯代請求しよう』なんて冗談を言っていましたっけ。でも今の時代、70歳というのは早いですよね。もっと長生きしてほしかったし、2021年の18インチのクルマを純さんに見せたかった。本当に残念です」



1993年２月の本誌No.136の定期連載「Racing off」では川井氏とともに鍋を囲む今宮家の様子をご紹介した。



最強を自負するホンダにとって「シャシーのせいで負ける」ことの苦悩たるやなかっただろう。のちに第３期でどうしてもシャシーとエンジンのオールホンダで行きたがった理由が少しだけ分かった気がする。(写真と本文は関係ありません)

おわりに

戦争は、優秀な艦があるだけでは勝てない

Text/Joe Kojima(Racing on)　Photos/Hidenobu Tanaka
Special Thanks/Make up

この特集に登場するホンダＶ12はまるで戦艦大和だなと思った。Ｆ１エンジンと戦争兵器を同格に論ずることの是非はあろうが、時の技術者の知恵と英知と血と汗と涙が作り上げたテクノロジーの結晶、その最高峰だとすれば共通点がないわけではない。

当時世界の戦艦界で大和がスペック的に最高峰の一艦だったことはよく知られている。３門の46センチ主砲は４・２㎞の射程距離をもち、７２００海里の航続距離を誇った。これは大雑把に言えば４㎞離れた海上で大砲を打ち合った時に相手の弾はこちらに届かず、こちらの弾だけが相手の頭上に落ちるという意味であるから、それはつまり当時の世界最強艦という喧伝も嘘ではないだろう。しかし「我々には大和がある」「大和さえ投入できれば戦局は変わる」と半ば神頼み的な扱いを受け温存されたあげく、大きく重く目立つ大和は敵潜水艦に狙い撃ちされ、最後は日本近海に沈んだ。

戦争は優秀な艦があるだけでは勝てない。短絡的だがＦ１も同じだ。「持てる戦力をどう運用するか」も大事だが、もっと先を睨んで大局を読む必要がある。「こう戦って勝つ。だからこんな武器が欲しい」と考えねば、待っているのは暗い海の底なのだ。

ジョン・バーナードやエイドリアン・ニューウェイ、ロリー・バーンらはそれをしっかりエンジンメーカーへ主張し、ルノーとフォードはそれを実現し活躍した。マクラーレンはホンダに何のリクエストもせず、ホンダはホンダで自らが思う「最高のエンジン」を一心不乱に設計し温存した。

考えてみれば90～91年頃のマクラーレン・ホンダ、要するに彼らは大本営である。かつての大戦で味をしめた勝ち方が忘れられず、今も戦いの本流はいいエンジンを持ち、エンジンで勝つことだと信じて疑わず、シャシーはそれを載せるための台車に過ぎないとして発展型や改良版でお茶を濁し続けた。他方ホンダも「シャシーの劣勢を埋めるのはエンジンしかない」と信じて突き進んだ。出来上がったものは世界一だったかもしれないが、それはあくまでベンチ上での話だった。

伝統のＶ12という呪縛に懲りた跳ね馬は真っ先にプライドを捨て、外部から新しい血を入れてＶ10へ転向した。もしあのままホンダが参戦し続けていたらと考えるに、彼らは果たしてＶ10への回帰を決断しただろうか。

結論。だからやっぱりこの頃のＦ１は面白い。エンジンひとつ取っても濃厚なドラマがそこかしこにある。ルノーもルノーで、無念だったろうと思う。しかしかつて偉大な先達が嗚咽をこらえて言っていたではないか。「それでもＦ１は続いていくんです」と。Ⓡ



Racing on F1 カレンダー 2020

~~2800円(税込)~~
1400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)~~ **1000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!!

毎年話題の壁掛け&卓上カレンダー各種・ほぼ日手帳、新登場のF1アーカイブカレンダー etc...

なんと半額以下!?

2020年カレンダー クリアランスセール実施中!!



グランプリ天国カレンダー LAP2020
~~1500円(税込)~~ **750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)~~ **1000円**(税込)



autosport web 特別編集
SUPER GT 卓上カレンダー2020
~~1500円(税込)~~ **750円**(税込)



2020 GP Retro Archives Calendar
GOLDEN ERA "1990"
~~2200円(税込)~~ **1100円**(税込)



autosport 特別編集 **SUPER GTカレンダー2020**
~~2800円(税込)~~ **1400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/



Racing on
Motorsport magazine
Since 1986

レーシングオンを定期購読しませんか?

◉便利な月額払い購読(※)がスタート!
※毎月ご利用分だけのお支払い。いつでもお客様マイページより配送停止のお手続きが可能です。

◉毎号、送料無料でご自宅へお届け!

◉買い忘れなし、破損本なしで安心!

詳しくはこちら

[スマホ・パソコンで検索]

レーシングオン　次号予約

[スマホ・携帯電話から]

[お電話から]

フリーダイヤル
0120-223-223
(24時間365日受付)

※定期購読のご契約はFujisan.co.jpとなります。
お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます。

問富士山マガジンサービス　cs@fujisan.co.jp

Photo/Ryoma Kashiwagi

株式会社三栄



ヴィンテージ モナコ 1973 キャスケット

ジャッキー・スチュワートが現役当時に愛用していたキャスケット帽を再現。73年モナコGPはスチュワートが同郷ジム・クラークと並ぶ25勝目をマークした記念すべき一戦。裏面にこだわりが見え隠れする。

●1万1000円●グレー●ウールツイード100%●サイズ：56〜58㎝



ザントフォールト MS10 1968 ポロシャツ

68年F1オランダGP優勝のジャッキー・スチュワートと愛機マトラMS10がテーマ。elfのロゴとザントフォールトのレイアウト、月桂冠にゼッケンなどファン推しポイントが随所に。

●1万9800円●ブルー
●コットン100%●サイズ：S/M/L/XL



エンデュランス レーシング ル・マン 1978 キャップ

78年のル・マン24時間を制したディディエ・ピローニ／J-P.ジョッソー組のアルピーヌ・ルノーA442Bがモチーフ。正面のelfとゼッケン2は刺繍仕上げ。サイドにelfのバッヂとイエローのラベルが付く。

●6050円●ブラック
●コットン100%●サイズ：L/XL



アンデルストープ 1976 スウェットシャツ

76年のスウェーデンGPは6輪ティレルP34が史上初にして唯一の1-2フィニッシュを飾った一戦。ロゴやゼッケン3、ストライプなどはこのレースで勝ったジョディ・シェクター車がモチーフ。

●1万9800円●ブラック●コットン100%●サイズ：S/M/L/XL

2020 elf ブランドコレクション

偉大な先達に敬意を表して。

モータースポーツと深い関わりをもつフランスの「elf」。そのブランドを前面に掲げたアパレルコレクションが登場



ここで紹介したポロシャツとスウェットシャツはマシンがプリントされた専用のBOX入り。プレゼント用にも最適だ。





エンデュランス レーシング ル・マン 1978 ブルゾン

78年ル・マンの優勝車アルピーヌ・ルノーA442Bの名が与えられたブルゾン。左胸と裾部分にelfのロゴが入る。右腕には78年のル・マンで勝利した意味を持つ刺繍ワッペンが貼られ存在感を放つ。

●3万9600円●ネイビー●コットン100%
●サイズ：M/L/XL

エストリル 97T 1985 ポロシャツ

アイルトン・セナがロータス97Tで初優勝した85年ポルトガルGPがモチーフ。JPSブラックをベースにelfのロゴと97Tのワッペンが配された。ゼッケン12は刺繍仕上げ。左袖縁にはブラジル国旗カラーが。

●1万9800円●ブラック●コットン100%
●サイズ：S/M/L/XL

※記事中の価格表記はすべて10%税込です。一部サイズ等が品切れになっている場合があります。

問い合わせ先　問モトーリモーダ銀座 ☎03-6226-2515　受付時間11:00〜20:00
https://www.motorimoda.com/

※特報！2月29日（土）より東京の「A PIT 東雲」販売フロア内に「Pole Position by Motorimoda」がオープン。ぜひお越しください！
https://www.apit-autobacs.com/shopinfo/

01

EIDRON

問：メイクアップ
https://www.makeupcoltd.co.jp



90年のMP4/5B、こちらは開幕戦アメリカGP仕様のためリヤエンドには市街地コース用の巨大なウイングが配され、当然バットマンディフューザーも完全再現される。

アイドロンが最熱狂期のMP4系を網羅！

ハイノーズ化を見送ったマクラーレンの保守ぶりを実感する正面図。このシリーズ最新作のMP4/7Aはマンセルと激闘を繰り広げたモナコGP仕様から（３月発売予定）。



もはや説明不要、「マクラーレンのセナ車」である。MP4/5と4/5Bを皮切りに4/6、HB搭載の4/8と発売が続き、現在は4/7Aがスタンバイという状況。メーカーはホワイトメタルキットでF1最熱狂期の時代から羨望の存在だったメイクアップ、こちらはそのF1完成品ブランド「アイドロン・フォーミュラ」の現行ラインナップだ。

アイドロン最大の特徴はそのハイクオリティさだ。フィギュアレスなこともあってリアル感に富み、極薄エッチングとロストワックス製サスアームが精密感を醸成し、研ぎ出された平滑ボディが鮮やかな発色と豊潤な光沢を放つ。陳腐な表現を使えば「まるで芸術工芸品の如き」出来なのだ。

ここで紹介した５台の価格はいずれも各３万1350円である（すべて税込）。これを高いと見るか安いと見るか、不当と見るか妥当と見るかは個人の価値観によるが、リリースのたびに完売の山を築いているのが何よりの証左だろう。

今後このままプジョー搭載4/9発売に動くのかTAGポルシェにワープするのか、はたまた別チームのマシンにスワップするのかは未確認ながら、彼らの繰り出す次なる一手に期待せずにはいられない。 R

レーシングオン×エムエス・モデルズ

スパークやミニチャンプスも続々とF1最熱狂期のモデルを発売しているが
今号ではアイドロン・フォーミュラのマクラーレンMP4シリーズをご紹介しよう
高品質ハンドメイドモデルの雄・メイクアップが手がける超精細な一品だ

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



1/43スケールとは思えぬ精密さで迫るMP4/6のコクピット。シートベルトには布製パーツが用いられ、各グランプリによって異なる細部の仕様も徹底検証して再現。

姉妹誌『GP Car Story』とのコラボも話題を集めたMP4/8。どの角度から見てもフォルムは完璧、細部は極薄で超精密。写真のオーストラリアGP（セナ）仕様以外にも各種バリエーションが展開される予定。ハッキネンやマイケル・アンドレッティのファンも期待して待とう。





MP4/4はド迫力の1/18でスタンバイ中！



上記1/43の一連に16戦15勝のMP4/4がいないのは、それがこのアイドロン・フォーミュラにおけるマクラーレンのモデル化第1号だったからで、つまりもう全種完売しているということ。しかし実は4/4は同シリーズ初の1/18スケールで登場が発表済み。期待大。

※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→今なら1400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、今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。編集部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）。

半額セール実施中!

2020カレンダー あなたは どっち派!?

明けて早くも1カ月が終了してしまった2020年
今年のカレンダーの手配はもうお済みですか？
レース系通販サイト「as web shop」なら
たくさんのモータースポーツカレンダーが発売中
しかも今ならカレンダー全品半額セール中だ！

購入は as-web shop 検索

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→今なら1100円！）



こちら今年の新作、A3判のF1カレンダー。まさに「最熱狂期」ファンへ向けたもので、2020年のちょうど30年前ということで1990年の名車と名シーンをフィーチャー。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。



ティレル024はスパークとして初の
モデル化。片山右京ファン必携！





極厚コクピットプロテクター＆ハイノーズのフォルムを完全再現。

※写真はサンプルです。

1

Racing on特注

1/43ティレル024・ヤマハ 1996年 F1日本GP 片山右京

メーカー入荷遅延により予約期間延長中です。先着順受付、残りわずかのためお急ぎください。

●9777円（税込）●限定600台生産●MINIMAX「スパーク」製●1/43スケール●全国一律送料550円



鈴木亜久里が93年シーズン序盤
２戦だけを駆った希少な仕様。

2

Racing on特注

1/43 フットワーク無限FA13B 1993年 南アフリカGP 鈴木亜久里

本誌特注の「Aguri Suzuki Collection」最新作。
購入方法は左下をご覧ください。

●9777円（税込）●限定300台生産
●MINIMAX「スパーク」製●1/43スケール
●全国一律送料550円

※写真はサンプルです。実物はナロータイヤ仕様となります。

F1最熱狂期世代へ 特注ミニカー、続々。

2020年も特注ミニカーが熱い！ 片山右京が駆ったティレル024は新規金型で登場し 鈴木亜久里の希少なフットワークも入荷目前。今年も特注ミニカーならas-web shopへ！

Photos/Hidenobu Tanaka, MINIMAX



昨年の佐藤琢磨特集号を契機にモデル化が決まった2012年WEC富士スポット参戦時のガルフ・オレカ・ホンダも進行中。サンプルも出来上がり、本格量産間近です。お楽しみに！

FA13Bのお申し込みはこちら

as-web shopにて申込受付中!

2020年最初のレーシングオン特注ミニカー「1/43フットワーク無限FA13B 1993年 南アフリカGP 鈴木亜久里」が発売になりました。亜久里のフットワークは92年のFA13と93年のFA14を本誌で特注して発売・即完売済みですが、このモデルはその過渡期仕様とも言うべき“２戦限り”のレアな仕様です。もちろんこれまでと同様の「Aguri Suzuki Collection」パッケージ入り。すでに購入受付は始まっています。ぜひお見逃しなく！

予約期間：2月14日（金）18:00まで ※受付中です
2月末より順次発送開始予定 ※入荷次第のため延期の可能性あり

※おひとり様、各1個限り。登録アドレスおよび氏名が重複するなど同一人物と判断された場合、2件目以降のエントリーは無効となります。なお当選後の注文取消（キャンセル）はできません。

as-web shop 検索

通販の流れ

1. as-web shopで申込 https://as-web-shop.jp
2. 申込〆切（申込多数の場合は抽選）
3. 当選者へメール→商品発送
4. 商品受取（代引きでご注文の場合、玄関口でお支払いください）

※発送開始後、申込状況によって一部のミニカーショップで販売されることがあります。お問い合わせは株式会社三栄の公式サイト・お問い合わせフォームよりお送りください（電話・メールによるお問い合わせには一切お答えいたしかねます）。

特注モデル、ほかにも as-web shopで買えます

as-web shopでは本誌特注モデル以外もミニカーが大充実。例えばこのモデルガレージロム特注の「ロータス102Bジャッド 1991年日本GP M.ハッキネン」も少数ながら入荷予定。既発品の大幅割引セール品もあるので、コレクターも要注目です！



日本企業スポンサー多数の鈴鹿仕様。これまたF1最熱狂期世代にササる１台。



FILE 53

Text/Ring Archives Photos/Hidenobu Tanaka, SAN-EI

AGS JH23B FORD



かつてF1へ進むコンストラクターは、F2で実績を積み
そのシャシーを基にコスワースエンジンとヒューランドミッションを搭載し
改造F1で実績を積んだ。オールフレンチチームのAGSは
ルノーF1改造マシンをベースにF1参戦を果たした

今から30年前の１９８９年、Ｆ１ＧＰには常時39台もの参加があった。現在の倍の台数だ。この年から全車エンジンが３・５ℓＮＡ（自然吸気）化されたことが要因と言えた。フェラーリ、マクラーレン、ウイリアムズ、ロータス、ティレル、ブラバムといった伝統あるトップチームをはじめ、マーチ、ローラ、リジェ、アロウズ、オゼッラなどの中堅チーム、ベネトン、ミナルディ、ザクスピード、ダラーラ、リアル、ＡＧＳ、コローニ、オニクス、ユーロブルンなどの新興チームが入り乱れる混戦模様。予選出走は30台、そのうち決勝進出は26台。金曜の本予選が始まるまでの早朝、39台を30台に絞り込むための予備予選が実施されたほどだ。新興チームや中小チームにとってこれは実に厳しい「狭き門」だった。

なかでも、珍しいフランス勢のＡＧＳは随一の弱小コンストラクター。名前はＡｕｔｏｍｏｂｉｌｅｓ Ｇｏｎｆａｒｏｎａｉｓｅ Ｓｐｏｒｔｉｖｅの略称。50～60年代には自らシムカを改造したり小型フォーミュラカーを自製してドライバーとして参戦したアンリ・ジュリアン（27年生まれ）が、フランス南部の街トゥーロン郊外にあるゴンファロン村にて70年に興した。最初の「ＪＨ１」は入門カテゴリーの「フォーミュラ・フランス」。タイプ名のＪＨは自身のイニシャルを逆にしたものだ。

その当時から専属メカニックを務めていたクリスチャン・バンダープレインが、以後すべてのＪＨの設計を行なう。両者が二人三脚で切り盛りする家族的ガレージ。21世紀の常識ではＦ１に参加できる規模ではない。言い換えるなら、20世紀だったからこそ可能なＦ１コンストラクターだったのだ。







F1GP参入以前にはF3やF2、F3000でそれなりの活躍を見せてはいた。78年にJH15でF2に進出、80年にはウイングカーJH17がリシャール・ダレストのドライブによりポーとザンドフールトで優勝する殊勲。ヨーロッパF2選手権の最終戦となる84年ブランズハッチでは常勝ラルト・ホンダ勢を破ってフィリップ・ストレイフのJH19が優勝した。

F1GPデビューは86年シーズンも後半戦に入ったイタリアGP、JH21Cによってだ。実はAGS自身にF1進出の意志はなかったのだが、前年85年にイタリアの某弱小F3／F3000チームが大口スポンサーを見つけF1挑戦を企て、AGSにマシン製作を依頼したのが発端となった。86年に入ってその話は頓挫するが、すでに設計・製作に入ってしまっていたAGSは、ラリー活動で知られるイタリアのジョリークラブとシャロというジーンズメーカーをスポンサーにつけて、F1へ参戦することにした。

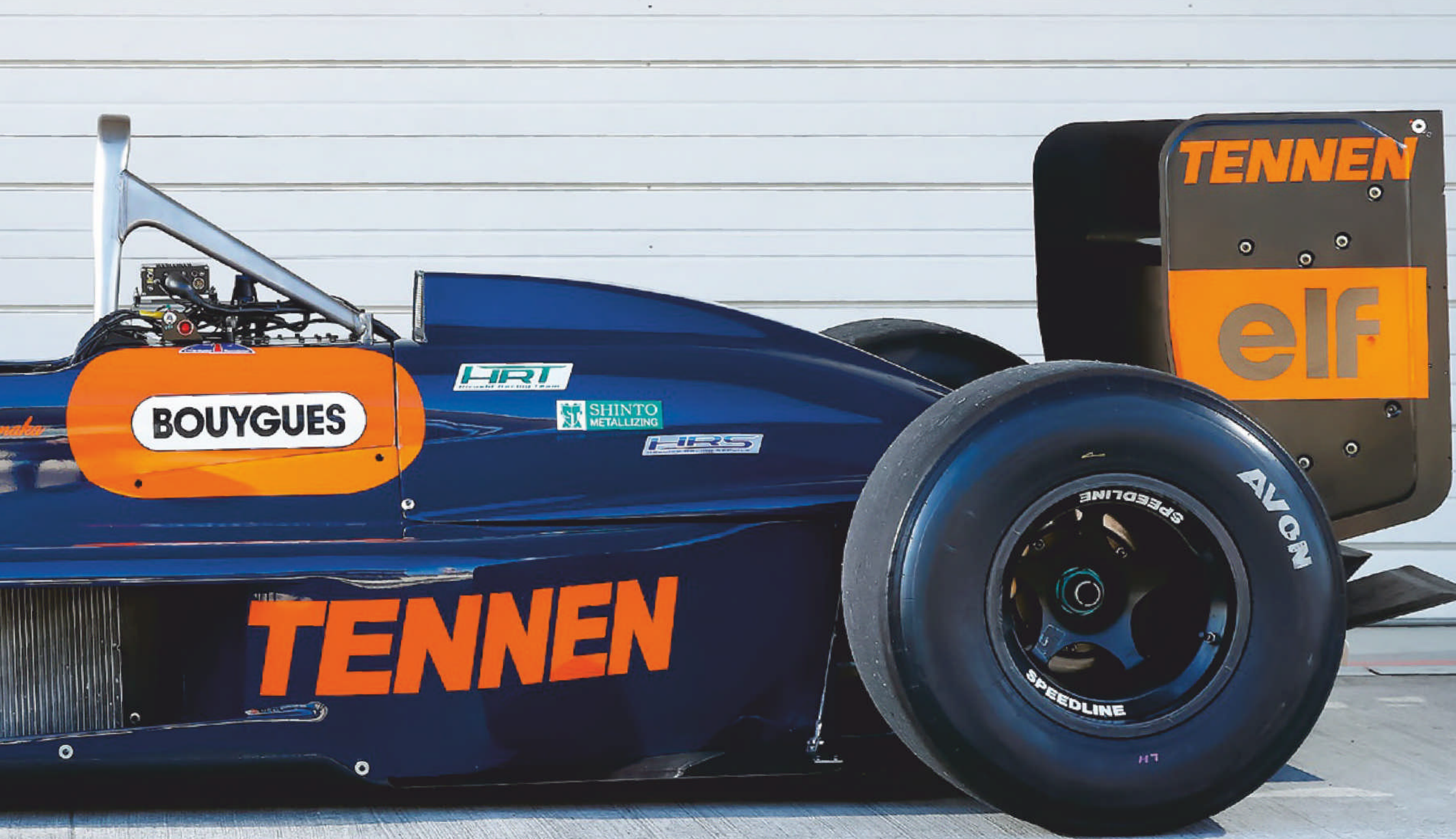
最初のマシンはルノーF1改

最初のJH21Cは他車と比べて大柄で重く不格好だったが、これにも逸話がある。バンダープレインがフランスの軍事企業MOCに、カーボン時代のF1用にパーツ製作の相談をすべく出向いたところ、そこに85年いっぱいでF1活動から撤退したルノーの次期作RE70用のモノコックが破棄されていたのだ。JH21Cのシャシーはこのモノコックを流用し、その上にブラバムBT55風のローラインボディを被せたものだった。86年は若手イワン・カペリのドライブでモトーリモデルニV6ターボを使うが、2戦とも完走ならず。翌87年にはコスワースDFZに換装されてJH22としたが、ドライバーのパスカル・ファブルも含めて、戦闘力は低かった。ただし信頼性だけは高く、しかも参加台数が少なく予選落ちがなかったので、この年のみ設けられた非ターボ車対象の「コリン・チャップマントロフィー」ではティレル、ローラに次ぐ3位となり、マーチよりも上位に就けた。そして87年日本GPで代走を務めたロベルト・モレノが次戦オーストラリアGPで6位初入賞を遂げる。

そして新シーズン88年に向けて投入されたのが、新型JH23だ。基本構成は前年までのモデルを踏襲するが、全体のボディラインはスリムになり、良く言えば他車と遜色ない仕上がり、悪く言えばほとんど個性のないものとなった。

このJH23は88年開幕戦ブラジルGPから89年第11戦ベルギーGPまで使われることになる。89年型はJH23Bとも呼ばれた。本来なら89年型はJH24になるところだが、チーム内の混乱により完成

新開発のJH23を得て臨んだ88年
日本グランプリでは8位フィニッシュを果たす



AGS JH23B FORD

と実戦投入が遅れてしまった。

JH23初年度の88年は、リジェとティレルでF1経験を積んだストレイフが古巣AGSへと戻ってきて、1台体制で臨んだ。スポンサーとして大手建設会社のブイグ（Bouygues）がつき、濃紺にオレンジという新しいカラーリングで引き締まった印象となる。予選ではカナダで10位、デトロイトで11位とコンペティティブなところを見せ、レースでも中団を走ることが少なくなかったが、前年とは一転し、リタイアが多かった。全16戦中完走は6回のみ。最上位は日本での8位。2002年までは6位までが入賞なので、年間得点はゼロ。ただ、その鈴鹿完走17台中の8位は、上位7台中4台がターボ車で、ほかの3台がベネトン・DFRとウイリアムズ・ジャッドだったことを思えば、健闘したと言える。シーズン中はリヤウイングとアンダートレイの変更が繰り返された。

そして89年、DFRエンジンを搭載すべくBスペックとなったJH23は2台体制となるが、シーズン開幕直前のリオテストでなんとストレイフが下半身不随となる事故に見舞われてしまう。ドライバーには新たにイタリア人ガブリエーレ・タルクィーニとドイツ人ヨアヒム・ビンケルホックが起用された。予備予選免除の前者はともかく、2台目追加のため予備予選

AGS JH23B諸元（1989）	
全長×全幅	——×——mm
ホイールベース	——mm
トレッド（前／後）	——／——mm
エンジン	コスワースDFR　水冷V型８気筒32バルブDOHC
排気量	3494cc
燃料供給装置	ルーカス燃料噴射
最高出力	595bhp／10750rpm
トランスミッション	AGS製５速MT
サスペンション（前後）	プッシュロッド式ダブルウイッシュボーン
ホイールサイズ（前後）	13×11.5
タイヤ銘柄	グッドイヤー
重量	510kg以上



AGS JH23B#36のデビュー戦となった89年メキシコGP。現在のマシンは、前年88年のカラーリングを再現。濃紺にオレンジの文字でフィリップ・ストレイフの名前が入れられている。

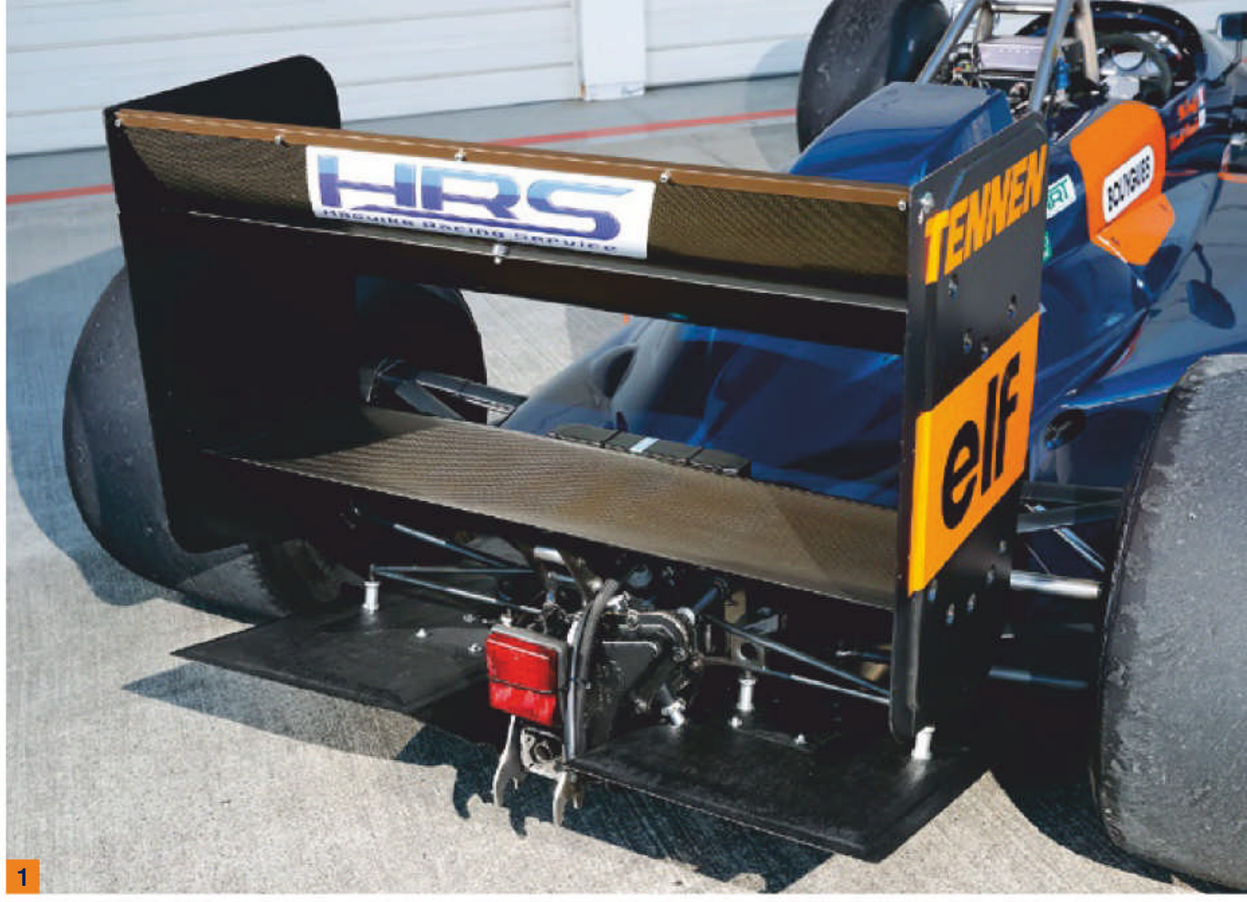


義務となった後者は「狭き門」通過ならず、第8戦イギリスGP以降はフランス人ヤニック・ダルマスに交替するが、事態は変わらず。

シャシーナンバー33～34が88年型JH23を改変してJH23Bとしたのに対して、JH23のシャシーナンバー36は89年第4戦メキシコGPでタルクィーニ用に投入された新車だ。そしてその緒戦で6位入賞を果たすことになる。予選17位からスタートしたタルクィーニは1周目に13位に上がり、17周目には8位にまで浮上。2位ナイジェル・マンセルが44周目に脱落した後は6位に上がり、そのまま68周後のチェッカーを受けた。勝者アイルトン・セナから1周遅れだったとはいえ、パトレーゼ／アルボレート／ナニーニ／プロストと連なる2～5位の顔ぶれを見れば、実に立派な6位だった。追いすがるエディー・チーバーを最後は8秒引き離していた。AGSにとっては2年ぶり2度目の得点獲得であり、結果的にこれが最後の入賞となった。

シャシーナンバー36のその後の履歴は第5戦アメリカGPで予選24位／決勝7位、第6戦カナダでGP予選25位／決勝はアクシデントによりリタイア、第7戦フランスGPで予選21位／決勝はエンジントラブルでリタイア、第8戦イギリスGPで予選29位＝DNQ。

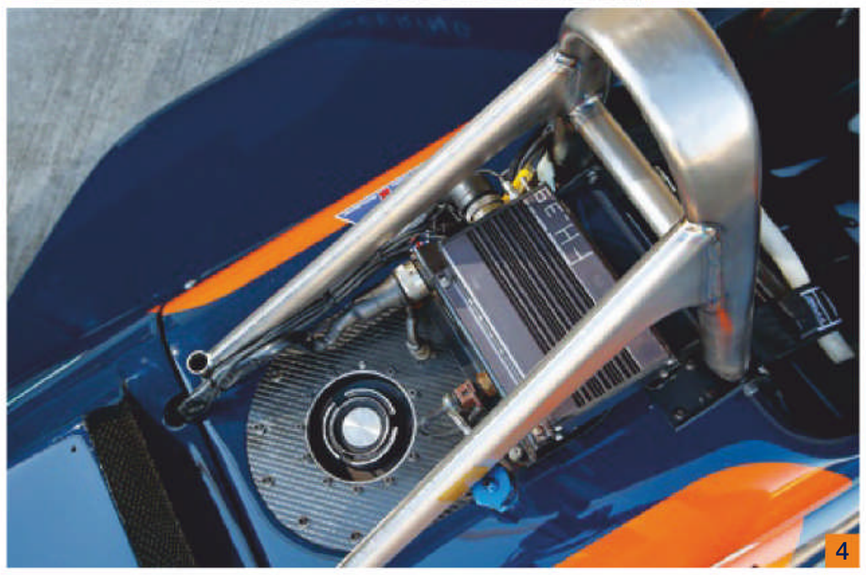
1 ウイングに貼られたHRSは現在のメンテナンスを担当する蓮池和元氏のガレージ略称。2 特徴あるAGSのロゴ。3 JH23Bの特徴であるリヤカウルには、低めのインダクションポッドが設けられた。4 ロールフープ後ろには給油口。5 オリジナルのミッションケースにプッシュロッド式サスペンションが取り付けられる。6 フロントもプッシュロッド式サスペンション。7 フォードのロゴマーク輝くエンジン。当時はDFRが搭載されていた。



1



2



4



3



6



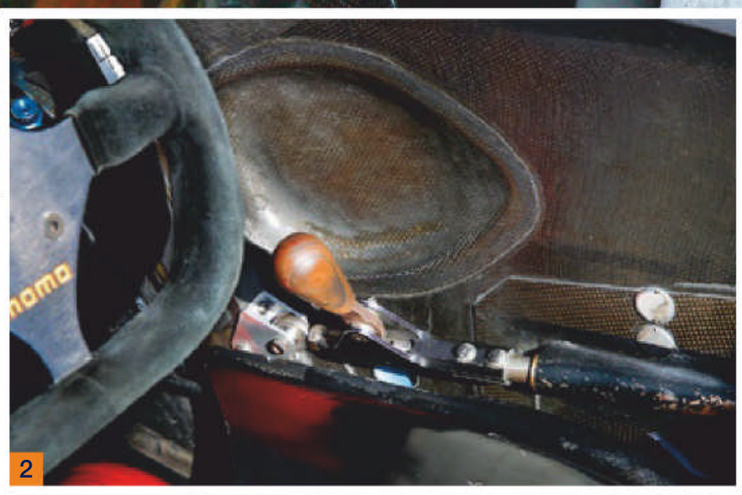
5



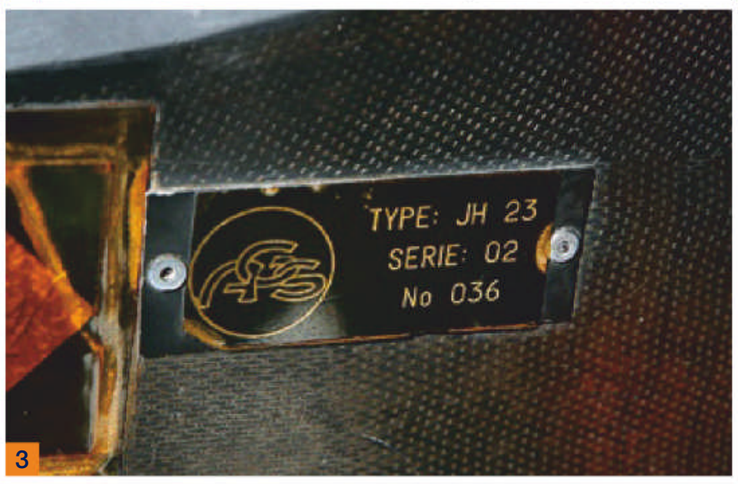
7



1



2



3

1当時はAGS製のステアリングホイールが装着されていたが、ステアリングも消耗品、現在ではMOMO製が使われる。シフトノブの上にはシフトパターンが貼られ、左上がリバースの6速。JH23Bは5速だが、JH24は6速を搭載していたので、ミッションはJH24のものか。2当時のF1マシンに見られる木製グリップのシフトノブと、カウルに設けられた窪み。3コクピット内に貼られたシャシープレートの存在が現在もこのマシンの履歴を証明する。

JH24への繋ぎとして 89年はJH23BでF1に参戦 メキシコで6位、アメリカでは7位と 望外の結果を出す

シーズン半ばの予備予選メンバーシャッフルにより2台とも予備予選組に回った後、第9戦ドイツGPで予備予選13台中7位でDNPQ、第10戦ハンガリーGPではタルクィーニに新型JH24が託されたためダルマスが引き継いだが予備予選7位（新型のタルクィーニはさらに悪く9位）でDNPQという結果に。シャシーナンバー37～39のJH24はシーズン後半、結局1台も予備予選通過ならず。

実は89年前半時点でチームはジュリアンの手から離れ、実業家シリル・ド・ルーブルの手に渡っていた。バンダープレインもコローニへと移籍した。だからJH23はAGS創設メンバーであるジュリアンとバンダープレインの手になる最後のマシンなのだ。新体制となった90年も決勝進出は数える程度で、クロード・ギャロパン作JH25の最上位は9位。91年春にチームは事実上破産し、管財人による新オーナー探しの結果、イタリア人実業家ガブリエーレ・ラファネッリとパトリツィオ・カントゥの手に。しかし91年9月末の第14戦スペインGPで予備予選7台中6～7位で不通過となったのを最後にAGSの命運は尽き、鈴鹿の日本GP以降、姿を見せることはついになかった。その最後のJH27のシャシーナンバーは47と48。この世に全部で48台しか存在しなかったAGSにおけるその36台目の個体が今回の1台だ。

最後のAGSオーナーとなったラファネッリとカントゥはその後、ゴンファロンにあった元AGSの本拠地を「AGS F1ドライビングスクール」へと改装し、その名誉会長の座に創設者ジュリアンを据えたという。JHが他界したのは2013年7月13日のこと。享年85だった。R

AGS JH23B #036　1989 F1シーズン戦績

Rd.	GP	No	ドライバー	予選	決勝
4	メキシコ	40	G.タルクィーニ	17位	6位
5	アメリカ	40	G.タルクィーニ	24位	7位
6	カナダ	40	G.タルクィーニ	25位	リタイア
7	フランス	40	G.タルクィーニ	21位	リタイア
8	イギリス	40	G.タルクィーニ	29位	DNQ
9	ドイツ	40	G.タルクィーニ	DNPQ	
10	ハンガリー	40	Y.ダルマス	DNPQ	

FILE 53　現代に生きる銘車たち

AGS JH23B FORD

DAKAR 2020

サインツ3度目の栄冠

トヨタは惜しくも連覇ならず

昨年ダカールを初制覇したトヨタと王座奪還を目指すミニ
真っ向対決となった今年はサウジアラビアという
新たな舞台での開催も大きな注目であった
そして競技は逃げるサインツ、追うアル-アティアという
まさに一進一退の攻防が最後まで続いた

Text/Mario Taga　Photos/RedBull, X-raid, TOYOTA

南米からサウジアラビアに舞台を移したダカール2020は1月17日に首都リヤド近郊のアルキディアにゴールした。4輪部門の勝者はミニ・ジョン・クーパー・ワークス・バギーを駆ったカルロス・サインツ／ルーカス・クルス組。2連覇を目指したナッサー・アル・アティア／マシュー・ボウメル組トヨタ・ハイラックスに6分21秒差をつけ、サインツはダカール通算3勝目を獲得した。

今大会も参加者の最大勢力は2WDと4WD双方の「ミニ」を擁するX-レイドとハイラックス（4WD）を走らせるトヨタ・ガズー・レーシング（TGR）／オーバードライブトヨタ（カスタマーサポート）の2チーム。そしてサインツとアル・アティアが2位で続いた。中盤まで安定感を見せていたサインツだが後半戦2日目（13日）の第8ステージで乱れ、ミスコースとスタックでSSトップから19分15秒遅れのタイムロス。さらに翌日もミスコースとパンクを喫し、10分あった2位との差はわずか24秒に縮まった。

だがアル・アティアも続く第10ステージで痛恨のミスコース。ここで今大会4回目のSSトップを記録したサインツがタイム差を18分10秒に広げ再び突き放した。残り2ステージを猛プッシュしたアル・アティアは第11ステージで10分17秒差まで迫ったが最終第12ステージの競技区間は167kmと短く逆転はならず。ファン・ペテランセルが3位で続きダカールのベテラン勢が総合上位を占めた。

一方TGRからハイラックスでダカール初挑戦を果たした注目のフェルナンド・アロンソを壊して遅れたロントサスペンションを





サインツは2010年にフォルクスワーゲン、18年にプジョー、そして今回はミニで勝利。SSトップは4回と速さも示した。



ミニのバギーはチューブラーフレームとカーボン製ボディを組み合わせた車体にBMW製の3ℓ直列6気筒ターボディーゼルエンジンを搭載して後輪を駆動する。公称の最高出力は354psだが過給機ディーゼルらしく最大トルクは78kg/mと大きい。前輪も後輪と同じサイズのタイヤを履くのが特徴。サイズは37×12.5R17で外径は約930㎜と4WD車の制限（800㎜）よりも大きい。スペアタイヤは後輪前側のコクピット左右に格納されている。

後、見事な追い上げで総合10番手に浮上したが第10ステージで砂丘越えのラインを見誤って大転倒、総合13位でゴールに到着した。トラック部門では日野チームスガワラの菅原照仁（日野レンジャー／ＨＩＮＯ５００シリーズ）が総合10位で排気量10ℓ未満クラスの11連覇を達成した。

今大会では２ＷＤのミニが４ＷＤのハイラックスと互角かそれ以上の速さを示したのが興味深い。両者間の性能調整はタイヤ外径やサスペンションストローク、最低重量のほかエンジン出力（リストリクター径）によって図られている。２ＷＤは駆動力伝達で不利でも車体が軽量で足回りの走破性が高いというバランスの採り方なので路面状況や車速域によるグリップ得失も小さくないが、プジョーの２ＷＤ車両による16年からの３連覇に続く今回のミニ・バギーの勝利によって性能調整の見直しを求める声が高まるかもしれない。現行の性能調整はプライベーターが製作する２ＷＤバギーを想定したものだが、プジョーやＸ・レイドの高度なエンジニアリングによって５年間の開発が上がったこのシャルが上がったこと、新たに大会責催契約をサウジと結び、新たに大会を起用任者としてデビッドカステラを起用した新体制のもとで立ち上げたのが今大会である。エンデューロライダー出身で05～15年にダカールの競技運営担当、16～19年にはシューテランセルのナビゲーターも務めたカステラが初めて仕切った今大会は大スポンサーであるサウジアラビアへの配慮もあってか、これまでよりすべてがきちんとしている印象。コース設定も適度な難しさでロードブックの精度も高いなど参加者からも好評だった。随所でダカールラリー当初の北アフリカを思い出させる美しい景観とともにダカールは再び人気を集めそうだ。Ⓡ

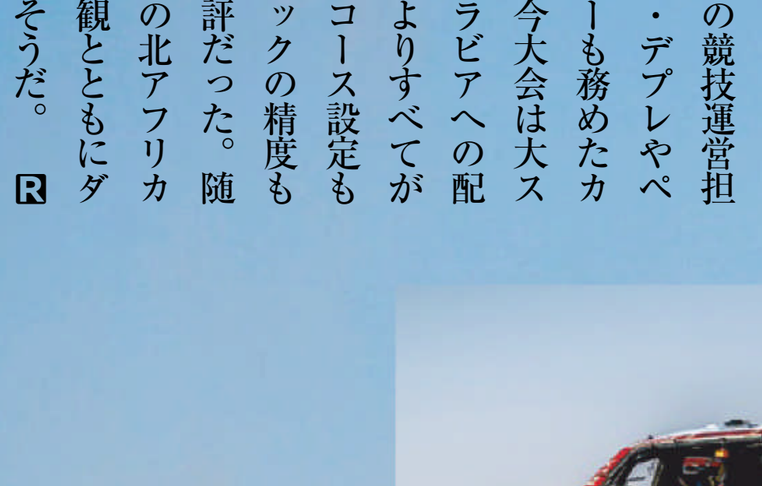




ハイラックスは南アフリカ・トヨタチームを率いるグリン・ホールがデザインした４ＷＤのクロスカントリーラリーカー。シャシーは市販モデルとまったく共通性のないチューブラーフレームとカーボン製コクピットを組み合わせた構造で385psの自然吸気5.5ℓのＶ型８気筒ガソリンエンジンはクランクセンターをフロアギリギリまで下げてミッドシップ搭載している。コクピットの床面とフロアの間には左右２本のスペアタイヤを格納するスペースを持つ。



トラック部門の10ℓ未満クラスで11連覇を達成した日野の菅原照仁。もう1台の塙郁夫（HINO 600シリーズ）は安全のため途中でリタイアすることに。





初日を11位でスタートしたアロンソは翌日のアクシデントで総合47位まで後退するも、そこから徐々に順位を挽回。第10ステージでは横転してフロントガラスのない状態で力走し、ルーキーではトップでゴールした。



ダカール 2020 主要成績

順位	No.	ドライバー	マシン	タイム（差）
1	305	C.サインツ／L.クルス	ミニ・ジョン・クーパー・ワークス・バギー	42:59'17
2	300	N.アル - アティア／M.ボウメル	トヨタ・ハイラックス	+6'21
3	302	S.ペテランセル／P.フィウザ	ミニ・ジョン・クーパー・ワークス・バギー	+9'58
4	309	Y.アルラジ／K.ジルツォフ	トヨタ・ハイラックス	+49'10
5	304	G.ドゥビリエ／A.アロ・ブラボ	トヨタ・ハイラックス	+1:07'09
6	311	O.テラノバ／B.グラウエ	ミニ・ジョン・クーパー・ワークス・ラリー	+1:12'15
13	310	F.アロンソ／M.コマ	トヨタ・ハイラックス	+4:42'47

TLC市販車部門
7連覇の金字塔

ダカールラリーに挑戦を続けるTLCは
これまで6連覇を2度成し遂げ、さらなる記録更新が
今大会に懸かっていた。その舞台は初開催となる中東
そこにオートマチック仕様車両を新たに投入し
また次なる大きな一歩を踏み出した

Text/Mario Taga　Photos/TOYOTA AUTO BODY

TEAM LAND CRUISER
TOYOTA AUTO BODY

DAKAR 2020
SAUDI ARABIA

サウジアラビアで初開催されたダカールラリー2020が1月17日、首都リヤド近郊のアルキディアにゴール。4輪市販車部門に2台のトヨタ・ランドクルーザー200シリーズで挑んだトヨタ車体のチームランドクルーザー・トヨタオートボデー（TLC）はクリスチャン・ラヴィエル／ジャン・ピエール・ギャルサン組が総合29位／同部門1位、三浦昂（トヨタ車体社員）／ローラン・リシトロイシター組が総合33位／同部門2位の成績でチームは

ダカールラリー史上初となる市販車部門の7連覇達成をワン・ツーフィニッシュで飾った。

北アフリカの冒険ラリーがルーツのダカールラリーは第42回目を迎え、南米から中東へと舞台を移した。主催者が「第3章の始まり」と謳う今大会は、全行程7768km（うち競技区間47



大きなトラブルもなく安定した走りで市販車部門を制覇したラヴィエル／ギャルサン組の326号車。TLCからダカールラリーに参加して今年で４年目のラヴィエルは市販車部門で2017、19年に続く３度目の栄冠。



パンクにより足りなくなったスペアタイヤを分け合うなど、TLCの２台はチームワークを発揮してこの厳しい戦いを乗り切った。

２３㎞）を13日間12ステージで走破。サウジアラビア国内に広がる砂漠のほか、岩場や山間地などかつてのアフリカを思わせる難易度の高い路面が参加者を苦しめた。

　ＴＬＣはこの新たなダカールラリーを走る車両に初めて６速オートマチックトランスミッション（ＡＴ）を採用した。その特長は変速時にトルクが途切れず駆動力を必要なだけ路面に伝えられること。砂丘など高い駆動力が必要な場面でマニュアルよりも優れた走破性をもたらすため、３年間にわたって開発テストを続けてきた。課題は高負荷時のトルクコンバータ（オイル）の熱対策だが、今大会から市販車部門も電子制御装置（ＥＣＵ）が自由化されたことで制御プログラムの見直しによる対策が可能となり、実戦投入となった。サウジアラビアの路面状況が未知だけに心配もあったがほとんど問題なく、選手からも砂丘越えなどで乗りやすいと好評だった。

　１月５日に競技がスタートするとまず三浦が先行、ラヴィエルが続いて市販車部門のワンツー態勢を築いた。しかし三浦はパンクの頻度がやや高く、３日目には２本のパンクをきっかけにラヴィエルに部門首位を譲った。その後本格的な砂丘ステージに入ると、２台とも前後バンパーの破損のほか、走破性を高めるために空気圧を下げ、走行中にタイヤがホイールリムから外れる、いわゆるリム落ちが何度か発生した。だがそれ以外に実質的なトラブルはなく10日には前半戦を終えて中間休息日のリヤドに到達。この時点で市販車部門に参加の全５台中３台が戦列を去りＴＬＣの２台だけとなっていた。

　サウジアラビアの南部に向かう後半のルートはコースの難易度が上昇。とりわけ15日はメカニックによる整備が認められず、翌日のビバークまで選手以外の整備が実施できないマラソンステージが設定された。この行程で３３８号車は砂丘のうねから降りた際に路面に強打し左前サスペンションが変形。走行に支障はなかったが翌日は柔らかい砂丘が１７０㎞以上続く終盤戦最大の難所とあって２台は安全を確保するべく終始ランデブー走行でクリアした。幸いにもこの日のステージは数日前に降った雨の影響で砂が締まって埋まりにくく、小さなスタックとリム落ち以外に目立ったタイムロスはなし。チームワークでマラソンステージをクリアした２台は、その翌日アルキディアにゴールした。

　近年市販車部門の出走台数が少ないのは競技に参加できる公認車両が減っていることもあるが、現在のダカールラリーの難易度に対し同部門車両では完走が難しいことも大きい。そうした意味でＴＬＣが達成した７連覇の価値は大きく、ランドクルーザーの素性をベースに競技で壊れず速いクルマに仕上げ、最後まで走り切らせるチームの総合力がもたらした殊勲である。Ⓡ





三浦／リシトロイシター組の338号車は序盤で市販車部門トップに立ち、優勝の期待も高まったが２位でゴール。三浦は優勝できなかった悔しさも見せたが、チームの７連覇をワン・ツーフィニッシュで飾り、ポディウムでは笑顔で歓声に応えた。

ダカールラリー2020 TLC累計成績

ステージ	日程	No.326 ラヴィエル／ギャルサン	No.338 三浦／リシトロイシター
		市販車部門優勝	市販車部門２位
1	1/5	2(2)	1(1)
2	1/6	2(1)	1(2)
3	1/7	1(1)	2(2)
4	1/8	1(1)	2(2)
5	1/9	1(2)	2(1)
6	1/10	1(1)	2(2)
休息日	1/11	↓	↓
7	1/12	1(1)	2(2)
8	1/13	1(1)	2(2)
9	1/14	1(1)	2(2)
10	1/15	1(1)	2(2)
11	1/16	1(2)	2(1)
12	1/17	1(1)	2(2)

※市販車部門累計順位。(　)内は当該日のステージ順位。

カスタムカーの祭典、レースファンも要注目

心躍る、東京オートサロン2020

**新春のビッグイベント、東京オートサロンが1月10～12日に千葉県幕張メッセで開催された
カスタムカーの祭典として知られるが、近年はモータースポーツ関係のイベントや出展も色濃くなっており
世界が注目した新型マシンの発表など、今年はこれまで以上に話題が多かった**

Photos/Takashi Ogasawara, TOKYO AUTO SALON, TOYOTA, NISSAN, Honda





日産の今季GT500は昨年と同じ４チームのラインナップ。ドライバーの顔ぶれは若干入れ替わりがあり、平峰一貴は初めてのGT500参戦となる。タイトルは2015年以来遠ざかっており、その奪還に期待がかかる。

2020 SUPER GT／GT500クラス　ホンダ参戦チーム体制

No	チーム	ドライバー
8	ARTA	野尻智紀／福住仁嶺
16	TEAM MUGEN	武藤英紀／笹原右京
17	KEIHIN REAL RACING	塚越広大／ベルトラン・バゲット
64	Modulo Nakajima Racing	伊沢拓也／大津弘樹
100	TEAM KUNIMITSU	山本尚貴／牧野任祐

2020 SUPER GT／GT500クラス　日産参戦チーム体制

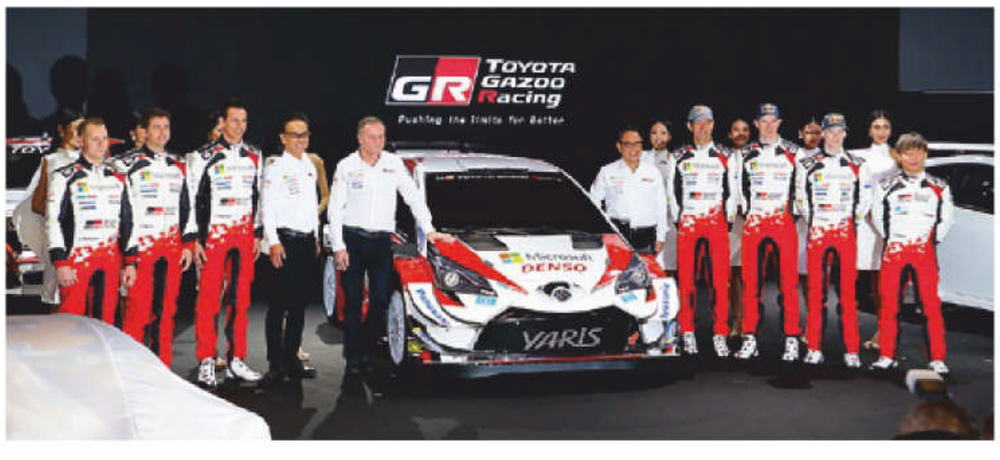
No	チーム	ドライバー
3	NDDP RACING with B-MAX	平手晃平／千代勝正
12	TEAM IMPUL	佐々木大樹／平峰一貴
23	NISMO	松田次生／ロニー・クインタレッリ
24	KONDO RACING	高星明誠／ヤン・マーデンボロー

各メーカーが今季の参戦体制をお披露目

近年、この東京オートサロンでホンダが新年度のSUPER GT／GT500クラスの体制発表を行なってきたが、今年は日産も発表の場とした。そしてトヨタはWRCの体制を発表。さらに主要３メーカー以外ではスバルやGT300のチームなども体制やマシンを披露している。



ホンダのGT500は昨年と同じ５チームの参戦だが、福住仁嶺、大津弘樹、笹原右京が新規挑戦だ。マシンはクラス１規定に向け、レイアウトを変更したNSX-GTとなる。



トヨタはWRC参戦体制を発表。新加入のセバスチャン・オジエをはじめとする３組６選手と若手ドライバー育成プログラムで８戦に出場予定の勝田貴元が顔を揃えた。

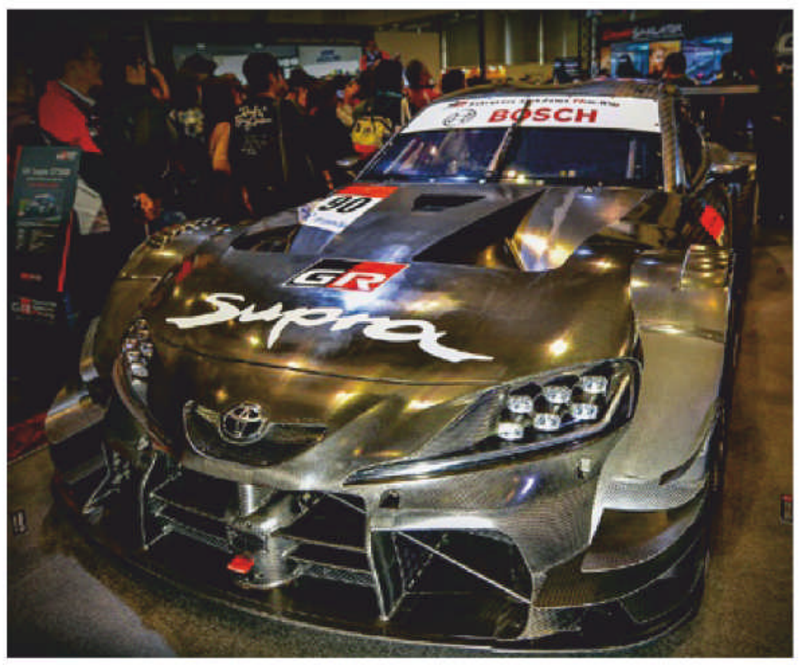


全世界が注目したGRヤリスほか話題のマシンが集結

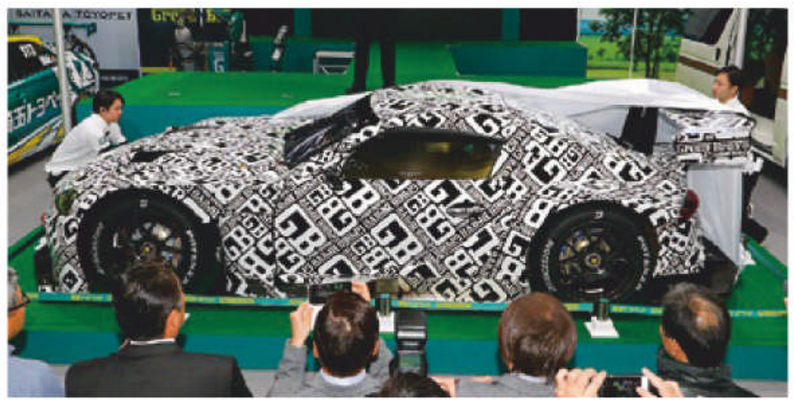
なんといっても話題はワールドプレミアとなったGRヤリス。トヨタはWRC参戦体制発表も初めて日本で行なった。さらに今シーズンGT500を戦う新型スープラをはじめ、主にSUPER GTを戦ういくつものチームが今季用のマシンを発表・展示。ファンはいち早くその姿を間近に見ることができた。



世界初公開されたGRヤリス。WRカーのホモロゲーションモデルで、次期WRカーのベースモデルとしてフィンランドのWRCチームと打ち合わせしながら設計された。そして2020年仕様のヤリスWRCも展示。



TOYOTA GAZOO Racingのブースには今シーズンのGT500を戦うGRスープラGT500も登場。ほかにもWECで活躍したTS050などの姿も見られた。



埼玉トヨペットGreen Braveもモータースポーツ活動体制を発表し、GT300に参戦するJAF-GT規定のGRスープラを披露。



GT300に参戦のGOODSMILE RACING & Team UKYOは今季の新カラーリング車両を展示。車両は2020年型メルセデスAMG GT3だ。



今年はレーシングカーだけ! 高額落札続出のBHオークション

2018年から東京オートサロンでヒストリックカーなどのオークションを開催してきたBHオークションは、GTAとのパートナーシップにより『SUPER GT AUCTION-TAS』として、レーシングカーだけのオークションが開催された。



今回出品されたマシンは10台。ルマンが手がけたグループCのLM07や日産プリンス・スポーツコーナー製作のスカイラインGT-Rなど様々なマシンが並んだ。



左上のモニターに映し出された落札価格に注目！オレンジのイエーガーマイスターカラーのグループ５仕様のクレマーポルシェ935 K3/80はなんと１億5000万円（手数料含まず）！



トムスから特別出品されたラルトRT34は220万円で落札。その一部はチャリティとして交通遺児育英会に寄付される。

1975年式ランチア・ストラトス ストラダーレは7100万円で落札。WRCのグループ４仕様へとコンバートされた仕様だ。

歴史があるから、未来が輝く。



No.504

特集 | NISSAN Z

［In Race & Rally {1970-1994}］

- “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
- インタビュー
  柳田春人

雑誌コード：66729-66
価格：1527円＋税



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



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.14

シルエットフォーミュラ

［羊の皮を被った狼たちの咆哮］

- ポルシェ935の誕生と進化、
  そして名門クレマーの手腕
- BMW、ランチア、フォード
  カプリが築いた935包囲網
- シュニッツァーを訪れて知る、
  技術的挑戦とセリカのこと

雑誌コード：66729-69
価格：1727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



28TH ANNUAL YOKOHAMA HOT ROD CUSTOM SHOW 2019

ハマでUSAの風を感じる

Text&Photos/Racing on
Special Thanks/MOON, Mattel International

昨年12月、「YOKOHAMA HOT ROD CUSTOM SHOW」がパシフィコ横浜で開催された。これはアメ車を中心とした至高のカスタムカーが楽しめるショーなのだが「なぜアメ車のショーをレーシングオンが？」と思ったでしょう。その答えは「行ってみたかったから」なんだけど、行ってみたらレース好きが楽しめる要素もあったのでここでご紹介！





Hot Wheels Collectors Japan Convention 2019











日本でも爆発的人気を誇るアメリカ発祥の３インチミニカー「ホットウィール」のジャパンコンベンションも同時開催。カスタムコンテストではSCCA仕様2000GTや、マクラーレン・ホンダ風シビックなど、本誌としてはニヤリとしてしまうカスタムモデルが並んでいた。





Pick Up!



展示車両のなかでも、その迫力につい目を奪われてしまったのが、ドラッグレースのトップフューエルとファニーカー。それに負けじと存在感を放っていたのがカマロなど市販車ベースのドラッグマシン。またS130Zやスタンス系にカスタムされたS13シルビアコンバーチブル＆ハチロクなど80～90'sジャパニーズスポーツも人気を集めていた。







SUPER FILM presents

FIA WEC 4 Hours of Silverstone

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

Supported
by
LEICA CAMERA



R'on Serial Graphic

LMP2

1st | n°42 Cool Racing

Nicolas Lapierre / Antonin Borga / Alexandre Coigny

4:01'22.238 / 1'43.953 / 124 Laps / Oreca 07

2nd | n°36 Signatech ALPINE ELF

Thomas Laurent / Andre Negrao / Pierre Ragues

4:02'11.549 / 1'44.389 / 124 Laps / Alpine A470

3rd | n°29 Racing Team Nederland

Frits van Eerd / Giedo van der Garde / Job Van Uitert

4:02'13.971 / 1'43.404 / 124 Laps / Oreca 07

LM GTE Am

1st | n°83 AF Corse

François Perrodo / Emmanuel Collard / Nicklas Nielsen

4:02'44.660 / 1'56.952 / 114 Laps / Ferrari 488 GTE EVO

2nd | n°98 ASTON MARTIN Racing

Paul Dalla Lana / Darren Turner / Ross Gunn

4:01'08.923 / 1'56.983 / 113 Laps / Aston Martin Vantage AMR

3rd | n°70 MR Racing

Motoaki Ishikawa / Olivier Beretta / Kei Cozzolino

4:01'19.885 / 1'56.596 / 113 Laps / Ferrari 488 GTE EVO

Fastest Lap Speed

218.355 km/h TOYOTA TS050 Hybrid 1'37.289 | LMP1

182.822 km/h Porsche 911 RSR 1'56.198 | GTE PRO

204.357 km/h Cool Racing Oreca 07 1'43.953 | LMP2

181.643 km/h AF Corse Ferrari 488 GTE EVO 1'56.952 | GTE AM



柏木龍馬 | Ryoma Kashiwagi

Image Conceptor

superfilm5

LMP1

1st | n°7 TOYOTA Gazoo RACING

Mike Conway / Kamui Kobayashi / Jose Maria Lopez

4:00'57.709 / 1'37.289 / 129 Laps / TOYOTA TS050 Hybrid

2nd | n°8 TOYOTA Gazoo RACING

Sébastien Buemi / Kazuki Nakajima / Brendon Hartley

4:00'59.610 / 1'37.349 / 129 Laps / TOYOTA TS050 Hybrid

3rd | n°3 Rebellion Racing

Nathanael Berthon / Pipo Derani / Loïc Duval

4:02'35.108 / 1'38.410 / 128 Laps / Rebellion R13

GTE PRO

1st | n°91 PORSCHE GT TEAM

Gianmaria Bruni / Richard Lietz

4:01'15.704 / 1'56.198 / 115 Laps / Porsche 911 RSR

2nd | n°92 PORSCHE GT TEAM

Michael Christensen / Kevin Estre

4:01'19.506 / 1'55.817 / 115 Laps / Porsche 911 RSR

3rd | n°97 ASTON MARTIN Racing

Alex Lynn / Maxime Martin

4:01'21.990 / 1'55.772 / 115 Laps / Aston Martin Vantage AMR

RACING ON レーシング オン　Racing on　Racing on Motorsport magazine since 1986

全バックナンバー電子版、配信開始

1986年の創刊号から、最新号まですべてラインナップ!
ASBデジタルライブラリなら、毎月定額で読み放題
隔月で追加される最新刊も、もちろん発売同時に配信されます

ASB デジタルライブラリ
http://lib.as-books.jp/

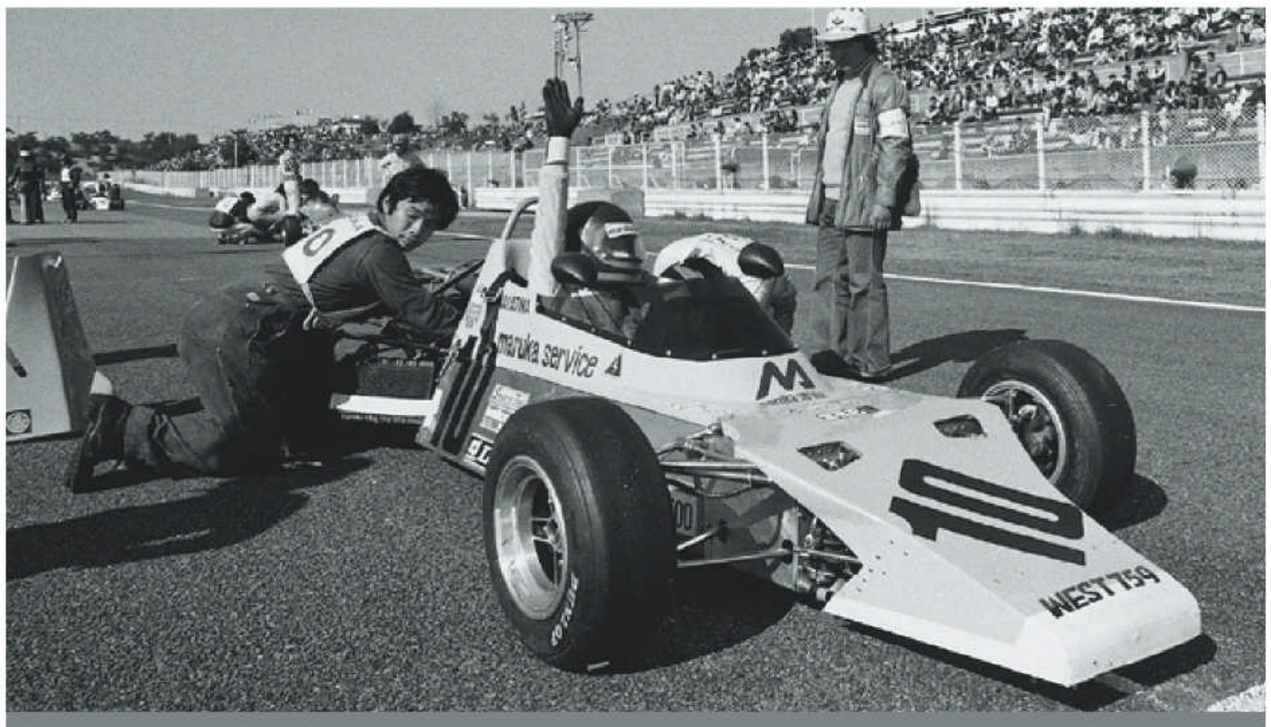
SAN-EI CORPORATION

神谷誠二郎



**グラスルーツレースマシンの普及に貢献し
下部カテゴリーとホビーレース振興に奔走した
コンストラクター、ウエストレーシングカーズの
神谷誠二郎氏が逝去された。生前から旧知の
ジャーナリスト、秦直之が故人の業績を綴る**

Text/Naoyuki Hata　Photos/Naoyuki Hata, SAN-EI



神谷誠二郎　1942年２月24日生まれ。京都府出身。整備士として自動車ディーラーに勤務していた時にジムカーナでチャンピオンを獲得。その後、鈴木板金（ベルコ）に入社しレーシングカーの設計・整備を学び、73年にベルコウエストを創業。83年ウエストレーシングカーズとして法人化。2019年12月29日没、享年72。
※写真は中嶋悟が乗るFL500マシン、ベルコウエスト759の横でスタート前チェックをする神谷。

鈴鹿のレーシングカーコンストラクター、ウエストレーシングカーズの創業者、神谷誠二郎氏が昨年の12月29日に亡くなられた。享年72。

ウエストレーシングカーズなる社名は、創業時はベルコウエストと称した。これは神谷氏が若き日にメカニックとして横浜の鈴木板金（ベルコ）で修行していたことに由来する。当時はベルコの関西代理店も兼ねていて、１９８３年の法人化に伴い現在の社名に改められた。

主に入門カテゴリーの車両を設計、制作してきたこともあり、レーシングドライバーとしてのキャリアをウエストの車両からスタートさせた者はかなり多いに違いない。そのひとりが中嶋悟氏であり、第1作であるウエスト７５９をドライブして、75年にＦＬ５００でチャンピオンを獲得。また87年にはウエスト86Jを駆る服部尚貴がＦＪ１６００で鈴鹿、筑波の2シリーズを制した。

カテゴリー構築にも尽力し、古くはＦＪ１６００やＦ４、ＲＳ、近年はスーパーＦＪやフォーミュラエンジョイなど、長年の盟友である畑川治氏とともにレギュレーションを定め、立ち上げてきた。鈴鹿を発祥とし、今では全国に舞台を広げたＶＩＴＡ-01はウエストの完全オリジナル。２００８年にスタートし、今では総生産台数が２００台を超えるほどとなり、この数字はまだまだ伸びそうだ。

またアジア諸国も視野に入れ、ワンメイクレースを立案。インドネシア、近年は韓国や中国、台湾、フィリピンで発展途上のモータースポーツにいくつもの礎を打ち立てた。

昨年12月から自宅で療養中だったが、12月8日に鈴鹿で行なわれたＩＴＡ&ＣＳ2イヤーエンドパーティに出席したのが公の場に現れた最後の機会となった。故人の遺志により葬儀は近親者だけで済まされ、2月24日に追悼式「ＴＨＡＮＫＳ神谷」が鈴鹿で行なわれる予定。なお、新たな代表取締役には神谷氏のご子息である弦氏が就任すると1月9日に発表されている。

表舞台に立つことは少なかったものの裾野を固め、広げてきた功績は極めて大きい。また行動力と気配りの人物だっただけに、あまりにも早すぎる別れを惜しむ関係者は多い。

そんな神谷氏が作り上げた名機の総数は１３００台を超えた。そのすべてが廉価であり、誰にでも楽しめて、腕を磨けるよう配慮されていた。

今頃は、ともにＦＪ１６００の黎明期を支えた尾川自動車の尾川安広氏や元オスカーの川口里己氏、カネコレーシングの金子眞佐一氏らとの昔話が弾んでいるに違いない。

神谷氏のご冥福を祈りたい。 R



主なウエスト作品

1 FL500の経験を経て制作したF3、WEST379。2 ２座席スポーツカー83S。3 FJ1600の86J。トップ争いは田中実と服部尚貴。4 レースを楽しむドライバーに向けて開発されたフォーミュラエンジョイ。5 200台以上が発売されたレーシングスポーツカー、VITA-01。6 遺作となったのはスーパーFJのWEST18J。

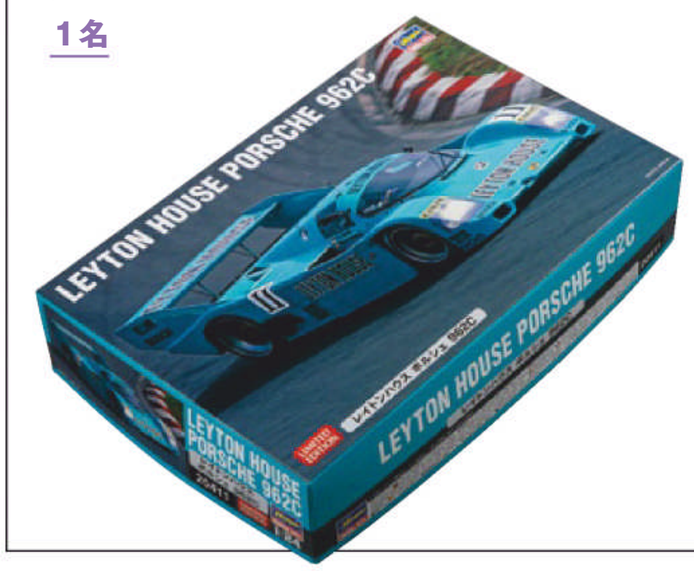
SAN-EI
CORPORATION

PRESENT
読者プレゼント

For Readers

5
1/24 プラモデルキット レイトンハウス ポルシェ962C
提供：ハセガワ

1名



4
1/43 EBBRO NSX GT3ミニカー SUZUKA 10HOURS
提供：エムエムピー

1名

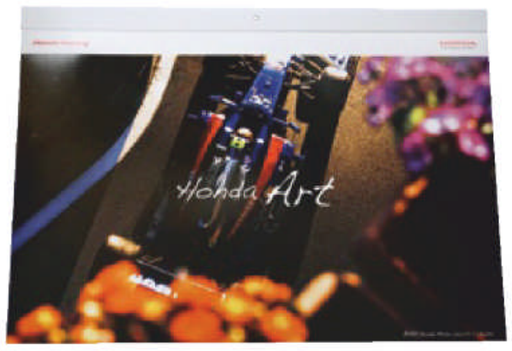


6
2020年カレンダー各種
※希望の英字を明記してください。

e 阿部商会 2名
提供：阿部商会



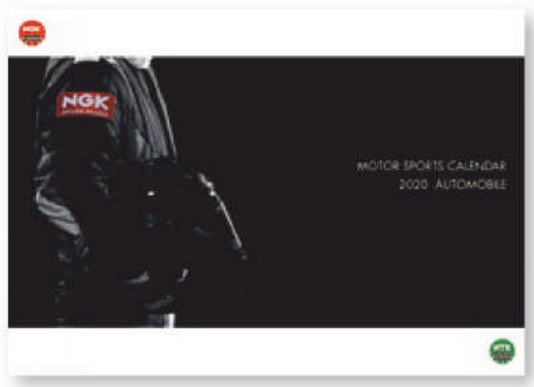
a ホンダ モータースポーツ 5名
提供：本田技研工業



b NISMO 1名
提供：ニッサンモータースポーツインターナショナル



c NGK（非売品） 3名
提供：日本特殊陶業



d TOTAL 1名
提供：トタルルブリカンツジャパン



f 4名
SUPER FILM
提供：SUPER FILM



g 4名
横浜ゴム（卓上）
提供：横浜ゴム



h ABB（卓上） 4名
提供：ABB



i 10名
DENSO（卓上）
提供：デンソー



1
創刊500号記念 本誌特注 スパーク製 1/43 ミニカー 3台セット
提供：編集部

1名





2
キッドボックス特注 1/43 ミニカー RB15 Honda デビュー戦 2台セット
提供：KIDBOX本店　www.kidbox.co.jp

1名



3
ABB特注 1/43 ミニチャンプス Formula E Gen-2
提供：ABB

3名



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特集以外で良かった記事ひとつとその理由④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3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。

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

R'on No.505 応募券

Racing on Motorsport magazine 505

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
池ノ内みどり　Midori Ikenouchi
石井功次郎　Kojiro Ishii
遠藤俊幸　Toshiyuki Endo
大串　信　Makoto Ogushi
大谷達也　Tatsuya Otani
柏木龍馬　Ryoma Kashiwagi
多賀まりお　Mario Taga
林　信次　Shinji hayashi
秦　直之　Naoyuki Hata

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
広瀬恵美　Emi Hirose
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.505］

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 16th March 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
次回刊行予定は4月1日(水)

特集 JTCC PartⅢ
未知なるハコレース、その可能性

徹底検証：HvsNvsT 日本車勢の開発舞台裏
先行シュニッツァー、ノウハウを武器に本格参戦
コロナにどうしても勝てなかったプリメーラ
マシンギャラリー「カストロール無限シビック」
実走までした三菱がミラージュを諦めた理由

※発売日、内容は予告なく変更になる場合があります。

追悼・石崎芳人さんを偲ぶ――

砂子義一さんに今宮純さん、神谷誠二郎さん。まさか３人もの訃報を掲載することになるとは……と天を仰がずにはいられない気持ちですが、さらにもうひとり、この業界を長く支えていた石崎芳人さんが年初に亡くなりました。

石崎さんの名を見てピンと来た人は相当なレースファンか熱烈読者か、もしくはレースメディアかチームといった業界関係者の方でしょう。石崎さんは1974年に25歳で夭逝した若き日本人レーサー、風戸裕の同級生であり親友でありマネージャーでありビジュアルコンセプターでもあった方。成蹊大学在学中は風戸とバンドを組んで音楽も愛したそうですが、その後はデザインの道に進んでレース雑誌『オートテクニック』の誌面デザイナーを長くされていました。そこでは奇しくも同時期に天へ召されてしまった今宮さんのほか高橋二朗さん、林信次ライター、秦直之ライターらの同僚・先輩・上司として彼らの面倒を見、数多くの才能をこの業界へ輩出されました。自身も選手のヘルメットやマシンカラーリング、チームロゴなどを次々とデザインされ、黎明期から急速に発展する国内レース界をビジュアル面でバックアップされたのでした。独立されてからはデザイン事務所を興して自動車雑誌やカタログ、レースプログラムなどのデザインを多数手がけられ、亡くなる数週間前まで続けておられました。

個人的な話になりますが、自分はレーシングオン読者であった時期とレーシングオン編集者になるまでの間にレースプログラム編集者だった時期が３年ほどあり、石崎さんとの接点はそこで生まれました。そんな経歴を知りもしない若造が「エントリーリスト、チャチャっとよろしくでーす」なんて言って現れるわけですから、よく「笑いながら怒られ」ました。会って初めて言われたのは「生意気だな、おまえ」。転職すると伝えて送別会を開いてくださった時に言われたのは「本当に生意気だったな、おまえ。でもおまえなら大丈夫だ。頑張れよ」でした。部下でも息子でもないのに、居酒屋からの帰路でこっそり１万円札をポケットに忍ばせてくれる人でした。

数年後に本誌で風戸の特集を作ることとなり、自分はまだヒラの編集部員でしたが石崎さんを紹介するコラム企画を懇願して作らせてもらいました。ご本人に“取材”しても「やめろよ、載せるなよ、おまえ」の連続ではぐらかされて、近影も撮らせてもらえなくて、結局こちらが押し切って若き日の写真を掲載しました。どうしても石崎さんの名前をあの号に載せて、世に知らしめたかった。天上の風戸もご遺族も喜ぶと思ったし、変なかたちではあったけど、それがあの日の恩返しでもあったような気分でした。

ここ数年はこちらの怠惰と多忙を名目にお会いできておらず、人づてに体調をうかがって心配しているだけの馬鹿者でした。どこにも売ってないから探してくれと頼まれていた風戸のCan-Amローラのミニカー、結局お渡しできなくなりました。使い古された表現かもしれませんが、今頃きっと風戸と45年ぶりに再会され、今宮さんとも合流して、旨いお酒とともに懐かしい話をしまくっておられると思います。石崎さん、ありがとうございました。生意気ですけど、あれから自分はずっとレーシングオンひとすじ、あの日からもう15年が経とうとしています。

石崎さんは選手や監督やコメンテーターみたいなフロントマンではありません。“裏方さん”には違いないですが、どうしてもここに記しておきたかったのです。読者のみなさんも、ありがとうございました。合掌。（本誌編集長・小嶋 穣）



69年６月29日、コーヤマスペシャルというお手製プロトで富士のレースに臨むハタチの風戸。マシン横が石崎さんだ。



本誌No.447「風戸裕特集号」より。赤いポルシェ908の向こう側、左端の髭をたくわえた長身のオシャレカッコマンが石崎さん。













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