

Racing on

Since 1986

Motorsport magazine

530

現地で対峙したジャーナリストの回想

あの日、イモラで起きたこと。そして——

セナの思い出

デimon・ヒル

エイドリアン・ニューウェイ

マーティン・ブランドル

佐藤琢磨

没後30周年
記念特集

セナの 思い出

稀代の絶対的スター、その「実像」と「最期」

Memories of
Ayrton SENNA



天才とともに戦った乗機マシンたち
後世に語りたいセナ「15」のシーン

禁断の「if」ストーリー

セナがインディカーへ転向した世界線
現役を続行したセナが直面した若き力

1980~90年代、WRCのトップカテゴリーに君臨した「グループA」黄金期の興奮が再び
セリカ、ランエボ、インプレッサなど世界を“席捲した”日本車からそれに対峙したデルタなどの外国車まで一挙収録

WRC グループAラリーカーの すべて

TOYOTA CELICA / MITSUBISHI LANCER EVOLUTION / SUBARU IMPREZA
555 / MITSUBISHI GALANT VR-4 / SUBARU LEGACY / MAZDA FAMILIA
NISSAN PULSAR GTI-R / SUBARU VIVID / LANCIA DELTA HF Integrale
FORD ESCORT RS COSWORTH ...and more!



集いし 公道最速の「A」

※表紙はデザイン中のため実際の誌面と異なる場合があります。



ご予約は
こちら!



僕たちのラリーカー、黄金期

WRC グループA ラリーカーのすべて

5月10日(金)
発売予定!

定価:1100円(本体価格:1000円+税)



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



お求め方法 買い求めは、お近くの書店または下記まで
●パソコンから <https://shop.san-ei-corp.co.jp> ●お電話で 03-5357-8802
●お支払い方法・送料について 受注センター(平日10:00~17:30)
●クレジットカード払いの場合 ●代金引換払いの場合
手数料:無料/送料:一回200円 手数料:300円/送料:一回200円

ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料

「JTCグループA
マシンのすべて」
も好評発売中!



お求めは
こちらから

「JGTCマシンのすべて」
1994-99/2000-04 も好評発売中!



お求めは
こちらから





Photos/Russell Batchelor/XPB

没後30周年記念特集

10 **セナの思い出**

稀代の絶対的スター、その“実像”と“最期”

12 **はじめに**
“真の伝説級”チャンピオンだった男の足跡と素顔

14 **名フォトグラファーの写真で回想するアイルトン・セナ**
速すぎた君を追いかけて

22 **後世に語りたいセナ「15」のシーン**
脳裏に焼きつくあの日の姿

セナの思い出

- 30 ①— デイモン・ヒル
- 35 ②— エイドリアン・ニューウェイ
- 40 ③— マーティン・ブランドル
- 44 ④— 佐藤琢磨

48 **伝説を乗せて**

天才が御した愛車たち

58 **若きセナと親交を深めたベテランジャーナリストの回想**
セナをセナたらしめているもの

66 **1994年5月1日イモラの悲劇**
セナがF1に遺したものは

74 **セナにまつわるふたつのif**
| 01 | もしもインディカーに転向していたら……
78 | 02 | もしも生き続けていたら……

82 **晴れの国・岡山にF1が、セナが、やってきた!**
寂しくも忘れえぬ“最後”

86 **Looking Back リザルトに見る物語 番外編8**
1994 FIA Formula 1 World Championship Round 2
“PACIFIC GRAND PRIX TI Aida”

90 **外誌“F1最速の50人”から何を読み解くか**

- Around Senna——
- 56 ①: レゴ®アイコンシリーズにセナのMP4/4が登場!
 - 88 ②: 色褪せぬ魅力と人気セナ派に贈る逸品たち

[MS-models] Presents

レーシングオン × エムエス・モデルズ

98 AUTOart
100 KYOSHO

Special Issue

おしらせ
4 本誌今号持参または現地購入で
特製クリアファイルをゲットしよう!

6 SUPER FILM presents
FIA WEC 2023

105 読者プレゼント+JAIA 2024レポート

Others

106 次号予告

※連載「現代に生きる銘車たち」は休載です。

今号持参または現地購入で
特製クリアファイルを
ゲットしよう!

おもて

Racing on
Motorsport magazine Since 1986

*Ayrton
Senna*
1960-1994



本誌今号と連動した

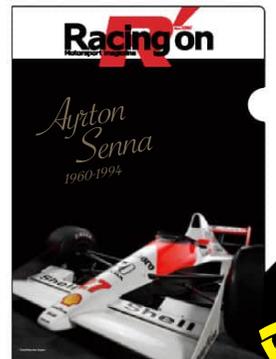
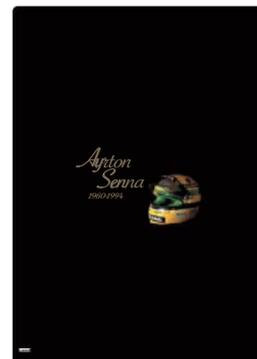
1994年のFW16を前面に配置

先着
500
名様

**F1日本GP・初の春開催を記念して
特製クリアファイルをもれなく進呈!**

エイプリルフールのネタでもなんでもなく、本誌この号の発売が4月1日だから、あと4日後には今年のF1日本GPが鈴鹿で開幕することになる。チケット購入済みで現地観戦予定、楽しみで仕方ない方々も少なくないだろう。

そんなあなたに見逃し厳禁の大事なお知らせ。いまお読みのこの本を現地・三栄「F1速報」ブースへご持参いただき左上の押印欄にスタンプを受ければご覧の、本誌特製クリアファイルがもれなくゲットできる(先着500名様)! もちろんブースで新たに購入されてもプレゼント対象となるので「おみやげ」用に2冊目、3冊目の購入もアリ。ファイルは今号と連動したデザインで、もちろん非売品。入場したら即・シケインオアシスへ!



昨秋からの2年連続現地観戦派ならば、これが「セナプロ対決」特集号の現地購入特典とも連動したデザインだとわかるはず。セナファンと熱烈読者はぜひゲットして並べよう!

おしらせ

F速ブース
スタッフ確認用



シケインオアシスは指定席・Rスタンド側にあります(ブース写真は昨年のも)。プレゼントのクリアファイルは数に限りがありますので頒布終了の際はご容赦ください。

クリアファイルプレゼントの引き換え場所、三栄『F1速報』ブースはこれまでの日本GPと同様、最終コーナー付近の新たに「シケインオアシス」と呼ばれるエリアに出店しています。ロゴ入りのノボリ旗と現地キャンペーンのバナーが目印です。ブース内のスタッフに「レーシングオンのクリアファイルください」とお声がけのうえ左の欄にスタンプをもらってください(時間帯によって大混雑となっている場合もあります。節度ある行動をお願いします)。



**F1日本GP 4月5日(金)~7日(日)
現地観戦派は『F1速報』ブースへ!**

現地『F1速報』ブースでは本誌のクリアファイルプレゼント以外にも多くの会場限定キャンペーンを行なっている。まず4月より月刊化され新装になった『F1速報』の最新号(日本GP号/書店では4月12日発売)をその場で予約・購入すると年間刊行カレンダーの入った特製クリアファイルを、また『F1速報』5月発売号からの定期購読を予約・申しただくと特製ポストカード3種セットがその場でプレゼントされる。さらに現地で三栄のLINE公式アカウントに「おともだち」登録された方にはセナプロ世代感涙の特製ポストカード(いずれも非売品)がもらえるという太っ腹。プレゼントはいずれも頒布終了となり次第おしまいとなるので、「入場したらまずF速ブース」が正解です!

こんな
キャンペーンも
開催中
!!!



ほかにもブースでは『GP Car Story』の最新刊(セナが亡くなった1994年のフェラーリ412T1号!)や74年分の全出走車を収録したF1ファン必携の完全保存版『グランプリカー大全集』なども販売予定。ぜひ同時購入をよろしくお願いします!



こちらはリニューアルした『F1速報』日本GP号を予約・購入した方にプレゼントされる特製クリアファイル。おもて面に開幕戦バーレーンGP号(発売中)の表紙、裏面に年間刊行カレンダーを配した実用的な一品。

裏面にはセナのアイコンにあるヘルメット

Ayrton
Senna
1960-1994





SUPER FILM presents

FIA WEC 2023

a Ryoma Kashiwagi film | 2023

RED KOMODO 6K | LEICA Apo-Summicron M50mm

Supported
by
RED DIGITAL CINEMA



R' on Serial Graphic



SPA-FRANCORCHAMPS / APRIL 27 TO 29, 2023



SPA-FRANCORCHAMPS / APRIL 27 TO 29, 2023

14TH | N°93 PEUGEOT TOTALENERGIES

JEAN-ERIC VERGNE

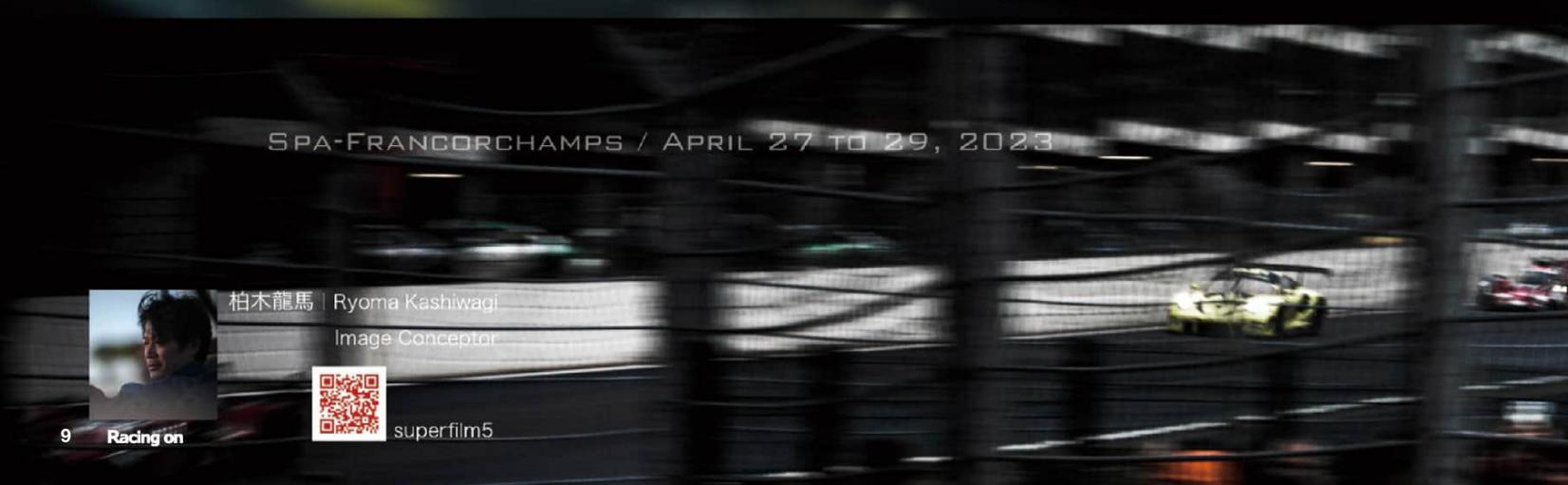
6:01'27.539 / 2'05.212 : 201.873 KM / 146 LAPS / PEUGEOT 9X8



SEBRING / MARCH 16 TO 18, 2023
CORVETTE RACING



PORTIMÃO / APRIL 14 TO 16, 2023
8TH | N°708 GLICKENHAUS RACING
ROMAIN DUMAS
6:02'01.939 / 1'34.285 : 178.844 KM / 217 LAPS / GLICKENHAUS 007 LMH



SPA-FRANCORCHAMPS / APRIL 27 TO 29, 2023



柏木龍馬 | Ryoma Kashiwagi
Image Conceptor



superfilm5



**Memories of
Ayrton SENNA**



実にあっけなく、危なげなく開幕2連勝を飾ったマックス・フェルスタッペンを見て、今またこれが「伝説級」F1チャンピオン誕生の軌跡をリアルタイムで見届けている瞬間なのだと実感する。思えばルイス・ハミルトンやミハエル・シューマッハーが「無双」を続けて一時代を築いていく過程にも、似た感覚はあった。

しかしかつて勇名を世界に馳せたアイルトン・セナは彼らをしのぐ偉大さと速さと人気をもつて、「彼ら以上」の伝説級ドライバーだったと言ったらどうだろうか。

往時を肌で知る読者諸兄には大きく深く頷いてもらえるはず。しかし非リアルタイム世代の若き読者からは異論も出るだろう。なんせセナは「3回しか」タイトルを獲得していないし「41回しか」勝っていない。65回のポールポジションだって、103回のハミルトンや68回のミハエルに比べれば突出した存在とは言えない。今、次世代の若きチャンピオンが伝説を積み

上げていくさなかにあつて、セナの記憶は歴史と数字の波に埋もれていつてしまいうだ。その足跡や速さは忘れ去られ、今まさに「セナを知らぬ世代」が増えてきている。

それを本誌は座視できない。納得もしたくない。世代交代と新陳代謝は自然の摂理とはいえない。奇しくも没後30年を迎えるこのタイミング、今こそ「真の伝説級ドライバー」の実像を回顧するべき。そんな思いをこの一冊に乗せた。実はその「第1弾」が、昨秋刊行した「セナ

プロ対決」特集号（本誌通巻527号）であった。セナを伝説に高めた要因であり世紀の一大スペクタクルとしてF1を世界的ビッグイベントへ押し上げたアラン・プロストとの長き死闘の日々を、これまた「対決終焉から30年」として特集した。あの号にセナの事故や晩年のこと、その後起こった出来事などがほとんど登場しないのは今回の「続編」が頭にあつたためだ。

はじめに

“真の伝説級”チャンピオンだった男の足跡と素顔

Text/Joe Kojima(Racing on) Photo/LEGO Japan

だから当時のファンには酷かもしれないが、今号のセナは黄色や赤ではなく、白と青のストッスをまとっているシーンが多い。

なぜセナが今も語り継がれる存在なのかといえば、端的には、もうこの世にいないためだ。生きていれば64歳となっているセナの録りおろしインタビューはできないし、プロストやルイスと対談してもらうこともできない。だからあの日なぜセナは事故に遭い、なぜ亡くなり、死して何を遺したのかを束ねた。その足跡やかつての僚友たちの回想、歴代乗機マシン集に加えて禁断の「if」ストーリーまで、今号はそうした「ラストシーン」と「アフター・セナ」に着目した一冊となっている。

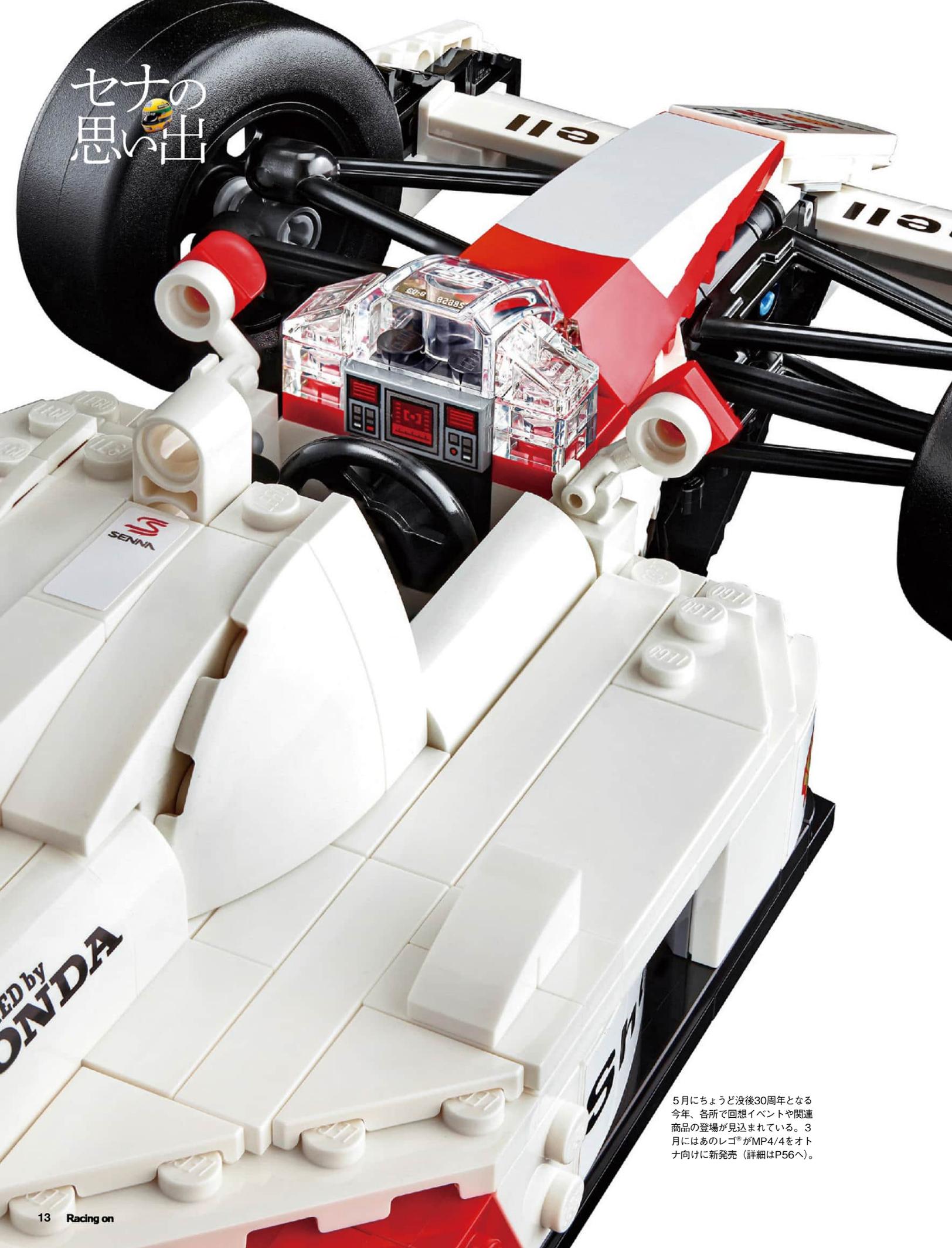
もうすぐ、また運命の5月1日がやってくる。鈴鹿やイモラの当地では記念イベントやデモラが行なわれたりもするのだろう。この好機、不世出の天才と呼ばれたチャンピオンの残した足跡や素顔を今またともに振り返ろう。

□



「2冊でひとつ」を目指したことは昨秋刊行のNo.527「セナプロ対決」特集号と並べれば一目瞭然。未読の方は書店か弊社Web店へ。

セナの 思い出



5月にちょうど没後30周年となる今年、各所で回想イベントや関連商品の登場が見込まれている。3月にはあのレゴ®がMP4/4をオトナ向けに新発売（詳細はP56へ）。

才能を発揮できる場所を求め移籍した新天地ロータスでの2年目。ウィリアムズ・ホンダの前に最多ポールで速さは見せたがわずかに2勝。セナはさらなる馬力を欲した。



1983年イギリスF3王者から“飛び級”で1984年にF1へ。だが彼の居場所はこちらじゃない。まだ見ぬ頂点を目指して、中団に埋もれるトルマンに鞭を打つ。



名フォトグラファーの写真で回想するアイルトン・セナ

速すぎた君を追いかけて

Text/Racing on Photos/Hiroshi Kaneko, Paul-Henri Cahier

セナの
思い出



My Best Scene “The Senna”

Photo by
Hiroshi Kaneko



1987
Paul Ricard

金子 博

“外様連合”への期待

「これは1987年のポールリカルテストで撮影した写真なんだけど、87年はこの年からセナとホンダとの関係が始まるという時だった。セナって日本人から見ると顔が欧米人だからわかりにくいけど、イギリスやフランスといったF1の本流の国の人じゃない。外様なんだよね。それは日本から来たホンダも同じだった。その外様同士が組んで、これからなにかやってくれるんじゃないかって期待の雰囲気が感じられたんだ。セナにとってもホンダにとっても日本人

にとっても新たな時代が始まるっていう前兆だったね。でも俺ら日本人カメラマンやホンダってセナと同じ外様でも仲間やスタッフがいて横のつながりがあったから耐えられたけど、セナはひとりだったからね。孤独なのがかわいそうだった。心を許せるひとっていたのかな」

1953年生まれ。アメリカで写真と語学を学んだのち、76年に富士スピードウェイで開催された「F1世界選手権イン・ジャパン」でF1初取材を経験し、78年より本格的にF1での撮影をスタート。81年からはイギリスに常駐し計500戦超のグランプリを撮り続けた。2011年にはFIAより永久パスが与えられた。



欲しかった最強ホンダパワーとそれを活かすシャシー。ついに両方を手に入れた彼をもう止めることはできなかった。デビュー5年目、ついに世界王者に。



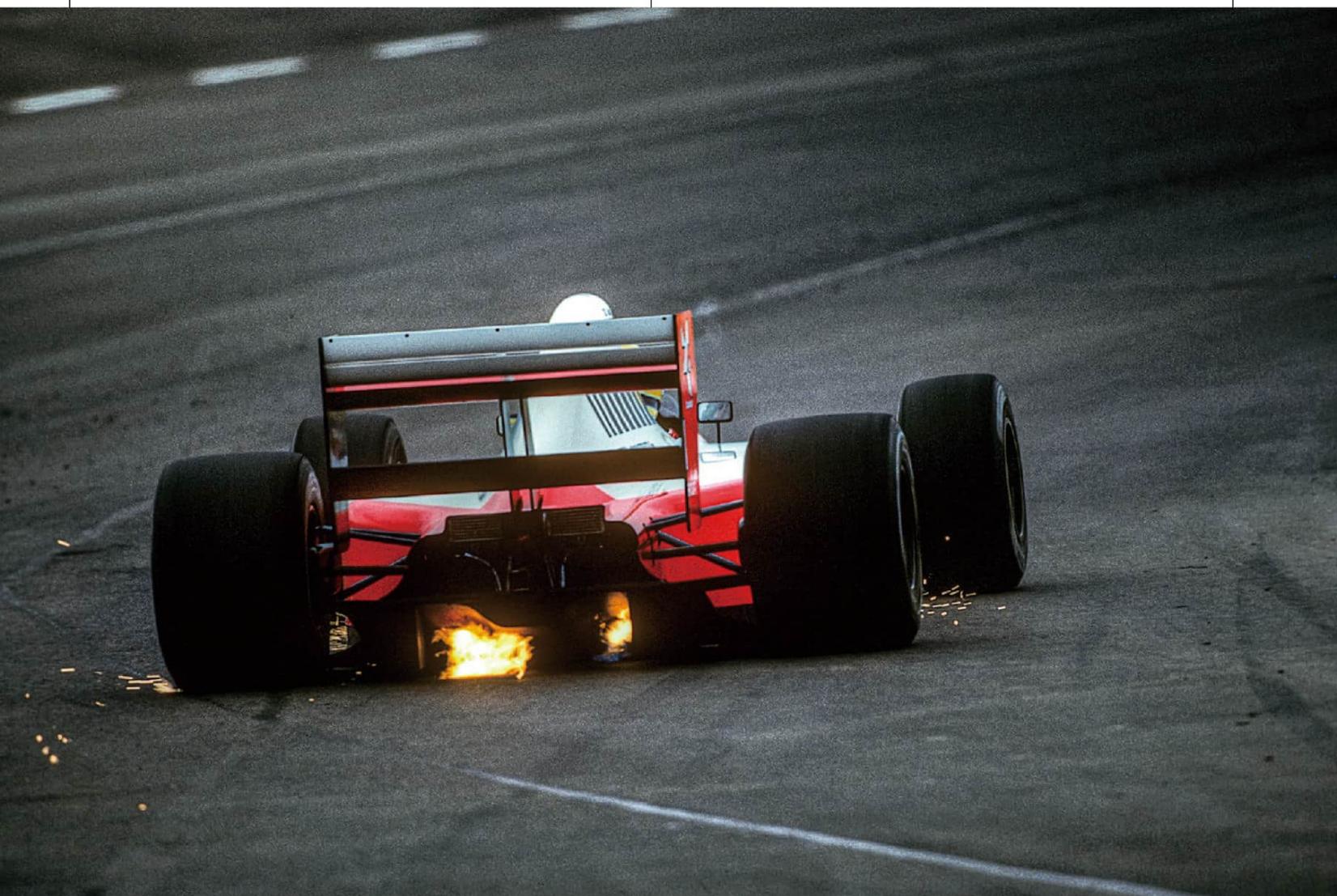
ときに憎しみ合い、繰り広げた宿敵プロストとの合戦。2年を僚友として過ごしたのち、プロストがチームを飛び出した1990年。ついに決着のときが来た。



モナコと母国ブラジル。このふたつはセナにとって特別な地だった。絶対劣勢が予想された1992年モナコと1993年ブラジル、どちらでも神はセナに微笑んだ。

My Best Scene “The Senna”

Photo by
Paul-Henri Cahier



ポール・アンリ・カイエ

**1991
Silverstone**

純粋なスピードに魅了された

「私にとってセナといえば純粋なスピード、“ポールポジションマスター”であることを連想するので、それを象徴する写真を選んだ。これは1991年イギリスGPの予選中にブリッジコーナーで撮ったもの。信じられないほど速い右コーナーをなんとか全開でぬけたセナのマシンから火花のシャワーが舞ったとき、人と機械の限界におけるセナのスピードに魅了されたんだ。このときのポールはナイジェル・マンセルだったが、セナの完璧なパフォーマンスが発揮され

た瞬間だった。セナは繊細かつ強烈な人物で、それが彼を魅力的にしていた。本当の気持ちが常に表情に表れていた人だったね。一度だけ「近すぎる」と目線を向けられたことはあったが、(P18大写真) そんな彼に受け入れられ、近づけたことは写真家として非常に幸運だったよ」

1952年、フランス生まれ。父と同じ写真家だったベルナールに幼少期からサーキットのバドックに連れていかれ、レース界で育った。初めての撮影は13歳。15歳になると作品が雑誌に初めて掲載される。以降、速さとビビッドな美しさを表現するGPフォトグラファーとして近年まで撮影を続けた。



同郷の後輩のクラッシュ、死亡事故、続くアクシデントに表情が曇る。それでも走ることを選んだセナ。このあと、君は“一番速い”まま旅立ってしまった。





1984 | ニュルブルクリンク 改修記念レース

1

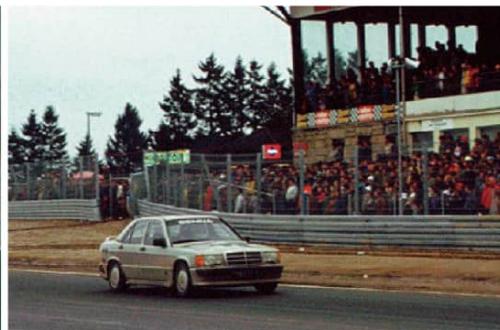
後世に語りたいセナ「15」のシーン

脳裏に焼きつくあの日の姿

通算161戦出走、41勝、そして65回のポールポジション

このセナが残した記録を大きく上まわる選手も現代には出現している
しかし彼は、自身の記録を凌駕するほどの記憶を多く残してくれた
ここではそんなセナの今も忘れ難き名場面を厳選して振り返る

Text/Toshiyuki Endo
Photos/Bernard Asset, Paul-Henri Cahier, Motorsport Images, XPB Images, SAN-EI



時は1984年5月12日。欧州モータースポーツの聖地のひとつ、ニュルブルクリンクが“リニューアルオープン”を迎えた。そこで催されたのが、メルセデスベンツ190Eを使用した祝賀レース。F1チャンピオン経験者を含む往年～現役の名手たちが居並ぶなか、24歳の新人F1ドライバーの姿があった。アイルトン・セナである。世に有名な、この年のモナコGPにおける電撃的な活躍はまだ、のタイミングであったことにあらためて驚く（モナコGPは6月3日）。前年のイギリスF3王者であるブラジリアンは、すでにこういうメンバーに入って当然と目される存在だった、ということだろう。そして“花レース”とはいえ、ここで勝っているのがセナの常人ならざるところ。

1984 | モナコGP

2

雨でマシン性能差が縮まった時、彗星のごとく若き才能が最前線に躍り出る。古からの定説どおりの出来事が1984年のモナコGPで起きた。前月にニュルでの“お披露目”があったことを考えれば当然の流れにもなるが、セナが“来た”のである。トールマン・ハートという（良車だが）トップレベルにはないマシンで、雨のモンテカルロ市街地を自在に駆けまわるセナ。天才の呼び声に相応しい速さで、勝利を目指し邁進する。首位に行くのはこの年に16戦12勝する最強車マクラーレン・TAGポルシェ、それにも迫る。しかし無念の赤旗レース打ち切りで2位どまり——。この時の勝者はアラン・プロスト。5歳年長のライバルとの宿縁が動き始めた一戦でもあった。



セナの 思い出



3

1985 | ポルトガルGP



1985年シーズンに向けて、セナは名門ロータスへと移籍。F1初勝利の瞬間はすぐにやってきた。第2戦ポルトガルGP、雨のレースでセナはF1初ポールから全周回首位で初優勝を飾る。このレースはいわゆる“2時間ルール”適用で、予定周回数消化以前にチェッカーフラッグが振られているが、セナと同じ67周を走破したのは1分以上遅れて2位のミケーレ・アルボレート（フェラーリ）だけという圧勝でもあった。それほどに酷いウェットコンディションだったわけで、前年、やはり荒天下での戦いだったモナコで優勝寸前まで迫ったこととあわせ、“雨のアイルトン・セナ”の伝説が本格化することにもなった。セナを迎えるチームスタッフたちに、古き良きF1の匂いが残る。



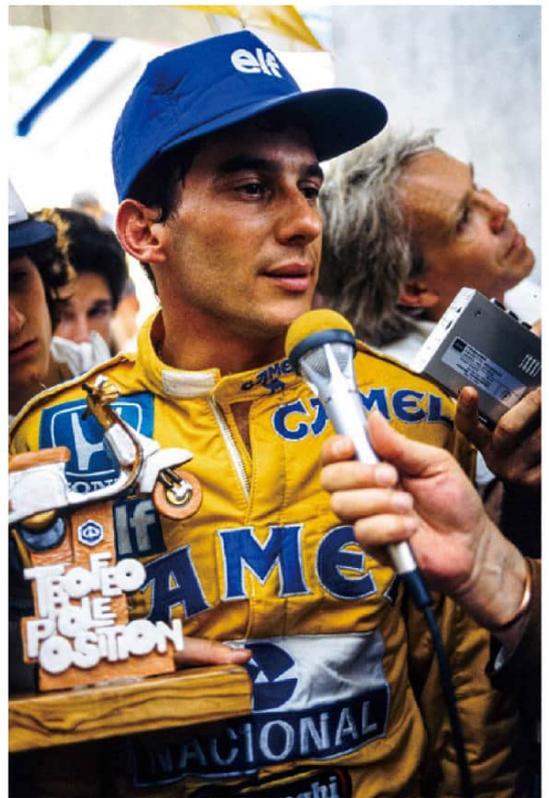
1986年のスペインGP、ヘレス・サーキットのタイトな最終コーナーを先頭で立ち上がり、セナのロータス・ルノーが勝利のチェッカーフラッグに向かって最後の加速。しかし、それにナイジェル・マンセルのウィリアムズ・ホンダが追いつがった。ゴール時の差はわずか0.014秒、セナの辛勝である。一概にはいえないが、ホンダの力の片鱗が見えた鼻差決着のシーン。もっとも、セナは前のシーズン（85年）の段階で「ホンダ強し」を実感していたといわれ、87年からの共闘に向けての動きも加速し始める頃だった。セナは85～86年の全32戦中15回もポールポジションを奪う。ポール獲得率はほぼ5割。ただ、レースでは32戦4勝。この頃のロータス・ルノーは勝ち切る力に乏しかった。

4 1986 | スペインGP

1987 | サンマリノGP

5

イタリア・イモラでのレースはセナの現役当時、サンマリノGPという名で開催されていた。1987年、第2戦として開催されたサンマリノGPで、セナはホンダエンジンでは自身初となるポールポジションを獲得する。ロータスはこの年からホンダを獲得、中嶋悟がセナの僚友となった。つまりセナは、日本人ドライバーを通年のチームメイトに迎えた最初のF1ドライバー、ということになる。アクティブサスペンションで武装したこの年のロータス・ホンダだが、これは“5年早い”アイテムだった。セナの助けになったとはいえ、ポールハンター・セナのポール獲得ペースは急落。87年シーズンのポールはこのイモラ1回きりとなってしまふ。勝利も市街地での2戦のみ。



7

1988 | 日本GP

1988年、セナとプロストの同門タイトル争いは熾烈を極めたが、勝利数で上まわるセナ優位の展開へ。しかし終盤になってセナが足踏み状態となり、プロスト再逆転の可能性もはらみつつの第15戦日本GP、鈴鹿決戦を迎えた。セナは有効得点ではビハインドの状態ながら、ここを勝てば初戴冠。しかしポールでストール……。でも、猛然と挽回し、小雨も味方に最後は首位プロストも攻略して勝利する。F1参戦5年目、ついにセナは世界最高峰の王座に就いたのであった。ホンダの総本山でのウイニングラン、感涙のガッツポーズ。その姿に鈴鹿の観客席は感動した。そしてホンダの創始者・本田宗一郎氏との年齢差を超越した友情と尊敬——。日本がセナ第2の母国となった。

1988年、マクラーレン・ホンダ誕生——。
この最強マシンで、セナとプロストの最強タッグがシーズンを席巻することは十分に予想されていたが、開幕してみると想像以上の圧倒ぶりだった。第3戦モナコGPではセナが絶好調。予選でプロストを1.4秒も突き放し、レースでもプロストがゲルハルト・ベルガー（フェラーリ）の後ろにまわってしまったのに対し、セナは快調にトップを走っていった。しかしプロストがようやく2番手に上がった頃からだったか、セナのタイムが乱れ始める。焦る必要のない差がついていたのだが……。セナはポルティエでクラッシュし、プロストに勝利を献上してしまう。若さゆえの脆さが出た敗戦。しかし、セナはここから学び、真に強くなってゆく。



6

1988 | モナコGP







ブラジルで勝てない、これがセナと彼の母国ファンの悩みのタネだった。しかしようやくそれが解消される時が来る。1991年の第2戦ブラジルGP、開催地がセナの出身地であるサンパウロ（インテルラゴス・サーキット）に移って2年目のことであった。開幕戦から続く4連勝のなかでの勝ちのひとつだが、決して楽勝ではない。終盤、雨中で首位を走るセナは6速ギヤしか使えない状況に陥っていたという。それでもトップのまま走り切り、チェッカーを受ける。無線から漏れ聞こえたのは魂の叫びか。そして表彰台の頂点で、体力を使い果たしていたセナが懸命にトロフィーを掲げる姿が観る者の感動を誘わないはずはなかった。こうしたエピソードが多いこともあり、セナという存在は神格化されていた。

1991 | ブラジルGP

10

11

1992 | モナコGP

1992年、ついにマクラーレン・ホンダをウィリアムズ・ルノーが完全に凌駕した。マンセル（ウィリアムズ）は無敵の快進撃で、前の年（91年）のセナを超える開幕5連勝。その91年はセナがマンセルの追い上げから逃げ切って王座連覇を成していたが、この92年、3連覇は序盤にしてほぼ絶望的。しかしながら第6戦モナコで、これぞセナ、という奇跡が起きる。マンセルが首位独走からの緊急ピットイン、セナが先頭に！ 猛追に転じるマンセル、懸命に防戦するセナ——第50回記念大会のモンテカルロ市街地は熱く燃えた。そしてモノコ・マイスター、セナがF1史に残る“伝説の死闘”を制してシーズン初勝利、モナコ4連勝を飾った（翌93年も勝って5連勝、通算6勝。いずれもモナコ最高記録）。



8 1989 | 日本GP

全車3.5ℓ自然吸気エンジンとなった1989年。マクラーレン・ホンダはターボがなくなっても強かった。しかしイモラでの紳士協定違反事件を端緒に、セナとプロストの関係は破綻する。第15戦日本GPを迎えた段階で王座争いは、セナがここ最終戦を連勝すればタイトル防衛、それ以外の結果ならプロスト3度目の戴冠、という状況だった。プロストが乾坤一擲のスタートで主導権を取り、逃げる。勝つしかないセナは懸命に追いかけた。そして47周目のシケイン——鈴鹿が凍りついた。インを突いたセナに対し、プロストがドアを開ける理由はなかったのだ。同士討ちの後、プロストはコントロールタワーに向かい、セナは戦線復帰してトップゴールする。しかしセナは失格、王座はプロストのもとへ。

1990 | 日本GP

9

1990年を前にしたシーズンオフ、セナは前年の鈴鹿での振る舞い等から「危険なドライバー」というレッテルを貼られ、欧州人であるプロストを擁護する“お上”にスーパーライセンス発給停止までチラつかせられた。なんとか現役継続叶ったセナは、フェラーリに移籍したプロストと3年連続で“セナプロ対決”を演じる。そして王座決定地はまたも鈴鹿。最前列に並んだ2台だが、出足は2番グリッドのプロストの方が良く、ポールのセナは後手にまわった。ポール不利なグリッド位置の変更が容れなかったことや、前年の接触決着のことなど、様々な意趣返しでもあったのか？ 1コーナーでセナがプロストに追突するかたちで両者コースアウト、ともに0周リタイヤ……。セナ2年ぶりのタイトル獲得が決まった。

ホンダが1992年限りで去り、セナはマクラーレン残留を迷ったまま1993年シーズンを迎える。結果的にセナは、フォードV8搭載のマクラーレンMP4/8、当初予想よりかなり良い素性のマシンでシーズンを全うすることになり、シーズン前半は絶対的本命のプロスト（ウィリアムズ・ルノー）と互角以上に戦ってみせた。第2戦ブラジルでは、まともに戦っては不利を認めないセナに母国の空が味方。急な雨に足をすくわれたプロストがリタイアし、セナがシーズン初勝利をもぎ獲ったのである。ウイニングランの途中でセナのマシンが母国の群衆に囲まれ、その中心でセナが歓呼に応え、その後オフィシャルカーに乗って凱旋するシーンはF1というスポーツにとって究極の名場面。



1993 | ブラジルGP

12



1993年の第3戦は英国ドニントンパークでのヨーロッパGP。最前列はプロストとデimon・ヒルのウィリアムズ・ルノーが順当に占拠した。しかし決勝、雨のオープニングラップで電光石火の首位浮上劇をセナのマクラーレン・フォードが演じる。4番グリッドからのスタート自体は決して良くなかったのだが、1周のうちに首位プロストまで一気に攻略!! その後もウィリアムズが天候変化に翻弄されるなか、見事に勝利してみせるのだった。開幕前は絶対不利と思われていたが、宿敵プロストに2勝1敗、この段階で勝ち越しに成功。この年の王座は最終的にプロストが手中にするが、セナの力の充実ぶりも大いに讃えられた。特にこの“ドニントンの閃光”は多くの人の記憶に長く残ることになる。

14

1993 | オーストラリアGP

ポールポジションなしで最終戦オーストラリアGPまで来てしまった1993年のセナ。でも、ここでキッチリとシーズン初ポールを奪って、85年のキャリア初ポールから途切れることなく9年連続ポール獲得の実績を残す（翌94年もポール獲得で10年連続に）。すでにタイトルはプロストとウィリアムズのものに決まっており、翌年のハイテク禁止を前に現行車開発は各陣ストップ気味だったなか、マクラーレンが最終戦でウィリアムズに追いついたようであった。レースはセナのほぼ完勝。そして引退戦を2位で終えたプロストと思いを越えた握手——。セナはプロストの後釜として待望のウィリアムズ・ルノー入りが決まっていた。まさかこの通算41勝目が最終勝利になろうとは……。





13

1993 | ヨーロッパGP

15

1994 | サンマリノGP



念願のウィリアムズ入りを果たすも、セナの1994年は開幕から2戦連続リタイア。一方で若きミハエル・シューマッハー（ベネトン・フォード）が2連勝と、“ハイテク武装禁止”や給油解禁で生まれ変わったF1は新世代優位の立ち上がりを見せていた。そして迎えた第3戦サンマリノGPで、94年規定マシンの危うさが現出する。金曜にブラジルの後輩が事故で負傷欠場となり、土曜には新人の死亡事故まで発生、セナの心は決勝を前に揺れていた。それでも、セナは決勝レースを走る。そして開幕3戦連続のポールポジションから、先頭を走ったまま……。運命のタンブレロ、単独クラッシュしたセナは救急搬送されるも生きて帰ってはこなかった。アイルトン・セナ、享年34。その魂は空へ——1994.5.1、世界が泣いた。

セナの思い出出 1 デイモン・ヒル

アイルトンの速さが私を成長させた

セナがマクラーレンからウィリアムズへと移籍した94年
そのラストシーズンにチームメイトだったのがデイモン・ヒルだ
最後に身近で接したドライバーとしてセナから学び
得たものは何だったのかを振り返ってもらった

Text/Mick Schmitt Translation/Mayumi Noguchi
Photos/Paul-Henri Cahier, Grand Prix Photo, Motorsport Images

1960年9月17日、イングランド出身。F1で2度王者に輝いたグラハムの息子として注目され、92年にブラバムからF1デビューを飾る。96年にウィリアムズで悲願の王者に輝き、父子2代でのF1タイトル獲得に成功した。

セナの 思い出

93年に4度目の王者を獲得したプロストとコンビを組んだヒルは、何事にも慎重で怒ることがなく、さまざまなことを学んで成長することができたと振り返る。



前年にプロストから学んだことで自分がどれくらい成長したのか、セナとの対決で試したかったというヒル。しかし、その願いはシーズン前半で断ち切れてしまう。

私は1993年にアラン（プロスト）、翌94年にアイルトン（セナ）とチームメイトになった。それは私にとって絶対的な基準であり、大きなモチベーションであった。アランやアイルトンのラップタイムを見て「速いな」と思うと、次のタイムアタックで自分のタイムも突然速くなったんだ。すると彼らもつと速くなり、タイムアップしていく。そういうことを繰り返しながら、私はなぜ彼らが特別な存在なのかを理解していった。私にとっては素晴らしいレッスンだったよ。だからアイルトンに潰されるかもというリスクはあったが、私はアイルトンとフルシーズンを過ごしたかったと思っている。

同じチームで世界最高のドライバーと一緒にドライブできたのは私にとって貴重な時間だった。アランとアイルトンのライバル関係に直面したこともある。93年の鈴鹿でアランと私がホテルへ向かうためサーキットのヘリポートに到着すると、アイルトンが乗り場の列にすでに並んでいたんだ。その彼の後ろに並んだ私たちは一緒に空の旅をできたはずなのに、アランとアイルトンは目すら合わせようともせず、アイルトンはひとりでヘリコプターに乗り込んで飛び立っていった。おかげで私たちはそのヘリコプターが戻ってくるのを待たなければならなかったのだが、アランは私に微笑みながら「ようこそ私の世界へ」と言ったんだ。

彼らのバトルはアイルトンの真の性格を示すものだったと言える。アイルトンはチームメイトにプレッシャーをかけるためなら何でもしたから、かつて同じチームで2年間ドライブするというチャレンジに挑んだこのふたりを賞賛し

なければならぬだろう。ミハエル（シューマッハー）はタイトルを争う直接のライバルと同じチームで走ることは一度もなかったからね。**プロストとセナの違いを間近で感じた**

でもアランとアイルトンはまったく異なるワークスタイルを持っていたので、間近で見られたのはとても興味深かったよ。アランはとても静かかつ慎重で何事も熟考し、礼儀正しくて誰に対しても怒鳴ることはなかった。アランは過ごせるチームメイトだった。逆にアイルトンはとても難しく、彼と打ち解けるには苦労したよ。ウイリアムズへアイルトンが移籍してきたとき彼はすでにスーパースターだったので、とてもプライドが高く要求が厳しかった。何でも知りたがり理解したがるため、激しい態度になることが多かったといえる。マクラーレンで6年間過ごした彼はウイリアムズというチームを早く理解しようとする態度になっていたのだから、ずっと不安そうだった。いや「心配していた」と言えるかもしれない。私に対しても疑念を持っていたようだが、それがなぜだったかは分からないんだ。そんな疑念を持つ理由はなかったはずだから……。コース上ではアイルトンの方がアランよりも明らかにアグレッシブだった。

アランと組んだ93年の私は彼の補助的な存在で、自分がチャンピオン候補だとは思っていなかった。だからアランから学んで成長した自分が、94年に組むアイルトンとの対戦でだけの結果を残せるかをとても楽しみにしていた。ただし彼に挑戦できたかどうかは正直疑問だ。

アイルトンには本当に優れたドライバーだったから、彼に近づこうとすれば自分ももっと上達しただろうが、はたしてどこまでいけたか。93年にマクラーレンでアイルトンとコンビを組んだミカ（ハッキネン）のように、ときどき予選で彼に勝つぐらいはできたかもしれないが……。

94年のシーズン序盤、ウイリアムズFW16はあまりいい状態のマシンではなかった。アクティブサスペンションを何年も使ってきたウイリアムズはパッシブサスペンションに戻って何かを失ってしまったようで、それに対応する適切なセットアップが見つからなかったんだ。シーズン開幕前のテストでアイルトンが私のところへやってきて、「ウイリアムズのマシンはいつもこんな感じなのか？」と言っていたよ。しかしそのように難しいマシンでも、アイルトンは開幕から3戦連続でポールポジションを獲得する素晴らしい走りを見せた。でもレースはまた別の話で、アイルトンであつてもマシンの欠点を克服して優勝することはできなかった。

難しいマシンでレース後は疲労困憊に

開幕戦ブラジルGPでアイルトンはミハエルを追いかけようとして、レース終盤に自らスピンを喫してしまう。彼としてはとても珍しいケースで、疲れ果てていたためにミスをしたんだ。私は2位でフィニッシュしたが優勝のミハエルから1周遅れで、ゴール後はアイルトンと同様に疲労困憊していた。マシンに手こずりながら6点を獲得した私は、頭の中で色々なことを考えながらポイントの重みを感じていた。

しかし第2戦パシフィックGPでは状況がさ

気が散るようなことをたくさん抱えた アイルトンはプレッシャーにさらされていた

セナはシーズン開幕前のテストからマシンに対する不満を語っていたという。その大きな原因はアクティブサスペンションを失ったことにあるのではとヒルは分析する。



らに悪化していた。アイルトンは2戦連続でポールポジションを獲得し、私は予選3番手でタイムは彼の0.5秒落ちだった。レースはスタート直後の1コーナーでアイルトンがミカに衝突されてグラベルへ飛び出し、後続のマシンに衝突されてリタイア。私はメカニカルトラブルでリタイアに終わったが、ランキングではアイルトンの前を走り続けていた。レースを終えて日本からロンドンへ戻る機内でアイルトンは、何が悪かったのかを振り返っていた。実は我々はその時ベネトンにある疑念を抱いていた。ミハエルが加速しているときベネトンのフォードエンジンは他のエンジンとは違う音を立てていたため、トラクションコントロールのよう

なものをエミュレートするためエンジンに何か巧妙な細工をしているのではないかと考えていた。私は機内で真後ろに座るアイルトンとこのことについて話し合いたかったが、彼の時間を邪魔する勇気はなかった。彼はどちらかというと、ひとりでいることを望んでいるような印象だったからね。

そして第3戦サンマリノGPを迎える前のテストでチームは楽観的になれるだけの進歩を遂げた。マシンの問題点を洗い出すことができ、時間的な制約からすべてを解決することはできなかったがマシンをより良く扱えるようになっていた。だがレースウィークに入るとアイルトンは家族とプライベートなトラブルをいくつ



手こずるマシンで3戦連続ポールポジションを獲得したのは、まさにセナの実力と語るヒル。同じマシンをドライブしたからこそ、その苦勞をよく理解している。

Text/Mick Schmidt Translation/Chiaki Inomoto

アイルトンはマシン細部にまで目を配って多くの情報をもたらした ——デイビッド・クルサード

「私は1994年、ウィリアムズのテストドライバーを務めていたが、あのイモラの週末は国際F3000のレースでシルバーストンにいた。その夕方にチームから連絡があり、アイルトンの死を知らされた。とてもショックを受けたよ。個人的な知り合いではなかったが、私にとって彼は神であり先生だったからね。

チームのブリーフィングではよく彼の分析に耳を傾けていた。アイルトンは驚くほど細部にまで目を配っていた。アランよりもずっと細部までね。アランは短いスティントを走ってはマシンを調整して挙動を報告するだけだったが、セナは短いスティントと長いスティントを織り交ぜてマシンについてより多くの情報をものにしてチームに報告していた。ウィリアムズは扱いやす



プロストよりもマシンの細部にまで目を配り分析していたとセナを評価するクルサード(写真右)。セナが亡くなった後、レギュラードライバーに昇格した。

いアクティブサスペンションに慣れてしまっていたせいで、パッシブサスペンションに変更したFW16はまるで動きの読めない野獣になっていた。特にリヤの車高変更に対してかなり敏感に反応するクルマだったことを覚えているよ」

か抱え、ライバルのベネトンにルールを逸脱したマシンで優勝しているのではないかとという疑念も持っていた。そのためイモラで最初のフリープラクティスに挑んだセナは気が散るようなことをたくさん抱えていた。私にも緊張が伝わるくらいプレッシャーにさらされているなかで、ルーベンス(バリチェロ)の衝撃的なアクシデントが発生した。すさまじいスピードで彼のマシンは宙を高く舞い、もう少しでスタンドに飛び込むところだった。アイルトンはすぐに医療

GRAN PREMIO MARBORO DE ESPAÑA BARCELONA



セナ亡き後、ウィリアムズのエースドライバーとなったヒル。スペインGPでシーズン初優勝を成し遂げて、表彰台でセナに捧げる勝利に安堵の表情を見せていた。

センターへと駆け込んで同胞を見舞い、意識を取り戻したルーベンスは憧れのアイルトンが自分の横で泣いているのを見たという。それはアイルトンの精神状態を示す明らかなサインだったといえるだろう。私は父(グラハム)から「モータースポーツは危険なスポーツだ。コクピットへ戻る前に気になることがあるならば解決しておくべきだ。コースに戻れば、そのゲームの不文律を受け入れたことになるから」と、いつも精神的な対処をしていた。

翌土曜日に発生したローランド(ラッツェンバーガー)のアクシデントはさらに大きな衝撃だった。予選タイムアタック中にビルヌーブコーナーでフロントウイングを失った彼のマシンは、ハイスピードのままコンクリートウォールに激突。このアクシデントでサーキットの雰囲気は一変し、アイルトンも影響を明らかに受けていた。モニターにはドクターたちがローランドの緊急処置をしている様子が映し出され、アイルトンはすぐにオフィシャルカーに乗り込んで現場へと駆けつけた。それはどんな場合でもインシアクプを取る彼らしい行動といえ、単なるドライバーとしてではなく事故原因も含めたすべてを理解しようとしていた。

アイルトンはその後、フランクにもう予選を走りたくないと言った。夜に彼はレースドクターのシド(ワトキンス)と長い時間話をして、そういう精神状況ではレースを走らないほうがいいとアドバイスされた。しかしアイルトンはその助言を受け入れなかった。おそらく自分を応援してくれている人たちを失望させられないと思ったのだろう。

二度と会えなくなるとは……

決勝日の日曜日は誰の肩にも重荷のしかかり、暗い雰囲気が漂っていた。そのなか行なわれたウォームアップをアイルトンはほぼ予選ベースで誰よりも速く走った。彼にしては珍しいことだったが、私にはレースに向けて一石を投じようとしているように見えた。その後に行なわれたドライバーズミーティングでアイルトンから、ゲルハルト(ベルガー)とともにFIAが遅いセーフティーカーがフォーメーションラップを先導させることを批判してほしいと言われた。私は彼の意見に同意し、FIAは妥協案を受け入れた。またアイルトンは全ドライバーで安全について考えるGPD A(グランプリ・ドライバーズ・アソシエーション)の再結成を話し合い、次のモナコGPで具体的なミーティングを行なうことになった。

こうして迎えた決勝のスタートで再びアクシデントが発生し、状況はさらに悪くなるのではないかと心配していた。するとセーフティーカーがピットに入ったあと、タンブレロでアイルトンがウォールに突っ込んでるのが見えたんだ。レースが中断されたとき、もちろん彼の容体を心配したが詳細は分からなかった。彼が病院へ搬送された後、無情にもレースは再開されて私は最後尾から6位まで順位を上げてフィニッシュした。でも、その日の結果なんてどうでもよかった。今にして思えばレースを再開すべきではなかったと言わざるを得ない。アイルトンともう二度と会えなくなるとは、誰も考えていなかったからね。

セナの思い出 2 エイドリアン・ニューウェイ

特別な人と一緒にいるような気がした

最強のマシンを求めて94年にウィリアムズへ移籍したセナ
チームのチーフデザイナーを務めていたニューウェイは
前年までのライバルから味方となったセナと
どのような関係を築き上げていたのだろうか

Text/Mick Schmidt Translation/Mayumi Noguchi
Photos/Bernard Assel, Motorsport Images, XPB Images, SAN-EL



セナの 思い出

1958年12月26日、イギリスのストラトフォード・アボン・エイボン生まれ。F1のフィッティパルディでキャリアをスタートし、北米レースでの活躍を経てF1に復帰。ウィリアムズ、レッドブルなどで手がけたマシンがタイトルを獲得。

フランク（ウイリアムズ）がアイルトン（セナ）を崇拝していたのはそれなりの理由があり、彼にはある種のオーラがあった。オーラという少し陳腐な言葉に聞こえるかもしれないが、それは十分にフェアな評価であり、同じチームで彼と一緒に仕事をすれば完全に理にかなっていると言えるだろう。特別な人と一緒にいるような気がしたんだ。それがどれだけ彼の名声によるものなのかは数値化できないが、それは確かに感じられた。

アイルトンが加入する前、私は彼とほとんど話をすることがなかった。彼は1991年以来タイトルを争うライバルであり、93年にはアラン（プロスト）に対する唯一の挑戦者だった。競争心というものに話を戻すと彼は常に我々の「宿敵」だったが、94年から味方になるというのはとても素晴らしいことだった。

93年の秋、アイルトンがデイドコットのウイリアムズファクトリーへやってきた最初の日のことを、私ははっきりと覚えている。私はフランクから彼にファクトリーを案内するよう指示されたのでスタッフを紹介しながら各部屋を回ったが、細部への関心、探究心、そして明らかに熱意に感銘を受けたよ。風洞では94年型マシンの模型を見せたが、彼はすぐに両手と両膝をついてデیفューザーの下を覗き込み、重要ポイントについて説明する私の話をじっと聞いていた。彼はエンジニアではないが、マシンの設計と哲学についてできるだけ多くのことを吸収しようとしていた。マシンを技術的に理解すればドライビング方法も理解でき、エンジニアにフィードバックするうえでも役立つという現在

我々の宿敵であったアイルトンが味方になるのは素晴らしいことだった



では少し古いアプローチ方法をとっていた。

少年のような学ぶことへの意欲、熱意があったことが彼を偉大にした資質のひとつであることに間違いはない。そして彼は他のドライバーができないことをやってのけた。彼が初めてF1で注目されたのはターボ時代の84年で、アクセルとブレーキを同時に踏むという特殊なドライビングテクニックを披露した。当時はまだクラッチペダルとギヤレバーがあったが、彼はコーナーにおいてアクセルとブレーキの両方をオン・オフすることができ、ターボをスプールアップしているためコーナー出口でパワーが必要になったときすでに必要なブーストを発生させることができていたんだ。

優れたマシンコントロール能力

ただ88年シーズン限りでターボエンジンが禁止され、そのドライビングテクニックは通用しなくなると彼は優位性を失うだろうという噂が流れた。だが、それが間違いであることを彼は証明した。なぜなら彼の素晴らしい才能のうちひとつは、マシンの特性に合わせてドライビングを適応させる能力だったからだ。ターボ時代の独特なテクニックは奪われてしまったが、彼の袖にはほかにも多くの「宝物」が隠されていたから問題なかった。彼はマシンコントロールを失わないという自分自身の能力を完全に信じていたからこそ、他のドライバーがリスクだと感じているようなポイントやスタイルでマシンを走らせることができていたんだ。

そのような彼と一緒に仕事ができなくてもエキサイティングだったが、94年の開幕戦ブラジル



シーズン開幕前のテストでニューマシンについてセナと話し合うバトリック・ヘッド、担当エンジニアのデビッド・ブラウン。ニューウェイは彼らから一歩離れており、まだよそよそしさを感じる。

セナはマシンのことを理解するために、技術的なことをいろいろと聞いてきたという。そして技術的な問題点を発見し、改良を施したときに事故が起きてしまう。



GPで我々は最初からノックアウト負けを喫してしまった。アイルトンは母国グランプリということでプレッシャーを感じていたのだから、トップのミハエル（シューマッハー）を追いかけているときにスピンを喫してリタイアに終わった。スピンは自分のミスだと言ったが、彼は限界ギリギリまで難しいマシンで攻めの走りを見せていた。

この年のシャシー、FW16は開幕前のテストからマシンの挙動が悪かったため、その原因を探るべく風洞で作業を続ける私は、第2戦の英田には行かなかった。アイルトンのポールポジション獲得、スタート直後にリタイアに終わったレースはテレビで見えていたが、開幕戦に続いて厳しい結果となってしまった。その原因は、前年までアクティブサスペンションを使用していたのでマシンの空力特性を見誤っていたことだった。マシンが作動する車高ウインドウが小さすぎたという問題を、デイモン（ヒル）が第2戦終了後に行なったノガロテストで気づいた。パンピーなサーキットであるノガロのコースサイドでマシンを見ていると、パンプを飛び越えたブレーキングでとてもナーバスな挙動を見せていた。私はすぐに、サイドポッドが長すぎたというマシンの問題点に気がついた。ブレーキングで前部に荷重がかかると、サイドポッド

ドの前端がコースに近づきすぎてディフェンダー内の気流が止まってしまうんだ。現代からすればバカバカしい話だと思うが、当時は事前に風洞やCFDで問題を特定するツールがなかったのだから仕方がない。

こうして第3戦サンマリノGPを前にサイドポッドを短くする設計を開始し、風洞で安定したソリューションが得られるという結果を見ていた。それは大規模な変更ではなかったが、フロアとボディワークを新しくするためかなりの作業量を要した。そのような状況下、我々はバンピーで走りにくいといわれるイモラのサーキットへと向かった。そして金曜日の予選で、ルーベンス（バリチェロ）のアクシデントが目の前で起きた。その後シムテックの1台にフロントウイングを失うトラブルが発生し、マーチ時代からの知り合いであるチームマネージャーのチャーリー・ムーデイが私のところへやってきて、フロントウイングをノーズにうまく取り付ける方法を教えてほしいと頼んできた。しかし私はシムテックのフロントウイングのデザインを知らなかったのだ、それはチームのデザイナーであるニック（ワース）の仕事だと答えて、彼はどこにいいのか尋ねると「夕食に出かけた」と言うんだよ……。

その翌日、シムテックのローランド（ラッツエンバーガー）がフロントウイングの破損で大事故に見舞われてしまった。アイルトン・ローランドの死に大きな影響を受け、彼のプレッシャーはどんどん大きくなっていった。最高のマシンを手に入れたという思いからウイリアムズへ加入したのに、最初の2レースはリタイアに

セナはポールポジションを獲得してもスタートでシューマッハーの先行を許してしまうため、ベネトンがトラクションコントロールを使用しているのではと疑っていた。

終わっていたからね。イモラでもマシンのパフォーマンスはあまり良くなく、彼はアンダーステアやオーバーステアを訴えていた。さらに彼は英田でベネトンの走りを観察してミハエルがトラクションコントロールを使用しているのを確信したようで、土曜日の朝アイルトンに会うと「不平等なバトルを強いられている」と訴えてきて、どうすればいいのかと尋ねてきた。そこでベネトンのマシンに本当に何か

おかしいところがあるか詳しく調べてみることを約束し、彼に我々はもうすぐもつといいマシンを手にすることができると話した。そしてアイルトンは予選で開幕から3戦連続のポールポジションを獲得したが、あのマシンでそれを成し遂げられるドライバーは他にいないだろう。

日曜日の決勝レースは、スタートで接触がありセーフティーカーが導入された。タンブレロは完璧な状況であればフラットで簡単だが、数年前からアウト側よりイン側の方のバンブが多くなっていた。そのためデimonはいつも安全なアウト側を選んでしたが、アイルトンはイン側のラインの方がコーナーへの進入距離が短くてより速くコーナーを抜けることができると考えていた。レースが再開されると、突然クラッシュが発生した。それは我々のマシンで、アイルトンだった。モニターにクラッシュシーンが繰り返し映し出されていたが、私には何が起こったのか正確には分からないでいた。とにかく私の頭は空っぽで、それからのすごい音がした。とても遅いセーフティーカーの後ろで5周し、タイヤの空気圧もライドハイトも低い状況で我々のマシンはその影響を受けていた。

ステアリングコラムの破損には疑問

F W 16にはパワーステアリングが付いており、ステアリングのトルクはポジションセンサーではなくフロントアクスルの支柱にあるセンサーで測定されていた。アクシデント後、破損したふたつのエレクトロニクスボックスから保存できたデータで、ステアリングトルクが突然変動したことが分かった。このデータにより、ステ





コクピットをのぞき込んでステアリングの位置をチェックするセナ。手の甲がコクピットの縁に当たるのを非常に気にしていたという。

もしステアリングが壊れていたのならすぐにブレーキをかけたはずだ

アリングコラムが破損したと解釈することができるだろう。しかしアイルトンにはアクセルを全開にしたままさらに0・5秒ほど踏みつけ、その後50%まで減らしたあとにアクセルから足を離し急ブレーキをかけていた。論理的に考えれば、もしステアリングが壊れていたのなら彼はすぐにブレーキをかけたはずだ。

ミハエルのオンボードカメラ映像を見ると、我々のマシンのリヤが流れたのをアイルトンが素早く修正し、アメリカのオーバルコースのようにハイサイドをキャッチしてマシンは反対側に曲がった。セーフティーカーが解除された2周目に、何故このようなことが起こったのか？ タイヤの空気圧はまだ低かっただろうが、理論的にはセーフティーカー明けの1周目よりも状態は良かったはずだ。ミハエルによれば、アイルトンはその前の周にもコースオフしかけていたという。もしかしたら右側のタイヤがスローパンクチャーしていたのかもしれない。だがタイヤは完全に破壊されていたため、現場でこのことを把握するのは困難だった。

私はアクシデントをモニターで見て、彼がマシンの中で動いていなかったため嫌な予感がしていた。ヘルメットはネックレストへわずかにもたれかかる、ドライビング時のような特徴的な姿勢でねじ込まれていたように見えた。それ以外は記憶が曖昧になっている。



サンマリノGPのレース後、セナの容体を心配するウィリアムズ的首脳陣。セナが亡くなったことを知ったニューウェイはビッドで泣き崩れてしまう。

残念ながらこの事故の時、私はまだアイルトンのことをよく理解できていなかった。私は新しいドライバーと関係を築くには時間がかかるからだ。ただ彼の細部へのこだわりについては覚えている。我々のマシンはステアリングの位置がコクピットパネルの上端に近いため、彼はあまり好きではなかったようだ。ステアリングを切るときに手の甲がコクピットの縁に当たっているようで、開幕前のテストの時にステアリングの位置を下げるように求めてきた。でもそれはステアリングコラムを改造することでしか可能にはならなかったんだ……。

アイルトン（セナ）がイギリスF3にデビューした1983年、シーズン開幕前からタイトルは彼が獲得するだろうと多くの人が確信していた。だがこの時点で彼が何者かをよく知る者はなく、ただ「奇跡のようなドライバー」というイメージを持っていただけだった。それがシーズン開始とともに、史上稀な才能の持ち主であるということがはっきりしたんだ。

当時、私はレースの週末にパドックでよく彼と話をし、コース上のトラブルでスチュワードから一緒に呼び出されることも多かったのですが、彼のことを徐々に理解していった。アイルトンはデビューから9連勝していたが、6月のシルバーストンでは私が勝った。彼は私に追いつこうとしてクラッシュしたんだけど、このレースが私のターニングポイントとなった。同じクルマ、同じ条件で勝てないはずはない、とアイルトンに勝つ自信を得た私は連勝を飾ることができたからね。ただし同ヒラルトでも彼は潤沢な資金を擁するディック・ベネット率いるウエスト・サリー・レーシングに所属し、私は資金に乏しいエディー・ジョーダン・レーシングから

セナの思い出 | 3 | マーティン・ブランドル 史上稀な才能の持ち主だった

1983年のイギリスF3でセナのライバルとして
激しい戦いを繰り広げたのがブランドル
彼だからこそ知る若き時代の
セナがどのような人物だったのか
思い出を振り返ってもらった

Text/Mick Schmidt
Translation/Chiaki Inomoto
Photos/Hiroshi Kaneko, Bernard Assett,
Motorsport Images, XPB Images



①1983年のイギリスF3で開幕から9連勝を飾ったセナのライバルとして、シーズン後半に勝利を重ねたブランドル（写真右）。タイトル争いは最終戦までもつれ込んだが、逆転ならずセナが王座戴冠となる。②スラクストン戦でポールポジションからスタートしたセナは当時のライバルであるデビニー・ジョーンズ、ブランドルを従えて1コーナーに飛び込んでいく。③イギリスF3時代もセナは熱くならぬと激しい当たりを見せていたという。

参戦していた。

我が家の壁には写真を色々と飾ってあるのだが、それは思い出とともに自分を鼓舞する奮発剤でもあった。ドニントンF3で優勝した時の写真は、激しいレース後のため私とアイルトンはまさにヘトヘト状態で、体力面はプロドライバーとして準備がまだ整っていなかった。またアイルトンが表彰台の中央に立ち、2位の私を称えている写真もある。この時の彼の態度は寛大で、TVインタビューでマーティンこそ

セナの 思い出

1959年6月1日、イングランド出身。84年にティレルからF1デビューを飾り、ザクススピード、ウィリアムズ、ブラバム、マクラーレンなど8チームを渡り歩く。表彰台を9回獲得するも優勝経験はない。引退後はTV解説者として活躍している。



ム・クラーク以来最高のイギリス人ドライバーだと語り、チャンピオンになった余裕からなのか、さまざまな賛辞を贈ってくれたよ（笑）。

雨のレースでもマシンを完璧に制御していた

アイルトンには混戦における走り得意としていたが、雨のレースはさらに見事だった。激しい雨のシルバーストンで、ストウコーナーの外側から抜かれた時のことは今でも心に残っているよ。カートで培った技術なのだろうが、彼はマシンを完璧に制御していた。レースは一度中断し、再スタート後に私もストウコーナーで彼と同じラインを取ったら水溜まりにはまって危うくバリアに激突しそうになったんだ。レースは僅差でアイルトンが優勝し、ポディウムで彼に「ストウでのキミのラインは、再スタート後はうまくいかなかったよね」と話すと、「分からない、再スタート後は水が溜まっていたからあのラインを取らなかったんだ」と言う。彼は走る前から水が溜まっていたことを分かっていたのに、私には分からなかったんだ。そのことが今も解せないでいる。

でもF3で私が勝ち始めると競り合いは苛烈になり、彼も徐々に熱くなっていった。彼はスチュワードが自分のアグレッシブな走りを目の敵にしていると思いつき、裁定に対して不満を口にするようになった。それが頂点に達したのはスネッタートンのレースで、アイルトンはコース外の芝に半分入るようにして私に並びかけるとタイヤ同士が接触。彼のマシンは宙に浮いた後に着地し、次のコーナーでこちらに突っ込んできたんだ。私をコースアウトさせようとし

ただ、彼はこうした非情な面がある一方で思いやりも持ち合わせていた。

それはF1へ行っても変わらなかった。93年イタリアGPのシケインで、私のマシン後方から彼が突っ込んできてコースアウトを喫した時マシンを降りた彼がものすごい勢いで近づいてきたので殴られるのかと思ったんだ。そして彼は、私の様子が心配で急いで見に来たというんだよ。このように彼は色々な意味で相反した性格を持っていたね。90年の鈴鹿では自分が良いと判断してアランのマシンにためらいもなくぶつめたのだろう。また彼は常に組織が自分を敵視していると感じていた。イギリスF3時代はイギリスのモータースポーツ界から目の敵にされていると思っていたし、F1ではFIAやバレストル会長があらゆる策を講じて自分を失墜させプロストを後押ししてチャンピオンにさせようとしていると感じていた。これはアイルトンの妄想だったんだけど……。

アイルトンの存在は私のキャリアの助けになった。注目度の高いイギリスF3で最終戦までアイルトンに苦しめたことが関係者の目に留まり、彼と一緒にF3からF1へのステップアップを84年に果たした。トールマンはイギリスF3王者のドライバーと契約すると決めていたためアイルトンを獲得。ティレルはイギリス人のトップドライバーにチャンスを与えるとしていたため私を選ばれた。ただしアイルトンは頭の切れる男で、初めてのF1契約から移籍条項を盛り込んでいたため85年にはロータスへの移籍に成功したんだ。私も同時期にロータスからオファーを受けたが、ティレルとの契約で移籍

アイルトンの存在は私のキャリアの助けになり 彼と一緒にF1へのステップアップを果たした



1984年にF1デビューを飾ったフランソワ・エスノー、ステファン・ペロフ、マーティン・ブランドル、ジョナサン・パーマー、アイルトン・セナ、フィリップ・アリオ（写真左から）。

することができなかった。

自分とは次元が違うドライバーだった

アイルトンとは色々な話をしたが、モナコで語っていたとても印象深い話がある。予選中、ドライブしている自分自身を車の外から見てリズムに乗っているような気分になったというんだ。その感覚はある程度分かるが、私は自分のドライビングを俯瞰するような経験はしたことがない。確かにモナコのコースはバンブヤカーブ、マンホールの蓋でクルマが跳ねたりバリアに車体が擦れたりしてなんともいえないリズム

が生まれ、恍惚状態になることがある。しかし、彼の場合は次元が違っていったようなんだ。

彼について疑いのない事実がモータースポーツ界の象徴であり、F1史上最高のドライバーだったということ。だがその名声は「永遠のもの」となってしまった。94年サンマリノGPのタンブレロで、突然ホイールや破片が目の前を横切ったのを覚えている。私は破片を避けるのに精いっぱい、誰がクラッシュしたのか見る余裕はなかった。レースは中断し、マクラレンのピットではすべてのモニターが切られていたため、最初はデイモン（ヒル）が壁にぶ

つかったが大きな問題はなかったと聞かされたんだ。だが突然、事故はセナだったというニュースが飛び込んできたが、頭を動かしていたから命に別状はないということだった。でも後で写真を見て、それは誤った判断だったと思った。

あれは死にゆく刹那の動きだった。

レースはその後再開され、私たちはいつものようにゴールまで走り続けた。レース後、パドックの空気は張り詰めていて、私はケケ（ロズベルグ）から「アイルトンが亡くなった」と聞いた。サーキットは静まり返り、重苦しい空気が漂っていた。30年経った今もあの時のことを考えるとつらいよ。

あの日はサーキットを離れた後、レースエンジニアのジョルジオ（アスカネッリ）とクルマでポロニーヤ空港へと向かった。彼は以前アイルトンのエンジニアを務めていたのだが、唐突に「で、アイルトンはどうなったんだ？」と私に聞いてきたんだ。そこで私は聞いたことをそのまま伝えたが、すると車内での会話はなくなり無言のまま空港へ到着した。空港にはアイルトンのプライベートジェットがタラップを下ろした状態で主の帰りを待っていた。

彼の葬儀に参列しなかったことを私は今も悔やんでいるが、それには理由があった。85年にティレルのチームメイトだったステファン（ベロフ）がスパ・フランコルシャンの世界耐久選手権で亡くなり、私は葬儀に参列した。そこで彼の家族や友人たちが悲嘆に暮れている姿を目の当たりにし、私はレーシングドライバーである間は絶対に仲間の葬儀にはいかないと決めていたからなんだ。

R



イギリスF3時代はセナのライバルとして互角の戦いを見せていたブランドルだったが、F1ではチームに恵まれなかったこともあり成績で大きな差をつけられてしまった。

セナの思い出 4 佐藤琢磨

影響を受けた勝つための求心力

1987年、鈴鹿で初めて行なわれたF1でセナに魅了された少年はやがてレーシングドライバーを志し、セナと同じ道を辿ってF1へ。その男の名は佐藤琢磨。さまざまな日本人初を成し遂げた彼がいま、不動のマイヒーローについて語ってくれた

Text/Hiroaki Matsumoto
Photos/Hiroaki Matsumoto, Grand Prix Photo, Motorsport Images, Honda

後になってからでした。

その一方でセナに関しては特別な記憶として残っています。夢中になって中嶋さんを応援していたので、チームメイトだったセナの応援にも自然と力が入りました。そしてレースそのものに魅せられたような気がします。F1の音とスピードと迫力と、臨場感に圧倒されました。

キヤメルカラーのイエローはレースでも目立っていたし、予選7番手から順位を上げていくセナの走りの虜になりました。ぐんぐん追いつき「また抜いた！」って。結果的に2位でしたが、優勝したフェラーリのゲルハルト・ベルガーのことはほとんど覚えてません（笑）。

当時はレースのこともほとんどわかっていなかったし、ましてやアンダーステアとかオーバーステアなどの技術的なことは一切知らない。ただただそのスピード感と音に圧倒され、そのなかでひとときわ輝くレースを魅せてくれたセナに憧れたんだと思います。

黄色いキヤメルロータスのキャップを被って

最終コーナーのスタンドで大興奮しながら応援していました。レース後はセナの青いキャップを欲しがっていた気がします（笑）。

セナが亡くなった94年の5月1日は、サンマリノGPの中継を最初だけ見て事故を知りましたが、次の日に学校もありましたし、数日後に自転車競技の東京都大会が控えていたこともあ



1987年、鈴鹿サーキットの最終コーナースタンドでロータス99Tを駆るセナの走りを見て、憧れを抱いた琢磨。その15年後、彼は同じ「黄色いF1」で鈴鹿に凱旋する。

って、一旦寝たんです。そして起きたらセナが亡くなったと知って、本当に本当にショックで放心状態で学校に行きました。食事ものどを通らない。そんな一日でした。

もしあそこで亡くならず生きていたら？それはわからないし、想像ができません。セナがホンダとともにチャンピオンになって頂点を極めていく姿をずっと見てきましたし、あの年は本人の念願叶ってウイリアムズに移籍し、ナーバスなマシンで苦戦しながらも開幕3連続ポールを獲得し、セナは常にトップにいましたよね。結局亡くなってしまったサンマリノでもレースをリードしていたし、トップを走ったままのセナしか知らないから、それ以外は想像できないんです。したくない……のかもですね。

直接会ったこともなかったし、自分のなかでは神格化されているからあのまま生きていたとして、記録を塗りかえ続けたとは思いますが、引退後の姿は想像ができません。セナはどんな状況でも常に速さを追い求め、レースでは熱



琢磨はイギリスF3王者→マカオF3ウイナーとF1デビューまでにセナと同じルート歩んでいる。そしてセナの愛したホンダでボディウムも経験した。

い走りで見ると魅了し続ける人でしたから。

セナの魅力って、完璧じゃないところかもしれないですね。脆さとか人間味とか、でもレースに関してはとにかくトップになることしか考えない。それでいてバラエティ番組にも出たりするお茶目なセナも大好きでした。時代も違いますが、今、F1を走っているドライバーたちとはどこか雰囲気違いますね。わからない魅力みたいなところがあった。ちょうど世代交代として彗星のごとく現れたミハエル・シューマッハーは最初から何に対しても完璧で、テレビではサイボーグとか呼ばれていましたしすごいとは思っていただけ、セナがいた頃は正直、あまり好きではなかったです(笑)。でも、冷徹かのような印象を持っていたけど、実際は全然違いました。本当は愛嬌のある人でとても優しかった。それでいてフィットネスもレベルが違ったし。シューマッハーとフェラーリの黄金時代を築いた頃は、もうセナでも敵わないんじゃないかってくらいの圧倒的な強さとカリスマ性を持ち合わせていましたね。

反面、セナはちょっと体力がなかったり、涙を見せてしまったり、人間っぽいというか、でもコクピットのなかでは誰も辿り着けないような境地でドライブングしているように見えたし、そういうのひっくるめてセナの魅力なんでしょうね。今なら体力がないなんて言われたら、それこそレッドブルだったら降ろされるどころか、乗せてももらえない。フィットネスはドライバーの最低条件にもなっています。

モータースポーツはクルマが進化して、時代を超えるとドライバーの競技レベルがわからない

いところもあって、(ファン・マヌエル)ファレンジオやグラハム・ヒルがセナと比べてどうだったかなんて誰もわからないし、セナ、シューマッハー、ルイス・ハミルトン、マックス・フェルスタッペン、誰が1番? と聞かれても答えられない。

突き詰めていくと競技レベル、タイム、スピード、あらゆるスポーツシーンで人間が進化していることを考えると、今の方がレベル的には高いと思うのが自然の流れですが、やはり比べることはできないですね。昔はドライバーがやる範囲ってずっと大きかったと思うし、クルマもタイヤも今のように最適化も洗練もされていなかったから、未知数のことが多かった。

今の時代のクルマにセナを乗せて、フェルスタッペンと勝負したら、たぶんみんな同じことを考えるとと思うけど、セナが負けるところは見たくない(笑)。でも逆にセナの時代にフェルスタッペンが走ったら? あの時代だったら、やっぱりセナがいけそうじゃないですか?

自分もレーシングドライバーとなつてから、潜在的にもいろいろな影響を受けていると思います。速さに憧れるのは当然だしスピードは持っているだけでは足りないものだけど、やはりドライバーは求心力が必要。周りの人間を動かす力が必要で、セナもホテルの桜井淑敏さんの部屋を訪ねて、ホンダに乗せてくれてって直談判しに行つたとか、勝つためにあらゆる手段を使ってどんな状況でも最善を尽くすというのは、自分も影響を受けているんだと思います。

彼がブラジルから単身途英して、イギリスF3チャンピオンになりF1に行つた道を、自分

「トップを走ったままのセナしか知らないから
それ以外は想像できないんです。したくない……のかもですね」



琢磨はF1を戦う最中、セナが眠るサンパウロのモルンビの丘や、アクシデントが起こったイモラのタンブレロを訪れている。それほど琢磨にとってセナは特別な存在なのだ。また2019年にはグッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードにおいてセナ初戴冠時の愛機であり憧れの1台、マクラーレン・ホンダMP4/4に搭乗した。

も憧れて同じ道を辿ったわけですしね。
セナもインディーカー、インディ500を走っていた可能性がありましたよね。彼がアメリカで走っていたら、間違いなく勝っていたと思います。レースだから簡単ではありませんが、彼ならいろいろな問題を解決していたと思うんです。持ち前のスピード感覚とテクニック。人を動かす力、熱意は誰にも負けないだろうし、技術的な知識、探究心や要求も規格外だったようですから。そういう姿を見ることができれば面白かったですよね。
昔のセナがペンスキーのマシンでインディーカーをテストした映像を見たのは7〜8年前だったかな。セナ、インディーカー乗ってたんだと知って、ちょっと熱くなりましたね。CART時代の話だったけど、あの頃はマシンに施せる自

由度も高かったはずだから、チームと考えていろいろなことをやったと思うんですよ。間違いないで、チャンピオンになっていったでしょう。
後進の育成に携わってからは、今の子どもたちやスクール生にもセナの名前を持つ子にはときどき出会います。当時のF1に熱狂したご両親が付けたんだと思いますが、脈々と受け継がれているのでしょうか。
だからと言って後進の育成にセナの名前を直接引き合いにすることはいいですし、これからはするつもりはありませんが、でも彼らも名前の由来は知っているでしょうから、サーキットに来た時は肌で感じてほしいですね。セナという名前はモータースポーツ界において、これからのどんな記録が達成されようとも、永遠に語り継がれる特別な存在なんだと思います。



2024年はドライバーとしてインディ500に参戦すると同時にHRCエグゼクティブ・アドバイザーにも就任。より後進の育成などにも携わっていく。

セナの 思い出



1979年、エストリルの世界選手権。当時は最大排気量100ccのフォーミュラAで栄冠を争う。ブラジル国旗を模したヘルメットは、セナだけでなく他のブラジル人カーターも使用していた。

1981年から世界選手権の最高峰は最大排気量135ccのフォーミュラKに規定変更。DAPはこれに対応できず、セナも苦戦を余儀なくされてしまう。写真は最後の参戦となった1982年。

DAPグランプリ・DAP

1978-82

13歳のときに母国ブラジルでレーシングカートを始めたセナが、初めてヨーロッパでその名を知られるようになったのは1978年、ル・マンで行なわれた世界カート選手権で初出場にしていきなり優勝を争う速さを見せてから（結果はアクシデントに巻き込まれ6位）。この時駆ったのが、イタリアのDAPだった。父ジョバンニのエンジンビルダーとしての事業を受け継ぎ、アンジェロ・パリラ（昨年4月に没）が弟のアキーレとともに1970年に創業したDAPは、当時カート界を牛耳っていた同じイタリアのIAME社に比べると小所帯であったが、セナはカート時代をとおしてこのメーカーのフレーム（シャシー）とエンジンを使い続け、79年と80年の世界カート選手権で2位に入っている。だが、4輪転向後も出場を続けたのにもかかわらず、様々な不運が重なってついに悲願だった世界選手権制覇は叶わなかった。



DAPグランプリ・DAP

レーシングカート、フォーミュラ・フォード、F3そしてF2を飛び級してF1と、アイルトン・セナはエリートドライバーだけが可能だった当時の“最短コース”で頂点への階段を駆け上がっていったその過程では常に最良の環境と最高の道具を求めて自らの選択に決して妥協しない厳しい姿勢があった

Text/Hideki Hiramatsu

Photos/Motorsport Images, McKLEIN, Jean-Francois Galeron

天才が御した愛車たち

伝説を乗せて



バンディーマンRF82・フォード



ラルトRT3/82・トヨタ

(上) イギリス・フォーミュラ・フォード2000選手権では開幕7連勝を含む計15勝を挙げ、圧倒的強さでタイトルを獲得した。(下) 9月からラルトRT3のテストを開始し、11月のノンタイトル戦でF3デビューを果たす。

1982

ブラジル帰国後、翻意したセナはイギリスに舞い戻り、デニス・ルーセン率いるルーセン・グリーン・レーシングのオファーを受け入れてフォーミュラ・フォード2000にステップアップ。バンディーマンRF82を駆った。スリックタイヤと前後ウイングが使用可能となるこの上位カテゴリで、セナは母方の姓をとった“アイルトン・セナ”名義を初使用。イギリス選手権とヨーロッパ選手権を制覇し、一躍、4輪レース界でも次世代スターとしての名声を高めていった。フォーミュラ・フォード2000のシーズン終了後の11月にはスラクストンで開催されたF3のノンタイトル戦にスポット出場。ウエスト・サリー・レーシングのラルトRT3を駆り、F3初参戦にして初優勝を挙げている。

ラルトRT3/83・トヨタ



ブラジルカラーに彩られたバンディーマンR81。当時はアイルトン・ダ・シルバ名で活動する。シーズン終了後にステップアップのオファーを受けるも、家族の反対で帰国を余儀なくされた。



バンディーマンR81・フォード

1981

1981年、イギリスに居を移して本格的な4輪レースへの挑戦を始めたセナの最初のカテゴリは、ジュニアフォーミュラとして大隆盛していたフォーミュラ・フォード1600。その名のとおりフォード製の1600ccエンジンを搭載する入門用カテゴリで、コスト削減のためスリックタイヤと空力付加物の装着は禁止されていた。セナが駆ったマシンはロス・アンブローズとラルフ・ファーマンSr.（日本でも活躍したラルフ・ファーマンの実父）が1973年に設立したバンディーマンの最新モデルR81で、同社は当時すでにジュニアフォーミュラのトップコンストラクターとしての地位を確立していた。バンディーマンのワークスチームに所属したセナは、BRSCCとRACというふたつの選手権でタイトルを獲得している。

83年のイギリス選手権ではマーティン・ブランドルとの激闘の末、シーズン12勝でタイトル獲得。オフにはこの年からF3によって争われることになったマカオGPに出場して圧勝。これがセナ+マールポロの初レースだった。



1983

前年にF3を初体験したセナはこの年、ウエスト・サリー・レーシングからイギリスF3選手権にフル参戦。マシンはラルトのグラウンドエフェクトカー、RT3にトヨタ製2T-Gを伊ノバモーター社がチューンしたエンジンを搭載した当時の最強パッケージ。1979年デビューのRT3は、75年デビューのRT1に続く同社第2世代のF3マシン。登場まもなくそれまでの主流だったマーチやアルゴを駆逐し、ラルト最大のヒット作となった。毎年細かい改良を重ねられ、セナがイギリス選手権を制した83年仕様ではサイドポンツーンの形状やサスペンションジオメトリーが小変更されたほか、新導入された安全規定に沿ってフットボックスを変更した新しいアルミモノコックを採用、これによりノーズが細くなっているのが特徴であった。

引く手あまたでいよいよ開かれたF1への扉
 トップチームでのキャリアスタートではなく
 中団チームのエースドライバーの座に収まる

ウィリアムズFW08C・フォード



マクラーレンMP4・フォード



トールマンTG183・ハート



ウィリアムズとマクラーレンは83年シーズン後半からそれぞれホンダとTAG（ボルシェ）のターボエンジンを獲得し選手権の主役に復活、セナのライバルとして対峙していくことに。一方セナを諦めた格好となったブラバムは翌年から深刻な技術不振に陥っていった。



ブラバムBT53B・BMW

1983

F3では当時世界一のレベルと目されていたイギリス選手権で快進撃を続けていたセナにはシーズン中から多くのF1チームが目をつけ、7月、ドニントンでのウィリアムズの若手ドライバーテストを皮切りにマクラーレン、ブラバム、トールマンで各F1マシンのテストを行なっている。しかしウィリアムズとマクラーレンには翌1984年のシートはなく、可能性のあったブラバム入りはメインスポンサーのバルマラットがイタリア人ドライバーを望んだことなどで実現せず。同じくセナ獲得を目論んでいたロータスも、スポンサーのインベリアルタバコ（JPS）がナイジェル・マンセル残留を希望したためこちらも破算となった。ブラバム、ロータス、マクラーレンは84年のテスト契約と数年後の長期契約をオファーしたとされるが、結局セナは新興弱小チームから中団グループへと脱皮しつつあったトールマンをデビューチームとして選ぶ。



トールマンTG184・ハート

1984 |

トールマン入りして迎えた1984年、セナのデビューマシンとなったのは前年モディファイ型のTG183B。この年主戦のTG184には第5戦フランスからの搭乗となった。歴代トールマン車と同じくロリー・バーンがデザインしたTG184は、モノコックの一部とフロントサスペンション、特徴的なリヤウイング以外はTG183との共通点のないプランニューマシンで、投入に合わせてシーズン中ながらタイヤもピレリからミシュランへとスイッチした。最大の改良ポイントは空力特性の改善で、ディフューザーの改良などによりセンシティブな傾向は解消し、非力なハート製直4ターボエンジン搭載ながらセナは3度表彰台に上がっている。また、この年7月にはボルシェ956を駆ってキャリア唯一となる世界耐久選手権（WEC）出場も果たした。

トールマンTG183B・ハート

アラン・プロストを追い詰め2位入賞したモノコGPを筆頭に、優れたパフォーマンスを示したTG184。しかしシーズン後半に移籍問題がこじれ、セナはイタリアGP欠場を余儀なくされた。



メルセデスベンツ190E 2.3-16

ボルシェ956



(上) 5月には新生ニュルブルクリンクのこけら落としで開催された190Eのワンメイクレースに出場し優勝。(右) チーム・ヨーストの956を駆ったニュルブルクリンク1000km。アンリ・ベスカロロ、ステファン・ヨハンソンと組み8位。



第2戦ポルトガルGPでF1初優勝。シーズン後半には第13戦ベルギーGPでの2勝目を含む5戦連続表彰台もあったが、エンジン関連の不具合が多くランキングは4位。

ロータス97T・ルノー

1985 |

優勝できるマシンを求めてトルマンとの契約を破棄してロータスへ移ったセナに、1985年シーズン用として提供されたマシンがジェラルド・ドウカールジュ設計の97Tだ。84年用の95Tから番号がひとつ飛んでいるのは開発済みながら未参戦だった北米CARTシリーズ用マシン、96Tを挟んでいるため。97Tはその96Tから採用されたカーボンファイバー+アルミハニカムのサンドイッチ方式のオス型モノコック構造を受け継いでおり、空力デザインは95Tと96Tの発展型と言えるスタイルとなっていた。エンジンはルノー製の1.5ℓ V型6気筒ターボで、シーズン当初は旧型スペックのEF4Bを搭載。ルノーワークスと同じ最新のEF15エンジン（ロングストロークの燃費向上仕様）はチームメイトのエリオ・デ・アンジェリスが第3戦以降、セナは第5戦以降から供給となりEF4Bと併用された。

1986 |

名実ともにロータスのワークスドライバーとなった1986年にセナが駆ったニューマシン、98Tは97Tをベースに燃料タンク容量の新規定（220ℓから195ℓへ）に対応した改良型。外観上ではボディカウルの構成が変わりサイドポンツーン下端までの一体型となったのが特徴で、燃料タンクが小型化されたことでコクピット後方のモノコック形状も変化しているが、全体的なフォルムやサスペンション構成は97Tを踏襲している。一方、85年限りでルノーワークスが撤退したことで、ルノーの“エース格”となったロータスのこの年のエンジンには、前年投入のEF15に加えてニューマチックバルブのアイデアを初搭載したEF15BおよびEF15Cも登場。85年後半から試験投入されていた高回転型のこのスペックは主に予選で使用され、セナが16戦中8戦でポールポジションを獲得した。

ホンダの最新エンジンであるRA166Eを得たロータスだが、アクティブサス搭載による重量増もあり、セナのポールポジション獲得はわずか1回と前年の8回から激減。



ロータス98T・ルノー

98Tでのセナは、チームメイトのジョニー・ダンフリーズが力不足のなかで孤軍奮闘。勝利数とランキングこそ前年同様だったが、獲得ポイントは38点から55点へとアップ。

ロータス99T・ホンダ



1987 |

セナの熱望によって前年のチャンピオンエンジンであるホンダV6ターボを獲得した1987年、ニューマシン99Tは前年までと同様テクニカルディレクターにジェラルド・ドウカールジュ、チーフデザイナーにマーティン・オジルビーという体制で開発された。最大の特徴は電子制御によってピッチングやローリングを抑え、最適な車高を維持するというコンセプトのアクティブサスペンションを搭載していたこと。83年のタイプ92で試験的に投入されていたものを発展させた技術だった。ただし実戦ではモナコとデトロイトというバンビーなストリートコースでは効果を発揮してセナが勝利したものの、通常サーキットではセットアップにやや苦戦。95Tからそのコンセプトを引き継いできた空力デザインもライバルに対して時代遅れとなっており、タイトル争いからは早々に脱落している。

マクラーレンMP4/4・ホンダ



歴史的な16戦15勝を挙げたMP4/4。セナは8勝で総得点では7勝のプロストを下回ったが、ベスト11戦の有効得点制で3点上回り、ついに初戴冠を果たした。

1989 |

初めてカーNo.1を掲げて迎えた1989年、F1エンジンはすべてが3.5ℓの自然吸気（NA）となった。マクラーレンはこの新時代に、最強マシンMP4/4のNA版ともいべきMP4/5を送り出す。チーフデザイナーはニール・オートレイ。外観上の最大の変更点はエンジン吸気用に背高タイプのインダクションポッドが採用されたことで、その他の構成は基本的にMP4/4を踏襲。中盤戦からはそれまでの縦置きに換えて横置きギヤボックスが採用されている。最大の武器となったのはホンダが開発した72度V10エンジンのRA109Eで、高回転から生まれるパワーと圧倒的な信頼性でライバルと目されたフェラーリとウィリアムズ・ルノーを圧倒。10勝を挙げこの年もチャンピオンカーとなったが、ドライバーズタイトルは最多6勝のセナではなく安定して得点を重ねたプロストが獲得した。

マクラーレンMP4/5B・ホンダ



プロストが駆るフェラーリに対し、後半戦はやや劣勢が目立ったマクラーレンMP4/5B。ホンダパワーでなんとか対抗し、2年連続の“鈴鹿激突決着”でセナが2度目のタイトルを獲得した。

1988 |

F1も5シーズン目、タイトルを手にするためセナはマクラーレンに新天地を求めた。ターボエンジン最終年に用意されていたのはこの年からタッグを組むホンダ用に専用設計されたMP4/4。スティーブ・ニコルズがデザインしブラバムから移籍した新テクニカルディレクター、ゴードン・マーレイのアイデアを取り入れたこのマシンは、ブラバムBT55風の低くて細いモノコック、重心を下げるための3軸ギヤボックスの採用などで徹底したロープロファイルとリヤウイングの効率向上が図られていた。一方ホンダのV6ターボエンジン、RA168EはMP4/4の3軸ギヤボックスに合わせてクランクシャフト位置を28mmも下げ、2.5barへのブースト圧制限と150ℓ燃料タンクと新規規定にも自社技術で見事に対応。セナとチームメイトのアラン・プロストのドライブでシーズンを完全に牛耳った。

マクラーレンMP4/5・ホンダ



セナとプロスト、チームメイト同士の対立が表面化してしまった89年。第15戦日本（鈴鹿）での両者激突により、セナはドライバーズタイトル2連覇を逃してしまふ。

1990 |

フェラーリへと移籍したプロストに代わって新たにゲルハルト・ベルガーをチームメイトに迎えた1990年、マクラーレンはMP4/5の改良発展版MP4/5Bでシーズンを戦った。改良の主眼となったのは空力で、サイドポンツーンの形状を変更してラジエターのインテークを縦型に変更。リヤのディフューザーは半円状のトンネルが5つ並ぶユニークな形状となったが、こちらはダウンフォースこそ増大するものの路面の変化にシビアだったため、第10戦のハンガリーから通常の角状トンネルに戻されている。主要コンセプトの変更からもわかるとおり、最新鋭の空力思想を持つライバルに比してマクラーレンの空力は遅れが目立ち始めていたが、さらなる高回転・高出力化が図られたホンダRA100Eエンジンの威力を武器にセナは2度目、マクラーレンは3年連続となるタイトルを獲得した。

3冠達成後は最速マシンを得られず苦戦
 ベストを尽くして数々の伝説を演出も
 王座奪還を期した新天地で突然の悲劇が襲う



MP4/4から引き継がれてきたコンセプトからようやく脱却。新思想で設計されたMP4/6シャシーとホンダV12でマクラーレンは4年連続2冠を達成。

マクラーレンMP4/6・ホンダ

1991

前年フェラーリに苦しめられたマクラーレンは、1991年用のニューマシンMP4/6のデザインにあたって大きなコンセプト変更を断行。フロントサスペンションがそれまでのプルロッドからプッシュロッドへと変更され、空力デザインも大きく変更。フェラーリ流の丸みを帯びたサイドポーンやフロントウイングのポーテックスジェネレーターなど、ライバルに影響を受けたと見られる箇所も散見される。新設計のシャシーに合わせ、3.5ℓエンジンもホンダがNA化当初から希望していたV型12気筒にスイッチ。その第一作であるRA121Eは懸念されていた重量もV10より軽く仕上がり、第10戦ハンガリーからは可変吸気管長システムを導入したことでパワーは735psオーバーへ。この年のライバルとなったナイジェル・マンセルを振り切り、セナは3度目のドライバーズタイトルを獲得した。

マクラーレンMP4/6B・ホンダ



予定を前倒してMP4/7Aを投入したもののウィリアムズ・ルノーに対する劣勢は変わらず。セナとマクラーレンはついに王座から陥落、頼みのホンダもこの年限りで活動休止となってしまった。

マクラーレンMP4/7A・ホンダ

1992

1992年はハイテクを備えたウィリアムズFW14Bが開幕5連勝と快進撃。当初前年改良型のMP4/6Bで序盤戦を戦う予定だったマクラーレンは、欧州ラウンドから投入するはずだったMP4/7Aを第3戦ブラジルから出走させた。MP4/7Aの最大の特徴はモノコックを当時の主流となっていたメス型成形としてアッパーカウルを廃した点。これによってノーズまわりのデザインはやや角張った印象となった。ホンダのV12はバンク角を60度から75度に拡大して全高を下げたRA122E/Bへ進化。ニューマチックバルブや軽量ロウケース、新スカベンジシステムを採用したほか、チームとの共同開発でフライバイワイヤーのスロットルシステムも投入。これに合わせてボタン式のセミオートマを初採用している。



マクラーレンMP4/8・ランボルギーニ



ラカマ・バリラ



マクラーレンMP4/8・フォード



マクラーレン最後のマシンとなったMP4/8では何度となく神技的ドライビングを披露。オフの12月にはフランス、パリでインドアカート戦エルフ・マスターズに出場（リタイア）。優勝はプロスト率いるチームで、これが両雄の最後の対決となった。

FW16の開発の遅れにより、オフシーズンは前年のFW15Cからハイテクを取り除いたFW15Dで開始。FW16はテスト機会の少ないまま開幕に臨んだ。セナはブラジル、パンフィックと連続リタイアで、運命の第3戦を迎えた。

1993

前シーズン終了後、マクラーレンとの契約更新交渉が長引いたセナだったが、結局1993年も残留を決意。アクティブサスペンションやセミオートマなどハイテクを満載し、フォードのV型8気筒エンジンHBを搭載したMP4/8を駆ることになった。HBエンジンはルノーV10を搭載するウィリアムズに対してパワー不足だったが、軽量を利用して特定のコースではセナのドライビングもあって快速を披露。エンジンスペックもシーズン半ばからはベネトンと同じワークススペックとなり、最終的にセナは前年を上回る5勝を挙げ、ウィリアムズで復帰したプロストに次ぐランキング2位でシーズンを終えている。よりハイパフォーマンスなエンジンを求めるマクラーレンは9月にランボルギーニV12をテストしたが採用に至らず、セナはついに移籍を決断する。

ウィリアムズFW15D・ルノー



ウィリアムズFW16・ルノー



1994

ハイテクデバイスが禁止された1994年シーズン、ウィリアムズでセナが駆ったのはFW16。前年のFW15Cからは特にリヤまわりの空力が洗練され、への字型のビームウイングやドライブシャフトを覆う形状で造形されたサスペンションのアップアームが特徴的。いずれも空力の申し子、エイドリアン・ニューウェイらしいこだわりのアイデアだ。しかし本来ハイテク搭載を前提として開発されたマシンは、走り出してみると空力が車高変化に過敏でセナは大苦戦。問題が解決できないままに第3戦サンマリノでステアリングコラムが破損したとみられるトラブルでクラッシュし、帰らぬ人になってしまう。FW16はその後の規定変更でFW16Bへと改修され、デイモン・ヒルが最終戦まで王座を争った。



開発担当のデザイナーがこだわったという、ファン感涙のディテールが随所に。リヤウイングは角度が調節でき、カウルを外せば最強ホンダV6ターボエンジンが鎮座する。



Around SENNA



レゴ® アイコンシリーズに セナのMP4/4が登場!

Text/Joe Kojima(Racing on) Photos/LEGO Japan
問/レゴジャパン コンシューマー・サービス www.LEGO.com/service



当時のスーツを再現したセナのミニフィギュアとヘルメット、トロフィーが付属するのうれしい。ボディウムを模した台座が完成後のディスプレイを彩ってくれる。

さる3月1日、「レゴ®アイコン」シリーズの新作として「マクラーレンMP4/4 & アイルトン・セナ」が発売された。すぐさま公式ショッピングサイトは「入荷待ち」となり、店頭でも完売が続出した。没して30年を経てもなおセナ人気の高さを実感するが、これはそのネームバリューだけに頼ったものではない。偉大な王者と名車に向き合って製品化を実現したレゴグループの熱意と技術が詰まった一品なのだ。

現在レゴ®セットは乳幼児向けから本格エキスパートビルダー向けまで数多くのラインナップを誇り、そこには新旧レーシングカーが勢揃いする「スピードチャンピオン」やリアルで可動メカニズムも楽しい「テクニク」などのシリーズもある。読者にもフリークがいることだろう。対してこの「アイコン」シリーズは程よい組み立てやすさと完成後のリアルさを両立しつつ往年のレゴファンが好む発展性と交換性をキープするなど、復帰組にオススメな構成が魅力のライン。達成感と満足度が高く、有名な建築物やクラシックカーなど多彩なテーマが揃う。

そしてこの完成度だ。セナ初戴冠車であるMP4/4はステアリングが動き、ホンダV6ターボエンジンもリアルに再現。スリックタイヤやウィッシュボーン式のサスなど新パーツも多く盛り込まれているという精密精巧なスケールモデルとはまた違ったテイストで、「今また買って組んでみたいくなる」一品だ。

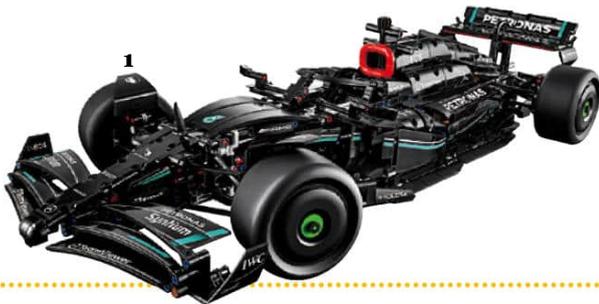
※実際の製品とは異なる場合があります。
表記は10%税込価格です。

LEGO, the LEGO logo and the Minifigure are trademarks of the LEGO Group. ©2024 The LEGO Group
©2024 ASE - Produced under license from Senna Brands
Manufactured under license from McLaren Racing Limited.
"McLaren" is a trademark of McLaren Services Limited. The Sponsor branding marks featured are historic and representative of the branding of the historic era.

リアルさとレゴ®ブロックらしさを追求した跡が窺えるコックピット。ステアリング可動ギミックがありハンドルとフロントタイヤは動かせる。693ピース/1万1480円。



もっとリアルで精密なレーシングカーをご希望なら「レゴ®テクニック」シリーズへ。難易度も価格も上がるが、迫力と満足度も確実に増す。112最新作は昨年のF1を走ったメルセデスW14 (3万980円)。314MCL35Mと思しきリアルなフォルムの「マクラーレン フォーミュラ1 レースカー (2万7480円)」。516話題のル・マン車、プジョー9X8も発売中 (2万7480円)。



Manufactured under license from Mercedes-Benz Grand Prix Limited.
"AMG" and "Three Pointed Star in a Ring" are trademarks of Mercedes-Benz Group AG.
All other logos featured on the Licensed Product are used with the permission of their respective owners all of whom reserve their respective rights in the same.

Manufactured under license from McLaren Racing Limited.
McLaren is a trademark of McLaren Racing Limited.

Product under license by PEUGEOT™ Copyright © 24 Hours of Le Mans.
«Le Mans», «24 Hours of Le Mans» and the 24 Hours of Le Mans' logo are registered trademarks of the Automobile Club de l'Ouest and are used under license by the LEGO Group.



若きセナと親交を深めたベテランジャーナリストの回想

セナをセナたらしめているもの

セナの私生活に足を踏み入れることを許されたメディアはほんのわずか
その数少ないひとり、マイク・ドッドソンがセナとの間に芽生えた友情と
のちに訪れることとなった決定的な破局について回想を紡いだ

Text/Mike Doodson Photos/Bernard Asset, Paul-Henri Cahier, Hiroshi Kaneko, Motorsport Images
初刊/MOTORSPORT | Senna Friendship, 2009

私が初めてアイルトン・セナに会ったのは1983年、彼がウエスト・サリー・レーシングでイギリスF3を戦っていた頃のこと。その年に私は結婚し、同時にフリーランサーとして記者人生の新たな一歩を踏み出したところだった。

セナがF3を戦う最後の機会となったこの週末は、それが理由ではないにせよ、始まり方はかなり不穏なものだった。火曜日にポールリカールでブラバムのF1テストを終えたばかりのセナは、空路香港に降り立った時点でひどい時差ボケに悩まされていた。そこからさらに高速フェリーに乗り換えマカオに辿り着く頃には、完全にグロッキー状態に陥っていたという。金曜日に行なわれた予選では縁石にホイールを当てて曲げてしまおうというハプニングに見舞われながらも、いかにもカオスな市街地コースをた

ちどころに攻略、ラルトをポールポジションに導いた。そして翌日曜は休養日ということもあり、多少の気の緩みがセナにはあったのかもしれない。サブライヤーの誘いに乗り、ウォッカの競飲などという無茶をやらかしている。

セナが正体をなくすほど泥酔するのはこのときが最初ではないし、ついでに言うところ最後というわけでもないが、さすがに懲りたのだろうか。それ以降は、レース前に深酒をしたというような話をついぞ聞いたことがない。土曜のスポーツイベントを2件すっぽかした彼は、二日酔いで一日中苦しんでいた、と後にあっさり自状したものだ。日曜の朝を迎えてもまだ気分はすぐれず、サイティングラップを2周こなすとホテルに引き返し、仮眠し、シャワーを浴びるとようやく心地ついたか再びマシンに乗って舞

うように駆け抜け、見事優勝したのだった。

翌日曜は出発便ギリギリまでセナに張り付いていようと決めた私は、ほぼ丸一日を香港でのシヨッピングに付き合うことになった。無類の値切り屋というのを凶らずも知ったわけだが、途中ふたりきりで話ができたのだから、作戦は成功したことになる。自分に対するイギリス人の印象が私の記事で決まると考えたセナは、こちらが投げかける質問に真正面から向き合い、いずれ彼の定番となる相手の目を直視せずに語るスタイルで、考えに考え抜いた答えを聞かせてくれたのだった。セナの内面をとことん追求しようと思気込んでいた私だったが、それでも母国ブラジルの記者に比べれば、私が繰り出す質問はどれも節度を弁えたものと映ったようだった。手前味噌かもしれないが、かなりの好印象を与



マイク・ドッドソン

1954年生まれ。60年代末から40年以上にわたってF1を取材し続けた英国人ジャーナリスト。通算取材レース数は500以上を数え、自国メディアを中心に寄稿。日本でも書籍の刊行実績がある。本稿はセナの没後15年時に外誌で発表されたものより許可を得て引用した。

セナの
思い出

えたと確信したのはそれからわずか2カ月後、ブラジルで再会した時のことである。

期待の新人から実家へ招かれた

ジャカレバグアでのテストはセナにとってトールマン所属のドライバーとして活動する最初の機会であり、それだけに集中の度合いもすさまじいものがあった。とても取材に応じてもらえそうな雰囲気ではなく、現にインタビューを頼んだが一蹴されてしまう。別の機会を待てるならというセナの申し出をありがたく了承すると、ひどく驚いた様子。そこまでの我慢強いジャーナリスト。そんなものが存在するとは夢にも思っていなかったようだ。

サンパウロでのテスト初日、トールマンの走行枠が終了したのを確認した私がガレージを覗くと、奥からイタリア語で賑やかな会話が聞こえてくる。ピレリのエンジニア相手にセナがデビューの真つ最中、という場面だった。ピレリのボス、マリオ・メツァノツテの顔に浮かんだ面白がるような、それでいて内心のシヨックがありありと浮かぶ表情が印象的だ。F1に昇格したばかりのドライバーに自社のタイヤをダメ出しされるなど、彼らにとっては受け入れ難いことであるはずなのに、セナの説得力に早くも圧倒されているのが興味深かった。

のべ6日間のテストでセナは1600kmあまりを走破、その間スピニングエンジンブローの類はひとつとして報告されていない。「我々はそれほど速くはない」と彼。「レースまでに、チームはもっといいクルマに仕上げなければならぬ。しかしタイヤを考慮に入れば、僕の意



セナ伝説の端緒となった83年のマカオF3。予選から他を圧倒するタイムで完勝したが、実は深酒による二日酔いでグロッキー状態だったという。

見では、まあ良かったと思う」。これが新人ドライバーの発言と、いったい誰が信じるだろう。幸いにもセナは私とかわしたインタビューの約束を忘れてはいなかった。同じ便でサンパウロに到着、コンゴニヤス空港の駐車場に停めてあったフォード・エスコートXR3iに同乗し、セナの運転で家族が暮らす実家へと向かう。その日の宿を心配していたが、母ネイジや末弟のレオナルドなど家族への紹介が済んだところで、セナが自分の部屋に泊まればいい、自身は弟の部屋にマットレスを敷いて寝るからという。そうしてランチまでの間、セナの案内でガレ

ジを見せてもらえることになった。昔乗っていたカートが数台、今も大切に保管され、ほかに趣味のラジコンカーや飛行機が並んでいた。午後はリビングで他愛もない会話をしながら過ごしたが、レースだけにとどまらないさまざまな話題を、録音テープ回しっ放しで語り合った。私が付け焼き刃でポルトガル語をいくつか学んでいたことにセナは感銘を受け、正しい発音や用法を教えてくれる。私は私で、自分の英語が間違っていないかひどく気にする彼に、こう表現すればバツチリというようなお手本をお返しに伝授したりもした。

セナがモータースポーツ史にひとかたならぬ関心を寄せている、というのもこのとき初めて知った。私が実際にジム・クラークと会ったことがあると聞いたときの反応たるや、本当にイースから転げ落ちるかと思ったほどだ。ただ白状すると当時の私は記者でさえなくフラッグマシヤルのアルバイトに過ぎなかったから、オールドンパークで開催された65年ゴールドカップの前夜祭でたまたま売店の列に隣り合わせた際に言葉をかわしただけ。決して誇れるような話ではない。ただし私もクラークの熱烈なファンという意味ではセナに劣らない自負がある。クラークに弱点があるとすればトラフィックの処理、独走することが多く、そもそも集団のせめぎ合いに慣れていなかった云々。したり顔で語る私に、セナは怪訝な表情で首を振るばかりだ。偉大なクラークは彼にとってスーパーマン、完全無欠の存在でなければならぬのだ。

好きになるとのめり込むのがセナの性格。当時ハマっていたのがグローリア・ゲイナーが歌う



F1デビュー1年目で早くも上位争いに加わり才能の一端を見せた84年。しかしこの頃のセナはまだ華奢で肉体改造にも目覚めておらず、明らかに体力不足が原因で後退したレースもあった。

「我々のクルマは、それほど速くない——」 新人ドライバーの発言と、誰が信じるだろうか

ディスコナンバーで、カセットテープに入れたそれを耳を聳さんばかりの大音量で流しながら運転していた。その夜もどうやら踊りたい気分だったらしい。締切を抱えそれどころではない私を尻目に、おしゃれなシャツに着替え、いそいそと出かけていく。帰宅した音で目覚めた私が時計を見ると、午前3時を回る頃合いだった。一転、翌日のセナはトレーニングに集中すると決めたようで、専門家に頼んで作ってもらったという一連のメニューを、自宅プール横にしつらえたジムで淡々とこなしていく。私が見る限りそれほど激しい運動ではないが、そのあとプールを何十回も往復していたのが印象的だった。

セナの実家は広々として豪壮な造りながらロケーション的には高級住宅街にはほど遠く、むしろ治安に問題がありそうな界隈に建っていて驚いた。天辺にガラスを施した高い塀を周囲に巡らし、警護に使えそうな猛猛な面構えの犬を飼うなどして、セキュリティに万全を期している様子が窺える。

その日の午後、荷造りを終えた私がタクシーを頼むと、セナはとんでもないと首を横に振り、自ら運転して空港まで送ってくれた。ゲイナーが唄う曲の歌詞を紙に書き出してくれないかと頼まれたのはその車中でのことだ。正直言つて、いくらセナの頼みでもごめんである。『Will Survive』という名の曲、と書けば私の胸中をお察しただけだろうか。

この年、たまたまオファーが舞い込んだのがグループCマシンによる耐久スポーツカーレースだった。ポルトガルの実業家で友人でもあるドミンゴス・ピエダーデが、自身が運営するチ

ーム・ヨーストでボルシェ956を走らせないかと誘ったのだ。新装開店なったニユルブルクリンクをF1前に知る絶好のチャンス、ということも決断を後押しした。アンリ・ペスカロ、ステファン・ヨハンソンと組んだセナは1000 kmレースで8位という成績を残している。

ピエターデによれば、956のインプレッションを伝える約束だったセナが多忙のため果たせず、イギリスに戻ってから音声テープで送ってくれたのだそうだ。運転しながら録音したという彼の目的地はヘセル、つまりロータスの本拠地がある場所だ。のちにトールマンと泥沼の法廷闘争に発展した例の密約が、このタイムイングで結ばれたと思うと感興を禁じ得ない。

ピエターデが言うには、ゆうに1時間を超える録音だったそうだ。そこでセナはエンジンやハンドリングなど956とコースの特徴を細大漏らさず把握し、しかもどうすればよりドライバーフレンドリーになるかを逐一解説していたという。「その話をヨーストに聞かせたんだ」とピエターデ。「すると彼は、次はいつセナが来てくれるんだ、いやなんとしても連れてこい、とえらい剣幕さ。セナがスポーツカーに乗ることは二度とないと思うが、それをヨーストに呑ませるのは楽じゃなかったよ。セナはチームのためを思って956を走らせたんじゃない、自分のためだったのにな。知ってしまえばもう用はない。一度限りでも、彼にドライブしてもらえたのは幸運だったと思わないとね」

心を許した友人グージェルミンの存在

86年5月、エッシャー・クリケットクラブの



右/F1で出走前に改修後の新コースを習熟する機会として参戦した、セナ唯一のスポーツカーレース(84年WECニユル)。ヨーストのボルシェ956をペスカロ&ヨハンソンとシェアし8位で完走している。左/ファンにはよく知られたセナの一番の趣味、ラジコン飛行機&ヘリ。来日時には多くの日本製パーツを買い込んでいたとの逸話も。



結局セナはノーブレーキで走り切り、優勝してしまった

美しい芝生に立つセナは、レース以外に情熱を注ぐ数少ない対象と自ら認める行為に没頭していた。両手に持った8バンドの無線コンソールを操作し、エンジン付きのラジコンヘリを今まさに緑のターフから離陸させようとしているのだ。まだ一度も飛ばしたことがない機体だったが、一度だけ強めにランディングさせた以外はすぐさまコックをマスターし、鮮やかな飛行を披露した。その傍らに付き従うのは、家族以外で彼が唯一心を許す友人、マウリシオ・グージェルミンだ。カート時代に仲良くなったきっかけは、トラックの荷台に余裕があるグージェルミンがセナのカートも一緒に運んでやったからだという。彼らは意気投合し、その後仲違いすることもなく友情を育んできた。

3歳年下のグージェルミンはセナの後を追うようにイギリスへ渡り、下位カテゴリーでかなりの好成績を挙げた。ステラという名の可愛い奥さんがいて、ふたりとひとりで同じアパートをシェアしていたこともある。その後は高級分譲地に建つ瀟洒な邸宅をセナが買い、三人で仲良く暮らしていた。それはロータスに移籍した最初の年にセナが買い求めたものだとい、根が家庭的な彼にとって、このライフスタイルは願ってもないものだったとされる。

グージェルミンはセナの能力を崇めてさえない。嘘でも自分がベストと信じなければ務まらないのがレーサーだから、これは極めて珍しい例と言える。一例として挙げたのが82年、スネッタートンでのフォーミュラ・フォード2000でセナが披露した超絶ドライビング。目の前で起きたスピンを避けるため縁石に逃れ、その



ドッドソンが招かれたのと同時期に撮られたセナの実家と家族たち。1これはアイルトン少年6歳。すでにカートを与えられ、裕福な一家だったことが窺える。2母ネイジと弟のレオナルドと。3サンパウロでのマイカーはフォーミュラ・フォードで戴冠した際に入手したエスコートXR3i。4自宅にはプールもあり、隣にはジムもあった。5家族と夕食を囲むセナ。手前は父ミルトン（21年没）。

ときブレーキパイプを潰したセナが、残りの周回をノーブレーキで走り切り優勝してしまったという。「ピットに戻ってきたアイルトンがそこをどけ、と手を振る。クルマを停めることすらできなかつたんだ」と振り返るグージェルミン。「ブレーキに触ってみただけ、全然熱くない。本当にブレーキなしで走っていたのさ!」

ふたりの友情は終生変わらぬ、私だけでは決して知り得ないセナの内面を、彼への取材で知

ることができた。セナが女性に興味がないのではないかという噂がブラジルのマスコミを賑わしたときも（デマの発信元はどうやらピケだったらしい）、私が真っ先に頼ったのがグージェルミンだった。彼は真っ向からその噂を否定、むしろ女性関係がお盛ん過ぎてトラブルになることもあったと反論さえした。忙しいセナの代わりに婦人科クリニックに付き添ったり、手切れ金を渡す役目まで引き受けたそうだから、ピ

ケの陰謀が空振りに終わったのも頷ける。ただレグージェルミンが渋々語った、サーキットで見せる彼の「酷薄さ」がごくたまに私生活にも顔を覗かせた、という指摘はセナの実像を知ろうと心に留めておく必要があるようだ。

※ ※ ※

時は過ぎて88年7月のモンテカルロ。街の東側にあるビル群は目を引く威容と洒落たデザインから容易に察せられるように、ヨーロッパで

「かつての友情はもう取り戻せないのかな？」 「ノー」。これがセナとかわした最後の会話だった

成功した裕福層をターゲットに開発されたものだ。映画スターや有名ミュージシャン、プロスポーツ選手、武器商人といった人種が好んでモナコを居住地に選ぶのは、この地のボスであるレーニエ大公が公国の住民に施す猫の額ほどの恩恵、つまり大甘の免税措置を期待してのこと。ヒューストンパレスもまさにそうした狙いで建てられたコンドミニアムのひとつで、セナの住まいはその9階部分にあった。

私がここを訪れたのには、少し前に起きた些細な行き違いが絡んでいる。1週間前のポルリカールテストでのこと、セナとインタビュアの約束ができていた私は朝からサーキットに入ってタイムングを待った。セツシヨンの合間に私がいることに気付いたセナが立ち止まり握手をかわしたが、そこから先、彼は自分の走りに没頭するばかりで待てど暮らせど取材の機会は訪れず、時間だけがいたずらに過ぎていった。

一日の予定がすべて終わりトラックがクローズされて、ようやく取材の時間だと思っていたのにセナはすぐに着替えて身の回りの品をケースに収め、カチッとフタを閉じるやこちらを向いて「今日は何か用があつて来たのか？」と私に尋ねるではないか。取材の約束をすっかり忘れていたのだ。セナは悪びれる風もなく、人と会うので今日はもう無理だと言う。しかし私はもうフランスに来てしまっており、週末にはフランスGPが控えている。ではその翌日にあらためて予定を入れておくよ、となったのは彼なりの配慮であつたらう。考えようではラッキーだったというわけはその数日後、ブラジルの媒体を中心にセナの神秘的体験を伝える報道が次々と出回り始めたからだ。

これまた2カ月前、モナコGPで後続に30秒もの大差をつけ首位を快走していたセナがポルティエコーナーで突如クラッシュ。壊れたMP4/4を降りた彼は200mほど離れた自宅に徒歩で辿り着くと、そのまま閉じこもってしまったのだ。その彼が今、自宅のソファに座り、私に向かってクラッシュしたのはスロー走行で集中力を失ったせいだ、と述べている。TV中継で報じられた映像にはマクラーレンのクピットから這い出てヘルメットとバラクラバを脱ぐ彼の姿が映し出されていた。その顔立ち

は虚で、いかなる感情も読み取れない。「やつちまったものは仕方がない」と彼は語った。「騒いだところで得るものはないからね」。その言葉どおり、彼は無縁でチームに伝えることさえせず、現場から立ち去っていたのだった。

しかし私にしてみれば、セナの説明とチームが伝える事実が食い違っていることに納得がいかない。とりわけ気になるのは、彼がスロー走行に転じたとき主張している部分。そこで私はこう水を向けた。あのクラッシュに関して、何かしらスピリチュアルな要素が介在していると思うか？ 少なくともその可能性はあつたのか？

すると彼は、私の方を見もせずにごう言い放つたのだ。 「うせろ、マイク」

それから1年後、自身初のタイトルを手中に収めたセナは、当然のことながらそれまで以上にメディアへ露出する機会が増え、件の単独事故に関する説明も回を重ねるたびに微妙にニュアンスを変えていった。極めつけはブラジル版『プレイボーイ』誌に掲載されたロングインタビュー

問題の88年モナコ。ギリギリを攻めるセナに、僚友プロストさえ予選で大差をつけられた。しかし決勝、一瞬の迷いが焦りか、セナはガードレールに吸い寄せられるように……。

ビューだ。そのなかで彼は一種のトランス状態にあったという意味の説明を行なっている。曰く、ポルティエに差しかかったところで海からの眩しい光が目に入った。それを彼は勝利目前のレースを犠牲にしるといふ神の指令と解釈した、というのである。しかもタイトルを確定させた鈴鹿ではウイニングランでスプーンカーブを回りながらキリストの姿が見えた、とさらにエスカレートさせてもいる。なんでもその姿が（なぜか「普通の服装をしていた」そうだが）ゆっくりと浮かび上がり、彼が通過するとき天上へ昇っていったのだそうだ。

こうしたセナの述懐に関し、後に私は一本の記事を書き上げることになるのだが、それが彼の逆鱗に触れたらしい。私が信じるころでは、信仰というものは、日々の生活において道標になりこそすれ、ことスポーツの世界では神様云々の発想が入り込む余地はない。神はすべての人を等し並みに愛する、というのがキリスト教の精神だと私は教わった。その神に向かって、自分自身でなくても、誰か特定の人を勝たせてくださいとお願いするのは、そもそも偽善ではないのか？ いや反宗教的だとさえ言える、というのが私のロジックである。

結果論で言うと、これを機に私はセナの、お気に入り記者名簿から抹消されることになった。マクラーレンの誰に尋ねても、何が彼を怒らせたかの答えは得られなかったし、セナ自身もそれを説明する気はないようだった。

そんな状態でおよそ2年ほどの歳月が過ぎ、ハンガリーでようやく面と向かって問い質す機会が訪れた。たまたま同じホテルに投宿し、た



「チェッカー後のスプーンで神を見た」。鈴鹿で目を潤ませながらメディアに語ったその発言がもとでセナとドッドソンの友情は綻び、以後その関係に戻ることはなかった。

またま同じエレベーターに乗り合わせたのだ。私に彼も気づいていたが、そしらぬふりを装い、自分の部屋の前でようやく振り向いた。

「私は何か間違ったことをやらかしたのかい？もしそうなら、それが何か教えてほしい」

私はできるだけ丁寧尋ねたつもりだが、彼の顔に浮かんだのは一種の諦めの表情——「ウンザリ」と顔に書いてある——だった。

「とても込み入った話なんだ、マイク。でもそれをここで説明するつもりはないよ」

「かつての友情はもう取り戻せないのかな？」

なおも食い下がる私に、ひとこと、彼の口から「ノー」という呟きにも似た声が洩れる。そして続いて発せられた言葉はより明瞭だった。

「それはないよ。絶対にない」

セナと私の、これが最後の会話だった。

R

1994年5月1日イモラの悲劇

セナがF1に遺したものは

1994年にイモラで開催されたサンマリノGPでは
バリチェロ、ラツェンバーガー、セナと負の連鎖が続いた
現場での混乱とスーパースターがF1に遺したものを考察する

Text/Masahiro Ovari
Photos/Bernard Assel, Motorsport Images, XPB Images

1994年のサンマリノGPからもうすぐ30年が経とうとしている。今年還暦を迎える筆者の物忘れは年を追うごとにひどくなるが、あの週末にイモラで起きたことは昨日のようように鮮明に覚えている。

その年のF1は3月下旬にブラジルGPでシーズンの幕が開き、サンマリノGPは3戦目として4月29日から5月1日までの3日間イタリア・イモラで開催された。本来であればヨーロッパラウンドの開幕戦として本格的なF1シーズンの到来となつて華やかな雰囲気の中まで開催されるはずだったサンマリノGP。だがあの週末はまるで呪われたかのように事故が続いた。

悪夢の幕開けは金曜日だった。当時のF1は金曜日と土曜日の午後それぞれ60分間の予選が行なわれ、そのベストタイムで予選順位を決定していた。事故はその予選アタック中に起きた。ジョーダンのルーベンス・バリチェロのマシンが最終コーナー手前にあるバリアンテ・バ

ツサと呼ばれるシケインの入口でバランスを乱し、縁石に乗って宙を舞いクラッシュした。バリチェロはストレッツチャーに乗せられてメディカルセンターへ搬送された後、検査のためにローニャ市内にあるマッジョーレ病院にヘリコプターで移送された。検査の結果、バリチェロのケガは鼻骨骨折と腕の打撲のみで翌日退院したが、医師からの指示でサンマリノGP参戦は取りやめとなった。

バリチェロがメディカルセンターに運ばれた後、再開された予選で暫定ポールポジションを獲得したのはウイリアムズのアイルトン・セナだった。そのタイム1分21秒548は、前年にアラン・プロストがハイテク搭載のマシンで記録した1分22秒070を上回っていた。F1は93年までアクティブサスペンションやアンチロックブレーキシステムなど、さまざまなハイテクデバイスが装着されていた。しかし、それによりコーナーリングスピードが上がりすぎてい

セナの
思い出

くことを懸念して、FIAは94年からハイテク装置を禁止した。

ところがエンジンとマシンの空力的な部分にメスを入れていなかったためコーナーリングスピードは下がることなく、逆にハイテク装置がないためマシンコントロールが難しくなっていた。フェラーリのジャン・アレジは開幕戦後のテストにおける事故で、バシフィックGPに続いてこのサンマリノGPも欠場。またベネトンのJJ・レートも開幕前テストでクラッシュし、開幕2戦を欠場してサンマリノGPがシーズン初戦となっていた。

そして悲劇が起きる。土曜日の午後に行なわれた2回目の予選で、シムテックのローランド・ラッツェンバーガーがトサコーナ手前の超高速右コーナーを直進してコンクリートウォールにクラッシュ。その衝撃がいかに大きかったかは、コクピットの左側が破壊されてラッツェンバーガーの体が一部露出していたことが雄弁に物語っていた。

関係者の心はどんよりとしていた決勝日

現場に向かったレスキュー隊がラッツェンバーガーをコクピットから脱出させた後、心臓マッサージを開始するとセナはオフィシャルカーに乗って現場へ急行。ラッツェンバーガーが助かる見込みがないことを知らされると、セナは予選出走を取りやめる。セナ以外にもチームメイトのデimon・ヒル、ベネトンとザウバーも予選出走を取りやめた。予選は事故から45分後に再開されたが、14時15分（事故発生から57分後）にFIAがラッツェンバーガーの死亡を発



金曜日のフリー走行でバリチェロがクラッシュして鼻骨骨折と腕を打撲。セナは同郷の後輩であるバリチェロを訪ねて見舞い、状況を確認した。

表。それを知ったメディアセンターにいたジャーナリストの多くはキーボードを打つのをやめ、深いため息をついた。再開された予選でセナのタイムが更新されなかったため、ポールポジションはセナが獲得。しかし予選後のトップ3記者会見はポールポジションのセナと2位のミハエル・シューマッハーが欠席し、3位で亡くなったラッツェンバーガーと同郷のオーストリア人ドライバーであるゲルハルト・ベルガーだけが唯一会見に臨み、気丈に振る舞っていたのが印象的だった。

翌日曜日のイモラは青空が広がっていたが、サーキットにいたレース関係者の心はどんよりとしていた。82年のカナダGPで亡くなったリカルド・パレットティ以来、12年ぶりにグランプリの公式セッションで死亡事故が起きたからだ。こうした事態を受けて動いたのがセナだっ



決勝レースはスタート直後にアクシデントが発生しセーフティーカーが導入される。だが、その低速走行でタイヤ温度が低下していたことがセナの事故原因のひとつとも言われた。

セーフティーカー導入は危険だから赤旗を出してレースを中断すべきと主張

た。ドライバーズブリーフィングでセナは、セーフティーカーの導入に異議を申し立てたのである。現在のレースでは欠かせない存在となったセーフティーカーだが、F1に導入されたのは前年の93年からであった。しかも現在のようにはレース用にチューンアップされた仕様ではなく、当時のそれは市販車に近かったためF1マシンを先導するにはあまりにもスピードが遅すぎた。そのため周回中にタイヤの空気圧が下がって車高が低くなり、車体の底が地面に擦り付いてドライビングが不安定になる危険性があった。ドライバーを代表してセナはFIAに「セーフティーカー導入は危険だから赤旗を出し、一旦レースを中断したほうがいい」と主張したのである。しかしFIAのレースディレクターであるローランド・ブリュインセラードは、セナの主張を聞き入れなかった。そのためセナはブリーフィング後、ニキ・ラウダや親しい数人のドライバーたちに声をかけ、ドライバーたちの組織GPDA(グランプリドライバーズ協会)の復活を訴えた。そして具体的な話は次戦モナコGPで行なうこととした。

セナがコンクリートウォールに激突

こうしてサンマリノGPはスタートの時を迎えようとしていた。スターティンググリッド上のセナは、それまでのグランプリで見せたことがない不思議な雰囲気を漂わせていた。脱いだヘルメットをコクピットの上に乗せ、ギリギリまで被ろうとしなかったのである。そしてイモラの牙はセナにも襲いかかる。

スタートでエンジンをストールさせて立ち往

アイルトン・セナ死亡事故に関する主な出来事

- 1994**
- 4月29日(金)**
サンマリノGPの予選中にジョーダンのR.パリチェロがクラッシュ。緑石を跳び越え失神するも一命を取り留める
- 4月30日(土)**
予選中にシムテックのR.ラツェンバーガーがクラッシュ、死亡
- 5月1日(日)**
決勝スタート直後にロータスのP.ラミーがベネトンのJJ.レート車に追突。破片がスタンドに飛び込み、複数の観客が負傷。レースはセーフティーカーが先導し6周目にレース再開。7周目にセナがタンブレロコーナーでコースアウト、緩衝材のないコンクリートバリアに衝突(14時17分)、レース中断。その場で救助、延命措置が施されF1レースドクターで脳神経外科医のシド・フトキンス博士が緊急気管切開を行なったのちに医療用ヘリコプターでポローニャのマジョーレ病院に運ばれる(15時頃に到着)。セナの心臓は一度停止するが心肺蘇生に成功する(15時10分)。カトリックの司祭が臨終の秘跡を執り行なう(18時15分)。病院の担当医師がセナの死亡を発表(18時40分)
- 5月3日**
ポローニャ検察局が捜査責任者にマウリツィオ・パッサリーニ検事を任命する
- 5月5日**
遺体はブラジルへ移送され、葬儀はサンパウロで国葬として執り行なわれる
- 10月31日**
ポローニャ検察局の予備捜査期間満了となるが捜査の延長が認められる
-
- 1995**
- 2月24日**
予備捜査が終了
-
- 1996**
- 6月**
パッサリーニ検事が予備審裁判所に鑑定調査最終報告書を提出
- 11月25日**
予備審裁判所は裁判が必要と判断しウィリアムズのF.ウイリアムズ、P.ヘッド、A.ニューウェイの3人とFIAのR.ブリュインセラード、イモラのF.ベンデネリとG.ボッジの計6人を起訴
-
- 1997**
- 2月20日**
初公判。ここから判決が出るまで32回公判が行なわれる
- 3月3日**
公判においてセナの死亡時刻は1994年5月1日14時17分と公式に記録される
- 11月7日**
論告求刑が行なわれ、検察はセナの事故はステアリング破損がコースアウトを引き起こしたものとした。そのステアリング破損は金属疲労によるものであり、原因はステアリング改造にある。そして改造の責任はヘッドとニューウェイが負うべきであるので、両被告人に懲役1年を求刑するとした
- 12月16日**
判決。ウィリアムズ、ヘッド、ニューウェイは事件を起こしていないとして無罪。ブリュインセラード、ベンデネリ、ボッジは無関係として無罪に
-
- 1999**
- 11月22日**
控訴審で無罪判決が支持される
-
- 2003**
- 1月**
イタリア最高裁は重大な過失に関する再審理をポローニャ高等裁判所に委託
-
- 2005**
- 5月27日**
ポローニャ高等裁判所はニューウェイに無罪を言い渡す
-
- 2007**
- 4月13日**
イタリア最高裁はヘッドを無罪とするための請求を却下。ステアリングコラムの破損が事故を引き起こしたとして、監督者であるヘッドに責任があるとした。ただしイタリアの法律で時効が成立しているためヘッドは逮捕されず

生じたレートのマシンに22番手から加速してきたロータスのベドロ・ラミーが避けきれずにクラッシュ。ここでFIAは赤旗ではなくセーフティーカーを導入する。5周後にセーフティーカーがピットインして6周目に再スタートが切られ、先頭を走るセナに2番手のシューマッハーが食らいつきながら7周目を迎えた。ホームストレートを駆け抜けてタンブレロにさしかかったところで、セナのマシンが突然右へそれてコンクリートウォールに激突した。大破したセナのマシンはタイヤやパーツを激しくまき散らし、タンブレロ出口のランオフエリアで止まった。レースはすぐさま赤旗が出されて全車ホームストレート上に止まる。時計の針は14時17分を指していた。

セナはコクピットに収まったまま動かない。ただ上空からのテレビカメラがセナの姿をとらえたときヘルメットがわずかに動いたため、メディアセンターの記者たちはまだ深刻には感じていなかった。だがレスキュー隊が駆けつけてから16分後、ようやくコクピットから救出されたセナに気道を確保するための緊急切開手術が施される。その手術でコンクリート上に流れ出たおびただしい血がモニターに映し出されると、メディアセンターは完全に静まり返った。すると私の隣にいたベテランのブラジル人ジャーナリストは席を立ち、メディアセンターを出て行った。その行動を見て私は初めて事の重大さに気がつき彼の後を追った。メディアセンターはピットガレージの上にあるため、階段を下りてパドックへ向かう。階段の下はちょうどウィリアムズのカレージで、その裏で数人のスタッフは泣いていた。かける言葉もなく私はブラジル人ジャーナリストの後を追いついてコンクリートワ

ードに到着すると、セナの個人広報を務めていたビートリス・アサンブサオをブラジル人ジャーナリストは席を立ち、メディアセンターを出て行った。その行動を見て私は初めて事の重大さに気がつき彼の後を追った。メディアセンターはピットガレージの上にあるため、階段を下りてパドックへ向かう。階段の下はちょうどウィリアムズのカレージで、その裏で数人のスタッフは泣いていた。かける言葉もなく私はブラジル人ジャーナリストの後を追いついてコンクリートワ



高速コーナーのタンブレロで大クラッシュに見舞われたセナはコースサイドで応急処置と緊急手術が施され、そのままヘリコプターでポローニャにあるマジョーレ病院へと搬送された。



セナが旅立ったタンブレロのウォールにはマシンが激突した跡が残されており、毎年ファンがたくさんの花を手向けた。

ーナリストたちがすでに取り囲んでいた。その隣にいたセナの弟レオナルドは茫然自失の状態だった。

しばらくしてレースが再開されるといってアナウンスが入ったため、私はメディアセンターへ戻った。14時52分、レースは再スタート。再開されたレースは地元フェラーリのベルガーが先頭に立ったためサーキットを埋め尽くしたティフォシたちは大興奮していたが、メディアセンターはセナが搬送されたマジジョレ病院からの情報が届くたびに暗くなっていた。

レース終了から13分後の16時30分、マジジョレ病院の医師団が緊急会見を開いたという情報

引っかいたような跡が点在していた

が入る。セナの内臓手術は成功したが、脳の損傷が大きく前頭部が陥没して、頭蓋骨も複雑骨折と悲劇的な状況だったと……。そして現実を受け入れつつも最後の希望を持ち続けていたメディアセンターに、最悪の知らせが入る。18時3分、医師団がセナの脳波が停止したことを発表。その37分後の18時40分、医師団はセナの心肺停止を発表し、セナの死亡が公式に確認された(のちの公判においてセナの死亡時刻は94年5月1日14時17分と公式に記録される)。

メディアセンターにはまだ多くの報道陣が残っていたが、心の整理がつかないのか作業する手が止まったままだった。窓の外を眺める者もいれば、涙を流す者もいた。通常であればおいしいイタリア料理を食べようとして仕事を切り上げ、22時過ぎのメディアセンターは疎になるのだが、その日は深夜になっても多くの報道陣が残っていた。その報道陣が仕事を終えた後に

向かったのが、セナが激突したコーナーのタンブレロだった。深夜0時過ぎに私も仕事仲間数人とタンブレロへ行くと、多くの報道陣が祈りを捧げていた。

一夜明けて、ほとんどの日本人メディアは帰国の途についた。私は2週間後のモナコGPまでヨーロッパに残るため空港で仕事仲間と別れた後、再びレンタカーを借りてイモラ・サーキットへ向かった。レース後は閉鎖されるメディアセンターもこの日は開放されており、かなりの数の報道陣が席を陣取っていた。私は空いている席に荷物を置きタンブレロへ向かうが、前日まで入ることができたコースは地元警察により立ち入り禁止となっていたため、私はコース脇の小道を歩くことにした。私はこのときに見たコースの光景を今でも忘れることができない。アスファルトの表面をまるでレーキで引っかいたかのような痕が、長さ数メートルから十数メ

あの日曜日にアイルトンと安全性向上について話をしたのだがニキ・ラウダ

Text/Mick Schmidt Translation/Chikaki Inomoto

「私がアイルトンと初めて話したのは1984年のモナコGPだった。予選初日に彼が私の走行を妨害したため、予選後に「F1へ来たばかりだから知らないだろうが、予選で後ろから自分より速いマシンが来たら先に行かせるのがルールだ」と言うと、彼は生意気な態度で「僕は行かせないよ」と答えたんだ。「こいつは何なんだ?」と思ったね。だから土曜の予選で私はタイムアタックを終えた後にコースを流しながら彼が近づくのを待ち、わざとスローダウンしてやった。すると彼は予選後に烈火のごとく怒ってやってきたから、「F1で復讐は常識だ」と言ってやると彼は納得して笑っていたよ。その瞬間から互いに分かり合いリスペクトするようになった。

あの日曜日にはアイルトンと話し「もしトップの君が安全性の向上をないがしろにすれば、全員が自ら死を招くことになる」と言うと彼は「そのとおりだ」と答えたんだ。そして次のモナコで安全性向上について話し合う予定でいたのだが……」

(2019年に収録)



ドライバーの安全性を確保するための話し合いを行っていたセナとラウダだったが、そのセナが事故で亡くなってしまった。

生き方は魅力的だったが 協力関係は長くは続かなかった フランク・ウィリアムズ

「1983年に翌年のチーム入りをアイルトンにオファーしたが、残念なことに断られたんだ。長いことかかって94年に契約を結ぶことができたが、彼との協力関係は長くは続かなかった、心が痛むよ。彼の見事なドライビングの才能や仕事に対する姿勢にも惹かれていたが、一番は彼の生き方に魅力を感じていたんだ。常にゴールを目指してまっしぐらで、妥協も回り道もしない。私にとっては難攻不落の人間だった、ジム・クラークのように。

あの年のイモラは妙な感じで、日を追うごとに緊迫感が増していた。そして日曜日に彼がイモラの高速コーナーで激突し、マシンの右側が大破してコクピットで動かない映像を見た時は嫌な予感がした。無事であることを願ったが、彼が亡くなったと聞いた時のパトリック（ヘッド）と私のショックは筆舌に尽くしがたい。しかも我々のクルマで命を落としたために多くの人から責められた。アイルトンは世界のスーパースターだったからね。彼の葬儀でもそれを痛感させられ、さらに罪悪感を抱いたよ」

（2019年に収録）



ウィリアムズはセナのF1デビュー時にもオファーをしたが断られ、約10年越しの念願が叶うも初年度にアクシデントが……。

セナは故郷ブラジルのサンパウロにあるモルンビ墓地で永遠の眠りについている。そこには彼の名前とともに一文が刻まれている。



Text/Mick Schmidt Translation/Chiaki Inomoto

群衆が沿道を埋め尽くした国葬

5月3日、セナの遺体が母国ブラジルへ帰ることが決まる。遺体安置所はファンと報道陣でごった返し、棺を乗せた黒塗りの車が走り出すと拍手がわき起こった。19時25分、セナを乗せたチャーター機がポロニーヤ空港を発ちフラン

タンブレロ周辺にレーキで

ス・パリのシャルル・ドゴール空港を経由し、23時20分発のヴァリグ・ブラジル航空の定期便で故郷サンパウロへと飛び立った。通常、遺体は貨物室に安置されるが、セナの遺族の希望により棺はビジネスクラスに乘せられた。

5月4日6時12分、飛行機はサンパウロ国際空港に到着。セナの葬儀は国葬として執り行なわれることが決定していたため、機内から運び出された棺には国旗がかけられ、翌日に葬儀が行なわれる市内南部のイビラプエラ公園の一角にある立法議会議事堂まで消防車で運ばれた。その間30kmあまり、沿道は数百万人以上ともいわれる群衆で埋め尽くされた。それはまさに神の儀式だった。9時32分、議事堂に到着。父ミルトン、母ネイジ、姉ビビアーニ、弟レオナルドの家族が変わり果てたアイルトンを囲んだ。その30分後、一般の弔問が始まり別れを告げるためにやって来た人の列は7kmにも及んだ。

5月5日、葬儀の日。議事堂にF1関係者が続々と到着。フランク・ウィリアムズやロン・デニスのほか、かつての好敵手だったアラン・プロストの姿もあった。10時15分、セナの棺を乗せた消防車は墓地があるモルンビへと動き出す。議事堂から墓地までは17kmほどだったが、群衆が押し寄せたため11時28分に到着した。そして棺を引いたのは、かつてのチームメイトであるゲルハルト・ベルガー、母国の偉大なる先輩エマーソン・フィッティパルディ、セナと同じく3度のワールドチャンピオンに輝いたジャッキー・スチュワート、最後のチームメイトであるデイモン・ヒルに加えてプロスト、バリチエロら16人のドライバーだった。12時25分、棺は芝生の中に取められて土がかけられた。青空を旋回していた空軍機がセナの頭文字「S」を描き、セレモニーは終わった。

遺体が収められた場所には「Ayrton

Senna Da Silva」と名前が刻まれた銅製の墓標が埋め込まれた。そのプレートにはセナの生没年月日とともに、ポルトガル語で次の一文が刻まれた。

「神の愛は、永遠に我が身に降り注ぐ」

イタリア最高裁判所が無罪の判決

セナが天に召されてから2年後の96年11月25日、イタリアの予備審判所のデイ・マルコ判事がセナの事故に裁判の必要性があると判断。いわゆるセナ裁判が始まった。セナ裁判の初公判は97年の2月20日。起訴された被告はパトリック・ヘッド（ウイリアムズ／テクニカルディレクター）、エイドリアン・ニューウェイ（ウイリアムズ／チーフデザイナー）、フランク・ウイリアムズ（ウイリアムズ／チーム代表）、ローランド・ブリュインセラード（FIA／レースディレクター）、フェデリコ・ベンデネッリ（イモラサーキット／会長）、ジョルジヨ・ボッジ（イモラサーキット／ディレクター）の6人である。検察側の主張は「セナの事故は、金属疲労によるステアリング破損によって引き起こされたものである。そのステアリングの破損を招く原因を作ったのが、ヘッドとニューウェイが行なったステアリング改造だ」とし、ふたりに懲役1年を求刑した。

当時セナは空力を優先してコクピットのなかに収まる小径のステアリングホイールに不満を持っていた。そこでチームは大径のステアリングホイールに変えようとするが、そうするとステアリングホイールを握る手がコクピットに当たるため、ステアリングホイールの軸であるス



FW16のステアリングを気にしていたセナと話し合う、担当エンジニアのブラウン。

モナコで事故に見舞われるまで イモラでの出来事は実感できなかった カール・ベンドリンガー

Text/Mick Schmidt Translation/Chikaki Inomoto

「あのグランプリから30年経ったが、私は細かいことまで覚えているよ。ルーベンス（バリチェロ）の事故の後、バドックは「やはりF1では何があっても大変なことにはならない」という空気になっていたが、翌日にローランド（ラツェンバーガー）が命を落としたことでその神話は崩れた。しかし驚くことに彼の事故から15分後に、私たちはコースを再び走っていた。皆、事故が起こったことを認めたくなかったからだ。そして日曜日にはアイルトン（セナ）のアクシデントが発生。彼が亡くなったと聞いた時はショックだったが、一方で妙な感覚の自分がいた。ガレージで友達と座っていて、レースを辞めるように言われたのに辞めるという選択肢はなかったんだ。ただ事故と死が頭の中をぐるぐる回っていて考えがまとまらず、茫然としていた。あの時はローランドの葬儀に参列するなど忙しく動き回っていたので死について冷静に考える時間はなかったのだけど、モナコで私自身が事故に遭い、ようやくイモラでの出来事を実感し始めたよ」



サンマリノGPの2週間後に開催されたモナコGPのフリー走行でクラッシュしたベンドリンガーは、一時昏睡状態に陥った。

テアリングコラムの位置を根元から下げる必要があった。ところがステアリングコラムの位置を下げると今度はステアリングが膝に当たってしまう。少しでも干渉しないように膝周辺の部分のステアリングコラムだけ、径を22mmから18mmに変更して前後を溶接したのである。そしてこの溶接になんらかの問題があり走行中に破損し、コントロール不能となって激突したというのが検察側の出した結論であった。これに対してウイリアムズ側は、走行データを見る限りステアリングはクラッシュするまで機能しており、スタートの際に発生したレートとラミィの事故により散乱した破片を踏んで右リヤタイヤが高速コーナーのタンブレロでパンクし、コースアウトしたのではないかと反論した。

そして97年12月16日に裁判所は「被告6人全員無罪」の判決を下す。その後07年にイタリアの最高裁がヘッドの無罪判決を棄却したものの、

イタリアの法律ですでに時効が成立しているためヘッドは起訴されず。セナ裁判は誰も罪を問われることなく幕を閉じた。真実はどうであれ、だれも裁かれることがなかったのは不幸中の幸いであった。

もし事故原因がステアリングコラムの改造だとしても、それが故意に行なわれたと立証されない限り、メカニックやエンジニアに過失を求めるときではないと私は考える。セナの事故以外にも、過去には多くの事故がレースでは起きてきた。そのなかにはウイングが脱落してコントロール不能に陥ったり、ブレーキトラブルで激しくクラッシュするケースなどもあったが裁かれたことはないし、そもそもそれらすべてを裁いていたらレースは成り立たなくなる。

ただし何もできないわけではない。レースにおいて事故を完全に防ぐことはできなくとも命を救える道はある。例えばコースの安全性だ。タンブレロは高速コーナーでありながらランオフエリアが極端に狭いことで有名で、セナの事故以前にも何度か重大事故が発生していた。しかし外側に川が流れているという理由から改修



サンマリノGPの事故によりFIAは、通常行なわれる周知・開発・検証プロセスを経ることなく車両規定を変更。インダクションポッドは切り取られたり穴が開けられ(写真上)、スキッドブロックを床面に張り付けることが決められた(写真下)。

ドライバーの安全性を高める装置が導入される

は行なわれなかったが、事故の翌年にサーキット側はコースレイアウトを変更。以降、タンブレロでの重大事故発生リスクは大幅に減少した。またFIAはコクピット周辺やドライバーが身につけるレーシングギアの安全性を高めることで、事故からドライバーを救う努力も続けている。私はセナの亡骸に直接対面した数少ないジャーナリストだが、その遺体にはふたつの特徴があった。ひとつは首がひどく腫れ上がっていたこと。もうひとつは前頭部がひどく腫れ上がり黒ずんでいた。それは壁に激突した際に、体はシートベルトで固定されていたが頭部がヘルメットごと前方へ投げ出されたことを容易に想像できる傷跡だった。そして私は事故後にセナの冥福を祈ろうとタンブレロへ行つた際、コンクリートウォールにセナのヘルメットと同じ黄色いペイントの跡があったことを思い出した。

その後FIAは96年にヘッドレストを大型化し、2003年からはHANSを導入した。HANSは80年代半ばにアメリカのロバート・フツバード博士によって発明された頭部と頸部を保護する器具で、FIAはセナの死後、HANS

Sの製造元であるフツバード&ダウニング社と手を組んで研究機関としてダイムラー・クライスラーの協力を得ながらF1に相応しいHANSの開発に乗り出し、レギュレーションで03年からHANSの使用を義務づけた。

さらに18年にはヘイローが導入される。FIAのあるスタッフはこう言う。

「もしヘイローがあったら、これまで亡くなった何人かのドライバーの命は救えた。そこには、間違いなくアイルトンもいる。時計の針を戻すことはできないが、これから救える命だけは大切にしたい」

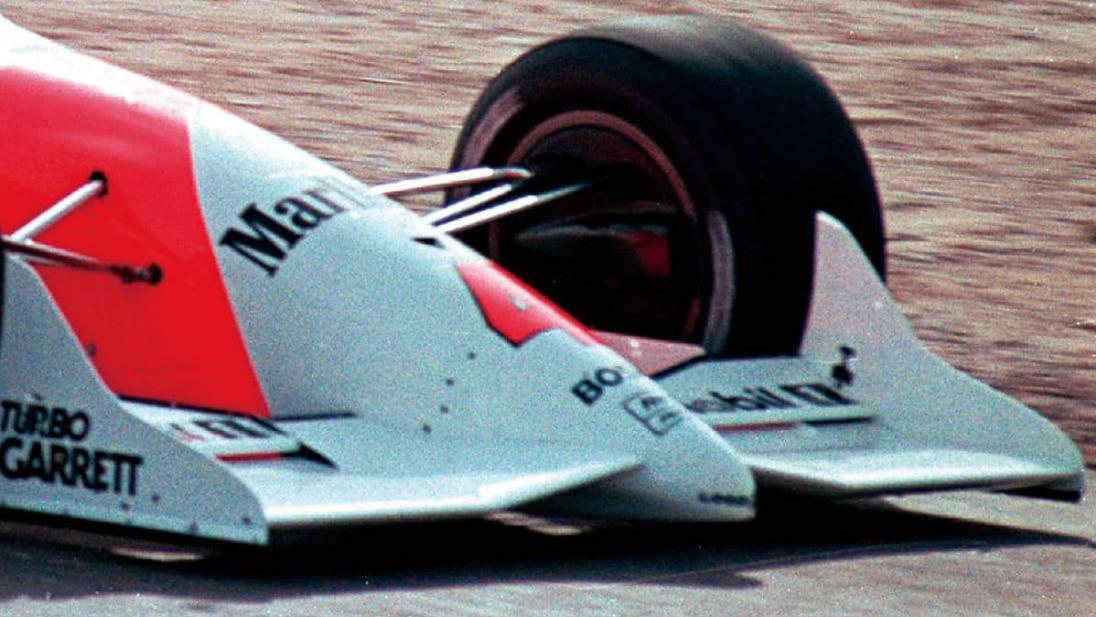
セナの死後、F1人気は大きく衰退した。確かにセナは偉大なヒーローであり、その喪失感からF1を見るのをやめた気持ちは理解できる。セナのようなドライバーはもう二度と現れないだろう。だからといって今のF1が輝いていないとは思わない。HANSやヘイローにより多くのドライバーの命が守られているからだ。過去を変えることはできないが、未来を改善させることはできる。そしてそれは残された者たちの使命でもある。



ドライバーの安全を確保する研究はFIAの医療チームのトップだったワトキンス博士(写真上の右)を中心に続けられ、03年からHANSが導入される。ドライバーの頭部を保護するため18年から導入されたヘイロー(写真下)。

セナの 思い出

ロジャー・ペンスキーにエマーソンが話を持ちかけ実現したというこのテスト。ペンスキーの93年のシートはリック・メアーズが引退を表明したことで一席空いていたともされ、そこにセナが収まるとの噂も。



セナにまつわるふたつのif | 01 |

もしもインディカーに転向していたら……

“立場”逆転

1992年のシーズンオフ、セナは迷っていた勝てるマシンを93年のF1では得られないかもしれないそんなときに舞い込んだ、インディカーテストのオファー仮にアメリカ行きをセナが決断していたら——そんなもしもを妄想して楽しんでみよう

Text/Toshiyuki Endo Photos/Motorsport Images

1992年の12月、アイルトン・セナの姿はアメリカのファイヤーバードというコースにあった。ブラジルの先輩F1王者、エマーソン・フィッティパルデイの招きで、いわゆるインディカーをテストドライブしたのである。

この年、92年のF1では、ついにマクラーレン・ホンダからウイリアムズ・ルノーへの政権交代が実現。88、90、91年と3度の個人王座獲得を成してきたセナ（マクラーレン）も、ナイジェル・マンセル（ウイリアムズ）の初戴冠への進撃を黙って見ているしかなかった。しかも、盟友であるホンダは92年限りで当時のF1参戦プロジェクトを停止。翌93年に向けては宿敵ア



ラン・プロストがマンセルを押しつけウイリアムズのシートにおさまるといふ動きも。

セナがプロストに正面から対抗し得る93年のF1シートは、ない。そして勝てる見込みのないマシンで戦う気もセナには、ない――。

ないない尽くしの状況に置かれ、セナは岐路に立たされていた。本人がそう思っていたかどうかは分からないが、傍目にはそう思えた。

フィッティパルデイは当時、インディカーで現役。マクラレンと同じマルボロ・カラーを纏い、強豪チーム（ペンスキー）で走っていた。スポンサーの縁はほとんど関係していなかったとも思うが、迷えるセナに同郷の先輩がF1とは違う道もあるよ、と示すテストだった。史実としては、セナは93年もマクラレンでF1を戦い、思っていた以上の成績や衝撃的パフォーマンス（第3戦ヨーロッパGP、ドニントンパークでの雨中の1周目奪首劇）で大いに魅せることになるのだが、92〜93年のオフ、セナは揺れていた（はず）。

もし、セナがアメリカを選んでいたら――。

F1が世界第2カテゴリーに転落!?

その頃マンセルはというと、もうF1の政争、つまりプロストやセナとのシート争いには辟易したと言わんばかりに（真相はどうあれ）、新天地をアメリカに求めていた。当時のCAART、ここでは後世の総合的観点からインディカーとひとくくりと呼ぶが、マンセルは、ともかくにもそこを翌93年の戦場にすでに定めていたのだ。そこにセナも加わる!!

ただ、不思議と当時『インディでセナ対マン



F1マシンのハイテク化が進むなか、より自分の能力を活かせるインディカーのドライブを楽しめたとテスト直後に語っていたセナ。実はもうF1に“うんざり”していたのかもしれない。

マンセルに続きセナが転向を決めていたら 1993年からインディカーが世界の第1カテゴリーになった!?

1993年、F1からインディカーへと転向したマンセル。デビューウインを飾ったあと、翌戦では病院送りとなるクラッシュも演じたが、通算5勝をマークしてチャンピオンに。



セルだー』というムードにはなっていないなかった記憶が筆者にはある。セナは結局F1、という認識が世界的にも強かったのだろうか？

もしセナの93年アメリカ行きが実現していたら、世界全体がF1よりインディカーに注目し、F1が世界の注目度セカンドカテゴリーの立場に転落する異常事態になっただろう。

そもそも90年代半ばに向けてインディカーは隆盛の季節を迎えようとしていた。そこにマンセル、そしてセナまで加わったら、もはやプロスト独走がほぼ決まっているF1よりおもしろくなるのは確実だ。きっとF1ではプロストが「マンセルとセナを追い出した張本人」と糾弾され、ますます悪者にされていたはず。

いや、待てよ。F1にも逆に盛り上がる要素はある。意外な名機だったマクラーレンMP4

／8・フォードでミカ・ハッキネンがフル出場、大活躍した可能性があるではないか！

ハッキネンは93年に向けてロータスからマクラーレンに移籍するも、セナが結果的に（序盤はレース毎の契約ともいわれる形態で）残留したためサードドライバーという立場に置かれてしまい、マイケル・アンドレッティの事実上の更迭までレース参戦ができなかった（93年の終盤3戦にはセナの僚友として出場）。

開幕戦から乗っていたとしても、史実のセナのように序盤6戦でプロストと3勝3敗というような大活躍はまだ若いハッキネンには難しかったかもしれない。でも幾度かはプロストに對抗し得て、史実より4年早く初優勝していたらどう。あたりまえの話だが、こういうところが歴史のアイのおもしろいところだ。



1993年にはこんな“if”も。ランボルギーニV12をマクラーレンが次期採用、試走で好印象を得ていたセナが94年も残留した？ それでもウィリアムズ行きは止められなかったか。

それでもセナはF1に帰る!?

インディカーの方では、おそらくセナもマンセル（ニューマン・ハース）と同様、有力チームに入り、王座争いをしたはず。マンセルが勝てなかったインディ500でセナが勝つた可能性も？ 翌94年に向けてはホンダとの再合流もあり得た話？ まあ、とにかくインディのフィールドが盛り上がったことは間違いない。

ただ、セナがインディに長く留まったり、あるいは一時期のフェルナンド・アロンソのように世界3大レース制覇に意欲を燃やしたりは、し

1戦ごとの契約という形態ながら、マクラーレンに残留して93年もF1を戦ったセナ。この“被害”を受けたのがハッキネンだった。セナがいなければ、苦勞人とならずに済んだ？



なかったらどう（ダカールにも出ない）。

F1至上主義と決めつけるのは簡単だが、当時のサーキットレースにおける一般的な価値観とはそうしたものであり、セナに限った話ではない。またインディ（アメリカ）の、ハイレベルではあってもオープンな雰囲気、セナはそれほど好みはしなかったのではないかと？ 彼のとなり望むのは、殺伐としてはいても、より研ぎ澄まされていて、究極的にしびれる戦いができるF1の最前線であつたと思う。

インディで過ごすセナは、プロストとギスギスするくらいやり合ったあの日々を懐かしく、尊く感じたことだろう。だから2年くらいはインディで過ごしたかもしれないが、当時まだ30代半ばのセナは、なんらかの道筋を立ててF1に帰っていったと思う。

そして、おそらくは生きてF1を引退することになったはずだ。95年にセナがF1復帰した想定で考えると、前の年の94年はハイテク禁止の影響等で（セナの存在の有無とは無関係に）残念ながら悲惨なアクシデントは続いてしまっただろう。その影響で少しは安全になったところにセナが帰ってくる。つまり、生きて引退を迎える可能性が高いのだ。セナが生きてF1を引退した場合のイフについては、このあと、P78の後半をご参照いただければ、と思う。

セナが93年に向けてインディ転向を決めていたら、というイフがもたらす結論は、ハッキネン早期栄達の予感と、一時的なインディカーの世界第1カテゴリー化だ。しかしこのイフの最も残念なところは、あのドニントン閃光が存在しなくなってしまうことである。

1994年5月1日、イタリアのイモラで開催されたF1サンマリノGPにおけるアイルトン・セナの死は、その後のF1史のみならず、世界中の多くの人の運命にも影響を及ぼした。

大統領の名前は知らなくとも、セナのことは知っている——当時、セナの母国ブラジルにはそういう子が少なくなかったという。一方、F1のことはよく知らなくてもセナの名は知っている、熱狂的、エフワン、ブーム去りし当時の日本にはそうした人が多かった。バブルも崩壊し、セナが亡くなってしまったことは、ようやく日本でも市民権を得つつあったモータースポーツの将来にどう影響するのか……？ どこか、祭りの終わりのような雰囲気を感じさせる94年の晩春、初夏であったと記憶している。

94年の王者は、やはり——!?

さて、ここではセナがイモラで事故死していなかったら、というイフを考えてみたい。セナを94年5月1日以降も存命とする仮定にはいくつかのパターンが存在すると思うが、今回はセナがイモラで事故に遭っていない想定で考えてみる（事故には遭ったけど存命、ではない）。

セナが事故に遭わずとも、残念ながら他の誰かが犠牲になってしまった可能性を排除することは難しい。ハイテク廃止策等から成る94年規則はそれほど危険だったと言わざるを得ず、世界がそれを本当に知るのに、イモラの土曜に天に召された新人ロード・ラツェンバーガー（シムテック・フォード）の尊い犠牲だけでは足りなかったことも事実だろう。第2の犠牲者が出たことは（不本意ながら）ほぼ確実だ。

セナにまつわるふたつのif | 02 |

もしも生きていたら……

天涯、セナ

世界が悲しみに包まれたイモラの悲劇から30年
もしセナが存命でF1を引退していたとしたら
いったいどんな世界が待っていたのだろうか
さまざまな人の人生を変えたであろうifの未来は
万人が期待するような流れではなかったのかもしれない

Text/Toshiyuki Endo Photos/Bernard Asset, Motorsport Images



つまるところ、セナが無事に存命と仮定しても、当時のF1界全体の流れに史実と大きな違いは生じない、ということになる。

では、94年のチャンピオンシップの行方はどうなったか。セナ（ウイリアムズ・ルノー）は開幕2戦連続ポール・トゥ・リタイアでイモラを迎えていた。若き新ライバル、ミハエル・シューマッハー（ベネトン・フォード）は開幕2連勝、すでに大差がついていたが……。

これは以前、本誌500号の折にも書いた内容になるが、給油解禁でほとんど常に軽タン全力疾走、となった94年のF1は間違いなく若いシューマッハーに有利だった。また、ベネトンの方がウイリアムズより、給油F1に上手に対応していた（給油速度アップの違反疑惑はさておき）。ウイリアムズは良くいえば謹厳実直、わるくいえば旧態依然とした印象があり、速いマシンと有能なドライバーがいれば勝てる、というスタンスが強すぎたように思える。

たぶんイモラでも、セナがレースを完走したとしてもシューマッハーが勝つただろう。そして94年のドライバーズチャンピオンシップも史実どおり、シューマッハーが8勝くらいして初獲得する可能性が高い。ウイリアムズが状況を学習したあとはセナも勝てるようになると思うが、3〜4勝がいいところではないか？

翌95年もハッキリ言って（ルノーエンジンを獲得した）シューマッハーが王者だろう。セナはシューマッハーに負け続けることに我慢ならない。でも96年まで現役を続けていれば、シューマッハーのフェラーリ移籍で久々の戴冠チャンスが来るかもしれない。あるいはセナの方が

セナの 思い出



フェラーリに行っていた？ 現実世界で最近起こったルイス・ハミルトンの2025年フェラーリ入りのことを考えても、やはり超大物が最後に行きたくなるのはフェラーリ？

仮にそうなった場合、シューマツハーのフェラーリ入りはあの時期には実現していないだろう。するとシューマツハーはマクラーレン・メルセデスへ？ ミカ・ハッキネンと組んだ？

このあたりは考えれば考えるほど楽しい。

いずれにせよ、セナの現役は長くて1997年(37歳)あたりまでで、タイトルの上積みは1回あるかないかだと思われる。宿敵アラン・プロストの51勝は超えて、当時の最多勝の座には就いただろう。筆者個人のセナ最終成績予測は、3冠のままで通算56勝、ポール87回。

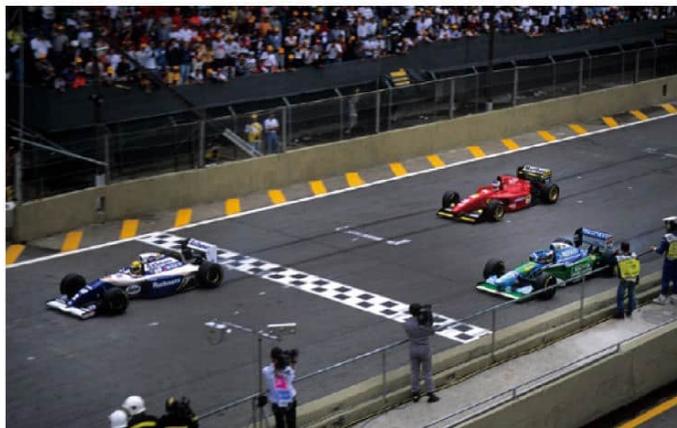
引退後は政界進出した、だろうか？

そして、引退したセナは何をしたのだろうか？

ここから先はP74〜77のイフ企画、セナが92年末にインディ転向を選んでいた場合からもつながら内容になるのだが、引退後はブラジルの大統領を目指したのではないかと、というのが、往年の最大公約的な俗説(?)である。

ただ、私(筆者)はまずセナ自身が引退後しばらくは「悩む」のではないかと思う。

F1ドライバーでなくなった自分がどうあるべきか、答えを見つめるのに苦労しそうな気がするのだ。そのレーススタイルとレーサーとしての生き様の一途さから、アイルトン・セナとして生きることが崇高なものになり過ぎてしまっていたと考えられる。これは同時代や後世、セナ以外の王者たちにはない特徴だ。



1994年、ついに最強のマシンを手に入れたはずのセナに立ちはだかったのは新鋭ミハエルだった。セナはスピードで対抗するも給油新時代の戦い方に長けたベネトン×ミハエルにレースでは敵わない。セナは苦悩した。

引退後もアイルトン・セナとしての
生き方を貫かなければならない
その宿命はあまりにも重く……



勝ち星を重ね、1994年のワールドチャンピオンとなったミハエル。仮にセナが生き続け、ミハエルが実力でセナを引退へと追い込んだとき、セナの通算勝利数に並び涙したほどのミハエルはなにを思ったのだろうか。

もっとも考えにくいストーリー、自チームを所有してのF1参戦。これを実現したのは宿敵プロストだった。その結末は——。オールフランスを使命とされ迷走したのち、霧散……。



かわいそうにも思えるところである。誰もが聖人君子じゃない、きつとセナ生存引退の仮定における現役末期には、セナであること、に本人は相当、疲れていただろうと思われる（92、93年の段階でもそういう面は感じられた）。そして引退後もアイルトン・セナとしての生き方を貫かねばならないとなると、その宿命はあまりにも重く……。

自チームを所有してF1参戦、というようなストーリーは考えにくい。政界進出や実業家として活動する姿もピンとこない。引退後のセナはとにかく、あまり公の場には姿を見せずに過ごす気がしてならないのだ。世界中の貧困に苦しむ子たちを救う活動は真摯に続けるが、実務は姉や財団に任せ、本人は現役時代からの静養地アングラ・ドス・レイスでひっそりと暮らす、

そんな絵が想像できてしまう。それくらい、セナの現役生活は心身を疲れ果てさせるものであった。だから、輝いた。命を削って、彼は輝いていたのである。

もしセナが生きていても、21世紀の現実社会にセナは実質的に、いない、のかもしれない。個人的にはブラジル大統領よりはFIA会長職に就く方が現実味はあるような気もする。セナは根まわしとかに長けた方ではないとも思うが、現役時代の彼に共感共鳴したメンバーがセナ党をうまくまとめあげてくれれば、常勝將軍ジャン・トッドに選挙で勝てたかも？

ただ、結局——。

不謹慎のそしりを免れないが、こう思う。やはり、あれ（偶発的悲劇）しかなかったのだ。アイルトン・セナという人生の終幕は。 [R]

晴れの国・岡山にF1が、セナが、やってきた!

寂しくも忘れえぬ“最後”

いまから30年前、バブル経済の崩壊からF1ブームも縮小傾向だった1994年
富士、鈴鹿に続いて、新たな日本のF1グランプリ開催地が誕生した
岡山の山中にあるそのサーキットは結果、セナとゆかりの深い場所にもなった

Text/Daiki Takakuwa (Racing on) Photos/Motorsport Images. SAN-EI



1245 県全体でF1を歓迎した岡山。天候にも恵まれ、多くの観客が集った。3 サークットへのアクセスは1400台用意したバスに限定。混乱を防いだ。6 セナと並ぶのがタナカ・インターナショナル代表、田中肇。



セナの 思い出



1970年代には富士スピードウェイが、80年代には鈴鹿サーキットが初めて執り行なった我が国日本でのF1グランプリ。なかでも鈴鹿は途中2年×2の休止期間を挟みつつ、いままもグランプリカレンダーに名を連ねている。初開催から37年、計33回開催という歴史を重ねた「SUZUKA」は、日本のF1の聖地としていまや世界にも名の知れた存在だ。

この富士と鈴鹿という日本のモータースポーツ黎明期に誕生したふたつのビッグサーキットに加えて、日本にはもうひとつ、F1グランプリ開催経験を有する、第3のサーキットが存在している。それが94年にF1を誘致した岡山県美作市にあるTIサーキット英田（あいただ）、現在は岡山国際サーキットと名乗るコースだ。TIサーキット英田は、まだ日本がバブル経

済期真っ只中だった90年11月に田中肇率いるタナカ・インターナショナルという企業が英田町（当時）に作った施設で、当初は公言していなかったが、そもそもF1開催を目指して作られている。田中は86年のル・マン24時間レースを初めて観戦してモータースポーツに感銘を受け、ル・マンは日本に呼べないが、F1ならと構想をスタートさせた。そして田中は開催に向けて当時FOCAの代表だったバーニー・エクレストンと直接交渉すべく、まずバーニーと懇意にしている人物と連絡をとり、87年にはバーニーとの会談が実現した。その後、何度か会談を重ね、日本でふたつ目のF1グランプリ開催と、大会名称をパシフィックGPにすることに決めて、バーニーから快諾を得て、F1開催に向けたサーキット建設がスタートした。

田中はそれまでゴルフ場を設計した経験しかなかったが、その知見も活かして岡山県の山中「英田」に土地を自ら発見し、さらにサーキットを作るには自分で走らねばとレースにも参戦。そんな経験も基にしながら1周3・702kmのコースを作り上げた。この全長は「小さいサーキットほどゲームとして面白い」という田中の思いから、規定で許される最短の距離をもとに設定されたものだった。

さて、世界のF1グランプリサーキットでも稀にみるツイステイナコースはできあがったものの、サーキットができただけではF1は呼べない。数多くの課題が持ち上がったが、そのなかのひとつがどうやってこの岡山県の山中に大量の観客を迎え入れるかだった。そこで田中が考案したのが、サーキット周辺へのマイカー進入を禁止し、観客をバスで輸送することだった。これには反対の声も多く上がったが、シミュレーションを重ねることでその声を封じ、F1チームの名残もあった94年に集まった5万5000人もの観客を無事輸送している。

このようにさまざまな困難をひとつずつクリアしていき、94年の4月15〜17日、シーズンの第2戦として、当初の希望通りであるパシフィックGPという名称でF1は無事開催されたのだった（レースの詳細についてはP86へ）。

ここで1度でもサーキットを訪れたことがある人なら疑問に思っている方もいるかもしれない。チーム関係者の宿はどこになったのかと。TIには鈴鹿のようなサーキットホテルもないし、前述の通り、場所は山のなかだ。そんななか多くのチーム関係者たちを受け入れたのが、



1分10秒218というタイムで開幕2戦連続、通算64回目のポールポジションを獲得したセナ。このタイムはいまだ破られぬコースレコードとして刻まれている。しかしレースではスタート直後、あっけない幕切れに。



開催わずか2年。セナが訪れたのは1度だけ短期間だったが、日本最後の地、岡山にもセナの生きた証が残されていた

ファンならばぜひ泊まりたい ——当時、セナが羽を休めた宿

1,2 湯郷温泉の歴史ある老舗旅館「ゆのごう館」の一角に設けられた“セナルーム”。ここに思い出が大切に展示されている。3,6 写真撮影にも快く応じたセナ。ファンから誕生日を祝うバラも届いた。4 訪れたファンがセナへの想いを自由に綴れるノートも用意。5 当時唯一の洋室だったセナの宿泊部屋。現在も希望すれば泊まることできる。



ゆのごう館 清次郎の湯 〒707-0062 岡山県美作市湯郷906-1
TEL : 0868-72-1126
www.yunogokan.com/

サーキットから車でおよそ30分ほどの距離にある温泉街、湯郷温泉の旅館やホテルだった。そのスタッフたちが宿泊した宿のひとつに「ゆのごう館 清次郎の湯」という旅館がある。この旅館は94年当時、ウイリアムズとラルースのドライバーをはじめとする関係者が泊まった宿だった。そう、つまりアイルトン・セナもこのゆのごう館を訪れているのである。

ゆのごう館としてももちろんF1チームを招くのは初めてだった。当時の思い出を現・若女将である山本陽子さんが振り返る。

「私は当時、特別F1やセナさんのファンということではなかったのですが、同僚にセナさんの大ファンがいたことやF1ブームの最中だったこともあり、セナさんだけは知っているという状態でした。そんななかで私が唯一英語がで

きるほうだったので、応対をさせていただきました。セナさんはとてもいい方で従業員との写真撮影にも快く応じてくれましたね。セナさんが出発する朝には200人ほどのファンも旅館の前に集まってきて、すごい盛り上がりでした」

セナはこのゆのごう館に宿泊したあと、岡山でのレースを戦って日本をあとに。そしてその2週間後、悲劇が訪れてしまう。結果的にゆのごう館はセナが泊まった最後の日本の宿となっていました。そんな縁もあってか、当時の様子を展示する特別ルームを用意するなど、ゆのごう館ではいまでもセナと、そしてF1開催の思い出を大切に続けている。

開催わずか2年。セナが訪れたのは1度だけ。短期間だったが日本「最後」の地、岡山にもセナの生きた証は確かに残されていた。



グランドスタンドを埋め尽くした観客が見つめるなか、コース上では肅々とスタートに向けての準備が進む。1列目はセナ（ウィリアムズ）とシューマッハー（ベネトン）。新旧交代が急激に進行中であることをファンは感じ取っていた。

番外編 8

Looking Back

リザルトに見る物語

1994 FIA Formula 1 World Championship Round 2
“PACIFIC GRAND PRIX TI Aida”

1994年F1GP 第2戦

パシフィックGP

ゴルフ場開発で成功したひとりの男が
 自らレース場を作り、F1招致に成功した
 バブル景気は終わったが、日本での年間2開催
 岡山のファンたちはセナの勇姿を臉に焼きつけた

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

1994年 F1世界選手権第2戦 パシフィックGP 1994年4月17日(予選15~16日) TIサーキット英田 主催:日本レースオーガニゼーション(JRO)

[結果]3.702km×83周=307.266km 参加28台/予選出走28台/決勝出走26台/完走11台 2列スタガード左上位 晴れ/ドライ 観客5万5000人

Pos.	No.	Driver	Nat.	Age	Chassis	#	Engine	Cyl.	Entrant	Laps	Time	Best Time	Qty.Time	Q.P.
1	5	ミハエル・シューマッハー	D	25	ベネトンB194	3	フォード・ゼテックR(EC)	V8	Mild Seven Benetton Ford	83	1:46'01"693	1'14"023 / 10周目	1'10"440	2
2	28	ゲルハルト・ベルガー	A	34	フェラーリ412T1	151	フェラーリ041	V12	Scuderia Ferrari	83	1:47'16"993	1'15"931 / 24周目	1'11"744	5
3	14	ルーベンス・バリチェロ	BR	21	ジョーダン194	4	ハート1035	V10	Sasol Jordan	82	1:46'17"605	1'16"061 / 64周目	1'12"409	8
4	9	クリスチャン・フィッティパルディ	BR	23	フットワークFA15	1	フォードHB	V8	Footwork Ford	82	1:46'58"555	1'15"884 / 26周目	1'12"444	9
5	30	ハインツ・ハラルド・ブレンツェン	D	26	ザウバーC13	3	メルセデスベンツ2175B	V10	Broker Sauber Mercedes	82	1:47'08"922	1'16"239 / 51周目	1'12"686	11
6	20	エリック・コマス	F	30	ラルースLH94	1	フォードHB	V8	Tourtel Larousse F1	80	1:46'04"616	1'16"120 / 3周目	1'13"111	16
7	12	ジョニー・ハーバート	GB	29	ロータス107C	3	無限MF351HD(ZA5C)	V10	Team Lotus	80	1:47'05"707	1'17"775 / 29周目	1'14"424	23
8	11	ペドロ・ラミー	P	22	ロータス107C	2	無限MF351HD(ZA5C)	V10	Team Lotus	79	1:46'30"007	1'18"527 / 12周目	1'14"657	24
9	26	オリビエ・パニス	F	27	リジェJS39B	4	ルノーRS6	V10	Ligier Gitanes Blondes	78	1:46'11"749	1'16"795 / 2周目	1'14"106	22
10	25	エリック・ベルナル	F	29	リジェJS39B	6	ルノーRS6	V10	Ligier Gitanes Blondes	78	1:46'33"365	1'17"390 / 45周目	1'13"613	18
11	32	ローランド・ラッツェンバウアー	A	31	シムテックS941	1	フォードHB	V8	MTV Simtek Ford	78	1:47'01"984	1'19"248 / 9周目	1'16"356	26
R	10	ジャンニ・モルビデリ	I	26	フットワークFA15	2	フォードHB	V8	Footwork Ford	69	エンジン	1'16"304 / 32周目	1'12"866	13
R	29	カール・ベンドリンガー	A	25	ザウバーC13	4	メルセデスベンツ2175B	V10	Broker Sauber Mercedes	69	アクシデント	1'16"651 / 27周目	1'13"855	19
R	24	ミケーレ・アルボレート	I	37	ミナルディM193B	1	フォードHB	V8	Minardi Scuderia Italia	69	アクシデント	1'15"994 / 44周目	1'13"016	15
R	8	マーティン・ブランドル	GB	34	マクラーレンMP4/9	4	ブジョーA6	V10	Marlboro McLaren Peugeot	67	エンジン	1'14"684 / 54周目	1'12"351	6
R	23	ピエルルイジ・マルティニ	I	32	ミナルディM193B	4	フォードHB	V8	Minardi Scuderia Italia	63	電気系統	1'16"639 / 56周目	1'13"529	17
R	6	ヨス・フェルスタッペン	NL	22	ベネトンB194	4	フォード・ゼテックR(EC)	V8	Mild Seven Benetton Ford	54	スピン	1'15"257 / 49周目	1'12"554	10
R	0	デimon・ヒル	GB	33	ウィリアムズFW16	3	ルノーRS6	V10	Rothmans Williams Renault	49	トランスミッション	1'14"348 / 45周目	1'10"771	3
R	15	鈴木亜久里	J	33	ジョーダン194	3	ハート1035	V10	Sasol Jordan	44	サスペンション	1'17"015 / 32周目	1'13"932	20
R	3	片山右京	J	30	ティレル022	2	ヤマハOX10A	V10	Tyrrell	42	エンジン	1'16"482 / 40周目	1'13"013	14
R	7	ミカ・ハッキネン	SF	25	マクラーレンMP4/9	3	ブジョーA6	V10	Marlboro McLaren Peugeot	19	ハイドロリクス	1'14"697 / 8周目	1'11"683	4
R	19	オリビエ・ベレッタ	MC	24	ラルースLH94	2	フォードHB	V8	Tourtel Larousse F1	14	電気系統	1'17"880 / 9周目	1'14"101	21
R	31	デイビッド・ブラバム	AUS	28	シムテックS941	2	フォードHB	V8	MTV Simtek Ford	2	エンジン	1'19"401 / 2周目	1'14"748	25
R	2	アイルトン・セナ	BR	34	ウィリアムズFW16	2	ルノーRS6	V10	Rothmans Williams Renault	0	アクシデント	---	1'10"218	1
R	27	ニコラ・ラリーニ	I	30	フェラーリ412T1	150	フェラーリ041	V12	Scuderia Ferrari	0	アクシデント	---	1'12"372	7
R	4	マーク・ブランデル	GB	28	ティレル022	1	ヤマハOX10A	V10	Tyrrell	0	アクシデント	---	1'12"751	12
ns	34	ベルトラン・ガシヨー	B	31	パシフィックPR01	2	イルモア2175A	V10	Pacific Grand Prix Ltd.	---	DNQ	---	1'16"927	27
ns	33	ポール・ベルモンド	F	30	パシフィックPR01	1	イルモア2175A	V10	Pacific Grand Prix Ltd.	---	DNQ	---	1'17"450	28

・優勝スピード:173.878km/h

・最速ラップ:M.シューマッハー(ベネトン・フォード) 1'14"023 180.041km/h 10周目

・ポールポジション:A.セナ(ウィリアムズ・ルノー) 1'10"218 189.797km/h

・ラップリーダー:1-83=M.シューマッハー

・グリッド・ペナルティはなし。よって予選順位=グリッド順位

・エンジン排気量は全車3.5ℓ/タイヤは全車グッドイヤー

・国籍略号:A=オーストリア、AUS=オーストラリア、B=ベルギー、BR=ブラジル、D=ドイツ、F=フランス、GB=イギリス、I=イタリア、J=日本、MC=モナコ、NL=オランダ、P=ポルトガル、SF=フィンランド



スタート直後の1コーナーで予選4位のハッキネンに追突されてスピンするセナに7番手スタートのラリーニが突っ込む。窮地に立つセナの心境やいかに。

94年F1シーズンは3月27日のブラジルGPで開幕した。王者アラン・プロストの引退によって空いた最強ウィリアムズ・ルノーのシートを得たアイルトン・セナは全勝チャンピオンさえ可能なように思われたが、地元ブラジルでは2位走行中に意外にも単独スピンでリタイア。迎えた第2戦バシフィックGPは全ドライバーにとってF1初舞台のコース。大柄なF1車両に比べては狭く曲がりくねった短いサーキット。セナはポールポジションを奪ったものの、決勝スタート直後の1コーナー進入時にミカ・ハッキネンに後方から突っつかれダートに飛び出してハ

「T1サーキット英田」は1990年秋、岡山県英田町の山間部に開設された1周3.7kmコース。T1とはタナカ・インターナショナルの略で、その代表者・田中肇氏の名前からきている。決勝当日、観客は近隣都市からバスによってピストン輸送するという異例の措置が採られ、その数は5万5千人

を数えた。翌95年は1月の阪神淡路大震災の影響を受けて4月開催を急遽10月に延期したものの鈴鹿の1週間前開催で存在価値を下げ、5年契約だったのに2回のみで消滅する。バブル崩壊後は経営も次第に悪化し、2002年秋にはオーナー交代、その後「岡山国際サーキット」として現在も中国地方で大事な役割を果たしている。



ーフスピン、後方のニコラ・ラリーニ（負傷欠場ジャン・アレジの代走）も同様にコースアウトして、セナ車の右側面にぶつかり停車。マシンのダメージは軽かったがコース復帰は叶わず、両者0周リタイア。セナにとっては開幕2戦で0点という予想外の展開だ。

2戦とも制した新進ミハエル・シューマッハは早くも20点ものリードを築いた。セナにとってなによりも意外だったのは、最強と見られていたウィリアムズがハイテク禁止となった新規則下、非常に神経質で扱いにくいマシンだったことだ。だが次の第3戦サンマリノはどんなことがあっても勝たなければならぬ。シューマッハにこれ以上先行させるわけにはいかない。

ここT1でF1GPデビューした男がいた。大柄なオーストリア人ローランド・ラツェンバーガー。89〜93年

と日本のF3000/グループCスポーツカー/グループAツーリングカーで活躍を見せ、新興F1チームであるシムテックのシートをつかんだのだ。11位完走後、日本で世話になった企業や関係者に挨拶して回り、次戦イモラへと旅立った。

2週間後のその予選、高速コーナーリング中に突然外れたノーズウイングに前輪が乗ったことでノーブレーキのままガードレールに激突、即死してしまう。事故現場を目の当たりにしたセナの心の動揺は大きかった。その翌日、スタート時に後方で事故発生、セーフティーカー先導で6周した後、レース再開となった高速タンブレロで、セナ車は首位のままコースを飛び出した。

まるで、日本の熱心なファンたちに「さよなら」を言いに来たような、94年4月のバシフィックGPだった。R



(上) 出場停止アーバインの代走出場した鈴木亜久里。(左) 親子2代F1参戦のヒルとフィッティパルディ。後者は今大会4位。その父ウィルソンは2024年2月に死去した。(下) 喜びの右から3位バリチェロ、優勝シューマッハ、2位ベルガー。2週間後の惨事を知る由もない。



リマークス | ここに注目

1987年以降、毎年秋開催で恒例化していた鈴鹿での日本GPに加えて、今度は春に岡山でバシフィックGPの開催。ヨーロッパ諸国ではしばしば1カ国2開催もあるが、日本ではもちろん初のこと。2大会のインターバルが半年というのは2023〜24年鈴鹿のケースに似る。その94年初開催に至るまでの経緯やセナやラツェンバーガーや片山右京

らの戦いぶりは既刊『日本の名レース100選』027号/94年バシフィックGP号に詳しい。開催13年後に行なわれた田中肇氏インタビュー記事ではF1開催に向けてのスケールの大きな裏話に度肝を抜かれる。さらに言えば、当時のF1界の首領バーニー・エクレストンが日本（やアジア）を拡大すべき市場として重視していたことも見えてくる。

セナの
思い出

※文中の価格表記はすべて10%税込です。

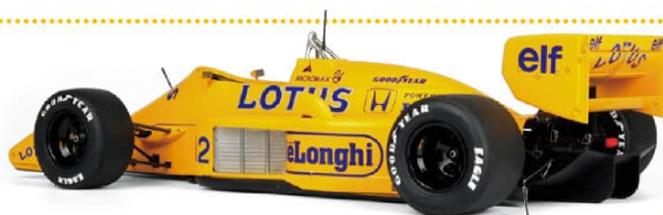
プラモデル
キット

プラッツ/BEEMAX 1/12 ロータス 99T
1987 モナコGP ウィナー



色褪せぬ魅力と人気 セナ派に贈る逸品たち

Text/Joe Kojima(Racing on) Photos/PLATZ-BEEMAX, Motorimoda
問/プラモデルプラッツ www.platz-hobby.com
関連グッズ モトリーモダ www.motorimoda.com



Around SENNA

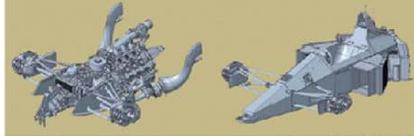
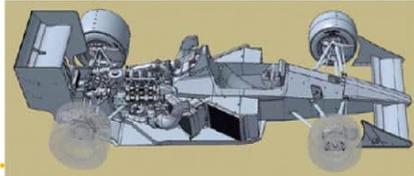


このタイミングを「好機」ととらえているのは本誌だけではないよう
で、おそらくシーズンをおとして記
念イベントや新製品ラッシュが世界
中で続くと思われる。ここでは「い
ま買える／これから買える」ものを
中心にセナ関連商材をご紹介します。
グッズ関係ではやはり1994年
の「ハーブ・ヘルメットやミニカー
が目を引く。FW16はまだスパーク
がモデル化していないため貴重で、
ファンはぜひ入手したい。ヘルメッ
トはバイザーが開閉し内装も再現さ
れるなどリアルさと立体物としての
存在感および美しさ（それすなわち
満足度）を両立している。定番たる
ナショナルキャップや上質美麗なポ
スター（セナの絵柄、各種あり）、
12番Tシャツと合わせてオススメだ。
そしてこの黄色いロータスは言わ
ずとした87年のセナの愛車「ロー
タス99T」ホンダだが、これはミニカ
ーではなくプラモデルキット。それ
も1/12という特大スケール品で、
メーカーはタミヤではなく新興プラ
ッツ/BEEMAX。カウルの脱着
はもちろんエンジン／モノコックや
内装に至るまで極小パーツを駆使し
て立体化されている。キット化が発
表されたのは2021年春の静岡ホ
ビィショーで大きな話題となったが、
そこから実に2年を経て発売が実現
した（23年秋の初出荷分はメーカ
ー完売中ながら今年5月に再出荷予
定）。その先にはMP4/4も控えて
いるというから、セナ派ならずとも
期待は膨らむばかりだ。

📌



※パッケージイラストは想像中のものです



※画像は開発中のものです



ブラッ／BEEMAX初の1/12スケールF1キットだった99Tの成功を受けて次回はマクラーレンMP4/4、2作目もセナ&ホンダのコンビということが明かされている。どちらもこのスケールでのキット化は初で、続報が待たれる。

ビッグスケールならではの完璧なフォルムと迫力に加えエンジンやサス、コクピットやブレーキなど細部まで精密に再現されている。腕が鳴るモデラーも多いのでは？ 2万8600円。



1/43 FW16 #2
1994ブラジルGP
ミニカー

3

セナグッズ



1988
リミテッドエディション
ポスター

1

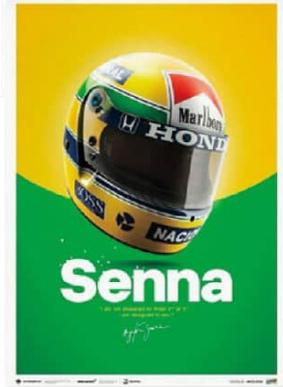
1/2 セナ 1994
レプリカヘルメット



4



1 セナ財団公認品。70×50cm、1万6500円。ほかにもセナ関連多数あるので「Automobilist」をチェック。2 ブラジルらしくサッカー用にも映えそうな一枚。5サイズ展開で各8800円。3 サンプル入り台座もうれしいアルタヤ製モデルは開幕戦仕様で4950円。4 インテリアにも最適レプリカメット。2万6400円。5 完売と再入荷を繰り返す定番の人気キャップ7150円。



5

セナ FW
ナショナルキャップ



2

セナ スポーツ Tシャツ



ジャッキー・スチュワート



ファン・マヌエル・ファンジオ



ミハエル・シューマッハー



ルイス・ハミルトン



ジム・クラーク



フェルナンド・アロンソ



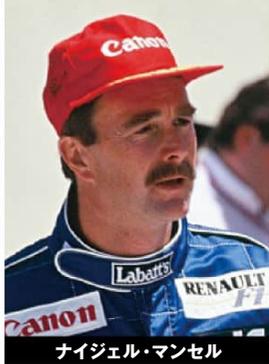
スターリング・モス



ミカ・ハッキネン



ヨッヘン・リント



ナイジェル・マンセル



アラン・プロスト



アイルトン・セナ



キミ・ライコネン



ロニー・ピーターソン



ニキ・ラウダ



ジョディ・シェクター



グラハム・ヒル



ジェームス・ハント



マリオ・アンドレッティ



エマーソン・フィッティパルディ

外誌『F1最速の50人』から 何を読み解くか

2023年初春、英GP Racing誌に「F1最速の50人」という企画が掲載された

単なる優勝回数だけを競うのではなく、チームメイトとの勝敗など

識者がドライバーの才能を見抜くポイントにより選ばれている

その1位に選ばれたのは、やはりセナだった

Text/Shunji Hayashi Photos/Motorsport Images, Ford, Mercedes, Renault, SAN-EI
Photo/GP RACINGJ February 2023

「歴代F1ドライバーのなかで最速なのは一体誰なんだろう？ 最強なのは誰なんだろう？」

レースに興味を持ち始めてしばらくすると皆そのような疑問を抱く。時代が変われば車が、サーキットが、年間開催数が変わる。あらゆる環境が変わる。それら異なる条件下での実力差や優劣を単純に比較検討など所詮できやしない。しかしそうと分かっているにもかかわらず誰が（何が）最速なのかを知りたくなくなってしまふ。

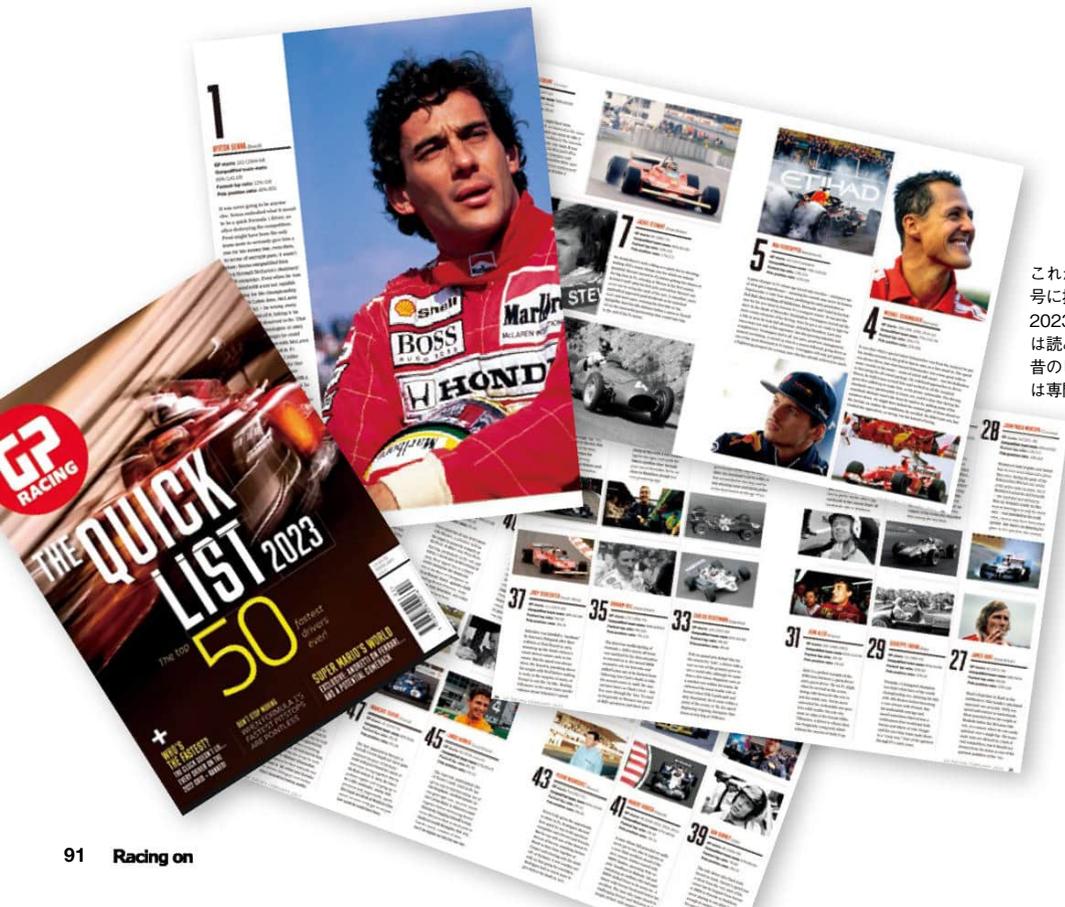
海外雑誌ではシーズンオフのお楽しみ企画として、この手の記事は定番だ。例えば英Autosport誌（1950年創刊の週刊誌）では毎年年末号で、その年の国際レース（WRCを含む）で活躍した50名を選出して紹介している。昨23年の1位は当然「あの人」だが、12位と22位と47位に日本人が入っている。さらに英MOTORSPORT誌（1924年創刊の月刊誌）では10年ごとの最強マシンを現在選出中で、最新号では1960年代ロータス49、70年代ポルシェ917、80年代マクラーレンMP4/4としている。そして今回ここで紹介するの

が英GP RACING誌（96年F1 Racingとして創刊、20年改題の月刊誌）、その23年2月号掲載の『F1最速の50人』だ。「最も偉大な」ではなく「最も速かった」であると但し書きもある。ほぼ一年前時点での評価なので、マックス・フェルスタッペンの昨23年の圧倒的強さは反映されていないが、それを加算したところでトップが入れ替わるとは思えない。

もし同じマシンで走ったら……？

異時代の比較は難しくても、ひとつの仮説は成り立つ。ファンジオやモスの生まれるのがもし70年遅かったら、彼らはやはり2020年代のF1マシンにすぐに適応し巧みに乗りこなして、コースレコードを叩き出している可能性が高い。逆にフェルスタッペンやハミルトンがもし70年早く生まれていたら、やはりすぐに1950年代のF1マシンに適応し、細いタイヤを滑らせながらコースレコードを連発したであろう。要はいかに早く「時代のマシン」に順応するか、自らが最速であることに献身できるかの問題だ。

これが英GP Racing誌23年2月号に掲載された「The Quick List 2023」。14ページにもわたる特集は読み応えたっぷり。若い読者に昔のヒーローたちを知らしめるのは専門誌の大事な役割。



セナの
思い出

F1最速の50人 (データは英「GP RACING」2023年2月号掲載時のもの)

順位	ドライバー	国籍	GP出走回数	予選勝率 (対チームメイト)	FL比率 (回数)	PP比率 (回数)	優勝	チャンピオン
1	アイルトン・セナ	ブラジル	161回(1984-94)	89%(141対18)	12%(19)	40%(65)	41回	3回 1988, 1990-91
2	ジム・クラーク	イギリス	72回(1960-68)	84%(63対12)	39%(28)	46%(33)	25回	2回 1963, 1965
3	ルイス・ハミルトン	イギリス	310回-現在(2007-現在)	65%(202対108)	20%(61)	33%(103)	103回	7回 2008, 2014~15, 17-20
4	ミハエル・シューマッハ	ドイツ	308回(1991-2006, 10-12)	75%(232対76)	25%(77)	22%(68)	91回	7回 1994-95, 2000-04
5	マックス・フェルスタッペン	オランダ	163回-現在(2015-現在)	74%(120対42)	13%(21)	12%(20)	35回(54)	3回 2021-22,(23) カテゴリー内は23年までのもの
6	ファン・マヌエル・ファンジオ	アルゼンチン	51回(1950-58)	88%(51対7)	45%(23)	57%(29)	24回	5回 1951, 54-57
7	ジャッキー・スチュワート	イギリス	99回(1965-73)	80%(82対17)	15%(15)	17%(17)	27回	3回 1969, 71, 73
8	ジル・ビルヌーブ	カナダ	67回(1977-82)	58%(40対29)	12%(8)	3%(2)	6回	0回
9	ミカ・ハッキネン	フィンランド	161回(1991-2001)	70%(116対49)	16%(25)	16%(26)	20回	2回 1998-99
10	スターリング・モス	イギリス	66回(1951-61)	71%(47対19)	29%(19)	24%(16)	16回	0回
11	フェルナンド・アロンソ	スペイン	358回(2001, 03-18, 21-現在)	72%(258対99)	6%(23)	6%(22)	32回	2回 2005-06
12	アラン・プロスト	フランス	199回(1980-91, 93)	67%(135対66)	21%(41)	17%(33)	51回	4回 1985-86, 89, 93
13	ナイジェル・マンセル	イギリス	187回(1982-92, 94-95)	48%(91対98)	16%(30)	17%(32)	31回	1回 1992
14	ヨッヘン・リント	オーストリア	60回(1964-70)	73%(47対17)	5%(3)	17%(10)	6回	1回 1970
15	ニキ・ラウダ	オーストリア	171回(1971-79, 82-85)	55%(98対79)	14%(24)	14%(24)	25回	3回 1975, 77, 84
16	ロニー・ピーターソン	スウェーデン	123回(1970-78)	71%(91対38)	7%(9)	11%(14)	10回	0回
17	キミ・ライコネン	フィンランド	353回(2001-09, 12-21)	48%(168対184)	13%(46)	5%(18)	21回	1回 2007
18	アルベルト・アスカリ	イタリア	32回(1950-55)	78%(29対8)	38%(12)	44%(14)	13回	2回 1952-53
19	セバスチャン・ベッテル	ドイツ	299回(2007-22)	64%(191対109)	13%(38)	19%(57)	53回	4回 2010-13
20	ステファン・ペロフ	ドイツ	20回(1984-85)	55%(12対10)	0%(0)	0%(0)	0回	0回
21	シャルル・ルクレール	モナコ	103回(2018-現在)	68%(70対33)	7%(7)	17%(18)	5回	0回
22	エマーソン・フィッティパルディ	ブラジル	144回(1970-80)	65%(61対33)	4%(6)	4%(6)	14回	2回 1972, 74
23	ネルソン・ピケ	ブラジル	204回(1978-91)	73%(149対55)	11%(23)	12%(24)	23回	3回 1981, 83, 87
24	マリオ・アンドレッティ	アメリカ	128回(1968-82)	60%(70対47)	8%(10)	14%(18)	12回	1回 1978
25	ケケ・ロズベルグ	フィンランド	114回(1978-86)	74%(82対19)	3%(3)	4%(5)	5回	1回 1982
26	ジョン・サーティース	イギリス	111回(1960-72)	76%(60対29)	10%(11)	7%(8)	6回	1回 1964
27	ジェームス・ハント	イギリス	92回(1973-79)	94%(50対3)	9%(8)	15%(14)	10回	1回 1976
28	ファン・バブロ・モントーヤ	コロンビア	94回(2001-06)	45%(43対52)	14%(13)	13%(12)	7回	0回
29	ジュゼッペ・ファリーナ	イタリア	33回(1950-55)	55%(34対28)	15%(5)	15%(5)	5回	1回 1950
30	クリス・エイモン	ニュージーランド	96回(1963-76)	68%(45対21)	3%(3)	5%(3)	0回	0回
31	ジャン・アレジ	フランス	201回(1989-2001)	61%(124対78)	2%(4)	1%(2)	1回	0回
32	トニー・ブルックス	イギリス	39回(1956-61)	48%(22対24)	8%(3)	8%(3)	6回	0回
33	カルロス・ロイテマン	アルゼンチン	146回(1972-82)	61%(91対59)	4%(6)	4%(6)	12回	0回
34	ジャック・ブラバム	オーストラリア	126回(1955-70)	58%(63対45)	10%(12)	10%(13)	14回	3回 1959-60, 66
35	グラハム・ヒル	イギリス	176回(1958-75)	64%(109対62)	6%(10)	7%(13)	14回	2回 1962, 68
36	ジョージ・ラッセル	イギリス	82回(2017, 19-現在)	81%(66対16)	6%(5)	1%(1)	1回	0回
37	ジョディ・シクター	南アフリカ	111回(1972-80)	48%(41対44)	5%(5)	3%(3)	10回	1回 1979
38	ニコ・ロズベルグ	ドイツ	206回(2006-16)	61%(126対80)	10%(20)	15%(30)	23回	1回 2016
39	ダン・ガーニー	アメリカ	86回(1959-70)	67%(50対25)	7%(6)	3%(3)	4回	0回
40	ダニエル・リカルド	オーストラリア	232回(2011-現在)	54%(124対107)	7%(16)	1%(3)	8回	0回
41	ロバート・クビカ	ポーランド	99回(2006-10, 19, 21)	47%(46対53)	1%(1)	1%(1)	1回	0回
42	ルネ・アルヌー	フランス	149回(1978-89)	50%(78対78)	8%(12)	12%(18)	7回	0回
43	ペドロ・ロドリゲス	メキシコ	54回(1963-71)	62%(32対20)	2%(1)	0%(0)	2回	0回
44	マステン・グレゴリー	アメリカ	38回(1957-63, 1965)	63%(30対18)	0%(0)	0%(0)	0回	0回
45	ランド・ノリス	イギリス	82回(2019-現在)	67%(55対27)	6%(5)	1%(1)	0回	0回
46	ジャッキー・イクス	ベルギー	114回(1967-79)	40%(42対63)	11%(13)	11%(13)	8回	0回
47	フランソワ・セベール	フランス	46回(1970-73)	18%(9対41)	4%(2)	0%(0)	1回	0回
48	トム・プライス	イギリス	42回(1974-77)	56%(23対18)	0%(0)	2%(1)	0回	0回
49	デimon・ヒル	イギリス	115回(1992-99)	49%(59対61)	17%(19)	17%(20)	22回	1回 1996
50	ジェンソン・バトン	イギリス	306回(2000-17)	43%(133対176)	3%(8)	3%(8)	15回	1回 2009

もつとも、ファンジオやアルベルト・アスカリやフロイラン・ゴンザレスら「おデブさん」たちが、2020年代の狭いコクピット内に入れるかという物理的問題は存在する。一方フェルスタッペンやハミルトンらが、1950年代のヘルメットもロールバーもシートベルトもない状態でニユルブルクリング北コースを全開で走る心意気を持っているかという問題もある。

GP Racing誌の記事に戻ろう。20名の選者(ジャーナリストやF1関係者)たちが20名ずつを挙げ、20・19・18とポイントをつけて、その上位50名なのだという。中位以降に若干イギリス最良の感じもあるが、おおむね納得できるランキングだ。カウントダウン方式で上位10名を上げると、次のようになる。

10位スターリング・モス。英国車がまだ劣勢だった50年代に英国車にこだわり、幾度かの奇跡的勝利を挙げた。F1に限らず、何に乗っても瞬時に驚異的な速さを発揮できる能力は天才としか言いようがない。62年グッドウッドでの事故で33歳にして引退を決め、F1無冠のまま終わったことにかえって伝説的存在になったとも言える。

9位ミカ・ハッキネン。フライング・フィンシのなかでも筆頭。F3時代からミハエル・シューマッハの好敵手だったが、2000年スバでシューマッハを豪快にパスしたシーンにシビれたファンは多いはず。マクラーレンの補欠要員だった93年、エストリルでの急遽参戦時の予選において絶好調セナを打ち破ってしまった時の驚きも忘れられない。

8位ジル・ビルヌーブ。67戦6勝という数値

はこの男の真価をまったく表わしていない。ウイングカーやターボ化で危険だらけだった時代、浮き沈みする真紅のフェラーリ、そのNo.27に鞭打って、常に限界スピードを探り続けた。エンツォ御大には愛されたが、ジョーディ・シエクターやデイヴィエ・ピローニが踏み込まない領域に侵入した代償は大きすぎた。

7位ジャッキー・スチュワート。先輩ジム・クラークの絶頂時65年にF1デビューするやいさなりランキング3位。69年初タイトル奪取は「遅すぎた」感もあった。派手さの乏しいスムーズで冷静な戦いぶりは「速さ」を感じさせにくい。元々のポテンシャルがライバルたちと違う次元にあったということか。そういう意味ではファンジオに似ている。

6位ファン・マヌエル・ファンジオ。アルゼンチンから38歳で渡欧、死者負傷者が頻発していた1950年代に4年連続を含む5回ものタイトルを奪った。そのマシンもアルファロメオ／メルセデスベンツ／フェラーリ／マセラティと渡り歩いてのもの。正確冷静なドライビングが身上だが、57年ニュルブルクリンクのような超人的速さも持っていた。

5位マックス・フェルスタッペン。18歳でスーパーライセンスを取得し、レッドブル育成制度でたちまち頂点に立つと、ベッテルをも覆ませ、メルセデスの天下にもとどめを刺した。生まれつきのスピードに加えてタイヤマネージメントや追い抜きの巧みさも秀でる。今後どこまで記録を伸ばすか、新たなライバル出現時に、どのような印象を残せるか。

4位ミハエル・シューマッハー。91年スバで

優勝していてもランキングに載らないドライバー 0勝でもランキングに名前を連ねるドライバー

戦績や数値だけで表せないカリスマ性を持っていたふたり、82年没のビルヌーブ（写真右）と、85年没のペロフ。持って生まれた純粋な速さと人柄の良さは、同時代のライバルたちも絶賛を惜しまない。自ら進んで限界までの速さを追求しついにその向こう側へと行ってしまった。共に鈴鹿は未出走ながら富士は走っている。



ステファン・ペロフ



ジル・ビルヌーブ



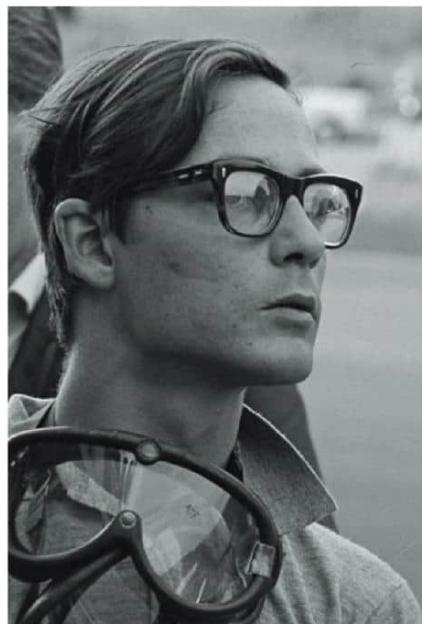
1986年ポルトガルGP。ピットウォールに腰を下ろすのは当時のチャンピオンコンテNDER4人。左よりアイルトン・セナ(ロータス)、アラン・プロスト(マクラーレン)、ナイジェル・マンセル、ネルソン・ピケ(ウイリアムズ)。

急遽ジョーダンに乗って7位グリッドに就いた時から、スピードは常にそこにあった。ベネトンやフェラーリで、チーム全体の競争力を頂点に導いていく求心力も驚異的。ただ本人が決めたドライビング基準はしばしば問題視された。引退復帰後のメルセデスでの走り、その後のスキーでの負傷が残念。

3位ルイス・ハミルトン。07年マクラーレンからのF1デビュー時点ですでに優勝戦線にあり、ベテランたちを大いに戸惑わせた。接戦時の走りには厳しいものがあるが、決してアンフェアなこととはしない。幼なじみニコ・ロズベルグとのメルセデスでのタイトル争いには息詰まるものがあった。優勝103回・タイトル奪取7回は偉大だが、速さよりも巧さか。

2位ジム・クラーク。たった2回しかタイトルを奪えていないのが意外な60年代最速の男。優勝25回に対して2位がたった1回という数字に、ロータスの脆弱さが表れてもいる。優勝がリタイアか。ただし事故はほとんどない。そのごく稀な事故(68年ホッケンハイムF2)によって32歳の若さで他界した。「60年代のセナ」と後年の人々は形容する。

そして1位アイルトン・セナ。勝利やタイトルも大事だが、それよりも一瞬一瞬の速さを常に追求した。88年モナコ予選、93年雨中のドニントンでの1周目を見れば、誰もが感動する。半面、自分の速さを阻もうとする者に対しては情け容赦なかった。90年鈴鹿スタート直後のプロストへの報復、93年鈴鹿レース後のエディ・アーバインに対する暴力。ある意味、純粹無垢さであり幼さでもあった。いつの日か最速の



マステン・グレゴリー
この顔写真を見てすぐに名前が言い当てられたら、貴方のマニア度は国際級。44位に挙げられたマステン・グレゴリーはF1デビュー戦の57年モナコGPでは堂々3位のアメリカ人。59年クーバー在籍時には王者ジャック・ブラバム以上に速かったことも。65年ル・マン24時間ではリントと組んでフェラーリで優勝。85年にイタリアにて他界、享年53。

称号を失う時が来ることをあたかも拒むようにして94年イモラで死んだ。首位走行のまま命絶える姿に、人々は究極のヒーロー像を見た。

ランキング外のわけは?

今回トップ50のボーダーラインから落選した者の名前を考える方が、個人的には楽しい。例えば世界チャンピオンになったのにランキングされていない者が5名いる。58年のマイク・ホーソーン、61年のフィル・ヒル、67年のデニス・ハルム、80年のアラン・ジョーンズ、97年のジャック・ビルヌーブだ。確かに、そのタイトルの割に「速さ」の印象は薄い。0勝のステファン・ペロフとクリス・エイモンがトップ50の中位にランクされているのは若いファンには不可解かもしれないが、その現役時代を知る者にとっては「納得!」と拍手喝采ものではある。

現行最速マシンを駆るフェルスタッペンは、万人が認める“セナ超え”をするだろうか



マックス・フェルスタッペン

今後も数々の記録を更新していこう若しマックス・フェルスタッペンが「トップ1」に上り詰めるためには、セナ以上にファンの心を打つ「物語」を自らの力で紡ぎ出していかなければならない。まずはレッドブルからの卒業か。

反対にデイビッド・クルサード（13勝）、ルーベンス・バリチェロとフェリペ・マッサ（11勝）、ゲルハルト・ベルガーとバルテリ・ボッタス（各10勝）らはあえなく落選している。ランキング44位のマステン・グレゴリーの名前を知っているファンは相当なマニアだろう。ヨーロッパ在住でF1戦果を挙げた最初のアメリカ人であり、50年代後半から60年代にかけて、小柄で眼鏡という独特な風貌に反して恐れを知らぬ大胆不敵な走りと事故から不死鳥のごとく復帰してくる様はスター然としていた。若き日のクラークにとってのアイドルだった話は知る人ぞ知る逸話

で、それもランキングの一要因か。もしグレゴリーを入れるなら、ジャン・ベレーとリカルド・ロドリゲスも入れてほしい。F1 Racing誌では07年2月号でもほぼ同じ企画をしていた。その時の順位は1位セナ、2位シューマッハー、3位クラーク、4位マンセル、5位ビーターソン、6位ファンジオ、7位ハッキネン、8位アロンソ、9位スチュワート、10位リント、11位ジル・ビルヌーブ、12位モスというもの。当然のことながらハミルトンやフェルスタッペンはまだいない。故ビルヌーブが当時よりも16年後の現在の方が高評価な

のが興味深い。 ※ ※ ※ 年末ごとに自分なりの「最速トップ50」を挙げてみて、読者それぞれでランキングを作ってみると面白い。10年分溜まったら見比べてみよう。昔の知識が増してくるにつれてクラークやファンジオも含める自分になっているだろう。 さて10年後の2034年、「最速トップ50」の1位は誰だろうか。やっぱりセナか。没後何十年経っても、セナはきつとトップに居続けたはずだ。そして2024年現在、セナ以上のカリスマ性を持つ男はまだ現われていない。 ㊦

すべて言われてしまった。

セナの本当の魅力はどこにあったのか。何がどうして後年のチャンピオンたちとも「別格」たりえたのか。今特集ではそれを当時のチームメイトや関係者の証言、一部のメディアや友人にだけ見せた素顔、残してきた戦績などを通じて解き明かすつもりだったが、すべて言われてしまった。佐藤琢磨に（P.44）。

琢磨は言う。「セナの魅力って、完璧じゃないところ」「脆さと人間味とか全部ひっくり返してセナで、マシンに乗ったら常に速い。トップになることしか考えない」「体力なかったりチェッカーの後絶叫したりも全部がセナ」「ミハエルにもルイスにも、マックスにもないものがセナにはあった」……等々。本当にそのとおりだと思う。そしてそれを一番よくわかっているのはミハエルとルイスだろうとも思っている。彼らが覇道を成した後にフェラーリ入り（と名門復活請負）を選んだのは単なる憧れだけでなく、心のどこかに「セナができなかったことをしよう。セナが果たせなかったことをするしかない」（戦績で上回っても）セナを超えられない」と実感しているからなのではないか、と。今回は禁断の「たら・れば」、いわゆる「if」の記事を2本つくってみたが、これは編集部でも相当に盛り上がった。あのペンスキーマテストから本当にインディへ転向して93年のCAIRTを戦って初参戦・初戴冠の奇跡をマンセルからぶん獲って、プロテストは引退せずに残留してイ

モラの悲劇は起こってなく、代走マンセルによる最後の1勝もなく、ひいてはマイケル・アンドレッティもセナの重圧なくミカと一緒に活躍して、今ほどF1界から嫌われていなかったかもしれない（飛躍しすぎ）！

そして最後の「if」。あの時セナが死んでいなかったら……もつと多くの犠牲者が出ていたかもしれない。かつてジル・ビルヌーブがウィングカーに引導を渡したように、セナはスキッドブロックとHANS、ヘイローを後世に遺した。再びF1で死亡事故を起こしてはならない。それはきつとセナがドライバー人生の後に推し進めたかったことでもあっただろう。❶

おわりに

事故が安全を生むように、安全もまた事故を生む

Text/ Joe Kojima(Racing on) Photos/ Hiroshi Kaneko



セナの
思い出

事故が大きければ大きいほど、大きな安全策が生まれる。ビルヌーブやセナは死をもって後世に安全をもたらした。しかしそれにあぐらをかいた途端、事故は再び生まれてしまう。

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



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

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



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

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

2024年カレンダー

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

半額セール実施中!!

全品半額
送料無料
お届け!!

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



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



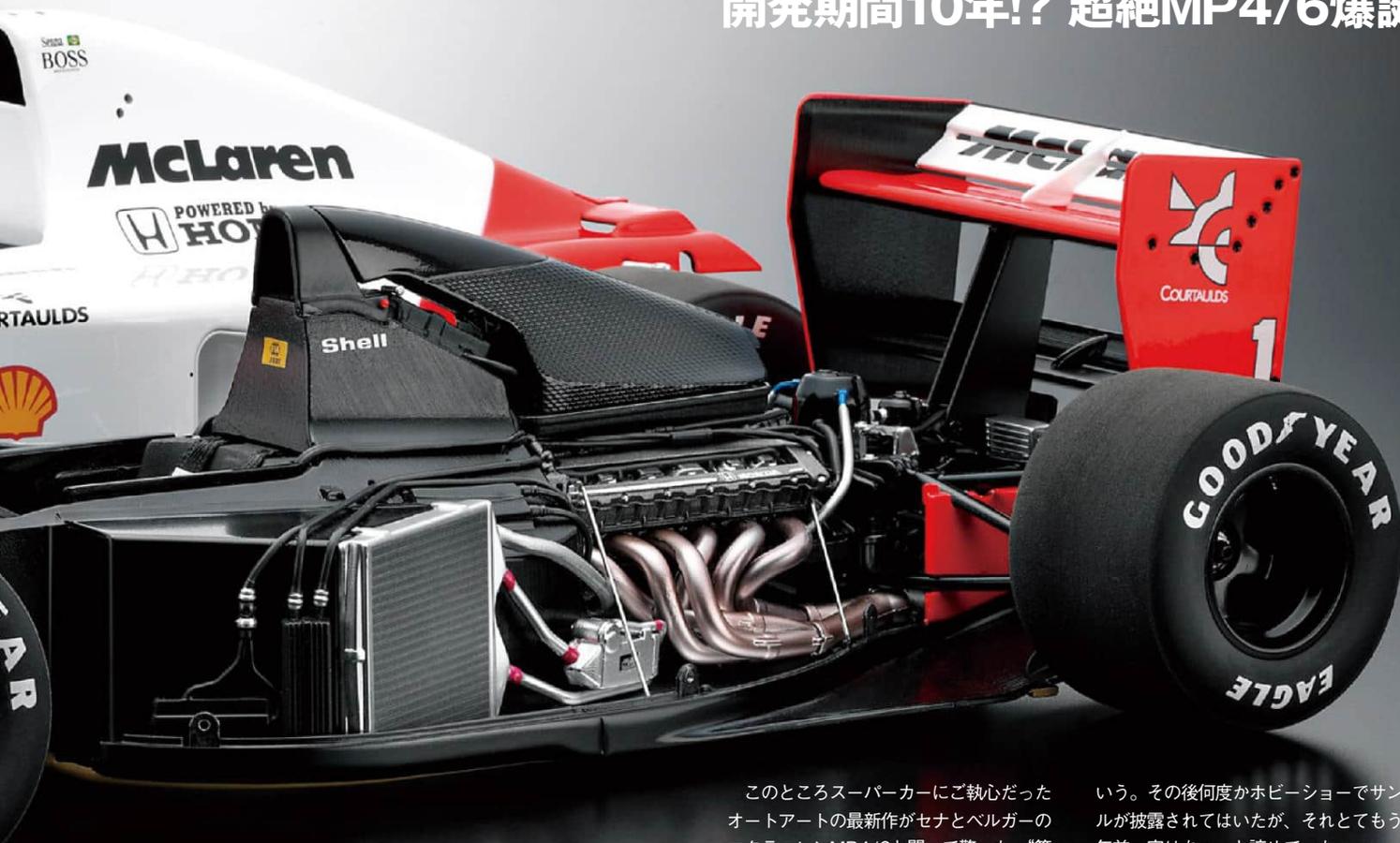
F1カメラマン リス氏のアーティスティックな写真満載の卓上カレンダー。3大特典(国旗シール、クリアファイル、ポストカード)付き。

auto sport **Web shop**

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



開発期間10年!? 超絶MP4/6爆誕



このところスーパーカーにご執心だったオートアートの最新作がセナとベルガーのマクラーレンMP4/6と聞いて驚いた。“第2期”ホンダのV12を初搭載した、セナ3度目にして最後の戴冠車。F1最熱狂期、鼻先に「ジャンプ」ロゴが入った1991年のアレが1/18でモデル化されたのだ。

驚いたのは、彼らがこのマシンをモデル化しようとしたのが今より10年以上も前だったからでもある。聞けば、ホンダ協力のもと現存する実車を徹底的に取材し、膨大な写真や資料と合わせてじっくり入念に設計を進めたために時間がかかったのだと

いう。その後何度かホビーショーでサンプルが披露されていたが、それとてもう数年前。実はちょっと諦めていた。

“壁”はコストと設計をどう両立するかだった。精密さと実車感を追求したい開発陣と、やりすぎでは製品化が難しくなるジレンマ。そこから再三の仕様変更と複合素材の採用を経て、ようやくこうして日の目を見たというわけだから大反響も納得だ。

そうして見た実物のクオリティは当然ながら超絶で、エンジンやサスペンション、コクピットに至るまで実車感の高さは群を抜く。また、究極の一台が誕生した。

レーシングオン×エムエス・モデルズ

F1とSFが開幕しフォーミュラEも日本初開催となるなど話題の
尽きない今年のレースシーン。今号は33年前の鈴鹿で大熱狂の
渦中にいたセナ&ベルガーの愛機とスバル本気の一台中をピックアップ!

Text/Joe Kojima(MS-models) Photos/Hidenobu Tanaka, STI



1



2



3



5

4

1/18 「F1最熱狂期」世代にドンピシャな名車を完璧に再現している。鈴鹿決戦用に伸ばされたノーズもしっかり再現。2 最大の見どころがこの完全再現されたRA121Eエンジン。素材の質感やパイプ、コード類に至るまで精密で、実機(3)と見比べてみれば完成度の高さを実感する。4 現代のそれとは似ても似つかぬシンプルなおコックピット。なおモデルの価格は4万1800円でNo.2のベルガー車は3万9600円。それぞれ「McLaren」ロゴのない仕様も発売となっている。



※実際の製品とは異なる場合があります。表記は10%税込価格です。

図：京商

<https://dc.kyosho.com/ja/>



先代WRX STIでのラストチャレンジとなった2022年のニュル24時間。クラスPPからスタートしたものの「弘法も筆の誤り」が深夜にクラッシュしリタイヤとなった。

STIとのタッグで生まれた至高のWRX

個人的に、現代のハコ・レーシングカーは実に「ミニカー映え」していると思う。ベース車からしてカタマリ感が強く迫力があり、そこに足されたウイングやディフューザーがよいアクセントになる。とにかくシンプルなラインでツルンとした往年のマシンとは違った機能美が宿っている印象だ。

そしてそれは1/18というビッグなスケールでより強く発揮され、魅力的となる。ここで紹介する京商の新作「スバル WRX STI NBR CHALLENGE 2022」がまさにそれで、「市販車離れ」した独特のフォルムを完璧に再現している。マシンはコロ

ナ禍明けの2022年にプロジェクトを再開したニュル24時間レース参戦車だが、京商はSTIの協力を得て実車を3Dスキャンしたうえでレジン素材を採用。スピーディーかつリアルな一台へと仕立てた。ドア開閉やエンジン再現こそないものカナードを備えたフロント周りやホイール&ブレーキ、極薄のリヤウイングなど細部に抜かりはなく、完成度と満足度は本当に高い。価格と満足度を比べたバリューという視点で見ても1/18は魅力的といえ、発売後は即・メーカー完売とか。京商としても手応えを感じているといい、今後も期待大だ。



ドカンと大きな開口部を備えたフロントバンパーも押し出し強く「解像度高め」で好印象。ヘッドライトや六連星エンブレムの高い再現度も1/18スケールならではの。

アウトドア、モビリティ、エコロジーの最新情報を 知って、買えて、楽しめる、総合イベント。



TOKYO
OUTDOOR
SHOW

2024年6月

28日(金)・29日(土)・30日(日)

会場：幕張メッセ 国際展示場ホール9・10・11

アウトドアなライフスタイルで
最高に楽しい時間を過ごそう。

<http://tokyoooutdoorshow.jp/>

詳しい情報は公式HP、SNSより。



instagram



公式HP

出展者募集中!! 3月29日(金)まで。

Contents of TOKYO OUTDOOR SHOW 2024

見どころ盛りだくさん!! 過去最大級で開催される今年のTOS。

Topics.01

人気アウトドアブランドの
最新アイテム展示&
お得なショッピングブースがいっぱい。



Topics.02

注目のSUVやキャンピングカーに、
バイクなど、アウトドアファン必見の
モビリティが大集合。

Topics.03

トークショーや、地球にやさしい
活動の作法がわかる、サステナブルで
ネイチャーポジティブな情報が満載。



Topics.04

タレント、フィールドプレイヤー、
キャンプ有識者などによる、楽しくて
ためになる必見のステージコンテンツ。



前売り入場券 発売中!

28日(金) 特別入場券 ¥1,500

29日(土)・30日(日) 入場券 ¥1,000

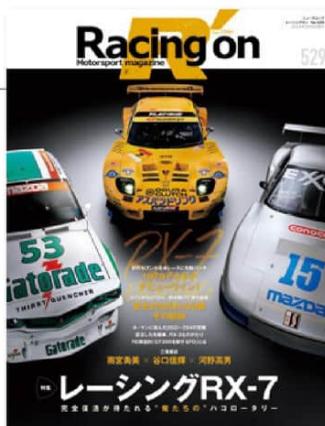
<https://tokyoooutdoorshow.jp>



ご購入は
コチラから!

歴史があるから、未来が輝く。

No.529
|特集| レーシングRX-7
 [完全復活が待たれる“俺たちの”ハコローター]



- ・初代セブンが北米レースに先制パンチ
初1979デイトナ
デビューウイン!
 - ・GTUからGTOへ、刻み続けて得た自信
栄光のIMSA100勝
その軌跡
 - ・三者鼎談
雨宮勇美×谷口信輝×河野高男
- 雑誌コード: 66731-50
 定価: 1760円



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

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



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

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



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

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

新しい「昔」あります。絶賛発売中!



バックナンバーご注文方法

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

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

送料・手数料について

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

※ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料

→ ケータイから

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



カートがはじめてのキッズからレースデビューを目指す小学生まで

チャレンジャー募集中!!



TAKUMA KIDS KART CHALLENGE 2024



ACADEMY

FINAL 上位8名(予定)

12月14日(土)予定

新東京サーキット

参加無料

保護者同伴・交通費
宿泊費等は自己負担

特別講習プログラム / 模擬レース

レーシングカートを使って佐藤琢磨選手が直接指導します。

FINAL

全国から集まった100名が出場

11月27日(日)予定

モビリティリゾートもてぎ
パーク内レーシングカート場

参加無料

保護者同伴・交通費
宿泊費等は自己負担

模擬レース

レンタルカートを使って練習走行・予選・決勝レースを行います。
※前日11/26(土)午後1時に任意参加(走行費有料)の練習走行を予定

TIME TRIAL

各サーキットのタイム上位者から
ファイナル出場者を選出

4月27日(土)~9月29日(日)

全国の対象サーキット
(公式サイトを参照ください)

走行料5分1,000円~

初心者講習 / タイムトライアル

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

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

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

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

詳しくは公式サイトをチェック

www.takumakidskart.com



R'on的・推しの輸入車4傑

1月末日、「JAIA輸入車試乗会」が開催された。これは毎年神奈川県の大磯ロングビーチで開催されている輸入車のメディア向け試乗会で、本誌では今年計18台に試乗。なかでも特に印象に残ったのが右の4台で、コルベットのロードスター（赤）はミッドシップスポーツとなり、コクピットなどの演出や乗り味に“らしさ”を残っていてマル。ロータス最後の内燃機関車と言われるエミラ（黄）はスパルタンさも残しつつGT的な乗り心地のよさも両立していた。オール電動SUVとしての質感の高さが光ったアウディQ8（黒）と走りを徹底追求したメガーヌR.S.ウルティムのハンドリングにも唸らされた。



読者プレゼント PRESENT



1
1名
1/43 スパーク ミニカー
トールマン TG184
1984 イギリスGP
No.19 A.セナ
提供：F1コレクターズストア シグナス
www.signass.com



2
1名
1/18 ミニカー
スバル WRX STI NBRチャレンジ
2022 ニュル24時間 No.114
提供：京商
<https://dc.kyosho.com/ja/>



3
1名
2023 ル・マン24時間
ACO公式イヤーブック
提供：ホビーストア フジヤ
<https://fujiya-hobby.com/>



4
1名
1/43 ENIF ミニカー
日産ブルーバード U 2000GT
2ドア ハードトップ(KG610)
1974年型 グリーンメタリック
提供：キッドボックス本店 <https://www.kidbox.co.jp>



5
各1名
1/24 プラモデルキット
a HKS スカイライン BNR32 Gr.A(1993 SUGO300km)
b DENSO トヨタ 91C-V(1991 JSPC)
提供：ハセガワ www.hasegawa-model.co.jp
※希望の品の記号を明記してください



6
1名
1/43 ixo ミニカー
ラーダ1600R
1978 アクロポリスラリー No.20
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 2024年5月29日(水)
オンライン応募コード 『Ron530』

※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（P10～96）で良かった記事とその理由③集めているミニカーのブランドとカテゴリーとおよその保有台数（ない場合は「特になし」で回答ください）④本誌へのリクエストや感想を明記して、下のあて先「プレゼント応募」係へお送りください。締め切りは2024年5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。

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

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

STAFF

EDITOR

小嶋 稔 Joe Kojima

EDITOR IN CHIEF

高桑大輝 Daiki Takakuwa

EDITORIAL STAFF

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

CONTRIBUTOR

遠藤俊幸 Toshiyuki Endo
尾張正博 Masahiro Owari
柏木龍馬 Ryoma Kashiwagi
田中秀宣 Hidenobu Tanaka
林 信次 Shinji Hayashi
松本浩明 Hiroaki Matsumoto

COVER DESIGN

吉岡広樹 Hiroki Yoshioka

DESIGN

後藤恵二 Keiji Goto
稲垣 聡 Akira Inagaki
西山剛由 Takeyoshi Nishiyama
広瀬恵美 Emi Hirose
藤井康正 Yasumasa Fujii

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.530]

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株式会社

RACING ON

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

PRINTED by TOPPAN Inc.

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

NEXT ISSUE

次号予告

レーシングオン次号 No.531
刊行予定は **5月30日(木)**

特集

昭和の本気、 マイナーツーリング

名前は地味でも中身は高度な開発競争
サニーvsスターレット決戦、そしてシビックも乱入
土屋、東名、トムス……ここから羽ばたいた名チューナーたち
ワークスの芳香残るツインカムエンジンの咆哮
潜入：現代のTSレースはどうなっているか など

※内容は予告なく変更になる場合があります。

●本誌バックナンバーのご案内

<Racing on / レーシングオン>

No.512 富士グランチャン／高橋国光	No.521 F1サムライ列伝
No.513 マクラーレンvsウイリアムズ	No.522 嗚呼、栄光の日産ワークス
No.514 WRC グループAの時代 その2	No.523 TOYOTA's C
No.515 GT500 [2000-2007]	No.524 葉巻型F1の時代
No.516 日産NP35&R390GT1	No.525 ル・マン24時間レース Part.1
No.517 F1デザイン論(付録クリアファイル付き)	No.526 ル・マン24時間レース Part.2
No.518 We Love Gr.C!	No.527 F1最熱狂期：セナプロ対決
No.519 スーパーシルエット Part 2	No.528 R32 カルソニックスカイラインGT-R
No.520 WRC グループBのテクノロジー	No.529 レーシングRX-7

※価格・購入方法は三栄オンライン通販をご確認ください。

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

●電子版のご案内

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



アカウント名は ● @Racingon_JP

in富士スピードウェイ モーターファンフェスタ 2024

MOTOR FAN FESTA

2024

4/21日
8:00~18:00
開催

“試乗”最大の自動車体感・体験イベント



**スーパー
グリッドウォーク**
国内外の特別なクルマが大集結

インプレッション

新型車大試乗会 乗り比べ試乗会

EV+ Experience

ホンダアクセス Modulo30周年トークショー / 実効空力体験試乗会



ショップ&コース

トヨタ 2000GT 展示
東京オートサロン 2024 コンテスト受賞車両展示



エキシビション

RD.0 D1 Festival



D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

スペシャルアクティビティ

RENAULT ALPINE DAY in MFF
RAYS FAN MEETING 2024
DELTA FORCE ファンミーティング VOL.2
スイフトオーナーズミーティング



ギャルパラ春祭り



お得なクーポン付き前売駐車券は絶賛発売中!

お求めはローソンチケット、e+ (イープラス)、楽天チケットで!

0手前 e+ Rakuten チケット

前売券 4輪駐車券 ¥5,000 ¥1,500のクーポン付き
当日券 4輪駐車券 ¥6,000 ¥1,250のクーポン付き
2輪駐車券 ¥2,000 ¥1,000のクーポン付き

詳細は公式ホームページをCHECK

名称: モーターファンフェスタ 2024 in富士スピードウェイ
会場: 富士スピードウェイ 日時: 2024年4月21(日) 8:00~18:00
主催: モーターファンフェスタ 2024 運営委員会
後援: 株式会社三栄 協力: 富士スピードウェイ株式会社
※写真はイメージです。※実施コンテンツ、チケット情報に関しては決定次第、公式Webサイトにてご案内いたします。※お車でお越しの際は、駐車料金ががかかります。※開催内容に関しては、急遽変更となる場合がございます。ご了承ください。※イベント中のご入場は不可となります。※参考イメージ: 2023年開催時。



モーターファンフェスタ 検索

MotorFan FESTA公式ホームページ
<https://motorfanfesta.com/2024>

Facebook motorfanfesta X @motorfanfesta



Racing on

ニューズウィック [レーシングオン No.530] 2024年5月15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 新宿スクエアカワー26F
TEL：03-6773-5290 (販売部) TEL：048-988-6011 (受注センター)

定価1760円
(本体1600円+税10%)