ニューズムック
レーシングオン No.503
2019年11月14日発行

Racing on

Since 1986

Motorsport magazine

503

特集

知恵と、工夫と、情熱と。

GT300



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

マシンギャラリー
モモコルセ APEX MR2
エヴァンゲリオンRT初号機アップル紫電

GT300レジェンドチームストーリー
RE雨宮／レーシングプロジェクトバンドウ／apr

インタビュー
山野哲也／新田守男×高木真一

カスタマーに車両を提供し続けたNISMO
GT300が生み、世界へ飛翔した名選手たち
後世に語り継ぎたい、GT300“名勝負7選”

SAN-EI
CORPORATION

Racing on
Motorsport magazine
Since 1986
503

CONTENTS



Cover Photo/Hidenobu Tanaka

6 特集 GT300
知恵と、工夫と、情熱と。

8 前口上
実はマジですごく奥深いGT300の世界

10 マシンギャラリー
MOMO CORSE APEX MR2

20 レジェンドチームストーリー 1｜RE雨宮
RX-7&ロータリーで奮闘した16年
初志貫徹

26 レジェンドチームストーリー 2｜レーシングプロジェクトバンドウ
規則を徹底的に追求したマシンづくり
創意工夫

32 レジェンドチームストーリー 3｜apr
新興から名門へ——aprがGT300を極めるまで
今へとつながった“あの1年”

38 apr 金曽裕人と振り返る「ARTA Garaiya」のすべて
寝ても覚めてもガライヤだった

48 GT300レジェンドインタビュー｜1
対談 新田守男×高木真一

54 衝撃のデビューウインとその後
“VEMAC”誕生秘話

64 マシンギャラリー
紫電(MC/RT16)

72 新世代エンジニア鼎談
ヴィーマック、ガライヤ、紫電——“お化け”マシンを振り返る

77 すべてはカスタマーのために
プライベーターに快速マシンを提供し続けたNISMO

82 GT300から飛翔した名選手たち

86 JGTC／SUPER GT GT300
記憶に残るレース7選

94 GT300レジェンドインタビュー｜2
山野哲也

99 あのGT300マシンは今！

100 GTA代表 坂東正明 GT300未来への提言

Column
52 GT300ならではの珍車に萌える 01
92 GT300ならではの珍車に萌える 02

5 SNAP VOICE
NAKAJIMA RACING　アレックス・パロウ

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

108 本誌特注ミニカー発売のおしらせ

110 現代に生きる銘車たち
FILE.51　TOYOTA CELICA 2000GT RA20

Special Issue
116 インタビュー　佐藤琢磨
120 SUPER FILM presents
FIA WEC 6 Hours of Spa-Francorechamps

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

SAN-EI
CORPORATION

Text/Yumiko Kaijima　Photo/JRP

1997年４月１日生まれ、スペイン出身。スペインF3やGP3を経て、2017年全日本F3に参戦。デビュー戦でポールポジション、第２戦で優勝し、シリーズ３位に。昨年はF3ヨーロッパ選手権を戦い7位。今季、スーパーフォーミュラ（SF）とSUPER GT300クラスに出場。SUPER GT第６戦で２位表彰台、SF第４戦では初PPと初優勝を飾り、タイトル争いに加わってきた。



ここまでのところ、スーパーフォーミュラでは自分たちが期待していた以上の強さを見せることができているよね。チームも僕も含めて。僕らはシーズンオフのテストから速さを見せることができていたけど、それと実際のシーズンに入ってからは違うもの。でも、ここまではせられているんじゃないかと思うけどね。それに見合うだけの結果はまだ得られていないけどね。

鈴鹿の開幕戦では一番速かったカニカルトラブルがあった。オー選で赤旗が出た影響で計測できなれでも決勝では6位。途中、フロ交換したのに、だよ。SUGOで、セーフティーカー明けにライ他のクルマを抜いてしまってペナでも、その後、富士では優勝するもてぎでもポールポジションを獲ここまでのシーズンを評価すると出来だと思うよ。残りの20点は、幕戦の予選でミスしてしまったし勝中にミスしてしまったからね。は新しいことをいろいろ学ばなけら、そのなかでミスしてしまった

一方、スーパーGTはスーパーは全然違うよね。ドライビング自るけど、GT300はスーパーフべたら遅いし、クルマの動きが大年のマクラーレンはBoPの影響ているんだ。ベースのクルマはもまるでプロトタイプカーみたいなに、スーパーGTではトラフィッだ。ずっと後ろを見ていないといけないからね。

来年のことはまだ何も決まってずはスーパーフォーミュラのタイよ。今年獲れなかったら、来年は絶対にね。R

アレックス・パロウ

NAKAJIMA RACINGからスーパーフォーミュラにデビューし
SUPER GT300クラスにもマクラーレンで参戦している注目の新星
SFではデビューイヤーながら優勝、タイトル争いにも加わるなど
ホンダ陣営の次期エース候補として期待が高まっている

SNAP VOICE

特集 知恵と、工夫と、情熱と。

GT300

Photo/Masaru Hirata

前口上

実はマジですごく奥深い GT300の世界

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

まずはこの場を借りて、今号を購入いただきありがとうございます。まさかの増税初日発売でケース入りDVDなんてものを付録にしてしまい、お財布からいただく金額で前号比400円ものアップになってしまった。お国が決めたこととはいえ、また雑誌が売れないご時世とはいえ、読者の負担増となってしまったのならお詫びしかない。趣味誌多難な時代ではあるものの、まだまだ頑張ります。ご理解のうえ今後とも本誌をよろしくお願いします。

※　※　※

さて今号は国内GTレース、それも「下位」のGT300クラスだけの特集である。現在のスーパーGTにおいて、いやかつての前身JGTCの時代から、その花形であり主役が「上位」のGT500クラスであることは衆目の一致するところ。今やドイツをはじめ世界から注目され、車体にもタイヤにも大メーカーの開発競争があり、驚異的なラップタイムと人気を誇るメジャーなビッグカテゴリーだ。

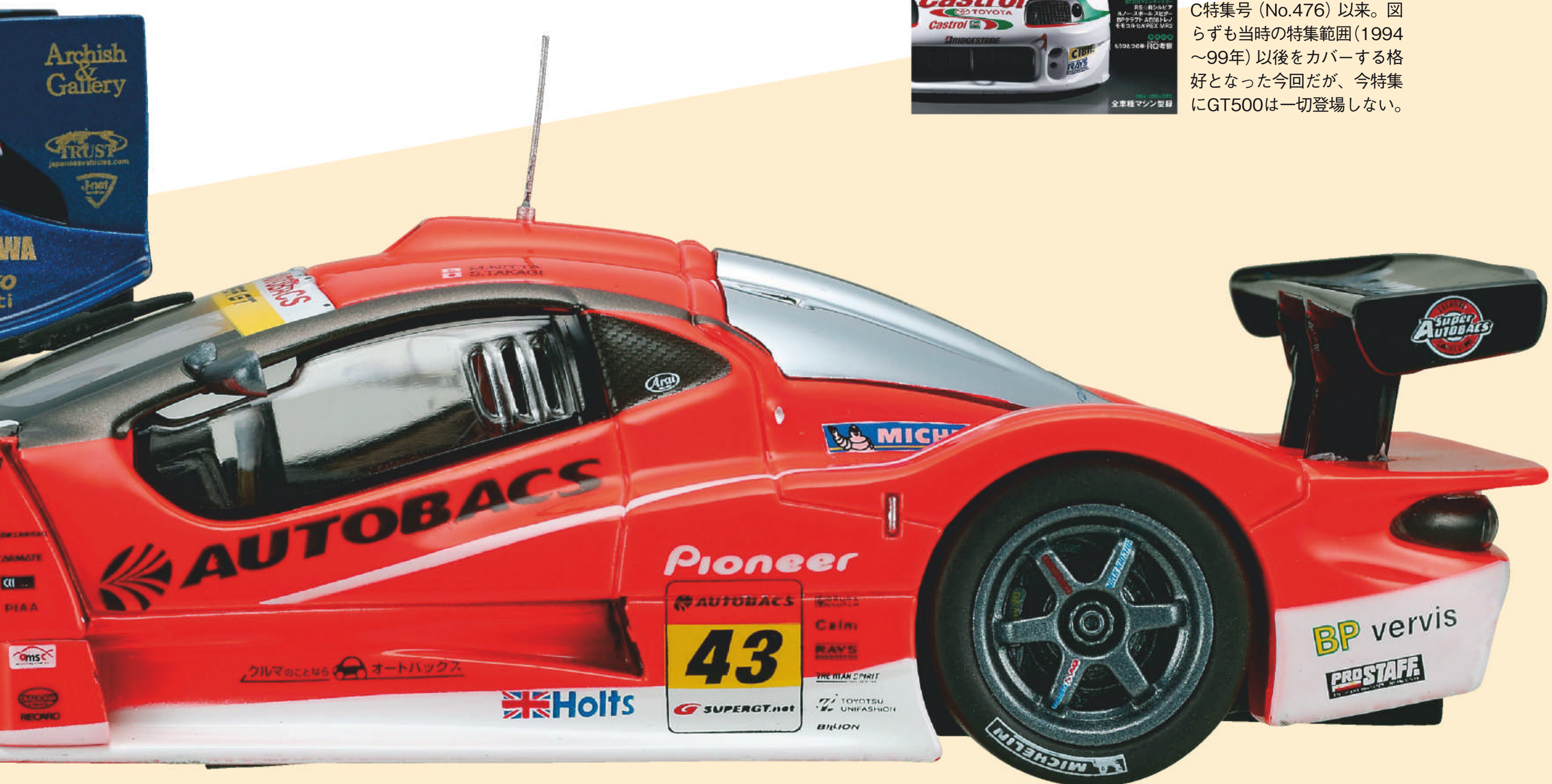
その脇にあってGT300は、どうしても日陰の存在であるとされてきた（と思う）。しかしGTファンであればあるほどGT300の魅力はご存知のはず。GT500のドラマはGT300あればこそだと感じる場面も少なくないし、豊富な車種バリエーションは見て楽しいし、複数の車両規定が混在する様子は技術開発や「ものづくり」の場として興味深い。今やGT3規定を通じて世界とのリンク性もあるなど単なる「おまけ」でないことは確実だ。

本誌とて、何もマニアック性だけを珍重して特集を決めたわけではない。彼らには彼らの競争があり、コスにらめっこしたうえでの技術研鑽があり、そこに懸けた思いや情熱はGT500のそれに劣るはずがないからだ。むしろ小規模の精鋭主義たるGT300ならではの世界こそ、広く誌面を割いてお披露目したいと思った次第だ。

24年間ものGT300史において最も大きなブレイクスルーがあったとすれば、それは2002年であるわずと知れた「ヴィーマック」の登場だ。これは物議を醸した。醸したが、これによってGT300の世界はガラッと変わった。従前の「改造車でレースをする」「レース用の外車を買ってレースをする」「レース用の外車を買ってレースをする」



本誌で国内GTを取り上げるのは2015年に刊行したJGTC特集号（No.476）以来。図らずも当時の特集範囲（1994～99年）以後をカバーする格好となった今回だが、今特集にGT500は一切登場しない。



くる」という概念は過去のものとなり、「レース用マシンをイチから専用設計する」時代がやってきたのだ。ヴィーマックは「ズルい」だの「やりすぎ」だのと言われながらしっかり戦績を残し、ガライヤ&紫電という後発の発展型を生み出し、GT300の奥深さと魅力に磨きをかけることに成功した。

考えようによっては、彼らは実にすごいことをしている。GT500はスピードもクオリティも一級品だが、その活動はメーカーとしての威信であり宣伝でありイメージアップのため勝って人気が出て技術が向上して市販車が山ほど売れるのであれば、採算度外視だったとしてもある意味では安いもの。しかしガライヤも紫電も1台こっきりのワンオフ、誰のためでもなく自分のためで、ロードカーを売りまくるためではない。年間数戦の国内ドメスティックレースのためにゼロから図面を引き、製作し、運用し、勝ってきた。こうやって事実を書いているだけでも信じられないプロジェクトだ。

図らずも、本特集における記事も2000年頃から2012年までの範囲に集中している。その後に訪れるトヨタとホンダのハイブリッド対決や近年隆盛を誇るGT3の系譜にも興味はあるが、やはりあの〝珠玉の11シーズン〟を上回る魅力は備えていない。

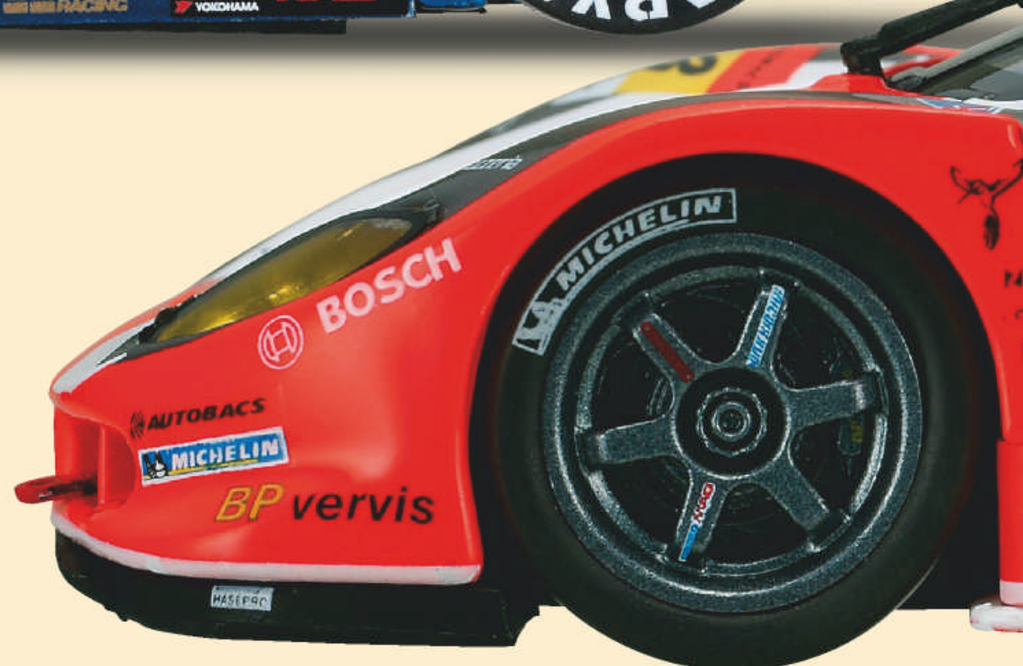
そして本誌はこの特集を通じてある結論に至り、それは関係者各位の談話を読み進めるうちに確信へと変わったとある結論とは何か。正解は特集の末尾にて、またお会いしましょう。R



2002年からがGT300の華だとか言っておきながら、大人の事情で付録のDVDは“初年度”1996年の中盤戦を収めたものだ。あまりに「遅い」スピードに驚くが、現在の発展を知ると異常に感慨深くてジワる。

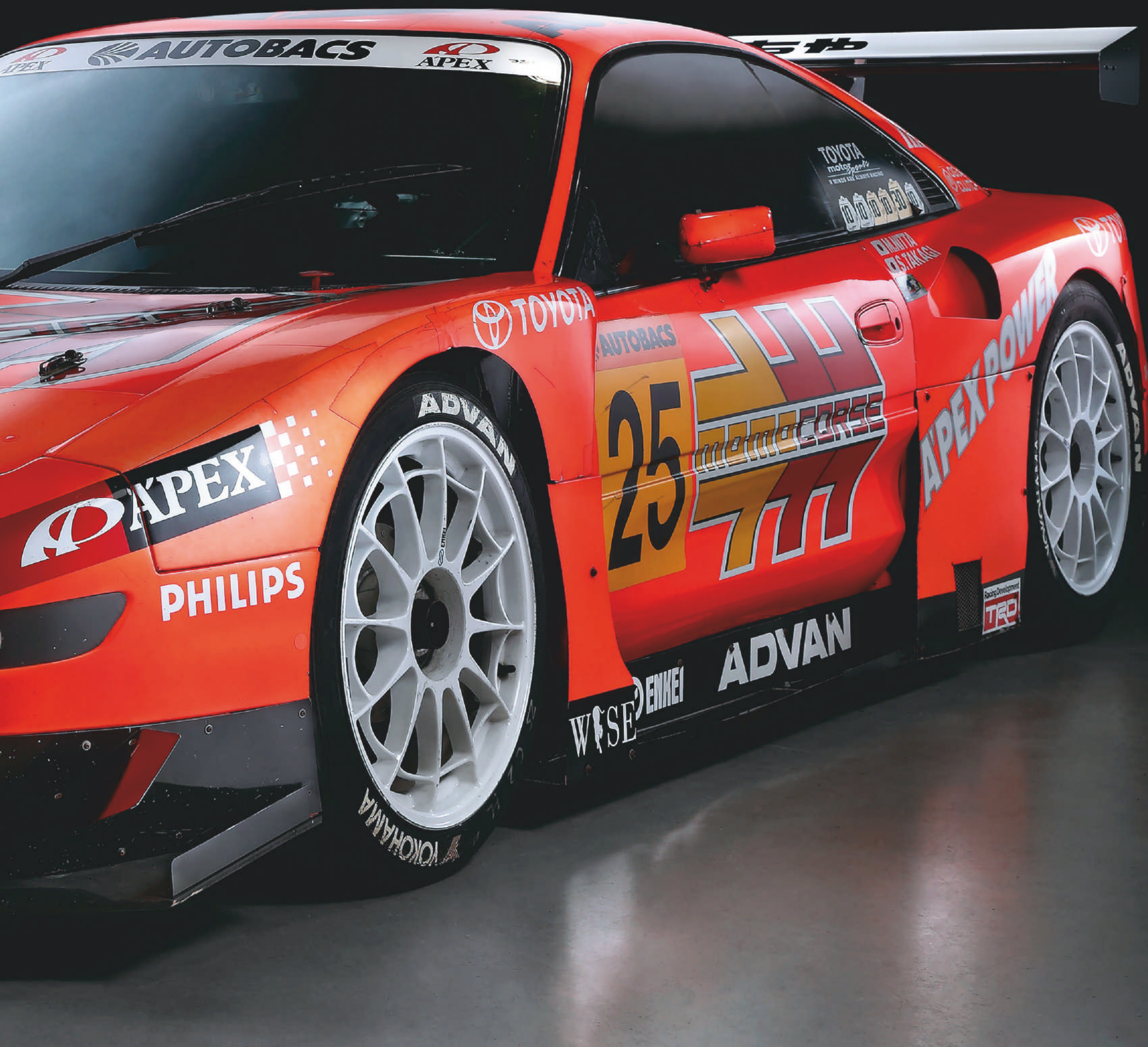


“お化け”のGT300はエブロもしっかりモデル化していた（現在もEVORA MCなど発売中）。少数生産で精密な再現も可能なレジンモデル全盛の現在、リバイバル的に新規リリースを望みたいところ。



Machine Gallery

MOMO CORSE APEX MR2 (TOYOTA SW20)





土屋春雄

1945年３月19日生まれ、群馬県出身。城北ライダースから２輪モトクロスレースに参戦していたが、チームの活動中止に伴い、東名自動車に入社。71年に独立し、土屋エンジニアリングを設立。マイナーツーリングやグループA、JTCCなどで活躍した。JGTCには96年から参戦。当初はMR2でGT300クラスに参戦していたが２連覇を経て、2000年よりGT500クラスへ。09年活動を休止。現在は活動を再開させた長男・武士のサポートにまわり、GT300に参戦している。

職人の知恵と技が活きた最強マシン

JGTC史上最安値で製作された“GT300最強マシン”は
1998年にJGTC史上最高成績となる「公式戦６戦５勝」を記録し
SUPER GTに姿を変えた現在もその記録は破られていない
職人の知恵と技が散りばめられたその“最強マシン”に迫る

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

ここで紹介する車両は全日本ＧＴ選手権（ＪＧＴＣ）時代のＧＴ３００チャンピオンカー、土屋エンジニアリングが手がけたＭＲ２である。

１９９６年の第５戦（土屋武士／織戸学）でデビューし、翌97年（武士／長島正興、小幡栄）からフル参戦、98年（鈴木恵一／舘信吾）と99年（新田守男／高木真一）にＧＴ３００クラスのタイトルを獲得した。特に98年はＧＴ史上の記録となる全７戦（第２戦富士が中止のため実質６戦）＋オールスター戦で６勝をマーク。唯一、第５戦もてぎのみ６位だったが、これはセーフティーカー導入に伴うピットクローズドで順位を下げたもので、これがなければ全勝もあり得る展開だった。

なお、車両は96年のデビュー戦から98年第４戦までが１号機、その後が２号機となり、今回の個体は２号機ということになる。

取材に対応してくれたのは当時「土屋エンジニアリング」を率いてＭＲ２を製作、走らせていた土屋春雄本人である。ちなみに現在の同社は「つちやエンジニアリング」の表記となり、代表も春雄の子息である土屋武士が務めている。武士はドライバーとして活躍する一方でエンジニアリングにも造詣が深く、２００９年にいったん休業した同社を15年に再スタートさせている。

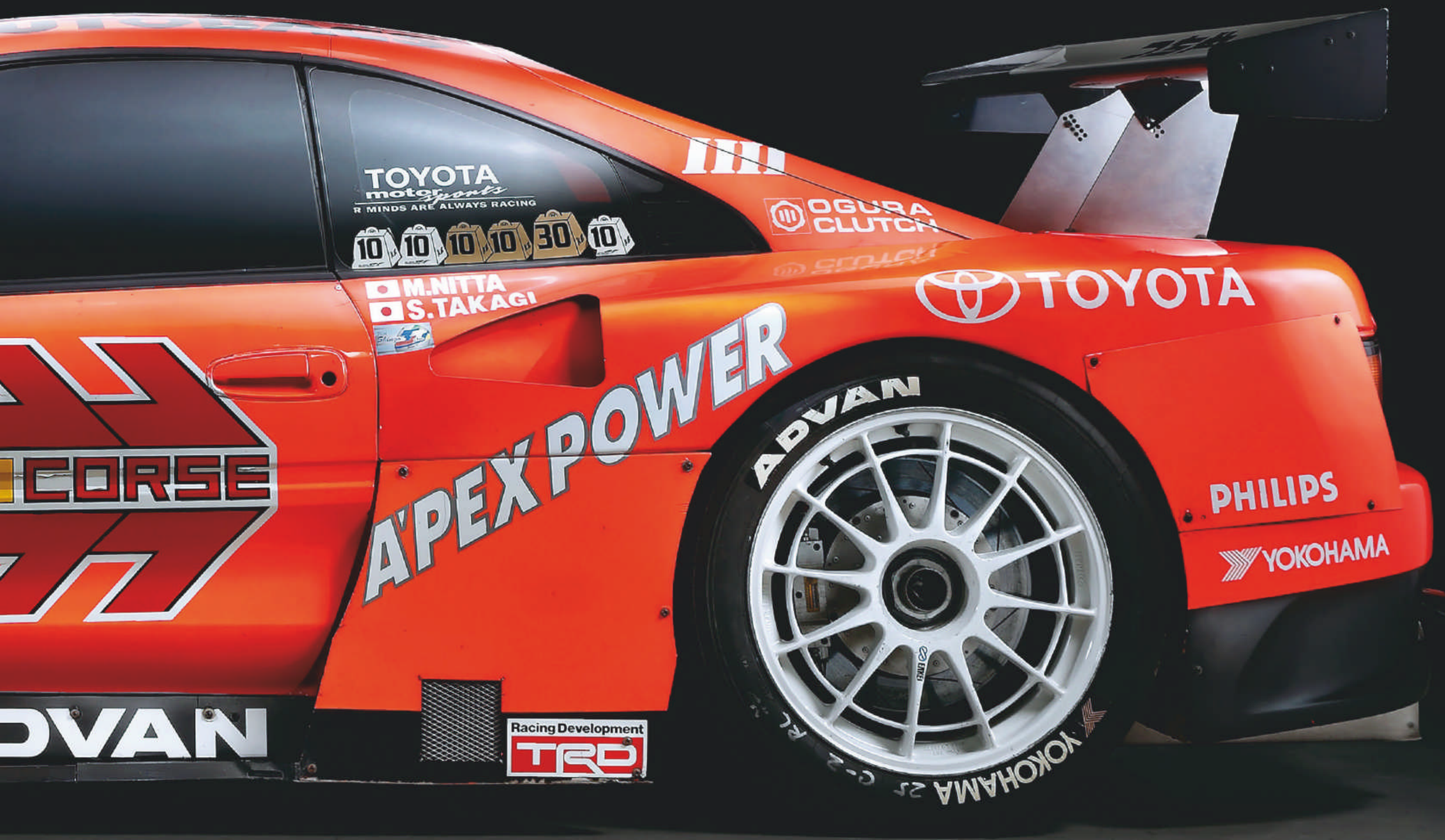
さて、撮影取材のため目の前に置かれたＭＲ２を眺めてみたのだが、外観からそのすごさは分からなかった。用意された車両は99年シーズンを戦ったモモコルセ・アペックスＭＲ２そのもの個体で、部分的に退色したオレンジ色のカラーリングが月日の流れを物語っている。

土屋は、月並みな表現だが「職人気質」という言葉が当てはまる人物だ。同氏、あるいは土屋エンジニアリングをあまりご存知ない方のため、ざっと氏の経歴を振り返ってみたい。結論めくが、その活動経歴が今回の個体、つちやＭＲ２成功の土台となるからでもある。

土屋がモーターレーシングの世界に足を踏み入れたのは65年のこと。日本のモーターサイクル史上、伝説的存在である城北ライダースに入り、ここで鈴木誠一と知己を得ることになる。68年に鈴木が東名自動車を創設するとそちらに移行。最初期の東名自動車でキャリアを積んだ土屋は71年に独立した。

これが土屋エンジニアリングの誕生で、当時富士ＧＣシリーズのサポートレースとして開催されていたマイナーツーリングにＢ１１０サニーで参画。東名を筆頭にマツオカ、オオツカ、トリイなどといったエンジンチューナーとともに「つちや」の名前が広まることになる。

80年代に入りＢ１１０サニーのホモからトヨタ車に車両を替え、スターレット（ＫＰ61）、ＡＥ86（Ｎ２規定）のワンメイクレースを手がける。基本パーツはＴＲＤのスポーツキットだったが、当時は性能や信頼性の点で不備が多く、ＴＳサニーのＡ12型エンジンで培った技術で独自に対応した。



85年にグループA（JTC）が始まるとAE86、AE82で同レースに参戦。AE86ワンメイク時代の開発能力が認められ、4A-Gエンジンの開発を依頼される立場となった。

職人・土屋春雄の「最高傑作」誕生

そして96年、94年に始まったJGTCのGT300クラス（前GT2クラス）にMR2（SW20）で参戦。立場は完全なプライベーターで、自己資金でレースに参戦する状態だった。

当時のJGTCはまだシリーズが立ち上がったばかりの時期で、メーカーが主体となるGT500クラスとプライベーターが中心となるGT300クラスの2体系で構成され、模索しながら発展を遂げている最中だった。



2



1



4



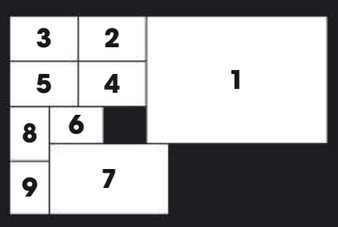
3

1GT300のデビューは96年第5戦SUGO（スポット参戦）。その参戦は慌ただしいものだったが、予選2位を獲得。決勝でも一時はトップを走る活躍を見せて最終的には4位でフィニッシュ。2初のフル参戦となった97年車。第3戦仙台からターボエンジンに換装し、初優勝。3公式戦6戦5勝の大記録を打ち立て、タイトルを獲得した98年。その記録はいまだ破られていない。4武士とタイトルを争った99年はわずか1点差でチャンピオンに。

土屋春雄がGT300クラスを選んだ理由は
自分たちの能力が存分に発揮できると判断したからだった







基本スタンスは「なければ作る」
考え方や工夫によっていくらでも安くできる

ちなみに当時のＧＴ３００クラスの顔ぶれは自然吸気のポルシェ９１１（９６４／９９３）、ＢＭＷ・Ｍ３（Ｅ３０）、ＲＸ－７（ＦＤ３Ｓ）が主流で、ＧＴ５００／３００両クラスを合わせた総参加台数は30台強から40台前後へと増えつつある状態だった。

土屋がＧＴ３００クラスを選んだ理由は、ＧＴ５００がメーカー規模での車両開発、あるいはそれらに対抗できる車両でなければ戦闘力を有することが難しい状態だったのに対し、ＧＴ３００はチューナーの技量が問われるクラスで、クルマづくりから実戦運営まで自分たちの能力が存分に発揮できるクラスと判断したからだった。

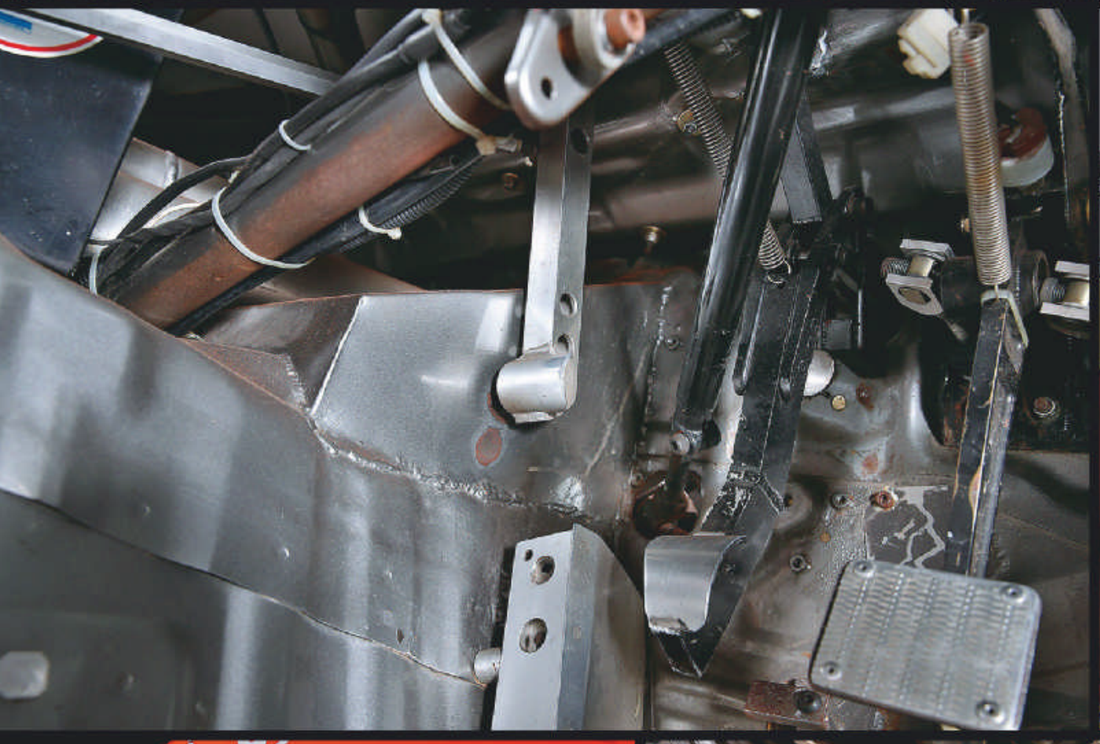
ＪＧＴＣへの参戦もＭＲ２の開発も、いずれも初経験となる土屋だったが、レース車両の開発は車種やカテゴリーが異なっても基本的な考え方に変わりはないという。

土屋が重要だと考えているのは車両の前後バランス、ロールセンターや重心位置といった基本の車体バランス。つちやＭＲ２もまさにこうした考えで開発され、市販車両を見たうえで手を入れる箇所を決定したという。

こうした目で実車を見ると、まずエンジン搭載位置の変更が目につく。３Ｓ－Ｇ型を横置きするが、搭載位置が下げられると同時にセンターバルクヘッド側へ移動させている。移動量は定かでないが、目視では15㎝ほど中央に寄せられたように見える。当時の規定ではバルクヘッドの改造は許されなかったが、エンジン搭載位置の変更は問





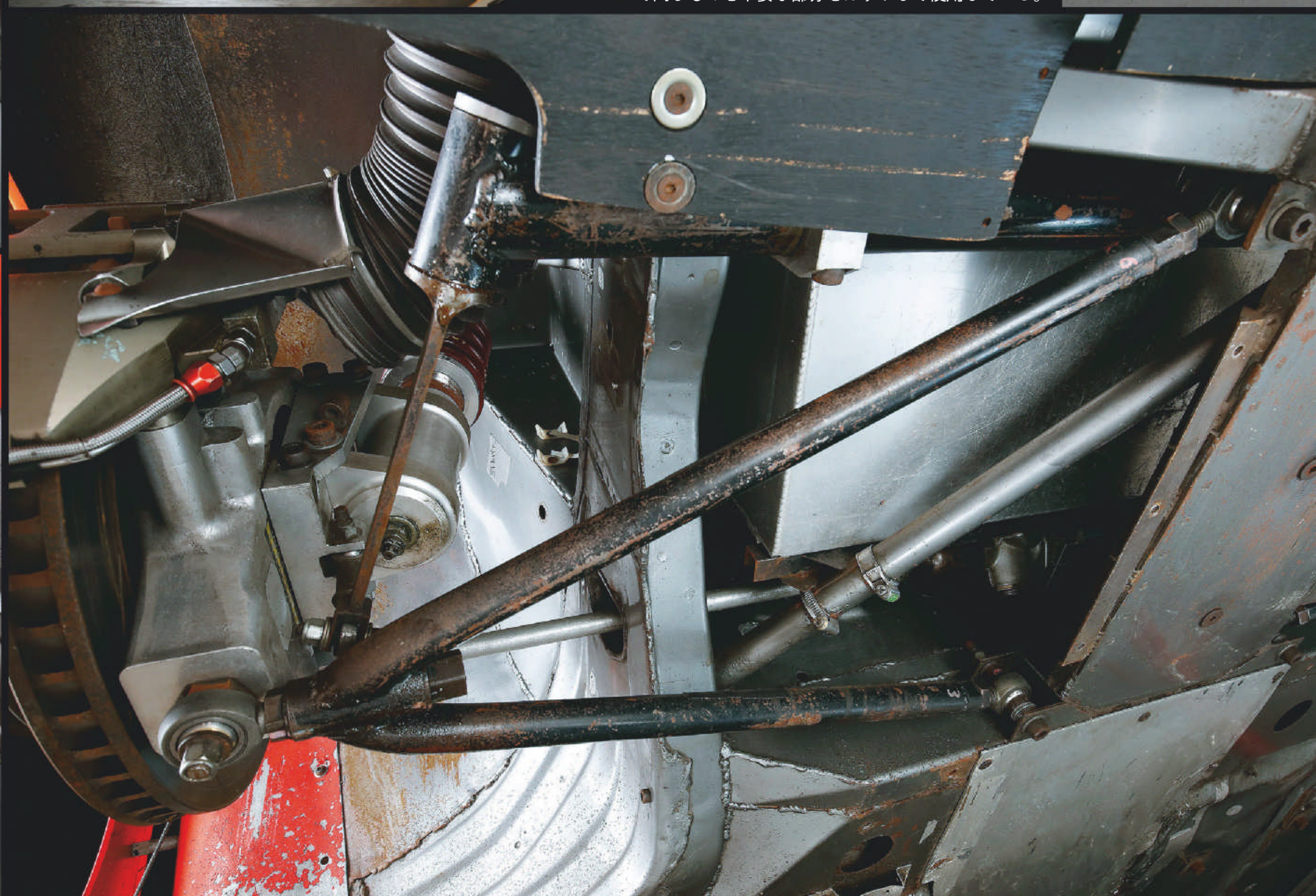








2 3 ラゲッジスペース内に30ℓ、車室のフロアトンネル部に70ℓ分とふたつの燃料タンクを搭載する。また、フロントに置かれたインタークーラーにつながるパイプ類が室内を通る。4 土屋オリジナルのJAF公認ロールケージ。5 フットレストの前にあるのが「アシフト」と呼ばれる４本目のペダル。バイクから発想を得て作られたもので、コーナリング中にステアリングから手を離さず足でシフトチェンジできるというもの。6 水で濡らして角度調整したというアンダーパネル。製作費用は3000円！7 フロント下部から下まわりを覗く。ステアリングラックを短くしてトーロッドを長くすることでAアームを長くした。これによりバンプステアが出づらくなり、かつロールセンターの変化量を抑えている。8 9 オリジナルの油冷キャリパーを装着。アップライトもJTCC時代に製作したもので、４輪すべて同じものを不要な部分をカットして使用している。





アンダーパネルとカナードにはベニヤとアルミを使用
それでも十分に狙いどおりの空力効果が得られた

SPECIFICATION (1999 Spec)

車両形式	TOYOTA SW20
全長×全幅×全高	4170×1795×1125㎜
ホイールベース	2400㎜
トレッド(F／R)	1550㎜／1540㎜
サスペンション(FR)	ストラット
タイヤ(F／R)	ヨコハマ　230/650-18／280/650-18
トランスミッション	Xトラック6速シーケンシャル
車両重量	1075kg
エンジン型式	トヨタ 3S-GT
エンジン形式	水冷直列4気筒DOHC＋ターボ
排気量	1998cc
ボア×ストローク	
リストリクター	
最高出力	300ps以上／5600rpm
最大トルク	50.5kg-m／4400rpm

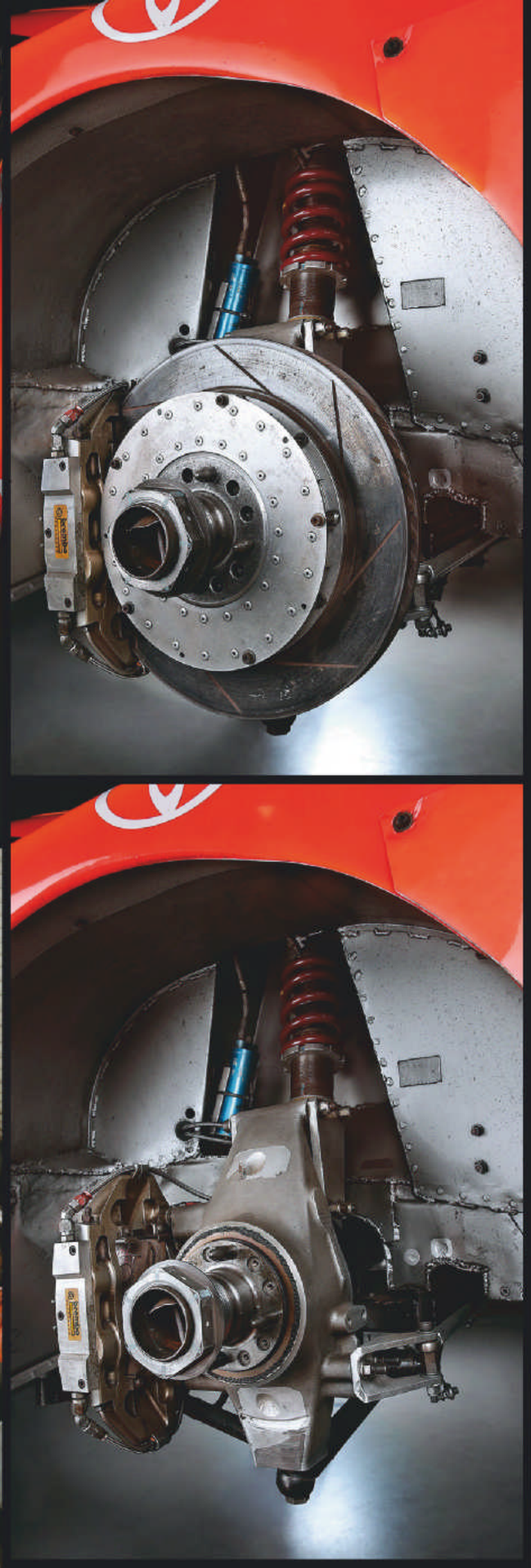
題なく、重量バランスと重心位置を見据えたうえでの改造だった。

採用する3S-G型エンジンは量産車やそれに準じたグループA(WRC)用と異なり、3S-G改と呼ばれたグループCカー用に端を発する系列のもので、GT500のスープラが搭載していた3S-G型と同種のエンジンであるようだ。

2分割式の燃料タンクもレース中の重量配分を考えた使用方式となっている。ボディ中央のフロアトンネル相当部分に約70ℓ、フロントアクスル上に約30ℓ、計100ℓの燃料タンクはまず中央の70ℓタンクから使い、それを使い切ったらフロントの30ℓタンクを使う方式で、燃料が減ることによる重量バランスの変化を最小限に抑えた。

サスペンション関係はアンチダイブ／アンチスクォート対策が開発の重要課題だったという。基本的にはノーマ





1左右ウインカーレンズ横の板は整流用。マシン下部のディフューザーともどもアルミ板を使用している。リヤウイングはこのマシン唯一のカーボン製でJTCCエクシヴの流用品。2 3フロント同様に“自家製”の油冷キャリパーを装着したリヤの足まわり。4トランクドアの取り付け部（アルミテープ貼付部）を基準に見ると、エンジンが低く車体中央部に寄せられているのが分かる。また排気レイアウトを見直し、マニホールドを伸ばして直線的な効率の良いレイアウトに変更している。5リヤ下部の下まわり。写真右上部に見えるトーロッドはこれもJTCCエクシヴの流用品で、ターンバックル式ではなくボールを採用している。



堅田　統

1973年３月６日生まれ、神奈川県出身。中学生の頃からレースに興味を持ち始め、大学在学中に『オートスポーツ』誌で土屋エンジニアリングの求人を見て、夏休み中のアルバイトに押しかけたことをきっかけに卒業後に同社に就職。メカニックとしてJTCCのエクシヴやチェイサー、JGTCのMR2とスープラ、SC430に携わった。2009年の土屋エンジニアリングの活動休止に伴い同社を退職。10年からaprに所属し、現在はSUPER GTに参戦中の31号車（プリウス）のチーフメカニックを務めている。

ルアームを使いながら、車高ダウンによってアームの上反角／下反角がつくことを嫌い、ロワアームが水平位置を保つようボディ側のピボットを下げて対応した。しかし、ここで強烈な印象を受けたのは1㎜厚ほどのワッシャーを何枚か重ねてスペーサー代わりに使った手法で、ブラケットを作って対応するという専用パーツの開発は行なっていなかったことである。

製作費用は数百万円!?

ワッシャーの利用は費用にすれば数百円で、あまりに大ざっぱ過ぎないか

という印象も受けたのだが、ワッシャーの枚数を調整することでコースに応じたセッティングが容易にできると聞き、逆に、実に実戦的な対応手法だとハッとさせられた。

土屋の基本スタンスは「なければ作る」「コストをかける必要はない」に尽きるというが、サスペンションピボットの構造ひとつを見ても、プロが実戦のなかで習得してきた効率的な手法が凝縮されている。

この視点で言うと、さらに強烈だったのがフロントのアンダーパネルとカナードだった。材質は耐水ベニヤとアルミプレートの組み合わせで、狙いどおりの空力効果が得られたというが、かかった費用は数千円。

カーボン製なら100万円コースもあるだけに、わずかな出費でカーボン製と同等の効果、働きを得ていたので



撮影時、久しぶりにMR2を目にしたふたりは「そうそう、ここはこんなだったねえ」などと懐かしむようにマシンを覗き込んでいた。

**「いま、このクルマでGT300に復活しても
いけるんじゃないかな」――土屋春雄**

ある。しかも「重量はカーボン製より軽いだろう」とのこと。恐れ入ってしまう。

ほかにも「アシフト（足踏み式のシフトレバー）」「運転席側ドアだけスチール製」など、数えあげたらキリがないほど独創的なアイデアや手法で作られている。レーシングカーはハイテク、ハイメカがすべてでないことを示す好例だ。

「物事はできるだけシンプルに考えないと」と土屋。複雑に考え、複雑な対応手法を採るよりもシンプルに考え、シンプルな手法で対応する方が信頼性や確実性の点でよほどメリットは大きいという。

つちやＭＲ２は96年の第５戦となるＳＵＧＯ戦でデビュー（クラス４位）したが、この時点で基本の車両づくりはほとんど完成しており、その後大きく変えた部分はなく、細かな修正とセッティングによって戦闘力を維持していた。ただし、エンジンだけは97年第３戦からターボ仕様に変更された。

２ℓのＮＡ仕様ではＧＴ３００の規定性能までまだ余裕があることからターボ化を図ったものだが、つちやＭＲ２はターボ化と同時に優勝を果たした。

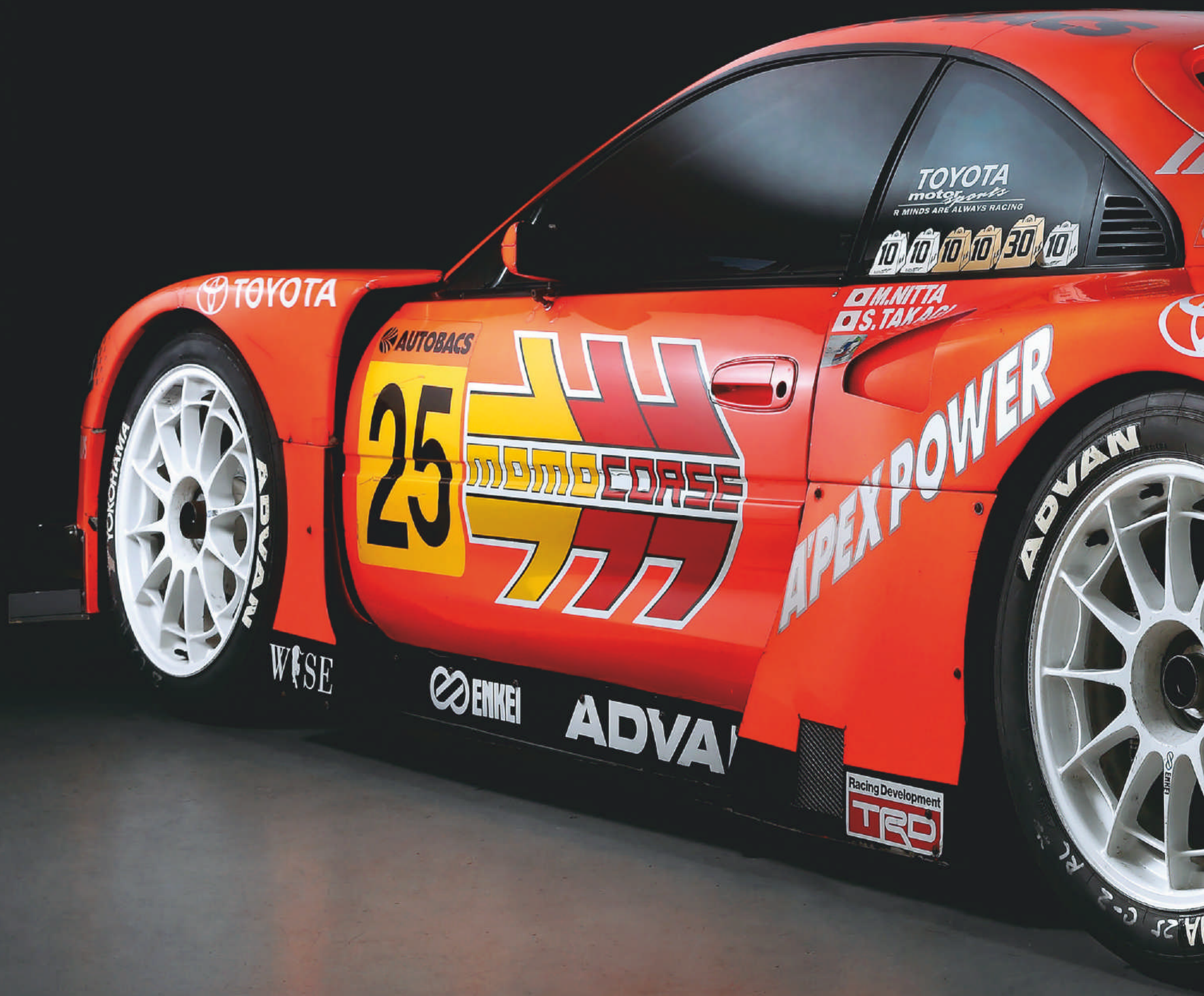
「装着したタービンが大きすぎて低中速域がまったくなかったので、タービンを小径化して対応した」

当時、同チームでメカニックとして作業を受け持っていた堅田統も「レースのために特に何かを対策したという記憶はないです。むしろ、車両をとおして春雄さんの考え方を学んでいた時期でしたね」と語る。

98年は空前絶後の戦績で、99年は１勝ながらコンスタントに戦績を積み重ねることでタイトルを獲得。ＭＲ２については「特にやり残したことはない」と言い、98年の圧倒的な戦績は「信吾の力に尽きる」と振り返る。舘の速さはそれほどすごかったというのだ。

２０００年からスープラでＧＴ５００に参戦した土屋エンジニアリングだったが、メーカーの最新技術と物量が火花を散らすこのクラスで、基本的に年式落ちの車両で戦う同社の環境ではさすがにすぐ優勝とはいかなかった。

「いま、このクルマでＧＴ３００に復活してもいけるんじゃないかな」と半分本心を覗かせた土屋。レースは創意と工夫で戦うこと、それを身をもって示したＭＲ２だった。

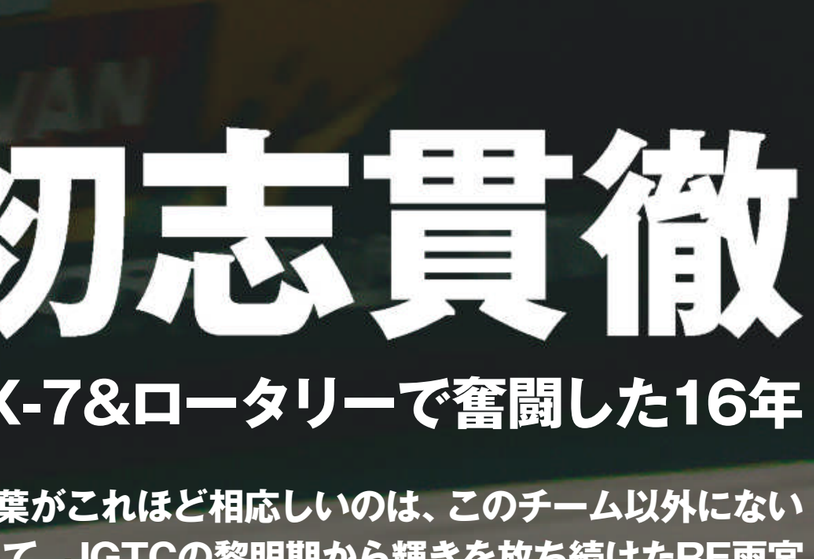


初志貫徹

RX-7&ロータリーで奮闘した16年

**“○○ひとすじ”という言葉がこれほど相応しいのは、このチーム以外にない
唯一無二・孤高の存在として、JGTCの黎明期から輝きを放ち続けたRE雨宮
数々の名勝負を生み、悲願だった王座も獲得、惜しまれながら去っていった
御大・雨宮勇美が、16シーズンの戦いに秘められたストーリーを明かす**

Text/Makoto Ogushi　Photos/Hiroyuki Takii, Haru Tajima, SAN-EI



16年の長きにわたって監督としてRX-7を走らせ続けたRE雨宮代表・雨宮勇美。GTファンの裾野拡大に多大なる貢献を果たした。

雨宮勇美率いるチューニングショップ、RE雨宮はロータリーエンジンを中心とした改造車で名を馳せていたが、1995年に全日本GT選手権（JGTC）GT2クラス（のちのGT300）に初参戦した。

ロータリーエンジンにこだわるようになったきっかけを雨宮はこう語る。

「もともと板金塗装屋として仕事をしながら、いわゆる走り屋をやっていました。今だから言えるけど、夜な夜な走りに行ってバトルする暴走族です。レシプロエンジンは壊れると大変だけどロータリーは積み木みたいな構造でパーツがあれば自分で直せますから、走り屋をやるのに適していたんです」

そんな雨宮のもとへ当時JGTCを運営していたGTAの加治次郎事務局長が現れ、シリーズへの参加を誘った。

現在でこそ国内GTは自動車メーカーが先端技術を争う激戦の場として人気を集めているが、もともとはプライベートチームやチューニングショップが自分たちの手で用意した競技車両を持ち寄り競う場として生まれたシリーズであった。しかし94年にシリーズが

タイトル獲得イヤーの2006年。第４戦マレーシア（セパン）でトップチェッカーを受けるRX-7。路面ミューが低くタイヤの負担がかからないセパンは得意のコースだった。



参戦初年度、1995年のRX-7。車両の製作とメンテナンスを担当したRSファイン代表の河野高男によれば「最初はチューニングカーを進化させたようなクルマ」だったという。

生まれた時には参加台数がなかなか集まらず、GTAはバリエーションを広げるために、ロータリーエンジンで有名なRE雨宮に目をつけたのだ。

独立独歩で駆け抜ける

ストリートカーの延長としてシリーズを見ていた雨宮は「じゃあ、やろうか」と気軽に引き受け、レース参加準備を始めた。このとき雨宮はそれまですべて自社で行なっていた競技車両のメンテナンスを、エンジン関連はRE雨宮が引き続き担当したうえで車両関連は外部レーシングガレージであるRSファインに委託している。

「ファインを経営していた河野（高男）君も走り屋で、若い頃は夜中一緒に走りに行く気の合う仲間でしたし。店をやっている以上、お客様を優先するとレースのメンテナンスは後回しになる。GTをやるにはそれではダメだろうということで、エンジン、コンピュータ、エアロは全部うちでやるから、クルマの方は頼むと頼んだんです」

GT300クラスはユーザーのためのクラスとしてメーカーは深くかかわらずユーザーサポートに徹するという不文律の下、ニスモやTRDがユーザーサポートを展開していた。ロータリーエンジンを持ってシリーズに参戦したRE雨宮には果たしてマツダのユーザーサポートはあったのだろうか。

「マツダさん内部には私的に協力してくれる人たちもいたんだけど、僕はどちらかというとストリートというか暴走族っぽい世界の人間だったから、会社としてはそういうのを嫌っていたんでしょう。こちらから支援を頼むこともなかった。だからこちらもマツダのエンブレムをつけてなかったですよね。たまには気分でつけたかもしれないけど、あまり意識はしていませんでした」

一匹狼的な体制で少数派であるロータリーエンジンを走らせ、有力チームに立ち向かうRE雨宮が、その後独特のコアなファンを集めた要因は、こうした雨宮の姿勢にあったのだろう。

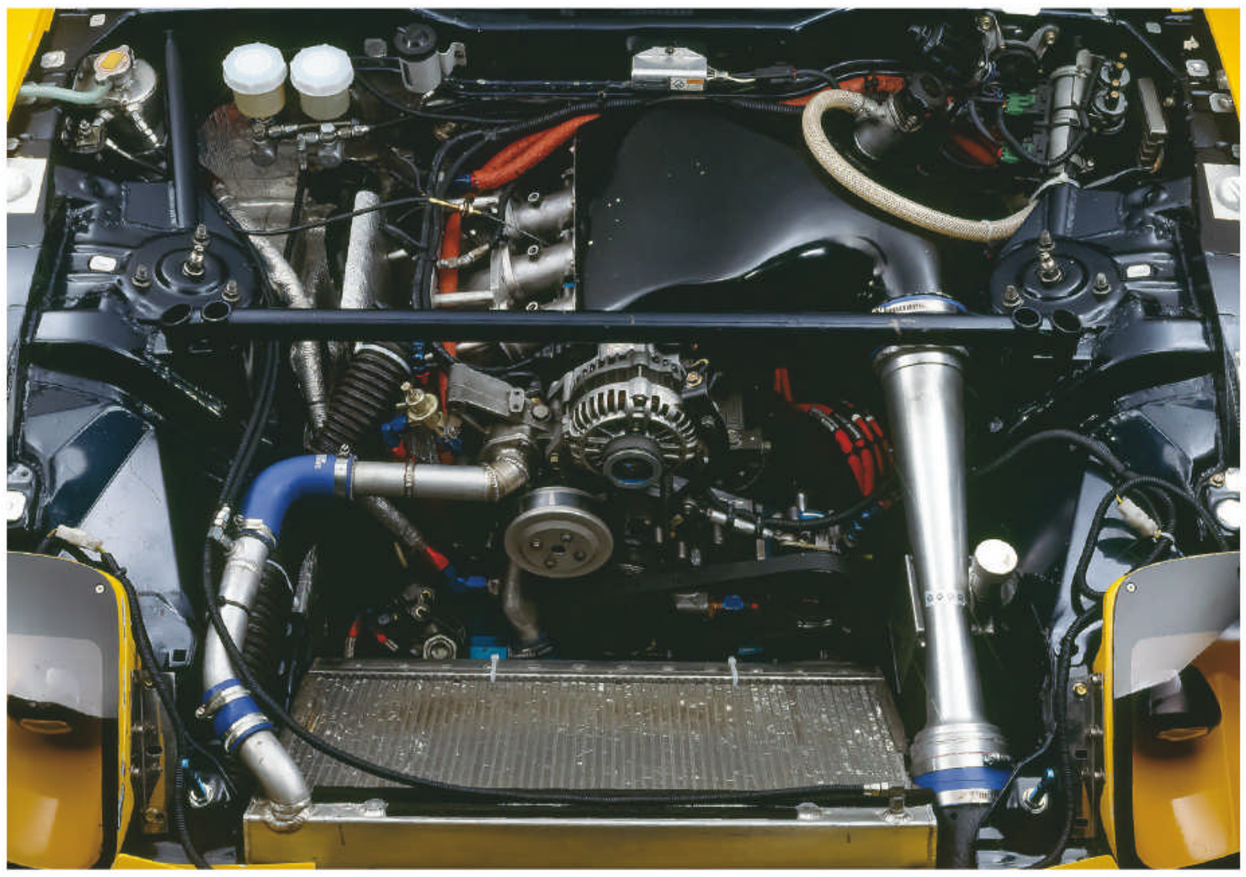
95年、竹内浩典／松本晴彦組を戦線に送り出したRE雨宮は参戦3レース目にしてクラス優勝を遂げ、シリーズ終盤には3戦連続ポールポジションを獲得するなどいきなり最前線でレースを戦うようになった。マシンのメンテナンスを担当した河野は語る。

「最初に声がかかった段階で、当時のGTはJSSに毛がはえたようなレースでした。基本はチューニングカーの改造車バージョン、街乗りの進化版を作って走らせたんだけど、それでも当初は十分に戦えたんです」

しかしその後はシリーズが活性化するにつれライバル車の戦闘力も上がり、容易には成績が残せなくなっていった。そこで参戦3年目の97年、雨宮はそれまで搭載していた2ローター13Bを、当時ユーノスコスモが使っていた3ローター20Bへ換装することを決意した。

「速いだけではなくてトルクが出て乗りやすくなったようです。ただ燃費はとにかく悪かった。GT500並に悪かったですね。当時、スポーツキットを組んだ20Bを買ったら確か450万

一匹狼的な体制で少数派のロータリーを走らせ有力チームに立ち向かうRE雨宮は独特のコアなファンを集めた







1998年にはマツダスピード製マシンを使用。ロータリーエンジンは前年の97年から3ローターの20Bに換装されていた。速さはあったもののトラブルが多く、モディファイが続けられた。写真は99年車。

円しましたが、うちは自分でやるから1台作るのに100万円もかからなかった。GTに出ているチームで一番お金をかけていなかったでしょう」(雨宮)

96年から一旦RSファインはRE雨宮のGT300プロジェクトから離れてGT500チームのメンテナンスなどを担当している。この間、RE雨宮はマツダスピードとの共同開発でRX-7を進化させている。

「98年は『共同開発をしよう』とマツダスピードさんから持ちかけてきたので、『じゃあ作ろう』ということになったんですが、共同開発という割にはあまり安くはしてくれなくて、かなりお金を払いました。あのクルマ、いまいち良くなかったんです。結構トラブルが起きました。ハブがあまり良くなかったんだ」

パイプフレーム化で栄冠

99年、再びRE雨宮はRSファインと組み、手元にあったマツダスピード製の車両を改良、アップグレードしてシリーズを戦った。RE雨宮とRSファインは一体となった見事なコンビネーションを武器にシリーズを戦う。

「オレは監督とは名乗っていても監督らしいことはしていなかったからね。河野君は『アマさん、ドライバー、どっちでいく?』とか相談してくれるんだけど、『じゃあ、こっちがいいんじゃない?』と答えても最終的には河野君、違う人を乗っけてますからね。監督は、本当は河野君なんですよ。でもそれで良かったんです。で、レースのことはよく分からないまま、コントロールタワーには呼ばれるんだ。何も分からないから、もう謝るだけしかできませんでした」

徐々に改造を進めて戦闘力を増してきたRE雨宮のFD3Sだったが、04年に大きな進化を遂げた。車両規則改定でGT500の技術が流入するとともにレーシングカー的なライバルが増えてきたことに対応し、RSファインでシャシーのパイプフレーム化に踏み切るのだ。開発を担当した河野は言う。

「2、3年前からヴィーマックとかセリカとか、レーシングカーに近いクルマが現れていたので、対抗するためにパイプフレームのクルマを作りました。お金や時間的なことが大変でしたけど、成功作になりました」

河野によれば、マツダの実車風洞で風洞実験をする機会があったが、ムービングベルトも荷重計もない量産車開発用の施設でレース用に踏み込んだ実験はできなかったという。

「本格的な風洞実験はものすごくお金



(左)1998年、マツダスピード製マシンのデビュー戦となった第3戦仙台での初期形態。(下)2000年には空力のさらなるアップデートとともに、シーケンシャルミッションも採用。セパンサーキットで行なわれた特別戦で久しぶりの優勝を遂げた。



がかかるのでプライベートチームには無理でした。当時GT500も含めて空力が一気に進化する時代だったので、見よう見まねでいろんな勉強をしました。ほかのクルマを見て『なんであんなことしているんだろう?』と思いながら真似するのもおもしろいんですよ。そういう意味では良い時代でしたよね」

このパイプフレーム仕様のマシンは初期トラブルを解決した06年のシリーズ最終戦、最終ラップの最終コーナーで順位を入れ替えた結果、RX-7にとって初めてのシリーズチャンピオンという大戦果を挙げた。

GT300クラスも急激にレベルが上がりメーカー系の技術が流入しコストが高騰して変質していった。RE雨宮のRX-7はその過渡期であった良き時代を走り抜けたのである。だが雨宮自身は、GT300の変質は気にとめていなかったという。

「パイプフレーム化はずいぶんお金がかかりました。その分、明らかに戦闘力が上がりました。ただ、自分は無我夢中でやっていただけで周囲のことはあまり気にしていなかった。楽しいからやっていただけ、勝つために新しいクルマを作り続けただけで、何も考えていなかったんです」

RE雨宮は結局10年いっぱいでGT





（上）2006年、GT300参戦12年目にしてついにシリーズタイトルを獲得。ドライバー部門は最終戦で山野哲也／井入宏之が6位に滑り込んでの大逆転王座だった。（左）RE雨宮の活動を支え続けた盟友・RSファインの河野と。河野は現在もグッドスマイルレーシングのメンテナンスガレージとしてGT300にかかわり続けている。

2004年に投入したパイプフレームのマシンは、2010年まで走り続けた。RE雨宮の参戦最終年となったこの年も2勝を挙げ、ドライバー＆チームの両部門でランキング3位に食い込んでいる。



「1回でもチャンピオンが獲れて良かった それでなければ16年もやって 歴史にも残らないところだった」



雨宮勇美（あめみや・いさみ）。1946年３月３日生まれ。RE雨宮代表。「うちは本当にドライバーに恵まれました。山路（慎一）君、山野（哲也）君にはスポンサーを持ってきてもらって、そのおかげで活動が継続できたりしたこともありました」。

３００での活動を休止した。その経緯について雨宮はこう説明する。

「パイプフレームのクルマを６年間も使って、もう限界に来ていましたし、今さらＦＤ３Ｓでレースを続けても意味がないんじゃないかと思ったんです。実は１回、デイトナかなんかで走っているアテンザを日本に持ってきてレースを続けないかという話はありましたが、ＧＴ３００を戦える状態にするまでにかなりお金がかかりそうだったので、結局活動継続を断念したんです」

みんなには良くしてもらった

ＲＸ・７での戦いで印象に残っているレースは？　と問うと雨宮は「マレーシア」と即答した。実際ＲＸ・７はマレーシアで開催された10レースで優勝５回。50％の勝率を誇る。

「あそこはあまりレースをやっていないせいか舗装のせいか、路面のミューが低いんです。ロータリーはパワーがないけど、高速コーナーが多くてタイヤに負担がかからないのでうちのクルマに適している。そこに河野君の戦略がハマったということなんだろうなあ」

最後に、16年も続けた活動を打ち切るのは残念ではなかったかと訊いた。

「やることはやったしクルマは古くなったしみんなに良くしてもらって続けていただけだったから、辞め時だったと思う。１回でもチャンピオンが獲れて良かったです。それでなければ16年もやって歴史にも残らないところだった。自分のレースが終わってからは１回も現場には行っていないです。板東（正明／現ＧＴＡ代表）さんがチケットを送ってくれたりもしたんだけど、現場に行くとやっぱり興奮しちゃうから。みんなにも挨拶しなくちゃならないし相手も気を遣うじゃないですか。そういうのが悪いから行かないんです」

「レースは好きじゃない」と言いながら「現場に行かない」と言いながら「現場に行くと興奮しちゃう」と雨宮は笑う。ロータリーエンジンとＲＸ・７にこだわってＧＴ３００の激戦をくぐり抜けた熱意の源を覗いたような気がした。Ⓡ

創意工夫

規則を徹底的に追求したマシンづくり

**かつてGT300を戦うプライベートチームを率いていた坂東正明は
奇抜なアイデアとマシンづくりでGT300を牽引
人々の記憶に残る戦いと数多くの勝利を重ね、タイトルも2度獲得した
そのGT300の名門、レーシングプロジェクトバンドウの活躍を振り返る**

Text/Racing on
Photos/Haru Tajima, Naoki Kobayashi, Toshikazu Moriyama,
Hiroyuki Orihara, Yukio Yoshimi, So Kuramochi, SAN-EI

レジェンドチーム ストーリー 2

レーシングプロジェクトバンドウ

現在、ＧＴＡ代表を務め、ドイツＩＴＲ会長のゲルハルト・ベルガーらと共通の技術規則ＣＬＡＳＳ（クラス）１を完成させ、またスーパーＧＴとＤＴＭとの特別交流戦実現に向けて奔走する坂東正明。その展望や近未来の青地図はＰ１００からのインタビュー記事に詳しいが、ここでは頭を20年以上前に戻していただき、かつて自身が興して率いていたチーム「レーシングプロジェクトバンドウ（以下ＲＰバンドウ）」について、当時のエピソードを思い起こしてもらった。

新しいフィールドを求めて

ＲＰバンドウとしての全日本ＧＴ選手権（ＪＧＴＣ）への参戦は１９９７年が最初で、マシンは日産シルビア（Ｓ１４）だった。

「当時はＪＴＣＣ（全日本ツーリングカー選手権）をメインにやっていたんだけど、チームとしても新たなフィールドが必要だと思ったんだ。

ＪＧＴＣは最初期の〝ごった煮〟みたいなレースから本格的な選手権になってきている時期で、マクラーレンが走ったりホンダが童夢と組んでＮＳＸを走らせようとしている時期だった。ＪＴＣＣからＪＧＴＣへというのは当時よくある流れだったと思うし、実際ウチはＪＴＣＣが終わる98年までの２年間はどちらも並行して参戦していた（注：ＪＴＣＣ最終戦でＲＰバンドウのエクシヴは優勝している）」

かつてＪＴＣＣの前身ＪＴＣ（グループＡ規定下の全日本ツーリングカー

JGTCにおけるRPバンドウのスタートは1997年のシルビア。開幕戦鈴鹿で優勝すると2位、2位、3位、優勝と表彰台に乗り続け、初年度ながらドライバー／チームの2冠を達成した。





選手権）でディビジョン3を戦い、しのぎを削った面々がいずれもJGTCに移っていったため、それを見ながら移行を決めたという面もあるようだ。

しかし当のシルビアは開幕前のテストで絶不調。当初は満足に1周もできずピットインを繰り返すような場面もあったという。

「エアフロやプラグがダメだったみたいで、正直どうなるかなって感じで不安だったね。とにかくなんとか開幕戦の鈴鹿へ間に合わせたという感じだった。ところが始まってみたらそこそこ速くて、レースでもあれよあれよと上位を走って、そのままウチが勝っちゃったんだ。うれしかったというより、ビックリした」

見事JGTCでデビューウインという偉業を達成したRPバンドウだったが、やはり初年度ならではの苦労もあったようだ。

「あの頃は空力、特にクルマの下面のことがよく分かっていなくて、まさに試行錯誤の日々という感じだった。フォーミュラトヨタのアンダーパネルが圧縮合板でできているのを参考にして、それを加工してチンスポイラーに貼ったりもした。でも割れたり削れたりで、すぐに使えなくなってしまう。じゃあボート用はどうだって調べたら、こちらは高すぎて買えやしない。なら合板だったらホームセンターにも売ってるじゃんってことで、最終的にはベニヤ板を使うことになったんだ。ドライバーにも『これだったら何回飛び出しても大丈夫だぞ』と話した。

板の角度をいろいろ変えたりしてさ、空力セッティングといったってそんな時代だよ。その年は結局2勝してチャンピオンを獲ったんだ」

参戦緒戦で優勝し、6戦2勝の大殊勲。初年度で戴冠まで実現とは〝名門〟の名に恥じぬ活躍である。

ただしシルビアでの参戦はこの1年だけで終了。98年からはFFのセリカ（ST202）を仕立てて参戦することを決める。しかし準備に時間がかかり、出走は第4戦の富士スピードウェイまでお預けとなった。

〝セリプラ〟の誕生

「JTCCのエクシヴで使っていた3Sエンジンが手元にあったから、これを使おうと。それを横置きにして載せたのがあのセリカなんだ」

セリカはエンジンとトランスミッションの位置が通常と逆で、エンジンは運転席側にありライトヘビーな傾向が強かったという。そのためサスペンションも他車の流用では効かず、独自に開発を進めたのだと坂東は言う。

2001年からは新型車MR・Sにマシンをスイッチした。

「MR・Sはターボにトラブルが多発した。すごく高かったし、ほんと苦労したよ（苦笑）」

シルビア、FFセリカ、MR・Sと車両を替えながら参戦を続けてきたRPバンドウだったが、参戦7年目となる03年の途中から新型セリカ（ZZT231）にマシンをチェンジ。これはGT500スープラのパーツを流用してFR化したシャシーにセリカ（FF）のボディを載せたとも言われる過激なもので、俗に〝セリプラ〟と称された。前年にR&Dの投じたヴィーマックと、それに追随したARTAガライヤなどの「純レーシングカー」とも言うべき〝お化け〟車両たちに対抗するために坂東が採った手だった。

「あれはGT500スープラのパーツ

オレがGTA代表になっていなかったらチームは（息子に）譲らなかったクルマをイジって楽しみたいからね



「覚えてないな」と言いながらも、当時を懐かしむ坂東代表。苦労はあったが「クルマをイジっているのが楽しかった」と語る。



を使って作った。大人げないという声もあったけど、そうでもしないと勝てない相手が増えてきたから。

御殿場のレース村にはウチの挑戦を面白がって協力してくれる仲間がたくさんいてさ、みんなが知恵を出してくれたんだ。最後は徹夜しながらなんとか間に合わせた。みんなですったもんだやりながらアライメント取ったりとかしてね。

それで木曜にはSUGOへ入って、ミッションからオイル漏れが起きたりもしたけれど、午後にはなんとか走れるようになった。

そうしたらさ、2コーナーから3コーナーの速さがもうとんでもなく素晴らしいわけ。ビターッと地面に張りついたように走っていて、今までに見たことのないようなクルマだと思ったね。本当に速かった。その年は2勝できたけど、クルマがもう1戦早く出来上がっていたら、もっと勝てたかもしれない。



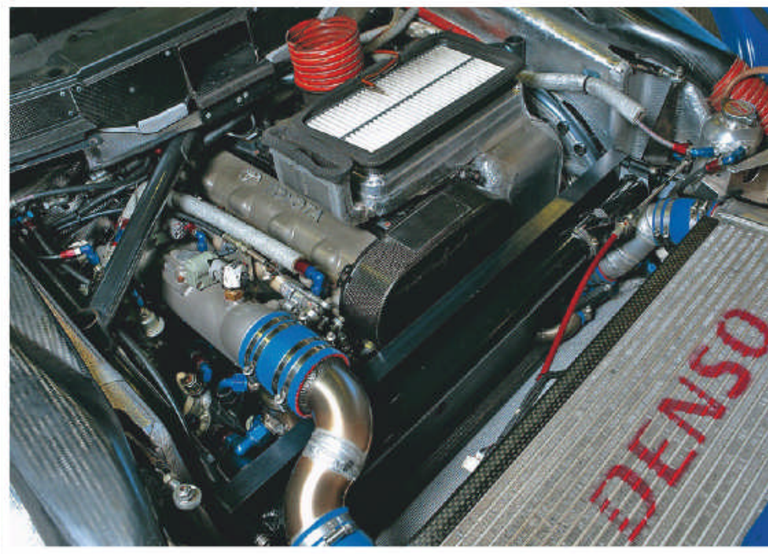
セリカのエンジンはJTCCエクシヴと同じ2ℓNAの3S-GEを横置きに搭載。吸排気を逆にしたリバースヘッドを採用している。サスペンションなどの主なユニットもエクシヴから流用され、ロールケージもエクシヴとよく似たつくりになっている。

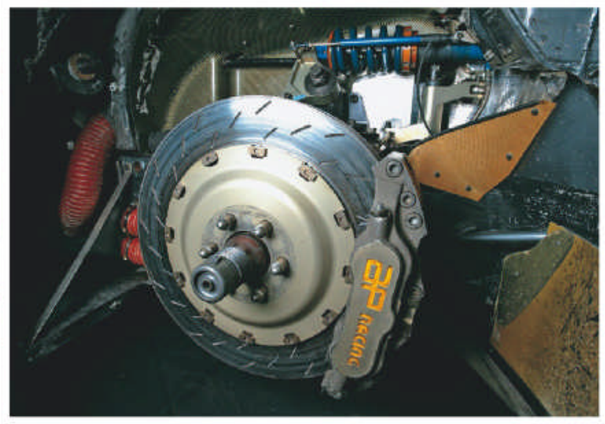
“完璧な”ジョブリストを作り、それをチーム全員が完遂して見事優勝を飾った2001年第5戦もてぎ。この年の第2戦でデビューしたMR-Sの初優勝だった。



2003年に新たに採用された規定によりエンジンの搭載方向や駆動方式の変更が許され、前年までGT500を走っていたスープラから、エンジン（3S-GTE）やサスペンションなどのパーツを流用、FR化されたセリカ。大幅なコストダウンも実現した。









（左）走り始めから速さを見せたFRセリカはデビュー2戦目となる第5戦富士でポール・トゥ・ウインを達成。（右）2007年の第5戦SUGOでFRセリカ最後の勝利を挙げた。坂東もドライバーや正敬らとともに記念撮影に収まった。







IS350への移行によりFRセリカのGT300“フル参戦”は2007年まで。同年の最終戦ではその活躍を惜しむ声が横断幕となって掲げられた。



スープラのパーツを流用して作ったセリカはSUGOの2コーナーから3コーナーをビターッと地面に張りついたように走っていた

っていたらタイトルも獲れていたんじゃないかな。

あのセリカは本当に速かった。でもそこへ、同じようにGT500からNSX（をディチューンした車両）が出てきちゃったんだよな。こっちが〝お化け〟を作ったと思ったらもっと過激なのが登場した。正直、そりゃないぜって思ったけど、それが許されていた時代だった。

ドライバーを選ぶ基準？　まずはぶつけないこと。あとこれはドライバーだけじゃなくエンジニアやメカニックにも言えることだけど、こちらが言ったこと、指示したことをしっかり遂行するヤツじゃなきゃダメだ。

そういえばいつだったか（01年）のもてぎで、サーキット入りした金曜から日曜のフィニッシュまで、何時何分に誰が何をするっていうスケジュールを綿密に作ったんだよ。それこそ設営からなにから全部。レースでも何周目にピットに入って、ドライバーはこんなペースで走って……というのをコピーしてスタッフ全員に配った。で、そのとおりにしたら勝ったんだよ。まさか本当にうまくいくとは思っていなかったから、すげえなって自分でもビックリした（笑）」

そんな坂東のレースに対する情熱はいつ確立されたものなのだろうか。

「（レース用の）TA47セリカに乗っていた頃、コーナーでどうやってもクルマが曲がらなくてぶつかってしまった。調べたら、曲がらない理由が足回りにしっかりあったわけ。いろんなピットを見て回って話を聞かせてもらって、肌で覚えていった。でも、ドライバーとしては全然才能がなかったね。だからドライバーの道を諦めたんだ。それにオレはクルマをイジる方が楽しかったしね」

２００８年、GTA代表に就任した坂東はチームを長男の正敬に譲った。

「オレがGTA代表になっていなかったらチームは譲らなかった。だいたいオレがやってた方が速かったしな（笑）。それにオレはGT３００を続けていたと思うよ。理由はいろいろあるけど、やっぱりクルマをイジって楽しみたい、面白いからね。それがGT３００の魅力なんだよ」



2008年第３戦富士でデビューしたIS350。この年から正敬がチーム監督に就任、翌09年にドライバー／チームの両タイトルを獲得した。

今へとつながった“あの1年”

新興から名門へ——aprがGT300を極めるまで

**“クルマ禁止”の幼少期を過ごし、父の急逝とともにメカに目覚めた金曽青年は
やがてチューニング業界へと飛び込み、レースへもチャレンジを始め
のちにaprを立ち上げるに至る。aprは名だたる名門チームへと成長したが
その背景には“どうしても勝てないあのチーム”で学んだ1年の経験があった**

Text/Yumiko Kaijima
Photos/Shimpei Suzuki, Toshikazu Moriyama, Masahide Kamio
Kazuhisa Masuda, Takashi Ogasawara, TOYOTA

特集GT300

現在、スーパーGT GT300クラスで2台のトヨタGR SPORTプリウスPHV apr GTを走らせるapr。すでにチームが設立されてから20年以上の年月が経過しているが、彼らはその間GT500には目もくれず、常にGT300の第一線で活動を続けてきた。

トムスやセルモ、あるいはチームルマンなど、国内には彼ら以上に長い歴史を持つチームもあり、aprには今だに〝若いチーム〟というイメージも

残っている。だが、一方ですでにGT300では名門チームと呼ばれる域にも達する。彼らはどのようにレースにかかわりを持ち始め、押しも押されぬチームへと育っていったのか。金曽裕人代表取締役の生い立ちを聞いた。

「僕の家はクルマがまったくダメな家系だったんですね。父は外科医、母は日本画家。父が交通事故の患者などを診たりしていたせいで、〝クルマは危ない〟と。だから両親はクルマやメカニズムには一切触れさせようとしなかったんです。家にクルマもなかったし、どこかに出かけるといったら常にタクシー。当時流行っていたミニカーやらラジコンは、隣の家のお兄ちゃんに借りて遊んでいました」

その金曽の人生が一転したのは、中学2年生の時。父が急逝したことをきっかけにもともと興味を持っていたメカニズムにのめり込み始める。友人たちとバイクを乗り回したり、一気に不良少年の仲間入り。だが、担任教師の「このままだとどこにも進学できないぞ」という言葉に一念発起。すでに機械をバラしたり組んだりする魅力に取り憑かれ「クルマやバイクの仕事につきたい」と思っていた金曽は、現在の近大高専（旧熊野高専）へと進学した。受験勉強の際に世話になった家庭教師には、鈴鹿の8耐に連れて行ってもらったこともある。また、高専に入ってからはF1ブームもやってきた。金曽は警備員のバイトをしながら、毎年F1の決勝を見ていたという。もちろん自分のバイクやクルマも手に入れて、それをいじったり、走りに行ったりしていた。週末は大阪や奈良へと足を伸ばしていたが、大阪の中央環状線では「HKS関西」というステッカーを貼ったクルマをやたらと目にした。

それがいわゆるチューニングショップを知ったきっかけだった。実際、HKS関西サービスの店舗に幾度も顔を出し、向井敏之社長と懇意になると金曽は「ここに就職したい」と言い出した。すると向井社長は「アホ言え。それより本社を受けろ」と勧めたという。その言葉に従い、高専を卒業した金曽が入社したのが、チューニングカーの

アペックスのレース部門としてGT300にMR-Sで参戦していた2000年夏、突如片道切符を渡され金曽は独立。その２年後の02年には新田守男／高木真一とともに、初のドライバーズタイトルを獲得した。







金曽裕人

1969年１月５日生まれ。高専を卒業後、HKSへ入社。23歳のときにHKSを退社し、アペックスに創設メンバーとして加わり、数多くのヒット商品を生み出した。アペックス在籍時からJGTCに参戦し、2000年に独立。aprを立ち上げて、02、05、07年にチャンピオンを獲得。現在は２台のプリウスPHVでGT300に参戦している。



98年、金曽はアペックスのレース部門を率いKRAFTから購入したMR2でJGTCに挑戦。これを駆る新田守男がドライバーズランク３位に入ったが、前を走る銀のつちやMR2に「どうしても歯が立たなかった」と語る。







2007年にはMR-Sで３度目のタイトルを獲得。ドライバーは当時の若手期待の星、石浦宏明／大嶋和也だった。また06年より直４の3Sからスイッチし、07年に大幅なモディファイを施した3.5ℓV6の2GR-FEも戴冠に大きく貢献。

レースでの勝ち方などいろいろなことを学んだ その１年の経験がその先のガライヤや 今のクルマに繋がっているんだ

世界でその名を知られた静岡県富士宮市のＨＫＳ本社だ。入社後、すぐに商品開発部門で図面を描き始めた金曽。ドラッグマシンのエキゾーストや市販車用マフラーの設計や開発に取り組む日々が続いた。

そんなある日、創業者・長谷川浩之の実弟であり当時ＨＫＳの専務を任されていた長谷川勇が退社する。ＨＫＳが公道で製品テストをしていた際に、死亡事故が発生。その責任を取るためだった。その勇が１９９２年４月に新会社を立ち上げた。それがアペックス株式会社だ。当時23歳だった金曽は勇が会社設立の準備をしていたある日、「明日、ＨＫＳを辞めてきてくれ」という誘いを受ける。それに対して、金曽は〝同期入社の永井（輝男／現ａｐ取締役）も一緒に連れていってくれるならいいですよ〟と答えた。ふたりはそろってＨＫＳを退社し、アペックスに創立メンバーとして加わる。

この時、金曽が長谷川に進言したのは「レース部門を作りたい」ということ。これからのアフターパーツメーカーにはレース部門が必要だと思っていたからだ。長谷川の答えは「年商10億を超えたら」というものだったが、金曽や永井らはすぐに製品で特許を取得、空前の大ヒットとなったスーパーメガホンマフラーなどを生み出し、アペックスの年商をわずか１年で15億まで押し上げた。

そこで金曽たちは筑波サーキットのタイムアタックや谷田部の最高速チャレンジ、ドラッグレースに加え、Ｎ１耐久などをやり始める。まだ20代の金曽は商品開発の責任者でもあったが、会社の売り上げに多大な貢献をしているため、レース部門の責任者としても好きな活動をすることができた。だが、まだレース界の入口に立ったばかり。買ってきた部品を組み付けるだけのＮ１耐久ではなく、商品開発のためのテクノロジーを伸ばすためにも全日本ＧＴ選手権（ＪＧＴＣ／現スーパーＧＴ）に参入したかったが、その世界にどうやって入っていけばいいのか分からなかった。そんな時に金曽たちを手助けしたのがＫＲＡＦＴの平岡寿道だ。

チューニングカーのイベントで金曽たちと頻繁に顔を合わせていた平岡は、ＪＧＴＣでトヨタＭＲ２を走らせていた。96年にはｉｍｕｒａｙａ ＢＰ ＭＲ２、97年にはワイズダンロップＢＰＭＲ２という名前でエントリーしていた車両、それを平岡が金曽に「譲ってやる」と申し出たのだ。それは当時、ＫＲＡＦＴが新たにキャバリエを仕立てていたからだった。

こうしてＭＲ２を購入したアペックスは98年からＪＧＴＣに参入。これを機に、やはり平岡が紹介するかたちで金曽は初めてＴＲＤのレース部門へと足を踏み入れ、関係を作り始めた。そして初めてのＪＧＴＣ。アペックスＤＬモモコルセＭＲ２はシリーズ３位と好成績を収める。シーズン中盤には初の表彰台も獲得した。

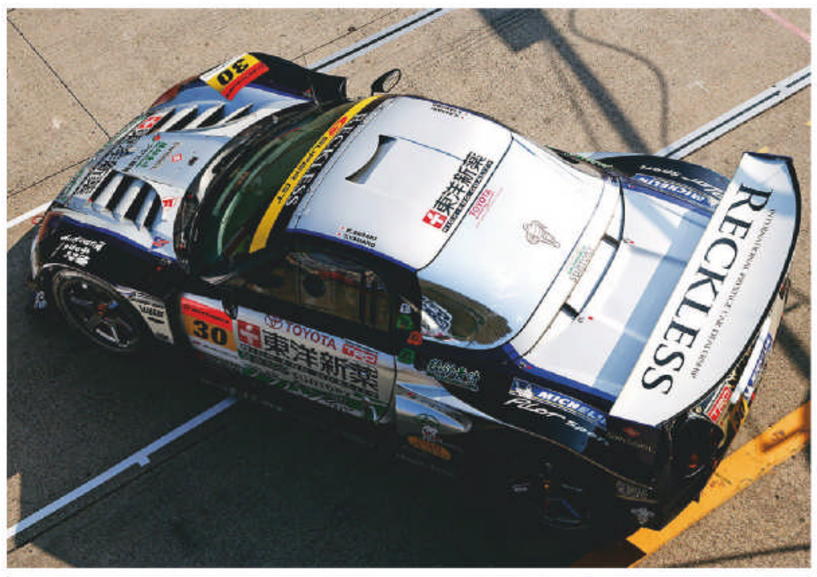
だが、同じＭＲ２を使用しながら、どうしても歯が立たない相手がいた。それが同年、６戦５勝（第２戦富士が中止のため実質６戦）という圧倒的な成績を収めてチャンピオンに輝いた『つ



ちゃMR2』だった。金曽から見れば、〝怪しいおじさん〟の土屋春雄が走らせている、アルミ板やベニヤ板を随所に使った〝手作り感満載のクルマ〟だった。TRDの人たちも、土屋のことを〝あの人はすごい人だよ〟と言う。そこで、金曽は翌年、懐に飛び込んだ。

「そんなにすごい人なら、ひざを交えて仕事をしたいと思ったし、こっちから弟子にしてくれって。ドライバーふたり（新田守男、高木真一）とオレと、アペックスやオートバックスがブランド強化しようとしていたモモコルセといったスポンサーを持って、土屋エンジニアリングへ行った。その代わり『いつも帯同させてほしい、行ける時は工場にも行かせてほしい』ってお願いして。それで言われたとおりにやっているうちに気に入ってもらえて、春雄さんがいろいろなことを教えてくれたんだ。それまでは話しかけられる相手じゃなかったけど、仲良くなったら『だからダメなんだよ、お前は』とか『バカじゃないの？』とか、結構どぎついことを言われたね。

一緒に仕事してみて、春雄さんが図面を書いたり、強度計算をしているとは思えなかった。だからオレがボルトとかの強度計算して『大丈夫』って言うんだけど、春雄さんからは『それじゃ折れるから』って言われるわけ。でもオレもプライドがあるから、『折れない』ってそれを付けたら、やっぱり折れた。それでアップライトが転がっていったことがあったな。すると春雄さんからは『お前は入力を身体で感じていない』、『クルマが頭の中で走っていない』、『もっと現場でモノを見ろ』って言われる。『クルマの基本、構造が分かっていない』って。マニュアル人間になるな的なことを言われたり、レースでの勝ち方も学んだ。金の有効

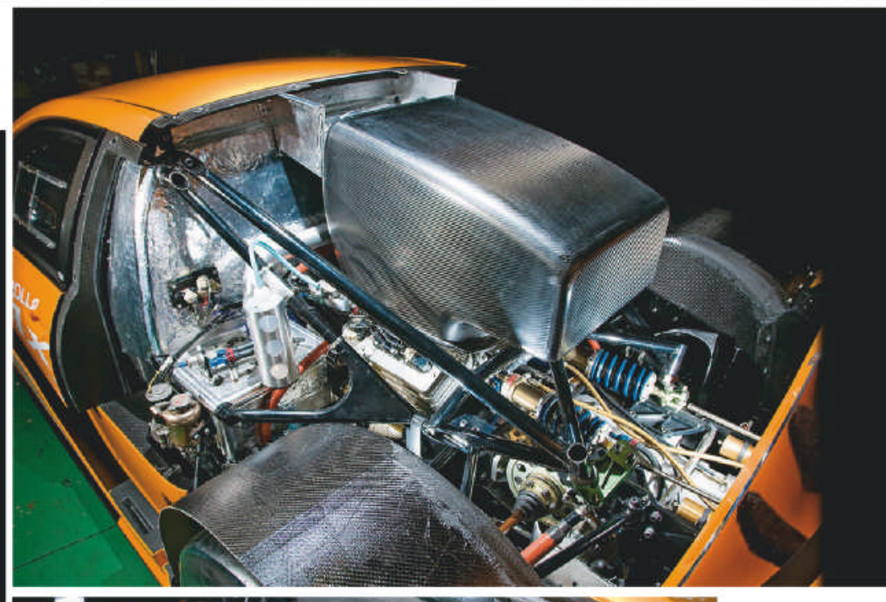




aprは2000年から９シーズン、MR-Sで戦った。（上）05年のレクリスMR-Sではドライバーズ&チームチャンピオンに。（下）最終年である08年には映画『カーズ』のライトニング マックィーンカラーが話題に。

2009年からはMR-Sに替わってアクシオを実戦投入。当初はエンジンなどを含め、MR-Sのパーツを複数流用して製作された。カローラらしからぬ“ローライン”なフォルムはDTMやシルエットフォーミュラ的である。（上）アクシオのデビューイヤー、09年の第８戦オートポリスではaprが製作したガライヤとともに予選でフロントロウを独占。







的な使い方やメカニックとの付き合い方とか、いろいろ学んだよね。その1年の経験が、その先のガライヤや今のクルマにつながっているんだ」

ちなみにこの年、土屋エンジニアリングのモモコルセ・アペックスMR2は、見事シリーズチャンピオンに輝いている。

渡された〝片道切符〟

土屋エンジニアリングと仕事をした翌2000年、アペックスと金曽は転機を迎える。TRDが新車のMR-Sをレーシングカーに仕立てるにあたり、アペックスがともに開発することになったのだ。もちろんTRDから学んだことも多かったと言うが、土屋のMR2を隅々まで見ていた経験が、この時のクルマづくりに役立った。無駄なところに金や労力をかけないというやり方だ。メーカーであれば圧縮カーボンを使って高価な翼端板を作るが、土屋は圧縮ベニヤ板。それでも性能は変わらないのだ。ちなみにaprは今でも圧縮ベニヤを使っていると言う。

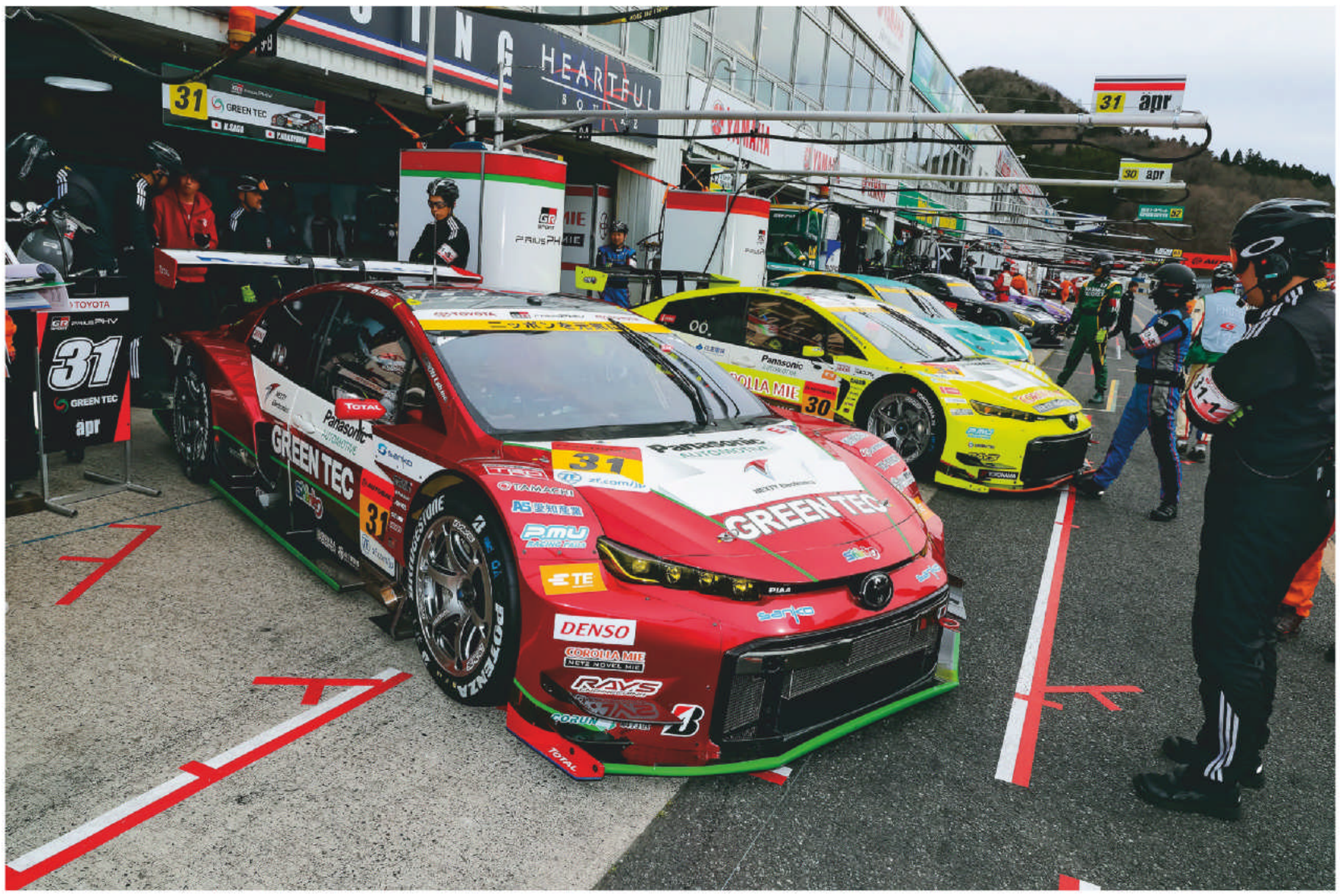
そして、出来上がったMR-Sでレースを戦い始めた夏、富士戦を前に長谷川から金曽に〝片道切符〟が渡された。長谷川は事業を別の方向に拡大したいと考えており、『これからレース部門は自分たちでやっていってね』と言われたのだ。そこで独立してできたのがapr。もともとはアペックス・レーシングの略だが、現在ではまったくの別会社として運営している。

独立後も、アペックス時代のスポンサーをはじめとする協力者は多く、それがガライヤやカローラ・アクシオ、プリウスなどの設計・開発へと結びついた。あまりにもパッケージ化されたGT500ではなく、まだ自由度があるJAF-GTにこだわってモノづくりを続けているのも彼らの哲学にのっとってのことだ。ただし彼らはレーシングカーのデザインや開発を行なっているだけではなく、バイクや市販車のパーツ開発・販売を行ない、両輪で会社を回す。さらに今では一般車のメンテナンスなどをするサービスセンターの業務も軌道に乗せるなど、クルマ全般に関して幅広く業務を行なっている。

そして近頃、金曽が考え始めているのは技術の継承。土屋をはじめとするレース界の先達たちから金曽たちが受け継いだレースやレーシングカーのノウハウを、今度は若手に伝えていくのが務めと考えている。

「モノを作って走らせる文化を消しちゃいけない。シャシーから1台作り上げられる、クルマを根底から理解している会社として残していかないと。オレたちが辞めたら、今日までレースを作ってきてくれた春雄さんたちの歴史が全部なくなっちゃうからね」。R

オレたちが辞めたら今日までレースを作ってきてくれた
春雄さんたちの歴史が全部なくなっちゃうからね



今年もモノづくりができるJAF-GTにこだわり、GT300でプリウスPHVを走らせているapr。苦戦が続いているが、徐々に光が見え始めてきている。




AUTOBACS
c@rs performance
2003
ARTA
ARTA
AUTOBACS



ガライヤの開発、製作を務めたaprの金曽代表。2010年を最後にガライヤが自らの手から離れた時は「子供が誘拐される気分だった」と語った。

寝ても覚めてもガライヤだった

apr 金曽裕人と振り返る「ARTA Garaiya」のすべて

「シンボルマークでレースをできないか？」このひと言からスタートしたガライヤのレーシングカープロジェクト ガライヤのロードカーのリメイクを担当し、レースカーを開発したaprの金曽裕人とともにガライヤの歩みを振り返っていく

Text/Yumiko Kaijima
Photos/Hidenobu Tanaka, Shimpei Suzuki, Yukio Yoshimi, Masahide Kamio, Michinao Ishibashi, Takashi Ogasawara, apr, SAN-EI

２００３年から12年まで、途中１年間の休止期間はあるものの、全日本ＧＴ選手権（ＪＧＴＣ）／スーパーＧＴ３００クラスを盛り上げた１台がＡＲＴＡガライヤ。シリーズの冠スポンサーでもあるオートバックスの１００％子会社、ＡＳＬ（オートバックス・スポーツカー研究所）が市販を予定して開発した２シーターのライトウエイトスポーツカーがそのベースだ。残念ながら市販車に関しては、最終的に一般ユーザーの手にわたることなくプロジェクトが終了したものの、レース界ではその名を歴史に刻んだ。ではこのクルマはどのように開発され、進化してきたのか。設計・開発を担ってきたａｐｒの金曽裕人代表取締役に、そのすべてを語ってもらった。

欲しかった〝長いガライヤ〟

「当時のオートバックスの住野（公一）社長が『オートバックスとしてクルマを作ります』となった時にトミーカイラと技術提携してＡＳＬを立ち上げたんです。そしてトミーカイラＺＺに上っぱりをかけたのが、01年末に代官山で発表されたガライヤの市販車。走りに特化したロータス・エリーゼみたいな軽快なライトウエイトスポーツカーを目指していたと思います。その発表の１カ月後ぐらいに『このクルマをもっとコンセプトに合うようにリメイクしてほしい』と言われました。

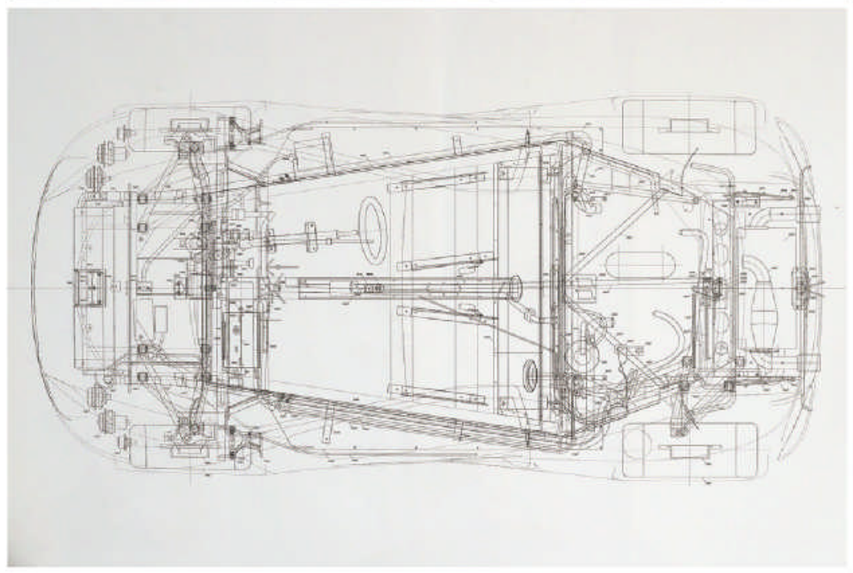
それで当時、ウチのドライバーだっ



2003年１月の東京オートサロンでお披露目となったガライヤ。この時はまだようやく完成したばかりで、シェイクダウン前だったと当時は伝えられていた。

その時の市販のガライヤは小さすぎたため エボモデルを製作するところからスタートした





市販される予定だったガライヤとその図面。aprがかかわる前の完成車は重量が重く、狙ったコンセプトとは違ったクルマになっていたが、aprが設計変更をし大幅リメイク後、オートバックスの役員が驚くほどの変貌を遂げた。

た新田守男、高木真一に頼んでクルマを評価してもらったんですが、まずその市販車の重量が重すぎたんですよね。だからブレーキは止まらないし、コーナリングは遅い。スポーツカー風乗用車みたいなクルマになっていたと思います。それはトミーカイラが悪かったとかそういうことではないんです。もともとオープンカーの軽快なクルマとして設計されたZZの上にボディを載せたために起こったこと。

そこでそれに合わせてジオメトリーやディメンションの計算をし直して、『アームはこうした方がいい』とか、『ブレーキはこれぐらいの踏力が必要です』っていうふうに、どんどん設計変更していったら良くなっていったんです。実際にオートバックスの役員や社員の方がそのクルマに乗って『これはすごいね、マジックだね』と言ってくださいました。

そうしたら僕らが当時、MR-SでGTのチャンピオンを獲ったということもあって、住野社長と当時の副社長から『ガライヤはオートバックスのシンボルマークだ。これでレースをできないか』という話が突然出てきたんです。その話に（鈴木）亜久里さんも加わって、『お前のところで作れるんじゃないの?』と。それで『じゃあ、や

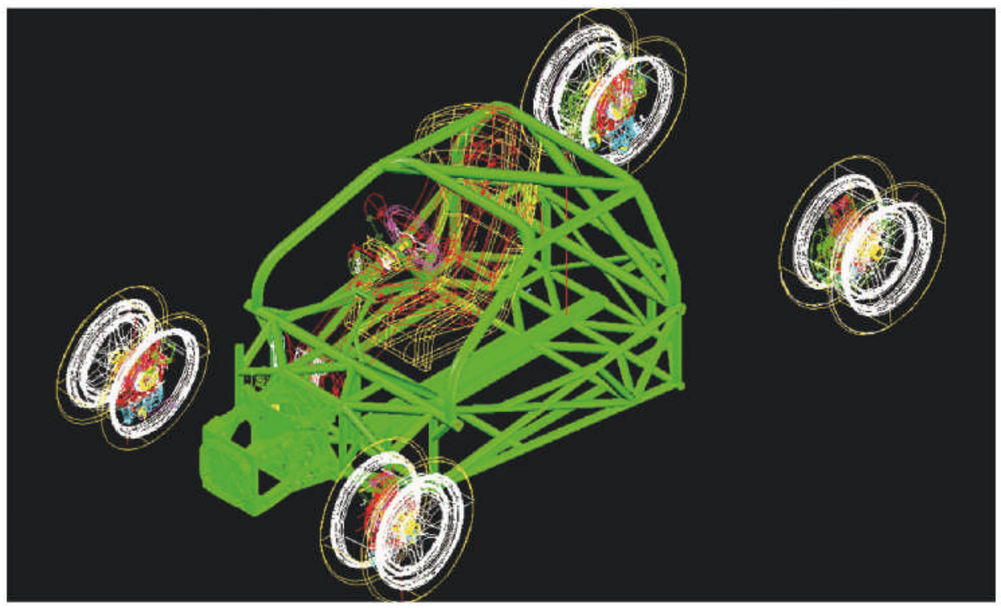


りましょう』と、作ることになったんですけど、どう見てもその時の市販のガライヤって小さすぎて。それに大径タイヤを入れたらチョロQみたいになるし、速くなる要素がゼロだったんですよ。だからまずはエボモデルを一般市販車として作りましょう、というところからスタートしました」

エボモデルを作るということは、つまりそのクルマでホモロゲーションを取得し、それをベースにレーシングカーを作るという意味だ。それを先行して行なっていたのが、R&Dスポーツのヴィーマックだった。業務上での取引があり、懇意にしていたR&Dスポーツの本島伸次や澤田稔がそのやり方を金曽に伝授したという。

「ヴィーマックもベースのクルマは小さかったんですよね。当時、そういうライトウエイトスポーツが流行ってて。その先駆けはトムスのエンジェルだったと思いますが、その後がヴィーマックで、『なんでこれで、このレーシングカーにできんねん』といろいろ聞いたんです。そうしたら、エボモデルを1台だけ作って、イギリスでホモロゲを取っていた。

JAFのGTのレギュレーションって、基本的には市販車がないとダメなんですよ。そこで、オートバックスさんにお願いして、普通のモデルを1台持ってきて、それをぶった切ってエボモデルを作ったんです。それと並行してレースカーも作っていて、レースカーのカウルと同じ物をカーボンではなくFRPで作って載せたんですよね。



ガライヤはル・マンのベントレーなどを参考にブロック状で設計され、メインフレームが壊れなければ、ボルト5本でフロント、各セクションが着け外しできる作りだった。



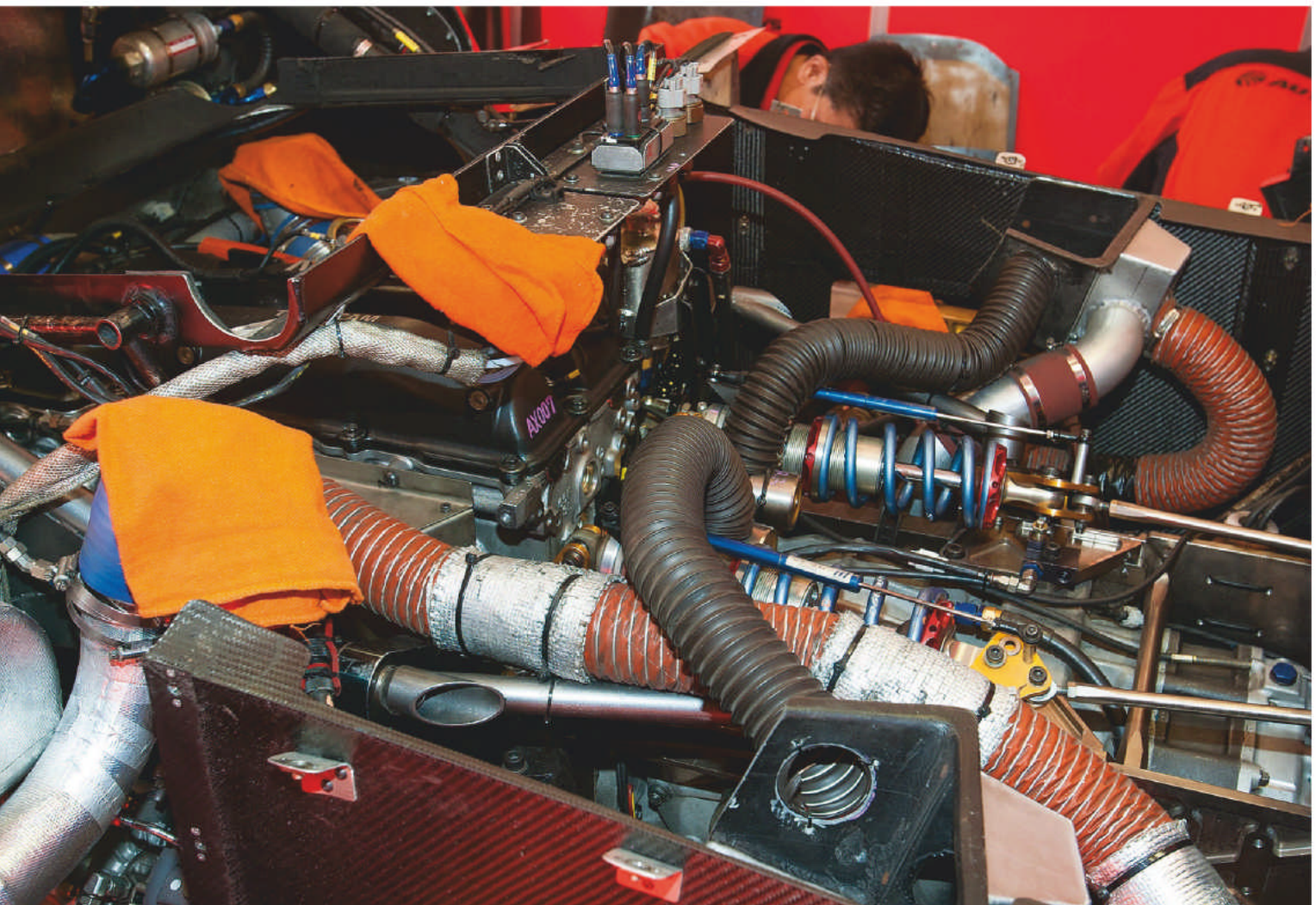
市販モデルのガライヤを持ち込み、それを切るなどしてまずはエボを製作したapr。そのエボモデルのホモロゲがイギリスで通ることを見越し、同時進行でレースカーも作られていた。

そのクルマを富士に持っていって、実走テストでも問題がなかったから、イギリスに送ってホモロゲを取ったんです。大きな声では言えないですけど、イギリスってクルマだけじゃなく、農機具のホモロゲもあって。農機具の方に持ち込んで取ったんですよ。ヴィーマックと同じです（笑）。そのエボモデルが（公認を）通るだろうというのを見越して、レースカーも作りました。とにかくレースカーを作るためにホイールベースが2700㎜で前後オーバーハングが900㎜というディメンション、長いガライヤが欲しかった。だからエボモデルだったんです」

またガライヤの開発に取りかかっている頃、金曽をはじめ、新田や高木も含めたaprのスタッフたちが赴いたのはル・マン24時間レース。アウディR8とベントレー・スピード8が戦っている時だった。

「ガライヤの最終目標はル・マンだったんですよ。最初にクルマを作りましょう、コンセプトを話し合いましょうって時に亜久里さんがそういう話をして。亜久里さん自身、ル・マンに出ているから、その感動をオートバックスさんと分かち合いたかったのかな。

僕らがル・マンに行って何をしていたかと言ったら、設営の頃から1週間以上ずっとベントレーのピットの前でクルマを見て、リヤ回りをバラした時にはバシャバシャ写真を撮っていました。最後は入って行って、つまみ出されたぐらい（笑）。とにかくそればかり見ていたんですけど、そうしたらあ



Version 1
(2003-2007)

様々な障壁を乗り越えて2003年のJGTC開幕戦にデビューしたガライヤ。同年のもてぎラウンドではポールポジションを獲得し、決勝でも2位に入るなど初年度から速さを見せた（写真はオートポリス戦）。（左）03年は心臓部にSR20DETを搭載。だが燃費が悪く非力で熱問題にも苦しめられた。



2年目と3年目は性能こそ高かったんですけどレースで勝ちきれなかったですね

のクルマは各ピースで設計しているというのが分かった。メインモノコック、フロントセクション、リヤセクションというふうにブロックで設計しているんです。だからガライヤもそういう設計。メインフレームさえ壊れなければ、ボルト5本で着け外しができるようにしたんです」

ちなみにガライヤの最初のエアロキットを作る時にも、金曽はモデラーと相談しながら「ここはGT-R」、「ここはZ」というような感じで様々な要素を取り入れていったという。ほかの仕事で風洞にかけたパーツなども参考にした。また新たなパーツができると出始めの荷重計を装着して富士のストレートでテストも繰り返した。当時は空力が年々進化していた時期だったこともあり、同じようなことはレーシングプロジェクトバンドウやKRAFTも行なっていたと言う。

さて、そんな工夫を織り込みながら出来上がった最初のガライヤとはどんなクルマだったのだろうか。

「ガライヤはエボモデルのサイズで作っても、ものすごくフレームがコンパクトなんですね。その中にガスバッグを入れないといけないし、ドライバーの安全も確保しなければならない。人が乗れないから、シートなんか真ん中に向かってオフセットされていました。それぐらい〝カツカツ〟だったんです。しかもフレームをノーマルで作っていたらクロモリ（クロームモリブデン）だらけになってしまって、出来上がった時点で最低重量ぐらいになってしまった。本当は軽く作ってバラストを積みたかったのに、です。

初年度に苦労したのはエンジンです



04年モデルはフロントカウルのデザインがリファインされ、エンジンも尾川がチューンした3.5ℓV6のVQ35DEが搭載されるなど大幅進化。第4戦の十勝では念願の初勝利。チャンピオンと1点差のランキング2位でシーズンを終えた。



2005年にはリヤまわりのボディ形状が変更され、03年車と比べるとよりシャープに。ディフューザー形状やリヤの足回りのレイアウトなど、この年も大きくモディファイを受けた。





Version 2 (2008-2012)

2006年に一旦活動を休止し、07年に復帰したガライヤは08年にはバージョン２へと進化、新しくフレームから作り直した。タイトルは獲り逃がすも２勝をマークする。

ね。ＳＲ20ＤＥＴという日産のエンジンでしたが、燃費が悪くて非力だったんです。派手なことをするとすぐにロッカーアームが潰れたし、鉄ではなく、アルミブロックのターボエンジンで、そもそも熱に対して強くない。それをリヤミッドシップに搭載しているので冷却がキツく、最初のクルマはルーバーとかダクトだらけでした。

　そのため、非力なのに加えてドラッグも大きくなってしまいましたし、ストらコーナーはそこそこ速いのだがこの3年目を終えて、ガライヤの活動は一旦終了することになってしまレートでは抜かれ放題。夏場なんかは燃料を濃く吹いて、それでエンジンを冷やしたりもしていたので、より燃費も悪くなるんですよね。しかもも補機類やダクトがあるためにとにかくリヤへビー。それを改善したくて、2年目からはＶＱ35ＤＥに変更したんです」

　それ以外にもデビュー年に盛り込めなかったアイデアを2年目には取り入れた。アーム類やアップライトなど、バネ下重量を軽くして、さらにコーナリング性能の向上を目指したので、信頼していた尾川自動車チューンのＶＱ35ＤＥを組み合わせることで最高速も同時に伸ばそうという狙いだった。

「当時のＧＴは同メーカーであればエンジンの積み換えが自由だったので、3・5ℓのＶ6があるからそれに基手に入ろうと。それでＶＱ35ＤＥを3フルオリて、尾川に持っていって、た。当時、ジナルで仕上げてもらいましけていないニスモはそのエンジンを手がかったから、ニスモには一切手を借り〝オートバックスエンジン〟って呼んでいたと思いますよ（笑）」

　さらに3年目にはモノコックの軽量化にも取り組む。それまで鉄のフレームに鉄のサイドパネルを貼り合わせていたが、より軽く、また大幅な剛性アップを図るためカーボンのサイドパネルを使用。またフロントウインドウの材質をポリカーボネートにするなど、〝軽くしたい〟という部分にこだわった。だがこの3年目を終えて、ガライヤの活動は一旦終了することになってしまう。3年間の成績はシリーズ7位、2位、3位。タイトルには手が届いていなかった。

「2年目と3年目は性能こそ高かったんですけど、レースで勝ちきれなかったですね。そこには作戦のミスもあったし、メカニックやドライバーのミスもありました。全員が熱い気持ちでやっていましたけどチャンピオンが獲れなくて、オートバックスに対しても示しがつかなかったから、亜久里さんが辞めるという英断を下したんだと思います。本当は辞めたくなかったと思いますけど。ただチャンピオンを獲るから（予算は）これだけ欲しいと言ってやらせてもらっていたわけですからね」

新たなガライヤの誕生

　翌年、ＧＴを戦っていたガライヤは海を渡る。1年間、フランスのスーパーオートバックスに展示されることになったからだ。この1年、オートバックスの国内フランチャイズオーナーからは「シンボルであるガライヤがＧＴ

に出ないとはどういうことだ?」という声が殺到したという。そんな声の後押しもあったのか、07年に活動を再開することなった。その年はフランスから戻ってきた車両をフルオーバーホールし、そこへ休止している間に得たノウハウを盛り込むなど正常進化させた。

一方、過去3年間のレースでのミスを反省し、走らせ方や勝ち方についてより注力したという。そして08年、aprはバージョン2として、新たなガライヤを仕立てることになる。

「今までツギハギでガライヤの製作をやってきましたが、今回は新しくフレームから作り直しました。最初からパネルを貼る設計にしましたし、ドライバーの位置もほぼ真ん中に移動しました。作り直したことで軽くなりましたし、精度も上がりました。

その時は規定の最低重量よりも40kg軽くて、バラストを積んでいました。カウルは大径タイヤが入るようにフェンダーを大きくして、それ以外の部分はもっと下がっていてペッタンコ。その方がドラッグが少ないんです。ル・マンのクルマもそういう傾向になってきていましたよね。〝あれ〟が究極のハコ車なんで、ル・マンのマシンからばかりアイデアを得ていました。今度こそオートバックスと亜久里さんに花を持たせようと気合が入っていました」

ところがその年の最終戦。ファイナルラップまでタイトルをほぼ手中に収めていたガライヤは、ライバルのメーカープレイと思われる順位交替によって、わずか1ポイント差のシリーズ2位に終わる。金曽は目の前からこぼれた栄冠に「気が変になりそうだった」と振り返った。

その悔しさに泣いた翌年はスーパーGTの車両規定が変更に。フラットボトムが延長され、フロントのカナードも使用できなくなった。これがガライヤの戦闘力にも影響を与えた。またaprでオペレーションした最終年の2010年にはエンジンパワー的にも厳しくなってきたという。

「カナードを使ってフロントのダウンフォースの絶対量を出していたので、それがなくなったことで09年は〝(空力が)薄い〟セットになってしまったんです。もともと結構な空力マシンとして作っていたのに、レスダウンフォースにされてしまった。その分、メカニカルで走らせようと工夫していましたね。ミシュランタイヤもそれまでダウンフォースの絶対量に対してタイヤを作ってくれていたんですが、そこか



2010年にaprの手から離れたガライヤは12年、JAFグランプリ富士スプリントカップでラストレースを迎えた。その第1レースで3位に。

パフォーマンスでは負けていなかったと思いますし強くて、速くて、記録よりも記憶に残ったクルマじゃないですか？



ら頑張ってくれたと思います。かなり厳しかったのを補ってくれました。

その頃になると大排気量の海外勢が増えてトルクフルに走っていたので、僕らがやった最後の年はエンジン的にツラくなってきていました。だから常に全開で行けるよう、シフトカットスイッチをつけたりしていましたね。3・5ℓの排気量だと中途半端になってしまっていたんですけど、もう換えられるエンジンがありませんでした」

この年、ガライヤは再びシリーズ2位でシーズンを終えることとなったわけだが、その最終戦の場で金曽は「来年からガライヤはアルネックスが走らせる」という通告を受ける。勝負の世界、結果の世界だから、致し方ないと納得した部分もあったが、心情としては「自分の子供が誘拐される気分だった」そうだ。

頭の中は常にオレンジ色

では、そこからレギュレーション変更によってガライヤが参戦できなくなるまでの2年間、金曽はアルネックスが走らせているガライヤをどのように見ていたのだろうか。

「（アルネックスの）伊与木（仁）さんにはいろいろ聞かれたので、図面を見せたりもしましたけど、そこからはガライヤも人の家で成長していった印象です。

伊与木さんはやっぱりレベルが高くて、ガライヤのサブフレームに補強を入れたり、サードダンパーを入れたりしていました。僕がもう少しやりたかったことをどんどんやってくれていました。最後の最後まで速さはピカイチのクルマだったと思いますし、それは自慢ですね。『この子は過保護だったから、実家でないと速く走れない』と思っていたんですが、外に出しても、たくましくて自信になりました」

アペックスから独立してａｐｒを運営してきた金曽にとって、最初に設計したレーシングカーはＭＲ・Ｓ。その後ガライヤやカローラ・アクシオ、プリウスなど何台ものレーシングカーを手がけている。その中でガライヤとは一体どんな存在だったのだろうか。

「一番情熱を注いだというか、寝ても覚めてもガライヤでしたね。設計についてのアイデアも次々に浮かびましたし、各レースについても。『こうやったら勝てたのに』とか、『どうしてあんなミスをしてしまったんだ』とか、頭の中が常にオレンジ色でした。

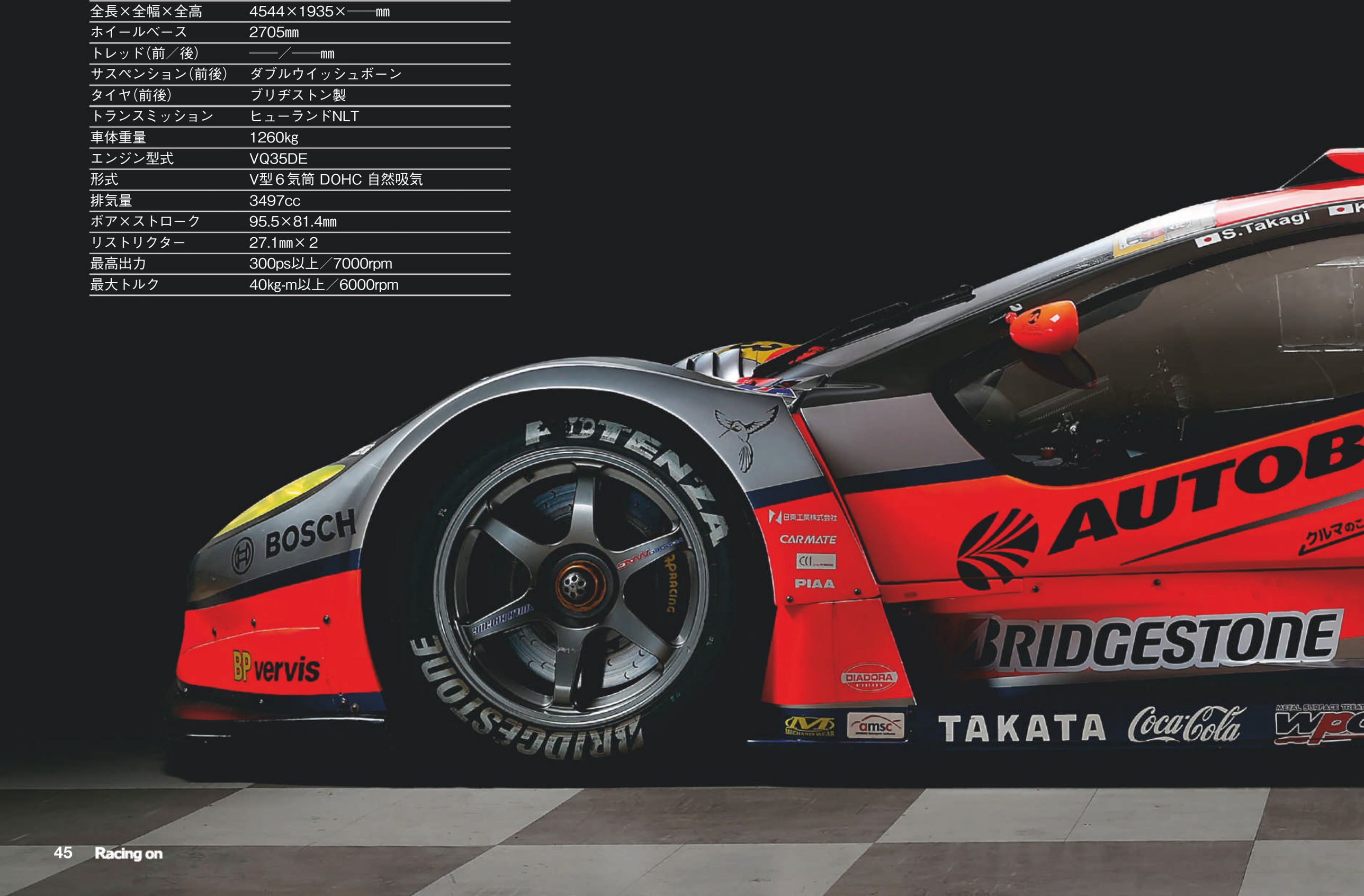
パフォーマンスでは負けていなかったと思いますし、強くて、速くて、記録よりも記憶に残ったクルマじゃないですか？　ＢｏＰで毎年、ヴィーマックや紫電よりもウエイトを積まれましたけど、それを跳ね返すだけのバイタリティもありました。

僕自身、設計者としても成長しましたし、アイデアを盛り込んでいけましたよね。それに、あのクルマをやったことで、人のクルマをよく見るようになりましたし、勉強になりました。今でも、オートバックスの役員さんや亜久里さんにチャンピオンを獲らせたかったなと思います」。

R

SPECIFICATION (2012 Spec)

車両形式	Garaiya
全長×全幅×全高	4544×1935×――mm
ホイールベース	2705mm
トレッド（前／後）	――／――mm
サスペンション（前後）	ダブルウイッシュボーン
タイヤ（前後）	ブリヂストン製
トランスミッション	ヒューランドNLT
車体重量	1260kg
エンジン型式	VQ35DE
形式	V型６気筒 DOHC 自然吸気
排気量	3497cc
ボア×ストローク	95.5×81.4mm
リストリクター	27.1mm×２
最高出力	300ps以上／7000rpm
最大トルク	40kg-m以上／6000rpm





1

Machine Gallery

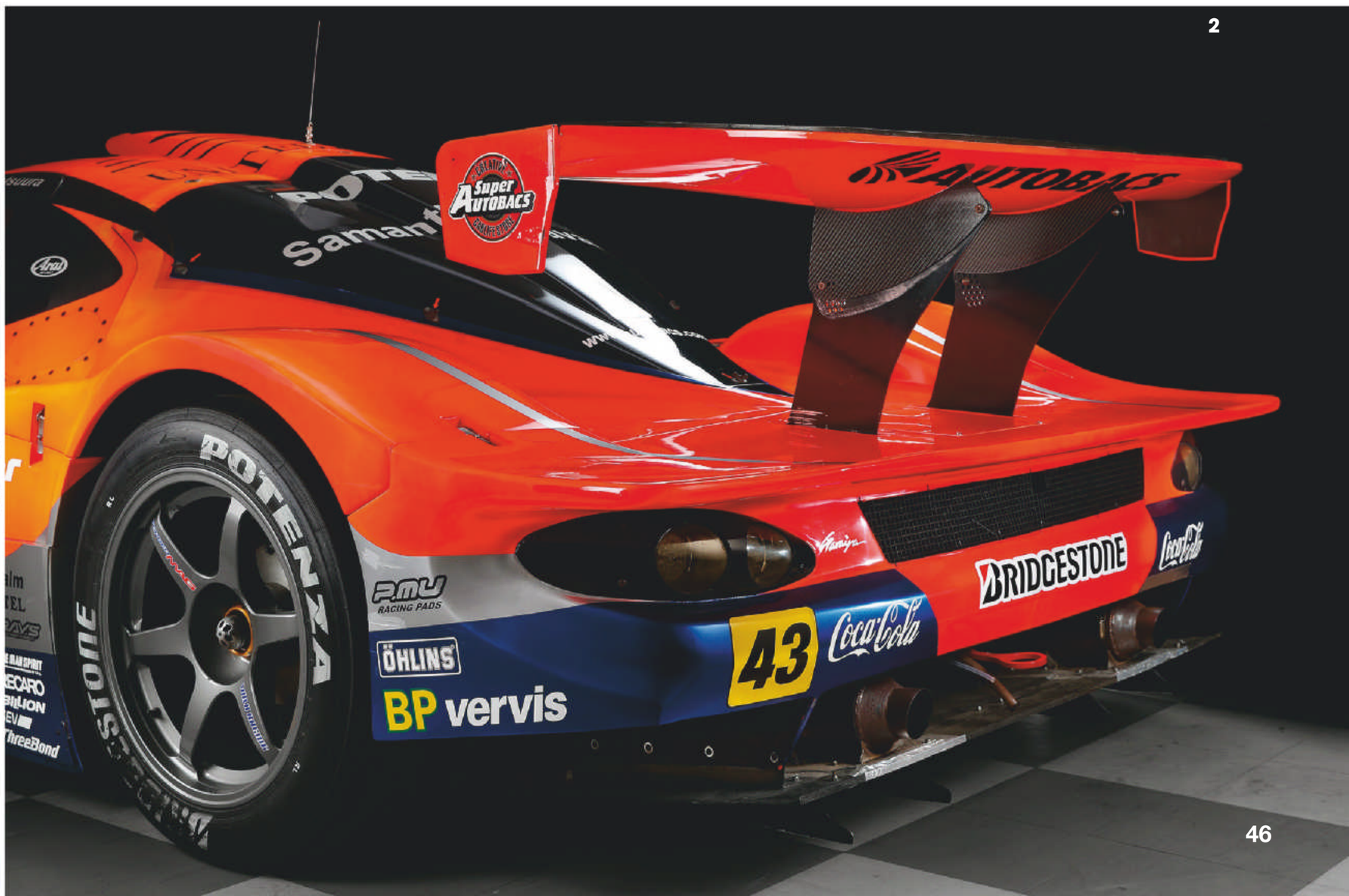
ARTA Garaiya



3



4



2

1 2 2012年のラストレース後、今もきれいに保管されているガライヤ。03年のデビュー時と比較するとよりプロトタイプカー然とした洗練されたフォルムに。03年車とはまったく別のマシンを見ているような印象を受ける。3 4 10年まではミシュランタイヤを履いていたが11年と12年はブリヂストンへスイッチ。ホイールはレイズ製でフロント10.5J、リヤ11Jの18インチを装着する。

5

5 ラジエターしかないフロントカウル内部。6 コクピットはかなりタイトだ。ドライバーズシートは大きく後ろに寝そべるようなポジションになっている。ステアリングも今に比べればまだ大きい。7 センターのパネルにはワイパー、フューエルポンプ、ファンなどのスイッチ類が並ぶ。8 エンジンは尾川自動車チューンのVQ35DEを搭載。また12年にはシーズン途中にサードダンパーが搭載されるなどのモディファイが加えられた。



6



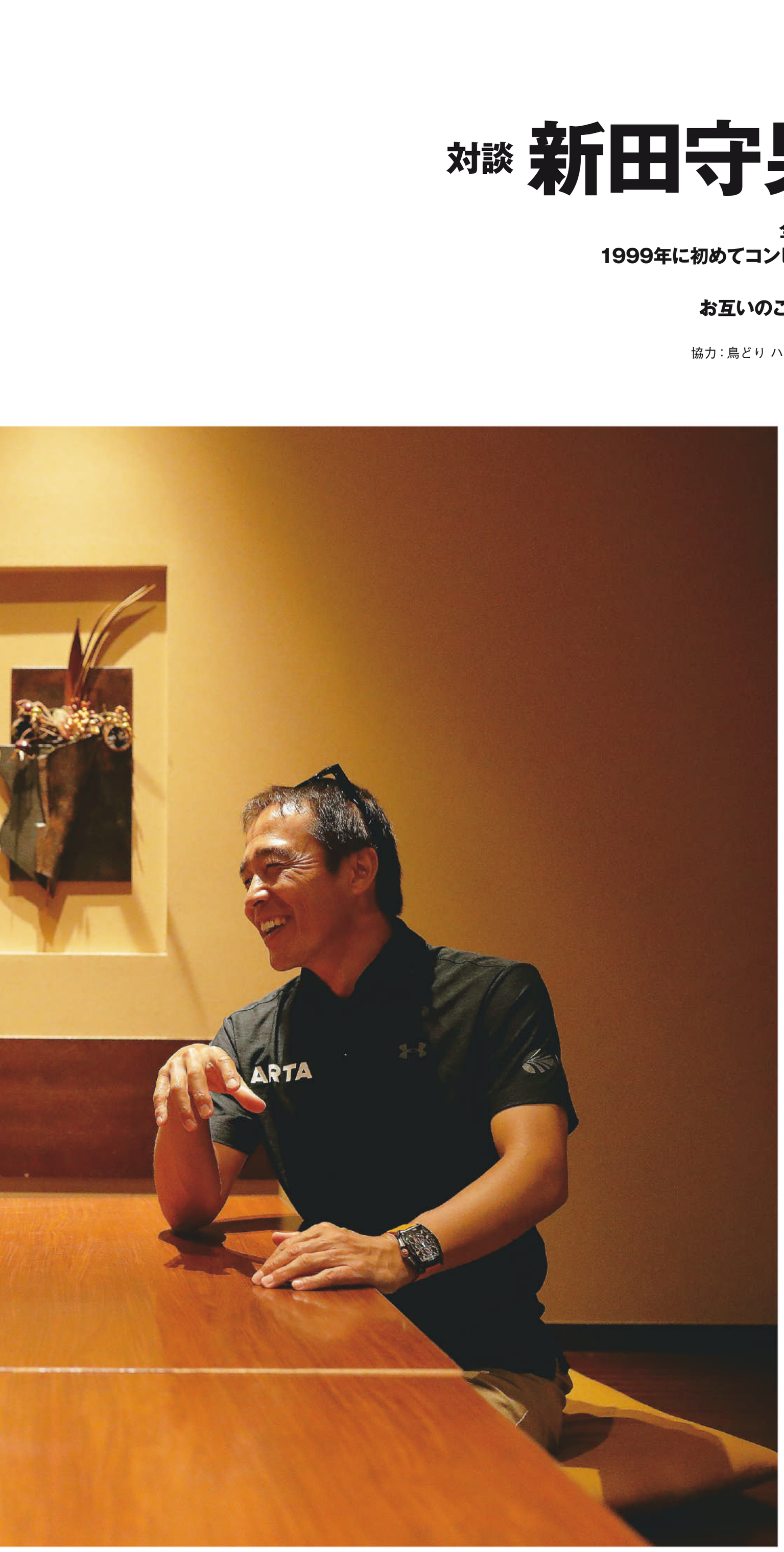
7

8

対談 新田守男×高木真一

全日本GT選手権（JGTC）の初期からGT300に参戦し
1999年に初めてコンビを組んでから、ライバルとして競う現在にいたるまで
常にトップコンテンダーとして活躍するふたりに
お互いのこと、昔のこと、そして現在のことを語り合ってもらった

Text/Naoyuki Hata　Photos/Shimpei Suzuki, GTA, SAN-EI
協力：鳥どり ハマボールイアス店　https://www.dynac-japan.com/shop/toridori/hamaball/



――以前はコンビを組んでいましたが、今はスーパーGTで最多勝を争う存在です。お互い、どういう存在ですか？

新田守男（以下新田）：ライバルはライバルだよね。GTは百戦錬磨の連中ばっかりだから、みんながライバルだけど、真一とは最多勝のことを言われるので、すごく意識しています。

高木真一（以下高木）：今年、新田さんとの紳士協定で『1回ずつ（順番に）勝とう』って言っていたのに、開幕戦と鈴鹿（第3戦）で勝っちゃうなんて、おかしいでしょ!?（笑）

新田：それは僕もおかしいな、って。

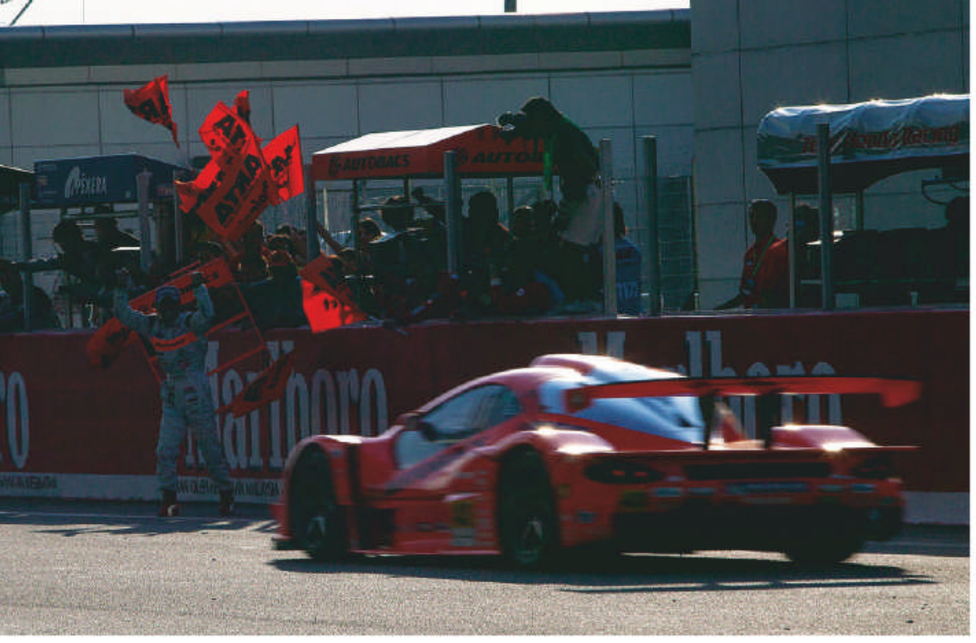
高木：〝八百長レース〟を裏切ってますよね（笑）。残りのレースで僕が2回勝てるように、新田さんは僕のために仕事しなきゃいけないんだよ（笑）。

新田：確かに開幕戦の岡山では僕が勝ったけど、僕の予想では真一が富士（第2戦）で勝つと思ってた。

高木：無理だよ～。今年はクルマが（去年と）違うから厳しいんだって。



ふたりが初めて組んだ1999年第2戦富士では予選2位から優勝。前年度のチャンピオンカー“つちやMR2”を託されたこの年、新田がチャンピオンに。以来、ふたりは12年にわたってコンビを組んだ。



2000年にはMR-Sに乗り換え、02年にタイトルを獲得。翌03年からガライヤに乗って10年までふたりで戦った（06年はMR-S）。ガライヤでのタイトル獲得はならなかったが、オールスター戦での１勝を含む８勝を挙げた。

「あの頃のクルマはホント怖かった（笑）」



新田：でも、勝てそうだったじゃん。

高木：（最多勝で）また追いついてくるのか、「面倒くさいな」って思っていたら、「あれ、落としちゃったの⁉」って（笑）。

新田：初めてのクルマでそんな簡単に勝てないから。

高木：GTは（性能調整等もあるし）確かに難しいと思う。僕だって鈴鹿は去年勝っているけど、そんなにうまくいかないだろうなって思っていたし。

新田：鈴鹿で勝つために富士でわざとポイント獲らなかったでしょ⁉

高木：違うわ、真剣にやってるわ！

新田：富士は本当に遅かっただけだって。そうやって、（真一のことを）意識はしたくないんだけど、することになっちゃうんだよね。だから、できればずっと2位のままでいてほしい。でも（自分以外が）勝つなら真一にって思ってもいる。そう考えると最多勝をふたりで争っていられるのは幸せだよね。

――今年はタイトルも争っています。

高木：そうですね。特に同じブリヂストンタイヤを履いているから練習中も常に気になるし、タイヤの状況も含めて、なんで速いのか遅いのかっていうのを（相手を）見ざるを得ないという

か。同じタイヤになってから、余計に意識するようになった。

新田：そういう意味で戦略的なことも含めて意識しちゃう。それに今年は似たような環境なんですよ。僕は（阪口）晴南と組んで、真一は（福住）仁嶺でしょう。あのふたりも仲いいよね。

高木：どっちも親子ぐらい年齢が離れているんだけど、それだけ離れているとそれぞれのいいところを分かち合えるというかさ。僕らはもう「１３０Ｒを全開で行け！」って言われても行けないけど、若い連中は行っちゃう。レースの駆け引きでも「そこで行かないだろ⁉」ってところで〝ガチャン〟てしながら行っちゃったりとか。そういう若さを刺激でもらいながら、おっさんはおっさんの走りに徹して、いいバランスが保てているのかなと思います。

新田：それは僕も思う。タイム的に自分が遅くなっていると感じることもあるし、昔みたいに何も考えずに行く、みたいなのがなくなった。まして大人になってチームとかお金のことも考えちゃうし。若い子にはそれがないから、本気で走られると敵わないなと思うこともある。だけど、若い子から学ぶことも多い。最近の子ってそういう走り方をするんだ⁉　ちょっと真似してみよう、とかね。それにね、あの歳（20歳前後）でＧＴに乗っているような子たちはみんなセンスありますよ。

高木：ホント速い。その頃の僕、すごくヘタだったし、スピンしまくってた。

新田：いま僕たちがあのくらいの歳に戻って戦ったら絶対に勝てない。ただ、僕たちの時代にそのまま彼らが来たら、たぶん、僕らの方が速いですよ。

高木：仕事量が多いもんね（笑）。

新田：パドルじゃないしね。彼ら、マニュアル車に乗ったらほんとヘタくそ。

高木：そういう意味では〝技〟が必要だった。ヒール・アンド・トゥがちゃんとできるか、とかね（笑）。

――若い頃のおふたりはどんな感じ？

高木：ＧＴに乗り始めた時は新田さんしかいなかったから、おんぶにだっこ。

新田：僕や真一の時代からちょっと後くらいまでは今と全然違うんですよ。なんかやっちゃったら次のレースはないってずっと思って走ってきた。明日クビになるんじゃないかって、本当にそんな感じ。そういう切羽詰まった危機感はたぶん晴南や仁嶺にはないんじゃないかな。僕たちは先輩を怒らせないようなレースをしていたよね。

高木：遅刻すれば殺されそうになるからね（笑）。

新田：殺されそうっていうのは大げさじゃない⁉（笑）でも、本当に恐かったよね。自分のミスで先輩（の立場）がどうにかなったらどうしようと思っていたし。だから自分が引っ張る立場になった時にはすごい不安を感じた。自分にできるのかなって。真一と組むようになった時（99年）もそう。

高木：僕はさっきも言ったけど、本当に新田さんに任せっきりだったから。

――新田さんはどんな先輩でした？

高木：新田さんはちょうど（先輩と後輩の関係が）変わっていく頃だったので、僕が泣かされるようなことはほとんど……ありました。

新田：ウソだ！　ウソ言うなよ（笑）。

高木：ないない、優しかった。でも、周りは超恐かったですよ（笑）。

――ふたりが乗ってきたクルマのなかで一番印象に残っているのは？



現在はそれぞれ別のチームで若手と組むが今年の開幕戦では揃って表彰台に登壇。新田は第３戦でも優勝し、最多勝記録を22回に（高木は第７戦で21勝目）。

「JAF車両は全部手作りだったからどれもちょっと過激だった意図しないことがよく起こった（笑）」

高木真一

1970年５月６日生まれ、山口県出身。92年に鈴鹿フレッシュマンでレースデビュー。FJ1600を経て、97年にFTウエストシリーズで全戦優勝してチャンピオンに。そのスカラシップにより98年JGTC／GT500にスープラで参戦。翌99年以降GT300で活躍を続け、同年にMR2でタイトルを獲得。2002年にはMR-Sで２度目のチャンピオンに輝いた。今季第７戦終了時点でランキング１位。





新田守男

1967年１月30日生まれ、東京都出身。86年に富士フレッシュマンでレースデビュー。90年、JTCのクラス３でタイトルを獲得。JGTCには94年のスタート時からGT2（現GT300）クラスに参戦しており、96年ポルシェ、99年MR2、2002年MR-Sでチャンピオンに。今季は２勝（第１戦岡山と第３戦鈴鹿）を挙げ、ランキングは高木と14.5点差の２位（第７戦終了時）。

高木：当時のJAF-GT車両は全部手作りだったから、どれもちょっと過激でしたね。よくあんな過激なクルマに乗っていたなって思うもん。意図しないことがよく起こった（笑）。手作りだから、味のあるクルマでした。

新田：MR2にしろガライヤにしろ座った瞬間の安心感が現在のFIA GT3と比べると全然違ったよね。家で例えると〝すきま風〟が吹くとか窓が開かないとか、そんな感じ（笑）。いま思えば楽しかったけど、みんな苦労したと思いますよ。そのなかで特に印象に残っているのはガライヤですね。

高木：僕も同じ。一番長いしね。

新田：ホイールベースも長くて安定感もあったけど、曲がらない。「どっち取るんだよ」って思ってた。性能調整でツライ思いもしたね。

高木：特殊なクルマっていう部類だったからね。

新田：チームが「こういうの面白いんじゃない⁉」っていうものを取り入れたりできるのもGT300の魅力でしたよね。当時はそういうのがいっぱいありましたよ、特にガライヤは。

――ところで、GT500にいくチャンスはあったんですか？

高木：僕はGTの1年目に乗ったよ。その後は生き延びていくとか、ドライバーとしての価値を上げるためにトップフォーミュラに乗りたいっていうのはあったけど、正直言えばGT500には……。GT300が意外に面白かったっていうのもあったしね。

新田：僕も同じ。GT500にすごく乗りたいっていうのはなかったなあ。実際にそういう話はあったけど、乗っていたらこんなに長く続けらなかったかもしれないし。分からないけどね。

――引退なんて考えていませんね？

新田：今はまだ、まったく！



左が新田＆阪口晴南（20歳）の乗るNo.96 K-tunes RC F GT3、右が高木＆福住仁嶺（22歳）の乗るNo.55 ARTA NSX GT3。開幕戦の岡山では優勝を争った。

「僕が引退を考えたら、もう一度真一と組んで乗れたらいいなで、一緒に引退ね（笑）」

高木：（引退を）言われたら終わっちゃう。その時は新田さんに「乗せて！」って言うよ。

新田：自分で（引退を）言ったらすぐだよ、すぐ引退できる。引き留めはされないでしょうね。今のチームが終の住処だって、いつもそう思っています。

――またふたりで組みたいとは？

新田：それは思うね！　今すぐとかじゃなくて、僕が引退を考えたら、最後の1年はもう一度、真一と組みたい。

高木：えっ⁉ ラーメン食べてて聞いてなかった。

新田：（苦笑）。僕が引退を考えたら、もう一度、真一と一緒に乗れたらいいなって。で、一緒に引退（笑）。

高木：それで清々します（笑）。

新田：それまでに（最多勝で）できれば1勝ぐらい上回っておく（笑）。でもまあ、引退云々は抜きにしても、もう一回ふたりで組んで「あのおっさんたち、面倒くさいなあ」っていう存在でレースをできたら楽しいんだろうな。

高木：ふたりが組んだら、周りのクルマに対して「止まれ！」とか「抜くんじゃない！」とかいろんなテロップが出るようなテレビ的に面白い演出をしてほしいよね（笑）。

新田：それとすごく感謝しているのは、ふたりで乗せてもらえる機会があったからこそなんだけど、今でもファンの人たちに「高木さんとまた一緒に走ってほしい」って言ってもらえるんです。

高木：そういうお客さんが本当に多い。それは本当に嬉しいことですよね。

（2019年9月4日収録）R

Text/Joe Kojima(Racing on)　Photos/SAN-EI

GT300ならではの珍車に萌える01

百花繚乱のGT300にはその歴史上、人知れず登場しては消えていったマシンたちが少なからず存在する。常に上位を争い、華々しくスポットライトを浴びる〝お化け〟とはまた違う、珍しくも希少なマニアック物件たちだ。ここではそんな、忘れじの珍車たちをご紹介していく

GT300をお好きな方なら、このマシンを覚えているだろう。1998年のJGTCに登場し、表彰台や入賞の常連となって2シーズンにわたって活躍した三菱FTOだ。

現代のファンにはそもそも三菱がラリーではなくサーキットレースに、しかも全日本格式のGTレースに参戦していたとは驚くようなことかもしれない。しかしFTOは当時の三菱が70年代の車名を復活させて世に送り出したスポーティな2ドアクーペだったから、日産シルビアやトヨタ・セリカの快走を見て「我々も」と思ったとして不思議ではない。

ただ開発や参戦に関して、当の三菱自動車本体がどこまで関与していたのかは不明だ。実際の設計や製作はノバ・エンジニアリングが行ない、ランエボと同じ4G63型エンジンのチューンは三菱と縁の深いHKSが担当していた。GTでは珍しいトーヨー（トランピオ）のタイヤを履いていたのもトピックだった。

そしてこのFTO、最大の特徴は駆動方式にある。市販車同様、前輪駆動（FF）なのだ。強烈なアンダーステアを想像させたが、実際のFTOは中谷明彦／原貴彦／ラルフ・ファーマンという名手たちの操縦にも助けられ、デビュー戦で3位となってシリーズランキングは5位。2年目も同6位と意外なほど好成績を残している。〝珍車〟とくくるにはもったいないほどで、できれば継続参戦してほしかったマシンだ。R



こんなのもいましたGT300(1)



2



1

1FTOと同じ「三菱FFの4G63搭載GT」C53A型ミラージュ。95＆96年の富士にスポット出走。2 3東京科学芸術専門学校が走らせた2台。いずれも13Bロータリーを積む。4若き本山と井出が駆ったS14型パーソンズシルビアは有名だが、同じ96年にダイシンがS13型を走らせていた。5GMが日本のトヨタ販売網で売ったクーペがキャバリエ。GTではKRAFTが製作し走らせた。6本誌No.476で詳細を記事化したルノースポール・スピダー。出走は1戦のみ。

特集 GT300

FFの驚速GTは乗り手も豪華

さすがはノバ謹製とおぼしき実戦的かつ完成度高めなエアロをまとったFTO。白地は99年仕様だ。エンジンは市販車の２ℓV6からランエボ譲りの4G63型４気筒ターボに換装。搭載位置の最適化を優先したため車内は左ハンドルだった。のちにF1進出まで果たすファーマンが乗っていたというのも、いま考えればスゴい話。快走したが、最速MR2の牙城は崩せなかった。











6



5



4

3



“VEMAC”誕生秘話

衝撃のデビューウインとその後

**「ナンバー付きのロードカーが1台あればいい」という規則を武器に
2002年の全日本GT選手権に登場した「ヴィーマックRD320R」
ヴィーマックの生みの親、R&Dスポーツの本島伸次の声をもとに
レースを戦うためだけに製作された“お化けマシン”の誕生と活躍に迫る**

Text/Tatsuya Otani（Little Wing） Photos/Hidenobu Tanaka,
Naoki Kobayashi, Masahide Kamio, Shimpei Suzuki, Hiroyuki Takii, SAN-EI

２０００年代が近づくとカーボンコンポジットパーツの需要が急増し、アールアンドデー（以下R&D）スポーツの親会社だった東京アールアンドデー（現在は資本関係を解消）は大きく売り上げを伸ばしていった。これを見て、R&Dスポーツの本島伸次は「いまこそ自分の夢を叶えるチャンスかもしれない」と考えた。

１９５５年生まれの本島は学生時代を過ごしていた京都で童夢と出会う。もともとモノづくりに関心を持っており、童夢創業の地である宝ヶ池と目の鼻の先に住んでいた本島にとって、独自にクルマを開発しようとする童夢は「理想的なアルバイト先」だった。当時、童夢は初のル・マン挑戦に向けた準備の真っ最中。そこでヨーロッパのスポーツカーレースの魅力を目の当たりにした彼は「いつかは自分が作ったクルマでル・マンに挑戦したい」という夢を抱くようになる。

その後、本島は童夢とのれん分けするようなかたちで誕生した東京アールアンドデーに移籍。そして「レースを戦うためだけに製作された〝お化けマシン〟を作りたい」という強い思いから、91年に同社レース部門のR&Dスポーツを設立する。しかしその間も、本島の夢は心の奥底でくすぶり続けていた。

「とにかく最強のスポーツカーを作りたいと思っていました」

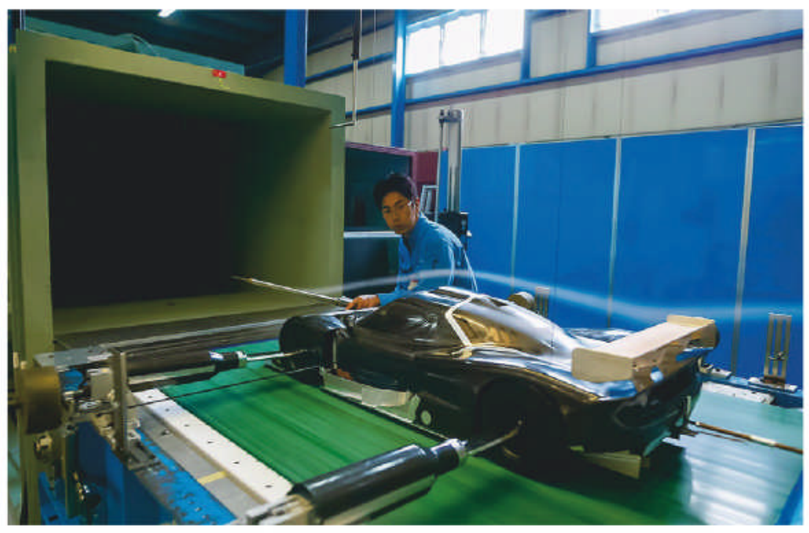
〝最強のスポーツカー〟の誕生

「当時は東京アールアンドデーの小野昌朗社長がロードゴーイングスポーツカーの『ヴィーマック１８０』に打ち込んでいた。もっとも、これはライトウエイトスポーツカーだったので、僕が作りたかった〝最強のスポーツカー〟とはコンセプトが異なる。とはいえ親会社の方針も尊重しなければいけなかったので、ヴィーマックの名前を受け継ぎながら、かつてのグループ５のような、すぐにレースを戦えるスポーツカーを作ろうと思い立ったんです」

長年の夢を成就させようとする本島の計画は着実なものだった。まず、R&Dスポーツと縁の深かったドライバーの柴原眞介をGTレースの名門であるチームタイサンに派遣して全日本GT選手権（JGTC）に挑戦させる。ここで得たノウハウを持ち帰った柴原を軸に、R&Dスポーツはポルシェ911で翌２００１年より独自にJGTCに参戦。チーム運営やシリーズの戦い方を学んでいく。

こうした下地を作ったうえで、本島はヴィーマック・レーシングカーの開発に着手する。コンセプトは前述のとおり〝最強のスポーツカー〟。しかし、そのボディ構造には意外にもカーボンモノコックが用いられなかった。本島が語る。

「型を作って焼き上げるカーボンモノ



R&Dスポーツでは1/4スケールモデルを使用し、自社の風洞実験施設でテストを重ねてヴィーマックを製作、熟成させていった。

「いつか自分で最強のスポーツカーを作りたい」その夢がヴィーマックで叶った



本島伸次

1955年12月８日生まれ、茨城県出身。アールアンドデースポーツ代表取締役社長。大学在学中の77年に童夢でアルバイトを始め、79年ル・マン24時間に帯同。大学卒業後は東京アールアンドデーに入社。91年にレース部門となるアールアンドデースポーツを設立してF3000やヴィーマックなど様々なレーシングカーを製作した。



2002年第２戦富士でデビューしたヴィーマックRD320Rは柴原眞介（右）と密山祥吾の手によりポール・トゥ・ウインを飾る。完璧な勝利にドライバーも表彰台でこの笑顔を見せた。

コックは、作った後でモディファイすることが基本的にできない。しかも、僕は自分が作ったレーシングカーをゆくゆくはプライベートチームに販売するつもりだったので、彼らにとって修理しやすいという点でもパイプフレーム構造が有効と考えました」

一方、東京アールアンドデーは自前の風洞実験施設を持っていたためエアロダイナミクスに関するノウハウが豊富で、GTマシンの空力性能に関してもおおよそのターゲットが分かっていた。おまけに会社の財政状態が良かったため、スポンサーを獲得しなくても独自に開発が可能だった。つまり、すべての面で理想的な環境が整っていたといっていい。

しかし、すぐにスポーツカーづくりに投入できる人材はまだR&Dスポーツになかった。そこで本島が提示したコンセプトをもとに、モーラとR&Dスポーツがヴィーマックを共同開発することになった。

当初よりレース参戦を目指していた本島たちのヴィーマックRD320Rと、ナンバー付きのスポーツカーとして開発された小野たちのヴィーマック180とでは、名前が同じでも技術的な共通点はほとんどなかった。それでも、レース参戦に反対する一部の勢力から同意を得るにはヴィーマックの延長線上にあることを訴えかけるのがいちばんの近道だと本島は考えたという。

「ルーフとフロントウインドウはヴィーマック180を流用しましたが、それ以外はすべて独自開発。予算はかなり使いましたよ。たしか、最初の年で3億円くらい使ったんじゃないかな」

320Rの開発が始まったのは01年の半ば過ぎ。しかも本島たちは02年のデビューを考えていたので、01年の暮れからは昼夜を徹しての設計作業が進められた。

そのかいあって02年4月にTIサーキット英田（現・岡山国際サーキット）で開催されたJGTC開幕戦までにマシンは完成し、トランスポーターに積まれてサーキットまで運び込まれた。しかしこの時はレースに出場しなかったばかりか、公の場には一切、姿を現さなかった。なぜか？





RD320Rのデビューウインを経て、2003年はRD350RでGT500へ。しかし自動車メーカーがしのぎを削るGT500は「進化が速くてついていけなかった」と本島。04年最終戦の鈴鹿にはRD408Rを投入するも惨敗した。「それでも得ることは多かった」。



R&DスポーツがGT500へ挑戦する一方で、GT300では複数のユーザーがヴィーマックを使用した。GT500への挑戦こそ諦めたものの、自社で製作したマシンをユーザーに供給することはもともと本島が目指してきたことだった。

「ホモロゲーションなどの登録作業が間に合いませんでした。当時の全日本GT選手権に出場させるにはレーシングカーに加えてロードカーも作らなければならなかった。そのうえでレーシングカーを作ってJAFのホモロゲーションを取得しなければいけないんですが、なにしろJAFにとっても初めてのことだったので、当初、目標にしていた開幕戦には間に合わなかったのです」

本島らは決勝レースが終わった翌日の月曜日に、柴原の手で320Rの初テスト走行を実施。まず、柴原は1〜2周を走ってピットに戻ってきた。彼が発する言葉を固唾を呑んで待ち構える本島たち。たまらず「どうだった?」と訊ねると、柴原は「笑っちゃいますよ」と応えた。これは「笑っちゃうくらいダメ」とも取れるし、「笑っちゃうくらい速い」とも受け止められる。柴原が浮かべていた笑顔がホンモノであることを悟った本島たちは、そのとき初めて胸をなで下ろしたという。

衝撃のデビューレース

320Rのデビュー戦は続く第2戦富士と決まる。その直前にスポーツランドSUGOで行なわれた公式テストでは難なくトップタイムをマーク。富士の本戦でも予選でポールポジションを奪い獲ると、決勝ではマイナートラブルに見舞われながらも優勝。見事デビューウインを飾った。

レーシングチームにとってはうれしいはずのポール・トゥ・ウインも、コンストラクターであるR&Dスポーツにとっては素直に喜べない一面があった。あまりにも速すぎると性能調整が厳しくなり、翌年以降にプライベートチームに販売した際、彼らが厳しい戦いを強いられる恐れがあったからだ。つまり勝利を目標とするレーシングチームと「プライベートチームにより良いレーシングカーを供給したい」と願うコンストラクターとでは、おのずと目標とするところが違ってくるのだ。

しかし、第2戦以降も320Rは速さを見せつけた。ベースのないクルマだからレーシングカーとして理想の性能を実現できるように設計されている。ほかのGT300マシンと比べて異次元の速さを見せたのは当然のこと。一方でGTAはそんな320Rに対する性能調整を次第に厳しくし、最終戦のハンデウエイトは150kgにも達した。

「鉛をたくさん買い込んで積もうとしたけれど、さすがに150kgにもなると場所に困るくらい、たくさん積まなければいけませんでした」

それでも320Rはこの年3勝を達

ターゲットをどこに設定するのかが難しかったけど すべてを任されていたのですごく楽しかった

Text/Kazuya Minakoshi

「R&Dスポーツはヴィーマックで GT300に参戦する前年（2001年）にポルシェでJGTCに参戦していたのですが、その時にMOLAの社員としてかかわっていました。その関係でほかにもR&Dの仕事をやらせてもらっていたんですが、その年に本島さんから『ヴィーマックというロードゴーイングカーがあるんだけれど、それとは別にJGTCのGT300クラスで勝てるレーシングカーを作ってくれ』と言われたのが最初です。

ヴィーマックは日本には存在しなかったのでGT300のレーシングカーとその公認取得用にナンバーの付けられる乗用車を1台ずつR&Dで作ることになり、それをMOLAとして手伝いました。

その時キャビンの型だけはありましたが、それ以外は新規設計でした。GT300で勝てるクルマで、将来的には製造販売できるクルマで、1台目にはすごくコストがかかっても2台目以降は利益の出るクルマにしなければならない。なかなか難しいリクエストでしたが、1レースに5台のヴィーマックが参戦したこともありましたから、結果的にその要求にはある程度応えられたと思います。もっと大勢のスタッフで時間をかけて作っていればもっと良いクルマになったと思いますけどね。

当時はまだガライヤも出ていませんでしたし、ターゲットをどこに設定するのかが難しかったですね。たった1年で作らなければいけなかったけど、すべてを任されていたのですごく楽しい作業でした。

デビュー戦（2002年第2戦富士）ではポール・トゥ・ウィンでしたし、それは100点満点だったんじゃないでしょうか」



大駅俊臣 | MOLA

1965年3月31日生まれ、北海道出身。セルモを経て、88年にMOLAに入社。91年のル・マン24時間にマツダ787Bのチーフメカニックとして帯同。翌92年に渡英し、TWR（トム・ウォーキンショウ・レーシング）へ。帰国後はMOLAに復職し、F3000やJTCC、JGTC／SUPER GTなどでエンジニアを務める。今年はGT500の24号車を担当している。

成。チャンピオンとはわずか2点差のランキング2位でシーズンを終えた。

３２０Ｒの圧倒的な速さを見て、「翌年はヴィーマックでレースを戦いたい」というチームも現れたが、これだけ速いと性能調整がどうなるか読み切れない。そこで参戦を躊躇するチームもあったが、玉中哲二率いるＴＥＡＭ Ｂ-１は実際に３２０Ｒを購入。翌年、ＧＴ３００クラスにエントリーした。

新たな挑戦

一方で、デビュー戦のポール・トゥ・ウインで気を良くした本島らは、第２戦富士の翌日に社内で行なわれた朝礼で「今度はＧＴ５００マシンを作る！」と宣言、これを実行に移す。こうして誕生したのがザイテックエンジンを積むＲＤ３５０Ｒだった。

当初、エンジンは無限ＭＦ４０８を積む予定だったが、Ｍ-ＴＥＣと供給に関する合意が得られなかったため、次善の策としてザイテックを選んだという。その詳細についてはマシンギャラリー内で後述するが、こちらは３２０Ｒと違って苦難の連続だった。そのデビュー戦は03年の第２戦富士。前年同様、ホモロゲーションが開幕戦に間に合わなかったのだ。

しかし、予選は17位どまり。決勝ではトラブルにも見舞われて８周遅れとなり、完走したなかでは最下位の11位に終わった。

「やっぱりＧＴ５００マシンを作る自動車メーカーはすごいと思いました。我々に何かひとつが欠けていたのではなく、すべての点で及びませんでした。エンジンパワーが足りない、タイヤも合っていない、空力もダメ。とにかくすべての面で負けていました」

しかし、本島たちは諦めなかった。それまで設計業務の多くを依頼していたモーラから澤田稔率いる社内チーム中心の開発体制にシフトさせながら、彼らは３５０Ｒの改良に取り組んだ。

「『どうしたらマシンを速くできるのか？』と、ものすごく悩みましたね」

澤田は当時をそう振り返る。パーツも次から次へと作り替え、バルクヘッドはそれこそ１００個単位で新しい部品を設計・製作したという。その結果、車両の解析技術などは飛躍的に進歩していったが、レースリザルト的には第４戦富士での９位が03年の最高位で、チャンピオンシップ争いでは実質的な最下位の23位に終わった。



ヴィーマックRD350Rのロードゴーイングカー。イギリスで登録を行ない、これをベースに350Rを作り上げた。320Rを踏襲しつつ全長と全幅を延長し、タイヤサイズも変更している。

ヴィーマック320Rはコーナリングスピードが圧倒的に速かった

Text/Maki Uzawa

「初めてヴィーマックに乗ったのはTI（現・岡山国際サーキット）でのシェイクダウンで、たしか小雨だったんですけど、前日のレースで乗ったポルシェGT3と同じようなタイムが出たので、その時から320Rのポテンシャルは感じていました。

その後のSUGOでの公式テストでは小さいトラブルが頻発して思ったよりタイムが出なく、なかなか１周をまともに走ることができずに苦労した覚えがあります。でもデビュー戦となった第２戦のフリー走行ではそのトラブルもほぼなくなり、速さは確認できていたので、ミーティングの時には「あんまり速く走るなよ」なんて話もしていました。それが予選になると本島さんから『イケ！』って言われて、ポールを獲ることができました。ストレートはポルシェの方が速かったんですけど、コーナリングスピードが圧倒的に速かったですね。

決勝では途中からパワステにトラブルが出て急に軽くなったり重くなったりしたんですが、それが原因でスナップしてオーバーステアになったりすることがハイスピードコーナーであって恐る恐る走っていたのを覚えています。それでも320Rの設計から携わっていたので優勝できたことは本当に感動しました。

GT500への挑戦を経て、GT300に戻った頃にはヴィーマックを研究しているチームもありましたし、ガライヤや紫電は特性が似ていたので難しい戦いになりましたね。

フォーミュラをやめてGTだけになった年ぐらいからヴィーマックに乗るようになり、その後も歴代のヴィーマックに乗せてもらいました。結果的にシリーズ２位が最高でしたから申し訳ないという気持ちもありますが、７年間ずっと一緒にやらせていただいたのでチームと本島さんには本当に感謝しています」



柴原眞介

1967年２月13日生まれ、東京都出身。88年FJ1600Aでレースデビュー。90年英国Fボグゾールロータスに参戦。翌91年からのF3、94年全日本F3000スポット参戦を経て、96～2000年フォーミュラ・ニッポンに参戦。JGTC／SUPER GTには00年より参戦し、歴代ヴィーマックの開発を担当するとともにエースドライバーを務めた。02年ランキング２位。

翌04年はレースへの挑戦を控えてマシンの熟成に専念。エンジンを待望のMF408に換装したヴィーマックRD408Rが完成する。そして最終戦鈴鹿にのみ参戦した。結果は予選も決勝もほぼ最下位だったが、それでも本島や澤田は「成績はふるいませんでしたが、これまでにない手応えをつかむことができました」と、このレースを肯定的に受け止めたという。

その後、350Rや408Rは散発的にGT300に参戦したが、これはいずれもプライベートチームの意向で実現したものであり、コンストラクターであるR&Dスポーツの役割は04年最終戦の段階で終わったといえる。さらに12年にはGT300クラスのレギュレーションが改定され、いわゆる特認車両での参戦が認められなくなったことで、ヴィーマックが活躍できる場所も失われてしまう。

しかし、ヴィーマックの開発はR&Dスポーツに様々なものを残した。澤田が語る。

「あの時の経験があるから、いまルマを作りましょう』と言われても、『はい、作りましょう』と応えられる。そういう技術力が、我々の財産として残りました」

ヴィーマックで得たノウハウは現在、スーパーGTのGT300クラスを戦うスバルBRZに姿を変えて、いまもR&Dスポーツに生き続けているといって間違いないだろう。R

ヴィーマックでの経験や技術力がいまも我々の財産として残っている



澤田 稔

1968年９月２日生まれ、岡山県出身。アールアンドデースポーツ技術部部長。地元で走り屋をしている時にレースに出会い、テクノファーストを経て単身御殿場へ。知人の紹介で97年にアールアンドデースポーツに入社。メカニックとしてF3000／フォーミュラ・ニッポンなどで活躍した後、現在はコーディネーターとしてチーム運営に携わる。

ヴィーマックの最後の優勝は2007年第８戦オートポリス。長らくヴィーマックの開発を担当してきた柴原と黒澤治樹のコンビだった。ラストランは同年最終戦富士、決勝４位でその戦いを終えた。



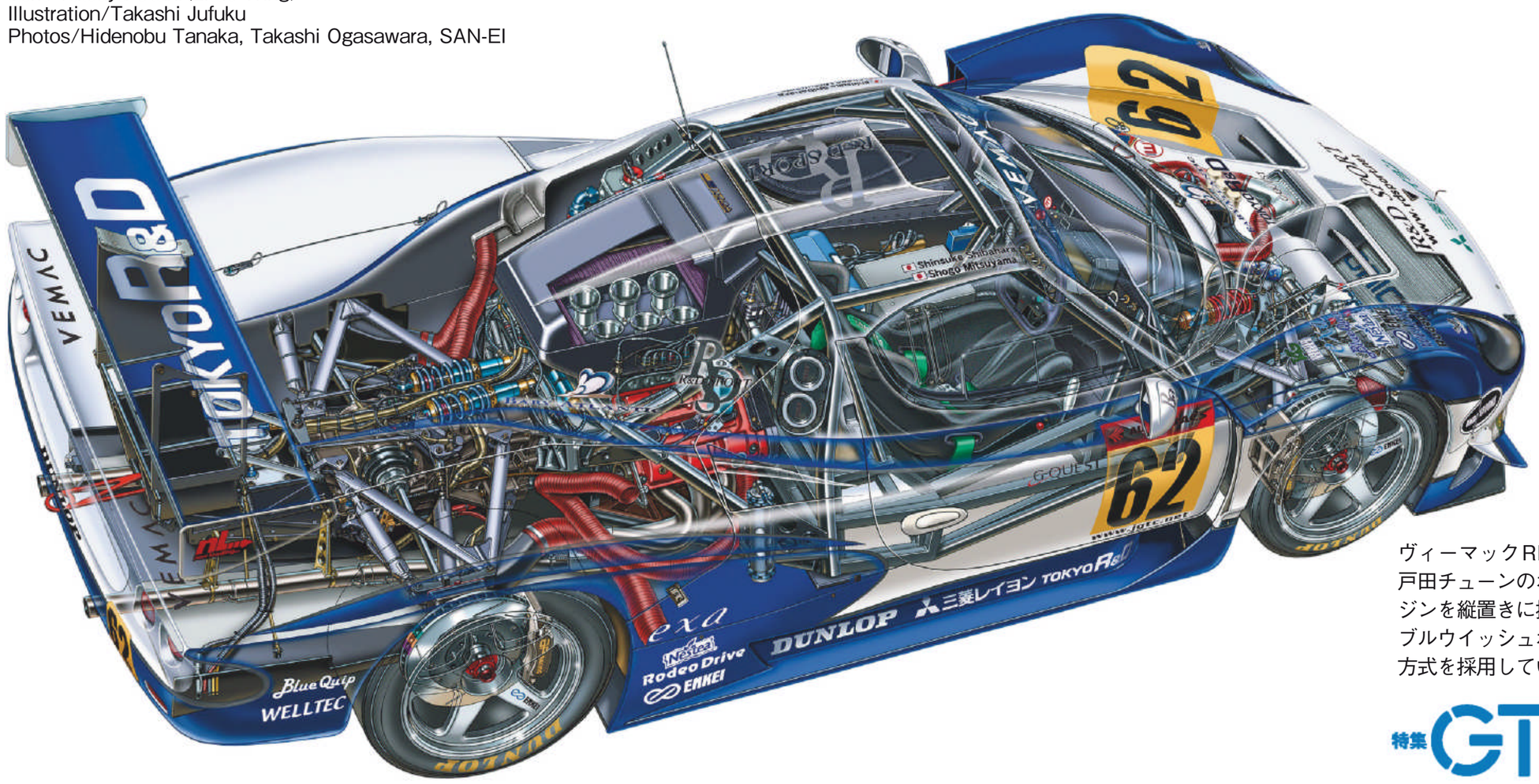
Machine Gallery

VEMAC RD408R

RD320R→RD350R→RD408R進化の過程

「純粋なレーシングカー」として誕生したヴィーマックは
初代320Rから350R、408Rへと進化した
それぞれのコンセプトや狙いについて掘り下げる

Text/Tatsuya Otani（Little Wing）
Illustration/Takashi Jufuku
Photos/Hidenobu Tanaka, Takashi Ogasawara, SAN-EI



ヴィーマックRD320Rの透視図。戸田チューンのホンダC32Bエンジンを縦置きに搭載、足回りはダブルウイッシュボーンと標準的な方式を採用している。

RD408Rはヴィーマックの最終型だ。RD320RからRD350Rへと進化していく過程で得たノウハウをぎっしりと詰め込んだのがこの408Rである。

開発を担当したテクニカルコーディネーターの澤田稔は「3台のコンセプトは基本的に同じ」と言うが、それぞれが生み出された目的に応じ、実際には細部の設計が異なっている。

その詳細について語る前に、まずはそれぞれのモデル名がどうやって決められたかを説明しよう。

これらは基本的にエンジンの形式名で決まったと考えればいい。320Rに用いられたのは初代ホンダNSXに搭載されていたC32Bを戸田レーシングがチューニングしたもの。この形式名の〝32〟をとって320Rとされた。2代目の350Rも同様に、ザイテックのZV348を搭載していたことから、微妙な数値の違いはあるものの350Rと名づけられた。3代目の408Rは無限のブランドでおなじみのM-TECが製作したMF408Sを搭載しており、これがモデル名の由来ともなった。

一方、3台が誕生した目的にも大きな違いがある。320RがもともとGT300クラスを戦うために開発されたのに対し、350Rと408RはGT500クラスに挑むために生まれた。320Rの全長4467㎜、全幅1825㎜から350R／408Rでは全長×全幅が4610×1995㎜と拡大されたのはこのためだ。ボディの拡大はエアロダイナミクスの進化に大きく貢献する。また、GT500用のタイヤを装着するためにもボディサイズの拡大は必要不可欠だったという。

350Rから408Rでは、空力コンセプトも変化している。350Rは空気抵抗が大きすぎると判断されたため、408Rではダウンフォースを増やしたが、つまり揚力と空気抵抗の比率の改善を目指してボディの要所要所で形状が変更されているのである。

フレームの設計も3台で異なっている。ヴィーマック・レーシングカーのなかで320Rは唯一量産ベースのエンジンを搭載しているが、チューニングを担当した戸田レーシングがエンジンの剛性改善にも寄与する強固なオイルパンなどを製作したため、C32Bはほとんどボディの強度メンバーとして使えるほど優れた剛性を備えていた。反対にZV348はそこまでの剛性を有していなかったため、350Rの実走行テストではトラクションが十分にかからず、エンジン周辺のフレームを急遽、強化することになったという。

そして408Rでは、350Rの優れたフレーム剛性を活かしつつ、さらなる性能向上が追求された。具体的には軽量化と重心高の低下である。このためフレームの基本となる4点、すなわち左右のサイドシルと左右のルーフ構造を支えるパイプにはより太い径のものを採用した。一方、それ以外の周辺部や高い部分には径が細いパイプを用い、剛性の最適化と重心高の低下が図られている。

「フレームはバランスが良くないと、きれいに捩れないケースがあるんです。この3台をやってフレームの作り方がだいぶ分かりましたが、まだ完璧ではない。『この辺を狙いましょう』というのは分かっても『絶対にこうすれば大丈夫』というものはまだ分かっていないんです」と本島。クルマづくりは相当に奥が深い。R

RD320R



車両形式	RD320R
ベース車両	VEMAC 320
全長×全幅×全高	4467×1825×1110㎜
ホイールベース	2620㎜
トレッド（F／R）	1542㎜×1519㎜
車両重量	1175kg以上
トランスミッション	ヒューランド 6速シーケンシャル
クラッチ	AP
サスペンション形式(FR)	ダブルウイッシュボーン
ブレーキ（F）	AP 6ポッド
ブレーキ（R）	AP 6ポッド
タイヤ（F R）	ダンロップ
ホイール(FR)	エンケイ
エンジン形式	ホンダ C32B
エンジン仕様	水冷V型6気筒 DOHC
排気量	3424cc
ボア×ストローク	93㎜×84㎜
リストリクター	―――
最高馬力	300ps以上／―― rpm
最大トルク	30.0kg-m以上／―― rpm
エンジンチューナー	戸田レーシング

RD350R



車両形式	RD350R（GT300仕様／2005年参戦車）
ベース車両	VEMAC 350
全長×全幅×全高	4610×1995×1160㎜
ホイールベース	2729㎜
トレッド（F／R）	1625㎜／1700㎜
車両重量	1150kg
トランスミッション	6速シーケンシャル
クラッチ	カーボントリプルプレート
サスペンション形式(FR)	ダブルウイッシュボーン／プッシュロッド
ブレーキ（F：キャリパー／ローター）	6ポッド／スチール製390㎜
ブレーキ（R：キャリパー／ローター）	6ポッド／スチール製378㎜
タイヤ（F／R）	ヨコハマ　280/680-18／280/710-18
ホイール(FR)	レイズ　11J-18
エンジン形式	ザイテック ZV348
エンジン仕様	V型8気筒 自然吸気
排気量	3900cc
ボア×ストローク	―― ㎜×―― ㎜
リストリクター	25.7㎜×2
最高馬力	400ps以上／6500rpm
最大トルク	45kg-m以上／6000rpm
エンジンチューナー	シエラスポーツ

RD408R



車両形式	RD408R（GT300仕様／2007年参戦車）
ベース車両	VEMAC 408
全長×全幅×全高	4610×1990×1160㎜
ホイールベース	2645㎜
トレッド（F／R）	1625㎜／1662㎜
車両重量	1250kg
トランスミッション	6速シーケンシャル
クラッチ	カーボントリプルプレート
サスペンション形式(FR)	ダブルウイッシュボーン／プッシュロッド
ブレーキ（F：キャリパー／ローター）	6ポッド／スチール製390㎜
ブレーキ（R：キャリパー／ローター）	6ポッド／スチール製378㎜
タイヤ(FR)	ヨコハマ280/710-R18
ホイール(FR)	レイズ　11J-18
エンジン形式	M-TEC MF458S
エンジン仕様	水冷V型8気筒 自然吸気
排気量	4499cc
ボア×ストローク	―― ㎜×―― ㎜
リストリクター	26.4㎜×2
最高馬力	―― ps以上／―― rpm
最大トルク	―― kg-m以上／―― rpm
エンジンチューナー	M-TEC

VEMAC R&D SPORT VEMAC
SUPER GT
R.H.K.
62
WILLCOM
Topia
ADVAN
三菱レイヨン
TAMIYA

1

MUGEN 無限 POWER
ADVAN
GREEN TEC
GAINSPORT
MECHANIC WEAR
PMU RACING PADS
REAR VISION MONITOR
WILLCOM
62
WAKO'S
Viola
EBBRO
RAYS VOLK RACING
YOKOHAMA
NGK
R.H.K.

2



3



4



7



2008年最終戦を最後に第一線を退いたヴィーマックRD408R。現在は展示用にキレイに整備されているが、残念ながらM-TEC製のMF458Sエンジンは搭載されていない。1 2 3 4ヴィーマックらしい曲線美。現在のFIA GT3マシンと比べるとひとまわりほど小さく感じる。5 6転がし用のタイヤを履いているが当時のタイヤサイズは前後とも280/710-R18。ホイールの隙間から覗くAP製のキャリパーは防錆用に塗装されている。7コクピットの様子。ステアリングは展示用に換装されているが、それ以外は当時のまま。現在のGTマシンと比べると非常にシンプルなつくりになっている。助手席に置いてある箱はヒューズボックス。運転席右側のシフトノブの上はブレーキバランサー。



5

6

Machine Gallery

(MC/RT-16) 紫電

伝統の名を受け継ぐ最速の異端児

**ヴィーマック、ガライヤに続いて登場した“新定義”GT、紫電
ドライバーである高橋一穂の願望を叶えるべく誕生した紫電は
どんどんと課せられる性能調整にも負けず好走を見せ
当初予定になかった7シーズンを駆け抜けたのだった**

Text/Makoto Ogushi
Photos/Hidenobu Tanaka, Naoki Kobayashi, SAN-EI



２００６年、スーパーＧＴのＧＴ３００クラスに現れたこのマシンを初めて見た外国人選手は「これはＧＴレースなのに、なぜプロトタイプが走っているんだ?」と困惑を隠さなかった。それほど紫電は当時のＧＴ３００クラスで異彩を放っていた。

当時のＧＴ３００クラスの車両規則では、１台以上のロードゴーイングカーが法規に則って登録されればＧＴカーとしての出走資格をみなすと定められていた。こうしたＧＴカーの定義は珍しいものではない。事実、ほぼレーシングカーとして開発されたヴィーマックが02年、ガライヤが03年にＧＴ３００クラスへエントリー、シリーズで活躍していた。しかし、当初からＧＴ３００クラスに参戦するため設計が行なわれ、規定を満たすために登録を目指し、結局登録されないままＧＴカーとしての公認を得たのは紫電のみで、異彩を放つのも当然だった。

紫電は高橋一穂が、ムーンクラフトの由良拓也との出会いをきっかけに





2006年から12年まで計７シーズンを戦った紫電。デビューからブルーのカラーリングがおなじみだったが、11年からの２年間はエヴァンゲリオンカラーに。製作されたのは１台のみだった。











1 2 3 ライリーMk.XIをベースとして独自にGT300シャシーを設計、大改造を施すことで誕生した紫電。Mk.XIからのパーツ流用はほぼないという。ボディカウルは高橋が憧れたル・マンプロトタイプマシン、ベントレー・スピード8をイメージし由良がデザインした。
4 5 タイヤは横浜ゴム製。前後ともにサイズは280/710R18で、ホイールはアメリカンレーシング製のものを装着している。

「自分が納得できるカッコいいクルマでレースをしたい」という願望を実現するために立ち上げたプロジェクトだった。高橋は当時ル・マン24時間レースで活躍していたベントレー・スピード8に憧れており、それに似たスタイルのマシンを作ろうと考えていた。

相談を受けた由良は検討の結果、既存のレーシングカーをベースに部品を流用しながら独自の車両を仕立てるという方法を選んだ。1台のみを製作し、実戦で即戦力を発揮するためには現実的な手法である。

由良が目を付けたのは、アメリカのコンストラクターであるライリー・テクノロジーズが開発販売しデイトナプロトタイプとして主にアメリカで活躍しているMk.XIシャシーだった。由良はライリー・テクノロジーズと接触、05年はじめに行なわれたデイトナ24時間

紫電プロジェクトは高橋一穂の「自分が納得できるカッコいいクルマでレースをしたい」という願望を実現するためスタートした

Memories of **Shiden**

由良拓也

あんなクルマ作って遅いわけがないんだもの



「紫電には全然苦労しませんでした。作ること自体はどんなクルマも毎回大変だけど楽しいんですよ。初めて風洞かけたときには『これならいけるね』とニンマリしました。シェイクダウンのときはいい感触だったんですが、あまり表情に出すと性能調整がかかってしまうので表情に出さないようにしました。だって、あんなクルマ作って遅いわけがないんだもの。相手はMR-Sで、ドライバーは石浦（宏明）と大嶋（和也）とすごかったけど、彼らを相手にチャンピオン争いできたんですから。

思い出のレースは2009年の鈴鹿1000㎞かな。最終ラップまでトップだったんだけど、あのレースは金石（勝智）選手の引退レースで、最後のスティントを彼がNSXで走ったんです。彼は引退レースだからゆっくり走っていた。そこにうちの加藤が引っかかっちゃって、タイミングが悪くて最後の最後のシケインで後続車に抜かれて3位になっちゃったんです。金石選手は引退の思い出を作っていたんだろうけど、こっちは優勝できるところで、金石選手に出会わなければ勝てたんです。直線はNSXが速いからこっちは前に出られなくて。どうせなら全部速く走ってくれれば良かったのに、あれは正直迷惑だったなあ、もう」

レースのテストデーに出向いて実際の状況を検証した。

「安定した性能を発揮しているし、お手軽でした。もっと凝った作りのクルマはいっぱいありましたが、ライリーの動きは荒れた路面でも収まりが良くて一番しっかりしていました。非常にオーソドックスだけど、走りやすそうでした」と由良は選定の理由を語る。

Mk.XIは汎用シャシーとして多彩なエンジン搭載に対応していたが、高橋と由良はレクサスの1UZ-FEを選択した。車検を取得してロードゴーイングカーを製作する前提だったので、トヨタ・セルシオが使っていた1UZならば日本ですべて部品が手配できるうえ、エキゾーストマニホールドが触媒も含めて流用でき、ナンバーを取得しメンテナンスを行なううえで容易だったからだ。

ただしMk.XIはライリーが生産販売する製品だったが、そのままJAF-GT300のシャシーとして使えるというものではなかった。デイトナプロトの車両規則とFIA車両規則を基準にJAFが定めたJAF-GT300の車両規則が大きく異なっていたからだ。JAF-GT300では車重が重く、ダウンフォースが強いばかりか、使用される日本のレーシングタイヤはハイグリップでコーナリング時の入力も大きかった。また、ムーンクラフトオリ





ジナルの「ベントレー・スピード8的なオリジナルボディ」を架装するため、それに合わせたロールケージも作り直す必要があった。

ムーンクラフトはライリーMk.XIをベースに独自のJAF・GT300用シャシーを設計、図面をライリー・テクノロジーズへ送ってシャシーに大改造を施すことになった。Mk.XIから流用されたのはサスペンションパーツやXトラックのミッション、そして下半分のフレームのみだったという。

ボディは由良がベントレー・スピード8をイメージし独自にデザインした。「由良さんは丸い目が好きでそういうアイデアをいくつか見せられたけど、『由良さん、丸い目はダメだ』と」と高橋は笑う。高橋のベントレーに対するこだわりは強かったようだ。

由良のデザインコンセプトは〝鰹〟だった。デザインはある意味クラシックだ。ロングテールはデザイン当初から運動性能はダルにして運転しやすい特性を与え、その代わりドラッグを減らして少しでもトップスピードを伸ばそうとしたからに他ならない。また、最新のスポーツプロトタイプカーのようにフロントフェンダーを独立させ、フロントフロアの空気をボディ側面に抜くデザインが施されていないのは、衝突安全性を考慮してフレーム両サイドにJAF・GT300では義務づけ

Memories of **Shiden**

高橋一穂

もう1回やらせてもらえれば、と今でも思いますよ



「初めて乗ったとき、乗りやすいなと思いました。頼んだわけでもないのに由良さんはどんな姿勢でもダルな感じの空力にしてくれたんです。また、加藤選手は僕が乗りやすい方向のセッティングをしてくれたんです。もっとピーキーにすれば彼はもっと速く走れたんだろうけど。ホイールベースもトレッドもレギュレーションギリギリに大きかったので、そういう意味でも安定していました。ただリストリクターが小さかったから、ストレートは一番遅くて全部に抜かれましたよ。空気抵抗が少ないから伸びはするんだけど、パワーがないから加速で置いて行かれる。最終コーナーを前で出てきてもフィニッシュラインまでには絶対抜かれるんです。

思い出のレースはいろいろあるけど、2007年最終戦の富士。シリーズをMR-Sと争っていて、2位争いになった。ぼくが追い上げていって追いついて前に出れば勝ちだったので最終のBコーナーのブレーキでなんとかしようと思ったけど結局コンマ差で負けちゃった。チームはチャンピオンになれたけどドライバーのタイトルは取り逃がした。もう1回やらせてもらえれば、と今でも思いますよ。ゼッケンも2、順位も2位ばっかりという記憶がありますね」



SPECIFICATION (2012 Spec)

車両形式	MC/RT-16
全長×全幅×全高	4675×1995×1110㎜
ホイールベース	2790㎜
トレッド(前／後)	1630／1625㎜
サスペンション(前後)	ダブルウイッシュボーン プッシュロッド
タイヤ(前後)	ヨコハマタイヤ製 280/710-R18
トランスミッション	Xトラック社製 6速シーケンシャル
車体重量	1150kg
エンジン型式	1UZ-FE
形式	V型8気筒 NA
排気量	4400cc
ボア×ストローク	―――
リストリクター	26.4㎜×2
最高出力	300ps／5300rpm
最大トルク	38kg-m／4800rpm

られていなかったクラッシャブルストラクチャーが置かれているからだ。

「安全性が非常に高いクルマでした。側面にも前にも後にもクラッシャブルストラクチャーがあって、別の車にぶつけられても相手のほうが勝手に壊れてうちは平気で走り続けられるという強みがありました」と高橋は語る。

側面クラッシャブルストラクチャーを設置したため、紫電にはフロントのタイヤハウス及びフロアから空気を抜く場所がなくなったが、由良はフロントフェンダー前部両サイドにアウトレットを設けて巧妙に空気を引き抜いてダウンフォースを生み出している。

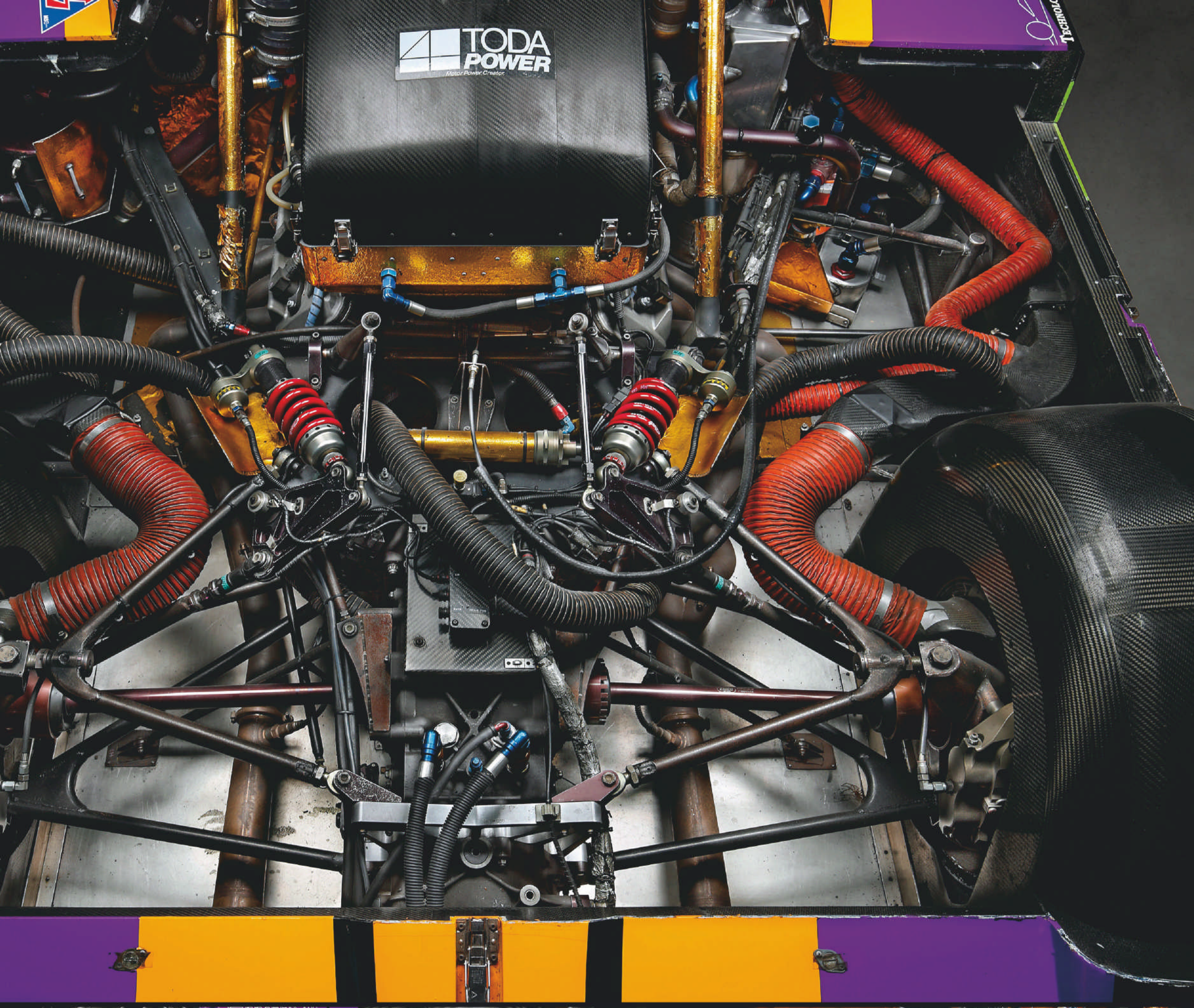
05年10月にライリー・テクノロジーズからフレームがムーンクラフトに届き、センターカウルの貼り込みを含め、組み立て作業が始まって、06年はじめシェイクダウンテストにこぎつけた。完成したクルマは「紫電」と名付けられた。いうまでもなく70年代、由良が高原敬武のためにデザインした富士グランチャンピオンシリーズ用マシンから引きついだ名だ。実は高橋は現役当時の高原に憧れており、紫電の名前をもらって高原の活躍にあやかろうと決めたという。

想定外の長さだった7シーズン

実は、紫電は当初予定していたロードゴーイングカー製作を行なわないまま、当時のGTAから特例でGTとしての出走資格を得ている。この件については各方面で水面下の物議を呼びはしたが、結局は規則が改定され少量生産車の出走が禁じられる12年まで無事出走を続けることができた。

とはいえ、走り出すやその速さに、GTAは性能調整をかけてきた。「デビュー戦で6位に入賞して、いきなり50kgの性能調整がきて、2戦目か3戦目で100kgに増えて、もとが950kgの設定の車なのに1150kgかなんかになって200kgくらいの鉄板を積んで、さらにウエイトハンデが来るという状態になってしまいました。最終的に1400kgくらいになって、セパンでとうとう脚が折れて危ない状態にまでなりました」と高橋は言う。

紫電は最初のシーズンに1勝を挙げてシリーズランキング2位、2年目の07年も1勝でランキング2位、08年は無勝利ではあったがランキング4位と優勝争いの常連として活躍した。この間、紫電の改良は性能を引き上げることよりもどんどん重くなる性能調整とウエイトハンデに対応するためのフレ

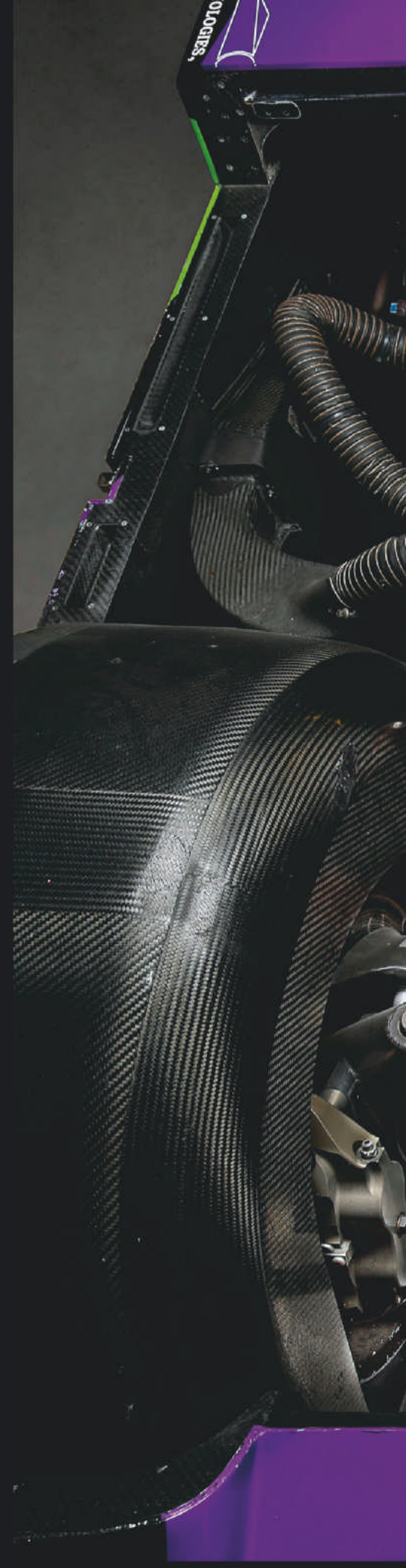

TODA
POWER
Motor Power Creator







左側にドライバーズシートがマウントされるコクピット。ステアリング、インパネには非常に多くのスイッチ類が並ぶが、ドライバーの使い勝手を考えた配列になっている。



走行性能を抑制するための車両規則改定だったが紫電は性能低下を最小に留めることに成功し延命した

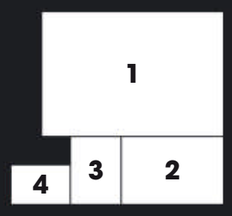
ーム補強など、外部からは見えにくい部分に加えられている。

09年、車両規則の改定で空力性能が一律抑制されることが決まり、紫電もそれまで用いていたフロントカナードを取り払い、ウイングや翼端板の形状を変更するなど空力パッケージが見直された。その結果、ピッチングに対しては敏感になり操縦性はピーキーになったがもともとダルな性格付けだったため大きな問題にならず、逆にダウンフォースのピーク値が増大し、車重抜きで1トンを超えるに至った。本来走行性能を抑制するための車両規則改定だったが、ライバル車が性能を低下させる一方、余裕を残していた紫電は低下を最小に留めることに成功し、皮肉なことに延命したのだった。

紫電は当初の予定になかった7シーズンにわたりGT300クラスを戦い続けた。しかし徐々に高度なレーシングテクノロジーを投入し開発された強いライバルが現れ紫電の相対的な戦闘力は低下していった。

13年、スーパーGTの規定が改定され、これまで区分CおよびDに分類されていた少量生産車両の参加が認められなくなった。これにより紫電はGTとしての参加資格を失い、戦線を退くことが決まった。結局GT300クラスでは通算4勝を記録、ドライバーズランキング最上位は2位で同タイトルは獲れずに終わった（チームタイトルは獲得）。

「それでも楽しい7シーズンでした。走り出しから性能が良かったし当初想定もしていなかった7年も使えた。1年分のコストを考えたらすごいコストパフォーマンスでしたよね」と由良は紫電の7シーズンを振り返った。R



1 3 エンジンは4.4ℓV8の自然吸気。トヨタのセルシオなどに採用された1UZ-FEを戸田レーシングがチューンしたもの。2 Xトラック製6速シーケンシャルミッションを搭載するリヤセクション。ミッションはライリーMk.XIから流用された数少ないパーツのひとつだ。4 フロントにはARC製のラジエターが収まる。サスペンションは無論前後ともプッシュロッド式のダブルウイッシュボーンだ。



新世代エンジニア鼎談

ヴィーマック、ガライヤ、紫電――“お化け”マシンを振り返る

2000年代初頭、全日本GT選手権（JGTC）のGT300クラスには
「ヴィーマック」「ガライヤ」「紫電」という3台の“お化けマシン”が登場した
その詳細は別企画に譲るが、ここではその3台のエンジニアにお集まりいただき
そこでは語られなかった、もっと“ダーク”な話や今だから話せる秘話を訊いた

Text/Yumiko Kaijima
Photos/Shimpei Suzuki, Naoki Kobayashi, Kazuhisa Masuda, Takashi Ogasawara, SAN-EI

apr
× **金曽裕人**

元MOONCRAFT
× **渡邊信太郎**







R&D SPORT
澤田稔

——まず各自オリジナルでやっていたマシンの自己評価と、ライバルをどう見ていたのかをお話しください。

澤田稔（以下澤田）：ヴィーマックの全体的な評価としては……自分では95点という評価をしています。あの頃のGT300の歴史をちょっと変えることができたクルマだったんじゃないかなと思っています。

——ヴィーマックが出てきた時は「ズルい」と言われていましたよね。

澤田：はい（笑）。大御所の方々が来られて「これはねえよ」と。「そんなことないですよ」と言いながら、自分たちも「ごもっとも」って思っていました（苦笑）。

金曽裕人（以下金曽）：でもヴィーマックが扉を開いてくれたから、後が続いたんだよ。

澤田：それはあるかな。ただヴィーマックは真面目にスタートさせた方だと思います。ロードカーも作りましたしね。イギリスに行ってホモロゲを取ったり、その〝やり方〟はいろいろありましたけど、真面目に作りましたよ。ガライヤや紫電が出てきた時は「やっぱりそういうのが出てくるよな」と。ある意味想定どおりでしたし、進化したものが出てくるのは当たり前だろうなと思いました。

——続いてガライヤ担当、金曽さんの自己評価と他車の評価は？

金曽：澤田くんが95点なら、僕は96点。ヴィーマックが本当にそういう面白い世界のフタを開けてくれたからやりやすかったよ。何度かR&Dに足を運んで、やり方もいろいろ教えてもらったし。ウチらは同じような流れで後発でいかせてもらったから、ヴィーマックの上をいくことを考えられたんだよね。なかでもガライヤが進化してるのはガルウイングのドアかな（笑）。ヴィーマックは横にしか開かなかったから。

自己評価の＋1点分はそこ。

——さらに後から出た紫電に関してはどう思っていましたか？

金曽：たぶん97点。紫電はガライヤよりもう少し斜めにドアが開いたよね。

渡邊信太郎（以下渡邊）：上に開けるより斜めに開けた方が楽だもん。

金曽：紫電を見た時「負けた」って思った。「うわ、こいつ斜めにドア開くやん」って。

澤田：その評価基準だとヴィーマック、完全に〝普通車〟ですね（笑）。

——渡邊さんの自己評価は？

渡邊：97点（笑）。ウチは紫電の前年にヴィーマックを走らせているんですけど、澤田さんには非常にお世話になりました。紫電を作って登録したりす

る時の内容も教わっているんです。極端な言い方をすると、R&Dさんがいなければ紫電はできなかった。一番お金がかかるところを（R&Dが）やってくれて前例ができていたので、それを教えてもらって作った。僕らはそれを昇華させただけで、〝大悪党〟は澤田さんっていうことですよ。

金曽：隠してR&Dだけのものにしなかったというのが偉いよね。

澤田：「これは誰か道連れを作らないとヤバイ」というのかな。

渡邊：ここふたつ（ガライヤと紫電）とも道連れ。

金曽：ひとりだと締め上げられるから誰か派生してこないかなあって、それにまんまと乗っかっちゃったのが僕と信太郎。で最後の紫電が「一番ズルい」ってみんなに言われて。「あれはグループCカーだろう」とかさ。

渡邊：いやあれ、Cカーじゃないんですよ。僕も（高橋一穂さんも）ベントレーのスピード8が好きなんですけど、それの1／18のミニカーを買ってきてはず」ってそれを参考にして。でも、なんとなくできた時に「これでGTを走っていいんだろうか？」って。それで一応もう1回聞いた方がいいよねってことで、風洞モデルの写真と図面をGTAに持っていったんです。そうしたら「もし仮に速ければその後に性能調整入れるから。だってもう作っちゃうんでしょ？」って（笑）。

金曽：ヴィーマックは一応ライトウエイトのロードカーというたたき台があるわけじゃないですか。それがあってのGTマシンでしょ。でも紫電は〝妄想〟やからね。それはそれはセンセーショナルだった。

――澤田さんは紫電が出てきた時、どう思いました？

澤田：「なんじゃこりゃ!?」ですよね。なんでもOKになると結果的にこうなっちゃうかって。

金曽：紫電×加藤（寛規）ちゃんやったらズルイけど、紫電×高橋（一穂）さんやったらなんとかなるって思った。

渡邊：それでたぶん、なんとなく許してもらえちゃったんですよ、紫電は。

――そこに新田守男とか高木真一が乗っていたらダメ？

金曽：ダメ！

渡邊：3年目に吉本（大樹）が乗った時、いきなりウエイト50kgを積まされましたからね。

金曽：そうやってオーナーも喜べて、作っている方もキャッキャキャッキャしてて。最初にR&Dがそこのフタ



澤田が「95点」と評価したヴィーマックの初代RD320R。デビュー戦となった2002年の第2戦富士でポール・トゥ・ウインを果たすと、MR-Sと最後までタイトルを争った。その翌年からGT500に挑戦するが辛酸を嘗めることに。



ヴィーマックはGT300の歴史を変えることができたクルマだったんじゃないかな

澤田 稔 | R&D SPORT

1968年9月2日生まれ、岡山県出身。R&Dスポーツ技術部部長。テクノファーストを経て、97年にR&Dスポーツへ入社。F3000／FNなどでメカニックとして活躍したのち、現在はコーディネーターとしてチーム運営に携わる。

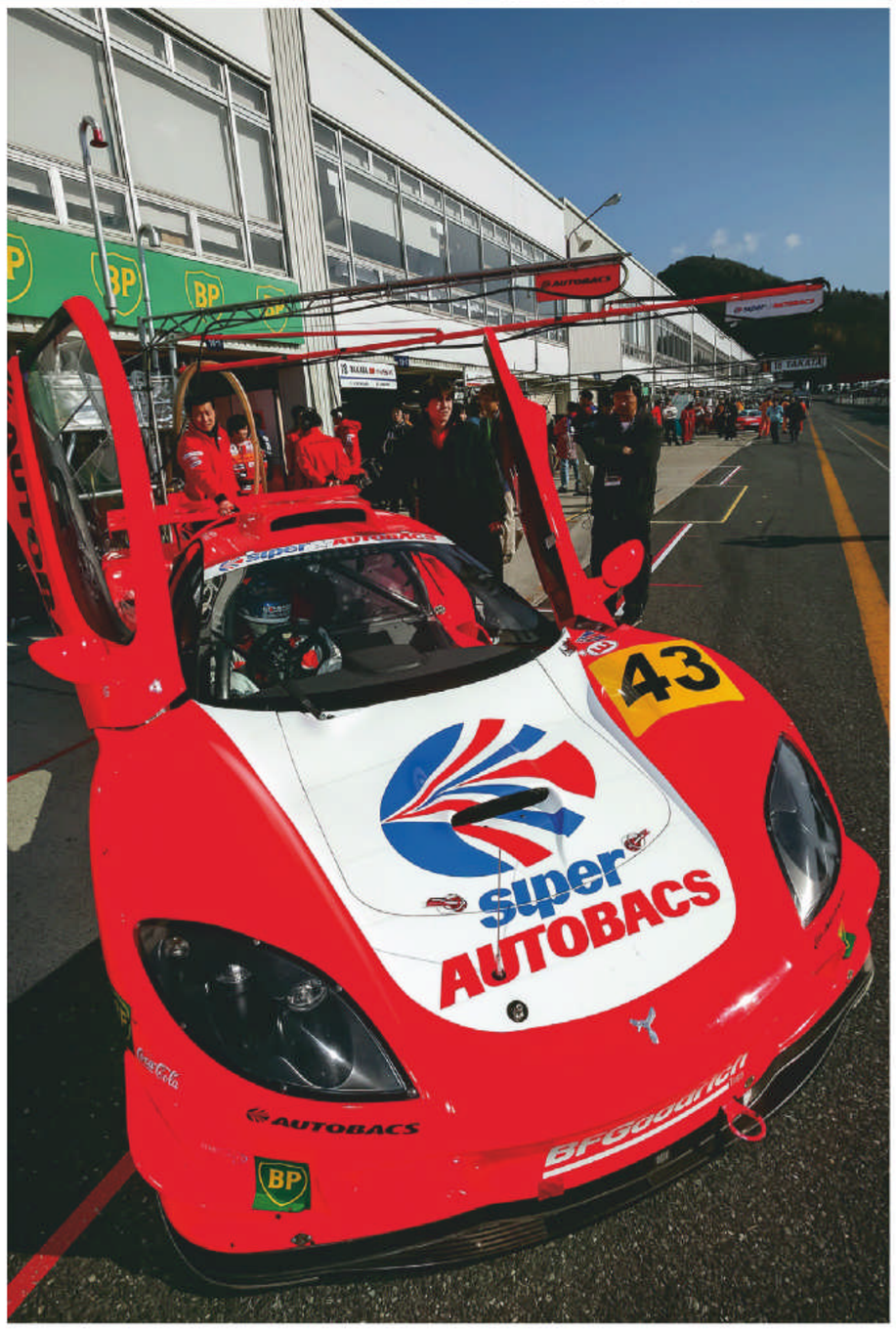




金曽裕人｜apr

1969年1月5日生まれ、大阪府出身。高専卒業後、HKS、アペックスを経て2000年に独立。aprを立ち上げ、02、05、07年にJGTC／SUPER GT GT300クラスのタイトルを獲得。現在は2台のプリウスPHVを走らせている。





ヴィーマックを1点上回る「96点」のガライヤ 。2003年のデビューから12年までの9年間（06年を除く）を戦い、全7勝＋オールスター1勝、ランキング2位を3回獲得しているが、意外にもドライバー／チームともに無冠に終わった。

ガライヤは同じような流れで後発だったからヴィーマックの上をいくことを考えられた

をパカっと割ってくれて、僕らも紫電もだいぶ視野が広がった。今、アレがなくなったのは寂しいよね。

渡邊：しかも、そればっかりが勝ちまくったりはしていなかった。性能調整が働いていましたからね。

――その時代は比較的自由なことができたと思うんですけど、グレーゾーンとしてはどの辺を攻めていましたか？

金曽：グレーはないよ。ハナからグレーだもん（笑）。

渡邊：紫電的には実は1個あって、「澤田さんとか金曽さんになにか言われなければOK」。金曽さんに「オマエ……」って言われたら次は直してこようって思っていました。

金曽：そりゃあ最初と形が変わっちゃっているとかさ、ホモロゲと違うとなれば言うけれども、もともとの存在自体がグレーっぽいから（苦笑）。そこで何をやっていたかと言ったら、単に何をすれば速くなるんだろうっていうこと。だから、信太郎が入れた新しいデバイスとかは恥ずかしいとも思わずにマネしたよ。

――「これはないだろ」ってツッコんだものはないですか？

金曽：ある。澤田くんに「（ヴィーマックで）500はまだ早いだろう」って言ったことがある。「500がかけている予算とか人数知ってるの？　向こう見ずもいいとこだよ」って。

澤田：もうちょっと早く言ってよ～。もっと強めにさ。必死で止めてくれればよかったのに（笑）。

渡邊：ウチもチームクニミツを通じて500を知っていたので「えー、やるの？」って。

澤田：その時は思ってましたよ、「おお、やるんだよ！」って。

渡邊：でもあれが成功していたら、またすごいことになっていたかもしれない。コンストラクターとして、可能性があることを見出せることになるんだから。

――ヴィーマック、ガライヤ、紫電以外にもいろいろなクルマを作っていますが、今まで携わったマシンで一番印象に残っているのはなんですか？

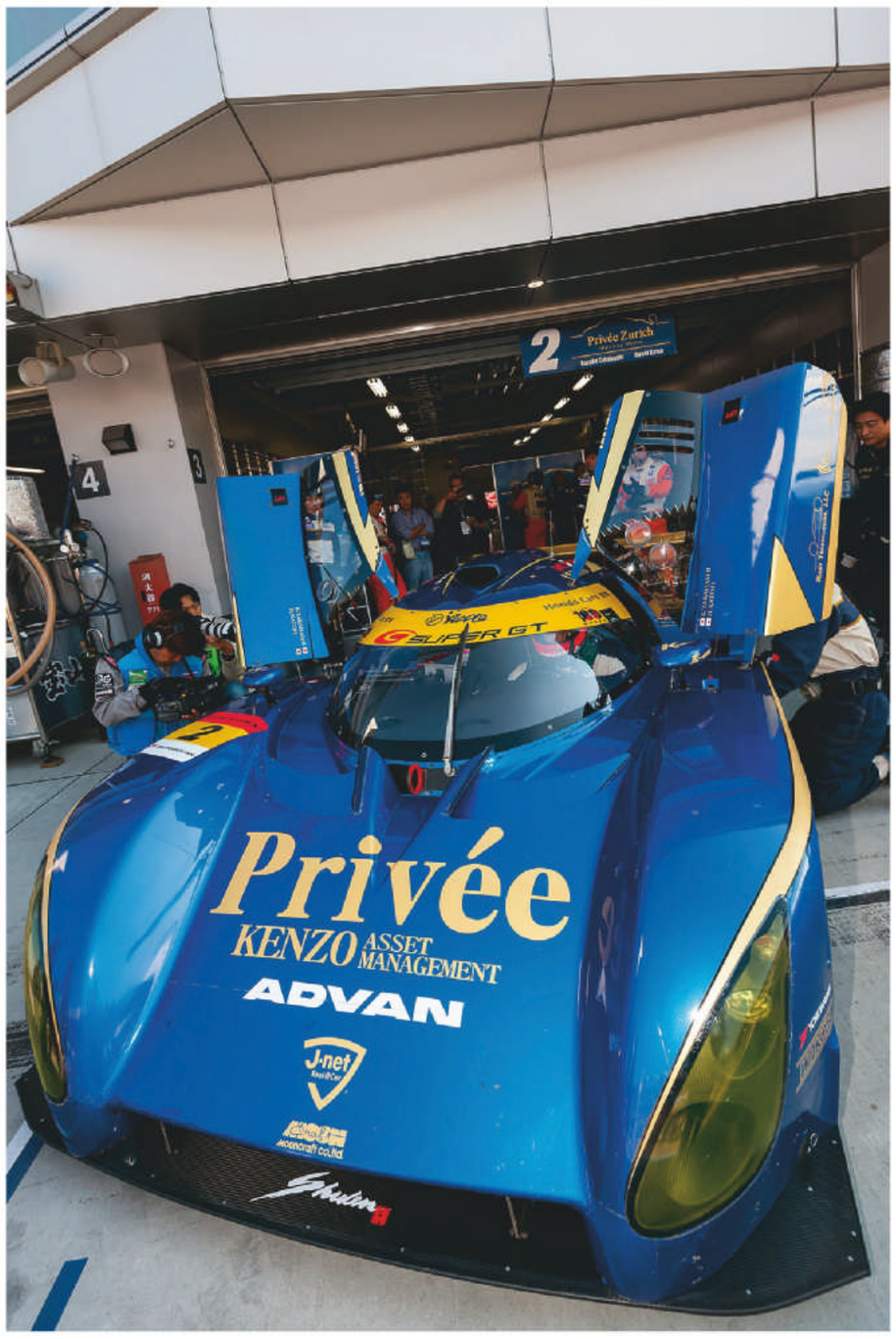
澤田：結局みんなそれしかないんじゃないですか？　だってそれが一番だもの。一番印象的。

渡邊：僕にとってはヴィーマックが印象にあるんです。ヴィーマックをやったから紫電があるし、結構知っちゃってますよ、ヴィーマックのことは。めっちゃ測ったし（笑）。それがスリッパ（紫電）につながっていった。スリッパの半分くらいはヴィーマックです。

――今でもみなさん揃ってGT300をやっているわけですけど、面白さや存在価値はどこに感じていますか？

澤田：JAF-GTがあるから面白いと思いますね。今は自動車メーカーさんのなんらかの力を借りない限りできません。いくらお金があっても、昔みたいにコンストラクターとしては作れない。ただレギュレーションを読んで





ヴィーマック、ガライヤを上回る「97点」と評価された紫電は2006年にデビュー。12年までの７シーズンを戦い、４勝を挙げた。06年／07年はチャンピオン目前まで迫りながら僅差のランキング２位に（07年はチームタイトルを獲得）。

ヴィーマックをやったから紫電があるし それがスリッパ（紫電）につながっていった



渡邊信太郎｜元MOONCRAFT

４月８日生まれ、東京都出身。学生時代はタイヤサービスのアルバイトなどでサーキット三昧の日々を送る。卒業後の92年、ムーンクラフトに入社。JGTCではクムホタイヤ時代のNSX（2004年）からエンジニアを務める。ヴィーマック、紫電、マクラーレンでは開発責任者に。現在はフリーランスとしてLOTUS EVORA MCのエンジニアリングを担当。

自分たちのクルマを作れるという部分、それが醍醐味。もしマザーシャシーが走れない規定になったら魅力はどこにあるのかなって思うくらい。参戦意欲もあまり沸かなくなってしまう気がします。ただGT500もそれぞれの特徴がなくなってきているように思うので、その点でJAF・GT、GT3、マザーシャシーのあるGT300が一番魅力的だと思います。

金曽：〝ミートゥー〟やね。感想文書いたらコピーしたようになるくらい同じ思いです。お金さえあればレースができるという流れにいくと、お金がなくなったらこのレースはなくなる。お金がない人でも集まるレースができるようにならないと。創意工夫とか知恵とかでクルマが走れるように、レギュレーションもそうだし、そういう人たちを迎えられる体制を作らないといけない。スーパーGTはもともとそういうレースだった。

渡邊：もう〝ミートゥー〟どころかほぼ網羅されていて内容的にはまったく一緒。自動車メーカーがいいとか悪いとかそういうことではなくて、レースの成り立ちの図式みたいなものが変わってくれば、また各チームでいろいろ作るようになるんじゃないかと思うんですけどね。

金曽：今JAF・GTをやっている人っていうのはマニア的な「好きだからやっている人」しかいないから、僕か澤田くんか信太郎がやめてほかをやりますってなったらたぶん文化が終わる。だからそこを変えていきたい。

（2019年9月4日収録）R



“サプライズ登場”した土屋春雄さんを囲んで記念撮影。３人が憧れた“スーパーメカおやじ”のひとりでもある。



JGTC黎明期からS13シルビアの出走はあったものの、ニスモが自らGT300を手がけるのは、1996年のS14から。当初からカスタマー支援としての活動だった。

すべてはカスタマーのために

プライベーターに快速マシンを提供し続けたNISMO

S14/S15 SILVIA& Z33 FAIRLADY Z

ニスモはGT300が高度化する激動期にマシン供給でGT300に関わっていた
そこで培われた“適正な価格で、より速いマシンを”のコンセプトは
車両規定が変わっても、現在のGT-R GT3での活動に活かされている

Text/Makoto Ogushi　Photos/SAN-EI

特集 GT300



S15シルビアに代わって2003年から供給が開始されたZ33。07年にはタイプE仕様にアップデートされ、2010年まで長きに渡って活躍を続けた。

１９９０年代中盤、ニスモ社内ではプライベートチームが戦うＧＴ３００クラスを活性化し、日産車ユーザーに販売できる競技車両を開発するとともに、その車両を使って将来ＧＴ５００を戦える若手ドライバーを育成しようというプロジェクトが発案され動き出した。

ベース車両は当時販売されていたＳ14型シルビアと決まった。開発はＧＴ５００を担当していたメンバーが掛け持ちで行なったが、開発にかけられるコストは限られていた。

コストを意識した開発

ニスモが開発したＳ14型シルビアはホシノレーシングに引き渡され、パーソンズシルビア（本山哲／井出有治／水野文則）として96年のＧＴ３００クラスにシーズン途中から出走した。その後ＧＴ５００で活躍することになる本山と井出の起用は、まさに若手育成を考えた人選であった。

ニスモが手がけたシルビアは基本的な改造しか施されてはいなかったが、デビュー２戦目のスポーツランドＳＵＧＯではポールポジションを獲得するほどの速さを示した。しかし信頼性には欠け、決勝で結果を出すことなく参戦初年度を終えている。

90年代も後半になって、ＪＧＴＣではＧＴ３００の台数が増え、シリーズ全体が盛んになりつつあった。熟成進んだＳ14型シルビアは翌97年、その戦闘力を発揮してＲＳ☆Ｒシルビア（織戸学／福山英朗）が２勝を含む５連続表彰台入賞を遂げ、この年のシリーズチャンピオンとなる。

99年、量産シルビアはＳ14型からＳ15型へモデルチェンジされた。それを受けてＧＴ３００用競技車両のベースもＳ15型へ切り替えることとなった。

「Ｓ14についてはクルマの特性自体は良くて戦闘力は高かったんですが、コストを考えたために３年間走らせました。しかし大きな改良はできませんでした。Ｓ15はＳ14よりひと回り小さくなってスラントノーズで全高も下がり、レース用のベース車両としては適していました。Ｓ14を通じて得た経験をＳ15に盛り込んで開発を行ないました」と言うのは、Ｓ14型の車両開発にかかわり、その後Ｓ15型車両開発を統括することになる現ニスモ車両開発部の柴山泰亮である。

99年のシリーズにはザナヴィＡＲＴＡシルビア（土屋武士／井出有治）、ダイシンシルビア（福山英朗／大八木信行）が出走することになったが、デビューシーズンからＳ15型は圧倒的に速く、シリーズ７戦中、土屋／井出は４回、福山／大八木組が３回とＳ15型がポールポジションを独占、決勝でも土屋／井出組が３勝と最多勝を記録している。ただし、総合得点ではわずか１点差でチャンピオンに届かないランキング２位となった。

２０００年はライバル車が戦闘力を上げて、さすがのＳ15型シルビアも簡単には上位で入賞できなくなっていった。ＧＴ３００でも技術競争が激化し、ベースの良さだけでは戦えない時代になりつつあったのだ。ライバルは戦闘力を上げたポルシェＧＴ３でありＧＴ５００のコンポーネントを流用したセリカでありＭＲ-Ｓであり熟成進んだＲＸ-７であった。シリーズではダイシンシルビアの大八木信行／青木孝行が表彰台に３回あがったが、ランキングは４位に留まった。

柴山は01年に向けてＳ15型のビッグマイナーチェンジに取りかかった。

「99年から２年間Ｓ15を走らせて、そのなかで溜まった要望を全部入れたような決定版にしました」

ビッグマイナーでは、それまでトランクに置かれていた安全燃料タンクが室内のリヤシート位置へ移設された。追突を受けた時の安全性が高まるうえ、重量物を重心位置に近づけて配置することにより運動性能が高まるほか、燃料の量による特性の変動を抑制できるなど利点は多いが、床を大幅に改造し燃料タンクも鞍型にしてプロペラシャフトをまたぐ形状にしなければならないなど製作は難しかった。

「それまではコストを考えて、そういうところまで追求せず妥協していたとも言えます」と柴山は語る。

モノコック自体も、ロールケージを後方へ延長してパイプフレームとして流用する手法で軽量化された。またこれに伴い、リヤサスペンションはジオメトリーの自由度を増すと共に重心を下げるためプルロッド形式で作り直され、スプリングダンパーユニットはアッパーアームとロワアームの間に寝かせてレイアウトされた。

「レース用のベース車両として、より適していたS15にS14で得た経験を盛り込んで開発を行ないました」

1999年からはS15が登場。S14と比較して空力特性に優れたボディを持つS15は、デビュー初年度から快走を見せ、チャンピオン争いを展開した。



初タイトルは参戦２年目の1997年。織戸学／福山英朗を擁したRS☆Rレーシングチーム with BANDOHが、ドライバー部門とチーム部門の２冠を獲得する。





ライバルの進化に対応するためにS15は2001年にビッグマイナーチェンジを敢行。優れた運動性能を発揮し、ダイシン（大八木信行／青木孝行）がドライバーズタイトルを獲得した。

リヤウイングやペダルはGT500マシンからそのまま流用され、フロントアンダーパネルはカーボン化された。ただし、その他ボディ外板はコストを考えてFRPのままで作られた。

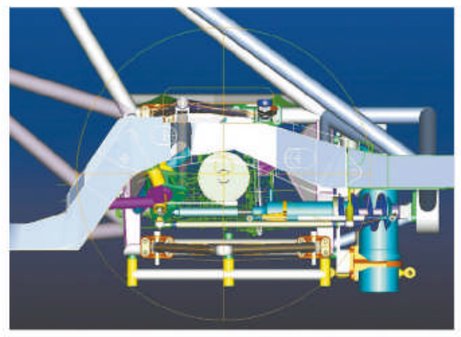
GT300クラスで進化していったレーシングテクノロジーの歴史を振り返ると、S15型シルビアは高度化への過渡期に生み出されたクルマだったと言える。01年に戦線へ投入されたS15型シルビアは大八木信行／青木孝行組のダイシンシルビアがシーズン2勝を挙げてRX-7を振り切りシリーズチャンピオンを獲得。翌02年は山野哲也／柳田真孝組のユニシアジェックスシルビアがシリーズランキング3位になってその性能を存分に発揮、コストを考えながら性能を追求した結果として大成功を収めた。「自分としては自信作になりました」と柴山は言う。



チームが独自の改造を施すことも。2001年後半のユニシアジェックス（ハセミモータースポーツ）は、GT500参戦経験を活かしたエアロを装着。



メジャーアップデートを主導したニスモ車両開発部の柴山泰亮。「ダイシンのタイトル獲得はカスタマープログラムがうまくいった証なので、嬉しかった」と振り返る。



燃料タンクの中央配置やリヤサスペンションのプルロッド化、ハイダウンフォース用リヤウイングの採用など、2001年のメジャーアップデートでS15は大きな進化を遂げた。







（右）2003年、新プロジェクトとしてスタートしたZ33。ALMS参戦用のマシンを流用することになったため、デビュー当初の戦闘力は満足いくものではなかった。（左）07年からGT500同様にタイプEエアロを装着し、大きくパフォーマンスアップ。

複数銘柄のタイヤに対応

ニスモは03年、S15型シルビアの後継機種となるZ33型フェアレディZをGT300戦線に送り込んだ。実はこの車両は、元々はアメリカン・ル・マン・シリーズ（ALMS）に投入するため開発されながら、ALMS参戦プロジェクトが実現しなかったため、それを流用するかたちでGT300クラスに投入されたものだった。

「ALMSに出る前提で開発してきたので左ハンドルなんです」と、当時車両開発に関わった現ニスモ車両開発部の笹川昌寛は語る。

「ALMSとJGTCでは車両規定が違っていますから、JAF-GTという意味で考えるとあのクルマはできることができていません。シルビアとはプロジェクトのつながりはまったくなく、エンジンもギヤボックスも異なっていたのでコンポーネントの流用はほぼありません」

初年度は「まずはきちんと走って結果を残すこと」を目標とした取り組みだったというが、素性が良かったこともあり、ハセミスポーツ・エンドレス・Zに乗った木下みつひろ／柳田真孝組は無勝利ながら得点を重ねてシリーズチャンピオンになった。

「決して速いクルマではなかったので、ドライバーとチームが頑張ってくれたおかげです。チャンピオンが獲れるなどとは夢にも思っていませんでした」と笹川は言う。

ALMSのために開発された車両を



**「Zは素性のいいクルマでいろいろ勉強をさせてもらい
そこで得た経験をGT3へつなげることができた」**

JAF・GT仕様に改造していくかたちでZの改良は進んでいった。GT300クラスでもレーシングテクノロジーの追究が激化し、GT500の技術も流入が進んで「量産ベース」が基本だったGT300マシンの空力デザインも急激に進化していく時代だった。少しずつ改良が進んでいたZが大きく変貌を遂げたのは07年のこと。この年、タイプE化が行なわれたのだ。

タイプEは、GT500で空力性能を追究する過程で必要に迫られ生み出された、いわゆるホモロゲモデルで、ロングノーズバンパーとロングテールバンパーを取り付け04年に販売された特別限定車である。開発陣はGT300でもこれを用いて空力性能を引き上げる必要を感じ、07年モデルからタイプEボディを投入したのである。

空力はGT500の技術を応用するかたちで進化を果たしたが、シャシーについては当初シルビアでGT300に関わったとき以来基本方針となったユーザーに販売して成立するビジネスの模索」が引き継がれ、コストパフォーマンスを意識した改造が続いた。

「モノコックの改造は最小限にしました。ラインオフしたモノコックをそのまま持ってきて、さすがにルーフは外してロールケージを入れましたが、パイプフレームありきでモノコックのパネルを後づけするという手法は採りませんでした。だから周囲に比較すると安価に出来上がっていました」

Zは当初、リヤタイヤの摩耗が問題になりジオメトリー面で対応が必要だったが、空力性能が向上すると今度は異なる方向の対応が迫られた。というのも、メカニカルグリップを追求するとGT300のジオメトリーが必要に抑制する方向のサスペンションになるが、空力、と姿勢変化をさせて荷重を移動させる方向のサスペンションになるが、空力、特に車体下面で発生するダウンフォースを追求するには、姿勢変化は空力特性変動を引き起こすので、逆にこれを抑制する方向のジオメトリーが必要になるからだ。

「どれくらい姿勢を抑制すれば良いのかはタイヤの特性によって大きく変わり、タイヤのメーカーによって大きく異なるので、対応しやすいようにジオメトリーのセッティング幅を広くして対応しました」

Zは、03年にデビューして以来10年シーズンいっぱいまでGT300クラスを戦い続けた。しかしユーザーであったハセミモータースポーツがこの年限りで参戦を休止したことを受け、Zもサーキットを退いた。

当時ニスモは、GT-RのGT3プロジェクトを引き継ぐ準備しており11年に開発に着手している。GT3プロジェクトはGT300プロジェクトを引き継ぐものではなかったが、ユーザーを意識しコストとパフォーマンスのバランスを取りながら車両を開発するという点でGT300プロジェクトから得た知見は少なくなかったと笹川は言う。

「突き詰めていくとGT500のようなクルマになってしまうため、あえてそういうことはしなかったので性能を上げきれなかった面もありますが、それはそれほどに大きなデメリットにはならずチームが頑張ってくれたので結果が残りました。当時のGT300を戦うううえでは素性のいいクルマでしもらいろいろ勉強をさせてもらい、そこで得た経験をGT3へつなげることができた、そういうクルマだったと思います」と、笹川はGT300プロジェクトを振り返った。R



「ニスモはあくまで車両開発のみ。自らGT300を戦うつもりはプロジェクトの最初から最後までなかった」と、開発部・第一開発グループの笹川昌寛は語る。





2010年、星野一樹／柳田真孝組のハセミモータースポーツが2冠達成。この年限りでハセミが撤退し、Z33のカスタマーがゼロとなり、ニスモのプロジェクトも終了することになった。



GT300から飛翔した名選手たち

**国内外のトップレースで活躍するドライバーのなかには
若手時代にGT300クラスへの参戦経験を持ち
その後の人生を切り開いていった人物がいる
当時の経験は彼らにどのような影響を与えたのだろうか**

Text/Kazuya Minakoshi
Photos/Takashi Ogasawara, Kazuya Minakoshi, SAN-EI



05年にベテランの田中実とコンビを組み「吉兆宝山 with apr」のMR-Sをドライブした一貴は、第4戦SUGOでGT初優勝を飾った。

中嶋一貴

Kazuki Nakajima

GT300をドライブしたことで自分の引き出しが増えたと思う



1985年1月11日生まれ、愛知県出身。父は元F1ドライバーの中嶋悟。05年にGT300クラスへ参戦し、翌年からは戦いの場を欧州に移して08〜09年はウイリアムズでF1フル参戦。現在はWEC、SUPER GT、SFに参戦中。

2018年、19年と2年連続でル・マン24時間を制し、18-19年の世界耐久選手権（WEC）でチャンピオンを獲得した中嶋一貴。現在、国内のトップカテゴリーでも活躍する彼は、06年にF1参戦を目指して渡欧する前、05年にスーパーGTのGT300クラスに参戦している。中嶋は当時のことを思い出しながら、次のように語った。

「GT300に参戦することになったのは、TDP（トヨタ・ヤングドライバーズ・プログラム）の方針でいろいろな経験をさせようということだったと思います。04年には十勝24時間に初めてのハコとなるアルテッツァで参戦しましたし、05年にはGT300のほかにスーパー耐久にもスポット参戦しましたから。05年の（S耐の）コンビは（黒澤）琢弥さんでした。

初めてGT300のクルマをドライブしたのは04年のシーズンオフで、MINEだったと思うのですが、竹内（浩典）さんが乗っていたGTセリカを運転させてもらいました。それで、翌年にaprからGT300にデビューすることが決まったんです。初めての本格的なハコでしたから、ハコなりの動き方やその挙動に対するアプローチなどに戸惑いはありました。こんな感じかなと思って走らせている時の方がタイムが出て、頑張りすぎるとロクなことがなかったですね（笑）。

その年は全日本F3にも参戦していましたが、フォーミュラに固執してはいなかったのでGTを戦うことで引き出しが増えると思っていました。ハコに乗ることでフォーミュラに悪影響が出るとも思いませんでしたし」

05年、中嶋はスーパーGTのGT300クラスに2台のMR-Sを走らせたaprから、ベテランの田中実と組んでの出場となった。

「ハコの動かし方を覚え、とにかく1年間楽しく戦わせてもらったのがいい思い出です。結果的には、同じaprのもう1台のMR-Sをドライブした

SUPER GT参戦初年度となった05年、GT300クラスで１年間を戦った一貴は「いろいろなことを学べて内容の濃いシーズンだった」と振り返る。

（佐々木）孝太さんと山野（哲也）さんのコンビがチャンピオンを獲りましたが、チーム内に比較対象のクルマがいたのでいろいろなことを学べて内容の濃い１年でした。この経験は複数のドライバーで同じ車両をシェアするＷＥＣやＧＴ５００でも活きています」

経験から多くのことを吸収

ａｐｒの金曽裕人監督は「一貴はチームに来た時から頭の良い子で、物事を冷静に見ていましたね。本能的なパフォーマンスや動物的な勘は（小林）可夢偉や大嶋（和也）、平手（晃平）の方が高かったですが、一貴は石浦（宏明）と似ていて洞察力がピカイチでした。何をすべきか、どこが踏ん張りどころなのか、クルマのセッティング能力にも長けていました。普段は本当に大人しくて、いろいろなことを黙って見ているのですが、いざという時に速さを見せてくれるという感じでした」と、当時の中嶋のことを思い起こす。そして、「クルマのセッティングに関しては実さんが95％くらい話をして一貴は５％くらいでした。でも、クルマのことを的確に指示してくるんですよ。成長も早かったですね」とも言う。

05年、田中と組んだ中嶋は第４戦ＳＵＧＯで予選８番手からＧＴ３００初優勝を成し遂げ、最終戦鈴鹿では初のポールポジションを獲得。シリーズランキングを８位で終えた。この１年を中嶋は次のように振り返る。

「ＭＲ・Ｓはホイールベースが短く、少し前のＧＴ５００と比べても特徴の多いクルマでした。クルマに慣れてきてからはタイムを削っていくためにいろいろとやりましたが、運転面では苦労しましたね。でも、そういうクルマに乗れたのは本当にいい経験でした。ＳＵＧＯではミシュランタイヤがうまく合っていたこともあり優勝できましたが、ウエイトが重くなってからは苦労しました。また、最終戦の鈴鹿ではポールを獲ったのですが、レースでは途中セーフティーカーが入りピットインのタイミングに失敗して８位に終わってしまいました。

この年に限りませんが、１年間の戦いすべてが収穫でした。ハコを転がすということ、しかもＧＴ３００はＧＴ５００に抜かれながらレースを戦わなければいけない。何事も経験だと思いますし、僕は天才タイプではなく経験によりいろいろなことを吸収していくタイプなので。本当にＧＴ３００をやって良かったと思える１年でした」



シリーズ最終戦の第８戦鈴鹿では、当時のコースレコードをマークしてポールポジションを獲得。しかし決勝は８位に終わった。

本山 哲

Satoshi Motoyama

開発を進めながら速さを見せ大きな財産を手に入れられた



1971年３月４日生まれ、東京都出身。96年にGT300クラスへ参戦。98年、2001年、03年、05年にフォーミュラ・ニッポン、03年、04年、08年にJGTC、SUPER GTのGT500クラスでチャンピオンを獲得した。

昨年限りでＧＴ５００を引退した本山哲は、１９９６年に全日本ＧＴ選手権（ＪＧＴＣ）のＧＴ３００クラスに参戦している。同年の本山はフォーミュラ・ニッポンにもデビューし、全日本ツーリングカー選手権（ＪＴＣＣ）にはニスモから参戦した。

「ＪＧＴＣの人気が出てきていた頃だったので、ホシノレーシングのシルビアでＧＴ３００に参戦することが決まったと聞かされた時は、とても嬉しかったですね」と、本山は当時を懐かしそうに振り返る。

当時、ニスモを率いていた柿元邦彦（現ニスモ・アンバサダー）は、「本山はまだ若くて、生意気そうな青年でしたが、結構成長するのではと思い、日産の若手育成としてＧＴ３００のシルビアの開発に起用しました。経験を積ませるという意味で、ホシノレーシングで走らせたのです」と、起用した理由を語る。

当時のＧＴ３００はポルシェ９１１が主流で、日産としてはプライベートチーム用に新型シルビア（Ｓ14）の開発を進めておく必要があったのだ。

「第２戦富士からの出場を目指していましたが、結局シェイクダウンできたのはデビュー戦となった第３戦仙台ハイランドの半月前でした。デビュー戦ではポールポジションを獲りましたが、決勝は接触もありサスペンショントラブルでリタイアでした」と本山は語る。決勝グリッドではステアリング系のトラブルが見つかりピットスタートにもなっていた。

「シフトチェンジはまだＨパターンで、慣れるまでが難しかったですね。でも、レースごとに秒単位で速くなっていくのが面白かったです。デビュー戦は井出（有治）でしたが、２戦目の第４戦からは水野（文則）さんと組みました。当時のホシノレーシングは星野（一義）さんが現役でしたから、同じチーム、同じピットでＧＴに参戦できたのはとても大きな収穫でした。星野さんに見られている、というプレッシャーも心地良かったですね。シルビアはコーナーが遅くてストレートがすごく速かったので、星野さんがドライブするＧＴ-Ｒのスリップを使わせてもらったりもしました。いろいろなアドバイスを頂いていたのですが、まさか翌年のＧＴ５００で星野さんと組むことになるとは思っていませんでした」

星野は「ＪＴＣＣのサニーをドライブする本山を見て、これはスジがいいなと思ったんだ。そしてウチからステップアップして日産のエースまで成長した。当時の経験が生きているんじゃないの」と語る。

「シルビアでの参戦は４戦だけでしたが、開発を進めながら速さも見せられたと思います。それで自分のいる環境も大きく変わり、大きな財産になりました」と本山自身が語るように、彼はその財産を武器にトップドライバーへと突き進んで行った。



日産の若手育成としてGT300シルビアの開発を任せられた本山は96年に４戦のみ出走。最終戦MINEでの７位入賞が最高位だった。



GT300のデビューレースは96年第３戦の仙台ハイランドで、やはり若手として注目されていた井出有治とコンビを組んで出走した。



07年第５戦SUGOでベテラン飯田章とのコンビでGT300初優勝を飾る。19歳7カ月での優勝は当時の最年少優勝記録であった。

関口雄飛

Yuhi Sekiguchi

レースウイークの組み立て方など勉強になることが多かった



1987年12月29日生まれ、東京都出身。07年にGT300へ参戦し、翌年は欧州で武者修行。10～12年もGT300にフル参戦し、13年からはGT500へステップアップ。現在はスーパーフォーミュラでも活躍中。

スーパーフォーミュラ、スーパーGT（GT500）のトップコンテンダーのひとりである関口雄飛は、2006年にフォーミュラトヨタとフォーミュラチャレンジ・ジャパンのダブルタイトルを獲得。その翌07年、レーシングプロジェクトバンドウからトヨタ・セリカでスーパーGTのGT300クラスに参戦。関口がGT300にフルシーズン参戦したのは、そのほかに10～11年のJLOC（ランボルギーニ・ガヤルド）、12年のNDDP RACING（日産GT-R）がある。

「07年、セリカに乗るきっかけは春先の鈴鹿GT合同テスト初日の夜に電話がかかってきたことです。それでテスト2日目の朝に鈴鹿へ行ってドライブしたらほかのドライバーよりも速かったのでシートが決まりました。ずっとカートとフォーミュラしか乗ったことがなかったので、それが初めてのハコでした。当時のGT300は重くて、いかにもハコという感じの動きをしていたので乗るのが難しくて戸惑いました。でもすぐにコツをつかからは速く走れました」と振り返る。そして第5戦を早くも初優勝を成し遂げる。

08、09年はスポット参戦となったが、10年からは3台体制のJLOCに加入して再びフル参戦。

「ドライバーは自分を含め、2戦目は関口は当時したが、みなさん経験豊富な先輩ばかりでしたので、それぞれのいいところを取り入れて自分のスタイルを作れたと思います。優勝はできませんでしたが、すごく意義のある2年間でした」

12年は千代勝正と組み日産GT-Rをドライブし、またもやSUGOでGT2勝目をマーク。この年はGT300でのシリーズ最高成績となるランキング6位を獲得した。ではGT300に参戦した経験はその後の活躍に活きたのだろうか。

「今のGT300はダウンフォースも大きいんですが、自分が乗っていた頃のGT300はクルマが違うので、走らせ方に関しては全然活きていないですね。ちなみにF3と最近のGT500は非常に近いものがあると思います。ただ当時GT300で経験したことや知識、レースウイークの組み立て方、セッティングのやり方、タイヤのもたせ方などは勉強になりました」

そして今年8月、古巣であるJLOCから鈴鹿10時間に参戦し、ウラカンをドライブした。この参戦意義について、関口は言う。

「GT300のクルマに乗ると自分のドライビングの幅を広げることができますし、いつもと違うクルマに乗ることが刺激になります。というのも、クルマが違うと動きも異なってくるので、それに身体がどう対応するのか確認しないと自分のセンサーが鈍ってしまうんです。センサーは常に研ぎ澄ましていたいですからね。僕も30歳を過ぎたし、いつかはドライバーとしても衰えていくでしょう。それを穏やかにしていくうえで、GT300をドライブすることは良い刺激になります」



JLOCのランボルギーニは２年間ドライブして優勝はできなかったが、学ぶことが多く意味あるシーズンとなった。



JGTC／SUPER GT GT300

記憶に残るレース7選

JGTC／SUPER GTは1994年のスタートから、2018年末で200戦を超えた
またGT300は多種多様な異なるマシン対決が見られファンの人気も高い
ここではGT300でもドラマチックな結末を迎えたレース7戦を紹介する

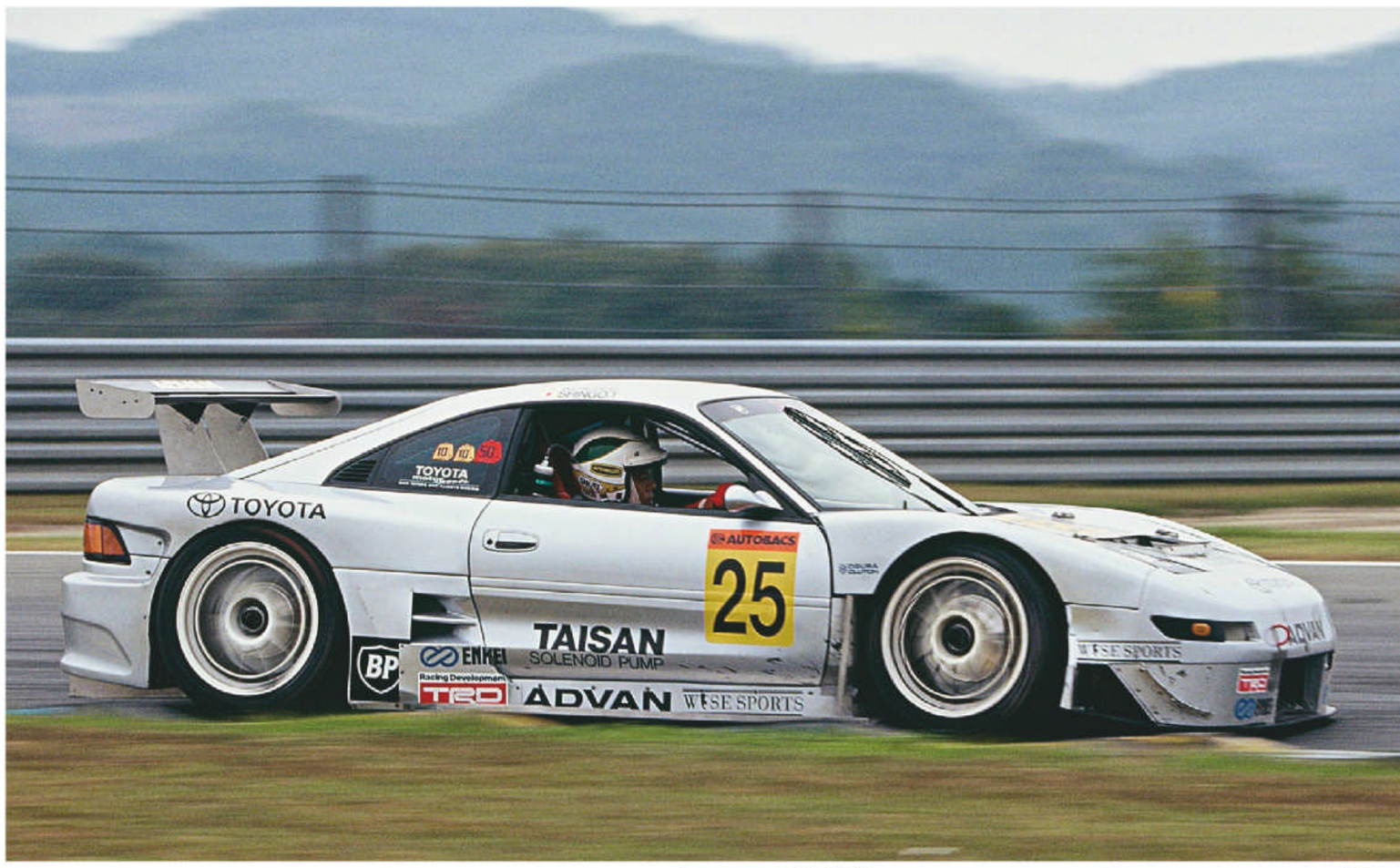
Text/Naoyuki Hata
Photos/TOYOTA GAZOO Racing, Masaru Hirata, Toshikazu Moriyama, Michinao Ishibashi
Masahide Kamio, Naoki Kobayashi, Takashi Ogasawara, SAN-EI
※当初はGT2クラスとして発足、96年からGT300へ改称

1 1998 全日本GT選手権 第6戦 CP MINE

70kgのウエイトを積んで4勝目を挙げ、チャンピオン決定のつちやMR2

開幕戦からの連勝こそ第5戦で止まったが、つちやMR2を駆る鈴木恵一と舘信吾は第6戦のMINEで4位に入ればチャンピオンが決まる。70kgのウエイトハンデを課せられても予選は2番手。一方、ポールポジションはウェッズスポーツセリカの織戸学／マッシミリアーノ・アンジェレッリ組。決勝ではアンジェレッリを舘がじわりじわりと追い詰め、14周目にかわしてトップへ浮上。そのまま舘は逃げ続けていった。レース後半を担当した鈴木はブレーキフィールの悪化を訴えるも、舘が築いたマージンは30秒以上に及んでいただけに、もはや無理をする必要はない。2番手で続く織戸とペースを合わせるかたちで周回を重ねても圧勝、チャンピオンを獲得した。

「勝ってチャンピオンを決められて最高の気分だよ」と興奮気味にベテランの鈴木が語っていた一方で、舘は「意外に実感って湧いてこないものですね」と対照的なコメントを発していたのは、それが若さということか。舘はこれで当時としては最年少記録となる21歳1カ月での全日本チャンピオンに輝いた。さらにハンデが10kg増えた最終戦でもつちやMR2は優勝。マシンもドライバーも、最高のパフォーマンスを発揮していたシーズンだった。





写真はウエイト70kg搭載時のMINE。最終戦SUGOでは80kgを積んで優勝している。鈴木と舘、ベテランと若手のコンビも素晴らしい組み合わせだった。

1998年全日本GT選手権 第6戦 CP MINE　GT300結果（出走17台）
10月11日　MINE 3.2㎞×78周＝252.6㎞　天候／曇り

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周回数	WH
1	25	鈴木 恵一／舘 信吾	つちやMR2	YH	73	70
2	19	織戸 学／マッシミリアーノ・アンジェレッリ	ウェッズスポーツセリカ	YH	73	20
3	81	福山 英朗／大八木 信行	ダイシンダンロップシルビア	DL	72	
4	44	新田 守男／ピーター・ダンブレック	アペックスDLモモコルセMR2	DL	72	10
5	21	一ツ山 幹雄／加藤 寛規	ダンロップ BP BMW	DL	72	
6	20	中谷 明彦／原 貴彦	テイボン・トランピオ・FTO	TY	72	

2 2005 SUPER GT 第3戦 セパン

牽引役の金曽代表を欠き 新田は脱水症状に それでも勝ったガライヤ



このセパンでの優勝はシリーズ1勝だったが、結局タイトル獲得への機運を高める3位に。

ARTAガライヤを走らせるaprは、第3戦セパンを前にして緊急事態に陥っていた。チームの屋台骨である金曽裕人代表が直前になって緊急入院、参謀役を欠いたこともあってプラクティスまではセットアップに迷走する。だが予選までにしっかりと修正を果たし、また夏場の強さに定評のあるミシュランタイヤの効果もあって新田守男と高木真一はポールポジションを獲得した。しかし、決勝ではまたしても緊急事態が訪れる。スタートを担当した新田が逃げ続けて後続に大差をつけるも、スティント後半からラップタイムにばらつきが生じるように。実は新田のクールスーツが故障し脱水症状となり、意識朦朧の状態で走っていたからだった。「その間の記憶がない」と新田。

猛暑のセパンで脱水症状はよくあることだが、ピットに戻る時にはまっすぐ走れず蛇行していたというから、かなり危険な状態だったことは間違いない。しかしバトンを託された高木がレース後半をしっかりと走り抜いて10秒差での圧勝に。しかもRECKLESS MR-Sの佐々木孝太／山野哲也組が2位、APEXERA MR-Sの田中実／中嶋一貴組も5位と、参謀不在のレースではあったものの結果的には、aprにとって最高の週末となったのだった。

2005年SUPER GT 第3戦 セパン　GT300結果（出走25台）

6月26日　セパン 5.542㎞×54周＝299.268㎞　天候／晴れ

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周回数	WH
1	43	新田 守男／高木 真一	ARTA Garaiya	MI	51	30
2	30	佐々木 孝太／山野 哲也	RECKLESS MR-S	MI	51	10
3	13	木下 みつひろ／影山 正美	エンドレス アドバン Z	YH	51	25
4	11	田中 哲也／パオロ・モンティン	GPH FERRARI DUNLOP	DL	51	5
5	31	田中　実／中嶋 一貴	APEXERA MR-S	MI	51	15
6	46	星野 一樹／青木 孝行	Dream Cube's ADVAN Z	YH	51	20



GT300へ移行のJLOC、初戦でランボルギーニが悲願の初優勝を達成

シリーズ初年度の1994年から今に至るまで参戦を続ける、プライベーターとしては唯一無二のチームであるJLOC。当初挑んでいたGT500ではワークスに歯が立たず、2005年の途中からGT300に移行する。すると意外なことにレースを戦える確証が。それが現実のものとなったのが、翌06年の開幕戦・鈴鹿。トライク ムルシェ RG-1の山西康司／和田久組が2番手、アクティオ ムルシェ RG-1のマルコ・アピチェラ／桧井保孝組も3番手につけたのだ。決勝ではストレートでの速さを活かしてオープニングラップのうちにトライクの山西がトップに浮上し、アクティオのアピチェラも、わずか8周で2番手に浮上する。

途中順位を入れ替えたが、それでも2台のムルシェラゴは1-2フィニッシュへまっしぐら。2番手を走行していたアクティオがラスト1周でガス欠によってストップする不運はあったものの、トライクは難なく逃げ切りを果たし、悲願の初優勝を飾ることに。2位とは26秒差の圧勝だった。「たぶんランボルギーニにとって、これが初優勝なんだ、世界中のね！」とアピチェラ。この後、ランボルギーニ社のレース活動は活発化していくが、それはこの勝利が発端であるといっても過言ではない。

2006年SUPER GT 第1戦 鈴鹿　GT300結果（出走24台）

3月19日　鈴鹿 5.807㎞×52周＝301.964㎞　天候／晴れ

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周回数	WH
1	88	マルコ・アピチェラ／桧井 保孝	アクティオ ムルシェ RG-1	YH	48	
2	7	山野 哲也／井入 宏之	雨宮アスパラドリンクRX7	YH	48	
3	110	松田 秀士／菅 一乗	TOTALBENEFIT GREENTEC BOXSTER	YH	48	
4	19	松田 晃司／脇阪 薫一	ウェッズスポーツセリカ	YH	48	
5	87	山西 康司／WADA-Q	トライク ムルシェ RG-1	YH	47	
6	2	高橋 一穂／加藤 寛規	Privée Zurich・アップル・紫電	YH	47	





（左）1995年の参戦から苦節12年、RE雨宮レーシングは待望のシリーズチャンピオンを獲得。2004、05とチャンピオンを獲得していた山野はこれで3連覇を果たすことに。（上）優勝した新田／高木組は翌年再びガライヤでGT300に出場。





（左）ウエット路面で圧倒的な速さを見せたインプレッサ。前年チャンピオンの山野がドライバーとして迎えられていた。（上）優勝したウェッズスポーツセリカはGT500スープラのパーツを流用して製作された後輪駆動車だった。セカンドドライバーの関口はこれがGT初優勝。





マルチメイクのマシンが競うなかで、JLOCの手でムルシエラゴが優勝。この優勝をきっかけにイタリアのランボルギーニ本社ではGTカテゴリーへの関心が高まり、ワークスカーを開発して参戦するきっかけになった。

4 2006 SUPER GT 第9戦 富士

山野のスピンで
一時は王座獲得が遠のくも
激しい追い上げで栄冠つかむ



まだウエイトハンデがシーズンを通じて課せられていた2006年。最終戦でタイトルを争い合うプリヴェチューリッヒ・紫電の高橋一穂／加藤寛規組と雨宮アスパラドリンクRX7の山野哲也／井入宏之組は案の定、ともに予選で苦戦を強いられていた。RX-7は11番手で、紫電は13番手。それでも決勝で２台とも順位を上げていくものと予想された。

それなのに山野が６周目のヘアピンで単独スピン。「なぜスピンしたのか分からない。一瞬、リヤウイングをクレーンで引き上げられたような感じだった」と山野。これで王座獲得は絶望的になったかと思われたが、最後尾から山野は11番手まで挽回、続いて走行した井入も７番手まで上がっていた。その時、紫電の高橋は11番手。井入があとひとつ上がれば、山野のミスは帳消しに。しかしもう最終ラップ。だがここで奇跡が起こる。トップの車両がガス欠で止まり、井入が6番手に浮上するとともに、最終コーナーで高橋が順位を落としていたのだ！　その結果、両チームは同ポイントで並ぶも上位入賞回数の差で山野／井入組がチャンピオンを獲得。山野が地獄と天国を味わった日は、RE雨宮レーシングがGT参戦12年目にして、初めて王座を獲得した日ともなった。

2006年SUPER GT 第９戦 富士 GT300結果（出走27台）

11月５日　富士 4.563㎞×66周＝301.158㎞　天候／ドライ

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周回数	WH
1	101	新田 守男／高木 真一	TOY STORY Racing MR-S	MI	61	
2	19	松田 晃司／脇阪 薫一	ウェッズスポーツセリカ	YH	61	+1
3	13	影山 正美／藤井 誠暢	エンドレスアドバンCCI Z	YH	61	35
4	777	田中　実／大嶋 和也	梁山泊 apr MR-S	MI	61	+2
5	88	マルコ・アピチェラ／桧井 保孝	アクティオ ムルシェ RG-1	YH	61	
6	7	山野 哲也／井入 宏之	雨宮アスパラドリンクRX7	YH	61	85

5 2007 SUPER GT 第5戦 SUGO

インプレッサが雨中の激走
リタイアに終わるも
GT500を上回る速さを見せる

それまでもGTに4WDは存在した。が、初年度のそれはグループAからコンバートしたGT-Rで、１年のみで姿を消した。「グループAより非力なGTが、4WDである必然性がない」という理由だった。だから2006年にデビューした、クスコDUNLOPスバルインプレッサに対して、懐疑的な見方は決して少なくはなかった。その一方で、「雨ならば」という声もあったのは事実だ。そのシチュエーションが整ったのが07年の第5戦SUGO。山野哲也／青木孝行組は予選こそ15番手だったものの、雨に転じた決勝で激走を見せ、39周目にはトップに浮上。時にはGT500をもぶち抜き、「ひょっとしたら総合優勝してしまうのでは？」とさえ思わせた。しかし青木に代わってわずか２周後、ハブトラブルが発生してリタイアに。ただしスバルが言うところのAWDに可能性を感じさせる一戦ともなった。実際の初優勝は１年後のセパンで達成。ただその時は雨ではなかった。

なお、この07年のSUGOで優勝を飾ったのはウェッズスポーツセリカ。飯田章と組んでいた関口雄飛にとっては、これがGT初優勝。今をときめくドライバーにスポットライトが最初に当たった一戦としても印象深い。

2007年SUPER GT 第５戦 SUGO GT300結果（出走22台）

７月29日　SUGO 3.704㎞×81周＝300.045㎞　天候／雨

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周回数	WH
1	19	飯田　章／関口 雄飛	ウェッズスポーツセリカ	YH	75	+1
2	47	脇阪 薫一／密山 祥吾	宝山 DUNLOP Z	DL	75	5
3	33	木下 みつひろ／坂本 祐也	HANKOOK NSC PORSCHE	HK	75	
4	2	高橋 一穂／加藤 寛規	プリヴェKENZOアセット・紫電	YH	75	35
5	62	柴原 眞介／黒澤 治樹	WILLCOM ADVAN VEMAC408R	YH	75	
R	77	山野 哲也／青木 孝行	クスコ DUNLOP スバルインプレッサ	DL	47	







RE雨宮のGT撤退を受けチームに加入した谷口。またメンテナンスも雨宮を担当していたRSファイン。優勝でチャンピオンを獲得した谷口にとり、2002年のGT参戦以来初めてとなるタイトル獲得だった。

6 2011 SUPER GT 第8戦 もてぎ

谷口がパートナー番場に前戦終了後「チャンピオン獲らせてくれよ」の願いが勝利への導きに

2011年、最終戦を前にしたオートポリスで、ランキングトップの座から陥落した初音ミク グッドスマイルBMW。その帰り道、谷口信輝の落胆ぶりはパートナーの番場琢にも感じられるほどだった。「頼むから、俺にチャンピオンを獲らせてくれよ……」とポツリと発したひとことが番場を奮起させた。「最大の山場でミスをする、というのがこれまでの僕の評価だったと思う」と番場。それからわずか2週間後に迎えた最終戦。その間には、9時間にも及ぶチームミーティングも行なわれたという。

雨の予選では他を圧しポールポジションを奪うも、決勝はドライに転じ、それまでの流れが断ち切られてしまう可能性もなくはなかった。スタートを担当したのは番場。見事ホールショットは決めたが、ライバルは容赦なく襲いかかってくる。が、番場は脇目も振らずミラーも見ずにトップをひた走り、ミスを一切犯さずに、谷口にバトンを託すことに成功。そんな激走にスタッフも後押しして、2番手の車両より6秒早く谷口をコースに送り出した。もちろん、結果は優勝。GT参戦10年目にして初めて手にした栄冠とあって、谷口は人目もはばからず涙した。それもゴール前5周からだったとも……。

2011年SUPER GT 第8戦 もてぎ GT300結果(出走20台)

10月16日　もてぎ　4.801㎞×53周＝254.453㎞　天候／ドライ

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周回数	WH
1	4	谷口 信輝／番場 琢	初音ミク グッドスマイル BMW	YH	49	
2	33	影山 正美／藤井 誠暢	HANKOOK PORSCHE	HK	49	
3	11	田中 哲也／平中 克幸	JIMGAINER DIXCEL DUNLOP 458	DL	49	
4	66	吉本 大樹／星野 一樹	triple a Vantage GT2	YH	49	
5	88	井入 宏之／関口 雄飛	JLOC ランボルギーニ RG-3	YH	49	
6	62	山野 哲也／佐々木 孝太	R&D SPORT LEGACY B4	YH	49	

7 2013 SUPER GT 第2戦 富士

これからは電気の時代!? ハイブリッドのプリウス 初優勝を飾る



トヨタvsホンダの市販車HV戦争の余波はSUPER GTにも及んでいた。2012年に両者デビュー、13年にはMUGEN CR-Zがチャンピオンを獲得した。

ハイブリッドシステムを採用したプリウスが投じられて2シーズン目。同システムの効果である好燃費、またモーターアシストによる鋭い加速で、すでに好評価を得ていたが信頼性を欠き、なかなか結果を残せずにいた。

2013年の第2戦、Panasonic aprプリウスGTを走らせる新田守男と嵯峨宏紀は、予選5番手だったものの決勝では新田の序盤のスピンによって、いったんは18番手まで後退する。が、ここからがまさに真骨頂。激しい追い上げで2番手にまで返り咲く。

だが、トップはやはりハイブリッドを積むMUGEN CR-Z GT。差は大きく、2位でやむなしと思われた。が、残り10周となったところで、そのCR-Zが突然ピットイン。武藤英紀がひどい振動を訴えたためだ。これによってプリウスがトップに浮上し、逃げ切ってHV車両による歴史的な初優勝を飾ることとなった。この勝利はまた、新田が高木真一とコンビを解消してから初めての勝利ともなった。だが、シーズンを通じた活躍としては武藤と中山友貴のARTA CR-Z GTが優勝を飾れずとも、唯一の全戦入賞で王座を獲得。高木と小林崇志のARTA CR-Z GTもその後2勝を挙げプリウスを上回ることとなった。

2013年SUPER GT 第2戦 富士　GT300結果(出走26台)

4月29日　富士　4.563㎞×110周＝501.93㎞　天候／晴れ

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周回数	WH
1	31	新田 守男／嵯峨 宏紀	Panasonic apr PRIUS GT	YH	103	
2	16	武藤 英紀／中山 友貴	MUGEN CR-Z GT	BS	103	8
3	86	山西 康司／細川 慎弥／坂本 雄也	クリスタルクロコ ランボルギーニ GT3	YH	102	
4	52	竹内 浩典／土屋 武士	OKINAWA-IMP SLS	YH	102	16
5	7	イゴール・スシュコ／井出 有治	OGT Bonds Racing GT-R	YH	102	
6	11	平中 克幸／ビヨン・ビルドハイム	GAINER DIXCEL SLS	DL	102	40



Text/Joe Kojima(Racing on)　Photos/SAN-EI

GT300ならではの 珍車に萌える 02

ちょうど20年前の1999年、GT300にAE86トレノが〝ニューマシン〟として登場した。AE86は当時、マンガ『頭文字D』がヒットして空前のブーム到来真っ最中。その頃すでに生産中止から10年以上が経過していたにもかかわらず中古車相場が高騰したりと若者に絶大な支持をもつ車種であった。そんなAE86だけに、その登場はレースシーンでも大きな注目を集めた。

このマシンを製作し投入したのはMR2やキャバリエで参戦していたKRAFT。話題の車両だけにトヨタ自動車サイドも公認申請時に協力を惜しまなかったという。

角ばって古めかしいボディ形状からは想像しにくいが、実はこのAE86、シャシーにロールケージを組み、ボディはそこへ被せるだけという、まるで後年のGT500車両のような車両構造をもっていた。さらにエンジンはGT500スープラ用の3S-GTEのデチューン版であり、トランスミッションとデフはJTCCの終焉で使い道のなくなっていたチェイサーから流用したものだった。高い性能と信頼性を一挙に取得できるような手法を用いており、すぐさま上位進出が見込まれた（実際には99年MINEでの5位が最高位）。

都合3シーズン弱を戦ったAE86だったが、2001年の最終レースで炎上しプロジェクトは終焉。最後まで話題フルで高人気を誇った。R



こんなのもいましたGT300（2）



3



2



1

1正面からだと911と見分けがつかないボクスター。2 2000年夏の富士戦（の予選）にだけ登場したAE101レビン。3 米国製準プロトのモスラーMT900R。マッハ号になったり覆面レーサーXになったりしながら07年まで出走。4 レイジュンが走らせたカウンタック・レプリカ「GT-1」。5 懐かしのポルシェ968が、なぜか04年と05年に登場。6 05年のセパン（の予選）にだけ登場したロータス・エキシージ。7 外見はフォードGT、中身は寺本浩之設計のオリジナル。

特集 GT300

古くて新しい作りのハチロク

ザ・80年代とも言うべきカクカクなボディフォルムだが、その内実はこちらも珍車とは言えないような最先端のレーシングカーだった。エンジンルームにはGT500スープラ譲りの3S-GTEがみっちりと収まる。下の写真は2000年のカラーリング。結果的に最終年となった01年はさらにイエロー／ブラックのツートンに塗られた。その翌年、KRAFTはGT500へ移行。















7 6 5 4

GT300レジェンドインタビュー｜2

山野哲也

3年連続、「異車」「異チーム」で王座を獲得

GT300のレジェンドドライバーのひとりである山野哲也
2004～06年に3年連続チャンピオンを獲得しているが
3チームを渡り歩きすべて異なるマシンで成した偉業であった
王座を獲得しながらも移籍した裏事情も含めGTの思い出を聞いた

Text/Naoyuki Hata
Photos/Masahide Kamio, Naoki Kobayashi, Takashi Ogasawara, Takahiro Kudo（SAN-EI）, SAN-EI

特集 GT300





96年F1日本GPのサポートレース、鈴鹿F1シビックチャレンジカップレースに出場した山野は、当時の目標であったポール・トゥ・ウインを達成。その時の優勝トロフィーはいまでも大切にしている。



「クルマの運転は好きでしたが、スにはあまり興味がなかったので初はひとりでできるジムカーナをたんです」と語るのは山野哲也である。

1988年からジムカーナに参開始し、92年に全日本ジムカーナ権で初のチャンピオンを獲得。そ能に目を付けた人物からレースに れ当時のN1耐久に参戦し、その シビックレースに参戦。当時の目「F1日本GPの前座だったシビレースで、カッコよく走ること」たと振り返る。その目標を96年に ル・トゥ・ウインで成し遂げると

ースでの評価も上昇する。だが山野は「GTは雲の上の存在で、僕が出る幕はないなと感じていました。憧れはありましたけど、たぶん無理だろうな」と思っていたという。

そんな山野にチャンスが訪れる。98年12月にRE雨宮レーシングのオーディションを受け、99年の全日本GT選手権デビューをつかみ取った。しかし当初、雨宮勇美代表の評価は芳しくなかったようだ。

「オーディションで一番速かったのですが、アマさんからは『山野君が本当に速いのか分からない』と言われました。それで『2戦だけ面倒をみてください』とお願いをし、2戦を終えた時に『どうですか?』と聞いたら、『残りも山野君で行くよ!』と言ってもらえたんです。ものすごく嬉しかったですね」

RE雨宮には99～2001年まで3年間所属しRX-7で戦う。00年にセパンで開催されたオールスター戦でGT初優勝を飾り、シリーズ戦は01年の第3戦SUGOで初優勝。その間、常にタイトル争いに絡む活躍をみせ、チームとの関係は非常に良好だったが、02年に山野は最初の移籍を決意する。

突然のシート喪失を乗り越えて

「知人を介して長谷見（昌弘）さんから声がかかり、雨さんに『ごめんなさい』をすることになったんです。RE雨宮はファミリーみたいなチームで、すごく居心地は良くて自由にやらせてくれたのですが、心の底ではそれに甘えてはいけないと思っていました。レースの世界でプロフェッショナルとして生きていくなら、プロフェッショナルなチームに雇われなければいけないと考えていたので」



RE雨宮が行なったオーディションで速さが認められ、99年の全日本GT選手権にRE雨宮マツモトキヨシRX-7で参戦。松本晴彦とのコンビで2位表彰台を2回獲得した。



長谷見からのオファーを受け、３年間所属したRE雨宮から移籍。02年は柳田真孝とコンビを組みユニシアジェクスシルビアで参戦し、第３戦SUGOでJGTC公式戦２回目の優勝を飾る。

山野哲也

1965年10月２日生まれ。東京都出身。92年に全日本ジムカーナ選手権で初優勝、初チャンピオンを獲得。同年からN1耐久などのサーキットレースへ参戦し、2004年からは３年連続でGT300クラスチャンピオンに輝く。全日本ジムカーナ選手権では18年に通算100勝を挙げ、JAFモータースポーツ特別賞を受賞。19年もすでに19回目のチャンピオンを獲得。

長谷見からの誘いは、山野にとってまさに渡りに船だった。ハセミモータースポーツからシルビアで参戦した02年は1勝を挙げ、ランキング3位に。翌03年からマシンはZに変更され勝負のシーズンになるはずだったのに、「2月に『ごめん、山野と一緒にレースができなくなった』と長谷見さんに言われたのです。あの長谷見さんが何度もごめんと言うので、余程のことがあったんでしょうね。シーズン開幕直前のことだったので年間契約できるシートはなく、03年はスポットで数戦に出場しました」

そして04年はM-TECから参戦することになるが、これは偶然の産物だったという。

「当時、無限の市販商品の開発をやっていたのでM-TECにはよく行っていたんです。それで03年の12月に行った時、GT300でチームが再始動するという話になり、『あっ、ここにドライバーがいた！』となったんです」



自宅の一室には、GT、ジムカーナなどの優勝トロフィーや思い出の品が所狭しと並ぶ。ファンから贈られた３年連続チャンピオンのイラストも大切に飾られていた。



（笑）。偶然の出来事だったのですが、僕がどこにも所属していなかったのが良かったんでしょうね」

3年連続移籍も王座を獲得

04年、山野は八木宏之とコンビを組みNSXをドライブし、コンスタントな入賞と最終戦の勝利が決め手となり、全日本GT選手権の最終年に初のGTチャンピオンを獲得する。だが、M-TECでの2シーズン目はなかった。

「最終戦のレース前に、熊倉（淳一）監督から『これで気持ちよく終われるな』と言われて、『どういう意味なのかな』と気になりチャンピオンを獲っても気分は複雑でした。実は僕らで戦うのは04年だけと、大人の事情で以前から決まっていたようなのです（笑）。でも、自分の地位を継続していくのが難しい業界に自ら足を踏み入れたのだから、もっと頑張らなければと気持ちを入れ替えました。いろいろなチームと交渉し、aprのチームレクリスと契約できたのが05年の2月でした」

スーパーGT初年度となった05年は「完璧に伏兵でした」と振り返る山野。実際、aprだけでもガライヤ、同じMR-Sを使用する31号車と強力なライバルが存在するなかでの参戦だった。シーズンを通じて戦い方に派手さは決してなかったが、第7戦オートポリスでの優勝を含み、8戦中6戦で表彰台へ。まさにコツコツ刻み続けて、山野は2連覇を達成する。しかし、またしても山野はシートを喪失する。

「レクリスはaprのチームでしたが





2004 Champion

HONDA NSX

八木宏之とのコンビでM-TEC NSXをドライブした04年は、速さはあるものの優勝は最終戦のみだったが、自身初となるGT300クラスのチャンピオンを獲得する。





2005 Champion

TOYOTA MR-S

前年のチャンピオンながらも移籍することになり、TEAM RECKLESS MR-Sで参戦。佐々木孝太とのコンビでポイントを着実に積み重ねていき、２年連続王者に輝く。





2006 Champion

MAZDA RX-7

レクリスの参戦が消滅したため、06年は再びRE雨宮に加入。雨宮アスパラドリンク RX-7を井入宏之とともにドライブ。紫電と同点ながら２位の入賞回数差で３年連続王者に。

山野哲也GT全成績(1999～2004：JGTC、2005～2013：SUPER GT)

年度	チーム	マシン	優勝回数	獲得ポイント	ランキング
1999	RE雨宮レーシング	マツダ RX-7		58	5
2000	RE雨宮レーシング	マツダ RX-7	1※	57	5
2001	RE雨宮レーシング	マツダ RX-7	1	54	2
2002	ハセミモータースポーツ	日産 シルビア	1	70	3
2003	AMPREX MOTORSPORTS	マツダ RX-7、BMW M3		0	
2004	M-TEC	ホンダ NSX	2※	93	1
2005	TEAM RECKLESS	トヨタ MR-S	1	93	1
2006	RE雨宮レーシング	マツダ RX-7	1	86	1
2007	CUSCO RACING	スバル インプレッサ		7	22
2008	CUSCO RACING	スバル インプレッサ	1	59	6
2009	R&D SPORT	スバル レガシィB4		0	
2010	R&D SPORT	スバル レガシィB4	1	21	11
2011	R&D SPORT	スバル レガシィB4	2	56	4
2012	R&D SPORT	スバル BRZ		19	14
2013	R&D SPORT	スバル BRZ	1	66	4

※特別戦を含む

難しい業界に自ら足を踏み入れたのだから もっと頑張らなければと気持ちを入れ替えた







07年にクスコレーシングへ移籍し、ここからスバルとの関係はGTを引退する13年まで７年間続いた。インプレッサ、レガシィ、BRZを乗り継ぎ、11年には自身GT唯一となるシーズン２勝をマークした。

運営は独立していて、次の年はクルマを変えるという話もあったのですが、いつの間にかすべての話がなくなり結果的にGTには参戦しないと。それが分かったのが、また2月だったんですってみると、98年の時のようにいろいろなドライバーがいたんです。それでドライバーオーディションで僕は5周くらい走ったかな。そしたら夕方に、アマさんから『今年は山野君でやるから』と言ってもらえました」

こうして山野はRE雨宮に復帰。何より「一度ごめんなさいしたのに、また呼んでくれたのが嬉しかった」という。その06年は、まさに一筋縄ではいかないシーズンではあったが、最終戦の劇的なドラマの末に（P89参照）３連覇を達成する。しかし、山野はこの年の暮れに雨宮代表に対して「２回目のごめんなさい」をする。スバル系のクスコレーシングから「鳴かず飛ばずのフェラーリがM・シューマッハーの力で強くなったのと同じことを山野哲也に求めているんだ」と言われたことが移籍の決め手になったという。07年から始まったスバルとの関係は、体制がR&Dスポーツに移されてもGTを勇退する13年まで続いた。勇退の最大の理由は「チャンピオンを獲れる環境にできたこと。そしてGTに参戦する全国産メーカーのクルマで優勝できたことで、コンプリート感が僕のなかにあったんです。後輩にシートを譲るというより、自分のなかでの達成感があったからです」と山野は言う。



500に乗らなくて良かった

GT300で15シーズンを戦ってきた山野。その間、GT500からオファーがなかったのかを尋ねると否定はしなかった。だが、「結果的に乗らなくて良かったと思っています。乗らなかったからこそ、いろいろなチームで走ることができ、長くGTを続けられたのでしょう」と回顧する。

GTを勇退した山野だが、ジムカーナは今も一線で活躍しており、今年19回目の王座を獲得した。「ジムカーナをやめないのは、まだ達成感が得られていないからなんです。僕の目標はもっと運転が上手くなることなのですが、それは極められていないので」と、笑顔で語ってくれた。R

あのGT300マシンは今!

懐かしのあのクルマたちの「その後」

Text/Racing on Photos/Shimpei Suzuki, Masahiro Yamada
Special Thanks/Nobuyuki Oyagi, RS Nakaharu, Masahiro Yamada

1994年から全日本GT選手権としてスタートし、2005年にはスーパーGTへと名称を変え、今も続くこのシリーズでは前呼称のGT2時代も含め、数多くのGT300マシンが戦ってきた。では、そのGT300車両たちは第一線を退いたあと、どこで余生を過ごしているのだろうか? そんな疑問から編集部ではGT300のことを調査してみることにした。

まず調べてみてわかったのだが、知られていないだけで意外と車両は現存していて、また思ったより現存していないということ(笑)。GT500マシンであれば自動車メーカーの息がかかった門外不出マシンであるため、その後もメーカー自体が所有、あるいは完全に破棄してしまうなど、メーカーから手が離れない場合が多い。だがGT300はチームオリジナルでマシンを製作するか、メーカーが販売した車両を買ってくるので、「その後」の権限はそのチーム自身に委ねられることが多い。だからこそ、思い入れのあるマシンは自らのコレクションに、そうでないマシンは……ということなのだ。そこにはチームの懐事情がシビアに絡んでいることもあるだろう。

そんななかで今回は現存しているマシンから数台をピックアップ、ちょっと変わった余生を送っている車両3台を選んでみた。この3台に共通していること、それは現オーナーの愛を受けて過ごしていること。そんな幸せな(これから幸せになる)マシンたちを紹介していきたい。

R



幾多のGT300マシンたちは役目を終え、第一線を退いたのちどこで余生を過ごしているのだろうか







UNISIAJECS SILVIA (S15)

こちらは2001～02年にユニシアジェックスシルビアとしてシリーズを戦っていたS15。現在はオーストラリアに渡り、ワールドタイムアタックチャレンジ（WTAC）用の車両としてモディファイされ、タイムアタック専用マシンへと変貌を遂げている。

DAISHIN SILVIA (S14)

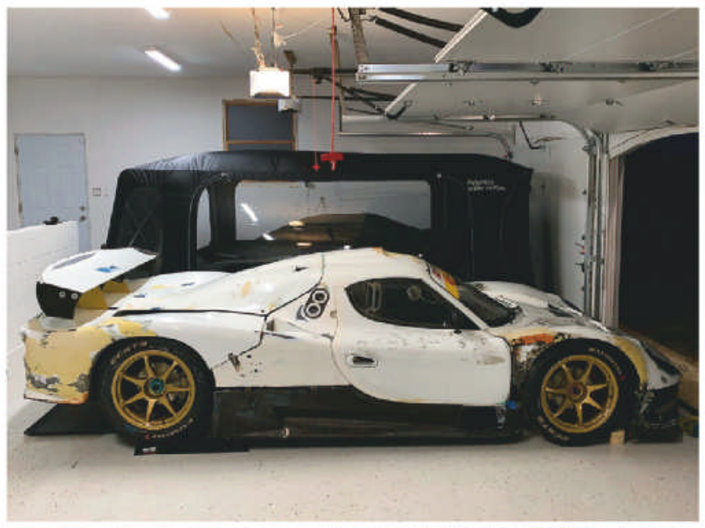
このS14型のダイシンシルビアは97～98年にGTで活躍した1台。ダイシンの大八木信行氏が所有しているもので、現在、走行可能な状態にするため、同時期にザナヴィ号を走らせていたRS中春にてレストアが行なわれている。「できるだけ当時のモノを」をコンセプトに使用できるものは当時ママを活かしつつ、消耗品や使用不可な部品のみ、新規製作したり、部品を調達しレストア作業を進めている最中だという。完成し、シェイクダウンを行なう時が楽しみだ。













VEMAC RD320R

かつてBOMEXカラーだったヴィーマックはアメリカへ。アメリカのオークションに出品されていたのを現地在住の日本人が発見し購入。元の状態に戻すべく現オーナーが奮闘中。

インタビュー ― GTA代表

坂東正明

GT300 未来への提言

Text/Kazuya Minayoshi Photo/Toshikazu Moriyama, GTA

GT300はJAF・GT300（以下JAF・GT）車両とFIA GT3（以下GT3）車両で争われる。JAF・GTは簡単に言えば市販されている登録車両をレーシングカーにするために、安全を守るためのロールケージを付けてJAFの公認を取ったもの。日本にはレース専用車両が存在していないから、参加者はその公認車両を使用して、レギュレーションの範囲内で独自に開発・製作している。

一方でGT3はマニュファクチャラーの販売戦略のひとつとしてレース用に製作された車両をプロアマ問わず誰もが購入できるもので、改造範囲は非常に狭い。それが国内に入ってきた時に、コスト的に安かったということもあって、スーパーGTに参入させてほしいという意見が多数あった。

結果的に受け入れたが、GT3を入れたことによってJAF・GTの台数が少なくなってしまった。またJAF・GTの作り手としてもチームが独自に作れるものがだんだん少なくなってきて、それを今後残すためにどうするかを考えた時に生まれたのが、JAF・GTのひとつのカテゴリーとしてのマザーシャシー（以下MC）だった。

MCはモノコックやエンジン、ロールケージといった共通パーツをGTAが供給して、足回りや駆動系、空力をはじめ多くの部分は自分たちでそれぞれ開発・製作してその車両に当てはめて作るというもので、〝モノづくり〟の発想を抱いて、それを導入したという経緯があった。このままでは〝モノづくり〟のできるメカニックが育たない、そういう危機感もあった。

ちなみに、現行のMC用エンジンの契約が2021年までなので、22年からのMCに関しては、20年のうちに使用エンジンを決めてテストをしておきたいと考えている。

また、スーパーGTでは〝競争の場〟を残しておきたいと思っている。だからタイヤもコンペティションにしているし、GT500とGT300が混走する〝障害物競走〟であって、ガチンコだから面白い。それを続けるためにも、みんなが努力してメカニックを育てなくてはいけないし、タイヤメーカーも〝負けず劣らず〟という製品を作らなくてはいけない。それが〝競争〟だからね。

今後のGT300で考えていることは、JAF・GTの性能調整をGT3と同じようにするということ。今のJAF・GTとMCはパワーウエイトレシオという基準を使っている。でもGT3はそのほかに加速性能や空力なども入ったパフォーマンスウインドウを基準にしていて、バージョンアップも1年に1回とされている。それと同じような規定づくりをしてMCを含めたJAF・GTがGT3とよりイコールに戦えるようにしたいと考えている。

また、今のMCはシーズン中の性能向上／バージョンアップが制限なく行なえ、次から次へと作ってきたものを使える状況で、今でこそプライベーターが使っているからいいけれども、例えばどこかのワ



ークスが空力や足回りに手を加えたら、とんでもない速さのクルマが出てくる。そんなクルマが出てくれば車種も増えてチームの選択肢も増えるからいいかなと思う反面、それを規制するために、ある程度の性能が調整できるレギュレーションを作らなくてはいけないと思っている。一方で〝モノづくり〟の観点から見れば、それは大きな力になるとも思っている。もっとクルマに触れる機会が増えて〝クルマを作る面白さ〟というものを分かってもらえればいいなと。

マザーシャシーを含めたJAF-GTがGT3とよりイコールに戦えるようにしたい

MCに関しては10台ぐらいになって、JAF-GTとあわせて、それだけでひとつのカテゴリーができればいいとも考えている。そうすればGT300の中にJAF-GT+MCとFIA GT3というふたつのカテゴリーができる。いつか、そんなことがあり得るかもしれないし、それ以外にも将来的なビジョンでいろいろなプランを考えている。R

坂東正明

1955年1月15日生まれ、北海道出身。フレッシュマンレース参戦を経て、83年に坂東商会を設立。90年にレーシングプロジェクトバンドウを興し、グループAやJTCC、JGTC／SUPER GTのGT300に参戦。GT300では97年にチャンピオンを獲得した。2008年、GTアソシエイション代表就任を機にチーム運営からは退いている。

おわりに

GT300は、GT1だった。

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

さて、特集冒頭で問いかけたアレ。「本誌はこの特集を通じてある結論に至った。とある結論とは何か?」

その正解はこれ（↑）。あの時、2000年代初頭のGT300で行なわれていたこととはつまり、90年代終盤にル・マンを中心とした耐久レースの舞台で世界の自動車メーカーが繰り広げたGT1の開発競争とまったく同じなのだった。GT300はあれをそっくりそのままなぞっていたと考えれば共通点の多さに驚くし、GT300が魅力的と映った理由として納得がいく。「まずロードカーを1台作らなければならない」「そのうえでレーシングカーを作ってJAFのホモロゲーションを取得しなければいけない」

これはR&Dスポーツ本島伸次社長の言葉だが、これこそまさに90年代のGT1ではないか。JAFがACOに変わるだけで、文面はまったく同じだ。

ライトウエイトコンパクトスポーツカー（のロードカー）をベースとして生まれたRD320Rをよりパフォーマンスアップするべくテールを延伸したのがRD350Rだが、これまたの手法は当時のポルシェ911GT1および日産R390GT1が通った道とまったく同じと言っていい。

規定の一文を突いてロードカーを仕立て、望みうる性能を披露して席巻、嚆矢として風穴を開け後発への前例となったという点でヴィーマックは911GT1だ（市販を視野に入れてオーソドックスな手法を用いたという点も同じ）。ロードカーを仕立てる手法は先発車に倣い、レーシングカーとしての性能では「上」を目指したという点でガライヤはメルセデスCLKであろう。そして紫電がトヨタTS020だ。「これがGTと言えるのか」「こんなお化け、ズルいよ」という批判の集中砲火は98年のTTEと同じなのだ。

この結論に誰も異論はないことと思う。いやあ、つくづくGT300（とGT1）、面白かったなあ。

（写真と本文は関係ありません）R

特集 GT300



Racing on F1 カレンダー 2020

2800円（税込）

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





F1速報×ほぼ日手帳 2020

2800円（税込）

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

送料無料でお届け!!

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

2020年 各種カレンダー 絶賛販売中!!



グランプリ天国カレンダー LAP2020
1500円（税込）

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）



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



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



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

auto sport Web shop

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

11月23~24日 富士スピードウェイ 時代の目撃者となれ! 日欧メーカーが夢の競演

Photos/GTA, DTM





SUPER GTからはGT500のマシン15台が参戦を予定。レクサス、日産、ホンダの各エースドライバーたちがDTM勢とどのような戦いを繰り広げるのか。

SUPER GT

DTM

DTMからはアウディRS5 DTMが４台、BMW M4 DTMが３台参戦予定。第８戦で自身２度目となるチャンピオンに輝いたレネ・ラストの来日に期待。





11月22日(金) フリー走行 ≫ 11月23日(土) 予選1回・決勝1回 ≫ 11月24日(日) 予選1回・決勝1回

※決勝レースは土・日とも55分＋1ラップで実施

Ticket Information

FSWオンラインチケット、全国のコンビニ、プレイガイド、auto sport web shopで前売券を発売中

観戦券(自由席エリアに入場可能)	大人1名(高校生以上)	ペア券(大人2名)	
前売	6,600円	12,100円	金曜日は前売観戦券での観戦不可
当日	8,000円	—	
金曜日	2,200円	—	入場ゲートブースにて当日観戦券を販売

パドックパス(パドックエリアへの入場、予選・決勝のピットウォークに参加可能)	大人1名(高校生以上)	小人1名(小中学生)	
前売	18,700円	—	観戦料込み。小人用パドックパスの前売はなし
当日	13,000円	6,500円	大人は別途観戦券が必要

パドックパス＋グリッド入場券(パドックエリア、ピットウォーク、スタート前グリッドへ入場可能)	1名(小学生以上)	ローソンチケットのみで販売	
前売	23,100円	観戦料込み	ピットウォーク、グリッドは土・日2日間有効

※価格はすべて税込み。指定席券、駐車券など詳細はFSWのHPで確認のこと

イベント、チケットの最新情報はHPをチェック! ≫ http://www.fsw.tv または FSW.TV

ここ数年、車両規定統一に向けて交渉を続けてきたSUPER GTのGT500クラスとDTM（ドイツ・ツーリングカー選手権）の特別交流戦が、富士スピードウェイで11月23～24日に開催される。参戦車両は、SUPER GTのGT500クラスに今季参戦中のレクサス、日産、ホンダの３メーカー15台と、DTMからはアウディRS5 DTMが４台、BMW M4 DTMが３台の計７台を予定する。日欧メーカー22台によるバトルは、DTMのレースフォーマットを採用。22日（金）にフリー走行が行なわれ、23日（土）と24日（日）にそれぞれ予選と決勝レースを各１回実施する。そして、タイヤはDTMで使用されているハンコックタイヤを全車が使うことになり、DTM勢のDRS（ドラッグ・リダクション・システム）等オーバーテイク促進機構は禁止される。参戦ドライバーの正式発表はまだだが、日欧トップドライバーによるドリームレースをぜひ現地で生観戦してもらいたい。 R

Class1で激変するGT500技術競争

Class1によって国際交流の扉が開くと同時に、技術競争の流儀も大きく変わる
オートスポーツ特別編集SUPER GT file Ver.7では、規則変更によって変化する
GT500技術競争を空力、車体、エンジン3部門を分けて徹底取材しました
2020シーズンの戦いはもう始まっている



[スーパーGTファイル]

SUPER GT file ver.7

好評発売中　定価：本体1111円+税

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
http://www.sun-a.com

●お電話で
03-5357-8802 受注センター（平日10：00～17：30）

●ケータイ・スマホから

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

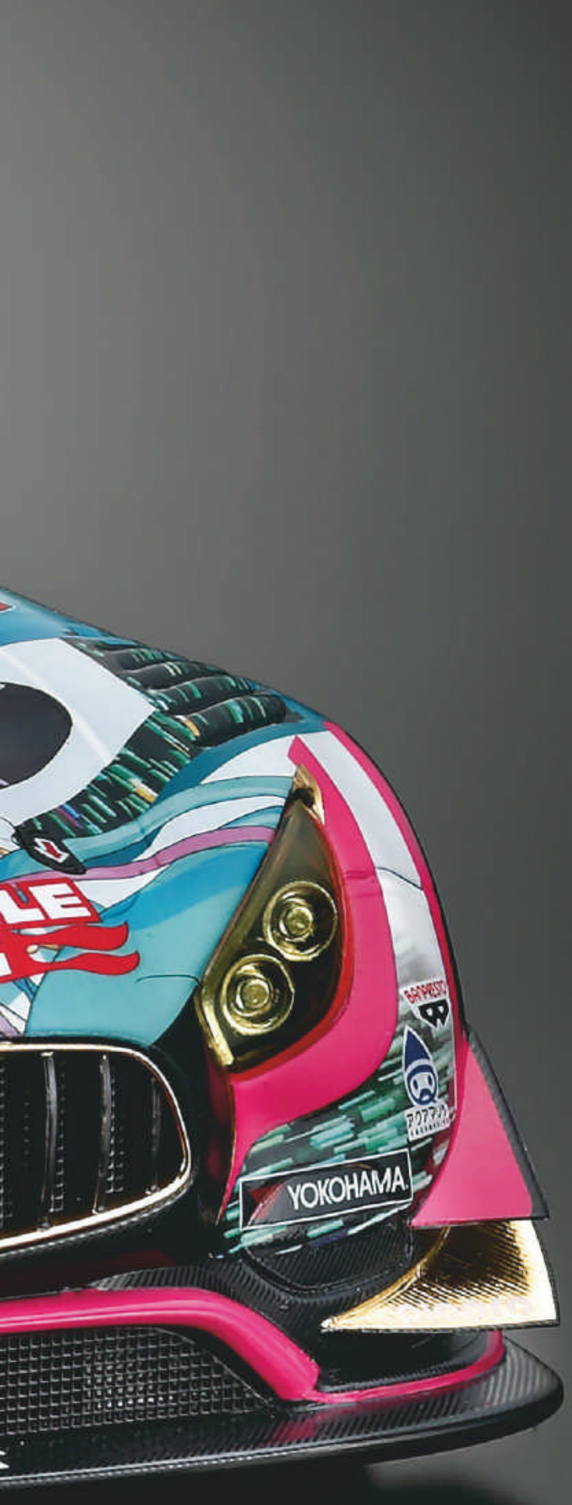
●代金引換払いの場合
手数料：300円／送料：一回200円

SAN-EI CORPORATION
株式会社　三栄
〒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）

01
GSR

問：グッドスマイルカンパニー
https://www.goodsmile.info
取材協力：Spark Japan

夢のようなクオリティで立体化された“日本代表”





こちらは1/43。全長11㎝とは信じられないほどのクオリティに驚く。フォルムはもちろん杏仁豆腐氏による「レーシングミク2019Ver.」カラーリングも精密に再現。価格は１万2778円（税別）。11月発売予定。



ご覧のとおり「グッドスマイル 初音ミク AMG」４号車である。片山右京がチーム監督を務め、谷口信輝＆片岡龍也という人気・実力ともにトップレベルのドライバーが駆る。タイトル獲得経験も豊富な名門だが、その高人気をさらに輪をかけて人気チームに位置付けているのは今年で12年目という「初音ミク」カラーリングであろう。登場当初こそ〝痛車〟はレーシングカーに相応しくないとの声もあったが、振り返ってみればこれこそが彼ら〝グッスマ〟のアイデンティティであると言えるだろう。今や世界レベルでの人気と評価を誇る。

しかしこのカラーリングをミニカーに落とし込むのは普通に考えて大変だ。地色を塗ってスポンサーロゴをペタペタと貼っていくだけでは済まないし、〝世界観〟を崩さない色目の再現にも気を使う。

そこで彼らは今作より「スパーク」でおなじみのミニマックス社と提携、迅速なモデル化と実車の忠実再現を果たすことに成功した。実はGSRにはミニカーメーカーとしての顔もあり、これまで多くのモデルを世に出してきている。言わば「プロの目が選んだプロ」のクオリティであり、その出来には本当に目を見張る。ファン必携だ。

『Fate』カラーのスパ車も出るぞ！

GSRといえば今年のスパ24時間への参戦、そしてチーム・ブラックファルコンとの３台“痛車”カラーリング実現というトピックが記憶に新しい。彼らの初音ミクV4X＆『プロメア』のほか、もちろんGSRの『Fate』号も発売予定だ。詳細はオンラインショップへ。



www.goodsmile.info/ja/products/category/minicar

レーシングオン×エムエス・モデルズ

GT3車両の普及は「速く多く美しく」を求めるミニカー界にもメリット
近年のGT300を走るマシンも徐々にモデル化されることが増えてきた
今回紹介するのは随一の人気車、GSRの初音ミク号。その出来栄えとは？

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





1/18はさすが、迫力と精密さで圧倒的な魅力を備えている。まずアンテナやウイングなど細部の薄さや細さに驚かされ、ボディを覆う“アート”の再現性も相応に高い。価格は2万6000円（税別）。こちらも11月発売予定だ。

※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。
©杏仁豆腐 / Crypton Future Media, INC. www.piapro.net directed by コヤマシゲト
©type-moon

Racing on Motorsport magazine — MS-models



500号記念らしい豪華なBOXパッケージも魅力。パカッと開けてモデルを鑑賞し、そのまま飾れます。後にも先にもこんな“バブル”はありませんので、この機会を逃さぬよう。



本誌特注ミニカー発売のおしらせ

限定品は、一期一会。

今春の「本誌創刊500号記念プロジェクト」、実はまだ続きがあるのでした。豪華な限定ボックス入りの3台セットをはじめ、歴史のピースを埋めるマシンが続々とリリースされて発売ラッシュを迎えます！

Photos/Hidenobu Tanaka, MINIMAX, SAN-EI



「ホビーフォーラム2019」の会場でも先着20セットを限定直販いたします！

01

本誌特注 限定ボックス入り “Japanese F1 Pioneers” 3台セット

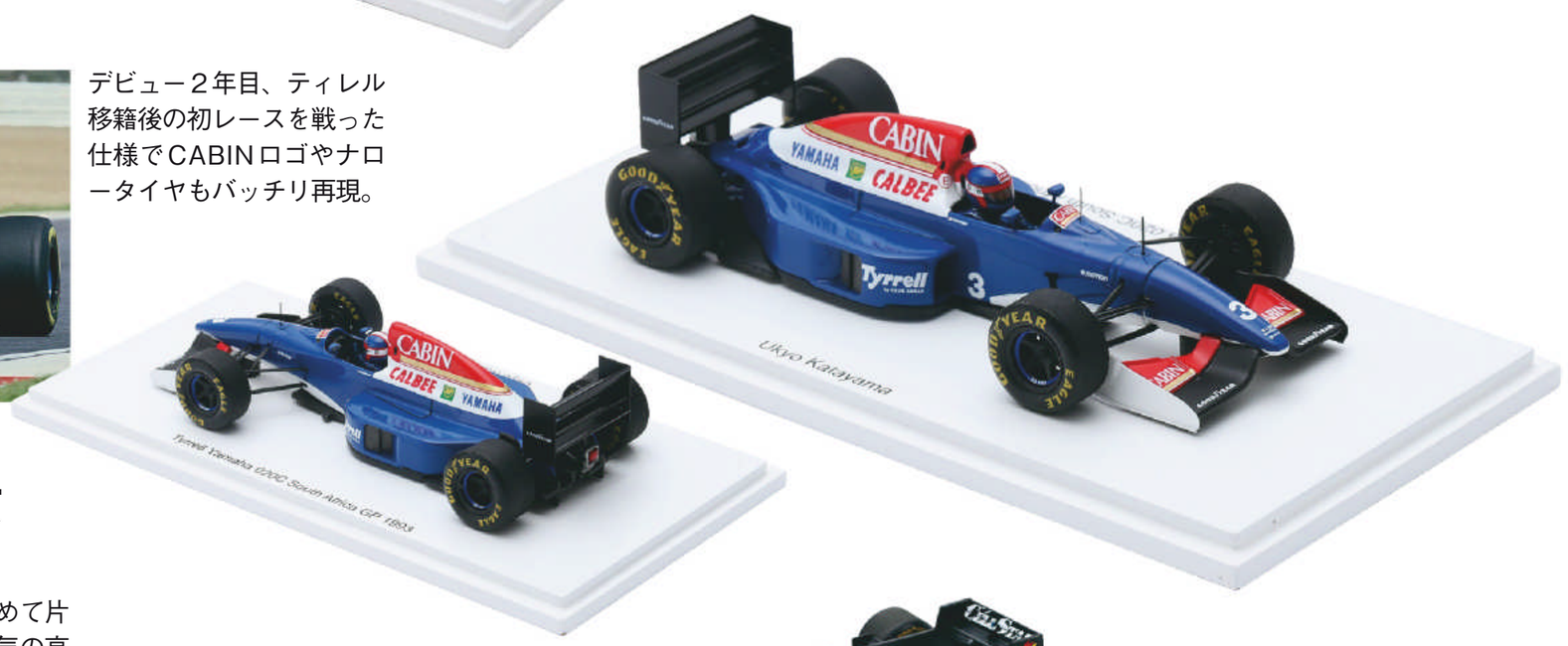
●1/43スケール●120セット限定生産●30000円＋税

見よこの豪華な３台を！ 中嶋悟のティレル019／鈴木亜久里のフットワークFA13／片山右京のヴェンチュリLC92という“F1最熱狂期”ファンなら感涙確実の日本人レギュラーF1ドライバーの先駆者３名（の愛機）組み合わせ。すでに入手困難なモデルばかりで、コレクターも熱い視線か（モデル自体は既発品の再生産版です）。

02



デビュー２年目、ティレル移籍後の初レースを戦った仕様でCABINロゴやナロータイヤもバッチリ再現。



本誌特注 ティレル020C・ヤマハ 1993年 F1南アフリカGP 片山右京

●1/43スケール●300個限定生産●8889円＋税

ずいぶん昔にスパークがモデル化していた020Cに、あらためて片山右京フィギュアを乗せて発売します。好成績は残せずも人気の高い93年車。進行中の引退車・ミナルディM197の前にぜひ入手を。

03



極端なハイノーズと厚いコクピットサイドプロテクターが当時のスタンダード。徐々にスパークもこの時代へ進出開始というわけです。

本誌特注 ティレル024・ヤマハ 1996年 F1日本GP 片山右京

●1/43スケール●600個限定生産●8889円＋税

こちらも片山右京の乗機で、96年の鈴鹿仕様。なかなか戦績の上向かないシーズンでしたが、マシンは本当にモデル映えしてカッコいい。スパークとしてこれが初のモデル化で、当然、型は新設計です。



購入申込はこちら AS web SHOPにて10/31まで！

このページで紹介した３種の本誌特注ミニカーはいずれも入荷済みか10～11月中の入荷を予定しており、すでに通販サイト「AS web SHOP」にて購入申込の受付が始まっています。受付期間終了後、当選者へメールが届きます（準備個数を上回った場合は抽選です）。受付期間はすべて10月31日（木）の16：00まで。11月初旬より順次発送いたします。なお送料および代引手数料は別途、各商品ごとに申し受けます。

▶ http://as-web-shop.jp

※各商品、おひとり様各１個限りです。アドレスや氏名が重複するなど同一人物と判断された場合、２件目以降の申込は無効です。なお当選後の注文取消（キャンセル）はできません。
※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ホームページよりお送りください（お電話でのお問い合わせにはお答えできかねます）。

※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。

●年に一度のコレクションホビーとスケールホビーの祭典●

ホビーフォーラム 2019

2019年11月3日（日）10:00開場16:00閉場

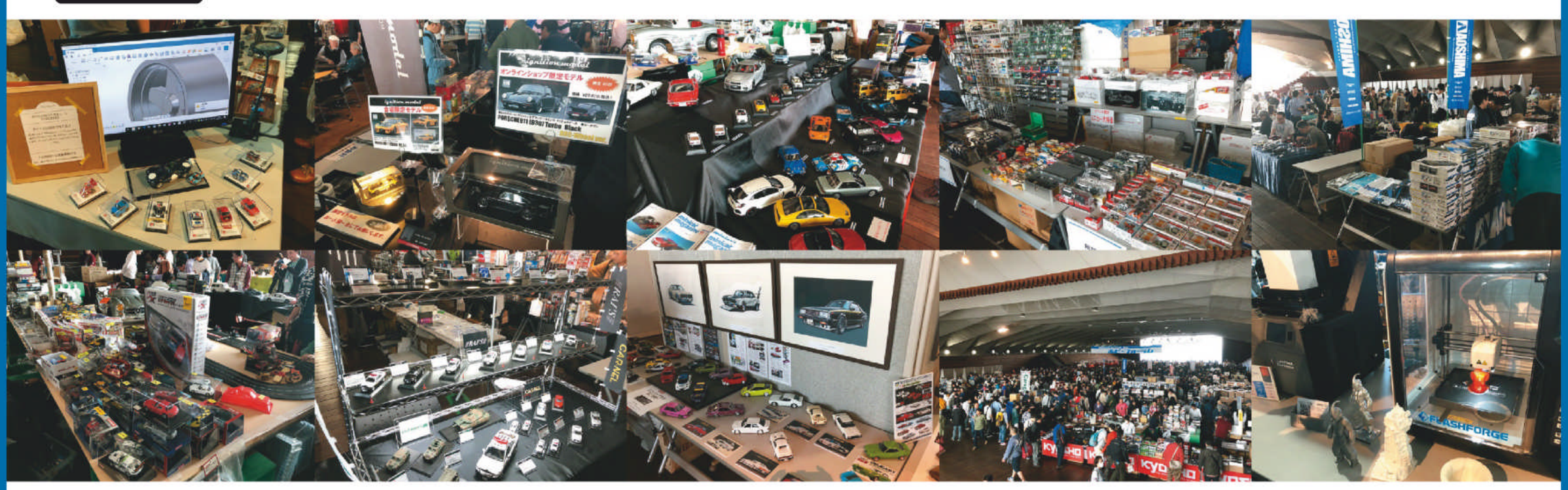
場所:横浜港大さん橋国際客船ターミナル内大さん橋ホール

ミニチュアモデルカー日本最大のイベント!



開催予定イベント

・モデラーズクラブ作品展示　・個人ディーラー、ショップなどのフリーマーケット
・出展メーカーにより新製品展示　・会場限定モデル販売　・3Dモデリングの世界



■主催／ホビーフォーラム実行委員会

■協賛／有限会社モデルアート社・株式会社ネコ・パブリッシング・京商株式会社 ・株式会社ティーケー.カンパニー・株式会社国際貿易（順不同・敬称略）

ホビーフォーラム実行委員会事務局　（有限会社キッドボックス内 TEL:046-269-7556）

FILE 51

Text/Akira Kawada Photos/Hidenobu Tanaka, SAN-EI

TOYOTA CELICA 2000GT RA20



**1970年代初め、ラリーの本場ヨーロッパへ進出する時のトヨタのパートナーが
TTEの創業者オベ・アンダーソン。カローラの次に選んだラリーカーはトヨタ・セリカだった
ここでは歴代セリカのなかで、最初に世界の頂点に近づいた
RA20型2000GTのワークスカーを紹介しよう**

ラリーの象徴だったセリカ

かつてラリーカーが市販車と密接にリンクしていた時代、トヨタのラリーカーの代名詞はセリカだった。その理由は単純で、1970年代から90年代にかけて、ラリー向きの高性能エンジンを搭載していたトヨタ車はセリカをおいて他になかったからだ。

ここ50年もの間、1・6〜2・0ℓの4気筒エンジンがラリーカーのエンジンの定石だが（黎明期とも言える50年代後半に初めてオーストラリアを走ったクラウンはさておき）、60年代のモンテカルロに挑んだトヨタ1600GTの9R、マークⅡGSSの10R（8R・G）はいずれも、その時代のトヨタ最強の4気筒エンジンを搭載した車だった。

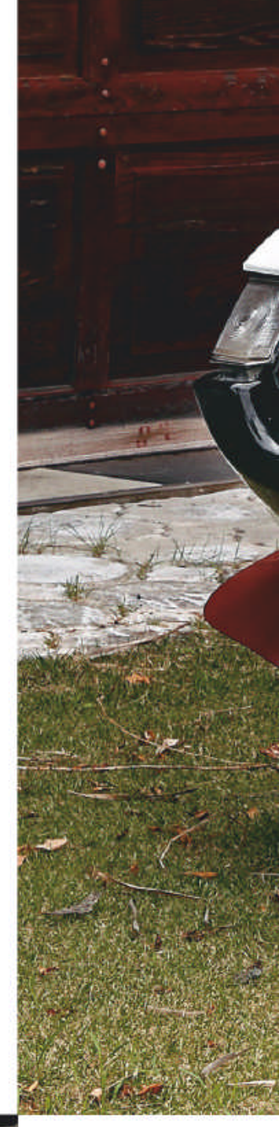
以降、TE27という例外はあったがTA22、RA20、TA64、ST165、ST185、ST205というGT・FOURの一群まで時代ごとに最も高性能な4気筒を搭載したのがセリカだった。

70年代に入るとトヨタのヨーロッパ営業部門が販売ツールのひとつとしてラリーに着目したこと、トヨタ自工でも国内だけもしくはその延長線上の活動だけに止まっているモータースポーツ活動の世界的なレベルへの飛躍を望んだこともあり、ヨーロッパでのラリー参戦への機運が高まることになる（当時まだWRCは制定されていなかった）。

初めての本格的な参戦に向けて、トヨタは71年にアルピーヌでモンテカルロを含む4勝を挙げたオベ・アンダーソンと契約。彼のために用意されたのはTA22、セリカ1600GTだった。セリカは米国を中心とした輸出も好調であり、あわよくば欧州でも拡販につなげ









たかった気持ちもあっただろうし、モータースポーツはスポーツタイプの車で参戦することが常識だった時代である。

ただし、典型的なラリーカーであるフォード・エスコートが240馬力を発揮するコスワースBDAを搭載していたのに比べ、ドライサンプ化やハイカムなど手が入っているとはいえ、それ以外はスタンダード然としたグループ2セリカの戦闘力不足は明らかだった。初陣となった72年のRACラリーで9位を得たのは僥倖だったろう。翌73年からWRCが創設されることになり、アンダーソンは引き続きセリカで出場を続けるが、大半のラリーではトラブルに苦しめられ、最高位は8位という戦績……。

この状況を打破するためにトヨタが送り出したのはカローラレビンだった。エンジンは市販車に手を加えたグループ2から大きく飛躍し、ベースは2T・Gながら151Eと呼ばれる16バルブヘッドへと変更されていた。これは当時のグループ4レギュレーションでは「オプションヘッド」と呼ばれていたもので、市販車のブロックを使用していればヘッドだけ400台生産することでラリーに使用することができた。アンダーソンからの助言はあったろうが、わずか数戦の経験でトヨタは自分たちの車に欠けているものを悟り、逡巡なく手を打ってきたのである。

レビンにはオイルショックにともなうワークス撤退という厳しい門出が待っていたが、マシン作りの進め方が正しい方向だったのは74年ポルトガルの4位と、RACの同じく4位で証明された。続く75年はトヨタ・チーム・ヨーロッパの設立で参戦体制、サポート体制が明確になり、ポルトガルで3位。そして1000湖ラリー（フィンランド）で、ついにトヨタはWRC初優勝を果たす。

この時点でトヨタは次期マシンの投入を決めていた。それが今回、実車を前にする機会を得たRA20セリカだった。TA22でヨーロッパに打って出たトヨタだけに、RA20を送り出すことは一見先祖帰りや出直しのイメージを持たれかねないが、RA20はそれまで1・

1977 トヨタ・セリカ 2000GT RA20（グループ4）諸元

全長×全幅	4330×1640㎜
ホイールベース	2500㎜
トレッド（前／後）	1350／1365㎜
重量	1383kg（写真のマシン）
エンジン	トヨタ 18R-G（152E）水冷直列４気筒16バルブDOHC
排気量	1998cc
燃料供給装置	ウェーバー45DCOE×２基（当時は日本電装燃料噴射を使用）
最高出力	245hp/9000rpm
最大トルク	25.5kgm/5000rpm
トランスミッション	５速MT
サスペンション（前／後）	マクファーソンストラット／４リンク
ブレーキ（前／後）	ディスク（前２ポット／後シングルキャリパー）

４バルブエンジンを搭載し、セリカはライバルと対等に戦う力を得た





77年RACラリーに出場したH.ミッコラ／A.ハーツ組のセリカ2000GT。大きなゼッケンと数字が時代を感じさせる。セリカに施された白地に赤いラインのTTEカラーは、ST165 GT-FOUR時代まで引き継がれる。

6ℓ用にデザインされたTAを20㎜長い2ℓエンジン搭載のためにエンジンルームを拡大し、ロングノーズ化して75年に市販化したものだ。ラリーカーではTE27同様にグループ4レギュレーションを活用して18R-Gを16バルブヘッド化した152Eを搭載している。

今回、久しぶりに実車に搭載されているエンジン以外にもスペアとしてバラしてあるものまで目にする機会を得た152Eだが、元来2バルブゆえに巨大に見えるヘッドを持った18R-Gに比べ、バルブの挟み角も狭角になっていることもあり、非常にコンパクトに見えるエンジンだった。

このエンジンは151Eやマイナーツーリングレースのスターレットに搭載された3Kベースの16バルブ、137Eと同様レース用に開発されたが、国内ではあまり使い道がなく、ワークスのモータースポーツ撤退で宙に浮いていたものだった。

その152Eの使い道ができたのは、市販セリカに18R-Gを搭載した2000GTが登場したことでFIA-CSIホモロゲーションを取得でき、152Eもグループ4のオプションヘッドとして公認を取得することができたからである。ドイツに渡った152EはBMWでおなじみのシュニッツァーによるチューニングを受けていた。NA時代のTTEのエンジンは、ほぼすべてシュニッツァーの手によるものだが、152Eの245馬力はグラベル仕様のBDAと肩を並べる数値だ。

ところが実際のRA20の参戦は16バルブエンジンのグループ4として1976〜77年の2年だけで、78年はオプションヘッドが認められなくなったためにグループ2での参戦となり、それもシーズン途中で後継のRA40にバトンタッチしている。RA40はTTEにとってトヨタラリー活動の暗黒時代となるが、それが4年近く続いたことを考えると、RA20の参戦はあまりにも短い。

しかし、その2年は充実した2年でもあった。4戦のWRC参戦となった76年。ポルトガル2位、1000湖3位、RAC5位。77年もスウェーデンの7位に始まり、ポルトガル3位、RACではミッコラが優勝を目前にしながら2位。78年は2バルブの18R-Gとなり

1ブルーヘッドの152Eエンジンが搭載されたエンジンルーム。2スペアタイヤ、バッテリーなどの搭載方法がよく分かる。3初代セリカと大きな違いは、リヤサスペンションのスプリングがリーフからコイルに替わったこと。ボディ下面は補強の溶接がびっしり。4フロント周辺。赤いフロントスポイラーは半透明の赤い樹脂。ヘッドライト、補助灯は当時の定番シビエ。5 6フロントとリヤサス。フェンダー内は補強のための溶接が十分に施されている。7フロントエンジン下には軽合金製のアンダーガード。8オーバーフェンダーがリベット止めされたリヤ。タイヤはクムホのセミレーシング。9 10スポイラーが装着されたテール。77年まではリヤにバックフォグが取り付けられ、78年からこのリヤスポイラーが取り付けられた。元はグループ2セリカのオプションパーツだった。


7


1


8


5


2


9


6


3


10


4

成績は奮わず、そのままRA40にバトンを渡すことになった。

アンダーソンはRA20について「いま考えるとボディサイズが大きめなのは悪いことだけじゃなかったと思う。エスコートと比べると、グラベルでは少しずつ遅れ、最後は負けが込んでくるパターンだったが、時には上回ることもあった。ターマックではエスコートより上だったと思う。問題なのは大きめのボディはいいとして、重量をパワーで補えなかったことかな。それとターマックでエスコートに勝てても、そこではランチア・ストラトスやフィアット131のようなややこしい車がたくさん出てくるからね」と語っていたが、ウイニングチームやウイニングマ



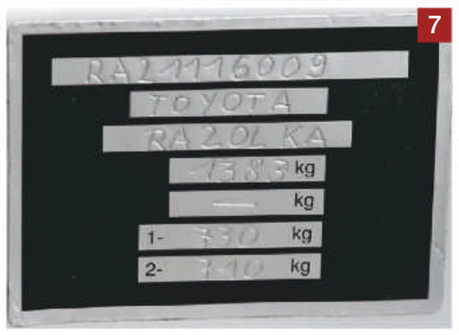












1 取材車のコクピット。2 無線や燃料ポンプ、ライトポッド用スイッチなどがヒューズとともに。3 ロールケージ。昨今のヒストリックカーイベント用に後部にはクロスケージが入る。4 近代の装置、電子式トリップメーター。5 フロアトンネルの溶接は十分な厚みがある。6 ボディに刻まれたシャシー番号。7 シャシー番号と共に前後の車重が刻まれたプレート。



修復なったセリカに添えられたのは、同車が76年1000湖ラリーで3位に入賞したこと、TTEで製作されたことを記す証明書。

シンになるにはあと少しだけ何かが足りないというのが当時のTTEとRA20の置かれた状況だったのだろう。

希少なワークスカーが日本上陸

今回取材できた個体はTTEでの活動の後、スウェーデンでTTEのワークスドライバーを務めたこともあるリーフ・アスターハグがドライブし、その後フィンランドを経てオランダとドイツのオーナーの手に渡り、TTEのジョン・デイと再会することになった。

そのオーナーは手元にやってきたセリカの素性を確認しようと、ドイツで開催されているヒストリックラリーカー最大の祭典、アイフェルラリーフェスティバルにセリカを持ち込んだ。

このフェスティバルの主催者はラリー関係のフォトエージェンシー「マクライン」のボスで、TTEを知る人間なら誰もが旧知のTTE生え抜きのメカニック、ジョン・デイがいた。

持ち込まれたRA20に興味を持ったジョンが調べ上げた車の素性は意外なものだった。この車は76年にTTEで製作されミッコラが乗り、76年1000湖で総合3位、77年RACで総合2位になった車そのものだったのである。

RA20のワークスカーは4台製作されたが、これはそのうちの1台だったのだ。そしてそのなかでもっとも輝かしいヒストリーを持つ車がレストアされ目の前にある。152Eエンジン、ハンヌ・ミッコラとアーネ・ハーツの座ったコクピット、ドライサンプのタンクが幅を利かせるトランクルーム、すべてTTEが熱かった時代の熱気に包まれているかのようだ。

そのRA20を目の前にして、入手の経緯を聞かせていただいたが、ヨーロッパから歴史的な車を出すことに現地で異論もあり、紆余曲折もあったという。それでも日本への里帰りを実現したオーナーの熱意には敬意を表したい。R

FILE 51
現代に生きる銘車たち

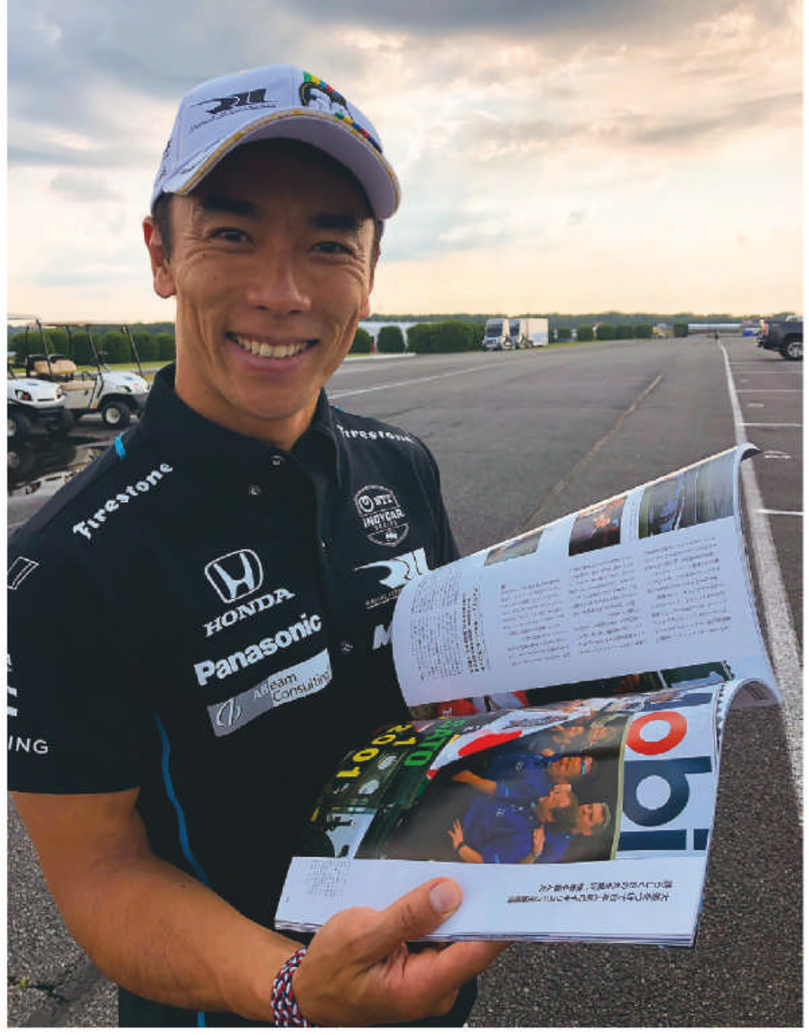
TOYOTA CELICA 2000GT RA20

1977年世界ラリー選手権第11戦　ロンバードRACラリー結果

11月20～24日　出走182台／完走67台

順位	No.	ドライバー／コドライバー	Gr	マシン	タイム
1	5	ビヨン・ワルデガルド／ハンス・トーゼリウス	Gr.4	フォード・エスコートRS 1800 Mk.Ⅱ	8:21'26
2	8	ハンヌ・ミッコラ／アーネ・ハーツ	Gr.4	トヨタ・セリカ2000GT RA20	8:23'49
3	23	ラッセル・ブルックス／ジョン・ブラウン	Gr.4	フォード・エスコートRS 1800 Mk.Ⅱ	8:31'55
4	1	ロジャー・クラーク／スチュアート・ペッグ	Gr.4	フォード・エスコートRS 1800 Mk.Ⅱ	8:36'21
5	26	アンディ・ドーソン／アンドリュー・マリオット	Gr.4	フォード・エスコートRS 1800 Mk.Ⅱ	8:39'46
6	20	キヨステ・ハマライネン／ハワード・スコット	Gr.4	フォード・エスコートRS 1800 Mk.Ⅱ	8:42'17
7	13	シモ・ランピネン／ソルベ・アンドレアソン	Gr.4	フィアット131アバルト	8:44'24
8	24	トニー・ポンド／フレッド・ギャラハー	Gr.4	トライアンフTR7	8:45'04
9	11	パー・エクルンド／ビヨン・セデレベルグ	Gr.4	サーブ99EMS	8:46'02
10	16	ブロール・ダニエルソン／マイク・ブラッド	Gr.4	オペル・カデットGT/E	8:46'22
14	14	パー-インゲ・ワルフリッドソン／ジョン・ジェンセン	Gr.4	トヨタ・セリカ2000GT RA20	8:59'38
	18	ジャン-リュック・テリエ／ミシェル・ビタル	Gr.4	トヨタ・セリカ2000GT RA20	SS51 リタイア

グラベル＆ターマック 69ステージ（SS54キャンセル）総距離3200km／SS距離674.45km



懐かしい写真やこれまでのレース人生を支えてきてくれた人たちのインタビューが豊富に掲載された本誌No.502を手に笑顔を見せる琢磨。

TAKUMA SATO INTERVIEW

佐藤琢磨

今年の目標シーズン2勝をクリア 来季こそ王座戴冠を狙う

本誌前号No.502における「特集・佐藤琢磨」が大反響を呼んでいる
しかし琢磨は本誌発売後に自身初の年間２勝目を達成
改めてシーズン総括と来季の目標を中心に最終戦で話を聞いた

Text/Masahiko Amano（Amano e Associati） Photos/Hiroaki Matsumoto

――まず、本誌No.５０２の「佐藤琢磨」特集を読まれた感想は？

「感謝しかないです。現役で走っている間に、大特集を組んだ雑誌を出してもらえるのは光栄ですし、嬉しいです。自分でも改めてキャリアを見直してみることができ、いろいろと思い出したこともありました。懐かしい写真や懐かしい人たちのインタビューもありましたからね。ファンのみなさんも、ＳＮＳを通じてすごく良かったと言ってくれています。もう少し頑張って、特集の第2弾を出して頂くためにもっと記録を作っていかないと（笑）」

――第14戦ポコノでは、参戦10周年を記念したスペシャルヘルメットを被りましたね。

「自分は10年目ということをそんなに意識していませんが、記念、区切りという意味で製作しました。あれは自分の記念のためではなく〝ウィズ・ユー・ジャパン〟の復興支援チャリティのためのものなのです」

――そのポコノでは1周目に多重アクシデントに巻き込まれてしまい、事故の責任をすべて負わされるという事態になってしまいました。

「あのアクシデントからは、我々全員が学ばなければいけないと思います。誰が悪いという犯人探しをするのではなく。ものすごい接近戦を全員が見直して、次に繋げればいいと思うのです。

実際、アクシデントが起きた時、自分では何がどうなっていたのか、よくわかりませんでした。アレクサンダー・ロッシとライアン・ハンター・レイがサイドバイサイドになり、僕は彼らを追い抜くため最初ステアリングを右に切りましたが、その後はまっすぐ進みました。まっすぐ行ったのに事故が起きたということは、もっとうまくオーバーテイクする方法、避けるという手段もあったのではないかと考えます。でもあの時、僕はその必要はないと思ったのです。基本的にオーバルでは追い抜きをかけている時にそれぞれがレーンを変えないという了解事項がありますし、ロッシとハンター・レイというトップコンテンダーが相手だったので信頼していました。確かにギリギリだったかもしれませんが、全員がまっすぐに行っていれば接触することはなかったんです。今言えるとしたら、おたがいにもう少しスペースを空けるべきだった、ということでしょう。

でも、一番驚いたことは、すべてが自分の責任になっていたことですね。実は医務室から出る前にダリオ・フランキッティが僕のところへ来て、『あれはロッシとハンター・レイが上がって来たように見えたから、ビデオをしっかりと見てから話をした方がいい』とアドバイスをしてくれました。僕としてもビデオを見たかったんですが、見ることができないまま外に出たら、すでに集中砲火となっていた。普通はインディカーの裁定に委ねますが、僕ひとりだけに〝避けることのできた接触〟というペナルティが課せられたのです。しかも、自分が事故の引き金を引いたという話が広まっていたので、〝これは事実をちゃんと伝えないといけない〟と思い、自分のオンボードビデオを公開しました。そして所属チームであるレイホール・レターマン・ラニガン・レーシングがステイトメントを出すという異例の状況になったんです。ビデオを見た多くの人たちからは〝本当だ、もっとしっかり検証をしなくてはいけない〟と言ってくれたりもしたし、結果的に〝レーシングアクシデントだった〟となりました。それでも文句を言う人たちはいましたが」

――ＳＮＳで広がり、炎上したのですよね。

「ＳＮＳの怖いところですが、アメリカのシリーズに参戦する日本人がアメリカ人ドライバーと絡んだアクシデントということで、ものすごく偏った見方がありました。ライブで放映されたロッシのオンボード映像は広角カメラ



インディ500と同じマイジャックのカラーリングのマシンとスペシャルヘルメットでポコノに出走。ファンクラブのツアーに合わせてポコノが選ばれたという。

によるものだったので、ロッシが動いていないとすれば僕が降りて行ったように見えてしまった。それをロッシはメディアなどにものすごい勢いで言い、ハンター・レイも〝そうだ、そうだ〟と便乗したので、余計にみんな、そういう風に思ってしまったのでしょう。そこで改めて、自国を出て海外で戦う厳しさを感じました。もちろん、SNSがポピュラーになった時代という背景もあると思いますが……」

悔しくて辛い思いから勝利を掴む

――次のゲートウェイに行った時点では、まだインディカーの裁定が完全にクリアになっていませんでした。

「そうですね。インディカーが僕に出した〝避けられたアクシデント〟とい



自分を支え続けてくれたスタッフがいたからこそ、自分自身も強くいることができ、優勝という結果に繋げることができたと、レース後に喜びを爆発させた。

アクシデントの後で迎えた第15戦ゲートウェイで劇的な勝利を飾る。ビクトリーレーンに集まったファンたちが残り続け、声援を送り続けてくれたことに琢磨は感謝を捧げた。

今年見つけた課題を克服していき
来季は序盤戦から好成績を出していきたい



ラグナセカ名物のコークスクリューを走り抜ける琢磨。最終戦の結果で、最終的なシリーズランキングは９位となった。

う裁定は取り下げられなかった。これは純粋に政治です。実際ペナルティは何もなかったし、インディカーもハンター・レイとロッシに非があったことを認めていますよ。でも、後で裁定を変えてしまうとレース中のスチュワードの威厳がなくなってしまうのです。

本当なら全員にペナルティか、全員ペナルティなし、にしなければいけないのに、とて残念でした。だから、そのことを信じて挑戦を続けることの大切さを証明できました。僕の人生のなかでも、思い出に残るストーリーになりましたね。フルサポートしてくれたチーム、応援してくれた多くのファン、理解してくれた関係者の方々に本当に感謝しています。

――見事なぶつけぶりでしたね。

「出来過ぎのようなストーリーでしたが、神様は公平に見ているというか、どんなに苦しい状況でも正しいと思うことの大切さを証明できました。僕の人生のなかでも、思い出に残るストーリーになりましたね。フルサポートしてくれたチーム、応援してくれた多くのファン、理解してくれた関係者の方々に本当に感謝しています。

意地などもあったけれど、自分たちがペース（スピード）を持ち合わせていたことが勝因のひとつです。ストラテジーももちろんうまくいったのですが、単純にそれだけで勝ったわけではありません。ペースがなかったら、フルコースコーションを利用できるポジションにいることはできなかったですからね。そしてもうひとつは、最後にエド・カーペンターが迫ってきたとき、ポコノからの背景もあり彼を絶対に前に出すわけにはいかなかった。チャンスを眼の前にして、絶対にそれを掴むんだというものすごい覚悟を持ちましたというものすごい覚悟を持ちました。その結果が優勝と、サポートしてくれた人たちへ最高のかたちでお礼することができ、ショートオーバル初優勝というおまけまでついてきました。チャンピオンシップコンテンダーのなかに入れるように頑張りたいと思います。大きなチームはリソースも多く安定しているので、僕らにとっては大変な挑戦になりますが、できないことはないと信じています。自分たちの持っている力を最大限に発揮すれば、チャンピオンシップに挑戦することは可能だと思っています。

来年のマシンはウインドウスクリーンが装着されたり、エンジニアリングが挑戦しなければいけない年になるので、そこをうまく利用したい。13年のときのように、何かをライバルたちより早く見つけて、序盤戦から好成績を出していきたいですね」

来季はチャンピオンシップへ挑む

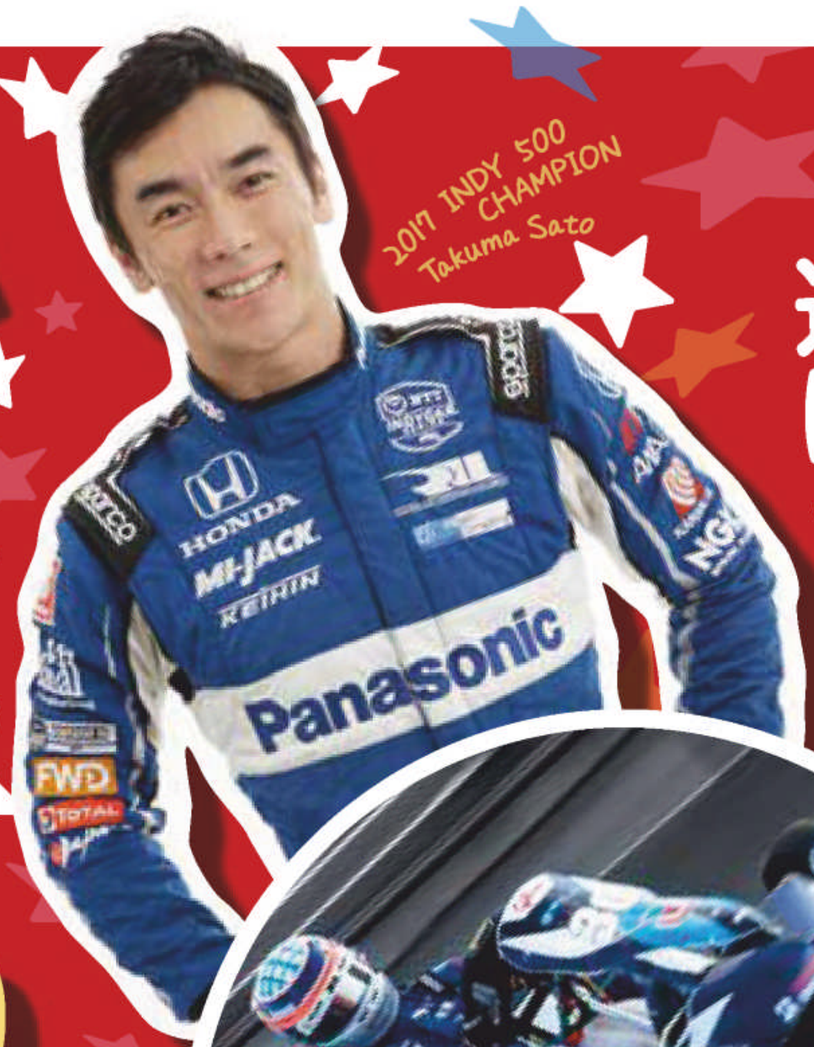
――そして、今回のラグナセカで今シーズンを終えましたが、どんな1年でしたか。また、来年の目標はいかがでしょうか。

「最終戦は予選16番手から2ストップで行こうとハードタイヤでスタートしたのですが、うまくいかないと感じたので早めにピットインして変則3ストップ作戦に変更しました。これで順位をアップしていき、トップ10入りは間違いないところだったのにリスタートでぶつけられ、その後に接触もあったためサスペンションが壊れて21位でした。最終戦はダブルポイントなので、ランキングは6位から9位に落ちてしまいとても残念でした。でもシーズン2勝というひとつの目標は達成できたので、来年はこの経験をチームと一緒にフルに活かしていきたいと思います。課題となる部分は今シーズン中にたくさん見えたので、それらをしっかりと克服してもっと力強く走りたいですね。そして、チャンピオンシップコンテンダーのなかに入れるように頑張りたいと思います。大きなチームはリソースも多く安定しているので、僕らにとっては大変な挑戦になりますが、できないことはないと信じています。自分たちの持っている力を最大限に発揮すれば、チャンピオンシップに挑戦することは可能だと思っています。

来年のマシンはウインドウスクリーンが装着されたり、エンジニアリングが挑戦しなければいけない年になるので、そこをうまく利用したい。13年のときのように、何かをライバルたちより早く見つけて、序盤戦から好成績を出していきたいですね」

With you Japan Festa 2019

TOHOKU・MIYAGI



佐藤琢磨と遊ぼう!!



レーシングドライバー佐藤琢磨が東北復興応援のために2011年に立ち上げた
プロジェクトWith you Japanが、復興地の子ども達に元気いっぱい
楽しんでもらうため、復興地の親子をご招待させて頂き
今年も「With you Japan Festa 2019」を開催します!
通常の遊園地アトラクションの他、カート体験会などこの日限りの様々な
スペシャル体験会もあるので是非ご参加下さい!



東北キッズ
参加費無料!
(事前申込制)











参加費無料!
先着30組
(事前申込制)

※実施内容、スケジュールは変更する場合がございます。

11月17日(日) 9:00~16:00(予定)

楽天生命パーク宮城 スマイルグリコパーク他
〒983-0045 宮城県仙台市宮城野区宮城野2-11-6

中学生まで
東北在住のキッズと保護者
無料ご招待!!

事前申込頂くとポストカードプレゼント&抽選会参加!

★ 下記HP内お申込フォームまたはQRコードからお申込下さい ★

With you Japan Festa 2019 申込みはこちら▶ https://www.withyoujapan.org
ストライダーエンジョイカップ 申込みはこちら▶ http://strider-enjoycup.runandbike.jp
イベントについてのお問合せはこちら ✉ wyj@takumasato.com

主催：佐藤琢磨復興地応援プロジェクト「With you Japan」　後援：Japan America Society of Southern California's *2011 Japan Relief Fund*
協力：公益財団法人 日本財団 HEROs／(株)楽天野球団／江崎グリコ(株)／TOTO(株)／ブライトリング・ジャパン(株)／STRIDER JAPAN／ギャラップ／(株)ORSO／(株)ムラサキスポーツ 他(順不同)


TOTAL
CIRCUIT DE SPA
FRANCORCHAMPS
Feel inspired
Wallonia.be
EAU ROUGE
1939
SUPER FILM presents
FIA WEC 6 Hours of Spa-Francorchamps
a Ryoma Kashiwagi film I 2019
LEICA TL2 x Apo-Summicron M50mm
Supported
by
LEICA CAMERA



R'on Serial Graphic

LM GTE Am

1st | n°77 Dempsey-Proton

Christian Ried / Riccardo Pera / Matt Campbell

5:44'49.089 / 2'18.004 / 122 Laps / Porsche 911 RSR

2nd | n°90 TF Sport

Euan Hankey / Salih Yoluc / Charles Eastwood

5:44'54.433 / 2'17.933 / 122 Laps / Aston Martin Vantage

3rd | n°61 Clearwater Racing

Luis Perez Companc / Matteo Cressoni / Matthew Griffin

5:45'05.233 / 2'18.341 / 122 Laps / Ferrari 488 GTE

LMP1

1st | n°8 TOYOTA Gazoo RACING

Sébastien Buemi / Kazuki Nakajima / Fernando Alonso

5:44'41.101 / 1'58.056 / 133 Laps / TOYOTA TS050 Hybrid

2nd | n°3 REBELLION RACING

Nathanael Berthon / Thomas Laurent / Gustavo Menezes

5:44'58.794 / 1'59.393 / 132 Laps / Rebellion R13

3rd | n°11 SMP RACING

Mikhail Aleshin / Vitaly Petrov / Stoffel Vandoorne

5:45'05.350 / 1'59.474 / 132 Laps / BR Engineering BR1

GTE PRO

1st | n°97 ASTONMARTIN RACING

Alex Lynn / Maxime Martin

5:44'45.343 / 2'15.702 / 124 Laps / Aston Martin Vantage AMR

2nd | n°51 AF CORSE

Alessandro Pier Guidi / James Calado

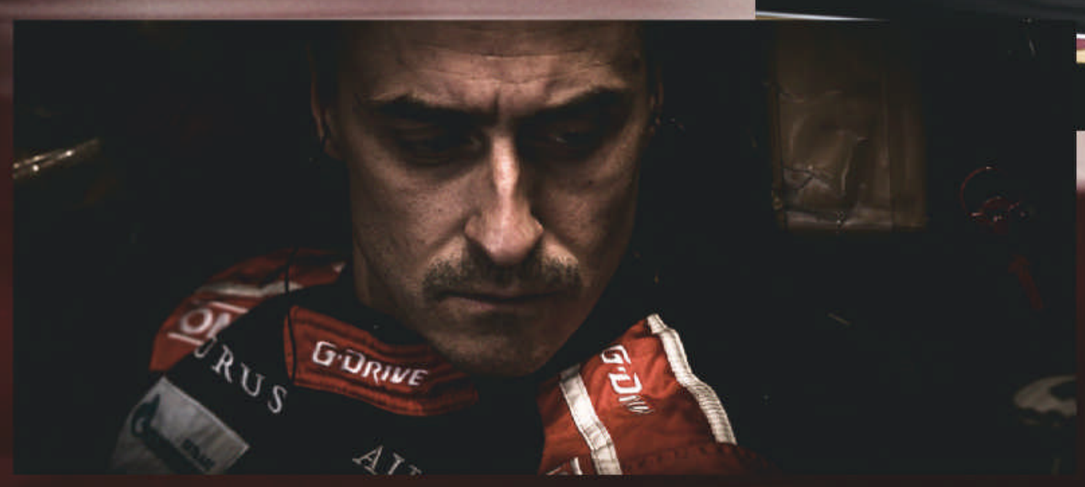
5:44'46.231 / 2'16.336 / 124 Laps / Ferrari 488 GTE EVO

3rd | n°92 PORSCHE GT TEAM

Michael Christensen / Kevin Estre

5:44'49.146 / 2'15.556 / 124 Laps / Porsche 911 RSR







柏木龍馬｜Ryoma Kashiwagi
Image Conceptor

superfilm5

LMP2

1st | n°31 Dragonspeed

Roberto Gonzalez / Pastor Maldonado / Anthony Davidson

5:44'55.919 / 2'04.155 / 129 Laps / Oreca 07

2nd | n°26 G-Drive Racing

Roman Rusinov / Job Van Uitert / Jean-Eric Vergne

5:44'59.874 / 2'04.320 / 129 Laps / Oreca 07

3rd | n°36 Signatech ALPINE Matmut

Nicolas Lapierre / Pierre Thiriet / Andre Negrao

5:45'00.351 / 2'05.556 / 129 Laps / Alpine A470



Fastest Lap Speed

203.088 km/h Dragonspeed Oreca 07 2'04.155 | LMP2

184.313 km/h Gulf Racing UK Porsche 911 RSR 2'16.802 | GTE AM

Fastest Lap Speed

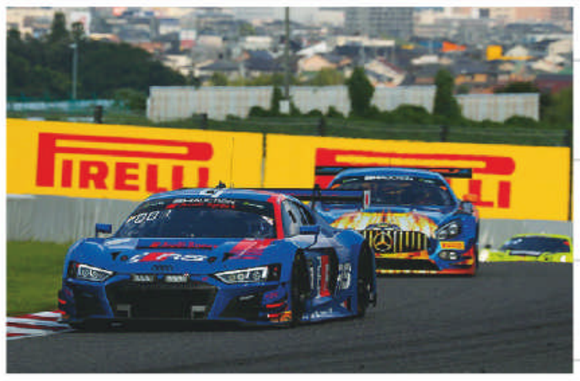
214.784 km/h TOYOTA TS050 Hybrid 1'57.394 | LMP1

187.875 km/h BMW M8 GTE 2'14.208 | GTE PRO

EYES ON NOW

現在進行形のモータースポーツシーンに注目

Text & Photo/Toshiyuki Endo
Photos/XPB Images, TOYOTA, MOBILITYLAND, INDYCAR, GTA



GT3マシン基軸の10時間戦として2年目の開催を迎えた“鈴鹿夏耐久”はWRTの㉕アウディR8が優勝。

Major Winners of 2 Months

2019.7.28→9.22

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

●7月28日
F1 第11戦 ドイツGP/マックス・フェルスタッペン

●8月4日
S-GT 第5戦 富士/大嶋和也&山下健太

●8月4日
WRC 第9戦 フィンランド/オット・タナク

●8月4日
F1 第12戦 ハンガリーGP/ルイス・ハミルトン

●8月18日
SF 第5戦 もてぎ/平川亮

●8月25日
鈴鹿10時間耐久レース/K.バン・デル・リンデ組アウディ

●8月25日
WRC 第10戦 ドイツ/オット・タナク

●9月1日
F1 第13戦 ベルギーGP/シャルル・ルクレール

●9月1日
WEC 19-20第1戦　シルバーストン/小林可夢偉&M.コンウェイ&J-M.ロペス

●9月8日
S-GT 第6戦 オートポリス/H.コバライネン&中山雄一

●9月8日
F1 第14戦 イタリアGP/シャルル・ルクレール

●9月15日
WRC 第11戦 トルコ/セバスチャン・オジエ

●9月22日
S-GT 第7戦 SUGO/平手晃平&F.マコヴィッキィ

●9月22日
F1 第15戦 シンガポールGP/セバスチャン・ベッテル

F1

シャルル・ルクレール、スパとモンツァで価値ある連勝
やがて来るのはフェルスタッペンと彼が覇を競う時代か
ホンダのエースも前半戦ラスト主役級の活躍
そのマックスの父のことも忘れないでおきたい



メルセデス勢を従えてモンツァの表彰台の頂点に立つルクレール。スパではF2で友人のA.ユベールが事故死し、初優勝も喜び満開とはいかなかったが、フェラーリの聖地でも勝ち、歓喜がほとばしる。

今回のEYES ON NOW、F1関連記事については発売日直前にある第16戦ロシアGPの結果と内容を反映できていない締め切り事情をまずはご了承いただきたいのだが、シーズン後半のアタマに位置する第13戦ベルギーGP～第14戦イタリアGPの2連戦ではフェラーリのシャルル・ルクレールが2連勝した。自身のF1初優勝とフェラーリの今季初勝利、そして陣営9年ぶりとなる聖地モンツァでの勝利を内包する連勝で、今季のフェラーリがマシン的に得意とすることが予想されたスパ・フランコルシャンとモンツァで、きっちりチャンスをものにした。

とはいえ、決して楽勝だったわけではなく、フェラーリ向きのコースでもレースになるとやはり強いメルセデスと戦ったうえでの2戦連続ポール・トゥ・ウインだけに価値は高い。

そしてなにより『この若手、いい』と思ったのは、スパの予選で各陣営の空力エンジニア主導と見られるトー（スリップストリーム）合戦化の流れがあったなか、「そんなのいいから、さっさといこうぜ！」的な内容を言っていたことだ。物理も大事だけど、コースでドライバーが気持ち良く走れることが一番、というこのスポーツの基本を思い起こさせてくれた。

F1参戦2年目、トップチーム移籍1年目での初優勝達成は過去の例に照らしても間違いなく超大物の証。おそらくは近い将来、マックス・フェルスタッペンと長く覇を競う関係を築いてゆくのだろう。そう予感させるに十分な内容の連勝だった。



息子マックスと父ヨスのフェルスタッペン親子。オランダ勢でF1を100戦以上走った選手は現状ヨスだけである（マックスはもうすぐ100戦）。

今季F1〝前半戦の終盤〟における主役はマックス・フェルスタッペンだった。レッドブル・ホンダのエースは、第9戦オーストリアで勝つと、第11戦ドイツでシーズン2勝目、さらに第12戦ハンガリーでは自身初ポール獲得（ホンダ13年ぶり）でF1世界選手権戦100人目のポールシッターとなり、レースでもルイス・ハミルトンと真っ向から戦って惜敗の2位と善戦した。その活躍があまりに抜きん出ているだけに、彼と組む僚友は大変だ。ピエール・ガスリーはトロロッソの新人アレクサンダー・アルボンとの交代を強いられることとなっている。

それにしても、フェルスタッペンの名がホンダの大黒柱となる日が来るのだから、不思議なものである。最近のファンは、もうマックスの父ヨスのことを知らないかもしれない。ドイツF3王者として鳴り物入りでF1に歩を進めるも、90年代～00年代初頭にかけて脇役に甘んじたヨス。しかし、レース大国とはいえないオランダからやって来て、〝ヨス・ザ・ボス〟と呼ばれるなどF1界で一定以上の地位を築いた功績は小さくない。今やその存在感は完全に〝マックスの父〟だが、こういう先達のことも忘れたくはないものだ。

INDYCAR

参戦10年目、初の年間複数勝利を達成
佐藤琢磨42歳、今季は最良シーズンに

佐藤琢磨はインディカー・シリーズ参戦10年目の今季、第3戦アラバマに続き第15戦ゲートウェイでも勝って通算5勝目、自身初の年間2勝を達成した。最終第17戦でシリーズランクを3つ落として9位、自身最高の8位を更新できなかったが、インディ最良のシーズンになったといっていいだろう。

第14戦ポコノでは多重クラッシュの原因とされたところもあったなか（映像的にそうは見えなかったが）、翌週にすべてを払拭するような勝利を挙げたのが、いかにも彼らしい「たくま（ら）しさ」であったとも思う。その意味でも最良シーズンと評して、日本の誇りとしたい。

シリーズ王者にはジョセフ・ニューガーデンが2年ぶりに輝いた。こちらの話は次号、恒例の主要シリーズ年間回顧にて。



㉚佐藤琢磨、第15戦ゲートウェイで今季2勝目、ガッツポーズに様々な想いが宿る――。またひとつ、アメリカの地に日本の栄誉が刻まれた。

WRC

充実の今季も、もうひと押しパンチ不足？
トヨタ、四半世紀ぶりのWRC2冠なるか

全14戦中の11戦を消化した時点で、今季WRCでは3連勝した者がいない。ドライバー、マニュファクチャラーの両面でそうなのだが、オット・タナク&トヨタはもっとシーズンを席巻していてもいいはずだ。どこにいっても大概は速くて強い今季なのだが、あとひと押しパンチ不足という感も否定できない。

その印象はポイントランキング動向にも反映されており、タナクは個人王座戦線首位ながらもリードは安全圏とはいえず、第11戦トルコを制して盛り返しの機運を見せる6連覇王セバスチャン・オジエ（現シトロエン）の足音が気になる間合い。マニュファク部門ではトヨタはヒュンダイを追う立場に立たされ続けている。残り3戦、タナク初戴冠とトヨタ2連覇で1994年以来の2冠独占は叶うのか!?


残り3戦、トヨタの⑧タナクは選手権首位に位置しているが、王者オジエも追ってきている。マニュファク王座争いではヒュンダイを追撃中。

SPOT FOCUS

●WECは9月1日決勝のスルバーストン4時間から新たな「2019-2020シーズン」に突入した。ハイパーカー移行を前にした現行LMP1のラストイヤー、開幕戦の同クラス出走は6台に。トヨタ7号車の小林可夢偉組が優勝し、8号車中嶋一貴組が2位だった（ダカール参戦にシフトしたフェルナンド・アロンソが抜けた8号車にはブレンドン・ハートレーが加入）。今季は「サクセスハンデキャップ」という新制度が第2戦以降、最終戦ル・マン以外で適用されるので、次の富士では開幕戦2位だった8号車が本命と考えるべき？　なお、今季は決勝レース時間も多岐化しているが、10月の富士は従来と同じく6時間だ。

●アロンソはトヨタ（トヨタGAZOOレーシング）とともに2020年のダカールラリー（サウジ開催）参戦に向けて準備を進めている。9月にはトヨタ・ハイラックス搭乗による初のラリーレイド参戦も南アで経験。彼の挑戦を支えるコ・ドライバーには、ダカールの2輪で総合優勝5回を誇る同朋、マルク・コマが就任している。

●イタリアGP併催のFIA-F2とFIA-F3で日本勢が優勝。F2のレース1で松下信治、F3のレース2で角田裕毅がそれぞれ勝っている。松下はレース1での今季2勝目、角田はFIA-F3での初優勝。

●8月、全日本F3選手権のシリーズ運営を行なっている現「日本フォーミュラスリー協会」は、国際的なF3級カテゴリー再編の波のなか、彼らの〝選手権環境〟の実質的な維持を目指し、2020年からは新車ダラーラ320による「全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権」へと移行する旨を発表した。ダラーラのF3級新車がF320でなく、ただの320という名称になっているあたりにも再編の波の複雑さが象徴されていようか。また、FIA-F3を国際F3と見立てた場合の地域F3、フォーミュラ・リージョナルあるいはリージョナルF3などと呼ばれる存在があるが、日本でもこのシリーズが来季立ち上がる。車両は童夢のF111／3。どうやら2020年、日本には広義のF3級カテゴリーが並立することになる模様だ。

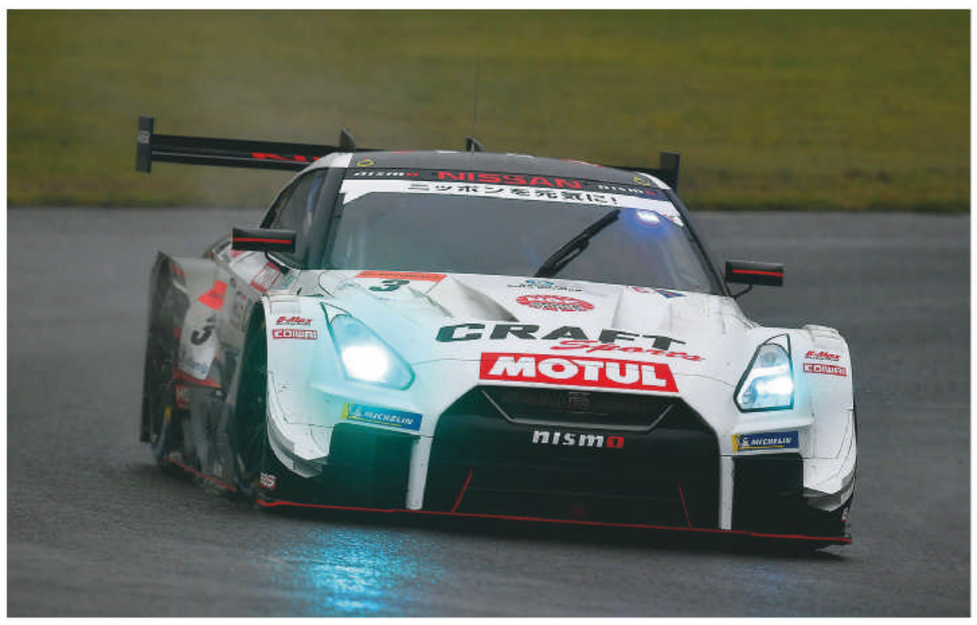
●今季〝最後の〟全日本F3王者にはサッシャ・フェネストラズが輝いた。最終大会を待たずに戴冠を決めている。


SF第5戦もてぎ、インパル2年目の平川亮が待望の初勝利で今季5人目の勝者に。



2019年の全日本F3王者になったのは、B-Max with motoparkのS.フェネストラズ。

CLOSE UP RACE



NDDP & B-MAX陣営の③GT-Rが、雨のSUGOで日産に今季GT500初優勝をもたらした。

SUPER GT第7戦 スポーツランドSUGO：9月21～22日

平手&マコヴィッキィ組、GT-Rの連敗を止める

現在のSUPER GTの前身である全日本GT選手権（JGTC）が四半世紀ほど前に発足した経緯のひとつに、「R32スカイラインGT-Rがレースできる場所をつくりたい」という思いがあったことは広く知られる。それを考えたとき、昨年途中から続くR35 GT-RのGT500クラス12連敗はとても寂しく映るものであった。

しかし今季ラスト前の一戦である第7戦SUGO、雨の決勝で、レクサス&ブリヂストン優勢のシーズン図式にくさびが打ち込まれることに。勝ったのは平手晃平とフレデリック・マコヴィッキィのコンビ、NDDP RACING with B-MAXのミシュラン装着GT-Rだった。昨季からGT500クラスに参戦している陣営で、これが当該クラス初優勝。ニッサンおよびミシュランにとっては昨春、ゴールデンウイークの富士でニスモが勝って以来の頂点である。

平手とマコヴィッキィは他メーカーでのGT500優勝経験がある者同士で、今季に向けて大シャッフルを敢行したニッサン陣営の目玉的なコンビ。ニッサン初年度で貴重な勝ち星をあげ、存在感を示した。



GT500勝者の平手&マコヴィッキィと、GT300勝者で王座に接近した高木&福住。

そしてタイトル争いはブリヂストン装着レクサスLC500勢のほぼ一騎打ち状態で、チームルマンの大嶋和也&山下健太が、トムス37号車の平川亮&ニック・キャシディを7点リードして最終戦へ。2位でも自力王座のチームルマン、脇阪寿一監督体制になって4年目だが、1～2年目に最終戦まで争ってつかめなかったタイトルを今度こそ獲れるか。

Text/Toshiyuki Endo Photos/XPB Images

昇竜の勢いルクレールVS久々勝利ベッテル さあ、マラネロの“エース争い”に注目!?



モンツァで９年ぶりに勝ったフェラーリの記念撮影。このときのベッテルの表情は隣のルクレールに比べると……。

さて、前の見開き（１２４ページ）でシャルル・ルクレールがＦ１における輝かしい未来へのパスポートをつかんだであろう旨を論じたが、彼が２連勝する間、厳しい立場に置かれていたのがフェラーリのチームメイト、先輩セバスチャン・ベッテルである。前半戦の途中から雰囲気的にはルクレールのナンバー２状態で……。

ただ、次の第15戦シンガポールＧＰではベッテルが今季初優勝。高速のスパ～モンツァと違ってマリーナベイ市街地では苦戦が予想されていたフェラーリだが、結果的には予選でルクレールが３戦連続となるポール獲得を成し（ベッテルもＱ３の前半アタックでは首位）、レースではベッテル～ルクレールの順で今季初１・２、チーム３連勝を飾った。またも連戦で迎える第16戦ロシアＧＰの結果と状況が本稿執筆時点では分からないが、フェラーリがコースを問わない強さを身につけつつあるとしたら鈴鹿を含む終盤戦が楽しみだ。

それはそれとして、さて１年以上ぶりに勝ったベッテルは完全復活といえるのだろうか？　以下はあくまでシンガポールＧＰ終了直後の印象だが、今回はピット戦略のアヤでルクレールの前に出られたことによる勝利、とも見える内容だった。３連勝中の決勝１勝２敗、予選０勝３敗という星勘定等々も含めて考えた場合、ルクレールに傾いた〝エース争奪戦〟の流れを引き戻すには言い難いように思える。

ベッテルはレッドブル時代にもル・リカルドが新たな僚友になった４年に年間０勝対３勝と敗れた経緯があり、自分より若く、上り坂にあるチームメイトとのマッチアップには相性よろしくない面があるようだ。マーク・ウエバーやキミ・ライコネンといったベテランがチームメイトの場合とは勝手が違うのか？　いずれにせよ、14年に続く今年の状況は４度のタイトル獲得歴を誇るセバスチャン・ベッテルというグレートドライバーの歴史的評価において深い傷となる可能性もある。

フェルスタッペンとルクレールが未来のライバルなら、当世（２０１０年代）最高のライバル構図は４冠ベッテルと５冠ルイス・ハミルトンのそれだ。しかし、この両雄は最後の最後まで真っ向から競るタイトル争いはこれまでしていない。そのため、どちらが上かを論ずるのは妄想の域を出ない話になり、それゆえに面白くもあるのだが、もしベッテルとハミルトンがフェラーリなりメルセデスなりでチームメイトになったら、どっちが勝つだろうか。この想像ほど（当事者以外に）楽しいものもないだろう、さて読者諸兄はどう考える？

生まれる時代が遅かったベッテル？

筆者は、ハミルトンが勝つと考える。ただし……。言い訳の逃げ道をつくりたいわけではないが、もし30年くらい前のＦ１でふたりがチームメイトになったなら、ベッテルが圧勝するだろうとも考える。

以前にもどこかで記したが、ベッテルは古風だ。初めて鈴鹿で戦った２００９年に「神様がつくったコース」とそこを絶賛したように。だから、生まれる時代がもっと早ければ、ベッテルはより活躍できただろうと思うのである。オールドナチュラルコースが今より多い時代ならば――。

一方のハミルトンは、これまでの言動等から見て、鈴鹿やスパのようなコースが特別に好きということではないようだ。彼が得意中の得意とするのは近代的なコース、俗にいう〝ティルケ・サーキット〟である。人工的な細かいコーナーからの脱出加速やそこへのブレーキングといったテクニックは他の追随を許さないもののように思える。だから今のＦ１ではベッテルと僚友になっても、たぶん勝つのはハミルトンだ。

ちなみにハミルトンは最近、元来それほど好きではない（と思われる）自然系中高速コースも完全攻略している印象がある。完全無欠化しつつあるのだ。でも、昔のＦ１への先天的な適性という面ではベッテルに及ばないように考えられるので、１９９０年頃にふたりが戦っていたら、その時代の覇者はベッテルだったと思う――。

対ハミルトンはともかく、ベッテルの目下の〝敵〟はルクレールだろう。２位に甘んじたシンガポールＧＰではどこか不満そうな態度も見え隠れしていたルクレールと、完全復活を果たしたい元王者ベッテル。かつてマラネロには「選手権ポイントをリードしている者がナンバー１ドライバーだ」との不文律があったともいわれるが、フェラーリのチーム内主導権争い、これが今シーズン終盤の見どころのひとつになってきそうだ。Ⓡ



シンガポールでもフェラーリは勝った。チーム３連勝、今度は⑤ベッテルが優勝である。２位の⑯ルクレールにはチームの戦略に不満もあった？

発売日まで、見せられなくてゴメンなさい。

【読者の皆さまへ】

トヨタ自動車の協力のもと、今回はエンジンからモーターに至るまで、ハイブリッド・コンポーネンツを中心に多くの〝秘部〟を特撮し誌面に掲載しているのですが、10月4日の発売日まではその画像を公開することができません。もったいぶった表紙画像での告知になりまして申し訳ありませんが、ご理解いただければ幸いです。どうぞ楽しみにお待ちください。ガッカリさせないことを、お約束いたします。



1400円+税
10月4日(金)発売
A4ワイド版
全132P

TOYOTA サンエイムック auto sport 特別編集 TS050 HYBRIDのすべて

>> 【特集】TS050 HYBRIDを解剖する
(エンジン／ハイブリッド／ベンチ／シャシー／モノコック・カウル・ブレーキ／サスペンション／ステアリング)

>> [中嶋 悟×中嶋一貴]息子がつかんだ父の「夢」 >> 世界タイトル獲得までの“5年間” >> 2019-2020参戦“最終仕様”解説

>> TS050 HYBRID全戦績 >> TS010&020「先達の肖像」 >> 特別付録 両面ポスター(420×594mm) etc.

ご予約・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
http://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
〒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)

歴史があるから、未来が輝く。



No.502
特集 佐藤琢磨
［たゆまぬ努力、磨かれる技能、生ける伝説］

- 10000字
  ロングインタビュー
- レジェンドが語る
  “Taku”の魅力と功績
- マシンギャラリー
  2004 BAR Honda 006

雑誌コード：66729-53
価格：1463円＋税



No.501
特集 レーシングGT-R
［３世代の“R”に通ずる伝統］

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

雑誌コード：66729-46
価格：1463円＋税



No.500
特集 セナと中嶋の時代
［熱狂の真ん中にいた、ふたりの開拓者］

- セナが日本人に愛された理由
- Ayrton Senna F1 History 1984-1994
  F1史に刻まれた、通算41勝の軌跡
- ブームを牽引した、もうひとりのヒーロー
  ロングインタビュー **中嶋 悟**
- 初めて語る「自分」と「父」
  インタビュー **中嶋一貴**

雑誌コード：66729-39
価格：2000円＋税



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

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

雑誌コード：66729-30
価格：1713円＋税

新しい「昔」あります。　絶賛発売中！

Racing on Motorsport magazine Since 1986

バックナンバーご注文方法

パソコンから **http://as-web.jp/racingon/**

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

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

ケータイから

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

編集部がセレクトした旬なアイテム情報をお届け！

INFORMATION

［インフォメーション］

EVENT

ホビーフォーラム2019が横浜で開催



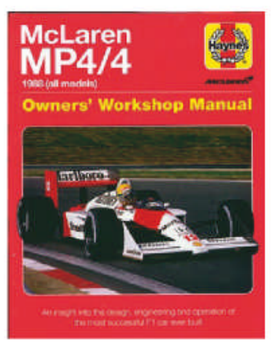
11月3日、ミニカーやプラモデル、クルマ関連の雑貨などが大集合する年に一度のホビーの祭典「ホビーフォーラム2019」が横浜の大さん橋ホールで開催される。このイベントは大セール品＆レアモデルの展示即売会で、毎年早朝から長蛇の列ができる会場限定ミニカーや各ショップがびっくりプライスのタグをつける1/18&1/43ミニカーの数々、さらに子供にも嬉しいトミカやホットウィールまで販売され、老若男女みんなが楽しめるイベントとなっている。なお編集部でもブースを出店予定。編集部秘蔵のアイテムのほか本誌特注品の先行販売も予定（詳細はP108へ）。ぜひ足を運んでみてほしい。

DATA

■ホビーフォーラム実行委員会事務局　■☎046-269-7556
■www.hobbyforum.jp/　■入場無料

BOOK

名車MP4/4のマニュアルが入荷



モータースポーツの書籍やCD、DVDなどを取り扱う代官山蔦屋書店では新刊の『McLaren MP4/4 Owners' Workshop Manual』を入荷した。これは整備資料として評価の高いヘインズマニュアルの派生版であるレースカーシリーズのマクラーレンMP4/4編。1988年にホンダの1.5ℓV6ターボエンジンを搭載し、16戦15勝という前人未到の強さを発揮したMP4/4を関係者への取材や秘蔵資料、図面、写真などから詳細に解説。さらにオフシーズンの初テスト走行を当時の手書きラップチャートとともにレポートしているなど、ファン必携の1冊だ。さらに同店ではグループ6の名車、ランチアLC1を352ページという大ボリュームで解説している『LANCIA SPORT GR.6（LC/1）』といった新商品も販売中。

DATA

■代官山蔦屋書店　■☎03-3770-5005　■store.tsite.jp/daikanyama/　■4946円（税込）

EVENT

鈴鹿にヒストリックレーシングカーが集結



鈴鹿サーキットは11月16～17日に「SUZUKA Sound of ENGINE 2019」を開催する。このイベントは自動車、バイク、モータースポーツの歴史にスポットを当てたイベントで、今年はピエルルイジ・マルティニ氏が所有する6輪車「ティレルP34」をはじめ、さまざまなレアなヒストリックレーシングカーの走行が予定されている。本誌読者なら見逃せないイベントだ。

DATA

■鈴鹿サーキット
■www.suzukacircuit.jp/soundofengine/

EVENT

今年も鈴鹿F1オールナイトショップが登場



三重県伊勢市に本店を構えるF1グッズ＆ミニカーの専門店「GRAND PRIX」はF1日本GPの期間中、鈴鹿サーキット第1コーナーゲートより東（JR鈴鹿サーキット稲生駅）方向へ約200mのサーキット道路沿いにテントショップをオープンする。ショップは開催期間中オールナイト営業で、各F1チーム、ドライバーなどの最新ウエア、グッズ、ミニカーなどを販売する予定だ。

DATA

■GRAND PRIX 伊勢本店　■☎0596-24-2985　■www.grandprix21.com/
■開催期間：10月10日（木）夕刻～10月13日（日）夕刻過ぎ

BOOK

今年のル・マン全出場車の詳細が一冊に



ル・マンの公式グッズを扱うホビーショップ、フジヤでは今年のル・マンの公式ポスターやステッカーに加え、『AUTO modelisme』を入荷している。これは今年のル・マンに出場したLMP1クラスからLM-GTE Pro＆Amクラスまでの全車の詳細写真を掲載した写真集で、各車の細部まで知ることができる。モデラーやミニカーコレクター必見の一冊だ。

DATA

■ル・マンの店 フジヤ　■☎03-3960-2829
■fujiya.kids.coocan.jp/　■2500円（税別）

PRESENT

読者プレゼント

For Readers

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（P6～102）で良かった記事とその理由③本誌へのリクエストや感想を明記して、下のあて先「プレゼント応募」係へお送りください。締め切りは2019年11月30日（当日消印有効）、当選者の発表は発送をもって代えさせていただきます。

※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。

7 PS4用ゲームソフト『FIA ヨーロピアン・トラックレーシング チャンピオンシップ』
提供：3goo
2名



8 洋書 写真集『AUTO modelisme』
提供：ル・マンの店 フジヤ
☎03-3960-2829
1名



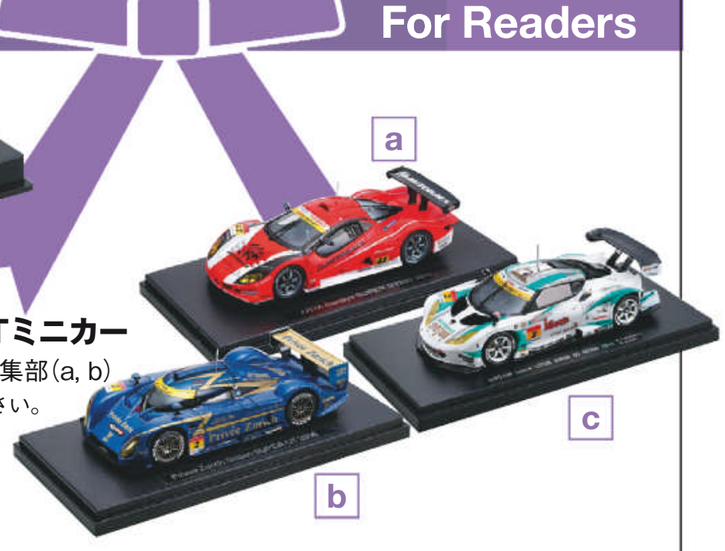
8 1/24プラモデルキット「CIVIC SB-1」
提供：ハセガワ
2名

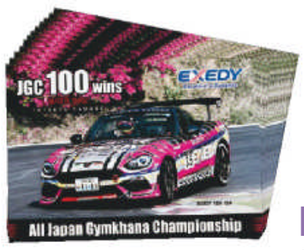


2 1/64マッスルマシーンGT300ミニカー
提供：編集部
1名



1 1/43 EBBRO GTミニカー
提供：エムエムピー（c）、編集部（a, b）
※希望の英字を明記してください。
各1名





4 山野哲也JGC100勝記念B5判フォトカード
提供：コムドライブ
2枚組6名



6 山野哲也JGC V19記念ステッカー
提供：コムドライブ
5名



3 apr トランスポーター型ティッシュボックス
提供：apr
4名

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

応募券 Prize No.503

Racing on Motorsport magazine Since 1986 503

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
天野雅彦　Masahiko Amano
遠藤俊幸　Toshiyuki Endo
大内明彦　Akihiko Ouchi
大谷達也　Tatsuya Otani
貝島由美子　Yumiko Kaijima
柏木龍馬　Ryoma Kashiwagi
川田　輝　Akira Kawada
秦　直之　Naoyuki Hata
皆越和也　Kazuya Minakoshi

COVER DESIGN
吉岡広樹　Hiroki Yoshioka

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

ADVERTISING STAFF
菅生雄一郎　Yuichiro Sugo

DTP
樋口義憲　Yoshinori Higuchi

SUPERVISOR
高橋浩司　Koji Takahashi

ニューズムック
［レーシングオン No.503］

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 14th November 2019
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11月30日(土)

生誕50周年記念特集

NISSAN Z
in Race & Rally
[1970-1994]

モンテとサファリに刻んだ240Zの轍
「Zの柳田」が語るL型エンジンの魅力
北米を席巻したS130型280ZXの挑戦
SUPER DETAIL FILE：IMSA 300ZX ほか

※発売日、内容は予告なく変更になる場合があります。

●本誌バックナンバーのご案内

＜Racing on／レーシングオン＞

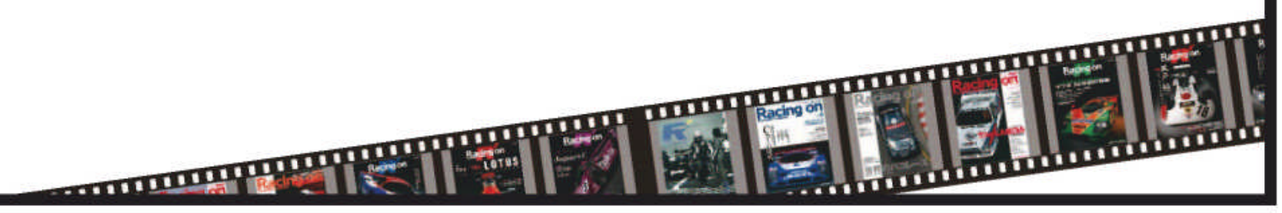
No.485　DTM／ITC＋BTCC〔1993-1996〕（付録DVD付き）
No.486　片山右京（付録ポスター付き）
No.487　フェラーリ312Tシリーズ
No.488　シルエットフォーミュラ PartⅡ
No.489　LANCIA & PEUGEOT'S C
No.490　ミカとミハエル（付録DVD付き）
No.491　A伝説“Division 3”（付録DVD付き）
No.492　A伝説“R32 GT-R”（付録DVD付き）
No.493　70年代F1キットカーの時代
No.494　レーシングスープラ
No.495　ポルシェ917vsフェラーリ512
No.496　F1最熱狂期 PartⅢ
No.497　ゲルハルト・ベルガー
No.498　JSPC＋IMSA-GTP
No.499　ウイングカーの時代 PartⅡ
No.500　セナと中嶋の時代（付録ランヤード付き）
No.501　レーシングGT-R
No.502　佐藤琢磨

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

●電子版のご案内

保管場所に困らず、誌面をダウンロードしてiPadやPC、スマートフォンといった複数の端末で読むことができます。新刊からバックナンバーまでオートスポーツブックス「ASB電子雑誌書店」ほか、電子雑誌書店にて販売中。





SUPER GT × DTM

日欧統一の第一歩。歴史の目撃者となれ！

AUTOBACS 45th Anniversary presents

SUPER GT × DTM 特別交流戦

SUPER GT × DTM DreamRace

日欧メーカーによる史上初の競宴

2019／11／23 sat 24 sun

【同日開催】auto sport Web Sprint cup

前売観戦券 2日間有効 ●中学生以下無料（但し保護者同伴に限る）

大人 6,000円[税別] （大人2名）ペア 11,000円[税別]

詳しくは 富士スピードウェイ公式サイト

http://www.fsw.tv

前売観戦券は8月8日（木）よりコンビニ・プレイガイド・富士スピードウェイ公式サイトにて販売開始!!

■公認：国際自動車連盟（FIA）／一般社団法人日本自動車連盟（JAF） ■主催：株式会社GTアソシエイション(GTA) ／ 富士スピードウェイ株式会社 ／ FISCO クラブ（FISCO-C）
■後援：ドイツ大使館 ／ 静岡県小山町 ／ 御殿場市 ／ 裾野市 ／ 公益社団法人 静岡県観光協会 ／小山町観光協会 ／一般社団法人 御殿場市観光協会 ／ 一般社団法人 裾野市観光協会 ／ 静岡朝日放送

FUJI SPEEDWAY

Event Title Sponsor | AUTOBACS

Event partner | BHAUCTION OFFICIAL PARTNER SMBC

Event Sponsor | auto sport Web MOTORSPORT PORTAL