

Racing on

Since 1986

Motorsport magazine

534

特集 | 名車再検証・再評価 |

レーシング R33GT-R

“鈍重”な次男坊が発露した誉れ高きレース適性

R33 JGTC Spec
王座陥落から奪還への道のり

インタビュー
水野和敏 / 近藤真彦

ル・マンに挑んだR33
誤解と甘さが生んだ2度の敗戦劇

回想 エリック・コマスの思い出
過激な空力を徹底詳解 98年GT500
'95ル・マン22号車レストアの軌跡
松田次生が語るR33の“真実”

真の実力を披露し4年間で28勝
新時代のN1耐久キング



現代に生きる銘車たち
DAISHIN SILVIA S14 GT300



すべてのGTファンに贈る。

31年分の全車、1500台以上を収録！



※誌面やタイトルロゴは製作中のため実際の製品とは一部異なる場合があります。

オートスポーツ特別編集

JGTC / Super GT Car Complete Collections **GTカー大全集** 1994-2024

●A4判オールカラー292P ●定価：4,400円（本体価格：4,000円）

2024年

12月25日(水)発売 予約受付中!

予約申込はこちら

発売に合わせ、送料無料でご自宅へお届けします。

電話から

受注センター

☎03-5357-8802

(平日10:00~17:30)

スマホから



株式会社三栄 販売部 東京都新宿区西新宿6-22-1-26F



Photo/Hidenobu Tanaka

8 特集 名車再検証・再評価 レーシングR33GT-R “鈍重”な次男坊が発露した誉れ高きレース適性

10 前口上
不当に低い評価はレースの世界でも常識なのか!?

BCNR33 SKYLINE GT-R JGTC Spec

12 陥落から奪還へ

開発者が語るR33の“最終進化型”1998年モデルの真価

24 “A”からの脱皮、達す

回想モノローグ | 日本とR33の思い出

32 エリック・コマス

Machine Gallery

36 NISMO GT-R LM 1996 Le Mans & Road Car

インタビュー

44 水野和敏

ル・マンに挑んだR33

50 誤解と甘さが生んだ2度の敗戦劇

インタビュー

58 近藤真彦

Looking Back リザルトに見る物語 番外編11

64 1995年ル・マン24時間レース

大レストア作業を通じて95年の22号車を丸ハダカに——

66 奇跡の一台、復活までの軌跡

72 R33GT-R N1 28勝の軌跡

80 松田次生が語る“真実のR33”

「MS-models」Presents

レーシングオン × エムエス・モデルズ

88 SPARK

90 KYOSHO

現代に生きる銘車たち

92 FILE.71 DAISHIN SILVIA

Special Issue

SUPER FILM presents

4 Formula 1 Rd18 Singapore GP

98 MAZDA FAN FESTA 2024
at FUJI レポート

100 Goodwood Revival 2024 Report

102 本誌が推す写真作家・柏木龍馬が語る
「感謝と決意」

105 読者プレゼント

Others

106 次号予告



SUPER FILM presents

Formula 1 Rd18 Singapore GP

a Ryoma Kashiwagi film | 2024
RED KOMODO X | LEICA Apo-Summicron M50mm

Supported
by
RED DIGITAL CINEMA



R' on Serial Graphic



Entry List

- #1 Max.Verstappen / RED BULL RACING / Red Bull RB20 / Honda RBPT H002
- #3 Daniel.Ricciardo / RB / RB VCARB 01 / Honda RBPT H002
- #4 Lando.Norris / McLaren / McLaren MCL38 / Mercedes F1 M15 E Performance
- #10 Pierre.Gasly / ALPINE / Alpine A524 / Renault E-Tech RE24
- #11 Sergio.Perez / RED BULL RACING / Red Bull RB20 / Honda RBPT H002
- #14 Fernando.Alonso / ASTON MARTIN RACING / Aston Martin AMR24 / Mercedes F1 M15 E Performance
- #16 Charles.Leclerc / FERRARI / Ferrari SF-24 / Ferrari 066/12
- #18 Lance.Stroll / ASTON MARTIN RACING / Aston Martin AMR24 / Mercedes F1 M15 E Performance
- #20 Kevin.Magnussen / HAAS F1 TEAM / Haas VF-24 / Ferrari 066/10
- #22 Yuki.Tsunoda / RB / RB VCARB 01 / Honda RBPT H002
- #23 Alex.Albon / WILLIAMS / Williams FW46 / Mercedes F1 M15 E Performance
- #24 Zhou.Guanyu / SAUBER / Sauber C44 / Ferrari 066/12
- #27 Nico.Hulkenberg / HAAS F1 TEAM / Haas VF-24 / Ferrari 066/16
- #31 Esteban.Ocon / ALPINE / Alpine A524 / Renault E-Tech RE24
- #43 Franco Colapinto / WILLIAMS / Williams FW46 / Mercedes F1 M15 E Performance
- #44 Lewis.Hamilton / MERCEDES / Mercedes F1 W15 E Performance / Mercedes F1 M15 E Performance
- #55 Carlos.Sainz / FERRARI / Ferrari SF-24 / Ferrari 066/12
- #63 George.Russell / MERCEDES / Mercedes F1 W15 E Performance / Mercedes F1 M15 E Performance
- #77 Valtteri.Bottas / SAUBER / Sauber C44 / Ferrari 066/12
- #81 Oscar.Piastri / McLaren / McLaren MCL38 / Mercedes F1 M15 E Performance

GRID

- 1'29.525 / L.Norris / McLaren / 198.648 km/h
- 1'29.728 / M.Verstappen / RED BULL RACING / 198.199 km/h
- 1'29.841 / L.Hamilton / MERCEDES / 197.949 km/h
- 1'29.857 / G.Russell / MERCEDES / 197.892 km/h
- 1'29.953 / O.Piastri / McLaren / 197.703 km/h
- 1'30.115 / N.Hulkenberg / HAAS F1 TEAM / 197.347 km/h
- 1'30.214 / F.Alonso / ASTON MARTIN RACING / 197.131 km/h
- 1'30.354 / Y.Tsunoda / RB / 196.825 km/h
- 1'30.354 / C.Leclerc / FERRARI
- 1'30.354 / C.Sainz / FERRARI
- 1'30.474 / A.Albon / WILLIAMS / 196.564 km/h
- 1'30.481 / F.Colapinto / WILLIAMS / 196.549 km/h
- 1'30.579 / S.Perez / RED BULL RACING / 196.336 km/h
- 1'30.653 / K.Magnussen / HAAS F1 TEAM / 196.176 km/h
- 1'30.769 / E.Ocon / ALPINE / 195.925 km/h
- 1'31.085 / D.Ricciardo / RB / 195.246 km/h
- 1'31.094 / L.Stroll / ASTON MARTIN RACING / 195.226 km/h
- 1'31.312 / P.Gasly / ALPINE / 194.760 km/h
- 1'31.572 / V.Bottas / SAUBER / 194.207 km/h
- 1'32.054 / Z.Guanyu / SAUBER / 193.190 km/h



RACE

- 1 L. Norris / McLaren / 62Laps / 1: 40'52.571 / 182.090 km/h
- 2 M. Verstappen / RED BULL RACING / 62Laps / 1: 41'13.516 / 181.482 km/h
- 3 O. Piastri / McLaren / 62Laps / 1: 41'34.394 / 180.840 km/h
- 4 G. Russell / MERCEDES / 62Laps / 1: 41'53.611 / 180.272 km/h
- 5 C. Leclerc / FERRARI / 62Laps / 1: 41'55.001 / 180.231 km/h
- 6 L. Hamilton / MERCEDES / 62Laps / 1: 42'17.819 / 179.561 km/h
- 7 C. Sainz / FERRARI / 62Laps / 1: 42'28.610 / 179.246 km/h
- 8 F. Alonso / ASTON MARTIN RACING / 61Laps / 1: 40'53.444 / 179.126 km/h
- 9 N. Hulkenberg / HAAS F1 TEAM / 61Laps / 1: 40'55.711 / 179.059 km/h
- 10 S. Perez / RED BULL RACING / 61Laps / 1: 40'57.195 / 179.015 km/h
- 11 F. Colapinto / WILLIAMS / 61Laps / 1: 40'58.855 / 178.965 km/h
- 12 Y. Tsunoda / RB / 61Laps / 1: 41'01.363 / 178.832 km/h
- 13 E. Ocon / ALPINE / 61Laps / 1: 41'36.576 / 177.858 km/h
- 14 L. Stroll / ASTON MARTIN RACING / 61Laps / 1: 41'40.142 / 177.755 km/h
- 15 Z. Guanyu / SAUBER / 61Laps / 1: 41'49.791 / 177.474 km/h
- 16 V. Bottas / SAUBER / 61Laps / 1: 41'50.400 / 177.456 km/h
- 17 P. Gasly / ALPINE / 61Laps / 1: 41'51.630 / 177.420 km/h
- 18 D. Ricciardo / RB / 61Laps / 1: 42'22.367 / 176.533 km/h

DNF: K. Magnussen / HAAS F1 TEAM / 57Laps / 1: 36'51.906 / 174.330 km/h
 DNF: A. Albon / WILLIAMS / 15Laps / 26'00.703 / 170.606 km/h

Fastest Lap
 D. Ricciardo / RB / 50Lap / 1: 1'34.486 / 176.533 km/h



柏木龍馬 | Ryoma Kashiwagi
 Image Conceptor



superfilm5

FORMULA 1st SINGAPORE



“鈍重”な次男坊が発露した誉れ高きレース適性

特集 | 名車再検証・再評価

レーシング R33 GT-R



前口上

不当に低い評価は レースの世界でも常識なのか!?

Text/Joe Kojima(Racing on) Photos/Haru Tajima, Motorsport Images



2007年に登場して以来、長く作られ続けているR35型GT-Rにもようやく次世代R36型(?)の声がか聞こえ始めている。現行の2025年モデルが終売となり次第、その生産は終了するとアナウンスされているためだ。R36がEV化されるのか更なるスーパーカー化が進むのかはわからないが、すでに「スカイライン」の名は外れて久しく、おそらくその新型車と歴代スカGの系譜をつなぐものは丸型4灯テールランプを除いて皆無となるのではないかと。宿命的にレース参戦も視野に入っているだろうことは想像がつくが、どのみち我々があの頃あれ、熱狂し、胸躍らせた時代のGT-Rとは土俵からして異なる「別物」なのだろう。

そこで今また存在感とバリューが際立つのは、俗に「第2世代GT-R」と称される3種類のR、すなわちBNR32型、BCNR33型、BNR34型という3台だ。

1990年に登場しJTCを席巻、先行する外国車を駆逐したR32と95年に登場しJGTCでいきなり戴冠したR33、そして両車の美点やメリットを「いいとこ取り」したかのような「RB26三兄弟の決定版」、99年登場のR34。3台とも同じ直列6気筒ツインターボエンジン(RB26DET)を搭載し、いずれもレースの舞台でクルマを鍛え、高いブランドバリューを形成した。そして初代NSXやAE86、FD3S型セブンなどがそうであるように、これら3車の市場流通価値はここ10年で驚くほど跳ね上がっている。最終モデルでも22年間が経過しているというのに中古車価格は天井知らずで、取引価格は数千円とも億レベルとも言われる。

そんな第2世代Rにあって、本誌はR33の評価がR32やR34のそれと比べ明らかに、不当とも思えるレベルで低いことが気になっていた。



ジョニー・ハーバートもR33に惚れ込んだひとり。98年に正規輸出が始まった100台の最初の1台(後期Vスベ)を購入し走り回っていた。ジョニーよ、なぜナンバーがR30なんだ!



近年、いや新車当時からとにかく芳しくない評価を受けていて、「失敗作」と言われ続けてきた。先輩R32が偉大すぎたことはわかる。「同じエンジンなのにボディがデカく重くなっちゃ遅くなって当然」など吠えたい気持ちも理解はできる。物理的に嘘は言っていないし、基本的に小さく軽い方が公道でもレースでも有利だ。

しかし本当にそうだろうか。市販車ではそうであっても、それがレースの世界でも同様とは限らないことは図らずも後年のR35が証明している。寸法や重量が弱点にならない規則のレース（例えばLMGT1、例えばGT500）なら、逆に強みとなって高評価に転ずることもあるのではないだろうか。だからここで、あらためてR33を見直すことはできないか。そんな視点から始まったのが今特集だと理解されたい。

エンジンは同じでも、R32とR33では生まれの経緯と戦いの舞台が違うため直接比較はできない。エンジンも戦う舞台も同じR34に対してはやや分が悪いが、R33には世界一の舞台でその名を世界に刻んだ実績がある。そこで蓄えた知見がR35誕生の契機となったという事実も、R33を再び見直す流れに拍車をかけている。レーシングカーの素性という面では、非常に高いものがあつたはず。そう思えてならないのだ。

だから今号は日陰者にされがちだったR33をあえて主役に据え、当時の関係者やドライバーに理念を尋ねインプレッションを聞き、彼ら自身の評価を参考にしながら再検証し、あらためての再評価を様々な方向・様々な角度から下してみることにした。今なお少なくないファンやオーナーの溜飲を下げられれば幸いだ。

R

名車再検証・再評価
レーシング
R33
GT-R



BCNR33 SKYLINE GT-R JGTC Spec

陥落から奪還へ

初期JGTCにおいてはR32のグループA再活用車でシリーズを席巻していたGT-Rだがより強力なライバルが出現するとGT-RもR33の登場を契機に専用車で応戦。それでも一時は覇権を奪われたがR33は再び進化、Rたる強さを取り戻した。

Text/Makoto Ogushi, Yasuyuki Mogi Photos/SAN-EI

1995-1998





1 ニスモが走らせるJOMOは開幕戦で登場したが、2 インバル、4 ハセミなどカスタマーに行き渡ったのは1995年の第2戦からとなったR33。ル・マン車に転用されるニスモ車とインバル、ハセミ車を見比べるとドアミラー等、細かなエアロが異なる。3 オーテックがチューンしたエンジン。94年仕様とはマネジメントシステムが大きく異なっていた。5、6 サスペンションやブレーキにはR92CPなどCカーで培ったノウハウが用いられた。



1995年、全日本GT選手権(JGTC)にデビューし98年まで使われたR33型日産スカイラインGT-Rについて語るには、94年までのJGTCと先代R32GT-Rについて復習しておく必要がある。JGTCの原型は93年に始まったICL(インターサーキットリーグ)に設けられたGT部門だが、まずR32はこれに出走した。この車両が93年に打ち切られた全日本ツーリングカー選手権(JTC)で活躍したグループA車両にJGTCに合わせた改造を加えたものだったことはよく知られる。

グループAの車両規定は量産車の外観にかかわる改造を厳しく制限する一方、エンジンには比較的大幅な改造を許すという点に特徴があった。これにより公道で見慣れた乗用車がハイレベルのレースを繰り広げることになり、幅広いファンを集めた。

これに対し新たに動き出したJGTCは量産車ベースという点は同じだったが、後付けのオーバーフェンダーやウイングなどのエアロパーツや幅広い大径タイヤの装着が可能で、外観に関する改造規制は緩い一方、エンジンについては開発コストを抑制し車両性能を均等化するためパワーを吸気リストリクターで抑制・調整するという、グループAとは異なる方向性を打ち出したカテゴリーだった。

93年、ICLのGT部門に出走したR32GT-Rは、グループA車両そのままにJAFが定めたN3規定に基づいて大型のリヤウイングを装着。オーバーフェンダーでボディを拡幅してワイドタイヤを収める一方、エンジンの出力規

比較的規制の緩いN-GT車とそれと比べると厳しいLMGT1 この2車の開発はル・マン車を優先しつつ進められた

制を加えた車両だった。車両開発はニスモが主導したがあくまでもプライベーター・インパルの活動をサポートするという立場を守った。

94年、正式にJGTCが始まり車両規定も新たにJGTC用N・GT規定が定められた。これを受けてニスモはグループA用R32GT-Rに大幅な改造を加え、オリジナルの4WDからFRに作り替えた。グループAではエンジンのパワーに対してタイヤサイズが小さく制限されており、小径タイヤで効率よく大パワーを路面に伝達するために4WDが有効だった。しかしN・GT規定では駆動方式を変更できたので、パワーが抑制されても大径タイヤの使用が可能ならばFRに変更して軽量化しエアロパーツで増したダウンフォースでトラクションを稼いだ方が有利だったからだ。

駆動方式の変更にともない、トランスミッションは従来のオリジナルHパターン5速からXトラックス製シケンシャル6速へ置き換えられた。こうしてFRとなったR32GT-RのN・GT化は進行したが、その改造は最小限で、あくまでもグループAに特化して開発された車両をJGTCに転用する域を出るものではなかった。そもそもR32GT-Rのパフォーマンスはそれだけ高く、特別にJGTC専用の改造をするまでもなくレースを優位で戦えた。JGTC創設時の理念は「できるだけコストをかけずに活動できる改造車レースを確立する」という点にあったから、使い道のなくなった車両の再利用として妥当な発想であった。

ところが94年シーズン途中で、TRDがJZ

A80型トヨタ・スープラを投入するとJGTCの空気が変わり始めた。それまでもスープラはプライベーターの手でシリーズに参戦していた。しかし94年にTRDが持ち込んだスープラGTは、N・GTの車両規定が定める「同一メーカーのエンジンなら換装が可能」とする条文を受けグループC(IMSAGTP)用直列4気筒ターボ、3S-Gエンジンを搭載したJGTC専用車だったのだ。

JGTCの主役はあくまでもプライベーターであり、メーカーは表に出て技術の過当競争をしないよう、舞台裏でプライベーターをサポートする、という理念を打ち出していた。確かにTRDもその立場を守っていたが、JGTC専用の大改造を受けたTRDスープラの登場によって、水面下では徐々にメーカー間の技術競争が動き出したのである。

95年1月、R33GT-Rが発売されたことでニスモはJGTC用車両もR33へ切り替え、初めて「JGTC専用車両」を開発することになった。しかしその一方で日産は販売促進のため、R33GT-Rを使ったル・マン参戦プロジェクトを打ち出した。この結果、JGTC車とル・マン車の開発は並行して……というよりもル・マン車優先で進むことになった。

興味深いのはJGTC仕様とル・マン仕様の位置づけだ。日産がR33GT-Rを送り込もうとしたのはル・マンのLMGT1クラスであり、これはJGTC同様、量産GTカーをベースにした車両が参加を許されるクラスである。しかし量産ベース車両からの改造範囲という意味で

はLMGT1のほうが厳しく、N・GTのほうが緩かった。

例えばLMGT1規定ではサスペンションピットアップについてベース車両に対し最大20mmの公差しか認めず、レースに適したジオメトリを設定するには限界があった。LMGT1はもともとごく少量生産の高性能スーパーカーを意識したクラスであり、そこに改造を広く許せば純レーシングカーに限りなく近づいてしまうからだ。これに対しN・GTではサスペンションについてはオリジナルの形式を守れば、ジオメトリは自由に設定できた。

日産陣営はR33GT・Rを競技車両化するにあたって、FR化したうえで、市販車ではマルチリンク形式であったリヤサスペンションを単純なダブルウィッシュボーンに改めるなど、JGTC向けの設計を行なった。しかしそれではLMGT1の改造範囲を超えてしまい車両規定に合致しなくなるので、改めてル・マン用にロードゴーイングカーを1台製作、ホモロゲーションを取得した。これがNISMO GT・RLMである。つまりNISMO GT・RLMはJGTC車両をLMGT1として認めさせるために作られた「ホモロゲモデル」だった。

ル・マン車が優先されながらも、ル・マン車両と並行して開発されたJGTC用車両は95年2月にスポーツランドSUGOでシェイクダウンされたが、これはル・マン用テスト車両をそのままJGTC用にした車両だった。

グループA時代よりも幅広く大きなタイヤを装着するため、フロントタイヤハウスは外側にオーバーフェンダーをつけるとともにエンジン

ルーム側も拡張された。フレームはエンジンルームからトランクまで量産ベース車両のものが使われていたもので、ダブルウィッシュボーン形式のサスペンションアームはベース車両のサイドメンバーをくりぬいてピットアップを内部へ設けることでアーム長を伸ばし、大径タイヤに適した理想のジオメトリに近づけられた。

またRB26DET型エンジンもウエットサンプながら前後重量配分を改善するためバルクヘッドギリギリまで後退させてマウントされ、着座位置も後退した。エンジンにはJGTCの規定によって吸気リストリクターが取り付けられ、最大出力は450馬力程度に抑制されていた。これにともない、中低速域でのトルクを重視したチューニングが施された。そのチューニングは、オーテックジャパンが担当した。R33GT・Rは、R32のJGTC仕様より確実にGTマシンとして進化したものとなった。

95年のJGTC開幕戦にR33はル・マン用テストカーから転用されたJOMOカラーの車両が1台のみニスモから参戦した。LMGT1に義務づけられたフラットボトムを取り外したりブレーキを交換したりなど一部改変は必要だったが、車両そのものはLMGT1と同一だった。ニスモはル・マン・プロジェクトを優先していたため、チームへのJGTC用R33GT・Rのデリバリーが遅れ、5月の第2戦富士からインパルのカルソニック、ハセミモータースポーツのユニシアジェックスがようやく加わり、3台のR33型GT・RがJGTCを戦い始めた。すると第4戦富士ではR33GT・Rが表彰台を独占したほか、全戦で表彰台に上がる大活躍を

1996

マクラーレンの登場やスーブラの著しい性能向上 GT-Rはあっけなく王座を奪い取られてしまう

見せた。その結果、カルソニックスカイラインを駆る影山正彦が2年連続のドライバーズチャンピオンに輝いた。

翌96年もニスモはル・マン・プロジェクトを優先。ル・マン用車両をベースにJGTC用車両を作るという体制をとった。基本は95年モデルの改良版で、ロールオーバーの取り直しを変えて剛性を引き上げる一方、空力デザインが見直された。ライバル車に対しR33型GT・Rは前面投影面積が大きく、空気抵抗低減を図るため前後バンパー形状が絞り込まれた。リヤブレイキ冷却気取り入れ口も、空気抵抗を考慮してリヤフェンダー側面下部に設けたNACAダクトから導くデザインとなった。またリヤディフューザーも設けられたが、これは風洞実験などで十分な性能実証が為されないまま採用されたものだった。

1 本格的デビューは第4戦からだった96年モデル。この年JGTCを席巻したスポーツカーであるマクラーレンF1GTRやスーブラと比較するとセダンボディを基にするGT-Rのキャビンの大きさが目立つ。2 フロントバンパーはフィンがついたような形状に。3 リヤは絞り込まれ、すっきりとしたデザインになった。4 ドライサンプ化で搭載位置が下がったエンジン。5 ル・マン車同様、大型のサイドスカートは廃止。6 リヤウイングも翼端板、フラップ等デザインが変更。7 SUGOのような低速コースでは大型のガーニーフラップもつけられた。





この頃、鑄鉄ブロックを持つ直列6気筒エンジンの長さや重さがすでに運動性能面でGT-Rの重荷になり始めていた。エンジンチューンを担当するオーテックジャパンはウエットサンプだったRB26DETのドライサンプ化に踏みきり、オイルパンを薄くした分、重心高を下げた。だがR33はR32同様、エンジン下にステアリングラックとスタビライザーが通過するレイアウトになっており、重心高の下げしろは限定的ではあった。

前年に引き続きル・マン・プロジェクトの影響で、JGTCのニューマシンがユーザーチームにデリバリーされたのはシリーズ第4戦のことだった。当時ニスモはデリバリー後の車両に対しては各チームがオリジナルの改造を加えることを一部認めており、フロントカナードやリヤウイング、サイドスカート形状などに多くのバリエーションが生まれた。事前の解析やデータよりも、現場合わせの対応が有効だった時代ならではの状況である。

96年、搭載されるRB26DETには当初厳しい吸気制限が課せられて苦戦を強いられたが、新車導入の第4戦で規定が見直されリストリクター径が拡大。最大出力は約490馬力へ向上し、カルソニックスカイラインが久しぶりの優勝を飾っている。

このシーズンはJGTCに2台のマクラーレンF1GTRが参戦、全戦でポールポジションを獲得するとともに4勝を記録。それまで覇権を握っていた日産からあつけない王座を奪い取ってシーズンを制圧してしまった。またスープレの性能向上も著しく、新たにホンダがJGTC

メカニカルな面では限界まで手を加えられたR33 改良の主眼はドラッグ低減など空力性能向上に置かれた





1997



12エアを後方へと引き抜くアウトレットを設け、左右に張り出したフロントフェンダーが目立つエクステリア。34リヤウイングは大きくデザイン変更され、3次元形状の2枚フラップになった。56前後ブレーキキャリパーはニスモ自製の装着する。7エンジンそのものには大きな変更はなし。基本的には96年車の仕様を踏襲した。ただタイヤハウスをエンジンルーム内に張り出すかたちで大型化。前年車までタイヤとホイールハウスとのクリアランスが十分ではなく、それに対応する措置だった。8車体剛性と安全性の向上を主眼としてロールケージ形状も一新されている。





Cに興味を示してLMGT2クラスのNSXで参戦するなどシリーズが活発化。プライベーターが主役だったはずのJGTCCは急激にレベルアップしその様相を変え始めた。

翌97年、ホンダが無限×童夢プロジェクトの名の下にJGTCC専用設計のNSX・GTをシリーズへ投入、メーカーによる技術競争が本格化した。コンパクトな直列4気筒ターボエンジンをフロントミッドシップに搭載するスーパラン自然吸気エンジンながら徹底的に空力性能を追求したNSXと比較すると、R33GT-Rは量産モデルに近く「開発され尽くしたクルマ」だとみられていた。

王座を獲得したペンスオイルのほかにインパールのカルソニック、ニスモのZEXEL、ハセミのユニシアジェックス、さらに新規参入のARTAが98年モデルで戦った(ARTAはシーズン途中からの導入)。結果的にペンスオイル以外の98年車は勝利を挙げることはできなかったが、ARTA以外の全車が表彰台に登壇するなど、レースでの強さは見せた。98年車は基本的な作りはすべて同じだったものの車両ごとに剛性等が異なっていたといわれ、ペンスオイルと同じニスモのZEXELが表彰台1度のみと低迷したのは、それが理由でもあると当時は語られた。



1998



開幕戦前の鈴鹿テストでハセミが走らせた98年モデルのテストカー。ハセミはこれをベースにチーム独自の空力モディファイ等をシーズン開幕後にトライしていく。

しかしニスモは王座を取り戻すべく、導入から3年目、R33に改良を施し、熟成を深めて性能を引き上げた。とはいえメカニカルな面で手が加えられる箇所は限界に達しており、改良の重点はドラッグを低減しグラウンドエフェクトを獲得することによる空力特性向上に置かれた。97年モデルの外観で最も印象的なのは、後端のアウトレットからフェンダー内の空気を引き抜くため左右に張り出したフロントフェンダーだ。これは車体下面に流れ込んだ空気を引き抜き、グラウンドエフェクトを促進するためのデザインである。これに伴いエンジンルーム内の

空気を上方へ引き抜くためボンネットにもルーバーが増設された。

トランク上には3次元成形のリヤウイングを装着。キャビンの周囲を流れる空気を考慮した形状だが、後に「GTウイング」と呼ばれて同様のデザインのアフターパーツが多く出回ることになる。リヤウイングはシーズン中に様々なバリエーションが投入された。

リヤブレイキダクトは前年に比較して単純な形状となったサイドスカート後端に、迎えをつけたものが前年のNACAダクトに代わり設けられた。リヤのデифューザーは前年型よりもわずかに拡大されているが、特に目立った性能は発揮しなかったとされる。

97年はR33によるル・マン・プロジェクトは打ち切られていたが、JGTC用車両の開発は開幕に間に合わず、新車の本格投入は仙台ハイランドで開催されたシリーズ第3戦となった。ニスモはドライバーに鈴木重久里とエリック・コマスを起用、ふたりが駆るZEXELスカイラインは開幕戦で予選2位からスタートし優勝を遂げたが、これは96年車での記録だった。その後、結局97年モデルのR33はシリーズ戦で勝つことができず、GT・Rは2年連続で王座を逃すことになってしまった。

そしてR33にとってのJGTC参戦最終年となった98年、大規模な改良が加えられた。その数あるモディファイのなかでもっとも大きな

つたのが操舵系の改変である。GT・Rは大きく重い直列6気筒エンジンをフロントに積んでおり、重心や前後重量配分の面でライバルに対しハンデを負っていたことはよく知られる。しかしエンジンを低く搭載しようにもエンジンの下をステアリングラックやスタビライザーが通過する構造になっており、それらが邪魔をして搭載位置を下げるには限界があった。

こうした事情はこれまで、しかたがないものと引き継がれてきた。しかし導入4シーズン目の98年、すでにGT・Rは開発され尽くし、ライバル勢の性能向上に対抗するためには操舵系をまったく異なる構造に作り替えて配置し、エンジン搭載位置を大幅に低下させるという、これまで見送ってきた大改造に踏み切らざるをえなかったのだ。

またこれまでベース車両のフレームを全面的に残さなければならないとしていた車両規定の一部が改定され、フロントサイドフレームの前端左右を繋ぐ前面のラジコアサポートを除去することが許された。これにより冷熱系レイアウトの自由度が増したので、インタークーラーをグリル上段に水平配置し、ラジエターは下段にV字配置して空気の流れを区別し効率を上げる改造が加えられた。

ロールケージはもともとドライバーの安全を守るための装備だが、その後ボディ剛性を高めるために活用されるようになり、JGTCのGT・Rにおいてもケージがキャビンのみならずボディ前後へ伸び、パイプフレームとしても機能するようになっていった。そして98年モデルではリヤサスペンションをほぼパイプフレーム

**ライバルの性能向上に対抗するためGT-Rは
これまで見送ってきた大改造に踏み切った**

コマスと影山のコンビネーションで98年王者となったペンスオイル。開幕戦の鈴鹿で98年車の初陣を飾るとその後、第3戦仙台での2勝目を含め、全戦でポイントを得た。

JGTC用のGT-Rは98年に王座を取り戻したものの次の段階への進化が不可避な状況に立たされていた



が支える構造となっていた。またフロントのエンジンルームには車両規則でサイドフレイムこそ残されていたが、サスペンションやデフケースはリヤ同様キャンビンから伸びたパイプフレイムが支える構造となっており、オリジナルのサイドフレイムは形骸化した。

97年からシリーズへ参戦したNSXは当初、V型6気筒NAエンジンのパワーでGT-Rやスープラに対抗するのは無理だろうと予想されていた。ところが空力特性、特に車体下面で発生するグラウンドエフェクトを徹底的に追求した結果、予想以上のパフォーマンスを発揮してGT-Rを含むライバルを震撼させることになった。それまでGT-Rもスープラも、従来の「ハコ車」として空力を考えており、多くを車体上面の形状やウイング、カナードに頼っていた。しかしNSXは最新のフォーミュラカー同様、車体下面を重視してデザインされていた。

これを受けてGT-Rの開発陣も改めて車体下面の空力を見直すことになるが、ミッドシップのNSXに対しGT-RはFRレイアウトで、オリジナルの車体下面は空気が効率よく流れる形状にはなっておらず、グラウンドエフェクトを追求するには限界があった。

それでもエンジンルーム下にはスプリッターと呼ばれる整流板が置かれ、ノーズ下から流れ込む空気を上方へ向けて引き抜いてグラウンドエフェクトを引き出す工夫が為された。98年モデルではこの形状がさらに洗練され、フロントフェンダー後部を切り取ってボディ側面へ効率よく空気を抜くデザインが採用された。

エンジンは限定販売されたR33ベースの市販

影山正美

1967年5月2日生まれ、神奈川県出身。87年にレースデビューすると90年にフォーミュラ・トヨタの初代王者に輝く。その後、全日本GT選手権には94年より参戦し、日産陣営移籍初年度の98年にR33で戴冠。フォーミュラも含め、長くトップドライバーとして活躍。現在はドラテクを伝授するMasami Meetingを主宰する。



ボテボテなのにタイムが出る不思議なクルマ

「1998年に日産とワークスドライバー契約を結び、初めてテストで乗ったのが97年型のR33だったと記憶しています。前年に乗っていたスーブラはレーシングカー的な動きをしていたんですが、R33に乗って見たら動きがボテボテしてるんですよ。でもR33はすごく重い体感で曲がる時の反応も遅れ気味なのにタイムは出ている、という不思議な感じでした。その後2回目のテストで98年型に乗ってみると、エンジンのピックアップがすごく良くなっていて、このパッケージなら勝てると思ったのは覚えていますね。しかも、チームメイトは元F1ドライバーのエリック（コマス）ですからね。彼はコントロール能力が高くて、どんだけマシンが暴れてもスピンしないし、ウエットでもめちゃくちゃ速かった。そのエリックと遜色ないタイムで走ることができたから自信にもなり、その年のチャンピオン獲得にも繋がりました。一番記憶に残っているのは98年の開幕戦で、スタートドライバーを任されたレース。タイヤメーカーがヨコハマからブリヂストンに変わりテストでロングもそんなに走行していなくて、タイヤのペース配分も分からない状況なのにいきなり任されましたからね。それで後ろにいた竹内（宏典）さん、星野（一義）さんを前に行かせて様子を見ることにしたのです。あのふたりを前に行かせるというのは勇気が要りましたが、なんとかなるだろうという自信もありふたりの後ろでペース配分の勉強をさせてもらいました（笑）。結果その2台を抜いて、交代したエリックがトップチェッカーを受けて優勝。そのレースはよく覚えているし、色々と環境が変わってどこまでいけるのかという多少の不安が裏付けのある自信に変わり、日産初年度でチャンピオンを獲得できました。翌年からR34に進化しましたが、やはり一番の違いはパワー。それとともに重量配分の変化もあり、クルマのボテボテ感は少しずつですが無くなっていましたね」

コンプリートカー「ニスモ400R」用のパーツを使ってロングストローク化し、排気量を2708ccに拡大した。これにより中低速域でのトルクが増して加速性能が向上し、さらに最大出力も500馬力に達した。加えて車重は約30kgも軽減されていた。

98年シーズンはギリギリで開幕戦に新車が間に合い、予選こそNSXに届かなかったものの決勝では4番手スタートのエリック・コマス／影山正美が駆るペンズオイル・ニスモGT-Rが勝利で初陣を飾った。R33は投入4シーズン目にして大きく戦闘力を上げたのである。

98年シーズンをとおしてみれば速さという点ではNSXが4連勝するなど抜き出していたが安定性に欠け、ポイントが各チームに分散した結果、着実にポイントを重ねたコマス／影山組がシリーズチャンピオンを獲得、ニスモもチームとして

ムチャンピオンとなってGT-RはJGTC王座奪還を果たしたのであった。

R32以来、GT-Rの象徴であったRB26DETの排気量はもともとグループAの車両規定を考慮して決まったものだったが、排気量によって吸気制限を受けるJGTCではむしろ不利に働いていた。また車体も基本がセダンのスカイラインなので大きく高く、形状的に不利だった。しかし99年に発売されたR34GT-Rでは、R33で不評だった車両サイズが見直されてホイールベースが55mm、全長が75mm短縮され、コンパクトになったのでJGTC用ベース車両としての可能性が広がった。一方で変わらず大きく重いエンジンというネックも抱え続けた。JGTC用GT-Rは98年に王座を取り戻したとはいえ、次の段階への進化が不可避な状況に立たされていたのである。

99年に市販車のモデルチェンジとともにR34ベースへと進化した日産のJGTCマシン。このR34で再びGT-Rは勝つためのRであるべく、のちに変貌を遂げる。



1993年に全日本GT選手権（JGTC。現・スーパーGT）の前身であるICL（インターサーキットリーグ）が立ち上がったときから活躍したR32GT-RはグループA車両を流用して開発されたGTマシンだったが、トヨタがスープラをベースに本格的な開発に取り組みと、グループAベースの限界が見えてきた。

94年に本格的にスタートしたJGTCが2シーズン目を迎えた95年、スカイラインGT-Rのモデルチェンジを機に、日産陣営は改めて新型R33GT-Rをベースに専用車両開発に取り組み、戦線に投入した。狙いどおりR33は95年の王座を獲得したが、車両にはまだグループAから引き継いだ部分が多く残されていた。

その後、2年連続で王座を逃した日産陣営は、98年に向けてJGTCの車両規定を突き詰めてR33に大改良を加え、覇権の奪回に臨んだ。このときニスモでR33開発のプロジェクトリーダーを務めたのが永嶋勉であった。

永嶋は最初の課題はエンジンだったと言う。「R32はJGTCに向けた基本設計をちゃんとしていないで生まれたクルマでした。そもそもJGTCはそういう改造車のためのカテゴリーだったからです。それで搭載エンジンのRB26DETはグループA時代同様ウエットサンプのまま、それをJGTCの規則に合わせて少しパワーを落とすかたちで使ったんです」

グループA時代のRB26DETはブーストを上げれば最大800馬力を発揮すると言われた。しかしGT-Rが参戦したJGTCのGT500クラスでは最大500馬力をめに吸気リストリクターが義務づけられ、かなり余裕が



1995年から98年までの4年、JGTCを戦ったR33GT-Rのなかでも
最後で最大のモディファイが加えられ“再王者”となった98年車
このR33ラストチャンピオンカーはなにが今までのR33と違ったのか
当時の開発責任者による回想から究極のR33 JGTC車に迫る

Text/Makoto Ogushi Photos/Yuki Sawada, Hidenobu Tanaka, NISSAN, SAN-EI



永嶋勉

1957年生まれ。大学卒業後、81年に日産自動車入社。シャシー設計を担い、S12型シルビア等を手がけた。85年からはニスモに出向し、89年からグループCカーの開発、トラックエンジニアを務めた。その後JTCC車両の開発を経て、97年初頭よりR33GT-RのJGTC車両の開発を命ぜられ、98年車を生み出す。2000年からはトヨタでJGTCのスーパーやF1にも携わった。現在はフリーのエンジニアとしてSUPER GT等で活躍を続けている。

ある状態で運用されていた。

「確かに直列6気筒で大きくて重かったですが、トルクもパワーも十分出ている扱いやすいエンジンでした。でも当初はウエットサンプのままだったので、エンジンのハイトがものすごく高かった。こんな状態でやっていたら、いつまで経ってもダメだということで、まずドライサンプに変えました。エンジンの搭載位置を下げて重心高を下げるのが目的でした」

R B 26 D E T T のドライサンプ化自体は96年の段階で行なわれていた。しかしR 32が4輪駆動を武器にグループAレースに参戦した際、前輪を駆動するためのアクスルとステアリングラック、アンチロールバーがエンジン下を通過する構造だったため、ドライサンプ化でオイルパンを薄くしてもエンジン下にあるステアリングラックとアンチロールバーが邪魔になってエンジン搭載位置を下げるには限界があった。

そもそもG T・R が搭載したレース用R B 26 D E T T の開発とメンテナンスは日産工機が担当していたが、グループAレース終了後は手が回らないとJ G T C 用エンジン開発には乗り気

名車再検証・再評価 レーシング R33 GT-R



“A”からの脱皮、達す

開発者が語るR33の“最終進化型”1998年モデルの真価



フロントは車両下面のグラウンドエフェクトから、リヤはウイングでダウンフォースを得る。そんなコンセプトで開発された98年車。そのためエクステリアを見ていくと97年車に採用されていたようなカナード等は廃止され、特にフロントはスムーズなデザインになっている。

Dimension

ではなかったの、ドライサンプ化はニスモ(当時オーテック)が自力で行なっている。

「当時、ちょうどニスモがエンジンを色々自分たちでやり始めていて、若手の担当者が育ってきたところでした。じゃあ思いきってまかせてやってみよう」と自前でドライサンプ化をやったんです。作業そのものは割と苦勞せず、思ったよりスムーズに進みました」

永嶋は98年モデルのR33を開発するにあたり、ドライサンプ化したエンジンをさらに活用しようとして大改造を決断した。

「オイルパンが薄くなったので目いっぱい100mm(マウント位置を)下げようと思いました。

それで邪魔になるステアリングラックをエンジンの前か後ろに移動しようか考えたんですが、前では前過ぎるし後ろだとバルクヘッドを挟んで室内へめりこませなければいけません。レギュレーションではバルクヘッドの改造について最小限しか許されていなかったの、それでしかたなくカムカバーの上に置くことを考えました」

開発陣はエンジン下にあったステアリングラックに変えて、カムとベルクランクを使ってステアリングを切る新しい構造を作りエンジン上に置いた。大改造である。

「今考えるとよく思い切ったなと思います。苦し紛れにやったのがうまくいった感じです。ステアリング系はラックさえしっかりつかまえておけば、ラックから先は意外と人力が少ないんです。それならベアリングで繋いでもなんとかなるんじゃないかなと思ったら、うまくいきました。いろんなリンクが繋がれば剛性面などで操縦性に影響が出るかもしれないけど、

PENNZOIL NISMO GT-R 1998 #23

全長×全幅×全高	4675×1880×1280mm
ホイールベース	2720mm
トレッド(前/後)	1560/1535mm
サスペンション(前後とも)	ダブルウィッシュボーン
ブレーキ(前後とも)	ベンチレーテッドディスク
タイヤ(前/後)	315-40-R18/335-40-R18
車両重量	1200kg以上
エンジン型式	RB26DETT
エンジン形式	直列6気筒4バルブDOHCツインターボ
排気量	2708cc
最高出力	500ps以上/6000rpm
最大トルク	72.0kg-m以上/4400rpm

もうほかにやりようがなかったんです。剛性や強度はなんとかなるだろうし、繋ぎ目が多いとフリクションも大きくなるしガタも出やすいのでそこは注意して作ろうという方針でした」

操舵系とともにオイルパン下でエンジンを邪魔していたアンチロールバーも、従来のオーソドックスなコの字型のバーをロワウィッシュボーンに接続する形式を改め、板バネをエンジン上に置きトップウィッシュボーンから伸ばしたロッドに繋ぐというかたちとした。邪魔モノがなくなったエンジンは低い位置にマウントされ、これまで懸案だった重心高は一気に低下した。複雑なリンク機構で成立する操舵系には問題

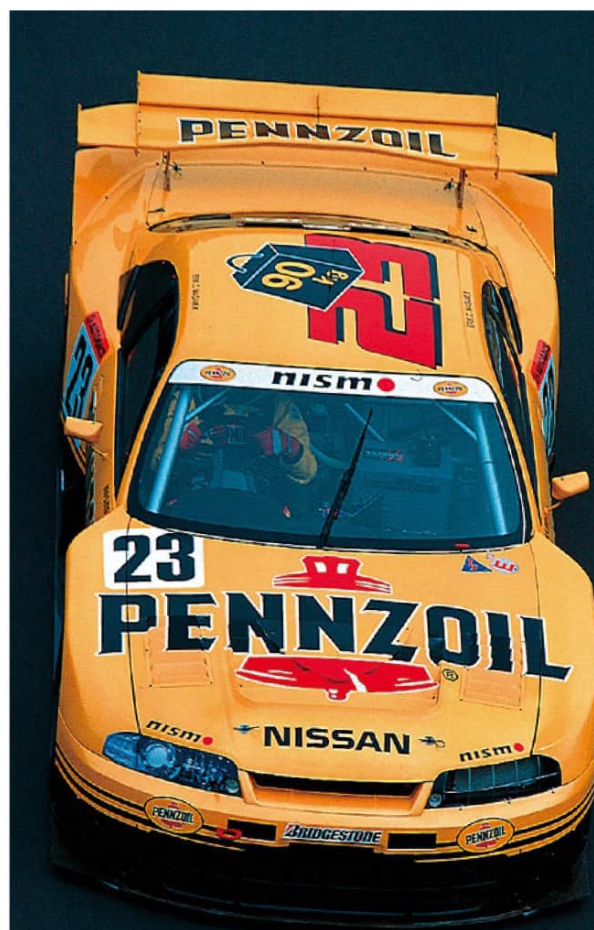
は出なかったのだらうか? 「何千kmか走ったシーズン後半だったか、1回だけ真ん中で上下を繋いでいるベアリングの部分にクラックが入ったことはあります。でもそれはそれだけの距離を走ったからで、通常の寿

命でした。性能や機能には不思議なほど問題は出なくて、自分でもびっくりしました」

だが、ドライサンプ化で新たな課題も生んでいた。当初永嶋はドライサンプ用オイルタンクをエンジンルーム内、エンジンとギヤボックスを繋ぐベルハウジングに配置した。Xトラックスのトランスミッションは小ぶり、エンジンとの間にあるベルハウジングには空間があり、それを利用するというひとつのアイデアだった。ところがこのオイルタンクは容量不足でコーナリングGがかかると油圧低下を引き起こした。

永嶋は当時関わっていたフォーミュラ・ニッポン(現・スーパードライバーズ・ライセンス)の車両を参考にオイルタンクにはある程度の高さが必要だと気づくが、それだけのタンクを置く空間をエンジンルームに確保することはできなかった。そこで高さのあるオイルタワーをトランク内に配置し、エンジンルームと配管をつなぐという

**永嶋をメインとしてメカニック、モデラー
この3人の手によって風洞モデルを製作し
98年車の空力開発は進められることになった**



Aerodynamics

異例の対応が行なわれた。これにより油圧低下の問題は解決した。

「今思えば無理してでもエンジンルームに入れるべきでした。でも時間がありませんでした。エンジンルームに置けば重量配分的には損をしますが、配管は短くできますから」

98年、JGTCは車両規則を改定し、電子的な制御を伴うドライバーエイドを禁止した。それまでのJGTC車両はベース車が装備しているトラクションコントロール、アクティブデフなどの制御システムを使っていたが、事態は大きく変わることになった。R33GT-Rにとつ

てもこの車両規則改定は大問題だった。というのもそれまでGT-Rは量産車が装備していたアクティブLSDを活用してきたからだ。アクティブLSDは車速、G、舵角など様々な情報をセンサーで検知し、その時の状態に最適な差動制限を行なうデフでGT-Rの「売り」でもあった。

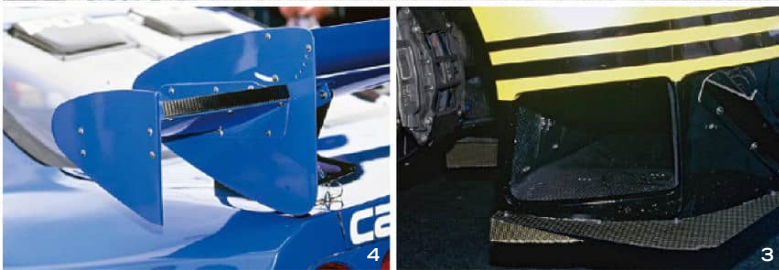
これを禁止された永嶋が思いついたのはスプールデフであった。スプールデフとはほぼ左右輪の回転を直結したデフのことである。

「発想はル・マンでした。当時のル・マンカーはスプールデフを使っていました。ギヤを介さ

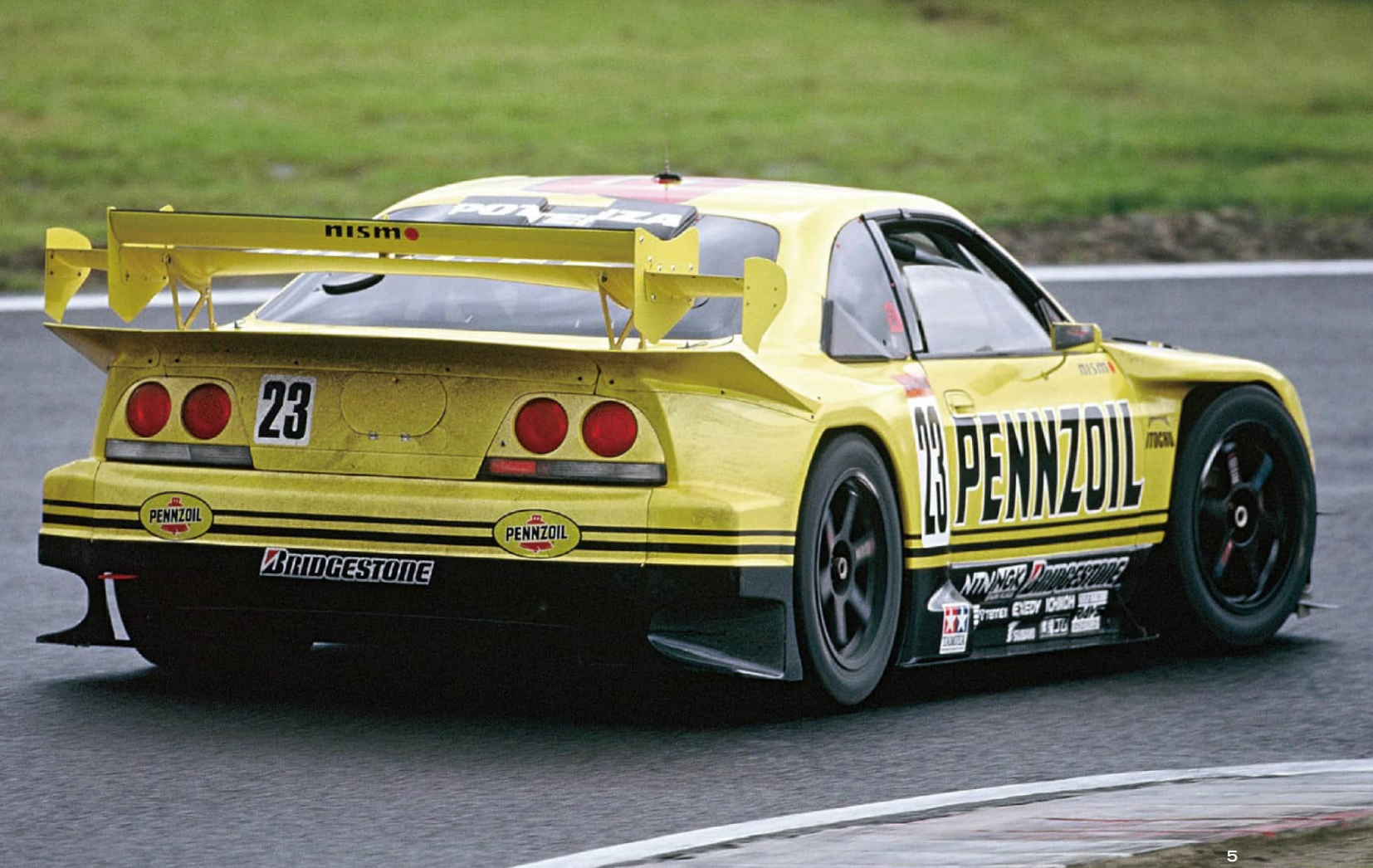
ず繋がっているだけです。高速安定性とブレーキのスタビリティが良く、仮にパンクしてもピットまで走って帰って来られるうえ、軽いんです。確かにターニングのときはどうしてもブッシュアンダーが出ますが、それよりブレーキで稼ぐメリットの方が大きいだろうとダメ元みたいな気持ちで、モノは試しと使ってみました。これが意外と良かったんです」

スプールデフがうまく機能したのはドライバーの走り方にも関係があったようだ。

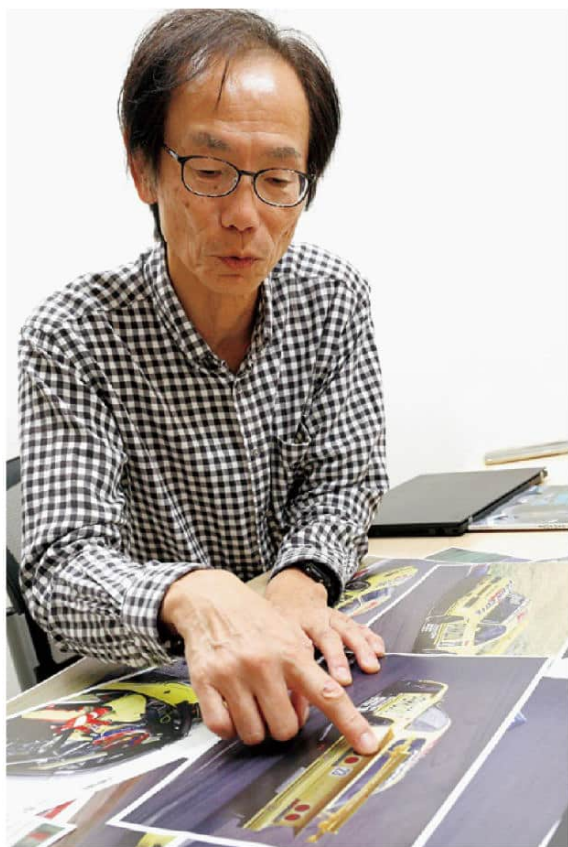
「当時ニスモのエースだったエリック・コマスが、こういう特性のクルマを得意としていたん



1 そもそもはラジエターの排気を目的に設けられたダクト。シャッター式にして開いたり閉じたりすることで、ドラッグの低減やまたダウンフォースを得ることもできたという。2 大胆に切り取られたフロントフェンダー後部。エアをボディサイドへ効率よく流すためのデザインだった。3 シャッターを外した状態のフロントサイドバンパーダクト。4 リヤのメインウイング左右に装着された“子持ち”ウイング。富士など高速コースでは取り外す場面も。またリヤウィンドウ上にふたつ見えるダクトがリヤブレーキ冷却用に使ったものだ。



5



**「ドラッグは多かったとは思いますが
ドライバーにリヤウイングのダウンフォースは
あるだけあったほうがいいと要求されました」**

です。またこの頃には本山哲など、レーシングカート上りの若手選手も入ってきて、彼らはスプールデフを乗りこなせるんです。一方、ベテランの人たちはステアリングを切って曲がらないとダメだと違和感を覚えて苦労したみたいです。だからチームによってメカデフとスプールデフを使い分けていました。星野一義さんと長谷見昌弘さんのクルマはメカデフ、ニスモの2台がスプールデフを入れていました」

もともと永嶋は大学の機械工学科研究室で乱流境界層制御を研究してから日産に入社しており、空力については造詣が深かったこともあって98年車の空力開発も自ら担当している。

「あまり人がいなかったこともあって、自分がメインでメカニクの人を手伝ってもらい、あと専任のモデラーと3人で25%のモデルを作って追浜にあったムービングベルト式の風洞を回

しました。以前、IMS Aをやっていたエレクトラモータータイプに鈴鹿義隆さんという専門家がいて、彼を先生にしてやりました」

開発のコンセプトはフロントの下面でグラウンドエフェクトを出してダウンフォースを得る一方、リヤはウイングでダウンフォースを出すという点に置かれた。98年車がデیفューザーを装備していないのは「意味がなかったからだ」と永嶋は言う。

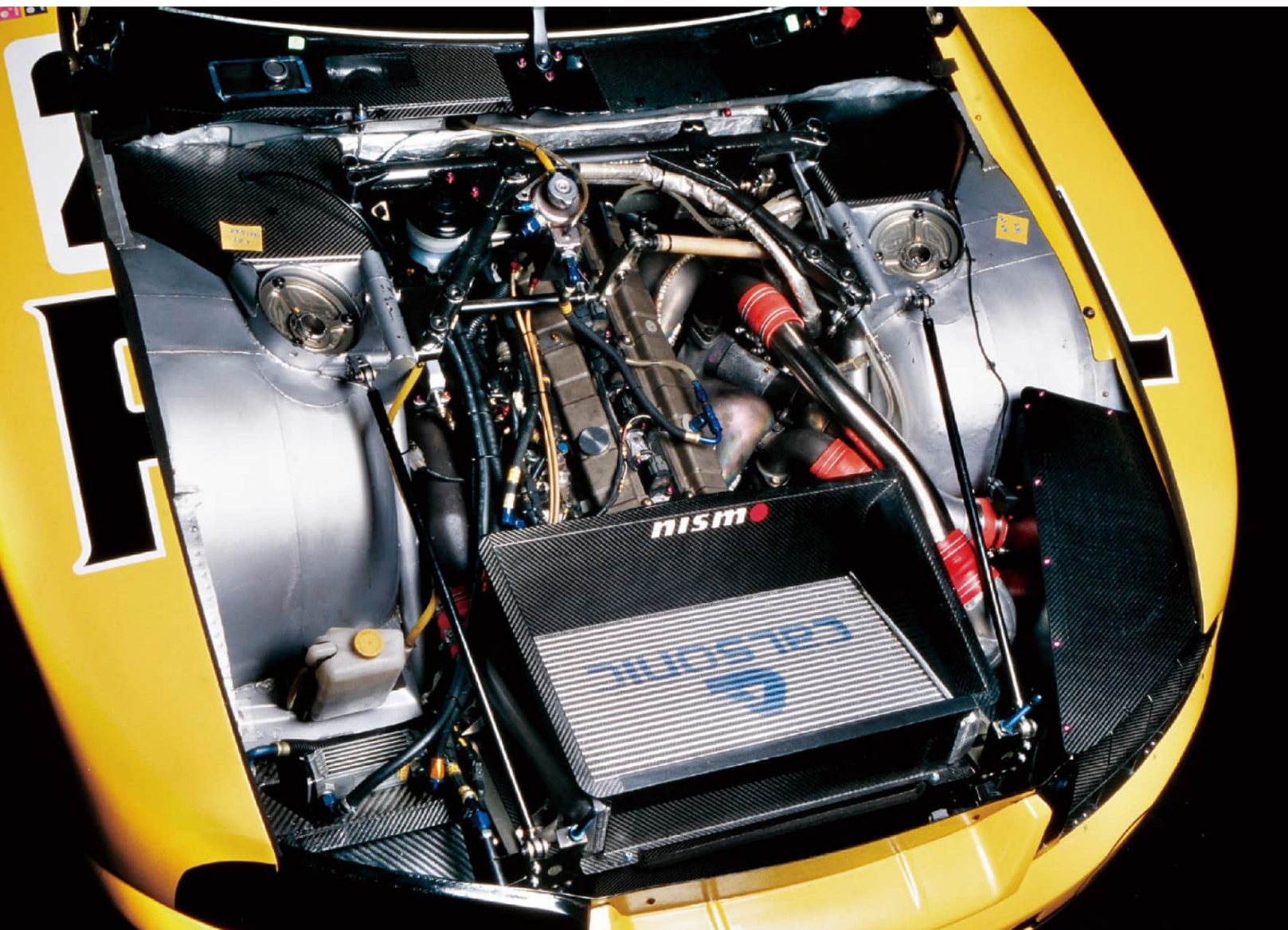
「フロアにパネルを作ってフラットにすることは車両規則で禁止されていました。FRの場合は下面にエキゾーストが通りますし、（プロペラシャフトの）トンネルもありますから、空気がうまく流れないんです。それでトランクのフロアだけ平らにして終わらせました」

リヤウイングは97年型のGT-Rからそのまま流用することを考えていた。97年の車両規定では上面視したときボディ形状の中に収まらなければならなかったもので、リヤウイングはトランクリッドの幅に合わせて作られていた。しかし98年は車両規定が改定され、車両左右前端部の改造範囲が拡大されたので、そのぶんリヤウイング左右に急きょウイングレットを追加してダウンフォース増強が図られた。

「ドラッグは多かったとは思いますが、リヤウイング（のダウンフォース）はあるだけあった方がいいとドライバーから要求されていました」

98年の車両規定ではフロントのサイドメンバーを前端で繋ぐ、いわゆるラジオコアサポートの撤去が可能になったので、ラジエターやインタークーラーなど冷熱系レイアウトの自由度が上がった。そこでインタークーラーとラジエター

Engine & Body



を上下に配置し、インタークーラー、ラジエター排気の一部はボンネット上、その他はバンパー左右から抜く形式となった。

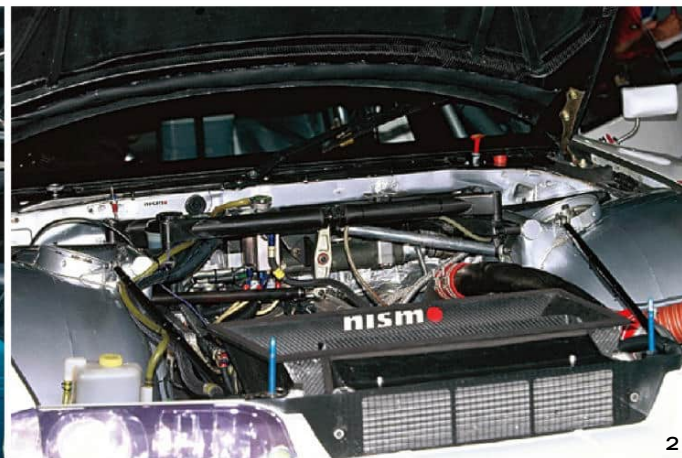
「バンパー横は負圧領域になるのですごく空気が抜けるんです。その代わりドラッグは大きくなります。排出された風が車体の周りを覆って、前面投影面積が増えるような効果があるからです。ここはシャッター式になっていて涼しいときはシャッターを開けてドラッグを減らし、暑いときはダウンフォースの効果もあるので開いて走っていました」

興味深いのはリヤウインドウシルド上にリヤブレーキの冷却気導入口が設けられた点だ。「それまでは横や下から取るうとしていましたが、横はフロントフェンダーからの乱れがあつて、迎えをつけても何をやっても基本的に入りません。それで風洞で流れを見ると、リヤウインドウにうまく引っぱられてリヤウインドウシルドに沿って綺麗なダウンフローができていますね。ここはリヤウイングがないとすぐ流れが剥離してしまうところです。それで多分室内換気のためだと思うんだけどウインドウシルド面積の15%までは穴を開けていいと規定されていたので、ここを使って空気を入れたらよく冷えました」

これら大改良が加えられたR33は、永嶋の狙いどおり大幅な性能向上を果たし、98年を制した。ライバルメーカーの車両に対して大柄なボディに重く大きな鋳鉄製ブロックを持つ直6エンジンを組み合わせたGT-Rは、じわじわと厳しい立場へ追い込まれていくのだった。

R

邪魔モノがなくなったエンジンは低い位置にマウント これで懸案となっていた重心高は一気に低下した



12ステアリングラックの機構をエンジンの上へ配置することで、さらに搭載位置を下げることでエンジン。アンダーフロアの厚さ込みで、地面から50mmという位置に置かれた。エンジン自体はニモ400RというR33のコンプリートカーに使われたロングストロークタイプのクランクシャフトを流用し、排気量を2708ccにアップ。34ロールケージはパイプフレームとしても機能。低重心化を狙って、上部には細いパイプが使われていた。5ap製のフロントブレーキキャリパーを備えるフロント足周り。サスペンション取り付け部がパイプフレームに設けられるようになった。



ニッサンへ移籍した理由

「アール・サンサン（R33）」だね、もちろんよく覚えているよ。日本のGTレース（JGTC）でチャンピオンになった、僕にとっても思い深いマシンだからね。

1997年にトヨタ（セルモ）からニッサンへ移籍することになった理由かい？ そうだね、それはひとつだけじゃないんだ。95年から2シーズンセルモと一緒にトヨタ・スープラで戦って初優勝も飾ったけど、もつと進化しなければいけない、このままではいけないと思っていたことがひとつ。タイトルを獲得しようとするなら、もつとチームと信頼関係を深く築く必要があると感じていたことがひとつ。ニスモだとしてより進んだコミュニケーションをとることがで

回想モノローグ「日本とR33の思い出」

エリック・コマス 「歴代の愛機でいちばん好き」

1990年に国際F3000王者となり94年までF1に参戦生粋のフォーミュラレーサーとされていたフランス人は95年に来日、セルモへ加入しスープラでJGTCを戦ったそして97年、ニッサンへ移籍しR33と対峙することになった

Text/Racing on Photos/Erik Comas, NISSAN, SAN-EI
Special Thanks/Mamiko Hosoda (Global Racing Management)



名車再検証・再評価
レーシング
R33
GT-R

97年のJGTC開幕戦・鈴鹿、コマスはニスモ加入後の初戦を優勝で飾りR33GT-Rとの初陣に華を添えた。良好なスタートを切ったが、以後は表彰台が遠かった。



きると感じたんだ。そして最後のひとつは、目産・ニスモからのオファーはJGTCだけでなく、マン24時間レース、GT1のプロジェクトも含めたものだったことさ。

僕はフランス人だし、95年にラルブルのボルシェGT2で初めてル・マンに参加した僕にとって、その誘いはとても魅力的だった。こんな素晴らしいチャンスを逃すことはできないと思ったよ。特にあの97年から投入されたR390GT1、あれは総合優勝も狙える素晴らしいマシンで、僕はそのプロジェクト内容を聞かされた途端、一発で魅了されてしまった。2年間給料ゼロでいいからストリートカーを譲ってくれるよう掛けあったんだけど、市販はできないし量産もしないと言われて諦めた。でもどうにも諦めきれなくて、2018年に実物のレーシングカーを買い戻すと決めたんだ。日本の座間で眠っていた個体をイギリスへ運んでナンバーを取り、3年かけてフルレストアしたんだ。どうだい、まるで新車のようなクオリティだろう？

ごめんごめん、R33の話だったね(笑)。スーパーから乗り換えて初めてGT-Rに乗った時のこともよく覚えているよ。最初からすごく好印象だった。直列6気筒エンジンはもともと私の大好きなアーキテクチャーで、BMWのM5とZ3MにアストンマーティンDB4と、僕のプライベートルカーも直6だらけなんだ。直6はアクセル操作にシなやかさとコントロール性が加わって、ドライビングが楽しいんだ。トルクもGT-Rは4気筒のトヨタより優れていたし、特に98年型は空力的な効果も高かったように思う。97年の開幕戦、鈴鹿での初戦に勝った

1963年9月28日、フランス・ドローーム出身。フォーミュラ・ルノー、フランスF3、国際F3000とステップアップし91年F1デビュー。94年秋の日本GP時にJGTC参戦をオファーされ95~96年はセルモからトヨタ・スープラを駆り参戦。97年にニスモと契約しJGTCおよびル・マン24時間レースに出走。98&99年GT500王者。2006年に引退。



とき、自分が正しい選択をしたと感じたね。スープラは4気筒だったから重量バランスはよかったものの、大きなターボチャージャーを積んでいたせいでターボラグが大きかった。外から見るとGT-Rの方が重そうだけど、それでも全体的なパフォーマンスでいえばGT-Rの方が勝っていた。ハンドリングもややオーバーステアで、僕好みだった。僕が操った歴代GTカーのなかではこのR33がいちばん好きだったな。F3に上がる前の87年にフランスで出場していたルノー5ターボも含めてね(笑)。あれはブレーキが効かず車内はめちゃくちゃ暑く、本当に凶暴なマシンだった……。

大きな進歩を遂げた98年型

98年型のR33が優れていたのは、97年のレースを通じて毎戦レポートに改善点のリクエストをコメントしていたことが活かされた結果だと思う。すべて98年のマシンに反映されていたからね。例えばエンジンパワーはいくらでもほしいと思うものだけど、エアリストリクター規制のあるJGTCでそれは無意味だから、重要なのは低速コーナーをできるだけ早く立ち上げるためのトルクとドライバビリティなんだと訴え続けたんだよ。この点で98年型は大きな進歩を遂げていて、50kgのバラストを積んでも車体はパワフルでコントロールブルだったんだ。

98年にタイトルを獲得できた要因？ それはシーズンを通じたレースマネージメントだね。第3戦までに2勝したことで100kgのバラストを積んだけど、僕もマサミ(僚友の影山正美)もミセス戦い、とにかくポイントを取りこぼ

「R33GT-Rは最初のテストからすごく好印象だった
ハンドリングもややオーバーステアで、僕好みだった」





R33よりも高い熱量(?)を向けるコマスのR390GT1は98年ル・マンでドライブした30号車。マシンは完全に解体され3年をかけてフルレストアを敢行、カラーリングはもちろん全てが新車同然となって蘇った。エアコンを追加し、ボディカバーは新調した。



さなかったことで後半戦をなんとか逃げ切った。これが最大の勝因だったと思うね。

翌年、マシンはR34に進化したけど、R34はR33の延長線上にあるものの別物で、制動フィードバックやシャシー剛性は高いしタイヤの摩耗度合いも優れていた。より高度なエンジンマネージメントシステムを実装していたから、レーシングカーとしての完成度が向上していた印象だね。でも、それもこれもR33で積み重ねたフィードバックがあったからこそだったと思う。

99年も連覇できたけど、激しいチャンピオン争いの末にタイトルを逃した2000年シーズンは本当に悔しかったね。



自身が語るとおり、実質的な開幕2連勝を挙げたコマス／影山正美組の23号車は信頼性に乏しいライバルの不運にも助けられマージンを保ち続け、そのまま戴冠。初のGT500タイトルを獲得した。翌99年もエースとして新車R34の開発を牽引、見事シリーズ連覇を達成した。



コマスのル・マン愛はやまず、99年のR391を経て2002年からは地元オレカに招聘され翌年はベスカロロへ移籍。4年間、王者アウディに伍して善戦し、05年には総合2位を得る快走。

腰の不調やサイドビジネスが多忙になってきたこともあって2006年に引退したけど、R33やR34で走っていた頃は最高の時代だったよ。いまでも懐かしく思っているし、自分のキャリアにとっても素晴らしい日々だった。鈴鹿とアイダ（T1英田）しか知らなかった自分が新しいサーキットを学んでレースに勝ち、チャンピオンシップも制した。日本語を勉強して、その後も長くレースを続けられた。それはすべてあの数年間のおかげさ。

R33GT-Rは僕にJGTCタイトルをもたらしたことで、特別なマシンになった。日産とR390という最高のプレゼントを僕へ結びつけてくれたという点でもね！

R



今回撮影したのは1996年のル・マンに参戦した23号車。長谷見昌弘、星野一義、鈴木利男のドライブで、同年、唯一生き残って完走したマシンである。

扉を再び開いた唯一無二のR

「スカイラインには4ドアセダンがある」そんな理由がGT1参戦への障壁ともなりスカイラインを名乗らないル・マンのために生み出された初めてのGT-Rはしかし世界との差を見せつけられ、早期撤退を余儀なくされてしまう

Text/Daiki Takakuwa (Racing on)
Photos/Hidenobu Tanaka, Motorsport Images



1996
Le Mans 24h #23

特選 | 名車再検証・再評価
レーシング
R33
GT-R

NISMO GT-R LM

M A C H I N E G A L L E R Y



1995
Road Car



①②1995年車と比較すると96年車のエクステリアは、リヤフェンダー後部が絞り込まれるような形状となったほか、サイドスカートが廃止されている。またボディパーツも多くがFRPからカーボンへと置き換えられ、軽量化が進んだ。

1

2



ここで紹介するレーシングカーのNISMO GT-R LMは、1996年のル・マン24時間レースにおいて長谷見昌弘、星野一義、鈴木利男という3名のドライブで総合15位完走を果たした23号車である。

1995年、ニスモは2台のNISMO GT-R LMをル・マンに送り込みながら、エースカーといえる23号車を失い、もう1台の22号車がなんとか総合10位で完走するという結果に終わってしまう。この年、総合優勝を果たしたマクラーレンF1 GTRなど、同クラスのライバルには大きく水を開けられており、GT-Rの戦闘力アップは急務とされた。

そこでニスモは96年に向け、GT-R LMのさらなるモディファイに着手した。まずエンジン

の排気量を2.6ℓから2.8ℓへアップしたほか、エンジンの搭載位置も30mmずつ奥へ、そして低くマウントし、運動性能をより高めた。

また95年にトラブルが発生したXトラック製シーケンシャルトランスミッションを廃し、日産自社製のHパターンミッションを採用。信頼性も高めたうえで96年のル・マンへと挑んだ。

前年同様、2台体制を敷いたGT-R LMは、予選で23号車が4分を切るタイムをマークして、総合29番手グリッドを獲得。決勝では僚機22号車がブレーキトラブルでリタイアするなか、23号車が途中ミッション交換を実施しながらも見事、24時間を走り切った。しかしそのリザルトは前述のとおり、総合15位。格下であるGT2クラスの後塵を拝する結果であった。これを受けて、日産／ニスモは方針を転換。この96年車はル・マンに挑んだ最後の量産車ベースGT-Rとなったのだった。

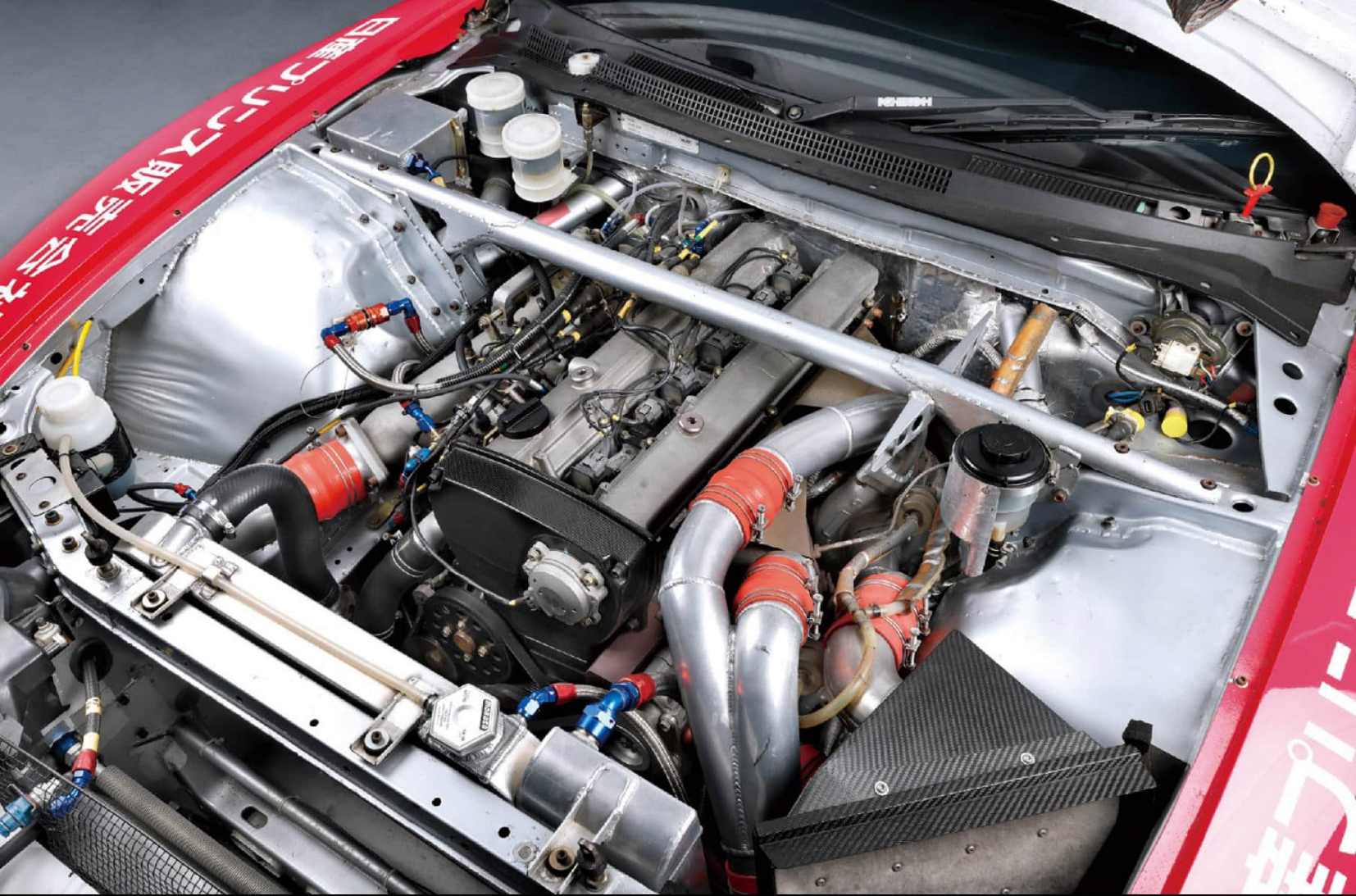
□



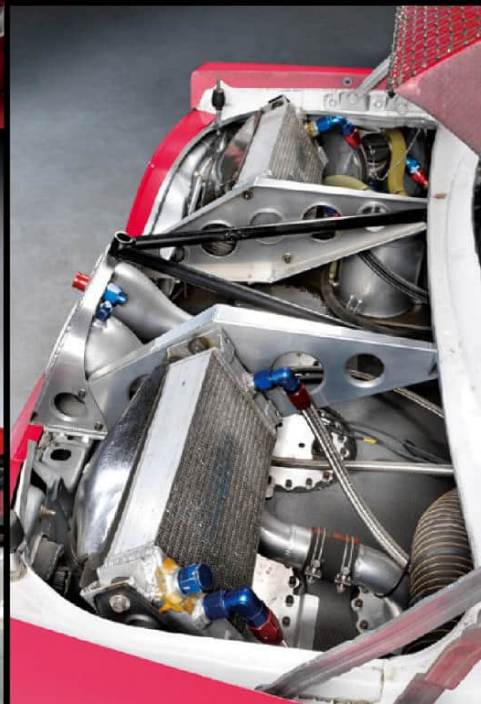
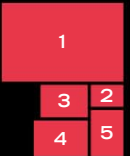
NISMO GT-R LM 1996 Le Mans 24h #23

全長×全幅×全高	4675×1880×1300mm
ホイールベース	2720mm
トレッド(前/後)	1560/1535mm
サスペンション(前後とも)	ダブルウィッシュボーン
ブレーキ(前後とも)	ベンチレーテッドディスク
タイヤ(前/後)	315-40-R18/335-40-R18
車体重量	1250kg
エンジン型式	RB26DETT改
エンジン形式	直列6気筒4バルブDOHCツインターボ
排気量	2795cc
最高出力	600ps以上/7000rpm
最大トルク	63.0kgm以上/5500rpm



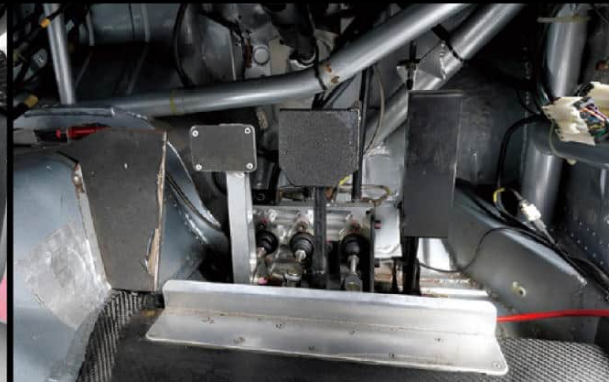
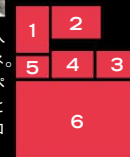


①2568ccから2795ccへと排気量アップされた1996年仕様のRB26DETT。前年車では傾けて搭載されていたが、96年車は垂直にマウントされるようになった。またエンジンルームに装着されたストラットタワーバーはより補強されている。②エンジンの右サイドに配置されるタービン。③1996年車よりリル・マンのフラットボトム規定のためにトランクルーム内へと移設されたデフのオイルクーラー。トランクリッドにはそのオイルクーラーにエアを導くダクトが設けられた。④エンドプレート、フラップとともに前年車よりデザイン変更されたリヤウイング。





①Hパターン6速ミッションのシフトレバー。リバースギヤは矢印で示されたレバーを引かないと入らないようになっている。②ギヤオイルクーラーなど必要最低限のスイッチが備わるだけのインパネ。助手席側には緊急時のためのヒューズのガイドが掲出されている。③オルガン式に改められているペダル類。④ステアリング奥にはブースト計やガス欠の警告灯を設置。Aim製のメーターは現役当時とは違うものようだ。⑤マシンストップ時の位置を知らせるために運転席ドアに貼られたサルトのコース図。⑥エアコン吹き出し口の形状等からR33ベースであることを感じさせるコクピット。







NISMO GT-R LM Road Car

1

2

①②GT1の公認を取得するべく、1台のみ製作されたロードカー。基本的なディメンジョン、メカニズムは変わらないが、タイヤサイズがレーシングカーとは異なっていたり、実はノーマルのR33GT-Rよりエアロなどの分、車重が重くなっていたりする。このロードカーは販売されることはなかったが、計4ページのカatalogが製作され、大きな反響を呼んだ。

NISMO GT-R LM 1995 Road Car

全長×全幅×全高	4675×1880×1300mm
ホイールベース	2720mm
サスペンション(前後とも)	ダブルウィッシュボーン
ブレーキ(前後とも)	ベンチレーテッドディスク
タイヤ(前後とも)	265/35R18
車体重量	1580kg
エンジン型式	RB26DETT
エンジン形式	直列6気筒4バルブDOHCツインターボ
排気量	2568cc
最高出力	305ps/6800rpm
最大トルク	38.0kgm/4500rpm



インタビュー

水野和敏



「あのグリッドこそ、R35の原点」

NISMO GT-R LM開発者&1995年総監督が語るル・マン挑戦の意義

R33の販売テコ入れのため、日産はル・マン挑戦を決意した
総監督に任命されたのは、かつてグループCカーで
デイトナ24時間を制した水野和敏。NISMO GT-R LMが
突貫工事で仕立てられ、海外スーパースポーツと対峙した

Text/Makoto Ogushi Photos/Hiroaki Takii, NISSAN, SAN-EI

水野和敏はR32型スカイラインGT-Rの車
両パッケージ設計を担当した後、社命でニスモ
に出向してグループCカーレースの監督兼チー
フエンジニアとして責任を担うことになる。

「自分はR32型スカイラインの開発では車両の
パッケージ設計（車両計画）を担当したん
だけど、当時商品主管の伊藤修令さんからは『こ
の狭いキャビンや小さなトランクでLクラスの
車としての車格や価格感が持てるのか？ 小型
車のブルーバードクラスに見られるのでは？』
など、様々な指摘を受けました。当時僕はLク
ラスのラグジュアリー車であるローレルや初代
セフィアの車両計画も担っていたので、商品
群としての市場戦略から、スカイラインは引き
締まった小ぶりのスポーティーセダンが最適
と考え、R32のパッケージを提案したのです。
しかしR32の開発が終わる頃に突然、林（義正）
さんに強引に引っぱられ1989年からグルー



国内開発テストでの水野総監督と6人の出場ドライバー
たち。R33のル・マン挑戦車、NISMO GT-R LMはプロ
ジェクト開始から1年足らずで完成。本番に出場する2
台はそれぞれ仕様と戦略を分けることになった。

「PCのレースを担うことになりました」

結局、水野が差別化を図った車両パッケージ
どおりに仕上がったR32は多くのファンに受け
入れられ、兄弟車のローレルやセフィアにと
もにヒット作となった。一方水野はグループC
レース責任者として大戦果を残すが、FIAの
車両規則改定でグループCとグループAがな
くなったため、93年からはFR系のすべての車種
の開発責任者として日産に戻り、渡邊衛三が商
品主管を務めるR33型GT-Rの開発も途中か
ら担当することとなった。

「他社の同クラス車と比べた際のR32の居室や
荷室の狭さを市場から指摘され、R33ではホイ
ールベースを伸ばし居室とトランクを大きくし
ましたが、標準的なLクラスになったので販売
があまり伸びない。それで販売促進策の一環と
して、営業と企画部門からル・マン24時間レー
ス参戦プロジェクトが提案されたんです」

1952年、長野県生まれ。72年日産自動
車入社。P10プリメーラやR32スカイラ
インなどを担当後、89年よりニスモに出
向しR90CP以後のグループCカーを開
発。93年の日産復帰後にR33での95年ル
・マン参戦プロジェクトの総監督兼車両
開発を担当。2003年にR35GT-Rの開発
主管に就任。12年3月に日産を退職した。

そうしてプロジェクトは94年の秋から始動し、「車両開発と監督の二足の草鞋」を水野は託され突貫工事に取りかかった。

斬新な戦略で表彰台を目指す

ニスモが挑戦したLMGT1クラスは元々、いわゆる極少数生産の「特殊なスーパーカー」を想定した規定であった。R33が出走すれば、マクラーレンF1GTRやフェラーリF40LM、ポルシェ911GT2、ジャガーXJ220などスペシャル製造のレースマシンと競合する。

「ル・マン・プロジェクトは、まずスカイラインを国際的な表舞台に出すことが第一の目的でした。ニュルブルクリンク24時間もありませんが当時は日本で言ったらN1みたいな位置づけで、メディア効果には限界があった。対してル・マンは注目度もステータス感も高い。だからといって結果がどうでもいいとは思っていません。マクラーレンはフルカーボンモノコックのスーパーカーでこっちは鉄板ボディの量産工場の製造車なんだから、これと戦って総合優勝するのは無理。でも表彰台には上がるつもりでした。R33はホイールベースが伸びているぶん、高速コーナリのあるル・マンに持つていくならR32よりも適していると思いました。空力も悪くありません」

当初日産は、R33によるル・マン・プロジェクトは3年計画だと発表した。当時水野は「1年目は少なくとも1台完走してデータを集め、2年目に入賞圏内に入って、3年目に優勝するという見積もり」と語り、23号車と22号車の2台体制とし、2台のスペックを異なるものにし



95年2月に富士で行なわれたシェイクダウンでは水野が全幅の信頼を置く開発ドライバーの鈴木利男が走行。3月のSUGOテストから星野一義をはじめとする他のドライバーも参加し、コース脇に積雪が残るなかで、シーケンシャルシフトなどクルマへの習熟に努めた。

ていた。エース格の23号車にはフルチューニングを施し、650馬力以上を発揮するRB26DETにXトラック製6速シーケンシャルトランスミッションを組み合わせた。これに対し22号車は当時のN1仕様をベースに、450馬力程度に出力を抑制したエンジンとオリジナルを部分強化したHパターン・トランスミッションの組み合わせとした。23号車では攻め、22号車は確実に完走を狙ってデータを取得する戦略だ。「LMを作る前にR33をJGTCに出すための開発を自分の中では進めていたから、それを移植するかたちで94年秋からとりかかり、半年もかからずわずか3カ月で作ることができました」と語る水野だが、ル・マン用車両を開発しながら一抹の不安を感じていたという。



「当時、23号車用のトランスミッションはXトラック製しかありませんでしたが、見た瞬間、このスペックでは短距離レースならともかく24時間はまず壊れるとわかっていました。というのもグループCカーのトランスミッションを開発していたから、全部見抜けたんですよ。これは短距離レース専用で24時間戦って勝つことはできない。ドグの形状、材料の選定、焼き入れの処理など、僕に言わせればシロウト設計でした。でも新規ミッションを開発できる時間はありませんでした。それで23号車の方はスタートする前から、壊れたら逐次交換するつもりでスペアミッションを2基用意していました」

一方で水野は踏み込んだ戦い方も考えていた。「ル・マン史上初めて、2ステイントで1回のタイヤ交換作業をやったんです。それまでグループC時代などでは1ステイントごとのタイヤ交換が当たり前でしたが、GTではレースのトータルマネージメントの効率を考えた。当時の規則ではタイヤ交換をするとピット作業が30秒以上必要になるので、それを節約すればトータルで1周あたり2〜3秒速く走ると同じことになる。クルマの性能でそれだけ速くするのは大変です。それで最初から2ステイント走れるタイヤをブリヂストンにお願いしました」

マシン開発には、グループC時代から信頼を置く鈴木利男を起用した。

「利男さんはグループC時代、開発ドライバーとして特別に育てたんです。最初に会った段階で、星野一義さんは優秀なレーシングドライバー、あなたは優れた開発ができるドライバーだとして、レースだけでなく開発ドライバーも兼



ル・マンでのエースカーは、よりハイパワーなエンジンとXトラックのシーケンシャルミッションを装備する23号車。しかし一方で、そのギヤボックスには耐久性に難があり、スベア2基を用意して臨んでいた。



「ギヤボックスを見た瞬間、この設計では24時間レースで使ったら壊れるとわかった」



ギヤボックスに不安を抱えながら、星野一義／鈴木利男／影山正彦の駆る23号車は巧みな戦略もあって徐々に順位を上げていた。水野は「完走できていたら表彰台は可能だった」という。

務で契約した。勉強用にわざわざアップライトの特性違いとかアームの特性違いとかいろんなスペックを作って用意して、キャンバーが変わるところという現象が起きる、キャストを変えるところという現象が起きる、これを変えるところ変わるんだという、一個一個の要素を彼の体に覚え込ませる、という訓練をしました。こんなドライバーは世界に利男さんしかいないと思います。それに、開発ドライバーには正確なデータを取るために、一定の運転が繰り返しできるという特別なスキルも必要です。一定のデータを取れる運転スキルは、レースになると優れた燃費運転に直結します。優勝インタビューで星野さんが『利男に助けられている』と言っていたのは、そういうことなんです」

鈴木はレース本番では、星野のパートナーとしてハンドルを握る。のちに水野が開発するこ



となるR35型GT・Rの開発ドライバーを務めたのも、鈴木である。

しかし、さすがに量産車ベースのル・マンカーはかなり重い車両に仕上がったようだ。

「22号車は1500kgを超えていたかな。N1レベルとはいえ24時間に備えてブレーキキャリパーもローターも大きくしていましたし、補強のレベルも違いました。ミッションの中の歯も、グループCのノウハウを入れて強化してありました。車検で車重を測ろうとしたら重くて計れないと言います。あそこは常設の測りではないから限界があるんです。それで、しかたがないから申告でいい、軽いならともかく重い分には申告だけでOKということになりました」

V6エンジンを使いたかった

公式予選で23号車は日本車中最上位の総合27番手につけた。スターティンググリッド上位は純レーシングカーであるWSCクラスの車両が

占め、LMGT1最上位は総合6位のフェラーリF40GTで、23号車はそこから5秒5ほど遅い4分09秒610だったが、パフォーマンスとしては順当なところだっただろう。ただ決勝が始まると23号車は水野の作戦どおり徐々に順位を上げ、7時間後には5番手まで上がった。「特別に速くはなかったのに、知らないうちに順位を上げていったでしょう。あれはまさにレースマネージメントの結果なんです」

だが案の定Xトラックスのトランスミッションにトラブルが発生した。ある意味想定内のトラブルで、チームはなんとかピットに戻ってきた23号車のトランスミッション交換を46分で行ない、コースへ送り返す。しかし14時間が経った明け方、再びトランスミッションが壊れ、今度はコース上で走行不能となったためリタイアを喫することになった。一方の22号車は作戦どおり着実に周回を重ね、10位完走を果たした。「壊れてさえないければ、23号車は3位か4位

「レーシングカーが並ぶ中、こっちは鉄板製のクルマよし、いつかこれでぶちのめしてやろうと思った」

には届いたかもしれません。想定していただけたパフォーマンスは出せたと思います」と水野はレースを振り返る。しかし翌年のル・マン・プロジェクトに水野の姿はなかった。

「実は、95年、V型6気筒エンジンを使いたかったんです。アメリカでNPTIが以前デイトナ24時間に使っていたV6（VG30ターボ）があるんだから、それを載せてLMを一台作ってしまえば規則的にはOKだからと。でも日産は直列6気筒を積んだR33の販促目的で参戦するのに、レースでV6を使うのは本末転倒だと止められました。でも2年目は重量バランスなども考えて、V6をフロントミッドシップに積んでマクラーレンF1GTRと対等に戦うための基本計画プランも構想していました」

結局水野は日産の方針で96年のル・マン・プロジェクトから外れて、次期R34型GT・Rの開発に専念することになった。

「いろんな意見があつて2年目も直6のままやるが決まりましたが、その頃の私はR34開発の追い込みだけでなくシルビアや他のモデルの開発も重なっており、とてもレースをやっている状況ではなくなっていました」

1年でプロジェクトを離れた水野だが、95年のスターティンググリッドの光景は強く印象に残っているという。目の前にはボルシェ911GT2やジャガーXJ220などレーシングカー然とした車両群が並ぶ。そして総合優勝はフルカーボン製のモノコックを持ったマクラーレンF1GTRだった。

「実は、95年のスターティンググリッドがR35開発の起点なんです。あそこでレーシングカ



一時はクラス5番手まで順位を上げた23号車だが、午前7時前にリタイアとなる。だがル・マンで多くのスーパースポーツカーと戦ったことが、水野に新しいスポーツカー作りの啓示を与えた。



水野が不変の価値を追求して設計続けたR35GT-Rは、07年12月の発売開始以来、17年後の現在に至るまで、欧州スポーツカーに対抗できる日本車としての存在感を維持し続けている。

「より速いGT・Rを作ろうと決心した。ピュアなレーシングカーのようなクルマが並んでいるなか、こっちは栃木工場で作った鉄板製のクルマです。よし、いつかこれでレーシングカーをぶちのめしてやろうと思った。あれがなければR35というクルマは生まれていません。あの年のル・マンが終わって1週間後には、(R35GT・Rが搭載することになる)独立型トランスアクスル型4WDを構想して作っているんです。R35の新しい「最適重量論」でクルマを創ろうとした原点は、95年のル・マンのスターティンググリッド上に、ある意味、みすばらしいGT・Rを並べたことにある。あれ以降、R33のル・マン挑戦で得た技術ノウハウを量産車にフィードバックしているんです」

R

ル・マンに挑んだR33

誤解と甘さが生んだ2度の敗戦劇

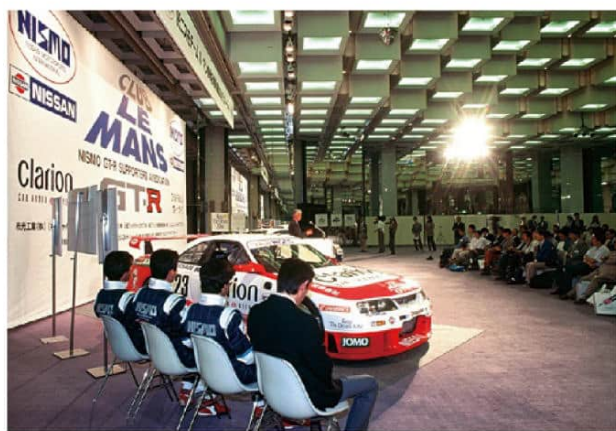
ル・マン24時間の車両規定変更により、その主役がGT1車両に変わると日産のモータースポーツ部門を受け持つニッソモはR33GT-Rでの参戦を決める数々の伝説を残す「GT-R」の活躍に多くの期待が寄せられたが欧州の強豪と同じ土俵に立つてみると、その差は歴然だった

Text/Akihiko Ouchi Photos/Toshikazu Moriyama, Katsuyoshi Kobayashi, SAN-EI



R33GT-Rでのル・マン参戦プロジェクトを振り返るには、まず時計を1994年に戻さなくてはならない。この年からル・マン24時間レースは参戦車両の顔ぶれが大きく変わった。グループC規定の消滅を受け、主催のACOは市販高性能スポーツカーを想定したGTカー規定を採用。いわゆる市販スポーツカーを主役に据えたのだ。改造幅の大ききでGT1/GT2クラスとに分け、暗にメーカー系とプライベート系の棲み分けを見込む区分かのように映った。またアメリカからのエントリーを考慮してIMSA GT Sクラスも設けられた。フタを開けてみるとGT1クラスにはbugatti EB110、ベンチュリ600LM、フェラーリF40、ダッジ・バイパーなど絶対性能に特化したスポーツカーが顔を連ねたが、エントリーの主体はプライベートチームが多かった。一方のGT2には当時絶対的な信頼性を誇ったポルシェ911RSRが多数を占め、その後ろにはポルシェAGの存在が見え隠れするセミワ

名車再検証・再評価
レーシング
R33
GT-R



5月19日、東京・赤坂プリンスホテルで行なわれた「95ル・マン参戦記者発表会 & 壮行会」。会場には2台のR33GT-Rが展示され、ドライバー6名と水野和敏監督が登場した。「ル・マンというモータースポーツ文化のなかに歴史を刻みたい」と水野。

1クスのな存在のチームもあった。
結果はダウアー962LMとSARDのトヨタ94C・Vが争い、ダウアーが1&3位(344周/343周)、94C・Vが僅差の2位となった。カテゴリー分けでいえばダウアーはGT1カーだったが、この車両はグループCカーのポルシェ962を公道走行用モデルとして認可を取った「掟破り」な1台だった。本来の意味でいうGT1カーの最上位は総合12位(273周)のバイバーだったが、その上の8位(307周)から11位までは「格下」となるGT2クラスの911カレラRSRが先着していた。
翌95年はCカーなどの「特殊な」参戦枠はなく、94年の内容を振り返るとGTカーによる争い、それもメーカーが車両開発に関与したGT

ニスモがル・マン用にR33GT-Rを選んだのはある意味当然といえ、これ以外の選択肢はなかった

1カーが最有力になるだろうと予測された。
R33GT-Rによるル・マン挑戦

ニスモが95年のル・マンへ参戦を決めたのはこうした94年のレースが終わって間もない時期で、そこには95年1月に登場する新型GT-R（R33）の販促効果も見込む計画だった。

ニスモがル・マン用のGT-R車両にR33GT-Rを選んだのはある意味当然といえ、これ以外の選択肢はなかった。当時の日産にとってスポーツプライオリティのナンバー1はスカイラインGT-Rであり、「レースをするならGT-R」という暗黙の了解があった。ライバルは一連のスーパースポーツカー群だが、レースで実績を持つGT-Rならば優勝できないまでもそれなりの上位成績を残すことはできるだろうという目算が働いたと解釈できよう。94年の結果を見れば、そんな考え方も無理からぬことだったからだ。実際、94年のベンチュリやF40の予選タイムは4分7秒台で、R33GT-Rがマークできないタイムではなかった。内心ニスモが手応えを感じていても不思議ではなかった。

また「参戦車両は公道走行用に認可されたモデルが1台あればよい」という規定が、R33スカイラインにRB26DET型エンジンを搭載するFR車両の存在を可能にした。

「サスペンションはオリジナルのマルチリンク方式からA字アームを使う4輪ダブルウィッシュユボーン方式に変更しました。路面追従性と接地性能の向上が狙いで、アップライトも新造しました。この構造で公認取得モデルを作り、ル・マン用のGT-R1カーを製作しました」とは、

当時車体の開発を担当した杉崎公俊氏だ。

そうしてニスモは公認（ナンバー）取得用のワンオフモデル「NISMO GT-R LM」を用意し、この車両を基に2台のGT-R車両を製作して95年のル・マンに臨むこととなった。

しかし、こうしたニスモの目算は95年のエントリーリストを眺めた段階ですべからず吹き飛んでしまった。マクラーレンF1GT-Rという「オバケ」が7台もエントリーしていたからだ。マクラーレンF1はBMW製6・10V12エンジンをカーボンモノコックにミッドシップマウントしたスーパースポーツカーで、ル・マン参戦にあたってレース対策を施した「GT-R」なる名をまとった仕様で登場した。24時間レースの実績はないが、車両の仕様を見ればR33GT-Rとの差は決定的だった。この時点でR33GT-Rはマクラーレンを相手にどこまで戦えるのだろうか、と筆者は疑問に思った。というより、マクラーレンの登場でR33GT-Rの存在感は希薄になっていたと言わざるを得ない。

ニスモが準備した2台のR33は、1台がGT-R1規定に沿った仕様の23号車（星野一義／鈴木利男／影山正彦組）でカラーリングはスポンサーのクラリオンカラー（白／ピンク）で仕上げられた。エンジンはグループAで使われた600ps+aに手を加え、トランスミッションにXトラック製のシーケンシャル6速を採用。もう1台の22号車（福山英朗／近藤真彦／粕谷俊二組）もGT-R1車両だったがエンジンとミッションはN1がベースの「コンサバ」仕様。450ps前後で仕上げられ、ミッションは日産内製Hパターン5速、カラーは白・赤・青のトリコ

初披露された“R33ル・マン仕様”

94年9月から開発がスタート、翌95年6月には本戦出場へ



95年2月17日発売の本誌に掲載されたR33GT-Rル・マン仕様のイラスト。同日のシェイクダウンテスト（富士スピードウェイ）で先行開発用のテスト車が初公開された。実際のスタイリングはイラストよりも丸みを帯びたものとなり、マシンは94年9月からニスモで開発が進められ、JGTCに参戦するR33型スカイラインで足回りやABSなどをテストして熟成された。

さらに3月13～16日および4月24～25日にもスポーツランドSUGOでテストが重ねられ、エアロや排気系統の改良のほか、ル・マン24時間レースを見据えた数々のシミュレートが行なわれた。その後、5月19日の発表会の翌20日にはフランスへ送られ、6月6～7日にポールリカルで最後のテストが実施された。



1 2台のR33GT-Rのパイロットたち。(右から) 粕谷俊二、星野一義、影山正彦、鈴木利男、福山英朗、近藤真彦がスタートの時を待つ。2 23号車は夜になってミッショントラブルによりギヤボックスを交換。その後ギヤを労わって走る指示が出されたが、星野が走行中にギヤがロックしてリタイアに。3 Hパターンを使用した22号車は完走を果たした。

ロールだった。2台の仕様が異なったことに關しては、杉崎氏が次のように語っている。

「開発や製作にかける時間が十分になく、本来のGT1車両を準備するのは1台が精一杯でした。ただボディ形状や空力パーツなどはル・マンを想定した公認車両の仕様とすることができたので、もう1台も同じ仕様にしたのです」

一方、エンジン開発を担当した石川裕造氏は「RB26DET型はスパ24時間やニュルブルクリンク24時間なども含めグループA時代の実績があり、大きな変更を加えることなく使えました。ただ燃費性能と耐久性には留意しましたね」とRB26DET型の完成度に信頼をおきながら、ル・マン固有の高速性能域を多用する点に着目して仕様を決めたという。

この年はオープンプロトのワールド・スポーツカー・クラス(WSC)が新設された。GTクラスはGT1が27台、GT2が12台と盛況になり、R33が参戦するGT1には前出のマクラレーンやF40、ベンチュリのほかジャガーXJ220、ボルシェ911GT2エボ、日本からはサードMC8R、トヨタ・スープラGT、ホンダNSX・GT1がラインナップされた。

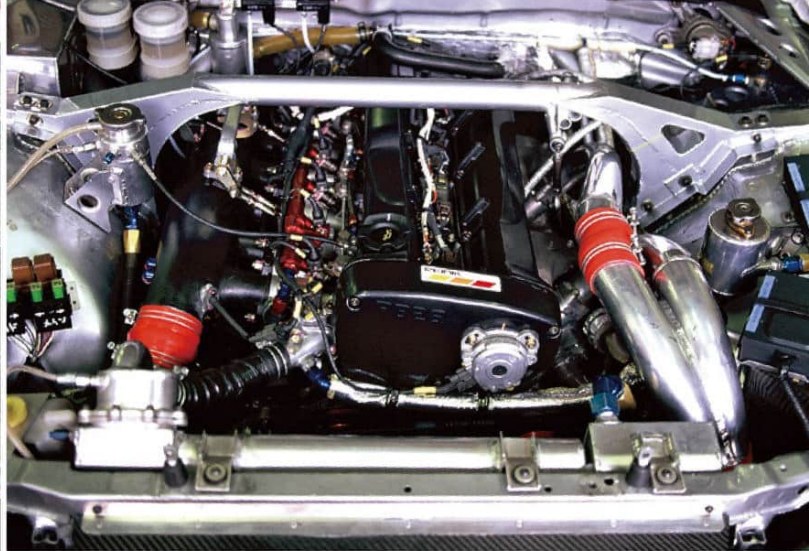
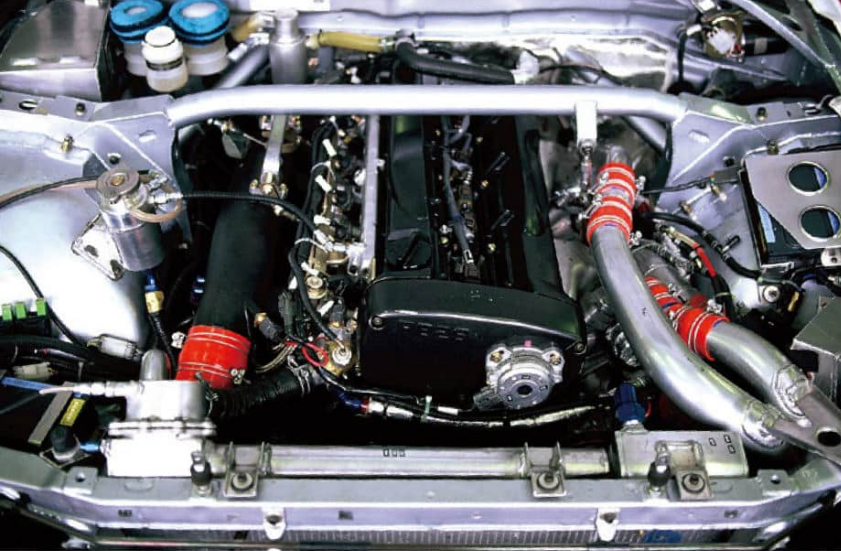
予選ではWSCクラスやLMP2クラスの純レーシングカーが上位グリッドを得たが、市販車を前提とするGT1クラスは絶対スピードで不利でも24時間の長丁場を考えれば信頼性の高さが主導権を握る存在になるだろうと考えられていた。問題はこうしたGT1車両のなかで量産車ベースのR33GT-Rが、マクラレーンF1GT-Rという最新最速のスーパースポーツカー相手にどこまで戦えるか、だった。

果たして、GT-R23号車は4分09秒61で総合27番手/クラス17番手にとどまった。クラストップはフェラーリで3分55秒台をマーク、総合でも6番手につけた。大挙7台が出場したマクラレーンは59号車(結果的にこの車両が優勝することになる)が3分57秒台で総合9番手、GT1クラスの4番手と想定以上に速い。

ダメだと思った。クラストップと14秒差、上には16台のGT1カーがいる状態だった。ル・マンは決勝ありき、予選はそれほど重要視しなくてもよい、という見方もあったが、それでもレーシングスピードはせいぜい予選の数秒落ちまでだ。クラストップと14秒差はあまりに大きなギャップだった。耐久性は別として、戦闘力で劣ることを露呈してしまった。これでは戦えないだろう。ちなみにエンジン性能を抑えた22号車は23号車に対して5秒落ちの4分14秒台。総合35番手/クラス24番手と、及第点と言えるような位置からのスタートとなった。

決勝はスタートから1時間を過ぎるあたりで雨模様となった。結局この雨はゴール4時間前まで降り続くことになり、周回ペースが落ち、結果的にマシンへの負荷は小さくなった。

23号車は終始マイペースでレースを進め、スタート1時間目には17番手、3時間目には14番手、4時間目には12番手、5時間目には9番手にポジションを上げる走りを見せたが、7時間目を迎える直前に駆動系の不調を訴えてピットイン。トランスミッションとブレイキディスク交換のため48分のピットストップ後、レースに復帰した際には26番手までポジションを落としていた。その後は慎重な走りで13番手まで順位



左が22号車、右が23号車（95年仕様）。どちらもスパ24時間レースで総合優勝した実績を持つRB26DETTを搭載するが、22号車はN1ベース、23号車がグループA仕様のディチューン版。

を取り戻していたが、午前7時前、ついにミッションが壊れてリタイアを余儀なくされた。

「Xトラックのミッションがもちませんでした。ドグクラッチが摩耗して、シフト操作ができなくなっただけです」と杉崎氏。

一方、1時間目には37番手と後方でレースを始めた22号車は2時間目には24番手、6時間目には17番手、レースが折り返しを迎える12時間目には9番手までポジションを上げ、そのままノントラブルで総合10位／クラス5位という望外の結果でチェッカーを受けた。

22号車の結果をどう評価するのだが、個人的には「レースの流れのなかでは2台のGT-Rは完敗。参加することに意義があるのではなく、勝敗に絡むポジションでレースを進めてほしかった。そのうえでトラブル、後退は準備期間の短さからすれば納得できるが、スピード不足でおいていかれる展開にはなんとも落胆」としたい。しかしニスを擁護するわけではないが彼らに「読み違い」があったとすれば、それはライバルの顔ぶれとその進化幅だったと言えるだろう。R33GT-Rの戦闘力は94年レベルで、95年のル・マンでは通用しなかったのだ。

起死回生で挑んだ2年目の戦い

そうして視線は2年目の96年に向いた。すでにその性能と完成度に定評のあったRB26DET型エンジンは96年に向けて、さらにいくつかの改良が施された。

「エンジンに関しては絶対の自信がありました。96年仕様では排気量を2・6ℓから2・8ℓに引き上げました。トルク特性で有利となる



石川裕造

1961年4月生まれ、群馬県出身。86年日産自動車に入社。翌87年よりグループC、JTCC、ル・マン24時間用のエンジン開発を担当。その後ニスモに出向し、JGTC／SUPER GTやFIA-GT1用エンジン開発に携わる。現在は日産モータースポーツ&カスタマイズ株式会社 常務執行役員を務める。

ほか同じ出力を得るなら過給圧を下げることでできますし、信頼性、燃費の向上が望めました。排気量拡大は無理なく行なうことができました。さらに、クランクシャフトを新造してエンジンをドライサンプ化しました。これは潤滑性能を安定させると同時にオイルパン形状を薄くしてエンジン搭載位置を低く後方にすることを企図したためです。結果的に30mm下方、30mm後方にマウントすることができました。また搭載方法についても、傾斜マウントから直立マウントへ改めました」（石川氏）

95年仕様の問題点を96年仕様で見直したという経緯だが、シーズンオフの3月にスポーツランドSUGOで行なわれたテスト時には670psを発生していたという。同時に駆動系も見直し、前年リタイア原因となったXトラック製シーケンシャルミッションから日産内製のHパターン6速へ変更された。「製造方法からギヤの材質にいたるまでを吟味して、とにかく信頼性の高いミッションにすることだけを考えて作りました」と石川氏。

マクラーレンF1 GTRという“オバケ”の登場で R33GT-Rの存在感は希薄になっていた

そうして、プロジェクト2年目となる96年はより上位を狙って2台とも同じ仕様で参戦。22号車が鈴木重久里／影山正彦／近藤真彦組、23号車が星野一義／長谷見昌弘／鈴木利男組というドライバーラインナップに変更された。

参戦全48台中、GT1は25台と最多。その内訳はマクラーレンF1GT-Rが7台、パイパーとF40が4台ずつ、911GT2エボが3台、サードMC8R、スーブラ、リスターストームが各1台ずつで、これにボルシェAGが911GT1・96なる車両を新たに開発して2台投入した。これはフロントセクションの骨格こそ量産911を使ったがキャビン以後はミッドシップ構造という準レーシングカーで、エンジンは新世代ボルシェの全水冷M96型3・2ℓにターボを装着したもの。911とは名乗るものの、グループCカー962に近い性能の強敵だった。では、R33GT-Rの進化はどの程度だったのか。予選でその答えがはっきりと示された。23号車は星野が渾身のアタックで4分を切る3分59秒946をマーク。前年に比べて10秒も速くなっていたが、ポジション的には総合29位／クラス16位でしかなかった。一方GT1クラスの最速は3分47秒132をマークして総合4位につけた911GT1。GT-Rとの差は約13秒にも及んだ。クラス3位のマクラーレンF1GT-Rが3分48秒530とボルシェに肉薄、前年が3分57秒18だったから、こちらも10秒近く速くなっていたということになる。

車両単体として見たGT-Rの進化は認められたが、ほかのGT1勢と比べると相対戦力は下がっていた。これでは前年以下の戦績しか残

ショートインタビュー

Interview/Kazuya Minakoshi Text/Maki Uzawa

完走を目指してドライバーとしてできることは最大限やった

——ル・マン仕様とJGTC仕様との“乗り味”の違いはありましたか？
「“乗り味”としては基本的には変わりませんでしたけど、走るフィールドが違いましたからね。最高速も路面のグリップも違っていたので一概に比べることはできないんですけど……その違いによってタイヤの入力が違うという感じだったかなと。あとは89年、90年の時のCカー（R89C／R90CP）とは全然違いましたよね。スピードが違ったので周りの景色の見え方が違いました」

——R33での挑戦初年度の95年で印象に残っていることは？

「僕が乗った23号車のミッションはシーケンシャルでしたけど、トラブルが多かったんで、速く走るということよりも、どうやって（ミッションを）もたせようかと、そっちの方が重要でした。あの時代のシーケンシャルって本当にひどかったですからね。ガチャガチャって（苦笑）。Hパターンならギヤを飛ばして変速回数を減らしましたが、シーケンシャルの場合はロータリー（式）だから、それができない。ミッションへの負担がすごく大きいんですよ。そういう不安を抱えたまま本戦を走っていました」

——ライバル車と比べて優れていた点はありましたか？

「どうだったかな。コーナリングスピードも決して速くはなかったし、燃費だってそんなに良かったわけじゃないと思うし。乗っていて、自分たちのクルマの方がまさっているという考えにはならなかったよね。（ライバルは）やっぱりそういう高速走行を想定したクルマづくりをしていましたからね。僕たちはGT-Rとはいえ、市販車ベースでボディ剛性からなから全然“出来”が違いましたから」

——相手にはならなかったと？

「（苦笑）。まあでも、そういうふうには感じていましたよね。でも、そこ（ル・マン）で自分たちにできることは何かといたら、完走を目指すことだと。ドライバーとしてできることは最大限やったつもりですけどね」

——いま振り返って、R33でのル・マン参戦について思うことは？

「乗るクルマによって考え方も取り組み方も変わってくるし、攻めるル・マンもあれば耐えるル・マンもあるというか、クルマと相談しながら乗るというか、そういうレースの戦い方もありますからね。その時その時でいろいろなレースのかたちがあると思います」

鈴木利男

1955年3月生まれ、埼玉県出身。79年全日本F3王者を経て、80～81年英F3に参戦。その後全日本F2、F3000、耐久、ツーリングカーレースなどで活躍。ル・マン24時間レースには85年に初挑戦（童夢・85C-L）、89～90年は日産陣営の一員としてR89C／R90CPをドライブ。98年はヨタに移籍し、99年にTS020で総合2位／クラス優勝を果たした。現在はR35GT-Rのエキスパートショップ「ノルドリンク」代表。



「とにかくミッションをもたせるのが大変だった」とR33でのル・マン挑戦を振り返る鈴木。2年目の96年にはHパターンを採用するが、やはりミッションへの不安を抱えていたという。



R33GT-Rはル・マンで善戦したが 結果は大差の敗戦と呼べる数字だけが残った

せないかもという見込みが立った。ニスモはまたしても「読み違い」をしたようだった。

2台のR33はスタートから1時間目の時点で23号車が32番手、22号車が35番手だったが、6時間目には19番手/24番手まで浮上し、レースが折り返しを迎える12時間目には17番手/22番手と徐々にポジションを上げていた。その後も2台に大きなトラブルはなく堅実に周回を重ねていったが、午前7時、22号車がクラッシュによってリタイアを余儀なくされた。

一方の23号車は着実に走り、12番手までポジションを上げていたが、ゴールまであと3時間という段階でミッションに不調をきたし（異音発生、ベアリングが焼き付く兆候）、ピットインしてミッションを積み替えた。この作業に要したピットストップは34分と見事な手際だった

(上) 96年はシーケンシャルを廃して内製のHパターンを採用したものの、やはりミッションに不安を抱えていた23号車。それでも順調に走行を重ねていたが、残り3時間で異音が発生、大事をとってミッションを交換して24時間を戦い抜いた。(右) 22号車は鈴木亜久里がドライブ中の午前7時、ブレーキトラブルによりダンロップブリッジ先で激しくクラッシュ。



96年はエンジンを2.6ℓから2.8ℓへと排気量アップ。テスト時には670馬力を発生しており、ドライバーたちは「エンジンがパワフルになった」と評価している。



杉崎公俊

1966年1月生まれ、神奈川県出身。大学卒業後ニスモに入社。追浜テクニカルセンターに配属され、R90CPの足回りの設計を担当。その後はR91、R92、NP35、JGTC（R33、R34、Z33）、GT1車両の設計などに携わる。2000年にニスモを退社して独立。現在はSUPER GTやFN／SFのエンジニアとして活躍する。

が、順位は16番手まで後退。その後ゴールまでに順位をひとつ挽回し、総合15位／クラス10位でチェッカーを受けた。周回数は307周。総合2位／クラストップの911GT1が353周とその差は46周。23号車がミッション交換に要した時間はおよそ9周分に相当したが、その分を差し引いても37周差。R33GT・Rとしては善戦したが、レースの結果からは大差の敗戦と呼べる数字だけが残った。

※ ※ ※

当時を振り返り、ふたりの証言者、杉崎氏、石川氏が奇しくも口を揃えた感想が興味深い。「R33は車高が高かったから、ピット前を通過する際、ピットウォール越しに屋根が見えたんです。あれはピットにいても自分たちのクルマを確認できたので、非常に楽しめたね」

しかしこれは量産車ベースであるがゆえ、車高が高く空力的に不利な要素を抱え込んでいたということの裏返しだ。もちろん、構造的に銅板溶接のモノコックボディで無理があったことも明らかで、当時のGT規定下でル・マンを戦

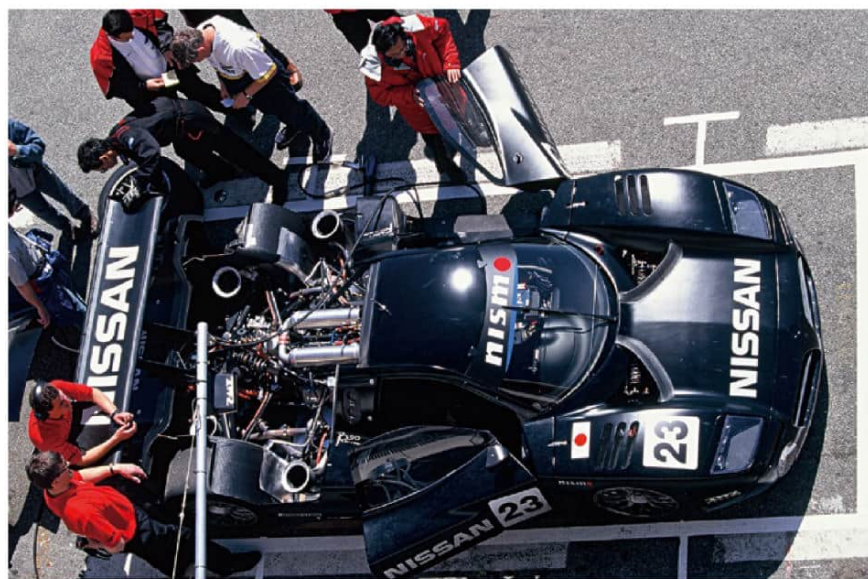
ドライバー編成とリザルト

	No.	ドライバー	予選順位／タイム	決勝順位	周回数
1995	23	星野一義／鈴木利男／影山正彦	27／4'09"61	リタイア(ミッショントラブル)	157周
	22	福山英朗／近藤真彦／粕谷俊二	35／4'14.43	総合10位／クラス5位	271周

*GT1クラス参考:予選最高位タイム 3'55"15(No.41 フェラーリF40 GTE)／決勝最高位 1位 298周(No.59 マクラーレンF1 GTR)

	No.	ドライバー	予選順位／タイム	決勝順位	周回数
1996	23	星野一義／長谷見昌弘／鈴木利男	29／3'59"946	総合15位／クラス10位	307周
	22	鈴木亜久里／影山正彦／近藤真彦	36／4'06"184	リタイア(アクシデント)	209周

*GT1クラス参考:予選最高位タイム 3'47"132(No.26 ボルシェ911 GT1)／決勝最高位 2位 353周(No.25 ボルシェ911 GT1)



R33GT-Rに替えて日産が投入したR390GT1。96年10月にはTWR（トム・ウォーキンショウ・レーシング）と接触を図り年末から作業開始。翌97年2月にはシェイクダウンを行なった。予備予選では総合最速タイムを出したが……。

うにはマクラーレンF1GTRやボルシェ911GT1レベルの車両でなければ優勝はおろか上位入賞すらおぼつかないことを痛感させられる2年間の挑戦劇だった。だから量産車ベースのGT・Rプロジェクトを2年で中止し、新たにプロトタイプに準じたR390GT1のプロジェクトで3年目のル・マンを見据えたという決断は当然の選択肢だった。「我々としては与えられたもの（R33）で戦うために、自分たちの仕事をまっとうしました。だけど、当時のル

・マンのレギュレーションではさらに戦闘力の高いクルマを作ることが可能でしたから、R390へと移行していったんです」という杉崎、石川両氏の言葉にも繋がる。R390GT1は2年目の98年に総合3位となりニスモに初のル・マン表彰台を献上した。そこへタスキを繋いだR33GT・Rにも一定の評価は下せようが、それは結果論。「量産車で戦う限界」、それがR33GT・Rのル・マン挑戦を通じて感じた、偽らざる思いであった。

R



ル・マンを戦う日産のドライバーとして、星野をはじめとする“先輩”とテストを含めて多くの時間を過ごした近藤。この経験がレース活動における大いなる糧となる。

「R33は頂点であり転換点」

1995年のル・マン24時間レースにおいて最終走者としてR33GT-Rを総合10位へと導いた近藤。そんな彼が日産ワークスドライバーとしてR33とともに挑んだ2年間のル・マンについて、いま回想する

Text/Tatsuya Oami (Little Wing)
Photos/Hidenobu Tanaka, NISSAN, SAN-EI

インタビュー

近藤真彦

1995、96年とR33GT-RベースのNISMO GT-R LMでル・マン24時間レースに挑戦したレーシングドライバー、近藤真彦。実はこの物語にはプロローグというべきエピソードが存在する。舞台となったのは、物語が始まるちょうど1年前のル・マンである。

「94年のル・マンにポルシェ962Cに乗って参戦したんです。シビエの原田淳さんに声をかけてもらったのがきっかけで乗せてもらいました。本当に思い出作りの気持ちでしたね」

レース活動と芸能活動という二足のわらじを履いていた近藤のル・マン挑戦は、同年限りで終わっても不思議ではなかったが、翌95年には幸運が転がり込んでくることになる。

「新しいGT-R (R33) が発売されて、それ

でル・マンに2台のGT-Rで参戦することになったんです。エースナンバーの23号車とは別に福山英朗さんと粕谷俊二さんが22号車で出場することになり、僕もこれに乗せてもらうことになりました。きっと僕自身は広告塔としての役割を期待されて起用されたのだと思います」

そのときの日産側の判断に94年のル・マンに参戦した実績は考慮されていたのだろうか？

「わからないですが、もしかしたら『前年にポルシェで出ている』ことが、僕を起用するうえで安心材料になっていた可能性はありますね」

近藤はモータースポーツに関しては実に謙虚で「それまでの自分はいくらでもアマチュアドライバーでした」という姿勢を崩さない。そうだったとしても日産ワークスからル・マンにエ

1964年7月19日生まれ。84年にレースデビューを果たすと88年から全日本F3に参戦。94年には全日本GT選手権で優勝を遂げた。翌95年はNISMO GT-R LMでル・マンに出場し、総合10位で完走を果たす。その後、2000年にはKONDO Racingを設立。現在も同チームを率いてスーパーフォーミュラ、SUPER GTを戦い続けている。



ントリーするとなれば、これはもう立派なプロ
ドライバーということになる。日産から指名さ
れたときにはどんな気持ちだったのだろうか？
「僕は日産マーチのテレビCMに出演させてい
ただいた関係で日産と縁が深くなり、ニスモの
難波（靖治）さんにもかわいがっていただいて
ました。それもあって日産が必勝を期した90年
のル・マンに応援に出かけました。そのとき、
僕をジャコバン広場の車検場で難波さんが見つ
けて『一緒に記念写真を撮ろう』と声をかけて
くれました。でも僕はバスがなくて、関係者が

■ | 名車再検証・再評価
レーシング
R33
GT-R

着ていたブルズンを難波さんから渡されて、記念撮影にこっそり紛れ込ませてくれました。それだけでもかなり舞い上がりましたよ（笑）」

そのわずか5年後に今度は本物のワークスドライバールとしてチームに迎え入れられたのである。近藤が感激したのも当然だろう。

「レースの1カ月前くらい前にレーシングスーツとブルズンが届きました。しかも今度はちゃんと自分の名前が入っている。感動しましたね。でも周囲からはプロドライバールと思っていただいていたみたいですが、自分としてはまだそこまでの意識がなかったので、そのギャップに戸惑ってしまいました」

そんな近藤の思いとは裏腹に着々と準備が進み、T1サーキット英田（現・岡山国際サーキット）で1週間に及ぶテスト走行が行なわれた。「そこで初めてR33に乗りましたが、変速のたびにギヤからとつともなく大きな音がするのにビックリしました。それはほかのドライバールも同じ意見で、最終的には車両に助手席をつけて、エンジンアを乗せて星野一義さんのドライブでコースを走行しました。そうやってギヤの不安をチームに伝えたのです」

大きな音がするということはメカニカルに無理が起きていることを意味する。その状態で出場すればトラブルに見舞われるのは目に見えている。そこで上位入賞を目指していた23号車については問題を起こしていたシーケンシャルギヤの改良を行なう一方で、22号車はHパターンに換装。あくまでも完走を目指して参戦する方

針が固まる。

「22号車のクルーで最年長だった福山さんが『3人で競い合ってもしかたない。完走を目標にして慎重に走らせよう』と言ってくださったので、粕谷さんと僕もそれに同意しました」

本番のル・マンではマシンにダメージを与える恐れがある「縁石またぎ」は厳禁とされ、コーナーによってはダブルクラッチを踏んでシフトダウンすることまで指示された福山、粕谷、近藤の3人。それでも目標ラップタイムだけではしっかりと命じられたというが、3人はチームのオーダーどおりに走行を続けた。おかげで23号車がリタイアしても22号車は走り続け、レース終盤には12番手まで浮上していた。

「事前に決まっていたわけではなく、途中のピットストップで遅れたりした関係もあって、僕がチェッカーを受けることになりました。まるでロシアンルーレットみたいなものですよ（笑）。

福山英朗、粕谷俊二とともに1995年のル・マンで22号車のステアリングを握った近藤。3人でダブルクラッチを使いながらミッションを回り、完走を目指してバトンを繋いでいった。



「このリズムで乗っていたら、絶対にクルマは壊さない」 近藤はステイント終盤、そんな自信を抱いていた

それで自分が乗る1時間くらい前に『そろそろ準備をしてください』って言われて、恐る恐るレーシングスーツに袖を通して、マシンが戻ってくるのをピットで待ちました」

そのピットには日産の幹部がずらりと揃い、「頼むから完走してくれ」という思いを無言のうちに近藤に伝えていたという。緊張の面持ちで近藤がコクピットに収まってコースを走り始めると、ピットから無線で「11番手になりました」という報告が入った。するとさらに上位のマシンが1台リタイアして22号車は10番手に浮上。それを聞いた近藤の緊張度は最高潮に達する。なにしろ、そのまま走りければトップ10フィニッシュを達成できるからだ。しかも20秒ほどの差で11番手のマシンが迫っていた。

それでも近藤は完璧な走り、10番手のポジションを守り続けたばかりか、最後にはこんな経験までしたという。

「ラスト2周くらいから『きれいな夕陽だなあ』なんて思う余裕が出てきて。この頃にはマシンとも完全に一体になったような気分、シフトレバーなどから伝わる振動でマシンと会話ができるようになっていました。それで『このリズムで乗っていたら、絶対にクルマを壊すことはない』という自信を抱くようになりました」

結果、近藤は見事に22号車をトップ10チェッカーに導くことになる。その瞬間、近藤の瞳にうつすらと光るものがあつたことをテレビ朝日のオンボード映像を見ていた知人に指摘され、照れくさい思いを味わったという。

そうした実績が買われて、近藤は翌96年もR33でル・マンに挑戦することになる。しかし彼



常にミッションに不安を抱えながら戦い続けた24時間。アンカーを任された近藤はマシンとの一体感を高め「これなら壊れない」ドライビングを披露。絶対完走の期待に応えてみせた。



を取り巻く様相は一変していた。エースナンバーの23号車が星野一義、鈴木利男、長谷見昌弘のベテラントリオに委ねられるとともに、22号車は影山正彦、鈴木亜久里が近藤とともにステアリングを握るという陣容。もはや22号車は完走狙いのバックアップ車ではなく、23号車同様、上位入賞が期待されていたのである。

「亜久里さんと影山さんは、23号車のことをハンパじゃないくらいライバル視していました。でもね、この年の僕はたぶんレーシングドライバーとしていちばん乗っていたと思うんですよ」
事実、近藤はチームから指示された目標ラップをしっかりとクリア。23号車に勝とうとして躍起になる亜久里や影山からも、パフォーマン

スに関する不平や不満は一切出なかったという。ただし結果的に23号車が15位で完走を果たしたのに対し、22号車はアクシデントのためリタイアに追い込まれてしまった。

「自分の担当するステイントの終わりには指示に従って各部に異常がないかどうかチェックするんです。僕もブレーキを含めて全部チェック



(右) 1995年の実績が買われ、2年連続でメンバー入りを果たした96年ル・マン。結果はふるわなかったが、前年の完走狙いとは違う、上位入賞を目指すドライバーのひとりとして抜擢された。また同96年は全日本GT選手権でKURE R33をドライブ。第5戦SUGOにおいては鈴木利男とともに3位表彰台に登壇した。



「日産からのル・マン参戦が僕のレース活動のターニングポイントになったことは間違いありません」

して、問題がないことをピットに報告してから
重久里さんに交代したんですが、その直後に重
久里さんがブレーキングでクラッシュ。そうし
たら重久里さんが『マッチがブレーキを使い切
っちゃっていたんだ』って言い出して（笑）。
僕はちゃんとチェックしていたんですけどね」
そんなR33は、レーシングカーとしてどんな
特徴を備えていたのだろうか？

「とにかくブレーキが強力でした。マクラーレ
ンF1とかフェラーリF40とかに比べても、ブ
レーキだけは負けませんでしたね」
そして近藤のル・マン挑戦にはこんなエピロ
ーグも用意されていた。

「日産の有志の方々が95年の22号車をレストア
してくださって、それを僕がニスモフェスティ
バルで走らせることになったんです。嬉しかっ
たですね。僕は事前のテスト走行に参加できず、
代わりに若手にテストしてもらったんですが、
その彼はテスト後に『ものすごい楽しかったで
すよ』とか言っていた。でも僕は知っていたん
です。あるところからターボが効き始めて、ド
カン！とパワーが立ち上がることを。それも
現役時代だったらなんとか対処できましたが、
いまの自分にできるかどうかが不安でした。で
も無事に走行を終えることができました」

22号車に乗った近藤は、懐かしい思い出にも
浸ったという。

「コクピットにサルトのコース図が貼ってあっ
て、そこにコーナーの番号が記されているん
です。それを見ただけで当時の記憶が甦ってきま
した。あと懐中電灯と無線、それとヒューズ
の入った袋がシートの下に置いてあって、トラブ

ルが起きたときには無線でピットに指示を仰ぎ
ながら、懐中電灯を使って自分でヒューズ交換
することになっていたことも思い出しました」

そして近藤は日産でのル・マン参戦が、その
後のレース活動を支える基盤になったとも語る。

「ル・マンへ行くときに付き人を連れてヘルメ
ットを持たせていたら、きつと星野さんにどや
されていたと思います。そういうモータースポ
ーツ界のしきたりや上下関係みたいなことは、
全部レースを戦うなかで学びました。そうした
経験を含め、日産からのル・マン参戦が僕のレ
ース活動のターニングポイントになったことは
間違いありません。あれがなければ、レース界
におけるいまの自分もなかったと思います」

レース界の『イロハ』はR33とともにル・マ
ンで学んだ。近藤はそう語ってインタビューを
締め括ったのである。

20年の時を経てレストアされた95年車を、
2015年のニスモフェスティバルでドライ
ブ。「できることならほしい」と語るほどの
思い出の1台との邂逅を楽しんだ。





Cカー時代が終焉し、GTカー中心の新時代が幕開けすると
種々雑多なスポーツカーが聖地に集まってきた
マクラーレンが初参戦するなか、R33 GT-Rも奮闘する

Text & Data/Shinji Hayashi Photos/SAN-EI

Looking Back

リザルトに見る物語

63èmes Grand Prix d'Endurance les 24 Heures du Mans 1995

“24 HEURES DU MANS”

1995年
第63回

ル・マン24時間レース

1995年6月17-18日 サルト・サーキット(フランス) 主催:ACO
13.600km×24時間(298周) 参加78台／予選出走52台／決勝出走48台／完走20台 2-2-2グリッド左上位 17日16:00スタート 雨一時曇り／ウエット一時ドライ

Driver B		Driver C		Chassis	Engine	Cyl.	Disp.	Tyre	Weight	Entrant	Laps	Distance	Ave.Speed	Max	Best Time	Qty. Time	Grid
J.J.レート	SF	関谷 正徳	J	マクラーレンF1 GTR	BMW V12 6064 GY	1137			1137	Kokusai Kaihatsu UK	298	4055.800km	168.992km/h	303	4'04"93	3'57"18 / B	9
M.アンドレティ	USA	E.エラリー	F	クラージュC34/41	ボルシェ F6 3000t MI	901			901	Courage Competition	297	4046.339km	168.597km/h	311	3'53"36	3'48"76 / A	3
J.ベル	GB	D.ベル	GB	マクラーレンF1 GTR	BMW V12 6064 GY	1130			1130	Mach One Racing	296	4030.430km	167.935km/h	303	4'02"21	3'58"80 / A	13
M.サンドロ・サーラ	BR	M.ブランドル*	GB	マクラーレンF1 GTR	BMW V12 6064 MI	1125			1125	Gulf Racing	291	3966.833km	165.285km/h	294	4'05"30	3'58"47 / C	11
O.グリイヤー	F	J-D.ドルトラス	CH	マクラーレンF1 GTR	BMW V12 6064 MI	1158			1158	Giroix Racing Team	290	3956.324km	164.847km/h	302	4'04"66	3'59"66 / B	15
T.ブーヴェン*	B	C.ブシュ	F	クレマーK8	ボルシェ F6 2995t GY	919			919	Kremer Racing	289	3939.401km	164.142km/h	299	3'58"21	3'55"09 / B	5
J.ダウニング	USA	F.フレオン	F	クッスDG3	マツダ 3r 1962t GY	820			820	DTR with Mazdaspeed	282	3846.505km	160.271km/h	279	4'08"81	4'03"07 / C	19
土屋 圭市*	J	飯田 章	J	ホンダNSX GT2	ホンダ V6 2977 YO	1055			1055	Team Kunimitsu Honda	275	3746.959km	156.123km/h	261	4'20"21	4'15"55 / A	36
F.イェリンスキー	D	E.ベルタジニア*	I	キャラウェイ・コルベット	シボレー V8 6243 BFG	1233			1233	Callaway Competition	273	3713.295km	154.721km/h	280	4'22"51	4'15"88 / C	37
近藤 真彦	J	粕谷 俊二	J	ニスモGT-R LM	ニッサン L6 2568t BS	1370			1370	NISMO	271	3695.879km	153.995km/h	266	4'31"35	4'14"43 / A	34
E.オブライエン	GB	R.ドノバン*	GB	キャラウェイ・コルベット	シボレー V8 6243 DL	1110			1110	Agusta Racing Team	271	3686.061km	153.586km/h	284	4'22"76	4'16"12 / C	39
O.セベナン	F	C.バラウ	E	フェラーリF40 LM	フェラーリ V8 2936t MI	1061			1061	Pilot Aldix Racing	270	3681.213km	153.384km/h	286	4'13"62	3'55"69 / A	7
M.スーレル	F	H.ブーラン	F	マクラーレンF1 GTR	BMW V12 6064 DL	1159			1159	BBA Competition	266	3623.945km	150.998km/h	278	4'11"52	4'04"52 / B	20
M.マルティニ	I	M.アビチェラ	I	トヨタ・スープラGT LM	トヨタ L4 2140t DL	1245			1245	SARD Co.Ltd.	264	3597.984km	149.916km/h	295	4'11"52	4'10"36 / B	30
K.ドレイシ	CZ	P.ザイケル	D	ボルシェ911GT2	ボルシェ F6 3600t PI	1176			1176	Seikel Motorsport	263	3585.386km	149.391km/h	277	4'31"95	4'23"35 / C	46
D.オルション	F	J-F.ペルー	F	ボルシェ911GT2	ボルシェ F6 3600t GY	1169			1169	Jean-Francois Veroux	262	3570.306km	148.763km/h	276	4'29"80	4'24"69 / A	47
N.アダムス*	GB	G.マッケラン	GB	ボルシェ911GT2	ボルシェ F6 3600t GY	1175			1175	Richard Jones	260	3406.099km	141.921km/h	272	4'29"77	4'23"24 / B	45
M.モンティ	I	G.エイリス*	GB	フェラーリF40 GTE	フェラーリ V8 2998t PI	1124			1124	Ennea	237	3232.396km	134.683km/h	255	4'20"03	3'55"15 / A	6
羽根 幸浩	J	M.リゴネ	GB	ボルシェ993ピターボ	ボルシェ F6 3800t GY	1166			1166	Freisinger Motorsport	229	3124.714km	130.196km/h	299	4'14"62	4'09"91 / A	27
B.サンタル	F/CH	E.セジオナル	F	デボラLMP295	フォード L4 1996t MI	700			700	Didier Bonnet	222	3027.187km	126.133km/h	267	4'22"51	4'16"01 / B	38
P.ベルモンド	F	A.トレビシオル	F	ベンチュリ600SLM	PRV V6 2975t MI	1066			1066	Societe Venturi SA	193	2639.153km	109.965km/h	273	4'06"97	3'57"64 / A	10
F.ミゴール	F	D.レズリー*	GB	マールコス600LM	シボレー V8 6100 DL	1167			1167	Team Marcos	184	2509.034km	104.543km/h	264	4'27"40	4'21"13 / C	43
岡田 秀樹*	J	服部 尚貴	J	ホンダNSX GT1	ホンダ V6 2977 DL	1050			1050	Honda Motor Co.Ltd.	121	1657.716km	69.071km/h	263	4'27"52	4'22"36 / B	44
J-B.ブーベ	F	R.バランドラ	F	WR LM94	ブジョー L4 1901t MI	623			623	Welter Racing	196		燃圧低下	295	3'53"96	3'46"05 / A	1
F.ビルボート*	F	F.ド・ルセップ	F	ベンチュリ600LM	PRV V6 2957t MI	1119			1119	Eric Graham	178		電気系統	254	4'28"31	4'18"00 / C	35
F.コンラート	A	A.デ・アゼバド・ヘルマン	BR	クレマーK8	ボルシェ F6 2995t GY	925			925	Kremer Racing	163		電気系統	294	4'03"37	4'00"02 / B	16
鈴木 利男	J	野山 正彦	J	ニスモGT-R LM	ニッサン L6 2568t BS	1285			1285	NISMO	157		ギヤボックス	290	4'12"99	4'09"61 / B	26
T.ニーデル	GB	J.ウィーバー	GB	ジャガー-XJ220C	ジャガー V6 3498t DL	1170			1170	P.C. Automotive Jaguar	135		エンジン	294	4'16"17	4'08"67 / B	22
C.オイサー	NL	T.エルドス	BR	マールコス600LM	シボレー V8 6300 DL	1191			1191	Team Marcos	133		電気系統	282	4'23"50	4'18"93 / A	42
T.ブジャー	D	J.マルス	D	マクラーレンF1 GTR	BMW V12 6064 GY	1128			1128	West Competition	131		アクシデント	297	4'02"46	3'58"56 / A	12
B.ショウバン	F	L.ルークアー	CH	ベンチュリ600LM	PRV V6 2975t DL	1153			1153	BBA Competition	130		火災	276	4'18"19	4'10"21 / A	29
O.イアコベリ	USA	B.スナー*	CH	ジャガー-XJ220C	ジャガー V6 3498t DL	1171			1171	PC Automotive	123		アクシデント	296	4'15"43	4'09"45 / A	25
T.シリグ*	DK	P.ブルディ	F	キャラウェイ・コルベット	シボレー V8 6243 DL	1118			1118	Agusta Racing Team	96		アクシデント	288	4'22"00	4'09"19 / A	23
E.コラール	F	S.オルテリ	F	ボルシェ911 GTEvo	ボルシェ F6 3600t MI	1139			1139	Larbre Competition	82		アクシデント	281	4'11"51	4'02"91 / A	18
L.ブライナー	CH	A.フス	D	ボルシェ911GT2	ボルシェ F6 3600t PI	1177			1177	Stadler Motorsport	81		アクシデント	281	4'17"69	4'12"48 / A	32
P.H.ラファネル*	F	P.アリオー	F	マクラーレンF1 GTR	BMW V12 6064 MI	1135			1135	Gulf Racing	77		アクシデント	293	4'07"01	3'59"05 / B	14
A.オルレアン-ブルボン	E	M.A.デ・カストロ	E	ボルシェ911GT2	ボルシェ F6 3600t GY	1154			1154	Heico Service GmbH	63		アクシデント	298	4'20"10	4'17"10 / A	40
E.コマス	F	J.パレハ	E	ボルシェ911 GTEvo	ボルシェ F6 3600t MI	1138			1138	Ste Larbre Competition	58		アクシデント	283		4'05"36 / A	21
C.マクダゴール	CDN	J.メロ	USA	シボレー・コルベットZR1	シボレー V8 6300 GY	1281			1281	ZR1 Corvette Team USA	57		エンジン	245	4'58"08	4'27"89 / A	48
太田 哲也	J	A.オロフソフ*	S	フェラーリF40 GTE	フェラーリ V8 2988t PI	1114			1114	Ennea	42		ギヤボックス	285	4'14"52	3'56"01 / C	8
R.キーガン	GB	D.チャペル	GB	リストナー・ストーム	ジャガー V12 6996 MI	1270			1270	Lister Cars Ltd.	40		ギヤボックス	274		4'09"21 / A	24
J-L.シェルー	F	J.ルコント	F	ボルシェ911 GT	ボルシェ F6 3600t MI	1180			1180	Jean-Claude Miloe	40		アクシデント	281	4'17"10	4'13"22 / A	33
P.プティ	F	M.ロスタン	F	WR LM94	ブジョー L4 1905t MI	642			642	Welter Racing	33		アクシデント	294		3'48"10 / A	2
F.ラロリス	F	E.ベルナル	F	クラージュC41	GM V8 5000 GY	851			851	Courage Competition	26		電気系統	290		3'52"34 / B	4
K.アチソン	GB	(吉川とみ子)	J	サーフMC8R	トヨタ V8 4000t DL	1273			1273	SARD Co.Ltd.	14		クラッチ	264	4'46"16	4'11"03 / A	31
P.シフェール	CH	P.ド・ソワシー	F	ボルシェ911GT2	ボルシェ F6 3600t PI	1201			1201	Elf Habertur Racing	13		アクシデント	277		4'17"33 / A	41
A.ハーネ*	D	I.カベリ	I	ホンダNSX GT1	ホンダ V6 2977t DL	1054			1054	Honda Motor Co.Ltd.	7		クラッチ	297		4'10"12 / B	28
R.アルヌ	F	M.シガラ*	I	フェラーリ333SP	フェラーリ V12 3997 GY	894			894	Euro motorsport Racing Inc.	7		電気系統	295		4'00"07 / A	17
J-P.リバー	B	P.ドロ	F	ノルマM14	ビュイック V6 4500 GY	868			868	Norbert Santos	—		DNQ	252	—	4'04"89 / A	—
J-M.マス	F	F.ドロボスト	F	タイガFJ94	ビュイック V6 4500 GY	932			932	Sylvain Boulay	—		DNQ	—	—	4'23"57 / A	—
O.ベレッタ	MC	M.トムリエ	SLO	クラージュC41	GM V8 5000 GY	899			899	Courage Competition	—		失格	—	—	3'48"38 / ?	—
L.ジュトニー	F	F.オボーン	F	フェラーリF355チャレンジ	フェラーリ V8 3496 MI	1210			1210	Yellow Racing	—		リザーブ	234	—	4'30"19 / B	—

・最速ラップ: B.ウレク / M.アンドレティ / E.エラリー (クラージュ・ボルシェ) 3'53"36 209.805km/h
・予備予選(4月30日)最速: B.ウレク (クラージュ・ボルシェ) 3'49"31 213.510km/h
・No.26の吉川とみ子(5'04"32)は予選通過基準タイム4'58"87以下のためDNQ
・*印はスターティングドライバー。予選タイム欄のABCは記録したドライバーを表わす
・No.モナコ, NL=オランダ, S=スウェーデン, SF=フィンランド, SLO=スロベニア, USA=アメリカ合衆国
・エンジン略号: F=水平対向, L=直列, V=V型, tはターボチャージャー装着
・タイヤ略号: BFG=グッドリッジ, BS=ブリヂストン, DL=ダンロップ, GY=グッドリッジ, MI=ミシュラン, PI=ピレリ, YO=ヨコハマ
・Maxはユノディール直線路における最高速、公式発表値



1はホンダNSX勢の記念撮影。GT1仕様2台は脱落したが、GT2仕様（右端）がクラス優勝。2は日産のエースカーNo.23、夜10時には7位にまで浮上。3はサード・トヨタ陣営のスープラJZA80。

G T Bや日本のJ S P Cの消滅により世界中のスポーツカーレースは原点に戻ってG Tカーからの再出発を図る。ブライベーターやジェントルマンを中心に種々雑多なスポーツカーが混走する、本来あるべきル・マン24時間に戻った。90年代初頭までの、ワークスだらけの過熱ぶりが異常すぎた。

迎えた過渡期95年のクラス分けは純レーシングカーのW S CとP 2、市販スポーツカーのG T 1とG T 2。90年に実戦投入された新世代スカイライン

エアーリF40、ボルシェ911ビターボ、ベンチュリ600、ジャガーXJ220C等々の強豪ばかり。RB26DETエンジンには直6、4バルブ、2568cc、ギャレット製ツインターボチャージャー装着。4輪駆動は認められないため後輪駆動に変更、ダブルウィッシュボーンサスとカーボンブレーキを備える。23号車は6速Xトラック製シッケンシャルシフト仕様で、600ps/7600rpm。一方、22号車は日産内製の5速HパターンでN1用

ツプはいずれも2〜3分ほどだった。

1時間経過時ごとの順位は37―24―25―22―22―17―15―13―11―12―10―10―9―9―9―9―10―11―11―10―11―10―10―10と推移。そして近藤が午後4時、24時間後のチェッカーを受けた。完走20台中総合10位、クラス5位。GT1の上位4車はいずれもマクラーレンであり、フエラーリF40を降しての5位は健闘ではあった。

1トの決勝は序盤から雨模様。48歳星野でスタートした23号車は1時間経過時17位から順位を上げ、利男の快走で6時間経過時には7位（一瞬5位）にまで上がるが、ギヤボックス故障で修理に時間がかかり、早朝7時、15時間目にリタイア。

22号車のスタートは福山が担当。その後、75分ほどでルーティンピットイン、燃料補給とチェックを繰り返して、福山→近藤→粕谷のローテーションで各人2ステイントを走行。ピットスト

リマークス | ここに注目

この後「GT1」はその精神を逸脱して、年々急激に純レーシングカー化していく。市販モデルのカタログさえ存在すれば公認されることから、それを逆手に取った各メーカーが過激モデルの「市販」姿勢を実践した。その裏にはDTM（ドイツ・ツーリングカー選手権）／ITCの96年末消滅により、その参加メーカーがITCに転身

したこともある。このためR33GT-Rでル・マン挑戦3年計画を予定していた日産も、予想以上に早い展開を受けて、96年総合15位/クラス10位の後、3年目の97年からはミッドシップGT1の新車R390（TWRと提携しジャガーXJR-15の一部流用）を仕立てて臨戦すること。こうして90年代末のル・マンは再度過熱する。

マリオ・アンドレッティやデレック・ベルらを従えて最上段に立つ関谷正徳。日本人初の総合優勝者。



ただ、ル・マン初登場マクラーレンに乗った関谷正徳の日本人として初の総合優勝、ホンダNSXのGT2クラス優勝、ベテラン寺田陽次郎のWSCマツダ総合7位、サード・トヨタ等、日本勢の話題が豊富すぎたのが日産にとってはやや残念だった。

R

レーシング
R33
GT-R

第63回ル・マン24時間レース

Pos.	Class	Pos.	No.	Driver A	
1	GT1	1	59	Y.ダルマス*	F
2	WSC	1	13	B.ウレック	F
3	GT1	2	51	A.ウオレス*	GB
4	GT1	3	24	R.ベルム	GB
5	GT1	4	50	F.ジロウ	F
6	WSC	2	4	H-Jシュトゥック	D
7	WSC	3	5	寺田 陽次朗*	J
8	GT2	1	84	高橋 国光	J
9	GT2	2	73	J.アンサー	USA
10	GT1	5	22	福山 英朗*	J
11	GT2	3	75	R.アグスタ	I
12	GT1	6	34	M.フェルテ*	F
13	GT1	7	42	J-Lモーリー-タリビエル*	F
14	GT1	8	27	J.クストノフ*	USA
15	GT2	4	77	G.クスター*	F
16	GT2	5	78	E.バン・ド・ビバー*	F
17	GT2	6	81	R.ジョーンズ	GB
18	GT1	9	41	F.マンチニ	I
19	GT1	10	54	W.カウフマン*	D
20	LMP2	1	14	P.ルーセル*	F
nc	GT1		44	J-M.ゲノン*	F
nc	GT2		71	C.マージュ	GB
nc	GT1		46	P.ファブル	CH
R	LMP2		9	W.ダビド*	F
R	GT1		45	E.グレアム	F
R	WSC		3	J.レシク*	D
R	GT1		23	星野 一義*	J
R	GT1		57	R.バイパー*	GB
R	GT2		70	C.ホジェッツ*	GB
R	GT1		49	J.ニールセン*	DK
R	GT1		43	E.クレリコ*	F
R	GT1		58	W.バーシー	GB
R	GT2		76	A.コッペリ	I
R	GT1		37	D.デュビ*	F
R	GT2		79	E.カルデラー*	CH
R	GT1		25	L.オウエン-ジョーンズ	GB
R	GT2		91	T.サルダナ*	E
R	GT1		36	J-P.ジャリエ*	F
R	GT1		3	J.ボールジョ*	USA
R	GT1		40	L.テッラー-ノーチェ	I
R	GT1		52	G.リース*	GB
R	GT1		55	P.イベル*	F
R	LMP2		8	P.ゴナン*	F
R	WSC		11	H.ベスカロフ*	F
R	GT1		26	A.フェルテ*	F
R	GT2		82	C.マルゲロン*	CH
R	GT1		47	B.ガショ*	B
R	WSC		1	J.クラン	USA
ns	WSC		6	D.ラコ*	F
ns	WSC		7	J.ジョーンズ	CDN
ns	WSC		12	E.バン・ド・ペール	B
ns	GT2		88	C.アインケル	F

曇天だが雨はまだ降っていない土曜15時30分、ピット前に待機していた48台が次々とコースイン開始。真っ先に動いたのはNo.22のGT-Rだった。ブラックティスではメカトラブル多発だったが、決勝はノントラブル。



大レストア作業を通じて95年の22号車を丸ハダカに——

奇跡の一台、復活までの軌跡

2015年のニスモフェスティバルで、1995年のル・マンで10位完走したNISMO GT-R LMが“復活走”した市販車がベースとはいえ世界の舞台で飛躍するため投入されたスペシャルパーツ満載のこのマシンを「日産名車再生クラブ」スタッフが丁寧なレストア作業で蘇らせたのだった
ここではおよそ半年に及んだその復活への道程を通じ、22号車の細部に追っていく——

Text/Toshiya Hasegawa Photos/NISSAN, SAN-EI
協力：日産名車再生クラブ





1995年のJGTC JOMO号と新23号車

■1995年JGTC第4戦富士に出場したJOMO号。このマシンはル・マン24時間に出場した23号車がコンバートされたもので、第4戦では2位表彰台に。②そのJOMO号は鈴鹿1000kmに出場するため、再び23号車へと改装された。この改装が22号車のオリジナルパーツの欠品につながったようだ。

2015年のニスモフェスティバルで走行したNISMO GT-R LM 22号車。“特注”HIDヘッドライトが往時のごとく光を放つ。

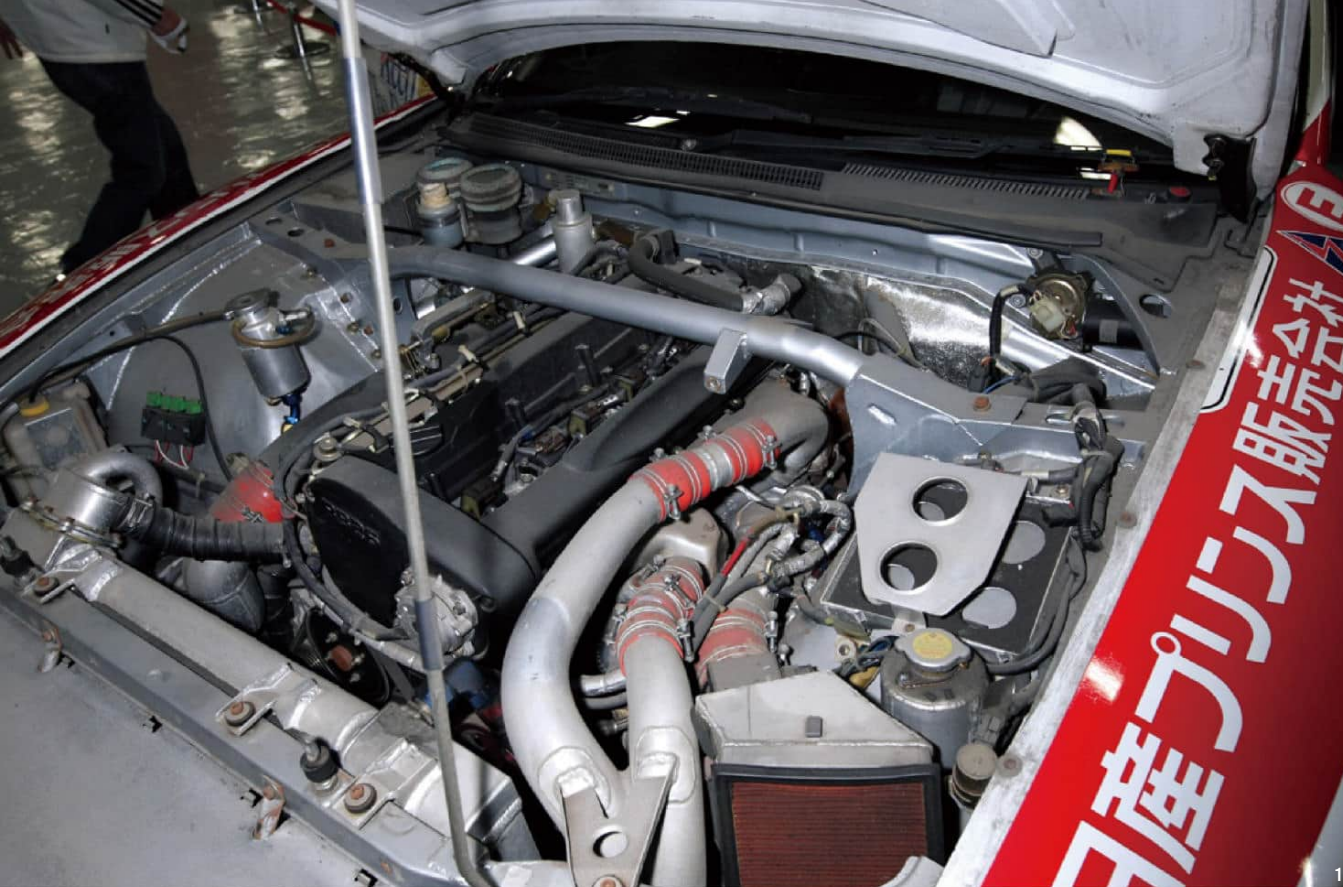
2006年にスタートした日産名車再生クラブは、これまで5台のスカイラインを再生してきた。再生順に07年スカイライン2000GT・Rレーシングコンセプト(KPGC110)、12年プリンス・スカイラインGT(S54)、15年NISMO GT-R LM(R33)、17年スカイラインGTS-R(R31)、22年スカイラインGT-R N1(R32)である。それぞれのマシンは当時の最新技術が投入され製作されたタイムカプセルのような存在だ。15年にレストアしたNISMO GT-R LMの場合は、同年のル・マン24時間に日産GT-R LM NISMOが出場することにちなんでレストアされることとなった。

NISMO GT-R LMが出場した1995年のル・マン24時間は、プロトタイプカーが排除され、LMGT1が総合優勝を争う年となった。当時の状況や、NISMO GT-R LMについてはP50からの企画で詳しく紹介しているのでそちらを参照してほしい。

2015年5月30日、日産テクニカルセンター内で再生クラブのキックオフが催され、11月29日のニスモフェスティバルに向け半年にわたる再生プロジェクトがスタートした。このキックオフの1カ月ほど前には再生車両の選定はもとより対象車両ダメージの確認、作業場所の確保、そして同年の再生クラブメンバーの募集が行われた。当初の再生マシンは、日産ヘリテージコレクション内に収蔵されているNISMO GT-R LMの公認用ロードカーが予定されていたが、決勝で生き残った22号車が当時のままで修復されていなかったため、代わって再生の対象となった。

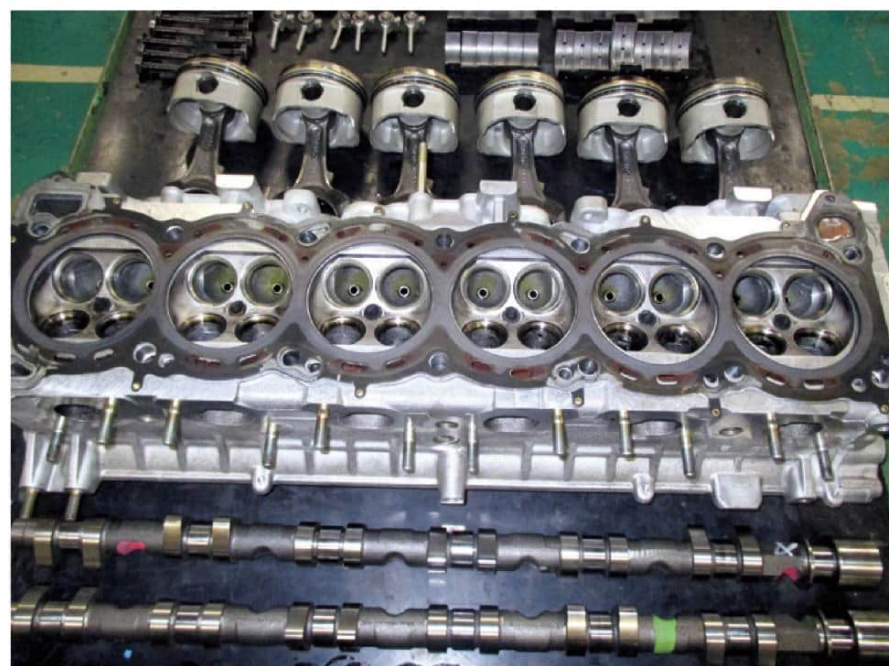
再生の手順としては車両の分解に約1カ月、並行して車体修正の確認が始まり、エンジンの分解・組み上げに約3カ月、ミッション系の分





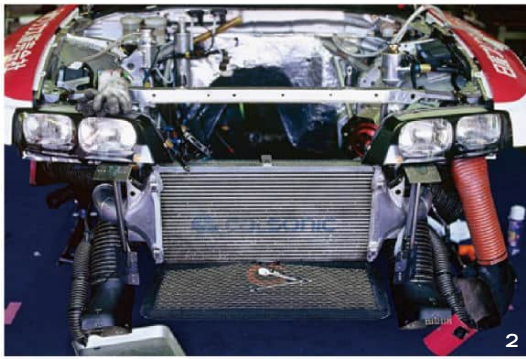
レース車特有の一品パーツが多用されたGT-R LM
勝利のために注がれたマシン製作の熱意が伝わる

1 1995年のル・マン24時間に出場後、ほぼそのまま保管されていた22号車。エンジンルーム内にはホコリが積もり、2 グローブボックスカバーは外れ、3 リヤバンパーも表面が剥がれており、その他右サイドウインドウも要修復という状態だった。



22号車に搭載されていたエンジンは、1995年ル・マン24時間のスペアエンジン。分解するとほぼ新品だったので、整備と調整を行ない再搭載。実際に決勝レースで約3700kmを走破したRB26DETTエンジンはどんな状態だったのだろうか――。





現役当時の姿を見ていく。①ル・マンのピットで整備中の22号車。チューニングを担当しているREINIK（日産工機）のステッカーが貼られる。②エンジンを下ろしてフロントバンパーを外した状態。バルクヘッドに貼られた金属製のシャシプレートにはMODEL NISMO GT-R LM、TYPE N400Rと刻印されている。③④22号車のコクピット。23号車との違いはシフトレバーがHパターン用なのと（23号車はシーケンシャル）、レカロのバケットシートカバーがブルー（23号車はブラック）である点。その他の装備、ABCペダルなどは共用。



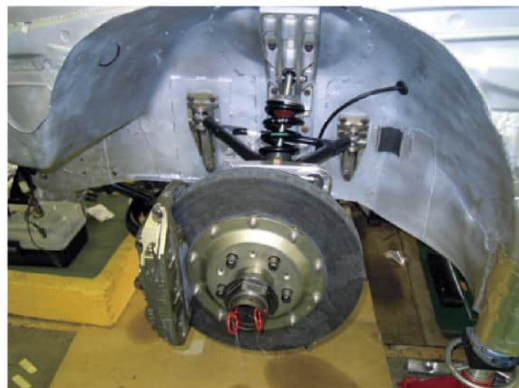
清掃後、耐腐食性に優れたカチオン塗装が施されたサスペンションアーム。サスペンションボルトはNASAスペックで入手困難品。



市販車用ヘッドランプが使われていたため、ICHIKOHの協力のもと、HIDのヘッドランプとアンプを当時の製品に近いもので再生産。またオレンジ色のポジション灯を追加した。



ダクトから伸びる蛇腹のホース類は航空機用を使用しており入手困難だったため、ニスモからストックを提供してもらい装着した。



油やホコリで固着していたブレーキキャリパーはシールが特注部品だったため再製造を依頼。分解、クリーニングののち、再度組み立てられた。サスペンションアームの取り付け部分には補強板が備わる。



オイル漏れやブレーキフルードでサビが浮いていたフロアやABCペダル周辺は、クリーニング後に補修されて元のとおりに。レース用のワンオフパーツも多く、その補修には苦勞したとスタッフは回想する。

解・整備に2カ月半が予定されていた。この間の夏期休暇も、再生クラブ参加メンバーはNISMO GT-R LMの再生に費やしている。

車両の事前チェックが行なわれ判明した主な修復箇所は、外装周辺では右リヤサイドウインドウの損傷、フロントバンパー下部ステッカー、リヤバンパー、リヤバンパー右側という部分であった。シャシー周辺ではブレーキシリンダーの損傷、オイル漏れによるフロアのサビ、欠品状態となっていたHIDヘッドライトの修復のほか燃料タンクシールの損傷、グローブボックスの脱落が挙げられた。

毎回レストアに携わる中核メンバーのほか、新規に加入したスタッフもいる再生クラブ。この年は総勢100名近くが参加したという。

当時ニスモは、95年ル・マン24時間レース参戦後に23号車をJGTCに出場する55号車JOMO号にコンバート。その後鈴鹿1000キロに出場するため、再度JOMO号を改裝し23号車として参戦した。JOMO号から23号車にコンバートされた際、22号車は新23号車のドナーとなっていた可能性もある。これは鈴鹿1000キロのゴールが夕刻過ぎのため、ヘッドライトが必要だったからだ。

行方不明のパーツが続々

各部のパーツが剥ぎ取られた状態で残された22号車を再生するため、再生クラブのスタッフにはひとかたならない苦勞があった。「剥ぎ取られた部品の手配、それを元通りに戻すのに苦勞した」というスタッフの声も残された。

22号車は20年間手つかずのまま倉庫に収蔵されていたせいか、外観は小規模な損傷はあったものの良好、ただ内部については整備の必要なところがあった。ドライバーのフロア下がオイル漏れなどの影響で、塗料の下からサビが出て



内外装の再生にあたって、新たに製作された当時のステッカーを貼ることで、ル・マン出場当時の外観を取り戻した。あとはテスト走行を経て本番を待つのみ。

過去のマシンは当時の技術が詰まったタイムカプセルのような存在だ

きてしまっていたこと、ブレーキシリンダー破損により、ABCペダルの取り付け部周辺に腐食があったことなどだ。これらについてはサビを落としクリーニング後、再塗装が施された。

シャシーの分解整備途中では、今後の動態保存のために当時と違うパーツが使われることもあったようだ。たとえばサスペンションアームは丸パイプを溶接したAアームだったが、今後の保存や走行機会のことを考えてカチオン塗装を実施することとなった。

こうして完成したアーム類は整備されたハブ、ブレーキキャリパー、ローターとともにシャシーに取り付けられた。

搭載されていたRB26DETエンジンは450馬力以上を発生するN1に近い仕様だった。このエンジンはル・マン24時間を271周、3695km以上を走りきったのち下ろされ、研究用に分解されたため22号車には長く決勝レース用のスペアエンジンが搭載されていた。だが未使用のエンジンとはいえ20年前のもの。そのためいったん分解することになった。内部はキレイな状態だったため20年前の油脂類などをクリーニング後再び組み上げられ、搭載された。

再生にあたったスタッフに当時のレストアについて思い出してもらおうと「HIDのはずのGT-R LMのヘッドライトがR33の純正に変更されていたので、それを元に戻すためICHIKOHの協力を得て再生産してもらった」。

「マシンに装着されていたはずの油圧計／油温計センサーが取り外されていた。メーターは当時のものを使うため、それに適したセンサーを探すのが大変だった」。また「今まで再生クラ

ブで手がけていたクルマに比べて、ふたつくらいレベルが上がったようなプロジェクトだった。クラブ員のレベルも向上した、いい機会だったと思う」とコメントを寄せてくれた。

こうして再生されたNISMO GT-R LMは15年11月中旬に富士スピードウェイでニスマフエスティバルに参加する他のマシンとともにテスト走行を行った。そして11月30日の本番では95年ル・マン24時間でチェッカーを受けた近藤真彦選手によりお披露目された。以後も機会があるとNISMO GT-R LMは近藤選手によりファンの前に姿を見せている。

多くの社内有志スタッフによる手作業、関係メーカーの協力により完成したNISMO GT-R LM。初めてレーシングカーに触れたメンバー、過去に実際触れていたメンバー、それぞれの貴重な経験となったはずだ。





R33GT-R N1 28勝の軌跡

1990年にR32でN1に参戦開始したスカイラインGT-Rは
2003年のR34に至るまで通算100勝を挙げた
なかでも今回の主役であるR33は1995～98年の4年間において
28勝を挙げ、一度もクラス1王座を明け渡さなかった
R33はN1でもR32からの栄光を引き継ぎ、強いRであり続けた

Text/Naoyuki Hata Photos/FALKEN, SAN-EI

R33スカイラインGT-Rは、現在のスーパー耐久シリーズに1995年から4シーズンにわたり参戦していた。現在のところ、調したのは、95年がN1耐久ラウンドシリーズ、96年から2年間はスーパーN1耐久シリーズ、そして98年からは今に至るスーパー耐久シリーズと名称が改められているからだ。

91年から始まったシリーズは初期こそ予選落ちを出す隆盛ぶりだったが、この頃には富士や鈴鹿のレースでも予選落ちが出ず、当時の4クラスを通じて30台を切るレースさえ少なくなかった。いわばシリーズのテコ入れ時期だったと

1995 N1耐久クラス1

順位	No.	ドライバー	マシン	得点
1位	11	原貴彦／和田久	RAZO・TRAMPIO・GTR	39
2位	32	横島久／竹内浩典	日産プリンス千葉GT-Rファルケン	30
3位	1	桂伸一／木下隆之	日産アルティアFALKEN・GT-R	26
4位	23	砂子智彦／藤島敏也	プリンス東京フジツボGT-R	25
5位	13	菊地靖／木下みつひろ	エンドレス アドバンGTR	19
6位	22	河合博之／都平健二	アイオート・スカイライン	15
	10	飯田章／福山英朗	ロックタイトGT-R	0



1995 N1耐久

R33のデビュー戦となった開幕戦MINE。R32に敗れるという番狂わせも起きたが、以降はR33が実力を発揮しレッツオ・トランビオが戴冠。ロックタイトはニスモの開発車。

#11
RAZO・TRAMPIO・
GTR
原貴彦／和田久



#32 日産プリンス千葉GT-Rファルケン
横島久／竹内浩典



#1 日産アルティアファルケンGTR
桂伸一／木下隆之



#23 プリンス東京フジツボGT-R
砂子智彦／藤島敏也



#13 エンドレスアドバンGTR
菊地靖／駒光武

鈴鹿1000kmGTL優勝

#10 横島久／竹内浩典

コスモオイルFALKEN GTR

プロジェクトμが9月のN1鈴鹿戦への先行テストを兼ねて参戦、クラス優勝を飾った。



#10 ロックタイトGT-R
飯田章／福山英朗



も言える。
そういった意味ではR33GT-Rの参戦は格別のカンフル剤ともなった。95年シーズンは現在マツダの自動車試験場となっているMINEサーキットがデビューの地となり、出場台数はわずか22台。だが、R33は6台が姿を見せていた。そのなかにはスポット参戦のニスモワークスカーもあり、日産がいかん力を入れていたかはいきなり「N1ベース仕様」を投じていたこ



#32 日産プリンス千葉GT-Rファルケン
横島久／竹内浩典



#13 エンドレス アドバンGTR
菊地靖／木下みつひろ



#12 日産アルティアDUNLOP・GTR
清水和夫／木下隆之



#5 ICS★ススキレーシングGTR
赤木裕史／本吉晋也



#23 プリンス東京フジツボGTR
砂子智彦／福山英朗

1996 スーパーN1耐久

この年クラス1には9台のR33がエントリー。タイヤメーカーもヨコハマ、ダンロップ、オーツ、トーヨーの4メーカーが供給する盛況ぶりだった。またシリーズに十勝24時間が含まれるため、その時にはドライバーも3～4名に増加。王座はプリンス東京フジツボGTRの手に。



#19 FKマッシモFALKEN GTR
川崎哲哉／福高稔大



#44 アベックス GT-R
河合博之／田中実



#34 タナベ・FALKEN GTR
桂伸一／大井貴之



#22 アイオートGABスカイライン
都平健二／須賀宏明／岡本克彦

1996 スーパーN1耐久クラス1

順位	No.	ドライバー	マシン	得点
1位	23	砂子智彦／福山英朗	プリンス東京フジツボGTR	103
2位	32	横島久／竹内浩典	日産プリンス千葉GT-Rファルケン	97
3位	13	菊地靖／木下みつひろ	エンドレス アドバンGTR	66
4位	12	清水和夫／木下隆之	日産アルティアDUNLOP・GTR	61
5位	19	川崎哲哉／福高稔大	FKマッシモFALKEN GTR	51
6位	44	河合博之／田中実	アベックス GT-R	29
7位	5	赤木裕史／本吉晋也／藤原靖久	ICS★ススキレーシングGTR	27
8位	34	桂伸一／大井貴之	タナベ・FALKEN GTR	27
9位	22	都平健二／須賀宏明	アイオートGABスカイライン	21

とても明らかだった。

先代のR32は、当初はノーマル車両から製作しなくてはならず、N1というからには改造できる箇所はごくわずかだった。せいぜい軽量化などが許される程度で、ことブレーキの容量アップなど御法度という時代である。これはR32がグループAのために生まれたクルマであることも関係していた。公認さえ受ければ大胆な改造も許されたグループAとN1とは、そもそも背景が違っていたのだ。

ただし自慢の直列6気筒エンジン、RB26DETに関してにはレース用ECUやマフラーの開発、さらにブリスト庄のアップによってデビュー当初から威力を発揮した。ノーマルのスペックでは280馬力。これがいわゆるチューニングを施さずとも、R32の初期段階で430馬力にも高められていた。だがこれが諸刃の剣にも……。

いざシリーズが始まってみると日産もその重要性を次第に認識するようになり、そこからのちに「N1ベース車両」「Vスペック」「VスペックII」と進化し、キャパシティ不足を補うべく大容量のブレンド製ブレーキの導入や16インチホイールの17インチ化などに結びつくのだが、R33はそんなR32のノウハウを生かしてデビューした。

R33の搭載エンジンはRB26DETそのままだったが、N1ベース車両はタービンをメタル製に改めレスポンスを向上。シャシーもノーマルに対し軽量化されていたの言うまでもなく、剛性アップのため堅固に張り巡らされていた公認ロールケージや、安全燃料タンクはあら

NISMOが専用マシンを設定 R33GT-Rで参入チームも増え N1耐久人気上昇のきっかけに



R32時代からクラス1でスカイラインGT-Rの好敵手だった三菱GTOだが結果はR33の圧勝。その後三菱ユーザーはランサーエボリューションへと車両を変更、こちらは格下のクラス2車ながらGT-Rを脅かす存在に。

はじめ取りつけられていた。

さらにノーマルのR33としても「売り」のひとつとしていたアクティブLSDという電子制御デフも、より進化したABSも、レースに用いられることを大前提としていた。ただしこれには賛否両論あった。

また新たに備えられた調整式のリヤウイングもその例として当てはめてもいい。果たして公道で角度調整していたユーザーがいたかどうかは疑問だが、サーキットではテクニカルコースならフラップを立てれば、逆にハイスピードコースなら寝かせれば絶対の武器になったのだ。

その効果が実証されたからこそ後に使用が認められるリヤウイングが積極的に取り入れられた。

注目のR33GT-R、デビュー戦は……

話は戻ってデビュー戦のMINE。しかし、ここでR33は「デビューウインを飾れなかったGT-R」という不名誉なレッテルを貼られることになる。他に強烈なライバル車両がいたわけではない。先に6台のR33が出場していたと記したが、その一戦にR32が1台混じっていた。勝ったのは前年のチャンピオン、河合博之と都平健二のドライブするアイオーGT-R、そのR32だったのだ。

R33は速さでR32を圧しており、実際この時の予選ではアイオーの1分40秒261に対しポールポジションを奪った桂伸一と木下隆之の日産アルティマファルケンGT-Rは1分35秒761を記している。しかし決勝ではR33勢にトラブルが相次ぎ、無傷のまま完走できたのは2台のみ。その年の1月にデリバリされ開幕



1997

スーパーN1耐久

前年より1台減ったものの、8台のR33がシリーズを戦う。アベックスはメインスポンサーをオートバックスに変更して参戦。エアロパーツの変更が解禁されたため、フロントやリヤにオリジナルパーツが装着され、外観が少し派手になった。日産プリンス千葉が戴冠。

#32 日産プリンス千葉
GTRファルケン
横島久／竹内浩典



#19 FKマッショモFALKEN GTR
川崎哲哉／木下隆之



#13 エンドレス アドバンGTR
菊地靖／木下みつひろ



#23 プリンス東京FUJITSUBO・GTR
砂子智彦／福山英朗



#5 ススキレーシングGT-R
山路慎一／武井寛史／斎藤茂



#44 オートバックスアベックスGTR
新田守男／田中実



#1 日産アルティアDUNLOP GT-R
見崎清志／粕谷俊二／河合博之

1997 スーパーN1耐久クラス1

順位	No.	ドライバー	マシン	得点
1位	32	横島久／竹内浩典	日産プリンス千葉GTRファルケン	127
2位	19	川崎哲哉／木下隆之	FKマッショモFALKEN GTR	92
3位	13	菊地靖／木下みつひろ	エンドレス アドバンGTR	77
4位	23	砂子智彦／福山英朗	プリンス東京FUJITSUBO・GTR	72
5位	44	新田守男／田中実	オートバックスアベックスGTR	64
6位	1	見崎清志／粕谷俊二／河合博之	日産アルティアDUNLOP GT-R	59
7位	5	山路慎一／武井寛史／斎藤茂	ススキレーシングGT-R	22
8位	43	佐々木朝雄／菅谷有朋	まんぶく堂GT-R	8



#43 まんぶく堂GT-R
佐々木朝雄／菅谷有朋



1947年北海道出身。日仏自動車、ヘルコを経て鈴木レーシングを設立。トランピオレーシングチームで88年インターTECに優勝。89年に社名をシフトに変更。2007年に会社を竹内浩典に譲渡（写真右端）。

鈴木哲雄

目標に達したR33での1年

実はR33をN1耐久で走らせたのは1年だけだったんです。その年にチャンピオンを獲得できて目標を達成できました。ただこの年でトーヨーさんとは切れちゃって、それでR34が出るまではしばらくN1から離れていました。アクティブLSDは苦勞していません。すごく良かったのでそのまま使っていました。コンピュータ上でエラーが出て滑るとか、そういうことはありましたけど、ウチはちゃんとしていましたよ。たぶんハブにガタが出て車輪速センサーを拾えなくなり、デフが効かなくなったりして苦勞していたんじゃないでしょうか。

クルマの熟成とシリーズの洗練 R33GT-RとN1は共に歩み、進化した

戦は3月の開催だったから、これを当時は「熟成不足」と報じられた。多くのチームがシェイクダウンもそこそこに参戦せざるを得ず、さらにテクニカルコースのMINEで、500kmという長丁場でなければこんな悲運は生じなかったのではないかと。当時、優勝した都平はこんなコメントを残している。「複雑な気分だ。でもR33のハイテクは、今後絶対に武器になるよ」と。この言葉の正しさはすぐに証明される。

R33勢が次々と脱落した開幕戦において耐久ならではのペース配分を徹底的に守り続け戦ったことで2位だった原貴彦と和田久のRAZOトランピオGT-Rは、そんな反省点を踏まえ、続く仙台ハイランドのレースでは積極的なレース運びに転じてポール・トゥ・ウインを達成。原が5年連続で勝っている、相性の良いコースということも後押しした結果だった。

誰も連勝できぬ群雄割拠のシーズンだったものの、最終戦スポーツランドSUGOでもRAZOは勝ち、R33として初のチャンピオンを獲得。



1959年東京都出身。モータージャーナリスト、レーシングドライバー。91年にN1耐久ファルケンGT-Rで優勝。92-93年には日産アルティアでチャンピオンを獲得している。

桂伸一

R33を駆り、鈴鹿で 勝ったのはレース歴の誇り

R33でいちばん印象に残っているのは、アクティブLSDってあったでしょう？あれが機能すればすごく速くて、ターンインも早く立ち上がりにも効いたんだけど時々空転状態が出た。ハンチングって呼んでいたんだけど、うわ〜と掻いちゃってそれが直らない。2年目のタナベGT-Rの時は、それで1年棒に振っちゃったかな。それからアルティアで木下（隆之）と組んで鈴鹿を勝ったんだけど、これがね、よく覚えていないんだ（笑）。ただ、鈴鹿ってドライバーなら誰でも勝ちたいわけで、自身のレース歴に残したことは誇り。まあ、覚えてないけど（笑）。

得。信頼性の高さを絶対の武器とし、同じく2勝を挙げている横島久と竹内浩典の日産プリンス千葉GT-Rファルケンを寄せつけなかった。96年、スーパージニアN1耐久シリーズと改称された。これで最低重量が見直されたほか、ブレーキダクトの追加や2シーター車両の参戦が認められた。シーズン途中からはデフォイルクルーラーの追加も可能になり、97年にはエアロパーツの装着も認められた。当初はフロントスポイラーとサイドスカート、そしてリヤウイングだけだったが、好評かつ軽量化、空力や冷却性能の向上にも繋がったこともあり、のちにボンネットやドアなどの変更も可能となる。そして98年にスーパージニアシリーズと改められるのだが、せいぜいロータリーエンジンの排気量換算が変わるぐらいで、前2年と比べれば大きな変更は無かった。すでにエンジンチューンも可能なN2規定を取り入れており、なのに「N1を名乗るのはどうなのか。呼称から外しなさい」という上からのお達しがあったからううだ。とも



#1 日産アルティアダンロップGTR
粕谷俊二／見崎清志

1998 スーパー耐久

シリーズ名称がスーパー耐久に変更された。R33の参加台数も1レース3～4台に減ってしまった。そのなかでチャンピオンは日産アルティアが獲得。1999年からは各チームともR34に変更したため、R33の出場はこの年限り。

1998 スーパー耐久クラス1

順位	No.	ドライバー	マシン	得点
1位	32	横島久／竹内浩典	日産プリンス千葉GTRファルケン	145
2位	1	粕谷俊二／見崎清志／S.アンドスカー	日産アルティアダンロップGTR	134
3位	23	福山英朗／木下隆之	プリンス東京フジツボ・GTR	80
4位	43	山田英二／青木孝行	まんぶく堂GT-R	10
	13	木下みつひろ／藤村満男	エンドレス アドバンGTR	0



#32 日産プリンス千葉GT-Rファルケン
横島久／竹内浩典



#23 プリンス東京フジツボ・GTR
福山英朗／木下隆之



#43 まんぶく堂GT-R
山田英二／青木孝行



#13 エンドレスアドバンGT-R
木下みつひろ／藤村満男

あれこれでスーパー耐久のスタイルが確立されたのは間違いない。

プリンス千葉の席巻

96年からの3シーズンは、プリンス千葉がシリーズを席巻した。ベテラン横島の薫陶を受けた若き日の竹内が急成長。96年こそ最終戦SUGOで、終盤までトップを走るもブレーキトラブルを抱え、砂子智彦（塾長）と福山英朗のプリンス東京フジツボGT-Rの大逆転チャンピオンを許すも、最終戦を除く6戦でポールポジションを獲得。第2戦の仙台と第6戦の鈴鹿サーキットを制している。

97年はプリンス東京が開幕戦MINEを制し、連覇への弾みをつけたかと思われたものの、その後の優勝は許されず。むしろ勢いを保ち続けたのはやはりプリンス千葉だった。第2戦仙台を皮切りにT1サーキット英田（現・岡山国際サーキット）、十勝24時間、SUGOと4連勝を飾り、続く鈴鹿では2位ながら、最終戦を待たずして悲願の王座を獲得した。

98年になるとプリンス千葉の勢いがさらに加速し、MINE、SUGOと開幕2連勝を遂げる。しかしR33は総じて速さを増した一方で、決勝での危うさも見え始めた。この頃から耐久レースだからペース配分を考えて走るのではなく、リスク承知で攻め続けなければ勝てないという風潮に変わっていたのだ。実際プリンス千葉も第3戦鈴鹿ではトップ快走中にパワステにトラブルを抱えて3位に甘んじ、第4戦岡山では勝つには勝ったが、途中でブレーキが抜けるというハプニングがあった。

GT-Rのマシン性能も向上し、N1からスーパー耐久へ R33もプリンス千葉が連覇し次期GT-R、R34へ



1999ニュルブルクリンク24時間
ファルケン・スカイラインGT-R (A6クラス)
竹内浩典／田中哲也／木下隆之／ダーク・シヨイスマン

ニュルブルクリンク24時間でファルケン挑戦のスタート

R33GT-Rはニュルブルクリンク24時間レースにも出場した。まだオートタイヤの1ブランドだったファルケンの1年目の挑戦として、スーパー耐久で使用されたタナベGT-Rをほぼそのまま投入。強いて言えばR34の大容量ブレーキに変更した程度で、タイヤもスーパー耐久に用いたそのもので参戦した。ドライバーには竹内浩典と田

中哲也、木下隆之、ダーク・シヨイスマンが起用された。結果は総合6位フィニッシュ。「BMWのターボディーゼルをやっつければいいから、って言われていたのに、いざ来てみたらGTもいた」(鈴木哲雄)。もちろん上位5台はすべてGT。これならば……と好感触を得て以来、ファルケンのニュル挑戦は今も続いている。

十勝24時間の屈辱

さらに当時の風潮を裏づけるかのように、続く第5戦の十勝24時間では、R33が二度目の悲運に見舞われている。プリンス千葉が4勝目を挙げはしているのだが、問題は総合順位。なんと17位なのだ。十勝24時間といえばGTも出場できただけに、大量のエントリーを思い浮かべたかもしれないが、そうではなくてトラブルによって下位に沈んでしまったのだ。しかも3台のGTに続く総合4位につけ、スーパー耐久車

両のトップとなったのは、ホンダ・シビックだったのだ！ シビック最大の勝因となったのはピットストップの少なさと短さだ。24時間走ってわずか8回、トータルで約20分はあまりにも驚異的。そもそもGT・Rは2台しか出場しておらず、プリンス千葉でさえトランスミッション交換を強いられ、もう1台も二度のタービン交換を余儀なくされて満身創痍の状態とあつては太刀打ちできなかった。

それでも第7戦もてぎで復活を果たして5勝目を挙げたプリンス千葉は、最終戦富士もひど

いバイブレーションに悩まされ、足回りのアッセンブリ交換を余儀なくされながらも完走し、それまでに築いた貯金にも助けられ2連覇を果たすことができた。「去年も最後は勝てなかったから、今年こそと思っていたんだけどね。全戦リタイアなく終えられた。これがいちばん大きいんじゃないかな」とレース後に横島が語っている。

速さはあつたけれども、その影には危うさも秘めていたR33だったということを表すコメントであつた。

R



「ロングホイールベースが貢献し 歴代のGT-Rのなかでは 一番安定していて乗りやすい」

ケンメリ以外のすべての時代のGT-Rを所有している松田次生
なかでも3台も所有するR33には格別の思い入れがあるという
発売当時の巷の人気はイマイチだったこのクルマの
何がレーシングドライバーの心を捉えているのだろうか
異なる世代のGT-Rとの比較で語ってもらった

Text/Kazuki Yokoya Photos/Hiroaki Takii, NISSAN

松田次生と言えばGT-R。

そんなイメージを持っている人も多いだろう。
現在、所有しているGT-Rはハコスカを含め
なんと7台、そのうちR33は3台を占める。な
かでもニスモ400Rは憧れのクルマだったと
して格別で、購入したときのことを「毎日のよ
うにネットで探していたんですけど、山口県の
ディーラーにヒットするクルマがあって、飛行
機で行って即決しました（笑）。初めて乗
ったときの喜びは今でも忘れないですね」と満
面の笑みで振り返る。その表情だけでR33が宝
物だということがハッキリと分かるくらいだ。

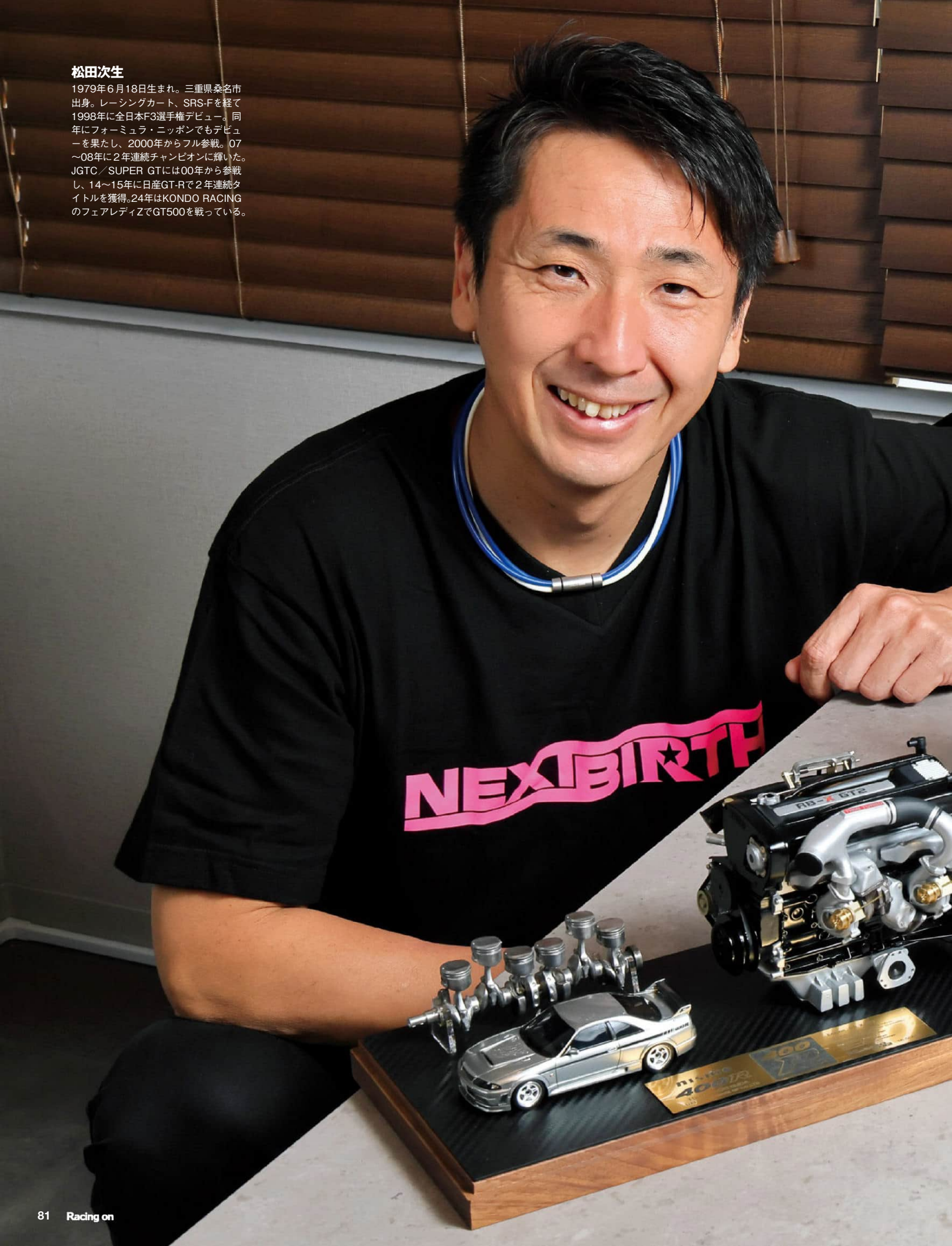
そんな松田にとってR33とはどんな魅力を持
った市販車なのか、R32、R34、R35とはどん
な違いがあるのか、GT-R乗りだからこそ、
そしてレーシングドライバーだからこそ分かる
評価について、詳しく語ってもらった。



名車再検証・再評価
レーシング
R33
GT-R

松田次生

1979年6月18日生まれ。三重県桑名市出身。レーシングカート、SRS-Fを経て1998年に全日本F3選手権デビュー。同年にフォーミュラ・ニッポンでもデビューを果たし、2000年からフル参戦。07～08年に2年連続チャンピオンに輝いた。JGTC/SUPER GTには00年から参戦し、14～15年に日産GT-Rで2年連続タイトルを獲得。24年はKONDO RACINGのフェアレディZでGT500を戦っている。



実用性のあるスポーツカー

——そもそも松田さんにとってGT・Rとは、どんな存在のクルマでしたか。

「僕にとってGT・Rは、憧れのクルマでした。R32に乗った星野（一義）さんがグループAで勝ちまくっていたのをテレビで見っていたし、実は僕がクルマの免許を取った年にR33がデビューしたんです。その後、ニスモ400Rが発売されたとき、確か1200万円くらいだったと記憶していますけど、当時は高くても買えなかったで、いつかこんなカッコいいクルマに乗りたくなってずっと思っていました」

——今ではGT・Rを多数所有している松田さんですが、最初に購入したのはどの1台になるのでしょうか？

「2010年に買ったR33です。その2年後に、400Rを買いました。それ以降はR34、R32、最後にR35という順番ですね。それからもう一台、R33はオーテックの4ドア（スカイラインGT・Rオーテックバージョン 40th ANNIVERSARY）も持っています。R34は一時2台所有していたこともあったんですけど、400Rを買うためにそのうちの1台を手放しました」

——つまり現在は、R33を3台所有しているわけですね！

「そうですね。本当はケンメリもほしいんですけど、もう簡単に買える金額ではなくなっちゃったので……。R33やR34を、まだここまで相場が上がる前に買えたのは本当に巡り合わせが良かったなって感じます」

「究極の軽量4WDマシン。
ノーマル車高でもカッコいい」



「憧れのGT-R。大きさも走りも
自分の理想形に近い」



「デザインも含め第二世代の集大成。
世界的人気も納得です」

R32/R33/R34 主なスペック

型式	エンジン	最高出力	最大トルク	変速機	ホイールベース	全長	全幅	全高	車重(標準車)
BNR32	RB26DETT	280ps	36.0kg-m	5速MT	2615mm	4545mm	1755mm	1340mm	1430-1480kg
BCNR33	RB26DETT	280ps	37.5kg-m	5速MT	2720mm	4670mm	1780mm	1360mm	1530kg
BNR34	RB26DETT	280ps	40.0kg-m	6速MT	2655mm	4600mm	1785mm	1360mm	1560kg

R35

「市販最速。これを超える
日本製スポーツカーはまだない」



R35 主なスペック(初期モデル)

型式	エンジン	最高出力	最大トルク	変速機	ホイールベース	全長	全幅	全高	車重
R35	VR38DETT	480ps	60.0kg-m	6速DCT	2780mm	4655mm	1895mm	1370mm	1730-1785kg

——今回はR33を中心にお話をお伺いしたいのですが、まず誰もが認める名車R32からR33への変化をどう感じましたか。

「R32は車重が軽くて、運転していて楽しいクルマだったんです。ただ室内が狭いので、普段の使い勝手という意味では難しい部分もありました。一方のR33はロングホイールベース化されて、後部座席にも座れるようになりました。そうした面では、実用性のあるスポーツカーになりましたよね。」

ボディ剛性に関していうとR32はちょっと弱くて、もしかしたら僕が所有しているクルマが初期型ということもあるかもしれないですが、

走っているときにボディのよじれ感を結構感じるんです。R33ではそこが補強されていて、R32ほどボディが動く感覚はなかったですね」
——R33を初めて運転したときの感触はいかがでしたか。

「僕が初めて購入したR33は、結構いいじられていたクルマだったということもあって、最初はセッティングが全然出ていなくて。正直に言うとなんだ、このクルマは!？」と思ったくらいです(苦笑)。でも、そこからニスモに相談させてもらって、タービンを替えたりコンピュータを変えたりしているうちに直していくと、エンジンも普通に吹けるようになりました。そのときに初めて、RB26エンジンの音の良さに気がついて。直6で8000回転まで回るターボエンジンの音は僕が想像していたよりもいい音をしていて、乗っていてこんなに楽しいクルマはないなって感じました」

——ボディの大型化や重量増に関しては、当時のジャーナリストやR32のファンからは批判を受けていましたよね。

「R32が発売された当時は、コンパクトなスポーツカーが多かったと思うんです。だけどR33の頃はGT・Rよりも大きなスポーツカーが結構出ていたので、僕としては違和感がなかったですね。ただ当時のR32ファンからするとボディサイズが大きくなって車重も増えて、というところへの不満はあったのかもしれない。」

僕は東京から地元の三重県へクルマでよく往復をするんですけど、歴代のGT・Rのなかで一番安定していて乗りやすいのはR33なんです。居住空間の快適さ、操縦安定性の良さという意

味では、やはりロングホイールベース化が貢献していると思いますね」

——ニスモ400Rなどに代表されるチューニングカーのベース車両としては、R33をどう評価していますか。

「R32のRB26エンジンは、10000回転から3000回転を超えるまでは下のトルクが少しもったりしている感覚があるんですけど、400RではRB・Xエンジンになったことで、下からのトルク感がすごくあるんです。そこからエンジンを回していくと、8000回転までそ



のトルクで引っ張っていつてくれるので、R B 26とはまた違う野太いトルクとパワーバンドはやっぱりニスモのチューニングカーだなんて感じでしたね。

それから、車重が軽いR 32に比べてR 33は曲がらないという人が多いのですが、僕の意見はちよつと違います。僕がチューニングしてサーキットを攻めている感覚でいうと、結構曲がってくれるクルマなんです。ただしハイキヤスの動きにちよつとなじめないので、サーキットを走るときにはいつも機構を切っています。おそらくノーマル車だと重たいボディを曲げるためにハイキヤスが助けになっているとは思うんですが、レーシングドライバーは自分からマシンの向きを変えにいくので、それだとオーバーステアになりすぎちゃうんです。普通の人だとそれをするのが難しいので、ハイキヤスが補ってくれているんでしょうね」

—— R 33は全日本GT選手権やル・マン24時間のベース車両でもあります、その観点から見た評価も聞かせてください。

「R 33の時代はまだレースを観る側だったので、G T・Rは速いという印象がありました。すごく独特な動きをしていましたよね。レーシングドライバーになってから戦ったマシンはR 34になるんですけど、僕は当時、ホンダのNS Xに乗っていました。これはライバルとしての目線になりますが、02年までのR 34はエンジン自体が長く重いし、空力的にもNS Xと比べるとR 34はルーフが高い位置にあったんです。それで結構苦戦していたのだと思いますが、03年にエンジンがV 6に変わり、マシンの車軸や

車高を下げてきた姿を見たときにG T・Rの最後の底力みたいなものを感じましたね。しかも最終的に、そのマシンでチャンピオンを獲りましたからね。僕たちのNS Xは02年までが絶頂期だったので、R 34はこんな手を使ってくるのかって驚いたのをよく覚えています」

ずっと自分の「実戦力」

—— R 33からR 34の変化についてはどのように感じましたか。

「R 32とR 33のイイところ取りだっという印象を受けました。ホイールベースを縮小してコンパクトになり、居住空間を減らしてでも走りの方に性能を振ったのかなと。見た目の印象もすごく変わって、迫力あるフォルムになりましたよね。あとは、ゲトラグミッションが入ったことによって6速になり、ドライビングの幅が増えた感じがします。

それから空力に関して言うと、R 33では速度が上がるとちよつとリフトするような感じがあったのですが、R 34ではディフューザーが増えたことによって高速域で走っているときでも地面に吸い付いている感覚があります。それは時速80 km以上になると、すごく感じますね。僕が持っているR 34は標準車なんです、最初はディフューザーがついていなかったの、ノーマルに近いものをつけたんです。それでも全然違ったので、下面のディフューザーの性能がかなり効いているんだと思います。R 34は空力まで煮詰められたクルマで、第二世代の集大成という感じですね」

—— R 34が販売終了してから5年の歳月を経て、



松田選手が所有するR33 ニスモ400R。現在の市場価格は1億円オーバーとも言われる。メインカット(P80)の模型はこの愛車を再現したモデル。400馬力のRB-Xエンジンの模型はワンオフで製作されたものだという。

新たにR 35が誕生しました。松田さんの第一印象を教えてください。

「正直に言うと、見慣れるまでに時間がかかりました(笑)。あと当初は、マニュアル車で出してはしかなかったという気持ちもありましたね。個人的な話でいうと、僕は小学生の頃にカルソニックG T・Rで勝ちまくっていた星野さんはずっと見ていて。僕自身も06年にニッサンに移籍し、スーパーG TでR 35がデビューするときにはインパルで、あの憧れのカルソニックブルのG T・Rをドライブできたんです。子供の

頃に胸に抱いていた『いつか、あのGT・Rに乗りたいたい!』という夢が叶ったので、08年に初めてカルソニックGT・Rに乗ったときは感慨深かったです」

——そのGT・Rを実際にドライビングした感触はどうでしたか。

「すごく速いなど思ったのと、プレッシャーがすごかったです。たぶん、ハコスカの時代からあったと思いますが、やっぱりGT・Rは常に勝たなければいけないという重圧が大きいんです。それはR35がデビューするとき、ものすごく感じましたね。だけど、そこでレースに勝つと英雄になれるというか、GT・Rファンからもすごく褒めてもらえるし、応援メッセージもすごく届いたりして、それはすごい世界だなんて思いました」

——ちなみに、第二世代とR35の共通点を感じた部分はありましたか。

「R32が発売された当時、こんなすごいクルマを路上で走らせてもいいのかなって驚いた人が多分いっぱいいたと思うんです。R35もそれと同じで、こんなに速いクルマを世に出しているのかなって感じましたね。とにかく加速がものすごいし、確かにこれをマニュアル車で出したら普通の人には操れないかもしれないという

「もう21万kmくらい乗っているけど、いまだにずっと自分の『実験カー』人生を通して、R33をいかに速く走らせるのかに挑戦しています」

印象を受けて。僕がこれまで乗った市販車の中から、こんなに速いクルマはなかったですから。そういう意味で言うと、GT・Rは常に『とても速い速さを感じられるクルマ』じゃないかな。それは伝統として、今も受け継がれていると思います」

——最後にあらためてお聞きします。松田さんにとってR33とは、どんなクルマですか。

「もう21万kmくらい乗っているんですけど、いまだにずっと自分の『実験カー』なんです。人

生をとおして、このR33をいかに速く走らせるのかということに挑戦し続けているというか。

車検もちゃんと取って、街とサーキットを両立して走れるクルマを作りたいので、いろいろな方にサポートしていただきながら、それに挑戦している感じです。やっぱり免許を取ったときから憧れのクルマだったし、ここまでお金かけてメンテナンスしてきたので、思い入れがものすごくありますね。本当に買って良かったと思える1台です」

R





※本誌No.189 (1996年4月)より

Rがル・マンを熱くする。
私たちがRを熱くする。

やっぱりそうだ。当初の疑問は確信に変わった。レースの世界におけるR33は不名誉な失敗作などではないし、「鈍重」なんて表現は全く当てはまらない。量産クーペらしからぬ孤高さ、なりふり構わぬストイックさではR32先輩ほどではないかもしれないが、しっかりと黎明期のJGTCを牽引し4年で2冠、N耐/S耐での無双劇もすっかり引き継いでいる。水野さんや永嶋さん、マツチ、コマスに利男さん、杉崎さん、

石川さん、正美さん、シフト鈴木さん、桂さん、そして33大好き次生さんらの声を聞いて総合的に判断すれば、やはりR33も負けず劣らずの名車だったという評価こそが妥当だろう。一部の記事、特にル・マンでの2年間の回想するあたりに耳が痛い表記があったかもしれないが、そ

クラブ ル・マン結成

会員募集中 スカイラインGT-Rは今年から97年まで3年連続ル・マン参戦を予定しています。

GT-Rが世界のモータースポーツの頂点をめざす。ターゲットは、あのル・マン24時間レース。そこでNISMOでは、サポーターズ・クラブ“クラブ ル・マン”を結成。Rとともに闘い、Rとともに感動を分かち合うクラブ会員を広く募集する。6月17日。我々がRのル・マン初陣は、もう間近だ。

会員特典

- 会員証、会員限定ピンバッジ&ステッカーの3点セット進呈
- レース情報満載の会報進呈(年4回発行予定)
- レーシングチーム企画のル・マン応援ツアーへの参加資格
- 国内GTレースチケット特別販売
- NISMOオリジナルGT-Rカレンダー進呈
- NISMOオリジナルグッズの限定・優先販売
- クラブ ル・マングッズの割引
- ニスモ通信販売会員割引
- サーキットドライビングレッスンへの参加資格
- チームスタッフへの参加資格 等々

入会金・年会費 (消費税は含まれておりません)
入会金1,000円、年会費3,000円

入会申込方法

お近くのスカイライン販売会社ショールームで入会申込用プリントをお受取りいただくか、もしくは官製ハガキ、FAXにて下記までお申込みください。
〒140 東京都品川区南大井2-10-6 ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル(株)内
Club Le Mans事務局RO係 TEL (03)3767-1669 FAX (03)3765-4023



おわりに

結論・R33GT-Rはやっぱり名車だった

Text/Joe Kojima(Racing on)

れも含めての再検証・再評価特集なのだとご理解いただきたい。少しでもR33が前より好きになってくれていたらこれ以上の幸せはない。

罪滅ぼしというわけではないが、定番の妄想企画として「if」を考えてみる。「もしも95年ル・マンで雨が降らなかつたら――？」

おそらくノーマルに毛の生えた程度の「新参」マクラレンF1は長時間の全開スピードに耐えきれず、全車がミッドショントラブルに見舞われてリタイアか、下位に沈んだはず。とすればR33はデビューイヤーでクラス優勝となり、マツチの偉業に日本中が沸いただろう。R33は奇跡の名車として歴史に名を残し、ニスモとGT・Rは永遠の高評価を手に入れて……ダメ？

R33登場から、間もなく30年。日産応援ファンクラブ「クラブ ル・マン」発足からも30年だ。「思いっきり、推し」のマシンを応援できるシステムができたのは当時のレース界では画期的だったと思われ、これまたR33の功績だったと言えるかも(クルマの評価とは関係ないが)。実は本誌も今号を機に心機一転、次号からは新世代の編集長にバトンタッチします。今後とも本誌をよろしく願っています。

R

■名車再検証・再評価
**レーシング
R33
GT-R**

HOBONICHI
F1 SOKUHO
2025



F1速報 × ほぼ日手帳 2025
(2025年1月はじまり)
2,800円(税込)



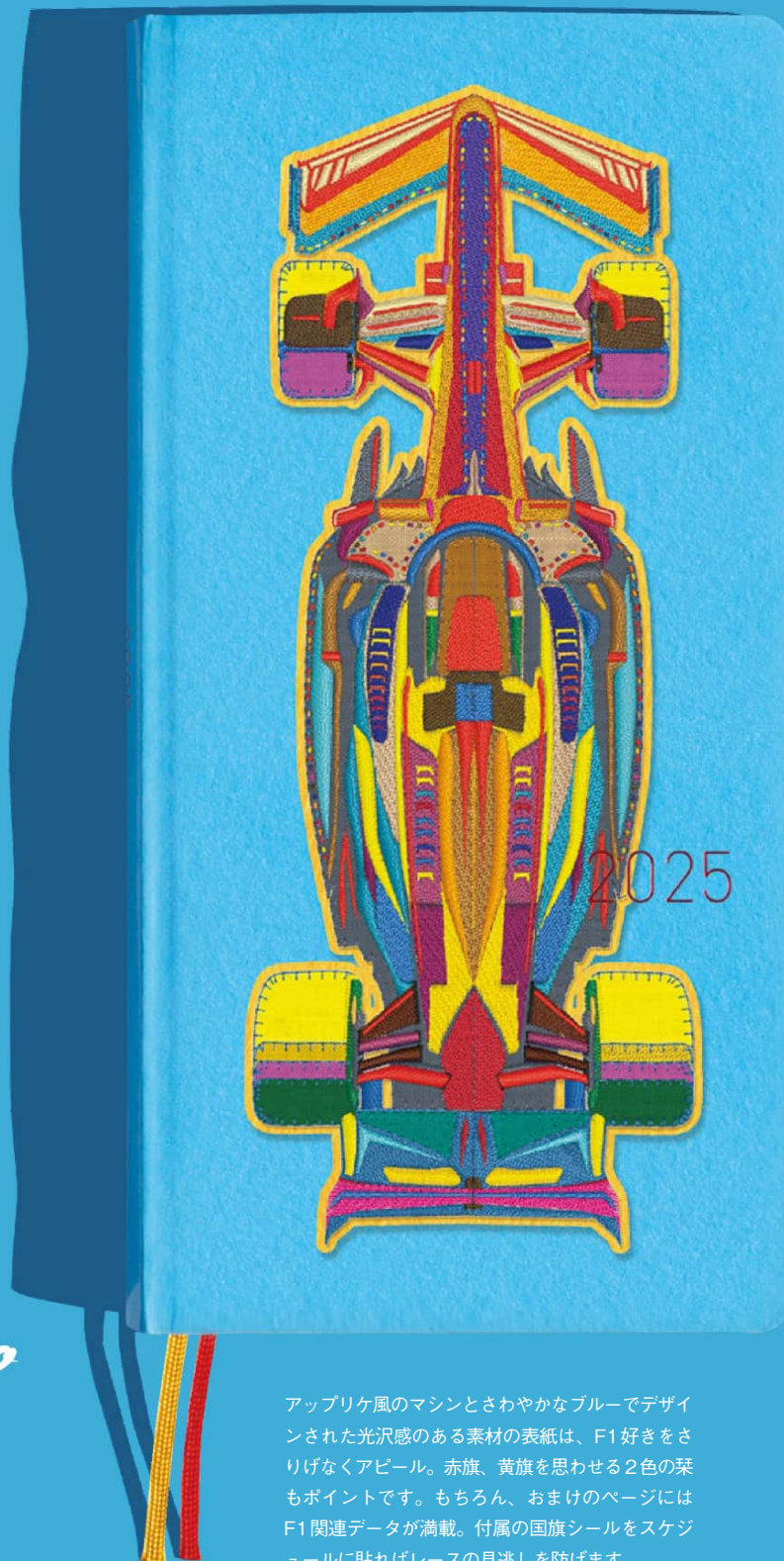
国旗シールつき

ほぼ日手帳 × F1速報

F1 Sokuho
HOBONICHI

購入方法

Webへ!



アプリケ風のマシンとさわやかなブルーでデザインされた光沢感のある素材の表紙は、F1好きをさりげなくアピール。赤旗、黄旗を思わせる2色の葉もポイントです。もちろん、おまけのページにはF1関連データが満載。付属の国旗シールをスケジュールに貼ればレースの見逃しを防げます。

auto sport **Web** shop

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

1/12で迫るフォトジェニックなR34

2003年のGT500を制したR34型スカイラインGT-R（のJGTCマシン）はその戦績と美しいフォルムから現在でも最大級の人気を保っている。前年に伝統の直6を捨てV型エンジンに換装する大手術を経ながらも未勝利となり、いわば背水の陣だったこの年、新たに施行された車両規定にも助けられて若き本山哲がドライバーズタイトルを獲得し名車の仲間入りを果たした。

今見てもこのワイドでローなスタイルは迫力に満ち、市販のR34とは似ても似つかぬフォトジェニックなボディラインをまとっている。そしてこのスパーク製1/12

モデルはそれを完全に、完璧に、美しくかつ重厚に再現し、見る者すべてに感嘆の息を吐かすことに成功した。見よこの精細さ。なんだこの平滑さ。カッコ良すぎるだろ！

そしてよく聞いてほしい。このモデル、残念ながら全国の一般ミニカーショップでは購入できない。今号発売の3日後（12月1日）に富士スピードウェイで開催されるニモフェスティバル会場で先行発売され、その後は日産オンラインショップのみでの販売となる。このデキだとどちらも即完売必至と思われるため、“現地派”も“自宅派”も必死で入手が正解だ。

図：スパークジャパン

<https://sparkmodel.co.jp>

<https://www.facebook.com/spark.jp/>

辛酸を嘗めた02年からの劇的なV字回復。結果的にゼロ勝ながら着実に上位入賞を重ねて本山／ミハエル・クルムを王座に就けた。以後「ザナヴィの本山」はエースの代名詞に。



レーシングオン×エムエス・モデルズ

今号は図らずもスパークと京商による新作ビッグスケールの競演となった
スパークはニスモとのコラボによる大迫力の03年GT500戴冠マシンを披露し
京商は細部まで超精密な1/12のF40コンペティツィオーネを発売した

Text/Joe Kojima(MS-models) Photos/Hidenobu Tanaka, Masaru Hirata, MINIMAX, Motorsport Images, SAN-EI



モデルにはチャンピオンボードが描かれた台座が付き、ニスモ特製ボックスに収められる。200台限定生産で、価格は9万9000円だ。



開閉機構こそないものの、かつてこのマシンをここまで完璧に再現したミニカーは存在しない。3Dスキャンを実施したフォルムはもちろん、美は細部にまで宿っている。ホイールやヘッドライト、立体的なエアダクトにスリット、ノーズ脇の追加カナードから給油口まで、いずれも超リアルな造形で再現し高い実車感を放っている。

●日産オンラインショップ <https://shop.nissan.co.jp>



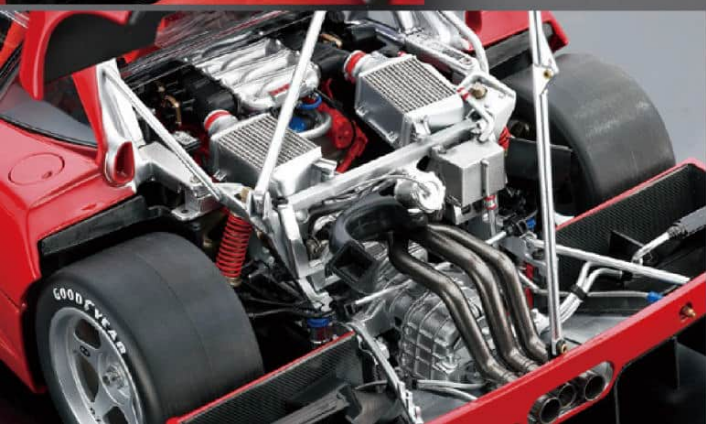
NISMOとのコラボ進行中!

SUPER GTの公式モデルカーを手がけるスパークは通常品とは異なる特定ラウンドの仕様やフィギュア付きのスペシャル品、ヘルメットのモデルなど数多くのコラボアイテムが進行中という。最新情報はスパークのSNSで!





わずか19台しか生産されなかったLM、レースに参戦しなかったコンペティツィオーネはさらに希少。なお90年代のGT1レースで活躍した「GTE」はその改良版。



“博物館クオリティ”なエンツォの遺作

最新スเปチアーレ「F80」が話題だが、そうした「特別な跳ね馬」でもひととき高い人気を誇るのがF40だ。エンツォ御大が創立40周年に合わせ開発を手がけた最後のクルマであり、世界的な人気を博した。

さらにレース参戦用として様々な改修が施された「F40 LM」の迫力たるは。巨大なダクトを設けたフロントカウル、リトラ機構を廃した4灯式ヘッドライト、実戦的なスポイラーと可変式リヤウイングなどが付加され、サーキットでの戦闘力を高めている。またLMはそのカスタマー版として「コンペティツィオーネ（“競争”の意）」

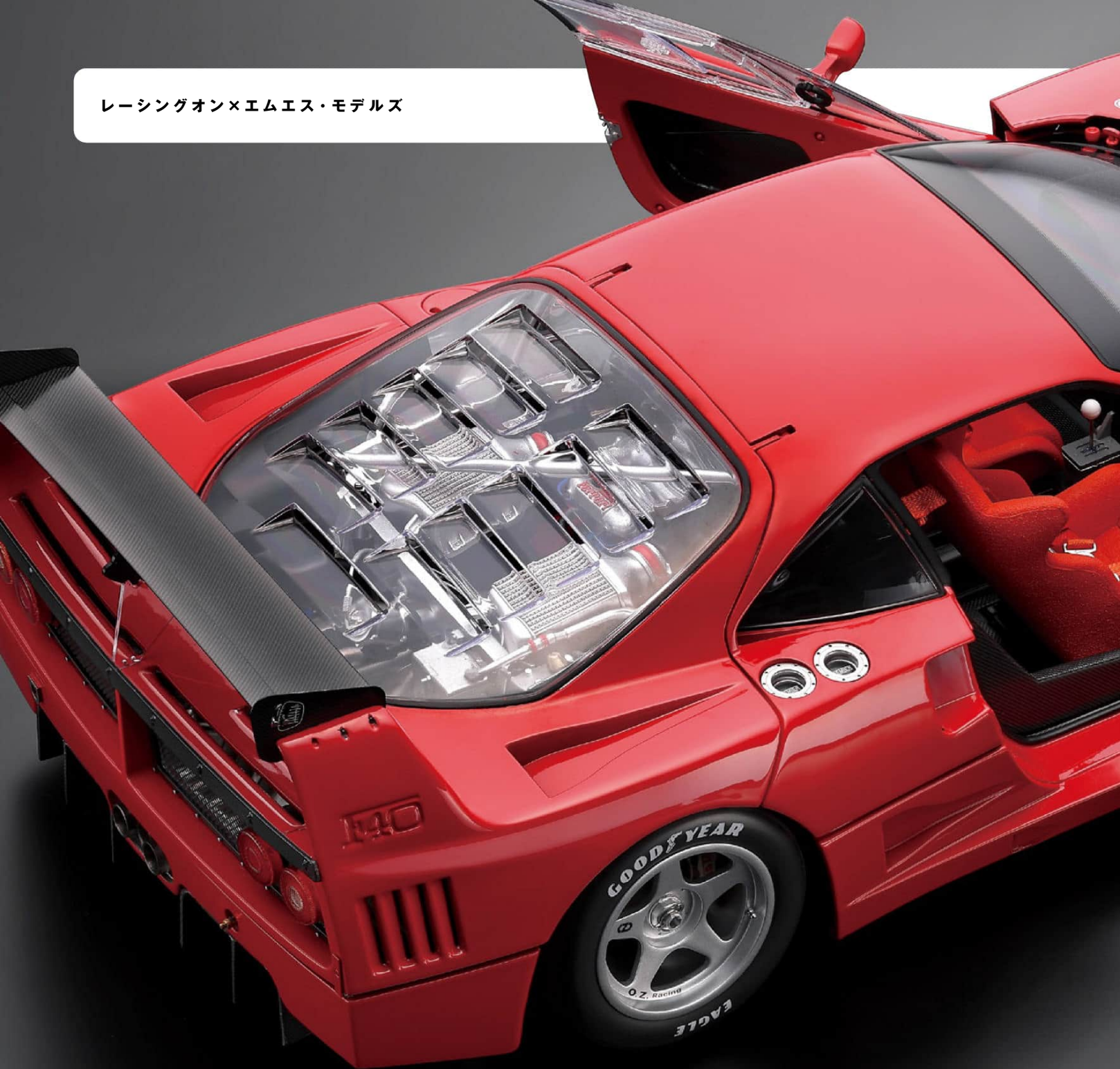
なる仕様も設定、その希少性から現在も市場価格は強烈なになっている。

そしてそれを今、京商がモデル化した。それも全身シャープで超絶クオリティの、フル・ディテールな1/12スケールでだ。

これはすごい。もう本当にすごい。しかし言葉が出ない。リアルさというか実車感がものすごく、細部の写真ではこれがミニカーとは信じられないレベルだ。ドアやフードは開閉し、室内は再現され、自慢のV8ツインターボもこれでもかというレベルで細部まで精密に作り込まれている。

実車は無理でも、こいつがある。

レーシングオン×エムエス・モデルズ



実車もそうだが、こちらのモデルも“博物館級”と呼べるクオリティ。出力倍増のエンジンや実戦モードな前後ウイング、小型ミラーに給油口、室内の消火器などレーシーな迫力と美しさに満ちあふれている。誰がどう見てもカッコいい、京商のハイエンドな自信作。価格は14万3000円と張るが、満足度は相応に高い。





現代に生きる銘車たち

FILE
71

Text/Kazuya Minakoshi Photos/Hidenobu Tanaka, SAN-EI

DAISHIN SILVIA



GT300に出場するカスタマー向けにニスモが開発したS14シルビア
 1997年にバンドウがダブルタイトルを獲得する最先端マシンを
 ダイシンもバンドウと同年に入手しGT300へと参戦
 1998年の鈴鹿1000kmではGT300クラス優勝を果たすという戦果を得た

取材協力：株式会社DAISHINモータースポーツ事業部

1993年にスタートした全日本GT選手権（JGTCC）はGT1クラス（現在のGT500クラス）、GT2（現在のGT300クラス）に区分され3戦が開催されたが、このGT2クラスにGT車両として登場したのがS13型シルビアだった。翌94年にGTアンシエーションが設立され活性化が図られたことで参加台数は増加したが、エントリーした車両の多くは従来のJSSに出場していたR30やR31型スカイライン、FC型RX-7、そしてポルシェ911カップカーなどだった。

グループA規定による全日本ツリーディングカー選手権が93年で終了し、余剰になったR32型スカイラインGT-RはJGTCCへ転用。94年にはトヨタがスープラをデビューさせ、またチームタイサンといった有力なプライベーターがポルシェ962CやフェラーリF40を投入しGT1クラスは軌道に乗れつつあったが、GT2クラスは発展途上だった。そこでニスモはプライベーターチームの参戦を活性化するために、また近い将来のカスタマーサービスとビジネスを考慮してGT300クラス用の車両を開発。そのベース車両として選

ばれたのが、日産のスペシャルティイクーパーとして人気のあったS14型シルビアだった。

他の選手権やシリーズから流用せず当初からGT車両として登場したシルビアは、96年第3戦仙台ハイランドでデビューした。96年といえば、GT500クラスでマクラーレンF1GTRがシリーズを席巻した年だ。ニスモは新型車両でGT300クラスを活性化すると同時に、次世代のGT500ドライバーを育成するという目標を立て、開発ドライバーに本山哲と井出有治を選んだ。本山は25歳



でこの年からフォーミュラ・ニッポンに昇格し、全日本ツーリングカー選手権（JTCC）ではニッソのドライバーとして抜擢されザナヴィサニをドライブしていた。また井出は21歳で、前年は全日本F3のJクラスに出場していた駆け出しのドライバーだった。そしてベテランの水野文則が若いふたりをサポートした。

真つ赤なカラーリングで第3戦仙台ハイランドに現れたブランニユーのシルビアは、専任のスタッフが開発を担当したわけではなくGT500の開発陣が限られた予算内で作り上げた。当初は開幕戦に間に合わせただけのところが、シーズン途中での新型車デビューは特に不思議な光景ではなかった。チームIMPUに託された新型シルビアは、JTCCのサニードEエンジンに東名エンジンがモディファイしたものを採用。もちろん市販車よりも低くより奥へマウントされ、旋回性を向上させていた。ミツシヨンは6速シケンシャルでテストから大きなトラブルもなく、本山がいきなりポールポジションを獲得してみせた。しかし決勝の前にステアリングトラブルを抱えピットスタートとなり、決勝では他車との接触でサスペンションを傷めてリタイアというデビュー戦だった。「直線スピードは伸びないけれどコーナリ

ングはものすごく良く、運転がとてもしやすいクルマ」というのが本山の評価だった。デビューイヤーは最終戦MINEで7位というのが唯一の入賞だった。

翌97年、シルビアはターボ化されレーシングプロジェクトバンドウ（RP坂東）とチームDAISHIN（RP坂東）に委ねられた。RP坂東はN2シルビア（スーパーシルビアカップ）で走り屋出身の織戸学を売り出し中で、走り屋に人気のシルビアはJGTC参戦には最適な車両だった。またチームDAISHINもS13シルビアでJGTCに出場していたのは、N2シルビアでの実績があったからだ。

シルビアの市販車は前年6月にマイナーチェンジを受けており、丸みを帯びた前期型からシャープなマスクの後期型にフェイスリフトされていたため、97年のマシンは後期型の顔になり（96年はデビュー戦のみ前期顔だった）、より強くなったように見える。チームDAISHINはオーナードライバである大八木信行と鈴鹿N2レースでの盟友であった萬雲恒明のコンビで参戦。エンジンのメンテナンスは戸田レーシングが担当したが、途中からダンロップに変更。開幕戦鈴鹿ではRP坂東が優勝し、チームDAISHINが8位。次の富士からは萬雲に代わりニッソ契約のドライバーである木下隆之

限られた予算で開発を余儀なくされながらも S14シルビアは初戦から高いポテンシャルを発揮する



ダイシンシルビア(S14)諸元	
全長×全幅	4520×1830mm
ホイールベース	2525mm
トレッド(前/後)	1590/1565mm
車両重量	1050kg以上
サスペンション(前/後)	ストラット/ダブルウィッシュボーン
駆動方式	FR
トランスミッション	6速シーケンシャル
ブレーキ(前/後とも)	4ポッドベンチレーテッドディスク
エンジン	SR20DET 水冷直列4気筒DOHCターボ
排気量	1998cc
最高出力	320ps以上/6250rpm
最大トルク	37kg-m以上/3500rpm
タイヤ銘柄	ダンロップ

がドライブ。RP坂東が2勝を挙げタイトルを獲得し、チームDAISHINは大八木が入賞4回というシーズンだった。

当時のシルビアの印象を大八木はこう語る。「とにかく何回もスピンするようなクルマやった。コースインする時もちよつとアクセルをガン踏みたらウワッてイン巻きするほど。フォーメーションラップでもスピンしたことあって、これは何なのって感じ。リヤの接地感が無かったね」。

97年の終わり、もてぎのオールスターにシケインを2カ所設けた特設コースで行なわれたオールスター戦では第1レースでRP坂東が2位、チームDAISHINが3位、第2レースでチームDAISHINが2位という活躍を見た。木下はこの年のシルビアの印象を「走りやすかったという思い出です。若干オーバーステア気味でした」



れど、ドリフト感覚で富士の100Rでのコントロール性も良かったしドリ車みたいに雨も楽しめました。ただストレートは遅かった。オールスター戦はシケインもスパスバ行けていい印象でした」と好評価だ。

98年はRP坂東がマシンをセリカにスイッチしたこともあり、チームDAISHINの大八木と組んだのは、前年織戸と共にタイトルを獲得した福山英朗となった。もう1台はニスモからエントリーし、レーシングサービス(RS)中春がメンテナンスを担い、近藤真彦と青木孝行がドライブした。大八木と組んだ福山は「シルビアには2年乗りましたが発展途上

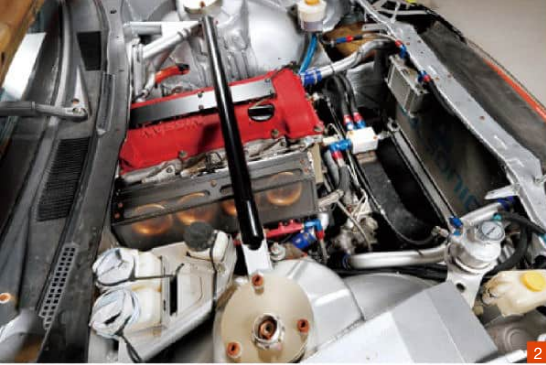
1997年オールスターではGT300 2位、98年は第4戦富士と第5戦もてぎの間に鈴鹿1000kmへ出場しGT300クラスを制した。

現代に生きる銘車たち

DAISHIN SILVIA

71





112 本来はSR20DETが搭載されているが、この個体には自然吸気のSR20が搭載されている。S13やS14の初期にはNAを搭載、戸田チューンで315馬力を発生したという。スロットルはスライド式。3 エキゾーストは助手席側から出される。金色のシートは遮熱用。45 フロントから入った空気はボンネットのスリットから排出され、下方向のダウンフォース獲得と排熱に寄与している。6 リヤホイールハウスには後端にスリットが入れられ整流に貢献。7 リヤトランク内の燃料タンク。現在給油口とタンクは繋げられていない。8 リヤウイングはトランクフード上にマウント。910 ロールオーバーの装着状況。室内のオレンジ色のボックスはドライバッテリー、ドライビングシート後ろにECUユニットが置かれている。

のクルマでした。ひとつのコーナーを曲がっている時に、入る時がアンダー、ミドルがオーバー、そして出口がど、オーバーと性格が3回も変わるようなクルマで、そんなクセを消して流してリヤを滑らせるような走り方が要求されました。プロとして随分格闘しましたよ。トラクションが抜けるようなこともありましたし、リヤに荷重が乗った時でも押してくれないというのは致命的でした。性格はGT500のGT-Rに似てました。GT-Rはパワーもトルクもあったので地面を押してくれたけど」と思い出しながら語った。「そんなクルマだったので苦労したけれど、リヤのトーを変更したり、アライメントなどを調整し改



1 シートを後退させることで、より車両の中心に寄せているドライバーポジション。2 S14シルビアのcockpit。ドライバー左側にはキルスイッチ、スタート、ワイパー、イグニッション、燃料ポンプスイッチが並ぶ。3 メーター右に備わるブレーキバランスのダイヤル。



良して夏場には乗りやすくなった」とは大八木。
そして今回紹介する個体は、大八木が2年間ドライブした車両そのもの。参戦車両がS15シルビアにスイッチされたことで不要になったマシンは、エンジンとミッションが取り外され、足回りも交換されたままチームDAISHINの京都のガレージですと眠っていた。そのいわゆる「ドンガラ」がレーシングカーとして蘇ることになったのは引退から20年近くが経過した2017年10月のこと。ローダーに載せられたシルビアが京都から町田のRS中春に到着。まずは20年近く放置されていたボディの錆落としとエンジンとミッションを見つける作業から始まっ

た。RS中春がチームDAISHINのシルビアのメンテナンスを担当するのはS15時代の2000年になってからだが、GTシルビアについてはS13もS14のことも知り尽くしていた。
しかしレーシングスベックのSR20DETエンジンはどこにもなく、大八木がかつてN2シルビアで使っていたNAのSR20DETエンジンを積むことになった。またミッションも見つからず「1000ps対応であるオーストラリア、ホリンジャー社のミッションを調達しましたが、春から初冬まではウチも各種レースに参戦しているので、レストア作業は出来ませんでした。シーズンオフになって空いた時間を見つけてコツコツと車

両を作り直したので、完成するまで2年4か月かかりました」とRS中春の荻野悟代表。レストアは2020年の2月に完了した。
今後のシルビアについて大八木は「まずはDAISHINのイベントを開いて走らせたい。そして出来ればイギリスの『グッドウッドフェスティバル』に出たいと思っています。20年も寝かしていた四半世紀前のクルマをレストアして、当時とほぼ同じ仕様とカラーリングでいつでも動かせられるようにしたい。値打ちのあるクルマだと思えますし、歴史と文化を伝えていきたい」。S14の後にはS15シルビアもレストアされている。2台のGTシルビアが並走するシーンをぜひ見てみたい。

R

現代に生きる銘車たち

DAISHIN SILVIA

FILE
71

1997~98 ダイシンシルビア結果(S14)

	年月日	コース	Rd.	レース名	No.	ドライバー	マシン名	予選	決勝
1997	3月30日	鈴鹿	第1戦	SUZUKA GT300km	81	大八木信行/萬雲恒明	ダイシンシルビア	13番手	8位
	5月4日	富士	第2戦	全日本富士GTレース	81	大八木信行/木下隆之	ダイシンシルビア	18番手	7位
	6月29日	仙台	第3戦	ハイランドGT選手権レース	81	大八木信行/木下隆之	ダイシンシルビア	4番手	6位
	8月10日	富士	第4戦	JAPAN SPECIAL GT CUP	81	大八木信行/木下隆之	ダイシンシルビア	4番手	マシントラブル
	10月5日	MINE	第5戦	CP MINE GT RACE	81	大八木信行/木下隆之	ダイシンシルビア	3番手	接触
	10月26日	SUGO	第6戦	SUGO GT選手権レース	81	大八木信行/木下隆之	ダイシンシルビア	2番手	8位
1997	11月15日	もてぎ	ALLSTAR	NICOS CUP GT オールスター戦 決勝1	81	大八木信行/木下隆之	ダイシンシルビア	3番手	3位
	11月16日	もてぎ	ALLSTAR	NICOS CUP GT オールスター戦 決勝2	81	大八木信行/木下隆之	ダイシンシルビア	2番手	2位
	11月16日	もてぎ	ALLSTAR	NICOS CUP GT オールスター戦 総合	81	大八木信行/木下隆之	ダイシンシルビア	—	2位
1998	3月22日	鈴鹿	第1戦	SUZUKA GT300km	81	大八木信行/福山英朗	ダイシンダンロップシルビア	3番手	燃圧トラブル
	6月28日	仙台	第3戦	ハイランドGT選手権レース	81	大八木信行/福山英朗	ダイシンダンロップシルビア	4番手	ターボトラブル
	8月9日	富士	第4戦	JAPAN SPECIAL GT CUP	81	大八木信行/福山英朗	ダイシンダンロップシルビア	7番手	6位
	9月13日	もてぎ	第5戦	もてぎGTチャンピオンレース	81	大八木信行/福山英朗	ダイシンダンロップシルビア	9番手	8位
	10月11日	MINE	第6戦	CP MINE GT RACE	81	大八木信行/福山英朗	ダイシンダンロップシルビア	4番手	3位
	10月25日	SUGO	第7戦	SUGO GT選手権レース	81	大八木信行/福山英朗	ダイシンダンロップシルビア	3番手	8位
1998	8月23日	鈴鹿	耐久	鈴鹿1000km GT300	181	大八木信行/福山英朗/水谷竜也	ダイシンダンロップシルビア	PP	優勝
	11月15日	TI	ALLSTAR	NICOS CUP GT オールスター	81	大八木信行/福山英朗	ダイシンダンロップシルビア	5番手	4位

*1997年: GT300ドライバーズランキング16点/11位(大八木信行)、チームランキング16点/10位

*1998年: GT300ドライバーズランキング24点/11位(大八木信行/福山英朗)、チームランキング24点/9位



19-20 Oct. MAZDA FAN FESTA 2024 at FUJI SPEEDWAY

歴史と未来を感じる 「マツダの日」

昨年、5年ぶりに富士で開催が再開され盛り上がった「MFF」
今年も多くのマツダ車オーナーやロータリーレーシングファンが集い
貴重なマシンの咆哮やスターレーサーらの走りが場内を沸かせた

Text/Masato Miura(MZRacing) Photos/Masato Miura(MZRacing), Akihiko Ouchi

10月19日・20日の二日間、富士スピードウェイにて「マツダファンフェスタ2024 at FUJI SPEEDWAY (MFF)」が開催され、両日合計で2万3000名のマツダファンやオーナーがイベントを楽しんだ。

MFFは今年、初の二日間開催となった。コンテンツとしてはマツダの販売会社・関連会社が出場するマツダチャレンジ3時間レース、ロードスターパティレースⅢ、マツダファンエンデュランス3時間などの参加型レースを中心に、今回は「レジェンドレーシングドライバーズクラブ」とのコラボレーションで初開催となったレジェンドロードスターレースが組み込まれた。これはパティレース仕様のロードスターを使いそのオーナーと長谷見昌弘、



サーキットで行なわれるファンイベントだけあって走行コンテンツは豊富。新旧「レーシーなマツダ車」が貴重な走行シーンを披露したほか名物・787Bも天使の咆哮を奏でた。暖機するだけでも、瞬時に人だかりが。



新旧マツダが目白押し



柳田春人、長坂尚樹、中谷明彦ら往年のスターレーサーがコンビを組んでスプリントレースを戦うもの。ポールポジションは中谷組が獲得した。

変則ル・マン式スタートではコースの反対側にオーナーが並びスタートの合図で走り、乗車するレジェンドドライバークラスにタッチしてスタートするルールとされたが、多くのレジェンドは実にゆっくりとしたスタート。「さすがの余裕」かと思ったら、実はクラッチを踏まないとスターターが回らないことを知らなかったためだった……。しかし中谷もゆっくりだったのに、あっという間に前走車をオーバーテイクし首位に躍り出ると、他の追従を許さずレースリーダーとしてピットイン。僚友の上田純司オーナーも好走し、独走



ロータリーレースカーデモンでは787Bを先頭にマツダ3バイオコンセプトとロードスターCNFコンセプトという現役S耐マシンが続き、後方にはかつてのマツダワークスレーサー、片山義美がドライブしたFD3Sの姿も。



レジェンド集合、トピックス満載



1 パーティーレースを行なったレジェンドレーシングドライバーズクラブとオーナー選手の面々。岡本佳織（右端）の姿も。2 問題の(?)ル・マン式スタートシーン。3 ロードスターの35周年記念車を世界初公開。4 S耐で共に戦うトヨタや日産、ホンダらの関係者が激励に駆けつけた。5 特別ゲストの阿川佐和子。6 話題を集めた11G型3ローターRE。7 寺田陽次郎は東奔西走、終日多忙な2日間。

でトップチェッカーを受けた。

一方、マツダファンフェスタ名物のロータリーレースカーデモンでは、24台のレジェンドレースカーが集合。おなじみの787Bを先頭に、S耐出場中のマツダ3バイオコンセプト、ロードスターCNFコンセプトが続き、その後方に往年のGCマシンやIMS A仕様のRX-7やRSロータリーなどのロータリーマシンらが走った。今回はなんと11台ものRX-3 GTが圧巻で、かつての富士ツリーングレースを彷彿とさせる雰囲気と「轟音」が来場者の心と耳をつかんでいた。

なお今回は走ることは叶わなかったが、マーチ842+MCS VIのGCマシンには12A型2ローターエンジンに10Aエンジンのシングルローターを組み合わせた11G型3ローターエンジンが搭載されており、注目を集めた。マツダのエンジニアが就業後の時間を使って組み上げたと言われているこのユニットは、この世にたったひとつだけ。当時の車両規則に合わせて排気量3ℓ以内にしているといい、いつか走る姿とサウンドを目の当たりにしたいものだ。

また片山レーシングが持ち込んだFD3S RX-7 (S耐仕様) も特筆すべき一台。このクルマは故・片山義美が生前最後に乗ったレースカーであり、片山の没後、わけあってしばらく息子・勝美の元を離れていたが、つい最近彼の元に戻ったもの。万感の復活走だった。

※ ※ ※

多彩なトラックメニューや体験コンテツで知られるマツダファンフェスタは、年々人気が増している印象。国際レーシングコースを走れるパレードランには合計500台もの走行枠があるが、募集開始から数分で締め切りとなってしまうほどだ。2025年も計画されているようなので、マツダファンやオーナーは次回開催のニュースを逃さないようにしたいもの。

R

6-8 SEP. 2024 Goodwood Revival Report すこぶる英国の風にまみれて

Text/Yoshio Fujiwara Photos/Kozo Fujiwara, Goodwood Revival



アストンマーティンF1加入の正式発表を行なう直前の週末、エイドリアン・ニューウエイの姿はイギリス南西部地チチェスターのグッドウッドサーキットにあった。その日の彼は著名なF1デザイナーとしてではない。ひとりのエンスージアスト、ジェントルマンドライバーとしてであった。彼が参加していたのは、さる9月6日から8日にかけて開催された世界最高峰のヒストリックカーレース「グッドウッド・リバイバル・ミーティング」。1948年から66年まで使われていた同サーキットにちなみ、すべてを66年以前の世界観で統一していることでも知られるこのイベントに、ニューウエイは息子ハリソンと組み参加。愛車ジャガーEタイプ・ライトウエイトで「RAC・TTセレブレーション（60年代スポーツ>カーによるセミ耐久）」に、フォードGT40で「ウィットスン・トロフィー（60年代大排気量プロトタイプカーが対象）」に出場したのだ。実は今年のモナコ・ヒストリックGPにも愛機ロータス49Bで出場し8番グリッドから4位入賞を果たすなどレーサーとしても非凡な才能をもつニューウエイは、雨で荒れたグッドウッドの週末でもGT40で予選11位から7位完走。Eタイプでは決勝こそ9位完走にとどまったものの、予選ではトム・クリステンセン、アンドレ・ロッテラー、ロマン・デュマといった強豪に混じり堂々のポールポジションを獲得するなど、見事なドライビングを披露していた。

またレースウィークだけでなく、その前のテストデーから顔を出し、周りのエントラントたちと交流を深めるなど東の間の「ガーデニング休暇」を楽しんでいたというニューウエイ。果たして来年以降、彼のこうした姿を見られるのかはわからないが、貴重なヒストリックカーだけでなくこうした「大物」たちのプライベートな素顔が垣間見られるのも、グッドウッド・リバイバル・ミーティングの魅力のひとつといえるだろう。

R





最先端の奇才も深化

フォードGT40、ジャガーEタイプ・ライトウエイトで出場していたニューウェイは、このほかにも新旧様々なレーシングカー、スペシャリティカーを所有するコレクターとしても知られている。レーサーとしての資質も十分で、ローラT70、マクラーレンM1、ロータス30などがひしめくグッドウッドでも指折りの過激なクラスであるウィットスン・トロフィーではGT40のボディに荒々しいタイヤ痕をつけながら7位までジャンプアップ。



❶ エイム・鈴木幸典代表はカレラ6でリチャード・アトウッド (!) と組みRAC-TTに出場。❷ 今年のテーマのひとつ、ジョン・サーティース。❸ ❺ 日本の久保田克昭もロータス30や24などで複数のレースに出場。❹ TEAM IKUZAWAは現代アーティストのダニエル・アーシャムとコラボ。



グッドウッドに移築されたティレル・チーム最初のファクトリーのお披露目会。ジャッキー・スチュワート、リッチモンド卿などお歴々が参列した。



宿敵!? ホーナー家も登場

60年代ツーリングカーレースにはクリスチャン・ホーナーがオースティン・ミニ・クーバーで出場。ペダルカーレースでは妻で元スパイスガールズのジェリ・ハリウェルと共に息子のモンティを応援するなど休暇を楽しんでいた様子。





My Best Pics

▲「F1への道を作ってくれた1枚。なんとか手にした唯一の機会を成功へ繋げた、珠玉にして至高のショット」▶「撮りたいのは人の息吹。夕刻ル・マンでの一瞬に得た“会心”の一葉」

毎号、本誌巻頭を美しいビジュアルで彩る連載「R'on Serial Graphic」。「カメラマン」ではなく「写真作家」を標榜する柏木龍馬氏の撮る一枚はレースの光と影を無言のままに表現し、それでいてモーターレーシングへの強烈な情愛を内包している。写真に詳しくない方でも、彼の作品は「何かが違う」と思われるはず。そんな彼がいま、長く夢見た“高み”へついに到達した。

「やっと、F1をフルシーズンで撮れることになったんだ。やるからには頂点と思って続けてきたから、本当にうれしい。若き日に見て衝撃を受けたレーシングオンの誌面に、今こうして自分の場所を得ている縁にも特別なものを感じるね。もちろんF1だからって自分の確立した撮影メソッドを変える気はないし、世界一の舞台だからこそプラスがあるはず。ライカやRED、リシャールミルをはじめ支援者や僕の写真を好きでいてくれる人々には、感謝の言葉しかない。本当にありがとう」

R



自分を律して信念を貫き、ブレることなく作品を発信し続けてきた結果が今に繋がっていると語る柏木氏。中東や欧州に住み込んで紛争地帯を撮り続けた彼を次に駆り立てたのは、レースだった。



本誌が推す写真作家・柏木龍馬が語る「感謝と決意」

さらなる高みの戦場へ

Text/Racing on
Photos/Hidenobu Tanaka, Racing on



シネマカメラの世界的ブランド「RED」のKOMODO-Xから生まれる作品は自分発信のビジュアルマガジン「SUPER FILM (シュペールフィルム)」として刊行。限定頒布だったが、89号目からはマップカメラのネットストアで購入可能に(税・送料込1650円)。

歴史があるから、未来が輝く。

No.533

特集 | F1最熱狂期
バブリッシュ・ジャパンパワー
[泡と消えた“カネ”、しかし近づいたニッポンとF1の距離]



- ・奇才と新鋭を生んだ奇跡の中堅
飛翔レイτονハウス、その全貌
- ・野望を阻みし障壁、重すぎた積み荷
フットワークF1ものがたり
- ・マシンギャラリー
レイトンハウス
マーチ881・ジャッド

雑誌コード：66731-74
定価：1870円



No.532

特集 | WRカーの時代、
最初の10年 [1997-2006]

[高度化した技術がもたらす走りと新世代マシンたち]

- ・マシンギャラリー
スバル・インプレッサWRC 1998
トヨタ・カローラWRC 1999
- ・訪いた栄光、まさかの凋落
新規定を牽引したスバル
- ・時代に翻弄された名士
トミ・マキネン

雑誌コード：66731-69
定価：1760円



- ・スペシャルインタビュー
クレイジーケンバンド
横山 剣
- ・マイナーツーリングを彩った名車たち
KP47トヨタ・スターレット
B110ニッサン・サニー
SB1ホンダ・シビック
- ・別冊付録
「Team TAISAN &
"Ricky" Chiba
ヒストリーブック」

雑誌コード：66731-63
定価：1760円

No.531

特集 | 昭和の本気、
マイナーツーリング

[日本のハコレース史に燦然と輝く
良質で通好みな開発競争]



人気のあった特集企画をまとめて1冊に
レーシングオン・アーカイブス

Vol.18

特集 | 追憶のJTCC

[忘れられない、濃密な“ハコ”バトル]

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

雑誌コード：66731-47
定価：1980円

新しい「昔」あります。絶賛発売中！



バックナンバーご注文方法

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

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

送料・手数料について

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



→ ケータイから

株式会社 三栄 販売部

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



創立50周年を迎えた名門レーシングチーム、その過去・現在・未来

サンエィムック「トムのすべて 創業半世紀に遡った名門、その軌跡と未来(図)」 2024年11月24日発行

トムのすべて

TOM'S
Glorious 50 Seasons



巻頭ビッグトーク
館 信秀 × モリゾウ

感謝

情熱、感動、そしてロマン

写真でふりかえるトムの50年
トムス史に足跡を残したマシンたち
ゆかりの面々が語る「俺とトムス」
未来を見据えたトムの新事業

スペシャルクロストーク
館 信秀 × 鈴木亜久里

「こだわり」をストリートへ
チューニングパーツブランドとしてのTOM'S

トムの栄光秘話
英国進出の希望と現実／マカオに賭した「夢」

TOM'S
50
ANNIVERSARY



祝・50周年!

トムのすべて

●A4ワイド判オールカラー196P ●定価：2,800円(本体価格：2,545円)

好評発売中

購入はこちら

受注センター(平日10:00~17:30)

☎03-5357-8802

SAN-EI
CORPORATION

株式会社三栄 販売部 東京都新宿区西新宿6-22-1-26F



国内屈指の名門レーシングチーム
その過去・現在・未来を完全収録

読者プレゼント PRESENT

2

**NISMO 40周年
歴代ロゴマグネットセット**

1名

提供：日産自動車



3

1/24 プラモデルキット

各1名

- ① ユニシアJECSスカイライン BNR32(1993 JTC)
- ② FETスポーツGT-R BNR32(1993 JTC)
- ③ カルソニックスカイライン BNR32 (1993 JTC CHAMPION)

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



1

**近藤真彦 直筆サイン入りhpiミニカー
1/43 NISMO GT-R LM
1995ル・マン #22**

1名

提供：編集部



5

**トムス50周年記念グッズセット
(バッジ・アクリルスタンド・キーリング)**

1名

提供：トムス <https://www.tomsracing.co.jp>

4

**1/43 ixo ミニカー
シトロエンC3 ラリー2
2022年イブルーラリー #24**

1名

提供：国際貿易 <https://www.kokusaiboek.co.jp>



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 2025年1月29日(水)

オンライン応募コード 『Ron534』

※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 (P8~86) で良かった記事とその理由③特集以外で良かった記事ひとつとその理由④本誌へのリクエストや感想を明記して、下のあて先「プレゼント応募」係へお送りください。締め切りは2025年1月29日(当日消印有効)、当選者の発表は発送をもって代えさせていただきます。

宛先はこちら

〒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にはプレゼントの抽選および当選者への発送などに活用させていただきます。

STAFF

EDITOR

小嶋 稔 Joe Kojima

EDITOR IN CHIEF

高桑大輝 Daiki Takakuwa

EDITORIAL STAFF

平松秀樹 Hideki Hiramatsu
鵜澤真紀 Maki Uzawa
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
田中秀宣 Hidenobu Tanaka
秦 直之 Naoyuki Hata
林 信次 Shinji Hayashi
藤原彦雄 Yoshio Fujiwara
三浦正人 Masato Miura
皆越和也 Kazuya Minakoshi
横谷和明 Kazuaki Yokoya

COVER DESIGN

吉岡広樹 Hiroki Yoshioka

DESIGN

後藤藤二 Keiji Goto
西山剛由 Takeyoshi Nishiyama
藤井康正 Yasumasa Fujii
廣瀬恵美 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.534]

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：鈴木賢志 編集人：三橋泰司
印刷：TOPPANクロレ株式会社

RACING ON

PUBLISHED on 11th January 2025
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: SATOSHI SUZUKI
EDITOR: TAKASHI MITSUHASHI

PRINTED by TOPPAN Colorer Inc.

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

NEXT ISSUE

次号予告

レーシングオン次号 No.535
刊行予定は **2025年1月30日(木)**

特集

至高のハコ・エイティーズ Part.1 Overseas

握り下ろし メルセデス190E 2.5-16 EvoⅡ
最速4ドアセダン、DTM 190E開発ストーリー
グループAを席巻したシエラが誕生するまで
日本に衝撃を与えたボルボとジャガー

※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.516 日産NP35 & R390GT1	No.525 ル・マン24時間レース Part.1
No.517 F1デザイン論(付録クリアファイル付き)	No.526 ル・マン24時間レース Part.2
No.518 We Love Gr.C!	No.527 F1最熱狂期：セナプロ対決
No.519 スーパーシルエット Part 2	No.528 R32 カルソニックスカイラインGT-R
No.520 WRC グループBのテクノロジー	No.529 レーシングRX-7
No.521 F1サムライ列伝	No.530 セナの思い出
No.522 嗚呼、栄光の日産ワークス	No.531 昭和の本気、マイナーツーリング
No.523 TOYOTA's C	No.532 WRカーの時代、最初の10年 [1997-2006]
No.524 葉巻型F1の時代	No.533 F1最熱狂期：パブリッシュ・ジャパンパワー

※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。



東京オートサロン 2025

1.10 FRI ▶ 11 SAT ▶ 12 SUN

in MAKUHARI MESSE



MotorSports Demo-Run

[屋外イベント会場]



eSPORTS Event

[国際会議場]



Music Live Stage

[イベントホール]



CustomCar Exhibition

[国際展示場ホール 1~11]

幕張メッセ
全館使用

一般特別公開日 1.10 FRI 14:00-19:00 ¥4,000 (税込)

一般公開日 1.11 SAT 9:00-19:00 ¥3,000 (税込)

1.12 SUN 9:00-18:00

※小学生以下入場無料(保護者同伴に限る) ※障害者割引あり
※インターネット事前販売のみとなります(販売状況により、当日販売を行う場合があります)
※デジタルチケットのみとなります(iOS、Androidスマートフォン端末が必要です)
※購入時には三栄IDへのご登録(無料)が必要です(取り扱い:三栄チケットサービス)



石垣 果蓮



うらら



佐々木 美乃里



橘 香恋



森谷 花香

■主催:東京オートサロン事務局(TASA) ■後援:千葉県/千葉市/一般社団法人 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会(NAPAC)/一般社団法人 日本自動車工業会(JAMA)/一般社団法人 日本自動車連盟(JAF)
■協賛:株式会社タカラトミー/SAMOURAI/ミズノ株式会社 ■特別協力:幕張メッセ/株式会社三栄

チケット
好評
販売中



チケットのご購入、最新情報は
オートサロン公式Webサイトで

東京オートサロン2025

tokyoautosalon.jp/2025



SAMOURAI





Racing on

ニューズムック [レーシングオン No.534] 2025年1月11日発行 発行人：鈴木 賢志 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 新宿スクエアカワラワー26F
TEL：03-6773-5290 (販売部) TEL：048-988-6011 (受注センター)

定価：1870円
(本体：1700円+税10%)