

グランプリの名車たちが綴る至極のストーリー  
——フェラーリF92A

# Ferrari F92A

# 悲壮感

力不足のエンジン、奇策エアロも空回り。で光明いまだ見出せず  
マラネロ暗黒時代を、  
象徴した紅い徒花

**ダブルフロアはなぜ機能しなかった？**

ジャン・クロード・ミジョー、スティーブ・ニコルスほか多数——開発者たちの貴重証言

**アレジ/カペリ独占ロングインタビュー**

明暗分かれたドライバーふたりが語る“最悪”の暴れ馬







# Chasing after



## Prologo

そのフランス人にとって  
「27」はただの番号ではない  
憧れ続けた人の代名詞  
フェラーリのエースとして  
初めてそれを背負った日の記憶は鮮明  
だからこそ今も  
ジャン・アレジにとって  
F92Aは特別なものなのだ

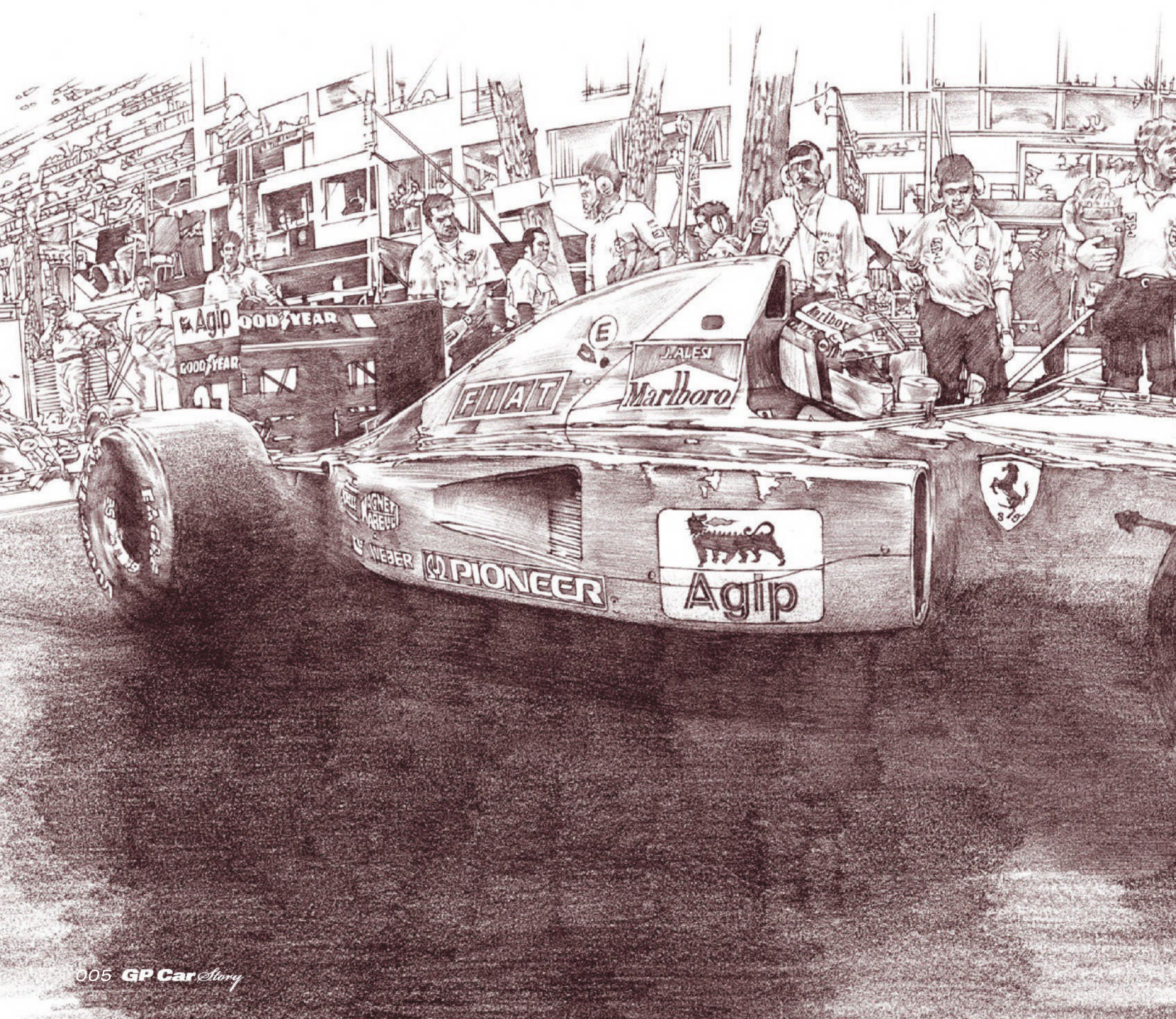
*Photo/Paul-Henri Cahier*

# Longing



# Contents

- 002-003 Prologo **Chasing after Longing**
- 006-009 **冒険のダブルデッカー**——Analizzare F92A
- 010-017 **群集劇**——『1992 混乱のマラネロ』——Flash Back
- 018-023 **私の最高傑作**——ジャン-クロード・ミジョー インタビュー
- 024-035 **F92A Variations**——レースごとの仕様とモディファイ
- 036-040 **ピッチセンシティビティの呪縛**——スティーブ・ニコルス インタビュー
- 042-043 「年間0勝」でもフェラーリはフェラーリ——GP Car Column ❶
- 044-047 **エンジンパワーは十分に出ていた**——パオロ・マッサイ インタビュー
- 048-055 **F92A Detail File**——マシンの細部を探る
- エンジニアの証言**
- 056-059 **F92Aは私のクルマだ**——アレジ担当 ルイジ・ウルビネリ
- 060-063 **イワンは最初からあのクルマが嫌いだった**——カペリ担当 ジャンフランコ・ファントウツィ





064-065 **ジェット戦闘機の如く**——未来にヒントを与えたサイドポンツーン形状

066-069 **足りなかった「機会」と「時間」**——クラウディオ・ロンバルディ インタビュー

070-071 **情けないほど低迷したのはなぜか?**——1992年の跳ね馬大不振を考察する

072-079 **これが夢見たフェラーリなのか?**——イワン・カペリ インタビュー

080-081 **跳ね馬のイタリア人レギュラーは稀!?**——GP Car Column ②

## Jean Alesi —闘神—

“じゃじゃ馬”をねじ伏せ、ティフォシを熱狂させたシーズン

084-089 **すべての元凶はエンジンにあり。**——ジャン・アレジ インタビュー

090-091 **敢闘精神の賜物**——走らないマシンで孤軍奮闘したアレジ

092-093 **自ら逃したF1史上最大級のチャンス。**——F92Aではなく、アレジはFW14Bに乗っていたかも……

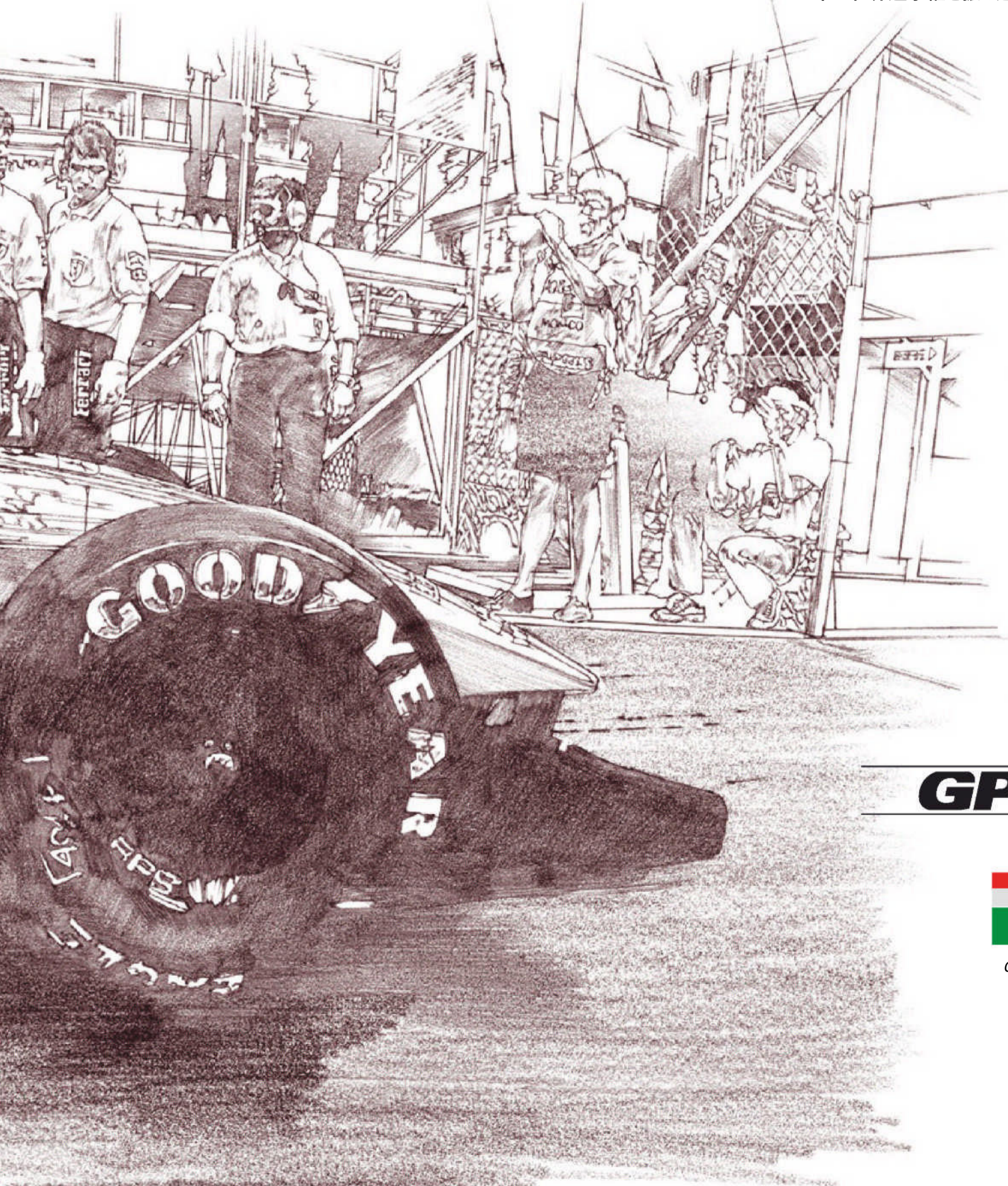
094-095 **F92Aとそれを作り出した者たちはマラネロの犠牲者**——諸悪の根源はバーナードにあり!?

096-097 **無敵マンセル、16戦9勝で初戴冠も……!?**

1992年F1世界選手権を振り返る/F92A&F92AT全戦リザルト

098 **次号予告**

099 **Epilogo**



**GP Car Story** Vol. 36

**Ferrari**  
**F92A**

Cover & This Page Illustration/Masaru Otsuka



ミジヨールであった。彼らはサイドポンツーンを100mm弱持ち上げて、エンジンの両側に位置するサイドポンツーン底面を後方へ伸ばし、ディフューザーのように上面に跳ね上げた。これがアッパーデッキである。一方、ロワデッキとして従来どおりフラットボトム規制を満たした底面とディフューザーも設けられた。こうして、ロワデッキの上にサイドポンツーンの底面であるアッパーデッキがある2階建てのダブルデッキカーができた。

## ネックはエンジン

走行中、前方から車体底面に流れ込んだ空気は、路面と従来の底面の隙間を通過してディフューザーから後方へ引き抜かれベンチュリー効果によってダウンフォースを発生するという原理は変わらない。異なるのは、ロワデッキがすくい上げた空気がアッパーデッキとロワデッキの隙間に流れ込み、サイドポンツーンの下を通り抜けロワデッキのディフューザー上面へ通り抜ける点だ。

これまでサイドポンツーンの側面を流れていた空気がサイドポンツーン底面を通り抜けることで、より大量にロワディフューザーの上面へ流れ、ディフューザー効率が上がってダウンフォースは飛躍的に増加する。これがニコルスとミジヨールの狙いであった。

この2枚のデッキを持つ新しいマ





1992年にデビューしたフェラーリF92Aは、「ダブルデッカー」と異名をとった。直訳すれば「床が2枚あるクルマ」である。その名のとおりF92Aには、通常1枚の床が2枚存在した。

フラットボトム規制下、規制を受けない後輪より後方の車体底面を上方へ跳ね上げた整流板、いわゆるディフューザーIIアップスウィープを用いて車体底面の空気を積極的に引き抜くことでグラウンドエフェクトを生み出し、ダウンフォースを得る手法が生み出された。その後、ディフューザー下面ばかりにこだわらずディフューザー上面に流速の高い空気を流すと、下面からの空気の引き抜き効率が上がりダウンフォースが増すことが判明。すると、サイドポーンツーン後端部を徐々に絞り込んでボディ側面とリヤホイール内側の隙間からディフューザー上面へ空気を流す、「コークボトル」デザインが一般化した。

デザイナーたちは、より多くの空気をディフューザー上面へ流し込んでダウンフォースを稼ぎ出そうと考へて工夫を重ねたが、フロアの上面には当然ながらモノコックやエンジンやサイドポーンツーンなどがあり、ディフューザー上面の面積には限界がある。

そこで発想を転換したのが、F92Aプロジェクトを担当したステイブ・ニコルスとジャン・クロード・

## Analizzare F92A

# 冒険のダブルデッカー



F92Aはクルマが放つ美しさという意味で1992年シーズン車の中で一際目立っていたかもしれないしかし、如何せん戦闘力に欠ける駄馬だった5年ぶりの未勝利に終わった前年の戦績を挽回すべくダブルフロアを搭載するなどした空力的意欲作は見掛け倒しに終わってしまう……

Text/Makoto Ogushi  
Photos/XPB Images



シンのスタイルは実にユニークなものとなった。新しいマシンには、これまでのフェラーリの流儀から離れた。F92Aという形式名が与えられた。しかし、意欲作F92Aは、デビューするや苦戦に陥った。

最大の原因はエンジンにあった模様だ。91年型よりも幅、上下高を短縮、さらに新素材による軽量化を加えた全面新開発のV型12気筒、型式名E1A・92(別称:ティーパー040)が用いられた。E1A以外に予選専用スペックE1Bも用意されたという。だがこのエンジンがトラブルを多発し、F92Aの画期的アイデアを検証するどころではなかったのだ。

開発陣は、シーズン序盤のうちにボア90mmへ拡大してショートストローク化したE1C(決勝用)、E1D(予選用)、シリーズ中盤には新素材を使うとともに吸排気系と制御を見直しさらに高回転・高出力を狙ったE1E(レース用)、E1F(予選用)を投入し、最終的にはE1Gまでスペックを4段階で進化させた。本拠地イタリアGPで1万4500rpmまで回るという、特殊なE1G/1が投入されたが、この仕様はなぜか金曜日に走っただけでしまいに込まれてしまった。

確かにこのシーズンは、開幕時点で許されていたいわゆる特殊燃料がシーズン途中で禁止され、市販燃料が義務づけられるなどエンジンを取り巻く条件が大きく変動したため、

こまめな仕様変更で対応する必要もあったが、フェラーリの場合は根本的な部分でトラブルが多発し十分なパフォーマンスを発揮できなかったため、後手後手の対応が繰り返された形跡がある。

### 困難な実走と実験の検証

肝心のダブルデッキ(ダブルフロア、ツインフロアとも呼ばれた)がどれほどの空力的効果を発揮したかは評価の分かれるところだが、それなりの可能性はあったものの決定的なパフォーマンス向上により苦戦を乗り越えるほどには機能しなかった。

またダブルデッキを実現するためにサイドポンツーンが持ち上がった分、内部に収められるラジエターを含む補機類の取り付け位置も持ち上がって車体重心が上がり、運動性能が低下してしまったことも足を引っ張った。さらにフロントのノンロール式モノショックサスペンションも、セッティング幅が小さいためにF92A苦戦の原因となった。

ダブルデッキの空力性能や重心位置の影響については、現代ならば大型風洞実験施設やCFD、あ



想定どおりにダブルフロアが機能せず、サイドポンツーンの真下に設けられたチャンネル(空間)を埋めた車両(普通のフロア)でテストした実績も残っている

## Ferrari F92A Specifications

### Chassis

Front suspension	Double wishbones, pushrod operating single spring/damper
Rear suspension	Double wishbones, pushrod operating twin spring/dampers
Suspension dampers	Bilstein/Penske
Wheel diameter	Front:13in./Rear:13in.
Wheel rim widths	Front:12in./Rear:15in.
Tyres	Goodyear
Wheel	BBS
Brakes	Brembo
Brake pads	Hitco/Carbone Industrie
Steering	Ferrari
Radiators	Ferrari/Secan
Fuel tanks	ATL
Fuel & Oil	Agip
Battery	Magneti Marelli
Instruments	Magneti Marelli
Radio	Pioneer

### Transmission

Gearbox	Ferrari six speed longitudinal semi-automatic (F92AT:seven speed transverse)
Driveshafts	Ferrari
Clutch	AP

### Dimensions

Wheelbase	2920mm
Front track	1810mm
Rear track	1678mm
Gearbox weight	50kg
Chassis weight	40kg
Formula weight	505kg
Fuel Capacity	220ℓ

るいは車両用シミュレーターであらうかじめ解析ができるが、当時は実車を走らせてみなければ分からないことが多すぎた。ましてやF92Aの空力デザインはこれまでにない構造で成り立っており、実験と実走のすりあわせは容易ではなかった。しかもF92Aの産みの親であるニコルスは熟成作業をする前にフェラーリを離脱してしまったので、フェラーリはかつて在籍していたハーベイ・ポズルスウエイトを呼び戻して熟成作業を任せることになった。

### 20年後のF1に復活

ポズルスウエイトは、走らないF92Aをなんとかしようとしてシャシーに様々な改良を加えた。アッパーデッ

キとロワデッキの長さ、隙間の間隔を見直すとともにバーティカルフィンを気流のコントロールが行なわれた。また、フロントウイングのポータックスジェネレーターをロッドで左右連結して補強も行なわれている。F92Aには当初縦置き6速ギヤボックスが装備され、第5戦サンマリノGPで試験的に新開発の横置き7速ギヤボックスを投入。シリーズ第12戦ベルギーGP以降は全面的に横置きギヤボックスが用いられ、横置き(トランスバース)の頭文字をつけてF92ATとも呼ばれた。

というよりも、もはや新たに開発される93年型マシンのための先行テストであった。結局F92Aは1勝も挙げることはできず、結果的にフェラーリの低迷を決定づけてしまう。しかし、リヤディフューザーの効率を引き上げるために本来のフロアの上面構造に手を加えるという発想はあながち間違っただけではなかった。というのもF92Aから20年後、トロロッソのSTR6、STR7は、ほぼF92Aと同じ空力コンセプトでデザインされ、F92A同様「ダブルデッカー」と呼ばれることになるからだ。F92Aは、常識を飛び越えようとした意欲作であり実験作であったが、いささか生まれるのが早すぎた未熟児であった。



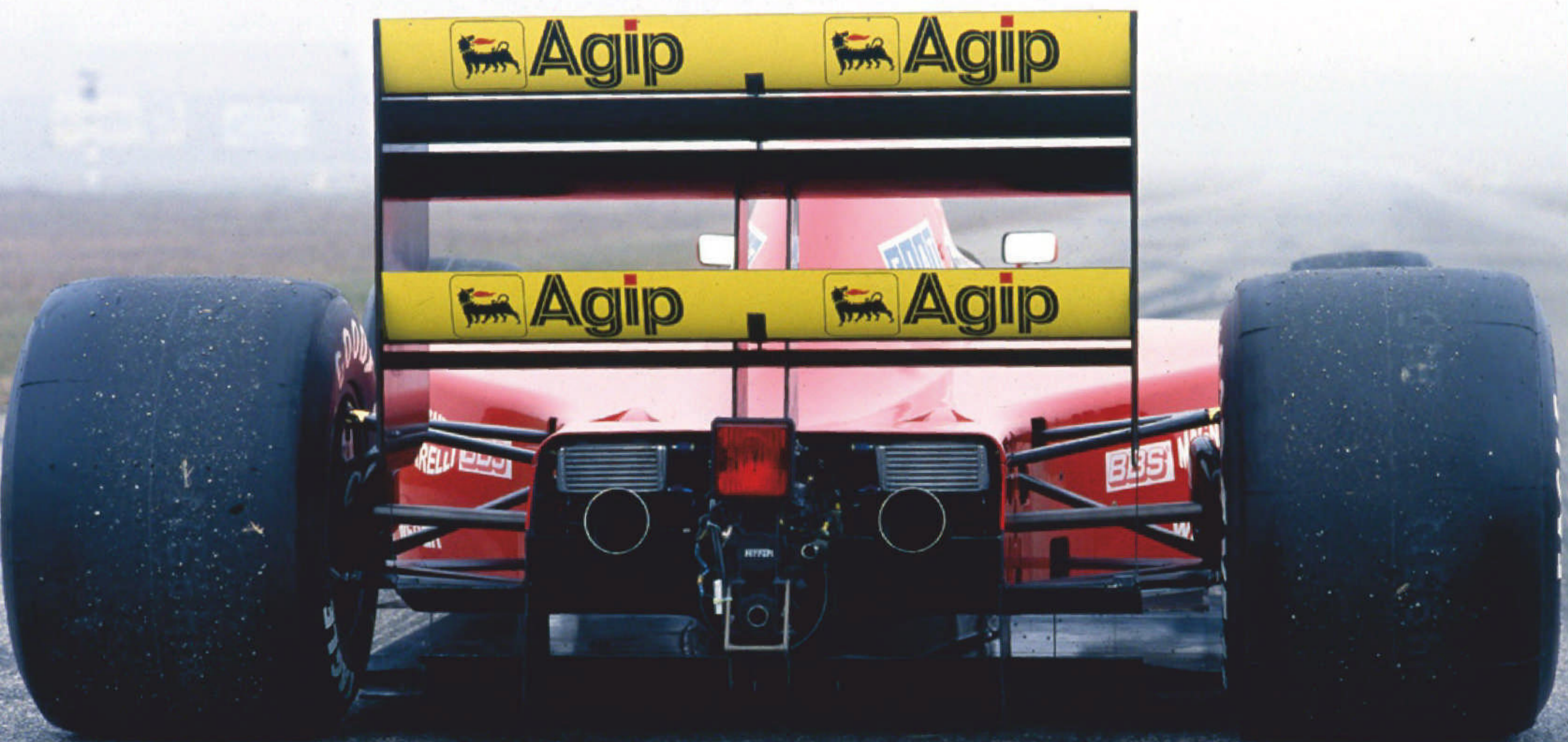
ジェット戦闘機型のエアインテークを備えたサイドポンツーンが目を引くフロントビュー。先駆者ベネトンほどノーズ先端は高くはないが、2本の支柱で吊り下げるベネトン式フロントウイングを採用したF1史上2例目となる



Analizzare  
**F92A**

常識を飛び越えようとした意欲作であり実験作であったがいささか生まれるのが早すぎた未熟児であった

リビューからはボディワークがフロアから浮き上がっているように見える。これがF92Aのアイデンティティとも言えるダブルデッキ(ダブルフロア)のディテールだ。しっかり開発されれば未来は大きく違ったかもしれない





Flash Back



# 群集劇

回り舞台の演者たち、“主役”のフェラーリ F92A～F92ATを囲む人々。右列上からハーベイ・ポスルスウェイト&ニキ・ラウダ、ジャン・アレジ、クラウディオ・ロンバルディ。左列上からジャン・クロード・ミジョー、イワン・カペリ、ジョン・バーナード。不思議だ、これだけの面々が関与したというのに……。1992年のフェラーリ陣営は、悲劇というよりも喜劇を演じているような状況にあった





# 『1992 混乱のマラネロ』

おそらく、それぞれはそれぞれの持ち場で頑張っていたはずだ  
各自の能力もまた、一定の水準を超えるものではあった  
ただ、噛み合わなかった。何もかもが、まったく——  
もしかしたらF1マシンの歴史に残る革新車になれたかもしれない  
でも、フェラーリF92Aが実際に得た役まわりは  
『1992 混乱のマラネロ』なる群集劇の主役であった

*Text/Toshiyuki Endo  
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Masaru Miyajima,  
Motorsport Images, SAN-EI*



### 3幕目で4位&5位、希望を持っていた頃?

Round 3 Brazilian GP @ Interlagos

開幕2戦連続全滅後の第3戦ブラジルで、アレジ4位にカペリ5位。F92Aは初入賞をダブルで飾る。このときは、まさかこれが年間唯一の2台入賞になるとは誰も思わなかっただろう。「もっと上げれる」と、信じていた



### サムライ・アレジ峻烈、4幕目は表彰台へ

Round 4 Spanish GP @ Barcelona

雨のバルセロナでの第4戦では、アレジがティレル時代の斬れが戻ったかのような活躍を見せる。マクラーレン・ホンダに挑み、終盤ベルガーをコース上でパス、セナが止まって、3位表彰台獲得だ。この年に彼のものとなった27番、その“らしさ”も感じさせる勇戦





## 92年、フェラーリF92A苦闘の典型的光景

### Round 2 Mexican GP @ Mexico City

ウィリアムズ圧倒、その後ろにマクラーレンとベネトン、これは92年の基本構図である。フェラーリF92Aはどこ？ 1台はそれなりの位置、もう1台はアクシデントでコース外……。新加入カペリの2戦目は0周リタイアに



## 上位編隊走行のスペイン、しかしカペリ空転

### Round 4 Spanish GP @ Barcelona

第3戦ブラジルで4位&5位、(今にして思えば束の間の)上昇ムードで迎えた雨の第4戦スペインで、2台のF92Aは中盤から揃って6位入賞圏を走る。だがカペリは最後にスピン、5位を失い10位完走扱い(アレジ3位)



## 現場低迷、本拠地オタオタの中盤戦……

### Round 8 French GP @ Magny-Cours

前年も0勝だったフェラーリだが、この年はいよいよおかしいぞ……そんな懸念が本格化してきたシーズン中盤、フランスGPではカペリのV12に電気系トラブル発生。マラネロでは滑稽な政治ショーが佳境を迎えていたか



## カペリ久々の完走はシルバーストン戦

### Round 9 British GP @ Silverstone

本拠地が混乱していようが、マシンが思うように走らなからうが、現場は戦い続けるしかない。中団に埋もれたシルバーストン戦、カペリはリジェの後ろ9位で5戦ぶりの完走を記録する(チェッカーを受けるのは6戦ぶり)







伝統のモナコ、終盤にあの“伝説の死闘”が生まれる第50回大会の年だ。こちらはレース前半、アレジがミハエルとの次世代バトルを演じる。しかし接触があり、そのダメージも影響したが、マシントラブルでストップ

**あの年のモナコ、アレジとミハエルも激闘**  
**Round 6 Monaco GP @ Monte Carlo**



**“27番のコース”でアレジ再びの表彰台**  
**Round 7 Canadian GP @ Montreal**

フェラーリの27番にとって特別な場所、カナダのジル・ビルヌーブ・サーキット。そこでアレジがシーズン2度目の3位表彰台に立つ。ちなみに3年後、彼はここで頂点に——。それにしても、こうして見るとアレジとF92Aの前半戦は、そんなにひどくもなかった!?



## アレジ善戦のホッケンハイム

Round 10 German GP @ Hockenheim

マシンの“力勝負”の度合いが高かった、当時のホッケンハイムの予選。そこでの5番グリッド獲得は、この年のフェラーリの基本的な立ち位置を考えるとアレジ健闘だ。決勝でも自身シーズン4度目の入賞を果たす(5位)



## ままならぬ完走、ダブルリタイア多し

Round 8 French GP @ Magny-Cours

前半戦最後となる第8戦フランス、雨に翻弄された母国戦のアレジがレース終盤にエンジントラブルに見舞われ、F92Aは全滅だ。この年、ダブルリタイアは16戦中8回に達す



## フェラーリ500戦目、ロータスと戦うが……

Round 11 Hungarian GP @ Budapest

92年のハンガリーGPといえばマンセルの戴冠戦だが、実はフェラーリのF1参戦500戦目。アレジは序盤、若手ハッキネンが駆るV8搭載のロータスとバトル。首尾よく抜いたがスピン、リタイア。祝戦でエースは結果を残せず



アレジのみ“F92AT初戦”のスパ、雨絡みの展開で見せ場が。序盤のタイヤ交換で王者マンセルに先行！だが数周後にラ・ソースで両者接触、アレジはバンク等あった模様で立ち上がりにてスピン〜リタイアとなってしまう

## スパのピットで最強王者に先んじる見せ場

Round 12 Belgian GP @ Spa-Francorchamps





ハンガリーGPのこの絵柄、優勝争いであってほしいものだが……。後ろのマクラーレン、ベルガーは3位。前のカペリは1周後れの6位だ。それでもカペリはこの年2回目のポイントゲット、今はこれで上出来のフェラーリ

**ハンガリーでカペリがシーズン2度目の入賞**  
**Round 11 Hungarian GP @ Budapest**



**カペリ、“シーズン完走”を果たせず——**  
**Round 14 Portuguese GP @ Estoril**

終盤第14戦ポルトガル、カペリは3戦連続リタイアとなり、これが自身の92年シーズン最終レースに。日本馴染みの彼、栄光のフェラーリ戦士としての鈴鹿凱旋はならなかった。『1992 混乱のマラネロ』は演者変更に



イタリアンドライバーのフェラーリでの成功は難しい、そんな話を証明することになってしまった92年のイワン・カペリ。レイトンハウス・マーチ時代の笑顔が懐かしい……



**代役でラリーニ登場、チームに安定もたらす**  
**Round 15 Japanese GP @ Suzuka**

終盤2戦、翌年に向けてアクティブサス仕様車を走らせるために、テストのニコラ・ラリーニが実戦舞台に登場。そしてこの日本～オーストラリアの戦いにおいて、フェラーリは連続ダブル完走するなど上向き気配を示す



## アレジ、モンツァでシーズン最高の予選3位

Round 13 Italian GP @ Monza

第13戦モンツァ、フェラーリにとっての聖地でアレジがやった。シーズンベストとなる予選3位。本来なら喜んではいけない順位だが、苦境下で得たひとつの到達点だ。でもレースではトラブルによって序盤で消える



## ドン底からの決勝巻き返し、アレジ鈴鹿5位

Round 15 Japanese GP @ Suzuka

2度の表彰台は彼方の思い出、自身4戦連続リタイアと、もはや泥沼の流れでアレジは鈴鹿にやってきた。そして予選ではシーズン自己最悪の15位。それでも決勝ではミナルディを僅差で従え、意地の5位



前年91年にフェラーリで組んだふたりが内緒話。「ジャン、去年の私の苦勞が分かってきただろう？ 実は来年はね……」と語っているようなプロストは、この時点ではF1解説者、翌年は最強チームへ。アレジの胸中やいかに



最終戦、ロケットスタートを決めたアレジは、4位入賞で連続ポイント。ラリーニも走り切り2戦連続2台完走だ。「終わり良ければ」とまでは言えないが、混乱したままの群集劇のようだった年、最後にわずかな光が差したか

## アレジ4位、連続ダブル完走。最後に少し光が!?

Round 16 Australian GP @ Adelaide



## かつての面影なきフェラーリ

——あなたは1985年から88年までフェラーリに在籍していました。どうして91年に古巣に戻ることになったのですか？

「いや、フェラーリに復帰したんじゃない。あれは実質的にはフィアットだった。私は2年半ほどの間を置いてマラネロに戻ったが、もうまるで別のチームのようで、メンバーの顔ぶれも大きく変わっていた。

移籍の経緯を話すと、ティレルを辞めることにした私は、どこでも行きたいところへ行けるほど引く手あまただった。ティレル019が大いに注目を浴び、レースでの優勝こそなかったものの、ポテンシャルはあつたことを示したからだ。当時はどこかの家にもテープレコーダーがついた留守番電話があつてね。ギ・リジエやロン・デニス、フラビオ・ブリアトーレといった面々からのメッセー

# 私の最高傑作

チームの迷走がコンセプトを台無しにした

Interview with ジャン・クロード・ミジョー インタビュー

# Jean-Claude Migeot

ミジョーが生み出した革新的フォルムのF92Aはティレル019の流れを汲むコンセプトの集大成だったしかし、あまりに斬新なスタイルは不振の原因とされ潜在能力を開花させるための適切な開発がなされなかった

Text/Adam Cooper Translation/Kenji Mizugaki  
Photos/Bernard Asset, XPB Images, Motorsport Images, SAN-EI

ジが入ったカセットテープは、いまだに大事に保存してある(笑)。  
チェザレ・フィオリオからも何度か誘いを受けていたが、フェラーリに戻るのには気が進まなかった。そこで私はリジエのオファーを受けることに決めて、サインする直前まで話が進んでいた。ところが、エスト

リルの週末(9月下旬)に、彼らの約束がどれも空手形だったことが判明したんだ。私はその週末の土曜に考えを変え、チェザレのところへ行つて、『またイタリアに戻ろうかと思う』と伝えた。

当時フェラーリは妙に楽観的で、その年の世界選手権を勝ち取れると考えていた。鈴鹿の1コーナーでアイルトン・セナとアラン・プロストがぶつかる直前のことだ」

——フェラーリでは、いつから仕事を始めたのですか？

「90年シーズンの終わりまではティレルで働かなければならなかった。そして、最終戦の翌日には荷造りをして、その足でマラネロへ向かった。



92年2月の新体制発表でお披露目されたニューマシン。多くのメディアがジェット戦闘機のような美しいスタイリングと、斬新なフロア構造を衝撃的に報じた

ダブルフロアのアイデアは、もうある程度まで固まっていた。私の最初の仕事は、ピレリと契約するようチエザレを説得することだった。90年にティレルが使ったピレリタイヤは、特に予選ではかなりいいパフォーマンスを発揮したからだ。ただ、レースタイヤとしてはひどいもので、ほとんど結果を残せていなかった。

フェラーリは90年のクルマが、もう1シーズンは十分な競争力を維持できると考えていた。基本設計から、もう2年目か3年目を迎えていたにもかかわらずだ。しかし91年開幕戦の直後に、もはやこのクルマでは勝てないと気づき、そこがいかにフェラーリらしいところだが、急遽新しいクルマを作ろうと決めたんだ。シーズンの第1戦を終えてから新車のプロジェクトに着手するなんて、普通ならあり得ないことで、その影響で92年に向けた私のプログラムは大幅に遅れてしまった。

そうして作り上げた新車(643)はフランスGPで投入され、驚くべきことに、いきなり優勝争いに加わる速さを示した。確かアランが予選でフロントロウにつけ、2度ほどレースをリードしたはずだ。ただ、ちょうどその頃からウイリアムズの躍進が始まり、それ以降は彼らが明らかに優位に立つことになる。643はベースとなるシャシーの構造が複雑で、デザインはかなり厄介な仕事だった。ティレルで018の後半部





競争力を高めたければ安定したチーム組織が必要だが  
当時のフェラーリはその逆をやるうとしていた

### ジャン・クロード・ミジョー Jean-Claude Migeot

1953年1月16日生まれ。フランス出身。大学で航空宇宙工学を学び、ルノー・スポールのF1チームに加入。85年にチームが閉鎖されるまで在籍した。その後フェラーリに移籍し、ハーベイ・ポスルスズウエイトと共に働く。88年にハーベイとともにティレルに移り、90年末まで在籍。この時期、プジョーのスポーツカープログラムの誘いをジャン・トッドから受けるも、ティレルで自分の考えを活かした車を作れそうなので、辞めるつもりはないと断る。91年、再びフェラーリに移り、643とF92Aをデザインするが、93年1月に解雇。同年7月にフェラーリに移籍したトッドと再び話す機会があったが、すでにガブリエル・ルミとともに設立したフォンドメタル社のビジネス、ティレルとの仕事に関わり始めていた。その後も同社を経営し、空力コンサルティングや風洞開発を行なった

### F92A誕生の経緯

—— ステイブ・ニコルスは、F92Aのパッケージの発案にはフランコ・ルイジというエンジニアが一役買ったと言っています。

「フランコはすごいやつだった。アウトスプリントとか、その手の雑誌で見た写真から、すぐに1台のクルマ全体をデザインしてしまうんだ。手本にしたコンセプトを自分なりにアレンジしながらね。そんな彼の能力はとても役に立った。

最初にフェラーリに加わった時、私はある意味で騙されたようなものだった。ハーベイ（ポスルスズウエイト）と面接した時、私が『自前の風洞を持たない限り、開発は方向性を見失って迷子になる』と言うと、彼もまったく同じ意見だった。実際ルノーではそうだったし、86年のフェラーリも同様だったからだ。そして、ハーベイが『他のことは全部いったん止めて、まず風洞を作ろう』と号令をかけ、オールドマン（エンツォ・フェラーリ）は、そのために駐車場の敷地の半分を使うことを許してくれた。風洞はそれから約9カ月で

分を流用し、フロントを設計し直して019を作ったのと同じように、あのクルマも前半部分だけを作り変えて少しノーズを持ち上げた。しかし、モノコックの構造上、それが簡単なことではなかったんだ。それに加えて、モナコGP終了後にチェザレがクビになった。競争力を高めたければ、いいクルマを作るよりも先に、まず安定したチーム組織が必要だ。ところが当時のフェラーリは、その逆をやるうとしていた。チェザレの後任にクラウディオ・ロンバルディが納まり、ピエロ・ラルディ・フェラーリも呼び戻され、チーム統括のポジションに就いた。そして、彼らが私に与えた仕事は、あまりにも範囲が広すぎた。レースチームの面倒を第一に見ること



コースを使うことができたので、私たちはそこへ実車を持ち込んだ。テストの目的は空力のチェックにあり、エンジンは余っていた旧型を積んでいた。コースを1周して戻ってきたアレジは、こう言ったよ。『このエンジン、南アフリカで使ったものよりずっといい!』

その後、彼は『このエンジンを使わせてほしい』と、モンテゼモロに直訴した。旧型はカスタマーエンジンとしてスクーデリア・イタリアに供給されていたが、間が悪いことに、第2戦は標高が高いメキシコで開かれ、問題は誰の目にも明らかになってしまった。スクーデリア・イタリアの方がストレートスピードがはるかに速かったんだ。結果、チーム内では大きな政治的争いが勃発した。

当然のことながら、エンジン部門の連中は新型エンジンに問題はないと主張し、モンテゼモロはいきなり難しい立場に立たされた。前年にフェラーリに復帰した彼は、F92Aのプロジェクトを見て、これは素晴らしいと惚れ込んでいた。着任早々、フェラーリがこうした革命的デザイナーを打ち出して好成績を収めれば、自分が偉大な英雄になれると思ったんだ。イタリア人はすぐに有頂天になり、また気が変わるのも早いからね(笑)。アドバイザーのニキ・ラウダは、もちろんずっと賢明な人だったが、彼の状況分析によれば、チームに必要なのはジョン・バーナー

ドを呼び戻すことだった。こうして、私はほんの2週間かそこらで、完全に孤立無援の状態に陥った」

——それはいつ頃のことですか？

「シーズン最初の2戦を終えた時だ。先ほども言ったように、私は91年にあまりにも多くの仕事を抱えながら、92年の新車ではメカニカルな部分を一新する必要があった。だから、ハーベイがフェラーリに来てくれれば、そうした仕事にはまさに適任で心強いと思ったんだ。長年一緒に働いた彼を、ロンバルディに推薦することに迷いはなかった。91年と92年の間のオフに、ハーベイを連れてモンテゼモロを訪ね、彼のオフィスで面談したのを覚えている。

だが、ハーベイはF92Aの風洞データには一定の理解を示しながら、実車でも機能するという確信は持てなかったようだ。そして、空力を開発する代わりに横置きギヤボックスに賭け、それを搭載したクルマがシーズン後半にF92ATとして投入された。しかし、横置きは空力的には不利だった。デイフューザーの出口付近の幅が、縦置きギヤボックスよりも大きいからだ。結果として、私は当初よりもサイズが小さいデイフューザーをいくつも作らされ、気流を導くチャンネルの効果も低下した。そうして新たに作ったものは、どれもフィオラノやテストをした他のコースで、以前よりクルマを遅くする方向へ働いた。結局それらが実戦で

使われることはなかったが、成績はますます悪化していった。

私が思うに、もしティレルだったら、あきらめずにあのクルマの開発を続けていただろう。毎年新車を作るほどの予算はなかったからだ。だが、フェラーリはあっさりで見切りをつけて、白紙の状態からの再出発を決めた」

## 逸れゆく開発

——幅の広い横置きギヤボックスが、気流の妨げになったのですか？

「あのギヤボックスのおかげでクルマが速くなることはなかったと思うね。ギヤボックスの設計には多くの時間が費やされ、その影響は他の部分にも及んだ。例えば、私は019のフロントに使ったようなモノシヨックサスペンションを頼んだのだが、その設計はとても褒められたものではなかった。シルバーストンで、私が『これを見てくれ』と言うと、ハーベイも『まいったな、これは』と二の句が継げなかったのをよく覚えている。ロッカーの側面にローラーを設けていないために、作動に摩擦抵抗が生じていたんだ。ドライバークォーターでの挙動に一貫性がないと訴えた原因は、おそらくそこにあった。

F92Aには大きなポテンシャルがあり、開発すれば引き出せたにもかかわらず、誰もそのために必要なことをやろうとしなかった。いわば適

切な教育を受けられなかった子供のようなものだ。ナルドで行なったテストでは、南アフリカで漠然と感じていたことを確認できた。実車のデ

イフューザーが発生させるダウンフォースは、風洞の値よりも大きかったんだ。あのチャンネル部分に、ある種のスケール効果が作用していたのだと思う。だから私はもつと縮尺が大きい風洞モデルを作って、どこか別の風洞でより正確なデータを取りたいとチームに要請していたんだ。

ともあれ、そうした風洞と実車の違いから、風洞データに基づいてデザインしたフロントウイングは小さすぎ、リヤのダウンフォースと釣り合っていないかった。対策として、私たちはフラップを大型化し、ピッチセンシティブティを改善するためにいろいろと手を打った。他にも開発の余地はたっぷりあったのに、チームには開発を続ける意志がなかった。そして、フェラーリはシーズン半ばにバーナードと契約し、その時点でもう私の命運は決まっていた」

——アクティブライドの完成に期待をかけながら、それが実現しなかったことも、あなたにとっては痛手になったのでしょうか？

「91年の段階で、すでにアクティブのクルマは存在していた。あのサスペンションは実際には、あるいは少なくとも部分的にはフィアットが開発したもので、アメデオ・ビスコンティという、アクティブを知り尽く



完成したが、その間、私はクルマのデザインではなく、もっぱら建設工事の管理をすることになったんだ。

当時、フェラーリはまだ小さなチームで、すべてのオフィスが一本の同じ廊下に面し、その一番奥にオールドマンがいた。私はハーベイのオフィスに製図板を持ち込み、そこで仕事をしていった。その製図板では3台のクルマをデザインした。ひとつは86年のシャシーに、かなり大柄なボディワークを被せたもの、もう1台はよりスリムなボディを持つもの、もうひとつが「F16」と呼ばれた実験的なバージョンだ。

実際のところ、ドライバーの下にエアインレットを設けるというレイアウトは大きな間違いだった。ボディ下面の気流を大きく減速させてしまふからだが、実はあれこそがダブルフロアの祖母にあたる。あのデザインはフランコを含めたチームの全員が知っていて、私がティレルにいる間に、同じアイデアに基づいて彼がいくつかのバリエーションをデザインしていた。フェラーリに復帰した後、私も実際に彼が描いた図面を見ている。しかし、ダブルフロアは、間違いなく私のアイデアだ！」

——再びフェラーリに戻ることを決めた時点で、すでにあのコンセプトが頭の中にあっただけですね。

「あれは019の延長線上にあった。基本的なコンセプトは、クルマの下に入る気流を増やすことで、そのた

めにシャシーの前側を持ち上げるのが最初のステップになる。次に考えるべきはサイドポンツーンだ。アンダーフロアにより大きな仕事をさせるには、そこへより多くの空気を送り込む必要がある。

そのために用いたアイデアが、昔からあるマルチプレーンウイングの原理だった。ウイングにスロットを設けると、そこを通過する空気がウイング下面の気流にエネルギーを与える。つまり、あのダブルフロアは、いわばスロットを持ったフロアだったんだ。サイドポンツーンはエンジンのクーリングに必要なから、なくすことはできない。そこでサイドポンツーンを持ち上げて、空気が流れるチャンネルを作ることにした。サイズは上下方向に8cmほどだったと思う。そして、それがとても大きなダウンフォースを生み出した」

——そのアイデアについて、もう少し説明を加えてもらえますか？

「主な狙いは、フラットボトムの後方（ディフューザー）に大きなエネルギーを持った気流を送り込むことだった。もうひとつの重要なポイントはサイドポンツーンにある。通常、サイドポンツーンの前では気流の拡散が起きる。ボディワークのその部分で空気の流れをブロックするからで、結果としてそこで気流は減速する。風洞で開発した、あのとても小さなエアインテークは、そうした気流の減速を最小限に抑えることを目

的として、サイズと形状を決めたものだった。それによって、ダブルフロアの部分に到達する空気の流れは、通常よりも高い速度を保っていた。このアイデアは完璧に機能したよ。冷却面でも、インテークに手を加える必要はまったくなかった。クーリングについては、あれこれと記事にも書かれたが、最初から何の問題もなかったからね」

### エンジン問題から政治的争いに

——実戦投入直後のパフォーマンスはどうだったのでしょうか？

「初戦で直面した最大のトラブルはエンジンの問題だった。あれは新型のエンジンで、どうしてそうなったのかは知らないが、開幕戦へ行ってからその問題が見つかったんだ。パワーがなくて、ブローバイが異常に多かったし、恐ろしいほどオイルを消費した。まあ、その前のV12も似たようなものではあったけどね。オイルのサブタンクを設けて、レースの途中でドライバーがコックを操作し、エンジンにオイルを補給していたほどだ。また、信頼性も低かった。92年にエンジンのトラブルで何度リタイアを喫したか、正確な数は覚えてはいないが、とにかくものすごく多かったことは確かだ。そして、毎度のことながら、フェラーリではエンジンに問題があると、すぐに政治的な内紛が起きる。

その一方で、F92Aの空力コンセ

**F92Aには大きなポテンシャルがあり  
開発すれば引き出せたにもかかわらず  
誰もそのために必要なことをやろうとしなかった**

Interview with  
**Jean-Claude Migeot**

プトが他とは大きく違っていたことから、クルマが速くないのは、そのせいに違いないと批判された。あまりにも単純すぎる考えだ。反論として、私はチームの風洞がもうかなり旧式で、しかも小さいことを指摘した。実際、フェラーリが作業をしていた風洞は、私がティレル時代に使ったものよりも縮尺が小さかった。40%が標準だった時代に、30%の風洞だったんだ。当時、イギリスのチームはどこでも40%で、それより縮尺が大きい風洞はまだ誰も使っていなかったと思うが、40%が主流だったのは間違いない。フェラーリはフィアットとのコネクションを利用して、ナルドの広大な市販車用テスト







モノコックのシェイプやリヤウイング支持方法、インダクションポッド、モノショック式フロントサスから、ティレル020からの流れが見受けられる。しかしF92Aのモノショック構造は別のエンジニアが設計したという

したとても優秀なエンジニアがフェラーリに送り込まれていた。システムはものすごく複雑で信頼性も低かったから、92年のクルマに最初から搭載することは考えていなかった。パフォーマンスの向上を期待して開発が進められていたのは確かで、終盤の日本とオーストラリアでは実戦

にも投入した。だが、とにかくまともにも機能せず、レースで使えるようなものではなかった」  
 ——もしあの年の初めからウイリアムズのようなアクティブブライドがあれば、空力パッケージ全体がうまく働いていたでしょうか？  
 「信頼性の高い油圧式サスペンション

ンがあれば、それなりの成績を残せたであろうことは確かだ。92、93年にウイリアムズが実証したようにね。だが、あの手のシステムは、当時はまだ熟成されていなかったし、私自身も油圧式サスペンションをサーキットで走らせるのは、時期尚早だと思っていた。とにかく難しい課題だったんだ。その後、ウイリアムズが私の考えは間違っていたことを証明したわけだが、私が油圧式サスペンションの可能性を考えた時点では、常に正しく作動させられるという技術的裏付けがなかった。  
 その後、95年のティレルでハイドリリンクサスペンションにトライした時にも、あの小さなチームではやはり同じ問題に直面した。もちろん、必要なだけの努力を注げば機能させることはできるし、ウイリアムズはそれが可能であることを示した。けれども、91年あるいは92年のフェラーリでは、そうはいかなかった。  
 それに、あのクルマはアクティブサスペンションがなくても、十分なパフォーマンスを発揮できたと思う。メカニカルな面に対処すべき問題があったのは確かだが、それもいずれは解決できたはずだ。実際、ティレルではそれができたのだから。  
 また、別の問題もあった。排気ガスを利用したブ라운アンダートレイを、ストレートで失速させることができなかったんだ。通常は、ストレートで車速がある程度以上になる

と、フロアが下がりすぎてデیفューザーが失速し、それで最高速を2〜3km/hは稼げる。ところが、ダブルフロアではそうした現象が起きず、少し違ったセットアップを強いられた。あと少し開発をすれば解決できたはずなのに、残念ながらその方向へ進むことはできなかった」

## 続く迷走

——ニコルスがチームを去り、ポスルズウエイトを迎え、やがてバーナードも加わろうとしていました。結果として、状況は一層複雑になったのではありませんか？

「92年のチームは顔ぶれがすっかり入れ替わり、デザイン部門に関して言えば、91年から残っているのは私くらいだったと思う。難しい状況にあるチームに加わった者は誰でも、まさにハーベイが言ったように『いや、ちょっと待ってくれ。このクルマがデザインされた時、私はここにはいなかった。このクルマの問題に関しては、私には何の責任もない』と、

関しては、私には何の責任もない」と、次の新しいクルマだけに関与しようとする。けれども、ハーベイの新車は結局実現しなかった。モンテゼモロが彼のプロジェクトを取り上げてしまったんだ」  
 ——レースの結果を見ると、アレジは2度ポディウムにも上がっていて、それほどひどい成績不振というほどではなかったと思えますが？

「フェラーリとしては、あれでも最悪なんだ。実際、あの年にはポイントあまり獲れていない。それでも、アレジはいまだにあのクルマが大好きらしい。もうすっかり忘れられているかもしれないが、私は雨中のフランスGPをよく覚えている。最初からウエットだったのではなく、レース中盤に突然激しい雨が降り始めた。そして、スリックのままステイアウトしたジャンは、あのコンディションを考えれば驚異的なペースで走り続けた。なぜかと言えば、F92Aは他の多くのマシンよりもずっと大きなダウンフォースを発生していたからだ。それ以外の理由は考えられない。だが、そういった速さを通常のコンディションでも発揮できないことには話にならず、あのクルマではそれができなかった」

——F92Aが期待に応えられなかった最大の理由は、どこにあったのでしょうか？

「言わせてもらうなら、私が最も誇りに思っているのはあのクルマだ。ティレル019の方が有名で、ダブルフロアは悪名高いアイデアかもしれないが、私としては自分がデザインした中でベストと考えている。もともと開発が必要だったのに、それが行なわれなかった。むしろコンセプトに反するネガティブな開発ばかりが行なわれたと言ってもいい。

それでもなお、続いて登場したクルマたちを見れば分かるように、F92Aは多くの人にヒントを与えた。



ダブルフロアは何らかの理由で、その

後すぐに禁止された。大きな成功

を収めたわけではないのに禁止され

たのは、あれを許しておくともた

クルマが速くなりすぎると、誰かが心

配したからだろう。FIAがどんな

理由を挙げたかは覚えていないが、

ともあれ彼らはダブルフロアを認め

るべきではないと考えた（※編集部

注：ダブルフロア禁止の条文は、入

手できる資料からは確認できていな

い）。だがその後、サイドポンツ

ンの前後のアンダーカットの開発が

始まり、現在ではあらゆるカテゴ

ーに広がっている。サイドポンツ

ンの下にチャンネルはないとしても、

原理的にはほとんど同じだ」

——あの年にも何かしらポジティブ

なことはあったのではないでしょ

うか？ 一番のお気に入りであるあ

のクルマから、学んだことも多かつ

たのではありませんか？

「いや、私にとつて92年は、やはり

いい年ではなかったね。開幕直後

別とすれば、サーキットにもあまり

行かなかつた。チームが問題と見

なされたことを解決するように言

われた。そして、イワン・カペリ

のことを思うと胸が痛むよ。ジャン

はいろいろな問題にも対処できて

いたが、イワンは最後までF92A

を乗りこなせなかつた。残念な

が、あのシーズンによって彼の

キャリアは

損なわれ、事実上終止符を打た

れてしまった。そのことは、私

もつらい思い出だ」

——それは彼らのドライビング

スタイルの違いによるものだった

のですか？ あるいは、アレジが

どんなクルマでも乗りこなせた

のに対し、カペリの方がやや

神経質なドライバーだったの

でしょうか？

「フロントに一貫性がないことが、

イワンを苦しめたのだと思う。結

果として、彼はクルマをまったく

信頼できなかった。ふたりの違

いは、おそらくそこにあつた。コ

ーナーへの進入でクルマの挙動

がナーバスでも、ジャンはそうい

うものとしてドライブできて、

タイムもイワンよりずっと速

かつた。だが問題の根本は、ク

ルマのバランスが悪かつたこと

にある。そしてバランスが悪

ければ、クルマを信じて限界ま

でプッシュすることはできない。

限界はかなり高いところ

にありながら、ドライバーた

ちはそこに到達できなかつた」

——もしあなたがサーキットに

いて、デブリーフィングなどに

参加していれば、もっと乗り

やすいクルマになるように手

を打てたでしょうか？

「抱えていた問題の多くは、

レースの週末に解決できるよ

うなものではなかつた。先

ほど話したロッカーの設計に

難があつた件も、私がシルバ

ーストンへ行つて、初めて見

つけたほどだからね。ステー

ィブがリーダーだった年から

ハーベイの年にかけて、製

いた。だが、何よりも大きかつた

のは、やはりエンジンのハン

ディキャップだ」

**新たな旅路**

——フェラーリを離れたのはいつ

ですか？

「93年1月に解雇された。まだ

契約

が残つていた3年目については、

チームと争つた末に年俸の支

払いを受けられた。シルバ

ーストンへ行つた時に、現

地を訪れていたモンテゼモ

ロがバーナードと面談するの

を見ていたので、まもなく

起きようとしていたこと

について楽観的な予想はし

てなかつたよ。そんなわけ

で、私はフェラーリの次の

新車のプロジェクトには

関わらなかつた。実は88

年にオールドマンが亡くな

つた時と同様に、補佐的な

立場で残留しないかという

オファーもあつたが、仕事

をする機会に恵まれないの

は分かりきつていた。

——そしてこれは奇妙な巡

り合わせなのだが、86年

にマラネロに風洞を作つ

た時に手伝つてくれた人

たちの一部が、私がティ

レルにいる間に、イタリア

国内では最大規模の風洞

を建設していたんだ。92

年に縮尺の大きい風洞

## 私が最も誇りに思っているクルマはF92Aだ

Interview with

# Jean-Claude Migeot

ポルトガルGPが最後のF92A搭乗となったカペリ。ニコラ・ラリーニへの交代は、表向きは翌年用アクティブサスペンション開発のためとされたが、当時はミスや成績不振が解雇の原因と見る向きも多かつた



途中で40%のモデルを作り、まだ完成したばかりのその風洞へ持ち込んでテストした。そして、フェラーリを辞めた後、縁あつて経営に参加することになったのが、まさにその風洞施設だつたというわけだ。

いずれにせよ、私の希望はイタリアに住み続けることで、またイギリ

スへ行こうとは思つていなかった。ところが、フォンドメタル・テクノロジーが開発チームとしてティレルと技術提携を結び、私が派遣されることになったんだ。そうして、私は起業家としての人生を歩み始めた。

いつか自分が会社を経営するなんて、考えたこともなかつたのにな！」



# F92A 迷走する革新 Variations

二重底アンダートレイ、分離型インテークを設置したサイドポンツーンが特徴のF92Aは、「まるで戦闘機のような外観」と称賛されたフェラーリといえば、「エンジンこそがすべて」で有名なチームだが、肝心のエンジン部門とシャシー部門が対立し、革新は迷走する問題だらけのF92Aをねじ伏せたアレジに対し、マシンを信じ切れなかったカペリは年間を通じて苦しみ、そしてチームを追われた

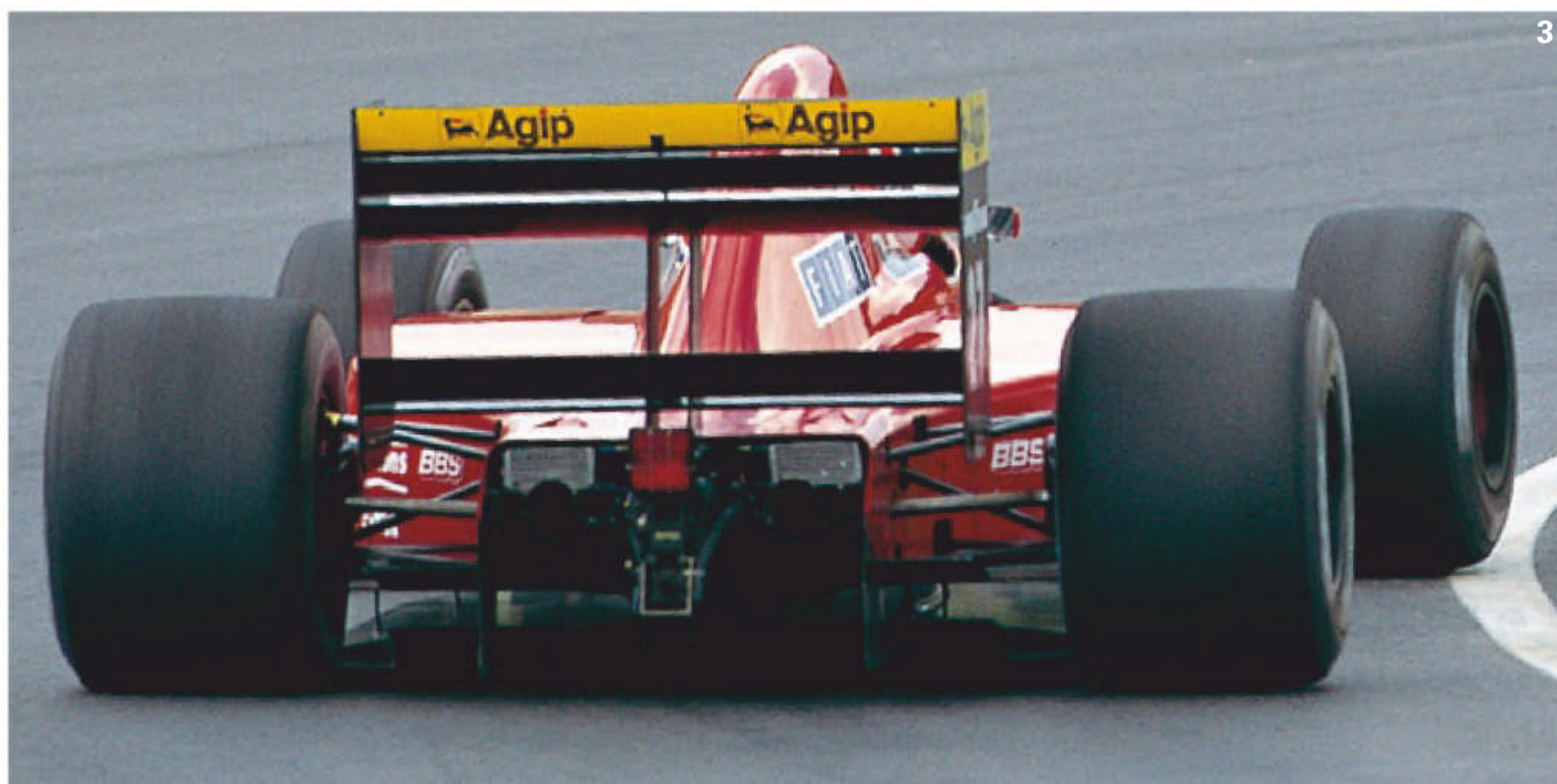
Text/Jotaro Takayasu Photos/Hiroshi Kaneko, Bernard Asset, Kenji Sawada, Masaru Miyajima, Motorsport Images, SAN-EI



1



2



3

## Rd.1 South African GP

①サイドポンツーンは、樽型形状のインテークをボディから離して設置。前後ウイングは前年型643を踏襲。フラップに黄色い識別マークを貼る27号車にアレジが乗る。予選5位からスタートして4番手走行中にオイルポンプの不具合で40周リタイヤ。②フロント翼端板に南アフリカの輸入車業者「T.A.K. MOTOR Co.」のロゴを貼る。アンダートレイは、サイドポンツーンの底面を約100mm上げて下パネルとの隙間に気流を取り込む二重底構造。28号車はカペリが駆る。予選9位、決勝はエンジントラブルでリタイヤ。③カウル内、排気管上に2基のミッションオイルクーラーを装備





### Rd.2 Mexican GP

①ノーズ先端からテールエンドまでの側面に平面エリアがひとつもないボディ、そしてモノコックから距離を置いて設置したポンツーンインテークといった特徴的なルックスから、当時は地上を走る戦闘機などと呼ばれた。②先端を若干高めたノーズ下にフルワイドの吊り下げ式フロントウイングを装備。予選10位に沈んだアレジは決勝6番手走行中にオイルを噴き上げ31周リタイヤ。③トレッドはフロント1810mm、リヤ1678mm。予選20位のカペリはスタート直後にマーチのベンドリンガーと絡んで0周リタイヤ



### Rd.3 Brazilian GP

①フロントウイング下から二重底構成の下パネルと上パネルに伸びるロッドの一部が見える。アレジ車の前後ウイングは前戦から変わらず。リヤウイングはアッパー3枚、ロワ2枚の2段構成。予選6位のアレジは、神経質なピッチングでハンドリングが安定しないマシンと格闘の末、決勝4位でシーズン初入賞。②カペリ車はロワウイングで全体を支持する3段構成の新型リヤウイングを装備。③3段リヤウイングは翼厚が薄く、弦長も短いため、2段ウイングよりも翼端板の幅（前後の長さ）が短くなる。11番手スタートのカペリはアレジに続く5位でゴールし、シーズン初完走、初入賞を果たす







### Rd.4 Spanish GP

①ラジエターアウトレットの前1/4に上下のフチが薄いカバーを装着。ホイールはこの年から独占契約を結ぶBBSのマグネシウム鍛造製。車体色に合わせてリム外周が赤に。②リヤウイングは開幕2戦と同じ2段構成。③コクピットはアレジに合わせて設計されたため、カペリには窮屈でかなり苦戦を強いられた。それでも予選5位と健闘。決勝は6番手走行中の63周目にコースアウトして10位完走扱い。④決勝ではフロント翼端板に輸入代理店の「Ferrari España Import」が貼られた。アレジは一気に3番手で1コーナーへ。その後スピンして一時6番手まで落ちるが徐々に順位を上げ、3位表彰台を獲得



### Rd.5 San Marino GP

①リヤウイングは翼弦長の短い2段構成。ロウウイングはフラップなしの1枚。合わせて前後幅の短い翼端板を装着。後縁は規定どおり車軸から100mmの距離に設定されているため、ステアがつくメインウイング中心部はサイズによって前後する。このレースではステアの前傾角度が前

戦仕様よりも浅いことが確認できる。アレジは予選7位、決勝は3番手まで順位を上げたがマクラレーンのベルガーと接触して39周リタイアに終わる。②カペリ車のリヤウイングもアレジ車同様、ロウ1枚の2段構成。③決勝はリヤブレーキの不具合で単独スピン、序盤11周で戦線離脱





### Rd.6 Monaco GP

①ウイングは前後とも翼面積の大きなフラップを通常よりも立て気味に装着。開幕からノーズ上のドライバーズネームとウインドシールドの間に短いアンテナを後傾して装備。フロントサスペンションは標準的なダブルウィッシュボーン、プッシュロッドで1本のスプリング/ダンパーユニットを稼働させる。②アレジは予選4位、決勝はミッショントラブルでリタイア。③コクピット下部スペースが狭く、カペリの体が入りやすく収まらない問題解決に向けて、シート座面にクッションを入れた。その結果、着座位置が上がって、インダクションボックスのインテークをヘルメットで塞いでしまう新たな問題が持ち上がる。そのため、カペリはストレートでしばしばヘルメットを傾けて走行。④予選8位からスタートしたカペリ、5番手走行中にステアリングアームが壊れて60周でレースを終えた







1



2



3



4

## Rd.7 Canadian GP

①平面に見えるサイドポンツーン上面はインテークから後方に向かってラジエーター部分を頂点に盛り上がり、なだらかに下がる曲面フォルム。  
 ②サイドポンツーンとモノコックの接合部も前面は完全な曲面仕上げ。  
 ③2台とも車番上にベントパイプのようなしなやかな素材のパーツがつ

く。④上ディフューザーと下ディフューザーはカウルと同じ幅に装備したスプリッター部分で結合するという複雑な構造を採用。リヤサスペンションはフロント同様、ダブルウィッシュボーン+プッシュロッドだが、スプリング/ダンパーユニットは2本でミッション上に横置きに搭載





1



2

### Rd.8 French GP

①第4戦スペインGPからボンツーン側面の「Agip」をはじめ「arexons」などの技術スポンサーのマーキングが傾き始める。アレジ車の「Agip」は前上がり。予選6位のアレジは、途中で雨となった決勝でひとりスリックのままペースを落とさず3番手を走行したが、スピンを喫しタイヤを交換。その後エンジンプローで61周リタイヤ。②「Agip」が正しく貼られたカペリ車。予選8位、決勝は電気系の不具合でリタイヤ



1

### Rd.9 British GP

①フロント翼端板にイギリスの輸入販売代理店で60年代はフェラーリのプライベートーとしてル・マン24時間などのスポーツカーレースで活躍した「Maranello Concessionaires」のロゴがつく。「Marlboro」の文字が消されたタバコ広告禁止バージョン。②ミラー寸法は横100mm、縦50mm。フロントウイングから延びるボータックスジェネレーターは前輪で隠れる規定外の位置に小型スプリッターを装備。ディフューザー上から排気するエキゾーストの配置は開幕から不変。③ホイールベースは2920mmで前年型643よりも39mm長い



2



3





1



2



3



4

## Rd. 10 German GP

①前後ウイングは高速仕様。アレジは予選5位、決勝も5位。②3段構成のリヤウイングで臨んだ予選、カペリはエンジン不調で12番手スタート。決勝でも出力不足は変わらず20周リタイヤ。③予選はアレジ車も3段構成のリヤウイング。決勝は2台ともミドルウイングを外し、2段構成で走った。④二重底構成の構想：下パネルで気流を上下に分断し、上パネルとの隙間に取り込んだ気流が下パネル下（車体下）の気流の側面からの流入を遮断。車体下の気流をディフューザーの引き抜き効果によって加速させて負圧を生じさせ、車体全体でダウンフォースを獲得する

成で走った。④二重底構成の構想：下パネルで気流を上下に分断し、上パネルとの隙間に取り込んだ気流が下パネル下（車体下）の気流の側面からの流入を遮断。車体下の気流をディフューザーの引き抜き効果によって加速させて負圧を生じさせ、車体全体でダウンフォースを獲得する





1



2

### Rd.11 Hungarian GP

①前後ウイングは標準構成。ガーニリップ付きフロントフラップは翼端板上縁よりも上に飛び出す位置に。②車体からフロント翼端に向けてブッシュロッドとほぼ平行に延びるワイヤーはポータックスジェネレーターの補強線。アレジは予選9位、決勝リタイア。③ノーズのみならず、ポ

ンツーン側面も曲面仕上げ。2枚のアンダートレイと上下それぞれをつなぐ細いロッドなどを含めれば、総パーツ数は他チームよりも余裕で2倍を超える。整備性が落ちるのは顕著。10番手スタートのカペリは6位でゴール。第3戦ブラジルGP以来となる当季2度目の入賞



3





1



2

### Rd.12 Belgian GP

①アレジ用に横置きミッション専用車F92ATが実戦デビュー。縦置きでは前傾姿勢で装備されていたウイングステーが後傾するので容易に見分けられる。アレジは予選8位、決勝はタイヤ交換した直後にウィリアムズのマンセルと接触してリタイヤ。②前後ウイングの翼厚は薄い高速仕

様だが、リヤのアップーウイングは2枚ではなく、3枚。予選仕様のカペリ車はアレジ車よりも若干翼面積が大きいリヤフラップを装備。フロントフラップの傾斜は中低速の標準仕様よりも浅い。③カペリ車のミッションは縦置き。予選12位、決勝はエンジンが壊れリタイヤ



3





### Rd.13 Italian GP

①カペリ車のミッションも横置きに。フロントブッシュロッド上部モノコックにバルジがつく。リヤウイングは3段構成。②ディフューザーは、中央部が滑らかな曲面で後方に跳ね上がる新型。リヤカウル内は2本の排気管のみ。カウル内からミッションオイルクーラーが消えた(2基重ねてギヤボックス後端に後傾装備という説あり)。アレジは予選3位、決勝はエンジントラブルで12周リタイア。③搭載するラジエターはフェラーリ/セカン製。7番手スタートのカペリはブレーキ不調で12周リタイア



### Rd.14 Portuguese GP

①シーズン終盤になって2台は完全に速さを失い始める。オイルポンプの不具合は完治した様子はなく、前戦ではオイルタンクにサブタンクが追加されたことでインダクションポッド頂部からなだらかに下がるエンジンカウル後方の峰のラインが不自然に持ち上がる形状となった。カペリは予選16位、決勝はエンジンのトラブルで34周リタイア。②予選10位からスタートのアレジは、13周目走行中に単独スピンを喫し、4戦連続リタイア







1



2



3

### Rd.15 Japanese GP

①前後ウイングは標準構成。リヤウイングはアッパー3枚、ロウ2枚。モノコックのプッシュロッド上のバルジは従来型サスには不要。アクティブサスの機器を納めるためのものと思われる。②アレジ車のミッションは横置き。15番手スタートのアレジは5位入賞。③28号車にはテストドライバーのラリーニが乗り、アクティブサスを実戦テスト。ミッションは縦置き6速に戻され、カウル後端に3基目のオイルクーラーを増設。フロント翼端版に「CORNIS」のロゴを貼る。④ラリーニはプラクティスで横置きミッション&パッシブサス搭載のマシンもドライブ。⑤モノコックのプッシュロッド基部に追加されたバルジでアクティブ車と分かるラリーニ車。予選はアレジより前の11位、決勝スタートでエンジンがストールし、最後尾からプッシュして12位完走

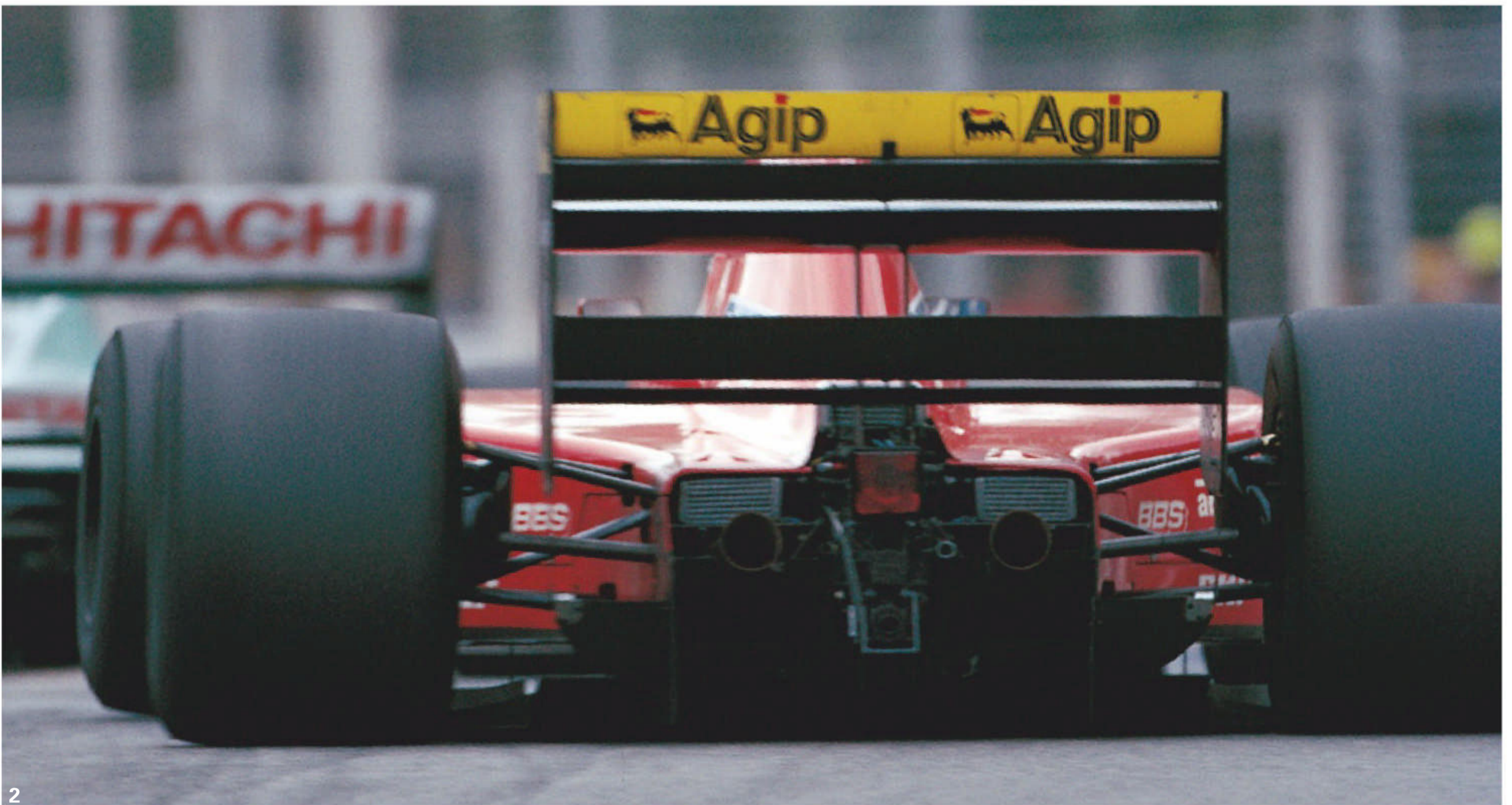


5



4





### Rd.16 Australian GP

①リヤウイングは前戦よりも面積の大きなフラップを装備。樽型縦長ラジエターインテークは開幕戦からうまく機能し、最終戦までトラブルなし。ラリーニ車はアクティブサスを搭載。「トラクションコントロールの重量がストレートでハンデになる」というラリーニは予選19位、決勝11位。②縦置きミッションに戻されたリヤエンドの外観は横置きに換装される前と変わらず。リヤウイングステー前に追加装備されたミッションオイルクーラーの存在が確認できる。③予選6位のアレジは、高速コーナーで唐突に挙動が変化するマシンを巧みに操り4位入賞





Interview with

# Steve Nichols

スティーブ・ニコルス インタビュー

## ピッチセンシティブ



ている。当時のフェラーリには、暇さえあればクルマのスケッチをしている製図工が何人もいてね。その中のひとり、フランコ・ルイジという男が、ラジエターを水平に置いたラジカルなエアインレットのスケッチを描いたんだ。ミジヨはそれに少し手を加えて、フロア外縁に沿ったチャンネルのアイデアと組み合わせた。さらに彼はラジエターそのものを持ち上げて、その真下まで入り込んだ高さ100mmの深いチャンネルを作り、コークボトルラインまでつなげた。そうして、あのダブルフロアができたんだ」

### アクティブがあつたら……

——それが91年夏頃のことですね？  
「ああ。その頃にはもう、92年車のコンセプト開発に取り組んでいたからね。あのアイデアには、いくつかの難点があった。比較的簡単に解決できるものもあったが、一番の問題はフロアやリヤエンドへと向かうチャンネル部分も含めて、通常のデザインよりずっと多くのボディワークが必要になることだった。それは車重が重くなることを意味し、そうしたボディワークの継ぎ目が増えるので、ドラッグ（空気抵抗）も増えてしまう。そして、理由は定かではなかったが、クルマ全体としてのドラッグもかなり大きいことが判明した。これはとても重大な問題だった。また、サイドポンツーン全体が実



## 起源は640

——F92Aの開発について、どんなことを記憶していますか？

「あのクルマへと至る進化のプロセスについて話すには、1989年の640まで遡る必要がある。640の外観上の大きな特徴のひとつは、前後に長いサイドポンツーンと細く縦長のラジエターインレットだった。私が移籍した直後に合流してきたジャン・クロード・ミジョーと、どうしてあれがいいアイデアだったのかを話した記憶がある。

あのラジエターインレットは、おそらく複数のファクターを考慮した末の結論だった。まずインレットを細く縦長にすることで、サイドポンツーンを前後に長くしても、前後後方で気流がブロックされない形状にできる。つまり、前輪の内側とラジエターインレットダクトの間が空気の通り道になり、そこからサイドポンツーンに沿って気流を拡散させられるんだ。

また、他にもいくつかの利点があった。空気は地面に近い方が温度が高い。だから路面に近い下の方でインレットの面積を小さく、上の方を大きくすると、平均ではより温度が低い空気をラジエターに導ける。それに加えて高速域ではラジエターが気流の障害物になり、ラジエターの前面、あるいはラジエターダクトの前でも気流が減速して空気が車体の

# 縛の呪いのティビ

確信を持てなかったアクティブライドありきの空力コンセプト

F92Aについてレーシングカーデザインにおける自らの哲学に反したクルマだとニコルスは語る彼はなぜ自分の意思を開発に反映させなかったのかそこには非常に複雑な事情があったようだ……

Text/Adam Cooper  
Translation/Kenji Mizugaki  
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, XPB Images, Motorsport Images



下へ流れ込むが、エネルギーを失った気流が車体の下へ入るのは良いことではない。したがって、ラジエターインレットの下端の面積を小さくすれば、車体の下へ流れ込む速度の落ちた気流も減らせられる」

——F92Aの空力パッケージは、どのようにして開発されたのでしょうか？

「640の話から少しずつ進化させていったんだ。私はミジョーにこう言った。『ラジエターインレットダクトの下端をさらに細く、そして開口面積を維持するために上端の幅を広くして、逆三角形にしたらどうだろう』とね。まず最初に実験した形状がこれだった。あれから30年を経て、今ではそれがラジエターダクトの常識のようになってる。

もうひとつ私たちが考えたのは、ラジエターインレットの下端をフロアから持ち上げて、その下にチャンネル（空気の流路）を作ってはどうかというアイデアだ。フロアの外縁に沿って、例えば高さ100mmのチャンネルを設け、ラジエターの横を通してリヤエンドのコークポトルラインに融合させる。それを空気の通路のようにして、フロア前端で生じた遅い気流を導き、ラジエター部分からコークポトルへと流すんだ。これも実際に試してみた。

イタリア人は、ご存知のようにフェラーリのこととなるとものすごく熱心で、かつ芸術的なセンスも優れ





Interview with  
**Steve Nichols**

(写真左) 1990年、641の発表会に立つニコルス(右端)とエンリケ・スカラブローニ(中央)。641とは名ばかりで、この時点ではほぼ640のまま。(写真下) 640の特徴である長いサイドポントーンと細く縦長のラジエターインレットが、F92Aの起源となっている



質的に100mm持ち上げられた結果、水も含めるとかなりの重量物になるラジエターが高い位置に置かれ、クルマの重心が上がったのもありがたいことではなかった。つまり、車重、ドラッグ、重心高の点では、いずれもややネガティブだったんだ。

だが、それ以上に大きな問題は、ミジヨールと私の間でピッチセンシティブティや空力のドライバビリティに関しても、意見の相違があったことだ。当時、フェラーリはアクティブライドを開発していた。私としては、特性が穏やかでドライバフレンドリーなクルマにするには、メカニカルなピッチコントロールの手法を用いてプラットフォームを安定させる必要がある、空力面でもあまりピッチングに敏感にならないよう努めるべきだと考えていた。それに加えて、セットアップによるサスペンション

チューニングの余地も必要で、メカニカルセットアップ、機械的なピッチコントロール、ピッチセンシティブティの抑制といったファクターを揃えていけば、クルマを正しくセットアップできる一定の幅のウインドウが得られると思っていた。

一方、ミジヨールはアクティブライドに完全に依存することで、クルマの姿勢を完璧な状態に維持する考え方に傾いていた。そうすれば空力のピッチセンシティブティを気にする必要はなくなるからだ。そして、彼はその考えに沿ってクルマを開発していった」

——もしシーズン開幕当初から効果的なアクティブシステムがあれば、F92Aの空力コンセプトはもっと良く機能したのでしょうか？

「そうだね。ただ、それにはクルマを完璧に正しい姿勢に維持してくれる完璧なアクティブライドを開発する必要があった。それならピッチセンシティブティの問題は無視できるからだ。そして、ピッチセンシティブティを気にせずに、最大のダウンフォース、最小のドラッグ、最大の空力効率だけを考えてクルマを開発できる。

驚くにはあたらないが、あのクルマはかなりのピッチングに敏感だった。私の懸念はクルマの姿勢を完璧に維持できるまで、アクティブの開発を進められるだろうかという点にあった。例えばの話、80%くらい

の効果を発揮するアクティブであれば、何とか開発できたかもしれない。そして、メカニカルセットアップのウインドウが狭くなり、よりピッチセンシティブなクルマになったとしても、ある程度の幅のウインドウさえあれば、あのくらいのピッチセンシティブティには対処できると思っていた。完璧ではないにせよ、それなりに効果のあるアクティブシステムの手助けが得られるならね。

だが結局のところ、ピッチセンシティブティの問題を克服できるレベルまでアクティブを熟成させられず、あのクルマは大きな欠点を抱えることになった。それが空力のピッチセンシティブティによって増幅されたハンドリングの一貫性の欠如であり、その根本は効果的なアクティブライドを搭載できなかったことであつた」

**検討不十分のピッチ制御**

——あなたは基本的にはシャシーとメカニカル面の責任者だったのですね？

「ああ。シャシーに関するほとんどすべての領域と、クルマのオペレーションを担当していた。要するにシャシーの設計全般と、クルマをサーキットで走らせて行なう研究開発だ。ミジヨールはとても有能な男で、優れたエアロダイナミシストであり、評判も良かった。チェザレ・フィオリオがチームを去った後、シニアマネージャーになったクラウディオ



・ロンバルディが、空力についてはミジョーに指揮を執らせると決めたんだ。当時のミジョーは空力のスターだったからだ。チームは彼のアイデア、つまりあの空力コンセプトに賭けた。だが、どんなアイデアも単独では機能しないし、空力はクルマの他の部分と調和し得るものでなければならぬ。アクティブがあるからといって、それらのインターフェース、あるいは統合を無視することはできないんだ。にもかかわらず、チームはピッチセンシティブティの問題を完全に無視する落とし穴に陥った」

——シャシーについては、どんなことを覚えていますか？ 91年型を改良したものだったのですか？

「ある程度のキャリーオーバーはあったが、全体のシェイプ、ラジエターダクトなどを含めて、ずいぶん大きく変わっていた。とても見映えのするクルマで、例えばノーズの形状も美しく、ラジエターダクトなどときれいに調和していた。かなり特徴的なルックスだったと思う。シャシーの出来も良かった。サスペンションは文句なしに機能し、シャシーの剛性も高かった。アクティブに頼らずにピッチセンシティブティを改善することさえできれば、いいクルマに仕上がったはずだ。

昔からあるメカニカルなピッチコントロールの手法に、もつと目を向けるべきだったのかもしれない。ア

ンチスクワット、アンチダイブのジオメトリや、フロントサスペンションのライジングレートを適切なレベルに設定するといった部分でね。検討が不十分だったと思う」

——なぜフェラーリはアクティブをうまく機能させられなかったのでしょうか？

「とても複雑な開発プロセスで、一夜にして完成する代物ではなかった。あれを正しく機能させるには膨大な努力が必要で、システムを完成させられず挫折した人たちも多かったと思う。マクラーレンはかなりいい仕事をしましたし、ご存知のようにウイリアムズはFW14Bでアクティブライ

ドを成功させた。それでもまだ完璧ではなく、コーナーへの進入でアクティブの反応が微妙に遅れることもあった。

ナイジェル・マンセルのように並外れて勇敢なドライバーなら、クルマが多少ためらうような動きや、予想と違う動きを示したりしても、『大丈夫！』と自分に言い聞かせてドライブを続けられた。だが、リカルド

・パトラーゼはそこまでクルマを信じられず、スロットルを踏み込めなかった。あるいはナイジェルの方が想像力に欠けていて、起きる可能性があることをリアルに思い描けなかったのかもしれない(笑)」

## エンジン担当のあり得ない一言

——あの年のV12エンジンについて、どう評価していましたか？

「ああ、あのエンジンにはいくつか問題があり、当時のフェラーリではそれはセンシティブな話題だった。今ではそんなことはないと思うが、

フェラーリは昔からずっとエンジンの製造者であり、それに誇りを持っていて、エンジンに関するネタタイプな評価を好しとしなかった。私はアラン・プロストと一緒にフ

エラーリに加わった。彼は開発が得意で仕事熱心だったし、傑出した才能にも恵まれた抜群に速いドライバーだった。アイルトン

・セナのように派手で強烈な印象はなく、大胆不敵でもなかったかもしれないが、とにかくレーシングカーに乗せると信じられないほど速かったんだ。ドライブバリティの問題を解決するために、彼は

シャシー担当だけでなくエンジン担当のエンジニアたちとの話し合いにも長い時間を費やした。移籍直後のテストでアランのフィードバックを聞いて感じたのは、彼が指摘したエンジンに関する問題点、

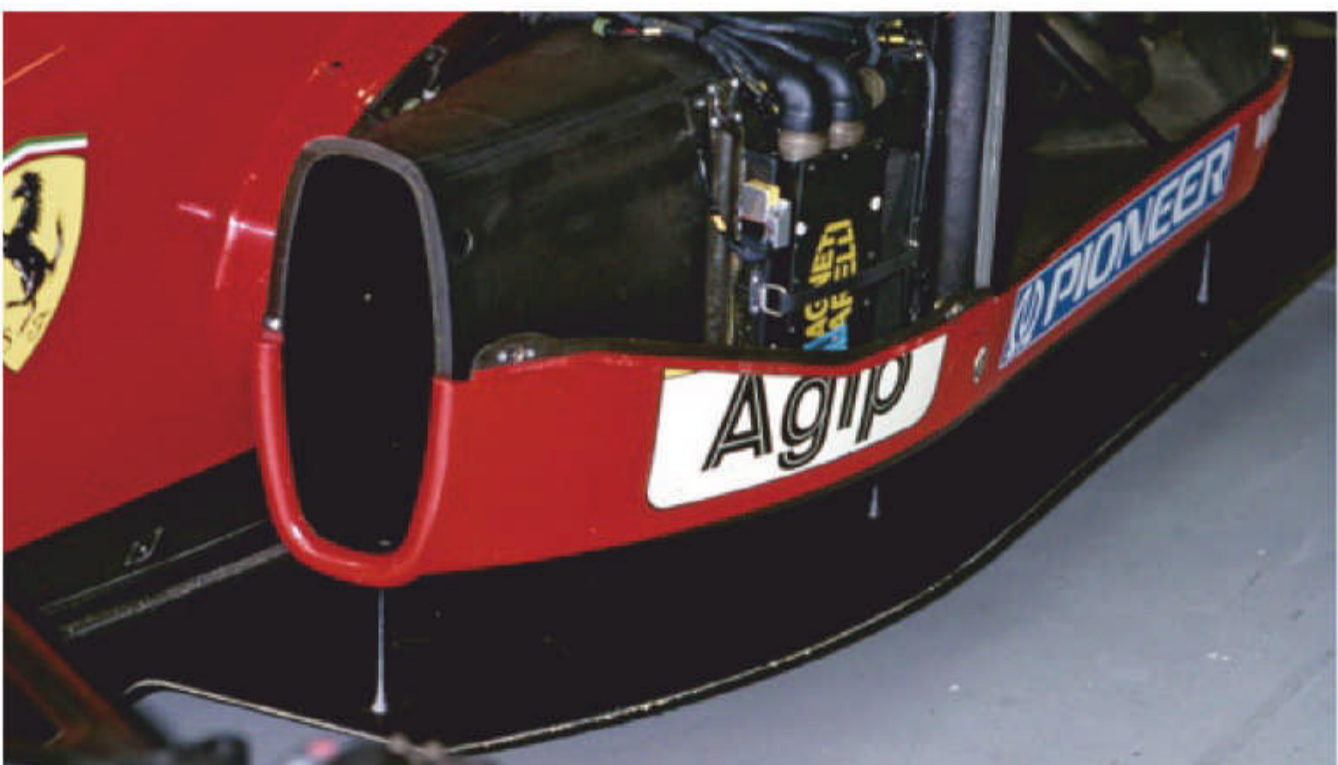
修正の要望が驚くほど多かったことだ。それをマラネロに戻ってエンジン担当と話をすると、彼らはこう返してきた、『いや、ダイナモではそんなことはないんだけど……』。私は自分の耳を疑ったよ。私たちはダイナモ上でレースをしているわけじゃない！

そういう面々と信頼関係を築き、

ニコルスが美しいと評したF92Aのノーズラインは、ミジョーがティレルで開発した020の流れを汲む(詳細はGP Car Story Vol.33 Tyrrell 020を参照)



ドライブバリティの開発が本格的に進むようになるまでには、しばらく時間がかかった。エンジン部門の私たちは長年にわたってひとつの数字、つまりピーク回転数での馬力しか見ていなかった。彼らがそれ以外の性能曲線を意識し始めるまでには、ある程度の時間が必要だった。そして、彼らがピークの大きな数字だけでは



(写真上) 640からヒントを得てデザインされたというニコルスの言葉どおり、F92Aにも細い縦長のラジエターインレットが採用された。(写真下) 深さ100mmのチャンネルをコークリンまでつなげる、この空気の通り道(流路)こそダブルフロアが持つ利点だった





なく、曲線がカバーする面積についても考えるようになったところで、ようやくドライバビリティの重要性を認めさせられたんだ。まあ、いろいろと面白いチームではあったよ。当時のフェラーリには、素晴らしいところが数多くあったが、それと同じくらいネガティブな部分もあった」

## 理想からかけ離れたデザイン

——あなたはF92Aが実戦で走り出す前にフェラーリを離れました。それはハーベイ・ポスルスズweitが来る前のことですか？

「少し重なった期間もあったが、それほど長くはない。ハーベイがザウバーから移籍してきて、代わりに私がザウバーへ行くことで話がついていたからね。相互の合意のもとで、彼と職場を取り替えたんだ。フェラーリは、ハーベイを復帰させるプランを気に入っていたと思う。彼は長年ミジョーと一緒に仕事をしてきたからね」

——F92Aは成功を収めたクルマとは言えませんが、その革新的なコンセプトで人々の記憶に残りました。あのクルマに携わって良かった点は何でしょうか？

「いい経験だった。常識の枠みみたいなものを押し広げて、他とはまったく違うラジカルなクルマを作ったという点ではね。結果として私たちは

痛い目に遭い、個人的には少々腹立たしいところもあった。自分が作りたかったクルマではなかったからね。私はあのコンセプトに確信が持てず、アクティブライドで完璧にコントロールできると思えなかったから、ピッチセンシティブティを無視できるとも思っていなかった。

あのクルマは、私が本当にいいクルマをデザインするために必要と考えているものから、大きくかけ離れていた。ひとつのことを極端に推し進めると、だいたい大失敗に終わるものなんだ。過去の例を見ても、慣性モーメントの最小化を目指したマーチ721Xはひどい失敗作だったし、ゴードン・マーレイのローライのブラバム(BT55)もそうだ。バカみたいに単純と思われるだろうが、私の基本的なスタンスは、あらゆることをバランス良く考慮するよう努めるというものだ。

私はレギュレーション、物理の法則、チームのリソース、デザインチームの能力などをすべて考えに入れたうえで、最良のクルマを作りたかった。車体の低さや慣性モーメントの小ささを極めたクルマではなく、可能な限りにおいてベストなクルマだ。本当に単純なことなのに、かなり有名なデザイナーたちもそれを無視して失敗している。

フェラーリが92年にやろうとした

終盤2戦で投入されたアクティブライド。同機構ありきの空力コンセプトと言われるも、アクティブそのものが熟成不足の代物だったゆえに、F92Aの真っ当な空力評価は最後まで果たされなかった



## Interview with Steve Nichols

あのクルマが  
失敗に終わることは  
予見できていたが  
それに対して何らか  
手を打つ権限はなかった

### スティーブ・ニコルス Steve Nichols

1947年2月20日生まれ。アメリカ出身。大学卒業後、ハーキュリーズ・エアロスペースに入社し、80年代半ばにマクラーレンに加入。ジョン・バーナードの後任として87年型のMP4/3をデザイン。その翌年に圧倒的強さを誇ったMP4/4も手がける。以後、フェラーリ、ザウバー、ジョーダン、ジャガーなど複数のF1チームを渡り歩いた



ことは、本当にやるべきこととは思えなかったが、私の立場ではどうしようもなかった。ロンバルディがミジョーを支持し、アクティブがなければ機能しない彼の空力コンセプトに賭けたからね。ロンバルディは技術的な知識と経験がそれほど豊富ではなく、どういう結果になるかを正しく判断できなかったのだろう。そして、どうしてその考えに至ったのか分らないが、ミジョーはアクティブライドに過大な期待をしていたと思う。私にはあのクルマが失敗に終わることは予見できていた。だが、それに対して何らかの手を打つ権限はなかったんだ」





# GP Car Story

## 重版出来!

「GP Car Story」にとって2021年は、創刊10年目のメモリアルイヤー。読者のみなさまのご要望にお応えしてバックナンバーが重版となり、通常号&スペシャルエディション、すべてのラインアップが全国書店、インターネット等でお買い求めいただけるようになりました。まだコレクションできていなかった「一台」をぜひこの機会に!



### バックナンバー一覧

No.	タイトル	定価	発売日
Vol.1	McLaren MP4/4 Honda	1026円	2012年6月7日
Vol.2	Ferrari 641/2	1026円	2012年11月7日
Vol.3	Williams FW14B Renault	1026円	2013年3月7日
Vol.4	Tyrrell 019 Ford	1026円	2013年6月7日
Vol.5	Lotus 97T Renault	1026円	2013年9月6日
Vol.6	March 881 Judd	1026円	2013年12月7日
Vol.7	Williams FW16 Renault	1210円	2014年3月7日
Vol.8	Benetton B192 Ford	1100円	2014年6月7日
Vol.9	Lola LC90 Lamborghini	1100円	2014年9月8日
Special Edition	「AYRTON SENNA」	1222円	2014年10月2日
Vol.10	McLaren MP4/7A Honda	1100円	2014年12月6日
Vol.11	Ferrari F187	1100円	2015年3月7日
Vol.12	Jordan 191 Ford	1100円	2015年6月15日
Vol.13	Williams FW11 Honda	1100円	2015年9月7日
Special Edition	「1993: PROST vs SENNA vs SCHUMACHER」	1100円	2015年10月7日
Vol.14	Tyrrell 022 Yamaha	1100円	2015年12月8日
Vol.15	Benetton B190 Ford	1100円	2016年3月14日
Vol.16	Ferrari 412T2	1100円	2016年6月8日
Special Edition	「minardi」	1100円	2016年9月7日
Vol.17	Lotus 99T Honda	1100円	2016年10月7日
Vol.18	McLaren MP4-13 Mercedes	1100円	2016年12月7日
Vol.19	Toleman TG184 Hart	1100円	2017年3月7日
Vol.20	Ferrari F1-2000	1100円	2017年6月7日
Special Edition	「Lotus 1977-1979 The Last Glory」	1100円	2017年9月7日
Vol.21	McLaren MP4/5 Honda	1100円	2017年10月7日
Vol.22	Sauber C12	1100円	2017年12月7日
Vol.23	Arrows A18 Yamaha	1100円	2018年3月16日
Vol.24	Benetton B194 Ford	1100円	2018年6月7日
Special Edition	「SUZUKA」	1100円	2018年9月7日
Vol.25	Jordan EJ12 Honda	1100円	2018年10月9日
Vol.26	Tyrrell P34 Ford	1540円	2018年12月10日
Vol.27	Ferrari 640	1222円	2019年3月14日
Vol.28	Wolf WR1 Ford	1222円	2019年6月24日
Special Edition	「NIKI LAUDA」	1222円	2019年9月6日
Vol.29	Williams FW18 Renault	1300円	2019年10月9日
Vol.30	McLaren MP4/8 Ford	1300円	2019年12月7日
Vol.31	Jordan 199 Mugen-Honda	1300円	2020年3月13日
Vol.32	Lotus 107 Ford	1300円	2020年6月8日
Special Edition	「Adrian Newey」	1300円	2020年9月11日
Vol.33	Tyrrell 020 Honda	1300円	2020年10月7日
Vol.34	Williams FW22 BMW	1300円	2020年12月16日
Vol.35	Sauber C20 Petronas	1300円	2021年3月10日



▼お買い求めは、書店または下記へ

#### お求め方法

■パソコンから

GP car で検索

■ケータイから



■お電話で

03-5357-8802

受注センター  
(平日10:00~17:30)

#### お支払い方法・送料について

■クレジットカード払いの場合  
手数料:無料/送料:一回200円

■代金引換払いの場合  
手数料:300円/送料:一回200円

ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料

株式会社 三栄 販売部

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







# 「年間0勝」でも フェラーリはフェラーリ

浮き沈みと振り幅の大きさがティフォシを惹きつける!?

642&643、F92A、F93Aで戦った91~93年は  
跳ね馬史上唯一の0勝が続いた、まさにドン底期  
もし2021年も1勝も挙げられなければ  
久々の連続0勝、暗黒期がやってくるかも……

文/リング・アーカイヴズ

Text/Ring Archives

Photos/Motorsport Images, Kenji Sawada, Ferrari, SAN-EI



ランチア801 (1957年)



312 (1969年)



312B3 (1973年)

2021年F1GP第5戦モナコGPが終わった時点で、フェラーリの通算優勝回数には238勝を数える。1950年以来的の世界選手権F1GP戦・合計1040戦のうち、約23%という勝率だ。ほぼ4戦ごとに1勝という計算になる。これに続くのはマクラーレンの182勝、メルセデスベンツの117勝……。活動歴が長いからとはいえ、70年間の長きにわたって勝ったり負けたりを繰り返せるそもそもの体力・地力の強さは、他の追随をまったく許さない。ティフォシと称される熱狂的ファンからの支持も圧倒的だ。

70余年の間にはフェラーリ存亡の危機に瀕したことも何度かあったが、イタリア工業界の要たるフィアットやイタリアの世論が跳ね馬の消滅を許さなかった。55年にフェラーリが低迷し、ランチア(当時はライバル会社)が経営危機からレース活動停止に追い込まれた際、フィアットが仲介役を買って出て完成間もない斬新なランチアD50とそのスタッフをフェラーリへと譲り渡すこととなる。こうして、「ランチア製フェラーリ」を得たスクーデリアは56年に王座へと振り返る。また、60年代前半に米国フォードがフェラーリ買収に動いたのも、実はエンツォ・

フェラーリ御大がフィアットからのさらなる援助を引き出すための駆け引きだったと言われる(映画『フォードvsフェラーリ』でも描かれていた)。そして69年、ついにフェラーリはフィアットの子会社

となる。ただしスーパーカーの行方はフィアット次第となったが、レース部門の決定権だけはエンツォの手中に残った。これにより経済的に安定した70年のフェラーリF1は新ボクサー12気筒路線で一気に優勝戦線へと復調する。第一次世界大戦後すぐの就職難の頃、弱冠20歳のエンツォはフィアット入社面接で蹴られた時の悔し涙を、アルファロメオのマネー(ジャッキー)時代を経て、結果的に(部分的にはあるが)フィアットに跪かせることで晴らしたとも言える。一生を賭けた復讐劇と言えなくもない。スクーデリア創設者エンツォの強烈な個性やカリスマ性は昔も今も魔法のように生き続けている。

フェラーリ初のF1マシンが実戦デビューしたのは48年イタリアGPで、アルファロメオとマセラティに次ぐ3位だった。今では3車ともフィアット・グループのブランドだが、当時は個性の異なるバチバチのライバル同士だった。

世界選手権制度が始まった1950年以降の話になると、51年夏のイギリスGPで常勝アルファロメオを破ったのが初優勝ということになる。そしてF2で競われた52、53年は連戦連勝、58年にコンストラクターズチャンピオン制度が制定されてからは、2020年末までに計16回のタイトルを奪っている。2番目に就けるウィリアムズでさえ9回にすぎない。70年代半ば過ぎのニキ・ラウダの時代、2000年代前半のミハエル・シューマッハーの時代における連戦連勝に固め打ちぶりは特にすさまじかった。ラテン系ではなくゲルマン系のラウダやシューマッハーには、チーム全体どころかF1界全体を牽引するようなパワーが漲っていた。

その一方、年別の勝利数を見比べてみると、年間



### フェラーリF1GP年別戦績

年	戦数	優勝	コンストラクター順位	ドライバー最上位	主力車種	エンジン
1950	7	0	—	5位/A.アスカリ	125	1.5ℓV12スーパーチャージャー
1951	8	3	—	2位/A.アスカリ	375	4.5ℓV12
1952	8	7	—	1位/A.アスカリ	500	2.0ℓL4
1953	9	7	—	1位/A.アスカリ	500	2.0ℓL4
1954	9	2	—	2位/F.ゴンザレス	625	2.5ℓL4
1955	7	1	—	3位/E.キャストロッチ	555	2.5ℓL4
1956	8	5	—	1位/J.M.ファンジオ	ランチアD50	2.5ℓV8
1957	8	0	—	3位/L.ムッソ	ランチア801	2.5ℓV8
1958	11	2	2位	1位/M.ホーンソン	ディーノ246	2.4ℓV6
1959	9	2	2位	2位/T.ブルックス	ディーノ246	2.4ℓV6
1960	10	1	3位	5位/P.ヒル	ディーノ246	2.4ℓV6
1961	8	5	1位	1位/P.ヒル	156	1.5ℓV6
1962	9	0	5位	6位/P.ヒル	156	1.5ℓV6
1963	10	1	4位	4位/J.サーティース	156	1.5ℓV6
1964	10	3	1位	1位/J.サーティース	158	1.5ℓV8
1965	10	0	4位	5位/J.サーティース	158	1.5ℓフラット12
1966	9	2	2位	8位/L.バンディーニ	312	3.0ℓV12
1967	11	0	4位	4位/C.エイモン	312	3.0ℓV12
1968	12	1	4位	4位/J.イクス	312	3.0ℓV12
1969	11	0	5位	12位/C.エイモン	312	3.0ℓV12
1970	13	4	2位	2位/J.イクス	312B	3.0ℓフラット12
1971	11	2	3位	4位/J.イクス	312B2	3.0ℓフラット12
1972	12	1	4位	4位/J.イクス	312B2	3.0ℓフラット12
1973	15	0	6位	9位/J.イクス	312B3	3.0ℓフラット12
1974	15	3	2位	2位/C.レガッツォーニ	312B3	3.0ℓフラット12
1975	14	6	1位	1位/N.ラウダ	312T	3.0ℓフラット12
1976	16	6	1位	2位/N.ラウダ	312T2	3.0ℓフラット12
1977	17	4	1位	1位/N.ラウダ	312T2	3.0ℓフラット12
1978	16	5	2位	3位/C.ロイテマン	312T3	3.0ℓフラット12
1979	15	6	1位	1位/J.シェクター	312T4	3.0ℓフラット12
1980	14	0	10位	10位/G.ビルヌーブ	312T5	3.0ℓフラット12
1981	15	2	5位	7位/G.ビルヌーブ	126C	1.5ℓV6ターボ
1982	16	3	1位	2位/D.ピローニ	126C2	1.5ℓV6ターボ
1983	15	4	1位	3位/R.アルヌー	126C3	1.5ℓV6ターボ
1984	16	1	2位	4位/M.アルボレート	126C4	1.5ℓV6ターボ
1985	16	2	2位	2位/M.アルボレート	156/85	1.5ℓV6ターボ
1986	16	0	4位	5位/S.ヨハンソン	F186	1.5ℓV6ターボ
1987	16	2	4位	5位/G.ベルガー	F187	1.5ℓV6ターボ
1988	16	1	2位	3位/G.ベルガー	F187/88C	1.5ℓV6ターボ
1989	16	3	3位	4位/N.マンセル	640	3.5ℓV12
1990	16	6	2位	2位/A.プロスト	641/2	3.5ℓV12
1991	16	0	3位	5位/A.プロスト	642 & 643	3.5ℓV12
1992	16	0	4位	7位/J.アレジ	F92A	3.5ℓV12
1993	16	0	4位	6位/J.アレジ	F93A	3.5ℓV12
1994	16	1	3位	3位/G.ベルガー	412T1	3.5ℓV12
1995	17	1	3位	5位/J.アレジ	412T2	3.0ℓV12
1996	16	3	2位	3位/M.シューマッハー	F310	3.0ℓV10
1997	17	5	2位	7位/E.アーバイン	F310B	3.0ℓV10
1998	16	6	2位	2位/M.シューマッハー	F300	3.0ℓV10
1999	16	6	1位	2位/E.アーバイン	F399	3.0ℓV10
2000	17	10	1位	1位/M.シューマッハー	F1-2000	3.0ℓV10
2001	17	9	1位	1位/M.シューマッハー	F2001	3.0ℓV10
2002	17	15	1位	1位/M.シューマッハー	F2002	3.0ℓV10
2003	16	8	1位	1位/M.シューマッハー	F2003-GA	3.0ℓV10
2004	18	15	1位	1位/M.シューマッハー	F2004	3.0ℓV10
2005	19	1	3位	3位/M.シューマッハー	F2005	3.0ℓV10
2006	18	9	2位	2位/M.シューマッハー	248F1	2.4ℓV8
2007	17	9	1位	1位/K.ライコネン	F2007	2.4ℓV8
2008	18	8	1位	2位/F.マッサ	F2008	2.4ℓV8
2009	17	1	4位	6位/K.ライコネン	F60	2.4ℓV8
2010	19	5	3位	2位/F.アロンソ	F10	2.4ℓV8
2011	19	1	3位	4位/F.アロンソ	150°Italia	2.4ℓV8
2012	20	3	2位	2位/F.アロンソ	F2012	2.4ℓV8
2013	19	2	3位	2位/F.アロンソ	F138	2.4ℓV8
2014	19	0	4位	6位/F.アロンソ	F14T	1.6ℓV6ターボ・ハイブリッド
2015	19	3	2位	3位/S.ベッテル	SF15-T	1.6ℓV6ターボ・ハイブリッド
2016	21	0	3位	4位/S.ベッテル	SF16-H	1.6ℓV6ターボ・ハイブリッド
2017	20	5	2位	2位/S.ベッテル	SF70-H	1.6ℓV6ターボ・ハイブリッド
2018	21	6	2位	2位/S.ベッテル	SF71H	1.6ℓV6ターボ・ハイブリッド
2019	21	3	2位	4位/C.ルクレール	SF90	1.6ℓV6ターボ・ハイブリッド
2020	17	0	6位	8位/C.ルクレール	SF1000	1.6ℓV6ターボ・ハイブリッド
2021	23	?	?		SF21	1.6ℓV6ターボ・ハイブリッド

※97年、M.シューマッハーは全得点剥脱

SF1000 (2020年)



0勝の年が意外と多いことにも目が留まる。1950/57/62/65/67/69/73/80/86/91/93/2014/16/20年の計15年間がそれに該当する。言い換えれば、71年間のうち、56年間では勝利を挙げていることになる。未勝利が続いたのは、今号のF92A期を含む91〜93年だけだ。

かつてのロータスやマクラーレンやウィリアムズを思い出せば分かるように、圧倒的に強い時期もあれば、まったく勝てずに低迷する時期が長く続くのが、普通のパターン。ところがフェラーリの場合は、0勝状態が半年1年続いてダメダメぶりが批判されても、2年とブランクを置かず突然思い出したように勝ち始めたりすることが多い。そして「よし復調だ！」と前のめりになった途端、またスランプに陥ったり……。

さらに、比較的多いのが、チャンピオンを獲った絶好調の翌年にいきなり勝てなくなるパターンだ。古くは、4気筒で圧勝した52〜53年の路線を54年も継続したらライバル勢が8気筒や6気筒を持ち出してきて対抗できなかった例（前述のように、「ラン

### 1勝もできなかったからといって必ずしもダメな車ばかりとは限らない

チア・フェラーリ」で立ち直る）。6気筒で圧勝した61年に油断していたら翌年には英国勢が4気筒を捨て一斉に8気筒化したため置いてけぼりを食った。ライバル勢の巻き返しや実力を読み間違える傾向が昔は多かった。左表を睨めば、より細部が見えてくるはずだ。

感情の起伏が激しいラテン系イタリア人のこと。社内での人事面でのごたごたや前述のごとき資金的な問題で身動きがとりにくいという局面もしばしばあった。それらが解決すると、また勝ち始める。そ



F186 (1986年)



643 (1991年)

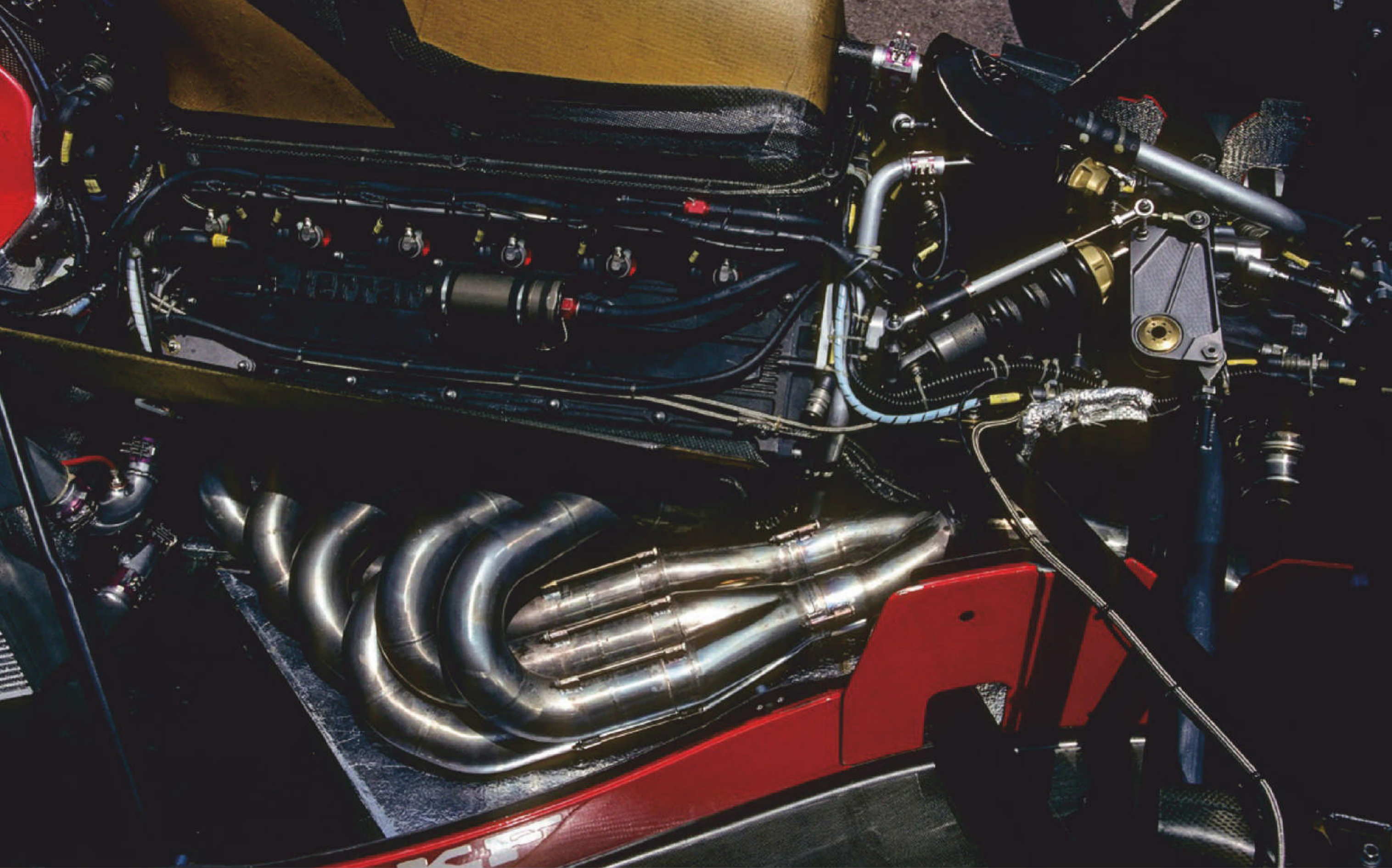


F14T (2014年)

んな浮き沈みの大きさ、振り幅の大きさこそが、実はフェラーリを応援したくなるファン心理を衝いているようにも思える。

メルセデスやレッドブル・ホンダの後塵を押し続け2020年はゼロ勝に終わったものの、また近い将来、赤い跳ね馬が嘶く時がやってくるに違いないと、ティフォシたちの応援は一向にやむことがない。





酷評された92年型V12エンジン——開発責任者による30年後の独白

# エンジンパワーは十分に出ていた

パオロ・マッサイ インタビュー

## Interview with **Paolo Massai**

「エンジンに対する批判はドラッグの大きさを無視した主張だ」  
当時エンジン部門の責任者だったパオロ・マッサイは言う  
しかしパワーには自信を持ちつつもV12の限界も感じていたようだ  
その彼が、エンジン側から見たF92A失敗の原因を語る

Text/Adam Cooper Translation/Kenji Mizugaki  
Photos/Hiroshi Kaneko, Bernard Asset, Paul-Henri Cahier, Kenji Sawada

### 92年用のエンジン開発

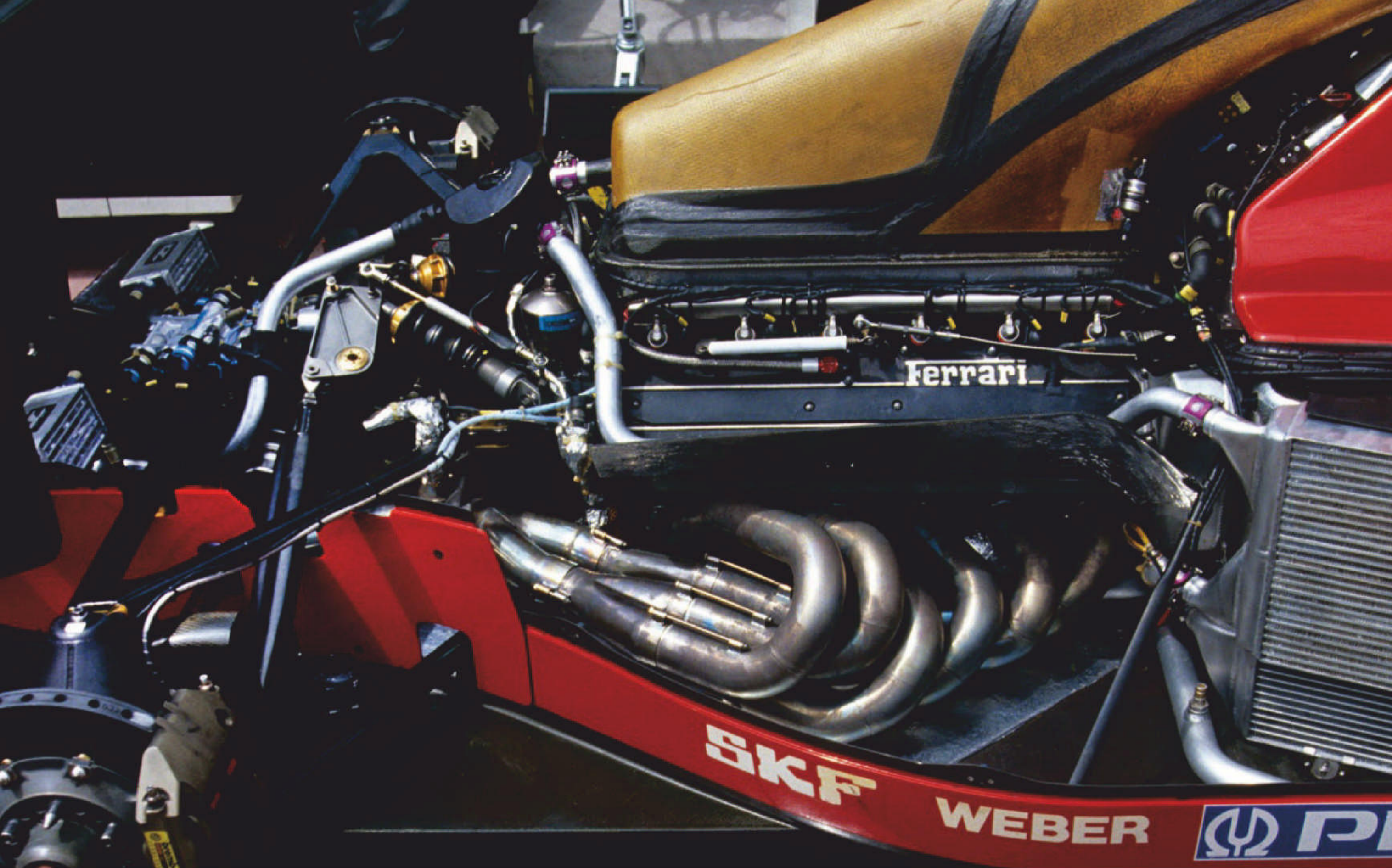
フェラーリで働き始めたのは1988年7月のことで、ちょうど自然吸気V12の開発が始まった頃だ。私はエンジン部門全体の責任者だった。90年にはアラン・プロストがチームに加わり、とてもいいかたちで一緒に仕事ができる。エンジニアは自分でF1マシンを走らせることはできないから、改良した部分についてどう思うか、以前より良くなかったかどうかドライバーに尋ねるしかない。その点、プロストは文句なしの仕事仲間だ、わずか1馬力の違いでも正確に感じ取れた。そして、自分が何を望み、何を好むかを明確に伝えてくれたので、エンジンの開発はとても楽しかった。

92年のストーリーは、037エン



マッサイ氏から提供いただいたフェラーリ在籍時の写真。エンジンは92年式ではないが、雰囲気が伝わる貴重なカット





左右ともモノコGPで撮影された写真。カムカバーや遮熱版の材質に違いがあり、仕様が異なるようだ。左バンクのカムカバー上にはイグニッションコイルが配置される

## アレジもエンジンはすごくいいとコメントしていた 問題はクルマのドライバビリティとスタビリティに難があり それが解決できなかったことだ

ジンを使っていた91年ベルギーGPから始まる。ジャン・アレジはレース中盤にトップを走っていたが、オー・ルージュを立ち上がった先の上り坂でエンジンがブローアップした。オー・ルージュを6速でリミッターに当てながら走っていて、リミッターの設定がかなり高くなっていった。それを見た私は、ピストンやコンロッドを始めとして、エンジン全体を作り変える作業を始めた。そして、92年シーズンに向けてボアを拡大し、ピストンを新設計としたエンジンを作った。

ボアを大きくすればパワーは上がる。それは間違いのないところだ。パワーは十分に出ていたし、アレジも「エンジンはすごくいい」とコメントしていた。問題はクルマのドライバビリティとスタビリティに難があり、それがどうしても解決できなかったことだ。

### 風洞データと実走行の分離

ジャン・クロード・ミジヨとは仲の良い友人同士だった。F92Aの空力はきわめて斬新で、あのようなクルマを作ってきたチームは他にはなかった。そして、コース上でのパフォーマンスと成績は、風洞での実験結果が示唆するものとはかけ離れていた。あのダブルフロアは、とても大きなダウンフォースを発生していた。しかし、私とジャン・クロード、そしてサスペンション担当のエンジニア

たちが力を合わせて突き止めたのは、車高の変化に対してあまりにセンシティブであるという事実だった。

当時私たちには、まだアクティブサスペンションがなかったため、車高を精密に制御して一定に保てなかった。それに加えて、フロントサスペンションの出来もあまり良くなかったために車高が安定せず、いきなりダウンフォースが失われることがあった。そうすると、ドライバーはクルマをコントロールできなくなる。特にイワン・カペリは、この現象に苦しんでいた。

もちろん、アレジにも同じことが起きた。ある雨のレースで、彼はレインタイヤを履いて走っていたが、突然コントロールを失った。クルマが車高の変化に敏感すぎて、急にダウンフォースがなくなったからだ。

あのフロントサスペンションにはいくつか難点があり、ボディの動きをうまく抑えられていなかった。F92Aがひどく扱いづらかった主な理由は、このサスペンションの問題、そして発生するダウンフォースがあまりにピーキーで、空力効率もそれほど良くなかったことにある。

その後、ハーベイ・ポスルスウェイトがギャボックスを横置きに変更したが、それも私に言わせれば最悪のモディファイだった。ギャボックスの幅が広くなり、サイドポンツーンとリヤホイール間の空気の流れ





## パオロ・マッサイ Paolo Massai

トリノ工科大学で機械工学を学び、1971年にランチアに入社。フルビア・ラリーカーの開発責任者を務めた後、デルタ4x4の開発まで在籍。88年にフェラーリに移籍し、93年の退社までF1エンジンプログラム の責任者を務めた。その後、フィアット、アルファロメオに移籍し、エンジン以外のすべての製品開発を担当。2005年に退職した後、イタリアの4輪誌クアトロオートエのジャーナリスト、カーテスター、大学講師として活躍する

最後にモンツァで使った仕様は50馬力以上も向上していた。50馬力というのは相当な数字だ。

もうひとつ言っておきたいのは、レブリミット（最高許容回転数）についてだ。92年シーズンを通じて、リミットは1万4000rpmで変わらなかつたし、モンツァでは1万4500rpmまで回していた。他と比べても、決して見劣りはしなかつたと思う。私たちはニューマチックバルブ、つまりエアスプリングの研究も始めていた。ただ、組み立て

に特殊なブースが必要になるなど、実現に向けてのハードルも多かった。実際にニューマチックバルブを使い始めたのは94年からだ。しかし回転数が増えるので、それに応じてフリクションも増えるので、大幅なパワーアップにつなげるのは難しかった。

## 大切なのはマシンバランス

エンジンをテストベンチ上で回すだけなら、気筒数は多い方が有利と言える。ひとつひとつのピストンとコンロッドは軽くできるからだ。だが、クルマに積むとなると話は違ってきて、V12よりもV10の方がクルマのデザインは楽になる。そして、実際にクルマに搭載されるエンジンで一番重要なのは、クルマ全体の開発の足枷にならないことだ。

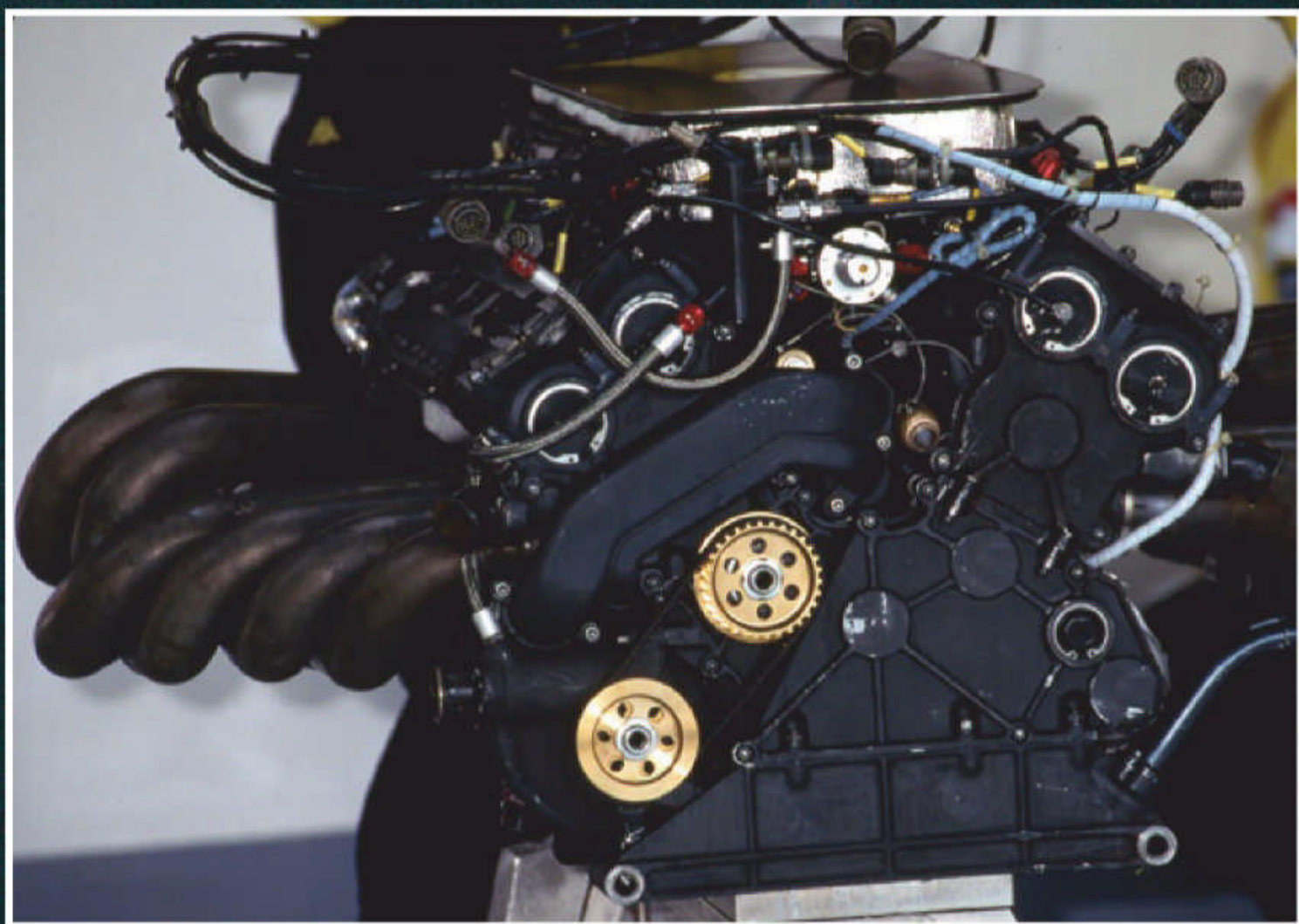
V12よりV10が優れていると考えられる理由は他にもある。12気筒はエンジンの総重量が重く、コークボトルを細く絞り込むのが難しい。現在では、ギヤボックスケーシングがカーボンファイバーで作られ、ずつとコンパクトになっているから、これはあまり問題にはならない。だが、当時はケーシングがアルミニウム製で、ギヤボックスを小さくするのも限界があった。

私は93年の終わりにフェラーリを辞めた。まったく違う仕事をしたかったんだ。シャシーの方を扱う仕事を望んだ私は、アルファロメオでハンドリングとビークルダイナミクス

を担当する職を得た。フェラーリでの最後の年に、エンジンよりもビークルダイナミクスの方が重要であることを学んだからだ。

エンジンが十分なパワーを発生しているも、ドライバーにとって大事なものはハンドリングのバランスであり、それはビークルダイナミクスの領域で扱われる。そう考えて、私はそれまでとは違う分野へと踏み出した。そして、アルファロメオ156を開発する仕事に携わり、とても充実した日々を送ることができた。

## Interview with Paolo Massai



### Engine

Type	E1A-92
No. of cylinders	V12 (65°)
Capacity	3500cc
Valves	5
Maximum revs	14,000rpm
Bore/stroke	88mm×47.9mm
Compression ratio	11.3
Block material	Iron
Pistons and rings	Mahle
Bearings	Vandervell
Fuel and oil	Agip
Spark plugs	Champion
Fuel injection	Magneti Marelli
Ignition system	Magneti Marelli



が完全に損なわれて、デیفューザーとリヤウイングへエネルギーの高い気流を導けなくなったからだ。サイドポンツーンのデザインにも問題があった。前端がフロントホイールに、後端がリヤホイールに近すぎたんだ。

ウイリアムズやマクラーレンのサイドポンツーンと比べてみれば一目瞭然だが、F92Aのデザインでは、リヤホイールとボディの間を気流が通過しにくい。デیفューザーを最良のコンディションで働かせ、最大のダウンフォースを発生させようと考えるならば、これは望ましいことではなかった。そして、サイドポンツーン前端とフロントホイールが近すぎるために、ボディワークとタイヤの間に十分な空間がなく、クルマ全体のドラッグがとて大きかった。

あの空力ソリューションは大変興味深いものではあったが、その形状と、サスペンションに問題があったのだ。私はジャン・クロードとディスカッションを繰り返した。あれほどドラッグが大きければ、ストレートで最高速が伸びないのは当たり前だ。まあ、そんなふうの問題は山積みだった。

## パワーは出ていた

エンジンに対する批判は、空力パッケージのドラッグの大きさを無視した主張だった。エンジンについて言えば、キャラミの開幕戦に持ち込

んだティポ040は、前年型より最大出力が30馬力以上も大きかった。信頼性があまり高くなかったのは確かだが、パワーが前年を上回っていたのは間違いのない事実だ。

ブラジルのインテルラゴスで開かれた第3戦では、前年型の037と同じピストン、同じクランクケースを組み込んだエンジンを使った。037のボアが86mmだったのに対し、040は88mmで680馬力を発生していた。それでもなお、空力のセットアップが異なりロードドラッグ仕様だったインテルラゴスでの最高速は、それまでよりも速かった。エンジンの出力は30馬力も下がっていたにもかかわらずだ。

エンジンの話に戻ると、92年の040は以前と同様に気筒あたり5バルブのヘッドを採用した。ちなみに3本の吸気バルブはすべて同じではなく、1本と他の2本とで違う設計になっていた。ボア×ストロークは88mm×47・9mm、圧縮比は開幕戦の時点で11・3、ホッケンハイムとモンツァの予選では12・1だった。

シーズン第4戦のバルセロナではE1Cと呼ばれる仕様を使った。レースではアレジがスタート直後に3番手に浮上し、3位でフィニッシュした。インテルラゴスに持ち込んだエンジンと比べると、E1Cは30馬力以上もパワフルで、040エンジンは出力不足という主張が真実ではないことは、このスペインでの成績

が証明していた。

さらに10馬力ほど上乗せされたE1Eは、イモラで投入された。エンジンには何の問題もなかったが、ジャンはゲルハルト・ベルガーとの接触でリタイヤを強いられた。そして、同じ仕様を使ったモナコで、アレジはミハエル・シューマッハーのベネトンにヒットされ、コンピューターが損傷してギヤボックスの制御ができなくなり戦列を離れた。

私たちのベストレースは、シルバーストン、ホッケンハイム、そしてスパだ。ベルギーGPで使ったのはE1F/1という仕様で、インテルラゴスの時と比べると出力が40馬力以上も上がっていた。しかし、スパのレースからは横置きギヤボックスが搭載され、これがコークボトル部分の気流の妨げになって、パフォーマンスの観点からは逆効果だった。

モンツァの予選用に用意したE1G/1は、スパで使ったものよりさらに10馬力アップしていた。ジャンは予選で3位につけたが、レースでは燃料ポンプのトラブルに見舞われた。その後のエストリル、鈴鹿、アデレードでは仕様は変わっていない。エンジンチームの全員が、すでに翌年のユニットの開発に専念していたからだ。

ティポ040が前年型より出力の点で劣っていたという説は、まったく事実と反している。開幕の時点で91年型を30馬力上回っていたし、

あれほどドラッグが大きければ、ストレートで最高速が伸びないのは当たり前だ





# F92A

## 賑やかな詰め合わせ

# Detail File

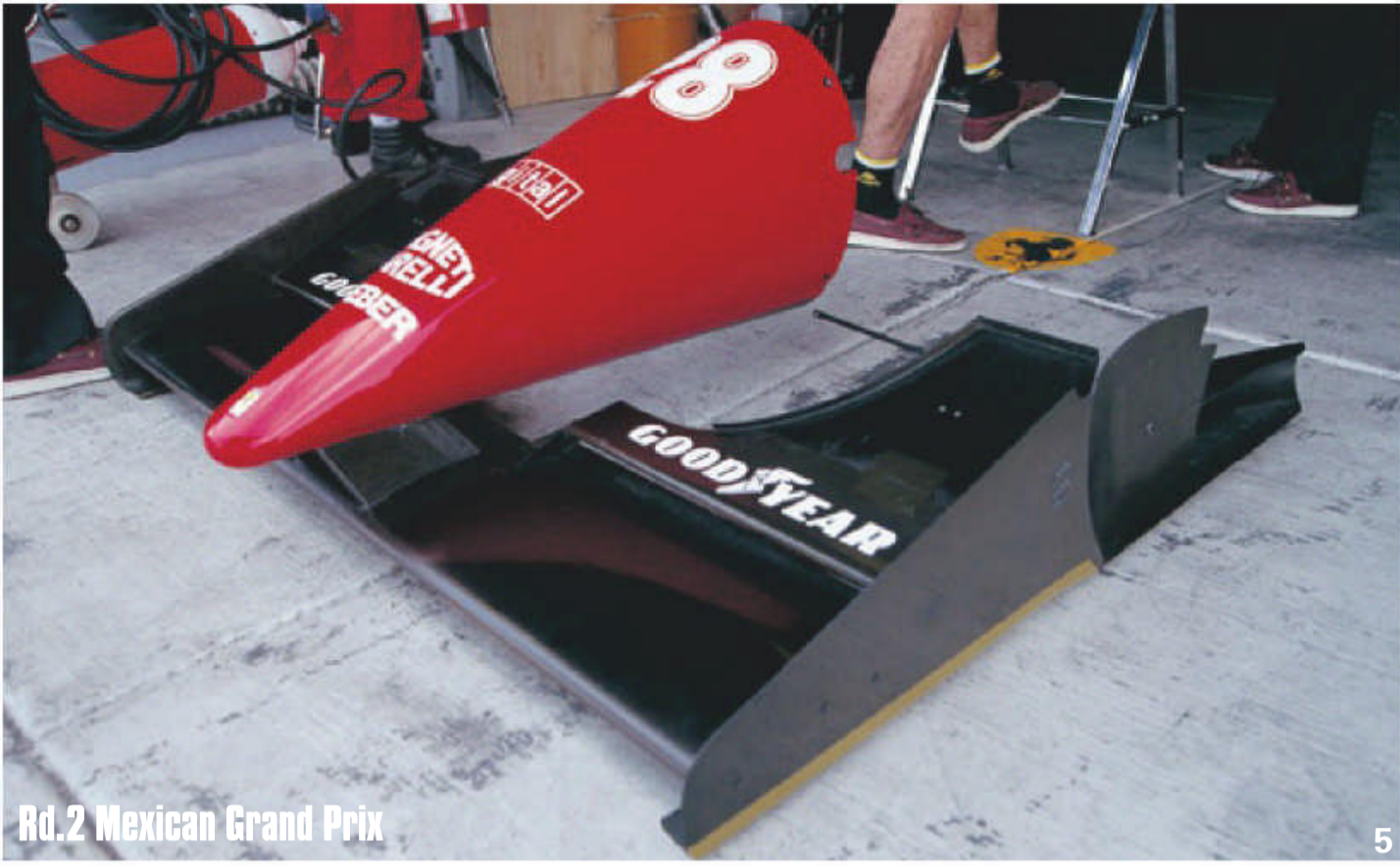
「F92Aとは何ぞや?」と問われれば、二重底マシン、マラネロ初の吊り下げ式フロントウイング、フロントモノショック横置きトランスミッションにアクティブサスペンション、さらにはトラクションコントロールと実に賑やかなクルマだと走行中はよく見えないこの“賑やかな詰め合わせ”に秘められた細部の意味あること、ないことを深掘りする

Text/Jotaro Takayasu Photos/Bernard Asset, Kenji Sawada, Masaru Miyajima, SAN-EI



①二重構造アンダートレイ、車体から離れた位置に設置したサイドポンツーンの樽型形状インテークなど、独創的なデザインが注目的となったF92A。写真のカベリ車のミッションは縦置き。カウル左右後端および左ポンツーン上面にNACAダクトを装備。②プラクティスに初登場の横置きミッション車。ポンツーン上面のNACAダクトが消え、前進したリヤウイングステーとの干渉を避けるためにカウル後端中央部がU字形に削られた。③フェラーリ初の吊り下げ式フロントウイングはワイドスパンの1枚翼。④フラップは前年型643同様、左右別体式





Rd.2 Mexican Grand Prix

5



Rd.9 British Grand Prix

6



Rd.9 British Grand Prix

7



Rd.11 Hungarian Grand Prix

1



Rd.15 Japanese Grand Prix

2



Rd.1 South African Grand Prix

3



Rd.1 South African Grand Prix

4

①フロントロアーム前に取り付けた太いロッドでポータックスジェネレーターを保持。さらにモノコックのステアリングロッド下から細いワイヤーで補強。②翼端板には当時の日本の販売代理店「CORNES」ロゴ。③フロントウイングステーはノーズ下から後方に向かって延びる形状。④ポータックスジェネレーターはU字溝を横にしたようなフォルム。ここに取り込んだ気流がタイヤで発生する乱流を抑える。⑤翼端板はタイヤと干渉しないよう後端を内側に湾曲させる。⑥アンテナはウインドシールド前に後傾装備した1本のみ。⑦カペリ車のウインドシールドはアレジ車より大判





Rd.16 Australian Grand Prix

5



Rd.7 Canadian Grand Prix

1

①跳ね馬バッジが奢られたインパネはマネッティ・マレリ製。左側にボタン、キルスイッチなどを配置。②ステアリングはMOMO製の小径3本スポーク。③アクティブ車ではモノコックのプッシュロッド基部にバルジがつく。④アクティブサスはスプリング/ダンパーユニットを電子制御するというシンプルな構成。⑤第8戦フランスGPからコクピット周囲の3色ストライプはミラー基部を避けるように分割して貼る。⑥カーボン剥き出しのシートに座るアレジ。通常はスケドニーのボックス張り。⑦バッシブのモノショックサスはダンパーにコイルスプリングを巻いた一般的な構成



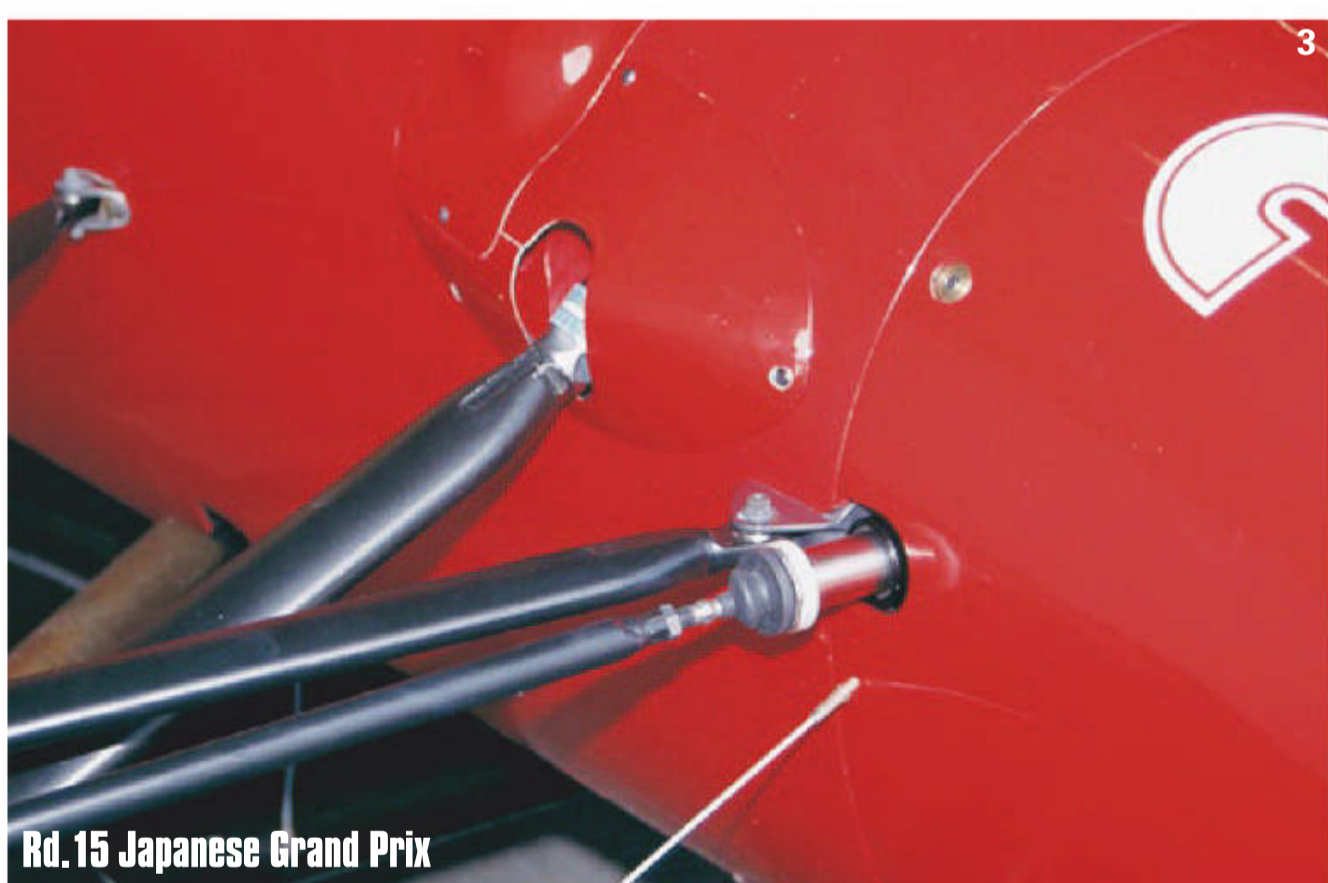
Rd.1 South African Grand Prix

2



Rd.11 Hungarian Grand Prix

6



Rd.15 Japanese Grand Prix

3



Rd.1 South African Grand Prix

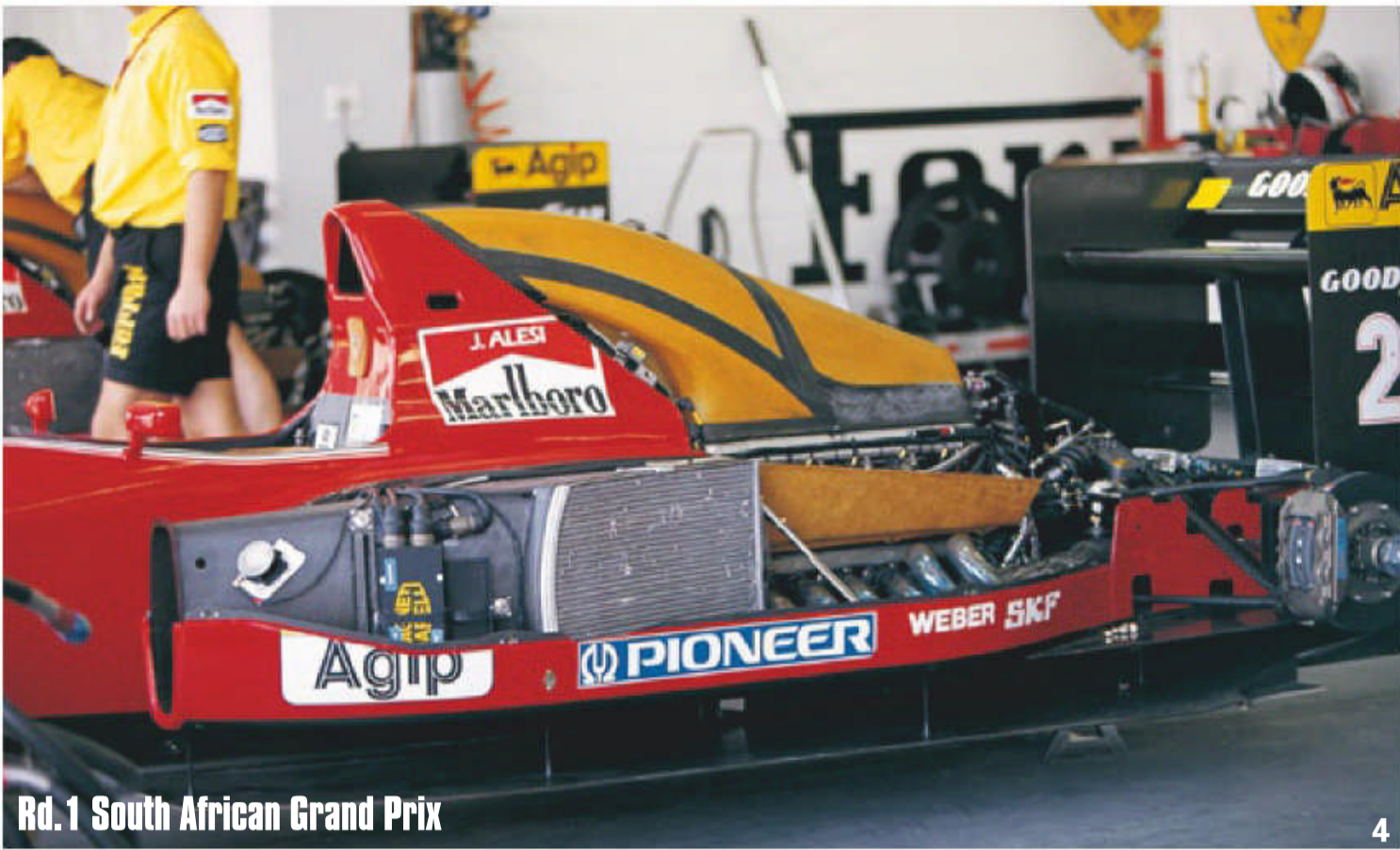
7



Rd.15 Japanese Grand Prix

4





Rd.1 South African Grand Prix

4



Rd.5 San Marino Grand Prix

1



Rd.1 South African Grand Prix

5



Rd.1 South African Grand Prix

2



Rd.16 Australian Grand Prix

6



Rd.8 French Grand Prix

3

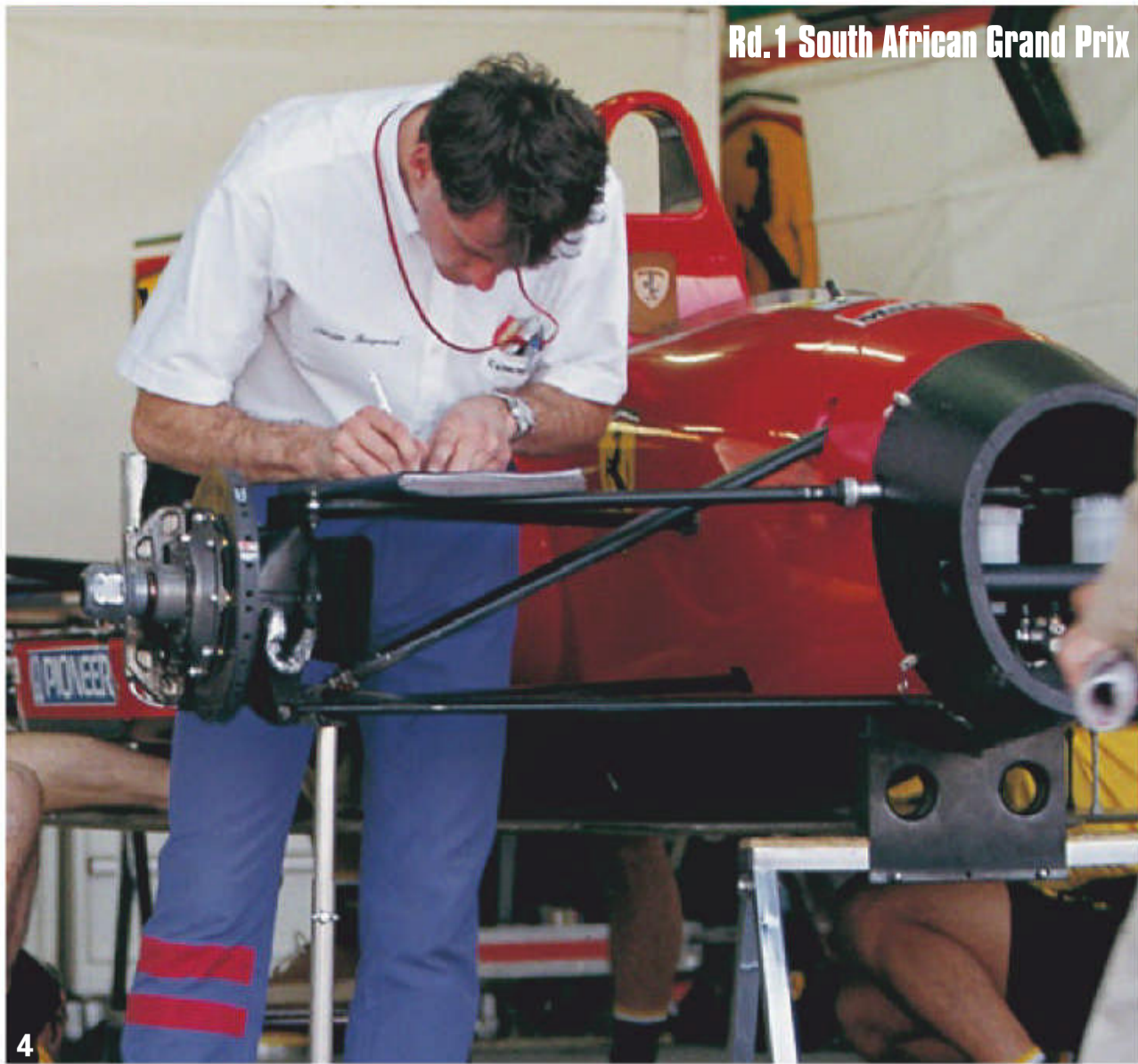


Rd.13 Italian Grand Prix

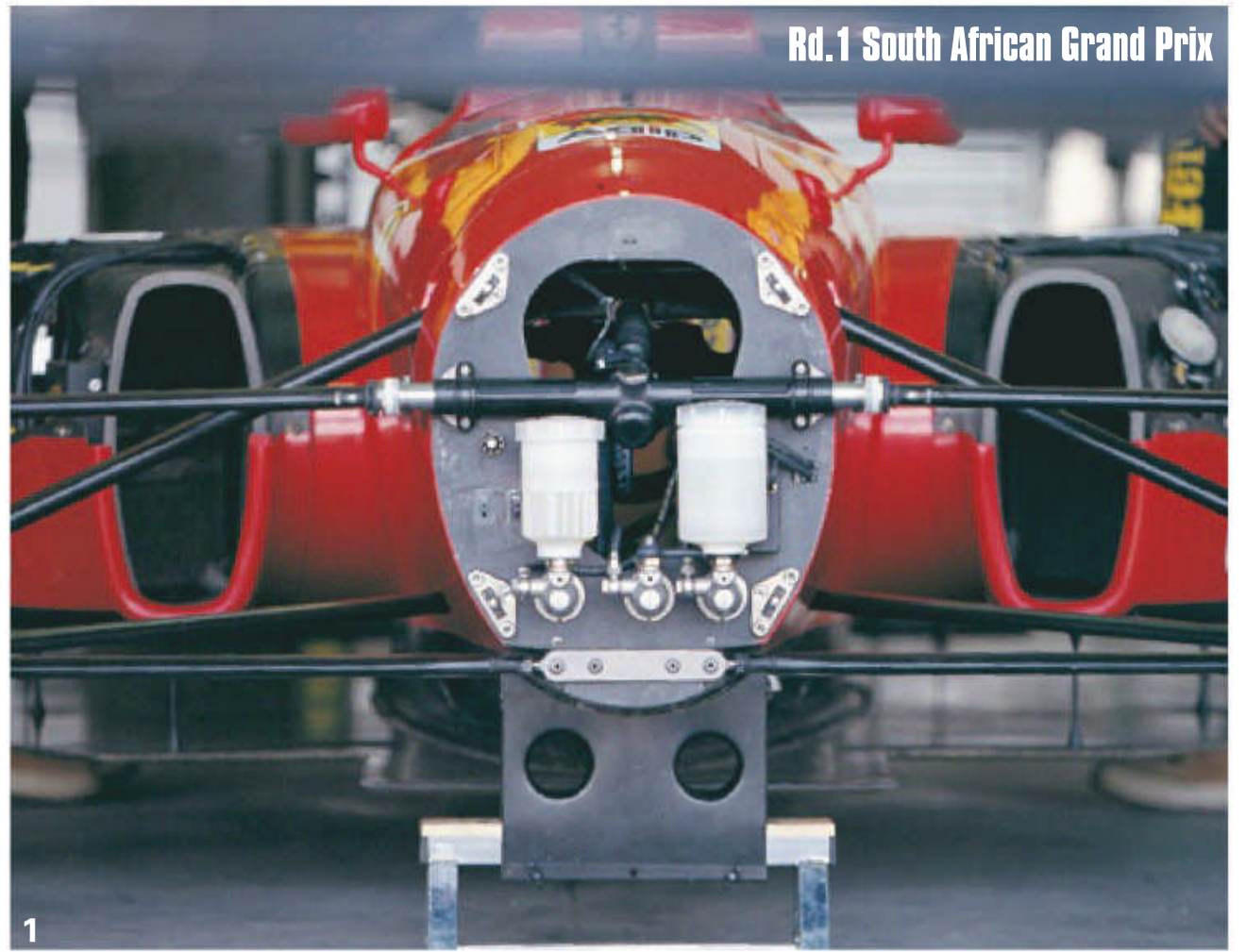
7

①横置きミッションのアレジ車。リヤウイングステー脇に小型の潜望鏡型ダクトを装着。②釣りロッド基部は円錐形状。③上アンダートレイ底面は無塗装カーボン。④ラジエターはフェラーリ/セカン製。外側は湾曲したカウル側面に合わせた形状にデザインされる。エンジンエアダクトは3分割構成で接合部を黒色テープで補強。⑤釣りロッドは前の2本に加えて後部に2本の計4本。⑥横置きミッション車では前進したウイングステー基部を避けるべくカウル後端中央部をカット。⑦横置きミッション車のエンジンカウルはオイルタンクによって背の後部が不自然に盛り上がる

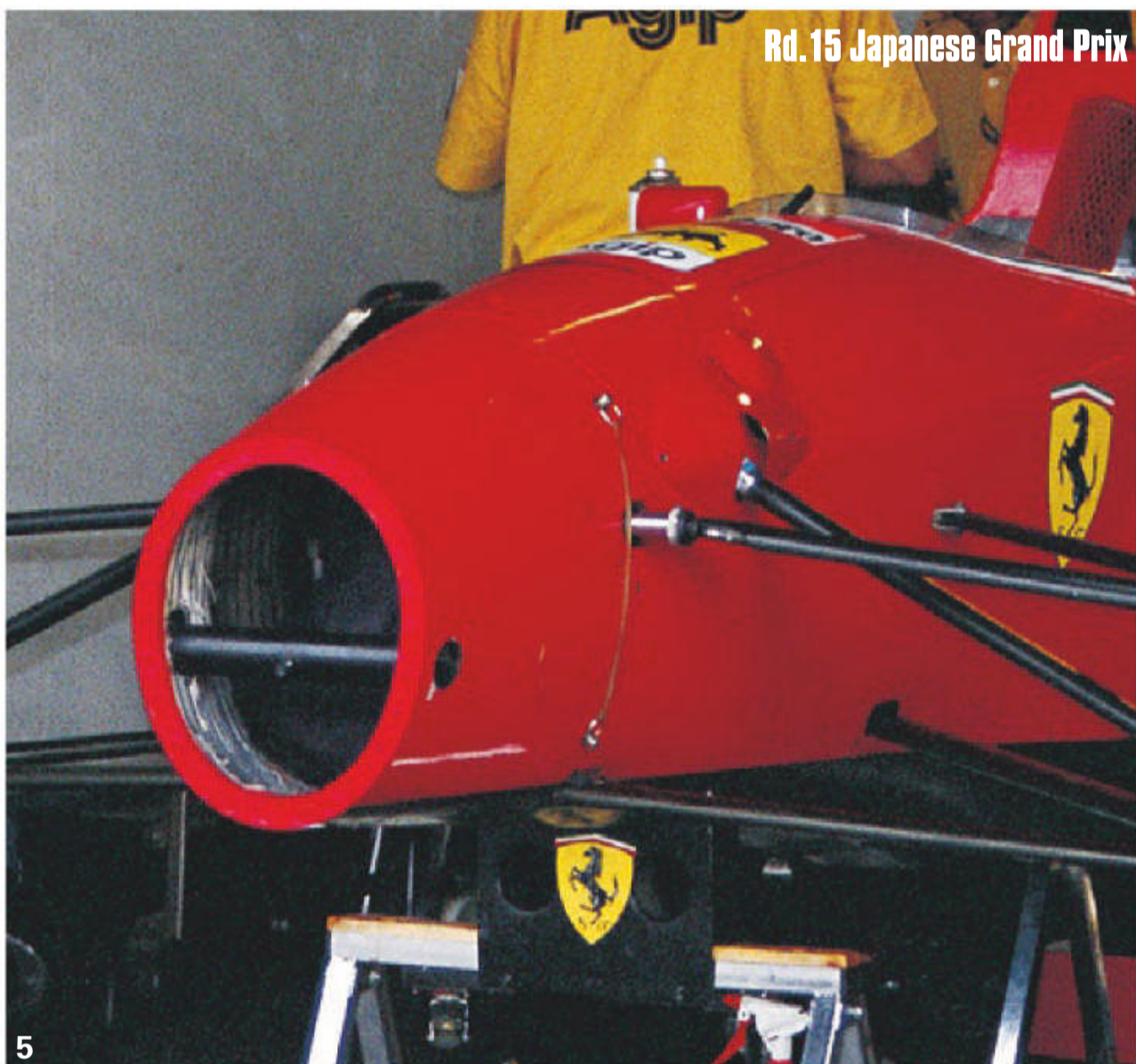




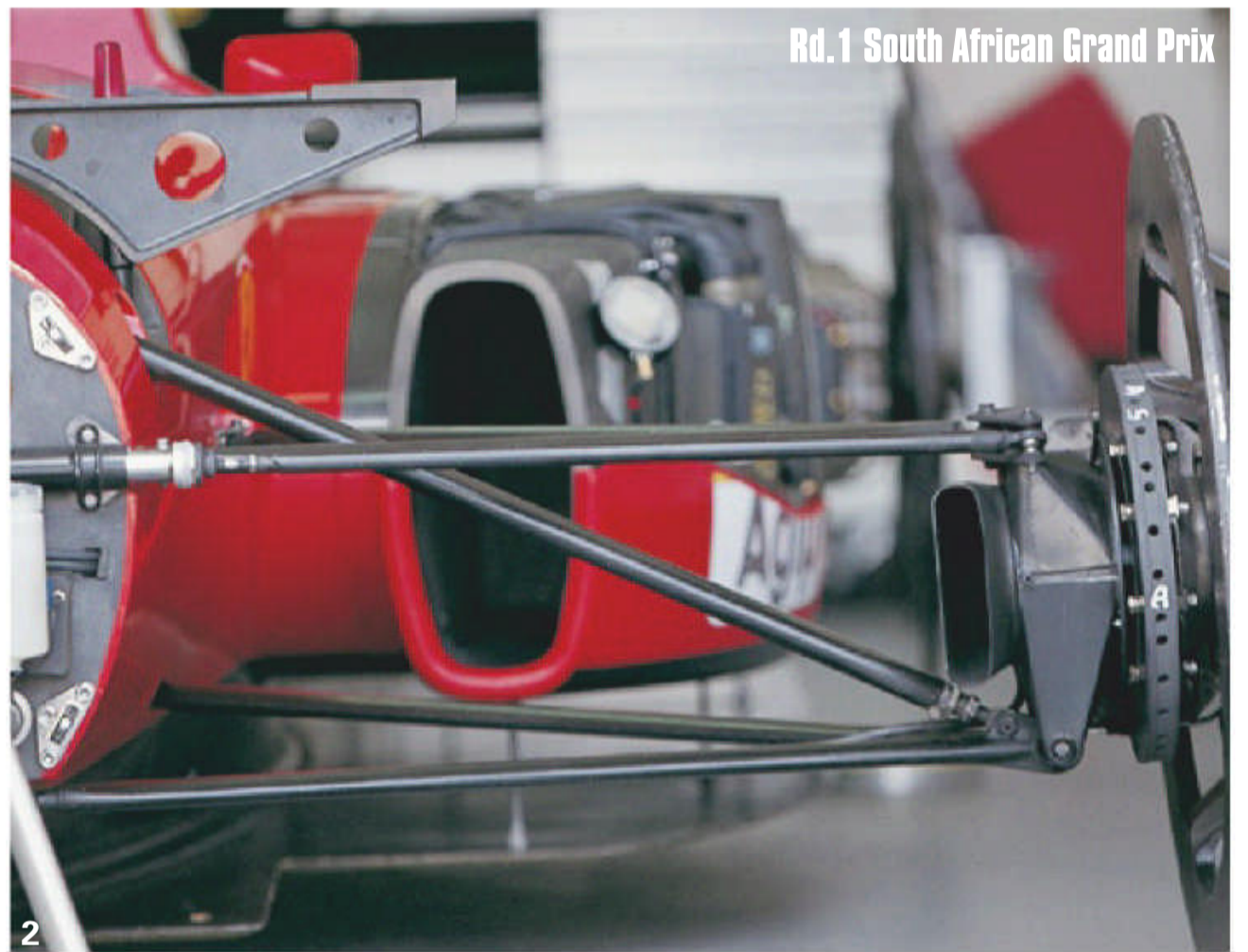
4



1



5



2



Rd.7 Canadian Grand Prix



6

Rd.7 Canadian Grand Prix

①フロントモノコックはユニークな卵型断面。バルクヘッドにステアリングギヤボックスとフルードボトルを装着。②フロントサスペンションはアッパーよりもロウが長い不等長アーム。アップライトは平板組み立て式。③二重底構成の下パネル裏は外周をケブラーで補強。クラッシュで変形したため、モノコックのシルエットがうっすら浮かんでいる。④車体の整備作業中はモノコックのフロントエンドにカーボン製のカバーを装着。⑤シーズンが進むにつれてカバーは前に延び、ボディと同色に。⑥長さの違う2枚のフロアパネルはスプリッターを介して接合。スプリッターの形状を含めて興味深い構造

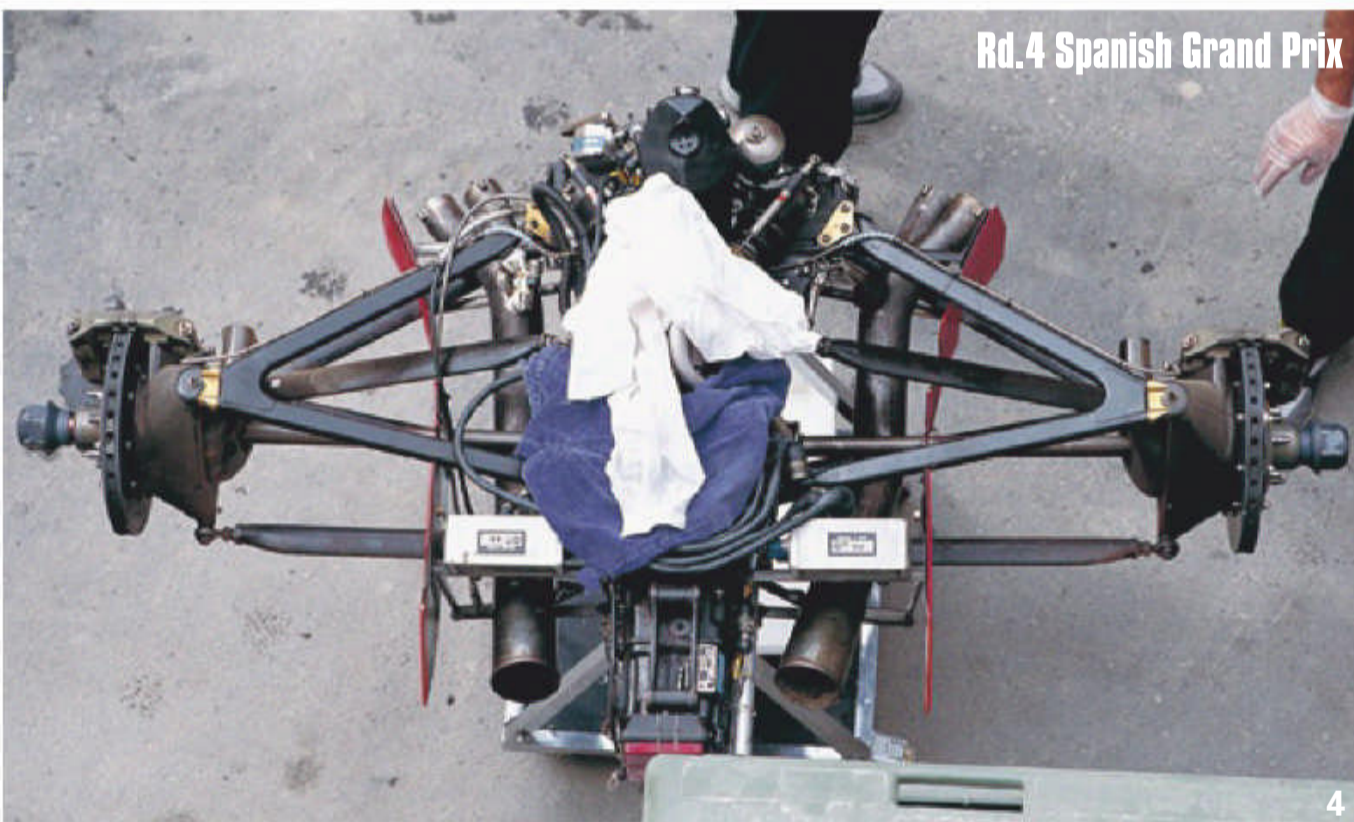


Rd.8 French Grand Prix



1

Rd.4 Spanish Grand Prix



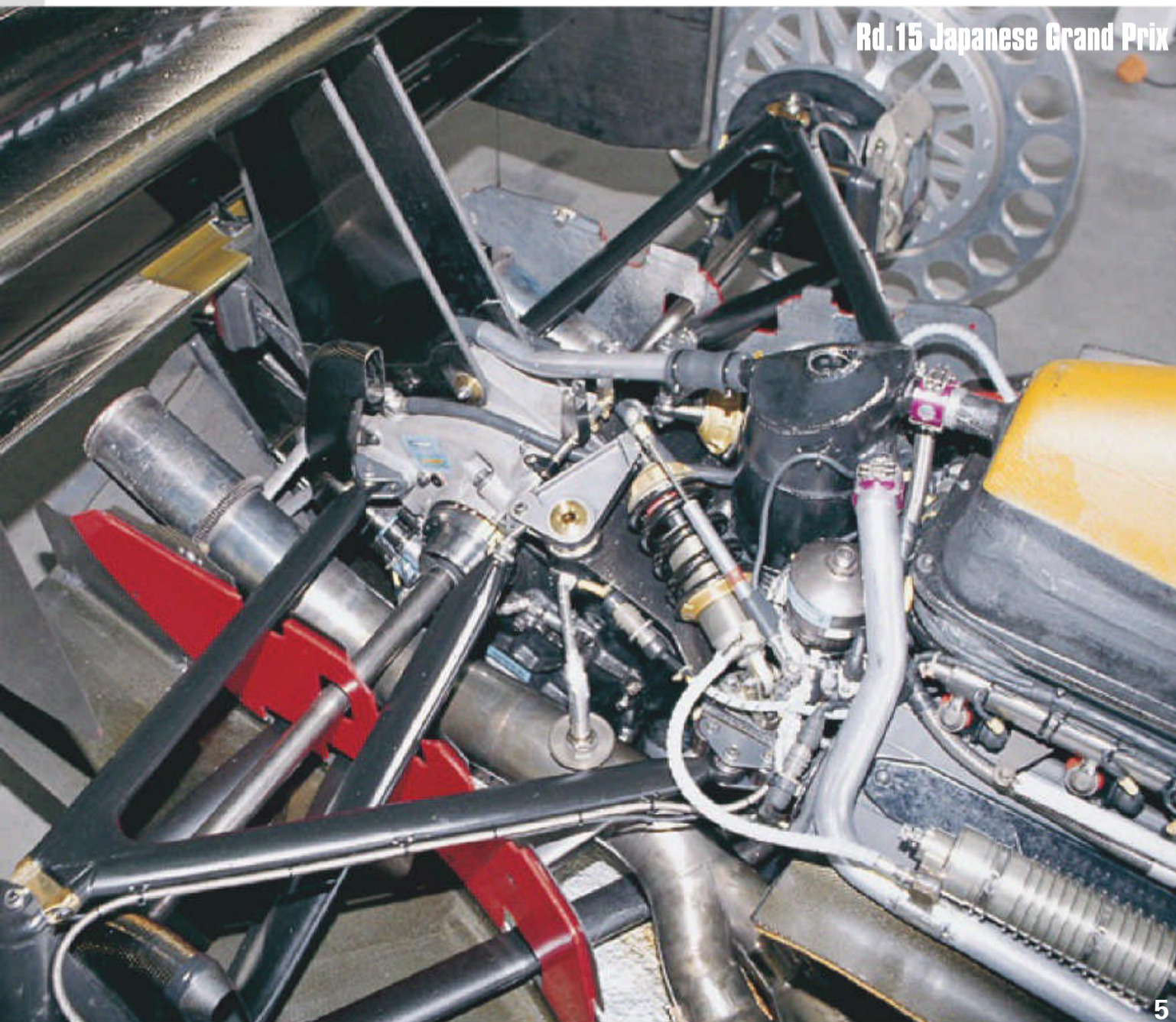
4

Rd.4 Spanish Grand Prix



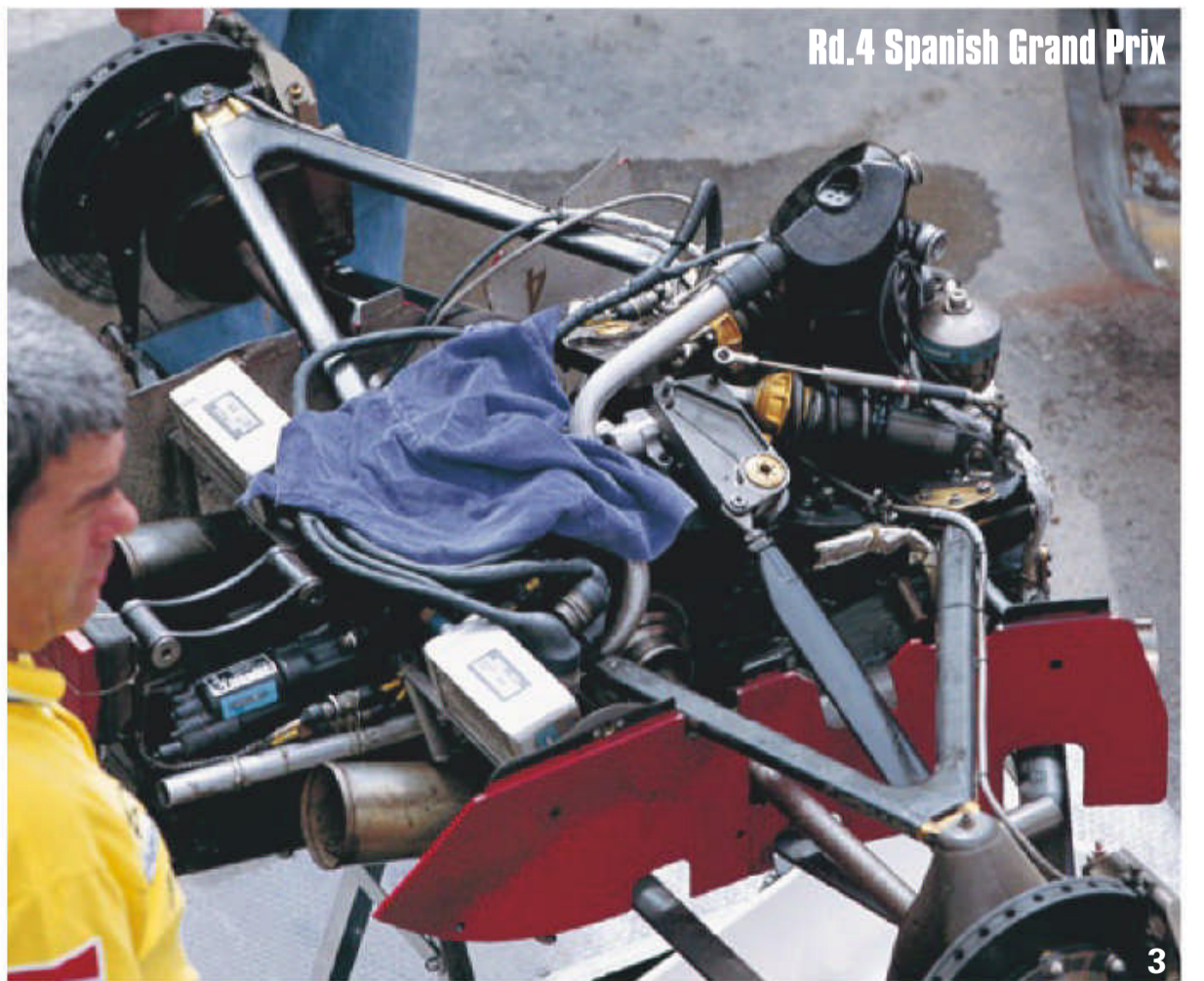
2

Rd.15 Japanese Grand Prix



5

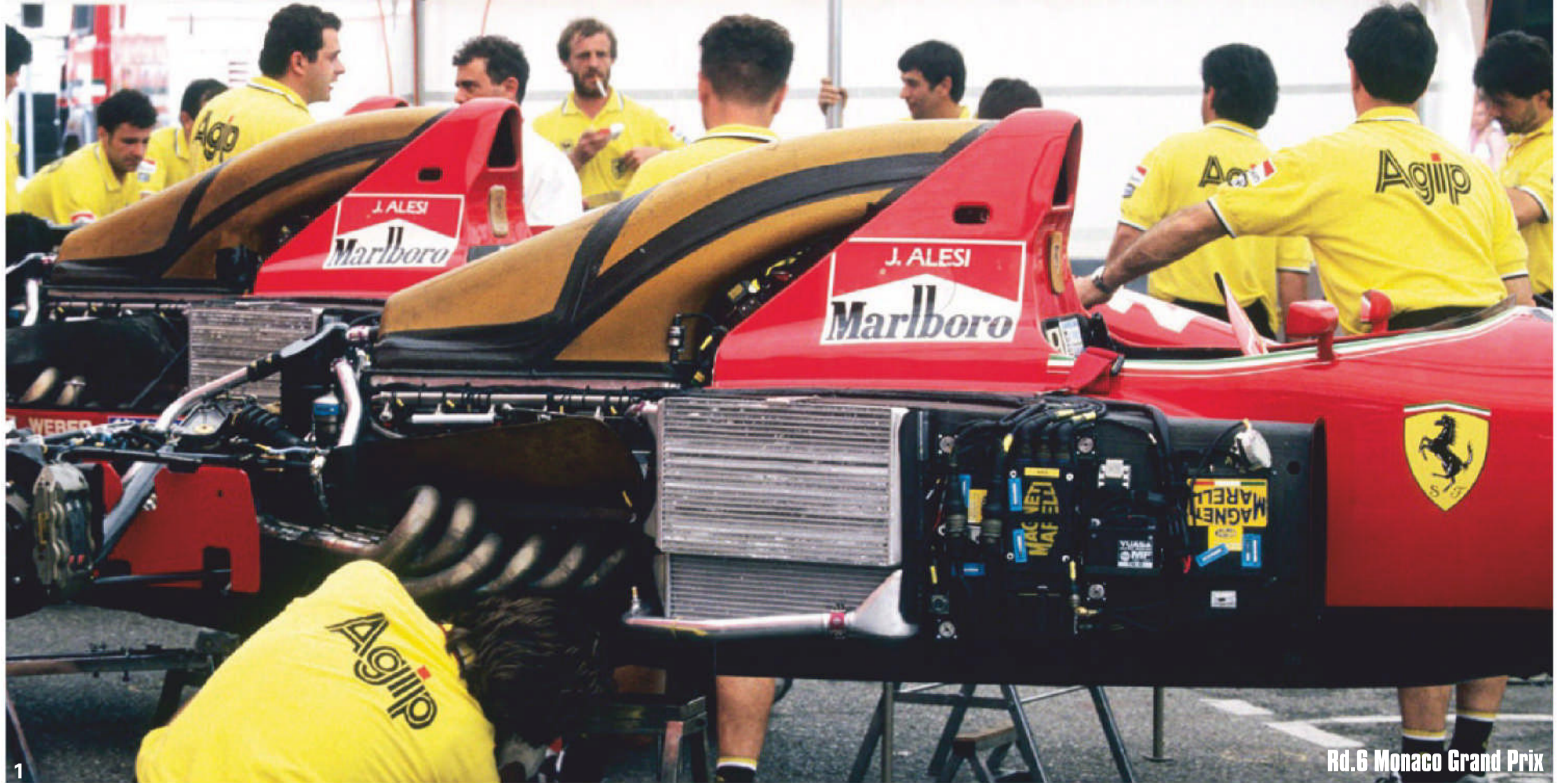
Rd.4 Spanish Grand Prix



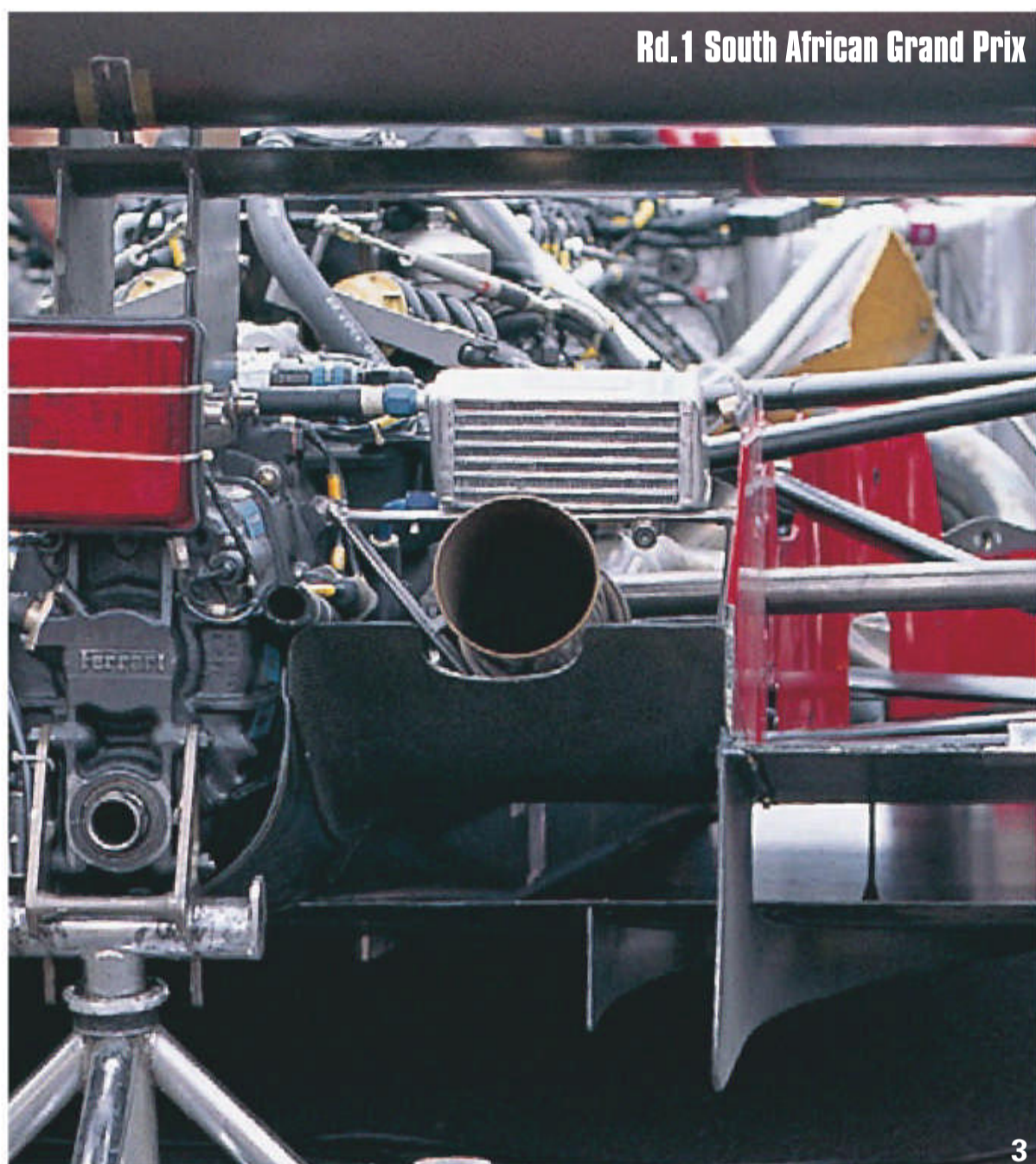
3

①ボンツーンが約100mm底上げされているため、ラジエターは通常よりも横に長くして冷却面を稼ぐ。エアボックス上に置かれているのはラジエターアウトレットカバー。②予選初日にスピントアレジの下パネルを清掃中。③縦置きミッションとリヤサスペンション一式。セミオートマの電磁バルブを布でカバー。④サスペンションはアッパーアームを除いてロッド類はすべて翼断面形状。⑤横置きミッション車のリヤサス周辺ディテール。プッシュロッドのベルクランクなど細部形状が縦置きミッション車と異なる。エンジンヘッド部にダンパーのガスボトルを装着

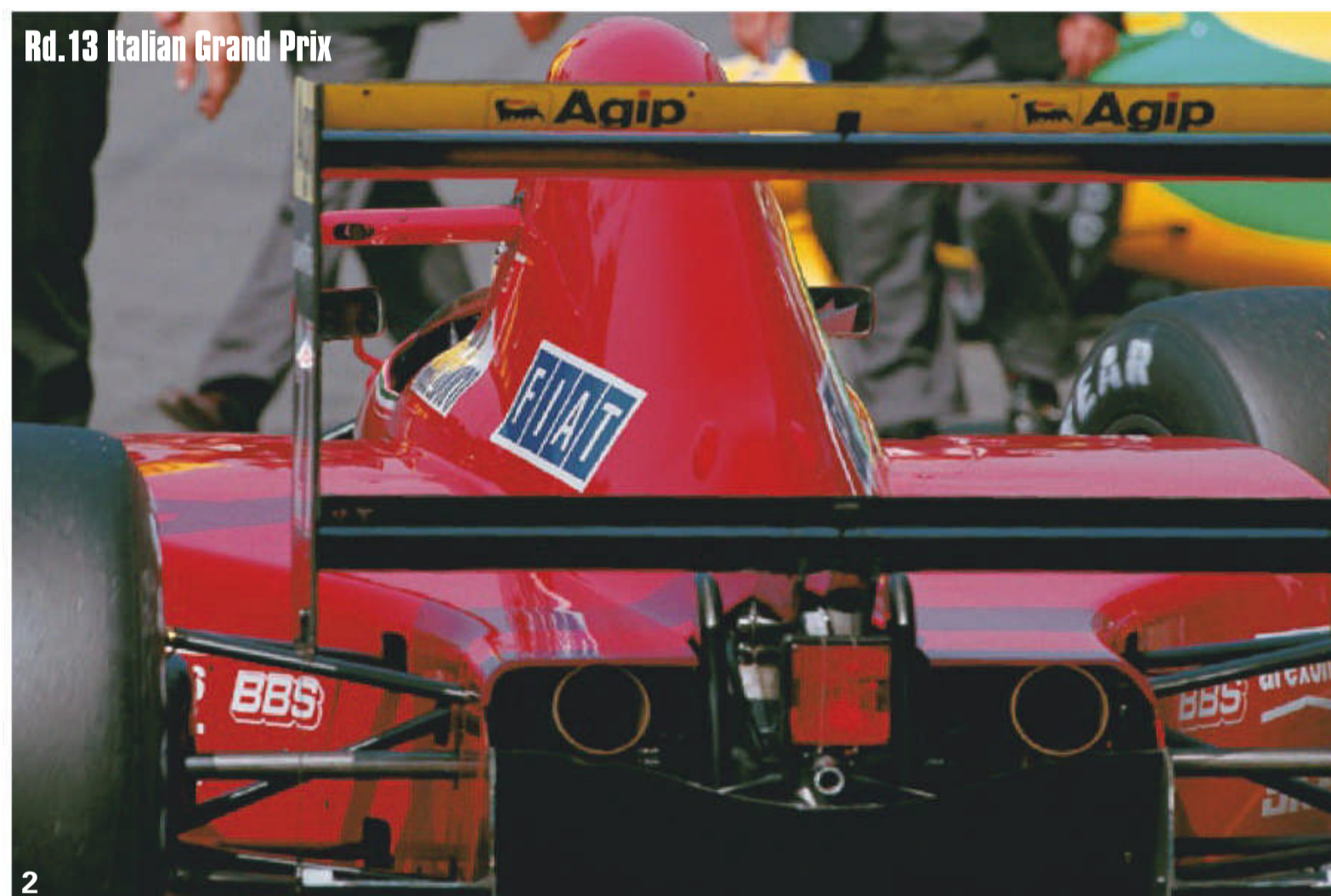




Rd.6 Monaco Grand Prix

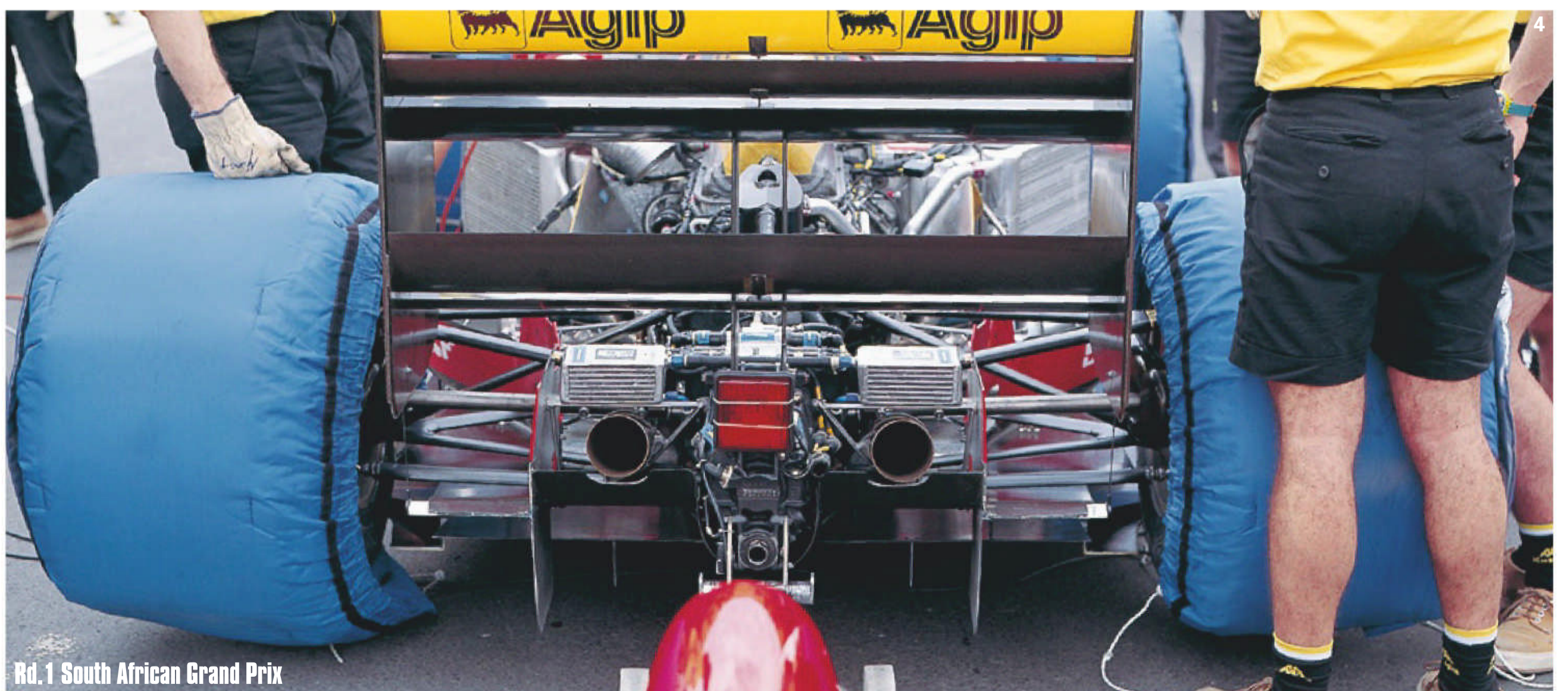


Rd.1 South African Grand Prix



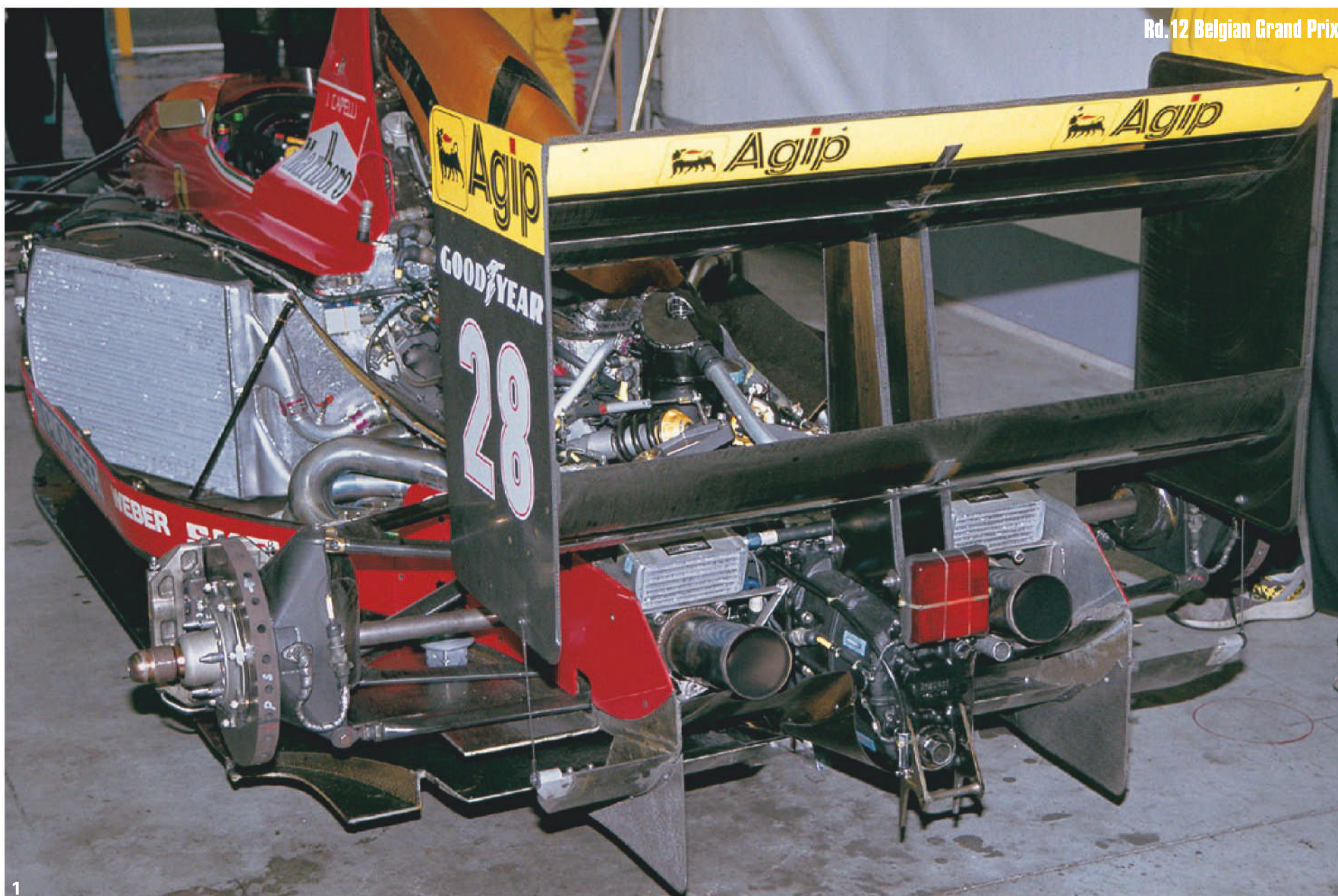
Rd.13 Italian Grand Prix

①右冷却器は2段重ねで装備。上がオイルクーラーで下がラジエーター。左側に搭載されるラジエーターと異なり、冷却面はスタンダードな四角形。②薄く弦長の短い上下2枚構成のリヤウイングを装備した横置きミッション車。ウイングはメインウイングで支持するタイプとロウイングで支持するタイプの2種類が存在する。写真のウイングは後者。③排気管はアンダートレイとわずかに干渉する位置につく。そのためトレイ後端の一部を切り取り、接触を避ける処置がなされている。④左右のミッションオイルクーラーは上部をパイプでつなぎ、オイルを循環



Rd.1 South African Grand Prix





1

①縦置きミッションを搭載したカペリ車。スプリッターの両面、下段ディフューザー位置にウイングレットを装着。ディフューザー部の構造がより複雑になる。カウル内側のウイングレットは一枚翼に見えるが、ミッションカバーによって二分されている。リヤ翼端板下部から外側のウ

イングレットに補強ロッドが延びる。②横置きミッション車 (F92AT) のリヤエンド。ディフューザーの形状がシンプルになり、外観もすっきりした。車体内側(左右スプリッター間)の跳ね上がる角度が上がり、後端の位置が高くなっている。翼端板の補強ロッドは上パネルに装備



2





Luigi Urbini

# 「F92Aは私のクルマだ」

ジャン・アレジ担当 ルイジ・ウルビネリ

エンジニアこそ務めていたが、モノシヨックの設計ははじめF92Aに関してウルビネリは、ほぼデザイナーの立ち位置。それゆえに自らのクルマだと技術的な解説を多く展開してくれた

Text/Adam Cooper  
Translation/Kenji Mizugaki  
Photos/Bernard Assiet, Paul-Henri Cahier, Kenji Sawada

「フェラーリではどんな仕事をしていましたか？」

「最初はクルマの設計グループの一員で、その後、サーキットで仕事をするレースチームに移った。専門はシャシー、特にサスペンションだった。1992年はシーズン開幕からハンガリーGPまでジャン・アレジのレースエンジニアを務め、それ以降はフェラーリを離れて、新たに立ち上げられたアルファロメオのDTMプログラムに加わった」

## 空力を最優先したデザイン

「F92Aのデザインについて、どんなことを記憶していますか？」

「フェラーリは80年代終わり頃に、シャシー部門をジョン・バーナードが率いるイギリスのGTO（ギルフ・オード・テクニカル・オフィス）に

移した。そしてジョンがチームを去ると、フェラーリはそのグループをそっくりマラネロに呼び戻して、シャシーの設計をさせようとした。彼が長年イギリスでデザインの作業をしていたために、どのチームにも

あるような設計グループがマラネロには存在しなくなっていたんだ。そこでエンリケ・スカラプローニが技術部門のリーダーに迎えられた。だが、彼は1年後には辞めてしまい、ステイーブ・ニコルスが新車のデザイン責任者になった。ニコルスは経験の浅いエンジニアのチームを指揮して新しいクルマを設計することになり、私もそのチームの一員だった。最初は製図板と鉛筆で図面を描いていたが、問もなくその図面を元に3DのCADで設計を行なうようになった。私にとってはとてもいい経験

になり、私もそのチームの一員だった。最初は製図板と鉛筆で図面を描いていたが、問もなくその図面を元に3DのCADで設計を行なうようになった。私にとってはとてもいい経験



ブラジルGP決勝半ばにブランドル（ベネトン）と交錯するも、4位で走り切ったアレジをスタッフと出迎えるウルビネリ

になり、F92Aは、私のクルマだとさえ思っている。あのクルマのために、かなりの量の仕事をこなしたからだ。ただ、ご存知のように、結果的に大きな成功を収めたクルマにはならなかった」

「F92Aのコンセプトは、どのように発展していったのでしょうか？」  
「フェラーリはエンジン部門に力を入れており、エレクトロニクスの面ではマネッティ・マレリ（現マレリ）が密接に協力し、ファクトリーに技術者を常駐させていた。ギヤボックス部門もとても優秀で、空力と風洞実験をジャン・クロード・ミジヨール



が指揮していた。新車のデザイン方針は、何よりも重要と思われた空力を最優先し、一切妥協をしないというものだった。結果として私を含めたエンジニアチームは、空力によって決まった形状内にメカニカルパーツがすべて収まるように設計するタスクを課せられた。とても難しい仕事だったよ。シャシーの断面がほぼ円形で、しかもダブルフロアというクルマだからね。普通のレースカーと同じ位置にあるコンポーネントは、ほとんどなかったと言ってもいいほどだ。かなり難易度の高い仕事ではあったが、同時にエキサイティングでもあった」

——ハーベイ・ポスルズウエイトが来たことで、どんな変化があったのでしょうか？

「何かが劇的に変わったわけではなかった。いずれにしても、シーズンを通じて悩まされた問題は、すべてあのクルマにあった。もちろん、私たちも何をすべきかを理解しようと努めたが、F1マシンはいったん完成してしまつと、もう本当に重要なところは変えられない。できるのは細部の改良だけなんだ。そして、あのクルマにおいて可能な範囲でそうした改良も試みたが、やがて例年よりかなり早い時期に翌年のクルマのデザインに取りかかった」

——F92Aのアイデアは、どうして機能しなかったのでしょうか？

「あのクルマが成功しなかったのは、

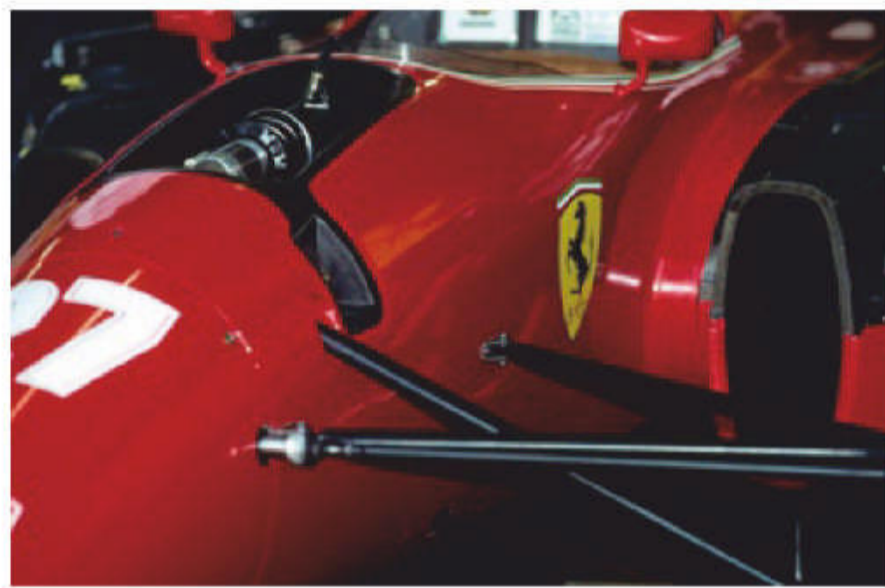
空力がピッチングと車高変化に対してあまりにもセンシティブすぎたからだ。クルマが性能を発揮するウィンドウがとても狭いうえに、クルマをそのウィンドウ内に保つのが容易ではなかった。フェラーリと他のF1チームの違いは特に当時はその傾向が強かったのだが、とにかく優勝が至上命令だったことだ。ただレースに出て競争するだけではダメなんだ。それゆえに、チームが感じるプレッシャーは信じられないほど大きかった」

——あなたはミジヨアの空力コンセプトの有効性を信じていましたか？

「あれから何年か後には、どのチームもボディワークを極端に絞り込み、フロアの面積をできるだけ広げようとし始めた。それは多かれ少なかれ、あのコンセプトに影響を受けたからだと思う。ディフューザーにエネルギーの高い気流を送り込むために、第2のフロアを設けたレースカーはあれが初めてだった。とてもクレバーなアイデアだったが、いいアイデアを発見するだけでは十分でなかったのだと思う。もっと時間をかけて、もっとテストをして、もっと開発を進める必要があった。その意味において、あのコンセプトは、最初の一步の域を出なかった」

## フロントサスペンションのモノショックを設計

——フロントサスペンションにも問



フロントサスのモノショックはウルビネリが設計。2本サスより軽量で縦・横の剛性それぞれを設定できる利点があった

題があったようですが……。

「あのモノショックは私が設計したんだ。たぶん誰よりも詳しいよ。あれは当時、誰もが関心を持っていた技術的テーマのひとつだった。モノショックにすると、垂直方向の動きに対する硬さとロール剛性を完全に切り離して調整できる。ダンパーがロールに影響を及ぼさなくなるからだ。このシステムではロール剛性とダンパーの硬さを、それぞれ自由に設定できる。極端な例を示せば、バンプに対してはものすごく硬いの、ロールに関してはすごく柔らかいクルマにもできる。ダンパーがロール方向の動きには干渉しないから、通常のサスペンションではダンパーの硬さもロール剛性に含まれてしまふが、このクルマはそうではなかった。もうひとつの利点は、全体としてコンパクトであることだ。特にモノコックが円形断面で内部がとても

狭いと、アンチロールバーと2本のダンパーを取めるのは容易ではない。

通常のレイアウトより軽量で、縦と横の剛性それぞれを望みどおりに設定できるといふ点で、モノショックにアドバンテージがあることはすでに分かっていた。忘れてはならないのは、89年にティレルがモノショックを採用し、うまく機能させていたことだ。ジャン・アレジがフェラーリと契約した時、彼はまさにそのクルマに乗っていた。そうした様々なファクターが、モノショックの採用は決して間違つたアイデアではないと示していたんだ。私たちが直面した問題は、空力的にベストな領域でクルマを機能させるには、剛性をどう設定するか選択が難しかったことだ。当時の設計チームのエンジニアたちはミジヨアの意見には逆らえず、あのクルマに関しては空力的に最高のパフォーマンスを発揮させることが最優先だったからね。もし

私がF92Aのデザインをやり直すとしたら、通常の2本ダンパーを採用するかもしれない。だが、当時は誰もがモノショックはともクレバーなアイデアだと確信していて、あえてやらない理由はなかったんだ」

——エンジンについては、どうですか？

「それについてはジャンと話すべきだ。一番よく知っているのは彼だから(笑)。どういうわけかあの年のエンジンは最良のフェラーリ・エンジンではなく、あのクルマが成功しなかった理由のひとつはそこにある。エンジンが十分にパワフルならば、シャシーに起因する問題の多くを補える。だがパワーがなければ、たとえ最高のシャシーを手に入れたとしてもレースでは勝てない。エンジントラブルも多かった。メキシコのレースでは、かなりの数のエンジンが壊れたのを覚えている。あのエンジンは前年型に大幅に手を加えたものだった。もう少し開発が必要だった。少なくとも期待どおりの働きをしてくれなかったのは確かだ」

——クルマの重量配分は悪くなかったのでしょうか？

「レースエンジンニアとして、重量配分が問題だと思つたことはなかった。もっと大きな問題がたくさんあったからだ(笑)。シーズンの途中で、チームは縦置きギヤボックスを横置きに変えた。これは重量配分の面では多少のメリットがあったが、ギヤ



雨で目覚めた夜中からセットアップを考えたスペインGPは忘れられない一戦。その甲斐あってアレジは3位



バルセロナではちょうど目が覚めた時に雨が降っているのに気づき、夜のうちからウェット用のセットアップの計算を始めた。だから、あのレースはよく覚えているんだ」

—あのクルマに関して、その他に何か良いことはありませんか？

「モナコではセットアップが悪くない感じにまとまった。クルマが予想以上にうまく機能し始めて、チームにとっていい週末だったよ。おそらくはコースの特性にも助けられて、いいセットアップが見つかったんだが、残念ながらレースはリタイアに終わった」

—アレジが何度か良いパフォーマンスを見せたのは、イワン・カペリよりもうまくF 92 Aに適應できていたからでしょうか？

「結論としてはそういうことになると思う。ジャンは天性の才能に恵まれたドライバーで、とてもアグレッシブだった。だからクルマがベストコンディションではない時でも、どうにか乗りこなせた。カペリの場合、なかなかそうはいかなかった。それはモチベーションの問題ではなく、ある特殊な能力を持っているかどうかなんだ。私たちは毎回ベストを尽くし、プッシュし続けることで、どうにかあのような成績につながれた。結局のところ、それがあのクルマの限界であり、ジャンと比べるとカペリの方が苦戦していた。それは間違いないね」



**ルイジ・ウルピネリ**  
Luigi Urbinelli

イタリア出身。ミラノ工科大学卒業後、エンジニアとして1986年にアエルマッキに入社。その後、ダラーラ (87~89年) を皮切りに、ブガッティ (89~90年)、フェラーリ (90~93年)、シューベル (93~95年)、アウディ・イタリア (97~2000年)、アジアテック (01~03年) とF1/ツーリングカー/スポーツカー等、多カテゴリーでデザイナー/エンジニアとして活躍。03年にAF コルセのテクニカルディレクターに就任。WECやGTでフェラーリのセミワークスとして戦う同チームで指揮を執る





ボックスの幅が広がったためにリヤエンドのボディワークやディフューザーの作り直しを強いられた。最終的にどちらのソリューションが良かったのかは私には分からない」

「アクティブプログラムについて、どんなことを覚えていますか？」

「フェラーリでは何年前前からアクティブサスペンションの開発をしていながら、何らかの理由でそのプロジェクトは止まっていた。F92Aもサスペンションはごく普通のパッシブだったが、シーズン終了間際の何かでニコラ・ラリーニがシンプルなシステムを搭載したクルマを走らせた。アクティブサスペンションと言っても、ウイリアムズと同じレベルのものではなかった。しかし、すでにアクティブのメリットは十分に理解しており、本格的に開発するにあたって、シーズン終盤の実戦で走らせてみるのは悪いアイデアではなかった」

## F92A不振の最大の問題

——ナルド（※イタリア南部にある、

F92Aの空力コンセプトは間違っていない  
ただ正しいウインドウ内に維持するのがすごく難しかった

直径4km、全長約12km、完全円形の高速周回試験場）での空力テストの件は覚えていますか？」

「私はあの現場へは行かず、ただテストの結果だけを知らされたんだ。風洞でのデータが正しいかどうかを確かめるために、空力チームがナルドへクルマを持ち込んだことは知っていたよ。正直なところ、テストの結果は謎だらけだった（笑）。ともあれ、彼らが『コースで収集されたデータは、風洞での結果と一致する』と言っていたのは覚えている。それが意味するのは、あのクルマのサーキットでの速さは真のポテンシャルを反映したのではなく、空力のコ

ンセプトは間違っていないということだ。ただ、クルマを正しいウインドウ内に維持するのがものすごく難しく、それが私たちの最大の問題に変わりはなかった。

実際、バルセロナでの雨のレースでは、あのクルマはとてもいいパフォーマンスを示した。ダウンフォースがなければ、ウエットで速く走れない。私はまだとても若くて、当時は大きなプレッシャーを感じて夜も眠れないほどだった。いつも夜中に目を覚まして、これを忘れたんじゃないか、あれを忘れてるんじゃないかと考えてしまうんだ。とにかく仕事のことまで頭がいっぱいだった。



# 「イワンは最初からあのクルマが嫌いだった」

## イワン・カペリ担当 ジャンフランコ・フロントウツツイ

のちにトロロソンのシニアマネージャーに就くことになるが、当時のフロントウツツイはテストチームのエンジニアからレースチームに移ったばかり。カペリともども結果を残せず、不満の残るシーズンとなってしまった

Text/Adam Cooper  
Translation/Kenji Mizugaki  
Photos/Kenji Sawada, Masaru Miyajima, SAN-EI

——あなたのフェラーリでの職歴を教えてください。

「フェラーリに加わったのは1976年10月で、最初はボディワーク担当のメカニックだった。それから22年近く働いて、うち9年間は量産車やアメリカで仕事をしたが、その期間を除いてずっとF1に関わってきた。89、90、91年はテストチームでJJレートやアンドレア・モンテルミニのエンジニアを務め、92年にレースチームに移ったんだ」

——F92Aの開発について、どのようなことを覚えていますか？

「レースエンジニアの仕事は、クルマが地面に降ろされてから始まるものなんだがね（笑）。フロントのシングルダンパーを見れば分かるように、あのプロジェクトはテイルを部分的にコピーしたもので、革命的なダブルフロアを採用していた。とても不思議なクルマで、空力方面では非常にいいデータを叩き出していた。



モンテゼモロがなぜかカペリを好きでなく、チームがアレジひとりのために働いていると気づき、誰も信じられなくなる

スプリングに取り付けたポテンションメーターやサスペンションのデータを見ると、かなりの荷重がかかっていることを示していたんだ。ただ、問題はそれが不安定で一貫性がなく、車高が変化するとダウンフォースも激しく変化して、あのクルマをひどくドライブしづらいものにしていただ。

また、最初はフロントサスペンションの設計にも難があり、フリクション（摩擦抵抗）が大きくてスムーズに作動しなかった。フロントのロツカーが動かなくなることがあって、クルマの挙動に一貫性がなかったんだ。ロツカーの固着はテレメトリーでも確認できたが、サスペンションの問題はシーズンが始まってから数戦後には解消された。そして、あの年はエンジンの出来もあまり良くなかった。ブローバイに問題があり、それがかなりのパワーロスにつながっていた」

### カペリへのひどすぎる対応

——ジャン・アレジと比べると、イワン・カペリがひどく苦戦していたのはなぜですか？

「91年末の合同テストでイワンには旧型車（643）が与えられていた。彼が初めて新車に乗ったのは、確か2月のエストリルだったと思う。彼







F92Aの丸いモノコックは狭く、体格の良いカペリには窮屈。快適でないマシンで走らねばならなかった

らの第一印象は正反対で、アレジが素晴らしいクルマだと絶賛したのに、対し、イワンはまったく好きになれないと言っていた。イワンは最初からあのクルマが嫌いだったんだ。

もうフェラーリの人間ではないから言えるが、チームは彼の評価に気を悪くして、イワンをひどく冷遇し始めた。アレジは熱意を持ってあのクルマを走らせ、まずまずのラップタイムを叩き出した。一方、イワンは日陰へと押しやられ、例えばTカーも与えられなかった。Tカーはいつもアレジのために取っておかれたんだ。Tカーがあれば、2種類の違うセットアップ、違うソリユーションを用意して、一方から他方へと乗り換えればどちらのセットアップが良いかをより早く簡単に判断できる。イワンはそれができなかった。

もうひとつの問題は、あのモノコックが彼には窮屈すぎて、背中や腰の痛みが絶えなかったことだ。特に

モノコック底部の幅が狭く、お尻の両端が硬い部分に当たって、あざができていたんだ。ものすごく痛そうだったよ。対策としてシート座面を少し厚くしたんだが、そうすると着座位置が高くなり、ヘルメットがインダクションポッドの開口部を少し塞ぐかたちになって、それもまた理想的とは言えなかった。とにかく彼にはまったく快適ではないドライビングポジションで、2時間に及ぶレースではそれがハンディキャップになったのは間違いない」

——確かにシーズン前半戦でカペリは何度かスピンを喫し、アクシデントも起こしていますね……。

「第2戦のメキシコシティでは、スタート直後に誰かにヒットされた。スペインでスピンしたのは、実際には私のミスだった。レースの途中から雨がひどくなり、6番手走行中のイワンは後続のクルマを大きく引き離していた。1分以上の差があったと思う。すっかり気が楽になった私は、彼に順位や他のドライバーとのギャップを伝えるのをやめてしまった。ところがスロウダウンして慎重に走ってもいい状況だったのに、彼はまだプッシュしなさいといけないと思っていたらしい。当時は絶えず無線で会話をしていたわけではなく、通話品質もプアだったし、とてもいいペースで走っていたから話しかけて邪魔をしたくなかったんだ。結局、彼はプッシュし続けた末にスピンし

た。避けられたリタイヤだったよ。モナコではクラッシュしてガードレールに貼りついた。カナダでのアクシデントについてはクルマの何かが壊れたと彼は言っていたが、右から左へ切り返すシケインで攻めすぎただけだと思う。単純に縁石に乗り上げてクルマが宙に浮き、ステアリングが効かなくなつてウォールに突っ込んだということだ」

## アレジファンのモンテゼモロ

——そうしたことあつて、カペリの自信が損なわれたのでしょうか？

「ああ。だが私の記憶が正しければ、そうだったのは第2戦か第3戦でイワンからTカーが取り上げられた後のことだ。それはルカ・デイ・モンテゼモロが着任した時期と一致している。モンテゼモロはアレジの大ファンで、どういうわけかイワンが好きではなかった。イワンをチームに連れてきたのは、レース部門の総責任者だったクラウディオ・ロンバルディだ。イワンは何も信じられなくなつていたと思う。チームが彼のためには働かず、もうひとりのドライバーのためにだけ働いているのが明らかだったからだ。

例えばチームはシーズン途中で横置きギヤボックスを導入したが、最初はアレジのレースカーとTカーが横置きで、イワンのクルマは縦置きギヤボックスのまま。まったくバカげた話だよ。最近ではふたりのドラ



ラウダがアドバイザーとして現れることもあったが、話す相手はモンテゼモロのみ。チームとは一言も交わしていない

イバーに違うクルマを与えるなんて考えられないし、あり得ないことだ」

——ジャン・クロード・ミジヨは、カペリが苦しんだのはあのクルマのフロントエンドを信頼できなかったからだと言っています。

「イワンはアンダーステアの強いクルマが苦手だったが、彼のためにアンダーを消してやれなかった。いいバランスを見つけれないばかりか、逆にオーバーステアなクルマにさえできず、何をやってもアンダーでね。彼にとっては、それが一番の問題だった。それでもアレジが速く走れたのは、自分のドライビングスタイルをどんなクルマにでも合わせてしまう能力があったからだ。私は今でも、イワンはともいえないドライバーであり、優れた人物だと思っているし、いつも正確なフィードバックをしてくれた。ただ、チームは彼の意見に耳を傾けようとしなかったんだ」

——シーズン最後の2戦で、カペリが降ろされたのはなぜですか？

「チームはアクティブサスペンションこそが進むべき道だと考えた。当時、すでにテストチームが開発を始めていたんだ。そして、テストではずっとニコラ・ラリーニがドライブしてきたという理由で、シーズン最後の2戦では彼を起用してアクティブカーを走らせた。そうしてイワンは「離縁」されたんだ」

——当時のアクティブシステムの完成度はどうでしたか？

「信頼性の面で問題が多かった。まだ明らかに成熟不足でね。当初、私たちは車高だけに作用するシステムを開発していた。とてもシンプルな機構でクルマの車高を変化させるもので、制御もそれほど難しくなかった。ところが、ジョン・バーナードが93年用に設計したサスペンションはまったく違う考え方に基づいており、残念ながら最初のシステムよりもはるかに複雑だった」

## 現代F1に影響を与えたデザイン

——どうしてF92Aは失敗に終わったのでしょうか？興味深いことに現在のF1カーのサイドポンツーンは、どれもあのクルマのデザインの影響を受けているように見えます。

「そのとおりだ。最近のラジエーターダクトは、すごく高い位置に開口がある。それはいいアイデアも含まれていたという証拠であり、私もあの



よく覚えているのはイモラでスプリングのたわみ量を計測したところ、値が予想よりもずっと大きかったことだ。あのクルマは大きなダウンフォースを発生していたが、それには一貫性がなかった。アクティブサスペンションのクルマであれば、あの空力パッケージは文句なしだったに違いない。性能のピークがすごく高いところにあっても、それはあくまでピーク値でしかない。アクティブサスペンションならクルマの姿勢を常にそのピークの状態に、つまり理想的な車高に維持できる。だが、通常のパッシブサスペンションのクルマには、もっと安定した空力が必要だ。クルマの姿勢が変化して路面にボトミングしたりしても、空力的に一貫性が保たれなければならない。

しかし、アクティブのプログラムが始まったのはシーズン後半になってからで、F92Aはパッシブカーとしてデザインされたクルマだった」

——ステイブ・ニコルスが去り、ハーベイ・ポスルスウエイトが加わって、さらにジョン・バーナードも復帰しました。現場では混乱が生じたわけではありませんか？

「それはまあ、いろいろとね。それに加えて、モンテゼモロもしばしば現場を掻き回した。彼は偉大なマネージャーだが、部下を激しくブツブツしすぎるところがあった。コンサルタントとしてニキ・ラウダもいた。けれども正直なところ、私は彼と一

度も話したことがなかったし、おそらくチームとは一言も交わしていない。彼はいつもモンテゼモロとだけ話をして、それで終わりだった」

——全体を振り返ってみると、92年はあなたにとつてどんなシーズンでしたか？

「エキサイティングだった。初めてレースチームで仕事をした年だから、どのレースの週末も新鮮に感じられてね。私もまだ若くて、

世界を旅して回れたのはいい思い出だが、同時にフラストレーションも大きかった。まあ、ゲルハルト・ベルガーを担当した93年ほどではなかったけどね（笑）。92年の場合は、

結果が残せないことへの不満だった。私とイワンの仲は良くて、だからこそ多少の苦労は乗り切れたし、彼とは今もいい友人同士だ。しかし、93年には何もかもが変わった。バーナードが設計したアクティブサスペンション

はやたらと複雑なだけのひどい代物で、クルマの扱いは難しかったし、ゲルハルトの態度も気に入らなかった。

しばらくして私がトロロッソへ移籍すると、彼がチームの共同オーナーになっていてね。その頃にはもうすっかりいい人だったから、そこでようやく友達になれたんだ」

「それはまあ、いろいろとね。それに加えて、モンテゼモロもしばしば現場を掻き回した。彼は偉大なマネージャーだが、部下を激しくブツブツしすぎるところがあった。コンサルタントとしてニキ・ラウダもいた。けれども正直なところ、私は彼と一



### ジャンフランコ・ファントウツィ Gianfranco Fantuzzi

イタリア・モデナ出身。1976年10月、16歳でメカニックとしてフェラーリに加入。98年8月まで約22年にわたり、メカニック／エンジニア等を務める。一時期はIMSAのプログラムにも携わった。その後、ミナルディのエンジニア(98～2000年)、TMGのロジスティクスマネージャー(01～05年)を経て、06年にトロロッソのシニアマネージャーに就任。アルファタウリ改変前の19年まで、首脳陣として同チームを牽引した。現在はモータースポーツコンサルタント





クルマには優れた部分があったと思  
っている。ただ、私たちは開発によ  
ってクルマを改良していけず、エン  
ジンの出来もあまり良くなかった。  
実際のところ、あのクルマの一番の  
弱点はエンジンで、ブローアップを  
防ぐために使える回転数の上限がど  
んどん下げられていたんだ。当時の  
標準的なレベルに達していないエン  
ジンだったと思う。

ダウンフォースはあった。最初に  
も言ったように、それはサスペンシ  
ョンの計測データにも示されていた。

イワンのフィードバックはいつも正確  
ただチームはそれに耳を傾けようとせず、冷遇さえした

Gianfranco Fantuzzi



エンジンアリングは芸術と似ている。アイデアや解決策を生み出すため、まずエンジンアに必要なのはインスピレーションを得ることだ。こうしたひらめきは、様々なものから得られる。1990年代のF1マシンデザイナーは、CFDなどのデジタルツールに頼るのではなく、他チームのマシンや自然物、さらには航空機を観察してインスピレーションを得ていた。

## ジェット戦闘機のようなF92A

フェラーリF92Aが発表された時、何よりも注目を集めたのは、サイドポンツーンだった。そのエアインテークはレーシングカーというより、軍用機のものに近いように見えたからだ。その開口部の形状は、アメリカのグラマンA・6イントルuderのもの、さほど変わらなかった。ただ、F92Aの空力設計者であるジャン・クロード・ミジヨが、モータースポーツの世界に入る前に航空業界にいたことを思えば、さほど驚くべきことではない。

軍用機からサイドポンツーンの形状を思いついたには違いがないが、その目的はまったく異なっていた。戦闘機においては、適切にジェットエンジンに空気を送り込むためにダクト形状が非常に重要な要素とされる。一方で、F1マシンのスピードは、ほとんどの軍用機の離陸速度をしの

# ジェット戦闘機のように

未来にヒントを与えたサイドポンツーン形状



## Ferrari F92A



ぐとはいえ、音速の壁を超えることはない。

戦闘機のような形状を採用し、ミジョーはサイドポンツーンをフロアから持ち上げることができた。重心が高くなったといえるかもしれないが、サイドポンツーンの下とフロアの間には空気の流れを生み出すことで、(理論上は)ダウンフォースが増している。このダブルフロアは素晴らしいアイデアに思われたが、最終的には欠陥のあるコンセプトだった。

思い切ったコンセプトだったが、実際の走行ではうまく機能せず、F92Aは完全なる失敗作だった。最終的な成績は2020年のフェラーリSF1000よりひどく、2回しか表彰台に立てなかったのだ。失敗の主な原因は、サイドポンツーンとダブルフロアというコンセプトにあったと判断され、93年のフェラーリは従来のデザインに戻した。ところが、SF1000同様、諸悪の根源は空力ではなく、エンジンだったことが

明らかになった。

フェラーリV12エンジンは、潤滑油がピストンリングをつたって燃焼室に入り込む「ブローバイ」に悩まされていたのだ。そのせいで、F92Aは50馬力を失っていたと思われる。さらに、追加のオイルタンクを配したことで、サスペンションシステムに悪影響を及ぼした。

F92Aは比較的十分なダウンフォースを確保しており、セットアップがうまくはまると、非常に優れたパフォーマンスを発揮できた。のちにジャン・アレジは語っていた。ところが、フェラーリは安定してパフォーマンスを引き出すにはどうしたらよいか、理解していなかった。チームの内紛もあって、パフォーマンス不足をサイドポンツーンのせいにしていたわけだが、今になってみると、問題があったのはエンジンだったことが分かっている。

### 近似するコンセプト

92年にフェラーリに再加入したジョン・バーナードは、96年のF310に戦闘機スタイルのサイドポンツーンを再び取り入れることにした。ダブルフロアのコンセプトはF92Aほど極端ではなかったが、F310でも似たようなアイデアを採用し、マシンのリヤを安定させるのにサイドポンツーンの下気流を活用した。ただ、この点とは関係ない他の部分



のマシンデザインに欠点があり、3勝を挙げたにもかかわらず、このマシンは失敗作と評された。サイドポントーンのコンセプトが失敗だったかどうか定かではなかったものの、バーナードは後継のF310B（名前は採用しなかった）

フェラーリは、サイドポントーンを持ち上げてマシンのパフォーマンスを引き出すことに2回失敗しているが、サイドポントーンを持ち上げるスタイルそのものが間違っていたわけではない。近年になって再び、そのコンセプトに挑戦したチームがあった。11年、トロロッソはSTR6のサイドポントーンを持ち上げ、F92Aのようなダブルフロアを選択。このマシンは、経験の浅いドライバーがドライブしたにもかかわらず、まずまずの成績を残した。後継のマシンでも同様のサイドポントーンを使用したのが、結局このコンセプトは取り下げられた。センターライントレーリングがトレンドになっている21年現在、非常に厳しいレギュレーションの中で少しでもアドバンテージを得るために、22年のマシンにサイドポントーンを持ち上げるデザインを採用するチームが現れないか、興味深いところだ。

サイドポントーンを持ち上げたトロロッソのマシンのエアインテークデザインは非常にオーソドックスだ

“速さに実績がある形状”からインスピレーションを受け  
最速のシルエットを創造する空力デザイナー  
F92Aでは様々な問題で結実しなかったが  
航空機由来のアイデアは今後も出現し続けるだろう

Text/Sam Collins Translation/Miho Kanda  
Photos/Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto  
Bernard Asset, Masaru Miyajima, XPB Images



## Ferrari F310



ったが、F1マシンのデザイナーが航空機からインスピレーションを得ようとするのをやめたというわけではない。12年のロータスE20のロープには、マクドネル・ダグラス社のF-4ファントムIIのデザインそのままの「耳のような形状」のダクトがついていた。

つまり、フェラーリF92Aは、あまり注目されていないが、実はとても貴重な戦闘機の遺産をF1に残してくれたのではないだろうか。それは、ダクトの形状やスタイルではなく、航空産業は素晴らしいアイデアの宝庫だということを、多くのエンジニアに気づかせてくれたことだ。

戦闘機にヒントを得たコンセプトをつまぐ機能させるのは、かなり大変なことかもしれない。ただし、誰かが成功させたら、ミジヨアの正当性がついに証明されると考える人もいることだろう。この先、ジェット戦闘機ダクトが復活する日が訪れるかもしれない！

## 航空産業は素晴らしいアイデアの宝庫だということを F92Aは多くのエンジニアに気づかせてくれた



Lotus E20



Toro Rosso STR6

2011年のトロロッソSTR6（右）は、サイドポントーン下部を大きくえぐり、ほぼF92Aのような仕上がり。当時チームの主要スタッフに、P60に登場するジャンフランコ・ファントウツィが在籍しているのは単なる偶然だろうか。ロータスE20（左）は、12年シーズン中盤からインダクションポッド両サイドにダクトを追加した



# Claudio Lombardi

ランチャでの成功から一転  
フェラーリ再興を託されたロンバルディ  
チーム状況を把握すると分かった  
“神話依存”という決定的な問題に対して  
元エンジン設計者の視点から  
どのように感じ、対処したのだろうか

Text/Adam Cooper  
Translation/Kenji Mizugaki  
Photos/Hiroshi Kaneko, Masaru Miyajima, Motorsport Images

インタビュー クラウディオ・ロンバルディ

## 「機会」と「時間」 足りなかつた

元エンジン設計者としてチーム代表を務めたロンバルディが  
神話依存からの脱却を目指す過程で直面した問題を明かす

### 引き継ぎ役として

1991年当時、私はランチャ・コルセのテクニカルディレクターだった。元々の専門分野はエンジンの設計なのだが、長年勤めているうちにテクニカルディレクターになってね。あの頃、ランチャはラリーで多くの選手権タイトルを勝ち獲っていた。グループBのデルタS4のエンジンを設計したのは私だ。ターボとスーパーチャージャー両方を備えたエンジンで、とてもパワフルだった。91年には、スクーデリア・フェラーリのマネージングディレクターを

務めていたチェザーレ・フィオリオが、何らかの理由でチームを離れた。実際にはフィアットの役員会が彼を追い払ったのだが、その理由については何も聞かされていない。

そして、フェラーリのピエロ・フサロ社長とフィアットのジャンニ・アニエリから直々に、10日以内にフェラーリに赴任してほしいと言われたんだ。急遽チームに加わった私は、91年の段階ではまだ正式なチームマネージャーではなかったため、引き継ぎ役としてその職にあったピエロ・ラルディ・フェラーリや、マルコ・ピッチニーニの協力を得ながら仕事をした。つまり、当初は三頭体制だったわけだ。

ちょうどその頃、アラン・プロストが91年限りで現役を退くことを考えていた。私は引退を思いとどまるよう説得を試みたよ。真の一流ドライバーを擁することはチームにとってとても重要で、当時最高のドライバーは彼とアイルトン・セナだったからだ。だが、結局彼の考えを変えられず、フィアットの役員会はシーズン終了を待たずにプロストを解雇する決定を下した。ご存知のとおり、彼は1年間F1を離れた後、ウイリアムズと契約した。

その後、フェラーリはイワン・カペリの起用を決めた。彼はとても優れたドライバーだったね。カペリを選んだのは私ではなく、フェラーリの役員会の判断だ。実際のところ、





私はまだ正しい選択ができるほど、F1の世界を熟知しているわけではなかった。いずれにせよ、92年のふたりのドライバーはきわめて優秀で、ジャン・アレジモイワンも素晴らしい人物だった。

### 時流に遅れていた

もうひとつの重要な判断は、92年に向けてクルマを全面的に刷新し、まったく新しいコンセプトを採用すると決めたことだ。F92Aのコンセプトは、とても魅力的に思えた。私がこれまでに出会った中で、最高のエアロダイナミシストと評価しているジャン・クロード・ミジヨアのアイデアだったこともある。本当に卓越したユニークなアイデアで、風洞のデータも文句なしだったよ。ダウンフォースが大幅に増えていて、空力効率も高かった。

フィアットの役員会が、フサロに代えてルカ・ディ・モンテゼモロをフェラーリの社長にすることを決めたのも、91年の終わり頃のことだ。モンテゼモロは年が明けて間もないうちに、その職に就いた。

だが、ウインターテストが始まると、すぐに私は技術面での状況はあまり良いとは言えず、むしろかなり悪いことに気づいた。フェラーリでは、誰もがエンジンは十分に優れていると思いついでいたよ。フェラーリは最強のエンジンを擁しているはずで、パフォーマンスが芳しくない





した欠点や問題をすべて克服するの  
に、2〜3年を要したのも無理はな  
いと、ご理解いただけるだろう。

## エンジンの開発に専念

92年初めにチームに加わったモン  
テゼモロは、フェラーリの人々から  
成績不振の原因はエンジンではない  
と信じ込まされていた。レース翌日  
の月曜になると、彼は相手構わず「こ  
の愚か者め、お前たちは何も分かっ  
ていない!」とか、そんな罵声を浴  
びせるのが常だった。私にはモンテ  
ゼモロの言動がまるで理解できな  
かったが、いずれにしてもかなり厄介  
な状況だったことは間違いない。

92年シーズンの前半は、彼がジェ  
ステイオーネ・スポルティーバ（モ  
ータースポーツ部門）のマネージン  
グディレクターだったが、着任から  
何カ月か経ったところで、モンテゼ  
モロは実地的確な人事を行なった。  
ハーベイ・ポスルスウエイトにマネ  
ージングディレクターの地位を与え  
私をエンジン担当ディレクターにし  
たんだ。こうした正しい判断ができ  
たのは、彼が最大の問題はクルマで  
はなく、エンジンであることを理解  
し始めたからだだった。

F 92 Aに話を戻すと、ミジヨーに  
はあの卓越したアイデアを開発する  
時間が与えられなかった。モンテゼ  
モロは、いつも早急に結果を出すこ  
とを求めた。そして、ハーベイに「ク  
ルマの手直しをしてくれ。このコン  
セプトはダメだ」と命じ、2〜3カ  
月後にはハーベイが主導してF 92 A  
のモディファイが始まった。もしミ  
ジヨーが十分に時間をかけてクルマ  
を開発できれば、あの年の後半には  
本来のコンセプトが機能するように  
なり、選手権の様相は大きく変わっ  
ていたかもしれない。

私自身は部下の設計チームと共に、  
エンジンの開発に専念した。エンジ  
ンの設計を根本から見直し、まず翌  
年にはシリンドラーヘッドを4バルブ  
にして、ニューマチックバルブも開  
発した。オイルのスカベンジングシ  
ステムも設計し直した。しかし、現  
場からは絶えず「もっとパワーが必  
要だ」と突き上げられ、とても難し  
い立場に立たされていた。

92年シーズンの開幕時点では、0  
40エンジンの出力は670〜68  
0馬力といったところで、それに対  
してルノーは760馬力を出していた  
と思う。私たちの12気筒は着実に改

## 一番の問題はエンジンで、本当に必要なのは

## ミジヨーの素晴らしいアイデアを開発するための時間だった

「日本人たちのやり方に倣って、すべて  
を一度に変えるのではなく、ひとつづ  
つ確実に改良していった」とティーポ  
040の開発過程を語るロンバルディ。当  
時のエンジン戦力構図が垣間見える

良が進み、93年イタリアGPではル  
ノーと対等か、少し上回るくらいの  
パワーを発生させていた。そして、  
その後も少しずつ進歩して、翌94年  
には820馬力に達した。

## 感謝している

ひとつ言っておきたいのは、ドラ  
イバーたちを責めるべきではないと  
いうことだ。

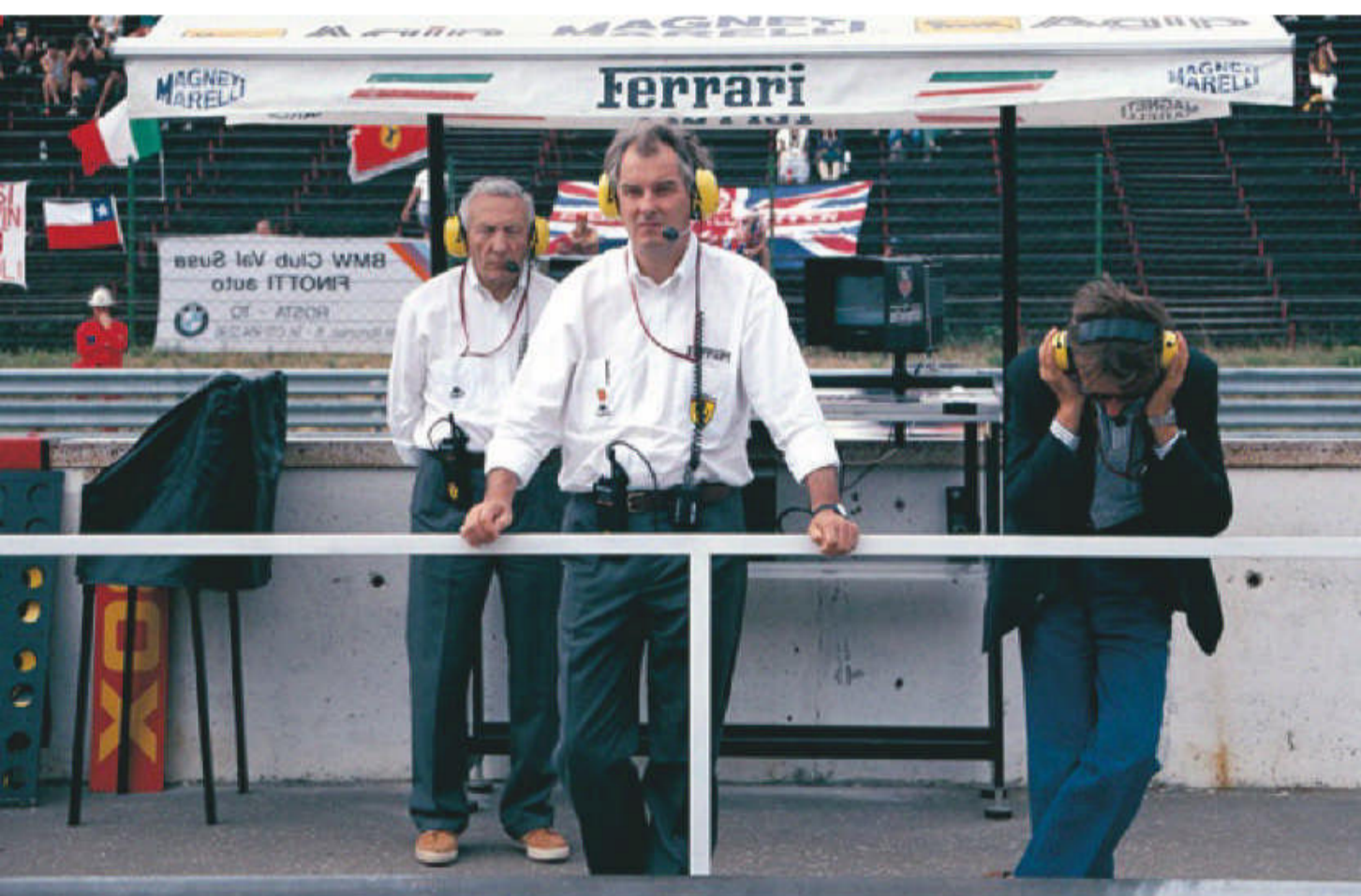
イワンはそれまでビッグチームで  
ドライブしたことがなく、その点で  
はジャンの方にアドバンテージがあ  
った。彼には超一流ドライバーのプ  
ロストのチームメイトとして、1年  
間一緒に仕事をした経験があったか

らだ。私は彼らに深く同情していた。  
F 92 Aの最大の弱点がエンジンであ  
ることを、彼らは誰よりもよく知っ  
ていたし、そのフラストレーション  
は十分に理解できたからだ。

チームの雰囲気は落ち着かず、い  
つ何が起きるか分からない感じだっ  
た。依然として、グランプリが終わ  
るたびに、モンテゼモロの「愚か者  
めが!」という怒号が響いていた。

とにかく一番の問題はエンジンで、  
本当に必要なのはミジヨーの素晴ら  
しいアイデアを開発するための時間  
だった。後年のエアロダイナミシス  
トたちは、誰もが多かれ少なかれ、  
あの優れたコンセプトから何らかの  
ヒントをもらっていると思う。空力  
の開発を着実に進めていく機会と、  
エンジンを改良する時間さえあれば、  
あのクルマで好成績を収めることは  
十分に可能だったはずだ。

だが結果はどうあれ、ひとりのエ  
ンジニアとして言えば私はフェラー  
リで仕事ができただけで、そしてエン  
ジンを漸進的に開発していく経験が  
できたことに心から感謝している。

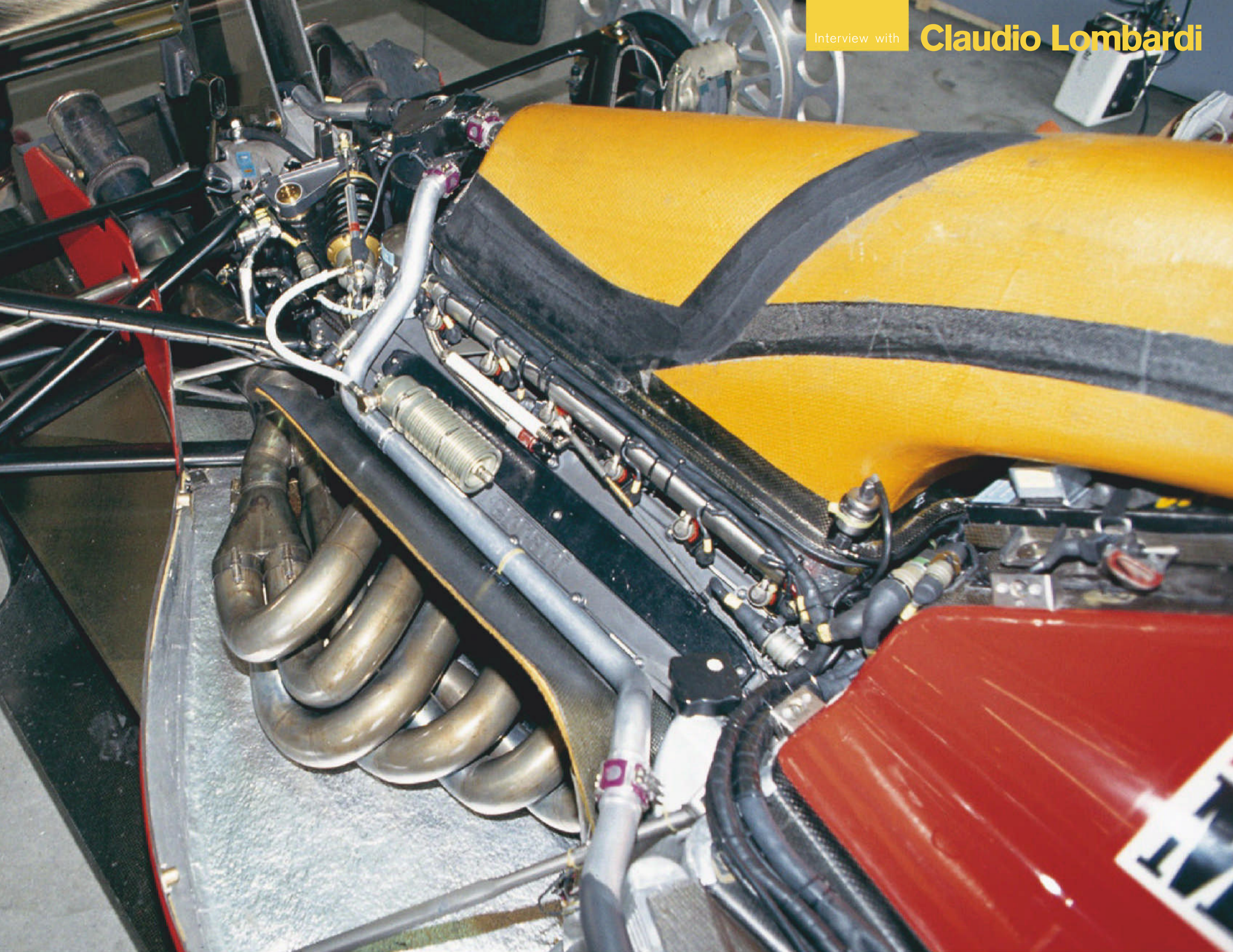


ポスルスウエイトがマネージングディレクターに就任、ロンバルディはエンジン開発に  
専念。シャシーと共に早急な改善が求められた。右はモンテゼモロ、左はゲディーニ

## クラウディオ・ロンバルディ Claudio Lombardi

1942年5月12日生まれ。イタリア  
出身。ポローニャ大学で機械工学の  
学位を取得後、82年から91年途中ま  
で所属したランチアではエンジン設  
計者やテクニカルディレクターを歴  
任しWRCで幾多のタイトル獲得に貢  
献。その後フェラーリに加入し、チ  
ーム代表をはじめとした要職を経て、  
94年からフェラーリGTプログラム  
も担当。2000年には上級エンジニア  
リングコンサルタントとして2輪メ  
ーカーのアプリリアへ移籍。現在は  
フリーのコンサルタント業に勤しむ





とすれば、それはサスペンションの問題、空力の問題、ドライバーの問題であって、エンジンの問題ではないと考える傾向があったんだ。

91年にフェラーリの一員となつてからの数カ月間で、私は徐々にF1の技術的な状況、F1のエンジンの状況、そしてF1におけるフェラーリの状況について学んでいった。そして、フェラーリのエンジン設計が、実際にはかなり時流に遅れていることを理解した。なぜ遅れていたかと言えば、それはフェラーリの人々が自分たちは世界最高のエンジン製造者であると自負し、部外者の話に耳を傾けようとしなかったからだ。

#### 4つの欠点

92年のティポ040には、大きく分けて3つ、ないしは4つの欠点があったと思う。

第1の問題は、オイルのスキャベンジングシステムの設計が完全に間違っていたことだ。スカベンジングポンプの容量が小さすぎて、クランクケース内のブローバイ圧力が高くなっていた。それも少し高めというようなレベルではなく、クランクケースに多くのオイルが滞留してパワーロスの原因となり、大量のブローバイガスを発生させていた。

第2の問題として、フェラーリは5バルブのシリンダーヘッドが優れたソリューションだと信じていた。そう考えた根拠は、テストリグでは

5バルブの方が吸気の流入量が多かったことにある。だが、燃焼に関しては大きな難点があった。あの5バルブのレイアウトは燃焼という観点からは優れていなかった。燃焼室の形状が複雑になり、急速な燃焼を促進するかたちにはなっていないからだった。結果として燃焼速度は遅く、5バルブの充填効率でのゲインよりも燃焼効率の低下によるロスの方が大きかった。

第3の問題は、フェラーリが機械式のバルブスプリングに頼っていたのに対し、F1に参戦していた大手自動車メーカーは、いずれもすでにニューマチックバルブを採用していたことだ。

そして、第4の問題として、あるいはこれは問題ではないのかもしれないが、91年シーズンのフェラーリはアジップが開発した燃料によって大きなアドバンテージを得ていた。それゆえに、エンジン自体のパワー不足が表面化しなかったんだ。あの当時、つまり89〜91年頃は、燃料の成分は実質的に自由で、ほとんど制約がなかった。そして、アジップが供給する最新の燃料を使うと、それだけで50〜60馬力のパワーアップが可能だった。しかし、91年から92年頃になると、エルファヤシエルもアジップが何をしているかを理解して、それと同等か、あるいは上回るような燃料を作り始めた。

これらが当時の状況だった。こう





## 92年の跳ね馬不振を考察する

# 情けないほど低迷したのはなぜか？

シーズン開始から終了までライバル勢に太刀打ちできなかった1992年のフェラーリ  
人事やデータから浮かび上がる元凶の数々を3つの点に分けて考察してみよう

Text/Toshiyuki Endo  
Photos/Kenji Sawada, XPB Images



その①

## チーム体制

### 不振の元凶はマラネロの内紛体質

#### 組織として迷走を続けていた

フェラーリが年間0勝というシーズンには歴史的に見て、そう珍しいことでもない。タイトル獲得の翌年が0勝というケースもあり、1970年代後半は5年間で4度もコンストラクターズ王座を獲得したのに、80年は一転して0勝、といった具合だ。このときはコンストラクターズ10位まで凋落している。

本書の主役フェラーリF92A（F92ATを含む以下同）が走った92年も0勝、不振年の代表例のひとつであるが、当時も90年には6勝してタイトル争いを演じておきながら、91年にいきなり0勝と急落すると、抜け出せない泥沼にハマってしまう。

91年の期待値が高かったため、予想外の不振でマラネロは大いに揺れた。フェラーリが急坂を転がり落ちるようになってしまった時は大概、この内紛が絡んでいるように思うところである。特に91〜92年は典型例だったかもしれない。

躍進の90年を指揮したチェザレ

・フィオリオが91年途中でチームを追われると、そのあとはトロイカ体制なる言葉が飛び出してきた。クラウディオ・ロンバルディ、マルコ・ピッチニニ、ピエロ・ラルディ・フェラーリの3巨頭体制と記憶するが、この時代のF1は、キングギドラ、ではダメ。トップが明確な組織となる必要があった（と思う）。

93年途中にジャン・トッドがピジヨールから移ってくるまでの約2年間、フェラーリは組織として迷走した。特に92年は丸々、その渦中にあつたといえるわけで、そんな状態がいいクルマをつくったり、抜群の戦略でレースできるわけがない。不振の元凶はマラネロの内紛体質にあつたと考えるべきだ。

それでもトッド招聘に動く契機になつたと考えれば、のちの黄金期の礎を築くことにつながつた失敗ではあつた。また、これ以降の約30年、ここまでのひどい内紛はフェラーリに起きていないと思つ。91〜92年の混乱がいい教訓になっているのかもしれない！



## 完走率が低かったF92A

絶望的に遅かった  
とまでは言えない？

フェラーリの92年シーズン用マシン、F92Aはダブルフロアなどと呼ばれた新基軸の採用により、F1史の中でもエポックメイキングなマシンという位置付けになっている。ファンも意外に(?)多いとか。ただ、成績的には泣かず飛ばずと表現するしかなく、「赤い未勝利馬」の1頭になっている。

前記したようにチーム体制が混乱し続けていたといえる状況下でF92Aは生まれ、育てられる過程でもテクニカルパードの顔ぶれが変化していったのだろう。不遇な境遇にあったことは間違いない。また、主戦ドライバーふたりが(後述するように)経験値に乏しく、マシン開発の手腕に長けていたとはいえなかった点も厳しい条件だった。

そんなF92Aだが、なによりネットワークだったのは完走率の低さと考えられる。全16戦、のべ32回の出走でリザルト上のリタイアが20回。完走率

は37・5%しかなかった。

ここで思い出すのは本誌V01・27で採り上げた89年型マシン「フェラーリ640」である。あのマシンも完走率は低かった。完走は年間9回のみ。これは92年(完走12回)よりも3回少なく、89年の完走率(失格は統計外とした場合)は32・1%で、これも92年より低かった。

ただ、89年は完走した9回が全部3位以内。640は速かったのである。一方のF92Aは完走12回のうち、6位以内入賞が8回、表彰台圏内のリザルトは3位が2回あるだけだ。

640との比較はさておき、92年の予選順位を見てみよう。最高は3位。トップ10が23回あるので、絶望的に遅かったとまでは言えない？

特にジャン・アレジについては16戦中15戦がトップ10。この時代はフィールド全体の完走率もそんなに高くないので、入賞ラインは6位と厳しいが、もっと生き残っていればもっとポイントも稼げた、と当たり前のことを思わされる数字である。アレジは完走11入賞6回だった。

## 優勝経験者不在は異例

アレジもカペリも  
当時は過大評価だった？

チーム2年目のジャン・アレジと、新加入イワン・カペリ。92年のマラネロのレギュラーラインアップだが、優勝経験者不在は異例といっている。75〜79年の栄光期以降で考えた場合、開幕時のフェラーリ・ドライバーがともに優勝未経験だったのはこの年だけと見られる。

アレジもカペリも偉大なF1ドライバーであり、アレジはのちに、当時100人に満たなかったF1ウイナーにもなるのだが、少なくとも92年を迎える時点では、申し訳ないけれど両者とも過大評価されていた面は否定できない。日本のファンにとってそうだし、フェラーリ上層部にとっても同じだったか。

アレジに関していえば、フェラーリ1年目の91年、マシンの不調はさておき、僚友アラン・プロストに予選で2勝13敗というのはいただけなかつた。いかに相手がプロストとはいえ、若いアレジが速さで完敗とい

うのは……。

カペリの方はマーチ〜レイトンハウスでの活躍により、日本で特に高い評価を受けていた。でも、冷静に振り返ってみると彼が本当に輝いたのは88年シーズン後半と90年フランスGPくらいだったのである。

とにかくカペリは完走経験に乏しかった。マシンの信頼性が低かったせいもあり、その才能を熟成させるだけの経験値を稼げないままフェラーリ・ドライバーになってしまった、ということだろう。手元集計だが、カペリの91年までのF1におけるリザルト上の完走率は32・1%しかなかったのである(ちなみにアレジはティレルで都合1年半過ごしただけでフェラーリ入りしているが、彼はこの間、完走率が65・2%あった)。ただ、91年の最終戦前にプロストを解雇したフェラーリに、92年に向けてカペリ以外の選択肢があったかという点、現実味のあった範囲に他は……？ 91年の内紛が様々な意味で当面の連敗地獄を約束してしまっていた、ということかもしれない。



## インタビュー イワン・カペリ

1991年終盤、突如として念願叶ったフェラーリとの契約  
夢見心地のまま迎えた新シーズンだったが  
待ち受けていたのは屈辱的な仕打ちの数々……  
いったいなぜ彼だけが冷遇されなければならなかったのか  
衝撃秘話が明らかにした当時のチーム内情とは？  
10000字近くの心の叫びが物語るカペリの憤激

Text/Adam Cooper Translation/Yutaka Mita(Quality Translation)  
Photos/Bernard Asset, Kenji Sawada, Masaru Miyajima, Motorsport Images

### 世界が変わった

——アラン・プロストがフェラーリのF1マシンをトラック呼ばわりして首脳陣の逆鱗に触れ、電撃解雇となったのが1991年日本GP終了直後のことです。そのせいで、あなたにお呼びが掛かったタイミングも異例に遅かった。翌年の身の振り方はすでに決定済みだったと思います。が、どう調整されたのですか？

「レイトンハウスがヤバそうというのは分かっていたので、候補になりそうなチームと早くから話し合いを進めていた。そんな中、スクーデリア・イタリアと仮契約まで進んだところで、フェラーリから誘いがあった

たんだ。確か10月末くらいだったと思う。すでに約束したチームがあったことをクラウディオ・ロンバルデイに打ち明けると、フェラーリが代わってスクーデリア・イタリアと話をしてくれると言われてね。エンジンを何基か無償提供するのと引き換えに私を譲り受ける、という解決方法だったらしい。フェラーリの契約関係を一手に引き受ける有名な弁護士事務所がスイスにあって、そこで出された契約書にサインしたんだ」

——夢が現実になった、ということはどうですか？

「そりゃそうさ、イタリアではフェラーリ・ドライバーは男の憧れだが、本当にそうなるとはまず考えない。それが、各メディアで紹介されて、イタリア国内で私の顔と名前を知らない者はいない、一躍有名人になっちゃったんだからなあ。

発表記者会見の日の早朝、ある友人記者と同じ車に乗り合わせてマラネロに向けて出発したんだ。高速に乗る手前で給油した際は何も起きなかったが、同じ日の夕方、ミラノに戻る途中で同じガソリンスタンドに寄ったら、ものの5分も経たないうちに周囲に人垣ができて始めた。私だと気づいてサインをねだるためだ。わずか8時間でそれほど世界が変わった、まさに驚きというほかないね」

### 私に否やはなかった

——91年車(643)でテストを行ないましたが、どんな印象でしたか？

「最初のテストはフィオラノだった。ピットを出る時に両手でステアリングを握りしめ、その中央に躍る跳ね馬の刻印に視線が行った瞬間、胸にグツと込み上げてくるものがあったよ。自分の身に起きていることが、まず信じられない。言葉ではうまく説明できない感動の嵐に襲われて、あれがいったい何だったのか、今もって自問を繰り返しているほどだ。

ともあれ、続くバルセロナのテストでは91年型でコースレコードを更新する快走を披露した。同じ91年スペックでもレイトンハウスとフェラーリとではパワーもバランスも、そのほかすべて91年型フェラーリが段違いに上だった。あのときはアウトプリント誌が表紙に私の写真を載せてくれて、そりゃあ誇らしかったのを覚えている。バルセロナのウィンターテストで最速ラップ記録を塗り替えるというのは、それくらい価値ある出来事でもあった」

——その段階では、あなたはまだ意気盛んで、いざれ投入される新型マシンにも大きな期待を寄せていた。チーム全体がまだ楽観ムードだったと言えそうですね。

「フェラーリとの契約は、交渉らしい交渉はなくて、言われるがままに判を押しした、というのだった。だからフェラーリがいったいどういうチーム構想や戦略で92年シーズンを戦おうとしているのか、一切尋ねたりはしなかったよ。そもそも、ロンバルディや他のどのエンジニアにしても、立ち話すら交わす機会がなかったから、来季のプランがどうなっているか知る術がなかったんだ。

チームから言われたのは、状況はかくかくしかじかで、私がそれを受け入れればよし、ノーなら話はそれまで、というもの。もちろん私に否やはなかった。フェラーリ・ドライバーになるチャンスを見送るなんて、イタリア人には絶対考えられないことなのさ。たとえ理由が何であったとしてもね」

### 失敗作だと気づいた

——大いに期待していたF92Aが、実際にドライブしてみたらまったく話にならない。それを知った時の心境は？

「忘れもしない、記者発表会の前夜、マラネロのことだ。ボディワークにステッカーやらスポンサーロゴを貼る仕上げ作業が進行中で、その横でジャン・アレジと私が立ち話をしているところに、ルカ・デイ・モン

テゼモロも加わった。社長の前だけどむしろの方がいいと思ってジャンにこう言ったんだ。『このクルマ、えらくカッコいいけど、実際に走らせてどうかな。ここまで美しいと万

一タイトルを獲り逃がした時、見かけ倒して言われちゃうね』。ほかにもっと気の利いた言い方があったかどうか、自分でも分からない。単刀直入に、災厄、とかね。

そしてエストリルでの最初の大掛かりな合同テストが行なわれた時、残念ながら私はクルマがとんでもない失敗作だと気づいてしまった。グラウンドエフェクトが、風洞のデータと大違いで、まるで足りない。フロントサスペンションがほとんど機能してなくて、たとえて言うなら一体構造のモノショックに皿バネのロッカーを付けただけ、みたいな代物だった。もう悪夢としか言いようがない。

アクティブサスを装着していたウイリアムズとの比較も行なったよ。このときはジャンがF92Aをテストして、私はバルセロナと同じ型落ちマシンだったけど、常に120〜130ℓの燃料を積んで走っていた。それ以下でコースに出ることは許されなかったんだ。だから当然ジャンよりタイムは落ちるよね。

ともあれ、フェラーリのバスの中



「これが夢見たフエラーリーリなのか？」

屈辱を味わったカペリだからこそ語り尽くせる不遇の二年  
これまで口外してこなかった積年の恨み辛みを本誌だけに激白！

Interview  
with  
*Ivan  
Capelli*



で打ち合わせをやるというので、私も参加した時のことだ。エンジンアもほとんど顔を揃えていて、彼らを前にジャンが、『クルマは素晴らしい、文句のつけようがない』と言い始めたんだ。

黙って聞いていたら、『これならチャンピオンも狙える』とか、もう吹かすのなんの。私がタイムシートを見て気づいたことは違うので、『あのさ、ジャン、そうは言うけどウイリアムズはウチらよりも最低でも1秒、下手すると1・5秒も速いんだ。文句なしってどういうことだよ?』と私が言っても、彼は、『でも自分は素晴らしいと感じた』の一点張りだね……。

テスト最終日に、ようやく私も半日だけ新車を試させてもらったのだが、やはり災厄としか言いようがなかった。まず、ジャンに合わせたセッティングが私の好みとまるで違う。フロントが敏感すぎて、コントロールもままならない。セツトアップを丸ごと変えてもらうしかなかったけど、それでもどうしようもなく遅かった」

## すべてへんだった

——開幕戦を迎える頃には少しは良くなったのですか?

「いいや。ほかにもいくつか問題を抱えていた。最初の数レースで私に与えられたF92Aは一応新車ってことになっているけど、ギヤボックス

とサスペンションは91年型だった。フェラーリのワークショップが総力を挙げて、まともに動くギヤボックスを4つ揃えることができなかった、それが理由さ。

ジャンのクルマは、スペアも合わせて、2台とも横置きギヤボックス。私は最初の何レースかを縦置きギヤボックスで戦っていた。クルマのリヤエンドの形状がそれぞれ異なるから、空力コンセプトも当初の狙いから外れてしまっている。悪夢のようなクルマだと前に言ったけど、それも無理はないよ。採取データのすり合わせができないんだからね。そもそも別のクルマなので、情報をシェアしても意味がない、使えないデータってことだ。

イモラを例に採ると、彼が予選7位で私のがその後ろ。ジャンとの差はコンマ1秒ほどだからペースはほぼ互角だが、乗っているクルマはまったく別のものだったんだ。ロンバルディ以下のエンジンアが、額を集めてあそこだと分析していたのをよく覚えているよ。彼らが言うには、『カペリがこの位置ならジャンは2番手かせめて3番手にいなきゃ』、

ってことらしい。その理由は、一方のクルマがコンマ7、8秒は速いからなんだとさ。私の走りかどうかはハナから問題にしていけないわけさ。カペリが乗るもう1台が、どういうわけかジャンとほぼ同タイムで走っている、なんでだ? そうか、ジャ

ンに何かしらミスがあつて、それで行けなかったんだ、って……。冗談じゃないよ!」

——横置きギヤボックスがいつ投入されたのか、諸説あつてどうにもハッキリしません。あなたの記憶は? 「私の記憶では、ジャンは最初から横置きだった。私は縦置きで序盤を戦い、今でも信じられないけど、当時のフェラーリには電子制御がまともに機能するギヤボックスが4つもなかったからなんだ。ふたつしかないそれは当然ジャンが使う、分かり切ったことだ。とにかく、やっていることがすべてへんだった。

ひとつ、どうにも忘れられないことがある。ウインターテストを始めた頃の私は、当時フェラーリに在籍したほとんどすべてのエンジニアと作業した。実際には、サーキットに來ていたエンジニア全員という意味なんだけどね。ところが、私の専任担当だといって紹介されたジャンフランコ・ファントゥツィは、なんとテストがすべて終わった後が初対面、しかも開幕戦の南アフリカに向かう機内で引き合わされたんだ。フェラーリがやることとはとても思えないだろ、でもウソじゃない、本当の話さ。冬の間、ほとんどすべてのエンジニアと何かしら一緒に仕事したのに、空いている人間がいなくてレースでは別の者を付けるとい

う。それがジャンフランコだったというわけ。テストチームで働いた経験はあ

つたが、それは1年以上前のことだ、聞けば量産車部門から急遽配転を言い渡されたのだと。

キャラミに着いて、ジャンフランコとピットレーンで立ち話をしていた時のことだ。コースオープンだしピットウォールまで出てみようということになって、ふたり歩いていったら、なんとジャンフランコが明後日の方向を見つめているじゃないか。『クルマが来るのはそっちじゃない、こちら側だよ』と教えてあげただけど、あれにはさすがにビククリしたね」

## パワーダウンの理由

——レース絡みで忘れられないことといえば、やはりエンジントラブルですか?

「確かに、しょっちゅう壊れていたからなあ。私の場合はブレーキの不具合も多くて、確かイモラがそうだった。それとモンツァ、たぶんトラブルの種類も同じだ。

エンジンは、その頃チーム内で「ブローバイ」と呼んでいたオイル漏れの問題が深刻で、フルパワーで走ってはいけない決まりだった。メキシコとか、エンジンに負担がかかるサーキットは特に厳しくて、金曜と土曜の周回数を足しても10ラップに満たないということがよくあったよ。高速ロングコーナーでは強烈な横Gでオイルが片寄るから、ますますトラブルが出やすくなるんだ。

開幕戦南アフリカGP。エンジントラブルで戦列を去るカペリ。アレジもその後エンジントラブルでリタイアするなど先行き不安な出だしだった



ほかにも私は、シートベルトの問題を抱えていた。私はジャンより若干上背があつて、それ以上に悩ましかったのが体型の違いなんだ。私の方が脚は長いのに胴は短い。ジャンがシートに収まってハーネスを締めると、どこにも当たらずにびったりフィットするのだが、私が座ると頭の位置は低いし、ナットのひとつが脚の筋肉の同じ場所に常時触れていて、それが何より辛かった。当たりどころが悪いというか、どうにも避けようがなくて、走り終わるといつだって脚の感覚が失われていたよ。ポジションが合わないのと、この問題が重なって、シーズン中ずっと苦しめられていたんだ。チームにいくら訴えても、コクピット内部に手を加えてくれることはついぞなかった。翌年、私と入れ替わりにフェラーリ



PARTENZA G.PREMIO ore 14.00 GIRI 71+1

PARTENZA HOTEL ore

Interview  
with  
*Ivan  
Capelli*

テスト最終日によく私も半日だけ  
新車F92Aを試させてもらったのだが  
やはり災厄としか言いようがなかった



カペリにとってフェラーリ入りは夢だった。憧れの存在だったからこそ現実を目の当たりにした時の失望感は大きかった





まったことさ。コントローララインを過ぎた最初のシケインで、このときはフロントサスペンションのアップライトが破損したのが原因だ。しかしチームからは、テクニカルトラブルのせいだというようなコメントは一切出ない。公式発表でなくていいから、エンジニアとかメカニック、そのほか誰でも、ドライバーの責任ではないとひとこと言ってくれたら、私の立場も随分違ったものになっていただろうね。呆れたことに、社長のモンテゼモロにさえ伝わっていなかったんだ。

ホッケンハイムはとていい走りが出ていたんだけど、エンジンのバルブがおかしくなって、結局はいつもの運転しづらいクルマに戻っていたね」

——いずれにしても、エンジンがネックだったわけですね。シーズン中に少しは改善されたと思いますか？「少しも良くなっていない。改善努力をしたとも思えない。ロンバルデイのやり口ならよく覚えている。彼がチーム全体を見ていた時は、当然シャシーも管轄に含まれているから、それについて彼は絶対に文句を言わず立ち回り方を心得ていた。ポスル

ズウエイトがディレクターに就任して全権を掌握し、エンジンの担当に任命されるとロンバルデイは途端にシャシー部門に責任を押し付け始めた。シャシーがクソだと掌を返したように言えるのは、典型的なイタリアンスタイルだよ」

### 普通のクルマに……

——開発の方向性を正しい方へ導くことができたと思いますか？ 私が聞いた限りでは、車高に対してひどく過敏だった、クルマそのものはそれほど悪くない、との意見もあるようです。

「それは私にはちよつと分かりかねる。サスペンションシステムは、フロントにモノショックを採用している、それが正しく機能していなかったのは確かだ。クルマのバランスを保つために、フロントをガチガチに固める必要があった。大して成功したとは言えないがね。空力はお粗末で、グラウンドエフェクトを十分発生できなかった。それだけじゃなくて、サイドポントーンがパラシューアの役目を果たしている。つまりクルマを減速させていたってことだ。イモラのテストで、サイドポント

ーンやエンジンカバーなど、コクピット周りのボディワークが全部吹っ飛んでしまったことがあった。サイドポントーン内に溜まった圧力に耐えられなかったからだ。脱落したボディパーツが当たってリヤウイングが壊れ、むろんフルブレーキを試みたが止まりやしない。トサ・コーナーの両サイドのバリアにそれぞれ2回ずつ当たって、最後によくやくセーフティゾーンの端っこで静止したんだ。

モナコのロウズ・ヘアピンの手前で写したもので、サイドポントーンの形状が明らかに歪んでいるのが分かる写真があるよ。興味があつたら調べてみるよ。

シルバーストンでボディワークのテストをやった、これも確かな記憶だ。サイドポントーンとフラットボトムの間隙を完全に塞いだ、その効果を確かめるためのテストさ。つまり普通のクルマに戻そうとした、ということになるんじゃないかな。おそらくダブルフラットボトムに見切りをつけたんだ。変えるところまではいかなかったけど」

### モンテゼモロに直談判

——あなたはジャン・クロード・ミジヨーを高く評価していますか？

それとも彼が手掛けたクルマは自分には合わなかったと？

「どのクルマにもそれぞれ特別なコンセプトがある。問題を抱えていてもコンセプトはコンセプトだ。ミジヨーは、人間的にとってもナイスガイで問題はなかった。ただ困ったことに、チーム内での私の立ち位置が微妙で、ミジヨー、ジャン、ポスルズウエイトというティレル移籍組の輪の中には、とてもじゃないが加われない、仕事で無類の結束を誇ったというだけでなく、プライベートでもごく仲の良い友人同士だったんだ。ジャンフランコと私はどうしても組織の中で孤立してしまいがちで、まるで別にもうひとつチームがあるみたいな感じだったね。

ジャンフランコは、F1経験はなきに等しく、それがかなりのハンデになっていた。ポスルズウエイトのやり方は、シャシー毎に担当するエン

ジニアを固定するというもので、私のレースカーはジャンフランコの担当だから、レースの時は当然彼が私に付く。ところが、テストでは別のクルマを運転することの方が多く、そういう場合はジャンフランコはファクトリーに居残り、そのシャシーを担当するエンジニアが私とコンビを組むわけだ。経験の乏しいジャンフランコに少しでも早く仕事を覚えてもらいたいと考えた私は、スタッフ全員に、せめてレース直前に行なうテストだけでもジャンフランコを連れていきたい、と説いて回った。

でも、いくら説得を試みても一向にラチが明かず、ついに私はモンテゼモロに直談判するしかないことを決めた。1時間くらいかけて事情を説明したら、どうやら分かってくれたようで、その場でポスルズウエイトかミジヨーのどちらかと、まるでサッカー







Interview  
with  
*Ivan  
Capelli*

グリッドでレース開始を待つカペリ。担当エンジニアの経験、マシンの信頼性、チームからのサポート、すべてが不足していた

にやってきたゲルハルト・ベルガーは、アレジとの体格差は私以上だ。シート合わせにさぞ時間がかかっただろうと想像して、少しばかり複雑な心境だったな」

——ファントウツツイが言っていたことですが、あなたの場合はヘルメットの位置がエアボックスの空気取り入れ口と干渉して、それでパワーダウンを喫した可能性があったのだろうか。

「まあ、それも多少はあっただろうな。当時のチームの雰囲気とか、仕事への取り組みがどうだったか、それがよく分かるあるエピソードを紹介しよう。彼らが問題解決と言う時の、そのレベルが知れるよ。」

イモラのテストで、インダクションポッドを塞いでしまうその話をしたところ、ロンバルディが私にヘルメットを持ってこいと言うんだ。するとメカニックをひとり呼んでヘルメットを渡し、一緒にガレージの奥に引っ込んでいった。しばらくすると戻ってきて、私にヘルメットを返して、これで走ってみろという。装着したら、確かに以前より1〜1.5cmほど低くなっている。『これならエアボックスを邪魔しないな』と、ロンバルディはご満悦だ。『そうかもしれないませんが、あにく私は前が見えません』と私。なんのことはない、ヘルメットの詰め物を取り去って深く被れるようにしたただだった。装着位置が下がって視界を塞いでし

まったってわけだ」

### 伝わっていなかった

——何度か接触もありましたね。

「ああ、イモラはブレーキが原因で、モナコは私のミスだ。プール・シケインのバリアに当たり、前輪のトールが開いてしまった。走れないことはないが極めて危険で、私が失敗と言うのは、最後にクルマを停めたやり方がえらくマズかったという意味だ。」

予選でスピンを喫したカナダは、ちよつとした暴露話なので注意して聞くといい。実はあれは、メカニックがフロントロールバーの皿バネを間違った方向に付けてしまったことが原因なんだ。でなきや予選で2回もスピンしたりするもんか。メカニックがそのミスを発見するとチーフメカニックが私の方にやってきて、『ちよつといいか』と袖を引く。『あのさ、ご覧のとおり散々な内容で、それでなくともチームに重圧がかかっている時に、もしあなたが今回のチョンボを記者連中にバラしてしまったら、いいように書き立てられて誰にとつてもタメにならない。ここはひとつ内密に、ということに納得してもらえまいか、まげて頼む』。こう頭を下げられて、仕方なく私がスピンしたことにした。傍目にはいかにもドライバーがしくじったように見える、そういう動きだったんだ。私にとって最悪だったのは、レースでまたもやクラッシュを演じてし



ラ・ラリーニと交代した経緯とは？  
「ポルトガルでのレース後、『モンテゼモロから私に緊急を要する話がある』と社長秘書という人物から電話があったんだ。すぐさまマラネロに駆けつけると、チームマネージャーのサンテ・ゲデイーニが待ち構えていて、モンテゼモロではなくポスルズウエイトのオフィスに連れていかれた。文字どおり、連行されるようにしてね。」

部屋にいたのはサンテとポスルズウエイト、そして私の3人だけ。テーブルの上に書類が置いてあったが裏返しなので文字は読めない。ポスルズウエイトがおもむろに口を開いて、『フェラーリは君との雇用関係を停止する決定を下した』と言った。残る2戦の鈴鹿とアデレードで翌年向けの特製パーツを試験投入する予定があり、ラリーニを一種のテストドライバーとして起用したい、というのが理由だ。少なくともそういう説明で本当かどうかは知らない。フェラーリとの関係が終わったことは即座に理解できた。理由？ そんなものはクソ食らえさ」

「屈辱的な仕打ちですね。それも、フェラーリにしかできないような。」「チームのためにそれこそ粉骨砕身、自分が汚名を着ることも厭わず忠誠を尽くしたのに、こんなかたちで放り出されるなんてね。それが何より悔しい。メディアに真相をぶちまけていけば、あそこまで無能呼ばわり

されずに済んだはずだ。チームやクルマが悲惨な有り様ということはおくびにも出さず沈黙を貫いた。その結果、シーズン終了を待たずに寝耳に水の解雇通告だ。契約期間は4年だった。もつとも、チームがいつでも契約解除できる条項があったから、どのみち同じだけどさ。腹が立ったのはもちろんだが、それ以上に深く傷ついたよ。父親に電話したらすぐに察してくれて、いいからすぐに家に戻ってこい、すべて忘れろ、もう済んだことだ、ってね」

あれから30年近い年月が流れました。気持ちの整理はつきまじったか？ それともいまだに引きずっているとか？

「あそこまで辛い思いを味わったことは、それ以前も以後もない。簡単に忘れられる出来事じゃないよ。私

のキャリアを破壊し、心までズタズタにしたんだ。93年にジョーダンのシートを得たものの、一度落ちた評判は元には戻らなかったし、トラウマとなって私を苛んでいた。そんな状態でメンタルのバランスを保つのは不可能だ。だから、本来の実力を出せたとも思っていない」

「当時のことを振り返ると今でも悔しさや悲しみが込み上げてくる。それにしても、30年は長いですね。」

「まったくね。イタリア人の男に生まれ、F1でフェラーリをドライブするという夢のようなビッグチャンスが巡ってきたのに、能力を發揮する条件が整わず、自分がどれだけ優秀かも分かってもらえず、それを証明する手立てもない。こうなったら死ぬまでその思いを抱えていくつもりでいるよ」

## イワン・カペリ

Ivan Capelli

1963年5月24日生まれ。イタリア出身。83年イタリアF3王者となり、翌年ヨーロッパF3でタイトル獲得。85年国際F3000に進み、同年ティレルから2戦のみF1に参戦した。86年国際F3000でタイトル獲得後、87年マーチから念願のF1フル参戦を果たす。92年フェラーリに移籍したが、入賞わずか2回で終盤2戦を前に解雇される。93年はジョーダンで序盤2戦のみ参戦。その後ツーリングカーで活躍した後引退。現在はコメンテーター等も務める





1の試合で声援を送るように大声で怒鳴っていた。

『レース前のテストにファントウツツイを帯同したい、とカペリが言っている!』というようなことを10分近くもわめいていただろうか。おもむろに受話器を置くと私に向き直り、『よし、イワン、話がついたぞ。レース直前に行なうテストはすべて、ジャンフランコが君と一緒に行くことになった。ほかに何かリクエストはあるかね?』と言ってきたから私は慌てて、『いいえ、社長、今のお話で大満足です。それだけは何としても必要だと思ったものですから』、そのように言っておフィスを辞したんだ。

ところで、その後ジャンフランコが何度くらいテストに参加したか、知りたいかね?

ゼロだよ、ゼロ! 社長直々のオーダーが出ていたのに、なぜ来られないのかと尋ねると、ジャンフランコが言うには、『ドライバーに付き添いテストに参加すべし、という指示書が社内の然るべき部署から出ていないと、通常勤務から抜けられない。つまりずっとファクトリーにいなければならず、勝手に出たりはできないんだ』だとさ。というわけで彼はテストには来なかった。呆れるだろ!」

## 簡単に忘れられない

——2戦を残して突然の解雇。ニコ

自分がどれだけ優秀かも分かってもらえず、それを証明する手立てもない  
死ぬまで悔しい気持ちを抱えていくつもりでいるよ

当時の戦力構図、ウィリアムズ、マクラーレン、ベネトン、フェラーリが続く。夢と現実のギャップは大きかった

Interview  
with  
Ivan  
Capelli



F1世界選手権が始まった1950年以降  
唯一参戦を続けるフェラーリは  
イタリアを代表するチームでありながら  
それを操るレギュラードライバーに  
意外にもイタリア人は少ない……

文／リング・アーカイヴズ

Text/Ring Archives  
Photos/Motorsport Images, Kenji Sawada, SAN-EI



## 跳ね馬のイタリア人レギュラーは稀!?

ティフォシの期待と声援、非難や批判を一身に



ロレンツォ・バンディーニ (1962-67)

67年モナコGP。2位走行中のバンディーニの312はシケイン侵入時にコントロールを失い、藁束にぶつかった後に裏返り炎上。3日後に亡くなる。5月13日の葬儀には10万人が参列

イタリアを代表するフェラーリなのに、イタリア人レギュラードライバー起用はきわめて稀だ。近年はそもそもF1にまで辿り着くイタリア人ドライバー自体が少ない。

エンツォ・フェラーリが名門アルファロメオの代行ワークスチームを率いていたのが1930年代。タツィオ・ヌボラーリ、アキツレ・バルヅィ、ルイジ・ファジョーリ、ジュゼッペ・ファリーナらGPレース界の頂点にはイタリア人が大勢いた。そしてフェラーリ社が設立されたのは戦後間もない1947年。ルイジ・ビッロレージ、アルベルト・アスカリ等を擁して優勝戦線に加わり、新進若手たちも続いた。ところが55年にアスカリ(52〜53年世界チャンピオン)が事故死したのに続いて、57年にはエウジェニオ・キャストロツティ、58年にはルイジ・ムツソと、相次いで事故死すると、イタリア人GPドライバーの系譜が突然途絶えてしまう。

そこでイタリアレース界全体が若手育成に力を入れ、新カテゴリーFJ(後のF3に準ずる)から台頭したのがジャンカルロ・バゲッティとロレンツォ・バンディーニだった。自身F1GPデビュー戦61年フランスで優勝したバゲッティはその後期待外れに終わるが、62年モナコ3位のバンディーニは徐々に評価を上げていった。

63年に体制強化を

図ったフェラーリは、2輪出身の天才肌イギリス人ジョン・サーティースをエースに迎え入れ、新人ルドビコ・スカルフイオツティの負傷によりバンディーニがナンバー2に収まり、キャリアを積んでいく。サーティースが逆転王座に就く64年にはバンディーニも良い働きをしてオーストリアGPにて初優勝、ランキング4位。63年ル・マン24時間と65年タルガ・フロリーオでも優勝。65年モナコGPではサーティースよりも上位の2位に食い込んだ。そして66年6月、サーティースがチームマネージャーと喧嘩別れして離脱、結果的にバンディーニがエースに繰り上がる。当時の日本のメディアでは、マネージャー氏がイタリア人バンディーニを優遇しようとしたためと言われたが、実際はフィアットと血縁関係にあるスカルフイオツティをル・マン直前に優遇したのと、サーティースの座を狙っていた英国人マイク・パークスの存在によるものらしい。F1とスポーツカーの両方に挑んでいた当時のフェラーリには契約ドライバーが数多く存在し、誰もが隙あらばF1のシートをと狙っていた。

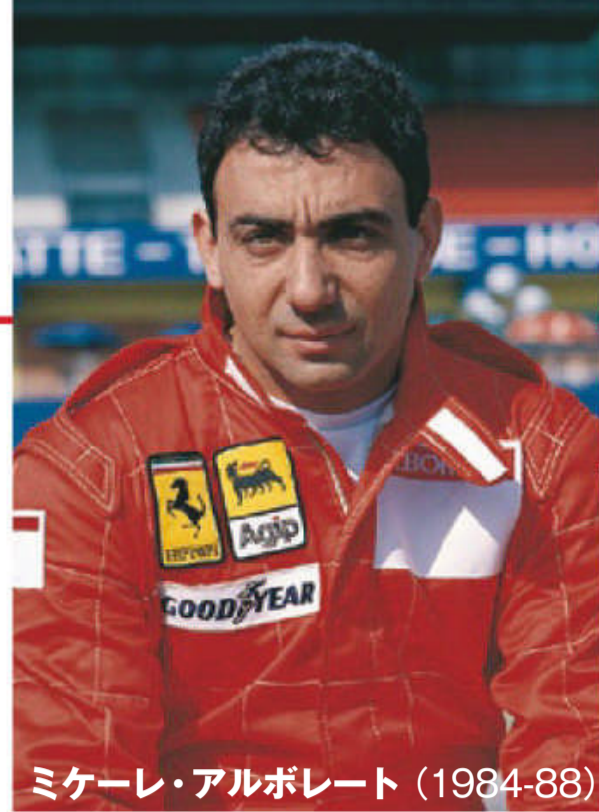
バンディーニは若い頃から苦勞人。しかし陽気で開けっぴろげな性格で、エンツォからも気に入られファンの間でも人気が高かった。得意客への市販車フェラーリ納品の際には、マラネロから顧客のもとにバンディーニが操縦して納車に向かうこともあったとか。新3&F1初年度の66年、緒戦モナコで2位、フランスとアメリカでは勝利目前でリタイア。67年はスポーツカーのデイトナ24時間とモンツァ1000kmで幸先よく優勝し、迎えた得意のモナコGPでも終盤2位に就け、首位デニス・ハルムを追いかけていた。しかし100周レースの82周目、海岸沿いのシケインで藁束に乗り上げ、裏返しとなった



### イタリア人フェラーリF1ドライバー

ドライバー	在籍年	出走数	最高位
アルベルト・アスカリ	1950-54	26	13勝
ルイジ・ピッコレージ	1950-53	20	2位
ドリノ・セラフィーニ	1950	1	2位
ピエロ・タルッフィ	1951-55	13	1勝
ジュゼッペ・ファリーナ	1952-55	20	1勝
ジャンフランコ・コモッティ※	(1952)	1	12位
ピエロ・カリーニ	1952-53	3	リタイア
ウンベルト・マリオリー	1953-55	6	3位
エウジェニオ・カステロッチ	1955-57	11	2位
ルイジ・ムッソ	1956-58	15	1勝
ジョルジオ・スカララッティ	1956	1	リタイア
チェザーレ・ベルディーサ	1957	1	6位
ジャンカルロ・バゲッティ	1961-66	8	1勝
ロレンツォ・バンディーニ	1962-67	35	1勝
ルドビコ・スカルフィオッティ	1963-67	6	1勝
ニーノ・バッカレラ	1965	1	12位
アンドレア・デ・アダミッチ	1968	1	リタイア
エルネスト・プランピッラ	1969	-	ns
イグナツィオ・ジュンティ	1970	4	4位
ナンニ・ギャリ	1972	1	13位
アルトゥーロ・メルツァリオ	1972-73	11	4位
ミケーレ・アルボレート	1984-88	80	3勝
ジャンニ・モルビデリ	1991	1	6位
イワン・カペリ	1992	14	5位
ニコラ・ラリーニ	1992-94	4	2位
ルカ・バドエル	2009	2	14位
ジャンカルロ・フィジケラ	2009	5	9位

・赤字はレギュラー、※は非ワークス参戦のみ



ミケーレ・アルボレート (1984-88)



イワン・カペリ (1992)

途端、炎に包まれた。火勢が強くて防火服も着ていないマッシュルは近づけず、事故現場を撮影にやってきました。ヘリコプターが起す風のせいで火勢がさらに強まり、312の下に閉じ込められたままのバンディーニは脱出できない。そして3日後、32歳の命を落とすことに。現在のようないは医療があれば、助かった命だったろう。こうしてフェラーリは久々のイタリア人エースを黒煙の中に失った。

### カペリ以来、跳ね馬に見初められるイタリアン登場はいつか？

た。ファンへの非難や批判も大きかった。これでエンツォもイタリア人起用に懲りてしまった。ちなみにモナコから一カ月後のベルギーGPでパークスが重大事故でマシンから放り出され脚をぐちゃぐちゃにすると、シヨックを受けたスカルフィオッティもF1引退を表明（後に撤回するも、翌68年、ポルシェ移籍後ヒルクライムで事故死という皮肉）、フェラーリ陣営はニュージールランド出身の若いクリス・エイモンだけになってしまふ。70年にはイグナツィオ・ジュンティ（当時日本ではギンティと表記されていたが）、73年にはアルトゥーロ・メルツァリオらイタリアの若手たちがスポット参戦したが、いずれもF1レギュラーには定着できなかった。ジュンティはスポーツカーレースのエースとして起用された71年開幕戦ブエノスアイレスにて、気の毒としか言いようがない事故によって致命しなければ、F1レギュラーとして活躍した可能性もある。そういつた悲しい流れの後に、83年末、弱小ティレルで奮闘していた27歳ミケーレ・アルボレートのフェラーリF1入りが発表された。バンディーニ以来のエース起用、ファンの期待と声援がいかに大きかったか。エンツォは「ふさわしいイタリア人がようやく現れた」と言った。84年シーズンが始まると、すぐにルネ・アルヌーを凌駕し、翌85年にはチャンピオン争いをリードするが、チーム自体が楽観ムードに陥ってしまい、最後はリタイア続きでアラン・プロストの逆転を許した。86年以降は中位に埋もれ、ホンダ勢の躍進もあり、またエンツォ自身の体調も悪化してチーム内の後継者争いやごたごたが渦巻く結果を残せないアルボレートに対する非難も高まる

た。ファンへの非難や批判も大きかった。これでエンツォもイタリア人起用に懲りてしまった。ちなみにモナコから一カ月後のベルギーGPでパークスが重大事故でマシンから放り出され脚をぐちゃぐちゃにすると、シヨックを受けたスカルフィオッティもF1引退を表明（後に撤回するも、翌68年、ポルシェ移籍後ヒルクライムで事故死という皮肉）、フェラーリ陣営はニュージールランド出身の若いクリス・エイモンだけになってしまふ。70年にはイグナツィオ・ジュンティ（当時日本ではギンティと表記されていたが）、73年にはアルトゥーロ・メルツァリオらイタリアの若手たちがスポット参戦したが、いずれもF1レギュラーには定着できなかった。ジュンティはスポーツカーレースのエースとして起用された71年開幕戦ブエノスアイレスにて、気の毒としか言いようがない事故によって致命しなければ、F1レギュラーとして活躍した可能性もある。そういつた悲しい流れの後に、83年末、弱小ティレルで奮闘していた27歳ミケーレ・アルボレートのフェラーリF1入りが発表された。バンディーニ以来のエース起用、ファンの期待と声援がいかに大きかったか。エンツォは「ふさわしいイタリア人がようやく現れた」と言った。84年シーズンが始まると、すぐにルネ・アルヌーを凌駕し、翌85年にはチャンピオン争いをリードするが、チーム自体が楽観ムードに陥ってしまい、最後はリタイア続きでアラン・プロストの逆転を許した。86年以降は中位に埋もれ、ホンダ勢の躍進もあり、またエンツォ自身の体調も悪化してチーム内の後継者争いやごたごたが渦巻く結果を残せないアルボレートに対する非難も高まる



92年10月、フィオラノで2年ぶりのF1、片手でシフトチェンジできるように改造されたF92Aを走らせたナニーニは笑顔！

という悪循環。ウィリアムズからのオファーを断ったアルボレートの義理堅さは結果的に仇となる。エンツォ90歳での没後すぐの88年イタリアGPでの奇跡的な1・2が救いではあったが、アルボレートは88年末にフェラーリから去る。そして92年、イワン・カペリの跳ね馬加入となるのだが……。アレックス・サンズ・ナニーニにもフェラーリ入りの話があった。90年9月のことだ。前年の鈴鹿で初優勝するなど、ベネトンでの活躍が目立っていたが、90年限りでフェラーリを去るナイジェル・マンセルに代わる候補としてジャン・アレジと併行して交渉に入っていた。結局ベネトン残留が発表されるが、その直後の10月12日、ヘリコプター事故に遭ったナニーニは突如F1生命を絶たれてしまふ。92年末、フィオラノでF92A試走の機会を与えられたのは、右腕切断の大怪我からの回復を祝うフェラーリからの御褒美だったと言えそうだ。イタリア人の世界チャンピオンはアスカリ以降、いまだひとりとして誕生していない。







“じゃじゃ馬”をねじ伏せ、ティフォシを熱狂させたシーズン

# 闘神

カーナンバー「27」を背負い、跳ね馬のエースとして臨んだ1992年シーズン  
ジャン・アレジを待ち受けていたのは、苦難の連続だった  
信頼性に問題を抱え、走らないマシン  
責任を押しつけ合うシャシー部門とエンジン部門のスタッフ、高まるプレッシャー……  
それでも困難に立ち向かい、自らの魂を燃やすかのようなアレジの攻撃的な走りは  
たとえ記録には残らなくても、人々の心と記憶に深く焼きついている——

*Photo/Bernard Asset*

# Jean Alesi





“じゃじゃ馬”をねじ伏せ、ティフォシを熱狂させたシーズン

闘神  
Jean Alesi



——1991年のフェラーリは競争力を欠き、アラン・プロストの離脱などもあって、翌92年に向けてチーム体制の大幅な見直しを迫られました。組織改革がどのように進められたのか聞かせていただけますか。

「僕がフェラーリとの契約にサインしたのは90年で、アランがチャンピオン目指して戦っていた。ところが翌シーズンはタイトルどころか1勝もままならないという有り様だ。経験豊富なアランにいろいろ教えてもらうつもりだったのに、ファクトリーが大混乱に陥り、夏頃にはもう内戦勃発という状況だった。僕はF1にフル参戦して2年目の新参だし、厳しいなんてもんじゃないよ。本来ならもっと静かで落ち着いた環境で走っているはずだったのにな。とはいえ、アランから多くを学び、それが後のキャリアに役立ったことは間違いない」

——プロストが抜けてしまったのはショックだったでしょうね。プロフェッサーの言葉どおり、あなたの個人教授となることが期待されていましたから。

「まったく。一緒に仕事をしていた時はいつだって協力的だったし、おまけにすごく速かった。だから、勉強になったという意味ではいいシーズンだったと思うけど、チームの状況があまりにも混乱していた」

——91年限りでステイブ・ニコルズがチームを出て、入れ替わりにハ

ーベイ・ポスルスウエイトが戻ってきました。そんなさなか、ジャン・クロード・ミジヨは、あの驚くべき空力コンセプトを練っていたわけです。

「ハーベイとミジヨがいたからこそ、自分が評価してもらえたという部分がある。僕がティレルで与えられたマシンは、当時の最先端を行くコンセプトが盛り込まれていて、それを作ったのがこのふたりなんだ。ジョン・バーナードの手法はもう時代遅れになりかけていて、でもマクラーレンはそれを捨て切れずにいた。ホンダの強力なエンジンのおかげで、かろうじてトップレベルに居座っていたという感じかな。シャシーコンセプトに多少問題があっても、エンジンさえ良ければ、レースでもそこそこ勝てるからね。その当時、文句なしのベストと評判を呼んだのがティレルだったわけ。だから、ミジヨとハーベイがチームに戻ると知って、うれしかった。僕は彼らの仕事の進め方を知っているし、あの技術力が自分のバックについているとなれば、間違いなくいい仕事ができると考えたんだ」

### フロア剛性の問題

——完成した92年型マシンをテストした感想はどうでしたか。

「調整が必要だったことは確かだね。フロアの剛性が足りなくて、たわんでしまうことが問題だった。そのせ

問題だらけのF92Aと内輪揉めが絶えなかったチーム組織

# すべての元凶はエンジンにあり。

ジャン・アレジにとって、思い入れ深い一台であるフェラーリF92Aしかし、040 V12エンジンの性能不足に泣かされて成績自体は振るわず、0勝、表彰台わずか2回にとどまった当時、アレジはどんなことを考え、シーズンに臨んでいたのか？29年経った今だからこそ明かすエピソードとともに、振り返ってくれた

Text/Adam Cooper  
Translation/Yutaka Mita  
Photos/Hiroshi Kaneko, Bernard Asset, XPB Images, SAN-EI

Interview with

# Jean Alesi

ジャン・アレジ インタビュー





ティレル時代にミジョー（左端）、ポスルスウエイト（左から2番目）と仕事をした経験を持つアレジは、「ふたりとも尊敬してやまない人物」だと語る。ミジョーとは現在も交流が続いている

で走り続けたんだ。どこもかすりさえしなかったんだから、ウソみたいな話さ。とはいえ、またエンジントラブルでリタイアしたんだけどね」

——イギリスGPでは消火器が誤作動するという、これまた嘘みたいなハプニングが起こりましたね。

「ああ、そうだね。消火器がいきなり破裂したんだった！」

——続くドイツGPは予選5位を獲得しました。これはエンジンが良くなってきたということだったのでしょうか。

た。でも依然として2倍の量のオイルが必要だったし、そうしないと完走もおぼつかない。残量が少なくなってくる、予備タンクから移し替えるその手間も同じだったよ。レース中の給油がない時代だったし、燃料タンクの容量がなんと205kgもあった。それを満タンにしてスタートするわけだから、マシンバランスもパフォーマンスも、一筋縄ではいかなかった。難しいどころの騒ぎじゃないよ」

——5番グリッドからスタートしたベルギーGPは、パンクによりリタイアとなっていました。

でも正直に打ち明けると、エンジンはシーズンを通じて似たようなレベルだったので、結果に結びついたという印象はないかな」

**今も続くミジョーとの交流**

——ポルトガルGPはスペイン、日本GPでは5位、最終戦オーストラリアGPは4位という結果でした。先ほどの話に出てきた横置きギヤボックスですが、フェラーリのスタップから聞いた話では、「ディフェューザーへの空気流を邪魔してあまり良いアイデアではなかった」という意見もあったようです。ダブルフロアの考え方もバッテリーしていたと思っのですが、そのあたりはいかがですか。

「雨で始まったレースだったけど、ナイジェル（マンセル）に当てられるし、拳げ句の果てにリタイアしてしまったから、散々な週末さ」

——イタリアGPの予選3位は、エンジンがパワーアップした成果でしょうか。

「パワーもそうだけど、元々良かった空力システムがさらに進化した。レスダウンフォース仕様だと、ダブルフロアが効果を発揮するんだ。おかげでかなりのハイペースで走れたよ。」

「雨で始まったレースだったけど、ナイジェル（マンセル）に当てられるし、拳げ句の果てにリタイアしてしまったから、散々な週末さ」

——イタリアGPの予選3位は、エンジンがパワーアップした成果でしょうか。

「パワーもそうだけど、元々良かった空力システムがさらに進化した。レスダウンフォース仕様だと、ダブルフロアが効果を発揮するんだ。おかげでかなりのハイペースで走れたよ。」

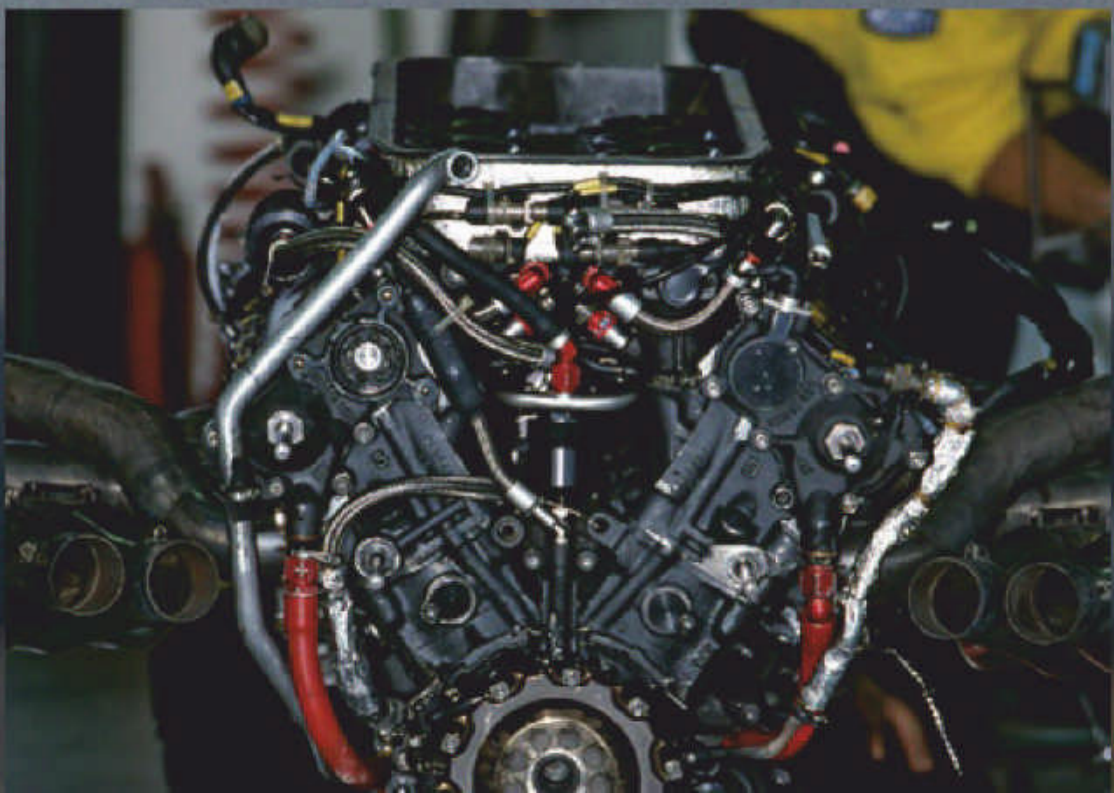
「雨で始まったレースだったけど、ナイジェル（マンセル）に当てられるし、拳げ句の果てにリタイアしてしまったから、散々な週末さ」

——イタリアGPの予選3位は、エンジンがパワーアップした成果でしょうか。

「パワーもそうだけど、元々良かった空力システムがさらに進化した。レスダウンフォース仕様だと、ダブルフロアが効果を発揮するんだ。おかげでかなりのハイペースで走れたよ。」

## エンジンは話にならないくらい非力で、おまけによく壊れた20周もするとオイルが空になってしまうから、目も当てられなかった

パワーも信頼性も低く、最後まで足を引っ張り続けたTipo 040エンジン。通常の倍のオイルを消費することから予備タンクを搭載し、対処していた



スペインションがガチガチに硬い状況だった。僕のドライビングスタイルには合っていたけど、他のドライバーにはとてもじゃないが扱えるものではなかった」

——アクティブシステムが登場するのはこの年のラスト2戦で、ニコラ・ラリーニがドライブしていました。

「開発は続いていたけど、重くなるのが難点だった。確か、ニコラが鈴鹿で使っていたよね」

——チームメイトのイワン・カペリにとっては悲願とも言えるフェラーリ加入でしたが、最悪の結末を迎えました（第14戦ポルトガルGPで解雇）。気の毒だと感じましたか。

「イワンは駆け引きをするような男ではないし、彼が言っていることも個人的には反論の余地がないと思う。」



いで空力に悪影響が出て、風洞で計測した値とズレが生じてしまったんだ。フロアのねじれとかは、実際にマシンで走行してみないと分からないからね。でも、それは徐々に改善されていったから、結局のところエンジンが最大のネックだったとしか言いようがない。もうお話にならないくらい非力で、おまけによく壊れた。チーム内部で『ブローバイ』と名付けられたトラブルさ。走行中にむやみやたらとオイルを吹くので、そう呼ばれるようになったんだ。パフォーマンスが期待外れのうえに、20周もするとオイルが空になってしまっから目も当てられない。下手をすると、エンジンが丸ごと壊れてしまっんだから」

——それは大変でしたね。  
「大変どころの騒ぎじゃないよ。それでチームがどういう解決策を採ったかという点、予備のタンクをひとつ搭載することだった。通常の倍のオイルを消費するから仕方ない。当然、その分重くなるけどね。しかも、トラブルはそれだけじゃなかった。20周後くらいにまたしてもピットボードが出て、見れば『P・oil』と書かれている。これは、オイルポンプに問題があるという合図だ。今度はオイルを循環させるポンプが駄目になって、レース序盤で脱落ということが、いったい何度あったことか……」

——最初のテストで、すでに多難な

シーズンを覚悟していたということですか。

「はっきりしていたのは、フロア剛性に問題があるということさ。イモラで散々テストした結果、ウエット路面ではそれほど悪くないことが分かった。空力システムの基本はきちんと押さえられていて、それが希望の光と言えたかな。でも、F1はひとつの巨大プロジェクトなわけだから、エンジン性能がそこまでお粗末だとほとんどチャンスはなかった」

——それでも開幕戦南アフリカGPは、予選5位と健闘しました。まずはの出来だったと言って良かったのでは？  
「予選はいいとしても、レースがね……。ずっとミハエル（シューマッハー）を後方に従えて走っていたんだけど、スタート時はイエローだったベネトンがフィニッシュした時には茶色になってたからなあ（笑）」

——ウエットの走りは良かったという点ですが、3位表彰台を獲得した雨のスペインGPは確かに素晴らしいかったですよね。  
「記憶があやふやだけど、確かに表彰台に上がった記憶がある。かなり雨が激しく降っていたよね」

——モナコGPの予選4位は、マシンの進化にかなり手応えを感じたのではありますか。  
「そうだね。さっきも言ったように基本は悪くないマシンで、エンジンがすべての元凶という感じだった。

Interview with

# Jean Alesi



ところが、エンジンの担当者は、冷却に問題があるからだと言っジョーを責める。じゃあ、マシンを開けて調べてみようという話になって、そのあたりから泥仕合の様相を呈し始めたんだ。それまで縦置きだったギヤボックスを、シーズンの途中で横置きに変えるということまでやってね。がむしゃらに開発を進めるんだけど、エンジン部門とシャシー部門の間でいつも責任を押しつけ合うという具合で、どうにも連携プレーができていないと言えない状態だった」

——そのモナコGPの決勝では、シューマッハーに当てられた影響で電子制御系が壊れ、リタイヤに終わっています。

「当時の彼はやたらアグレッシブだったから、あのときも随分無茶なことをするな……とあきれたものだよ」

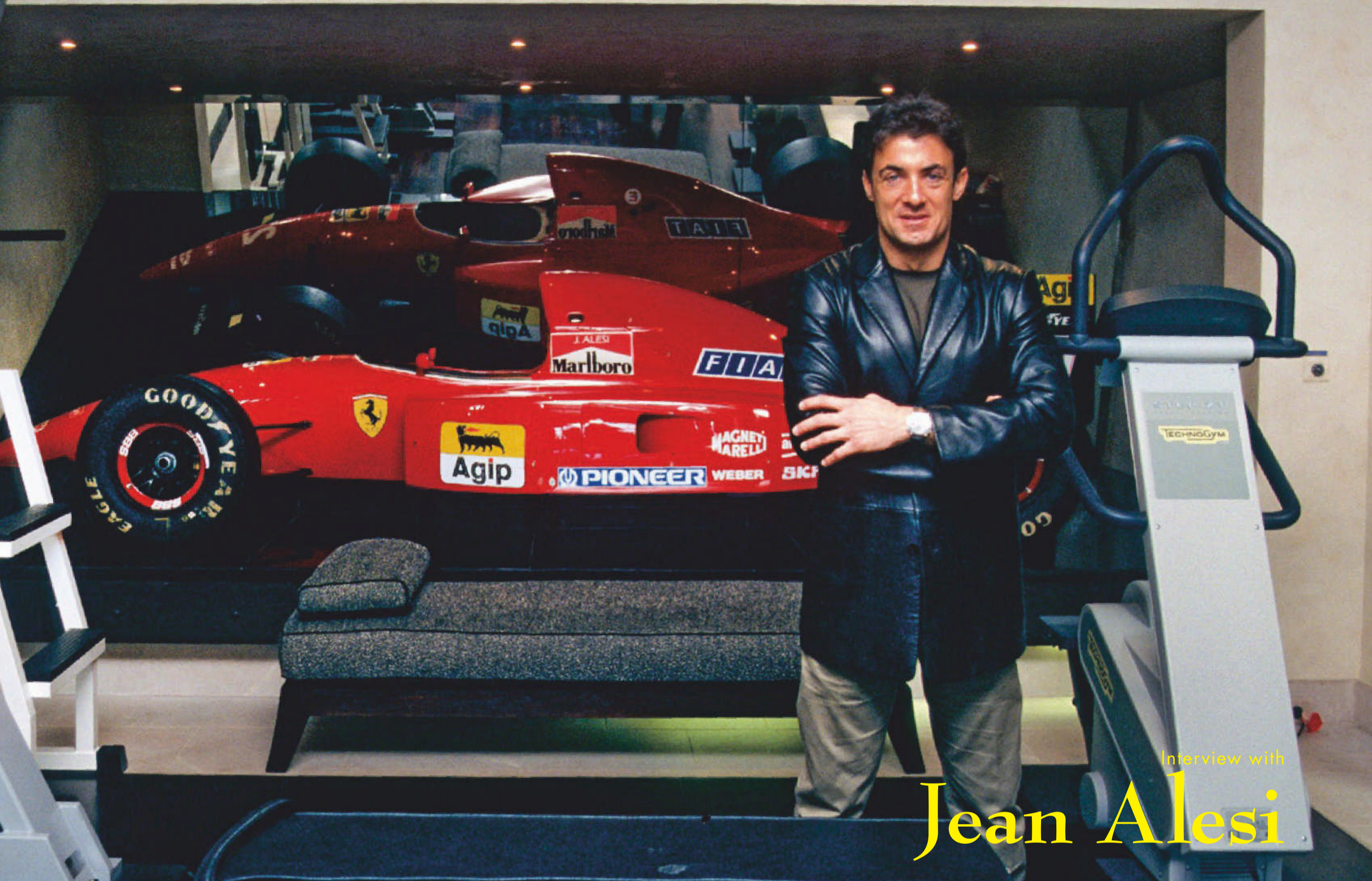
## タンクの容量は205kg

——カナダGPで3位入賞を果たし、続くフランスGPの決勝はウエットレースになりました。ペース的にはどうだったのですか。  
「みんなウエットタイヤを選択して、僕だけがスリックタイヤを履いていた。高速コーナーを抜けた先のロングストレートで、直線部分を端から端まで使って360度ターンを披露したあのシーンを見逃していたら、お気の毒と言っしかないな（笑）。

ストレートエンドでようやくノーズが前を向いて、そのまま何食わぬ顔



シート、ハーネス、ペダル位置、すべてが自分専用にとセットされた30年前のF92Aが、そのまま残っているんだ。すごいことだよ!



Interview with

## Jean Alesi

自宅で大切に保管されているF92A。すべてが自分用にセットアップされたままだというが、入手後にアレジ自身が走らせたことは一度もないらしい

ただ、フェラーリというチームは、特に内部に問題を抱えている時がそうなんだけど、これ以上はないほど陰険になれるんだ。相手と目を合わせることもなく、バツサリ切り捨てるというふうだね。イワンはまさにそれをやられてしまったというわけさ。フェラーリに入る前はレイトンハウスで頑張っていたし、良い仕事をしていると常々思っていたから、そりゃあ気の毒だったよ。フェラーリとの因縁は、もはや呪われているとしか言いようがないという気もするね」

「ふたりのポイント差が大きく開いてしまったのは、あなたの方が「じゃ馬」を扱うのに長けていたからだと思いませんか。」

「それが最も分かりやすい説明になるだろうね。もちろん、イワンにもチャンスはあった。でもなぜか、彼にはスタイルを合せることができなかったんだ」

「92年シーズンにおいて、最もポジティブだった要素を挙げるとすればなんですか。」

「ミジョーとハーベイがチームにいたことだ。ふたりとも私が敬愛してやまない人間だからね。ハーベイはドライバーを理解し、どう話せばいいのかを知り尽くしていた。だからミーティングだって、今みたいに長々とやったりはしない。でもせっかちな僕は、それでも急かすのが常だったけどね(笑)」

「ミジョーとの交流は、今も続い

ていると聞いています。親友だけど、リスペクトできる存在という間柄でしょうか。」

「まさにそのとおりだよ。ティレルと一緒に仕事をしていた頃から、ずっと尊敬していた。ミジョーに限らず、スタッフに良い人が多いのが、あのチームの特徴だったんだ。かつてのメカニックやエンジニアから、今でも折に触れメッセージカードが届くしね。だから私のF1キャリアの中で最も素晴らしい時期はいつかと聞かれたら、迷わずティレル時代と答えるよ」

「そのミジョーも不運だったと思いますか。F1の空力概念を一変させるようなコンセプトを提唱したのに、成績は振るわなかったわけですから。30年が経過した今でも一種のアイデア倒れだと言う人もいますが、彼を責めるのは不公平ですよ。」

「ミジョーを責めるだって? 公平とか不公平という問題じゃないよ。さっきも説明したように、あのマシンの問題はエンジンが元凶なんだ。ぶっちゃけて言ってしまうえば、もしフェラーリがコスワースを搭載していたら、何勝か挙げていた……という話さ」

### チーム内のムードは最悪

「当時のチーム運営についてもお尋ねします。ルカ・ディ・モンテゼモロが復帰する一方で、ピエロ・ラルディ・フェラーリもまだ力を維持





して、チーム代表のクラウディオ・ロンバルディがふたりの間で右往左往している状況でした。指揮系統が混乱する中で、あなたは自分のボスが誰なのか分かっていましたか。「モンテゼモロの指示に従うべきなんだろうな……って思っていたかな。ファクトリーが混乱状態だったし、いろいろな噂が飛び交って、ろくに話し合いも行なわれなまま、次々と新しい決定が下されていた。それは厄介だし、辛かったよ」

——これはロンバルディが語っていたことですが、エンジンとシャシー部門の対立を煽っていた張本人がモンテゼモロだった……という節もあるそうです。

「チーム内のムードが最悪だったのは確かだね。誰かが素晴らしい仕事をして、組織としては問題だらけで、内輪揉めが絶えないから、理想にはほど遠い状況だった。」

そういう状況の中で救いになっていったのは、ティフォシの存在さ。あとは自分の意志の力。コース上で自分のできる精一杯の走りを披露することしか考えていなかったし、それ

で良かったのだと思う。様々な問題に巻き込まれずに済んだのだから。そういう立ち位置にいられたおかげで、フェラーリの中で自分だけの自由を手に入れ、さらに3シーズンをこのチームで過ごすことが可能になったと考えている」

——翌93年はフェラーリにとって大変革の年となり、ジャン・トッドの加入を含めてチーム体制が一新されましたね。

「ジャンの招聘が大正解だった。僕にとってみれば、少し時期が遅すぎたのが残念だけどね。余計なことを言わず、黙々と仕事をこなすという自分のスタイルを今さら崩そうとは思わなかったし、96年にミハエルが加入すると決まった段階で、自分がチームを出ていくしかないと分かっていた」

——あなたはフェラーリからF92Aを手に入れて、現在も大切に保管していると聞いています。どういった経緯で、そうなったのですか。

「92年末にフェラーリがゲルハルト（ベルガー）と契約したことがきっかけさ。ニキ・ラウダがチームの顧

問に就任して、最近までメルセデスでやっていたのと同じような役割を担っていた。モンテゼモロの参謀とも言えはいいのかな。ゲルハルトの加入が公になると地元紙のガゼッタ・デル・スポルトが、『フェラーリに救世主が現る！』とか、『ナンバー1ドライバーはベルガーで決まり！』なんてことを盛んに書き立てた。それで私はニキに電話して、溜まっていた鬱憤をすべて吐き出したんだ。『これは、いったいどういうことだ？ ろくでもないマシンを150%の力で走らせてきたのは僕だぞ。この際だから言うが、僕はフェラーリに命を懸けているんだ。そういうドライバーを差し置いて、こんな記事を書かせるとは何事だ。がっかりするにもほどがある』とね。そうしたらニキが『OK。ジャン、君の言い分は分かった。ギャラを増額するということと話をつけようと思うがどうだ？』と言うんだ。ゲルハルトとの契約は今さら動かせないから、金で解決しようという魂胆さ。

『誰も金が欲しいなんて言っていない』と詰め寄ると、ニキから『まあ、

そう怒るな。モンテゼモロと相談するから、追って連絡する』と言われたんだ。

しばらくするとニキから電話がかかってきて、『シーズン終了後にF1マシンを1台、進呈するから、それで機嫌を直せ』という。『ありがたく頂戴するが、ナンバー2ドライバーは絶対に願ひ下げだ』と釘を刺してやったよ。ニキは、『それについては心配するな』と言っていたが、確かにそうはならなかったね。

翌年、ジャンが現場で指揮を執り始めて、ハッキリしたことがある。新品のギヤボックスや特注ノーズがひとつしか出来上がっていない場合には、それを実戦に投入することはない。2台のマシンに同時に装着するか、さもなければトラックに積んだままか、そのどちらかだったんだ」

——F92Aは、電気系やその他の付属品もすべてセットで手に入れることができたのですか。

「全部、揃っているよ。フィオラノでシェイクダウンした時に、使用済みのタイヤも自分のトラックに積み込んで自宅に持って帰ってきたが、今もそのまま置いてあるんだ。でも、一度もマシンを走らせたことはない」

——いつかはコースで出て、F92Aをドライブしてみたいですか。

「実際にマシンを走らせるとなると、費用が結構高つくからね……。でも肝心なことは、かつてドライブしたF1マシンが自分の手元にあると

いうことさ。シート、ハーネス、ペダル位置、すべてが自分専用でセットされた30年前のマシンが、そのまま残っているんだ。すごいことだよ。実は、90年型のティレルのマシンもあるんだ」

——実際にサーキットで走らせるとなると大変ですが、自分にとって特別なマシンを手元に置き、いつでも気が向いた時に愛でることができ、ドライバーとして、これ以上の幸福はありませんね。

「そういうことさ。よく分かっているじゃないか(笑)。最高の幸せだよ！」

### ジャン・アレジ Jean Alesi

1964年6月11日生まれ。フランス・アヴィニョン出身。89年フランスGPでティレルからF1デビューを果たし、いきなり4位入賞を記録する。翌90年に同チームからフル参戦し、アメリカGPでは2位表彰台を獲得。91年から95年までフェラーリに在籍し、95年のカナダGPでは初優勝を達成した。以後、96～97年はベネトン、98～99年はザウパー、2000年はプロスト、2001年はプロスト（第1～12戦）、ジョーダン（第13～17戦）に在籍し、01年限りでF1を引退。その後はDTMやインディ500などに参戦した





# 闘神 Jean Alesi



## ドライバーの技量の差が明らかになるウエット路面で アレジはたびたび超人的なマシンコントロールを見せた

フェラーリにとって1992年は、“災厄”と呼ぶにふさわしいシーズンとなってしまった。コンストラクターズ選手権は4位止まり。ジャン・アレジがスペインGPとカナダGPで2度の3位入賞を果たし、ドライバーズ選手権7位につけたものの、未勝利のままシーズンを終える極度の不振は、名門スクーデリアにあるまじき失態である。

フェラーリF92Aのパフォーマンスが期待外れに終わり、そのあおりをモロに受けたのがイワン・カペリだ。意のままにならないマシンに手を焼き、2度の入賞（ブラジルGPの5位、ハンガリーGPの6位）が精一杯という有り様。せっかく築き上げた評判も地に墮ち、最後はニコラ・ラリーニに追われるようにチームを去っている。

当時、不振の原因は、F92Aの複雑な空力コンセプトにあるのではないかと盛んに噂されていた。しかし、アレジの見立てはどうも違うらしい。

「フェラーリ製V12エンジンは、内輪で“ブローバイ”と命名されたある欠陥を抱えていた。燃焼室内のピストンリング部分からオイルが漏れる症状で、その程度にもよるがパワーの落ち込みが大きかった。僕の印象では、おそらく40馬力くらいはロスしていたんじゃないかな。みんなも知っているとおり、フェラーリというチームにはエンジンを批判されることを極端に嫌う伝統がある。そんな事

情も手伝って、ただでさえ複雑な空力部分に責任を押しつけてしまえばいい……ということになったのだと思う」

この問題によりオイル消費が増えていった対策として、フェラーリは予備タンクをひとつ増設するというアイデアを思いつく。重量増はもとより覚悟のうえだが、パワー不足はいかんともしがたかった。「ストレートでの最高速は、91年型フェラーリ・エンジンを搭載したBMSダラーラの方が上」という報告を受けたエンジニアが、わざわざ古いエンジンに載せ替えたF92Aで試したところ、やはり型落ちエンジンの方が速かった……という笑えないエピソードまで生まれたほどである。

しかも、問題はそれだけではなかった。イモラから投入された横置きギヤボックスが、空力コンセプトの肝であるダブルフロアの効

果を減殺するという事実が判明したのだ。当時、フェラーリでデザイナーを務めていたジャン・クロード・ミジョーは、現在に至る今もシャシーは上出来だったと信じて疑わない。ギヤボックスは縦置きで、まともなエンジンさえあれば、「かなりの結果を出すことができたはずだ」というのだ。

### 直感的なドライバー

南アフリカGPでアレジが見舞われたオイル供給の問題は開幕戦ということもあり、苦難のシーズンを予感させる出来事だったかもしれない。その証拠に、フェラーリは一度もレース距離を走破したことがないまま、翌戦のメキシコGPに向けて旅立ったのだ。早くも顕在化したマシントラブルについて、アレジは次のように語っている。

「エンジンの問題とは別にトラクション不足の悩みを抱えていたし、概ねアンダーステアのマシンが、あるところから一気にオーバーステアに転じてしまうのも気になっていた。ブラジルGPで4位に入ることができたのは、単にリタイヤが多か



カナダGPでは上位陣が次々とトラブルでリタイアするなか、最後まで生き残って3位表彰台を獲得。優勝したベルガーとパルクフェルメで称え合った





走らないマシンで孤軍奮闘したアレジ

# 敢闘精神の賜物

マシントラブルが多く戦闘力も低いF92Aを操りながら  
アグレッシブな走りを持ち前の闘争本能で  
時おり光るパフォーマンスを発揮していたジャン・アレジ  
全身全霊を懸けてレースに挑む姿は、多くのファンの心を掴んでいた

Text/Mathias Brunner  
Translation/Yutaka Mita  
Photos/Motorsport Images, SAN-EI

ったせいさ」

スペインGPの3位表彰台は、ウェット路面で超人的なマシンコントロールを披露したアレジのお手柄だ。コンディションが難しければ難しいほど、ドライバーの技量の差が明らかとなる。それを身をもって証明したレースだった。「自分でもビックリしている。マシンがドライ用に設定されていたので、ますます驚きだよね」とアレジ。

決勝と同じくらい予選が重要なモナコGPで、アレジは4番グリッドを獲得するが、レースでこれが活かされることはなかった。「スタートしてすぐにギヤボックスが言うことを聞かなくなった。その後、ミハエル（シューマッハー）とぶつかって、ギヤボックスの制御系が壊れたのが運の尽きさ」

カナダGPで再び3位を得た時のアレジのコメントはこうだ。

「表彰台に上がるのはいつだって気分がいい。でも正直に打ち明けると、今回もライバルが次々と脱落してくれたおかげで、僕らが速かったわけじゃないんだ」

続く7戦のうち、完走できたのはドイツGPの5位のみ。アレジは言う。

「上位グリッドを狙って、一発好タイムを出すという走りなら、何とか問題をカバーできた。雨が降ったりとか、難しいコンディションの時も、ボロを出さずにやれることが多かった。なぜかという、僕が直感的にマシンを操るタイプのドライバーだからだ。でも路面がドライだと、それがほとんど役に立たないというわけさ。フェラーリははっきり言って遅かったし、信頼性もひどいものだった。消火器が暴発したイギリスGPが典型的な例だね。でも、僕はイワンよりは何とか対応できたので、まだ救われた方だよ。彼にとっては、自信を持ってドライブするのはとても無理……というマシンだったんだろうね」

さらに、アレジはこう続ける。

「モンツァ（イタリアGP）は、すごく悔しかった。3番グリッドからスタートして4番手を走行していた時に、いきなり燃圧に問題が出てしまったんだ。どんなに調子が悪くても、いつも熱心に応援してくれるティフォシに全身全霊で報いたかったのに、それができなかったのが残念でならない」

6番手につけていたカペリが同じラップでスピンを喫し、リタイアしてしまったことも

悔しさを倍加させたに違いない。

最終戦オーストラリアGPを4位でフィニッシュし、多難なシーズンを戦い終えたアレジはこう総括した。

「最後をまあまあのかたちで締め括ることができて良かった。自分の走りには納得しているが、マシンはまだまだ遅すぎる。シーズンが終わる時はいつも寂しい気持ちになるが、今年はそれほどでもないかな」

トータルで見れば、“不出来”と言われても仕方がないF92Aが、折に触れ感嘆符付きで誌面を飾ることになったのは、ひとえにアレジの敢闘精神の賜物だと言ってい。かく言う筆者も取材を通じて、アレジの底知れぬモチベーションにしばしば驚かされることになった。92年シーズンの開幕前に彼が語っていたのは、「エストリルのテストで、マシンが速くないことが分かった。だから、あまり多くを期待していない」というコメント。それでも、ひとたびレースが始まれば常に全力でプッシュするアレジの姿にすっかり魅了され、目の離せない存在だった。だから、ティフォシも彼のことを愛してやまなかったのだ――。



モータースポーツの世界もご多分に漏れず「タラ・レバ」の話であふれている。ジャン・アレジほどの才能の持ち主がF1キャリア通算わずか1勝というのは、私に言わせれば、百鬼夜行のF1業界でも飛び切りタチの悪いジョークにも思えてしまう。1995年6月11日、カナダGPを制したのが、彼にとっては最初で最後のグランプリウイン。奇しくも自身31回目の誕生日に当たり、祝いに華を添えるかたちとなったのがせめてもの慰めだ。

フランス・アヴィニョンで生まれ育ったが、両親はマフィアの故郷で知られるシシリー島の出身。生来のカリスマ性は、そんな出自とも関係しているのかもしれない。実力的に言っても、ワールドチャンピオンを手にしても不思議ではなかった。それでは、なぜそうはならなかったのか？ 90年代半ばにグランプリシーンを席巻したウィリアムズに移籍しようと思えばできたのに、イタリアンルーツの血が騒ぎ、よりによって一大スランプに陥ったフェラーリを選んでしまったことが原因だ。

フェラーリF92Aが手に余る失敗作で、シ

ャシーとエンジンのどちらも難題を抱えている……とアレジが気づき始めた頃、ナイジェル・マンセルとリカルド・パトラーゼのウィリアムズ・コンビはFW14Bを駆り、破竹の連勝街道を突っ走っていた。全16戦で争われた92年シーズン、ポールポジションを逃したのが1回のみと聞けば、当時のウィリアムズの速さがいかに突出していたか分かるだろう。マンセルは開幕10戦で8勝を挙げ、ほとんど鼻唄交じりでタイトル争いを制している。その快進撃を支えたFW14Bが、運命の歯車がひとつズレただけでアレジのものになっていたかもしれない、という話だ。

### 手にしていた3つの契約

ティレルでの大活躍により一躍スターダムにのし上がったアレジが、90年後半の一時期、すでにサインを済ませた3つの契約を同時に手にしていた……というのは知る人ぞ知る有名なエピソードである。その3つとはティレル、フェラーリ、そしてウィリアムズ。誰もが知る結果論で言うと、アレジは90年限りでティレルと袂を分かち、翌91年から5シ

ーズンをフェラーリで過ごすことになる。

一方、ウィリアムズとの間にあった取り決めは、契約期間3年縛りの優先的交渉権とも言うべきもので、89年に成立したそれが90、91年と自動更新されていたことを知る者はそう多くはなかった。もし、ウィリアムズがこのオプション権を行使すれば、アレジは91～93年の少なくとも3シーズンをこのイギリス・グローブに本拠を置くチームで過ごしていたはず。なぜ、歯車はそうのように動いてくれなかったのか、アレジは次のように回想する。

「ひどく込み入った話になるけど、私の弁護士が警告してくれたのは、もしそれにサインすれば9月までウィリアムズに身柄を拘束されて、挙げ句の果てに他のドライバーを採用するのでオマエはいらないと言われる可能性もある……ということだった」

つまり7月までに取り決めが成立していない場合、ウィリアムズがアレジと契約する優先権を9月まで保持するという内容だ。具体的にはフランスGPの開催日が、その期限として設定されていた。

後悔するようなことはひとつもないし  
誰ひとりとして恨んでもいない  
こういうキャリアを歩んだのも運命だ



1991年シーズンに向けた契約交渉でアレジの本命はウィリアムズだったが、フランク（左）はルノーの意向を理由になかなか契約書にサインしない。その態度に業を煮やしたアレジは、すぐに契約書を用意してくれたフェラーリのモンテゼモロ（右）とサイン。91～95年まで跳ね馬に在籍した



アレジが「フランク・ウィリアムズに直接会ってその真意を確かめたい」と思ったのは当然だろう。なぜ、ここまで話を複雑にしなければならないのか？ アレジの素朴な疑問にフランクは、「ルノーの意向を酌む必要がある、ウィリアムズの都合だけでは決められない」と説明したという。そして「自分としては、アレジ獲得をぜひともルノーに承諾させたいと考えている」とも。「そこまで言われたら、こちらサインしようかって気になる。彼の言葉を信じたってわけだ」とアレジ。

### 老獯なフランク

アメリカGPとモナコGPで2位入賞を果たすなど、開幕4戦で目覚ましい活躍を披露したアレジ。オプションの期限であるフランスGPで何か進展があるだろうと待ち構えていたが、ウィリアムズからは何の音沙汰もない。迷った挙げ句にアレジは、再びフランクの元を訪ねたという。

「挨拶もそこそこに、『今すぐ契約書にサインしてほしい』と切り出したんだ。すると彼は、『契約書ならもうすでにあるじゃないか』

という。『違う、あれは契約なんかじゃなくてただのオプションだ。91年は僕がウィリアムズのシートに座ると発表してもらいたい。それがダメなら、僕もほかの選択肢を検討しなければならないから』と伝えて、すぐに席を立ったんだ。それくらい腹を立てていた」

次いでマラネロに足を運んだアレジは、ルカ・ディ・モンテゼモロに面談を申し込む。そこで受けたオファーは、フェラーリとの3年契約。しかも、ティレルとウィリアムズのオプション権絡みで生じるかもしれない法的問題も責任を持って処理してくれるというものだった。アレジは言う。

「その場で契約書を作成してくれたので、それを持ってフランクのところへ行き、こう宣言したんだ。『今ここで翌年の契約にサインしてくれないのであれば、この契約書に署名してフェラーリに送るが、それで構わないか？』とね。フランクがこの期に及んでまだ『優先権が……』と言い始めたので、さすがに呆れて踏ん切りがついた。フェラーリと正式に契約を取り交わし、ご覧のような仕儀と相成ったわけさ」

ウィリアムズは92年にマンセル、翌93年はアラン・プロストを擁してワールドチャンピオンを手にした。94年はアイルトン・セナの獲得に成功し、あのイモラの悲劇さえなければ、連覇が続いていたかもしれない。セナ亡き後、デイモン・ヒルがミハエル・シューマッハーに僅差でタイトルを明け渡すものの、96年には奪還に成功。この衣鉢を継いだジャック・ビルヌーブが97年のタイトルを獲得している。

もし、アレジがウィリアムズを駆っていたとしたら、いったいくつの勝ち星……いやタイトルを手にしていただろう。詮ない疑問だが、F1史上最大級のチャンスを逃したことを、当のアレジは少しも後悔していないのだという。

「後悔するようなことはひとつもないし、誰ひとりとして恨んでもいない。こういうキャリアを歩んだのも、ひとつの運命だ。F1通算201レースを戦ったドライバー人生は、素晴らしいのひと言に尽きる。ご縁はなかったが、ウィリアムズが一度は僕を雇おうとしてくれたことに感謝しているよ」

“じゃじゃ馬”をねじ伏せ、ティフォシを熱狂させたシーズン

## 闘神 Jean Alesi

F92Aではなく、アレジはFW14Bに乗っていたかも……

# 自ら逃したF1史上最大級のチャンス。

1991年シーズン、フェラーリへ移籍したジャン・アレジだが実は同時期に、ウィリアムズとのオプション契約も保持していた。そのまま本契約を締結していれば、92年のチャンピオンに輝いていた可能性も大いにあるが、自身のキャリアを大きく変えたとも言える決断を、本人は今、どう思っているのだろうか——？

Text/Mathias Brunner  
Translation/Yutaka Mita  
Photos/Bernard Asset, Motorsport Images, XPB Images, SAN-EI



諸悪の根源はバーナードにあり!?

# F92Aと それを作り出した者たちは マラネロの犠牲者



1992年のフェラーリは歴史的どん底を味わった。80年代に招聘した大物デザイナーの悪影響によりまさかこんなかたちで苦しめられることになろうとはしかし、この凋落からマラネロは多くを学習し黄金時代へ向け大きく舵を切ることになる

Text/Tetsuo Tsugawa  
Photo/Bernard Asset

F92Aの失敗はそれなりの理由があったと思う。最も大きな問題はこの時期マラネロには、デザインオフィスも、確立されたR&Dも存在せず、とても堅牢な組織とは言いがたかったことにある。

フェラーリのF1参戦は70年を超え、現在まで一度も欠場なく走り続けてきた唯一無二のチーム。しかし、その歴史は決して順風満帆ではない。好不調の波が大きく、歴史的に見れば「負」の時代の方がはるかに「好

より多い。

残念だがフェラーリは長年アンゲロ・イタリヤに固執してきた。しかし、低迷するスクーデリアの体たらくに我慢ならない。主「エンツォは、ニキ・ラウダ、ジョディ・シエクター、そして312T時代の終焉を受け入れられず、フェラーリ・エンジニアリングの建て直しに慣例を破る外国人エンジニアの雇用を受け入れていく。ここから渾沌の時代が始まっていったと言っている。

## 起死回生を狙った開発

英国からハーベイ・ポスルスウエイトを招聘し、数年間の成功に満足しながらも後の低迷を糾弾、直ちにビッグネームのジョン・バーナードと入れ替えた。その際、デザインと開発のすべてを英国のオフィスに委託する契約に就いてしまったのだ。正確に言えば、マラネロ・エンジニアリング崩壊の始まりはここからだ。

確かにバーナード作の640と、それに搭載されたセミオートマの開発は、時代を先駆けた意味で高く評価される。しかし、マシンの完成後のバーナードは開発には関わらず、マラネロに押し付ける格好でベネトンへ移籍してしまった。託されたマラネロは、不完全なままの設計・開発組織ですべてに対応しなければならなかった。画期的だった640が飛び抜けた成果を残せなかった理由は、脆弱だったマラネロの開発力以外のなものでもない。

ステイブ・ニコルスがバーナードの後を引き受けた。640の発展型641並びに641/2を90年に投入し、タイトルまであと一步のところまで善戦するが、勝負のシーズンと思われた91年型の642は、早々に「限界」と見切られ、シーズン中にもかかわらず突貫で新車を開発する羽目になった。結局、マクラーレンを模したデザインの643でも成績は上向かず、それどころかアラ



ン・プロストを有しながら5年ぶりの未勝利に終わってしまう。F92Aはそんな低迷機のスクーデリアが起死回生を狙って開発した意欲作だったわけだ。

## エンジニアたちの責任ではない

ニコルスとジャン・クロード・ミジョーが開発したF92Aは、斬新な容姿で世間を驚かせた。当初、ダブルフロアは「画期的」と高評価を得ていたが、開発陣の思惑どおりには機能せず、結果的にフェラーリ史上1位、2位を争う「汚点車」のレッテルを貼られてしまった。非力なエンジンパワーが足を引っ張ったことが事実にもかかわらず、不文律のごとくそこは言及されずに車体の失敗を糾弾する者が圧倒的に多かった。

失速の原因はエンジニアたちの失敗ではないと私は思っている。すべての元凶は、フェラーリのマシン作りへのメンタリテイであり、イタリア式組織の不毛さの表れとも言えるだろう。成功者のことはちやほや持ち上げて、わずかな失敗には鬼の首を取ったように叱責され、低迷の原因と責任を押し付けられお払い箱にされる。そして、次なるビッグネームを物色しては招き入れる、その繰り返しだ。したがって壁際に追い詰められた技術者たちは起死回生の賭けに身を投じざるを得なくなる。まさに負のスパイラル。  
現行F1の空力で言えばダブルフ



ロアはあり得ない手法で、ポンツーン下部のアンダーカットを同じ視点でダブルフロアを語る者もいるが、効果も意味もまったく違うもの。当時のミジョーの空力は、航空機を原点としたエアロダイナミクスの歴史の序文にあたるものであり、研究・開発が進んだ地上を走るF1型エアロの分野に当てはめてみると、相当かけ離れたものであったのではないかと推測する。

競争力の高いクルマを求めるチー

ムに対して短時間でそれをカタチにしなければならぬ状況を考えると、脆弱なデザインオフィスでは時間がかけた風洞実験もできない。これでは感覚でF1マシンを作るようなものだ。

## 失敗からの学び

F92Aの失敗は、フェラーリがバーナードと契約した際にデザインオフィスの権限のすべてをイギリスに譲渡したことを起源に生じた顛末だ

F92Aの失敗は、後のフェラーリ大成の源になっていく

と私は信じている。この間のフェラーリは開発組織をすべて捨て、イギリス産のカスタマーカーを高額で購入していたのと同じ。そして、その購入先との取引がなくなると慌てて自前のクルマを作ろうとしても、蓄積されたデータと開発組織がないのだからまともなクルマを生み出せるわけがない。

思っに、F92Aのあの類似性のないセンサーシヨナルなクルマが生まれた背景とそれは密接に関係しているのではないか。いかなる天才でもこの状況下ではまともな仕事などできないだろう。

フェラーリは、92年の途中に再びバーナードを呼び戻し、もう一度同じ過ちを繰り返すわけだが、これまでのマラネロとひとつだけ大きく異なっていたのは、2度目の過ちをしつかり受け止め、真のマネージメントの重要性に気づいたことだ。ひとつのビッグネームがすべてを変えられるのではなく、必要なのは屈強な組織力であることに。ジャン・トッドがその指揮者には選ばれ、そこからミハエル・シューマッハー、ロス・ブラウン、ロリー・バーンをはじめとした多くの優秀な人材を集めていく。F92Aの失敗は、後の大成の源になったと言えなくもない。

私は今でもF92Aとそれを作り出したエンジニアたちは、フェラーリのイタリアンマインドの混沌に漬された犠牲者だったと思っている。



# 1992年のF1世界選手権を振り返る

## 無敵マンセル、16戦9勝で初戴冠も……!?

記録づくめでナイジェル・マンセルが念願の王座に就き  
 アイルトン・セナはホンダ最終年に健闘も連覇はできず  
 初優勝を遂げたミハエル・シューマッハーや  
 ミカ・ハッキネンら気鋭の若手たちが世代交代を促し  
 休養中のアラン・プロストが最速のシートをものにした

Text/Kazuha Takemura Photos/Kenji Sawada



⑤マンセルに挑む①セナだが、ウィリアムズ・ルノーとマクラーレン・ホンダの戦闘力の差は歴然。それでも新王者となったマンセルが計9勝を挙げたの対し、モナコを含む3勝で抗したのはひとえにセナの走りによるところが大きかった

92年は3・5ℓ自然吸気エンジン規定

4年目、エンジンパワーだけでは勝てなくなり、シャシー性能と合わせたパッケージが重要視された時代。その最適解はウィリアムズ・ルノーだった。前年アイルトン・セナ+マクラーレン・ホンダに惜敗した空力マシンFW14に、アクティブサスペンションを追加装備したFW14Bを投入。操るナイジェル・マンセルは開幕5連勝し、第11戦ハンガリーで早くも悲願の初チャンピオンを奪取した。しかし第13戦イタリアの決勝朝、同年限りでのF1引退を電撃的に発表。翌年の契約金等でウィリアムズと揉めたようだ。結局マンセルは翌年インディカーに参戦、最速のシートは休養中だったアラン・プロストが引き継ぐことになる。

前年こそセナは3度目の王座に就くが、

旧態化したシャシーにハイテク化が遅れたマクラーレンではタイトル防衛どころかフル参戦1年目のミハエル・シューマッハー+ベネトン・フォードと選手権2位を争わなければならない始末。そしてこの年、ホンダが第二期活動を終了した。大健闘はフォードV8で選手権5位につけたロータス。前年快走したジョーダンは、フォードV8からヤマハV12に替えたものの成績は大きく後退。同じくV12搭載のスクーデリア・イタリア/ベンチュリー/ミナルディも低迷し、長大で重いV12勢は厳しい戦いを強いられた。日本人は鈴木亜久里がフットワークに移籍、片山右京がベンチュリー・ラルースからデビューするが、共に入賞ならず。



デビューからちょうど1年後のベルギーGPでシューマッハーは初優勝を遂げた。ウィリアムズ勢に次ぐ選手権3位は見事



非力なロータスで4強に迫った若手⑧ハッキネン。その才能を買われ、翌年マクラーレンが抜擢。セナの同僚に収まる

### 1992年F1世界選手権ランキング

#### ドライバーズ

順位	ドライバー	マシン	総得点(優勝回数)
1	ナイジェル・マンセル	ウィリアムズ・ルノー	108(9)
2	リカルド・バトラーゼ	ウィリアムズ・ルノー	56(1)
3	ミハエル・シューマッハー	ベネトン・フォード	53(1)
4	アイルトン・セナ	マクラーレン・ホンダ	50(3)
5	ゲルハルト・ベルガー	マクラーレン・ホンダ	49(2)
6	マーティン・ブランドル	ベネトン・フォード	38
7	ジャン・アレジ	フェラーリ	18
8	ミカ・ハッキネン	ロータス・フォード	11
9	アンドレア・デ・チェザリス	ティレル・イルモア	8
10	ミケレ・アルボレート	フットワーク・無限ホンダ	6
11	エリック・コマス	リジェ・ルノー	4
12	カール・ベンドリンガー	マーチ・イルモア	3
13	イワン・カベリ	フェラーリ	3
14	ティエリー・ブーヴェン	リジェ・ルノー	2
14	ピエールイジ・マルティニ	ダラーラ・フェラーリ	2
14	ジョニー・ハーバート	ロータス・フォード	2
17	ペルトラン・ガシヨ	ベンチュリー・ランボルギーニ	1
17	クリスチャン・フィッティパルディ	ミナルディ・ランボルギーニ	1
17	ステファノ・モデナ	ジョーダン・ヤマハ	1

#### コンストラクターズ

順位	コンストラクター	得点(優勝回数)
1	ウィリアムズ・ルノー	164(10)
2	マクラーレン・ホンダ	99(5)
3	ベネトン・フォード	91(1)
4	フェラーリ	21
5	ロータス・フォード	13
6	ティレル・イルモア	8
7	フットワーク・無限ホンダ	6
7	リジェ・ルノー	6
9	マーチ・イルモア	3
10	ダラーラ・フェラーリ	2
11	ベンチュリー・ランボルギーニ	1
11	ミナルディ・ランボルギーニ	1
11	ジョーダン・ヤマハ	1



オフにリジェ・ルノーをテスト。一時は同チーム買収に動いたプロストは結局ウィリアムズ入り



# フェラーリF92A/F92AT全成績 (第1~11戦は2台とも、および第12戦のカペリはF92A。第12戦のアレジ、および第13~16戦は2台ともF92AT)

No. ドライバー(シャシーNo.)	金曜日		土曜日			日曜日			決勝結果
	フリー走行1回目/順位	予選1回目/順位	フリー走行2回目/順位	予選2回目/順位	予選順位	決勝朝ウォームアップ/順位	レース中ベストタイム/周回/順位		
<b>第1戦 3/1 南アフリカGP(キャラミ)</b> 曇/ドライ 4.261km×72周=306.792km 参加30台・決勝出走26台・完走13台									
27 アレジ(131)	1'18"184/5	1'18"388/6	1'18"087/5	1'17"208/5	5	1'21"072/6	1'20"332/35周目/7	R/40周(エンジン)	
28 カペリ(132)	1'18"904/7	1'19"039/9	1'18"725/7	1'18"387/9	9	1'21"856/13	1'21"376/28周目/19	R/28周(エンジン)	
ラップリーダー:(1-72=マンセル)									
<b>第2戦 3/22 メキシコGP(メキシコシティ)</b> 晴/ドライ 4.421km×69周=305.049km 参加30台・決勝出走26台・完走13									
27 アレジ(131)	1'21"389/10	1'21"434/21	1'19"354/9	1'19"417/10	10	1'20"457/8	1'20"965/21周目/14	R/31周(エンジン)	
28 カペリ(132)	1'22"741/20	1'20"223/12	1'20"659/23	1'21"120/24	20	1'21"986/19	—————	R/0周(アクシデント)	
ラップリーダー:(1-69=マンセル)									
<b>第3戦 4/5 ブラジルGP(インテルラゴス)</b> 晴/ドライ 4.325km×71周=307.075km 参加32台・決勝出走26台・完走10台									
27 アレジ(131)	1'19"734/7	1'19"340/6	1'18"873/6	1'18"647/6	6	1'20"763/4	1'22"048/52周目/7	4	
28 カペリ(132)	1'21"559/23	1'19"895/13	1'19"688/12	1'19"300/10	11	1'21"033/8	1'22"116/40周目/9	5	
ラップリーダー:(1-31=パトレーゼ, 32-71=マンセル)									
<b>第4戦 5/3 スペインGP(バルセロナ)</b> 雨/ウエット 4.747km×65周=308.555km 参加32台・決勝出走26台・完走12台									
27 アレジ(131)	1'22"577/9	1'22"746/8	1'48"241/1	1'45"903/1	8	1'42"779/3	1'43"469/43周目/6	3	
28 カペリ(135)	1'22"304/7	1'22"413/5	2'01"293/16	1'52"319/10	5	1'44"636/8	1'44"032/11周目/7	10	
ラップリーダー:(1-65=マンセル)									
<b>第5戦 5/17 サンマリノGP(イモラ)</b> 晴/ドライ 5.040km×60周=302.400km 参加32台・決勝出走26台・完走14台									
27 アレジ(131)	1'23"747/4	1'23"970/6	1'23"742/4	1'24"103/5	7	1'27"613/8	1'28"071/38周目/6	R/39周(アクシデント)	
28 カペリ(135)	1'25"029/7	1'24"274/7	1'24"802/7	1'24"192/7	8	1'29"142/16	1'29"832/10周目/17	R/11周(スピンオフ)	
ラップリーダー:(1-60=マンセル)									
<b>第6戦 5/31 モナコGP(モンテカルロ市街)</b> 曇/ドライ 3.328km×78周=259.584km 参加32台・決勝出走26台・完走12台									
27 アレジ(131)	1'24"384/9	1'22"942/5	1'21"672/4	1'20"895/4	4	1'25"118/4	1'24"827/25周目/7	R/28周(電気系統)	
28 カペリ(135)	1'24"620/11	1'23"813/10	1'22"799/8	1'22"119/8	8	1'25"776/11	1'25"032/28周目/10	R/60周(アクシデント)	
ラップリーダー:(1-70=マンセル, 71-78=セナ)									
<b>第7戦 6/14 カナダGP(モントリオール)</b> 晴/ドライ 4.430km×69周=305.670km 参加32台・決勝出走26台・完走14台									
27 アレジ(131)	1'22"323/6	1'21"777/7	1'21"856/5	1'22"033/7	8	1'24"334/7	1'23"774/45周目/7	3	
28 カペリ(135)	1'23"945/19	1'22"297/8	1'25"207/25	1'26"259/29	9	1'25"587/18	1'25"500/14周目/21	R/18周(アクシデント)	
ラップリーダー:(1-37=セナ, 38-69=ベルガー)									
<b>第8戦 7/5 フランスGP(マニクール)</b> 曇時々雨/ドライ&ウエット 4.250km×69周=293.250km 参加30台・決勝出走26台・完走11台									
27 アレジ(136)	1'16"967/6	1'17"686/8	1'15"947/6	1'16"118/6	6	1'29"132/2	1'18"431/44周目/3	R/61周(エンジン)	
28 カペリ(133)	1'19"448/21	1'18"152/9	1'16"698/9	1'16"443/8	8	1'35"544/23	1'19"324/36周目/10	R/38周(電気系統)	
ラップリーダー:(1-20=パトレーゼ, 21-69=マンセル)									
<b>第9戦 7/12 イギリスGP(シルバーストン)</b> 曇/ドライ 5.226km×59周=308.334km 参加32台・決勝出走26台・完走17台									
27 アレジ(131)	1'23"650/6	1'23"723/8	1'25"069/11	1'39"961/3	8	1'27"592/9	1'26"035/36周目/7	R/43周(消火器)	
28 カペリ(133)	1'25"307/14	1'24"558/14	1'25"205/13	1'41"734/10	14	1'27"726/11	1'26"871/43周目/10	9	
ラップリーダー:(1-59=マンセル)									
<b>第10戦 7/26 ドイツGP(ホッケンハイム)</b> 晴/ドライ 6.815km×45周=306.675km 参加32台・決勝出走26台・完走16台									
27 アレジ(137)	1'43"580/6	1'42"563/6	1'42"115/6	1'40"959/5	5	1'45"077/6	1'44"099/38周目/7	5	
28 カペリ(133)	1'45"263/16	1'43"744/11	1'44"742/24	1'42"748/12	12	1'45"947/10	1'46"029/12周目/20	R/21周(エンジン)	
ラップリーダー:(1-14=マンセル, 15-19=パトレーゼ, 20-45=マンセル)									
<b>第11戦 8/16 ハンガリーGP(ブダペスト)</b> 晴/ドライ 3.968km×77周=305.536km 参加31台・決勝出走26台・完走11台									
27 アレジ(137)	1'20"318/12	1'19"511/10	1'18"481/5	1'18"665/9	9	1'20"057/4	1'23"307/13周目/12	R/14周(スピン)	
28 カペリ(133)	1'19"915/9	1'19"313/9	1'19"807/12	1'18"765/10	10	1'22"508/15	1'22"620/27周目/9	6	
ラップリーダー:(1-38=パトレーゼ, 39-77=セナ)									
<b>第12戦 8/30 ベルギーGP(スパ・フランコルシャン)</b> 曇時々雨/ドライ→ウエット→ドライ 6.974km×44周=306.856km 参加30台・決勝出走26台・完走18台									
27 アレジ(137)	1'57"769/12	1'54"438/5	2'16"759/6	2'11"360/3	5	1'58"617/8	2'15"494/1周目/19	R/7周(スピンオフ)	
28 カペリ(133)	1'57"818/13	1'56"075/12	2'27"255/21	2'15"529/16	12	1'59"422/10	2'16"933/25周目/22	R/25周(エンジン)	
ラップリーダー:(1=セナ, 2-3=マンセル, 4-6=パトレーゼ, 7-10=セナ, 11-33=マンセル, 34-44=シューマッハー)									
<b>第13戦 9/13 イタリアGP(モンツァ)</b> 晴/ドライ 5.800km×53周=307.400km 参加28台・決勝出走26台・完走11台									
27 アレジ(137)	1'24"285/5	1'22"976/3	1'24"584/6	1'23"333/3	3	1'26"745/2	1'29"508/11周目/12	R/12周(エンジン)	
28 カペリ(136)	1'25"694/16	1'24"877/8	1'26"086/19	1'24"321/7	7	1'28"417/13	1'29"639/10周目/14	R/12周(スピンオフ)	
ラップリーダー:(1-19=マンセル, 20-47=パトレーゼ, 48-53=セナ)									
<b>第14戦 9/27 ポルトガルGP(エストリル)</b> 晴/ドライ 4.350km×71周=308.850km 参加26台・決勝出走26台・完走14台									
27 アレジ(137)	1'17"061/9	1'16"937/10	1'17"115/10	1'16"884/9	10	1'21"347/9	1'21"638/9周目/19	R/12周(スピンオフ)	
28 カペリ(136)	1'18"714/23	1'18"030/21	1'17"705/16	1'17"287/16	16	1'22"101/16	1'21"799/28周目/20	R/34周(エンジン)	
ラップリーダー:(1-71=マンセル)									
<b>第15戦 10/25 日本GP(鈴鹿)</b> 晴/ドライ 5.864km×53周=310.792km 参加26台・決勝出走26台・完走15台									
27 アレジ(133)	1'42"622/8	1'42"824/15	1'58"799/2	—————	15	1'47"353/18	1'45"455/34周目/12	5	
28 ラリーニ(134)	1'43"840/17	1'42"488/11	2'06"788/12	—————	11	1'48"156/23	1'45"661/35周目/16	12	
ラップリーダー:(1-35=マンセル, 36-53=パトレーゼ)									
<b>第16戦 11/8 オーストラリアGP(アデレード市街)</b> 曇/ドライ 3.780km×81周=306.180km 参加26台・決勝出走26台・完走13台									
27 アレジ(133)	1'16"638/7	1'16"091/6	1'16"705/8	1'17"213/6	6	1'18"667/7	1'19"119/65周目/13	4	
28 ラリーニ(134)	1'18"776/25	1'17"465/19	1'18"504/21	1'18"618/17	19	1'19"595/9	1'19"202/75周目/14	11	
ラップリーダー:(1-18=マンセル, 19-50=パトレーゼ, 51-81=ベルガー)									



# NEXT ISSUE

# GP Car Story

## Vol.037は、2021年10月発売予定

### STAFF

編集長 Chief Editor  
三橋崇司 Takashi Mitsuhashi

編集 Editors  
高安丈太郎 Jotaro Takayasu  
竹村和哉 Kazuya Takemura  
横谷和明 Kazuaki Yokoya  
小西條永 Joei Konishi  
高山祐紀 Yuki Takayama

ライター Writers  
津川哲夫 Tetsuo Tsugawa  
大串 信 Makoto Ogushi  
リング・アーカイヴズ Ring Archives  
遠藤俊幸 Toshiyuki Endo  
アダム・クーパー Adam Cooper  
マシアス・ブルナー Mathias Brunner  
サム・コリンズ Sam Collins

写真 Photographers  
金子 博 Hiroshi Kaneko  
ベルナルド・アッセ Bernard Asset  
ポール・アンリ・カイエ Paul-Henri Cahier  
澤田賢志 Kenji Sawada  
宮嶋真申 Masaru Miyajima  
モータースポーツ・イメージズ Motorsport Images  
XPBイメージズ XPB Images  
三栄 SAN-EI

イラストレーター Illustrator  
大塚 克 Masaru Otsuka

アートディレクター Art Director  
後藤恵二 Keiji Goto

デザイン Designers  
三浦信也 Shinya Miura  
新田彰太 Shota Shinden

DTP DTP  
樋口義憲 Yoshinori Higuchi

翻訳 Translators  
水書健司 Kenji Mizugaki  
見田 豊 Yutaka Mita  
(Quality Translation)  
神田美穂 Miho Kanda

プロデューサー Producer  
有富誠一郎 Seiichiro Aritomi

サンエイムック  
F1速報/オートスポーツ特別編集  
GP Car Story Vol.36 フェラーリF92A  
2021年7月23日発行  
発行人:星野邦久 編集人:有富誠一郎

発行元: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)  
@gpcarstory2012

印刷:大日本印刷株式会社

本誌内の記事・写真・イラスト等の無断転載を禁じます  
©2021 SAN-EI CORPORATION  
Reproduction in whole or in part of any  
photograph, text or illustration without written  
permission from the publisher is prohibited.  
All rights reserved.

## Brabham BT55



両肩が露出する異様に低い超偏平マシンはゴードン・マーレイの意欲作  
しかし、先進的すぎたコンセプトは机上の空論を抜け出せず  
名門ブラバムを苦しめた—— 空気抵抗の大きい空力  
剛性不足のモノコック、そしてドライバーの死という悲劇  
次なる主役は16戦15勝の金字塔につながる“フラットフィッシュ”BT55  
※内容は変更になる場合があります

## GP Car Story Special Edition 2021

# 無限F1—参戦30年目の真実(仮)

9月発売予定

### 編集後記

●今号にどんな感想をお持ちでしょうか? カペリの話を読んで私もやはりこれが跳ね馬だと。ミハエル加入後の黄金期は完全に別の多国籍軍で、あの頃からF1を見始めた人には、今のフェラーリにもどかしさを感じるかもしれません。でも、あの数年間が稀だっただけで、また元のイタリア気質に戻っただけのこと。だからルクレールとアレジがダブって見えてしまう(三橋)

●アレジの取材で思い出すのは、本人が出資していたトラットリアAMICIでのインタビュー、F1最後のレースとなった2001年の鈴鹿、そして本誌412T2号の話を聞いた鈴鹿でのインタビュー。このときは息子のジュリアーノもいて、親バカぶりを見せてもらいました(笑)。そして、パドックでお見かけした後藤久美子さんがとても綺麗だったこともよく覚えています (横谷)

●アレジといえば、91年モンツァのチームテントで、編集者と「642模型対決」をして審査員になってもらったっけ。当然勝ったけれど、かなり贅沢な思い出。F92Aは、現在もタメオからメタルキットが発売されている。リヤのディテールが簡略化されていて、こちらの修正に悪戦苦闘した記憶がある。どうですか編集長、今度はパトレーゼ審査員で、一度勝負しません?(高安)

●F92Aと643の写った雑誌を広げ、サイドポンツーンに面影があるのかな?なんて、分かったふうな気持ちになって見比べていた当時の私に「ルーツはティレル019だよ、020の直系だよ!」と教えてあげたい。最近3Dプリンターを買ったので、このマシンを立体化したいところ。せっかくなのでダブルフロアのロスマンズ・ティレル・ホンダ的な架空マシンにしようかな?(小西)

●関係者の当時の話は非常に興味深い……のだが、ドライバーやチーム代表など主要メンバー、デザイナー以外の、あまり名前が知られていない方々の写真を探すのが一苦労。さらにガイジンさんにありがちなのが、近影から当時写真を探しても「え、この人?」と激変ぶりに戸惑うことが何度か。ま、そんな方々の話の方がおそらく真実に近く、面白いんですけどね (竹村)

●カペリのインタビューを読んだあと、人間にとって幸せって何だろうって思いました(笑)。子供の頃から憧れていたものを手にしたら幸せですよ。けれど、それが目の前でぶっ壊されたら、その幸せは求めていた本当の幸せだったのかな? ぶっ壊されたことが、ある意味幸せだったんじゃないだろうか……。92年に戻って、彼に思いを寄せていただければ幸いです!(高山)



GP Car Story

Vol.36

GOOD YEAR

速いクルマは格好良く見えるもの  
それがF1カーのセオリーだが  
中には例外も存在する  
ジェット戦闘機を彷彿させた  
サイドポンツーンのインテーク  
異名・ダブルデッカーの由来となる  
二層構造フロアを備えたF92Aの  
勇ましさに惹かれた者は少なくない  
しかし、低迷から脱出を図るために  
マラネロが見せた攻めの姿勢は  
皮肉にも裏目となって  
歴史に残る暴れ馬を生み出した

悲愴感



Ferrari  
F92A

定価1300円 (本体1182円+税10%)

雑誌62269-62

SAN-EI CORPORATION PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社





## Epilogo

跳ね馬への忠誠を誓った男と  
イタリア人としての夢を掴んだ男を  
マラネロは殺したようなものだ  
あの日、あの時——  
F92Aを駆っていなかったら  
ふたりの未来は違う景色になっていただろう  
それほどスクーデリアの罪は深い  
しかし、それもまた人生



GP Car Story Vol.36

Ferrari  
F92A

Photos/XPB Images