ニューズムック
［星野一義 特集号］
2016年1月14日発行

Racing on
Motorsport magazine

Since 1986

480

特集

星野一義

1972-1992

宿命のCカーと富士グランチャン編



星野が鍛えたグループC戦史
悪戦苦闘からの世界挑戦

星野にとっての富士GC
富士最速、日本一の頂へ——

［特別企画］
WEC富士で愛弟子ブノワと再会
親友：浜島裕英から星野へ贈る手紙
星野と愛妻の1日デートに密着

［現代に生きる銘車たち］ FUJITSUBO R33 GT-R



三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

Racing on
Motorsport magazine
Since 1986
480

C O N T E N T S



Cover Photo/Hidenobu Tanaka

8 [特集] **星野一義**
[宿命のCカーと富士グランチャン編：1972-1992]

10 はじめに
日本レース界の至宝――星野一義特集3部作、ここに完結。

12 [インタビュー]
GCとグループCと死生観

Machine Gallery
星野が"闘走"した愛機たち

18 Nissan R86V
22 Nissan R92CP
50 MCS Ⅷ(March 88GC)

26 **世界を追いかけて**
苦闘の果て、最強に辿り着いたグループC挑戦の系譜

34 星野一義 Cカー名レースメモリー

星野一義愛車カタログ
38 グループC編
58 GC編
62 特別編 NOVA 53S

42 「イグニッション」で斬る星野のCカーたち

44 **"日本一"の存在証明**
誰にも負けない、を貫きとおした富士"グランチャン"での歩み

55 星野一義 GC名レースメモリー
66 星野一義グランチャン&グループCレースリザルト

[特別企画]星野一義のすべて
72 1 星野の愛弟子 ブノワ・トレルイエ
76 2 星野のビジネス インパル・コンプリートカー
80 3 星野の親友 浜島裕英
84 4 星野の休日 星野由紀子
88 5 星野の生き方 「星野に訊け！2015」

90 追悼 金子豊
日本一を支えた"女房役"、逝く――

SNAP VOICE
5 LEXUS TEAM ZENT CERUMO 立川祐路
7 TEAM 無限 山本尚貴

姉妹誌「MS-Models」Presents
レーシングオン × エムエス・モデルズ
98 IG-model
100 P-4
102 Spark

現代に生きる銘車たち
104 FILE.29 BCNR33 SKYLINE GT-R

Special Issue
110 Rennsport Reunion V
ラグナセカがポルシェに染まる！
112 あの一戦、この一台。 A.ロッテラー
116 新連載
LEGEND Ⅱ Vol.1 松本恵二
120 FIA-F4通信／最終回
122 日本カー・オブ・ザ・イヤー10ベストカー発表！
124 2015 Top Racing Scene CLIMAX

Others
123 NEW CAR STREET TOPICS 27
「トヨタ・シエンタ」
130 EYES ON NOW
134 インフォメーション
137 読者プレゼント
138 次号予告／おしらせ



NSXの
エンジンルーム
初公開!

濃密な"2年目"、そのすべて。

2015-2016 スーパーGT
公式ガイドブック総集編

auto sport 臨時増刊 ● 12月8日(火)発売 ● 定価1000円(税込)

全8戦の「アナザー・ストーリー」
GT500チャンピオン対談
3メーカーの開発内容と勢力図

GT-R GT3開発秘話
マザーシャシー徹底解剖
全チームデータ
リザルト
etc.

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

三栄書房
株式会社三栄書房 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)

Yuji Tachikawa

Text/Akihiko Ouchi Photo/TOYOTA

1975年7月5日生まれ、神奈川県出身。カートから94年に仏フォーミュラルノー・キャンパスへ進み、翌年全日本F3に初参戦。96年に全日本GT、97年にはフォーミュラ・ニッポン(FN)に初参戦、以降両カテゴリーで活躍。GT500では2001、05、13年と3度戴冠。近年はFN&スーパーフォーミュラでセルモ／インギングの監督、S-GTではドライバーとして活躍中。



立川祐路

SUPER GTでは歴代最多のポールポジション記録を更新し続け
戴冠こそ逃したが最終戦までタイトル争いを展開
スーパーフォーミュラでは監督としてチームを初の王座に導き
ドライバー、監督と異なるふたつの立場で大車輪の活躍をみせた

SNAP VOICE

客観的に振り返れば70点ぐらいの出来でしょうか。正直、石浦（宏明）のスーパーフォーミュラチャンピオン獲得は想定外でした。シーズン前まで1勝もしていないドライバーでしょう。なんとかひとつ勝てればと思っていたら、第2戦で勝つことができ、それが弾みとなって本人やチームの勝ちに対する意識が変わったんです。

チームを預かる立場としては、これは嬉しい変化でしたね。あのレースを境に勝たないと心底喜べなくなったんです。ウチは勝てるチーム、勝てる力がある、だから次も勝ちにいくんだ、と確信が持てるようになったんでしょうね。

幸いウチのチームはスタッフに恵まれ、メンバー個々のポテンシャルが高い。なんと言うべきか、お友達感覚じゃなくていい意味での親密さ、仲の良さがあるんです。これが目標に向かう時の結束力となり、いい結果を引き出す力になる。だからボクの仕事は、彼らが力を発揮できるようチームの雰囲気を良くしておくというか、環境を保っておくことだと考えていました。

GTは、これまでレクサス勢のなかで常にトップを獲ること、さらにチャンピオン獲得を目標に走ってきました。昨年はどちらも達成できなかったので「今年は頑張らないと」、そんな思いが強かった。その点では、レクサス勢のトップを獲れたことで最低限の目標は達成したかな、と。

シリーズを振り返ると惜しい場面の連続で、あれさえなければ、となってしまうのであまり仮定の話はしたくないんですが、ただ勝てる状態の時にウエイトハンデがきつかったりと、結構巡り合わせの悪かったことがありました。

これは自慢できることですが、シーズンを重ねるごとにチームの力、戦績が上がっているんです。だから来年は、今年を上回る戦績を残すことが目標で、それに向かって進みます。R



三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

Naoki Yamoto

Text/Toshiyuki Endo Photo/Masahide Kamio

1988年7月11日生まれ、栃木県出身。カートからSRS-F（鈴鹿レーシングスクールフォーミュラ）、FCJを経て、2008年全日本F3へ。翌年全日本F3Nクラスチャンピオンを獲得し、10年よりフォーミュラ・ニッポン（現スーパーフォーミュラ／SF）、SUPER GT（GT500）にフル参戦。13年にSF王座に輝く。今季はSFが5位、GT500が3位と、ともにホンダ勢最上位。



山本尚貴

2015年はスーパーフォーミュラ、SUPER GTでそれぞれ1勝
どちらも2年連続ホンダ勢最上位ランクと、今や名実ともにエースである
彼はその期待に応える走りと結果を示すだけでなく
トップドライバーとしてさらに大きな成長を遂げようとしている

SNAP VOICE

GT500に関しては今季に向け、ある程度は自分にも選択権があるような状況をつくっていただけました。そのなかで、チーム国光で伊沢（拓也）選手と組むという勝てる体制、自分の希望が叶った体制を得られたんです。シーズン前半はつまずきもありましたけど、後半いい戦いができましたし、ホンダにとって今季唯一の勝ちを自分たちが挙げることができてホッとしているところもあります。来年は開幕から今のようなパフォーマンスを発揮して、タイトルを目指したいですね。

スーパーフォーミュラ（SF）で最後にひとつ勝って終われたことも、来季に向けて大きいと思います。やっぱり勝った後はみんなが次のレースまでのモチベーションをより良い状態で保てますから、開幕までのインターバルが長いことを考えても大きいですよね。チャンピオンを獲った2013年以来の通算2勝目だったわけですが、1勝しかしていないのにチャンピオン経験者であることに恥ずかしさみたいなものを感じていましたし、ホンダのエースと言われるのは嬉しいんですけど、これでポール7回に対して2勝という通算成績から、速く走る力はあっても勝つ強さがまだないという面を露呈しているな、とも思っていました。

これから、もっと勝ちを増やしていきたいですね。

SFには来年、海外で話題の選手が参戦してくるという話もありますけど、シリーズが注目されて、さらに盛り上がるのはいいことだと思います。ただ、ナメられても困るし、軽くチャンピオンを獲られたりしてもいけないので、甘くないところを見せつけてやりたいですね。今、僕はSFとGT500というレベルの高い競争のなかで戦うことに魅力を感じていますし、ここでもっと勝ちたいし、もっとタイトルを獲りたい。そしてファンのみなさんに「またコイツのレースを見にいきたい」と共感してもらえたら、と思っています。R

特集

Photo/SAN'S

星野一義

【宿命のCカーと富士グランチャン編：1972-1992】

「速い」「強い」「凄い」は共通なれど、
星野一義という絶対無二の存在に対して
抱くイメージは、人それぞれだろう。
フォーミュラでは日本の戦神的存在で、
世界の舞台＝Ｆ１でも快走を披露した。
ツーリングカー系では無敵無双、
シルエットやＧＴでの活躍も印象深い。
だが、それら同様に忘れてならないのは
「グランチャン」と「Ｃカー」である。
高い王座獲得率を誇るＧＣと、
世界選手権レースにおける
日本人初優勝を飾るなどしたグループＣ。
星野一義の存在感を最大限に際立たせつつ、
同時に最大限の成果ももたらしたのが
この両カテゴリーだったといえよう。
フォーミュラやツーリングカーにも
負けない魅力を秘める
星野一義の「ＧＣ」と「グループＣ」。
語り尽くせぬ日本一速い男の世界を斬る
本誌特集最終章は、そのふたつに挑む。



はじめに

日本レース界の至宝——星野一義特集3部作、ここに完結。

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

「行け、そこだ、抜け、危ない！ 頑張れ、あと少し、頼む……安田ー！」

とサインウォールで星野監督が吠えていたかは定かじゃないが、今年も残念ながらGTでのインパル20年ぶりチャンピオン獲得はならなかった。冒頭のコメントは、実は我々レーシングオン編集部員たちの偽らざる声である。

毎年この時期、星野一義さんの大特集を作るようになって3年目。2013年以来、3年連続である。当然のように判官贔屓、ニスモさんやチーム国光さんにもお世話になっているが、今年も全力でインパルを応援した。3年連続で惜しいところまでいきながらの逸冠だったわけで、もはやここまでくるとウチのせいで逃している気さえしてくる。本当にインパルのみなさんへ謝っておきたいくらいだ。それにしても今年は特に惜しかった。

ゼロ勝という結果から見れば、完敗なのかもしれない。しかしそれでもチ



ームには「今年こそ星野さんにチャンピオンを」という決心と覚悟と熱意が漲っていた。安田選手はもちろん、あのオリベイラだって例年以上に冷静に計算高い走りをしていたように思えるし、ブリヂストンもカルソニックカンセイもとことん本気でバックアップしている様子が感じられた。もうあと数100m先、手の届くところに王座があったことが尚のこと悔しい。

そして今年、チームの結束を高めたもうひとつの理由には「金子豊さんの逝去」ということも少なからずあったのではないだろうか。

そんなことはない、ウチはいつだって全力だと星野さんは言われるかもしれない。しかし今年こそは、今年だけは……という想いはものすごくチーム内に満ちていた（と思う）。

「がむしゃらフォーミュラ編」「王道と郷愁のハコレース編」ときて、今年は星野さんの「宿命のCカーと富士グランチャン編」である。「宿命の」というタイトルを付けたのは、やはりこの2カテゴリーはいろいろな意味で星野さんを代表するレースだと感じたし、フォーミュラとはまた違った意味で「背負っていたもの」があっただろうと思ったから。GCは飛躍の契機でもあり、グループCカーではいくつも世界に名を刻んできていたから。

日本レース界の至宝にして屈指の名選手であり、生けるレジェンドである星野さん。それでいて超のつくほど人間的で、天真爛漫で、激情家で、誰からも愛されるナイスキャラクターの御仁。一級のビジネスマンでもある。

今回もまた、昨年にも増してインパル全面協力の下に特集は完成した。

「ブノワに会いに、WEC富士へ行ってくれませんか」「最新のアウディに座ってみませんか」「たまにはスタンドから走行を観てみませんか」「奥様のこと、どう思っているんですか」「奥様といつ、どこで出会ってどうやって口説いたんですか」「行きつけのレストランはどこですか」「そのデート、密着してもいいですか」「読者からの人生相談に答えてもらいたいんですけど」「金子豊さんとのこと、聞かせてください」……等々、とにかく無理難題をリクエストして、骨折っていただき、実現した。しまいにはご友人の浜島（裕英）さんまで巻き込んで、「星野さんに内緒で、お手紙を書いてもらえませんか」なんてことも（これ、星野さんは本が出るまで知りません）。

本当に本当に、感謝感謝しかない。

※　※　※

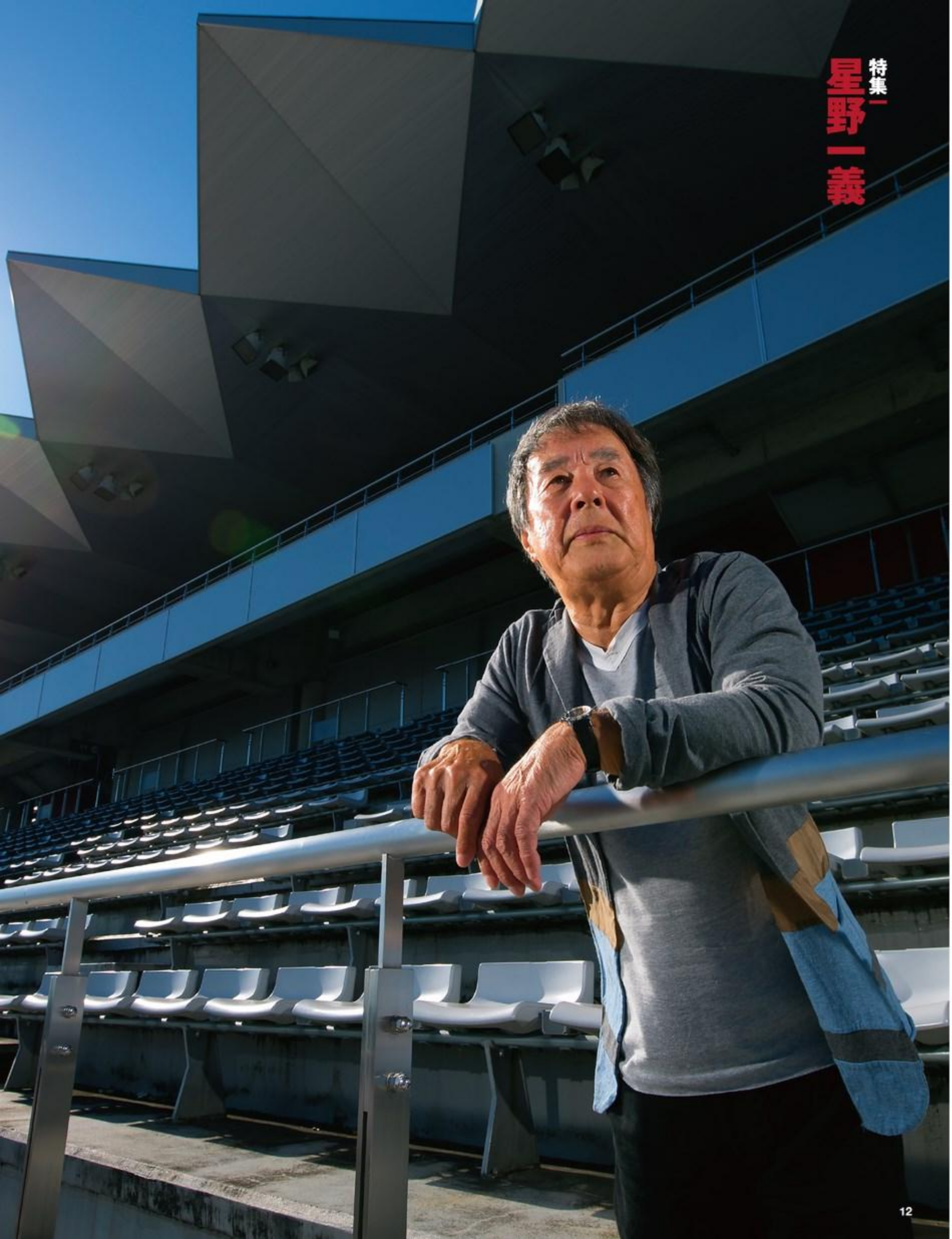
とにかくこれをもって3年続いた3部作は完結し、最終回となる。前作2冊をお持ちの方は合計279ページの大ボリュームを堪能してほしい。

閑話休題。さて今回、星野さんのキスシーンはいったい何回登場するでしょうか？　正解は特集の最後で。R



特集

星野一義



フォーミュラ、ハコ、そしてGCとスポーツカー……
星野一義はそのすべてで結果を残してきた
だからこそ得た「日本一速い男」の称号
星野にとってGCとは？　グループCカーとは？
思い出の地、富士スピードウェイで訊いた

GCとグループC

インタビュー　星野一義

Text/Toshiyuki Endo　Photos/Toshikazu Moriyama, Shimpei Suzuki, SAN'S
Special Thanks/LaLa GOTENBA, Fuji Speedway



星野一義は長きにわたり、多くのカテゴリー（シリーズ）で第一人者として活躍した。今回の主テーマたるカテゴリーはグランチャン（GC）とグループC、いずれも富士スピードウェイがメインステージだったともいえるわけだが、このインタビューは星野がWEC富士戦に来訪した際に実現している。ちょうど30年前のWEC富士では星野が雨の中、今も昔も変わらずに長いこの直線を駆け抜けて、勝った――。

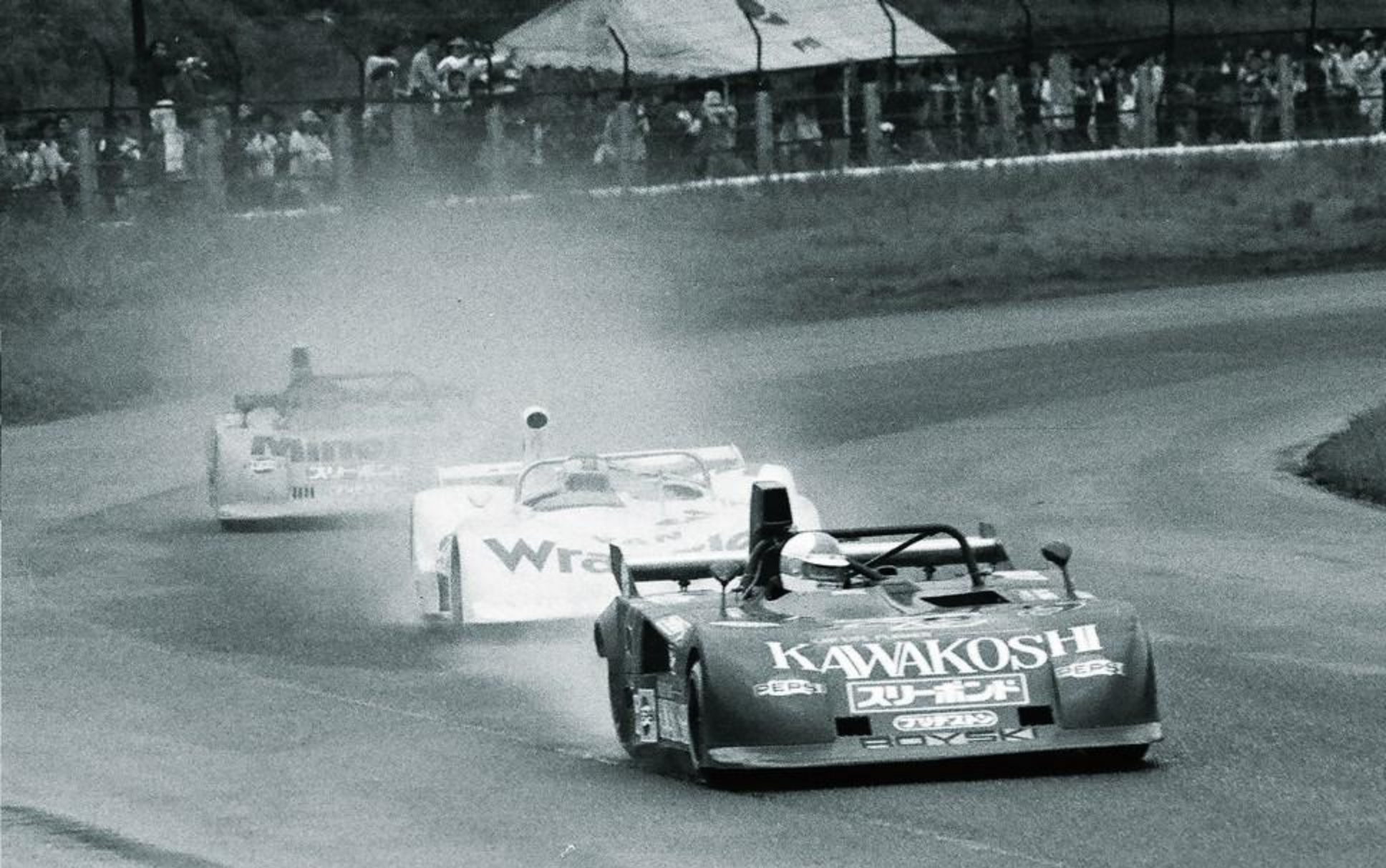
自分にタイミングが合ったGC

「こっち（観客席）に来ることはまずないねえ」という富士のグランドスタンドから、かつて自分が戦った場所であり、今は通常、反対側（ピットウォール）から戦況を凝視するストレートを感慨深げに見渡す星野。まずは時系列順に、GCについて訊く。星野にとってGCとはどういう位置づけのシリーズだったのだろうか。

「昭和22年（1947年）生まれの自分はR380やR382とかではレースに出られなくて、15年生まれの高橋（国光）さんや北野（元／昭和16年の元日生まれ）さんに比べると時代に恵まれないのかな、チャンスが少ないのかな、なんて考えてもいたんだけど、GCは自分にとってタイミングの合ったレースだったね。自動車メーカーの戦いが終わり、プライベートチームの時代になった。タイヤメーカーの情熱というのもあったと思うんだけど、とにかくGCがその火付け役のような存在で、先輩たちが種を植えた畑に実がなる頃に自分にチャンスがきたという感じになって、良かったんだよね」

星野はGCに当初から本格参戦できていたわけではないが、1971～89年に開催されていたGCは、星野の年齢的には20歳代半ば～40歳代初頭という、まさに全盛の頃をともに過ごしたシリーズだ。最多5度の王座を獲得し、特に82～87年には6年で4冠と覇を成した。ちなみに当時はフォーミュラにカウルを被せたマシンの時代になっているが、「あれ被せて（速いコーナリング速度で）走っちゃうから、100Rなんかじゃクルマが斜めに捻れちゃって捻れちゃって（笑）」。F2からの1年落ちが主であったことも理由だが、当時の量産フォーミュラの剛性とはその程度であったのだろう（70年代GCカーも同様と考えられる）。

話をGC草創の頃に戻すと「タイミ



ングが自分に合っていた」とはいえ、最初期のGCは星野にとって高嶺の花。「(自分より)資金力のある選手たちがローラだシェブロンだ、って海外のマシンを持ってきて走らせていた。見えない世界だったよね」

先の言葉の「先輩たちが種を植えていた」頃にもあたるが、70年前後、まだ若かった自分が檜舞台に立てなかったメーカー対決期からGCを中心としたプライベーター期へと転じゆくなか、星野が「風の当たるマシンに乗りたい」という憧憬を常に抱いていたことは有名な話だ。そして、70年代前半に意識していたのはF2(日本での初期名F2000)だけではなかった。

「F2とGC、ふたつ意識していた」

目指すべき場所のひとつがGC。星野はそのGCに参戦していた鈴木誠一のマシンの「馴らしをやらせてもらっていて、『ミッドシップがこんなに乗りやすいとは!』と感動したよ。別世界だった」と憧れてもいた。このあたりは本特集パート1(№468)に詳しいが、やがてGC出場選手となり王者にもなる星野にとって、GCは「完璧に、勝ちたいレース」になってゆく。

「フォーミュラでもチャンピオン、GCでもチャンピオン、って(常に)思っていた。ここは俺の稼ぐ場所なんだから、人に渡すつもりはない、そういう気持ちだよね。先輩たちが相手の頃でも、スタート前にはヘルメットの中で『ふざけんじゃない!』って、食ってかかっていた。だから1コーナーでも退かない。そうすると、だんだん相手も寄ってこなくなるしね」

レースは科学だ物理だ、などという最近の話が(正論だが)陳腐に思えてくる。コーナーで捻れてしまうようなシャシーで戦われていたGC中心の時代、日本のレースはとても熱かった。そして星野は、もっと熱かった。

GC人気の過熱ぶりも、その王者・星野には思い出深いところである。

「今のスーパーGTよりすごかったんじゃないかな。我々も宿から出るのに『いつもより1時間前には出ないと』なんて話をしていたしね。富士霊園の前なんて渋滞で動かなかったから。思うに、日本ではタイヤが剥き出しのフォーミュラよりも〝クルマという形〟に近い方が人気は出るのかな。今もそういうところがあるしね。東南アジアの方でも最近そうらしいけど」

GCの魅力としては「参戦台数もF2より多かったし、由良拓也さんのカウルとかも含めてクルマにオリジナリティがあった。夢があったよね」とも星野は回想するところである。

Cカーの直線に臨む〝決意〟

80年代、グループCが国際的に勃興。星野はGC、F2~F3000と掛け持ちしつつ、グループCにもニッサンとともに挑んだ。

星野とCカーといえば、やはり真っ先に思い出されるのは85年、雨のWEC富士での快走優勝劇である。海外の強豪チームがレース棄権へと流れるなか、星野は当時のニスモ社長・難波靖治から「チャンスだ!」と言われた。



GCでは78、82、84、85、87年と5度のタイトルを獲得。この写真の84年は全戦ポール・トゥ・ウインの完勝でチャンピオンに輝いた。2位は中嶋悟、3位はジェフ・リース。

いつもスタートの前には頭の中で先輩たちを食っていた だから走り出したら怖いものなんて何もなかった

（写真右）2ℓスポーツカーでのデビュー戦となった1974年9月1日の富士インター200マイル。マーチ735を駆り、生沢徹と長谷見昌弘を従えてレースをリードするも決勝はリタイア。星野にとってGCで一番印象に残っているレース。（下）決勝前、SCCNの先輩・篠原孝道らと。



恩人のひとりとして常に難波への敬意を語る星野は、この時「はい、チャンスです!!」とは答えていたけど、本音はもう中止、中止、だったよ（笑）」。それくらいの悪コンディションだった。

「正直、よくエンジンが止まらなかったなと思うね。まだ（ニッサンのCカーは）まともに走らなくて、『岡田（秀樹）はいいなあ。ポルシェはエンジンかけて出て行けばいいんだから』なんて話していた頃だから。あの時は（バートナーのひとりだった松本）恵二がこのままコンディションを分かっている星野さんで行った方がいい、とかなんとか言ったらしくて、俺がひとりで（短縮されたレースを）走り切ることになったんだけど、賞金は3分の1ずつ（笑）。恵二っていうのは本当に面白い、いいヤツだったよなあ」

Cカーに関しては90年代初頭のカテゴリー消滅時、星野がニッサン陣営の僚友でもある先輩の長谷見昌弘と「これでお互い死なずに済んだね」という旨を語り合ったという話も知られる。この富士のストレート、あるいは6㎞一直線だった頃のル・マンのユノディエールを猛獣に乗って右足でアクセルを床まで踏み続けながら走る時の思い、決意とは、こういうものだった。

「メカニックが大丈夫と言ってくれても、（信頼はしているけど）俺は左足で常に足の裏とブレーキローターを会話させていた。長谷見さんだってそうだよ。自分の身体を守るのは自分だからね。Cカーはヤバかった。特にストレートは。ユノディエールの1分間、水温、油音からギヤの噛み合う音まで、こっちは常に全部チェックしているわけ。あれを1スティント、1時間やったら（普通の人の神経なら）もうお金なんて要らないって思うんじゃないかな。ユノディエールが終わるたびに〝良かったあ〟と思っていたよ」

速さを得る技術に、安全性を確保する技術が追いついていない時代だったということだが、そのなかでも星野は「自分は1位でいなきゃいけない」という気持ちを持ち続け、走り続けた。

「臆病でないとできないと思う。俺も長谷見さんも臆病なんだよ。度胸があったらダメ。とにかくCカーは終わって良かった。あのままだったら誰か死んでしまうと思っていたから」

補足するならば、人車の技術的裏付けを得ずに特攻するような度胸があってもダメ。大成しないし、それじゃ死んでしまうだけ、という意味だろう。

死とは向かい合わない気持ちで

この春、前出の松本恵二が病死。また、星野は盟友にして義弟の金子豊も近い時期に亡くしている。2輪時代から4輪初期のライバルだった歳森康師が世を去ったのも遠くない時期だった。

「最近、多いよね。やはりガンが多いのかな。この歳（68歳）になると、友達とも健康の話ばかりだよ。いい病院を知らないか、いい先生は知らないか、とかね。食べ物にも気を遣っているし、そういう歳になっちゃたんだ」

適切な表現が見つからず揮筆を嘆くしかないが、そう語る星野からは、もちろん悲しいことではあるが、年齢的なものもあるのだろう、大切な人たちの死に対する思いを自分の中で消化できている様子が窺える。金子と松本の死が相次いだ直後のレースの際、緊張



しなくていい場面ではいつものようにおどけている星野の姿を見た時にも筆者はそう感じたものだが、さて星野は現役時代から「レース」と「死」というものをどう考えてきたのだろう。

「危険だけど、死と向かい合っているという考え方はしない。それがあったらレースなんてできない」

死と向かい合わないためにも、臆病なまでに全神経をつかって安全に気を配りつつ、誰よりも速くという気概で走る。それが日本一速い男・星野一義の〝在り方〟であったのだと思う。

後進育成においての〝後悔〟

2015年は、日本メーカーが世界戦線で苦戦を強いられた年だった。日本人選手がF1から消えた年であり、このWEC富士に出場する日本人選手も今年は中嶋一貴だけという状況だったが、星野は「思うところはあるよ」と語る。「F1のホンダにしても、あれが今の力ということなんだと思うし、ニッサンのル・マンに関しては、正直コメントできない状態だったよね」。そして日本人選手の現状に関しての星野の忸怩たる思いは、さらに強い。

「やっぱり、ブノワ（トレルイエ）やJP（デ・オリベイラ）が好きなんだ。意欲とファイトでいけるタイプがね」

度胸があったらダメという話と矛盾する、という曲解はしないでいただきたい（本誌読者なら大丈夫と信ずるが）。日本人選手には、星野自身が「別次元





グループCで最も思い出に残っているレースはやはり85年の雨のWEC。ものすごい“恐怖感”のなか、監督の難波靖治とチームメイトの松本恵二（写真下）の言葉に背中を押されるかたちで、270kmをひとりで走り切った。

「すごいパワーで、シケインなんてすぐに次のコーナーに到達する。2速じゃ空転しちゃうんだから」と星野が語るニッサンR92CP。文字どおりのモンスターマシンで「終わって本当に良かった」。





の巧さをもっていた」との旨で評する本山哲をさておけば、星野のお眼鏡にかなう選手は未だ出現していない。

「今、レース前に吐きそうな思いをしている選手、きっといないよね？」

星野は常にそれくらいの思いで臨戦していた。実に重い言葉だと思うところだが、星野には育成面の後悔もある。

「もちろんJAFとかにもっと若い選手を向こう（欧州）にやるようなシステムを考えてほしいところもあるけど、俺は俺で、いい先輩でありすぎたのかな、とも思うんだよ。自分が若い頃にニッサンで経験したような下積みを、若い連中に強いることはしてこなかった。そういう時代じゃないということもあったんだけど、必要なことだったかもしれないな、と。自分がそれを知る最後の世代であるだけに、そこにはちょっと後悔する部分がある」

これまた、考えさせられる言葉だ。

※　※　※

今回の取材は富士スピードウェイから近隣の宿に場を移して続けさせても

危険だけど、死と向かい合っているとは考えない そう思ったらレースなんてできない

らった。GC、Cカーから始まり、日本レース界への思いといったところまで星野は熱弁をふるってくれたが、富士といえば、そこは星野が1976年に日本初開催のF1公式戦で、やはり雨中の快走を見せた場所でもある。

「先頭のマリオ・アンドレッティの黒いマシンが1コーナーに入っていくのが見えたことは、今も覚えているよ」

もっと前、富士スピードウェイができた頃には、星野は「向こう側の山でオートバイを走らせていた」。そして、こちらを見てスカイラインが走る姿に憧れの思いを抱いていたそうだ。日本一速い男の過去をさらに遡れば、「常識も何も分からないうちに、お袋が入れてくれた2万円だけ持って家を飛び出している人間だからね（特集パート1のP44参照）。そう、星野一義の資本金は2万円なんだよ（笑）」。

今、その価値はプライスレス。

「今日もアウディのピットに行けばブノワやアンドレ（ロッテラー）が歓迎してくれるし、F1（99年ハンガリーGP）に行った時も（エディ）アーバインたちがそうしてくれたわけだよね。嬉しいよ。学校を中退してレースやって、良かった。レースに感謝！カッコ良く言うわけではないけど、レースが星野をつくってくれたんだ」

星野の言葉と、そこに込められた思いは、本当に重い。（文中敬称略）R

インタビュー取材協力



LaLa GOTENBAホテル&リゾート

東名高速道路「御殿場IC」から箱根方面へクルマを走らせて5分ほどの場所にあり、四季折々の富士山と御殿場の夜景を望めるLaLa GOTENBAホテル＆リゾート。和／洋／和洋室と3つの部屋タイプがあり、富士山か箱根の眺望が楽しめる。温泉大浴場やレストラン、スポーツアリーナ、会議室などの付帯施設もあり、日帰り温泉を楽しむこともできる。

〒412-0023 静岡県御殿場市深沢2571
✉：0120-620-980／TEL：0550-82-9600



日産と星野のル・マン初挑戦となった86年。R86Vは駆動系に大きな不安を抱えるも、星野のスムーズなドライビングでなんとかマシンをもたせていたが、5時間経過時にリタイア。



Nissan R86V

ル・マンへの第一歩で生きた星野の真価

**前年、WEC in Japanでの優勝をきっかけに決まったル・マンへの挑戦
日産待望のル・マン初陣には、数々の試練が待ち受けていた
しかしその状況であればこそ、星野の真価は発揮された**

Text/Akihiko Ouchi Photos/Hidenobu Tanaka, SAN'S



ル・マン参戦に向け製作されたR86V。前年モデルに比べ、最低重量ギリギリまで大幅な軽量化が施された。リヤビューからこのマシンを望むと、M字型の大型ディフューザーが特徴的。

「技術の日産」を自負し、常に量産車技術の延長線上にあるカテゴリーでモータースポーツ活動を展開してきた日産は、車両の高速耐久性、信頼性が問われるル・マン24時間レースを、ひとつの到達点として捉えていた。

実際、1960年代終盤に進めていたR380による参戦プロジェクトが排ガス対策やオイルショックによって中止を余儀なくされただけに、日産レース関係者のル・マンに対する思い入れには特別なものがあったのだ。

そんな特別な感情をもつル・マンへとたどり着いたのは86年のことだった。当時、総監督を務めたのはR380が現役だった頃に第1特殊車両課を率いていた難波靖治。日産のエースナンバー23を背負ったR86Vのドライビングを任されたのは、R380プロジェクトの消滅と同時期に大森宣伝3課と契約を結び、日産入りを果たした星野一義。歳月と運命の巡り合わせを思わせるような体制だった。

しかし万全の体制で臨んだル・マンでなかったことは、よく知られるとおり。シルエットフォーミュラの時代から使い続けたLZ20Bターボに替え、ボルシェと対等以上に走れるエンジンと見込んで選んだVG30ターボが思いのほか熟成に手間取り、所期の性能を発揮できずに苦しんでいた。

初出場となった86年のル・マンもまさにこの状態で、24時間レースのデータ収拾を目的のひとつとしたが、それにかなうスピードで走れるかどうかには大きな疑問符がついていた。それよりも、歴史的に振り返れば、ル・マンのグリッドに日産車を並べたことに意義のあるレースだった。

初参戦のル・マンに日産が送り出した車両は星野／鈴木亜久里／森本晃生組のR86V 23号車と長谷見昌弘／和田孝夫／ジェームズ・ウィーバー組のR85V 32号車の2台。23号車はイヤーモデルとなるマーチ86G、32号車は前年型のマーチ85Gをそれぞれ使っていた。

日本ではF2などのフォーミュラシャシーで知られるマーチ社だが、グループC規定の発足と同時にスポーツカーシャシーの開発を再開。グループC／IMSA・GTP用の82Gが処女作で設計者はエイドリアン・ニューウェイ。彼の記念すべき第一作だった。

続く83Gから85Gまではアルミハニカム構造のモノコックを持ち、小変更によるアップデートを積み重ねるというモデル進化の手法を採っていく。

基本的にはR86Vを名乗る86Gも同じ手法で作られたが、こちらは量産車でいうビッグマイナーチェンジにあたり、85Gまでのフロントラジエター方式からサイドラジエター方式に改められ、あわせて空力特性の向上も図り、85Gとは一見して異なるフォルムで仕上げられていた。

パワーユニットのVG30ターボは米エレクトラモーティブ社の手によるも



特集
星野一義



写真上：マーチ86Gにドッキングされるのは VG30ターボエンジン。空力性能向上と軽量化のためにサイドラジエターにするなど、冷却系レイアウトが改められた影響からかオーバーヒートに苦しんだ。写真下：コクピットには多数の計器類やスイッチ類が並び、操作系は複雑そうである。





NISSAN R86V

シャシー	
モノコック	R86V
全長×全幅×全高	4794㎜×1985㎜×1094㎜
ホイールベース	2671㎜
トレッド(前／後)	1602㎜／1553㎜
サスペンション(前後)	ダブルウイッシュボーン
ブレーキ(前後)	4ピストン13インチ&ベンチレーテッドディスク
タイヤ(前／後)	280-600-16／350-680-16
車体重量	850kg以上
エンジン	
型式	VG30
形式	V型6気筒SOHCターボ
排気量	2966cc
最高出力	680ps以上／8000rpm
最大トルク	75.0kgm以上／5500rpm

ので、ニスモの設立と相前後する時期に難波たちが渡米して選定したエンジンだった。IMSAラウンドでの実績を積み重ねていたが、グループC用への仕様変更に手を焼き熟成に手間取っていた。

言ってみれば未完の状態で臨んだ初ル・マンだったが、とにかく完走を大命題としたことから「踏むな、回すな、壊すな」と厳命が飛んだ。

常に全力疾走、安泰のトップ独走状態からでも攻めて走ることを身上とした星野にとって、日産とともに世界への一歩を踏み出した待望のル・マンで





サイドラジエター化の効果でフロントカウルは低く、薄くなり空気抵抗が低減。ラジエターがなくなったフロント部はすっきりとし、配管の減少による軽量化に成功した。だが、フロントカウルは薄くしすぎてしまったようで、86年の鈴鹿500kmでは補強のため、急遽パイプを追加する場面も見られたという。



我慢の走りに徹することは大きなフラストレーション、いや苦痛だったろう。

しかしこうした制約の多い場面だったからこそ、星野の真価が生きた。ファイター星野のレーススタイルからはメカニズムに負担をかける激しい操作を想像しがちだが、実際にはその逆で、星野のドライビングは優しかった。

トルクが急激に立ち上がらないよう、柔らかな踏み込みのアクセルワークに徹したのだ。通常、シフトアップ時には強い加速力を得るため瞬間的に速く深くアクセルを踏み込むが、星野は一拍待って、しかも回転上昇を後追いするような感覚でスロットルを開けることで強大なトルクを瞬時に立ち上げず、駆動系を労った。完走するために単純にペースを抑えるのではなく、ペースダウンとマシンへの負担を最小限にとどめる質の高い走りだった。

しかしそれでもR86Vのミッションは壊れ、5時間で星野の初ル・マンは幕引きとなった。ちなみに極端にペースを抑えた長谷見組はなんとか16位で完走を果たしたが、相次ぐトラブルでピットに止まる時間も長く、トップのロスマンズ・ポルシェ962Cから1100km、時間にすると5時間近い遅れをとってしまった。

初めから上位を狙っての参戦ではなく敗戦、惨敗も想定内だったが、改めて力の差を突きつけられると、そのショックは大きかった。

しかし、この耐えがたい劣勢は日産と星野のバネになり、数年後に大きな実を結ぶことになる。 R



92年のJSPC最終戦MINE。星野は総合ポールポジションを獲得すると、レースでもC1クラスの優勝を飾った。MINEでのR92CPはフロントにカナードが追加されるなど、撮影車とは仕様が異なっている。

Nissan R92CP

日本一速い男が手に入れた日本最強のCカー

劣勢な状態での戦いを強いられていた星野のCカーレースだったが
90年、日産自製のR90CPを手に入れてから、星野本来の速さが発揮される
そして92年、史上最強のマシンを彼は手にするのだった

Text/Akihiko Ouchi　Photos/Hidenobu Tanaka, SAN'S

1992年の全日本スポーツプロトタイプカー選手権（JSPC）は、まるでカルソニックR92CPのひとり舞台を見るようなシリーズ展開だった。

新規定車、NA3・5ℓカーとの混走になり、ターボCカーはC1クラスとして車重や燃費で不利な立場に置かれることになったこの年。だが実際には第4戦までマツダMXR・01が1台参戦したのみだったため、シリーズは実質的にターボCカー同士の争いとなった。開幕戦は長谷見昌弘組YHPが制し、第2戦からは星野一義組カルソニックが3連勝とR92CP勢が4連勝

をマーク。第5戦から新規定車のトヨタTS010が参戦し、第5戦、最終戦と連勝するも、カルソニックは連続2番手をキープしたことでC1クラスの5連勝を達成した。

そんな92年のJSPCを席巻したカルソニックニッサンR92CP 1号車だが、これだけの戦績を残せた高い戦闘力の基本は、89年のR89Cに端を発している。そこから段階を踏む進化を経ることで、R92CPが持つ高い戦闘力にたどり着いた、というのが実際のところだ。

R89Cは、ニスモ主導によるそれまでのグループCカーとは誕生の経緯が異なる車両だった。世界で通用するにはまず優れたエンジンが必要と判断。当時の副社長、園田善三に一任された中央研究所の林義正がエンジン開発を担当。そうして誕生したのがVRH35で、シャシー開発はストレスドマウントを条件にローラ社へ発注した。

ところが、導入当初に構造面での不備がいくつか露見したため、対症療法でシーズンを乗り切ると、翌90年はローラ製モノコックを徹底リファイン。さらに空力のスペシャリスト、鈴鹿美隆がデザインした日産オリジナルカウルを組み合わせ、R90CPとして完全リニューアルし、90年のJSPCに投入した。ローラオリジナルを使うWSPCやIMSAの車両はR90CKとして区別された。

すでにこの状態で車両のポテンシャルは高く、5戦中3勝を挙げ日産車として初のメイクスタイトル、さらに長谷見がドライバーズタイトルを獲得して2冠に輝いた。

十分に高い戦闘力と思えたR90CPだが、直すべき個所はまだ残されていた。モノコックは全面改修され、チームを率いる水野和敏のプロデュースに



エンジンはR90CPから採用されているVRH35Zを搭載。R90CPでは800psをマークしていたが、その後、ドライバビリティが重視され、このR92CPでは730ps程度に出力が抑えられた。





NISSAN R92CP

シャシー	
モノコック	R91CP
全長×全幅×全高	4800㎜×1990㎜×1100㎜
ホイールベース	2795㎜
トレッド(前／後)	1600㎜／1560㎜
サスペンション(前後)	ダブルウイッシュボーン
ブレーキ(前後)	14インチカーボンベンチレーテッドディスク
タイヤ(前／後)	320-30-R17／350-40-R19
車体重量	850kg以上
エンジン	
型式	VRH35Z
形式	V型8気筒DOHCツインターボ
排気量	3496cc
最高出力	800ps以上／7600rpm
最大トルク	80.0kgm以上／5600rpm

速く走るポイントは運転しやすい空間だと考えた水野によって、内装にこだわって製作されたコクピット。またドライバーが身体で挙動を感じやすい位置にヒップポイントも設定されている。



よるオリジナルのカーボンモノコックを製作、ベースポテンシャルの引き上げを図り、エンジンは性能が安定した生産型のVRH35Zに変更するといった改良が施された。この組み合わせによって誕生したのがR91CPである。

この年は7戦3勝。ライバルのトヨタも3勝と星を分けたが、上位ポイントを着実に積み重ねた日産が、2年連続でメイクスタイトルの獲得に成功。ドライバーズタイトルは、日産の勝ち星3すべてを挙げたカルソニックR91CPを駆る星野の手に。コンビで戦う団体戦ながら、勝つ時は圧勝という星野パターンが戻ってきた一年だった。

そして、前述のとおり新規定車との混走となり、ターボCカーはC1クラスに区分されたJSPC最終年の92年。プライベーター勢のポルシェは1台もいなくなり、エントリー総数も10台前後と数を減らしていたのだが、日産、トヨタとも92年モデルのターボカーを投入しマツダがMXR-01、終盤にはトヨタTS010や日産NP35も登場するなど、実質的には密度の高いワークス色を強めたシーズンになった。







（左）R92CPはR91CPの熟成版といえるマシンで、見た目の大きな変更点は少ないものの、マシン自体は若干の軽量化を果たしているという。この撮影車はリヤウイングの高さなどから、高速コース仕様だと思われる。（下）ヘッドライト上部から上に伸びているまるで“まつげ”のようなフィンが特徴のひとつ。

日産はこの年、年明け早々にR91CP改でデイトナ24時間を制し、それに準じたリファインモデルをR92CPとしてJSPCに準備した。R92CPはデイトナの展開を見るまでもなくすでに完成度も高く、特に改良を必要とするモデルではなかった。

実際、富士のストレートで400km／hを超えたとか、優れた燃費性能でトヨタの戦略を狂わせ慌てさせたとか、R90系が持つ優れたポテンシャルにかかわるエピソードは数が尽きない。

それまでJSPCでは劣勢な状態で戦ってきた星野が、最終年に最強のCカーであるR92CPを手に入れ、これで遅かろうはずもなく冒頭で触れたように同年の快走につながった。

一見すると、車両の性能が近似するだけに、誰が勝ってもおかしくないシーズンのようにも思えたが、星野とR92CPの組み合わせは、最速の男と最強のマシンの組み合わせを意味するだけに、頭ひとつ抜け出た存在になるのも当然だった。

壊さないよう、ガソリンを使いすぎないよう、細心の注意を払ってCカーを走らせてきた星野にとって、R92CPのドライビングは、ひょっとしたら、フォーミュラでレースをしているような高揚感があったのかもしれない。

うがった見方だが、マーチシャシーで耐えて走った7年間に対する星野へのご褒美、それがR90系のグループCカーだった……。

92年のレースシーンを振り返ると、そんなふうに思えてくる。 R

世界を追いかけて

苦闘の果て、最強に辿り着いたグループC挑戦の系譜

日本グランプリの「一軍ワークス」には時代的に間に合わなかった星野が
日産のエース格として初めて世界と戦ったのがグループC時代だった
しかし、その挑戦の歴史は、マシントラブルに悩まされる苦難の連続
ようやく戦力が整ったとき、時代は次への節目を迎えようとしていた

Text/Makoto Ogushi Photos/SAN'S

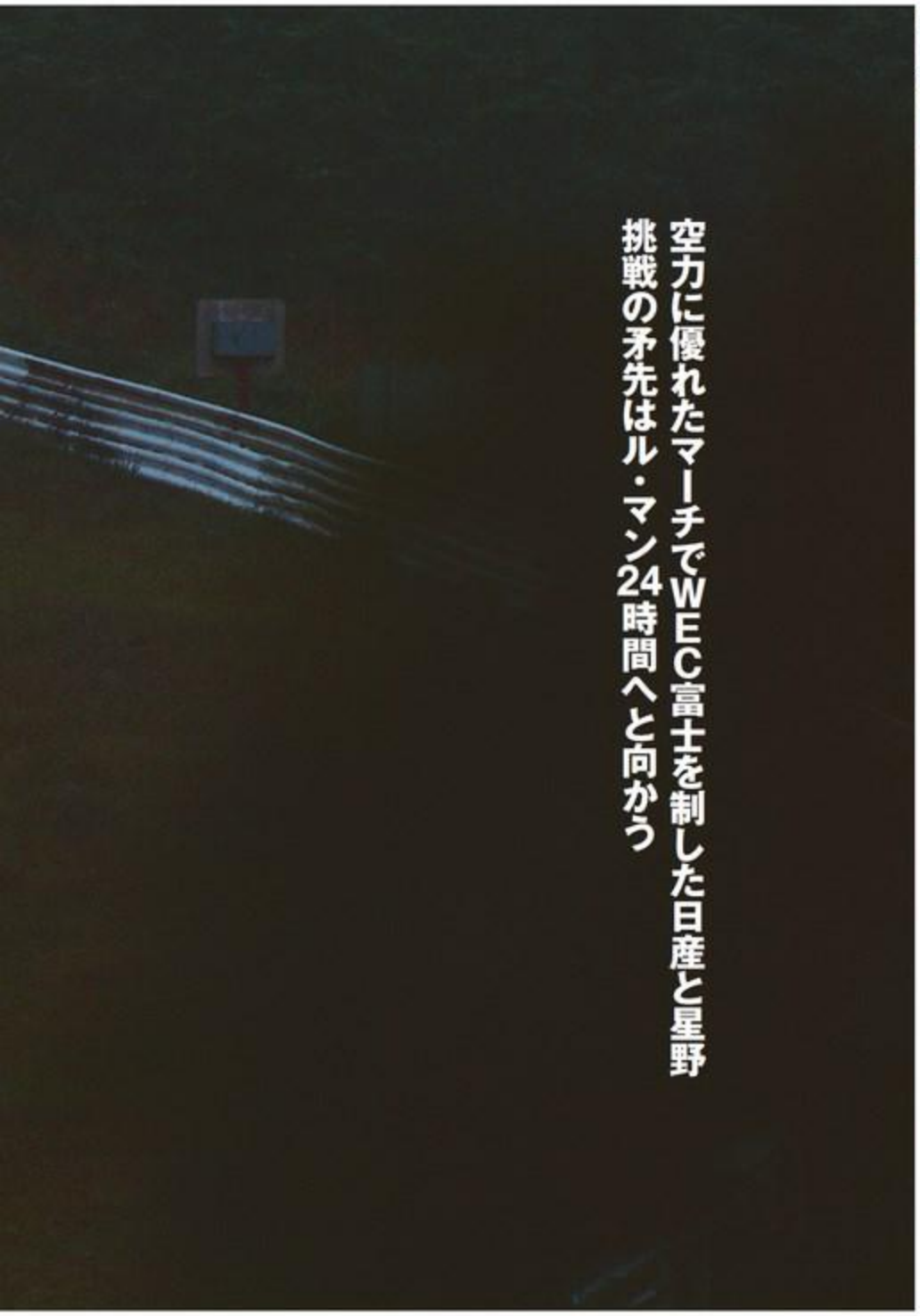
JSPC参戦にあたり、星野はマーチ製シャシーの購入を決意。やってきたエイドリアン・ニューウェイ設計のR83Gは、全キャリアのなかでも特に印象に残る一台となった。

Group C
1983-1992

特集

星野一義





空力に優れたマーチでWEC富士を制した日産と星野

挑戦の矛先はル・マン24時間へと向かう



（左）大雨となった85年のWECジャパン。海外勢がレース続行を諦めるなか、星野は85Gのハイダウンフォースを利して、フィニッシュ（62周でチェッカー）まで首位を守りとおした。この栄光が翌86年からのル・マン挑戦（上）につながる。

1984年、日産自動車からレース関連の業務を専門的に受託する会社としてニスモが発足、難波靖治社長は第一期生ドライバーとして星野一義を指名した。星野はちょうどインパルにおけるホイール販売ビジネスが軌道に乗ったところで、日産ワークスから離れようとしていたタイミングだった。狙いはメーカーの制約を逃れてホンダ製V型6気筒エンジンを手に入れ、BMW製直列4気筒エンジンでは押され気味だった中嶋悟に対抗してF2を戦おうという点にあった。

「（日産を）辞めると言ったら川合さん（川合勇専務。当時モータースポーツ担当役員）が『辞めさせない。ホンダにも乗っていいから日産に乗れ』と言ってくれた。それまでそんなこと（契約ドライバーが異なる国内メーカーのエンジンを使ってレースをすること）はあり得なかったんだけど『オレが決めるからいいんだ』と」

こうして星野は難波率いるニスモと契約を結び「日産のドライバー」であり続けることになった。星野は日産のドライバーとしては、当時盛んになり始めていたグループCのレースをやりたいと思っていた。しかしニスモは十分な予算を持っておらず、エンジンとある程度の予算は日産／ニスモが負担するが、もしレースに出るならシャシーは自前で準備、という条件が提示されたという。

84年に向けて星野はマーチからグループC用シャシーのマーチ83Gを購入、ニスモ設立以前、日産がモータースポーツ活動の在り方を探る過程で開発したFJ20ターボ過給直列4気筒エンジンを搭載してグループCカーによる全日本スポーツプロトタイプカー選手権（JSPC）に参戦した。

「マーチは3千何百万した。（グループCのレースを）やりたい、と言ったら日産がエンジンは出すと言ってくれたので、オレが買ったんだ」

翌85年、ニスモはル・マン24時間レース挑戦を目標にグループCカーレースを本格的に戦うため独自の活動方針を打ち出し、アメリカのエレクトラモーティブがIMSA・GTPを戦うため開発したVG30ターボ過給V型6気筒エンジンを逆輸入のかたちで導入、マーチ85Gに搭載した新しい車両を開発して7月末の富士500マイルレースにデビューさせた。エンジンの買い付けには星野が難波に帯同して渡米、現地で試走も行なっている。

エンジン熟成に苦戦

アメリカ生まれのVG30ターボは、それまで使用していたFJ20ターボに比較すると格段にパワフルだった。アメリカで試走した星野は「これだけパワーがあれば日本で十分勝てる」と言

っている。ところが国内で走り出したVG30ターボは期待はずれの性能しか発揮せず日産のグループCカーは苦戦を続けた。

「アメリカにエンジンを買いに行く時はワクワクしていた。それで、これを持って帰ったら絶対にいけるからって買ってきたら全然パワーが出なくて、長谷見（昌弘）さんに『すごいと言っていたじゃないか』とイヤミを言われたりした」

国内でVG30ターボが期待したほどの性能を発揮しなかった理由は明らかにされていないが、一説にはアメリカと日本でガソリンの質が違ったことが悪影響を及ぼしたのではないかと言われている。当時日本国内のみならずグループCではポルシェ956／962Cが圧倒的な強さを発揮し君臨していた。85年の段階で難波は「ポルシェに対して日産は10年後れをとっている」と公言している。

星野自身も「ポルシェはガソリンさえ入れれば速く走って壊れない。土曜日の予選後は、こっちはエンジンを積み替えようとしているのに、あっちはカギをかけてホテルへ帰っちゃう。翌朝になってもこっちはまともに回らないけど、あっちはビューンと行っちゃうんだ。こっちは予選でなんとか走れても決勝ではトラブルが出て走り切れない。ふざけるんじゃないよ、と思っていた」と当時の苦戦を語る。



マーチ製グループCは86年から第2世代の86G＝ニッサンR86Vに進化（右）。翌年の87G（左）からは日産専用シャシー＝ニッサンR87Eとなったが、エンジンはVG30（R86V）、VEJ30（R87E）ともにトラブルが頻発した。





こんな有様では難波が掲げた「ル・マン挑戦」などおぼつかない。ところが日本で3回目の開催となる85年の世界耐久選手権「WEC in JAPAN」で神風が吹いた。強い雨の中、マーチ85G／VG30ターボに乗る星野が独走し優勝を遂げたのだ。

ポルシェワークスが悪コンディションにひるんでレースを棄権する一方、日産陣営は富士スピードウェイで開発したスーパーレインタイヤを持っており、しかもレース距離が短縮されるなど条件が日産陣営有利に傾いたせいでもあった。だが星野ならではの突進がなければ得られない大戦果であったことに違いはない。しかし当の星野は「オレがうまいんじゃなくてシャシーが良かった」と言う。

マーチ85Gのベースとなった83Gは、マーチ初の市販グループCシャシーである82Gを若きエイドリアン・ニューウェイが発展させたもので、85Gもその空力性能を引き継いでいた。

「あのシャシーは半端じゃなかった。ニューウェイの空力はすごかった。雨の日、全開で踏んで走れちゃうんだ。魚みたいに。セットアップが決まったとかどうだとかそんなレベルではない。最初からクルマが良かったんだ」

何はともあれ、日産／ニスモ陣営は世界選手権優勝という大戦果を手にした。これをきっかけに日産／ニスモのグループCプロジェクトには巨額の予算がつき、翌86年にはル・マン24時間参戦が実現した。星野個人にとってもル・マンは大きな目標だった。という



のも、ライバルだった中嶋はホンダのバックアップを受けてF1グランプリへの道を歩み出し、星野は取り残されたかたちになっていたからだ。

何よりも負けることを嫌う星野にとって、どれだけ面白くない流れであったことか。しかしこればかりは自分の能力や闘争心だけでどうなるものでもない。「もう俺には年齢的にF1へ行く道は残されていなかったから、自分にとってのF1はル・マンなんだと自分に思い込ませていた」と星野は言う。ル・マン挑戦は日産／ニスモの夢であるとともに星野の夢ともなったのだ。

だがVG30でのレースにはもはや技術者もドライバーも希望は持っていなかったようだ。日産は87年に向けて自社開発のV型8気筒ターボ過給エンジンVEJ30を開発、シャシーもR87Eへと進化させ実戦に投入した。しかしこのエンジンも星野にとっては期待はずれの性能しか発揮しなかった。「お粗末だった」と星野は断ずる。

「最初エンジンができた時、栃木の日産テストコースで秘密テストをしたんだけど、まともに回らない状態なんだ。「もう、ポルシェに依頼してエンジン作ってもらってバッジだけ日産に付け替えたら?」って言っちゃったくらいだった。市販車では似たようなことをやっているんだし、その方が早く結果が出せるよ、と」

中嶋は87年からホンダエンジンを背負ってF1レギュラードライバーとなった。しかし日産とともにル・マンを目指した星野はいつまで経ってもポルシェを打ち負かすどころか追いつく目処もたたない。星野の苛立ちも分かろうというものだ。

日産／ニスモ陣営は再度戦闘体制にテコ入れを図り、VEJ30に大幅改造を加えたVRH30を搭載したR88Cを開発、88年シーズンのJSPCとル・マン24時間レースを戦ったが苦戦は変わらない。「エンジンはだんだん壊れなくなったけど、なんだかデカいなあと思っていた」と星野は言う。

ライバルは内にアリ

日産のグループCが星野の思いに応える性能を発揮するようになったのは新設計ターボ過給V型8気筒エンジン、VRH35Zを新たにカーボンコンポジ





カーボンコンポジットのローラ製シャシーに新設計のV8ターボという新世代となり、ようやく世界を狙えるポテンシャルを持った日産。星野はR91CPで91年初のJSPC王者に（右）。翌92年のデイトナ24時間を長谷見昌弘、鈴木利男とともに制した（上）。

ローラ製シャシーにVRH35Zを搭載
ついに日産のグループCは
星野の思いに応える性能を発揮する

ット構造のローラ製シャシーに搭載したR89Cが開発されてからだ。

この頃、ポルシェ962Cはさすがに旧式化して相対的に戦闘力を落としており、ジャガーがポルシェの覇権を崩しつつあった。またトヨタもグループCプロジェクトを本格的に推進し、日産同様ターボ過給V型8気筒エンジンを搭載した国産マシンでJSPC、ル・マンでの戦いを本格化させていた。それまでポルシェに向いていた星野の意識はこの2者に加え、やはり日本メーカーとして着々とル・マン制覇へ向けて歩んでいたマツダに向くようになっていた。

「ただ、トヨタの体制はファクトリーという感じではなかった。でも、ポルシェは市販車だったからなあ。(日産もトヨタも)それと競争して負けているようではダメだったよね」

敢えて、グループC時代にライバルだと思っていたのはどこのメーカーかと質問して星野に「ジャガーとトヨタとマツダ」と言わせたものの、星野が戦っていた相手はどうやらメーカーではなかったようだ。星野はあくまでも「ル・マン」と戦っていたのだ。

「うちの女房を初めてル・マンに連れて行った時、言ったものだよ。『日産チームは軍隊みたいな雰囲気で、とても同じ場所には立ち会っていられない』と。だからずっとトムスにいて、舘(信秀。トムス代表)さんの奥さんたちと手伝いをしたりしていた。それで帰るとき『帰るぞ』と呼びに行ったよ」

当時の日産チームの雰囲気を物語るエピソードである。

日産/ニスモはR89Cをlシーズンかけて熟成し、内製率を高めたR90Cを開発。日・米・欧三極から5台を集めて必勝体制を構築し90年度のル・マンに乗り込んだ。目論見どおり予選ではポールポジションを獲得したが決勝では足並みが揃わずトラブルが続出、結局最高位は長谷見昌弘/星野/鈴木利男が組んで走らせた日本チームの5位に終わることになった。

しかしJSPCでは長谷見/アンデルス・オロフソン組、星野/鈴木組がニスモのワークスマシンを走らせ、90年は長谷見、91、92年は星野がシリーズチャンピオンとなりシリーズを席巻した。そういう意味で星野がグループCを通じて最もライバル視していたのは最も身近にいた長谷見だったかもしれない。

「日本でレースする時は長谷見さんとガチンコだった。ふたりの間には会話もない。目も合わせない。でも日産ではそれが当たり前だったんだ。北野(元)さんと高橋(国光)さんだって現役の時はそう。チームと離れて私的に一緒に食事することなんかなくて、長谷見さんとはつい先日初めて鰻を食べに行ったくらい。今になって柿元(邦彦。元ニスモチーム総監督)さんが『長谷見と星野が話をしているのを見て、時代は変わったなあと思った』と言ってたよ」

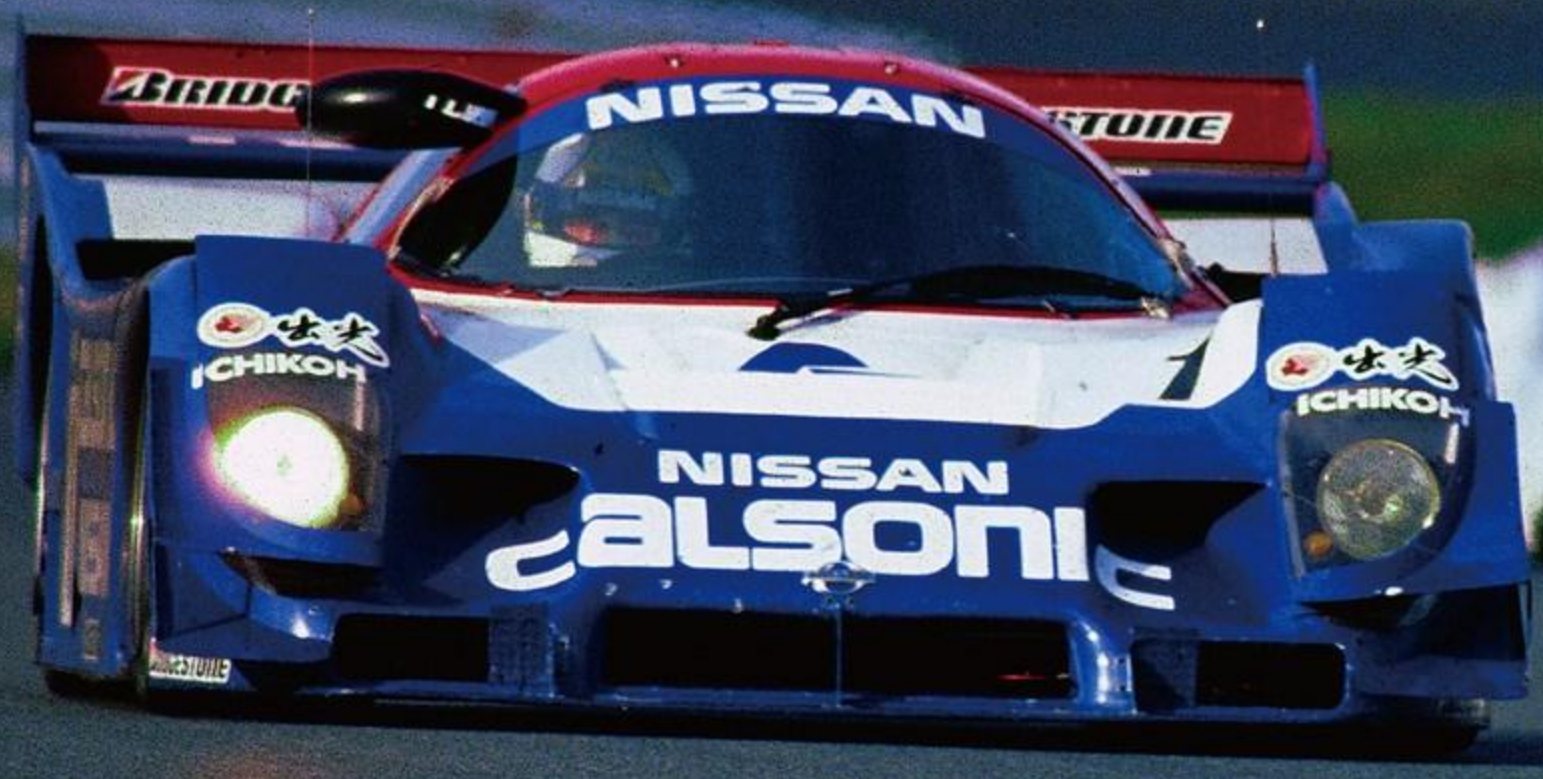
それだけ張り合う仲でありながら92年いっぱいで日産がグループCプロジェクトを打ち切った時にはふたりで胸をなで下ろしたのだという。

「だって最終的に日産のクルマは富士のストレートからlコーナーに入るまでずっと加速を続けるようなバケモノになったんだ。もうこれ以上性能は要らないというところまで行った。だか



JSPC最後の２年となった91～92年を利男（92年最終戦MINEのみ和田孝夫）と組み連覇した星野。最後まで追いすがるトヨタ／トムス勢を寄せ付けず、最強の座を堅持したまま舞台を去った。

究極の高みまで進化した日産のグループC
「ル・マンで勝てなかったのが心残り」



ら終わった時にはホッとした。こんなものでレースを続けていたらオレたち生きていられなかったねと長谷見さんと話したものだよ」。まさに「戦友」と言うべき関係である。

日産はＦＩＡが打ち出した新規定下で自然吸気エンジンによるグループＣカー「ＮＰ35」の開発に着手したものの、結局本格的レース活動に入ることなくプロジェクトを終結させた。星野が戦った最後のグループＣレースは、旧規定に基づいて開催された92年のＪＳＰＣ最終戦「インターチャレンジカップ イン ＭＩＮＥ」である。そして結局、念願だったル・マン優勝は遂げられなかった。

現役生活を退いて久しい現在の星野に「グループＣレースで印象に残るレースは？」と問うと、「優勝した85年のＷＥＣと、ル・マンで3位に入ったレースかな」と答えが返ってきた。だがル・マンで3位入賞を果たした98年に乗っていたマシンは正式にはグループＣではなくＧＴ1に分類されるＲ３９０である。

星野をして「バケモノ」と言わしめるほどのパワーを発揮したＶＲＨ35を搭載はしていたが、ＧＴ1規定で骨抜きになっており、「あの時のエンジンはまったくパワーが出なくて走らなかった」と苦笑する。それでもレースとして印象に残っているのは、夢見たル・マンで生涯最上位に入った喜びがそれだけ深かったからなのだろう。「ル・マンで勝てなかったのは心残りだよね」と星野は最後に付け加えた。Ｒ



追いかけるCカーの王者ポルシェと、逃げる星野／利男のニッサンR90CP。日産は前戦でYHPが勝利しており2連勝となった。86～89年は勝利がなく、これは新時代の到来を告げる狼煙となった。

星野一義 Cカー名レースメモリー

1982年に新カテゴリーとして始まったグループC
国内でも翌83年から全日本選手権が開催され
やがて日産がワークスとして活動を始める
星野はエースとして、徐々に頂点を目指していった
ここではその足跡から、屈指の名勝負を掘り下げる

Text/Ring Archives　Photos/SAN'S

「どうしても耐久で勝ちたかった」とレース後に想いを語った星野。グループCでは85年のWEC富士以来5年ぶりの勝利であった。



5年ぶりの栄冠! 日産時代到来を告げる1勝

1990年8月26日　全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第4戦 インターナショナル鈴鹿1000km

カルソニックニッサンR90CP
予選：3位／決勝：優勝

午後1時、快晴の下で1000km・約6時間の長丁場が始まった。見守る観客5万8000人。ローリングスタートの1列目を占めた2台はいずれもトムスチームのトヨタ90C・V。エース格の㊱ミノルタ号（関谷正徳／小河等／鈴木恵一）を降してPPを奪ったのは今回から参戦の㊲タカキュー号（ジェフ・リース／ピエール・アンリ・ラファネル）で1分49秒674をマークした。サードチームから参戦するもう1台の90C・Vはデンソー号（ローランド・ラッツェンバーガー／長坂尚樹）で6位からのスタート。

それらに挟まれた3～5位が日産勢。日産トリコロールカラーを纏う2台のR90CP、㉓カルソニックの星野一義／鈴木利男と㉔YHPの長谷見昌弘／アンデルス・オロフソンの予選タイムはそれぞれ1分50秒663と50秒936、PPのトヨタと比べても僅差。5番手チームルマンから参加するキャビン号のR90V（和田孝夫／中子修／マウリシオ・サンドロ・サラ）は52秒台だから、速さに関して言えば上位4車の争いとなりそうだ。

ただし真夏の鈴鹿1000kmはマシンにも人にも過酷な戦いを強いる。実際、グループC施行後83年以降の大会では、87年のトヨタ以外はすべてポルシェ956／962Cが勝利している。単なる速さよりも信頼性が重要。ポル

特集

星野一義



シェ勢の最高位は日石の7位トラスト（ジョージ・フーシェ／スティーブン・アンドスカー）で、1分53秒471。カスタマー962Cとしてはこれが限界か。前年の王者タイサン・アドバン（高橋国光／茂木和男）は11位だ。

ともに3台体制で臨むトヨタと日産勢の速さが6時間にわたって持続するか否かが大いなる見どころだった。前年まで混走していた小さなRSマシンが除外されたため、出走台数は18台。数こそ少ないが、12～13位グリッドのマツダ787を含め、全車Cカーという少数精鋭ぶりで密度は高い。

レース序盤はトヨタ勢が1分57秒前後のハイペースでリードする。カルソニックは3位をキープするが、YHPはフーシェと中谷明彦（ノバ・エンジニアリングのフロムエー・ポルシェ962C）に抜かれてしまい、ペースが上がらない。30周前後に各車1回目のピットストップを済ませる頃には、上位陣のタイムは2分00秒前後で安定する。Cカーのレースはチェッカーを受けないと順位もつかないので、燃費を考えたペース配分は必須だ。最終ラップのガス欠ストップは避けなければならない。

レース中盤に入って各車2度目のピットストップ。利男から星野に代わったカルソニックは56秒台でトップ猛追を開始。この時トップはピットインのタイミングによりフロムエーだったが、56周目の1コーナー手前で星野はこれを一気にパスした。待望の首位だ。その後も星野は57秒台で走り続け、1周



レースでは2度目のピットストップを終えてスバート。首位のフロムエー・ポルシェを星野が抜くと、その後はハイスピードで後続を引き離し、最後までその速さは衰えなかった。

につき1〜2秒ずつフロムエーとタカキューを離していった。上位3車はブリヂストンを履く。実は前戦までR90CPは2台とも「開発の効率化のため同一タイヤ（ダンロップ）を使用」したが、「ル・マン24時間（惜敗5位）や7月の富士500マイル（優勝）で所期の開発目標は達成した」として、今回からカルソニックはブリヂストンを装着することになった。この日の暑い路温はこれにマッチしていたようだ。

終盤、800km（137周）走破時点で星野／利男と同周回にあるのはフロムエーのみ。差は56秒。2台のトヨタ90C・Vは1周以上も遅れた。

残り10周。最終スティントを任された利男はコクピット内からしきりに無線で「燃料はもつのか」と問い質す。57秒台で走っているのに、ピットからペースダウンの指示は一切ない。そして夕闇のなか、カーナンバー23は52秒差を保ったままチェッカーを受けた。水野和敏監督は言う。「テストを繰り返したことでシャシー、サスペンション、空力、タイヤのバランスが抜群に良くなった。パワーを無駄なく使えるから、燃費が悪くならない」。

星野自身にとっては85年WEC富士以来、5年ぶりのCカー勝利となった。10月に最終戦を終えてみれば、星野／利男と長谷見／オロフソンは同点67点で並んだが、優勝回数の差（長谷見組は7月富士と9月SUGOで優勝）で王座は長谷見らの手中に。星野はその悔しさを1年後、91年JSPCチャンピオンの座に就くことで晴らす。R

決勝結果

8月26日　鈴鹿サーキット1周5.85943km×171周＝1001.96253km　天候：晴　コース：ドライ　決勝出走：18台　完走：14台

順位	クラス	No.	ドライバー	車名	タイヤ	周回	タイム（差）	予選タイム	予選順位
1	C1-1	23	星野 一義／鈴木 利男	カルソニックニッサンR90CP	BS	171	5:51'40"225	1'50"663	3
2	C1-2	27	中谷 明彦／V.バイドラー／羽根 幸浩	フロムエー ポルシエ962C	BS	171	52"119	1'53"688	8
3	C1-3	37	G.リース／P-H.ラファネル	タカキュー トヨタ90C-V	BS	170	1Lap	1'49"674	1
4	C1-4	2	S.ディケンズ／W.ホイ	タイサン SG alpha 962C	BS	169	2Laps	1'54"210	9
5	C1-5	100	G.フーシェ／S.アンドスカー	日石トラストポルシェ	DL	169	2Laps	1'53"471	7
6	C1-6	1	高橋 国光／茂木 和男	ADVAN alpha 962C	YH	169	2Laps	1'55"014	11
7	C1-7	24	長谷見 昌弘／A.オロフソン	YHPニッサン R90CP	DL	168	3Laps	1'50"936	4
8	C1-8	7	T.ニーデル／D.ベル／A.リード	PORSCHE 962C	YH	168	3Laps	1'54"515	10
9	C1-9	39	R.ラッツェンバーガー／長坂 尚樹	デンソートヨタ90C-V	DL	165	6Laps	1'52"799	6
10	GTP-1	201	D.ケネディ／寺田 陽次郎／P.デュドネ	アートマツダ787	DL	164	7Laps	1'55"983	12
11	C1-10	55	V.シュパン／E.エルグ／T.マゼイラ	OMRON PORSCHE	DL	160	11Lpas	1'57"790	15
12	C1-11	88	米山 二郎／浅井 順久／福山 英朗	ALPHA CUBIC 90R	DL	156	15Laps	2'01"727	17
13	C1-12	21	C.ロス／金石 勝智／松田 秀士	AOスパイス 90C	YH	151	20Laps	1'57"845	16
14	GTP-2	230	藤井 修二／白鳥 哲次／水谷 敬一	NWB757マツダ	DL	130	41Laps	2'07"592	18
	GTP	202	片山 義美／従野 孝司／太田 哲也	チャージ・マツダ787	DL	22	149Laps	1'56"155	13
	C1	85	和田 孝夫／中子 修／M.サンドロ・サラ	CABIN R90V NISSAN	YH	14	157Laps	1'52"063	5
	C1	33	B.ウォレク／J.ハーバート／R.リデル	武富士ポルシェ	DL	2	169Laps	1'56"220	14
dq	C1	36	関谷 正徳／小河 等／鈴木 恵一	ミノルタトヨタ90C-V	BS	169	車両寸法違反	1'49"987	2

・ファステストタイム：1'56"352　No.37 タカキュートヨタ90C-V　2周目
・タイヤ略号：BS＝ブリヂストン、DL＝ダンロップ、YH＝ヨコハマ

この一戦、その背景と状況

73年末に世界中を襲ったオイルショックにより日産の国内ワークス活動は休止状態に陥った。80年代に入る頃、もともと日産系ドライバーである長谷見昌弘／星野一義／柳田春人らのスーパーシルエット参戦を援助するかたちでエンジン供給がなされ、それが83年以降のグループC車両開発へと繋がっていく。しかし当初のターボエンジンは直4→V6→V8と進展するも信頼性が低く、燃費も悪かった。さらにチーム運営上の問題もあり、迷走が続く。

それまで市販車開発に携わっていた水野和敏がニスモに出向して監督に就き、新体制を整え始めた89年以降、戦績は急激に好転し始める。シャシーは自製へと進化して高効率化を実践し、林義正設計のVRH35Zは優に1000馬力を超え、富士のストレートで時速400kmに迫る速さを見せた。対するトヨタ陣営もトムス主導ではなく本社主導となったので戦いは一気に激化。しかし92年いっぱいでシリーズ消滅が決定。Cカーの時代は終焉を迎えた。

土曜の予選終了後から降り始めた雨は、一夜明けた決勝日になるといっそう激しさを増し、悪いことに霧までもがコース上に垂れ込み始めた。10時40分予定だったスタートは何度も延期され、「2時間または76周レース」に短縮されて14時前、ようやくペースカー先導10周の後にスタートと相成った。ところがこのペースカーラップ中に遠来のワークスポルシェやジャガーらが「危険すぎる」として撤退してしまう。その数、実に17台。8万3100人の観衆はずぶ濡れになりながら、残った18台による「ボートレース」を見つめることとなった。

レースは星野一義のワンマンショーだった。ドライの耐久レースであれば完走すら覚束ないマーチ85G・ニッサンVG30Tにムチ打って、別格の速さを見せる。32周目ヘアピンの立ち上がりでは360度スピンを喫するも、何事もなかったかのように首位を独走し続けた。この時点でレースは15時55分終了が決まっていた。予定の燃料補給のため43周してピットストップに入ってきた時も、難波靖治ニスモ監督は「そのまま行け」と命じ、ドライバー交代はせず（変則的な短縮戦なので、単独走OK）。

スタートから2時間、本来227周予定のレースが62周で閉幕した時、星野は2位の中子修(LM05C・ニッサン)以下を1周以上引き離していた。グランドスタンド前でマシンから降りた星野は、差し出されたマイクに向けて「レースをやるのかやらないのか、はっきりしてほしい。



予選でアタックを受けもち、1回目ではトップタイムをマークした星野が決勝でも激走。「この優勝はいい材料となったのでヨーロッパへ行ってみたい」。

雨中の激走、世界選手権レース日本人初優勝

1985年10月6日　世界耐久選手権第9戦 WEC in Japan
ニッサンシルビアターボCニチラ
予選：3位／決勝：優勝

緊張で押しつぶされそうなドライバーの身にもなってくれ」と不満を爆発させた。日本人初の世界選手権戦勝者という名誉や喜びなど、微塵もなかった。しかし前年に設立されたニスモは、ここでの勝利によって翌年のル・マン24時間挑戦を決める。日産の海外レース活動本格化には、星野が挙げたこの1勝が大きなきっかけとなった。

91年ル・マン不参加のうっ憤を晴らす。デイトナでも長年ポルシェが強さを誇り、日産にとっては初の栄冠（前年NPTIのR90CKが2位）。



強豪ポルシェとジャガーを退けデイトナを制す

1992年2月1～2日　IMSA GTシリーズ第1戦 デイトナ24時間
ニッサンR91CP
予選：3位／決勝：優勝

アメリカ・フロリダ州の高速ハイバンク（とインフィールド）コースを一昼夜疾走するデイトナ24時間には、ル・マン24時間とはまたひと味違った難しさがある。90年ル・マンでの勝機を逸した日産はJSPC2連覇の後、92年初頭のデイトナに初挑戦した。当時北米で人気のIMSA GTシリーズ開幕戦。GTPではターボ車は3ℓまでだが、CカーのR91CPは3.5ℓ。よって狙うは総合優勝のみ。ライバルは北米日産主導のR90C、イーグル・トヨタ、ジャガーXJR-12D、そしてポルシェ962群だ。

R91CPはレース1周目を終える寸前で先行するイーグル・トヨタを抜き去ると、以後主導権を握った。ピットストップのタイミングにより北米日産の先行を許す場面もあったが、24時間を終えてみれば全762周のうち668周にわたってリーダーを務める完勝。最後は2位ジャガーを9周離した。長谷見昌弘→星野一義→鈴木利男のローテーションで1時間（約35周）ずつのスティントを着実にこなし、補欠アンデルス・オロフソンは決勝では乗る機会がなかったので、「日本人選手による日本車デイトナ初の総合優勝」も達成する。

しかしトラブルが皆無だったわけでもない。出走49台と多いため他車からのオイルを浴びる機会も多く、ラジエター表面に砂が付着（コースのすぐ脇はデイトナビーチ）して水温が上昇してしまう。解決策はピットストップごとに一旦カウルを外し、水やブラシで掃除するしかない。それを毎回繰り返した。ロスタイムは少なくなく、その間安定したペースで走り続けるヨースト・チームのポルシェ962に追い上げられた。しかしスタート後16時間を経た午前7時、そのポルシェが脱落するとR91CPにもはや敵はなかった。利男が優勝のチェッカーを受けると、星野と長谷見の瞳には光るものがあった。

星野一義愛車カタログ

**60年代に一度はル・マンを目指した日産。世界耐久選手権の開始とともに
スポーツプロトタイプカー・グループCへと進んだ
星野は日産ワークスのエースとして、日本のみならず
ル・マン、そしてデイトナを走ることになる**

Photos/SAN'S

**Gr.C
1983
-
1992**

1983 | WEC in Japan | マーチ83G



83年のJSPC／WECに向け、ホシノレーシングはマーチ83Gに日産LZ20Bターボを搭載したマシンを投入した。カラーリングは当時のスーパーシルエットレースで走らせていたニチラ・シルビアを模したもの。



1983 | JSPC 富士500マイル | マーチ83G

84年は引き続きマーチ83G・ニッサンの熟成を継続した。カラーリングはブルーを基調にしたものに変更されている。この年は改良されたLZ20Bターボを使用したが、85年の序盤2戦はFJ20ターボを搭載して出走。

1984 | JSPC 富士500キロ | マーチ83G





1985 | JSPC 鈴鹿500キロ | マーチ83G

初期はマーチ製シャシーを採用
日産はエンジン開発に専念

1985 | カリフォルニア　リバーサイドテスト | マーチ85G



85年7月、アメリカ・リバーサイドでV型6気筒の日産VG30ターボを搭載したマーチ85Gをシェイクダウン。ドライバーもチームも好感触を得て85年JSPC第3戦富士500マイルでのデビューが決定した。



1985 | JSPC　富士500マイル | マーチ85G



満を持して臨んだ富士500マイルと鈴鹿1000キロでは無念のリタイア。目標のWECまで懸命の改良を重ねた。荒天のWECでは海外勢撤退のなか、マーチ85Gニッサンは優勝。日産のル・マン参戦への道が拓けた。

85年のWEC富士優勝がニッサンを次の舞台へと進める



1985 | WEC in Japan | マーチ85G



1986 | ル・マン24時間 | ニッサンR86V

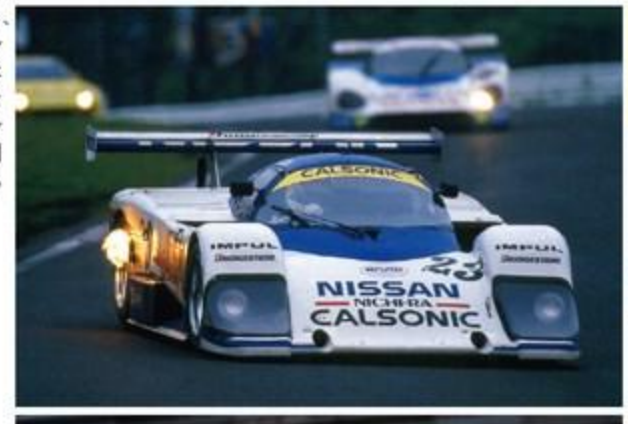


1986 | JSPC 富士500キロ | ニッサンR86V

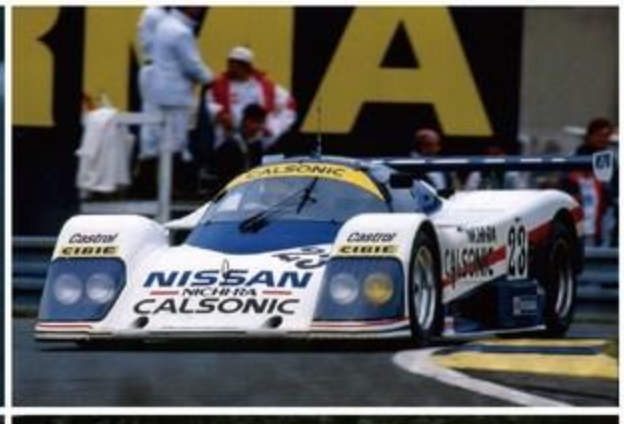
86年はマーチ86GにVG30ターボを搭載した「R86V」でJSPC、ル・マン24時間に臨んだ。ラジエター位置がフロントからサイドに移設された。カラーリングも日産のトリコロールカラーを基調としたものに。

1987 | JSPC 富士1000キロ | ニッサンR87E

87年からVG30ターボではなく、V型８気筒のVEJ30ターボエンジンに替わったR87E。88年は同車を改良しVRH30ターボを搭載したR88Cで参戦。メインスポンサーロゴも「NICHI-RA」から「CALSONIC」へ改まる。



1987 | ル・マン24時間 | ニッサンR87E





1988 | ル・マン24時間 | ニッサンR88C



1988 | WEC in Japan | ニッサンR88C

特集 星野一義

1989 | JSPC 富士500マイル | ニッサンR89C





1989 | ル・マン24時間 | ニッサンR89C

89年序盤はトリコロールが強調されたカラーリングのR88Cで出場。ル・マン24時間以降はローラベースのR89Cに。エンジンも排気量を増やしたVRH35ターボにスイッチ。マーチベースのR88Cとローラベースの R89Cとではガラリとマシンのイメージが異なる。この後、日産のグループCはR89Cの進化版で成功を収めていくことに。

シャシーはマーチから ローラを経て自社開発へ



1989 | JSPC 富士1000キロ | ニッサンR88C

90年はR90CP＋VRH35ターボでシーズンを戦う。カラーリングは前年に比べ、サイドポンツーンにもブルーが増えた。リヤウイングステーの一体化も特徴のひとつ。ル・マン24時間は5位でフィニッシュ。



1990 | ル・マン24時間 | ニッサンR90CP



1990 | JSPC 富士500マイル | ニッサンR90CP

ニッサンR88C(マーチ87G)	ニッサンR89C(ローラ89C)	ニッサンR90CP(ローラ89C)	ニッサンR90CK(ローラ89C)	ニッサンR91CP	ニッサンR92CP
1988	1989	1990	1990	1992	1992
4780／1990／965mm	4800／1990／1100mm	4800／1990／1100mm	4800／1990／1100mm	4800／1990／1100mm	4800／1990／1100mm
2800mm	2794mm	2794mm	2794mm	2795mm	2795mm
1600／1550mm	1600／1560mm	1600／1560mm	1600／1560mm	1600／1560mm	1600／1560mm
カーボンモノコック	カーボンモノコック	カーボンモノコック	カーボンモノコック	カーボンモノコック	カーボンモノコック
KCFRP	KCFRP	KCFRP	CFRP	CFRP	CFRP
ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン
ロッキングアーム	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン
マーチ87T 5速	ヒューランドVGC 5速	ヒューランドVGC 5速	ヒューランドVGC 5速	ヒューランドVGC／日産5速	ヒューランドVGC／日産5速
VRH30	VRH35	VRH35Z	VRH35Z	VRH35Z	VRH35Z
DOHC V型8気筒	DOHC V型8気筒	DOHC V型8気筒	DOHC V型8気筒	DOHC V型8気筒	DOHC V型8気筒
2966cc	3496cc	3496cc	3496cc	3496cc	3496cc
750ps～／8000rpm	800ps～／7600rpm	800ps～／7600rpm	800ps～／7600rpm	680ps～／7200rpm	800ps～／7600rpm
75.0kgm～／5500rpm	80.0kgm～／5600rpm	80.0kgm～／5600rpm	80.0kgm～／5600rpm	80.0kgm～／5200rpm	80.0kgm～／5600rpm
ブリヂストン	ダンロップ	ダンロップ	ダンロップ	グッドイヤー	ブリヂストン
320/30R17	300/640R17	325/30R17	320/30R17	25.5×12.0-17	305/30R17
350/40R19	350/725R18	350/40R19	350/40R19	28.5×14.5-18	350/40R19
850kg以上(発表時)	900kg以上	900kg以上(90年JSPC)	920kg以上(90年WSPC)	930kg以上(92年デイトナ24時間)	850kg以上(92年JSPC)



1992 | デイトナ24時間 | ニッサンR91CP



91年はル・マン24時間の参戦はなく、R91CP＋VRH35ターボでJSPCに参戦。序盤の連勝を含みリタイア1回で星野はJSPCチャンピオンを獲得した。湾岸戦争勃発で海外遠征がキャンセルになったが、年末には92年向けのテストが行なわれた。92年デイトナ24時間では総合優勝。92年はR92CPでJSPCに参戦、星野はJSPCを連覇した。SWCのエンジンがターボから自然吸気に変更されたため、日産のCカー参戦はここで休止となった。

1991/12 | 富士テスト | ニッサンR91CP





1991 | JSPC 富士1000キロ | ニッサンR91CP

JSPCでチャンピオンに そしてデイトナ制覇へ



1992 | JSPC MINE 500キロ | ニッサンR92CP



1992 | JSPC鈴鹿テスト | ニッサンR92CP

星野一義が駆ったグループC・主要スペック

車名	マーチ83G	マーチ83G	ニッサンR85V(マーチ85G)	ニッサンR86V(マーチ86G)	ニッサンR87E(マーチ87G)
発表年	1983	1984	1985	1986	1987
全長×全幅×全高	4780／1950／——mm	4780／1950／——mm	4794／1994／1069mm	4790／2000／1094mm	4426／1991／965mm
ホイールベース	2670mm	2670mm	2670mm	2670mm	2667mm
トレッド(F／R)	1556／1504mm	1556／1504mm	1575／1529mm	1600／1555mm	1600／1549mm
シャシー	アルミハニカムモノコック	アルミハニカムモノコック	アルミモノコック	アルミモノコック	カーボンモノコック
ボディカウル	KCFRP	KCFRP	KCFRP	KCFRP	KCFRP
サスペンション(F)	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン
サスペンション(R)	ロッキングアーム	ロッキングアーム	ロッキングアーム	ロッキングアーム	ロッキングアーム
ギヤボックス	ヒューランドVG 5速	ヒューランドVG 5速	マーチ85T 5速	マーチ85T 5速	マーチ87T 5速
エンジン	ニッサンLZ20B	ニッサンLZ20B	ニッサンVG30	ニッサンVG30	VEJ30
型式	DOHC 直列4気筒	DOHC 直列4気筒	SOHC V型6気筒	SOHC V型6気筒	DOHC V型8気筒
排気量	2089cc	2089cc	2966cc	2966cc	2966cc
最高出力	570ps～／7500rpm	570ps～／7500rpm	650ps～／8000rpm	680ps～／8000rpm	700ps～／9600rpm
最大トルク	55.0kgm～／6500rpm	55.0kgm～／6500rpm	70.0kgm～／5500rpm	70.0kgm～／5500rpm	60.0kgm～／7600rpm
タイヤ	ブリヂストン	ブリヂストン	ブリヂストン	ブリヂストン	ブリヂストン
タイヤサイズ(F)	260/625-16	260/625-16	280/600-16	280/600-16	320/30R17
タイヤサイズ(R)	355/650-16	355/650-16	350/680-16	350/680-16	350/40R19
車重	877kg	931kg	964kg(85WEC)	942kg(86ル・マン)	850kg以上(発表時)

特集

星野一義



上は後部スパッツが特徴のR89C。右は同じシャシーながら「R90CP」を名乗った90年JSPC開幕戦「富士500kmレース」だけの仕様（下）。翼端板形状などもバッチリ差異化。







細部の再現力はハンパないレベルに達している。ウイングステーや排気口には薄い金属パーツを用い、スケール感を損ないがちなアンテナも極細。ライトやホイールの造形も見事。



写真はR91CPだが、同社のモデルはリヤからの眺めも美しい。複雑なウイングステー間の造形や奥に覗くダクトまで再現されている。

「イグニッション」で斬る星野のCカーたち

入念な検証が生み出す精緻なミニカー

Text/Racing on
Photos/Hidenobu Tanaka, Takahiro Kudo(SAN'S), SAN'S

ひとつ前のページを見てもらえれば分かるとおり、星野一義の歴代乗車Cカーを紐解けば、それはそのままニッサンの歴代ワークスCカーと同義である。これは星野が常に最前線で戦っていたことの証であり、高い人気と実績を誇り続けてきたことの証左でもある。

そしてそれを表しているのが、ニッサンCカーのミニカー化率の高さだ。マーチ時代の大半はエブロが、ローラ時代のものはQ-MODELがそれぞれモデル化してきており、それぞれ「決定版」と捉えられてきた。しかしいずれも発売からは数年レベルでの時間が経過しており、店頭で見かける機会も少なくなってきた。

そんな状況下で、新たな主役の座に浮上しつつあるのが「イグニッションモデル」だ。彼らがかつて「hpi（エイチピーアイ）」という名でCカーを含む幾多のレーシングカーを世に送り出してきたことは、よく知られている。彼らはレジン素材を着実にモノにし、「精密・少量・多種・高品質」という方針を打ち出し具現してきている。

その代表例がこのローラ期ニッサンCカー群だ。3Dスキャナーを用いた設計技法や徹底した実車検証によって驚異的な再現力を発揮しており、コレクターのみならずレースファンからも圧倒的な支持を獲得。いずれも1万円を超える価格帯のモデルでありながらその評価は極めて高い。際立つシャープさ、平滑な塗面と美しい発色＆光沢など、価格以上と誰もが断言できる出来映えだ。

星野ファン、日産ファンは忘れずに新製品アンテナを張り巡らせておこう。GT1期を含め、さらなるバリエーション拡充に期待だ。 R

1/43でこの再現力。新たな決定版と呼ぶに相応しく、ファンは所有欲をかき立てられる。価格はいずれも1万4904円（税込）。



“日本一”の存在証明

誰にも負けない、を貫きとおした富士“グランチャン”での歩み

名実ともに日本一のレースシリーズだった富士GC
星野はここでトップドライバーとしての第一歩を記す
次々に現れるライバルたちと対峙しながら
「負けるわけにはいかない」という壮絶な執念で
最速男の名を不動のものにしていった

Text/Makoto Ogushi Photos/SAN'S

Fuji GC
1972-1989

特集

星野一義

現役レーシングドライバー時代、星野一義は「日本一速い男」と呼ばれていたが、もともと何をもって「日本一速い」と言われ始めたのかについては諸説あって定かではない。だが、富士グランチャンピオンシリーズ（GC）を抜きに語ることはできまい。そもそも星野がトップドライバーになる最初のきっかけはGCへの出走だったのだ。

GCは、1971年に始まった日本で初めての本格シリーズ戦である。国内レース界は年に1回開催される日本グランプリとともに発展してきた。しかし日本グランプリはメーカー間の技術競争が過熱したあげくにメーカーが突然活動を休止したため、69年をもって開催が中止されてしまった。

星野は日産ワークスに入って高橋国光、北野元、黒沢元治、長谷見昌弘らとともに日本グランプリで活躍することを夢見ていた。ところがまだ若手として下積み生活を送っている時に日本グランプリが中止になり、日産がレース活動を縮小してしまったため、星野は目標を失って宙ぶらりんの状況に陥ってしまった。

一方、日本グランプリ参加のために海外からマシンを輸入して用意していたプライベートチームも、星野と同様に戦うべきレースがなくなりハシゴを外された状況になってしまった。そこで富士スピードウェイが主体となって既存のレーシングカーを集めてプライベートチーム主体のレースを開催することになり、70年にはそのベースとなるレースが開催され始めた。これがGCの原形である。GCがシリーズ戦として整備されたのは71年のこと。その時点では日本グランプリの車両規則をほとんどそのまま引き継ぎ、排気量無



1978年の開幕戦。ポールポジションからスタートした星野（マーチ74S）が従野孝司、片山義美のロータリー勢と生沢徹を抑えて1コーナーへ。この一戦も完勝した。

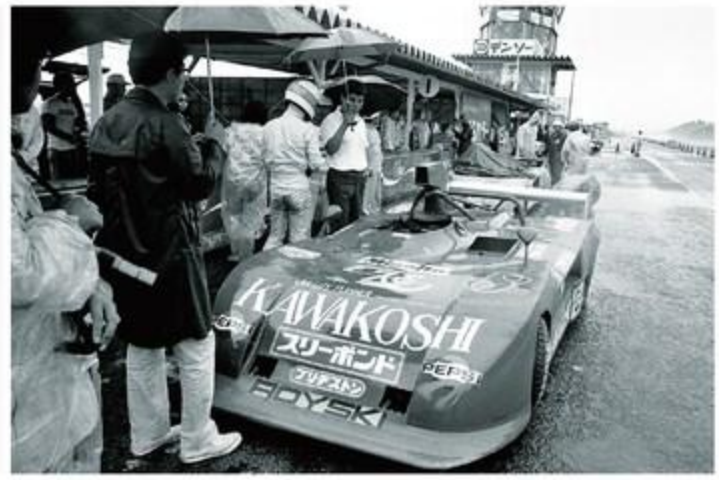
制限のグループ7から量産スポーツカーベースのGTカーまで幅広く参加者を集めて、なんとかイベントを成立させる状況だったが、ヨーロッパでは排気量2000ccのF2用エンジンを搭載したオープンスポーツカーレースが盛んになっていた時期でもあり、大量のマシンとエンジンが輸入され、GCは急速に洗練されていった。

日産ワークスとして活躍の場が狭められていた星野は、日産大森ワークスで先輩格だった鈴木誠一が設立した東名自動車の支援を得ながら自力で活路を切り拓こうとFJ1300を購入、レースに参戦する一方で鈴木のGCマシン（ローラT292／BDA）の馴らしを担当して経験を積んでいった。

鈴木は73年からGCに参戦、初年度から優勝を遂げトップドライバーのひとりとして活躍していた。国内ではまだフォーミュラの人気は低く、GCがトップレースとして人気を集め、日産やトヨタ、マツダのワークスドライバーたちもプライベートチームからシリーズに参戦してGCのレベルは急激に上がっていた。タイヤ性能の進化もあり、69年に日本グランプリで排気量6000ccのV型12気筒エンジンを搭載したニッサンR382が記録した富士のコースレコードを、2000ccの直列4気筒エンジンを搭載したGCマシンが易々と更新するほどであった。

星野はFJ1300で飛び抜けた速さを示す一方、鈴木のマシンの馴らしを通じて鈴木と東名自動車の信頼を得ていた。なにしろ馴らしの途中で思わずアクセルを踏み切った際に鈴木がレース本番で記録したタイムを上回るラップタイムを記録してしまい、周囲を驚かせているのだ。星野の速さを認めた鈴木は74年の終盤は実戦でも自分のマシンを星野に託すつもりでいたが、第2戦で発生した大事故によって鈴木は死去、マシンも焼失してしまった。





（右）星野の（2ℓスポーツカーでの）GCデビュー戦となった74年9月の第3戦。酒井レーシングから、高橋国光の代役としての出場。（左）ヒーローズ入りした76年、最終戦で初優勝。一躍トップドライバーへ。

結果を出さなかったら次のチャンスはない
最初から1位になることしか考えていなかった

スポット参戦で光る

星野は拠り所を失った格好になった。しかしFJ1300で見せる星野の速さに着目していた酒井レーシングの酒井正が星野に声をかけた。酒井レーシングは高橋国光と長谷見昌弘の2カー体制でGCを戦うトップチームであった。しかし高橋が日産ワークスの仕事で74年9月に開催された第3戦、富士インター200マイルを欠場することになって、マーチ73S・BMWに空席が生じた。酒井はそこに気鋭の若手、星野を乗せてみようと考えたのである。

酒井から連絡を受けた星野は、当時世話になっていた鈴木修二・東名自動車社長に相談、許可を得ている。「星野というのがFJ1300に乗って、いきなり速いからいけるんじゃないかということになって、電話がきたみたい。相談したら、鈴木さんは『それは乗った方がいい』と言ってくれた」と星野は言う。

トップカテゴリーのトップチームからのオファーだ。未来を模索していた若いドライバーにとっては夢のようなチャンスである。ところが驚くべきことに話を受けた時点で星野は「絶対に勝ってやる」と思っていた。鈴木のマシンで走り慣れていたとはいえ、なんという自信と闘争心であることか。

星野の異常なまでの思いには理由があった。当時のGCを支えていたプライベートチームの多くは裕福な家庭に生まれたオーナードライバーが設立したものだった。だが星野にはチームを作りマシンを買ってレースをする余裕はなかった。当時星野は自ら未来を切り拓こうと金を集めてFJ1300をようやく購入したばかりであった。それよりも格上のGCカーを買うことなどは、とてもできるわけはない。

「俺はお金を持って乗るわけではなかったから、結果を出さなかったら次のチャンスがない。だから1位になることしか考えていなかった。金は持っていないけどハンドルを持ったら絶対に負けないと思っていた」と言う。実家は和菓子屋を営み、比較的裕福な時代もあったが、「潰れた。結果的にはそれが良かったんだ。もしあのとき親父が『金は工面する』とか言っていたら、絶対に今の自分はなかった」。

ただし星野はやみくもに表面上の対抗心を燃やしただけではなく、言葉どおりの結果を出した。ほぼぶっつけ本番で高橋のマシンに乗り込むと、なんと雨の予選で17台中3番手につけ、決勝レースでは完走こそできなかったもののサスペンションが壊れるまでは2番手を走るのだ。星野はこのレースで「ホンモノ」であることを証明し、日本一速い男という称号を得るためのスタートを切ったと言える。

78年第2戦で国産シャシーのノバ53Sに乗り換えた星野は、初のタイトルに向けて邁進する。写真は第3戦、53Sはインダクションポッド＋ハイマウントリヤウイングの“レア仕様”。この一戦はロータリー勢に苦しめられた末、リタイアに終わる。



F2ではホンダエンジンを得た中嶋悟に大苦戦を強いられたが、GCではほぼ“完封”。「GCでの中嶋を驚異とは感じていなかった」と述懐する。MCS Ⅳへと乗り換えた83年開幕戦でも予選／決勝とも1位。

この後、星野はGCの運営に深くかかわっていた日本モーターレーシングセンターのバックアップを受けて、翌年はシリーズに本格参戦する。次世代のスター、ファンを呼べる選手として認められたのである。さらに76年には名門ヒーローズと契約し、名実ともに日本のトップドライバーとなった。GCで初優勝を飾るのもこの年のことだ。

執着心で呼び込んだ勝利

78年に初のシリーズチャンピオンになると、82年には2度目、84年はシリーズ全戦ポール・トゥ・ウインで3度目、85年に4度目、87年に5度目のシリーズチャンピオンに輝く。この過程で星野は様々な相手と格闘した。70年代後半に台頭したマツダ13B型ロータリーエンジンは強敵だった。

「ロータリーは軽くてコンパクトでパワーが出るからストレートではハンパなく速い。こっちは1コーナーで抜かれた後はS字、100R、ヘアピンで抜き返さなければならなかった」

星野の後を追うように活躍を始めた中嶋悟も好敵手だった。

「中嶋も（自分と同じように）チョイ乗りみたいな感じでGCに乗り出したんだ。でもその時には、こっちはもうチョイ乗りではなくてヒーローズでやっていたから、自分のポジションは絶対渡さないと思っていた」

奇しくも中嶋は76年にヒーローズへ加入、星野とチームメイトになってGCとF2000（F2の前身）を戦うようになる。その後、中嶋はF2でホンダエンジンを手に入れ星野を苦しめるが、GCでは79年、中嶋にチャンピオン（最終戦のみロータリーエンジン使用）を1回奪われたのみで、覇権を譲ることはなかった。

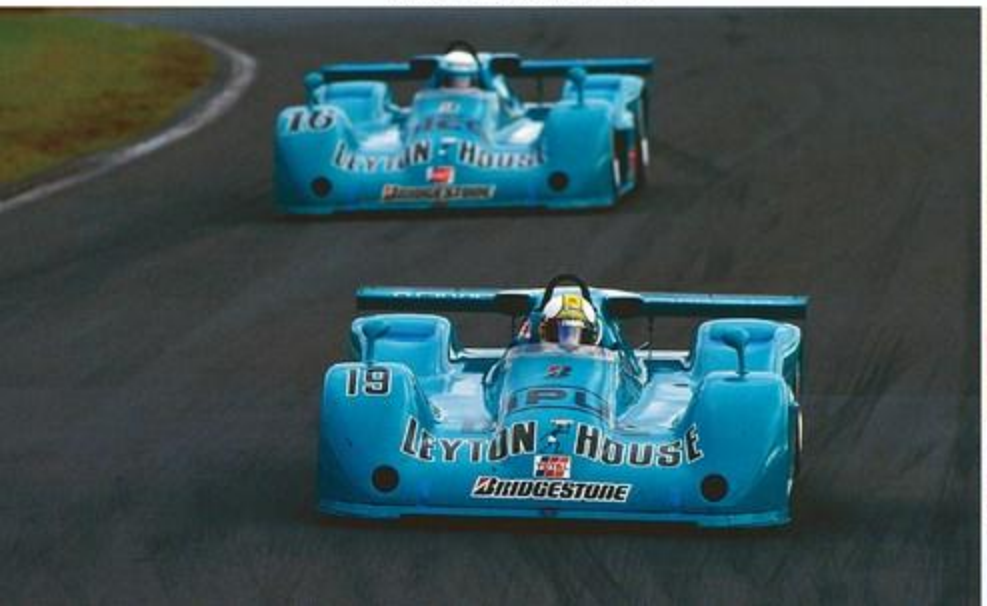
富士で暴れ回る星野はまさに日本一速い男だった。だが勢いだけで周囲を圧倒していたわけではない。自ら「イカれている」と認めるほどの集中心と執着が勝利を引き寄せていたのだ。

「GCは大体45周くらいのレースだった。あるレースで土曜日ロングランのテストをやったら30周を過ぎたあたりからタイヤに不安が生じた。だからブリヂストンの小平工場に技術屋さんを

〝黙っていても300万円になる〟お客さんがいっぱいで気合いも入った



最多5度のタイトルを獲得している星野。（右下）84年には4戦連続ポールポジションからの4戦全勝（予選2位／決勝2位は4戦とも中嶋）。（左下）最後のチャンピオンは87年、この年も4戦3勝の圧倒的な戦績で獲得。







残しておいてくれるように頼んで、現場でミーティングして、コンパウンドを変えようという結論を出した。それで連絡して工場で仕事をしてもらって朝の4時頃にできて、乗用車のトランクに積んで小平から富士へ運んでもらった。朝の7時とか8時に届いたのかな。それを履いてスタートして45周走って優勝したことがある。これはワガママじゃないよ。勝つために必要なことだったんだ。ワガママと他人に言われることなんか恐れていなかった。レースなんだから実績を残せばいい。実績を残すためにやっているんだ」

勝利に執着し勝つために必要なものを徹底的に求め、勝てるなら他人にどう思われても構わないという姿勢が星野のすべてを物語っている。星野は勝つべくして勝っていたのである。

星野は、自分を育ててくれたGCシリーズに特別な思いを持っている。

「だって黙っていても1レース300万円入ってくるんだから（笑）。しかもファンに人気があった。フォーミュラより人気があった。お客さんがいっぱいのレースは気合いが入った。お客さんでいっぱいのスタンドの前を走ればなぜかタイムが上がったもんだよ」

国内レース界の黎明期を支え基盤となったGCだが、のちにF3000、グループA、グループCのシリーズが人気を集めるに従って集客力を落とし、89年いっぱいで消滅した。星野一義という偉大なレーシングドライバーを生み、育て、その役割を終え燃え尽きたような終焉であった。R

星野が“闘走”した愛機たち

GC Car

グランチャンシリーズ（GC）最多5度のチャンピオン、1972年から最終89年まで18年連続の最多参戦年を誇る日本一速い男、星野一義。そんな彼はGCキングとの別称も持っていた。

しかし、その星野をしても思うように事が運ばなかった時期もあった。それがGCシリーズの終盤である88〜89年。だが星野の状況とは対照的にシーズンの流れは興味深いものだった。

71年に始まった富士GC（88、89年は別名称）は、参戦車両の形態によって大きく3つの時期に分けることができる。車両カテゴリーや排気量を問わず、とにかく台数を集めることに腐心した最初の2年が第1期、2ℓ2シータースポーツマシンが競った73年から80年前後までが第2期、前年使ったトップフォーミュラ（F2／F3000）にスポーツカーカウルを被せた80年から89年までが第3期という分け方だ。

そして今回紹介する星野車はGC第3期、ベースがF3000となってか





88年GCシリーズの開幕戦。星野は予選3番手からスタートでトップを奪取するもペースが上がらず徐々に後退。最終的には39周目にスピンを喫してしまい、レースを終えている。

らのモデルで、GC史上最もパワフルかつ速かった時期のマシンだ。この撮影車の仕様はマーチ88GC+MCSⅧ+無限MF308という組み合わせ。

シャシーのマーチ88GCという型式は聞き慣れないものだが、文字どおりGC用に作られたシャシーで、F3000の88Bをベースにしている。

もともとコストを抑えるために、前

MCS Ⅷ (March 88GC)

星野が見限ったマーチ初のGC専用シャシー

ベースがF3000マシンとなっていたGC終盤期の88年
星野はマーチ初のGC専用シャシーとなる88GCで戦う予定だった
だが、星野はそのシャシーをわずか1戦で見限ってしまう
ここではそんな貴重なマシンのストーリーを振り返る

Text/Akihiko Ouchi Photos/Hidenobu Tanaka, SAN'S









年のトップフォーミュラの再利用が考え出されたので新車の使用を禁止する規定はなかったが、GC用にシャシーを購入するのは本末転倒な話だった。

マーチが日本市場を狙った訳

こうした状況にあった日本にマーチ社はGC市場という新たなマーケットの創出を目論んだわけで、その背景にはF3000市場でローラの台頭を許し、大きくシェアを落とした彼らの苦しい台所事情があった。

それまでF2などをデザインしてきたラルフ・ベラミーがローラへ移籍し、87Bは若手デザイナーが設計したものの、これが失敗作となって顧客を逃してしまう。皮肉なことにベラミーの手掛けたローラT87／50が「当たり」で、87Bとの差をより鮮明に見せていた。

日本市場も同様で、1年目がトップフォーミュラ、2年目がGCと、最低2シーズンのクオリティが要求されるなか、マーチは87Bで1シーズン目の信用をなくしてしまったわけである。

88GCの開発と供給には、ブランドの信用回復のためGCを新車市場として再開拓する狙いが込められていたようだ。記録を調べると8基のシャシーが作られ、実際、数チームが88GCを購入し、星野もこのひとりだった。それが今回の個体なのである。

87Bの失敗を受け、新たに一からモノコックを作り直した88GCに対する期待は高かったものの、88GCも成功作とはならなかったようだ。走らせて違和感を覚えた星野はシーズン前テス







1 2 3 マーチ88GCシャシーに被せられるMCSⅧカウルは、前モデルと比較すると各部に変更が施されている。エンジンのエアインテークは左右振り分け式となり、冷却用エアの吸入口がサイドから上面へと移されたほか、リヤエンドがかなりフラットなデザインとなるなどのモディファイを受けた。4 カウルを外すとF3000のマーチ88Bそのままのモノコックが見受けられる。5 非常にシンプルなコクピット。メーターはタコメーターのほかに、油温、油圧、水温計などが並ぶ。6 GC専用である88GCのF3000用シャシーとの相違点は、設計時からカウル搭載用のマウンティングがモノコックに設定されていることとブレーキの強化のみであると当時は語られていた。



マーチ88GCの開発、供給には 87Bで失ったブランドの信用回復の狙いも込められていた

トで88GCを見限り、ローラT88／50を発注した。そして初戦を88GCで走ったのみで、2戦目以降はT88／50を使う体制となったのだった。

ちなみに前述のとおり、前年のトップフォーミュラシャシーが使用されることがGCでは多かったが、17台参戦した88年の初戦では、87Bを使うエントラントはひとりもいなかった。マーチユーザーは最新型の88Bか2年落ちの86Bを使用しており、いかに87Bが不評だったかを物語っている。

そんな88GCに被せられていたボディカウルがMCSⅧである。その名のとおりムーン・クラフト・スペシャルの第8弾だが、実はこの仕様から本家ムーンクラフト由良拓也の手を離れ、独立した由良の愛弟子、大橋一之の設計に変わっていた。しかしムーンクラフト、由良のオーソライズによってMCSの名称を継承した。

大橋は由良のもとでMCSⅢの頃からGCカウルを開発していただけに、大橋自身がMCSの歴史の一部と見ることもできた。Ⅷはより大きなダウンフォースを得る方向の設計で、直近のMCSⅦやⅥで見られた縦三分割の構造でなく、初期のMCSで使われた横三分割の構造を採っていた。

そしてエンジンは無限MF308を使用する。シャシー同様、F3000のものが転用されていた。ちなみにGCでは88年からMF308がリースされるようになったため、前年まではコスワースDFVが3000ccエンジン勢では一大勢力だったが、88年開幕戦



ローラシャシーに切り替えた星野は2勝をマークし
GCキングとしての存在感を十分に誇示した

にはDFVの8台に次ぐ、7台のMF308搭載車が決勝に出走していた。

88年シリーズの星野は、マーチで戦った開幕戦こそ完走扱いの16位に終わったが、ローラシャシーに切り替えてから2勝をマーク（全6戦中）。タイトルはジェフ・リースに譲ったが、GCキングの存在感は十分に誇示した。リースも88GCを使っていたが、チームがマーチ社の代理店であるだけに、必死の対策を試みていたようだ。

GCシリーズの最終年となった翌89年は、星野のGC史のなかでも厳しいシーズンのひとつだった。MCSカウルに替え、メンテナンスガレージであるセルモ開発のオリジナルカウルを使用したがダウンフォースが足らず、その対策に1年を費やしてしまった。

この頃のセルモは、メンテナンスガレージを率いる佐藤正幸が、物作りもできるファクトリーを目指して高額な工作機械やコンピューターを積極導入。新たな方向性を目指して歩を進めている時期だった。オリジナルカウルもこうした試みの一環として開発されたものだったが、星野は18年のGCキャリアのなかで、81年と並び1勝もできないシーズンを送る事態になっていた。



88年からマーチがGC専用にデリバリーしたマーチ88GCである証。数字は確認しづらいがこのシャシーはその1号車である。

星野としては不本意なシーズンだったが、それでも2位2回、3位1回、4位2回はさすがの成績で、万全でない車両でこれだけの成績を残せるのは、星野以外にいないだろう。

非力なBMWエンジンでパワフルなホンダV6を積む中嶋悟を追いかけたF2時代が最も苦しかった、と振り返る星野だが、このGC最終年も含め、星野の真価は劣勢に置かれた時ほど輝きを増すように感じられるのは、ひいき目に過ぎるだろうか？

敗れてなお強し。負けも魅力に変える。だから星野のレースは面白く、目を離すことができなかった。 R



星野一義 GC名レースメモリー

Cカー以前の国内スポーツカーレースの最高峰がGC
そこで光る速さを見せ、その名を上げていったのが星野だ
5度の王座獲得は、フォーミュラでの戴冠にも匹敵する勲章
星野を語るうえで決して見逃せない戦いの舞台であった

Tex/Ring Archives　Photos/SAN'S

再スタートで好スタートを決めて飛び出した星野。⑩従野、2列目からダッシュを見せた⑱舘子田を抑えてトップを守る。星野の後方は5列目からジャンプアップした長谷見。

国産マシンの初陣を勝利で飾る

1978年6月4日　富士グランチャンピオンシリーズ第2戦 富士グラン250キロレース
PENTAX 53S
予選：1位／決勝：優勝

これまでマーチ／ローラ／シェブロン／GRD等のイギリス製シャシーが常勝を誇ってきたGCシリーズ。時にベルコ／シグマ／マナ／紫電といった国産車も奮闘したが、優勝争いに加わることはなかった。しかしマーチ74Sの熟成と旧態化が目立ち始めると、ヒーローズレーシング／ノバ・エンジニアリング／ムーンクラフトは星野専用・完全オリジナル車の製作に取りかかった。シャシー設計は宮坂宏、ワイドトレッドで平べったい特徴的なボディカウルは由良拓也の作。ロングテールの後端低めにウイングが存在し、前部から一見するとウイングレスに見えるほど。そのノバ53SにはおなじみケンMW M12（4気筒2ℓ）が載る。「53」という数字は昭和53年製を意味した。

注目の新車「ノバ53S」が富士に初登場したのはレースのわずか1週間前。シフト抜けなどマイナートラブルはあったが、タイムは1分18秒台と良く、従来乗っていたマーチ74Sよりはるかにグリップ感のある操縦性に、シェイクダウン走行を終えた星野は「こりゃあいい」と頬が緩みっぱなし。チーム関係者のみならず、ファンから取材陣に至るまで、GCに新風を吹き込みそうな新車の出現を大いに歓迎した。

暑さのなかで行なわれた予選1回目では従野孝司（マーチ76S・マツダ13Bロータリー）がトップタイム1分17秒23をマーク、星野はわずか0・01秒及ばず2番手。しかしすでに「日本一速い男」との異名で呼ばれ始めていた星野はこれに満足せず、予選2回目に猛チャージし1分16秒13、2番手従野を0・99秒引き離す圧巻のPP。

一夜明けた決勝は雨模様。スタート時刻が迫るにつれ雨脚はさらに強まる。当初60周予定（途中1回の燃料補給義務付け）だったものが、天候を鑑み40周（ピットイン不要）へと改められた。



コクピット前のセンター部から伸びるバックミラーに注目。ワイドトレッド、ロングホイールベースの53Sは投入年ながら高い戦闘力で、見事星野にチャンピオンをもたらす。

（マーチ75S・マツダ）らが好ダッシュを見せて順位を上げていくが、トップは星野が守った。不安気だったチームクルーに安堵の表情が戻る。

1周終了、星野は2位の従野をなんと6秒も離して戻ってきた。1分31秒台、毎周3秒のペースで引き離し、早くも独走に持ち込む。長谷見、鮒子田寛（シェブロンB36・マツダ）、片山寺田、高原らが続き、8位を争う生沢徹（GRD S74・BMW）と藤田直広（シェブロンB36・BMW）がスリップストリーム状態で8周目に入るところで、スタンドから悲鳴が上がった。

この2台の前方では清水正智（マーチ74S・BMW）が周回遅れになろうとしていて、追い付いた生沢は一瞬スロットルを抜きラインを変えてこれを抜いたが、その真後ろにいた藤田は生沢を避けようと反対側にライン変更。水煙のなか突如現れた清水車に追突してしまったのだ。清水車のリヤカウルが空高く舞い上がっただけで藤田、清水ともに怪我なく停車できたが、これでレースは赤旗中断となる。7周終了時の順位で再スタート。星野の圧倒的リードはゼロとなってしまったが、レースが再開されるや、差は再び開き始める。しかし星野陣営には心配があった。中断時にチェックした際、左前輪に摩耗が認められたのだ。しかし赤旗中断時の作業は許されない。残り33周をこのまま走り切れるのか、あるいは途中でタイヤ交換が必要か――。

25周を終えるところで星野がピットに駆け込んできた。事前に交換タイヤは用意してあったのでロスタイムは最小限だったが、貯金を使い果たし、3位に転落した。首位には鮒子田が立ったが、30周目には従野がこれを抜いてトップへ。追い上げ急な星野は、まず31周目の1コーナーで鮒子田をパスして2位。この時点で9秒あった首位・従野との差を最速ラップ1分26秒76で猛追、34周目の1コーナーでその従野を抜くと、もはや星野に厳はなかった。抜かれた従野は36周してエンジンをバラつかせてリタイア。ノバ53Sがデビューウインした時、2位鮒子田は10秒も後方にあった。一方、ヒーローズレーシングの後輩として今回GCデビューを遂げた中嶋悟（かつて星野が駆ったマーチ74Sをドライブ）は予選3位と健闘するも、決勝では前車に追突してリタイアを喫している。

そしてこの一戦の直後、星野はスポット参戦とはいえヨーロッパF2初遠征（中嶋はイギリスF3初遠征）を敢行する。日本パワーの世界での腕試しが、ここに再開されることになる。R

午後1時、ウォームアップ走行開始。しかしあろうことか、星野が300Rで大スピン、フロントカウルを小破。大急ぎでノーズを交換する。

再度フォーメーションラップの後、23台で決勝のスタートが切られた。3列目の高原敬武（マーチSPI・マツダ）、5列目の長谷見昌弘（アルピーヌA441・ルノー）と寺田陽次郎（シェブロンB36・マツダ）、予選開始早々にストップして最後列の片山義美

決勝結果（上位10台）

6月4日　富士スピードウェイ1周4.3km×40周＝172km　天候：雨　路面：ウエット　決勝出走：25台　完走：13台

順位	No.	ドライバー	車名	タイヤ	周回	タイム	トップ差	予選タイム	予選順位
1	19	星野 一義	PENTAX53S	BS	40	1:01'26"79	170.255km/h	1'16"13	1
2	18	鮒子田 寛	デサント・シェブロンB36	DL	40	1:02'36"19	1'09"40	1'19"17	12
3	2	寺田 陽次郎	シェブロン・マツダ	DL	40	1:03'26"03	1'59"24	1'19"05	9
4	5	片山 義美	ロータリーデサント・マーチ	DL	40	1:03'37"34	2'10"55	No Time	25
5	3	高原 敬武	伊太利屋SPL	BS	39	1:03'19"78	1 Lap	1'18"67	6
6	66	桑島 正美	ワールドモーター・マーチ	BS	38	1:03'12"28	2 Laps	1'18"37	5
7	16	漆原 徳光	シェブロンB36SP	BS	38	1:03'30"06	2 Laps	1'19"45	13
8	21	瀬川 雅雄	スピードスター東京堂シェブロン	DL	37	アクシデント	3 Laps	1'20"27	17
9	8	佐藤 文康	フォーミュラワン・マーチ	DL	37	1:04'11"23	3 Laps	1'19"51	14
10	10	従野 孝司	ロータリー・マーチ76S	BS	36	エンジン	4 Laps	1'17"12	2

・ファステストタイム：星野一義　1'26"76　180.871km/h
・タイヤ略号：BS＝ブリヂストン、DL＝ダンロップ

この一戦、その背景と状況

71年に富士GCシリーズが始まった当初は7ℓ級Can-Amマシンからホンダ S800改造車までが混走する種々雑多なものだった。その後、英国製2ℓレーシングスポーツのシェアが急増したのは、70年開始のヨーロッパ2ℓスポーツカー選手権の隆盛と影響し合っている。

しかしそのヨーロッパ選手権が75年で閉幕し、一方の日本では富士に特化した空力ボディが必要とされ始めたことから、量産型の登場はなくなった。今大会の翌年79年になるとGC車両の単座席化が認められ（77年からの新生Can-Amに倣う）、ほどなく中古F2シャシー流用が主流となっていくが、ノバ53Sはこのデザインのまま単座席（センターシート）化が図られ54Sとなり、緒戦（79年第2戦）で優勝。80年にはありふれたMCSカウルへと改まってしまうので、53S／54Sの参戦は8戦のみ。うち3勝は立派な戦歴だ。70年代後半のGCを語る時、多くのファンの脳裏に真っ先に思い浮かぶのはこの一台だろう。

混迷のオイルショックもようやく一段落した1974年夏。今大会、日産の意向によりマレーシアGP出張を優先させた高橋国光に代わり、その愛機（サカイレーシングのマーチ73S・BMW。ボディは由良拓也特製に改装）を急遽駆ることになったのが、日産大森ワークスの若手だった星野である。フェアレディ240Zを駆ってのGC参戦歴はあるが、本格的２座席レーシングカーたるGCカーによる実戦はこれが初めてとなる。コースは今回から30度バンクを使わない右回り4.3kmが舞台。雨の予選では３番手と奮闘し、3-2-3グリッドの１列目左に就けた。先輩であり僚友となる長谷見昌弘は６位だ。

決勝も豪雨のなかで競われ、星野は４周目のヘアピンで生沢徹（GRD S74）を抜いて２位に。首位・高原敬武（マーチ74S）がオイル漏れにより６周してピットインするが、その周の100Rで長谷見に抜かれていたため２位は変わらず。そして８周目の300Rで周回遅れの漆原徳光（シェブロンB23）と絡み、左リヤサスペンションを傷めてよろよろピットまで戻ってくると、万事休す。しかしそこまでの走りによって「星野速し！」は大いに印象づけられた。

思えば、シリーズ前戦（６月２日のグラン300キロ）のヒート２スタート直後の大惨事により星野の師たる鈴木誠一が事故死し、５月半ばの鈴鹿FJ1300での「東名マーチ733」での緒戦圧勝の喜びも束の間、星野の行く末が案じられる状況下でのGC搭乗だった。千載一遇のチャンスで煌めいてみせた星野は、翌75年には日本モーターレーシングセンター（VICIC）のアレンジにより国内F2／GCのトップ争いの一員となり（全日本F2000チャンピオン、GC第４戦２位）、76年には田中弘率いるヒーローズレーシングに迎え入れられることになる。



生沢(左)のインを狙う星野。生沢を抜いて２位に浮上も結局接触によりリタイアに終わるが、そのまま走っていればどこまで追い上げたか。後方は長谷見。

インパクトを与えた飛躍の契機

1974年９月１日　富士グランチャンピオンシリーズ第４戦 富士インター200マイルレース

マーチ735

予選：3位／決勝：リタイア



中嶋と激しいバトルを演じる。この一戦はフリー走行、予選、すべてのセッションでトップタイムをマークする完全勝利で３度目のGCチャンピオンに輝く。

星野の真骨頂、完全制覇の圧勝劇

1984年10月21日　富士グランチャンピオンシリーズ第４戦 富士マスターズ250キロレース

ラーク83S・BMW

予選：1位／決勝：優勝

星野には今大会、全勝王座なるかと注目が集まっていた。ここまで３戦いずれも優勝。しかも全戦ポール・トゥ・ウイン。ここまできたらパーフェクトを達成してほしい、いや誰かが星野を止めてほしい、とファンたちは喧々囂々。３戦すべて２位は中嶋悟だ。

今回中嶋が勝っても星野が６位以内なら王座が決まると周囲から水を向けられても、「計算なんかしない。いつものようにガンガン行くだけ」と星野はあくまで星野らしい。一方の中嶋は「いっぺんぐらいは予選・決勝とも勝たなくちゃ」とライバル心を燃やす。今や星野は自身でホシノレーシングを立ち上げての参戦、中嶋は78年以来久しぶりにヒーローズレーシングに戻っての臨戦だ。マシンはともにMCSV（マーチ832）・BMW、タイヤはブリヂストン。両者負けるわけにはいかない。コースにはこの年、Bコーナーが加わった。

予選が終わってみれば、22台中、星野と中嶋だけが１分20秒台を記録して1-2。快晴に恵まれた決勝レースでも両者は３位以下を引き離しながら接近戦を続ける。順位こそ変わらぬものの、時に21秒台に突入する攻防は、予選４位並みのハイペース。中嶋が43周して、星野が47周してルーティンの燃料補給を完了しても、両者の関係は変わらない。2.38秒差をもってチェッカードフラッグを迎えた。57周の平均時速190.9km/hは今季最速。

星野一義、パーフェクトチャンピオンなる。「中嶋は本当にしつこい。いいドライバーだよ」と星野が言えば、「この悔しさは当分忘れられないだろう」と中嶋。星野にとってはGC通算16勝目、78、82年に次ぐ３度目のタイトル。金子豊監督、セルモの佐藤正幸チーフメカらスタッフが集まって輪を作り、星野の身体が真っ青な秋空に向けて胴上げされた。

星野一義愛車カタログ

**かつて国内トップドライバーがこぞって出場を目指した富士グランチャン
星野も72年から出場、参戦当初は240Zだったものの
2座席スポーツカードライブのチャンスは思いがけなく訪れた
ここでは星野がドライブしたGC出場車のマシン&カラーバリエーションを紹介する**

Photos/SAN'S

**GC
1972
-
1989**

240Z時代

日産ワークスとして、GTカー240Zの開発も兼ねて出場。72年の雨の富士300キロスピードでは、ほかの2ℓオープンマシンを退け、柳田春人に続くグランチャンクラス2位入賞を果たしている。

1973 | GC 300キロスピード | 日産フェアレディ240Z



1972 | GC インター200マイル | 日産フェアレディ240Z



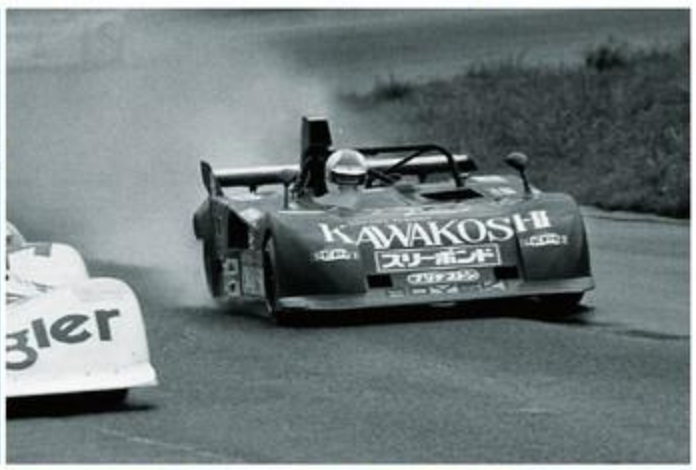
1972 | GC 300キロスピード | 日産フェアレディ240Z



1975 | GC インター200マイル | マーチ74S BMW



1974 | GC インター200マイル | マーチ73S BMW



1976 | 鈴鹿ダイヤモンドトロフィー | マーチ74S BMW



1976 | GC インター200マイル | マーチ74S BMW



星野の最初の2座席オープンマシンのドライブは、74年第4戦、酒井レーシングからの出走だった。この一戦で星野の活躍を見た日本モーターレーシングセンターは翌75年、F2000と富士グランチャンに星野を出場させた。これが76年からのヒーローズでの参戦に結びつき、星野は日本のトップチームでさらに速さを見せることになる。グランチャンでの初優勝は、ヒーローズ移籍後の76年最終戦だった。

1976 | RRC筑波 | アルピーヌA441・ルノー
(写真は78年富士500キロ)



76年にはハラダレーシングの要請で、星野はアルピーヌA441で「RRC筑波チャンピオンズ」レースにも出場。78年には同マシンで長谷見昌弘と組み耐久レース2戦に出場している。

2座席スポーツカー時代・マーチ編

77年は引き続きマーチ74S・BMWで富士グランチャンに出場。5戦中PP4回、優勝3回でもタイトルを逃す。マーチ74Sは78年開幕戦（下）でも使用した。旭光学（ペンタックス）のスポンサーはこの年から。



1978 | GC 300キロスピード | マーチ74S BMW



1977 | GC ビクトリー200キロ | マーチ74S BMW

2座席スポーツカー時代・ノバ編

1978 | GC インター200マイル | ノバ53S BMW



1978 | GC グラン250キロ | ノバ53S BMW



78年第2戦よりオリジナルマシン「ノバ53S」で出場。53Sはグランチャンの規定により2座席仕様だが、54Sは79年からの新規定に則って単座席化したものであり、リヤウイングレスになっている。78年は富士グランチャンのタイトルを獲得したが、79年は1勝のみだった。



1979 | GC インター200マイル | ノバ54S BMW

特集
星野一義

単座席スポーツカー（F2ベース）時代

1980 | GC 300キロスピード | MCS(ノバ) BMW



1981 | GC 300キロスピード | MCS(ノバ) BMW



富士グランチャンも単座席化が進み、２座席マシンに被せるだけで単座マシンに変身するMCS（ムーンクラフトスペシャル）を80年からヒーローズも採用。81年中盤からはF2マシンのマーチ792シャシーを使ったMCSⅡを導入。



1982 | GC 300キロスピード | MCSⅡ（マーチ792）BMW



1981 | GC インター200マイル | MCSⅡ（マーチ792）BMW

1983 | GC マスターズ250キロ | MCSⅣ(マーチ822) BMW



1985 | GC 300キロスピード | MCSⅥ(マーチ842) BMW

ホシノレーシングとして独立した83年、ラークのスポンサーを得てマシンもマーチ822ベースのMCSⅣで参戦。84年（MCSⅤ）、85年（MCSⅥ）は富士グランチャンのタイトルを連覇。Ⅳ以降はラジエターの排熱口がマシンサイドに変更されたのが特徴。





1984 | GC グラン250キロ | MCSⅤ(マーチ832) BMW

1986 | GC スーパースピード | MCSⅦ(マーチ85J)BMW

86年はマーチ85Jをベースにした MCSⅦで参戦。F2とともにスポンサーはセゾンカード（バイ・ゼロ）。GCにもヤマハV6エンジンが登場したため苦戦。とはいえ開幕戦では優勝を飾る。



単座席スポーツカー (F3000ベース)時代

1988 | GC スーパースピード | MCSⅧ(マーチ88GC)無限



1987 | GC スーパースピード | MCSⅦ(マーチ86B)フォード





1989 | GC 菅生グランチャンピオン | MCSⅧ(ローラT88/50)無限



1988 | GC 菅生グランチャンピオン | MCSⅧ(ローラT88/50)無限

3ℓエンジン搭載が可能になり、マシンもそれまでのF2ベースからF3000ベースへと変更になったグランチャン。87年はレイトンハウスのペーパーミントグリーンのMCSⅦで5度目のタイトルを獲得。88年からは日本たばこ／CABINのスポンサーを得てMCSⅧで戦う。この年はマシンもF3000の旧モデルではなく、マーチやローラのイヤーモデルが投入された。89年はオリジナルカウルのセルモ89Gを投入したが、PPを獲得することはできたものの未勝利に終わった。

1989 | GC 鈴鹿スーパースポーツ200キロ | セルモ89G(ローラT88/50)無限



NOVA 53S

GC初戴冠をもたらした“星野スペシャル”

フォーミュラのハンドリングを目指したワイドトレッドと
由良拓也デザインの低いボディラインが強烈な印象を残す53S
ヒーローズがノバに依頼して誕生したこの国産専用マシンを駆り
1978年、星野一義は初の富士GCチャンピオンを獲得した

Text/Makoto Ogushi Photos/SAN'S

効果抜群の空力ボディ

ノバ53Sは1978年（昭和53年）の富士グランチャンピオンシリーズ（GC）を戦うため、星野一義を擁するヒーローズレーシングがノバ・エンジニアリングに特注して開発したGC専用レーシングカーである。

星野が在籍したヒーローズはBMWのセミワークス的立場にあり、F2、GCともマーチ／BMWを用いていたが、GCでは富士の長いストレートでBMWを圧倒する速さを示すロータリー勢に対抗するため特注シャシー投入に踏み切った。開発に当たってはフォーミュラカー的な運動特性を持ち、タイヤに優しく、しかも富士のストレートで最高速が伸びるマシンが欲しいという星野の意向を取り入れてコンセプトがまとめられた。シャシー設計はノバの宮坂宏、ボディワークはムーンクラフトの由良拓也が担当した。

GCは富士スピードウェイのみで開催されるシリーズ戦であり、レースでは長いストレートの最高速が重視されていた。76年に富士で開催されたF1公式戦にスポット参戦したコジマ・エンジニアリングの国産F1、KE007は当時のF1としてはトレッドが狭かったが、空気抵抗を減らして最高速を稼ぐための工夫である。

だが宮坂が設計した53Sは、既存のGCマシンに比較するとむしろトレッドが広く設定されている。これはタイヤに対する負荷を軽減するとともにコーナリングでフォーミュラカー的な操縦性を実現するためである。だが単純にトレッドを拡げれば前面投影面積が増えて空気抵抗が増してしまう。

そこで由良は徹底的にボディを低くデザインした。モノコック側面はフットボックスから後方へ向けて広がる形状になっており、そのままボディ外皮になっている。フロントノーズ内部の空気をここから側面へ引き抜いてダウンフォースを確保する狙いである。

一方、リヤウイングはリヤフェンダーよりも低いが、フロントフェンダーからリヤオーバーハングまでをエッジで結びボディ上面を流れる空気をせき止めて空気を流し込み、前面投影面積を減らしながらダウンフォースを確保する巧妙な造形となっている。

さらにロールオーバーバー断面を翼形状とする一方、エンジンの吸気とリヤブレーキ冷却気はコクピット脇に設けたNACAダクトから導き入れるなど徹底的に空気低減が図られた。由良



マーチやシェブロン等、海外シャシーが主流のGCに投入されたヒーローズの専用新マシン、53S。目論見どおり、星野が初の戴冠。



ペンタックス ヒーローズ53S／ノバ

全長×全幅×全高	4260㎜×1970㎜×940㎜
ホイールベース	2400㎜
オーバーハング	F／640㎜、R／1220㎜
トレッド	F／Rともに1480㎜
シャシー	3/4モノコック＋スペースフレーム
フロントサスペンション	ダブルウイッシュボーン(アッパー&ロワともにAアーム)
リヤサスペンション	アッパー／Iアーム、ロワ／パラレル＋ラジアスロッド
ボディカウル	ムーンクラフト製カーボンファイバー
エンジン	BMW M12/7(ケン松浦チューン)
ギヤボックス	ヒューランドFGA
重量	600kg
ダンパー／ブレーキ	コニ製／ロッキード製
タイヤ	ブリヂストン製F／9.0/20.0-13、R／12.0/25.0-13

※発表会データによる

はこのオリジナリティあふれるデザインについて「当時最新鋭だったアメリカ空軍の超高空偵察機、SR71をイメージした」と語っているが、星野は「イカをひっくり返したようなカタチ」と身も蓋もない表現をする。

一方宮坂は、重量物を重心近くに集中させて運動性能を高めるためホイールベースを長く採ってシート位置を前方へ押し出すとともにギヤボックスに長いベルハウジングをかませてエンジンを前進させ、燃料タンクをシート後方に集中配置し、燃料消費によってレース中に起きる前後重量配分の変動を抑制した。これはフォーミュラカーらしい運動性能を確保しタイヤから十分な性能を引き出すことにこだわった星野の意向を反映したレイアウトだ。

国産唯一のGC王者へ

ノバ53Sは第2戦にデビューするとポールポジションを獲得、雨の決勝レースで優勝を飾った。5日前にシェイクダウンされたばかりながら目論見どおりの速さを示したことになる。星野も「優れたクルマだった」と振り返る。特にダウンフォースは十分で「100Rは踏み切りで抜けられた」と言う。由良は「ボディ全体でダウンフォースを得ようとしたデザインだった」と言うが、53Sはベンチュリーカーだったわけではない。まだ風洞実験も満足にできない時代のこと、星野は「(由良)拓也の〝勘ピューター〟で出来上がったカタチ」と言うが、由良はグラウンドエフェクト時代を前に、まさに経験と勘をもとに空力のひとつの究極に達していたのかもしれない。

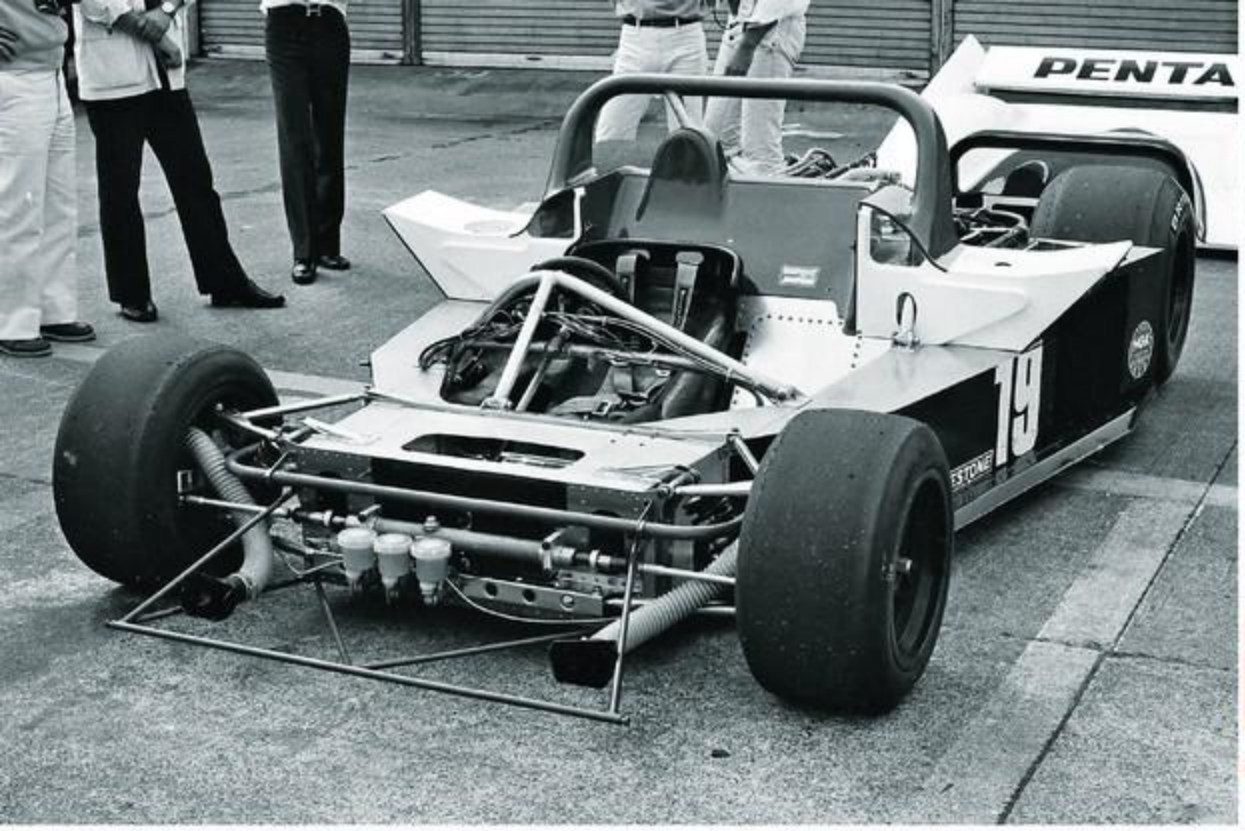
宮坂のシャシーも狙いどおりの性能を発揮し、53Sは出走した4レースでデビュー戦を含む2勝とポールポジション3回を獲得して星野をシリーズチャンピオンの座につけた。ただし細く絞り込んだモノコックは必ずしも十分

ボディ全体で得ていた強烈なダウンフォースによって「100Rは踏み切り(で抜けた)」(星野)

1 3 2 4

1由良拓也によるボディを纏って登場した53S。タイヤハウスの膨らみには由良が手がけてきたGRD S74改や紫電からの継承も感じられる。2どのGCマシンよりも低いボディカウルが特徴的。3ボディ全体でダウンフォースを生む狙いのため、リヤウイングは低い位置にマウント。4極端に短いフロントオーバーハングと長いリヤオーバーハングも、従来のGCマシンとは一線を画していた。









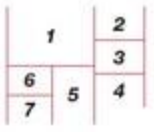








1宮坂宏設計によるシャシー。ツインチューブモノコックのサイド部分がボディ外皮を兼ねる。2リヤは鋼管サブフレームで構成。BMWエンジンは重量配分改善のため長いベルハウジングを使い前方に。3コクピットは星野が乗り込めるギリギリのサイズで設計。4 5フロント&リヤカウルはカーボンファイバー+ハニカム材で補強という作り。6 7サスペンション設計も宮坂が担当。主な部品デザインはノバのフォーミュラと共通。



79年、53Sは単座の54Sに進化し第2戦で優勝。だが後半戦は単座専用設計のMCS（前走車。こちらも由良設計ボディ）を相手に苦戦。



な剛性を持たず、高い負荷がかかると捻れて「コーナリング中はシフトレバーの位置が微妙に変わるので、その位置を覚えておかなければならなかった」と星野は言う。

79年、車両規則の変更に伴い、53Sはリヤウイングを廃し単座化した54Sに進化したが、それによって空力的に有利なフォーミュラシャシーが流用できることになったため、フォーミュラカーライクであることをコンセプトとしながら基本形は従来の2座席スポーツカーであった54Sの戦闘力は相対的に下がって苦戦を強いられることになる。とはいえ国内レースの軸であったGCシリーズでチャンピオンカーになった国産マシンは53Sのみ。まさにGC史の節目に生まれた「ニッポンの名レーシングカー」だったのだ。 R

星野一義グランチャンレースリザルト [1972-1989]

	イベント名	レース	コース	マシン	予選	決勝	備考
1972							
3月20日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	日産フェアレディ240Z	9位	4位	GCクラス2位
9月3日	富士インター200マイル	GC Rd.3	富士	日産フェアレディ240Z	18位	R	3周／エンジン
富士グランチャンシリーズ＝15pts／9位							
1973							
3月18日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	日産フェアレディ240Z	16位	5位	
富士グランチャンシリーズ＝8pts／15位							
1974							
9月1日	富士インター200マイル	GC Rd.4	富士	マーチ73S・BMW	3位	R	8周／サスペンション
1975							
10月19日	富士マスターズ250キロ	GC Rd.4	富士	マーチ74S・BMW	3位	2位	H1＝1位／H2＝3位
11月23日	富士ビクトリー200キロ	GC Rd.5	富士	マーチ74S・BMW	7位	R	22周／サスペンション
富士グランチャンシリーズ＝16pts／8位							
1976							
3月21日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	マーチ74S・BMW	1位	14位	34周／エンジン
4月11日	鈴鹿ダイヤモンド※		鈴鹿	マーチ74S・BMW	1位	2位	
7月4日	鈴鹿BIGJOHNトロフィー※		鈴鹿	マーチ74S・BMW	1位	1位	
9月5日	富士インター200マイル	GC Rd.3	富士	マーチ74S・BMW	1位	6位	54周／タイヤ(チェッカー受けず)
10月10日	富士マスターズ250キロ	GC Rd.4	富士	マーチ74S・BMW	5位	12位	45周／トランスミッション
11月21日	富士ビクトリー200キロ	GC Rd.5	富士	マーチ74S・BMW	1位	1位	
11月28日	RRC筑波チャンピオンズ※		筑波	アルピーヌA441・ルノー	3位	3位	ハラダレーシングから出走
富士グランチャンシリーズ＝28pts／6位							
1977							
3月20日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	マーチ74S・BMW	1位	1位	
6月26日	富士グラン250キロ	GC Rd.2	富士	マーチ74S・BMW	1位	8位	
9月4日	富士インター200マイル	GC Rd.3	富士	マーチ74S・BMW	1位	R	25周／エンジン
10月9日	富士マスターズ250キロ	GC Rd.4	富士	マーチ74S・BMW	3位	1位	
11月23日	富士ビクトリー200キロ	GC Rd.5	富士	マーチ74S・BMW	1位	1位	
富士グランチャンシリーズ＝63pts／2位							
1978							
3月20日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	マーチ74S・BMW	1位	1位	H1＝1位／H2＝1位／H3＝1位
6月4日	富士グラン250キロ	GC Rd.2	富士	ノバ53S・BMW	1位	1位	
9月3日	富士インター200マイル	GC Rd.3	富士	ノバ53S・BMW	2位	R	H1＝3位／H2＝R／H3＝R
10月8日	富士マスターズ250キロ	GC Rd.4	富士	ノバ53S・BMW	1位	1位	
11月26日	富士ビクトリー200キロ	GC Rd.5	富士	ノバ53S・BMW	1位	16位	46周／タイヤバースト
富士グランチャンシリーズ＝27pts／チャンピオン							
1979							
3月11日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	ノバ53S・BMW	8位	4位	
5月3日	富士グラン250キロ	GC Rd.2	富士	ノバ54S・BMW	3位	1位	
9月2日	富士インター200マイル	GC Rd.3	富士	ノバ54S・BMW	5位	R	7周／オーバーヒート
10月21日	富士マスターズ250キロ	GC Rd.4	富士	ノバ54S・BMW	3位	R	32周／トランスミッション
富士グランチャンシリーズ＝30pts／5位							
1980							
3月30日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	MCS(ノバ)・BMW	1位	R	3周／エンジン
5月3日	富士グラン250キロ	GC Rd.2	富士	MCS(ノバ)・BMW	1位	1位	
9月7日	富士インター200マイル	GC Rd.3	富士	MCS(ノバ)・BMW	1位	7位	
10月12日	富士マスターズ250キロ	GC Rd.4	富士	MCS(ノバ)・BMW	1位	6位	
富士グランチャンシリーズ＝30pts／5位							
1981							
3月29日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	MCS(ノバ)・BMW	6位	6位	
5月3日	富士グラン250キロ	GC Rd.2	富士	MCS(ノバ)・BMW	6位	3位	
9月6日	富士インター200マイル	GC Rd.3	富士	MCSⅡ(マーチ792)・BMW	2位	2位	
10月11日	富士マスターズ250キロ	GC Rd.4	富士	MCSⅡ(マーチ792)・BMW	8位	12位	
富士グランチャンシリーズ＝33pts／4位							

レース名後の※印は非シリーズ戦

	イベント名	レース	コース	マシン	予選	決勝	備考
1982							
3月30日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	MCSⅡ(マーチ792)・BMW	2位	R	31周／燃料切れ
5月3日	富士グラン250キロ	GC Rd.2	富士	MCSⅡ(マーチ792)・BMW	8位	2位	
9月7日	富士インター200マイル	GC Rd.3	富士	MCSⅡ(マーチ792)・BMW	1位	2位	
10月12日	富士マスターズ250キロ	GC Rd.4	富士	MCSⅡ(マーチ792)・BMW	1位	1位	
富士グランチャンシリーズ＝50pts／チャンピオン							
1983							
3月27日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	MCSⅣ(マーチ822)・BMW	1位	1位	
5月3日	富士グラン250キロ	GC Rd.2	富士	MCSⅣ(マーチ822)・BMW	3位	R	3周／サスペンション
9月4日	富士インター200マイル	GC Rd.3	富士	MCSⅣ(マーチ822)・BMW	3位	R	4周／タイヤバースト
10月23日	富士マスターズ250キロ	GC Rd.4	富士	MCSⅣ(マーチ822)・BMW	1位	1位	
富士グランチャンシリーズ＝40pts／2位							
1984							
5月3日	富士グラン250キロ	GC Rd.2	富士	MCSⅤ(マーチ832)・BMW	1位	1位	
6月10日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	MCSⅤ(マーチ832)・BMW	1位	1位	
7月22日	LARK東北GC※		SUGO	MCSⅤ(マーチ832)・BMW	1位	NS	ウォームアップでエンジンブロー
9月2日	富士インター200マイル	GC Rd.3	富士	MCSⅤ(マーチ832)・BMW	1位	1位	
10月21日	富士マスターズ250キロ	GC Rd.4	富士	MCSⅤ(マーチ832)・BMW	1位	1位	
富士グランチャンシリーズ＝80pts／チャンピオン							
1985							
3月31日	富士300キロスピード	GC Rd.1	富士	MCSⅥ(マーチ842)・BMW	9位	2位	
6月9日	富士グラン250キロ	GC Rd.2	富士	MCSⅥ(マーチ842)・BMW	1位	1位	
7月21日	LARK東北GC※		SUGO	MCSⅥ(マーチ842)・BMW	2位	1位	
9月8日	富士インター200マイル	GC Rd.3	富士	MCSⅥ(マーチ842)・BMW	4位	R	16周／エンジン
10月20日	富士マスターズ250キロ	GC Rd.4	富士	MCSⅥ(マーチ842)・BMW	1位	1位	
富士グランチャンシリーズ＝55pts／チャンピオン							
1986							
3月30日	富士スーパースピード	GC Rd.1	富士	MCSⅦ(マーチ85J)・BMW	4位	1位	
6月8日	富士グランスピード	GC Rd.2	富士	MCSⅦ(マーチ85J)・BMW	13位	R	26周／エンジン
9月7日	富士インタースピード	GC Rd.3	富士	MCSⅦ(マーチ85J)・BMW	3位	2位	
10月19日	富士マスターズスピード	GC Rd.4	富士	MCSⅦ(マーチ85J)・BMW	7位	14位	35周／アクシデント
富士グランチャンシリーズ＝35pts／4位							
1987							
3月29日	富士スーパースピード	GC Rd.1	富士	MCSⅦ改(マーチ86B)・フォード	1位	1位	
6月7日	富士グランスピード	GC Rd.2	富士	MCSⅦ改(マーチ86B)・フォード	6位	2位	
9月6日	富士インタースピード	GC Rd.3	富士	MCSⅦ改(マーチ86B)・フォード	5位	1位	
10月18日	富士マスターズスピード	GC Rd.4	富士	MCSⅦ改(マーチ86B)・フォード	1位	1位	
富士グランチャンシリーズ＝75pts／チャンピオン							
1988							
3月27日	富士スーパースピード	GC Rd.1	富士	MCSⅧ(マーチ88GC)・無限	3位	16位	38周／スピンオフ
4月24日	菅生グランチャンピオン	GC Rd.2	SUGO	MCSⅧ(ローラT88/50)・無限	6位	4位	
5月15日	富士グランスピード	GC Rd.3	富士	MCSⅧ(ローラT88/50)・無限	1位	3位	
6月26日	富士インタースピード	GC Rd.4	富士	MCSⅧ(ローラT88/50)・無限	1位	1位	
7月17日	鈴鹿スーパースポーツ200キロ	GC Rd.5	鈴鹿	MCSⅧ(ローラT88/50)・無限	10位	5位	
9月4日	富士マスターズスピード	GC Rd.6	富士	MCSⅧ(ローラT88/50)・無限	1位	1位	
富士グランチャンシリーズ＝60pts／3位							
1989							
4月2日	富士スーパースピード	GC Rd.1	富士	セルモ89G(ローラT88/50)・無限	2位	2位	
4月23日	菅生グランチャンピオン	GC Rd.2	SUGO	MCSⅧ(ローラT88/50)・無限	6位	4位	
6月4日	富士グランスピード	GC Rd.3	富士	セルモ89G(ローラT88/50)・無限	8位	4位	
7月9日	鈴鹿スーパースポーツ200キロ	GC Rd.4	富士	セルモ89G(ローラT88/50)・無限	6位	R	13周／スピンオフ
9月3日	富士インタースピード	GC Rd.5	鈴鹿	セルモ89G(ローラT88/50)・無限	1位	2位	
10月29日	富士マスターズスピード	GC Rd.6	富士	セルモ89G(ローラT88/50)・無限	7位	3位	
全日本グランチャン選手権＝22pts／5位							

星野一義グループCレースリザルト [1983-1992]

	イベント名	レース	コース	マシン	予選	決勝	備考
1983							
7月24日	富士1000キロ	富士LD Rd.2	富士	マーチ83G・ニッサンLZ20BT	——	R	58周／エンジン　Co：萩原光
8月28日	鈴鹿1000キロ	JSPC Rd.2	鈴鹿	マーチ83G・ニッサンLZ20BT	1位	R	93周／ターボ　Co：萩原光
10月3日	WEC富士1000キロ	JSPC Rd.3	富士	マーチ83G・ニッサンLZ20BT	7位	7位	198周／Co：萩原光
1984							
4月1日	鈴鹿500キロ	JSPC Rd.1	鈴鹿	マーチ83G・ニッサンLZ20BT	2位	13位	69周／エンジン　Co：萩原光
6月3日	富士500キロ	富士LD Rd.1	富士	マーチ83G・ニッサンLZ20BT	——	R	72周／燃料切れ　Co：萩原光
7月29日	富士1000キロ	富士LD Rd.2	富士	マーチ83G・ニッサンLZ20BT	——	R	39周／電気系　Co：萩原光
8月25日	鈴鹿1000キロ	JSPC Rd.2	鈴鹿	マーチ83G・ニッサンLZ20BT	5位	12位	148周／エンジン　Co：萩原光
9月30日	WEC富士1000キロ	WEC Rd.9	富士	マーチ83G・ニッサンLZ20BT	9位	R	28周／エンジン　Co：萩原光
11月25日	富士500マイル	富士LD Rd.3	富士	マーチ83G・ニッサンLZ20BT	——	14位	142周／デフ　Co：萩原光
1985							
4月7日	鈴鹿500キロ	JSPC Rd.1	鈴鹿	マーチ83G・ニッサンFJ20ET	5位	2位	85周／Co：萩原光
5月5日	富士1000キロ	JSPC Rd.2	富士	マーチ83G・ニッサンFJ20ET	6位	R	63周／シフト　Co：萩原光
7月28日	富士500マイル	JSPC Rd.3	富士	マーチ85G・ニッサンVG30ET	3位	R	98周／ギヤボックス　Co：萩原光／松本恵二
8月25日	鈴鹿1000キロ	JSPC Rd.4	鈴鹿	マーチ85G・ニッサンVG30ET	1位	R	44周／エンジン　Co：萩原光／松本恵二
10月6日	WEC富士1000キロ	WEC Rd.9	富士	マーチ85G・ニッサンVG30ET	3位	1位	62周／Co：萩原光／松本恵二
11月24日	富士500キロ	JSPC Rd.5	富士	マーチ85G・ニッサンVG30ET	2位	R	26周／アクシデント　Co：萩原光／松本恵二
全日本耐久選手権C1＝25pts／15位 WECドライバー10pts／36位							
1986							
4月6日	鈴鹿500キロ	JSPC Rd.1	鈴鹿	ニッサンR86V(マーチ86G)・ニッサンVG30ET	25位	NS	ウォームアップで炎上　Co：萩原光
5月31日-6月1日	ル・マン24時間	WEC Rd.4	サルト	ニッサンR86V(マーチ86G)・ニッサンVG30ET	24位	R	64周／エンジン　Co：松本恵二／鈴木亜久里
7月20日	富士500マイル	JSPC Rd.3	富士	ニッサンR86V(マーチ86G)・ニッサンVG30ET	1位	R	31周／タイヤバースト　Co：中子修
8月24日	鈴鹿1000キロ	JSPC Rd.4	鈴鹿	ニッサンR86V(マーチ86G)・ニッサンVG30ET	1位	R	9周／クラッチ　Co：中子修
10月5日	WEC in Japan	WEC Rd.9/JSPC Rd.5	富士	ニッサンR86V(マーチ86G)・ニッサンVG30ET	4位	10位	216周／Co：中子修
11月23日	富士500キロ	JSPC Rd.6	富士	ニッサンR86V(マーチ86G)・ニッサンVG30ET	2位	R	94周／トランスミッション　Co：中子修
全日本耐久選手権C1＝25pts／15位 WECドライバー10pts／36位							
1987							
4月12日	鈴鹿500キロ	JSPC Rd.1	鈴鹿	ニッサンR87E(マーチ87G)・ニッサンVEJ30T	2位	R	17周／ドライブシャフト　Co：高橋健二
5月3日	富士1000キロ	JSPC Rd.2	富士	ニッサンR87E(マーチ87G)・ニッサンVEJ30T	24位	8位	208周／Co：高橋健二
6月13日-14日	ル・マン24時間	WEC Rd.5	サルト	ニッサンR87E(マーチ87G)・ニッサンVEJ30T	17位	R	181周／エンジン　Co：高橋健二／松本恵二
7月19日	富士500マイル	JSPC Rd.3	富士	ニッサンR87E(マーチ87G)・ニッサンVEJ30T	9位	R	30周／アクシデント Co：高橋健二
8月23日	鈴鹿1000キロ	JSPC Rd.4	鈴鹿	ニッサンR87E(マーチ87G)・ニッサンVEJ30T	3位	6位	157周／Co：高橋健二／D.スコット
9月27日	WEC in Japan	WEC Rd.10/JSPC Rd.5	富士	ニッサンR87E(マーチ87G)・ニッサンVEJ30T	7位	16位	202周／Co：高橋健二／D.スコット
11月29日	富士500キロ	JSPC Rd.6	富士	ニッサンR87E(マーチ87G)・ニッサンVEJ30T	4位	R	86周／エンジン　Co：高橋健二
全日本耐久選手権C1＝9pts／20位							
1988							
3月6日	富士500キロ	JSPC Rd.1	富士	ニッサンR88C(マーチ87G)・ニッサンVRH30	9位	R	95周／電気系　Co：高橋健二
4月10日	鈴鹿500キロ	JSPC Rd.2	鈴鹿	ニッサンR88C(マーチ87G)・ニッサンVRH30	9位	6位	84周／Co：高橋健二
5月1日	富士1000キロ	JSPC Rd.3	富士	ニッサンR88C(マーチ87G)・ニッサンVRH30	13位	7位	216周／Co：高橋健二／W.パーシー
6月11日-12日	ル・マン24時間	WEC Rd.5	サルト	ニッサンR88C(マーチ87G)・ニッサンVRH30	15位	R	286周／エンジン　Co：和田孝夫／鈴木亜久里
7月24日	JAFGP富士500マイル	JSPC Rd.4	富士	ニッサンR88C(マーチ87G)・ニッサンVRH30	13位	5位	163周／Co：高橋健二
8月28日	鈴鹿1000キロ	JSPC Rd.5	鈴鹿	ニッサンR88C(マーチ87G)・ニッサンVRH30	6位	R	48周／トランスミッション　Co：高橋健二／鈴木利男
10月8日	WEC in Japan	WEC Rd.10/JSPC Rd.6	富士	ニッサンR88C(マーチ87G)・ニッサンVRH30	11位	9位	214周／Co：高橋健二／A.グライス
全日本耐久選手権C1＝20pts／18位							

特集

星野一義

	イベント名	レース	コース	マシン	予選	決勝	備考
1989							
3月12日	富士500キロ	JSPC Rd.1	富士	ニッサンR88C(マーチ)・ニッサンVRH30	2位	R	73周／エンジン　Co：鈴木利男
4月9日	WSPC鈴鹿	WSPC Rd.1	鈴鹿	ニッサンR88C(マーチ)・ニッサンVRH30	7位	4位	81周／Co：鈴木利男
4月30日	JAFGP富士1000キロ	JSPC Rd.2	富士	ニッサンR88C(マーチ)・ニッサンVRH30	2位	6位	214周／Co：鈴木利男
6月10日-11日	ル・マン24時間	——	サルト	ニッサンR89C(ローラ)・ニッサンVRH35	19位	R	167周／エンジン　Co：長谷見昌弘／鈴木利男
7月23日	富士500マイル	JSPC Rd.3	富士	ニッサンR89C(ローラ)・ニッサンVRH35	3位	R	36周／電気系　Co：鈴木利男
10月8日	インターチャレンジ富士1000キロ	JSPC Rd.4	富士	ニッサンR89C(ローラ)・ニッサンVRH35	6位	R	1周／アクシデント　Co：鈴木利男
12月3日	鈴鹿1000キロ	JSPC Rd.5	鈴鹿	ニッサンR89C(ローラ)・ニッサンVRH35	5位	NS	テスト事故で参加取り消し
全日本耐久選手権C1＝6pts／6位							
1990							
3月11日	JAFGP富士500キロ	JSPC Rd.1	富士	ニッサンR90CP・ニッサンVRH35	4位	4位	112周／Co：鈴木利男
4月8日	WSPC鈴鹿	WSPC Rd.1	鈴鹿	ニッサンR90CP・ニッサンVRH35	5位	R	65周／コースアウト　Co：A.G.スコット
5月5日	インターチャレンジ富士1000キロ	JSPC Rd.2	富士	ニッサンR90CP・ニッサンVRH35	3位	——	荒天で中止　Co：鈴木利男
6月16日-17日	ル・マン24時間	——	サルト	ニッサンR90CP・ニッサンVRH35	3位	5位	348周／Co：長谷見昌弘／鈴木利男
7月22日	富士500マイル	JSPC Rd.3	富士	ニッサンR90CP・ニッサンVRH35	4位	3位	176周／Co：鈴木利男
8月26日	鈴鹿1000キロ	JSPC Rd.4	鈴鹿	ニッサンR90CP・ニッサンVRH35	3位	1位	171周／Co：鈴木利男
9月16日	菅生500キロ	JSPC Rd.5	SUGO	ニッサンR90CP・ニッサンVRH35	4位	4位	135周／Co：鈴木利男
10月7日	富士1000キロ	JSPC Rd.6	富士	ニッサンR90CP・ニッサンVRH35	2位	2位	224周／Co：鈴木利男
全日本耐久選手権C1＝67pts／3位							
1991							
3月10日	富士500キロ	JSPC Rd.1	富士	ニッサンR91CP・ニッサンVRH35	1位	1位	112周／Co：鈴木利男
5月5日	富士1000キロ	JSPC Rd.2	富士	ニッサンR91CP・ニッサンVRH35	3位	1位	224周／Co：鈴木利男
7月21日	富士500マイル	JSPC Rd.3	富士	ニッサンR91CP・ニッサンVRH35	4位	2位	179周／Co：鈴木利男
8月25日	鈴鹿1000キロ	JSPC Rd.4	鈴鹿	ニッサンR91CP・ニッサンVRH35	4位	R	162周／サスペンション　Co：鈴木利男
9月15日	菅生500キロ	JSPC Rd.5	SUGO	ニッサンR91CP・ニッサンVRH35	7位	11位	119周／Co：鈴木利男
10月6日	インターチャレンジ富士1000キロ	JSPC Rd.6	富士	ニッサンR91CP・ニッサンVRH35	4位	1位	165周／Co：鈴木利男
11月3日	菅生インター500マイル	JSPC Rd.7	SUGO	ニッサンR91CP・ニッサンVRH35	6位	3位	211周／Co：鈴木利男
全日本耐久選手権C1＝87pts／チャンピオン							
1992							
2月1・2日	デイトナ24時間	IMSA	デイトナ	ニッサンR91CP・ニッサンVRH35Z	3位	1位	762周／Co：長谷見昌弘／鈴木利男
4月19日	鈴鹿500キロ	JSPC Rd.1	鈴鹿	ニッサンR92CP・ニッサンVRH35Z	4位	9位	69周／Co：鈴木利男
5月4日	富士1000キロ	JSPC Rd.2	富士	ニッサンR92CP・ニッサンVRH35Z	1位	1位	224周／Co：鈴木利男
7月26日	富士500マイル	JSPC Rd.3	富士	ニッサンR92CP・ニッサンVRH35Z	2位	1位	179周／Co：鈴木利男
9月13日	菅生インター500キロ	JSPC Rd.4	SUGO	ニッサンR92CP・ニッサンVRH35Z	2位	1位	135周／Co：鈴木利男
10月4日	富士1000キロ	JSPC Rd.5	富士	ニッサンR92CP・ニッサンVRH35Z	3位	2位	223周／Co：鈴木利男
11月1日	インターチャレンジ500キロ in美祢	JSPC Rd.6	MINE	ニッサンR92CP・ニッサンVRH35Z	1位	2位	155周／Co：和田孝夫
全日本耐久選手権C1＝103pts／チャンピオン							

【特別企画】

星野一義のすべて

Photos/Shimpei Suzuki, Hidenobu Tanaka, Toshikazu Moriyama

P76



P72



1

星野の愛弟子 ― ブノワ・トレルイエ

WEC富士で感動の再会

2

星野のビジネス ― インパル・コンプリートカー

星野がチューニングカーに求めたもの

P88

5
星野の生き方 ― 人気企画が復活！
「星野に訊け！ 2015」

P84

4
星野の休日 ― 星野由紀子
愛妻とのデートに密着

P80

3
星野の親友 ― 浜島裕英
親友：星野一義へ贈る手紙



特集 ―
星野一義



【特別企画】1 星野の愛弟子 ブノワ・トレルイエ

WEC富士で感動の再会

引退後のシートを譲ったのは星野が〝もうひとりの息子〟と呼ぶブノワ・トレルイエだった
2012年以降、主戦場をFIA WECとしていたブノワと久しぶりの再会を果たし
それぞれの近況、新旧WECのこと、お互いへの思いなどを語り合った

Coordinates & Text/Yumiko Kaijima Photos/Shimpei Suzuki, Toshikazu Moriyama
Special Thanks/Audi

現役引退後、チームインパルの監督として多くのドライバーにシートとチャンスを与えてきた星野一義。そのなかでインパル在籍中も、そして現在でも家族ぐるみで付き合いを続けているドライバーがひとりいる。それが、2010年からアウディのファクトリードライバーとなり、世界耐久選手権（WEC）のLMP1・Hクラスで活躍しているフランス人、ブノワ・トレルイエだ。星野の妻・由紀子はかつて『私が愛したレーサー』という本を執筆・出版しているが、星野自身にとって、トレルイエはまさに〝俺が愛したレーサー〟だ。今年10月、WECが行なわれている富士スピードウェイで、ふたりは久々の会話を楽しんだ。

＊　＊

星野一義（以下星野）：ブノワは日本にいた頃、フォーミュラ・ニッポンでマシンを振り回して乗っていたよね。日本で育ったけど、その前にはヨーロッパでモーターサイクルのチャンピオンにもなっている。俺も同じ2輪のチャンピオンで、フォーミュラでもチャンピオンになった。だからブノワが今、アウディに入って活躍していることがすごく嬉しいんだよね。

ブノワ・トレルイエ（以下ブノワ）：日本にいた時、チームインパルや日産で学んだからこそ、アウディのファクトリーチームの仕事にも容易に順応できた。日本のレース界の仕事ぶりはすごくプロフェッショナルで、どうやってエンジニアと仕事を進めていくかといった仕組みもヨーロッパとよく似ているんですよ。

星野：でもそれは基礎であって、ヨーロッパとかアウディの方がレースの文化としては優れているから、逆に日産のファクトリーがヨーロッパの文化をもっと学ばなくちゃいけないと思う。

ブノワ：今年日産のLMP1プロジェクトを見たけど、アウディやポルシェ、トヨタに追いつくことはできると思いました。ただ、追いつくには多くのエネルギーや予算、そのレベルに至るための開発などが必要で、それほど簡単ではない。開発に関しては一切立ち止まらずにプッシュし続けなければダメですから。アウディではチームがクールダウンするっていうのを見たことがありませんよ（笑）。

星野：ただ日産のル・マン・プロジェクトはアメリカでやっていて、日本でやっていないからね。俺が行ったCカーの時とは違う。当時はマシンもエンジンも日産で作ったし、日本人のドライバーが行って、タイヤもブリヂストンで、日本のモータースポーツの代表みたいな感じだった。

ブノワ：それは昔の方が良かったですね。本当に〝日本の〟プロジェクトだったということですからね。

星野：今のアウディは2シーターなんだけど、フォーミュラみたいで無駄なスペースがなくて、センターに寄っていて、エンジンもミッションもコンパクトで、カーボンだし、すごいよね。

ブノワ：限界を攻めているというか、軽くて、すべてが低い位置に搭載されています。過去のクルマと比べても、細かな部分までとても真剣に作り込んであるんです。〝もっともっと〟というふうに突きつめていっているんですよ。そこがグループCカー時代と違うところですね。

星野：ディーゼルって何馬力ぐらい？

ブノワ：公式には……知らない（笑）。ハイブリッドと合わせてたぶん800～900馬力ぐらい。だから、（エンジンだけで言ったら）540馬力ぐらいじゃないかな。

星野：それはアンダーパワーだね。

ブノワ：でもディーゼルはトルクがすごいんですよ！



2002年夏、星野はシーズン途中に引退を決意。その時、すでに星野が監督に収まっていたフォーミュラ・ニッポンで〝コイツは面白い！〟と目に留め、GTのシートを譲ったのが25歳のブノワだった。

特集

星野一義

「こんなにかわいいヤツはほかにいない。日本が恋しくなったら、いつでも帰っておいで！」——星野一義

「星野さんは僕にとって日本のお父さん。あの時、星野さんが引き止めてくれなかったら、今の僕はなかった」——ブノワ・トレルイエ

フォーミュラのテストに参加した時のブノワの走りが忘れられない
鈴鹿の1コーナーからS字を見た時に心臓がゾワゾワッとした

星野：グループCの時はエンジンだけで1000馬力を超えていたんだよ。1100馬力ぐらいかな。

ブノワ：しかも2輪駆動ですもんね。今はクワトロですから。

星野：ウエットになっても問題ない？

ブノワ：そこは難しい部分もありますね。エンジンと電気系のハイブリッドパワーがつながっていないから簡単ではないんですよ。フロントを駆動させているシステムとリヤを駆動させているシステムがまったく違うから。技術的にはそのふたつを連動させることもできるんだけど、レギュレーションで禁止されているんです。

星野：カウルの強度は大丈夫？

ブノワ：クルマの重量を軽くしなければならないので、ある部分はすごく薄くできています。だから縁石を使いすぎたり、ほかのクルマと接触した際には昔より壊れやすい。でも今のものはうまく仕上がっていると思いますよ。



ブノワの愛機、アウディR18 e-tron quattroを興味深げに覗く星野。ブノワも“まだちゃんと覚えている”日本語で星野の質問に答え続けた。

ブノワ・トレルイエ | ***Benoit Treluyer***

1976年12月7日生まれ。フランス出身。母国のジュニアフォーミュラを経て、2000年に来日。全日本F3に参戦し、翌01年にタイトルを獲得。02年夏、星野のシートを譲り受けるかたちでIMPULからJGTC（現SUPER GT）にデビュー。翌年よりフォーミュラ・ニッポン（FN）にも同チームからエントリーし、06年FN、08年SUPER GT（ニスモ）でチャンピオンに。12年から活動の場をヨーロッパに移し、WECにフル参戦。11、12、14年にル・マン24時間を制している。





チームの協力を経て、星野のR18搭乗体験が叶った。そわそわ落ち着かない様子で待機後、最先端のデジタル機器を搭載した最新鋭のマシンに“するり”と乗り込むとゴキゲンな笑顔を見せた。しかしブノワから操作系の手ほどきを受けると、たちまちドライバーの顔へと変化。頭の中では自らR18をドライブしていたのかもしれない。やはり星野はいつまでたってもレーシングドライバーなのだ。

強いだけではなく、効率的に作られているはずです。ところで今年のインパルですが、スーパーフォーミュラもスーパーGTもいい成績ですね。

星野：俺もいつもブノワの結果を心配しているんだよ。テレビも見てる。

ブノワ：ありがとうございます！　僕にとっては、とにかくやる気が大切だと思ってやっています。お金以上に、「乗っていて楽しい」っていうことが重要。もしある日楽しくないって思ったら、その時は引退する時だと思っています。

星野：それはもちろん、やる気が大切だよ。だから自分に一番ファイトがある時にやって、なくなったらスパーンと辞めなくちゃ。

ブノワ：そうですね。そこにはどういうふうにレースするかっていうこともかかわってきますよね。自分のポテンシャルを100%注ぎ込まなければならないし、乗っていて楽しくなければならない。それがモチベーションにつながるということもありますね。そういうクルマに乗って、ほかのドライバーたちと戦うっていうことがとても大切。もちろん勝ちたいですし、それが第一目標ですけど。

星野：ブノワの場合、センスはあるから問題ない。そのDNAは（息子の）ジュールに引き継がれてる？

ブノワ：そうは思わない（笑）。

星野：ウチも同じ（爆笑）。

ブノワ：でも、一樹はすごくいいドライバーですよ。

星野：ウチの準子（長女）がパソコンで写真を見せてくれるんだけど、「ジュールが（奥さんの）メラニーに似てきた」って言うんだよね。

ブノワ：そうなんです、女の子っぽいんですよ（苦笑）。

星野：ハハハ。そうなんだ？　でもさ、ホントに嬉しいね。ブノワがこうやってアウディで頑張っててさ。ブノワはファミリーだからね。ウチのママも大動脈解離ってすごい病気をしたんだけど、それが落ち着いたら一緒にブノワのところに行ってみたいんだよね。

ブノワ：僕らファミリーも星野さんの家族が来てくれることを待っているんですよ。我が家はいつでも大歓迎。星野さんは僕の日本のお父さんだから。

日本にいる時、星野さんは僕の人生を本当に気にかけてくれたし、家族の一員として、星野家の皆さんに感謝しています。それに僕のレースキャリアの面でも、星野さんの存在は重要でした。インパルに入った時、星野さんの「クラッシュしようがなんだろうが、とにかく100%プッシュしろ！」っていう言葉で、自分を全部表現できるようになったんです。そこから、僕の本当のキャリアが始まったと思っています。

星野：セルモからフォーミュラ・ニッポンのテストに参加した時のブノワの走りが忘れられない。鈴鹿の1コーナーからS字を見た時に心臓がゾワゾワッとしたんだ。俺の若い時と同じだったからね。性格もそう。普段はホントにおとなしいのに、ハンドルを握ると野獣になっちゃう（笑）。

ブノワ：僕は一度、岡山でのGTの時に、日産から「おとなしくレースしろ」って言われたことがあるんだけど、それに従ったら、星野さんが激怒したんですよね。

星野：そう、それはダメ！　それじゃブノワじゃないから。2002年だったかな、「ブノワをウチのドライバーにする」ってニスモに言った時、最初は「NO」って言われたの。だけど俺は強引に「責任持つから」って押し切ったんだよね。

ブノワ：あの時はありがとうございました。もしあの時、星野さんが電話をくれなかったらレースを続けていたかどうかも含めて、自分が何をしていたか分かりません（＊編集部注：日本でのシートを失ってブノワは母国に帰ろうとしていた）。今のキャリアがあるのは星野さんのおかげです。

星野：いや、そんなことないよ。ブノワにそれだけのパフォーマンスがあったからだよ。これからも頑張ってよね。でも、日本が恋しくなったら、いつでも帰っておいで！



【特別企画】2 星野のビジネス ― インパル・コンプリートカー

星野がチューニングカーに求めたもの

星野一義が率いるストリートカー用パーツメーカー「IMPUL」
手掛けるコンプリートカーに込められている想いとはどんなものなのか
実際にそのクルマたちを試乗して、〝星野流〟を探ってみることにした

Text/Racing on Photos/Hidenobu Tanaka, IMPUL

星野一義が日産車のコンプリートカーなどを手がけるチューニング&ドレスアップブランド「IMPUL」の代表を務めていることはよく知られるところ。その歴史や商品展開は昨年の特集（No.474）でも紹介した。

ではそのIMPULのコンプリートカーとはどんなもので、星野自身は何を〝求めて〟いるのだろう。本人に話を向けてみたら「そんなの、乗れば分かるよ」と言われた。

それならば、と実際に2台のコンプリートカーを拝借して、都心の市街地から高速道路、ワインディングの舞台へと繰り出してみた。

乗ったのは日産ノートをベースとする「IMPUL 112S」とマーチがベースの「IMPUL MARCH」という紅白のコンパクトハッチ。

112Sは想像以上にスゴかった。走り出してすぐに鋭いビックアップに驚き、見てくればかりのドレスアップカーではないことを実感する。エンジンはスーパーチャージャー付きのHR



87年8月、Y30セドリック／グロリアをベースにIMPUL独自のモディファイを施したIMPUL 630Rが登場。これが同社初のコンプリートカーであった。



12DDRを専用チューンしてあり、プーストアップと、それを最大限活かすセットアップが施されて2ℓクラスさえも脅かしそうだ。それでいてプロ専用のトンガリ仕様ではなく、ノートが本来もつ扱いやすさも残っている点がいい。勇ましい排気音こそするけれど、燃費だって極悪じゃなかった。

足回りにはワインディングロードで真価を発揮するオーリンズ製の車高調整式サスペンションがおごられている。タワーバーなどの追加補強パーツも快適性を邪魔することなく、見事に足の性能を引き立てていた。

一方のマーチも装備こそ異なるが、112Sと共通点は多く目指す方向性も似た印象だ。チューニングレベルの差によって加速性能などでは劣るものの、根本的な部分での走る楽しさは不変。ノートよりも車重が軽い分、むしろキビキビとした走りが印象的だった。

走りを堪能してIMPULショールームへと返却する帰り道、「乗れば分かる」という言葉を思い返していた。



現在はこのマーチをはじめ、日産の多彩な車種のエアロやチューニングパーツが用意されている。またコンプリートカーが日産ディーラーで買えてしまうことも強みだ。



特集
星野一義



IMPUL 112S (NOTE)



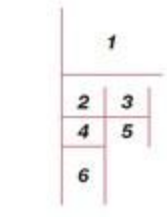








1ノーマルから印象をガラリと変え、オリジナルエアロなどで迫力のあるスタイリングの112S。2112Sのスポーティさをより引き立てるリヤウイング。3エアロアンテナは空力性能の向上にも役立ちそう。4長時間の運転でも疲れ知らずのブリッド製シート。また、サイドシルのイルミネーテッドステッププレートがさりげなくIMPULを主張している。5専用チューンのエンジンにはパワースロットルバルブが使用され、レスポンスが向上。さらに補強パーツのストラットタワーバーも装着する。6足元はIMPUL RS S-05ホイールで武装。その奥に見える赤いキャリパーはなんと6ポッド。それに専用ローターなどを組み合わせ、ブレーキが強化されている。



過激なチューニングではなく、少しだけエッセンスを加える
この〝絶妙なイジり具合〟こそが星野一義テイストなのかも

乗ってみて分かったことはいくつもあったが、ふと感じたのは「この〝絶妙なイジり具合〟こそが星野一義テイストなのかも」ということだった（もしくは金子豊・哲也親子の求め描いた理想なのかもしれないが）。IMPULを買い求めるお客さんはやはり、多くの部分で「レースでの熱い星野のファン」と重なっているはず。しかし街乗りでの快適性を犠牲にしてまでカリカリにはしない。サーキットアタック専用チューニングカーのような過激なものではなく、ファッション性や快適性も両立させて、家族にも受け入れられ、最後に少しだけ「星野一義のエッセンス」を走りと外観にピリッと効かせてある。彼らのマーケットを見据えた高次元のバランス感覚に感服した。

そんなIMPULは今後も攻め続けると取締役の金子哲也は言う。

「現在は東南アジアへも進出して認知度も急上昇中です。日産車が多く走っているところならどこでもマーケットになると思っています」

かつてないほどの規模で出展するという新年のオートサロンでは新作エアロを発表する予定のほか、チームインパルとの連携コラボもスタート。ますます活発な動きを見せる〝星野のビジネス〟に、今後も注目だ。R

SCOOP!!

2016年オートサロンで新作がデビュー！

IMPUL SERENA

現行C26型セレナ用の新作エアロが新春のオートサロンでデビューすることが判明（下はイメージスケッチ）。星野一義イチオシの人気モデルとなりそうだ。





三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.



【特別企画】3 星野の親友 ― 浜島裕英

親友・星野一義へ贈る手紙

取材を重ねるたびに星野一義が〝好きな人〟に名前を挙げる人がいる
そのうちのひとり、元ブリヂストンのタイヤエンジニアとして
星野とともに国内レースを戦い続けた浜島裕英氏が綴る「星野一義への手紙」
いま初めて語る星野との思い出、そして星野への想い――

Photos/Shimpei Suzuki, Hirohide Hamashima, SAN'S
Special Thanks/Hirohide Hamashima



星野一義　様

先日のスーパーGT最終戦モテギレースはフラストレーションの溜まるものだったのではないでしょうか。心中お察し申し上げます。

近い内に是非食事でもしてお心の内を伺いたいと存じますがご都合はいかがでしょうか。例の銀座の和食屋へ、奥様、そしてお嬢様もご一緒にぜひ、と思っております。

また、次にゴルフをできる機会も楽しみにしております。初心者の私にグリーン上でのラインの読み方など、きめ細かくご指導いただき、感謝に堪えません。

さて今回、レーシングオン誌より星野さんとの思い出を書いてほしいとの依頼を受けました。拙筆をしたためるにあたり記憶を辿っておりますと、昔日の慌ただしかった日々が鮮やかに蘇ってまいります。

初めてお目にかかったのはブリヂストンがレースにラジアルタイヤを本格的に導入しようとしていた1981年の初頭でしたね。私はモータースポーツ担当になったばかりで、星野さん、長谷見昌弘さん、そして中嶋悟さんのお顔も分からないほどの新参者でした。当時、ドライバーの方々はラジアルへの移行は時期尚早との印象をお持ちで、富士スピードウェイの昔の食堂の隅っこでお三方に囲まれて抗議を受けたこともありました。でも最後には、星野さんが「決めたのならラジアルで頑張るけど、僕らもレースで生活しているから、早くいいモノを作ってよ」と。そのお言葉のまま、律儀にバイアスに戻ることなくラジアルを履いて戦っていただきました。

この律儀さや正直さは、タイヤに関するコメントにもよく表れていました。とにかく自分の好みに正直でしたよね。星野さんはフロントタイヤがしっかり食いついていないと走れないタイプのドライバーでしたから、それが分かっているライバルたちは、戦略的に星野さんが嫌いそうなタイヤに高い評価をする、なんてこともあったのですが、星野さんは「俺はコレが好き、このタイヤがいいんだ」といつもストレートな評価をされていました。

〝フロント重視〟という点で強く印象に残っているのが、84年のF2、鈴鹿グレート20レーサーズです。スタートで中嶋さんと接触されてフロントウイングを飛ばされたのに、そのまま2位で走り切りましたよね。その直前ま



浜島氏が持っていた星野と一緒に写っている写真。81年、モータースポーツに携わるようになった頃、F2テスト時のもの。

で「フロントがついてこない。フロントウイングの角度をコンマ5度変えてよ」と言っていたのに、フロントウイングを飛ばしても普通のラップタイムで走っている。ピットでチーフメカの五十嵐協二さんたちと、あのフロントウイングの角度調整はなんだったんだろう？　精神力でアンダーステアを消せるのか？　と語り合ったものです。

ブリヂストンがF1へ行くことになった時、「俺たちが作ったタイヤで、世界で勝ってきて！」というメッセージをいただいたことも忘れられません。

F1タイヤのプロトタイプを実際にテストしていただいたこともありましたし、何よりあのタイヤは星野さんを筆頭とした国内のドライバーの皆さんに作ってもらったようなものです。

星野さんは特にタイヤ開発に熱心で、テストするタイヤが何十セット並んでいても、イヤな顔ひとつせずに走ってくださいました。そんななかで、〝タイヤの教科書〟には載っていないタイヤの使い方があるということを教えていただいたと思っております。あの頃、タイヤから受け取るフィーリングの話を聞き、いろいろなリクエストに応えることの繰り返しがあったおかげで、F1に行った後、ドライバーから英語でコメントを聞いても、星野さんが言っていたことに当てはめて開発に繋げることができました。タイヤという実際の〝モノ〟だけではなく、開発のノウハウというソフト面を鍛えていただいたことはブリヂストンにとって大きな財産だったと思っております。

F1といえば、ハンガリーGPに来ていただいたこともありましたね。中嶋さんがF1へ行ったことが悔しくて日本GPには意地でも行かなかった星野さんが、やっとF1の現場にいらっしゃった。やっぱり自分たちが作ったタイヤだからこそ、という想いがあられたのではないですか？



1984年9月23日、鈴鹿グレート20。星野はフロントウイングを失いながらも、中嶋に次ぐ2位に。「最も印象的だった」と浜島氏。



1988年5月15日、富士GC第3戦。ポールポジションを獲得も（左から）浜島氏、金子、星野、無限スタッフとも険しい表情を見せた。

ハンガリーではブリヂストンのトレーラーの裏から、最終コーナー手前の走りを食い入るように見つめられていました。現役時代から、トラブルで走れなくなるとすぐにコース脇に行って、ほかのドライバーの走りをよく観察されていましたね。そのあと僕らのところに来て印象的だったドライバーの走りを解説して、コースに戻ったら見たことを試してみる。あの勉強熱心さ、そして日本一と言われていても、歳を取っても、いつまでも自分の技を磨こうとする姿勢が、長く現役を続けられた理由ではないかと思っております。

今年は最後に残念な結果になってしまいましたが、これからも監督業をとおして、ご自身の生き様やレースに対する考え方を今の若いドライバーに伝えて、もっと日本のレースを面白くしてください。自分が歳をとったせいかもしれませんが、今の日本の若いレーサーたちはいつも一緒で、少々仲が良すぎるのではないかと感じております。昔は、星野さんが中嶋さんや長谷見さんとご飯を食べるなんてことはあり得ませんでしたよね。あのピリピリした緊張感を、今の若いドライバーにもぜひ学んでおいてほしいんです。

亡くなられた金子豊さんの分までバリバリやってください。ノンビリするなんて星野さんには似合いませんよ。

2015年11月17日　浜島裕英

ご自身の生き様や考え方を若手に伝えてください ノンビリしているなんて似合いませんよ

浜島裕英 | ***Hirohide Hamashima***

1952年12月13日生まれ、東京都出身。東京農工大学大学院工学研究科修了後、ブリヂストンに入社。基礎技術研究および乗用車のタイヤ開発を経て、その後は長きにわたりモータースポーツ用のタイヤ開発に従事。1997年～2010年のF1参戦時には開発部長として総指揮を執った。2012年、定年を前にスクーデリア・フェラーリと契約。2014年末にチームを離脱し、現在はフジテレビNEXTでテレビ解説を務めるほか、AUTO SPORT webで「浜島裕英のF1人事査定」を連載中。



1993年、ブーム絶頂
人と技術の究極対決——
だからみんなが熱狂した



〝全部乗せ〟

◀ 雑誌 62256-94

GP Car Story Special Edition

1993 PROST VS SENNA VS SCHUMACHER

好評発売中！

定価：1000円+税　電子版も同時発売！　ASB電子雑誌書店ほか、電子書籍ストアにて

▼お買い求めは、お近くの書店または下記まで

お求め方法

■パソコンから
http://www.sun-a.com

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

■ケータイから

支払い方法・送料について

■クレジットカード払いの場合
手数料：無料／送料：一回200円

■代金引換払いの場合
手数料：300円／送料：一回200円
ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料

新定期購読スタート！

電子版が無料で読める特典付き！

2014年12月発売の「GP Car Story Vol.10」より、新しい定期購読方法をスタート。
これまでの「1冊」単位の契約だった購読方法以外に、「年4冊」をまとめて契約できるようになりました。

定期購読料金1080円（定価）×4冊＝4320円（送料無料・税込）

詳細は下記サイトまで　http://www.sun-a.com/sp/gpcs_teiki/
電話からのお申し込み　TEL:03-5357-8802（平日10:00～17:30）

株式会社三栄書房　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）

三栄書房



【特別企画】4 星野の休日 星野由紀子

愛妻とのデートに密着

出会ってからまもなく50年を迎える星野一義&由紀子夫妻
シーズン終了後のある日、ふたりのランチデートに密着し
現在に至るまでの夫婦の〝愛の歴史〟をうかがった

Text/Yumiko Kajiima Photos/Shimpei Suzuki, Izumi Iwata, Yukiko Hoshino
Special Thanks/Ristorante Italiano ANTONIO'S Minami-Aoyama



半世紀にわたり手を携えて歩いてきた道。振り返るとそこにはふたりの足跡がずっと続いている。星野一義にとって何にも代えがたい人生の宝物。それは、今も傍らで微笑む妻・由紀子だ。

＊　＊

「送っていくから乗りなよ」――。中国地方の地方都市、岡山市には夜の帳が下りていた。友達の家から自宅へと急ぐ18歳の野崎由紀子の横に1台の乗用車が迫ってくる。ハンドルを握っているのは、近くの旅館に滞在していたモトクロスライダー星野一義だった。

「そんな夜に、知らない人のクルマに乗るなんて怖いって思うじゃない？だから最初は断ったのよ」

由紀子は警戒した。だがあまりにも強引な一義の申し出に、結局はOK。その夜ふたりは喫茶店でお茶を飲み、別れた。「明日もデートしようよ」。

一義は待ち合わせの時間と場所を指定して、由紀子を送った。だが翌日、由紀子は現れなかった。急な残業。携帯電話もない時代だから連絡は取れなかった。待ちぼうけを食わされた格好の一義は怒り心頭。〝もういいや〟という気分だった。しかし翌日に行なわれたモトクロス大会に由紀子は友人と現れた。前日、約束をすっぽかしたことを詫びたかったのだ。

「走りながら、〝あれ？　あの子じゃないかな？〟って顔が見えたんだよね」

競技中にもかかわらず、由紀子に気づいた一義。その日、カワサキ勢は成績が振るわず、全選手が監督から大目玉を食らったが、一義は由紀子との再会が嬉しくて仕方なかった。

それから1週間後、平日の朝だった。目を覚ました由紀子がカーテンを開けると、家から少し離れたところに真っ赤なスカイラインが停まっている。当時住んでいた神戸を早朝に出発し、国道2号線をひた走ってきた一義の思いがけない訪問だった。身支度を整えた由紀子は〝急病で〟欠勤し、一義と初めてのドライブデートに出かけた。

「それまで自分の周りにいた同年代の男の子とはまったく違っていたの。とにかく強引っていうか。海軍出身で堅物だった父のことがすごくイヤだったんだけど、その父とも正反対だった」

その日からふたりの遠距離恋愛が始まる。モトクロスの大会で全国を旅している一義。由紀子はその体を気遣い、たびたび手紙を送った。出会いの時には軽い気持ちで声をかけた一義も、真摯に自分のことを考えてくれる由紀子に思いを深めていった。そんな付き合いが続いて数年。日産自動車のオーディションに合格しレーシングドライバーとなった一義は、毎日のように由紀子に電話をしては「東京に出てきてくれ」と繰り返した。上京当時、同居していた先輩・歳森康師（故人）が実家に戻り、ひとりぼっちとなった一義は寂しさに耐え難くなっていた。

「ある日、とうとう『お前がいないと生きていけない』って電話口で泣き出しちゃったのよ。絶対に泣いたりしない人なのに。それで〝もうこれは行く



取材協力

Ristorante Italiano
ANTONIO'S 南青山本店

東京都港区南青山7-3-6 南青山HYビル1F
TEL：03-3797-0388
ランチ：11:30~L.O.14:00（平日） 14:30（週末）
ディナー：17:30~L.O. 22:00（平日） 17:00~L.O. 21:30（週末）
定休日：月曜日（祝日の場合は火曜日）

特集

星野一義

しかない〟って心を決めたの」

ふたりの付き合いに父は猛反対していたため、由紀子は母にだけ真実を告げ、家出同然で岡山を後にする。友達もいない東京。一義は仕事で留守がち。まだ稼ぎが少ないうえに、自分の付き合いに金を使ってしまい、一義の懐はいつも寂しかった。由紀子は仕方なく母に連絡しては現金書留を送ってもらう日々。一義がいない時にはパンをかじったり、粗末な食事で済ませていた。

「出張から帰ったら家には電気がついていて、ご飯が食卓の上に並んでいる。〝家庭〟っていうあたたかい雰囲気はたまらなかったね」

ほどなくして結婚。静岡の料理屋の2階で、家族や友人知人を招いて、つましい結婚式も挙げた。この頃には由紀子の父もふたりを許し、嫁入り道具も贈ってくれていた。翌年には長女・準子が誕生。一義の仕事も軌道に乗り始める。だが、活躍するようになればなるほど、一義には精神的なプレッシャーが圧し掛かるようになった。静岡に初めて自宅を購入してからは、レースでうまくいかないことがあると家の中でも荒れる。机も椅子も、何もかもメチャクチャにするほど暴れた。

「ふと気づくと、物陰から準ちゃんが怯えた目で見ているんだよね。鬼でも見るみたいに。あれはたまらなかった」

それは由紀子にとっても同じ。〝この人は絶対に日本一になる〟と信じてついてきたが、あまりの荒れように耐えかねて2回ほど家を飛び出した。今でいう「プチ家出」だが、由紀子が戻ってくる時には落ち着きを取り戻した一義が駅まで出迎えに来てくれた。

その後も一義は100%仕事に打ち込む。レースがある日は由紀子はその姿を自宅のテレビで見守っていた。現場に足を運んだことはほとんどない。

一義がそれを嫌ったからだ。サーキットは仕事場、家族団らんを楽しむ場所









出会ってから49年。よくこんな俺についてきたなかなか言葉には出せないけど、本当に感謝してる

Message from Yukiko

彼の激しさにグイグイ引き込まれていった

「一緒に住み始めた頃から、『ホントに俺はやってやる！』ってやる気に満ち溢れていたから、『この人だったら絶対にやるんだろうな』と思っていたし、彼の激しさにグイグイ引き込まれていきました。ふたりでここまでやってこられて本当に良かった。私が大きな病気をした後は好きにさせてくれるようになって、気楽に旅行したりできるようになったし、変わってくれたと思います。昔だったら〝旅行に行く〟っていうことすら、気を遣って言い出せなかったんですけどね。主人には、今後もとにかく健康でいてほしい。病気しないで長生きしてほしいわね。長生きっていっても限度があるし、『ボケちゃったら、面倒みないからね』なんて言ってるんですけど（笑）」

星野由紀子 | *Yukiko Hoshino*

岡山県出身。高校卒業後、化粧品会社に就職。18歳の時に星野一義と出会い、やがて結婚、一男一女をもうけた。長男はレーシングドライバーの星野一樹。



ではなかった。レーシングドライバーは命を張る仕事。実際、アクシデントが起こって自宅の電話が鳴ったこともある。そんな暮らしが20年以上続いた。

一義は1996年いっぱいでフォーミュラから、2002年の途中でGTから引退。五体満足で自身のキャリアを終え、由紀子とともに喜びを分かち合った。その後は〝日本一熱い監督〟としてチームを率い始める。レースを終えて家に戻ってくると、機嫌が悪いこともたびたびだった。

そんなストレスからだろうか。由紀子は突然、大動脈解離で倒れ、生死の境をさまよった。幸い命を取り留め、1カ月ほどで退院。だが元通りの生活を取り戻すまでにはさらに時間がかかった。一義は、人生で最も大切なものを失いかけたことで変わった。それまでは家でもわがまま放題に振る舞っていたのだが、率先して由紀子の手助けをするようになったのだ。

「今じゃゴミの日も全部憶えているし、分別も完璧。朝早くに家の周りを掃いてゴミを出す。俺のことを知らない近所の子供に〝掃除のオジちゃん〟って呼ばれるのがいいんだよね」

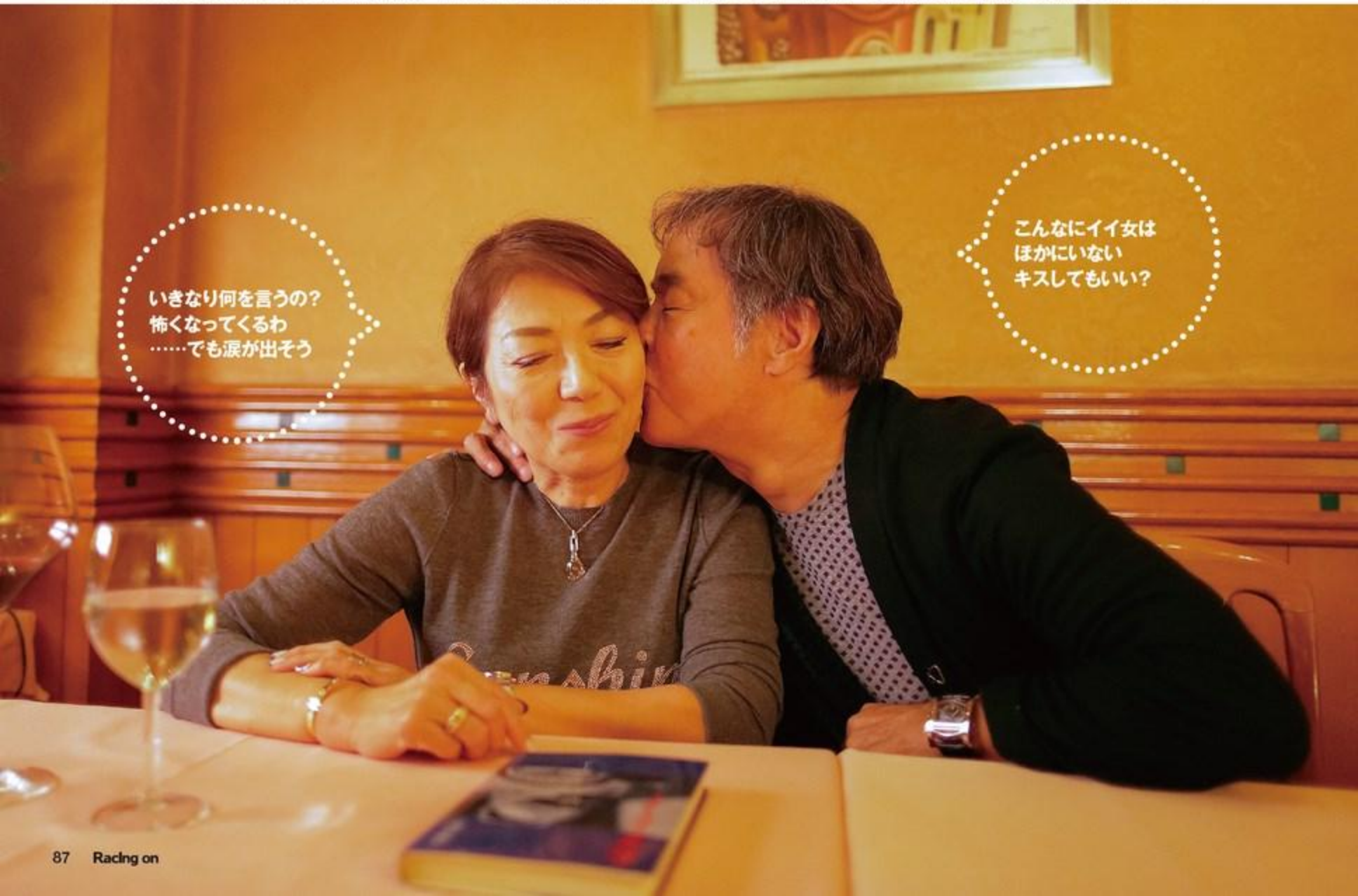
これまでふたりで歩いてきた道をこの先もできるだけ長く、ともに歩いていきたい。一義は恋人時代よりも一段優しい夫として、由紀子と穏やかな時間を持つことを楽しんでいる。R



家庭を築いてくれたことに感謝しているよ

「由紀子に対しては、家庭を築いてきてくれたことに感謝している。髪結いの亭主みたいに女房を働かせている人もいるけど、俺はそういうのは全然分からない。『ウチのことだけやっていてくれ。俺の稼ぎは100%家庭のもの』って感じだったから。だから俺はずっと少年のようにレースで暴れていられた。そのバランスが絶妙にうまくいっていると思っているよ。とりあえず今後は病気をしないで元気でいてほしい。あとは一緒に美味しい物を食べに行くぐらいかな。俺は出不精だから一緒に出かけたりはしないけど、ゆっくり旅行に行って楽しんでほしいって、心からそう思う。そうやってひとりになるとすごく寂しいけど、由紀子の気持ちを大切にしてあげたいんだ」

どんなことがあっても星野に寄り添い続けた由紀子夫人。"日本人の男は愛を言葉で伝えるのが苦手"だと語る星野も、今は夫人への愛と感謝の気持ちを言葉にして伝えるようになった——。



【特別企画】 5 星野の生き方 | 人気企画が復活！

星野に訊け！

2015

かつて2000年前後にオートスポーツ誌で連載されていた人気企画が時空と雑誌の垣根を超えてここに限定復活。読者のみなさまより送られてきた質問の数々に、星野御大がどしどしお答えしていきます

Text/Racing on Photos/Toshikazu Moriyama, LAT Photographic

Q「クルマが好きすぎてお金と時間がなく女性との出会いが皆無です 彼女が欲しくても“落とし方”が分かりません この先も“クルマ好き”を貫いていていいのでしょうか？」

（25歳男性・SW20命さん）

「僕だったら両方求めるね。クルマも欲しいし、女性も諦めない。きっと自分から間口を狭めちゃっているんだよ。それじゃダメ。男の方もさ、好きなものに熱中してる俺ってカッコいいだろ？ ってところを見せていかないといけないと思うんだよね。クルマが好きなら好きで、無理することなんてない。クルマ好きな男を好きな女性だって、絶対にいる。ただファッションにも気を遣うとかして、女性から声をかけてくるくらいにする姿勢は必要だね。彼女が欲しいって言ってるだけじゃダメで、女性が寄ってくるような“フェロモン”を出すんだよ。落とし方？　そんなもんないよ。狙った女性がいるならとにかくチャレンジだよ。ダメだったら？　そりゃ早めに次だよ、次（笑）。とにかくハングリーさが大事。あれもこれもぶつかる。趣味もレースも同じ。仕事もそう。女性にしてもそう。みんな同じなんだ。いいか、諦めちゃダメだ。どっちも貫け。チャレンジだぞ」



Q「ドライバーには何を最も求めますか。どうして日本人選手は50年経ってもF1で勝てないのでしょうか」
（37歳男性・ガタピシさん）

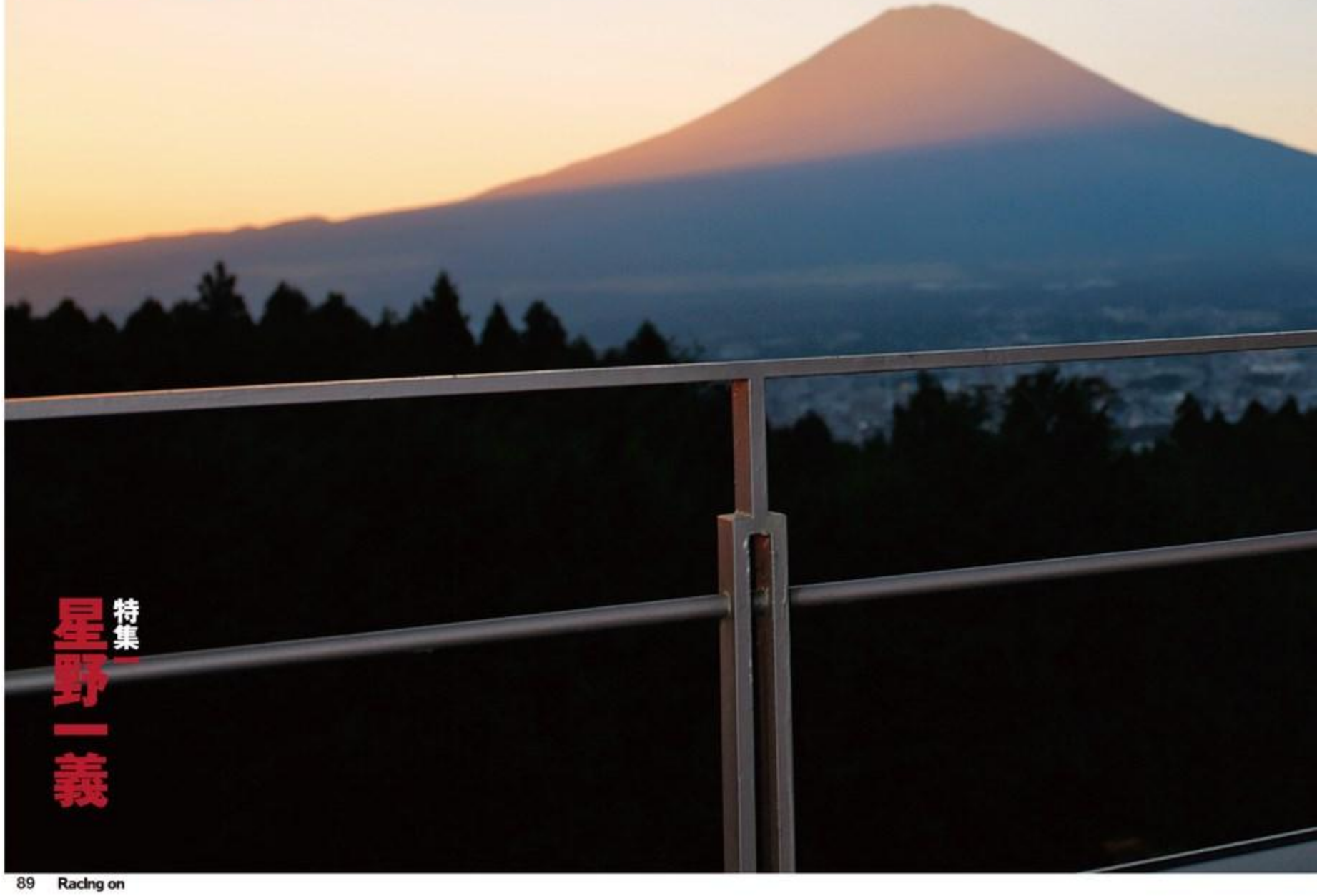
「やっぱりハングリーさと、意識の違いだろうね。ロッテラーなんか、見てごらんよ。収入的にはフォーミュラなんて乗らなくたってやっていけるんだよ。でも意欲と体力と感覚を維持するために自分から志願して乗ってる。ウチで走ってた時のブノワやJPも負けてない。でもJPはちょっとおとなしくなっちゃったかな。日本のレースは規則ががんじがらめで、小さなレースをする選手ばかりで、暴れたりがむしゃらにチャンピオンを狙ってくるヤツがいない。狩猟民族と農耕民族の違いとか、そんなの言い訳。俺は何クソ〜ってぶつかっていったけど、今はそんなの、ひとりもいないよ。GT500が目標ですなんて言うんだから。タダでもいいから乗せてくれっていう若手が現れたら？　そうだね、賭けてみたいね」



Q「洋服や時計などファッションのこだわりを教えてください」
（19歳女性・キミコヤネンさん）

「時計？ 今日はブルガリ。いいでしょ（笑）。服はまず着やすくて、モノトーンであることが多いね。それでいて“ちょっとだけ”人とは違う感じっていうのかな。人の着てるものや雑誌を見たりもするよ。イッセイミヤケとかアルマーニはもう30年くらい好きで着てるけど、今は『カラー』っていう青山にあるブランドが好きかな。“紳士服一式”みたいなのは嫌いなんだ。サーキットと自宅だけじゃイヤだから、オシャレを楽しみたいよね。まだまだ年齢より若くいたいんだ」





特集
星野一義

追悼

金子豊



かつては友人として。その後は共同経営者・家族として
「日本一速い男」を支えてきたインパルの金子豊
長く星野一義の女房役を務め、今春、天界に旅立った
そんな金子へ、星野一義と実子・金子哲也が想いを語る

Text/Makoto Ogushi
Photos/Toshikazu Moriyama, Takahiro Kudo(SAN'S), SAN'S

日本一を支えた〝女房役〟、逝く——

星野一義の傍らには常に金子豊がいた。ふたりは古来からの友人であり戦友でありビジネスパートナーであり姻戚であった。その関係は共通して持つ激しい性格から二卵性双生児とも言われた。表舞台で戦う星野には「金子がいたから星野はビジネスでも成功し、レースも気兼ねなく思い切り戦えた」という評価がついて回った。

今年の5月3日、金子は永眠した。享年72であった。分身でもあった金子を失った星野は何を想うのか。金子が星野とともに設立し育ててきたホシノインパルとホシノレーシングは今後どうなるのだろうか。

インパルの誕生

星野が4歳年上の金子に巡り合ったのはカワサキのモトクロスチームでのこと。星野はそこで全日本チャンピオンになるが、金子は星野の才能にはとてもかなわないとオートバイの道をあきらめ、ディーラーの営業マンとしての人生を選ぶ。

星野の才能に惚れ込んだ金子は、その後も星野が出場するレースの応援に出かけては星野の実家に寄り友情を深めていった。星野は年上の金子を呼び捨てにする。金子もまた星野を呼び捨てにする。ふたりは「友人」としてその関係を深めていった。

日産の契約ドライバーになった若き星野は、同じ立場にいた先輩たちが現役引退後の仕事に困っているのを見聞きし、29歳にして自分の生活を自分の力で成り立たせようと決意した。当初は実家の和菓子屋の商売を真似てラーメン屋の出店も考えたという。

「本を買ってきて半年くらい工夫を重ねたんだけど、どうやっても日本一のスープができないので、ダメだとあきらめた」

星野はサーキットでレーシングカーを走らせるだけでなく、ラーメンでも日本一になろうと考えたのだ。言い換えれば、それだけの意欲があったからこそ星野は「日本一速い男」になり得たのだろう。

星野は自分には何ができるのか考え直し、「やはり自動車に関わる仕事だ」と結論を出した。「でもカーショップを出すには店舗も在庫も必要になって膨大な資金が必要になる。それは無理だった。それなら『メーカー』になればいいんだと、ホイールメーカーとしてホシノインパルを作った」。

星野がビジネスを始めると聞いた知人は、すでにホイールビジネスが下り坂になっていたこともあってことごとく反対したという。そんななか、星野はビジネスを成り立たせるには自分の営業力では無理だと冷静に考え、友人



1980年代、ホシノレーシングのレース活動の柱のひとつがグループCレースだった。鈴鹿のパドックでマーチ83Gニッサンの仕上がりを見詰める金子と星野。



金子がいなければ、成功しなかった――星野一義

としてつきあいが続くうち、妹を娶って姻戚関係になった金子に声をかけた。当時金子はディーラーで営業成績日本一になるなど辣腕を奮っていた。

ビジネスを持ちかけられた金子は当初、難色を示した。すでに星野の妹と結婚し家庭を持っていたこともあり冒険はできなかったのだ。だが結局金子は星野の説得に応じ、ホシノインパルの経営に踏み出す。星野と金子は日本中を行脚して営業にとりかかるが、当初は苦労の連続だった。しかしホイールをシルビア・スーパーシルエットに装着してレースをしたところ爆発的に売れ始め、ホシノインパルのビジネスは急進展。現在に至る繁栄の道を突っ走ることになる。星野は言う。

「営業マンとして金子が組んでくれなかったらダメだっただろう。これは人生の巡り合わせだった。金子がいなければビジネスは成功しない、と見抜いたオレもすごいよね（笑）。

オレの走りに関しては、あいつはオレにひと言も注文をつけなかった。あいつの営業に関しては、オレはあいつにひと言も注文をつけなかった。それぞれの分野に関しては口を出さなかった。ただビジネスでは、むしろ金子の方が突っ走るタイプでオレが抑える役目だったんだ」

星野と金子は、ホシノインパルがパーツの開発・製造・販売を行なってホシノレーシングのレース活動を支えるという体制を確立、二人三脚でビジネスを拡大、運営してきた。しかし3年前の２０１２年5月、金子の病気が判明する。当時の状況を、現在ホシノインパルの経営実務を引き継いだ金子の子息、金子哲也が語る。

「足のつけ根が痛いと言い出して、病院に行ったら悪性リンパ腫だと判明しました。その段階で余命は約3年と告げられ、周囲はある程度覚悟をしました。そして去年の末に急に病気の進行が早くなって、あと3カ月から4カ月ではないかと宣告を受けました」

子供には厳格な父だった

金子哲也は父親である豊を「とにかく厳しい人だった」と言う。



ホイールメーカー「ホシノインパル」の基礎を築き上げた伝説のホイールが「インパル・シルエット」。装着されたシルビアの猛々しいスタイルも、人気の要因に。

「子供の頃の父は忙しくて家にあまりいず、たまに会うと怒ってすぐ手を上げる怖い人でした。自分が専門学校を出て外の会社で修行を積んでからこの会社（ホシノインパル）に入って、初めて親父とちゃんと話すようになったんですが、仕事の話がメインでした。とにかく自分にとって親父はずっとおっかない人でした。どんな細かいことでも自分でチェックしないと気が済まなくて、何かあればすぐに手や足が出ました。何度もボコボコに殴られて、親子喧嘩なのに警察沙汰になったこともあります」

金子の手の早さは有名だった。それに加えて本人は星野に惚れ込んでいた日本一速い男を支える金子は日本一激しいマネージャーであり、日本一星野思いのビジネスパートナーであった。

哲也が証言する。

「親父はサーキットでは星野を全面的に支えようと思っていました。ぶつけられたら本人の代わりに怒鳴り込んだし、自分の命をかけても星野を守る気でいました。商売ではいい時と悪い時があるけど、悪い時は星野に心配をかけたらいけないと、考えさせないように心がけていました」

星野は金子が深刻な病気に罹ったと聞いた時のことをこう回想する。

「自分のことのようにズキッとした。その後入退院を繰り返すことになるけど、俺と妹は寿命が大体分かって覚悟していた。〝その時〟のための準備で若手のスタッフとミーティングもして陰で動いて組織を変えたりすると空気がおかしいので察して『なんでオレが知らないところで変わるんだ』って、あいつ、怒るわけよ。だから『ゆっくりしろ』とは言ったんだけど、それができないのが金子で、毎日動いていないとダメなんだ」

哲也は病気発覚後の星野一義と金子豊の関係をこう見ていた。

「親父の病気を知った星野は『なんで?』と驚き、『最高の医療を受けさせろ』と言ってくれました。親父自身も自分がどういう状況なのかは認識していました。星野はよく見舞いに来てくれましたし、親父も星野が来るとすごく喜んでいました」

金子の逝去には星野本人も大きなショックを受けたはずだが、半年が過ぎたせいか思いがけないほど、少なくとも表面的には淡々と心境を語る。

「今は金子がいなくなったけど、今のインパルは若い人が育っていい雰囲気になっている。若い人が育ってきた。金子はうるさくて絶対に人に任せることができなかったから」

「現在の僕があるのは金子さんのおかげ」

KONDO RACING監督 **近藤真彦**

Text/Toshiyuki Endo



「大袈裟だと思ってほしくないんですけど、僕が今こうしてチームを率いて戦えているのは、金子さんのレースに対する厳しさを知っているからこそ。そう感じているくらいです。

僕がインパルでF3を走らせてもらっていた頃は、金子さんが僕の面倒を全部見てくれていました。参戦当初は搭載していたエンジンの戦闘力があまり高くなかったうえに、ドライバーが（まだ）ヘタ、参加台数も多かったので予選通過するのも大変だったんですけど、言い訳して、金子さんにはよく怒られました。怒られっぱなしでしたね（苦笑）。『エンジンが……』とか言うと、『お前はもう二度とレースしなくていい。口もききたくない』なんて言われたこともありましたよ。もちろん、それが金子さんのレースに対する厳しさであり、そして僕に対する愛情でもあったんです。

僕がチームをやっていることを金子さんはすごく喜んでくれていましたし、僕もそれが嬉しかった。葬儀の時は本当に悲しかったですね。金子さん、ありがとうございました」



SUPER GTのピットで星野の話に耳を傾ける金子。同僚であり義兄弟であり、そしてパートナーではあるが、このふたりの間にはそれ以上の絆があった。

意外なほどに前向きな発言に驚かされるが、その理由を哲也が説明する。

「親父は星野とふたりだけでビジネスを進めてきました。今は方針を変えて、スタッフみんなで言いたいことを言ってやりたいことをやろうとして話し合いを重ね、徐々に良い結果を生み始めています。申し訳ないけど親父がいたらこういうやり方はできませんでした。むしろちょっと楽しいくらいです。今、ぼくは幕をとおして初めて親父とゆっくり話ができるようになりました」

星野をF1に乗せたかった

生前の金子は星野に対して後悔を引きずっていた。

90年のF1日本グランプリに向けて、当時トップ集団の一角を占めていた某チームから星野にスポット参戦のオファーがあった。しかし持参金の持ち込みが条件だった。

星野はプロである以上、1円でも金を払って走るわけにはいかないとその



IMPUL SKYLINE 537Sに装着されたホイール「ミレニアム」は金子豊が製品化に関わったモデル。ビジネスでは衝突することもあったが、星野は金子を信頼していた。



金子哲也もインパルチームの主要スタッフとして現場に足を運んでいる。父・豊に代わり、星野の右腕として会社を牽引。

金子哲也

株式会社ホシノインパル取締役。1974年生まれ、東京都出身。専門学校卒業後、インパル入社までの数年間は「外のメシを食う」ことで実業の経験を積んだ。今年で入社18年を数え、父亡き後のホシノインパルを支える。



今、初めて親父と話ができている——金子哲也

オファーを蹴った。哲也は父親の後悔について語る。

「親父は、お金を払ってでも星野をF1に乗せたかったんだと思います。もう少しでF1を戦えたのに、『星野にそう言ったら怒られちゃったよ。でもお金を払うなんて言わずに勝手に払って乗せてしまえば良かったのかな。星野をF1に乗せてやりたかったよ、あいつは別格だもの』と、ずっと後悔していました。

でも親父は星野と会えてラッキーな人生を送ったと思います。自分もレースをやろうと田舎から出てきたんだけど、星野に会って自分は無理だと分かったから営業の道へ行けた。だからラッキーだった、星野には本当に感謝しているとずっと言っていました」

※　※　※

金子がこの世を去ってから半年あまり。失ってしまった盟友について星野はしみじみと語る。

「金子が死んでから自分は変わったかなあ。金子には日本一の営業としてここまで会社を支えてくれたことに感謝している。商品を巡ってはたまにケンカもして1カ月2カ月口をきかなかったこともあるけど、お互い信頼し切っていた。オレがいなくても金子がいなくてもダメだった。金子のパワーがどれだけ偉大だったか、思い知るのはこれからだろうと思うんだ」 R



おわりに

日本のレースに星野一義がいない〝恐怖〟

Text/Joe Kojima(Racing on) Photos/SAN'S

お待たせしました。キスシーン、正解は3回でした（前口上より）。

――と、そんな軽いノリはちょっと横に置いておくとして。

今回、最終回を作るにあたり、胸にしまってあった質問を星野さんに投げかけてみるつもりでいた。それは「死」について。最後だから聞いてみちゃえ、という軽い気持ちからではない。死線をさまようような大クラッシュを経験していない星野さんとはいえ、怖いもの知らずの無鉄砲だったわけではなく、生死を意識したことは必ずあるはずだ。真っ先に自分を見出してくれた師（鈴木誠一）を目の前で失い、幾多の同僚たちの悲劇にも接してきたはずだ。しかも今年はかつてチームメイトだった歳森康師や親友の松本恵二を失い、さらには単なるビジネスパートナーという言葉では片付けられない戦友、金子豊にも先立たれてしまった。

いま、星野さんの胸中とはいかばかりか。死生観は、変わったのか。

いろいろな答えを予測して伺ったが、思いのほか淡々と、受け止めるべきものとして冷静に捉えられている印象を受けた。しかし金子さんのお通夜でお見かけした際の表情は忘れられない。「これからは俺がしっかりしなくちゃ。俺が金子の分まで頑張る。俺が会社もチームも支えていく」。そう決意しながら「これからどうすりゃいいんだよ、おい、金子！」と今にも声を張り上げそうだった。胸が締め付けられた。

星野さんの黄金時代を見てきた者からすると、金子さんのいないインパルなんて想像もつかなかった。しかし星野さんは「俺だってあと1年半で70（歳）だからね」と達観したような顔で言われる。いま時、元気バリバリな70歳は珍しくない。しかしそうなのだ、いつか、まったく想像もつかないが、いつか「星野一義のいないレース界」がやってくるのだ。

これは恐怖だ。考えられないし、考えたくもない。しかし……。

言えるのは、〝星野一義のいる幸福〟を1年でも長く味わいたいということ。さんざん回顧追想記事を作ってきておいてナンだが、星野一義の追悼記事だけは、一生作りたくない。

なんだか湿っぽくなってしまったが、今回も全編にわたって星野さんの満面の笑顔をお届けできて嬉しい。そして来年こそ、チャンピオン、よろしくお願いします。疫病神のレーシングオン（まだ言う）も、陰ながら応援しまくります。読者のみなさまも、3年間、ありがとうございました。 R



F1でもCカーでも、世界を迎え撃つ日本代表は、いつも星野一義だった。風穴を開けたのも、道を切り拓いたのも星野だ。

オートスポーツwebのオンラインショップ

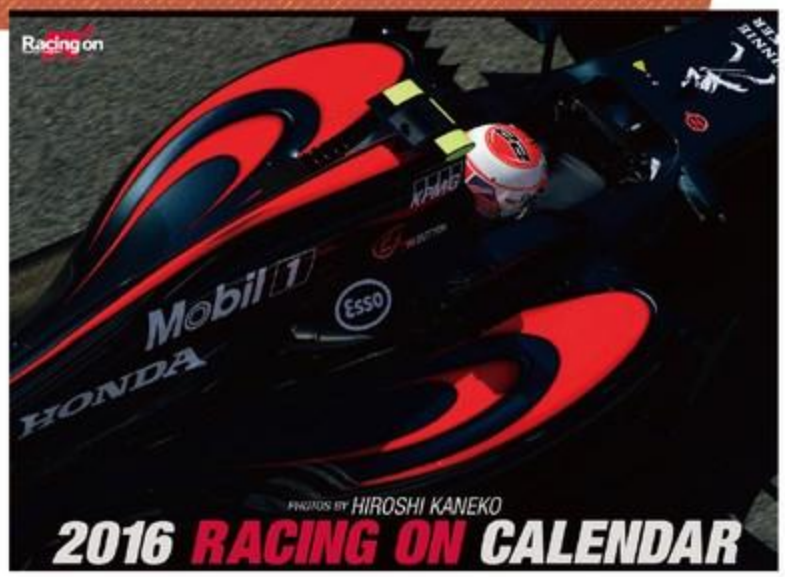
AUTO SPORT web SHOP

MOTORSPORT PORTAL

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



スーパーGTカレンダー2016　2,800円(税込)



Racing on+金子博カレンダー　2,800円(税込)

2016年カレンダー各種発売中! 送料無料でお届けします。



F1速報+三橋仁明 卓上カレンダー
1,500円(税込)



佐藤琢磨カレンダー2016
卓上(CDケース入り)　価格：1,500円(税込)



グランプリ天国　卓上カレンダー
1,500円(税込)



GP CAR STORY 卓上カレンダー
1,200円(税込)



「F1ファンが使いたくなる手帳」が欲しい
——と、いうところから生まれました
多くの愛用者を持つ「ほぼ日手帳WEEKS」を
ちょっとだけ「F1速報」仕様にカスタマイズ
手帳としての使いやすさは保証つき
F1好きなら、持っているだけで楽しい気分に
なれるんじゃないかと期待しつつ、お届けします

F1速報 × ほぼ日手帳 2016
3,000円(税別)

そのほか、レース好きにはたまらないレアな商品も盛りだくさん



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

01

IG-model



■：ティーケーカンパニー
http://ig-model.com

※実際の商品とは異なる場合があります。価格は税込です。

レーシングオン×エムエス・モデルズ

毎号ご好評をいただいている「MS-models」企画、今回は3本立て！
新たな国産ベンチマークブランドとなりつつあるイグニッションモデルと
ル・マン車の定番スパーク、さらにP-4がマニアックな1台をリリース！

Text/Joe Kojima（MS-models） Photos/Hidenobu Tanaka, FIA WEC, NISSAN, SAN'S

旧車もレース車も大充実、そして驚愕のクオリティ

「イグニッション」のスゴさ、素晴らしさはP42-43で記したとおりだ。あまりに素晴らしいので、ここでは星野一義車以外のモデルも紹介しておこう。

近年の彼らは旧「hpi」時代を根底から払拭するかのようなマニアック路線を突き進んでいる。P43に登場した「名ばかりのR90CP」もそうだが、“1戦限り”の仕様までもが立体化されていたりするのだ。

ハコスカGT-Rもそうだ。KPGC10といえば僅差の名勝負となった71年日本GPでの赤い6号車（高橋国光）と緑の8号車（長谷見昌弘）、通算50勝を決めた72年春の青い15号車（国光）の3種が“定番”だった。しかしまず出てきたのは「赤の1号車」。赤で1番で国光でチンスポありというこの仕様こそ欲しいというファンは絶対にいる。そこに価値があると分かっているのだ。

そして旧車の数々。彼らはレーシングカー専門メーカーではない。むしろロードカーや旧車でこそ、フォルムの正確さや発色の美しさが武器になる。重厚感と迫力、細部の精緻さ、美しさ、満足度。いずれも高次元で達成しているところに、彼らの強みがある。価格以上の価値は必ずある。 R



「赤の1号車」は71年10月の富士マスターズ250キロで高橋国光が駆った仕様（2位）で、勝った黒沢元治の3号車も発売中。青の15号車は有名な「50勝達成車」だが、強雨下での一戦でありボンネット脇の漏水防止テープまで再現されている。価格は各1万4904円。





02

P-4

問：ミニカーショップP-4 http://www.p-4.ne.jp

ザ・“通好み”。CIBIEバイオレットが登場！

これまたずいぶんとマニアックなモデルが出たものである。とにかく「通好み」だ。

グループC以前、日本でもグループ5という当時の規定で車両が作られ戦われたスーパーシルエットというレースのことは、ご存知の方も少なくないだろう。トミカ・スカイラインやニチラ・シルビア、コカコーラ・ブルーバードという「日産ターボ軍団」も有名だ。その3台の、そのまた前のマシンとして知られているのがこの黄色いCIBIEカラーのバイオレットターボだった。1979年に登場し、柳田春人が駆って80年のシリーズチャンピオンに輝いている。

しかし多くの方の脳裏に刻まれているのは79年の第2戦から登場し、LZ20Bターボを積んで過激なスポイラーやウイングを纏ったPA10型であろう。そのPA10型とて幾度も進化と変化を繰り返し、黄色いボディはそのままに、最終的にはグループBラリーカーのようなフォルムへと変化した。

驚くべきことに今回発売されたバイオレットは79年開幕戦に登場したL18ターボ搭載の710型なのであり、その1戦しか走っていない仕様だ。ベースとなった74年車や海外遠征仕様も魅力的。しかし……つくづくマニアックな1台である。 R







このバイオレットを制作、発売するのは静岡・焼津の大手ミニカーショップ「P-4」。モデルからも情熱が感じられるような出来映えで、有機的なフォルムやマーキング類の再現など、そのクオリティは相当に高い。CIBIEカラーの79年GC開幕戦仕様のほか、74年の赤いシェイクダウンテスト仕様と同年マレーシアで行なわれたセランゴールGPの優勝車もラインナップ。PA10型登場にも期待したい。各9930円。







※実際の商品とは異なる場合があります。モデルはいずれもレジン製です。価格は税込です。

03
SPARK

問：スパークジャパン https://ja-jp.facebook.com/spark.jp





「話題車だけ集める派」も「なるべく全部派」も押さえておきたい今年の顔、ポルシェ919ハイブリッドとGT-R LMニスモ。いずれも近日発売予定で、価格は各7344円。

常にル・マンとともにあるスパークは今後も続々と2015年のル・マン出走車を発売していく。LMP2やGTクラスのマシンなど、充実のラインナップを注視してほしい。



歴史に残るシーズン 2015年ル・マン車

今年もついにル・マン（ミニカー）の季節がやってきた。そう、今年の出走マシンがスパークの手によってモデル化され、続々リリース開始となるからである。

今年のル・マンは、90年にも及ぶ歴史上でも屈指に値する一戦だったと言えよう。それはトヨタが（WEC）のチャンピオンナンバーを纏って走り、ニッサンが1999年以来のワークス復帰を果たし、歴代最多勝メーカーのポルシェが復帰2年目にして総合優勝を達成、見事通算17勝目を挙げたからにほかならない。もちろん絶対王者たるアウディも存在感を示し続けており、世界中のファンはその総力戦に見惚れた。

残念ながらトヨタは昨年ほどの快走を見せられなかったし、ニッサンもトラブル続きで最悪の結果に終わった。しかしそんなマシンこそ、ミニカーコレクターは大好物。勝ったポルシェ919ハイブリッドはもちろん、GT-R LMニスモもその話題性だけで蒐集価値は十分以上。ルーフがメタリック処理されているあたり、検証ぶりも「さすがスパーク」である。話題車だけでも楽しいが、それがハマる一歩目になる可能性は高い。買い逃しなきよう。 R



※サンプルのため実際の商品とは異なる場合があります。モデルはいずれもレジン製です。価格は税込です。

FILE 29

Text/Naoyuki Hata Photos/Hidenobu Tanaka, SAN'S

BCNR33 SKYLINE GT-R



N1規定の改造範囲が広げられ、スーパーN1耐久となった96年
R33GT-R勢による激しい戦いが繰り広げられたクラス1では
2台のGT-Rによるタイトル争いが最終戦までもつれ込んだ
今回はそのうちの1台、プリンス東京フジツボGT-Rにスポットを当てる

協力／藤壺技研工業株式会社

現在のスーパー耐久シリーズが、1991年にN1耐久ラウンドシリーズという名称でスタートを切り、今に至っていることは知られているが、その間2シーズンだけ「スーパーN1耐久シリーズ」を名乗っていたことは、案外、歴史の谷間に埋もれてしまっているのではないだろうか。そのスーパーN1耐久の1年目にあたる96年にクラス1チャンピオンを獲得したのが、砂子智彦と福山英朗がドライブしたプリンス東京フジツボGT・Rだった。

N1というと「N」がノーマルをイメージさせるためか、ごく限られた改造が施された車両という印象が強いだろうが、実際にはナショナルの「N」の略称であり、国内第1規格を意味する。基本となるレイアウトは一切変更が許されない一方で、多くのパーツは自由に交換できたため、トップチームほどパーツの吟味に力を入れ、レースごとにスペックの異なるものを取り入れていた。さらに走行に不要なものは一切取り除かれて徹底した軽量化が行なわれ、ボルトの先端まで削るような作業を繰り返していった結果、R33GT・Rの車重はベース車両の1500kgをはるかに下回る1350kgにまで落とされていたほどだった。これらのことからどれだけ手のかかった代物か想像してもらえることだろう。

また、エンジンはピストンやコンロッドなどの重量調整を除けば、いわゆるオーバーホール程度にしか手を加えられなかったものの、ターボ車に関してはブースト圧の調整が許されており、最高出力は450馬力を絞り出していたという。これを受け止めるタイヤはヨコハマ、ダンロップ、オーツ（フアルケン）、トーヨー（トランピオ）







によるタイヤウォーズが繰り広げられ、しのぎを削っていた。

それだけに福山は当時を振り返って、「アマチュアの人がパッと乗って、すぐに乗りこなせるようなクルマじゃなかった」と語る。そんなクルマにおいて、なにより繊細な扱いが求められたのがブレーキとミッションだった。というのもブレーキはパッドとホース以外はノーマルを使用しなくてはならず、ミッションも改造が許されていなかったからだ。

この96年、シリーズ名称に「スーパー」が加えられたのは前述のとおりだが、その理由は熱対策として、通常のN1規定では認められないブレーキダクトの追加、デフやミッションなどのオイルクーラーの装着を自由とし、改造範囲をN1+αとしたからだった。加えて、この年の途中からR33にはオプションパーツとして容量アップのキャリパーと大径2ピースローターが設定されることとなった。

これらの変更により、当時は大幅に負担が軽減されたと報じたものの、ドライバーの立場からすれば十分ではなかったようだ。R32の頃、さらに言えばR33がデビューした1年前よりはマシになったというのが今からすると的確な表現で、それを証明するかのようなドラマが最終戦で起こるが、これは後述させていただくこととする。

さて、プリンス東京フジツボGT・Rというクルマと、当時の環境について触れることとしよう。R33のデビューは95年。その年はまだ少なからずR32も出場しており、R33のデビュー戦はR32に勝利を奪われてしまったのだが、第2戦からは快進撃を重ねるようになり、96年からはR33のワンメイク状態になっていく。R32全盛期に比べれば減少したものの、常時10台近くのGT・Rによって覇が競われていた。正確には、ほかにも三菱GTOというライバル車両が存在し、一発の速さこそあったものの信頼性に乏しく、一度も勝つことは許されなかった。

PRINCE TOKYO FUJITSUBO GT-R (BCNR33)	
全長×全幅×全高	4675×1780×1360mm(市販車値)
ホイールベース	2720mm(市販車値)
トレッド(前／後)	1480／1490mm(市販車値)
サスペンション(前後とも)	マルチリンク
駆動方式	4WD
タイヤ(前後とも)	トランピオ NS-1 245/45ZR17
重量	1350kg
エンジン	RB26DETT
排気量	2568cc
最高出力	400ps以上

最終戦に待っていたドラマ

そんな当時、プリンス東京フジツボGT・Rを走らせていたのは

96年のスーパーN1耐久はR32全盛期からは減少したものの常時10台近くものGT-Rによって覇が競われていた



日産ピーズモータースポーツ東京という、プリンス東京のモータースポーツ課そのものだった。今でこそディーラーチームが直接レースに携わることも少なくなくなったが、まさにその先駆けだった。余談ながら、この当時のライバルだった日産プリンス千葉GT・Rファルケンだが、こちらはスポンサーとマネージメントのみの関与で、メンテナンスはプロのメカニックが行なっていた。当時は気に留めなかったものの、同じ日産プリンス店の系列とはいえ、関東で隣接している商売敵だけに敵愾心も強かったのではないだろうか。「あそこにだけは絶対に負けるな」と、指令が下されていたことは想像に難くない。

実際にそうだったか定かではないが、この96年はシーズンをとおしたプリンス同士のシーソーゲームが繰り広げられていた。MINEサーキットでの開幕戦こそ両車ともにリタイアを喫するも、第2戦の仙台ハイランドでは日産プリ





（上）96年の最終戦SUGO。選手権首位で迎えていたプリンス東京GT-Rはトップ快走中の終盤にトラブルに見舞われ後退。一時は選手権2位のプリンス千葉GT-Rに先行されるも、プリンス千葉にもトラブルが発生し再逆転。見事王座を獲得した。（左）ドライバーは砂子智彦と福山英朗。このふたりにとって初のN1耐久タイトル獲得となった。



ンス千葉が優勝、第3戦のTIサーキット英田と第4戦の富士スピードウェイではプリンス東京が連勝を飾る。だが第5戦、十勝スピードウェイでの24時間レースでは圧勝ムードを漂わせながら、ラスト3時間のミッショントラブルで無念の2位に。さらに鈴鹿サーキットの第6戦ではタイヤ交換時にホイールナットが折れて、長時間のピットストップを余儀なくされ、完走を果たすに留まった。そんなプリンス東京をあざ笑うかのように、この鈴鹿で日産プリンス千葉が2勝目を挙げた。

そしてプリンス東京フジツボGT・Rはポイントリーダーとして最終戦のスポーツランドSUGOに挑んだが、不穏なムードを感じていたと福山は言う。そして先に述べたブレーキやミッションの信頼性という問題とも合わせ、その最終戦の様子を福山の言葉を借りてお伝えすることとしよう。

「僕から砂子に代わって、すぐ4速ギヤが壊れちゃってね。よく壊れたんだよ、あの頃。諦めて走っていたんだけど、トップを走っていたプリンス千葉の(右フロント)ブレーキローターがストレートで壊れて飛び散ってね。失いかけたものを取り戻せた。僕らは3位でゴールしたけど、彼らと順番を入れ替えたから逃げ切れてね。うちにその時のチャンピオンカップがあって、その中に割れたローターの欠片がまだ入っているよ（笑）」

劇的幕切れで見事チャンピオンを獲得したプリンス東京フジツボGT-Rは“繊細さと強靭さを兼ね備えたクルマ”だった

と最終戦を振り返る。速さや強さを極めていたチームであっても、これらのトラブルに何度も苦しめられていたのである。

さらに福山は、当時の状況をこう語ってくれた。

「あの頃はね、ドラマがいっぱいあった。シーソーゲームとか大どんでん返しとか。クルマの性能を100%引き出したら壊れるんだから、そのギリギリ、99%のところでドライバーがかばって、タイムを落とさずに走る。今のレーシングカーに比べれば、明らかに未完成。未完成な魅力がなんとも面白かった。いろんな競争もあったしね。たとえばタイヤ。多くのメーカーが出ていたけど、僕が思うには大きな差はなかったと思う。『うちのは負けていた』ってドライバーは言っていたかもしれないけど、予選の一発は出ないけどレースでは良かったり、あとコースによって相性の善し悪しもあったしね。僕らがチャンピオンを獲った時はトーヨーだった。そういう意味ではタイヤメーカーも均整が取れていた、いい時代だったね」

また、歴代のGT・Rを乗り継いだ福山は、R33にどんな印象を抱いていたのだろうか。

「R32よりラグジュアリー感が出たせいか、ちょっと不評だったようだけど、僕は嫌いじゃなかった。しなやかな動きをしていたし、ホ



イールベースが長くなってマイルド感も出たし。みんな4ドアのクルマみたいって言っていたけど、僕はデザインも含めて好きでした。レーシングカーとして進化していたってことも、大きいんだろうけどね」

さらにR33の頃はまだ脆弱だったブレーキを補って余りあったエンジンの魅力に関しては「RB26DETT、これは名機だったね、ちょっと重たかったけど。1350kgもあるクルマだから絶えずブレーキは厳しくて。ある時ブレーキがすっぽ抜けちゃってね。ローターの熱がキャリパーに伝わって、200℃まで達するとオイルシールが炭化して、ブレーキペダルが奥まで入ってしまった。パリアにぶつかってクルマをおシャカにしたくないから、とにかくエンジンブレーキをかけようと1速まで入れて、最後はジュイ〜ンって音までしているんだけど、壊れなかった！　それでかろうじてクラッシュを回避してピットに戻って、ブレーキを直したらまた走れるの。すごかったね」と語る。

おそらく現代のクルマでは、そんなことをすればたちどころにエンジンブロー。それは間違いない。そのくらい、繊細さと強靭さを兼ね備えたクルマ、それがプリンス東京フジツボGT・R。このクルマを讃えるうれで相応しい言葉はほかにないだろう。 R

BCNR33 SKYLINE GT-R

1 N1耐久マシンということもあって、インパネまわりなどに市販車の面影を色濃く残しているコクピット。シフトノブなどもノーマルのものがそのまま使用されていると思われる。2 パワーウインドウは撤去されているため、代わりにウインドウ開閉用の手回しハンドルを設置している。3 メーターはデジタル式のほかにアナログのニスモ製ブースト計を装着。ブースト上限のマーキングは0.9kg／cm²。4 室内には複雑にロールケージが張り巡らされている。このロールケージのために、N1耐久仕様R33のデビュー当初は規定重量までの軽量化が難しいと言われていた。5 R33からは市販車同様リヤウイングが角度調整式のものへと変更された。6 フロントを見るとN1耐久向けベース車にのみ装着されている（後に他グレードにも採用）バンパーのダクトが特徴的だ。











プリンス東京フジツボ・GT-R 戦績（1996年スーパーN1耐久シリーズ）

日付	レース名	サーキット	ドライバー	リザルト
3月24日	MINE N1耐久500kmレース	MINEサーキット	砂子智彦／福山英朗	決勝：リタイア（108周／ミッション）
4月14日	ハイランドスーパーN1耐久レース	仙台ハイランドレースウェイ	砂子智彦／福山英朗	決勝：総合2位／クラス2位
5月6日	TI耐久400km スーパーN1Race	TIサーキット英田	砂子智彦／福山英朗	決勝：総合優勝
6月9日	富士6時間・スーパー耐久レース	富士スピードウェイ	砂子智彦／福山英朗	決勝：総合優勝
7月28日	第3回 NICOS CUP 十勝24時間レース	十勝インターナショナルスピードウェイ	砂子智彦／山田英二／福山英朗	決勝：総合5位／クラス2位
9月15日	SUZUKA SUPER N1-500km	鈴鹿サーキット	砂子智彦／福山英朗	決勝：総合28位／クラス5位
11月10日	SUGOスーパー500km耐久レース	スポーツランドSUGO	砂子智彦／福山英朗	決勝：総合3位／クラス3位



Rennsport Reunion V

ラグナセカがポルシェに染まる!

2011年の開催を最後に途絶えていた
北米、いや世界最大のレーシング・ポルシェの祭典というべき
伝説のイベント『レンシュポルト・リユニオン』が
ラグナセカ・レースウェイを舞台に復活
300台近いレンシュポルトがサーキットを埋め尽くした

Text/Yoshio Fujiwara
Photos/Porsche Japan KK, Yoshio Fujiwara

14台の956&962、そして4台のRSスパイダーをはじめとする1980～2000年代までのレーシングモデルによって競われた"シュトゥットガルト・カップ"。懐かしい日石トラスト962Cの姿も。

PORSCHE RENNSPORT REUNION V

4年ぶり5回目（ラグナセカでは2回目）の開催となったレンシュポルト・リユニオン。恒例の記念写真撮影には1951年のル・マンに初出場した356/2 SL、70年に初の総合優勝をもたらした917K（この個体は優勝車917-023ではなく、同じカラーリングを施した917-001）、2014年仕様の919ハイブリッドを先頭に、歴代のレンシュポルトたちが並んだ。



ラグナセカ・レースウェイに足を踏み入れた瞬間、目の前に広がる光景に思わず声を失った。なぜならその広大なパドックが、文字どおりポルシェだけで埋め尽くされていたからだ。

レンシュポルト・リユニオンは、2001年から不定期に開催されているポルシェ・ノースアメリカ主催のレーシング・ポルシェの祭典である。

2011年以来、4年ぶりとなった今イベントのテーマは『ル・マン24時間レース』ということで、1951年に初めてル・マンに出場しクラス優勝を勝ち取った356／2SLから昨年型の919ハイブリッドまで、本国ドイツのポルシェミュージアムや個人コレクターの協力のもと、ほぼすべてのレーシング・ポルシェが勢ぞろいすることとなった。

それだけでも十分にすごいのだが、コース上では年代やクラスごとに分けられた7カテゴリーのスプリントレースも開催。なかでも3台の917K（いずれも元ジョン・ワイア・チーム車）が揃った〝バイザッハ・カップ〟や、956や962の大群が一気にコークスクリューを駆け下りる〝シュトゥットガルト・カップ〟などは、まさに圧巻のひと言だった。

それに加え会場には、11人のル・マンウイナーを含むドライバー、エンジニアなど60人あまりのレジェンドたちが来場。ジャッキー・イクスとデレック・ベルが81年にル・マンを制した936／81をドライブしたり、ユルゲン・バルトが911・3・0カレラRSRでカレラトロフィーに参戦したりと、ポルシェファンにとっては一瞬たりとも目を離すことのできない、至福の週末となったのである。 R



リチャード・ハリスがドライブするニューマン・カラーの956は、今回“シュトゥットガルト・カップ”に出場した唯一の956。1983年にチーム・ヨーストにデリバリーされた956-105で、同年のル・マン24時間で4位に入賞するなどの経歴をもつ貴重な個体ゆえ、レースの方は終始抑えたペースで走行。25位で完走を果たした。

さすが地元だけあり、962はIMSA GTPで活躍した個体も多かった。写真の962-109は1985年のシアーズポイント300kmや86年のマイアミGPで優勝した経歴をもつ。



コカ・コーラカラーのナンバー5は85年のデイトナ24時間で4位に入ったボブ・エイキンの962-102。その後シャーロット500kmで大クラッシュ。修復後に87年のラグナセカ300kmに出場したのを最後に、第一線を退いた。





1970年から71年にかけてジョン・ワイアが走らせた917Kが3台集まったのも今回のトピックのひとつ。21号車の917-016は70年のBOAC1000km、モンツァ1000km、ワトキンスグレン6時間で優勝した個体そのものである。

ジョン・フィッツパトリックやブライアン・レッドマンらがドライブし1980年のル・マンで5位に入った935K3を先頭に、IMSAで活躍した935たちが雪崩のようにコークスクリューを駆け下りてくる！　往年のグループ5レースにタイムスリップしたかのような錯覚に陥る。







御年87歳のハンス・ヘルマンを筆頭に錚々たるメンバーが集合した今回のイベント。「前回よりもはるかに規模が大きくなっている。本当にファンタスティックだ」とはビック・エルフォード御大の言葉。



コークスクリューでバトルを披露するのは、934/5と呼ばれる珍しい過渡期のモデル。71号車は1977年のトランザムシリーズにルードウィヒ・ハイマートが参戦、数度の優勝をした経歴をもつ個体。それを追う28号車は同年のデイトナ250マイルで3位に入った元ロン・ブロウン車。



会場内に設営された、ショパール主催によるヒストリックミュージアム。1955年型の550スパイダーから2011年型の911GT3カップまで、50台あまりの歴代レーシングモデルを展示。また土曜の夕方にはノルベルト・ジンガーやイクスらを審査員に迎え、ピットロードを開放してコンクール・デレガンスも行なわれた。





1981年のル・マンで優勝した936/81。ポルシェミュージアムが保存するこのマシンの前でご機嫌なのは、当時の優勝コンビであるジャッキー・イクスとデレック・ベル。ふたり揃ってデモランを披露した。

あの1戦、この1台。

このタイトル、この写真。どこかで見た気が？そんなあなたはきっとミニカー大好きさんのはず数年前まで姉妹誌「MSモデルズ」で人気を博した連載企画が、このたび本誌へお引越しすることにドライバー自ら、キャリアを振り返ってもらいます新装第1回目は日本育ちの「アンドレさん」です

Text/Yumiko Kajima
Photos/Shimpei Suzuki, LAT Photographic, SAN'S
Special Thanks/SPARK JAPAN

アンドレ・ロッテラー



Andre Lotterer

1981年11月19日、ドイツ・デュイスブルク出身。2000年、ドイツF3に参戦。ジャガーF1のテスト／リザーブドライバーを経て03年に来日。フォーミュラ・ニッポン～スーパーフォーミュラ／JGTC～SUPER GTに参戦し、06年と09年にS-GT、11年にFN王座を獲得。14年にはベルギーGPでF1にもスポット参戦を果たした。2010年にアウディワークスへ加入し11、12年とル・マンを連覇(FIA WEC初年度タイトルも獲得)。14年には自身ル・マン3勝目を飾っている。

父がモータースポーツの世界にいたから、僕はサーキットで育ったようなものなんだ。その後レーシングカートを始めて、フォーミュラBMW、F3とステップアップして、ジャガーのF1テストドライバーにもなった。もちろんF1ドライバーになりたいと思っていたからね。

だけど当時はシートを得るのが難しかった。同時にチャンプカーでメキシコのレースに出場する機会を得たんだけど、これは自分の将来のためにはならないと思ったんだ。そして日本に来ることになった。その後のことはみんなが知っているとおり。僕のキャリアの大半は日本で築いたものさ。そしてその第2章と呼ぶべきものが始まったのが、2010年。アウディのワークスドライバーになった時だね。

これまで、人生のターニングポイントはひとつではなかった。最初は13歳で、カートのワールドチャンピオンシップに勝った時だね。そこで両親は〝この子には本物のレーシングドライバーになれる可能性がある〟って気づいたんだ。それまでも僕の才能を信じてくれていたとは思うけど、両親は僕にカートを続けさせるべきかどうか迷っていた。資金的に余裕がなくて、叔父に借金したりもしていたから、プレッシャーを感じていたんだ。次は、日本に来た時。ゼロからではなかったけど、進む方向が大きく変わったからね。そして3番目のターニングポイントは2009年。個人的なことを言えば、その

(上) 2001年、スポット参戦した英国F3ロッキンガム戦で3位に。(下) 10年にアウディワークス入りし転機到来。R15 TDIは「パワー不足」と評価。







これまで3度のル・マン優勝を飾っているロッテラーだが、やはり最も印象に残っているのは初優勝となった2011年。新車R18 TDIで宿敵プジョーに競り勝ち、フィニッシュドライバーも務めた。

年に父を亡くしたし、3年半交際してきた女性と別れた年でもある。多くのものを失った。その一方、アウディのシートを得たシーズンでもある。とても大きな変化があった1年だった。

これまでのキャリアを振り返って〝コレだ〟というレースをひとつ選ぶとすれば、2011年のル・マン24時間レースだね。僕にとって最大のサクセスだったし、レース自体がとてもエキサイティングだった。プジョーと戦って40回以上もトップが入れ替わって、アウディは3台中2台をアクシデントで失うという出来事もあった。僕らはチームのなかでは新顔だったけど、自分たちにポテンシャルがあることは分かっていたし、そこで優勝をモノにできたんだ。24時間を走って、たった13秒というリードを守り切ったんだよ。僕だけじゃなくベン（ブノワ・トレルイエ）やマルセル（ファスラー）にとっても初めての優勝だったし、多くの人にとって思い出深い一戦になったと思う。ここまでのところ、僕にとってもベストレースだよ。

だから〝コレだ〟という1台と言えば、もちろんその年のアウディR18さ。そもそも僕はグループCカーが大好きなんだ。当時のクルマはクローズドボディで、とても美しかった。そしてアウディはこの年、オープンからクローズドに切り替えた。最初に乗った時のことは忘れもしない。僕にとって（前作の）R15で走った2010年は難しい年だった。僕自身にはスピードはあったけど、いくつか不運や失敗が重なっていたし、自分にとって危機的な状況だと思っていた。アウディのような会社が僕をドライバーとして雇ってくれるなら、僕は完璧でありたい。でもそこまでパーフェクトな仕事はできていなかった。まだオドオドしていたし、100%の自信もなかったんだ。だけどR18が出て、ホームステッドとセブリングにテストをしに行



2014年にはケータハムで1戦限りのF1デビュー（スパ）。スバークはこの時のマシンもモデル化している。幼少時からの夢が叶ったかたちだが、本人は「いい思い出じゃないよ」と笑う。

あの1戦、この1台。

Andre Lotterer

った時、ものすごくいい気分で乗れた。常に速かった。スパでのレースに行ったら予選も良かったし、2スティントにわたってレースをリードできた。そこで〝もう大丈夫だ。いつもどおりのレースができる〟って思ったんだ。最高のパフォーマンスをチームに提供できるってね。

そしてル・マンで勝った。忘れられない思い出だよ。美しいクルマだし、このクルマになってからポルシェコーナーでのスピードがものすごく高速になって、それを楽しめたし、運転するたびワクワクした。視界に関しては大変な部分もあったよ。それまでよりも見えない部分が増えたから。だけど僕は気にしなかったし、このクルマが大好きなんだ。お気に入りさ。

※　※　※

子供の頃、僕は父のチームのクルマや当時のカッコいいクルマのモデルカーを集めていた。だから今、自分の乗ったクルマのモデルを実際に作ってもらうことができて、とてもハッピーだ。昔から、いつか誰かが僕のクルマを作ってくれたらいいのになって夢見ていたからね。キャリアを積むにつれて、少しずつ自分の乗ったクルマのモデルカーができてきて、今は多くのクルマがモデル化されて、とても嬉しいよ。

こうしたモデルカーは、素敵なクリスマスプレゼントにもなる。人生のなかでレーシングカーの実車を持つ余裕がないっていうファンの人たちにとっても、ミニチュアのモデルカーはいい気分になれるもの。このクルマたちを自分も〝所有している〟って感じがするからね。手に入れて、飾って、家で眺めて……。将来、こうしたモデルカーを持っている子供たちのなかからレーシングドライバーが誕生するかもしれないだろう？　僕と同じようにね。まだ小さかった頃、僕はモデルカーを眺めながら、このクルマはどうやって運転するのかなとか、コーナーでどんな感じがするのかなって、いつも想像していたんだ。もちろん、それが夢の実現に役立ったと思う。僕の部屋で、モデルカーがある一角はとても大切な場所だった。その横にトロフィーを並べていたしね（笑）。だからここ（スパークのショールーム）は、とても印象的。スタッフの皆さんは素晴らしい仕事をしたと思う。ここに来て、いろいろ発見するのは楽しいよ。僕自身が乗ったクルマもあるし、ほかにも特別なクルマが何台も見られる。ここに来ればモータースポーツの歴史も学べるよね。僕にとっても、好奇心を刺激される場所だ。

もし僕が自分の〝ドリームハウス〟を作るなら、地下かガレージにキレイな一角を作って、自分にとっての思い出の品をこんなふうに並べてみたい。モデルカーやとても大切なトロフィーやヘルメットを、このショールームみたいにカッコ良く飾っておけると最高だよね。R

いつか誰かが僕のクルマをモデルカーにしてくれたらいいのになって夢見ていただから今、とてもハッピーだよ——



Talk & Collect with...

ミニカー好きの夢を具現化した空間

Spark Gallery & Lounge, Minami Azabu

東京都港区南麻布4-13-5 麻布矢野ビル1F
☎050-3136-9900　https://ja-jp.facebook.com/spark.jp
spark@sparkmodel.jp

この取材は世界的ミニカーブランド「スパーク」のショールームと、新設オープンとなった会員制のラウンジで行なった。ラウンジはミニカーに囲まれた“至福の空間”だ。今後もドライバーを招き、キャリアを彩ったミニカーとともに彼らのターニングポイントに迫る（掲載は不定期）。







LEGEND Ⅱ

イラストで辿る忘れ得ぬ名レース

『ノスタルジックヒーロー』誌で好評を博した連載が
装いも新たにレーシングオンへ“完全移籍”し連載開始
独特のビジュアルとともに名選手を切り取ります

Planning/Fujio Hara（OFFICE F&H）
Interview & Photo/Fujio Hara（OFFICE F&H） Text/Masato Sakasegawa



松本恵二

Keiji Matsumoto

常にナンバー1を目指して

やっぱり一番好きなのはフォーミュラなんだよね。初めてフォーミュラに乗ったのが1976年、ルマン商会の中古マーチ752BMWだった。当時BMW M12エンジンユーザーは8800rpmまで回していたと思う。でも俺はチームから8500rpmまでと言われてね。つまり「壊すなよ！」ってことだよね。76年シーズンは3戦しか乗れなくて、次の77年からフルエントリーするも型落ちマシンで戦う環境は変わらなかった。

エンジン回転数はこの年途中から8800rpmまで回していいよとなったけど、シーズン当初は同じように8500rpmまでだった。でも回転数を抑えて走っていた時にエンジンやタイヤをいたわる走りを覚えたんだ。決して壊すことなく、でも速く走る術をね。気がついたらいつも上位争いに加わる走りができていたよ。

そんなレースを当時ルマン商会の花輪知夫さんは見ていてくれた。78年のシェブロンB35に乗るようになって、「エンジンをガンガン回してもいいよ」と指示が出て、結構ガチンコで走るようになった。だからポールポジションも獲っているし、表彰台も獲得した。そこで「よし来年、勝負しよう！」と。

そうして迎えた79年シーズン。マーチ782に乗り換えて2戦目で初優勝した。

第4戦は富士スピードウェイでのJAFグランプリ。俺は相変わらず1年落ちのマーチで走った。79年の新型マーチ792は空力マシンで、俺のマーチとはずいぶん違った。でも俺は型落ちで優勝。そのレースでは同じチームの藤田直広がポールを獲得して、俺が2番手。スタートして数周後、最終コーナーで直広のマシンのタイヤが外れちゃった。それで俺が逃げ切って優勝したんだ。

その後、第6戦の鈴鹿でも優勝して、シリーズチャンピオンを獲得した。それまでのマシンはずっと1年落ちのマーチだったけど、周りが新しいマシンでセッティングに悩んでいる間に上位を走れたんだ。新車でレースに挑めたのが少し時間が経ったこのレースだった。

のちにチームルマンと名を変え、国内のトップチームを作り上げた花輪さんは、デビューの頃から実力を認めてくれて、79年を機に俺をナンバー1ドライバーとして扱ってくれた。まさに俺にとって最大の恩人だったと思う。また、この時期を境にダンロップタイヤのエースとしてブリヂストン勢の脅威にもなった。周囲から100%の信頼を受けてフォーミュラで走った数年間。これが俺の一番の思い出かな。（談）

R

Episode of Interview

松本さんとの思い出

今年の5月20日、京都で最後の対面をした。松本恵二さんを初めてフィルムに収めたのは1975年鈴鹿でのFJ1300だったと思う。この年すぐにF2へステップアップ。当時、日本モーターレーシングセンターとの契約でルマン商会の撮影を担当していた私は、長身で線の細そうな男が見違えるほど変貌していくレーシングドライバーの持つ独特な雰囲気を感じながら、彼の姿を撮り続けてきた。DIATONE、CABINなど一緒に仕事ができて本当に楽しかった。私の手元には1000枚ほどの彼の写真が残っているが、ベストショットは昨年の7月末、京都・嵐山で話を聞いた時のもの（右）。どんなレースシーンよりもこの笑顔が心に残っている。（原富治雄）



2014年嵐山にて撮影

Text/Makoto Ogushi Photo/Fujio Hara(OFFICE F&H)

花輪知夫の功績

松本恵二は1979年、国内モータースポーツの最高峰であった全日本F2選手権でシリーズチャンピオンに輝き名実ともに日本のトップドライバーとなった。このとき松本が在籍したのがチームルマンである。

チームルマンはルマン商会代表の花輪知夫が69年に設立したレーシングチームである。花輪は国内におけるレースビジネスの草分け的人物で、輸入代理店としてルマン商会を創業。未熟だった国内レース界にレーシングカー本体はもちろんエンジン、トランスミッション、ブレーキなど基本コンポーネントをはじめとする各種モータースポーツ関連製品を販売・供給するビジネスを展開していた。

また花輪はこうした仲介ビジネスに留まらず、日本のモータースポーツ業界そのものの認知を広めイベントを繁栄させようとレース運営、興業にも深く関与した。まだ国内モータースポーツ興業について広い視野をもって考えられる人材は存在しなかったので、モータースポーツ先進国である欧米におけるレースの在り方そのものを日本に輸入しようと考えたのだ。

有力プライベートチームにマーチ、ローラ、シェブロンなどの量産レーシングカーを仲介販売し、富士グランチャンピオンシリーズ（GC）を国内最初の本格的なシリーズ戦として成立させるとともに、F2を国内に根づかせようと尽力した。その過程では海外との太いパイプを利用して、海外の有力選手を招聘しマッチメイクを行なった。ケケ・ロズベルグ、パトリック・タンベイ、リカルド・パトレーゼら海外有力選手や有力チームを国内戦に呼び、場合によっては国内チームにシートを用意したり、自らマシンを貸し出してレースができる環境を整えた。

こうして国内にシリーズ戦を成立させるとともに、まだ海外との接点が小さかった日本のレース界に海外の第一線を戦う選手やマシンを走らせて話題を作りファンを呼び寄せるとともに、業界を刺激した。花輪が、まだ黎明期にあった国内レース界の基盤を作り後押しをして、現在に至る勢いをつける立役者のひとりであったことは間違いない。



1979年鈴鹿にて撮影

RACE RESULT

1979年全日本F2選手権

	Rd.1／3月11日 全日本BIG2&4レース 鈴鹿	Rd.2／4月8日 全日本FⅡ選手権 西日本	Rd.3／5月20日 鈴鹿フォーミュラジャパン自動車レース大会 鈴鹿	Rd.4／6月3日 JAF富士グランプリ 富士	Rd.5／7月1日 鈴鹿ゴールデントロフィー自動車レース 鈴鹿	Rd.6／9月23日 鈴鹿グレート20レーサーズ自動車レース 鈴鹿	Rd.7／11月4日 JAF鈴鹿グランプリ自動車レース 鈴鹿
1	9 B.ガビアーニ	8 松本恵二	24 高橋健二	8 松本恵二	11 長谷見昌弘	8 松本恵二	5 星野一義
2	5 星野一義	20 高橋国光	5 星野一義	20 高橋国光	5 星野一義	24 高橋健二	1 中嶋 悟
3	11 長谷見昌弘	24 高橋健二	8 松本恵二	2 和田孝夫	2 和田孝夫	3 高原敬武	7 K.ロズベルグ
4	3 高原敬武	11 長谷見昌弘	6 T.ニーデル	1 中嶋 悟	20 高橋国光	9 M.サックウェル	9 E.エルグ
5	24 高橋健二	96 瀬川雅雄	10 片山義美	9 瀬川雅雄	8 松本恵二	20 高橋国光	8 松本恵二
6	7 藤田直広	6 藤田直広	66 桑島正美	11 長谷見昌弘	10 片山義美	5 星野一義	20 高橋国光
7	2 和田孝夫	2 和田孝夫	11 長谷見昌弘	21 長坂尚樹	3 高原敬武	10 片山義美	24 高橋健二
8	20 高橋国光		21 長坂尚樹	12 従野孝司	24 高橋健二	18 R.T.ゲック	15 藤田直広
9	8 松本恵二		20 高橋国光	6 佐藤文康	1 中嶋 悟	11 長谷見昌弘	18 R.T.ゲック
10	10 片山義美		96 瀬川雅雄	5 星野一義		96 瀬川雅雄	22 E.チーバー

RANKING

順位	ドライバー	獲得ポイント	有効ポイント
1	松本恵二	90	79
2	星野一義	79	78
3	高橋健二	66	63
4	高橋国光	64	57
5	長谷見昌弘	58	55
6	和田孝夫	30	30
7	中嶋 悟	28	28
8	高原敬武	28	28
9	片山義美	24	24
10	藤田直広	18	18

Profile

Photographer & Planner

原富治雄 *Fujio Hara*

1950年、東京都生まれ。写真学校卒業後、広告代理店の写真部に在籍し2輪のコマーシャル撮影に従事。75年にフリーランスとして本格的にレース取材をスタートすると、79年からはF1をメインに海外で活躍。2009年にF1取材を休止し、現在に至る。

Illustrator

佐原輝夫 *Teruo "Telly" Sahara*

1952年、長野県生まれ。武蔵野美術大学に入学、穂積和夫氏に薫陶を受ける。74年に独立してクルマやバイクなどの幅広い分野で活躍。94年よりMacを使用したデジタル制作を開始。「自動車アート7人展」「オートモビルアート連盟（AAF）」主宰。

Illustrator/Teruo "Telly" Sahara



Race Scene : 1979 JAF Fuji GP／Portrait : 1986



レジェンド● 追憶の瞬間

LEGEND II

2015シーズン総括
初代チャンピオンは20歳の坪井翔が獲得！

FIA JAPANESE CHAMPIONSHIP CERTIFIED BY FIA
F4通信 最終回

今年4月、新たにスタートした日本のFIA-F4もファーストシーズンを終了
最終戦まで持ち越されたタイトル争いは記憶に残る名レースとなった

Text/Makoto Ogushi Photos/Takahiro Kudo(SAN'S), hinata-ya



最終戦はタイトルを争うふたりを中心に白熱したバトルが繰り広げられ、サーキットにいる人たちの目を釘付けにした。

4月第1週、岡山国際サーキットで開幕した初年度のFIA-F4選手権シリーズは富士スピードウェイ2大会、鈴鹿サーキット、スポーツランドSUGO、オートポリスと転戦し、ツインリンクもてぎでの第7大会で最終レースを開催して初年度を締めくくった。

シリーズ前半は牧野任祐が圧倒的な強さを見せてライバルをリードしたが、シリーズ後半になって坪井翔が追い上げ、最終戦（第14戦）で激しくもフェアプレー精神溢れる一騎打ちを繰り広げた結果、シリーズ7勝を挙げた坪井がわずか3点差で初のシリーズチャンピオンに輝いた。なお、ポールポジションポイントがつかず有効ポイント制で決まるJAF地方選手権でも坪井がチャンピオンとなった。

最終戦、坪井は予選9番手ながら3位に入賞すればチャンピオンを獲得できたが「守りのレースはしたくなかった」という言葉どおり、先頭を走る牧野に対し果敢なアタックをかけ、抜きつ抜かれつの戦いを繰り広げて2位に入賞、場内を沸かせた。

レーシングカートからステップアップ、FCJ（および昨年のFC）で納得のいく結果を出せなかった坪井は、「背水の陣で臨みました。シーズン前半、牧野選手に先行された時にはマズイなと思ったけど、シーズン中盤のインターバルに体制と気持ちを取り直してうまくいきました。今年はドライビングスキルだけではなくいろいろな面で大きく成長できたと思います」と語った。

GTAスカラシップを獲得した坪井が来季果たしてどんなステップアップを見せるのか。来季のFIA-F4選手権はさらに熱いシーズンとなりそうだ。 R



14戦のうち坪井（写真左）が7勝、牧野（右）が6勝とふたりがシリーズ初年度を牽引した。

製作現場から 最終回

"日本のモノづくり"をレポート

FIA-F4の未来

FIA-F4には国際共通規格で若者が競うジュニアフォーミュラとしての側面と同時に、国際共通規格に基づいて開発、大量生産された国産フォーミュラカーが戦うレースとしての側面がある。1960年代から発展してきた日本のレース界は80年代から90年代のF1ブームを経て、若いドライバーが海外へ進出、結果を残すまでになった。しかしレーシングテクノロジーの面では海外メーカー／コンストラクターへの依存から抜け出せずにきた。

FIA-F4の国内生産は、こうした状況を打開し国際レベルのレーシングカーを日本国内で量産して日本のレース産業を盛り上げ、確立しようという試みであった。充実したレース産業はレーシングドライバーが海外進出する際の力強い足場になるはずなのだ。

FIA-F4の車両規則は数あるFIAカテゴリーのなかでも次世代を見据えた厳しいコスト管理が特徴で、高コスト体質の国内で規定を満たしながらレーシングカーを製造するのは困難の極みであった。しかしこの機会にレーシングカーの国産化ができなければ国内レース産業の未来は閉ざされるところだった。FIA-F4は国内レース産業にとっても「背水の陣」で臨んだカテゴリーだったのだ。

1シーズンをかけて初期トラブルシュートはほぼ完了し、安全面ではFIA規定以上に踏み込んだ改修が検討されているという。マシンについては新規参入選手に向けて第2期生産分の受注が始まっている。



FIA-F4車両を構成するパーツ群。これらの部品はほとんどが国内生産でまかなわれている。

GTAドライバーランキング

Pos.	No.	Driver	Points
1	36	坪井 翔	209
2	11	牧野任祐	206
3	7	大津弘樹	109
4	50	山田真之亮	84
4	5	平木湧也	84
6	37	小高一斗	50
7	14	根本悠生	48
8	4	河野駿佑	42
8	9	石坂瑞基	42
10	3	阪口晴南	41

歴史があるから、未来が輝く。



No.479
特集 F1最熱狂期
［セナとホンダだけじゃない、バブル期F1の夢と現実］

- 超・親日派「ラルース」
- いぶし銀「ミナルディ」
- 偏向愛国主義「リジェ」
- マシンギャラリー
  ヴェンチュリLC92・ランボルギーニ
- インタビュー
  鈴木亜久里／イワン・カペリ
- 早朝60分間の下克上合戦 予備予選

雑誌コード：66726-67
価格：1435円＋税



No.478
特集 Mercedes'C
［グループCクロニクル vol.2「メルセデス」］

- ザウバーC9とメルセデスC11の"強さ"
- 意欲作だったC291の「真の実力」
- まぼろしの「C292」に迫る
- インタビュー
  ベーター・ザウバー／
  カール・ベンドリンガー
- 検証 王者を輩出「ジュニアチーム」
- 特別企画 追悼・松本恵二

雑誌コード：66726-62
価格：1435円＋税



No.477
特集 ロニー・ピーターソン
［"スーパースウェード"の真実］

- 誰にも真似できない驚愕ドライビング
- ロニーの過ごしたF1時代
  マーチ／ロータス／ティレル
- 知られざる「バトロン」の存在
- もうひとつの才能 スポーツカー&ツーリングカー
- 時空を超えて集う賛辞の声
  愛すべき「サイドウェイ・ロニー」へ——
- ［現代に生きる銘車たち］
  Cooper Maserati T86

雑誌コード：66726-55
価格：1435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.09
ラウダとビルヌーブ
Niki Lauda vs James Hunt
Gilles Villeneuve vs Didier Pironi

- 語り継がれる"バトル"と"確執"、そして友情
  珠玉のライバル関係を紐解く
- ラウダ自身が語る事故と半生、
  そしてライバルのこと
  ラウダとハント、宿命の対決
- 若きふたりの過ち、対立、悲劇、
  そして和解——
  ジルとディディエ、30年の物語

雑誌コード：66726-29
価格：1713円＋税

新しい「昔」あります。　絶賛発売中！

Racing on
Motorsport magazine
Since 1986

バックナンバーご注文方法

→パソコンから http://as-web.jp/racingon/

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

→ケータイから

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

株式会社三栄書房　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）

三栄書房
SAN-EI SHOBO Publishing Co.,Ltd.

栄冠はどのクルマに?

日本カー・オブ・ザ・イヤー10ベストカー発表!

2015年も各メーカー、45車種のエントリーから至高の10台が決定
例年にも増して強力なラインナップから栄誉あるイヤーカーが決する

Text/Racing on Photos/COTY, SUZUKI, SUBARU, TOYOTA, NISSAN, Honda, MAZDA, BMW Japan



スズキ　アルト／アルト ターボRS
アルト ラパン

昨年12月登場の8代目。新プラットフォーム採用で大幅軽量化を果たしたスズキの自信作。スポーティなターボRSや女性向けのラパンなど多彩なラインナップが魅力。



スバル　レガシィ アウトバック
レガシィB4

フルモデルチェンジでB4とアウトバックの2モデル展開になったレガシィ。スバル自慢の2.5ℓボクサーエンジンは静寂性、燃費、スムーズさに磨きがかかっている。



トヨタ　シエンタ

発売から12年を迎え、初のフルモデルチェンジ。新設定のハイブリッドモデルは3列シートミニバントップの低燃費を誇る。大胆なデザインと13色のボディカラーも魅力的。



ニッサン　エクストレイル ハイブリッド

本格SUVのエクストレイルに追加されたハイブリッドモデル。駆動と発電をひとつのモーターで行なう日産独自のハイブリッドシステムによって、驚きの低燃費を実現した。



ホンダ　S660

ビート以来、久々に誕生したホンダの軽スポーツカー。高レスポンスの新設計ターボチャージャーや躍動感を感じるデザインなどが幅広い層に高い評価を受けている。

CAR OF THE YEAR JAPAN 2015 2016 SINCE 1980

日本カー・オブ・ザ・イヤー
2015-2016
10ベストカー



マツダ　ロードスター

走る喜びをさらに追求した4代目。誰もがときめくデザインやスカイアクティブテクノロジーで軽量化されたボディなど、快進撃を続けるマツダを象徴する1台。



BMW　2シリーズ アクティブ ツアラー
グラン ツアラー

BMW初の前輪駆動を採用した5ドアハッチバック。アクティブ ツアラーとこちらもBMW初となる7人乗りミニバンのグランツアラーで新たなマーケットを開拓。



ジャガー　XE

Xタイプ以来のDセグメントセダン。高度なアルミ技術によるボディの軽量化や次世代電子制御式パワーステアリングなど、最新テクノロジーがふんだんに盛り込まれている。



フィアット　500X

新生フィアットが放つ新型スモールSUV。ボディは大柄だが、独自開発のマルチエア1.4ℓ直4ターボエンジン、6速DCTなどの組み合わせで快適な走りが楽しめる。



テスラ　モデルS P85D

電気自動車メーカー、テスラのプレミアムEV。0-100km/h加速が3.3秒という驚異のパフォーマンスを持つ。アップデートで各部が進化する、次世代の自動車。

New Car 27

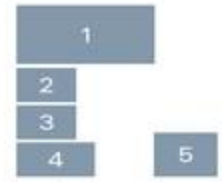
新ジャンルを切り拓いたシエンタは日本車市場に旋風を巻き起こす!?

Text/Tatsuya Otani (Little Wing)　Photos/TRD, Takahiro Kudo (SAN'S)



SPECIFICATION

シャシー	
全長×全幅×全高	4235×1695×1675mm
ホイールベース	2750mm
ギヤボックス	Super CVT-i
サスペンション(前)	マクファーソン式
(後)	トーションビーム式
タイヤサイズ(前後)	195/50R16
車両重量	1670kg
エンジン	
エンジン形式	直列4気筒DOHC
排気量	1496cc
ボア×ストローク	72.5×90.6mm
最高出力	109ps/6000rpm
最大トルク	13.9kgf・m/4400rpm



1 2 ボディは5ナンバーサイズを維持しつつも、全長の延長、室内長&幅の拡大により快適な室内空間を実現している。3 エンジンはハイブリッドとガソリンの2タイプを用意。ガソリンモデルでも20km/ℓを超える好燃費をマークする。4 視線移動が少なくて済むように配置されたメーターが特徴の運転席まわり。5 TRD製のエアロなど、ドレスアップパーツも多数ラインナップしている。

トヨタ・シエンタ G(2WD／7人乗り)

価格：198万327円(税込／オプション装備価格を除く)







疑り深い私は、豊田章男社長が「いいクルマを作る」と宣言してもすぐには信じられなかった。たとえば3年前にデビューした2代目オーリス。ヨーロッパ生まれのセンパイを見習っているのはよく分かったけれど、基本的な骨格が力不足で、足回りの仕上がりは「志半ば」で終わっていた。ボディをイチから作り直さないと「いいクルマ」ができないのは明らか。ただしトヨタほどの大企業がそれを実現するとなると、途方もないほどの投資と時間が必要になる。したがって豊田社長の大号令がカタチとして表れるまでには、相当に長い歳月が必要になると予想していた。

けれども、それからたった3年でトヨタは大きく生まれ変わったようだ。なにより驚いたのは4代目プリウスのプロトタイプに試乗した時のこと。ボディが見違えるように頑丈になっていて、おかげでキチンと動く足回りができていた。そして、これまで乗るチャンスを逸してきた新型シエンタに乗って、その思いは確信に変わった。「トヨタは本気でいいクルマを作ろうとしていて、それは実現されつつある」ことがはっきりと確認できたからだ。

シエンタに乗るとまず、その静かさに驚くだろう。もちろんロードノイズなどは聞こえるが、何かの振動をきっかけにいろいろなところが共振しているような安っぽさを感じず、車速に応じたすっきりとした音が耳に届くだけなのだ。しかも乗り心地が優しい。そのテイストはフランス車に似たもので、しなやかなサスペンションをしっかりとストロークさせつつ、最後はがっしりとしたボディでそれを受け止めるといった印象。それも低速域だけでなく、高速道路に入ってからも破綻しないのだから大したものである。

ワインディングロードでもその印象は大きく変わらない。もちろん限界は決して高くないけれど、基本がしっかりとしているから不安を感じないで済むのだ。

3列目シートの折り畳み方など使い勝手も良好。フランス製ミニバンを思わせる新ジャンルを切り拓いたシエンタは、日本車市場に旋風を巻き起こすだろう。 R



Toyota Sienta





EYES ON NOW

RACING ON No.480

FRONT LINE SPECIAL

[2015 国内外5大トップカテゴリー総括]

2015 Top Racing Scene CLIMAX







今現在の国内外トップに位置すると目される5カテゴリーでは
2015年も様々な戦い模様が展開され、観る者を熱くさせてくれた
その揺るぎない力をいかんなく証明した覇者もいれば
最後の土壇場で追いついて逆転、笑った王者もいる
感動的な連覇を成した者、そして初戴冠を果たした者――
1年という長い戦いの果てには、いつも必ずドラマがある
そのドラマが積み重なって、いつか振り返るべき歴史となる
今はまだ取れ立てのドラマ、2015年のそれを総括していこう

Text/Toshiyuki Endo
Photos/Masaru Hirata, Toshiyuki Endo, xpb, Honda, TOYOTA, NISSAN, VW, INDYCAR, JRP, GTA, Racing on, SAN'S

FORMULA 1

2015 FIA FORMULA 1 World Championship

WRC

2015 FIA World RALLY Championship

SUPER FORMULA

2015 Japanese Championship SUPER FORMULA

そろそろ世界耐久選手権（WEC）を加えるべき頃合いかとも考えるところだが、今年は見送らせていただくこととした。やはりワークスバトルがもっと多くの台数で、しかも入り乱れた様相になってほしく……というのは技術中心カテゴリーに対して贅沢な注文だと思うが、いずれにせよ来季あたりはWECの昇格を真剣に検討すべきだろうし（ニッサン次第？）、場合によっては、申し訳ないが他の降格を考える必要が出てくるかもしれない。

それはさておき、2015年の5大カテゴリーを振り返ろう。昨年に続き、今年も本誌制定の「最も向上したドライバー」、MOST IMPROVED DRIVER＝MIDを各ゾーンにて発表するが、まず総括的に見てみると、多くのシリーズが技術規定変革年だった昨季からの連覇が3（スーパーGTはGT500が対象）。WRCは昨年が変革年ではなかったので事情が異なるが、F1とスーパーGTはタイトルという結果ベースで考える限り、14年規定で築かれた覇権に揺るぎなし、である。とはいえ、そのシーズン展開や見え方はずいぶんと違ってはいた。

ハミルトンとベッテルの〝格〟

今年のF1世界選手権にタイトル争いは実質的に存在しなかった。

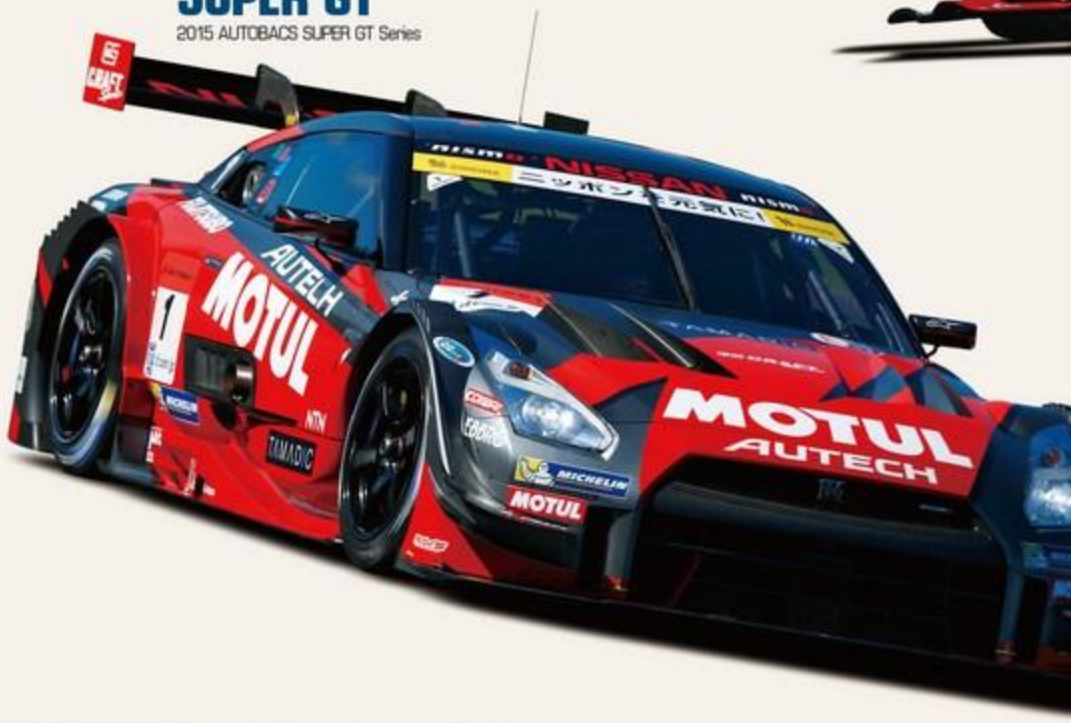
まず、チーム単位で見た場合、メルセデスの行く手を阻むに足る存在は今季もなし。一部レースでは今季からセバスチャン・ベッテルを擁するフェラーリとの差が詰まり、星を落としたケー

スもあるにはあったが、〝シンガポールの変〟さえ除けば、メルセデスが前線から去るようなレースはなく、コンストラクターズタイトル連覇はシーズンの早い段階で確定していた。

14年からのパワーユニット（PU）新時代におけるメルセデスの覇権は、その優秀なPUが支える。13年まで空力で覇権を築いたレッドブルが、今も有するその長所を武器にシーズン後半は時折「おおっ！」と思わせるパフォーマンスを見せるも、結局、彼らの非力なルノー製PUではフェラーリやウイリアムズ（メルセデス製PU搭載）と争うまでが精一杯。現行技術規定が大きく動かない限り、最強PUを掌中に握っているメルセデスの支配は揺るがないだろう（レッドブルに同等PUを出すはずがないのは自明）。

そしてドライバーズチャンピオン争いも今季は存在せず。ニコ・ロズベルグは野球でいうマジック対象の2位にすぎず、一時はその座さえベッテルに脅かされた。ルイス・ハミルトンの2年連続3度目の王座獲得も、シーズンの早い段階でほぼ見えていた。

ベッテルがレッドブル以外のチームでも早い段階から力を発揮して僚友キミ・ライコネンを圧倒した事実、ロズベルグは消化試合にならないとハミルトンと争うまでが精一杯。現行技術規定が





F1での個人タイトル3回以上獲得者はハミルトンで通算10人目、英国勢ではジャッキー・スチュワートに並ぶ最多回数となった。今年はカーナンバー1をつけず、マイナンバーの44のまま連覇を達成。来季2016年は、史上4人目の3連覇に挑むこととなる。



23年ぶりのメキシコGP復活も2015年のトピックのひとつ。あの名物最終コーナー、ペラルタータが半分なくなってしまったのは残念だが、スタジアム型の観戦セクションには、21世紀のサーキットに求められる“見やすさ”という面で示唆的なところも感じられた。

FORMULA 1

2015 FIA FORMULA 1 World Championship

Drivers' Champion Lewis HAMILTON

憧れのセナに追いつく3度目王座
そして通算41勝超え
シルバーアローとともに
ハミルトンの進撃さらに加速



4冠王者に対し失礼千万だが、今季F1のMIDにはフェラーリ移籍初年度で3勝（第18戦まで）を挙げたベッテルを選出させていただく。レッドブル以外でどこまでやれるのか、という我々の愚問を封殺する活躍だった。ハミルトンとの真っ向頂上対決を早く見たい。



第2次マクラーレン・ホンダの船出は想像以上の苦境だった。武器はふたりのワールドチャンピオン、アロンソとバトンだけ、そんな窮状だったが、来季は変化を期待できるのか。正直、期待と不安が交錯するところ……。レッドブル系チームの前途は違う意味で不透明。



最終戦を2位で終え、連覇を達成した松田次生とクインタレッリが抱擁するシーンは感動的だった。これにて当代最強コンビ襲名とはいえ、12番グリッド発進からの逆転王座だっただけに、歓喜より先に、まずは安堵の感情が彼らを支配していたのではないだろうか。

トンに太刀打ちできない事実、これらからこんなことが見えてくる。やはり近代F1は3冠ハミルトンと4冠ベッテルの2強時代なのだ。今年このふたりが揃ってアイルトン・セナの勝利数を超えたことも象徴的だが、育った陣営を離れても力を発揮できる彼らは超一流。その一方、状況万事整えば一度タイトルを獲得できるかできないか、というところの、並の一流、もちろんそれでも十分すごいのだが、ライコネンやロズベルグ、ジェンソン・バトンにフェリペ・マッサといったところとは、彼らには失礼ながら、格が違う。

来季、もしフェラーリの戦闘力が急上昇すれば、我々は初めてハミルトンとベッテルの真っ向対決を見ることができる。あるいは近い将来、同じチームで実現してもいいが……!?

クインタレッリ最強の理由

スーパーGTのGT500クラスにおいても、14年規定におけるニッサンGT-Rの優位性は確立されたといっていいだろう。F1と違い、レース単位で見ればレクサスRC Fや（シーズン終盤には）ホンダNSXとの接戦シーンもあったが、ハンデ状況や雨が絡んだか否か等の外乱要素を排して考えていけば、純粋な戦闘力ではGT-Rに一日の長があった。

では、GT-Rの強さの源泉は何か。

空力ではないか？　空力には相当な開発制限を受けた現規定下でありながら、ニッサン／ニスモの開発陣は、そこで稼いできた。特に年間2開催ある富士でのロードラッグ仕様は威力絶大。そしてエンジンでも、〝燃リス調整対応〟を含めて他陣営に先んじていたか。



結構な記録マニアの松田、「トップフォーミュラとGT500の両方で連覇経験があるのは僕だけだと思います」。クインタレッリはここ5年で連覇×2、単独最多の4冠王に。GT300では、とにかく強かったGAINER GT-Rのクートがドライバーズタイトル獲得を最終戦前に決定。

SUPER GT

2015 AUTOBACS SUPER GT Series

GT500 Drivers' Champion Tsugio MATSUDA & Ronnie QUINTARELLI

GT300 Drivers' Champion Andre COUTO

現行規定2年目、GT-Rが当代最強を堂々証明
ニスモ連覇、クインタレッリは5年で4冠の快挙



95年の影山正彦以来となる王者輩出に向け、最終戦をポイントリーダーで迎えたインパルだが……オリベイラ&安田裕信の頭上に栄冠は輝かなかった。ある意味では最大のライバルでもあるニスモに自力逆転されてしまった陣営の悔しさは、想像にあまりある。



ニスモはチーム王座も連覇。レースでは毎回のように接戦が見られたといえるが、戦闘力ではGT-Rが現GT500規定下で支配権を確立、と思われた状況でもあった。R35としては登場8年でGT500ドライバーズ5冠。レクサスとホンダが来季以降、どう反撃するか。



GT500の今季MIDには、ノーハンデの開幕戦と最終戦で勝ち、スピードNo.1を証明した格好のTOM'S 37号車RC F若手コンビ、平川亮とカルダレッリを選出。"開幕ウイナーは辛いよ現象"にハマッてしまったところは若さゆえか。でも、今後が楽しみだ。

群雄割拠が代名詞のはずのGT300クラスだが、今年のGAINER GT-R&ダンロップの強さは群を抜いていた。クート、千代勝正、富田竜一郎の変則3人タッグで、チャンピオンシップに関してはドライバー、チーム両部門で独走に次ぐ独走だった。



SUPER FORMULA

2015 Japanese Championship SUPER FORMULA
Drivers' Champion Hiroaki ISHIURA

初優勝から一気に主役、そして王座へ――石浦宏明、見事な安定感で初戴冠を果たす



今シーズン、とにかく安定して速かった石浦宏明が初王座を獲得。セルモインギングの立川祐路監督が「客観的に見ても、今年どこに行っても速かったのは石浦だと思う」と語るとおりだった。34歳での初戴冠は、96年のFニッポン創立以降では最年長記録。



中嶋一貴は連覇ならず、新王者を讃える。最終戦での予選苦戦が痛かったが、彼とロッテラーを擁するTOM'Sは3年連続でチーム王座は確保。2冠を獲り切れない年も少なくない背景には、両エースがWECに並行参戦している多忙さの影響も?



雨の最終戦鈴鹿、その第1レースまで今季はホンダ勢が未勝利だったが、第2レースでは好発進した中嶋一貴との1コーナー先陣争いをギリギリ制した山本尚貴が今季初勝利。ホンダの課題は、富士やもてぎのような中高速コーナー少なめコース克服かも。



これまた失礼な話だとは思うが、SFのMIDは小林可夢偉。国内のコース経験が少なく、走行時間も多くないSFだけに、苦戦も予想されたところだが、毎戦バタバタしつつも予選・決勝ともトップ3常連となったポテンシャルの高さ、勝負強さには敬服の至りである。

最終戦もてぎ、6組に王座の可能性ありとはいえ、実質の争いは自力王座決定権を有するインパル対ニスモ。予選12位からの逆転（レースは2位）でニスモの松田次生&ロニー・クインタレッリが連覇を成したGT・R頂上対決の決着過程には、雨も含めていろいろな要素が絡んだわけだが、集約されるのはピットアウト直後のラップタイム差だっただろう。その差、約8秒。ピットインした周回が1周ズレているし、タイヤや他車との位置関係の影響等も含めて単純比較はできないが、1周後にピットインしたニスモがコースに復帰した時、インパルとの前後関係が入れ代わり、ニスモに王座争いの主導権が移ったのは事実。前戦オートポリスに続いて似た攻防が展開されたなか、松田が安田裕信に対して（現時点での）貫禄の違いを見せつけた格好だった。安田には捲土重来を期待したい。

ニスモ対インパルはミシュラン対ブリヂストン（BS）という宿命のタイヤ対決でもあり、過去4年で3回、クインタレッリ&ミシュランにやられている雪辱に燃えたBSが、局面局面では優位に立つことも今季は多かったように思う。しかし総合的に見れば互角というところで、決定打にはなり得なかった。最終結果はクインタレッリ&ミシュランが5年で4冠を達成――。

それにしてもクインタレッリは強い。彼の強さの理由を鈴木豊ニスモ監督に訊くと、「現状に満足せず、常に次のステップへの向上を考えていますし、我々にもレベルアップを強く要求してきますよね。そういういい流れができていることが理由だと思います」との答え。なるほど、それは全盛期のミハエル・シューマッハー（が評されていたこと）と同じだし、後出のセバスチャン・オジエもそう。戦う仲間に高いレベルを求め、それを求めるに足る自分自身のレベルの高さを維持、進化させる努力を怠らない、だから絶対王者たり得る。単独最多4度目の王座獲得を成したクインタレッリ、そして立川祐路と本山哲に並ぶ通算最多16勝を挙げるに至った松田。当面、GT500最強コンビの座は揺るがなそうだ。

しっかり戦い切って、石浦初戴冠

BS最終年となったスーパーフォーミュラ（SF）では新チャンピオンが誕生。前号のフロントラインでも考察したが、石浦宏明とセルモインギングの戦い様は、最後まで見事だった。

2レース制の最終戦、第1レースが予選2位、第2レースが予選7位となった時点で、石浦は第1レースにより重点を置く意識を強め、実際、両レースで計5回使えるオーバーテイクシステムを第1レースで4回まで使った。勝たれてもさほど痛くないアンドレ・ロッテラーを雨中で無理に追うことはせず、予選で苦戦した最大のライバル中嶋一貴に対して絶対優位を保てる2位を死守することに全身全霊をかける。そして2位でフィニッシュし、第2レースを前に「一貴優勝で自身無得点のケース以外は初王座獲得」という、ほぼ安泰の状況を石浦はつくった。そして、日本の頂点を極めたのである。

石浦、そして立川監督は異口同音に「第2戦岡山で初優勝できたこと」を安定的躍進の理由に挙げた。違う場所で訊いたのだが、理由もほぼ一緒。高く実力を評価されてはいても、勝って



やっぱりこのカラーリングのマシンとスーツ、そしてディクソンの笑顔には、このシリーズの盟主としての“お馴染み感”がある。シーズンの流れ的には、今季は王座獲得を予感させるムードはあまりなかったが、最後にモントーヤに追いついて、“同点逆転”を果たす。

INDYCAR

2015 Verizon INDYCAR Series

Drivers' Champion **Scott DIXON**

最後の最後に追いついて“同点逆転チャンピオン”5年周期説を3年も縮めてディクソン4冠目をゲット



インディカー・シリーズのMIDは、ホンダ勢として唯一、最後までタイトルの可能性を残す健闘ぶりを見せたグレアム・レイホールに。アンドレッティ家やアンサー家ほどの派手さはないが、彼も偉大な父ボビーの後継者という位置づけにある選手だ。



佐藤琢磨は最高位2位というシーズン。通年2カーエントリーとなったAJ.フォイト・レーシング、その効果による飛躍も期待されたが、もうひとつだった。もしかすると体制拡大時にありがちなリソース分散による反作用が生じていた可能性も?



インディ500では2000年以来となる2勝目を成し遂げたモントーヤ(写真左)。しかし今季のペンスキー勢はウィル・パワー(右)ともども、あまり勝てなかった。モントーヤが開幕戦と500の2勝、パワーが1勝の計3勝どまり、中盤〜後半戦10連敗では……。

いないという事実は小さくなかったようである。それを打破したことで「気持ちの面で負けることがなくなった」(石浦)、「自信にもつながっただろうし、今度は負けられないというプライドにも変わったと思う」(立川監督)。スポーツ全般にそうだが、勝てる実力があるのと、勝ったことがある、の間には、やはり相当な差があるのだ。

「おめでとう、チャンピオン」とゴール直後に石浦に声をかけたという立川監督。GT500では王座3度の〝ミスター・セルモ〟にとっても悲願のトップフォーミュラ初戴冠だ。そして、決してエリートコースを歩んできたわけではない石浦が34歳での初日本一。実力と結果と人柄で道を拓いた末の頂点到達である。チームチャンピオンとして王者会見に同席したトムスの舘信秀監督からは「日本人選手では一貴と(小林)可夢偉が強いと思っていたけど、そこに仲間入りしたね」とのお褒めの言葉が。来季以降は、それを証明するための新たな戦いが石浦を待つ。

王者常連、ディクソンとオジエ

今年も8月末に早々とシリーズが終わった米国最高峰インディカー。チャンピオンシップを引っ張り続けたファン・パブロ・モントーヤが最後の最後にスコット・ディクソンに追いつかれ、〝同点逆転〟のかたちでディクソンが2年ぶり4度目の王座に就くという、なんとも悲喜交々な決着劇だった。

03、08、13年と5年周期で王座を獲得してきたディクソンが、今回は周期を2年へとグッと縮めての頂点返り咲き。まだ35歳という若さにもあらためて驚くが、03年以降、未勝利は04年だけだし、トップ10フィニッシュの回数がひと桁だったのも05年と12年の2回だけ。常に上位に在り続け、チャンスがきた時にはしっかり狙って獲物を狩る。「今回我々は大きな賭けを成功させたんだよ」という最終戦直後の談話が、長期的安定感の上に構築された勝負強さを感じさせた。もちろんガナッシのチーム力もそれを支持する。

一方、一度もポイントでは追い越されないままシリーズ2位に敗れるという歴史的敗戦を味わったモントーヤ。チーム(ペンスキー)全体が今季はもうひとつ、勝ち切る力を各レースで発揮できなかったことが最終的に響いたか。しかしながら本格復帰2年目でこの結果なのだから、この40歳の力量、衰えてはいない。来季に向けてはポルシェのLMP1テスト参加の報もあり、グラハム・ヒル以来の世界3大レース完全制覇にも期待を懸けたい。

世界ラリー選手権(WRC)は〝競技に関しては〟無風だった。フォルクスワーゲン(VW)が今年も13戦12勝とシリーズを席巻した。去年も今年も12勝1敗、全勝しないところがおくゆかしいというか、もの足りないというか微妙なところだが、セバスチャン・オジエともども3連覇を成した。

そのオジエ、タイトル決定後の第12戦スペインでは最終SSでクラッシュして勝利を失い、僚友アンドレアス・ミケルセンに初優勝をもたらすことに

2015 Top Racing Scene CLIMAX



VWがトップにあり、追う2番手グループはシトロエン、ヒュンダイ、Mスポーツ（フォード）という構図も定着してきた。しかしながらWRCの周辺の風向きはどうも不安定。いい感じになったかと思えば、まさかの方向から突風（VW排ガス不正問題）が吹くこともあり……。



ナンバー2がすっかり板についてしまったラトバラとナンバー3のミケルセンを従えて、今年も堂々戴冠を果たしたオジエ。「我々はもっと上のレベルにいく」と語りつつ、彼は他陣営の強敵が登場することも期待しているのではないだろうか。



オジエのタイトルレースにおける圧倒感は、先代セバスチャン皇帝、ローブより上かもしれない。ライバルの質がローブの時代より劣るのだろうか？　いずれにしてもVW&オジエの飛翔は高く、これからも他を圧していくことだろう。変化あるとすれば、次の規定変更年、17年か。



スペインで、オジエの最終SSクラッシュによってWRC初優勝にありつけたアンドレアス・ミケルセン。本当は完全自力で勝ってほしかった気もする。ただ、VWのナンバー3という難しい立場で勝った事実は褒めたい。

MID
Most Improved Driver

WRC

2015 FIA World RALLY Championship

Drivers' Champion Sebastien OGIER

フランス人王者の系譜は「9+3」でV12に伸びる オジエ危なげなくV3 VWの覇権も“競技では”安泰

もなったが、おそらくこれが今年のWRC最大のメモリアルシーンになってしまうだろう。あれは、気の緩みなどではないように思う。タイトルのことを考えなくていい状況下、最大限にドライブを楽しんだがための代償であって、おそらく本人は気にしていないだろうし、いくらかは承知のうえだったかもしれない。とにかく、負けたシーンだけが人々の記憶に残るようになったら、これぞ歴史に残る大横綱である。

同朋の先輩セバスチャン・ローブに対し、まだ王冠の数は9対3と遠く及ばない。でも、オジエの存在感は往時のローブに急速に近づきつつある。

※　※　※

さて、今季は最後に残念な話題にも触れざるを得ないだろう。WRCでのVW圧勝、無風ぶりについて〝競技に関しては〟という但し書きをつけたことでもお分かりだと思うが、VW系グループの〝排ガス不正問題〟が、その残念な話題である。VW、そしてアウディ、ポルシェと、WRCに限らず、現在（WECやDTMを含む）世界トップ戦線で活躍中のドイツのメーカー／ブランド、その先行きに不透明感が増している。リーマンショック以降、ひとり好況に沸いていたともいえるドイツの自動車産業は、その勢いも味方に、トップモータースポーツの世界においても複数の覇権を確立してきた。このことは当欄EYES ON NOWでも指摘・分析したことがあるが、その背景に不正が絡んでいたというのは残念至極としか表現しようがない。この出来事が、ようやく上向き傾向が定着したと思われていたモータースポーツ界の先行きにもマイナスの影響を及ぼすことになるのだとすれば、まったくもって悲しく、悔しいことである。

今のところ（11月中旬時点）、大きな影響は感じられない。ただ、DTMとGT500の協調路線を含め、不安の芽が育ちつつあるのも現実。それに、この手の出来事のモータースポーツ界への影響は、ことの性質上、少し時間差を伴って、より大きく現出してくるものだ。リーマンの時がそうだった。

不安はあるが、今はただ、来季以降も変わらずに、価値ある歴史の1ページが増えていくことを願いたい。R



東京モーターショーのVWブース。先入観で見てしまうせいもあるだろうが、華やかさは十分にありながらも、どこか控えめ感のようなものが漂っていたのも事実。世界的にモータースポーツの牽引役であったドイツが不祥事で失速するような事態は、日本も困る——。

EYES ON NOW
“OVERSEAS”

Text/Toshiyuki Endo
Photos/TOYOTA, WEC, NASCAR

WEC

ポルシェがWEC2冠、ウエバーら頂点
南半球勢、特にオセアニア勢台頭も顕著



ポルシェはル・マン以降6連勝。ドライバーズチャンピオンに輝いたのは17号車のハートレー、ウエバー、ベルンハルト。

LMP1戦線ではポルシェのマニュファクチャラー王座獲得が前戦上海で決定し、残るドライバーズタイトル争いの決着が焦点となって迎えたWEC最終戦バーレーン。

⑰ポルシェのマーク・ウエバー組が⑦アウディのアンドレ・ロッテラー組に12点先行と、形勢は絶対有利。予選でポール1点を加算して13点差、仮にロッテラー組が優勝してもウエバー組は4位でOKという状況で決勝に臨む。だが、その決勝では早々にウエバー組がトラブルで後退し、さらにはロッテラー組を援護すべきアウディ8号車がやはりトラブルで後退と、予想外に波乱含みな展開となる。

終盤は⑱ポルシェが首位で⑦ロッテラー組が2位、トヨタの2台を挟んで5位に⑰ウエバー組、6位に⑧アウディという形勢。いろいろな状況が想像されたが、18号車を止める選択肢まで含めて考えた場合、⑰ウエバー組は1周以上離れている⑧アウディの前を守ってゴールさえすれば王座獲得は安泰。そして順位はそのまま動かず、ウエバー組の戴冠とポルシェの2冠制覇が決まった。耐久王ポルシェ、2年目でこの成果は流石としか言いようがない。ル・マンも勝っているところが、昨年のトヨタとは違って満願成就というところでもある。

それにしても近年、南半球出身選手の躍進が目覚ましいことにも気付かされる。ウエバーはオーストラリア、ブレンドン・ハートレーはニュージーランドの出身。インディでもこの両国出身のウィル・パワーとスコット・ディクソンでここ3年の王座を独占中と、南半球、特にオセアニア勢台頭は2010年代のひとつの潮流なのかもしれない。

NASCAR

カイル・ブッシュが最高峰カップ王者に
トヨタ、ついにNASCARの頂上を制す



最終戦、残り10周を切ったリスタートから首位に立ち、勝って王座を決めた⑱カイル・ブッシュ。

日本メーカーの海外での苦戦が相次いだ今季だが、最後にトヨタが快挙。NASCARの最高峰カップ戦で、ついにチャンピオンを輩出した。

ル・マン制覇とは意味合いが違うが、トヨタのもうひとつの悲願が結実したのである。

今年はチェイス16人枠に5人を送り込むなど、トヨタは好調。その後、12人に絞られたチェイス第2段階あたりからちょっと雲行きが怪しくもなったが、最終戦で王座を争う4人枠に唯一残ったトヨタ勢ドライバーのカイル・ブッシュが最終戦で優勝、チャンピオンの座を射止めた。カイルは今季、シーズン約3分の1欠場からの王座到達であり、その意味でも大快挙。

WEC

F1色濃いながらも、実はル・マン2勝
アレクサンダー・ブルツが今季で引退

近年トヨタのLMP1ドライバーとして活躍してきたアレクサンダー・ブルツが今季のWEC最終戦を最後に引退。世界的なカテゴリー編成の状況等から、WEC最終戦で有力選手がトップキャリアに幕引き、というケースが最近は目立ち、一昨年のアラン・マクニッシュ、昨年のトム・クリステンセンに続き、今年もル・マン総合優勝の複数回経験者がヘルメットを置いた。

F1イメージが強い選手で、トヨタのル・マン制覇が未達成なだけに、ル・マンウイナー感はあまりないかもしれないが、ブルツは96年のWSCポルシェ（当時22歳）に09年のプジョーと、ル・マンを2度も制した名手である。


最終戦でのサヨナラ記念撮影。ブルツにはホンダのF1テスター経験もあり、日本とは縁深かった。

SPOT FOCUS

●WTCCではアルゼンチン出身のホセ・マリア・ロペス（シトロエン）が2年連続チャンピオンに輝いた。これまた南半球出身者の台頭際立つところでもある。一方、セバスチャン・ローブはWRC～WTCCで長く在籍したシトロエン陣営を離れる模様。当面は同じグループ内のプジョーで、ダカールラリーのプロジェクトに傾注するようだ。

●DTMはメルセデスのバスカル・ウェーレインが個人王座獲得、チーム王座は彼を擁する「gooix／Original・Teilleメルセデス AMG」が手中に収めてメルセデス2冠。ただしマニュファク王座獲得はBMW。

●フォーミュラEの2季目、「15・16シーズン」がスタート。10月24日の開幕戦北京を圧勝したルノーのセバスチャン・ブエミは11月7日の第2戦プトラジャヤでも驚速ぶりを披露したが、マシントラブルに見舞われて後退、優勝はルーカス・ディ・グラッシ（アウディ）だった。第2戦は全般にトラブルが多かったが、パワートレーン自由化となった影響が速度差拡大やトラブル頻発というかたちで如実に出てきている雰囲気も。

●GP2の松下信治は、WEC併催で実施された今季2度目のバーレーン大会で、第1レースにおける自己最高2位を獲得した。同レースにおける優勝は僚友の今季独走王者ストフェル・バンドーンで、両者の属するARTグランプリはチーム王座獲得を決定。なお、バンドーンは来季SF参戦が濃厚とも噂されている。

2015 SCHEDULE & WINNERS

F1世界選手権

1	3/15	オーストラリアGP	L.ハミルトン(メルセデス)
2	3/29	マレーシアGP	S.ベッテル(フェラーリ)
3	4/12	中国GP	L.ハミルトン(メルセデス)
4	4/19	バーレーンGP	L.ハミルトン(メルセデス)
5	5/10	スペインGP	N.ロズベルグ(メルセデス)
6	5/24	モナコGP	N.ロズベルグ(メルセデス)
7	6/7	カナダGP	L.ハミルトン(メルセデス)
8	6/21	オーストリアGP	N.ロズベルグ(メルセデス)
9	7/5	イギリスGP	L.ハミルトン(メルセデス)
10	7/26	ハンガリーGP	S.ベッテル(フェラーリ)
11	8/23	ベルギーGP	L.ハミルトン(メルセデス)
12	9/6	イタリアGP	L.ハミルトン(メルセデス)
13	9/20	シンガポールGP	S.ベッテル(フェラーリ)
14	9/27	日本GP	L.ハミルトン(メルセデス)
15	10/11	ロシアGP	L.ハミルトン(メルセデス)
16	10/25	アメリカGP	L.ハミルトン(メルセデス)
17	11/1	メキシコGP	N.ロズベルグ(メルセデス)
18	11/15	ブラジルGP	N.ロズベルグ(メルセデス)
19	11/29	アブダビGP(ヤス・マリーナ)	

世界ラリー選手権

1	1/22-25	モナコ	S.オジエ(フォルクスワーゲン)
2	2/12-15	スウェーデン	S.オジエ(フォルクスワーゲン)
3	3/5-8	メキシコ	S.オジエ(フォルクスワーゲン)
4	4/23-26	アルゼンチン	K.ミーク(シトロエン)
5	5/21-24	ポルトガル	J-M.ラトバラ(フォルクスワーゲン)
6	6/11-14	イタリア	S.オジエ(フォルクスワーゲン)
7	7/2-5	ポーランド	S.オジエ(フォルクスワーゲン)
8	7/30-8/2	フィンランド	J-M.ラトバラ(フォルクスワーゲン)
9	8/20-23	ドイツ	S.オジエ(フォルクスワーゲン)
10	9/10-13	オーストラリア	S.オジエ(フォルクスワーゲン)
11	10/1-4	フランス	J-M.ラトバラ(フォルクスワーゲン)
12	10/22-25	スペイン	A.ミケルセン(フォルクスワーゲン)
13	11/12-15	グレートブリテン	S.オジエ(フォルクスワーゲン)

世界ツーリングカー選手権

1	3/8	テルマス・デ・リオ・オンド	①J-M.ロペス(シトロエン)
			②S.ローブ(シトロエン)
2	4/19	マラケシュ	③J-M.ロペス(シトロエン)
			④Y.ミューラー(シトロエン)
3	5/3	ブダペスト	⑤J-M.ロペス(シトロエン)
			⑥N.ミケリス(ホンダ)
4	5/16	ニュルブルクリンク	⑦J-M.ロペス(シトロエン)
			⑧Y.ミューラー(シトロエン)
5	6/7	モスクワ	⑨Y.ミューラー(シトロエン)
			⑩T.モンテイロ(ホンダ)
6	6/21	スロバキアリンク	⑪Y.ミューラー(シトロエン)
			⑫S.ローブ(シトロエン)
7	6/28	ポールリカール	⑬S.ローブ(シトロエン)
			⑭J-M.ロペス(シトロエン)
8	7/12	ビラ・レアル(ポルトガル)	⑮J-M.ロペス(シトロエン)
			⑯マ・キンファ(シトロエン)
9	9/13	ツインリンクもてぎ	⑰J-M.ロペス(シトロエン)
			⑱T.モンテイロ(ホンダ)
10	9/27	上海	⑲J-M.ロペス(シトロエン)
			⑳Y.ミューラー(シトロエン)
11	11/1	チャン(タイ)	㉑J-M.ロペス(シトロエン)
			㉒S.ローブ(シトロエン)
12	11/27	ロサイル(カタール)	㉓
			㉔

世界耐久選手権

1	4/12	シルバーストン	A.ロッテラー組(アウディ)
2	5/2	スパ・フランコルシャン	A.ロッテラー組(アウディ)
3	6/13-14	ル・マン24時間	N.ヒュルケンベルグ組(ポルシェ)
4	8/30	ニュルブルクリンク	M.ウエバー組(ポルシェ)
5	9/19	オースティン	M.ウエバー組(ポルシェ)
6	10/11	富士	M.ウエバー組(ポルシェ)
7	11/1	上海	M.ウエバー組(ポルシェ)
8	11/21	サクヒール	M.リーブ組(ポルシェ)

ドイツ・ツーリングカー・マスターズ

1	5/2-3	ホッケンハイム	①J.グリーン(アウディ)
			②M.エクストローム(アウディ)
2	5/30-31	ラウジッツリンク	③J.グリーン(アウディ)
			④J.グリーン(アウディ)
3	6/27-28	ノリスリンク	⑤P.ウェーレイン(メルセデス)
			⑥R.ウィケンズ(メルセデス)
4	7/11-12	ザンドフールト	⑦M.ウィットマン(BMW)
			⑧A-F.ダ・コスタ(BMW)
5	8/1-2	レッドブルリンク	⑨E.モルタラ(アウディ)
			⑩M.エクストローム(アウディ)
6	8/29-30	モスクワ	⑪P.ウェーレイン(メルセデス)
			⑫M.ロッケンフェラー(アウディ)
7	9/12-13	オッシャースレーベン	⑬T.グロック(BMW)
			⑭T.ブロンクビスト(BMW)
8	9/26-27	ニュルブルクリンク	⑮M.マルティン(BMW)
			⑯M.モリーナ(アウディ)
9	10/17-18	ホッケンハイム	⑰T.シャイダー(アウディ)
			⑱J.グリーン(アウディ)

Verizonインディカー・シリーズ

1	3/29	セント・ピーターズバーグ	J-P.モントーヤ(ペンスキー・シボレー)
2	4/12	ルイジアナ	J.ヒンチクリフ(シュミット-ピーターソン・ホンダ)
3	4/19	ロングビーチ	S.ディクソン(ガナッシ・シボレー)
4	4/26	アラバマ	J.ニューガーデン(CFHレーシング・シボレー)
5	5/9	インディアナポリス(ロード)	W.パワー(ペンスキー・シボレー)
6	5/24	インディ500	J-P.モントーヤ(ペンスキー・シボレー)
7	5/30	デトロイト・ベルアイル①	C.ムニョス(アンドレッティ・ホンダ)
8	5/31	デトロイト・ベルアイル②	S.ブルデー(KVSHレーシング・シボレー)
9	6/6	フォートワース	S.ディクソン(ガナッシ・シボレー)
10	6/14	トロント	J.ニューガーデン(CFHレーシング・シボレー)
11	6/27	フォンタナ	G.レイホール(レイホール.LLR・ホンダ)
12	7/12	ミルウォーキー	S.ブルデー(KVSHレーシング・シボレー)
13	7/18	アイオワ	R.ハンター-レイ(アンドレッティ・ホンダ)
14	8/2	ミドオハイオ	G.レイホール(レイホール.LLR・ホンダ)
15	8/23	ポコノ	R.ハンター-レイ(アンドレッティ・ホンダ)
16	8/30	ソノマ	S.ディクソン(ガナッシ・シボレー)

NASCARスプリント・カップ

	2/14	SPRINTアンリミテッド	M.ケンゼス(トヨタ)
	2/19	バドワイザーDuel-1	D.アーンハートJr.(シボレー)
	2/19	バドワイザーDuel-2	J.ジョンソン(シボレー)
1	2/22	デイトナ500	J.ロガーノ(フォード)
2	3/1	アトランタ	J.ジョンソン(シボレー)
3	3/8	ラスベガス	K.ハービック(シボレー)
4	3/15	フェニックス	K.ハービック(シボレー)
5	3/22	フォンタナ	B.ケゼロウスキー(フォード)
6	3/29	マーティンスビル	D.ハムリン(トヨタ)
7	4/11	フォートワース	J.ジョンソン(シボレー)
8	4/19	ブリストル	M.ケンゼス(トヨタ)
9	4/25	リッチモンド	Ku.ブッシュ(シボレー)
10	5/3	タラデガ	D.アーンハートJr.(シボレー)
11	5/9	カンザス	J.ジョンソン(シボレー)
	5/15	SPRINTショーダウン/seg.1	G.ビッフル(フォード)
	5/15	SPRINTショーダウン/seg.2	C.ボウヤー(トヨタ)
	5/16	SPRINTオールスター	D.ハムリン(トヨタ)
12	5/24	シャーロット	C.エドワーズ(トヨタ)
13	5/31	ドーバー	J.ジョンソン(シボレー)
14	6/7	ポコノ	M.トゥルークスJr.(シボレー)
15	6/14	ミシガン	Ku.ブッシュ(シボレー)
16	6/28	ソノマ	Ky.ブッシュ(トヨタ)
17	7/5	デイトナ	D.アーンハートJr.(シボレー)
18	7/11	ケンタッキー	Ky.ブッシュ(トヨタ)
19	7/19	ロウドン	Ky.ブッシュ(トヨタ)
20	7/26	インディアナポリス	Ky.ブッシュ(トヨタ)
21	8/2	ポコノ	M.ケンゼス(トヨタ)
22	8/9	ワトキンスグレン	J.ロガーノ(フォード)
23	8/16	ミシガン	M.ケンゼス(トヨタ)
24	8/22	ブリストル	J.ロガーノ(フォード)
25	9/6	ダーリントン	C.エドワーズ(トヨタ)
26	9/12	リッチモンド	M.ケンゼス(トヨタ)
27	9/20	シカゴ	D.ハムリン(トヨタ)
28	9/27	ロウドン	M.ケンゼス(トヨタ)
29	10/4	ドーバー	K.ハービック(シボレー)
30	10/10	シャーロット	J.ロガーノ(フォード)
31	10/18	カンザス	J.ロガーノ(フォード)
32	10/25	タラデガ	J.ロガーノ(フォード)
33	11/1	マーティンスビル	J.ゴードン(シボレー)
34	11/8	フォートワース	J.ジョンソン(シボレー)
35	11/15	フェニックス	D.アーンハートJr.(シボレー)
36	11/22	ホームステッド	Ky.ブッシュ(トヨタ)

ブランパンGTシリーズ

E=耐久シリーズ／S=スプリントシリーズ

S-1	4/6	ノガロ	M.マーティン組(BMW)
E-1	4/12	モンツァ	R.サリコフ組(フェラーリ)
S-2	5/10	ブランズハッチ	R.フラインス組(アウディ)
E-2	5/24	シルバーストン	R.ベル組(マクラーレン)
S-3	6/7	ゾルダー	R.フラインス組(アウディ)
E-3	6/20	ポールリカール	千代勝正組(ニッサン)
S-4	7/4	モスクワ	M.パーク組(ベントレー)
E-4	7/25-26	スパ24時間	L.ルアー組(BMW)
S-5	9/6	アルガルベ	R.フラインス組(アウディ)
E-5	9/20	ニュルブルクリンク	R.ベル組(マクラーレン)
S-6	10/4	ミサノ	M.シーフリード組(フェラーリ)
S-7	10/11	ザンドフールト	M.パーク組(ベントレー)

フォーミュラE選手権 2014-2015シリーズ

1	9/13	北京	L.ディ・グラッシ(アウディスポーツアプト)
2	11/22	プトラジャヤ(マレーシア)	S.バード(ヴァージン)
3	12/13	プンタ・デル・エステ(ウルグアイ)	S.プエミ(e.damsルノー)
4	1/10	ブエノスアイレス	A-F.ダ・コスタ(アムリンアグリ)
5	3/14	マイアミ	N.プロスト(e.damsルノー)
6	4/4	ロングビーチ	N.ピケJr.(NEXTEV TCR)
7	5/9	モンテカルロ	S.プエミ(e.damsルノー)
8	5/23	ベルリン	J.ダンブロジオ(ドラゴン)
9	6/6	モスクワ	S.プエミ(e.damsルノー)
10	6/27	ロンドン	N.ピケJr.(NEXTEV TCR)
11	6/28	ロンドン	S.バード(ヴァージン)

その他の主要イベント

1/4-17	ダカールラリー	N.アル-アティア(MINI)
1/24-25	デイトナ24時間	S.ディクソン組(ライリー・フォードDP)
3/21	セブリング12時間	S.ブルデー組(コルベットDP)
5/16-17	ニュルブルクリンク24時間	C.ミース組(アウディ)
6/28	パイクスピーク・ヒルクライム	Rh.ミレン(eO・PP03)
11/22	F3 マカオGP	F.ロゼンクビスト(プレマパワー・メルセデス)

POINT STANDING

F1世界選手権

FIA Formula 1 World Championship

全19戦/18戦終了

		点
1	ルイス・ハミルトン	363
2	ニコ・ロズベルグ	297
3	セバスチャン・ベッテル	266
4	バルテリ・ボッタス	136
5	キミ・ライコネン	135
6	フェリペ・マッサ	117

世界ラリー選手権

FIA World Rally Championship

全13戦終了

		点
1	セバスチャン・オジエ	263
2	ヤリ-マティ・ラトバラ	183
3	アンドレアス・ミケルセン	171
4	マッズ・オストベルグ	116
5	クリス・ミーク	112
6	ティエリー・ヌービル	90

世界ツーリングカー選手権

FIA World Touring Car Championship

全12大会/11大会終了

		点
1	ホセ-マリア・ロペス	441
2	セバスチャン・ローブ	329
3	イバン・ミューラー	324
4	マ・キンファ	213
5	ガブリエーレ・タルクィーニ	191
6	ノルベルト・ミケリス	172

世界耐久選手権

FIA World Endurance Championship

全8戦終了

		点
1	B.ハートレー/M.ウエバー/T.ベルンハルト	166
2	A.ロッテラー/B.トレルイエ/M.ファスラー	161
3	M.リーブ/N.ジャニ/R.デュマ	138.5
4	L.デュバル/L.ディ・グラッシ/O.ジャービス	99
5	A.デビッドソン/S.プエミ	79
6	A.ブルツ/M.コンウェイ/S.サラザン	79

ドイツ・ツーリングカー・マスターズ

Deutsche Tourenwagen Masters

全9大会終了

		点
1	パスカル・ウェーレイン	169
2	ジェイミー・グリーン	150
3	マティアス・エクストローム	147
4	エドアルド・モルタラ	143
5	ブルーノ・スペングラー	123
6	マルコ・ウィットマン	112

Verizonインディカー・シリーズ

Verizon INDYCAR Series

全16戦終了

		点
1	スコット・ディクソン	556
2	ファン・パブロ・モントーヤ	556
3	ウィル・パワー	493
4	グレアム・レイホール	490
5	エリオ・カストロネベス	453
6	ライアン・ハンター-レイ	436

NASCARスプリント・カップ

NASCAR Sprint Cup

全36戦終了

		点
1	カイル・ブッシュ	5043
2	ケビン・ハービック	5042
3	ジェフ・ゴードン	5038
4	マーティン・トゥルークスJr.	5032
5	カール・エドワーズ	2368
6	ジョーイ・ロガーノ	2360

NOTES

※ポイントスタンディング、スケジュール、ウイナーおよび記事は、2015年11月22日現在の情報に基づくもの（一部記事はそれ以降）。
※ポイントスタンディングは、原則としてドライバーズチャンピオンシップを掲載（複数クラスがある場合は最上位クラス）。ウイナーは、複数クラスがあるカテゴリーにおいては総合優勝もしくはそれに相当する優勝者を掲載。
※ラリー以外の各イベントの日付けは、決勝日または会期最終日を原則とする。○数字はレース1、レース2などを示す（全戦通しの数字の場合もあり）。
※開催地に関しては、正式コース名ではなく通称や都市名で記載する場合もある。
※ウイナーの後ろのカッコ内は、メーカー名、マシン名、チーム名、チーム母体名など、カテゴリーによって掲載基準は変更する。

Text/Toshiyuki Endo
Photos/TOYOTA, WEC, JRP, Toshiyuki Endo

SUPER FORMULA

東京モーターショー&最終戦鈴鹿で発表 2016年からのSFタイヤはヨコハマ

スーパーフォーミュラ（SF）の「来季タイヤはヨコハマ」が、東京モーターショーで正式発表を迎えた。展示されていたADVANカラーのSF14を見て、高橋国光らの力走を思い出したファンも本誌読者には少なくない？

SF14&NREも3年目となる来季に向け、こういう分かりやすくて目新しい話題が維持されるのは、まず興行として望ましい（インディにはそういう施策傾向もある）。

発表は最終戦鈴鹿でもあらためて実施。どちらにも出席したヨコハマの野地彦旬社長はかつてエンジニアだった人物で、現役当時は「中嶋（悟）さんとプリヂストン（BS）さんには随分いじめられました」と昔話も笑顔で語っているが、国内トップフォーミュラで印象に残るレースを聞くと、本誌473号登場時にも語ったように「やはり嬉しかったのは89年のF3000SUGO、和田孝夫選手が劇的な優勝をしたレースです」との旨。一方、「悔しかったのは同じ年の春の富士。これも和田選手で、最後尾からトップまで迫ったのに勝てなかったレース」。その前年、88年夏の富士での和田優勝&国光3位のW表彰台は？　と訊くと「あの時は（途中からは内容的に）スムーズでしたので」と、印象度は翌年2戦より落ちるようだが、「ただ、ドキドキはしていましたよ」。

まさにレース人という野地社長が今回20年ぶりの〝参戦〟を決断した主因は現場からの要望。「嬉しかったですし、心を動かされました。それに、やはり技術の継承はしていかないといけませんからね」。技術屋社長の精神も受け継ぐ精鋭スタッフたちの手腕が、SF新時代を支える。



中嶋悟JRP会長とヨコハマの野地彦旬（ひこみつ）社長。野地社長はかつて前線エンジニアだった人物である。

JAPANESE F3

トムス勢同点で迎えた王座争奪最終決戦 2連勝のキャシディが全日本F3王者に

トムス2選手が同点首位という形勢で最終大会を迎えた全日本F3。最後はニック・キャシディが大会フルマークと圧倒して、王座を決めた。



トムスは2年ぶりの王者輩出。山田淳エンジニア（右端）の"門下"から、またひとり新星が巣立つ。

キャシディはニュージーランド出身の21歳、ここにも南半球勢躍進の波が感じられる。

僚友の山下健太は2年連続シリーズ2位、そして高星明誠も2年連続シリーズ3位と、やや〝F3的ではない〟上位結果でもあった今季。シリーズ展開自体はここ2年、面白いのだが、FIA・F4の登場やマカオGPの価値基準変化にも伴い、全日本F3も近々、変革が求められるようになるかもしれない。特にNクラスをどういう方向にもっていくかは喫緊の課題だろう。

SUPER FORMULA

ヨコハマ新時代へ、山本尚貴の第一印象 速い者は何でも速い、勢力図は不変？

11月末の鈴鹿でのSF大規模テスト報は本稿に間に合わないが、ヨコハマを履いての先行開発テストは今季中にもチーム持ち回りのような格好で何度か実施されていた。その際の印象を巻頭スナップボイス登場の山本尚貴に訊く。

「現BS級の性能を実現するのはどのタイヤメーカーさんにとっても大変なことだろうと想像していましたが、普通に走れましたので、これは大丈夫と実感しました」。チーム間の勢力図が変わる可能性も考えられるが、そこは「速い人は何に乗っても速いので、結局は変わらないようにも思います」と分析。SFの名称下での初王者だった山本、今度はヨコハマ初王者を狙う。



ホンダのエースとして存在感増す山本。2016年は自身とホンダにとって3年ぶりのSF王座を狙う。

SPOT FOCUS

●上左項に引き続いてというところになるが、なぜ全日本F3のNクラスをなんとかしなければ、と考えるのか。それはエントリーが通常6台と少ないうえに、今季はあまりにも順位が毎戦固定化されていたからだ。小河諒、三浦愛、DRAGONの1・2・3は特にシーズン後半、リザルト的な動きがまったくなくなってしまった。後半は7レース連続でこの順位。DRAGONは今季17戦中、リタイアした第6戦以外の16戦で3位だった。それぞれに頑張った各選手は称賛するし、彼ら彼女らにはなんら責任はないことだが、クラスの競争状態としては危機的である。しかも以前より非Nクラス車とのマシンパフォーマンス差が大きくなっている印象で、「上を食う」的な観点も薄れつつある。現Nクラスは今季で8シーズンを経過。難しい面もあると思うが、完全1クラス移行を考えるべき時期では？

●F3マカオGPはフェリックス・ロゼンクビストが連覇。全日本F3勢としてはトムスのキャシディ&山下、B・MAXの高星&関口雄飛が参戦したが、キャシディの12位が最高（順位はゴール時点）。

●スーパー耐久の最終戦鈴鹿に、寿一&薫一の脇阪兄弟がトヨタ・マークXでST・3クラスに参戦。クラス8台出走、7台完走中の5位だった。

●WEC富士戦併催で開幕した、アジアン・ル・マン・シリーズの15・16シーズン。LMP2クラスでは中野信治&N・ロイトウィラー組が富士～セパンと開幕2連勝。

CLOSE UP RACE

世界耐久選手権｜第6戦 富士6時間

終わってみればポルシェ1-2完勝 それにしても今季のLMP1-Hは速い!

2013年のような実質無競争決着に近い事態になっては困るが、レースを面白くする程度の雨の影響が決勝前半にあったことは、日本のファンにとって僥倖だったか？　地の利を活かしたトヨタ・中嶋一貴の序盤好走は見事だった。

しかし、ドライに近づくにつれてクルマの力勝負となると、今季トヨタは“3番目”。そして今回はアウディがポルシェに肉薄するかと思われたトップ2バトルも、次第にポルシェ優位へと傾いていった。最終的にはポルシェ1-2、アウディ3-4、トヨタ5-6に落ち着き、ポルシェとアウディはドライバーズタイトル争いのことを考え、終盤、陣内で順位を入れ替えてのゴールに。

雨絡みになったことで、完全ドライなら3ワークスがどういう戦略で走ったかの実態は分からずじまいとなったが、予選でスーパーフォーミュラ級のタイムが出るなど高速化顕著な今年のLMP1-H、昨年は原則6ストップだったが今年の富士では7ストップ（8スティント）が必要になったのではないか？　アウディのクリス・レインケ開発リーダーは決勝前夜、「そうはしたくないと考えている」と語っていたので、もちろん45分8本勝負とは決め打たず、フルコースイエローやセーフティーカーの出方を見つつ6ストップ化を脱んで、7ストップ目をするにしても短く、という戦い方だったのかもしれないが、とにかく今のLMP1-Hは速い。過去の例からすると、本格的な歯止め策が議論される頃合いだろう。


現WEC参戦2年目、復活した“強いポルシェ”の勇姿が富士でも。


アウディのロッテラー組は、ここでドライバーズランク首位から陥落。


雨に期待をかけていた中嶋一貴組①トヨタが序盤⑰ポルシェらと好戦。

2015 SCHEDULE & WINNERS

スーパーGTシリーズ/GT500

1	4/5	岡山	A.カルダレッリ/平川　亮(レクサス)
2	5/3	富士	松田次生/R.クインタレッリ(ニッサン)
3	6/21	タイ(チャン)	本山　哲/柳田真孝(ニッサン)
4	8/9	富士	佐々木大樹/M.クルム(ニッサン)
5	8/30	鈴鹿	伊藤大輔/J.ロシター(レクサス)
6	9/20	SUGO	山本尚貴/伊沢拓也(ホンダ)
7	11/1	オートポリス	松田次生/R.クインタレッリ(ニッサン)
8	11/15	もてぎ	A.カルダレッリ/平川　亮(レクサス)

スーパーGTシリーズ/GT300

1	4/5	岡山	蒲生尚弥/中山雄一(トヨタ)
2	5/3	富士	A.クート/千代勝正/富田竜一郎(ニッサン)
3	6/21	タイ(チャン)	星野一樹/高星明誠(ニッサン)
4	8/9	富士	高木真一/小林崇志(ホンダ)
5	8/30	鈴鹿	A.クート/千代勝正/富田竜一郎(ニッサン)
6	9/20	SUGO	土屋武士/松井孝允(86 MC)
7	11/1	オートポリス	星野一樹/高星明誠(ニッサン)
8	11/15	もてぎ	蒲生尚弥/中山雄一(トヨタ)

全日本選手権スーパーフォーミュラ

1	4/19	鈴鹿	A.ロッテラー(トムス・トヨタ)
2	5/24	岡山	石浦宏明(セルモインギング・トヨタ)
3	7/19	富士	J-P.デ・オリベイラ(インパル・トヨタ)
4	8/23	もてぎ	石浦宏明(セルモインギング・トヨタ)
5	9/13	オートポリス	中嶋一貴(トムス・トヨタ)
6	10/18	SUGO	A.ロッテラー(トムス・トヨタ)
7	11/8	鈴鹿	①A.ロッテラー(トムス・トヨタ) ②山本尚貴(無限・ホンダ)

スーパー耐久シリーズ

1	3/29	もてぎ	Y.TANIGUCHI/蜂尾恭輔/元嶋佑弥(BMW)
2	5/24	SUGO	HIRO/片岡龍也/阿部翼(BMW)
3	7/5	富士	Y.TANIGUCHI/蜂尾恭輔/元嶋佑弥(BMW)
4	8/2	オートポリス	Y.TANIGUCHI/蜂尾恭輔/元嶋佑弥(BMW)
5	9/6	岡山	白井剛/青木孝行/藤波清斗(ニッサン)
6	10/25	鈴鹿	GAMISAN/星野一樹/吉田広樹(ニッサン)

インタープロトシリーズ

1,2	5/16-17	富士	Pro①平川　亮　Pro②平川　亮
特別戦	7/20	富士(2時間セミ耐久)	畠中　修/中山雄一
3,4	9/26-27	富士	Pro③平川　亮　Pro④平川　亮
5,6	12/5	富士	

全日本ラリー選手権

1	4/10-12	唐津/佐賀	勝田範彦(スバル)
2	5/8-10	久万高原/愛媛	新井敏弘(スバル)
3	6/5-7	若狭/福井	勝田範彦(スバル)
4	7/3-5	洞爺/北海道	新井敏弘(スバル)
5	7/23-26	福島/福島	新井敏弘(スバル)
6	8/28-30	嬬恋/群馬	新井敏弘(スバル)
7	9/18-20	十勝/北海道	奴田原文雄(ミツビシ)
8	10/16-18	高山/岐阜	新井敏弘(スバル)
9	10/30-11/1	新城/愛知	勝田範彦(スバル)

全日本F3選手権

1	4/18-19	鈴鹿	①高星明誠(B-MAX with NDDP・トヨタ)
			②N.キャシディ(トムス・トヨタ)
2	5/9-10	もてぎ	③N.キャシディ(トムス・トヨタ)
			④山下健太(トムス・トヨタ)
			⑤山下健太(トムス・トヨタ)
3	5/23-24	岡山	⑥N.キャシディ(トムス・トヨタ)
			⑦山下健太(トムス・トヨタ)
4	6/6-7	富士	⑧山下健太(トムス・トヨタ)
			⑨N.キャシディ(トムス・トヨタ)
5	6/27-28	岡山	⑩高星明誠(B-MAX with NDDP・トヨタ)
			⑪高星明誠(B-MAX with NDDP・トヨタ)
6	7/18-19	富士	⑫N.キャシディ(トムス・トヨタ)
			⑬山下健太(トムス・トヨタ)
7	8/22-23	もてぎ	⑭福住仁嶺(HFDP・ホンダ)
			⑮福住仁嶺(HFDP・ホンダ)
8	10/17-18	SUGO	⑯N.キャシディ(トムス・トヨタ)
			⑰N.キャシディ(トムス・トヨタ)

全日本F3-Nクラス

1	4/18-19	鈴鹿	①三浦　愛(EXEDY RACING TEAM)
			②小河　諒(トムス)
2	5/9-10	もてぎ	③三浦　愛(EXEDY RACING TEAM)
			④小河　諒(トムス)
			⑤小河　諒(トムス)
3	5/23-24	岡山	⑥小河　諒(トムス)
			⑦小河　諒(トムス)
4	6/6-7	富士	⑧小河　諒(トムス)
			⑨小河　諒(トムス)
5	6/27-28	岡山	⑩三浦　愛(EXEDY RACING TEAM)
			⑪小河　諒(トムス)
6	7/18-19	富士	⑫小河　諒(トムス)
			⑬小河　諒(トムス)
7	8/22-23	もてぎ	⑭小河　諒(トムス)
			⑮小河　諒(トムス)
8	10/17-18	SUGO	⑯小河　諒(トムス)
			⑰小河　諒(トムス)

NOTES

※ポイントスタンディング、スケジュール、ウイナーおよび記事は、2015年11月22日現在の情報に基づくもの（一部記事はそれ以降）。
※ポイントスタンディングは、原則としてドライバーズチャンピオンシップを掲載（複数クラスがある場合は最上位クラス）。ウイナーは、複数クラスがあるカテゴリーにおいては総合優勝もしくはそれに相当する優勝者を掲載。
※ラリー以外の各イベントの日付けは、決勝日または会期最終日を原則とする。○数字はレース1、レース2などを示す（全戦通しの数字の場合もあり）。
※開催地に関しては、正式コース名ではなく通称や都市名で記載する場合もある。
※ウイナーの後ろのカッコ内は、メーカー名、マシン名、チーム名、チーム母体名など、カテゴリーによって掲載基準は応変する。

POINT STANDING

スーパーGTシリーズ/GT500
SUPER GT Series/GT500

全8戦終了	点
1 松田次生/R.クインタレッリ	79
2 安田裕信/J-P.デ.オリベイラ	74
3 山本尚貴/伊沢拓也	60
4 立川祐路/石浦宏明	59
5 A.カルダレッリ/平川　亮	56
6 本山　哲/柳田真孝	50

スーパーGTシリーズ/GT300
SUPER GT Series/GT300

全8戦終了	点
1 A.クート	94
2 千代勝正	74
3 蒲生尚弥/中山雄一	69
4 星野一樹/高星明誠	61
5 平中克幸/B.ビルドハイム	52
6 高木真一/小林崇志	49

全日本選手権スーパーフォーミュラ
Japanese Championship SUPER FORMULA

全7戦終了	点
1 石浦宏明	51.5
2 中嶋一貴	45.5
3 アンドレ・ロッテラー	40
4 ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	34
5 山本尚貴	26
6 小林可夢偉	20

スーパー耐久シリーズ
Super Taikyu Series

全6戦終了(クラス王者を掲載)	点
ST-X ENDLESS SPORTS(No.3)	108
ST-1 （年間クラス成立レース数不足）	
ST-2 TOWAINTEC Racing(No.59)	138.5
ST-3 OKABEJIDOSHA motorsport(No.15)	91
ST-4 埼玉トヨペットGreenBrave(No.52)	84
ST-5 BRP★J'S RACING(No.69)	140

全日本ラリー選手権/JN6クラス
Japanese Rally Championship/JN6 Class

全9戦終了	点
1 新井敏弘	113
2 勝田範彦	87.6
3 奴田原文雄	77
4 炭山裕矢	55
5 福永　修	25.6
6 新井大輝	18.6

全日本F3選手権
Japanese Formula 3 Championship

全8大会終了	点
1 ニック・キャシディ	129
2 山下健太	113
3 高星明誠	92
4 福住仁嶺	72
5 ルーカス・オルドネス	43
6 高橋　翼	22

全日本F3-Nクラス
Japanese Formula 3 N Class

全8大会終了	点
1 小河　諒	192
2 三浦　愛	123
3 DRAGON	80
4 三浦　勝	44
5 アレックス・ヤン	33
6 キョオム・クニントン	11

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

12月、筑波で「SSトロフィー」を開催



本誌やオートスポーツなどを刊行する三栄書房が12月6日、筑波サーキットにて「スピード×サウンド・トロフィー」を開催する。これは弊社が刊行するクルマ&バイク雑誌がタッグを組み、4輪と2輪、さらにチューニングとドレスアップ、モータースポーツを融合させた観戦型イベント。オートスポーツではスーパーフォーミュラ「SF14」を小林可夢偉が駆りタイムアタックを行なうほか、本誌でも1990年のF1を戦った「ミナルディM190」のデモランを予定するなど、さまざまなコンテンツが用意されている。

DATA

■SSトロフィー実行委員会 ■☎0493-62-1485 ■www.speedsound-trophy.jp
■一般前売券：2000円／一般当日券：2500円（いずれも税込）／中学生以下入場無料

BOOK

ポルシェ936の資料集が入荷



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に「PORSCHE 936」が入荷した。これは70年代の耐久レース用グループ6マシン「ポルシェ936」の歴史資料集だ。936の開発シーンをはじめ、テストや改良を繰り返し、76年から6年間トップクラスで戦い続ける姿が、77年にジャッキー・イクスとともにル・マンを制したユルゲン・バルトの手によってまとめられたスポーツカーファン必見の1冊。その後のポルシェ956へと続く貴重なマシンだ。同店ではこのほかにも2015年のル・マン24時間をまとめた英語版DVD「DVD Le Mans 2015」なども入荷している。

DATA

■代官山 蔦屋書店 ■☎03-3770-2525 ■shopping.geosities.jp/d-tsutayabooks/index.html
■1万3500円（税別）

EVENT

名古屋で白洲次郎の企画展が開催中



東名高速「名古屋IC」からクルマで5分、自動車趣味の専門ギャラリー「アウトガレリアルーチェ」では「The Oily Boy ― 白洲 次郎のクルマたち ―」を開催している。これは戦後、吉田茂首相を補佐し、アメリカ連合国軍との交渉に携わるなど国際的スケールで活躍した稀有な日本人である白洲次郎が終生こだわりを持ち続けていたクルマにスポットライトを当てた企画展で、彼が初めて乗ったベイジ・グレンブックやブガッティ・タイプ35B、2代目トヨタ・ソアラなど彼に縁のある5台のクルマを展示中。開催期間は12月23日まで。

DATA

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

EVENT

毎年恒例、ホンダのお祭り"サンクスデー"が今年も開催



ホンダが12月6日、ツインリンクもてぎで感謝イベント「Honda Racing THANKS DAY 2015」を開催する。このイベントではマクラーレン・ホンダのフェルナンド・アロンソをはじめ、インディカーシリーズで活躍中の佐藤琢磨など、国内外で活躍している2輪・4輪カテゴリーのドライバー&ライダーなどの豪華メンバーが一堂に会すほか、歴代マシンによるパフォーマンスやレーシングカーの走りが体感できる同乗体験走行などのプログラムが多数予定されている。チケットなどの詳しい情報はホームページを要確認。

DATA

■本田技研工業株式会社 ■www.honda.co.jp/enjoyhonda/hrtd/2015/
■前売券：2000円／当日券：2500円（いずれも税込）／中学生以下入場無料

NEW CAR

史上最速のエヴォーラが新登場



エルシーアイが「ロータス・エヴォーラ400」の販売を開始した。これはロータスのフラッグシップ「エヴォーラ」の進化モデルで、406psを発揮する3.5ℓV6スーパーチャージャー付きエンジンをはじめ、全体のおよそ2／3以上の装備を一新。ロータス本社のテストコースでは従来モデルよりも6秒速いタイムを記録するなど大幅な性能アップを果たしている。

DATA

■エルシーアイ株式会社 ■☎0120-371-222
■www.lotus-cars.jp ■1355万4000～1406万1600円（税込）

RC CAR

4代目ロードスターがRCで楽しめる



プラモデル／ラジコンの老舗メーカーであるタミヤが、「1/10電動RCカーシリーズ マツダ・ロードスター」を発売した。これは2015年5月にデビューした「マツダ・ロードスター」のRCカーで、ボディはソフトトップを閉じた状態の実車がリアルに再現されているほか、シャシーには軽量な「M-05」が採用され、実車さながらの軽快な走りを楽しむことができる。

DATA

■株式会社タミヤ ■☎054-283-0003
■www.tamiya.com ■1万2744円（税込／プロポなどは別売）

CALENDAR

金子博氏のセナ&中嶋カレンダーが発売中



グランプリフォトグラファーの金子博氏が自らの写真から厳選、制作する「つみき」カレンダーの2016年版「つみき 2016年 アイルトン・セナカレンダー」／「つみき 2016年 中嶋悟カレンダー」がそれぞれ発売中。2016年版はセナが90年、中嶋は89年の写真から厳選。全国のF1ショップのほか、AUTOSPORT web SHOPでも販売している。

DATA

■AUTOSPORT web SHOP ■as-web-shop.jp ■各1900円（税込）

CALENDAR

「無限カレンダー2016」が発売開始



無限から「無限カレンダー2016」の発売された。これはTEAM無限の「神電 四」とスーパーフォーミュラ「SF14」を中心に構成されたカレンダーで、ほかにもSUPER GTの「NSX CONCEPT GT」や、WTCCの「Honda Civic WTCC」などワークスならではの迫力のレースシーンが収められた、無限ファン必携の作品だ。

DATA

■株式会社M-TEC ■☎048-462-3131
■online.mugen-power.com/b2c/ ■1080円（税込）

MINI CAR

迫力の1/12スケール「2000GT」が発売



京商から新シリーズsamuraiの「1/12 トヨタ2000GT」が発売となった。samuraiシリーズは"日本の名車"をテーマに実車と錯覚してしまうほどの工芸品のようなミニカーシリーズで、この「トヨタ2000GT」ではモデル化が難しいフロントフェンダーからフードへの曲線などを見事に再現。シリーズのモチーフどおり、実車を彷彿とさせるかのようなモデルだ。

DATA

■京商株式会社 ■☎046-229-4115
■www.kyosho.com ■3万2000円（税別）

NEW CAR

「プジョー208」がパワートレインなどを一新



プジョー・シトロエン・ジャポンが「NEW プジョー 208」の販売を開始している。今回の改良では新しいフロントフェイスとなり、力強くスポーティなデザインへと変更されたほか、GTiを除くグレードに最高出力110psを誇るPure Tech 1.2ℓ、3気筒ターボの新エンジンと新6速ATが搭載されるなど、より上質でパワフルな「208」へと進化した。

DATA

■プジョー・シトロエン・ジャポン株式会社 ■☎0120-840-240
■www.peugeot.co.jp ■199～368万6600円（税込）

PRESENT
読者プレゼント

For Readers

1



a

b



星野一義直筆サイン入り
1/43 SPARKミニカー
提供：編集部
※希望の記号を明記してください。
各1名

2



星野夫妻
直筆サイン入り書籍
『私の愛したレーサー』
提供：編集部
1名

3

P-4特注ミニカー
1/43 NISSAN VIOLET TURBO
提供：ミニカーショップP-4
※希望の記号を明記してください。
各1名



a

b

c

4

1/43 EBBRO ミニカー
提供：エムエムビー
※希望の記号を明記してください。
各1名



a

b

c

d

5



1/43 SPARK
ポルシェ904
1964日本GP 式場壮吉
提供：スパークジャパン
1名

6



1/43 ENIF AE86トレノ N2
提供：KIDBOX本店 http://www.kidbox.co.jp
1名

7

東京オートサロン2016 一般招待券
提供：TAS 2016
2名1組10名



※この賞品のみ、12月15日〆切（必着）とさせていただきます。
※写真は昨年の模様です。

プレゼント応募方法

官製ハガキに左下の応募券を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号と①希望プレゼント番号とプレゼント名②今号の特集（P8～96）で良かった記事とその理由③特集以外で良かった記事ひとつとその理由④本誌へのリクエストや感想を明記して、下のあて先「プレゼント応募」係へお送りください。締め切りは2016年1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。

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

R'on No.480 応募券

Racing on
Motorsport magazine
480

STAFF

CHIEF EDITOR
小嶋 穣 Joe Kojima

EDITORIAL STAFF
長谷川俊也 Toshiya Hasegawa
平松秀樹 Hideki Hiramatsu
三浦康宏 Yasuhiro Miura
鵜澤真紀 Maki Uzawa
高桑大輝 Daiki Takakuwa
三浦慶人 Keito Miura

CONTRIBUTOR
遠藤俊幸 Toshiyuki Endo
大内明彦 Akihiko Ouchi
大串 信 Makoto Ogushi
大谷達也 Tatsuya Otani
貝島由美子 Yumiko Kaijima
佐原輝夫 Teruo Sahara
林 信次 Shinji Hayashi
原富治雄 Fujio Hara
藤原彦雄 Yoshio Fujiwara

COVER DESIGN
原 靖隆 Yasutaka Hara

DESIGN
吉岡広樹 Hiroki Yoshioka
後藤恵二 Keiji Goto
稲垣 聡 Akira Inagaki
西山剛由 Takeyoshi Nishiyama
三浦信也 Shinya Miura
小林賢太 Kenta Kobayashi
東海林和幸 Yoriyuki Tokairin

ADVERTISING STAFF
長野正和 Masakazu Nagano
山崎 真 Makoto Yamazaki

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.480]

発売元：株式会社三栄書房
〒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）
編集部 TEL：03-6897-4803 FAX：03-6897-4840
広告営業 TEL：03-6897-4807
発行人：鈴木賢志 編集人：小嶋 穣
印刷：凸版印刷株式会社

RACING ON
PUBLISHED on 14th January 2016
PUBLISHED by "SAN-EI SHOBO Publishing Co., Ltd."
SHINJUKU EASTSIDE SQUARE 7F,
6-27-30 SHINJUKU, SHINJUKU-KU, TOKYO
160-8461 JAPAN
SALE TEL: +81-3-6897-4611
EDITORIAL TEL : +81-3-6897-4803
FAX: +81-3-6897-4840
ADVERTISING TEL: +81-3-6897-4807
PUBLISHER: SATOSHI SUZUKI
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2月1日(月)

特集 ロータリー vs ハコスカGT-R
［エリートワークスを攻め落とした、西の野武士たち］

徹底比較 サバンナRX3 vs KPGC10
グランプリ――"負けられない"総力戦
レーシングロータリーの「真実」
スパ・クラシックの激闘報告 ほか

※発売日、内容は予告なく変更になる場合があります。

おしらせ

Racing on Motorsport magazine Archives vol. 10
もう一度読みたい、あの特集をまとめて一冊に

［特集］ポルシェ956 & 962C

12月19日(土)発売
価格：1713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。

オートスポーツブックス
ASB電子雑誌書店
www.as-books.jp
ASBの3文字で検索



三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

雑誌 66726-80　SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.
PRINTED IN JAPAN 凸版印刷

Racing on

ニューズムック［星野一義 特集号 ── No.480］ 2016年1月14日発行　発行人：鈴木 賢志　編集人：小嶋 稔
発行元：株式会社三栄書房　〒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）　TEL：048-988-6011（受注センター）　TEL：03-6897-4803（編集部）

定価 本体1435円 +税