

# Stewart SF3

グランプリの名車たちが綴る至極のストーリー  
—スチュワートSF3・フォード

「あの勝利は私への贈り物」

ジャッキー・スチュワートが語るF1のチーム運営

# 前奏曲



「生みの親」と「育ての親」  
それぞれの“傑作”

ゲイリー・アンダーソン/アラン・ジェンキンス  
インタビュー

SF3を走らせた男たち

ルーベンス・バリチェロ/ジョニー・ハーバート  
アンディ・ル・フレミング/ロビン・ギャリング  
デイブ・レディング/田中俊雄  
ニック・ヘイズ/ポール・スチュワート

急成長へ導く  
“脱冒険”型車体作りと  
“新世代”ダウンサイジングエンジン

果たされた親子の夢——タイトル常連の強豪となるその前身チームが奏でた歴史的1勝

# "Simple"

## Prologue

度肝を抜かれるSF3の速さ  
わずか3年目での初勝利  
トップ4の一角までも崩す急成長  
だがすべてが順風だったわけではない  
惨憺たる前年があったからこそ  
単純明快な思想に割り切れた  
デビュー時、無謀に思えたジャッキーの目標が  
あながち夢物語ではなく思えてきた——

Photo/Paul-Henri Cahier



# the Best



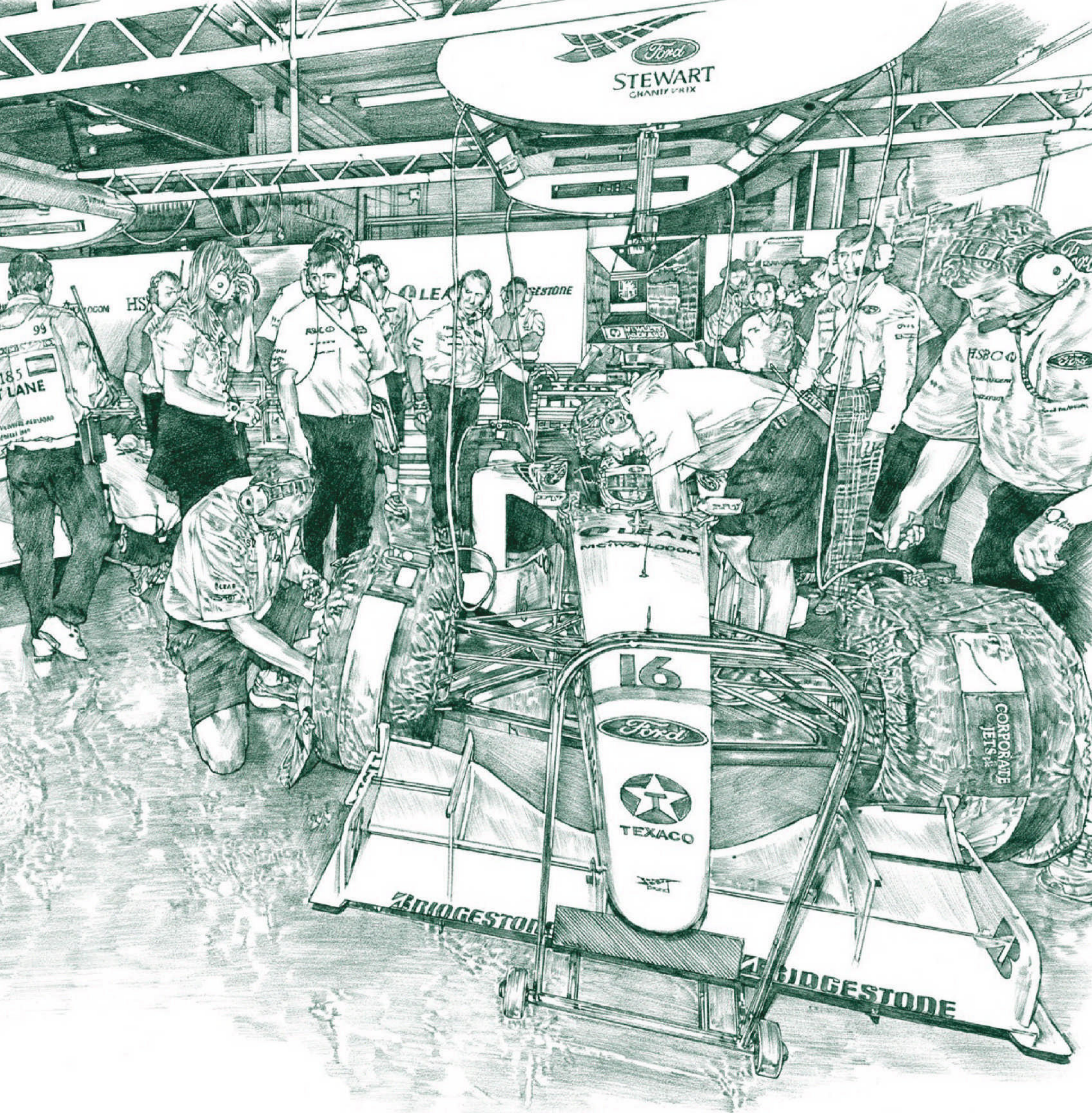
**Stewart  
SF3**

Cover & This Page Illustration/Masaru Otsuka



## Contents

- 002-003 **"Simple" the Best**——Prologue
- 006-013 **3年目の白き伏兵、惜別の躍進劇**  
——Flash Back
- 014-017 **あの勝利は私への贈り物**  
——ジャッキー・スチュワート インタビュー
- 018-021 **親がなくとも子は育つ。**——Analyze SF3
- 022-027 **感心しないデザインだった**  
——ゲイリー・アンダーソン インタビュー
- 028-031 **スチュワートGPは私が作った**——アラン・ジェンキンス インタビュー
- 032-043 **SF3 Variations**——レースごとの仕様とモディファイ
- 044-047 **ジョニーが苦しんだ理由**——アンディ・ル・フレミング インタビュー
- 048-051 **白いクリスマスプレゼント**——ロビン・ギャリング インタビュー
- 052-053 **名は変われど……**——GP Car Column①
- 054-056 **然るべき時に、然るべき場所で**——デイブ・レディング インタビュー
- 058-065 **SF3 Detail File**——マシンの細部を探る
- 066-068 **たったふたりで……**——田中俊雄インタビュー
- 069-071 **勝ちを強要された新型エンジン**——ニック・ヘイズ インタビュー
- 072-073 **4強崩壊を招いた複合的要因**——GP Car Column②



074-077 **質実剛健を絵に描いたようなマシン**——ルーベンス・バリチェロ インタビュー

078-081 **勝敗を分けた“雲”の見極め。**——第16戦ヨーロッパGP

082-085 **“名誉”と“集大成”のシーズン。**——ジョニー・ハーバート インタビュー

086-089 **誇り高き歴史の進化を。**——フォードとスチュワート、それぞれの思惑

090-093 **結実した組織再編**——ポール・スチュワート インタビュー

094-097 **F1でのフォードの評判を高めた、マイク・コスティンとキース・ダックワース**  
フォード&コスワースのF1参戦を振り返る/SF3全戦績

098 **次号予告**

099 **Epilogue**

Flash Back



# 3年目の白き伏兵、惜別の躍進劇

1999年のF1は最前線がマクラーレンとフェラーリの対決で  
その後ろは大混戦。そこには思わぬ伏兵も登場する  
かつてのトリプル王者ジャッキー・スチュワートが興して3年目の  
スチュワート・フォード、SF3という名の白いマシンだ  
開幕当初からスピードを発揮し、中盤戦にはポール獲得  
そして終盤、3年で終わるチーム史に集大成たる勝利を刻む――

Text/Toshiyuki Endo  
Photos/Bernard Asset, Paul-Henri Cahier, Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto, SAN-EI



開幕戦で予選4位、決勝5位と輝き放ったルーベンス・バリチェロ&スチュワートSF3・フォードが、続くブラジルGPでも大躍進。母国戦で予選3位、そして決勝4〜26周目には長期トップランだ（写真は2番手走行時）

**序盤戦から好走披露のバリチェロ&SF3**  
Round 2 Brazilian GP @ Interlagos



地元出身“ルビーニョ”のレース前半首位走行に、ブラジル・サンパウロの観客は沸いた。だがレース半ば過ぎ、3番手走行中のエンジントラブルで溜息の渦に……。ただ結果はリタイヤでも、彼とSF3の存在感は急上昇した

**“魅せ場”十分の地元快走、実らず……**

**Round 2 Brazilian GP @ Interlagos**



**バリチェロ、イモラの空に捧ぐ3位表彰台**

**Round 3 San Marino GP @ Imola**



第2戦ブラジルの悔しさを、バリチェロは次のイモラで晴らす。同じサンパウロ出身の英雄が空から見守るコースでの雪辱——。アイルトン・セナ最後の僚友だったデイモン・ヒルが駆るジョーダンとの争いを制して3位。のちにバリチェロの僚友となる勝者も拍手





## 快速バリチェロ不運も、ハーバートが入賞

Round 6 Canadian GP @ Montreal

予選ひと桁連発のバリチェロは第6戦カナダも5番グリッド発進。だが開戦直後の不運な事故で実質的終戦（14ラップは記録するが）。僚友ジョニー・ハーバート（左上）は“好機好走”だ。予選10位から99年初入賞5位



## スチュワート史上唯一のポールポジション!!

Round 7 French GP @ Magny-Cours

第7戦フランス、雨の予選でバリチェロが自身5年ぶり、チームにとって初の、そして唯一となるポールポジションを獲得した。途中から雨の決勝でも3位、シーズン2度目の表彰台登壇を成す



## “母国”シルバーストンで交錯する思い

### Round 8 British GP @ Silverstone

前のレースで引退表明したヒルの母国最終走に集まった観衆が見つめるシルバーストン戦、その中でバリチェロがヒルを追う。元・英国F3王者のバリチェロにも、ここは思い深き場所だ（結果はヒル5位、バリチェロ8位）



99年に向けてスチュワートには頼もしい新戦力も加わっていた。優勝経験あるベテラン選手のハーバート。そして技術面ではジョーダンから来たゲイリー・アンダーソン。彼がSF3をよく練磨した



## スチュワート親子が祝うは盟友の節目

### Round 4 Monaco GP @ Monte Carlo

モナコにてバリチェロの“100GP”を祝うスチュワート親子。69、71、73年F1王者のジャッキーと、その息子で早めにマネージメント方面にシフトしたポール。親子3シーズンのF1挑戦は常にバリチェロと一緒にだった



前半8戦すべて予選は7位以内も、6位以内入賞は3回に留まったバリチェロ。信頼性の問題が（過去2年よりマシンだが）どうしてもネックに。第9戦オーストリアも予選5位。でも決勝はエンジンプローでご覧のとおり

## スチュワートSF3は常に速い、だが……

### Round 9 Austrian GP @ Spielberg



第10戦ドイツ、17番グリッドから出たハーバートの背後でいきなりアクシデント発生。被害波及を免れてポジションアップ、終盤には6番手走行に漕ぎ着けた。しかしギヤトラブルでストップとなり無念（11位完走扱い）

### 危機を免れ上位浮上も、トラブル憎し……

Round 10 German GP @ Hockenheim



モンツァでデビッド・クルサードのマクラーレン・メルセデスを従え、バリチェロは4位に入賞する。トラブルさえなければ、高速コースでも上位陣と真っ向から戦えるくらいの力がフォードV10「CR1」にはあったのだ

### 高速コースでも威風堂々の戦いができた

Round 13 Italian GP @ Monza



### 1ストップ作戦を機能させての入賞

Round 11 Hungarian GP @ Budapest

こちらのバリチェロ対ヒルは第11戦ハンガリー。レース中に給油ができた時代、作戦面では2ストップが主流になったこのレースにて、バリチェロは1ストップで抗戦した。8番グリッド発進からヒルの前で5位に入賞



## ニュルでハーバート優勝!! バリチェロも3位

### Round 14 European GP @ Nürburg

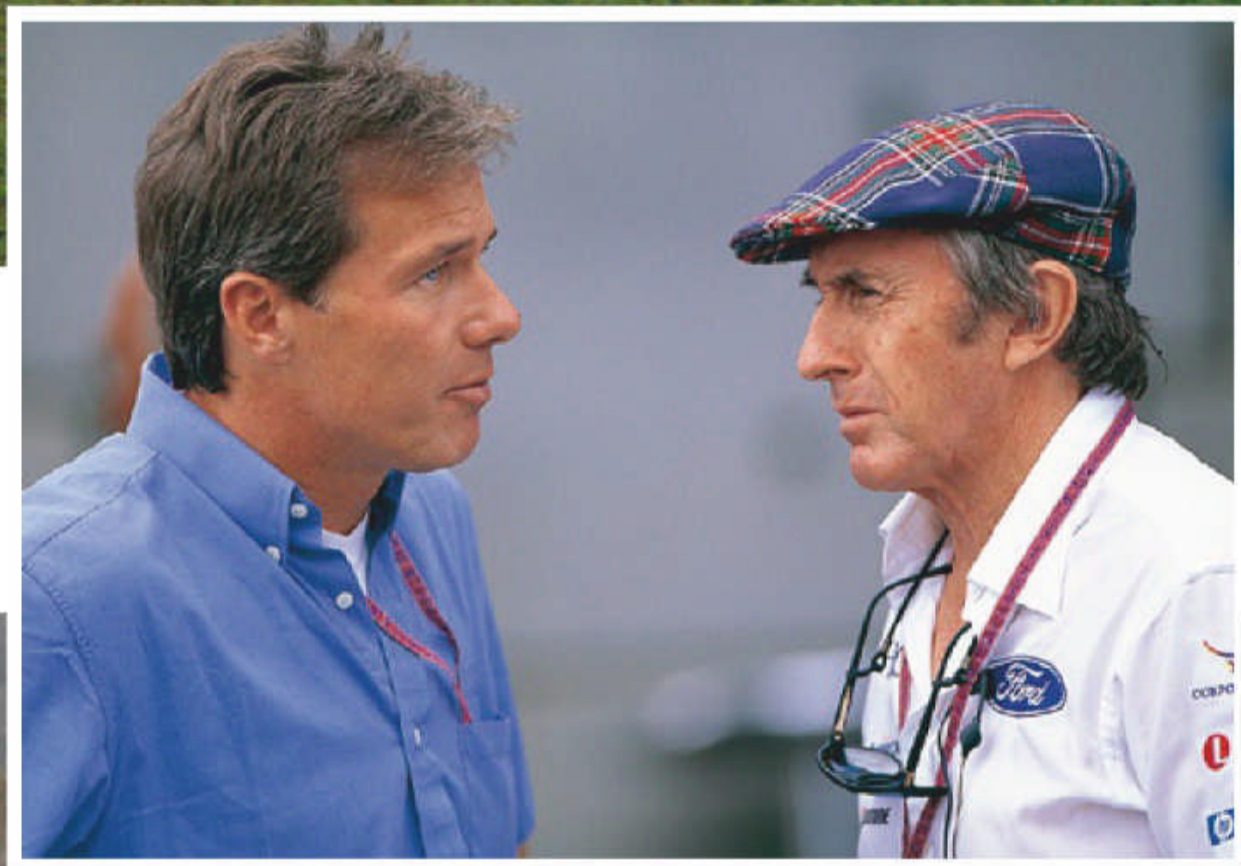
スチュワートSF3・フォード歓喜の日、それは第14戦ニュルブルクリンクの決勝日だった。(上)スタートから混乱。白煙の中のハーバートは予選14位。(右)雨も絡んだりした末に、終わってみればハーバートは自身通算3勝目、スチュワートの初優勝を飾っていた。(直下)バリチェロも3位、ジャッキー至福の瞬間。(下段)シーズン初の予選ふた桁15位だったバリチェロだが、見事、上位に進出



## 終盤は大充実、セパンで“あわや2連勝”!?

### Round 15 Malaysian GP @ Sepang

ニュルの勝利でチームは真の実力を手に入れたか。続く初開催セパンでは予選5-6位から決勝4-5位。ハーバートは最終盤、ミカ・ハッキネンに抜かれての4位だ。抜かれず、1-2フェラーリの失格が不動だったら2連勝!?



スチュワートはフォードの完全所有で“ジャガー化”が決定済み、元王者の名は99年限りに。何を想うのかジャッキー（話す相手は99年参入のBAR、クレイグ・ポロック代表）



最終戦鈴鹿、ハーバートはピットでジャン・アレジ（写真後方）の先行を許すことにはなるが7位。バリチェロも8位で、終盤3戦のリザルトは見事な内容だ。年間総合4位に輝き、スチュワート3年49戦の挑戦は終幕した

## スチュワート49戦目の“ラストラン”

### Round 16 Japanese GP @ Suzuka

1年目の1997年を振り返ると、  
今でも誇らしい気持ちになる。息子の  
ポールと私とで新しいファクトリ  
ーをイチから立ち上げた。設備や工  
作機械にそんなに金を掛けられない  
し、そういうことも含めて最初の年  
は大変だった。

注ぎ込んだ時間は膨大、あれほど  
苦労した時期は後にも先にもない。  
当時はスイスに住んでいたが、英国  
政府から特別に許可をもらいイギリ  
スに戻り暮らすことにした。もちろ  
ん家はそのままにしたが、精神的に  
も肉体的にもタフだった記憶がある。  
現役時代だって大変だった、年間  
60戦以上出場していたのだから。当  
時のF1は今みたく大金は稼げない。  
だから、F2、ツーリングカー、G  
Tカー、インディカーと依頼があれ  
ばどこへでも喜んで駆けつけた。  
引退後もなぜかF1との縁は切れ  
ず、ABCやワイド・ワールド・オ  
ブ・スポーツなど、テレビの仕事は  
随分やったな。グッドイヤーやフォ  
ードなども関係を保っていた。そ  
れでもスチュワートGPを立ち上げ  
た時が人生で最もキツイ時期だった  
のは確かだね。

## ロン・デニスの心遣い

97年車の発表会はそれはすごかつ  
た。あそこまで華々しい顔見世をや  
ったチームはそうはないはず。大半

## 元F1ワールドチャンピオンが語るF1のチーム運営

# あの勝利は 私への贈り物

ドライバーとしてF1で勝利し、自ら興したチームでも勝利する  
この偉業を成し遂げた者は歴史上たったふたりしかいない  
そんなジャッキー・スチュワートが代表として過ごした3年間の本音

Text/Adam Cooper Translation/Yutaka Mita (Quality Translation)  
Photos/Bernard Asset, Kenji Sawada, XPB Images, SAN-EI

はフォードのウォルター・ヘイズが  
仕組んだことで、彼は企業広報の世  
界では知られた存在だ。私が出会っ  
た中でも最高の腕利きのひとりさ。  
開幕戦ではポールと私のプライド  
をくすぐる出来事があったね。ピッ  
トレーンの末席とはいえ、我々には  
晴れの初陣。その端っこ

のガレージに、なんとロ  
ン・デニスがわざわざ来  
てくれたんだ。マクラー  
レンは最上席だからかな  
りの距離になる。ふらり  
とやってきて子細ありげ  
に見回していたが、私と  
目が合うとコクリと頷い  
て一言、「立派なものだ」。  
トップチームの代表がは  
るばる足を運び激励して  
くれた。誇らしい気分  
にもなるうつつものさ。  
モナコでのルーベンス  
(バリチェロ)の2位は、  
まさにうれしい驚きだっ  
た。スタッフの誰ひとり  
予想していなかったこと  
だからね。ミハエル(シューマッハ  
ー)が1コーナーでオーバーランし  
て、それでもエンジンを止めなかつ  
たのは彼らしいしどさだ。あれさ  
えなければ我々が勝っていたかもし  
れない。私は最初からルーベンスは  
一流だと思っていたが、それが証明

されたレースだった。

F3で1勝、F1では3勝、私は  
モナコで何度も勝っている。でもあ  
のときほどスリルを感じたことはな  
い。チームオーナーとして味わうも  
のは、ドライバーの時とはまた別物。  
実は表彰式直後、列席していたモナ  
コ皇室の方々からお召しを受けた。  
私とポールがすぐさま出向き、挨拶  
をさせていたのだが、あれも本当  
に誇らしく名誉な出来事だったね。  
97年シーズンの後半はややジリ貧  
となったが、新参チームにありがち  
なことかもしれない。しかし我々は、  
初年度をどうにか黒字で終えられた。  
実は参戦していたいずれの年も赤字  
は一度もなく、これはプライベータ  
ーとしてはかなり希有だと思う。

## 人に恵まれた

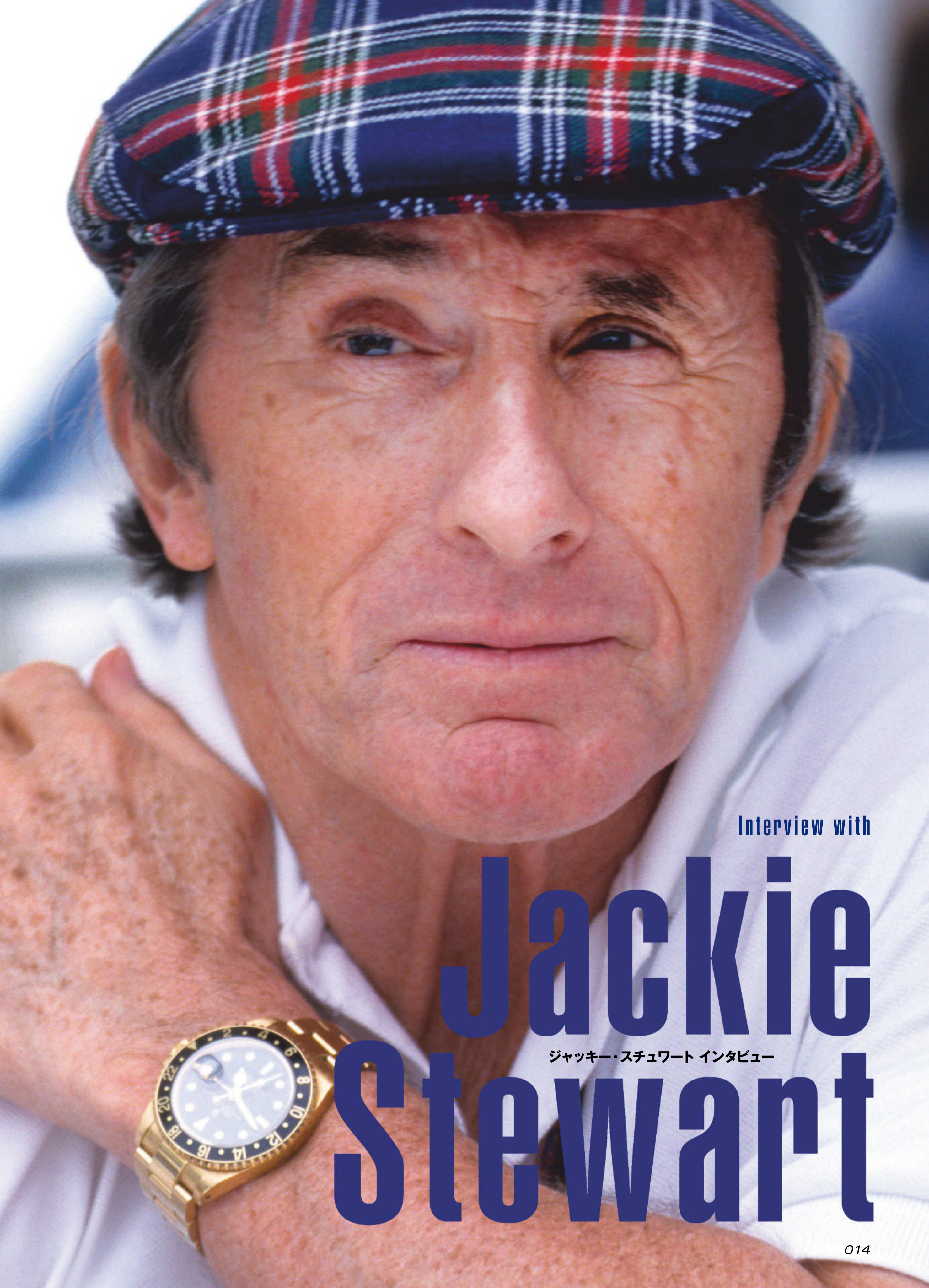
今あらためて思うのは、ウチには  
それだけいい人材が揃っていたこと  
だ。それがすべてなわけだよ。クル  
マを設計、製作、そして広報活動か  
ら旅行の手配その他、F1チームを

支えるすべての任務について同じこ  
とが当てはまる。

アラン・ジェンキンスはものすご  
く独創的だった。一度出向のよう  
なかたちでアメリカズカップの助っ人  
へ行ってもらったが、先方のリクエ  
ストが振るっていた。型にはまらな  
い発想ができるデザイナーを貸して  
ほしいとね。まさにピッタリだろ。  
一方のゲイリー・アンダーソンは、  
地に足の付いた堅実なアプローチが  
持ち味。もちろん腕は超一流。

管理部門の面々もこれに負けず劣  
らず優秀だった。運営やコマース  
ル関連の人材に恵まれたおかげで、  
私もスポンサーの交渉や打ち合わせ  
をスムーズにこなせた。短時間でこ  
れほどの成果を挙げたチームは他  
にないんじゃないか、あったら教えて  
ほしいものだ。

私たちがひとつもミスを犯さな  
かった、と言ってるわけじゃない。98  
年のカーボン製のギヤボックスは、  
やってはいけないことをやってしま  
った典型だ。あるとき、空港でたま  
たま顔を合わせたミハエルから、「ギ  
ヤボックスにカーボンを使うなんて  
どうかしてる」と言われたことが忘  
れられない。当時の技術レベルから  
して彼の意見がたぶん正しいが、私  
はアイデア自体は間違っておらず、  
資金を投入し最後までやり遂げれば  
必ずアドバンテージになると信じて



Interview with

# Jackie Stewart

ジャッキー・スチュワート インタビュー

今回のインタビューでバーニーへの嫌悪感をまったく隠そうとしなかったジャッキー。20年以上経った今でも消えないほどの強い恨みを抱いているのは驚きだった



Interview with  
**Jackie Stewart**

バーニーとモズレーは、我々の参戦をジョークととらえていた  
当時を思い返すと腹が立つ、それくらい見下されていたんだ

いになる。翌年からのフェラーリ移籍は、シーズン序盤には分かっていたことで、これもまた私の誇りのひとつ。彼が我々のチームに愛着を持ってくれたのもうれしかった。こんなことをバラしてもたぶん彼なら許してくれると思うが、フェラーリ行きが決まったと報告に来た時、彼は私の前で涙を流したんだよ。私はルーベンスからたくさんのもをもらったが、最もうれしかったのがこのときの涙なんだ。

94年のイモラで九死に一生の大クラッシュに見舞われ、その苦しい時期を乗り越えてスチュワートへやってきた。チームへの貢献は推して知るべし。彼がいなくなるのは残念だし大きな損失だが、スクーデリアから誘われたとなれば、彼の将来のためにも祝福してあげねばと思った。ミハエルのチームメイトになることがいささか気懸かりだったがね。ルーベンスのあの速さがあれば常にはいかなくても、ミハエルを凌駕しても不思議ではない。現にそういうことがしばしば起きて、その度に自重を求められたそうじゃないか。

**今のF1は別次元の話**

さてと、99年シーズンを限りにフォードに身売りした、その理由を知りたいのだったね。チームを立ち上げた当初から、私には不安があった。「マクラーレンにまともに立ち向かえるのか」、「一度でもフェラーリを

負かせられるのか」という不安だ。とにかく真剣に考えた。今のメルセデスを見てどう思う？ 総勢1200名のスタッフを抱え、ドライバーはまるでバレーのプリマドンナのようだ。私たちが経営していたのでは決してあのようなやり方はできない。いったいいくら掛かっているのか知らないが、私が目にしたこともない大金なのは確かだよ。

つい最近もマクラーレンとレッドブルを訪ねる機会があった。うちの元スタッフがいて実は驚いたんだけどね。ともあれ、設備やら機材を眺めて、私はただ首を振るしかなかった。F1チームを運営するコストは、今や私の想像をはるかに超えている。小規模チームなどはもはや存在しない、私たちは紛れもないその小規模チームだったんだ。

ジャガーに衣替えしてからは、私はチーム運営にはろくに関与していない。役員に名を連ねているといつても、実際に物事を決断しチームを動かしているのはチエアマンだけだから、お飾りみたいなものさ。

ジャガーは結局のところ、レッドブルに買い取られるまで1勝も挙げられなかったね。彼らをくさすつもりはさらさらないが、つまるところフォードはアメリカ企業で、それがイギリスの会社を買収したところが問題だったのじゃないかね。だってホラ、F1はどう考えたって英国産業なわけだから。



いたんだ。

有力チームは我々の2〜3倍の予算で戦っており、ただでさえ厳しいのにああいうミスを犯せば勝負は目に見えている。あの頃は意識しなかったが、後にフォードに身売りする理由のひとつにこの一件があったことは間違いない。巷に言うところの『寄らば大樹の陰』を、心のどこかで納得していたわけだ。

とはいえ我々は新参チームとしてはスポンサーに恵まれていた。中でもHSBCは最高のスポンサーで、彼らを引き入れたのは私だからね。他にもマレーシア政府、テキサコ、ブリヂストンといった世界を股に掛ける多国籍企業が積極的に関わってくれた。新興チームがあそこまでの支援を受けた例は、おそらく他にはないはずだ。

フォードが我々のためにエンジンを生産してくれたことも忘れてはいけない。我々はその当時ですでに40年ほどの付き合いだった。極めて緊密で、そこで知り合った人たちとはいまだに交流が続いている。これも私が誇りに思うことのひとつだ。ヘイズのほか、ヘンリー・フォード二世やエドセル・フォードとも親しくさせてもらっている。

それにしても彼らの事業に比べたら、我々のやっていることはまるで『ミッキーマウス』さ。取るに足らないお遊びで、そこに投じる金額だってはした金。我々のチームは一度



参戦1年目の97年、雨のモナコGPで2位表彰台を獲得したバリチェロとSF1(上)。その表彰セレモニーのあと、ジャッキーと息子ポールは、レーニエ大公やアルベール王子らモナコ皇室の面々から直々に祝福を受けた(下)



も赤字にならなかつたと言ったね。それはつまり、損をしなかつたという意味で、決して大儲けしたわけじゃないし、もとよりそのつもりで始めたことでもない。少しでも利益が出れば、それで新しい機械を購入するとか、すべて設備投資に回していたんだ。

チームとして苦難の時を過ごしたことは何度もあるが、幸いにして財政難だけはなかつた。2年、3年とやっていく間に、とりあえず受け入れてもらってはいるけれども、それはいわばカッコ付きの容認なのだという事に気づいた。この先もずっとエントリが保証されているわけではない、ということさ。

バーニー・エクレストンとマックス・モズレーは、シーズンを全うするだけの資金が我々にあるとは考えず、我々の参戦を一種のジョークととらえていたんだ。それにし

ちや随分活躍したもんだろ？ 当時を思い返すと今でも腹が立つ。それくらい見下されていたんだ。

「資金を出してくれる会社があるなら、会長でも社長でも一筆書いてもらって持っていこう」とまで言われた。そうすればウチの財政がどこまで保つか分かるって寸法だ。私が知る限りそこまで要求されたチームは過去にはない。我々のバックに付いていたHSBCは、当時世界最大とも言われた銀行で、そのCEOともある者が、たかがF1風情に念書をしたためねばならなかつたんだ。フォードにしてもそれは同じ。いったい自分を何様だと思っているんだか。

## バリチェロの涙

ついでに言わせてもらうが、我々の最終年となった99年は、競争力だつてかなりのものだった。ニールブルクリンクを制した、それが何より

の証拠。今にも雨が降り出しそうな空模様を気にしながら、身悶えするように見守ったラスト20周が今でも忘れられない。ゲイリーと私とで、雨雲がやってくる方角のピットレーンの端までわざわざ歩いて行って確かめたくらいなんだから。

あの勝利は私への贈り物だ。ついでに言えば奇跡でも何でも無い。私たちが成し遂げたことを誇りと共に受け入れる。ポールと私は、絶対に勝てるはずがないと思われていた中で、正々堂々と勝利をもぎ取ったんだよ。

ルーベンスにとっては残念なレースになってしまったね。ジョニー(ハーバート)と並んで表彰台に立ってくれたので私は言うことなしだが、ついに勝たせてやれなかつた。それを思うと申し訳ない気持ちでいっぱい



ジャッキー・スチュワート  
Sir John Young Stewart

1939年6月11日生まれ。スコットランド出身。1965年から73年までF1に参戦、3度のタイトルを獲得。通算27勝は87年にA.プロストに抜かれるまでの14年間、F1を象徴する金字塔だった。97年から息子ポールとスチュワートGPを立ち上げ代表に。2021年現在、存命の歴代F1王者の中で最年長となる

大きな課題となった。SF3は、SF2に対してホイールベースを伸ばし、ドライバーの着座位置も33mm低くなっている。重心を下げたうえで前進させて前後重量配分を改善し、フロントタイヤに仕事をさせるバランスへ振ったのだ。

モノコックフットボックス上面の縁にレギュレーションフィンが立っているのは、上面を低く作りながら高さの規定を満たすためのもので、マクラーレンが先鞭を付けたアイデアである。フットボックス両側からサイドポンツーンに至る大型ディフレクターもマクラーレンに酷似する。インダクションポッド開口部両側にあるフィンも、リヤカウルの幅規定を満たすためのレギュレーションフィンだが、サイドポンツーン上面に立つフィンは、単なるテレメトリ用のアンテナである。

外部からは見えないが、モノコックタブの背面は凹んだ構造になっており、通常はエンジンとギヤボックスの間のベルハウジングに置かれることの多いオイルタンクが配置されている。この形式はSF2でスチュワートが始めたもので、99年には多くのチームが似たような配置を採用している。重量物を重心付近に置いて運動性能を高めるとともに、配管を短縮整理できるメリットのあるアイデアである。

SF2で投入されたカーボンコンポジット構造のギヤケーシングは、



1999年シーズンに参戦予定だった11チームのうち、真っ先に新車の開発を終え、98年のクリスマス前にシエイクダウンテストを行なったのがスチュワートだった。もともとこのとき走り出した新車SF3の産みの親であるアラン・ジェンキンスは年末にチームを去り、ゲイリー・アンダーソンが受け継いで熟成させ、99年シーズンを闘うことになる。

SF3は、98年型SF2をベースに、前年に大活躍したマクラーレンMP4-13を手本にしたと思われる熟成を加えたシャシーに、フォード・コスワースが開発した新エンジンを組み合わせたマシンである。

ジェンキンスからSF3を受け継いだアンダーソンがまず気になったのが、シャシーのねじり剛性の低さだった。だが99年シーズンは目前に迫っており、アンダーソンが納得するかたちでモノコックを作り直す時間はなかった。既存の型を使って素材を見直し、カーボンファイバーの積層を改善することによって剛性向上版のモノコックが作られた。

## フロント荷重へ

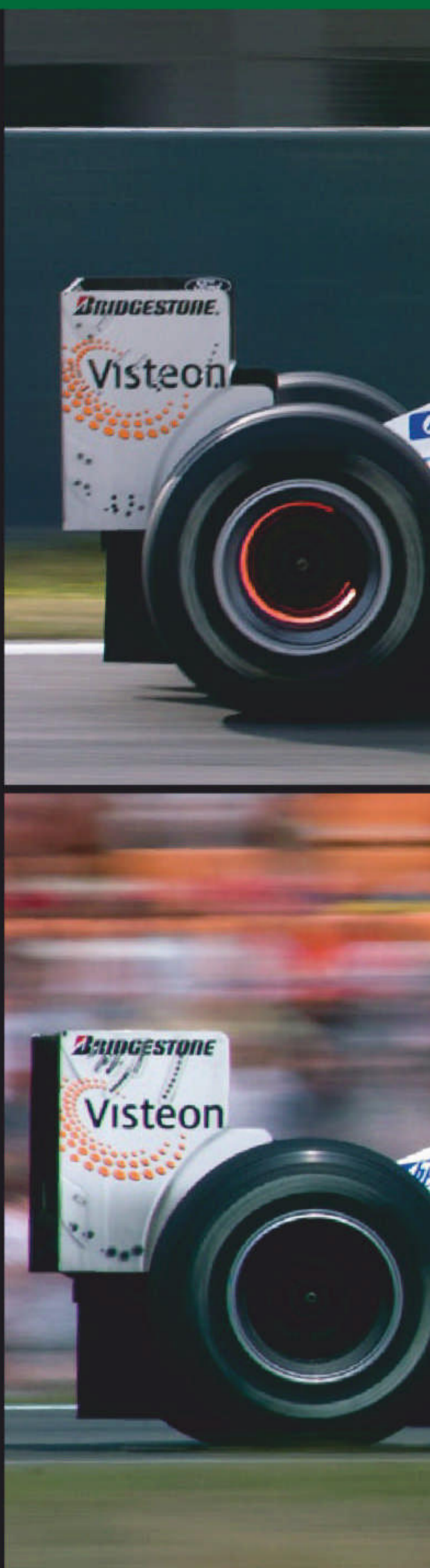
99年シーズンはタイヤのレギュレーションが変更となりフロントタイヤの溝が1本増えて4本溝となる一方、タイヤをワンメイク供給するブリヂストンが硬めのコンパウンドを投入することを決めたため、シャシー側はメカニカルグリップの確保が

# Analyze SF3

## 親がなくなるとも子は育つ。

前年型SF2の不発が、SF3開発の大きな転機となる“産みの親”は新車の走り出し直後にチームを去るもそれを引き継いだ“育ての親”が手直したマシンはシーズンを通じて高いパフォーマンスを示す

Text/Makoto Ogushi  
Photos/Hiroaki Matsumoto, SAN-EI



## CR1の燃費は予想以上に悪く コンパクトに設計された燃料タンクが SF3の戦略の幅を狭めた

オーソドックスなマグネシウムキャストリングで作られた。これは信頼性を重視するフォードからの、強い要望を受けた選択だったと言われている。

### 見誤ったCR1の燃費

アウディから再びフォード傘下に入ったコスワースがSF3のため新たに開発したエンジンが、72度V型10気筒エンジン、CR1である。

重量99kg、全高485mm、全長569mm、全幅506mmと、CR1は当時の全F1エンジン中、最軽量できわめてコンパクトだった。最大出力こそメルセデスやフェラーリに届かなかったが、その総合的なパフォーマンスは非常に高かった。

問題は信頼性だった。フォードの技術力を背景に特殊軽合金を多用して組み立てたエンジンは、短期間で設計開発され実戦に投入された。なにしろ最初に組み上がったエンジンがコスワースのベンチで初めて回ったのは98年の12月18日のこと。その5日後にはSF3に搭載されてシエ

イクダウンテストで走り始めているのだ。十分な開発成熟が行なわれないうままサーキットを走り始めたCR1は高いパフォーマンスを発揮する一方、トラブルを多発し、開発陣は対応に追われた。

興味深いのは、ジェンキンスがSF3を設計する段階でCR1の燃費を見誤り、燃料タンクを118ℓとコンパクトに作ってしまった点だ。もちろんできるだけ燃料を積まず軽快に走ろうと狙った設計だが、実際に走り始めたCR1の燃費は予想以上に悪く、SF3の戦略の幅を狭めることになった。第7戦フランスGPで、SF3に乗るルーベンス・バリチェロがポールポジションからレースの大半をリードしながら終盤燃料が足りなくなって2回目のピットストップを余儀なくされ、1ストップで走りきったジョーダン・無限ホンダのハインツ・ハラルド・フレンツェンに優勝を奪われたレースなどは典型的展開である。ちなみにジョーダンの燃料タンクは145ℓあったという。

### 改良し続けたマシン細部

99年当時、各コンストラクターは車体底面のスキッドブロックを加工してバラストを搭載し、重心位置と前後重量バランスを調整するセッティングに注目していたが、FIAは安全性を損ねると危惧していた。車両規則では、スキッドブロック取り付け用に表面積20cm<sup>2</sup>の金具を10個まで取り付けても良いが、それを超える

表面積の金具はスキッドブロック面より1mm奥に置かねばならないと定められていた。この規則を逆手にとって、各チームは大型の金属部品をバラストとしてスキッドブロックに埋め込むようになったが、バリチェロの車両は第5戦スペインGP後の車検で、バラストの取り付けが緩んで規定の位置に収まっておらず車両規定違反とされた。

第9戦オーストリアGPでエンジ

### Stewart SF3 Specifications

#### Chassis

Front suspension	Double wishbones, pushrod, torsion bars
Rear suspension	Double wishbones, pushrod
Suspension dampers	Stewart/Penske
Wheel diameter	Front:13in./Rear:13in.
Wheels	BBS
Tyre	Bridgestone
Brake pads	Carbone Industrie
Brake discs	Carbone Industrie
Brake calipers	AP
Steering	Stewart
Radiators	Secan/IMI Marston
Fuel tanks	ATL
Battery	FIAMM
Instruments	Visteon

#### Dimensions

Wheelbase	3035mm
Track	Front:1490mm/Rear:1405mm
Formula weight	600kg (including driver)
Fuel capacity	118ℓ

#### Transmission

Gearbox	Stewart 6 speed	longitudinal semi-automatic
Driveshafts	Stewart	
Clutch	AP	
Pedals	2	

#### Engine

Type	Ford Cosworth CR1
Capacity	2998.0cc
No. of cylinder/vee angle	V10 (72°)
Sparking plugs	Champion
Electronics	Visteon
Fuel & Oil	Texaco
Weight	99kg

ンの排気をサイドポンツーン後方面から行なう、いわゆる上方排気システムへと変更され、合わせて油圧デファレンシャルの導入で、ジョニー・ハーバートのドライビングスタイルに合った運動性能へ進化も果たした。またシーズン前半には特徴的だったフロントウイング上面のスプリッタープレートが取り外され、新しい形状の翼端板とフィンが採用されるなど空力方面での改良も進んだ。

こうした改良の結果、SF3のパフォーマンスはどんどん高まり、第14戦ヨーロッパGPでハーバートがスチュワートにとって初めてとなる優勝を遂げ、バリチェロも3位表彰台に上るなど戦績を残した。結果的にコンストラクターズランキングではウイリアムズを1点上回ってフェラーリ、マクラーレン、ジョーダンに次ぐ4位に食い込んだ。しかし、シーズン閉幕を待たずチームはフォードに買収され、スチュワートはわずか3シーズンにわたる活動を終えて、翌2000年からジャガーとして生まれ変わる事となる。



Spanish GP



German GP

イギリスGPからアンダーソンによりサイドポ  
ンツーンの形状を大幅に変更。SF2から踏襲  
の“後傾”エントリーダクト(写真上)は、若  
干短いオーソドックスなスタイルに(写真下)。  
この変更はサバイバルセル領域に関わるため、  
横方向の衝突テストが繰り返された

## Analyze SF3

後期型(左)のポンツーンインターークは、前  
期型(右)に比べ開口面積がやや縮小、イン  
ターーク上面も厚くなる。その他、フロントア  
ッパーアームのカーボン製ブーツの装着、フ  
ロントウイングのスプリッター排除、フィン  
型アンテナの小型化などが見受けられる



Hungarian GP



Australian GP

## スチュワート加入の経緯

—あなたは98年半ばにジョーダンを離れました。すぐに別のチームからオファーがありましたか？

「辞める前の時点で、すでにふたつほどオファーを受けていたが、それについて真剣に検討するつもりはなかった。私はとにかくジョーダンを辞めたかったのであって、別の仕事を待たからジョーダンを出たいと思ったのではない。いわば、まず辞めること自体が目標だった。

クルマの開発パーツが揃って、これでシーズン序盤の作業の成果が出そうだと思えるまではチームにとどまった。そうしたパーツをようやく投入できたのは、イギリスGPのことだ。ドライバーにとってクルマが筋の通った挙動を始めたのはそのときが初めてで、論理的にセットアップを変更すれば、意図した効果が得られるようになった。あの当時、チーム内ではちょっとした論争が持ち上がった。私とエディー・ジョーダンの間に限らず、他の人も含

めてのことだ。私はこの仕事をやっていくのに必要なバックアップが得られないと感じていた。だから、もう終わりにしたかった」

—そして、あなたが自由の身になったと聞いて、みんなが一斉に電話をかけてきたのですか？

「すぐにまた別のオファーがふたつあって、今度はよく考えたうえで相手方にも会いに行った。最初はそのうちひとつを受けようと思ったが、結局はやめることにした。そこへスチュワートからのオファーが来たんだ。私はジャッキー(スチュワート)やポール(スチュワート)と会い、長時間話し合った末にチームに来てくれと誘われた。当面はチーフデザイナーとして働き、まだしばらくはアラン・ジェンキンスがテクニカルディレクターを務めるということだったが、その体制はまもなく変わるだろうという話も聞かされた。その少し前に、私とは関係のないことで、アランとジャッキーが口論をしていたらしい。約1カ月後に初めて出勤した時、ジャッキーが歩み寄ってき

て、『すぐにでも人事異動をしよう

と思う。君はそれでいいかな?』と言われた。私は『できればアランにフォードとのやり取りを任せて、クルマのことに専念させてもらいたい』と答えたが、ジャッキーはそのような私たちを望んでいなかった。そして、アランはチームを離れた」

—それはいつ頃のことですか？

「私が働き始めたのは98年の11月だ。アランが辞めたのは、彼の新車がシルバーストンのシエクダウンで初

めて走った日の翌日か翌々日だったから、12月末のことだね。つまり、その日がジャッキーの言う『人事異動』の日だったわけだ」

—ジェンキンスは初テストに参加して、その後には辞職したのですか？

「ああ。私とアランの間に、敵意のようなものはなかったと思う。私が加わる前の、過去に遡ったどこかの時点で、何らかの揉めごとがあったんだ。ジャッキーは一度こうと決めたなら、必ずやり通す人だからね」

**すでにコンセプトは決まっていたが、ずいぶん多くの部分を変えることになった**



ゲイリー・アンダーソン  
Gary Anderson

1951年3月9日生まれ。北アイルランド出身。メカニックとしてレースの世界に入る。エンジニア等を経験したのち、レイナードではデザインチームを率いた。89年末にエディー・ジョーダンに誘われジョーダンに加入。92年以降はテクニカルディレクターとして、98年途中までチームの技術面を指揮。その後はスチュワート、ジャガー、再びジョーダンに在籍し、数々のマシンを手掛けた。現在はTV、ラジオ、雑誌など多くのメディアで活躍する

## SF3の素性

—チーム加入が11月だとすると、もう翌年のマシンデザインは終わっていたのではないのでしょうか。そこからどのようなあたりで貢献できたのですか？ あなたはSF3の最初のシャシーが気に入らず、補強させたという話も聞いています。

「あのクルマは98年のマクラーレンに做ったものだったと思う。コクピットとモノコックのフロント両サイドを高くしたタイプのデザインで、私はあまり感心しなかったが、レギュレーションの抜け穴を突くようなところがあつた。ともあれ、クルマのコンセプトはもう決まっていたものの、パーツの製作や最適化といった部分でやらねばならないことは、まだたくさんあつたんだ。

最初のシャシーは製作が始まったところだった。だが、彼らが使おうとしていたモノコックの素材は、F3で使うような安価なもので、それではシャシーの剛性が本来あるべきレベルに達しそうになかった。その

前任者に放り出されたマシンを引き継いで

# 感心しないデザインだった

ゲイリー・アンダーソンインタビュー

アンダーソンがチームに加入した時にはすでに最初のシャシー製作が始まっていたうえにシェイクダウン直後に設計者が去ってしまうしかし彼は他人の生み出したマシンを理解しながら改良を重ね年間を通してコンペティティブに戦った

Text/Adam Cooper Translation/Kenji Mizugaki  
Photos/Atsuo Sakurai(BOOZY), Hiroyuki Orihara  
Kenji Sawada, XPB Images, SAN-EI

Interview with

# Gary Anderson

ちはマニクールで悔しい思いをした。あのとき（ハインツ・ハラルド）フレンツェンが勝てた唯一の理由は、ジョーダンの燃料タンク容量に余裕があつて、天気の状態に合わせてステイントを延ばせたことにあり、こちらはそれができなかったことだ。ルーベンス（バリチェロ）はレースをリードしていながら、最初に決めていた周に給油をするしかなく、残念なことに路面の状況から言えばピットインが早すぎたんだ。あれが何よりも大きな問題だったね」

## 攻めたエンジン

——コスワースのエンジンは、とてもコンパクトで軽量でした。あなたはどう評価していましたか？

「重量は100kgを切っていたから、軽さやサイズの点では文句なしのエンジンだった。まあ、コンパクトでいいエンジンだったが、いくつか弱点も抱えていて、信頼性に少々難があつたね。そのせいでガツカリさせられたことが何度かあつた。そして、そうした問題を克服するために、残念ながら少しデチューンしなければならなかった」

——信頼性の問題は、コンパクトなパッケージングの代償として仕方のないことだったのでしょうか？

「エンジンの軽量化は、トラブルの潜在的な原因にならない範囲でやるべきだ。あのエンジンの場合、弱点のひとつはクラクシャフトのバラ

ンスウエイトにあつた。ウエイトは比重が重いタンクステンで作られていたが、この材質は切削加工が難しく、クラックは加工傷から始まっていた。結局、機械加工の工作水準を上げるという単純な対策が効いた。ただ残念なことに、最高回転数を500rpmほど下げなければならなかった。この解決方法でどこまでプッシュできるようになったのか、確かなことは誰にも言えなかったからだ。シーズン前のテストでも何基かブローアップしていたので、開幕戦のオーストラリアはデチューンした

状態で迎えた。

またエンジン後部にスロットルアクチュエーターに油圧を供給するパイプがあつて、そこからのわずかなオイル漏れもよくあつた。これはパイプを設計し直すことで解決した」

——シーズン中もエンジンの開発はあつたのでしょうか？

「我々はパフォーマンスと信頼性のリスクのシーソーに乗せられていた。まあ実際のところ、ずいぶん昔のことだから、まだ知識やノウハウが十分ではなかった。データもそれほどなく、理解も進んでいなかった。私

たちはコスワースからエンジンを受け取り、それをクルマに載せるだけだった。クラクシャフトにこんな改良を加えたとか、回転数を250rpmほど抑える必要があるとか、逆に250rpm余計に回してみてもいいとか、向こうから言われたことは一度もなかったね。

フォードのニール・レスラーがコスワースと私たちの仲介役だったのだが、これがまた厄介な人物だった。彼は徹底してコスワースの立場を守ろうとしていた。すぐにニールが首を突っ込んでくるので、進歩につながるようなこと、あるいは問題の解決方法を見つけないことなどで、コスワースと建設的な話し合いをするのはとても難しかった。クルマには何の問題もなく、チームは揃いも揃って愚か者ばかりというのが、彼の見解だったからだ（笑）」

## マシン開発と不穏な前途

——あの年、クルマについてはどんな開発が行なわれたのでしょうか？

「絶えず何らかの取り組みはしていた。新しいフロントウイングを作ったし、サイドポントーンも何種類か試し、アンダーフロアも作り直した。ところが、やがて私たちは思いも寄らぬ問題に直面した。例のレスラーの存在だ。フォードの上層部にいるような人だから、人当たりは良かったし、とにかくチームの味方につけておきたい人物だった。ただ、彼は

あらゆることに対して否定的なんだ。例えば、『新しいサイドポントーンを作りたい。そうすればダウンフォースが2%は向上する。型やツールを用意するのに2万5千ポンドくらいかかりそうだ』といった話をする時、彼は『いや、それは絶対に無理だ。2%なんてあり得ない。無理に決まっている』と反論するんだ。

翌年チームがジャガーになっても、まだ彼が現場を預かっていたが、とにかくいつもネガティブで仕事やりにくかった。今にして思えば、99年の時点でそうなることは予見できた。こっちよりライバルのエンジンの方が優れていると、うっかり口に出そうものなら、彼は『コスワースが間違っはうが、コスワースは神だ』とささ言ひ出しかねなかった」

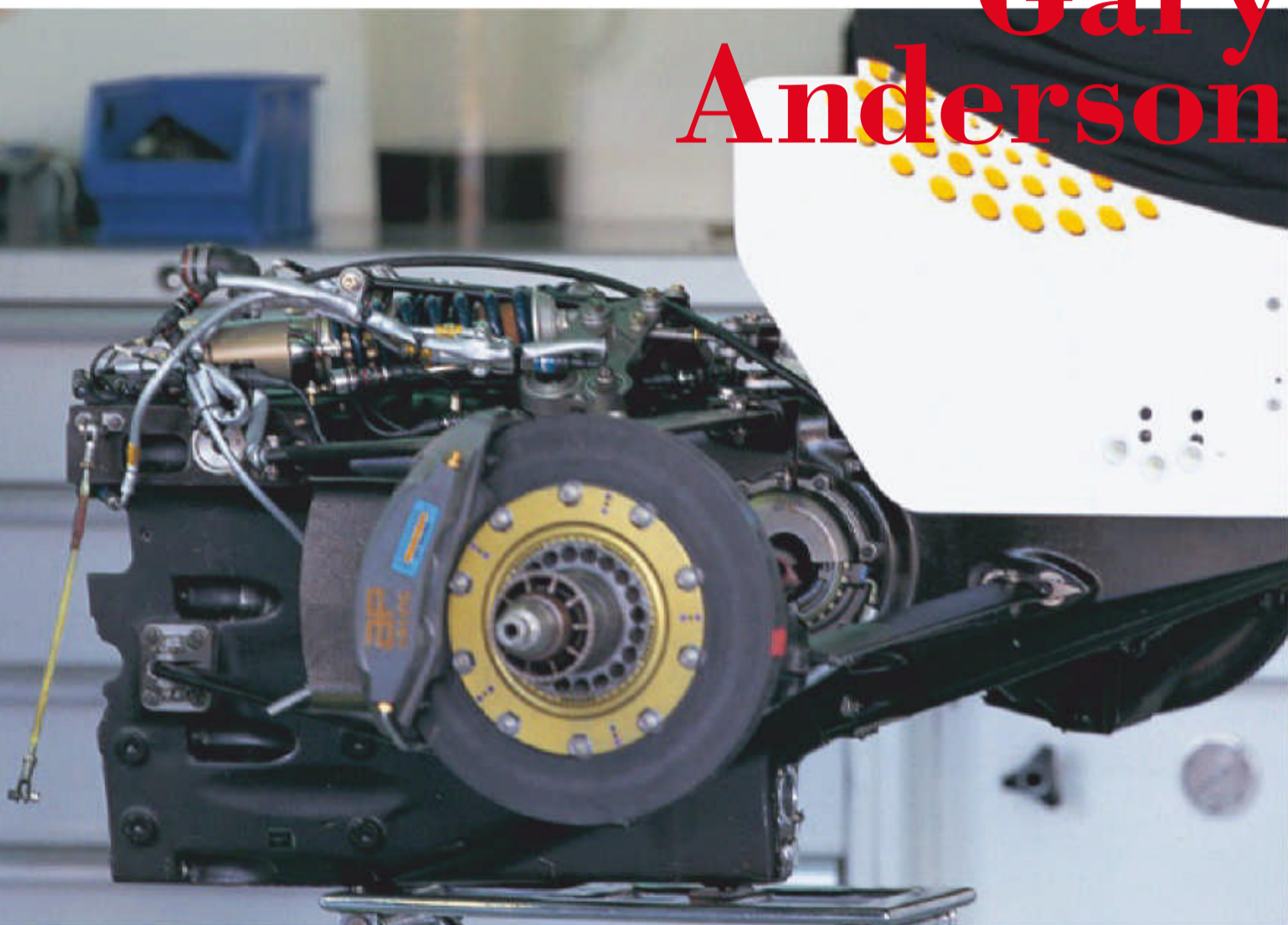
## バリチェロの活躍

——あの年のレースをいくつか振り返ってみたいと思います。まず、開幕戦のグリッドでは2台揃って火災に見舞われました……。

「あれもまた、ある意味で軽量化の結果だった。エキゾーストマニホールの奥にオイルギヤラリーがあつて、エンジン後部のスカベンジングポンプにつながっていた。シリンダーヘッドに溜まったオイルは、すべてそこに流れ込むのだが、そのオイルを流すチューブはカーボンファイバーで作られていた。

このパーツをコスワースに納めて

## Interview with Gary Anderson



カーボン製ギヤケースをやめ、99年はマグネシウム製に変更したが、クラクシャフトストラクチャーとの熱膨張率の違いから、開幕前のテストではリヤウイングが脱落するトラブルに見舞われた

## SF3の最大の欠点は、燃料タンクのサイズにあった





レギュレーションフィン、モノコック下面形状、大型のバージボード、インダクションポッド左右のフィンなどがMP4-13に似る。サイドポンツーンは独特だが後に改修された

1台目のシャシーは、すでに途中まで作られていたので、そのまま完成させるしかなかった。そして次からは、素材の貼り込みから完全に見直して作り、結果として剛性は大幅に向上した。こうして2台目のシャシーはしっかりとしたものになり、テストからシーズンの終わりまで、ずっとそのシャシーを使った。その後、最初のシャシーはどこかのレースにスペアカーとして持ち込んだくらいで、ほとんど走らせていない。シルバーストンでのシイクダウンで走らせたのは1台目のシャシーだ」

——空力については、どうだったのでしょうか？

「空力のデザインをしたのはエグバル・ハミディだった。どうしてなのか私には理解しかねるのだが、彼は遠く離れたカリフォルニアにあるスイフトの風洞で仕事をしていて。そして、エグバルは私に情報を与えることを渋り、空力のデータを共有しようとしなかった。『エアロダイナミシストは私だ。そっちに何を伝えるかは、私が決める』と言われてね。私の仕事のやり方とは、まるで噛み合わなかった。そうしたことや何かで彼と議論になり、結局エグバルもチームを辞めた。私の方から、あれを見せろ、これを見せろと言われるのが気に食わなかったようだ。そんなわけで、私の友人でジョーダンでも一緒に仕事をしたダレン・デイビスがチームに加わって、空力

プログラムを引き継ぐことになったんだ。タナカという名の日本人もいた。彼はエグバルの副官のような立場だったが、一緒に辞めずにチームにとどまった。

実際のところ、空力部門を強化したわけではなく、ただエグバルが抜けた穴を埋めながら、方向性が異なるアイデアを取り入れた程度だった。彼とは知識のレベルも、それまでの経験も違っていたからね。そして、クルマ全体の空力特性を確かめてみると、98年のジョーダンで起きたのと同じ傾向がわずかに見られたので、その部分に対策を施した。開幕戦か第2戦のあたりで、サイドポンツーンやフロントウイングの翼端板などを新しいものと入れ替えたんだ。すでにコンセプトは決まっていたが、それからずいぶん多くの部分を変えることになった。

カリフォルニアにある風洞を使うのは、ロジスティクスのみならず、言っても、大きなハンディキャップだった。向こうへ行って風洞で1週間仕事をして、残りの3週間はファクトリーで過ごすわけだが、その間はまったく何もできず、小さな部分

MP4-13と同様に、ステアリングタイロッドの位置がアップアームと同一平面にない構造を採用。トーションバーも、前年の縦に飛び出した構造から地面と水平になるようにレイアウトが変更された



の最適化もできない。3週間で様々なアイデアを出しておき、それを持ってまた1週間の風洞実験へ向かうんだ。率直に言って、ひどく不便で効率の悪いやり方だった」

——SF3のパッケージの弱点は、どこにあったのでしょうか？

「あのクルマの最大の欠点は、燃料タンクのサイズにあった。クルマを設計した段階では、途中で給油をするのならレースの折り返し点プラスマイナス5周くらいで入れるのが合理的だと考えたようだが、それは愚かな判断だった。結果として、私た



イギリスGPからはサイドポンツーンがオーソドックスな形状に変更され、よりマクラーレン風に。またその翌年のオーストリアGPでは、フェラーリに続いて上方排気を採用（写真はイタリアGP）

## SF3は、かなり出来のいいクルマで 開発による進化も大きかった

くなるのか、私にはどうしても理解できなかった。モンツァでは最初のランの後に、彼と無縁で激しい口論をしたのを覚えている。私がついに我慢しきれなくなり、彼のパフォーマンス不足、努力不足を責め立てた。そういうことに関しては、かなり短気な方だからね。自分を信じて、大きくタイムを縮めようと自分に言い聞かせながらコースに出て、その1周で決めるということが、彼にはできないようだった。一方でルーベンスはそれができた」

うになつて、ハーバートも調子を上げてきたのではありませんか？  
「油圧デフの利点は制御システムにあつて、機械式のデフよりもずっと細かい設定ができた。予選1周のランで役に立ったのは間違いないと思う。機械式と比べると、あのデフはクルマに合わせるような作動の仕方をするからだ。ルーベンスは、どんなものにも適応してしまうから、デフの違いによるタイム差はわずかだった。例えば予選でニュータイヤを使う時は、まだ十分に温まっていない。だから1セットのタイヤで20周走った直後に新品タイヤに履き替えて、ユーズドタイヤにはないコンマ1〜2秒を引き出そうとする時とは、タイヤの働かせ方も違ってくるだろう。特性が多少変わるのは当然だ。温まっていないニュータイヤでコースに出れば、フィーリングも異なり、タイヤをベストな状態に持ってい

くのはより難しくなる。高いレベルからさらに上積みするのではなく、低いレベルから始めなければならぬいからだ。ジョニーはそれがうまくできなくて、苦戦していたのだと思う。あのデフは、ルーベンスと彼のどちらにも助けになったはずだが、ジョニーの方がそれによる伸び代が大きかったとは言えるかもしれない」

——ヨーロッパGPでの優勝で、ハーバートの状況は好転しました。  
「あのレースは、時として起きる番狂わせの好例だった。ルーベンスとジョニーは予選14位と15位から着々と追い上げ、ルーベンスのピットストップまであと1周という頃に雨が降り始めた。前述の燃料タンクの制限で、彼はそこでタイヤ交換をするしかなく、その時点ではまだ路面が濡れてはいなかったのでドライタイヤを履かせた。続いてジョニーがピットレーンに入ってきた時、急に大粒の雨が落ちてきて、ピットの反対側の空は真つ暗だった。そこで彼はウエットタイヤを与えた。もちろん、みんなが話した末の判断だ。ともあれ、彼はウエットタイヤで順位を上げていき、他のドライバーの脱落にも助けられて優勝した。ルーベンスはもう一度ピットに入らなければならず、3位でフィニッシュした。人生はいつもそんなものだ」

らレースをするしかない。現在のF1では、エンジンでもギヤボックスでも、クルマに積む前にテストできるツールが信じられないほど進化している。だが、当時はまだそうした部分を経験則に頼っていた。言ってみれば、風の吹く中で指を一本立て、それで風向きを知ろうとしているような時代だったんだ」

——翌年からのジャガー時代は困難だったことを考えると、99年は楽しいシーズンと言えるでしょうか？  
「そうだね。あの年のスチュワートGPは、まだジャッキーのチームだった。働いていた人たちの多くが、多少なりともジャッキーに畏怖の念を抱いていたが、彼と私の関係に大きな問題が起きたことは一度もなかった。私たちは互いに気心が通じ、彼はみんなのバックアップをしてくれたし、技術面への理解も深かった。説明すれば分かってくれる人で、ドライバーの立場で考えることができた。チームにとって、それはとても良いことだったと思う」

なもので、適応してしまうから、デフの違いによるタイム差はわずかだった。例えば予選でニュータイヤを使う時は、まだ十分に温まっていない。だから1セットのタイヤで20周走った直後に新品タイヤに履き替えて、ユーズドタイヤにはないコンマ1〜2秒を引き出そうとする時とは、タイヤの働かせ方も違ってくるだろう。特性が多少変わるのは当然だ。温まっていないニュータイヤでコースに出れば、フィーリングも異なり、タイヤをベストな状態に持ってい

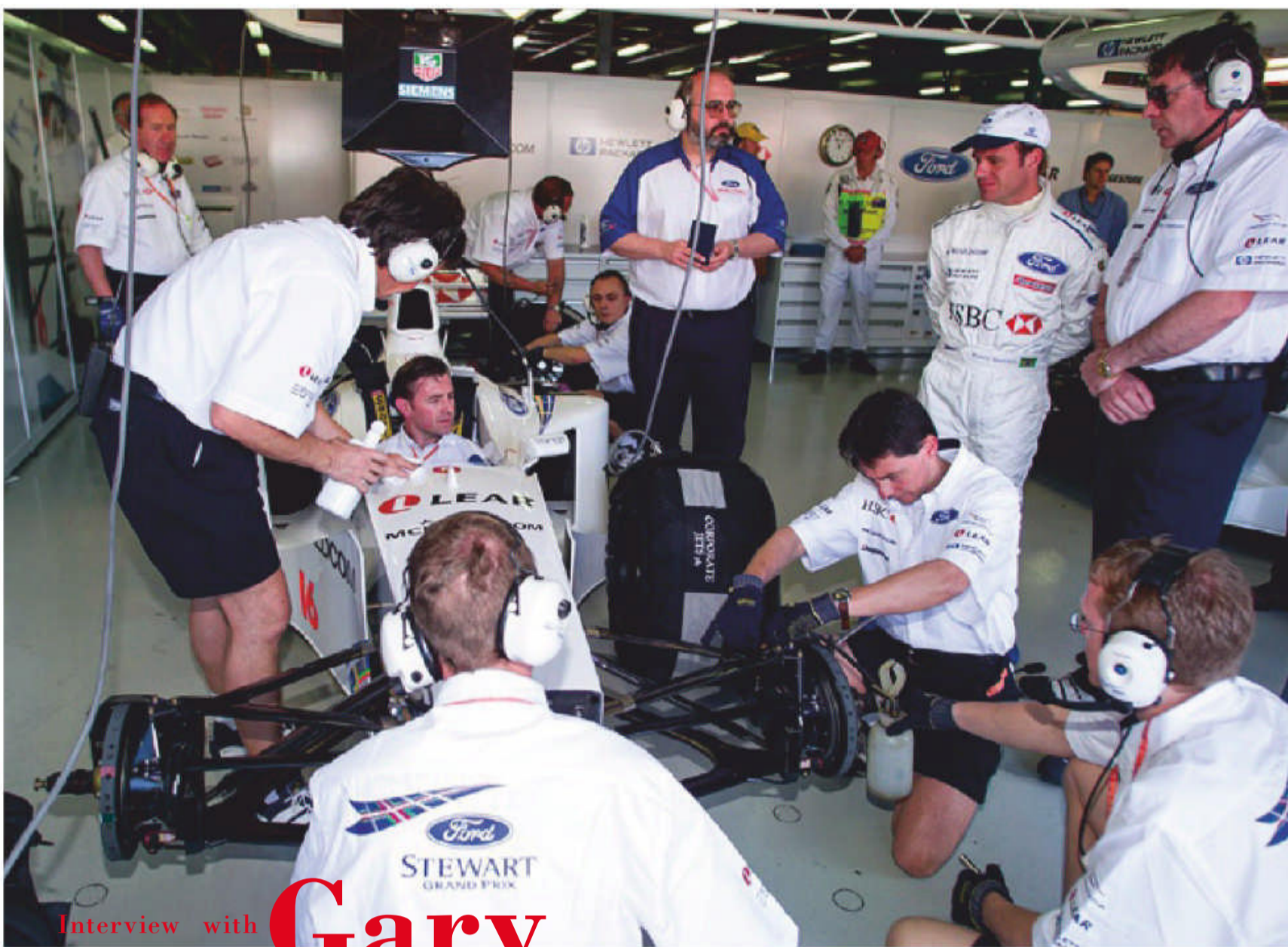
——ヨーロッパGPでの優勝で、ハーバートの状況は好転しました。  
「あのレースは、時として起きる番狂わせの好例だった。ルーベンスとジョニーは予選14位と15位から着々と追い上げ、ルーベンスのピットストップまであと1周という頃に雨が降り始めた。前述の燃料タンクの制限で、彼はそこでタイヤ交換をするしかなく、その時点ではまだ路面が濡れてはいなかったのでドライタイヤを履かせた。続いてジョニーがピットレーンに入ってきた時、急に大粒の雨が落ちてきて、ピットの反対側の空は真つ暗だった。そこで彼はウエットタイヤを与えた。もちろん、みんなが話した末の判断だ。ともあれ、彼はウエットタイヤで順位を上げていき、他のドライバーの脱落にも助けられて優勝した。ルーベンスはもう一度ピットに入らなければならず、3位でフィニッシュした。人生はいつもそんなものだ」

——スチュワートの名のもとで勝つて良かったと感じましたか？  
「優勝できたことはもちろんだが、それをニュルブルクリンクで成し遂げたことが大きかった。ニュルブルクリンクは、ジャッキーがF1で最後の勝利を挙げたサーキットであり、彼には特別な意味を持つ場所なんだ。どんな状況であれ、レースで勝つのはうれしいものだ。チームが適切な判断をして、ドライバーがいい仕事をして、パッケージ全体が正しく機能した時に勝てるわけだから」

——全体としてSF3は、いい思い出と言えるクルマでしょうか？  
「かなり出来のいいクルマで、開発による進化も大きかった。エンジンとギヤボックスの両面で信頼性の問題に悩まされたが、そうしたトラブルに手を焼くのは、この世界では当たり前のことで、それを克服しながら



パリチェロの予選順位は年間を通して良く、フランスGPではPP奪取。しかし、戦略の幅を大きく取れない燃料タンク容量のため、ジョーダン、マクラーレンに先行を許してしまった



## Interview with Gary Anderson

ガレージにてマシンの整備を見守るバリチェロとアンダーソン(写真右上)。カウルが開けられたマシンの脇には、エンジンを隠すようにニック・ヘイズが立つ

いた会社は、生産能力の問題で十分な数を供給できず、レースエンジンとした2基には、たまたま別の会社で作ったものが使われていた。加熱試験やシミュレーションで問題がないことは確認済みだったが、試験をしたものとは違うスペックのチューブが取り付けられていたんだ。そして、どちらもグリッド上で溶けてしまい、オイルが燃え始めた」

——ブラジルGPでは、燃料搭載量を軽くしたバリチェロが一時レースをリードしましたが、エンジンが壊

れてしまいました。

「ルーベンスは、ブラジルでもっと良い成績を挙げて然るべきだった。燃料が少し軽かったとはいえ、私たちのクルマがレースをリードしているのを見ると、そのポテンシャルに自信を持てるようになる。あとは小さな問題を解決する方法を、ひとつずつ探し当てていけばいい。もちろん、信頼性の問題も含めてね」

——スペインGPでは、バリチェロはバラストを兼ねたプランクの取り付けが緩んだため、失格になりました

た。この出来事は、フロアに関するルール変更につながりました……。

「当時はどのチームも、規定の最低重量より60kgも軽いクルマを作っているだけ低いところに大量のバラストを積んでいた。ある日、私はプランク全体を金属の削り出しで作ることを思いついた。大きな真鍮のプレートをクルマの下面に取り付けて、少しでも重心を下げようというアイデアだ。

実際にテストをしたところ、確かに効果はあるようだった。そして、FE（有限要素法）でプランクと固定するボルトに加わる力も解析したが、それが条件を正しく反映したものになっていなかったようだ。真鍮のプレートを保持していたボルトは、レース中に次から次へと折れた。普通のプランクが9kgほどだったのに対して、45kgくらいはあったからね。あれはレギュレーションの抜け穴を突いたアイデアだった。レースは確か8位でポイント圏外だったから、あのときに失格になってちょうど良かったんだ。結果として、ビッグチームが同様のアイデアから一斉に手を引くことにもつながり、私もあまりガツカりはしなかった」

——バリチェロはフランスでポールポジションを獲得します。チームにとっては記念すべき日になりました。

「適切な判断が、あのポールポジションにつながった。レースに関しては、先ほども言ったように本当なら

勝てるどころだったのに、燃料タンクが小さすぎたためコンディションの変化を味方につけられなかった」

### ハーバートの苦戦

——概してジョニー・ハーバートは、予選ではバリチェロに一步譲っていましたが、しかし、油圧デフを導入した後は、成績も向上しました。

「油圧デフはとても優れていたが、最初は信頼性の確立に苦労させられ、レースで問題なく作動させるのには

2、3戦を要した。

ジョニーは不思議なドライバーで、シーズンを通してその傾向は変わらなかった。予選前のセッションでは、ルーベンスと並んで4、5番手あたりにつけて、ずっと好調なんだ。ルーベンスは予選の最初のランに出て行って、上から4番目くらいのタイムを出す。ところが、ジョニーは、いつも18番手あたりなんだよ。プラクティス終了から予選開始までの間に、どうしてジョニーがそれほど遅





98年用にジェンキンスがデザインしたSF2。コクピットからノーズにかけてはフットワークFA17の面影があり、サイドポンツーンから後部はSF3に似る

ーズの社内でもやらせることができた。私のギヤボックスは、彼のものより1カ月ほど早くコースを走ったが、最初からしつかり機能したのは向こうの方だった（笑）」

「カーボンギヤボックスは、なぜそれほど難しかったのでしょうか？」「ファクトリーにカーボンギヤボックスを加工する手立ても場所もない状態から始まったからね。技術的に重要なポイントは、ケーシングのバルクヘッドをチタンで作ることだった。ジョンは「チタン・マニア」と言ってもいいような人物で、バルクヘッドの加工も難なくやっていた。当時のB3は、チタンの機械加工にかけてはヨーロッパで一番の技術とノウハウを持っていたんだ。」

私は自分でチタンのバルクヘッドを削り出そうと頑張ったが、どうしてもうまくできなかった。実を言うと、私はバックアップとしてXトラックにアルミ製ギヤボックスの設計を依頼してあった。そしていよいよこれはダメだとあきらめ、チームの役員会で『バックアップのアルミ製のギヤケースを使わざるを得ない』と発言した。すると、他の全員が急に静まり返った。そして、しばしの沈黙の後にこう言われたんだ。『あれはもうキャンセルした』とね」

「そして、続けざるを得なくなったのですね？」

「バルクヘッドはアルミで作った。」

## 私とポールとでまとめ上げたと言ってもいい

そうする以外に、ギヤボックスを完成させる方法はなかった。だが、シーズン途中でようやくチタンのバルクヘッドを手に入れるまでは、オイルが漏れまくって、それはもうひどいものだった。カーボンギヤボックスは決して悪いアイデアではなかったが、まだ成長過程にあるようなチームには少々荷が重かった。その判断を誤った責任は私にある。先ほども言ったように、見切りをつけるタイミングが遅すぎたんだ」

「98年シーズンの開幕戦に向けて、相当な苦労があったのですかね？」

「いくつかの箱と袋に収めたカーボンギヤボックスを手荷物にして、私はオーストラリア行きフライトに乗った。ガレージに着いた私は、自分で接着剤を使ってギヤボックスを2基組み立てた。水曜の午後に到着してから、その週末全体を通じてホテルの部屋にいられたのはたったの1時間半だった。本当にまいったよ。よくある大きな失敗のひとつに、クルマをシェイクダウンした後、開幕戦までにスペアパーツを5台分用意する作業と時間についての過小評価がある。特に新参チームが犯しが

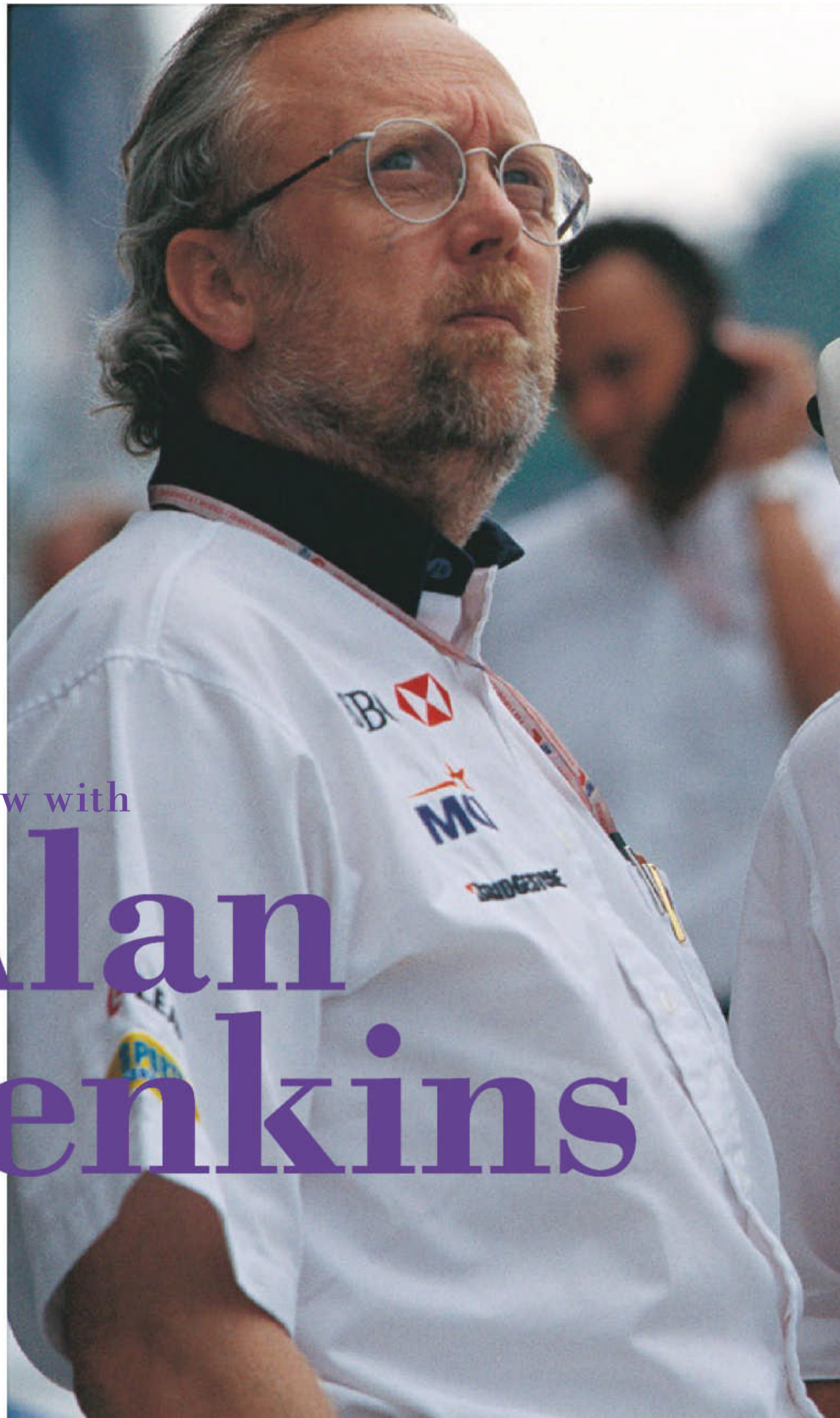
ちなミスで、私たちもそこでひどい思い違いをしていた。そして、99年のクルマを早い時期に走らせるための戦いは、そこから始まった。クリスマス前にSF3を走らせるというのが私の考えで、それは過激な案だと思われた。ジャッキーは、同意しながらも半信半疑だったね。何より大きな障害は、早々にシェイクダウンすることを目指す一方で、99年には新設計のエンジンを使う予定になっていたことだ。実際に何とか準備が整うまで、コスワースのニック・ヘイズは、クリスマス前にク

ルマを走らせるアイデアにはまったく感心しない様子だった……」

### アンダーソンの加入

「98年11月に加入したゲイリー・アンダーソンは、チームにどんな影響を及ぼしたのでしょうか？」

「ゲイリーが来た時点で、もうクルマはほとんど完成していた。彼にはセットアップに関するアイデアがいくつもあり、それを導入する権限を欲しがっていた。例えば、彼とサーキットでどのように協力し合うかとか、そうしたことを取り決めるまで



Interview with

# Alan Jenkins

## スチュワートGP設立

——どのような経緯で、スチュワートGPに加入したのですか？

「私がアロウズ（フットワーク）にいた93年当時、ジャッキー・オリバーはどうかしてポール・スチュワートをチームのクルマに乗せようと奮闘していた。父親のジャッキーとはあまり関わりなくなかったようだが、ポールをドライバーとして迎えるならばフォードのエンジンが手に入ると信じ込んでいたんだ。それはいいアイデアだと思ったし、私はポールとも仲が良かった。ただ残念なことに、ポールはいいドライバーではあったものの、F1でやっていけるほどのレベルではなかった。私はポールと話し合い、F1はちょっと無理だと思いと伝え、身を引くよう説得を試みた。だが、彼は最後にもう一度だけテストをしたいと、考えを曲げなかった。そうして迎えたテストで、ポールはやはりそれほど速くは走れず、残りの時間をヨス・フェルスタッペンに譲った。ヨスは彼とは違うレベルのドライバーで、圧倒的に速かった。こうしてポールをアロウズに乗せるという話はなくなった。そうなる問題は、現役を退いた彼がこれから何をやるかだ。ジャッキーとフォードの結びつきの強さは、彼もよく知っていた。だから、何かをきっかけにフォードが動き出せば、ジャッキーはもちろん、ポールにも

それに加わるチャンスがあるのは明らかだった。スチュワートGPは、そうして始まったんだ。実際のところ、すべては私とポールとでまとめ上げたと言ってもいい。

アロウズにいた時期の最後の6カ月は、2週に一度はポールと会っていた。正式にスチュワートGPの一員になった日には、風洞を探すためにアメリカ行きの飛行機に乗っていたよ。まず最初の6カ月で何をすべきかは、すべて明確になっていた。私たちはありとあらゆる計画を立てて、主なチームメンバーの候補も決めていたからだ」

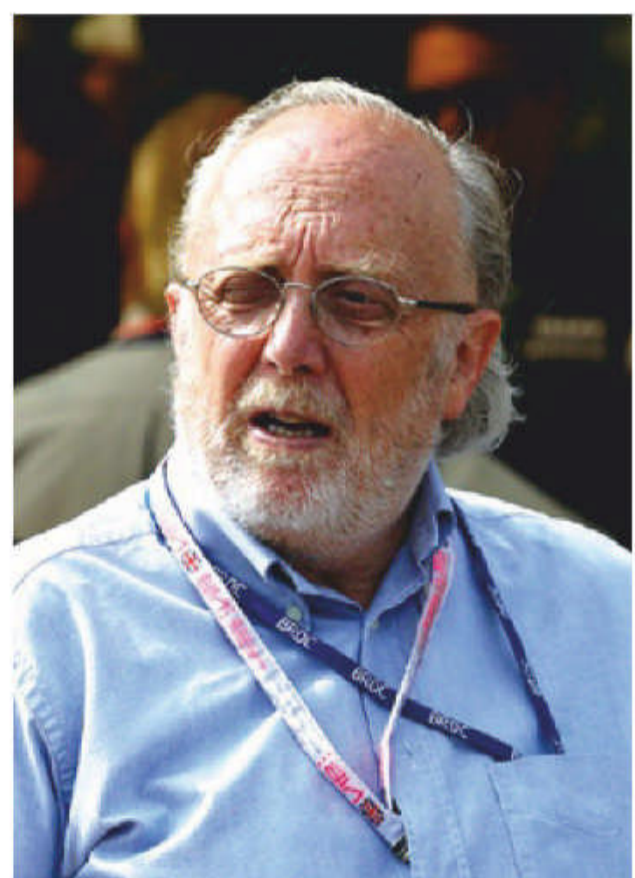
## 2年目の大失敗

——98年は何がうまくいかなかったのでしょうか？

「最初のシーズンである97年は、クルマもシンプルなもので、新チームとしては悪くないドライバーが揃っていた。そして、2年目の不振の原因は、すべて私にあった。あまりに多くのことをやろうとしすぎたんだ。私たちは新しいファクトリーを計画し、そこにはカーボンギャボックスの専用組み立てエリアも用意していた。まだカーボン製のギャボックスなど想像したこともない人が多くて、外部に委託するのは難しかったんだ。ジョン・バーナードもほぼ同期に、アロウズでカーボンギャボックスを手掛けていたが、彼は製作や組み立てを自前のB3テクノロジ

チーム創立当初からデザイナーを務めたジェンキンスはスチュワートGP設立に関わるキーマンでもあったしかし3代目のマシンをシェイクダウンした直後一度も実戦で走らせることなくチームを去りその好走を移籍先のプロストGPから見ることになる

Text/Adam Cooper Translation/Kenji Mizugaki  
Photos/Hiroaki Matsumoto, Kenji Sawada  
WRI2, Motorsport Images, SAN-EI



アラン・ジェンキンス  
Alan Jenkins

1947年7月24日生まれ。イギリス出身。79年にプロジェクト4のF2部門に採用され、80年にはジョン・バーナードの右腕に。その後F1を離れるも、89年にはオニクスに参加。90年にアロウズのテクニカルディレクターに就任し、96年からスチュワート入り。99年はプロストに籍を置くも2000年半ばに解雇され、F1の舞台から姿を消す

アラン・ジェンキンス インタビュー

# スチュワートGPは私が作った

SF3を置き土産にチーム去ったデザイナーの心情



98年末にスチュワートを出たジェンキンスは、99年6月にプロスト入り。しかし、2000年のマシンは成績が振るわず、チームを去ることに

ーとの間で、何かトラブルがあったという話も聞いていますが、実際には何が起きたのですか？

「私は過剰反応を起こしたのだと思う。シェイクダウンを終えて家に帰ると、それっきりファクトリーへは行かなかった。私はフォードとの間で難しい立場に立たされていたんだ。チームとしてフォードに言うてはいけないことがいくつかあり、それは要するに現実的な話をするなどということだった。それはジャッキーが彼らに、3年で世界選手権タイトルを獲得すると約束していたからだ。当時、私はフォードの役員会に出席していた。当初はジャッキーが参加していたのだが、最終的には私だけになった。彼はいつも急に「大事な用」ができて、3カ月に一度の役員会には私が出席したんだ。だが、そんな会

## スチュワートGPを離れる最後の日だけは



議で私にいったい何ができただろう。フェラーリの予算が私たちの10倍と知ったうえで、どうしてフォードのお偉方に『あと1年でフェラーリに勝てます』なんて言えるだろうか。私たちは追い詰められていた。いよいよ世界選手権を勝ち獲るべき3年目を迎えていたんだ」

——チームを辞めたことを後悔していますか？

「ああ、後悔している。もうちょっと違うかたちで対処することもできたと思うからだ。家の電話が鳴って、『いったいどうしたんだ？』とポールに言われ、私は『もう仕事に行くつもりはない』と答えた。それはよ

く覚えているし、いまだにああするのが正しかったのだろうかと考えることがあるよ。あんなふうにするべてを放り出し、自分の考えを曲げず、彼らがやることをただ眺めていたのを後悔しているのは確かだ。だが、そのまま仕事を続けければ、私は2月にはまた役員会で、他チームの10分の1の予算でどう戦うつもりなのかを話さなければならなかった。まあ、それはそれでいい精神修養にはなっただろうけど……。

ともあれ、あの日シルバーストンで、私がどんな気分であのクルマを走らせたかは誰にも想像できないと思う。レースが始まる時には緊張が

伴うものだが、新車のシェイクダウンはまた別物で、何度経験しても慣れるということはない。誰もがクルマを作った人に注目し、その人がそれまで言ってきたことが試される。個人的なレベルで言えば、それがF1の魔力なのだと思う。すっかり夢中になって、多くの仲間がいることも忘れてしまう。スチュワートGPについては何の後悔もない。ただ、あの最後の日だけは別だ」

——あなたが去った後のクルマのパフォーマンスについては、どう思われますか？

「多少損なわれた部分はあったと思う。結局のところ、ゲイリーが作っ

たクルマではなかったからだ。私がチームにいて、クルマについて話し合うことができたら良かったんだがね。まあ、彼が私の考えに同意したとは限らないが……(笑)。ただ、あのクルマの何が正しくて、何が間違っていたかについての討論は、興味深いものになったと思う。あのクルマのサスペンションでは、ちよつと変わったことをいくつか試していて、それは簡単には取り外せないものだった。ゲイリーが苦勞した理由も、そこにあつたと思う。彼が変えたいと思つても、変えられない部分があつたんだ。かなりタイトなパッケージングだったからね。

私たちが何をやるうとしたのか、彼が理解するにつれて状況は良くなつていった。できることならゲイリーと力を合わせて、あのアイデアを機能させてみたかった。多少の意見の衝突は起きたに違いないが、きっと面白かつたと思う。もつとアイデアを他人と共有していれば、素晴らしい発展があつたはずだ」

——SF3がグランプリで1勝を挙げたことを誇りに思いますか？

「あのニユルブルクリンクのレースでは、私はプロストGPにいた。そして、2位でフィニッシュしたのはヤルノ・トゥルーリだった。私がどんな気持ちだったか想像できるかね？ 少しもうれしいとは思えず、かつて一度も味わつたことがない妙な気分だったよ……」



96年イギリスGPのグリッド上で、談笑するジェンキンスとポール・スチュワート。ふたりは新たなF1チームを立ち上げる夢に挑んだ

99年の新しいエンジン(CR1)について聞かせてください。  
「彼らとは激しく戦った。特にニックとは徹底的に戦ったよ。コスワースには古いヒエラルキーがあって、

## 新型エンジン

興味深いプロセスになったはずだ」  
一緒に仕事をできる方法を探すのは、明らかだった。それだけに、私たちがやり方ではジョーダンを育て上げた実績があり、スチュワートでも同じようにやりたいと考えているのは明らかだった。それだけに、私たちが一緒に仕事をできる方法を探すのは、興味深いプロセスになったはずだ」

「毎週ニックに催促をしていたし、彼らが嫌がりそうなことは何でもやっただろうと思う。」

その壁がとても厚かった。ニックは優れた人物で、私も彼のことは好きだったし、時にはのんびり会話を楽しむ友人のような仲だった。ところが、コスワースの社内では、彼よりも古株たちの意見が通ることが多かった。そんなふうだから、その後メルセデスへ行ったアンディ・コーウエルも、移籍のチャンスが訪れるとすぐにそれに飛びついた。彼は生え抜きの若手の中でも、特に優秀なエンジニアのひとりだったんだ」

「ともあれ、彼らはクリスマス前にエンジン完成させたのですか？」  
「毎週ニックに催促をしていたし、彼らが嫌がりそうなことは何でもやっただろうと思う。」

「私が第3のエンジンを自分のクルマで持ち帰り、SF3がシルバーストンを走ったのは、次の週の火曜日だったと思う。エンジンは何の問題もなく搭載できて、すぐに始動して走らせられた。シャシーの方は前日には完成していて、エンジンを待つばかりになっていったんだ。そうして、私たちはやればできることを証明したが、ジャッキーとポールは絶対に

無理だと思っていたようだ。今度こそシーズンの開幕までにすべてを間に合わせようと、私は必死で駆け回り回っていた。  
ある意味、そこまで急ぐ必要はないものもあったのは確かだが、大局的に見れば、早すぎて困ることは何もなくなかった。私はチームの首脳陣と絶えず戦っていた。なぜそれほど急がせるのか、どうしてこれをやるのかと、言い続ける必要があったんだ」

## チーム離脱

「あなたはSF3のシェイクダウンに立ち会った後、すぐにチームを離れることを決めました。ジャッキー

後悔が残っている

## Interview with Alan Jenkins



ヨーロッパGP終盤、前年にジェンキンスがデザインしたSF3を駆るバリチェロと、同年所属チーム(プロスト・ブジョー)のトゥルーリが2位を争い、トゥルーリが逃げ切った(上写真)。一方で、同じくSF3を駆るハーバートは優勝を飾り、自分がデザインしたマシンは勝利したが、所属するチームは敗北する複雑な状況に(右写真)



# SF3

## Variations

ポール獲得あり！優勝あり！  
2強に割って入る速さを見せつけ  
コンストラクターズ4位獲得

シーズン序盤はエース格のバリチェロが  
フォード・ワークスの新世代エンジンCR1を積んだSF3で  
マクラーレン&フェラーリの2強に割って入るスピードを披露  
ハーバートもヨーロッパGPで表彰台の頂点に立ち  
スチュワートGPの活動最終年を過去最高ランキングで締めくくった

Text/Jotaro Takayasu Photos/Hiroshi Kaneko, Atsuo Sakurai (BOOZY)  
Kenji Sawada, Hiroyuki Orihara, Bernard Asset, SAN-EI



1



2

### Rd.1 Australian GP

❶前年限りでグッドイヤーが撤退したため、全車ブリヂストンタイヤを履く。規程変更で前輪のトレッドに彫られた溝は、後輪同様4本に。SF3は前年のマクラーレンMP4-13に倣いモノコック下部を船底型としたローノーズコンセプトを採用。前年限りでチームを離れたアラン・ジェンキンスが基本を設計し、ジョーダンから移籍してきたゲイリー・アンダーソンがその後を引き継いで各部をモディファイ。リヤメインウイング上に2枚構成のフォワードウイングを装着。16号車には、チーム在籍3年目のバリチェロが乗る。❷後輪前のコークボトル部にフィンを1枚装備。サイドポンツーン上面に翼形状のアンテナを装備。インダクションポッド上にダミーカメラを装備した17号車のステアリングは、ザウバーから移籍してきたハーバートが握る。❸ノーズ上面はピトー管のみでアンテナは1本もない。コクピット前の突起はフロントロールオーバーバー。フロント翼端板にフィンを水平装備



3





1



2



3

### Rd.2 Brazilian GP

**1**2バリチェロ車はインダクションポッド上にオンボードカメラ、ノーズ上のピトー管後方にフェイスカメラを装備。リヤ翼端板の内側前端上部に小さなフォード・オーバルを貼る。予選でシューマッハー（フェラーリ）を抑えて3位獲得。決勝は序盤から首位に立ち、地元のファンを沸かせたが、3番手走行中にエンジンが壊れ、リタイア。**3**リヤウイングはフォワードウイングを外し、メイン1枚+フラップ2枚のシンプルな構成。サイドポンツーンインテーク形状と、構成が複雑なフロントウイングがSF3の特徴。**4**そのフロントウイングはメインウイングに上辺をL字に折り曲げたスプリッターを装備。これを翼端板からのロッドで補強。後端を下部スプリッターと一体化。予選10位のハーバートは、ハイドロリック系のトラブルで15周リタイア



4



3

### Rd.3 San Marino GP

①フロントサスペンションを小変更。アッパーアームに翼断面形状のカーボン製ブーツを装着、外観がひと回り太くなる。ノーズ上面、ピトー管の後方にアンテナを1本追加。プラクティスでバリチェロはリヤフォワードウイングを装備。  
 ②決勝はフォワードウイングを外して走り、3位表彰台を獲得。③リヤロウウイングはウイング全体を支持する中央が盛り上がった形状の1枚と、水平シルエットのフラップで構成。ロウウイングとドライブシャフトの間のスペースから排気管が出る。メインウイングフラップの裏(と表)には世界最大級の銀行である香港上海銀行「HSBC」のロゴを貼る。④バリチェロ車に代わってハーバート車のインダクションポッド上にオンボードカメラを搭載。金曜日から水漏れをはじめ、燃圧トラブルなどの不具合に悩まされたハーバートは予選12位。決勝はエンジンブローで10位(完走扱い)、無得点

2

4



1

### Rd.4 Monaco GP

1 リヤメインウイング上にフォワードウイングを装備。フロントフラップ後端にエクステンションをつけて面積を拡大。ハーバートは予選13位、決勝は33周目走行中に右リヤサスペンションが壊れてリタイア。2 バリチェロ車はインダクションポッド上にオンボードカメラ、ノーズ右側にダミーカメラを装備。3 市街地コースでも上位のマクラーレンやフェラーリに迫るハンドリングの良さが顕著に。リヤのアップフラップはメインフラップ後方にもう1組追加したタンデム構成に。「エンジントルクもトラクションも良好」と絶好調のバリチェロは予選5位、3列目グリッドからスタートし、終盤5番手をキープして入賞を目指すも、好走していた72周目にハーバート車同様、右リヤサスペンションが破損してマシンを止める（9位完走扱いという悔しい結果に）。4 低速仕様のリヤロウウイングは通常よりも1枚多い3枚構成



2



3



4

## Rd.5 Spanish GP

1 フロントサスペンションのアップーアームはわずかに下半角がつく。タイロッドはアップーアーム下に配置。空力を考慮してアップーアームと同じ高さにするマシンが多いが、この位置にするの利点は操舵に必要な力が軽くなること。これは開発の際に倣ったマクラーレンと同じ構成。フロントウイングは前戦モノコGP同様、フラップ後縁に延長パーツを装着。低重心化の一環としてアンダーパネルとスキッドブロックの装着に新設計の真鍮製プランクプレートを採用。バリチェロ車のこのプレートを留めるボルトがレース走行中に緩んでいたことが決勝終了後の車検で発覚。危険物搭載およびプランクプレートの取り付け方法違反で失格。2 ハーバート車のリヤウイングは標準構成。予選14位、決勝リタイア



## Rd.6 Canadian GP

1 リヤウイングはフォワードウイングなしの標準構成。フラップ上縁にガーニーリップを装備。フロントウイングはフラップ後縁のエクステンションを外し、両端に小さな黒いガーニーリップを装備。開幕戦からフロント翼端板の水平プレート上面に「HSBC」のロゴの“一部”を貼る。バリチェロは予選でセカンドグループのトップとなる5位、決勝はスタート直後の1コーナーでスピントウルーリ（プロストGP）と接触、ステアリングコラムにダメージを負いながらも周回を続けたが、15周目にマシンを降りる。2 ハーバート車の前後ウイングはバリチェロ車と同じ構成。予選10位からスタートし、69周レースの41周目に5番手に上がるとポジションをキープしてゴール、シーズン初入賞



1

### Rd.7 French GP

①リヤのロワウイングを3枚構成とした第4戦モナコGPに近い仕様。コクピット側に装着したディフレクターは開幕戦からサイズ、位置とも変化なし。②フロントウイングは上面に設置していたスプリッターを外し、スッキリとした外観の新バージョンに。フロントフラップ後縁にモナコGP仕様よりも面積の小さいエクステンションを装着。③ハーバートは1周目に2速ギヤが壊れ、その後は他のギヤも次々と使えなくなり、わずか7周で戦列を去る。④一方、バリチェロは絶好調。雨の予選で自身2度目、チームにとっては初となるポールポジションを獲得。決勝はハッキネン（マクラーレン）やシューマッハー（フェラーリ）と首位攻防を演じた。終盤、2番手走行中に燃料が足りず緊急ピットイン。順位をひとつ落としたが、シーズン2度目の3位表彰台

2



3



4





1



2



3

### Rd.8 British GP

①チームのホームグランプリでSF3のモディファイは続く。真横から見て後傾していたサイドポーンインタークーを一般的な垂直タイプに形状を変更、ディフューザーも新型に。直前のテストでフェラーリ・タイプの上方向気システムを試したが、実戦投入は見送られた。サイドポーン上部、コックピット脇の小さなフォード・オーバル下にあったアンテナは、第4戦モナコGPから設置位置を左側のみとしたため右側にはない(35ページ写真③参照)。予選7位からスタートしたバリチェロは終盤、左フロントタイヤのパンクで8位がやっと。②それまで上辺が広く下辺が狭い台形状だったサイドポーン開口部の正面形状は幅の狭い長方形に。③リヤアッパーウイングはスタンダードな3枚構成で、メイン上にフォワードウイングを装着。④ハーバートは予選10位、決勝13位



4



1

### Rd.9 Austrian GP

1 リヤアッパーウイングはフォワードウイングを外した標準的な3枚構成。フォードは高回転高出力型の新バージョンのCR1シリーズ3を投入。この新型エンジンの特性に合わせてエキゾーストシステムを前戦で投入を見送っていた上方排気に変更。この変更でドライバビリティが向上し、バリチェロは予選5位から絶妙なスタートを決めて2番手にジャンプアップ。タイヤ交換後、4番手走行中の56周目にエンジンが壊れて戦列を去る。2 フロントウイングは前戦同様、フラップ後縁にエクステンション、両端にガーニーリップを装着。ハーバートは予選6位を記録、3列目グリッドにバリチェロと並ぶ。1周目に他車との接触でリヤウイングが外れて緊急ピットイン、21番手に後退。その後は安定したペースで走り、じわじわと順位を上げて14位完走。3 前戦のモディファイでセンターディフューザーの左右サイドパネルがそれまでの直線タイプ（35ページ写真4参照）から下部を内側に屈折させた新形状に



2



3



1



2

### Rd.10 German GP

①ウイングは前後とも高速仕様。フロントフラップ後縁のエクステンションは未装備、両端のガーニーリップもなし。リヤメインウイング上に設置するフラップの支持ステーは中央に1個が一般的だが、SF3は左右2カ所に装備。②リヤアッパーウイングは翼厚の薄いメインとフラップの2枚構成。バリチェロはフォードの最新CR1シリーズ4エンジンを予選で初めて使い、6位。決勝は4番手走行中に hidroリック系の故障で6周リタイヤ。③高速仕様のリヤローウイングはアッパーウイング同様、2枚構成。レスダウンフォース仕様のウイングといえども300km/h以上の速度域ではかなりのダウンフォースがかかる。ハーバートは予選でストレートを走行中に突然リヤウイングが壊れて、ダウンフォースを失いスピン。幸い親指の捻挫だけで大事を逃れた。このアクシデントで速さを失い、予選・決勝とも14位



3



## Rd.11 Hungarian GP

1 バリチェロは、予選でこの年の自己ワーストとなる8位からスタート。終盤にヒル（ジョーダン）との一騎打ちを制して5位でゴール、久々の入賞を果たす。2 前戦から一転して前後ウイングは重装備の中低速仕様。フロントはフラップ後縁にフルワイドのエクステンションを装着。それまでエクステンションと別パーツだった左右両端のガーニーリップは、サイズが大きくなりエクステンションと一体成形。リヤはフォワードウイングフラップにもフルワイドのガーニーリップを装着。サスペンションダンパーは、ガスボトル分離型のペンスキー社製から一体型の自社製に変更。フロントの(Spring)は開幕戦から上位のマクラレンやフェラーリと同様、トーションバーをモノコックバルクヘッド上部に水平マウント



## Rd.12 Belgian GP

1 第9戦オーストリアGPからは、フェラーリが先鞭をつけた上方排気システムも実戦投入。フォードはシリーズ4エンジンを実戦に投入。シーズン後半戦になってもエンジン、シャシーともに開発ペースを落とすことなく進められた。ハーバート車は、翼厚の薄い高速寄りのリヤウイングを装備。10番手からスタートした決勝はブレーキトラブルでリタイア。2 リヤウイング中央、メインウイング下に排気することによってダウンフォースが増えるとともにミッション周辺に余裕の空間ができてカウル内部の冷却も改善し、空力パッケージのポテンシャルも向上した。プラクティスからメカニカルグリップ不足に悩まされていたバリチェロは、予選では好走し7位も、決勝はペースが上らず10位

## Rd.13 Italian GP

1 リヤウイングは第10戦ドイツGPよりも翼弦長が短く、迎角を抑えたフラップを装備。フラップのエクステンションを外したフロントウイングも構成はドイツGPと同じだが、フラップは迎角を抑えて装着。バリチェロ車はインダクションポッド上と左側面にオンボードカメラを装備。CR1シリーズ4エンジンを予選で使用。決勝は信頼性の高いシリーズ3。予選7位のバリチェロは、決勝日朝のウォームアップでトップタイムをマーク。決勝はクルサード（マクラーレン）を抑えて4位入賞。2 リヤロウイングは2枚構成。カウル内部のリヤエンドは、上方排気の採用でエキゾーストパイプがなくなったことで空間に余裕ができ、かなり風通しがよくなった印象を受ける。ハーバートは予選15位、決勝はクラッチの故障でリタイア



1



2



1



2

## Rd.14 European GP

1 フロント翼端板は後方下部が外側に張り出し、その上方にカナードを装備。リヤのメインウイングは翼厚が薄く、深く下方にえぐれた形状。その上にフォワードウイングを装着。メインウイングとフラップをつなぐステーは、エアフェンスと呼ばれるほどの大きさ。フォワードウイング上、翼端板内側の狭いスペースには、相変わらず小さなフォード・オーバルを貼る。15番手スタートのバリチェロは、波乱のレースで3位表彰台を獲得。2 リヤロウイングは3枚構成。最下段のウイング裏に貼られた遮熱シートはカウル内排気を採用していた時の名残りか。予選14位からスタートしたハーバートは、上位陣が次々と脱落する決勝でノミス、ノートラブルで走行。終盤50周目に首位に立ち、チーム初、自身3度目の優勝を飾る



1

### Rd.15 Malaysian GP

①ノーズ先端にある「TEXACO」のロゴマークを同社のオイルブランド、「Havoline」に変更。星マークのデザインに加えて円形の赤い地色も左側が青色に。ウイングの構成は前戦と同じパッケージ。フロントウイングはフラップ両端のガーニーリップを一体で成形したフルワイドのエクステンションを装着。フロントブレーキダクトは開口部が狭い三角断面の新型。バリチェロ車はインダクションポッド上とノーズの右側面にダミーカメラを装備。②ハーバート車のウイング構成はバリチェロ車と同じ。前戦の優勝で俄然息を吹き返したハーバートは、予選5位、決勝は4位でゴール。その後ワンツールのフェラーリが失格となり、2位に繰り上がったが、フェラーリの異議申し立てが受け入れられたため正式結果はゴール時の4位で確定



2



1

### Rd.16 Japanese GP

①メイン以外の主なスポンサーは、ノーズ上とコクピット側面：MCI WORLD COM（通信）、ノーズ上と側面：LEAR（自動車用インテリア）、エンジンカウル後部：HEWLETT PACKARD（PC関連）、リヤ翼端板：Visteon（自動車用電子機器）ミラーケース：ESPRIT（アパレル）、フロント翼両板内側とリヤ翼端板：BRIDGESTONE（タイヤ）。ハーバートは予選8位、決勝7位。②前後ウイングのガーニーを含めた空力構成は前戦同様。SF3はローノーズの採用でペダル位置が下がり、前年型よりも運転姿勢は楽になった模様。バリチェロ車はインダクションポッド上とノーズの右側にダミーカメラ、フロントブレーキダクトは開口部が縦長の従来型を装着。バリチェロは予選で黄旗や水漏れなどで満足に走れず13位、決勝は8位



2

成績が上向かないハーバートを何とかしようと  
彼の担当エンジニアとなったル・フレミング  
結果にはなかなか結びつかなかったが  
両者の努力は秋のニュルブルクリンクで  
チーム初優勝という大きな成果をもたらした

Text/Adam Cooper  
Translation/Kenji Mizugaki  
Photos/Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto, SAN-EI

## 途中からハーバート担当に

——99年にはスチュワートでどんな  
仕事をしていたのですか？

「当初は2台のクルマの両方を監督  
するチーフエンジニアだった。ジョ  
ニー（ハーバート）のレースエンジ  
ニアはサイモン・スマート、ルーベ  
ンス（バリチェロ）の担当はロビン  
・ギヤリングが務めた。私は全体を  
見ながら、主にこの仕事は初めてだ  
ったサイモンの手助けをしていた。  
その後、いつ頃だったかは思い出せ  
ないが、シーズン途中のある時点で、

低迷するベテランを  
復調まで見守ったエンジニア

# ジョニーが 苦しんだ 理由

わけ

## Interview with Andy Le Fleming

アンディ・ル・フレミング  
インタビュー



ジョニーのエンジニアリングでもつ  
と主導的な立場に立つてもらえるか  
と言われたんだ。サイモンはまだ経  
験が浅く、ジョニーの成績があまり  
良くなかったこともあって、自信を  
失いかけていたのだと思う」

——レースエンジニアリングと並行  
して、設計の仕事もしていたのです  
か？ スチュワートのような小さな  
チームでは、それも有り得たと思っ  
たのですが。

「少しだけね。両方に深く関わるの  
は、さすがに難しかった。チームと  
して最初のクルマを作り上げた年は、  
そうも言っていられなかった。だが、  
その後はレースとテストのすべてに  
参加すると、もうサーキットでの仕  
事だけで一杯だったよ」

——偉大なチャンピオンであるジャ  
ッキー・スチュワートのチームで働  
くのは、どんな感じでしたか？

「彼は素晴らしい人物だ。あなたも  
知っていると思うが、とても親しみ  
やすく、当時はチームの全員をよく  
知ろうと相当な努力をしていた。あ  
らゆる面で水準が高く、話をするの  
も一緒に仕事をするのも楽しい人物  
だ。いまだに忘れられない面白い話

がある。参戦初年度（97年）のシーズン終了後、ジャッキーとポール（スチュワート）がシルバーストンでSF1を走らせた。それぞれに1台を用意したのだが、パドルシフトのクルマなのにジャッキーはずっとダブルクラッチを踏もうと奮闘していたらしいんだ。データエンジニアがそれに気づいて、『そんなことしなくていいのに』とあきれていたよ（笑）

翌98年は悲惨なシーズンに終わり、続く99年には一歩引いてシンプルなクルマを作るといふプランが採用されました。そのあたりの経緯について覚えていますか？

「98年は誰もがマクラレーン・メルセデスの速さに驚かされたシーズンだった。カーボンギャボックスで失敗したこともあって、スチュワートは何の成果も得られず、どうにか最後まで戦い続けようと努めるだけになっていった。そして、自分たち自身にこう約束したんだ。『99年はあのような冒険は一切やめて、良い空力と良いシャシーを作ることに専念し、もっと単純明快なクルマにしよう』とね。つまり、まだろくに歩けもしないのに、いきなり走ろうとするなということだ」

——アラン・ジェンキンスが離脱し、ゲイリー・アンダーソンが加入した

ことについて、どのように記憶していますか？

「ほぼ完成に近づいていたクルマをゲイリーが引き継ぐようなかたちだったと思う。もちろん、彼もジョーダン時代に学んだことに基づいて、いくつかの変更を加えた。私が覚えているのは、サスペンションをシンプルなものにしたことだ。それまでチームは、ペンスキーと共同で当時としてはかなり斬新なリンク式サスペンションシステムを試そうと考えていた。だが、ゲイリーはごく普通の単純なダンパーシステムにしよう」と強く主張し、結局その意見に従うことになった」

——SF3はどんなクルマだったのでしょうか？ コンパクトで洗練されたエンジンが、戦闘力の向上に寄与したのは間違いなさそうですね。

「あのエンジンは画期的だった。前年までのエンジンは旧式で、信頼性が低く重量も重かった。あの新しいエンジンで、コスワースはそれまでとは次元が違う、新たな基準を打ち立てたと思う。素晴らしい新技術の結晶であり、多くのイノベーションを投じて驚くほどの軽量化を実現していた。その点では大いに称賛されるべきものだ。チームにはふたりの優れたドライバーがいて、

素直でシンプルなクルマを手に入れた。そして、スイートスポットさえ見つければ、挙動は穏やかでセッティングもしやすかった。そこまでの行くのにジョニーはルーベンスより少し時間がかかったが、シーズン終盤にはジョニーも本来の力を発揮し始め、パフォーマンスは大きく上向いた。シーズンがもう少し長かったら、彼はもっと多くのポイントを獲得できたと思うよ」

### ケガの後遺症を隠していた？

——どうしてハーバートは終盤戦までバリチェロと肩を並べられず、苦戦していたのでしょうか？

「ジョニーの脚のケガの後遺症の程度について、多くの人が誤解、あるいは思い違いをしていたと思う。彼はそれをうまく隠してすっかり回復

したかのように装っていたが、脚の機能にまだ問題があったのは間違いない。翌2000年、チームがジャガーになって（エディー）アーバインとコンビを組んだ時には、彼の脚が万全ではないことがさらに顕著に示されたからね。フェラーリから移籍してきたアーバインは、ミハエル（シューマッハー）のドライビングを真似て左足ブレーキングをマスターし、ブレーキを残したままコーナーのエイベックスまで深く突っ込めるようになっていた。エディーはそのテクニクを使って、ジョニーに大きな差をつけていたんだ。ジョニーも同様なドライビングを試みたが、どうしてもうまくできなかった。その理由のひとつはおそらく脚の機能の制約にあり、もうひとつは彼がもうベテランの域に達して、新しいテクニクを

こともあるだろう。その部分でルーベンスには少しアドバンテージがあり、ジョニーは自分がどうしたいのか、チームに正確に伝えられるようになるまでに、やや時間を要したところがあると思う。だが、シーズン後半に行なったあるテストで、私たちはセッティングアップのスイートスポットを見つけたようで、それからはルーベンスもジョニーに対して苦戦することが多くなった」

——油圧デファレンシャルの開発プログラムがありましたね。そのおかげでハーバートはずいぶん楽になったと言います。あなたもそう思いますか？

「実際にどれほどの違いがあったかは、ジョニーに聞いてもらうしかない。ただ、あのデフの導入によって、エンジニアのツールがひとつ増えたのは確かだ。つまり、あのようなデフは、何らかの問題に苦しんでいるドライバーを助けるためにあり、油圧デフもクルマをドライバーが望む方向に変えるためのツールなんだ。あのデフが役に立ったのは間違いない。ただ、良いセッティングを見つめること、ドライバーにとって好ましい方向にクルマを開発することも同じくらい重要で、最終的にはジョニーだけでなく、ルーベンスにも役立つものだった」

——バルセロナでのテストで、ハーバートがクラッシュしたことを覚えて

いますか？



緒戦から快走するバリチェロに対し、シーズン前半～中盤のハーバートは度々のトラブルで低迷。予選でのパフォーマンスも大差をつけられた

88年国際F3000ブランズハッチ戦。多重事故に巻き込まれフロント部を大破。足の複雑骨折はじめ重傷を負う。この後遺症が後年、走りに影響？



「いかにも彼らしい、と言わなければならない。来事だった。ジョニーはピットに戻ってくる、突然クルマが加速した」と言った。どうやら彼は、何だか様子がおかしいぞ、リヤウイングが外れたのかも、とは思わなかったらしい。しかも、彼はそのままコーナーへ突っ込んでいこうとして、派手にクラッシュしたんだ。『おいおい、ストレートの途中で急にクルマが加速するなんて、どう考えてもあり得ないだろう!』と思ったことは、はっきりと覚えている(笑)」

「メルボルンのグリッドでの火災についてはどうですか?」



ピットウォールで状況を見守る主要スタッフ。左からレースディレクターのアンディ・ミラー、副代表ポール・スチュワート、ル・フレミング  
勝ったヨーロッパGPに続くマレーシアGPは、残り数周でハッキネンに抜かれ4位。表彰台が見えていたル・フレミングたちには少々残念な結果



「ああ、あれはちょっとしたパニックだったね。無線を通じて、チームの誰かと怒鳴り合った。私は煙を上げるジョニーのクルマの脇に立っていたのだが、誰かが『ルーベンスだ、ルーベンスのクルマだ!』と言うので、『いや、違う。ジョニーの方だ。私はそのすぐ横にいる!』と言い返したんだ。やがてチームの全員が両方のクルマが燃えていること、それも同じ部分から煙が出ていることを理解した。私の記憶では、燃えたのは確かエンジンのカーボン製のカムカバーか何かだったと思う。とにかく、樹脂をたっぷり使って作られたパーツが、それまでに経験したことのない熱にさらされてグリッド上で燃え始めた。その部品の製造者には、品質管理の一貫性について満点を差し上げたいね……」

「ああ、あれはちょっとしたパニックだったね。無線を通じて、チームの誰かと怒鳴り合った。私は煙を上げるジョニーのクルマの脇に立っていたのだが、誰かが『ルーベンスだ、ルーベンスのクルマだ!』と言うので、『いや、違う。ジョニーの方だ。私はそのすぐ横にいる!』と言い返したんだ。やがてチームの全員が両方のクルマが燃えていること、それも同じ部分から煙が出ていることを理解した。私の記憶では、燃えたのは確かエンジンのカーボン製のカムカバーか何かだったと思う。とにかく、樹脂をたっぷり使って作られたパーツが、それまでに経験したことのない熱にさらされてグリッド上で燃え始めた。その部品の製造者には、品質管理の一貫性について満点を差し上げたいね……」

「ああ、あれはちょっとしたパニックだったね。無線を通じて、チームの誰かと怒鳴り合った。私は煙を上げるジョニーのクルマの脇に立っていたのだが、誰かが『ルーベンスだ、ルーベンスのクルマだ!』と言うので、『いや、違う。ジョニーの方だ。私はそのすぐ横にいる!』と言い返したんだ。やがてチームの全員が両方のクルマが燃えていること、それも同じ部分から煙が出ていることを理解した。私の記憶では、燃えたのは確かエンジンのカーボン製のカムカバーか何かだったと思う。とにかく、樹脂をたっぷり使って作られたパーツが、それまでに経験したことのない熱にさらされてグリッド上で燃え始めた。その部品の製造者には、品質管理の一貫性について満点を差し上げたいね……」

「ああ、あれはちょっとしたパニックだったね。無線を通じて、チームの誰かと怒鳴り合った。私は煙を上げるジョニーのクルマの脇に立っていたのだが、誰かが『ルーベンスだ、ルーベンスのクルマだ!』と言うので、『いや、違う。ジョニーの方だ。私はそのすぐ横にいる!』と言い返したんだ。やがてチームの全員が両方のクルマが燃えていること、それも同じ部分から煙が出ていることを理解した。私の記憶では、燃えたのは確かエンジンのカーボン製のカムカバーか何かだったと思う。とにかく、樹脂をたっぷり使って作られたパーツが、それまでに経験したことのない熱にさらされてグリッド上で燃え始めた。その部品の製造者には、品質管理の一貫性について満点を差し上げたいね……」

### 転機はバルセロナテスト

「結果としては文句なしだったね。予選順位は冴えなかったものの、い

「ああ、あれはちょっとしたパニックだったね。無線を通じて、チームの誰かと怒鳴り合った。私は煙を上げるジョニーのクルマの脇に立っていたのだが、誰かが『ルーベンスだ、ルーベンスのクルマだ!』と言うので、『いや、違う。ジョニーの方だ。私はそのすぐ横にいる!』と言い返したんだ。やがてチームの全員が両方のクルマが燃えていること、それも同じ部分から煙が出ていることを理解した。私の記憶では、燃えたのは確かエンジンのカーボン製のカムカバーか何かだったと思う。とにかく、樹脂をたっぷり使って作られたパーツが、それまでに経験したことのない熱にさらされてグリッド上で燃え始めた。その部品の製造者には、品質管理の一貫性について満点を差し上げたいね……」

「ああ、あれはちょっとしたパニックだったね。無線を通じて、チームの誰かと怒鳴り合った。私は煙を上げるジョニーのクルマの脇に立っていたのだが、誰かが『ルーベンスだ、ルーベンスのクルマだ!』と言うので、『いや、違う。ジョニーの方だ。私はそのすぐ横にいる!』と言い返したんだ。やがてチームの全員が両方のクルマが燃えていること、それも同じ部分から煙が出ていることを理解した。私の記憶では、燃えたのは確かエンジンのカーボン製のカムカバーか何かだったと思う。とにかく、樹脂をたっぷり使って作られたパーツが、それまでに経験したことのない熱にさらされてグリッド上で燃え始めた。その部品の製造者には、品質管理の一貫性について満点を差し上げたいね……」

「ああ、あれはちょっとしたパニックだったね。無線を通じて、チームの誰かと怒鳴り合った。私は煙を上げるジョニーのクルマの脇に立っていたのだが、誰かが『ルーベンスだ、ルーベンスのクルマだ!』と言うので、『いや、違う。ジョニーの方だ。私はそのすぐ横にいる!』と言い返したんだ。やがてチームの全員が両方のクルマが燃えていること、それも同じ部分から煙が出ていることを理解した。私の記憶では、燃えたのは確かエンジンのカーボン製のカムカバーか何かだったと思う。とにかく、樹脂をたっぷり使って作られたパーツが、それまでに経験したことのない熱にさらされてグリッド上で燃え始めた。その部品の製造者には、品質管理の一貫性について満点を差し上げたいね……」

ニユルブルクリンクの勝利は文句なし！  
ジョニーが的確な判断をする一方  
他の多くがミスを犯し脱落していった  
幸運だけでなく彼自らが勝ち取った勝利だ

Interview  
with  
**Andy  
Le Fleming**

**アンディ・ル・フレミング**  
Andy Le Fleming

1962年5月12日生まれ。イギリス出身。大学で機械工学を学んだ後、84年の Penske (イギリス) 入社を皮切りに、フェラーリ (GTO & FDD)、ベネトン、ティレル、アロウズ、スチュワート、ジャガー、プロスト、マクラーレン、ホンダ、ブラウン、メルセデス、トロロッソと長年にわたり多くのF1チームでレースエンジニアやデザインエンジニアを務めた。現在はアルファタウリでチーフコンセプトデザイナーに就く。写真は99年ヨーロッパGP優勝後、パドック裏でハーバートを担いで喜ぶスタッフたち。左端にシャンパンボトルを手に、笑顔のル・フレミングがいる



Interview with  
**Robin Gearing**  
 ロビン・ギヤリング インタビュー

99年開幕戦はまだ2カ月半も先  
 タータンチェックもフォードのロゴもない  
 真っ白なステewartSF3が滑り出ていく  
 生憎の雨だったがクリスマス近くもあり  
 チームスタッフの気分は上々だった

Text/Adam Cooper Translation/Kenji Mizugaki  
 Photos/Hiroaki Matsumoto, Hiroyuki Orihara  
 Special thanks to Mr.Robin Gearing

白い  
 クリスマスマスプレゼント

レースエンジニアを初めて務めた99シーズン

——ルーベンス・バリチェロを担当した99年は、あなたが初めてレースエンジニアを務めたシーズンでした。いろいろと苦労があったのではないのでしょうか？

「ゲイリー・アンダーソンから何の前置きもなく、『レースエンジニアをやってくれ』と言われたんだ。本当に突然のことで、呆然としてしまったよ。あの年、私はまったくの未経験者だったから、自分の経験からアドバイスをできる年長者として彼がアンディ・ミラーをつけてくれた。強く印象に残っているのは、イモラでの出来事だ。予選結果はその頃に期待していた水準から言えば、良くも悪くもないといったところだった。そこで私は日曜の朝にTカーを使って、少し違うセットアップを試そうと考えた。だが、結局はウォームアップの時間を無駄にしただけで、何の解答も得られなかった。するとゲイリーがトラックに乗り込んできて、私たちふたりを叱りつけた。『余計なことをするな。分別を失わず、基本に立ち返れ！』とね」

——98年末にアラン・ジェンキンスが離脱したのは、予想外でしたか？

「私には最初からゲイリーが彼の仕

事を引き継ぐ計画だったように思える。ゲイリーの肩書きがチーフデザイナーで、アランがテクニカルディレクターだった時期もあったが、アランはすぐにいなくなった。こうして振り返ってみると、やはり最初からそう決まっていたように思えるね」

最初から軽かったSF3

——SF3のシエイクダウンには参加したのですか？

「ああ、クリスマス前にシルバーストンで走らせた。ひとつ確かに覚えているのは、カーボンのギヤボックスが使われていなかったことだ(笑)。フォードの強い意向が働いたのだと思う。ひどく天気の良い日で路面はウェットだった。そして、クルマはまだ真っ白だった」

——あのクルマのコンセプトについて、どんなことを覚えていますか？

「シンプルなクルマだった。多くの点で98年のマクラーレン・メルセデスの影響を受けていたのは間違いない。それは外観からも明らかだ。あのクルマには良い意味で驚かされたと言っていると思う。98年のクルマは最低重量まで車重を下げるためにいろいろと手を尽くしたが、SF3



未経験にもかかわらずレースエンジニア(バリチェロ担当)を突然命じられたギヤリング

は最初からある程度の量のバラストを積んでいた。30kgくらいだったかな。また、ハンドリングもずつと穏やかで、素直な挙動を示した。あのクルマがポテンシャルを発揮し始めたのは、ディフューザーのアップデートが行なわれてからのことだ。新車発表とシエイクダウン時点でのディフューザーは、エグバル・ハミディがSF2を作った時の考え方を引き継いだものだった。だが、ダレン・デイビスがもう少し常識的な発想の新しいディフューザーを与えた時から、あのクルマは生き生きとした走りを見せるようになったんだ。

デイビスは違う角度からアプローチして、もっぱら空力効率を追求するのではなく、ダウンフォースの大きさを重視した。ハミディは空力効





1998年12月23日、スチュワート親子はじめスタッフが見守る中、シルバーストン南コースでシェイクダウン。SF3は何のロゴもなく真っ白で、ドライバーはルチアーノ・ブルティ

率の最大化にもものすごくこだわっていたからね。効率を最大限に高めれば、ラップタイムは速くなる。だが、ゲイリーは有効に使えるダウンフォースをもたらしのなら、多少はドラッグが増えても許容できるという方向に舵を切った。それを転機にずいぶん競争力が上がったのは確かだ」

——その新ディフューザーは、開幕戦時点で投入されていたのですか？

「それは間違いない。あのディフューザーがなければ、あれほどの競争力は示せなかったと思う。メルボルのレースを終えた後、これからは追われる立場になりそうだと考えたのを覚えている。開幕戦で比較的良好成績を挙げたから、他のチームが



注目し始めるだろうと思ったんだ」

——あのクルマはテストでも速さを示す一方で、エンジントラブルが頻発しました。そして、ジョニー・ハーバートはバルセロナで大きなクラッシュに見舞われました。

「プレシーズンテストで最大の問題と思われたのはエンジンが次々と壊れたことで、同じトラブルがその後もしばらく続いた。クランクシャフトのバランスウエイトが外れてしまふんだ。あのバルセロナでのテスト

が始まる直前に、デイブ・レディングがこう言った。『エンジンの何かが、今までと違う。リヤウイングの翼端板に手を当ててみると、ものすごい振動を感じるんだ』。私はあまり考えもせずに『大丈夫だろう』と答えた（笑）。あとで知らされたのだが、コスワースはバランスウエイトの脱落を防ぐためにウエイトを軽くしており、結果としてきちんとバランスが取れていなかったんだ。それがデイクが感じた振動の原因だった。そして、振動にさらされたリヤのクランクシャフトストラクチャーが壊れ、トラックスロッドとリヤウイングを道連れに脱落した。飛行機の墜落事故などで、よくあるパターンだよ」

——それでも、とてもコンパクトで軽量のエンジンでしたね。

「ああ、彼らの開発目標は、かなりアグレッシブなものだった。確かドライバータちと一緒に、少なくともジョニーがいたのは間違いないんだが、コスワースを訪ねて施設を案内してもらったことがあった。そのとき、クランクシャフトの設計を担当した人物が、それまでの3世代のエンジンのクランクシャフトを見せてくれた。その3世代での軽量化の進展には驚異的なものがあったね。99年のエンジン重量を正確には覚えていないが、100kg未満だったのは確かだ。過去2世代のエンジンと外観は似ていても中身は完全に別物で、とてもアグレッシブな設計だった」

## 2台炎上でシーズン開幕

——オーストラリアではバリチェロが予選4位に入り、決勝のグリッド上で2台揃って燃えるという出来事がありました……。

「燃えたのはエンジンまわりの、カーボン製のパーツか何かだったと思う。ガレージはパニック状態だった。テレビカメラがグリッド上のクルマを1台ずつ撮影していた時、誰かが『ジョニーにTカーを用意しろ。ジョニーのクルマが燃えている！』と叫んだんだ。その直後にまた別の誰かがこう言った。『いや、燃えているのは彼じゃなくて、ルーベンスの方だ。ああ、何てことだ。両方とも燃えている!!』」

——バリチェロはブラジルでレースをリードしながら、エンジンが壊れてリタイアしました。彼のパフォーマンスに勇気づけられましたか？

「あのときは2ストップの戦略を採っていた。1ストップでも戦えるだけの速さがなかったからだ。ミドルステイントの段階で必要なマージンを稼げていなかったから、いずれにしても1ストップ勢の上位には抜かれていただろう」

——モナコでは2台ともリヤサスペンションが壊れて、バリチェロはスイングプールでクラッシュしました。何が壊れたのか覚えていますか？

「リヤサスペンションのジオメトリの関係で、ギヤボックスにボルト



開幕戦グリッド。イン側のバリチェロ車から黒煙、アウト側後方にマシンを降りたハーバートの姿

で固定されているアームブラケットのひとつは、ボールジョイントの中心が2本のボルトの間に収まっていなかった。そこに大きな荷重がかかったために、ブラケットのクレビス（注：U字型リンクの両端に穴を開けてピンを通すようにした継手）が

「えろ」とジャッキー（スチュワート）に指示されて、私が無線で『プッシュしろ』と言った直後にウォールに突っ込んだからだ。だが原因はそれとはまったく無関係で、トラックスロッドブラケットの破損だった」

——スペインではフロアの取り付けが緩んで失格になりました。

「ああ、バラストに関するレギュレーションに曖昧な部分があり、そこを突いてプランクにバラストを仕込み、重心を下げようと考えたんだ。そのプランクが壊れて、失格の原因になったと記憶している。翌日には緊急ミーティングが招集された。おそらくジャッキーが命じたのだと思う。チームへの期待は高かったのに対し、なかなか成績が伴わず、私たちは月曜の朝からテーブルを囲んで座っていた。あのレースも期待外れの結果に終わり、本来私たちがいるべきポジションと誰もが思っていた位置に届いていなかった」

変形してしまった。結果としてボルトが緩んで遊びが生じ、最終的にはボルトが折れてトラックスロッドが外れたんだ。ルーベンスがクラッシュした時には心臓が縮み上がったよ。

『ジャンカルロ』フィジケラに追いつかれそうだ。プッシュするよう伝

カナダでバリチェロはヤルノ・トゥルーリに突っ込まれ、そのダメージが原因でリタイヤしました。「そう、サイドポンツーンをやられて、ECUがボディワークの外にぶら下がっていた。とりあえず元の場所にテープで固定して、コースに送

り出すしかなかった。ルーベンスがリタイヤしたのはECUが壊れたからか、あるいはクルマの状態がひどすぎたからか、そこは思い出せない。だが、あのボディワークの壊れ方から言って、ダウンフォースが大きすぎて失われていたのは間違いないと思う」

——フランスでのポールポジションは、やはり特別な思い出ですか？

「あれに関しては、私は何の貢献もしていない。あるパイロットがいてね。ひよっとすると（ハインツ・ハラルド）フレンツェンのお抱えパイロットだったんじゃないかと思うんだが（笑）、ルーベンスはいつも彼に天気の詳細を聞いていた。あの日、ルーベンスは『この雨は上がらないだろう』と言われていた。そして、ルーベンスが予選開始早々に走りた」と主張したので、私は『ああ、構わないよ』と答えただけだ。他のドライバーは皆、雨が去るのを待ってガレージで待機していたが、とうとう最後まで雨は上がらなかった」

——あのとときのようなウエットレースで、小さな燃料タンクはハンディキャップになったのでしょうか？

「そうだね。正確には覚えてないが容量が90kgくらいしかなく、1ストップの場合、ひとつのステイントを長く延ばすことはできなかった」

### シューマッハーの助言？

——バリチェロはモンツァでいいレースをしました。

「モンツァのレースはとてもよく覚えてる。金曜の夜、彼はミハエル・シューマッハーと食事に出かけた。そして、ルーベンスは何も言わなかったが、シケインをうまく走れないという問題が、翌日には突如として解消されたんだ。緑石の乗り越え方をミハエルに教わったんじゃないかと思ったよ（笑）。少なくとも私たちは、つまりアンディと私はそんなふうに感じていた。金曜にはあれほど不満をこぼしていたのに、ピタリと何も言わなくなったからだ」

——ニュルブルクリンクについては、どのように記憶していますか？

「ルーベンスが勝てなかったという理由で、苦々しい気分だったのを覚えてる。自分のことしか考えておらず、ちょっと不機嫌にさえなっていたが、それは人として未熟だったからだ。フランク・ダーニャーには『もう一方が2位に入りさえすれば、どちらが1位でも構わない』と言われたが、5年後であればその意見を素直に受け入れられたらうね。確かジョニーは『みんなとは違う方向の空を見ていた』と話していた。忘れられないのは、アンディがより広い視野に立っての意見としてこう言ったことだ。『素晴らしいじゃないか。1台にウエットを、もう1台にはスリッパを履かせた。チームは両方の可能性をカバーしたんだ（笑）』」

——シーズン最後の2戦では、ハーバートがバリチェロを上回る速さを

示しました。フェラーリへの移籍が決まったバリチェロは、もう翌年に気持ちを移していたのでしょうか？

「それはなかったと思う。マレーシアはあの年が初開催だった。よく覚えてるのは、未経験のサーキットなのでコースウォークをした時に、ルーベンスが自信ありげに『5周もすれば十分だ』と言っていたことだ。だが、本当にコースを攻略するまでに彼はざっと30周を要した。それ以上にはひどかったのがフレンツェンで、彼は予選よりもレース中のラップタイムの方が速かった。あの年のマレーシアで、特に印象に残っているのはそんなことかな」

——油圧デフアレンシャルについては覚えていますか？ バリチェロよりハーバートの方が、あのデフから受けた恩恵は大きかったと言われています。

「テストをしたのは確かだ。ジョニーはあのデフを使いこなしていた。油圧デフはマッピングで制御されていて、彼はそのマップがミッドコーナー（注：進入と立ち上がりの間の旋回区間）でデフロックを解除するように、スロットルを使ってコントロールしていた。そうすると、彼が誘発しがちだったミッドコーナーのアンダーステアを打ち消せたんだ。本当にうまく利用していたし、彼の役に立っていたと思う」

——他にはどんなアップグレードがあったのでしょうか？

「まずサイドポンツーンの形状が変わった。それから先ほども言ったように、ハミデイが残っていたオリジナルのデイフューザーも変更されたもののひとつだった。サイドポンツーンに関しては、最初は前縁が後方に傾いた形だったが、そこが垂直に近いものになった。変わったのはイギリスGP前後だったと思う。」

もうひとつ覚えているのは、シルバーストンでテストした時に試した新しいビームウイングだ。これはデイフューザー後端上に設けたウイングで、走行中の車高に若干の変化をもたらした。空力部門の連中は何の説明もせず、『次はこれを試して』とだけ言ったんだ。するとルーベンスはすぐに違いに気づき、『ダウンフォースを感じる。中速コーナーでのダウンフォースが強くなった』とレポートした。これには彼らも驚いていたよ。ビームウイングの狙いとメリットは、まさにそれだったんだ。誰もルーベンスにそんな話をしていなかったから大いに感心させられたね。彼はとても賢いという印象が、あれでさらに強まったと思うよ」

## 白いチームと緑のチーム

——当時のスチュワートは、世帯は小さくてもいいチームだったようですね。ただ、その後ジャガーになつてからは、やや政治的なゴタゴタが多くなりました……

「初めて仕事を果たした場所ということ

もあって、これまでに働いたすべてのチームの中でいまだによく連絡を取り合うのは、ゲイリー、アンディ・ル・フレミング、レディングなどスチュワート時代の同僚だ。その後、ウイリアムズで働いた年数は4倍にもなるが、付き合いを続けている友人の数はスチュワート時代のほうがずっと多い。ある意味、あのチームは世界を相手に戦おうとしているようなところがあって、みんなハングリィで気概にあふれていた。クルマの出来も良く、基本的な部分にしっかりと力を入れて開発すれば、ビッグチームがミスをした時、そこに生まれるチャンスを実に拾えることを証明した。そして、スチュワートはまったく何もなかった状態から立ち上げたチームだった。ダイブから聞いた話だが、彼がチームに加わった時、最初にやらなければならなかった仕事は、自分の机を注文することだったそうだ（笑）。まさに文字どおりの意味で、何もないところから始まったんだ。そう考えるとわずか3年でビッグチームに迫るまでになったのは、本当にすごいことだった。だからこそ期待も高まり、他のチームには真似のできない愚直なほどの頑張りを見せたのだと思う」

「あなたは今2000年にエディ・アーバインのエンジニアを務めました。ジャガー時代はあまり楽しくなかったそうですね……」

「ひどいものだったよ。依然として空力のデザインは、大西洋の向こうのスウィフトの風洞で月に1週間というペースで進めていて、それでは足りないことを理解していなかったし、F1の世界での常識も変わりつつあった。私には、あのグリーンな年（注：ジャガーのカラードリフトと、若さや未熟さを意味するグリーン）をかけている」が楽しかったとは言いがたい。他にもチームの足を引っさる要因がいくつかあった。そして結局、チームは売却され、レッドブルが金を出して引き受けた」

——ジャガーを離れたのは、なぜですか？

「策略が巡らされた末に、ゲイリーをはじめとしてレースエンジニアリングに関わっていたスタッフが、全員まとめてチームから追い出されたんだ。皮肉なことに、私はその前の週にウイリアムズから誘いを受けながら、契約があるので無理だと断ったばかりだった。その直後に契約は消滅したけどね（笑）。それで私はウイリアムズへ行き、ラルフ・シューマッハーのエンジニアになった」

——現在はアストンマーティンにいますが、どんな役職なのですか？

「正式な肩書きはチーフパフォーマンส์エンジニアだ。近年、この職の主な仕事はシミュレーション、シミュレーター、そしてシミュレータードライバーの全体的な統括になっている。シミュレーションとシミュレーターを作る者たちと、それを使ってクルマを開発する者のグループからなる部署だよ」

フランスGP決勝直前、PPグリッド上で迫るレースに向け、いろいろと確認するバリチェロ、アンディ・ミラー、ギャリング（左から）



Interview with **Robin Gearing**

フランスでのルーベンスのPPに私は何の貢献もしていない。彼が天気予報を信じて走っただけだ。

## ロビン・ギャリング

Robin Gearing

1970年3月15日生まれ、イギリス出身。ジャガー・カーズ(88~94年)やP1リサーチ(94~97年)でエンジニアを務め、98年スチュワートに加入。後継のジャガー・レーシングまでレースエンジニアとして在籍。その後、ウイリアムズ、ワース・リサーチ(ニック・ワース設立のR&D会社)と移籍し、現在はアストンマーティンでチーフパフォーマンスエンジニアに就く

アイルランド出身で自らF3ドライバーとして活躍した後、国際F3000のトップチームを率いた後にF1参入を目指したエディー・ジョーダン。スミス出身のレーシングスポーツカーコンストラクターで80年代後半「ドイツの巨人」メルセデスベンツの目を覚ませ、グループCカーで共闘して世界一の座に就くと、そのF1活動拠点となるはずだったペーター・ザウバー。そして、長年フォードと緊密な関係にあった世界王座三度のスコットランド人ジャッキー・スチュワート。F1コンストラクターに至るまでのキャリアは三者三様だが、共通しているのは元々「レース屋」である点。いわゆる実業家や投資家ではない。

ただ、先輩格となるマクラーレンやウィリアムズを見ても明らかのように、チームをF1界で長く維持継続させるためには創設オーナー個人や家族ビジネスでは果たせなくなる。肥大化しすぎたF1界の波に押し流されて、いずれは「実業家」の手に委ねなければならない時が来る。その際に創設時の名前が残るか否かは時の運だ。

ジョーダンは99年にランキング3位となるが、無限／ホンダ路線から外れて急降下、06年ミッドランド、07年スパイカー、08年フォースインディアとなつて復調し16、17年はランキング4位、19年からレーシングポイントとなり、そして21年からは英国スポーツカーの名門アストンマーティンを名乗っている。現状はカナダ人実業家ローレンス・ストロールがF1ドライバーである我が息子のために整えた環境であり、健全とは言いきれないが、アストンマーティン社主でもある人物の懐具合が暖かいうちは望外の戦果を挙げることも皆無とは言えない。

ザウバーは91年末のメルセデスベンツ重役会議に



てF1参戦が却下された時点で、独自の歩みを進めるしかなかった。ただし真つ黒な車体に「コンセプト・バイ・メルセデスベンツ」と描かれていたように、初期にはメルセデスからの支援があった。95、96年フォード・ワークスからのエンジン供給は結果に結びつかず、マレーシアのペトロナスがメインスポンサーとなりフェラーリ・エンジンを使って01年ランキング4位。06、09年はBMWが買収して「BMWザウバー」として参戦、07年ランキング2位、しかし、BMW撤退によりザウバー名義に戻る。慢性的な資金不足の後、16年にチームはスイスの金融・投資会社ロングボウ・ファイナンス所有となり、ペーターは完全に引退した。19年からはイタリアの名門アルファロメオを名乗ってのF1活動だが、その拠点はスイスのヒンウィルのまま。かつての50年代初頭、あるいは80年代前半のアルファロメオF1活動とはまったくの別物だ。

そしてスチュワート。3年目の99年にはヨーロッパ優勝とランキング4位を獲得し、00年以降フォードにバトンタッチしてジャガー名義で活動するまでは筋書きどおりに見えたが、04年までの戦績があまりにも低調で、05年以降オーストリアのレッドブルに飲み込まれてしまう。しかし意外や、09年以降はチャンピオン争いの主役へと躍り出る。当時のエンジンはルノーだったが、19年以降はホンダともにある。

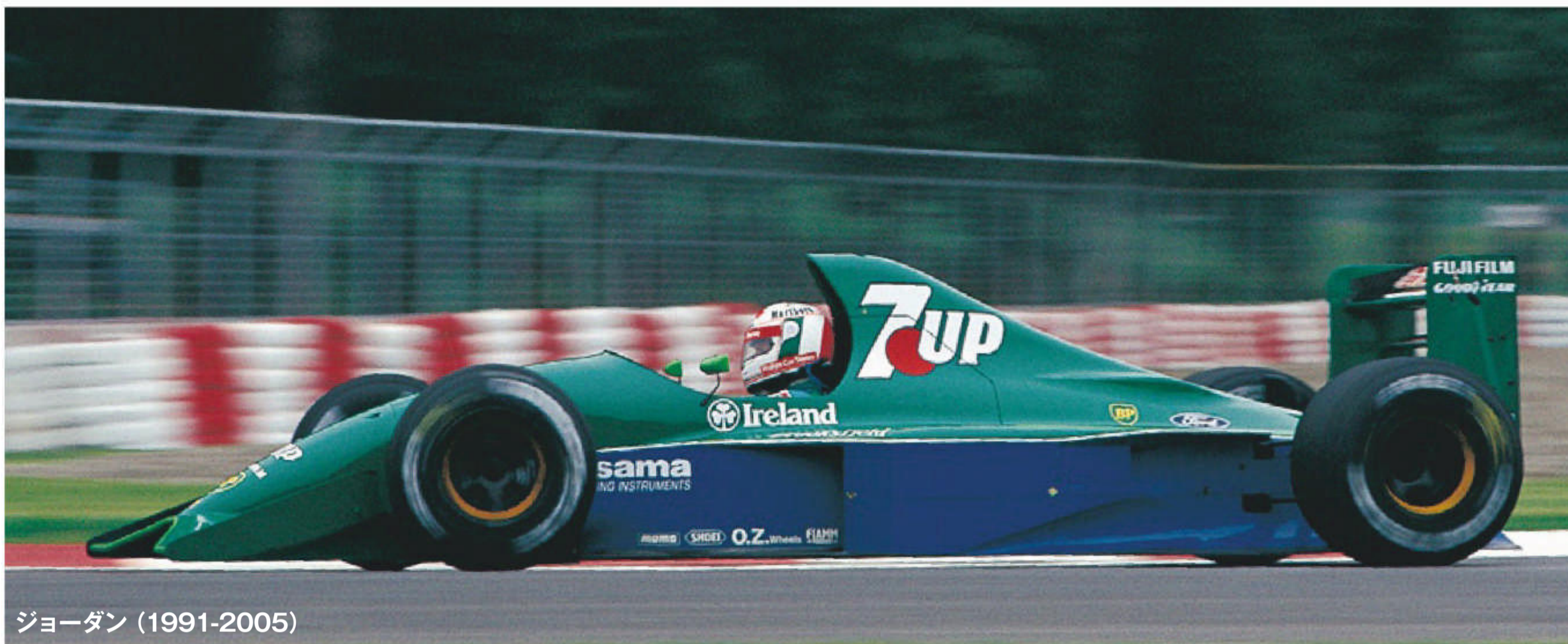
21年、レッドブル・ホンダの活躍を見て、スチュワートを思い出す者はほとんどいないだろう。今年

## 新参チームは一年目のインパクトが大事



スチュワート (1997-1999)

8連覇を目指すメルセデスの前身が09年王者ブラウンであり、さらに遡ればホンダでありBARでありティレルであることを思い出す者がいないように。ゆく川の流れば絶えずして、もとの水にあらず、と方丈記にも書いてある。



ジョーダン (1991-2005)



ザウバー (1993-2018)

## 名は変われど……

生き延びるスチュワートとジョーダンとザウバーと

新規参入が相次いだ1990年代のF1  
どのチームも勇躍して臨むものの  
長く継続存続させるのは厳しく  
多くは力尽きて去っていった  
それでも今もF1を戦い続ける3チームがある  
名称は何度か変わったが

文/リング・アーカイヴズ

Text/Ring Archives  
Photos/Kenji Sawada

今からちょうど30年前の1991年、日本は未曾有のF1ブームに沸いていた。その開幕戦に集ったチームは全部で18。フェラーリ、マクラーレン、ウィリアムズ、ベネトン、ロータス、ティレル、ブラバム、リジエ、ローラ(ラルース)、ミナルディ、レイトンハウス(マーチ)、フットワーク(アロウズ)、AGS、フォメット(オゼツラ)、BMSダラーラ、コローニ、ジョーダン、モデナ・ランボ。最後の2チームがこの年のデビュー。今なお名前を変えずに存続するチームが3つあるが、オーナーを替え車名を変え生き永らえつつ、結局は消滅してしまったチームがほとんどだ。

その後、93年にはザウバー、94年にはシムテックとパシフィック、95年にはフォルティ、97年にはスチュワート、99年にはBARなどが新規参入し、2000年代に入ってから、02年のトヨタ、06年のスーパーアグリ、10年のHRTとヴァージン、12年のケーターハムなど。90年代後半には、新規参入チームは撤退していく既存チームの権利と設備と人員を引き継ぐことが前提とされた。F1界に事前に支払う供託金も、スーパーアグリの際は50億円余だったものが現在では200億円以上と言われる。それに比べて70年代半ばまでのF1GPは、自製したり中古を買って誰でも出られた。貴方だって出られた。

次から次へと出たり入ったりが繰り返された90年代のF1界、高いハードルを乗り越えて、初年度からきちんと得点を挙げ、存在感を示したチームが3つだけある。91年デビューのジョーダン(ダブル入賞2回、最速ラップ1回)、93年デビューのザウバー(緒戦5位、4位が2回)、97年デビューのスチュワート(モナコで2位)だ。BARやトヨタは足元にも及ばない。

「それは覚えている。ボツになったアイデアは他にもたくさんあるよ。私はチタン製のバルクヘッド自体は悪くなかったと考えている。多くを学べたし、それを活かす道もあったはず。変えるなら一般的なギヤボックスにすべきだったとも思う、アルミ製とかじゃなくね。シーズンが始まってしまうと、文字どおり『賽は投げられた』で、後戻りできなくなってしまうんだ」

## 幻に終わる2トップ体制

——SF3は、98年12月には実走テストに漕ぎ着けます。小規模チームにしては驚くべき能力ですね。

「それほどでもない。レースもテストも、すべてをひとつのグループでこなしていた。スタッフによっては、シーズン閉幕で休暇に入っていた者もいたけど。私の記憶ではそう大した困難もなく仕事が進んだ印象だよ。クルマが早く仕上がる時は、大体そんなもの。SF3が完成した時は出来が良さそうに達成感を覚えた。クリスマス直前ってこともあってお祝い気分だったね」

——開幕戦までは2カ月以上、何か問題が起きても解決できるか？

「そのとおり。バルセロナテストでも、想像以上に速くて、おまけに信頼性も申し分ないから気分は良かった。当時はGPSなどなかったが、あるタイミングで他車とほぼ同じ燃料を積んで走っていると分かり、ま



右耳のセッドセットを外し、他のクルーと話しているのがレディン。やがてメカニックからマネージメント側に職種は変わっていく

「すます自信を深めた経緯がある。予想をはるかに上回るクルマだったよ」

——その後、ゲイリー・アンダーソンが加入し、ジェンキンスはテクニカルディレクターとして主に政治的な部分を担うと見られていた。そうはならなかったのは、チーム内での行き違いがあったとか？

「フォードへの売却交渉だとか裏でいろいろなことが進行中で、そういうのも背景にあったのだろう。ゲイリーとアランは、人間的にも技術的なアプローチも対照的で、このコンビが実現しなかったのは残念としか言いようがない。ゲイリーはまっすぐな正攻法を旨とするエンジニアで、自らクルマに触れていたタイプ。一方アランは、人にある程度任せて自分は距離を置いて眺めていた方が全体が見えていい、と考える人だった。だからフォードとの交渉とかでもうまく立ち回れたと思うな」

——開幕戦のグリッドで起きたことについて教えてください。

「エンジンのカムカバーがカーボン製でね。レース用のそれがなぜか、ポストキュアと呼ばれる後硬化処理を施していないものだった。それが原因で部材に鬆が入ってしまったんだ。無線で『ジョニー（のクルマ）に火災発生！』と第一報が入った直後、『ルーベンスに火災！』と続いたものだから、『一体どっちだ？』と聞くと、『両方だ！』という。ま

るでドタバタ喜劇、今こうして思い返しても笑ってしまうが、あのときは必死さ。うまく説明できないが、その一部始終が映像記録として残っている。1台でも十分パニックなのに、立て続けに起きたものだから、もうハチャメチャだ。ヘッドセットを介して怒声が飛び交い、断片的な報告や指示も、誰がどこに向かって言っているのかさっぱり分からない。まさにカオスそのものだった。コースワースの下請け業者が納品した中に、後硬化処理をしていないロットが混ざってしまった、要はそういうことだ。チームがやらかしたように見えたが、実際は違う。サプライヤーの品質管理がなくなってなかったわけだ」

## ハーバートの問題

——ブラジルでバリチェロが一時トップを快走、盛り上がったものでは？

「そりゃそうさ。どのシーズンもひとつとして同じものはない。でも、大不振に陥った翌年にああいうシーンがあると喜びもまた格別だ」

——フランスでのバリチェロのポールは、アタックのタイミングの結果ですか？

「それしかないだろ。今のウイリアムズを見るにつけ、そのことを痛感させられる。つまりタイミングを計る以外にやれることはない、とね。然るべき時に然るべき場所にいる、他に打つ手なし、それが戦略のすべ

——1998年、カーボン製ギヤボックスの採用でスランプに陥ってしまった後、99年にはできるだけシンプルなマシンにして早く完成させる方針に変わったように思います。

「ウチのような小さなチームにとって、カーボンギヤボックス採用のSF2は、少し荷が勝ちすぎた。製作工程だけでなく、コスト的にも負担だったのだ。だからSF3はその反省を踏まえたモデルと言えるだろう。シンプルな作りで、誰でも理解しやすく作業性に優れたクルマだった」

——カーボン製ギヤボックスのところがマズかったのでしょうか？

「チタン製のバルクヘッドを採用した初期型は、簡単に言うるとギヤボックスに貼り付けるような構造だった。当時はそれが普通だったが今じゃ誰もやらない。手間が掛かかろうえに値が張るからだ。たぶんそれが理由でバルクヘッドをアルミ製に変更する決定が下された。素材の熱膨張率がまるで違うから、R&Dを最初からやり直すようなものさ。作業も一筋縄ではいかない。熱膨張率の違いはオイル漏れとなって我々を悩ませた。次々と起こるトラブルは、いずれもオイルを失ったことが原因。問題を解決しようにもリソースと何より時間が足りなかった」

——アラン・ジェンキンスは、標準型をバックアップ用に持っていたが採用されなかった、と語っています。

# 然るべき時に、然るべき場所で

当時のチーフメカニックに聞く小規模チームの戦い方

## Interview with Dave Redding



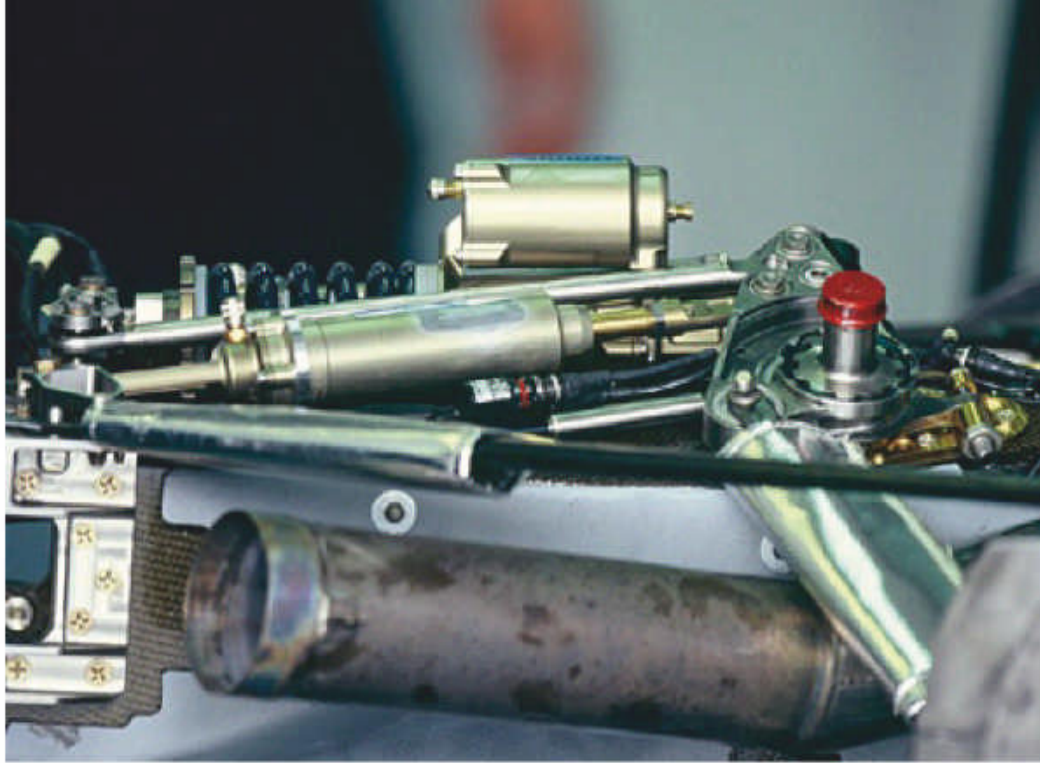
デイブ・レディング  
Dave Redding

1965年7月13日生まれ。イギリス出身。88年にベネトン加入でキャリア開始。95年からマクラーレンでチーフメカニックを務めた後、スチュワートGPの立ち上げに同職で参加。2000年にマクラーレンにエンジニアとして復帰。09年以降管理・運営面を担うようになる。17年よりウィリアムズでチームマネージャーを務める

スチュワートGPに属していたスタッフの多くは今もF1グランプリの現場で活躍し続けている  
ジャッキーが「人に恵まれた」と語るゆえんだ  
当時チーフメカニックだったレディングもそのひとり  
F1経験豊富な人物が語る古楽の偉大さ——

Text/Adam Cooper  
Translations/Yutaka Mita (Quality Translation)  
Photos/Kenji Sawada, XPB Images, SAN-EI

てという皮肉な状況のことだ。当時のスチュワートは、限られた陣容で大車輪の活躍を演じる精鋭集団だった。どの決断、どの作業も、ギリギリでないものはない、個々人の懸命な努力に支えられていたんだ。優秀なスタッフが咄嗟の状況で最適の判断を下し、実行した結果がカタチで表れたのだと思う」



98年型SF2搭載のカーボンギヤボックス。小型軽量化はできたがコストは嵩んだ。SF3では合金製となるがリヤエンドのデザインは踏襲

——そのフランスで、バリチエロは3位入賞。小型タンクが当時話題になりましたが、作戦的に妥協を強いられたことは？

「シミュレーションが極限まで進化した今じゃ一目瞭然だが、当時は謎だらけ。燃費計算などは勘と経験がものを言う分野の最たるもので、クルマやエンジン自体がそもそも妥協を前提に作られていたしね」

——ハーバートは、フリー走行では速いのに予選になるとバリチエロに太刀打ちできないことが多く、その点はどう見ていましたか？

「意外な気はしたけど、思い当たるフシはあった。ブレーキペダルを踏むのに苦労していたというのが私の見立てさ。彼のドライビングスタイルからして、レースでは何とかがうまくして走れたんだ。ペース配分を工夫して、ペダルをあまり強く踏まなくてもいいようにするとかね。でも一発勝負のアタックでは、瞬間的に踏力を振り絞らなきゃならない場面も出てくる。彼の場合はフィジカル的にそれが難しかったんだ」

——そのせいでしょうか、油圧式のデフが開発されるとハーバートは俄然速くなりましたね。

「ブレーキングでデフをロックさせれば挙動は安定する。今では常識だけど、彼の自信を甦らせたことは間違いない。ブレーキングについては本当によく話し合ったよ。どうしたら最大限のパフォーマンスを発揮できるか、考え抜いた成果が表れたのだと思うよ」

——そしてニルブルクリンクの快挙に続きます。

「然るべき時に然るべき場所での別バージョンだね。ピットタイムとタイヤチョイスの成否がものを言う、誰にとってもチャンスがある、素晴らしい一戦だった。ジョニーが先頭に立った時、マジでこれは

いけるかもと思い、そのとおりになった」

——創立当時からメンバーともなると、喜びもひとしおですね。

「スタッフ全員の喜びだよ。チームを立ち上げ、初陣のメルボルンに向け旅立った時は、わずか50名の小所帯だった。それから少しは増えたけれども、せいぜい60人くらい。それだけの人数でよく戦ったもんだ。特に2年目が大変だった。ファクトリーのスタッフはなおさらで、だから戻って盛大に祝ったよ。シャンパンをポンポン抜いてさ。でも3日後くらいには平常に復していたけど」

### ジャッキーが続けていたら

——ほどこなくスチュワートはフォードに買収され、ジャガーへと衣替えを果たすことになりました。大手マネージャーのワークスチームですから、以前と同じやり方は許されぬ。覚悟していましたか？

「チームが大きくなれば人数も増える、ひとり一人の関与も薄まってくる、組織とはそういうもの。これは私の勝手な想像だが、もしジャッキー（スチュワート）があのまま続けていたら、規模は小さくともジャガーと同等の実績を残せた気がするんだ。トップ4に挑戦状を叩きつける意気込みはあったし、本気でそれができるつもりでいたから」

——最後にSF3の総括をお願いします。

## Interview with Dave Redding

いずれレッドブルの母体となるわけだが今のレッドブル・ホンダで働く当時のスタッフはかなりいるそれもうれしいことのひとつ



人材は成績面に直結する。小規模ながら短時間で結果を残したスチュワートにはそれだけ優秀な人材が揃っていた。ゆえに今もF1で活躍し続ける者が多いのだろう

「ややこしいクルマではなかった、誰にとっても仕事しやすいという意味でね。信頼性にいくつか問題があったが、どれも致命的なものではない。しかも見てくれだっただけでかなりカッコよかったし。だからどんなエピソード

ソードも懐かしいよ、自分の中に誇りが甦ってくる。いずれレッドブルの母体となるわけだけでも、今のレッドブル・ホンダで働く当時のスタッフはかなりいるんだよ。それもうれしいことのひとつかな」



# SF3

## Detail File

### エアロ中心のモディファイ 上方排気の採用と 最後まで進められた開発

前年のマクラーレンの快進撃でローノーズがトレンドとなる1999年  
スチュワートもそれに倣うようにSF3のデザインに取り入れた  
シーズン途中でも各部のモディファイを怠らず  
貪欲なまでにフェラーリが先駆けた上方排気までも採用  
最後まで開発の手を緩めなかった姿勢が勝利を呼び込んだ！

*Text/Jotaro Takayasu Photos/Hiroshi Kaneko, Bernard Asset, Hiroaki Matsumoto,  
Kenji Sawada, Hiroyuki Orihara, Atsuo Sakurai (BOOZY), SAN-EI*



1

Rd.6 Canadian Grand Prix



2

Rd.2 Brazilian Grand Prix

①フロントウイングはフルワイドのメインとフラップの2枚構成の吊り下げ式。ウイング上にスプリッターを装備する独特の構造は、前年のSF2後期型で初採用したもの。このスプリッターは、ウイング前縁「BRIDGESTONE」下に先端が顔を覗かせる下部スプリッターをなぞるようなラインを取り、後端でつながるフォルム。前年型では単純なプレート状だった上縁をSF3では外側に向けてL字に折り曲げた形状にモディファイ。翼端板下辺の水平プレートは前縁が厚みある形状。翼端板とメインウイングの接合部は、ウイングがわずかに翼端板外側に突き出るような構造を採用。これはウイング下面の面積を少しでも広げてダウンフォースを得ようとする工夫。②フラップは、両端にカーボン無塗装のガーニーリップを装備。スプリッターは翼端板からのロッドで補強されている



Rd. 10 German Grand Prix

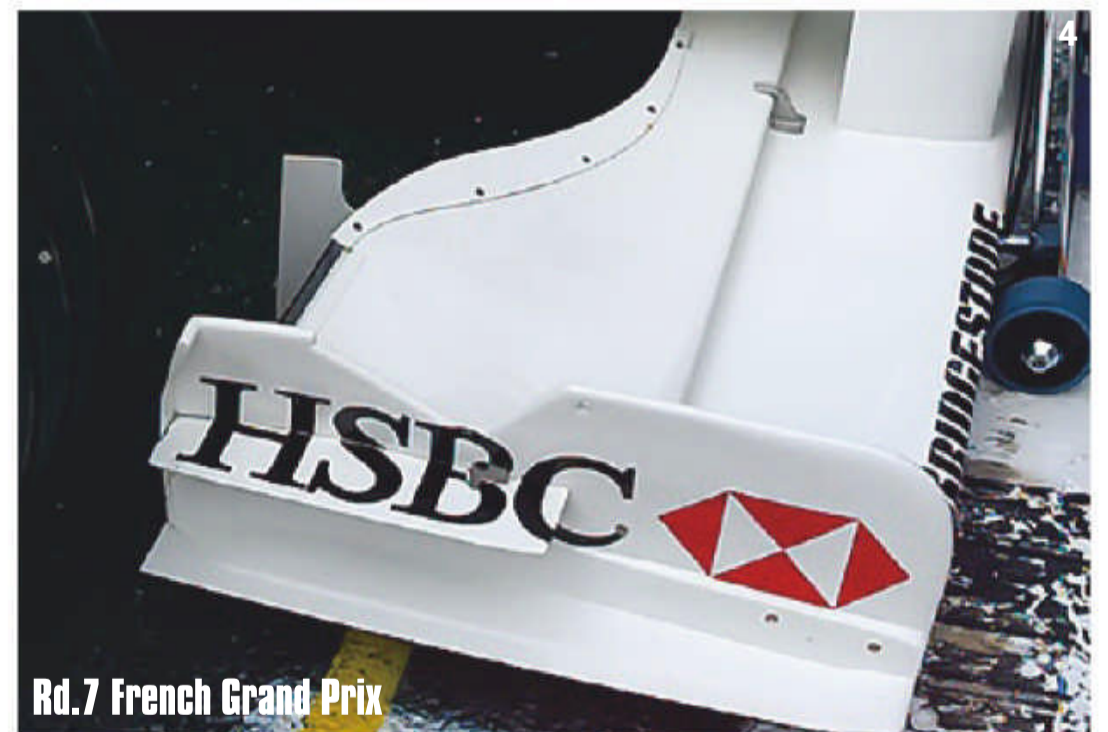
1



Rd. 10 German Grand Prix

2

1 第7戦フランスGPからフロントウイングは上部のスプリッターを取り外し、スッキリとした外観に。下部スプリッターは垂直ではなく、後端を外側に傾斜させて取り付けられている。フロントメインウイングは、前縁と中央部下面をわずかに上方に持ち上げた3D形状。対して上面はフラット。ウイングステーの側面は車両中心線と平行ではなく、下方に向かって内側にひねる形状。2 高速仕様のフラップ後縁はエクステンションもガーニールリップもなし。3 後半戦はフラップ後縁にエクステンションを追加。両端のガーニールリップは第11戦ハンガリーGPでエクステンションと一体化した白色の新構成を初装備。4 水平プレートに「HSBC」のロゴの一部を貼ったフロント翼端板。5 第14戦ヨーロッパGPからフロント翼端板は後方を上に跳ね上げたカナードを装備し、後部が外側に張り出した形状に



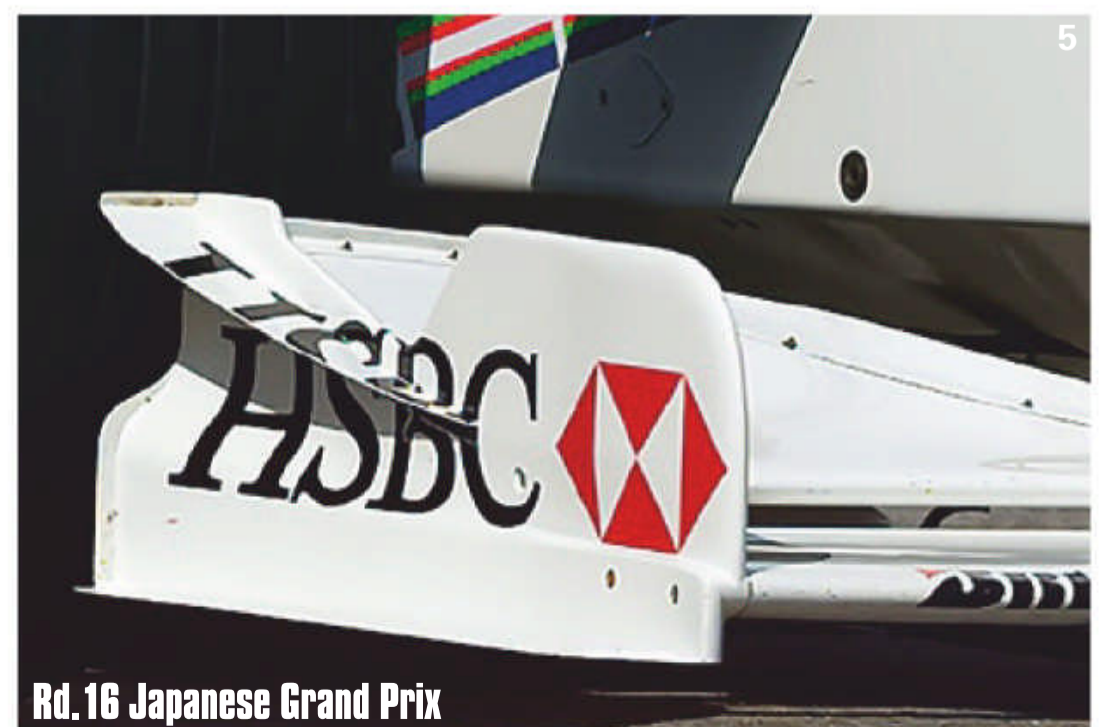
Rd. 7 French Grand Prix

4



Rd. 16 Japanese Grand Prix

3



Rd. 16 Japanese Grand Prix

5



Rd.3 San Marino Grand Prix

4



Rd.3 San Marino Grand Prix

1



Rd.3 San Marino Grand Prix

5



Rd.2 Brazilian Grand Prix

2



Rd.11 Hungarian Grand Prix

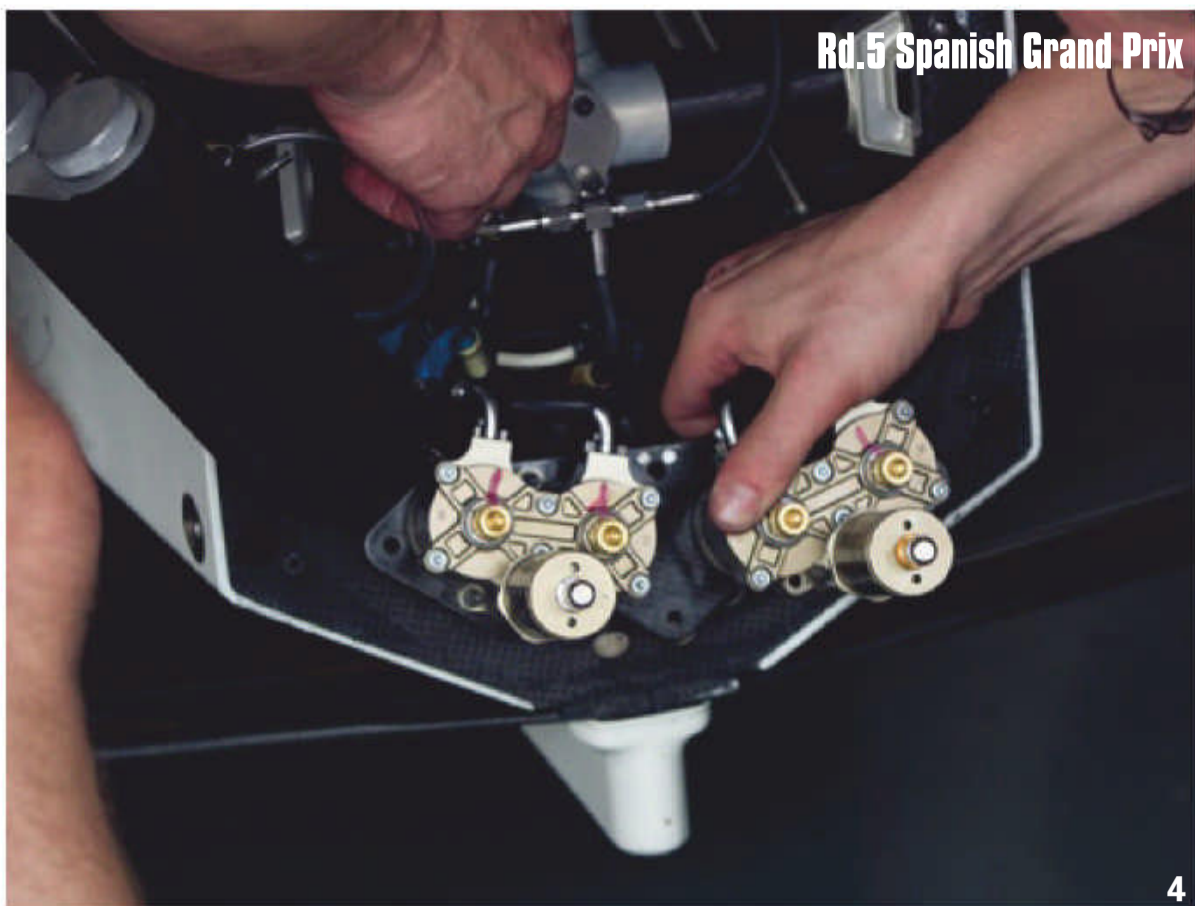
6



Rd.14 European Grand Prix

3

1 エキゾーストをカウル内排気とした前半戦仕様の車体。純白のサイドポンツーン先端からリヤエンドまでタータン柄の帯がなびくようなデザインで配されている。コクピット脇、左右のフォード・オーバル下に上部を後方に折り曲げた黒く細いアンテナを装着。2 1戦だけ新幹線のアンテナのように上辺を後方に伸ばした形状に。3 ステアリングはリムの上部をカットし、スポーク上部にデジタル計を装備。4 ハーバート車に装備されたアンテナ。5 バリチェロ車のアンテナは単純な長方形型。第4戦モナコGPから左側のみとなる。6 グッドイヤーに代わりこの年から全チーム、タイヤはブリヂストン。サイドウォールに「BRIDGESTONE」と「POTENZA」をプリント。タイヤの回転方向を示す矢印と左用を意味する「L」が手書きで入る。ホイールはスポーク部をブラックに、リムをミラークローム塗装で仕上げたBBSの鍛造マグネシウム製



Rd.5 Spanish Grand Prix

4



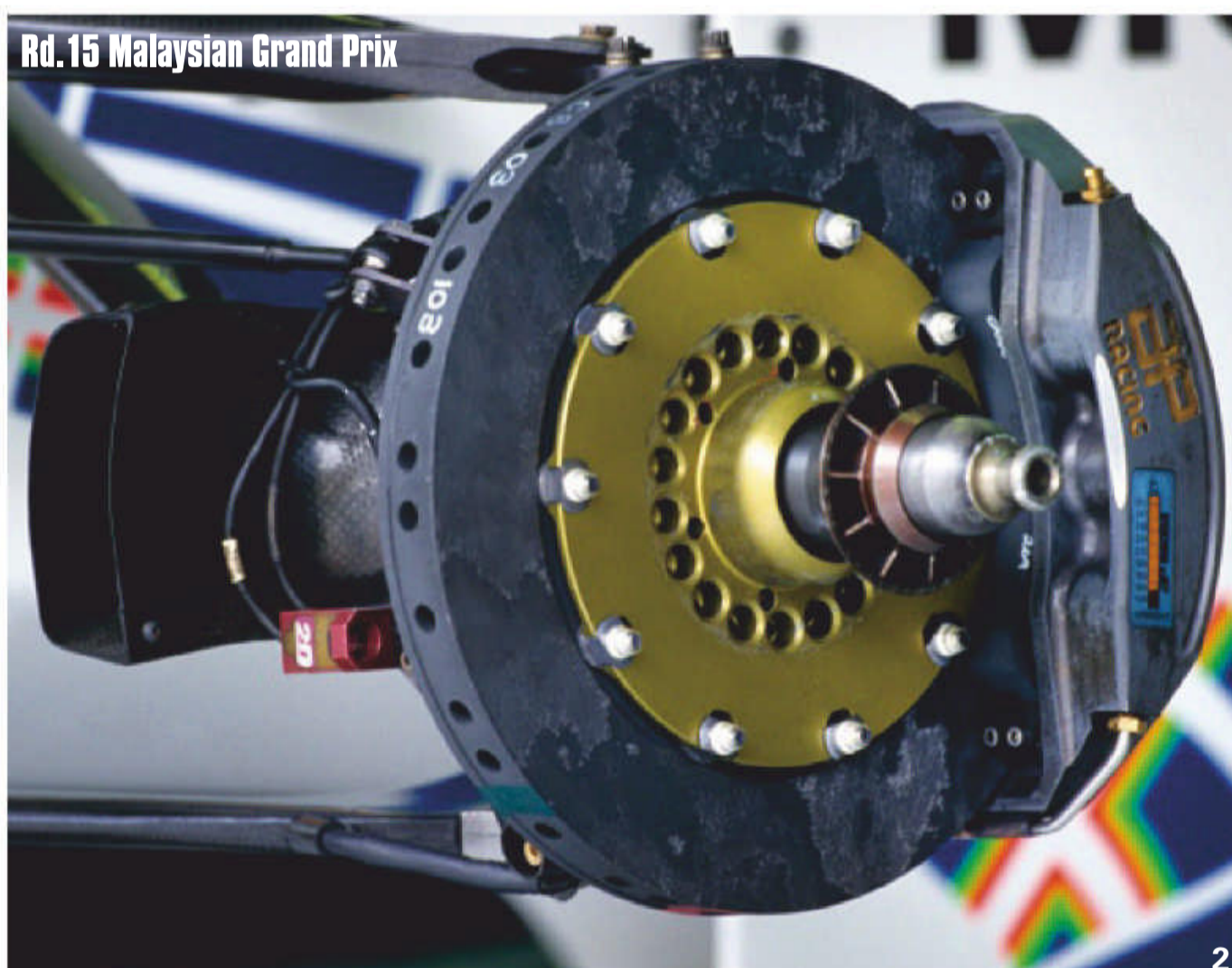
Rd.1 Australian Grand Prix

1



Rd.4 Monaco Grand Prix

5



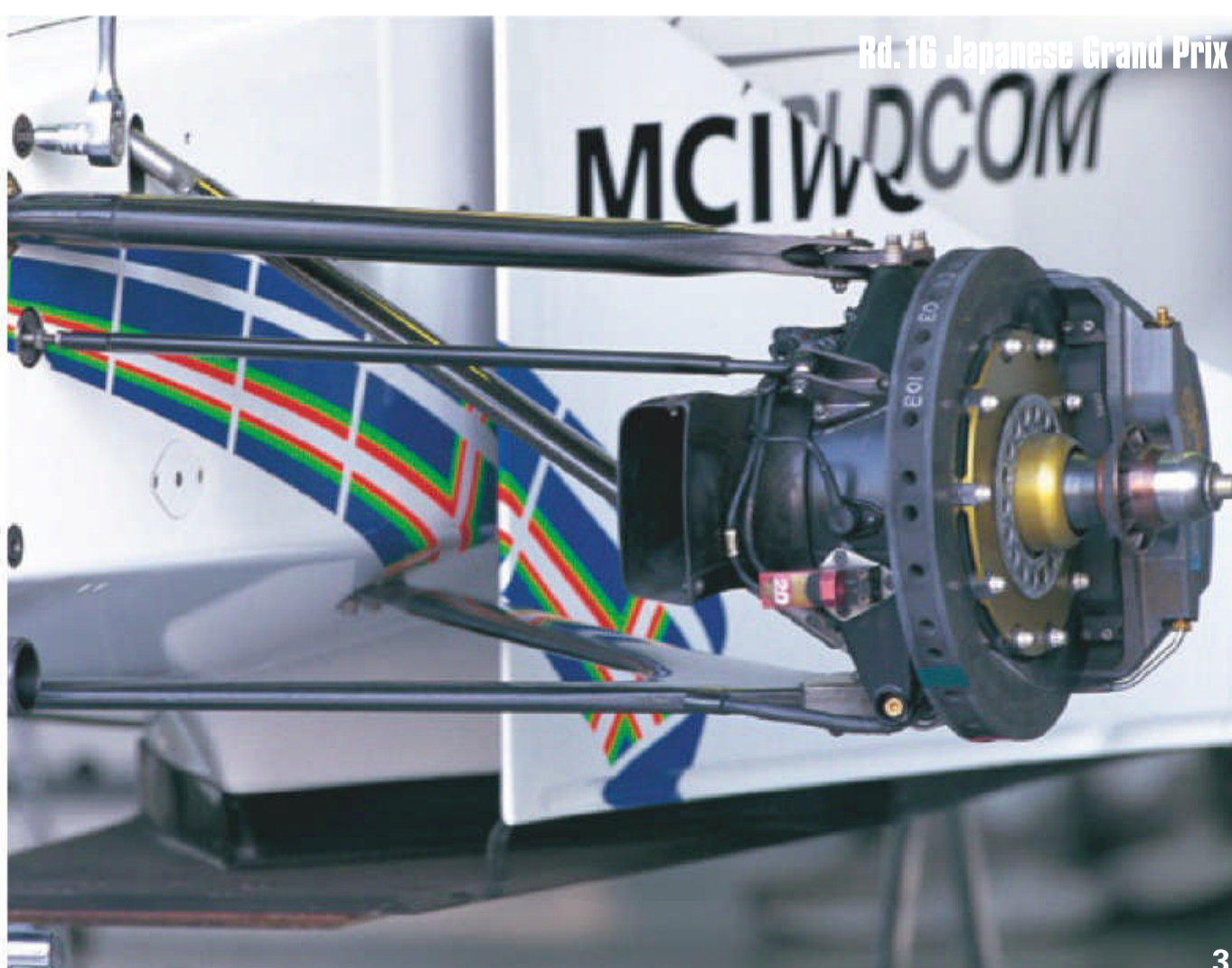
Rd.15 Malaysian Grand Prix

2



Rd.6 Canadian Grand Prix

6



Rd.16 Japanese Grand Prix

3



Rd.13 Italian Grand Prix

8



Rd.13 Italian Grand Prix

7

1 フロントサスペンションはスタンダードなダブルウィッシュボーン+プッシュロッド。2 ブレーキは、ディスクがカーボンインダストリー製、キャリパーはAP Racing製。3 荷重がかかるロウアームのアップライト取り付け部は厚い合金製。ブレーキダクトは2ピース構造で上下をボルトで結合。4 金色のパーツはダンパーのガスボトル。ダンパー本体はステアリングギヤボックス奥に縦置き搭載。5 前方のアップアームは後方に幅を広げた独特な形状。アップライトは合金無塗装。その後材質を変更したのか、最終戦日本GP(写真3)では黒色に変更されている。6 前方アームよりも幅の狭い後方アームもブーツ付きとなる。前方アームが曲がって見えるが、これはレンズのいたずら。7 第12戦ベルギーGPから右のミラーケースにカメラを内蔵。側面に小さな正方形の穴が開けられた。8 レンズがストロボの光を反射したショット

Rd.8 British Grand Prix



2

Rd.15 Malaysian Grand Prix



1

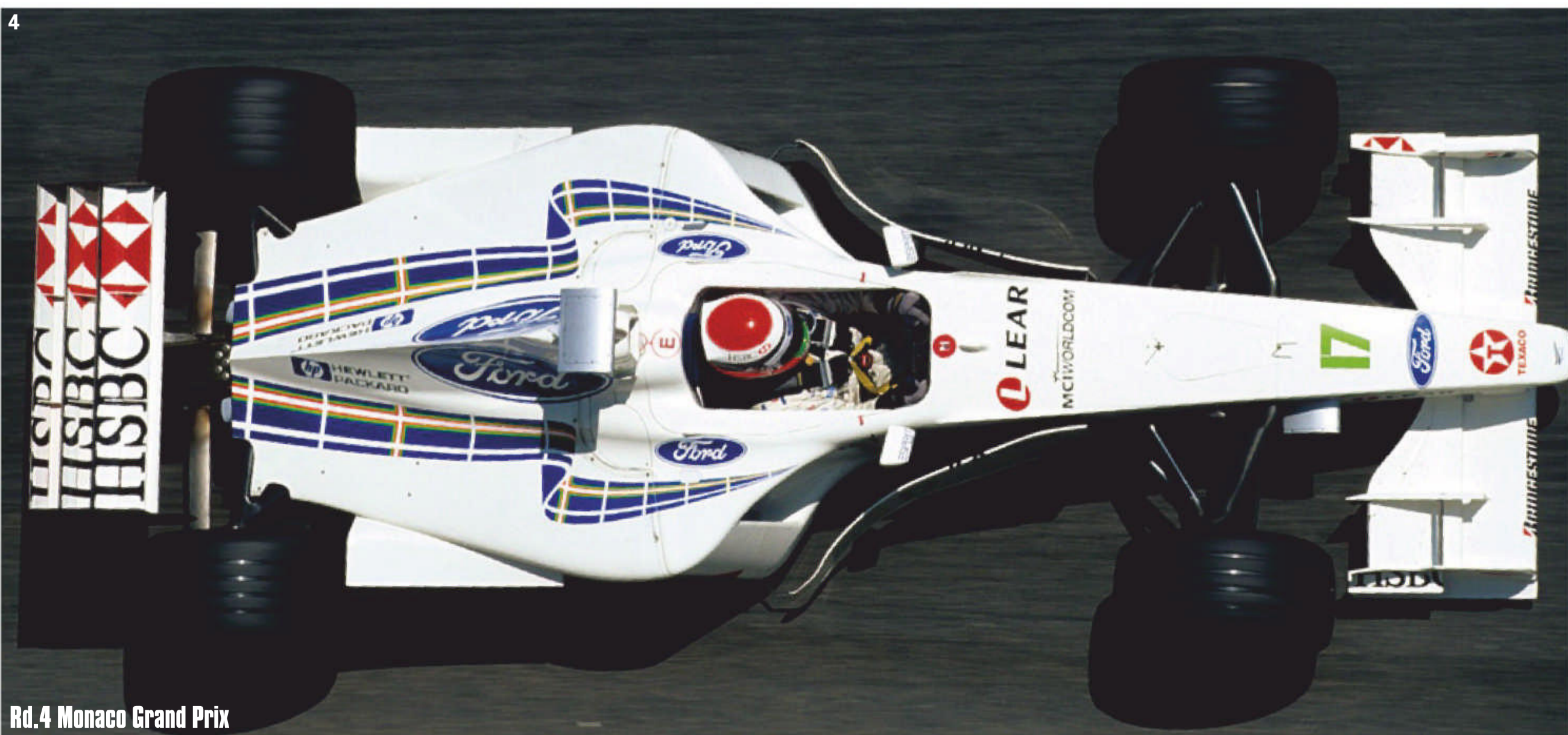
Rd.2 Brazilian Grand Prix



3

1 青いヘッドレストクッション中央にはフォード・オーバル、その下に「STEWART」の文字、左上にチームのタータン柄のリボンが刺繍で入る。2 フロントサスペンションのサービスホールカバーの裏は、一面に銅板のような金属シートを貼る。コードがついた円柱状の金属パーツはアンテナ基部。3 サイドポンツーン内部の熱対策としてコークボトル部に装備したフィンの下に小さなエアイベントを装備。シーズン中、このサイズよりも大きなエアイベントは一度も装備せず。冷却機器の熱気はカウル内部を通して後端から排出する方法で十分だったことが分かる。4 ドライバーの着座位置を前年型よりも後方に下げ、前後重量配分をリヤ寄りに設定。開口部を後傾させたサイドポンツーンは、第8戦イギリスGPから標準的な形状に変更された。リヤウイングの「HSBC」が貼られたフラップ類は、前からフォワードウイング、メインフラップ、追加フラップの順

4



Rd.4 Monaco Grand Prix

Rd.7 French Grand Prix



1

Rd.9 Austrian Grand Prix



2

Rd.9 Austrian Grand Prix



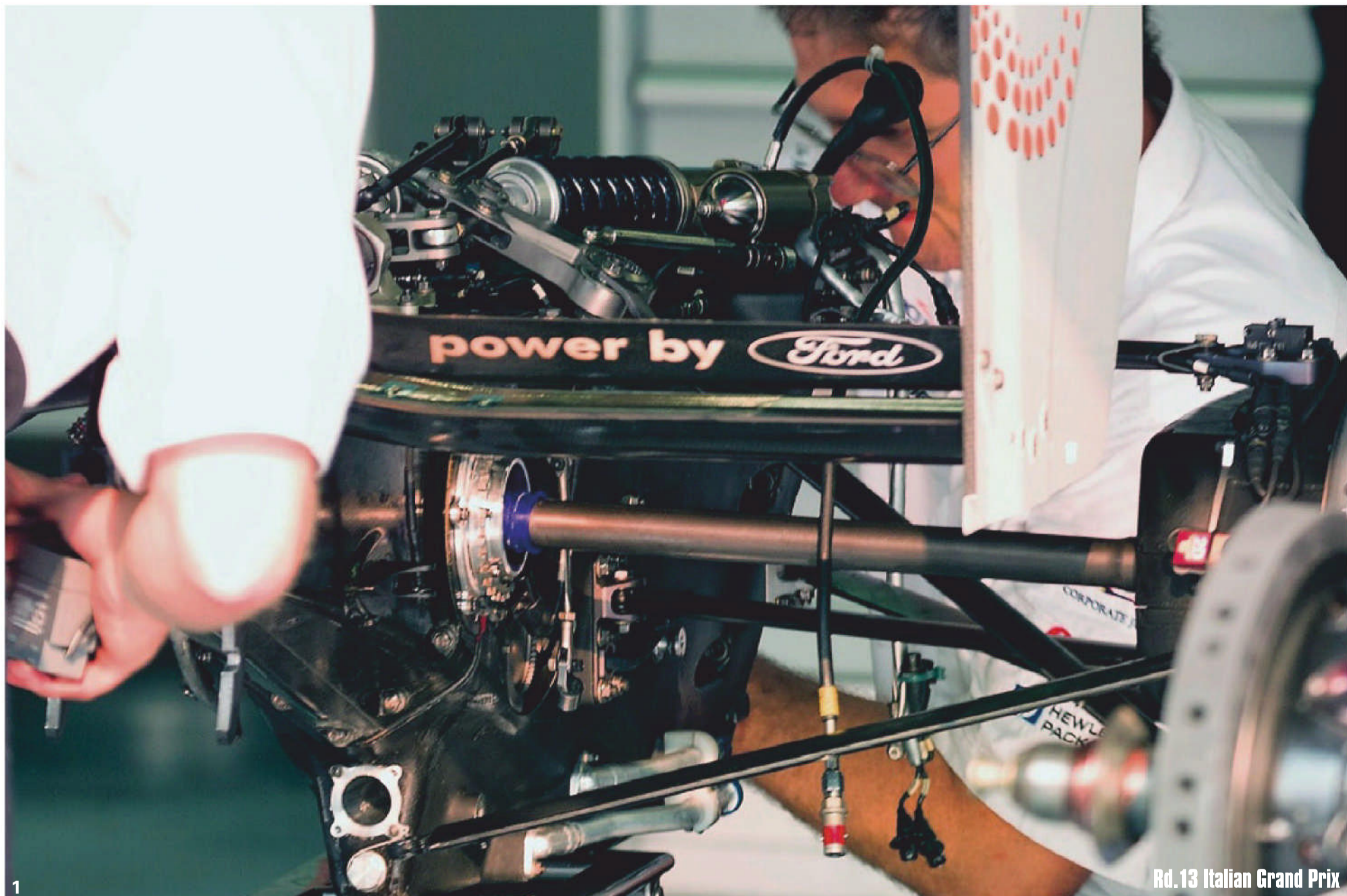
3

Rd.6 Canadian Grand Prix



4

1 ヘッドレスト上面に消火器のプルリングを示す円形の「E」マーク、コクピット前方上面にはニュートラルスイッチを示す「N」マークを貼る。ニュートラルスイッチをマークの真ん中に設置したため、「N」の文字は判別不能に。フォード・オーバル下のアンテナはシーズン序盤、レース毎に形状が変わったが、最終的に角を丸めた四角いこの形状に落ち着いた。第4戦モナコGPから左側に1基のみとなる。2 リヤカウルは上方排気用の遮熱版を装着してアグレッシブな印象となった。3 エキゾーストパイプは車両中心線と並行ではなく、若干内側に向けて排気するレイアウト。4 前年型ではカーボン製だったミッションケースは、カーボン製よりも重い信頼性の高いマグネシウム製に変更。リヤサスペンションの構成は、ダブルウィッシュボーン+プッシュロッドでアップライト後部に1アームを装着



1

Rd.13 Italian Grand Prix

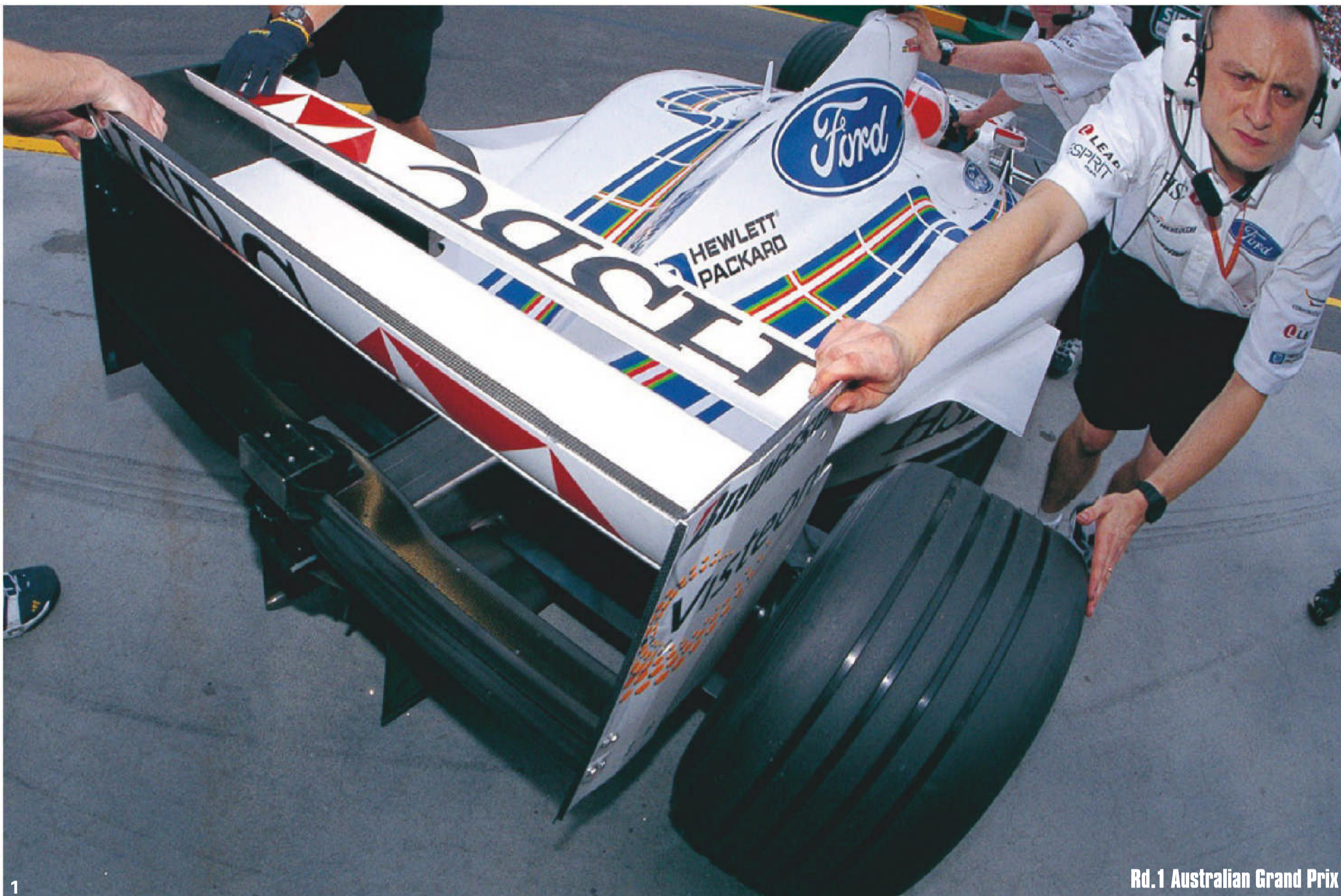
1 ミッションケースにつくロワーム基部は、ジオメトリーを微調整できるように上下2カ所。前方アームが上段基部に取り付けられているのが分かる。リアアクスルから後ろはクラッシュブルストラクチャー。センターディフューザーの傾斜に合わせて下部を上方向に跳ね上げる形状。

2 後端を外側にL字に折りガーニーリップ状としたリヤ翼端板は、前方の一部を薄くしてカウル上面からの気流をタイヤの乱流から守るフェンス形状に。ウイングやフラップを留めるボルトがつく強度が必要な部分は厚く、それ以外の荷重のかからないエリアは一段薄く仕上げられている



2

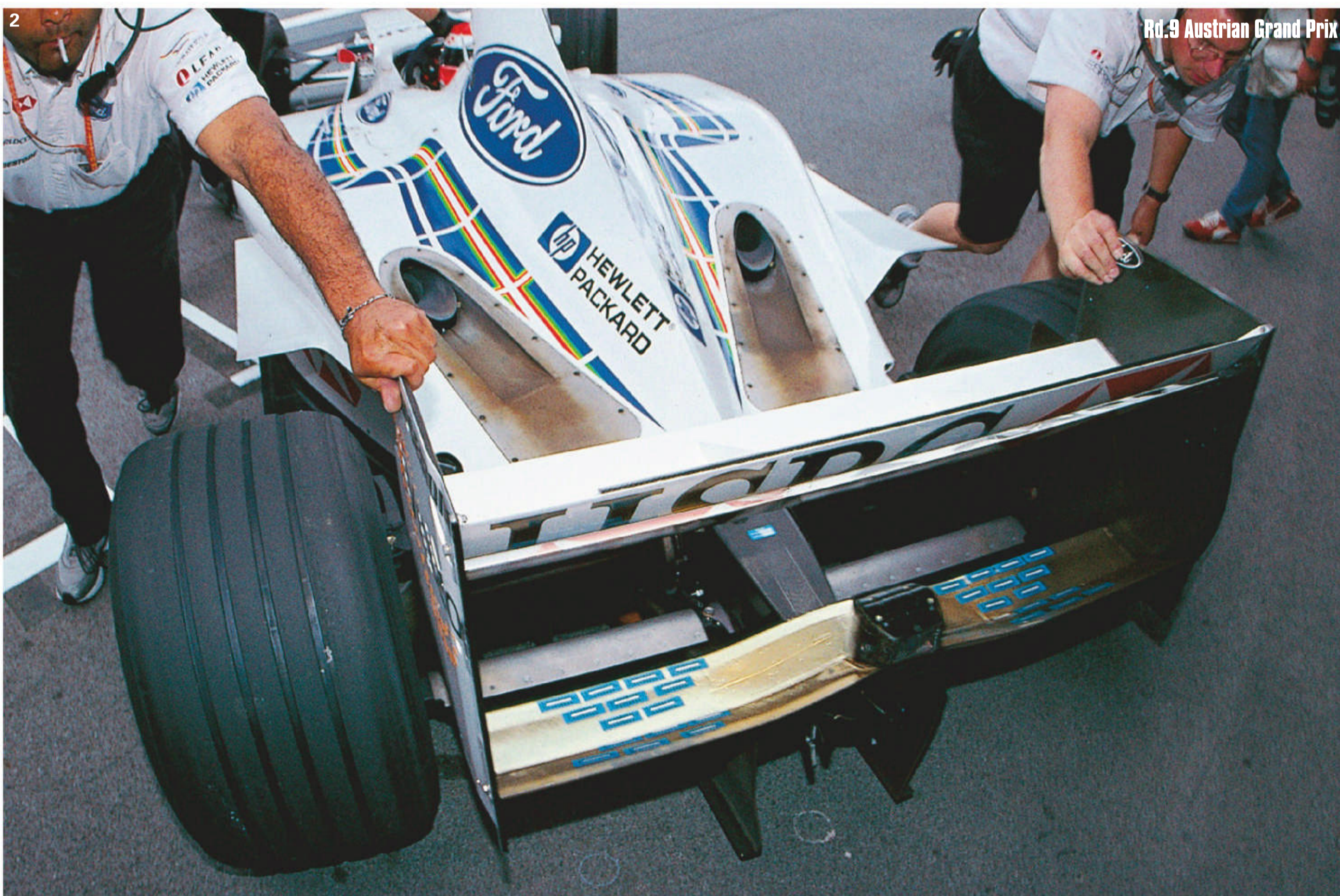
Rd.5 Spanish Grand Prix



Rd.1 Australian Grand Prix

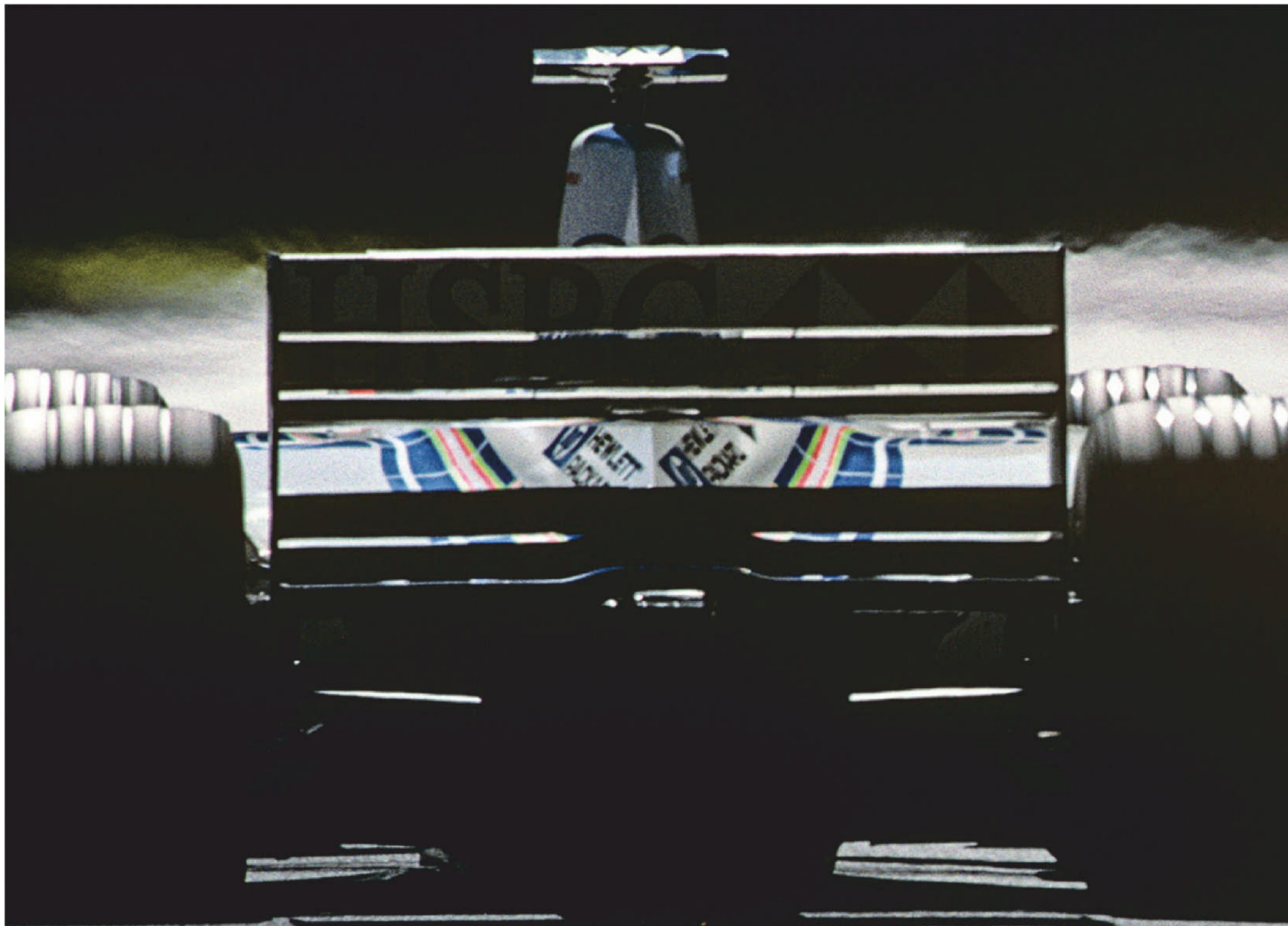
①ウイング全体を支持するロウウイングは車軸後方のクラッシュブルストラクチャー後端に装備。翼端板は中央のメインウイングを装着する部分の肉厚が他のエリアよりも厚い。装備するリヤメインウイングは主に肉厚が薄いタイプを使用。中低速コースでは通常よりも装備位置を低く

し、大判フラップと組み合わせて翼端板に装着。必要であればフォワードウイングも装備。②上方排気で熱気にさらされるロウウイング表面には金色の遮熱シート、その上に多数のサーモラベルを貼って温度を管理。サスペンションのIアームも翼断面形状の耐熱ブーツを装着



Rd.9 Austrian Grand Prix





おそらくギヤボックスはひとつのきっかけにすぎなかったはずで、ジヤッキーとジェンキンスの間には元々軋轢が生じていたことは想像に難くない。アンダーソンの招聘は、すでにジェンキンスとの訣別を考えてのことだったのだろう。過去2年間、成績が振るわなかった事実は人間関係にも歪みを生んでしまったのかもしれない。

### 自分の記憶を頼りに

「SF3はゲイリーが開発したことになっていますが、それは公平ではありません。実際にはアランがほとんど造り上げていたマシンを、ゲイリーが引き継ぎ、彼風の味付けをただけですから」

SF3はあくまでジェンキンスのものだと田中は言い切る。彼の言葉からは現場で開発に携わった者が持つクリエーターへのリスペクト（尊重）が強く感じられた。そして、続ける……。

「アランは性格的にいろいろ言われているようですが、私には素晴らしい先輩であり、彼から多くを学びました。事実、彼のSF3への構想は決して間違っていないから」

そんなジェンキンスの後を受け継いだアンダーソンは、マシン造りだけでなくいくつかチーム組織の改革も行なっていく。それは田中自身へのワーキングスタイルにも影響を及ぼした。

「スチュワートのエアロ開発は、アメリカにあるスイフトの風洞を使ってエグバルが担当していました。この施設はウィリアムズが自前の風洞設備の修理中にニューウェイが使っていたものなのです。エグバルはニューウェイ信奉者なので、自分でもそれを使ったがったわけです。彼は自分のことを『ニューウェイよりもできる男だ』って信じて疑っていませんでしたね。」

カリフォルニアに2週間滞在して風洞実験を繰り返して、帰りの飛行機の中でアイデアを整理し、イギリスに帰ってからオーダーを出して、出来上がった製品をまたアメリカへ持って行き風洞にかけてデータを確認。再び飛行機に乗って……そんなきつい生活を繰り返していました。

ゲイリーは、アメリカでの作業はあまりに遠すぎるという理由で、チームのファクトリー付近の風洞設備を望み、エグバルと対立します。加えてエアロ開発を自分のイニシアチブで進めたいと望んでいたエグバルは、ゲイリーの影響を嫌ってチームから去ってしまいました。チームの立ち上げ以来、エアロの開発はエグバルと私のふたりでやってきましたから、ここから私はひとりになってしまったわけです。のちにゲイリーはダレン・デイビスをリクルートし、空力担当は再びふたり体制になりましたが、SF3のエアロはたったふたりだけで開発されたのです。



Interview  
with  
**Towie  
Tanaka**  
田中俊雄 インタビュー

SF3のエアロを作った日本人エンジニアの知られざる物語

たつたふたりで……

ひとりの日本人がSF3のデザインワークにおいて重要なポストを担っていた——空力エンジニア、田中俊雄 スチュワートGPの歴史に彼の存在は確実に刻まれている SF3は彼のクルマと言っても間違いはないのだから……

Text & Photos/Tetsuo Tsujigawa  
Photos/Paul-Henri Cahier, SAN-EI

田中俊雄は、その人生のうち30年をF1に費やしたベテランエンジニア、エンジニアだ。彼はいくつものF1チームを経て、そのスキルを磨き上げてきた。

1989年のアロウズ／フットワークを皮切りに、スチュワート／ジヤガーを経てジョーダン、トヨタ、ホンダ／ブラウンGP、トロロツソ、そしてマノーと日本のファンにも馴染み深いチームで働いてきた。アラン・ジェンキンス、ゲイリー・アンダーソン、マイク・ガスコイン、ロス・ブラウン、エイドリアン・ニューウェイ……田中と共闘してきたエンジニアたちはカリスマ揃いの錚々たる顔ぶれだ。

これまでにF1に関わった日本人エンジニアは数多くいるが、所属したチーム、携わったクルマの数では田中のキャリアは歴代日本人エンジニアの中でも群を抜く。今号の主役であり、スチュワートGP最後のマシンとなったSF3も田中が関わった1台であるが、その思い入れは他のクルマとは一線を画すという。

### ジェンキンスに誘われて

89年から6年間過ごしたアロウズ／フットワークからスチュワートGPにエアロエンジニアとして移籍したのが96年のこと。移籍のきっかけは、アロウズ時代をともにしたジェンキンスからの誘いだった。

「私はアランの誘いを受けてアロウ

ズからジャッキー・スチュワートの興したスチュワートGPへ移籍しました。そもそもアロウズのチームそのものが終わりにかけていたので、移籍に躊躇はなかったです」

スチュワートの3年に及ぶF1活動のすべてにおいて、田中はマシン開発に従事してきた。初代SF1に始まりSF2を経て、99年シーズンに軽量コンパクトでパワフルな新世代V10、フォード・コスワースCR1搭載のSF3へと進化していくが、そのすべてがジェンキンスの構想によるものだ。

「私の中でSF3は間違いなくスチュワート時代の最高傑作だと思っています。設計はアランが行ない、エグバル（ハミディ）と私のふたりだけでエアロを担当していました。」

前年のSF2のギャボックスはカーボン製で、これは途轍もなく軽く仕上がっていました。しかし、軽量化が過ぎてしまい剛性が得られず、油温も想定温度以上に上昇して、200度以上のオーバーヒートが発生、内部の接着剤を溶解してしまうトラブルに悩まされます。

これを見かねたジャッキーは、カーボンギャボックスを諦めるようにアランに求めましたが、アランはそのコンセプトにこだわり、使い続けました。結局、それが原因でふたりの間で意見が割れ、アランは98年のクリスマスイブにチームを去ってしまっただけです」



SF2から続く印象的なサイドポンツーンの“後傾” エントリーダクトは、機能性よりもデザインの“美”を追求した田中の思想が反映されて作られたものだった

## ゲイリーも頑張りましたが SF3はやはりアランのクリエイションなんです

SF3は走り出す前にデザイナーが替わり、エアロチーフも替わり……それまでのエアロデータは、エグバルが全部持って行ってしまったので何も残っていませんでした。残っているのは私の記憶だけで、それを頼りにダレンとふたりで知恵を絞りながらSF3のエアロを仕上げていきました。つまり、SF3のエアロは真正銘私ただけで創ったものなのです。

もちろん、我々の考えを盛り込んで、しっかりとしたものだと自負していますが、理論に邪魔されない部分では見た目の良さも考えていました。サイドポンツーンのエントリーダクトの後傾したカットなどは、性的には大きな影響はありません。でも、そのデザインをジャッキーが気に入って、個人的にいいとなって採用したのです。まだデザインの遊びも許される時代でしたね」

SF3のルックスはそれなりにスマートだったのは確かだ。高効率が求められるエアロ開発の間にわずかでもアートな要素をちりばめる、田中が言うようにそんなことがまだできた時代だったのかもしれない。その一方で、技術者ならではの「先見性」についても自らの手柄と先を越された悔しさも垣間見える場面があった。

「SF3からR1（ジャガー）へ移

行される時、私はサイドポンツーン下部にアンダーカットを試みましたが、わずかな切り込みでしたが、これを見たニューウェイは参考にして、のちにレッドブルのマシン開発で取り入れていくことになりました。

個人的にはバジボード（ディフレクター）もかなり前から実験で効果を確認したのです。でもこれは、マクラーレンが先に実戦投入して手柄を取られてしまいましたね……」

### アランは最高のボス

現代では考えられない状況下での開発環境は苦労が絶えなかったはずだが、SF3を語るその口調は楽しいで、そして誇らしげな顔をしていました。もちろんすべて頷ける、あのクルマは真正銘F1のウイニングクルマ

ーなのだから。その結果には田中も胸を張る。

「ニュルブルクリンクでジョニー・ハーバートがチームに初優勝をもたらして、ルーベンス・バリチェロも3位表彰台で最高の結果になりました。ところが、2位に入ったのがプロストGPのヤルノ・トゥルーリ。スチュワートを辞めたアランの移籍先なんです。彼からしたら自分が造ったクルマに挟まれての2位は、なんとも皮肉な結果ですよな。」

アランは自分にとっては最高のボスで、優秀なエンジニアでした。SF3はやはりアランのクリエイションなんです。ゲイリーも頑張りましたが、しよせんは自分のクルマではありませんから、彼も苦労したはずですよ」

## Interview with Towie Tanaka



田中俊雄  
Towie Tanaka

1960年9月29日生まれ。大学卒業後、鈴木自動車（現スズキ）に入社、四輪設計部に配属される。89年加入のアロウズを皮切りにスチュワート、ジョーダン、トヨタ、ホンダ、ブラウン、トロロツ、マノーと、27年間F1の現場で活躍。2017年から国内復帰、トヨタ自動車（東富士研究所）、B-Maxレーシングなどに籍を置いた。ムーンクラフト時代の同僚デューイ中矢氏に憧れ、F1時代はトイの愛称で親しまれた

# コスワースの規格外エンジニアが生んだ名機 勝ちを強要された 新型エンジン

旧態依然としたコスワースの思想から脱却し  
ZETEC-R V8を設計したニック・ヘイズが  
自らが手掛けた中で最高のエンジンと語るCR1  
写真1枚残らないほど徹底して秘匿された  
先進エンジンの誕生を語る

Text/Tetsuo Tsugawa Photos/Kenji Sawada, Ford

## Interview with **Nick Hayes** ニック・ヘイズ インタビュー

1999年、チーム創設3年目となるスチュワートのマシンに搭載されたのは、それまでのフォード・コスワースV10エンジンのVJではなく、まったく新しいCR1だ。発表されたスペックは実にセンセーショナルで、何と総重量は100kgを切っているという、当時としては驚くべきエンジンとなっていたのだ。

初めてベネトンでワールドチャンピオンを獲得したB194に搭載されていたゼテックR V8エンジン（E C）と同じ、ニック・ヘイズだ。このモダンなV10エンジンがコスワースから登場するまでには紆余曲折があった。

### DFRからの脱却

「まずはHBエンジンから話そう。89年のHBは、それまでのDFRよりもパワフルで使い勝手も良く、93

天候による波乱含みのヨーロッパGPを優勝で終えたハーバートと、彼を迎えるフォードのクルー。右側のメガネをかけた人物が、CR1エンジンの開発を指揮したヘイズ



コスワースの古い体制を変えようと  
結構ブツ飛んでいるヘイズが指名された

長が伸長してしまった」

## V8からV10へ

「次のVJ（V10）エンジンは、94年のECGができた時点で構想と設計を始めた。もうV8には限界を感じていたし、V12はパッケージング的にF1では過去のものになっていた。時代の趨勢がV10なのは明白で、開発は必須だったのだ。当初は3・5ℓV10エンジンのはずだったが、95年から急にレギュレーションが3ℓに変更されたので、設計図は出来上がっていたのに廃棄されてしまった。したがって3ℓV10のVJエンジンは、これまた超短期間で設計し直さねばならなかったわけだ。」

急遽設計し直したVJも悪いエンジンではなく、それなりのパフォーマンスは期待できた。しかし急造りは隠せず、信頼性、重量、燃費等に弱点があった。98年までこれらの解

決とパフォーマンスの向上に努めたが、限界が見えてきた」

このようにニックは、時間に余裕のない状況での実戦エンジン設計の難しさと限界を語る。しかしその時短設計は、次なるV10エンジンの設計でも引き継がれることになる。

## CR1エンジンの開発

「98年には、VJの弱点を徹底的に改良した新エンジン、CR1の開発をスタートした。信頼性の確保と軽量化、そしてパフォーマンスを落とさずに燃費の向上も狙ったが、コンセプトの中で最も大きかったのは軽量化だった。」

すべての金属材料の研究と、軽量化構造を採り入れた結果、VJに比べて実に36kgもの減量に成功し、CR1の総重量は100kgを切った。もちろん後に信頼性の問題も出たが、私の関わったエンジンではベストだ

と思っている。

しかしこのエンジンも、スタート側の問題から開発が前倒しされて、またもや短期間での設計・製造を強いられた。またもに時間をかけて、しっかりと開発をしていけば信頼性もパフォーマンスも確実に上がっていたはずだが、ろくにテストもできないまま搭載されたのだ」と、コンセプトを実現しつつも、開発時間の短かさから、思ったとおりの設計がしにくかったと吐露する。

「エンジンの設計開発に魔法なんてない。大切なのは確実に理解をして、理論解析をし、すべての問題をひとつひとつ片づけていくことなのだ。しかし多くの場合、目の前の問題に翻弄されてしまう。実際CR1でもそうだった。『レースに勝て』という要求が強すぎて、目の前の結果を求めたために、地に足のついた開発をさせてもらえなかった」

これはチームやフォードやコスワースの政治的な問題が大きく影響していたことを物語っている。

「DFV後の近代F1で、ベネトンからザウバー、スチュワートからジャガーへとワークスチームが替わり、その度にチームからエンジンへの要求が大きく変わってくる。マシンが違い、コンセプトが異なると、同じエンジンでも問題の在り処を見つけるのに苦労してしまう。」

それでもこのCR1エンジンは、後にワークス体制からカスタマーに引き継がれて、結構なロングライフのエンジンになったのだから、良いエンジンであったと言えると思う。

もちろん今考えらるもつというくらいできたと思えるし、事実あれやこれやとやりたいことはあった。しかし当時としては、その時点での最良のエンジンだったと自負している」

ニックは自分の造り上げたこのCRエンジンの出来に胸を張る。いろいろと問題はあったものの、多くは設計そのものではなく、部品製作の問題や製作精度等に起因する二次的なトラブルが多かったのだ。

CRエンジンはスチュワートで1



唯一発見できたエンジンの写真も、カバーをかけられた状態。V10最軽量99kgのエンジンには、ベリリウムやカーボンファイバーなど、先進技術が投入されていたという

## Interview with Nick Hayes

### ニック・ヘイズ Nick Hayes

1960年生まれ。イギリス・コベントリー出身。英ソルフォード大学機械工学部設計科を卒業後、ロールス・ロイス・エアロエンジン社に就職。しかし、レーシングエンジンに携わりたいと、84年にコスワースへと加入した。94年にベネトンB194に搭載され、ドライバーズタイトルを獲得したZETEC-Rエンジンを設計。2004年に独立し、エンジニアリングコンサルタント業務に就く。現在はF1マネージメントFOMテクニカルグループに所属



年まで使い続けた。HBは良いエンジンだが、DFVから続くコスワースの古い方式を継承したエンジンで、私にとってはすでに過去のエンジンに思えた。頑張つてはいたが近代化に乗り遅れ、オーバーヒートやカムカバーの剛性、インターク等々に問題が出てきており、その対処の仕方にも古かった。コンセプトが限界にきており、開発は頭打ちになっていたのだ。昔ながらのコスワースの内部事情も考慮しながらマーティン・ウォルター（当時のコスワースのマネージャー兼ディレクター）が手を尽くしたが、いかんせん古い考えのエンジンだったので、伸び代がなかった。

「そこでもマーティンは、私に新しいECエンジンの設計をオーダーしてきた。コスワースの古い体制を変えようと、結構ブツ飛んでいる私を指名したのだ。私はすでに、HBの後継としてベネトンに搭載すべくV12エンジンを設計した経験があった。プロトタイプは完成しベンチテストもうまくいっていたが、目の見ずにお蔵入りになったものだ。ECの設計は、基本的に構想からすべて私ひとりで行った。これまでのエンジン設計は何人かのチームでやってきたが、それまでのコスワースメソッドからの脱却や、体質改善を期待して、旧体制のスタッフ

に関わらせたくなかったのだろう。そのためECは、私が初めてゼロから設計したエンジンとなった。思うに私に託された仕事は、エンジン設計はもちろん、DFVの呪縛から逃れ、旧態コスワースの古い設計思想からの脱却だったのだろう。

しかも、任された時に『では2〜3カ月で設計構想をまとめるよ』と言ったら、マーティンは『そんな時間はない、すぐに設計を始める。7カ月後にはベネトンに搭載してなきゃならない!!』と言っただけだ。

ECの設計では、エンジンだけでなくコスワース内部のインフラ自体の大きな変更が必要だったという。パーツの製造方法や考え方をECのコンセプトに合わせなければならなかったからで、当時の製造部門も昔からのやり方が続いていたのだろうと容易に想像がつく。このような改革は旧体制に慣れている者にはやりにくく、コスワース社内での抵抗やプレッシャーもあったはずだ。

「7カ月後に完成したECは初期に思っていたほど軽くなかったが、基本的には信頼性もパフォーマンスも、とりあえずは満足いくものだった。しかしプロトタイプを走らせてみると、カムドライブに問題が生じ、ドライブチェーンの改修を余儀なくされた。このため重量が増加し、全



地に足のついた開発はできなかったが  
当時の最良エンジンだったと自負している

カメラとエンジンの間に入り込むフォードのクルー。視線は明らかにカメラの位置を把握している。そのためCR1の外観を写した写真は、ほとんど残っていない



位に返り咲いてもいるが)。

タイヤの影響もあったかもしれない。99年はブリヂストン(BS)のワンメイク初年度。4強のうち、前年までグッドイヤー勢だったのはフェラーリとウイリアムズだが、ミハエル・シューマッハーという絶対的求心力も武器に速攻でBSワークス的な存在への進路を取れたフェラーリとは対照的に、ウイリアムズは戸惑い続けてしまったか？

## 皇帝不在で、場が荒れた!?

そして忘れてならないのは、99年にジョーダンの

シーズン2勝目とスチュワート唯一の勝利が刻まれたのが、皇帝シューマッハーの負傷欠場期間だったことである。

この間、フェラーリはミカ・サロを臨時起用してエディー・アーバインとのコンビで戦い、彼らの成績自体は悪くなかったが、やはり皇帝不在によって「場が荒れた」という要素は、少なからずあったと思う。

最も影響を受けたのは、他ならぬシューマッハー最大のライバル、ミカ・ハッキネン(当時マクラーレン)だった。シューマッハーが負傷したイギリス

## ジョーダンが2勝、スチュワートも1勝と、4強以外が3つも勝った。

シーズン序盤の第3戦サンマリノGPで表彰台の一角を占めたスチュワートのバリチェロ。予選では開幕から4-3-6位と速さを示していただけに、3位フィニッシュは妥当な結果と言える



GPも含むと7戦あった皇帝不在期間、ハッキネンには絶対的強敵だったはずなのに、彼は1勝しかしていない。いるべき強敵がいらないことで、何か調子がおかしくなってしまった? (分かる気もする話だが) そうした様々な背景が重なった時期に、ジョーダン・無限ホンダとスチュワート・フォードの戦力充実が重なって、彼らがレースで勝ち、4強のうち2チームがコンストラクターズランキングのトップ4から脱落するという、当時は信じられなかった事態が起きたのである。「絶対」が崩れた、そう形容してもよかった。

ちなみに99年の4位スチュワートと5位ウイリアムズの最終的な差も、前年の4〜5位同様わずかに1点。でも、それはトップ4から4強を2チーム弾き出し、時代の流れにある意味でのくさびを打つ大きな1点差だった。そして、それを打ったのがわずか3年で消えゆく新興チームの「終戦機」、スチュワートSF3であったことは記憶に留めておきたい。

# 4強崩壊を招いた複合的要因

マクラーレン、フェラーリ、ウイリアムズ、ベネトンの4強「絶対構図」を変えた  
1999年ジョーダン、スチュワート躍進の背景を探る

当時F1を支配していた4強の中に割って入った  
99年のジョーダンとスチュワート  
この年に起きたハード面、ソフト面の変化において  
2チームが「絶対構図」を崩壊させられた要因を考察する

文／遠藤俊幸

Text/Toshiyuki Endo  
Photos/Kenji Sawada, Atsuo Sakurai

スチュワートSF3が戦った1999年のF1世界選手権は、極めて異質なシーズンであった。なぜなら、80年代末から90年代にかけてF1を支配していた「4強」の構図が（上位2強、こそ堅調ながらも）明確に崩れたシーズンだったからだ。

マクラーレン、フェラーリ、ウイリアムズ、ベネトン。89年から97年まで、この4チームはコンストラクターズランキングのトップ4を独占していた。98年にベネトンが4位と1点差で5位に落ちて完全支配の系譜は途切れたが、翌99年はウイリアムズまでもがトップ4から陥落し、3位はジョーダン、4位にスチュワート。4強は2議席を失ったのだ。

これは当時、大事件だった。

87年の中嶋悟、デビュー＆鈴鹿F1初開催＆フジテレビ系全戦中継開始といった契機以降にF1を見るようになった日本の中核ファン層にとって、4強の構図が崩れることは想像の範囲になかった。それくらい、絶対という名の壁が4位と5位の間にはある



オーストリアGPスタート直後の各車。ウイリアムズ、ベネトン勢が後方に沈むなか、99年コンストラクターズランキング上位4チームが先頭集団を形成する

## これは間違いなく、異変だった

と思われていた――。

いくら4強でもカスタマーでは……

4強の支配がどれくらい圧倒的だったかという点、前述の9シーズン（89～97年）のうち、89～95年と97年はこの4チーム以外にレースで優勝したチーム（コンストラクター）がいなかった。ランキングではトップ4独占でなかった88年に関しても、勝利は独占。87年の第5戦、デトロイトGPをロータスのアイルトン・セナが勝つてから、96年第6戦モナコGPでリジェのオリビエ・パニスが勝つまで、4強は145戦にわたり勝利を独占していたのだ。

パニス優勝後も99年の開幕に至るまで、4強以外のチームの勝利は98年第13戦ベルギーGPのジョーダン、デimon・ヒルのみである。

ところが99年はジョーダンが2勝、そしてスチュワートも1勝と、4強以外が3つも勝った。

これは間違いなく、異変だった。

さて原因は、と探ると、まず挙げられるのは97年限りでルノーがワークスエンジンの供給を休止、それを失ったウイリアムズとベネトンが積んだカスタマー版ルノー（名称的にはメカクローム、スーパーテック、プレイライフ）の性能がもうひとつだったこと、だろう。当時、ワークスではなくなってもルノーだから結構速い、という観測があったものの、やはりワークスか否かの差は大きかったようだ。98、99年とウイリアムズ＆ベネトンは失速していく。

2000年にBMWと組んだウイリアムズが即、コンストラクターズ3位に復活しているあたりからも、上で満足に戦うためにはワークスエンジン必須という状況が感じられる（ちなみに00年は、ベネトンがプレイライフ使用のまま、5位と同点ながら4





Interview with

# Rubens Barrichello

ルーベンス・バリチェロ  
インタビュー

エースとして初勝利を狙い、奮闘し続けた一年

# 質実剛健を絵に描いたようなマシン

スチュワートGP在籍3年目を迎えた1999年、エースドライバーとして

3位表彰台3回を含む7度の入賞を果たし、確かな実績を積み上げたバリチェロ

翌年のフェラーリ移籍への足がかりを作ったシーズンをいかにして戦い抜いたのか？

Text/Adam Cooper Translation/Yutaka Mita (Quality Translation)  
Photos/Hiroshi Kaneko, Hiroyuki Orihara, Paul-Henri Cahier, Motorsport Images

——1998年シーズンを不本意な成績で終えたスチュワートGPは、翌年に向けてチームの立て直しを図っていました。当時のことを覚えていますか。

「98年の成績不振は、カーボンファイバー製のギヤボックスの出来があまり良くなかったことがすべての背景にあると思う。本当にガチガチでマシン全体よりもはるかに硬い感じだった。あのシーズンでまともに走ってくれたのは、スペインGPだけじゃないかな。つまりスチュワートSF2は、不出来なマシンだったということさ。

98年は日本GPが終わった後に鈴鹿に残り、テストをしたんだ。実は、そのときにちよつとムカつくことがあってね。ゲイリー（アンダーソン）はまだチームに加入したばかりで、マシンのことなんて知らないはずなのに、試したいものがあると言い始めた。『ダメなマシンで何をやって、意味はないよ』と論じたんだけど、

『自分が何をやるかとして、聞いていない』と聞く耳を持たない。『99年型マシンは、空力コンセプトを大幅に変えている。見事な仕上がりがだ。エンジンもすごく軽くなったし、馬力も上乘せした。我々の順位が上がってきたのも、それが理由だ』と最初から鼻息が荒かった。でも彼が正しかったと、最後は納得することになるんだけどね」

——テクニカルディレクターだったアラン・ジェンキンスがチームを去り、新たにアンダーソンが加入したことで、チーム内が少しバタバタしていたということですか。

「ジャッキー（スチュワート）と息子のポールは、何をやるにしてもドライバーの手をわずらわせずに進めるのが得意だった。だから、私も良い環境でマシンに乗り込むことができていたし、総じて物事が着実に進んでいくことは間違いないよ」

——アンダーソンとは、ジョーダン時代から良い関係を築いていたと聞

いています。その彼がスチュワートへ移籍し、また一緒に仕事をするようになったわけですが、ふたりの関係性には何か変化がありましたか。

「ゲイリーへのリスペクトは、まったく変わらない。僕が組んだエンジンニアの中では、ベストと呼べるひとりさ。特に限られた予算で成果を挙げるといって、効率の良い仕事ぶりは天下一品だ。彼は、僕の速さを信頼してくれていたしね。相思相愛の関係は、ドライバーとエンジンニアの間にも成り立つということさ」

## うれしい驚き

——99年型マシンのSF3をドライブした印象はどうでしたか。軽量・小型化したコスワース・エンジンは重量配分においても、かなり理想に近づいたということでした。

「SF3をドライブした感触は、すごく良かった。かなりダウンフォースが出ていたし、マクラーレンほど速くはないけど、ストレートでは中

の上といったところだったよ。マシン全体としても中の上という感じで、フェラーリとはいい勝負。つまりコストパフォーマンス的には、文句の付けようがなかったということになるね」

——SF3を初めてドライブした時に、「このマシンパッケージなら十分戦えそうだということが直感的に分かった」と、当時のあなたは語っています。

「初めてコースに出た時は、それこそ感動モノだったね。開幕戦の舞台であるオーストラリアに来るまで、レースを想定した走行はほとんどやっていなかったんだ。でも、2台揃って火災が発生してしまったことに驚いた。絶対調だ……と思いがからスターティンググリッドに着いたところでの出来事だったからね。だけど、ふたつともペナルティを科されながら5位でフィニッシュできたことは上出来だ。



サンマリノ、フランス、ヨーロッパGPで3位表彰台に上がり、21ポイントを獲得して選手権7位に入ったバリチェロ。予選でもたびたび上位に入り、その速さを見せつけた

状況次第では、開幕3戦はどれも勝てたかもしれないレースだった。それは、決して嘘じゃないよ。第2戦のブラジルGPだって、予選3位と戦闘力は申し分なかったからね。僕が勝てるドライバーだということ世に知らしめたマシンさ。でも実は、自分ではまったく予想もしていなくて、うれしい驚きだった。ジャッキーの能力を知っている人にとつては、それほど意外ではなかったかもしれないけどね」

——母国ブラジルGPでは、一時トップに立ちました。アイルトン・セナが亡くなってまだ5年しか経っていないかったし、さぞかし感慨深いものがあつたのではないですか。

「94年サンマリノGPでアイルトン  
を失い、翌95年はなぜかトラブル続  
きで、私にとって最悪のシーズンだ  
った。96年になるとジョーダンがか  
なり良いマシンに仕上げてくれてス  
トレートは速かったけど、結果を出  
すところまではいかなかった。そし  
て97年にスチュワートに移籍すると、  
ブリヂストンが最高のタイヤを用意  
してくれたおかげで、モナコGPで  
2位表彰台を獲得することができた  
んだ。98年は冒頭で述べたとおり、  
大スランプに陥ったから、99年は『も  
う頼むから、レースで勝たせてくれ』  
と切羽詰まった状況だった。僕はジ  
ョニー（ハーバート）のことが大好  
きなので、彼がヨーロッパGPで優  
勝した時はうれしかったし、自身の  
3位表彰台も勝利に匹敵する快挙だ  
と思った。でも、やっぱり勝てな  
かったことが悔しくて……」

あのときは、レースを完全に支配  
していた。だからこそ、スリクタイ  
ヤに固執したんだけどね。この種  
の判断ミスは、時として起こる。つ  
い最近、（ランド）ノリスがロシア  
GPでやらかしたのも同じことさ。  
でも、翌2000年のドイツGPで  
同じようにスリクタイヤのまま最  
後まで走りきるとい判断をしたこ  
とが僕の初勝利を生んだわけだから、  
皮肉なものだ。人生、同じ判断が吉  
と出たり凶と出たりする。だから、  
面白いとも言えるんだろうね」  
——フランスGPでは、チーム初の



雨のフランスGPの予選では自身2度目、チームに  
初のポールポジションをもたらす。決勝では終盤  
まで首位争いを繰り広げ、最後は3位表彰台を獲  
得。間違いなくこの日の主役のひとりであった

ポールポジション獲得の快挙を成し  
遂げましたね。

「マニクールでは、ライバルチーム  
とは逆のことをやった。確か（ジャ  
ン）アレジが2番グリッドで、（オ  
リビエ）パニスが3番グリッドだっ  
たよね。僕たちが真っ先にコースに  
出て行き、最初のアタックを済ませ  
た直後に雨が降り出した。かなり激  
しい雨だったので十分なギャップと  
なり、ポールポジションを獲得でき  
たんだ。レースも決して悪くはな  
かったが、（ハインツ・ハラルド）フ

レンツェンのジョーダンには少し及  
ばなかった。パフォーマンス的には  
満足のいくものだったよ」

——燃料タンクを小さくしたことで、  
何か支障は出ましたか。

「搭載容量が少なかったことは覚え  
ている。だからこそ、競争力が増し  
たとも言えるんじゃないかな」  
——イギリスGPではパンクに見舞  
われましたね。

「確か新しいパッケージを投入した  
のがシルバーストンだったよね。で  
も、思っていたほどの戦闘力はな

った。パンクの件は、ちょっと記憶  
にないなあ……。むちゃくちゃ速い  
と信じていたのに、期待外れだった  
ことは覚えている」

——イタリアGPの4位は、まずま  
ずの成績といったところですか。

「そうだね。ハイダウンフォースか、  
逆にローダウンフォースの両極端な  
サーキットでは、比較的良い走り  
することができた。でも、どっちつ  
かずのコースは苦手だったよ」

——その次のレースが、先ほど話  
に出たヨーロッパGPです。勝ったの  
はあなたではなく、チームメイトの  
ハーバートでした。

「みんな雨が降ると言っていたのに、  
僕は降らない方に賭け、ステイアウ  
トしていたせいで負けた。雨が激し  
くなるなか、スリクタイヤで2周  
ほど長く走り続けて、ジョニーとヤ  
ルノ（トゥルーリ）にチャンスを与  
えてしまったんだ。あれほど優位に  
立っていたのに、一気にそのマー  
ジンを失ったからね。確かに悔しい思  
いを味わったが、チームメイトとふ  
たり揃って表彰台上がれたので満  
足だよ。あのレースで勝利にふさわ  
しいドライバーは誰かと言えば、そ  
れはジョニーをおいてほかにいない」

## 最高のお手本

——日本GPは、あなたがスチュワ  
ートで走った最後のレースになりま  
す。そして、スチュワートというチ  
ームにとっても、ラストレースにな

りました。

「僕にとって最高とは言わないまで  
も、ベストの移籍先のひとつがスチ  
ュワートだった。ジャッキーとポー  
ルから、いったいどれだけのことを  
教わったことか。家族ぐるみで私を  
迎え入れてくれたしね。クリスマス  
や新年には欠かさず挨拶をかわす、  
そんな付き合いを今も続けさせても  
らっているんだ。愛情と尊敬を伴う  
素晴らしい関係に、本当に感謝して  
いるよ。」

ジャッキーから、『できればチー  
ムに残ってもらいたい』と言われた  
時のことは、今でもよく思い出す。  
すでにチームをジャガーに売却する  
ことが決まっていて、見通しもそん  
なに悪くはなかったんだ。でも、僕  
にはトップチームで活躍したいとい  
う夢があり、スチュワートはそのた  
めのステップにすぎなかった。結局、  
翌年フェラーリへ移籍し、それなり  
に活躍できたわけだから、僕の決断  
は間違っていないかったよ」

——ジャッキーはどんなボスでした  
か。偉大なドライバーが偉大な指揮  
官になれるとは限らないというのは、  
よく言われることですよね。

「ジャッキーの最もすごい部分は、  
相手に『イエス』や『ノー』を伝え  
る時のやり方がとにかく見事だった  
んだ。僕にとっては、最高のお手本  
だった。特に『ノー』と言う時は、  
これ以上はないというほど優しく、  
しかもリスペクトを込めて懇切丁寧



ルーベンス・バリチェロ  
Rubens Barrichello

1972年5月23日生まれ。ブラジル・サンパウロ出身。93年にジョーダンからF1デビューを果たし、96年まで同チームに在籍。97～99年はスチュワートでエースドライバーとして活躍した。2000年にフェラーリへ移籍し、同年ドイツGPで悲願の初優勝を達成。02、04年にはランキング2位を獲得するなど、チームのコンストラクターズタイトル4連覇に貢献した。06年にホンダへ移籍し、以後ブラウンGP、ウィリアムズから参戦。11年限りでF1から引退している

Interview with  
**Rubens  
Barrichello**

に説明する。イエスの時は、言わなくても分かるよね。サインを頼まれた時など、みんな数え切れないほど、そういう場面を目撃しているはずだから。僕には拒絶しなければならぬ。あの彼が、どこか神懸かって見えた。だから、ジャッキーが何か頼まれた時、内心でいつも『ノー』と言ってくれないかな……』と思っただけのものさ。彼の姿を見ていると、すごく勉強になるから。これに限らず人生のすべての面においてジャッキーは、僕の師匠と呼ぶべき存在なんだ」

「スチュワートで仕事をした人は、みんな良い思い出をたくさん持っていますね。「旗揚げしたばかりの規模チーム特有の素晴らしい雰囲気があった」と異口同音に語ってくれます。」

「チームの雰囲気は本当に素晴らしい、当時の僕は毎日のようにミルトン・キーンズのファクトリーに通ったものさ。今はレッドブルがそのファクトリーを使っているけど、規模が大きくなっただけで、今も同じ場所にあるんだよね。すごく懐かしいなあ……」

「それでは、最後にSF3を総括していただけますか。」

「質実剛健をそのまま絵に描いたようなマシンで、すごく速かった。もちろん、これは98年型（SF2）と比較しての話だよ。トップチームは我々とは段違いにリソースが充実しているから、もっと速いマシンを開発できるわけで、相対的にスチュワートが良い仕事をしていたということさ。その意味で、あのマシンもまた発展途上にあつたと言える。」

「ひとつだけ否定的な部分を挙げるとしたら、98年型マシンに採用したギヤボックスがネックとなった。97年のデビューシーズンが予想以上に良かったので、少しやりすぎたのかもしれないね。あまりにも複雑すぎたから。でも、99年にはすべてが良くなっていたよ」

ジャッキーは、相手に「イエス」や「ノー」を伝える時のやり方がとにかく見事だったんだ。人生のすべての面において、僕の師匠と呼ぶべき存在だ

スチュワートの立ち振る舞いや話しぶりに尊敬の念を抱いていたバリチェロは、日頃から彼の言動を注意深く観察していたという。そのすべてがバリチェロの財産になっている



エラーリも同じハード側のタイヤを選択していたが、スチュワートSF3の方が快適にドライブできているように見えた。

ただし、予選ではその作戦が裏目に出た模様で、ハーバートは14位にとどまった。とはいえ、初めてチームメイトのルーベンス・バリチェロのタイムを上回っており、彼の運は変わりつつあるようだった。その陰には、何か理由があったに違いない。「今年はこちらまで良いシーズンだったし、いつもとは違う服装を試してみるとか、様々なことを試していた。

レースで完走できなかった時は、92年のロータス時代に一緒に働いていたメカニックのダリルのせいにしてきた。悪いのは彼か僕のとどちらかだということになり、彼が去った!

その後、メカニックのひとりからジャマイカのパワーストーンをふたつもらった。効果があるかどうか試してみようと思い、週末の間ずっとポケットに入れておいた。さらにグリッド上では、誰かがコインをくれた。1ドルコインだと思ったので幸運を願って持っていようと思ったが、単なるドイツマルクだったので、いらないといったんだ。ところが、『これは幸運のコインだから』と言われる、これもポケットに入れておいた

間違いなく1コーナーで、誰かがハーバートに微笑みかけていたに違いない。クラッシュしたペドロ・デ・イニスのすぐ後ろのグリッドにいた

ものの、その影響をまったく受けずに済んだのだから。

「マシンが横転しているのが見えたので、巻き込まれてしまうと思って左に避けた。ところが、そこにデイモン（ヒル）が止まっただけで、勢いを失ってしまった」

その場で3台のマシンがリタイアに追い込まれた。ただ、ジャン・アレジとバリチェロにかわされて、ハーバートはひとつしかポジションを上げることができなかった。1周目を終えた段階でハーバートは13番手だったが、これはもうひとつの幸運の予兆だった。次に運がめぐってきたのは、雨が降り出した時だ。ライバルたちの多くは急いでウエットタイヤに交換するという、愚かな判断を下した。

「今後の天候だけではなく、雲の流れを見極めようとした。93年のドニントンを読み出して、あのときとちよつと似ていると思った。ドニントンでは雨が降り出すとすぐにアラソ（プロスト）を始めとして、誰もがピットに向かった。でも、ピットアウトした時にはすでに雨は止んでいて、彼らは再びピットに向かわなければならなかったんだ。あの状況とほぼ同じに感じたが、全員がピットに向かおうとしたので、かなりびっくりしたよ。確かにコース上は濡れていたけど、あつという間に乾いた」

ハーバートは、徐々にポジションを上げていった。そして、レース中



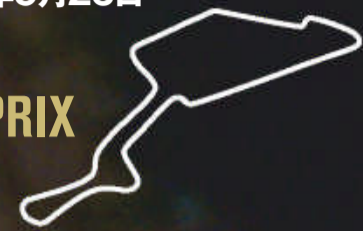
上位陣がミスやトラブルで自滅していくなか、素晴らしい勝負勘と安定した走りを見せつけたハーバート。予選14位から逆転優勝を果たし、自身3勝目を記録している

# Stewart Grand Prix's BEST RACE

in 1999

第14戦ヨーロッパGP  
1999年9月26日

Round 14  
EUROPEAN GRAND PRIX  
NÜRBURGRING



天候の変化を読み切り、ハーバートが殊勲のトップチェッカー

## 勝敗を分けた雲の見極め。

ペドロ・ディニスの大クラッシュで幕を開けたヨーロッパGPは  
17周目から降り出した雨が、さらに混沌模様へと誘う――

スピンするドライバーが続出し、トップを走るマシンが次から次へと変わっていく  
この荒れに荒れたレースを制したのは、伏兵のジョニー・ハーバート  
ベテランの冷静な判断力とチームとの見事な連携プレーが生んだ逆転勝利だった

Text/Adam Cooper  
Translation/Miho Kanda  
Photos/Bernard Assiet, Paul-Henri Cahier, Hiroyuki Orihara

ジョニー・ハーバートがF1の舞  
台で3勝を挙げるなんて、誰が期待  
していたらろう？ ベネトン時代の

1995年、イギリスGPとイタリ  
アGPで優勝した時は、ちょうどい  
いタイミングで優れたマシンに乗っ  
ていたからだと言えたのが、はるか  
昔のことのように思える。それが99  
年ヨーロッパGPで、シーズン中最  
も記憶に残ると思われる勝利を引き  
寄せたのだ。

レース後の月曜日に、スタッフ向  
けの特別なパーティーに参加するた  
め、モナコの自宅からスチュワート  
GPのファクトリーに向かう途中の  
ハーバートと電話で話したのだが、  
彼自身まだ優勝した実感が沸かない  
ようだった。

「正直なところ、自分でも信じられ  
ない」とハーバートは笑った。

「まさにサプライズだった。もちろ  
ん、良い意味でのサプライズさ！

今回の優勝と初優勝のどちらが最高  
の気持ちだったのかと聞かれたけど、  
明らかに今回の方がうれしいよ。レ  
ース中に起こった様々なことが、僕  
にとって良い方向へと向かった。だ  
から、うれしさも格別さ。ベネトン  
では状況がまったく違っていた。こ  
れはスチュワートの初勝利でもある  
から、単なる優勝以上の価値がある」

### 幸運の予兆

勝利の背景にはブリヂストンタイ  
ヤのハード側のコンパウンドを選び、  
2ストップではなく1ストップ作戦  
を採ったチームの決断があった。多  
めに燃料を搭載したことでより長い  
時間コース上にとどまり、不安定な  
天候にも柔軟に対応できたのだ。フ



盤に予定されていた1回目のピットストップは、まさに絶妙のタイミングだった。

「振り返ってみると、まさしく完璧だった。サインボードの前を通り過ぎ、ピットストップのタイミングが迫っていることを知った。それからヘアピンに向かう左右のコーナーを抜けると、結構な勢いで雨が降っていたんだ。雲を見上げると、大きな頭のような形をしていた。大きな頭に小さな尻尾がついているような感じだったよ。尻尾の部分はヘアピンのイン側にあるスコアボードの中央から、真っ直ぐに広がってきていた。ずっと風はストレート方向に吹いていたので、雲が動く気配はなかった。すると、先の方で雨が降っているのが見えたんだ。コースの反対側はまだ乾いていたけど、リスクを承知でウエットタイヤに交換しようと思った。チームはスリックの新品のセットがあると聞いたけれど、僕はウエットがいいと拒否した。この瞬間にすべてを手に入れたような気がする……。その2周後にルーベンスがピットに入った時、チームはウエットにしようかと提案した。ところが、ピットエンドはまだ濡れていなかったから、彼はスリックを要求した。すると、雲がコース全体に広がってきて、反対側の部分も雨になった」

スリックタイヤでコース上にとどまったドライバーたちに対して、ハーバートはラップあたり8、9秒を



1回目のピットストップでは自らの判断でウエットタイヤを選択。瞬間に上位陣との差を詰め、勝利を掴むキーポイントになった

稼いだ。

「最初はどれくらい滑るのか分からなかったのですが、あまりハードに攻めすぎないようにしていた。できるだけ同じペースで走ろうと努めたよ。至るところで、スピニングが起きているような感じだった。ヘアピンの立ち上がりでミカ（ハッキネン）をかわしたのを覚えているけど、最高の気分だったよ！」

### 事故から多くを学んだ

デビッド・クルサードも、スピニングでチャンスを逃したひとりだった。これによって、ハーバートは3番手に浮上。路面が乾き始めると、ハーバートは再び完璧なタイミングでピットインを行なった。3番手のポジションを維持したままコースに復帰。その1周後、ジャンカルロ・フィジケラがスピニングで戦列を離れ、その後

ラルフ・シューマツハーがリヤタイヤを交換するためにピットに向かい、ハーバートはトップに立った。

「ラルフがピットに向かったのを見て、トップに立っていることが分かった。残り16周くらいでヤルノ（トウルリ）と約15秒差だというボードの表示を見て、ポジションを守りつつも、マシンを労らなければならぬと悟った。少しペースを落とし、1周あたり1秒くらい差が広がっていったんだ。これには本当に驚いて、さらにペースを落とすことにした。マシンを労ることができて良かったよ。」

無線では、誰も何の指示も出さずにサインボードでメッセージを送りながらも、すべてを僕に任せてくれた。走りながら、大きなテレビスクリーンで状況を見ていたよ。ルーベンスがヤルノに接近しているのを見て、彼がパスするのを期待していた。こうして、レースを見ることができたのも楽しかった。ラスト3周くらいになるとうれしくて、少し顔がほころんでしまった。戦略にも満足していたし、これまでになく充実した気分だったよ。確かに想定外のレース展開だったけど、自分としても本当に頑張ったと思う」

フィニッシュラインを越えた時、ハーバートはどうやって無線の沈黙を破るか心得ていた。

「俺ってすごいヤツだ！」というのが口癖になっていた。どうしてそ

う言うようになったのかは分からないけれど、テストが好調だったりちよつといい気になったりすると、言いたくなるんだ。このときも最終コーナーを立ち上がりながら無線をオンにして、俺ってすごいだろう！」

と言った。担当エンジニアが、「お前はすごいヤツだ」と告げたかったよ。うだけど、僕の方が先に言ってしまったんだ（笑）。ピットに戻ると、ジャッキー（スチュワート）、ポール（スチュワート）、エンジニア、メカニックなど、チームの誰もがとても幸せそうだった。そう滅多にあることじゃないから、本当に特別な瞬間だった」

特にこれまでのシーズンの展開を考えると、「まさか3勝目を挙げる事ができるとは思ってもいなかった」とハーバートは打ち明けている。「シーズン中、ずっとトラブルばかりで信頼性も低かったし、かなり厳しい状況だった。『もう十分だ。これ以上は無理だ……』と、簡単に降り出してもよかったかもしれない。でも、いつだって僕は強い人間だった。かつての事故から、立ち直ること、強気であること、諦めないことなど、多くを学んだ。挫折を繰り返しながら、ずっと戦い続けているんだ。自分は良い仕事をこなすことができる。ただ、そのためには自分自身の心構えができていて、適切なチームで、適した環境にいることが必要なんだ」

### 大きな満足感

ニルブルクリンクでジャッキーほど、大きな満足感を得た者はいなかった。チームが買収され、2000年からジャガーに名称が変わると発表された12日後に行なわれたヨーロッパで優勝したのだ。なんとこのタイミングの良さだろう。スチュワートの名前は優勝したコンストラクターとして、ポールシェ、イーグル、ヘスケス、ペンスキー、シャドウなどと並んで記録に残るのだ。

「我々にとつて、本当に大切な日だ」とジャッキーは顔をほころばせた。「スチュワートのカラーリングを施したマシンで成功を収められて、本当にうれしい。チームがジャガーの

レース終盤、7周にわたってトゥルーリを攻め続けたバリチェロだが、追い抜くまでには至らず。タイヤ交換時にスリックに固執したことで勝利を逃してしまった





「初優勝までに2年6か月かかったが、それを待つだけの価値は十分にあったよ」と喜ぶジャッキー。表彰台の上でハーバート、バリチェロと共に誇らしげにトロフィーを掲げた

## Stewart Grand Prix's BEST RACE in 1999

Round 14 EUROPEAN GRAND PRIX  
NÜRBURGRING

ピットに戻ると、ジャッキー、ポール、エンジニア、メカニックなど  
チームの誰もがとても幸せそうだった。本当に特別な瞬間だったよ!

——ジョニー・ハーバート

### 1999 Round14 EUROPEAN GRAND PRIX

●4.556km×66周=300.679km ●天候：曇り→雨→曇り→雨→曇り→晴れ  
●路面：ドライ→ウェット→ドライ ●エントリー22台・予選出走22台・決勝出走22台・完走10台

順位	No.	ドライバー	シャシー	エンジン	タイヤ	周回数	タイム	最高位	予選結果
1	17	J.ハーバート	スチュワートSF3	フォード・コスワースCR1 (V10)	BS	66	1:41'54"314	1位	14/1'21"379
2	19	J.トゥルーリ	プロスタP02	プジョー-A18 (V10)	BS	66	1:42'16"933	2位	10/1'20"965
3	16	R.バリチェロ	スチュワートSF3	フォード・コスワースCR1 (V10)	BS	66	1:42'17"180	3位	15/1'21"490
4	6	R.シューマッハー	ウィリアムズFW21	スーパーテックFB01 (V10)	BS	66	1:42'33"822	1位	4/1'20"444
5	1	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-14	メルセデスFO110G (V10)	BS	66	1:42'57"264	2位	3/1'20"376
6	21	M.ジェネ	ミナルディM01	フォードZETEC-R V10 (V10)	BS	66	1:42'59"468	5位	20/1'22"760
7	4	E.アーバイン	フェラーリF399	フェラーリ048 (V10)	BS	66	1:43'00"997	5位	9/1'20"842
8	23	R.ゾンタ	BAR01	スーパーテックFB01 (V10)	BS	65	1:42'08"914	8位	17/1'22"267
9	18	O.パニス	プロスタP02	プジョー-A18 (V10)	BS	65	1:42'18"099	6位	5/1'20"638
10	22	J.ビルヌーブ	BAR01	スーパーテックFB01 (V10)	BS	61	1:35'55"300	5位	8/1'20"825

●優勝スピード：177.034km/h ●最速ラップ：1'21"282 (201.786km/h) M.ハッキネン(マクラーレン・メルセデス) 64周目  
●ラップリーダー：1~32=H.H.フレンツェン、33~37=D.クルサード、38~44=R.シューマッハー、45~48=G.フィジケラ、49=R.シューマッハー、50~66=J.ハーバート

カラーリングが変わっても、この喜びを何度も再現できることを願っている。一所懸命に仕事に取り組み、こんな短期間で結果を出せたチームを誇りに思う」  
この年、ジャッキーがハーバートのパフォーマンスに少々不満を感じていたことは周知の事実だが、さす

がにあのレースに文句はつけられなかった。

「ジョニーが実力のあるドライバーだということは承知していたが、プレッシャーを感じると良いタイムを出せない状況がたびたびあった。今日の彼はプレッシャーにさらされながらも、素晴らしいパフォーマンスを見せてくれた。ふたりのドライバーのいずれもミスを犯さなかったのが、とても重要なポイントだったね。チームは適切なタイヤを選び、マシンのセットアップの方向性も正しかった。ジョニーもルーベンスも、本当に素晴らしい仕事をこなしてくれたよ」

そして、戦略についてはこう語っている。

「我々は協力して取り組んだ。私はピットを行ったり来たりしていたよ。天候の変化をうまく読むことができ、ジョニーはウェットタイヤを履いて追い上げて優勝した。私たちが戦略を決定する過程で、彼も無線を通じて関わっていたのが正解だった」

ジャッキーが表彰台でシャンパンファイトに加わるのは、本当に久しぶりだった。彼のF1での最後の優勝は、73年8月のニルブルクリンクまでさかのぼる。ただ、その2週間後のオーストリアGPで2位となっていた。

「どうしようもないくらいびしょ濡れになっても、この場所に立つのは本当に最高だよ！」



りたい』と聞くと、案外あっさり教えてくれた。スーパーカーを1台買えるくらいの額と言えば、だいたい分かってもらえるかな。ずいぶん見くびられたもんだなと思ったけど、そこはグッとこらえ、『自分の希望とは若干開きがある』と伝えて、いったん電話を切ったんだ。そして、ザウバーのオフィスへ戻り、ペーターと話の続きを再開したけど、最終合意には至らなかった。

しばらくして、スチュワートの代理人からまた電話があり、『正式にオファーさせてもらう前に直接会っていろいろ話したいのだが、それは可能か?』と聞いてきた。私としては断る理由はないから『いいですよ』と返答して実際に会い、フォードのマーティン・ウイテカーも交えてエンジンやチーム体制などについて具体的かつ詳細な説明を受けた。彼ら



F3000時代に負った右足の怪我の影響は大きく、「実はブレーキ操作にも支障が出ていた……」とハーバートは明かす

シーズン前半戦は若きチームメイトの前に劣勢を強いられていたハーバートだがマシンに慣れた終盤戦は互角以上の走りを披露。第14戦ヨーロッパGPでは自身4年ぶりの優勝を記録する。なかでも同郷の偉大なるチャンピオンが指揮するチームで過ごした時間は、自身にとっても貴重な財産となったようだ

Text/Adam Cooper  
Translation/Yutaka Mita (Quality Translation)  
Photos/Hiroshi Kaneko, Hiroyuki Orihara, Atsuo Sakurai, Motorsport Images

の熱意はもちろん、自分が必要とされているという感覚が心地よくて、私もいつしかその気になっていたというわけだ。トントン拍子に交渉が進み、気がつけばサインを交わしていたよ」

### 腕力を要求されるマシン

——いざシーズンが始まると、チームメイトのルーベンス・バリチェロは予選でトップ6の常連に定着しましたが、新加入のあなたは予選で後れを取る場面が目立ちました。それはなぜでしょう?

「もちろん、ルーベンスは素晴らしい走りを披露した。しかしそれを言うなら、すべてが噛み合ってきたシーズン後半には私も自信を持ってマシンに乗れるようになり、タイム的にも互角以上に戦っていたと思う。オーストリアGPで油圧式のデフが導入されたことが大きかった。まだ完璧とは言えなかったけど、私にし

てみればフィーリングが格段に良くなった印象だった。特にシーズン終盤の4、5戦はセッティングごとにマシンがしっかり決まっていたという感覚があつて、自分のイメージする走りとは一致していくのが分かった。最後の2戦では、もうルーベンスを追い抜いたなつて感じるくらいだったからね」

——スチュワートSF3は、それまで乗っていたザウバーのマシンと比べてどうでしたか。

「マシンに慣れるまでは、思った以上に時間がかかった。ルーベンスはステアリングがやたら重いのが好みで、基本設計やコンセプトにまでそれが反映されていた。ステアリングからの「リアクション」が欲しい。パワステが効かなくなったマシンみたいに、まともにステアリングが切れないんだから……。ザウバーのマシンはパワステがついていな

いのに軽かったけど、スチュワートはすごく重かった。あそこまで腕力を要求されるF1マシンは、後にも先にも記憶がない。

そして体力面だけでなく、もうひとつ大きな問題があった。私にとつて力任せのドライビングは、フィーリングの繊細さを損なうことを意味する。マシンの挙動、特にリヤの動きを敏感にキャッチしたい私からすると、あまり親切なマシンの作りではなかった。ブレーキング時の挙動が不安定なことも気になっていたが、これは私の足が完全な状態ではなかったことも関係しているだろう。とにかくフィーリングがしっかりと伝わってこないのが悩みの種で、結局その問題は新しいデフが投入されるまで続いたんだ」

——10年ほど前、あなたがF3000を戦っている時に負った右足の怪我ですね。そのときには、すでにベネトン入りが決まっていました。ス

チュワートの元スタッフの中には、「ブレーキング時の踏力が足りなかった」と指摘する人もいますが、当時はそれを認めたくはなかった……という気持ちはありますか。

「もちろん、認めるはずがないじゃないか。私のキャリアの大半は、あの足の怪我と折り合いをつけながらやってきたものだ。当時、ベネトン入りは絶対に逃してはならないビッグチャンスだったし、足が痛いとか力が入らないとか言っている場合ではなかった。

実は、右足の親指はまったく動かないから、切断されたのとはほとんど変わらない。それなのに痛みはちゃんとあつて、レースの残り15周くらいになると猛烈に痛み出すんだ。この苦痛を何とかやわらげられないものかと長いこと考え続けた結果、いっしょにその問題をかわす方法を身につけていた。理屈がどうこうじゃなくて、たぶん身体が勝手に覚えたん

Interview with  
**Johnny Herbert**

ジョニー・ハーバート インタビュー

——1998年末にザウバーからスチュワートへ移籍することになった経緯について教えてください。

「スチュワートの代理人である弁護士から電話がかかってきたんだ。たまたまザウバーのファクトリーにいて、しかもペーター（ザウバー）と今後について話し合っていた最中というのがおかしいよね（笑）。席を外し、弁護士にあらためて用件を尋ねると、スチュワートが僕を起用したいということ、フォードも同意見だという。そこで、私が『どれくらいのサラリーを考えているのか知

右足の怪我の後遺症に悩まされながらも  
ベテラン健在を見せつける勝負強さを発揮

「名誉」と「集大成」のシーズン。



いなかった。ジャンカルロ（フィジケラ）も私と同じような幸運にあっていたが、ありがたいことに彼は単独スピンで自滅してくれて、気がつけば私の目の前にいるのはラルフだけという状況だった。そのラルフも残り20周を切ったあたりでスローパシクチャーに見舞われて緊急ピットイン。晴れてトップに立った私は、『ここからが正念場だ』と自分に言い聞かせ、ただひたすらミスをしないことに神経を集中した。その時点で20秒ほどの貯金があり、2番手のヤルノ（トゥルーリ）はルーベンスの追撃をかわすだけで精一杯だから、無事に走りきれば勝てるという自信があったんだ。あのピットインとタイヤチョイスの決断の良さは、今こうして思い返してもうれしくて笑顔が込み上げてくるよ。最近のF1でもルイス（ハミルトン）が無線でピットに『こうしたい』と伝える場面がよくあるけど、私はああいうシーンが大好きなんだ。やっぱりF1はドライバーが主役であるべきだからね。99年ヨーロッパGPでも自分から指示をしなければ、チームはスリックを用意していただろうし、あの勝利だってあり得なかった。チームの全員で喜びを分かち合ったあのシーンこそが、99年シーズン、そしてスチュワートGPの集大成だったと言っても過言ではないだろう」

最後に、ジャッキー・スチュワ

Interview with  
**Johnny Herbert**

ートがあなたにとってどんな存在だったのか教えていただけますか。

「ジャッキーを語るうえで真っ先に指摘したいのは、やり手のビジネスマンということかな。ものすごく頭が切れて、しかも抜け目ない。チームを立ち上げるにあたり、フォードという後ろ盾をしっかりと確保し、挙げ句の果てに価値を高めるだけ高めておいてジャガーに売却する手際の良さは、そのプロットといいタイミングといい、F1チーム経営のロールモデルにしたいくらいだ。

でも誤解してはいけないのは、そういった

切れ者のイメージと愛すべき人物と

いう、一見相反するキャラクターがジャッキー・スチュワートというひとつの人格の中で難なく共存しているということさ。一緒にいてこんなに楽しい人は滅多にいないし、この人のためならとことん頑張ろうという気にさせられる。それはジャッキーが心底レースを愛していて、何かしらの成果を持ち帰った時の喜び方がこのうえなく天真爛漫だからだ。スチュワートGPは私にとって最高に居心地の良い場所で、ジャッキーやポールの個性が余すところなく反映された素晴らしいチームだった。その最後のシーズンを共に戦えたことは、私の喜びであり名誉だよ」



**ジョニー・ハーバート**  
Johnny Herbert

1964年6月25生まれ。イギリス・ロンドン出身。89年にベネトンからF1デビュー。92年にロータスから本格的にF1復帰を果たすと、94年第13戦まで在籍。第14戦はリジェ、第15、16戦はベネトンから参戦。翌95年はベネトンからフル参戦を果たし、第8戦イギリスGP、第12戦イタリアGPで2勝を挙げてランキング4位を獲得した。しかしチームとの関係が徐々に悪化し、96年はザウバーへ移籍（98年まで在籍）。99年はスチュワートへ加入し、第14戦ヨーロッパGPで通算3勝目を挙げた。2000年はスチュワートを買収したジャガーから参戦し、同年限りでF1引退

だと思う。それでどうにか、レースの最後まで安定して走れるようになった。

一時は左足ブレーキも試して、例えば1周目は左足、次の2周は右で踏んで、また左足に戻すとかいろいろ試したけど、うまくはいかなかった。でも、そういったことは誰にも内緒だったよ。エンジンにさえ打ち明けないんだから、メディアになんて言うわけがないだろう。私の妻にだって、伝えてはいなかった。真実を話せば、心配するのが分かっていたからね」

——実際のところ、ドライビングに支障は出ていたのですか。

「今だから正直に言うけど、あのときすっかりブレーキ操作はできていなかった。足指の付け根部分が言わばセンサーであり、母趾球だけじゃなく5本すべてを使って初めて完璧なブレーキ操作が可能になる。でも、右足の親指がまったく動かないということは、その機能の一部が失われていることを意味していて、ロックする寸前を感じ取る微妙な感覚は、ついに戻ることはなかった。つまり踏力が足りないという指摘はともかくとして、操作がスムーズじゃなかったということは認めざるを得ない。ブレーキを踏むにしてもリリースするにしても、私が思うタイミングからわずかにズレて、そのズレがマシンの挙動に現れ、そのリカバーに追われて、ますます不安定な操作にな

トップに立った私は、「ここからが正念場だ」と自分に言い聞かせ、ただひたすらミスをしたくないことに神経を集中した。無事に走りきれば勝てるという自信があったんだ



ヨーロッパGPでの1-3フィニッシュを僚友バリチェロやチームスタッフと共に祝うハーバート。彼にとっても忘れがたい最高の一日となった

ってしまっていた。でも新しいデフが投入されると、マシンが助けてくれたのか、自分で克服したのか、たぶんその両方だと思うけど、ずいぶん操作が楽になったよ」

### 最高に居心地の良い場所

——開幕戦オーストラリアGPでエンジンから出火したのを皮切りに、何度かメカニカルトラブルに見舞われましたよね。チームメイトのバリチェロよりも、あなたの方がトラブルが多かったイメージがあります。

「私はどちらかというと先行逃げ切り型で、最初に勢いよく飛び出して、レース後半は耐えるのが好きなんだ。だから、テストでトラブルが出たのは仕方ないとして、開幕戦であいつの問題が発生してほとんど走れずに終わったのは残念だったね。モナコGPでもレース中にサスペンションが壊れたし、ほかにも細かいトラブルを挙げたらキリがない。そういった時の私の対処方法は、何か不安や不満を感じたら胸の奥の小さな箱に無理矢理詰め込み、蓋をして鍵をかける。そのうえで自分に『よっしゃー!』と気合いを入れて、前に進むんだ。それが一度で済めばいいが、何度も続くとさすがに気落ちするけどね。そういった時にチームメイトが活躍すると、ショックが倍増する。ブラジルGPのルーベンスがまさにそうだね。さすがにあのときは、『なんで私ばかりこんな目に遭うんだ。』

彼には何も起きないのに……』って、かなり落ち込んだよ」

——そんな状況下でカナダGPでシーズン初入賞(5位)を記録すると、ヨーロッパGPでは待望の勝利を掴み獲ります。

「ニユルブルクリンクでは、雨が降り始めるタイミングとタイヤチョイスが当たったのが勝因だ。レースではこの種の幸運が時々舞い込むけど、かといってすべてを運任せにしていたわけではない。このときは、ずっと風向きに注意を払っていたんだ。遠くから雲が近づいてくるのが見えて、それが間もなくコースを覆うはずだと確信していた。だから、無線でウエットタイヤを用意しておくように、チームに頼んだんだ。私がインラップに入る頃、コースの端の方で降り出した雨は、私がピットインした途端にピットレーンを濡らし始めた。他のチームはほとんどスリックタイヤを選んでしたが、おそらく最初に決めた戦略にこだわったのだろう。次の周回でルーベンスもピットインしたが、コースは濡れているのにチームはやはりスリックを履かせて彼をコースへと送り出した。その結果、私はフィールドにいる大半のドライバーよりも10秒くらい速いラップタイムを記録して、瞬く間にトップグループに追いついたんだ。そうはいっても、その時点ではラルフ(シューマッハー)と優勝を賭けて争うことになるとは想像もして

フォードによるスチュワート買収劇で交差した  
ブランドDNAの追求と譲れないプライド

# 誇り高き歴史の進化を。

1999年を最後にチームの売却を決断し  
「スチュワート」の名はラインアップから消えたが  
F1で残した戦歴は彼らの誇りでもあった  
一方フォードにとっては進化を遂げる絶好の機会  
あのときのそれぞれの思いを  
当時の言葉から、追懐する

*Text/Adam Cooper Translation/Miho Kanda  
Photos/Motorsport Images, XPB Images, SAN-EI*



フォードで要職を務めF1プロジェクトを牽引していたニール・レスラー。長期的な視野に立ち、ブランドの成長戦略を遂行するための買収だったと語る

## フェラーリに嫉妬している

1999年6月、デトロイトにおいてフォードによるスチュワートGP買収が発表され、2000年シーズンからジャガー・ブランドを名乗るといふ噂が瞬く間に広がった。そして9月14日のフランクフルトショーでこの計画は正式に発表され、同時にエディー・アーバインとジョニー・ハーバートがドライバーを務めることもアナウンスされた。ルーベンス・バリチェロはフェラーリに移籍し、アーバインがその後任となったわけだ。

ジャガーの名称を採用したのは、純粹にマーケティングを考慮したうえでの判断だった。当時、フォード・モーター・カンパニーはフォード本体に加え、リンカーン、マーキュリー、マツダ、ボルボ、アストンマーティン、ジャガーといった7つのブランドを傘下に収めていた。「独自のブランド・アイデンティティを築こうとすると、それぞれのブランドが象徴するものとは何か、ブランドの「DNA」とは何か、ということ突きつめたくなるものだ」。当時、F1プロジェクトの責任者を務めていたフォードの役員、ニール・レスラーは、99年のイタリアGPで筆者に語ってくれた。

「様々なイメージがある中で、複数のブランドを抱える企業にとってどのブランドにモータースポーツが適

しているのだろうか？ フォード本体は、世界フリー選手権やアメリカのNASCARウインストンカップで活躍しているイメージがある。F1の場合、どこを目指しているのだろうかと考えてみた。

明らかに巨大メーカーがF1に関わり始めている。メルセデス、BMWがそうだし、トヨタに関する噂も耳にする。我々のブランドを見渡し、モータースポーツがどのようなかたちでブランドに貢献できるかと考えてみたところ、長期的にみるとF1にはジャガーが適しているのではないかと思えた。長年、フォードを応援してくれている人たちにとっては大きな変化だということは承知している。どうしてそんなことをするのだと言われそうだが、人生は変わるもので、我々もそれに合わせて変化する必要があるので」

ル・マンでジャガーを応援してくれたファンは、F1でもジャガーを応援してくれると、当時のレスラーは確信していたわけだ。

「もちろん即座に実現できることではなく、時間が必要だ。いきなり大勢のファンが緑色のフラッグを振って応援する姿を目にすることはないだろう。ただ、これはそのための第一歩だ。コース上で結果を出し、ジャガーの市販車で成果を出せば、その可能性は広がる。

F1を観に行つてフェラーリに魅了されないファンはいないだろう。

## フェラーリは20年あまりチャンピオンシップから遠ざかっているというのにファンは健在だ



英国伝統のブリティッシュ・レーシング・グリーンを纏ったジャガーの新車を前に一同が揃う。エディー・アーバインも加入し、一層「英国色」が強くなった印象

何もモンツァに行く必要はない。モンツァでは言うまでもないが、シルバーストンに行つたとしても、忠実なファンの姿を見ることが出来る。フェラーリは20年あまりチャンピオンシップから遠ざかっているというのにファンは健在だ。フェラーリが復活したらどうなるか想像してもらいたい。はっきり言うと私は彼らに嫉妬しているんだ。フェラーリはファンの心を掴み、信頼を勝ち取っているからね。ぜひとも見習いたいものだよ」

### 進化させる必要がある

98年、ジャガーは世界中でわずか5万台しか販売しておらず、F1参

戦を正当化するには物足りない、皮肉を言う者もいた。その一方で、BMWやメルセデスといった古くからのライバルと直接対峙することによって、メーカーとして得られるものが多いことは確かだった。また、当時計画されていたニューモデルの価格が従来よりも抑えられたら、ジャガーは、ホンダ、プジョー、トヨタといったF1エンジンサプライヤーの「主流」メーカーの最上位モデルとオーバークラップさせられる——そんな青写真を描いていたわけだ。

「もちろん、ジャガーを進化させる必要がある。5年後、もしくは10年後のジャガーは今日とは違うものになるだろう。現在のジャガーが5、6年、あるいは7年前のモデルとは違うようにね。販売数は増加しているし、幅広いラインアップを用意し、若い世代の顧客も増えている。我々はブランドを成長させる計画を立てており、今後、一目置かれるような高級車メーカーになっていくことだろう。そのために、F1が大いに役立つと考えている」とレスラーは期待していた。

一方メーカーというものは常に「技術の移行」を引き合いに出して、モータースポーツのプログラムを正当化しがちだが、ジャガーも例外ではなかった。「エンジンニアにとって、モータースポーツは最高の開発の場だ」と力説する。

「ピークルダイナミクス、コンピュー

ーターモデリング、エンジンなどが、まさしくそれにあてはまる。80年代、ベネトンのユニフォームを着て現場で働いていたフォードのエンジニアたちは今、社内でも出世して活躍している。現行のF1エンジンブロックのコンピューターモデリングを手掛けたスタッフが、同じ手法を何十万台にも及ぶ市販車のV8エンジンに活用している。重量を削ぎ落とし、より強化させた。こうしたことはよくある事例で、逆に実現できない部分は、F1マシンの部品を市販車に搭載することだ」

また当時、トレバー・クリスプがコスワース・レーシングの新代表に就任したことは、F1プログラムとメーカーとの明白なつながりを示していた。彼はジャガー・カーズのパワートレイン部門で中心的役割を果たしており、40年にわたってあらゆる市販車のエンジン設計を手掛けていたからだ。舞台裏では実際のレースチームの運営に大きな変化は見られず、ジャッキーとポールのスケジュールはこれまでの役割の継続が決まっていた。

「急いで変える必要がない」と、レスラーは言った。「ポールは今後もしばらくの間、チーフオペレーティングオフィサーを務め、ジャッキーはCEOになる。長期的な将来については話し合うことになるだろう。様々なことが変わりつつあるが、急いで事を進め、ジャッキーに他の職

## このチームはゼロからスタートし、比較的短期間で大きく前進できた 我々も手助けしたがほとんどは彼らの功績だ



ジャガー参戦初年度の00年、ジャッキー・スチュワートはCEO、ポール・スチュワートはチーフオペレーティングオフィサーとしてチームに残った



05年、ジャガーを買収したレッドブルがF1進出。のちの飛躍は説明不要として、結果的にスチュワートGPが築いた功績はF1に大きな影響を与えた

に就いてもらうように仕向ける必要はないと思っている。チーム作りにあたって、ジャッキーは見事な手腕を発揮した。このチームはゼロからスタートし、比較的短期間で大きく前進することができた。我々も手助けしたがほとんどは彼らの功績だ。だから私としては急いで変える必要はないと思う」

## 売却は強制ではない

ジャッキー・スチュワート本人は、自身の名前とスチュワートのタータンチェックがF1界から消えてしまうことに、いくぶん悔しさを感じていたようだが、フォードに売却し、家族が大金を手にしたことによって、その気持ちも和らいだようだ。「20年、30年間続けてきたのだしたら、アイデンティティを失うことがいわゆるトラウマになったかもしれない」と、ジャッキーは語っていた。「だが、私たちは2年6カ月のレース活動でチームを築き上げた。これは本当に誇るべきことだ。これだけの期間で、申し分ない結果を出すことができたのだから、十分に満足すべきだ。」

私たちのマシンは(2000年)現在のF1のどのチームよりも鮮やかなカラーリングをしていると思う。すべてのスポンサーが一目で分かるようになってきている。これは偶然ではなく、苦心して作り上げたものだ。目立つように工夫し、これが高く評価されてきた。とはいえ、世界は動いている。会社をフォードに売ると決めたのは私たちの方だということを忘れてもらいたくない。強制されたわけではない。その必要もなかったほどで実際、財政面で何の問題もなかったのだ。だから正攻法で売却した。誰かが買うなら、その人が所有するべきだと強く信じている。特に

この移行期に協力することができて本当にうれしいし、他に何かやるうとは思っていない。今、私は60歳だ。気分よくやれる限りは続けようと思うし、しばらくこのままでいければと願うばかりだ。気が進まなくなったら、他にやることはたくさんある。ポールは好きなだけ続けられればいいと思う。ポールは独立した存在だということをお忘れなでくれ。つまり、彼はこの状況から経済的にかなり大きいものを得る。ポールには野心があり、このチームを成功に導きたいと思っっている。チーフオペレーターングオフィサーとして目標を達成することができようし、それに大いに貢献できるだろう。フォードの上層部の人たちに対して、ポールは必要な存在だということを証明してみせなければならぬ」

## 新しい物語——最良の未来

チームの売却を機にフォードの承認を受けたひとつの大きな変更点がある。新たな風洞の建設計画だった。これによって新生ジャガー・レーシングは、アメリカにあるスイフトの施設を使う必要がなくなった。「ようやく風洞を持つことが認められた」とは当時のジャッキーの言葉だ。「これまではできなかったものだ。ただし、そう簡単にはできるものではない。おそらく完成までに18カ月かかるだろう。予算を投じるという点で同様に重要な計画が他にもたくさんある。フォードは絶対に勝ちたいと思っっているし、ジャガーにとっても同じ気持ちだ」。

最後に00年シーズンのドライバーについて語ったジャッキーの言葉も載せておこう。「エディーは素晴らしい実力の持ち主だと思っ。オーストラリアで優勝してさらに成長した。速さを身につけて自信を深めている。経験豊富でテクニックも優れているし、マシンのセットアップも上手だ。彼ならきつとうまくいくと思う。ルーベンスは家族の友人であり、チームとの関係も良好だったので、彼を失うのはとてもつらい。エディーとルーベンスと一緒に走らせてみたかった。」

ジョニーにとってはつらいシーズンだった。特にこれといった理由もなく、ジョニーのマシンにメカニカルトラブルが多発してしまった。その一方で、予選でのペースは少々物足りなかった。来年は挽回するチャンスがあるし、彼にはそれを実現するためのテクニックもある。あとは正しい方向にシフトするだけだ」

ジャガーの発足は、PRの観点からは確かにインパクトはあったが、プロジェクト自体は大失敗だった。マネージャーとチーム代表が次々と入れ替わっているようでは成功など程遠い。最終的に04年にレッドブルに身売りされ、新たな物語が始まっていくが、このチームにとってそれは最良の「未来」だったと言える。



組織再編は良い経験だったよ。これまでに行ったことのないF1チームを作るうとしていたのだから、得たものは多い。シャシーの作り方やオートクレーブを見に行くなど、様々なことを短期間で学ぶ必要があったんだ」

——そして、99年にすべてうまくまとまったというわけですね。

「空力について理解を深める時間を持つことができたので、98年は99年シーズンに向けた準備期間として活用した。私たちはメカニズム面も合わせて、マシン全体の空力バランスや、フロントとリアのバランスも見直したんだ。新しいグループブドタイヤが導入されることによって、誰もがフロントタイヤに荷重をかけようとしていたと思う。ただ、私たちはリアにより多くの荷重をかけた方がいいということに気づき、これが奏功して、空力的に優れたパッケージに仕上がった。

エグバル・ハミディはいわゆる完璧主義者で、物事を徹底的に突きつめる、とてもクレバーな存在だった。彼は優先すべき事項をしっかりと把握していたよ。例えば、SF3を見ているとサイドポントーンの後端に小さなくぼみがある。非常に小さく、単に空気の流れを調整するだけのもの、ウイングレットですらなかった。エグバルは、『本当に効果が得られないのであればつけるつもりはない、見た目のために設置しても意



味がない』と言っていたよ」

## チーム再編のために

——ゲイリー・アンダーソンが98年11月にチームに加入し、翌12月にはジェンキンスがチームを去りました。どのような計画を立てていたのでしょうか。

「当時プレッシャーはものすごくかった。まずはマシンを仕上げるという大きな課題があり、様々な決断を下

す必要もあった。結局、アランと袂を分かつことになった。これだけは言っておきたいのだが、私とアランとの関係は良好だったよ。互いに敵意を抱くようなことはなかった。ただ、アランもかなり苦悩していて、コミュニケーションをうまく取れなかったのだと思う。それで様々なことを溜め込んでしまった。設計部門の様子を私たちに伝える存在が必要だったし、もっとやり方をシンプル

にして、混乱を避けるべきだった。秘密裏にちよつとしたプロジェクトが進められていたこともあった。時折、私は強く反対して、テストはしない。キャンセルだ」と告げもした。そしてゲイリーが加わり、壁を取り去ってくれた。ただ、エグバルとうまくやっていたようには思えなかった」

——SF3を早めに走らせることも計画の一部だったのですね。

「もちろん。そうすることで、製作の効率化を図れる。この点で私にはスキルがなかったので、手助けしてくれる人材が必要だった。そのプロセスを熟知していて、周囲から信頼される人材の確保もチーム再編の一部だった。言っておくが、私は絶えず学びながらこうしたことを行なっていたのだ。私が関わっていたのは、自分よりも年上の人ばかりだった。だから、再編にあたってほかの重要

## 良いマシンに仕上がった

——不本意な1998年シーズンを送った後、99年シーズンの進化について何か印象に残っていることはありますか？

「まず、私たちはチーム内で様々な変革を行ない短期間で急成長を遂げた。98年はいささか残念なシーズンだった。幸いにもカナダGPで5位、6位フィニッシュを果たしてポイントを獲得できたが、2、3年の間にコンストラクターズでトップ10入りすることが重要だったんだ。賞金配分とコンコルド協定の基準とされていたからね。それに、少々複雑なシーズンでもあった。97年はコンペティティブなマシンで奇跡を起こすことができたのに、98年は新規則に対応しなければならなかったんだ。

実際のところ、私たちには新規則をしっかりと理解し、対応するためのリソースが足りなかった。そこで思い切ったことをやってみようという話になり、重量配分を考えてカーボン製ギヤボックスを採用した。同様の手法を採ったのはアロウズだけだったね。この手法が様々な問題の原因となり、採用すべきではなかったと分かった。だが、人間は過ちから学ぶことができる。まさにこれがその良い例だったよ。

この経験から、私たちは設計と製造部門の関係を再構築し、合理化することを強いられた。設計部門が製

造部門とほとんどコミュニケーションを取っていなかったことが大きな問題になったからだ。アラン・ジェンキンスは多くの課題を抱えていて、それにうまく対処しようとするあまりに壁を作っていた。そして、パーツがすぐに出来上がらないとして製造部門が非難された。設計オフィスから、いつパーツのデザインが上がってくるのか誰も知らされていなかったんだ。

## マシン開発と人材確保に奔走した3年間の軌跡 結実した組織再編

チーム立ち上げから売却までの約3年間の組織構築・再編・強化に尽力し現場を率いたポール・スチュワート最終年に飛躍を遂げられたその背景には内情を知る彼だからこそ味わったマシン開発へのプレッシャーと結束を強化できたという確かな自負があった

Text/Adam Cooper  
Translation/Miho Kanda  
Photos/Paul-Henri Cahier, Hiroaki Matsumoto, Motorsport Images

Interview with

# Paul

ポール・スチュワート インタビュー

# Stewart



な部分に集中することができたのは  
ありがたかった。技術的な面でも同  
じだったよ。この重量配分の問題が  
重要な鍵を握っていたと思う。初期  
のテストの段階からマシンは速かつ  
たので、これはいける」と思った  
んだ」

——テストで速いマシンだと分かっ  
たわけですね。

「燃料を軽くして走ったことはなか  
ったのに速いタイムを出していた。  
マーティン・ウィットマーシユにこ  
う言われたのを今でも覚えているよ。  
『君たちが燃料を少なめにして走っ  
ているわけじゃないと分かっている。  
君たちのマシンは速いね』ってね。

バルセロナテストの後の出来事で  
気分が良かったし、かなり自信を持  
ってシーズンに臨むことができた。  
マシンの外観も美しかったね。デザ  
インやグラフィックも決まっている  
と思った。タータンチェックをシン  
プルにして、より大胆に配した。些  
細なことでも楽しかったよ。

ただ、私はマシンのどこかに違和  
感を覚えていたんだ。カーナンバー  
は16と17、文字は黒かったが、2台  
の見た目を変えたかったので、グラ  
フィック担当者に新しいステッカー  
を作らせ、ジョニーのマシンのカー  
ナンバーを緑にして、ルーベンスの  
ものを赤にしてみた。かなり独特で  
面白いと思ったよ。プレッシャーか  
ら解放されて、マシンの速さに自信  
が持てれば、こんなことにも意識が

いくようになるものだ」

## さすがのルーベンス

——ブラジルでは、エンジンが壊れ  
るまでバリチェロはトップに立つて  
いました。

「彼がトップに立ったとはいえ、私  
たちは2ストップ作戦を選択してい  
た。だから、優勝を狙っていたわけ  
ではなかったんだ。マクラーレンは  
1ストップで来るだろうと思ってい  
たようだね。それでもルーベンスは  
アタックしてトップに躍り出た。グ  
ランドスタンド全体がルビーニョ  
の大合唱で本当に感動的だったよ。  
エンジンが壊れてしまい本当にがっ  
かりした。私の記憶が確かならば、  
あれは開発用のエンジンだったんだ。  
ただ、コスワースはそのことを私た  
ちに伝えていなかった。開発中の何  
かが壊れてしまったなんて。そんな  
ことをされたら相手を信頼できると  
思うかい？」

——その後のイモラでバリチェロは  
3位になりました。フランスでは、  
同じくバリチェロがポールポジション  
を獲得しましたね。

「素晴らしい思い出だよ。表彰台に  
立てれば十分だと思っていた。マシ  
ンが最後まで持てばそれなりの結果  
が出せると思ってやってきたから、  
最高の気分だった。

フランスではさすがのルーベンス  
だったね。彼はコースに出るタイミ  
ングを自ら決めていた。あのような

コンディションになると彼は無敵だ。  
誰もが93年のドニントンでのアイル  
トン・セナの走りを話題にするけど、  
グリッド後方にいたというだけで、  
ルーベンスのオーブニングラップも  
素晴らしかった。彼は天性のテクニ  
ックでマシンを操れた。おそらくイ  
ギリスでレースをしていたこともプ  
ラスになったのだろう。濡れたコン  
ディションでも、どこでグリップす  
るのが分かっていったんだ。

レースではしばらくの間、トップ  
に立っていたと記憶している。セー  
フティカーが導入され、私はチャー  
リー・ホワイティングのもとを訪れ、  
至るところに水溜りができているの  
で、セーフティカーを入れたままに  
するよう意見したんだ。もちろん、  
ルーベンスのポジションを守りたい  
と思っていたのだが、少しセーフテ  
ィカーランを長引かせてしまっただ  
けだった。あのときチャーリーに話  
しに行かなかったら、3位ではなく  
2位に、もしかしたら優勝できてい  
たかもしれない。セーフティカー  
ランが少し長く続いたせいで、ジ  
ョーダンより長い間ステイアウト  
でき、フレンツェンの優勝を許して  
しまった」

——ニユルブルクリンクは、かなり  
印象深かったのではありませんか。  
「97年のモナコほどではないが、確  
かに印象的だった。ルーベンスがピ  
ットを通過した時、ジョニーがタイ  
ヤ交換をしていたので、ルーベンス

が自分も入るべきかと聞いてきたが、  
その必要はないと言ってしまったね。  
あのとき彼を入れておけばジョニー  
とワンツー・フィニッシュを飾って  
いたに違いなかった。ジョニーが優  
勝して感激したし、彼が何か悪いこ  
とをしたわけでもない。ただ、ルー  
ベンスはジョニーとは違うかたちで  
チームに貢献してくれていた。彼に  
F1初勝利をプレゼントしてあげら  
れたらこれほどうれしいことはなか  
った。表彰台に立った彼はスポーツ  
マンらしくふるまい、それを見て私  
は申し訳なく思ったよ」

——鈴鹿での最終戦の思い出は？

「コースの中央に置かれているマシ  
ンに向かって、父と私、ジョニーと  
ルーベンスが歩いてくる写真が思い  
出深い。とても誇らしい気持ちだっ  
た。あのレースでポイントを獲得で  
きたはずだったが、アンディ・ル  
・フレミングがピットストップでしく  
じって、台無しになった。のちに彼  
は謝罪したが、結局、ジョニーはポ  
イントを逃してしまった。ただ、ジ  
ョニーはわきまえていて、悪かった  
のは自分だと言ったのだ。私はこれ  
で十分だった。

私たちは全員で手を高く掲げて万  
歳したんだ。このシーンはチームが  
うまくいっていた何よりの証拠だっ  
たね。あのシーズンの結果を誇りに  
思っていたし、これは誰かひとりの  
功績ではなく、真のチームワークに  
よって手に入れたもので、いいタイ



ポール・スチュワート  
Paul Stewart

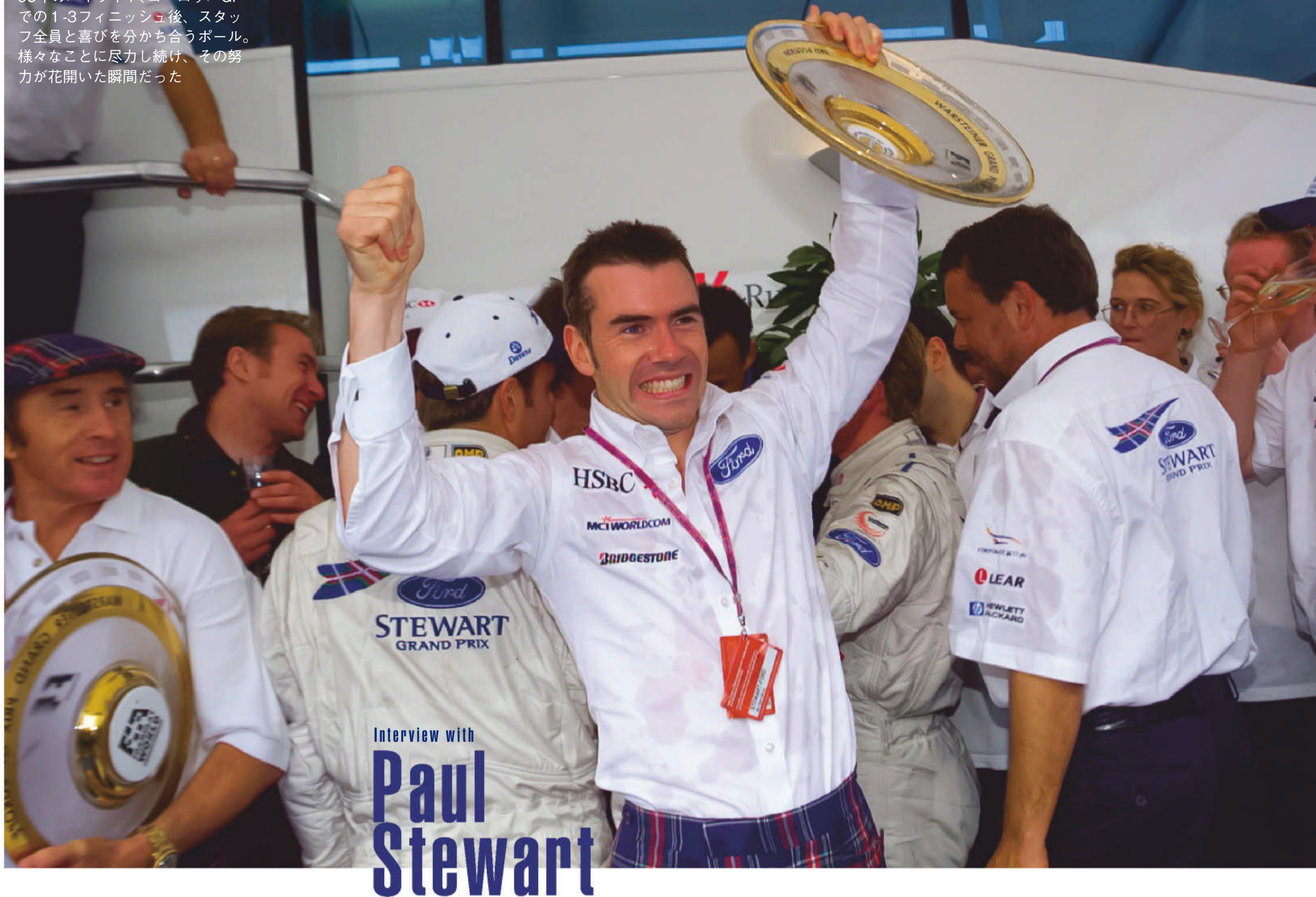
1965年10月29日生まれ。  
スコットランド出身。イギ  
リスF3、国際F3000に参戦  
後、運營業務に専念。96年  
父とともにスチュワート  
GPを立ち上げF1へ。ジャ  
ガーに売却後の2000年半  
ばに癌を患い現場から離脱。  
現在は恵まれない環境にい  
る子供たちに社会活動を手  
助けする団体に携わる

## 誇らしい気持ち

——99年はフォードにチームを売却  
し、ジャガーという名前に変わると  
いう大きな変化を迎えた年でしたね。

「刺激の多い年だったね。私たちは  
これまでどおりのチーム運営をして  
いて、特に何も変更しなかった。エ  
ンジンパートナーがチームを買いた  
いという希望を持ち、実現できな  
かったとしたら、パートナーシップを  
解消するだけのことだ。これはよい  
選択だったと思う。私たちも納得の  
行くものだった。楽な道を選んだ  
ね」とは誰も言わなかったと思う。  
F1にとつても良いことだった。フ  
ォードというブランドとジャック・  
ナッサーの野心があれば、私たちが  
できる以上の成長を望めるのだから、  
チームにとつてもプラスだと考えた。

99年のハイライト、ヨーロッパGP  
での1-3フィニッシュ後、スタッ  
フ全員と喜びを分かち合うポール。  
様々なことに尽力し続け、その努  
力が花開いた瞬間だった



Interview with  
**Paul  
Stewart**

成功を収めるためには、アランをはじめとする人材がとても貴重だった  
本当に過酷で果てしない道のりだったが、素晴らしい3年を過ごした

そこには明確な理念があったよ」  
—— スチュワートGPとはどのような存在でしたか。

「96年にチーム設立の準備を始めてからの3、4年を振り返ってみると、とても誇らしい気持ちになる。チームワークがよく、仲間意識が強かった。チームに迎えたスタッフ、また加入してくれるよう働きかけたデイブ・レディング、エグバル・ハミディ、そしてアラン・ジェンキンス。

彼らの中でもアランを必死に説得したよ。急いでマシンを仕上げなければならなかったの、私たちはデザイナーを必要としていた。93年、アロウズをテストドライブした私は、アランなら限られた資金で本当に優れたF1マシンを作ることができるかと確信していた。それで、ちょうど彼が近くに住んでいたの、まず電話で話し、その後、正式にオフアールしたんだ。資金繰りに苦しんでいたジャッキー・オリバーが、共同チームをやらなかつたかと話を打ちかけたが、私たちの希望とは違った。とにかく、成功を収めるためには、アランをはじめとする人材がとても貴重だった。本当に過酷で果てしない道のりだったが、素晴らしい3年を過ごした。カリフォルニアにある風洞でテストを行なっていたというのを忘れてもらいたくない。ロジスティクスを考えると理想的とは言えない場所だし、小規模なチームだったことを考えると信じられないよ。

さらにうれしいことに、当時一緒に働いていた誰もが、とても素晴らしい日々だったと、いまだに言ってくれる。これが何よりもうれしかった。当時、チームの結束を強めるために福利厚生にも配慮した。夏にバーベキューなどを企画し、スタッフの家族を招待した。パートナーや家族がどんなところで働いているのかを知るよい機会になったし、チームワークを高めることにもつながり、誰もが大いに満足していた」

—— フォードとの取引がなかったらどうなっていたかと思いませんか。「どうなっていたかなど、誰にも分からないだろう。私は過去を振り返らず常に前を向いている。レッドブルの活躍を見ると、誇らしい気持ちになるし、ミルトン・キンズでポール・スチュワート・レーシングとして、チームを立ち上げたことを思い出させてくれる。今、車でそこを通る時、彼らの本拠地をスチュワート・ビルという名前になっているのを見てとても誇りに思う。彼らがレースを意識してくれているということが伝わってきて、本当にうれしい。私たちは現在のレッドブルのように活躍できたのだろうか？それはあり得ない。パートナーが何らかのかたちで協力してくれていたらできたかもしれない。ただ、私たちが夢見ていたようなことを、レッドブルは実際にやってのけた。それだけで十分だ」



77年5月、コスワース・エンジニアリングHQ社屋を背に微笑む、同社の共同創業者キース・ダックワース。亡くなるまで同社会長を務めた

# F1でのフォードの評判を高めた コスティンとダックワース

キース・ダックワースとマイク・コスティンが出会い  
コスワース・エンジニアリングが設立されなければ  
フォード-コスワースDFVは誕生しなかった  
1967年にフォード-コスワースDFVがデビューしなければ  
このV8エンジンを購入して誰もが気軽に参戦でき  
のちに隆盛を誇るF1にはならなかったらう

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



ロータス49に搭載されて67年オランダGPでデビューウインを果たすV8、フォード-コスワースDFV。翌年から市販されるや瞬く間に普及し、F1隆盛の大きな要因となる



**コスワースとフォード**

フェラーリ239勝、メルセデス211勝、フォード176勝、ルノー169勝、ホンダ88勝。世界選手権が始まった1950年から2021年第20戦カタールGPが終わった時点での、全1055戦のエンジン別優勝回数の上位5傑はこうなる。フォードが3位に就ける。

話は65年初め、63年F1王者であるロータスのコリン・チャップマン社長が、数年来の友人ウォルター・ヘイズを自宅のディナーに誘ったところから始まる。知り合った頃のヘイズは新聞社の編集長だったが、当



67年アメリカGP、ロータス1-2を喜ぶコリン・チャップマン、グラハム・ヒル、勝者ジム・クラーク、ダックワース。クラークが抱くトロフィー前方がウォルター・ヘイズ



69年、テスト止まりで実戦未投入のコスワースF1は4輪駆動車。エンジンは当然DFV。テストドライバーのマイク・コスティングがデザイナーのロビン・ハードと打ち合わせ

1億円。しかし数年後にはそれが安い投資だったことが分かる。F2にも触れられているのは、F2規定が67年から従来の1ℓから1・6ℓへと引き上げられるにあたって、それ用の新エンジン（FV Allフォー・バルブのAの意）の開発を指す。コスワースとしては先にFVAに着手してノウハウを得ながら、その2倍に相当するF1用のDFV（ダブルFV

時は英国フォードの広報部長とモータースポーツ部長を兼ねる地位にあった。50年代から英国の全コンストラクターが頼りにしてきたコベントリー・クライマックス社が競技用エンジン製造から撤退することとなり、目前66年から新3ℓエンジン時代が始まるというのに、良いエンジンがないと憂うチャップマンの手に、ヘイズは膝を叩く。ロータスとフォードの関係はすでに、フォード・コティナ・サルーンの高性能版が「コティナ・ロータス」としてカタログモデルとなっていたし、また63年以降インディ500にロータス・ミッドシップ+フォードV8というかたちで参戦、優勝争いをしていた。

『よし、今度は、最新ロータスF1にフォード・エンジンを搭載しよう』とヘイズは巧みに根回しを進めると、ロータスと縁浅からぬコスワース社をも巻き込んで、66年初頭には英国フォード内の経営委員会で具体的なF1進出案を承認させることに成功する。フォードと契約を交わしたのはロータスではなく、コスワース・エンジンリングだった。内容をひとこと言えば、フォードからコスワースに総額10万ポンドが支払われ、コスワースは「フォード・エンジン」と呼ばれるF1およびF2エンジンの設計と開発を請け負うというもので約10万ポンドは当時の為替レートで約



DFV系最後の勝利はフォードの膝元、83年デトロイトGP。ティレルO11・DFYを駆るミケーレ・アルボレート



83年投入のDFYは当時コスワースに在籍のマリオ・イリエンらが手掛けた、ショートストローク版DFVの改良型

Aの意)を手掛けた。ちなみにFVAは67〜71年のヨーロッパF2シーンを席巻する。ロータスはDFVエンジン初年度(67年)の独占使用権を得ることで妥協した。元々ロータスとコスワースの関係は密だ。社長のキース・ダックワースは1933年生まれ。大学卒業後の55年にロータスに就職したが、3年後には退職し、ロータスに籍を置く(62年まで)友人マイク・コステ

インと「コスワース」を設立する。社名はふたりの名前を付けたもの。ちなみにマイクの兄フランク・コスティンは空力専門家として有名な人物。コスワース社はマイナーフォーミュラ向け(63年までの1・1ℓFJ、64年からの1ℓF3やF2)エンジンをフォード市販車ベースからチューニングし、ロータスを始め各コンストラクターに供給、活躍していた。



ターボ化が進む80年代、DFVに見切りをつけたフォードは120度V6ツインターボを開発。だがトラブル続き……

### フォード・コスワースF1エンジン一覧

タイプ名	型式気筒	バンク角	排気量(ℓ)	活動期	主要チーム	勝利数
フォードDFV	V8	90度	3.0	1967-84	ロータス/マクラーレン/ブラバム/他	154
フォードDFY	V8	90度	3.0	1983-85	マクラーレン/ロータス/ティレル	1
フォードDFZ	V8	90度	3.5	1987-88	ティレル/他	
フォードGBA	V6	120度	1.5ターボ	1986-87	ハース-ローラ/ベネトン	
フォードDFR	V8	90度	3.5	1988-91	ベネトン/ティレル/他	
フォードHB	V8	75度	3.5	1989-94	ベネトン/マクラーレン/ジョーダン/他	11
フォードZETEC-R EC	V8	75度	3.5	1994	ベネトン	8
フォードZETEC-R ECA	V8	75度	3.0	1995-97	ザウバー/フォルティ/ローラ	
フォードED	V8	75度	3.0	1995-97	ミナルディ/パシフィック/ティレル/他	
フォードZETEC-R JD	V10	72度	3.0	1996-98	ザウバー/ミナルディ/ティレル	
フォードZETEC-R VJ	V10	72度	3.0	1997-2001	スチュワート/ミナルディ(フォンドメタルV10/ヨロビアンV10含む)	
フォードCR1	V10	72度	3.0	1999	スチュワート	1
コスワースCR2	V10	72度	3.0	2000	ジャガー	
コスワースCR3	V10	72度	3.0	2001-04	ジャガー/アロウズ/ミナルディ	
コスワースCR4	V10	72度	3.0	2002	ジャガー/アロウズ	
コスワースCR5	V10	90度	3.0	2003	ジャガー	
フォードRS1 (CR4)	V10	72度	3.0	2003	ジョーダン	1
コスワースCR6	V10	90度	3.0	2004	ジャガー	
フォードRS2 (CR5)	V10	90度	3.0	2004	ジョーダン	
コスワースTJ2005	V10	90度	3.0	2005	レッドブル/ミナルディ	
コスワースCA2006	V8	90度	2.4	2006	ウイリアムズ	
コスワースTJ2006	V10 ※レブリミット仕様	90度	3.0	2006	トロロッソ	
コスワースCA2010	V8	90度	2.4	2010	ウイリアムズ/ロータス/ヴァージン/HRT	
コスワースCA2011	V8	90度	2.4	2011	ウイリアムズ/ヴァージン/HRT	
コスワースCA2012	V8	90度	2.4	2012	マルシャ/HRT	
コスワースCA2013	V8	90度	2.4	2013	マルシャ	



F1が自然吸気エンジンになって以降、フォードの名前が優勝戦線で久々に聞かれるようになったのは、ミハエル・シューマッハーの登場が大きい。94年にはデimon・ヒルを降して初のチャンピオンに

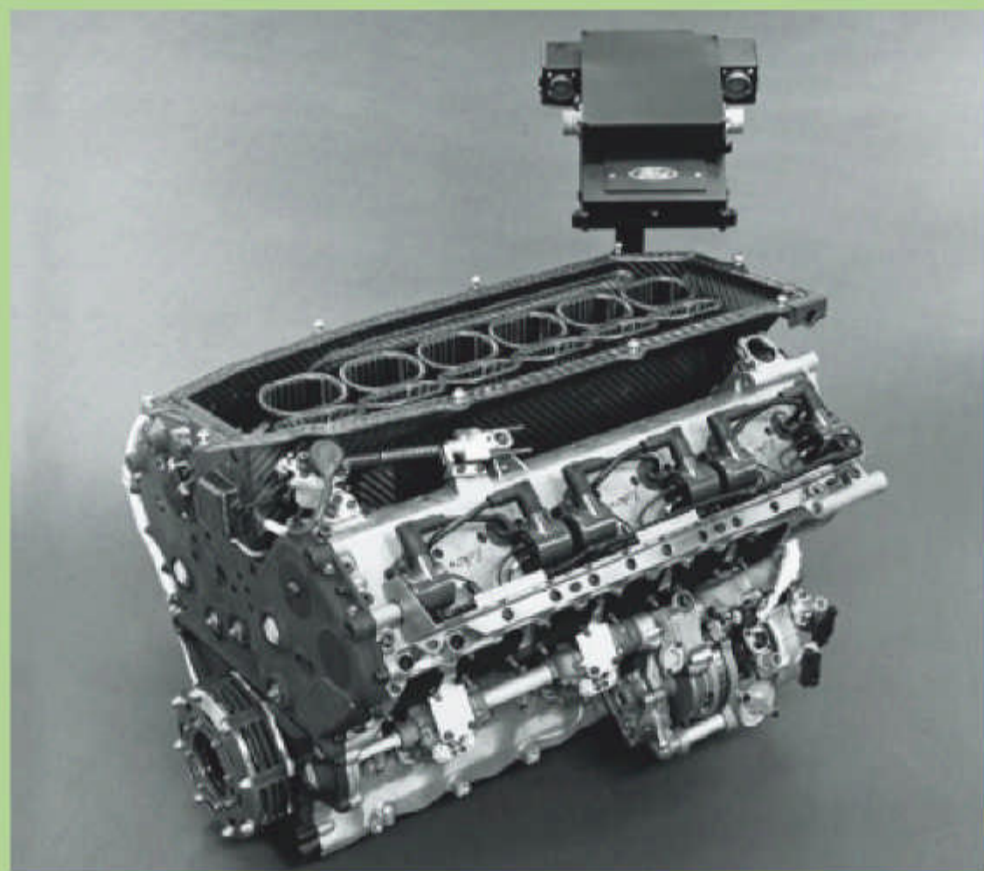
## 軽量コンパクトなDFV

66年からの新3ℓF1に、他陣営が16気筒や12気筒でハイパワーを追求して複雑かつ重いエンジンになりがちなか中、90度V型8気筒のDFVはコンパクトで軽量シンプル、既存8気筒勢よりは高出力400馬力強を最初から発揮。メンテナンスがしやすい長所もあった。67年オランダGPにてロータス49に搭載されてジム・クラークのドライブでデビューウインを遂げる。その年の活動の様子を記録した映画『Nine Days in Summer』は最初からプロモーションを考えて作った逸品で、フォードの自信と余裕が溢れている。

そして68年からDFVが市販開始されるや、あつという間にシェア増大。フェラーリ、BRM、マトラ等



ミハエル初戴冠を強力にアシストした新世代のV8、ZETEC-R。回転数の限界点を高めるため、先代HBよりさらにショートストローク化された



ベネトン専用に3.5ℓV12(70度)を開発するも、急激なトータルパッケージ時代にそぐわず中止。代わってZETEC-R開発に着手

が自製12気筒で参戦していたが、戦闘力で見劣りはしなかった。当初はコスワース自身がメンテナンスしていたが、台数増加に伴い、公認のエンジンビルダーを指定するようになる。フォードからの資金援助が止まってもDFV需要は減らず、「フォードDFV」はいつしか「コスワースDFV」とも呼ばれるようになる。後のDFRも当初はフォードと呼ばれたのに、カスタマーが手にする際はコスワース名義に変化することが多かった。

DFVは67年から15年間もF1GPの優勝戦線にあったが、もちろんその間には弛まぬ改良作業が施されている。詳しくは『DFV—奇跡のレーシングエンジン』(ジョン・ブルズデン著/檜垣和夫訳、88年/二玄社刊)の一読をお勧めしたい。さらに、DFVから派生したエンジ

ンも多岐にわたる。タスマン・フォーミュラ用の2・5ℓDFW、耐久スポーツカー用の3・3ないし3・9ℓDFL、インディカー用の2・65ℓDFXターボ、ターボF1禁止方向下での3・5ℓDFZとDFR、等々がある。

90年代初めにはF1用3・5ℓV12(VB)を開発するも陽の目を見ず。狭角75度V8のHBや、「ゼテックR」ブランドの90年代、ミナルディに供給された「フォンドメタル」「ヨーロッパアン」等のバッジエンジンも元々はコスワース製だ。別表を参照のこと。ただし、66年に新興マクラーレンが使用したフォード3ℓV8エンジンは、コスワースとはまったく無関係なので(65年インディ500で優勝した米フォードDOHCエンジンをトラコガスケールダウンしたもの)、これを一緒に話してはならない。

キース・ダックワース代表の立場も変化した。DFVの成功で会社の規模も急拡大、従業員数も数百名と増え、部門の分化も必要となる。ダックワースが会社の将来を考えコスワース・エンジニアリングの持株をUEI(ユニテッド・エンジニア

リング・インダストリーズ)に大量に売却したのは80年2月のこと。その7年後には心臓の手術をし、引退を決める。前後してコスティンも健康上の理由で引退。ダックワースは2005年末に72歳で亡くなるまでコスワース社のプレジデント(会長)の座にあった。その後、ビツカーズがコスワースを90〜98年と保有するも、そのビツカーズが98年にVグループに買収された結果、コスワース・テクノロジーはアウディ傘下に入る。ここでフォードが介入し、レース部門をコスワース・レーシングとして独立させ、フォードが買った。現在もコスワースは様々なメーカーや企業と関係し、新時代のパワートリット開発に携わっている。



2003年、雨で大荒れのブラジルGPでのジャンカルロ・フィジケラ(ジョーダン)悲願の初優勝が2021年時点、フォード名義でのF1最後の勝利。ジョーダンにとっても最後の勝利だ

# スチュワートSF3全成績

	金曜日		土曜日		日曜日		
No. ドライバー(シャシーNo.)	フリー走行1回目中間/順位	フリー走行1回目/順位	フリー走行2回目/順位	予選/順位	決勝朝ウオームアップ/順位	レース中ベストタイム/周回/順位	決勝結果
<b>第1戦 3/7 オーストラリアGP(メルボルン)</b> 晴/ドライ 5.303km×57周=307.271km 参加22台・決勝出走22台・完走8台							
16 バリチェロ(1)	1'34"164/6	1'32"947/3	1'32"828/7	1'32"148/4	1'35"046/13	1'32"894/29周目/2	5
17 ハーバート(3)	1'34"173/7	1'33"166/5	1'32"569/3	1'32"991/13	1'34"707/7	—————	NS(オイル漏れ)
ラップリーダー:(1-17=ハッキネン、18-57=アーバイン)							
<b>第2戦 4/11 ブラジルGP(インテルラゴス)</b> 晴/ドライ 4.292km×72周=308.994km 参加22台・決勝出走21台・完走9台							
16 バリチェロ(4)	1'32"459/13	1'20"338/6	1'17"979/4	1'17"305/3	1'19"011/5	1'19"477/25周目/9	R/42周(エンジン)
17 ハーバート(5)	1'31"909/11	1'20"934/13	1'18"605/9	1'18"374/10	1'19"605/13	1'20"324/14周目/11	R/15周(ハイドロリクス)
ラップリーダー:(1-3=ハッキネン、4-26=バリチェロ、(27-37=M.シューマッハー、38-72=ハッキネン)							
<b>第3戦 5/2 サンマリノGP(イモラ)</b> 晴/ドライ 4.930km×62周=305.428km 参加22台・決勝出走22台・完走11台							
16 バリチェロ(4)	1'29"902/5	1'29"792/9	1'27"429/5	1'27"409/6	1'30"191/15	1'30"564/21周目/10	3
17 ハーバート(5)	1'31"046/14	1'31"046/18	1'27"734/6	1'28"246/12	1'29"573/5	1'31"238/24周目/15	10
ラップリーダー:(1-17=ハッキネン、18-35=クルサード、36-62=M.シューマッハー)							
<b>第4戦 5/16 モナコGP(モンテカルロ市街)</b> 晴/ドライ 3.367km×78周=262.626km 参加22台・決勝出走22台・完走9台							
16 バリチェロ(4)	1'25"442/4	1'23"545/7	1'21"974/4	1'21"530/5	1'25"408/8	1'23"583/55周目/13	9
17 ハーバート(5)	1'26"379/8	1'23"865/10	1'22"971/10	1'22"248/13	1'25"485/9	1'24"919/26周目/17	R/32周(サスペンション)
ラップリーダー:(1-78=M.シューマッハー)							
<b>第5戦 5/30 スペインGP(バルセロナ)</b> 晴/ドライ 4.728km×65周=307.196km 参加22台・決勝出走22台・完走12台							
16 バリチェロ(4)	1'25"510/11	1'24"347/8	1'23"106/7	1'22"920/7	1'25"797/15	1'26"006/40周目/5	失格(アンダートレイ違反)
17 ハーバート(5)	1'25"667/12	1'25"667/16	1'23"136/9	1'23"505/14	1'25"479/12	1'27"442/17周目/19	R/40周(トランスミッション)
ラップリーダー:(1-23=ハッキネン、24-26=クルサード、27-44=ハッキネン、45=クルサード、46-65=ハッキネン)							
<b>第6戦 6/13 カナダGP(モントリオール)</b> 晴/ドライ 4.421km×69周=305.049km 参加22台・決勝出走22台・完走11台							
16 バリチェロ(4)	1'23"342/9	1'22"167/10	1'20"261/7	1'19"930/5	1'21"012/2	1'23"785/11周目/17	R/14周(アクシデント)
17 ハーバート(5)	1'23"303/8	1'23"177/16	1'20"861/13	1'20"829/10	1'21"059/3	1'22"078/64周目/9	5
ラップリーダー:(1-29=M.シューマッハー、30-69=ハッキネン)							
<b>第7戦 6/27 フランスGP(マニクール)</b> 曇・雨/ウエット 4.250km×72周=305.814km 参加22台・決勝出走22台・完走11台							
16 バリチェロ(4)	1'18"950/6	1'18"950/8	1'17"232/1	1'38"441/1	1'34"355/9	1'20"878/4周目/6	3
17 ハーバート(5)	1'19"266/7	1'19"266/10	1'18"516/11	1'42"199/9	1'34"924/12	1'25"608/3周目/22	R/4周(ギヤボックス)
ラップリーダー:(1-5=バリチェロ、(6-9=クルサード、)10-43=バリチェロ、(44-54=M.シューマッハー、)55-59=バリチェロ、(60-65=ハッキネン、66-72=フレンツェン)							
<b>第8戦 7/11 イギリスGP(シルバーストン)</b> 晴/ドライ 5.140km×60周=308.296km 参加22台・決勝出走22台・完走16台							
16 バリチェロ(4)	1'28"674/9	1'27"158/5	1'25"946/7	1'26"194/7	1'28"265/5	1'29"493/49周目/7	8
17 ハーバート(5)	1'30"366/18	1'29"201/18	1'26"311/9	1'26"873/11	1'28"785/11	1'30"103/53周目/9	12
ラップリーダー:(1-24=ハッキネン、25-26=アーバイン、27-42=クルサード、43-44=フレンツェン、45=ヒル、46-60=クルサード)							
<b>第9戦 7/25 オーストリアGP(ツェルトベク)</b> 曇/ドライ 4.319km×71周=306.649km 参加22台・決勝出走22台・完走15台							
16 バリチェロ(4)	1'16"083/17	1'13"923/10	1'12"745/7	1'12"342/5	1'14"432/10	1'13"278/36周目/8	R/55周(エンジン)
17 ハーバート(5)	1'15"358/14	1'14"008/11	1'12"139/4	1'12"488/6	1'14"266/8	1'12"641/67周目/2	14
ラップリーダー:(1-39=クルサード、40-71=アーバイン)							
<b>第10戦 8/1 ドイツGP(ホッケンハイム)</b> 晴/ドライ 6.823km×45周=307.035km 参加22台・決勝出走22台・完走11台							
16 バリチェロ(4)	1'47"070/6	1'46"418/5	1'44"119/3	1'43"938/6	1'46"727/5	1'47"788/5周目/7	R/6周(ハイドロリクス)
17 ハーバート(5)	1'47"985/17	1'47"985/18	1'15"684/22	1'45"454/17	1'46"804/6	1'48"408/29周目/11	11
ラップリーダー:(1-24=ハッキネン、25=サロ、26-45=アーバイン)							
<b>第11戦 8/15 ハンガリーGP(ブダペスト)</b> 晴/ドライ 3.973km×77周=305.921km 参加22台・決勝出走22台・完走17台							
16 バリチェロ(4)	1'21"062/4	1'20"547/4	1'19"186/5	1'19"095/8	1'21"671/12	1'21"707/38周目/10	5
17 ハーバート(5)	1'22"012/9	1'21"486/10	1'19"164/4	1'19"389/10	1'21"549/10	1'22"455/70周目/15	11
ラップリーダー:(1-77=ハッキネン)							
<b>第12戦 8/29 ベルギーGP(スパ-フランコルシャン)</b> 晴/ドライ 6.968km×44周=306.577km 参加22台・決勝出走22台・完走16台							
16 バリチェロ(4)	1'56"232/11	1'55"484/11	1'52"769/9	1'51"974/7	1'55"485/14	1'56"131/34周目/10	10
17 ハーバート(5)	1'56"271/12	1'54"975/7	1'52"849/10	1'52"164/10	1'55"329/8	1'57"094/18周目/15	R/27周(ブレーキ)
ラップリーダー:(1-44=クルサード)							
<b>第13戦 9/12 イタリアGP(モンツァ)</b> 晴/ドライ 5.770km×53周=305.548km 参加22台・決勝出走22台・完走11台							
16 バリチェロ(4)	1'25"500/5	1'25"499/11	1'23"837/6	1'23"739/7	1'25"397/1	1'25"825/51周目/3	4
17 ハーバート(5)	1'25"785/9	1'25"551/12	1'23"971/9	1'24"594/15	1'26"126/5	1'26"253/18周目/10	R/40周(クラッチ)
ラップリーダー:(1-29=ハッキネン、30-35=フレンツェン、36=サロ、37-53=フレンツェン)							
<b>第14戦 9/26 ヨーロッパGP(ニルブルク)</b> 晴一時雨/ドライ→ウエット 4.556km×66周=300.679km 参加22台・決勝出走22台・完走10台							
16 バリチェロ(4)	1'21"505/2	1'21"505/7	1'19"812/5	1'21"490/15	1'28"941/12	1'22"960/32周目/8	3
17 ハーバート(3)	1'22"629/9	1'21"982/13	1'20"410/16	1'21"379/14	1'29"703/18	1'23"010/32周目/9	1
ラップリーダー:(1-32=フレンツェン、33-37=クルサード、38-44=R.シューマッハー、45-48=フィジケラ、49=R.シューマッハー、)50-66=ハーバート							
<b>第15戦 10/17 マレーシアGP(セパン)</b> 晴/ドライ 5.542km×56周=310.352km 参加22台・決勝出走22台・完走11台							
16 バリチェロ(4)	1'46"098/4	1'43"042/7	1'41"608/7	1'41"351/6	1'41"679/1	1'40"810/55周目/3	5
17 ハーバート(3)	1'47"521/11	1'43"349/10	1'41"111/4	1'40"937/5	1'42"681/6	1'41"383/50周目/8	4
ラップリーダー:(1-3=M.シューマッハー、4-25=アーバイン、26-28=M.シューマッハー、29-41=アーバイン、42-52=M.シューマッハー、53-56=アーバイン)							
<b>第16戦 10/31 日本GP(鈴鹿)</b> 晴/ドライ 5.864km×53周=310.596km 参加22台・決勝出走22台・完走14台							
16 バリチェロ(4)	1'44"126/10	1'42"529/4	1'40"334/6	1'40"140/13	1'42"522/7	1'43"496/22周目/8	8
17 ハーバート(3)	1'44"179/12	1'44"179/20	1'40"134/3	1'39"706/8	1'43"051/12	1'43"706/5周目/10	7
ラップリーダー:(1-19=ハッキネン、20-22=M.シューマッハー、23-53=ハッキネン)							





## Epilogue

SF3の飛躍はある意味で  
ジャッキーの反骨心を  
具現したものだのだろう  
同時に彼のチームは  
希望に満ちた未来図を描き始めていた  
しかし、人生は皮肉  
もし、フォードのじゃばりがなければ  
やがてレッドブルとして手にする栄光よりも早く  
スチュワート親子の夢は  
カタチになっていたかもしれない



**GP Car Story** Vol. 38

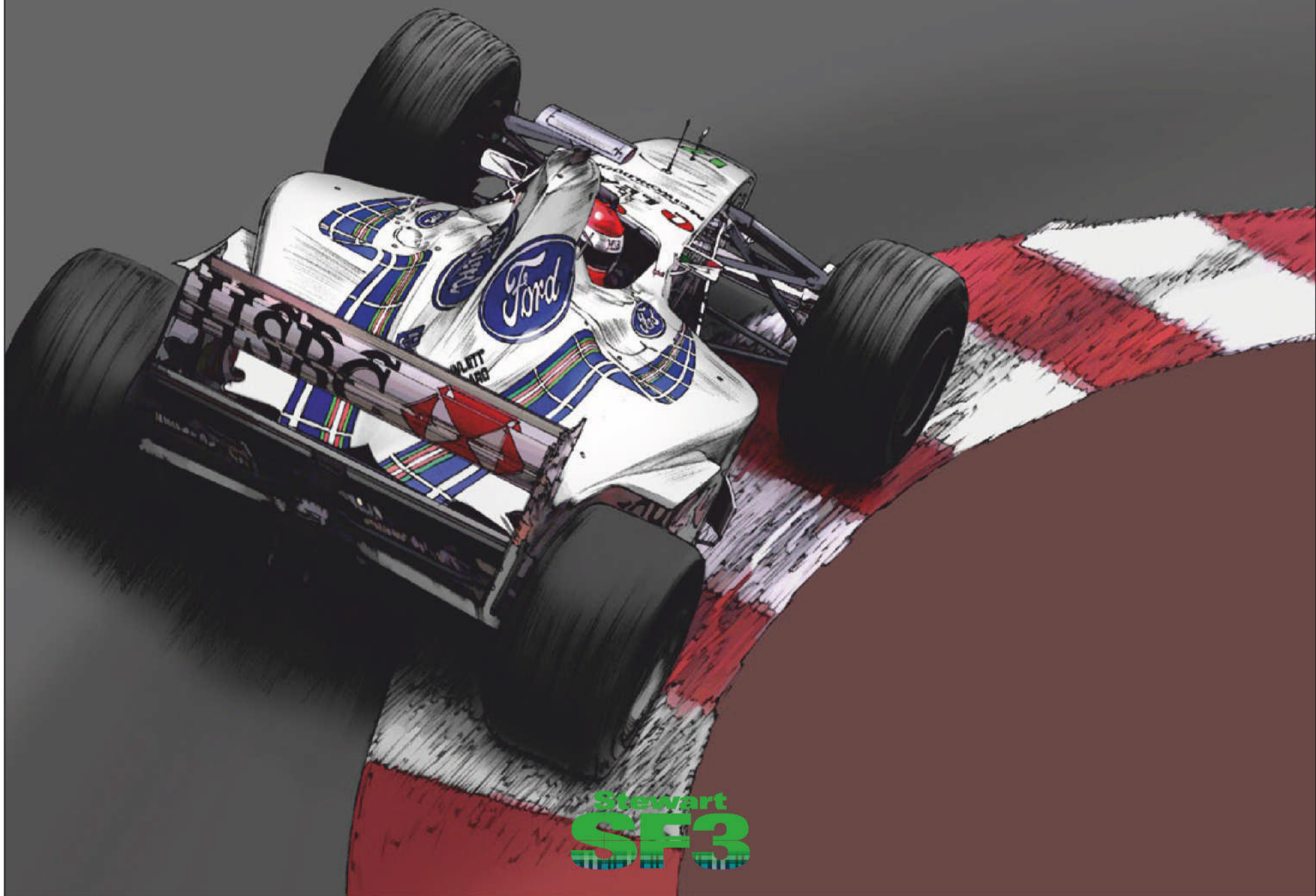
Stewart  
**SF3**

Photos/Hiroshi Kaneko

# GP Car Story

Vol.38

チャンピオン獲得「5カ年計画」を掲げ  
フライングスコットがF1に帰ってきた  
フォードの全面バックアップは本気のしるし  
名選手、名監督にあらず……  
スポーツ界に蔓延るそんな格言を嘲笑った  
名士ジャッキー・スチュワート  
参戦3年目の1999年——トレードマークの  
タータンチェックとブルーオーバル煌めくSF3が  
4強の壁に風穴を開ける



定価1300円 (本体1182円+税10%)

雑誌62270-09

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