

# Racing on

Motorsport magazine

Since 1986

529



RX-7

初代セブが北米レースに先制パンチ

1979デイトナ  
デビューウイン!

GTUからGTOへ、刻み続けて得た自信

栄光のIMSA100勝  
その軌跡

ル・マンに挑んだ252i~254の苦闘

復活した先駆車、RX-3ものがたり

RE雨宮的「GT300を制するFD」とは

三者鼎談

雨宮勇美 × 谷口信輝 × 河野高男

特集

# レーシングRX-7

完全復活が待たれる“俺たちの”ハコロータリー



auto sport



オートスポーツ創刊60周年記念

# グランプリカー大全集

Grand Prix Car Complete Collection since 1950



好評  
発売中

定価5000円  
(本体価格4545円)

# 世代を超えて すべての F1ファンへ

## グランプリカー大全集

Grand Prix Car Complete Collection since 1950

F1グランプリ創成期の1950年から  
最新2023年シーズンまでの  
グランプリカーが大集結  
オールカラー356ページの大ボリューム  
あなたが大好きな“あのマシン”も必ず!

●パソコンから  
<https://shop.san-ei-corp.co.jp>

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



株式会社三栄 販売部  
〒163-1126  
東京都新宿区西新宿6-22-1  
新宿スクエアタワー26F  
TEL: 03-6773-5250  
(平日10:00~17:30)



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





Photos/Hidenobu Tanaka, Shimpei Suzuki

## 8 特集 レーシングRX-7

完全復活が待たれる“俺たちの”ハコロータリー

- 10 **はじめに**  
いつか蘇るその日まで、歴代セブンの栄光を心に刻む
- 12 **Racing RX-7 History**  
切り開いた未来への道筋
- 18 **当時のREエンジニアが述懐するデビューウインの舞台裏**  
**北米初投入、初優勝したRX-7**
- 26 **ル・マン24時間レースに挑んだRX-7**  
栄光への先駆け
- 36 **セブンの前に先行参戦したRX-3が“里帰り”**  
われ、アメリカ進出の橋頭堡とならん——
- 42 **“祭りのあと”のスーパーツーリングを席卷したRX-3**  
純粋に速さを競ったあのとき
- 50 **歴代RX-7を支えたロータリーエンジンの進化**  
孤高の歩み
- 56 **名手、ハコロータリーを語る**  
寺田陽次郎×関谷正徳
- 60 **Machine Gallery**  
**MAZDA FC3S RX-7 IMSA GTU**
- 65 **単一車種優勝記録大幅更新の偉業を達成**  
**RX-7 IMSA100勝の伝説**
- 74 **北米からル・マンに“転進”した「アートネイチャー号」に迫る**  
IMSA仕様をル・マン仕様へ
- 78 **RE雨宮的「GT300を制するマシンメイキング」**  
**最強のレーシングFD3Sここにあり**
- 86 **【スペシャル鼎談】**  
雨宮勇美×河野高男×谷口信輝
- 92 **Looking Back リザルトに見る物語 番外編7**  
2010 AUTOBACS SUPER GT Round1  
SUZUKA GT 300km
- 34 **Knocking on Seven's Door**  
01:サーキットを飛び出したRX-7
- 48 02:発掘サバンナ、復活の日を夢見て

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

Special Issue  
4 SUPER FILM presents  
FIA WEC 2022  
98 DAKAR RALLY×  
TEAM LAND CRUISER TOYOTA AUTO BODY  
TLC、市販車部門11連覇の偉業成す  
105 読者プレゼント

Others  
106 次号予告

※連載「現代に生きる銘車たち」は休載です。



SUPER FILM presents

# FIA WEC 2022

a Ryoma Kashiwagi film | 2022

RED KOMODO 6K | LEICA Apo-Summicron M50mm

Supported  
by  
RED DIGITAL CINEMA



*R' on Serial Graphic*

MONZA / JUL 8 TO JUL 10

1ST | N°36 ALPINE ELF MATMUT

ANDRE NEGRAD / NICOLAS LAPIERRE / MATTHIEU VAXIVIERE

6:00'47.738 / 1'37.760 : 213.326 KM / 194 LAPS / ALPINE A480



FUJI / SEP 9 TO SEP 11

AF CORSE LMGT2 AM





MONZA / JUL 8 TO JUL 10  
AF CORSE LMGTE AM

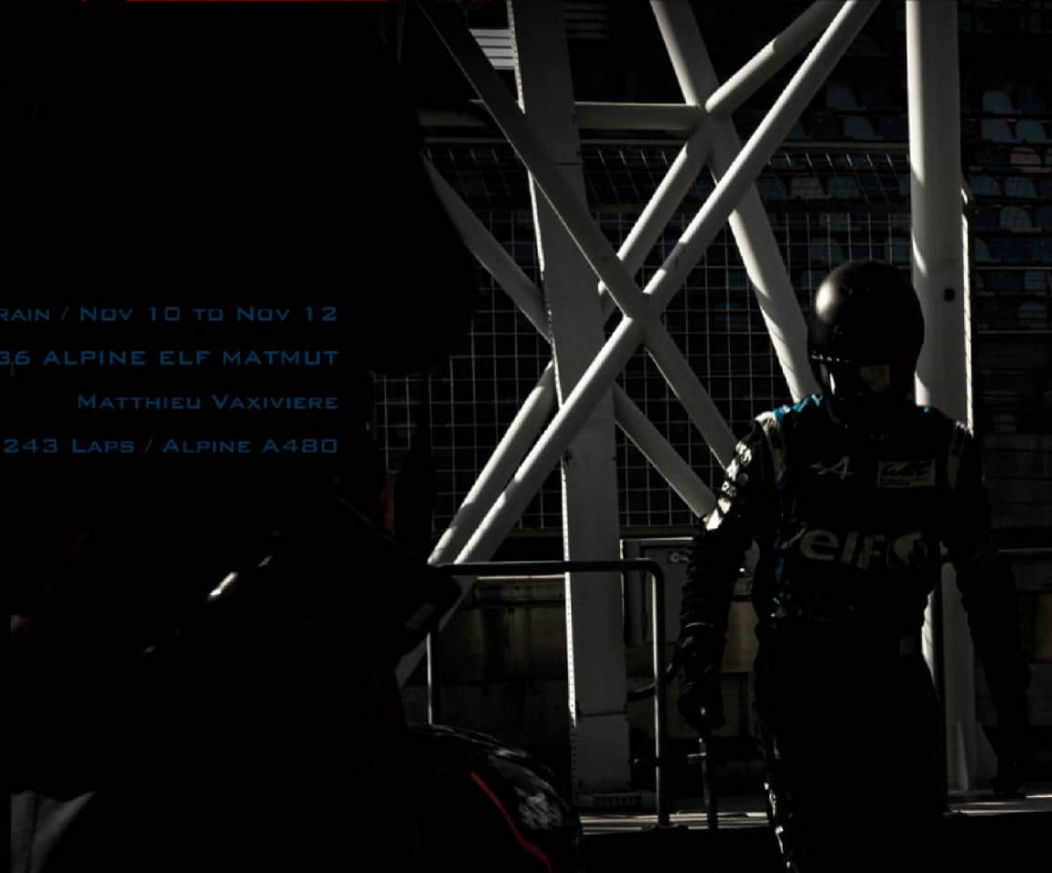
BAHRAIN / NOV 10 TO NOV 12  
3RD | N°36 ALPINE ELF MATMUT  
MATTHIEU VAXIVIERE  
8:02'24.884 / 1'50.943 : 175.614 KM / 243 LAPS / ALPINE A480

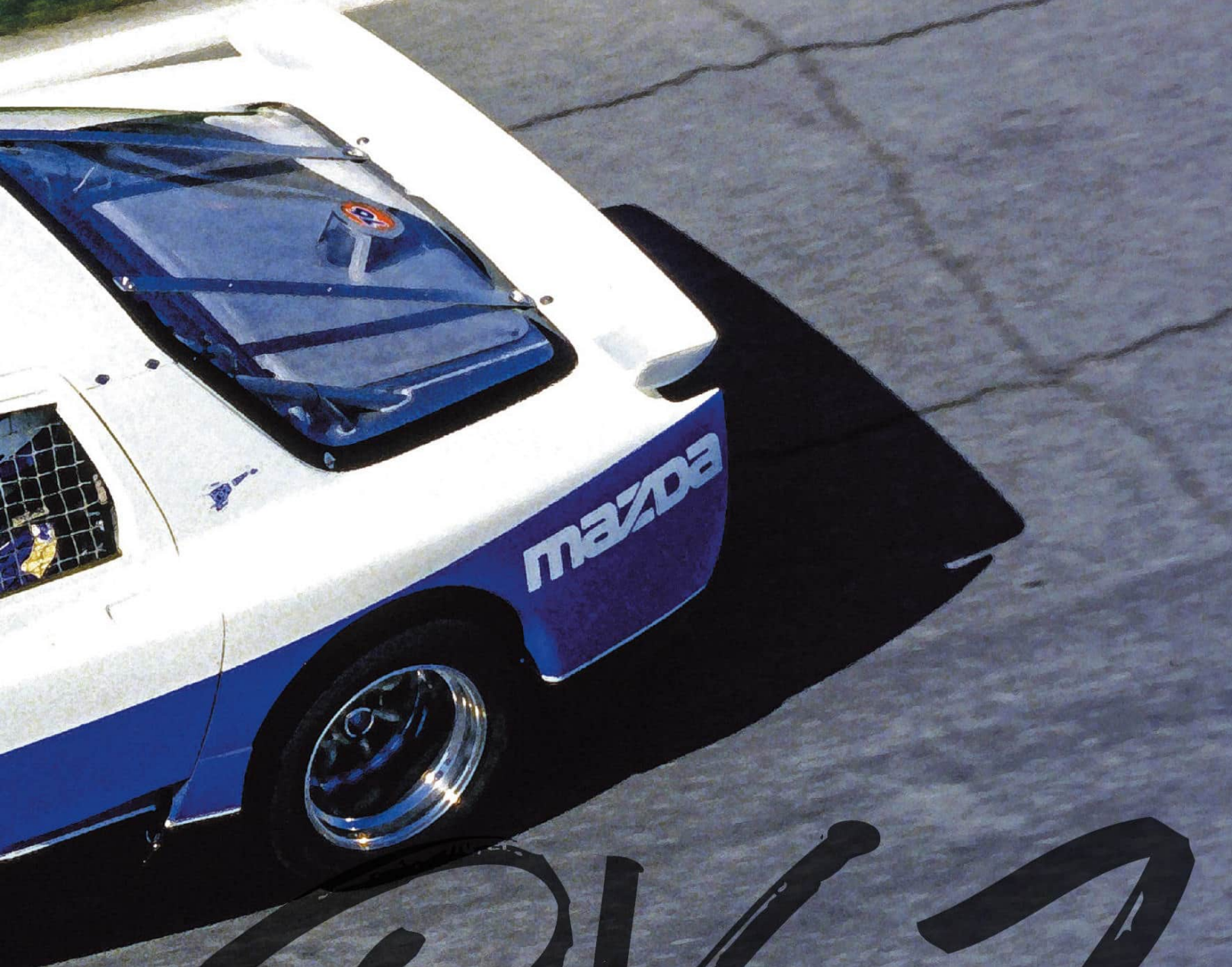


柏木龍馬 | Ryoma Kashiwagi  
Image Conceptor



superfilm5





# レーシングRX-7

完全復活が待たれる“俺たちの”ハコロータリー

Photo/Motorsport Images

*Motorsports*





特集

はじめに

## いつか蘇るその日まで、歴代セブンの栄光を心に刻む

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

本誌「ロータリーは死なず」特集（2020年末）から3年再びマツダの「たたかうおむすびたち」にまつわる特集だ。その末尾に私は「マツダよ、早く帰ってこい」と書き、「レース活動はマツダUSAに任せっきりでは問題」「ここはもう1960年代と同様に、まずはツーリングカーレースから」と記した。しかしこの間、彼らと

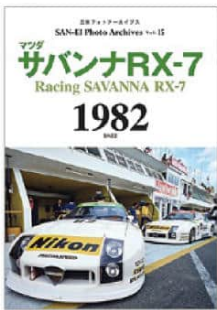
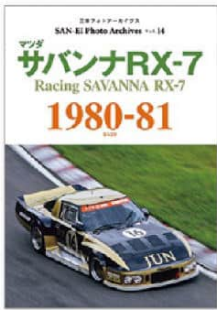
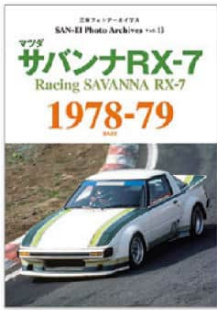
ロータリーエンジンを取り巻く環境にはいくらか変化があった。まず昨年9月に市販車「MX・30」へ車種追加というかたちでロータリーEV搭載車が発売開始となり、RX・8以来途絶えていたマツダのロータリーが11年ぶりに復活した。また同年のジャパンモビリティショーでは「マツダ アイコニックSP」なる流麗なクーペが突如発表され大きな話題となり、「ロータリーが死んでいない」ことをアピールした。そして先日開催された東京オートサロン2024では毛籠勝弘社長が「『マツダスピード』以来25年ぶりに『ファクトリーモーター

スポーツ部門』をブランド推進体系本部の中に設立しモータースポーツ活動をすすめていく」と宣言。同時に本誌発売日でもある今日（2月1日）より本社内にロータリーエンジンの開発グループを立ち上げると明らかにした。

車両規定の共通化でル・マンも狙えたLMDh規定の北米レース界から撤退したことは残念だったが、こうした流れを見ると「本社のレース活動は将来的にロータリーで」「まずはツーリングカーで」という壮大な一連だったのだとすれば納得がいく。失われた四半世紀を取り戻すべく、イチからでなくゼロからレースに向き合い始めたということなのだと理解したい。一足飛びにル・マン復帰やレーシングロータリー復活とはいかな



世代や思い入れによって「レーシングRX-7」像は各種あるだろうが、北米IMSA GTシリーズでの「通算100勝超え」は立派で偉大な戦績。今号ではその足跡を振り返る。



昨年のジャパンモビリティショーでサプライズ出展され話題を集めた「マツダ ICONIC SP」。RX-7やエイトの流れを汲んだようなフェイスとフォルムに胸が躍る。

いだろうが、大いに期待したくなる流れだ。

そしてそうした流れに大きな意味をもつクルマが、彼らとそ

の希少なエンジンを代表する名代「RX・7」である。セ

ブンは1978年に誕生するや日本のみならず世界中の

マーケットで大ヒット作となり、オイルショックと厳し

い排ガス規制に「牙を抜かれた」スポーツカーが多

いなかにあつて「マツダここにあり」を大きくアピ

ールした。小さく低く軽く作れたエンジンを積ん

だセブンはそのまま内外のレースで活躍し、日本

でもアメリカでも大きな足跡を残している。今号

はそんな「たたかうセブンたち」を3世代まとめ

て特集とした。きっかけは昨秋、3年ぶりに開催さ

れたマツダファンフェスタに現れたFCのIMS A

車とゲーターロードカラーのサバンナRX・3（セブン

の先輩にあたるロータリー搭載クーペ）だ。

この先ロータリーを積んだクーペが本当に市販され、

そこにセブンの名が冠されるかはわからない。超えるべき

壁は技術的なものだけでもきつと高く、厚い。しかし本誌は待

ち続ける。「その日」を夢想するファンやオーナーのためにも、

待ち続けた。今号はそんな彼らのための特集だ。

最後に、非リアルタイム世代の若いレースファンへ。初代

SA22C型セブンは「エスエー」、2代目FC3S型は「エ

フシー」、3代目FD3S型は「エフディー」と呼ばれて親

しまれているから、これを機に覚えておこう。

■

オイルショックの時期にも多くのマシンが出走し国内レースを下支えた初代セブンは実に多くのマシンバリエーションが存在。それらを年ごとにまとめた大ボリュームの電子写真集が小社より刊行されている。ぜひ「ASB」で検索のうえ購読いただきたい。



1970年代初頭、世界を襲ったオイルショックにより、それまで盛況であった国内ツーリングカーレースから自動車メーカーは次々と姿を消し、ファクトリーモータースポーツ活動を休止した。しかし、マツダ（東洋工業）だけは活動を続けていた。独自技術のロータリーエンジン（RE）はまだ成長途上であり、技術を磨くためにモータースポーツは格好の舞台だったからだ。レース中に壊れることがあっても次の機会までに原因を探り、対策を施すことができる。極限を追求するモータースポーツは研究室やベンチ室では起きないことが起きる「気づきの宝庫」だ。さらにREは壊れやすいという悪い噂を払拭するためにも、衆目の前で信頼性の確かさを印象付けることは大きな意義があった。初期段階からレーシングREの開発・育成に携わった東洋工業の技術者、松浦国夫は「RE研究部でリーダーだった山本健一部長は『モータースポーツは量産車開発とともにREの両輪である。心して取り組むように』と私達を励ました」と私達を励ました。

## Racing RX-7——戦いのロータリーロケット History

# 切り開いた 未来への道筋

マツダの誇り、ロータリーエンジンが存続の危機に瀕していたころ誕生した初代RX-7は未来への期待を背負い、レースへと挑んだ。そしてその大一番を制したRX-7は一挙に名声を高めてアメリカのみならず世界のレーシングシーンで輝き続けたのだ。

Text/Masato Miura (MZ Racing)  
Photos/Motorsport Images, MZ Racing, SAN-EI

RX-7  
in  
Motorsports  
レーシングRX-7



## SA22C

1254や6253などといったシルエットマシンに変貌して、ル・マン24時間レースへと挑んだSA22C。1254では初のル・マン完走を果たしている（写真は82年WEC富士）。また7253仕様などのSA22Cでプライベートーもレースに参戦。81年から82年のWEC富士に挑んだRE両宮のマシンはマツダオート東京から手に入れた252iを独自改良し、サイドポット仕様の13Bターボエンジンを積んだ1台。279年のデイトナ制覇後、現地チームの手でIMSAを転戦。5は83年にデイトナ24時間のほか、モスポートラウンドも制したレーシングビートのGTOマシン。80年のイギリスサルーンカー選手権でSA22Cを走らせたTWR。4その後81年にはスパ24時間優勝という快挙を達成。



てくれました。列強メーカーがサーキットから離れている間に私達は多くをレースフィールドから学びました」と語っている。

東洋工業は上昇ムードに乗って70年代中盤にはREを乗用車多種に採用した。だが公害が社会問題となっていたアメリカでは、排気ガス対策に導入したサーマルリアクター方式REの燃費の悪さが際立ち「REはガスガズラー（燃料ガブのみ）」という評判が定着してしまい、販売台数が低迷した。経営陣のなかにはREからの撤退を口にする者さえいた。

### 北米市場を席巻する決意

そんなREが風前の灯となっていた時代に復権をかけて開発されたのが、SA22C型サバンナRX・7だった。国内ツーリングカーレースで通算100勝を記録したサバンナGT（輸出名・RX・3）の後継車であるこのクルマは、REの利点を最大限に活かすためエンジンをホイールベースの内側に配置するフロントミッドシップ形式の後輪駆動レイアウトとし、流麗なスラントノーズと戦闘機のキャノピーのようなリヤハッチ、リトラクタブルヘッドライトをもつ2ドアクーペだった。RE車の原点である67年デビューのコスモスポーツと同じライトウェイトスポーツとして設計されたRX・7の使命はアメリカ市場でのREの失地を回復することであり、それをフェニックス（不死鳥）計画と命名した。そのためのトリガーとして、市販車ベースのスポーツカーが活躍できるIMSAのデイトナ24時間レースへの出場を選び、デビューレースで鮮烈な印象を残すことが松浦らモ-

## 79年のデイトナで小さなマシンが強豪マシンを退け 遂げた快挙は多くの関係者やファンを驚かせた





1 マンデビルに供給するかたちで本格的にFC3SのGTOマシンを開発。2 その後、さらなるポテンシャルアップを求めて4ローターの“ワークス”マシンが生まれ、IMSA100勝という快挙を達成した。3 100勝を達成したのち、90年代中盤に至ってもGTSクラスなどでFC3Sは戦い続けた。4 日本のJSSでは土屋圭市の駆るRSファインのマシンがスカイラインを相手に奮闘してファンを沸かせた。5 JSSのマシンはその後、94年に始まった全日本GT選手権用に転用される例も多かった(写真は96年に参戦した東京科学芸術専門学校の独自改良車)。6 17 IMSAで名を馳せたレーシングビートはボンネビルでの最高速レコードに挑戦。381.4km/hという記録を残した。

# FC3S



タースポーツ開発部隊の至上命題となった。76年後半に「打倒240Z、打倒ポルシェ911」を掲げてデイトナへの参戦計画を立案。RX・7の市場導入が78年春と決められていたため、翌79年のデイトナ24時間がターゲットとなった。失敗は許されなかった。

迎えた79年のデイトナ24時間レースでは大きなトラブルなく日本人組が総合5位、アメリカ人組が総合6位でフィニッシュ。多数の強豪マシンスターマシンたちを退けてこの小さなマシンが遂げたIMSA GTUクラス優勝・2位の成績は、多くの関係者やモータースポーツファンを驚かせることに成功した。加えて東洋工業のレーシングRX・7導入計画は周到に練られており、日本から持ち込んだ3台のマシンは現地の有力チームに貸与され、デイトナ以降のIMSAシリーズで活躍することになった。しかもサービスポイントであったカリフォルニアにエンジニアを日本から派遣して常駐させ、すべてのIMSA戦に帯同してプライベーターをサポートした。これが功を奏し、マンデビルオートテック、レーシングビートなどの有力チームが実力をつけた。その結果、スプリント戦でも多数派だったポルシェユーザーに勝るようになった。

翌80年はデイトナこそ優勝を逃したものの、続くセブリング12時間から快進撃が始まった。マンデビルレーシングがGTUクラス優勝を決



# FD3S

1 RE雨宮をはじめ、2 マツダアンフィニ西東京や3 オークラなど全日本GT選手権/SUPER GTでの活躍がよく知られるFD3S。なかでも95年から2010年まで16年にわたり、FDひとすじで戦い続けたRE雨宮は06年に悲願のタイトルを手にした。4 スーパー耐久のクラス3で01年に王座を獲得したBPビスコガンマ。5 パサースト12時間では92年から3連覇を達成。それを記念してパサーストの名が冠された市販の限定車も登場した。6 2000年にはアメリカのGrand-Amでも戦ったFD3S。7 レーシングビートによるボンネビル挑戦はFD3Sでも継続。95年には387.2km/hという新記録を樹立した。8 マッド・マイクが搭乗するなどドリフトの世界においてもRX-7は愛されている。

めるとロードアトラクタ、リバーサイド、ラグナセカ、ブレインード、デイトナ250マイル、ゴールドステート、ポートランド、モスポートなどでもRX-7がクラス優勝を重ね、レーシングビートのウォルト・ボレンがドライバーズタイトルを獲得。加えてマツダに初のマニユファクチャラー選手権制覇をもたらした。

松浦は「デイトナから戻って山本(健一)常務には専門のREエンジニアを常駐派遣する必要があると報告すると即決で『そうしよう』と言ってくれました。それで急遽RE実研部の松田誠一郎くんを第一号駐在員として送り込んだんです。言葉もろくに通じないなか、彼は全米のレーストラックを駆け巡り、情報収集やユーザーサポートに従事してくれました。おかげで現地でのREの使われ方が手に取るようにわかり、技術的なトラブルの対策を打つことでユーザーからも大層喜ばれたものです」と語っている。これ以後、RX-7とマツダは87年まで8年連続でGTU王座に君臨することとなった。

RX-7が挑んだIMS A「キャメルGT」シリーズはもともとドライバーのためのレースだったが、やがてプロフェッショナル化が進んだ。GTUクラスでの活躍の反面、GTUクラスのビッグパワー車に対して13Bエンジンを積むRX-7 GTUは非力であり、マツダ(84年に東洋工業から社名変更)は苦戦を強いられていた。それでも片山義美/寺田陽次郎/從野孝司らによるファクトリー体制で臨んだ82年、勢いに乗るレーシングビートが83年のデイトナでGTUクラス優勝を手にするが、大出力パワーユニットを熱望する声が高まっていた。





## やはりRX-7はレースで輝くことが運命づけられた車両だと言える

そしてついに87年にはル・マン用に開発が進められていた20B型3ローターエンジンを搭載するFC3S型RX-7のGTO仕様を開発し、マンデビルレーシングに運用を託した。しかしながら目覚ましい結果は得られず。北米の新車販売を統括するMMA（マツダ・モーター・オブ・アメリカ）は89年にファクトリーマシン開発に舵を切った。そうして完成した新たなGT Oマシンは13J改型4ローターエンジンを搭載した車両で、90年のデイトナ24時間にデビューすると、同年9月には単一車種によるIMSAシリーズ100勝という偉業を成している。

またアメリカのみならず、英国でも特にSA 22C型が活躍した。マツダUKはトム・ウォーキンショー・レーシング（TWR）とともに81年のSPA・フランコルシャン24時間レースに挑戦。なかでもウォーキンショーとピエール・デュドネ組が総合優勝を飾り、大きな番狂せと騒がれた。その一方でTWRはマツダオート東京（のちのマツダスピード）のル・マン24時間への参戦プログラムにも協力しており、82年の初完走にも貢献した。この時の成果が翌年からのグループCジュニアによるル・マン挑戦に直結し、ひいては91年のマツダ787Bによる日本車ル・マン初制覇につながっているのだ。

そのほかにもオーストラリアのバサースト12時間、全日本GT選手権／スーパーGT、スーパー耐久でも歴代RX-7が活躍しているのは広く知られているところだろう。やはりRX-7はレースで輝くことが運命づけられた車両だったと言える。REの長所が活かせる最適地はレーストラックなのだ。



当時のREエンジニアが述懐するデビューウインの舞台裏

# 北米初投入、初優勝したRX-7

マツダの新型スポーツカー、SA22C型RX-7は1979年の  
デイトナ24時間でデビューしIMS GTUクラスで優勝  
総合でも5-6位でフィニッシュするという戦果を残した  
この優勝劇には前年の挑戦が大きな役割を果たしていた

Text / Masato Miura (MZ Racing) Photos / MAX PRESS, MZ Racing, SAN-EI

1979年2月4日(日)午後4時30分、フロリダデイトナインターナショナルスピードウェイ。寺田陽次郎ドライブの7号車マツダRX・7とジム・ダウニングの77号車マツダRX・7がランデブーでIMSAシリーズ開幕戦デイトナ24時間レースのフィニッシュラインをクロスし、IMSA GTUクラスで1・2フィニッシュを果たした。しかもこのマツダファクトリーの2台は総合順位でも5位と6位であり、総合優勝したIMSA GTX勢の0号車ポルシェ935ターボや、フェラーリ935GTBに続くものであった。600psを超すと言われるビッグパワーのGTX勢に対し、わずか26

5psのローパワーGTU車両であるRX・7が大善戦したことは、アメリカのジャーナリズムだけでなく、有力プロフェッショナルチームや目の肥えたレースファンをも驚かせた。SA22 C型マツダRX・7の鮮烈なレースデビューの様子は瞬く間にアメリカ全土に伝播され、前年3月に発売されたばかりのRX・7はモータースポーツ愛好家の間で引っぱりだことなり、爆発的な勢いで全米モーターレーシングの勢力図を塗り替えていくことになる。

### 東洋工業・マツダオート東京混成チーム結成

70年代終盤当時、マツダのモータースポーツ

開発部隊は松浦国夫らのエンジン先行開発グループと岩見晴栄が率いるシャシー実研グループで構成されており、企画管理機能は広島本社広報室に置かれていた。ここが主体となつて、ファクトリードライブのチーフ格であった片山義美を筆頭にマツダオート東京の寺田陽次郎、片山の異父実弟である従野孝司らと専属ドライバー契約をかわしていた。またロータリーエンジン(RE)の復権をかけた新型スポーツカーであるSA22 C型RX・7のレースデビューは、79年2月のデイトナ24時間レースとすることが経営陣によって決定されていた。RE搭載の先代サバンナRX・3は国内TSレースでは敵な



チェッカーフラッグを受けため、7号車と77号車がデイトナの夜間編成隊を待たせ、前年の経験を生かして対策し万全の態勢で臨んだレースだったが、細かいトラブルが続出。しかしレース結果に大きな影響はなかった。

しと言われながら、社運を賭けたRX・7が北米の名物レースに突撃し玉砕するわけにはいかない。そんな時、74年にシグマオートモータースと共にフランスのル・マン24時間に挑み、まさに手も足も出ないまま惨敗を経験していたマツダオート東京が、ル・マン再挑戦のためのステップボードとして78年のデイトナに挑みたいという計画が持ち上がる。それまで同じメーカー契約のファクトリードライバーとはいえ、片山と寺田はライバルであった。また岩見が率いるマツダファクトリーチームから見れば、マツダオート東京はいわば下部組織のディーラーチームである。両者の間には目に見えない壁があった。しかしRX・7の発売を目前にした78年のデイトナ24時間レースを経験しなければ、翌年のデビューレースは心許ない。この時ばかりは両者は手を携え、志をひとつにデイトナに挑むこととなった。

チームはマツダオート東京の大橋孝至が采配する。出場車両の国内TSレース仕様RX・3は、マツダオート東京の工場にてチーフメカニックの田知本守らが組み上げたものだ。岩見はあくまでもヘルパーとして、松浦はエンジン担当メカニックとしてチームに参加している。2台のマツダオート東京製右ハンドルRX・3は、フロリダ州ジャクソンビルにあった北米マツダ(MANA)テクニカルセンター(全米に3カ所あったRE再生工場のひとつ)に送られた。また、日本ダンロップからは京極正明部長とタイヤサポートのエンジニアが派遣されることとなった。チームスポンサーにはフロリダ生まれのスポーツドリンクブランド、ゲータレードが



ヘッドライトカバーがダクトテープで固定されているのは、デイトナの飛砂によるヘッドライト破損防止のため。またチンスボイラーのGatoradeロゴはその飛砂で削り取られた。それもデイトナに参戦して初めて分かったこと。

つくことになり、それも話題となった。こうして初代RX・7のデビューレースに備えるため、熟成の進んだRX・3を使って未知のデイトナ24時間に挑む計画はスタートを切った。

### トラブル続出の78年デイトナ

安全装備などを中心にIMS A規定に沿ってGTUマシンに改造された2台のRX・3のドライバーには、52号車に片山、寺田とMMA推薦のロジャー・マンデビルを割り当て、53号車にはジム・ダウニングとステュ・フィッシャー、ウォルト・ボレンとマンデビルをラインナップした。エンジンはペリフェラルポート吸気の12B型スポーツキット仕様(東洋工業ではデイトナストリビューターがシングルとなった12A型を12B型と呼んでいる)で、最高出力は265ps

## 事前の楽観視はもろくも崩れ去ることになった

であった。78年デイトナ24時間の出場台数は67台で、トップカテゴリーのGT Xが27台、排気量2・5ℓ以上のGT Oが20台、2・5ℓ未満のGTUが20台。GTUクラスの主要車種は水平対向6気筒2・0ℓのボルシェ911であり、参加GTUの過半数を超える12台がスターティンググリッドについた。RX・3はマツダオート東京の2台のほか、ル・マンにも出場したことがあるZ&Wエンタープライズ、マツダオート山梨所属の赤池卓が乗るチームTAKUがエントリーしていた。予選では52号車の片山がクラス2番手タイム(2分08秒779)を記録したものの総合では28番手であり、53号車はさらに後方の42番グリッドから決勝レースをスタートすることとなった。チーフメカニックだった田知本は「国内レースでは1000kmレースをノットラブルで走り切る実力があったので、その4倍くらいの距離は難なく走れるだろう」とタカを括っていた。しかし、その楽観視はもろくも崩れ去ることになる。

決勝レース日の2月4日(日)は、ドライコンディションながら風が強い1日であった。序盤こそクラストップのボルシェ911と首位争いを展開していた52号車だったが、次第にデイトナ特有の「砂」に悩まされることになる。デイトナスピードウェイは大西洋に面したデイトナビーチから数マイルしか離れておらず、強い風に乗って砂がレーストラックのあちこちに溜まっていた。さらに、クラッシュ車両から漏れたオイルをマーシャルが路面処理する際にも砂が用いられており、これら大量の砂が災いをもたらした。田知本は「コースを覆った砂が速い



北米自動車メディア向け事前発表会にこのSA22C型RX-7 IMSA GTUマシンも展示された。日本のメディアが初めてマシンを見たのは78年4月12日の富士スピードウェイ、RX-3でのデイトナ初参戦から2カ月半後のことだった。



**1** 4月12日には、国内で製作されたIMSA GTU仕様のRX-7が富士スピードウェイでテストされた。**2** ドライバーはル・マン24時間や富士GC、スーパーツーリングに出場経験のある岡本安弘。**3** デイトナで得られた経験が対策されたエンジンルーム。搭載した12Aはウェーバーキャブを装着して250馬力を発生。このマシンはRX-7を購入してレースに参加するチーム／ドライバーのためのスポーツキット開発車だった。

レースカーに巻き上げられ、さらに強い風によって我々のクルマに襲いかかりました。砂によってヘッドライトのガラスが割れるなんてことはもちろん経験がなく、想像すらしていませんでした」と語っている。また、エンジン担当の松浦は「RX-3のラジエターグリルを通してインダクションボックスに導風しているのです

が、エアファンネルカバーのステンレスメッシュの間からさらにウレタンフォームを通り抜けた細かい砂がキャブレターに侵入し、ローターハウジング内に吸い込まれていたようです。次第にコンプレッション低下により、始動不良が発生しました。ピットレーンを押しがけてコースに送り出すことを繰り返し、ついにはピットレーンの端まで押して行ってもエンジンは始動しなくなり「万事休す」と途方に暮れていたら、あなたたち、スベアエンジンがあるなら交換しなさいよ」とオフィシャルの方が声をかけてくれたのです」と語る。

I M S Aではレース途中の大規模修理は認められており、エンジン交換さえも許されている。松浦たちは3時間近くをかけ、決勝レース前に交換した使用済みエンジンを積み替えている。しかし、その後も同じ症状が発生しついにエンジンブロー。リタイヤを宣言することになる。スタートから12時間後のことであった。僚機53号車にもさまざまなトラブルが発生したが、なんとか総合29位・クラス11位でフィニッシュした。だが総合優勝した99号車ブルモスボルシェ935/77Aが680周4202kmを走り切ったのに対し、53号車は182周遅れの498周3077kmしか周回できていない。松浦たちは、頭を抱えて帰国の途についた。

## 同時進行で新型RX-7の開発もスタートしていた

写真/MAX PRESS



1 79年デイトナ24時間の事前テスト、ピットで出走を待つ77号車。2 コックピット内のバケットシートなどは、マツダのスポーツキットとして市販されたもの。3 デイトナの砂対策がほどこされたエンジンルーム。

### 社内製作のRX-7がデビュー

1978年のデイトナ24時間レースを経験する計画と同時進行で、東洋工業社内ではS A 22 C型RX-7レースデビューカーの製作がスタートしていた。I M S Aの車両規定に合わせて試作部門ではフロントエアダムスカート、リヤ



片山義美、寺田陽次郎、從野孝司という日本人トリオで79年のデイトナ24時間に出場した7号車は617周、3813kmを走破し総合5位、GTUクラスで優勝した。



レース終了後、優勝マシンを囲んでの記念撮影。前年に比べてもマシンにはほとんど傷が見当たらない。

スポイラー、オーバーフェンダーなどのボディパーツが成形され、テストカーにはファブリケーターによってロールケージが組み込まれていく。これらは北米のレースユーザーに提供するスポーツキットとして設定するものだ。さらにデイトナ24時間に向けた特別装備として、前後ブレーキに強化品が組み込まれることになった。フロントのディスクローターは250mm径ベンチレーテッドに改められ、リヤの標準ドラムブレーキも220mm径ソリッドディスクが採用された。当時のデイトナスピードウェイは全長6



ポーレン、ダウニング、マンデビルの77号車は615周、3800kmを走破し総合6位に。

・18kmの約70%がオーバルトラックで、5速全開からフルブレーキングでインフィールドコーラスに進入するため、24時間レースではGTUクラスでも600周・600回以上ハードブレーキを繰り返さなければならないからだ。

78年3月のRX・7新車発表会には、これらの特別装備に加えてレース用サスペンションと幅広タイヤが組み込まれたレース仕様車が展示され話題となった。空力エンジニアと共に開発したエアロデバイスと特徴的なストライプをデザインしたデザイン部の小野隆は、「新車発表時にレースバージョンを同時発表するなんて、

## 心配されたエンジントラブルは、まったくその予兆もなかった



2013年のデイトナ24時間で参加した寺田陽次郎は、(写真左)に招待された写真家を訪れ寺田陽次郎会を果した。

左から寺田、片山、岩見、從野。79年デイトナ24時間のクラス優勝はニューマシンRX-7の門出に華を添えることとなった。北米ユーザーに向けたアピールは十分なものであった。

まさにスポーツカーらしいデビューではないか」と回顧している。

新車発表ののち、4月には富士スピードウェイにてテスト走行が行なわれている。この時には、すでにRX・3で参戦したデイトナの経験が盛り込まれていた。松浦は「帰国後すぐにデイトナで起きたことを報告し、材料研究部ではアベックスシールの素材変更を検討してもらいました。信頼性が第一なので厚みは6mmのままです。耐摩耗性の高い素材が必要とお願いしました。またインダクションボックス内のエアフィルターも二重構造とし、ピットイン時に外側のオイルを湿らせたエレメントを交換して目詰まりを予防するようにしました。さらにエンジンを交換することになった時に備え、いかにアッセンブリー交換を素早くするかが課題だと考えられたため、エンジンルーム内補機類の配置を考え、水経路やオイル配管などもクイックに差し替えられるよう改良を施しています。最終的には25分で交換作業を完了できるよう、載せ替え練習を繰り返したことをよく覚えていきます」と語っている。IMSA GTU仕様RX・7の国内開発テストは10月まで続けられた。

### 新型RX・7デイトナへ

79年のデイトナ24時間レースに向け社内で製作された3台のIMSA GTU仕様RX・7は、78年12月にはフロリダ州ジャクソンビルに向けて輸送された。デイトナ以後は現地デイトナピューターであるMANA（北米マツダ）主導で現地チームがIMSAレースを戦うことになっており、レースには広島から岩見マネージャ



率いるシャシー実研グループ数名、松浦および同じエンジン先行開発グループの助っ人1名が渡米し、ジャクソンビルのマツダテクニカルセンターから関田克己ら数人のヘルパーを迎え入れていた。彼らはレースチーム運営のほか、MMAのスタッフや有力プライベートチームに対してRE車およびRX・7レース仕様車の取り扱いについて指導する役割もあった。関田は当時サービス部門の駐在員であったが、のちに本社RE実研部メンバーとなり、ベルギーのマツダラリーチームヨーロッパに派遣されることになる。ドライバー編成は7号車に片山/寺田/従野の日本人トリオを、77号車には前年も参加したポールン/ダウニング/マンデビルの3名をエントリーしている。3台目は、スペアカー(Tカー)として持ち込まれた。

この年のIMS A開幕戦デイトナ24時間にはFIAメイクス選手権がかけられており、ポルシェを使う有力チーム勢がGT Xクラスに935/79や935/77を、GT OクラスにはカレラRSR、GT Uクラスに911などを投入。フェラーリやBMWも準ワークスクラスのマシンを送り込んでいる。もちろんダットサン240Zやコルベット、カマロなどのIMS A常連マシンも多数勢揃いした。話題性の高いRX・7を2台エントリーしたマツダテクニカルセンターチームが有力チームからはファクトリーチームとして見なされ、注目されていたことは言うまでもない。

公式予選では、7号車は片山が2分05秒955を記録してGT Uトップ、77号車もポールンのアタックでGT Uクラス2番手ポジションを

(右) 1978-79年のデイトナ24時間だけではなく、レーシングロータリーを知る数少ない証人である松浦国夫。(左) 小野隆は、RX-7の生産車デザインとともにIMS A用マシンの空力パーツを開発していた。



得たが、総合では出走67台中32番手、34番手グリッドであった。そうして気温は低めながらドライコンディションで2月3日(土)のレーススタート時刻を迎えた。

### 前年の苦戦が嘘のような快走

作戦では7号車が8500回転シフトで序盤から攻める走り、77号車は抑え気味にやや保守的なレース運びを実行することになった。レー

スは序盤から強豪ボルシェ935勢の争いが続き、速さでは引けを取らなかったファラーリ512B Bがバンクでクラッシュして赤旗中断。そのクラッシュはタイヤが原因と見られたことから、その後もう一台のフェラーリ512B Bもレースから撤退することになる。これら波乱とは裏腹に、2台のRX・7は快調に周回を刻み続けた。日本人組は3時間交代で片山、従野、寺田と繋いでいくローテーションだ。スタート担当の片山は3時間後にはトップ10まで順位を上げて従野にバトンタッチ。しかしその後タイヤがバンクし、あわやという場面もあったがダメージはなく、従野はタイヤ交換の後もレースを続行した。その他にも計算よりブレーキパッドの摩耗が早く交換タイミングが早まったこと、燃料の違いからかフューエルポンプに不具合が発生して交換したことなどが記録されている。それでも深夜には、一時的に77号車とともに総合3位・4位を走る好走を見せた。

明け方に雨が降って各車がペースダウンするなか片山はドライと同等のタイムで周回し、ここでも順位を上げることに成功している。そして二日目のランチタイムののち、最終ランナーの寺田が7号車に、77号車にはダウニングが乗り、2台のRX・7をフィニッシュラインに導いた。心配されたエンジントラブルは起きず、まったくその予兆もなかったという。7号車は617周を、77号車は615周を走破。ともに前年のRX・3より730km以上多く走った。岩見や松浦が背負った使命は果たされ、見事に初代RX・7は鮮烈なIMS Aデビューウインを飾ったのだ。



ル・マン24時間レースに挑んだRX-7

# 栄光への先駆け

1978年に発売されたRX-7は、翌年マツダオート東京の手によって初めてル・マン24時間レースに挑んだ。初陣は惨敗を喫したが IMSA GTXクラスでの3回に及んだ出走とそこで積み重ねた経験はその後の総合優勝を狙う戦いへの、大きな足がかりとなった

Text/Makoto Ogushi Photos/Motorsport Images, SAN-EI Illustrations/Takashi Jufuku

## Challenging the Le Mans



*RX-7*  
in  
Motorsports  
▷レーシングRX-7

ル・マンの地に初めて乗り込んだRX-7 252i。初めての挑戦は、予選からトラブルの連続。決勝グリッドにたどり着けずに終わってしまった。

### ボルシェを手本に

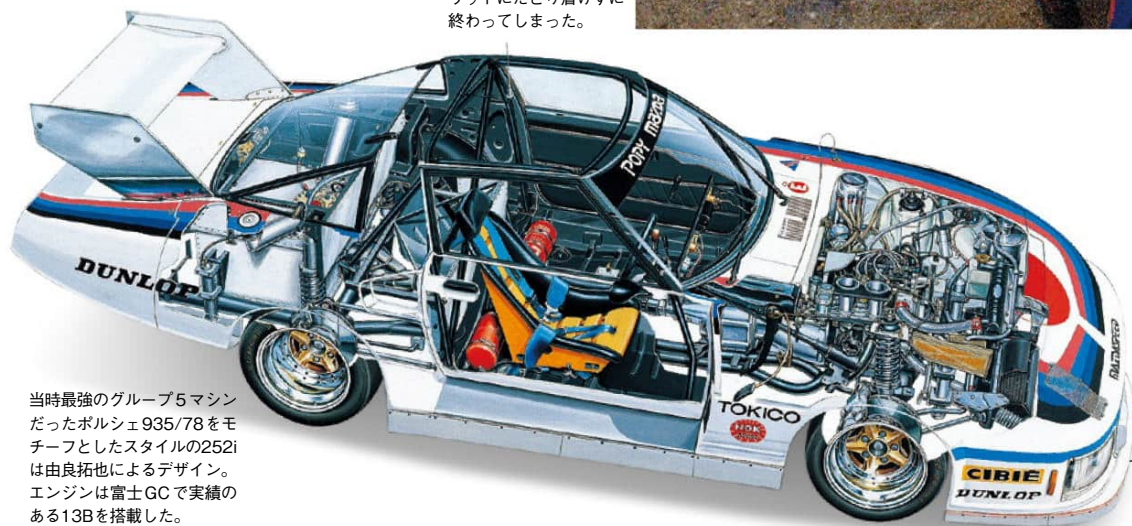
252iという車名は、通常のツーリングカー1分類であるグループ「2」に大幅改造を加えグループ「5」へ改造した車両の「2」代目という意味で、1代目は77年、サバンナRX・3をベースにマツダオート東京が開発、2戦のみ国内レースに参戦した車両だ。

マツダがル・マン24時間レースの本格的な参戦に踏み切ったのは1979年のこと。前年にサバンナRX・7 (SA22C) が発売されたタイミングである。挑戦プロジェクトの主体は大橋孝至率いるディーラーチームであるマツダオート東京が担当した。RX・7によるル・マン参戦にあたってマツダが選んだのはアメリカで開催されているGTシリーズ、IMSAのGT Xクラスであった。これは78年からFIAのグループ5規定、いわゆるシルエットフォーミュラ規定に基づいてIMSAが独自に設けたクラスであり、ル・マン24時間レースを運営するACOは78年からGT Xクラスを受け入れていた。小排気量ロータリーエンジンを搭載した量産車をベースにル・マン24時間を戦おうとするマツダにとっては適したクラスである。こうしてIMSA GT Xクラス向けに開発されたのがマツダRX・7 252iであった。

FIAグループ5規定はシルエットフォーミュラ規定と異名をとるように、ルーフやボンネットなどボディ外板の投影形状やエンジンの搭載位置、シリンダーブロック、サスペンション形式を市販車から引き継げば大幅な改造が可能という、かなり自由な内容であった。252iは251よりはるかにシルエットフォーミュラ化が進んだ車両となっていたが、フレームに関しては規定で許された大幅な変更は行なわれず一般的な剛性強化を行なった程度。サスペンシ

### 252i (1979)

エンジン	13B
排気量	654cc×2ローター
最大出力	285ps
全長	4850mm
全幅	1825mm
ホイールベース	2420mm



当時最強のグループ5マシンだったボルシェ935/78をモチーフとしたスタイルの252iは由良拓也によるデザイン。エンジンは富士GCで実績のある13Bを搭載した。

ヨンもフロント／マクファーソンストラット、リヤ／4リンク＋ワットリンクというオリジナル形式を引き継いでいたものの前後とも新設計の全浮動式ハブに交換、車軸に対する負荷を減らす「ル・マン向け」チューンは施された。



1980年はマツダスピードは不出場。しかしアメリカのZ&Wエンタープライズから12A搭載のRX-7が出走し、総合21位でマツダ車としての初完走を記録している。

とウイング付きのリヤカウルは、それまで純レーシングカーのデザインで成功を収めていたムーンクラフトの由良拓也が担当した。

「あの頃はまだそんなにクルマ（の空力）をわかっていなかったからどうやっていいかわからず、風洞実験もせず、とりあえずポルシェっぽく作ればいいかなという感じで作りましたから苦勞も何もしませんでした」と由良はポルシェを模倣したことを認める。

由良がお手本にしたのが前年のル・マン24時間間に現れたポルシェ935/78であることはあきらかだ。『モビーディック』と呼ばれたこの車両のボディはノーズとテールを延長して車幅を拡大し、グループ5規定の解釈として当時ひとつの完成形であった。グループ5規定では「ベース車両のボディ形状を変更してはならない」と定められているが、光学的に投影した外形形状を維持する限り、空力付加物の取り付けは許されていた。そこでポルシェはベース車両のボディを残し、それを覆うかたちで「空力付加物として」カウルをかぶせ、ロングノーズ&ロングテール化を合法的に実現していたのだ。

エンジンは市販RX・7の12Aに対し、2ローターペリフェラルポート&ドライサンプ化した13Bエンジンに換装され、さらにクーゲルフイッシャー製の機械式インジェクションが組み込まれた。252iのiはこのインジェクションを意味する文字である。このエンジンは、富士グランチャンピオンシリーズで活躍し実績を残していた。

耐久レース仕様のチューニングが施されたエンジンは280PSを発揮すると発表された。同じクラスで戦うことになるポルシェ935K3やフェラーリ512BB LMなどに比べればあまりにも小排気量で非力だが、マツダとしてはロータリーエンジンの耐久性を武器に対抗できると考えていた。

オーバーフェンダー一体式のフロントカウル

前年に市販されたRX・7は北米で「ブアマンズポルシェ」と揶揄されることがあった。252iが控えめながら「ポルシェコピー」となったのも、当時の国内自動車技術が先進的なポルシェを追いかける状況にあったことを考えれば不思議はない。完成した252iは国内レースで実戦テストを行なった後、6月のル・マン24時間本番に臨んだ。ドライバーにはかつてロータリーエンジンを使ってル・マンを走った経験のある生沢徹と寺田陽次郎に加え、フランス

マツダスピード再挑戦の1981年は本場のノウハウを学ぶためTWRとジョイントしての参戦。253を投入したが、寺田と鮎子田の日本人コンビにイギリスのパーシーが加わった38号車はわずか25周でリタイアとなった。

・マツダの推薦を受けたクロード・ブシェというトリオが組まれた。

ところが現場ではギヤが合わなかったりインジェクションが不調だったり経験不足が露呈したうえ天候にも恵まれず、さらに生沢が体調を崩し、ブシェは経験不足でタイムが伸びなかったうえ公式予選通過タイムに関する認識もA



COとチームの間に齟齬があつて、寺田が土壇場でタイムアタックを行なったがコントロールライン手前でエンジンがブローして結局予選落ちを喫するなど踏んだり蹴つたりの状態のまま終わってしまった。

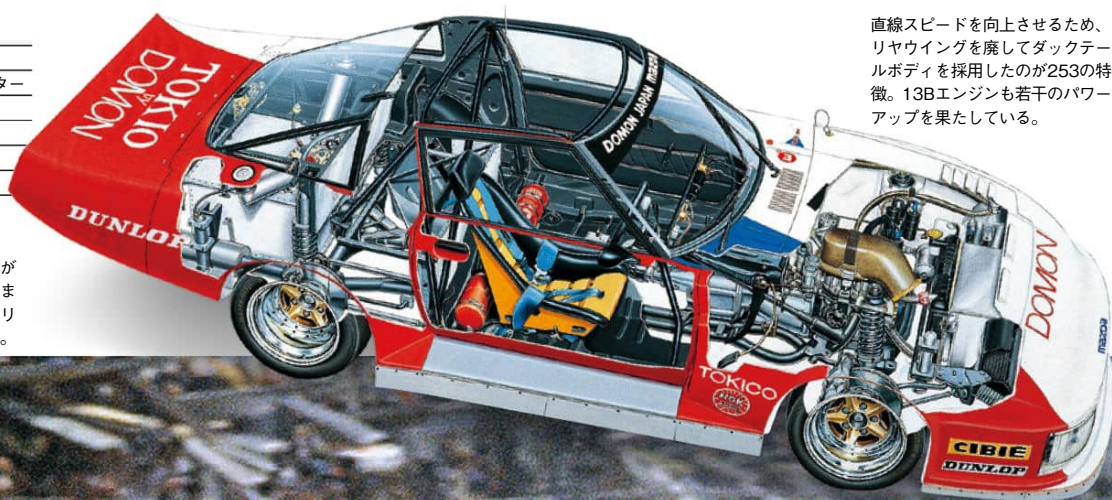
だが、当時大橋は「生産車ベースとしてはそれなりの仕上がりにはなっていて全体のレベルの真ん中より少し下かなと思っていた。ポルシエも935はともかくカレラよりは速いと感じた。あとは耐久性で勝負だったんだけど、壊れてしまいました」と手応えを語っている。

### 初決勝は無念の結果

79年、マツダオート東京を基盤に設立されたマツダのモータースポーツ専門会社マツダスピードは、2年後の81年、252iの正常進化モデル、サバンナRX-7 253を開発して再びル・マンへ向かった。253は、2年間の開発期間があつたにもかかわらず基本的には252iを引き継いだ改良型である。

まず、252iがライバルに遜色ないコーナーリング速度を示したのに対しユノディエールでのトップスピードが伸びなかったことを受け、リヤウイングを廃してダックテールとする一方オーバーフェンダーをスリムにする改良が加えられた。また、ドア下にはフロントフェンダーからリヤフェンダーへつながるサイドステップが設けられた。この結果、CD値は0.42から0.39へ改善した。タイヤは前後15インチから前後16インチへサイズアップし、それに伴いリヤサスペンションのダンパーマウント位置を変更してジオメトリーを最適化するなどの改良や

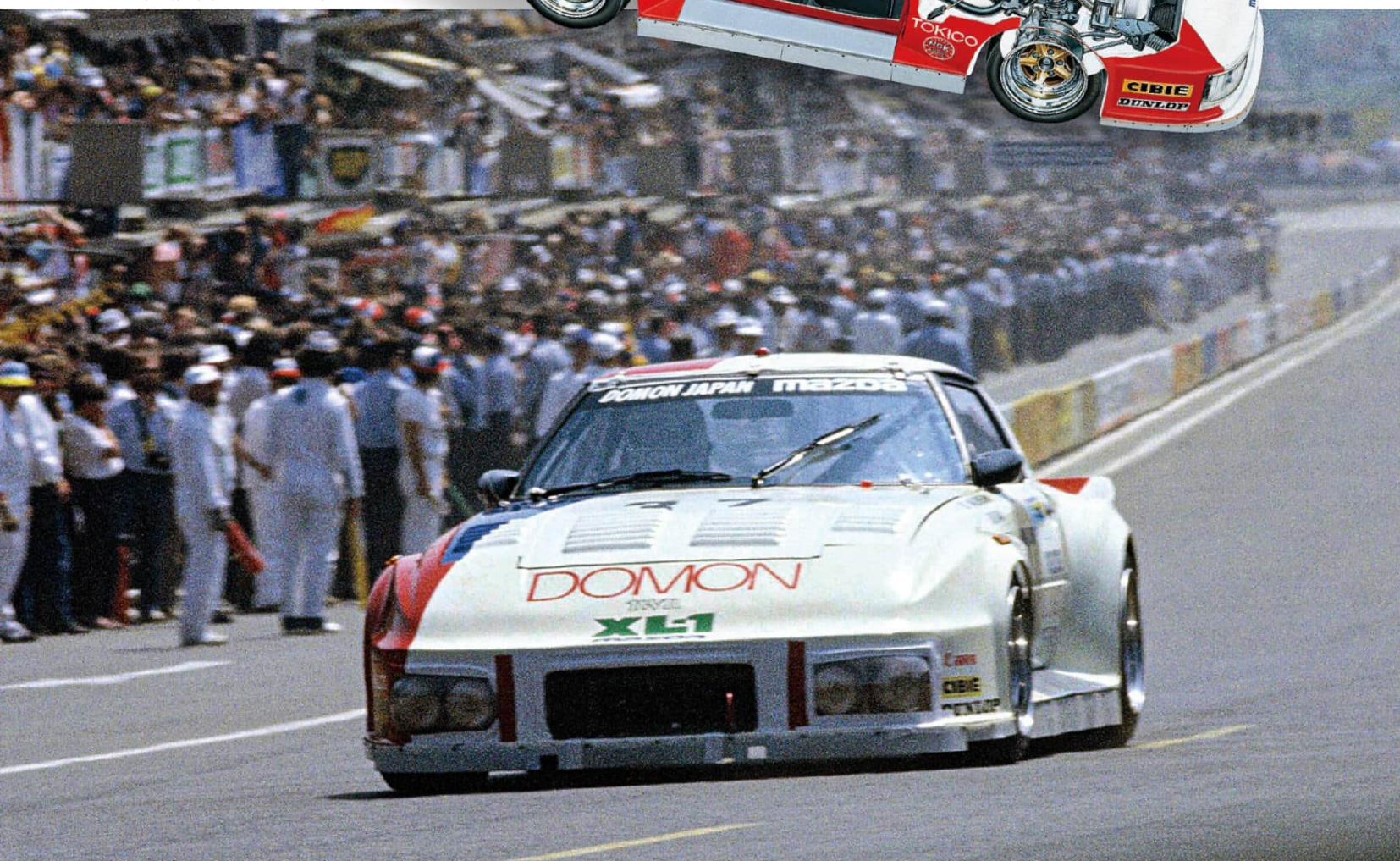
直線スピードを向上させるため、リヤウイングを廃してダックテールボディを採用したのが253の特徴。13Bエンジンも若干のパワーアップを果たしている。



## 253 (1981)

エンジン	13B
排気量	654cc×2ローター
最大出力	300ps
全長	4850mm
全幅	1895mm
ホイールベース	2420mm

ウォーキンショー、生沢、ロベットが駆る37号車はレース半ばの12時間まで到達したが、クラッチトラブルでリタイヤ。目標の完走はならなかった。





RX-7ベースの車体を使った最後のル・マンとなった1982年もマツダスピード+TWR体制での参戦。マシンはボディスタイルを一新した縦目の254に進化していた。

軽量化も行なわれた。

エンジンに関してはマツダ本社から供給されたワークスチューンの13Bが搭載された。また前回のル・マン挑戦時セッティングに苦しんだ機械式インジェクションに換え、ウエーバー48ダウンドラフトキャブレターを装着、耐久性を中心にチューニングをやり直しながらパワーは300PSへ引き上げられている。

この年、ACOは燃料タンク容量を一律120ℓに制限した。これはボルシェより燃費の良いRX・7に有利な規則変更であった。エンジンパワーは相変わらず非力ではあったが、24時

間走るとボルシェよりピットストップ回数を大幅に減らせる計算となるため、チームとしては完走できれば総合10位を狙えると目論んでいた。車両には大きな改良が加えられなかったが、79年の現場でチームオペレーションに混乱がありレースの足を引っ張った面もあったことを考慮し、大橋はチーム体制を大きく変え、イギリスのトム・ウォーキンショー・レーシングとのジョイント体制構築に踏み切ってRX・7にとって2回目のル・マンに備えた。

本番ではウイン・パーシー／寺田／鮎子田寛組が50位、ウォーキンショー／生沢／ピーター

・ロベット組が54位で2台ともに予選通過を果たした。

しかし決勝ではスタートしてわずか2時間でパーシー／寺田／鮎子田組がデファレンシャルピニオンを壊して25周を走っただけでリタイアしてしまった。ウォーキンショー／生沢／ロベット組はその後も順調に周回を重ねチームの期待どおり順位を上げていったが、その後オイル洩れとブレーキトラブルが発生、ピットで1時間以上にわたる修復作業を強いられた後、レースに復帰したものの今度はミッドジョンケースにひび割れが起きてピットイン、そのまま107



3度目の正直となる82年のル・マンは、グループCへの  
ステップアップを期すマツダスピードにとって正念場だった

周でリタイヤ、ロータリーエンジンの音は止まってしまった。またもやRX-7のル・マン完走はならなかった。

## RX-7の集大成となった82年

3度目の正直となる82年のル・マンは、将来のグループCクラスへのステップアップを期すマツダスピードにとっては正念場だった。当然、マシン作りにも力が入った。最も大きな差異はそのボディに見て取れる。丸みを帯びたノーズには従来バンパー内に横置きされていた前照灯が縦置きで組み込まれた。前照灯を低い位置に横置きすれば霧の乱反射を避けることができるが、寺田は「低い位置から照らすと路面の起伏に陰ができてレース中の視認性が悪くなる」とも言っていた。これに加えて、フロントインテークの面積を拡大して冷却効率を上げられることもできることから前照灯の縦置きレイアウトが選ばれた模様だ。

またルーフはリヤエンドに向けて緩い角度で下がっていき、その先にハイマウントのリヤウイングが復活した。253でリヤウイングが使われなかったのは空気抵抗を低減するためだったが、254ではルーフ形状を変更して空気の流れを改善できたためウイングも浅い角度で機能するようになったのだ。さらにリヤのオーバードア前、ドア後部にはオーバードア前、ドア後部にはオーバードアの曲面につながる取り外し可能なバルジも設けられた。これらのデザインは徹底的な空気抵抗低減により空力効果を効率良く引き出すための工夫で、CD値は0.39から0.35へとさらに向上した。

## 254 (1982)

エンジン	13B
排気量	654cc×2ローター
最大出力	300ps
全長	4850mm
全幅	1965mm
ホイールベース	2420mm



縦置きヘッドライト付きの新ノーズ、2重ルーフのリヤ処理とウイングの復活、ワイドボディ化などで究極のRX-7となった254。しかし写真のウォーキンショー/ロベット/ニコルソンの83号車はエンジントラブルに泣く。

「やっぱり一番頑張ったのは254です。オリジナルのリヤガラスハッチの上にアクリルのルーフを置いて、空気の流れを変えました。ルーフは2重になっていて内側にはオリジナルのルーフが残っています。ポルシェが同じことやっているんだからいいだろうというデザインです」と由良は言う。空気抵抗低減の過程では、リヤホイールアーチをパネルで塞ぐホイールカバーもテストされたが採用はされなかった。シャシー面では軽量化を進める一方、さらなる補強が加えられ高剛性化が図られた。またホ

ールは前16インチ/後19インチへ拡大されている。寺田は「254のハンドリングは快適だった」と感想を残している。

エンジンは253に引き続きマツダのワークスチューンだったが、予選用ではパワー重視のクーゲルフィツシャー製メカニカルインジェクション仕様、決勝では燃費重視のウエーバー製キャブレター仕様が用いられた。

ル・マンでは寺田/従野孝司/アラン・モファット組とウォーキンショー/ロベット/チャック・ニコルソン組の2台が出走。満を持して臨んだ3回目のル・マンだったが公式予選ではトラブルが続いてタイムが上がらず、かろうじて寺田組が50位、ウォーキンショー組が53位で予選を通過した。

決勝ではチームの狙いどおりマイペースで周回を重ね順位を上げ、レースの折り返し時点ではウォーキンショー組が12番手、寺田組が13番手に進出した。しかしウォーキンショー組のマシンはブローアップしてリタイヤし、寺田組は慎重を期してペースダウン、エンジン回転数を8000rpmに抑えてフィニッシュを目指す作戦に切り替えた。

ところがそれでも夜が明ける頃にミツシヨントラブルが発生、ピットでミツシヨンのオーバードアホールを行なうことになった。1時間20分及び作業の後コースに復帰、完走を目指していたがフィニッシュ直前、ガス欠症状を感じた寺田はコース脇にマシンを止め、トップにチェッカーフラッグが振られ始めるのを待って走行を再開、ようやくチェッカーフラッグを受けた。総合14位、クラス6位での完走であった。 R



# 1982 24 Hours of Le Mans

## ついに成し遂げた初完走も 頂点までの道は遠く——

RX-7によるル・マン挑戦の掉尾を飾った1982年はグループC元年でもある。新世代のプロトタイプを横目に254は初完走を目指して地道に周回を重ねていった



規定元年にも関わらず、数多くのグループCが集った1982年のル・マン24時間。結果はボルシェワークスの圧勝、956は他メーカーの目標となった。

マツダRX-7、最後のル・マン24時間参戦となった1982年の一戦は、その後多くのメーカーを巻き込んで大流行するグループC規定下での初開催だった。施行初年度とあって参加台数が懸念されたが、フタを開けてみれば純メーカーワークス参戦こそボルシェとフォードの2社のみだったもののアストンマーチンの支援を受けたニムロ

ッドやマーチ、ローラといった英系コンストラクターに加えてロンドンやクレマー、WMなどの大陸系チーム、日本の童夢などが参画したことで、全参加車中約半数がグループC勢という状況に。

一方、規定移行期ということで旧グループ6/5/4マシンとこれに準拠したIMSAのGTX/GTOクラスの参戦も許されており、

その筆頭がランチアのグループ6、LC1。RX-7 254が属したIMSA GTXとその同様規定の旧グループ5には、ボルシェ935各種に加えフェラーリ512BB LM、ランチア・ベータモンテカルロ、BMW M1がいた。予選での254は総合50番手に82号車、約27秒遅れの53番手に83号車とやや低調。決勝レースを前にマツダ陣営は、予選では9500回転まで回していたエンジン回転を8000~8500回転まで落として24時間の戦いに臨むことになった。

6月19日、ローリングスタートで幕を開けた第50回ル・マンのIMSA GTXクラスは、レース半ばを待たずにボルシェ935の独走態勢に。254はこの段階で83号車が12番手まで浮上していたが、16時間経過後に燃料系トラブルでストップ。しかし、残された82号車は17周ごとにピットインする戦略で順調に周回を重ねる。その後、リヤダンパー交換やミッショントラブルによる1時間20分の長期ピットストップ、燃料トラブルなどを乗り越え、総合14位/IMSA GTXクラス6位で完走を果たした。総合優勝したボルシェ956の周回359周に対して、254は282周。マツダは翌年からはグループCジュニアにカテゴリーを移し、究極の目標である総合優勝へ向けて大きな差を詰めていくことになる。



先行した83号車は失ったものの、数々のトラブルを抱えながら24時間を走り切った82号車。総合14位というまずまずの結果を得て、翌年からは市販車ベースではなく、いよいよプロトタイプカーでの挑戦に乗り出すことに。

### 1982年 ル・マン24時間レース結果

1位	ボルシェ956(ロスマンズ・ボルシェ)	Gr.C	J.イクス/D.ベル	359周
2位	ボルシェ956(ロスマンズ・ボルシェ)	Gr.C	J.マス/V.シュパン	356周
3位	ボルシェ956(ロスマンズ・ボルシェ)	Gr.C	H.ハイウッド/A.ホルバート/J.バルト	340周
4位	ボルシェ935/78(ジョン・フィッツバトリック)	IMSA GTX	J.フィッツバトリック/D.ホップス	329周
5位	ボルシェ935/K3(クックレーシング)	IMSA GTX	D.スノベック/F.サバーン/R.メッジ	325周
6位	フェラーリ512BB/LM(ブランシング・ホース・ファーム・レーシング)	IMSA GTX	P.デュドネ/C.ベアード/J.P.リベール	322周
7位	ニムロッドNRA/C2(ビスカウト・ダウン・レーシング)	Gr.C	R.マロック/S.フィリップス/M.サロモン	317周
8位	ボルシェ935/K3(チャールズ・アイビー・レーシング)	Gr.5 SP	J.クーパー/P.スミス/C.ブルゴーニ	316周
9位	フェラーリ512BB/LM(NART)	IMSA GTX	A.クディーニ/J.モートン/J.ポールJr.	306周
10位	ロンドン-M379C(プリマガス)	Gr.C	P.イペール/B.ソッティ/L.グイッティエニ	306周
14位	マツダRX-7 254(マツダスピード)	IMSA GTX	寺田陽次郎/従野孝司/A.モファット	282周
DNF	マツダRX-7 254(マツダスピード)	IMSA GTX	T.ウォーキンショー/C.ニコルソン/P.ラベット	180周

# サーキットを飛び出したRX-7

コンパクトでハイパワーなマツダ・サバンナRX-7はレースだけではなく国内外のラリーリストからも注目されたWRCを頂点にヒルクライム、ダートトライアルと土の上でも活躍した

Text/Toshiya Hasegawa Photos/Motorsport Images, McKLEIN, SAN-EI

マツダのアイデンティティともいうべきロータリーエンジンを搭載したスポーツカー、RX-7のデビューはサーキットばかりではなく、ラリーの世界でも注目された。海外ではマツダラリーチームヨーロッパ(MRTE)に1974〜77年にRX-3でラリーに出場していたロッド・ミレンが、80年からアメリカのSCCAプロラリーに出場。参戦当時は後輪駆動のRX-7だったが、83年からは4WD化されたRX-7で出場している。彼はその間の81〜82年のRACラリーには、トム・ウオーキンシヨウ・レーシング(TWR)製のグループ2マシンでWRCにもスポット参戦している。1年おいて84年にはMRTE製のグループB RX-7でイギリス国内選手権とRACラリーに参戦。ミレンは80〜86年に、アメリカとヨーロッパのラリーにRX-7で80戦以上出場していた。

本家MRTEはそれまでFFファミリア323でWRCやヨーロッパ選手権に参戦していたが、84年にはベルギーのファクトリーでグループBのマシンを製作し、シーズン中盤のアクロポリスラリーに投入している。アクロポリスではアキム・バルンボルトが8位でフィニッシュするが、総合優勝はターボ4WDの 아우ディ・クワトロで劣勢は否めなかった。ランチアラリオ37なども出場していたが、グループBもすでにターボ4WDに移行していた。

とはいえ、約1カ月後に出場したERC(ヨーロッパラリー選手権)ポーランドでは、イングバー・カールソンがグループB RX-7で総合優勝を得ている。その後も出場したERCでは好成績を収めたが、WRCでの最上位は85年アクロポリスラリーの3位だった。86年にはMRTEがターボ4

WDのニューカー、グループAマツダ323の開発・実戦投入を始めたためワークスでの参戦は見送られた。

だがメーカー同様、マツダも2代目RX-7のFC型をベースに、グループB以後のスペシャルラリーカー「グループS」を開発していた。外観はFC3SだがフォードRS200風のフロントマスクを持ち、搭載エンジンは450馬力の13G3ローター。トルクスプリット型4WDシステムを搭載していた。

ラリーRX-7のパイオニアであったミレンは88年にバイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムにもFC3S型RX-7で出場している。また2004年と06年のニュージーランド国内選手権にもRX-7で、07年には4WD化したRX-7で参戦している。

一方日本国内でもグループ2仕様のRX



85年スウェーデンに出場し8位になったRX-7。これより上位はブジョー205T16やアウディ・クワトロなどのターボ4WD勢。マツダはグループA時代の87年に、ターボ4WDのマツダ323で総合優勝を得る。



ロッド・ミレンは1981年のRACラリーでTWRのグループ2 RX-7で出場。88年のバイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムにはFC3S型RX-7で出場した(写真)。



1 1979年モンテカルロラリーに参戦した中川／森岡組がグループ2 C4クラス優勝。のちにラリーモンテカルロ・ヒストリックにも出場。2 片山マツダ製のRX-7は山内／山口組がRACラリーに出場。3 国内ラリーにもRX-7が数多く出場したが、すぐにファミリア4WDに交替した。4 全日本ダートトライアルでは、鶴一郎がMRTEのパーツを組み込んだC2マシンを投入し話題を集めた。

・7ラリーカーの製作が行なわれていた。簡単なチューニングで265馬力を発生する12Aエンジンは魅力的だったのだ。79年のWRCモンテカルロラリーにはノバエンジンリアリング製のRX-7で中川一／森岡修組が出場しクラス優勝。最終戦のRACラリーには片山マツダが製作したマシンで山内伸弥／山口励組、マツダオート東京は金子繁夫／船越正成組、相馬和夫／飯田浩一組、藤沼秀一／久保宏組のマシンが出場。その後もRX-7は国内ラリーにも多くのセブンが出場、ダートトライアル改造車クラスには鶴一郎が出場した。

R

## ラリーからダートラまで、RX-7は注目のマシンだった



セブンの前に先行参戦したRX・3が、里帰り。

# われ、アメリカ進出の 橋頭堡とならん

アメリカンレーシングの雰囲気漂うグラフィックで  
昨年のイベントでも大きな注目を集めた1台のマシン  
このサバンナRX・3は78年のデイトナを走った本物だ  
45年ぶりに日本の地へ帰ってきた希少なRE車に迫る

Text: Joe Kojima (Racing on)  
Photos: Hidenobu Tanaka, MSCC, MAZDA  
Special Thanks: Hisashi Kume

SA 22C型の初代サバンナRX・7がデビュー  
ライオンを飾った1979年のデイトナ24時間  
レース。その奇跡の裏には前年の同レースに「調  
査出場」なる名目で参戦したゲータレードカラ  
ーのRX・3という存在があり、そこで得た知  
見がセブンの実戦で活かしたという話はP18から  
の記事に詳しいとおりで。1960年代には84  
時間レースにも挑戦して上位完走を果たしてい  
るマツダとロータリーエンジンが単調な高回転  
区間（＝バンク）の多いデイトナでのレースを  
「軽視」したことを誰も非難はできない。しか  
しこの時の惨敗が技術者たちの心をたぎらせ、  
きたる79年の「本番」に万全を期すことができ  
た。あの勝利は単なる1勝にとどまらずセル  
ス面でマツダの北米マーケットを急伸させ、ひ  
いてはロータリーエンジンそのものの評価をV





78年当時の53号車。ヘッドライトカバーの有無やミラー形状などに違いはあるがともに右ハンドルで、現存車が醸し出す空気はこの時のまま。本戦後はずっと北米の地にあった。

### サバンナRX-3 主要諸元

全長×全幅×全高	4065×1595×1335mm
ホイールベース	2310mm
トレッド(前/後)	1300/1290mm
サスペンション(前/後)	ストラット/リジッド
車両重量	780kg
エンジン型式	12B
エンジン形式	2ローター
排気量	573cc×2
最高出力	265ps
タイヤ(前/後)	230-535-13/250-535-13

※ディメンションの数値は国内レース仕様

字回復させるに至ったのだから、その意味であるRX・3は偉大なる影の貢献車といえた。そしてそのRX・3、ゲータレードカラーに彩られたあの個体が今も残っているのだ。当時のカタチと色そのままに、それもアメリカではなく、この日本にあるのだから驚く。昨秋開催されたマツダファンフェスタに突如現れたから覚えているファンも少なくないだろう。イベント当日こそ走る姿は見られなかったが、個体としては今も実動状態が保たれている。

このマシンを入手したのは国江仙嗣(ひさし)さん。「フィットイージー」というフィットネスジム(そのロゴは今季よりトヨタWRCチーム



*RX-7*  
in  
Motorsports  
▶レーシングRX-7

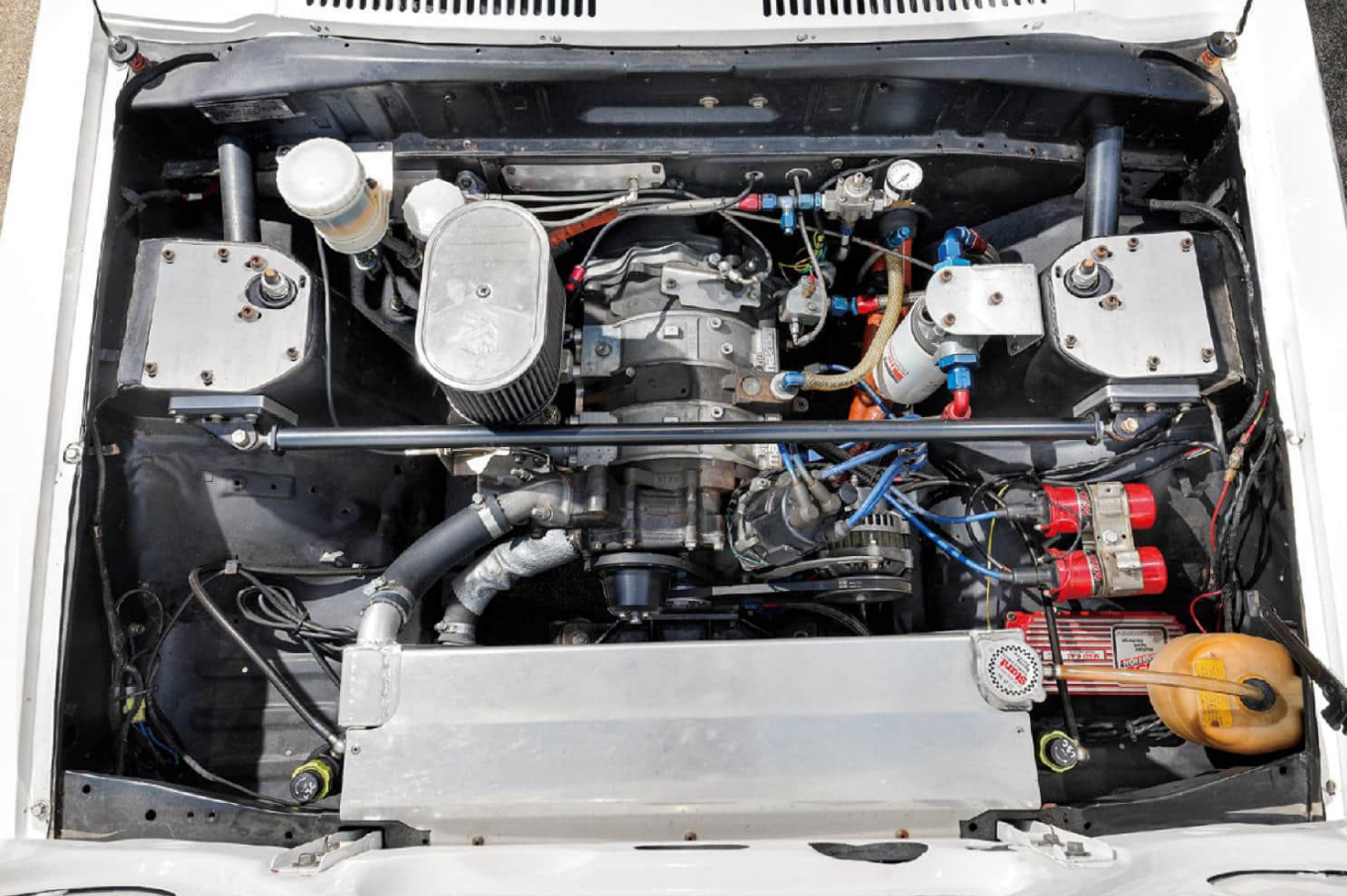


車体はTSレース仕様をベースにマツダオート東京の工場で作られたのち北米マツダへ送られ、デイトナ現地でスポンサーロゴ貼付など実戦仕様へ仕立てられた。完走した53号車はダウニングほかアメリカ人が駆り、52号車で片山義美と寺田陽次郎が組んだ。予選は52号車が総合28番手、53号車が42番手だった。決勝ではデイトナビーチから巻き上げられた細かい砂にアベックスシールが摩耗し苦戦。かろうじて53号車が29位となった。



国江さんの入手前はアメリカの旧車サイトで紹介されていた。それによれば「僚機の52号車はエンジン部品をスワップされヒルクライム車となった」らしい。





心臓部は2ローターRE。見慣れたエンジンルームを覗いたら、なぜか当時の12Bではなく13Bが搭載されていた。ストラットマウントのトップに足された金属パーツと合わせ、今も「サーキットを走れる」仕様なのだろう。



現オーナーの国江仙嗣さん。温厚な語り口の奥に古いレーシングカーやビンテージ・ゴルフクラブ、郷土の岐阜県への深い情愛が見え隠れする紳士。

低められた車高と巨大なフェンダーに比べて小径にすぎないタイヤ。真横から見たスタイルは国内のTSレースで連勝を重ねていたサブナソのものだ。シルエット化される前、ゴツい鉄製の前後バンパーも存在感を放っている。



ムが走らせるワークスGRヤリスに躍っている)を全国展開する実業家でありながら元ガルフレーシング監督としてスーパーGTにも参戦していた、生粋のレーシングエンthusiastでもある。国江さんはご自身でもヒルクライムアタックやヒストリックラリー、ボルシェ・タイカンによるEVレースなどを走って楽しまれているが、一方で数多くの本物レーシングカーを所有する日本でも有数のコレクターでもある。

「あの個体がずっとアメリカに残っていたことは知っていました。当時ドライバーとして乗っていたジム・ダウンングが自身のガレージで補修して、乗って走れる状態にあったんです。私もずっと手に入れたと思っていましたが、昨年それが売りに出たと聞き、飛びつきました」

もともとマツダが好きだったんですか? と訊いたら「のちにル・マンを日本車で初めて制したマツダの、アメリカでの第一歩じゃないですか。セブンのデビューウインが有名だけど、このRX-3だって偉大ですよ。本来ならマツダ

コクピット内もピカピカで、バケットシートやステアリング、メーター、ドア内側の補強などはノンオリジナルと思われる（ホイールが当時のままのものは確認できなかった）。しかし当時の内装パーツを活用したダッシュボードは雰囲気があり、2針式のアナログ時計も残っている。燃料タンクはトランクにあり、ノーズのセンターには耐久レースらしくポジション灯（オレンジマーカー）が備わる。国江オーナーによれば左下のクルージャケットも「当時モノ」。こうしたものまで制作されていたということはやはり本格的な参戦体制だったと窺い知れる。



## 45年ぶりの里帰り。また1台、希少で貴重な日本の銘車がふるさとへ帰ってきた

本社が買い取って広島に展示すべき一台です。でもそれが無理なら、せめて日本人が保有して、もう日本から出ていかないようにしないと」

そう、国江さんはベネトンやティレルといったF1マシンも所有するが、近年こだわって増やしているマシンには共通点がある。トヨタのル・マン初挑戦車トムス85C・L、オベ・アンダーソンゆかりのRA20型トヨタ・セリカ、サファリで金字塔を打ち立てた日産バイオレット、サード独自設計のGT1車MC8Rなど、いずれも「世界の扉を開けた日本車」というワードが脳裏に浮かぶチョイスばかりなのだ。

実際のマシンはピカピカで、当時と異なる13Bロータリーが載っていることや細部のロゴデコレーションが異なること、走行用のホイールも付属していたことから「78年当時のまま」ではないことが窺える。しかし驚くほどコンパクトな車体とモリモリのオーバードン、アメ車らしいウインドウネットなどが当時の「ホンモノ」感をビシビシと伝えてくる。

現在はトランスミッションのギヤ比が合っておらずレーシングスピードでの走行は難しいというが、「乗って楽しいクルマですよ」と国江さんは言う。彼はグループB仕様のSA22Cやマナ09、富士GCを走った伊藤ハム89Gなどレーシングロータリー搭載車のドライブ経験も豊富だし、今後もコンディションを維持していつてくれることだろう。

こうしてまた1台、希少で貴重な日本の銘車がふるさとへ帰ってきた。実に45年ぶりの里帰りというから言葉もない。ファンに代わって本誌から、「おかえり」の気持ちを伝えたい。 ㊤







## “祭りのあと”のスーパーツーリングを席卷したRX-3 純粋に速さを競ったあのとき

72年までにハコスカと繰り広げた激闘がよく知られるRX-3  
その衆目を集めた対決のあともツーリングカーレースへの参戦を止めず  
長きにわたりTSマシンによる国内レースシーンを支え続けた

Text/Ring Archives, Racing on Photos/Hidenobu Tanaka, SAN-EI  
Special Thanks/RE SUGIYAMA

RX-7  
in  
Motorsports  
レーシングRX-7

1960年代、鈴鹿サーキットと富士スピードウェイくらいしか存在しなかったころの日本のツーリングカーレースは、すべてTSカー（改造ツーリングカー）によって競われていた。非改造のノーマルカーによるレースが本格化するのには地方サーキットが増加する70年代以降のことだ。ワンメイクものは80年代以降のことだ。だからそれ以前、日本の高度成長とマイカーブーム到来と軌を一とする60年代後半の国内レース黎明期においては「どの乗用車が速いのか」という若者たちの関心に直結するTSレースは、日常とかけ離れすぎるフォーミュラカーやレーシングスポーツカー以上に人気があった。「誰よりも何」（選手よりも道具）に関心が偏重しがちな日本固有の傾向は現在でも変化がない。60〜70年代のTSカーは基本的に排気量1300ccを境に上下二分されていた。サニーやカロラ等の大衆車を中心とした小排気量クラスは改造費用も比較的廉価であり、参加台数も多い。対して大排気量クラス（と言っても2000cc程度）はスカイラインGTやベレットGT、ブルーバードSSS、トヨタ1600GTなど、憧れの車種が連なる。各自動車メーカーも大舞台では後者にワークス体制で臨戦することが多かった。当時はシリーズ戦自体が少なく、シリーズ全戦参戦義務などなかったから、ごくまれに複数メーカーのワークス参戦が実現すると異様な盛り上がりを見せた。そして69〜72年にかけて国内TSレースで一気に50勝余を挙げるスカイラインGT・R（ハコスカ）はなかでも人気車種となる。スカイラインは72年夏に新型（ケンメリ）にモデルチェンジされ、その時点でG

T・Rはサーキットから一旦退場。以後20年間沈黙することとなった。

70年代初頭、そこに敢然と立ち向かった敵役がマツダのロータリーだ。トヨタや日産と比べるには後発の4輪メーカーであるマツダ（東洋工業）は当初、軽乗用車のキャロルや1000ccにも満たぬファミリア、新奇なロータリーエンジン搭載の初代コスモスポーツしか持ち駒がなく、国内市場よりも東南アジアやヨーロッパでの販路拡大を目指して海外レース中心に活動した。だから60年代の日本国内レースに参戦したマツダ車は総数のべ120台にも満たない。小柄なファミリア1300の車体に10Aロータリーを搭載したロータリークーペは70年SPA24時間で片山義美／武智俊憲組が総合優勝目前までいったことで、日本国内（特に鈴鹿や西日本方面）のサーキットでも急速にシェアを増す。そして日産からの挑発を受けるかたちで71年半ば以降、今度は日本国内でマツダ広島ワークスが臨戦。ひとまわり大型の12Aロータリー搭載のカペラ、続けて10A搭載の新機種サバンナ、72年春にはそのサバンナに12Aをぶち込んだRX・3という順にサーキットへ登場した。

あえて輸出仕様のRX・3を国内販売に先駆けて投入したのは、出力向上と軽量化を両立させてホモロゲーション取得を狙ったものだった。これは70年秋にJAFスポーツ委員会（技術委員長は難波靖治）がロータリーの改造規定について吸気ポートの変更を不可とし、ペリフェラルポート化を禁じたことへの対抗策にも見えた。迎えた72年5月の日本GP前座戦（富士左回り4・3kmコース）ではRX・3とカペラで臨



1 77年、富士GC前座のスーパーターニング。まるでワンメイクかのごとく、グリッド後方までズラリとRX-3が並んでいる。2 ワークスのGT-Rが撤退した直後の73年はRX-3に加えて、セリカなども参戦。3 “ほぼ”RX-3のみというレースもあった76年のシーン。だがそれでもRX-3同士のバトルも魅力的だった。



んだマツダ勢（片山義美が率いるチーム木の実の従野孝司と大橋孝至が率いるオート東京の寺田陽次郎&岡本安弘と広島契約の武智&増田建基を総動員したワークス体制）が常勝GT・Rを打ち破る事態にレース界がどよめいた。それまでロータリーの後塵を拝することなく50勝を挙げ続けてきたGT・Rにとっては初めて味わう「惨敗」だった。ただしGC前座の舞台となった富士右回り6kmコースなら、GT・Rにもまだ一日の長があった。30度バンク先のS字でのコーナリングでGT・Rは華麗なドリフトを披露し、ファンの喝采を浴びた。リヤサスペンションが独立懸架のGT・Rに対し、サバンナはリジッドという足回りの違いも影響していた。

だが72年10月のGC前座戦で起きた壮絶な潰し合い（結果的にロータリー勢が表彰台独占）を最後に、ワークスGT・Rは戦場から去る。

こうして73年以降は突然RX・3の独壇場と化す。JAF車両規則の改変に伴い、ペリフェラルポートも許可された。さらにDOHCヘッドへの交換が可能になりセリカ2000、サニールエクセレント1400クーペ、スターレットのスペシャルモデルが勝利を目指して登場。TSカーはひとつの頂点を迎えた。しかし73年秋は突如全撤退。混迷の時代を迎えることに。

一方この間、71年に始まった富士GCシリーズは純レーシングスポーツカーをメインとするレースで、その前座としてふたつのTSレースが組み込まれた。70年6月の日産R382とトヨタ7の活動停止表明によりワークスドライバーたちがTSレースに積極参戦し始め、メーカ



スーパーターリングを戦ったRX-3はのちの名選手たちも数多く育てた。1 静岡マツダの社員としてレースに出場した関谷は77年、富士GCスーパーターリングのチャンピオンに（写真は78年）。2 長坂は碧南マツダのマシンで好走し、勝利も手にした。3 多数のRX-3勢のなかで孤軍奮闘しレースを盛り上げた柳田のZ。



## 限られた予算と設備で知恵を絞って戦い合ったことで生まれた面白さ

1 対決が促進されて競争が苛烈になっていく。

GC 2年目の72年以降、1300ccを境に大排気量クラスが「スーパーターリング」、小排気量が「マイナーターリング」と呼ばれるようになる（添付の表を参照）。富士の30度バンクは74年半ばに廃され、以後はバンク手前で右折する右回り4・3kmコースでのみ競われるようになった。GCメインレースに71〜73年と混走していた日産のフェアレディ240Zが、2ℓレーシングスポーツの台数急増で、74年から「スーパーターリング」との混走へと活動舞台を変える。240Zは2・4ℓ直6のL24を搭載、車格としてはRX・3より速いはずだが、高価（市販価格150万円。ちなみにRX・3は80万円だった）で参加台数はRX・3よりはるかに少数。多くのRX・3勢に対抗する柳田春人のZが1周目に100Rの丘の影からトップで姿を現わすと、グラウンドスタンドは大きな拍手が沸いたものだった。判官びいきという奴だ。

一方のRX・3を駆ったのは木の実の片山義美、從野孝司、猪原理（おさむ。理徳Ⅱまさのりを名乗った時期も）。オート東京の岡本安弘、寺田陽次郎、田中俊夫、河野譲。碧南マツダの中嶋悟↓長坂尚樹。ナイトの釜塚誠。静マツの関谷正徳と多士済々だった。片山御大参戦時はその横綱相撲に終始したが、70年代半ばに片山家の体制変化もあって常時参戦はならず。若手の猪原と中嶋が先輩格たるオート東京勢に絡むのが70年代半ばの定番シーンとなっていた。

マイナーターリングが大接戦となるのは異なり、台数少なめなスーパーターリングは大味な凡戦も多かったが、時に迫力満点の肉弾戦と

なった。77年6月のGC前座戦はなかでも白眉と言えた（柳田のZが関谷・中嶋・猪原らを僅差で降す）。RX・3が放つ2ローターの排気音は耳障りであるさく下品で、暴走族受けした。対するZは腹に響く低音を響かせての疾走。そんな2台が競う「当たり」の一戦に遭遇すると、観客も充実感に満たされた。

78年に発表された新型RX・7が79年の Daytona 24時間で華麗なデビューを遂げると、国内でも79年以降、GCの前座が「スーパーツーリング」から「スーパースリット」へと改まり、日産ターボ軍団などの後方を耐久用RX・7シールド勢が追う図式へと改まっていく。こうしてRX・3の時代は去った。TSのRX・3はハコスカの50勝どころか国内レースで100勝以上したが、そのことは喧伝されなかった。

「安っぽい」RX・3や110サニーが全盛だった70年代の国内TSレースが10年にもわたってとも面白かった真の理由が、今になってみて改めて分かる。そう、オイルショックによるワークス撤退によりサーキットには自動車メーカーが不在となり、もともと競走が大好きな街のチューニング屋たちがメーカー様の顔を窺うことなく素材車両を自ら選別し、好きなように改造し、限られた予算と設備内で知恵を絞って戦い合ったからにはかならない。大儲けすることははないが、満足感は大きかった。閉鎖的な狭い世界でのそんな彼らの職人芸と喜怒哀楽とをレース通たちはフェンスの反対側から愛おしく見つめていた。50年後のスーパージットでは決して見られないプリミティブな純粋さや熱さがその時サーキットには横溢していた。

[R

### 71~78年スーパーツーリングでのサバンナRX-3主要戦績

開催日	シリーズ	イベント名	コース	レース区分	優勝	2位	3位
1971 4月25日	GC-1	富士300キロスピード	富士6km/25周	TC-B	久保田洋史 GT-R	大石 秀夫 GT-R	正谷 栄邦 GT-R
5月3日	—	日本グランプリ	富士6km/15周	T-b	高橋 国光 GT-R	長谷見昌弘 GT-R	久保田洋史 GT-R
6月6日	GC-2	富士グラン300マイル	富士6km/15周	TC-B	黒沢 元治 GT-R	高橋 国光 GT-R	片山 義美 カベラ
8月15日	GC-3	富士500キロスピード	富士6km/20周	TC-B	寺田陽次郎 カベラ	杉崎 直司 GT-R	久保田洋史 GT-R
9月5日	GC-4	富士インター200マイル	富士6km/25周	TC-B	久保田洋史 GT-R	長谷見昌弘 GT-R	北野 元 GT-R
10月10日	GC-5	富士マスターズ250キロ	富士6km/20周	TC-B	黒沢 元治 GT-R	高橋 国光 GT-R	片山 義美 カベラ
1972 3月20日	GC-1	富士300キロスピード	富士6km/12周	スーパーT	高橋 国光 GT-R	久保田洋史 GT-R	蟹江 光正 セリカ
5月3日	—	日本グランプリ	富士4.3km/20周	T-b	片山 義美 RX-3	武智 俊憲 カベラ	従野 孝司 RX-3
6月4日	GC-2	富士グラン300マイル	富士6km/20周	スーパーT	高橋 国光 GT-R	黒沢 元治 GT-R	久保田洋史 GT-R
9月3日	GC-3	富士インター200マイル	富士6km/20周	スーパーT	北野 元 GT-R	岡本 安弘 RX-3	久保田洋史 GT-R
10月10日	GC-4	富士マスターズ250キロ	富士6km/20周	スーパーT	増田 建基 カベラ	岡本 安弘 RX-3	寺田陽次郎 カベラ
11月23日	GC-5	富士ビクトリー200キロ	富士6km/20周	スーパーT	従野 孝司 RX-3	岡本 安弘 RX-3	釜塚 誠 RX-3
1973 3月18日	GC-1	富士300キロスピード	富士6km/20周	スーパーT	片山 義美 RX-3	尾上 誠 RX-3	蟹江 光正 セリカ
5月3日	—	日本グランプリ	富士4.3km/20周	TS-b	岡本 安弘 RX-3	片山 義美 RX-3	従野 孝司 RX-3
6月3日	GC-2	富士グラン300キロ	富士6km/20周	スーパーT	片山 義美 RX-3	久木留博之 セリカ2000	尾上 誠 RX-3
7月1日	—	日本オールスター	富士4.3km/20周	ツーリングB	岡本 安弘 RX-3	片山 義美 RX-3	窪田 貢 RX-3
9月2日	GC-3	富士インター200マイル	富士6km/20周	スーパーT	片山 義美 RX-3	岡本 安弘 RX-3	宮口 茂樹 RX-3
10月10日	GC-4	富士マスターズ250キロ	富士6km/20周	スーパーT	片山 義美 RX-3	岡本 安弘 RX-3	尾上 誠 RX-3
3月24日	—	富士ツーリングチャンピオン1	富士4.3km/12周	Tc-b/c	宮口 茂樹 RX-3	土屋 春次 240Z	久保田洋史 サニー1400
4月14日	—	富士ツーリングチャンピオン2	富士4.3km/12周	Tc-b/c	寺田陽次郎 RX-3	尾上 誠 RX-3	中嶋 悟 RX-3
5月19日	—	富士ツーリングチャンピオン3	富士4.3km/12周	Tc-b/c	寺田陽次郎 RX-3	中嶋 悟 RX-3	岡本 安弘 RX-3
6月2日	GC-2	富士グラン300キロ	富士6km/15周	スーパーT	片山 義美 RX-3	柳田 春人 260Z	猪原 理徳 RX-3
9月1日	GC-4	富士インター200マイル	富士4.3km/20周	スーパーT	猪原 理徳 RX-3	窪寺 泰昌 240Z	大木 彰夫 RX-3
9月29日	—	富士ツーリングチャンピオン4	富士4.3km/12周	Tc-b/c	中嶋 悟 RX-3	寺田陽次郎 RX-3	岡本 安弘 RX-3
10月10日	GC-5	富士マスターズ250キロ	富士4.3km/20周	スーパーT	片山 義美 RX-3	中嶋 悟 RX-3	河野 譲 RX-3
10月20日	—	富士ツーリングチャンピオン5	富士4.3km/12周	Tc-b/c	猪原 理徳 RX-3	寺田陽次郎 RX-3	岡本 安弘 RX-3
11月24日	GC-6	富士ビクトリー200キロ	富士4.3km/20周	スーパーT	片山 義美 RX-3	猪原 理徳 RX-3	寺田陽次郎 RX-3
1975 1月12日	—	全日本新春300キロ	鈴鹿6km/50周	300キロ	片山 義美 RX-3	猪原 理徳 RX-3	政井 武雄 RX-3
1月26日	—	新春富士ツーリングオールスター	富士4.3km/50周	200キロ	中嶋 悟 RX-3	釜塚 誠 RX-3	椎名 寿隆 サニー
3月23日	GC-1	富士300キロスピード	富士4.3km/20周	スーパーT	猪原 理徳 RX-3	中嶋 悟 RX-3	田中 俊夫 RX-3
5月4日	—	日本グランプリ	富士4.3km/20周	TS/GTS-B	片山 義美 RX-3	猪原 理徳 RX-3	寺田陽次郎 RX-3
6月8日	GC-2	富士グラン250キロ	富士4.3km/20周	スーパーT	釜塚 誠 RX-3	田中 俊夫 RX-3	猪原 理徳 RX-3
9月7日	GC-3	富士インター200マイル	富士4.3km/20周	スーパーT	猪原 理徳 RX-3	田中 俊夫 RX-3	釜塚 誠 RX-3
10月12日	GC-4	富士マスターズ250キロ	富士4.3km/20周	スーパーT	片山 義美 RX-3	田中 俊夫 RX-3	関谷 正徳 RX-3
11月23日	GC-5	富士ビクトリー200キロ	富士4.3km/20周	スーパーT	猪原 理徳 RX-3	窪寺 泰昌 260Z	新井 完純 RX-3
1976 3月21日	GC-1	富士300キロスピード	富士4.3km/20周	スーパーT	片山 義美 RX-3	猪原 理徳 RX-3	田中 俊夫 RX-3
5月3日	—	日本グランプリ	富士4.3km/20周	TS/GTS-B	片山 義美 RX-3	寺田陽次郎 RX-3	猪原 理徳 RX-3
6月6日	GC-2	富士グラン250キロ	富士4.3km/20周	スーパーT	岡本 安弘 RX-3	柳田 春人 240Z	猪原 理徳 RX-3
7月4日	—	鈴鹿ビッグジョイントロフィー	鈴鹿6km/20周	TS/GTSII	片山 義美 RX-3	従野 孝司 RX-3	猪原 理徳 RX-3
9月5日	GC-3	富士インター200マイル	富士4.3km/20周	スーパーT	寺田陽次郎 RX-3	柳田 春人 240Z	大木 彰夫 RX-3
10月10日	GC-4	富士マスターズ250キロ	富士4.3km/20周	スーパーT	中嶋 悟 RX-3	大木 彰夫 RX-3	猪原 理徳 RX-3
11月21日	GC-5	富士ビクトリー200キロ	富士4.3km/20周	スーパーT	片山 義美 RX-3	猪原 理徳 RX-3	寺田陽次郎 RX-3
1977 3月20日	GC-1	富士300キロスピード	富士4.3km/23周	スーパーT	中嶋 悟 RX-3	関谷 正徳 RX-3	猪原 理徳 RX-3
6月5日	—	JAF富士グランプリ	富士4.3km/20周	TS/GTS-B	片山 義美 RX-3	寺田陽次郎 RX-3	猪原 理徳 RX-3
6月26日	GC-2	富士グラン250キロ	富士4.3km/23周	スーパーT	柳田 春人 240Z	関谷 正徳 RX-3	中嶋 悟 RX-3
9月4日	GC-3	富士インター200マイル	富士4.3km/23周	スーパーT	柳田 春人 240Z	釜塚 誠 RX-3	萩原 雄一 RX-3
10月9日	GC-4	富士マスターズ250キロ	富士4.3km/23周	スーパーT	寺田陽次郎 RX-3	長坂 尚樹 RX-3	関谷 正徳 RX-3
11月27日	GC-5	富士ビクトリー200キロ	富士4.3km/23周	スーパーT	関谷 正徳 RX-3	柳田 春人 240Z	渡辺二三男 RX-3
1978 3月26日	GC-1	富士300キロスピード	富士4.3km/20周	スーパーT	柳田 春人 240Z	萩原 雄一 RX-3	山本 幸三 RX-3
5月3日	—	JAF富士グランプリ	富士4.3km/15周	TS/GTS-B	長坂 尚樹 RX-3	寺西 幸利 280Z	原口 隆 RX-3
6月4日	GC-2	富士グラン250キロ	富士4.3km/12周	スーパーT	長坂 尚樹 RX-3	長坂 尚樹 RX-3	柳田 春人 240Z
9月3日	GC-3	富士インター200マイル	富士4.3km/20周	スーパーT	柳田 春人 280Z	萩原 雄一 RX-3	白鳥 哲次 RX-3
10月8日	GC-4	富士マスターズ250キロ	富士4.3km/20周	スーパーT	柳田 春人 280Z	萩原 雄一 RX-3	今津 隆行 RX-3
11月26日	GC-5	富士ビクトリー200キロ	富士4.3km/20周	スーパーT	長坂 尚樹 RX-3	新井 完純 RX-3	植松三喜夫 RX-3



若き中嶋悟も駆ったグリーンของサバンナが復刻!

## サバンナRX-3 碧南マツダスポーツコーナー仕様



中嶋と杉山がコンビを組み、参戦した78年1月の新春鈴鹿500キロレース。格上のレーシングスポーツカー勢と対峙して総合2位/クラス優勝という殊勲の戦績を残した。

鮮やかなグリーンが印象的なサバンナRX-3。こちらの車両は愛知県春日井市のショップ「REスギヤマ」が仕立てたマシンで、残念ながら当時の実走個体ではない。しかし同店の杉山栄一代表はかつて碧南マツダのスポーツコーナーに所属していて、そこで3台のレーシングRX-3製作に携わっていた経歴を有する。なかでもこの22号車は駆け出しの頃の中嶋悟がシイクダウンを担当し、中嶋と杉山自身がコンビを組んで耐久レースに挑んだこともある一台というから思い入れは強い。

杉山は各方面から協力を得て数年前からコツコツと自身の手で復元を試み、完成に至った。これは当時マシンを製作した本人があらためて作った、いわば本物のレプリカだ。

R



1 2 3 P46でも紹介した78年の新春鈴鹿500キロレース時のカラーリングが再現されているエクステリア。復元のために手に入れたRX-3はフロントウィンドウとドア以外のパーツがほぼなく、ボディもパテが大量に盛られて酷い状態だったが、それをベースに現在の美麗な状態に蘇らせた。4 フロントのノーズ部や5 リヤスポイラー、6 7 オーバーフェンダーなど当時の仕様を再現して新規に製作、取り付けされたパーツも多い。フロントスポイラーに貼られた「アイリス」とは当時、中嶋が獲得してきたスポンサーの名称だという。この「アイリス」が貼られた詳しい経緯や車両の製作過程の様子などはREスギヤマのYouTubeチャンネルに詳細がアップされているので、ぜひチェックしてほしい。8 12Aロータリーエンジンについてもスポーツキットの在庫などを使い新たに組み上げられた。9 メーターやスイッチ類が整然と並び美しいインパネが目を引くコクピット。



## RE SUGIYAMA

愛知県春日井市宗法町知光院61-1  
 営業時間：9：00～19：00  
 定休日：火曜日、第3日曜日  
 HP：www.re-sugiyama.co.jp/  
 YouTube：www.youtube.com/@resugiyamatv4185

今回、取材にご協力いただいたプロショップが「RE SUGIYAMA」だ。杉山栄一が26歳のときに興してから40年以上、ロータリーエンジンひとすじで営んできたショップだ。子息の光一らスタッフとともにモータースポーツで培った技術を活かし、愛車を最適なコンディションに導いてくれる。



ボンネット内には当時の2ローター、12Aが鎮座……しておらず「がらんどろ」だった。ただ健在で、現在は別の倉庫で保管中という。エンジン下部の構造は市販車と同様。



スポーツファッションブランド「デサント」のスポンサーを受け黄緑色をまとった片山義美の5号車こそ、今回の現存個体である。写真は「現役」当時の76年富士。

## 発掘サバンナ、復活の日を夢見て

3年前にアップされた、ファンと関係者を中心に話題となった動画  
そこには九州のとある倉庫に眠る、貴重な元ワークスRX-3の姿があった  
当時のカラーを残すこの個体の由来とは？ 保管するショップを訪ねた

Text/Kazuya Minakoshi Photos/Kazuya Minakoshi, Opera Performance, SAN-EI  
Special Thanks/Opera Performance

福岡県筑後市、九州道「八女」IC近くに、目指す「オペラ パフォーマンス」(山本泰吉代表) はあった。そして東日本大震災を機に神奈川県から移転したフアクトリーの奥に、元・片山レーシングのサバンナRX-3は確かにいた。競技車両の製作とメンテナンスが生業のフアクトリーに、なぜそんな古い車両が？

「ヤスキチ」こと山本は宮崎市の出身で、カートで経験を積み西日本サーキットのKP61スターレットで4輪デビュー。その後はプロドライバーを目指しながらミラージュカップやN1耐久のEGシビックなどを走り、グループAやS耐で活躍した「シフト」でメカニックとして働いた。シフトを離れた98年と99年にはギャザズシビック(EK4)をドライブしてS耐のクラス4で2年連続のシリーズチャンピオンを獲得。その後は弟たちと「オペラパフォーマンス」を興し2011年と12年にはニールブルクリンク24時間に出場し、GT・Rでクラス優勝を果たしている。

ヤスキチの父・幸三は自動車整備工場を父親から受け継ぎ、山本レーシングとして510ブルーバードや自作のサバンナRX-3、S30Zなどで西日本サーキットなどのレースにも参戦していたローカルレーサー



「だった。そんな幸三が、ひょんなことから神戸の片山レーシングから元ワークス車であったRX-3を紹介され、入手。仲介したのはヤスキチのKP61のエンジンをチューニングしていた同じ九州・大分の布木レーシングだった。

このRX-3はもともと黄緑色に濃紺と白のラインを巻いた「デサント」カラーだったが、一時は海外にも持ち出されオーストラリアも走っていたようで詳しいレース戦歴などは不明。ただマツダと契約してスカイラインGT-Rと丁々発止のバトルを展開したワークス車両群の1台であったことは間違いない。当時、車両の下見にはまだ小学生だったヤスキチも日向からフェリーに乗って神戸まで行ったという。

元ワークスカーを入手した幸三は、カラーリングを変更し西日本や富士でレースに参戦。Zを駆る柳田春人とも同じレースを戦ったというが、以後は宮崎のガレージに保管されていた。月日が経ってヤスキチがハタチになった頃、眠っていたRX-3でジムカーナに出場することになった。宮崎

山本幸三さんが入手して何度かレースを走った後は子息のヤスキチさんが地元のジムカーナで走らせた。この2枚はご本人提供の、クラッシュ前のカット。極太フェンダーは「ホンモノ」の証。







50年近い月日がボディやパーツの各所を蝕んではいりますが、しっかり手を加えれば再び走らせられそうな状態にあるワークス出自の元カヤマRX-3。入手した当時のドアなど各パーツも保管されており、レストアの夢は膨らむ。「いつかは当時のままに戻して走らせたい」というヤスキチさんの思いが叶う日を待ちたい。

市近郊の都農町にあるトヨタタイヤのテストコースで開催された大会に出場したのだが、競技が始まるや右フロントのホイールが割れガードレールにクラッシュ。車両は再びガレージで保管されることになった。宮崎で眠っていたRX・3がオペラのフアクトリーにやってきたのは8年ほど前のこと。その後は93年に若くして亡くなった父・幸三の形見として、ジムカーナでクラッシュした姿のままずっとカバーをかけて保管されていた。「いつかレストアして走らせたい」と。

3年前、ヤスキチはこのRX・3を自社展開するYouTubeチャンネルで紹介公開した。「ほとんど反響はなかった」と言うがファンと関係者の界限で話題を呼び19万回も視聴されている。書き込まれたコメントは実に熱く、濃い。そんなRX・3は現在どんな状態なのか。

製作されて50年近く経過した個体だが、ずっとガレージの屋内で保管されていたこともあり、車体は多少の錆はあるものもしっかりしている。ラバー製ドアモールやサスペンションのアップパーマウントなどはさすがに朽ちているが、すべてのパーツは搭載されていたベリ（フェラルポート）チューインの12Bロータリーエンジンも含め保管中だ。不足するパーツは現代のものを使えばいいし、技術者でもあるヤスキチの手によって新たなものが製作されることだろう。デサントカラーのFRP製ドアも宮崎に残っているという。「自分ひとりでは何ともならないとは思いますが、いつかはデサントカラーに戻して走らせたいのです。それまではずっと大切に保管しておかない」と。ファンの思いを乗せた、ヤスキチの夢。実現の日が待たれる。

□

# The Evolution of RE

## 孤高の歩み

### 歴代RX-7を支えたロータリーエンジンの進化

世界の自動車メーカーで、唯一ロータリーエンジンを実用化したマツダは、その優秀性を実証すべく積極的に世界の舞台に挑戦。3世代にわたるRX-7もその一翼を担い、次々に進化するREで名だたるレースシリーズを駆け抜けていった

Text/Masato Miura (MZ Racing)  
Photos/MZ Racing, Motorsport Images, SAN-EI Special Thanks/Web Option

東洋工業（現・マツダ）がロータリーエンジン（RE）の実用化に成功し、1967年に最初の量産車であるコスモスポーツを世に送り出してから57年。REはモータースポーツの現場で鍛えられ、マツダはそこから独自のREテクノロジーを育んできたと言える。世界中に同様の技術を継続開発しているライバルはいない。そんな孤高のチャレンジャーは、78年にコスモスポーツ以来のRE専用スポーツカーであるR



1981年のスバ24時間、12Bを搭載したウォーキンショー/デュドネ組のRX-7は終始エンジン快調。大排気量のライバルたちを相手に最後は2周差をつけて優勝。悔しい思いを味わった70年の雪辱を果たした。

X・7シャシーを得て、さらに活躍の輪を広げていく。ここでは主に、3世代のRX・7と共に歩んだレーシングロータリーのストーリーを紹介しよう。

### スバの屈辱はスバで晴らす

ヨーロッパで「RE強し」のイメージを作り上げたのは、世界最高峰のツーリングカー耐久レースと言われたスバ・フランコルシヤン24時



10A



12A

(左) RE初号機となった10Aエンジン。コスモスポーツやロータリークーペ、サバナナRX-3初期型などに搭載された。(右) 10Aの後継として、カペラやサバナナGTに搭載されてスカイラインGT-Rと激闘を演じ、初期の富士GC用エンジンとしても使用された12A。



間レースである。69年からこのレースに挑んでいたマツダファクトリーチームは、70年には総合優勝を狙い、合計4台ものR100（ファミリア）ロータリークーペを投入。予選6番手からスタートしたエースカーの31号車片山義美／武智俊憲組は、BMW 2800CSやアルファ Romeo 2000GT Amなど並み居る欧州の強豪車を置き去りにする力強いレースを展開。12時間後にトップに立つと、21時間目まで首位を快走した。その強いインパクトによって、地元ベルギーや隣国ドイツのファンはR100をジャイアントキラーだと認識し、マツダ車、特にRE搭載車に好印象を持ったと言われている。しかし33号車が総合5位に残ったものの、31号車を含む他の3台はエンジンを壊してリタイアしていた。

エンジン担当エンジニアとしてこのレースに臨んだ松浦国夫は、「絶対にエンジンだけは壊してはいけない、という使命感を背負っていたので、割れた10Aエンジンのローターハウジングを見て絶望感を覚えました」と語る。原因はローター内側のインターナルギヤとサイドハウジングのステーションナリーギヤの共振で、これが繰り返されたことで疲労破壊し、エンジン内部を壊していた。松浦は「帰国後は二度と起きないよう共振解析を進め、インターナルギヤをローターに留めているスプリングピンなどを見直しています。その後は、91年にル・マンで総合優勝するまで一度も同様のトラブルは起きていません」と続けた。

いつかこの屈辱を晴らしたい、と考える松浦にチャンスが巡ってきたのは81年のことであった。グループ1仕様の初代RX・7で英国サルーンカー選手権を席巻していたTWR（トム・ウォーキンショー・レーシング）から、スバ・フランコルシヤン24時間に挑むため、マツダファクトリーに協力してほしいとの依頼がマツダUKを通じて舞い込んだ。TWRは80年にも同レースに出場しているが、ペースが上げられず2台のRX・7は最下位に並んでいた。ドライバードライバーとして参加した寺田陽次郎は「僕は、81年のスバに何を準備すべきかを提案する役割で80

年のTWRにジョインしました。結果的にはオーバーヒート傾向が続き、ブレーキもキャパ不足でした。僕のレポートによって広島の方々のトリーは大型ラジエター、強化ギヤボックス、強化ブレーキ、オイル/デフクーラーなどのオプション部品を設定し、FIAホモロケージョンを取得したのです」と当時を振り返る。

そして、迎えた81年。松浦はファクトリーチユーンのサイドポット仕様12Bエンジン（東洋工業ではシングルデイストリビュター式の12Aエンジンを12Bと呼称していた）をTWRに提供した。結果は、フロントロウからスタートしたウォーキンシヨール/ピエール・デュドネ組の40号車が総合優勝だった。

ウエットコンディションの序盤は、パワーで勝る6気筒3ℓのフォード・カプリ3・0SやBMW530i、5・7ℓのシボレー・カマロなどが先を争った。スタートダッシュを決めたウォーキンシヨールのRX・7は一時トップに立つがすぐにカマロに抜かれ、さらにカプリほかにかわされて集団に飲み込まれてしまう。それでも軽量のRX・7は燃費では有利であり、ピッグパワー車がトラブルで脱落するなかでも上位陣に食らいついていくことが可能だった。40号車RX・7は5時間後には6位、8時間後には4位、そして16時間後にはついにトップを走るBMWを追い詰めた。以後一進一退の攻防を続け、BMWと交互に首位を走った。そして、

レースが残り2時間の時点を境にBMWがベースタウン。6気筒のひとつが死んだらしい。快音を轟かせるRX・7はそのままフィニッシュラインをクロスし、日本車として初の優勝を手に入れた。ウォーキンシヨールは「エンジンは髪の毛ほどの不安もなく回り続けてくれた」と語ったという。現場に立ち会っていた松浦は「まさに70年のレースとは真逆の展開となり、私自身最大の汚点であったスパ惨敗の記憶は、この81年の勝利で払拭することができたのです」と目を細めた。

### GCで育った13Bはル・マンで華咲かせる

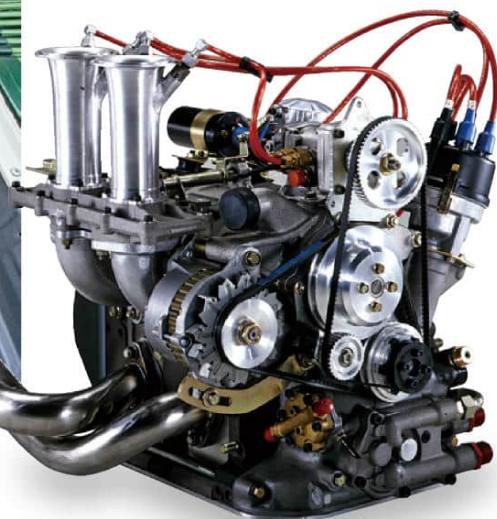
73年に東洋工業はルーチェ用の上級エンジンとして、12Aエンジンよりロータリー幅が10mm広い13Bエンジンを市場導入した。そして、76年には富士グランチャンピオンシリーズ（富士GC）にペリフェラルポート仕様13Bを投入し、ここでミッドシップ搭載の本格レーシングカーへの適応を学んでいる。一体式3mmカーボンアベックスシールの採用、潤滑オイルのドライサンプ化、ジャイロモメント（重いローターの回転により右コーナードオーバーステア、左コーナードアンダーステアになる症状）解消のための延長ベルハウジングの開発、機械式インジェクションの採用などだ。しかしライバルのBMWエンジンユーザーからのクレームが多くなり、東洋工業はファクトリーの直接関与を断念

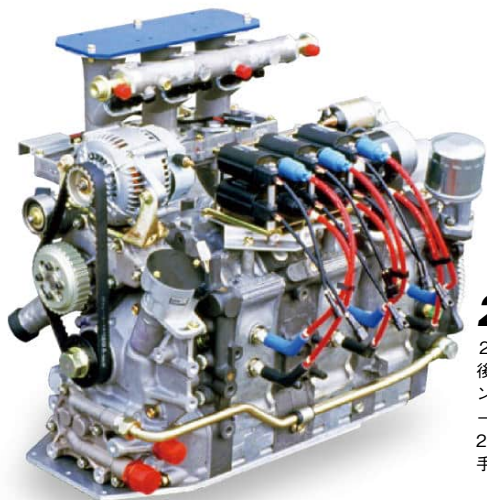
**富士GCからル・マンへと引き継がれた13Bエンジンは「RE=壊れない抜群の信頼性」という評判を定着させた**



### 13B

（下写真）1976年の富士GCから投入されたペリフェラルポート仕様+機械式インジェクション+ドライサンプの13B。GCでは本格レーシングカー用エンジンの経験を積み、それがル・マン24時間用の13B（左。写真は1982年の254）に活かされた。





北米IMSAでも躍動した初代（SA22C）。1982年には13Bエンジンを搭載してデイトナ24時間のGTOクラスも制した。

## 20B

2代目（FC3S）登場後に、IMSA GTO用エンジンとしてプライベートに供給された20B。大排気量勢を相手にやや苦戦した。



79年のデイトナ24時間で鮮烈なIMSAデビューを飾ったRX-7は、80年にIMSA GTUを制すると、以後87年まで8年連続で不動の王座を独占した。この間にアメリカでは、REを使う多数のトップドライバーや有力REチーフナーが育っている。このRX-7の活躍を支えたのがペリフェラルポート仕様の12Bエンジンであり、IMSAレースでは常時10台前後のRX-7 GTUがひしめいた。活況の陰には、顧客のレースサポートと情報収集に力を注ぎ続けた歴代RE専門駐在エンジニア達の存在も大きいだろう。これらの後押しもあり、初代RX-7の全輸出台数に対する対米輸出割合は83・1%という驚異的な数字を残している。

## RX-7+REの主戦場IMSA

し、以後は片山マツダやマツダオート東京、静岡マツダ、マツダオート山梨などのスポーツコーナーに対応を委ねることになる。しかしここで培った経験は、81年から本格関与を始めたマツダオート東京のル・マンプロジェクトで活かされることになる。ファクトリーチューン13Bを搭載した81年のRX-7 253は駆動系のトラブルで完走すらできずに終わったが、翌82年のRX-7 254が初めてル・マン完走を果たし、続くマツダスピードのグループCジュニア/グループC2プログラムでもファクトリー13B（300PS + α）が採用され、以後のマルチローター化を促す役割を果たしている。GCからル・マンへと引き継がれた13Bエンジンは、「REに壊れない抜群の信頼性」という評判を定着させることとなった。

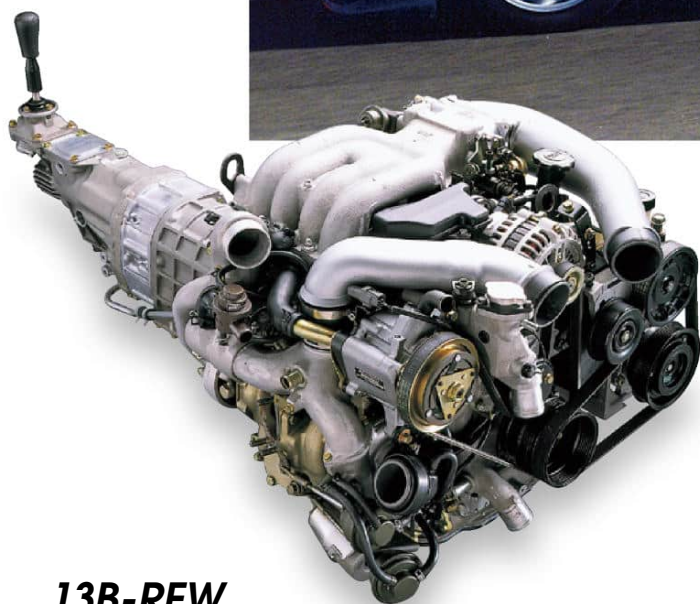


## 13J改

1990年からは2段階式可変吸気システムを持つ4ローターの13J改がIMSA GTO用に投入されFC3Sに搭載された。



GTOクラスでは苦戦が続いたRX-7だが、GTUクラスではFC3Sになっても好調を維持。勝ち星を重ねていった。



## 13B-REW

マウントパノラマを舞台とするバサースト12時間はオーストラリアでは知らぬ者のいないクラシックイベント。1992年、デビューしたばかりのFD3Sと13B-REWエンジンは、ほとんど改造の許されなかったこのレースで独走優勝。94年まで無敵を誇った。

一方、排気量3ℓを超すGT0クラスには13Bエンジンを搭載するRX・7勢が挑んでいるが、ビッグパワーを誇るライバルも多く、なかなか目覚ましい結果が出せずにいた。82年には広島ファクトリーメイドのRX・7 GT0車を仕立て、片山/寺田/従野がデイトナ優勝をもぎ取っているのが数少ない成功例のひとつだ。モアパワーが必要なのは明らかだった。マツダ（84年に社名変更）は85年に2代目RX・7（FC3S）を発表すると、20B型3ローターエンジンをGT0用としプライベーターに提供、87年からレース運用を開始した。しかし所詮450psの出力ではビッグパワー車となつた。そしてアメリカ独自のファクトリー

活動が89年にキックオフとなり、90年から4ローターの13J改（89）エンジンを搭載したRX・7 GT0がデビューすると、やがて20Bエンジンは表舞台から消えている。

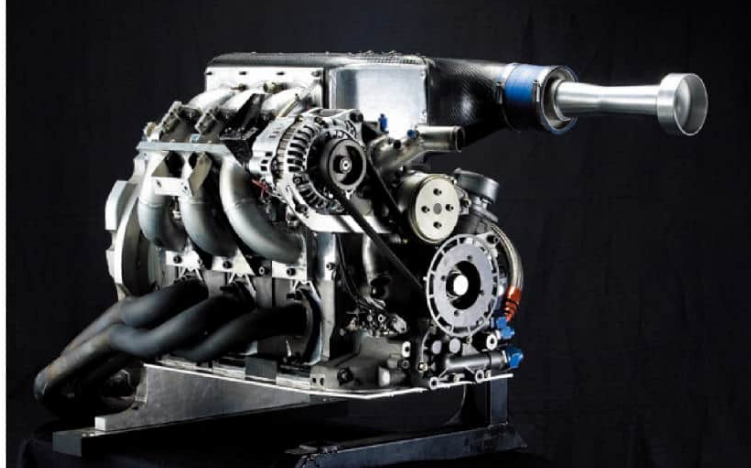
その後のGT0の活躍については別ページに譲ることにするが、姿を消した20Bエンジンは2007年に北米マツダ（MNAO）がスタートしたRX・8 GTによるデイトナGT活動に受け継がれ、08年と10年のデイトナ24時間でクラス優勝を遂げ、結果が出せなかった20世紀終盤の雪辱を果たしたことを触れておきたい。

### FD13Bでバサースト3連覇

91年10月、同年のル・マン24時間レースにおけるマツダ787Bの総合優勝の記憶が新しいこの時期に3代目RX・7（FD3S）は発表された。255psを発生する13B・REW型はシーケンシャルツインタールボを装備することでパワーウエイトレシオは4・9kg/ps。流麗なスタイリングと相まって、このハイスペックは内外から高評価を受けた。それに着眼したマツダオーストラリアのモータースポーツマネージャーが来日し、92年のバサースト12時間に出場したいと申し出たのは国内でデリバリーが始まったばかりの同年12月のこと。マツダブランドが好意的に受け入れられている同国で新型RX・7の総合性能をアピールするのは有効と判断し、マツダは技術的バックアップを約束した。とは言い、新型車のレース経験はゼロであり、レースが行なわれるマウントパノラマは高速/低速コーナーの連続と激しいアップヒルとダウンヒルが特徴のタフなトラックである。当時パ

## REという小さな原動機を積んだ ライトウェイトスポーツが、世界の槍舞台で 強豪をキリキリ舞いにする姿をまた見てみたい

バサーストでの関与を除けば、FD3S+REの活動はプライベートがメイン。写真はJGTC/SUPER GT GT300を戦ったRE両宮レーシングが自社開発した20B。2006年にはシリーズタイトルを獲得した。



ワートレイン設計部に所属し、このプロジェクトのサポートを担当することになった山本修弘は「あの12時間レースはプロダクションカーによる耐久レースであり、燃料タンクやローレルケージなどの安全装備以外ほとんど改造ができません。特にエンジン関係は何も手が加えられず、キャタリストの除去やブレーキパッドを強化品に交換できるくらいでした。それでも冷却系やターボまわりは心配だったので、4月のレース本番を前に現地でも耐久テストを実施することになりました。シドニー近郊の2カ所のトラックで合計900kmを走り、なんとかトラブルを未然に防ぐ対策を現地チームに伝え、祈る気持ちでレース結果を待ちました」と語っている。

その甲斐あってフロントロウからスタートした1台が、途中ターボホースの抜けやフロントブレーキの不具合などでタイムロスするものの、その後はハイペースで追い上げ、デビューレースを総合優勝で終えた。しかも、2位に3周差をつけての勝利である。「スポーツカーとしての性能と耐久性を十分発揮してくれました。ほぼスタンダードの状態での優勝できたことは誇りに思います」と山本は語っている。その後、93年、94年までの3年連続でRX・7が総合優勝しており、94年に「タイプRバサースト」と銘打った国内特別仕様車を生むに至ったのだ。

●

今日現在、4代目RX・7を襲名するモデルは存在しない。REという小さな原動機を積んだライトウェイトスポーツが、世界の槍舞台での強豪をキリキリ舞いにする姿をまた見てみたい、と思うのは私だけだろうか。

R



本取材はレジェンド・レーシングドライバーズ・クラブとのコラボ。富士モータースポーツミュージアムでの同クラブの動画撮影時に“相乗り”実施した（動画の詳細はP59へ！）。

## 名手、ハコロータリーを語る

マツダオート東京のドライバーとして多くのロータリーを駆った寺田陽次郎と静岡マツダの社員としてロータリーでレースキャリアをスタートした関谷正徳。そんなふたりのレジェンドがマツダのハコとともに過ごした時を回想する

Text/Racing on Photos/Shinpei Suzuki, SAN-EI  
Special Thanks/Fuji Motorsports Museum, Legend Racing Drivers Club  
撮影協力/富士モータースポーツミュージアム <https://fuji-motorsports-museum.jp>



# × 関谷正徳

—— 寺田さんがホンダ車からマツダ車に移行されたきっかけはなんだったのでしょうか？

寺田：プライベートでホンダS600に乗ってレースをしていたんですが、ちょうど僕が22歳の時にマツダがロータリーエンジンを使った国内レースを始めて、マツダオート東京にスポーツ相談室ができたんです。そこでドライバーとして、そしてロータリーのスポーツユーザー拡大のアドバイザーとしてマツダオート東京に就職しました。そのとき、ファミリーア・ロータリークーペ（M10A）のロータリーエンジンに初めて乗ったんです。S600のエンジンも素晴らしいけれど惚れていましたが、初めてロータリーに乗った時に「どこまでも回る」みたいな気がして。乗った瞬間に「これに命かけよう」。「ロータリーで勝負したい」と思いました。

—— 一方の関谷さんは最初、マツダのディーラーに勤められていたんですよね？

関谷：僕はディーラーでメカニックをしていました。そのときはレースのレの字もなかったですが、レースを見に行つて「いいなあ。乗りたいなあ」って思ってたんです。そんなときにマツダからM10Aのスポーツキットが発売されて、それをつけてみんなで（クルマを）作ってレースをやるっていうディーラーのクラブ活動からレースを始めました。

—— 最初に乗ったロータリーのレーシングカーはどんな印象でしたか？

関谷：クルマ自体は大した馬力ではなかったんです。でも初めてのスポーツ走行、初めての全開走行だったのでそのエネルギーにちよつと肝をつぶしました。しかも富士スピードウェイの



RX-7  
in  
Motorsports  
▶レーシングRX-7



レジェンド・レーシングドライバーズ・クラブ×Racing on コラボレーション

# 寺田陽次郎

30度バンクに入っていくとき、恐怖感もあったんですが踏んでいったんです。めちゃくちゃ怖かった(笑)。「レーサーの人ってすごいな」というのが初めて走った時の印象でした。

一番初めに走ったクルマはみんなで作ったクルマで、お金もかけられませんでした。そのクルマでデビューしたんですが、そのときは雨で、当時はタイヤのことも知らなくてオールウエザータイヤをレインタイヤだと思ってたんです。それで大雨のなかオールウエザーで走ったら、めちゃくちゃおっかない。そしたら富士の100Rのイン側にあつた土手に乗り上げて、ひっくり返ってクラッシュ。日産スカイラインGT-Rが100Rをカウンター当てて駆け抜けてるのを見て『俺だってできるよ』って真似した



寺田と関谷がコンビを組み、RX-7 253で出場した81年の鈴鹿1000km。関谷が「熱にやられてしまった」と苦い思い出を語ってくれたそのレースだ。3番手グリッドからスタートしたJUNカラーの253は一時トップを走るもエンジンのメタルを損傷しリタイヤに。

瞬間、その土手にぶつかってしまいました。そんな非常に苦い経験から始まりましたね。

——その後、カペラやサバンナを乗り継いでいきますが、それはディーラーとして製作した車両だったんでしょうか？

関谷…ディーラーとしてのクルマはクラッシュの後に作りしました。最初のM10Aは全損でした。なので解体屋でフロントが全損のクルマとリヤが全損のクルマを買ってきて、切断して、溶接してつなげて、それで新たにカペラを作りました。そのカペラで優勝したりしたことで、ちょっと「俺って運転うまいのかな」なんて思い出した時期もありました。

——マツダオート東京とか広島のワークスとかチーム木の実とかといういろいろなマツダのチームがありました。それに対する憧れは？

関谷…目標でしたね、マツダオート東京の寺田さんやマツダワークスは。寺田さんがスーパーリングとかでバリバリ優勝している時代に僕はフレッシュマンレースをやっている、いつか寺田さんをやっつけたいななんて思っているだけ、まだ手が届きませんでした。

——その頃オイルショックがやってきて自動車メーカーのワークスがみんな撤退しちゃってマツダしかない時期ってありましたよね？

関谷…スーパーリングはね。だけど、そこにひとり敵がいたんです。それが柳田（春人）さんの240Zでした。僕は富士のあるレースで柳田さんをぶつちぎってなんですが、ストリートでエンジンが壊れてリタイアしてしまいました。そしたら1コーナード見てたスタンドの人がみんな拍手するわけです。日産ファンは俺

のリタイアを喜んでました。悔しかったですね。そんなときでも寺田さんは雲の上の人でした。

寺田…一緒に走ったことなかったっけ？

——あります。72年の富士ツーリストトロフィ―（TTT）500マイルが最初に寺田さんと関谷さんが相見えたレースでした。そのとき寺田さんは岡本安弘さんとサバンナに乗ってました。寺田…そうでした。富士TTTっていうのは僕はすごく相性がよくて3連勝もしてるんですよ。——そしてその時に関谷さんは白鳥哲次さんとカペラで出場されていました。その前年の71年

には寺田さんが日産の連勝記録を止められました。

寺田…どこが50連勝、50勝か曖昧なんですけど、当時は富士GCのツーリングカーレース（注…71年8月15日に開催された富士GC 富士500キロのツーリングチャンピオンB）が50連勝と言われてたんです。それで日産はワークスを出さずにお客様に花を持たせようとして、久保田（洋史）と杉崎（直司）を出した。そのレースで僕がカペラでその2台に勝ったんですよ。そしたらレース後、難波（靖治）さん呼び止められたんです。「寺田君やってくれたな」って。



### 関谷正徳

1949年11月27日生まれ。静岡県出身。71年にデビューするとファミリア・ロータリークーペやカペラ、サバンナなどのマツダ車をドライブ。77年には富士GCスーパーツーリングレースのチャンピオンに輝いた。その後、83年以降はトムスに所属しトヨタ陣営のエースとしてグループAやグループCカーなどで活躍。さらに95年にはマクラーレンF1 GTRを駆り、日本人初のル・マン24時間レース総合優勝を達成した。

おかげでスカイラインの販売店に「ありがとう。スカイライン」っていう垂れ幕が下りる予定が全部飛んだって言っていました。だからそれが50連勝（のつもり）だったんでしょうね。

——おふたりがコンピを組んだレースもありました。それが81年の鈴鹿1000kmだったのですが、覚えてらっしゃいますか？

関谷：超、覚えてます。

——関谷さんはレースキャリアもだいぶ重ねていたころにル・マンにも挑んだRX-7 253に乗れるチャンスが巡ってきた。上位も狙えたクルマですよ？

関谷：上位に行けるはずだったんです。寺田さんがトップを走って、それからバトンを渡されて僕もトップを走りました。でも自分で自分を壊してしまっただけ。当時はクールスーツもなくて真夏の1000kmでしたから熱でやられてしまった。でも寺田さんは大丈夫でした。そのときつくづく「俺って華奢だな」と痛感しました。

——253に乗れることになったのはマツダオート東京からオフアアがあつたのですか？

関谷：はい。お声がけいただきました。

寺田：「誰がいい？」って大橋（孝至）監督に相談されて「関谷がいいんじゃないですか？」って声をかけたんです。

——それは寺田さんが進言されたのですか？

寺田：もちろんそうです。当時のマツダオート東京は垣根を超えているんなドライバーを乗せていました。いろんなドライバーが乗っていますが、そのなかで関谷はもっとも有望でした。

関谷：ありがたうございます（笑）。なのに期待に沿えなくて、すみませんでした。

マツダの先輩と後輩に戻ったふたりは想い出を語り尽くした

### 寺田陽次郎

1947年3月26日生まれ。65年にホンダS600でレースデビューを果たしたのち、70年にマツダオート東京に移り、ドライバーに加えて、スポーツキット拡販のアドバイザーとしてユーザー拡充にも貢献。カベラをドライブしてハコスカの連勝記録をストップさせたことでも知られる。またル・マン24時間レースに計29回の出走を果たしたことなどから、国内外で「ミスター・ル・マン」と称され、讃えられている。



### 「レジェンドレーシングドライバーかく語りき」 証言映像化プロジェクト始動！

国内モータースポーツの歴史を語り、映像化するレジェンド・レーシングドライバーズ・クラブのプロジェクトがスタート。これはクラウドファンディングで支援金を募り、証言映像を製作するというもので、支援金の募集はすでに終了しているが、本記事の対談を含む全6本の動画が一般にも公開される予定だ（詳細はWebへ）。

[www.motorsport-japan.com/legenddrivers.html](http://www.motorsport-japan.com/legenddrivers.html)





# FC3S RX-7



RX-7  
in  
Motorsports  
▶レーシングRX-7

ルーフラインなどでかろうじてシルエットを確認できるが、ヘッドライトが廃されている影響もあって、フロントからは一見、このマシンがFC3Sであることを感じさせない。その一方でテールレンズの残るリヤは市販車の意匠が感じられる。



Machine Gallery

# IMSA-GTU MAZDA

## 伝説を担った偉大なる“アンダー”

SA22CからFC3SまでIMSAのGTクラスにおいて  
100勝という金字塔を打ち立てたRX-7  
そんなIMSA仕様のRX-7のディテールを  
ドライバーが仕立てた貴重なGTUマシンから紐解く

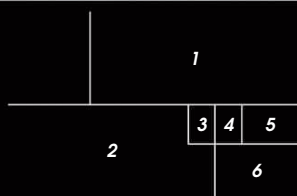
Text/Kazuya Minakoshi Photos/Hidenobu Tanaka  
Special Thanks/Hisashi Kunie



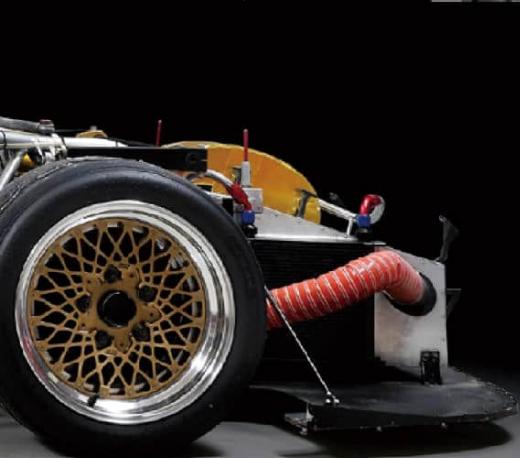
## SPECIFICATIONS

全長×全幅×全高	4293×1905×1168mm
ホイールベース	2431mm
トレッド(前/後)	1505/1549mm
サスペンション(前後とも)	不等長チューブラーAアーム
車両重量	932kg以上
エンジン型式	20B
エンジン形式	3ローターNA
排気量	654cc×3
最高出力	483ps / 9000rpm
最大トルク	40.0kgm / 8500rpm
タイヤ(前/後)	横浜ゴム製 300/630R16 / 320/650R16

※数値はIMSA-GTO仕様のもの



1 2 Aピラーとルーフを残してフロント、リア、ドアに至るまで比較的容易に脱着できるボディカウル。そのカウルを外すとスペースフレームの全貌が望める。3 シンプルなリアと4 フロントのサスペンション。それぞれダンパーの上部はフレームのパイプにマウントされている。5 リヤには燃料タンクが収まる。6 ゴールドのエアインテークが目立つ簡素なフロントセクション。



2023年9月に富士スピードウェイで開催された「MAZDA FAN FESTA 2023」で展示・走行したIMSА GTU仕様様のRX-7 (FC3S)。このFCはP36で紹介したゲータレードカラーのRX-3と同じ国江仙嗣氏が所有する1台で「輝かしい日本車の歴史的なマシンは日本人の手で日本に残すべき」という彼の心情から入手を決めたもので、オークションで落札されたのだという。

国江氏が手に入れ、MAZDA FAN FESTAで爆音を轟かせ、ひときわ目(耳?)を引いた1992年型のRX-7 IMSА GTU仕様は一瞬JSS(ジャパン・スーパースポーツ・セダン)仕様のFCにも見えるが、幅広い全幅で車高もグッと低く、ロングノーズの印象だ。

IMSАのRX-7と言えば排気量3ℓ以上のGTOクラスで活躍したFCが有名だろう。しかしこの車両はGTOマシンによく似たカラーリングが施されているものの、GTU仕様マシンである(IMSАのGTカテゴリーでは排気量3ℓを境に3ℓ以上を「Over」の「O」、3ℓ以下のNA車両を「Under」の「U」とクラス分けしていた)。車両の外観自体は規定に合わせA~Bピラーにかけてなどボディのシルエットを残してはいるが、その中身はIMSА車両らしくアルミ製のスペースフレームにFRPやカーボンファイバーのボディパネルを被せたものだ。その車重は930kgと非常に軽量である。

フロントアクスルの後方、フロントミッドに搭載されるエンジンは12Bロータリーで325馬力を発生していたとされる。それに組み合わされるトランスミッションはヒューランド製の5速を採用。

GTUクラスにおいて活躍したRX-7は83~84年にタイトルを獲得したマンデビル・オートテックのSA22Cがよく知られるところだが、この撮影個体はそのマンデビルが製作したものではなく80~90年代にIMSАに参戦した「チロリアン(Tyrolean)レーシング」が仕立てた車両(チロリアンはマシンのカラーリングに赤とイエローが採用していた)だ。

国江氏によれば、当時IMSАに挑んでいたマツダ車を使うチームはマツダからボディの図面を提供され、それをもとにマシンをチーム独自で製作していたという。この車両も89年までレースで使用されていたシャシーをもとに92年に現在のボディカウルを載せており、残念ながら実戦への投入は確認できなかった。

前述のとおりレースを戦うことこそなかったものの、実際にIMSАを戦っていたチームが仕上げたボディは非常に美しく、市販車と同じテールランプからは懐かしさを覚える。現オーナーである国江氏の方でコンディションも良好に保たれており、今後はほかのイベントにも登場してくれるに違いない。幸運にも機会に巡り合えた際には迫力あるNAロータリーサウンドに圧倒されてほしい。 □





- 2
- 3
- 4

1 低く、より奥にマウントされたロータリーエンジン。撮影個体は13Bを搭載していた。2 エアフローパフォーマンスというメーカーの航空機用の燃料レギュレーターを装着。航空機用部品も使用されているところにアメリカ製のレーシングカーらしさを感じさせる。3 エキゾーストパイプはフレームの右サイドに向けてレイアウトされている。4 リヤセクション上部からはプロペラシャフトも望める。

5 走行を楽しむため製作当時からリフレッシュされたであろうドライバーズシート。その脇にある乗員保護のための太いパイプも特徴的だ。6 多くのメーターやスイッチ類が整然と並んでいるが、シンプルで無駄のない作りのコックピット。7 ステアリング奥の視認しやすい位置には回転計のほか、エキゾーストの温度計も備わっている。8 インパネには燃圧、水温、油圧、油温のほか、トランスミッションの温度計も並ぶ。

- 5
- 6
- 7
- 8







単一車種優勝記録  
大幅更新の偉業を達成

# RX-7

# IMSA100勝 の伝説

1979年のデイトナ24時間GTUクラスでデビューウインを飾ったRX-7はIMSAのGTU/GTOで着実に勝利を重ねていき、85年にはボルシェ・カレラの単一車種優勝記録を抜く67勝目を記録。90年に通算100勝を達成した。



ロータリーエンジン搭載のRX-7でアメリカのIMSAシリーズに挑みGTU/GTOクラスで数々の勝利を刻んでボルシェ・カレラの66勝を破り単一車種優勝100勝を記録。その裏にはREを愛する人々の飽くなき挑戦があった

Text/Masahiko Amano (Amano e Associati) Data/Shinji Hayashi  
Photos/Masahiko Amano (Amano e Associati), Hiroshi Matsubara, MZ Racing, Motorsport Images, SAN-EI

マツダは1970年にアメリカへの進出を開始してカペラ(RX・2)、翌71年にはサブナ(RX・3)を登場させ、どちらもレースのベース車両に選ぶ者がすぐさま現れた。そしてモータースポーツで積極的な活動を展開する方針を採用したマツダは、78年に伝統あるIMSAの耐久レースであるデイトナ24時間にファクトリーチームをエントリー。日本から2台のRX・3を運び込んでGTX(Grand Touring Experimental)、GTORing Experimental)、GTORing Experimental)に次ぐ三番目のカテゴリーであるGTU(Grand Touring Under)に初挑戦したが、結果はクラス11位にリタイアと不意な結果に終わってしまう。

そして翌79年には前年アメリカで販売を開始したRX・7でのレース活動がスタート。国際メジャーイベントであるデイトナ24時間のGTUクラスでデビューウインを飾る。優勝は日本から遠征した片山義美/寺田陽次郎/従野孝司組で、アメリカ人トリオのウォルト・ボーレン/ジム・ダウニング/ロジャー・マンデビル組もクラス2位に。クラス1・2と幸先良いスタートを切るが、逆にその結果が悪しき状況を作り出すことになってしまう。ひとつのメーカー、あるいはマシンが圧倒的優位を手にするこ

RX-7  
in  
Motorsports  
レーシングRX-7

IMS Aのポリシーに反するからだ。「ロータリーは速すぎる」とライバルたちから不安や不満の声が沸き上がり、IMS Aはすぐさまレギュレーション変更に踏み切る。RX・7がGTUに継続参戦するためには207kgもの大幅ウエイト増を受け入れるか、ペリフェラルポートを諦めてサイドポートに変更しなければならなかった。ルール変更で大幅な重量増を義務付けられたRX・7の戦闘力は剥ぎ取られ、サスペンションやブレーキに負担がかかり過ぎ、走らせることが危険なレベルに達していた。そこでポーレンとマンデビルはセブリング12時間レースに、デイトナ優勝時と同じウエイトで走れるトップカテゴリのGTUマシンとして出場。このセブリングのレース後にRX・7の重量は見直されて不利は緩和されたが、まだ不十分であった。とはいえ2勝をマーク。

このような状況下、RX・7で最初のスターとなったのはポーレンだ。マツダディーラーのセールスマンだったポーレンは、80年にエンジンチューニングや最高速度記録挑戦で名を馳せていたレーシングビートとタッグを組む体制を敷いたことが功を奏し、年間6勝を挙げてGTUチャンピオンに輝く。10勝を挙げたマツダは初のGTUマニユファクチャラーチャンピオンも獲得した。そしてマツダ第2のスターとなったのがデイブ・ケント率いるケント・レーシングで、81年からIMS Aシリーズへ本格参戦。2台のRX・7をポーレンとリー・ミューラーに委ね、彼らはドライバーズチャンピオン争い

## マツダユーザー同士の熾烈な争いのなかで エンジンを貸し出すなどフェアな戦いを展開

を展開してミューラーが81年のGTUチャンピオンとなった。ケント・レーシングが注目を集めたのは女性ドライバークャシー・ルードを起用したからでもある。彼女は82年の開幕戦デイトナで優勝ドライバーのひとりに名を連ねた。これはIMS A史上初の女性ドライバー優勝であり、アメリカのメジャーロードレースにおける女性初の優勝という歴史を刻んだ。しかしケント・レーシングはこのレースを最後に、GTU参戦を画策していたトヨタのプロジェクトに携わることとなる。

### GTUクラスへの参戦も開始

また82年のマツダはGTUのひとつ上のカテ



78年にアメリカで販売を開始したRX-7で翌79年からレース参戦を開始したマツダは、デイトナ24時間のGTUクラスに2台エントリーレワンツーフイニッシュを飾る。

ゴリーであるGTUへの参戦を開始し、日本から13Bエンジンを搭載したマシンとドライバーを送り込んだ。開幕戦では朝に出たトラブルを乗り越えて片山/寺田/従野組のRX・7は過酷なデイトナのGTUクラスでデビューウインを飾る。この結果、マツダ初となるGTUとGTUの2クラス同時制覇を成し遂げる。またこの年のマツダはケント・レーシング離脱に伴い、アメリカを代表するロータリースペシャルリストであるダウンングとマンデビルの2チームをワークスチームとして起用。ロータリーの第一人者としてのプライドを持つふたりのマツダ使いはGTUクラスで熾烈な争いを繰り広げたが、夏のデイトナでダウンングがエンジンをブローさせた時にはマンデビルがスベアのエンジンを貸し出すというフェアな戦いを展開する。そしてチャンピオン争いは同点で最終戦デイトナへともつれ込み、ダウンングが優勝を果たしてシーズン3勝で初のGTUタイトルを戴冠。ただし夏のデイトナでマンデビルに借りたエンジンでの2位入賞がなければ、王座はトータル4勝のマンデビルのものになっていたはずだ。

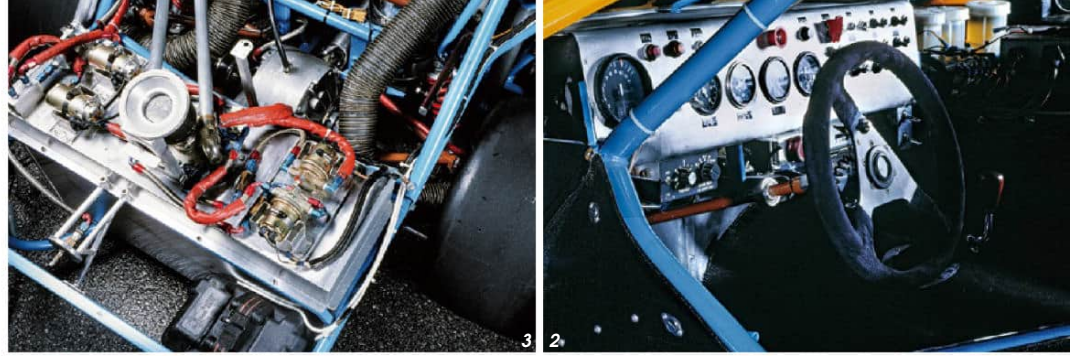
83年には80年シーズンでIMS A GTUから離れていたレーシングビートが、アメリカマツダのプロジェクトとして13Bエンジンを搭載したGTUスペックのRX・7を携えて戻ってくる。開幕戦デイトナ24時間でビート・ハルズマ1/リック・ヌープ/ボブ・リードのトリオはクラス優勝とともに、総合3位にも入線。マツダのデイトナ24時間歴代最上位フィニッシュを成し遂げる。同年のGTUではマンデビルがスチールパイプフレームにサイドポートの12Aを



83年にはマツダのチューニングショップとして名高いレーシングビートが13Bエンジンを搭載したRX-7でGTOクラスへの参戦を開始する。

### マツダRX-7 IMSA1000勝の軌跡

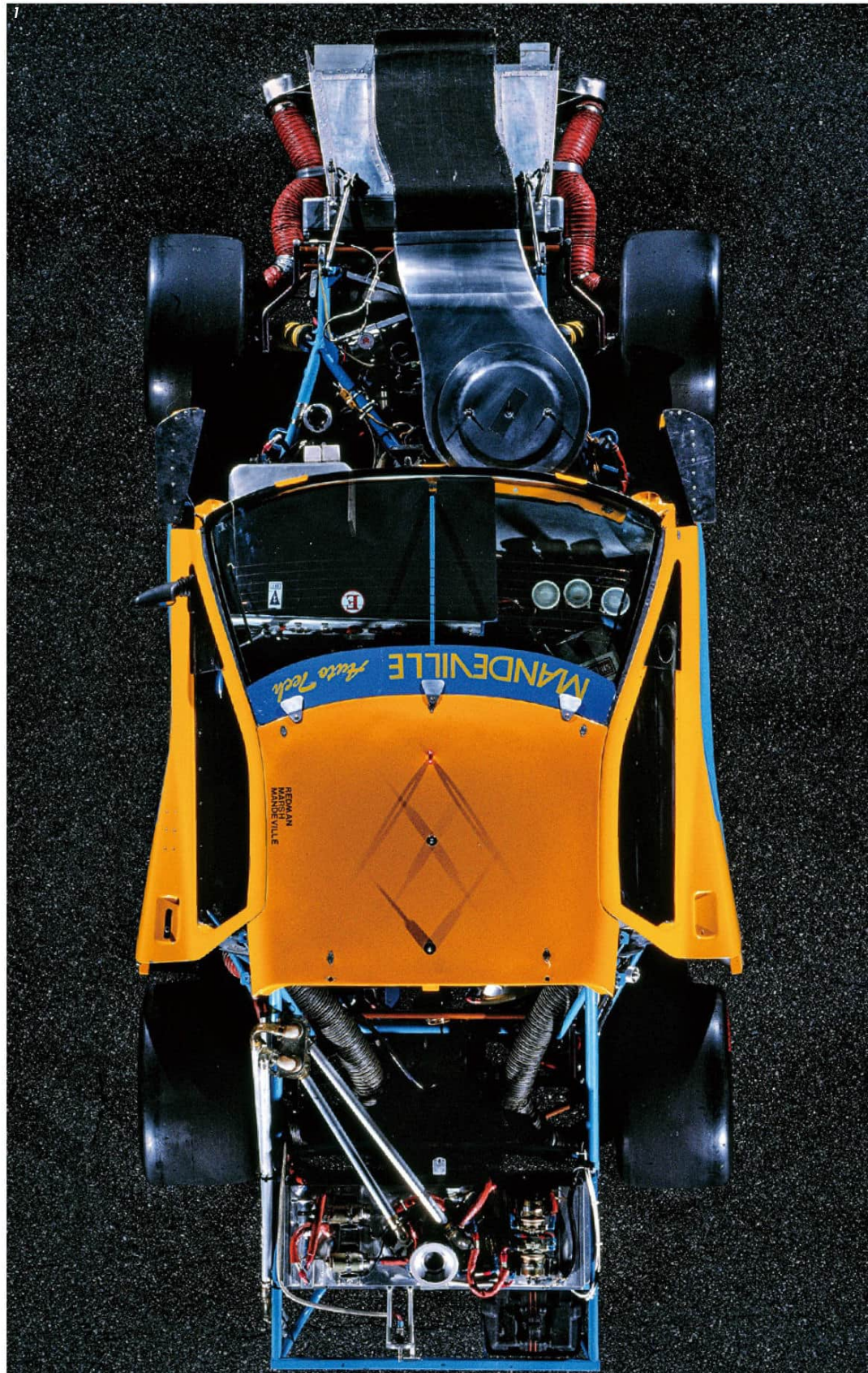
年	月日	レース	総合	クラス	No.	ドライバー	シャシー	エンジン	勝利数
1979	2月3~4日	デイトナ24時間(フロリダ州)	5位	GTU/優勝	7	片山義美/寺田陽次郎/従野孝司	SA22C	12A	1
	6月17日	ブレйнаード100マイル(ミネソタ州)	19位	GTU/優勝	7	W.ボーレン	SA22C	12A	2
	9月2日	ロード・アメリカ500マイル(ウィスコンシン州)	9位	GTU/優勝	79	B.バークストロム/R.ヌーブ	SA22C	12A	3
	3月22日	セブリング12時間(フロリダ州)	9位	GTU/優勝	77	R.マンデビル/J.ダウニング/B.フリゼル	SA22C	12A	4
	4月13日	ロードアトランタ30分(ジョージア州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	7	W.ボーレン	SA22C	12A	5
1980	4月27日	リバーサイド5時間(カリフォルニア州)	9位	GTU/優勝	47	B.フリゼル/片山義美	SA22C	12A	6
	5月4日	ラグナセカ100マイル(カリフォルニア州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	7	W.ボーレン	SA22C	12A	7
	6月15日	ブレйнаード100マイル(ミネソタ州) [GTO/GTU]	2位	GTU/優勝	17	J.クライン	SA22C	12A	8
	7月4日	デイトナ250マイル(フロリダ州)	9位	GTU/優勝	7	W.ボーレン	SA22C	12A	9
	7月27日	ゴールデンステート=ソノマ100マイル(カリフォルニア州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	7	W.ボーレン	SA22C	12A	10
	8月3日	ボートランド100マイル(オレゴン州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	7	W.ボーレン	SA22C	12A	11
	8月17日	モスポートパーク6時間(カナダ)	10位	GTU/優勝	17	J.クライン/J.モートン/W.ボーレン	SA22C	12A	12
	9月21日	ロードアトランタ50マイル(ジョージア州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	7	J.クライン	SA22C	12A	13
	3月21日	セブリング12時間(フロリダ州)	9位	GTU/優勝	98	L.ミュラー/W.ボーレン	SA22C	12A	14
	4月12日	ロードアトランタ100マイル(ジョージア州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	7	W.ボーレン	SA22C	12A	15
	5月3日	ラグナセカ100マイル(カリフォルニア州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	92	L.ミュラー	SA22C	12A	16
1981	5月24日	ライムロックパーク200マイル(コネティカット州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	98	W.ボーレン	SA22C	12A	17
	6月14日	ブレйнаード200km(ミネソタ州)	6位	GTU/優勝	92	L.ミュラー	SA22C	12A	18
	8月2日	ボートランド100マイル(オレゴン州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	92	L.ミュラー	SA22C	12A	19
	8月16日	モスポートパーク1000km(カナダ)	9位	GTU/優勝	92	L.ミュラー/W.ボーレン	SA22C	12A	20
	8月23日	ロードアメリカ500マイル(ウィスコンシン州)	8位	GTU/優勝	92	W.ボーレン/L.ミュラー	SA22C	12A	21
	9月13日	ロードアトランタ150マイル(ジョージア州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	98	W.ボーレン	SA22C	12A	22
	9月27日	ボコノ500マイル(ペンシルベニア州)	8位	GTU/優勝	98	W.ボーレン/R.ヌーブ	SA22C	12A	23
	11月29日	デイトナ250マイル(フロリダ州)	13位	GTU/優勝	98	W.ボーレン	SA22C	12A	24



搭載するRX・7を製作し、軽量・低重心を武器に5勝を挙げて自身初のG T Uタイトルを獲得。ちなみにダウニングはこの年、マツダからの依頼でロータリーエンジン搭載のG T Pマシン製作に取りかかっていたためフル参戦は見送った。しかしそれでも2勝をマークしている。マンデビルは翌84年、G T UチャンピオンとなったマシンをG T O仕様へとコンバートし、

13 Bを搭載するマツダワークスとして参戦。しかし戦う相手はシボレー・コルベット、フォード・マスタング、ボルシエ911などで、アメリカンV8エンジンと13 Bロータリーのパワー差は150馬力もあった。その状況下マンデビルはリバーサイド6時間でアモス・ジョンソンとのコンビでG T O初優勝を成し遂げ、ライムロックのスプリントでは2勝目を挙げる。結果、

前年のG T Uチャンピオンはマシンの信頼性の高さを武器に安定した走りを見せ、G T Oフル参戦初年度ながら王座を戴冠。79年にRX・3でI M S A R Sシリーズ王者に輝いたマンデビルはRX・7で83年にG T U、84年にG T Oのタイトルを手にして、I M S A 3カテゴリでの戴冠をマツダ車で成し遂げた。一方G T Uクラスは、ダウニングもロータリ



1 88年のI M S A G T Oクラスに参戦したマンデビル・オートテックのRX-7。市販車とは似ても似つかぬパイプフレームで駆動方式はFR。エンジンは3ローターの13Bを搭載している。2 アナログのメーターパネルは回転/油圧/水温/油温/燃料計が並ぶ。ステアリングのスポークには無線用の通話スイッチが備わる。3 リヤアクスルの後方には容量120ℓのフューエルタンクを搭載する。

搭載のGTPマシンで参戦を開始してマツダの看板ドライバーふたりがステップアップしたため手薄になる可能性もあったが、ジャック・ボードウィンがいきなりクラス5勝して王座獲得と新たなスターの座を射止める。これによりマツダは、GTUクラス史上初の5年連続マニユファクチャラーズチャンピオンに輝いた。

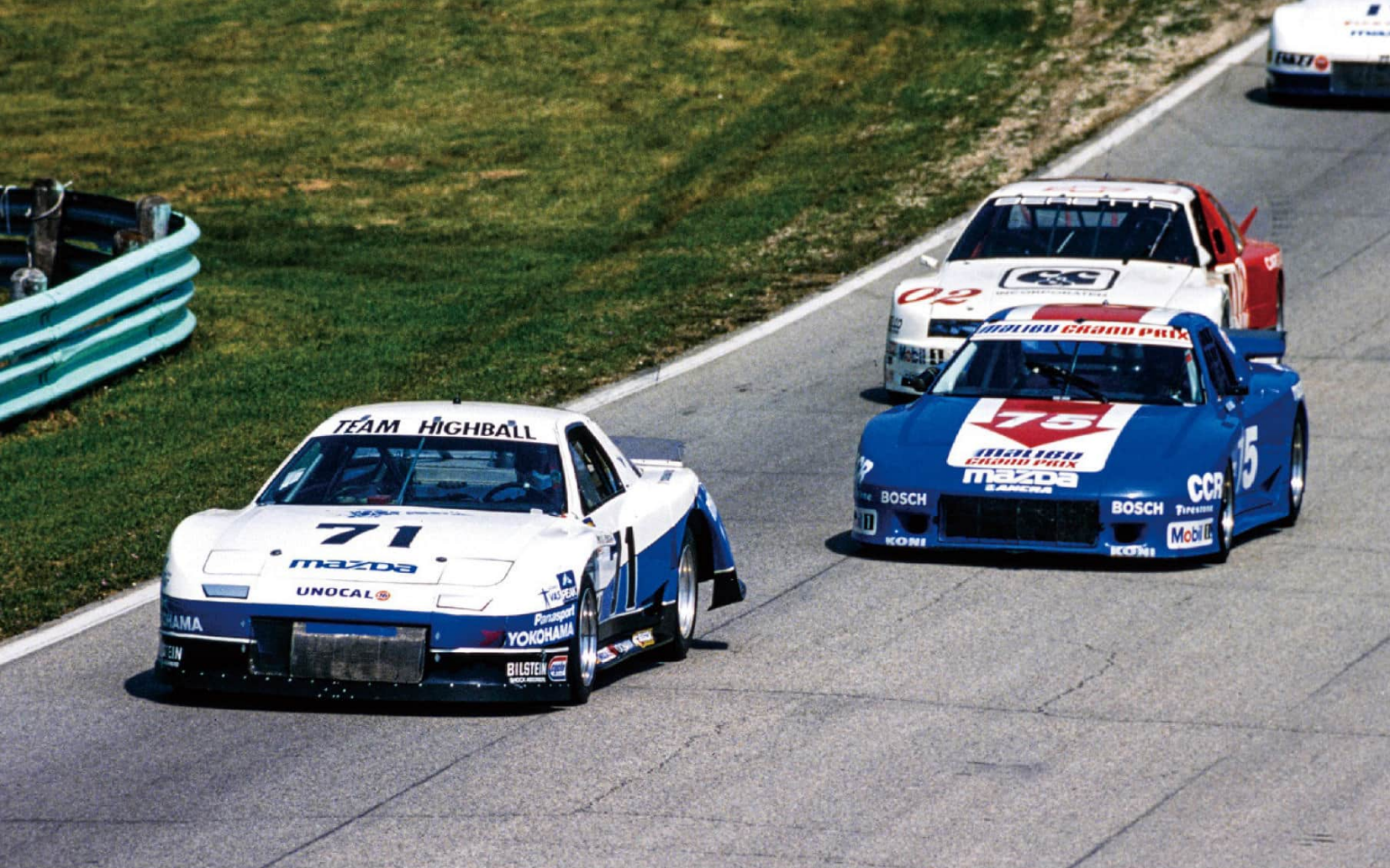
### ユーザーチームの参戦継続をサポート

参戦継続こそが重要と考えていたマツダはユーザーチームを技術的にサポートし、額は大きくないが経済的な支援も続け、RX-7はIMS AのGTU/GTOの両クラスで地位を確立、シリーズに欠かせない存在となっていた。だがライバルたちも徐々にチカラをつけていき、85年のマツダはGTOでダニー・スミスが1勝しか挙げることができなかった。その一方でGTUにはトヨタに加えてポルシェ・カレラが参戦を開始するも、ボードウィンが5勝をマークして2年連続のGTUチャンピオンに輝く。ポイントランキング2、3位もRX-7勢が獲得し、トップ3を独占したマツダはGTUで6年連続のマニユファクチャラーズタイトルを手に入れる。しかもロードアメリカでRX-7はIMS Aシリーズにおける通算67勝目を果たし、ついにポルシェ・カレラが保持していた66勝を上回り、単一車種最多優勝記録を更新した。

86年はマンデビルがGTOからGTUへスイッチバックし、マツダで2度GTU王者となったボードウィンはチームがレース活動をストップしたためシボレーへ移籍。チームのクルマはクレイトン・カニンガム・レーシングに引き継

## ポルシェ・カレラが保持していた66勝を破り マツダRX-7が単一車種最多優勝記録を更新

年	月日	レース	総合	クラス	No.	ドライバー	シャシー	エンジン	勝利数
1982	1月30~31日	デイトナ24時間(フロリダ州)	4位	GTO/優勝	77	片山義美/従野孝司/寺田陽次郎	SA22C	13B	25
			6位	GTU/優勝	98	L.ミューラー/K.ルード/A.モファット	SA22C	12A	26
	3月20日	セブリング12時間(フロリダ州)	6位	GTU/優勝	38	R.マンデビル/A.ジョンソン/J.クライン	SA22C	12A	27
	4月25日	リバーサイド6時間(カリフォルニア州)	7位	GTU/優勝	82	J.クック/J.マレン	SA22C	12A	28
	5月2日	ラグナセカ100マイル(カリフォルニア州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	82	J.バード	SA22C	12A	29
	5月23日	ミド-オハイオ100マイル(オハイオ州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	63	J.ダウニング	SA22C	12A	30
	5月31日	ライムロックパーク1時間(コネティカット州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	82	J.バード	SA22C	12A	31
	6月20日	サミットポイント100マイル(ウェストバージニア州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	82	J.バード	SA22C	12A	32
	7月25日	シアーズポイント=ソノマ100マイル(カリフォルニア州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	82	J.バード	SA22C	12A	33
	8月1日	ポートランド100マイル(オレゴン州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	38	R.マンデビル	SA22C	12A	34
	8月15日	モスポートパーク6時間(カナダ)	7位	GTU/優勝	38	R.マンデビル/A.ジョンソン	SA22C	12A	35
	8月22日	ロードアメリカ500マイル(ウィスコンシン州)	13位	GTU/優勝	82	J.バード/J.クライン	SA22C	12A	36
	9月12日	ロードアトランタ500km(ジョージア州)	6位	GTU/優勝	38	R.マンデビル/A.ジョンソン	SA22C	12A	37
	9月26日	ポコノ500マイル(ペンシルベニア州)	9位	GTU/優勝	63	J.ダウニング/J.マフッチ	SA22C	12A	38
11月28日	デイトナ3時間(フロリダ州)	12位	GTU/優勝	63	J.ダウニング/J.マフッチ	SA22C	12A	39	
1983	2月5~6日	デイトナ24時間(フロリダ州)	3位	GTO/優勝	7	P.ハルズマー/B.リード/R.ヌーブ	SA22C	12A	40
			12位	GTU/優勝	92	L.ミューラー/T.ビスガー/H.マクドノー	SA22C	12A	41
	2月27日	マイアミ100km(フロリダ州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	38	R.マンデビル	SA22C	12A	42
	3月19日	セブリング12時間(フロリダ州)	6位	GTU/優勝	66	J.ダンハム/J.クライン/J.コンプトン	SA22C	12A	43
	6月19日	ミド-オハイオ6時間(オハイオ州)	5位	GTU/優勝	82	J.バード/J.ボードウィン	SA22C	12A	44
	7月4日	デイトナ250マイル(フロリダ州)	9位	GTU/優勝	63	J.ダウニング	SA22C	12A	45
	7月10日	ブレイナード500km(ミネソタ州)	7位	GTU/優勝	38	R.マンデビル/A.ジョンソン	SA22C	12A	46
	7月24日	シアーズポイント=ソノマ3時間(カリフォルニア州)	9位	GTU/優勝	82	J.バード/J.ボードウィン	SA22C	12A	47
	7月31日	ポートランド3時間(オレゴン州)	6位	GTU/優勝	38	R.マンデビル/A.ジョンソン	SA22C	12A	48
	8月14日	モスポートパーク6時間(カナダ)	3位	GTO/優勝	7	R.ヌーブ/J.モートン	SA22C	12A	49
			5位	GTU/優勝	38	R.マンデビル/A.ジョンソン	SA22C	12A	50
	8月21日	ロードアメリカ500マイル(ウィスコンシン州)	5位	GTU/優勝	38	R.マンデビル/A.ジョンソン	SA22C	12A	51
	9月11日	ポコノ500マイル(ペンシルベニア州)	6位	GTU/優勝	63	J.ダウニング/J.マフッチ	SA22C	12A	52
	1984	2月4~5日	デイトナ24時間(フロリダ州)	12位	GTU/優勝	76	J.ボードウィン/I.ヤング/B.リード/J.クック	SA22C	12A
3月24日		セブリング12時間(フロリダ州)	9位	GTU/優勝	76	J.ボードウィン/I.ヤング/B.リード	SA22C	12A	54
4月8日		ロードアトランタ500km(ジョージア州)	13位	GTU/優勝	76	J.ボードウィン/B.リード	SA22C	12A	55
4月29日		リバーサイド6時間(カリフォルニア州)	11位	GTO/優勝	38	R.マンデビル/A.ジョンソン	SA22C	13B	56
			優勝	GTU/優勝	38	R.マンデビル	SA22C	13B	57
			優勝	GTU/優勝	76	J.ボードウィン	SA22C	12A	58
6月10日		ミド-オハイオ500km(オハイオ州)	11位	GTU/優勝	66	J.ダンハム/J.クライン	SA22C	12A	59
7月28日		ポートランド3時間(オレゴン州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	76	J.ボードウィン	SA22C	12A	60
8月26日		ロードアメリカ500マイル(ウィスコンシン州)	14位	GTU/優勝	66	J.ダンハム/J.クライン	SA22C	12A	61
2月2~3日		デイトナ24時間(フロリダ州)	12位	GTU/優勝	71	A.ジョンソン/J.ダンハム/寺田陽次郎	SA22C	12A	62
1985	2月24日	マイアミ3時間(フロリダ州) [GTU]	優勝	GTU/優勝	76	J.ボードウィン	SA22C	12A	63
	4月14日	ロードアトランタ500km(ジョージア州)	14位	GTU/優勝	76	J.ボードウィン	SA22C	12A	64
	4月28日	リバーサイド600km(カリフォルニア州)	12位	GTU/優勝	76	J.ボードウィン/J.クライン	SA22C	12A	65
	5月18日	シャーロット500km(ノースカロライナ州) [GTO/GTU]	1位	GTO/優勝	53	D.スミス	SA22C	13B	66
	8月25日	ロードアメリカ500マイル(ウィスコンシン州)	14位	GTU/優勝	76	J.ボードウィン/J.クライン	SA22C	12A	67
	9月29日	ワトキンスグレン500km(ニューヨーク州)	17位	GTU/優勝	76	J.ボードウィン	SA22C	12A	68



マツダはユーザーチームを技術的にサポートするだけでなく、経済的な支援も続けることで多くのプライベートチームがRX-7でレースに参戦した。

年	月日	レース	総合	クラス	No.	ドライバー	シャシー	エンジン	勝利数
1986	2月1~2日	デイトナ24時間(フロリダ州)	8位	GTU/優勝	71	A.ジョンソン/D.ショウ/J.ダンハム	SA22C	13B	69
	3月22日	セプリング12時間(フロリダ州)	8位	GTU/優勝	38	R.マンデビル/D.スミス	SA22C	13B	70
	4月27日	リバーサイド6時間(カリフォルニア州)	12位	GTU/優勝	38	R.マンデビル/D.スミス	SA22C	13B	71
	5月4日	ラグナセカ300km(カリフォルニア州)【GTO/GTU】	10位	GTU/優勝	75	T.ケンドール	SA22C	13B	72
	5月17日	シャーロット500km(ノースカロライナ州)【GTO/GTU】	4位	GTU/優勝	75	T.ケンドール	SA22C	13B	73
	6月22日	ウエストバームビーチ3時間(フロリダ州)【GTU】	優勝	GTU/優勝	38	R.マンデビル	SA22C	13B	74
	7月6日	ワトキンスグレン500マイル(ニューヨーク州)	19位	GTU/優勝	38	R.マンデビル/D.スミス	SA22C	13B	75
	8月3日	シアーズポイント=ソノマ300km(カリフォルニア州)【GTO/GTU】	7位	GTU/優勝	75	T.ケンドール	SA22C	13B	76
	8月24日	ロードアメリカ500マイル(ウィスコンシン州)	15位	GTU/優勝	38	R.マンデビル/D.スミス	SA22C	13B	77
	9月1日	ライムロックパーク2時間(コネティカット州)【GTO/GTU】	4位	GTU/優勝	75	T.ケンドール	SA22C	13B	78
	9月20日	ワトキンスグレン500km(ニューヨーク州)【GTO/GTU】	10位	GTU/優勝	38	R.マンデビル	SA22C	13B	79
	10月5日	コロンバス500km(オハイオ州)【GTO/GTU】	11位	GTU/優勝	38	R.マンデビル	SA22C	13B	80
	10月25日	デイトナ3時間(フロリダ州)【GTU】	優勝	GTU/優勝	38	R.マンデビル	FC3S	13B	81
	1月31~2月1日	デイトナ24時間(フロリダ州)	10位	GTU/優勝	71	A.ジョンソン/D.ショウ/B.ラジア	SA22C	13B	82
1987	3月1日	マイアミ3時間(フロリダ州)【GTO/GTU】	6位	GTU/優勝	12	J.フィンガー	SA22C	13B	83
	3月21日	セプリング12時間(フロリダ州)	17位	GTU/優勝	17	A.ベイコン/B.リード	SA22C	13B	84
	4月26日	リバーサイド500km(カリフォルニア州)【GTO/GTU】	9位	GTU/優勝	71	A.ジョンソン	SA22C	13B	85
	5月2日	ラグナセカ300km(カリフォルニア州)【GTO/GTU】	12位	GTU/優勝	75	T.ケンドール	SA22C	13B	86
	5月17日	ファイアバード300km(アリゾナ州)	8位	GTU/優勝	75	T.ケンドール	SA22C	13B	87
	7月12日	サミットポイント300km(ウェストバージニア州)【GTO/GTU】	5位	GTU/優勝	71	A.ジョンソン	SA22C	13B	88
	8月16日	ロードアメリカ500マイル(ウィスコンシン州)	17位	GTU/優勝	75	T.ケンドール	SA22C	13B	89
	9月7日	ライムロックパーク150周(コネティカット州)【GTO/GTU】	3位	GTU/優勝	75	T.ケンドール	SA22C	13B	90
	9月27日	ワトキンスグレン500km(ニューヨーク州)【GTO/GTU】	9位	GTU/優勝	71	A.ジョンソン	SA22C	13B	91
	10月4日	コロンバス45分(オハイオ州)【GTO/GTU】	15位	GTU/優勝	75	T.ケンドール	SA22C	13B	92
1988	1月30~31日	デイトナ24時間(フロリダ州)	15位	GTU/優勝	71	A.ジョンソン/D.ショウ/B.ラジア	FC3S	13B	93
	3月19日	セプリング12時間(フロリダ州)	15位	GTU/優勝	71	A.ジョンソン/D.ショウ	FC3S	13B	94
1989	2月4~5日	デイトナ24時間(フロリダ州)	12位	GTU/優勝	17	A.ベイコン/B.リード/R.ミレン	FC3S	13B	95
	3月5日	マイアミ45分(フロリダ州)【GTO/GTU】	6位	GTU/優勝	72	J.フィンガー	-	13B	96
1990	2月3~4日	デイトナ24時間(フロリダ州)	12位	GTU/優勝	71	P.ウリア/B.ドトソン/J.ベース/R.スコット	FC3S	13B	97
	5月6日	トベカ2時間(カンザス州)【GTO/GTU】	優勝	GTO/優勝	1	P.ハルズマー	FC3S	13J	98
	6月3日	ミド-オハイオ250km(オハイオ州)【GTO/GTU】	優勝	GTO/優勝	1	P.ハルズマー	FC3S	13J	99
	9月2日	サンアントニオ45分(テキサス州)【GTO/GTU】	優勝	GTO/優勝	1	P.ハルズマー	FC3S	13J	100

がれ、UCL Aへ通う19歳のトム・ケンドールがドライバーに起用されて第2戦マイアミでデビュー。ケンドールはラグナセカで初勝利を飾ると、その後もシャーロット、シアーズポイント（ソノマ）、ライムロックで表彰台の真ん中に4回立ち、2位は8回と若手らしからぬ安定した成績でGTUの初タイトルを獲得。ライバルのマンデビルは8勝し、最後の3戦は連勝を飾るが安定度の違いから7点差でランキング2位に留まる。結果マツダは17戦中13勝を記録して、7年連続のマニファクチャラーズチャンピオンとなった。

マツダは87年にGTOへ3ローターのRX・7を本格投入し、マンデビル・オート・テックはフルシーズン、クレイトン・カニングム・レーシングはシーズン半ばから出場。マンデビルはチームオーナー兼ドライバーとして走り続け、カニングムはバーネリ・ジョーンズやジョン・モートンを起用するが誰も優勝に手は届かずに終わる。3ローターは460馬力となかなかパワフルだったが、フォードやシボレーのアメリカンV8は大排気量で650馬力以上を發揮していたため太刀打ちできなかった。だがGTUでは5勝をマークした前年王者のトム・ケンドールが連続チャンピオンに輝く。そしてマツダは17戦11勝で8年連続のマニファクチャラーズチャンピオンも手にしている。

しかしケンドールは88年にシボレーへと移籍してマツダの前に立ちほだかり、ついにGTUのマニファクチャラーズ連続タイトル獲得はストップしてしまう。そして翌89年、GTUのワークス活動は新車MX・6へシフトし、GT

## タイトルを取り戻すために体制を立て直し ワークスチームを設立して人と資金を集中投下

Oは3ローターのRX・7でマンデビルのチームが継続参戦するもタイトルを取り戻すことはできなかった。そこでマツダも90年に体制を立て直すこととなり、参戦コンセプトをガラリと変更。一番の変更点は多くのユーザーチームをサポートするのではなく、ワークスチームを設立して人も資金も集中的に投下し、勝ちに行くという点であった。

### 実働部隊の本拠地を移転し勝利を目指す

GTOにはル・マン用の13J（後の26B）4ローターを搭載する新型車を開発。マツダの本気度はモータースポーツの実働部隊本拠地をノースキャロライナ州のシャーロットに開設した点にも現れていた。当時NASA CARチームの大半がシャーロットを本拠地にしていてレースに関連する多くの企業や才能が集まっていたし、スペシャルパーツの製作外注で確かな品質や短い納期が期待でき、独自のアイデアを生かしたコンポーネントの開発なども進めやすい環境にあった。またビッグレースが開催されるサーキ



マツダのIMSシリーズ参戦を支え続けたジム・ダウニング（上）とロジャー・マンデビル（下）。ワークス活動としてチームを率いて、ダウニングがGTOクラス、マンデビルがGTUクラスを担当した。

ットはアメリカ大陸の東側に多いため、転戦のベースは東部に置くのが有利だったのだ。それまでマツダは時差のある西海岸のカリフォルニア州アーバインから各サーキットへ遠征を続けていたため、スタッフは体力的な大きな負担を強いられていた。

マツダはロータリーのノウハウを蓄積し、マツダに対する熱い思いを長年持ち続けてくれているチームをワークスに指定。GTOはダウニング、GTUはマンデビルが担当することが決定する。さらによりコンペティティブなマシンを生み出すため、経験豊富なシャシーデザイナーのリー・ダイクストラがマツダ陣営に迎え入れられて、マシン製作はファブカーと契約を結ぶ。RX・7はスチールパイプフレームとカーボンファイバーとアルミのコンビジットパネル



89年からGTUクラスにおけるマツダのワークス活動はMX-6へシフトするが、開幕戦のデイトナ24時間GTUクラスではプライベートターのRX-7が優勝を飾っている。

を用いたもので、インデーカーのようなダブルウィッシュボーン式プッシュロッドサスペンション、ベンチレーテッドディスクと6ポットキヤリパーのフロントブレーキなどを装備。日本のマツダから供給された700馬力の4ローターをフロントミッドシップにマウントし、5速のヒューランド製ギヤボックスはエンジンのすぐ後ろにレイアウトされた。

当然ドライバーラインナップも強化され、前年のGTOチャンピオンであるハルズマーを招き入れ、2台目はダウンング自らがドライブ。しかしダウンングはマツダからチーム運営に専念するよう説得され、シーズン半ばからエリオット・フォーバス・ロビンソンを起用。シーズン終盤にはプライス・コップも布陣に加わる。実はデザイナーのダイクストラ起用、ハルズマーの移籍、コップの獲得などはすべてマツダのGTPプロジェクトへ向けての準備であったのだ。

こうしてGTOのニューRX・7は90年の開幕戦デイトナ24時間でデビューし、ハルズマーがいきなりポールポジションを獲得する。ダイクストラが設計した、ひとクラス上のGTPマシンのようなサスペンションを持つマシンには高いポテンシャルが備わっていることが示された。レースではエンジンが異物を吸い込むトラブルにより1台がリタイアしたが、もう1台はクラス2位、総合順位7位と好スタートを切った。その後のレースでデータを積み重ねてRX・7は力をつけていくが、クルマの開発担当に理論派ドライバーのハルズマーは適任であった。彼は82年のデイトナに登場した3ローターのR

ジム・ダウンングの片腕としてレース用ロータリーエンジンのチューニングを長年担当したリック・エングマン。



X・7をドライブしGTOでクラス優勝を飾り、ロータリーの持つ可能性を感じて90年にマツダのエースドライバーとしてカムバック。5月初旬のトペカで復帰後初優勝を果たすと6月のミドオハイオでポールポジションから2勝目を挙げてシリーズをリード。9月のサンアントニオのストリート戦ではウエットコンディションも味方につけてシーズン3勝目をマーク。この優勝はRX・7単一車種によるIMS Aシリーズでの記念すべき100勝目となった。

### ロータリー愛好家の挑戦意欲の賜物

そこまでの道のりは決して平坦ではなく、RX・7が搭載するロータリーエンジンは当初レギュレーションで不利な立場にあった。ライバル勢は全員がレシプロエンジンのため完全なる多勢に無勢。政治力で対抗するのは不可能だっ

マツダは90年のGTOクラスに4ローターのロータリーエンジンを搭載する新型RX-7を投入。車両製作はファブカー、チーム運営はダウンングが担当した。







(上)90年9月にサンアントニオで開催されたIMSAのGTOクラスで優勝したRX-7は、ここで単一車種として79年の初優勝から通算100勝を達成。最終的に95年まで参戦して通算117勝をマークした。(左)記念すべき100勝目をマークしたのは90年にマツダへ復帰したピート・ハルズマーであった。



## 長年にわたりロータリーを愛する エンジニアストが貴重なノウハウを 蓄積し続けたことで100勝を達成

だが、マツダとそのユーザーチームは客観的な状況説明を根気よく続けた。その結果、出場メーカーやマシンの多様性を重視するIMSAは情熱的なユーザーを持つマツダ、そしてロータリーに対する理解を深めてレースで輝く場を提供するように。そしてロータリーのパワー面における不利もまた愛好家たちの挑戦意欲を掻き立てて、エンジンの耐久性とマシン全体の信頼性向上に結びついたのである。長年にわたりロータリーを走らせ続けるエンジニアストだからこそ、貴重なノウハウを蓄積できたのだろう。

このように振り返るとマツダのIMSAシリーズ参戦は最初から最後まで、ほぼダウンングとマンデビルとともにあったといえる。彼らはロータリーエンジンという独創的かつ画期的な技術に惹かれ、取り憑かれたドライバーであった。そしてエンジンニアでもあった彼らは、惚れ込んだテクノロジからベストを引き出して勝利をつかむことを目指し続けた。その結果が単一車種による100勝という記録を生み出したのである。さらにRX-7は過酷なデイトナ24時間のGTUクラスにおいて79年のデビューウインを皮切りに13回もの優勝を記録している。

82年から91年には10年連続優勝という金字塔も打ち立てた。そしてIMSAシリーズでRX-7がチャンピオンを獲得したのはGTUクラスで80年から88年まで9年連続、GTOクラスは84年と91年の2回となっている。

91年にマツダはGTOのみワークス活動を継続すると発表。それは92年からオリジナルプロトタイプマシンであるRX-792PによるGTP進出を意味した。

R

RX-7  
in  
Motorsports  
レーシングRX-7



1990年のサンアントニオ戦でIMSA100勝目を飾ったRX-7。94年のル・マンに参戦したアートネイチャー号はこのクルマを仕様変更したもの。

## 北米からル・マンに“転進”した「アートネイチャー号」に迫る IMSA仕様をル・マン仕様へ

1994年ル・マン24時間に挑戦した寺田陽次郎がドライブしたアートネイチャー号は1990年にIMSAで100勝をマークしたマツダRX-7 GTOであった。その経緯と苦勞を改めて掘り下げてみた

Text/Masato Miura (MZ Racing)  
Photos/MZ Racing, Motorsport Images, SAN-EI

1994年6月15日(水)、第62回ル・マン24時間レースの公式予選が始まった。91年のマツダ787Bの快進撃を鮮明に覚えているル・マンのレースファンは、またあの甲高い4ローターサウンドを耳にして心を躍らせたに違いない。ただし、サルトの地に響いたロータリーサウンドを奏でたのは787Bと同じR26B型ではなく、2段階可変吸気システムをもつ89年仕様の13J改型4ローターエンジンで本来は630馬力を発生するが、この年のレギュレーションで54・3エアリストラクターを装着したため最高出力は480馬力となっていた。シャシーは北米IMSAシリーズで前人未到の単一車種によるシリーズ100勝を果たしたマツダRX-7 GTOだ。量産車ベースで排気量3ℓ以上のGTカーであるIMSA GTOは、92年からIMSA GTSと称されていた。とはいえ、このRX-7 GTSはルーフ部分のスチールパネルとリヤコンビランプにFC3S型二代目RX-7のもので使われている以外に量産車との共通部分はなく、鋼管スペースフレームにアルミおよびCFRPパネルを組み合わせた純レースカーとなっている。4ローターエンジンはフロントフードの下に納められ、出力

はヒューランド製ドグボックスとプロペラシャフトを介してリヤホイールに伝達するFR形式。90年にIMSAへ投入されたこのマシンは約1000kgという車重の軽さを武器にビッグパワー&大トルクのライバルたちと渡り合い、3ローターボのニッサン300ZX GTSと比べるとストレートの速さは劣るが、コーナー旋回性は十分にアドバンテージがあった。

### ル・マン継続参戦のための苦肉の策

ではなぜIMSAを戦ったマシンがル・マンを走ることになったのだろうか。マツダスピードはマツダ本社の方針に従い、92年のル・マンを終えるとファクトリー活動を休止した。しかしドライバーとしてル・マン参戦を継続したい寺田陽次郎は、グループAレースなどのパトナルスポンサーであったアートネイチャーの協賛を得て94年のル・マン参戦費用を捻出。

寺田は当時を振り返り、次のように語る。

「僕にとつてル・マンは諦めずに追い続けたいレースでした。当時メーカーからファクトリー活動は終了と言われたので個人で出場することを考えましたが、クルマやスタッフがいなければレースはできません。八方塞がりかと思ったのですが、そうだ、アメリカで活躍したGTOがある。博物館に寝かせておくだけなら引っぱり出せばいいじゃないか、と閃いたのです。IMSAのレースで勝ち続けたクルマなので信頼性は高いはずと考え、このクルマに詳しいエンジニアと共にRX-7 GTOを貸してほしい、とお願いしました」

IMSA仕様からル・マン仕様に変更されたRX-7のフロント周りにはヘッドライト、補助灯やターニングナルなどが追加されている。

寺田はカリフォルニア州アーバインに本部を



エキゾーストパイプは放熱性と排気抵抗に優れた2段重ねタイプが採用され、さらに断熱バンテージが巻かれている。また、集合部にはインコネル材が使われている。



構えるマツダUSAへかけ合い、RX-7GT Sを借り出すことに成功する。さらにスベアのエンジン、ギャボックス、デファッセンブリの提供も受け、タイヤは日本ダンロップに、ホイールはレイズエンジニアリングに供給を依頼。エントリーは寺田個人が運営するアートネイチャーレーシングで、カスタマー支援としてマツダスピードの精鋭クルーがサポートすることとなった。エンジンエンジニアにはマツダの専門エンジニアである土屋富志雄を派遣し、91年以来付き合いのある南仏のオレカにメンテナンスを依頼するなど、まさに「ファクトリーに限りなく近い」体制となっていた。

マシンはP I社製データコレクションシステムの導入に加え、音量規制の厳しいIMS A仕様よりも出力を稼ぎやすい仕様の排気管アッ



左からド・トワジー、寺田、フレオン。若手フランス人ドライバーのフレオンはこのル・マンにおける速さが評価され、のちに日本国内のツーリングカー選手権でも活躍した。

ンブリーを専用オーダー。またル・マンのレギュレーションに合わせてヘッドライトや補助灯、ターンシグナル、ナンバード灯などにも改修を加えた。エキゾーストシステムの開発を担当した当時マツダスピードの中野清は「ロータリーエンジン用排気システムのパートナーとして付き合ひの長い伊藤レーシングに相談し、排圧を下げながら高温に耐えられるインコネル材を集合部などに使用することを決めました。この材料は高い耐熱性だけでなく、振動やショックに強い特性もあります。排気バルブがないロータリーは排気脈動の衝撃波が強く、これまでのル・マンでは排気管にクラックが入ったり固定するメタルバンドがちぎれたりするトラブルがあったため、私の主張を通させてもらいました。ステンレススチールなどに比べると素材の価格はかなり高かったはずですが」と振り返る。



(上) IMSA仕様はアナログ式メーターパネルが採用されていたが、(下)ル・マン仕様はPIシステムのデジタルディスプレイに変更されていた。

当時のル・マンは、3・5ℓ自然吸気エンジン搭載車のみと規定されたグループCカテゴリの1の枠組みはわずか3年で瓦解し、80年代前半のような群雄割拠の様相を呈していた。そのため94年のル・マンは、IMSA GTS勢のほかにグループCカテゴリの2の改造車、その後の主流となる新世代GT1、GT2勢などがエントリーリストを賑わせていた。特にNSX GT1車両1台、GT2車両2台をエントリーしたホンダワークスの出場は話題となっていた。そしてIMSA GTS仕様のアートネイチャー1号で挑む寺田は、インディライツに出場していた若手フランス人ドライバーのフランク・フレオンとル・マン参戦経験があるピエール・ド・トワジーとコンビを組んで参戦した。

### トラブル続きも無事にゴールを迎える

94年のル・マンレースウィークは時に35度を超す暑さに見舞われたが、26度と比較的気温が落ち着いた6月18日(土)は16時に24時間レースの決勝はスタートする。74号車のアートネイチャー1号(場内アナウンサーはフランス語で「アルナチュールRX・7」と優雅に発音していた)は、ル・マン初出場のフレオンが渾身の予選アタックで獲得した20番手グリッドからチームオ

予選中のマシンを点検するクルーとエンジニア。特にエキゾースト周りを入念にチェックしている。エアボックスに装着されているリストリクターが見える。



## 「テストでエンジンを チェックする必要がない 高い信頼性を誇っていた」——土屋富志雄

「私はRX-7 GTOの製作からこのクルマに関わりました。1990年デビューレースのデイトナではエアインテークの部分の小さなナットの締め付けが緩く、エンジンに吸い込んでしまいタイヤという苦い経験をしましたが、第5戦のトベカで初優勝を飾りました。その時にドライバーのピート・ハルズマーから優勝トロフィーを頂いたのですが、今でも大事に飾っています。私はそのレースを最後に広島へ帰任しましたが、その後は出張というかたちでレース対応して第11戦のサンアントニオで100勝目を挙げる事ができ、とても感激しました。

94年のル・マンではアートネイチャー号の74号車をサポートすることになったのですが、スロットルやデフのトラブルで苦戦しました。いずれもIMSAでは発生したことがないトラブルで、ル・マンはやはり過酷なんだということを実感しました。でもエンジン自体には問題がなかったもので、ホッとしました。IMSAでは、ピートや設計者のリー（ダイクストラ）から「テストでピットにクルマが戻ってもエンジンルームを開けないでいいクルマは初めてだ」と驚かれましたからね。本当にあのエンジンは信頼性が高かったんです」



1990年のRX-7 GTOが初勝利を飾ったトベカにて、ドライバーのピート・ハルズマーから手渡された優勝トロフィー（左）は、今でも土屋富志雄（下）の宝物となっている。彼がアメリカに駐在した87年シーズンからの3年間は、マツダモータースポーツにとって大転換期であった。



最後の力を振り絞って24時間目のチェッカーフラッグを受ける74号車のアートネイチャーRX-7。総合15位/クラス2位という結果であった。

1ナーの寺田がスタートを担当。スタートドライバーの寺田はいつもどおり最初のステイントは無理せず、抑え気味に走って他車のトラブルに巻き込まれないように注意を払う。それでも1周目に17位でホームスタートを駆け抜けると、5周目には15位まで順位を上げることに成功。11周目にピットに入りフレオンと交代し、その後ド・トワジーに交代したのち再び寺田に順番が戻り、そこからは11周×2のダブルステイントを各ドライバーが走る。スタートから5時間後の21時過ぎにはフレオンが74号車を9位に押し上げたが、ド・トワジーに交代後の22時12分に最初のトラブルが発生する。右側のナンバーライトが一時的に点灯しなくなってしまうがなんとか無事にピットまで戻ってこられ、クルーたちは胸を撫で下ろす。そしてクルーはすぐに修復作業に取りかかるが12分のタイムロスとなり、

順位は17位にまで落ちてしまった。その後23時12分には、ピットへ戻ったド・トワジーがデフの油温が高いことをレポートしたためレペルチエックを実施。0時過ぎに寺田へ交代すると、今度はスロットルをオフにしてもエンジン回転が落ちないトラブルが発生。ECUを交換するも症状は改善せず、1時38分から約1時間かけてスロットルケーブルを交換するとともに、傷ついたフロントウインドウスクリーンも交換。しかしその後もスロットルの不調は変わらずドライバーを悩ませ続けることになる。さらに朝7時過ぎにはデフが悲鳴をあげて寺田はスロワー走行でピットへと戻り、ヒューランド製デファッセンブリー交換のため再びピットガレージで1時間以上を過ごすことに。

こうしてようやくマシンは復調。17位まで落ちた順位を少しでも取り戻すためフレオンがハイペースの追い上げをみせ、バトンを受け継い

## ル・マンのレギュレーションに合わせた 細かな改修とともにエキゾーストも耐久性を重視

だド・トワジーと寺田も必死にプッシュ。その甲斐あってランチタイムには14位まで浮上した。しかしレース終了間際に再びデフが機能不全になってしまう。そこでチームはピットで約50分やり過ごし、16時のチェッカーを受ける決断を下した。16時直前、ピットクルーは祈る思いでマシンをコースに送り出し、ドライブする寺田は薄氷を踏むような慎重さでゴールを目指した。そしてチェッカーを受けてパルクフェルメにマシンを進めると、チームは緊張感からやとと解放された。レース結果は総合15位。ニッサン300ZX GTSに次ぐクラス2位であった。

望んだ結果ではなかったが、このサルトの地ではチェッカーを受けなければ「無」であり、傷つきながらもゴールしたもののだけがフィニッシャーとして記録されるのだ。寺田は94年ル・マンにRX-7 GTSで参戦し、それを改めて思い知らされたのである。



# RE兩宮的「GT300を制するマシンメイキング」 最強のレーシングFD3Sここにあり

初陣から16シーズン、FD3S型のRX-7でGTを戦い続けたRE兩宮  
 そんなRE兩宮の車両のなかでも“第2世代”ともいえる  
 2004年に導入されたパイプフレームシャシーになったRX-7を  
 “全バラ”にした貴重な写真とともにRE兩宮のマシン作りの術を解剖する

Text/Makoto Ogushi Photos/Shimpei Suzuki, SAN-EI  
 Special Thanks/Web Option

本企画は2007年に弊社が刊行したいまは貴重なムックである『RE雨宮RACING』より写真を活用し、誌面を再構成したうえで、RE雨宮流のGT300マシン製作術を雨宮勇美代表の証言も交えて、振り返ったものであることを冒頭でおことわりする。

※ ※ ※

RE雨宮RX・7は、国内GTレースでプライベートチューニングショップが活躍できた旧き良き時代を象徴するマシンである。

雨宮勇美が率いるRE雨宮は言うまでもなくロータリーエンジンを中心としたストリートカーチューニングで名を馳せたチューニングショップだが、1995年の全日本GT選手権(JGTC。現・スーパーGT)GT2クラス(現・GT300クラス)にRX・7(FD3S)ベースの車両で参戦した。

RE雨宮RX・7は初年度から2勝を挙げるなど高い戦闘力を発揮して活躍を始めたが、ライバル車の戦闘力も上がってエンジンのパフォ

「本当はレースには興味ない」という雨宮だが、ときに冗談を混えながら、真剣な眼差しで当時製作したマシンのことを語ってくれた。



RX-7  
in  
Motorsports  
レーシングRX-7

1マン不足が露呈してきた97年、当初用いていた13B型の2ローターエンジンから20B型の3ローターエンジンに積み替えて戦力強化を行なった。

このエンジンはユーノスコスモに搭載されて市販されていた20Bシーケンシャルターボからターボを取り去り自然吸気化したうえで、サイドハウジングではなくローターハウジングに吸気ポートがあるペリフェラルポート形式へ変更し、FC3S型RX-7の北米輸出型が搭載していた13Bの高圧縮型ローターを組み込んだハイブリッド仕様だった。

「当時、マツダが出していたスポーツキットを組んだら450万円しましたが、うちはエンジンを解体屋で5万とかで買ったり、お客さんにもらったりしてそれを自分で改造したので100万円もかかりませんでした。スポーツキットのローターは圧縮比も異なりバランスも取り直した特製でしたが、うちは輸出用のFCが使っていた市販のローターをそのまま流用しました。日本のFCはターボでしたが輸出はNAで高圧縮型だったのでローターをそのまま使えんです。多分GTに出ているチームのうちが一番お金をかけていなかったでしょう」と兩宮は言う。

その後、RE兩宮RX-7の姿が大きく変わったのが04年のことだ。このシーズン、あえて言うならば「第2世代」RE兩宮RX-7が戦線に投入されたのだ。

この時代、JGTCの車両規定が大きく変わり、キャビン前後のサイドフレームを切り取って車室内のロールケージを伸ばしたパイプフレ

ームに置き換えることが可能となった。量産ベースの改造車として位置づけられていたGT車両の「レーシングカー化」がここから進行することになる。歴史の変わり目である。

それまで量産ベースのチューニングカーとして進化してきたRE兩宮RX-7もこれを機にレーシングカー方向へ進化した。00年以降、テクノロジーレベルが急激に上がってレーシングカーに近いシャシーを用いた車両がGT300クラスに参入するようになり、RE兩宮RX-7は厳しい戦いを強いられるようになっていたため「レースには興味がない」と嘯く兩宮にとってもレーシングカー化は避けられない決断だった。

とはいえ、メーカーの支援を受けた一部GT300車両が新规定に沿ったパイプフレーム化に踏み切ったのに対し、RE兩宮RX-7は基本骨格をパイプフレームとしたものの、前後とも旧規定に適合したサイドフレームを残している。サイドフレームを完全に切り取ってしまった場合、新规定で定められたクラッシュアブル構造を設けなければならず、資金的に余裕がなかったRE兩宮は重量増を覚悟してサイドフレームを残した。ある意味、第2世代RE兩宮RX-7は旧規定と新规定のハイブリッド車両だと言える。

旧規定では量産状態のサスペンション形式、取り付け位置からの改造が制限されていたが、パイプフレーム化でサスペンションも自由に設計できるようになった。RE兩宮RX-7も新规定を受けてメカニカルグリップを高めるため、サスペンションアームを延長するなどジオメト

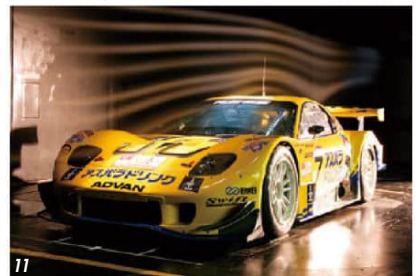
パイプフレーム化の恩恵で03年までのクルマと比較してグッとローフォルムになった第2世代のRE兩宮RX-7。07年は新車の導入から4シーズン目を迎えた年だったが、この車両は参戦最終年までアップデートを繰り返しながら使われ続けた。



王者獲得の翌年である2007年仕様の撮影個体。この年は井入/折目のコンビで戦い、9戦中5戦でポイントを獲得するがランキングでは下位に沈んだ。

## 資金面に余裕がなかったこともあり 第2世代のRE兩宮RX-7は 旧規定と新规定のハイブリッド車両に





1 エンジンフード、2 リヤハッチ、3 フロントバンパー、4 リヤバンパー、5 フロントスポイラー&アンダーパネル、6 サイドステップ、7 フロントフェンダー、8 リヤウイング、9 リヤフェンダーというエクステリアを構成するエアロパーツたち。1 エンジンフードはセパンなど熱に厳しいレースのときにはエンジンルーム内の排熱のためにダクトにフィンが追加されることもあった(写真は非装着)。このフィンの装着でフロントのダウンフォース量も変化した。10 マシンの下面はネックだった排気温度のためにミッション付近は覆われていないものの、ほぼ全面的にフラットボトム化されている。11 2005年にはマツダの三次試験場にて風洞実験を実施。しかし量産車用の風洞だったため、レース向けの開発に役立てることはあまりできなかった。



サイドフレームは残しつつキャビンの前後がパイプフレーム化されたシャシー。これにより03年までの車両と比較して80mmもの車高ダウンに成功。またシャシー自体は長期間の使用を想定して製作され、2006年にはレース欠場を余儀なくされるほどのクラッシュも経験したが、フレーム寸法の狂いはほぼなかった。

リーを見直して、パイプフレームにサスペンションの取り付け位置を設けている。

しかしRE兩宮RX-7の場合、サイドフレームが残っているのでサイドフレームに穴を開け、内側にあるパイプフレームまでサスペンションアームを貫通させる手間が必要だった。同様の手法でリヤサスペンションのジオメトリーも見直された。ジオメトリーの見直しに伴い、フロントタイヤがリヤと同じ280/710R18へとサイズアップされている。

このシャシーに搭載されたのは第1世代から引き継いだ20Bの3ローターエンジンだが、第2世代ではドライサンプ化された。またパイプフレーム化に伴いクロスメンバーを廃してエンジン搭載位置自体も下げられたので、車高は80mm下がり低重心化が実現した。

車高を下げるうえで大径化したフロントタイヤを収めるため、フロントフェンダー部分が盛り上がりボディ前半部分の外観は大きく変わった。これに伴い全体の空力デザインも見直されたが、予算が十分でないため風洞実験を行なうことなくデザインされている。実車が完成したあと、マツダの実車風洞で風洞実験をする機会があったものの、ムービングベルトも荷重計もない量産車開発用の施設でレース用に踏み込んだ実験はできず、ドラッグが大きい程度の解析しかできなかったという。

この経験を基に06年シーズンに向けて、リヤフェンダーをテールエンドに向けて下げるなどドラッグ低減を狙った空力の改良が行なわれたが、結局は見よう見まねで場合によっては他車の模倣で工夫せざるをえなかった。当時、GT

500も含めて空力が一気に進化する時代だったが、まだそうした試行錯誤がある程度成果を生んだのだからいい時代ではあった。

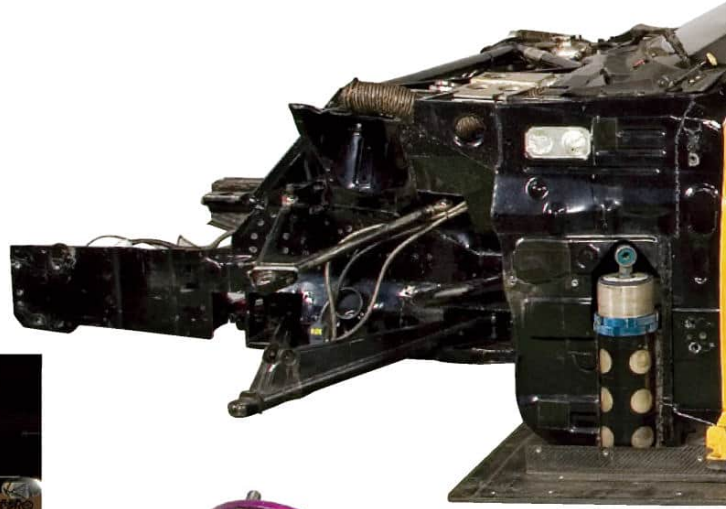
97年の段階では20B3ローターエンジンにはHパターンのトランスミッションが組み合わせられていたが、さすがに周囲のレベルが上がって来て対処が必要になった。しかし新たにトランスミッションを購入するには資金が必要になってしまう。

そんなとき、たまたま交流があったチームから、使わなくなったヒューランドの6速シークンシャルトランスミッションを提供するという申し出があり、99年型に搭載している。場合によってはライバルとして戦わなければならないチーム間で、トランスミッションを融通しあつたとすれば、これもまた当時のJGTCで生き続けていた互助的な空気を物語るエピソードである。

04年の第2世代でもこのトランスミッションが引き継がれており、新規定ではトランスアクスル化も可能だったが、当然それだけコストもかかるので行わず。プロペラシャフトの後半分及びデフ、ドライブシャフトはノーマルの純正部品が使われた。とはいえRX-7自体、ノーマルの段階でフロントミッドシップを売りにしたモデルで、3ローターエンジンもほぼホイールベースの中に収まり前後重量配分は50…50だった。

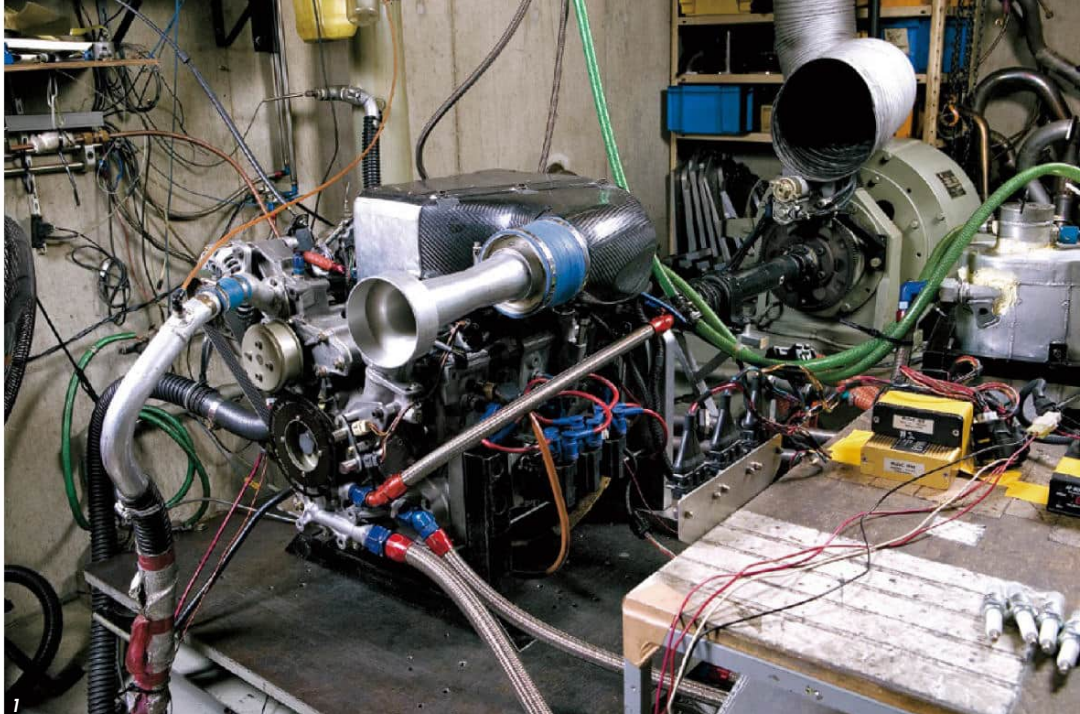
サスペンションジオメトリーの見直しで回頭性が高まって、よりレーシングカーに近づきコーナーリング性能は有数だった。反面ホイールベースはポルシェに次いで短くブレーキングが不

サスペンションジオメトリの見直しで  
回頭性が高まってレーシングカーに近づき  
コーナリング性能は有数だった



1 ファンタム製の別タンク式が採用されていたダンパー&スプリングユニット。スプリングのバネレートは20kg/mm前後だったとされる。2 RE雨宮RX-7 専用設計されたアルミ製のアップライト。フロントのプレーキキャリアはap製の6ポットだった。3 エアロパーツなどが外された状態のリアセクション。4 5 6 サスペンションは取り付け位置をパイプフレームに設けたほか、ジオメトリも見直されたがインボード化は行なわれなかった。

利な点は変わらず。ストレートは明らかにスピード不足で燃費も悪く、レース中の給油時間がかさむというデメリットは抱えたままだった。それでも04年の第2戦スポーツランドSUGOで山路慎一／井入宏之組のドライブによりデビューした第2世代RE兩宮RX・7は、レスウィークの木曜日にシエイクダウンしたばかりにもかかわらずいきなりポールポジションを



1 エンジンベンチにかけられるベリフェラルポートの20B型3ローターNAエンジン。20Bに13Bのパーツを組み込むなどして最適化したハイブリッド仕様だ。2 吸気ポートが設けられたベリフェラルポート仕様のローターハウジング。3 ローターはNAで9.7と圧縮比の高い輸出用FC3Sのものを採用。それよりもRX-8用のほうが圧縮自体は高かったが、GTで使用するには不向きだとされる。4 2分割式のアベックスシール。GTでは耐久性を求め、摩擦に強いセラミック製を使うようになった。5 ドライサンプのオイルポンプと6 レギュレーションにより装着されるリストラクター。7 ミッションはヒューランド製の6速シーケンシャルだった。



2



3



4



5



6



7

獲得。デビューわずか2レース目のセパンで行なわれた第3戦マレーシアでは優勝を飾り、第6戦オートポリスではポール・トゥ・ウインを記録するなど躍進して、シリーズ4位に食い込んでその素性の良さを見せつけた。

しかし当然ながら性能調整が行なわれ、スーパーGTと改称した05年シーズンはシリーズ9位に終わるが、山野哲也／井入が乗った06年は安定した速さを発揮して第4戦マレーシアで優勝。シリーズ最終戦の最終ラップ、最終コーナーで順位を入れ替えた結果、RE雨宮RX・7は初めてドライバー、チームの両部門でシリーズチャンピオンに輝いた。

翌07年は井入／折目遼組がシリーズ20位と苦戦し、08年は開幕戦で優勝したが、その後点数が伸びずシリーズ7位に。09年は谷口信輝／折目組が鈴鹿、オートポリス、ツインリンクもてぎ(当時)で2位に入賞してシリーズ2位。2010年は開幕戦の鈴鹿と第4戦セパンで優勝を遂げ、シリーズ3位となった。

雨宮はなかでもセパンでのレースが印象に残っていると語る。実際セパンでは第1世代で2勝、第2世代で3勝と、出走した10戦のうち通算5勝を挙げている。

「マレーシアのセパンはあまりレースをやっていないせいとか、舗装のせいとか、路面ムが低く、高速コーナーが多い。ロータリーはパワーがないけどその分タイヤに負担がかからないのでうちのクルマに適しているんですね。しかもNAだから踏んでいけるんです」と雨宮は語る。

ロータリーエンジンはトルクが細くパワーアップのチューニングにも限界があつて、20Bの

## パワーアップには限界があり、トルクも少なかったがリヤタイヤの負荷が少ない特性を活かして戦った



112 スパルコのステアリングとモーテックのメーターが備わるコックピット。ステアリングの左にはパッシング、右にはラジオスイッチ、さらに右奥には白いウインカースイッチが装備されていた。12 センターのパネルにはエンジンスタートやワイパー、ピットロードリミッターなどのスイッチ類が並ぶ。ドライバー側に傾いているシフトレバーも特徴的だ。

最終仕様でも最高出力は310〜320馬力、トルクは33・0 kg・mにとどまったが、確かにその分、リヤタイヤの負荷は少なかった。チームではこの特性を活かしてトルクが細いのにあえてリストラクターを絞ってでもウエイトを下ろし、とにかくコーナーリングで戦うという戦法を得意とした。RE雨宮RX・7が好成績を記録したサーキットを振り返るとセパン、鈴鹿、オートポリスなどと偏りがある理由がこうした戦い方に理由がありそうだ。

RE雨宮は結局10年いっばいでGT300での活動を打ち切った。第2世代のシャシーは丸6シーズンを戦ってさすがに旧式化していた。しかしわざわざ同じFD3Sでシャシーを作り直しレースを続ける意味はなかった。だからといってレースに適した次期モデルも見当たらなかった。

こうして16年にわたった戦いは終わった。RE雨宮RX・7はGTの過渡期であった良き時代を走り抜けたのである。

【スペシャル鼎談】

RE兩宮

RSファイン

レーシングドライバー

# 雨宮勇美 × 河野高男 × 谷口信輝

## RX-7でのJGTC / SUPER GTへの挑戦と活躍

熱烈なファンの声援に背中を押されて活躍したRE兩宮RX-7  
2010年にSUPER GTから撤退して14年の時を経て  
オーナー、エンジニア、ドライバーの3人が集結  
参戦当初からの懐かしい日々を振り返ってもらった

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

*RX-7*  
in  
Motorsports  
レーシングRX-7



——まず、RX・7でJGTC（全日本GT選手権）に参戦を開始した経緯を教えてください。  
 雨宮勇美（以下雨宮）…元GTAの加治（次郎）さんと山路（慎一）選手がたしか一緒に訪ねて来たんです。それで（JGTCの）GT300に出てくれませんか？って言われたと思います。GTでは寸法さえ合えば、自分のところのエアロを付けても構わないと。当時ウチもいろいろエアロを作っていたので、それならいいなど思っ、割とすぐに参戦を決めたと思います。

河野高男（以下河野）…GTって最初はJSS（ジャパン・スーパースポーツ・セダンレース）からの移行も多くて、その流れもあったので1995年の第2戦から参戦しました。谷口信輝（以下谷口）…もともとファインはRX・7でJSSをやっていたんだよね。

雨宮…そのエアロがウチだったんですよ。河野…そうそう。雨宮のエアロを使ってレースに出ているのつながりがあったんです。それ以前に、ヤンチャッをしていた頃から付き合いはあったんですが、GTのオフアをいただいた時はビックリしたし、嬉しかったですよ。

——参戦当初の95年のマシンはどういう仕様だったのでしょうか？

雨宮…あれはタイムアタック（のクルマ）を使っただよな。

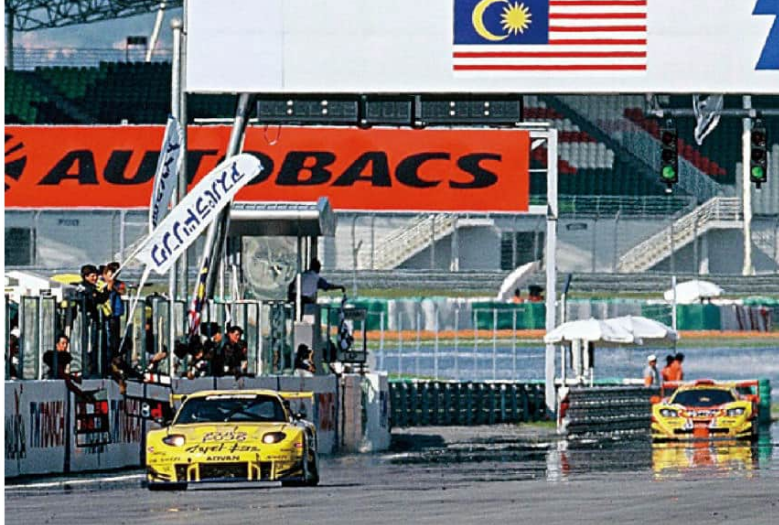
河野…元はJSSベースにロールケージを入れたクルマ。ほぼほぼノーマルで、足回りにピロボールを入れたりタンパスプリングを入れたりしただけの軽度のチューニングで、RE雨宮のチューニングカーそのままでしたね。雨宮…5穴だったよな？

1995年第2戦富士でデビューしたRE雨宮のRX-7は予選2位を獲得。決勝ではフェルポントラブルでクラス9位に沈んだが初戦から高パフォーマンスを発揮した。



### RE雨宮レーシング戦績表 | 1995-2010

Machine	Drivers	Ranking
1995 RE雨宮SuperG RX7	竹内浩典 / 松本晴彦	3位 (Rd.2~ / 2勝+2位1回+PP3回)
1996 RE雨宮SuperG RX7	山路慎一 / 松本晴彦ら	6位 (山路 / 3位2回) オールスター戦セントラル: PP / 優勝
1997 RE雨宮SuperG RX7	山路慎一 / 松本晴彦	8位 (3位1回)
1998 RE雨宮マツモトキヨシRX7	山路慎一 / 松本晴彦	10位 (3位1回) オールスター戦T1英田: 2位
1999 RE雨宮マツモトキヨシRX7	松本晴彦 / 山野哲也	5位 (2位2回) オールスター戦AP: 2位
2000 RE雨宮マツモトキヨシRX7	山野哲也 / 松本晴彦	5位 (2位1回+3位2回+PP1回) セバン特別戦: PP / 優勝
2001 雨宮マツモトキヨシアスパラRX7	山野哲也 / 松本晴彦	2位 (1勝+3位1回)
2002 雨宮マツモトキヨシアスパラRX7	松本晴彦 / 谷口信輝ら	10位 (松本 / 1勝+3位1回)
2003 雨宮マツモトキヨシアスパラRX7	谷口信輝 / 大井貴之	15位 (大井 / 3位1回)
2004 雨宮アスパラドリンクRX7	山路慎一 / 井入宏之	4位 (2勝+PP2回)
2005 雨宮アスパラドリンクRX7	山路慎一 / 井入宏之	9位 (2位1回)
2006 雨宮アスパラドリンクRX7	山野哲也 / 井入宏之	チャンピオン (1勝+2位2回)
2007 RE雨宮 RX-7	井入宏之 / 折目 遼	20位
2008 ORC雨宮SGC 7	井入宏之 / 折目 遼	7位 (1勝+3位2回)
2009 M7 MUTIARA MOTORS雨宮SGC 7	谷口信輝 / 折目 遼	2位 (2位3回+3位3回)
2010 M7 MUTIARA MOTORS雨宮SGC 7	谷口信輝 / 折目 遼	3位 (2勝+PP1回)



“アマさん”が最も印象に残っていると語ったマレーシア戦（セパンサーキット）。RE両宮が参戦した9戦中5勝を挙げている。写真は2002年第4戦、谷口にとってはGT初優勝の記念すべきレースでもある。

「俺はメカニック出身でロータリーエンジンしか扱えない  
だからレシプロのエンジンはどっかかって聞かれてもできない」

河野…96年から5穴をセンターロックにしました。その後、97、98年はRE両宮内部でGTをやることになったのでうち（RSファイブ）は携わっていませんでしたが、98年にマツダスピードとジョイントしてクルマを作り直しています。マツダスピードで設計した足回りを組んでいます。99年に復帰してから、ジオメトリー含

めてやり直しました。

——その頃、谷口選手はまだレースをしていなかったと思いますが、RE両宮でGTデビューすることになったきっかけを教えてください。

谷口…僕は98年頃、28歳になる時にモータージャーナリストになりました。でも当然ですけれど最初の頃は仕事が多かったので、圭オフィス（土屋圭市氏経営）の川崎出張所で電話番号をしていたんです。そうしたらBRIDE（ブリッド）というバケットシートメーカーの方から「鈴鹿クラブマンに出てみない？」って誘われて、スプリントレースで優勝したんです。その半年後にも再び誘われてレースに出たらまた勝って、それで「レースやりたい」「GTに乗りみたい」と。その後、2000年にヴィッツレースに4回ぐらい代役参戦をして、翌01年にアルテツァレースとN1耐久に出ました。そうして02年に雨さんのところに行って「雨さん、GT乗りたい！」って言いました（笑）。

ずっとサポートしてくださいました（笑）。あって、「じゃあ、オーデিশョンをしてやる」ってことになったんです。

——初めて谷口選手に会った時の印象は？

雨宮…今ではスーパースターですけど、当時からオーラがあって、人と違う感じがしましたね。河野…ドライバーの最終決定をするのはやっぱり雨さんなんです。でも、僕らとしても自分

たちがいいと思うドライバーを乗せたかったですし、速いドライバーを乗せることが勝つ条件にもなってますからね。その点、谷口はハナっから速かった。レベル違いでした。

谷口…GT初年度は（RX-7のコクピットが狭くて）ドライビングポジションが難しいのもありましたけど、結果が出なくて四苦八苦してました。自分がうまく乗れないことに対して「面白くない」と言ってしまったら、雨さんの（怒りの）スイッチが入っちゃって……。

雨宮…そう？俺はあんまり怒らないよね。

谷口…いやいやいや（笑）。

河野…結構怒ってましたよ（笑）。一番雨さんが怒ったのは（03年第4戦）富士のクラッシュ。谷口…雨のレースで、スタート（の水煙）で前が何も見えないなか、ようやく見えた時には目の前でスピニングして横を向いているクルマがいて、僕は左に避けてなんとかデカイクラッシュをギリギリかわしたんですが、壁に当たってサスペンションが折れちゃったんですね。僕としては



### 雨宮勇美

1946年3月3日生まれ、山梨県出身。14歳で上京して悪行を重ねたのち21歳で独立。板金屋を経て、30歳の時に両宮自動車を設定し、ロータリーの道へ。その後、スピードの虜になってレースにも挑戦。フレッシュマンやJSSを経て、95年からJGTC/SUPER GTに参戦し、06年にGT300王者に。04年より全日本プロドリフト選手権（D1GP）に参戦中。



## 「タイヤ無交換は谷口が戻ってから温めていた作戦 初めてタイヤ無交換をやって成功したレースは特別なもの」

ギリギリのリカバリーをしたつもりだったんですけど、雨さんは「オマエの後ろを走っていた山路はぶつかってない」と。

河野…その時が多分、一番怒ってたね(笑)。僕も車載を見て、これはもう避けられないなと思ったんだけど、雨さんがあまりに怒っていたから何も言えなかった(笑)。

谷口…「あぶねえ、重大になるとこだった」というのが最小限で済んだ。そう思ってピットに帰ったら、カミナリがすごかった(笑)。

雨宮…いやあ、俺、あんまり怒らないよ。谷口…そんなことはない(笑)。あれはもう誰も手がつけられないなって感じたかった。

——谷口選手は別のチームを経て、09年にRE雨宮に戻りました。その頃パイプフレーム化されましたが、03年と09年でマシンの印象はどのように変わっていましたか？

谷口…それは全然違うよ(笑)。それまではチューニングカーの延長線上みたいなクルマだったけど、09年は幅広くワイドになって、ボンネットも低くなっていました。

河野…完全にパイプフレーム用の設計の違うクルマでした。

雨宮…98年までは純正部品でチタンとか使っちゃいけなくて、エンジンのアベックスシールもノーマルを使っていたんです。でも、98年からセラミックを使い始めました。それを入れてからエンジンの耐久性が良くなりましたね。

河野…エンジンは雨さんが組んでいたんですけど、もちろん耐久性も大事だけど一番は性能で、RX-7のBOP(性能調整)が厳しかったんです。でもGTAの人が「これじゃ、ロータリー厳しいよ」と、04年にリストラクターを大きくしてくれました。ベース車両が良かったこともあって、メチャクチャ速くなりました。デビュー戦でポールポジション(PP)を獲れるくらい強烈なポテンシャルでした。



2006年、山野哲也/井入宏之を擁してダブルタイトルを獲得。同点上位入賞回数の差でタイトルが確定したため、その瞬間、雨さんは理解するのに少し時間がかかったという。

### 河野高男

1962年2月4日生まれ、東京都出身。専門学校を卒業後、マツダオート東京でエンジンを担当。退社後はレースメカニックの手伝いを経て、86年末にRSファインを興し、JSSやJTC、N1耐久/スーパー耐久等で活躍。RE雨宮レーシングでは95~96年+99~2010年のJGTC/SUPER GTでエンジニア等を務め、06年にダブルタイトルを獲得した。



(上)「死にそうな思いで作りに上げた」新型車で挑んだ2004年第2戦SUGOでデビューPPを獲得。決勝は4位に終わったが、次のセパン戦で見事優勝を飾った。(右)09年第2戦鈴鹿では優勝こそ叶わなかったものの、「タイヤ無交換」作戦が見事ハマリ、2位表彰台に。「04年SUGOは苦勞が報われたレースで、クルマも本当に速かった。09年鈴鹿は『してやったり』でした」と振り返る河野。





谷口が思い出のレースに挙げたのは自身にとってGT初優勝となった2002年第4戦セパン（P88）と足に大ヤケドを負った10年夏の鈴鹿。そして、「タイトルを獲れそうで獲れなかった」09年最終戦もてぎ。タイトルを懸けて挑んだものの、決勝日朝のフリー走行でトラブルが発生してエンジンを乗せ換え、レースではピット作業後の再始動に手間取り4番手に後退、最後はトップ車両を0.4秒差にまで追いつめた。「勝てたらチャンピオンだったんだけどね」と谷口。

谷口…02年、03年は正直、とてもじゃないけどチャンピオン争いができる感じじゃなかった。でも09年、10年のクルマはチャンピオン争いができる位置にいて、うまくやればチャンピオンも獲れたと思う。戦えるマシンでしたね。——5年ぶりにRE両宮に戻った谷口選手はどんなドライバーになっていましたか？

しながらコーナリングを始めるというスタイルが多かったんですけど、谷口だけは（ブレーキを）リリースしてクルマを曲げていくタイプだったんですよ。実は今のGTが、ほとんどそういう乗り方。その一番最初が谷口だったかな。それから、走ることに對しては天才的なものを持っていて。身体の感性が優れていて、考えて速く走る力を持っていますし、操作を含めたすべてに余裕がある。雨宮…タイムが速いし、タイヤ無交換作戦もで

きたからね。

雨宮…タイヤなんてプッシュすればすぐ終わってしまうものもあるし、使い方によってはコンマ5秒我慢すればライフが伸びる乗り方もある。逆にタイヤを使わない走らせ方でどのくらいのタイムを出せるかということも含めて、谷口とそういうデイスカッションができるようになっていたからタイヤ無交換もできたんです。ほかのクルマに比べてRX・7は燃費が悪くて、給油時間だけで10秒以上長いという問題があったので、その解決策を考えた時にタイヤ交換をしないのが一番いいと。それを初めてやったのが09年の鈴鹿（第2戦）でした。

谷口…それは僕の腕というよりはRX・7がタイヤに對して優しいクルマだったからですよ。

——16年におよぶGT参戦のなかで最も思い出に残っているレースを教えてください。

雨宮…チャンピオンを獲ったレース（06年）もそうだけど、マレーシア（セパン）の最多勝。セパンには9回出場して5勝していますからね。それはもう感動ですよ。

雨宮…そんなふうに言ってますけど、一番感動していたのはチャンピオンを獲った富士のレースだと思えますよ。雨さん、ピットで泣き崩れていましたからね。

雨宮…俺は泣いてないよ（笑）。

雨宮…僕はいろいろありますけど、一番いってたら04年第2戦SUGOのPPですね。寝ないでクルマを組み上げて、予選で山路選手がPPを獲ったんですけど、本当はパワステに大きなトラブルを抱えていてレースは走り切れないうらうと思っていました。

## 「02年、03年はチャンピオン争いができる感じじゃなかった でも09年、10年のクルマは戦えるマシンだった」



### 谷口信輝

1971年5月18日生まれ、広島県出身。ドリフト界で活躍後、モータージャーナリストを目指して28歳で上京。2000年から本格的にレースを始め、02年にRE雨宮からJGTCデビュー。RE雨宮には03/09/10年に所属。11/14/17年にSUPER GT/GT300クラスでチャンピオンに輝いたほか、スーパー耐久や86/BRZ Raceなどでも活躍。

雨宮…でも4位だったよね？

河野…そうです。ふたつ目がタイヤ無交換を初めてやった時。先ほども話しましたが、09年第2戦の鈴鹿です。もちろん不安もありましたけど、「してやったり」って気持ちもありました。無交換はタイヤマネージメントができるドライバーでないといけない作戦なので、谷口が戻ってから温めていた作戦です。谷口は走りながらタイヤの使い方を考えられるので、それができた。コンマ3秒タイムを落とせば走り切れるということを考えてくれたのが谷口でした。谷口…僕は02年のセパン（第4戦）で初優勝できたことももちろん嬉しかったし、10年の鈴鹿（第6戦）での低温ヤケドも強烈な思い出に残っていますけど、チャンピオンを獲れそうで獲れなかった09年最終戦のもてぎかな。あの時は決勝日朝のウォームアップでエンジンが壊れて、エンジンを載せ替えるんだけど、グリッドに並

ぶギリギリのギリギリでエンジンがかかった。

「流れが悪いよね」って言いながらもレースの内容はすごく良くて、トップを抜けばチャンピオンっていうところまでいったんだけど……。雨…セーフティーカーが入らなかつたらいいけどもなあ。

——最後に、10年いっぱいGTをやめられましたが、その理由を聞かせてください。

雨宮…ちょうどその頃、マツダから「エンジン出すからGT500をやらないか」って話があったんですよ。GTの規則でロータリーが使えなくなりましたから。

河野…3ロータリーターボの話はありましたね。雨宮…アテンザのディーゼルでやらないかという話もあった。

谷口…最終的にはなんで辞めたんですって？河野…スポンサーにクルマを売るという条件で支援してもらったから、クルマがなかった。そ

れにもう雨さんにやる気がなかつたんだよね。

雨宮…4ロータリーを理解して支援してくれる人がいなかった。

河野…レースには莫大なお金がかかるし、その金額を工面するのは大変だったんだと思う。

雨宮…（泣きマネ）

河野…だから、どこかで線引きしようっていうのが10年だったと思います。でも本当は続けたかったと思いますよ。

雨宮…俺はメカニック出身でロータリーエンジンしか扱えない。だからレシプロのエンジンでどうかって聞かれてもできないよね。だけど、これだけロータリーエンジンに携わってきたんだから、メーカーが「雨宮さんを支援しよう」と言ってくれるのであれば、今でも頑張りたいですね。「GTに復活してほしいチーム」として一番人気があるらしいですからね（笑）。  
R



久しぶりにRE雨宮のガレージを訪ねたという谷口に、過去の無礼を詫げる雨宮さん。とても和やかな雰囲気の中、2時間におよぶ鼎談が行なわれた。



# RX-7 in Motorsports

レーシングRX-7

## リマークス | ここに注目

今大会最大の関心は、GT500に臨むホンダの新型車「HSV-010」に注がれた。前年までのミッドシップNSXから一転してのFRマシン。5台で臨戦し、予選で小暮卓史がポールポジションを奪うものの、決勝では11周目1コーナー手前で同土討ちにより2台リタイア、1台が3位に食い込んだ。その後HSV-010は第2戦岡山、第5戦SUGO、第6戦鈴鹿と異なる陣営が1勝ずつを挙げる。GT500に臨む3メーカーのエンジンはいずれもV型8気筒3.4ℓNAの500馬力、つまりフォーミュラ・ニッポンと共用するものを09年から使用。SUPER GT/GT500と国内トップフォーミュラの2カテゴリーを複数メーカー共演で両立させている国など日本くらいしかない。

前日の公式予選は、まず1回目は各選手が予選通過基準タイムをクリアするためのもの。そして2回目もグリッド決定の3セクションに分かれ、セクションごとにタイムの悪いマシンから振り落としていくかたちだ。セクションごとにドライバー交代が義務づけられている。300クラス最速はセクション2で④高木真一が記録した2分05秒032だったが、セクション3最速(谷口2分05秒391)の⑦RX-7がポールシッターに。今から30年前の1994年に本格開始となった全日本GT選手権は、当初より2クラス混走形式で競われてきた。国内3ワークス対決の500部門が脚光を浴びるのは当然ながら、ブライベ

ーターやジェントルマンレーサーたちも楽しめる300部門の存在があつてこそ、その車種バラエティの豊富さがシリーズ全体を華やかに盛り立てる。速い500群が300群を周回遅れにする際の駆け引きが勝負の綾となることも多い。500部門だけのレースだつたらとくに飽きられていたであろう300部門のチャンピオンチームを眺めてみると、2005年トヨタMR・S、06年マツダRX-7、07年紫電、08年フェアレディZ、09年レクサスIS350と混戦模様に分かる。GT3仕様の外国車も11年BMW Z4、12年ボルシェ911GT3Rと王座に就き、長く孤軍奮闘したRE兩宮のRX-7はこの年を最後に姿を消す。

R

GT500は10番手スタートの②GT-R(オリベライ/安田裕信。ヨコハマタイヤ)がRX-7ばりのタイヤ無交換作戦を敢行、⑥SC430(伊藤大輔/ビルドハイム)を抑えて勝利。



新車登場や新体制で注目を集める2010年スーパーGTの開幕戦。14時過ぎ、ローリングスタートから、まず13台のGT500マシンが先陣を切った後、⑦RX-7を先頭に19台のGT300マシンが300km先の栄冠目指して加速した。鈴鹿の天候は小雨、路面は湿っている。S字を登りデグナーに差しかけた時だ。谷口信輝が駆る先頭の⑦RX-7がラインを踏み外してコースアウト。クラッシュこそ逃れたが、順位を大きく落としてしまう。「デグナーの1個目が濡れていて全然グリップしなくて、『アツチャー』って感じでした」。直後、まさに同じ場所の後続の④ガライヤや②紫電ら3台もスピンしてクラッシュ、セーフティーカー出動の事態と相成る。

レース3分の1を終えたところで、300クラスの上位は③ボルシェ、①フェラーリ、⑧ランボルギーニ、⑦RX-7が17周を完了して5秒差という展開。その後天候と路面は徐々に回復し、①フェラーリはトラブルで後退、③ボルシェもピットでの長逗留で圏外へ。谷口は首位を奪い返してコドライバー折目遼へと後半ステイントを託す。

雨宮陣営は得意のタイヤ無交換作戦を敢行して後続とのマージンを図り、最後は④フェアレディZに30秒差をつけて優勝。この後RX-7は第4戦セバでも勝利するが、ランキングは僅差の3位。04年投入のFD3Sを改良しながら参戦してきた7年目、ライバルの進化のなかでの活躍は驚異的だ。

雨宮陣営は得意のタイヤ無交換作戦を敢行して後続とのマージンを図り、最後は④フェアレディZに30秒差をつけて優勝。この後RX-7は第4戦セバでも勝利するが、ランキングは僅差の3位。04年投入のFD3Sを改良しながら参戦してきた7年目、ライバルの進化のなかでの活躍は驚異的だ。

GT300クラスの表彰台に立った(左から)2位④フェアレディZ33の阿部翼/横溝直輝、優勝⑦RX7の谷口信輝/折目遼、3位⑨レクサスIS350の片岡龍也/織戸学。



Pos.	Class	Pos.	No.	Driver A	Driver B	Car Name
1	500	1	24	J.P.デ・オリベライ*	34周 安田 裕信	18周 HIS ADVAN KONDO GT-R
2	500	2	6	伊藤 大輔	31周 B.ビルドハイム*	31周 ENEOS SC430
3	500	3	100	伊沢 拓也*	23周 山本 尚貴	19周 RAYBRIG HSV-010
4	500	4	1	脇阪 寿一	24周 A.ロッチャー*	28周 PETRONAS TOM'S SC430
5	500	5	39	A.クルート*	27周 平手 晃平	25周 DENSO DUNLOP SARD SC430
6	500	6	35	石浦 宏明	28周 大嶋 和也*	24周 MJ KRAFT SC430
7	500	7	17	金石 年弘*	25周 塚越 広大	27周 KEIHIH HSV-010
8	500	8	23	本山 哲	34周 B.トトレイエ*	18周 MOTUL AUTEC GT-R
9	500	9	38	立川 祐路	28周 R.ライアン*	23周 ZENT CERUMO SC430
10	500	10	32	道上 龍*	30周 中山 友貴	21周 EPSON HSV-010
11	300	1	7	谷口 信輝*	25周 折目 遼	23周 M7 MUTIARA MOTORS兩宮SGC7
12	300	2	46	横溝 直輝	25周 阿部 翼*	23周 アップスタート MOLA Z
13	300	3	19	織戸 学*	22周 片岡 龍也	26周 ウェッズスポーツIS350
14	300	4	5	玉中 哲二*	17周 黒澤 治樹	31周 マツハGOGOGO車検408R
15	300	5	3	星野 一樹*	14周 柳田 真孝	34周 HASEMI SPORT TOMICA Z
16	300	6	33	木下みつひろ	14周 影山 正美*	34周 HANKOOK PORSCHE
17	300	7	86	山西 康司*	25周 関口 雄飛	23周 JLOC ランボルギーニ RG-3
18	300	8	74	井口 卓人*	22周 国本 雄貴	26周 COROLLA Axio apr GT
19	300	9	27	山岸 大*	24周 小泉 洋史	24周 NAC 衛生コム LMP Ferrari
20	300	10	87	井入 宏之*	26周 坂本 祐也	22周 JLOC ランボルギーニ RG-3
21	300	11	26	L.S.シュコ*	25周 植田 正幸	22周 CINECITTAタイサンボルシェ
22	300	12	9	番場 琢*	25周 佐々木雅弘	21周 初音ミクX GSRボルシェ
23	300	13	62	山野 哲也*	25周 佐々木孝太	19周 R&D SPORT LEGACY B4
24	300	14	666	山下潤一郎*	27周 宮本 隆士	11周 BOMEX LIAN BOXTER
R	300		11	田中 哲也*	21周 平中 克幸	6周 JIMGAINER DIXCEL DUNLOP F430
R	500	12	松田 次生	0周 R.クインタレリ*	10周 カルソニック IMPUL GT-R	
R	500	8	R.ファーマン*	10周 井出 有治	0周 ARTA HSV-010	
R	500	18	小暮 卓史*	10周 L.デュバル	0周 ウイダー-HSV-010	
R	300	31	嵯峨 宏紀*	1周 松浦 孝亮	0周 apr COROLLA Axio	
R	300	43	新田 守男*	1周 高木 真一	0周 ARTA Garaiya	
R	300	2	加藤 寛規*	0周 濱口 弘	0周 アップル-K-ONE・紫電	
dq	300	66	松田 秀士*	-	吉本 大樹	triple a Vantage GT2
ns	300	360	澤 圭太	-	Takamori.com	1 石松Kosei RUNNUP PORSCHE

## いつも少しだけ“下”にいるセブン。だがそれがいい。

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

歴代RX・7の特集と謳っておきながらRX・3に関する記事がやたらと多い。反省しているが、後悔はしていない。流麗とは言いがたいフォームで「ロータリーロケット」なんていう表現とは対極にいるようなマツシブボディの「兄貴」だが、レースでも業績でも「RX・3あつてのRX・7」だったことはこの特集をお読みいただければお分かりいただけたはず。

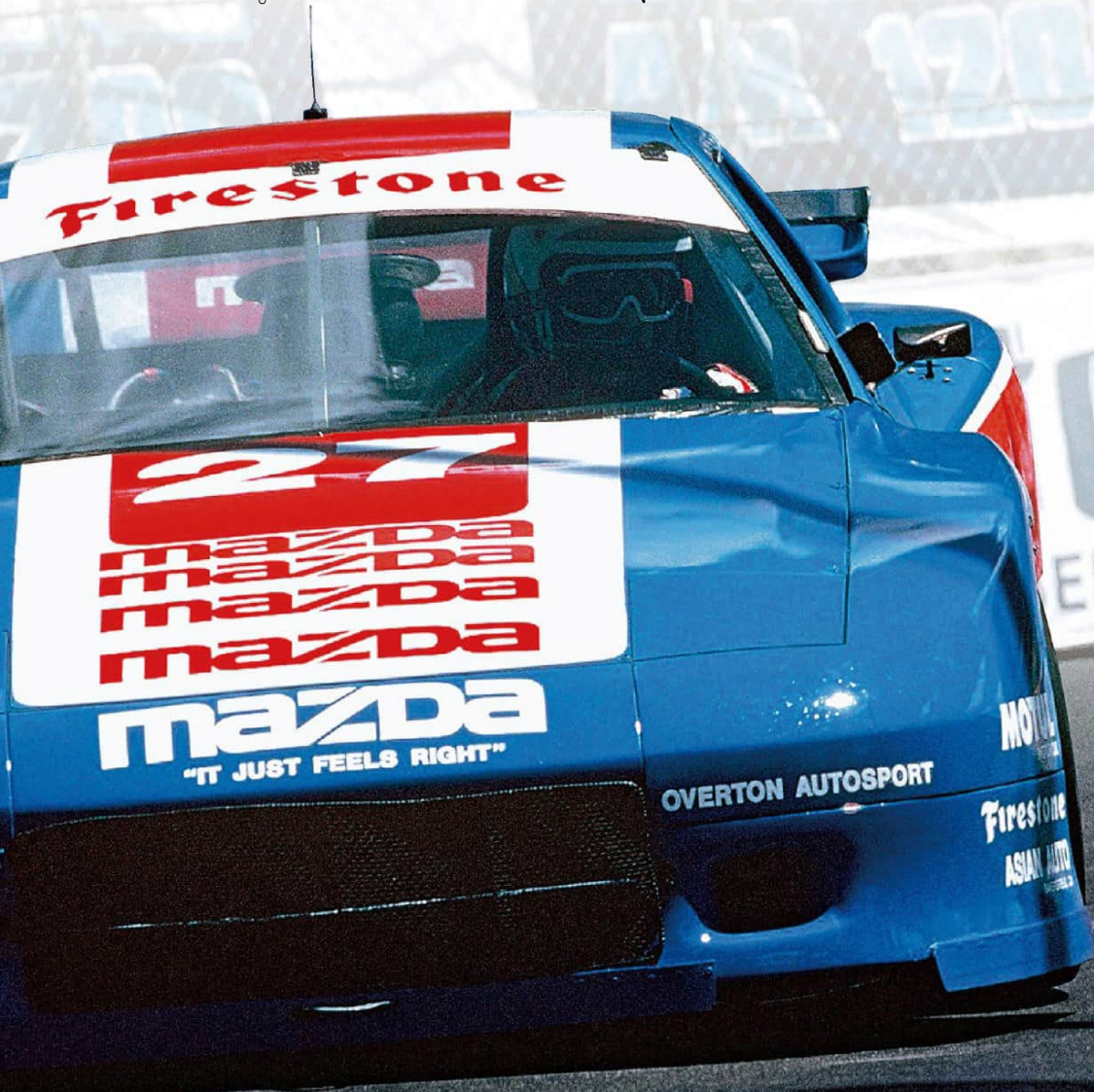
実際のところ3代目セブンII FDが現役だった時期にマツダスピードは瓦解してしまつたし、セブンのレース活動というはどうしてもFCとSA(およびRX・3)に偏つて、フロントヘビーで北米寄り」となるのは自然なことだ。

個人的に良識だと思つて見直しているのは、歴代セブンが常に「手の届く範囲」にいたスポーツカーだったという点だ。だからこそ今特集のサブタイトルは「完全復活が待たれる」俺たちの「ハコロータリー」なのである。

例えば日本の自動車史においてRX・7という名は広く知られたビッグネームには違いないが、ではGT・Rと肩を並べるほどかといえば、歴史面でも性能面でもそこまでではない気がする。どちらもモータースポーツとかかわりが深く、エンジンと走りにこだわった名車には違いないが、少なくとも「両巨頭」ではないし、レースではライバルのように見えてもまったく同じ土俵で丁々発止を繰り返した時期はごくわずかだ。IMS Aにせよル・マンにせよWECにせよシルエットにせよスーパーGTにせよ、RX・7はいつもどこか少しだけ「落ちる」のだ。縦横無尽にトップ戦線をぶちぎるのがGT・Rだとすれば、RX・7はちょっとだけその下

に位置したところにいる。だがそれがいい。それは互いの企業規模の差でもあるのだろうが、やはりそこにあるのはセブンの、マツダなりの美学というかスタンスの違いがあるように思う。ちよつと下から、時々大物を喰う。時々ズバツと勝っちゃう。そこがセブンらしく、素敵だ。

次の、未来のRX・7がどんな仕様となるかはわからない。もしかしたらREでなくEVかもしれない。そんなこと、考えたくもない。☒



RX-7  
in  
Motorsports  
▷レーシングRX-7

SUPER GT カレンダー 2024 ~~2800円(税込)~~ → **1400円(税込)**



**SUPER GT** 2024  
PHOTOS BY MASARU HIRATA  
auto sport **CALENDAR**

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



F1速報×ほぼ日手帳 2024  
~~2800円(税込)~~ → **1400円(税込)**

イラストが引き立つ光沢感のある表紙はカラフルな模様と鮮やかなマシンがデザインされ、F1好きをさりげなくアピール。赤旗、黄旗を思わせる2色の葉もポイントです。もちろん、おまけのページにはF1関連データが満載。付属の国旗シールをスケジュールに貼ればレースの見逃しを防げます。

# 2024年カレンダー

毎年話題のGT壁掛け&卓上カレンダー | ほぼ日手帳 | F1卓上カレンダー

## はやくもセール実施中

全品半額  
送料無料  
お届け!!

オートスポーツカレンダー 2024  
~FORMULA 1~  
~~2000円(税込)~~ → **1000円(税込)**



SUPER GT  
卓上カレンダー 2024  
~~1500円(税込)~~ → **750円(税込)**



F1カメラマン リス氏のアーティスティックな写真満載の卓上カレンダー。3大特典(国旗シール、クリアファイル、ポストカード)付き。

auto sport **Web shop**

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



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



F1に準じる速さを誇るSF23、モデルはそのフォルムはもちろんカラーリングや  
精細なロゴまで完璧に再現しており満足度は高い。出走全22台、各1万2100円。

## 世界が注目するSF、新車勢揃い

レースのないシーズンオフはミニカー蒐集家にとって活況期となる。2023年を戦ったマシンたちが続々と発売され、コレクションを充実させるに最適なタイミングと言えるだろう。とりわけスパークはF1やWRC、ル・マン車にフォーミュラE、日本のSUPER GTまで網羅しているからコレクターの嬉しい悲鳴は止まらない。

本誌のイチオシはスーパーフォーミュラだ。新シャーシ「SF23」に生まれ変わり、「新人」リアム・ローソンがシーズン途中でF1デビューして快走したり、王者となった宮田莉朋がFIA F2挑戦を表明したりと内外から大きな注目が集まることとなり、オフテストの熱狂度を見る限りでは新シーズンもその勢いがやむことはなさそう。いま「キてる」カテゴリーだと言えよう。

ここでは各チームの上位車1台ずつを集めたが、もちろんスパークは全22台をモデル化している。造形や細部の再現力は相変わらず高いレベルにあり、眼前で眺めた時の満足度は間違いなく高い。とはいえ人気選手のマシンはすでに完売の声が聞かれているから、ファンは買い逃しなきよう即行動するべし。集め、眺め、そして開幕を待つ。これぞ正しきコレクターの姿。 [R]



## レーシングオン×エムエス・モデルズ

シーズン開幕が待ち遠しいこの季節こそミニカー蒐集を進めていこう  
今号の本誌オススメはスパークのスーパーフォーミュラ、新車SF23だ  
気づけば全車が出揃っていた話題のマシン、推しの1台を入手すべし

Text/Joe Kojima(MS-models) Photos/Spark/MINIMAX, Motorsport Images



実車の再現度という点で言えば「1/43スケールでは完璧に近い」と評せそうなスパークのSF23。JRPと各チームによる全面協力がなせる技だと言えるだろう。



宮田とローソンの活躍が世界のレースファンから注目を集め、確実に評価が高まっているスーパーフォーミュラ。今季も岩佐歩夢が参戦するなど話題は豊富。

### 特注&スペシャル品を見逃すな

全車の発売が終わったスパークのSF23は、いま、チームによる特注品が続々と発売されコレクターから新たな熱視線を集めている。KONDOはニスモフェスティバルで、インバルは自社サイトで2台セットを発売し、さらに無限も特製パッケージデザイン品を展開中だ。



# TLC、市販車部門 全ステージ完全走破V11

DAKAR RALLY × TEAM LAND CRUISER TOYOTA AUTO BODY

昨年、新車導入初年度ながら10連覇という快挙を成し遂げたTLCは前年の反省点を改善してさらなる安定感で走り切り、さらに連勝記録を伸ばした

Text/Mario Taga Photos/TOYOTA AUTO BODY



ストック（市販車）部門優勝を果たした500号車の三浦／バルベのコンビを中心に11連覇を祝うチームの面々。三浦は昨年他界した元ナビゲーターのローラン・リシトロインターの遺影を掲げた。

FIA/FIM世界ラリーレイド選手権の開幕戦、ダカールラリー2024が1月5日から19日にかけてサウジアラビアで開催された。4輪部門のストック（市販車の新呼称）部門にトヨタ・ランドクルーザー300 GR SPORTで参戦したトヨタ車体のラリーチームであるTLC（チームランドクルーザー・トヨタオートボデー）は、三浦昂（トヨタ車体社員）／マイヨール・バルベ組の500号車が累積順位の総合81位で同部門優勝。総合109位のロナルド・バソ／ジャン・ミッシェル・ポラト組の501号車が部門2

■ダカールラリー2024 TLC累計成績

		日程	1/5	1/6	1/7	1/8	1/9	1/10	1/11-12	1/13	1/14	1/15	1/16	1/17	1/18	1/19
		ステージ	Prologue	01	02	03	04	05	06	休息日	07	08	09	10	11	12
No.500	三浦/バルベ	市販車部門優勝	1(1)	2(2)	1(1)	1(2)	1(1)	1(1)	1(1)	→	1(2)	1(1)	1(2)	1(1)	1(2)	1(1)
No.501	パソ/ボラト	市販車部門2位	2(2)	1(1)	2(2)	2(1)	2(2)	2(2)	2(2)	→	2(1)	2(2)	2(1)	2(2)	2(1)	2(2)

※市販車部門累計順位。( )内は当該日のステージ順位。

(右) 501号車は48Hクロノステージでのタイムベナルティのほかステージ11ではトラックに追突されるという不運もあったが、500号車とフォローし合いながら、部門2位で完走。(右下)互いの健闘を讃え合う両ドライバー。(下)過酷な競技ゆえトラブルが発生する場面もあったが、メカニックたちの働きが11連覇に大きく貢献した。



位で続き、チームは同部門の11連覇を1・2フィンニッシュで飾ることとなった。ダカールラリーがサウジアラビアに舞台を移して5年目。今大会は同国北西部のアル・ウラで第1ステージの出走順を決めるプロlogueランを5日に実施したあと6日にスタートし、南部の砂漠地帯や北部の山間部を巡って19日に紅海岸のヤンブーにゴールする総延長約8000km(うち競技区間約4700km)で行なわれた。

前回大会でデビューウインを達成したランクル300は、改造クラスに分ける速さの一方で、速さゆえのトラブルが頻発。完走は果たすもステージベナルティを受けながらのほろ苦い勝利となった。このためTLCは約1年をかけてトラブル対策を実施。吸気系を見直してエンジンへの砂埃の侵入を抑え、リヤショックアブソーバーの取り付け位置も変更してダンパーの耐久性を高めた。さらにTOYO TIREからの供給を受けるラリータイヤもサスペンションとタイヤの減衰力のバランスを取りながら剛性の最適化を図り、操安性と耐久性を向上させた。

6日にラリーが始まるとこうした対応も奏功して2台は順調な滑り出し。第3ステージで500号車がパワーステアリングの油温上昇に見舞われたほかは大きなトラブルは発生せず、前年度大会よりパンクの本数も激減した。

しかし、今大会最大の難所となった11日(12日の2日間)でひとつのステージを突破する「48Hクロノステージ」では500号車が目没ギリギリにゴールできたのに対し501号車はタイヤ2本のリム落ち(空気を下げたタイヤがホイールリムから外れてしまうこと)で遅れ、コース上で2日目の夜を迎えた。周囲は険しい砂丘群で暗闇の中の走行は危険を伴うため、やむを得ず明るくなるのを待った501号車はタイムアウトとなり、ステージベナルティを受けることになった。

その後、後半戦に入ると路面が変化し、砂丘は減ったが荒れた路面で車両へのストレスが増大。また砂塵の影響もあってナビゲーションの難易度が高まった。TLCは500号車、501号車ともにリタイアに繋がりがかねないトラブルにも見舞われたが、2台が互いにフォローし合うことで回避。19日、ヤンブーのゴールに無事到着した。

近年、ダカールラリーのコースは参加台数の多い改造クラスや走破性の高い軽量バギーへの配慮により、最低地上高が低く重量が重い市販車ベースのラリー車には走破すること自体が容易ではなくなっている。だが生産車へのフィードバックを最大の目的としてダカールラリー参戦活動を行ってきたTLCは、これからもストック(市販車)部門にこだわって挑戦を続ける覚悟だ。





「ベスト」でも足りない、試された真の強さ

**AUTOBACS**  
**SUPER GT**  
auto sport  
2023-2024  
スーパーGT  
公式ガイドブック  
総集編

特別付録  
A1サイズ  
特大ポスター

**GT 総集編**  
2023-2024  
SUPER GT OFFICIAL GUIDE BOOK

**冒険にピリオド。**  
～それぞれのラストシーズン～  
立川祐路  
Honda NSX-GT  
MICHELIN

GT500 CHAMPION  
au TOM'S GR Supra  
**重圧を越えて**  
[トヨタ最速コンビ 特別対談]  
坪井 翔×宮田莉朋



[GT500テクニカル・レビュー]  
TOYOTA GR Supra GT500  
Nissan Z GT500  
Honda NSX-GT  
全42チーム&全8戦パーフェクトデータ

[GT300 Champion's Voice]  
埼玉トヨベツトGB GR Supra GT  
吉田広樹×川合孝汰

# 2023-2024スーパーGT 公式ガイドブック総集編

特別付録：A1サイズ特大ポスター [au TOM'S GR Supra]

好評発売中 定価：1650円

三栄オフィシャル  
通販なら  
送料無料！  
ご購入はこちらから



ご注文

●WEB: <https://shop.san-ei-corp.co.jp>  
●受注センター TEL: 03-5357-8802 平日10:00~17:00

お問い合わせ: 株式会社三栄・販売部  
TEL: 03-6773-5250 (平日10:00~17:30)



歴史があるから、未来が輝く。

**No.528**  
**|特集| R32 カルソニック  
 スカイラインGT-R**  
 [後世に語り継ぎたい名レーシングカー]



- ・全方位解剖
  - ・6面細部 徹底掘り下ろし  
初号機スーパーディテールファイル
  - ・ロングインタビュー  
星野一義
  - ・市販車の時点で始まっていた  
圧勝プラン
- 雑誌コード：66731-43  
 定価：1760円



**No.527**  
**|特集| F1最熱狂期：セナプロ対決**  
 [世界を沸かせたふたりの闘争、終演から30年]

- ・勃発から終演まで、  
出来事史を網羅して解説  
世紀の頂上対決、その全貌
  - ・当事者の述懐  
アラン・プロスト
  - ・貴重な実機と邂逅  
オランダに眠る  
幻のトヨタ7ターボ
- 雑誌コード：66731-35  
 定価：1760円



**No.526**  
**|特集| ル・マン24時間レース Part.2**  
 [世界を沸かせたふたりの闘争、終演から30年]

- ・ル・マン名勝負ストーリー  
フォードvsフェラーリ  
アメリカからの挑戦者  
ル・マンで開花したテクノロジー
  - ・マンギャラー  
ジャガー-Dタイプ
  - ・インタビュー  
ジャッキー・イクス
- 雑誌コード：66731-30  
 定価：1760円



人気のあった特集企画をまとめて1冊に  
 レーシングオン・アーカイブス  
**Vol.18**  
**|特集| 追憶のJTCC**  
 [忘れられない、濃密な“ハコ”バトル]

- ・フェリオ34連敗からの大逆襲  
最強アコード開発物語
  - ・再考証トヨタ・エクシヴ  
そしてチェイサー挑戦へ
  - ・73レース全戦レビュー+  
オールマシンカタログ
  - ・特別対談  
中子 修×本山 哲
- 雑誌コード：66731-47  
 定価：1980円

新しい「昔」あります。絶賛発売中！



**バックナンバーご注文方法**

→パソコンから <https://shop.san-ei-corp.co.jp>

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

**送料・手数料について**

- クレジットカード払いの場合 送料：一回200円 手数料：無料
- 代金引換払いの場合送料：一回200円 手数料：300円

※ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料

→ケータイから

株式会社 三栄 販売部  
 〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1  
 新宿スクエアタワー 26F  
 TEL. 03-6773-5250 (平日10:00~17:30)

**SAN-EI CORPORATION**





# 読者プレゼント PRESENT



**1**  
1名  
1/43 ロム特注スパーク  
ティレル P34 P.デュバイエ  
1976 F1インジャパン 2位  
提供:モデルガレージ ロム <https://romu-romu.com>



**2**  
1名  
トヨタ・チームランドクルーザー  
TLC 3点セット(Tシャツ/サイズ:L+トートバッグ  
+2023 ブルーレイディスク)  
提供:トヨタ車体  
[www.toyota-body.co.jp/dakar/](http://www.toyota-body.co.jp/dakar/)



**3**  
1名  
1/24 ixo ミニカー  
スバル インプレッサ WRC  
2001 ラリーGB #6 P.ソルベルグ  
提供:国際貿易  
<https://www.kokusaiboeki.co.jp>



**4**  
1名  
1/43 ミニチャンプス ミニカー  
ウィリアムズFW11B No.6 N.ピケ  
フィニッシュラインエディション  
提供:京商 <https://dc.kyosho.com/ja/>



**5**  
1名  
1/43 スパーク ミニカー  
レッドブル RB18 2022 日本GP  
No.1 M.フェルスタッペン  
提供:F1コレクターズストア シグナス  
[www.signass.com](http://www.signass.com)



**6**  
1名  
1/24 プラモデルキット  
ギャザズ MAXFLI EG9シビック  
(1993 インターTEC)  
提供:ハセガワ [www.hasegawa-model.co.jp](http://www.hasegawa-model.co.jp)



**7**  
1名  
1/43 ENIF ミニカー  
日産ブルーバード U 2000GT  
2ドア ハードトップ(KG610)  
1974年型 ホワイト  
提供:キッドボックス本店 <https://www.kidbox.co.jp>

**8**  
1名  
5名  
2024 カレンダー  
a 日産/NISMO (壁掛け530×728mm)  
提供:日産モータースポーツ&カスタマイズ  
b ホンダ/HRC (壁掛け297×420mm)  
提供:ホンダ・レーシング  
※希望の品の記号を明記してください



## オンライン応募方法

PCやスマートフォンからは、弊社が運営する「三栄ID」より応募できます。こちらのQRコードもしくは下記URLよりアクセスをお願いします。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますよう、お願いします。

<https://id.san-ei-corp.co.jp/>

オンライン応募締め切り 2024年3月31日(水)  
オンライン応募コード 『Ron529』

※お預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。



## ハガキでの応募方法

官製ハガキに左下の応募券を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号と①希望プレゼント番号とプレゼント名②今号の特集 (P8~94) で良かった記事とその理由③特集以外で良かった記事ひとつとその理由④本誌へのリクエストや感想を明記して、下のあて先「プレゼント応募」係へお送りください。締め切りは2024年3月31日(当日消印有効)、当選者の発表は発送をもって代えさせていただきます。

宛先はこちら 〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1 26F  
株式会社三栄 レーシングオン編集室「プレゼント応募」係

※はがきに記載された個人情報にはプレゼントの抽選および当選者への発送などに活用させていただきます。

**STAFF**

**EDITOR**

小嶋 穰 Joe Kojima

**EDITOR IN CHIEF**

高桑大輝 Daiki Takakuwa

**EDITORIAL STAFF**

齋藤真紀 Maki Uzawa  
平松秀樹 Hideki Hiramatsu  
茂木康之 Yasuyuki Mogi  
長谷川俊也 Toshiya Hasegawa

**CONTRIBUTOR**

天野雅彦 Masahiko Amano  
大串 信 Makoto Ogushi  
貝島由美子 Yumiko Kajjima  
柏木龍馬 Ryoma Kashiwagi  
鈴木紳平 Shimpei Suzuki  
多賀まりお Mario Taga  
田中秀宣 Hidenobu Tanaka  
林 信次 Shinji Hayashi  
三浦正人 Masato Miura  
皆越和也 Kazuya Minakoshi

**COVER DESIGN**

吉岡広樹 Hiroki Yoshioka

**DESIGN**

後藤恵二 Keiji Goto  
稲垣 聡 Akira Inagaki  
西山剛由 Takeyoshi Nishiyama  
広瀬恵美 Emi Hirose

**ADVERTISING STAFF**

菅生雄一郎 Yuichiro Sugo  
嶋中郁恵 Ikue Shimanaka

**DTP**

樋口義憲 Yoshinori Higuchi

**SUPERVISOR**

有富誠一郎 Seichiro Aritomi

**ニューズムック**

[レーシングオン No.529]

発売元：株式会社三栄  
〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1  
新宿スクエアタワー 26F  
TEL：03-6773-5250(販売部)  
FAX：03-6870-6501  
発行人：伊藤秀伸 編集人：三橋崇司  
印刷：TOPPAN株式会社

**RACING ON**

PUBLISHED on 16th March 2024  
PUBLISHED by "SAN-EI CORPORATION"  
SHINJUKU SQUARE TOWER 26F,  
6-22-1 NISHI-SHINJUKU, SHINJUKU-KU, TOKYO  
163-1126 JAPAN  
SALE TEL: +81-3-6773-5250  
SALE FAX: +81-3-6870-6501  
PUBLISHER: HIDENORI ITO  
EDITOR: TAKASHI MITSUHASHI

PRINTED by TOPPAN Inc.

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

# NEXT ISSUE

## 次号予告

### レーシングオン次号 No.530 刊行予定は **4月1日(月)**

没後30周年記念特集

## セナの思い出

外誌が収めていた“ラスト・インタビュー”  
セナを特別な存在たらしめる「偉大な瞬間」  
Ayrton Senna's Glorious 11 Cars  
悲劇のイモラ タンブレロ、30年目の再考察  
提言：セナを知らぬ者たちへ—— など

※内容は予告なく変更になる場合があります。

### ●本誌バックナンバーのご案内

<Racing on / レーシングオン>

No.511 鈴木亜久里	No.520 WRC グループBのテクノロジー
No.512 富士グランチャン／高橋国光	No.521 F1サムライ列伝
No.513 マクラーレンvsウイリアムズ	No.522 嗚呼、栄光の日産ワークス
No.514 WRC グループAの時代 その2	No.523 TOYOTA's C
No.515 GT500 [2000-2007]	No.524 葉巻型F1の時代
No.516 日産NP35 & R390GT1	No.525 ル・マン24時間レース Part.1
No.517 F1デザイン論(付録クリアファイル付き)	No.526 ル・マン24時間レース Part.2
No.518 We Love Gr.C!	No.527 F1最熱狂期：セナプロ対決
No.519 スーパーシルエット Part 2	No.528 R32 カルソニックスカイラインGT-R

※価格・購入方法は三栄オンライン通販をご確認ください。

→ <https://shop.san-ei-corp.co.jp/sp/tuhan/>

### ●電子版のご案内

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



アカウント名は ● @Racingon\_JP

サンエイ JTC グループAマシンのすべて 1985-93 (2023年12月15日発行)

世界基準のハコ「グループA」で1985年から9シーズン競われたJTCの熱狂が暮る  
外国車を駆逐した「世界」のBNR32からシビック&カローラまでニッポンのグループAを完全収録

# JTC グループAマシン 1985-93のすべて

我が愛車、  
過激に競う



NISSAN SKYLINE GT-R  
FORD SIERRA COSWORTH RS500  
VOLVO 240T / TOYOTA SUPRA TURBO  
MITSUBISHI STARION  
NISSAN SKYLINE GTS-R  
BMW M3 / HONDA CIVIC  
TOYOTA COROLLA LEVIN  
TOYOTA COROLLA FX  
...and more!



お求めは  
こちら!



見た目そのまま、中身はモンスター

「A」こそツーリングカーレースの至高

好評  
発売中!

# JTC グループA マシン 1985-93 のすべて

定価:1100円 (本体価格:1000円+税)



株式会社三栄 販売部  
〒163-1126  
東京都新宿区西新宿6-22-1 新宿スクエアタワー26F  
TEL:03-6773-5250 (平日10:00~17:30)

おすすめ方法 買い求めは、お近くの書店または下記まで  
●パソコンから <https://shop.san-ei-corp.co.jp>

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

お支払い方法・送料について

●クレジットカード払いの場合 手数料:無料/送料:一回200円  
●代金引換払いの場合 手数料:300円/送料:一回200円

ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料

「JGTCマシンのすべて」1994-99/2000-04」も好評発売中!



お求めは  
こちらから



「GT1マシンのすべて」、「欧州シルエットフォーミュラのすべて」も好評発売中!



お求めは  
こちらから



お求めは  
こちらから





# Racing on

ニューズウィック [レーシングオン No.529] 2024年3月16日発行 発行人：伊藤 秀伸 編集人：三橋 崇司  
発行元：株式会社三栄 〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1 新宿スクエタワー26F  
TEL：03-6773-5290 (販売部) TEL：048-988-6011 (受注センター)

定価1760円  
(本体1600円+税10%)