

特集 **F1最熱狂期** **バブルリッシュ・ジャパンパワー**

泡と消えた“カネ”、しかし近づいたニッポンとF1の距離

奇才と新鋭を生んだ奇跡の中堅
飛翔レイトンハウス、その全貌

野望を阻みし障壁、重すぎた積み荷
フットワークF1ものがたり

実現目前だったスズキのF1参戦
エイド・ブラバムとはなんだったのか
F1の底上げに寄与したジャパンパワー
なつかしのF1CMプレイバック

マシンギャラリー
レイトンハウス
マーチ881・ジャッド



「少年ジャンプ+マクラーレン・ホンダ」の衝撃

大放言「F1とカネの30年」
井上隆智穂







Photo/Hidenobu Tanaka

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

14 **前口上**
高い技術と多くの“カネ”をF1にもたらしたバブリーなニッポン

レイトンハウスはなぜ生まれ、なぜ消えたのか

16 **汚された純粹**

インタビュー

26 **マウリシオ・グージェルミン**

30 **もしもスズキがレイトンハウスとともにF1に進出していたら!?**

Machine Gallery

35 **LEYTON HOUSE March 881**

フットワークの野望を阻んだ障壁たち

40 **重すぎた積み荷**

名門ブラバム、佯しすぎる幕引き

50 **“日本丸”沈没**

Looking Back リザルトに見る物語

58 **1991年F1日本グランプリ**

バブリッシュ・ジャパンパワーの数々

60 **“エフワン”の響きに魅せられて**

最熱狂期のテレビCMはF1“だらけ”だった

68 **その影響力、規格外**

“ジャンプっ子”が回想する

74 **『週刊少年ジャンプ』×マクラーレン・ホンダの衝撃
たった2年のジョイントナンバーワン**

タキ井上が明かす「F1とカネにまつわる話」

80 **大放言「カネさえあれば」の世界**

[MS-models] Presents

90 **レーシングオン × エムエス・モデルズ
SPARK**

現代に生きる銘車たち

92 **FILE.70 REYNARD 93D MUGEN**

Special Issue

4 **SUPER FILM presents
Formula 1 Rd14.Belgium GP**

88 **本誌特注ミニカーのお知らせ**

98 **絶対王者を追い、戦い続ける「スクーデリア・フェラーリ」
跳ね馬、復権へ**

99 **リシャール・ミルの歴史が生み出した代表作
唯一無二の伝統と革新**

100 **STI NBR CHALLENGEチーム総監督：
辰巳英治が振り返るマシン進化の軌跡
正しいクルマ作りを追求して**

102 **トムス50周年記念誌「トムスのすべて」
の見どころ**

105 **読者プレゼント**

Others

106 **次号予告**



SUPER FILM presents

Formula1 Rd14. Belgium GP

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

Supported
by
RED DIGITAL CINEMA

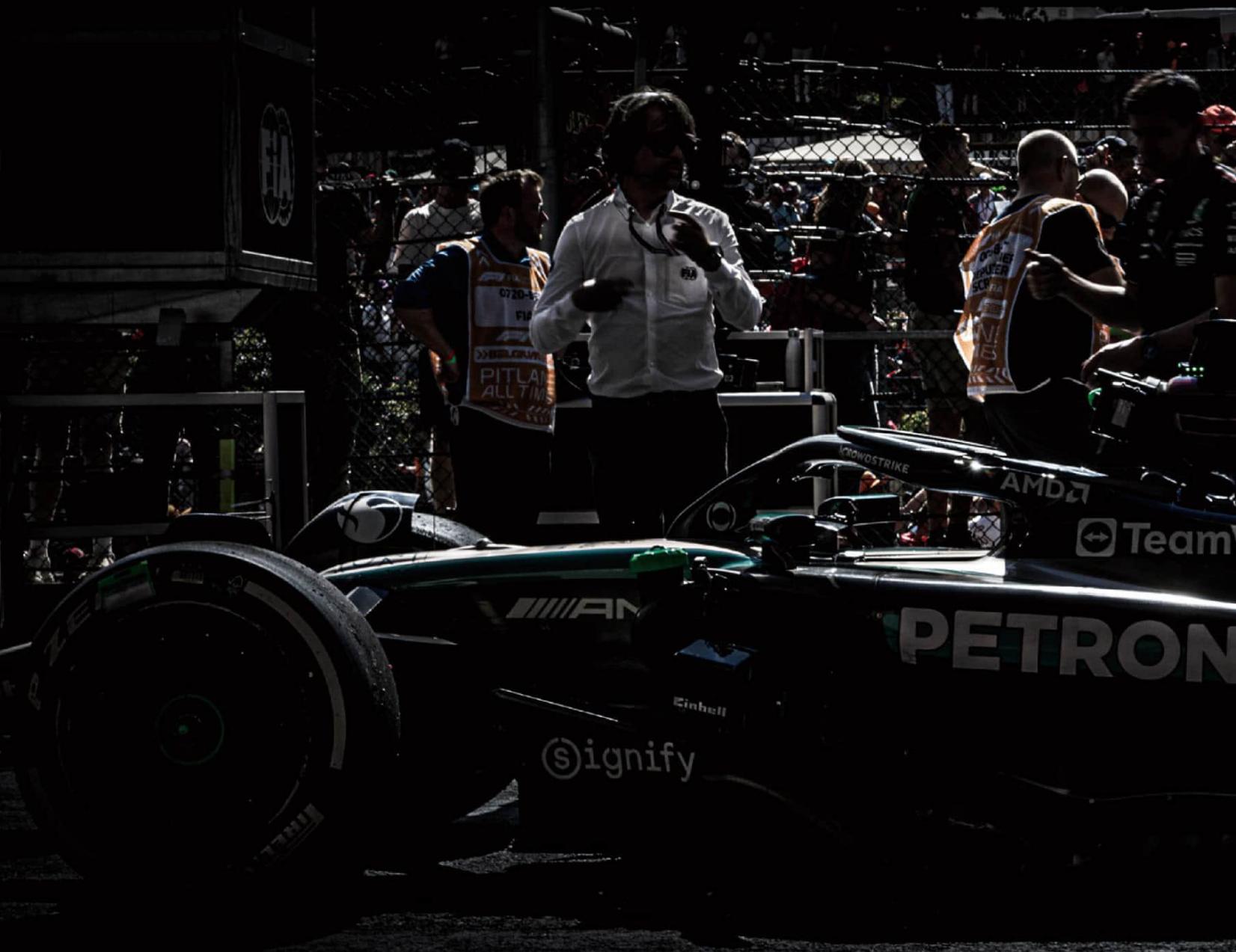


R' on Serial Graphic











GRID

1'53.754 / C.LECLERC / FERRARI / 221.657 KM/H
1'53.765 / S.PEREZ / RED BULL RACING / 221.635 KM/H
1'53.835 / L.HAMILTON / MERCEDES / 221.499 KM/H
1'53.981 / L.NORRIS / McLAREN / 221.215 KM/H
1'54.027 / O.PIASTRI / McLAREN / 221.126 KM/H
1'54.184 / G.RUSSELL / MERCEDES / 220.822 KM/H
1'54.477 / C.SAINZ / FERRARI / 220.257 KM/H
1'54.765 / F.ALONSO / ASTON MARTIN RACING / 219.704 KM/H
1'54.810 / E.OCON / ALPINE / 219.618 KM/H
1'54.473 / A.ALBON / WILLIAMS / 220.265 KM/H
1'53.159 / M.VERSTAPPEN / RED BULL RACING / 222.822 KM/H
1'54.635 / P. GABLY / ALPINE / 219.953 KM/H
1'54.682 / D.RICCIARDO / RB / 219.863 KM/H
1'54.764 / V.BOTTAS / SAUBER / 219.706 KM/H
1'55.716 / L.STROLL / ASTON MARTIN RACING / 217.898 KM/H
1'56.308 / N.HULKENBERG / HAAS F1 TEAM / 216.789 KM/H
1'56.500 / K.MAGNUSSEN / HAAS F1 TEAM / 216.432 KM/H
1'57.230 / L.SARGEANT / WILLIAMS / 215.084 KM/H
1'57.775 / Z.GUANYU / SAUBER / 214.089 KM/H
1'56.593 / Y.TSUNODA / RB / 216.259 KM/H

ENTRY LIST

- #1 MAX.VERSTAPPEN / RED BULL RACING / RED BULL RB20 / HONDA RBPT H002
- #2 LOGAN.SARGEANT / WILLIAMS / WILLIAMS FW46 / MERCEDES F1 M15 E PERFORMANCE
- #3 DANIEL.RICCIARDO / RB / RB VCARB 01 / HONDA RBPT H002
- #4 LANDO.NORRIS / McLAREN / McLAREN MCL38 / MERCEDES F1 M15 E PERFORMANCE
- #10 PIERRE.GASLY / ALPINE / ALPINE A524 / RENAULT E-TECH RE24
- #11 SERGIO.PEREZ / RED BULL RACING / RED BULL RB20 / HONDA RBPT H002
- #14 FERNANDO.ALONSO / ASTON MARTIN RACING / ASTON MARTIN AMR24 / MERCEDES F1 M15 E PERFORMANCE
- #16 CHARLES.LECLERC / FERRARI / FERRARI SF-24 / FERRARI 066/12
- #18 LANCE.STROLL / ASTON MARTIN RACING / ASTON MARTIN AMR24 / MERCEDES F1 M15 E PERFORMANCE
- #20 KEVIN.MAGNUSSEN / HAAS F1 TEAM / HAAS VF-24 / FERRARI 066/10
- #22 YUKI.TSUNODA / RB / RB VCARB 01 / HONDA RBPT H002
- #23 ALEX.ALBN / WILLIAMS / WILLIAMS FW46 / MERCEDES F1 M15 E PERFORMANCE
- #24 ZHOU.GUANYU / SAUBER / SAUBER C44 / FERRARI 066/12
- #27 NICCO.HULKENBERG / HAAS F1 TEAM / HAAS VF-24 / FERRARI 066/10
- #31 ESTEBAN.OCON / ALPINE / ALPINE A524 / RENAULT E-TECH RE24
- #44 LEWIS.HAMILTON / MERCEDES / MERCEDES F1 W15 E PERFORMANCE / MERCEDES F1 M15 E PERFORMANCE
- #55 CARLOS.SAINZ / FERRARI / FERRARI SF-24 / FERRARI 066/12
- #63 GEORGE.RUSSELL / MERCEDES / MERCEDES F1 W15 E PERFORMANCE / MERCEDES F1 M15 E PERFORMANCE
- #77 VALTTERI.BOTTAS / SAUBER / SAUBER C44 / FERRARI 066/12
- #81 OSCAR.PIASTRI / McLAREN / McLAREN MCL38 / MERCEDES F1 M15 E PERFORMANCE

RACE

- 1. L.HAMILTON / MERCEDES / 44LAPS / 1:19'57.566 / 231.156 KM/H
- 2. O.PIASTRI / McLAREN / 44LAPS / 1:19'58.213 / 231.125 KM/H
- 3. C.LECLERC / FERRARI / 44LAPS / 1:20'05.589 / 230.770 KM/H
- 4. M.VERSTAPPEN / RED BULL RACING / 44LAPS / 1:20'06.266 / 230.737 KM/H
- 5. L.NORRIS / McLAREN / 44LAPS / 1:20'06.890 / 230.707 KM/H
- 6. C.SAINZ / FERRARI / 44LAPS / 1:20'16.835 / 230.231 KM/H
- 7. S.PEREZ / RED BULL RACING / 44LAPS / 1:20'40.235 / 229.118 KM/H
- 8. F.ALONSO / ASTON MARTIN RACING / 44LAPS / 1:20'47.003 / 228.798 KM/H
- 9. E.OCON / ALPINE / 44LAPS / 1:20'49.592 / 228.676 KM/H
- 10. D.RICCIARDO / RB / 44LAPS / 1:20'51.966 / 228.564 KM/H
- 11. L.STROLL / ASTON MARTIN RACING / 44LAPS / 1:21'00.051 / 228.184 KM/H
- 12. A.ALBN / WILLIAMS / 44LAPS / 1:21'00.691 / 228.154 KM/H
- 13. P.GASLY / ALPINE / 44LAPS / 1:21'01.405 / 228.120 KM/H
- 14. K.MAGNUSSEN / HAAS F1 TEAM / 44LAPS / 1:21'03.671 / 228.014 KM/H
- 15. V.BOTTAS / SAUBER / 44LAPS / 1:21'07.678 / 227.826 KM/H
- 16. Y.TSUNODA / RB / 44LAPS / 1:21'13.777 / 227.541 KM/H
- 17. L.SARGEANT / WILLIAMS / 44LAPS / 1:21'23.097 / 227.107 KM/H
- 18. N.HULKENBERG / HAAS F1 TEAM / 44LAPS / 1:21'25.873 / 226.978 KM/H
- DNF. Z.GUANYU / SAUBER / 5LAPS / 11'00.351 / 190.240 KM/H
- DQ. G.RUSSELL / MERCEDES / 44LAPS / 1:19'57.040 / 231.181 KM/H

FASTEST LAP

- S.PEREZ / RED BULL RACING / 44LAPS / 1'44.701 / 240.822 KM/H



柏木龍馬 | Ryoma Kashiwagi

Image Conceptor



superfilm5



ンパワー



特集

F1最熱狂期 バブルリッシュ・ジャパ

泡と消えた“カネ”、しかし近づいたニッポンとF1の距離

前口上

高い技術と多くの「カネ」をF1にもたらしたバブリーなニッポン

Text/Joel Kojima(Racing on)
Photos/Shell, Canon, TOSHIBA, Seiko EPSON, Pioneer, J.T. SHIONOGI, Pokka Sapporo

日本GPが春に移っても、本誌と読者のみなさんの秋の恒例・風物詩となっている(はず)。「F1最熱狂期(1989~93年ごろ)」特集。もうこれ通算何回目だと「X」あたりで言われそうな頻度だが、「特別編」とか「外伝」もあったりして、作っている自分たちでもよくわかってなかったりするのが実際のところ。それくらい当時のF1が魅力的で、役者とネタが豊富で、どこからどう切っても飽きさせない魔力に満ちていたという証左なのだとご理解を。毎回人気の特集なのだ。だから何度でもやる。

今回はセナプロ対決でも日本人サムライ列伝でもなくあの頃「バブル経済期にF1へ参入しまくって多くの影響とインパクトを残した「ジャパンパワー」に着目してみた。そう聞くと連想されるのはホンダ、無限、ヤマハにスバル、ブリヂストン(いないけど)にコマツ、エプソン、キヤノン、エンケイにNGK、ケンウッド、アライヘルメットといったブランドたちではないだろうか。彼らはカネも出したが、カネだけでなく技術力や品質、勝つための武器、テクニカルなパートナーとしてF1に関与した。実際ホンダなどはそれでF1に何度も時代を形成しているわけで、その影響力となればものすごい。今号では幻となった「スズキ」のF1参戦計画

に迫った記事も掲載しているから、最熱狂期ファンはぜひ目をとおしてほしい。

しかし今回はそこに「バブリッシュ」というマクラをつけている。言わずもがな「バブルの」という意味だ。だから大きく誌面を割くのは「レイトンハウス」「フットワーク」「エイド・ブラバム」「週刊少年ジャンプ」といったブランドとそのマシンたちで、要するにあのホンダ・シテイクアブリオレに制定されたカラーがベースという、爽やかで軽薄で、いかにも「平成！」な感じの通称レイトンブルー、あの色で誌面を埋めたかったのだ。あの鮮やかで煌びやかなムード(これ大事)、歴史と伝統をカネで買っていく手法、実は熱いレーシングスピリット、なのに例外なくあつけない最期の終焉劇など、その参入の経緯から実績・戦績にいたるまでを検証していく号だとご理解いただきたい。

特徴的なのは、クルマ業界とは無関係に思えたブランドがこぞってF1に参入していたという点だ。タバコや酒はまだなんとか理解できるが、不動産業や運輸業、製薬会社、結婚相談所など「これぞバブル」を地でいく面々がズラリといた(「悪魔」もいた)。だから当時のF1関連テレビCM(指折り数えてみるだけでも相当あった)の舞台裏なんかにも迫りながら、あの

時代のF1を面白おかしく回想していく。

そんなわけなので、今回の特集には「セナプロ名勝負列伝」とか「最速ウイリアムズ・ルノー徹底解剖」とか「撮りおろし641/2」みたいな記事はない。「ピケ5000字インタビュー」もない。一切ない(ちよっと読みたい)。

しかしこうした側面、カネにまつわるストーリーやドラマもまたF1をF1たらしめているファクターのひとつだということも、長年のF1ファンならきっと誰もが納得いく部分だと思う。それはバブル崩壊から30年以上が経った現代のF1でも変わらない事実で、なんだつたら現代の方がその傾向は巨大でワールドワイドで、**「えげつなさ」**も当時の比ではないように思う。実際89年にレイトンハウスがマーチを買収した金額、現代ではきつと中堅チームのシート2年分にも満たないのではないだろうか。

そう思えば、夢があった。ニッポンが元気で「メイドインジャパン」がひとつのブランドで、実際チャンピオンになったり衰退チームを活性化させたり有望な若手を引き上げたり、けっこう面白かった(共感の声、待ってます)。

特集の最後には、今や名論客となられたあの御仁に当時の空気感や実情を好き放題、語っていただいたのでこちらもお楽しみに。

Ektachrome
TRANSPARENCY



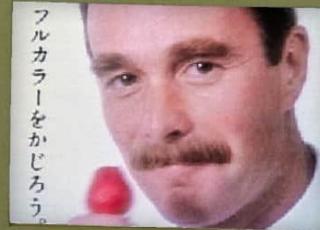
Ektachrome
TRANSPARENCY



Ektachrome
TRANSPARENCY



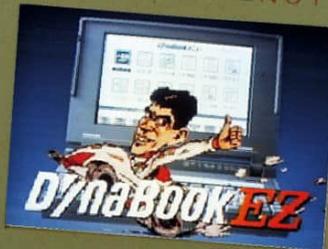
Ektachrome
TRANSPARENCY



Ektachrome
TRANSPARENCY



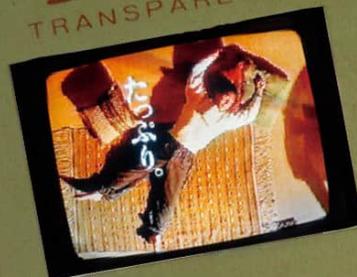
Ektachrome
TRANSPARENCY



Ektachrome
TRANSPARENCY



Ektachrome
TRANSPARENCY



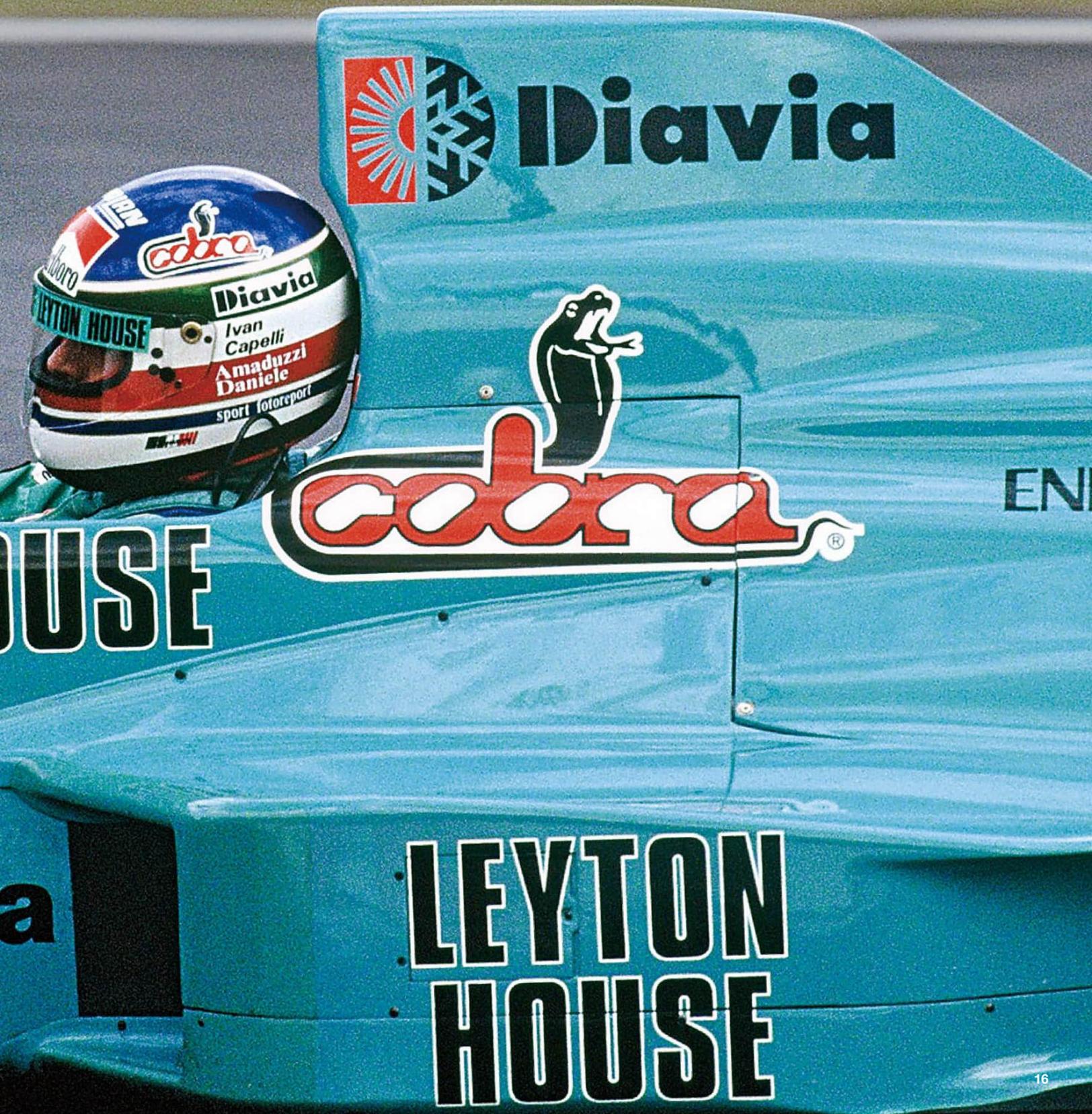
なつかしのF1関連CMにも
迫った (P68)。どれがど
の企業の、なんのCM映像
かわかったあなたは立派な
「最熱狂期」ファン。これ
を見るだけでも、当時のジャ
パンパワーを実感する。

レイトンハウスはなぜ生まれ、なぜ消えたのか

汚された純粋

バブルのはじまりとともに現れ、終わりとともに消えていったレイトンハウス
象徴的なレイトンブルーやそれを活かしたアパレル展開などの事業も相まって
華やかな面ばかりが印象に残るが、その実、彼らには純粋なモータースポーツへの愛があった

Text/Makoto Ogushi Photos/Bernard Asset, Grand Prix Photo, Motorsport Images, Minoru Yasukawa, SAN-EI



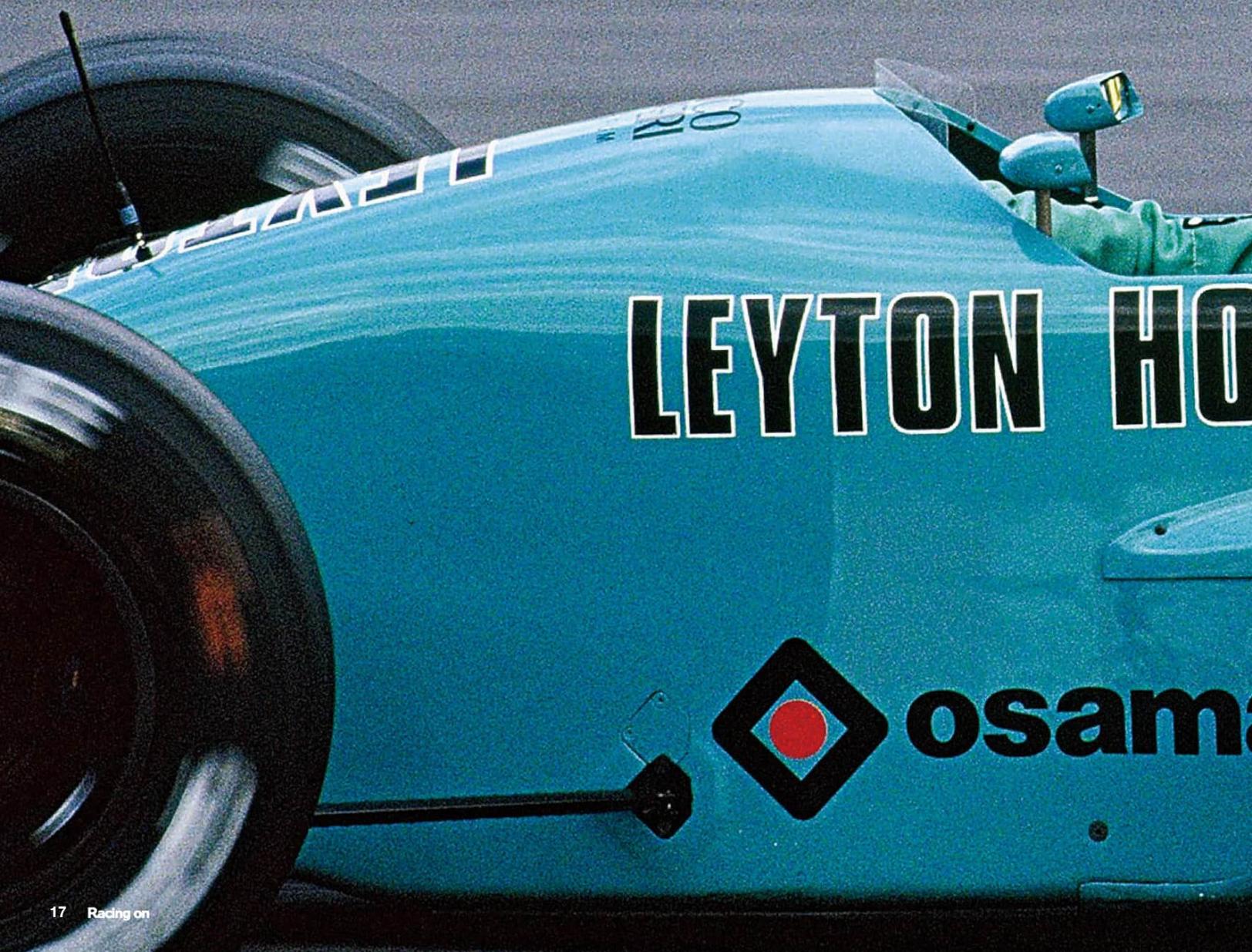


安川実

1952年10月6日生まれ、東京都出身。大学在学中からアメリカを拠点に自動車などの輸出業を営むと86年よりレイトンハウス・レーシングに関与。その後、87年からレイトンハウスF1チームではコミュニケーションマネージャーを務めた。90年いっぱいレイトンハウスF1での職を辞すると91年にはマクラーレンへと移籍。以降、2010年代に至るまでマクラーレンでさまざまな職を歴任した。

「赤城社長はなにかに没頭されると周囲のことが見えなくなるくらい突っ込んでしまう人で、何度も『お前な、男が男に惚れたら、女に比べて何倍金かかると思ってるんだ』と言っている。レイトンハウスがモータースポーツに参入してF1にまで進出したのは、この『男が男に惚れた』という言葉に尽きると思うんです』
と言うのはレイトンハウスチームでコミュニケーションマネージャーを務めた安川実である。
赤城明が率いるレイトンハウス・レーシングと安川が関わりを持ったのは、もともと赤城の右腕として働いていた人物と大学時代からの知人として縁があったからだだった。「1986年に萩原光がレイトンハウスのグループA仕様メルセデス・ベンツ190Eをテストしているとき、火災事故で亡くなりました。このクルマになにか問題がなかったのかどうか、クルマを作

F1 熱狂期 バブリッシュ・ジャパンパワー



ったコスワースに聞けと言われて動いたのが最初の仕事でした」

萩原光（はぎわら・あきら）はレイトンハウス・レーシング設立前の丸晶興産時代、赤城と意気投合してスポンサーシップを獲得した若手選手。レイトンハウスが新たに輸入した190 Eのテストを担当中、事故に遭ったのだった。

当時レイトンハウスがそこまでして事故を重く受け止め原因を究明しようとしていたことには驚く。萩原は赤城が惚れ込んだ選手だったうえ、当時の丸晶興産／レイトンハウスは赤城を筆頭にクルマ好きが集まり、レースに参加する一方、自分たちも自らステアリングを握りレーシングカーを走らせて楽しむマニア集団だっただけに事故も重く受け止められたのだろう。

「フランスまで行き、事故を起こしたクルマはコスワースではなく、別のファクトリーが作った中古マシンだったことがわかりましたが、火災に至った原因は解明できませんでした」

85年シーズン途中から突然第一線に現れたレイトンハウスは、バブル景気まっただなかの日本にあつて金満チームの筆頭として眺められた。しかしその資金力とはかくモータースポーツに対する思いの熱さ、ひたむきさは至極真っ当な方向を向いていたと安川は証言する。

「赤城社長はサーキットに来るとき、お菓子や水や食べ物を持って来たわけではなく、自分自身で両手に持てる限り持ってチームの陣中見舞いをして『みんな、食え！』とやるんです。それくらいレースに関してはアットホームで、みんなの仲間になりたいという意識の強い人でした」

その赤城がF1に関わるようになったきっかけがイワン・カペリだった。

「当初赤城社長は自分の目でF1を見たこともなく、F1に関わろうとも思っていなかったはず。そんなとき、たしかブリヂストンの安川ひろしさんに『いいドライバーがいるから使わないか』とカペリを紹介されたんです」と安川はレイトンハウスとカペリの出会いを振り返る。

86年、カペリはマーチ・エンジニアリングのワークス格として初年度の国際F3000選手権シリーズに参戦。チャンピオン争いを展開していたが、86年以降の活動については可能性を探っている状況だった。

「たまたまヨーロッパに行く用事があったので、86年途中でカペリ本人と、当時国際F3000チームの監督でありカペリのマネージャーでもあったチェーザレ・ガリボルディに会いました。彼らは『将来はF1をやりたいんだけど、なんとか赤城社長にお願いしてくれないか』と言ってきました」

マーチを率いていたロビン・ハードは、中断していたF1参戦を再開させようと準備を進めており、10年来の関係があったガリボルディに国際F3000チームの監督をまかせていた。そこでチャンピオンになろうとしているカペリはマーチF1のドライバー候補筆頭だったが、決め手となる資金を集められず、プロジェクトは立ち往生しているところだった。

ハードがF1チームマネージャーに予定していたイアン・フィリップスは、ヨーロッパのレース界のみならずブリヂストンやマルボロを

1 グループAのメルセデス・ベンツ190Eをはじめ、2 86年のル・マン24時間を走ったトムス86C-L、3 87年日本F3000王者、星野一義のローラT87/50、4 89年にGCラストレースウイナーになった関谷正徳のレイトンハウス89Sなど、国内外のカテゴリーをレイトンハウスは彩った。5 190Eのテストを報じたオートスポーツ誌の記事ではこんなカットも掲載。そのカテゴリー網羅っぷり&パブリーな華やかさが伝わる。





レイトンハウスと契約したカベリは86年、マネージャーのガリボルディ（下写真内右）と来日。全日本F2を3戦戦う。3戦目であるJAF鈴鹿グランプリでは翌年のF1フル参戦を控える中嶋悟を従え、堂々3位に。グリッドでそろいのセーターを着る代表の赤城やスタッフたち。レイトンハウスのアパレルはレースファン以外にも人気を博した（下2枚目）。



破竹の進撃とともにレイトンハウスは急速にF1へと近づいた

通じてたまたま日本のレース界とも関係が深かった。実はすでに別件で赤城とも面識があったこともあって話はトントン拍子で進み、レイトンハウスはカベリのスポンサーとして契約を結ぶことになった。しかし当初F1進出は赤城の念頭になく、あくまでも事故で亡くなった萩原の後任として全日本F2選手権シリーズの後半戦を戦うドライバーとして起用したつもりだった。

「カベリはF1に行きたいからレイトンハウスと接触したというよりも、とにかく空いた時間になにかに乗ってレースができるなら行くという程度の気持ちで来日することになりました」

当時の全日本F2と国際F3000は同レベルの動力性能だったうえ、シャシーは同じ86年式マーチだったこともあって、カベリは高いパフォーマンスを発揮した。7月から10月までの4カ月の計3戦に出場すると、中嶋悟や星野一義と格闘して6位、2位、3位という結果を残す一方、国際F3000選手権ではシリーズチャンピオンの座を獲得した。

この破竹の進撃とともにレイトンハウスは急速にF1へ近づき、来日するたびカベリとともにいた赤城はカベリの人間性に共鳴、親しくなっていた。

「赤城社長がカベリに惹かれたのはその人間性、彼が純粹に勝ちたいという気持ちを持っていたからではないでしょうか。またイタリア人のカベリが家族をとんでも大事にするところも共感したようで、本当に仲良くなって、日本に来ているときには家族ぐるみで食事に行ったりとか、逆に彼の家へ行ってご飯を食べたりするように



(右) 87年、マーチを支援するかたちでカペリとともに勇躍F1へ。モナコでは初めてにしてこの年唯一の入賞(6位)を記録。(下)苦戦しながらも初めてのF1シーズンを駆け抜けた赤城、安川らのチームメンバー。この4年後、この顔ぶれは大きく変わってしまうことに。



もなりました」

またカペリが星野、ジェフ・リースに次ぐ3位に入賞した全日本F2選手権シリーズ最終戦で、レース後にネルソン・ピケがウイリアムズFW11・ホンダのデモ走行をしたことも、別の方向から赤城の背中をF1に向けて後押ししたようだ。まさに日本でF1ブームが爆発する前夜のことである。

「その時自分は赤城社長と鈴鹿にいてピケが走るのを一緒に見て『F1はすごいでしょ、ハンパないでしょ』と話しかけたら、赤城社長は『うるせえバカヤロウ。オレはF1をやるんだよ!』と言いました。日本の大企業のように稟議をとって物事を進めるような会社ではありませんでしたから、赤城社長の鶴のひと声でF1プロジェクトが決まってしまったんです。赤城社長の周辺にいる人たちはまだ早いんじゃないかとか、無理じゃないかとか、慎重な姿勢でした。外人がなにか売り込んでくるのはいいけど、安川も一緒になって煽ったら問題だろうと(会社側から)説教されたことも何度かあります。でもハードもフィリッパスもガリボルデイもカペリも僕も、ただお金目当てにうまいこと言っていたわけではなく、純粋にF1をやりたいだけなんです。そして赤城社長はカペリに惚れ込ん

でいて、F1の実物が走るのを初めて目の前で見てしまったんです」

順調だった滑り出し

こうしてレイトンハウスはF1に進出した。しかしレイトンハウスの資金を得てようやくF1活動再開にこぎつけたマーチが用意できたのは必要最小限の体制であった。レギュレーションでF1チームは2カーエントリーが義務づけられていたが、マーチは活動初年度に限り特例として1台のみのエントリーが認められていた。当時は1・5ルターボ全盛の時代だったがFIAは89年からターボ過給を禁止して3・5ルターボエンジンに統一する予定で、87、88年は暫定期間として1・5ルターボ過給エンジンと3・5ルターボエンジンの混走でレースが開催されていた。

マーチはコスワースがカスタマー供給したNAのV型8気筒DFZエンジンを入手してマシンを用意したが、非力で到底勝ち目はなかった。それでもなんとかF1に食い込み、移行期間中にF1チームとしての体制を整えて89年の本番に向け戦闘力のあるエンジンを獲得しようという目論見であった。

それだけにレイトンハウスにとっては「お買

い得なF1」だったようだ。「バブルだからと
いって、今のようなどんでもない金額を出した
わけではありませんでした。87年に1シーズン
スポンサーというかたちで1台走らせるのに払
ったのはスリーミリオン（ドル）、当時は確か
1ドル＝100円くらいですから3億円ほど。
2年目にはレギュレーションで2台体制にしな
ければなりませんでしたが、5・5ミリオンで
した」と安川は語る。

予算もギリギリ、時間的にもギリギリで迎え
た開幕に87年用マシンは間に合わず、F300
0車両にDFZを組み合わせた暫定版車両を走
らせたあと、ようやく第2戦に871がデビュ
ーした。しかしまともなスペアエンジンもない
状態が続き、マーチF1は結局、走るのが精一
杯の状態のままシーズンを終えてしまった。

ただ、マーチ側は翌年以降に向けて体制の強
化を進めてはいた。8月にエイドリアン・ニュー
ーウエイを獲得したのはその一環だ。ニューウ
エイはそれまでアメリカ系のチームで働いてい
たが、もともとマーチとも縁が深くフィリップ
スと懇意だった。

ニューウエイを招き入れる一方、レイトンハ
ウスは89年シーズンに向けてエンジン探しにも
力を入れ、ホンダ、無限、ヤマハなどと接触し
ている。だがワークスエンジン入手の話は思い
どおりに進まず、88年シーズンに入手できたの
はジャッドがカスタマー供給したV型8気筒3
・5ℓのジャッドCVだった。とはいえCVは
もともとホンダが開発したエンジンをベースに
してジャッドがカスタマー供給したもので、最
後のシーズンを迎えた1・5ℓターボエンジン

「お金目当てではなく純粋にF1をやりたいかっただけ」





華々しいF1進出劇の内部で進むプロジェクトの崩壊

には及ばないにせよ、パフォーマンスはDFZよりはるかに勝っていた。

88年の2台体制については興味深い話がある。というのも、87年にF1進出を果たしたレイトンハウスに当時ロータスにいたアイルトン・セナが接触してきたのだ。

「8月のことですけれども、パドックのモーターホームにいた僕のところへセナが来て『赤城社長を紹介してくれ』と言っんです。『なぜ?』と聞いたら『オマエのチーム、来年は2台体制になるんだろ? 実はおれの友だちが来年乗るクルマを探してるんだ』と。マウリシオ・グーゼルミンのことでした。それでモンツァに赤城社長が来たとき、セナとマウリシオと赤城社長と自分とで会いました。そうしたらマウリシオもすごくいい子だったので、話はすんなりと決まりました」

これもまた赤城の「男に惚れた」結果だっただろう。こうしてレイトンハウスがバックアップするマーチF1チームの体制は着々と整っていった。

ニューウエイの加入には大きな意味があった。ニューウエイは88年型のマシンに思い切ったデザインを盛り込み、F3000の発展版に過ぎなかったマーチF1を最先端のマシンに進化させたからである。空力的にピーキーな特性を示したものの、できあがったマーチ881はNA車で唯一ラップリーダーを記録するなど高いパフォーマンスを発揮し、マーチのF1プロジェクトは89年から始まるNA時代に向けて順調に仕上がっていった。

マーチはさらに強力なエンジンを探し続けて



新加入したニューウェイが作り上げたエアロマシン、881で飛躍した88年。予選3位から2位表彰台を獲得したボルト・ガルリタイアに終わった鈴鹿でもNAマシンながら最強ホンダV6ターボを積むマクラーレン・ホンダと伍する速さを披露。(下)袴姿でスポンサーイベントに臨むカベリと新加入グージェルミン。



てしまった。
狂い出した歯車
 チームの買収に関してはレイトンハウスが依頼した日本のコンサルティング会社が介入して進められた。
 「カベリが走る場所を確保するためだけであれば、コンストラクターまでは必要ありません。でも不正が許せないから自分たちでやろうということなので全体の買収に踏み切った、というのが赤城さんの本意だったと思います」

いた。その過程で安川はイルモアと接触した。

「ホンダも無限も門前払いで、一時はヤマハさんとも話をしましたが前は進まずにいたら、イアン（・フィリップス）が『イルモアっていうのがあるぞ。もともとはロジャー・ペンスキーが金を出しているところで、間違いないから1回見てみる』と話を持ってきたんです。当時のイルモアはF1では実績がまったくありませんでしたから、周囲から『大丈夫かよ』とはいろいろ言われたんですけど、赤城社長からはとにかく行って見てこいと言われて、見に行ったらチリひとつないロレックススクオリティの工場だったので赤城社長に報告したところ『わかった。イルモアとやろう！』というノリで話が決まりました」

レイトンハウスとF1の関わりはどんどん深まり、89年6月にはマーチの株式を全面的に取得し、スポンサーの立場を脱してチーム全体を買収してチームオーナーとなるに至った。外か

ら見れば華々しいF1進出劇であったが、しかし実はその内部でプロジェクトの崩壊が始まってもいた。

「88年のクルマはある意味大成功でした。ところが88年の暮れ、その凶面をロビン（・ハード）が、赤城社長に無断でリジエに売ろうとしていることがバレたんです。赤城社長からすれば共同事業みたいに思ってたのを、俺に何も言わないで勝手に売ってどういことなんだよという話になって、じゃあもうチームごと買い取ってしまおう、それでロビンには退いてもらおうということになったんです」

ハードの所業がバレたのは、マーチの組織に食い込んでいたガリボルデイが気づいたからだったようだ。彼は非常に正義感が強い人間で、赤城社長に対する裏切りだと怒っていたと安川は証言する。ところがその正義感を持ってマーチF1プロジェクトに関わってきたガリボルデイはその直後の89年1月、交通事故で亡くなっ

情熱で邁進した赤城（下）と赤城の決断をかたちにしていった安川（下2枚目）。このふたりの牽引役によりレイトンハウスはF1チームであり続けた。が、しかし——（右）マーチとの縁でチームに加入したニューウェイ。彼の生み出す“諸刃の剣”が躍進の契機に。





イギリスのピスターという町に
ファクトリーを構えていたレイ
トンハウス。レンガ造りの建物
のトビラや軽トラまでレイト
ンブルーに染められていた。

こうしてマーチはレイトンハウスと名前を変え、89年シーズンを戦うことになったが、もとのトップだったハードが去り、ガリボルディが亡くなったうえ、レースの門外漢であるコンサル会社が組織を管理し始めたため、状況が大きく変わり始める。もともとレイトンハウスはレースが好きだった赤城のモチベーションを原動力に拡大してきた組織だったが、コンサル会社はそこで動く資金を基盤に物事を眺めるプロフェッショナルであり、そこに齟齬が生じるのも当然の流れだった。

「あるとき、ニューウェイがこぼしていました。コンサル会社がレイトンハウスに入ってきて、9時〜5時でF1チームのマネジメントをし始めたが『こんなのありえない話だ』と。赤城社長からすれば、コンサルがそう言うんだから言うとおりにしようという感じだったんですが、おかげで話がおかしくなっていました」

88年に成功を収めたニューウェイはジャッドに特注してVバンク角を76度に狭めたEVエンジンを手に入れ、881の発展型「CG891」を開発した。しかしCG891はあまりにも極端な空力性能追求を行なった結果、非常にピーキーな特性を示し、レイトンハウスは前年から一転して大苦戦に陥る。

「エイドリアン（・ニューウェイ）のデザインは尖りすぎていました。88年はロビンがいたか

路面がフラットなポルリカールで快走を見せた“尖りすぎた”ニューウェイ車。(上) 89年、グーゼルミンはスタート直後の大クラッシュ後、再スタートを切り最速ラップを記録。(下) 90年は一時1-2を形成。特にカベリは終盤まで首位を快走。優勝は叶わぬも億千金の2位を手にする。しかしこのとき、すでにニューウェイはおらず、チームは崩壊への道を進んでいた。



ら極端なところを抑えてもいたんですが、89年はうるさい人間がいなくなつてエイドリアンのやりたい放題になってしまいました。現在のエイドリアンならともかく、当時の彼は加減ができません。エンジンカバーだけでも何パターン作ったかわかりませんが、たとえばロン・デニスやフランク・ウイリアムズだったらそんな金は使わせなかったと思うんです。でもレイトンハウスでは赤城社長をはじめ誰も何も言いません

「チームを買収したのはいいけれど、コンサル会社が介入してきたことで、僕もイアン（・フリップス）も自分の居場所がなくなつてきたような気分になっていました。コンサル会社は数字だけを見て『エイドリアンは金を使い過ぎ

んでした。そういう意味ではエイドリアンの才能を育てたのは赤城社長だと、僕は本当にそう思っています」

問題は日本ではバブル景気の崩壊が始まり、特に不動産業を基盤としていたレイトンハウスの資金繰りが悪化してきたことだった。また、軸を失ったチームの体制も揺らぎ始めていた。安川は89年の段階で早くも危機感をおぼえていたという。

「チームを買収したのはいいけれど、コンサル会社が介入してきたことで、僕もイアン（・フリップス）も自分の居場所がなくなつてきたような気分になっていました。コンサル会社は数字だけを見て『エイドリアンは金を使い過ぎ





ラストレースといえる91年最終戦のオーストラリア。P21掲載の写真とは顔ぶれが一変。赤城も安川ももういない。グーゼルミンにシートを譲ったカベリが最後を見届けた。

ロビン・ハードを排除したこと、それが運命の分かれ道だった

だ、コイツを置いておくとまずい」と赤城社長に言って、90年半ばには解雇してしまいました。結局、(チーム買収のときに) マネジメントができるハードを排除したのは、ある意味失敗だったんでしよう。あそこが運命の分かれ道だったかもしれません」

開発の中心にいたニューウエイが解雇され、シーズン終わりにはフィリップスがチームを離れてジョーダンへ移籍した。ニューウエイと入れ替わりでクリス・マーフィーが加入、91年にはイルモアエンジンが本格的に導入されてグスタフ・ブルナーも開発チームに加わるが、チームはどんどんほころんでいった。91年シーズン、チームのチーフ・エグゼクティブには「X」という日本人の人物が就任しているが、レースとはまったく無関係のコンサル会社の関係者に過ぎず、レイトンハウスの崩壊は加速した。

興味深いことに91年初頭にレイトンハウスはスズキと接触、F1エンジン供給の話を進めているが、結局まとまることはなかった。そして91年9月、富士銀行赤坂支店の不正融資事件により赤城が逮捕され服役すると、チームの資金繰りが急激に悪化、崩壊状態となった。

シーズン終盤2戦はもともとマーチ・レイトンハウスF1の基幹的な人物だったカベリに替え、スポンサーマネーを持ち込んだカール・ベンドリンガーをドライバーに起用してマシンを走らせざるを得ず、チームは翌年、ブルナーを含むコンソーシアムに売却されてマーチと名前を戻した。こうしてレース界におけるパブル景気の象徴だったレイトンハウスの名前は、レース界から消えてしまったのだった。

R

——最初にレイトンハウス・マーチとコンタクトをとった経緯を覚えていますか？ あなたの友人であるアイルトン・セナがきっかけとか？

マウリシオ・グージェルミン（以下MG）…それもあるけど、実はホンダを通じて紹介してもらったんだ。1987年に（国際F3000で）ラルト・ホンダをドライブしていたからね。

——88年からレイトンハウス・マーチへ加入。契約交渉はスムーズにいったものでしたか？

MG…驚くほど非常にスムーズに進んだよ。チ

ームは2台体制に移行することをすでに決めていて、そこに乗せる手頃なドライバーを探していたんだ。

——赤城明さんと最初に会ったときのことを覚えていますか？ どんな印象をもちましたか？

MG…初めて会ったのは、たしか87年の終わりのことだったね。モータースポーツに情熱を傾ける、とても寛大で紳士という印象。そしてごく謙虚な男性でもあったね。

——赤城さんからあなたのレースに対してなに

か要望や希望を言われませんでしたか？

MG…最初はスポンサー、後にチームオーナーとなった彼の野心や期待はいつも感じていたし、それはとにかく、成功すること、なんだとわかっていった。でもレースのことで細かく指示されたり要求されたりしたことはなかったよ。もちろんリソースには限界があるので、いきなり上位争いはできっこない。赤城さんはそこもよくわかってくれていたと思う。

——レイトンハウス・マーチはどんな雰囲気ของทีมでしたか？

MG…最初の数年間は本当に素晴らしいムードで、同じ目標と才能をもった素晴らしい人々の集まりだと感じていたよ。自分もできるだけ早くその一員として役立とうと奮闘していた。でもしばらくすると、なかなか結果が出なかった

インタビュー

マウリシオ・グージェルミン

「同じ目標と才能をもつ人々の集まり それがあの頃のレイトンハウスさ」

レイトンハウスF1チームの短い活動期間を思い返すとき
イワン・カペリの隣にはいつもこの大柄なブラジリアンがいた
今回、F1デビューから4シーズンにわたって在籍し、チームの
よい時も沈みつつある時を見つめてきた彼に、その内情や心境を
30余年ぶりに回想してもらったことができた

Text/Racing on Photos/Mauricio Gugelmin, Motorsport Images
Special Thanks/Minoru Yasukawa



極彩色のヘルメットと爽快なレイトンブルーの組み合わせは“F1最熱狂期”ファンには定番の見慣れた光景。実際には180cm・80kgの大柄な体型に細身のモノコックは窮屈すぎた様子。



“F1最熱狂期”
バブリッシュ・ジャパンパワー

1963年4月20日、ブラジル生まれ。80年に国内カートチャンピオンとなり81年4輪レースデビュー。85年英国F3チャンピオンに（マカオGPも制覇）。国際F3000を経て、88年にマーチ（90年からレイトンハウス）からF1デビュー。91年まで在籍し最高位は3位。92年はジョーダンへ移籍、93年からはCARTへ。2001年限りで引退した。



マーチへの加入はF3000をホンダエンジンで戦っていたことのほかにも郷アイルトン・セナの助言が影響していたと明かされている。セナは英国F3時代に同居もしていた先輩であり親友。

からなのか、責任を押し付けるメンタリティーが徐々に漂うようになり、同時に「優れたリーダーシップの欠如」が明らかになっていったという感じだね。

——あなたのF1デビューマシンであるマーチ881はどんなマシンでしたか？

MG…あれが僕にとって初めて、唯一ドライブしたF1マシンだから比較はできないけど、881が素晴らしいマシンということはわかっていました。おそらく空力なんかは時代を先取りしていたんだろうね。ただ少なくとも最初のうちは非常に信頼性が低くてトラブルだらけで、ジャッドエンジンも他チームのマシンに比べるとパワーが劣っていたね。

——881であなたはキャリアアベストな戦績

(89年ブラジルGPでの3位)を残していますが、あなたにとってベストワンなF1マシンも881だったのでしょうか？ CG891(89年)、チームメイトが活躍したCG901(90年)、CG911(91年)といったその後のマシンの方が進化を重ねていたと思いますが。

MG…結局トータルではやはり881が最高のマシンだったと思うね。その後のマシンは設計上の欠陥だけでなく信頼性不足…はチームの品質管理体制にも問題があったのかもしれないけど、空力、具体的には風洞を使った開発の面でも遅れをとっていたんだろうね。一貫性に欠けていた印象があるよ。

——エイドリアン・ニューウェイ作のマシンとクリス・マーフィー作のマシン。どちらも空力優先で細身のモノコックに見え、大柄なあなたは苦労したのでは？ 影響はありましたか？

MG…当時のマシンを見ると今ほど他チームのマシンと似通っておらず、デザイナーには多くの自由度があったということを裏づけていると思う。彼らはそれを謳歌して、空力でベストだと思ふラインで設計するから、確かに僕には快適と言えないコクピットのマシンもあった。ドライバーが常に100%で操縦するには、ある程度の快適レベルが必要なんだと気づかされたよ。パドルシフトもパワステもない時代、一部のサーキットでは本当にへビーな経験だった。

——チームメイトだったイワン・カペリを友人として、先輩として、またトラック上ではライバルとして、どう評価していましたか？

MG…イワンは当時から、またこれからもずっと最高のチームメイトであり友人であり続ける

状況が厳しくなってきたというのは感じていた 避けられたかもしれないのに、本当に残念だった



(左) 思い出の一戦に挙げた89年開幕戦ブラジルGP。F1キャリア唯一の表彰台だ。(上) ゲージェルミンのレースで有名なのが89年フランスGPスタート時の派手な横転事故。本人はその瞬間、スローに感じたと言っている。



1963年5月24日、イタリア出身。伊F3を経て国際F3000参戦中の85年にティレルでF1デビュー。87～91年途中までマーチ&レイトンハウスに在籍、92年にフェラーリ、93年はジョーダンで戦った。現在はF1のTV解説者。

VOICE

イワン・カペリ

「それもこれもみんな赤城さんがいたからだった」

Text/Racing on

「レイトンハウスで過ごした日々は、すべてエキサイティングでユニークだった。特にミスター・アカギの熱狂的なレース愛は鮮明に覚えている。赤城さんとマネージャーだったチェザーレ・ガリボルディ。彼らがいなければ、僕のレース人生はなかった。86年の秋だったかな、日本のF2レースにスポット参戦する話が出て、冗談めかして賞金の40%をほしって提案したらすぐ赤城さんが快諾して交渉成立。ほんの10分ほどの立ち話だったよ(笑)。契約書もなし、口約束さ。それで鈴鹿で僕はポールポジション、レースも2位だった。あれはチームの初表彰台だったらしく赤城さんは大喜びだね。渡された封筒は明らかに40%ぶんよりも厚いものだったよ。しかも帰国の飛行機はビジネスクラスに買い替えてくれた。赤城さんは最初からそういう人だったんだ。F1に行きたい、F1で走らせてほしいとお願いした時もそう。ただひとこと『本当にF1ドライバーとしての準備ができてるんだな?』とだけ訊かれて僕が『イエス』と答えて、最後はお互い握手。それで交渉成立さ。

88年のニューウェイのマシンは最初のテストの2周目からすごいクルマだと確信できたよ。もちろん90年のフランスGPもよく覚えている。それもこれもみんな、赤城さんがいたからだったと思う」

だろうね。確かに僕たちはお互いに同じマシンを操縦するライバルでありレースをする間柄だったけど、憎しみ合うようなバトルは一度だつてなかったと言えるよ。

——マーチをレイトンハウスが買収したことは、あなたにとつて喜ばしいことでしたか?

MG…そうだね。少なくとも僕たちはみんな、とても興奮していたよ。

——91年春から水面下でスズキとチームが接触し、翌年からのエンジン供給についてプロジェクトが進んでいたことを知っていましたか?

MG…ああ、知っていたよ。僕たちは常にいいパートナーを引き付けようと努めていたし、あの頃ホンダはF1で最強のエンジンサプライヤーだったから、同じく2輪で活躍するスズキと組めるなら……って、僕だけじゃなくチームの誰もが期待していたと思う。

——91年いっぱいレイトンハウスチームが消滅してしまうと決まったときは覚えてい

ますか? どんな思いでしたか?

MG…もうシーズンの半ばまでの間に、急速に状況が厳しくなってきたというのは感じていた。赤城さんが失脚したらいいこともね。しっかりと経営と優れた事業計画さえあれば避けられたかもしれないのに、本当に残念だったね。

——そうして92年はジョーダンへ移籍。若い2年目の新興チームでしたが、レイトンハウスと比べてチームの雰囲気や技術レベルはどう違い、どちらをあなたは好みましたか?

MG…1年目のジョーダンは快調で、2年目も(ヤマハの)ワークスエンジンを獲得するなど順調そうだった。なのに実際のところ、92年のジョーダンは最悪だった。マシンは重量オーバーでエンジンはパワーが足りず、冷却系にも問題があった。(代表の)エディ(ジョーダン)は誤った選択をしてしまったんだ。あまりにおかしな場所と、おかしなタイミングだね。

——あなたのキャリアにおいて、レイトンハウ

スで過ごした時間はどんな意味を持つものだったか? あなたをF1へと導いてくれた赤城さんには今でも感謝をしていますか?

MG…もちろん僕にとつてF1の第一歩だったから、それは大きな意味があったよ。赤城さんは僕のレースキャリアに大きな役割を果たしてくれたし、すごく寛大な方で貴重な出会いだった。彼があんなに早く亡くなってしまったのは本当に残念なことだと思っている。また当時から個人的にも、仕事の面でも常に非の打ちどころがない安川(笑)さんにも大きく感謝している。彼は今でもずっと、素晴らしい友人なんだ。——レイトンハウス時代のレースで思い出に残っている一戦を教えてください。

MG…やっぱり89年のブラジルGPかな。2年目の初戦で地元レースだったし、881は前年車だったけど信頼性は高くなっていて、何よりあの日のジャッドは油温が高くなってもそのままフィニッシュまで持ちこたえてくれた! [R]

1990年代初頭、日本のスズキもV12エンジンを開発し、これを当時のレイトンハウスF1チームに供給する構想があった。

1957年に当時の鈴木自動車工業に技術者として入社し、市販の2輪車だけでなく競技車両などの開発にも携わった横内悦夫氏は1991年1月頃、会社の上層部から「F1エンジンを開発してくれないか」と指示される。

これに先立ちFIAの要人について話題が上った際、鈴木修会長（当時）は「将来F1をやるような時のために、その話は繋いでおいたほうがよい」という主旨の発言をした。これを知った横内氏は「以前から鈴木会長は『将来F1をやりたい』と考えていた」と理解したようだ。

ほどなく横内氏は知人を介してレイトンハウスの関係者を紹介され、「英国のファクトリーを見学してもかまわない」という話に発展する。

当時のレイトンハウスは日本人の赤城明がチーム代表を務めており、この年よりジャッドに代えてイルモアが開発したV10エンジンを搭載していた。イルモアはシボレーのCARTRU用V8エンジンを開発したレーシングエンジンマニユファクチャラー。これがシリーズを席巻したことで、レース界で一躍注目を集めていた。ちなみにシボレーはゼネラルモーターズ（GM）の一ブランドで、当時はスズキにもGMの資本が入っており、それもスズキとレイトンハウスを繋ぐきっかけになったようだ。

91年の1月中旬にレイトンハウスのファクトリーを訪れた横内氏は、その印象を次のように綴っている。「初めて見るF1コンストラクターの工場だった。マシン2台とギヤボックスな

F1最熱狂期 ハブリッシュ・ジャパンパワー



かつてレイトンハウスにスズキがF1エンジンを供給する構想があった
2輪WGPで活躍するスズキはレイトンハウスへの技術支援を行ないながら
91年には3.5ℓV12エンジンを実際に設計、試作までしたが研究のままで開発は終了
もし当時のレイトンハウスF1マシンにスズキF1エンジンが搭載されていたら……
ここでは関係者が記した回想録を元に彼らの“もしも”を夢想してみた

Text/Tatsuya Otani (Little Wing)
Illustration /eat rabbit Photos /SAN-EI

とともにF1に進出していたら!?

どの整備場、1/2サイズの風洞実験室、整然としたパーツ置き場など、ゆったりとしてとてもきれいだ。風洞の試運転をしてみらったが、特に風損抵抗（ドラッグ）の低減に力を入れているようだった。私たちと彼ら（レイトンハウス）には何の契約も約束ともなく、単に彼らの好意を受けての工場訪問だった。そしてこれにとどまらずレイトンハウス関係者は翌朝、「ポールリカルドでの合同テストへ行こう」と横内氏らを誘ったという。イギリスからフランスまでプライベートジェットをチャーターしたと聞いて横内氏は「タクシー代わりにプライベートジェットを使うのがF1の世界か。なんとぜいたくな……」と感じたそうだ。

ポールリカルドで横内氏は「私は見る場所を次々と変えた。主に突っ込み、コーナーリング、そこからのスムーズな立ち上がりの良し悪しがラップタイムの決め手のように思える。これは二輪とまったく共通している」との印象を抱く。「エンジン特性、ブレーキ、サスペンション、タイヤの考え方は二輪と同じだ。私には、F1は二輪と別世界のものかとの先入観があったが、そんなことはない。マシンの考え方は両者共通している。タイヤが4本か2本かの違いだけだ」
これらはいずれも横内氏の手記（『紺碧の天空を仰いで』）から引用したのだが、興味深いのは、氏がエンジン技術者の視点だけでなく「レーシングカー全体の性能を上げるにはどうしたらいいか」という観点でF1テストを見学していた点にある。これは2輪レーサーを開発していたエンジニアならではの視点だろう。

史実のうえでもスズキとレイトンハウスの関

LEYTON HOUSE CG911B SUZUKI !?

レイトンハウスCG911B・スズキの想像イラスト。当時のスズキWGPチームにならないマシンの一部にラッキーストライクのロゴを入れてみた。

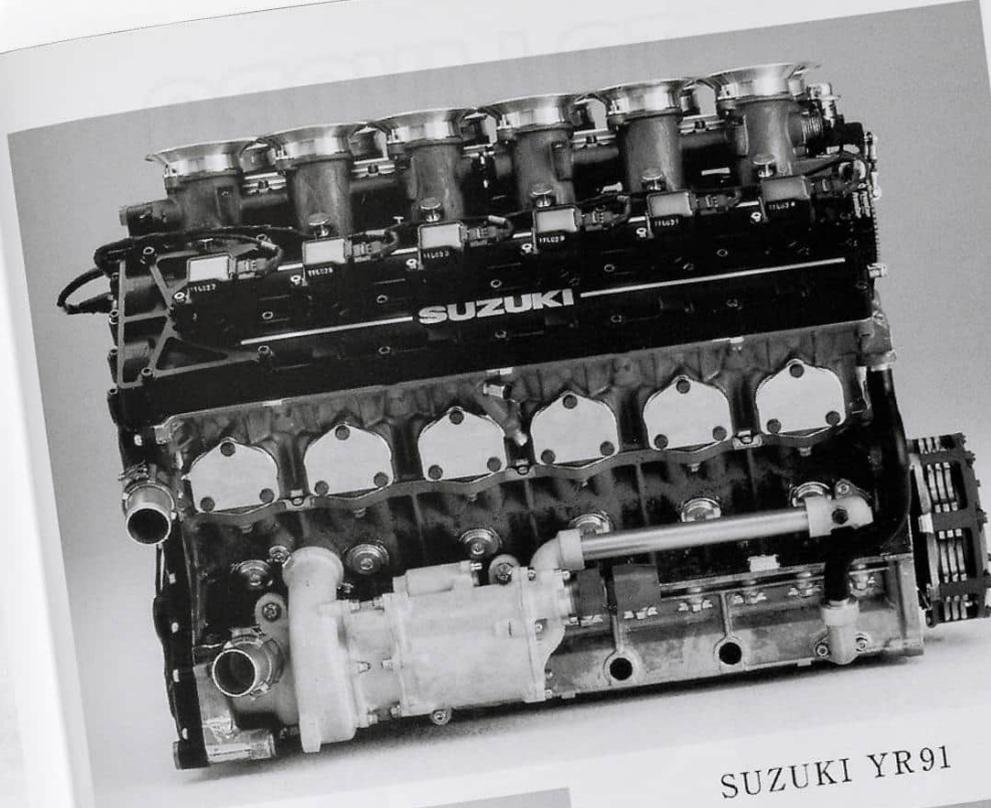
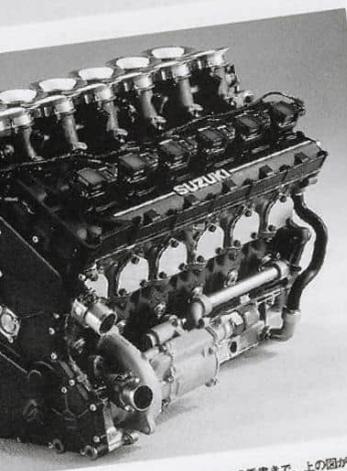
係には続きがある。91年5月には「日本人のチーム代表、チーム社長のマイク・スミス、チームエンジニアのグスタフ・ブルナーら数人」が来日し、スズキに3つの依頼事項を託した。それはサスペンション、ラジエター、ギャボックスをスズキの技術で作ってほしいというもの。つまりレイトンハウス側もスズキに車体開発方面でのサポートを期待していたのだ。

詳細は省くが、スズキは彼らの依頼に応じ、協力関係にあるカヤバ工業（現在のカヤバ）に試作ダンパーの開発・制作を要請。急造された試作品を試したドライバールのマウリシオ・ゲージェルミンからは「ソフト感が出て乗りやすくなった」とのフィードバックが返ってきた。

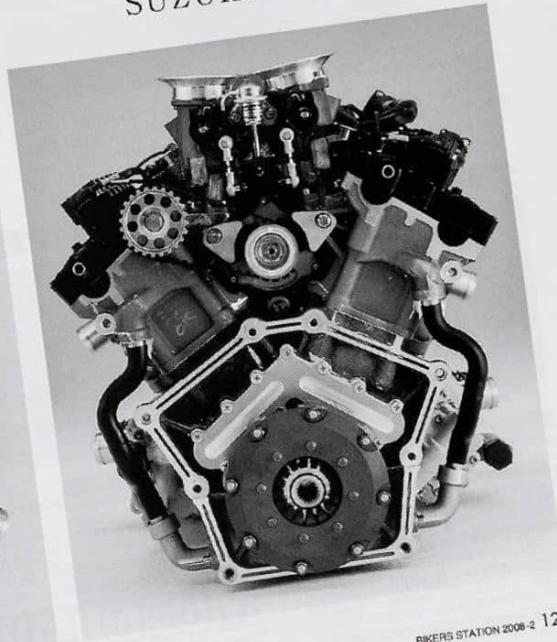
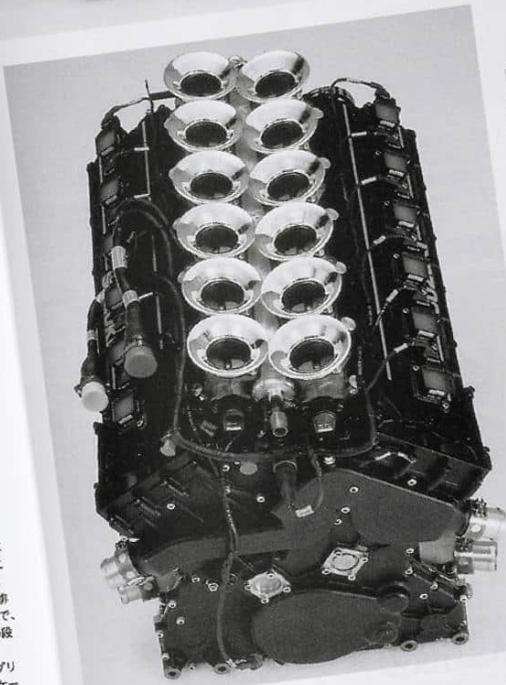
これとは別にスズキ社内ではF1エンジンの開発を開始。当初は自然吸気3・5ℓV12を、続いて自然吸気3・0ℓV10を試作するのだが、日本ではバブル経済が崩壊し、横内氏は95年に開発計画の中止を提言する。一方のレイトンハ



もしもスズキがレイトンハウス



SUZUKI YR91



BIKERS STATION 2008-2 127

左の図は横内さんの手で、上の図がこのページの大きな写真に対応（乾式多岐のクラッチが左側：車体搭載時は後方となる位置に見える）し、下の図はエンジンを組み立てた小さい写真と同じ方向だ。
 なお、YR95のボア×ストロークは90×47.1mm（排気量：2996.4cc）と3台中最もショートストロークで、重量も130kgと非常に軽かったが、プロトタイプの段階までしか進まなかったもので出力は不明である。すべてのエンジンはDOHC4バルブ（コイルスプリング式）で、この時代には今日のようにクランクケース内の強制潤滑は行われていなかったことだ。

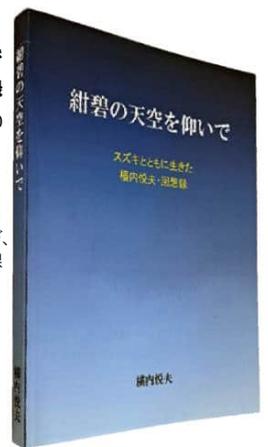


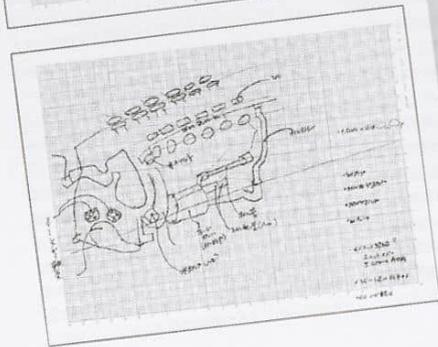
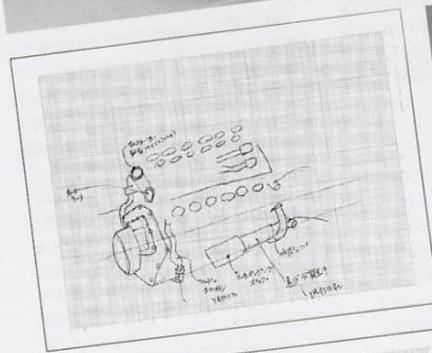
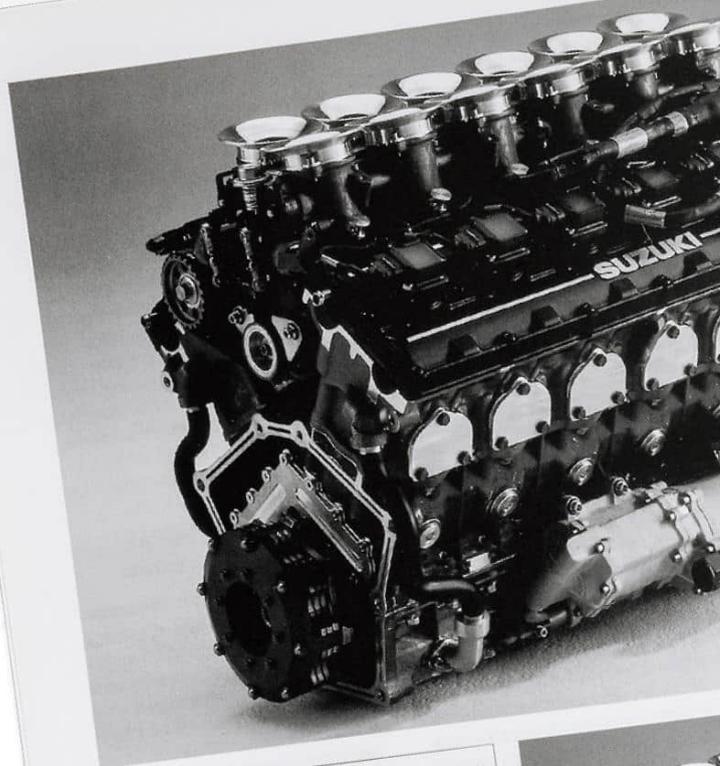
横内悦夫

1934年、宮崎県出身。57年鈴木自動車入社。74年にレース部門の責任者に就任。GSシリーズではヨシムラとともに78年第1回鈴鹿8時間耐久をGS1000で制覇。その後もRG-Γ（ガンマ）、GSX-R、カタナなどの開発に携わる。取締役退任後Rプロジェクト長として新技術開発の責任者に就任、F1エンジンを含む新規事業研究に携わった。96年スズキを退社。2021年没。享年87。

紺碧の天空を仰いで スズキとともに生きた横内悦夫・回想録

2015年発行 / 240ページ / 2640円（税込・送料別）
 発行：デザインエッグ社
 Amazon、楽天ブックスで発売中。
 横内氏が書き綴った回想録であり自伝。F1エンジンの写真は未掲載だが、スズキF1エンジン開発の経緯や赤裸々な関連ストーリーは興味深い。





スズキが1991年に開発を始めた初代F1用パワーユニット、バンク角V型の12気筒で、バンク角：85×51.3mm、排気量13000rpmを発揮したが、中満ありとして、82×55.2mm度のVR93を引き続き開発。決定的な737ps/13000rpmからの3000ccレギュレーション10気筒、VR95のプロトタイプでF1エンジンの開発。

126 BIKERS STATION 2008-2

ウスも銀行不正融資事件に関わったとして赤城氏が逮捕されると資金難に陥り、首脳陣も次々と去ってマーチへの改名を余儀なくされた。こうしてF1での「レイトンハウス・スズキ」は幻として終わったのである。

でもしもスズキのF1への関与があと2年、いや、せめて1年だけでも早かったら何が起きていたのだろうか？ここからは筆者による妄想全開フィクションをお送りする。

横内氏の手記からも、レイトンハウスは空力開発には熱心だったがシャシー開発の技術力は決して高くなかったことが窺える。空力関連の技術者たちが優勢で、彼らが成果を急ぐあまりシャシー開発がないがしろにされていたのだ。たとえばラジエター開口部の面積がギリギリを

追求しすぎてオーバーヒートを引き起こしていた。そこへカヤバの試作ダンパーを装着したところ姿勢が安定し空力特性と操縦性が向上、高いダウンフォースレベルが維持されて、これがラップタイムの短縮に結びついたとしたら――。

※ ※ ※

もしもこれが、90年のうちに起きていたら？

エイドリアン・ニューウエイは得意とするエアロダイナミクスの領域でスズキとの提携が大きな後押しとなることに気づき関係強化を提案、ほどなくスズキ製ギヤボックスも届いて信頼性が改善されるとマシントラブルが減り成績も安定、懸案だったラジエター開口部問題にも真摯に向き合いエンジンパワーをフルに引き出せるようになった結果パフォーマンスはさらに向上、

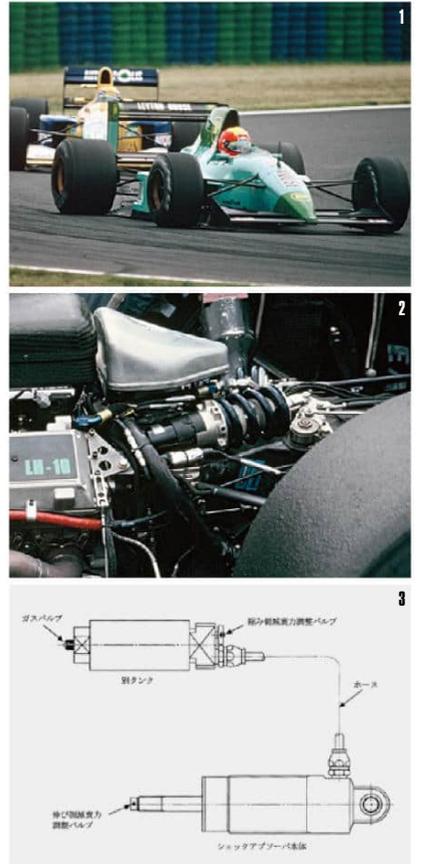
2輪技術を基礎に製作されたV12は すぐに700馬力を越え 短期間でV10までも完成させた

スズキ試作F1エンジン諸元

	スズキYR91	スズキYR93	スズキYR95
エンジン形式	V型60度4バルブ12気筒	V型70度4バルブ12気筒	V型72度4バルブ10気筒
ボア×ストローク	85×51.3mm	82×55.2mm	—×—mm
排気量	3493.2cc	3498.1cc	3000cc
圧縮比	12.0:1	—	—
最高出力	730ps/13000rpm	737ps/13000rpm	—ps/—rpm
エンジン重量	142kg	140kg	—kg

ライバルメーカーのエンジン諸元

諸元	ホンダRA121E(1991)	ホンダRA101E(1991)	ヤマハOX99(1991)	イルモアLH10(1991)
エンジン形式	V型60度4バルブ12気筒	V型72度4バルブ10気筒	V型70度5バルブ12気筒	V型72度4バルブ10気筒
ボア×ストローク	88.0×47.9mm	91×53.7mm	—×—mm	—×—mm
排気量	3497cc	3493cc	3498cc	3498cc
圧縮比	12.15:1	—:—	—:—	—:—
最高出力	735ps以上/13500rpm	—ps/11200rpmrpm	700ps/—rpm	—ps/—rpm
エンジン重量	154kg	160kg	140kg	125kg



1 スズキの技術サポートの一環として実現したKYB（カヤバ）のF1用ダンパーの開発。レイトンハウスCG911への装着は、フランスGPからとなった。一定程度の高評価は得られた模様。2 銘柄は不明だがフランスGPのCG911に装着されたリヤサスペンションユニット。3 KYBのリザーバータンク付F1サスペンション開発は1976-77年の日本GPよりスタートしていた（このタイプがレイトンハウスに装着されたダンパーとは限らない）。出典：グランプリ出版社・刊『自動車のサスペンション—構造・理論・評価』P149より転載。

もしもニューウエイが離脱せず、スズキV12を搭載したCG921が参戦していたら、どんなレースが見られたら

空力技術陣はエアロ至上主義でなくなり「車両全体のパッケージングが重要」という思想に至る——という寸法だ（もちろん推論）。

現実でのニューウエイは成績不振の責任を問われて90年途中に解雇されるのだが、これなら結果は違っていたかもしれない。チームはニューウエイの能力を再評価し、スズキとの協力を条件に続投させたのではないかとすると91年からのウイリアムズ躍進も幻に!。

一方で91年の実戦投入を目指してスズキが開発した初のF1エンジン「YR91」は12気筒ながら小型軽量がウリで、当時のホンダと同等の730psを発生しながらホンダより軽い重量142kgを掲げていた。そしてこれをニューウエイ作のCG921に搭載していたら——。

カペリは何度も入賞してドライバーズランキング8位、コンストラクターズ6位というチーム設立以来のベストリザルトだ（という夢想）。

そんな折、F1ファンから「スーパーポーターカーを作ってほしい」との要望が殺到。スズキはF1由来のV12をミッドシップに搭載する「スズキGSX・F1」を発売。限定生産ながら発表翌日には完売する爆発的な人気を誇った（しつこいようだがフィクションである）。

——とまあ究極の「たられば」話は尽きないが、スズキは試作エンジンの実機まで製作していたわけで単なる荒唐無稽なおとぎ話とも言い切れない。参戦が実現していたらレイトンハウスとニッポンのF1界の歴史が少なからず変わっていた。それだけは間違いないだろう。

R

92年カナダGPでのマーチCG911B。ノーズに「SUZUKI」のロゴが入っているのに注意。現地インポーターによるスポットのスポンサーだったが、偶然だったのか真相は果たして



1989年仕様のカラーリングである撮影
個体。89年、881が2台揃って出走した
のは開幕2戦のみで、その2戦目である
サンマリノでBPロゴが初めて入った。



Machine Gallery

LEYTON HOUSE March 881

"F1最熱狂期"
バブリッシュ・ジャパンパワー



進撃のレイトンブルー

1987年にマーチの復帰を支援しF1へと進出したレイトンハウス
そんな彼らは“ブレ”とも言える初年度を過ごしつ翌年の躍進を画策
結果、ほぼ当時F1では無名だったのちの名デザイナーを獲得し
その天才の知見が生んだ佳作がレイトン躍進のきっかけとなった

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



エイドリアン・ニューウェイ。レッドブルなど数多くのチャンピオンマシンを生み出してきたマシンデザイナーだ。彼は“空力の鬼才”と呼ばれ、空気を味方につけパフォーマンスを発揮するマシンのデザインに長けた人物である。そんなニューウェイが初めて手がけたF1がこのマーチ881だ。

ニューウェイはアメリカのインディカーなどで実績を挙げ、レイトンハウスが支援したマーチとも縁が深くチームへと加入した。そうして生まれたマーチ881のデザイ

ンはライバル車とは一線を画すものだった。コックピット前方に向かって絞られたモノコックと極端に細いノーズ、後端に向かって側面が絞られる複雑な形状で低いサイドポインターなどすべてがエアロダイナミクスを意識したデザインとなっていた。

マーチ881が投入された1988年はターボエンジン最終年であり、馬力で劣るNAのジャッドエンジンを搭載する881もそれと混走という状態だったが、同年に16戦15勝という強さを発揮したホンダターボを積

むマクラーレンと時に互角の速さを披露。第13戦ポルトガルGPでは実力でマクラーレンをパスし、イワン・カペリが2位表彰台に登壇。第15戦日本GPでは一瞬、カペリがマクラーレンをかわしてラップリーダーを記録するほどだった。その後、881はNA時代幕開けの89年の序盤を戦い、マウリシオ・グージェルミンが開幕戦ブラジルGPで3位表彰台を獲得するなどの結果を残して次作に引導を渡した。だが、この881を頂点にチームの凋落は始まっていく。 R





1内部のフットスペースがわずかに25cmしかなかったとされる極細ノーズや2特徴的な形状のリヤディフューザー、3極低のサイドポンツーンなどすべてが革新的デザインだった881。ちなみにサイドポンツーンは89年になると冷却系の改良により撮影個体よりも少し大型化されている。

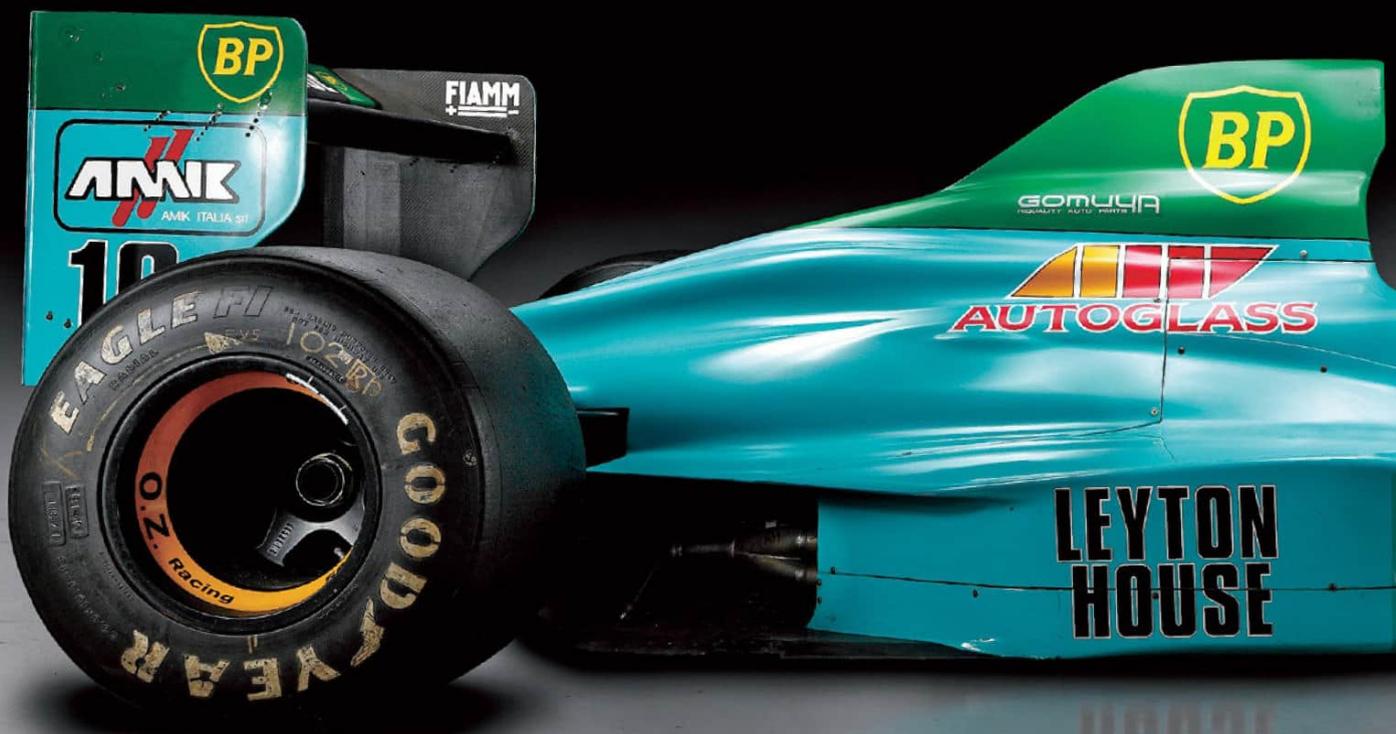
2

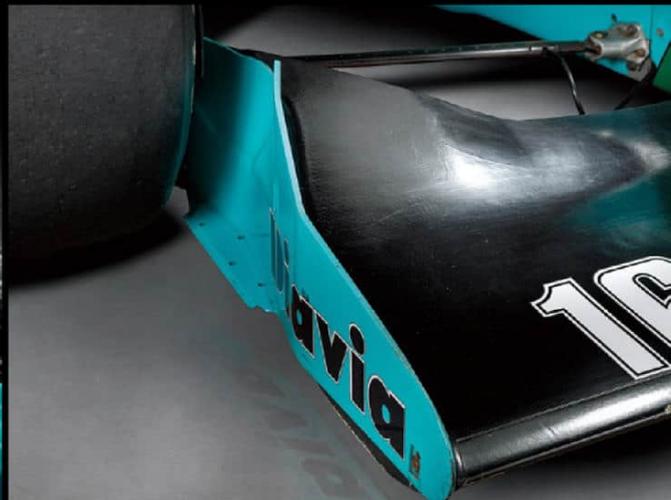
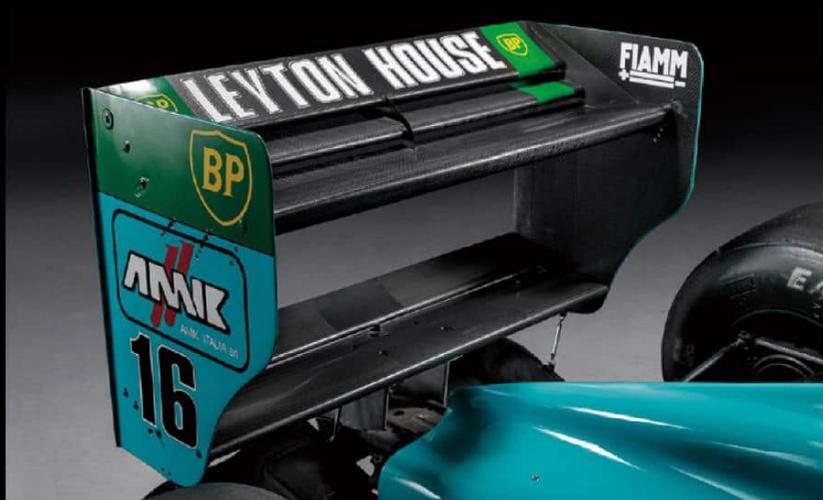
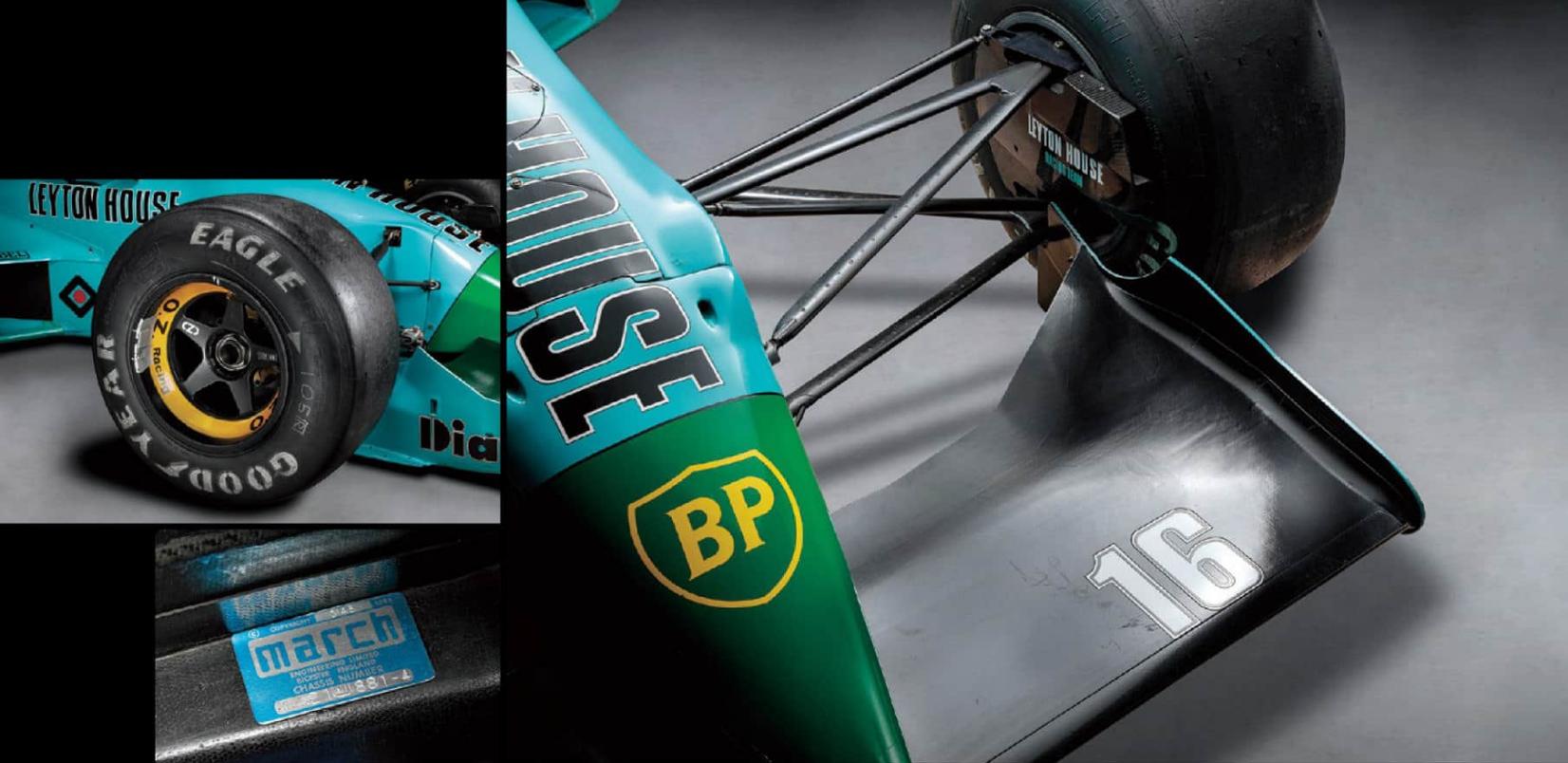
1

3

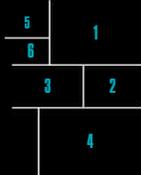
SPECIFICATIONS

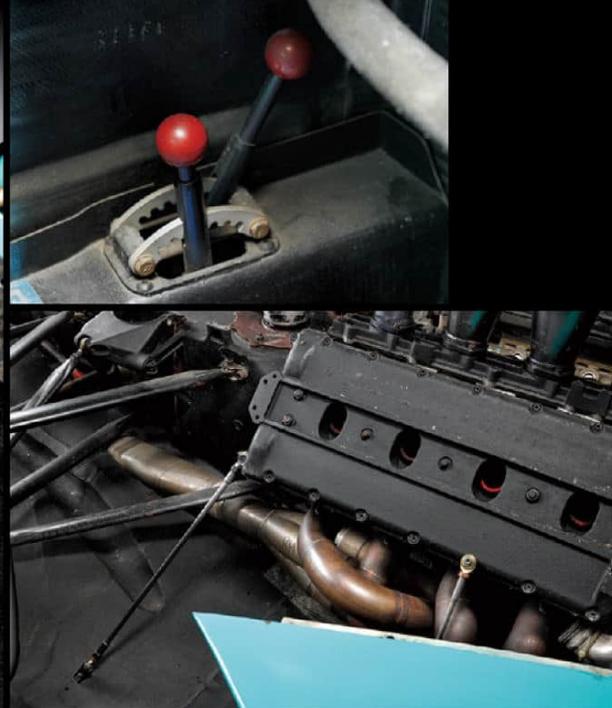
ホイールベース	2854.9mm
トレッド(前/後)	1778mm/1676.4mm
サスペンション(前後とも)	ダブルウィッシュボーン、プッシュロッド
車両重量	500kg
エンジン型式	ジャッドCV
エンジン形式	V型8気筒NA
排気量	3498cc
最高出力	600bhp
トランスミッション	マーチ製6速マニュアルシフト
タイヤ(前後とも)	グッドイヤー製





1 フロントウイングはフラップのない大型の1枚翼タイプ。**2** 翼端板は3D形状で、これはのちにF1マシンのトレンドになっていく。**3** スタンダードなフォルムのリヤウイング。**4** スプリッタープレートで仕切られ、大きなトンネルを持つディフューザー。その後マクラーレンも似た形状を採用した。**5** レイトンハウスロゴの入るOZ製のホイールを装着。**6** 「881-4」の文字が刻まれたシャシーナンバープレート。決勝出走歴はない個体だと推測される。





1

2

3

4

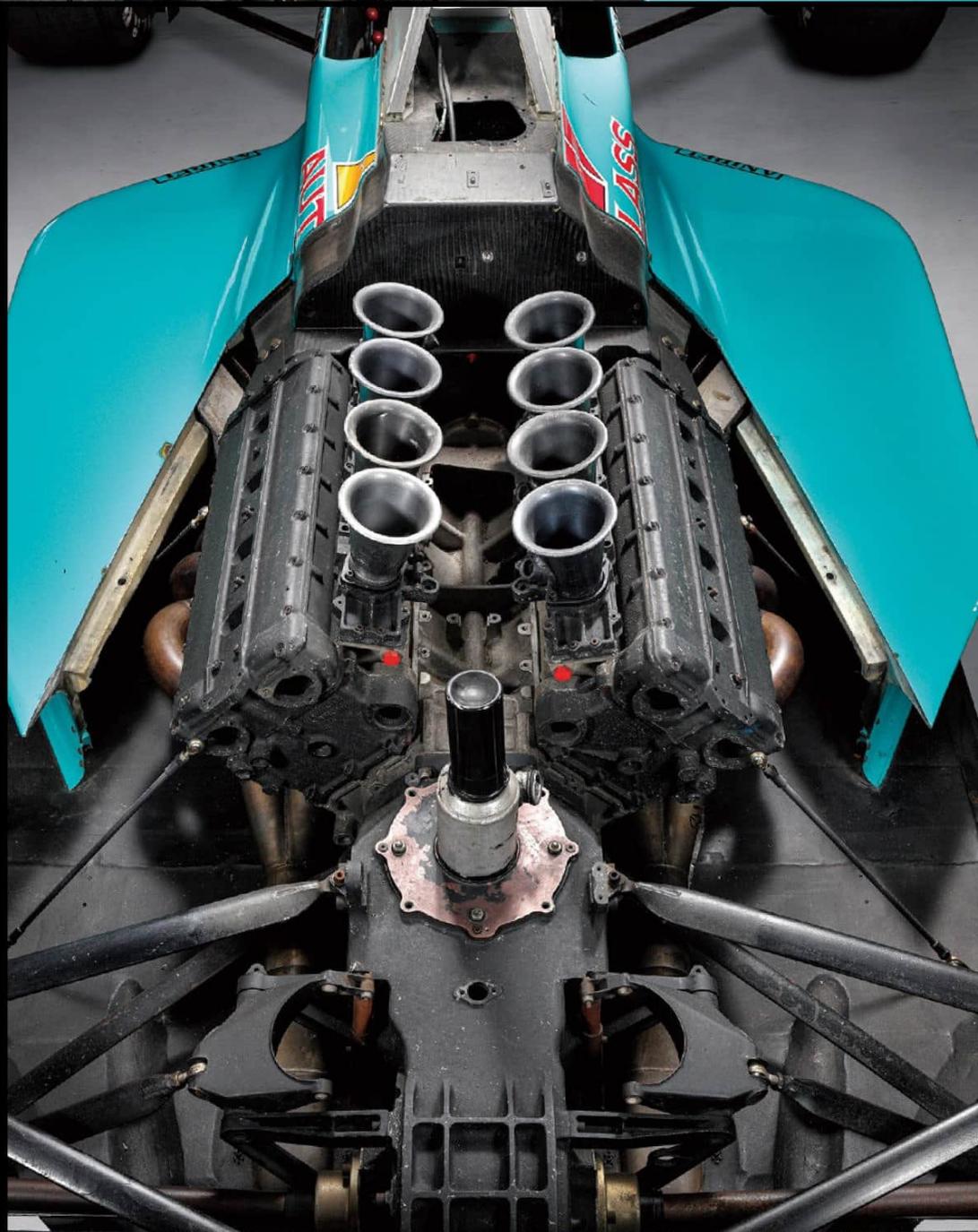
1 ニューウェイお得意の手法であった開口部が五角形のコクピットはステアリングが完全に内部に収まるのが特徴。シフトレバーの横にはシフトを握った拳の“逃げ”が設けられているが、スペースは非常にタイトだ。2 スタビ調整用と思われるレバーは左手側に設けられる。3 エキゾーストはパイプがエンドに向かってフラットな形状になっている。4 撮影個体はダミーのエンジンを搭載。本来搭載されたジャッドCVは600bhp程度を発揮。

マーチ881に会える 憩いの“ヴィレッジ”

今回、撮影にご協力いただいた岡山県岡山市の
オールドボーイ・ヴィレッジ。こちらはレスト
ア専門工房「オールドボーイ」、カフェレストラン
「ガレージハウス」などが一体になった複合
施設で、クルマ好きのみならずとも楽しめる憩
いの場所だ。撮影個体である881は通常「ガレ
ージハウス」にて展示されている（下写真）。



オールドボーイ・ヴィレッジ
住所：岡山県岡山市北区御津野々口212-1
営業時間：8:00～17:00
TEL：086-724-9133
定休日：なし
※上記営業時間と定休日はカフェレストラン
「ガレージハウス」のもの

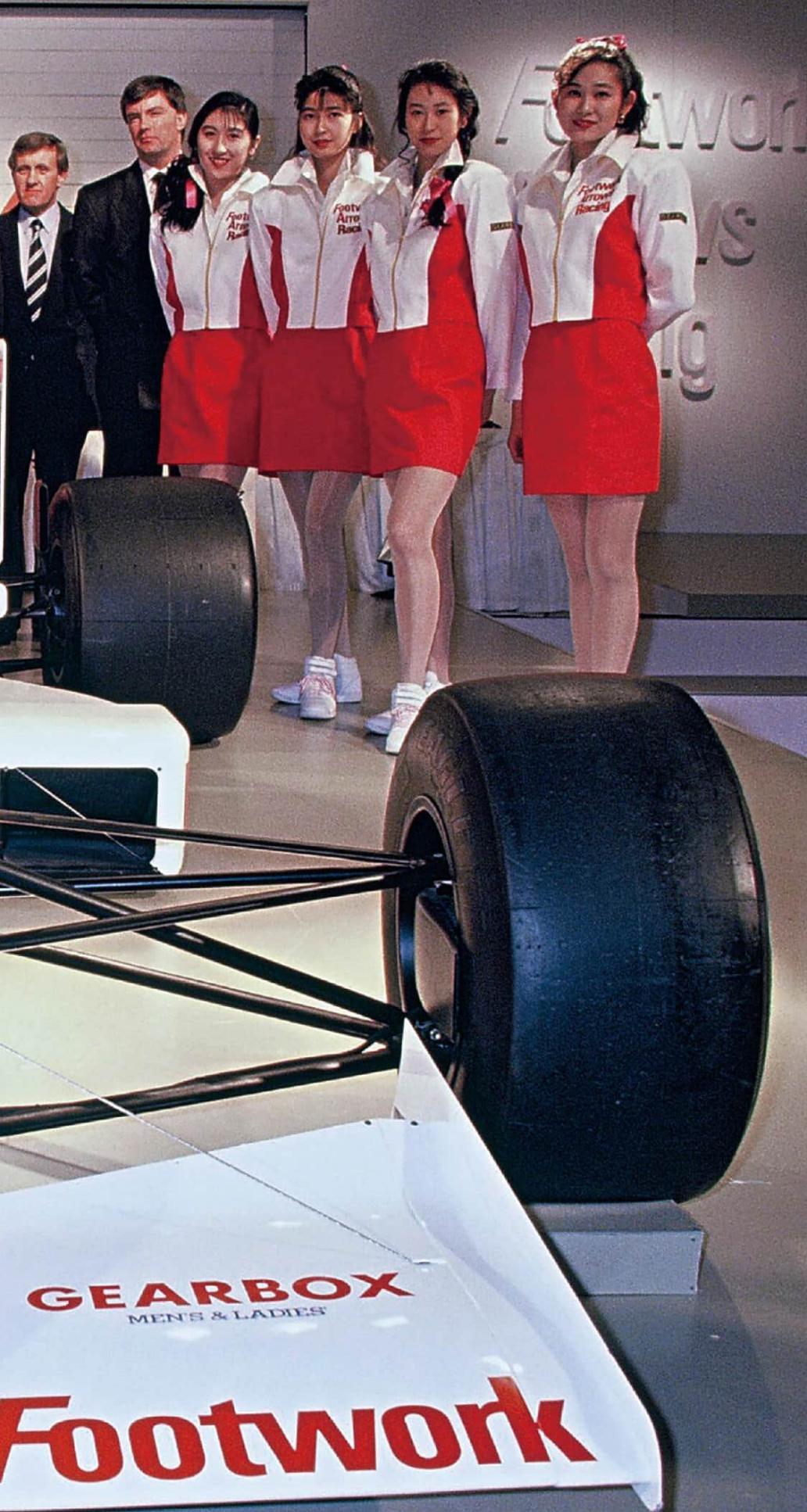


重すぎた積み荷

フットワークの野望を阻んだ障壁たち

トラック運送業界の雄として、宅配便「フットワーク」を展開
2代目である大橋会長はモータースポーツにも傾注し
まずはムーンクラフトとF1進出を狙い、それが叶わぬと見るや
既存チーム買収に乗り出す。その船出は順調に思われたが……

Text/Makoto Ogushi Photos/Hidenobu Tanaka, Motorsport Images, SAN-EI



1989年日本GP前夜にアロウズの全株買収契約を締結。翌年2月には都内で発表会を開き、ホルシェからのエンジン供給も明らかにした大橋会長。会場には89年型A11にフットワークカラーを施したマシンが展示された。



It was too much for Footwork to handle.

1987年、フットワークは由良拓也率いるムーンクラフトのメインスポンサーとなり、国内トップフォーミュラ(当時F3000初年度)と富士GCシリーズに本格進出した。フットワークは、大橋渡が社長を務める日本運送株式会社(現日本郵船)が立ち上げた宅配サービスのブランド名で、先発業者に追いつき追いつくためブランドイメージを高めようと、当時ヤマハの実戦部隊として活動していたムーンクラフトのメインスポンサーになったのである。

ドライバーとして起用されたのは鈴木亜久里だった。活動資金に恵まれず苦しい戦いを続けてきた亜久里は85年、設立されたばかりのニッモに抜擢されてワークスドライバーになり、ツーリングカーやグループCスポーツカーでその才能を開花させたところだった。亜久里はマーチ87BにヤマハV型8気筒OX77エンジンを組み合わせて走らせるムーンクラフトの充実した体制に迎えられる国内トップフォーミュラの優勝争いに加わり一躍トップドライバーとなった。

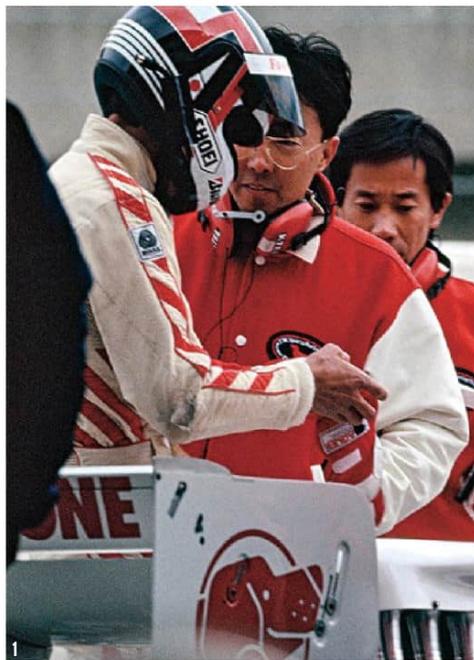
87年に亜久里が進撃を始めると、その勢いに乗ったようにフットワークとムーンクラフトの間で当初予定されていなかった新プロジェクトが立ち上がった。なんとオリジナルマシンを開発し鈴木を乗せてF1へ進出しようという壮大な計画が実現へ向けて突進を始めたのだ。

オリジナルマシンの蹉跌

早速ムーンクラフトは88年シーズンに向けて、まずオリジナルF3000マシンの開発に着手した。このマシンで88年は全日本F3000選手権と国際F3000選手権へ挑戦し、そこで



1当初は由良拓也率いるムーンクラフトと共同出資で設立したフットワーク・フォーミュラ+鈴木亜久里でF1進出を狙っていた。2亜久里は87&88年全日本F3000で活躍。中嶋悟に次ぐF1進出への期待が高まった。34だが、ムーンクラフトのオリジナルF3000シャシー、MC030、031と後継車のMC040、041はまったく走らず、フットワークとの関係は途切れてしまった。



積んだ経験を基に一気にF1へ進出するつもりだった。エンジンは近い将来F1進出を考えていたヤマハが「フットワーク側の計画がうまくいったら考える」と、消極的ではあるが協力をほのめかしていたという。

ムーンクラフトは88年の段階で「フットワー

ク・フォーミュラ(以下フットワーク)」と社名を変更し、風洞実験設備を備えた工場も新たに構えてF1を開発する体制を整えた。フットワークとムーンクラフトが組んでまだ丸1年であったことを考えると、驚異的なスピードだ。

オリジナルF3000車両であるMC030は88年シーズン初頭にはサーキットに現れた。開発期間はきわめて短い、この時は大橋も由良も先を急いでいた。急造だけあって熟成度は低く、亜久里は前年度用いたマーチ87B・ヤマハと途中で導入したレイナード88D・ヤマハでシリーズを戦い全日本F3000選手権チャンピオンに輝いた。この結果、亜久里は中嶋悟に続く日本人F1ドライバー候補筆頭に躍り出る。この間、オリジナルマシンはデイブ・スコットやマーク・ブランデルに託されて実戦を通じた熟成が進んでMC031、MC040と進化



フットワーク・アロウス初年度の1989年、A11のサイドポッドを中心にFA11Bへと手直しし参戦。同年6月にはアラン・ジェンキンスが新任のテクニカルディレクターに就任。ホルシエV12搭載の新型マシンのデザインに着手した。



アラン・ジェンキンスは他のスタッフと折り合いが悪く、“フットワーク”は体制面でも課題を抱えていた



田中俊雄

慶應義塾大学理工学部機械学科卒業後、鈴木自動車工業（現スズキ）を経て1989年9月にムーンクラフト入社。90年2月～95年12月までアロウス/フットワークに所属。その後、生沢徹のF1プロジェクトに参画後スチュワート、ジャガー、ジョーダン、トヨタ、ホンダ、ブラウンGP、トロロッソ、マノーの各F1チームに在籍。帰国後はトヨタ東富士研究所とB-MAXを経て、現在はM-TECでタイプRの開発に従事する。

したが開発は難航した。というのも時間も人材が決定的に不足していたからだ。「とにかく人が足りませんでした」と由良は言う。「いくら募集をかけても、日本国内にはそもそも経験者がいなかったんです」

フットワークはとにかく開発人材を集めようと募集広告を展開した。その広告を見てフットワークに入社したのが、それまでスズキで4輪車の設計に携わっていた田中俊雄だった。

「入社した段階では、確かに亜久里をドライブ

1にしてオリジナルマシンでF1に行こうという話になっていました。ただ亜久里は結局オリジナルF3000ではレースをしませんでした。私はサスペンションの設計をやることに、自社風洞の改良を担当し、それをきっかけに空力テスト担当に居座りました」

フットワークのオリジナルマシンでF1に進出するはずだった亜久里は、結局ヤマハのバックアップを受けて89年はザクスピードのシートを獲得してF1へ進出した。

「大橋さんにも由良さんにも断りを入れてF1に行ったんだ」と亜久里は言う。そのとき大橋は「オレたちもすぐ追いつくから、F1で待つてろ」と亜久里をF1へ快く送り出したという。残されたかたちになったフットワークは、89

年はエンジンを無限V型8気筒MF308エンジンに載せ替え、ドライバーに片山右京を起用してMC041で全日本F3000を戦うと共に、国際F3000選手権にもスポットで参戦した。シーズン終盤には、のちのF1ワールドチャンピオンであるデimon・ヒルをヨーロッパで起用している。しかし結果は出ない。

「ただでさえ手が足りなくて熟成ができないのに、全日本と国際をやったんだから機材の運搬だけで大変でした。まともにクルマが仕上がるわけがありませんでした」と由良は当時の苦しさを語る。こうして、早く結果を出してF1へ行きたい大橋と、レーシングカー開発の難しさを知っており納得いくかたちで技術を積み重ねたい由良の気持ちはすれ違い始める。



そして89年の末、行き詰まった由良は「もっと時間をかけてマシン開発に取り組みたい」と大橋に申し出るが受け入れられず、結局フットワークと訣別する道を選んだ。

一方の大橋は、相変わらずF1への道を急いでいた。実は由良との訣別を前に独自で新たなF1の道を切り拓こうとしていた形跡がある。

というのも、由良と訣別した直後の89年の終わりにアロウズを買収してF1へ進出することを発表するからだ。この結果、12月20日付で大橋はアロウズのオーナーとなってアロウズはフットワークと社名を変え、フットワーク・フォーミュラはムーンクラフトへ社名を戻した。

当時の大橋は、開発熟成に必要な時間を飛び越え、既存チームを丸ごと買収するだけの資金力を持っていた。大橋の興味は地道で先の見えないモノ作りではなく、すでにそこで動いている、華やかなF1の現場の方に向いていた。

期待のボルシエは不発に

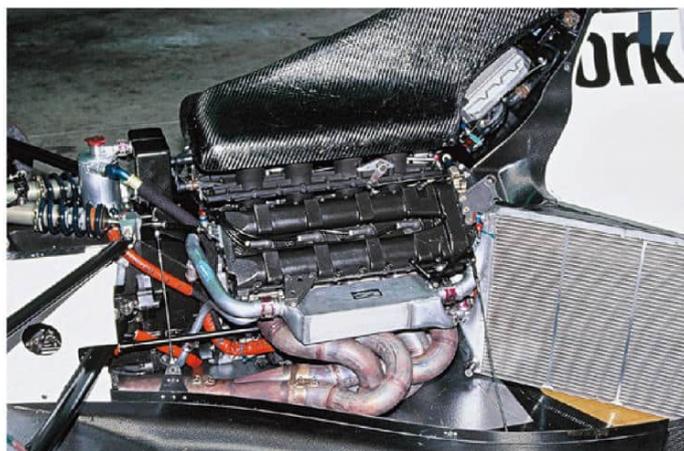
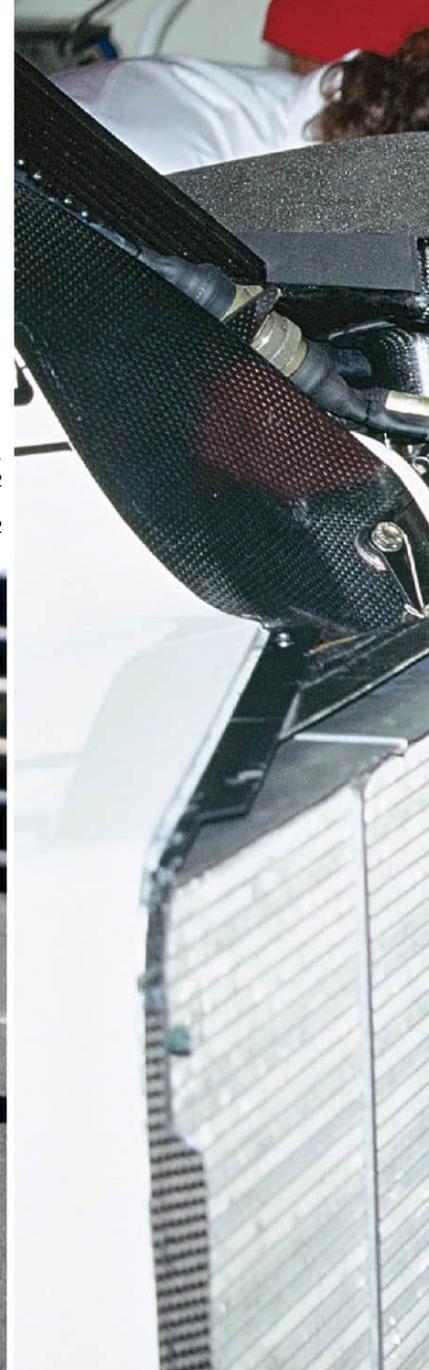
フットワークで将来的にF1開発に関わろうと思っていた田中はこれを機にアロウズへ入社した。たまたま日本運送首脳部に同じ大学の出身者がいたため、来日したタイミングでジャッキー・オリバーと面接できるようセッティングを頼み込み、それが実現したのだ。独断での直訴だったが、田中の申し入れをオリバーはあつげなく受け入れ、田中は90年からフットワーク・アロウズで働くことになった。

フットワークが買収した段階のアロウズは、前年まで開発を指揮していたロス・ブラウンがスタッフを連れて脱退し、必ずしも充実した状



モナコのピットレーンを闊歩するフットワークのキャンペーンガールたち。こうした日本のプロモーションも、当時のF1社会では新鮮なことだった。

チーム名を“フットワーク”に変更して臨んだ91年シーズン、しかし期待のポルシェV12は予想以上に重く、設計上の欠陥もあってトラブル続き。ジェンキンスの意欲作、FA12のパフォーマンスも低迷することになる。



あまりの不振に業を煮やしたチームはシーズン半ばのフランスGPから急速調達したフォードDFRをFA12に搭載。しかしほとんど予選落ちという屈辱の戦績は変わらなかった。

況ではなかった。だからこそ買収もしやすかったようだ。チーム加入時を田中が回想する。「設計室には6人しかいなくて、結構ポロポロな状態で、前年のA11を90年の新レギュレーションに合わせて適法化しFA11Bにすることくらいしかできませんでした」

新しい型式名の「FA」は、言うまでもなく「フットワーク・アロウズ」の頭文字である。動き出したフットワークにとってFA11Bはあくまでも「つなぎ」のマシンで、本命は新たに迎えたアラン・ジェンキンスがデザインする次期車両FA12だった。FA12には、なんとポルシェが開発した新しいV型12気筒エンジンを搭載する話がまとまっていたのである。



91年の日本GPでは無限ホンダのV10エンジン獲得と亜久里の加入も正式発表。ジェンキンスは新設計のFA13をデザインしたが、ホンダ由来のMF351Hエンジンは重く、ドライビングスタイルに合わなかった亜久里は苦戦を強いられた。



年が明け90年2月5日に大々的に行なわれたチーム体制変更記者会見で、ポルシェV12エンジン獲得は正式に発表された。開発が順調であれば90年シーズン中にFA12を実戦デビューさせる意向だった。だがジェンキンス率いる開発体制には問題があったと田中は言う。

「アラン（ジェンキンス）は工学系の大学を出るわけではなくて工業デザイン的な分野から来た人で、ほかの人と折り合いが良かったか分からないです。でもアランは私のことを、好きそうなヤツ」と思ってくれたようで、私はFA12開発に加えられ、そのうち孤立したアランは、わたしが間に入らないと周囲と話ができないような状況になりました。その頃の工場にはCADがなかったため、アランはバーミンガムにある外部のデザイン工房に行つて、風洞実験もせずに全部ひとりでFA12を設計しました」

田中はジェンキンスが外部から送ってくるCADデータを基に風洞実験用モデルを作り、風洞を自分で運用して実験をするという重要な役割を果たすことになった。

「アランはフットワークに来るとき、サスペンション技術者をひとりしか連れてこず、あとは外部に委託していました。もともとアランは『ジョン・バーナード・グループ』で、その仲間がランダムコーポレーションという別会社を作っており、風洞モデルのモーションシステムなどはそこへ委託するかたちで開発運用していました。私は風洞に関して機械的な設計はできても電子的なことは疎かったので、そこに全部やってもらったんです」

このように買収後のフットワークは、ひとつ

ポルシェとの4年契約を破棄して92年には無限エンジンを獲得 ドライバーに亜久里を招き入れて体制を一気に仕切り直した

のコンストラクターとして完結していたわけではなく、フットワークの名前の下、いくつものグループが集まってようやく機能していたと言えぶき状況だったようだ。

「みんな、『アランの言っていることはワケわかんねえんだよ』と突き放そうとするんです。私は『こんな感じなんだろうな』と理解したうえで『この辺をこんな風にやったらいいんじゃないかな』とみんなに言つて、アランに近いところから手をつけて、そのうちこっちはだんだん引き寄せてくる、という感じで仕事を進めるしかありませんでした」

期せずして新しく組織に加わった田中は風洞実験ばかりではなく、ジェンキンスと周囲の技術者たちの意思疎通を支える、重要なポジションにつくことになったのである。

組織だけでなく、船出したフットワークはさらに大きな問題を抱えることになった。フットワークにとっては起死回生の秘密兵器であり、関係者を驚かせもしたポルシェのV型12気筒3512エンジンのパフォーマンスが、まったくの期待外れだったからだ。

「1回、ミハエル・シューマッハーが工場へエンジンを見に来ましたよ。ドイツ人なのでポルシェエンジンに興味があったんだと思うんです。でもとにかく大きくて重かった。社内では、できあがったエンジンを見ただけで『これはダメではないか』という空気になるました」

3512エンジンは、ポルシェにとって成功作となったターボ過給V型6気筒エンジン、TAGポルシェTTT E P O 1をつなぎ合わせセンターパワーテイクオフとした構造で、もともと

とはオニクスF1チームのために発案されたものだった。ジェンキンスは前任のオニクス時代からこのエンジン開発に関わっており、それをフットワークに持ち込み、大橋が4年契約で8000万マルク、当時のレートで100億円を優に超えると言われる膨大な資金を提供した結果、実戦に現れることになったのだらう。

「アランはずっとバーナードの片腕としてマクラーレンでTAGポルシェを使っていたので、ポルシェ派でした。ポルシェ採用に関してはアランだけではなく、もちろん大橋さんの意向も強く働いたと思います。TAGポルシェ時代は大成功しているわけだし、ポルシェのブランドは大橋さんにとって魅力的だったんでしょ」

しかし大きく重いだけではなく3512エンジンには大きな問題があったと田中は言う。

「パワーも出ていませんでしたが、スカベンジングもそのままV6エンジンをふたつくつつけた結果、コーナーに行くとき溜まっていたオイルをいっぺんに吸って噴いてしまってます」

91年シーズン序盤はFA11Bにポルシェエンジンを搭載したFA11Cで戦い、第3戦にFA12が満を持してデビューしたが、大きく重くパワーも出ず、走ればオイルを噴くエンジンを背負ってその成績は予選下位に低迷した。

上昇機運の矢先にバブル崩壊

あまりにも厳しい状況にチームは第7戦でポルシェエンジンの使用をあきらめ、強引にV型8気筒のコスワースDFRエンジンに換装して残りのシーズンを走った。田中によればこの決断は、ポルシェエンジンに見切りをつけた現場

がジェンキンスの反対を押し切って勝手に下したものだということ。当時のフットワークというチーム組織がバラバラで噛み合っていないかったことの表れだ。だが、大橋率いるスポンサーとしてのフットワークには勢いがあった。ポルシェエンジンの使い物にならないと見るや、4年契約を破棄して92年に向けては無限からV型10気筒MF351Hエンジンを獲得、ドライバ―にエースとして垂久里を招き入れてチーム体制を一気に仕切り直したのである。

「おそらく大橋さんが無限と接触して話が決まったんでしょう。最初無限エンジンが来ると聞いたときは、(アイルトン)セナが勝ったエンジンですから、これはいいぞと思いました。実はFA13には無限やホンダのロゴが一切ついていません。あれはフットワークが本当に正規料金を無限に支払って決まったエンジンビジネスだったからなんだと思います。それでも、も

もと応援していた垂久里を迎えたのだから大橋さんにとっては嬉しい体制だったのではないのでしょうか」と田中は言う。

「オレたちもすぐ追いつくから、F1で待ってろ」と89年に垂久里をサクスピードへ送り出した大橋にとっては3年で追いついて一緒にF1を戦うのだから、ある意味ひとつの目標を達成したことはないのだろう。

無限V10を得たジェンキンスは改めてFA13を開発、田中もその開発に大きく関わった。

「我々には過去に実績がありませんでしたから、サイドポッドのまわりはウイリアムズから持ってきてよう、フロントウイングはジョーダンから持ってきてよう、そこにオリジナルティを入れていこうとかいう感じで進めていました。でも結果的に空力性能的にはかなり良いクルマに仕上がりました。ただ無限エンジンはパワーが出ていましたが、非常に重かったんです。大体13

ようやく上位を目指せるポジションにたどりついた矢先 フットワークがF1運営を続けられない状況に陥る

93年は空力と重量バランスを改善したFA14を投入。第9戦イギリスからはマクラーレンとの提携によりアクティブサスペンションも投入。予選順位は大幅に改善したがギャボックスをはじめとする信頼性不足が露呈し、飛躍は叶わなかった。

0kgぐらいかなと思っていたら工場に来た段階で167kgだったかな。その結果、FA13は超リヤヘビーのクルマになってしまいました。垂久里は空力のせいでリヤが出ると言っていますが、重量配分の問題でハンドリング難が起きていたんです。でもその車をミケレレ(アルボレート)はうまく乗っていました」

垂久里はFA13無限の乗りこなしに手間取ったが、アルボレートはシリーズ全16戦中14戦で





完走、6ポイントを獲得した。フットワークF1チームはようやく前へ向いて進み出した。

93年、マシンはFA14へ進化した。このマシンは当初から重い無限エンジン搭載を考慮してデザインされており重量バランスが改善されたうえ、シーズン中盤にはマクラーレンのアクティブサスペンションの供給を受け戦闘力が格段に向上した。そうして亜久里、デレック・ワーウィックはスターティンググリッドでシングルに食い込むようになった。信頼性が低くトラブルが頻発したためレースでは多くの結果を残すことができなかったとはいえ、マシンのパフォーマンスは目に見えて向上きだった。フットワークはようやくF1チームとして上位を目指せるポジションにたどりついたかに見えた。

ところが事態は大きく思いがけない方向へ動き出した。ここまでフットワークの資金源だったフットワークエクспレスが日本のバブル経済崩壊と過剰な海外投資の影響で業績が悪化し、F1チーム運営を続けられない状況となったのだ。大橋はF1チームの経営権を失いながらフットワークの株式を持ち続けたので、F1チームはフットワークの名で活動を継続した。しかし95年末にオリバーとアラン・リース（両名はアロウズの創業メンバー）が大橋から株式を全面的に買い戻したので、チームは完全に大橋の手を離れた。FIAとの契約でチーム名を96年まで変更できなかったためフットワークの名前だけは96年いっぱい残った。が、F1に向けて猪突猛進し望みを叶えかけた大橋は表舞台から姿を消し、97年にはフットワークの名前もF1から完全に消滅したのだった。

R

The miserable ending
of Brabham

名門ブラバム、侘しすぎる幕引き

“日本丸”沈没

ジャック・ブラバムが創設し、バーニー・エクレストンが引き継いだブラバムだが、1980年代末期からの時期にはオーナーが転々とし、資金難が慢性化する復活の最後のチャンスとなったのが1990年からの新体制しかし、集結した日本パワーも、名門の状況を変えるまでには至らなかった

Text/Sam Collins
Translation/Yutaka Mita
Photos/Motorsport Images, Bernard Asset, SAN-EI

ブラバムの凋落はゆっくりと始まった。期的には1970年代後半、バーニー・エクレストンの関心が、チーム運営からF1興業へとシフトしていったタイミングと符号する。ファンカーの名で知られるブラバムBT46Bの実戦投入を、78年スウェーデンGPを最後に打ち切ったことが何より明白な兆候だ。

「あのクルマをお蔵入りにするとバーニーが決断した理由。それは彼がブラバムの将来以上にF1の将来を重要視していたからなんだ。時代





1990 国際F3000を戦っていたミドルブリッジが新オーナーとなった1990年のブラバム。この年のBT59は、まだ日本企業のスポンサーは「控え目」。

がそのように動いていたということさ」と語ったのは、当時ブラバムのチームマネージャーを務めていたハービー・ブラッシュである。

エクレストンは以後ますますF1運営にのめり込み、その甲斐あってF1ビジネスは驚異的な発展を遂げていく。彼がチームを売り出したのは、スポーツの興業を一手に取り仕切る身としては当然の判断だったとも言えるだろう。

ブラバムは88年のエンジン供給契約を誰とも結ぶことができず、F1世界選手権から一時離脱を余儀なくされた。同年開幕戦ブラジルにおいて、エクレストンは所有するチームのF1撤退を正式に表明する。ブラバムの歴史は実質的にこのとき幕を閉じた、というのが今では一般的な認識だが、その意義があったかどうかは別にして、チームはその後もしばらく生きながらえることになる。



ミドルブリッジ体制となって2年目の1991年、この年の主戦BT60Yのボディカウルはエンジンサプライヤーであるヤマハを筆頭に多くの日本企業のロゴで埋め尽くされた。



モダンなスタイルに生まれ変わったBT60Y しかし機械のエラーで隔壁の取付位置がずれていた

日本人オーナーで再出発

エクレストンはチーム売却と並行して、モーターレーシング・デイベロップメントを手放す交渉も水面下で進めていた。ブラバムF1チームの親会社にあたる同社を買収したのはユーロブルンのオーナーで、自身もドライバーとして活躍した経歴を持ちスイス人実業家としても知られるウォルター・ブルン。だがF1チームを同時にふたつ所有する理由はないから、すぐさまこれをヨアヒム・ルーティという同じスイス人銀行家に転売した。最初からF1復帰を念頭に置いて取引だったとも伝えられるが、エクレストンはなぜか売却先はアルファロメオであり、その後ルーティの手に渡ったと主張している。実際問題としてブラバムの真のオーナーは誰なのか、契約したドライバーでさえ知らなかったとのことで、ブルンの所属だと紹介されビツクリ仰天していた、という逸話があるほどだ。所有者の詮索はひとまず置くとして、89年シーズンに向けエンジンはジャッドから調達する道筋をつけ、ブラバムのF1活動第2章がいよいよ



89年に復活したブラバムで、マシンデザイナーの任を担ったセルジオ・リンランド(左)。慢性的なりソース不足の中で、まずまずのシャシーを作り上げた。

よ始まったのだった。

アルゼンチン生まれのデザイナー、セルジオ・リンランドはエクレストン体制下のブラバムに所属、87年型BT56を手がけたことで知られる。その彼が古巣に舞い戻り、89年用のBT58の設計を担当。少々古さを感じさせるものの、手際よくまとまったコンセプトのおかげでそこそこの競争力を発揮した。

クルマがトラック上で、そこそこなパフォーマンスを示す一方で、チームオーナーはF1とはまったく無関係の場所で恥さらしに余念が

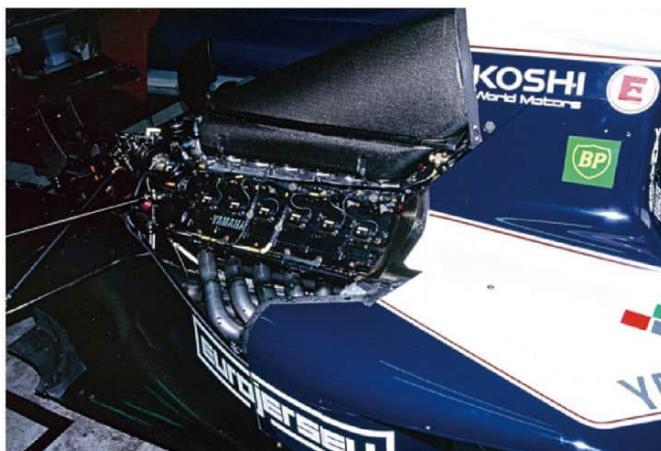
なかった。なんとルーティが1700人の投資家を相手に総額1億3300万ドルに上る詐欺を働き、訴追されるというスキャンダルが発覚したのだ。一度は逮捕されたものの、裁判が始まる前に米国に逃亡、数年後に収監されるといふ顛末が苦笑を誘ったものだ。

事件の影響で実際のチーム所有者は誰になるかが再び話題を呼ぶも、紆余曲折を経て中内康児とミドルブリッジグループの共同所有に落ち着いたのは、90年シーズン開幕直前のことだった。リンランドの手になる90年モデルのBT59は、スタイルの良さが評判となった1台。ジャッドV8やプルロッド式サスペンションを先代から受け継ぎながら、よりコンパクトな仕上がりを見せ、革新的な6速横置きトランスミッションが注目を集めたものだ。ただしチームのゴタゴタが原因で完成度はお世辞にも高いとは言えず、そのせいで深刻な信頼性不足に加え、運転しにくいという難点を抱えていた。

チームの窮状は財政面も同様で、これに辟易して離脱したマーティン・ブランドルに代わってシートを得たスイス人のグレガー・フォイテクは、ミドルブリッジが当初希望したドライバーに断られやむなく雇ったという事情もあり、開幕2戦のみの出場に留まった。第3戦からは、チーム創設者ジャック・ブラバムの息子デイビッドが説得に応じ加入、残りのシーズンをステファノ・モデナとのコンビで戦うことになった。これがF1デビューとなるデイビッドは、旧型BT58でテストを重ね実戦に臨んだが、皮肉にも新型のBT59に失望させられることになったという。



1991 91年シーズンのドライバーは、89年以来の復帰となるマーティン・ブランドルと若手マーク・ブランデルという優良ラインナップ。しかし、あまりにもトラブルが多かった。



1シーズンの参戦休止期間中に開発が進められたヤマハのV12エンジン、OX99。しかしハイパフォーマンスとはいえず、ブラバムの窮状を救うことはできなかった。

「私がF1で想定していた操縦感覚は、BT58で身につけたものと言っても過言ではない。自分がこれまでドライブしたなかでも最高の部類に属する1台だった。バランスに優れ、思いどおりに振り回すことができた。ところがBT59はガツカリなんでもんじゃなく、まさに災難。ギヤボックスも調整が甘くシーズン後半に入ってから外したものを流用していたくらいなんだ。だからサスペンションだってまともに機能しないし、もうミスマッチの最たるもの。瞬く間に予算が潰えてしまったと聞いている」

90年シーズン、BT59の完走はわずかに7戦、6戦で予選落ちを喫し、リタイアは実に15回に及んだ。デザインを一新して競争力アップとい

きたいのは山々だが、エンジンの見とおしが立たないため作業を進めることもできなかった。請求未払いに業を煮やしたジャッドから、完済するまでエンジン供給をストップすると引導を渡されてしまったのだ。

良好な基本設計活かせず

こうした状況を打開するために白羽の矢が立ったのがヤマハ。オールニューの3・5ℓV12エンジンを、しかも無料で供給してくれるというのだからブラバムにとってはまさに願ったりのデールである。新型エンジンはひとまずBT58シャシーに搭載し、スポーツランドSUGOで片山右京がテストを担当することになった。90年を通じて開発・熟成を進め、これをブラバムのニューモデルに載せ換えて翌91年シーズンを戦おうという構想である。

ニュー・ブラバムの設計はむろんリンランドの担当。ティレルが先鞭を付けたハイノーズの空力コンセプトに触発され、早くもその自己流解釈を押し進めてデザインが進められていたということだ。仕上がったBT60Yは、ブッシュロッドの足回りを踏襲しながら、見違えるほどモダンなスタイルに生まれ変わった。フロントサスにモノショックを採用したところが新奇だが、見た感じはスツキリまとまっている。

BT60の問題は、まずもってシーズン開幕に間に合わなかったこと。そのため競争力不足が明らかなBT59に大急ぎでヤマハのV12を搭載し、実戦に投入しなければならなかった。BT60Yが完成したはいが、今度はマーク・ブランデルとブランドルが揃いも揃ってシャシーが

92年には不安定な財務が誰の目にも明らかで、醜聞が後を絶たなかった





92年の搭載エンジンとなったジャッドのV10、GV。もともとジャッドはブラバムのために活動を開始したエンジンビルダーであり、最後のエンジンになったのは何かの縁か。

1992

ヤマハがジョーダンに移り、多くの日本企業のロゴも消えた92年シーズン。リンランドも離れたことで、完全なニューマシンを登場させることはできず、BT60の改良型で凌いだ。



91年サンマリノGPで8位完走を果たしている。とはいえその後はエンジンやシャシーにトラブルが頻発、結果的に不本意なシーズンとなったのは致し方あるまい。ただし大きな問題さえなければクルマはしっかりと仕事をしてくれて、ベルギーや鈴鹿では貴重なポイントを持ち帰ることができた。それでかろうじて次のシーズンに希望をつないだ、とも言えそう。

91年シーズンが閉幕する頃になると資金難の問題が再燃するが、これは前もって予測できたこと。支払いが滞ったためドライバーが出場を拒む、という事件もすでに何度か経験し、その時はヤマハに肩代わりさせて何とか乗り切った。さらにヤマハには資金繰りのためチェシントンのファクトリーを買い上げてもらう、ということとさえしている。ちなみにこのチェシントンのファクトリーに関しては、まだエクレストンが所有していた時代にレンタル料を滞納してロツクアウトを食らったこともある。結局、チームはミルトンキーンズにあるミドルブリッジ所有のF3000の施設に引っ越した。そんな状況ではもちろん風洞など使えないわけで、リンクラントは仕事にならないと呆れ果て、ニューマシ

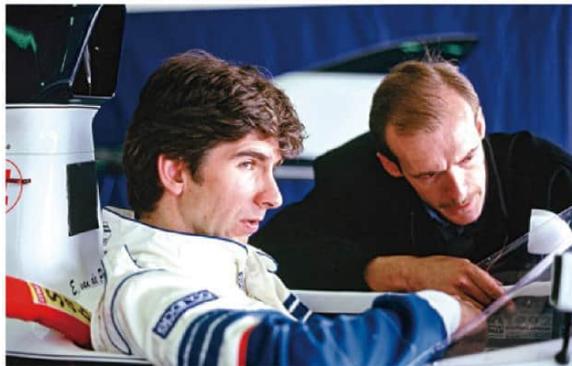
ンのデザインを途中で打ち切りチームを離脱したくらいだ。

金銭トラブルにまみれたまま

ブラバムに見切りをつけたのはヤマハも同じ。その頃にはミドルブリッジの不安定な財務状態が誰の目にも明らかとなり、あちこちで怪しげなローンを組むとか、贈賄など金銭面での醜

身体に合わない、という問題が噴出した。どうにかコクピットに収まりはするものの、あまりにも窮屈でFIAが規定する脱出タイムをクリアできなかつたのである。後に判明したことが、シャシー工作機械のエラーでBT60Yのコクピット隔壁の取付位置がずれていたのだとか。この問題を解決するためチームは、バルクヘッドの一部を切り取りアクセスを確保。おかげで脱出テストはクリアしたものの、捻れ剛性が大幅に低下するという問題を抱えることになった。本来ならタブを新しく作り直すべきところが金欠ゆえに苦肉の策を採るしかなかったというのが真相だろう。

こうした困難を抱えつつもBT60Yは、素性の良い基本デザインに助けられ、初陣に当たる



当初エリック・バン・デ・ボールのチームメイトとして起用された女性ドライバー、ジョバンナ・アマティは序盤3戦限り。国際F3000でミドルブリッジに所属していた縁のあるデimon・ヒルがそのシートを引き継いだ。

聞が後を絶たなかったからだ。しかしブラバムはこの期に及んでもまだF1活動を諦めておらず、現に型落ちのBT60にジャッドGVV10エンジンを搭載、BT60Bとして92年開幕戦の南アフリカGPにこれを持ち込んだのだ。エリック・バン・デ・ポールが予選通過を果たすも、その後は鳴かず飛ばず、続く9戦で予選落ちという記録が残っている。女性ドライバーのジョバンナ・アマティを起用し話題を呼んだが、3戦連続で予選落ちした後、ウィリアムズ



92年中盤には“デーモン襲がり”で聖飢魔IIが広告塔となり、ブラバムエイドなる資金調達策も行なわれたが、その成果が出る前にチームは空中分解してしまった。

のテストドライバーを務めていたデimon・ヒルと交代した。そのヒルも都合6回予選落ちを喫することになったが、2回は本戦へと駒を進めることができた。そのひとつシルバーストンでは16位フィニッシュ、ブラバムのF1ラストランとなったハンガリーは、1カーエントリで11位という成績を収めている。

詐欺的な取引が交錯し、今や所有権の所在さえあやふやなブラバム。そこへロンドンに本拠を置くリンドハースト・リーシングという会社に関わったことで、チームはまたぞろ別の金融犯罪に巻き込まれることになる。贈賄や詐欺、脱税といった罪状はもはやおなじみのものだ。

結論から先に言うと、リンドハーストの経営幹部数名が不正行為の廉で刑務所送りとなり、事ここに至って万事休す。ブラバムの名跡を絶やすまいと、「ブラバムエイド」＝一般募金を含むさまざまな試みが為されたがどれも実を結ばなかった。

波瀾万丈のブラバム史を語る上で、以下はさしずめ「脚注」に分類するのが相応しい内容なのだが、興味深い後日譚なので特に加筆しておきたい。もしF1参戦が継続していたらBT61と呼ばれるはずのマシンは、その後どういう運命を辿ったのかという話だ。そこからまったく別個のふたつのプロジェクトが立ち上がっていた、ということを知る人はそう多くはあるまい。最初のひとつは、コンセプトがほぼ丸ごと92年型フォンドメタルGR02に引き継がれたというもの。91年にチームを離脱したリンランドは、ブラバムで実現しようと考えていた自身のアイデアを新規参入のフォンドメタルに雇わ

リンドハーストの経営幹部数名が不正行為の廉で刑務所送りとなり事ここに至って万事休す――

れる際に手土産として持ち込んだのだった。以下はリンランドの回想である。

「BT61をどんなクルマにしようかとアイデアを練っていたら、チームがファクトリーを引き払うというじゃないか。そこで我々は、かつてはブラバムの所有で、今はヤマハのものとなった風洞で実験できるよう、スケールモデルをふたつ作った。空力をどうすべきかは判っていたので、そりゃ気合いを入れて作業したよ」

GR02は92年シーズンに7レースを戦い、そこでチームは資金難により解散した。完走は2回だが、うちひとつは10位フィニッシュだからなかなかのもの。開発は遅く不十分ながら、GR02の斬新なデザインやまとまりの良さを評価する声も多く、ブラバムのあるべき姿を体現したクルマとも言えるのである。

BT61のデザインを踏襲したもう1台は、インディカーの製作で知られるギャルマー・エン

ジニアリングが絡んでおり、さらに謎めいた存在だ。RMモータースポーツという少し怪しげな会社が、93年からF1に参戦したのでこれをベースに作ってもらえないか、といって持ち込んだのが、まだ見ぬBT61だったのだ。デザイン料50万ポンドという触れ込みだったが、ついで支払われることはなく、完成を待たずに打ち切りになったのだとか。話を持ちかけておきながらどのエンジンを搭載するかの情報は一切なかったそうだから、作業はロクに進んでいなかったと考えられる。

F1から消えてしまったブラバムの名だが、スポーツカーの世界で復活を果たし、それもBT62の型番で2018年に生産を開始していたという情報も付記しておこう。後にBT63へとアップデートを施されGT2カテゴリーに出場した。だが生まれ変わったそのブラバムも、今年初めについて閉鎖されたとのことだ。 R



セナの戦法は僚友ベルガーを逃がし、宿敵マンセルの鼻先を抑え込んで焦らすというもの。まんまとその罠にはまったマンセルは10周目にグラベル上で茫然自失。翌年に期するのみ。



1991 FIA Formula 1 World Championship Round 15
“Fuji Television Japanese Grand Prix”

1991年 F1日本グランプリ

セナ3度目の王座確定の瞬間を見逃すまい
 引退を決めた中嶋悟の勇姿を見逃すまい
ホンダのお膝元、鈴鹿サーキットに集った者14万8000人
熱狂のなかでのフィナーレは意外なカタチで閉幕した

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

番外編 10

Looking Back

リザルトに見る物語

1991年F1GP第15戦 日本GP 1991年10月20日(予選18~19日) 鈴鹿サーキット 主催:(株)鈴鹿サーキットランド、SMSC
 [結果]5.864km×53周=310.792km 予選出走32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14万8000人

Pos.	No.	Driver	Nat.	Age	Chassis	#	Engine	Cyl.	Tyre	Entrant	Laps	Time	Best Time	Qty.Time	Q.P.
1	2	ゲルハルト・ベルガー	A	32	マクラレン・MP4/6	9	ホンダRA121E	V12	GY	Honda Marlboro McLaren	53	1:32'10"695	1'41"572/40周目	1'34"700	1
2	1	アイルトン・セナ	BR	31	マクラレン・MP4/6	11	ホンダRA121E	V12	GY	Honda Marlboro McLaren	53	1:32'11"039	1'41"532/39周目	1'34"898	2
3	6	リカルド・バトラーゼ	I	37	ウィリアムズFW14	3	ルノーRS3B	V10	GY	Canon Williams Team	53	1:33'07"426	1'41"804/27周目	1'36"882	5
4	27	アラン・プロスト	F	36	フェラーリ643	130	フェラーリ	V12	GY	Scuderia Ferrari SpA	53	1:33'31"456	1'43"712/36周目	1'36"670	4
5	7	マーティン・ブランドル	GB	32	ブラバムBT60Y	4	ヤマハOX99	V12	PI	Motor Racing Developments Ltd.	52	1:32'31"328	1'43"959/32周目	1'39"697	19
6	4	ステファノ・モデナ	I	28	ディレール020	8	ホンダRA101E	V10	PI	Braun Tyrrell Honda	52	1:32'40"012	1'43"596/46周目	1'38"926	14
7	20	ネルソン・ピケ	BR	39	ベネトンB191	6	フォードHB	V8	PI	Camel Benetton Ford	52	1:33'12"946	1'43"997/39周目	1'38"614	10
8	15	マウリシオ・グージェルミン	BR	28	レイトンハウスCG911	5	イルモアLH10	V10	GY	Leyton House Racing	52	1:33'21"857	1'44"344/29周目	1'39"518	18
9	25	ティエリー・ブツェン	B	34	リジェJS35B	7	ランボルギーニ3512	V12	GY	Ligier Gitanes	52	1:33'52"660	1'45"723/25周目	1'39"499	17
10	10	アレックス・カフィ	I	27	フットワークFA12	5	フォード・コスワースDFR	V8	GY	Footwork	51	1:32'26"214	1'45"999/28周目	1'40"402	26
11	14	ガブリエル・タルクイーニ	I	29	フォメットF1	1	フォード・コスワースDFR	V8	GY	Fondmetal F1 SpA	50	1:32'27"808	1'46"210/50周目	1'40"184	24
R	26	エリック・コマス	F	28	リジェJS35B	5	ランボルギーニ3512	V12	GY	Ligier Gitanes	41	オルタネーター	1'44"204/34周目	1'39"820	20
R	23	ビエルリジ・マルティニ	I	30	ミナルディM191	6	フェラーリ	V12	GY	Minardi	39	電気系統	1'44"718/30周目	1'38"154	7
R	19	ミハエル・シューマッハー	D	22	ベネトンB191	2	フォードHB	V8	PI	Camel Benetton Ford	34	エンジン	1'43"530/29周目	1'38"363	9
R	12	ジョニー・ハーバート	GB	27	ロータス102B	2	ジャッドEV	V8	GY	Team Lotus	31	エンジンカット	1'45"853/30周目	1'40"170	23
R	3	中嶋 悟	J	38	ディレール020	6	ホンダRA101E	V10	PI	Braun Tyrrell Honda	30	アクシデント	1'46"351/18周目	1'39"118	15
R	30	鈴木 亜久里	J	31	ローラLC91	1	フォード・コスワースDFR	V8	GY	Larrousse	26	エンジン	1'45"107/21周目	1'40"255	25
R	24	ジャンニ・モルビデリ	I	23	ミナルディM191	5	フェラーリ	V12	GY	Minardi	15	ホイールベアリング/ブレーキ	1'47"108/11周目	1'38"248	8
R	5	ナイジェル・マンセル	GB	38	ウィリアムズFW14	5	ルノーRS3B	V10	GY	Canon Williams Team	9	スピノフ	1'45"642/4周目	1'34"922	3
R	32	アレクサンドロ・ザナルディ	I	24	ジョーダン191	7	フォードHB	V8	GY	Team 7UP Jordan	7	ギヤボックス	1'46"184/3周目	1'38"923	13
R	11	ミカ・ハッキネン	SF	23	ロータス102B	3	ジャッドEV	V8	GY	Team Lotus	4	スピノフ	1'48"864/4周目	1'40"024	21
R	33	アンドレア・デ・チェザリス	I	32	ジョーダン191	1	フォードHB	V8	GY	Team 7UP Jordan	1	アクシデント	---	1'38"842	11
R	22	J.J.レート	SF	25	ダラーラBMS191	22	ジャッドGV	V10	PI	Scuderia Italia SpA	1	アクシデント	---	1'38"911	12
R	21	エマニュエル・ピロ	I	29	ダラーラBMS191	23	ジャッドGV	V10	PI	Scuderia Italia SpA	1	アクシデント	---	1'39"238	16
R	16	カール・ベンドリンガー	A	22	レイトンハウスCG911	4	イルモアLH10	V10	GY	Leyton House Racing	1	アクシデント	---	1'40"092	22
R	28	ジャン・アレジ	F	27	フェラーリ643	129	フェラーリ	V12	GY	Scuderia Ferrari SpA	0	エンジン	---	1'37"140	6
ns	9	ミケーレ・アルボレート	I	34	フットワークFA12	7	フォード・コスワースDFR	V8	GY	Footwork	---	DNQ	---	1'40"844	27
ns	34	ニコラ・ラリーニ	I	27	ランボ291	5	ランボルギーニ3512	V12	GY	Modena Team SpA	---	DNQ	---	1'42"492	28
ns	35	エリック・パン・デ・ポール	B	30	ランボ291	8	ランボルギーニ3512	V12	GY	Modena Team SpA	---	DNQ	---	1'42"724	29
ns	29	エリック・ベルナルド	F	27	ローラLC91	3	フォード・コスワースDFR	V8	GY	Larrousse	---	DNQ(金曜に負傷)	---	no time	30
ns	8	マーク・ブランデル	GB	25	ブラバムBT60Y	5	ヤマハOX99	V12	PI	Motor Racing Developments Ltd.	---	DNQ	---	(144"004)	31
ns	31	服部 尚貴	J	25	コロニC4	2	フォード・コスワースDFR	V8	GY	Andrea Moda Formula	---	DNQ	---	(200"035)	32

・優勝スピード:202.298km/h
 ・最速ラップ:A.セナ(マクラレン・ホンダ) 1'41"532 207.919km/h 39周目
 ・ポールポジション:G.ベルガー(マクラレン・ホンダ) 1'34"700 222.919km/h
 ・ラップリーダー:1-17=ベルガー、18-21=セナ、22-23=バトラーゼ、24-52=セナ、53=ベルガー
 ・グリッドペナルティはなし。よって予選順位はグリッド順位
 ・エンジン排気量は全車3.5ℓ
 ・国籍略号:A=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、SF=フィンランド
 ・タイヤ略号:GY=グッドイヤー、PI=ピレリ

5回目となる鈴鹿でのF1日本GPに集合した17チーム計32台のボディには数々の日本企業名や日本語が描かれていた。F1界がバブル好景気に浮かれた日本のYen(円)によって回っていたことの証でもある。1970年初頭以降のF1界はその時々のお金持ち国家に寄り添うかたちで成長してきたから、当時の日本がF1界で幅を利かせていたのも当然の姿ではあった。



三者三様の日本人挑戦者。1■事実上の引退となった中嶋悟(ティレル・ホンダ)、2■リジェとの政争で戦力を削がれたラルースの鈴木亜久里、3■一口2万円個人スポンサーを募ったコロス二のシートを得た服部尚貴だがマシン戦闘力が……。

91年大会では中嶋悟(当年限りで現役引退)、鈴木亜久里(前年3位表彰台)、服部尚貴(急遽参戦も予備予選落ち)の日本人3名が参戦したが、これ以外の全日本F3000参戦者たちにも広告代理店から「出場チャンスがあるの、スパーライセンスを用意しておいてくれ」との指示があったとされる。全16戦で競われた91年シーズン、鈴鹿は第15戦に当たった。ポイントリードは開幕4連勝を含む6勝で選手権をずつとリードしてきたアイルトン・セナ(マクラーレン・ホンダ)の85点、これを追うナイジェル・マンセル(ウィリアムズ・ルノー)は69点だが、第7戦以降第14戦までの間に5勝を挙げ、勢いはこちらにある。しかしマンセルが逆転王座を奪うためにはここ鈴鹿と最終戦アデレードでの連勝が必須条件であり(優勝すると10点)、その間セナが5点以下でなければならぬ。

アラン・プロスト(フェラーリ)の順。晴天下での決勝レースは少々意外で呆気ない決着を見る。まず2周目最終コーナーで中団にて多重事故が発生。一方のトップ集団はスタートでベルガーが先行し、セナはベルガーを逃がし、背後のマンセルを徹底的に抑える走りを見せた。このままの状況ではマンセルの逆転王座はない。焦れたマンセルは10周目の1コーナー、セナの背後でフロントダウンフォースが抜けたかコースを飛び出してグラベル上に頓挫してしまう。レーススタートからわずか17分、チャンピオン争いはここに決した。セナが自身3度目の(結果的に最後の)世界王座を射止めたのだ。セナはこの後ペースを上げ、18周目にはベルガーを抜いてトップに立つと、そのまま優勝するものと誰もが思った。しかし終盤、セナは無縁でピットにある提案をすると最終ラップにそれを実践した。最終コーナーを立ち上がるところでイン側に

リマークス | ここに注目

この一戦が日本でのF1ブームの頂点だったことは、やがて分かる。翌92年の初頭にバブル好景気は弾け、熱は冷め、徐々に不景気が広まっていく。ホンダは栄光に満ちた第2期F1活動からの撤退を決めざるを得なかった。F1界から「Yen」が撤退し、一時は40台近くあった参加台数は20台ちょっとという数字にまで減少。94年春にセナが不慮の事故死を遂げた時、かつての異常なF1ブームはサッカーJリーグ人気に取って代わられたのだった。90~91年全日本F3000選手権の上位ランカーだった日本人選手たちは遠慮することなく、もっと貪欲にF1シートを狙いに行くべきだったのかもしれない。F1界は常にMoneyになびきながらウネリ動く世界なのだから。

つけてスロウダウン、2番手にいたベルガーに優勝をプレゼントしたのだ。ざわめくグラนด์スタンドの大観衆15万人。果たしてこれは美談なのだろうか、それとも茶番なのだろうか。ホンダの地元鈴鹿での1・2勝利。今大会は中嶋の引退戦でもあった。11位走行中の31周目、S字で左フロントサスが壊れコースオフ、リタイア。マシンから降りて右手を挙げながらコースを横断するその姿を大きな拍手が追った。5年間のF1活動はトップ争いとは無縁だったが、日本にF1の魅力とハイレベルさを示した男の静かな退場だった。

**F1最熱狂期 バブリッシュ・ジャパンパワー

表彰台にはセナ、「優勝」ベルガー、パトリーゼが立った。セナにはスロウダウンではなく、王者らしいもう少しスマートな譲り方をさせてほしい。



日本においてF1が（モータースポーツが）一定の市民権を獲得できたのは1990年前後の大ブームを経ることができたから、というように考えて間違いないだろう。

それ以前にもホンダの第1期F1挑戦は60年代にあり、日本でのF1公式戦開催も70年代に富士スピードウェイで2回あったが、爆発的な人気を博したのは80年代末〜90年代初頭だった。87年からの鈴鹿サーキットにおける日本GP定常開催化、やはり同年からのフジテレビによる全戦テレビ中継実現、同じく同年に中嶋悟が日本人初のレギュラーF1ドライバーになったこと、これらが複合して大きなうねりとなり、そこにホンダの盟友として日本と同じ非欧州勢のアイルトン・セナ（ブラジル）というカリスマ的トップドライバーの降臨を得たことで、ブームはさらにブーストアップされた。

このブーム自体は90〜91年をピークに減退するが、その後もまったくの不人気状態にまで埋没することはなく、冒頭で記したようにF1、モータースポーツは日本で一定の市民権を獲得することに成功。そして現在（2024年）に至る。一旦強烈なピークが生まれたからこそ、ある程度の次元で文化として残れたのだろう。

F1ブームが沈静化した原因について考えると、中嶋の91年限りでの引退、92年をもってホンダが第2期F1参戦を終えたこと、いわゆるバブル経済の崩壊で日本系スポンサーが去ったことなどが理由として挙げられる。そこで「それにしてもスゴかった」と思い出されるのは、あの頃（90年前後）、時代の流れに乗ったのか、それとも時代の流れ自体をつくっていたのか、

バブリッシュ・ジャパンパワーの数々

“エフワン”の響きに魅せられて

ブームに“乗かった”日本の企業と、日本のカネを“アテ”にしたF1界——
両者の思惑が一致し、バブル期には日本の“カネ”がF1界を潤した
そのおかげで日本におけるF1およびモータースポーツが市民権を得ることとなり
一方で危機的状況にあった名門チームをも救い、F1参戦を延命させていった

Text/Toshiyuki Endo
Photos/TAMIYA, Motorsport Images, SAN-EI

“F1最熱狂期”
バブリッシュ・ジャパンパワー



とにかく日本系スポンサーのF1流入の勢いが急速だったことだ。

時世の鏡として機能するF1広告

ここで唐突な質問だが、F1界において最も傑出した発明家といえは？ おそらく大多数の答えは、かつてロータスを率いた不世出の名エンジニア、コリン・チャップマンだろう。では、そのチャップマン最高の発明は？

諸説あると思うけれど、それは「ゴールドドリフ」ではないか。チャップマンが技術者だけに「リーフスプリングの一種？」と勘違いされる方がいるかもしれないが、ゴールドドリフとは今から半世紀以上も前の60年代末、ロータスF1を初めてフルカバーしたタバコブランドの名だ。F1に本格的なスポンサーシップが持ち込まれたのはこの時が最初とされる。

とにかく全方位的にアタマのいい人だったのだ、チャップマンという人は。コマーシャリズム——戦後世界の半分を支配していた資本主義社会における大きな力を、マシン開発の膨大な費用捻出に結びつけたのだから（もちろん、当時のチャップマンの本意は分からないが）。

ほかでも書いたことがあるけれど、F1をはじめモータースポーツのスポンサー事情というのは、時代の好景気業界を映し出す鏡である。このあたりは全面的に筆者の主観で、いささかうがった見方とも思うが、実はF1の広告効果なんてそんなに大きくはない。儲かっている業界が「頑張っただおカネ、税金にたっぷり取られるくらいなら広告宣伝費で使いましょう」的な感覚でF1という便利な「消費モンスター」



に資金を注ぎ込んでくれる、そういう構図なのだ。かつてはタバコ、やがて携帯電話系、そして最近だとIT系、というかりモート系にGAF A系かな？（そんな「系」は、ない？）

チャップマン御大が当初どういう想いをもっていたかは（これまた）分からないけれど、この仕組みをつくったことになると解釈できるわけで、御大、やはり不世出の天才である。

本論に戻ろう。80年代に経済で世界ナンバーワンになったといわれた日本、繰り返しになるが時代の流れに乗ったのか、時代の流れ自体をつくっていたのか、90年前後のブーム期にはF1マシンを一気に彩っていた。まずは日本GPからの動きで始まったように記憶している。

（→なにぶん古い話で、本稿ではこういう曖昧な表現が多いですが、その点は読者の方々、ご理解ください。また、一部記憶頼りで情報が不完全な面もあるかと思えます。企業名やブランド名についても「当時」あるいは「通称」が主となっていることをご理解ください。関係各位、なにとぞ寛大な心をおもちください！）

鈴鹿で突然カッコ良くなったマシン

当時、生粋の観戦者だった筆者は88年に初めて鈴鹿（日本GP）でF1を生で見た際、レースウィーク最初のセッションで驚かされた。

「あれ？ 新たなスポンサーがついて、見た目が前戦までとガラリ変わったチームがいるぞ」

失礼ながら当時のテールエンドチームのひとつ、ユーロブルンのマシンカラーが鈴鹿で激変していたことが印象的だったのである。

ユーロブルンER188、ステファノ・モデナとオスカー・ラウリが乗っていたマシンは、鈴鹿に来る前までは真っ白に近い状態だったはず。ところが鈴鹿から「M505」というスポンサー（アパレルブランド）がついて、白と黄のツートンみたいな感じになっていた。突然、結構カッコ良くなったわけだが、フルスポンサーに近いくらいのカラーリングだったと思う。

同じく88年の鈴鹿、やはり当時の後方陣営AGSに結婚情報事業の「OMMG」がついたのも、かなり目立っていた。

名門マシンに輝いたカタカナ文字

こうして日本系のスポンサーが増えていった時節、筆者個人の目にひととき鮮烈に映ったのは「カルビー」である。カルビーのお菓子には大いにお世話になって育った自分、身近なメーカー名がF1に出てきたという純粋な喜びとともに、そのカタカナの白いロゴマークが、名門ブラバム伝統の車体色ダークブルーによく映えたこと！（読み方は「はえ」た、です。当時、「ばえ」という読み方は存在していません）

その後、カルビーはティレルをレギュラーでサポートするようになり、掲出ロゴもアルファベットに変わっていく。個人的にはカタカナのままであってほしかったけど、カルビーのお菓子は国際展開するに相応しいもの、喜んで送り出してあげた感覚に（勝手に）浸っていた。

日本に住む人なら誰もが知る、名のとおった企業やブランド、それも自動車産業と直接は関係しない業種のスポンサーがだんだん増えていった。それでこそ、ブームの大隆盛とその後の



F1のカラーリングといえばそれまではナショナルカラーがスタンダードだったが、英国タバコ「GOLD LEAF（ゴールドリーフ）」のパッケージを模した赤／白／金のロータス49が登場（1968年）。以降、F1には多くのタバコメーカーが参入し、フルカラーリングが施されていくようになる。

日本の主なスポンサー企業一覧 (1980年代後半～1990年代前半)

Data/Racing on

スポンサー(先(期間))	企業名	業種	スポンサーの種類
複数チーム(82年～)	アライ	ヘルメット	テクニカル
ウィリアムズ(84～87年) マクラーレン(88～92年) アロウズ(94年～)	日本特殊陶業(NGK)	プラグ	テクニカル
ウィリアムズ(84～93年)	キヤノン	光学/OA機器	メイン
ミナルディ(86～93年) ティレル(～93年) アロウズ(94年～)	三菱アルミホイール(エンケイ)	ホイール	テクニカル
ティレル(87～91年)	セイコーエプソン	OA機器	サブ
レイトンハウス(87～91年)	レイトンハウス	アパレル	オーナー
日本GPの冠スポンサー(87年～)	フジテレビ	マスコミ	冠
ティレル(88～91年)	PIAA	自動車用品販売	サブ
ラルース(88～91年)	エスポ(GEO)	不動産	オーナー
マクラーレン(88年～92年)	ショーワ	サスペンション	テクニカル
リアル(89年)	コシノ・ジュンコ	アパレル	ユニフォームの提供
ラルース(89～92年) ブラバム(91年)	スピードボックス	自動車用品販売	テクニカル
鈴木亜久里(89～93年) ベルガー(92年～)	デサント	運動用品	3点セットの提供
ラルース(89年) フットワーク(90～92年)	東芝	電気機器	サブ
ブラバム(89年) ティレル(90～91年～)	日本信販	金融	サブ
ベネトン(89～92年、94年～)	三洋電機	電気機器	サブ
ブラバム(91年)	オートバックスセブン	自動車用品販売	サブ
複数チーム(90年～)	昭栄化工	ヘルメット	テクニカル
ミナルディ(90～93年)	トキメック	計測機器	テクニカル
ティレル(90年～)	アングル	アパレル	サブ
ブラバム(90～91年)	伊太利屋	アパレル	サブ
マクラーレン(90～91年)	集英社(少年ジャンプ)	マスコミ	メディア
ミナルディ(90～92年)	講談社(カデット)	マスコミ	メディア
ベネトン(90～92年)	オートボリス	サーキット経営	サブ
フットワーク(90～93年)	フットワーク	運輸サービス	オーナー
ブラバム(90年日本GP～91年)	青葉エステート	不動産	サブ
ロータス(91年日本GP～93年、94年はバシフィックGPと日本GPのみ)	ローヤル(イエローハット)	自動車用品販売	サブ
コロニ(91年)	GOMUYA	自動車用品販売	スポット
フェラーリ(91年～)	パイオニア	AV機器	テクニカル
マクラーレン(91年～)	ケンウッド	AV/通信機器	テクニカル
ジョーダン(91年)	富士フィルム	光学/OA機器	サブ
ロータス(91年～)	コマツ	建設機械	テクニカル
フットワーク(91～93年)	緑電子	精密部品	テクニカル
ティレル(91年～)	カルビー	食品	サブ
コロニ(91年) ジョーダン(91年)	日清製粉	食品	スポット(※日本GPのみ)
ブラバム(91～92年)	マドラス	靴製造	サブ
ブラバム(91年)	三越	百貨店	サブ
コロニ(91年)	婦人画報社(メンズクラブ)	マスコミ	メディア
ミナルディ(91～93年)	中日新聞社	マスコミ	メディア
ブラバム(91年) ジョーダン(92年)	京商	ラジコン	サブ
ロータス(91年～)	田宮模型	模型	サブ
ロータス(91～93年)	日本物産	コンピュータソフト	サブ
ベネトン(91年日本GP～92年)	大阪有線放送	有線放送	サブ
フットワーク(91～92年)	住友クレジットサービス	金融	スポット
コロニ(91年)	ジャックス	金融	スポット(※日本GP、オーストラリアGPのみ)
ブラバム(91年) ジョーダン(92年～)	三井物産	商社	サブ
ブラバム(91年)	山善	電気機器	サブ
ブラバム(91年) ジョーダン(92年)	住友海上火災	損保	サブ
ラルース(91～93年)	セントラルパーク(土井産業)	サーキット経営共同	オーナー
コロニ(91年)	東京科学芸術専門学校	学校	スポット(※日本GP)
マクラーレンのスタッフ(92年～)	アシックス	運動用品	シューズの提供
マクラーレン(92年～)	日本電池	バッテリー	テクニカル
ロータス(92年～)	日立	電気機器	サブ
フットワーク(92～93年)	非破壊検査	検査サービス	テクニカル
フットワーク(92年)	佐藤水産	食品	サブ
ロータス(92年)	塩野義製薬(ボボンS)	薬品	サブ
ラルース(92年) ティレル(93年～) ベネトン(94年～)	日本たばこ産業	たばこ製造	メイン&サブ
アンドレアモダ(92年)	産経新聞(夕刊フジ)	マスコミ	メディア
ラルース(92～93年) ティレル(94年～)	善都	パチンコ	サブ
マーチ(92年)	エモン・トレーディング	商社	サブ
ブラバム(92年)	聖飢魔II	アーティスト	ファンド事業
片山右京(92年～) セナ(92～94年) シューマッハー(94年～)	ミズノ	運動用品	3点セットまたはシューズの提供
南アフリカGPの冠スポンサー(93年)	パナソニック	電気機器	冠
ウィリアムズ(93年) ヨーロッパGPの冠スポンサー(93年)	セガ・エンタープライゼス	ゲーム	サブ&冠
ミナルディ(93年)	OMMG	結婚情報産業	サブ
ミナルディ(94年～)	神奈川クリニック	美容整形	サブ

1990年前後のF1ブーム期には
日本系企業のスポンサーロゴが一気にマシンを彩っていった

日本におけるF1、モータースポーツの市民権確保が可能になっていったのだろう。80年代前半までは、ともすれば公道上の暴走行為との区別さえ明確でなかった日本におけるモータースポーツの立ち位置を引き上げる（正しい見方にする）ために、ビッグネームの集合が助けになったことは間違いない。ブームの中核にいた自動車産業のホンダ（&鈴鹿サーキット）、メディアとしてF1を採り上げたフジテレビの存在が大きかったことは言うまでもないだろう。

メディアといえ、ネットなどない時代に毎日F1の情報を紙面に載せるといふ英断を下した東京中日スポーツ、この存在もブームのブースター役であった。たしか当時、競合他誌より10円安かったことも学生だった筆者には嬉しかったという記憶があるのだが、他誌との差別化を狙ってF1に目をつけた判断、日本に増えつつあったF1ファンには最高に嬉しかった。

長く支え続けた者たちの功績

あの時代の日本系企業のF1参入、これを後年の視点で検証してみると、意外に、と言うべきか、収束もまた急速だったようである。91年と92年で大きな隔たりが存在すると考えられるのだ。本稿冒頭に記したとおり、然るべき理由はいくつか存在し、F1でカネを使っている場合ではなくなつた、という判断に動いた企業も少なくなつたのは当然のこと。このへんの嗅覚は資本主義社会を生き抜くために必要不可欠なものだ。また、意外と宣伝効果がない……という現実に直面した時期でもあつたか？

ただ、92年以降もF1や国内モータースポ



本稿筆者がF1を初観戦した88年、前戦まで真っ白だったユーロブルンのER188（写真上）は第15戦の日本GPから日本のアパレルブランド「M505」がスポンサーについて白×黄のカラーリングとなった（下）。

90年の日本GPでブラバムBT59に貼られた「カルビー」のカタカナロゴ。これはひと際目を引くものだった。これはその後、「CALBEE」→「Calbee」の表記に変わっていく。カルビーは翌91年からティレルのスポンサーを本格的に開始（～94年）。



名のおつたビッグネームの集合が日本におけるモータースポーツの立ち位置を引き上げる助けとなった

ツへの様々な「関与」を長く続けた者もいる。まずは前述の東京中日スポーツがそうだ。そしてF1ブームの仕掛け人といつても過言ではないフジテレビ。放送形態の変化等々はあるつても、今も（有料放送ながら）F1中継を続けているし、90年代中盤には国内トップフォーミュラの改革にも乗り出した。プチF1化などと呼ばれた当初の手法には賛否あり、功罪あつたとも思うが、あの局面で96年からのフォーミュラ・ニッポン（FN）移行がなかったら、その後のFN（スーパーフォーミュラ）の歴史はどこかで途絶えていたかもしれない。

オートバックスも、残った。こちらは元来が自動車関連事業者ではあるが、F1ブーム鎮静化以降にむしろモータースポーツ活動が活発化した印象もあり、鈴木亜久里と組んでのオートバックス・レーシングチーム・アグリART



13 10 技術支援のケンウッド、
 コマツ、バイオニア、2 93年
 ドニントンに染めたセガ、4
 ジョーダン初年度の富士フィ
 ルム、5 16 国内レース発、F1
 番組のレイトンハウスとフッ
 トワーク、7 ウィリアムズの
 キヤノン、8 91年日本GPで
 コロニを救った個人スポン
 サーや学校(“科芸専”)、9 美
 容外科の神奈川クリニックな
 ど隔々まで日本企業だらけ。



国内屈指の人気を誇るSUPER GTのタイトルスポンサーとして20年超の支援を続ける「オートボックス」は89年の日本GPでティレルをスポンサード。写真の91年はブラバムとタグを組んだ。



93年のミナルディM193の両ミラーには中日新聞社（トーチュウ）の「F1 express」ステッカーが貼られた。同紙はF1ブーム以前から現在に至るまでモータースポーツニュースを伝え続けている。

Aによる多角的なモータースポーツ参戦&選手育成、そして日本最高人気である全日本GT選手権（JGTCC）／スーパーGTシリーズのタイトルスポンサーを長く務めてもきた。そう、国内2大シリーズの存続にもF1ブームは結構な影響を及ぼしているわけだ。インフラをつくり、残した、という意味ではブーム当時の「サーキット業者」の貢献も見逃せない。ベネトンをパートナーにしていたオートボリスは、F1開催の夢こそ叶わなかったものの、今も九州のモータースポーツの中心地だ。ラルースと組んでいたセントラルパークは山口県のMINEサーキットをFNやJGTCCが開催される国内トップサーキットとした（現在はマツダの試験場になっている）。

名門チームの延命にも日本が貢献

本誌でも過去に触れたことがあると思うが、日本という国の国民性は「熱しやすく冷めやす



サーキットを運営する「オートボリス」はベネトンのサブスポンサー（90～92年／写真上）として、「セントラルパーク（土井産業）」はラルースの共同オーナー（91～93年／下）としてそれぞれチームを支えた。

い」ものである。また、スポーツを「観る」ということに関しては文化的適性が高くない（と筆者は思っている）。一度ブームになったスポーツ（観るスポーツ）が再び盛り上がることは難しく、角田裕毅や後進の選手が優勝したとしても、たぶん日本でF1が大バズりすることはないだろう（ハズレてほしい分析だが）。でも、だからこそ、あの熱狂があったから今への継続がある、その事実は忘れてはいけない。当時の流れをつくるのに貢献したすべての日本系スポンサーに大いに感謝するところだ。そしてあの時期の日本系スポンサーが、ロータス、ブラバム、ティレルといった名門のF1参戦を延命させたこともおそらく事実である。これまた、とても大きな貢献であった。もしかしら、今、F1が続いていること自体にも少なからず影響していたのかもしれない。そんな考え方をしても間違いではなさそうだ。R



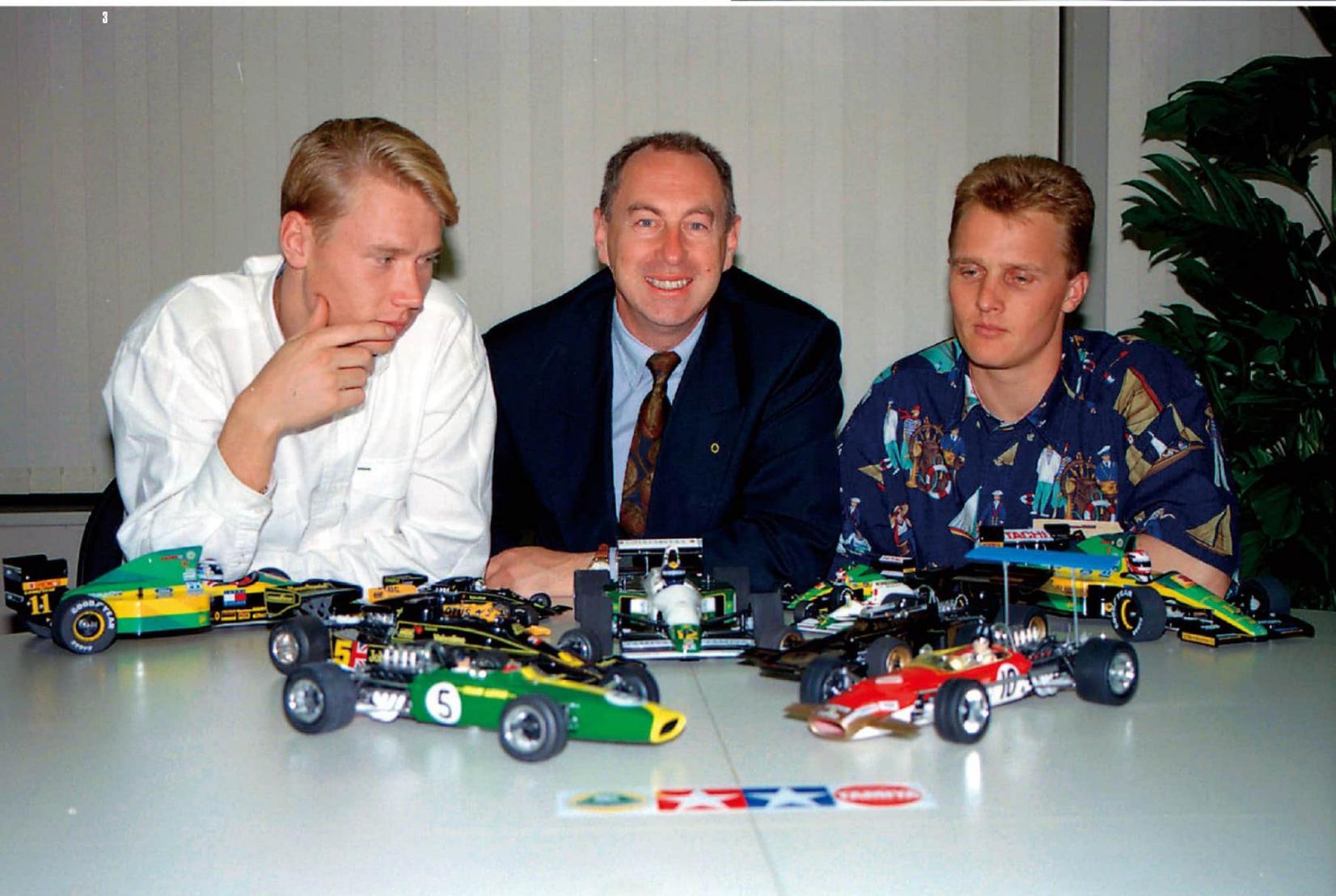
F1ブームを仕掛け牽引したフジテレビは1987年から2009年まで日本GPの冠スポンサーに。地上波やBSでの中継を続け、テーマソングであるT-SQUAREの「TRUTH」はF1のみならずモータースポーツをイメージさせる代表曲となった。



91年開幕戦アメリカGPで前後ウイングに「TAMIYA」のロゴを纏ったロータス102B。以後、それをタミヤが製品（模型）化したことでスポンサー交渉が好転、数多くの日本企業の支援を得たロータスにとって彼らはまさに“救世主”だった。
191年日本GP。**2**92年日本GP。**3**ロータスのドライバーを務めたミカ・ハッキネンとジョニー・ハーバート。そして模型化されたロータスの数々。



F1最熱狂期を支えた日本系スポンサーが 名門チームのF1参戦も延命させた——



最熱狂期のテレビCMはF1“だらけ”だった

“F1最熱狂期
ハプリッシュ・ジャパンパワー

その影響力、規格外

現在ではその数が大幅に減ってしまったが“最熱狂期”の1990年代前半頃
テレビCMはいまよりもっとF1やモータースポーツに溢れていた
ここではそんなF1関連CMの数々をキャプチャ画像とともに懐かしんでみる

Text/Daiki Takakuwa (Racing on)
Photos/Hidenobu Tanaka, Motorsport Images, Canon, Cosmo Oil, Honda, Idemitsu, JT, Pokka Sapporo, Pioneer, Seiko Epson, Shionogi, Toshiba, SAN-EI

最熱狂期のテレビCMがF1だらけだった。なんて書くと大袈裟な表現かもしれない。でも実際、この1990年代前半頃はF1に限らず、モータースポーツに関連するCMが現代より断然放映されていた時代だった。

マンセルがコミカルな演技をしているキヤノンのプリンターのCMは少しレアかもしれないが、アレジがフェラーリ・テストロッサに乗るパイオニアのCMなんて、最

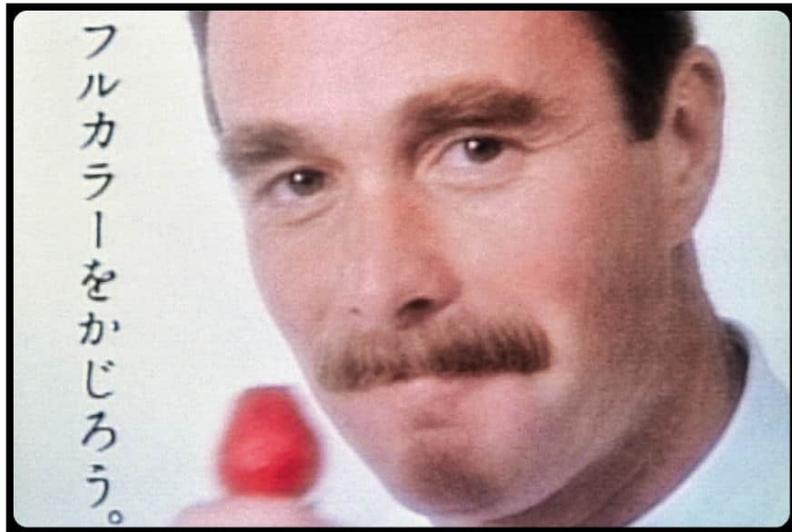
熱狂期のF1テレビ中継を見ていたファンならいまでも目に焼きついているはず。

そんな皆の記憶に残るテレビCMを放映していた企業に共通して言えること。それはスポンサーしていることの“うまみ”を最大限使っていた、ということだろう。お金を出してマシンに企業ロゴを掲出してハイ、終わり。ではない。スポンサーしているチームのドライバーを出演させたり、

マシンを走らせたりして自社製品の宣伝に使う。そうして払った宣伝費の分を回収してこそ（実際にできていたかはともかく）、わざわざF1チームに高いカネを払っている価値があるというものだ。

F1やテレビに絶大な影響力があった最熱狂期。現代ならほかの手があるだろうが、この時代はF1×テレビCMが最良の宣伝ツールのひとつだったのである。 **R**

キヤノン『PIXEL JET』



1992年の初戴冠年にナイジェル・マンセルはウィリアムズのメジャースポンサーであるキヤノンのカラーコピー機のCMに登場。撮影は7月のフランスGP後にロンドンにあるスタジオで行なわれたとのことで、マンセルは撮影中終始ご機嫌だったとか。ドライビングだけでなく演技も上手だったマンセルが動きや豊かな表情で楽しませてくれるCMだ。

— パイオニア「カロツェリア」



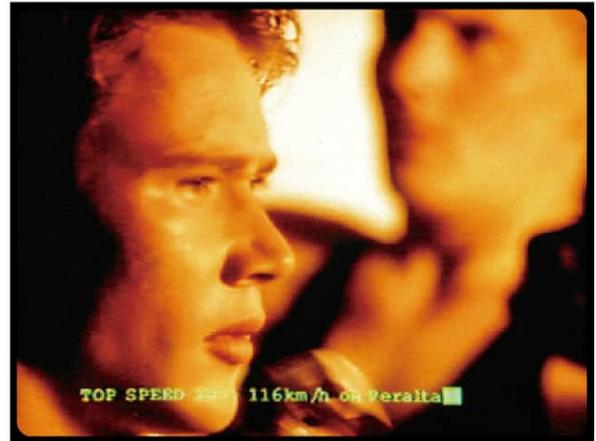
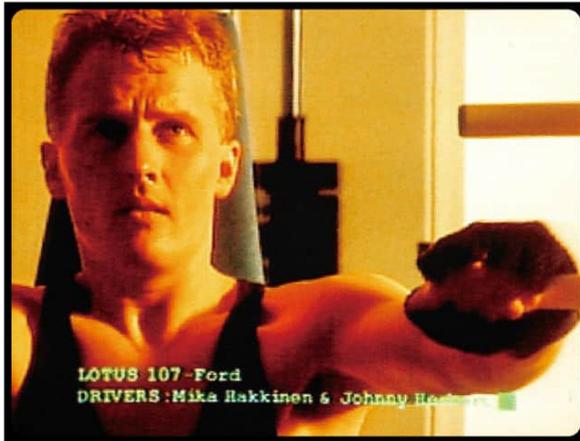
ジャン・アレジが「鈴鹿の後、京都を走った」なんてセリフを言っているパイオニアのカーナビ、カロツェリアのCMは、本当に京都の町で撮影されたもの。1992年の日本GP直後、京都市内の同志社大学の隣にある相国寺とテスタロッサの走行シーンは嵯峨野周辺でロケが実施されたとのこと。ちなみにこのCMには数バージョンあって、キャプチャの前作では「今度日本に行ったら、京都をドライブしたい」と語っている。



テスタロッサにカメラを装着し撮影を実施。これは異なるが別バージョンではアレジ所有のテスタロッサも使われた。京都らしい和な部屋でメイクされるアレジが新鮮。



塩野義製薬『新ポボンS錠』

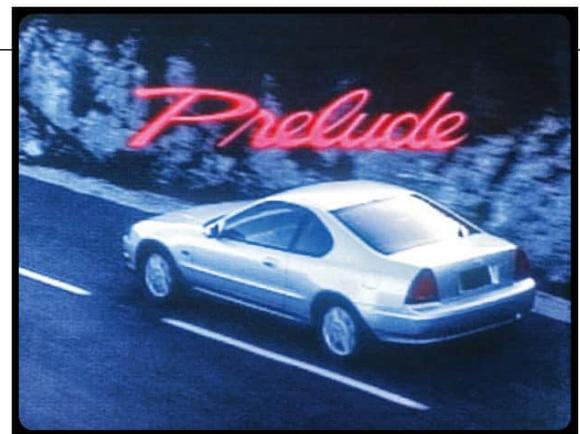
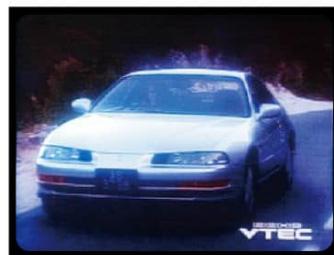


ヘセルにあるロータスのテストコースを使用して92年の4月下旬に撮影されたというシオノギのビタミン剤、新ポボンS錠のCM。この時ロータスのドライバーだったミカ・ハッキネンとジョニー・ハーバートがロータス102Dをドライブして、空撮まで使うなど結構手間暇をかけて撮影していることが、下3枚のメイキング写真からもよくわかる。

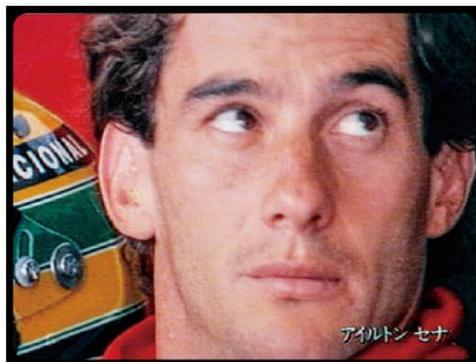


ホンダ『プレリュード』

「JUST MOVE IT、さあ、走ろうか」のキャッチでおなじみだったアイルトン・セナの出演する4代目ホンダ・プレリュードのCM。キャプチャはセナがプレリュードで走行しているシーンが中心のバージョンで、これはポルトガルの首都、リスボンから50kmほど離れた峠を10kmにわたって封鎖して撮影されたものだった。

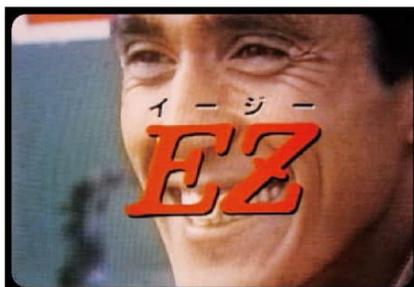
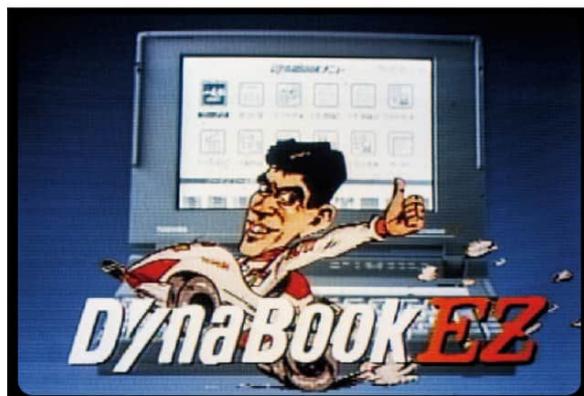
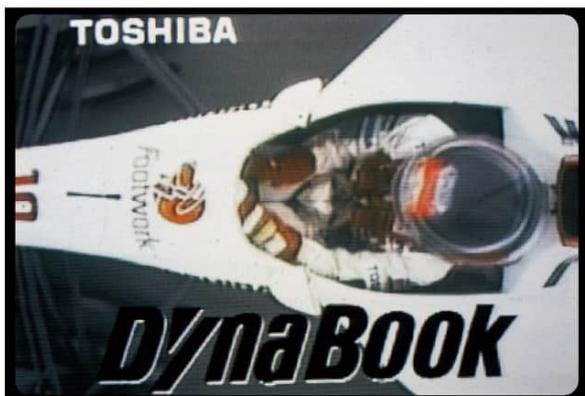


昭和シェル石油 『FORMULA Shell』



ガソリン／オイル系のCMといえば「バナナで釘が打てる」モービル1も有名だが、マクラーレン・ホンダを支えたシェルも忘れてはならない。「セナに逢いたい。」なんてバージョンもあったが、このキャプチャはそれとは異なる。「FORMULA Shell」のロゴが載る走行シーンはセナがMP4/5Bを駆り、1990年のイモラでテストをしている最中のものだという。

TOSHIBA 『ダイナブックEZ』



まだまだパソコンが家庭に普及する前だった1992年に登場したノートパソコン「ダイナブックEZ」のCMには当時フットワークに移籍したばかりだった鈴木亜久里が実写とアニメーションの両方で登場。実写のシーンはこのCMのために92年5月、イギリスのシルバーストンにて丸1日をかけて撮影されたもので、キャプチャの俯瞰のシーンはマシンに東芝製の8mmビデオカメラを搭載して撮られた。

日本たばこ産業「CABIN BOX」



CABINのCMは1992年頃、星野一義が登場するバージョンもあったが、ここではCABINを背負って92年にヴェンチュリからF1デビューを果たした片山右京編をチョイス。右京が頑張る様子を表現したとされるCMは、フランスのノガロというサーキットで3日間かけて走行シーンなどを撮ったものに実際のグランプリでの様子を組み合わせていた。



ポッカコーポレーション「100%コーヒーキリマンジャロ」

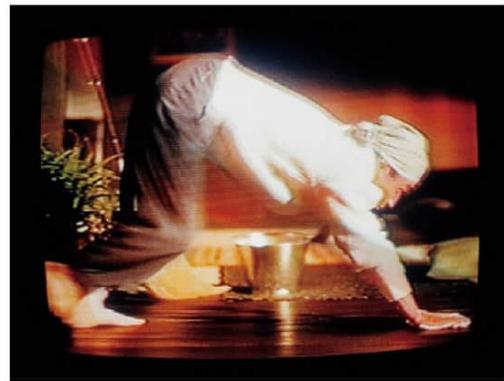


こちらはF1ではないけれど、1991年でF1を引退した中嶋悟がナカジマレーシングの監督に専念し始めた92年に出演したポッカのコーヒーのCM。撮影は同年の全日本F3000第2戦富士で行なわれて、実際のCMには中野信治のF3000マシンも出演。「缶コーヒーはポッカだね」って中嶋監督のセリフ、覚えてますよね？

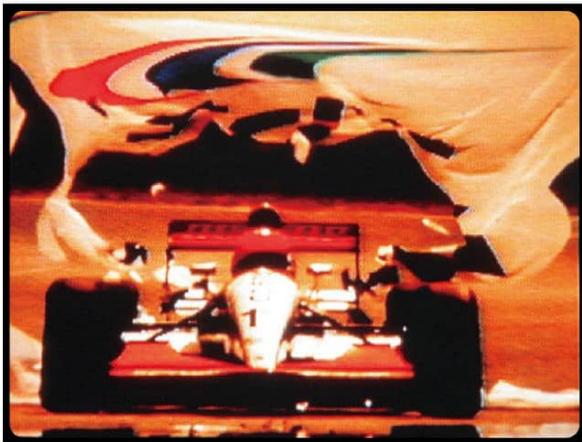
— セイコーEPSON 『1992年度企業CM』



中嶋のF1現役時代といえばやっぱりエプソンのCM。矢萩渉の軽快な音楽に乗せて自転車で激走していたりした(写真上)が、引退後の92年にも出演(写真右2枚)。CMのために特設されたという和風の家屋で雑巾掛けて掃除をしたり、読書したあとに昼寝するシーンを披露。中嶋とエプソンの絆はこの後も長く続き、2000年代にもCMに起用された。



— コスモ石油 『スーパーマグナム/LIO』



F1以外の例をもうひとつ。エディー・アーバインが駆る全日本F3000のローラT92/50が登場するコスモ石油のCMだ。これはTIサーキット英田を舞台にロケが行なわれた。「スーパーマグナム」のロゴの描かれた紙をマシンが突き破るシーンがあるのだが、これは事前に別場所で違うマシンを使ってテストを実施するほどの入念さだったそう。



週刊少年ジャンプ（本稿では『ジャンプ』と記す）。言わずと知れた、集英社刊の週刊漫画誌である。知らない人はまずいなさろう。

出版不況等々が囁かれる2024年現在でもジャンプは多くの人気作品を擁し、漫画界で燦然たる存在感を発揮し続けている。ただ、1980～90年代のそれは今以上に、あまりにも強烈だった。『ドラゴンボール』『キャプテン翼』『北斗の拳』『キン肉マン』『聖闘士星矢』『SLAM DUNK（スラムダンク）』『魁!!男塾』『シティーハンター』『こちら葛飾区亀有公園前派出所』などアニメ化もされたメガヒット作を数多く抱え、発売日である月曜日、日本の新たな1週間の始まりはジャンプがまず話題を独占した、と言っても過言ではなかった（代表作のセレクトに筆者の好みが反映されてしまう点等は各位ご容赦を）。

そんなジャンプが、F1と組んだ——。
この事実を知る人はもはや多くないかもしれないが、ジャンプは90～91年にマクラーレンのスポンサーをしていたのだ。マールボロカラーのマシンの白いノーズ、その先端にはジャンプのロゴが輝いていたのである。

作家陣のマインドも追い風に!?

さて、どういう経緯でジャンプはマクラーレン（F1）のスポンサーになったのか。

なにしろ30年以上も前のこと、集英社さんに分かる範囲で当時の事情をお答えいただいたのだが、なんでも「社会現象ともいえるF1ブームのなか、当時の編集部にもファンが多く、スポンサーシップの発案が部内からあった」との

“ジャンプっ子”が回想する『週刊少年ジャンプ』×マクラーレン・ホンダの衝撃

たった2年の ジョイントナンバーワン

1990年、前年に連覇を達成し頂点に立っていたマクラーレンのノーズに突如、カタカナ文字が現れた。書かれた文字は『ジャンプ』当時、破竹の勢いで発行部数を伸ばしていた『週刊少年ジャンプ』がF1王者とタッグを組んだ。その衝撃を筆者が思い出とともに回想する

Text/Toshiyuki Endo Photos/Hidenobu Tanaka, Motorsport Images, SAN-EI
取材協力：株式会社集英社

こと。そして、「読者の夢をレーシングカーの先端に載せて突っ走れ！」というわけで、ノーズ先端にロゴを掲出する案を提示、これが「マクラーレン側にも好意的に迎えられ、スポンサーシップが実現した」という。

当時の人気者同士のタッグ結成だが、状況としてはジャンプがマクラーレン（F1）に寄っていた格好だろう。いかに強烈に売れている

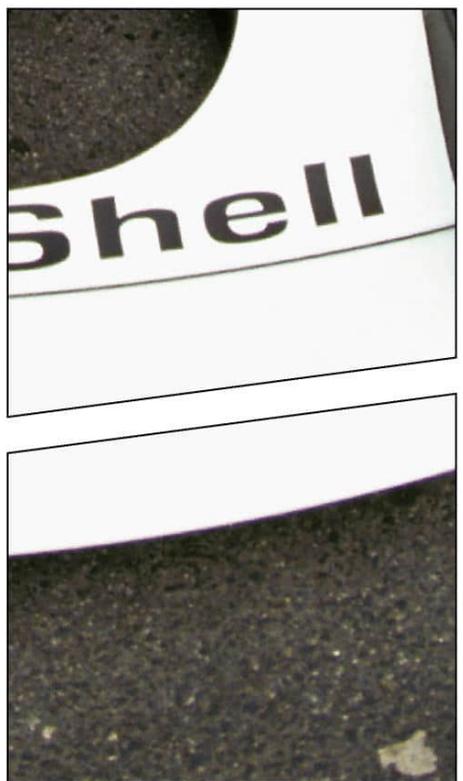
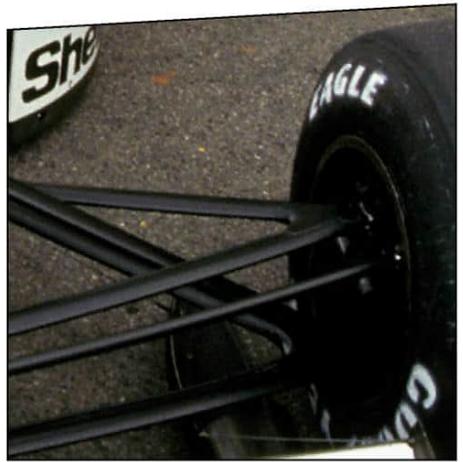
“F1最熱狂期 バブリッシュ・ジャパンパワー

ジャンプとはいえ、極東の国のいち漫画誌が、欧州主導の度合いが大きかった時代のF1によく入っていたものだ、とも感心させられる。

ジャンプ作品は海外でも広く深く愛され、キャプテン翼が海外の一流サッカー選手の幼少期に影響を与えていた、という話はけっこう聞くし、オリンピック等々でも好成績をおさめた海外の選手がドラゴンボールの「かめはめ波」のポーズをとったりしている昨今。でも90年当時、ジャンプの海外認知度は現在ほど高くはなかったはずだ。F1×ジャンプ、本当によく実現したものだ、と率直に思う。

ただバーニー・エクレストンが商業面を統治していた頃のF1には、ある意味での緩さがあったようにも振り返ることができよう。そういうところも、F1×ジャンプの実現に寄与していたのかもしれない（このあたり、もちろん筆者主観）。後年のF1ほどの妙な敷居の高さ的なものは、バーニーF1にはなかったのでは？ 言い方がナンだが、金を持つてくるならニューカマーさん、どんないらっしやい、というようなオープンな雰囲気を感じられた。それがジャンプの活動の助けになっていた可能性はあるだろう。もしかしてバーニー、なんらかのジャンプ作品のファンだったりして？

それはさておき、当時のジャンプは作家さんにもF1やクルマ、バイクといったモビリティに深い造詣をもっている方が多かった。F1ブーム以前の作品だが、次原隆二さんが描かれた『よろしくメカドック』に、主人公がフェラーリから研究生としての招きを受けるという印象的なラストがあった（主人公は断るのだが）。



1990~91年にマクラーレンの
ノーズに掲示されたジャンプの
ロゴ。いち編集部が提案でトッ
プF1チームへのスポンサーシッ
プが実現してしまうこと自体、
いまでは考えられない出来事だ。

今年3月に逝去された鳥山明さんの『ドラゴンボール』におけるメカニカル描写のこだわりの素晴らしさについては説明不要だと思うが、鳥山さんは前作『Dr. スランプ』でも同様で、ストーリー面にも『ペンギン・グランプリ編』というのがあり、あのエピソードは個人的に大好きだった(基本的に2輪レースだったと記憶している。なお、Dr. スランプは物語の舞台が「ペンギン村」であった)。

そういったところも、編集部機運を力強く後押ししただろうと想像できる。

ちなみに当時のマクラレンはホンダエンジン搭載期で最強、当然のようにも思えるチームセレクトだが、同じ額を持っていけば、中堅以下のチームならもっと大きなロゴをマシンに掲出できたはずだ。でも、きつとジャンプは最強陣営と組むことにこだわったのだろう。最強漫画誌ジャンプにしてみれば、仮にフルスポンサードを実現したとしても、そのマシンがグリッド後方に埋もれていたのでは印象がよろしくない。もちろん、ジャンプ編集部の良い前足の「マシンの先端に夢を載せて」だったので、最初から面積云々を考えてはいなかったということになるが、チーム選別の理念には「最強(かつ日本系)」というところも間違いなくあっただろうと思う(当然これも筆者主観)。

孫悟空もF1マシンに乗る!?

当時の若い日本人F1ファンにはこれぞ本当のジョイントナンバーワンだった「マクラレン・ホンダwithジャンプ」は、90〜91年、めでたく2冠連覇を成した。ドライブバズチャ

ンピオンは両年ともアイルトン・セナ。思えば、セナとの同門ライバル関係が激化しすぎてしまったアラン・プロストがフェラーリに移籍し、セナとの仲も良好で陽気なゲルハルト・ベルガーがチーム入りしたタイミングというのも、「努力・友情・勝利」のジャンプにとってはナイスなことだっただろう。

あれから30年以上が経つ——。
人間たるもの、悲しいけれど一定の年齢に達すると、近年流行りの言葉でいうところの「終

活」をせねばならなくなるわけで、かつてF1×ジャンプ」に熱狂したひとりだった筆者(勝敗ベースで応援するのはプロスト&フェラーリだったけど)も、最近はそうした活動を徐々に、しかし確実に進めている。

そして実家の片付けを完結して、今回の特集にピッタリの掘り出しものを得た。
——なんて書くと、いかにも偶然見つけたように思えるが、実は、それが「ある」ことには確信を抱いていた。だいたい私は「ものもちが





1990年のスポンサー契約締結に際して行われた発表会。マクラーレン側からはマーケティング担当が出席していた。ノーズに掲出されたロゴは2×7cmのサイズであくまで噂だが、その金額は数億円とも言われた。

AUTOSPORT
No.553 1990年5月1日号



中堅以下のチームなら大きなロゴも掲出できたはずだが
最強陣営と組むことにこだわったとみられるジャンプの矜持と想い



週刊少年ジャンプの「ホンダ・マーラー」スポンサー発表

集英社
取締役会長 徳永孝雄

集英社「週刊少年ジャンプ」
編集長 後藤広喜

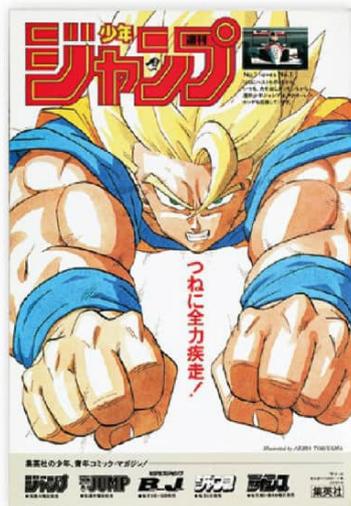
良い」タイプの人間で（だから片付けが大変でもあるのだが）、捨てたという明確な記憶がない限り、絶対にそれはあるのだ。

予想に違わず発掘されたのは、コミックス2冊と、テレホンカード1枚。

まず「テレカ」の方から説明すると、発掘されたそれには『ドラゴンボール』の主要キャラクターたちがF1チームに扮して、マシンと一緒に優勝記念撮影のようなことをしているイラストが描かれている。カーナンバー1のF1マシン、コクピットから身を乗り出して右腕を突き上げているのは、もちろん主人公の孫悟空だ。横では親友のクリリンが「GOKU P I G O G O ↑」というピットサインボードを持っている。他にもおなじみの面々たちが揃う。

このテレカ、どういふものかという点、当時のジャンプで応募者全員がテレカを入手できる企画があったのだ。ジャンプを3号連続で買うと応募資格（クーポン）取得達成で、80種類用意されている特製テレカのうち希望の1枚を入手できる、というもの。たしか、送料以上の額の切手同封での応募だったと記憶している。読

読者限定「ドラゴンボール×F1」のテレカを手に取れば、あの頃の輝きと熱さがいまでも鮮やかに思い出される



1990年および1991年には鈴鹿サーキットで開催されたF1日本グランプリの公式プログラムに集英社が広告出稿。ジャンプはもちろん、ジャンプ特別編集として発行されたF1関連ムックの広告も掲載されていた。



1991年F1日本グランプリ公式プログラム

者限定販売に近い性格の企画であっただろう。80種のテレカ、どれも魅力的だったが、筆者にはドラゴンボール×F1の一択に近かった。間違いなく、あの時代の象徴たるタグだ。

セナら実名登場の漫画も掲載!!

発掘されたコミックス2冊の方は『GPB OY (グランプリボーイ)』全2巻である。





日本グランプリではコースサイドにジャンプの看板を掲示。写真は1990年の1コーナーの様子。奇しくもこの看板の前でセナ・プロ接触王者決定劇も翌週のベルガー自滅も起きたのだった。

鬼窪浩久さんが描かれ、話はF1界を代表するジャーナリストのひとり赤井邦彦さんによるものだった。日本人若手選手が今で言うならマクラーレンのジュニアドライバーとして活躍する物語で、レース系漫画ではかなりの良作だと当時から思っていた。今の時代ではおそらく不可能なことに、セナやベルガー、ロン・デニスらが実名登場していて、これがリアルさを増幅。技術陣首脳のニール・オートレイが劇中、大活躍していたのが最高に良かったなあ。

そういえば翌91年にはセナとベルガーの実際の戦いを描いた漫画もあったはず。ライバルとなったウイリアムズ・ルノーの脅威を示すコマで、ナイジェル・マンセルとリカルド・パトリーゼが悪の帝国の將軍みたいに描かれていたのが、すごく印象深かった(笑)。

時代的に無理といえ、筆者の発掘物の実物写真をこの誌面に載せられないのも令和の時代の宿命で、残念無念である。

そして90〜91年頃は4誌くらいがレース後1週間以内の速報誌として乱立していた。それも今や(手前味噌かつ月刊ながら)姉妹誌『F1速報』を残すのみ。セナの死、そして急速なネット社会の成立が日本の『パブリックシネマ』をF1から遠ざけた。まあ、仕方ないことだが、でも、あの頃の輝きと熱さは、「ドラゴンボール×F1」のテレカを手にとって見るだけで、まざまざと、鮮やかに思い出される。紙のようにカタチあるものしか存在し得なかった時代を生きた者ならではの喜び、だろう。

わずか2年ではあったけど、本当に尊く、奇跡のようなコラボだったと思う。

□



タキ井上 "TAKI" Inoue

本名・井上隆智穂（いのうえ・たかちほ）。1963年9月5日、兵庫県生まれ。85年にレースデビューし87年に渡英、フォーミュラ・フォードに参戦。90～93年を全日本F3で戦い、94年は国際F3000へ。同年F1日本GPにスポット参戦し翌年はアロウズへ移籍。99年の引退後は執筆業の傍ら若手ドライバーのマネージメントに尽力した。（隣は盟友デイビッド・シアーズ）

1994年にF1デビューした井上隆智穂は最熱狂期を下位カテゴリーで過ごした彼に当時の日本のレース界とF1界限における「カネとシートの関係」を語ってもらった。さて、どんな逸話が飛び出すのだろうか――

Text/Kojiro Ishii Photos/Taki Inoue, Motorsport Images, SAN-EI

タキ井上が明かす「F1とカネにまつわる話」

大放言「カネさえあれば」の世界

日本ではもはや忘れ去られたタキ井上（編注…井上隆智穂）が創刊数十年の歴史を誇る『レーシングオン』で、こうして発言の機会を与えていただき感謝申し上げます。ぶっちゃけ編集部も勇気あるなあと感じました次第です。

今回は1980年代半ばから90年代半ば、F1を筆頭とした日本のレースブームについて語り散らしてほしいというご要望を受けました。

あの当時の僕はF1参戦に必要なスーパーライセンスをカネで買ったという、規則を読めば馬鹿でも誤りとわかるメディアの虚報拡散に悩

まされてきました。その僕が自分の経験と見聞きしたハナシを読者のみなさまに開陳します。際どいエピソードに心当たりのある日本のレース関係者のみなさまにおかれましては、ぜひ首を洗って待っていてほしいと願うばかりです。ところどころでブチかましたと思います！

まず40年近い僕の業界経験から言えば、お金の無い人は自動車レースに関わってはいけません。絶対に手を出しちゃダメです。みなさんなんも知らないにもかかわらずわかっているフリしているようですが、自動車レースはそもそも



F1最熱狂期
パブリッシュ・ジャパンパワー

もお金持ちの遊びで、最後に割を食うのは多くの貧乏人だと決まっているのです。まともな神経の持ち主は絶対に関わってはいけません。特にドライバーはそうです。なぜなら日本はもちろん海外でも、レース業界に生きている人間の体質は昔も今もぜんぜん変わっていません。

そもそも「ギブアンドテイク」という世の中では当たり前に関係性をレース業界の人と築くことすら難しい。あくまで一方通行で、これをやってくれたからあれを返そうという精神・思考がありません。取れるところから取りつくし、無くなったら次を探すだけなのです。

こんなビジネスモデルがいつまでも続くわけではないでしょう？ トヨタやホンダがお金を注ぎ込んでギリギリ成立している日本のレースも、数年で異動しちゃう腰かけサラリーマンによって牛耳られているだけです。ちなみに欧米では多くの場合、ドライバー自身が調達したお金のレース界が成立しています。

僕は思うんですよ。もし欧米でレースを戦うドライバーが揃ってハンガーストライキを執行したら……。大半のレーシングチームは倒れちゃうかもしれない。彼らの多くはドライバーの持ち込み資金で自転車操業していますから。

生き残れるのはお金持ちがオーナーを務めるスポーツカーチームやGTチームだけで、大半のフォーミュラチームはドボン。でもお金を持ち合わせたドライバーはヘッチャラで、ハンストに同調せず、これを好機と見て有力チームにシートを得るのでしょうか。

結局のところ、欧米では自分でお金を調達できる人、日本ではモータースポーツ担当サラリ

ーマンにヘコヘコできる人だけが生き残れるのが自動車レースです。80年代半ばから90年代半ば、フジテレビや鈴鹿サーキットやホンダやレースメディアが空前のブームを牽引しました。

いや、煽りに煽ったという表現が正しいでしょう。しかし30年近くを経たいま、その痕跡というか成果はどこにありますか？ フジテレビは地上波でのF1放映を早々に見切り、鈴鹿はホンダからの支援でギリギリF1日本GP開催を継続し、そのホンダは撤退と参入を繰り返して評判を落とし、F1を軸に扱っていた雑誌はもはや見る影もありません。

F1を扱った雑誌が両手で数えても足りないとか、数十万部を売り上げていたF1誌もあったとか、そういう時代があったことはもちろん承知しています。フォトグラファアのポジ1枚が10万円や20万円で売れていましたよね？ そういう狂った時代はたしかにありました。

僕が欧州でレースに挑戦していたころは、英国オートスポーツという雑誌が貴重な情報源でした。数週間遅れで日本へも届き、僕はそこに載っていたジム・ラッセル・レーシングスクールの広告を頼りに渡英しました。今ではその英国オートスポーツもウェブだけです。その点、いまも雑誌として存続している『レーシングオン』はたいしたものだと思いますよ。

『ヨイショ』はこのくらいで、あのころのF1ブームやレースブームに踊らされた無辜(むご)の日本国民はどこへ行ってしまったのですか？ 他人のお金を使ってレースへ注ぎ込んだチームオーナーたち、他人の米櫃(こめびつ)に手を突っ込んでレースへ注ぎ込んだ広告代理店や関



1990年鈴鹿、時代はまさにバブル絶頂期。スタンドはどこも満余の大観衆で埋まり、多くのスポンサー看板がサーキットを彩った。

係者はいったいどこへ消えたのか？

そもそも、いまのF1日本GPなんてグラン
ドスタンドで観ようと思ったら、ひとり10万円
とか15万円とかでしょう？ 東京から家族3人
で観に行ったら、交通費やホテル代と合わせて
50万円!? もはや狂っていますよ。大きなお世
話なのはわかっていますが、誰かがしっかり言
って差し上げなさいという話です。

だったらアメリカ・ラスベガスで開催される
ボクシング・ヘビー級を最前列で観たほうがいい
ですよ。いきなり1R8秒でKO決着しちや
ったら、けっこうキツイですが(汗)。

それはともかく、今のF1は運営側のリバテ
イメディアが資産価値を上げるためだけに作り
出しているバブル。みなさんはただそのバブル
に踊らされているだけなのです。

80年代半ば以降の数年間、日本は株価も不動
産価値もうなぎ登りで、それを日本のF1やレ
ースチームに結び付けた人もいるでしょう。
でもメディアで取り上げられたレース関係者の
多くは他人からお金をパクって、銀行からお金
をパクって、注ぎ込んでいただけです。そして
国内レース関係者の多くが、そのおこぼれに与
っていたでしょう？ レイトンハウスF1の赤
城明さんは富士銀行赤坂支店の不正融資に関与
して逮捕されました。フットワークF1の大橋
渡さんは粉飾決済がバレて、会社は事実上の倒
産に追い込まれました。『レーシングオン』
も扉の向こうに落ちちゃったとか他人を口車に
乗せてお金を持ち逃げしちゃったとか、ニッチ
もサッチもいなくなつて東南アジアへ逃亡し
たとか、そういうレース関係者たちの特集を組

んでみてはいかがですか？

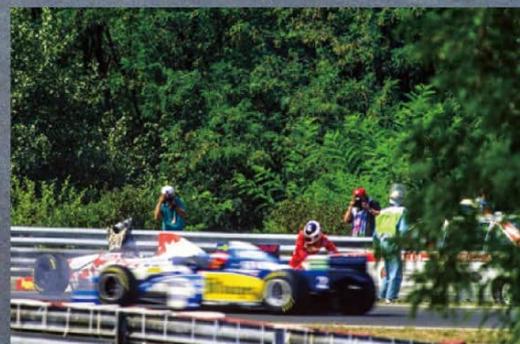
バブル景気に湧いたあのころの日本には、た
しかにたくさんのお金が回っていました。お金
がどこにあつて、それを引き出せる手段を持ち
合わせていた人だけが、おいしい果実を手にし
ていたという事実は否定しません。でもバブル
景気の時期にそうやってお金を引つ張ってきた
人たち、彼らにとつては他人のお金なので使い
方がおかしかったですよ。

たとえば飲食の場面でも、他人のお金だから
そんな使い方するの？ 自分のお金でもそんな
使い方するの？ と僕は首を傾げましたよ。自
分はいわゆるバブル景気の時代でも、牛井の吉
野家でメシを食べていました。

現在の日本はあの頃のような好景気ではない
けれど、もしかすると世界的に見ればお金集め
は今の方が簡単じゃないのかな？ と思つたり
もします。まず自動車レースに対する認知度は
当時よりも上がりましたよね。だからレースを
投資として見る人たちもいます。実際、今では
F1チームなんて4ケタ億円での取引ですよ。
僕がドライバーだった当時は、お金に行き詰ま
ったF1チームは消えるだけの存在でした。

あの頃、日本のレース界は今から思うととん
でもない話ばかりでした。僕が戦っていた全日
本F3なんて、たとえばエンジンに関して言え
ば毎レース、1回数十万円を投じてリビルトし
た新品を金曜日から使うのが普通でした。10レ
ース戦うなら10回オーバーホールがいる。今の
F3(編注:スーパーフォーミュラ・ライツ)
は数年間リビルト不要でしょう？

当時のF3は何をやるにしても高くつきまし



井上の名を世界のF1ファンに知らしめたのが95年に
起きた2度の珍事件。モナコでマシンを停めたらマー
シャルカーに追突されたり、ハンガリーではリタイア
して降りたらレスキューカーにはねられたり(写真)。

た。スペアカーも必要でした。クルマが壊れたとか予選落ちしたとかで決勝レースに出られないのは、スポンサー様に対してマズイ。僕はコクヨカラーのクルマが予選落ちして、予選を通過した別のクルマがコクヨカラーに成り代わっちゃったのを憶えています。スポンサーが観に来るからと、予選落ちしたクルマと同じカラーリングにするために違うチームのクルマの広告スペースをお買い上げしちゃったんですね。

それと今のスーパーフォーミュラで乗車手当てを貰っているドライバーはいますか？ GTではもらえてもフォーミュラではゼロなドライバーが大半なのでは？ せいぜい貰った賞金をチームと折半するくらいが関の山でしょう。

バブル期の全日本F3000では、マウロ・マルティニが億単位の乗車手当てを貰っていました。のちにフェラーリで活躍したエディ・アーバインは7000万円、それでも「理解できないよ」と僕にブー垂れていました。当時はそんなものだったと思いますが、バブル景気で恩恵を与れたのはごく一部で、数万円・数十万円の小銭を手にして喜んでいた人も多かったものです。それが日本のレース業界における、バブル景気の実態ではないですか？

個人的な話をすれば、7歳のとき親に買ってもらったホンダRA273のプラモデルがレースとの出会いでした。76年には富士で開催されたF1公式戦に合わせて発売されたお菓子のオマケ、マクラーレンM26のカードに感化されて「いつかこれに乗りたい」と思いました。

同じ頃、近所にレーシングカートを持っている先輩がいて、それを分譲住宅の造成地でアス

「今の方が簡単かも？ とも思います
あの当時は、お金に行き詰まった
F1チームは消えるだけの存在でした」



井上は当時の定番進級ルートだった全日本F3000を経由せず、また自動車メーカーのバックアップなしで通年F1シートを獲得した初めての選手だ。またドライビングについても自虐気味に語ることが多いがF1での最高位は8位で、これは一定程度の評価に値する。

ファルトが敷かれたばかりの道路を走りまくりました。もちろん、何度か側溝に突っ込んで慌てふためいたのはここだけのハナシです。

その後、マツダスピード所属の片山義美さんが経営していた片山レーシングの門を叩き、マツダ・ファミリアを購入したほか、レーシングドライバーへの道筋を指南していただきました。レース仕様のファミリアを作ってもらい、富士の近くの平田レーシングでメンテをしていただけわけです。しかし片山レーシングで改造したファミリアでは富士フレックシユマンに出られないと判明し、そりゃあねーだろ！と膝が折れたのもここだけのハナシです。

神戸のホテルでびっちりウェイターとして働いてはいたものの、稼いだお金はすべてファミリアに注ぎ込んでいた僕ですから、富士ではホテルはもちろん民宿にも泊りません。そこで平田レーシングのプレハブ小屋の2階で寝泊まりする生活でした。そこではインスタントコーヒーも、中蓋のフィルムに小さく開いた穴から粉末を3振りするだけしか許されず、あの時は予選のタイムアタックに臨むくらい集中していたものです。

あるとき、平田レーシングにいたメカニックに「プロを目指すならこんなところにいちやダメです。イギリスにジム・ラッセル・レーシングスクールというのがあります」と言われて、古い英国オートスポーツの広告に載っていたテレックスの宛先で相手と連絡を取りました。

それでなんとか渡英しましたが、当時すでにジム・ラッセルのスクールは企業の福利厚生に使われているというのが実態で、本気でプロを

目指す人などは数えるほどでした。だから卒業レースで僕が2位になったんですよ。

せっかく渡英したのだからと僕はイギリスのフォーミュラ・フォードにも、友達からお金を借りて参戦しました（成績は散々）。チームに騙されていたんです。そんな僕を見かねて声をかけてくれたのがデイビッド・シアーズ。あとで知りますが彼は名家の小金持ちで、ちょうどレーシングチームを立ち上げたばかりでした。

彼とイギリスのフォーミュラ・フォード1600を戦い、翌年はイギリスF3と一緒に戦う約束もして、使わない荷物をスーツケースに詰め込んで、シアーズに預けて帰国しました。しかし日本では全然スポンサーを見つけられず、イギリスへ戻ることはできなかつたんです。可能性があると聞いていた、消費者金融の武富士がスポンサーになってくれるハナシもまったく実現しませんでした。





語学力と人脈の広さを活かし、2000年代は日本人若手ドライバーの欧州挑戦を支援しマネジメント。写真の佐藤公哉や佐藤万璃音、笹原右京らをバックアップした。

日本では親が用意してくれたため卵を手にはパチンコ屋へ朝イチから行って生活費を稼いだり、自動車誌などでアルバイトしながらスポンサーになってくれる会社を探したりという日々。でもその時の出会いが、その後の自分を作り出した。それはニッパックという会社の森亮介社長（編注：当時は企画部長）との出会いであり、そこに出入りしていた広告代理店の営業マンに紹介してもらった英会話教室「NOVA」の猿橋望社長との出会いでした。また大蔵省の元役人との出会いで金融機関のトップたちともつながりを持ってました。彼らの尽力なくして僕はF1ドライバーにはなれませんでした。

もちろん、僕は彼らにお金の無心をしたわけではありません。薄っぺらい企画書を持参して資金を引き出したわけじゃないと、ここでハッキリ申し上げましょう。時には社員として働き、先述したギブアンドテイクの基本を守り抜き、彼らにしっかりと恩返しさせていただきました。その後の全日本F3や国際F3000への参戦は、もちろんF1参戦をにらんでのこと。その道筋の詳細をここで書くには誌面が足りませんが、とにかくF3ではメンテナンス担当として元F1メカニックだった藤池省吉さん、エンジン供給を快諾していただいた戸田レーシングの戸田幸男さんには足を向けて寝られませんが、シアーズがいなかったら僕はしようもない人生を送っていたでしょう。F1参戦ではシアーズ、マクラーレンF1の弁護士に加えてアロウズのジャッキー・オリバーと、いろいろな人に助けてもらいました。F1を降りた後もF1のドンと言われるバーニー・エクレストン、もう死んでしまったけれど「バーニーボーイ」と呼ばれるデイビッド・プライスやエイドリアン・カンポスにも助けてもらいました。

僕は今、レース業界とは距離を置くというかあの世界とは離れて、人生の終活に本気で取り組んでいます。もう関わりたくないですね。2000年代に何度か盟友ビンチェンツォ・ソスピリに引き戻されましたけど、次はもうありません。今の僕は11歳になる愛犬とどのように余生を過ごすかだけを真剣に考えています。

最後にもう一度。お金持ち以外は自動車レースには絶対関わってはいけません。本稿のメはこんな感じでしょうか？（談）

R



翻って今年の鈴鹿の看板に日本企業の名はない。スタンドとコースそのものには変わりはないが、ピット棟など施設は現代化されている。

タキさんの大放言、過激だけどやっばりおもしろかった。さすが（いろんな意味で）歴史に名を残してこられた方、格が違うというべきか。

さて、なんともご陽気なカペリの1枚で、今特集もオシマイだ。記事ではあまり触れられなかったがヨーロッパ文化と価値観のカタマリであるF1にレイトンハウスが風穴を開け、メカも選手も分け隔てなく食事をしたりクルー全員お揃いのウェアで固めたりキャンギャルのお姉さん方をスラリ並べたりと日本式の「新風」を吹き込んでいたことも紹介できればよかったですと反省。末期はともかく写真や映像で見る当時の彼らはいつも楽しそうで、それはきつとカペリの性格からくるものだけではない。残した成績だけではないレイトンハウスの価値や魅力というものが少しでもお伝えできたのなら幸いだ。

そして「ジャンプ」とマクラーレン」の記事（P74）に「今や『F1速報』を残すのみ」との記述があった。彼らも今では速報スタイルでの刊行をやめ月イチペースとなるなど苦心のほどが窺えるが、厳しいのはどんな紙媒体も一緒（きつとあの『週刊少年ジャンプ』ですら）。

この9月には『デイリー新潮』が『東京中日スポーツ（トーチュウ）』や『夕刊フジ』が年内で休刊すると報じていて、これが事実だとすれば日本のモータースポーツメディアにとっては大事件（おおごと）だ。どちらも最熱狂期にF1マシンへロゴを躍らせていたほどのだから、かくいう本誌もまた、読者方々へお詫びをしなければならぬ。誠に突然で勝手ながら、本誌は今号より本体価格で100円、お支払い価

おわりに

「あの熱狂があったから今がある」は金言

Text/ Joe Kojima (Racing on) Photo/ Bernard Asset

格ペースで110円の値上げを断行させていた。急激な印刷用紙代の高騰を理由に60円アップさせていたのが2年前だが、こうも早い「二の矢」には本当にお詫びしかない。ただこれまた昨今の常套句どおり、今や「値上げしていないものの方が珍しい」という状況下、どうにか刊行継続できるだけ幸せだと思ふこと

にしている（少なからぬ根強い愛読者の方たちのおかげ）。満足度だけは下げぬよう、肝に銘じて進みます。今後も格別のご厚情を……。

「あの熱狂があったから今への継続がある」はまさに1986年創刊の本誌にも言えるフレーズ。2年後の創刊40周年が先か日本人のF1初優勝が先か。まだまだ頑張ります。

☒

HOBONICHI
F1 SOKUHO
2025



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

ほぼ日手帳 × F1速報

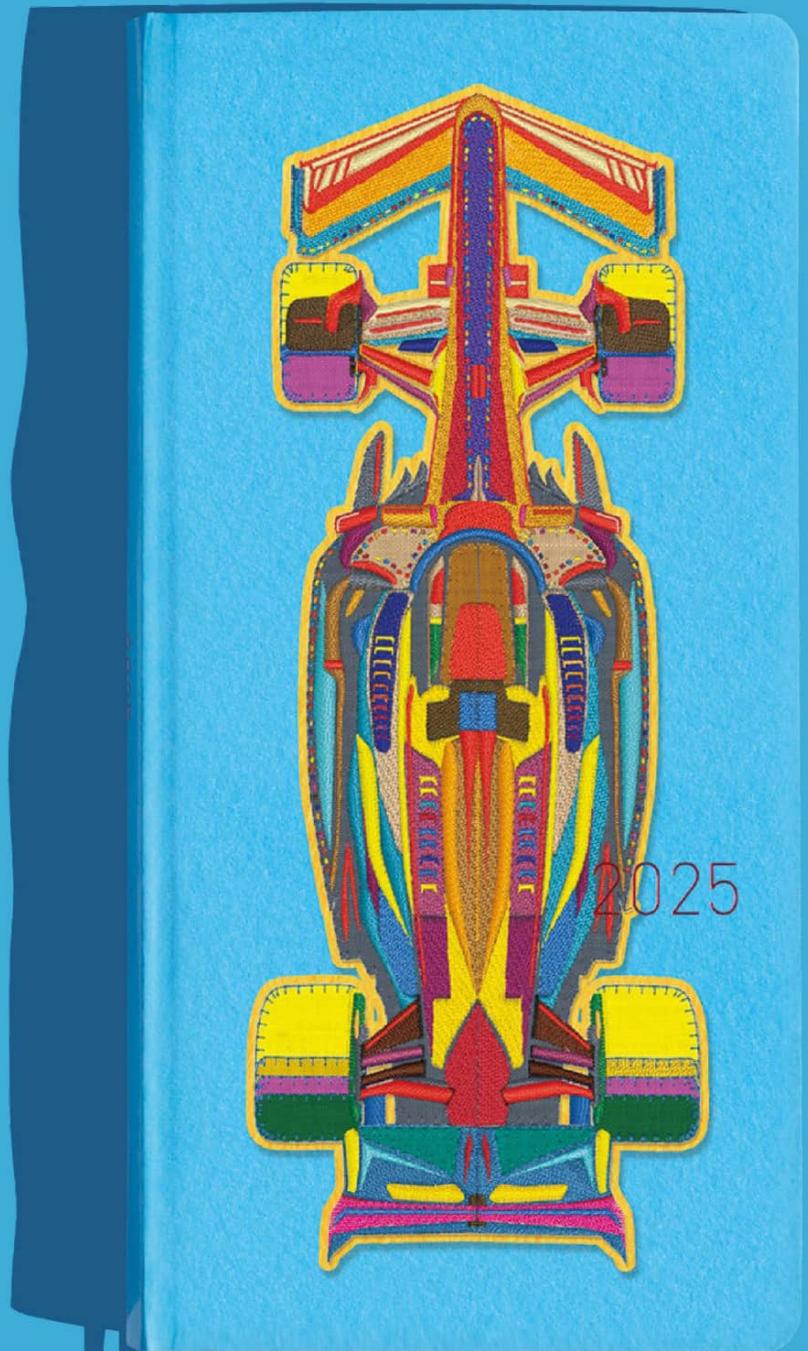
F1 Sokuho
HOBONICHI

購入方法

Webへ!



国旗シールつき



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

auto sport **Web** shop

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

長らくお待たせしました！

亜久里 + ジョーダン194 = 1戦限りの激レア仕様

本誌特注
ミニカー

購入受付開始の
お知らせ



成功作191に回帰したローノーズと当時の空力トレンド、メゾネットウイングが特徴の194・ハートのパシフィックGP仕様を細部まで検証して徹底再現。もちろんスパークでは初、亜久里ファンにも待望のモデル化でコレクター必買。



前戦で多重クラッシュを引き起こし出場停止となったアーバインの代走として1戦限定で起用されたのが「F1浪人中」だった亜久里。決勝はマシントラブルでコースアウトしリタイア。「次、ないんだ」のコメントが話題に。

ついに本誌特注ミニカー「1/43 ジョーダン194・ハート 1994年パシフィックGP 鈴木亜久里」の購入申込が始まりました。岡山(TIサーキット英田)で初開催となったパシフィックGPにスポット参戦した亜久里さんの、メゾネットウイングを纏った貴重でレアな仕様です。タバコロゴは貼込済みで、もちろん特注品ならではの専用パッケージ入り。商品は入荷済み。お見逃しなく！

ジョーダン194・ハート 1994年パシフィックGP 鈴木亜久里

- 1万4300円(10%税込、送料別)
- 1/43 ●MINIMAX「スパーク」製

限定
1000個
生産



予約期間：2024年10月31日(木) 18:00まで ※受付中です
11月中旬より順次発送予定

※おひとり様、各1個限り。登録アドレスおよび氏名が重複するなど同一人物と判断された場合、2件目以降のエントリーは無効となります。なお当選後の注文取消(キャンセル)はできません。

通販の流れ

- 1 autosport web shopで申込
<https://as-web-shop.jp>
- 2 申込〆切
(申込多数の場合は抽選)
- 3 当選者へメール→商品発送
- 4 商品受取
(代引きでご注文の場合、玄関口でお支払いください)

※発送開始後、申込状況によって一部のミニカーショップで販売されることがあります。お問い合わせは弊社の公式サイト・お問い合わせフォームよりお送りください(電話・メールによるお問い合わせには一切お答えいたしかねます)。

お申し込みはこちら

▶ [autosport web shop](https://as-web-shop.jp)にて申込受付中

as
Web
shop

<https://as-web-shop.jp>

検索

歴史があるから、未来が輝く。

No.532
特集 | WRカーの時代、最初の10年 [1997-2006]
 [高度化した技術がもたらす走りと新世代マシンたち]



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

雑誌コード: 66731-69
 定価: 1760円



No.531
特集 | 昭和の本気、マイナーツーリング
 [日本のハコレース史に燦然と輝く良質で通好みな開発競争]

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

雑誌コード: 66731-63
 定価: 1760円



No.530
特集 | セナの思い出
 [稀代の絶対的スター、その“実像”と“最期”]

- ・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

雑誌コード: 66731-57
 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)



圧巻の迫力、1/12の精緻な魅力

スパークには、よく知られる“定番”の1/43と1/18だけでなく、さらに巨大な1/12というスケールもラインナップがある(1/64や1/87という小スケールもある)。今回紹介するアストンマーティンの最新F1(昨年のAMR23、2位に入ったアロンソのモノコック仕様)がまさにそれで、単なる「ミニカー」の範疇には収まらない、まるで工芸品かの如き横溢な上質クオリティに思わず息を呑む。「1/12 ビッグスケールシリーズ」という響きにグッとくる「F1最熱狂期」世代は少なくないだろう。そう、あの頃あこがれたプラモデルキットの、あのサイズだ。あ

れが今こうして、フルディテールの精密な完成品として手に入る。

実物のモデルが放つ存在感や迫力はまさに別格で、カメラのファインダー越しに見るディテールの精緻さ・シャープさたるや、冗談抜きで実車のそれと錯覚するほどだ。特に近年のF1がもつ複雑で多層的・有機的なラインはこのスケール向きと言え、細部の情報量は“高解像度”で楽しめ、ディスプレイ用途にも映えるだろう。ウイングひとつ取ってみても各フラップは別個に成形され、サスアームにも極小なカーボン紋様が再現されている。相応に値も張るが、価格以上の満足度もまた約束されている。

図：スパークジャパン
<https://sparkmodel.co.jp>
<https://www.facebook.com/spark.jp/>

絶好調だった2023年(前半)のAMR23、モデルは2位に入って健在ぶりを見つけたアロンソのモノコック仕様を再現している。インターミディエイトタイヤの実車感にも注目だ。



レーシングオン×エムエス・モデルズ

今回はスパークの秘密兵器ともいべきスペシャルな1/12をご紹介します
全長50cm超のボリュームとシャープな造形、フルディテールな細部など
このスケールならではの唯一無二な魅力が凝縮された「珠玉の逸品」だ

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



1/43はもちろん1/18でも太刀打ちできない、精緻なディテールの数々。妥協なき完璧なフォルムと平滑で美しい塗装、極小ステッカーまで再現されたロゴ類にリアル感漂うドライバーフィギュアなど、見どころは各所にある。なかでも現代のF1がもつ複雑で多層的なラインの造形と素材の質感再現は見事。価格は9万9880円である。





現代に生きる銘車たち

FILE
70

Text/Yoshio Fujiwara Photos/Hidenobu Tanaka, SAN-EI

REYNARD 93D MUGEN



F1に最も近い選手権と呼ばれた全日本F3000
そのなかでもロス・チーバーは毎年チャンピオン候補と呼ばれた
今回巡り合わせで、チーバーの愛機だった
プロミス・レイナード93Dが30年ぶりに当時の姿で復活した

取材協力：CB&R WATAHIKI <http://www.cbr-watahiki.com/>

ヨーロッパから2年遅れの1987年からスタートした日本のF3000シリーズ（87年は非選手権で、88年から全日本選手権に昇格）はバブル景気の波にも乗り、91年には全11戦、参加台数35台を数えるまでに成長した。

ところがバブル崩壊で徐々に参加台数は減少。93年のエントリーは26台と、89年以来久々に予選落ちのないシーズンとなり、当時のオートスポーツ誌の開幕直前特集には「不景気をぶっとばせ！」というタイトルが掲げられるほどだった。

そんな93年シーズンに、レイナードの日本代理店であるルマン商会から事実上のワークスとして出場していたのが、ロス・チャーバーが乗るプロミス・レイナード93Dだった。

レイナードは73年にエイドリアン・レイナードがマーチのエンジニアだったビル・ストーンと組んで設立したセイバーオートモティブを母体とするレーシングコンストラクターで、77年にレイナードに改称。82年に発売したフォーミュラフォード2000用の82Fが大成を取めると、85年にF3へと進出。初のカーボンファイ

バーノックをもつF3マシン853がデビューウインを達成し、86年に863がイギリスF3選手権を制覇したことで注目を集めるようになった。

そして88年に開発した初のF3000マシン、88Dがヨーロッパ3000でこれまたデビューウインを飾ったことで、マーチ、ローラに次ぐ第3の勢力として認知されるようになる。

そんなレイナード旋風は日本にも飛び火し、88年第5戦SUGOから数チームが88Dを投入。年々その勢力を拡大していったのだが、



90年の90DがローラT90/50にま
ったく歯が立たなかったことから、
91年にはチーバー車1台のみに激
減してしまった。

しかしながらアンヘドラルウイ
ングを備えるなど空力的に大きく
進化した92Dがチーバーの手で92
年の開幕戦を圧勝すると、再びユ
ーザーが増加。そういう意味で93
年は、日本市場のレイナードにと
つても正念場と言えるシーズンで
あった。

欧州を席巻したレイナード ニューモデル93Dが日本上陸

レイナード93Dは基本的に92年
の国際F3000を席巻した成功
作、92Dの正常進化型といえるも
のだ。それゆえ中身に大きな変化
はないが、ピッチングなどの姿勢
変化によるダウンフォースの変化
量が大きく挙動がセンシティブと
いう特性を改善するために、フロ
ントのアンヘドラルウイングを大
型化。またサイドポンツーンを短
くすることで、空力を安定させる
と共に開口部を拡大し冷却効率の
向上も図られていた。

さらに92Dではクラス最長を誇
っていたホイールベースが4mm短
縮され2796mmとなっただけで
なく、トレッドも前後とも92Dよ
り10mm狭くなり、ライバルに比べ
て一番ナローなシャシーとなった。
またギヤボックスに関して、レ
イナードは90Dから空力的にも有

プロミス・レイナード93D無限 諸元(1993年当時)

シャシー	カーボンモノコック
ホイールベース	2796mm
トレッド(前/後)	1710/1580mm
サスペンション(前後とも)	ブッシュロッド
ギヤボックス	レイナード製6速横置きシーケンシャル
ブレーキキャリパー(前後とも)	NISSIN製6ポッド
車重	540kg以上
エンジン型式	無限MF308
エンジン形式	水冷90度V型8気筒
排気量	2997cc
ボア×ストローク	86.0×64.5mm
最高出力	460ps/8500rpm
最大トルク	37.0kgm/7500rpm
チューナー	東名エンジン
タイヤ	ブリヂストン

利な自製の横置き5速ギヤボック
スを使っていたが、93DからはH
パターンではなく素早く確実な変
速が可能なシーケンシャル式を採
用しているのも特徴といえた。

そのほかブレーキは92Dの前後
AP製4ポッドキャリパーから前
をNISSIN製6ポッド、後を
4ポッドへと変更している。

93年シーズン、日本で93Dを使
用したのはルマンの2台(チーバ
ー/石川朗)、ナカジマレーシン
グの2台(影山正彦/檜井保孝)、
ナビコネクション(バオロ・カー
カッシ)、そして新規参入のトム
ス(関谷正徳)の6台。エンジンは
トムスのみがコスワースDFV
で、それ以外はオイルパンを薄く
し20mm搭載位置を下げた新しい無
限MF308を搭載していた。
ちなみにタイヤはナビコネクシ

70

現代に生きる銘車たち

REYNARD 93D MUGEN





1993年第6戦SUGOで圧勝したプロミス・レイナード93Dとチーバー。スポンサーのプロミスは記念の記録映像を制作した。戴冠できる勢いのチーバーだったが、残念ながらシリーズ3位で終えた。

ヨンがダンロップ、それ以外はすべてブリヂストンユーザーとなっている。

この年、国際F3000ではローラがシエアを失ない、レイナードのワンメイク状態となっていたが、日本においてはまだローラが圧倒的なシエアを誇っていた。と

ころが期待の新型車T93/50は初めて採用した横置きギヤボックスの不調と重量増で、走り出しから様々な問題を抱えていた。

本来であれば、そこでレイナードに乗り換えるユーザーが増えるところなのだが、マシン規定が変わった92年と違い前年のマシンが使用できることと、折からの景気後退も相まって、前年型のT92/50もしくはT93/50にT92/50のパーツを使ったハイブリッドマシンで参加するチームが急増。ただでさえ台数が少ない上に93年から金曜のフリー走行が廃止されたこともあり、走行データが豊富なローラ勢に対し不利な状況となってしまった。

その中で気を吐いたのがロス・チーバーだ。

ジェフ・リースをF3000第一世代の「ガイジンドライバー」の代表格とするならば、88年に童夢から初のフル参戦を果たし、チーム・ルマンに移籍以降、94年まで常にチャンピオン争いの最右翼に居続けたチーバーは、第二世代の「ガイジンドライバー」の代表格というべき存在である。

彼が秀でていたのは、兄（F1ドライバーのエディ・チーバー）譲りの天性の速さはもちろん、イギリスでフォーミュラフォード1600にデビューした当初、あまりにマシンをぶつけるため、補強した重いノーズとそれに合わせて

“ガイジンドライバー”のなかでも図抜けていたチーバー しかし無冠のまま日本のサーキットから姿を消す



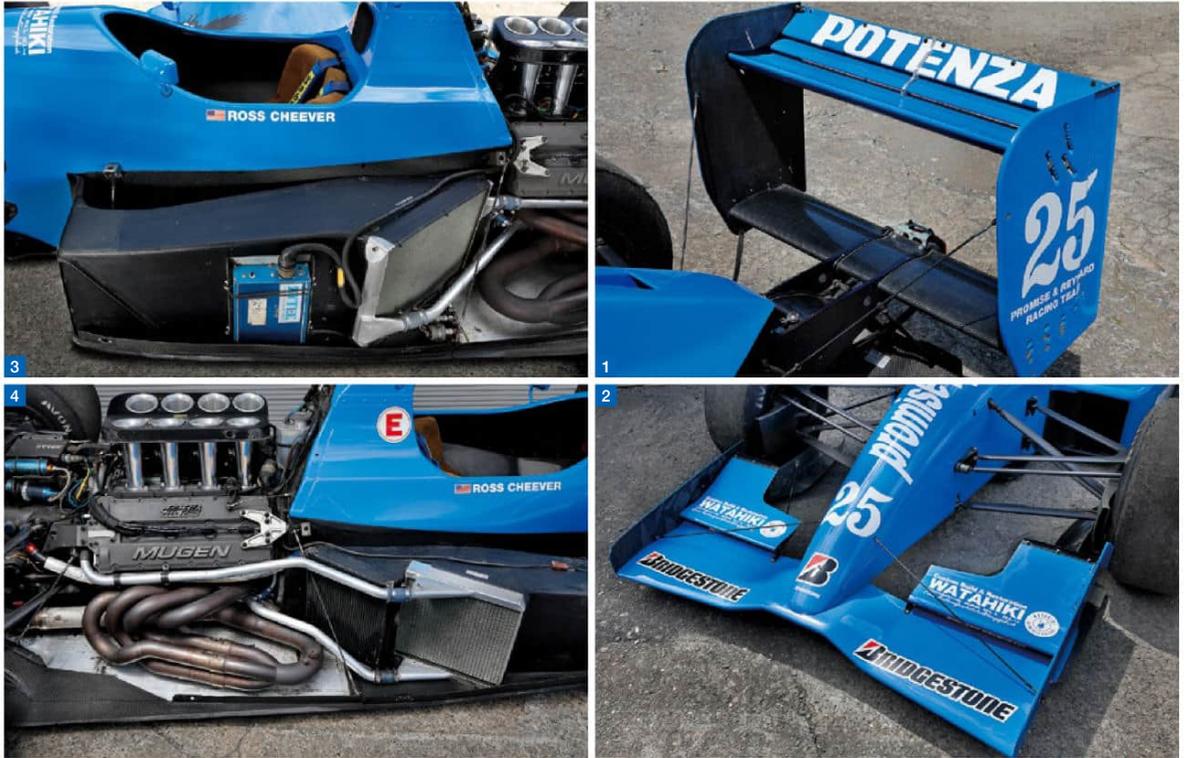
固めたサスペンションをチームが用意した結果身についたという、ブレーキングで極力ノーズダイブをさせないドライビングスタイルにあった。それが日本特有のスムーズな路面、ハイグリップのソフトなタイヤでより姿勢変化に敏感な挙動を示したレイナードの特性にマッチしたのだ。

その効果が最大限に発揮できたのが、開幕前のタイヤテストで十分に走り込み、最終日にトップタイムを記録して臨んだ、93年の全日本F3000選手権第1戦の鈴鹿だった。ここでチーバーは他を寄せ付けない圧倒的な強さでポール・トゥ・ウインを達成。そのままシーズンを席巻するか?と思われたのだが、事前テストが1日しかなかった4月の第2戦富士では、データが豊富な旧シャシー勢に先行を許し予選12位。翌日の決勝でも6位までジャンプアップを果たすものの終盤にコースオフを喫し、リタイアとなった。

続く5月に行なわれた第3戦MINEでは、リヤにもフロントと同じ6ポッドキャリパーを装着する改良が施されたが予選は6位。

大雨に見舞われた決勝では、赤旗中断後の第2ヒートで4位走行中ながら、400Rでチーバーが失神するほどの大クラッシュを演じ、そのままレース中止という散々な結果に終わってしまう。

幸いにもチーバー自身は無事



だったが、モノコックを修復して臨んだ2週間後の第4戦鈴鹿でも調子が上がらず決勝は9位で終了。その後、エンジンを手がける東名エンジンがエキパイ

を高速型の4・1から中低速重視の4・2・1へと変更したことで調子を取り戻し、7月に行なわれた第6戦SUGOの予選でチーバーは4位を獲得。決勝でも上位



1 リヤウイングの上側は鈴鹿・SUGOなどの仕様、下側のウイングは富士などに採用された一枚もの。2 92年モデルに比べて大型化されたフロントウイングの翼端板にはポーターテックスジェネレーターが装着されている。3 4 93Dのサイドポンツーン。右側のサイドポンツーンのモノコック側にバッテリーを搭載。左側の青いボックスはサイテックのECU。5 93Dのリヤセクション。搭載エンジンは無限MF308、リヤカウルは頭頂部より吸気される。横置きギヤボックス採用のためミッションケースがコンパクトに。サスペンション形式は前後プッシュロッド。



1 93Dのメーター周辺。モノコック右側には、シーケンシャルシフトのギヤポジションが貼られている。走行時の液晶メーターには回転計などが表示される。2 バックスキンで覆われたシート。3 93D-001が刻まれたシャシープレート。4 5 当時#25が装着していたホイールかは不明だが、スポーク部には143 93の刻印が。

現代に生きる銘車たち

FILL 70

REYNARD 93D MUGEN

プロミス・レイナード93Dのコクピットに かつての乗り手が再び乗り込む機会はあるだろうか

1993 全日本F3000選手権 プロミス・レイナード93D 戦績

月日	ラウンド	レース名	コース	予選	決勝
3月21日	第1戦	ミリオンカードカップレース ラウンド1 鈴鹿	鈴鹿	2番手	優勝
4月11日	第2戦	CABIN インターナショナルフォーミュラカップレース	富士	12番手	コースオフ
5月9日	第3戦	F3000 MINE ALL STAR	MINE	6番手	4位
5月23日	第4戦	ミリオンカードカップレース ラウンド2 鈴鹿	鈴鹿	12番手	9位
8月1日	第6戦	SUGO INTER FORMULA	SUGO	4番手	3位
9月5日	第8戦	FUJI INTER F3000	富士	25番手	12位
9月26日	第9戦	ミリオンカードカップレース ラウンド3 鈴鹿	鈴鹿	1番手	優勝
10月17日	第10戦	INTERNATIONAL F3000 FUJI FINAL	富士	4番手	7位
11月14日	第11戦	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿	鈴鹿	1番手	2位

全日本F3000選手権シリーズランキング: ロス・チーバー=3位31 (pts)

陣のペナルティにも助けられ、久々の3位表彰台に登った。このように浮き沈みの激しいシーズンを通じたチーバーだったが、第9戦鈴鹿で再び目の覚めるようなポール・トゥ・ウインを飾り、ランキングトップに浮上。そして迎えた最終第11戦鈴鹿。勝たない限りチャンピオン獲得の目はないという大一番で伏兵トーマス・ダニエルソンに敗れ2位に終わったチーバーは、ランキングトップの星野、同点2位のエディ・アーバインにわずか1ポイント

及ばずランキング3位でシーズンを終えた。

ここに紹介するレイナード93D シャシーナンバー001は、まさにチーバーが93年の全日本F3000を戦ったマシンそのものだ。

93年シーズン終了後、001はスポンサーズテックカーを剥がされ、翌年からチーム・ルマンに加入した服部尚貴のテストカーとして使用された。そして94年シーズンを前に真っ白に塗り替えられると服部のドライブで開幕戦鈴鹿に出場し、いきなり予選2番手を獲得。決勝でも4位フィニッシュという好成績を残している。

その後エンジン付きの状態では放出された001は、オーナーの好みで93年国際F3000チャンプのDAMSカラーに塗り替えられ、2000年代にもてぎのイベントで走行を披露。その際エンジンストールしたのを期に不動となり、長らくガレージにしまわれっぱなしとなっていたものだという。

その001を昨年末に譲り受けたのが、アルミ製ティレルP34を自作したことで知られるCB&R WATHIKIの綿引雄司氏だ。前オーナーと親交があり、走行時の手伝いもしていたという綿引氏は、001のヒストリーに敬意を表してまずは93年仕様にお色直しを行なったところで、ゆくゆくは不動のエンジンを直し走れる状態に戻したいと話してくれた。



絶対王者を追い、戦い続ける「スクーデリア・フェラーリ」

跳ね馬、復権へ

2000年代には幾度のタイトルを手にし、最強の軍団であったフェラーリだがその後、低迷した時期もあり、王座から長く遠ざかってしまっていた。しかしそんな跳ね馬がいま、かつての栄光を取り戻しつつある

Text/Racing on Photos/RICHARD MILLE, Motorsport Images



(上) モンツァで今季2勝目を挙げたルクレール。これまで失策も多かった戦略でマクラーレンを逆転し、勝利を射止めた。(下) サインツも1勝をマークして奮闘。2023年もレッドブル以外では唯一の勝利を挙げるなど、ルクレールとともに「赤牛」の牙城を崩しにかかる。



本稿を執筆している9月15日現在の段階で、予定されている24戦中17戦のスケジュールを終えた2024年のF1グランプリ。昨シーズンは開催された全22戦のうち21勝をレッドブルがマークし、その無双っぷりは今年も続くかに思われたが、いま、その流れが確実に変わり始めている。

今年も第10戦スペインまではレッドブルのマックス・フェルスタッペンが7勝し、やはりレッドブル強しの様相を呈していたが、以降第17戦アゼルバイジャンに至るまでは未勝利。マクラーレンやメルセデスなどのライバル勢が躍進している。そんな絶対王者を追い詰める包囲網の一角として名乗りをあげているのが、イタリアの誇る伝統の跳ね馬、フェラーリだ。

今季も昨シーズンに続いてシャルル・ルクレール、カルロス・サインツを擁して戦っているフェラーリは、まず第3戦オーストラリアでサインツが1勝を挙げると第8戦モナコではホームグランプリのルクレールが優勝。さらに間は空いたがティフォシが大挙する地元イタリアでルクレールがシーズン2勝目をマークして、現在計3勝。マニファクチャラーズランキングにおいては3番手、ドライバーズでもルクレールが3番手につけている。

マクラーレンやメルセデスも力をつけていて予断を許さぬ状況ではあるが、昨年よりもレッドブルとの差は確実に縮まっている。かつて一大帝国を築いた跳ね馬の王座奪還もそう遠くはなさそうだ。

R

RM 72-01
AUTOMATIC LIFESTYLE FLYBACK CHRONOGRAPH

- 自社製キャリバー CRMC1: スケルトン加工を施した両方向巻き上げ式自動巻きムーブメント、時・分表示、スモールセコンド、日付表示、フライバッククロノグラフ、ファンクションインジケータ、ストップセコンド
- パワーリザーブ: 約50時間 (±10%)
- グレード5チタン製の地板とブリッジ
- スイングピニオン式フライバッククロノグラフ
- 価格: 20万4000スイスフラン (チタンモデル) / 26万2000スイスフラン (レッドゴールドモデル)

★ RED GOLD



★ TITANIUM



作動と機能停止を瞬時に行なえるため、精度を長期にわたって持続可能なのが特徴のクロノグラフ。そんな最新機構を納めるケースは非常にスリムで、フェラーリF1を駆るルクレールも好んで身につけている (P98大写真)。



リシャール・ミルの歴史が生み出した代表作

唯一無二の伝統と革新

数ある高級時計ブランドのなかで常に先頭を走り続けるリシャール・ミルは創業から現在まですでに20年以上の歴史を積み重ねてきている。そんな彼らの作り上げてきた伝統が生み出した作品が誕生した。

Text/Racing on Photos/RICHARD MILLE

2001年、「RM 001 トゥールビヨン」という一本を世に送り出し、瞬く間に高級時計マーケットの頂点に立ったリシャール・ミル。以来、歴史を積み重ねた彼らが、2020年に初の完全自社製フライバッククロノグラフを搭載するモデルを生み出した。それが「RM 72-01 オートマティック フライバック クロノグラフ」だ。

このRM 72-01は「高級時計とダンス・音楽が交差する世界」をテーマに、それを表現するべくエクステリアから機能面に至るまでのすべてに現代のデザインコードを採用。さらにリシャール・ミルが創業から培ってきたノウハウを具現化して、専任チームが2年半もの時間をかけて開発・デザインしたという同社初の完全自社製フライバッククロノグラフを搭載するのが特徴の作品である。

リシャール・ミルのこれまでの歩みとその過程の研鑽によって生まれた革新が融合した結果、この世に生まれたこの一本。これを手に入れたあなたはその瞬間、未体験の新鮮さと共に同社の歴史の重みを感じ、驚かされることだろう。

RM



GRB



GVB



VAB



COMPLETE CAR



VBH

チーム総監督・辰己英治が振り返る
マシン進化の軌跡

正しい クルマ作りを 追求して

「世界」過酷なニルブルクリンク24時間レースに
2008年からの17年で計15回挑んでいるSTI
そんなSTIの挑戦を指揮し続け、今年で引退する
総監督の辰己英治がニルブルクリンクの歴史を振り返る

Text/Tatsuya Orai (Little Wing), Racing on
Photos/Hidenobu Tanaka, Kazuya Minakoshi, SUBARU, XPB Images

2008年の初参戦から24年まで、17年間に
わたり綿々と続いてきたSTI NBR CHA
ALLENGEによるニルブルクリンク24時間
レース参戦プロジェクト。そのきっかけはどこ
にあったのか？

「実は08年の挑戦は清水和夫さんとスバルが中
心となって行なったもので、私は最後の最後で
『STIからも誰かが参加したほうがいい』と
いう話になり、総監督として現地に向きまし
た。だからこの年はクルマ作りもなにもしてな
くて、ただ付いていっただけです」

結果的にこれが辰己総監督とSTIにとって
は絶好の機会となった。「スバルは08年限りで
WRCから撤退することを発表していました」
と辰己総監督。「WRCをやめたらSTIには
なにも残らない。それではSTIの今後が心配

たつみ・ひではる。
1951年4月23日、北
海道富良野市生まれ。
70年に富士重工業株
式会社（現・株式会社
SUBARU）入社。実験
部に配属され、初代レ
ガシの操安性、乗り
心地などの開発を担当。
2006年に富士重工業
を退職し、その後STI
へ。STIでは車両開発
を担当するとともに
2008年から2024年
までの17年間、STI
NBR CHALLENGEの
総監督を務めた。



だったし『STIはモータースポーツをやっ
てる会社だから』と思って入社してきた人のモ
チベーションを保てなくなるのではないかと考
えて、スバルとSTIにニルブルクリンクの参戦を
提案しました」

当初はSTIがニルブルクリンク24時間に挑むことを疑
問視する声もあったが、辰己総監督は関係者を
粘り強く説得して賛同を得ると、09年の参戦準
備に取りかかった。ただし決して予算が潤沢に
あったわけではない。それでも辰己総監督らが
独自に作り上げた09年モデルのインプレッサ
（型式名はGRB）はクラス5位で完走。翌年
もクラス4位と手堅い結果を残した。

転機が訪れたのはインプレッサがフルモデル
チェンジを受けてGVB型に切り替わった11年
のことで、この年初めてSTIはクラス優勝を



辰己が転機だったと語る2011年に初のクラス優勝を記録したGVB型。ベース車の「WRX STI ts」が採用していたカーボンルーフが活かされ、それが軽量化に貢献していたほか、フレキシブルタワーバーなど誰もが買える市販STI製パーツでモディファイされていた。



飾った。「ボディがハッチバックからセダンになって空力的に有利になったことと、ホイールベースが長くなって安定性が向上したことが利きました」

辰己総監督はこの年をそう振り返るが、予算に余裕がなく量産車に近い車両での参戦だったことは相変わらずだった。

たしかに当時のニユル参戦車には高価なカーボン製ボディパネルがまだまだあまり使われていなかったかもしれない。しかし、ものによっては量産車用の技術でも十分にニユルを戦えることに長年、量産車畑を歩んできた辰己総監督は気づいていた。いや、むしろ量産車用技術のほうが優れていることさえあったという。

「ホイールを固定するスタッドボルトをうちは量産車と同じ技術でレース用に長く作ってもらったものを使用しています。見栄えのいいレー

ものによっては量産車用の技術でも十分にニユル24時間を戦えるということに量産車畑を歩んだ辰己総監督は気づいていた

ス用のスタッドボルトもありますが、レースウィークの間に何度もタイヤを交換していると、必ずかじつちゃうんですね。でも量産車用技術で作ったものはかじらない。見栄えはしないかもしれないけれど、モノとしては優れています」

同じ理由からサスペンションアームも量産用を用いているが、クルマの骨格であるフレームは徹底的に改造するという。

「ホイールライメントに影響する横曲げ剛性や上下曲げ剛性は部分的に量産車と違う作りにしてまで剛性を上げていますが、一方で捻り剛性はこれよりも相対的に低くなるように作り込んでいます。そうすることで内輪の接地性が改善され、より安定したコーナリングが実現できるからです」

そのほかにも辰己総監督が開発して量産車用チューニングパーツとしても人気を博しているフレキシブルタワーバーやロードステイフナーをふんだんに投入。そうして作り上げたのが、辰己流の「自分の運転がうまくなったように感じる、いいクルマ」なのだ。その最大のポイントは素直なレスポンスとリアリティを備えた操縦性にある。「結局、乗りやすいクルマじゃないと24時間は戦い続けられないし、アクシデントに巻き込まれる危険性も高まります」それでいて同じクラスを戦うポルシェ・ケイマンをオーバーテイクできるほどの速さがある。この点にこそ、STI独自として14回挑戦してクラス優勝を7回果たしながら、たった2回しかリタイアしなかった秘訣があるようだ。

そして23年からは新型のVBH型WRX STIを投入。初年度はクラス2位で今年

は優勝という成績を残した。

そんな辰己総監督も24年限りで勇退することを決めた。「私ももう73歳。だからヨレヨレになる前に身を引きたいと思って、会社にお願いで今年限りで辞めることにしました」それでも長年、辰己総監督と苦楽をともにしてきた沢田拓也監督があとを引き継ぐほか、同じく辰己総監督の薫陶を受けた若手技術者が何名も育っているのだから心配はないという。「そうです、社員に働きがいを感じてもらうためにも、ユーザーの方に『ニユルで勝った技術』をお届けするためにも、これからも戦い続けてほしいですね」。辰己総監督はそう語ると、いつもと同じ穏やかな笑みを浮かべたのである。

ニユルブルクリンク24時間レース 2024 STI、SP4Tクラス優勝を果たす！



Result

No.88 SUBARU WRX NBR CHALLENGE 2024
予選：SP4Tクラス1位(総合43位/ベストラップ：8分53秒089)
決勝：SP4Tクラス優勝(総合51位/44周)

佐々木孝太、久保凜太郎、チーム・シュリック、カルロ・ヴァンダムという4名がマシンを駆り、2024年のニユル24時間を戦ったSTIは、予選でヴァンダムのアタックによりSP4Tクラスポールポジションを獲得。決勝ではスタートから不安定な天候のなか、時にGT4車両と争いクラス首位を守っていたが、夜間に霧のためレースが中断。そのまま状況が改善せず翌日午後3時にレースは終了し、STIはクラス優勝を手にした。

トムの歴史を彩った名車たち32台もズラリ。「いつ、どんなレースでどんな戦績を残したか」はもちろん、「トムスに何をもらしたか」にも迫った構成。



90年代のF3マシンへの言及こそ、この本ならではの魅力。当時のトムスは世界中のF3ボーイズが憧れる「マカオ常勝の名門」だった。ファンはぜひ。



トムス創業50周年を記念したヒストリーブックが発売

『トムのすべて』の見どころ

1974年の創業以来、今年で50周年を迎えた名門チーム、トムス。その長い歴史を振り返り、時代を彩ったマシンと選手らの声を綴った記念誌的なムックが新たに刊行される。その見どころとは――

Text/Racing on Photos/Noriaki Mitsuhashi, Hidenobu Tanaka, TOM'S, SAN-EI

創業者ふたり（館信秀 & 大岩滯矣）の頭文字（TとO）とモータースポーツ（MS）をかけた合わせた社名のトムス。昨季スーパーフォーミュラとGT500の双方で王座を獲得し国内2冠を達成していることからわかるとおり、現在もトップ戦線を張る名門中の名門にして最強のトヨタレーシングチームだ。彼らの創業は1974年。オイルショックに世界が揺れた直後、暗中模索での船出だった。そこから、はや50年。その道程と足跡をまとめるべく、新たに彼らのムック本が刊行されることとなった。その名も『トムのすべて』。

タイトルどおり彼らの半世紀もの歴史を紡いだ足跡と名シーン50年分のほか32台を厳選した名車カタログ、13名の関係者たちによるエピソードトーク、モリゾウ氏および鈴木亜久里と館会長によるビッグ対談など「トムスによる、トムスファンのための一冊」とも言うべき大充実のコンテンツとなっている。もちろん会社を牽引するフロント陣のインタビュやトムスの「もうひとつの顔」であるカスタマイズパーツ/コンプリートカーの歴史についても記事展開があり、さらには現在トムスが未来に向けて注力している新規事業の数々もわかりやすく紹介されている。まさに「過去と現在、そして未来を網羅した一冊」だと言えよう。

10年前にトムスが制作した、一部販路限定で販売された希少な「トムの軌跡」。本作はこれの最新版といえ、今回は全国書店で購入可能だ。



購入情報はこちら



館会長を「人生を教えてくれた先生」と評する鈴木亜久里との対談を収録。長年の感謝と出会った時の回想、そしてかつての共闘シーンの秘話が飛び出す。



巻頭ではモリゾウこと豊田章男氏と館会長による対談も掲載。出会いの回想や「エントラント目線」での日本のレース観などざっくばらんな秘話が満載。

撮影：三橋仁明 / N-RAK PHOTO AGENCY

創立50周年を迎えた名門レーシングチーム、その過去・現在・未来

サンエイムック「トムのすべて 創業半世紀に達した名門、その軌跡と未来(既)」 2024年11月24日発行

トムのすべて

TOM'S
Glorious 50 Seasons



巻頭ビッグトーク
館 信秀 × モリゾウ

感謝

情熱、感動、そしてロマン

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

スペシャルクロストーク
館 信秀 × 鈴木亜久里

「こだわり」をストリートへ
チューニングパーツブランドとしてのTOM'S

トムスの栄光秘話
英国進出の希望と現実／マカオに賭した「夢」



祝・50周年!

トムのすべて

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

10月11日(金)発売

国内屈指の名門レーシングチーム
その過去・現在・未来を完全収録

購入はこちら

受注センター(平日10:00~17:30)

☎03-5357-8802



株式会社三栄 販売部 東京都新宿区西新宿6-22-1-26F







読者プレゼント

PRESENT



1
1名
1/43 ミニチャンプス ミニカー
ウィリアムズ・ルノーFW19
1997 J.ビルヌーブ WCコレクション
提供:京商 <https://dc.kyosho.com/ja/>



2
1名
モデルガレージ ロム特注
1/43 スパークミニカー
ザクスビード・ヤマハ 891
1989 モナコGP No.35 鈴木亜久里
提供:モデルガレージ ロム
<https://romu-romu.com.co.jp>



4
1名
1/64 BMクリエイション ミニカー
スバル インプレッサ WRX GC8 RHD
スバル インプレッサ WRX GDB RHD
スバル インプレッサ WRX STI GRB RHD
3台セット
提供:国際貿易 <https://www.kokusaiboeki.co.jp>



3
各1名
1/24 プラモデルキット
a ワタナベ ダンロップ ローラT90-50(1990 全日本F3000)
b ウェッズスポーツ AAR レビン AE92(1991 JTC)
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

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11月30日(土)
オンライン応募コード 『Ron533』

※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(P12~86)で良かった記事とその理由③特集以外で良かった記事ひとつとその理由④本誌へのリクエストや感想を明記して、下のあて先「プレゼント応募」係へお送りください。締め切りは2024年11月30日(当日消印有効)、当選者の発表は発送をもって代えさせていただきます。

宛先はこちら

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

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

STAFF

EDITOR

小嶋 稔 Joe Kojima

EDITOR IN CHIEF

高桑大輝 Daiki Takakuwa

EDITORIAL STAFF

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

CONTRIBUTOR

石井功次郎 Kojiro Ishii
 遠藤俊幸 Toshiyuki Endo
 大串 信 Makoto Ogushi
 大谷達也 Tatsuya Otani
 柏木龍馬 Ryoma Kashiwagi
 田中秀宣 Hidenobu Tanaka
 林 信次 Shinji Hayashi
 藤原彦雄 Yoshio Fujiwara

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
 廣瀬恵美 Emi Hirose

ADVERTISING STAFF

菅生雄一郎 Yuichiro Sugo
 嶋中郁恵 Ikue Shimanaka

DTP

樋口義憲 Yoshinori Higuchi

SUPERVISOR

有富誠一郎 Seichiro Aritomi

ニューズムック

[レーシングオン No.533]

発売元：株式会社三栄
 〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1
 新宿スクエアタワー 26F
 TEL：03-6773-5250(販売部)
 FAX：03-6870-6501
 発行人：鈴木賢志 編集人：三橋泰司
 印刷：TOPPANクロレ株式会社

RACING ON

PUBLISHED on 14th November 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 Colorer Inc.

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

NEXT ISSUE

次号予告

レーシングオン次号 No.534
 刊行予定は **11月28日(木)**

特集

名車再検証・再評価 レーシングR33 GT-R

徹底比較：vsR32／vsR34／vsR35
 掘り下ろし ベンズオイル・ニスモ GT-R 1998
 遠かった優勝戦線——ル・マン挑戦の全貌
 市販車ベースのN1耐久に見る、R33「真の実力」

※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.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
No.521 F1サムライ列伝	No.530 セナの思い出
No.522 嗚呼、栄光の日産ワークス	No.531 昭和の本気、マイナーツーリング
No.523 TOYOTA's C	No.532 WRカーの時代、最初の10年 [1997-2006]

※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



すべてのGTファンに贈る。

31年分の全車、1500台以上を収録！



※誌面やタイトルロゴは製作中のため実際の製品とは一部異なる場合があります。

オートスポーツ特別編集

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

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

2024年

12月25日(水)発売 予約受付中!

予約申込はこちら

発売に合わせ、送料無料でご自宅へお届けします。

電話から

受注センター

☎03-5357-8802

(平日10:00~17:30)

スマホから



株式会社三栄 販売部 東京都新宿区西新宿6-22-1-26F



Racing on

ニューズムック [レーシングオン No.533] 2024年11月4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 新宿スクエアクラウドタワー26F
TEL：03-6773-5290 (販売部) TEL：048-988-6011 (受注センター)

定価：1870円
(本体：1700円+税10%)