

# Racing on

Motorsport magazine

Since 1986

526

100周年記念・2号連続 総力特集

# ル・マン24時間レース

## Part.2

偉大な足跡との邂逅、そして紡がれた熱戦譜

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

マシンギャラリー

ジャガーDタイプ



インタビュー

ジャッキー・イクス

名車集結!

ル・マン・クラシック2023詳報

フォトレポート 100年目のル・マン  
耐久レースの醍醐味、歴代“惜敗”列伝  
珍車中の珍車「Ardex S80」に迫る

初めての挑戦から半世紀

ニッポンとル・マン 第2章 | 1995-2023





Photos/MAZDA, Noel van Bilsen, Ferrari

100周年記念・2号連続 総力特集

## 8 ル・マン24時間レース Part.2

——偉大な足跡との邂逅、そして紡がれた熱戦譜

- 10 はじめに  
100年目のル・マンも、やはりル・マンだった
- 大盛況! 100年目のル・マン**
- 12 | 1 フォトレポート
- 16 | 2 ル・マンミュージアム記念展示総覧
- 20 | 3 第90回ル・マン24時間レース 決勝レポート

### 22 Le Mans Classic 2023

1世紀の軌跡、ここに集う

- 29 ル・マン・クラシックへの愛が溢れる特別な年の特別な一本  
伝統と先進を日常で感じる

- 32 Relive lost victories  
惜敗の歴史——1 1969

- ル・マン名勝負ストーリー | 1
- 34 FORD vs FERRARI 1964-1967  
世界的人気を生んだ宿敵対決

- ル・マン名勝負ストーリー | 2
- 40 From the New World  
アメリカからの挑戦者たち

- ル・マン名勝負ストーリー | 3
- 46 Challenge to the New Technology  
技術が磨かれ、花開く24時間

- Looking Back リザルトに見る物語 番外編4
- 52 第23回ル・マン24時間

- インタビュー
- 56 Jacky Ickx ジャッキー・イクス

- 華やかで鮮烈なGTE戦線を検証する
- 60 スーパーカーとル・マン

- Relive lost victories
- 66 惜敗の歴史——2 1990

- Machine Gallery
- 68 1957 Jaguar D Type

- 欧州最大級の私設ミュージアムを探访[オランダ・ロウマン・ミュージアム]
- 73 エンスーたちの宝物殿

- ニッポンとル・マン 第2章 1995→2023
- 78 もはや挑戦者ではない

- [珍車中の珍車の現存車を発見]
- 84 空力を極めすぎたFR  
謎のArdex S80に迫る
- 途切れぬ情熱と新機軸の数々
- 88 ——愛すべき珍車たち Part.2 1982→2022

- Relive lost victories
- 94 惜敗の歴史——3 2016

ル・マンのカルチャーにふれるコラム

- 30 1:スパークのミニカーで祝う100周年  
さらに深まるサルトとの縁
- 64 2:ル・マンが好きすぎちゃうミニカー店  
フジヤが伝えるル・マンの魅力
- 92 3:グッズとウエアで祝う100周年  
ル・マンで彩る日常

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

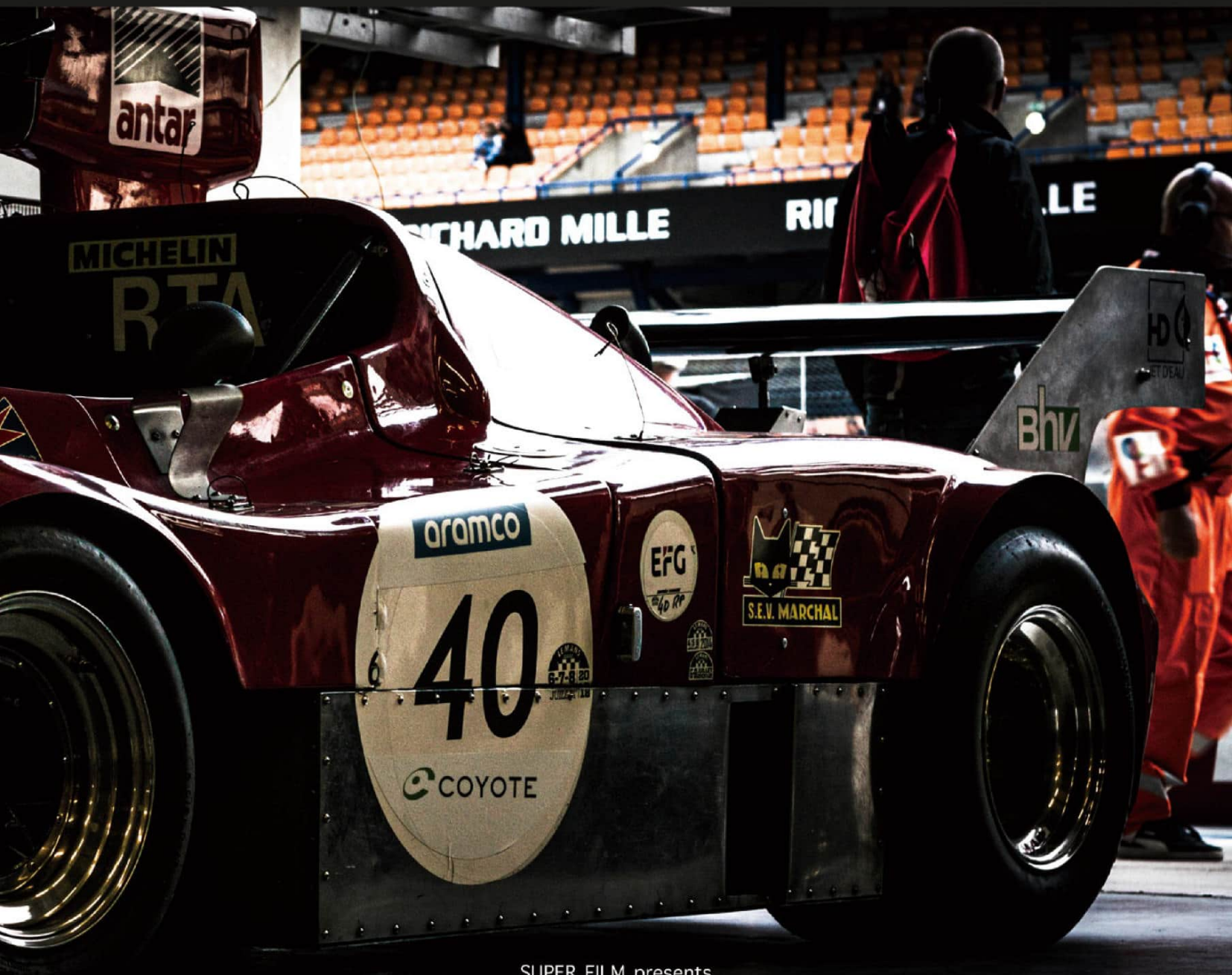
### Special Issue

- 4 SUPER FILM presents  
LeMans Classic 2023
- 100 New Open! キッドボックス堺店
- 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。



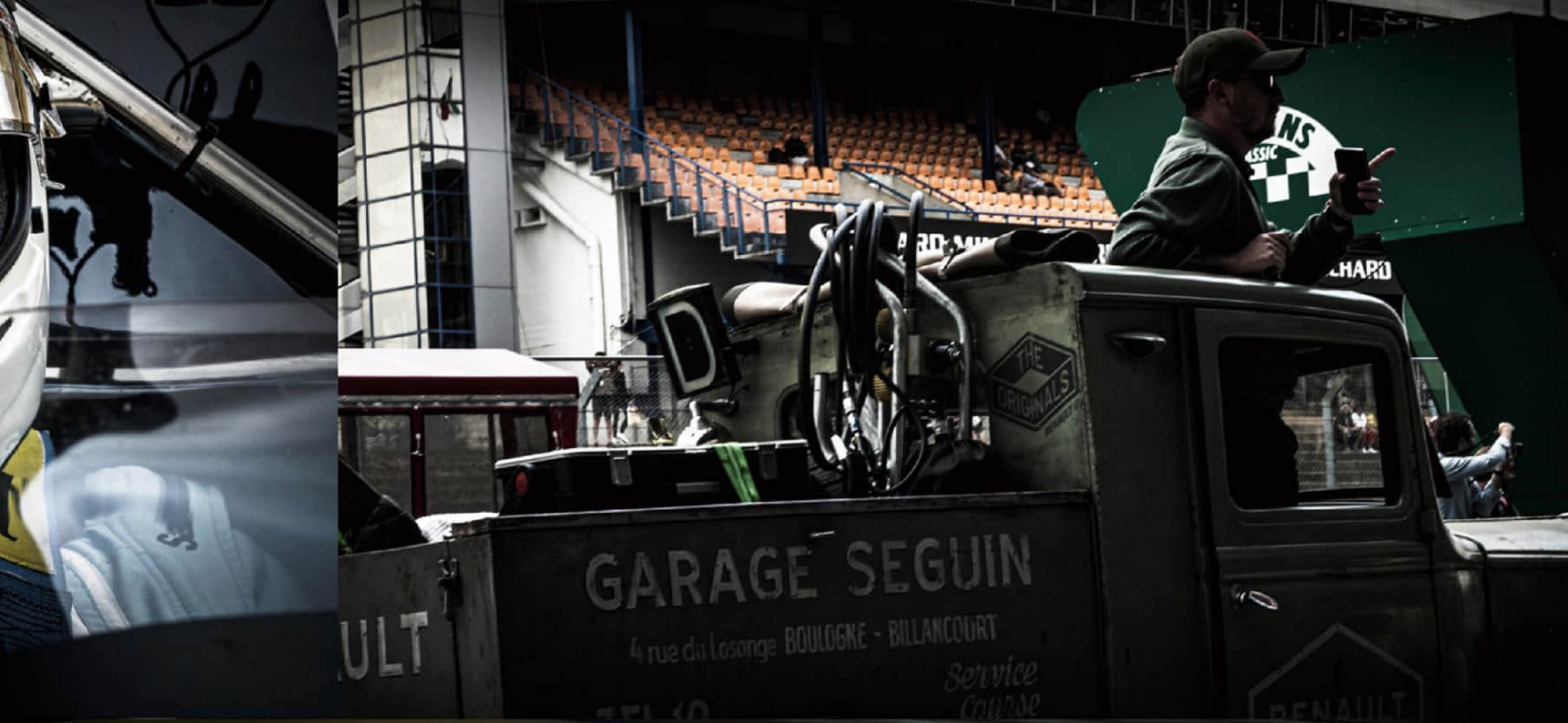
SUPER FILM presents  
*LeMans Classic 2023*

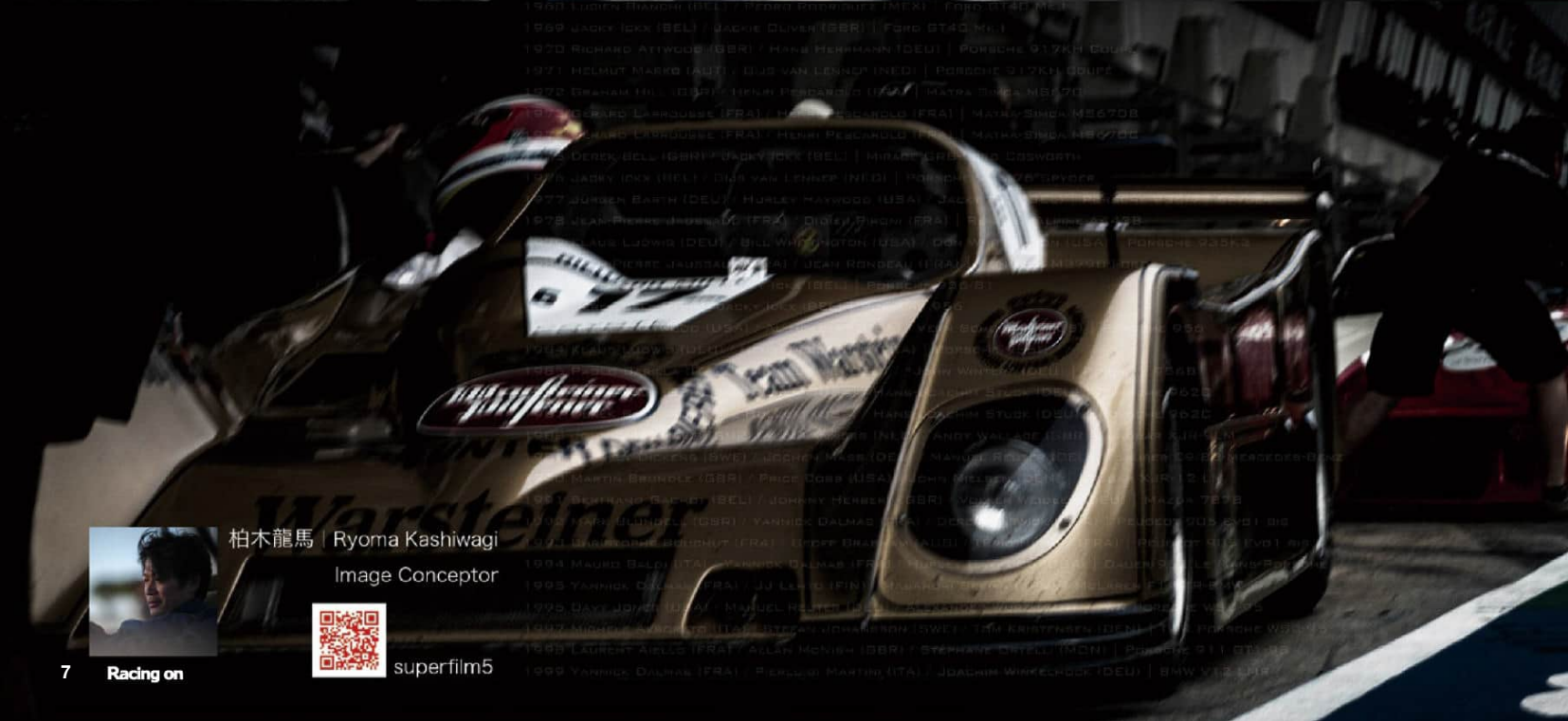
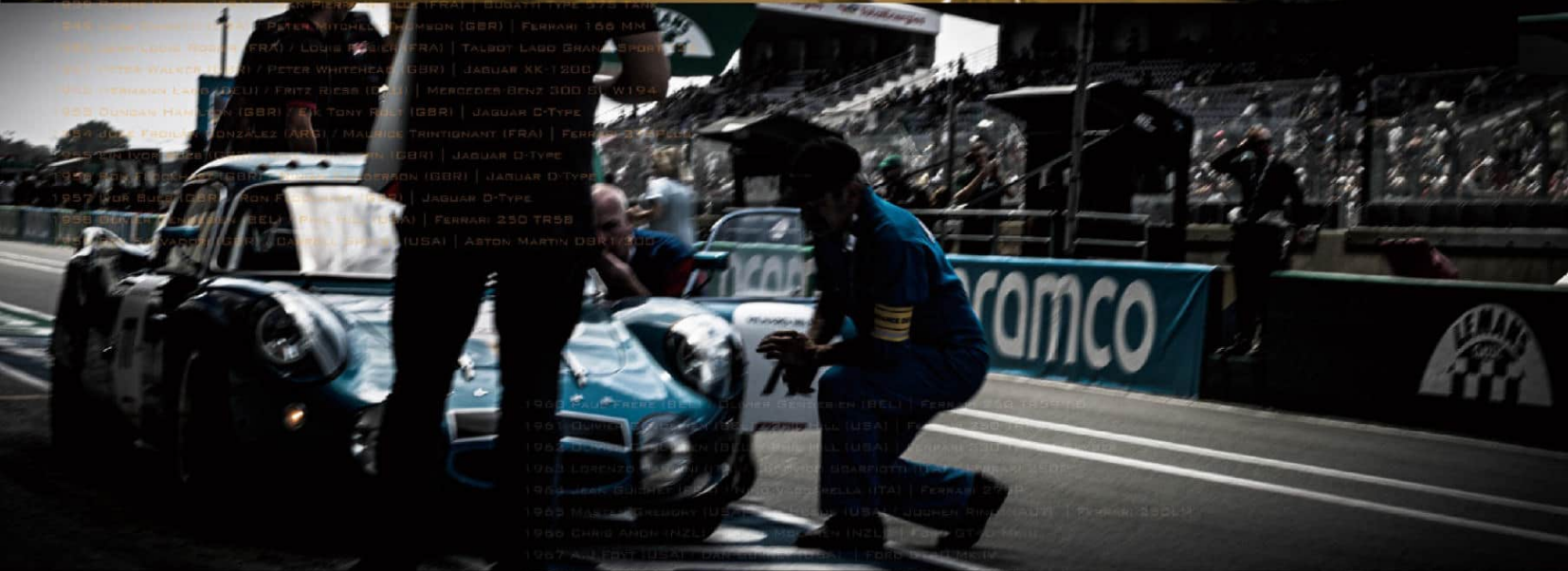
a Ryoma Kashiwagi film | 2023  
RED KOMODO 6K | LEICA TL2  
Apo-Summicron M50mm

Supported  
by  
LEICA CAMERA JAPAN  
and  
RED DIGITAL CINEMA



*R' on Serial Graphic*





1923 ANDRÉ LÉVY (FRA) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1924 FRANK MULLER (GER) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1925 OSCAR BRONKHORST (GER) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1926 RUDOLF KARL (GER) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1927 OUDOUZ BOUTON (FRA) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1928 WOOLF BARNATHAN (GBR) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1929 WOOLF BARNATHAN (GBR) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1930 WOOLF BARNATHAN (GBR) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1931 HENRY BIRKIN (GBR) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1932 LUIGI CHINETTI (ITA) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1933 TAZIO NUVOLETI (ITA) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1934 LUIGI CHINETTI (ITA) / PHILIPPE ÉTANGELIN (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1935 LUIS FURTÉS (GBR) / JOHNNY HINDMAN (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1937 ROBERT BENOIST (FRA) / JEAN PIERRE VILLE (FRA) | BUGATTI  
 1938 EUGÈNE D'HAHOUD (FRA) / JEAN TROUQUET (FRA) | BUGATTI  
 1939 ANDRÉ LÉVY (FRA) / RAYMOND SOMMER (FRA) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1940 JOHN COOPER (GBR) / PETER HITCHCOCK (GBR) | FERRARI 1500 MM  
 1941 JEAN LOUIS ROSSI (FRA) / LOUIS ROSSI (FRA) | TALBOT LAGO GRAN SPORT  
 1942 PETER WALTON (GBR) / PETER WHITEHEAD (GBR) | JAGUAR XK-1500  
 1943 HERMAN LANG (JAG) / FRITZ RESS (GER) | MERCEDES BENZ 300 SLR W194  
 1944 DUNCAN HAMILTON (GBR) / TONY ROLT (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1945 JOHN COOPER (GBR) / MALCOLM TRIMPHANT (FRA) | FERRARI 246 F2  
 1946 IVOR BUELL (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1947 WOLF BARNATHAN (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1948 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1949 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1950 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1951 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1952 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1953 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1954 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1955 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1956 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1957 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1958 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1959 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1960 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1961 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1962 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1963 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1964 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1965 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1966 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1967 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1968 JOHN COOPER (GBR) / JOHN COOPER (GBR) | JAGUAR D-TYPE  
 1969 JACKY ICKX (BEL) / JACKY OUYEN (GBR) | FORD GT40 Mk1  
 1970 RICHARD ATTWOOD (GBR) / MARK HARRIMAN (GER) | PORSCHE 917KH COU  
 1971 HELMUT MARIK (AUT) / NIJS VAN LENSCH (NED) | ROVERE V17KH COUPE  
 1972 BRADAM HIL (GBR) / JOHN BRADAM (USA) | MAZDA SMOK M5570R  
 1973 GÉRARD D'ARQUES (FRA) / GÉRARD D'ARQUES (FRA) | MAZDA SMOK M5570R  
 1974 GÉRARD D'ARQUES (FRA) / GÉRARD D'ARQUES (FRA) | MAZDA SMOK M5570R  
 1975 GÉRARD D'ARQUES (FRA) / GÉRARD D'ARQUES (FRA) | MAZDA SMOK M5570R  
 1976 JACKY ICKX (BEL) / NIJS VAN LENSCH (NED) | ROVERE V17KH COUPE  
 1977 JURGEN BARTH (GER) / HARLEY HARWOOD (USA) | JAGUAR XJ6  
 1978 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1979 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1980 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1981 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1982 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1983 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1984 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1985 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1986 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1987 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1988 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1989 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1990 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1991 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1992 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1993 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1994 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1995 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1996 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1997 JEAN PIERRE VILLE (FRA) / DIDIER THOMAS (GBR) | LAGUNA MAR 1500 LM  
 1998 LAURENT AILLIS (FRA) / ALLEN MENZIES (GBR) / STEPHEN CHREEL (IND) | PORSCHE 911 GT3 RS  
 1999 YANNICK DALMAS (FRA) / RICHARD MARTIN (ITA) / JÜRGEN WINKERCKX (GER) | BMW V12 LMR



柏木龍馬 | Ryoma Kashiwagi  
Image Conceptor



superfilm5

偉大な足跡との邂逅、そして紡がれた熱戦譜



# 間レース

Part.2

24 Hours of LeMans  
CENTENARY





100周年記念・2号連続 総力特集

# ル・マン24時

# はじめに 100年目のル・マンも、やはりル・マンだった

Text/ Joe Kojima/Racing on) Photo/Motorsport Images

全国1923万人のル・マンファンのみならずへ贈る、100周年記念、2号連続ル・マン24時間レース大特集の2号目だ（表紙も「2冊でひとつ」になっている）。100年間の出来事録や時代を築いてきた名車の数々に迫った前号に対し、今号は名勝負にあったドラマや「惜敗」の歴史、名選手へのインタビューなどで構成した。ファンの少なくないGTエクラスを考察したり、パリに現存する稀代の珍車に迫ったりもした。そしてもちろん「100周年のお祭り」に沸いた今年のル・マン（およびル・マン・クラシック）で起こったトピックやニュースについても、詳細をまとめている。

いささか旧聞に属する話ではあるが、今年のル・マンは確実に、世界のレース史に刻まれる「節目」で大注目の大会だった。

レースそのものはフェラーリ499Pの51号車がデビューウインという結果で幕を閉じた。5連覇中だった王者トヨタは予選でもフェラーリに敗れ、決勝でも不運が重なったりしてわずかにおよびず。GR010ハイブリッド8号車が2位となった（レースレポートはP20へ）。

50年ぶりにワークス復帰していきなりポール・トゥ・ウインを飾ったのだから出来すぎだ。だからなのか、これには政治的な背景を邪推したくもなる、との声も出た。実際今年はレース直前になって突然車両の重量規定が変更され本格シミュレーションもできないまま始まったという経緯があったから尚更だ。「ライバル不在で盛り上がり欠ける時期もずっとレースを牽引してきたトヨタにこそ大舞台の栄冠は相応しいのに欧州偏重だ」「新参メーカー優遇だ」と。それはレース結果が出てからさらに高まり、「ル・マンはトヨタに勝たせなかつた」みたいな論調すらある。

だがこれも含め、ル・マンはル・マンだ。1997年の日産R390GT1が予備予選で速すぎた結果どうなったか。93年にクラスをぶちぎったジャガーXJ220がレース後にどんな裁定を受けたか。歴史を遡ればこんな例は枚挙に暇がない。きつと近年のトヨタが強すぎ、今年も事前行からちよつとだけ、速すぎたのだろう。それが「正しい」かはともかく、彼らは往々にしてそうしたカードを切る。

しかしそれは単にレースを盛り上げるため。決してトヨタ憎し。でないことはWECの次戦モンツァで地元凱旋した499Pに躊躇なくハンデを課したことからもわかる。

本誌2号分の大特集を熟読して、今は泰然と、1世紀分のル・マンを楽しむ余裕をもとう。来年もきつとル・マンはル・マンだ。



思ったよりプジョーやボルシェが“空気”だった印象が強い今年のル・マン。終盤まで王者トヨタと死闘を繰り広げ、本当に勝ってしまったフェラーリが責められる謂れはないだろう。

## ル・マン24時間レース Part.2

大盛況!  
100年目の  
ル・マン

1

フォトレポート

# 歴史を繋ぐ“お祭り”

1923年にスタートしたル・マン24時間レース  
今年はその記念すべき100周年となるため、現地ではさまざまな  
イベントや記者会見が催された。世紀の一戦を写真で紹介していく

Text/Akihiko Ouchi

Photos/Takashi Ogasawara, Keisuke Koga, Noriaki Mitsuhashi/N-RAK PHOTO AGENCY  
Motorsport Images, XPB Images, ALPINE, MAZDA, TOYOTA GAZOO Racing



## レジェンドマシン& ドライバーがデモ走行

記念すべき100年目となるル・マン24時間レースの決勝を翌日に控えた6月9日の金曜日、本コース（サルトサーキット）を使ってル・マン・ミュージアムに展示中の歴代参戦車両によるデモ走行が行われた。スタートはかつてのル・マン式を再現。レース前日であるにもかかわらず多くのファンがサーキットに詰めかけた。



ミュージアムに展示された車両は大半が実動状態にあり、往年のル・マン式スタートによりデモ走行を披露。ル・マン最多19勝のポルシェは917K、917LH、936/76、936/81など勢揃い（左）。またル・マン通算9勝のトム・クリステンセンを筆頭に、新旧優勝ドライバーが顔を揃えた（上）。



ル・マン24時間レース  
Part.2



## 100周年記念大会は62台、186人がエントリー

かつてフルグリッドは55台だったが、今大会は特別参加枠のガレージ56を含めて全62台が出走。フェラーリやボルシェ、キャデラックが復帰参戦したハイパーカークラスが16台、LMP2が24台、LM-GTE AMが21台でガレージ56が1台。ドライバーは計186人が世紀の大舞台に臨んだ。

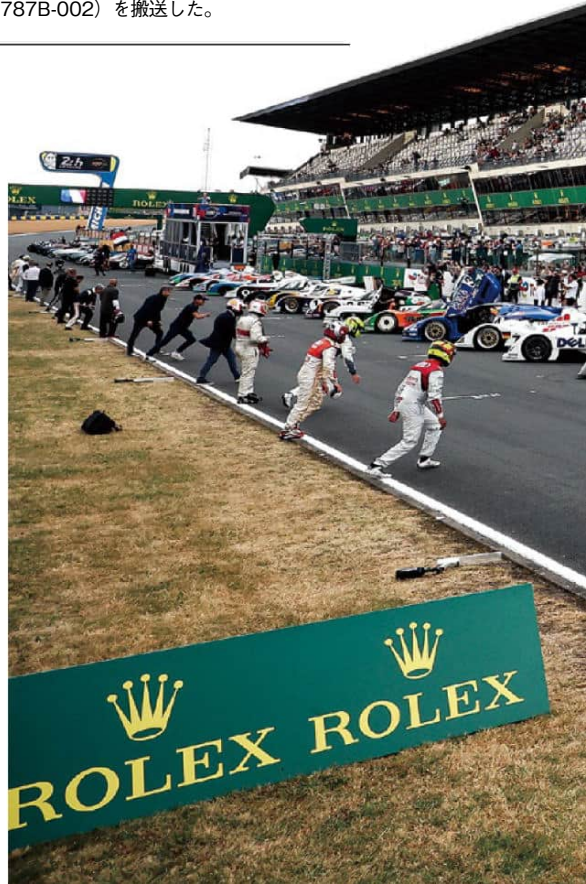
1,2 新メカニズムの実験的な試み、既存の категорияに属さない車両など、新たな挑戦を行なおうとしている車両に対し特別枠としてル・マン参戦を認める“ガレージ56”。今回その枠で参戦したのがNASCARの常勝チーム、ヘンドリック・モータースポーツ。マシンはNASCARのシボレーカマロZL1を耐久仕様としたスペシャル版で、ドライバーはNASCAR 7冠のジミー・ジョンソン、ル・マン優勝経験を持つマイク・ロッケンフェラー、元F1王者のジェンソン・バトンと豪華な顔ぶれ。アメリカンV8サウンドを轟かせLM-GTE車両よりも速い予選タイムを披露した。3 100周年の今年は62台が参戦。4 金曜日のパレードの主役は参戦ドライバー。平川亮もファンからのサイン攻めに気軽に応えていた。5 19歳の若手女性ドライバーであるドリアヌ・ピンは、元F1ドライバーのダニール・クビアトとともにLMP2にプレマから参戦したがリタイア。

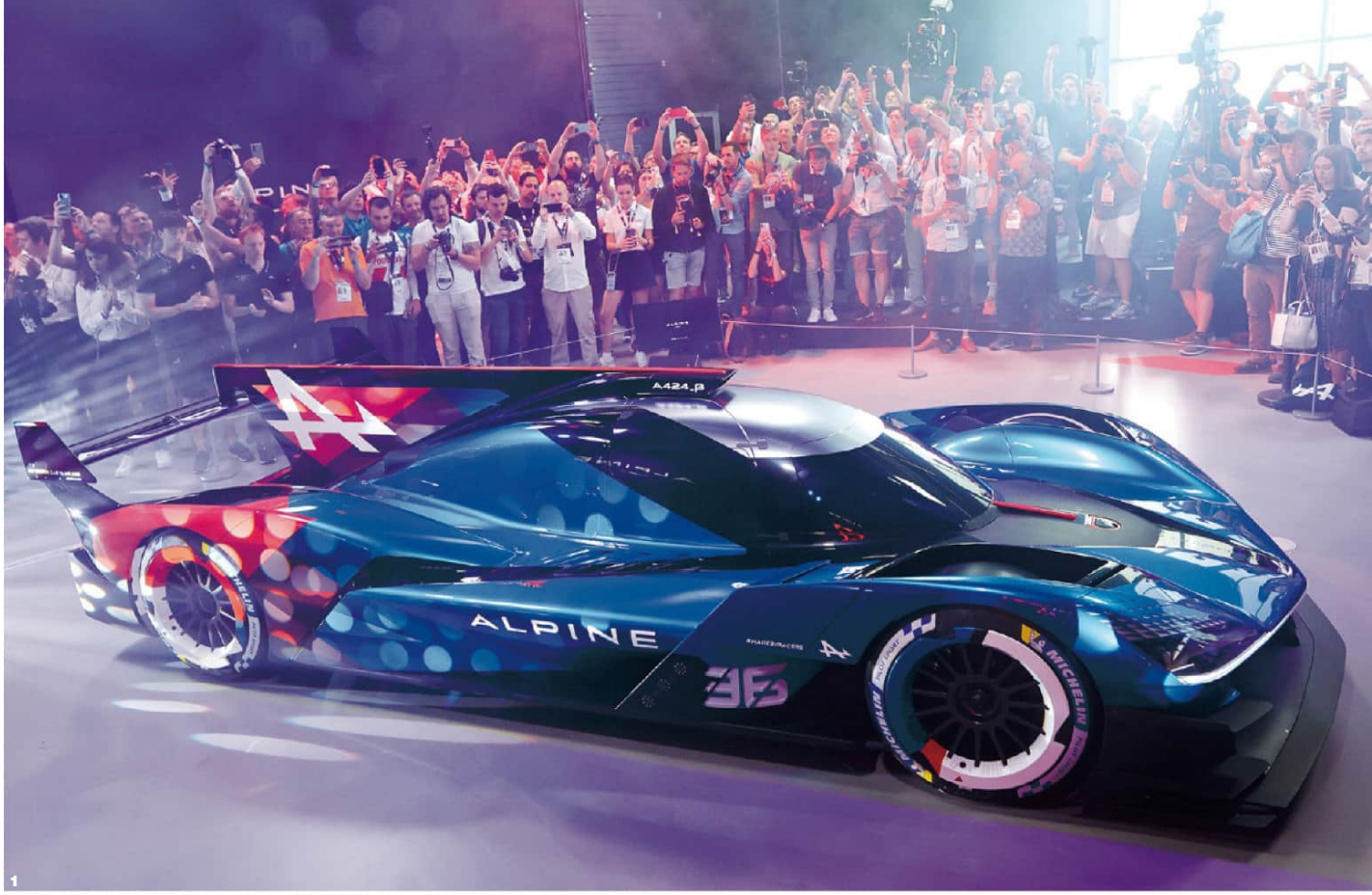


## ル・マンの「顔」マツダ 優勝時のメンバーが旧交を温める

もはやル・マンを代表する存在となった感すらあるマツダ787Bが今年も登場。地元ファンも多く、デモ走行した車両のなかでも大きな注目を集めていた。なおマツダは今回、世紀の一大イベントに迎えるためル・マン・ミュージアム収蔵のレプリカではなく広島から優勝個体（787B-002）を搬送した。

1,2 今回のル・マンに登場した787Bはマツダの広島本社から搬送したもので、ドライバーを担当したのはル・マン参戦回数29回を誇り、ミスター・ル・マンと呼ばれている寺田陽次郎。3 当時マツダのコンサルタントとして手腕をふるい日本車初の優勝に貢献したジャッキー・イクスが邂逅。R26Bエンジン担当だった菊岡和則（左）とシャシーメンテナンスを担当した野村裕之と再会、当時の思い出話に花を咲かせた。





1

1|2 6月9日、アルピーヌが発表した新型LMDh車両は「アルピーヌA424\_β」とネーミングされた。メカクローム社製の3.4ℓ V6シングルターボにポッシュ製電気モーター、ウィリアムズ製バッテリー、Xトラック製ミッション(いずれもLMDh規定)を組み合わせる。3| マスタングGT3はフォードと関係の深いマルチマチック社およびMスポーツと共同で開発を進める車両で、5.7ℓ V8エンジンにカーボンファイバー製ボディを組み合わせた仕様となっている。



2

### 来年のル・マン挑戦マシンを発表

7メーカー/16台のハイパーカーが参戦した今回のル・マンだが、かねてよりLMDhクラスの車両による参戦を計画していたアルピーヌが、6月9日に来シーズンのル・マン/WEC用となる新型車両を初公開。また同日、フォードは今シーズン限りで終了するLM-GTE規定に替わるGT3規定の新型車両「マスタングGT3」を発表した。



3

1| 6月6日、ACOピエール・フィヨン会長(中央)を招いて行なわれた開所式。2| 展示ブースにマツダは「MX-30 e-SKYACTIVE R-EV(欧州仕様)」を参考出品、TOYOTA GAZOO Racingはプリウススペースのコンセプトカー「Prius 24h Le Mans Centennial GR Edition」を世界初公開し、脱炭素社会に向けて積極的な姿勢を示した。



1, 2

### 訪日観光PR

### 「Japan. Endless Discovery.」

日本政府観光局(JNTO)、マツダ、トヨタは共同で「Japan. Endless Discovery.」をテーマとした展示ブースをbugattiサーキット内に展示。日本の文化や技術を知ってもらい訪日観光客を増やすのが目的で、マツダとトヨタは電動化技術や水素エネルギー、カーボンニュートラル燃料などの活用方法を展示した。



## 可夢偉のNASCAR参戦を発表

ル・マンの現場でトヨタが電撃発表。TGR代表兼ドライバーの小林可夢偉が8月13日に開催されるNASCARカップシリーズのインディアナポリス戦に23XIレーシングのカムリで参戦するという。もともとデイトナ24時間レースで勝つなどアメリカンレーシングにも精通する可夢偉。新天地、いきなり最高峰での活躍に期待。

23XIレーシング(マイケル・ジョーダン/デニー・ハムリン代表)のカムリ67号車で参戦することになった小林可夢偉。「レベルの高いNASCARシリーズのドライバーに選ばれ、トヨタの車両でカップシリーズに参戦できることは非常に光栄。こうしたチャンスをいただけて本当にうれしい」と語っていた。

## 豊田会長も登場 次世代ル・マンは 水素で戦う?

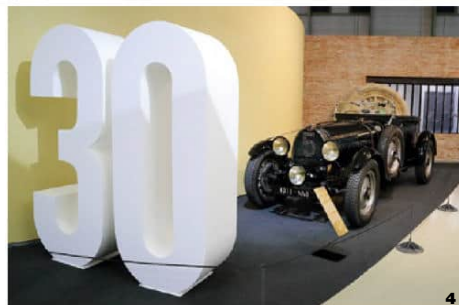
6月9日、決勝前日の恒例行事となったACOのプレスカンファレンスに豊田章男トヨタ会長が登場。100周年の祝辞とレースを通じてクルマを鍛えさせてもらったことへの謝辞を表した後、水素エンジンレーシングカーの概要を世界初公開。これはACOが水素燃料カテゴリーを認めたことによる協調検討案。未来はどうか?



12豊田会長は、スーパー耐久で自身がドライブするカラーラ水素燃料車の同型車でデモランドライバーも担当。カンファレンスの最後に「水素は非常に軽いという大きな利点がある」と述べ、続けて「BoPもない」と結んだ。このひと言は、レース直前に変更された重量規定に対する皮肉として実に痛烈であった。34トヨタがル・マンで世界初公開した水素レーシングカー。今年3月、EUはカーボンニュートラルとして合成燃料の使用を是認。これで炭素を含まない水素燃料は「ゼロカーボン」の特徴がより鮮明となった。ACOは燃料電池用(EV)として水素を認めていたが、今回の発表で内燃機関の燃焼用燃料として水素も有用であることを肯定したことになる。



1 歴代参戦車両81台の展示は、サルトサーキットのメインゲート横に常設されるル・マン24時間ミュージアムで開催された。ミュージアムの入り口には日産GT-R LM NISMO (2015年)とブガッティEB110 (1994年)がガラスケース内に収められ展示されていた。2 ミュージアム内は、1920年代から時系列に沿って参戦車両が並び、2022年の優勝車両(トヨタGR010)が最後となる展示方法となっていた。



シムカ 5 ゴルディーニ | 1937年

第二次世界大戦直前の1937年(第14回大会)に参戦し総合17位(750cc以下クラス優勝)で完走したシムカ5の同型車。フィアット500のフランス版で総排気量は569cc。ル・マン用としてゴルディーニがチューニングを担当し、最小排気量ながら1968.038kmを走破した。

## ル・マンミュージアム記念展示総覧

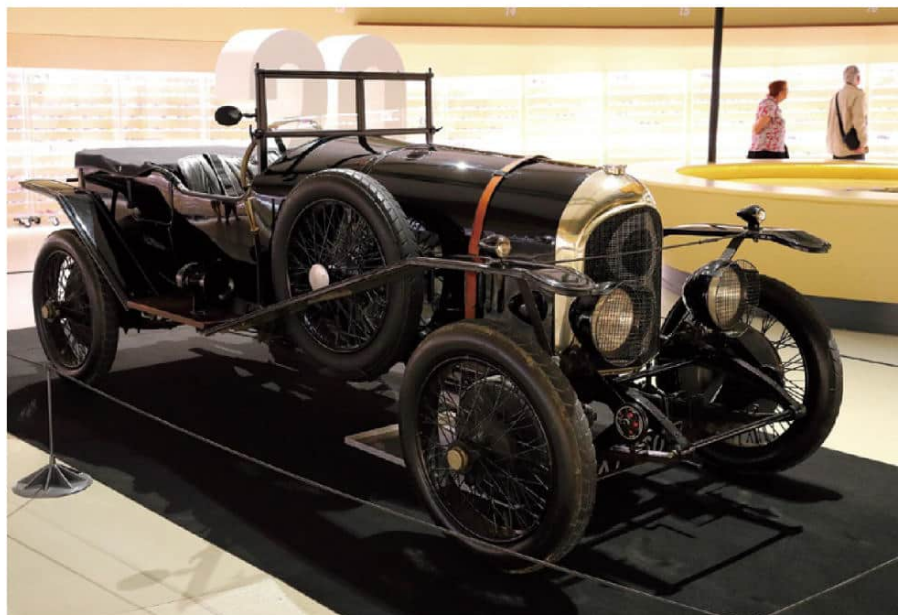
# レジェンドマシンが勢揃い

大盛況!  
100年目の  
ル・マン

2

ル・マン24時間ミュージアム(サルト自動車ミュージアム)では歴代参加車両81台の特別展示が6月1日~7月2日までの約1カ月間開催された。優勝車両(レプリカ含む)61台が一堂に会す歴史的イベントで、ファンにとって見逃せない展示となった

Text/Akihiko Ouchi Photos/Shimpei Suzuki



ベントレー 3R | 1924年

出展最古の車両は1924年(第2回)のベントレー3リッタースポーツ(英)、ジョン・ダフ/フランク・クレメント組。走破距離は2077.340km。ちなみに第1回大会の優勝車両はシェナール・エ・ワルカー(仏)で、アンドレ・ラガシュ/レネ・レオナル組が2209.536kmを走破。走行距離は現在の半分以下だった。





### キャデラック ル・モンスター | 1950年

アメリカ車として初のル・マン挑戦車両となったキャデラック ル・モンスター(怪物)、排気量は5439cc。ブリッグズ・カニンガム/フィル・ウォルターズ組が操り総合11位で完走。走破距離は3141.030km。空気抵抗を意識した独特のフォルムが特徴だ。



### フェラーリ 166MM | 1949年

第二次世界大戦のためル・マンは1940年から48年まで中断。戦後の再開戦となった49年大会の覇者は新興スポーツカーメーカーのフェラーリで、ルイジ・キネッティ/ロード・セルスドン組の166MMが3178.299kmを走破。フェラーリのル・マン初制覇となった。



### マセラティ ティーボ61 バードケージ | 1960年

軽量化と高剛性を意図した結果、鳥かご(バードケージ)のような繊細緻密なスペースフレーム構造を採用したことで知られるマセラティ・ティーボ61。1960年の大会に3台が出走したがいずれもリタイアに終わっている。エンジンは直列4気筒の2890ccを搭載。



### メルセデスベンツ 300SL | 1952年

メルセデスベンツとして1932年以降のル・マン挑戦となった52年大会で念願の初優勝を果たした300SL。エンジンは直列6気筒2996cc。ヘルマン・ラング/フリッツ・リース組のドライブで3733.800kmを走破。車両性能の進歩が目覚ましくなった時代だ。



### フォード GT40 | 1968年

この年、フォードはGT40によるスポーツカーレースの活動をジョンワイヤー・オートモータースに委託。ガルフカラーをまとったGT40は68~69年のル・マンを2連覇することに成功する。出展車両はペドロ・ロドリゲス/ルシアン・ピアンキ組の68年優勝車。



### フェラーリ 330P4 | 1967年

1960年から65年のル・マンを6連覇したフェラーリだったが、フォードが繰り出す7ℓのマークII/IVの前に排気量負けを喫してしまう。67年、究極の美しいフォルムを持つと言われた4ℓの330P4で対抗するが、結果は2、3位と惜敗だった。



### ミラージュ GR8 | 1975年

ジョンワイヤー・オートモーティブ・エンジニアリングが開発した3ℓグループ6プロトの第3世代が、この年のル・マンで優勝したガルフ・ミラージュGR8（ジャッキー・イクス/デレック・ベル組）。エンジンはF1用コスワースDFVをベースとした耐久仕様であった。



### ポルシェ 917LH | 1971年

1969年、グループ4スポーツとして登場したポルシェ917は高速のル・マン用にロングテールの917LHを準備。展示個体は長らく消息不明となっていた71年のガルフ17号車（ジョー・シフェール/デレック・ベル組）。僚友の18号車はユニディエールで最高速度396km/hを記録。文字どおりの“怪物”だった。



### ロンドン M379B | 1980年

かつてイナルテラの開発に携っていたジャン・ロンドンが、自ら開発したグループ6プロト。1980年のル・マンにジャン・ピエール・ジョッソーと組んで参戦し優勝。イナルテラの権利を入手後にDFV搭載車として企画したマシンだった。



### ルノー・アルピーヌ A442B | 1978年

F1進出を目前ルノーはターボエンジンの開発に着手。その先行開発モデルとして2ℓV6ターボのグループ6プロトを開発。1976年からル・マンに参戦し、挑戦3年目の78年にディディエ・ピローニ/ジャン・ピエール・ジョッソー組が念願の初優勝を成し遂げる。

1981年から87年までル・マン7連覇という連勝記録を打ち立てたポルシェ956 & 962C。今回の展示ではグループC規定初年度となる82年優勝の956（956-002）、84～85年に2連覇したヨースト956（956-117）、86年（962C-003）、87年（962C-006）の4台が姿を見せた。



### マツダ 787B | 1991年

1970年のシェブロンB16によるル・マン初参戦以来、シグマを経てマツダスピードが活動を続けたロータリーエンジンは参戦ごとに規模を拡大。そしてグループC規定過渡期の91年、4ロータリーエンジンの787Bが念願の初優勝を果たす。ジョニー・ハーバート/ベルトラン・ガシヨール/フォルカー・パイドライヤーがトリオが歴史に名を刻んだ。



### BMW V12LMR | 1999年

GT1規定の1999年にBMWが投入したLMP規定の6ℓ自然吸気V12を搭載するプロト。トヨタTS020との激戦の末にル・マンを制覇し、ヨアヒム・ピンケルホック／ピエルルイジ・マルティニ／ヤニック・ダルマス組がBMWにル・マン初優勝をもたらした。



### マクラーレンF1 GTR | 1995年

量産高性能スポーツカー（GT規定）同士の戦いとなった1995年のル・マンで、ライバル車を圧倒したのがマクラーレンF1のレース仕様車GTR。優勝はヤニック・ダルマス／J.J.レート／関谷正徳組で、関谷は日本人初のル・マン優勝ドライバーとなった。



### アウディ R18 e-tron クアトロ | 2012年

この年、ル・マンの車両規定がハイブリッドプロト規定に変更された。それに合わせてアウディが開発した車両がこの3.7ℓ V6ディーゼルターボにモーターユニットを組み合わせたR18 e-tronクアトロ。ル・マン初のハイブリッドカー優勝車両となった。



1999年にLMPのR8RとLMGTPのR8Cでル・マンに参戦したアウディは、2000年からLMP900クラスのR8で本格参戦を開始。FSI（直噴）テクノロジーを掲げ05年までに5勝をマーク。今回全車が出展されていたが写真の8号車は初優勝時の00年モデルだ。



### トヨタ TS050 Hybrid | 2018年

ハイブリッドテクノロジーで世界をリードするトヨタは2012年からTS030でル・マンとWECに参戦。優勝に一步届かない苦しい戦いが続いたが、参戦7年目となる18年にセバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／フェルナンド・アロンソ組が念願の初優勝を達成。



### ポルシェ 919 Hybrid | 2015年

ハイブリッド規定下の2014年、ポルシェは2ℓ V4ターボにモーターユニットを組み合わせた919ハイブリッドを開発して参戦。展示車は2年目の15年にアール・バンバー／ニック・タンディ／ニコ・ヒュルケンベルグ組が駆り優勝した。



優勝はフェラーリ51号車のアレックス・グイディ/ジェームス・カラド/アントニオ・ジョビナッツィ組。

## 第91回ル・マン24時間レース 決勝レポート

# 58年ぶりのフェラーリ優勝

記念すべき100周年大会となった91回目のル・マンは6連覇を目指したトヨタと50年ぶりの最高峰クラス参戦となったフェラーリとの対決に。結果、フェラーリが激闘を制して58年ぶりとなる10回目の総合優勝を果たした

Text/Akihiko Ouchi  
Photos/Takashi Ogasawara, Motorsport Images, TOYOTA GAZOO Racing

大盛況!  
100年目の  
ル・マン

3

100周年の記念大会となった今年のル・マン24時間レースは総参加台数62台で、総合優勝を争うハイパーカークラスに7メイクス/16台が参戦して開催された。

波乱が起きたのは公開車検を翌日に控えた5月31日だった。FIAのWECコミッティーがハイパーカー各車に対して新たなBoP（性能調整）を発表したのだ。プジョー、グリッケンハウス、バンウォールは追加調整なしだったが、トヨタは+37kg（車重1080kg）、フェラーリは+24kg（同1064kg）、キャデラックは+11kg（同1046kg）、ボルシェは+3kg（同1048kg）と不可解なBoPが発せられた。本来ル・マンまでは性能調整しないと取り決めていたのに、直前になり突然の変更措置が採られた。

加えて重量負担に大きな差があり、37kgもの重荷重を背負うことになったトヨタは最適な重量バランスを解析してバラストウエイトを積むこともできず、困惑を隠せずにいた。

こうした状況下で行なわれた予選（ハイパーポール）はフェラーリが1、2位、トヨタが3、5位、ボルシェが4、7位、キャデラックが6、8位という結果に。フェラーリとトヨタのタイム差は約1秒半ほどあり、トヨタは明らかに37kgの重量増が影響していた。

迎えた決勝レースは、まず天候に翻弄される展開となった。スタート直後からコースは部分的に雨に見舞われ、日没頃には何度か雨足が激しくなってクラッシュが相次ぎ、レースポジションはフェラーリ、トヨタ、ボルシェ、プジョーの間でリーダーが目まぐるしく入れ替わる。トヨタは序盤でソフトタイヤを選択しレースの主導権を握ろうと試みたが、ストレートでスピードの伸びを欠いてフェラーリとのアドバンテージを築くことができずにいた。

スタートから14時間後、日曜日の早朝を迎えるとレースの主導権争いはフェラーリ51号車とトヨタ8号車の2台に絞られた。わずかな

差でのトップ争いが展開され、ピットのタイミングで順位を入れ替える場面もあった。しかしゴールまで2時間を切った頃、僅差でフェラーリを追うトヨタ8号車がアルナージュの進入レーキングで姿勢を崩し、車両を小破。ピットで修復作業をしたことで首位フェラーリとの差は約1周近くまで広がってしまい、万事休す。

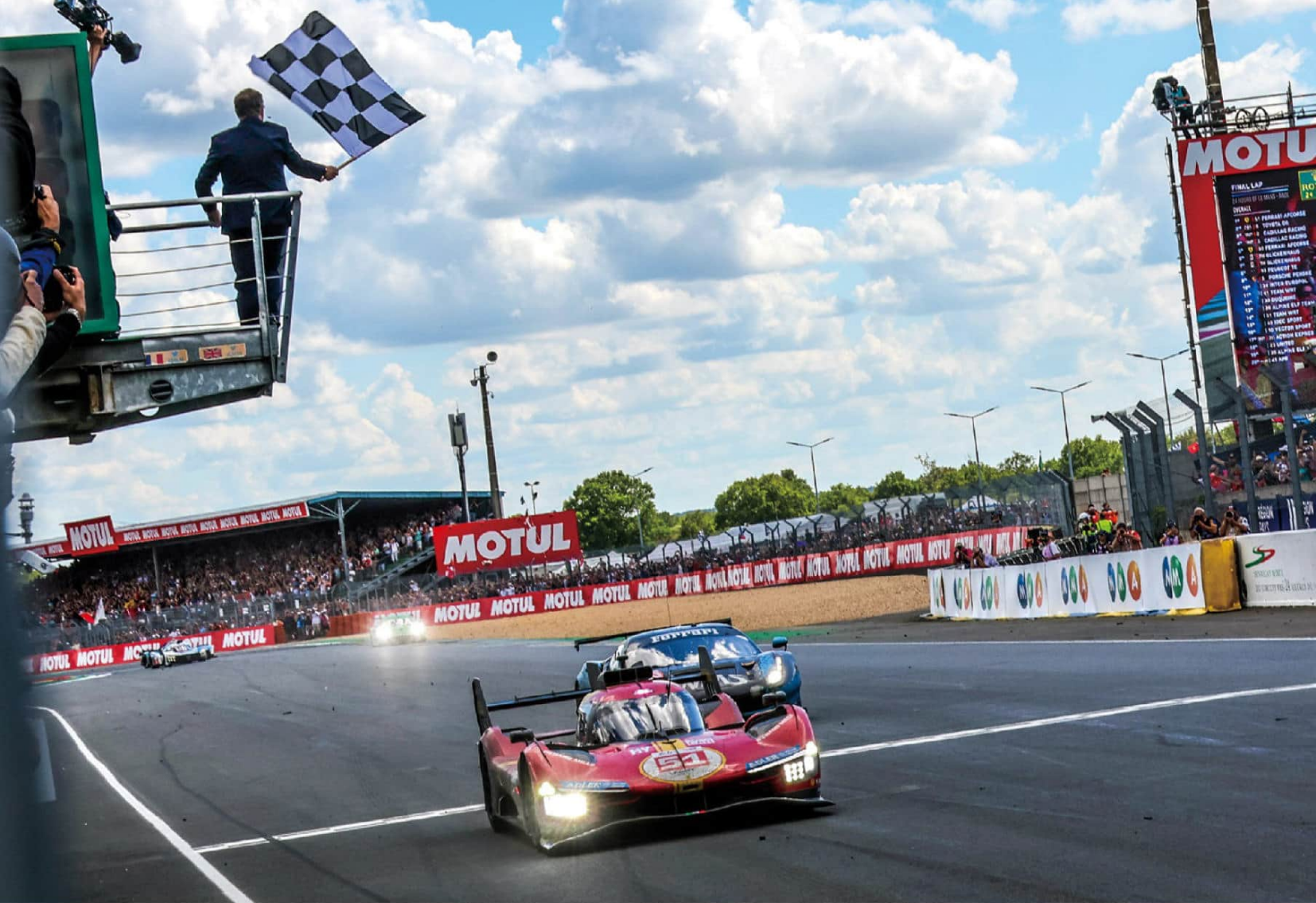
一方のフェラーリも、終盤ピットスタート時にエンジンが始動せずヒヤリとさせる場面もあった。だが結局フィニッシュ時にはトヨタ8号車に1分21秒ものリードを築いて58年ぶりの総合優勝を成し遂げた。

ポーランドチーム同士の争いとなったLMP2はインターユーロポルチームの34号車がチームWRTに競り勝って初優勝を飾る。また今回限りとなったLMGTE Amクラスは夜間に2ラップの遅れを取り戻したコルベットレーシングの33号車C8.Rが有終の美を飾ることに成功。節目の一戦は完走40台という結果だった。 [R]

1直前の追加性能調整で車両の最低重量が37kgも引き上げられたトヨタは8号車が3番手、7号車が5番手からスタート。レース序盤に首位を奪うも後続を突き放せなかった。2表彰台はフェラーリ、トヨタ、キャデラックで分け合う格好に。3スタートから8時間の午前0時を回った直後、LMGTEカーに追突されてリタイヤを余儀なくされたトヨタ7号車。421年ぶりのル・マン挑戦となったキャデラックは2号車が快走し表彰台を獲得。56年ぶりのル・マン挑戦となったボルシェ、ハイパーカー2年目のプジョーはともに厳しい戦いを強いられた。



Best Time Lap	Best Time	Kph
264	3:27.890	236.0
308	3:27.549	236.3
263	3:27.967	235.9
12	3:28.298	235.5
307	3:27.218	236.7
294	3:29.577	234.1
261	3:29.936	233.7
290	3:28.796	234.9
320	3:27.987	235.8
289	3:27.963	235.9
307	3:28.294	235.5
275	3:28.446	235.3
228	3:28.075	235.7
125	3:32.636	230.7
12	3:29.993	233.6
12	3:29.916	233.7
280	3:36.739	226.3
315	3:36.146	226.9
272	3:36.607	226.5
261	3:50.439	212.9
242	3:51.530	211.9
263	3:50.771	212.6



ル・マン通算9勝の記録を持つトム・クリステンセンが振り下ろすチェッカーフラッグをかいくぐって優勝したフェラーリ51号車。夜中にコースオフしてクレーンで助けられる場面もあった。

## 2023 Le Mans 24 Hours Race Result

Pos. (All)	No.	Team	Car	Drivers	Grid	Laps	Total Time	Gap	Pit Stops
<b>HYPERCAR</b>									
1 (1)	51	Ferrari AF Corse	Ferrari 499P	A. PIER GUIDI / J. CALADO / A. GIOVINAZZI	2	342	24:00:18.099		30
2 (2)	8	Toyota Gazoo Racing	Toyota GR010 HYBRID	S. BUEMI / B. HARTLEY / R. HIRAKAWA	3	342	24:01:39.892	1:21.793	31
3 (3)	2	Cadillac Racing	Cadillac V-Series.R	E. BAMBER / A. LYNN / R. WESTBROOK	6	341	24:02:37.016	1Lap	29
4 (4)	3	Cadillac Racing	Cadillac V-Series.R	S. BOURDAIS / R. VAN DER ZANDE / S. DIXON	8	340	24:02:37.292	2Laps	30
5 (5)	50	Ferrari AF Corse	Ferrari 499P	A. FUOCO / M. MOLINA / N. NIELSEN	1	337	24:01:31.657	5Laps	31
6 (6)	708	Glickenhau Racing	Glickenhau 007	R. DUMAS / R. BRISCOE / O. PLA	12	335	24:02:47.956	7Laps	31
7 (7)	709	Glickenhau Racing	Glickenhau 007	F. MAILLEUX / N. BERTHON / E. GUTIERREZ	14	333	24:01:11.563	9Laps	33
8 (8)	93	Peugeot TotalEnergies	Peugeot 9X8	P. DI RESTA / M. JENSEN / J. VERGNE	10	330	24:00:24.895	12Laps	31
9 (16)	5	Porsche Penske Motorsport	Porsche 963	D. CAMERON / M. CHRISTENSEN / F. MAKOWIECKI	7	325	24:05:15.061	17Laps	31
10 (17)	311	Action Express Racing	Cadillac V-Series.R	L. DERANI / A. SIMS / J. AITKEN	13	324	24:02:37.519	18Laps	29
11 (22)	6	Porsche Penske Motorsport	Porsche 963	K. ESTRE / A. LOTTERER / L. VANTHOOR	9	320	24:00:46.345	22Laps	28
12 (27)	94	Peugeot TotalEnergies	Peugeot 9X8	L. DUVAL / G. MENEZES / N. MÜLLER	11	312	24:00:24.883	30Laps	30
13 (40)	38	Hertz Team JOTA	Porsche 963	A. DA COSTA / W. STEVENS / Y. YE	60	244	24:01:06.637	98Laps	26
R	4	Floyd Vanwall Racing Team	Vanwall Vandervell 680	T. DILLMANN / E. GUERRIERI / T. VAUTIER	15	165	15:11:45.309		19
R	7	Toyota Gazoo Racing	Toyota GR010 HYBRID	M. CONWAY / K. KOBAYASHI / J. LOPEZ	5	103	7:58:44.496		10
R	75	Porsche Penske Motorsport	Porsche 963	F. NASR / M. JAMINET / N. TANDY	84		6:44:44.339		7
<b>LMP2 TOP3</b>									
1 (9)	34	Inter Europol Competition	Oreca 07-Gibson	J. SMIECHOWSKI / A. COSTA / F. SCHERER	28	328	24:00:50.903		34
2 (10)	41	Team WRT	Oreca 07-Gibson	R. ANDRADE / L. DELÉTRAZ / R. KUBICA	18	328	24:01:11.918	21.015	31
3 (11)	30	Duqueine Team	Oreca 07-Gibson	N. JANI / R. BINDER / N. PINO	22	327	24:01:36.133	1Lap	35
<b>LMGTE Am TOP3</b>									
1 (26)	33	Corvette Racing	Chevrolet Corvette C8.R	N. CATSBURG / B. KEATING / N. VARRONE	40	313	24:02:46.635		24
2 (28)	25	ORT by TF	Aston Martin Vantage AMR	A. AL HARTHY / M. DINAN / C. EASTWOOD	41	312	24:00:49.023	1Lap	25
3 (29)	86	GR Racing	Porsche 911 RSR-19	M. WAINWRIGHT / B. BARKER / R. PERA	49	312	24:01:46.477	1Lap	25

# Le Mans Classic 2023

1世紀の軌跡、ここに集う



100周年に合わせ、通常の開催サイクルとは異なり  
昨年に続いて2年連続で行なわれたル・マン・クラシック  
今年には1923年から2000年代まで幅広い貴重な車両がそろい  
これまでの歴史の重みを感じさせる重要なイベントとなった

Text/Akihiko Ouchi  
Photos/Akihiko Ouchi, Ryoma Kashiwagi, Le Mans Classic

ル・マン24時間レースから3週間後の6月29日  
日から7月2日にかけて、同じサルトサーキット  
を使ったル・マン・クラシック2023が  
開催された。

同大会は2年に1度、西暦の末尾偶数年の開催  
が定例化していたヒストリックカーイベント  
だが、23年にル・マン24時間レースが初開催か  
ら100周年を迎えるにあたり、これを記念し  
た一大イベントとして開催されることが早い段  
階から発表されていた。

ある意味、出走車両がそのままル・マンの歴史  
を体現しているル・マン・クラシックは、本  
家のル・マン24時間より100周年の内容をよ  
り直接的、より多彩に表現できるとして、ファ  
ンの間では今年に特に開催が心待ちにされてい

ル・マン24時間レース  
Part.2



たイベントでもある。

主催をピーター・オートとリシャル・ミルが務めるこのイベントは、第1回ル・マン24時間の開催年となる1923年から81年までの時代を6つに分け、23年から39年までをグリッド1、49年から56年までをグリッド2、57年から61年までをグリッド3、62年から65年までをグリッド4、66年から71年までをグリッド5、72年から81年までをグリッド6と区分けする内容で構成している。

また主催のひとつであるピーター・オートは、かつて別組織下にあったグループCレーシング（82年から93年）を傘下におさめていることもあり、現在はグループCレーシングもコンテンツに組み込まれている。

聞けば今年のイベントは、前述のとおり100周年ということもあり、やはり世界各国からの参加申し込みが相当数あり、その選考に苦労したという。各クラスの上限を82台とし、6クラス合計492台にグループCカーの44台を加え、さらに展示車両を含めた約800台のレーシングカーと900人のドライバー、9200台のクラブ車両、そして観客動員数は23万5000人と空前絶後の規模による開催となった。

参戦車両はいずれも歴史的に大きな価値をもつ個体ばかりでパドックでは目移りの連続だった。さすがに100周年のイベントらしく、幻の1台と思われていた車両も何台か登場しており、それらのクルマにも目を奪われてしまった。そんな車両たちが実際に走る姿を目にした時の衝撃はなんとも表現しがたいが、次ページ以降ではその一端を紹介していく。R





## Grid 1 [1923-1939]

1 レースはル・マン式スタートのグリッド1から始まった。最古参の車両は1923年第1回大会の優勝車と同型、同年式であるジェナール・エ・ワルカーだった。また戦後以降のグリッド2には2 ジャガーCタイプ (1952)、3 シュコダ・スポーツ (1949)、4 ロータス・マークⅨ (1955)、5 キャデラック・ル・モンスター (1950)、6 DKWモンツァ (1956)、7 D.B HBRスパイダー・ル・マン (1959) などが出走した。

## Grid 2 [1949-1956]



2



3



4



5



6



7





## Grid 3 [1957-1961]

グリッド3の時代になるとより近代化されたフォルムをもつマシンが見受けられるようになる。このクラスも注目すべき車両が多いが、**1**否定意見も多かった250SWBベースのワンオフ版フェラーリ「ブレッドパン」や**2**1955～57年に3連覇したジャガーDタイプ（1955）が特に目を惹いた。



開催初年度から1960年代まで  
どんな時代でも台数が集まるのが  
ル・マン・クラシックの魅力



## Grid 4 [1962-1965]

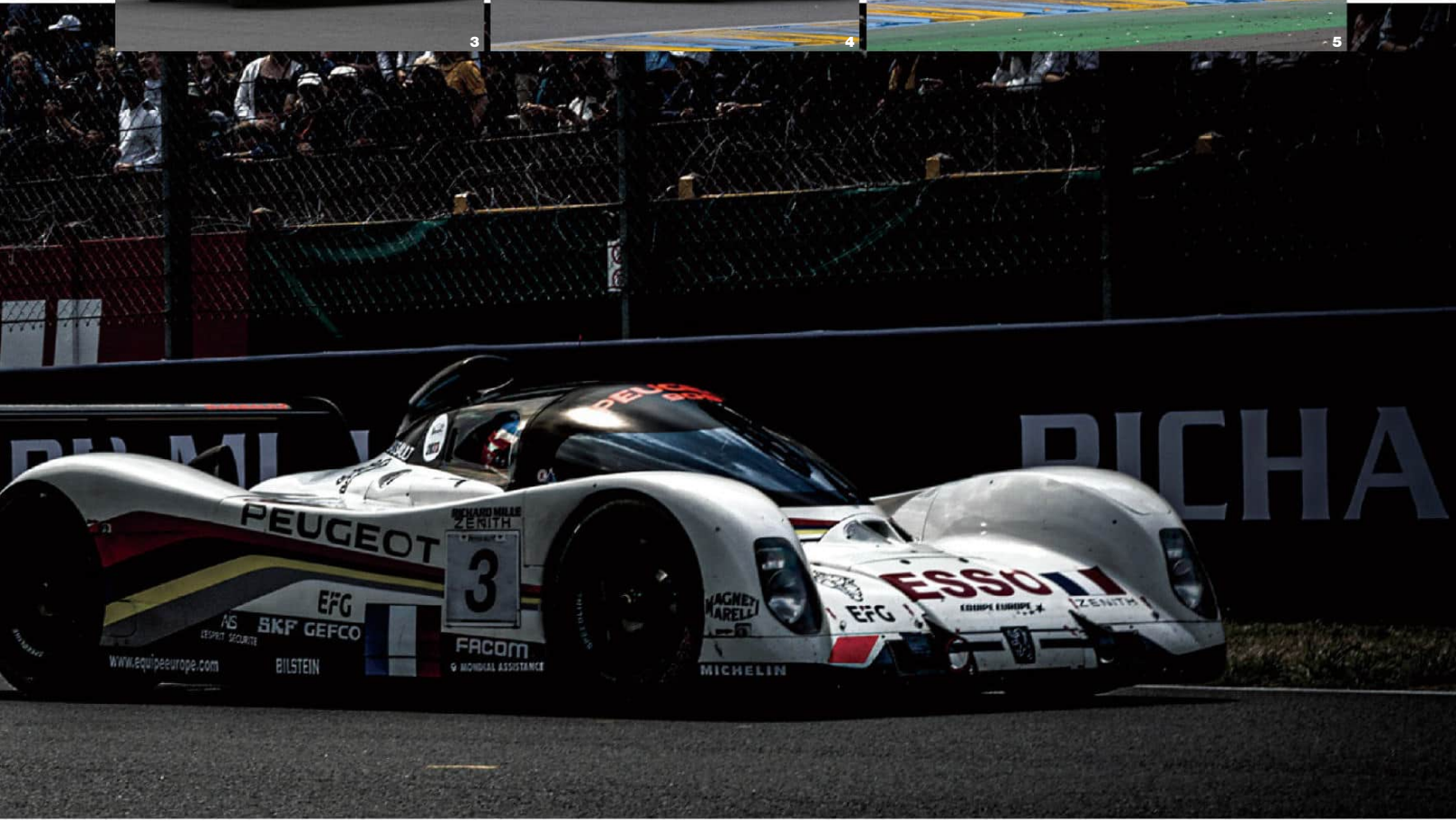
フェラーリ全盛のこの時代に**1**対抗馬として挑んだフォードGT40は往時を思い起こさせるほどの大挙参戦。**2**常勝だったフェラーリ勢では代表格ともいえる250LM（1964）がエントリー。**3**希少モデルであるシェルビー・コブラ・デイトナ・クーペ（1964）。**4**ポルシェ904（1964）はユルゲン・バルトのほか日本から羽根幸浩がドライブ！





## Grid 5 [1966-1971]

1 フォード・マークIV(1967)、2 ガスタービンカーだったホームメットTX (1968)、3 今回67年日本GPの生沢車カラーで鮎子田寛らが搭乗したポルシェ906 (1966)、4 当日ブライアン・レッドマンがドライブしたポルシェ908LH (1969) や5 1971年にガルフカラーの18号車に化けたはずの“サイケ”ポルシェ917LH (1970) という超希少車も登場した。



## Group C Racing

サポートレースとしてル・マン・クラシックではもうおなじみ、グループCレーシングでは1 門外不出と思われたメルセデスのワークスカーであるC11 (1990) も愛好家の手により元気よく周回していた。2 3.5ℓの新Cカーとして初めてル・マンの覇者となったブジョー-905エボ1 bis (1992) が今回も参戦。3 3.5ℓ Cカーの設計思想に激震をもたらしたジャガー-XJR-14 (1991) や4 『賃貸住宅ニュース』の sponsor ロゴが当時の日本人にもある意味衝撃だったユーロレーシングのローラ T92/10も実走行を披露した。またポルシェ勢もまだまだ健在で5 日本で最初に956を導入したトラストの日石トラスト・ポルシェ962C (1990) や6 バーン・シュパンがかかわった武富士ポルシェ962C (1989)、7 かつて高橋国光がドライブしたケンウッドのポルシェ962C (1991) などバブル期の日本を象徴するカラーのポルシェCカーも勢ぞろいしていた。8 こちらは91年のル・マンにオール女性ドライバーで挑んだ、ピンクのカラーが印象的なスパイスSE90C (1990)。



## Grid 6 [1972-1981]

ル・マン・クラシックで最も新しい時代のこのクラスでは、**1**同時代には珍しい日本車だったダットサン240Z、**2**“元祖”NASCAR発ル・マン車といえるフォード・グラン・トリノ (1976)、**3**ル・マンでのボルシェターボの原点、ボルシェ911RSRターボや**4**日本でもなじみ深い“伊太利屋”カラーのボルシェ935が参戦した。





## ENDURANCE RACING LEGENDS



グループCカーレーシングのほかにも2000年代付近のレジェンドマシンが走る走行枠も設けられた。その出場車には1当時のドライバー、エマニュエル・コラルに加えアンリ・ベスカロロ自らもドライブしたベスカロロC60 (2006)、2トヨタTS020 (1999)、3パノス・エスベランテ GTR1 (1998)、4フェラーリ333SP (1998)、5童夢S101 (2003)、6ジャパン・ル・マン・チャレンジに参戦した一ツ山レーシングカラーのフェラーリ550 マラネロ (2004)、7ベントレー・スピード8 (2003) などが姿を見せた。



100周年のお祝いムードはコース外でも  
これからも歴史は紡がれていく——



コースでの走行に加え、パドックにも貴重なレーシングカーが大挙し100周年ならではのぎわいを見せた。伝統の親子イベントとして知られる「リトル・ビッグ・マン」やスポーツ走行枠にはなぜか96年にJGTCを席巻したLARKリバリーのマクラレンF1 GTRが！



ル・マン・クラシックへの愛があふれる特別な年の特別な一本

# 伝統と先進を 日常で感じる

ル・マンの偉大な歩みを感じ取れる初夏のイベント「ル・マン・クラシック」これを初回からサポートし続け限定モデルを出し続けているリシャール・ミルは2023年という特別な年を飾るにふさわしいモデルをリリースした

Text/Racing on Photos/RICHARD MILLE



ル・マン24時間の歴史を感じることができるイベントとして、2002年から2年に一度、ル・マン本戦の後に開催されているル・マン・クラシック。11回目を迎えるこのクラシックイベントを初年度から主催者および冠スポンサーとして支え続けているのが、スイスの腕時計ブランド「リシャール・ミル」だ。

そんな同社はこれまで開催を記念した限定モデルをリリースし続けているが、今年も特別な一本が世に送り出された。それが「RM 72-01 ル・マン・クラシック」だ。

このモデルではグリーンとホワイトクォーツTPT®を組み合わせイベントのカラーを表すほか、フライバッククロノグラフではサーキットの13.626kmを2周走るマシンを表現するなど、ル・マンならではのデザインで彩られている。

またデザインによるエレガンスばかりでなく機能にもしっかりとこだわり、前述のフライバッククロノグラフに同社が特許を取得したダブルスイングピニオンクラッチ機構という最新のメカニズムを備えている。これによって日常で使える時計として最高のパフォーマンスを約束してくれるのもこのニューモデルの特徴だ。

ル・マンというレースは伝統を守りながらも常にその時の最新技術が投入されたマシンが競い、歴史を重ねてきた。今回、登場したこのモデルはまさにそんなル・マンの精神を体現した一本だと言えるだろう。

R



## RICHARD MILLE RM 72-01 ル・マン・クラシック

- キャリバー：自社製キャリバー CRMC1
- サイズ：38.40×47.34×11.68mm
- ベゼル&ケースバック：ホワイトクォーツTPT®、グリーンクォーツTPT®
- インナーベゼル：カーボンファイバー製
- パワーリザーブ：約50時間
- 価格：4873万円（税込）

世界限定  
150本

50年前のル・マン最強車がどんなカタチで、いかにシンプルだったかを痛感する1/18のマトラMS670（100周年に合わせた再販品。2万6950円）。1972年の優勝車だ。



残念ながらカウル開閉はしないので自慢のマトラ12気筒エンジンは見えないが、リベット打ちされたボディやウイング、ミラーなど精密なディテールが楽しい。



# 01

ル・マンのカルチャーにふれるコラム

スパークのミニカーで祝う100周年  
さらに深まる  
サルトとの縁

## ル・マン24時間レース Part.2

こちらは1/18ではなく、今年のル・マン現地で入手した1/43の激レアな“BAM”特注品。BAMはフランスの有力ミニカー店で、前年の優勝車にトロフィーが付属するのが特徴。（スパークジャパンでの通常販売はありません）



前号のここで記したとおり、その創業時からル・マンと「ともにある」ミニカーブランドがスパークだ。ついにはハイアントロピック・ギャルのフィギュアや名物の飛行船“グッドイヤー・ブリンプ”まで登場するというから驚きを通り越して嬉しくなる。「いつか出走全車をモデル化したい」と語る社長の言葉が冗談でなさそうなことは彼らの“分厚すぎる”ル・マン車ラインナップを見れば誰だってわかる。

その主力はもちろんコレクティブルな定番1/18スケール品だが、「実はこっちも主力」な1/18スケールもオススメだ。より実車に忠実となって細部の精密度が増し、迫力と重厚感が足されて満足度は相当にデカくなる。“押し”や“これぞ”な一台に、ぜひ。R

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



コレクターをアツと言わせた  
ハワイアン・トロピック・ギャ  
ルの1/43フィギュアたち。  
1980、90、2000年代と3  
仕様があり、どれもコスチュ  
ームやポーズの再現度は秀逸  
(各9020円)。時代に合わせ  
たマシンと並べて飾りたい。



こちらも驚いたグッドイヤー・ブ  
リンプ。グリッド上空に浮かんで  
いた飛行船だ。航空機モデルの定  
番1/400スケール。1万1880円。

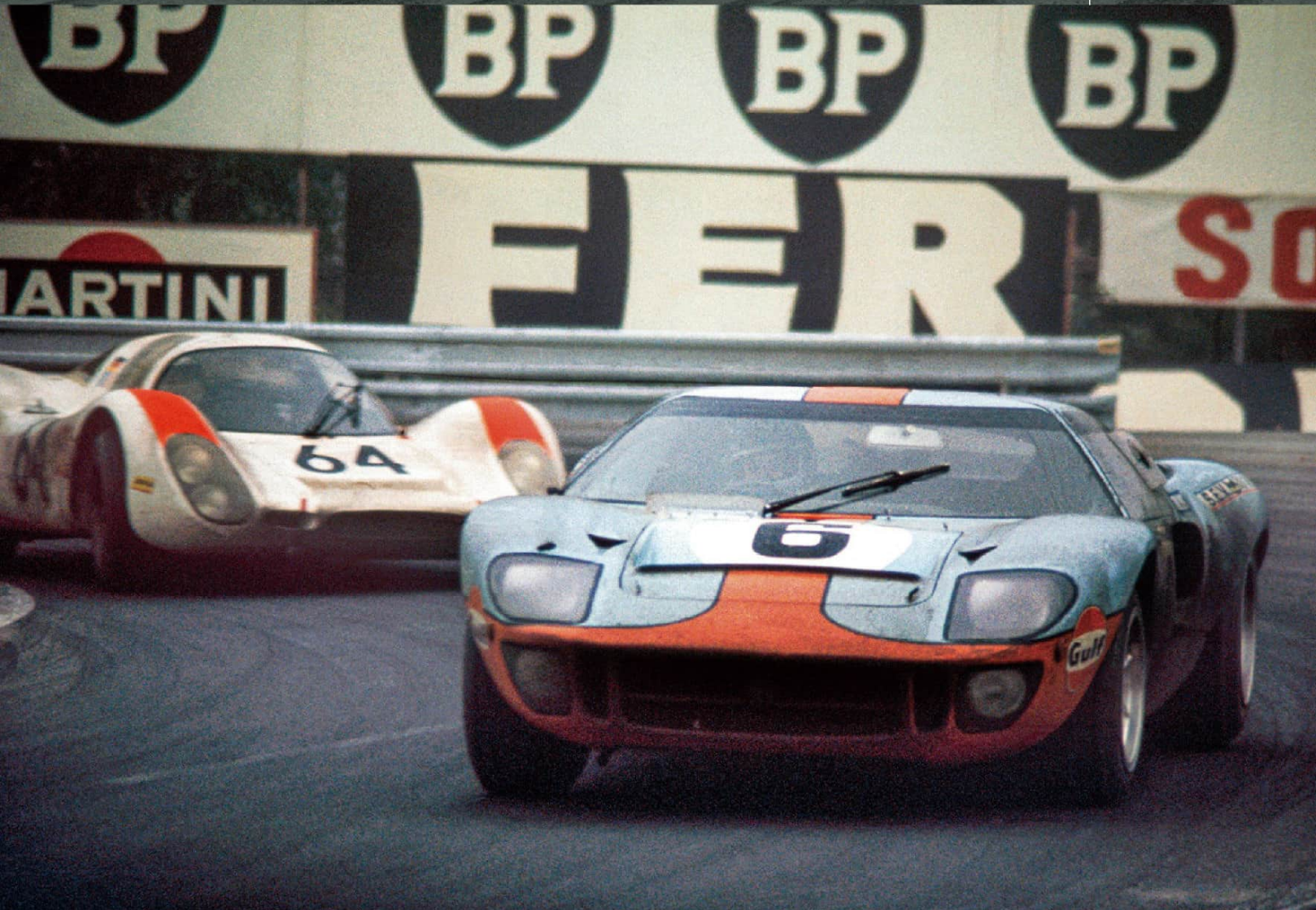


平川亮が初勝利を飾った2022年の総合優勝  
車、トヨタGR010ハイブリッドも迫力の  
1/18で発売中。優勝を記念してル・マンファ  
ンにはおなじみの「24」トロフィーがリアル  
な再現度で同梱されている(2万9700円)。



※実際の製品とは異なる場合があります。モデルはレジン製です。表記は10%税込価格です。

## 37èmes Grand Prix d'Endurance les 24 Heures du Mans 1969



日曜日昼過ぎから続いたフォードGT40とボルシェ908による首位争い。4カ月後、富士での日本GPでヘルマン／田中健二郎組908はニッサンR382やトヨタ7に続いて7位＝クラス優勝。

### 第37回ル・マン24時間

1969年6月14～15日 13,469km×24時間 参加109台／予選出走51台／決勝出走45台／完走14台 ル・マン式グリッド 14:00スタート 曇り・晴れ／ドライ

Pos.	No.	Driver A	Driver B	Machine	Cyl.	Disp.	Class	Laps	Distance	Ave.Speed	Qfy. Time	Grid
1	6	J.イクス	J.オリバー	フォードGT40	V8	4942	S/5000	372	4998.000km	208.250km/h	3'37"5	13
2	64	H.ヘルマン	G.ラルース	ボルシェ908LH	F8	2996	P/3000	372	4997.880km	208.245km/h	3'35"6	8
3	7	D.ホップズ	M.ヘイルウッド	フォードGT40	V8	4942	S/5000	368	4954.030km	206.418km/h	3'39"4	14
4	33	J-P.ベルトワーズ	P.カレッジ	マトラMS650	V12	2993	P/3000	368	4945.540km	206.064km/h	3'37"3	12
5	32	J.グインェ	N.バックレツラ	マトラMS630	V12	2993	P/3000	359	4834.330km	201.430km/h	3'44"6	17
6	68	H.ケレナース	R.ヨースト	フォードGT40	V8	4727	S/5000	341	4592.570km	191.357km/h	3'51"1	22
R	12	V.エルフォード	R.アトウッド	ボルシェ917LH	F12	4494	S/5000	327	ギヤボックス／クラッチ		3'25"1	2
R	18	P.ロドリゲス	D.バイパー	フェラーリ312P	V12	2997	P/3000	223	ギヤボックス／クランクシャフト		3'35"5	5
R	2	J.ボニエ	M.グレゴリー	ローラT70MkⅢB・シボレー	V8	4995	S/5000	196	エンジン／コンロッド		3'36"2	10
R	14	R.シュトメレン	K.アーレンズ	ボルシェ917LH	F12	4494	S/5000	148	オイル漏れ／ギヤボックス		3'22"9	1
R	20	J.シフェール	B.レッドマン	ボルシェ908/2LH	F8	2996	P/3000	60	ギヤボックス		3'29"9	3
R	19	C.エイモン	P.シェッティエ	フェラーリ312P	V12	2997	P/3000	0	アクシデント／火災		3'35"6	6

・最速ラップ：V.エルフォード(ボルシェ) 3'27"2 234.017km/h=145.412mph

# 1969



# 同一周回、120m差の超大逆転劇

ボルシェは小排気量から大排気量へ  
ル・マン挑戦19年目は勝てそうで、またも勝てなかった  
中古フォードGT40が連覇を達成

Text & Data/Shinji Hayashi Photos/Motorsport Images

最終ラップを迎えても、首位を争う2台は依然としてテール・トゥ・ノーズのまま。ボルシェ908LHとフォードGT40、ドイツの新鋭3ℓプロトとアメリカ産イギリス整備の旧型5ℓスポーツ。しかしドライバーは逆に、ル・マン参戦13回目の古豪ハンス・ヘルマン41歳とベルギーの俊英ル・マン3回目のジャッキー・イクス24歳。

長いユノディエール直線路で908の背後につけたGT40は大排気量パワーを利用して前に出るとミルサンヌコーナーでの先陣争いを制する。本来コーナリングで優る908だがエンジン音はバラつき、完調とはいいがたい。最後は120m差で若いイクス駆る水色ガルフカラーのGT40が攻防を制した。のちにル・マン通算6勝を挙げることになるイクスにとってはこれが1勝目。

イギリス人ジャッキー・オリバー26歳とのコンビだった。ジョン・ワイヤー（JW）エンジニアリングが完璧に仕上げたシャシーナンバー1075のGT40は、前年もベドロ・ロドリゲス／ルシアン・ピアンキの操縦で勝利したマシンそのものだが、新鋭車多数のこの年、基本設計1964年の中古車が予選15位からまたまた勝つとは誰も予想しなかった。

67年を最後に「フォードvsフェラーリ」で沸いた排気量無制限プロト時代が閉幕すると、3ℓプロトと5ℓスポーツの時代へと移る。量産車である「スポーツ」カーは「プロト」より排気量制限が2ℓぶん緩和された。その公認台数は当初年産50台だったが、69年から25台でよくなった。これを知ったボルシェは同社としては初となる大排気量車917を新開発。完成直

後に社屋内に25台をズラッと並べFIAの査察公認を受けるのだが、その威容ぶりでライバルを圧倒した。

4.5ℓ12気筒550馬力をカレラ6や908と同じホイールベース2300mmに収めた917は、実際に走り始めると、腕抜きワークスドライバーたちですら乗りたがらないジャジャ馬だった。速いが操縦性に難あり、実戦投入も遅れがち。前年来の3ℓ908が安定して速いため、こちらで勝ち星を重ねていく。

エースクルーのジョー・シフェール／ブライアン・レッドマンもル・マンでは908/2パイダーを選んだ。917は予選では若手ロルフ・シュトメレンがコースレコードでポールポジションを奪い、決勝でもビック・エルフォード／リチャード・アトウッドが21時間にわたってトップを快走するが、最後はギヤボックスが壊れてリタイヤ。908の生き残りであるヘルマン／ジェラルド・ラルースとJWチームの若手コンビGT40の争いへと変わっていくのだった。

フェラーリは2台の3ℓプロトの312Pで臨むが、クリス・エイモンが1周目にもらい事故にて炎上リタイヤ（原因を作った917初の顧客ジョン・ウルフは事故死）、ロドリゲスも中盤過ぎに消えた。917を見習ってフェラーリが512Sで臨戦するのは翌70年だ。

イクスはル・マン式スタートの危険性に抗議して「歩いた」後に最後尾からレースに加わり、24時間後には僅差の勝利を手にする事となり、それだけでも格好なトピックだった。

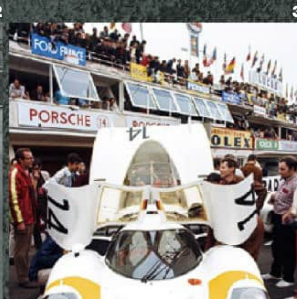
今回悔しい負けを喫したヘルマンは翌70年、917勢のなかで最も戦闘力が劣る4.5ℓ917Kを駆りサバイバル戦を制して優勝、ボルシェにとってル・マン挑戦20年目での初の総合優勝を遂げたのを機に、42歳で現役引退を表明。そう、69～70年大会はル・マンの歴史の大転換期そのものだった。スティーブ・マックイーン映画『栄光のル・マン』で確かめよ。 **R**



## ル・マン24時間レース

### Part.2

伝統的なル・マン式スタート。よく見れば、ひとり歩く男の姿がある。それが24時間後に優勝するジャッキー・イクス。2年後には現在のようなローリングスタートに改まる。



1クーペボディとなったフェラーリ312P。24位のマトラMS650。3最も注目された4.5ℓボルシェ917LH。LHとはロングヘック=ロングテールの意。ボルシェはワークス活動をこの年限りでいったん中止し、活動はJWエンジニアリング、つまりライバル陣営に託すことに。すると70年、JWボルシェ917Kは連勝街道を突き進み始める。



ル・マン名勝負ストーリー **1**

# 世界的人気を生んだ宿敵対決

ル・マンに勝つことでスポーツカーメーカーとしての名声を確立したフェラーリ。対する巨人フォードはスポーツテイメージを高めるべくヨーロッパに乗り込んだ4年間にわたる対決は、買収問題の因縁も絡み注目度が高ル・マンが世界的イベントへと飛躍する一助となった

Text/Makoto Ogushi Photos/Motorsport Images, MCKLEIN

## 1964-1967

1923年に始まったル・マン24時間レースは第2次世界大戦の影響を受けて40〜48年まで開催が中断されたが、49年に再開された。平和になった新しい時代に向けてベビーブームが起き、経済の回復とともにモータリゼーションも急速に拡大して新旧自動車メーカーの活動も活発化、再開したル・マンに舞い戻り始めた。ここに新興スポーツカーメーカーとして参戦したのがフェラーリであった。

フェラーリはエンツォ・フェラーリが47年に興した会社で、創業2年目の49年、最初の量産市販車である166MMでル・マン初参戦を果たし、なんとルイジ・キネッティ/ロード・セルズドン卿組が総合優勝を飾ってしまった。この時の走破距離は3178・299km、平均速度は132・420km/hであった。

新興メーカーのデビューウインは鮮烈ではあったが、その後徐々に名門メーカーがル・マン



初対決となった1964年のスタートシーン。3台を送り込んだフォードに対し、フェラーリはワークス+マラネロコンセシヨナリーズ（イギリス）+NART（アメリカ）の330P、275Pの計6台で対抗。

# FORD vs FERRARI

に復帰してフェラーリの戦いは厳しくなる。1950年代初頭は名門ジャガーとメルセデスベントがフェラーリと三つ巴で争うようになるが、55年に発生した悲劇的な大事故を受けてメルセデスがレース活動を打ち切った後はジャガーがル・マンでの主導権を握って57年まで3連勝を記録した。

フェラーリは出走車両の排気量が3ℓ以下に制限された58年、レース専用開発した250TRを投入してル・マンをいきなり制し、60年以降65年まで6連勝。ジャガーに替わってル・マンの主役となった。こうして新興スポーツカーメーカーだったフェラーリはその存在感を増すとともに高級高性能スポーツカーメーカーとしてブランドイメージを高め、その製品はアメリカでも広く販売されるようになって市場を拡大していった。

## 打倒フェラーリを掲げて

ここまでは基本的にル・マンはヨーロッパの自動車メーカーが戦うレースだった。しかしアメリカを代表する自動車メーカーであるフォードがここに目をつけて状況が変わり始めた。

フォードはヘンリー・フォードによって1903年に創業し、大量生産方式の導入で自動車工業の礎となった古参メーカーである。45年からフォードの社長となったヘンリー・フォード2世（フォードの創業者ヘンリー・フォードの孫）は、新しい時代のユーザーを開拓するにはスポーティなイメージを強調するとともに、ル・マンで好成績を挙げてヨーロッパにおける知名度や信頼感を高めマーケットを拡大しようと、

アメリカの象徴でもある大排気量V型8気筒をミッドシップに搭載した「フォードGT」を開発、ル・マンに送り込んで勝利しようと考えたのだ。

フォードの決断を後押ししたのは、新しいスポーツカーレース規定だった。63年、CSI(FIA内にあつた競技統括組織)はアメリカ製OHV大排気量エンジンをスポーツカーレースに引き込むために、それまでの排気量4ℓ制限を撤廃したのだ。その狙いどおり63年のル・マンには早速ACコブラやフォードのV8エンジンを搭載したローラMK6などが参戦していた。

もともと、当初フォードはフェラーリと格闘することは考えていなかった。というのもフォードはル・マンで手っ取り早く勝つための方法として、当時ル・マンで敵なしでその地位を確立していたフェラーリをまるごと買収するとい



64年、初対決を制したのはワークスの275P(上)。2台の330Pがこれに続き、フェラーリが1-2-3フィニッシュを果たした。対するフォードは2台が序盤戦でリタイア。残った10号車(下)も16時間でギヤボックスが音を上げた。

う実にはアメリカンな計画を立てていたからだ。実は50年代終盤からフェラーリは、ル・マンやF1グランプリなどモータースポーツ活動への過度な投資や量産車製造販売における収益構造の悪化、組織内の混乱などが重なって経営危機に陥っていた。

すでに乗用車を大量生産して世界的大企業に成長していたフォードにとって、フェラーリは経営が傾いたイタリアの田舎にある新興小企業に過ぎず、買収は容易なはずだった。水面下で交渉が続けられ、買収契約は調印寸前まで進んだと言われる。ところが63年5月21日、交渉は突然決裂する。この時の理由には諸説あつてどそれが真の原因なのか、あるいはいくつかの複合的な結果だったのか、はたまたままったく別の理由があつたのかは定かではない。

ただ、レース活動の統括権を含めて買収しようとするフォードの方針にエンツォが強く反発する一方、63年にフィアット社長に就任していたフィアット創業者の孫で自身熱烈なフェラーリマニアでありコレクターだったジャンニ・アニエッリがフェラーリをアメリカ企業に吸収させないためにほぼ無条件でフェラーリ支援に動いたというあたりが買収劇破綻の主な原因となつたとは言われている。この舞台裏については、のちに起きるフォードとフェラーリの死闘をドラマチックに盛り上げるため、多分に誇張され、脚色されたエピソードという可能性もあるが、結果的にル・マンをめぐるフォードとフェラーリの間に遺恨が残つたことは事実だろう。

肩透かしをくらって恥をかかされたかたちのフォードは既存のレーシングコンストラクター

を買収する方法をあきらめ、自前でル・マンカーを開発してレースに参戦する準備に移つた。こうして「フォードvsフェラーリ時代」と呼ばれる激闘が始まることになる。

フォードはフェラーリの買収話が破談になつた翌年の64年にはル・マンに出走しようと考えていた。そうなるに開発期間は丸1年にも満たない。しかもここまで本格的なレーシングカー開発をした経験がないフォードの社内にはノウハウも存在しなかった。そこで、フォードはイギリスのコンストラクターと提携する道を選んだ。このとき提携先として検討されたのがコリン・チャップマン率いるロータスとエリック・ブロードレイ率いるローラだった。

ロータスにはフォードV8エンジンを搭載したタイプ29が63年のインディ500で2位入賞を果たすという実績があり、提携相手の最右翼であった。しかし交渉の過程でチャップマンは技術力に自信をもつあまりフォードの意向に従いそうもないことがわかり、結局提携先はローラに決まった。ブロードレイはフォードとの関係をうまくもてそうだったうえ、63年のル・マンで革新的なスポーツプロトタイプカーであるローラMK6を走らせていたからだ。

フォードはこれに目をつけ、MK6をベースに新しい「フォード製ル・マンカー」を仕立て上げることに決めた。そうしてフォードGTは64年4月に完成し、6月のル・マンに3台が出走した。フェラーリ買収破談からわずか1年、開発はまさに突貫工事であった。

フェラーリはこれに対抗して、63年に投入してレースに勝った250Pが積んでいたV型12

気筒エンジンの排気量を拡大した275P(3・3ℓ)と330P(4・0ℓ)を新たに開発しル・マンに送り込んだ。

### 史上最大の対決

ル・マンにデビューしたフォードGTは、レース中のファステストラップや最高速を記録するほどの速さを発揮した。しかし信頼性は十分ではなく、2台がギヤボックスを壊し、1台が火災に見舞われてそれぞれレースから脱落し、フェラーリ275P、330P、330Pの表彰台独占を許す惨敗を喫した。

わずか1年で仕立て上げられたフォードGTは様々な弱点を抱えており、さすがにル・マンの実戦を走るには力不足だった。フォードは2年目のル・マンに向けて、ル・マンで優勝した経歴を持ちレースの実戦を知り尽くしたキャロル・シエルビーが率いるシエルビー・アメリカンにレースオペレーションを全面的に任せ、スペインシオン、ホイール、ブレーキ、冷却システムなど、多くの部分に改良を施した。この改良版は改めてフォードGT40と呼ばれることになった。65年のル・マンには4・7ℓエンジンを搭載したマークIと、のちにマークIIと呼ばれることになる7ℓエンジンを搭載した仕様が用意され、ワークスチームとプライベートチーム合わせて合計6台が送り込まれた。まさに必勝態勢であった。

これに対しフェラーリは、前年フォードGTが見せた速さに脅威をおぼえ、V型12気筒エンジンをDOHC化してパワーアップを施した330P2を開発してル・マンに備えた。



完走わずか14台。消耗戦となった65年、ワークスフェラーリの最新330P2スパイダーは全滅したもののNARTからエントリーしたヨッヘン・リント組の旧型250LMが優勝。7ℓエンジンを投入したフォードGTは、またも全滅の憂き目に。

**速さを見せたフォードだが信頼性に難  
対決第1ラウンドと第2ラウンドは  
フェラーリが連続1-2-3と圧倒した**





必勝態勢で2年目のル・マンに臨んだフォードではあったが、やはり信頼性を十分確保することはできず、出走した6台全車がリタイアを喫し、フェラーリが9回目の優勝を記録して、60年から続く連勝を6へと伸ばすことになった。しかし優勝したのはアメリカのデューラーチームであるNARTから出走したサブメンバークの250LMで、ワークスが送り込んだ最新の330P2は全車がレースから脱落していた。フォードとフェラーリはまさに消耗戦を繰り広げていたのだ。そして時代は変わり始めた。

3度目の正直を期すフォードは66年のル・マンに8台のマークIIをワークスから、5台のマークIをプライベートチームから、実に13台ものGT40を送り込んだ。

対するフェラーリは、P2よりも短く広く軽く軽いボディに同じ4リッターながら燃料噴射装置を取り付けてパワーアップしたV型12気筒エンジンを搭載した330P3を3台、プライベートチーム用の365P2/3を4台、デューラー206プロトタイプを2台、その他古い250LMやGTクラスに275GTBなど、こちらも

165年、最新の330P3を含むフェラーリのプロトタイプ勢は全滅。ついに牙城が崩れた。267のマークIIで、フォードは1-2-3フィニッシュ。悲願を達成した表彰台にはル・マン計画を推し進めたヘンリー・フォード2世も誇らしげに登壇した。



14台でフォードを迎え撃った。

出走55台中半数にあたる27台がフォードとフェラーリだったこの年のレースは、フォードvsフェラーリ時代のクライマックスであった。この結果、予選上位4番手までをGT40マークIIが占め、決勝ではブルース・マクラレン／クリス・エイモン組が優勝するとともに3位までGT40マークIIが入賞することとなった。前年に再婚したばかりの新妻を伴ってレースに立ち

新設計シャシーのマークIVを4台投入した67年。フォードは激闘の末、330P4を繰り出したフェラーリを4周差で下して連覇達成。4年間にわたったワークス対決に決着をつけた。

会ったヘンリー・フォード2世の前でフォードの悲願はどうとう達成されたのである。

もつとも、レースに完走したGT40マークIIは表彰台に上がった3台のみで、10台はリタイアしている。これまたなんともアメリカンな物量作戦を物語るエピソードである。一方、フェラーリも本命330P3は全車がレースから脱落し、新勢力であるボルシェの台頭まで許すという完敗を喫した。そしてこれ以降、フェラーリはル・マンの総合優勝からは長年にわたって遠ざかることになった。

**移り変わった主役**

フォードは66年の勝利がマグレではないことを証明するため、2勝目を目指してGTマークIVを開発する。マークIIまでは64年にデビューさせたフォードGTの改良型だったが、マークIVは全面的新開発車であり、GT40とは呼ばれなくなった。一方、フェラーリは同じ4リッターが



ヘンリー・フォード2世の眼前で  
フェラーリを下し、2連勝を達成  
激闘は規定変更によって幕を閉じた

ら3バルブDOHCヘッドを持つ新開発V型12気筒エンジンを330P3よりもひと回り大きいボデイに組み合わせ、60kg近く軽量化した330P4を開発した。また330P4に330P3のエンジンを搭載した412PやP2、P3など合わせて8台のプロトタイプカーを投入して逆襲を図った。

しかし結局、67年のル・マンではダン・ガーニー/AJ・フォイトのアメリカ人コンビが乗るマークIVが勝ってフォードがル・マンに連勝し、フェラーリは330P2が2位と3位に入賞するにとどまった。

彼らの激闘はこの年で決着がついた。というのも、68年シーズンに向けスポーツカーに関する規定が改定されたのをきっかけに、フォードもフェラーリもワークス活動を打ち切ったからだ。フォードGTはプライベートチームの手でレース活動を継続、ル・マンではさらに勝ち続けて通算4連勝を飾ってフォード時代を築いた。

一方68年にファイアットの傘下に入ったフェラーリは、69年に新規定下でワークス活動を再開したものの時代は確実に移り変わっており、スポーツカーレースの主導権はすでにフォードでもフェラーリでもなく、ポルシェの手に収まっていた。

アレックスサンドロ・ピエール・グイデイ/ジェームス・カラド/アントニオ・ジョビナッツィ組が乗るフェラーリ499Pがル・マンでフェラーリにとって10回目の総合優勝を飾るのは、9回目の総合優勝から58年の時を挟んだ2023年のことである。走破距離は4660・09km、平均速度は194・1km/hであった。R

# アメリカからの 挑戦者たち

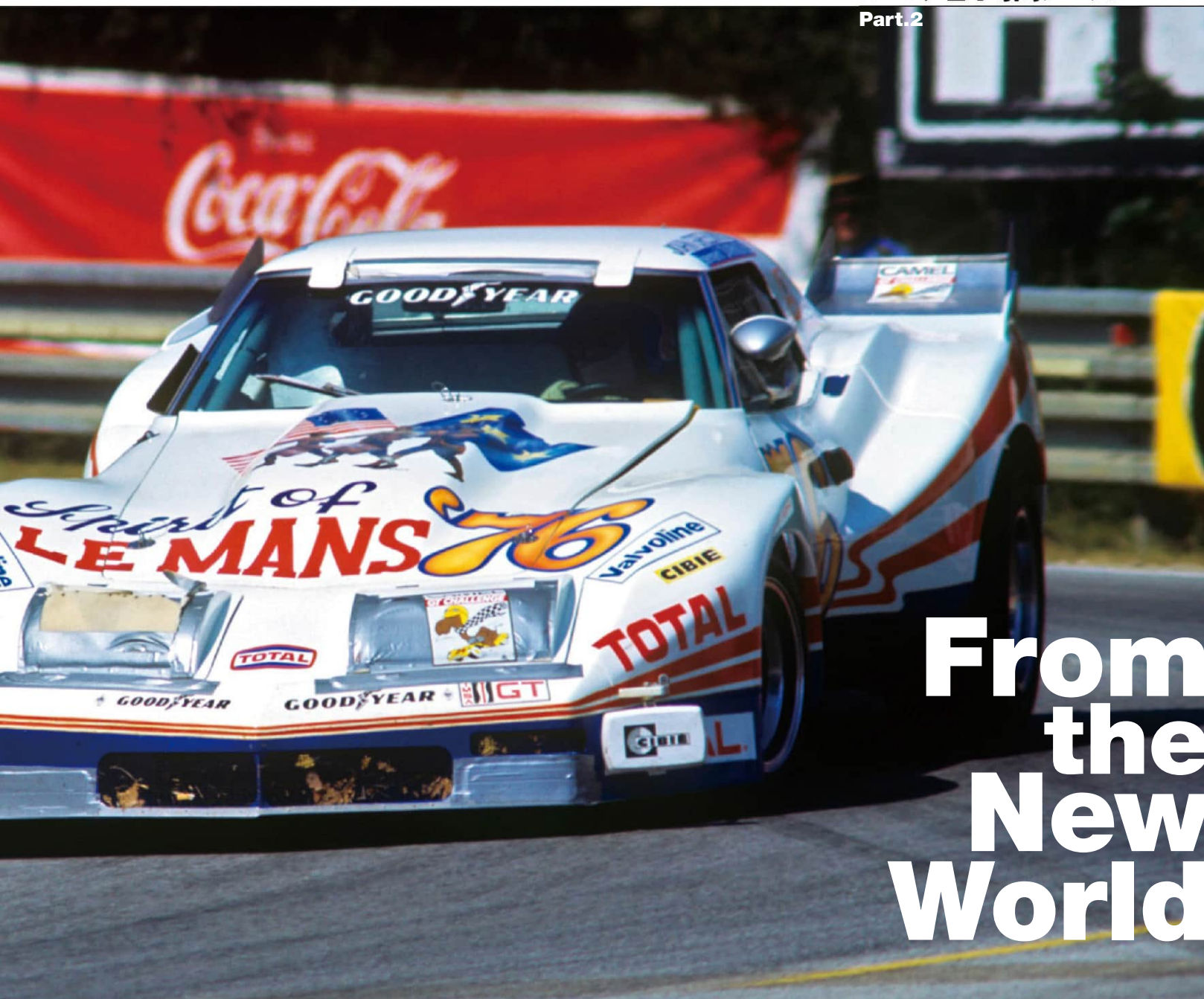
地元ヨーロッパ勢に比べれば、その数こそ多くはないもののフェラーリとの激闘を演じたフォードを筆頭として“アメ車”は長いル・マンの歴史のなかで確固たる存在感を示し続けている。我が道をゆく彼の国の挑戦者たちは、何に惹かれて海を渡るのだろうか

Text & Data/Shinji Hayashi Photos/McKLEIN, Motorsport Images, Ford

ル・マン24時間レース  
Part.2

1923年に始まり、今年で100周年を迎えたル・マン24時間。決勝レースに出走したマシンの総数は4480台に達する。そのうち、アメリカ車は352台だ。率にして7・9%。ヨーロッパ車が多数を占めるのは当然のこととはいえ、8%にも満たないその数字はやはり少ない気がする。一方、少ないながらもアメリカからのル・マン挑戦者が確実に存在し続けていることもわかる。

なお、近年のクルマは一カ国で作られているとは限らず多国籍産であることも多い。レーシングカーの場合は車体とエンジンとで別銘柄・



# From the New World



別国籍ということも当たり前前に起こる。ここでは車体（シャシー）の製造国を基本としよう。ちなみに主催者ACOがプレス向けに制作している資料には、37年の英フォードのテン、72〜75年の独英フォードのカプリ、79年の英フォードのM10、82〜83年の英フォードのC100の計15台が米国フォード車としてカウントされている。解釈の違いで車両国籍も変わる場合がありうるということだ。

### アメリカとの意外な馴れ初め

ル・マンの名前はアメリカ人にとって24時間レース開始以前から知られる存在だった。まず飛行機の話から。アメリカのライト兄弟は世界最初の有人飛行で有名だが、兄弟がヨーロッパで最初に公開飛行した場所がル・マンだった。1908年8月のことだ。そしてもうひとつは現在のF1のルーツとなる国際GPレース。21年、第一次世界大戦後初開催となる「フランスGP（正しくはACF・GP）」がル・マンのサルトサーキットで行なわれ、アメリカから参加したデューゼンバークとアメリカ人ジミー・マーフィーが地元フランス勢を下して堂々優勝した。ヨーロッパの国際GPレースにおいてアメリカ人とアメリカ車が優勝するのは、現在に至るまでこの時と67年F1ベルギーGP（ダン・ガーニーとイーグル）の2例しかない。

ル・マン24時間に最初に挑んだアメリカ車は25年のクライスラー。28年にはクライスラー（直6、4ℓ）4台とスタッツ（直8、4・9ℓ）1台が参戦し、優勝車ベントレーに次いでスタッツが2位、クライスラーが3〜4位に食い込



アメリカからの挑戦の先駆者カニンガムは1960年、初めてコルベットをサルトサーキットに持ち込んだ（最高位は3号車の8位）。3台のコルベットC1の後方6号車も、カニンガム陣営からエントリーのジャガーE2A。

アメリカ建国200年となる1976年、ル・マンは北米IMSA規定車を受け入れた。ジョン・グリーンウッドがラリーの名手ベルナル・ダルニッシュと組んだコルベット・ステイングレイは予選9位と健闘。決勝は燃料セル破損でリタイアした。

んでいる。翌29年もスタッツが5位、クライスラーが6〜7位、デューボンも唯一参戦。しかし同年末に世界恐慌が起こると、レース参戦どころではなくなってしまった。

20年代のアメリカは世界恐慌が起こるまでの間、享樂的な日々で浮かれていた。自動車レー

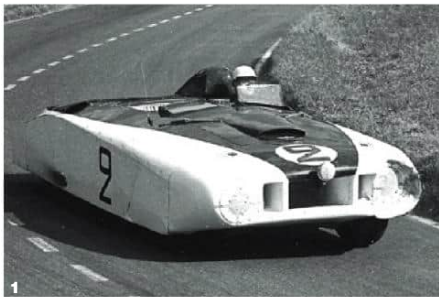
スはヨーロッパ的なモータースポーツではなく娛樂興行的なオートレーシングとして広まった。平坦な土地にオーバルコース（20年代は特に木製のボードトラック）が次々と建設され、高額賞金を懸けて急峻なバンクを細身のスーパードロップのような、自然の地形を生かしたロードコースを舞台とするレースは事実上存在しなかった。これでは欧米間の交流などあり得ない。そして39年に第二次世界大戦が勃発し45年に終戦を迎えるまで、モータースポーツは世界中から一旦消えた。

### フォード登場の意義

第二次世界大戦後、米兵がヨーロッパからジャガーやMGといったスポーツカーを持ち帰ったことがきっかけとなって、アメリカでもヨーロッパ的なロードレースが始まった。最初は東海岸、ニューヨーク州ワトキンスグレンの公道で競われ、SCCA（スポーツカークラブ・オブ・アメリカ）が発足する。マニア中心のアマチュアレースで、飛行場も多用された。

ここで存在感を見せたのが富豪実業家ブリッグズ・カニンガムとその仲間たち。ヨットのアメリカズカップ優勝で勇名を馳せ、自らカーレ





1 1950年、ブリッグズ・カニンガムはキャデラック・スパイダーでエントリーし11位で完走。2 52年にエントリーしたオリジナルマシンのC-4Rはクライスラーの5.4ℓV8を搭載。3 同年のスターティンググリッドにて、左がカニンガム。4位でフィニッシュした。



1 フォードGTが全滅した1964年に3台のフェラーリに次ぐ4位に入ったシェルビー・アメリカンのデイトナ・コブラ・クーペ。2 フォードGTプログラムを任されたキャロル・シェルビーはマークII(66年)、マークIV(写真は67年)で連覇を達成。



ースに参戦、間もなくコンストラクターとしても名乗りを挙げる。ル・マン初挑戦は50年キャデラック(本誌525号P91)だったが、その後はクライスラーエンジンを用いた自製で臨み、60年にシボレー・コルベットを初めてル・マンに持ち込んだのもカニンガム陣営だった。カニンガム車としては53〜54年の総合3位がベスト、カニンガム選手としては52年と62年の4位がベストであった。やがて50年代後半になるとアメリカ西海岸にラグナセカやリバーサイドといった魅力的なロードコースが次々にオープン、プロレースも開催されるようになる。そのような環境からスカラブやシャバラルといった傑作も生まれる。

63年初め、フェラーリ身売りの噂が米フォード社幹部の耳に届いた。交渉は契約書調印寸前までいくが、最後の最後でエンツォ・フェラーリは「ノー」と断った。そこでフォードは自身の力でフェラーリ打倒ル・マン制覇を目指す、というほどコトは単純なものではない。大フォードが本気で怒った理由は別にあるのだが、結果的に言えばそのおかげで眠れる獅子フォードがサーキットでの世界制覇を目指して立ち上がり(社内には強硬な反対派があったが)、ル・マンに限らず世界中のモータースポーツ界が大きく動き始めるのだから面白い。アメリカのル・マン本格挑戦もここからということになる。

短期間で勝てるマシンを作るために、札束を積んで有能スタッフをかき集める物量作戦も強国アメリカならではの。完成したミッドシップクーペのフォードGTは64〜65年は速いが全滅。4・7ℓないし7ℓの大排気量OHV、V8エ

ンジンが生む腹に響く豪快なサウンドはフェラーリに代表されるヨーロッパの多気筒DOHCのハイピッチサウンドと対照的で、粗野で凶暴な感じがアメ車の持ち味だった。そして66〜67年とキャロル・シェルビー陣営の7ℓ車がついに優勝を果たす。59年ル・マン勝者でもあるシェルビーは現役引退後、英国ACエースにフォード4・7ℓV8を搭載したシェルビー・コブラを製造、フォード社のお墨付きを得ていた。そのコブラ・デイトナクーペは64年ル・マンでGT優勝を達成。規則変更により米フォードが67年を最後にル・マンから撤退した後も、旧型GT40を英ジョン・ワイヤー(JW)オートモータータイプが走らせて68〜69年と結局フォードは4連覇を達成するに至った。

なお今世紀に入ってから往時のフォードGTへのオマージュとしてその名が復活。マテックとガナツシが開発を担当しエンジンはV6ターボに。そして初優勝した66年からちょうど50年後の2016年、新生フォードGTは見事(LM)GTクラス優勝を成し遂げる。

### IMS Aとの絶妙な距離感

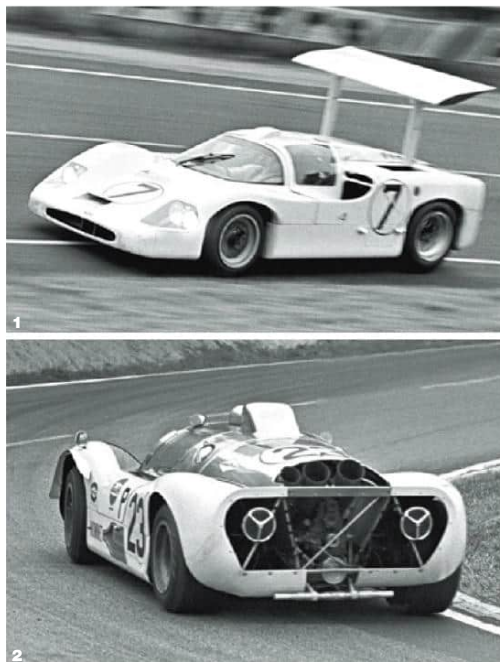
GM傘下にはキャデラック、ポントティアック、オールズモビル、ビュイック、シボレーなどがある。かつて「スポーツカー」という概念がなかったアメリカにシボレー・コルベットが生まれ、そのル・マン初登場は60年。76年ジョン・グリーンウッド改造の下派手モンスター以後20年のブランクを置いて、2000年から常時参戦を始める。GMワークス参戦もこの頃からだ。強敵を相手にこれまでGT優勝9回を数える。

## ル・マン24時間に参戦したアメリカ車

年	車名	台数	最上位
1925	クライスラー	1	
1926	オーバーランド	1	
	ウィリス・ナイト	1	
1928	クライスラー	4	3位
	スタッツ	1	2位
1929	クライスラー	2	6位
	デュボン	1	
	スタッツ	3	5位
1930	スタッツ	2	
1931	クライスラー	2	
	スタッツ	1	
1932	スタッツ	1	
1933	デュゼンバーク	1	
1935	デュゼンバーク	1	
1937	フォード	1	14位
1950	キャデラック	2	10位
1951	カニガム	3	
	クロスリー	1	
1952	カニガム	3	4位
1953	カニガム	3	3位
1954	カニガム	2	3位
1955	カニガム	1	
1960	シボレー・コルベット	4	8位
1962	シボレー・コルベット	1	
1964	シェルビー・コブラ	2	4位*
	フォードGT	3	
1965	シェルビー・コブラ	5	8位
	フォードGT	6	
1966	シャバラル	1	
	フォードGT	13	1位
1967	シャバラル	2	
	シボレー・コルベット	1	
	フォードGT	10	1位
	シェルビー	1	
1968	シボレー・コルベット	2	
	フォードGT	5	1位
	ホームメット	2	
1969	シボレー・コルベット	1	
	フォードGT	5	1位
1970	シボレー・コルベット	2	
1971	シボレー・コルベット	2	
1972	シボレー・コルベット	5	15位
	フォード	4	10位
1973	シボレー・コルベット	3	12位
	フォード	3	
1974	シボレー・コルベット	1	18位
	フォード	1	
1975	シボレー・コルベット	1	
	フォード	1	
1976	シボレー・コルベット	1	
	フォード	1	
	ダッジ	1	
1978	シボレー	1	
1979	フォード	2	
1981	シボレー	1	
1982	シボレー	2	17位
	フォード	2	
1983	フォード	1	
1994	キャラウェイ・コルベット	1	
	ダッジ・バイパー	2	12位
1995	シボレー・コルベット	1	
	キャラウェイ・コルベット	3	9位
1996	キャラウェイ・コルベット	1	
	クライスラー・バイパー	4	10位
	ライレー&スコット	1	
1997	キャラウェイ・コルベット	1	
	クライスラー・バイパー	4	14位
	サリオン	2	
	パノス	3	
1998	クライスラー・バイパー	5	11位
	パノス	2	7位
	ライレー&スコット	1	

年	車名	台数	最上位
1999	クライスラー・バイパー	8	10位*
	パノス	2	7位
	ライレー&スコット	2	
2000	キャデラック	4	19位
	シボレー・コルベット	2	10位
	クライスラー・バイパー	6	7位*
	パノス	5	5位
2001	キャデラック	2	15位
	キャラウェイ・コルベット	1	
	シボレー・コルベット	2	8位*
	クライスラー	3	4位
	クライスラー・バイパー	4	20位
	パノス	2	
	サリオン	3	18位
2002	キャデラック	2	9位*
	クライスラー・バイパー	4	14位
	シボレー・コルベット	2	11位*
	パノス	4	
	ライレー&スコット	1	
	サリオン	3	23位
2003	クライスラー・バイパー	2	16位
	シボレー・コルベット	2	11位
	パノス	2	5位
	ライレー&スコット	1	
	サリオン	2	
2004	シボレー・コルベット	2	6位*
	パノス	1	
2005	シボレー・コルベット	2	5位*
	パノス	2	
2006	シボレー・コルベット	3	4位*
	パノス	2	15位
	サリオン	1	11位
2007	シボレー・コルベット	5	6位
	パノス	2	23位
	サリオン	2	10位
2008	シボレー・コルベット	4	14位
	サリオン	1	28位
2009	シボレー・コルベット	4	15位*
2010	シボレー・コルベット	4	15位
	フォードGT	3	
	HPD	2	5位
	サリオン	1	13位
2011	シボレー・コルベット	3	11位*
	HPD	2	12位
	フォードGT	1	26位
2012	HPD	4	6位
	シボレー・コルベット	4	20位
	デルタウイング	1	
2013	HPD	2	6位
	シボレー・コルベット	4	19位
	SRTバイパー	2	24位
2014	シボレー・コルベット	2	14位
2015	シボレー・コルベット	2	17位*
	SRTバイパー	1	
2016	フォードGT	4	18位*
	シボレー・コルベット	4	25位
2017	フォードGT	4	18位
	シボレー・コルベット	3	19位
	ライレー	1	47位
2018	フォードGT	4	19位
	シボレー・コルベット	2	21位
2019	フォードGT	5	23位
	シボレー・コルベット	2	28位
2021	シボレー・コルベット	2	21位
	グリッケンハウス	2	4位
2022	シボレー・コルベット	2	
	グリッケンハウス	2	3位
2023	キャデラック	3	3位
	シボレー・コルベット	1	26位*
	シボレー	1	39位
	グリッケンハウス	2	6位

\*=GT優勝



オリジナル技術で挑むのもアメ車の特徴。11967年のシャバラル2FはCan-Amゆずりのハイマウントリヤウイングを装備。268年のホームメットTXはガスタービンエンジンを搭載する。

長年FRだったコルベットも21年のC8からはついにミッドシップへと改まった。またカニガムによる50年参戦からちょうど半世紀となる2000年にキャデラックは純レーシングカーのノーススターLMPで参戦。シヤシーはライレー&スコット製。しかし戦績は低調で、たった3年で撤退。それから20年間のブランクを経て挑んだ今年23年のル・マンで、ハイパーカーのVシリーズRが僅差3〜4位フイニッシュは実に立派。シヤシーはイタリアのダラーラ製を流用している。同じく今年、「ガレージ56」枠でシボレー・カマロZL1がNA

SCARの名門ヘンドリックMSによって仕立てられ、ジェンソン・バトン/ジミー・ジョンソンら大物がドライブし、GTE群より上位で予選通過して完走した。ACOはアメリカに対してF1界ほど排他的ではなかった。60年代半ば、SCCAの主権で排気量無制限の屋根なしレーシングスポーツによって競われ、カナダとアメリカを転戦するCan-Amシリーズが世界的に人気を呼んだ。当時ようやく本格的な自動車レースが始まったばかりの日本でもCan-Amは大人気だった。しかし73年秋

のオイルショックは世界中のモータースポーツ界に暗い影を投げかけ、大排気量車中心で推移してきたアメリカのレース界は大打撃を被る。そしてCan-Amシリーズも消滅。

そのSCCAから独立するかたちで組織されたIMSA (International Motor Sports Association) / 国際モータースポーツ協会) が市販車中心の新形態スポーツカーレースシリーズを開始し、80年代後半になると最高クラスのGTPが人気を集める。ヨーロッパで始まったグループCに類似する車両によるもので、米欧日の自動車メ



1 1960~70年代に存在感を示したシボレー・コルベットは2000年のC5型で復活。GTクラスの強豪として活躍した。2 コルベット史上初めてエンジン搭載位置がミッドシップ化されたC8型は2021年より登場、23年にGT優勝した。

1 8 0HVのV10エンジンとともにル・マンに乗り込んできたクライスラー・バイパーはコルベットのライバルとしてGT優勝を争った。2 最高峰のLMP1にもチャレンジしたパノス。フロントエンジン車ながら2回の総合5位という侮れない結果に。

ーカーがこれに参戦し始めると一気に火がついた。ACOとIMSAの良好な関係はこの当時からのものだ。

IMSAはその後90年代半ばの体制および名称変更、競合するグララム・シリーズとの併存など混乱した時期もあったが、「アメリカカン・ル・マン・シリーズ」を名乗るなど本場ル・マンとの協調路線は貫かれ、2014年に再度一本化されるとIMSAの名前も復活して現在に至る。仏米では環境が異なるのでまったく同一規則で競う必要はないが、互いにいつでも歩み寄れる立ち位置を保っている。時に一方的に強権発動してくるFIAに対して、自分たち個々の意見をもつ者同士として、ACOとIMSAは意外と近い関係なのだ。

アメリカがちょうど建国200年を迎えた1976年、FIA主導の新生シルエットフォーミュラと従来のプロトのバランス取りが揺れた時、業を煮やしたACOはル・マンを世界選手権戦から外し、アメリカのIMSA車とNASA CAR車を急遽招待参加させたこともあった。

### そして彼らはル・マンを目指す

60年代のフォード全開時、テキサスの石油王にして工学エンジニアとしても非凡なジム・ホールが生み出すごく少数のシャバラルは稀有な存在だった。FRPボディ、オートマチックトランスミッション、巨大ウイング等々、斬新なメカをもった純白ボディの怪鳥はフォードGTと同じくらい速かった。GMの若手エンジニアがたびたびテキサスのワークショップを訪れていた事実もあり、決してワークスではないが、



1 2016年、フォードGTの名前が復活。初登場年にGT優勝を成し遂げ、その後19年までチャレンジを続けた。2 今年のル・マンには「ガレージ56」枠でシボレー・カマロが参戦。NASCARの名手ジミー・ジョンソンらが駆った。

1 2000年、ノーススターLMPで総合優勝を狙ったキャデラック。3年間の挑戦は実を結ばなかった。2 再挑戦は今年。ダラーラ製のハイパーカーでフェラーリ、トヨタに次ぐ総合3、4位と快走。今後に期待のもてるリザルトを残した。



大GMが目置く存在だったことは間違いない。68年ル・マンに参戦した珍しいガスタービンエンジンのホームメットTXもまた魅力的な一台だ。世紀が変わる頃、クライスラーが世に問うた「猛猛な市販スポーツ、バイパーはかつてのコブラを彷彿とさせた（実際、これにはシエルビーも関与している）。8ℓOHVのV10が特徴で、99〜00年にGT優勝を成している。

ほぼ同時期に登場したパノスはより過激路線を歩んだ。LMP1クラスにも進出し、なんとエンジンはフロントに搭載というアナクロニズム。フォード系エンジン製V8、6ℓNAが奏でる排気音はアメ車そのものだった。戦績としては00年と03年の総合5位がベスト。

最終的にはビジネス判断によりモータースポーツとかかわる「ビッグスリー」の活動とは異なり、彼ら（ブリッグズ・カニンガム、キャロ

ル・シエルビー、ジム・ホール、ドン・パノス、ジェイムズ・グリッケンハウスら）「金持ちの道楽」風の挑戦譚こそが開拓者魂「フロンティアスピリットであるとの感を強く抱かせる。

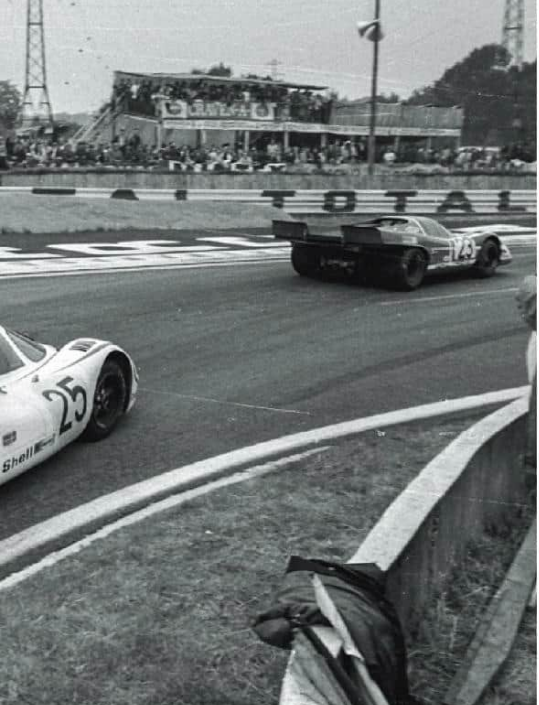
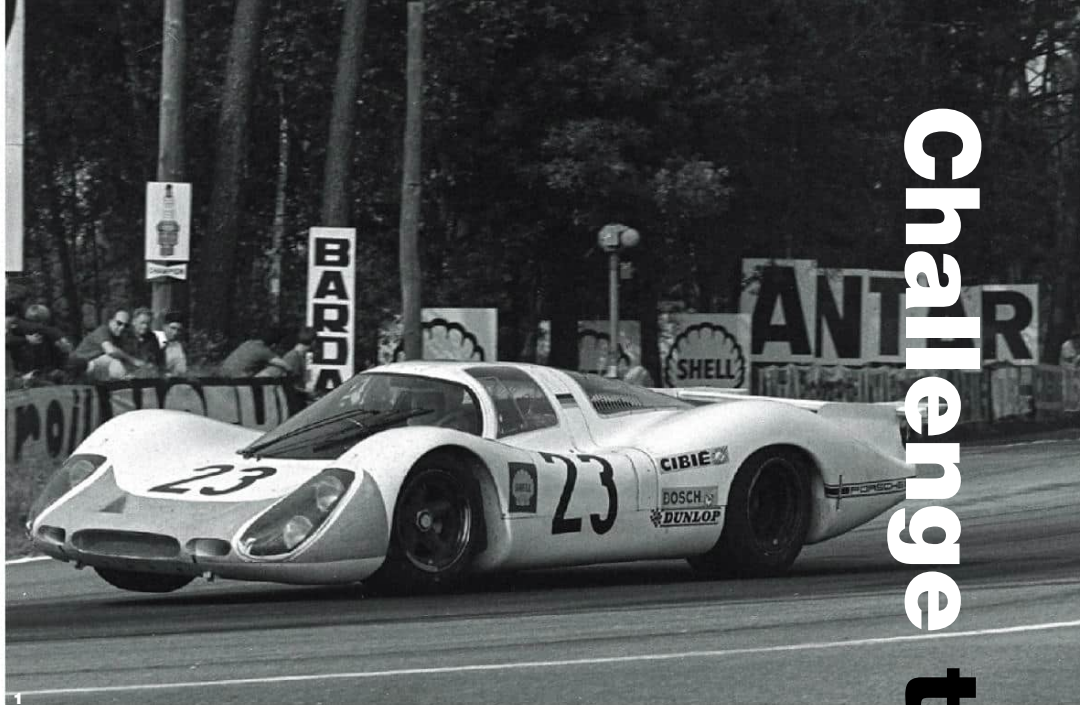
アメリカ人は一番が大好きだ。一番強い、一番大きい、一番速い、一番高い……。世界中の自動車レースのなかで「一番長い」24時間レースが好きなのも、だから当然のことと言える。

そしてアメリカ自身、歴史の浅い国家であるがゆえに、自分たちが作り上げてきた250年の歴史をとっても大切にす。インディ500への接し方・かわり方を見れば、よくわかる。

アメリカ人はヨーロッパへの憧れも強い。アメリカはもともと移民たちによって作られた国だ。特にヨーロッパ系の白人が多いということは、言い方を変えると、自分たちのルーツであるヨーロッパに対する憧憬と精神的コンプレッ

## 一番が大好きなアメリカ人が、世界中のレースのなかで「一番長い」24時間レースが好きなのは当然のことである

クスを抱えていると言えなくもない。ヨーロッパを捨てた者、捨てざるを得なかった者。ヨーロッパこそが本流で、自分たちが新大陸で築き上げているのは所詮亜流、という潜在意識。だからこそアメリカ産（のクルマ）の優秀さや個性をヨーロッパ（のレース）で実証したいという願望も湧く。そうした憧れと僻みが混ざった微妙な感情がある限り、アメリカ人のル・マン挑戦は果てしなく続くだろう。



## ル・マン名勝負ストーリー | 3

# 技術が磨かれ 花開く24時間

全開率の高いコースを24時間、他車と競い走るル・マンは、レースの開始当初から自動車技術の実験場と言われ続け、今日に至るまで使われる技術がいくつも投入されている。そんな技術の競争もまたル・マンの名勝負のひとつなのだ。

Text/Makoto Ogushi  
Photos/AUDI, NISSAN, PORSCHE, TOYOTA, MCKLEIN, Motorsport Images

1923年にル・マン24時間レースが始まった頃は、市販乗用車の最高性能および耐久性を24時間にわたって競う場だったが、ほどなく新しい自動車技術の実験場として機能し始めた。

### 苦心の末、確立した過給技術

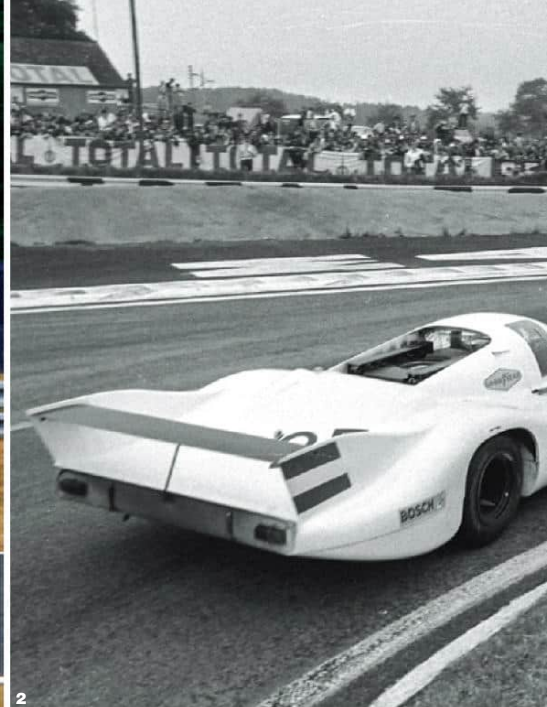
たとえば、31年に初めてアルファロメオがスーパーチャージャーの2・3ℓ直列8気筒エンジンで総合優勝を飾って以降、レースの主導権を握っている。しかしスーパーチャージャーはクランクシャフトから動力を取り出してコンプレッサーを回すため、パワー損失が大きく、37年には排気量換算率が当初の1・3から1・6へ引き上げられるとともに自然吸気エンジンの排気量規制が緩和されると過給の利点が失われ、徐々にスーパーチャージャーは姿を消した。

再び過給エンジンを搭載してル・マンに現れ

たのは74年のポルシェ911 RS Rターボで、この時用いられたのがターボチャージャーだ。

ターボは大気中に放出していた排気エネルギーを回収してタービンを回しコンプレッサーを駆動するので効率が良く、当時注目されていた。ただし排気ガスを受けてコンプレッサーが回転する仕組み上、アクセルレスポンスが悪く自動車用には不向きでなかなか実用化されなかった。ポルシェは電子制御技術の進化を受けてこの開発に積極的に取り組み、市販車の販売とともにその性能を証明するため、74年のル・マンに911 RS Rターボを投入した。

911 RS Rターボは総合2位に入賞、76年には936ターボが総合優勝を飾った。この時のターボの排気量換算率は1・4であった。これ以降、ルノーとの間にターボ対決が始まり、ターボはル・マンで珍しくない技術となった。



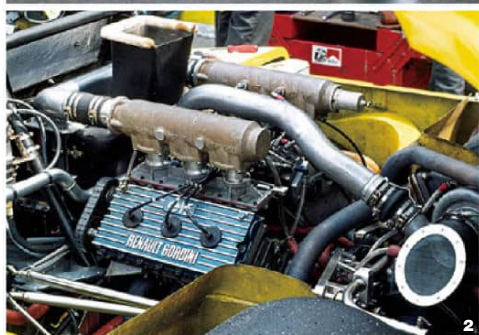
## Le Mans Long Tail Body

1908など最大排気量クラスではない時代から“ロングテール”を使っていたポルシェは、2総合優勝を初めて狙った917でショートとロング、両方のテールを採用。3956/962CというグループCカーにもその流れは引き継がれた。

3 2

176年、ルノーとのターボ対決はポルシェに軍配。936は520馬力を発揮する2.14ℓの水平対向6気筒を搭載した。2A442Bなどに搭載された2ℓ V6。ルノーターボはル・マンのみならず、F1でも勝ち星を挙げた。3Can-Amを席巻した917の技術を活かし、911RSRターボは生まれた。

## Turbo Engine

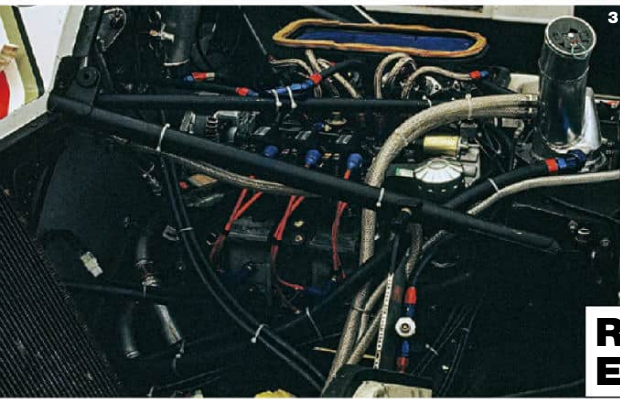
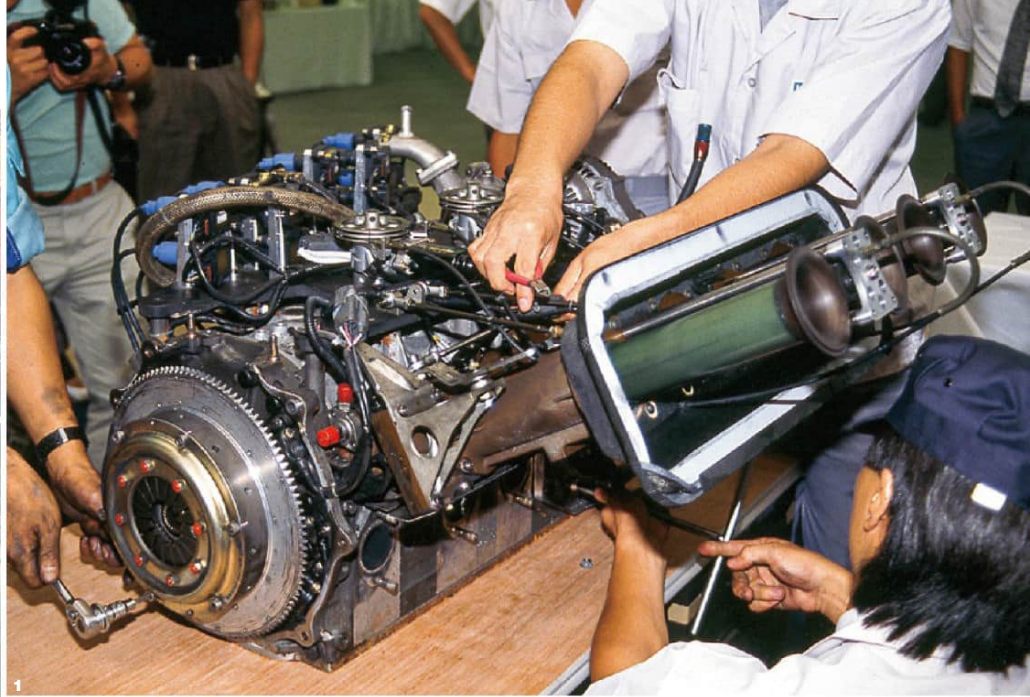
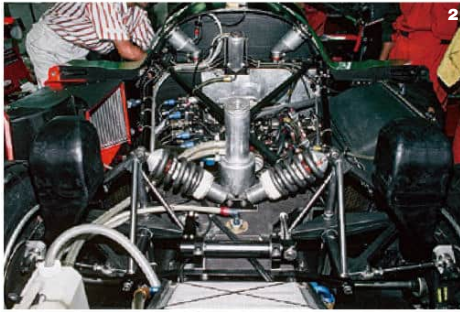


### 小排気量車から始まったロングテール

最高速は自動車のパフォーマンスを証明するための重要な指標である。90年にシケインが設けられるまで、6kmにもなるユノデイエールストレートがあったル・マンでは特に最高速には大きな意味があり、64年にはCDパナールLM64、65年にはアルピニスM65、66年にはポルシ

エ906など主に小排気量クラスの車両が最高速を伸ばすためボディ全体を流線形としテールを長く伸ばして現れるようになった。

なぜ総合優勝が狙えない小排気量車がロングテールを採用したかというと、ル・マンでは戦後、熱効率指数賞といういわば燃費を競う賞典が設けられたので、見かけ上の順位を争えない小排気量車がこの賞を狙うようになったからだ。



## Rotary Engine

1 91年のル・マンを制した4ローターのR26B。約5000kmを走破しながらもローター内部などもきれいな状態であるほど、信頼性も高まっていた。2 コンパクトで搭載位置が非常に低いのもローターのメリットだ。3 86年から使われた3ローター。のちの4ローターとのパワー差はおおよそ200馬力以上と歴然だった。

一方ロングテールは重量がかさむとともにマシンの運動性を悪化させるという短所もあったため、総合優勝を狙う車両がロングテールボディを採用したのは遅く、69年のボルシエ917が最初の例となった。小排気量車時代にノウハウを蓄積したボルシエはその後積極的にロングテールボディをル・マンに持ち込んだが、結局成功を取めたのはテールを短く切り取り跳ね上げてダウンフォースを稼いだ917Kだった。

その後、ル・マンではユノディエールがシケインで3つに分割されたこともあり、空力に関する技術も進歩して空気抵抗を追求するよりダウンフォースをしつかり稼いだ方が効率的であるという考え方も生まれ、現代では極端なロングテールボディは少数派となっている。

### マツダが高めた特殊なロータリー

自動車技術の実験場として機能してきたル・マンではあるが、レシプロエンジン以外のパワープラントとして記録されているのは、68年に出走したガスタービンエンジンと91年に総合優勝を果たしたロータリーエンジンのみである。

57年にNSU社とバンケル社が実用化したロータリーエンジンは、ライセンス契約を結んだ日本の東洋工業（現マツダ）が67年、世界初の量産を行なって普及した。マツダはロータリーエンジンのパフォーマンスを証明するため積極的にレース活動を展開、70年にヨーロッパチームにエンジン供給をすらかたちでル・マンにデビューした。軽量コンパクトで構造が単純なロータリーエンジンは耐久レースに適していたが、排気量換算比は当時「2」とされたうえ、構造

上排気量を増やすことが難しくピークパワーには限界があった。80年代に入ってマツダ本社はル・マンプロジェクトに力を入れるようになり、技術も進んでロータリー数を増やしてパワーアップを実現。3ローターを経て91年には4ローターエンジンを搭載したマツダ787Bで総合優勝を遂げた。しかしそれ以降はF1グランプリとともにル・マンではロータリーエンジンが禁止されて現在は姿を消している。禁止の理由はレシプロエンジンとあまりにも構造や原理が異なり、排気量換算などによる性能調整が困難だったからだと言われている。

### 時代の流れから生まれたディーゼル

2000年代初頭、ドイツの自動車メーカーが燃費や環境を考慮したダウンサイジングエンジンを提唱し始めた。この過程で登場したのがターボ過給直噴技術であり、ディーゼル技術だ。ディーゼルはその構造上、ガソリンに対抗するだけのパワーを出すには大排気量化する必要があるが、ACOが時代を考慮して優遇する規則を定めたため、06年にアウディが5・5ℓのV型12気筒ディーゼルトーボを搭載したR10TDIをル・マンに初めて送り込み、07年にはプジョーがやはり5・5ℓV12ディーゼルトーボを搭載した908HDiを開発して、アウディとプジョーの戦いが幕を開けた。

それ以降、11年までディーゼル時代が続いたがACOはその方針を徐々に改め、次世代のパワープラントとしてハイブリッドカーを導入するとともにディーゼルを含むエンジンの排気量



を縮小する規制を加えたため、時代はディーゼルからハイブリッドへと移り変わった。

### 日産の奇抜なプロジェクト

ACCOは12年に革新的技術を受け入れるため例外的エントリー枠を「ガレージ56」を導入した。これを受けてアメリカでル・マン・プロジェクトが立ち上がり開発されたのが、のちにデルタウイングと呼ばれることになる平面形状が三角形のマシンで、プロジェクトに参画した日産の1・6ℓ直列4気筒直噴ターボエンジンを搭載してル・マンに参戦した。

極端にフロントトレッドが狭いデザインは空気が抵抗低減と軽量化を追求したものだったが、あくまでも実験的な位置づけだった。

その後日産は14年、新たにデルタウイングと同様のコンセプトに基づくクロードボディにハイブリッドシステムを搭載したZEO DRCを独自開発、シリーズ式ハイブリッドシステムを組み込んで14年にガレージ56枠で参戦した。しかしラップタイムはLMP2より遅く、決勝はマシントラブルでリタイアした。

翌15年、日産はフロントエンジンで前輪駆動のニッサンGT-R LMニスモを開発してLMP1クラスに投入したが、従来とはまったく異なる観点から空力を追求したマシンはあまりにも完成度が低く、タイムは格下のLMP2車両にも届かないほどで出走した3台は完走できず。プロジェクトはこの年で打ち切られた。

### 今日まで総合優勝を争うハイブリッド

次世代パワープラントの在り方を模索するA

ドイツの自動車メーカーが燃費や環境を考慮する過程で登場したのがディーゼルの技術だった



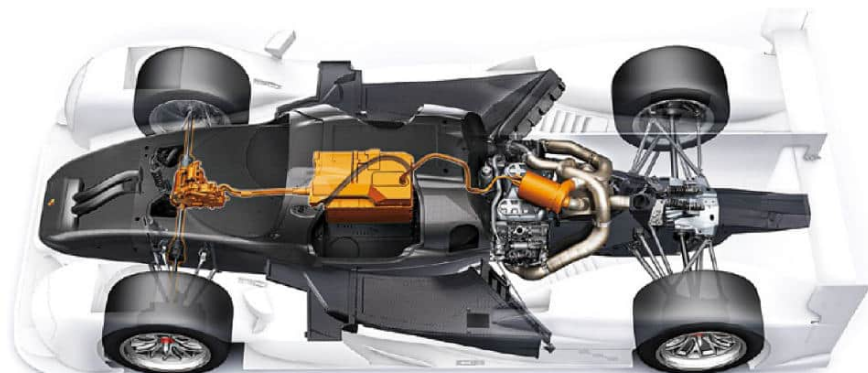
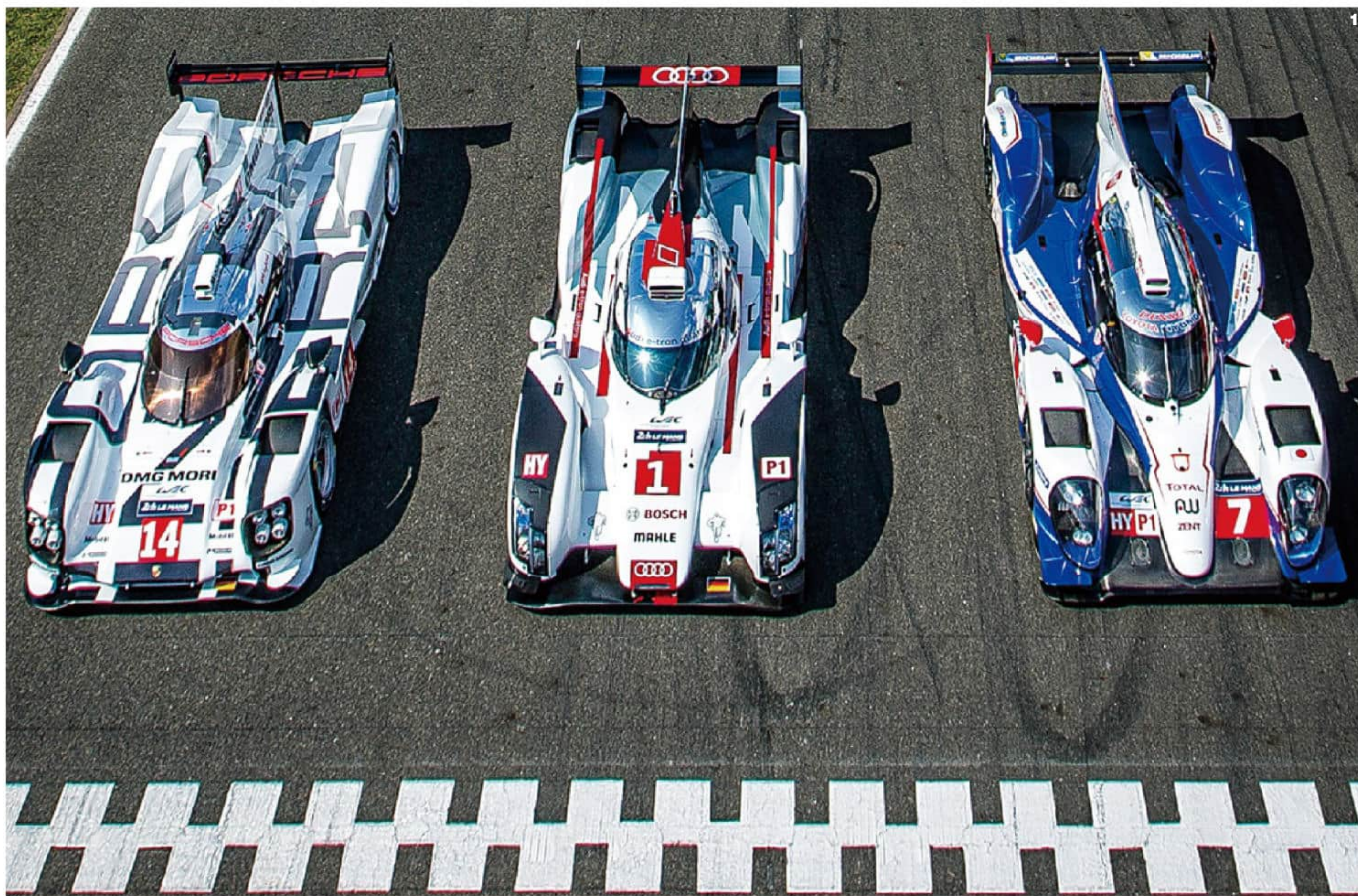
### Diesel Engine

1 06年のアウディR10に搭載された5.5ℓのV12。排気量を規定上限の5.5ℓとしたのは、脈動のピークを抑えた滑らかな出力を得るためだった。また軽量化のためにオールアルミのクランクケースも採用している。  
2 アウディの1年後、07年にディーゼル戦線に参入してきたブジョー。908の初勝利は09年。



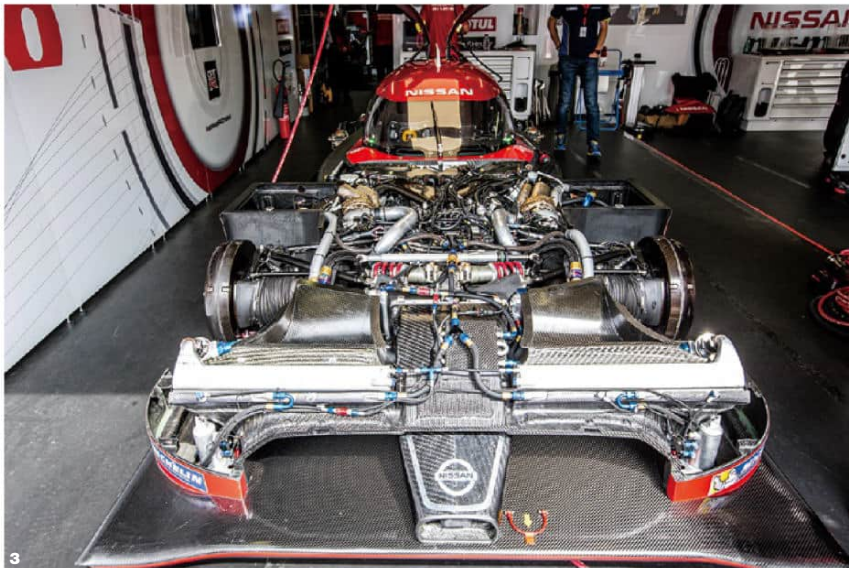
## Hybrid Vehicle

1 トヨタ、アウディ、ポルシェのハイブリッドマシンが揃った14年。トヨタは3.7ℓ V8、アウディは4ℓ V6ディーゼルターボ、ポルシェは2ℓ V4ターボとエンジンにもそれぞれの個性が現れた。2 アウディはエンジンのバンク内側にタービンを収める独特なV6を採用。3 コンパクトなV4を使うポルシェのリヤセクションはスペースに余裕がある。



COがハイブリッドカーをル・マンに受け入れたのは11年のことだ。正式にガレージ56が導入されたのは12年のことだが、10年から特別なエントリー枠が設けられ、11年にはすでにF1で使用されていたKERSを組み込んだフォルクスワーゲンの直列4気筒エンジンを搭載したオレカ01が出走。ただし賞典外でエンジンのトップパワーに追加するアシストは禁じられ、あくまでも燃費低減のための使用に限定された。本格的にハイブリッドカー参入に向けた規則が整備されたのは12年で、同時に4輪駆動も許

**動力の根幹にかかわるエネルギー源の切り替えにより、ル・マンの技術競争はこれまでとは異なる次元に進むことになりそうだ**



## NISSAN DELTA WING/ZEOD RC GT-R LM NISMO

112年のデルタウィングと2電気だけでサルトを1周できる14年のZEOD RCを経て、3415年にFFのGT-R LMニスモを投入した日産。フロントに3ℓ V6ターボエンジンを積み、そのエンジンの前方に5速のギヤボックスを搭載。このレイアウトは空力開発の自由度が高かったフロントのダウンフォースを増すための策のひとつ。



1今年のル・マンでお披露目されたトヨタのGR H2コンセプト。  
2近年、ル・マンでデモランを行っているミッションH24の水素燃料電池車。昨年のユノディエールで290.8km/hの最高速をマークした(写真は21年)。

## Hydrogen Vehicle



ACOは水素エンジンに着目、積極的にレースへ導入しようと18年以降リサーチを進めた。当初、水素と大気中の酸素を反応させて発電し、その電気でモーターを駆動する燃料電池式の水素燃料導入を考えていたが、今年になって水素をシリンダー内で燃焼させる水素内燃エンジンを

### 次世代の内燃機関を目指す水素

可され、これを受けたアウディは従来のディーゼルエンジンにハイブリッドシステムを組み合わせたR18を投入しハイブリッドカーとして初めての総合優勝を飾った。  
またトヨタは量産車のプリウスに搭載していたハイブリッドシステムを競用に進化させ、同年に本格参入を果たした。さらにポルシェも14年に参入、12年以降は総合優勝をハイブリッドカーが争うことになり、ハイパーカー規定を経て現在に至る。

水素エンジン搭載車となることを目指すと言っている。これまでル・マンでは自動車にかかわる様々な技術について実験や開発が行なわれてきたが、動力の根幹にかかわるエネルギー源の切り替えにより、技術競争はこれまでとはまったく異なる次元で進むことになりそうだ。 R

も並行して導入対象とする方針を明らかにした。 ACOは2026年のル・マンでは燃料電池式と水素内燃式を含む水素燃料車のためBOPによる性能調整を行なって、現行のハイパーカーと総合優勝を争える水素カテゴリーを設けると表明している。これに向けてすでにスーパー耐久シリーズで水素内燃エンジンを搭載したカローラを走らせているトヨタは、水素内燃エンジンとハイブリッドを組み合わせたGR H2コンセプト、リジェは3ℓ V6ターボの水素内燃エンジンを搭載したJS2 RH2を公表した。2030年を目標にACOは出走車両全車が

番外編 4

24 Heures du Mans 1955  
World Sportscar Championship (Round 4)

# 第23回 ル・マン24時間

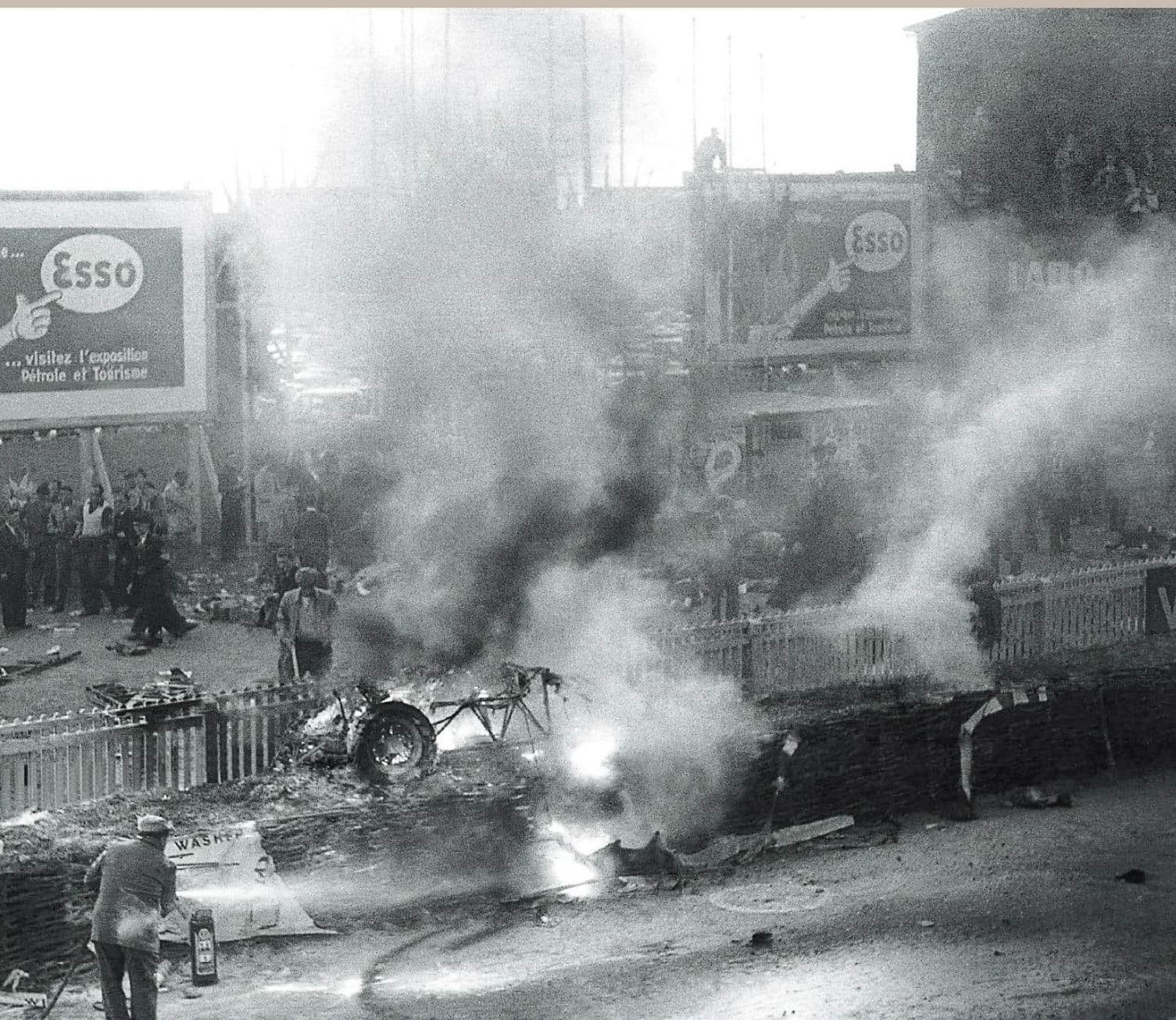
スタートから2時間半、土曜午後6時28分  
レース史上最悪のアクシデントが発生  
一瞬にして80余名の命が亡くなった  
レース存亡の危機に直面して人々は……

Text & Data/Shinji Hayashi  
Photos/Motorsport Images

# Looking Back

リザルトに見る物語  
【拡大版】

ル・マン24時間レース  
Part.2





スタートは排気量順。3.4ℓ直6の⑧ジャガー-Dタイプと4.4ℓ直6の③フェラーリ121LMに、⑥ジャガー、①ラゴндаDP166 (4.5ℓV12) が続く。

メーカーの世界一を決める世界スपोर्टカー選手権は1953年に始まった。GTやプロトの区別はまだなく、排気量によるクラス分けがあるだけだったが、人気が高まって参加メーカーが増えるにつれ、スピードは上昇の一端をたどる。それに比べてサーキットの安全性は変わらず。ル・マンで言えば初回23年からコース幅は昔のままだし、本コースとピットロードの境もない。30年間何事もなかったもので、そもそも安全性の意識が低かった。

55年の出走は過去最多の60台。速いクルマと遅いクルマの差は広がる一方だ。GPDライバーの参加が増えたぶん、全ドライバー120人の力量の差、意識の差も広がっていたと言える。

参加車両のなかで一番の注目はドイツのメルセデスベンツだ。52年に戦後初出場のル・マンにて幾分ラッキーな

前年の勝者はイタリアのフェラーリ。直6、4・4ℓの121LMだ。マセラティ、アストンマーチン、ゴルデイレニ、アメリカからのカニンガムあたりが有力どころで、小排気量クラスもボルシエ、プリストル、コンノート、オスカ、パナールなど多士済々。フロントエンジン車が大多数のなか、ポルシェとクーパーがミッドシップ。イタリアのナルデイは奇怪な双胴車だ(前号P92参照)。屋根付きは1台もなく、全車スパイダーボディ。

タイム計測をする予選はなく、プラクティス走行のみ。グリッドはナンバ1順、つまり排気量の大きい順に並ぶ。

見守る観客の数は30万人余。序盤はフェラーリに乗る気鋭エウジェニオ・キャステロッティが最高速282km/hを記録しながらリードするが、間もなくジャガーのマイク・ホーソンとメルセデスのファン・マヌエル・ファンジオが追いつき、1時間経っても3台は6秒差で競り合う展開。その後イタリアンレッドはやや遅れ始めるが、ブリティッシュグリリンとジャーマンシルバーはテール・トゥ・ノーズのまま、遅い周回遅れを蹴散らしていく。

1周13km余のコース後半、メゾン・ブランシユ(英語でホワイトハウス)付近に現在ではフォードシケインがあ

すが、当時は直線路で、その途中1カー所が緩く「く」の字状に曲がるキンクとなっていた。35周目が終わろうとするその場所に、集団がやってきた。先頭は2周遅れのランス・マックリ(オーステイン・ヒール100S)で、後方から迫る集団をミラーで確認したため右車線に寄って直進。首位ホーソンは背後に2台のメルセデス(1周遅れ6位のビエール・ルベールと同ラップで競り合い中のファンジオ)を従えたまま左からマックリを抜き去ると右車線に移動し、迫りくるピットインに向けてブレーキを踏んだ。

1・2を300SLで飾ったが、55年型300SLRは前年F1GP復帰即優勝したW196を2座に改めただけのような高速車。直8、3ℓには燃料噴射を備え、300馬力。またボディ後部上面カウルがブレーキと運動して油圧で立ち上がる新機軸を採用、「エアブレーキ」と名づけられた。対抗馬はイギリスのジャガーDタイプ。コクピット背後に垂直尾翼が付く空力ボディは斬新なモノコック構造と一体化され、デイスクブレーキ採用も他車より早い。直6、3・4ℓ、270馬力。

慌てたのはマックリンだ。目の前に割り込んできたジャガーがいきなり急減速したので、追突を避けて左車線に逃げる。ところがそこにはルベールが迫って来ていて、ブレーキングする余裕もなく210km/hのまま右前部がマックリン車の左後部に乗り上げて宙に舞い上がり、コース左脇の土手に激突。その先にはコース下を横切るトンネルの出入口となるコンクリート製の枠があり、ルベール車はそこにも激突、一瞬にして破壊爆発炎上し、ちぎれたエンジン、ラジエター、サスペンションが付いたままの前輪、排気管等が満員の

悲惨な事故現場。手前がコースで画面左から右に進む。コース脇の土手で炎上しているのがルベールのメルセデス。柵の向こう側にも破片や怪我人が横たわっているが、大破したクルマのエンジン等が満員の観客席(右端上方)に飛び込んだのが被害を増した。



当時はコースとピットロードを隔てる壁もなく、ピット前のコース上にストップして作業が行なわれていた。コース幅も非常に狭く、観客席前にフェンスもない。



グラウンドスタンダード2階席付近目指して水平に100mも飛んで行った。コースが完全な直線路ではなくキンク状だったことで、慣性の法則に従い、残骸は凶器と化して観客席を襲ったのだ。車体本体は土手上で炎上。辺りは一瞬にして修羅場と化し、観客80名が死亡、178名が負傷する惨事となった。この数字はその後、さらに若干増加する。コース上に投げ出されたルベールは即死。追突されたマックリン車は激しくスピンしながら、コース左右のウォールにぶつかって停車。マックリン自身は無傷で脱出するが、ピット前にいた警官らが撥ねられ、重傷を負う。この時給油作業中のクルマもあったから、もしそれにぶつかっていたらピット側も大惨事となっていただろう。ルベールの直後を走っていたファンジオは一髪、奇跡的に現場をすり抜ける。事故を視界内で捉えたホーソンは動揺して自分のピットを通り過ぎ、もう一周してからアイバー・ビューブに交代した。ほかの後続車はコース上に停車したマックリン車や破片や燃え盛るルベール車を横目にレースを続行した。

それらの動画が残っている。各ドライバーの証言も伝わっているが、残念ながらここに記すスペースはない。

大事故にもかかわらずレースは継続された。赤旗は出ない。中断したら観客が現場に殺到し、救出や救急車走行の妨げとなるとの判断だ。場内放送でも事故の詳細は語られず、参加者もほかの場所で観戦中の客も、事の重大さに気づくのは夜が明けて新聞を見てだ。

第23回ル・マン24時間 1955年6月11~12日

13.492km×24時間 参加87台/予選出走70台/決勝出走60台/完走18台 ル・マン式グリッド 16:00スタート 晴れ→雨/ドライ→ウェット

Driver B	Machine	Cyl.	Disp.	Tyre	Class	Pos.	Entrant	Laps	Distance	Ave.Speed	Grid
I.ビューブ	GB ジャガー-Dタイプ	L6	3442	DL	5000	1	Jaguar Cars Ltd.	307	4135.380km	172.308km/h	5
P.フレール	B アストンマーチンDB3S	L6	2922	AV	3000	1	Aston Martin Ltd.	302	4073.020km	169.709km/h	19
J.スウォーターズ	B ジャガー-Dタイプ	L6	3442	DL	5000	2	Ecurie Francorchamps	296	3986.930km	166.022km/h	9
R.フォン・フランケンベルク	D ボルシェ550RSスパイダー	F4	1498	DL	1500	1	Porsche K.G.	284	3829.730km	159.572km/h	35
O.ジャンドビアン	B ボルシェ550	F4	1498	DL	1500	2	Ecurie Belge/G.Olivier	276	3715.550km	154.815km/h	39
J.ユハン	GUAT ボルシェ550	F4	1498	DL	1500	3	Porsche K.G.	273	3679.670km	153.320km/h	37
J.メイヤーズ	GB ブリストル450C	L6	1971	DL	2000	1	Bristol Airplane Co. Ltd.	271	3654.310km	152.264km/h	31
T.ライン	GB ブリストル450C	L6	1971	DL	2000	2	Bristol Airplane Co. Ltd.	270	3641.380km	151.724km/h	30
J.フェアマン	GB ブリストル450C	L6	1971	DL	2000	3	Bristol Airplane Co. Ltd.	268	3614.400km	150.600km/h	29
D.ストゥーブ	GB フレイザー・ナッシュ・ブリストル	L6	1971	DL	2000	4	Automobiles Frazer Nash Ltd.	260	3506.160km	146.090km/h	33
R.スコルバーティ	I OSCA MT4	L4	1491	PI	1500	4	E.Fronteras	256	3449.080km	143.712km/h	41
J.ロケット	GB MG EX182	L4	1489	DL	1500	5	MG Cars Co. Ltd.	249	3353.910km	139.746km/h	42
A.ボイエ	F ボルシェ550RSスパイダー	F4	1097	DL	1100	1	Porsche K.G.	245	3303.570km	137.649km/h	49
B.ディクソン	GB トライアンフTR2	L4	1991	DL	2000	5	Triumph Motor Co. Ltd.	242	3263.310km	135.971km/h	24
K.リチャードソン	GB トライアンフTR2	L4	1991	DL	2000	6	Triumph Motor Co. Ltd.	242	3263.150km	135.965km/h	25
R.ムーゼン	F DB HBR MC・パナール	F2	745	DL	750	1	Ecurie Jeudy-Bonnet	236	3177.890km	132.412km/h	58
H.ワフラー	CH MG EX182	L4	1489	DL	1500	6	MG Cars Co. Ltd.	234	3156.250km	131.510km/h	44
J.イエサー	D ボルシェ550	F4	1097	DL	1500		G.Olivier	234	3155.310km	131.471km/h	38
M.モリス・グッドール	GB トライアンフTR2	L4	1991	DL	2000	7	Triumph Motor Co. Ltd.	214	2885.640km	120.235km/h	26
G.トルワ	F DB HBR・パナール	F2	745	DL	750	2	Ecurie Jeudy-Bonnet	209	2815.140km	117.298km/h	57
J.ブラウン	GB クーパー-T39・クライマックス	L4	1097	DL	1100	2	Cooper Cars Co. Ltd.	207	2789.610km	116.234km/h	47
G.バレンザーノ	I マセラティ300S	L6	2991	PI	3000		Officine Alfieri Maserati	239	ミッション(クラッチ)		14
S.ジョンストン	USA カニガムC6R・オフフェンハウザー	L4	2946	FS	3000		B.Cunningham Co.	196	エンジン(ピストン)		18
D.ハミルトン	GB ジャガー-Dタイプ	L6	3442	DL	5000		Jaguar Cars Ltd.	186	ミッション(ギヤボックス)		6
P.フラオー	F モノボール・スボール・パナール	F2	747	DL	750		Ste Monopole-Poissy	145	アクシデント		52
J.ボレ	F ゴルディエニT20S	L6	1988	EG	2000		Equipe Gordini	145	ラジエター		27
P.デュバル	F スタンゲリーニ750ビアルベロ	L4	740	DL	750		Automobili Stanguellini	136	電気系統(イグニッション)		59
S.モス	GB メルセデスベンツ300SLR	L8	2975	CT	3000		Daimler Benz A.G.	134	撤退		15
A.シモン	F メルセデスベンツ300SLR	L8	2975	CT	3000		Daimler Benz A.G.	130	撤退		17
A.ボーリュー	F パナールVM5	F2	851	DL	1100		Automobiles Panhard et Levasor	108	ミッション(ギヤボックス)		51
H.シェル	USA フェラーリ121LM	L6	4412	EG	5000		Scuderia Ferrari	107	エンジン(オーバーヒート)		4
N.デュイス	GB ジャガー-Dタイプ	L6	3442	DL	5000		Jaguar Cars Ltd.	106	スピン		7
P.ウォーカー	GB アストンマーチンDB3S	L6	2922	AV	3000		Aston Martin Ltd.	105	エンジン		20
"エルデ"	F フェラーリ750モンツァ	L4	3000	DL	3000		"Helde"	104	電気系統(イグニッション)		11
G.ローロー	F DB HBR・パナール	F2	745	DL	750		Ecurie Jeudy-Bonnet	101	ホイールベアリング		56
R.フロックハート	GB ロータス9・クライマックス	L4	1097	DL	1100		Lotus Engineering Ltd.	99	コース逆走		48
C.トマージ	I マセラティA6GCS	L4	1986	PI	2000		Officine Alfieri Maserati	96	電気系統(イグニッション)		28
R.ジャンセル	F パナールVM5	F2	851	DL	1100		Automobiles Panhard et Levasor	94	燃料システム		50
D.ブア	GB ラゴндаDP166	V12	4487	AV	5000		Lagonda Cars Ltd.	93	燃料切れ		1
J.リズレイ・ブリチャード	GB アストンマーチンDB3S	L6	2922	AV	3000		Aston Martin Ltd.	83	電気系統(バッテリー)		21
J.ドウェ	F サルムソン2300スパイダー	L4	2328	DL	3000		J.P.Colas	82	オイル漏れ		23
P.ヒル	USA フェラーリ121LM	L6	4412	EG	5000		Scuderia Ferrari	76	ミッション(クラッチ)		2
H.ギロメン	CH ボルシェ550	F4	1498	DL	1500		W.Ringgenberg	65	エンジン(バルブ)		36
E.トンブソン	GB コンノートAL/SR・リー・フランシス	L4	1484	DL	1500		Connaught Engineering	60	エンジン(ピストン)		45
P.マルゾット	I フェラーリ121LM	L6	4412	EG	5000		Scuderia Ferrari	52	エンジン		3
J.サボイ	F コンスタンタン・タンク・ブジョー	L4	1413s	EG	2000		A.Constantin	52	ミッション		32
R.メリック	USA キーフト1100・クライマックス	L4	1097	DL	1100		Kieft Cars Ltd.	47	オイル漏れ		46
C.ストレス	F DB HBR・パナール	F2	745	DL	750		Ecurie Jeudy-Bonnet	44	燃料システム		55
B.スピア	USA ジャガー-Dタイプ	L6	3442	FS	5000		B.Cunningham Co.	43	エンジン(バルブ)		8
G.ホワイトヘッド	GB クーパー-T38・ジャガー	L6	3442	DL	5000		Cooper Cars Co. Ltd.	38	オイル漏れ		10
J.フィッチ	USA メルセデスベンツ300SLR	L8	2975	CT	3000		Daimler Benz A.G.	34	アクシデント		16
R.オドラム	GB フレイザー・ナッシュ・ブリストル	L6	1971	DL	2000		Automobiles Frazer Nash Ltd.	33	エンジン		34
J.ド・モンレミー	F モノボール・スボール・パナール	F2	747	DL	750		Ste Monopole-Poissy	30	オイル漏れ		53
L.レストン	GB オースティン・ヒーラー-100S	L4	2662	DL	3000		L.Macklin	28	アクシデント		22
J.フリン	IRL MG EX182	L4	1490	DL	1500		MG Cars Co. Ltd.	27	アクシデント		43
Y.ルズール	F VP 166R・ルノー	L4	747	DL	750		Automobiles V.P.	26	エンジン		54
C.ベルディーザ	I マセラティ300S	L6	2991	PI	3000		Officine Alfieri Maserati	24	ミッション		13
M.グレゴリー	USA フェラーリ750モンツァ	L4	3000	DL	3000		M.Sparken	23	エンジン(ピストン)		12
R.クロベット	F ナルディ・ジャニーニ	L4	735	DL	750		Automobili Nardi	5	アクシデント		60
J.ディーレイ	GB キーフト1500・ターナー	L4	1493	DL	1500		Kieft Cars Ltd.	4	エンジン(オーバーヒート)		40

・最速ラップ:M.ホーソン(ジャガー) 4'06"6 196.964km/h=122.388mph ・性能指数賞(Index of Performance):ボレンスキー/フォン・フランケンベルク(ボルシェ)  
 ・国籍略号:B=ベルギー、BR=ブラジル、CH=スイス、D=西ドイツ、F=フランス、GB=イギリス、GUAT=グアテマラ、I=イタリア、IRL=アイルランド、RA=アルゼンチン、USA=アメリカ合衆国  
 ・タイタ略号:AV=エイボン、CT=コンティネンタル、DL=ダンロップ、EG=エンゲルベル、FS=ファイヤーストーン、PI=ピレリ



(上)首位を競り合うホーソン（ジャガー）とファンジオ（メルセデス）。メルセデスの後部ボディパネルが立ち上がっているのが分かる。(右)笑顔の勝者ホーソンとビューブ。表彰でのホーソンのおどけた態度は地元メディアへの印象をさらに悪くした。



## 過去最高の顔触れが揃った1955年大会 素晴らしいデッドヒートの応酬 それが一瞬の出来事で台無しに

事故の当事者となったメルセデスはドイツ本社と連絡を取り合った末、1位と3位走行中の夜中2時間に、今大会からの撤退を決めた。哀悼の意を表していることだ。ホーソンのジャガーはこの時点で2周遅れの2位。夜が明けると日曜日のサルトは雨。ホーソン／ビューブ組ジャガーはメルセデス撤退後独走で優勝するが、虚しい勝利だった。雨にもかかわらず優勝スピードは新記録。いかに各車の高速化が進んでいたかが分かる。2位には後半長いことルイジ・ムッソ組のマセラティ300Sがつけていたが、20時間目にクラッチ故障で脱落。それと競り合っていたビスター・コリンズ／ポール・フレールのアストンマーチンDB3Sが2位フィニッシュ。ポルシェ550RSスパイダーやプリストル450Cの軍団がそれに続いた。事故の原因究明は念入りに行なわれ

たが、特定のドライバーやメーカーが責められることはなかった。主催者のACOは翌56年開催に向けてコース幅やピット&スタンド位置の変更等々、大幅な改修で対処する。独自に2・5以下の排気量制限を設け、選手権戦から外れてまでも実施し、無事24時間レースを継続させた。

一方、大事故を受けて、フランスや周辺国ではレース開催中止が相次ぐ事態となる。スイスでは複数車両が同時出走するレース自体が法律で禁止され

た(2018年になって内燃機ではなく電気自動車のフォーミュラE戦が開催された)。また、54〜55年と席卷してきたメルセデスベントツはこの年限りでレース活動中止を表明。以後30年間沈黙を守る。ザウバー・メルセデスがル・マンで勝つのは89年のことだ。悲劇の主人公ビエール・ルベールは52年ル・マンでの単独走行が有名。自ら整備したタルボ・ラーゴを駆って23時間経過時トップ独走中だったのに疲労からシフトミス、オーバーレブさせてリタイア。おかげで復帰戦メルセデスベントツが1・2勝利。たった10年前の第二次世界大戦での仏独の敵対関係を思えば、ルベールは英雄寸前から大馬鹿者になり下がったわけだ。そのメルセデスが55年大会の参加3台目に地元フランス人を起用しようと思った時、ルベール49歳に白羽の矢が立った。

事故のきっかけを作ったとされるマイク・ホーソンの人生もまた波乱万丈だ。52年に突如国際舞台に登場して台頭、翌53年にはフェラーリに抜擢されフランスGPにてファンジオとの接戦を制してイギリス人としてF1初優勝。フェラーリに戻った58年、親友ビ

Pos.	No.	Driver A	
1	6	M.ホーソン	GB
2	23	P.コリンズ	GB
3	10	J.クレエ	B
4	37	H.ボレンスキー	D
5	66	W.ザイデル	D
6	62	H.グレックラ	D
7	34	P.ウィルソン	GB
8	33	M.キーン	GB
9	32	T.ウィズダム	GB
10	35	M.ベカール	F
11	40	G.カビアンカ	I
12	41	K.マイルズ	GB
13	49	Z.アークス・ダントフ	USA
14	28	N.サンダーソン	GB
15	29	B.ハドレイ	GB
16	63	L.コルネ	F
17	64	T.ランド	GB
18	65	G.オリビエ	F
nc	68	L.ブルック	GB
nc	59	L.エリー	F
nc	47	E.ワズウォース	GB
R	16	L.ムッソ	I
R	22	B.カニングム	USA
R	7	T.ロルト	GB
R	52	P.エマール	F
R	30	H.ダ・シルバ・ラモス	F/BR
R	60	R.フォール	F
R	19	J.M.ファンジオ	RA
R	21	K.クリンク	D
R	51	R.コットン	F
R	5	M.トランティニアン	F
R	8	D.ビューマン	GB
R	24	R.サルバドリー	GB
R	12	J.ルーカ	F
R	58	P.アルマニャク	F
R	48	C.チャブマン	GB
R	31	F.ジャルディニ	I
R	50	P.シャンセル	F
R	1	R.バーネル	GB
R	25	T.ブルックス	GB
R	27	J.P.コラ	F
R	3	U.マリオリ	I
R	38	W.レグゲンバーク	CH
R	43	K.マクアルバイン	GB
R	4	E.キャストロッチ	I
R	69	J.ボシュ	F
R	46	A.リッボン	GB
R	57	R.ボネ	F
R	9	P.ウォルターズ	USA
R	11	P.ホワイトヘッド	GB
R	20	"P.ルベール"	F
R	36	C.バード	IRL
R	53	F.ナバット	F
R	26	L.マックリン	GB
R	42	D.ジェイコブズ	GB
R	56	Y.ジロー・カバントウ	F
R	15	R.ミエレス	RA
R	14	"M.スバーケン"	B
R	61	M.ダモンテ	I
R	39	B.バクスター	GB

### リマークス | ここに注目

1955年はレース界にとって暗く悲しい1年だった。52〜53年世界王者のアルベルト・アスカリーはモナコGPでクルマごと海中に落ちた3日後、モンツァ試走中に事故死。ビル・ブコビッチはインディ500で3連覇に向けて首位快走中、周回遅れの事故に巻き込まれて即死。北アイルランド：ダンドロッドでの世界選手権TTスポーツカーレースでも死者3名、負傷者多数の事故発生。クルマ好きの映画スター、ジェームス・ディーンはアマチュアレースに出るべくポルシェ・スパイダーを走らせていたハイウェイで激突死。長年インディカーを統括してきたAAAはその権限を放棄(翌年、後継者USAC誕生)……。それにもかかわらずに開催されたミッレ・ミリアイギリスGPやタルガ・フロリーオやイタリアGPなどでの素晴らしいレース内容に救われた。



本大会の関連書籍も数多い(右端はDVD)。日本語で読めるものもあるが、2004年刊行のクリストファー・ヒルトン著の1冊(左端)は歳月を経た後に明かされた真実や当事者の後日談も含まれていて読みごたえがある。

翌56年大会に向けて大改修された直線路付近。コース路面やピット位置が動かされ、コースとスタンドの境に通路も設けられた。



ル・マン6勝を筆頭に国際的な耐久レースで46もの勝利を挙げ、耐久レースにおける地位を不動のものとした名ドライバー、ジャッキー・イクス。この6月、100年目のル・マン24時間レースの直前に我々は都内で彼に独占インタビューをする機会に恵まれた。まずはその来日理由から、本人の声を聞いていこう。

「日本のボルシェの輸入元に加えて、私が契約している時計メーカーの招待を受けたというのがひとつ。でも今日はこのモトリーモータで販売されているレザージャケットをとかくオススメしたかったんだ。セルフプロデュースで、自慢の一品なんだ」

ジャッキーオススのジャケットについてはまたのちほどその魅力を訊くこととして、ここでは彼のキャリアとその大成した理由を振り返ってもらった。話は少年時代にまで遡る。

イクスは1945年1月1日にベルギーの首都ブリュッセルで生を受けた。

「16歳の頃までドイツのドレスデンに住んでいた。森の静けさが大好きだったね」

一方で学業の方はふるわなかったそうだ。

「ズバリ、私は落第生だったよ。学校では教室の窓から外を眺めてばかりいたし、担任教師は両親に苦言を呈していた。『あなた方のお子さんは大変に知的ですが、怠けるということにおいて、彼の右に出る者はいません』ってね」

なんでもイクス少年は何につけても長く続けるということが苦手で、得意なことを見つけれなかったのだという。

「そんな私を案じて、父がモーターサイクルを勧めてきた。父も趣味でトライアルを楽しんで

## 24時間を6度制したその原動力

本特集においてやはり欠かすことのできなかった彼の存在  
F1でも十分な成功を収めながらもとりわけ耐久イベント  
特にル・マンにおいて伝説を残したジャッキー・イクスが  
そのルーツと勝利を重ねた栄光の日々について語った

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



(上)ル・マン初制覇を達成したのは69年。JWオートモティブのGT40を駆り、歴史に残る逆転劇でライバルのボルシェ908を下す。彼にとつて3度目の挑戦で手にした栄冠だった。(下)82年にはこの年デビューの956をデレック・ベルとドライブし、956のル・マン初陣を飾る。ル・マンにおけるイクスの勝利はこれが最後となった。



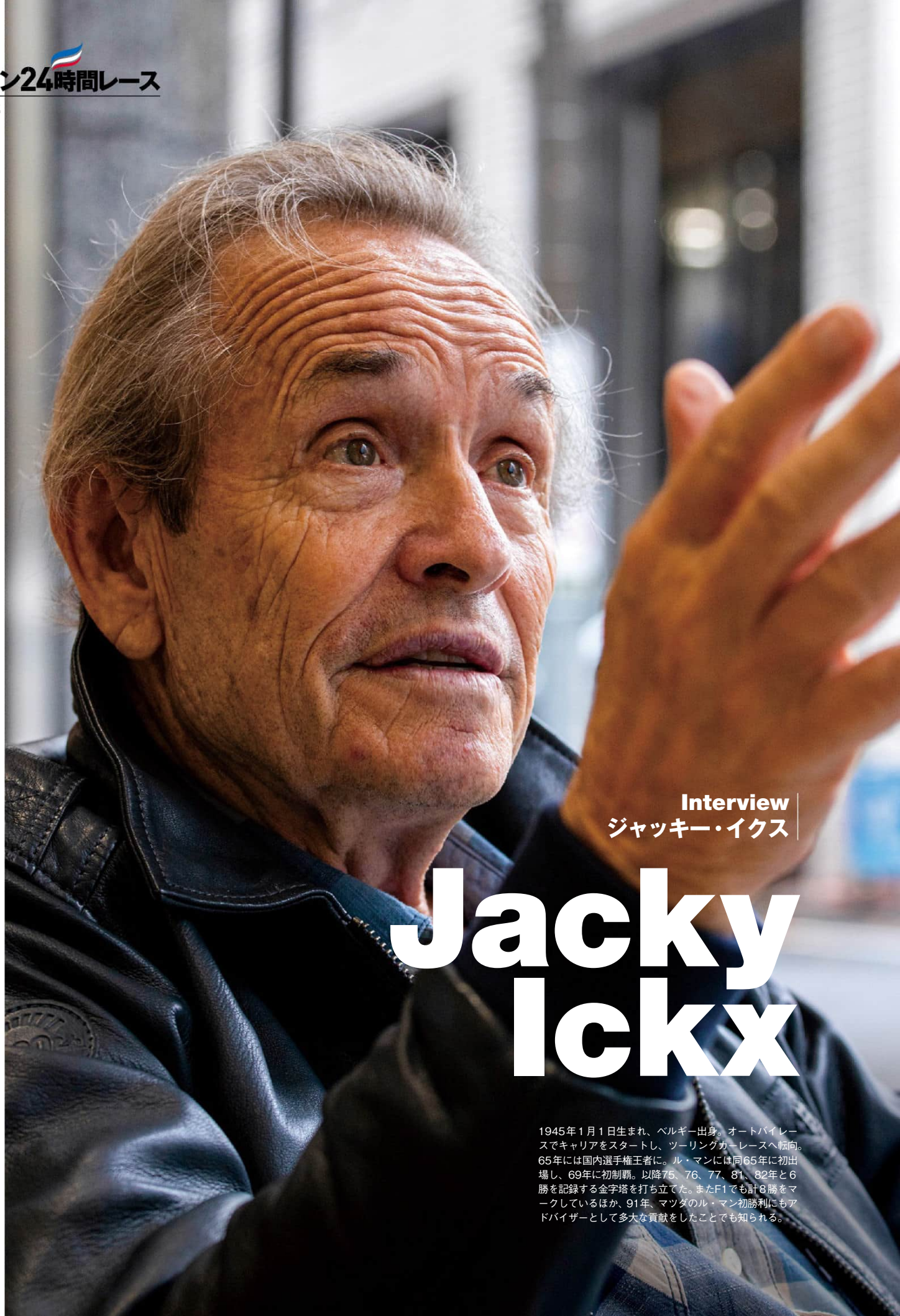
いたけど、それでも私は自分から進んで乗り始めたわけじゃない。レーシングドライバーになりたいなんて夢を抱いたことも、ただの一度もなかったよ。それでも父の勧めにしたがつてトライアルに乗り始めると、意外にも長続きしたんだ。これほど長くひとつのことを諦めなかったのはあれが初めてで、競技に出てみても、真ん中くらいの成績を取めることができたんだ。父は大いに喜んでくれたね。それまで何をやってもダメだったからね」

イクスは、決して自分からチャンスを掴みにいくタイプではなかった。ただしオフアアがあるればそれを断ることはなく、彼なりに精いっぱい取り組んだ。そうして徐々に2輪のスピード競技に出場するようになり、やがて2輪の耐久レースに出場。ついには「4輪レースに出てみないか？」とのオフアアも届いた。

「最初のレースにはBMW700クーベという小さなクルマで出た。結果はクラッシュだったけど、その後の私はかけ値なしに速くなっていった。『一番速いドライバーになりたい』との思いも芽生えてきていたね」

それでもイクスは人からオフアアを受けてレースに出るスタイルを崩さなかった。





Interview |  
ジャッキー・イクス

# Jacky Ickx

1945年1月1日生まれ、ベルギー出身。オートバイレースでキャリアをスタートし、ツーリングカーレースへ転向。65年には国内選手権王者に。ル・マンには同65年に初出場し、69年に初制覇。以降75、76、77、81、82年と6勝を記録する金字塔を打ち立てた。またF1でも計8勝をマークしているほか、91年、マツダのル・マン初勝利にもアドバイザーとして多大な貢献をしたことでも知られる。



思い出の一戦として語った77年。イクスが驚異の追い上げを見せ、最後はエンジントラブルが起きながらも勝利。ユルゲン・バルト、ハーレイ・ヘイウッドとともに表彰台上に登壇した。

「コルティナ・ロータスやマスタングなどのサ  
ルーンカーレースに続いてF2、F1、さらには  
アメリカのCan-Amにも出た。幸運にも、  
私はいつもいいクルマを与えてもらっていた。  
おかげでたくさん勝つことができたよ」

つまり天賦の才があった、ということか？

「才能はたしかに生まれついていたものだったん  
だろう。とりわけ耐久レースでは忍耐強さや集  
中力を持続する力がうまく効いたしね。あとは  
精神力だな。「レースに勝ちたい」という強い  
思いを抱き続けて臨んでいたことも、私を勝利  
に導いてくれた原動力だったから」

特にル・マンで挙げた通算6勝という記録は  
2008年にトム・クリステンセンによって塗  
り替えられるまで、不滅の金字塔として輝きを

放ち続けた。もっとも、そんなイクスもル・マ  
ンでは初勝利までに4年という歳月を要した。  
その理由をイクス自身に訊ねてみた。

「当時のル・マンで勝てるかどうかは、ドライ  
バーの問題というよりクルマの問題が大きかつ  
た。私がル・マンに出場した最初の年（66年/  
マシンはフォードGT）はメカニカルトラブル  
でフィニッシュできず、翌年はフォードGTの  
ボディを改造したミラーージュで出たけど、こ  
こでもメカニカルトラブルでリタイアだった。68  
年は他レースとの日程的な都合で出場できず、  
69年によりやく優勝できたという感じだったね」

その69年ル・マン、イクスはル・マン式スタ  
ートの危険性を訴えるためスタートの際にあえ  
てゆっくりコースを歩いて横断。シートベルト  
をしっかり締めてからスタートしたため一時は  
最後尾まで落ちながら、最終的にはトップでチ  
ェッカーフラッグを受けている（P32に詳報）。

「当時すでにシートベルトは存在していた。8  
点式はまだなかったけど、少なくとも6点式は  
あった。けれどもル・マン式スタートではでき  
るだけ急いでクルマを発進しないとけない。  
なかには走りながらベルトを締めるドライバー  
もいて、とても危険だったんだ。そこで私は歩  
いてクルマに乗り込むことに決めたんだ」

それを思いついたのは、いつのこと？

「決勝レース当日ではないよ。少なくとも数日  
前だな。ただそのことは誰にも話さなかった。

**才能はたしかに生まれついていたものだったんだろう  
耐久レースでは忍耐強さや集中力を持続する力が効いた**





フランスのクラシック・レジェンド・モーターズとイクスとのコラボで生まれたレザージャケット。カラーにはネイビーを使い、イクスのヘルメットをイメージしたデザインになっているほか、インナーには69年のル・マンで撮影された自身お気に入りのシーンがプリントされている。こちらはモーター系のセレクトショップ「モトリーモード」にて購入が可能だ。



CLASSIC LEGEND MOTORS  
JACKY ICKX レザージャケット  
価格：8万8000円（税込）



その他のコラボアイテムについては  
P92-93をチェック!

## クラシック・レジェンド・モーターズ×ジャッキー・イクスの コラボアイテム登場!

もしチーム監督にでも言おうものなら、反対されるのは明らかだったからね」  
その後、フェラーリやロータスからF1に参戦したイクスはル・マンでの優勝から遠ざかったものの、75年にミラーージュを駆って6年ぶりの優勝を達成。76年はウイリアムズからF1にエントリーするかたわらポルシェワークスのドライバールとして耐久レースにも多数、出場することになった。

「ポルシェには信じられないようなテクノロジがあった。ポルシェはドライプしていても快適で、ドライバールに自信を与えてくれるんだ。エンジニアやメカニックがプロフェッショナルな仕事をしてくれて、安心感も高い。ドライバールとしての限界がすーっと消え去って、も」と速く走れるようになったんだ」  
結果的にイクスはポルシェでさらに4勝を追加して通算勝利数を6としたわけだが、どの年が最も印象に残っているのだろうか？  
「観客の立場ならば69年だろうが、ドライバールとしては77年が印象深いね。私はポルシェ936の3号車に乗ってスタートしたんだけど、3時間ほど走ったところでコンロッドが折れてリタイアしてしまった。でもその後、リザーブドライバールとして登録されていた同じチームの僚機ポルシェ4号車に乗り換えて、ものすごいペースで追い上げ、優勝したんだ！ 自分自身にとって、最高のレースのひとつだね」  
最後に、興味深そうに店内を見て回っていたイクスに件のレザージャケットについて詳しく

訊いてみよう。  
「ル・マンの公式グッズやウェアを展開する『クラシック・レジェンド・モーターズ』のオーナーとは旧知の仲で、これはそのコラボレーション品なんだ。カラーは私のヘルメットに使われていた深いネイビーで、裏地には私が舌を出している写真があらわれている。  
ここに書かれている『desobéir』はフランス語で『背く』という意味で、英語だと『Not Following the Rule』。フランク・シナトラが歌ったように『did it my way（我が道をゆく）』と例えてもいいだろうね」  
ちなみにこの写真は歩いてマシンに乗り込んだ69年ル・マンで撮影されたもの。彼の反骨精神を表現する、まさにうってつけの作品だ。☑

今回、取材にご協力いただいたのは東京メトロ「銀座」駅などからも近い「モトリーモード 銀座店」。こちらは多くのモーター系のアパレルを取り扱う「モトリーモード」の旗艦店で、2輪、4輪問わず、自身のライフスタイルにあったアイテムを提案してくれる。

[www.motorimoda.com](http://www.motorimoda.com)

## Motorimoda 銀座店



もともとル・マン24時間はロードカーの高速性能や耐久性を実証するために誕生したレースだ。したがってル・マンに参戦する車両も、レーシングプロトとロードカーが決定的に別物になっていく1960年代半ばまでは、ロードカーにごく近い高性能車GTカーが大半を占めていた。そうした歴史を守ろうとする姿勢は、いままACOのなかに息づいていることだろう。その一方でACOは近年、華やかで世界中の関心を集めやすいプロトタイプカーをレースの主役に据えようと努めてきた。ところが2000年代に入って以降、4社以上の自動車メーカーが最高峰カテゴリーに本腰を入れて取り組んだことは今年までなく、ほとんど1社ないし2社に支えられてきた。つまりル・マンは常に「最高峰カテゴリー消滅のリスク」と戦ってきた。そうした危機をなんとか乗り越えてこられたのは、熱心なプライベートが引きも切らずにル・マンの扉を叩いたからだ。したがって自動車メーカーの参戦が途切れてレース自体が立ちゆかなくなる事態を避けるためにも、ACOはGTマシンを、それを走らせるプライベートに戦いの場を提供し続けることだろう。ここではLMGTEクラスが確立して、スーパーカーブランドによるワークス対決が行なわれてきたここ10年の戦いぶりを振り返って検証しつつ、このクラスのもつ価値や意義を筆者なりに考察してみたいと思う。

ぼんやり眺めていると毎年、接戦が繰り返されていくように見えるGTマシンの戦いだ。12〜22年までの統計を調べてみたところ、実に明確な傾向が見て取れた。

華やかで鮮烈なGTE戦線を検証する

# スーパーカーとル・マン

時代によって状況は異なるが、ル・マンでは総合優勝を争わぬ脇役そんな見方もされがちながらメーカーが力を入れるGTクラスの戦いを市販スーパーカー事情に詳しい筆者の視点から解き明かす

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



1 GTというクラスが本格的に初めて設けられた59年。写真で先頭を走るフェラーリ250GTが総合3位に入った。2 73年、プロトタイプカー隆盛の時代でもGTクラスのマシンは常に健在だった。3 グループCの衰退によってGTカーが93年に本格復活。そして94年以降、ル・マンの危機を救ったGTカーが以後の主力となる。

ル・マン24時間レース  
Part.2

WECのGTマニユファクチャラー選手権でこれまでに最も多くのタイトルを勝ち獲ったのはフェラーリで、その数、実に7回。続いてポルシェの2回、アストンマーチンの1回で、フェラーリが突出して強いことがわかる。

ル・マンではこの傾向が多少弱まるものの、それでもフェラーリは4勝でトップ。以下、ポルシェの3勝、アストンマーチンの2勝、GM（シボレー）とフォードの各1勝となる。

なぜフェラーリはこれほど強いのか？ 私はいまだに24時間後にフェラーリのアッティバ・スポルティブGTを訪ねてきたばかり。フェラーリのカスタマーレーシングを一手に引き受ける彼らはフィオラノサーキットの敷地内に巨大なビルを構えており、ここでワンメイクレースのフェラーリ・チャレンジ、GT3、LMGTE、そして今年からはハイパーカーの活動を行っている。ここまで大規模なカスタマーレース部門を長年にわたって維持してきたのは、おそらくフェラーリとポルシェだけだろう。

それでもレーシングカー開発の技術力でフェラーリとポルシェの間に決定的な差があるとは思えず、これだけではフェラーリがポルシェを大きく突き放している現状を説明できない。

ただしベース車両の成り立ちはフェラーリとポルシェで大きく異なっている。

フェラーリが12年から15年までシリーズに投入してきたのは458がベース。これは4・5ℓのNA V8エンジンをミッドシップ化したモデルだ。一方のポルシェは4ℓの水平対向6気筒NAエンジンを後車軸の後方に搭載した911がベース。現代のGTレースでは様々なB

自動車メーカーが続々と撤退した2000年。それでも“緑の下の力持ち”としてコルベットやバイパーに加えて、プライベートの味方であるポルシェなどGTクラスがル・マンを支えた。



OPによって性能の均衡化が図られているとはいえ、一般的に大排気量エンジンの方が過渡特性などでは有利だろうし、レーシングカーであればミッドシップが明らかに有利だろう。

フェラーリが16年に投入した488は、基本的な車両構成は同じままエンジンを排気量3・9ℓのV8ターボエンジンに換装したモデル。一方のポルシェは引き続き4ℓNAエンジンを用いており、ここでもフェラーリは優位に立ち続けてきたと考えられる。

もちろんポルシェもただ手をこまねいていたわけではなく、17年モデルからはエンジンをミッドシップ化したほか、フロントサスペンションをダブルウィッシュボーン式にスイッチしポンテンシヤル向上を図ったが、それでも勢力図をひっくり返すまでには至らなかった。似た傾向はGT3レースでも見られるので、ベース車両の影響が大きいと捉えたほうが理解しやすい。

では、こうした戦績が製品の販売台数にどう影響しているのか？ 22年の販売台数を見ると、フェラーリの1万3221台に対してポルシェは31万9438台を売り上げた。もともと、ポルシェはSUVやEVまで手がけているので、総販売台数でいえばフェラーリはポルシェにかなわない。ではスポーツカーだけに絞っても、ポルシェは911だけでも4万2390台を販売しており、ケイマンやボクスターといった718系も合わせれば、その数は6万台を超える。つまり、ロードカービジネスでいえばフェラーリはポルシェの敵ではないのだ。

では、フェラーリやポルシェはなぜLMGTEなどのGTカーレースに参戦するのか？

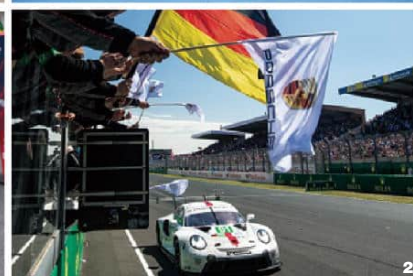
## フェラーリ、ポルシェ、アストンマーチンとアメリカ勢では カスタマーレーシングによるプロモーションの考え方が異なる

年によっては日の出を迎えても秒差の争いが続くなど、その参戦台数の多さも相まってファンの注目を集めていた近年のLMGTE Pro&Am。



これはあくまでも私見だが、彼らは販売台数の総数を伸ばすためというよりも、レース活動に熱心な重要顧客のためにカスタマーレーシングに取り組んでいるように思う。つまり根っからのフェラーリ信者やポルシェ信者のなかでも、実際のレース活動に熱心な、ごく一部の顧客を満足させるために活動していると考えられる。

したがってそれ自体が販売台数の急激な増大に直結せずとも、熱狂的なファンを自分たちのブランドに引き留めておくだけでも、ビジネス上のメリットは小さくない。なにしろ彼らはビリオネアで超高価な製品でも躊躇なく買ってくれるほか、周囲の富裕層にもブランドの魅力を説いて回ることが期待される。そうした口コミ



1 過去の名車のリバリーを採用するなど、GTでのプロモーションにも注力するボルシェ。2 22年にはLMGTEで3度目の勝利を挙げた。3 ワークスとしてではなく、AFコルセが参戦活動を担っていたフェラーリ。4 アストンマーチンは同じイギリスのプロドライブがWECやル・マンなどの活動を請け負った。5 66年にフォードGT40が初めてル・マンを制してから50年。そんなタイミングを狙って、かつての名車をオマージュした新フォードGTで復帰したフォード。チップ・ガナッシとタッグを組み、見事、復帰初年度に優勝を果たす。6 GTE最終年となった今年、ポール・トゥ・ウインを果たしたコルベット。GT3が導入される来年以降、GTクラスはどう発展していくのか、注目が集まる。

の効果は、特に超高級車では決してバカにできないだろう。

ちなみにフェラーリは、以前は累計購入台数の多い顧客を手厚く遇し、貴重な限定モデルを優先的に販売してきたが、最近ではサーキットイベントに熱心に参加する顧客のほうをより重視している模様。つまり購入しても自分のプライベートコレクションにしまい込んでしまう顧客よりも、購入した車両で積極的にイベントに参加する顧客のほうが発売後のモデルが衆目にさらされる可能性が高く、プロモーション効果も大きいと判断するようになったのだ。

いずれにせよ、フェラーリもボルシェもカスタマーレーシングが即座に販売台数増に結びつくとは考えていない。そしてこれは20年を最後にワークスのGTレース活動から撤退したアストンマーチンも同様だったと推測される。

この点、いくぶん考え方が異なっているのはGMやフォードなどのアメリカ勢である。彼らは新製品を発売したタイミングなどに合わせて参戦し、比較的短期間で撤退していることが、そのなによりの証拠といえる。

アメリカの自動車メーカーがセールスとモータースポーツ活動の間に密接な関係があると捉えているのは、NASCARに代表されるアメリカのレースでそうした相関関係がすでに実証されているからだろう。また、宣伝活動でブランドのポジションが変動しうるのもアメリカ市場の特徴とされる。この点、伝統的なブランドの位置づけや序列が変わることが減多にないヨーロッパ市場とは、大きく傾向が異なるのだ。

最後に、今年のル・マンを制したフェラーリ499P。実はこれを製作したのが先に紹介したアッティバ・スポルティブGTだった。R



フォードGTと330P4のモデルを置きたくない、ル・マン“旧ピット”を再現したハンドメイドのジオラマ。非売品ではありません。

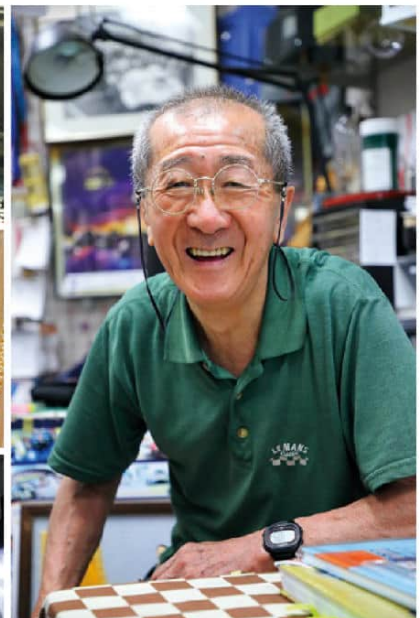


# 02

## ル・マンのカルチャーにふれるコラム ル・マンが好きすぎちゃうミニカー店 フジヤが伝えるル・マンの魅力

東武東上線「ときわ台」駅から徒歩5分、「フジヤ」は「街のおもちゃ屋さん」的な外観からは想像もつかない、ディープでエンスーリアティックな「ル・マン専門店」だ。息子さん切り盛りするおもちゃ屋さんとして「同居」しているから駄菓子やトミカやポケカのすぐ脇にスパークやビザールが積まれる。今や貴重な公式ポスターやプログラム、書籍の数々は「宝の山」で、モデラーでもある藤田さんの手がけたジオラマも店内随所に置かれる。1995年から毎年通った「サルト詣」で培った人脈を活かした商品ラインナップが自慢だ。

F1やGTがほとんど売っていない、珍しいミニカー屋さん。でもル・マンなら任せとけ。ここにしかない商品とル・マン愛を感じに、ぜひ一度フジヤへ。 R



フジヤのマスター、藤田宏さん。1960年代から続くおもちゃさんを営みながら、ル・マンへの愛が高まりすぎて95年に現地初観戦。以後毎年サルトへ通い詰め、現地ショップやモデラー、熱狂的ファンらと広くて深い人脈を構築。ル・マンのいい時も悪い時も肌で知る存在。





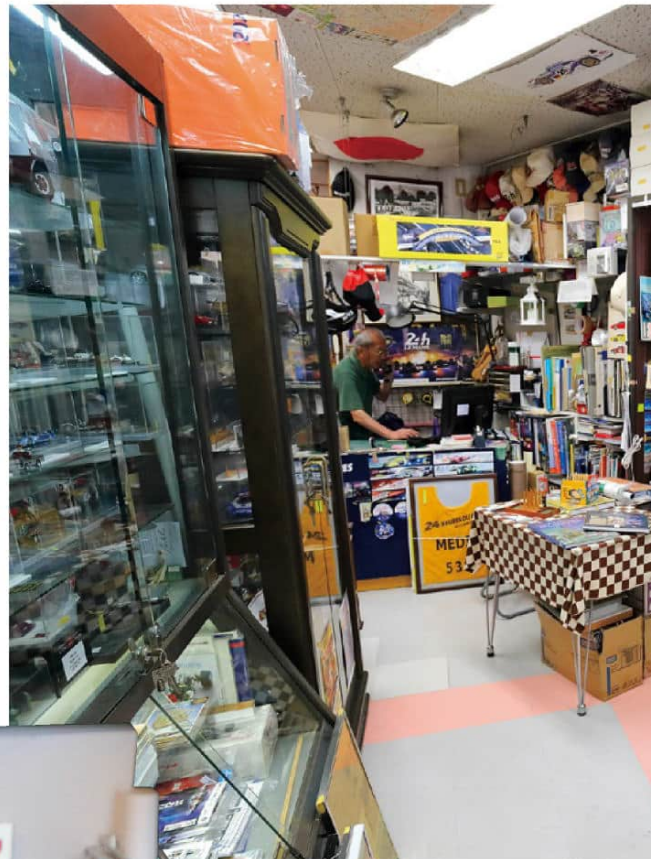
### ル・マン専門店 フジヤ

東京都板橋区常盤台2-27-9  
 ☎03-3960-2829  
 11:00~20:00 火曜定休  
 (日・祝は19:00まで)  
 東武東上線「ときわ台」駅から  
 北へ徒歩5分(専用Pなし)

<http://fujiya-hobby.com>



店内には公式ポスターやプログラム(バックナンバーもあり)。100周年の今年版はものすごく売れているらしい。現地誌や貴重な洋書などがところ狭しと置かれる。ステッカーやキーリングといった関連グッズも買えるのは嬉しい。もちろん主力はミニカーだが、少し前のスパークや希少なビザールがあったりと品揃えは「さすが」。



## ル・マン24時間レース Part.2



近現代のピットもまたル・マンのリアルな1シーン。それを見事に切り取ったジオラマはなんとも魅力的。藤田さん、ル・マンが好きすぎてサルト市街の「広場」までジオラマにしてしまった(買いたい方はマスターまで)。



店舗右側の入口から入れば、このディープな空間が広がっている。レジの頭上にある激レアなスパーク製DUNLOPブリッジのモデルは、残念ながら非売品。

# 惜敗の2

Relive lost victories

## 58èmes Grand Prix d'Endurance les 24 Heures du Mans 1990

# 歴史



残り17分、2番手を走行していた“伏兵”レプソルカラーのブルン・ホルシェにエンジントラブルが発生。白煙を上げてもお走り続けるが、力尽きてコース脇にストップ、無念のリタイアに。

### 第58回ル・マン24時間

1990年6月16～17日 13,600km×24時間 参加60台／予選出走55台／決勝出走48台／完走28台 2-2-2グリッド左上位 16:00スタート 晴れ／ドライ

Pos.	No.	Driver A	Driver B	Driver C	Machine	Cyl.	Disp.	Class	Laps	Distance	Ave.Speed	Qty. Time	Grid
1	3	J.ニールセン	P.コップ	M.ブランドル	ジャガー-XJR-12	V12	7000	Gp.C1	359	4842.4km	204.036km/h	3'37"00/A	9
2	2	J.ラマース	A.ウォレス	F.コンラート	ジャガー-XJR-12	V12	7000	Gp.C1	355	4828.0km	201.762km/h	3'39"78/A	17
3	45	T.ニードル	D.シアーズ	A.レイド	ボルシェ962C	F6	3000t	Gp.C1	352	4787.2km	200.056km/h	3'41"32/A	20
4	7	H.J.シュトゥック	D.ベル	F.イエリンスキー	ボルシェ962C	F6	3000t	Gp.C1	350	4760.0km	198.920km/h	3'36"08/A	6
5	23	長谷見昌弘	星野 一義	鈴木 利男	ニッサンR90CP	V8	3496t	Gp.C1	348	4732.8km	197.092km/h	3'33"17/A	3
6	36	G.リース	関谷 正徳	小河 等	トヨタ90C-V	V8	3169t	Gp.C1	347	4719.2km	197.171km/h	3'37"13/A	10
20	203	片山 義美	従野 孝司	寺田陽次郎	マツダ767B	4r	2600r	IMSA-GTP	304	4134.4km	172.733km/h	3'49"45/B	34
24	10	高橋 国光	S.バン・ダー・マーウェ	岡田 秀樹	ボルシェ962CK6	F6	3000t	Gp.C1	279	3794.4km	158.455km/h	3'38"39/B	12
R	16	O.ララウリ	J.バレハ	W.ブルン	ボルシェ962C	F6	3000t	Gp.C1	353	エンジン		3'33"06/A	2
R	83	G.ブラバム	C.ロビンソン	D.デイリー	ニッサンR90CK	V8	3496t	Gp.C1	251	燃料セル		3'33"28/A	4
R	24	J.ベイリー	M.ブランドル	G.ブランカテッリ	ニッサンR90CK	V8	3496t	Gp.C1	142	ギヤボックス		3'27"02/B	1
R	37	鈴木垂久里	J.ダンフリーズ	R.ラバーリア	トヨタ90C-V	V8	3169t	Gp.C1	64	アクシデント		3'38"74/A	14

・最速ラップ: B.アール/S.ミレン(ニッサン)/3'40"03 222.515km/h=138.265mph

# 1990

# 対抗&伏兵陥落、本命が死闘を制す

ひそかに勝利を狙っていたニッサン勢が次々と戦線離脱し  
健闘ブルン・ボルシェ962Cが残り17分で白煙とともに息絶えるなか  
ジャガーが2年ぶりル・マン通算7勝目を挙げた

Text & Data/Shinji Hayashi Photos/Motorsport Images, McKLEIN, SAN-EI

FIAがグループCの新規定(3.5ℓNA化)を打ち出し、ル・マン24時間が世界選手権戦から外れることになると、前年の覇者ザウバー・メルセデスは欠場を表明。名車962Cの寿命が尽きつつあるボルシェもプライベートのみの参戦だったから、事前の予想ではジャガーXJR-12(7ℓV12のNA)が本命、ニッサンとトヨタの日本勢が対抗かと目された。なかでもニッサンはトリコロールカラーの3.5ℓV8ターボ車を5台(とTカー2台)も投入、必勝体制の構えだ。援軍2台も別にいる。通常WSPCを戦うヨーロッパ部隊とIMSAGTPを戦うアメリカ部隊は各2台ずつのR90CK、日本国内JSPCを戦う日本部隊は1台のR90CPで臨む。欧米日それぞれで大活躍中の彼らが一致団結すれば日本車初優勝もあり得たが、いざル・マンの週末を迎えると、それら欧米日3チームがそれぞれ互いをライバル視するようになってしまふ。ヨーロッパ部隊が内々の約束を破って予選仕様Tカーを投入し、マーク・ブランデルが3分27秒02という2番手以下を6秒も引き離す途方もないタイムを記録すると(ウエストゲートのバルブが閉じない故障で1128馬力も出ていたとか)、ニッサン陣営内の不協和音はいよいよ収まりがつかなくなってしまう。

迎えた決勝日。1台の欧R90CKがペースアップ中にミッション破損で脱落。ポールシッターの欧R90CKはジュリアン・ベイリーがスタートドライバーを担当、4周目にオスカー・ララウリ駆るブルン・ボルシェ962Cに抜かれてしまうが、2〜3時間目には首位に立つ。しかし5時間目、ジャンフランコ・ブランカテリ



ユニオンジャックとジャガー旗が振られるなか、終わってみればジャガーが順当な勝利。TWR(トム・ウォーキンショウ・レーシング)と組んだ彼らは86年以降のル・マンでは大排気量V12NAしか使わず、それでも2度優勝した。

がドライブ中、鈴木亜久里操るトヨタと接触し、12時間目にギヤボックストラブルによりリタイア。代わって米R90CK(ジェフ・ブラバム/チップ・ロビンソン/デレック・デイリー)が7〜10時間目にかけてトップを快走、しかしこれも17時間目に燃料漏れでリタイア。こうなると、それらと競り合っていたジャガー勢の優勢が明白となる。ジョン・ニールセン/ブライス・コップにエース格のマーティン・ブランドルが加わったトリオは、11時間目からフィニッシュまでその座を守ることとなる。

しかしここに1台、伏兵がいた。序盤トップも走ったブルン・ボルシェ962Cだ。予選では特製3.2ℓ900馬力仕様にムチ打ってララウリが2番手に。ところが24時間の前座戦として組まれたルノー21ワンメイクレースに出た彼はスタートの多重事故で肋骨を負傷。それでも24時間レース前半はブルン陣営の牽引車として快走。しかし夜になって体調悪化、明け方1時間半と昼過ぎ45分間のステントをこなすもドクターストップ。これでチームオーナーのスイス人ワルター・ブルン47歳とスポンサーのレプソルをチームに持ち込んだスペイン人ヘスス・パレハ35歳が交代するが、いずれもジェントルマンレーサーであり、優勝争いは荷が重い。しかしマシンもヨコハマタイヤも絶好調。16時間目以降2位の座をキープし続ける。観客たちもニッサン勢の不甲斐なさを見た後だけに、ジャガー勢の間に割って入るブルン962Cの孤軍奮闘ぶりをひととき応援するようになっていく。

しかし残り17分、そのブルン962Cの背後から青白い煙が漏れ始めると、それは急に濃くなり、スローダウン。ミュルサンヌコーナーの立ち上がり、サインピットの手前で止まった962Cのコックピットから降りたパレハがコース脇をとぼとぼ歩き始めると、その背中に万雷の拍手が浴びせられた。ル・マン史に残る感動的なワンシーンであった。



1 PPの24号車を先頭にローリングスタートに出ていく上位ニッサン勢。欧米のR90CKが先陣争いから落ちていくなか、長谷見/星野/鈴木組のR90CPが5位に。2 車検を終えてジャコバン広場で記念撮影するトヨタ勢。3台のトヨタ90C-Vを投入した。3 そのほか高橋国光率いるクレマー・ボルシェ962C6と片山義美率いるマツダ767Bも参戦。

ル・マン24時間レース  
Part.2

# 1957 Jaguar D Type



## サルトを蹂躞した霸王

直6を収めた長いノーズと流麗な車体、そして特徴的な垂直尾翼——  
ジャガーと聞いて連想するブリティッシュグリーンではなく  
鮮やかなブルーメタリックに彩られたゼッケン3のDタイプ  
1957年のル・マンを制した1台に、遠くオランダの地で出会った

Text/Yoshio Fujiwara Photos/Noel van Bilsen  
Special Thanks/LOUWMAN Museum



### SPECIFICATIONS

全長×全幅×全高	4102×1659×800mm
ホイールベース	2294mm
トレッド(前/後)	1270/1330mm
サスペンション(前)	ダブルウィッシュボーン
サスペンション(後)	トレーリングリンク
トランスミッション	ジャガー製4速MT
エンジン	XK型水冷DOHC直列6気筒NA
排気量	3442cc(83.0×106.0mm)
最高出力	270bhp/6000rpm
タイヤ(前後とも)	6.50/16
車両重量	880kg



ジャガーにル・マン3連覇をもたらした、在りし日のXKD606(上)。のちに大型フロントスクリーンを装着し60年にも出場(リタイヤ)。今回撮影したロウマンミュージアムの所有車と同じナンバープレートが確認できる。



ジャガーDタイプは1950年代を代表するレーシングスポーツカーだ。

低重心と空力処理を優先するため3、4リ直6DOHCのXKユニットをドライサンプ化しただけで8・5度傾けて搭載する徹底ぶりをみせるシャシはジャガー初となる軽合金製のセンターモノコックにフロントサブフレームを組み合わせたもので、プリストル・エアクラフト出身のマルコム・セイヤーが手がけた空力志向なアルミボディが架装されていた。

その成果は先日試乗したDタイプ・コンティニューエーションでも確認できた。先代のCタイプに比べ車体中央にマスが集中していることで、FRでありながら60年代のリアミッドシップカーを先取りしたような、クイックでバランスのいいハンドリングを実現していたからだ。

その結果、54年の登壇直後からライバルを凌ぐ戦闘力をみせたDタイプは、55年に空力を改善したロングノーズへと進化。例の重大事故があったル・マンではワークスのシャシーナンバー「XKC402」という個体が優勝を果たしている。ただ彼らは翌年のル・マンにも3台のワークスカーを投入するが、トラブルやクラッシュに見舞われ全滅。代わって優勝したのはデイビッド・マーレイ率いるエキキュリー・エコッセ



Dタイプの特徴である巨大な垂直尾翼をもつ流麗なスタイルはプリストル・エアクラフトでプレニムやボーファイターの改良に従事し、ジャガーに移籍後はCタイプを手がけたマルコム・セイヤーによるもの。そのデザインは後のEタイプに踏襲される。

当初マグネシウム合金製だったセンターモノコックは、ほどなくニッケル合金に変更。合わせてフロントのサブフレームも、ボルトオンのアルミパイプへと変更されている。



からエントリーしていた「XKD501」という個体のDタイプであった。

チームの本拠地であるスコットランド国旗にちなんだブルーメタリックと白ストライプのカラーリングが特徴の彼らは56年をもってワークス活動を休止したジャガーに代わって57年のル・マンにも挑戦。見事2連覇を飾るのだが、その時の優勝車こそ、ここに紹介するXKD606であった。そもそもXKD606は56年のワークスカーとして用意されたが、プラクティスでクラッシュし、実戦に参加することなく11月にエキュリー・エコッセへと売却。翌57年、ブエノスアイレス1000kmに出場したところクラッシュし、ジャガー本社でボンネットとフレームを交換する修理を受けた。その際、ルーカス製機械式インジェクションを装着した3・8リットルユニットへと載せ替えられている。

そしてアイバー・ビューブ、ロン・フロックハートの手でこの年のル・マンに出場したXKD606は4397・108kmを走り切り、ジャガーに3連勝をもたらすとともに、性能指数賞でも5位に入ってしまった。

その後も60年までエキュリー・エコッセで活躍したXKD606だが、62年のシルバーストンで大クラッシュ。フロントサブフレームとエンジン、モノコックとリアアクスルに分割され、それぞれオリジナルのXKD606を名乗って蘇ることとなった。

その後90年代にオランダのロウマン・ミュージアムが、2台のXKD606を購入。再び1台にまとめてレストアし、現在もヒストリカルイベントで元氣な姿を披露している。



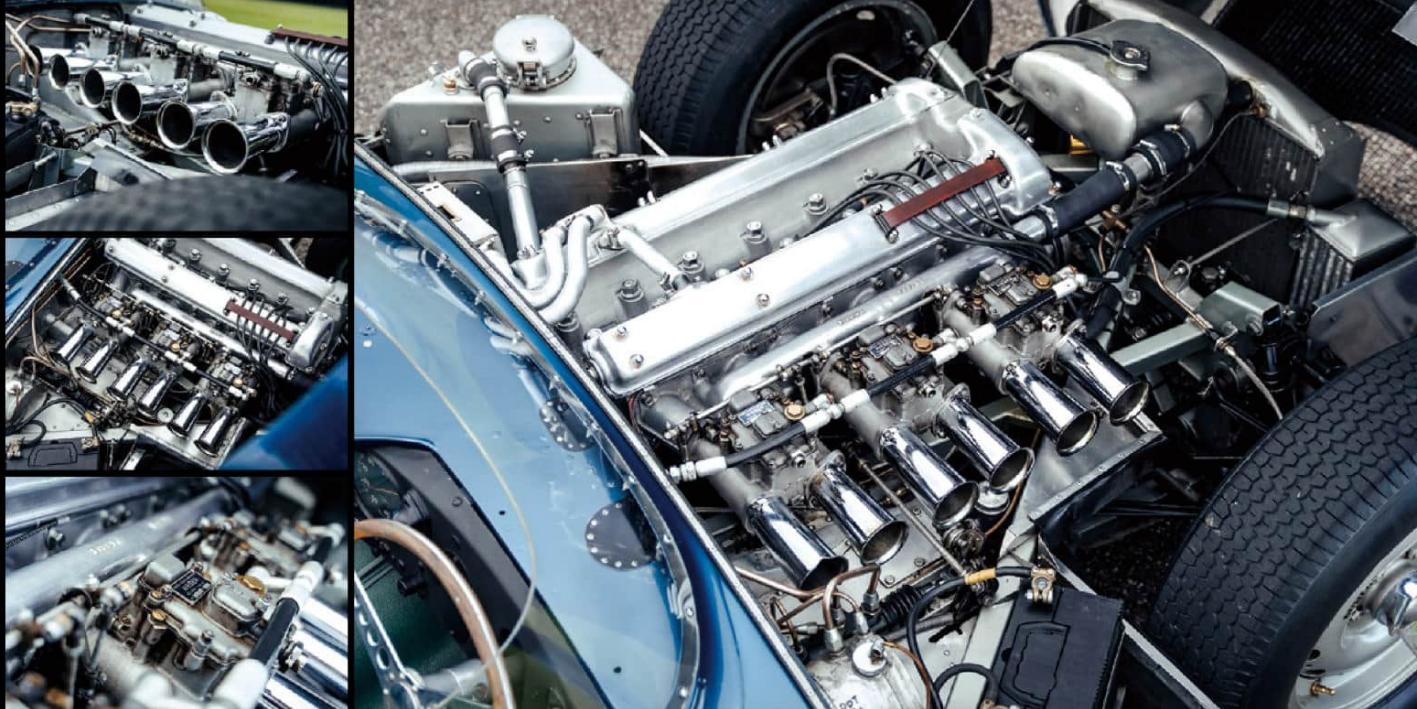


1957  
Jaguar  
**D**  
Type

53年にベルギー・ジャバックで行なわれたスピードトライアル用に作られたXK120CマークIIのボディに端を発するDタイプのボディ。54年のデビュー当初はヘッドフェアリングのみだったが、ル・マンに向け高速域のスタビリティを高めるため垂直尾翼が追加された。さらに55年モデルからはロングノーズのボンネットが与えられ完成をみた。Dタイプがプライベートーターに販売されるのは55年からで、最初のXKD501、XKD502を受領したのが、エキュリー・エコッセであった。

大径のウッドステアリング、スミス製のクロノメトリック式レブカウンターが時代を感じさせるコックピット。思いのほか車内は広く、空気が良いせいか風の巻き込みも少ない。まるでサイドブレーキのように見える斜めに生えたスティックがシフトノブ。ギヤボックスは専用設計の4速MTとなる。





そもそものは48年登場のスポーツカー、XK120のために開発された直列6気筒DOHC“XKユニット”。Dタイプでは3.4ℓの排気量はそのままで圧縮比を9:1に高め、キャブレターを3基のウェーバー45DC03に変更、245馬力を発生した。その後55年モデルではビッグバルブの35/40ヘッドを搭載。56年のワークスカーにはルーカス製機械式インジェクションが装着され300馬力を発生するに至った。撮影個体のXKD606は56年にエンジンナンバーE4004-9の3.4ℓエンジンにキャブレターを組み合わせデリバリー。57年のル・マンの前にファクトリーでインジェクション付き3.8ℓユニットに換装された。

1957  
Jaguar  
**D**  
Type







# 欧州最大級の私設ミュージアムを探訪 エンスーたちの宝物殿

オランダ・ハーグにあるロウマン・ミュージアムは275台を収蔵し、当地のエンスーに愛されている私設の自動車博物館だ。今回は現地を訪ね、ル・マン出場車を中心に紹介していくが、ここで紹介できなかったレーシングカーも少なくない。オランダへ訪れる機会があれば、ぜひロウマン・ミュージアムへ

Photos/Shimpei Suzuki Special Thanks/LOUWMAN Museum

## LOUWMAN MUSEUM

住所 Leidsestraatweg 57, 2594 BB Den Haag, Netherlands  
開館時間 火～日曜日 10:00～17:00 (月曜休館)  
入場料 大人19ユーロ、子供10ユーロ (5～18歳)  
団体 (15名以上) 17.50ユーロ  
駐車場代 8ユーロ/台  
美術館内にレストラン・ショップを併設  
<https://www.louwmanmuseum.nl/>



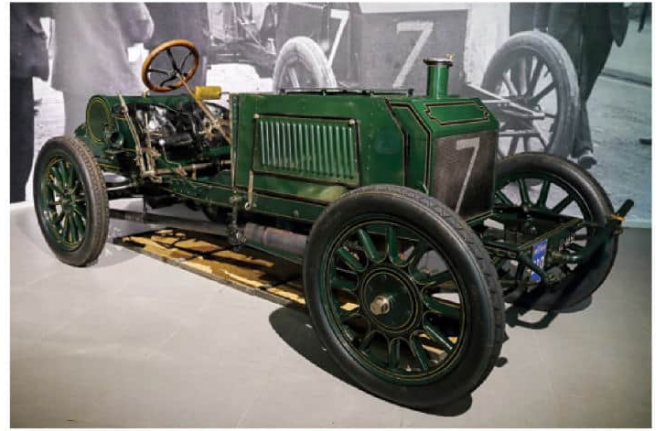
ミュージアム紹介動画





**ランチアD23 | 1953年**

フェリーチェ・ボネッティが1953年にモンツァで開催されたレースで2位に入賞したマシン。イタリア車には珍しいスカイブルーのカラーリング。



**ネイピア100HP | 1903年**

ゴードン・ベネット杯という公道レースに出場した120年前のレーシングカー。初めてブリティッシュグリーンを採用したマシンとも言われる。車名は発生出力（100馬力）から。



**マクラーレンM8F(左) | 1971年**

**マーチ707 | 1969年**

北米Can-Amシリーズに出場した2台。マクラーレンM8Fは71年のチャンピオンマシン。マーチ707は特徴的な形状のフロントウイングで知られる。



**ラゴндаV12 ル・マン | 1939年**

ル・マンに出場した貴重なワークスカー。この年のル・マンの5ℓクラスで優勝したマシンで、総合でも3位に食い込んでいる。総合4位も同型車だった。



**マーチ2-4-0/771 | 1977年**

リヤの4本を駆動輪とする6輪車として開発されたマーチのF1テストカー。77年にイアン・シェクターが試走したが、車両規定変更により開発はストップしてしまった。



**ジャガーXKSS | 1957年**

ル・マン最強を誇ったDタイプを公道仕様にして発売したストリートバージョン。リヤのフィンが外されメッキバンパーが取り付けられ、16台が製作された。



**ランチアLC1 | 1982年**

グループC規定によるWECが発足した一年目にランチアが投入したグループCカー。規定の網をかいぐり快走した。



**アストンマーチン・ニムロッド | 1982年**

ローラ製シャシーにアストンマーチン製5.3ℓV8を搭載した、初期のグループCカー。ただ信頼性の低いエンジンと重量過多のシャシーで結果は残らなかった。



**トヨタTS010 | 1993年**

NA3.5ℓエンジンを積む新グループC規定に合わせてトヨタが開発したマシン。93年のル・マンではブジョー905に次ぐ4位が最高で、この38号車は8位だった。



**トヨタ・セリカツインカムターボ | 1983年**

トヨタがWRC優勝を狙って開発した、トヨタラリー活動における転換点となったマシン。1984~86年のサファリラリーを3連覇し、後継のST165ヘタスキを襲いだ。



アルファロメオT33/SC/12は1977年の最終レースに出場後そのままのカラーリングで展示されている。



フェラーリ375・インディアナポリスは1952年のインディ500に出場するためフェラーリが制作した4台のうちの1台。



マセラティ8C3000(中央)は1932年に2座席グランプリカーとして2台製作されただけの貴重な個体。



## 古くから続くトヨタとの縁 希少な個体も多数収蔵

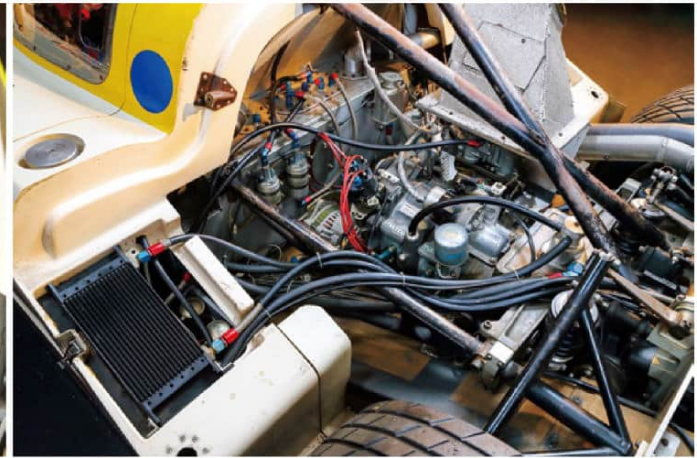
1 トヨタ2T-Gエンジンを搭載したF3マシン、ラルトRT1。地元オランダ人ドライバーのヤン・ラマースが乗った。2 TS050ハイブリッドの隣と奥にはF1も展示される。3 赤いトヨタスポーツカー展示ブースの奥に見えるのは映画「マイノリティレポート」(2002年)に登場したCALTYデザインのレクサス2054。4 日本国内専用車のセンチュリー最終生産型(1997年)や5 超希少なトヨタ初の量産車、トヨタAA型(36年)のほか6 白い2000GTとレクサスLFAに加えて8 広い館内通路にはまた2000GTが置かれるなど貴重で希少な車ばかり。7 豊田喜一郎氏の執務室デスクも展示されており、ロウマンとトヨタの親密さが窺える。



## ロータリーの聖地オランダ レアなマツダ737Cを発見

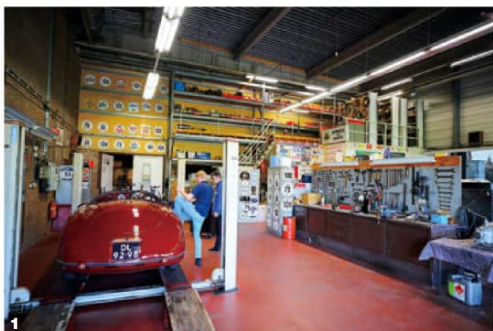
MAZDA 737C | 1985年

驚いたことに、85年のル・マンやWEC JAPANに参戦したマツダのC2マシン、737Cがいた。JSPC最終戦富士500キロの後シャシーナンバー001は静岡マツダに譲渡され国内に現存（本誌No.518に掲載）しているが、757投入に合わせ、この002も86年にロウマンへ譲渡されたと思われる。一部好事家には以前よりここに737Cが収蔵されていることは知られていたが、それが展示用モックアップなのか実車なのか不明であった（今回あらためて実車であることを確認した）。各部に古さは残るものの、屋内展示されていたためか腐食はなさそう。



## ミュージアム内には自動車の歴史が詰まっている

❶ 収蔵車両は常に稼働状態に維持できるよう専用の整備スペースが設けられており、各地のイベントへ参加することを可能にしている。❷ 1953年のモンテカルロラリー優勝者、オランダ出身モーリス・ガトソニデスのトロフィーコレクション。❸ 1932年の最高速度記録挑戦車、キャンベル-ネイピア-レイルトン・ブルーバード（10月まで展示）。細いタイヤに注目。❹ かつて宣伝に重要な存在だったのがポスター。当時のポスターには著名な画家が採用されていた。❺ スタイルリッシュなミュージアム広場のセクションは、博物館の開館時間中はレストランとして営業している。❻ 見るも壮観な、ル・マン出場車たちのミニカーコレクション。



## ニッポンとル・マン

Part.2 1995→2023

# もはや挑戦者ではない

マツダ、関谷正徳の総合優勝などによりル・マンというフランスの文化が日本でも急速に根付いていった1990年代。そこから今日までおよそ30年の日本の足跡を、ACOの内情に精通する日本人の証言とともに辿っていく

Text/Yoshio Fujiwara Photos/Bernard Asset, Satoshi Noma, Motorsport Images, NISSAN, SAN-ET



「レースでNSXを」。そんな高橋国光の言葉もあり、94年に実現したホンダのル・マン参戦。翌95年にはその“国さん”とともにGT2クラス優勝を果たした。

ヤニック・ダルマス、J.J.レートというF1経験者とともに日本人初の総合優勝を達成した関谷正徳。急速の参戦、抜擢だったが、レートらの信頼も厚かった。

1年の休止を経て、98年に満を持して勝てる“GTプロト”、TS020を開発したトヨタ。99年にはフロントロウを独占したものの、結果には結び付かず。



1991年のマツダ787Bによる初優勝を頂点にグループC時代のル・マンにはワークス、プライベーターを問わずさまざまな日本からの挑戦者が参戦し、世間的にもル・マン・シリーズポーツカーレースの頂点というイメージが定着した。そしてグループCが終焉し、95年からLMGT1/2カテゴリーが本格的に始まると、トヨタはサードと組んでスーブラ、日産はニスモとGT・RでGT1に参戦。前年からNSXでGT2に挑んでいたホンダは新たにGT1にもエントリーした。またサードがMR2をベースに独自開発したMC8RでGT1に出場したほか、マツダスピードもWSCクラスに参戦する。このように4メーカーが顔を揃えた95年のル・マンで気を吐いたのが関谷正徳だった。トム



### 都築徹弥

本業は翻訳家だが、ビッグマシン時代のトヨタワークスに憧れるほどのレース好き。90年代、そんなレース熱が高じてACOへ自らを売り込み、リリースの日本語訳担当となった。ACOの内部にもっとも精通する日本人でありながら、日本のSUPER GTにおいてもアドバイザーなどさまざまな業務を行なう、日本モータースポーツ界の影の功労者。

スのエースとして85年から93年までル・マンに  
出場してきた関谷は、マクラーレンに在籍して  
いた元レイトンハウスの安川実の仲介で、急遽  
出場することとなったマクラーレンF1GTR  
59号車のドライバーに抜擢。元F1ドライバー  
のJJレイト、ヤニック・ダルマスと組み、見  
事日本人として初の総合優勝を果たした。また  
このレースでは高橋国光、土屋圭市、飯田章の  
NSXも総合8位、GT2クラス優勝を果たし、  
日本人が両クラスでポデウム頂点に立つと  
いう快挙を成し遂げた。

「レース中、レイトにインタビューしたんです。  
あの時、関谷さん自身は『スポンサーを持って  
きたドライバーとしか思われてないよ』なんて  
謙遜していましたが、レイトが『我々の強みは  
3人のドライバーが同じようなタイムで走れる  
こと』と話していて、やはり実力が認められて

いるんだ、と思ったのを覚えています」

そう話すのは翻訳家の都築徹弥だ。実は都築は92年からACOにおける唯一の日本人広報スタッフとして内側から日本のル・マン挑戦を見続けてきたひとりである。

「そもそものきっかけは90年のWSPC鈴鹿です。フランス語の通訳が必要だと急遽行くことになり、その時、近鉄で名古屋駅から白子駅に行くのに間違えて各駅停車に乗ってしまったんです。そこで偶然居合わせたのがクラージュ・コンペティションのマネージャー。すると『君みたいな人材をル・マンでは必要としているから、ここに手紙を書け』と言われまして。すぐ」

「返事が来て、本当に行くことになったんです」  
仕事の内容は英語版のみだったリリースを増やしてきた日本人プレスに対応するために和訳するというものだったが、実際には受付の手伝いから通訳、果てはトラブル処理など、あらゆることをこなしたという。そうした活動を通じてACOとの信頼関係を深めていった都築のもとには、こんな相談も寄せられるようになる。

「94年頃かな、ACOの実務のトップから日本のメーカーを呼び戻すにはどうしたらいいか、なんて相談もされました。日本ではJGTCが盛り上がりつつあるから、そのクルマを呼べば？」と答えたら『あれはせいぜい1000kmだろ、こっちは24時間だぞ』って。でも日本のメーカーはもう24時間を経験してんだから、作れば

いいんだよ！ と言ったのを覚えていますよ」

そして97年からFIA GT選手権がスタートし、各メーカーが本腰を入れて参戦を始める。日産がR390GTIをTWRと共同開発しル・マンに投入。98年からはトヨタもケルンのTTEで開発したGT-One(TS020)を擁してル・マンに乗り込んだ。

結果として98年に日産が3位、99年にトヨタが2位に入ったものの優勝することは叶わなかった。しかしこの頃から日本メーカーの戦い方が変わってきたと都築は言う。

「ル・マンというのは要件を満たしてお金を払えば出られるわけじゃありません。選考委員会が呼びたいクルマやチームを呼ぶ招待レースなんです。フランスの人がフランスのためにやるレース。例えばレギュレーションブックだってフランス語がオリジナル。英語版もあるけど翻訳はいい加減で、疑義が生じた場合はフランス語版を参照と書いてありますから。マツダが勝ったのもオレカと組んでからでしょう？ 現地と仲良くするのって実は大事なことですよ」

一方でこの頃、非ワークスながら興味深いチームが日本から挑戦を開始した。それが96年にマクラーレンF1GTRでJGTCを席巻したチームゴウだ。彼らは97年にマクラーレンで初出場を果たすと、2000年、再び国産ワークス不在となったル・マンでテレビ朝日とタッグを組みオールジャパン体制で2台のパノスLM

P1ロードスターSとともに出場。総合6位&8位という好成績を挙げた。

またこの年のLMGTクラスではチーム・タイサンがボルシェ911GT3・Rで初出場。クラス優勝を果たしている。

続く01年には童夢がLMP1マシン、S101を製作し久々にコンストラクターとして復帰。ところが02年をもってテレビ朝日の中継が終了したこともあり、日本とル・マンとの表立った関係は薄くなっていく……。

そんな閉塞状況を打破したのがチームゴウだ。02年からアウディのカスタマーチームとし活動していた彼らは04年、02、03年に続き荒聖治を起用。序盤のパンクで大きく出遅れたもののトム・クリステンセン、リカルド・カベッロとともに猛烈な追い上げをみせ、アウディUKの88号車と最終周まで僅差で争い、日本のプライベーターとして初の総合優勝を達成。荒は日本人ふたり目のル・マンウイナーとなった。

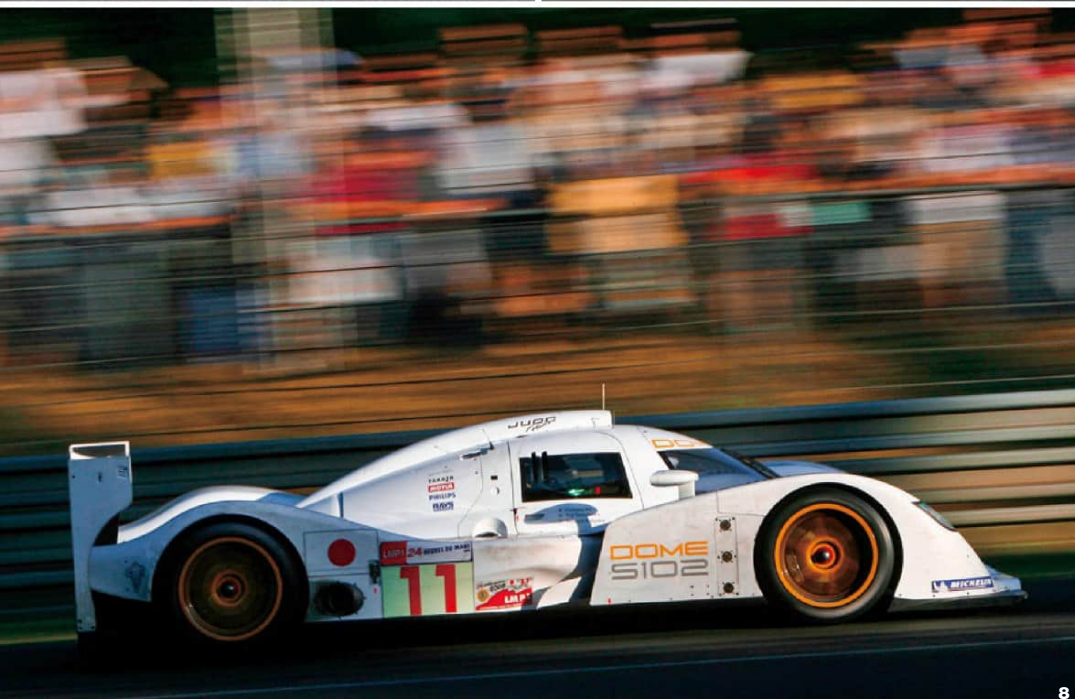
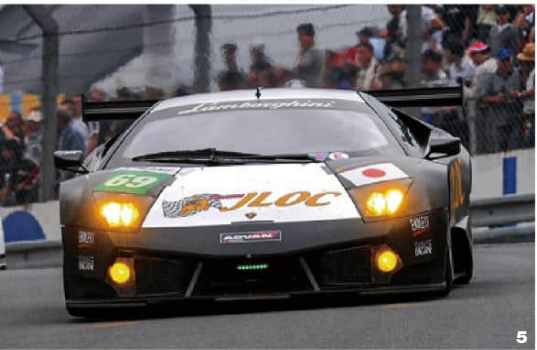
その後もメーカー勢の参加はなかったが、08年まで27年連続、合計29回と日本人最多出場を誇る寺田陽次郎や05年から単身で挑戦を続けた中野信治など、プライベーターによるル・マン参戦のバトンは繋がれ続けた。

08年、それまでコンストラクターとして活動を続けてきた童夢が、2010年からの新規定を見越したクロズドのLMP1マシンS102を製作し参戦した。童夢が動いたのは当時、

## 「ル・マンはお金を払えば誰でも出られるわけじゃありません フランスの人がフランスのためにやる、招待レースなんです」

日本の自動車メーカーが不参戦だった時代もル・マンと日本の関係を途切れさせなかったチームやドライバーたち。  
1 2000年に初参戦ながら結果的にクラス優勝を果たしたタイサン。2 最強アウディR8を手に入れたチームゴウ。  
04年には荒聖治とともに表彰台の頂点に。3 KONDO Racingは参戦2年目の03年に横浜ゴムとジョイント。童夢  
S101を使い、ドライバーは近藤真彦、片山右京、福田良とオールジャパン体制で臨んだ。4 金子家敏率いるT2M  
モータースポーツや5 SUPER GTでもおなじみJLOCもGT2およびGT1クラスで奮戦した。6 ミスター・ル・マ  
ンこと寺田陽次郎はマツダスピードの撤退後も自ら体制を整え、08年まで参戦を続けた。7 08年に実際に学生も  
プロジェクトに関わり参戦した東海大学。8 水面下でトヨタも深く関与していたとされる08年の童夢S102。9 女  
性ドライバーとして独自の道を切り開き、海外チームから参戦した井原慶子。10 2010年代、中野信治は13年のデ  
ルタ-ADRやOAKレーシングなど自らの手で欧州強豪チームのシートを得て、複数回の参戦を実現した。







2012年、新生WECのスタートとともに挑戦を再開したトヨタ。自らが世界を牽引するハイブリッド技術を使う車両での争いだったが、表彰台の頂点はすぐには掴めなかった。

水面下でトヨタのハイブリッドプロジェクトとジョイントしてル・マンに挑むという計画が進んでいたためということが近年明らかになっている。結局リーマンシヨックなどさまざまな要因でそのタッグは実現しなかったが、以降もトヨタはル・マン復帰に向けた動きを続けていく。ほかにも08年には東海大学がY G Kと共同開発した4ℓV8ターボを積むマシンで参戦。また愛知のエンジンニアリング企業であるAIMも5・5ℓV10を製作し挑んだが、11年は東日本大震災の影響もあり、日本からの参戦はO A Kレーシングの中野のみという状況に陥った。「昔も今もA C Oは日本メーカーを求めているんです。だから11年にも金曜のオフィシャル・ダイナーに招待しています。この年のル・マ

ン・フォー・ザ・フューチャー”って企画にも日産リーフのレーシングカーを走らせたね」その想いが通じたのは12年のこと。トヨタが量産車の技術を応用した自社初のハイブリッドプロトタイプレーシングカー、T S O 3 0 ハイブリッドをT M Gを拠点に開発。レース運営でオレカと組み、デビューを飾ったのである。

14年にはポルシェが久々に復帰したことでアウディを含めた3大ワークスが激突。T S O 4 0 ハイブリッドを駆る中嶋一貴が日本人初ポールポジションを獲得するなど速さを見せるも、ル・マンではなかなか結果に結びつかなかった。そしてパワートレインを刷新したT S O 5 0 ハイブリッドを投入した16年、トップを快走するも残り6分で突然の失速。勝利を逃した。

翌17年も残念な結果に終わったトヨタだが、フェルナンド・アロンソを迎えた18年に、予選から決勝までを2台のT S O 5 0 ハイブリッドが席巻するパーフェクトレースを達成。セバスチャン・ブエミ、アロンソとともに8号車をドライブした中嶋は史上初めて日本車をドライブした日本人ウイナーとなった。

以降、22年までトヨタが5連覇を果たし、唯一のトップカテゴリーを戦うメーカーワークスとしてル・マンを支えたのはご存知のとおりだ。「ル・マンというのは単なるモータースポーツイベントの枠を超えています。彼らが『明日の自動車技術の実験場』だと言っているように、クルマの技術だけでなく舗装など様々なものが試され、活かされているんです。だから今後E Vになっても水素になっても、ル・マンはル・マンであり続けると思いますね」



ニッサンはデルタウィングなどを経て、2015年に奇抜な“FFのGT-R”で16年ぶりにル・マンへ。そのプロモーションは大々的なものだったが、惨敗。

「ル・マンは、明日の技術実験場です  
今後EVになっても水素になっても  
ル・マンはル・マンであり続けますよ」



2016年の劇的な敗北を経て、18年ついにトヨタはル・マンを制す。そのトヨタに観客らは惜しめない祝福を送った。ニッポンが初めてル・マンで追う者から追われる者になった瞬間である。

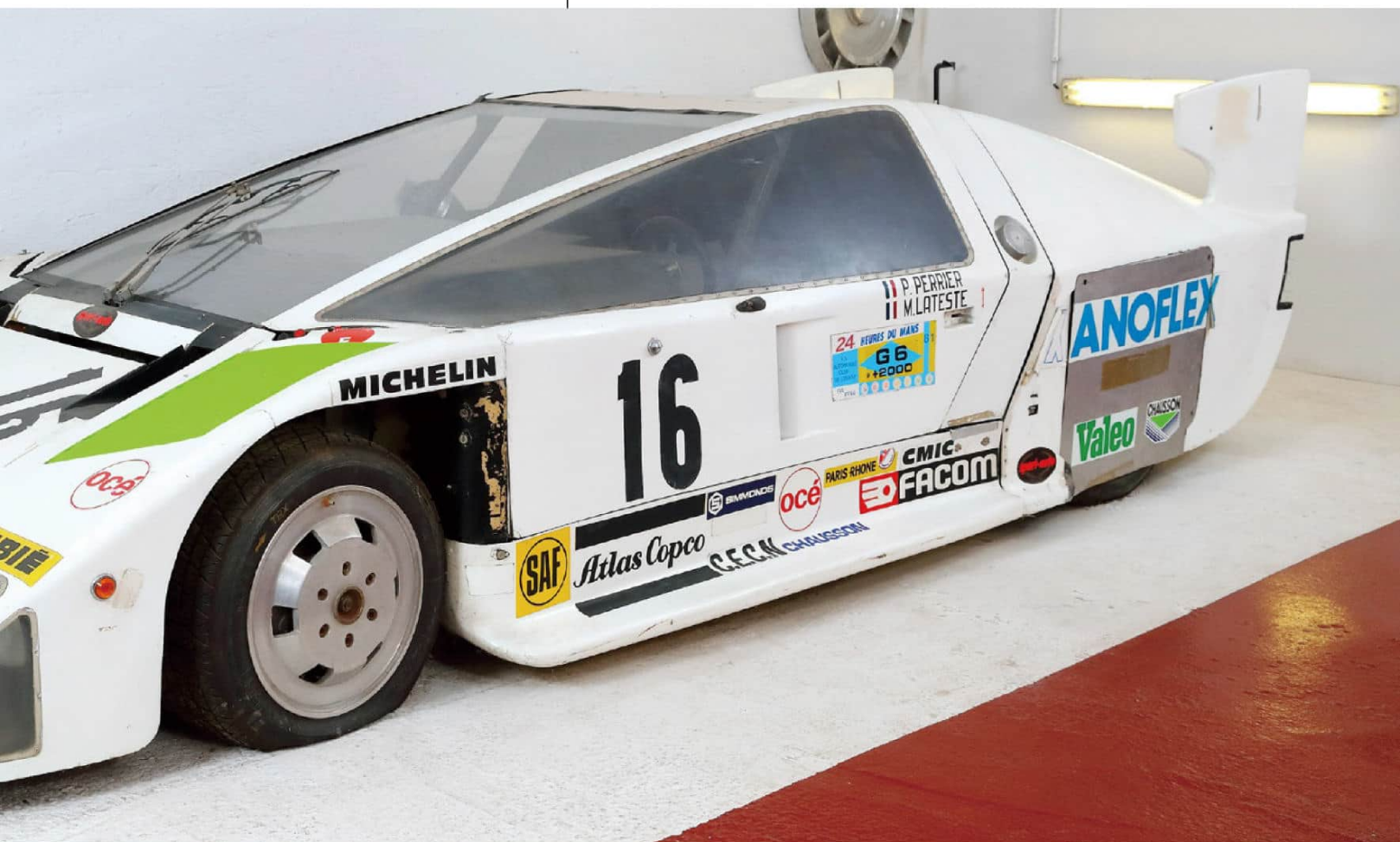
珍車中の珍車の  
現存車を発見



# 空力を極めすぎたFR 謎のArdex S80に迫る

知る人ぞ知る1981年のル・マン“予選落ち車”が現存すると聞き  
いても立ってもいられずフランスの技術コンサルタント会社を訪ねた  
奇妙なフォルムの直6搭載FRマシン、アーデックスがそこにいた――

Text/ Joe Kojima (Racing on)  
Photos/ Shimpei Suzuki, Motorsport Images, SAN-EI



カウンタックのような薄く尖った  
ノーズ、FRらしく後退したドライ  
バーの着座位置とかなり鋭角なフ  
ロントスクリーンの角度に加え、  
およそ車っぽくない形状のリヤフ  
ォルム。81年時点でもこのスタ  
イルは独特で、ほかのどれとも似  
なかった。ル・マンではグループ6  
の排気量2ℓ以上クラスに編入さ  
れ、パトリック・ベリエ/ミシェ  
ル・ラテステなるふたりがコンビ  
を組んだ。54年の優勝者モーリ  
ス・トランティニアン（当時64歳）  
を起用する計画もあったという。



(右)遮熱と最適な空力効果を追求するべく、エンジン排気は後方ではなく助手席側＝右サイドから放出される。(左)サルドウ博士は同じ年にGRIDが走らせ決勝15位で完走したローラT600の空力開発も主導していた。S80よりいくらかコンサバに映るが、こちらも「攻めた」床下構造であった。

## ル・マン24時間レース

### Part.2

パリから車で約1時間、郊外のソーボアという町の一角に、それはあった。「それ」とは本誌前号P.94最下段、1981年までの「珍車」を紹介した記事の末尾にある「アーデックスS80」なる珍奇な1台だ。「フロントエンジンでグラウンドエフェクトが効きすぎ、あえなく予選落ちした」という。カタチと結果だけで判断するには惜しい。スパークすらモデル化していないレアなマシンであることは間違いなく、調べてみたらなんと現存。これは行かねば。

残念ながら顔出しはNGとのことだったが、開発者であるマックス・サルドウ博士が応じてくれた。博士はフランスのSERRAというクルマの研究開発機関で学んだ後、80年にコンサ

バタント会社「SARRDOUSA」をこの地に設立。風洞やオートクレーブを備えて自動車メーカーやレーシングコンストラクター、航空機メーカーらとの協働で各種研究や解析、商品開発などを行なっている。近年も独自開発した複合素材によるコイルスプリングが特許を取得してアウディに正式採用されるなど、その技術力や実績は確かなようだ。

しかし実物のS80を目の前にすると、平常心ではいられない。まず「クルマ全体がクサビ型」だし、ノーズは極端に低く薄く鋭くて、SF映画に出てくる宇宙船のようなキャビンは後方にあり、リヤはリヤでまた特異な形状をしている。タイヤはスパッツで覆われ、ホイールも頻繁な





アルミパネルとスチール角材で仕立てられたコックピットの居住性は悪そう(左右の視認性は良さそう)。シートの隣にトランスミッションが置かれ、フットボックスのすぐ横にエンジンがあるという構造。

交換作業には向かなさそうなデザインだ。

「S80はレースで勝つためではなく、あくまでデモ・コンセプトカー、自分の空力理論を実証するためのマシンです。私はコリン・チャップマン氏よりも前の73年にグラウンドエフェクトを発見、レーシングカーに活けると確信していました。だからS80のダウンフォースは目標値1000kgで、その大半は床面で発生しています。車体は薄くウイングも小さくしてドラッグを減らし、最高時速は325kmを想定していま

サルドウ氏の当時と今を伝える資料。「元顧客リスト」には80年代のフェラーリF1やミナルディ、マーチャローラに905の風洞モデルを製作したというブジョー、エールフランスなどの名があった。



過去作のエアロコンセプトモデルとともに倉庫に置かれるS80。姿も色も40年以上前のままだが、カウルは劣化して開閉不可だった。

した。メディアや支援者からは好評で、ドライバーのフィードバックも良好でした」と博士。

しかし長い直6エンジンは室内ドライバー傍に置くハメになり、肝心の空力効率も博士の見立てどおりとはならなかった様子。当時を回想してどう思いますか?と尋ねたら「実におもしろいけど、ひどく疲れる経験でした」と笑った。これもまたル・マンの歴史の一部。

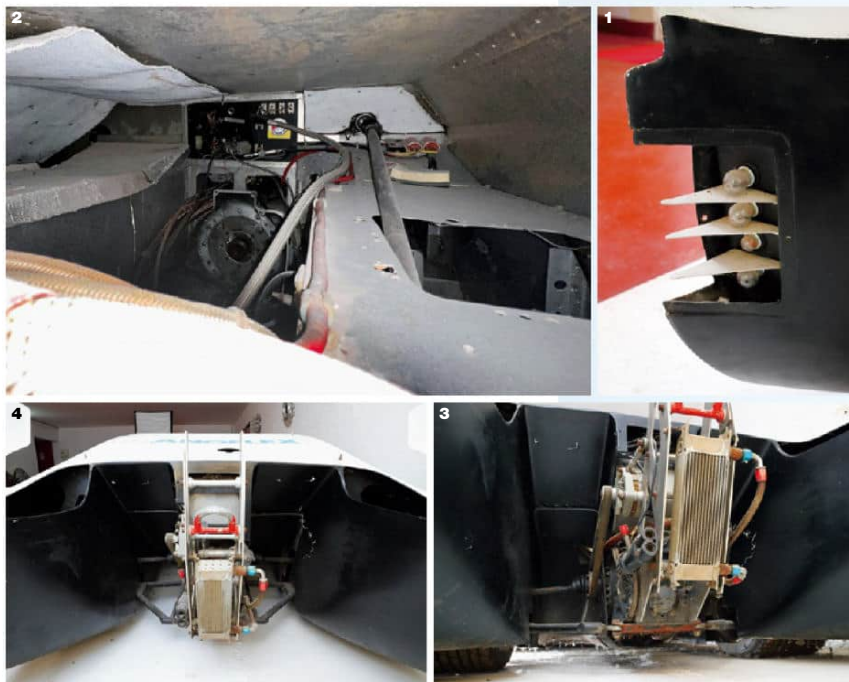
Ⓡ





1ヘッドライト照射範囲拡大のためか、ノーズ両端までクリアになっている。2ラジエーターにエアを導くスリットは極端に薄い。3フロントタイヤフェンダー上部のルーバー。4タイヤハウス内の乱流を整えて後部へ流すため(と思われる)エアアウトレット。5グループ5レースでBMWが多く履いていた、タイヤとリムが一体設計というミシュランTRXを履く。エアロディスクホイールは……まさか6穴式!? 6最高速向上を狙ったリヤタイヤのスパッツはノンオリジナルのようで、金属製に改められていた。

1視認性が少々不安な、奇抜なデザインのテールランプ(上から3球目がウインカー)。2このマシンのキモと言える渾身のカット。エンジンルーム前方からキャビン側のバルクヘッドを望む。手前の大きな凹みにBMW製直6エンジンが搭載され、一部はキャビン内に食い込んで置かれた。右側の棒はステアリングシャフト。34大きく幅広いエアロトンネル。ドラシャで駆動するオルタネーターをセンターに配している。



### アーデックスS80 [1981]

全長×全幅×全高	4570×1830×1090mm
ホイールベース	2540mm
トレッド(前/後)	—mm
サスペンション	—
車両重量	760kg
エンジン型式	BMW M88 (M1用)
エンジン形式	直列6気筒DOHC
排気量	3497cc
最高出力	470ps/8500rpm
トランスミッション	ヒューランド製VG

実戦のS80は予選2日間で25周しか走れず、タイムも下位クラスより遅い4分05秒台どまりで130%規定を満たせずDNQとなった。



# 途切れぬ情熱と新機軸の数々——愛すべき珍車たち この挑戦史こそ、ル・マン

Part.2  
**1982**  
↓  
**2022**

グループC時代到来以後も、ル・マンには新技術へのトライや珍車が次々登場する前号に続き、ここではそれらのなかから編集部が20台の珍車を選出した「セカテバ・ブジョー」はメジャーと判断して割愛、本誌489号をご覧ください

Text/Shinji Hayashi Photos/NISSAN, Motorsport Images, XPB Images, SAN-EI



**1982** | **ポルシェ935 L1** Porsche 935 L1(エントラント:Akin Racing)  
パイプフレームで出直します

シルエット時代の雄935も晩期になると欧米でバリエーションが多数存在。IMSA GTXの常連ボブ・エイキン一台もファブカーにてパイプフレームから作り直した過激なもの。ル・マンだけ見ている者には珍車と映ったかも。このクラスは2.8ℓターボ。レースでは15周ガス欠リタイヤのお粗末。日本の耐久ではRX-7に同類がいた。



**1982** | **ミラージュM12** Mirage M12(エントラント:Grand Touring Car Inc.)  
アンドレッティ親子に非情な失格

かつてのJW ガルフ・フォード陣営を引き継いだ米ハーレイ・クラクストンからの参戦。タイガ製シャシーとコスワースDFL (3.9ℓ V8) で予選タイムは9位相当。ところが決勝当日になって車検委員から「オイルクーラーの位置が危険」と難癖をつけられ、失格→DNSの憂き目に。二度と国際舞台に再登場しなかった悲運な一台。



**1983** | **ランチアLC1** Lancia LC1(エントラント:Sivama Motor Griffone)  
傑作バルケッタをクーペにしてリサイクル

82年WEC富士で956と真っ向勝負をしてみせたグループ6仕様LC1 (1.4ℓ 4気筒ターボ) は、ワークスの最新LC2開発にともない「燃えないゴミ」と化し、元フェラーリのダニエル・オーデットが監督するシバーマ・チームが引き取っての参戦。オスカー・ラウリのドライビング時は侮れぬ速さを見せたがル・マンでは完走ならず。



**1983** | **ハリアーRX83C** Harrier RX83C(エントラント:Peer Racing)  
忘れ去られたロータリーCカー

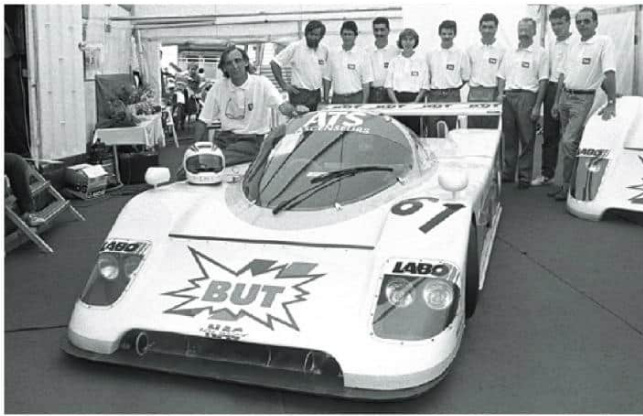
マツダUKの援助を受けてイギリスの小 Konstruktor、レイが製作。2ローターのマツダ13Bはアンダーパワー気味だったが、スパ1000kmでは総合14位=C2クラス優勝 (ただし完走1台)。しかし83年ル・マンではあえなくDNQ、日本部隊マツダスピードのそら豆こと717Cがコロコロ走ってクラス優勝する様を横目に退散した。



**1987** | **シェブロンB36** Chevron B36(エントラント:J.Thibault)  
4輪スパッツでナメクジに変貌

70年代後半の富士GCシリーズを知るファンならシェブロンB36はともポピュラーな存在。10年後、屋根を付けて4輪をスパッツで覆ったら、あ〜らC2マシンに早変わり。これぞSDGs、持続可能なレーシングカー。エンジンはROCクライスラー4気筒3ℓ。しかし最後尾からスタートして18周後、事故で消えましたとき。





**1990 ノルマM6** Norma M6(エントラント:ASA Armagnac Bigorre)  
W型12気筒は1周もできず

70年代前半ルノーに在籍したギ・ネグルが独立してMGNを立ち上げ、3.5ℓ W型12気筒(4気筒3バンクずつで、それぞれ60°)ロータリーバルブエンジンを製作。89年にAGS-F1に搭載するはずが頓挫し、弱小コンストラクターのノルマが当初予定のコスワースV8ではなくMGNに換装するも、予選では少し動いただけで諦めた。



**1985 ストランデル85** Strandell 85(エントラント:R.Strandell)  
スウェーデン製混血C2マシン

ドイツのTOJのモノコックにロテックのボディを被せボルシェ934のエンジンを搭載したスウェーデンはヘルシンボリ産C2カー。当地のボルシェディーラーが企画。ロテックの名前とカタチは84年全日本耐久チャンピオンカーとなったBMW 6気筒搭載のロテックM1Cでおなじみのはず。スタンレー・ディケンズらが乗るも残念DNQ。



**1992 ブジョー905スパイダー**  
Peugeot 905 Spider(エントラント:Welter Racing)  
センターシートは「GC21」のお手本!?

当時グループCに大々的に打って出たブジョー905のプロモーションとして始められたフランス国内向け短距離レース車両。ボディと4気筒2ℓエンジンとミッションは共通で供給され、シャシーを各コンストラクターが独自に製作する珍しいワンメイク。F3級シャシー流用で体裁こそ整うも台数稼ぎなので完走なんか端から狙ってません。



**1990 イーグル700** Eagle 700(エントラント:P.Canary)  
最大排気量10200ccが泣く遅さ

ダン・ガーニーのイーグルとは無関係。IMSA-GTPファンなら一瞥して83~88年に活躍していたシボレー・コルベットGTP(ローラT710)の残滓であることがわかる。ル・マン史上最大排気量となる10.2ℓ V8はGMに迷惑がかからないよう(?)イーグルを名乗った。予選でのポール・カナリー氏のタイムは5分39秒02。



## ル・マン24時間レース Part.2

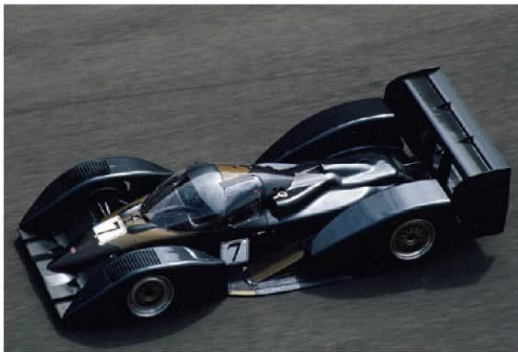
**1997 | BRM P301**

50~70年代にF1で活躍した名門BRM。実業家ジョン・マンガレッチがBRMのオーナー家から承を得て復活計画を推進。しかし3.5ℓ BRM改ウエスレイクV12は20周でエンジン故障。97年に元F1のパシフィックレーシングの手に渡って、3ℓニッサンV6ターボに換装しP301として再挑戦したがこちらも15周でエンジン故障。



**1992 | BRM P351** (エントラント:British Racing Motors)  
大英帝国の名門、復活せず





**1993** **アラード J2X-C**  
Allard J2X-C(エントラント: Allard Holdings)  
昔の名前と未来的「バットモービル」ボディと

50年代ル・マンの常連アラードの名前使用権を得て、数名のジェントルマンドライバーやエンジニアが90年から企画。F1用コスワースDFR(3.5ℓV8)流用に落ち着くが、ホンダとの話もあったとか。欧米でテスト後、93年ようやくル・マン・テスト日に臨むも最高速は277km/hにとどまり、空力全面見直しの必要を悟り撤退。



**1993** **MIG M100** (エントラント: Georgia Automotive Mig)  
モンテカルロとジョージアを行ったり来たり

モナコ在住の富裕なイタリア人F2選手フルビオ・バラビーオが企画し頓挫したスーパーカーがベース。同じくモナコ在のジョージア(グルジア)人アレクサンドル・マリアナシュビリが引き継ぎ、元来スーパーF1用だった3.5ℓモーターモデルニV12を搭載してル・マンに挑戦し(予選落ち)、のちにランボルギーニV12に換装して数戦に出場。



**1997** **エレムV6** Helem V6(エントラント: RJ Racing)  
ルノー・スピダーに屋根盛り一丁

ロータス・エリーゼの線を狙ってルノーが作ったミッドシップ軽量スポーツがスピダー。フランスに数ある小規模メーカーのひとつRJレーシングがルノーの許諾を得て、それをベースにルーフを付けたレース仕様がエレム。フランスやイギリスの国内GTレースではそこそこ活躍したが、ル・マンでは97~98年も予備予選落ちに終わった。



**2002** **スパイカーC8ダブル12**  
Spyker C8 Double 12(エントラント: Spyker Automobielen NL)  
君知るや、昔々オレンジ色の武勇伝を

1907年北京~パリ・レース完走で知られる珍しいオランダ車。99年に復活、2006~07年にかけてはF1GPにも参戦(ミッドランドから買いフォースインディアへ売る)。マダー・チューンのBMW 4ℓV8を搭載。ル・マンには10年まで参戦し、最高は09年のC8ラビオレットによるGT2クラス5位=総合25位。21年に破産した。



**1997** **マトリクス MPX-1** Matrix MPX-1(エントラント: Matrix Motor)  
ニッサンNPT90のなれの果て

IMSA-GTPで日産の実働部隊を担ったエレクトラモータースはNPT1へと改組、NPT90は90~91年にかけて優勝を含む入賞多数で活躍。しかし日産の93年撤退=NPT1解散によってその一部がマトリクスの手に移り、ル・マン用スパイダーへと変身。しかし予備予選の8日前、ハリウッドの工場で梱包中に地震に遭いカウルを損傷、なんとか走るもDNQ。

アメリカの実業家ドン・パノスは個性的な市販スポーツを転用して97年にル・マンへ送り込んだ。98年の予備予選にはル・マン初のハイブリッド車も投入。99～04年にかけては最上級LMP1にも時代錯誤的なフロントエンジン車でチャレンジ。だが00年と03年は総合5位。フォード系エラン製6ℓV8は独特の排気音で魅了。左後方に着座するスタイルもカッコイイ。シャシーはレイナードが関与。



1998 | パノズQ9 ハイブリッド



1999 | パノズLMPロードスターS  
Panoz LMP Roadster S(エントラント:Panoz Motorsports)  
形と音と速さで、オジサンたちは痺れます

2015 | ニッサンGT-R LM NISMO  
Nissan GT-R LM NISMO (エントラント:Nissan Motorsports)  
野心作はカルロス・ゴーン体制と共に去りぬ



3ℓV6ターボをフロントに搭載した前輪駆動プロトは、前作から一転して頭でかちなスタイルに。出走3台とも3分37秒で予選30～32位。LMP1-Hクラスのライバルたちからは20秒遅れだが、LMP2(ニッサン4.5ℓV8NA)よりは2秒速い。1台が24時間を走り切るも周回数不足でDNC。興味深い新機軸は結局実を結ばず。



2002 | モーガン・エアロ8 GT  
Morgan Aero8 GT(エントラント:Dewalt Racesports Salisbury)  
クラシックはいつまでも

もともと3輪のメーカーが手作りする4輪ロードスター、そのスタイルは1936年以降基本的に不変。時代によってトライアンフやローバーエンジンを多用したが、2002年と04年ル・マン参戦時はBMWの4ℓV8。04年は24時間走り切ったがDNC。ジョンプル魂の心意気が良い。スバル360も魔改造してぜひル・マンに出てほしい。



2008 | エプシロン・エウスカディ ee1  
Epsilon Euskadi ee1(エントラント:Epsilon Euskadi)  
名前だけはとってもイイ

2010年にF1GP参戦話があったので名前こそ知られるが、08年のLMP1カーはいたって凡庸。5.5ℓジャッドV10を搭載し、中野信治らトリオは予選15位、レースは2台とも前半で脱落。エプシロンとはEのこと。Euskadiの「eu」は英語ならユー、ドイツ語ならオイ、スペイン語ならエウと発音し、チームの本拠地バスク地方を意味する。

2012 | デルタウイングLM12  
Delta Wing LM12 (エントラント:Highcroft Racing)



イギリス人ベン・ボウルビー設計の奇怪な実験車。一見3輪車のような超ナロートレッドと軽量が特徴。もとはインディカー用に計画されパノズやAARがかかわったが、4気筒1.6ℓターボ供給者の日産が引き継ぎ、14年にはクーペに変身すると同時に、3気筒1.5ℓターボとバッテリー蓄積電力走行併用のハイブリッド車になった。

2014 | ニッサンZEOD RC  
Nissan ZEOD RC (エントラント:Nissan Motorsports Global)  
「走る三角錐」は電気とエンジンを併用





ゴルフのダート・メカニックコットンジャケット。2003年に制作されたもののリバイバル版ながら、新たに施された汚しの加工や左胸のレザー 스트라이ブが今作の特長。4サイズ展開。3万6300円。



### 917Kか787Bか499Pか… 全部欲しい新作ポスター

マシンのカラーリバーリーやイメージを増幅させてアートへと昇華する「リカルド」の新作よりル・マン関連3作。話題の499Pとディレイニエの917Kのほか4ローターの咆哮が聞こえてきそうな787Bも登場。70×50cm。各1万3200円。



ル・マンとS.マックイーンがコラボして生まれた二つ折りウォレット。ナッパレザーに両者のロゴがあしらわれ、裏面にはサインプリントも。収納パッケージも超絶カッコイイ。13.5×9.5cm。4色あり、各1万6500円。



レーシングエンタープライズにササるデザインが人気の「ワゾンモータース」から「シフェール 917」と命名された新作ポロシャツ。その名のとおりジョー・シフェールとその愛機917の配色をビビッドに表現した。1万7600円。

ル・マン24時間レースの公式グッズから、スマホやPCに貼りたい切文字ステッカー2種3品。サルトのコース図が描かれたタイプとシンプルな「24h」を象ったタイプがある。8.4×8.4cm。各1100円。



## 03

ル・マンの  
カルチャーにふれるコラム

### グッズとウェアで祝う100周年 ル・マンで彩る日常

問：モトリーモダLUCE  
☎042・443・8567



P56で本人がオススメしたジャッキー・イクス公認グッズの新作は右下のウィークエンドレザーバッグをベースにイクスのヘルメットカラーを模したものの。サインのエンボスワッペンがアクセントになっている。8万8000円。



### 生ける伝説 イクスとのコラボ品

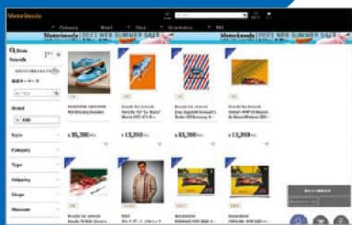
マックイーンのものと同様に、イクスもル・マンとコラボした二つ折りレザーウォレットが発売された。ジャケットやバッグと同じネイビーで、トータルコーディネートもバッチリ。特製パッケージ入りで、1万6500円。



公式ロゴを配した「ウィークエンドレザーバッグ 72H」は24時間×3=72時間(2泊3日)の旅行にぴったりな容量でビンテージ感と鮮やかなカラバリが魅力。72×45×24cm。各6万6000円。

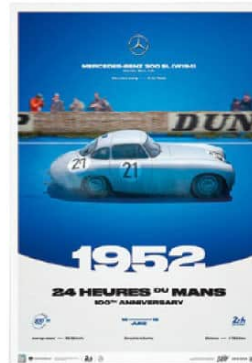
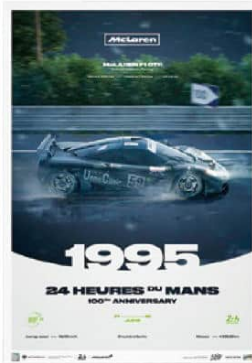
## 通販はこちら

モーターモータ公式オンラインストア  
www.motorimoda.com



## 3サイズ展開の 美しい記念ポスター

100周年を記念した「オートモビリスト」のグラフィカルなポスターシリーズ。歴代優勝車から右の9種が選出され、新たに今年の499Pも発売に。縦長70×50cm/1万6500円と横長40×50cm/6050円、同21×30cm/3850円という3サイズで展開される。



## ル・マン24時間レース Part.2

### 話題の新製品、続々！

ル・マン関連以外にも新作が多数到着。なんとドリキン土屋圭市とのコラボが始まり、Tシャツ(5500円)とボロ(8800円)が発売に。



オートモビリストの新作ポスターにはこんなものも。生沢906に角田、6輪たいれるまで！



### おしゃれエンズー向け靴下 ル・マン関連柄も続々登場

レースファン御用達のオシャレ靴下ブランド「ヒールトレッド」からル・マン関連柄をピックアップ。サイケな桃豚かて悩むアナタは両方買おう。レギュラー丈は各1650円で、夏場に嬉しい1320円のショート丈もある。



## LXXXIV Grand Prix d'Endurance les 24 Heures du Mans 2016

# 歴史



“幻の384周目”を終えて動かなくなったトヨタTS050をクレーヤマーシャルが退避させる。コックピットの中には首を垂れる中嶋一貴の姿。右端に見えるチェッカーフラッグがなんと虚しい。

### 第84回ル・マン24時間

2016年6月18～19日 13,629km×24時間 参加60台/予選出走60台/決勝出走60台/完走44台 2-2グリッド左上位 15:00スタート 晴れ・曇り/ドライ

Pos.	No.	Driver A	Driver B	Driver C	Machine	Cyl.	Disp.	Class	Laps	Distance	Ave.Speed	Qty.	Time	Grid
1	2	R.デュマ	N.ジャン	M.リーブ	ボルシェ919ハイブリッド	V4	2000t	LMP1-H	384	5232.90km	218.0km/h	3	19'733/B	1
2	6	S.サラザン	M.コンウェイ	小林可夢偉	トヨタTS050ハイブリッド	V6	2400t	LMP1-H	381	5192.06km	215.8km/h	3	20'737/A	3
3	8	L.ディ・グラッシ	L.デュバル	O.ジャービス	アウディR18	V6	4000dt	LMP1-H	372	5069.37km	210.7km/h	3	22'823/A	6
4	7	M.フェスラー	A.ロッチラー	B.トレルイエ	アウディR18	V6	4000dt	LMP1-H	367	5001.19km	208.1km/h	3	22'780/B	5
5	36	G.メネゼス	N.ラビエール	S.リシエルミ	アルピーヌA460・ニッサン	V8	4494	LMP2	357	4864.86km	202.6km/h	3	37'225/B	11
6	26	R.ルシノフ	W.スティープンス	R.ラスト	ORECA 05・ニッサン	V8	4494	LMP2	357	4864.81km	202.3km/h	3	36'605/C	9
13	1	T.ベルンハルト	M.ウエバー	B.ハートレー	ボルシェ919ハイブリッド	V4	2000t	LMP1-H	346	4715.04km	196.3km/h	3	20'203/A	2
18	68	J.ハンド	D.ミュラー	S.ブルデー	フォードGT	V6	3500t	LMGTE-P	340	4633.31km	193.0km/h	3	51'185/B	28
29	12	N.ブレスト	N.ハイドフェルド	N.ピケJr.	レベリオンRワン・AER	V6	2400t	LMP1	330	4496.83km	187.1km/h	3	27'348/C	8
nc	5	A.デビッドソン	S.ブエミ	中嶋 一貴	トヨタTS050ハイブリッド	V6	2400t	LMP1-H	384	5232.94km	216.8km/h	3	21'903/A	4
R	46	P.ティリー	M.ベシェ	平川 亮	ORECA 05・ニッサン	V8	4494	LMP2	241	アクシデント			3'39'375/B	15
R	47	松田 次生	M.ハウソン	R.ブラッドリー	ORECA 05・ニッサン	V8	4494	LMP2	116	電気系統			3'39'436/C	17

・最速ラップ: 小林可夢偉(トヨタ) 3'21"445 243.562km/h=151.343mph 81周目

# 残り3分半の悲劇、トヨタ力尽く

残り1時間でのトラブル→トップ交代劇は過去に何度かあった  
しかし、これほど残酷なエンディングはかつて例がない  
優勝車と同一周回ながら最終周の“タイムオーバー”で順位ナシとは……

Text & Data/Shinji Hayashi Photos/AUDI, PORSCHE, TOYOTA GAZOO Racing, Motorsport Images

23時間52分経過、残り8分。首位を行く⑤トヨタは382周目を3分30秒433で走り終え、383周目に入ったところだ。つい先ほどまで、わずか35秒差で2番手につけていた②ポルシェはちょうどこの時、最後のルーティンピットを行ない、差は1分半に広がった。

2012年からの新生WECル・マン24時間で、トヨタのハイブリッドカーは予選3位&リタイア、予選4位&決勝2位、予選1位&決勝3位、予選7位&決勝6位と敗走を続けてきていた。しかし燃料流量制限の規則変更に伴い、トヨタは従来の3.7ℓ V8NAから2.4ℓ V6ターボに変更した新型TS050によって本気で勝ちを狙っていた。アウディの新型R18（4ℓ V6ディーゼルターボ）よりも前年の覇者ポルシェ919ハイブリッド（2ℓ V4ターボ）の方が手強そうだったが、残り8分でどうやらそれも振り切った。念願の初優勝が目前に迫ったその時、⑤トヨタのcockpitから中嶋一貴の悲痛な声が無線ピットに届く。

「アイ・ハブ・ノーパワー。ノーパワー！」

突然のパワーダウン。先ほどまで320km/hで走っていたユノディエールストレートをこの周383周目は198.5km/hで通過。ピットとの交信で解決策を探りながら走り続ける⑤トヨタはピットロードには入らず、首位のまま最終コーナーを立ち上がるがそこで息絶え、コントロールラインを超えたコース上で止まってしまった。時刻は午後2時56分33秒。その383周目のラップタイムは4分36秒370。それからわずか6秒後、自身の383周目を3分23秒435で走った②ポルシェが⑤トヨタの左脇を擦り抜けていった。首位逆転劇にサルト中がどよめく。

その時、⑤トヨタが再度ゆっくり動き始めた。cockpit内で一度システムをリセットしたら発進できたが、またいつ止まってしまうか分か

らない低速走行だ。この時、首位②ポルシェのニール・ジャニはピットからの指示に従いペースを落とし、384周目＝最終ラップを3分59秒433で回り、24時間00分38秒449をもって勝利のチェッカー。

一方、⑤トヨタはユノディエールを最高速96.1km/hで通過、コース脇に整列したマシヤルたちが打ち振るフラッグに励まされながら最終ラップを11分53秒815で回り切り、午後3時08分26秒824に384周目を走り終えた。

しかし「最終ラップは6分以内で走破すべし」という規則に抵触しタイムオーバー、完走車44台に含まれなかった。このル・マン独特の規則は、トラブル持ちの車両がせめてチェッカーを受けようとギリギリまでピットに待機するのを防ぐためのもの。⑤トヨタがもしラインの手前で停車していたら、384周目は6分以内に収まって、「2位完走」だったかもしれない。

幸か不幸か小林可夢偉らが操るもう1台の⑥トヨタが3周遅れの2位フィニッシュを遂げたから、トヨタの面目は一応保たれた。この6分規則は翌年以降、最終周の所要タイム次第で走破周からの減算ペナルティへと改められる。最終周10～15分の場合は4周減算なので、これを当てはめれば⑤トヨタは380周して3位完走扱いとなっていた。

予期せぬ停車の原因は、ターボのコンプレッサーとインタークーラーを繋ぐカーボン製コネクションパイプの破損だったと、後になって判明する。その場のあまりにも突然で残酷な結末に、勝ったポルシェ陣営にも、2位可夢偉にも笑顔はなかった。

今にして思えば、この「残り3分半の悲劇」があったからこそ、18～22年の5連覇の喜びと重みが増すというものだ。こうしてトヨタも晴れてル・マン100年史の一員となった。 R



エンジンと回生モーターを併用するハイブリッド新時代が到来したル・マンで、ポルシェは前年に続いてラッキーな2連覇。この記念撮影後、ピットロードを跨ぐように上方に設けられた巨大な表彰台で感動的なセレモニーが始まる。

## ル・マン24時間レース

### Part.2

1 トヨタは小林可夢偉らが駆る6号車が2位。2 ハイノーズが特徴的なアウディの新型R18。ディーゼルターボ、ハイブリッドモード時の4WDを生かし、エネルギー貯蔵システムを大変更。3 ポルシェのエースカーは前半戦で冷却ポンプ交換のため1時間をロスして後退。1回のスリント＝ポルシェ13周、トヨタ14周の差がトヨタ優位に働くはずだった。



# これからが楽しいル・マン、また来年。

レース前にも後にもいろいろあった今年のル・マンだが、とにかく無事に100周年を祝う一戦を終えられたことを喜びたい。コロナ禍がもうあと1年でも長引いていたらこうも盛大に「世紀のお祝い」なんてできっこなかったし、本誌だってこんなボリウムで盛り上がれなかった。いや本当によかった。ありがとう。

下の写真を見ればわかるとおり、今年は入場規制も撤廃されてチケットは即完売「コロナ前」を超える約30万人の来場があったという。実に喜ばしいし、今年のハイパーカークラスの活況ぶりを見れば「さも、ありなん」と思う。トヨタ関係者とファンにとってみれば政治的な側面がどうしてもチラついて思い返したくない結果だったかもしれないが、彼らが現在のル・マンの顔であり主役であり「ファミリー」なのだということも強く感じられた。もはや挑戦者でもなければ「お客様」でもないのだと。

それは豊田章男会長が授賞したりACOが次代のエネルギー源として水素を認定したという側面にも透けて見える。今後もずっと彼らがこのレースを牽引していくことは間違いない。

今後といえば、来年からのル・マンはもっと盛り上がる。今年の7メーカーに加えてアルピノーヌ、BMW、ランボルギーニ（とイソツタ）が参入するとされ、実に10ものブランドがサルトで耐久王の座をかけて争うのだ。私はもう今

から101年目のル・マンを楽しみしている。……とキレイに特集を締めようと思ったら、板橋フジヤの藤田マスターから見逃せない新商品情報が届いたので急遽掲載する。

こちら『Ultimate Works Porsche 962』はその名のとおりボルシェ962の「すべて」を1冊にまとめた究極の1冊（いや3冊）だ。全編英語で総ページ数は1400を超え、発行部数は世界限定962部。設計思想から細部の詳解から個体履歴総覧までまるっと網羅している（実は本誌もJSPC車の写真提供などで協力してたりする）。買って損なし！



世界中のCカーファンやボルシェエンスーから熱視線を送られている究極の962本（IMSA仕様も載っているから962Cと銘打たない）。総重量は13kg、価格は24万2000円（税込）。お問い合わせは「フジヤ」まで！（価格は為替レートにより変更となる場合があります）



ル・マン24時間レース  
Part.2



# auto sport Web shop

オートスポーツ公式通販サイト

あらゆるモータースポーツ関連  
グッズをご紹介します

<https://as-web-shop>



## スクーデリア アルファタウリ チーム 日本限定 角田裕毅 ヘルメットポーチ



ジッパー付きヘルメット  
型ポーチ。  
メジャー機能付きのリール  
ポーチはバッグなどに  
取り付けることができ便利  
です。  
またポーチの裏にはカー  
ドホルダーが付属されて  
います。

品番: SAT-ES-2319  
価格: 3500円(税込)

## TEAM KUNIMITSU 2023 フルカラーバスタオル



まるでポスターのような鮮やかなフルカラーで  
マシンがプリントされたオリジナルバスタオル  
です。

品番: TK-2312  
価格: 5000円(税込)

## オラクル レッドブル レーシング チーム マックス・フェルスタッペン Tシャツ

カーナンバー「1」が背中に  
大きくプリントされたTシャ  
ツです。



品番: TU3144  
価格: 7150円(税込)

## 無限MUGEN エンボス Tシャツ



グレーのオリジナルメラ  
ンジ生地を採用し、フロ  
ントに「MUGEN」ロゴ  
をエンボスで表現したT  
シャツです。  
アクセントとして襟もと  
にオレンジの「MUGEN」  
ロゴ入りラインを縫い付  
けてあります。

品番: 90000-XYM-602A  
価格: 4950円(税込)

## TOYOTA GAZOO Racing WRC チーム 勝田貴元 ドライバーキャップ



フロントに大胆にGR  
ロゴを刺繍でデザイン  
した勝田貴元選手のド  
ライバーズキャップ。  
サイドにドライバーネ  
ーム、国旗、サインが  
刺繍されており、後頭  
部にはTGRチームロゴ  
のPVC素材ワッペンが  
付いています。

品番: TOY17D5C  
価格: 3850円(税込)

**01**  
**SPARK**

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



塗り分けや細かいスポンサーロゴが多い19号車で実車と見比べれば、その再現力が異様に高いことを実感できるだろう。実物の満足度も相応に高い。

**今年のGT500がもう来た!**

昨冬、2022年12月1日発売の本誌上で私はスパークが初めてリリースしたスーパーフォーミュラ(SF)を目の前にして「今年のこの時期に、今年のマシンがすべてモデル化されているなんて!」と驚き、スピードとクオリティを絶賛し、同時に「これならぜひSUPER GTマシンにも期待したくなる」と書いた。いま思えば水面下でその交渉はなされていたのだろう、その数か月後に23年からの独占モデル化契約締結が発表され、開幕後には予約注文書が一斉に発せられた。春の静岡ホビーショーでは早くも試作品が展示され、その本気度には

鬼気迫るものを感じていた。しかしGT500はSFと違って3種のマシンがあり、各チームで仔細に仕様が異なる。モデル化はなんとかなくても、年内発売は無理なのではと思っていた。

ところがどうだ。これを書いている7月中旬の時点で当年車14台がここまで出来上がり、今か今かと発売を待っているのだから恐れ入る(14号車だけ撮影に間に合わなかったが、もちろん生産目前のレベルにある)。いずれもシャープな作りで超精密、クオリティに不満はまったくない。というが今すぐ欲しい。もうすぐだ! **📌**

## レーシングオン×エムエス・モデルズ

「ル・マンといえばスパーク」「スパークといえばル・マン」だったが  
今後は「ル・マンもスパーク、SUPER GTもスパーク」となっていく  
衝撃の独占モデル化契約から数カ月、早くも当年車が勢揃いだ!

Text/Joe Kojima(MS-models)

Photos/SPARK/MINIMAX, Motorsport Images



F1やル・マン車で培われたモデル化の  
スピードと細部の再現力はGT500で  
も存分に活かされている。薄いウイ  
ングステーや立体感に満ちたホイール、  
エアロ造形の美しさなどこのカテゴ  
リーとスパークの親和性は相当高い。各  
1万2100円で、今秋より順次発売だ。

## 老舗ミニカーショップ「キッドボックス堺店」が移転 駅から1分、もっと“推せる”名店に

OPEN!

本誌読者にはおなじみ、神奈川県大和市にある老舗ミニカーショップ、キッドボックス  
その“西の拠点”である大阪・堺店が新たに移転しリニューアルオープン!

Text & Photos/Joe Kojima(MS-models)



1 もちろん1/43ミニカーの最大勢力であり定番のスパークは豊富に揃っている。日々増えていく新製品を愛でるだけでも幸せな気分だ。2 増床して「新たな主力」に位置つけたという1/64モデルはご覧のとおり大ボリュームで展開。好きな1台を探し出そう。3 近年コレクターが増えてきているというフックトイ式のロクヨンたちもこのラインナップ（トミカとホットウィールは非取扱）。4 広く見やすい陳列と「すれ違える（ここ大事）」広さの通路、一発でわかるオススメ新製品とマニアックなブランドまで網羅する懐の深さ。5 さすがキッドボックス。1/18オートアートもこのストック量だ。



### 豊富な在庫と至上の好アクセスに驚嘆

**キ** ッドボックスというミニカーショップの名を、読者なら一度は耳にしたことがあるはずだ。本店は神奈川県にあり、特注品を発売したりオリジナルブランド「ENIF」を展開したりイベント「ホビーフォーラム」開催にも大きく関わったりと屈指の有力店として知られている（創業者の柴田幸一氏はエプロの立ち上げにも携わった）。

そんなキッドボックスの西の拠点、大阪・堺店がこのたび移転・増床してリニューアルオープンを果たした。

とにかく推したいのは最高に良かったア

クセスだ。新幹線の止まるJR新大阪駅から電車ですら約35分、メトロ御堂筋線「なんば」駅からなら同20分強で着く。ショップは駅から徒歩1分の距離であり、駐車場も周囲にコインパーキングがいくつもある。これなら通勤途中にも寄りやすいし、向かいには百貨店もあって週末の家族サービス（との併用）にも向く。最新情報に触れたいファンや実物を確認したいコレクターにとって、これは大きな強みだ。もちろん「ミニカーってどこで買えばいいの？」な新参ファンにも超絶オススメ。みなさん大阪出張時にはぜひ！ R



#### キッドボックス堺店

●大阪府堺市堺区北瓦町2-4-18-6F(南海高野線「堺東」駅より徒歩1分)  
●☎072-232-8155 ●11:00~20:00(土日祝は19:00まで) ●火・水曜定休

WEB: [www.kidbox.co.jp](http://www.kidbox.co.jp)





# TAKUMA KIDS KART CHALLENGE 2023



カートがはじめてのキッズからレースデビューを目指す小学生まで  
**チャレンジャー募集集中!!**

## TIME TRIAL

各サーキットのタイム上位者から  
ファイナル出場者を選出

**9/30(土)まで**

全国の対象サーキット  
(公式サイトを参照ください)

走行料5分1,000円～

初心者講習 / タイムトライアル

開催日時・参加料(走行料)は各会場で異なるため、  
事前に各サーキットへ直接ご確認ください。

## FINAL

全国から集まった100名が出場

**11/26(日)**

モビリティリゾートもてぎ  
パーク内レーシングカート場  
前日11/25(土)午後任意参加(走行費有料)の  
練習走行を予定

**参加無料** 保護者同伴・交通費  
宿泊費等は自己負担

模擬レース

レンタルカート(SODI LR5)を使って  
練習走行・予選・決勝レースを行います。

## ACADEMY

FINAL 上位8名(予定)

**12/16(土)**

新東京サーキット



**参加無料** 保護者同伴・交通費  
宿泊費等は自己負担

特別講習プログラム / 模擬レース

レーシングカート(ROTAX Micro MAX)を使って  
佐藤琢磨選手が直接指導します。

**参加方法** 全国の対象サーキットへ、TKKCのタイムトライアルを直接申し込みください。

**参加条件** 身長120cm以上の小学生(サーキットにより条件が異なる場合があります)

**注意** JAFカート国内ジュニアBまたは、SLカデット以上のライセンス所持者は、参加できません。

詳しくは公式サイトをチェック  
[www.takumakidskart.com](http://www.takumakidskart.com)



# auto sport

オートスポーツ

## INDY 500 2023

107th RUNNING OF  
THE INDIANAPOLIS 500

「インディー」  
勝算と、  
誤算と。

インディ500の  
“異常な世界”

強豪CGRと戦い抜いた  
“マンス・オブ・メイ”

インディ500トリア  
レースレポート  
完全データ＆リザルト



特別編集  
**佐藤琢磨**  
Takuma Sato x Chip Ganassi Racing

## THE BUDDIES

—ともに戦う男たち

マネージャー  
スティーブ・フューセック

専属フィジオセラピスト

百井浩平

CGRマネージング・ディレクター

マイク・ハル

CGR 11号車開発責任者

須藤翔太

驚きも、悔しさも。記憶に刻みたい一戦

### 好評発売中!

auto sport 特別編集

佐藤琢磨 2023 インディ500

定価: 1,300円 本体価格: 1,182円



おすすめ方法  
お買い求めは  
お近くの書店  
または右記まで

送料 無料

- クレジットカード払いの手数料無料
- 代金引換払いの手数料: 300円

- 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

ケータイ  
スマホから



歴史があるから、未来が輝く。

No.525

特集 | ル・マン24時間レース Part.1

[積み重ねられた歴史と名車たち]



- Greatest cars of 10 decades 時代を築いた“10”の名車
  - 出れば主役、の耐久王 ル・マンを愛し、愛されたボルシェ
  - 伝説の3台を乗り比べ フェラーリ512S vs ボルシェ917K vs ローラT70
- 雑誌コード：66731-26  
定価：1760円

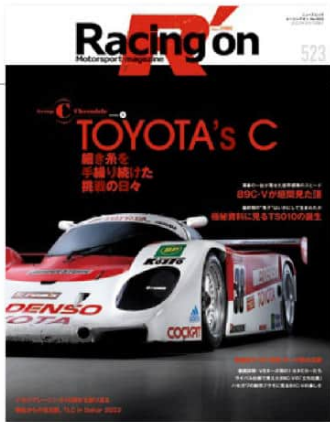


No.524

特集 | 60年代 葉巻型F1の時代

[空力戦争前夜、スターたちの煌めき]

- この時期のF1に何が起こったか 葉巻の中で進んだ車体革命
  - 行かないや、見なきゃ、勝ちはない 極東からの挑戦者、ホンダ
  - 60年代を駆け抜けた天才 伝説のスター、ジム・クラーク
- 雑誌コード：66731-17  
定価：1760円



No.523

特集 | TOYOTA's C

[細き糸を手繰り続けた挑戦の日々]

- 渾身の一台が見せた世界標準のスピード 89C-Vが垣間見た頂
  - 最終期の“鬼子”はいかにして生まれたか 極秘資料に見るTS010の誕生
  - 新規定下での “旧型”ターボ車の活躍
- 雑誌コード：66731-08  
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.17

特集 | ウイングカーの時代

[異次元コーナリングを可能にした魔法のテクノロジー]

- 先駆者ロータスの栄光と蹉跌
  - ロータスを追いかけたライバルたち
  - F1ウイングカーカタログ [1977-1982]
- 雑誌コード：66731-05  
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)





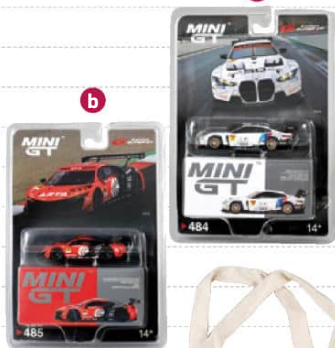
# 読者プレゼント PRESENT

**1** ロウマンミュージアム  
The Museum Book (英語)  
1名 提供: 編集部



**2** ジャッキー・イクス直筆サイン入り  
レーシングオン特注 1/43スパーク ミニカー  
ボルシェ935/78 1978 DRM ノリスリンク  
1名 提供: 編集部

**3** 1/64 MINI GT ミニカー  
各1名  
a BMW M4 GT3 2022 GT300 No.7  
b ARTA NSX GT3 2022 GT300 No.55  
提供: サンリッチジャパン www.sunrich.jp  
※希望の品の記号を明記してください



**4** BAM特注 1/43スパーク ミニカー  
24トロフィー付 トヨタGR010  
ハイブリッド 2022 ル・マン優勝  
1名 提供: 編集部



**5** 1/24 プラモデルキット  
各1名  
a トムス カラーレビン AE92 "1991 JTC"  
b ESSOトヨタ 92C-V "1992 JSPC"  
提供: ハセガワ www.hasegawa-model.co.jp  
※希望の品の記号を明記してください



**6** 2023 ル・マン24時間レース  
特製トートバッグ  
1名 提供: ル・マン専門店 フジヤ  
http://fujiya-hobby.com



**8** 1/43 ENIF ミニカー  
1名  
日産シルビア バトカー 1965  
提供: キッドボックス本店 https://www.kidbox.co.jp

**7** 2023 ル・マン24時間レース  
マップ&ミニボスター2枚付き  
大会公式プログラム(英語版)  
1名 提供: ル・マン専門店 フジヤ  
http://fujiya-hobby.com



## 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 2023年9月22日(金)  
オンライン応募コード 『Ron526』

※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 (P8~96) で良かった記事とその理由③集めているミニカーのブランドとカテゴリとおよその保有台数(ない場合は「特になし」で回答ください)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2023年9月22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部「プレゼント応募」係

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

**STAFF**

**EDITOR**

小嶋 稔 Joe Kojima

**EDITOR IN CHIEF**

高桑大輝 Daiki Takakuwa

**EDITORIAL STAFF**

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

**CONTRIBUTOR**

大内明彦 Akihiko Ouchi  
大串 信 Makoto Ogushi  
大谷達也 Tatsuya Otani  
柏木龍馬 Ryoma Kashiwagi  
鈴木紳平 Shimpei Suzuki  
林 信次 Shinji Hayashi  
藤原彦雄 Yoshio Fujiwara

**COVER DESIGN**

吉岡広樹 Hiroki Yoshioka

**DESIGN**

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

**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.526]

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：三橋泰司  
印刷：凸版印刷株式会社

**RACING ON**

PUBLISHED on 14th September 2023  
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 PRINTING CO.,LTD

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

注意!!いつもよりちょっと早いです!

レーシングオン次号 No.527  
刊行予定は **9月25日(月)**

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

最強の王者と最速の天才が見せた「夢のタッグ」  
「非リアルタイム世代」に贈る、全舞台裏  
導火線、大激突、世紀の接触——名シーン回想録  
渦中にいたホンダ、舞台となった鈴鹿、それぞれの30年  
もうひとりのキーパーソン ジョン・バーナードの仕事 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.508 F1革命車たち	No.517 F1デザイン論(付録クリアファイル付き)
No.509 F1英雄たち	No.518 We Love Gr.C!
No.510 ローターリーは死なず	No.519 スーパーシルエット Part 2
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

※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





# Racing on

ニューズウィック [レーシングオン No.526] 2023年9月14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 新宿スクエアタワー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%)