ニューズムック
レーシングオン No.506
2020年5月15日発行

Racing on
Motorsport magazine
Since 1986

506

特集

JTCC Part III

未知なるハコ・スプリント、研鑽の実像

最初の一歩、最適解を探し出せ！
初期マシン徹底詳解

下馬評ナンバー1のJTC最強王者
ホンダが落ちた罠

[マシンギャラリー]
1995 無限 シビック フェリオ

絶対的ベンチマーク、BMW

[インタビュー]
プリンツ・レオポルド-フォン・バイエルン

日産・ニスモが磨いたプリメーラの進化

アルファ155と挑んだ新興ユニコルセ

ラストチャンピオン、チェイサーの挑戦

特別対談
中子修 × 本山哲

現代に生きる銘車たち「BMW 320i ST」

SAN-EI
CORPORATION

Racing on
Motorsport magazine
Since 1986
506

C O N T E N T S



Cover Photo/Hidenobu Tanaka

10 特集 JTCC Part III
未知なるハコ・スプリント、研鑽の実像

12 前口上
コロナコロナと言うけれど。

14 国際交流の号令一下
ツーリングカー勢力図一変
クラス２が日本に知らしめた新・世界標準“ハコ車”づくり

18 下馬評ナンバー1、ホンダが落ちた罠
大いなる敗走

28 Machine Story
Castrol MUGEN CIVIC FERIO 1995

34 日産・ニスモが磨いたプリメーラ、４年間の進化
エンジンで得たパワーより大切なモノ

44 初期JTCCマシンメカニズム徹底詳解
最初の一歩、最適解を探し出せ！

58 TRDがJTCCで手にしたモノ
真のレーシングディベロップメントへ

64 Interview
BMW Motorsport Team Schnitzer
エンジニア｜アンドレアス・シャーリンガー

70 Interview
プリンツ・レオポルド-フォン・バイエルン

76 特別対談｜中子 修×本山 哲
23年目の真実

84 UNICORSE
チームを率いた大川謙治が振り返る
ワークス155で挑んだ
２シーズンの舞台裏

88 チェイサーの挑戦
――FRは戦略的選択か、新たなチャレンジか？

JTCC COLUMN
42 Heat 01：JTCCをイメージした限定車たち
74 Heat 02：「ハセガワ」の1/24JTCCキットがマニアックでステキ

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

98 現代に生きる銘車たち
FILE.54 BMW E36 320i ST

Special Issue
4 SUPER FILM presents
FIA WEC 6 Hours of FUJI

104 新連載
Racing On Trend
2020 カレンダーと特注ミニカーのお知らせ

106 新連載
Looking Back
リザルトに見る物語

108 New Item Info. by Motorimoda
2020 Spring Vol.1

112 JAIA輸入車試乗会レポート／読者プレゼント

Others
114 次号予告


SUPER FILM presents
FIA WEC 6Hours of FUJI
a Ryoma Kashiwagi film | 2019
LEICA TL2 x Apo-Summicron M50mm
Supported
by
LEICA CAMERA

R'on Serial Graphic

LMP2

1st | n°29 Racing Team Nederland

Frits van Eerd / Giedo van der Garde / Nyck de Vries

6:01'00.959 / 1'30.042 / 222 Laps / Oreca 07

2nd | n°38 JOTA Sport

Roberto Gonzalez / Antonio Felix da Costa / Anthony Davidson

6:01'26.767 / 1'31.055 / 222 Laps / Oreca 07

3rd | n°37 DC Racing

Ho-Pin Tung / Gabriel Aubry / Will Stevens

6:00'45.427 / 1'31.147 / 221 Laps / Oreca 07

6:00'30.025 / 1'26.657 / 232 Laps / TOYOTA TS050 Hybrid

6:01'45.760 / 1'38.433 / 208 Laps / Aston Martin Vantage AMR

6:00'35.678 / 1'38.103 / 207 Laps / Porsche 911 RSR

6:01'03.980 / 1'27.353 / 232 Laps / TOYOTA TS050 Hybrid

6:01'48.901 / 1'27.238 / 230 Laps / Rebellion R13

LMP1

1st | n°8 TOYOTA Gazoo RACING

Sébastien Buemi / Kazuki Nakajima / Brendon Hartley

2nd | n°7 TOYOTA Gazoo RACING

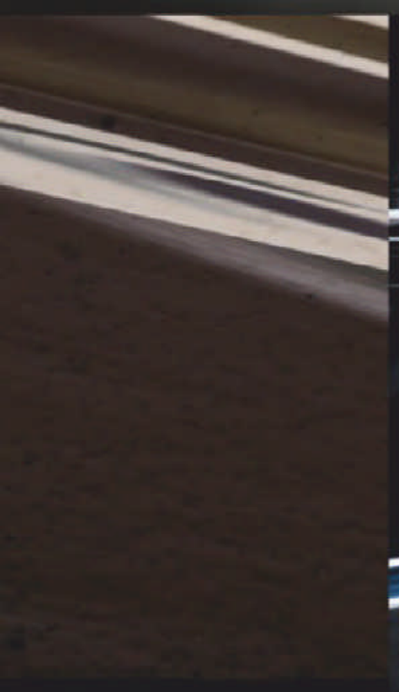
Mike Conway / Kamui Kobayashi / Jose Maria Lopez.

3rd | n°3 Rebellion Racing

Nathanael Berthon / Pipo Derani / Loic Duval









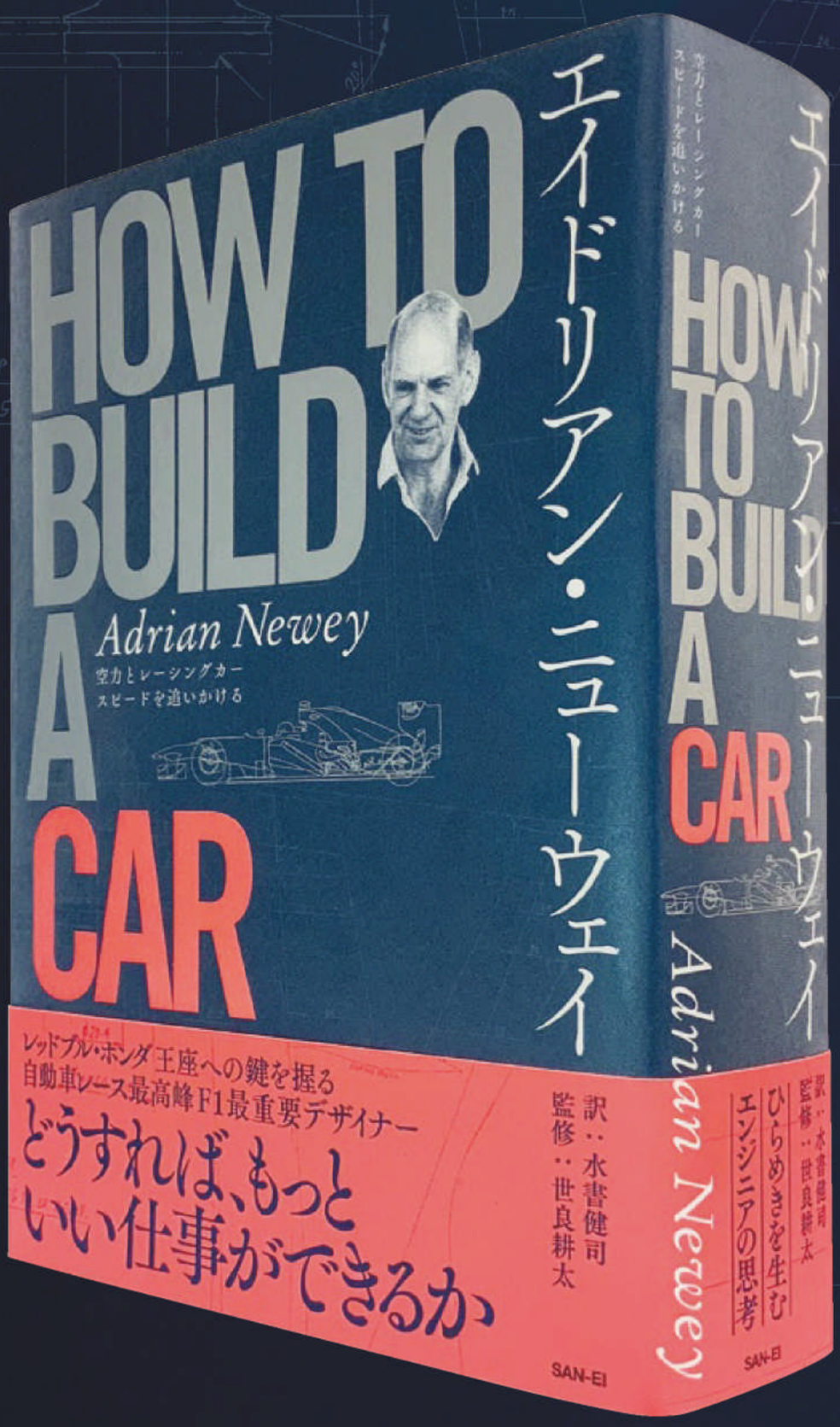
柏木龍馬 | Ryoma Kashiwagi
Image Conceptor

superfilm5

どうすれば、もっといい仕事ができるか

F1最重要デザイナーによる
「ひらめき」の秘密

- カート少年がデザイナーになるまで
- アイデアに悩んだ「クリエイターズ・ブロック」期
- アメリカでインディ500を制覇
- ターボ全盛期に一矢報いた空力マシン
- アクティブ・サスペンションの成功
- アイルトン・セナとの出会いと別れ
- プレッシャーに対処する方法
- 新チーム、レッドブルでの挑戦
- 私生活と仕事の調子は連動する？
- フェラーリの誘いを断り続ける理由



英国で
ロングセラー
待望の
日本語完訳版

エイドリアン・ニューウェイ

HOW TO BUILD A CAR

空力とレーシングカー
スピードを追いかける

訳：水書健司
監修：世良耕太

ご予約はこちら

2020年4月上旬　発売予定

4800円＋税　デジタル版の発売予定はありません

SAN-EI CORPORATION

ご予約・ご注文

●WEB：**www.sun-a.com**
●TEL：**03-5357-8802**　受付時間：平日10:00～17:30
●FAX：**03-5357-8803**　24時間受付

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



※表紙は変更となる場合があります。

羊の皮を被ったスーパーセダンに
熱狂したあの時代が蘇る——













日欧ツーリングカーのすべて

5月18日(月)発売予定!!

本体:980円+税

お求めはこちらから



「新旧DTMマシンのすべて」も好評発売中!

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

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

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

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

特集

JTCC Part III

未知なるハコ・スプリント、研鑽の実像

前口上

コロナコロナと言うけれど。

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

とんでもない3月になってしまった。言わずもがな、例の新型コロナウイルス禍である。ついにオリンピックは延期が決まり、聖火リレーもスポーツイベントも音楽ライブも、みんな中止か延期となった。F1もインディもル・マンもGTも一様にNGで、いまだコースにエキゾーストノートは響いてこない。一時は「無観客で開催（そうしてでも経済活動をやめるべきでないとする考え）」が主流となる兆しを見せたが、これを書く3月下旬のいま、そのフェーズは過ぎ去ったようだ。感染者数も死者数も世界中で加速度的に増え続けている現在でも日本では緊急非常事態宣言が出ていないことに驚くが、一般市民の我々は粛々と方針を知るに努め、方策に従い、とにかく現状を耐え忍ぶほかない。もはや「大丈夫な地域」など世界中どこにもなく、「各国誰もが助けを求めている」という状況だ。9年前とは、そこが大きく違う。

たかがレース雑誌、趣味娯楽誌の一片である本誌ごときが何を、と思われることは承知でこれを書いている。こんな時にレースがどうだクルマがどうだ、勝った負けたになんの価値があるのかと。確かに人の命の重さは何物にも優先され、趣味だ娯楽だは後回しであるべきだ。しかし9年前も同じ思いを抱きながら制作し刊行したが、「こんな時だからこそ」と思うのも事実なのである。外出できない、出てもつまらない状況だからこそ、自宅で好きなことに没頭したいではないか。そう考えてもらえれば趣味娯楽誌にも一定の価値がある。幸か不幸か、過去のレースを特集するコンセプトの本誌は目の前のレース不開催に影響を受けないのだから。



JTCC特集は2007年（No.416）と2014年（写真、No.469）に続く3度目だ。特にアコードが表紙の前回特集と今号は一部相互補完の関係にもあり、ぜひ電子書籍での並読をオススメする。「AS Books」で検索を。

そんな折に「旧型コロナ」に代表されるツーリングカーレースを特集することになったのは単なる偶然の一致でしかないが、本誌にとっては6年ぶり3度目となるJTCC特集だったのである。6年前の号がアコードとエクシヴ中心で、すなわち1994&95年を大きく取り上げていた時期から物語は始まっていたからだ。まったく新しい車両規定が導入されると決まり、見たこともない市販車4ドアセダンベースのスプリント用マシンを仕立てる必要に迫られた時、メーカーの開発担当者たちはどんな思いを巡らせたのか。どんな選択肢を考え、どんな結論に至ったのか。それは正しかったのか誤りだったのか、それはなぜでどんな問題があり、どうやって解決されたのか。ある意味では本誌前号のF1タイヤ全面禁止→3・5ℓV10エンジン全面禁止→3・5ℓNA規定の施行決定時と同じようなことが日本のハコレース界に勃発したわけだ。そこが面白いし、それを取り上げたいと思ったのだ。

ただでさえ取材の難しい時勢にもかかわらず連敗の日々を振り返ってもらったホンダや、暗中模索の当時を回想していただくこととなった日産やTRDの方々には感謝の言葉しかない。

シリーズ終焉から22年、3度目の特集だからできたと思えるようなインタビューや〝歴史的対談〟も実現した。関係各位の協力に感謝しつつ、読者の皆様と閉塞感漂う日常へ、あらためてレースの楽しさをお伝えできればと思う。R

国際交流の号令一下
ツーリングカー勢力図一変

クラス２が日本に知らしめた新・世界標準の“ハコ車”づくり

絶大な人気を誇ったR32を主役にして多くの観客を集めたグループＡを終息させ
国際標準となっていたクラス２規定導入へと舵を切った全日本ツーリングカー選手権
本場ヨーロッパからも“逆輸入日本車”を含めて多くの強豪マシンが来襲し
厳しい戦いを経ることで日本のモータースポーツ技術は底上げされていった

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

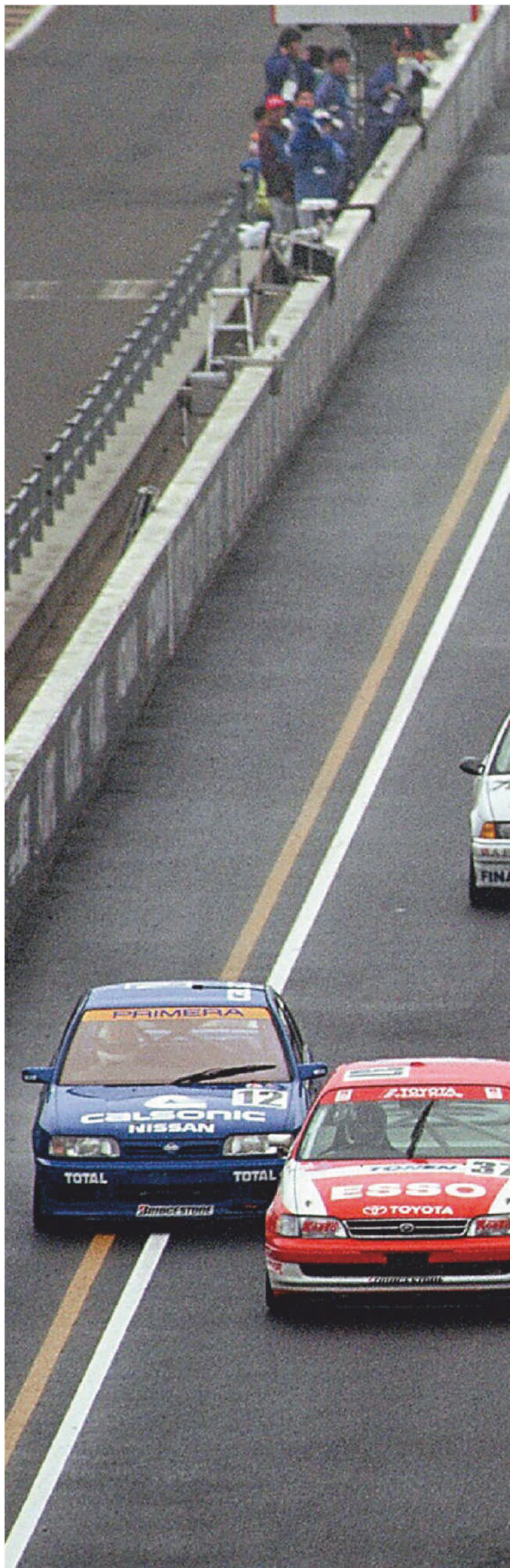




JTCC Part III

JTCC

JTCC初年度の1994年、開幕ラウンドではホンダ勢の手駒が揃わなかったため、このSUGOの第２ラウンド（第３戦／第４戦）が実質的な戦いのスタートになる。上位を占めたのはBTCCからの輸入車勢だった。



BTCC

1992年当時、BTCC（イギリスツーリングカー選手権）にはカリーナII（日本名コロナ）が出走。翌93年からはトムスGB製作のカリーナEが参戦していた。

１９９３年10月31日。この日、グループＡ規定で行なわれる全日本ツーリングカー選手権（ＪＴＣ）の最終戦インターＴＥＣが開催された。主催者発表によれば観客動員数は９万４６００人。これはこの時点における富士スピードウェイの最高記録であり、この記録は２００７年にＦ１日本ＧＰが開催されるまで破られなかった。

それでは、なぜそれほどまで隆盛を誇ったグループＡレースは終焉を迎え、クラス２規定に基づく〝新〟全日本ツーリングカー選手権（ＪＴＣＣ）に姿を変えなければいけなかったのだろうか？

ＪＴＣＣへの移行を提唱したのは、ツーリングカーレースに参戦するエントラントで構成されるＧＡＲＥＡ（グループＡレース・エントラント・アソシエーション）だったと、プロモーター／オーガナイザーとして当時数多くの国内レースを手がけていた故・本田耕介は証言している。理由はグループＡレースのコスト高騰で、これがチームの財政状況を圧迫していたのだ。

「チームの経済的な問題は重要だから、私たち（オーガナイザー）も『それじゃあしょうがない』ということになりました。もうひとつは海外でクラス２レースが数多く行なわれるようになっていたので、国際的な交流レースのことを考えればクラス２規定の方が有利だろうとの判断もありました」

誰もが総合優勝を狙える

実は、本田はインターＴＥＣの生みの親でもあった。それだけに国際感覚に優れており、クラス２に向かう世界的な潮流をいち早く捉えていたのだろう。だからこそ、自分が手塩をかけて育て上げ、そのとき人気絶頂だったグループＡレースを諦めてでもＪＴＣＣを受け入れる決心を下したものと推測される。

もうひとつ、当時のグループＡレースにはひとつのジレンマがあった。グループＡレースはエンジン排気量ごとにディビジョン１、２、３と分けられていたが、総合優勝を狙えるのは最



2



1



4



3



6



5



7

JTCC開始を前にトヨタ勢と日産勢は似た戦略に。BTCCで実績ある1コロナと3プリメーラの技術を逆輸入して有力カスタマー（トムス／セルモとハセミ／インパル）が走らせるとともに、ワークスは2カローラ（TRD）と4サニー（ニスモ）を独自開発。JTC時代に日産陣営だったHKSはBTCC車の5カバリエを輸入し、マツダは6ランティス、ホンダは7シビックフェリオを独自開発する道を選んだ。

も排気量が大きいディビジョン1のみ。ところが、当時のディビジョン1はR32 GT-Rによって席巻されていた。つまり日産系以外のチームがどんなに頑張っても、自分たちが脚光を浴びることはなかったのだ。こうしたこともGAREAを突き動かすひとつの理由となったことは想像に難くない。

では、日本の各メーカーは新生JTCCにどんな体制で臨むつもりだったのか？

クラス2レースの火付け役となったのはイギリスのBTCCだが、トヨタ、日産、マツダの3メーカーは当時BTCCに参戦しており、ヨーロッパに本拠を構える彼らのサテライトチームの手ですでにクラス2車両は出来上がっていた。具体的に記せば、トヨタ勢ではトムスGBがカリーナE（和名：コロナ）を、日産勢ではヤンスピードがプリメーラeGTを、マツダ勢

ではプライベーターのＲＤモータースポーツがクセドス６（和名：ユーノス５００）をＢＴＣＣで走らせていたのだ。

　このうちマツダはＪＴＣＣのためにランティスを独自に開発しており、ＲＤモータースポーツのクセドス６と直接的なつながりはないものの、トヨタと日産はヨーロッパ勢と密接に連携をとり、そのノウハウをＪＴＣＣで活用しようと目論んでいた。ちなみにＪＴＣＣがスタートする前年の93年に開催されたＢＴＣＣにおいて、トヨタはマニュファクチャラーズ選手権の３位を獲得。４位の日産を凌いでいた。つまり、日本にクラス２規定が導入されれば、長年スカイラインＧＴ-Ｒの影に隠れて日の目を見なかったトヨタ勢が一矢報いる可能性は十分に期待できたのである。

　一方の日産には星野一義と長谷見昌弘という心強い味方がいた。プリメーラもＢＴＣＣで破れたとはいえ、トヨタとの間に決定的な差があったわけではない。そしてなにより91年以来、日本のグループＡレースを席巻してきた自負があった。トヨタに負ける気はしなかったはずだ。

苦戦した純日本製

　こうしたヨーロッパ直輸入型のクラス２マシンに対し、あくまでも日本独自に開発されたのがトヨタ・カローラとホンダ・シビックフェリオだった。

　すでにイギリスでコロナが活躍していたトヨタだが、あれはトムスが手掛けたもの。一方、本来の意味でトヨタワークスと呼ぶべきＴＲＤは、グループＣレースが空中分解した影響でＴＲＤが開発したカローラの中身をそのままカローラ・セレスに移植したのが土屋エンジニアリングで、レーシングプロジェクトバンドウも同じマシン（マリノ）でシリーズを戦うことが決まる。セレス／マリノはカローラ／スプリンターの４ドアハードトップ版で、エアロダイナミクスが優れているとみられていた。

　残る日本勢がシビックフェリオを走らせるホンダ勢だが、彼らについては別項で詳しく紹介したのでそちらをご参照いただきたい。

　さらにＢＭＷ３１８ｉ、ＢＴＣＣに参戦するボクスホール・カバリエ（オペル・ベクトラ）、アルファロメオ１５５などが初年度のＪＴＣＣに参戦。〝10周年記念インターＴＥＣ〟と題された最終戦には合計38台がエントリーする賑わいを見せた。

　そしてチャンピオン争いではトヨタ・コロナを駆る関谷正徳がタイトルを勝ち獲り、それまでの鬱憤を見事晴らすことに成功。シリーズ２位も同じコロナを走らせるトム・クリステンセンでトヨタ勢の強さが光ったが、３位にＢＭＷのスティーブ・ソーパー、４位にＨＫＳ（オペル）のアンソニー・リードが食い込み、ヨーロッパ仕込みの強さを見せつけた。

　これとは対照的に振るわなかったのが日産とホンダで、日産勢のトップは長谷見（プリメーラ）の６位、ホンダ勢の最高位は服部尚貴（シビックフェリオ）の７位に留まった。

　ただし、これはあくまでも初年度の結果、つまり第１章に過ぎない。ここで味わった喜びや悔しさを胸に、彼らが演じるＪＴＣＣという名の物語はさらに続いていったのである。Ｒ

国内主要チームのJTC→JTCC前半期のマシン変遷

	1993	1994	1995
ハセミ	日産スカイラインGT-R	日産プリメーラ	日産プリメーラ
インパル	日産スカイラインGT-R	日産プリメーラ	日産プリメーラ
FET	日産スカイラインGT-R	トヨタ・カローラ	トヨタ・カローラ
オブジェクトT	日産スカイラインGT-R	ホンダ・シビックフェリオ	トヨタ・コロナ／エクシヴ
タイサン	日産スカイラインGT-R	BMW 318i	BMW 318i
ニスモ	日産スカイラインGT-R	日産サニー	日産サニー
HKSレーシング	日産スカイラインGT-R	ボクスホール・カバリエ	オペル・ベクトラ
無限	ホンダ・シビック	ホンダ・シビックフェリオ	ホンダ・シビックフェリオ
ムーンクラフト	ホンダ・シビック	ホンダ・シビックフェリオ	ホンダ・シビックフェリオ
トムス	トヨタ・カローラ・レビン	トヨタ・コロナ	トヨタ・エクシヴ
ツチヤ	トヨタ・カローラ・レビン	トヨタ・カローラ・セレス	トヨタ・カローラ・セレス／エクシヴ
セルモ		トヨタ・コロナ	トヨタ・エクシヴ
ナカジマ		ホンダ・シビックフェリオ	ホンダ・シビックフェリオ
チーム国光		ホンダ・シビックフェリオ	ホンダ・シビックフェリオ
マツダスピード		マツダ・ランティス	マツダ・ランティス
シュニッツアー		BMW 318i	BMW 318i

大いなる敗走

下馬評ナンバー1、ホンダが落ちた罠

JTCC Part III

JTCC初年度の1994年、いち早くフェリオの開発をスタートさせて、準備万端だったはずのホンダだが、連戦連敗が続いた。

JTC時代、同じFWDのシビックで7年連続王者に君臨したホンダ2ℓエンジンとなるJTCCでもその座は揺るぎないはずだったが、グループA規定の耐久レースであるJTCとクラス2規定のスプリントレースであるJTCCは、実は似て非なるもの本場での戦いを経験していたライバルを相手に大苦戦を強いられる

Text/Tatsuya Otani (Little Wing) Photos/SAN-EI

HONDA CIVIC FERIO

全日本ツーリングカー選手権（ＪＴＣＣ）前史にあたるグループＡ時代のＪＴＣＣで、ホンダは無敵を誇っていた。１９８７年にＥ・ＡＴ型シビックで排気量１６００cc以下のクラス１（のちのディビジョン３）への参戦を開始すると、その後93年にグループＡの幕が下りるまで7年連続でメイクスチャンピオンに輝いたのだ。

当時のホンダにライバルが存在しなかったわけではない。事実、90年には土屋エンジニアリングのトヨタ・カローラ・レビンを走らせる鈴木恵一／新田守男にドライバーズタイトルを奪われたが、メイクスタイトルは死守。その後も同じくトヨタ系のトムスなどと歴史に残る死闘を演じながら、ホンダ・シビックは栄冠を積み重ねていったのである。

フェリオ選択の事情

94年に予定されたＦＩＡクラス２規定による新生ＪＴＣＣの幕開けに際し、それまで７連覇していたホンダが相当の意気込みで準備を進めていたであろうことは想像に難くない。

ツーリングカーレースの参戦計画、それは通常、車種選定から始まる。

当時のホンダは４ドアセダンのラインナップが豊富だった。これはディーラー網がプリモとクリオ、ベルノの３系統に分かれていたからでもあったのだが、最上級車のレジェンドを筆頭にアコード・インスパイア、ビガー、アスコット、ラファーガ、ドマーニ、インテグラ、シビックフェリオとまさに百花繚乱の状態。このうち研究所ではボディサイズや内部レイアウトなどを様々な観点から検討した結果、ベースモデ

アコードは販売好調でレースを使った宣伝の必要は認められず
人気に翳りが見えていたシビックを推したい営業側の事情でフェリオが導入された

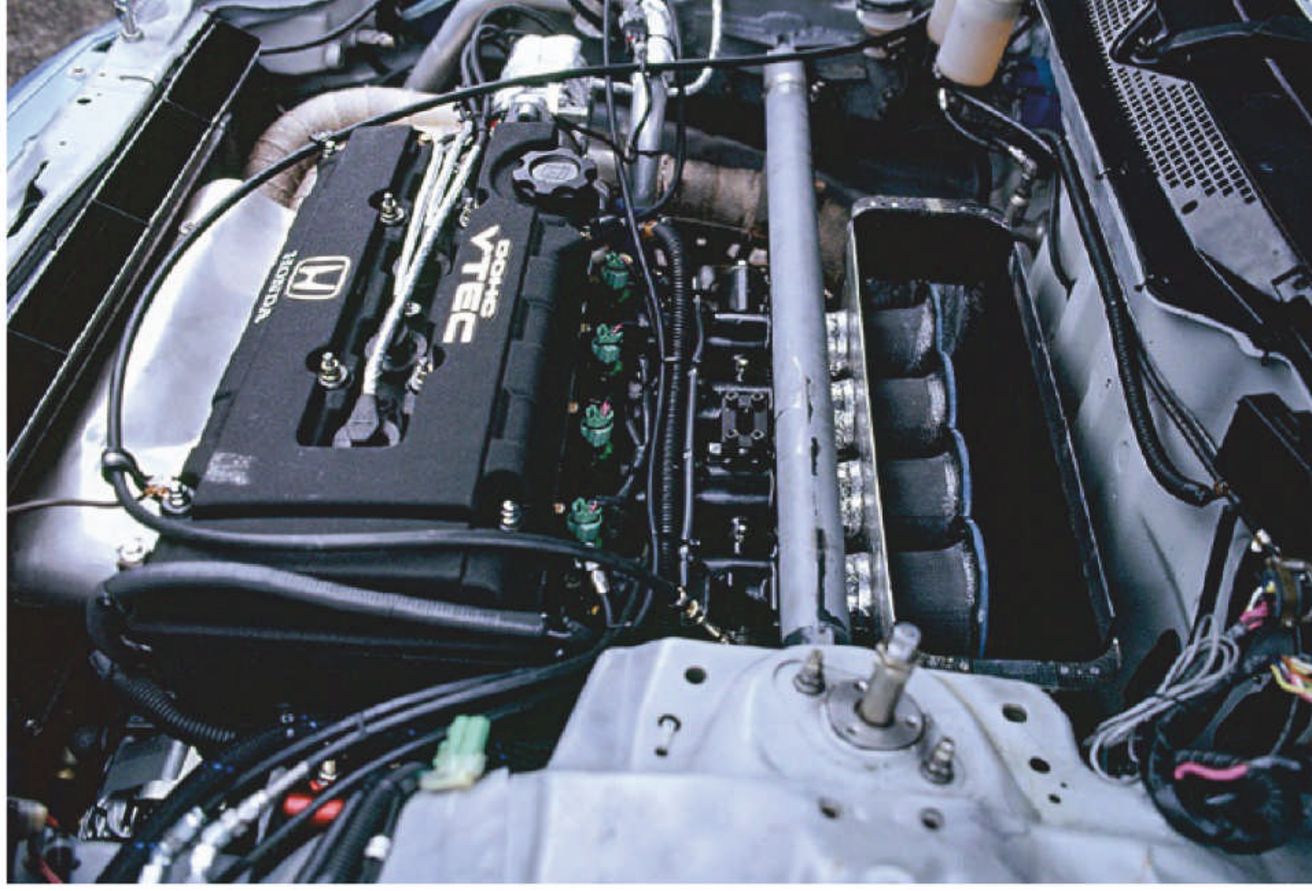
グループＡ規定の２ボックス型シビックからクラス２規定の３ボックス型シビックフェリオにベース車を変更したホンダ。予想もしなかった剛性の問題に苦しめられた。







シーケンシャルシフトを採用するライバルに対し、Hパターン（上）だったことも後れをとった理由のひとつ。94年後半、ムークラフトは独自開発のシーケンシャルシフト（下）を投入した。



94年の搭載エンジンは後方吸気／前方排気のB18C改。だが、そのロングストローク＝トルクフルな性格はJTCCの実態＝高回転域でのパワー勝負の実態に合っていなかった。

ルとしてはアコードが最適との結論に落ち着こうとしていた。

しかし、社内にはこれとは別に、シビックフェリオを推す声も強かった。最大の理由は、なにによりもグループA時代から連綿とシビックがツーリングカーレースを戦い続けてきたその歴史にあった。

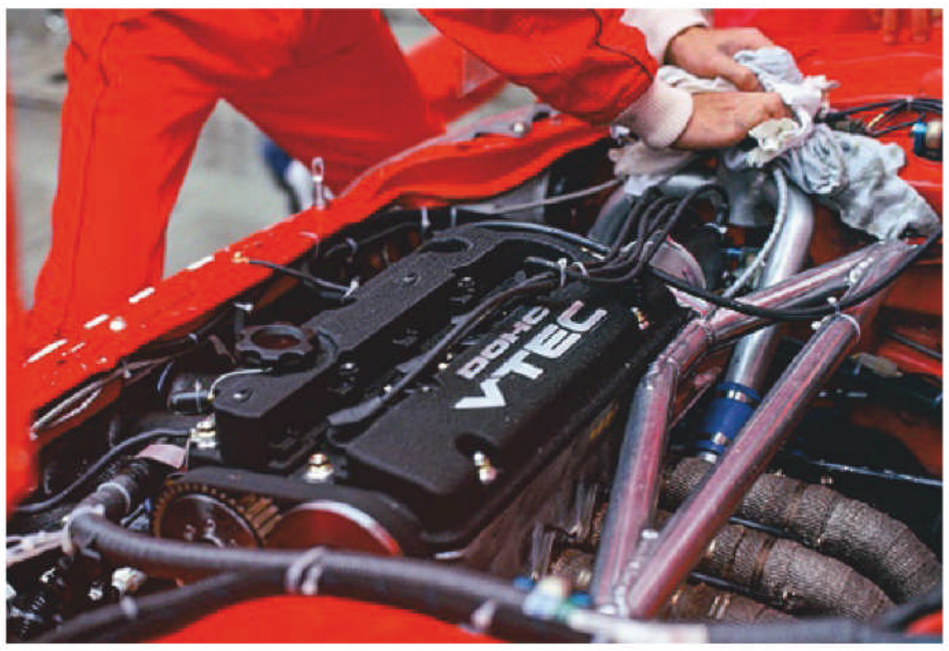
そもそもE・AT型シビックでJTCへの参戦を提唱したのは研究所内の有志で構成されるチームヤマトであり、彼らはSB1型の初代シビックで81年と83年のマイナーツーリングでシリーズチャンピオンに輝くという実績を残していた。そして肝心のE・AT型シビックにしても、当時のシビックにはレースで勝利を狙えるパワフルなエンジンが用意されていなかったため、インテグラ用の1・6ℓDOHC〝ZC〟エンジンを移植することをホンダ本社に提案。こうして誕生したシビックSiをベースとするレーシングカーでホンダはグループAの栄冠を勝ち獲ったとの逸話がいまも残っている。

このおかげでシビックのスポーツイメージはさらに強化され、93年頃になるとさすがのシビック人気にも翳りが見え始めていた。一方、この時期のアコードは国内でもアメリカでもセールスが好調で、モータースポーツを使ってさらにプロモーションを図る必要性はほとんど認められなかった。こういった営業サイドの事情もシビックフェリオを推す声を増幅させるひとつの要因となったようだ。

しかしこの時、研究所でシビックフェリオのJTCC仕様を開発中だった橋本健（役職は首席研究員）は、実際は〝アコード派〟だったにもかかわらず、当時のインタビューではそんな社内事情をおくびに出すこともなく、モデル選定の経緯を次のように説明していた。

「アコードでやろうとか、アスコット／ラファーガでやろうとか、そういった提案はいろいろありましたが、ほかの車種に移植することを考えると、フェリオを基本として抑えておくのが一番良かった、ということです。例えばアコードをベースにすると、それをシビックに転用するにはたくさんモディファイをしなければなら

94年最終戦のインターTEC、リバースヘッドのH22Aエンジンがドリカムシビック（アルミン・ハーネ）に搭載されて初登場。だが、苦しい戦況を変えるには至らず。





ない。逆にシビックでやっておけば、ドマーニやインテグラにも基本コンポーネントを流用できるので、これからユーザーを増やす場合には、その方がいいんじゃないかという判断でした」

悩まされたボディの〝横ブレ〟

ホンダは93年JTCの終盤戦に、わざわざグループA仕様のシビックフェリオを仕立てて実戦投入するなど、新生JTCCに向けた準備を入念に進めていた。

ところが、彼らの開発計画は遅れに遅れる。シーズン前に行なわれた参戦発表会では6チームから6台のフェリオがエントリーすると説明されたが、開幕戦のオートポリスに現れたのはナカジマレーシングとオブジェクトTの2台のみ。5月14日の第2大会SUGOでようやく6台がグリッドに並んだ。

この開発の遅れに関して橋本は当時、次のように説明している。

「ホンダとしては、新しいクルマの熟成が順調に進んで各チームがイコールの条件でできるようなら第1大会から出場するつもりですが、基本的には第2大会からしっかり戦おうと考えています。これからは特定のファクトリーチームを中心に活動するのではなく、どのチームにも平等に対応する予定ですから、きちんと熟成したクルマを提供しなければなりません。したがって、クルマができたからといって慌てて参戦することはないと思います」

では、開発のどんな作業が遅れていたのか？同じく当時のインタビューで橋本は次のような苦労を打ち明けている。





エアロパーツの追加が許可された２年目の95年、新仕様となってテストに臨むシビックフフェリオ。ドライバーの着座位置も、重量配分を目的として“低く、センターへ”大きく変更している（右下）。

「（グループA時代のシビックと違ってフェリオのように）ドアが４枚あってトランクもついていると、重量配分やボディ剛性のあるべき姿がずいぶん違いますね。トランクがあると後ろに〝おもし〟があるのと同じですから、剛性の取り方も変わってきます。

例えばグループAレースにフェリオで参戦した時、お尻の揺れ方で姿勢が変わってしまうことがありました。車体がよれて、全体的に捻れてくると、リヤサスペンションの取り付け部が変形してきます。これをコンピューターで解析してみると、それが１㎜あるともうダメで、１／１００㎜くらいでも影響が出てくる。特にニューツーリングカー（ＪＴＣＣ）ではエンジンの出力も増えてタイヤの径も大きくなるのでボディに対する入力も厳しくなるから、こういった問題には特に注意を払って車内に巡らせたロールバーをトランクの方まで伸ばしました。バンパーが取り付けてある一番後ろまで張ってあ

ガチガチになるまで剛性を上げたボディ
ホイールベースの短いフェリオでは
それが裏目に出て足回りが追いつかなかった





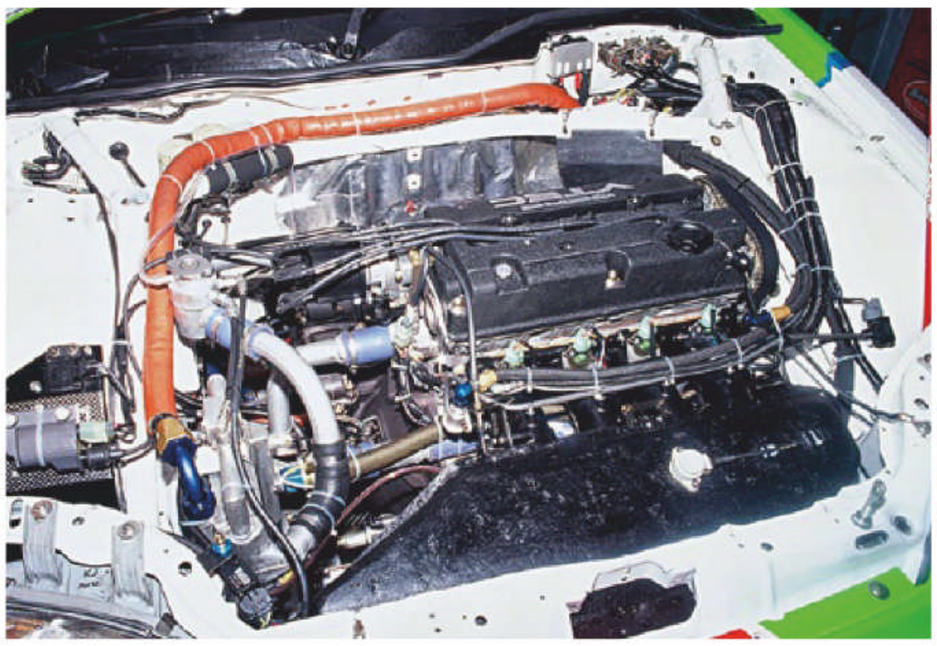
95年開幕ラウンド（富士）での最新仕様のシャシーを使うムーンクラフト車（上）と英国TCP製シャシー製を使うナカジマ車（下）。ドライバーの着座位置がまったく違うことが分かる。

ります」

つまりフェリオの開発陣は、新たに3ボックス・4ドアとなったボディの〝押さえ込み〟に躍起になっていたといえるだろう。

私はJTCCが終わってからしばらく経った頃に、この時聞いた話について橋本にもう一度訊ねたことがあった。その時の回答は以下のとおりである。

「フェリオでやった時は、ホイールベースが短いことも含めて、小さいサイズでどうボディを作っていくかが本当に難しかった。それでボディがガチガチになるまで剛性を上げたんですが、





（左）H22Aエンジンは２年目のフェリオ勢の標準仕様に。シーズン後半にはショートストローク版も登場した。（右）無限チームは95年に入ってもしばらくB18Cを使い続けた。

これが裏目に出た。ボディ剛性が高すぎてサスペンションが追いつかないんですよ。それでクルマが跳ねて仕方ありませんでした」

さらに、前述したトランクルームの影響に加えてエンジンルーム全体が〝横ブレ〟という振動を起こすこともあったそうだ。橋本が話を続ける。

「当時のツーリングカーはほとんどロールケージで剛性が決まっていました。これに左右される車体の固有振動数みたいなものが原因で〝横ブレ〟が起きていたようです」

こうした現象が次第に解明されてくると、当然ながら橋本らはボディ剛性の調整に取りかかったが、絶対的な寸法が限られているフェリオで剛性のバランスを最適化するのは容易なことではなかった。

「フェリオは４ドアセダンだからリヤにバルクヘッドがあった。さらにダンパー間のデザインや後席周りの設計がハッチバックとは違っていて、そういう影響も関係していました」

しかも、問題はボディ剛性だけではなかった。

「フェリオでボディがピョコピョコ跳ねたのはサスペンションのジオメトリーの影響も大きかった。しかもホイールベースが短いでしょ。その辺はものすごく苦労しましたね」

こうした状況を反映して、フェリオはＪＴＣＣで苦戦を強いられる。初年度は第９戦ＭＩＮＥまで表彰台はなく、全18戦を戦って表彰台は４回のみ。最高位は筑波と仙台で挙げた２位で優勝はなかった。全16戦で競われた翌年も優勝はなく、表彰台は合計３回。つまり、通算34戦にわたって勝ち星なし。これはホンダのモータースポーツ史が始まって以来の屈辱だった。

２年目も表彰台３回。通算34戦にわたって勝ち星なし ホンダのモータースポーツ史にとって初の屈辱だった

95年SUGOでの中子修は第３戦／第４戦ともにエクシヴ勢と激しいバトルを繰り広げて連続３位。そのほか第９戦（MINE）での服部尚貴の２位などもあったが、同年はついに頂点に届かずシーズンを終えた。



とにあるのは明らかだった。こと、ここに及んではフェリオを推す声も力を持たなくなり、当初、開発陣が想定していたアコードをベース車にスイッチすることが決定。96年の開幕戦で初参戦したアコードは、服部尚貴の手でいきなりデビューウインを飾った。結局、服部はシーズン５勝を挙げてチャンピオンに輝くと同時に、ホンダに待望のタイトルをもたらした。翌97年は渡米した服部に代わってベテラン中子修が大

活躍。こちらも4勝でタイトルを勝ち獲ったほか、ホンダは2年連続でメイクスチャンピオンに輝いた。雪辱は果たされたのである。

屈辱の連戦連敗を糧に

改めて、94～95年のＪＴＣＣでホンダが低迷した理由を振り返ってみたい。

その最大の原因はベースモデルとしてシビックフェリオを選んだことにあった。ボディが小さいこともあって剛性のバランスをとるのが難しく、メカニズムのためのスペースが限られていたために理想的なレイアウトが採りにくかった。当初メディアに公開された試作車はエンジン搭載位置が当時の基準から考えても前寄りで、これではＺ軸回りの慣性モーメントの点で不利なことはシロウト目にも明らかだった。エンジンルームが狭いために出力面で有利なリバースヘッドを採用しにくかったという話も聞く（リバースヘッドのＨ22Ａエンジンの本格投入は95年から）。

同様にしてサスペンションレイアウトもレース向きではなかった。形式としては前後ともダブルウイッシュボーンだったが、ジオメトリーを最適化するのが困難で、車高を下げるのも難しかったとされる。

彼らが苦戦した根源的な理由としては、日産やトヨタと違ってＢＴＣＣの経験がなかったことも関係しているのではないか。このためクラス2規定のマシンを開発するノウハウに欠けており、これがフェリオという袋小路に迷い混む一因だったようにも思える。事実、ＪＴＣＣ初期にＢＭＷやオペルといった外国勢と互角に戦ったのは、ＢＴＣＣでの経験を有するトヨタであり日産だった。また、同じ理由からレギュレーションへの理解が不十分だったこともホンダが苦戦する遠因だったに違いない。

橋本が振り返る。

「レースに勝ちたいという気持ちはずっと持ち続けていましたよ。これはホンダとして当然のことですが、やっぱりそういった思いがアコードでの参戦に結びついたのだと思います。それと、フェリオの開発で苦しんだことがホンダのその後のレーシングカー開発に役立てられたことも事実です。例えば車体剛性の作り方とか、そのバランスとか。さらにいえばエンジンのパワーの出し方とか、タイヤから入った入力をどう受け止めて、駆動力をどう伝えていったらいいのかとか。こういったことが、すべて車体やシャシー系、そしてサスペンションなどにかかわってくるのです」

ここで得たノウハウは、その後ホンダの重要な財産となった。

「あの時の経験がスーパーＧＴのＮＳＸにつながっていったし、さらにいえばＦ1にもつながっていった。フェリオの時は本当に苦しかったけれど、すごくいい勉強をさせてもらったと思っています」

苦汁を舐め続けたＪＴＣＣでの2年間も、ホンダの長いモータースポーツの歴史にあっては価値ある経験だったというべきなのだろう。Ⓡ



JTCC３シーズン目の96年、ついにフェリオに替えてアコードを投入したホンダはムーンクラフトの服部尚貴が連勝。その後も快速を披露し続けてタイトルを手にした。

車体剛性の作り方、エンジンパワーの方向性、サスペンション……連敗で得たノウハウは、その後のホンダの重要な財産となった



1994年BTCC第6戦ドニントン。ボクスホール・キャバリエ、トヨタ・カリーナE（日本名コロナ）、日産プリメーラなど、JTCC参戦車と同じ車種が出走していた。

BTCC

JTCC創成期の勢力図に大きな影響を与えたツーリングカー先進国

ニューツーリング＝クラス2の発祥地・先進国といえばイギリス
長い伝統を誇るイギリス選手権は1991年から新規定に移行し
多くのメーカーがしのぎを削る大激戦の舞台となっていた

Text/Tatsuya Otani (Little Wing)　Photo/Motorsport Images

イギリスツーリングカー選手権（BTCC／かつてのイギリスサルーンカー選手権）は1958年の発足と長い歴史を誇る。往時はエンジン排気量ごとに3クラス制もしくは4クラス制で競われていたが、80年代に入ると勝者がクラスごとに固定される傾向が強まり、シリーズの人気は下降線を辿っていった。

一計を案じたASNのRAC（王立自動車クラブ）は排気量を2ℓにしたクラス2規定を90年に導入（同年は大排気量クラスと混走）。これをきっかけにしてBTCCはかつての隆盛を取り戻していく。

なぜ、BTCCは活況を呈したのか？その最大の理由は、クラス2規定が多くの自動車メーカーに受け入れやすいものだったからだろう。排気量2ℓの4ドアセダンといえば、大衆車ブランドからプレミアムブランドまでたいていのメーカーがラインナップしていたカテゴリー。しかもクラス2規定では車両の改造を厳しく制限する一方、エンジンには8500rpmで働くリミッターを装備することで無用な開発競争を封じ込め、コスト高騰を巧みに防いでいた。

これが効を奏し、91年は7社だった参戦メーカーは94年に10社へと拡大。この年、エントリー台数は毎戦26～27台を数えるようになっていた。私が初めてBTCCを取材したのはたしか93年だったが、8メーカーのカラフルなマシンが覇を争う様は壮観そのもの。見ているだけで胸が高鳴ったのを思い出す。

BTCCが成功したもうひとつの理由は、ツーリングカーレースに懸けるドライバーたちの情熱にあった。とにかく、彼らの戦いは熱かった。必要とあらば肉弾戦もいとわず、目にも止まらぬ速さでレースが展開していく。絶対的なスピードはクラス1規定のDTMの方が上だったが、バトルの迫力という意味ではBTCCも負けていなかった。

しかし、多くのメーカーが関心を持てば、どんなにレギュレーションで抑え込もうとしてもコストが高騰するのがモータースポーツの宿命である。BTCCの場合はアルファロメオ、ボルボ、ホンダ、アウディと新規参入が相次ぎ、参戦コストは上昇。これについていけるメーカーとついていけないメーカーの差が次第に拡大して戦いが固定化し、その結果として観客の関心は薄れていった。シリーズオーガナイザーは競技規則を修正するなどしてこれに対応しようとしたが、一度変わった潮目を元に戻すことができず、BTCCは長期低迷の時代へと入っていったのである。



JTCC Part III

Castrol MUGEN CIVIC 1995 EG9 FERIO

Machine Story

勝てずとも、ホンダ最上位

2年続けてドライバーズタイトルを獲得したアコードに比べ
34連敗車との烙印を押されるシビックフェリオの評価は厳しい
今回、希少な現存車であるこの一台を撮影する機会を得た
かつて中子修が苦闘を重ねた1995年のカストロール無限号
あらためてその戦いぶりを振り返ってみよう

Text/Racing on Photos/Hidenobu Tanaka, SAN-EI
Special Thanks/Honda, Honda Collection Hall



長い間、シビックフェリオのＪＴＣＣ参戦車は現存しないと思われていた。ホンダコレクションホールにも収蔵されていなかったし、動態保存のお披露目会でも姿はなかった。ずっと倉庫に眠っていたのかもしれないが、かつて広報ご担当者に尋ねた際も「見たことないです」という返答だった。しかし２０１５年に同施設が開催したＪＴＣＣ企画展に突然このカストロール無限号が展示され、驚いた。カラーリングやトランク上のリヤウイングを見れば分かるとおり１９９５年車であり、個人的にこれでＪＴＣＣシビックと96年からのアコードの「間」が埋まったことになるなと妙に納得した覚えがある。

そして今回、念願叶ってそのフェリオを撮影できる機会に恵まれた。新型コロナウイルス感染拡大という情勢下で同ホールは営業休止中であったが、無理を言って広報さんほか関係各位に骨折っていただき、実現した（多謝）。

ただ整備が不完全であるとのことで撮影は外観のみにとどまり、室内やエンジンルームは〝お預け〟であった。無論、我々としてもこの個体の履歴を洗ったり、謎解きのようなことをするつもりは毛頭ない。いろいろと確かめてみたい気持ちもなくはないが、そうした機会は次にとっておくとして、ここではこのカストロール無限シビック95年車とドライバーの中子修がいかにシリーズを戦い、苦闘し、どんな戦果を残したかに迫ってみたい。

※　※　※

94年のＪＴＣＣ開幕を前に、「これからは総合優勝を狙える」と意気込んでいたのはホンダやチームだけではない。ドライバーもそうだっ



FFの特性にも慣れている彼らはシリーズをリードする選手たちと目されたところがそこで待っていたのは、毎戦13位や15位を争うという現実だった

たはずだ。特に前年ＪＴＣでチャンピオン争いを演じた服部尚貴／金石勝智と中子／岡田秀樹という〝シビック使い〟４人のうち服部と中子のふたりはそのままフェリオのシートを得て参戦、ＦＦ特有のマシン特性にも慣れている彼らはシリーズをリードする選手たちと目された。

ところがフタを開けてみたら、そこで待っていたのは毎戦13位や15位を争うという現実だった。しかも実際にコース上で争う相手もフェリオという場面が多々あった。服部はのちに「レース前にはフェリオのドライバーたちで『今日は誰が10位に入れるか』なんて話していた」と語っている。また中子は当時のフェリオを「とにかくタイヤに厳しかった。車高も落としにくかったし、いろいろなところが〝いっぱいいっぱい〟だったということを後でアコードに乗って痛感した」と評している。

フェリオの苦戦は翌95年も続き、彼らはＪＴＣで築いた最強王座ポジションから転がり落ちた。総合優勝争いに加われないまま2年間を戦

SPEC ※1995年第12戦までの無限16号車

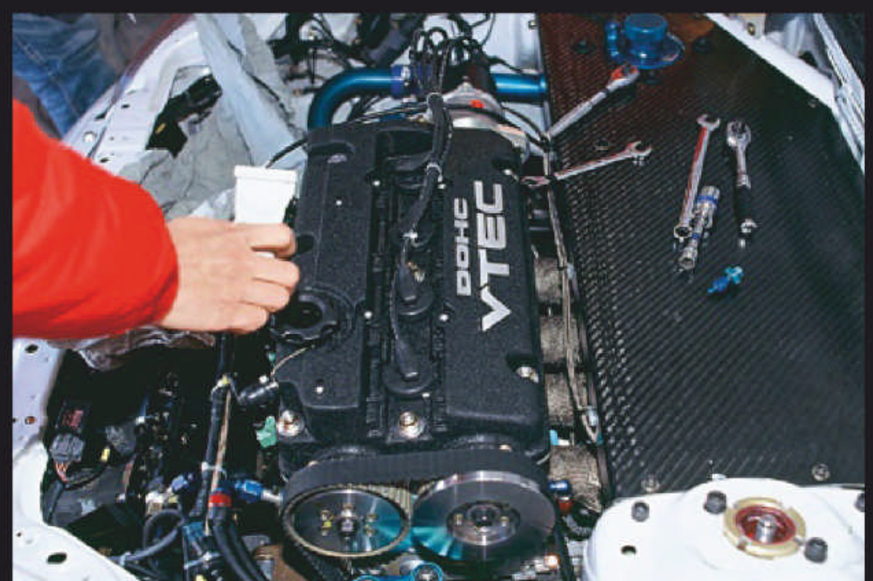
全長×全幅	4395×1695㎜
ホイールベース	2600㎜
トレッド（前／後）	1440／1445㎜
車両重量	975kg以上
エンジン	水冷直列４気筒DOHC V-TEC
型式（排気量）	B18C改（1995cc）
ボア×ストローク	84×90㎜
最高出力	280ps以上／8500rpm
最大トルク	27kg-m以上
トランスミッション	６速シーケンシャル
サスペンション（前後とも）	ダブルウイッシュボーン
ブレーキキャリパー（前／後）	８ポット／４ポット
タイヤ	ブリヂストン（215/645R18）





当時の実戦とは異なるホイールを履いていることは一目瞭然。またフロントバンパー下の形状も95年車とは微妙に違う印象も受けるが、詳細は不明。当然ながら正面からはＪＴＣ時代のＥＧ6シビック（HB）と見分けがつかない。

ボンネットの下に搭載されているエンジンは最終２ラウンドのみ積んで走った翌年スペックのH22Aだろうか。それともなぜかフェリオ勢で１台だけ積み続けたB18Cだろうか？（写真は別のフェリオが搭載したH22A）



富士		SUGO		十勝		鈴鹿(東)		MINE		TI英田		仙台		富士		合計得点	有効得点
第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	第9戦	第10戦	第11戦	第12戦	第13戦	第14戦	第15戦	第16戦		
1	6	7	7	9	9	12	15	2	12	9	2	9	15	15	12	142	124
9	12	15	15	12	7	6	7		9	15	9	7			6	129	117
5	5		5			9	12			12	12	5	6	12	15	98	98
12	9				3	15	9	3	15	6	15					87	87
15	15	6		15			3	9	7				5		7	82	82
				1	4	5		15	4	5	7	12	9		5	67	67
		5	12	4	12	7	6	5						6		57	57
		12		7	15		5			7	4				2	52	52
4									6			15	12		4	41	41
7				2						2	6		1	7	9	34	34
			4			1				4	5	6	7	4	1	32	32
				6	6	3	4	7				2	3			31	31
			9	3	2			4				1				28	28
6	7	1		5					5	3						27	27
3	4							12			1	4	2			26	26
		4									3			9	3	19	19
					5	4						3	4			16	16
								6	3					2		11	11
		3	6													9	9
		2	2			2	2									8	8
									2					5		7	7
2	1		3													6	6
	3							1								4	4
														3		3	3
	2				1											3	3
							1		1							2	2
										1						1	1
			1													1	1
														1		1	1



い、結果として34戦未勝利に終わった。

そんななかでも、この無限16号車は6度の入賞を果たし、第2ラウンドのSUGOでは2戦連続3位表彰台という戦果を残している。少なくともあの日のフェリオと中子はトムスのエクシヴに次ぐ速さを持ち、ほかのエクシヴ&フェリオ勢はもちろんプリメーラやBMWよりも強かったと言えるのだ。そしてこの時に稼いだ18ポイントが効いて、中子はこの年の「フェリオ勢最上位」の座に輝いている（もちろんそんな賞典はない）。総合2位がある服部の印象も強いが、FFの天才たる中子にとっては自己の才能を垣間見せた戦果だと言えるだろう。

フェリオでの苦戦がホンダ開発陣に火をつけ、3年目に投入したアコードで逆襲に転じるストーリーについては、ここで詳しく触れるまでもない。その意味では、このフェリオは黒歴史でもなければポンコツ車でもなく意義深い1台だ。「V字回復・大逆転劇の立役者」――このマシンに相応しいのは、そんな表現だ。 R

このフェリオは「V字回復・大逆転劇の立役者」である
黒歴史でもなければポンコツ車でもなく意義深い1台だ





右上のランキング表において緑字で記したのがフェリオユーザー。BMWプライベーターの後塵を拝するポジションに苦闘ぶりを察するが、SUGOで連続表彰台を得た中子の健闘ぶりが光る。

1995年 JTCC
ドライバーズポイントランキング

順位	No.	ドライバー
1	10	スティーブ・ソーパー
2	1	関谷正徳
3	12	星野一義
4	87	アンソニー・リード
5	39	トム・クリステンセン
6	31	飯田章
7	38	光貞秀俊
8	37	ミハエル・クルム
9	73	ヨアヒム・ビンケルホック
10	25	影山正美
11	86	ジャスティン・ベル
12	35	中谷明彦
13	16	中子修
14	18	木下みつひろ
15	14	服部尚貴
16	3	長谷見昌弘
17	32	鈴木利男
18	15	黒澤琢弥
19	33/51	本山哲
20	73	レオポルト-フォン・バイエルン
21	100	土屋圭市
22	15	田中哲也
23	8	見崎清志
24	74	ピーター・コックス
25	19	金石勝智
26	50	岡田秀樹
27	55	ジャンバティスタ・ブーシ
27	47	小林正吾
27	87	フィリップ・ペーター





テストカー仕様のP10型プリメーラ。JTCC以前にイギリスのBTCCでもプリメーラは走っていたが、BTCC仕様のプリメーラのパーツはほとんど使用せず、新たに日本で製作された。

エンジンで得たパワーより大切なモノ

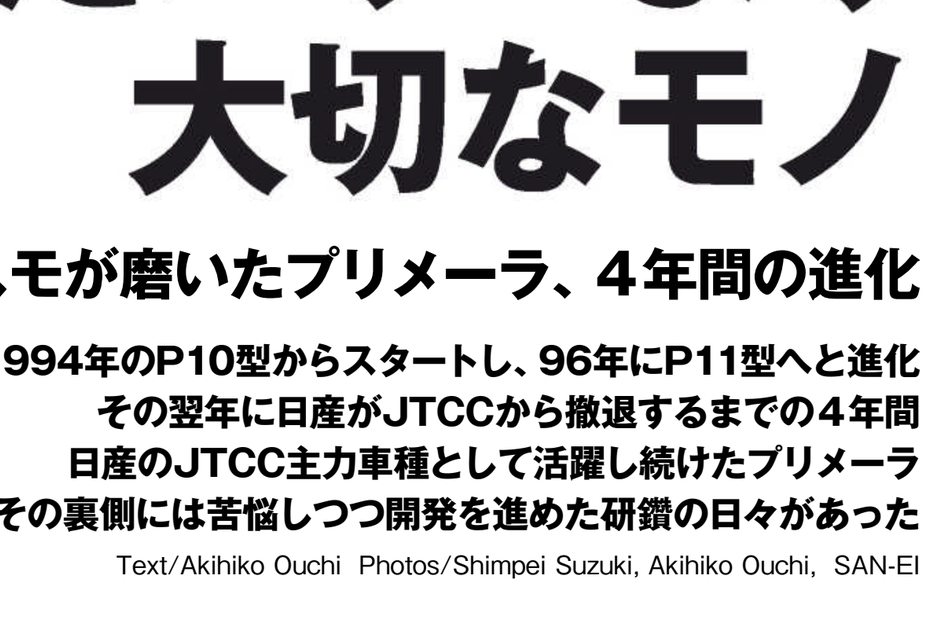
日産ニスモが磨いたプリメーラ、４年間の進化

1994年のP10型からスタートし、96年にP11型へと進化
その翌年に日産がJTCCから撤退するまでの４年間
日産のJTCC主力車種として活躍し続けたプリメーラ
その裏側には苦悩しつつ開発を進めた研鑽の日々があった

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

JTCC Part III

1994年からスタートするFIAクラス2ツーリングカー規定の全日本ツーリングカー選手権（JTCC）参戦に際して、日産はP10型の初代プリメーラをベースにマシンを開発して臨んでいた。2ℓクラスの4ドアセダンという選択肢で日産の車種体系を眺めると、その当時ラインナップされていた車両のなかではU13型ブルーバードかP10型プリメーラがその条件に



鈴木 豊

1965年生まれ、山形県出身。90年にNISMOへ入社。グループCに携わったのち、93年からプリメーラのシャシー開発担当に。その後94、95年にサニー、96年にはP11型プリメーラを開発し、97年にはル・マンプロジェクトへ。現在はSUPER GT／GT500クラスでNISMOチームの監督を務めている。



当てはまるベース車両ということになる。

ブルーバードは長らく日産の中核モデルとして同社の屋台骨を支え、ベーシックな使用領域を前提にファミリーセダン的な車種性格の色濃いモデルだった。一方、車種の細分化が進んだ80年代中の4ドアセダンでありながらもスポーティな性格を基盤後半から開発が進められ、実用性重視にパーソナル色を前面に押し出した傍系車種として91年にプリメーラが登場。イメージ戦略的にもブルーバードよりＪＴＣＣにぴったりな車両だったと言える。

ＪＴＣＣをはじめとするクラス２ツーリングカーによるレースは実用性重視となる小型４ドアセダンの多様化が進んだ時代背景下で企画され、参画するメーカーにとっては新たな小型４ドア像を印象づけられるレースとして受け止められていた。

プリメーラが持つメリット

当時ニスモから日産へ出向し、シャシー担当としてＪＴＣＣ仕様プリメーラの開発に携わった鈴木豊が振り返る。

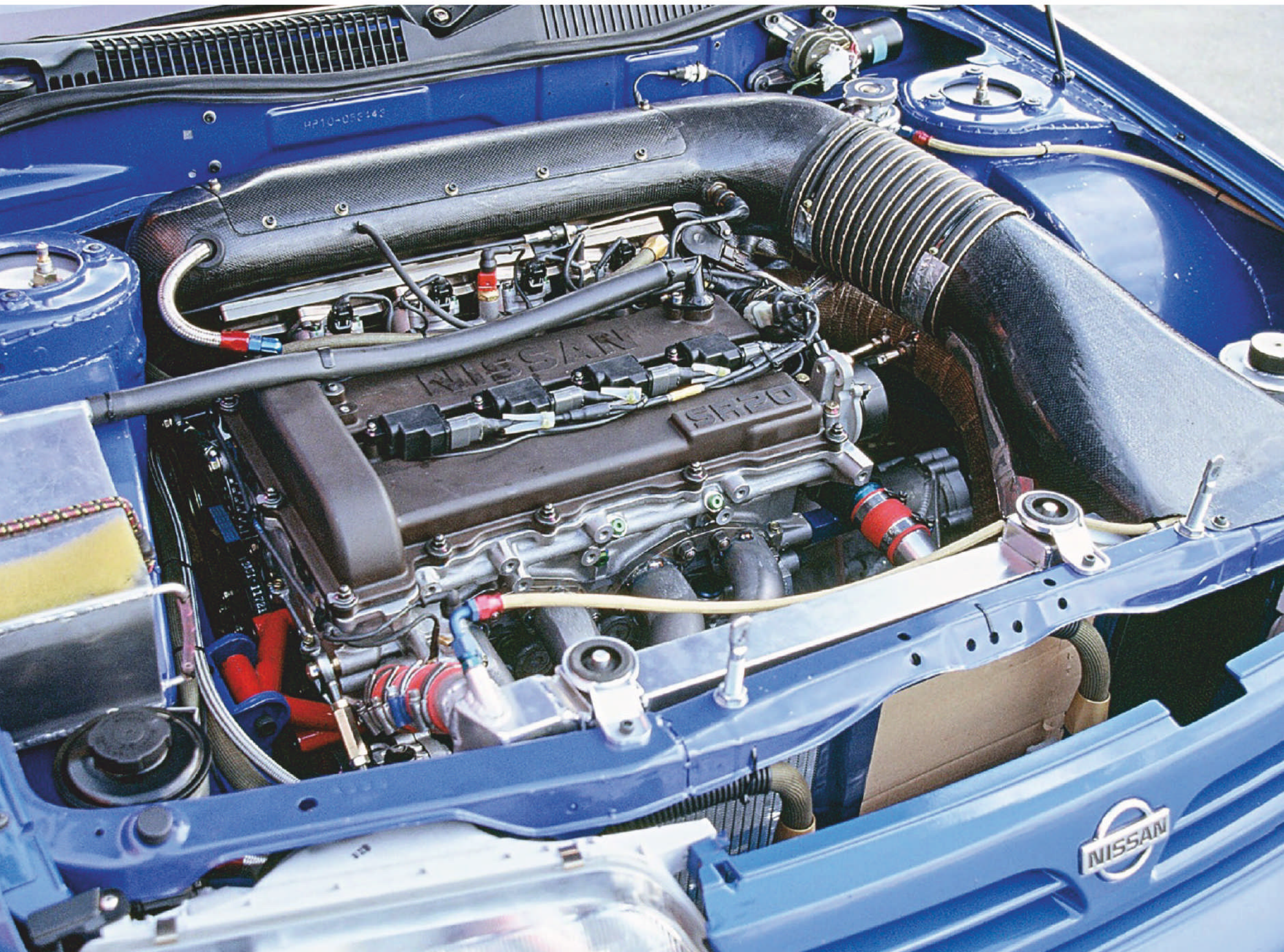
「グループＡ（ＪＴＣ）に代わってクラス２ツーリングカーによる新レース（ＪＴＣＣ）が始まることは、どのメーカーも前向きに受け止めていたと思います。日産も販売戦略上の観点から、プリメーラを使ってＪＴＣＣに参戦するプロジェクトを立ち上げました。日産のＫＰ０（ケー・ピー・マル）と呼ばれる部署が担当しましたが、開発には我々ニスモも参画することになり、シャシー開発担当として私が出向することになりました。93年のことですね」

ヨーロッパの動きを見てみるとイギリスツーリングカー選手権（ＢＴＣＣ）では91年より独自にターボを禁止とし、２ℓＮＡの車両がメインとなる規定を導入。それに範を採ってＪＴＣＣの発足より１年先行し、93年からＦＩＡが世界に向けてグループＡに代わるクラス２ツーリングカー規定を制定していた。

そんななか日産としては91年のＢＴＣＣから参戦のプリメーラはありました。ただＫＰ０自体はそれまでグループＣカーを手がけていた部署で、言ってみれば技術の日産を強く標榜する部署でした。ですから、新たにＪＴＣＣに臨むにあたっても自分たちで開発した車両を使うというのは当然の方針で、逆にほかの選択肢はなかったと思います。ヤンスピード製のＢＴＣＣ仕様プリメーラはあくまで参考であって、技術を転用するということはありませんでしたね。主要パーツで唯一引き継がれたのはトランスミッションぐらいだったと思います」

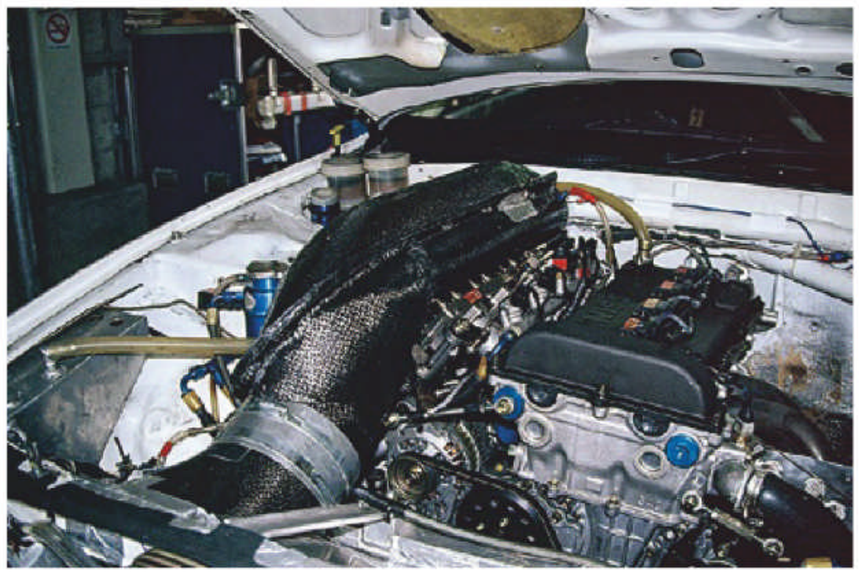
ＪＴＣＣ用に新たな車両を開発するために、日産はプリメーラに加えて、ＦＲレイアウトＲ32型スカイラインを使い、プリメーラと並行して開発を進めていました。グループＡの車体を使って、これにＪＴＣＣ規定のパワートレ

ヤンスピード製のBTCC仕様のプリメーラはあくまで参考で
技術を転用するということはありませんでしたね





JTCCにおけるFR車の可能性を探るべく、グループAのGT-Rのボディにプリメーラと同じSR20を搭載しテストカーを製作。だがFFとの重量ハンデを埋める分のメリットを得られず、以降開発はされなかった。



搭載されるSR20は94年当時、290psほどを発揮すると語られていた。またプリメーラはタイヤハウスが狭く、車高を下げるとサスペンションストローク量が確保できない問題を抱えていたが（左）、94年第4ラウンドの鈴鹿ではタイヤハウスを拡幅することでその問題を解決した。





「構造的にプリメーラの優れていた点は車体剛性の高さでした。車体剛性に関しては、グループA時代にその重要性が解明され、特に生産車をベースとするカテゴリーの場合はこの良否が車両性能に直結する問題として理解されていました。またサスペンション形式がマルチリンク式だったことも有利な要素だったと思います。レイアウトスペースも含め、接地性の点で優れたサスペンションでした。ただ駆動と操舵を前輪で受けもつFF車の場合、どうしてもタイヤのストレスが大きく、終始タイヤ開発の問題がついて回りました」

その後、P10型プリメーラの開発にあたって日産に出向していたニスモ側のスタッフは、レース投入までの初期開発を終えた段階で一旦ニスモに戻っていたという。

「94年シーズンはリタイアも多く、結果を出すことができませんでした。リタイア原因は日産が開発したオリフィスデフにあったのですが、このオリフィスデフはグループCカー以来の技術で、空転させると焼き付きが発生してしまう。いろいろ対策は施したようですが、95年は結局メカニカルデフを使うようになりました」

実はニスモ、95年シーズンは日産の委託による新たなクラス2ツーリングカー、B14型サニーの開発に専従していた時期だった。プリメーラより小ぶりなサニーを使ってのクラス2ツーリングカーの開発。見方によってはプリメーラの開発に専従していた時期だからこそ設けられた。

ーン系を搭載する車両でしたが、結論から言ってしまうと重量ハンデ分を埋め合わせるだけのメリットは得られず、結局FR車の開発は見送ることにしました」

当初クラス2の車重規定はFF車が950kgで、FR車は1050kgと100kgの重量ハンデがあった。のちにこの差は50kgに改訂されるが、いずれにしてもFR車はウエイトハンデを背負わされる規定だった。このハンデは操舵輪と駆動輪が異なるFR車が、操舵と駆動を同じタイヤで行なうFF車よりタイヤ摩耗など構造上有利だからこそ設けられた。

との対比で興味深い。

「ひとつには日産系ユーザーに使ってもらえる車両の開発を狙ったもので、車両価格や信頼性、メンテナンス性など、いわゆるワークス仕様のプリメーラと異なり、走らせやすさ、扱いやすさも開発の視野に入れた車両です。

ベース車両をサニーとしたのはプリメーラより軽量コンパクトであることと、前面投影面積が小さいことで空力性能が有利になる、という思惑によるものです。実際、車両重量に関しては規定重量より30kgほど軽く仕上がりました。これは驚きでしたね」

計画の頓挫から究極系へ

95年シーズンも根本的な問題を抱えて不発に終わったプリメーラだったが、翌96年シーズンに臨むにあたり、日産側は車種変更を考えていたという。プリメーラに代わりB14型サニーをベースとする4ドアハードトップのプレセアがその候補だった。

「サニーを熟成中だった95年の暮れ、本当に年末だったんですが、日産側がプレセアの開発に白旗を上げ、後を頼むと我々ニスモに開発を預けてきたんです。ドタン場の時期でしたが、実はこれには伏線があって、開発が思わしくないという話を秋口に耳にしていたんです。まさかとは思いましたが、残り時間があまりに少なく正月も社に泊まり込んで開発を急ぎました。プレセアを諦め、次の車両をP11型プリメーラとしたのは日産側の意向によるものです。とにかくなんとか間に合わせようとした開発作業で、新たな工夫を盛り込むといった余裕はなかった



1



3



2

1 95年仕様のプリメーラ。94年仕様よりも車高が下げられ、それにともなったジオメトリーの見直しなどが施されている。2 94年仕様のロールケージ。P39のサニーのロールケージと比較するとパイプの本数がプリメーラの方が少ない。3 フロントのマルチリンクに対し、リヤサスペンションはストラット。95年仕様になるとアーム類などが変更された。

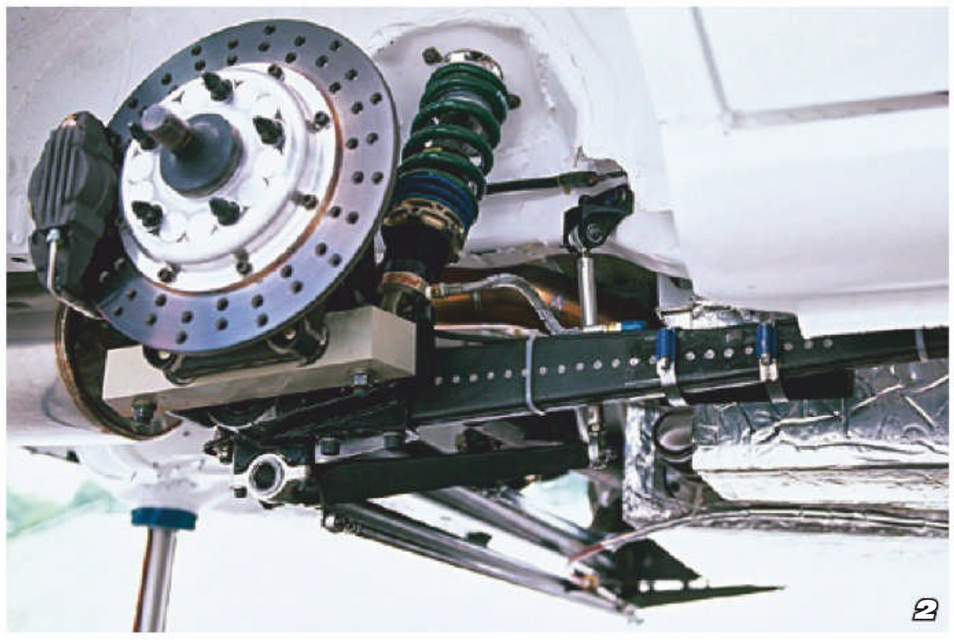
ですね」

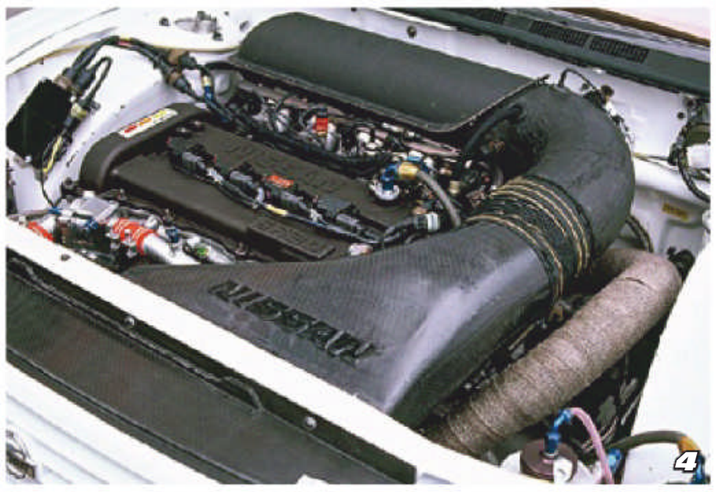
この96年はホンダがそれまでシビックフェリオで辛酸をなめ続けた状況に業を煮やし、新たにアコードという究極とも言えるクラス2ツーリングカーを開発、投入した年で、シリーズはアコードが席巻するかたちで終始した。一方、

95年も根本的な問題を抱えて不発に終わったプリメーラは翌シーズンに臨むにあたり車種変更を考えていた





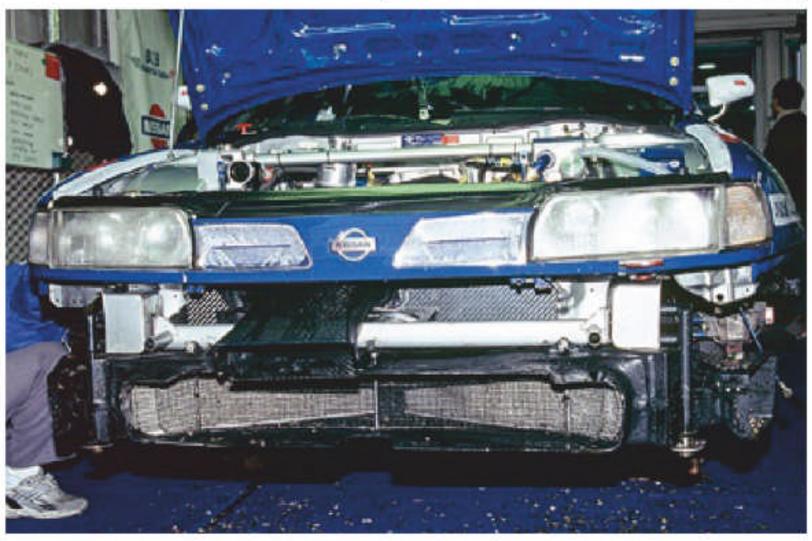




1 95年仕様のサニー。サニーは94年にデビューを果たしたが、前年車の反省点であった重心位置の高さを是正すべく、20～25㎜ほど車高が下げられている。2 リヤサスにはマルチリンクビームを採用。3 94年仕様のロールケージ。プリメーラのケージに比べて、より複雑な構造になっている。4 エンジンはプリメーラと同じSR20DEを搭載。ミッションのケーシングはサニー用に新設計された。



こちらは同じP10型でもレイ・マロックが製作したP10。2分割のラジエターが逆八の字型に設置されていたり、アンダーガードとロワアームのピボットが一体化されているなど、JTCC車とは大きく作りが異なる。



急場の開発となったプリメーラだが、鈴木が言うほど不出来ではなかった。確かにアコードやエクシヴに先行される流れだったが、それに続く勢力としての戦闘力を保ち、展開によっては5～6番手に食い込む健闘を見せていた。

また、アコードが欠場した美祢の2レースでは星野一義（プリメーラ・カミノ）が勝ちを収めていた。なお最終戦のインターTECでは、ドイツ選手権を走る旧P10型プリメーラを操ったアンソニー・リードが優勝を飾っている。

この結果はアコードの失格による繰り上がり判定だったが、実はこの車両、ニッサン・モー

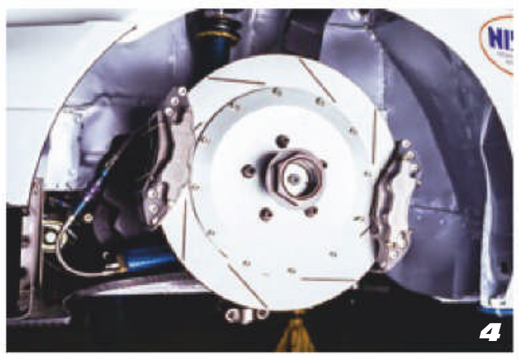


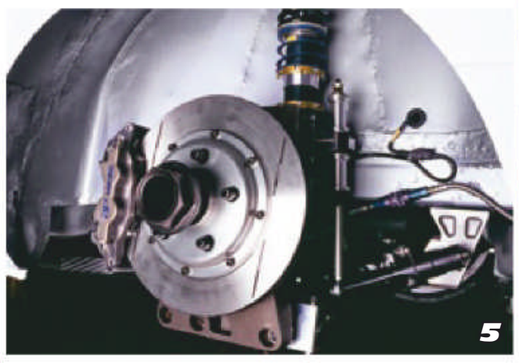
1


2



3


4


5

1 2 96年に登場したP11型プリメーラ。ロールケージは必要な部分にのみ太いパイプを使い、それ以外は細くすることで剛性向上と軽量化を両立。3 エンジンは96年よりリバースヘッド化の計画があったものの断念。4 フロントにはツインキャリパーを採用。のちに水冷式も試された。5 P11型のリヤサスペンションは本来マルチリンクビームだが、4WD車に採用されたストラットを使う。

タースポーツ・ヨーロッパ（ＮＭＥ）が製作したマシンで、日産としては念願だった吸排気の方向を逆転させているリバースヘッドのエンジンを搭載していた。パワートレーン系の重量物を車体中央寄りの低い位置にレイアウトすることでハンドリングの改善を図った車両だった。

「97年は日産／ニスモの軸足がＲ３９０によるル・マンプロジェクトに置かれたことで、ＪＴＣＣ用の車両はＮＭＥが関係を築いていたレイ・マロック社に委託することになりました。この年のプリメーラはリバースヘッドのエンジンを搭載していますが、問題が多発したこのエンジンを東名エンジンがうまく仕上げてくれました。彼らとは94年終盤からの付き合いですが、以後、継続的にＳＲ20型の開発を担当し、出力と信頼性の両面で確実に性能を上げてくれました」

ＪＴＣＣのプリメーラは97年いっぱいで同シリーズから退いたが、ＮＭＥは引き続きＢＴＣ

SR20をリバースヘッドにするために

東名エンジン株式会社 代表 今井修氏が語るSRチューン



ウチ（東名エンジン）がJTCCにかかわったのは、1994年の終盤のことでした。プリメーラのSR20DE型エンジンを手がけたわけですが、最初にかかわったのはシリンダーヘッドだけでした。東名エンジンのノウハウでヘッドに手を入れてほしいという依頼があり、我々の手法で作業したヘッドを日産に納めました。これは後から分かったことなんですが、このエンジンを積んだプリメーラが94年JTCCの最終戦（第17戦）富士で星野（一義）さんがポールポジションを獲得し、レースでも1位になったことで日産が我々を高く評価してくれたようです。

それ以降、プリメーラのエンジンはウチでやることになったわけですが、96年に車両がP11型プリメーラに変わり、翌年からエンジンをリバースヘッド（前吸気／後排気）方式に作り替え、パワートレーン系の低重心化や重量物を車体中央近くに配置する改良が図られました。

リバースヘッドのSR20型エンジンはBTCCですでに試されていましたが、JTCC仕様として日産が開発を進める段階で、なかなかうまく熟成が図れず、このエンジンも我々が手がけることになりました。

ウチはサニーのA12型やF2のBMW・M12型を手がけてきた歴史があり、NAエンジンに関してはいろいろな経験や知識がありました。当時、日産はターボエンジンのノウハウは豊富に持っていましたが、NAエンジンについてはそれほど十分ではなかったようです。我々は積み重ねてきたそれまでの経験を活かし、リバースヘッドのエンジンも検討してみました。

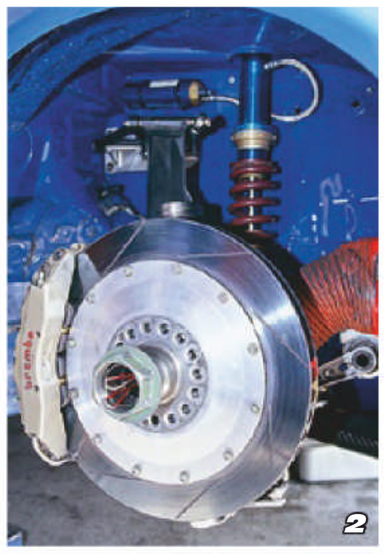
具体的には、吸排気ポートの形状見直しと吸排気バルブ回りの対策です。回転を上げて出力を確保しようとするとバルブスプリングが折損してしまう。スプリングそのものも含めて、取り付け位置や方法など、高回転化に耐える対策を施しました。吸排気ポートの形状も同様で、NAエンジンの出力特性はこの形状がカギになります。かなり微細な領域なんですが、自然吸気方式だとポート形状が出力特性におよぼす影響は小さくありません。

結果的に、我々がこれまで積み重ねてきた経験を活かす開発を進めたことで、壊れずに出力面でも他メーカー車と互角以上にわたり合える状態にもっていくことができました。

我々チューナーはメーカーと異なり、競争に打ち勝つため、時には安全マージンを削り取る領域でのチューニングも試みます。メーカーではタブーとなる領域ですが、SR20型の場合は、こうした試みが我々の活路を開くことに結びついたのだと思います。



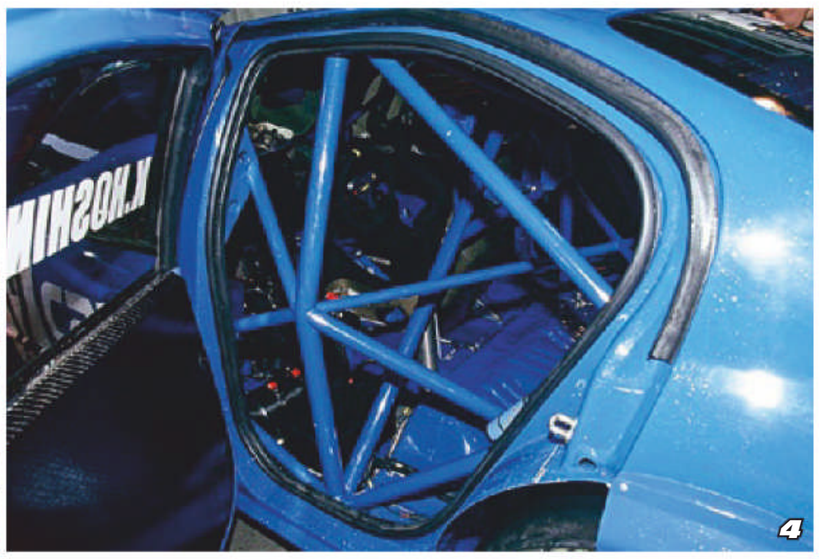
1


2


3



5


4

1レイ・マロックへと製作が委託された97年仕様。96年仕様と比較すると2フロントはツインキャリパーではなくなり、3リヤも4ポットから2ポットキャリパーになるなど、各所に変化が見られる。4またロールケージの取り回しも変わり、パイプの本数も増えている。5エンジンは念願のリバースヘッド化。エンジン搭載位置が大きく後退し、重量配分がより最適化。これには東名エンジンも尽力した。

97年、大きく進化したプリメーラは陣営で4勝をマーク、本山哲がタイトル争いを繰り広げるなどアコード勢に肉薄した。



Cにプリメーラを投入。99年にはシリーズタイトルを獲得する成功を収めていた。

量産車をベースとし、普通の4ドアセダンに近いフォルムをしていながらも、改造できる範囲がグループAよりもはるかに広く、その方法によっては大きく戦闘力が左右されるカテゴリーがクラス2ツーリングカー。プリメーラの足取りをたどってみると、こんな印象を強く受けてしまう。すべては作り手の力量次第、おもしろくも怖いレースだった。 R

Heat 01

JTCC COLUMN



JTCCをイメージした限定車たち

街中のニューツーリングカー

4ドアセダンという身近なファミリーカーがベースのため
自動車メーカーやパーツメーカーはJTCCのスポーティ感を
ユーザーに訴求した様々な限定車や商品を展開した

Text/Daiki Takakuwa(Racing on)　Photos/TOYOTA, NISSAN, TRD, SAN-EI

かつて全日本ツーリングカー選手権（ＪＴＣ）がグループＡ規定下で行なわれていた頃、ホモロゲーション取得用市販車というものが存在した。要はレギュレーションで改造できない部分に最初から手を入れて規定を満たす台数を販売、ホモロゲを取得してレースに出てしまおうというものだ。Ｒ32のスカイラインＧＴ・Ｒ ＮＩＳＭＯやラリーだったらランサー・エボリューションなどがそれで、いわゆるホモロゲモデルと呼ばれる。

これらのモデルはまさにメーカーがグループＡで勝つために作った市販車であり、この市販車を買うユーザーも「レースで連戦連勝のアイツを俺のマイカーに！」という気概に満ちた人だったのだろう。

それに対してグループＡの後を継いで始まったＪＴＣＣ）は、ガワこそ４ードアスポーティセダンだったが、中身はかつてより改造範囲が広く〝イジれるとこ ろ満載〟な規定だったので、ホモロゲモデルは基本的に必要がなかったのだ。

だがそれでもＪＴＣＣマシンを〝イメージした〟限定車は各メーカーより発売された。最も有名なのが「エクシヴＪＴＣＣバージョン」だろう。１９９５年に登場した台数限定の特別仕様車だが、走行性能にかかわる改良はほとんどなし。一番のウリと思われるのはサイドのＪＴＣＣステッカーで、リヤスポイラーとかもホンモノとは全然違うけど、イイんです、これで。今、レースシリーズの名を冠した限定車なんて出ないんだろうなあ。

そんなトヨタから、というよりＴＲＤからもう１台、ＪＴＣＣをイメージしたコンプリートカーがリリースされているのだ。ＡＥ１００系カローラがベースの「ＴＲＤ２０００」だ。こちらはＤから違うけど、走りも抜かりなし。本来、心臓部には１・６ℓの４ＡＧが収まっているが、この２０００は本家よろしく２ℓのＴＲＤ３Ｓ・ＧＥへとスワップ。さらにダンパー＆スプリングにも手を加えられるなど、かなり本気な１台だった。

さらに日産ではオーテックが手がけた「プリメーラ・オーテックバージョン」というのもあった。こちらもＳＲ


4本スポーク・本革巻きステアリングホイール（運転席SRSエアバッグ用）/本革巻きシフトレバー/ノブ（マニュアル車のみ）/オレンジメーター

レカロシート&ドアトリムオーナメント



レースで培ったノウハウを活かしたと謳ったエクシヴJTCCバージョン（のカタログ）。ボディ横にJTCCのロゴが輝く。400台限定。



左：トムスはJTCCをイメージしたパーツを開発。左下：TRDからは1.6ℓのカローラに2ℓエンジンを搭載し、足回りも強化した「TRD2000」が発売された。限定99台。



1994年3月1日号の本誌に掲載された広告。TRDとマツダスピードがJTCCを、ニスモがJGTCをイメージに使った3社共同のものである。JTCCとJGTCが本格化する前に打ち出した珍しい事例だ。



JTCC(全日本ツーリングカー選手権)参戦車両エクシヴの特別仕様車JTCCバージョン、登場。

特別仕様車JTCCバージョン(参戦記念車)。それはJTCC(全日本ツーリングカー選手権)に参戦しているエクシヴの輝かしい戦績('95年シリーズ15戦中7勝[第14戦終了時点])を称えるメモリアルカーです。ベース車両には、200GTをチョイスしています。足まわりはもちろん、あのスーパーストラットサスペンション。数々の過酷なレースで培ったノウハウを活かし、さらに磨きがかかったハイパフォーマンスフットワーク。特別装備のフロントヘリカルLSD(M/T車のみ)と相まって、高度な走行安定性とコーナリング性能を誇ります。パワーユニットは2リッターDOHC16バルブの3S-GEを搭載。ナチュラルアスピレーション独特のスムーズな吹け上がりで、リニアなレスポンスが堪能できます。エクシヴに与えられたサスペンション、エンジン。この両者の絶妙なマッチングによって生まれる高いポテンシャルは、熱いバトルを繰り広げたレースでの俊敏な走りを彷彿させてくれます。そしてさらに注目すべきは、エクステリア・インテリアに施された特別装備の数々。足もとからシャープなきらめきを放つ切削光沢タイプアルミホイール。空力特性の向上に貢献するリヤスポイラー、カラードサイドマッドガード。真のスポーツドライビングに相応しいレカロシート。ドライバーの手になじむ4本スポーク本革巻きステアリングホイール(運転席SRSエアバッグ用)&本革巻きシフトレバーノブ(M/T車のみ)。そして視認性に優れたオレンジメーターなど、このクルマだけにセレクトしたアイテムが、走りへの期待をいやがうえにも膨らませてくれることでしょう。

JTCC VERSION
CORONA EXiV





上：ムーンクラフトはJTCCをイメージしたアコード用エアロパーツを製作。下：日産はJTCC参戦を記念し、エンジンやサスをチューンしたプリメーラ・オーテックバージョンを発売。



JTCCのマシンよりも派手なリヤのモノポスト式ハイウイングが目を引くランティス。マツダスピードは足回りからエアロパーツまでを一式そろえたツーリングキットを展開した。

20がオーテックによってチューンされたり専用エアロがついたりと結構本格派だった。当時、95年に一部エアロが解禁されたため頓挫したが、プリメーラにJTCCホモロゲ用のエボモデルが出るかもという噂があり、もしかしたらその姿が、このオーテックバージョンだったのかもしれない……。

このようにJTCC発足直後の94～95年頃には続々と限定車が登場したわけだが、当時はまだバブルの余韻が残る時期。だからこそ、たとえ大きな販促につながらなかったとしてもレースイメージの商品企画ができた。JTCCとはそんな時代の香りが残る最後のレースだったのかもしれない。R









JTCC Part III

初期JTCCマシンメカニズム徹底詳解

最初の一歩、最適解を探し出せ!

1994年に日本でクラス2ツーリングカー規定のレース、JTCCが発足することになり
これに参戦する各メーカー、チームは未知なるレースに向けさまざまなアプローチを採った
ここではシリーズ初期車両のメカニズムを見つつ、なにが正解で失敗だったのかを読み解いていく

Text/Makoto Ogushi Photos/Shimpei Suzuki, Andreas Beil, SAN-EI

Body & Suspension

グループA規格で開催されていた全日本ツーリングカー選手権（JTC）は1994年、クラス2規格による全日本ツーリングカー選手権（JTCC）へと切り替わった。JTCC車両規則最大の特徴は、連続する12カ月の間に2500台以上が生産された4座席4ドア以上を持ち、フロントにエンジンを搭載したいわゆる4ドアセダンをベース車両とする点にあった。一般道に多く走っている、見慣れた外観の車両でレースをすることで広く関心を集めようという思惑に基づいて定められた車両規則である。

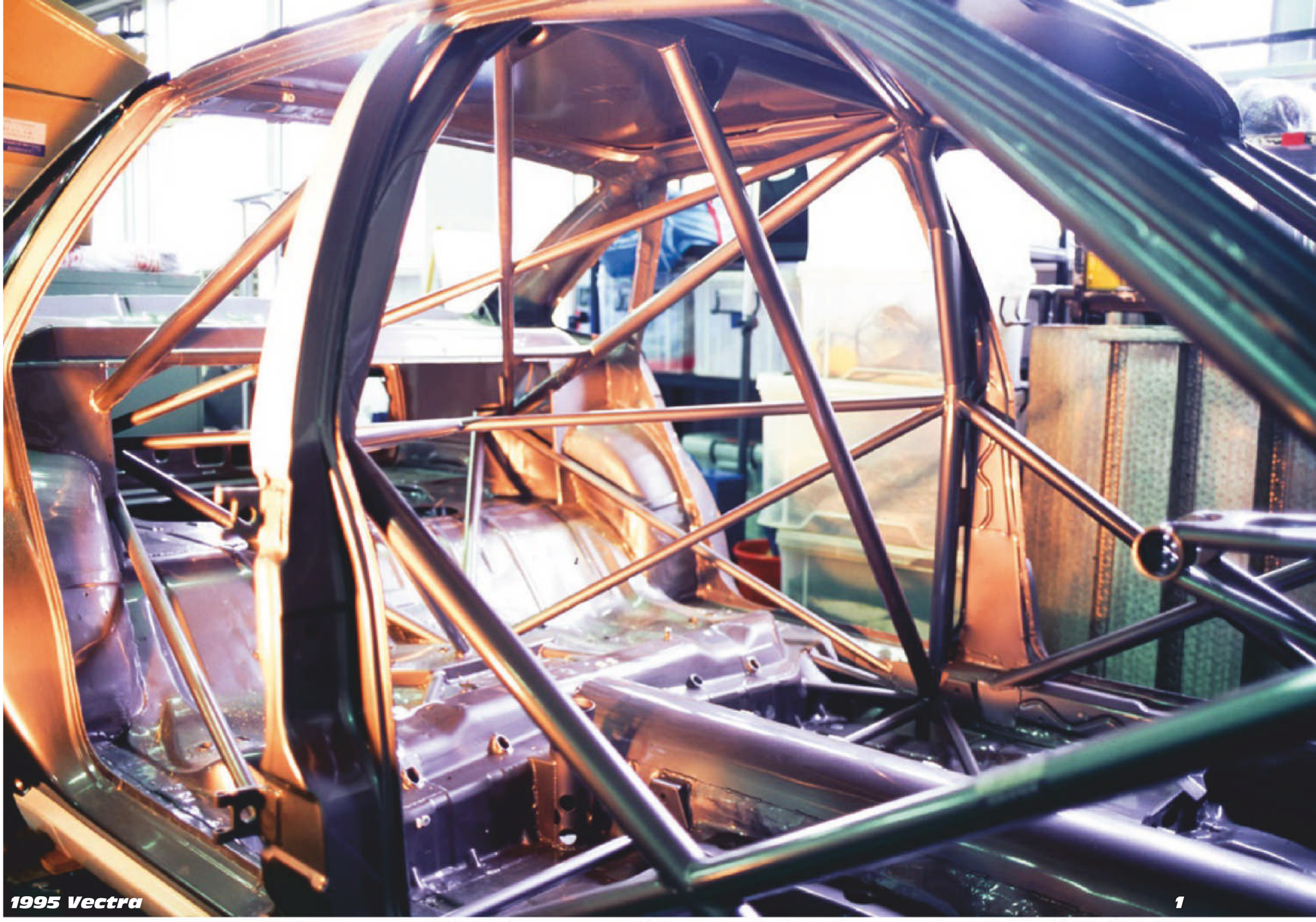
ベース車両のボディには量産基本形状からの改造は一切許されなかったが、駆動形式は量産時に車両公認さえ取得すればFF、FR、4輪駆動ともに許された。4輪駆動はFF、FRに変更することが可能であったが、最低車両重量は前輪駆動の場合950kg、後輪駆動の場合975kg、4輪駆動の場合1040kgとなっていた。最低車両重量自体は同等のグループA車両に比べて100kg以上重く、軽量化には余裕が



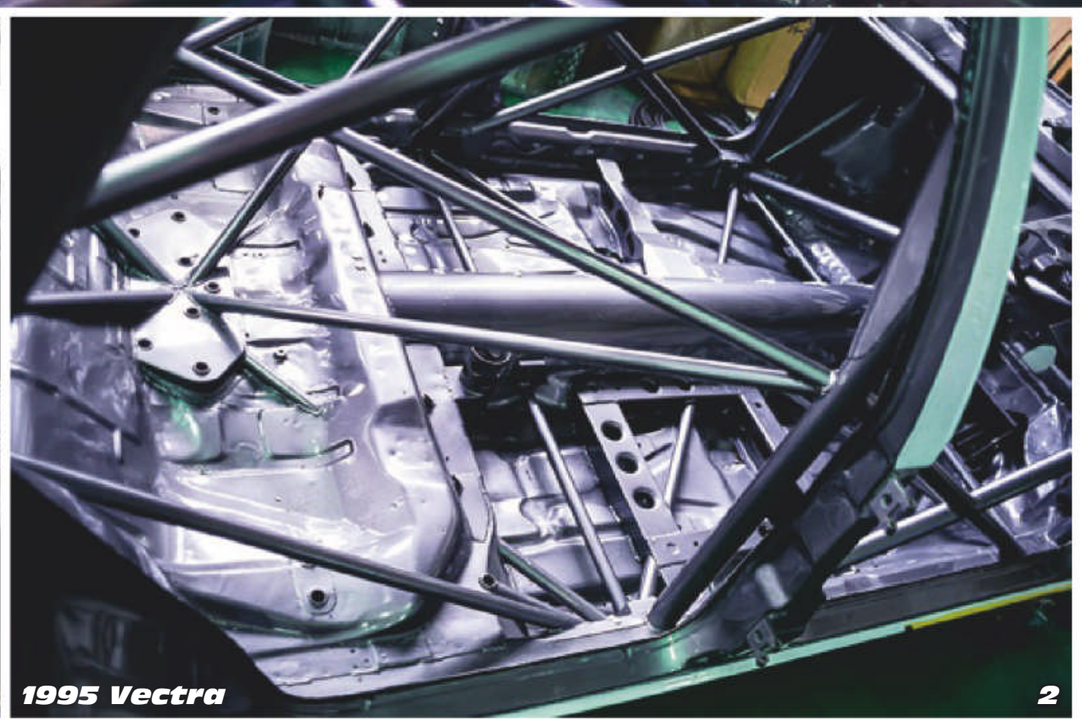
小藤純一

1966年生まれ。HKSに入社後、アフターパーツを手がけたのち、グループAなどをHKSレーシングで経験し、JTCCでは94年からカバリエおよびベクトラのエンジニアを務めた。現在はSUPER GT／GT300クラス、LM Corsaチームのチーフエンジニア。

こちらはすべてではないが1994年シリーズに出場した主な車両たち。マツダのランティスのみクーペスタイルだが、そのほかは４ドアセダンだ。またコロナとBMW以外の車両は前面投影面積の少なさをより重視したコンパクトなベースを選択しているように思える。







1 2 細めのパイプでケージが構成されたベクトラ。フロアにまで縦横にパイプが張り巡らされていて、まるでパイプフレーム構造の車両のようだ。フロアはしっかりと補強し、ルーフなどは軽量化にも気を配っている。3 BMWはベクトラと比較してもかなり簡素な作り。

あった。

サスペンションはベース車両の形式を引き継ぐ限り、大幅な改造が認められていた。たとえばピックアップはもともとの位置から20㎜以内で変更可能で、サスペンションアームなどのパーツは公認不要で自由に作れたうえ、ホイールおよびタイヤはトレッド幅9インチ以下、最大径650㎜以下という制限さえ守ればボディ内に収まる限り自由とされていたので、車両外観そのものは4ドアセダンの一般的な乗用車であっても4輪上部がフェンダーの中に隠れるほど車高の下がった異様な車両に仕上がった。アクティブサス、トラクションコントロールシステム、アンチロックブレーキシステム、セミオートマチックシステムは禁止だが、トランスミッションは6速以下である限りシーケンシャル化も可能で、コックピットから走行中に調節できる可変スタビライザーも装備可能だった。

ベース車両を決めるにあたってポイントになったのはボディのサイズとサスペンション形式であった。エンジンは同じメーカーの排気量2000ccのエンジンであれば自由に選べ、8500rpmのレブリミッターが義務づけられていたのでパフォーマンスはいずれ横並びになるという理屈。そのときに勝負をかけようとすれば、空気抵抗が少ないボディと優れたフットワークを実現するサスペンションを持ったベース車両が有利になる。

ところが空気抵抗とフットワークは相反する要因であった。というのも、空力付加物が禁止されていたJTCCでは、前面投影面積の小さなコンパクトなボディが空気抵抗の面で有利だ

ベース車両を決めるにあたって
ポイントとなったのはボディサイズと
サスペンション形式であった

が、フットワークに優れたサスペンションを構築するためにはサスペンションやそれを収めるタイヤハウスなど、関連コンポーネントを自由にレイアウトできる大きなボディの方が有利だからだ。

国内プライベートチームのひとつ、ＨＫＳレーシングはＢＴＣＣで実績があったボクスホール・カバリエを導入した。当時トラックエンジニア兼チーフメカニックを務めた小藤純一氏は、カバリエをよく出来たクルマだったと評する。

「ロールケージが非常に丁寧に作られていたことが印象にあります」と小藤氏は言う。「カバリエは特に、メインフープがあってそれを前後に伸ばした上で下をつないで、ほぼパイプフレームと言える構造を作っていました。ボディの外板はサブ的なもので、基本はパイプでできていたんです。革新的だと思ったのはメインフープを作るとき、日本車はサイドシルの上に補強板を付けてそこにロールケージを付けていたのに対しレイ・マロックはわざわざ穴を開けて貫通させて下のフロアにまで溶接して固定して、さらに車体床面にも張り巡らしていたんです。非常に手間のかかる作り方をしていました」

ＪＴＣＣ時代の車体剛性は量産ベース車両の3倍から5倍、グループＡを席巻したＲ32型スカイラインＧＴ・Ｒの約2倍に達していたと言われるが、その裏にはこうした目立たない部分での技術進歩があったのである。

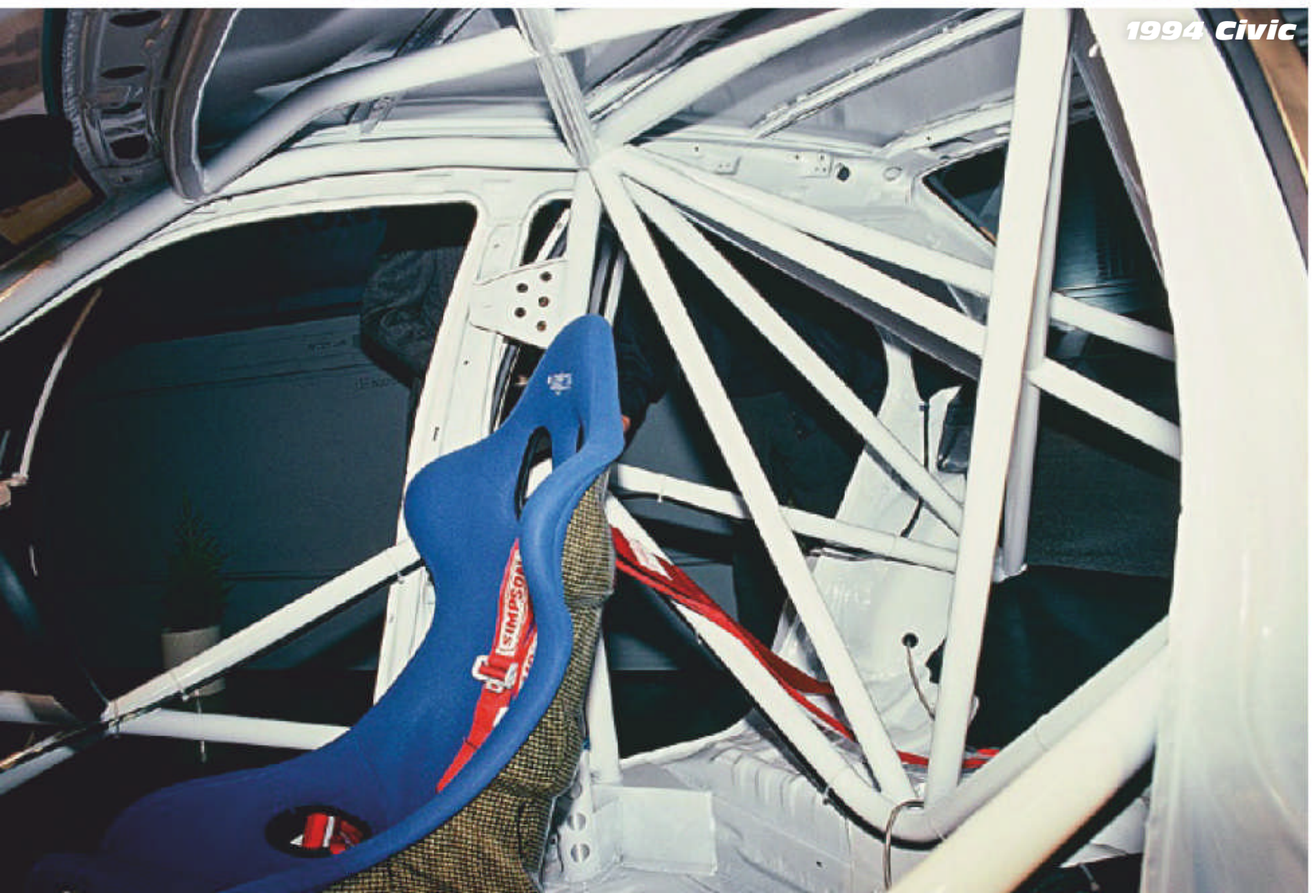
大径のホイールを装着しながら車高を限界まで下げるには大径タイヤをホイールハウスに収める必要がある。量産ボディのままではすぐにタイヤがホイールハウスに干渉してしまうので、ボディ内側のホイールハウスを切り取ってボンネット下に収まる限界まで拡大し、低下する剛性はロールケージで補うという手法が一般的だった。しかしベース車両がコンパクトだとホイールハウスの拡大には限界があり、サスペンションの構築と共に大きな課題となった。

結果的に外観上、フロントホイールの上部がフェンダー内部に隠れるほどの異様なレイアウトに至り、ＪＴＣＣ車両の大きな特徴となった。当然ながらステアリングの切れ角はホイールとフェンダーの干渉を避けて極めて小さく、小回りもできない状況でピットガレージからのコースインにホイールドーリーを用いて方向を変える車両も珍しくなかった。またマカオに出走したコロナは特別な対応をしなければマカオのコースを1周できなかったという。96年に投入されたサニーのフェンダーは着脱式になっており、タイヤ交換時にはフェンダーを取り外していた。レース中にタイヤ交換することは基本ないのでそれで良かったのである。

ベース車両選定には興味深い判断もなされている。日産は96年シーズンに向けて新しいプリメーラをベース車両としたが、このとき選ばれたのはプリメーラのラインナップの中にあった4輪駆動モデルであった。ＦＦモデルのリヤサスペンションがマルチリンク・ビーム形式であったのに対し4輪駆動モデルはリヤがストラットだったので、このモデルをＦＦ化した方がサ

コロナとシビックの日本車勢はベクトラと比べるとかなりひとつひとつが太いパイプで構成されている。ロールケージでしっかり補強して、さらなる剛性アップを図ろうとしているようだ。





スペンション形式としては有利だったからだ。

ＪＴＣＣ車両はドライバーの着座位置も異様であった。重量物を重心に近づけ、いわゆるヨー慣性を低減し運動性能を上げるため、ドライバーのシートはほぼセンターピラー位置まで後退し、延長したステアリングシャフトの先に着いたステアリングを操った。２Ｘ型アコードはシートを後退させるばかりではなく95㎜も車体中央部へシートを移設した。これは側面衝突に対する安全性確保の観点からＦＩＡが推奨した措置ではあったが、コースを選ばない運動性につながりアコードのひとつの長所となった。

一方、ＨＫＳレーシングは左回りの仙台ハイランドでのレースに向けてわざわざオペル・ベクトラの左ハンドル車両を登録、使用した。当時の競技規則では別エントラント名を使えば異なる仕様の車両を年間登録することが可能だったことを逆手にとった裏技であった。

ギヤボックスについても試行錯誤が行なわれた。当初グループＡシビックの延長線上で車両を開発したホンダはシビックフェリオにＨパターンのトランスミッションを搭載した。「ＪＴＣＣといえどもハコレースなんだからＨパターンの方が飛ばしシフトもできるし有利だろう」と考えた結果だったが、実際にＪＴＣＣが始まってみるとＪＴＣＣ用のサスペンションとタイヤを使った車両が跳ねることもあって使い物にならず、ほどなくヒューランドの６速シーケンシャルトランスミッションへ換装されている。

ー慣性を低減し運動性能を上げるため、ドライバーのシートはほぼセンターピラー位置まで後退し、延長したステアリングシャフトの先に着いたステアリングを操った。２Ｘ型アコードはシートを後退させるばかりではなく95㎜も車体中央部へシートを移設した。これは側面衝突に対する安全性確保の観点からＦＩＡが推奨した措置ではあったが、コースを選ばない運動性につながりアコードのひとつの長所となった。

一方、ＨＫＳレーシングは左回りの仙台ハイランドでのレースに向けてわざわざオペル・ベクトラの左ハンドル車両を登録、使用した。当時の競技規則では別エントラント名を使えば異なる仕様の車両を年間登録することが可能だったことを逆手にとった裏技であった。

ギヤボックスについても試行錯誤が行なわれた。当初グループＡシビックの延長線上で車両を開発したホンダはシビックフェリオにＨパターンのトランスミッションを搭載した。「ＪＴＣＣといえどもハコレースなんだからＨパターンの方が飛ばしシフトもできるし有利だろう」と考えた結果だったが、実際にＪＴＣＣが始まってみるとＪＴＣＣ用のサスペンションとタイヤはものすごい量を揃えていたものです」

最も整備性が良かったのはＸトラックで15分ど、ヒューランドで50分、ＦＲのＢＭＷはギボックスを丸ごと下ろさないとレシオ交換ができなかったので、その点はハンデを抱えていることになる。

ョンへ換装されている。

シーケンシャルトランスミッションには軽量つシフトチェンジが容易である以外にも利点があった。エンジンは低めの８５００ｒｐｍでブリミッターがかかっていたため、ピークパーはまさにこの回転域付近で発生する。そのワーを効率よく使うためにはギヤレシオを細くセッティングする必要があり、整備性が大な意味を持っていたのだ。

Ｘトラックのシーケンシャルトランスミッションを用いていたカバリエを走らせた小藤氏はう。「レシオ交換は15分くらいでできました。ンジンの使用バンドが非常に狭くて１０００でギヤを1枚上げるか下げるかという感じだったので、50回転あるかどうかという感じだったので、50回でレシオを追求しました。その結果、セッション後はもちろん、場合によってはセッションにギヤレシオを交換したりしました。だからヤはものすごい量を揃えていたものです」

最も整備性が良かったのはＸトラックで15分ど、ヒューランドで50分、ＦＲのＢＭＷはギボックスを丸ごと下ろさないとレシオ交換ができなかったので、その点はハンデを抱えていることになる。

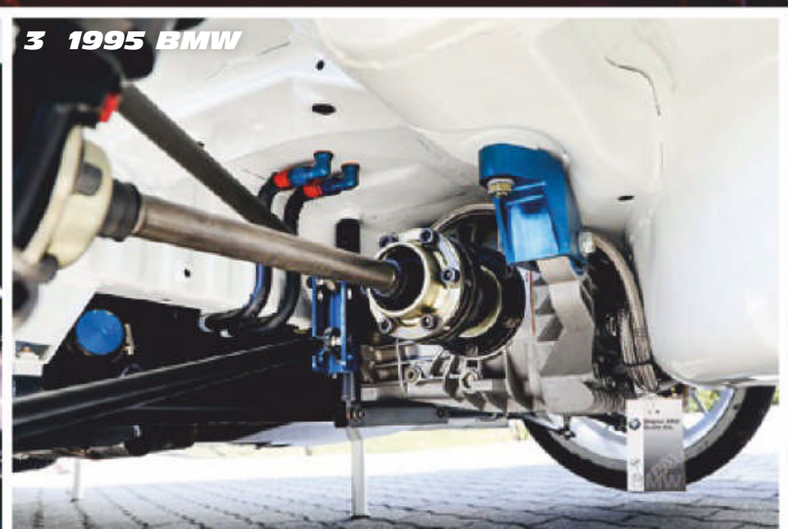
Ⓡ

1JTCCではより優れたサスペンションを構築するための自由度が高い大きなボディが有利という流れになっていく。2エクシヴのリヤサスはストラット。またリヤスタビライザーはリンク式を採用し、フリクションの低減などを図っていたという。3BMWはダブルリンク式のトレーリングアーム、4ベクトラはセミトレーリングアームだった。

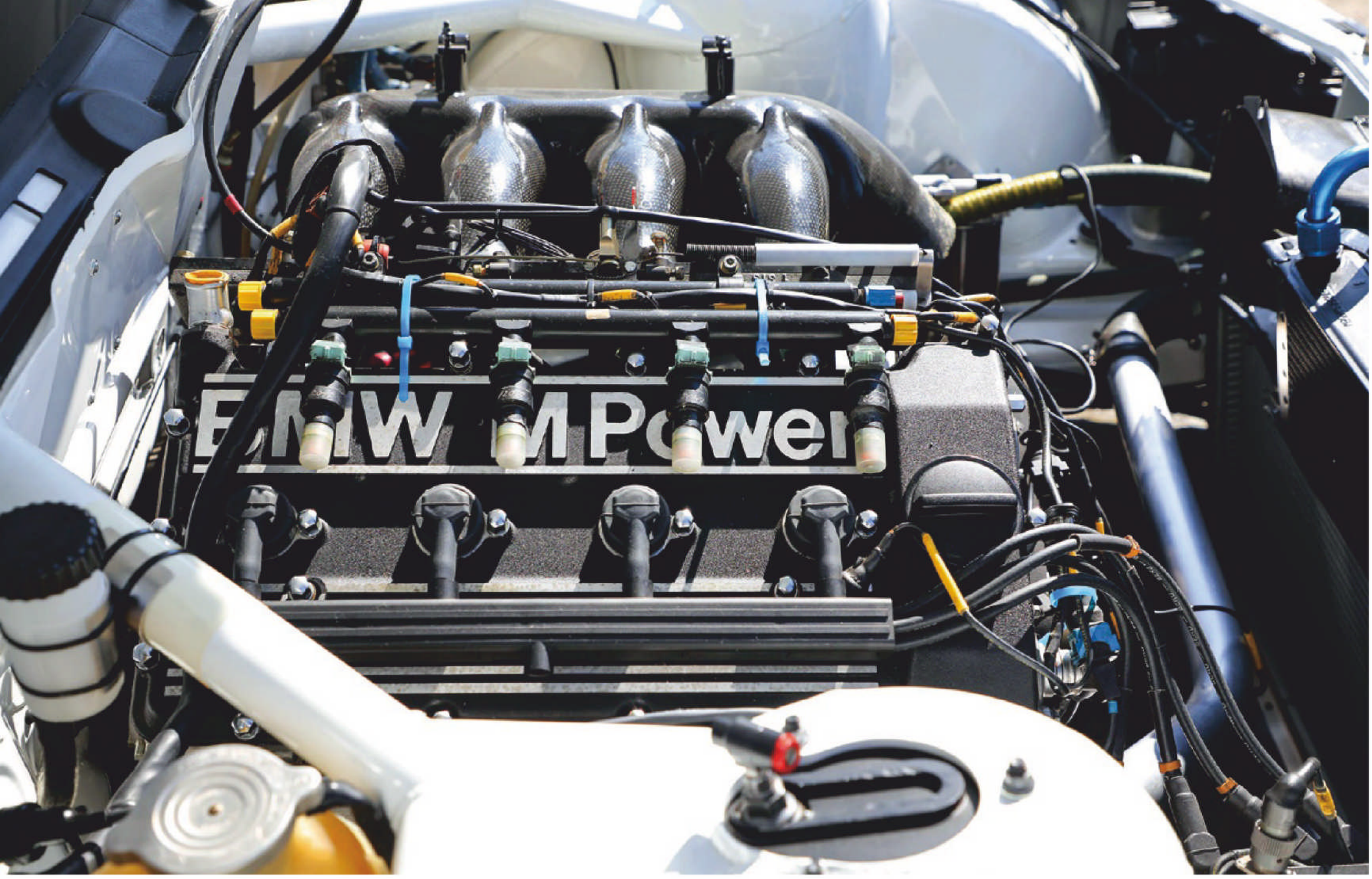


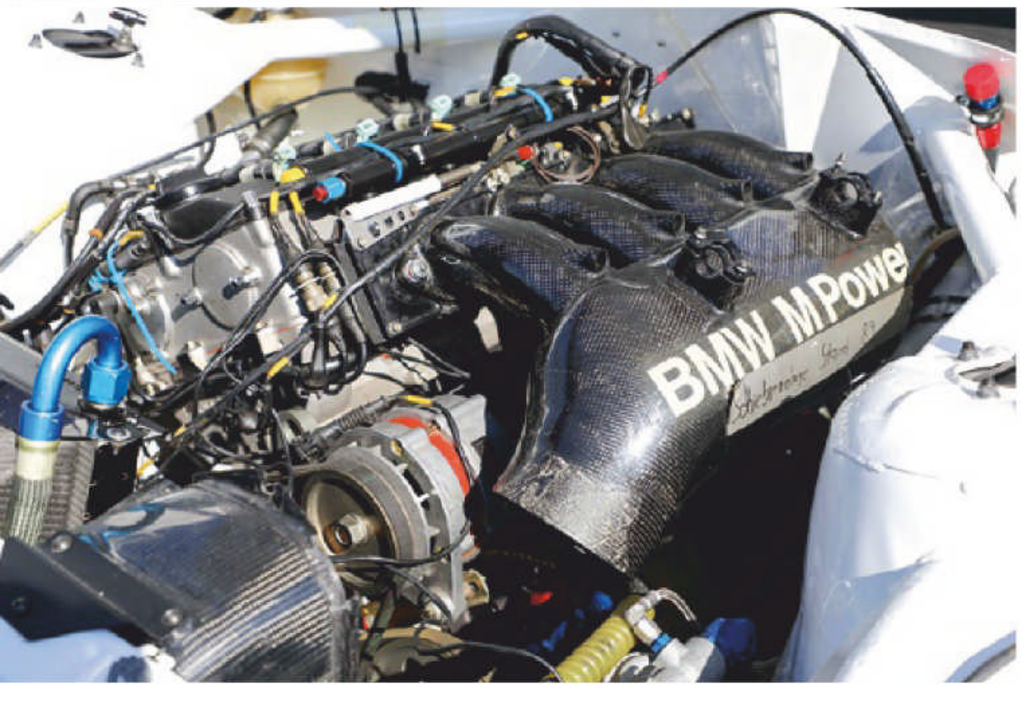
1


4 1995 Vectra


3 1995 BMW


2 1995 Exiv





BMWは94年の時点ではS14型（写真）のエンジンを使用していたが、翌年からはM42型という1.8ℓのエンジンを２ℓへスープアップして搭載したとされる。

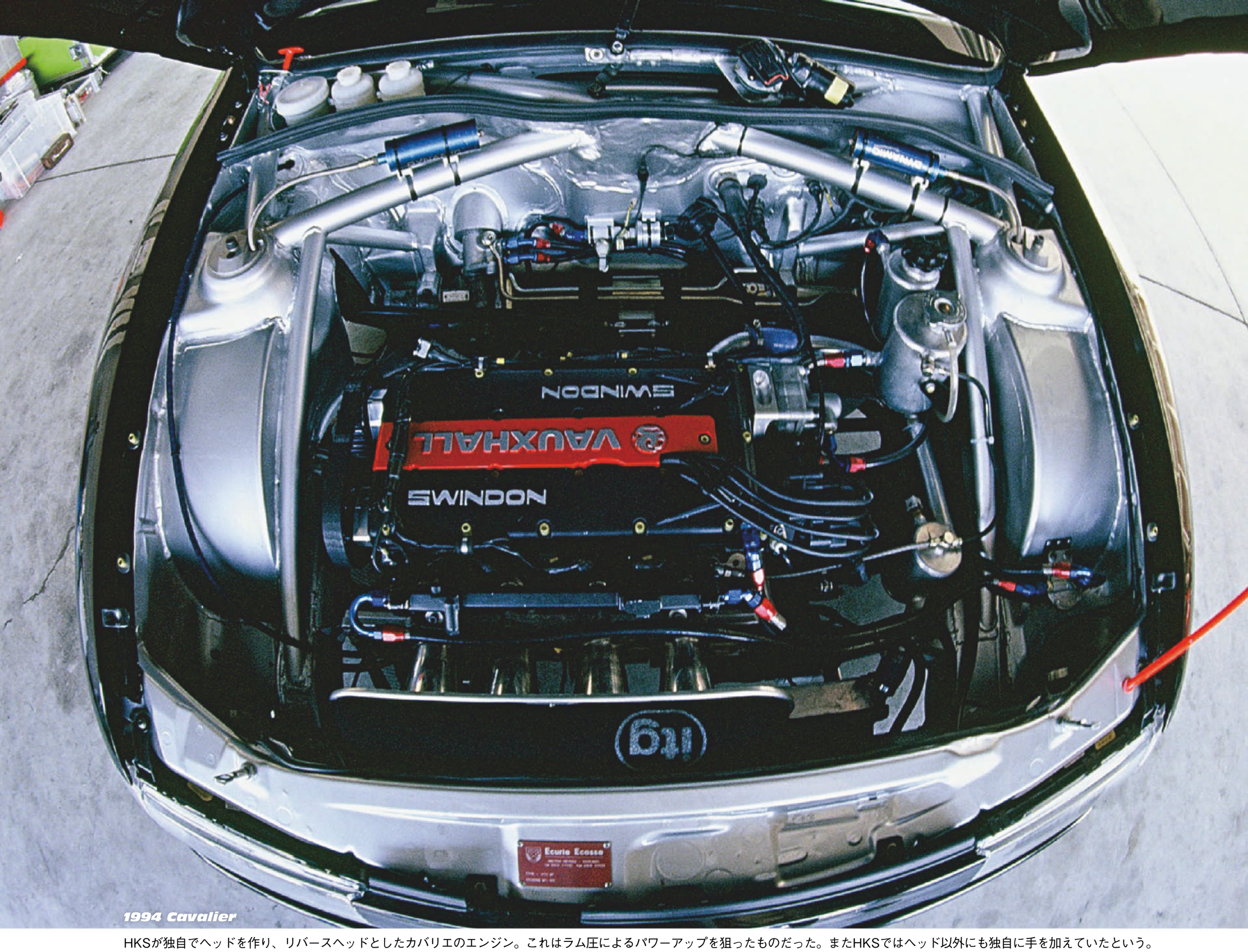
低回転からの立ち上がりトルクにこだわらず ピークパワーを使い切らないと競争できない

Engine

ＪＴＣＣ＝ＢＴＣＣのエンジン規定の基本は、シリンダー数６気筒までの排気量２０００cc、自然吸気エンジンという点にある。グループＡは人気を集めたが、経費の高騰とホモロゲーションモデルしか勝ち目がないレースになってしまった結果のマンネリ化が問題となって衰退した。それを反省してクラス２ではエンジン規定が見直された。排気量を２・５ℓにしてしまうと対応出来るメーカーが限られてしまうが、２ℓエンジンなら当時多くの自動車メーカーがラインナップに連ねていた。そこに低めのレブリミッターをつければ安価にレーシングエンジンが作れ、オーバーホールの回数も減らせるからさまざまなメーカーがレースに参入してくるだろうという発想に基づいた規定である。

エンジンはベース車両のメーカーと同一ならばベース車両のバリエーションにかかわらず換装可能だが、最高回転数はレブリミッターで８５００ｒｐｍに制限され、６３００ｒｐｍあるいは最高回転数の４分の３の回転数で排気音量を１１０ｄｂ以下にするサイレンサーが義務づけられた。一方、ボア×ストロークの変更は可能で、ドライサンプ化を含め制限のあったグループＡ時代に比較すればほぼ「なんでもアリ」のチューニングが可能だった。

当初、エンジンは低回転からリミッターに当たる８５００ｒｐｍまでまんべんなくトルクの出る特性が有利になると考えられチューニングが行なわれた。たとえばホンダはエンジンの扱いやすさを重視して若干ロングストローク方向



1994 Cavalier

HKSが独自でヘッドを作り、リバースヘッドとしたカバリエのエンジン。これはラム圧によるパワーアップを狙ったものだった。またHKSではヘッド以外にも独自に手を加えていたという。

JTCCのエンジン開発競争はオルタネーターレスで１馬力を稼ぐほど熾烈なものだった

へ振ったインテグラ用Ｂ18Ｃをベースにエンジンを開発し、シビックフェリオに搭載した。

当時ＢＭＷをＢＴＣＣから持ち込んだシュニッツァーのチーフエンジニアが興味深いコメントを残している。「ＢＭＷは低速トルク重視型のエンジンだが、日本のサーキットはイギリスのコースとは特性が異なるので、フルパワー重視のエンジンを作って6速をうまく使った戦い方の方が良さそうだ」と言うのだ。

ＪＴＣＣでは低回転からの立ち上がりトルクにこだわらず、ピークパワーを使い切らないと競争できないと悟ったホンダは、高回転を追求し最大出力を重視する開発方針へ転換、ビッグボア×ショートストロークとしてピストンスピードを下げ、バルブ面積を拡大したＨ22Ａを開発。最終的には最高出力は３００馬力を優に超え、一説には３４０馬力を発揮し、ホンダ自ら「究極の2ℓエンジン」と胸を張るまでの性能を実現、ＪＴＣＣを制圧することになる。

エンジンの搭載方向については縦置きを横置きあるいはその逆への変更は禁じられたが、前後の逆転は明確に禁じられておらず、開発におけるひとつのキーポイントとなった。

４気筒唯一の縦置きエンジン車であるＢＭＷはエンジンをできるだけ後退させ、いわゆるフロントミッドシップレイアウトを採って慣性マスを減らし運動性能を引き上げたが、横置きエンジン車にとってフロントミッドシップ化は難しい課題だった。一般的なエンジン横置きＦＦ車はエンジンの前方から排気を行ない、エキゾーストパイプはまとめたうえでギヤボックスの上に通し後方へ向けていた。吸気はバルクヘッ

ドとエンジンの間から行なっていた。

レブリミッターが効く8500rpmまで低中回転域でもトルクを確保するためには吸気管を長く取りたいところだが、このままエンジンをバルクヘッドに近づければ吸気系が配置できなくなる。だからといってエンジンを前後逆転させたいわゆるリバースヘッドにすると、今度は後に回るエキゾーストパイプがバルクヘッドと干渉することになるのでエンジンを後退マウントすることが難しくなる。

JTCCではまずカバリエがリバースヘッドを持ち込んだ。しかしエンジン搭載位置を大きく変えることなく、単純にシリンダーヘッドの向きを変えて、前方へ回った吸気管にグリルの吸気口からラム圧を加えてパワーアップを図ろうという、ある意味消極的なリバースヘッドであった。ちなみにラム圧によるパワーアップは「ほとんどなかった」と小藤氏は言う。

その後現れたアコードには、ヨー慣性を低減するためリバースヘッドとしたうえでエンジンを後傾させながらマウント位置をバルクヘッドへ近づけるという大幅な改造が加えられていた。もっとも、後方に回ったエキゾーストを取り回すためにバルクヘッドに加えた改変が規則で定められた範囲を超えているとして車両規則違反を問われる騒動も引き起こした。

HKSはカバリエ／ベクトラが搭載していたエンジンにHKS製のクランクシャフト、コンロッド、ピストンを組み込むなど独自のチューニングを加えたが、さらに興味深い戦い方も見せた。小藤氏は言う。

「オルタネーターレスなども試しました。21周とかの短いレースだったので、バッテリーを倍積んでオルタネーターを外してしまうんです。オルタネーターの発電で3馬力だか5馬力程度ロスしてしまうからです。重量は増えてしまいますが、もともと最低重量に対してはマイナスだったので問題はありませんでした。レースではピットにバッテリーを10個くらい並べて充電器も3、4台置き、決勝のためには状態が良いやつを4個取っておいて残りは練習に使い、2レースに1回くらいは新しいバッテリーを入れたりしていました。レースでは（電気の面で）ドキドキでしたが、そこまでして競争していたんです。1馬力でも2馬力でもいいからかき集めてホンダに対抗しましたが、無理でした」

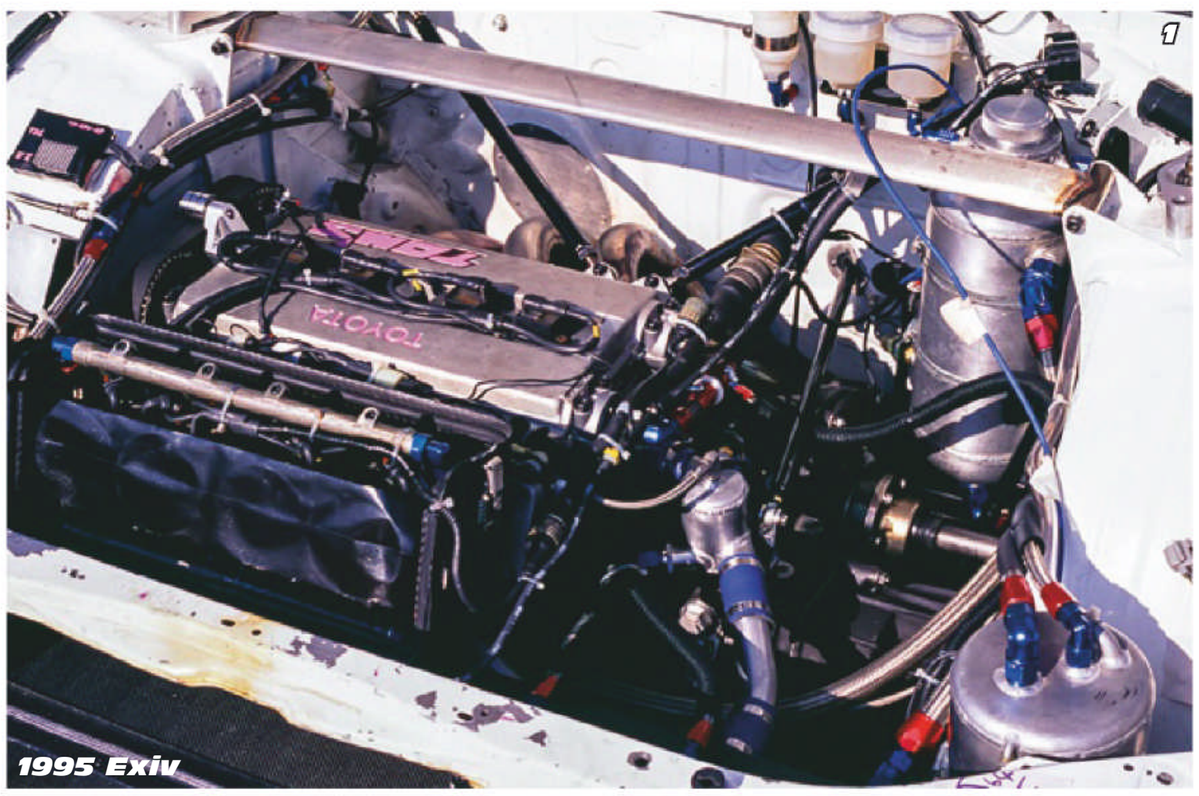
JTCCにおけるエンジン開発競争は、ここまで熾烈なものだったのである。R

つちやエンジニアリングが高めた3S

98年の最終戦で登場したのが、つちやエンジニアリングオリジナルの3S-GEだ。時間の都合上、バルブまわりとバルブタイミングのみのチューンとなったが、効果は抜群でチェイサー陣営の最高速をマーク。煮詰めればもっとすごい3Sができていたか。



98年は独自で触ることはなかなか叶わなかったが、最終戦のみ許可された。







1 94年から継続して2ℓの3Sを高めていったトヨタ陣営。2 対してシビックは当初は1.8ℓのB18Cをベースとしていたが、2年目から2.2ℓのH22Aを開発、ビッグボア×ショートストロークでピークパワーを求めた。これがアコードの快進撃へとつながる。3 マツダは当初V6を選択するも、のちに直4へ。



アルファロメオやBMWはエアロを装備したホモロゲーションモデルを開発販売した

Aero

ＪＴＣＣでは当初、ベース車両のボディ外板については改造が一切許されず、空力付加物もベース車両のオプションとして公認されているものしか取り付けられなかった。ベース車両がスポーティカーという位置づけではなかったトヨタ・コロナは公認エアロパーツを持っておらず、リヤスポイラーなどのオプションを持っていた日産プリメーラに対して不利であった。

しかしレブリミッターが義務づけられたエンジンを使うことを考えると、まずはダウンフォースよりも空気抵抗が少ないことが重要で、ベース車両選定にも大きな影響を及ぼした。ＪＴＣＣ初期にさまざまなベース車両が現れたのは空気抵抗を考えた結果でもある。たとえばトムスとセルモがＢＴＣＣで実績のあるコロナを選んだのに対し、ＴＲＤは独自にカローラ、つちやエンジニアリングとレーシングプロジェクトバンドウはセレス／マリノの独自開発に着手した。セレス／マリノはカローラとフロアパンを共用する４ドアハードトップモデルで空力的に優れており、計算上はストレートスピードでカローラより７㎞／ｈ速いというデータもあったという。

ちなみにトヨタ陣営は95年にはベース車両をより空力特性に優れたエクシヴへ切り替えるが、エクシヴはセダンとしては異例にルーフが低く前面投影面積が小さかったため、シミュレーション上は最高速が８㎞／ｈ速かったという。

空気抵抗低減策としてホイールカバーも広く用いられた。ただしブレーキ冷却を考慮して多



2



3

1 2 3 94年はボディ外板の改造が許されていなかったため、BMWはホモロゲーションモデルを生産して公認を取得した。これでリップスポイラーやリヤウイングなどのエアロを装着することに成功。その効果は大きく「150㎞以上の高速コーナーで挙動が安定する」と当時、スティーブ・ソーパーが語っている。4 5 ベクトラはフロントスポイラー下部やブレーキダクトなどの形状も当初から空力を考慮したものになっていたという。



4


5



1

くの場合はリヤホイール用だった。どれだけ効果があったのか疑問の残るところだが、それだけ僅差の競争が展開していたということだろう。

一方、先行するBTCCでは厳しい規制のなか、空気抵抗以外の面でも空力性能の追求が進んでいた。レイ・マロックが開発したカバリエを見た小藤氏は言う。

「ツーリングカーに本格的な空力の概念を入れたのがカバリエだったと思います。バンパーの下にブレーキダクトがあるんですが、日本で作ったクルマはあくまでも単なるダクトだったのに対し、カバリエのダクトは非常に幅広くて薄い形状で、バンパーの下に斜めに取り付けてあるんです。要するにダクトをダクトとして使うだけではなく、その広い面をフロントディフュ

ーザーとして使って空力効果を生み出していたわけです。最初、ＨＫＳのピットには国内メーカーの関係者が覗きに来たので、クルマがガレージに入ったらすぐにシャッターを閉めて隠していたものです」

同様の工夫が、ＪＴＣＣに持ち込まれた後のコロナでも行なわれた。プリメーラに対してリフトが大きいコロナは、その不利を補うべくバンパー下部にスポイラー状のオイルクーラーやオイルクーラーダウトと称する整流板を設けてダウンフォースを稼ぐ工夫を繰り出した。これはカバリエに通じる発想である。こうした工夫は車両規則の面で物議を醸したが、結局ほかへも波及して定着することになった。

95年、車両カテゴリーの名称が「ニューツーリング」から「スーパーツーリング」に変更されたことを期に車両規定が一部改定され、規定サイズ内でフロントスポイラー、リヤウイング、サイドステップ、フロントアンダーパネルなどの空力付加物が許可された。規定ではリヤウイングはリヤの外板最後部から１００㎜内側になければならず、車両の前側から見えないこと、大きさはステーを含めて１５０㎜×１５０㎜の面積を超えてはならずフロントスポイラーはサイドシル上端より低くホイールセンターより前で車両前端より出てはならないとされた。これらのパーツは1車につき年間1種類のみが公認パーツとして許可されるという規則であった。

空力性能を追求する過程で、アルファロメオやＢＭＷはレースを考慮したエアロパーツを装備したホモロゲーションモデルを開発・販売し、グループＡで問題になったコストの高騰を招き始めており、一方で地味な外観のニューツーリングカーがファンの興味を引きにくいという問題もあった。後付け空力パーツの許可はこの問題を解決するためにＦＩＡが打ち出した〝緩和策〟であった。後付けエアロを取り付けた車両はそれだけで富士スピードウェイのラップタイムが1秒半から2秒近く向上したという。

さらに97年、ＪＴＣＣの雲行きは急激に怪しくなる。トヨタ、日産、ホンダの国内3メーカーが戦うカテゴリーという位置づけとしてより走行性能を高めるため、国際共通規格を踏み越えてオーバーフェンダーや大型リヤウイングを許可する方向で車両規則改定が行なわれた。この結果、街で見慣れた4ドアセダンが戦うというスーパーツーリングの特徴は薄まり、シリーズ終焉を加速することになってしまった。Ⓡ

1コロナはフロント下部にリップスポイラー状のオイルクーラーを装着し、ダウンフォースを得て、空力付加物がない弱点を補おうとした。2 3 95年にはスーパーツーリング規定となり、アンダーパネルやフロントスポイラー、リヤウイングなどが装着可能となった。



1



2



3

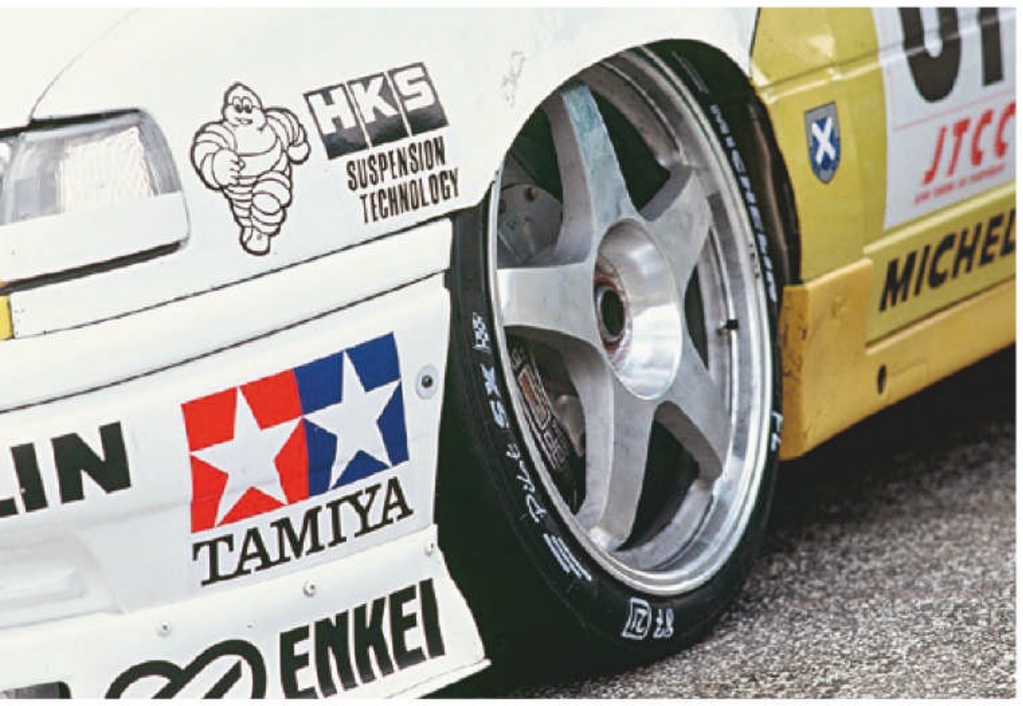
１９９４年に始まったシリーズにはブリヂストン、ダンロップ、ヨコハマ、トーヨー、オーツの国産メーカーに加え、ミシュランがタイヤを供給した。ミシュランが全日本選手権に本格参戦するのはこれが初めてのことだった。

ＪＴＣＣはタイヤの使い方を問われるレースだった。シリーズは90～１２０㎞の決勝レースを1日2レース行ない1大会とする規則で、決勝レースのインターバルは15分とされ、この間に車両の修復を含む整備作業はできるがメカニックは4名までと制限されていた。問題はタイヤで、予選開始から決勝の第1レース終了まで使用できるニュータイヤは5本、第2レース以降のニュータイヤ使用本数とレインタイヤ本数については制限がなかった。また予選前のウォームアップについては当初解釈が分かれたが、別途マーキングを行ない予選から第1レースまでの本数には加えないこととなった。

このタイヤ規則は予選用スペシャルタイヤを事実上封じ込め、コスト高騰を防ぐために定められたものだった。裏を返すと予選タイムアタックに手間取ってタイヤを消耗すると、決勝第1レースでの勝負権が失われてしまうことになりかねなかった。特にブリヂストンをはじめとする国産タイヤは、グリップは高かったがピークが短く、その後は急速にパフォーマンスが低下する特性が目立ったので、大問題だった。

最低車両重量規定もうまく機能した。前輪駆動形式の車両と後輪駆動形式の車両を比較したとき、後者には最低重量が重い反面、タイヤの

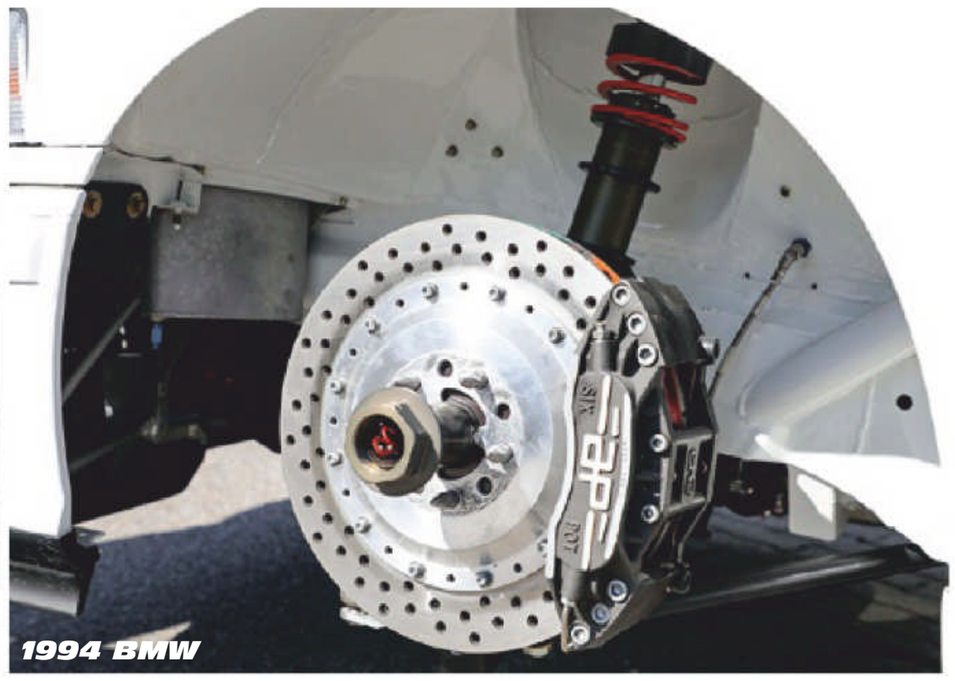
JTCCのタイヤ規則は予選用タイヤを封じ込め
コスト高騰を防ぐために定められたものだった



国産タイヤ勢に先駆けて95年から19インチタイヤを投入していたミシュラン勢。このミシュランタイヤはベクトラのコーナリングスピードを活かすことにひと役買っていたほか、パフォーマンスの落ちも少なかったという。







BMWは前後ともに４ポットキャリパーを装着。キャリパーはap製だ。ローターは穴あきのドリルドタイプを採用している。

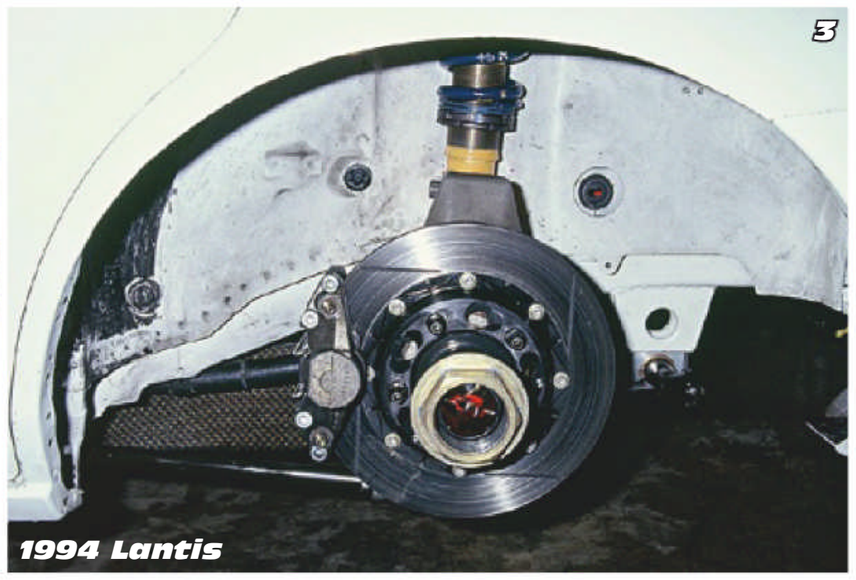


国産タイヤ勢はピークのグリップは高いものの、レースではその分パフォーマンスの低下が大きいという課題を抱えていた時代だった。

1 **2**コロナではフロントに８ポットのキャリパーを装着したこともあったようだが、エクシヴでは前後とも４ポットを使う。ローターはBMWと異なり、スリット入りのもの。**3**車種によってはブレーキバランスを最適化するため、リヤに２ポットを使う車両もあった。







負荷が少ない分ソフトコンパウンドのタイヤが使えるという利点があった。

注目したいのは車両を開発するメーカーが、空気抵抗を考慮しカローラ、シビックなどコンパクトなボディを選択した点だ。グループA規定ではホイールサイズの制約がなくなったのでしか拡大できなかったためこれらの競技車両は17インチタイヤを使用していた。しかしJTCCでは大幅な改造が可能だったたTCCではホイールサイズは市販仕様より2インチまで、18インチを用いることが可能だった。

一方サスペンションについて市販状態からの改造が厳しく制限されていたグループA規定とめ、グループA時代よりもひと回り大きなタイヤを装着したうえでタイヤとフェンダーが干渉するギリまで車高を下げることが可能だった。その結果、JTCC車両独特の地面に這うようなスタイルが実現したのだった。

ミシュランはBTCCですでに19インチタイヤを使っており、95年シーズン、JTCCにも投入したが低くバウンシングには弱くなるが、ハイトが剛性が上がってレスポンスが良くなる利点を狙ったサイズ拡大で、国産メーカーも追従して開発に着手。遅れて95年シーズン途中から実戦投入することになる。

ホイールが大径化したことに伴い、ブレーキが強化された。グループCカー並みの大径ブレーキディスクにフロント6ポット、リヤ4ポットのキャリパーを組み合わせるのが主流だったが、なかにはホンダのようにブレンボの8ポットキャリパーを採用するメーカーもあった。コーナリングを速くするため、ブレーキに求められ



コーナリングを速くするためブレーキに求められる性能はどんどん高くなった

れる性能はどんどん高くなり、96年の段階でフロントブレーキの限界を感じたホンダが、ブレンボに４００㎜径のブレーキディスクを要求したところ「そんな径は（格上の）ＤＴＭ（ドイツツーリングカー選手権）でもやっていない」と相手にされなかったという。

実際、アコードとコーナリングを競っていたベクトラを走らせていた小藤氏は「アコードはコーナーの奥まで入ってブレーキングできていました。これはダウンフォースが出ているからだと思います。すべての面で仕上がっていてクルマでした」とライバルを評した。

97年、ブリヂストンを装着したアコードでチャンピオンになった中子修は「グリップが良くて予選は速いんですが、決勝レースなどで長く走ってタイヤをさらに傷めて、曲がらない、止まらないという状態になってしまうので、決勝レースではタイヤの内圧が上がってくると、色々な部分が違った動きをするようになります。そこで頑張るのをこらえて走るのがコツでした」と語る。

一方、アコードに対抗してミシュランタイヤを装着したベクトラを走らせた小藤氏はミシュランタイヤを高く評価する。「ベクトラのシャープなコーナリングの要因はタイヤでした。国産タイヤからミシュランタイヤに換えただけでラップタイムが上がりました。ミシュランタイヤはピークが出た後もパフォーマンスが落ちずにずっとそのままいけるんです。国産タイヤを使ったコーナーで3輪走行になったときの跳ねを抑えるのに苦労して、リヤだけ15インチを使ったりして対策をしていましたが、ミシュランは跳ねずにグリップしてくれました」 R







TRDが選択したカローラはコンパクトで前面投影面積が小さいなど有利な点もあったが、エンジンルームやホイールハウスのスペースが狭く不利な点もあり苦戦を強いられた。TRDが独自開発したエンジンも初期はトラブルが多発したという。

TRDがJTCCで手にしたモノ
真のレーシングディベロップメントへ

1994年、新たに発足したJTCCにカローラを選び参戦したTRD カローラでの参戦は結果的には苦戦続きだったものの、彼らはこのチャレンジから 現代のスーパーGTへと続く体制を確立するまでに至ったのだった

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

1994年、ツーリングカーの規定がグループAからクラス2に変わり、各メーカーとも白紙リセット、横一線の状態で臨む全日本ツーリングカー選手権（JTCC）が始まった。

クラス2はいわゆるCセグメント、Dセグメントと呼ばれる2ℓ自然吸気エンジンを搭載するセダンをベースにグループAよりも改造範囲の幅をもたせた車両規定となったほか、レースフォーマットも耐久からスプリントとなるなど、グループAとは対極的なレースへと生まれ変わった。そんな新生JTCCの開幕を控えて各メーカーの車両が出揃った段階で、トヨタ陣営に大きな特色が見られた。それは参戦車両が3車種と多彩なことだった。ST190系コロナ、AE100系カローラ、同じくAE100系カローラ・セレス／スプリンター・マリノの3車種が参戦し、トヨタ陣営として1本化した体制ではなかった。こうしたなか、AE100系カローラセダンを選んだのがTRDだった。

カローラを選択したワケ

「92年にグループC（全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権）が終了し、翌93年いっぱいでグループA（JTC）も終わることが決定。代わって94年から新たにクラス2ツーリングカーによるJTCCの発足が発表され、我々TRDもこれに取り組むことになりました。当時もTRDはトヨタ車によるレースカーやレーシングパーツの開発を行なう組織でレースを行なうチーム機能は持ちませんでしたし、トヨタ系のレース車両を一元化して開発、供給する立場でもありませんでした。こうした状況で我々はFETスポーツとの話がまとまり、AE100系

JTCC Part III



取材にご協力いただいた方々 | 株式会社トヨタカスタマイジング＆ディベロップメント



寺尾健二
TRD本部 TRD事業部
部長



佐藤直樹
開発本部 車両開発部 開発推進室
プロフェッショナル・アソシエイト



湯浅和基
開発本部 車両開発部
部長



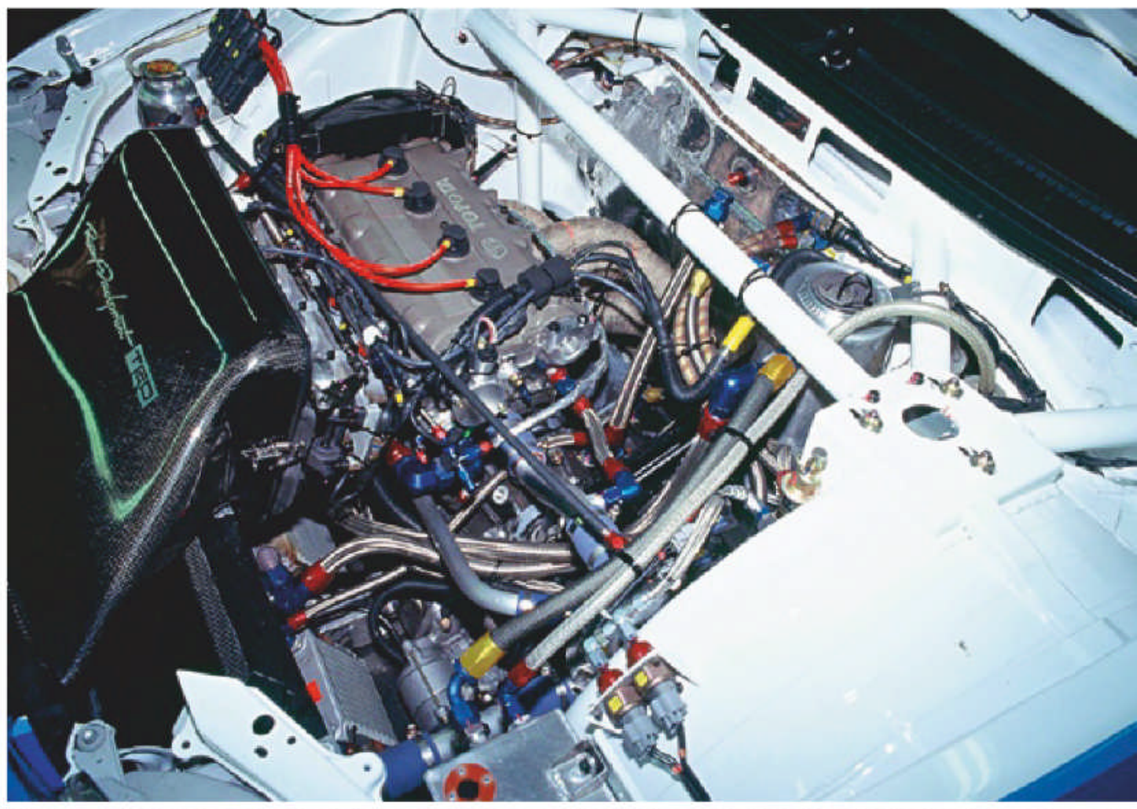
嶋田良孝
開発本部 パワトレ開発部 パワトレ設計室
室長

カローラの開発が始まったわけです」

当時のTRD以外のトヨタ陣営は、トムスがトムスGB開発によるBTCC用ST190型コロナを選択、導入。セルモもコロナを選び、土屋エンジニアリングとレーシングプロジェクトバンドウはそれぞれカローラ・セレスとスプリンター・マリノを使用。車両づくりは各チームが独自に行ない、エンジンはセルモの1台とバンドウにTRDが供給するかたちをとったが、実状はトムスGBが開発した3S-GE型が出力、信頼性の両面で上回っていた。

「カローラを選んだ理由は、2ℓエンジン（3S-GE型）を搭載可能なツーリングカーとして車体がコンパクトで前面投影面積が小さな車の方が有利だろうと判断したからです。結果的にエンジンルームやホイールハウスのスペース

94年のシリーズ最終戦、インターTECでは95スペックのリバースヘッド式エンジンを先行投入。富士ではカローラの前面投影面積の小ささが活きたこともあり、トップグループでバトルを展開。見崎清志が4位に入った。











95年にはAE110系のカローラが登場。ボディサイズに大きな差はないが、94年車で問題とされたブレーキング時の挙動が不安定となる問題を解消すべく、ジオメトリーを変更。また車高も旧モデルではあまり下げられなかったが、規定ギリギリの最低地上高になるよう設計されているという。



面などで不利な要素が判明するのですが、選択時にはレース用のベース車としては大きなボディより有利だと考えていました」

しかし、いざ94年シーズンが始まってみるとカローラの熟成開発は思いのほか進まず、問題点もいくつか出てきたことで、結果につなげることはできなかった。

「結果から言えば、ノウハウが足らなかったということになります。クラス2ツーリングカーの開発にあたり、グループAの延長線で物を考え、捉えていました。グループAは改造範囲やその手法は限られていましたが、クラス2ツーリングカーは改造の自由度が高く、新たな物を作り上げるという発想がないと通用しない、ということが分かってきたからです」

TRDにとってJTCCの初年度は手探り、様子見のシーズンだったという。

「翌95年、トヨタ陣営は大きく様変わりしました。まず主戦車両がコロナ・エクシヴに変わったこと。車体サイズにゆとりがあるため、クラス2ツーリングカー規定で許された変更、たとえばエンジン搭載位置の移動でも、十分なスペースがあるため吸排気の取り回しに制約がなく、性能を確保したまま変更することが可能でした。ホイールハウスが広いため、大径タイヤの選択が可能になりました。さらにエンジンは開発に東富士がかかわることで性能、信頼性の向上と共にトヨタとしての車両開発体制が整備されるかたちになりました」

こうした状況でTRDとFETスポーツのタッグは2年目を迎え、シーズン途中でベース車両を新型となるAE110型カローラに変更。しかし戦績はいまひとつだった。カローラ自体の車両開発は進んだものの、相対的に周囲の車両が戦闘力を引き上げた結果である。

クラス2ツーリングカーは改造の自由度が高く
新たな物を作り上げる発想がないと通用しなかった



この年は新しく投入されたエクシヴがシーズン前半戦に連勝。だがエクシヴ勢がポイントを割り合うかたちとなり、タイトルはワークス体制で参戦していたＢＭＷが獲得した。ＪＴＣＣでは数少ないＦＲ車で、車両重量はＦＦ車に対して＋50kgのウエイトハンデを背負っていた。

「ＪＴＣＣを構成する要素はいくつかありましたが、タイヤ性能が占める割合はそのうちでも大きな比重を占めていました。我々の手がけたカローラはホイールハウスのスペースが狭く、タイヤに関しては有利といえない状況でしたが、それよりも駆動輪と操舵輪を前輪が受け持つＦＦの限界を痛感しました。車重のハンデを背負いながらもＢＭＷがＦＲ方式で参戦していたことの真意を知るシーズンでもありました」

この年、ＴＲＤと同じ思考でコンパクトな車体に2ℓエンジンを組み合わせた車両は軒並み苦戦していた。参戦2シーズン目となるホンダ・シビックフェリオ、プリメーラに次ぐ日産第2のクラス2ツーリングカーとして登場したサニーなどである。シリーズタイトルを争ったＢＭＷとエクシヴに対し、車両バランスやタイヤの面などで不利があったと考えられた。

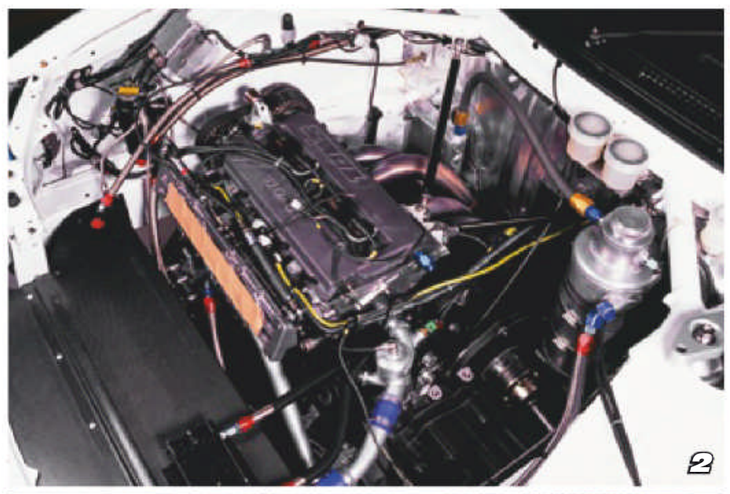
「サポートのかたちでマカオにも行っているんですが、低μでダスティな路面コンディションの市街地コースで、ＦＲ方式に対するＦＦの不利を思い知らされました。ＦＦはアンダーステアを出しやすく車両コントロールに大きな制約が生じるんですが、駆動輪と操舵輪が異なりハンドリングの自由度が高いＦＲは思いどおりに走り抜けていく。改めてＦＲの優位性を思い知らされましたね」

ＪＴＣＣへの無念と収穫

それでもベース車両をエクシヴに代え、クラス2マシンとして一段戦闘力の引き上げに成功したトヨタ勢だったが、続く96年シーズン、ホンダがシビックに代わるアコードを擁して大きく立ちはだかった。見かけは量産ファミリーセダンのアコードだったが、規定で許される改造範囲を徹底的に網羅した中身はレーシングカーと呼べる車両だった。そして予想どおり圧倒的な戦闘力を発揮した。

「アコードの登場は本格的にＦＲ車をやってみようというきっかけになりました。ちょうどアルテッツァが試作段階に入る状態で、近々、市販化される見通しでした。それならばその前段階として、チェイサーでクラス2ツーリングカーを手掛けてみよう、ということになったわけです。クラス2ツーリングカーとしてはやや大柄でしたが、その分サスペンションレイアウトを考えるうえで自由度があり、ＦＲの試金石と

195年にエクシヴとなってからはセルモの２台に自社開発の3Sを供給したTRD。95年のエンジンはそれまでとはまったく違うスペックのものになっていたという。同年、**2**トムスの3Sが４勝をマークしたのに対して、**3**TRDの3Sは３勝を挙げ、互角の戦いを見せた。









97年のチェイサーからはトヨタの委託を受け車両を開発、製作しデリバリーするという現在にも通じる体制を確立。JTCCはTRDにとって大きな変化をもたらしたカテゴリーであった。

トヨタの車両開発機関としての役割、立場を鮮明にできたことで TRDにとってJTCCは非常に大きな意味を持つ活動だった

して有用な車両でした」

残念ながらクラス2ツーリングカーによるJTCCは、97年シーズンを最後に一気に下降線をたどることになる。ホンダと日産がこの年いっぱいで撤退したため、98年は事実上トヨタのワンメイク状態となった。

「98年、99年とJTCCが正常なかたちで続いていればと思います。車両の基本スペックはBMWと似た枠組でしたから、目指す走りが実現できたはずですし、戦績的にも期待できたと思いますし、戦績的にも期待できたと思いますし、ちょっと心残りな出来事でした」

FR車を見出しによるクラス2ツーリングカーの価値JTCの結末を見ていたTRDにとっては残念なJTCCだったが、開発活動を通じてTRDの立場、役割に大きな変化があったという。

「94年、カローラを開発しFETスポーツとジョイントするかたちで始まったJTCCでしたが、エクシヴを経てチェイサーを手がける段階で、現在のようにトヨタから委託を受け我々が一括して車両の開発と製作を担当しユーザーにデリバリーする体制の基本が出来上がりました。トヨタとしての車両開発&供給体制の確立と言ってもいいですね。こうした動きは、スープラで臨んでいた全日本GT選手権でもほぼ同じタイミングで進行していました」

組織の性格上、チームとしてレースに参戦し、戦績を残す活動ではなかったが、レーシングデ ィベロップメントという組織名のとおり、トヨタの車両開発機関としての役割、立場を鮮明にできたことで、TRDにとってJTCCは非常に大きな意味を持つ活動だったのである。 R





シュニッツァーはJTCC参戦２年目の1995年にソーパーをチャンピオンに導き、
マニュファクチャラータイトルも手にして、ダブルタイトルを獲得した。

JTCC Part III

Interview

BMW Motorsport Team Schnitzer

エンジニア｜アンドレアス・シャーリンガー

シュニッツァーのエンジニアが語る

開発力の差がJTCCでの勝因

FIAクラス2規定で競われていたBTCCで
1993年にタイトルを獲得したBMWのワークスチームであるシュニッツァーが
94年から日本のJTCCへも参戦を開始
参戦にあたりマシン開発がどのように進められたのかを中心に
当時のチームエンジニアに話を聞いた

Text/Midori Ikenouchi
Photos/Andreas Beil, SAN-EI

アンドレアス・シャーリンガー

1978年にシュニッツァーに入社し、10年間メカニックを務めた後に退社。エンジニアを目指してミュンヘンの高専へ入学し、卒業後に再びシュニッツァーへ入社。DTMやFIA GT、ル・マン、ニュルブルクリンクやスパ・フランコルシャンの24時間レースで車両エンジニア兼テクニカルディレクターとして活躍中。



――当時、シュニッツァーはBMWとどのように車両開発を手がけていたのですか？

「シュニッツァーは1992年のDTM（ドイツツーリングカー選手権）撤退後、93年からBTCC（イギリスツーリングカー選手権）への参戦を開始して、翌94年にJTCC（全日本ツーリングカー選手権）へと活動の幅を広げていきました。私は92年からBTCCの開発プロジェクトにかかわっていてBMWと一緒に車両開



発を進め、チームはＢＭＷが開発したものをさらに精細に詰めていくという役割を担っていました。我々だけでなくメーカー系のチームは、自動車メーカーと一緒にクルマを作り上げる作業に多くの時間を割いていたはずです。シュニッツァーもＢＭＷとは今よりもずっと近い関係で、互いのアイデアを出し合いながらクルマづくりをしていた良い時代でした」

――当時のレギュレーションはマシン開発で問題になることはありましたか？

「現在のような詳細化されたレギュレーションとは違い、当時のものはまだフリーな部分が多く、チームとしてもいろいろと試行錯誤することができたし、大きなチャレンジでしたね」

活躍できるカテゴリーを選ぶのがセオリー

――２ドアで参戦するはずだったと思うのですが、４ドアになった理由は？

「確かレギュレーションのホモロゲーションで４ドア車両のみとなったので、それを作るしかなかったと記憶しています。当然レギュレーションが大きな理由ですが、自動車メーカーがレースに出場することにはマーケティングやＰＲ的要素も大きく加わるため、その時代の量販車の販売戦略に沿ったベース車両だったのだと思います。エンジニアの目からすれば、クーペの方がレーシングカーの性能に適している部分は多いと言えますが」

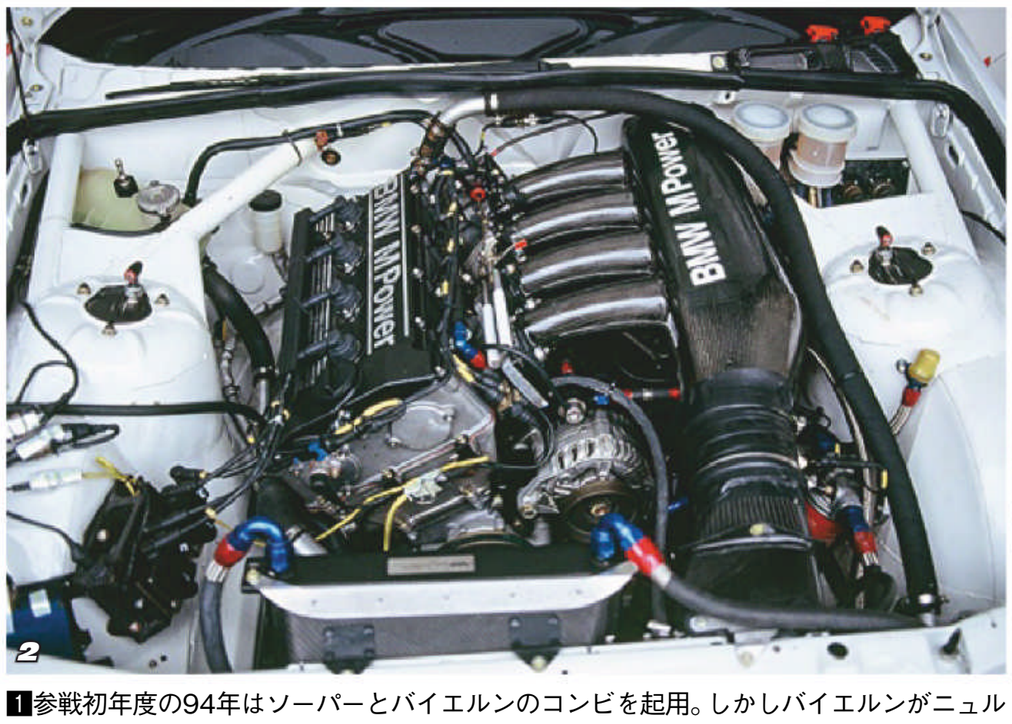
――なぜＤＴＭを継続せず、ＦＩＡのクラス２規定（２ℓツーリングカー）を採ったのですか。

「ＢＭＷサイドが望むレギュレーションではなくなったということがＤＴＭ撤退の大きな要因

量販車とほぼ同じクルマでスタートしたレースも次第にレギュレーションの抜け道を探る争いに



1



2



3

1参戦初年度の94年はソーパーとバイエルンのコンビを起用。しかしバイエルンがニュルブルクリンク24時間で大怪我を負ったため、ビンケルホックが代役で数戦出走した。2BTCC参戦当初は量販車ベースのエンジンを搭載していたが、JTCCではかなり別物に進化したものになっていた。3日本メーカーとは多少のノウハウの差だったという。

だと思います。これはあくまでも当時シュニッツァーのエンジニアとして私が感じていたことですが、自動車メーカーはレギュレーション上で勝てる見込みが皆無なら出る価値がないレースだと判断するのです。活躍できるカテゴリーに活動の場を移すのは理に適っていますからね。つまり、当時のライバルがどうだったかということではなく、単なるレギュレーションの見解から活動の場を移したということだったと思います」

――あなたが考えるこのカテゴリーにおけるFRとFFのメリット／デメリットを教えてください。

「フォーミュラカーが後輪駆動なので当時のレーシングカーの大半はFRでしたが、徐々にFFも現れてきました。ただFFは前輪タイヤの消耗の早さが弱点で、皆その対策に時間がかかり苦労をしていましたね。FF車をレーシングカーに採用する自動車メーカーの多くはFRの小型セダンを作っておらず、必然的にそうするしかなったんだと思います。FFは最低重量が軽かったのが利点で、トラクションの面が難点でした。その一方でFRと4駆は最低重量が非常に重く課され、アウディは勝てる見込みのないBTCCから撤退しました。アウディの状況は我々シュニッツァーがDTMを去った時と同じ状況でした。BMWは当時、FFのベース車両を作っていなかったのでFR以外を選択することは不可能でした。重いバラストを積まされましたが、エンジニアとしては結果的にFRは理想的だったと思っています」

――JTCCのE36型（318i）はS14エン

ジン搭載でしたが、これはＥ30型Ｍ３のスポーツエボリューション搭載の２・５ℓエンジンベースの排気量ダウンバージョンだったのですか。

「Ｅ30型Ｍ３とＪＴＣＣ用のエンジンは、はっきり言ってまったくの別物でモディファイもしていません。ＪＴＣＣではレギュレーションによって量販車用のエンジンを搭載する必要があり、Ｅ30型Ｍ３のＤＴＭ用エンジンは完全なレーシングカー仕様としてＢＭＷが開発していますので、エンジンに関連はありません。

また我々がＢＴＣＣへ参戦を開始した93年は量販車とほぼ同じエンジンだったのに、次第にレギュレーションの抜け道を探る争いになっていきました。そのため年を追うごとに量販車用のエンジンとはまったく違うものに変化していき、どのメーカーもＦＩＡへ『あそこにこれを許可したのだから、うちにはこれも』と言い始め、開発費がどんどん膨れ上がり、シリーズ発足当初とは違う方向へ進んでいきました」

テスト回数の多さが有利に働く

――93年からＢＴＣＣに参戦した経験がＪＴＣＣに活かされて勝てたと思いますか？

「今のトップカテゴリーのようにテスト回数が制限されていなかったので、イギリスで何回もテストを重ねてポテンシャルを最大限に活かすにはどのバランスが良いのかということを何度もシミュレーションしました。例えばエキゾーストを後ろや横に付けるなど様々なバリエーションを何度も試し、どれがクルマのポテンシャルを最高に引き出せるのかを見極めました。ＪＴＣＣは大半がＦＦ車で加速時のタイヤ消耗が激しかったはずで、対してＦＲのＥ36型は加速時の瞬発力があったため勝てたのだと思います」

――ＪＴＣＣにＥ36型を持ち込むうえで特別に改良した点などはありましたか？

「Ｅ36型の車両本体に日本用として何かを特別に施したということはなく、レギュレーションに基づいた変更のみです。ＢＴＣＣ、ＳＴＷ（ドイツスーパーツーリングカー選手権）、ＪＴＣＣと同じクルマを使用するシリーズなので、ＢＭＷとシュニッツァーでは毎レース終わるたびにレポートを共有し、エンジニア全員がどこで何が起きたということを把握していました」

――ＢＭＷとシュニッツァーはＪＴＣＣに参戦していた日本メーカーのクルマをどのように評価していましたか？

「日本メーカーのどのクルマが特別突出していたということはなく、横並びに近い状態のレベルだったと記憶しています。あのメーカーはエアロが優れている、このメーカーはダウンフォースが優れている等、それぞれに得意とすると



JTCCに持ち込まれたクルマは基本的にBTCC、STWと同じもので、レギュレーションの違いに対応した変更だけ施された。レースごとのレポートはBMWと共有していた。

ころがあったと見ていました」

――では、その当時参戦していた日本メーカーはＢＴＣＣに参戦しているメーカーよりも後れをとっていたと思いますか？

「私たちは93年からＢＴＣＣに参戦するため92年から少しずつ開発を行なっていたので、レギュレーションへの対応や準備という意味ではＪＴＣＣに参戦する日本メーカーやチームよりも多少ノウハウが多く、少しだけ前を行く存在だったことは間違いないでしょう。また、ワークスが開発をしていたのでプライベーターと『開発力』という部分での差もあったと思います。昨今のＦ１やＤＴＭのようにテスト回数が極端に限られておらず、各ワークスチームはタイヤも含めて十分にテストを行なってからレースに挑んでいました。テストの機会が多いチームほど有利でした」

リヤウイング装着が大きな利点に

――94年のシーズン途中にホモロゲを取得して新エアロを投入し、95年にはＪＴＣＣの規定で空力パーツの追加が許可されました。このカテゴリーにおいて空力は戦略のなかで重要視されていたのでしょうか？

「最初は本当に量販車と見た目もほぼ変わりませんでしたが、レギュレーションでリヤウイングの装着が可能になってからは続々といろいろなパーツが許可されていきました。今のＦＩＡ－ＧＴ３マシンの特大リヤウイングと比較したらお飾り程度にしか見えませんが、当時はあの程度のリヤウイングでもかなりの前進で、Ｅ36型にとっては大きな利点となりました。これが



シャーリンガーは、BMWのワークスチームとして十分なテストを行なえたことがJTCCでも勝てた理由だと振り返る。さらに、レギュレーションでリヤウイングの装着が可能になったことはBMWにとって大きな利点となった（右）。







ドイツ南東部、オーストリアとの国境近くに位置するフライラッシングにあるシュニッツァー・モータースポーツ。ファクトリーには数々のトロフィーが飾られている。

かなりの威力を発揮してレースを面白くしたことは間違いないでしょう。

ＢＭＷでは風洞テストも行なっていましたが、非常にお金がかかるのでごくわずかな回数しかテストできませんでした。またＥ36型はロングストレートでの実車走行データを集めた方が風洞テストよりも有効的だと考え、サーキットやイギリスの旧滑走路等を利用したテストを多くこなしていました。量販車に限りなく近いＥ36型は空気抵抗が大きいため、それをいかに取り除けるかというのが一番の課題でしたからね」

――95年のシーズン途中までヨコハマタイヤを使用していたのに、終盤の2大会のみミシュランに変更したのはなぜですか？

「ヨコハマとは非常に密で良い関係を築いていたと思います。日本では現在のスーパーＧＴと同じく、当時のＪＴＣＣもタイヤ戦争と呼んでも過言ではない状況で、どのタイヤメーカーも開発を精力的に行なっており、日本で勝つためにはタイヤも重要な役割を担っていました。各タイヤメーカーも、担当するメーカーやマシンの特性をより理解しようと懸命でした。

大きなシリーズへワークスが参戦する時、タイヤメーカーとは様々な規約が取り交わされ、そのなかの何かが双方にとって不都合になった場合や意にそぐわない条件になった場合などには契約が撤回されることもあります。ただシュニッツァーの一存でタイヤメーカーを変更することはできないのであの時はＢＭＷ側に様々な思惑があってタイヤメーカーを変えることになったんだと思います」

――あなたはシュニッツァーのＪＴＣＣでの戦いぶりをどのように見ていましたか？

「ひとつのチームが３つのグループに分かれて同時参戦していたので、参戦シリーズは違っても仲間が勝つことはなによりもの喜びであり、努力が実った成果だと思っていました。１シリーズだけ受けもつ者もいれば、ふたつのシリーズをかけもちする者もいた当時のシュニッツァーでは、当然ながらチーム幹部はすべてを統括して見ていました。日本での活躍は、ＢＭＷやシュニッツァーとしてはＢＴＣＣやＳＴＷの部隊で戦っていた者も陰でＪＴＣＣを支えていたし、その逆もあったと思います」

――最後に、あなたにとってこのクラス２ツーリングカーは魅力的なカテゴリーでしたか？

「現在のレース、例えばＤＴＭやＧＴ３等ではエンジニアやチームが手を加えられる部分はごくわずかしかありません。事細かなレギュレーションの規制だらけで、新たな研究や開発を独自にすることはほぼ不可能になっています。しかし当時は、チームがワークスの開発部隊と一緒になって日夜知恵を絞って挑戦を続けていましたし、エンジニアの腕の見せどころでもありました。そういった意味でクラス２のツーリングカーは魅力的なカテゴリーでした。あの時代の経験をベースとして、現代のモータースポーツの性能調整やテクニカルレギュレーションが生まれてきたのだと思います」 R

１チームが３つのグループに分かれて戦っていたが仲間が勝つことはなによりもの喜びだった

プリンツ・レオポルド - フォン・バイエルン

1943年７月21日生まれ、ドイツ出身。80年からBMWのワークスドライバーとなり、ル・マン24時間やツーリングカーレースなどに出場。94年から２年間、JTCCにシュニッツァーから参戦してチームのタイトル獲得に貢献した。

JTCC Part III

チームの王座獲得のため私はサポートに徹した

ドイツのバイエルン地方を統治したウィッテルスバッハ家の末裔であり BMWのワークスドライバーとして活躍した“プリンス”バイエルン JTCC初年度となった1994年にBMWチームシュニッツァーから参戦し 2年間を戦った彼の目に日本のレースはどのように映ったのだろうか

Text/Midori Ikenouchi Photos/Daniel Reinhard, SAN-EI

――まず、生い立ちを教えてください。

「1918年のドイツ革命でウィッテルスバッハ家が統治を失い君主制度が終わるまで、私の血統一族は約800年間バイエルン王国を守り、中世のドイツを牽引して多くの国王を輩出してきました。父はプリンツ・コンスタンティン・フォンで政治家として活動したドイツの連邦議会委員でしたが、69年にプライベートジェットの墜落事故で亡くなりました。母はホーエンツォルナー家のプリンセスで、私が生まれた43年は第二次世界大戦中のためミュンヘンは空襲の被害を大きく受けており、母は実家があるフライブルグに疎開して私を産みました。当時、母方の実家も旧王族として貴族生活を送れていたので、比較的安全な暮らしをしていましたからね。でも私の両親の時代は恋愛結婚という概念がなく、まだ君主制度のなごりで政略結婚というものが一般的で貴族の家を守るための結婚でもあったため、その後に両親は離婚。私はホーエンツォルナー家の祖母のもとで育てられることになったのですが、運転手、メイドや執事、乳母等がいる貴族の名残ある生活をしていました。学校も当時の上級階級者が行く2校に通い、夏と冬の離宮があるなど幼少期の私は少し浮世離れした生活を送っていました」

――では、モータースポーツのキャリアをスタートさせたきっかけはなんだったのですか？

「22歳で軍隊に入隊し、18カ月後に兵役が終了した瞬間、レーシングドライバーになろうと心に誓いました。人生初のレースはシュバルツバルト地方で行なわれたヒルクライムで、ファステストラップをたたき出して優勝しました。

しかし私が当時乗っていたのは普通の市販車オペル・カデットで、今後勝てる見込みもなく、レーシングカーを買うお金もありませんでしたから、母にお金を用意してもらえないかと聞きました。当然母は大反対でしたが、1年間幾度となくねだり続けて、ついにレーシングカーを載せる台車と牽引車を買ってもらいました。そして叔父に大金を借りてミニクーパーSを購入し、そこから私のレーシングドライバー人生が始まったのです」

――ヒルクライムからサーキットレースへ移行したのはなぜですか？

「ヒルクライムで2度準チャンピオンを獲ってアルファロメオのチームから声がかかり、サーキットレースにも参戦するようになりました」

印象に残っているのはTーと関谷と星野

――どのタイミングでBMWとかかわるようになったのですか？

「BMWのワークスドライバーになる前、私は800tiや2000tiでレースに参戦していました。それを見ていたBMWが『ワークスドライバーにならないか』と声をかけてくれたのです。私はドイツの地元ブランドを背負ってレースに出ることを切望していたので、それが叶って本当に幸せでした」

――94年にJTCC（全日本ツーリングカー選手権）へ参戦することになりましたが、BMWからはどんな目標を掲げられたのでしょうか？

「BMWから日本行きのオファーをもらった時は、本当に光栄で嬉しくてたまりませんでした。

Interview

Prinz Leopold von Bayern

“謎のバイエルン王子”が回想するJTCCの日々

私とスティーブ（ソーパー）に与えられた目標は、当然ながらシリーズチャンピオンを獲得することでした。スティーブは速く素晴らしいドライバーで私よりもずっと若かったため、ＢＭＷからは何も言われていませんでしたが、自分は2番手ドライバーで彼のサポートに徹するべきだということを自覚していました」

――ＪＴＣＣのレベルはいかがでしたか？

「ＪＴＣＣは当時のＤＴＭ（ドイツツーリングカー選手権）やＳＴＷ（ドイツスーパーツーリングカー選手権）などと同系統のレースだったので、さほど大きな戸惑いはありませんでした。ただマシンづくりという意味では、ＪＴＣＣが誕生したばかりのシリーズということもあり、日本勢は手探り状態だったと思います。だから、すでに経験者であった私たちが勝てたという部分もあるでしょう。ドライバーのレベルという意味ではそんなに大きな差はないと感じていました」

――日本でのレースは初めてということもあり、苦労はありましたか？　また、印象に残ったサーキットや日本人ドライバーはいますか？

「現在のレーシングドライバーはシミュレーターのおかげで初めて行くサーキットでも事前にコースを完璧に覚えて本番のレースに挑むことができます。でも当時はそんな手段はないのでトラックウォークでコースを覚えるしかなかったのですが、日本にはＭＩＮＥ、ＴＩ（現・岡山国際サーキット）、富士、鈴鹿、ＳＵＧＯなど素晴らしいサーキットがたくさんありました。特にＴＩが一番印象に残っていますね。一緒に戦った日本人ドライバーたちと直接コンタクトすることはなかったのであまり覚えていませんが、トヨタの関谷（正徳）や日産の星野（一義）のことはなんとなく覚えています」

――２ℓ自然吸気エンジン搭載の４ドアマシンをドライブした感想を聞かせてください。

「ＢＭＷが非常によくテストをして作ったクルマで、数多くのエンジニアが開発にかかわり、調整を重ねてきているなと感じました。２ℓエンジンは強いトルクを誇っており、３１８ｉはスタート時の加速がずば抜けて良かった。特に当時のＢＭＷが量販車の部門でも得意としていたスポーティな走りを極めていたので足回りのつくりが抜群に良く、私はドライビングをとても楽しんでいました。ただ、時に難しかったのはギヤ比でした。リミットまで思い切り踏み込めたのですが、アクセルを戻してまた走り始めた時のレスポンスが厳しかったですね。また、高い縁石に乗り上げる時の不安定さも難点でしたが、ライバルの日本車も同様に安定さに欠けていたように記憶しています」


94～95年の２シーズンで20戦に出場したバイエルン。TIサーキット英田で開催された94年第12戦の６位が最高位だった。

――94年のＪＴＣＣには２大会を除いて参戦していましたが、95年は３大会のみの参戦でした。

「94年に２大会欠場したのは、激しい雨が降るニュルブルクリンク24時間レースで３回転も宙を舞いルーフから着地する大事故で重傷を負い、医師から２～３カ月はレース活動をやめて安静にするように指示されたからです。しかし、私は勝手にギプスを切り離して日本にいるヘルベルト（シュニッツァー）へ電話をし『次のレースには出るから、私の代理のヨッケル（ヨアヒム・ビンケルホックのあだ名）をドイツに戻してほしい』と頼んだんだ。そうしたら、『お前はなんて無茶なことを言っているんだ！』と叱られましたよ。それほどＪＴＣＣの活動は私にとってかけがえのないものになっていたのです。

でも翌年、大好きだったはずの日本、ＪＴＣＣ、モータースポーツに対する気持ちの変化が急に襲ってきて、私は対処することができませんでした。というのも、日本とヨーロッパで多忙なレーシングドライバーとしての生活を心からエンジョイしていた半面、極度の睡眠不足から疲労が蓄積していたのです。それで、ある時に突然私のなかのバッテリーがぷっつりと切れてしまった。バーンアウトでした。ＢＭＷへ出向いてそのことを伝えて自宅へ戻り、出迎えた妻に『レースを辞めた』と伝えたら、突然のことすぎて本当に驚いていました。シーズンの真っただ中でしたからね」

シュニッツァーは家族の一員

――ＪＴＣＣ参戦時、すでに50歳でしたし、ド

BMW318iはスポーティな走りを極めていたので クルマを操ることが楽しかった

ライバーとしての葛藤もあったのでしょうか？

「当時、ドイツに幼い４人の子供と妻を残してレースを戦うために日本へ行っていました。でも年を追うごとに一族から『あなたは一族を背負う立場だということを忘れてはいけない』と言われ続けていました。もう決して若くない私が、もしも無茶をしてしまって何かが起こった場合、取り返しのつかないことになってしまいますからね。もっと速くフルスロットルで走りたい、走らなければいけない、という体からあふれる欲望とレーシングドライバーとしての性とは裏腹に〝守るべきもの〟が脳裏に浮かんでアクセルを無意識に抑制する自分もいて、その狭間で苦しんでいたことも事実です」

――いつも寝食をともにしていたシュニッツァーとの関係はいかがでしたか？

「私にとってシュニッツァーは家族の一員なので、昨年大好きなチャーリー（ラム）が突如亡くなり言葉もありません。ＪＴＣＣでの成功は彼のマネージメント力も大きく占めていたと思っていますし、ヘルベルトとは今でもよく電話で話をしている仲です。

ＪＴＣＣに参戦している当時、ドライバーはレースが終わればドイツに帰国することができましたが、チームは日本へ残って借りていたトラックの中で作業をし、次のレースの準備をしていました。そのため故郷バイエルンの白ソーセージやプレッツェルが恋しいだろうと思い、私はスーツケースにそれらをこっそりと忍ばせて〝密輸〟していました（笑）。それを皆がとても喜んでくれて、作業の手を休めて故郷の味を楽しみながらたわいのない会話をして、その時間は笑いにあふれていました」

――最後の質問です。あなたは現在、どのような活動をしているのでしょうか？

「ＢＭＷクラシックスのブランドアンバサダーとして、ＤＴＭをはじめとするＢＭＷがかかわる様々なクラシックカーイベントやアルペンラリーで活動しており、数年前に始まった人気上昇中のクラシックカーレース『Ｔｏｕｒｅｎｗａｇｅｎ　Ｃｌａｓｓｉｃ』にも参戦しています。昔からのファンが、かつて私がドライブしていたＥ30　Ｍ３　ＤＴＭを購入して丁寧にレストアしてくれたので、また昔のようにクラウス・ルドビクやハラルド・グロースら、ライバルを相手に対決しています。ただ、あの頃のような無茶はしていませんよ（笑）。ほかにも70年製のオレンジの２００２ｔｉを所有していて、オールドタイマーラリーにも参戦しています。

また、城などを所有する財団の運営・管理、一族の代表として様々な要件で政府と話し合いや交渉もしています。ドイツの民族衣装『ポルディ』ブランドの製造販売、スウェーデンのシルビア王妃とともに世界各国の子供たちのために多くの慈善活動を行なっているほか、ドイツのスペシャルオリンピックの総裁業務およびバイエルン州の近代五種競技の総裁などで、年間１４０日はそれらの活動で走り回っていますよ。だから76歳になった今も退屈などする暇は一切ありませんね」



チームメイトのソーパーにチャンピオンを獲得させるため、サポート役に徹していたと語るバイエルン。チームは２年連続でタイトルを獲得し、ソーパーも95年に戴冠した。



インタビューを終えたバイエルンは静かに遠くを見つめながら「日本のファンは突如ドイツから現れた私たちをどう思っていたのだろうか」とつぶやいた。



「久しぶりに組み上げてみようかしら」などと思ったが、時間と才能の壁に阻まれて断念。でもこれ見ているだけでニヤニヤワクワクする気持ち、分かってもらえますよね？

「ハセガワ」の1/24JTCCキットがマニアックでステキ

あえて、フェリオを愛せ

近年、ハセガワがJTCCのフェリオを「再び」発売し続けている
ラインナップを見ればそのマニアックぶりに驚かされてしまう
アコードでもエクシヴでもなく、フェリオ。そこがいいし、嬉しいのだ

Text/Joe Kojima(Racing on)　Photos/Hidenobu Tanaka, HASGAWA
株式会社ハセガワ ☎054-628-8241　www.hasegawa-model.co.jp

JTCC COLUMN

唐突だが、みなさんは「ハセガワ」というプラモデルメーカーにどんなブランドイメージをお持ちだろうか。彼らの本拠地・静岡には言わずと知れたタミヤにフジミ模型、アオシマといったキットメーカーが数多く軒を並べているわけだが、そうしたなかにあってハセガワはその社屋を見れば分かるとおり（知らない人はグーグルマップでチェック！）昔から航空機キットに層が厚く、ややマニアックでニッチな商品企画を続けてきたように思う。

レーシングカーのキットについても同様で、レースブーム真っただ中のF1最熱狂期に出したのが全日本&国際F3000車だったり、F1なのに1／20でなく1／24スケールだったりした。かつてあの「のりピーレーシング」のN1耐久シビックをキット化していたメーカーと言えばもう、その「着眼点」のスゴさは言わずもがなだろう。そのポリシーは現在でもブレずに保たれているようで、彼らのホームページに上がっている最新キット情報にはいつも（いい意味で）驚かされてしまう。

かと思えば近年、新金型でR31型スカイラインGTS・Rのグループ A車やファンの間で〝欠けていたピース〟とされていた待望の日産R91CPをモデル化するなどレースカーモデルに積極攻勢をかける場面もある。そういう意味で「ハセガワ侮るべからず」だ。

そんなハセガワ、近年なぜだかシビックフェリオにご執心だ。左上のラインナップを見れば分かるとおり、94年のJTCCを走ったフェリオ（とBMWも！）が数多くラインナップされ、ファンを再び喜ばせているのだ。なにしろアルミン・ハーネの赤いスポット参戦車と清水和夫のギャザス号だと聞けば、編集部としては「ニヤリ」を飛び越して感嘆・尊敬の念を抱かずにいられない。もうステキすぎる。

「再び」というのはこれが当時の金型を用いた限定再販品や初めて商品化される車両もあるからで、残念ながらホイールやディテールの一部に各車ごとの再現がなされていないなどの注意点があるにはある。しかしそれでもファンにとっては待望の再商品化だし、現代クオリティの精細なデカールが手に入るだけでも頼もしい。本誌を読み込んで細部を検証してディテールアップを図り、磨き込んでいく楽しみも当然ある。

実物のキットを目の当たりにしてパーツ構成を見てみれば、やはりかつてのプラモ少年ならば胸が躍る。もはや工具も塗料も処分して卒業を誓ってしまったそこのアナタ、トレードオフとして豊富な資料と時間は手に入れたはずだし、今こそ、あえてフェリオを愛してみてはどうだろう。ハセガワがその助けとなってくれるはずだ。 R



2019年初頭に発売されたハーネの88号車、通称ドリカムシビック。94年のインターTECのみ出走のマシンだけに資料は多くないかもしれないが、モデラーならば是非。4070円。

ここ数年の間に再販されてきたハセガワのラインナップからJTCCマシンをピックアップ。フェリオもそうだがBMWのマシンチョイスも相当にマニアックでエンスー好みだと言えるだろう。いずれも数量限定のため購入はお急ぎを。













Heat 02



フェリオの最新作は昨秋発売の94年ギャザス77号車（4070円）。実戦では苦戦した1台だが、こうして見るとなかなかカッコイイ。「すぐ組む派」「ディテールアップ派」「積んどく派」、みんなにオススメだ。

※記事中の価格表記はすべて10%税込です。再販品は数量限定生産のため品切れになっている場合があります。

JTCC Part III

特別対談｜中子 修×本山 哲

23年目の真実

ベテランと若手、交錯したふたりの天才

あの衝撃的な幕切れから23年――
ホンダと日産、それぞれの看板を背負って戦ったふたりが
久しぶりの再会を果たした
JTCCのこと、お互いのこと、そしてあの接触のこと
ふたりが語った事実と本音を紹介しよう

Text/Makoto Ogushi　Photos/Shimpei Suzuki, SAN-EI

１９９７年全日本ツーリングカー選手権（ＪＴＣＣ）シリーズ最終大会（第15／16戦）はシリーズチャンピオン決定の舞台となった。ポイントリーダーは有効得点１０７点の中子修（ホンダ・アコード）、ランキング２番手は１００点の黒澤琢弥（同）と同点で並ぶ本山哲（日産プリメーラ）。予選で苦戦した黒澤は後退し、中子と本山の一騎打ちとなった。そしてレースは歴史的結末を迎えることになる。

※　※　※

――当時、どんな思いでこのレースに取り組んでいましたか？

中子修（以下、中子）：アコードの１年目は結局局服部（尚貴）くんにチャンピオンを獲られたけど、２年目は彼がインディに挑戦するのでいなくなって、あとは本山くんとか黒澤くんとかを意識していました。自分はレーシングドライバーとしてそろそろ疲れてきちゃっていて、居場所がだんだんなくなってきているのも察していました。本山くんはもちろん脇阪（寿一）くんとか道上（龍）くんとかレーシングカートで速かった子が上がってきていて、どうもちょっと風向きが良くないなと。97年は本山くんといろいろありながらＪＴＣＣのチャンピオンになりましたが、翌年ＪＧＴＣ（全日本ＧＴ選手権／現スーパーＧＴ）でＮＳＸに乗った時、あらゆる操作が重いと感じて「これは乗れないな、もう無理だ」と痛感しました。

本山哲（以下、本山）：ＪＴＣＣは中子さんや星野（一義）さんをはじめ有名な選手たちが出ている日本のトップカテゴリーと捉えていました。そういうところに参戦するのは初めてで、それまでＦ３で苦労している間は「同じものを使えれば勝負できるのに」という思いがあって、２年目に（鈴木）亜久里さんの紹介で日産に入れてもらってようやく勝てる体制が得られました。でも中子さんは別格に速いんですよ。走りを一生懸命研究しましたが、クルマの動きとか走らせ方がほかのドライバーとは全然違う。もう別物なんですね。



1997年の第２大会、TIでの第４戦で中子がポール・トゥ・ウインを達成するも、中子はその頃、２～３位に入った本山や道上らの勢いを感じ、「40歳を越えた自分の居場所がだんだんなくなってきていると察していた」と語った。

中子：僕はグループＡの頃からＦＦのシビックに乗って延々とテストしてきたからね。９００kgぐらいのクルマであんな細いタイヤを履いて、ダウンフォースもないまま走ることに慣れていたんですよ。当時のブリヂストンタイヤはレースの前半はすごくグリップするんだけど、使い切っちゃったら残りの何周かがツラくなるという特性だったので、我慢する走り方が必要でし



“FF使い”と称された中子の走り。そのテクニックは関係者の評価も高く、ある関係者は「TIの１コーナーをFFでドリフトして入っていく様は芸術的だった」とコメントした。

た。でもそれは経験を積めば誰でも分かること。

本山：そうおっしゃいますけど、走らせ方とかセッティングの仕方とかが、やっぱり中子さんは違う。〝スペシャル〟なんですよ。ＦＦなのでフロントで駆動もステアもしなきゃいけないのは分かる。予選でこそコンマ１秒とか２秒っていう近いところに行くことができても、レースの中盤で中子さんは必ず上位にいて、終わってみると大差がついているんです。やっぱり何かが違う。セットアップの仕方とか走らせ方とか、序盤はどういうふうに走ってるかとか、中盤、ほかのクルマのペースが落ちてきた時にどうしているのかとか、いろいろ研究しましたよ。

中子：ＪＴＣＣは１日に２レースあって、１レースが30分とか、長くても40分ぐらいでしょ。それでも最初の２、３周と残り５周ぐらいを比べると、自分でも驚くぐらいクルマ（の動き）



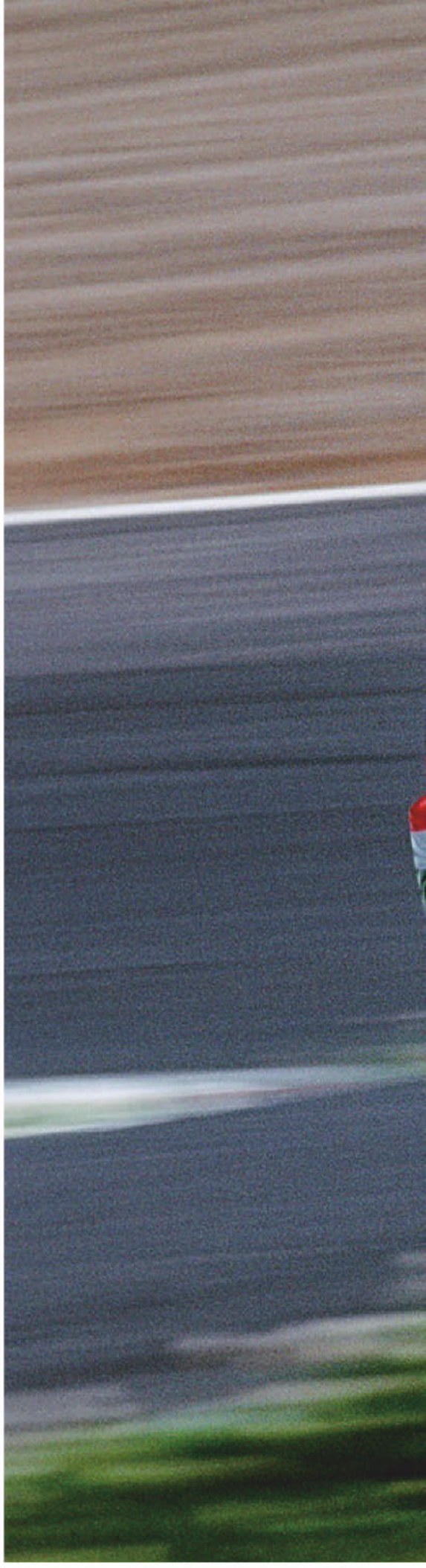
前シリーズのJTC時代にシビックを駆って５度のタイトルを獲得した中子。94～95年はEG9型のシビックフェリオに搭乗するも勝利はなく、ランキングも11／13位と低迷した。



97年頃は本山くんとか道上くんとか カートで速い子が上がってきて 居場所がなくなってきていた

Osamu Nakako 中子 修

1954年８月20日生まれ、三重県出身。77年に４輪レースデビュー。81年全日本F3王者を経てFPやF2、F3000、GC、JSPCなどに参戦。JTCでは87、88、91～93年と５度チャンピオンに輝いた。JTCCには無限から参戦し、97年にタイトルを獲得。98年からJGTCに参戦、2000年に引退した。



――本山選手はどんどん上へ行こうという頃ですよね。すごかった中子さんをもうすぐやっつけてやるんだと思っていましたか？

本山：そうですね。ＪＴＣＣまで僕、Ｆ３を６年間やっていたんですが、なかなか上へ行けませんでした。ＪＴＣＣでは日産でようやく結果を出せる環境を手に入れたので、あとは結果を出して認められて、一番の目標であるトップのフォーミュラへ行きたいと思っていましたね。

――ＪＴＣＣではメーカーとメーカーの戦いの色がどんどん濃くなっていきましたが、それは感じていましたか？　メーカーのブランドや看板を背負っているという認識はありましたか？

中子：運転手同士は、メディアの人が書き立てているほどの意識はしていませんでしたよ。少なくとも僕には、メーカーを背負ってどうのこうのという気持ちは少なかったです。

本山：確かにＪＴＣＣではメーカーが競っていましたが、僕にもそういう気持ちはほとんどなかったですね。そういうのが出てきたとすればＧＴの２年目ぐらいかな。

中子：ＧＴの方が絶対それはあるね。はたで見てもそう感じたもん。

――なるほど。それで、97年の最終戦インターＴＥＣのお話を伺いたいんですが。

中子：あれは２レース目だよね。

本山：２レース目です。シーズン最後の一戦。

中子：僕は本山選手が服部選手と結構やりあっている様子を後ろから見ていたんです。僕も重量的な制約があって（ウエイトハンデが重なっていた）、無理できないような部分があった。で、僕と本山くんのどっちか先に行った方がチャンが変化するんだよね。

本山：やっぱりタイヤの使い方は難しかったですね。ＦＦって特殊なところがあるので、その特性を真に理解しなくちゃいけない。１周や２周速く走る分にはそれほど難しくはないんですけど、レースで安定して速く走ったり結果を残すにはすごくテクニックが要る。

中子：あの頃はずっとそればっかり乗っていたからね。１日で２レースっていうのは面白かった。１レース目がダメでもすぐ２レース目がある。でも結局同じようなミスでつぶれちゃったりもするんだけどね（笑）。あれだけ性能が似たようなクルマでレースになると、もう絶対ぶつかっちゃうんですよ。こっちもぶつけようと思ってぶつけているわけじゃないんだけど。

――当時、おふたりに接点はありましたか？

中子：レースウイークに星野さんがコースの近くにあるお店へ食事に行く時、本山くんが僕を呼びに来てくれるんですよ。

本山：昼になると「ちょっと中子を呼んできてくれ」って言われるんです。それで「星野さんがメシに行こうって言ってます！」って。

中子：そういう時、内心でこの若いヤツをやっつけなきゃいけないんだと思わなかったですか？

本山：いや、やっつけられる日はもうすぐそこに来てるなといつも思っていましたよ。年齢的なものもありましたしね。僕、結局44歳ぐらいでレースをクビになったんですけど、その２年ぐらい前からもう視力なんかに〝衰え〟を感じていて、レース中に「あれ？」と思うことがあったんです。もともと体力がなかったので長いレースは不向きでしたし。１時間以上走るレースは、フニャってなっちゃうんです。

ピオン、みたいな感じだったのかな？

本山：いや、実際には中子さん、僕の後ろ多分チャンピオンになれていたはずです。

中子：運転手ってそこまで計算しないからでもやっぱりできるだけ前に行きたいという持ちはありました。で、本山くんが服部くん目の前でいい競り合いをしているんで、自分もそこに加わろうと思って入っていった。そしたらブレーキがロックしちゃって、本山くんのプリメーラにぶつかってしまったんです。

――あれ、中子さんはあそこで無理して強引に行く必要はなかったですよね。

中子：そう。そもそもあそこは抜ける場所じゃないんです。で、ニョロニョロ～って入っちゃったらタイヤがロックしちゃった。あそこ側にちょっとカントが付いてて、簡単に左ントがロックするのでもっと外側から入らといけない場所。そんなこと百も承知なのに……まあ、ヘタクソのやることでしたね。

本山：あの日は、実は1レース目からいろいろあったんですよ。最終戦だけホンダが1台してきて、総勢でチャンピオンを作るんだというレースだったんです。で、1レース目の後、走って抗議に行きましたよ。

中子：まあ、事実はそうだね（笑）。

本山：1レース目からいろんなことがあったのにボディがボコボコになるぐらいでしたから、1レースあっちの立場も分かるけど、中子さんは僕の後ろでもチャンピオンになれるだけのアドバンテージがあったんだから、そんなにみんなで僕を狙ってこなくてもいいのにって結構腹が立って。

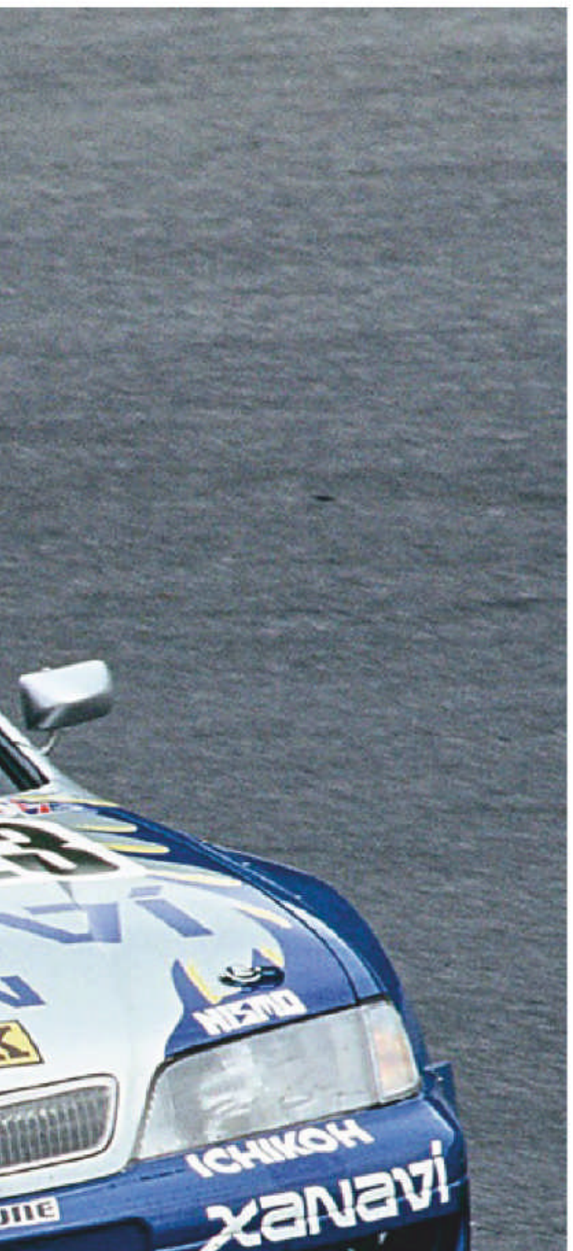
中子：その話は聞いたよ（笑）。そういえばあの2レース目、よーいドンした1コーナーでも僕、本山くんにドンって追突しているの知ってる？　あれ、実はこっちも（他車に）押されて

中子さんは別格に速かった
予選で近くにいけても
終わってみると大差がついていた



Satoshi Motoyam　本山 哲

1971年３月４日生まれ、東京都出身。レーシングカートを経て、90年に全日本F3で４輪レースデビュー。95年よりJTCCに参戦し、97年に３勝を挙げてランキング３位。フォーミュラ・ニッポンで４度、JGTC／SUPER GTで３度のタイトルを獲得。現ニッサン・エグゼクティブアドバイザー。



玉突きみたいなかたちで当たっているんだけど、悪いなと思いながらミラーを見たら目が怒っている感じでさ（笑）。

本山：スタートの時は仕方がない範囲だったので、別に「ぶつけられた！」とは思っていませんよ。でもヘアピンで当たった時は……僕がグラベルに止まった後なのに、中子さんってば、そこからさらに僕にぶつかりながら、僕を押しのけながらコースに戻っていきましたよね（笑）。

中子：バックギヤに入れる時間はない、ぶつけて出た方が早くコースに戻れるかなと思って。

本山：なんでそこ、ぶつかるんですか（笑）。僕、あれには頭にきました。あの場面でぶつかりながら戻るような人、いませんから（笑）。

中子：まあ、事実はそうだね（笑）。

本山：1レース目からいろんなことがあったので、なんか頭にきたと思っていたんでしょうね。ふたりが当たってダメになった時点で中子さんはもうチャンピオン確定なんです。だからいというわけじゃないですけど、当時は〝やられたらやり返す〟選手が少なくなかったのは事実です。セナやプロストもそうですよね。変な話、〝やったもん勝ち〟だった。僕も仕返しはマズ

いよなと思ってはいたんですが……。

中子：でもあれ、二十何歳の時だっけ。

本山：26、27ぐらいですかね。

中子：僕も24ぐらいの時に鈴鹿のレースで接触して1年間ライセンス剥奪処分を受けたことがあった。相手がほんとにひどいヤツだったので、鈴鹿のコントロールタワーの、みんなが見ている前でケンカして。

――ではあの時に本山選手にやり返された気持ちとしては分かると？

中子：分かる。年齢的にもそうだし、目のイザコザで興奮しているところにあの状況を作った僕も悪いし、もし自分が本山くんと同じ立場でもそういうふうにしか行動できなかったと思いますね。

――コースを1周して本山選手に追いついた時、何を考えられましたか？



本山のJTCCデビューは95年。全日本F3で所属していたトリイレーシングの紹介でコロナ（第１大会のみ）→エクシヴに乗るが、最上位は第５戦十勝での５位と苦戦。翌年に日産陣営へ移籍してサニー→プリメーラ・カミノをドライブした。

JTCC参戦最終戦の97年、日産陣営は本山と星野の２台に減少。本山は大先輩にも臆することなく果敢に挑むとランキングでも星野を上まわり、アコード勢に次ぐ３位を得た。

グラベルに止まった後、ぶつかりながら押しのけていったでしょ あれには頭きちゃった。そんな人、いませんから（笑）

中子：１００Ｒを回る時に追いついて、あれ？　なんでそこを走っているんだろうな、終わっているはずなのになと思いながら行ったら……結局ぶつかって終わった。あれは……確信犯だったよな絶対（笑）。

本山：いやいやそんな（笑）。ただその後（フォーミュラ・ニッポンで）僕がトム・コロネルに押し出された時も、同じようにやっぱり相手の気持ちが分かりました。あれは確かに危なかったけれども、そこで体当たりすればＦ１に行けるんだ、となれば彼はそのためにやるしかなかったんだろうと。だからそれに対しては怒る気持ちにはならなかったんですよね。

――２度目の接触後、ピットへ戻られた時にはもう頭は冷めていたんでしょうか。

本山：いや、まだ怒っていたけど、僕と中子さんの間には何もなかったですね。それほどの騒ぎにもなっていなかったし。

中子：最初に僕がコントロールタワーに呼ばれて話を聞かれました。終わって部屋から出たらちょうど本山くんがいて、ふたりとも何もしゃべらなかったんだけど、「やっちまったなあ」みたいな感じですれ違った。

本山：すぐに「すみませんでした」と。

中子：でも本当に何もなかったですね、お互い。

本山：確かに。

中子：え？　取りもってもらった？

本山：会ってますね、その日のうちに。確か星野さんと松本恵二さんが……。

中子：あー、はいはい、思い出した。渋い顔で握手したのを覚えてるわ。パドックで、もう暗闇で、顔も見ないでね。表面的にはそんな笑う場面でもないし。なんの感情もなく、無理やり握手したような感じだったけど。

本山：ええ。でも、やっぱり自分の行為だけは絶対に悪いんで、それは本当にすいませんでしたって僕は謝って。

中子：その後、２００４年頃かな、５ＺＩＧＥＮでＦポン（フォーミュラ・ニッポン）に乗ってたよね？　僕、行ったよね、ピットに。

本山：はい。覚えていますよ。

中子：満面の笑みで迎えてくれて、あれ久しぶりとあいさつをした。僕らにはなんのわだかまりもなかったし、僕はレースから離れて何年もたって全然違うカテゴリーに行ったし、本山くんはＦ１に行ったし、ＳＵＰＥＲ　ＧＴでチャンピオンになったし、ＳＵＰＥＲ　ＧＴの中でもＧＴ５００とＧＴ３００に分かれて、ＧＴ５００のチャンピオンになったし、ＧＴ３００のチャンピオンになったし

バックギヤに入れる時間がもったいないし
ぶつけて出た方が早くコースに戻れるかなと思って（笑）



97年の最終戦、16周目のヘアピンで中子が本山のインをさして接触。その後、本山の“仕返し”で衝撃的な結末を迎えた。あれから23年、今回の対談で当時からふたりにはわだかまりがなかったことが判明。久しぶりの再会にも笑顔があふれた。

経っていたんで、実は97年に何があったかなんてコロッと忘れていたぐらい。

本山：自分も、あのレースで中子さんとの間にあったことについては、怒るとか相手を嫌いになるとかっていう気持ちは1ミリもなかったです。それよりも……JTCCでは無駄に幅寄せしたりとか、故意にぶつけてくるような人たちがいて、そっちの方が嫌悪感でしたね（笑）。

中子：往生際の悪いヤツ、いたよね。

本山：いろんなキャラクターの人がいてもそういう意味でJTCCはすごくたですけどね。やっている側からすれば、ああいう〝熱〟っていうのは今のレースにだと思いますし。やっぱり勝負の部分なところじゃないですか。良くも悪くも〝人間味〟が出て面白いレースだったと思います。

※　※　※

対談を終えて感じたのは、当時サーキットで染み込んタイトルを懸けて戦っていたふたりにそれはべだ、強い「プロ意識」の存在だった。あの日テランも若手も違いのないものだった。のあの場面で露見したのは偶然の一瞬でしかなかった。当時、外部の人間は表面だけを見て邪推をし、状況を理解したつもりになっていたが、プロ同士の間には傍観者には分からなく戦いながらも通じ合える〝連帯感〟、激しものがあったのだった。

JTCCには現代のレースにはないあって楽しかったという本山のコメントの理由が、なるほど少し分かった気がした。R





JTCC Part III

UNICORSE

チームを率いた大川謙治が振り返る

ワークス155で挑んだ2シーズンの舞台裏

1994年、アルファロメオのワークスマシン155とともにJTCCへ参戦した新興チームのユニコルセ。謎のチームとして詳細は不明のまま2シーズンのみで日本のレース界から姿を消した。当時の参戦計画やマシン入手の背景などをチームマネージャーであった大川謙治に振り返ってもらった

Text/Racing on Photos/UNICORSE, SAN-EI
協力／ユニコルセ ☎06-4865-4774 www.unicorse.co.jp/

全日本ツーリングカー選手権（ＪＴＣＣ）初年度の１９９４年、ユニコルセというレース業界では聞いたことのないチームが同年のイギリスツーリングカー選手権（ＢＴＣＣ）で圧倒的な強さを誇っていたアルファロメオのワークスマシン〝１５５ Ｄ・２ シルバーストーン〟で参戦を開始した。これにはライバルたちも色めき立ち、本国アルファロメオの息がかかった日本のチームが立ち上がったのではないかなどの噂を呼んだ。参戦までの経緯について、当時弱冠20歳でチームマネージャーを務めていた大川謙治は次のように振り返る。

「当時、父（洋治）は塗料会社を経営していてイタリアと取り引きがあり投資関係の仕事もしていたので、92年に知り合いから『アルファロメオ１５５ＧＴＡのロードバージョンを入手できないか』と相談されたのです。それで父と私はイタリアへ行き、アルファコルセと直接交渉したのですが『市販車の発売計画はなくなった』と言われ、仕方なくレースカーを購入して帰国しました。でも頼まれたのは市販車ですから売れずに手元に残っていました。そんな時に共通の知り合いを通じてレーシングドライバーの大文字良浩さんと仲良くなり、94年から2ドアクーペの全日本ＧＴ選手権（ＪＧＴＣ）と４ドアセダンのＪＴＣＣという新カテゴリーが始まることを知ったのです。私も父もクルマが好きでレースにも興味があったので、それなら手元に残っているレースカーで参戦できるかもと準備を進めることになりました」



1994年にJTCCへの参戦を開始したユニコルセのスタッフ。20歳でチームマネージャーを務めていた大川謙治、ドライバーのブーシ、父の大川洋治（前列左から）。

アルファコルセとの交渉は難航

１５５ＧＴＡは４ドアのため、ＪＧＴＣ側から「ドアを２枚塞げば特例で出場を認める」との回答を得るが、それはインチキみたいだからやめようとなり、ＪＴＣＣ参戦へと方向転換。すると今度は、２ℓのＮＡ（自然吸気）エンジンでなければダメだというので大川たちはエン

ジンの載せ替えを計画する。調べていくうち、アルファロメオがＪＴＣＣと同じクラス２規定のＢＴＣＣに参戦するためのレースカーを開発していることを知る。そこで１５５ＧＴＡが買えたのだから今度も大丈夫だろうと再びアルファコルセへ行くと、態度が全然違っていた。「１５５ＧＴＡを購入した時はウエルカムでとても親切だったのに、２度目はそのクルマが置いてあるファクトリーにすら入れてくれませんでした。そこで父の知り合い関係にいろいろお願いしたら、映画に出てくるような大豪邸へ連れて行かれ、そこに住む人物と会ったら『話は聞いている、分かったから』とだけ言われたのです。すると急に話が進み、クルマを売ってくれることになったのです。でも、あの大豪邸で

アルファロメオ155 D-2 シルバーストーン(94年仕様)

全長×全幅×全高	4443×1717×1410㎜
ホイールベース	2450㎜
トレッド(前／後)	1469／1411㎜
車両重量	975kg
エンジン型形式	水冷直列４気筒DOHC
排気量	1998cc
最高出力	285hp／8400rpm
最大トルク	24.8kg-m／7000rpm
トランスミッション	ヒューランド製６速シーケンシャル



大川謙治

1973年12月４日生まれ。父とともにユニコルセを立ち上げて、94年のJTCCに参戦。その後はユニコルセエンジニアリングを設立し、アルファロメオ、フィアット、アバルトなどの車検、整備、修理、パーツの製造販売を行なっている。

会った人物は誰だったのでしょうね（笑）」

93年11月にイタリアで契約が成立し、帰国した大川は94年のJTCC参戦に向けた準備をゼロから進めていく。ガレージを神戸市北区に借り、知り合いからメカニックらを紹介してもらうが準備段階で日本人スタッフの実力不足を痛感して全員を解雇。アルファコルセに相談すると、イタリアのPMモータースのスタッフと91年のイタリアF3チャンピオンであるジャンバティスタ・ブーシを紹介される。

「新チームでレースの素人ということもあり、いろいろなドライバーやスタッフが売り込みにきましたが相手にするのが面倒になり、しがらみが一切ないイタリア人で挑むことにしました。ドライバーにはプロジェクトスタートのきっかけとなった大文字さんを起用する予定でしたがアルファコルセからの要望でブーシを乗せることになりました。

94年7月上旬にイタリアからスタッフが来日し、塗料会社の社員寮に住みながら準備を進めましたが、6月中の予定だったクルマはまだ届きませんでした。チーム名が〝ユニコルセ〟に決まったのはその頃で、伝説の獣ユニコーンのように強さと美しさを併せ持つチームとなるために、という願いが込められています。結局クルマが届いたのは7月末で、大急ぎで準備をして8月上旬にTIサーキット英田で開催された第11／12戦に参戦しました」

阪神・淡路大震災でガレージが崩壊

迎えたデビュー戦だったが、練習走行でトラブルが発生して予選すら走れずに終わる。

「当時ミッショントラブルが原因と言っていましたが、実はエンジンが壊れてしまったのですデビュー戦ということでアルファコルセの上層部の方も来日しており、エンジンが壊れたと言うと印象が悪いからダメだと念を押されましたしかしこの時点で日本へ届いていたのはクルマとフロントバンパーなど外装の一部のみでスペアエンジンはなかったので、載せ替えることもできませんでした。その後スペアエンジンは2基届きましたが、次の筑波には間に合わず欠場。本当のデビュー戦は9月に仙台ハイランドで開催された第15／16戦でした」

第15戦は14位に終わるも、第16戦は1周目に7番手へ浮上すると徐々に順位を上げて10周目には3番手に。しかし、タイヤの消耗が激しくなった終盤に追い上げてきた関谷正徳のコロナに抜かれ4位でフィニッシュ。惜しくも表彰台を逃したが、これがアルファロメオ155 D-2 シルバーストーンのJTCC最高成績となった。というのも、翌年に向けてフィリップモリスからスポンサードの話があり体制を強化してレースに挑む予定だったが、95年1月17日に阪神・淡路大震災が起こり、すべてが頓挫。



3



1



4



2

1 94年はイタリアからマシンの到着が遅れたこともあり第11戦から参戦を開始するも、エンジントラブルで予選も走れずに終わってしまう。しかし、第16戦で4位入賞を果たす。2 ドライバーはアルファコルセからの要望もありブーシを起用。3 4 95年は地震の影響もあり参戦を諦めていたが、ファンからの熱い声援を受けて鈴鹿で復活を果たした。



アルファロメオ155GTA（右）はすでに手放してしまったが、JTCCを2シーズン戦った155 D-2 シルバーストーン（左）は今も倉庫に大切に保管されているのだという。

阪神・淡路大震災の影響で95年の活動は諦めていたが
ファンの心配や激励の声に応えて復活

マシンは東京オートサロンの展示に貸し出していて無事だったが、ガレージが崩壊してしまいレースをやれる状況ではなくなっていた。

「設備やパーツ類が被害を受けたためレースを継続するつもりはなかったのですが、全国各地のアルファロメオファンから『どうなっていますか』『もう一度走ってほしい』などと、たくさんの心配や激励のお手紙をいただいたのです。その声に応えようと再びレース参戦を決め、予算や体制の都合で関西から近い鈴鹿、岡山、富士の3戦に出場しました。ドライバーは鈴鹿が桧井保孝さん、岡山がブーシ ョ・フランチアでしたが、富士がジョルジのような状況でしたから好結果は残せませんでした」

そして大川は95年限りでレース活動をやめ、現在は一般車を対象としたアルファロメオ、フィアット、アバルトのスペシャルショップ『ユニコルセ（大阪府豊中市）』の代表を務めている。当時のことをどのように思っているのか、最後に聞いた。

「ものすごく資産のある父を持った息子が遊びでレースをやっていると周りから見られていたかもしれませんが、アルファとのコルセとの交渉などは並大抵の努力ではなかったですよ。しんどくて普通の人だったら途中で諦めていたと思います。でも、私にとってはそれが仕事でしたから〝ツライ〟や〝楽しい〟などは関係なく、やらなければいけなかったのです。父からはチームマネージャーとしてすべてを任せると言われていましたが、まだ20歳の若者でしたからどうすればいいのか分からないことだらけでした。雑用が主な仕事で、ホテルやお弁当の手配などもしていましたが、マネージャー会議を欠席してもほかのチーム関係者などから怒られたこともありました。父の趣味を僕が手伝っていたような状況ですが、父は勝ちたいとよく言っていたのに地震ですべてが狂ってしまったと思います。

2年間のレース活動で父は不動産などの資産を売ってまでこのレースにつぎ込んでいたのですが、それはJTCCで勝ちたい一心からだったと思います。それだけすごいことをやらせてもらったことには感謝していますし、あのレース活動がなければ今のユニコルセはなかったと思うので、私のすべての出発点だと思います。

でも今はレース部品ではなく市販車のパーツを扱っている店なので、当時のことを知っているお客さんは1割もいません。私も〝過去の栄光〟とか、言いたくありませんので」

ユニコルセ JTCC参戦成績

1994年					
開催日	Rd.	サーキット	ドライバー	予選	決勝
8月6～7日	第11戦／第12戦	TIサーキット英田	G.ブーシ	出走せず	——／——
9月24～25日	第15戦／第16戦	仙台ハイランド	G.ブーシ	4位	14位／4位
10月29～30日	第17戦／第18戦	富士スピードウェイ	G.ブーシ	7位	10位／27位
1995年					
開催日	Rd.	サーキット	ドライバー	予選	決勝
7月22～23日	第7戦／第8戦	鈴鹿サーキット	桧井保孝	17位	R／出走せず
8月5～6日	第11戦／第12戦	TIサーキット英田	G.ブーシ	19位	10位／13位
10月4～5日	第15戦／第16戦	富士スピードウェイ	G.フランチア	26位	20位／25位

95年に復活したユニコルセのアルファには、阪神・淡路大震災からの復興を願って「がんばろう神戸」のステッカーが貼られていた。この鈴鹿戦のみ桧井保孝をドライバーに起用した。



JTCC Part III

JTCCラストチャンピオン

チェイサーの挑戦

——FRは戦略的選択か、新たなチャレンジか？

**1997年いっぱいでライバルのホンダと日産が撤退し
まるでトヨタの“ワンメイク”シリーズとなったJTCC最終年
その最後のチャンピオンマシンとなったチェイサーを
改めて多方面から解説、評価する**

Text/Yumiko Kaijima　Photos/SAN-EI



チェイサー５台、エクシヴ４台＋インプレッサ１台で争われた98年、11戦中６勝を挙げた関谷正徳が94年以来、２度目の王者となった。



94年のタイトルこそ関谷が獲得したものの、94～95年のJTCCを牽引したBMW。トヨタはFRのBMWに優位性を感じており、それがチェイサーを導入するきっかけだったという。

1994年から98年というわずか5年の短い期間で終焉を迎えた全日本ツーリングカー選手権（JTCC）には国内外の自動車メーカーが数多く参加し、火花を散らした。そのなかでもほかとは一線を画すマシンとしてトヨタがシリーズの最終盤に投入したのがチェイサーだった国産でほぼ唯一のFRマシンは〝時代の徒花〟的に捉えられることもあるが、トヨタにとってはその後の活動に大きくつながるエポックメイキングな1台だったと言っていいだろう。

JTCC初年度、トヨタがシリーズに持ち込んだのはトムスGBが開発し、すでにBTCCで実績を積んでいたコロナ。翌年からはトヨタ・モータースポーツ部とトムスの手によってエクシヴが開発された。そして3代目のトヨタ主戦車両として設計・開発が進められたのがFRのチェイサーだった（一説には、チェイサーの次に小型FRの検討されていたとも言われているが、シリーズの終焉により実現することはなかった）。

そのチェイサーがデビューした97年からトヨタ・モータースポーツ部でJTCCを担当した柘植和廣は車種選定にあたってBMWを意識していたと言う。

「JTCCはフロントとリヤのタイヤが同サイズに規定されていたんですが、そのタイヤを100%使うならFRの方がいいのでは、という意見が出たんです。FFの場合は駆動と転舵すべてをフロントタイヤが受けもつことになりますから、フロントばかりを酷使することになる。またFFにはレイアウト的にも限界がありました。その点FRのBMWはタイヤを4輪ともうまく使えているし、やっぱりFRかなと。そこで検討に入りましたが、決してエクシヴが悪いというわけではなく、そういうことをスタディしてみましょうということです。

ただ、95年の段階ではまだFRを投入することは決まっていませんでした。その後96年から実際の開発がスタートし、その年の早い段階でチェイサーにしようと決断しました。

マークⅡ／チェイサー／クレスタ）のなかでチェイサーを選んだのは車両イメージが一番スポーティだったから。TRDでカスタマイズしたクルマを出していたこともありますし、オート店の販売部門も含めて考えた結果、チェイサーという選択になりました」

FRの方がいいのではないかという意見はチームのなかでもジニアとしてJTCCを担当していたトムスの

JTCCは前後タイヤが同サイズに規定されていたため そのタイヤを100%使うためにFRのチェイサーを選んだ

（右）96年12月19日、富士でシェイクダウンされたチェイサー。ボディが大きいゆえにネックはストレートスピードにあり、初日タイムはレコードの3秒落ち。（下）チェイサー導入初年度の97年はエクシヴに軍配が上がった。





東條力エンジニアも振り返る。

「僕らはずっとFFでやっていましたが、ほかを見ているとBMWが結構良かったんですよね。だから〝やっぱりレーシングカーはFRだよね〟っていう話が出ていました。それでチェイサーになったんですけど、ボディをトヨタに出してもらって、トムスで最初の設計をしました。そこからTRDかトヨタにロールケージを解析してもらって。そのほかの足回りとかはトムスで最初に設計をしましたね。FRということで前後ともダブルウイッシュボーンを採用できましたし、とにかくトラクションとスタートは良かったです。

当時、トムスではアドボックスという市販用のダンパーを出していまして、それをレース仕様にしたものを設計していました。FFで苦心した重量バランスの面でも、当然FRの方が良かったですね。タイヤが4輪ともに仕事をしてくれる分、エクシヴと比べて一段階ソフト目のタイヤを選択できましたし、タイヤのグリップの高さで走らせていた感じです」

実は、この時のチェイサーには95年の終わりにトヨタが使用を開始した衝突安全ボディ「GOA」が採用されていた。衝突した際にモノコック部分より前方の車両フレームが折れ曲がることによって衝撃を吸収してドライバーを守ることを目的としたボディである。しかしその分、レーシングカーとしては剛性不足となる。そこでTRDやチームはそのボディを補強する作業を外部に委託、モータースポーツ部でもバージョン違いのロールケージの解析をTTE（現TMG）に依頼した。その結果、1年目と2年目でロールケージも変更されることとなった。

この剛性不足の問題に関しては、東條エンジニアも「ホモロゲーションとは関係ないところで各チームでもスポット増しなどをして剛性アップを図っていた」と証言。開発ドライバーを務めた竹内浩典も「最初は苦労しました。今だから言えますけど、最初はバネのプリロードを目いっぱいかけて走っていたぐらい（笑）」と当時を振り返っている。

チェイサーがボディサイズの面でエクシヴと比べて〝大柄〟というのも問題だった。東條や竹内が「第一印象はとにかく〝デカイ〟だった」と述べているとおり、前面投影面積が大きい分、空力的には非常に不利で、富士のストレートではほかのマシンに1秒も置いていかれる状況だ



柘植和廣

1952年3月2日生まれ、広島県出身。高専を卒業後、72年にトヨタ自動車へ入社。技術部の実験部署に20年間在籍したのち、92年にモータースポーツ部に転属してWRCを担当。95年からは国内担当としてJTCCやJGTC／SUPER GTに携わった。現在はJAFの審査員グループリーダーやGTAの専務執行役員を務めている。

チェイサーを語る｜1

FFは好きじゃないし速くないから苦手だったけど FRのチェイサーは楽しかった



竹内浩典

1964年12月22日生まれ、神奈川県出身。86年にレースデビュー。その後ツーリングカーレースで活躍し、N1耐久〜スーパー耐久で6度、JGTCで1度タイトル獲得。04年にTEAM TAKEUCHIを興してSUPER GT／GT300に参戦し、若手育成にも尽力した。JTCCには96年から参戦、98年にチェイサーでランキング3位となった。

「僕がトヨタに入った96年、最初はJTCCだけの契約でエクシヴに乗ったんです。結局、途中からJGTCのスープラにも乗ったんですけどね。でも僕はFFが好きじゃないのと、あまり速くないのでエクシヴは苦手でした。それが、97年はチェイサーになるよって聞いて『乗りたい‼』って一番最初に手を挙げたと思います。そこからブリヂストンタイヤの開発も担当させてもらいましたし、FRになったことで水を得た魚のように走ることができて楽しかったですね。

思い出に残っているレースはふたつあって、ひとつは鈴鹿のショートコース。ペースの速いアコードの中子（修）さんが毎周ショートカットで後ろから僕にぶつけてくるんですよ。僕の目の前には星野（一義）さんがいて、中子さんに押された弾みで毎周星野さんに玉突きしていたんですけど、ミラーで見える星野さんの目がだんだん怒ってきて……だからミスしたフリをして中子さんに道を譲りました（笑）。もうひとつはJTCC最後のレース。チームメイトの立川（祐路）とふたりでトップ争いをしていたんですけど、Bコーナーに入るところで絡んで2台とも飛んで……あの時は、バテさん（佐藤正幸監督）にかなり怒られました」



チェイサーを語る｜2

気負っていたのか接触することも多くて ひととおり先輩みんなに叱られました（笑）



立川祐路

1975年7月5日生まれ、神奈川県出身。94年にエルフ・スカラシップ生としてFルノー・キャンパス・カップで4輪デビュー。FTと全日本F3を経て、97年からフォーミュラ・ニッポンに参戦。JTCCには98年に初参戦、優勝こそなかったものの攻撃的なレースを見せた。一方、JGTC／SUPER GTには96年から参戦、タイトル獲得3回。

「F3を見ていてくれたバテさんが直接声をかけてくれてセルモのチェイサーに乗ることになったんですけど、大きなチャンスだし、『これをモノにしなくちゃ』という気持ちがありましたね。初めてお金をもらったこともあって、そこからプロということを意識しました。

そのチェイサーは僕が初めて乗った本格的なハコのクルマでしたけど、最後の年でクルマも煮詰まっていたし、よくできていたと思います。まあ、当時は今みたいな実績とか経験もないので、よく分からないまま乗っていたというのが正直なところですけど（笑）。

ただ低い位置で後ろの方に乗っているので『視界が悪いな』という印象はありましたね。今のGTと比べてもチェイサーが一番視界が良くなかったと思います。そのなかで接近戦のバトルをしなくちゃいけないので大変でした。

その頃は気負っている部分もあったとは思いますが接触することも多くて、ひととおり先輩みんなに叱られましたね（笑）。なかでも開幕戦の富士ではフロントロウからトップに立ったんですけど、1コーナーで関谷（正徳）さんが抜きにきて、そこに被せて2台でぶつかって終わったレースは印象に残っています」



ライバルメーカーの撤退でトヨタ陣営の開発計画も停止
モータースポーツ活動の軸足はＪＧＴＣへと移っていった



JTCC初年度からコロナ→エクシヴ→チェイサーを担当したトムスの東條力エンジニア。奇抜な発想とアイデアで、94年、98年の関谷のタイトル獲得に貢献した。左は98年に所属したケルビン・バート。

った。

ところが、チェイサーがデビューした97年、ＪＴＣＣは世界共通ルールから一歩離れ、国内独自ルールを設ける。その結果としてオーバーフェンダーの装着が認可され、リヤウイングの大型化も認められることとなった。これも空力開発という面でトヨタやＴＲＤのノウハウ蓄積に役立ったと柘植は言う。

「レギュレーション変更についてはトヨタが積極的にＪＡＦと交渉したわけではないんですけど、結果としてチェイサーのデメリットを補うかたちになりました。当時ＪＴＣＣと並行して全日本ＧＴ選手権（ＪＧＴＣ）も始まっていましたが、ＧＴの方が見た目が派手でしたよね。だからＪＴＣＣも見た目が４ドアセダン＆量産車のままではいけない、雰囲気としてレースカーっぽく見せようということになったんです。

その空力開発に関しては、我々モータースポーツ部にも担当がひとりいて、ＴＲＤの三谷健一エンジニアといろいろやっていましたね。童夢から買い受けた5分の1の風洞が東富士にありましたし、シムスさんの風洞も使ったのかな。まだまだ空力開発の十分なノウハウがトヨタにもＴＲＤにもなかった頃なので、様々な手作りパーツを試していましたよ。5分の1だからいろいろできますし、そこで何かが分かるとさらに面白くなって、またいろいろ開発するという具合。当時はトヨタにとってＪＴＣＣのプライオリティが一番高くて、エンジニアは好きなことができるから楽しくてしょうがなかったと思いますよ」

東條エンジニアによると「ドラッグ低減に役立つからと、ルーフの一番後端に分厚くしたチェイサーのエンブレムを何枚も並べて貼ったりしていた」とのこと。様々なアイデアが試されていたことが分かるエピソードである。

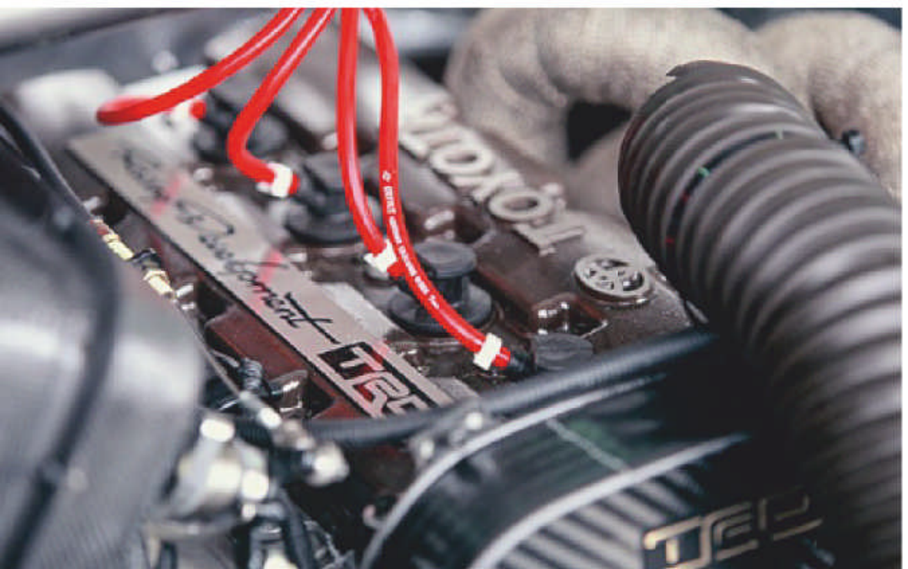
一方で、チェイサーが大柄でパワーサーキットではスピード不足に悩まされたため、エンジン開発も急務とされた。

「シャシーの方で大きく変えようという議論はなくて、とにかくエンジン性能を上げるのが課題でした」と柘植。初年度はこのエンジン開発をＴＲＤとトムスがそれぞれ行なっており、どちらかというと最初はエクシヴなどで経験のあるトムスエンジンが優勢だった。だが、東條によると「1年目の途中でトヨタがブロックを作り直してきて、その後はＴＲＤエンジンの方が良くなったんですよね。確かＳＵＧＯだったかな、エンジンを1日ずつ積み換えて試したらＴＲＤの方が速くて。そこからはＴＲＤのエンジンに一本化しました」ということだった。

そうして迎えた2年目、チェイサーも大きな飛躍を見せると思われていたが、ホンダと日産が97年いっぱいでＪＴＣＣから撤退。同年は開幕当初からメーカー間の争いが加熱し過ぎて、きな臭い空気がパドックに漂っていたのだが、最後は空中分解といってもいいような最悪の結果となった。そのため、トヨタとしてもＪＴＣＣにリソースや予算を割く意味が失われ、開発計画が停止。98年に向けて改良する予定だったアイデアはすべて雲散霧消するかたちとなり、活動の軸足はＪＧＴＣへと移っていく。

結局ＪＴＣＣ自体も98年には終わり、チェイサーはたった2年で姿を消した。だがシリーズ消滅後、トヨタとＴＲＤは残されたチェイサーをテストで走らせたと柘植は言う。

「クルマの基礎研究というか、そういうことを研究所のコースを使ったり、十勝を使ったりしてやっていたんですよ。重心を下げるとどれぐらいパフォーマンスが上がるのかとか、重い状態でバラストを順にずらしていくとどうなるかなど、チェイサーを使ってモータースポーツ部とＴＲＤとで一緒にレーシングカーの特性を学ぶということを



トヨタ／TRD完全主導となった98年型の3S-GEエンジン。直列４気筒エンジンを縦置き。エクシヴではリバースヘッドを採用したが、チェイサーではノーマルに戻している。



チェイサーを語る｜3

JGTCや市販車へのフィードバックができたり とても勉強になったカテゴリーだった

1997年は影山正美選手とエクシヴのタイヤ開発をしていたんですが、98年は土屋武士選手がそのタイヤ開発を引き継ぎ、さらにチェイサー+土屋圭市選手が加わって、W土屋体制になりました。

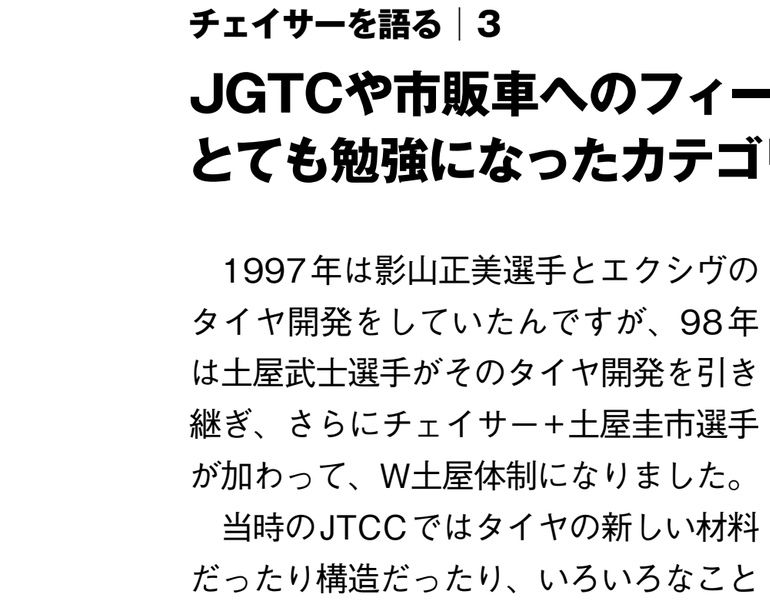
当時のJTCCではタイヤの新しい材料だったり構造だったり、いろいろなことを試しました。またトレッド剛性、ケース剛性、ベルト剛性など、その剛性バランスの最適化も細かく検討していましたね。ただJTCCでは同じタイヤを４輪に使うというのが前提だったので、駆動方式によって前後のタイヤを作り分けていたわけではありません。

当時、僕はGTも担当していて、特にGT300はタイヤサイズが近かったこともあり、どちらかで得られた結果をもう一方のカテゴリーにフィードバックすることもありました。また、チェイサーをやった翌年にはGTでミッドシップのMR2、FRのシルビア、FFのセリカと３車種をやりましたが、その駆動方式の違いに最適化していく際にはJTCCでの経験が役立ったと思います。とても勉強になったカテゴリーでした。

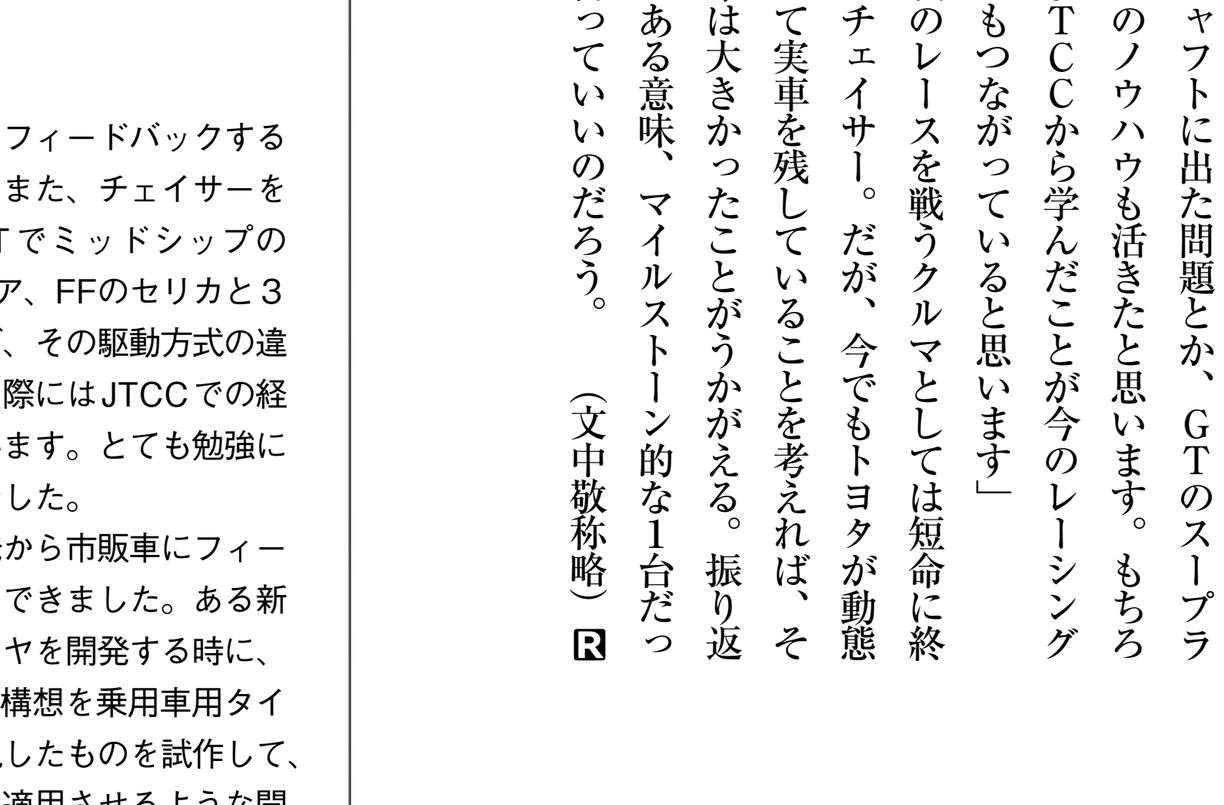
そのJTCCの開発から市販車にフィードバックすることもできました。ある新型車の純正装着タイヤを開発する時に、JTCCで考えていた構想を乗用車用タイヤでできるだけ再現したものを試作して、そこから公道走行に適用させるような開発を試みたんです。それがうまくいって純正タイヤになったという成功体験もありました。

ペラシャフトに出た問題とか、GTのスープラにはそのノウハウも活きたと思います。もちろん、JTCCから学んだことが今のレーシングカーにもつながっていると思います」

実戦のレースを戦うクルマとしては短命に終わったチェイサー。だが、今でもトヨタが動態保存して実車を残していることを考えれば、その使命は大きかったことがうかがえる。振り返れば、ある意味、マイルストーン的な1台だったと言っていいのだろう。（文中敬称略）R



横浜ゴム株式会社
現・MST開発部
プランニングゼネラルマネージャー
秋山一郎



97年最終戦でお披露目された未カラーリングのSSCCマシン。“チェイサールック”で評判も上々だったが、SSCCシリーズは一度も開催されることなく幻に終わった。

おわりに

JTCCはBTCCを追い越したか？

Text/Joe Kojima(Racing on) Photo/Andreas Beil
Special Thanks/Team Schnitzer BMW

特集の冒頭にも記したとおり、今号のＪＴＣＣ特集は１９９３～95年ごろに範囲を絞った記事構成になっている。ただ中子さんと本山さんの対談は97年最終戦の話だしシリーズの掉尾を飾ったチェイサーを再評価する企画もあるにはあるが、登場するのは基本的に「最初の２年」に奮闘していた面々ということになる。だからこそフェリオを表紙に据えたしＴＲＤにはカローラのことを訊いたし、バイエルン王子とユニコルセの大川さんにご登場願ったわけだ。

……おいおいエクシヴがいないじゃないか、関谷と亜久里とトムクリのコロナはどうした、最強アコードが全然出てこないしＨＫＳオペルの勇姿もない。ランティスもファミリアもＲ33スカイラインもインプレッサワゴンもモンデオもないのに、どこがＪＴＣＣ特集なんだこら～！

……そんなＪＴＣＣを愛してやまない、まだまだＪＴＣＣマシンが見たくてお怒りのアナタのために、もうすぐ最高の一冊が発売されます。

お待たせしました。『日欧ツーリングカーのすべて（5月18日発売）』です（↓）。巻頭の広告を見て早くもワクドキな方もいらっしゃるんじゃないでしょうか。昨秋の『新旧ＤＴＭマシンのすべて』に続く〝ハコマニア向け〟な一冊です。さっき羅列したＪＴＣＣマシンたち、漏らさずしっかり収録していますのでご安心を。

さらにドマーニやミラージュから計画レベルで頓挫したプレセアまで、今号で盛り込めなかった「まぼろしの非参戦車たち」も徹底紹介。

そしてもちろん「日欧」なんていうタイトルなので「○ＴＣＣ」の先駆者イギリスＢＴＣＣはもちろんドイツＳＴＷやフランス&イタリア・スーパーツーリズモに出ていたマシンも主力車種を中心にバーンと収録して紹介しています（現実にはそのために今がんばって作ってます）。カリーナＥとかアルファ１５５とかルノー19とかラグナとか４０５とか４０６とか８０６（!?）とかクセドス６とかボルボ８５０とかアウディＡ４とか英国アコードとか南アのセプターとか、とにかくお好きな方、ぜひとも書店へ！

……あぶない、宣伝だらけで本論をおろそかにするところだった。タイトルにある「ＪＴＣＣはＢＴＣＣを追い越したか?」というのは個人的ながら純粋な疑問。Ｆ１技術を盛り込んだ究極のクラス２ツーリングカーであるアコードなら〝ＢＴＣＣ先輩〟をタイムで凌いでいたことと思うが、シリーズの規模や人気や知名度やステータスでも本家を超えられたかは疑問だ。ＢＴＣＣも徐々に衰退の途をたどったが、それより前にＪＴＣＣは消滅してしまったわけで。

６月１日発売の本誌次号は久しぶりのラリー特集です。状況好転していますように……。R

JTCC Part III

『日欧ツーリングカーのすべて』では今号のP69にもチラッと写っているシュニッツァー謹製の極上BMW 318iを撮りおろしてご紹介！



鋭意制作進行中！
『日欧ツーリングカーのすべて』
５月18日（月）発売
本体980円＋税

※表紙デザインは実際と異なる場合があります。



SUPER GT チケット販売中

autosport web shopではSUPER GT全戦のチケットを販売いたします。

なくなり次第終了!

SUPER GT チケット購入キャンペーン実施中!!

autosport web shopでSUPER GTのチケットを
ご購入頂くと autosportロゴステッカー（2枚）と
レース旗ハンドタオルをプレゼント!





Racing on F1カレンダー2020

~~2800円~~

1400円（税込）



F1速報×ほぼ日手帳2020

~~2800円~~

1000円（税込）

2020年カレンダー クリアランスセール実施中!!



2020 GP Retro Archives Calendar

GOLDEN ERA“1990”

~~2200円~~ 1100円（税込）

auto sport Web shop

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

01

SPARK





世界中のレースファンを沸かせた、アストンのDTM参戦（と早すぎる撤退）。その記念すべきヴァンテージDTMも速攻でリアルにモデル化。62号車はフェルディナント・ハブスブルグ車。





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

R-Motorsportのアストンが勢ぞろい！

ズラリと勢ぞろいしたアストンマーチンのミニカーたち。見慣れた旧型ヴァンテージGT3に加えて昨年デビューした新顔AMR GT3の姿もある。センターには新規参戦して話題を集めたDTMのマシンが確認でき、隣には鮮やかなカストロールカラーの最新モデルも鎮座している。

「え、これって2020年車、２月に終わったばかりのバースト12時間を走ったマシンがもうモデル化されているの!?」と驚けたアナタ、さすがです。ご名答。

なんとこのモデル、実際のレースウイークまでに生産を完了し、現地バーストのチーム公式ショップで発売したのだという。

これはすごい。画期的だ。目の前で走っている最新マシンの精密なモデルがその場で買えてファンもコレクターも満足し、チームやスポンサーは即時的なPR効果が期待でき、スパークとしても商機を逸することなくモデルを買ってもらえる。つまり損する者のいない、全員がWin-Winの関係にあるということなのだから。

聞けば、これはチーム（R-motorsport）側からの打診にスパークが応えて実現したプロジェクトなのだという。チームは事前にマシンのディテール＆カラーリングデータを提供し、スパークはその守秘を厳守しながら立体化を完遂し納める。簡単なようだが、実際には完璧なスケジューリングが不可欠で「言うは易く行なうは難し」だろう。それもこれもスパークの高い技術力と生産力があってこそ。今後この方式が「当たり前」になることを願ってやまない。R

昨年のスパ24時間レースで２位となった新型ヴァンテージAMR GT3。現代的でスリークかつシャープな表情だが、伝統のグリルは健在。フォルムはもちろん、ウイングなど細部まで精密に再現される。



レーシングオン×エムエス・モデルズ

見よ、このアストンマーチンの大群を。今号は新製品情報ではあるものの
スパークとR-Motorsportが仕掛けた画期的なプロジェクトを紹介する
誰にとっても有益なこのプロジェクト、今後のさらなる展開に期待大だ

Text/Joe Kojima(MS-models)　Photos/Hidenobu Tanaka, Motorsport Images, ASTONMARTIN, DTM



762号車は昨年のスパ24時間を走った仕様だが、ゲーミングチェアのスポンサーがボディ横に線図を描いた。モデルでも完全再現。



R-Motorsportの特注モデルはこのオリジナルBOXに収められる。この仕様はチーム公式サイトでしか買えないが、他のモデル（2020年バサースト車を除く）は今後通常品として日本でも順次発売予定。







こちらは2019年のバサースト戦（2位）でのマシン。今や懐かしい印象すらあるV12ヴァンテージGT3だ。こちらもショート＆ワイドでありながら重厚なボディをうまく立体化している。









スコット・ディクソンが加入して話題となった今年のIGTC開幕戦バサースト12時間レース仕様のAMR GT3。追って彼らの公式オンラインショップにて少数が販売される予定だという。

DTM参戦車は日本にも少なくないコレクターがいると見え市販が渇望される。一番人気はやはりこのポール・ディ・レスタ車か。

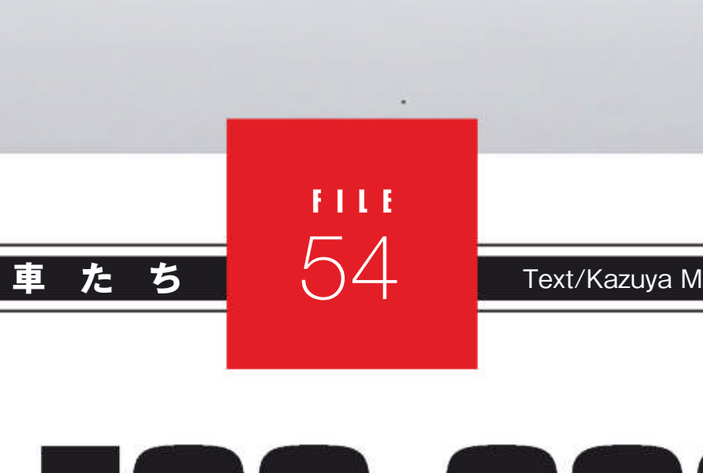


※モデルの一部はサンプルのため実際の製品とは異なる場合があります。モデルはレジン製です。

FILE 54

Text/Kazuya Minakoshi Photos/BH Auction, SAN-EI

BMW E36 320i ST



1990年代中盤、2ℓツーリングカーレースが欧州各国で盛況を博した
なかでもBMWはコンパクトセダン、E36型3シリーズを磨き上げ
各国の選手権シリーズのみならず著名な24時間レースへも投入した
これは今年の東京オートサロン「BHオークション」に出品された注目のマシンである

世界のツーリングカーレースに参戦する代表的なメーカーがドイツのＢＭＷだろう。１９６０年代から１６００や１８００などをベースにした車両でツーリングカーレースに出場するチューナーが出現し、やがて２０００をベースにした２００２（いわゆる〝マルニ〟）が登場しラリーやツーリングカーの人気ベース車両となった。そして70年に初めて開催されたニュルブルクリンク24時間レースで記念すべき初代優勝車両となり、さらに人気は高まった。

ＢＭＷは72年に子会社のＢＭＷモータースポーツ社を設立。３・０ＣＳｉや２００２ｔｉ／ｔｉｉ／ターボといった名車を作り上げ、79年にはＦ１のサポートレースであるプロカーレースにＭ１を登場させ人気を集めた。さらにグループＡ規定のツーリングカーが盛んになると2代目となる3シリーズ（Ｅ30）にＭ３をデビューさせ、ドイツツーリングカー選手権（ＤＴＭ）を含めた世界中のツーリングカーレースを席巻した。

名車Ｍ３の躍進

90年、イギリスツーリングカー選手権（ＢＴＣＣ）がスーパーツーリング規定（ＦＩＡクラス２）になると、この年モデルチェンジした新型3シリーズ（Ｅ36）をベースにした２ℓモデルの３１８ｉを登場させ、92年にドライバーズタイトル（ティム・ハーベイ）、93年にドライバーズ（ヨアヒム・ビンケルホック）とマニュファクチャラーズタイトルを獲得した。また94年にニューツーリング規定が導入された全日本ツーリングカー選手権（ＪＴＣＣ）では参戦２年目の95年にドライバーズ（スティーブ・ソーパー）とチームのダブルタイトルを獲得。本国ドイツで





はＤＴＭ終了後の94年と95年にＳＴＷ（スーパーツーリングカー選手権）でタイトルを獲得している。

耐久レースにおいては、93年のニュル24時間レースにＭ３のツーリングカー（Ｍ３ ＧＴＲ）が登場。しかしわずか27周でリタイアという惨敗を喫した。94年にはセミワークスチームが３１８ｉを走らせたが、プライベートチームのＭ３が優勝という結果に終わった。

そんなワークスの不振を吹き飛ばしたのが95年６月16～18日に開催されたニュル24時間。ワークスとセミワークスであるイタリアのチーム・ビガッツィで各２台計４台の３２０ｉを走らせ、チーム・ビガッツィの１号車（ロベルト・ラバーリア／マルク・デュエツ／アレクサンダー・ブルクシュタラー組）が優勝。

それがこの〝95／０３１〟というシャシーナンバーを持つ車両だ。同レースでのカラーリングはＪＴＣＣでもおなじみの白いボディに赤から青のグラデーションのかかったフラッグがあしらわれ、ボンネットと両ドアにはやはりおなじみのバルシュタイナービールのビッグロゴと、サブスポンサーであるオイルメーカーのＦＩＮＡのロゴが入っていた。ちなみにワークス＆セミワークスの、ほかの３台は終盤にリタイアを喫している。

ＢＭＷがＭ３ではなく３２０ｉを世界各国のツーリングカーレース用車両として選択した理由は、大排気量のＭ３よりも３２０ｉの方が信頼耐久性に優れ、さらに燃費面でも有利と判断したからだろう。ニュル24時間レースでは給油にクイックチャージャーが使用できずガソリンスタンド同様のノズルで行なうため、ピットでの滞在時間が長い。このためピットインの回数を減らすことが重要であった。実際ＢＭＷは98年には燃費に優るディーゼルターボの３２０ｄで総合優勝を飾っている。

ビッグイベントを制したＢＭＷ

95年ニュル24時間で総合優勝を果たしたこのシャシーは、翌年７月25～28日に開催されたスパ・フランコルシャン24時間レースでも優勝を飾ることとなる。

スパ24時間は１９２４年に初開催された歴史ある24時間耐久レースで、81年にはマツダＲＸ－７、91年には日産スカイラインＧＴ－Ｒ（服部尚貴が日本人として初優勝）が総合優勝するなど、日本ではニュル24時間よりも知名度が高いビッグイベントである。ＢＭＷは94年にスペインのタバコブランドであるバストスとＦＩＮＡのスポンサーを受けたチーム・ビガッツィのセミワークス４号車（３１８ｉｓ）、ラバーリア／ティエリー・タッサン／ブルクシュタラーのトリオが総合優勝を遂げていた。

そして翌95年、ビガッツィの８

95～97年の欧州24時間レースを制した珠玉のワークスカー



号車（３２０ｉ）、ピーター・コックス／ソーパー／ビンケルホック組が連覇を果たした。この８号車のカラーは青地のＦＩＮＡと赤地のバストスを逆に配したもので、フロントが青いものだった。なおチームは１号車のネルソン・ピケ／デュエツ／ラバーリア組も２位でゴールして１・２フィニッシュを達成している。

96年大会で優勝したのは、前年にニュル24時間を制したシャシーナンバー〝95／０３１〟の２号車。もちろんチーム・ビガッツィの車両で、ドライバーはヨルグ・ミュラー／ブルクシュタラー／タッサンのトリオだった。カラーリングは赤地のバストスがフロント、青地のＦＩＮＡがその後方という前年とは逆のカラーリング。チームメイトの１号車（コックス／ソーパー／デュエツ）が２位でゴールしてチーム・ビガッツィは２年連続の１・２フィニッシュ。３、４位にも他チームのＢＭＷ３１８ｉsとＭ３がゴールしてＢＭＷはトップ４を独占することとなった。

そして97年７月24～27日に開催された大会でもチーム・ビガッツィのディディエ・ド・ラディーグ／デュエツ／エリック・エラリー組の１号車が総合優勝。これもシャシーナンバー〝95／０３１〟であり、この個体はスパ24時間を連覇しただけでなく95年のニュル24時間も合わせると３年連続で24時間耐久レースを制覇した名機ということになる。レースはポールシッターである同チームの２号車（ジョニー・チェコット／ピケ／ビンケルホック組）も同一ラップでゴールして１・２フィニッシュ。これによりチーム・ビガッツィはスパ24時間で４年連続の１・２フ

BMW 320i STW（1994）	
全長×全幅	4433/1698㎜
ホイールベース	2700㎜
エンジン	S14 水冷直列４気筒16バルブ縦置き
排気量	1998cc
最高出力	280hp
最大トルク	26.5kmg
トランスミッション	シーケンシャル６速
駆動方式	FR
サスペンション（前／後）	ストラット／セミトレーリングアーム
重量	1050kg以上



97年スパ24時間レースの結果を報じたオートスポーツ９月15日号に掲載されたFINA BASTOS BMW（BMW チーム・ビガッツィ）の記事。

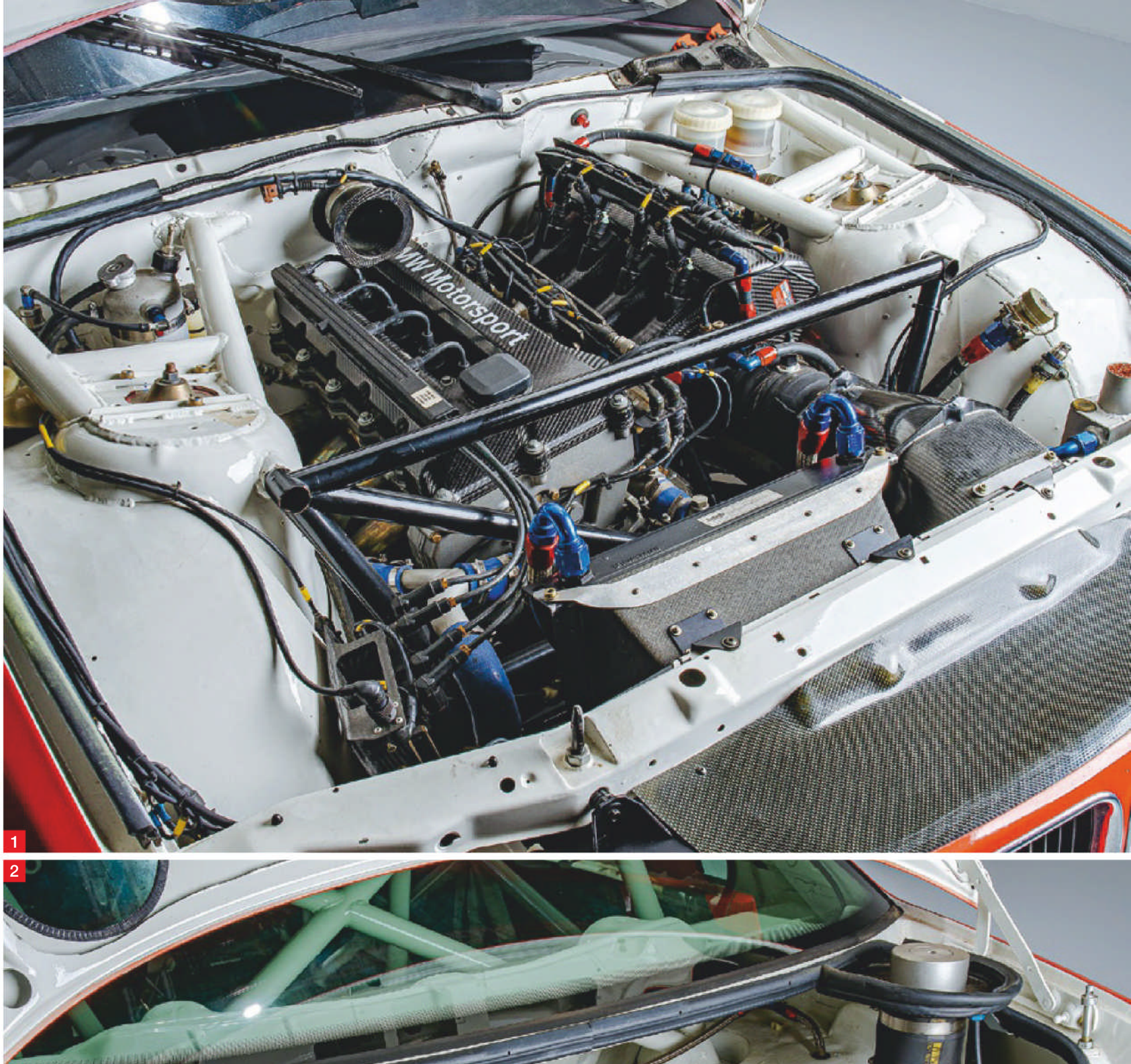


FILE 54

現代に生きる銘車たち

BMW E36 320i ST

1カーボンのカムカバーが装着されたエンジン。エンジン先端にはパイプのサブフレームが組まれストラットタワーでシャシーと結合。2リヤトランク内に置かれた安全燃料タンクはトランクルームの底に置かれ、給油パイプがトランク上まで伸びる。3リヤサイドウィンドウにはドライバー名と国旗が記されている。4リヤトランクには2本のステーで支持されたウイングが装着される。強く湾曲した翼が特徴的だ。5BBSのセンターロックホイールには212/650R19のミシュランスリックが組み合わされた。



1



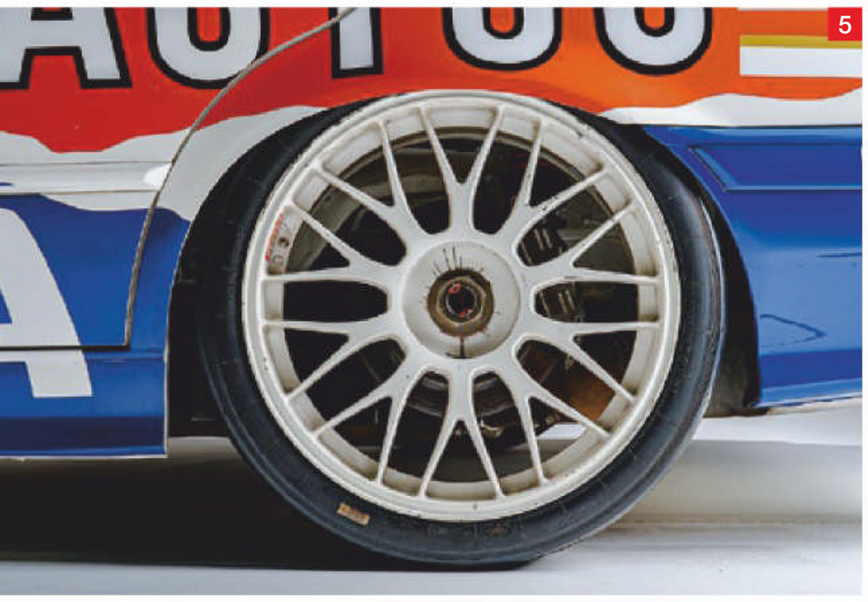
3



2



4


5

ィニッシュを果たした。さらにBMWワークスが地元チームとジョイントしてエントリーしたディーゼルターボの320TDS（コックス／クリスティアン・メンツェル／エマニュエーレ・ナスペッティ組）も3位でゴール。BMWが表彰台独占という結果を残している。

BMWチーム・ビガッツィは98年にもこのクラシカルイベントでアラン・クディーニ／デュエツ／エリック・バン・デ・ポール組の320iで優勝して大会を5連覇。しかし名機E36型の3シリーズも新鋭のライバル勢には力負けするようになり、320iの時代は終焉を迎えることとなった。90年代におけるBMW 3シリーズのツーリングカー活動はスポーツイメージを高め、トップクラスのスポーツセダンとしての地位を不動なものとした。メーカーの戦略がモータースポーツによって昇華した見事な例と言えるだろう。

その後の世界的な耐久レースにおけるBMWの活躍は、ニュル24時間では2004年のGT2規定のM3 GTRまで6年のブランクを要し、スパ24時間では2015年のZ4 GT3まで実に17年も勝つことができなかった。

BMWはWEC（世界耐久選手権）からもM8GTEを撤退させた。現段階では2021年に発表される新型M4をベースとしたG



1



4



3



2

BMWモータースポーツで製作されたマシンは ワークスの名にふさわしい成績を残した

1997年スパ24時間レース結果（総合20位） 7月26～-27日　スパ・フランコルシャン1周6.968㎞　スタート73台／完走44台

順位	No	ドライバー	マシン	チーム	予選	決勝
1	1	D.ド・ラディーグ／M.デュエツ／E.エラリー	BMW 320i	BMW フィナ・バストスチーム	2位	484周
2	2	J.チェコット／N.ピケ／J.ビンケルホック	BMW 320i	BMW フィナ・バストスチーム	3位	484周
3	82	C.メンゼル／E.ナスペッティ／P.コックス	BMW 318 TDS	BMWテストセンター・ニュルブルクリンク	7位	476周
4	81	J-F.エムロール／R.バウムシュラッガー／J.ザイデル	VW ゴルフ TDi	フォルクスワーゲン・モータースポーツ	10位	465周
5	71	P.シモンズ／D.ショースマン／Y.オリビエ	ルノー・メガーヌ 16V	ルノーベルガチーム	11位	459周
6	14	A.クディーニ／K.モレケンズ／S.デ・グルード	BMW M3	カストロールレーシング	22位	453周
7	15	M.ショーベル／F.モレー／P.ベレン	BMW M3	カストロールレーシング	37位	451周
8	28	L.ドゥルディ／S.サルディリ／メロニ	BMW M3	ドラメルモータースポーツ	20位	448周
9	27	M.ニューガーテン／P.マーシュ／B.プローグ	BMW M3	シャーマーモータースポーツ	18位	447周
10	29	He.ヘネス／Ha.ヘネス／A.バグネール	BMW M3	ユーレジオモータースポーツ	23位	446周
11	32	B.イリエン／C.ギーラート／デ・ラ・ロンデ	BMW M3	P.N. レーシング	30位	444周
12	80	Y.ミュラー／T.ビダリ／B.ジョーンズ	VW ゴルフ TDi	フォルクスワーゲン・モータースポーツ	12位	443周
13	26	Ko.ワーテル／Kr.ワーテル／A.バニエルショット	BMW M3	ADスポーツエクセルシオール	24位	437周
14	8	A.フェルテ／D.サレン／B.ティリー	BMW M3	BMW FINA	14位	434周
15	20	R.ウォルフ／F.シュミット／N.デマス	BMW M3 3.2ℓ	ウォルフレーシング	21位	433周
16	35	H.V.リント／W.デームス／M.V.ランゲナケン	BMW M3	HRSチーム	32位	427周
17	40	W.サベイルスバーグ／H-J ベルム／P.ウィス	オペル・アストラGsi	ミュルナーモータースポーツ	47位	427周
18	55	G.エリオット／B.スティルウェル／T.R. ルオコネン	ホンダ・シビックVTi	ホンダVTECチーム	52位	425周
19	23	S.バン・ダイク／I.カーン／M.ルクセン	BMW M3 3.2ℓ	E.B.R.T.シュレーダーモータースポーツ	38位	424周
20	16	赤尾文雄／鈴木恵一／新田守男	トヨタ・セリカGT-FOUR	トヨタ・ベルギー	39位	424周

1カーボン製のメーターパネルにはPiリサーチ社製のデジタルメーターが埋め込まれている。ステアリングにはRADIO（無線）、DRINKなどのプッシュボタンが取り付けられている。6速シーケンシャルシフトノブはゴルフボールタイプ。センターパネルには各種スイッチなどが並ぶ。**2**BMW M GmbH E36 STC 95/031の刻印が記されたシャシープレート。 **3**パッドの巻かれたドア両サイドのクロスバーはドライバーの安全とシャシー剛性を高める。ドアの内張はケブラーが貼られる。ドライバーの足元は、滑り止めが貼られたペダルと、床に貼られた断熱シートが見られる。**4**ヘルメットガード付きのバケットシートにはBMWの刺しゅうが施されている。

T3カテゴリー車両の開発に着手しており、これを2022年にはカスタマーチームへ供給する予定だ。BMWが復活しないことにはツーリングカーレースは面白くない。ニュルブルクリンクやスパ・フランコルシャンでトップ争いをする姿が見られるのか？　それにしてもバストスとFINAの赤／青／白のカラーリングは今見ても非常に力強い。R

新パワーワードで見えてくるレース界の“いま”

Written by Toshiyuki Endo

今号のワード

まさかの変事でレース界にも大影響
「新型コロナウイルス禍」

いま話題の出来事や気になるモノ、人物、用語といった言葉(ワード)に注目して最新のモータースポーツ界をとらえていく

Photos/Motorsport Images, XPB Images, TOYOTA, Honda



オーストラリアGPのレースウイーク金曜日、開催中止を発表するFIAやオーストラリアGP、フォーミュラワングループの関係者。ぎりぎりの決定に来場のファンからはブーイングが。

この号から新たなかたちで4輪モータースポーツの〝いま〟に関する時評なり分析なり予想なりを書かせていただくわけだが、いきなり「まさかの変事に遭遇した」と言わざるを得ない。

4輪モータースポーツに限った話ではなく、多くのスポーツが世界中でイベントの延期や中止という選択を余儀なくされている。我々のスポーツに関していえば、F1もインディカーも開幕せず、スーパーGTも無観客テストが精一杯という状況。ここ最近、なんとかほぼ正常に実施されたといえるメジャーイベントは、競技最終日を切り上げて終了したWRCメキシコ戦くらいのものではないか。

F1とインディが大混乱

この緊急事態の原因となっている『新型コロナウイルス禍』に関し、我々日本からの目線で何が最大の誤算だったかという と、3月になって世界のあちこちであまりにも急激に感染が広がってしまったことだろう。

最初に問題が表面化したのが中国の武漢だったため、概ねアジア近辺で完結するものと捉えていたのに、それが大間違いだったことに多くの人が気づかされたはず。特にイタリアの深刻な状況は誰もが予想不可能なレベルだっただろう。

F1開幕戦（だったはず）のオーストラリアGP、その現地も相当に混乱したと聞く。なにしろ参戦チームスタッフからウイルス感染者が出るなどし、金曜フリー走行開始直前ともいえるタイミングでイベント緊急停止。同じ週にアメリカではインディカー・シリーズのオープニングレース（だったはず）のセント・ピーターズバーグ戦が似た状況に陥った。こちらは、一旦は無観客開催を宣言してから急転して取りやめという流れに。

3月中旬、これら異例中の異



オーストラリアGPで完熟歩行をするサインツら。その後チーム内に感染者が出てマクラーレンが撤退を決めたことで事態は急変した。

例ともいえる〝ドタキャン劇〟の連鎖並行と呼応するように世界各地でモータースポーツイベントの延期や中止が続出するフェーズへと状況は進んでいった。それ以前にもそういった措置は散見されていたが、いよいよ壊滅的状況となったのである。

〝2020年、消滅〟も!?

状況は常に動いており、本稿が2020年3月23日の段階で書かれたものであることは承知していただきたいところだが、F1の今季開幕は6月以降となることが確定的で、5~6月を基本の開催時期とする世界3大レースに関してはモナコGPが中止、ル・マン24時間は9月に延期、インディ500だけは執筆段階で延期等の正式発表はないが、おそらく開催関係者は揺れているものと思われる。

ひょっとすると、多くのスポーツの歴史において〝これから先の2020年〟は存在しなくなるのかもしれない。ル・マンの延期時期や、同じフランスでのテニスの4大大会「全仏オープン」も通常5~6月の開催を9~10月に延期していることなどから、北半球の秋になればほぼ正常な社会活動が復活すると世の中が踏んでいる雰囲気も感じるけれど、果たして……?

そして今は世界中のスポーツが中止や延期に憂いているわけだが、当然ながらこのコロナ禍は(特にモータースポーツ界において)さらに次のフェーズへと向かうことも確実である。

メーカー撤退連鎖も必至か

コロナ禍による経済被害は、これから世界中でさらに甚大なものになる。それは過去の経済系クライシスを振り返ってみれば当然であるように、世界中の自動車メーカーをモータースポーツへの積極的な関与から遠ざけることになり、スポンサーの撤退や規模縮小という要素も呼び込むことにつながるだろう。近い例では2008年秋に発生したリーマンショックの影響が思い出される。

こんな予想は当たってほしくないが、今回のコロナショックはリーマンショックをも上まわるものになる可能性が高い。なにしろ広がり方が顕著だし、人の根本的な行動を大幅に制限するのだから、語弊を承知で言うが威力絶大。いくつかのカテゴリー/シリーズが崩壊に至る可能性さえあると思えてしまう。

生命の危機という状況の前に、スポーツや文化というジャンルに属するものの〝優先順位〟は圧倒的に低いのだから。

発展顕著なeスポーツがその長所によってさらに活かされ、モータースポーツにおける主流となる時期が大幅に早まった、という見方もできる状況か。「高コストで危険かつ環境にも良くない実車のモータースポーツが死滅への坂道を転がり出す契機はコロナショックだった」と、後世の歴史家が振り返ることになっても不思議ではない。

終息が見えず、自粛や行動制限を巡る議論も様々あるなか、地球人類は「人」として生き続けられる確率を高めるか、危険覚悟で「人間」としてあり続ける道を進むか、そんな正解なき二者択一を迫られているのかもしれない、とまで考えてしまう昨今。大袈裟すぎる考えであってくれればいいのだが。R





上:F1モナコGPは中止が決定。1955年からの連続開催も途切れることに。右:ル・マン24時間は9月19~20日への延期が発表された。

New POWER WORD アルファタウリ

2019年シーズンまでは「トロロッソ」の名で活動していたF1チームが、2020年から新たに使う名称。イタリアのファエンツァを本拠とするこのチーム、もともとの母体はミナルディである。

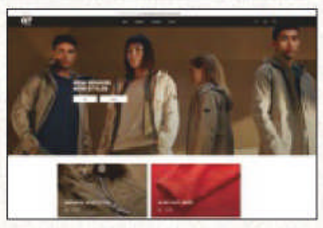
ミナルディのF1参戦期間は1985~2005年の21シーズンで、最高4位。2006年からレッドブルのセカンドチームとして再出発し、トロロッソを名乗った。トロロッソ時代に1勝(2008年イタリアGPのセバスチャン・ベッテル)。2018年以降はホンダ製パワーユニットを搭載して戦っている。考えようによっては“ミナルディ・ホンダ”であり、F1最熱狂期の目線からは「あの頃ならあり得なかった組み合わせ」となるが、昨季は2位と3位を1回ずつ得る健闘を見せた。

アルファタウリはレッドブル系ファッションブランドの名称で、それがセカンドチームの名称にも使われることになった。しかし、このチーム新名称がF1界に思わぬ問題を引き起こしてしまう。

既存のアルファロメオ(チーム母体はザウバー)と名前が被ってしまったのである。スペル的にはALFA ROMEOとALPHA TAURIで“アルファ違い”なのだが、日本にとっては同じ「アルファ」だ。

中継等での差別化も難しいだろうし、文字面としても長いうえに7文字中の上4文字が同じでまぎらわしい。まさか「ロメオ」「タウリ」と略すわけにもいかず……。片方がホンダ勢だけに、冗談の範疇にとどまる軽い問題とはいえない。





上:アルファタウリのロゴには見慣れた牛が。牡牛座の一等星の名前が由来だ。左:アルファタウリの商品はオンラインストアで買える。

1970 ETC第6戦 Grosser Preis der Tourenwagen　1970年7月12日／ニュルブルクリンク（ドイツ）

［決勝結果］ 22.835km×６時間（37周）=844.895km　決勝出走95台／完走47台　晴れ／ドライ

Pos.	Group	Class	Pos.	No.	Drivers	Car	cc	Cyl.	Tyre	Lap	Time	Qfy.Time	Grid
1	Div.3/2000	7	1	27	A.デ・アダミッチ/G-L.ピッキ	アルファロメオGTAm	1985	L4	FS	37	6:08'35"7	9'26"7	2
2	Div.3/2000	7	2	33	H.ヘッセル/G.シュラー	アルファロメオGTAm	1985	L4		37	6:09'02"2	9'38"2	7
3	Div.3/2000	7	3	28	T.ツェッコーリ/C.ベッカーズ	アルファロメオGTAm	1985	L4	FS	36	6:01'00"6	9'32"5	5
4	Div.3/2000	7	4	32	片山義美/Y.デプレ	マツダR100	982r	2r	BS	36	6:01'32"8	9'49"2	12
5	Div.3/2000	7	5	30	片倉正美/武智俊憲	マツダR100	982r	2r	BS	36	6:06'40"7	9'51"9	13
6	Div.3/2000	7	6	31	J.ベルネーブ/C.ベイカー	マツダR100	982r	2r	BS	35	6:01'59"6	9'52"0	14
7	Div.2/1300	5	1	83	C.トルチ/C.ファチェッティ	アルファロメオGTA	1290	L4		35	6:09'20"6	10'06"5	23
8	Div.2/1600	6	1	63	B.ヘンネ/D.バッシェ	BMW 1600	1573	L4	DL	34	6:01'58"3	10'20"7	34
9	Div.3/2000	7	7	47	T.フェロイス/B.ニーハウス	BMWアルピナ2002 TI	1990	L4	BS	34	6:04'22"2	10'35"1	45
10	Div.2/1300	5	2	69	P.マルクス/W.キルシュ	アルファロメオGTA	1290	L4		34	6:06'12"5	10'29"9	41
11	Div.3/2000	7	8	22	H.ヘイヤー/C.シッケンタンツ	BMW 2002 TI	1990	L4	DL	34	6:07'02"7	9'52"9	16
12	Div.1/1000	3	1	102	J.アプト/W.ゾマー	フィアット・アバルト1000TCR	982	L4	DL	34	6:10'39"3	10'51"5	61
13	Div.2/1300	5	3	77	S.ウベルティ/C.ツッコーリ	アルファロメオGTA	1290	L4		33	6:01'05"6	10'19"9	32
14	Div.1/1000	3	2	103	O.ウィーク/B.スティーンベルグ	フィアット・アバルト1000BC	982	L4	DL	33	6:02'44"9	10'29"9	42
15	Div.2/1300	5	4	75	G.ヘネマン/R.シュトロベル	アルファロメオGTAJ	1290	L4	DL	33	6:04'24"1	10'43"2	53
16	Div.2/1600	6	2	56	R.ツバイベウマー/G.ションズ	BMW 1600 TI	1573	L4	DL	33	6:06'15"1	10'17"8	30
17	Div.3/2000	7	9	45	W.シュティラー/L.ステンデバード	BMW 2002	1990	L4	DL	33	6:07'46"6	10'37"5	47
18	Div.3/2000	7	10	49	K-H.アイゼンシェンク/H-G.シュテッフェル	BMW 2002 TI	1990	L4	GY/DL	33	6:08'23"1	10'45"9	55
19	Div.2/1300	5	5	78	“プーキー”/“パム”	アルファロメオGTAJ	1290	L4		33	6:09'23"0	10'18"8	31
20	Div.2/1600	6	3	64	A.ミューラー/H-J.デリヒス	BMW 1600 TI	1573	L4	DL	32	6:00'22"6	10'49"3	58
21	Div.1/1000	3	3	101	P.グリンベルグ/P.ボデン	NSU TTS	996	L4	GY/DL	32	6:00'28"5	10'53"8	63
22	Div.2/1300	5	6	76	P.ルーベンス/C.バン・リン	アルファロメオGTAJ	1290	L4	DL	32	6:00'29"4	10'47"8	57
23	Div.3/3000+	9	1	5	R.キーネン/E.ユントゲン	フォード・マスタング		V8		32	6:02'16"0	10'41"4	51
24	Div.1/1000	3	4	98	P.ビスキルヘン/G.クネツィンガー	NSU TTS	996	L4	DL	32	6:06'29"2	11'10"2	70
25	Div.2/1300	5	7	73	W.ヒルド/G.クレッチュマー	アルファロメオGTJ	1290	L4	DL	32	6:07'10"2	11'01"7	66
26	Div.2/1300	5	8	74	E-W.テレ/D.ヘンドリクス	アルファロメオ1300GTA	1290	L4	GY	31	6:03'57"2	11'05"1	69
27	Div.3/3000	8	1	16	“キャンディ”/E.ガトウスキー	オペル・コモドアGS/E	2490	L6	GY	31	6:04'02"4	11'16"1	74
28	Div.2/1150	4	1	94	W.シュルフ/T.ボサート	NSU TT	1148	L4	DL	31	6:09'01"9	11'13"8	72
29	Div.3/3000+	9	2	3	R.カーン/M.ランツ	フォード・マスタング		V8	DL	31	6:09'14"7	10'29"8	40
30	Div.1/1000	3	5	100	J.ボベク/J.ハウグランド	シュコダS100	988	L4	DL	31	6:10'01"0	11'14"0	73
31	Div.3/2000	7	11	23	E.ルクラー/E.ブート	BMW 2002	1990	L4		30	6:02'05"3	11'11"7	71
32	Div.2/1300	5	9	82	P.ベルクハウゼン/H.ベール	アルファロメオGTJ	1290	L4		30	6:02'52"0	11'59"0	85
33	Div.3/3000	8	2	17	F.ケーネン/H.ケーネン	フォード・カプリ	2293	V6	DL	30	6:02'52"0	11'03"6	67
34	Div.1/1000	3	6	99	V.ボベクJr./O.ホルサク	シュコダS100	988	L4	DL	30	6:03'37"4	11'55"4	84
35	Div.1/700	1	1	116	D.バルターシャイド/K.リュベリング	シュタイアプッフ650TR	692	F2	MZ	30	6:05'59"3	11'59"7	86
36	Div.2/1150	4	2	92	W.ゲラー/H.シュスター	DAF 55	1148	L4	KL	30	6:08'56"8	12'02"3	88
37	Div.1/850	2	1	111	R.クレンツァー/G.ベーバー	アバルト850TC	847	L4	DL	29	6:02'16"9	--	101
38	Div.2/1150	4	3	90	G.オルシェウスキー/H.フォーゲル	DAF 55クーペ	1108	L4	PI	29	6:06'59"1	12'31"3	94
39	Div.2/1150	4	4	91	F.ハイネ/A.ライヒャート	オペル・カデットSR	1078	L4	DL	29	6:08'59"2	12'13"6	91
40	Div.2/1300	4	5	93	W.ビンゲマー/H.ハイマー	オペルRカデット	1078	L4	DL	29	6:11'22"3	12'34"2	95
41	Div.2/1150	4	6	89	W.ハイデン/R.シューマッハー	シムカ1000	1148	L4	DL	29	6:13'46"2	11'35"2	79
42	Div.3/3000	8	3	18	“バグリット”/P.ルロン	シトロエンDS21	2175	L4		28	6:03'21"3	12'36"2	96
43	Div.1/700	1	2	118	F.アイヒハマー/H.ヘリング	シュタイアプッフ650TR	692	F2	DL	28	6:05'43"2	11'35"2	78
44	Div.1/1000	3	7	107	B.ツィーグラー/H-P.ツィーグラー	BMCクーパーMkⅡ	998	L4	DL	28	6:09'20"0	13'42"8	99
45	Div.2/1150	4	7	88	H.レルヘ/W.ミーバッハ	DAF 55T	1108	L4	PI	28	6:10'19"4	13'00"2	98
46	Div.2/1600	6	4	59	K.ヘンズ/H.ミュンヒ	BMW 1600-2	1573	L4	DL	27	6:01'14"4	11'39"1	82
47	Div.1/1000	3	8	106	B.ラック/J.バイシャイディンガー	NSU 1000 TTS	996	L4	DL	26	6:04'28"9	11'39"1	81
	Div.2/1600	6		65	G.ビーン/D.ビーズナー	フォード・エスコートTC	1594	L4	DL			9'57"2	19
	Div.3/3000+	9		1	D.アイマン/K.フリッツィンガー	フォード・マスタング		V8	GY			10'22"4	36
	Div.3/2000	7		29	H.シュルツェ/R.シュテンツェル	アルファロメオGTAm	1985	L4	FS		アクシデント	9'41"5	8
	Div.3/2000	7		26	T.ヘゼマンズ/N.ギャリ	アルファロメオGTAm	1985	L4	FS		アクシデント	9'25"8	1
	Div.3/3000	8		8	R.シュトメレン/R.アルトーネン	フォード・カプリ	2394	V6			エンジン	9'27"1	3
	Div.3/3000	8		14	W.カウーゼン/D.フレーリッヒ	オペル・コモドア2800	2998	L6	DL			12'59"9	97
	Div.3/3000	8		9	H.ベルナー/Y.フォンテイヌ	フォード・カプリ	2394	V6			ギヤボックス	9'41"7	9
	Div.3/3000	8		7	M.モール/D.グレムザー	フォード・カプリ	2394	V6			オルタネーター	9'29"0	4
	Div.3/3000	8		15	L.フォン・バイエルン/G.コッホ	オペル・コモドア2800CS	2998	L6	DL		ブレーキ	9'37"3	6
	Div.3/2000	7		34	A.クレブス/W.ブルン	BMW 2002 TI	1990	L4	DL			10'12"0	27
	Div.3/2000	7		21	P.ベルグナー/K-H.ヘルプスト	BMW 2002 TI	1990	L4	DL		アクシデント	10'06"6	24
	Div.3/2000	7		37	H-W.ブロール/J.バステルト	BMW 2002 TI	1990	L4	DL			10'01"3	21
	Div.3/2000	7		36	H.クール/W.ドイッチュ	BMW 2002 TI	1990	L4	DL			9'57"5	20
	Div.2/1600	6		61	R.ヘルツォグ/N.ラウダ	BMWアルピナ1600	1573	L4	DL			9'54"6	18
	Div.2/1600	6		62	G.パンクル/F.フォン・ホーエンツォレルン（/H.マルコ）	BMWアルピナ1600	1573	L4	DL		エンジン	9'52"8	15
	Div.3/2000	7		20	D.バッシェ/H-J.シュトゥック	BMW 2002 TI	1990	L4	DL		エンジン	9'46"0	11
	Div.3/2000	7		48	W.クリストマン/W.ノルテ	BMW 2002 TI	1990	L4	DL			9'42"8	10
	Div.2/1300	5		80	H.メンツェル/M.クラヌフス	フォード・エスコート1300	1298	L4	DL			10'05"3	22
	Div.1/850	2		136	H.ビンツ/S.シュニットハー	フィアット・スペシャル	843	L4				12'28"5	93
	Div.3/3000+	9		2	F.マイアー/P.ペーテルズ	フォード・マスタング		V8	DL			10'37"7	48
	Div.3/3000+	9		4	B.ランゲ/F.タイセン	フォード・マスタング		V8	DL			--	
	Div.3/2000	7		24	K.フフス/W.クサデク	BMW 2002	1990	L4	PI			10'15"3	29
	Div.3/2000	7		39	H.カトマン/H.ブロシュク	BMW 2002	1990	L4	DL			10'38"7	49
	Div.3/2000	7		42	P.クールマン/H-P.ヨイステン	BMW 2002 TI	1990	L4	DL			10'21"8	35
	Div.3/2000	7		50	H.ボーネ/R.シュテヴァー	BMWアルピナ2002	1990	L4	PI			10'12"7	28
	Div.2/1600	6		52	D.シュミット/K.フルラー	BMW 1600-2	1573	L4	DL			10'34"1	44
	Div.2/1600	6		53	U.カイザー/H.ギルゲス	BMW 1600 TI	1573	L4	DL			10'28"3	39
	Div.2/1600	6		55	K-H.ティボール/E.ヘルムート	フォード・エスコートTC	1594	L4	GY			10'51"9	62
	Div.2/1600	6		57	W.ヒュッケ/E.シュンプ	BMW 1600-2	1573	L4	DL			10'56"9	65
	Div.2/1600	6		58	H-P.クライン/M.ミナイフ	BMW 1600	1573	L4	GY			10'23"7	37
	Div.2/1600	6		60	M.ハルトゥング/M.ケスターフレルケ	アルファロメオ・ジュリアスーパー	1570	L4	DL			10'39"0	50
	Div.2/1600	6		67	W.カーン/F.エルバッハ	BMW 1600	1573	L4	DL			10'43"1	52
	Div.2/1600	6		68	K.アウアー/N.アウアー	BMW 1600-2	1573	L4	DL			10'51"1	68
	Div.2/1300	5		70	D.バイツィンガー/W.ビスターフェルド	アルファロメオGTAJ	1290	L4	DL			10'20"4	33
	Div.2/1300	5		71	D.グライヒ/D.モール	アルファロメオGTAJ	1290	L4				10'10"9	26
	Div.2/1300	5		72	W.メンデン/D.ロネマン	モーリス・クーパーS	1293	L4	DL			10'45"4	54
	Div.2/1300	5		79	W.ドナ/F.ソルチ	アルファロメオGTA	1290	L4				10'25"6	38
	Div.2/1300	5		81	K.ミューラー/K-J.ビルトミュラー	NSU TT		L4	DL			11'26"1	76
	Div.2/1150	4		95	G.ダニエーリ/“ルチアーノ”	フィアット128	1148	L4	DL			11'29"9	77
	Div.2/1150	4		138	K.ハインリッヒ/J.シュラム	NSU 1000 TT		L4				11'37"8	80
	Div.2/1150	4		139	R.ランゲン/H.ツィマー	オペル・カデット	1078	L4				12'12"6	90
	Div.1/1000	3		97	P.エルンシュト/H.ランケ	フィアット・アバルト1000TCR	982	L4	DL			10'35"5	46
	Div.1/1000	3		104	U.グラーノ/“オピチーナ”	フィアット・アバルト1000TCR	982	L4				10'54"3	64
	Div.1/1000	3		122	H.バルグ/J.カウフマン	NSU TTS	996	L4				11'43"4	83
	Div.1/850	2		110	E.クラウス/H.モナト	アバルト850TC	847	L4	DL			12'22"4	92
	Div.1/700	1		119	G.マイルホファー/J.クレイリク	シュタイアプッフ650TR	692	F2	DL			15'49"3	100
	Div.1/700	1		120	M.ムセウス/H-J.ジーバート	シュタイアプッフ650TR	692	F2	DL			12'12"1	89
	Div.1/700	1		121	F.エルペルディング/G.ブルンスビッカー	ホンダN600	599	L2	DL			--	
ns	Div.3/3000	8		11	D.クェスター/A.ソーラー-ロイグ	BMW アルピナ2800 CS	2996	L6	DL		撤退	--	
ns	Div.3/3000	8		12	G.ヒューバー/H.ケレナーズ	BMW アルピナ2800 CS	2996	L6	DL		撤退	--	
ns	Div.3/2000	7		140	W.カストナー/W.ディエター	BMW 2002	1990	L4				9'53"2	17
ns	Div.3/2000	7		46	K-H.ベッカー/K-P.ロソリウス	BMW 2002 TI	1990	L4	CT			10'08"5	25
ns	Div.3/2000	7		44	C.キュノー/C.グレミガー	BMW 2002 TI	1990	L4	DL			10'32"5	43
ns	Div.3/2000	7		41	R.デロム/R.マサイ	BMW 2002	1990	L4	GY			10'47"5	56
ns	Div.1/1000	3		105	“J.ビング”/J-M.パロモ	フィアット・アバルト1000TCR	982	L4	DL			10'50"3	59
ns	Div.2/1300	5		85	J.ムーア/B.ウィリアムズ	BLMCクーパーS	1293	L4	DL			11'03"8	68
ns	Div.2/1150	4		96	W.ホーン/H-J.ゴルケ	NSU 1000 TT		L4				11'21"1	75
ns	Div.1/700	1		117	G.ホルカー/H.ビーセ	シュタイアプッフ650TR	692	F2	DL			12'00"3	87

・優勝スピード: 137.3km/h　　・最速ラップ: A.デ・アダミッチ（アルファロメオ）　9'28"0　144.6km/h

・シリーズ戦ETCとしてのクラス分けはDiv.1=1000cc以下、Div.2=1001～1600cc、Div.3=1601cc以上の３部門。今大会としてのクラス分けはそれをさらに細分化した計９クラス。

・タイヤ銘柄略号: BS=ブリヂストン、CT=コンティネンタル、DL=ダンロップ、FS=ファイアストン、GY=グッドイヤー、KL=クレバー、MZ=メッツェラー、PI=ピレリ。エントリーリスト記載データによる。

新連載

Looking Back

リザルトに見る物語

"Grosser Preis der Tourenwagen"
1970 ETC第6戦 ニュルブルクリンク

マツダ100年の歴史のなかでは
1991年ル・マン24時間総合優勝があまりにも有名だが
68～70年にかけては広島本社ワークスが
ヨーロッパの長距離耐久レースに積極参戦していた

Text & Data/Shinji Hayashi　Photos/MAZDA

マツダ（東洋工業）は1960年代、国内よりも海外レースを目指した。68年には新開発ロータリー搭載のコスモスポーツでニュルブルクリンク84時間（別名マラソン・デ・ラ・ルート／70年以降24時間レース）に初挑戦し総合4位となり、69～70年にはプレストローターリークーペでETC（ヨーロッパツーリングカー選手権）にスポット参戦、70年スパ24時間では23時間までトップ争いを演じながら惜しくもトラブルで敗退した。そのスパの1戦前が今回取り上げる《グロッサープライス・デア・トゥーレンバーゲン》、ツーリングカーGPを意味するドイツ語だ。舞台はニュルブルクリンク北コース。

世界中から集った改造ツーリングカーは実に100台以上。選手権戦自体は排気量1ℓと1・6ℓを境とする3部門で競われるが、大会としてはそれをさらに細分化した計9クラス。そのマシンバラエティが実に楽しい。大は5ℓ近いフォード・マスタングから、小はホンダN600（！）に至るまで種々雑多。本命は大小様々なBMW勢やフォード・カプリ、アルファロメオ、オペル・コモドア、これらに立ち向かう伏兵マツダ・ロータリー（輸出名R100）等々。


向こう側の列6～7台目がロータリークーペ。その2台後ろのBMWにはニキ・ラウダが搭乗。ちなみに1台目（写真一番左）が優勝したアルファ。背景の丘にニュルブルク城がそびえ立っている。

当時この一戦をレポート付きで報じた日本の自動車雑誌はオートスポーツ70年9月号だけで（2ページほど）、結果は6位までしか載っていない。これではロータリークーペ総合4～6位がどれほどの偉業なのかが分かりにくい。最下位までの全車の結果を見渡してみて初めて、どのような手強いライバルたちを相手に奮闘したのかが見えてくる。全体像が分かってこそ、実際にマツダがどのように戦ったのか興味が湧くというものだ。片山義美、片倉正美、武智俊憲らがいかにあの難コースを攻略したのかもっと知りたくなる。

カーナンバー61には〝あの〟ニキ・ラウダが乗っていた。そのチームメイト62号車にはヘルムート・マルコの名前もあるが決勝では乗っていない模様。彼らのマシンはBMWアルピナ1600。BMWアルピナの1軍チームは2800CSで臨んだが、プラクティス中からタイヤの不具合に悩まされ、なんと撤退を決定。マシンを失ったエース格のディエター・クェスターがマツダ陣営に顔を出し「乗ってもいいぞ」と言ったという逸話が残っている。

6時間レースはBMWとカプリが総崩れとなり、アルファロメオが3位までを独占した。優勝したアンドレア・デ・アダミッチは眼鏡をかけた長身のイタリア人で68～73年とF1にも参戦。相棒のジャン-ルイジ・ピッキ23歳は73年までアウトデルタに所属して活躍。その一方で、僚友であり最終ラップ5位走行中のヘルベルト・シュルツェがタイヤバーストから事故死する事態に。それによってマツダは4～6位という結果になったのだった。R

事前の周到な準備と臨戦態勢の具体的内容は、つい最近まで非公表だった



ピット前でポーズをとるのは左から武智俊憲、片山義美、片倉正美。ベルギーとイギリスの選手が加わった。

リマークス｜ここに注目！

総合順位、クラス別順位、カーナンバー、ドライバー名、車名、周回数、所要タイムがまずは基本だが、調査して判明した予選タイム等の要素も加えた。ただしリタイア車の周回数は公式結果には記載されていないため空白。1車ずつドライバー名を追っていくと、ラウダやマルコやシュトメレンやシュトゥックらF1ドライバー、アルトーネンらラリースト、ヘイヤーやブルンなどのちにグループCで活躍する者など、開催時点で無名であっても時が経ってから存在感を増す人物の名前に数多く出くわす。その新発見こそがリザルト再訪の大きな愉しみだ。12位ヨハン・アプトの孫は現フォーミュラEで活躍中のダニエル・アプトだ。

モトーリモーダの最新入荷グッズをご紹介

New Item Info. by Motorimoda

2020 Spring Vol.1

問：モトーリモーダ銀座
☎03-6226-2515
（受付時間11：00〜20：00）
https://www.motorimoda.com/

Pick up!

ヒールトレッド製ソックス "917 Pack" BOX入り 4種セット

●予約商品●サイズ：L（25.5-28㎝）●素材：コットン80%、ナイロン17%、ポリウレタン３%●生産国：ポルトガル●専用BOX入り●5500円







世界中で人気沸騰中、「ヒールトレッド」のイケてるソックス。最新作は名車ポルシェ917のカラーリングがモチーフ。 現在、1970年のル・マンに参戦した４台を模した４足セットが予約受付中だ。専用BOX入りでギフトにも最適！

東京・東雲に新店舗オープン！

クルマ好きの新名所、東京・東雲（しののめ）にある「A PIT AUTOBACS SHINONOME」。その売場内にモトーリモーダが手がけるレースアパレル＆グッズのショップ「Pole Position」がオープン！“クルマもヒトもピットイン”がコンセプトの同店は書店やカフェを併設するオートバックスの新業態。レースファンも要注目だ。

●東京都江東区東雲2-7-20-2F
●☎03-3528-0357（A PIT代表）





1



2



3



4



STAFF Recommend!

店舗スタッフのオススメ

1ポルシェ917 ル・マン 1970 コースター6枚セット。92×92㎜、ガラス製。7260円。2ポルシェ917 ル・マン1970ポスター。50×70㎝、全３種、各6600円。3ル・マン '66 デュエルTシャツ。ブルー／グレー、綿100%、各5280円。4ル・マン24時間公式 レジェンダリー バックパック。40×30×16㎝、写真のベージュのほかブルーもあり。各1万1000円。

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

歴史がある。から、未来が輝く。



No.505

特集 F1最熱狂期 Part Ⅳ

［ルノーとホンダ、新規定下に勃発した熾烈なエンジン戦争］

- ターボ時代の先駆者が極東の覇王を打倒するまで
  ホンダ最強神話の崩壊 そしてルノー帝国誕生へ
- インタビュー
  ベルナール・デュド
  アラン・プロスト
  後藤治
- **セナとルノーとホンダの関係**

雑誌コード：66729-76
価格：1527円＋税



No.504

特集 NISSAN Z

［In Race & Rally {1970-1994}］

- “ダットサン”世界一に挑む
  国際ラリーで躍動したS30
- 悲運のグランドツーリング
  国内GT&耐久を支えたZ
- マシンギャラリー
  S30｜1972 Rally Monte-Carlo No.5
  Z32｜1995 IMSA Sebring 12hours 300ZX No.75
- インタビュー
  柳田春人

雑誌コード：66729-66
価格：1527円＋税



No.503

特集 GT300

［知恵と、工夫と、情熱と。］

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

雑誌コード：66729-59
価格：1800円＋税



人気のあった特集企画をまとめて1冊に
レーシングオン・アーカイブス

Vol.14

シルエットフォーミュラ

［羊の皮を被った狼たちの咆哮］

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

雑誌コード：66729-69
価格：1727円＋税

新しい「昔」あります。　絶賛発売中！

Racing on Motorsport magazine Since 1986

バックナンバーご注文方法

パソコンから **http://as-web.jp/racingon/**

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

ケータイから

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

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

SAN-EI CORPORATION



Racing on
Motorsport magazine
Since 1986

レーシングオンを定期購読しませんか?

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

◉毎号、送料無料でご自宅へお届け!

◉買い忘れなし、破損本なしで安心!

詳しくはこちら

[スマホ・パソコンで検索]

レーシングオン　次号予約

[スマホ・携帯電話から]

[お電話から]

フリーダイヤル
0120-223-223
(24時間365日受付)

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

問富士山マガジンサービス　cs@fujisan.co.jp

Photo/Ryoma Kashiwagi

株式会社三栄

SAN-EI
CORPORATION

個性派揃いの

輸入車たちに一気乗り!

JAIA輸入車試乗会2020

Text/Racing on　Photos/Yuki Kubota



２月４～６日にかけて輸入車のメディア向け試乗会、「JAIA輸入車試乗会」が今年も神奈川県の大磯ロングビーチで開催された。この試乗会ではフォルクスワーゲン、BMW、プジョー、アルファロメオ、ジャガーなどなど、世界各国さまざまなメーカーの車両に試乗できるのだが、今回試乗が叶ったのは９台。そのなかでも編集部的に印象に残った６台をピックアップ。乗ってみた編集部員の思ったままに各車をご紹介してみたいと思う。

Volkswagen T-Cross TSI 1st Plus

VWが生んだちょうどいいサイズのSUV

フォルクスワーゲンではもっとも小さいSUVであるＴクロス。とはいえ日本ではそこまで小さくはない。１ℓ＋ターボではパワー不足を感じる場面もあったが、SUVを欲しいけどどれも大きすぎると考えているユーザーにはぴったりな１台だと感じた。







BMW M135i

FFとなった１シリーズをMが上質に仕立てた１台

３代目でついにFF化されたBMWの１シリーズ。それのハイパフォーマンスバージョンがこのM135iだ。２ℓ直４ターボで306psを発揮するエンジンは気持ちよく回るし、アシも適度な硬さで悪くないのだが、どうしてもフロントの重いFF感を感じるのが少し残念。







PEUGEOT

508 SW Allure

**ご自慢の猫足で
どんな路面も
快適に乗れそう**



プジョーのフラッグシップモデル、508のステーションワゴン。まったく硬さを感じないふんわりとした乗り心地にもかかわらずコーナリングではしっかり粘るというアシには正直ビックリした。1.6ℓのエンジンも静かでマル。

BMW

320d xDrive Touring M Sport

**ディーゼル感ナシ
走っても曲がっても
気持ちいいワゴン**



３シリーズワゴンのディーゼル搭載モデル。Mスポーツだから多少の硬さは感じるが、コーナリングの気持ち良さを考えれば気にならない。いい意味でまるでディーゼル感のない静かさで気持ちよく回るエンジンにはびっくり。

JAGUAR

I-PACE HSE

**未知なる走りを
体感できる
電気自動車SUV**



ジャガーが手がける電気自動車のSUV。電気自動車らしく圧倒的に静かでありながら爆発的な加速をする。手を触れなければノブが出てこないドア周りなど、デザインも含めて未来の乗り物であることを感じさせてくれた。

Alfa Romeo

Stelvio 2.2 Turbo Diesel Q4 Sport Package

**ほかと一緒じゃ
つまらないという
個性派におすすめ**



世界中のメーカーがSUVブームな今日、このステルビオはアルファらしさを演出している個性的なデザインが魅力。ディーゼル特有の“音”が大きいなど気になる点もあるが、デザインが気に入った人は選んで損のない１台。

PRESENT

読者プレゼント



1 各1名

**中子修 直筆サイン入り
1/64JTCCフェリオミニカー**

提供：編集部
※希望の英字を明記してください。



a

b



a

b

2 各1名

1/24 JTCCプラモデルキット

提供：ハセガワ
www.hasegawa-model.co.jp
※希望の英字を明記してください。



5 1名

**NISMO
オリジナルメモ帳 2冊セット**

提供：NISMO
www.nismo.co.jp/



4 1名

**1/43 EBBRO
SUPER GTミニカー**

提供：エムエムピー
www.ebbro.co.jp/



3 1名

**1/87 プレミアムクラシックス
「BUB」FORD GTミニカー 3台セット**

提供：クラスカ　www.classca.jp

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（P10～94）で良かった記事とその理由③特集以外で良かった記事ひとつとその理由④本誌へのリクエストや感想を明記して、下のあて先「プレゼント応募」係へお送りください。締め切りは2020年5月29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。

宛先はこちら

**〒160-8461東京都新宿区新宿6-27-30 7F
株式会社三栄　レーシングオン編集室
「プレゼント応募」係**

※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。

Racing on Motorsport magazine 506

STAFF

EDITOR
小嶋　穣　Joe Kojima

EDITOR IN CHIEF
高桑大輝　Daiki Takakuwa

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

CONTRIBUTOR
池ノ内みどり　Midori Ikenouchi
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
柏木龍馬　Ryoma Kashiwagi
林　信次　Shinji hayashi
皆越和也　Kazuya Minakoshi

COVER DESIGN
吉岡広樹　Hiroki Yoshioka

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

ADVERTISING STAFF
菅生雄一郎　Yuichiro Sugo

DTP
樋口義憲　Yoshinori Higuchi

SUPERVISOR
有冨誠一郎　Seiichiro Aritomi

ニューズムック
［レーシングオン No.506］

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

RACING ON
PUBLISHED on 15th May 2020
PUBLISHED by "SAN-EI CORPORATION"
SHINJUKU EASTSIDE SQUARE 7F,
6-27-30 SHINJUKU, SHINJUKU-KU, TOKYO
160-8461 JAPAN
SALE TEL: +81-3-6897-4611
EDITORIAL FAX: +81-3-6897-4840
ADVERTISING TEL: +81-3-6897-4807
PUBLISHER: KUNIHISA HOSHINO
EDITOR: JOE KOJIMA

PRINTED by TOPPAN PRINTING CO.,LTD

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

NEXT ISSUE

次号予告

レーシングオン
次回刊行予定は6月1日(月)

World Rally Championship

特集 **グループAの時代**

日本車が世界の壁を打破した瞬間
サインツが日本のラリーにもたらしたもの
インタビュー：篠塚建次郎
Gr.Aラリーカー名車列伝 ほか

※発売日、内容は予告なく変更になる場合があります。

［お詫びと訂正］
本誌前号(No.505)記事内において、誤った表記がございました。
以下のとおり、お詫びして訂正いたします。
P100 文頭から10行目
誤：3門の46センチ主砲は4.2㎞の射程距離をもち
正：3門の46センチ主砲は42㎞の射程距離をもち

本誌バックナンバーのご案内

<Racing on／レーシングオン>

No.488　シルエットフォーミュラ PartⅡ
No.489　LANCIA & PEUGEOT'S C
No.490　ミカとミハエル（付録DVD付き）
No.491　A伝説“Division 3”（付録DVD付き）
No.492　A伝説“R32 GT-R”（付録DVD付き）
No.493　70年代F1キットカーの時代
No.494　レーシングスープラ
No.495　ポルシェ917vsフェラーリ512
No.496　F1最熱狂期 PartⅢ
No.497　ゲルハルト・ベルガー
No.498　JSPC＋IMSA-GTP
No.499　ウイングカーの時代 PartⅡ
No.500　セナと中嶋の時代（付録ランヤード付き）
No.501　レーシングGT-R
No.502　佐藤琢磨
No.503　GT300（付録DVD付き）
No.504　NISSAN Z
No.505　F1最熱狂期 PartⅣ

価格：各1527円＋税
※No.490／No.491／No.492は1713円＋税
※No.488／No.489／No.493／No.494／No.495は1435円＋税
※No.496／No.497／No.498／No.499／No.501／No.502は1463円＋税
※No.500は2000円＋税
※No.503は1800円＋税

電子版のご案内

保管場所に困らず、誌面をダウンロードしてiPadやPC、スマートフォンといった複数の端末で読むことができます。新刊からバックナンバーまでオートスポーツブックス「ASB電子雑誌書店」ほか、電子雑誌書店にて販売中。





SAN-EI
CORPORATION