

# auto sport

2025

4

APR.  
No.1606

F1 史上最大の番狂わせ

[ 検証 ]

## ハミルトン フェラーリ

成功の確率

驚く準備はいいか？



as的

## “注目銘柄”2025

今季の“ストップ高”なクルマたち。

IMSA

### アキュラARX-06

太田格之進 アメリカ挑戦車両

FORMULA E

### ニッサンGEN3 Evo

東京e-Prix制圧は射程圏内

[スーパーフォーミュラ] エンジニア“覆面”対談

2025年を10倍楽しむディープな話



# 胸騒ぎのスクーデリア

Text ● 田中 剛 (Koii Tanaka / 本誌)  
Photo ● Ferrari

2 2026年のF1は、パワーユニットを筆頭に技術規則が変化に富み、いまから1年後の開幕が待ち遠しい。これに対して今年、25年は例年になく「人の動き」が活発で、26年とは違う楽しみがある。

将来有望な若手の参戦、カルロス・サインツを筆頭とした実力派ドライバーの移籍など、今季のF1はどこに事欠かない。そうしたなか今世紀最大のトピックと言っても過言でないのが、ルイス・ハミルトンのフェラーリ加入だ。

詳細は24ページから始まる特集に譲るとして、個人的には近々「フェラーリ黄金時代」が再来するような気がしてならない。

近年のF1は、かつてと比べると信じられないほどチームごとのタイム差が少ない。鈴木亜久里さんの言葉を借りれば「昔は1秒差なんてざらだったけど、いまは違う。たったの0.1秒で順位が大きく変わってしまう」時代だ。

それこそ、ミハエル・シューマッハーが5連覇を成し遂げた時代はタイヤを含めた道具、潤沢な予算と人員、際限のない走行テストなど物量によってアドバンテージを築くことができた。ところが、現代のF1ではそうした戦い方は通用しない。技術の進歩によって道具の差はごくわずかとなり、タイヤはワンメイクで、テスト時間やバジェットも厳しく制限されている。

こうした環境でライバルを出し抜くためには、何よりも「効率」が求められる。限られたリソースをどう割り振るか。ごく限定的な走行時間では、どのようなメニューを優先するのか。それはつまり“ハード（車両開発）の戦い”というよりも“ソフトの知恵比べ”と言って差し支えない。さらに言えば、同じ道具で競われているFIA F2のようなステップアップカテゴリーの戦い方に近づいてきていることになる。

このような条件での戦い方を知り尽くしているのが、かつてのASM F3チームやARTグランプリで成功を取めたフレデリック・バスール（現スクーデリア・フェラーリ代表）だ。そして、今年はこちらにメルセデスのノウハウを知り尽くしたハミルトンが加わることになる。



トト・ウォルフ代表率いるメルセデスが、例えばフリープラクティスで確認していたメニュー、レース戦略を決定するまでのプロセス、セットアップやタイヤのデグラデーションの見極めなどをどのように行っていたのか、フェラーリはハミルトンから享受できる。個人的には、バスールがハミルトンを引き抜くことを決めた最大の要因は、ここにあると思っている。

特に現行規則の最終年となる今季は、このようなチリツモが勝負の明暗を分けるはずだ。歴代最多タイ、7度の世界王者という実績以上に、“メルセデスのやり方”を知り尽くしているハミルトンの移籍は、フェラーリが大きなアドバンテージを得るきっかけとなるように思う。今シーズンが進むにつれ、その効果は徐々に、それでいて確実に機能してくるはずだ。

もしフェラーリが、ライバル勢より優位にあった場合、チームメイト同士での戦いは間違いなく激化する。シャルル・ルクレールにとっては自身初の、ハミルトンにとってはF1史上単独トップとなる8度目のワールドチャンピオンをがむしやりに狙ってくる。このとき、バスール代表がどのようなジャッジを下すのか、胸騒ぎがする。



F1史上最大の番狂わせ

**「検証」ハミルトン×フェラーリ成功の確率** 24  
**驚く準備はいいか?** *Ready for 2025*

たった1枚のインバクト 26

[ INTRODUCTION ]  
**下剤上カウントダウン。** 28  
 マクラーレンとフェラーリは今季も車体開発を継続

[ PROLOGUE ]  
**セナも、ハミルトンも。** 32  
 世界王者を惹きつけるスクーデリアの誘惑

[ ANALYSIS 1 ] ミハエル・シューマッハーの場合  
**無敵のレッドカーベット** 34

[ ANALYSIS 2 ] フェルナンド・アロンソの場合  
**いまだ癒えない深い傷** 38

[ ANALYSIS 3 ] セバスチャン・ベッテルの場合  
**ジェットコースター・キャリア** 40

[ DESTINY ] いまから20年前 —— F3時代から張られていた伏線  
**きつと世界が驚く。** 42

[ 特集 ]  
**auto sport “注目銘柄”2025** 46  
 今季の“ストップ高”なクルマたち。

**IMSA ACURA ARX-06** 48

Attention: IMSA GTP 2025 Grand Touring Prototype 58

太田格之進 “First Down” [ Kaku@Rolex 24 at Daytona ] 60

Le Mans Hypercar Newcomer **Aston Martin Valkyrie** 64

両角岳彦テクニカルコラム ① **独自の進化、でも均衡。** 68

**Formula E GEN3 Evo Nissan e-4ORCE 05** 70

[ 2024/25 Formula E シーズン展望 ] “N極”、増幅中。 80

両角岳彦テクニカルコラム ② **変数増加でも、メリットは!?** 84

Staff		
Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	高橋和清 小嶋 稔 高藤昌洋 飯塚栄祐	Kazukiyo Takahashi Joe Kojima Masahiro Takato Eisuke Kariya
Art Director/ Designer	原 靖隆	Yasutaka Hara (Nozarashi.inc)
Designer	本間将一 大川由以奈	Shoichi Homma (BIFROST Co.,Ltd.) Yuina Ohkawa (BIFROST Co.,Ltd.)
Design Assistant	田中千鶴子	Chizuko Tanaka (Nozarashi.inc)
Proofreader	三浦康宏	Yasuhiro Miura
DTP Staff	樋口義憲 片山健一	Yoshinori Higuchi Kenichi Katayama
Publishing Manager	有富誠一郎	Seiichiro Aritomi

2025 APRIL

Cover Photo ● Ferrari



Ferrari



**SUPER GT 2025 GT500 PREVIEW**  
 @Sepang Test 8

### セパン戦が天王山

スーパーフォーミュラ エンジニア覆面対談  
**「不敗神話」は崩れるのか?** 14  
 2025シーズンを10倍楽しむための  
 ちょっとディープな世界

EXGEL SEATING LAB —— ここに、エクスジェル。 86

Vol.08 小松礼雄ができるまで。  
 異次元の感覚を持ったアロンソ 90

松田次生のF1 オンボード解説 92

Formula One Leading-edge Technologies  
 マラネロの覚悟が漂った SF-25のサスレイアウト 94

Scale model study —— 7次 1/24 F1シリーズNo.10 ティ/246GT DX 96

「ぼくの大好きな競争自動車」大串 信 97

帰ってきたタワー3階 by 木下隆之

天野雅彦のアメリカンモーターレーシング ★最新事情★  
**RED-HOT USA** 98

熱血RQ道 —— 南 真琴 100

**AUTO SPORT SIGN BOARD**

auto sport × MS-models 101

Bライ・マシン探求記 トヨタ・ハイラックス [型式不明] 102

Hello, Motor Racing! 105

Presents for Readers / 次号予告 106



# SUPER GT 2025 GT500 PREVIEW @Sepang Test

2025年シーズン、マレーシア大会が12年ぶりに復活する  
そのセパン・インターナショナル・サーキットを舞台とする  
恒例のウインターテストで、GT500の今季の戦いが幕を開けた  
今年のセパンテストは、例年以上に大きな意味を持つ

Text ● auto sport Photo ● 平野隆治(Ryuji Hirano)

# セパン 天王山 戦が



## 2025 SCHEDULE

	Date	Circuit
Round 1	4月12~13日	岡山国際サーキット(岡山県)
Round 2	5月3~4日	富士スピードウェイ(静岡県)
Round 3	6月27~28日	セパン・インターナショナル・サーキット(マレーシア)
Round 4	8月2~3日	富士スピードウェイ(静岡県)
Round 5	8月23~24日	鈴鹿サーキット(三重県)
Round 6	9月20~21日	スポーツランドSUGO(宮城県)
Round 7	10月18~19日	オートポリス(大分県)
Round 8	11月1~2日	モビリティリゾートもてぎ(栃木県)

2月18日時点での暫定スケジュール。まだレース距離などの詳細は発表されていないが、第3戦セパンの決勝日となる6月28日は土曜日。「ナイトレース」もしくは「トワイライトレース」となる可能性が高い。昨年2戦あった鈴鹿が1戦となりセパン戦が加わったことが、シリーズ争いにどのように作用するのか注目したい。



# ス

ーパーGTにおけるマレーシア大会は前身である全日本GT選手権時代、2000年と01年の特別戦を経て、02年からシリーズ戦に組み込まれた。以降、03年のみSARS（重症急性呼吸器症候群）の影響で中止となったが、13年シーズンまで開催。オフシーズン、年明け早々の恒例行事となった「セバンテスト」は01年からスタートし、海外戦がタイ大会に変わっても続けられていた。

セバンテストはもともミシユランの主導で始まった。四季がある日本と違い、赤道直下のマレーシアは年間の平均気温が30度前後と「日本の夏」を再現できる環境にある。セバンサーキットは高速コーナーから低速コーナー、さらにある程度の長さを持つストレートがバランスよく配置されていて、タイヤ開発において国内のサーキットにスライドできる部分も多いという。

また、3月の最初の公式テストからその年の最終戦終了まで、いわゆる「シーズン中」のテストは走行枠が午前2時間、午後2時間の計4時間を2日間というフォーマットを基本とし、使用できるタイヤのセット数も限られるが、オフシーズンはこの「テスト規制」から除外される。コロナ禍にあった21〜23年は開催を見送り、ミシユランは23年シーズン限りでGT500での活動を休止したが、24年からセバンテストを再開。それほど意義があるテストというわけだ。

今年のセバンテストは1月19日から2日間、メンテナンステーをはさんで



ニッサンの開発車両230号車は、参加していない23号車のふたりが走らせた。ルーフには対気速度を計測するピトー管を装着。230号車はカーボン地とカラーリングされたボンネットの2種類を試す姿が目撃されており、エンジンルーム内のダクトなど、開発が認められた部分のテストをしていたのかもしれない。



トヨタの開発車両である90号車は、セバンテストに参加しなかったチームのドライバーがシェア。初日は坪井/山下のチャンピオンコンビがステアリングを握ったと思われ、午後のセッションで90号車のベストタイムを刻んでいる。



最大322.5km  
1シーズンぶんを走破  
コースレコード5秒超短縮で  
未知なる領域の戦いへ

セバンテスト最速は100号車。日中のセッションだけでなく、本戦を見据えたであろう午後のセッションでも唯一の1分48秒台をマーク。タイトル奪還へ、2020年王者の山本/牧野が好スタートを切った。

1月22日から2日間、合計4日間で開催された。公式テストではないため取材や撮影、情報公開には一定の制約が設けられるが、ホンダ陣営からは3台、トヨタとニッサン陣営からは開発車両を含む4台、合計11台のGT500車両が参加。セパンへの車両運搬はコストの問題で船便が多く、通関を含めて2〜3週間程度かかる。2月中旬には国内でのメーカーテストが控えていることもあり、運搬スケジュールの都合で全車が参加するわけではない。それでも、昨年の8台から11台へと増えているのは、シリーズの一戦に組み込まれた影響だろう。

本来、マレーシア大会は20年シーズンからスーパーGTのカレンダーに復帰する予定だった。しかも、スーパーGT史上初となる「ナイトレース」として。しかし、新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大した影響で開催を断念。今年の第3戦セパンの詳細はまだ正式発表されていないが、決勝は6月28日の土曜日。今回のセパンテストでは各日午前と午後、1セッションおよび3時間の走行枠が設定され、午後のセッション開始時刻は17時だった。これは第3戦セパンの決勝時間に合わせたものだと思う。実際には17時はまだかなり明るい状況で、開始から1時間30分ほどで陽が落ちはじめ、コースサイドの照明が点灯した。レース距離が300kmであれば2時間ほどでフィニッシュとなるはずで、ナイトレースというよりもトワイライトレースになるのかもしれない。

セパンテストリザルト

Pos.	No.	Team	Car	1月19日		1月20日		1月22日		1月23日	
				午前	午後	午前	午後	午前	午後	午前	午後
1	100	STANLEY TEAM KUNIMITSU	CIVIC TYPE R-GT	1'49"970	1'48"996	1'50"949	1'50"513	1'49"088	1'51"571	1'48"911	1'51"599
				54	68	69	74	55	80	53	77
2	3	NISSAN NDOOP	Z NISMO GT500	1'51"058	1'50"274	1'49"923	1'50"828	1'49"051	1'52"139	1'49"089	1'50"711
				49	47	63	74	61	83	71	75
3	37	TGR TEAM Deloitte TOM'S	GR Supra GT500	1'50"275	1'49"694	1'52"262	1'52"155	1'49"435	1'51"400	1'49"112	1'50"684
				64	60	78	83	65	83	75	74
4	24	KONDO RACING	Z NISMO GT500	1'50"827	1'49"200	1'50"337	1'51"578	1'49"824	1'50"718	1'49"634	1'50"127
				55	60	77	61	69	76	68	70
5	12	TEAM IMPUL	Z NISMO GT500	1'49"720	1'49"492	1'50"446	1'50"685	1'49"422	1'52"058	1'49"252	1'52"298
				63	66	58	67	63	45	64	77
6	14	TGR TEAM ENEOS ROOKIE	GR Supra GT500	1'50"509	1'49"566	1'49"958	1'50"994	1'49"285	1'50"383	1'50"004	1'52"213
				49	73	58	64	59	76	77	82
7	64	Module Nakajima Racing	CIVIC TYPE R-GT	1'49"552	1'50"297	1'52"823	1'50"791	1'49"780	1'50"431	1'49"357	1'50"979
				63	58	82	60	74	76	69	28
8	19	TGR TEAM WedsSport BANDO H	GR Supra GT500	1'50"426	1'49"855	1'50"502	1'52"423	1'49"472	1'50"602	1'49"838	1'51"600
				63	67	72	81	66	75	73	41
9	16	ARTA	CIVIC TYPE R-GT	1'51"012	1'50"117	1'52"047	1'51"130	1'49"531	1'50"806	1'50"395	1'51"299
				46	61	55	70	63	76	64	78
10	90	TOYOTA	GR Supra GT500	1'51"173	1'49"641	1'50"366	1'52"218	1'50"095	1'50"681	1'50"276	1'50"360
				38	44	56	72	54	53	50	66
11	230	NISSAN	Z NISMO GT500	1'50"823	1'50"062	1'50"762	1'52"061	1'49"669	1'52"209	1'50"009	1'50"933
				57	56	44	71	42	52	70	64

セパンテストに参加したのは各メーカーから3台を基本に、トヨタとニッサンは開発車両を持ち込んだ。各号車にはレギュラードライバー（次頁のエントリーリスト参照）が乗り込み、開発車両であるニッサン230号車には23号車のふたり、90号車は参加していないトヨタチームのドライバーでシェア、16号車は8号車も含めた4名でシェアしていたようだ。なお、レギュラーではないが、今季はトヨタ陣営全体のGT500リザーブドライバーを務める小高一斗が19号車、また90号車は平良響が走らせる場面も見られた。

1セッションおよび3時間を合計8本、その走行距離は最大が37号車の3225km、最小でも90号車の2340km。1レースの基本フォーマットである300kmで換算すれば、ほぼ1シーズンぶんからそれ以上を走行したことになる。これが“テスト規制外”で行なわれるセパンテストの醍醐味であり、ここで得られた情報は暖かくなった第2戦以降のタイヤ開発に活かされると聞く。

各車の走行メニューは国内テスト時よりも複雑で、情報公開の制約もあることから、このリザルトだけで今季の勢力図を予測するのは難しい。それでもホ

ンダ、ニッサン、トヨタが上位3台に並んだのは、拮抗したパフォーマンスの証左と言える。そのうえで注目したいのは、セパン本戦の決勝を見据えたであろう時間帯に行なわれた午後のセッション。ロングランまでは把握できず一発の速さしか知ることはできないが、100号車のみ初日に1分48秒台をマーク。かつてのセパン戦ではヨコハマユーザーも好結果を残していたが、24号車と19号車のタイムも良さそうだ。ちなみに、2013年まで開催されていたときのコースレコードは1分54秒306。未知の領域で、新たなセパン戦が繰り広げられる。

## 2025 GT500 ENTRY LIST

No.	Team	Car	Driver	Tyre
1	TGR TEAM au TOM'S	au TOM'S GR Supra	坪井 翔/山下健太	BS
3	NISMO NDDP	Niterra MOTUL Z	佐々木大樹/三宅淳詞	BS
8	ARTA	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #8	野尻智紀/松下信治	BS
12	TEAM IMPUL	TRS IMPUL with SDG Z	平峰一貴/ベルトラン・バゲット	BS
14	TGR TEAM ENEOS ROOKIE	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也/福住仁嶺	BS
16	ARTA	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #16	大津弘樹/佐藤 蓮	BS
17	Astemo REAL RACING	Astemo CIVIC TYPE R-GT	塚越広大/小出 峻	BS
19	TGR TEAM WedsSport BANDO	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資/阪口晴南	YH
23	NISMO	MOTUL AUTECH Z	千代勝正/高星明誠	BS
24	KONDO RACING	リアライズコーポレーション ADVAN Z	松田次生/名取鉄平	YH
37	TGR TEAM Deloitte TOM'S	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京/ジュリアーノ・アレジ	BS
38	TGR TEAM KeePer CERUMO	KeePer CERUMO GR Supra	石浦宏明/大湯都史樹	BS
39	TGR TEAM SARD	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛/サッシャ・フェネストラス	BS
64	Modulo Nakajima Racing	Modulo CIVIC TYPE R-GT	伊沢拓也/大草りき	DL
100	STANLEY TEAM KUNIMITSU	STANLEY CIVIC TYPE R-GT	山本尚貴/牧野任祐	BS

例年に比べると今季のドライバーラインナップの変更は小さいが、各メーカーで注目どころはある。トヨタ陣営ではフェネストラスが3年ぶりにGT500に復帰し、サードに加入。セパンテストでは昨季まで14号車のエンジニアだった阿部和也氏がサードのスタッフシャツを身に着けている姿があった。ということは、2019年にワークス4CR LC500をチャンピオンに導いた脇阪寿一監督と阿部エンジニアが再び手を組んだことになる。ホンダ陣営では、今季唯一のルーキーとなる小出峻が17号車に抜擢された。小出は24年のスーパーフォーミュラ・ライツ王者であり、今季はスーパーフォーミュラにも参戦。新たな起爆剤となることに期待がかかる。そしてニッサン陣営では、エースカーの23号車で千代/高星コンビが復活。22年、23年に3号車で取り逃したタイトルへ、リベンジなるか。

佐々木がGT500に復帰して三宅と組む3号車がニッサン陣営トップ。エースカーは23号車だが、近年は3号車のほうがランキングで上位だった。僚機にして好敵手である3号車と23号車の戦いが、陣営を底上げする。



トヨタ陣営でのトップタイムは37号車。昨年は第3戦鈴鹿でポール・トゥ・ウィン。その鈴鹿が1戦減ることになったが、4日間どころよりも多い3225kmを走破。ここで稼いだマイルージが、プラスへと転化するはず。



2007年と08年のセパン戦を制した実績がある24号車。“暑いセパン”を得意としていたヨコハマタイヤの復権に注目したい。



## トワイライトレースが濃厚？ タイヤ、セッティング、戦略 待ち受ける難問

勝中も気温と路面温度は下がり続けることになり、戦略も含めて通常フォーマットの国内レースより難問を突きつけられることになるだろう。

いずれにしても夕刻のレースとなれば、課題となるのがタイヤセレクトとセッティングの合わせ込みだ。セパンサーキットがあるクアラルンプールの6月の平均気温は最低が23度、最高が32度。気温だけでなく路面温度も昼夜で大きく異なることから、公式練習や予選が昼間に行なわれた場合、決勝に向けた最適解に導くことができるのか。決

GT500クラスはすでに25年シーズンのエントリーリストが発表されている。トヨタ陣営ではサッシャ・フェネストラスがTGRチームサード(39号車)に加入し、ホンダ陣営では小出峻がアステモリアルレーシング(17号車)からデビュー。ニッサン陣営では高星明誠がニスモ(23号車)に移籍し、その空いたニスモNDDP(3号車)のシートに佐々木大樹が復帰した。近年は新型車両の投入やドライバーが大幅にシャッフルされるなど変化に富んでいただけに、今季の変化は控えめの印象だ。

そのなかで、昨年は2戦あった鈴鹿が1戦となり、セパン戦が開催されることは大きな変化と言える。昨年の鈴鹿は第3戦がデロイトトムスGRスーパー(37号車)、台風の影響で最終戦開催となった第5戦はauトムスGRスーパー(36号車)がポール・トゥ・ウインを飾った。そして、auGRスーパーがシーズンを圧倒し、チャンピオンに輝いた。今季は車両の進化幅が小さく、坪井翔/山下健太という昨季のパッケージを継続することもあり、auGRスーパーは今季もチャンピオン候補の呼び声が高い。GRスーパー+トムスが得意としていた鈴鹿が1戦になるのはライバルにとって追い風となるのか、それともトムスと坪井が前人未到の3連覇を達成するのか。今季注目の“変化”となるセパン戦が、シリーズ争いの鍵を握る重要な一戦になりそうだ。



# スーパーフォーミュラエンジニア覆面对談 2025シーズンを10倍楽しむための ちょっとディープな世界

注目ドライバーの参戦、有力エンジニアの移籍、新チーム設立——

スーパーフォーミュラは開幕前からボリューム満点の話題にあふれています  
そこで本誌では、「完全匿名」を条件に某エンジニア“X氏”と“Y氏”による  
ぶっちゃけ解説を開催。包み隠さないプレビュートークをお楽しみください  
多少、耳の痛いお話も笑ってお許しいただけますと幸いです

# 不敗神話は

# 崩れるのか？



——では早速ですが、素直に今シーズンをどのように見えていますか？

X：すごくザックリした話だけど、去年は結局トムスの坪井（翔）くんのひとり勝ちでトップ5で彼以外はダンディライアンと無限の4台だったでしょ？ それって結局「毎年」強いところだよ（笑）。

Y：2022年の最終鈴鹿大会から、その3チームしか優勝できていない。

X：チャンピオンだって、20年からそうだよ。最近はずっと彼らを中心に回っている。ぶっちゃけ3チームとそれ以外のチーム、みたいな。

——昨年の鈴鹿公式／ルキーテストでは、ダンディライアンが速さを示しました。

Y：個人的には、ダンディライアンは

冬に速いイメージがあったけど、去年は夏場のレースでも強かった。今年も鈴鹿でのレースも3戦から4戦に増えるし、かなり有力候補だろうね。

X：太田（格之進）くんなんか、すごくいいよね。F1A・F4くらいのころから「結構いいねえ」なんて見てたけど、正直あそこまで速くなるとは思わなかった。ちょっとびっくりだな。

Y：まだ少し走りに荒い部分はあるけど、レースを見ていると結構頭を使って走っていると思うし、運転のセンスもある。多分、彼は来るよ！

## 立ちこめる反撃の狼煙

——では、近年の「3強」による支配は変わらない？

X：実は、そっとは言い切れないと僕

文責 ● auto sport

Photo ● 益田和久 (Kazuhisa Masuda)

草皆茂則 (Shigenori Kusakai) / 田村 翔 (Sho Tamura)

小笠原貴士 (Takashi Ogasawara)



太田もかなりいいよね! — X



仁嶺とは戦いたくないな — Y



は見ているよ。というのも、去年の第4戦富士あたりから有力候補になってきたKCMGがかなり不気味。

Y: その後のレースでも、安定して上の順位に入っていたよね。

X: 以前は富士が得意で鈴鹿は苦手に見えていたけど、昨年の最終戦では上位に入ったし、特性が違うサーキットでもマシンが仕上がっているよね。

Y: それにしても、最近の(福住)仁嶺くんはめちゃくちゃうまい。個人的に一番戦いたくないのは、間違いなく彼だよ。昔はスピードセンスはあるけど、それこそ宇宙人というか全然日本語が通じない感じだったのに(笑)。

— て、天才肌ですね……。

X: だんだんと、いろいろなことが分かってきたんじゃないかな(笑)。タイヤやマシン開発を任せたりすると、それが全部自分の成績につながるからね。だから物事が見えてくると、いきなりポキッブラーが増える。かつての坪井も、そのひとりだよ。

Y: もともと22年あたりからKCMGの決勝ペースは悪くなかったから、ピースがそろえばすぐ上がって来れたはずなんだ。おそらく仁嶺と田坂泰啓エンジニアの組み合わせが、チームの蓄積を一気に引き出したんだろうね。

X: 表現が難しいけど、「勝てそうなチーム」と「勝つチーム」って違いがある。仁嶺が田坂さんとのコンビ2年目をどう戦うか次第で、常勝チームを脅かす可能性は大にあると思う。

— ドライバーとエンジニアの組み合わせひとつで、チームも激変するの?

Y: それはもちろん! 往々にして起り得るよ。

X: ほかの注目といえば、サッシャ・フェネストラズもマークすべきだよ。—— 昨年の37号車はノーポイントと苦戦しました。これをどう考えます?

Y: 原因は誰かひとり、ということではないと思う。僕にはドライバーとエンジニアとの意思疎通や、チームのサポートがうまくいっていないように見えた。その点、サッシャは昔からトムスとなじみもあるし、コミュニケーションも良好なはず。最初はブランクに苦勞するだろうけど、すぐに強敵になるだろうね。

### つまるところ、チームスポーツ

—— エンジニアといえば21、22年のチャンピオンエンジニアである一瀬俊浩エンジニアが無限から移籍しました。

X: 一瀬さんはスリーポンドのトラックエンジニアに就任したはずだよ。16号車はどうするのかな?

Y: 去年まで15号車のパフォーマンスエンジニアだった田口頭人エンジニアが、トラックエンジニアになったみたいだね。そういえば、今回が彼のキャリア初SF(スーパーフォーミュラ)トラックエンジニアだって聞いたな。—— チャンピオンシップにも影響しそうな変化ですが?

X: 田口さんは業界歴もあるし、これまで無限でしっかりと経験を積んでいる。だから、16号車は問題なくいけちゃう気がするな……。

Y: 僕も同感だな。見ていても、無限



K.Masuda



S.Tamura

一瀬さんがチームを移籍——X

”1台”ってキツイよ……——Y

はそれぞれのメンバーが個別に仕事を  
している感じが全然しないもの。チー  
ムとしてきちんと機能しているよね。  
X…さっきの話じゃないけど、結局レ  
ースってチーム力の勝負。例えば、22  
年に東條力エンジンニアがトムスからル  
ーキーレーシングに移籍したけど、実  
力は崩れなかった。勝てるチームは、  
ドライバーやエンジンニアが変わっても  
びくともしない。というか、本来はし  
ちゃいけないんだよ。

——大変勉強になります！ 対するス  
リーポンドは？

Y…1台体制って難しいんだよね。エ  
ンジンニアの実力に関わらず。データ量  
や効率も2台体制のチームと比べて半  
分だし、もしトラブルで走れなかったら  
収穫はゼロ。自分の立ち位置も判断  
しづらいから、かなり不利だよ。

X…その意味では、個人的には変化が  
大きすぎてもダメだと思う。つまりと  
ころ、ドライバーとチーフエンジンニア  
とチーフメカニックの3人がチームの  
核になるわけだけど、その蓄積が残ら  
ないのは大きなデメリットになる。

Y…常勝チームのスタッフには、15年  
くらい同じチームでやっている方もよ  
くいるよね。

X…ダンディライアンの吉田則光エン  
ジンニアなんて、まさにそのひとり！

Y…たしかに、かなり長い（笑）。  
X…一度その組み合わせが決まってし  
まえば、3年とか下手したら5年以上  
は変わらないのがやっぱりいい  
よね。あとは安心してきっちり協力で  
きる体制や、ドライバー、資金を確保で

きるかとか。そういう信頼関係やバッ  
クボーンは、ものすごく大切になると  
思う。

### 新チームが抱える不安材料

——その一方、今季は新たに2チーム  
が立ち上がりました。

Y…TGMGP TGR・DCのオペ  
レーションはトムスでしょ？ 去年の  
TGMGPはかなり苦労していたけど、  
トムスのデータやリソースが加わるな  
らば戦闘力アップは期待できるはず。

X…え、そうなの!? 僕は逆に厳しく  
見ているよ。

Y…というのは？

X…あくまで僕の感覚だけど「トムス」  
の名前がついても、正直簡単には情報  
共有できないと思うんだ。もともと別  
チームで、初年度だとこの先どうなる  
のかも分からない。もちろんドライバ  
ー育成を目的としているから、ケアは  
当然あると思う。でもレースをする上  
で、すべてのモノを差し出すことはさ  
すがにできないんじゃないかな……。

Y…なるほど……。情報という点で言  
うと、昨年の公式／ルーキーテストに  
不参加だったのも痛いだろうね。

X…エンジンがホンダからトヨタに変  
更になったのもかなり堪えると思う。

Y…エンジンが変わると、当然出力も  
剛性も重心もまるつきり違う。エンジ  
ニアとしては、エンジンの効き方も含  
めて、スロットルのピクアップ特性  
はすいぶん違うだろうからそこが一番  
気になるね。

X…それを考えても、開幕前のテスト

### たとえ顔ぶれが変わっても、決して動じない それが勝てるチームの条件

S.Tamura



無限は崩れないはず——X

ブランクはあるが……——Y



不敗神話は  
崩れるのか？

K.Masuda

## “黒船”とエンジニア移籍で変革

### 2025年 参戦ラインアップ

2025年シーズンには、全13チーム22台がエントリーリストに名を連ねた。22年以來の国内復帰となるサッシャ・フェネストラズはトムスより参戦。グランツシリーズモト世界王者のイゴール・オオムラ・フラガを筆頭に、海外勢の参戦も活気を増した。チーム面ではトリプルツリーレーシングが新規参戦。昨年までTGMGPを走らせたJujuがドライバーを務める。一方TGMGPはトヨタ陣営となり、トヨタのドライバー育成プロジェクトTGR-DCと連携する。また今季の体制では、エンジニア陣の移籍も注目トピックだろう。野尻智紀とともに2度のチャンピオンを獲得した一瀬俊浩エンジニアは機一転、スリーポンドに。コンドーレーシングとインパルでは、昨季のラインアップから大駅俊臣エンジニアと村田卓児エンジニアが入れ替わる形で新たに体制を組む。セルモ39号車では、岡島慎太郎エンジニアがトラックエンジニアに就任した。

### ●2025 参戦ラインアップ一覧

No	Driver	Team	Engine	Engineer
1	坪井 翔	VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA	小枝正樹
37	サッシャ・フェネストラズ			大立健太
3	山下健太	KONDO RACING	TOYOTA	大駅俊臣
4	ザク・オサリバン			阿部和也
5	牧野任祐	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	杉崎公俊
6	太田格之進			吉田則光
7	小林可夢偉	Kids com Team KCMG	TOYOTA	コシュモ・ブルシアノ
8	福住仁嶺			田坂泰啓
10	Juju	HAZAMA ANDO Triple Tree Racing	HONDA	笠井昭則
12	三宅淳司	ThreeBond Racing	HONDA	一瀬俊浩
14	大嶋和也	docomo business ROOKIE	TOYOTA	木谷彬彦
15	岩佐歩夢	TEAM MUGEN	HONDA	小池智彦
16	野尻智紀			田口顕人
19	オリバー・ラスムッセン	ITOCHU ENEX WECARS TEAM IMPUL	HONDA	オスカー・セラヤ
20	高星明誠			村田卓児
28	小高一斗	KDDI TGMGP TGR-DC	TOYOTA	上城直也
29	平良 響			平野 亮
38	阪口晴南	SANKI VERTEX PARTNERS CERUMO・INGING	TOYOTA	渡邊信太郎
39	大湯都史樹			岡島慎太郎
50	小出 俊	San-Ei Gen with B-Max	HONDA	村井寛太
64	佐藤 蓮	PONOS NAKAJIMA RACING	HONDA	加藤祐樹
65	イゴール・オオムラ・フラガ			岡田 淳

※エンジニアは本誌調べ(2月18日時点)



S.Tamura

T.Ogasawara

S.Tamura

だけでアジャストするのは簡単ではないと思う。ただ、TGMGPは最新技術への取り組みも早いから、それが実るかにかかっているね。

——完全新チームのトリプルツリーレーシングは？

X: たしか、伊与木仁エンジニアや笠井昭則エンジニアといった、ベテランを複数名そろえたようだね。

Y: 一番気になるのは、SNSを見たところ新車を部品の状態から組み立てていること。そういう場合、クルマはメカニックがきちんと精度よく組み立てないと絶対に速くは走れないからね。工業製品である以上、管理レベルの話は避けられないよ。

X: 例えば、前からノーズ、モノコック、エンジン、ベルハウジング、ギャボックスと数えるとこれだけで部品が5点もある。それぞれ0.2mmずれたとして、合計で全長やホイールベースがミリ単位で変わる。そうなればもう別物だよ。

Y: クルマを作るって、面倒くさいことしなきゃいけないから難しいんだよ、ね(笑)。でもそれを分かっているか、面倒臭いで終わるのか。速いチームとそうでないチームの差はそこで決まると言っても過言じゃないよ。

X: だからこそ、伊与木さんのようなメカ系のノウハウがあるエンジニアの存在は大きい。そこがかみ合えば比較的早く軌道に乗れるかもしれないね。

——お話がだんだんメカニカルになってきました。その辺の深いところは、後編でじっくりとお願いします！



T.Ogasawara



新車の組み立てって……



# 未来が見えなきや勝利はない

Super Formula 2025 年間スケジュール

ラウンド	サーキット	日程
公式テスト1	鈴鹿サーキット	2月18日-19日
1-2	鈴鹿サーキット	3月7日-9日
3-4	モビリティリゾートもてぎ	4月18日-20日
5	オートポリス	5月17日-18日
公式テスト2	富士スピードウェイ	6月6日-7日
6-7	富士スピードウェイ	7月18日-20日
8	スポーツランドSUGO	8月9日-10日
9-10	富士スピードウェイ	10月10日-12日
11-12	鈴鹿サーキット	11月21日-23日

「不敗神話は崩れるのか？」

——開催スケジュールやレースフォーマットの変更は、どう見ますか？

Y: 2レース制が5大会に増えた影響は確実にあるはず。ただ僕としては、もてぎ戦が昨年の8月から4月になったことのほうが大きいと考えている。間違いなく、勢力図もシーズンの流れもかなり変わるだろうね。

X: そのころは？

Y: もてぎって低速コーナーばかりで、開催サーキットのなかでも荷重がかかりにくいコース。その状態で夏場を走ると、ダウンフォース(DF)を効かせるのが結構難しかった。でも今年4月開催でエアロも効きやすいから、無限のように昨年夏場に苦戦していたチームが息を吹き返すと思うんだ。

X: 春だと状況が全然違うから、タイムも軽く一周1秒は速くなるだろうね。

Y: ただ、車速が上がるぶんブレーキング時の車高管理もシビアになるから、

難易度もグッと上がるはず……。

鈴鹿の一周「だけ」なら簡単!?

——ダンディライアンのように昨年調子が良かったチームは？

X: 昨年の結果、だけで予想するのは難しいね。空力に合わせて車高を上げるか、ウイングを寝かせないと「お腹」は間違いないから、修正は必須。Y: でもダンディライアンが恐ろしいのは、鈴鹿でも速いんだよね。

X: そうなんだよ!

——どういうことですか？

Y: これ、覆面だよな。(笑)

——もちろんです!

Y: 極端な話、鈴鹿で1周だけならスタビを固めて、サスもガチガチにして、DFを増し増しにすれば簡単に速く走るんだよね(笑)。

れるんだよね(笑)。

X: もう気持ちよく「S」字とか走って、デグナーもバキンバキンと行ってさ。でも、ヘアピンあたりでだんだんタイヤが厳しくなって、動きも怪しくなるんだよね(笑)。

Y: とまあダンディライアンに話を戻すと、公式アプリ「SFgo」のオンボードを見ると、彼らのクルマは路面のギャップを越えたあと、跳ねがふわっと収まってきちんとグリップしている。そういう緩い動きができていて鈴

開幕2戦は真逆のキャラ設定に

**分析** 開催5サーキットごとの

**コース特性**

—サーキットごとには、どんな特徴がある？

X：まず鈴鹿を速く走れることは、あらゆる面で重要になるからベンチマークになってくるよね。

Y：その鈴鹿はアスファルトに混ざる小石などの骨材が粗い。特に東コースは舗装を張り替えたばかりだから、路面の荒さは「8」くらいだね。

X：グリップが高い一方、タイヤへの攻撃性も高いね。

Y：もてぎの路面は本当にサラサラだから、「3」くらい。ダウンフォース（DF）は獲りやすいけど、平均車速がそもそも低いから、その意味でもタイヤ負荷はかなり少ないね。

X：SUGOのDFの獲りやすさは、「8」くらい。

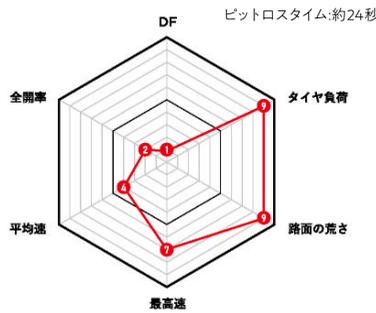
Y：反対にAPの路面は、凹凸が大きいからさらに難しいよ。クルマが跳ねるし、標高も高いからDFの獲りやすさは「1」！ あそこでDFは語れない！（笑）

X：でも、富士も難しいんだよね。富士は最高速が速いけど、反対に平均車速は遅い。DFもドラッグも、どちらの要素も捨てられない……。

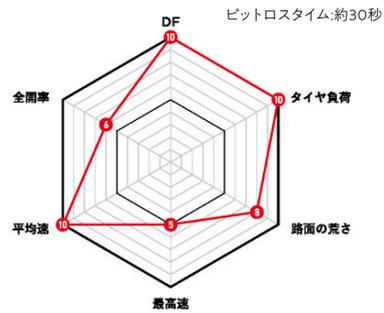
Y：予選だとDFを付けたほうが一周のタイムは速いだろうけど、その仕様だとストレートは伸びないから決勝は戦いつらいだろうね。

X：作戦の幅も考えて、「4」～「7」のあいだかな。

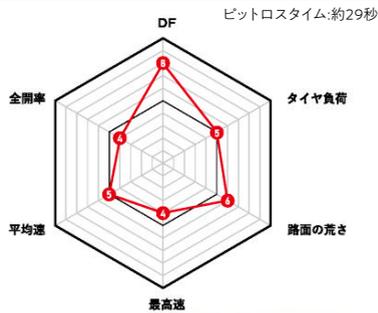
オートポリス



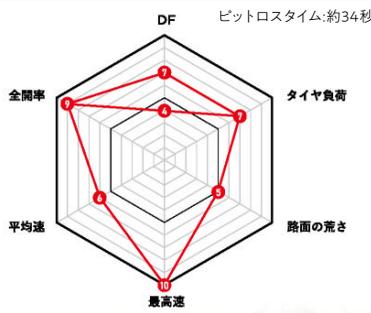
鈴鹿



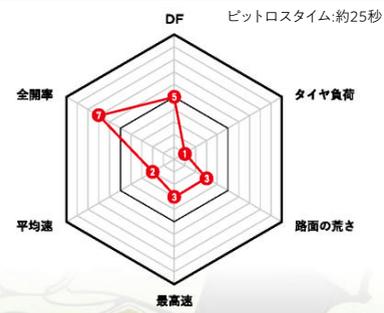
SUGO



富士



もてぎ



※ピットロスタイムは「静止時間」と「タイヤのウォームアップ」を含まない秒数。



S.Kusakagi

鹿も速いってことは、エアロもメカニカルグリップもおいしい領域を見つけている証拠だよ。

X：その動きは、やっぱり吉田さんの影響、じゃない？

Y：そうだろうね。プラスして、5号車の杉崎公俊エンジニアが車高とか空気にエッセンスを加えている気がする。お互いの得意分野を吸収し合えているから強いんだろうね。

X：トムスとKCMGもそれに当てはまると思う。上位にくるはずだよ。

— 反対に無限はエアロ重視の印象があります。

Y：だからこそ、昨年の彼らは鈴鹿が得意でも、夏場の富士やもてぎで苦戦したんだろうね。

X：例えば路面の目が粗いオートポリスでのオンボードを見ると、たしかにエアロはバッチリ効いている。でも足まわりが固いせいか、それがなかなか安定しなかったり唐突にグリップが抜



T.Ogasawara



T.Ogasawara

「不敗神話は崩れるのか？」

強いチームは「待っている」

——レース戦略面での見どころは？

X：予選って、ポールポジションを頑張って獲れても、3ポイントしか貰え

ける瞬間も結構あったよね。  
Y：でも、予選での岩佐（歩夢）くんのアタックはすごかったな！

X：いや、本当に……。彼はコーナーでカウンターを当てていても、それがある程度のところまで止めていた。クルマが戻ろうとする動きをしないから、すごく綺麗に走っていたんだらうね。  
Y：あの技はアレックス・パロウとか、その領域の選手じゃないとできないよ。



S.Tamura

X：今年にはタイヤの仕様も少し変わるし、その傾向はより強まるはず。

——昨年施行されたイナーター禁止の

ないんだよね（笑）。でも、決勝で優勝すれば20ポイントも獲れる。だからロングが速くないと、あまり意味がない。そういう戦いが確実に有利。  
Y：それは間違いない。少し前の話だけど、コロナ禍（20年）にレース距離が短縮されてから予選重視で逃げ切るのが必勝パターンだった。でも今はクルマがSF23になってタイヤも変わったから、追い抜きができるようになった。決勝ペースが重要な方向にうまくことシフトしているよね。

X：そうだよ。タイヤがヒートしてプッシュできなくて、そうなるとう度はタイヤのグリップも下がってしまっ

そういう悪循環に入っているチームが上位勢でも見受けられた。逆にうまくセットを作れると、第6戦富士の時の（小林）可夢偉くんみたいに夏場でもスタートから最後までハイペースで走

影響もある？  
Y：予想以上であったと思うな。23年までは正直、下手なセッティングでも接地荷重変動をコントロールできたから、デグラデーションも比較的抑えやすかった。でも去年はセットを外すとガクンとタイムが落ちたよ。

X：そうだよ。タイヤがヒートしてプッシュできなくて、そうなるとう度はタイヤのグリップも下がってしまっ

ロング重視が絶対有利！——X

岩佐の技は「パロウレベル」——Y



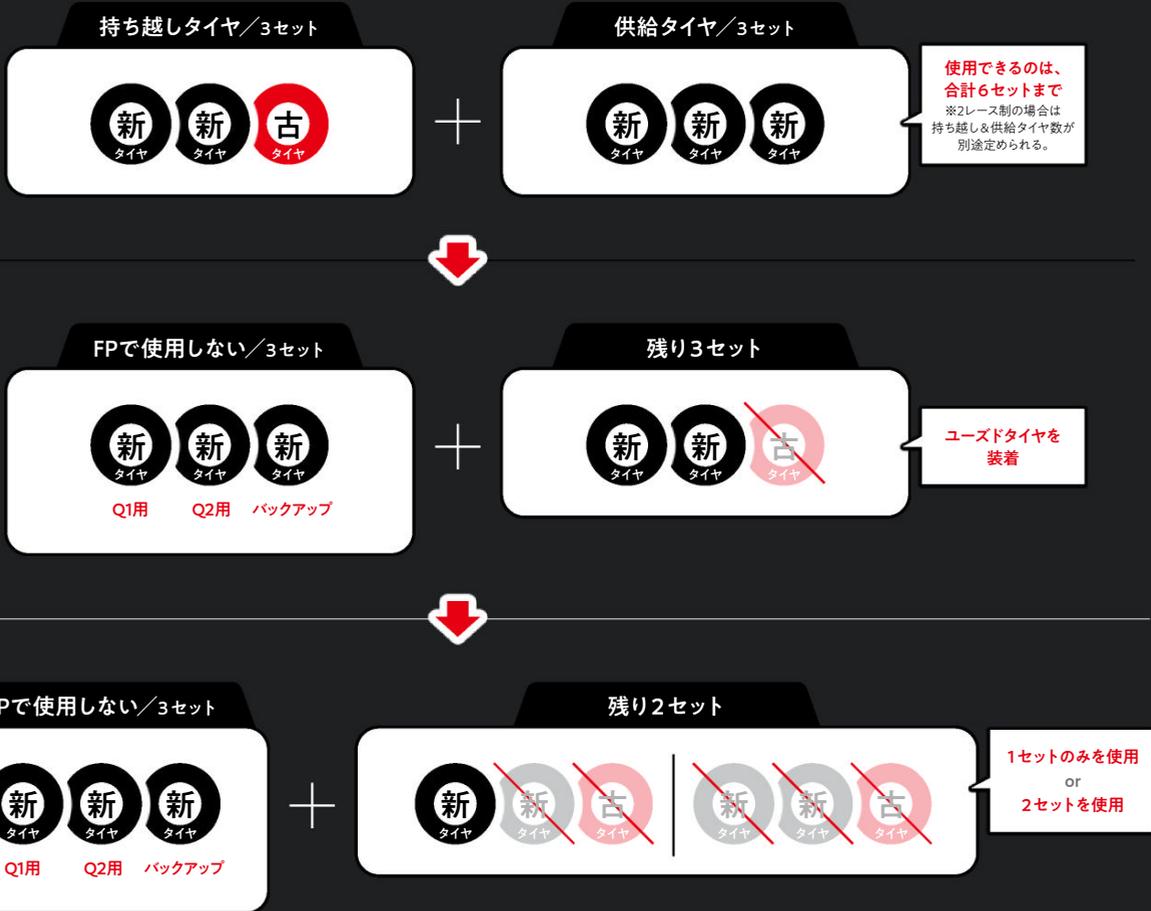
# 先を見据えた“1発”か、賭けの“2発”か 解説 FPセッション中におけるタイヤ運用

Y：まず基本的に使用できるドライタイヤは6セット。その内訳は、支給される新品×3セット、前戦や公式テストから持ち越しタイヤ×3セット。テスト後の場合、持ち越しタイヤは新品×3セットか、下の図のように新品×2セット+中古タイヤ×1セットの2パターンが多い。そのうち新品の3セットを予選Q1とQ2用、もしもの場合のバックアップ用としてとっておくから、FPで実質使うのは3セットだね。  
 X：まず最初に履くのは中古タイヤか、一番調子が悪そうなタイヤ。走り始めの30~40分ぐらいは路面のコンディションが良くないから、次戦以降に向けた課題やセットアップの確認作業をするね。  
 Y：残りは2セット。作戦が分かれるのはここから。今後を考えて新品1セットを温存するチームもあれば、勝負をかけてFPですべて使う場合もある。ただ、シーズンが進むと中古の持ち越しタイヤがどんどん増えてくるから、その駆け引きも重要になってくる。

## ▶2025年レースフォーマット

	金曜日		土曜日		日曜日	
1レース制			FP1(90分)	予選	FP2(30分)	決勝(約185km) ピットウインドウなし
2レース制	FP1(60分)	FP2(60分)	予選	決勝(約165km) ピットウインドウ/10周	予選	決勝(約185km) ピットウインドウ/なし

今季は5大会(鈴鹿×2回、富士×2回、もてぎ×1回)で「1大会2レース制」が導入される。これに伴い、レースフォーマットにも変更が加えられた。これまでの2レース制では、フリー走行は金曜午後90分のセッションが一度設けられていたが、今季は金曜の午前・午後60分のセッションがそれぞれ実施される。また、決勝フォーマットもあらためられ、1レース目のレース距離が約165kmと20kmほど短縮。加えてピットウインドウは10周と定められた。なお、2レース目は従来と同じ距離だが、ピットウインドウの制限がなくなった。



れるマシンもいた。  
 Y：でも、ぶっちゃけロングで速いクルマは予選もそこそこ速いよね(笑)。  
 X：だからこそ安定した成績を残すためには、どんな状況下でも予選Q1を通過できる力がないと厳しい。予選Q2に進出してある程度のポジションにいれば、決勝で絶対が上がってくるはずだから。  
 — おふたりならば、予選に向けて戦略をどのように組み立てる？  
 Y：練習走行(FP)は90分と時間も限られているし、みんなQ2をターゲットにしているはず。だから、そこでロングはあまり重視しないよね。  
 — とところが今年2レース制の場合、FPは金曜日に60分のセッションが2回行なわれます。その作戦は？  
 X：探ってくるね(笑)。  
 — お願いします！  
 X：合計120分も時間があるわけだから、これまで2レース制の時にできなかったロングを確認することは充分可能だと思う。例えばFP1はすべてショート用のメニューを進めて、FP2はロングとショートのメニューをする、という流れが出てくると思う。  
 Y：僕なら、FP2の最後にロングはやらないだろうな。  
 — その理由は？  
 Y：FP2の次のセッションって、翌日午前の予選でしょ？最後にロングをやってしまうと、ショートの感覚が狂ったまま本番を迎えることになる。それは避けたいね。  
 X：できれば、予選シミュレーション



### ドライバーだけでも、エンジニアだけでもダメ 最後は信頼関係が勝負を決める

も本番と同じ時間帯のF P 1にやりた  
いけど……。

Y…でもF P 1の走り始めと翌日以降  
のQ 2だとあまりにも路面の状況が違  
うから、このバランスに合わせたら  
アウトだよな(笑)。

X…そこだよな(笑)。セッションが  
進んで路面が仕上がってくれば、絶対  
アンダーステアになる。最初は多少オ  
ーバーステアでも、待っていれば勝手に  
帳尻があつてタイムも上がってくる。  
Y…速いクルマは、絶対待っているよ。

#### レース界の「あるある」

——ということは、最初からオーバ  
ーを消す方向にいった方がいい？

X…というか、その段階でアンダーだ、  
オーバードと言われても僕は気にしな  
い！ 一応聞いたフリはしてみるけど  
さ(笑)。

Y…「ああ、分かった分かった」みた  
いな(笑)。

X…もちろんクルマのバランスが理想  
に近いほうが、ドライバーも気持ちよ  
く走れると思う。でも大事なのは、そ  
の先が見えているかどうかだと思うん  
だ。状況は常に変わっていくし、「今  
アンダー／オーバードだから直して」は  
い、分かりました」だと、どんだん周  
りにおいていかれちゃう。

Y…それで言えば、エンジニアって何  
年も経験を積んでトラックエンジニア  
になっていくじゃない？ でも、例え  
ば今言ったみたいにドライバーに言わ  
れたとおりバランスだけ整えるところ  
しか見てこなかった後輩は、多分そう

いうやり方しかできなくなっちゃう。  
そうすると、いつかドライバーと衝突  
する時がくると思うんだよな。

X…ドライバーが速いだけでも、エン  
ジニアが優秀なだけでもダメ。「なん  
でオレの言っていることやってくれない  
んだ」ってお互いになったら、もう絶  
対に速くは走れない。でも、それをふ  
たりで言い合えばいいのに、エンジニ  
アもドライバーもだいたい周りに言い  
出すんだよな(笑)。

Y…「レース界あるある」の犯人探し  
だよな(笑)。

——なるほど……！

X…僕らだって、外から走りを見ても  
アンダー／オーバードなんて一瞬すぎて  
全然分からない。でも、ドライバーは  
センサーにも出ないところを感じて運  
転している。だから、彼らにフィーリ  
ングが伝わりやすいセットアップを作  
るのも、エンジニアの仕事だよ。

Y…その意味ではイナーター禁止の現  
行規則で問われているのも、そういう  
ことなんじゃないかな。たしかにイナ  
ーターは使いこなせれば、速く走れた  
でも、ピッチングが発生する動きを抑  
えるぶん、ドライバーへのフィーリン  
グもスポイルしてしまっていたよね。  
X…各車の差も少なくなっているし見  
ている人にとっても、やっている人にと  
ってもレース展開が面白くなってい  
ると思う。

Y…とにかく今年のSFも、面白くな  
ると期待しているんじゃないかな。

X…当事者にとっては胃が痛いだろう  
けどね(笑)。

言われたとおりじゃ…… — Y

いつかすれ違ってしまおう — Y



AUTOBACS  
SUPER GT  
auto sport  
auto sport  
2024年11月16日発売  
2025年1月16日発売

2024-2025  
スーパーGT  
公式ガイドブック  
総集編

# GT 総集編

## 2024-2025

### SUPER GT OFFICIAL GUIDE BOOK

特別付録  
A1サイズ  
特大ポスター



# 超越

均衡を破る

GT500 CHAMPION  
au TOM'S GR Supra



ロニー・クインタレッリ  
4-Time Championの引き際

[GT300 Champion's Voice]  
VENTENY Lamborghini GT3  
小暮卓史×元嶋佑弥

全42チーム&全8戦パーフェクトデータ

[GT500最強コンビ 特別対談]  
坪井 翔×山下健太

[GT500テクニカル・レビュー]  
TOYOTA GR Supra GT500  
Honda CIVIC TYPE R-GT  
Nissan Z NISMO GT500

# 連覇

突き抜けた強さの裏側

三栄オフィシャル  
通販なら  
送料無料!  
ご購入はこちらから



## 2024-2025スーパーGT 公式ガイドブック総集編

特別付録:A1サイズ特大ポスター [au TOM'S GR Supra]

好評発売中 定価:1760円

SANEI  
CORPORATION

ご注文

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

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

驚く準備はいいか？

*Ready for 2025*

LEWIS HAMILTON  
×  
SCUDERIA FERRARI



Divine Love

Grateful

44



# SCUDERIA FERRARI

F1史上最大の番狂わせ

検証

ハミルトン×フェラーリ 成功の確率



Ferrari

# LEWIS HAMILTON >

昨シーズン開幕前、ルイス・ハミルトンの突然のフェラーリ移籍発表は、世界中のファンを仰天させた。たしかにここ数年

のメルセデスの戦闘力では、たとえハミルトンといえどもタイトル獲得は難しかった。だが、かといってフェラーリが文句なしの最強チームだったかといえば、大いに疑問だ。それでもハミルトンは、スクーデリアを選んだ。

今年40歳の大台に乗ったハミルトンにもはや全盛期の力がないことは誰の目にも明らかならず。なのに、なぜフェラーリはシャルル・ルクレールとほぼ互角の戦いを見せてきたカルロス・サインツを切り捨ててまで獲得を決めたのか。

SNSなどで目にするのは「フェラーリはハミルトンに、コース上の結果よりプロモーション効果を求めたのでは？」という声だ。衰えが見えるとはいえず、史上最多タイトルの7回のワールドチャンピオンであり、通算105勝、104回のポイントポジションを誇る現役最高のドライバーだ。何よりイタリアのティフォシたちには愛され、南北アメリカ、中東、アジア（特に中国）と、ハミルトンは世界中

## たった1枚のインパクト

Text ● 柴田久仁夫 (Kunio Shibata)  
Photo ● Ferrari

に多くのファンを抱える。フェラーリにとって最高のマーケティングツールというわけだ。

実際、1月下旬にフェラーリの本拠地マラネロのエンジン・フェラーリ旧邸宅前に佇むハミルトンの右の写真には、わずか2週間のうちにSNSで約570万の「いいね」がついている。ちなみに、昨年のイタリAGPにおけるルクレールの表彰台写真は460万だった。「劇的逆転勝利を果たし歓喜に震えるルクレール」より、「ただ立っていただけのハミルトン」に、世界中の多くのファンが反応したのだ。

### 少なくない不安材料

フェラーリ上層部に見れば、まさに「してやったり」というところだろう。とはいえハミルトンの望みはあくまで「フェラーリでの完全復活」「チャンピオンへの振り返り」にあることは間違いない。それは欧州F3、GP2時代のハミルトンの育ての親でもあるフレデリック・バースール代表にとっても同じだろう。

では、その望みは果たして達成可能なのだろうか。残念ながら、不安材料は少なくない。

まずメルセデス時代のレース結果を見ると、チームメイトのジョージ・ラッセルに対して直近3シーズンで1勝2敗と負け越している。予選はさらにひどく、特に昨年はラッセルより上位グリッドに行けたのは24戦中5戦のみだった。それでも2勝を含む5回の表彰台を獲得したのにはさすがだが、一発の速さは確実に衰えている。

だとすれば、ラッセル以上に予選一発の評価が高いルクレールに、たたくのめされるのではないか。不安材料は、もうひとつある。ハミルトンが勝てなくなったのは、F1がグラウンドエフェクトカーになった時期と重なる。ハミルトンがもはや新構造の車体に適応できないのだとしたら、フェラーリでもずるずると低迷したままになるかもしれない。

そんな危惧の一方で、僕は「新天地でのモチベーション」が、ハミルトンの最大の武器にもなり得ると思っている。フィオラノでの初テストを終えた後の、あの心の底からの笑顔。フェラーリドライバーとして新たな歴史を刻む喜びを、僕はそこから感じ取った。

さて読者の皆さんは、今季のハミルトンとフェラーリが成功する確率は、どれくらいと予想するだろうか？

# 下剋上カウントダウン。

## DRIVER LINEUP FORMULA 1 2025

**マクラーレンとフェラーリは今季も車体開発を継続**

ドライバーラインアップに変化がなかった昨シーズンに比べ

今季は、多くのチーム間移籍、さらに有望な新人の参戦など、ハミルトン以外にも見どころが多い

全20人がタイトルを、あるいは生き残りをかけて戦う今季は「下剋上と予想外」が起きる条件がそろっている

Text ● 柴田久仁夫 (Junio Shibata)

Photo ● Red Bull \ Ferrari \ LAT \ Sutton Images \ XPB

**果** たしてルイス・ハミルトンはフェラーリ移籍初年度から、チャンピオンに返り咲くことができるのか。これが今季のF1の、最大のトピックであることは間違いない。しかし、それ以外にも見どころは山ほどある。

昨年のF1は、開幕時点のドライバーラインアップが前年最終戦とまったく同じ。さらにルーキーは「ゼロ」という史上初のシーズンだった。それが今季は一転、全10チーム中8チームの顔ぶれが変わり、「フル参戦」という条件で見れば6人のルーキーを数える。



**4** **ランド・ノリス**  
Lando Norris / イギリス  
25歳 / 1999.11.13 生

**81** **オスカー・ピアストリ**  
Oscar Piastri / オーストラリア  
23歳 / 2001.4.6 生

**マクラーレン**

PU: **メルセデス**

McLaren Formula 1 Team



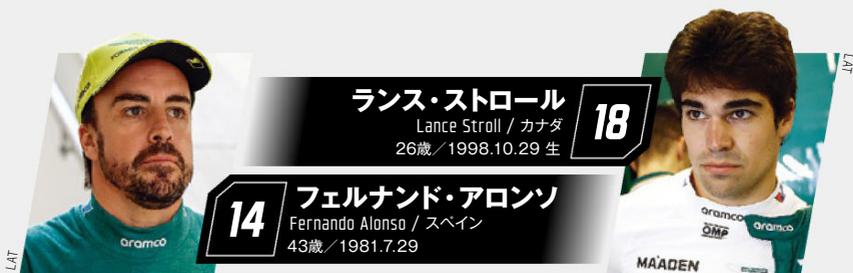
**1** **マックス・フェルスタッペン**  
Max Verstappen / オランダ  
27歳 / 1997.9.30 生

**30** **リアム・ローソン**  
Liam Lawson / ニュージーランド  
23歳 / 2002.2.11 生

**レッドブル**

PU: **ホンダRBPT**

Oracle Red Bull Racing



**18** **ランス・ストロール**  
Lance Stroll / カナダ  
26歳 / 1998.10.29 生

**14** **フェルナンド・アロンソ**  
Fernando Alonso / スペイン  
43歳 / 1981.7.29 生

**アストンマーティン**

PU: **メルセデス**

Aston Martin Aramco Formula One Team



**31** **エステバン・オコン**  
Esteban Ocon / フランス  
28歳 / 1996.9.17 生

**87** **オリバー・ベアマン**  
Oliver Bearman / イギリス  
19歳 / 2005.5.8 生

**ハース**

PU: **フェラーリ**

MoneyGram Haas F1 Team



**23** **アレクサンダー・アルボン**  
Alexander Albon / タイ  
28歳 / 1996.3.23 生

**55** **カルロス・サインツ**  
Carlos Sainz / スペイン  
30歳 / 1994.9.1 生

**ウィリアムズ**

PU: **メルセデス**

Atlassian Williams Racing

シャルル・ルクレール

Charles Leclerc / モナコ  
27歳 / 1997.10.16 生

16

44

ルイス・ハミルトン

Lewis Hamilton / イギリス  
40歳 / 1985.1.7 生

フェラーリ

Scuderia Ferrari HP

PU: フェラーリ

ジョージ・ラッセル

George Russell / イギリス  
27歳 / 1998.2.15 生

63

12

アンドレア・キミ・アントネリ

Andrea Kimi Antonelli / イタリア  
18歳 / 2006.8.25 生

メルセデス

Mercedes-AMG PETRONAS Formula One Team

PU: メルセデス

ピエール・ガスリー

Pierre Gasly / フランス  
29歳 / 1996.2.7 生

10

7

ジャック・ドゥーハン

Jack Doohan / オーストラリア  
22歳 / 2003.1.20 生

アルピーヌ

BWT Alpine Formula One Team

PU: ルノー

アイザック・ハジャー

Isack Hadjar / フランス  
20歳 / 2004.9.28 生

6

22

角田裕毅

Yuki Tsunoda / 日本  
24歳 / 2000.5.11 生

レーシングブルズ

Visa Cash App Racing Bulls Formula One Team

PU: ホンダRBPT

ニコ・ヒュルケンベルグ

Nico Hulkenberg / ドイツ  
37歳 / 1987.8.19 生

27

5

ガブリエル・ボルトレート

Gabriel Bortoleto / ブラジル  
20歳 / 2004.10.14 生

キック・ザウバー

Stake F1 Team Kick Sauber

PU: フェラーリ

今季の新人たちは、いずれも話題に事欠かない。なかでも注目すべきはアンドレア・キミ・アントネリとオリバー・ベアマンのふたりだろう。アントネリはハミルトンの後任として、トップチームのメルセデスからいきなりF1デビューを果たす。イタリア出身の18歳の青年は、4輪の経験はまだ4シーズンしかない。飛び級で参戦した昨年のFIA F2は、2勝こそ挙げたものの総合6位。9月のイタリAGPでフリー走行からF1デビューした際には、派手なクラッシュで

マシンを大破させた。それでもメルセデスは、レースドライバーへの抜擢を決めた。その才能を最も高く評価するのがト・ウォルフ代表で、モンツァでのクラッシュにしても「単なるオーバードライブ。直前までの区間タイムは、新人離れした速さだった」と、とにかく前のめりだ。アントネリの軌跡が、カート時代からマクラーレンと長期契約を結び、2007年に同チームからF1デビューしたハミルトンを彷彿とさせること

も事実。今季のメルセデスの戦闘力次第では、初年度からかなりの輝きを見せるかもしれない。ベアマンは昨年のスポット参戦で、一気に脚光を浴びた。まず第2戦サウジアラビアGPで、病欠のカルロス・サインツの代役でF1レースデビュー。いきなり7位入賞を果たした。シーズン後半のアゼルバイジャンGPでは、出場停止のケビン・マグヌッセンに代わってハースから出場し10位入賞。デビュー2戦ながら、異なるチームでポイントを獲得した「史上初のドライバ

」となった。一昨年のフリー走行の段階から、すでに小松礼雄代表はその走りとフィードバック能力の高さを激賞していた。アントネリ、ベアマンともに、頂点を極める高いポテンシャルを秘めていることが、証明されるシーズンになるかもしれない。悩めるリソース配分では、ここで冒頭のテーマに戻ろう。ハミルトンは今季、タイトルを獲得するのか。ハミルトンでないとしたら、チ

※各ドライバーの年齢は、2025年F1開幕戦オーストラリアGP(3月14～16日)時点での満年齢。

チャンピオンになるのは誰か。

普通に考えれば、21年から昨年まで4連覇中のマックス・フェルスタッペンが最有力候補だろう。しかし、昨年のレッドブルは、シーズン中盤以降のライバルたちの追い上げに苦しみ、マクラーレンにコンストラクターズタイトルを奪われた。

ドライバーズタイトルこそ死守できたが、シーズン前半の貯金と、何よりフェルスタッペンの超人的な力量のおかげだった。言い換えれば、フェルスタッペンは「最速・最強ではないマシン」で王座に就いたことになる。

その傾向は、技術規則にほとんど変更のない今季も、そのまま続くと考えていいだろう。つまり、純粋なマシン戦闘力で言えばマクラーレンが最強、レッドブルとフェラーリが続き、少し離れたところにメルセデスという上位4強の力関係に大きな変化はないはず。では、今季のチャンピオンはマクラーレンのふたり、ランド・ノリスかオスカー・ピアストリのどちらかで決まりかといえば、話はそう簡単ではない。理由はふたつあって、まずひとつは「じつは今季も車体開発がガンガン行なわれそう」だからだ。

来季は車体、パワーユニット(PU)ともに大幅な規則変更が予定されている。それを見据えて、ほぼ全チームが開発リソースを26年において、今季は基本的に昨年型の発展型で戦うのが各チームの基本方針の「はず」だった。たしかにPUは本誌既報(No.1604)のとおり、100%カーボンニュート

XPB



F1参戦5年目を迎える角田裕毅はチームを牽引しながらも、新人のチームメイト、アイザック・ハジヤーに勝ち続けることが最低条件。一方で、今季の角田はレッドブルのリザーブドライバーを務めるという報道もあり、チャンスが巡ってくる可能性はある。昨年末のアブダビテストで、RB20で走行を重ねた経験は、きっと生きてくるはずだ。

ラル燃料の使用をはじめ全面的な刷新がはかられる。ところが、車体に関しては来季の変更が現行規則の延長線上にあると彼らは判断しようなのだ。

少なくともマクラーレンとフェラーリは「25年型車両をしっかりと開発することは、26年型車両の戦闘力向上につながる」と考えている。しかし、万が一、この2チームの試みが外れた場合、安定路線のレッドブルやメルセデスとの力関係が逆転することになる。

たとえ逆転までいなくても、上位4チームの勢力が拮抗した場合、最後にモノをいうのは「ドライバー力」。これがふたつ目の理由で、昨年のフェルスタッペンはまさにその力でタイトルをもぎ取った。

そして、フェラーリ移籍で新たなモチベーションを得たハミルトンも、かつてのような「ドライバー力」を見せてくれるのではないか。そんな期待を、個人的には抱いている。

### 角田に好機がやってくる

最後に角田裕毅に触れたい。F1も今年で5年目。21年のデビュー以来、着実に進化してきたことは間違いない。特に昨年は、全10チーム中せいぜい5〜7番目のマシン戦闘力にもかかわらず、ブラジルGPでの3番手グリッドを筆頭に、予選では11回のトップ10入りを果たした。そして、レースでも9回の入賞。自己最高の選手権12位という結果を残した。

その活躍はライバルチームも充分評価し、ほぼ毎戦のようにポイントを獲得



昨年のイタリアGPフリー走行で公式セッションデビューを果たしたアントネッリ(左)は、パラボリカでクラッシュ。新型フロアを大破させてしまった。これに対してト・ウォルフ代表は「強いドライバーは、こういった出来事から立ち直り、プレッシャーに対処する力を見せなければならぬ。イタリア人の少年が、メルセデスに雇われ、初めてモンツァで走行

した。それは間違いなく大きなプレッシャーだ」と擁護した。一方のヘアマン(右)は、デビュー2戦ながら、異なるチームでポイントを獲得した「史上初のドライバー」という記録を持つが、それ以上に「走行後のフィードバック能力」が高く評価されている。ルーキーながら、ハースのマシン戦闘力向上に貢献するポテンシャルを秘めている。

得していたシーズン前半には、ハースやアルピーヌ、キックザウバーから移籍の打診を受けている。角田に近い関係者の話によれば、なかでもハースは獲得に熱心で、かなり具体的な交渉も行なわれたという裏が取れている。しかし、そこでレッドブルから「待った」がかった。5月のモナコGP直後という非常に早いタイミングでのレーシングブルズ(RB)残留発表は、まさに「角田を外に出すまい」というレッドブルの意思表示だった。

だが、成績不振のセルジオ・ペレスに代わるドライバー選定で、レッドブルは実績、経験ともに角田に劣るリア

LAT



の自覚も出てきた。そして、ローラン・メキーズ代表とアラン・バーメイン(スポーティング・ディレクター)を軸とする体制も2年目を迎え、角田を盛り立てるための機能が本格化するはずである。

それまでは現チームRBで、昨年以上の結果を出すしかない。角田には昨年あたりからようやくチームリーダーとしての自覚も出てきた。そして、ローラン・メキーズ代表とアラン・バーメイン(スポーティング・ディレクター)を軸とする体制も2年目を迎え、角田を盛り立てるための機能が本格化するはずである。



LAT

世界王者を惹きつける  
スクーデリアの誘惑

# セナも、ハミルトンも。

Text ●ルイス・バスコンセロス (Luis Vasconcelos)  
Translation ● 神田美穂 (Miho Kanda)  
Photo ● LAT



2017年F1カナダGPでハミルトンは、セナと並ぶポールポジション獲得回数を記録した(65回目。当時の歴代2位)。これを祝してセナの家族は、1987年にロータスで走っていたときの(レプリカではなく)本物のヘルメットを寄贈した。このプレゼントを受け取ったハミルトンは、必死に言葉を絞り出した。「学校から帰ってくると、アイルトンのビデオテープを見ていた。いま、自分がここにいる、これほどたくさんさんのポールを獲得したなんて不思議な気持ちになる。アイルトンに憧れていたからこそ僕はここにいるんだ」。

**フ** エラーリでドライブすることは、ほぼすべてのドライバーの夢である。ちょうど1年前、ルイス・ハミルトンは、自らのキャリアをスクーデリア・フェラーリで締めくくる契約にサインした。フェラーリという存在はいまも昔もF1の象徴であり、レース界の「頂点」として多くのドライバーたちの心を惹きつけてきた。そして、7度の世界王者・ハミルトンでさえも、その誘惑にはかなわなかった。

あの伝説のドライバー、アイルトン・セナも「数年後にマラネロのチームに移籍する」ために1994年のはじめにフェラーリと交渉を進めていたと言われていた。ところが、セナの死によって、当時の会長ルカ・デ・モンテゼモロは狙いをミハエル・シューマッハーに変え、96年に引き入れることに成功した。当時のチーム力は高くなく、シューマッハーは再び世界王者となるまでに5シーズンを費やした。一方で、その後、フェラーリに加入したふたりのチャンピオン、フェルナンド・アロンソとセバスチャン・ベッテルはともにシューマッハーのような成功を収められないままチームを去った。アロンソ、ベッテル、そして今回のハミルトンのケースと、シューマッハーがフェラーリ入りしたときのケースを比較すると、いくつもの大きな違いがある。シューマッハーはベネトンで2連覇を達成したあと、テクニカル・ディレクターのロス・ブラウン、チーフ・デザイナーのロリー・バーン、そしてエレクトロニクス部門の責任者タッド・チャプスキを引き連れて移籍していた。彼らの抜群のチームワーク、フェラーリが誇る莫大な予算、無制限のテスト、ブリヂストンとの密接な協力関係など、ジャン・トッドが取り仕切ったすべてがうまく機能して、着実に成功への道を極めていった。

一方、アロンソとベッテルは、それぞれのキャリアに問題が生じた時期にフェラーリへ加入した。アロンソはマクラーレン首脳陣との関係悪化が顕著になり、07年の終わりにチームを離れた。古巣のルノーに復帰したものの苦戦を強いられ、勝てる道筋を取り戻すことを期待しつつ、フェラーリのオファーを受けた。

一方、ベッテルはチーム内での状況が一変していた時期だった。レッドブル期待の若手有望株として、5シーズンで4連覇を果たしたまでは良かったが、14年は新加入のダニエル・リカルドの後塵を押し、リカルドが3勝したのに対してベッテルは1勝も挙げることができず、チーム内での立場が危うくなっていったところだった。

メルセデスでの悪夢のような3シーズンを経て、ハミルトンはフェラーリに加入する。チームがハミルトンに戦闘力の高いマシンを提供できなかったことは事実だが、この間にチームメイトのジョージ・ラッセルが頭角を現しはじめ、昨年チームにとって最高の成績を収めたのはラッセルだった。

こうした状況のなかハミルトンはシューマッハーの成功に倣うことができるのか、あるいはアロンソやベッテルのように目標を達成できずに終わるのかを検証していく。規則や車両、環境も時代も異なるが、そこにはハミルトンの未来を占うためのヒントがあるはずだ。





LAT

ミハエル・シューマッハーの場合

# 無敵のレッドカーペット

1 990年代半ばのF1は、歴史的に見ても特異な状況だった。

当時、参戦しているドライバーのなかで、ワールドチャンピオン獲得経験者は「ミハエル・シューマッハーただひとり」だったのだ。

ネルソン・ピケ、ナイジェル・マンセル、アラン・プロストらが相次いで現役を引退。アイルトン・セナは94年5月にこの世を去った。そして、この年に自身初のタイトル獲得を実現したのがシューマッハーだった。

ベネトンでの2連覇によって自らの能力を証明し、自信と野心に満ちあふれているタイミングでシューマッハーはフェラーリからオファーを受けた。



LAT

「あのときの移籍について、いっさいのためらいはなかった」という言葉もかつて本人の口から直接聞いたことを覚えている。

契約には確固たるナンバー1の地位と、イギリスのチームをはるかにしのぐ高額の報酬が約束されていたためだろう。あのころのフェラーリが79年以来、ドライバーズタイトルから遠ざかっていたことなど、当時のシューマッハーはまったく気にしていなかった。

## 苦汁をなめ続けた4年間

一方、フェラーリにとっても、復権のためにはシューマッハーの獲得が不可欠だった。彼らには克服すべき課題が山積していたからだ。しかも、ベネトンの有能なドライバーを引き抜いたう

えに、チームを成功に導いた「技術陣トリオ」をもベネトンから奪い去った。ロス・ブラウンとロリー・バーンは、このスポーツ史上最も大きな成功を収めたコンビで、タッド・チャプスキも重要な存在だった。当時、エレクトロニクスはパフォーマンスにおける大きな差を生み出す領域であり、チャプスキはF1Aが厳密に監視できないシステムを構築することに長けていた。

さらに言えば、技術陣トリオを引き抜いたことは、自チームのマシン戦闘力を向上させるだけでなく、総体的に相手チームを弱体化させる作用をももたらす。そうした意味でも、「3人の頭脳」を手に入れたことは大きかった。しかしながら、こうした条件がそろっていたにもかかわらず、シューマッハーがフェラーリ移籍後初のタイトルを獲得したのは、マラネロに来てから5年が過ぎた2000年のことだった。

96年のマシンは最速を誇ったワイリアムズに太刀打ちできなかったが、それでもシューマッハーはシーズン3勝を挙げることができた。ちなみに、90年のプロスト以来、フェラーリで複数の勝利を挙げたドライバーはほかにいなかった。スペインでは、雨のなかでジャック・ビルヌーブを倒し、スパ・フランコルシャンとモンツァで連勝。特にモンツァではティフォシが見守るなかで優勝したことで、タイトル獲得が目前に迫っているという期待が高まり、イタリアでは神のごとく崇拜されるようになっていった。

ところが、その後の3シーズンはあ

# Michael Schumacher

Text ● ルイス・バスコンセロス (Luis Vasconcelos)  
Translation ● 神田美穂 (Miho Kanda)  
Photo ● LAT/XPB

フェラーリ移籍後、ミハエル・シューマッハーが初めてワールドチャンピオンに輝いたのは2000年。この年のベルギーGP、ケメルストレートではリカルド・ゾンダをはさんでミカ・ハッキネンとシューマッハーが歴史に残るバトルを展開。このレースではシューマッハーが敗れたものの、シリーズ後半に巻き返し、5年ぶり自身3度目の世界王者に。



LAT

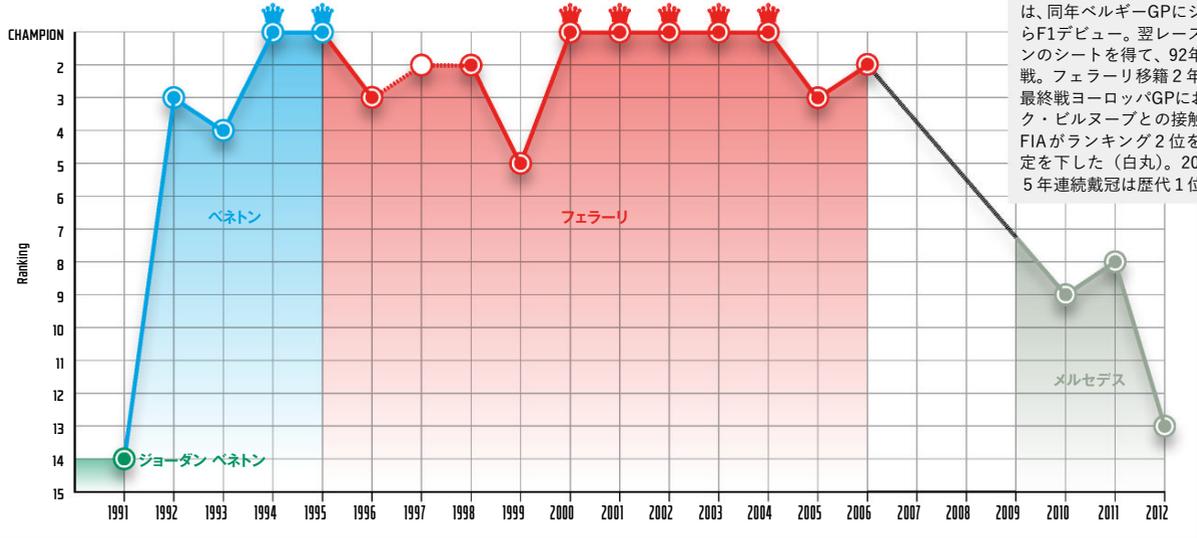
## すべてはミハエルのために

と一歩及ばず、フラストレーションのたまる時期を過ごすことになる。97年はビルヌーブ、98年はミカ・ハッキネンを相手に、いずれも最終戦でチャンピオンシップの戦いに敗れた。そして、99年はシルバーストンでのレースのオーブンニングラップでクラッシュ、足を骨折して戦線離脱している。そして00年、最終戦での見ごとな追い上げによって、ようやくシューマッハーは夢を実現し、その後の4シーズンにわたって、このスポーツの王者に君臨。5年連続コンストラクターズタイトル獲得を果たすまでに至った。

さて、こうしたシューマッハーの戦



ミハエル・シューマッハー F1におけるドライバーズランキング推移



1991年に全日本F3000第6戦SUGOにスポット参戦したシューマッハーは、同年ベルギーGPにジョーダンからF1デビュー。翌レースにはベネトンのシートを得て、92年からフル参戦。フェラーリ移籍2年目の97年は最終戦ヨーロッパGPにおけるジャック・ビルヌーブとの接触に対して、FIAがランキング2位を剥奪する裁定を下した(白丸)。2000年からの5年連続戴冠は歴代1位の記録。



1999年イギリスGPではブレーキトラブルによりクラッシュ。右足の脛骨と腓骨を骨折し、その後6レースを欠場。第15戦マレーシアGPから復帰し、チームメイトのエディ・アーバインをサポートしたが、ハッキネンには及ばず。ただ、フェラーリにとって1983年以来となるコンストラクターズタイトルの獲得には成功。



いぶりを振り返ると、フェルナンド・アロンソ、セバスチャン・ベッテル、ルイス・ハミルトンら3人のドライバーとは、明らかに状況が異なっていたことが分かる。

まず、シューマッハーは2連覇を果たしたばかりの27歳という若さでフェラーリに加入していたことだ。96年から04年にかけて、真つ向勝負でシューマッハーを倒せることを証明したのは、98年から00年のミカ・ハッキネンただひとり。それでも前述の「技術陣トリオ」の支え、絶対的なナンバー1待遇、チーム体制から資金面に至るまで、すべてを手に入っていたのはシューマッハーのほうだった。

その点、アロンソの登場は歴史的にもターニングポイントだったと言える。スクーデリアに比べると、規模や体制面で劣っていたチームながら、彼の非凡な才能によってシューマッハーと対等に、そして長きにわたって戦えるライバルが現れたと言えた。

ただ、それほどのセンスを持つアロンソに、シューマッハーが互角の戦いを演じられたのは明確な理由がある。フェラーリはほかのどのチームとも比較にならないほど多くのリソースを投入することができた。現代のようなバジェットキャップは存在せず、テスト制限もなく、シューマッハーのフィオラノでの夜間走行は伝説の一部になるほどだった。

さらに、99年以降、唯一F1タイヤのサプライヤーになったブリヂストンは、タイヤ開発をシューマッハーひと



2003

[ F2003-GA ]  
《CHAMPION》

XPB



2002

[ F2002 ]  
《CHAMPION》

XPB



2001

[ F2001 ]  
《CHAMPION》

XPB

2004年ベルギーGPで5年連続、通算7度目の世界王座に就いたシューマッハー。通算7回はハミルトンに並ばれ歴代タイの1位、5年連続記録は単独1位を誇る。もし、マックス・フェルスタッペンが25年にタイトルを獲得すると、この記録に並ぶことになる。

2005年、06年と2年連続でアロンソにチャンピオン獲得を許したシューマッハーは、この06年限りで現役を引退した(10年にメルセデスからF1復帰)。



XPB



XPB



2006

[ 248F1 ]  
Ranking 2nd

XPB



2005

[ F2005 ]  
Ranking 3rd

XPB



2004

[ F2004 ]  
《CHAMPION》

XPB

## フェラーリによる“特別な待遇”を駆使して世界を制圧した皇帝

りに託した。つまり、シューマッハーはその独特なドライビングに合うようなタイヤの供給を受けることができ、他のドライバーたちはシューマッハーのスタイルに従わざるを得なかった。

そして、最も重要なのはエディ・アーバイン、ルーベンス・バリチェロらが、シューマッハーの「サポート役」としてチームに起用されたことだ。バリチェロは最善を尽くしたとはいえ、ふたりともシューマッハーに対抗することは決して許されることがなかった。

そう、当時のシューマッハーにはチームメイトを含めライバルの追従を許さない特別な待遇——無敵の存在となるためのレッドカーペットが用意されていたようなものである。

バジェットキャップが導入され、テストも制限されている現在では、もはや前述のような環境は存在しない。つまり、ハミルトンはシューマッハー時代のようなハードとソフトの圧倒的なアドバンテージを期待することはできないことになる。さらに、血気盛んなシャルル・ルクレールが、ハミルトンのサポート役に徹することもあり得ない。

ハミルトンが加入する今季フェラーリの状況は、約30年前にシューマッハーが合流したときよりはるかに良いものの、チーム内外の競争は90年代中盤とは比べものにならないほどシビアで激しい。少なくともハミルトンが克服すべき課題は、自らの力でルクレールを上回る結果を残し続けること。この条件をクリアしなければ、その先を望めるはずもない。

2010 [ F10 ]  
Ranking 2nd



LAT

## Fernando Alonso

Text ● ルイス・バスコンセロス (Luis Vasconcelos)  
Translation ● 神田美穂 (Miho Kanda)  
Photo ● LAT/XPB



フェルナンド・アロンソの場合

# いまだ癒えない深い傷

**2** 005、06年にルノーで2連覇を果たしたあと、フェルナンド・アロンソのキャリアは停滞した。子どもころからの夢を実現するために、07年にマクラーレンに加入し、勝てるマシンを手に入れた。ところが、ルイス・ハミルトンというルーキーの存在によって、チーム内での争いが激化。次第にロン・デニスとの関係が悪化して、3年契約はわずか1年で破棄された。行き場を失ったアロンソは再びエン

ストンを本拠地とするルノーに戻り、結果が伴わない2シーズンを過ごしたが、これはフェラーリ加入が実現するまでの一時的な解決策にすぎなかった。当時のフェラーリはキミ・ライコネン、フェリペ・マッサともに10年いっばいまで契約していたが、08年、さらに09年のパフォーマンス不足によって、ライコネンは契約満了を待たずにチームを去り、アロンソは正真正銘の新たなナンバー1ドライバーとしてマラネ

口を迎え入れられた。これには09年夏のハンガロリンクで起きた重大な事故のあと、マッサの復調が疑問視されていたことも大きく影響していた。

**史上最強ドライバーの不遇**

アロンソは開幕戦のバーレーンGPでフェラーリ初勝利を挙げたが、その後、夏を迎えるまでは波に乗ることができず、イギリスGP終了時点でハミルトンに47ポイント差をつけられてい

## F1史上“最悪の戦略ミス”がアロンソから好機を奪った



XPB



XPB



XPB



XPB

た。ただその後、マッサがトップの座を譲ることを強いられたホッケンハイムでの“いわくつきの勝利”（当時はチームオーダーが許されていなかった）から、驚異的な反撃を開始。モンツァ、シンガポール、韓国でさらに勝利を重ね、最終戦のアブダビを迎えたとき、アロンソはマーク・ウェーバーに8ポイント差、セバスチャン・ベッテルとは15ポイント差をつけてチャンピオンシップをリードしていた。ハミルトンは計算上ではタイトル獲得の権利を残していたものの、24ポイントという大差がついていた。

周知のとおり、この大一番のレースでフェラーリは“見るべき相手”を間違えた。アロンソを早めにピットインさせ、ウェーバーの前でコースに戻したところがその後、アロンソはビタリー・ペトロフをかわすことができず、ベッテルに優勝、そしてタイトルを奪われてしまった。

12年は、さらにフラストレーションが高まる展開になった。ブラジルGPで、ベッテルはオープニングラップでアクシデントにあい、アロンソはバーチャルでチャンピオンシップのトップに立った。ところが、ベッテルはマシンにダメージを負いながらも、他を圧倒する走り、3連覇を果たしたのだ。残りのシーズンも、アロンソに喜びはもたらされなかった。そして、フェ

ラーリチーム内の混乱もあり、アロンソはスクーデリアを去ることを選んだ。フェラーリ会長のルカ・デ・モンテゼモロはフィアットの新しいCEOセルジオ・マルキオンネからプレッシャーをかけられ、チーム代表のステファノ・ドメニカリと技術陣のトップたちを解雇し、経験の浅いイタリア人のマルコ・マテアッチを後任にすえた。そのため、ジェームス・アロンソがマシンの設計を担っていたとはいえ、アロンソはチームに対する信頼を失い、マクラレンへの復帰を決めた。

最終的に、アロンソとフェラーリ経営陣との関係は悪化し、当初の情熱と成功は悪い方向に転じてしまった。今日にいたるまで、アロンソの最後のグランプリ優勝は、13年に母国のバルセロナで挙げたものだが、アロンソが再び加入したいチームに挙げない唯一のチームがフェラーリでもある。

振り返ってみれば、フェラーリ移籍初年度の最終戦、ほぼ手中に収めていたはずのタイトル獲得を、スクーデリアが犯した「史上最悪のレース戦略ミス」によって失ったことが悔やまれる。もし、あのシーズンにワールドチャンピオンに輝いていれば、チームの体制は安定し、自信も生まれF1史上最強の実力を持つ彼のキャリアは違うものになっていたはずだ。大きな期待と情熱のもとに始まったアロンソとスクーデリアの関係は、いまだに癒えることのない深い傷になっている。



2015 [SF15-T]  
Ranking 3rd

2 010〜13年まで、4連覇を成し遂げたセバスチャン・ベッテルは、紛れもなく世界の頂点に君臨していた。

チームメイトでライバルだったマーク・ウェーバーはこの13年限りで引退。翌14年には、スクーデリア・トロロツォから昇格したダニエル・リカルドがレッドブルに加入した。

13年までのルノー製V型8気筒エンジンは強力で、ベッテルとレッドブルの4連覇に大きく貢献した。ところが、14年から導入されたハイブリッドパワーユニット（PU）では惨憺たる結果に。ルノー製PUはパワー不足で壊れやすく、とてもメルセデスに太刀打ち

できるものではなかったのだ。この年は、ベッテル特有の革新的なセッティングも役に立たなかった。

その一方で、リカルドは戦闘力の高いマシンをうまく操り、エイドリアン・ニューウェイの「魔法」が機能するようになると3勝を挙げることに成功。リカルドは最終的なランキングでも「世界王者ベッテル」を凌駕した。

こうしたなか「ベッテルが15年からフェラーリに加入する」という発表は、世界に大きな衝撃を与えた。リカルドに敗れたベッテル、さらに新規則への対応を誤り14年に1勝も挙げることができなかったフェラーリは、いわば「苦しんでいる者同士」のタッグ。当時の

王者メルセデスと対等に戦えるようになるまでは、誰がどう見ても数年はかかるように思われたからだ。

ところが、そんな外野の予想は一蹴された。移籍後のベッテルは、わずか2戦目のマレーシアGPで早々にフェラーリに勝利をもたらした。それどころか大方の予想を良い意味で裏切り、この年はシリーズ3位につけた。

「セバスチャンとなら、メルセデスを打ちのめすことができる」

当時のパドックでは、こんな言葉を耳にするほどチーム内の期待は高まり、ベッテルもイタリア語を習得して、スタッフとの積極的なコミュニケーション向上に努めた。

# ジエットコースター・キャリア

セバスチャン・ベッテルの場合

## Sebastian Vettel

Text ● ルイス・バスコンセロス (Luis Vasconcelos)  
Translation ● 神田美穂 (Miho Kanda)  
Photo ● XPB



## 2017年と18年。2年連続して“悪夢”がベッテルを襲った



2017 [SF70H]  
Ranking 2nd



2016 [SF16-H]  
Ranking 4th



2018 [SF71H]  
Ranking 2nd



2019 [SF90]  
Ranking 5th



2020 [SF1000]  
Ranking 13th

### 2018年の悪夢

移籍初年度に一定の手応えをつかんだベッテルとフェラーリだったが、それでも現実には甘くはなかった。

16年車両の戦闘力は高くなく、チームは未勝利。これを見たセルジオ・マルキオンネ会長は、テクニカルディレクターのジェームス・アリソンと空力責任者ディルク・デ・ビアを解雇し、技術部門上層部をオール・イタリアンに変革した。

17年は飛躍的に改善し、夏休み前までにベッテルは4勝を挙げた。しかし、シーズン後半のベッテルはシンガポールGPのスタート直後に戦列を離れ、日本GPではスパークプラグの破損によりリタイア。この2レースが影響し、最終的には選手権2位に甘んじた。

ベッテルのフェラーリドライバーとしての大きなターニングポイントは、ズバリ18年だ。この年は開幕2連勝を果たし、今度こそベッテルにとって5

度目、フェラーリドライバーとして初戴冠のチャンスが訪れたかと思われた唯一のライバルであるルイス・ハミルトンとの戦いは僅差だったが、イギリスGP終了時にはベッテルが8ポイントの差をつけてリードしていた。

ところが、その後のドイツGPで、すべてを覆すふたつの出来事が起きた。ひとつ目は、首位を走行していたベッテルが、レース後半に降り出した雨に足元をすくわれ、母国ファンの前で痛恨のクラッシュを喫したこと。そして、もうひとつはマルキオンネの予期せぬ死去によって、組織全体が数カ月

のベッテルは勝利を挙げることができず、チームの新しい首脳陣は、19年から若手有望株のシャルル・ルクレールを起用することを決断した。

そのルクレールの活躍が著しかった一方で、ベッテルは悪い流れを断ち切れず、最終的には「ナンバー2」という立場に追いやられ、20年末をもってスクーデリアを去ることになった。

愛嬌とユーモアにあふれるドライバーで、日本にもファンの多いベッテル人々の記憶にあるなかで、これほど急速にキャリアが凋落したケースはほかにない。17年と18年には、フェラーリドライバーとしてタイトル獲得を射程圏内に捉えながら好機を逸した。レツドルでの4連覇からその後の失墜まで、それはまるでジェットコースターのように激しく濃密なキャリアだった。

いまから20年前——F3時代から張られていた伏線

# きつと世界が驚く。

Text ●ルイス・バスコンセロス(Luis Vascconcelos)  
Translation ●神田美穂(Miho Kaneda)  
Photo ●Ferrari/LAT/XPB

ルイス・ハミルトンとメルセデスは、「永遠のパートナー」だと思っていた。ハミルトンは、カート時代からドイツのメーカーに支援されていたことを終始、バドックでアピールしてきた。彼らとともに6度もワールドチャンピオンの栄冠を手にしたこともあり「ハミルトンは引退するまでメルセデスしかドライブしないと」、世界中の誰もが信じて疑わなかったはずだ。

ところが「思いもよらぬ出来事」と「運命的な人間関係」によって、すべてが変わった。歴代最多タイとなる7度の世界王者ハミルトンが、スクーデリア・フェラーリへ移籍する——このF1史上最大の番狂わせには伏線があった。

## 事態は水面下で動いていた

まず、メルセデスはテクニカルレギュレーションの変更に向く対処できず、2022年のマシン戦闘力は、かつての栄光からは想像できないほど低かった。そのうえ、それから3シーズンにわたって問題を解決できない屈辱

的な時間が続いた。

長いあいだ勝利から遠ざかっていたハミルトンは、24年になってようやく勝利を挙げることができたものの、その間にチームメイトのジョージ・ラッセルが少しずつではあるが確実に、ハミルトンに

対してチーム内バトルで優位に立ちはじめた。政治的な駆け引きに非常に長けているラッセルは、この好機を見逃すことなく「自分好みの車両作り」など技術面でもチームにおける主導権を握るようになった。

ハミルトンがフラストレーションを抱えているように見えたこの時期に、じつは水面下で事態が動き始めていた。ヨーロッパアンF3やGP2（現在のFIA・F2）でハミルトンの勝利を支えてきたフレデリック・バースル（現フェラーリチーム代表）が「メルセデスに固執しているよりも、フェラーリに移籍したほうがいい」とハミルトンを説得していたのは、まさにこの時期だったのだ。

## 変わらぬバースルへの信頼

ちょうど20年前のこと——。マクラーレンのロン・デニス代表が、若手育成プログラムから若きハミルトンを除外しようとしたとき、じつはバースルがハミルトンのキャリアを救っていたことはほとんどの人が知らない

だろう。F3デビュー当初の成績が芳しくなく、デニスと父アンソニー・ハミルトンとの関係には問題が生じていた。そして、デニスが「いいよ」「ルイスを放出しよう」という決断を下す直前に、両者の仲を取り持ったのがバースルだったのだ。

当時、ASM F3チームを運営していたバースルはデニスの意向を耳にすると、すぐにイギリスへと飛んだ。そして、デニスに対して、こう進言した。「ヨーロッパアンF3で、最高レベルの我々のチーム（ASM F3）のシートを半値のバジェットで提供する」

バースルが破格の契約をオファーしたのは、言うまでもなくハミルトンが世界の頂点に立っている逸材であることを確信していたからだ。これほどの好条件であっても、デニスはすぐに承諾しなかったが、最終的にバースルは説得に成功。そして、バースルの見立ては見ごとと当たり、05年のハミルトンはヨーロッパアンF3で20レース中15勝という驚異的ともいえる成績を残してみせた。

その後、ASMからARTグランプリへとチーム名称こそ変わったものの、その自身が「チーム・バースル」であったことに変わりはない。そして、このチームから創設2年目のGP2に参戦したハミルトンは、この激戦シリーズでも見ごとチャンピオンに輝く。これらは紛れもなくバースルの功績によるものだ。こうしたミドルフォーミユラ/ステップアップカテゴリー時代の背景があり、ハミルトンのバースル

に対する信頼は、20年が過ぎた今日に至っても薄れることはなかった。

その一方で、メルセデスのトト・ウォルフ代表の胸は「将来に大いに期待が持てそう」と評価されるアンドレア・キミ・アントネッリに対して高鳴っていた。つまり、徐々にではあるがハミルトンはメルセデス内での立場に疑念を抱くようになり、だからこそハミルトンが「かつてのメンター」（バースル）のもとに行くという決断は、ある意味、自然な成りゆきと言えた。

## “ナンバー1”か、否か

前ページまでに掲載した3人のワールドチャンピオンたちとハミルトンのケースを比較しよう。

昨年のフェラーリはコンストラクターズタイトル獲得まであと一步に迫り、バースルがマラネロに着任して以来、上り調子で非常に競争力の高い状態のチームへと成長しつつある。ハミルトンは、この良い流れに乗っているスクーデリアへ加わることになる。

フェルナンド・アロンソやセバスチャン・ベッテル、とりわけミハエル・シューマッハーのケースとは対照的で、彼らがフェラーリに加入したとき、チーム内にはタイトル獲得を目指す以前に、解決すべき課題が山積していた。ハミルトンは、そうした問題の解決にエネルギーを割く必要はない。これは過去の3人と比べて大きなアドバンテージと言える。

逆に、彼ら3人は絶対的なナンバー1ドライバーとしてチームに迎え入れ



られ、当時は予算制限もなかった。エースドライバーのために、車両開発をいくらでも突き詰めていくことができた時代でもある。

現代のモーターレーシングは、わずか0・1秒のゲインが、週末の予選や決勝にとどまらず、シーズン全体の結果に影響を及ぼす。だからといって、そのアドバンテージを得るために無尽蔵に予算を注ぎ込み、テストで走り込めるわけではない。人員や予算、時間を「いかに効率よく使うか」を競う時代だ。

また、チームにはすでにシャルル・ルクレールという超一流ドライバーがいる。これまでフェラーリに加入した3人のチャンピオンたちよりも、ハミルトンがはるかに厳しい状況に身を置くことは事実だ。

シューマッハは絶対的なナンバー1として君臨し、エディ・アーバインはサポート役としてフェラーリにすることを受け入れていた。アロンソはライコネンの代わりとしてチームに入り、フェリペ・マッサとコンビを組んだ。命の危険にさらされた事故から復帰したマッサには、アロンソに立ち向かうまでの勢いはなかった。ベッテルはライコネンのチームメイトになった。当時のキミ・ライコネンはアロンソに打ち負かされ、かつての彼らしい強さの片鱗はどこにも見られなかった。

### メルボルンに向けた野望

では、ルイス・ハミルトンはどうなるだろうか？ アロンソやベッテルが目

標を達成できなかったチームで成功を収め、シューマッハよりも早くタイトルを手にすることができようだろうか。個人的な見解は、こうだ。

ハミルトンは、3月14・16日にフェラーリドライバーとして初めてオーストラリアGPに臨むにあたり「優勝のチャンスは充分にある」と考えているに違いない。昨年のメルボルンでは、ジェットダでの事故から手術を経て復帰したカルロス・サインツが、チームメイトのルクレールを破ってセンセーショナルなワン・ツー・フィニッシュを達成した。フェラーリの車両特性はアルバートパークにマッチし、また、ラップタイム感度の高いセットアップをライバルチームよりも熟知している。控えめに言っても、ハミルトンとルクレールが優勝争いに加わることは、ほぼ確実と言っている。

メルボルンにおけるハミルトンの優勝は15年までさかのぼる必要があるものの、それでも彼は6回の2位と2回の3位を加え、17回中10回も表彰台に立った実績を誇る。低速コーナーへギリギリまでブレーキングを遅らせ、コーナーへの進入速度の高さに定評のあるハミルトンのドライビングスタイルとコースレイアウトのマッチングは悪くない。

だからこそ、ハミルトンは「チャンスあり」と捉えているはずである。07年のオーストラリアGPでライコネンが、10年のバーレーンGPでアロンソが達成したように、虎視眈々と「フェラーリでのデビューウイン」を狙って

## 結論は70%と50%。



2012年のブラジルGP記者会見には、4人のワールドチャンピオンが出席した。この年を制したのはベッテルで、当時フェラーリに所属していたアロンソは選手権2位にとどまった。奇しくも、この写真に映る4人すべてのキャリアにスクーデリアが加わるようになった。





チームメイトのルクレールは、唯一、マックス・フェルススタッペンと互角の速さを持つドライバーと言っても過言ではない。そんなルクレールに対して、ハミルトンはどのように戦いを挑むのか。

いるのは間違いない。もつとも、彼の最大の目標は「単なる一勝」ではなく、今世紀フェラーリで唯一タイトル獲得を成し遂げたライコネンのように、移籍初年度にワールドチャンピオンシップを制することである。

## 「成功」へのパーセンテージ

結論を言おう。フェラーリの車両特性、ハミルトンのドライビングスタイル、バスールとの信頼関係やチームの士気など、すべてを考慮したうえで、ハミルトンがオーストラリアGPを制する確率は70%と見る。そして、ハミルトンがワールドチャンピオンに輝く可能性は、現実的な推定値で控えめに言っても50%と予想する。

おそらくこの記事を読むあなたの見立てよりも、筆者の予測のほうが、はるかに「ハミルトン寄り」だろう。た

だ、24年のイギリスGPで見たとおり、勝利への道筋を見いだしたときのハミルトンの勝負強さは別格だ。

また、ハミルトンは長年在籍していたメルセデスのノウハウを持っており、かつて最強を誇ったチームから学ぶべき情報がスクーデリアにもたらされる。チーム改革を押し進めているバスールにとって、そこには「数多くのヒント」が存在するはずである。そして、その効果は早ければシーズン中盤以降、徐々にスクーデリアを後押しすることになる。

いよいよ25年のF1が開幕する。7度のワールドチャンピオンに輝いたドライバーが、赤いマシンを駆る瞬間が迫り、世界中の人々が彼の走りに注目している。そうしたなかでハミルトンは、時差をも超えて地球上のファンをきっと驚かせてくれるはずだ。





## Acura ARX-06 / Nissan e-4ORCE 05 Aston Martin Valkyrie

まもなく本格的なモータースポーツのシーズンインを迎えますが  
2025年はこれまで日本のファンからはなぜかほかのシリーズほどには  
注目されてこなかったメジャーシリーズで“爆騰”の気配です  
しかもいわゆる“日本株”がふたつ

FIA Formula E世界選手権のNissan e-4ORCE 05と

米IMSAウェザーテックススポーツカー選手権のAcura ARX-06

Nissan e-4ORCE 05は23号車がここまでの4戦で2勝&2位表彰台1回

Acura ARX-06では日本の太田格之進が期待どおりのパフォーマンス

この2台は正直、本誌編集長も今季から“買い増し”しているとの噂です

Text ● auto sport Photo ● 田中秀宣(Hidenobu Tanaka)

auto sport

# “注目銘柄”2025

今季の“ストップ高”なクルマたち。



# ARX-06

auto sport  
“注目銘柄”2025  
今季の“ストップ高”なクルマたち。



# [IMSA] ACURA

## 日米HRCの“ドライビングフォース”

Acura ARX-06はデビュー3シーズン目となった

だがその存在が持つ意味合いはこの1年で

一気に重いものへと変わってきた

そこに注目すべき理由がある

Text ● 小倉茂徳 (Shigenori Ogura)  
Photo ● 田中秀宣 (Hidenobu Tanaka)  
古賀敬介 (Keisuke Koga)  
Honda USA



## 日米一体化メリット増強への ベンチマークマシン

米

MSAウェザーテックスポー  
ツカーチャンピオンシップの最

高峰GTP（クラシッド・ツーリング・

プロトタイプ）クラスは、それまでの

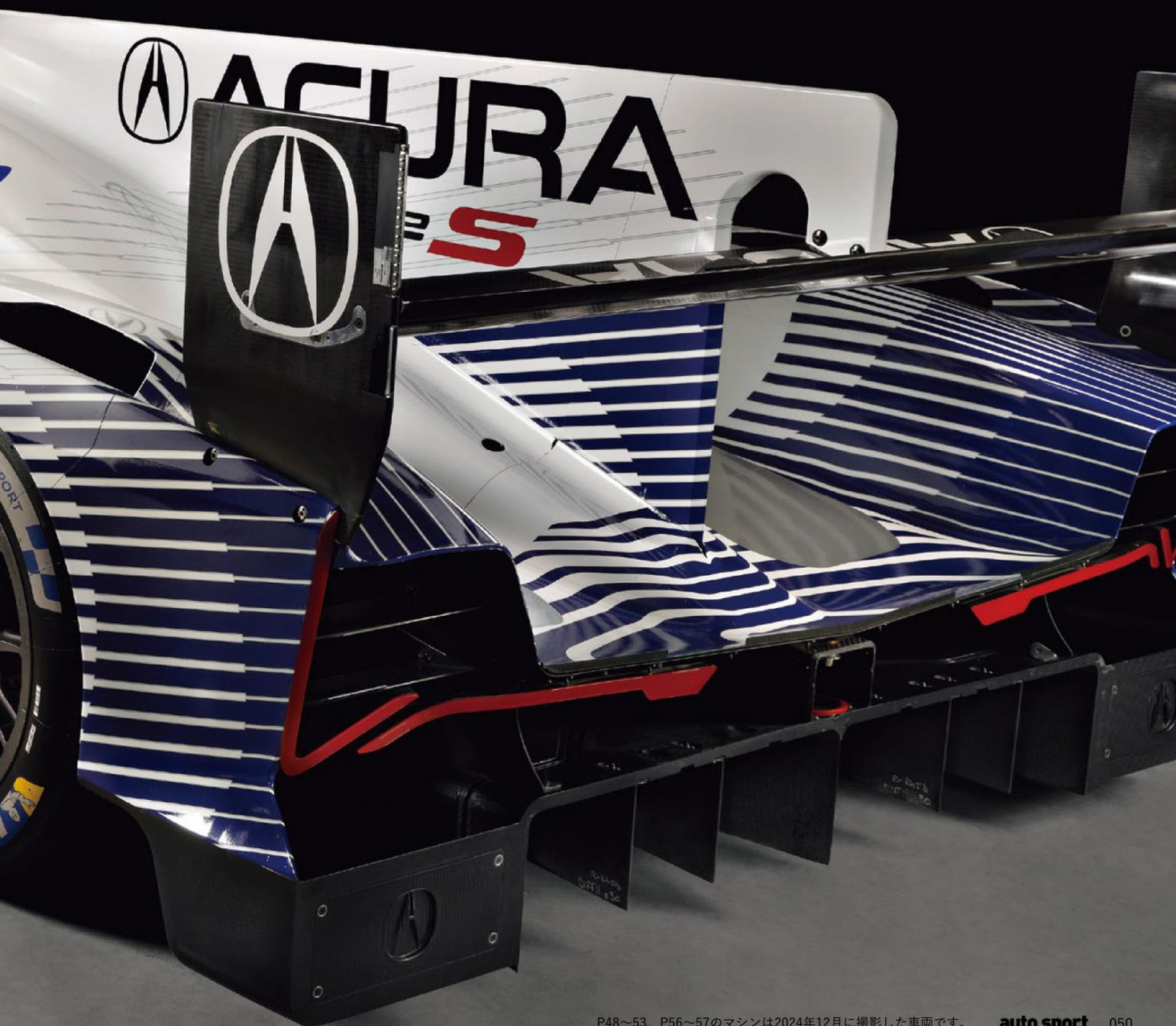
DPI（デイトナ・プロトタイプ・イ

ンターナショナル）クラスから移行す

るかたちで2023年シーズンにスタ

ート。継続参戦のキャデラック、アキ

ユラに加え、ポルシェとBMWが参戦



を開始。24年からはランボルギーニが  
エントリー。そして3月のセブリング  
12時間からアストンマーティンも戦い  
の場に身を置くことになっている。

GTPクラスに参戦するLMDh  
(ル・マン・デイトナ)車両はパワ  
ーユニットをハイブリッドとすること  
がアピールポイントのひとつで、それ  
ゆえコスト抑制が主眼に置かれた。シ  
ヤシーはLMP2ベースとされ、ダラ  
ーラ、リジエ、マルチマテック、オ  
レカの4シャシーメーカーから選択。

ここに各マニユクファクチャラーが自  
らのブランドの意匠を盛り込んだアウ  
ターボディと自社製エンジンを組み合  
わせる。

米HPD(ホンダ・パフォーマンス  
・デベロップメント、現HRC US  
IIホンダ・レーシング・コーポレーシ  
ョンUSA)はDPI時代から協業実  
績のあるフランスのオレカと組み、ア  
キュラARX・06の開発に当たった。  
LMDh車両ではハイブリッドシステ  
ムのMGU(モーター・ジェネレータ  
ー・ユニット)とバッテリーもワンメ  
イク。フロントへのMGU搭載と一定  
条件下での4輪駆動が認められている  
もう1台のハイパーカーLMH(ル・  
マン・ハイパーカー)車両とは異なり、  
LMDh車両でのMGU搭載はリヤの  
み。常時後輪駆動となる。

それゆえ、パフォーマンス面で他車  
との差別化を図れるエリアは自ずとエ  
ンジンや空力などに限定される。AR  
X・06のエンジンは当時のHPDが新  
たに開発した2・4ℓ 90度直噴V6

## ACURA ARX-06



リヤフェンダーに挟まれたリヤカ  
ウルは低く抑えられ、その上面に  
エンジンの排気を流すことで気流  
を後端までしっかり流している。  
ディフューザーの上からは車体内  
部からの気流を排出。リヤカウル  
上面の気流とともにディフューザ  
ーの効果を高めている。

ツインターボ。I M S A G T Pで戦うプロトタイプカーが積むエンジンとしては最も小さい排気量とされ、コンパクトかつ軽量化も達成した。吸排気の取り回しは一見、吸気がターボチャージャーから直接、エンジンの吸気チャンバーに導かれているようにも感じられるが、吸気チャンバー内に空/水

K. Koga

(上) AR24eという名称が与えられたエンジンは非常にコンパクト。排気管の位置からも、エンジンとターボチャージャーが近くにまとまって配置されていることが分かる。最高回転数は規定上限の10,000rpm。(中) ノーズの“ブーメラン”とカウルのあいだを抜けた空気は、左右のサイドポンツーン上面の吸気口から取り入れられる。フロントノーズ下のインテークに入った空気はフロントタイヤの後ろから車体側面に排出か。(下) ステアリングホイールはコスワース製。助手席エリアにハイブリッド用のバッテリーを配置。(写真は3点とも2023年セプリング)



K. Koga



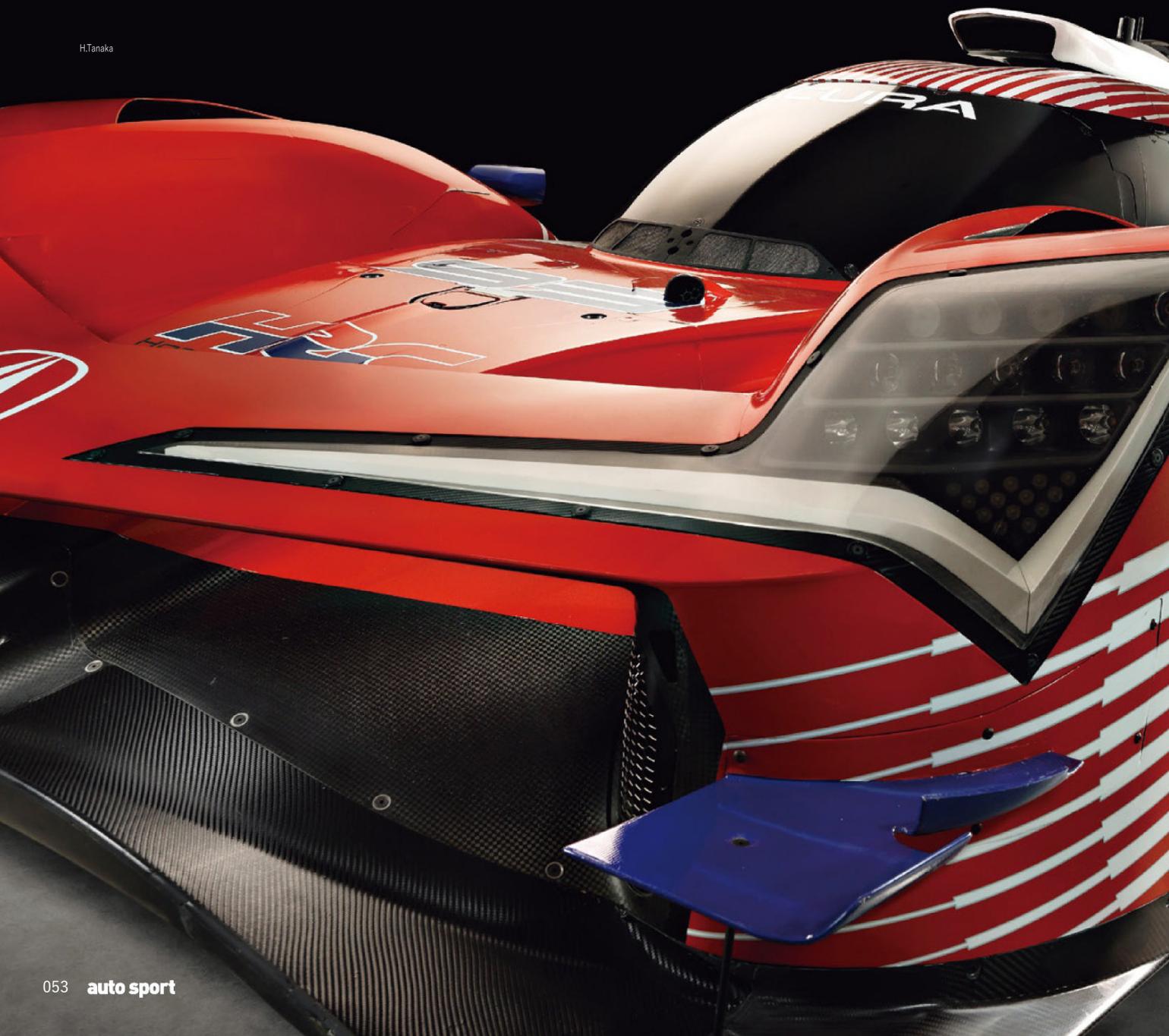
K. Koga

冷式のインタークーラーが仕込まれており、吸気の冷却も確保されている。

ボディ設計にあたっては、アキュラの市販車ボディのデザインも手掛けるLAデザインスタジオも参画。CGで事前に形状確認できるようにしたことで、LEDライトの大型化などチームやドライバーからの意見やアドバイスも採り入れられるようになった。そして、仕上がったデザインは前作のARX・05同様、オリジナリティがかなり強いものに。フロントはアキュラのアイデンティティを主張すべく、左右のフロントフェンダー&ヘッドライトまわりをつないだブーメラン型のノーズ形状で、これも前作から引き継いだ部分だ。そこから後ろのエリアもARX・06独自の形を持つ。ノーズ上面を流れた空気はコクピット部分で左右に分けられ、サイドポンツーン上面の取り入れ口から冷却装置へと流れるようにされている。冷却装置を抜けた空気はサイドポンツーン上面のルーバーから排気されるものと、車体内部通過後に車体後端のディフューザーの上へ抜けるものに分岐されているようだ。

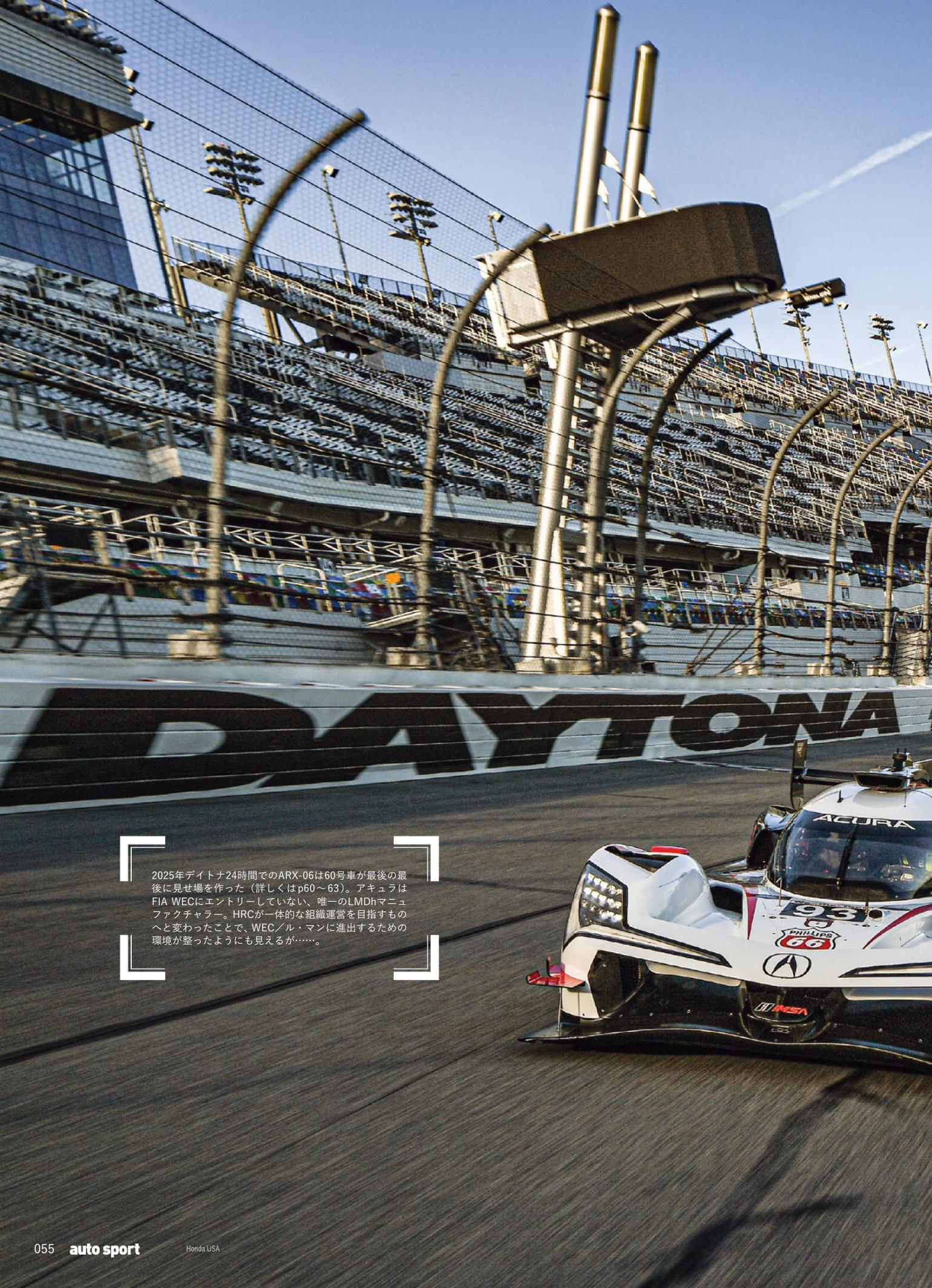
2台が投入されたARX・06はすぐに高いパフォーマンスを披露。23年開幕戦デイトナ24時間ではメイヤー・シヤンク・レーシング・ウィズ・カーブ・アガジャニアン(MSR)の60号車が優勝、ウェイン・テイラー・レーシング・ウィズ・アンドレッティ・オートスポーツ(WTR)の10号車が2位となり、デビュー戦でワンツーを決めた。このシーズン、60号車は3勝、10

H.Tanaka



フロントまわりの  
ブーメラン形状は  
先代ARX-05を継承  
アキュラのイメージを強く主張する





2025年デイトナ24時間でのARX-06は60号車が最後の最後に見せ場を作った（詳しくはp60～63）。アキュラはFIA WECにエントリーしていない、唯一のLMDhメーカーファクチャー。HRCが一体的な組織運営を目指すものへと変わったことで、WEC/ル・マンに進出するための環境が整ったようにも見えるが……。

## “上昇トレンド”を刺激する スペシャルなピースが 2025年シーズンにそろった

号車は表彰台フィニッシュ3回。60号車は23年の全戦をトップ6以内でフィニッシュ。タイトルこそ逃したが、年間ランキングは10号車2位、60号車3位という好成績を残した。

24年はWTRから10号車と40号車の2台がエントリー。40号車がセブリング12時間、10号車がデトロイトをそれぞれ制した。だが、年間ランキングは40号車5位、10号車6位で、前年度からダウン。スピードと信頼戦の高さを引き続き見せてはいたものの、BOP（性能調整）が厳しくなったこともあり、

期待されていた活躍とはならなかった。

時を重ねるようになって、北米におけるホンダ/アキュラのモータースポーツ活動を担ってきたHPDが組織変更。HPDは独自色の強いスペシャリスト集団としてアメリカのレース界で確固たる実績と存在感を築いてきていたが、F1を含むグローバルの4輪モータースポーツ活動のさらなる強化を図るため、24年1月、HRC USとなった。開発において、日本のレース部門会社であるHRCとより密接かつスムーズな連携がとれる環境を整えたのだ。

そうして迎えた25年シーズン、ARX・06はアキュラ・メイヤー・シャンク・レーシング・ウィズ・カーブ・アガジニアンが60号車と93号車をエントリーさせた。2台ともMSRからのエントリーだが、93号車については、HRC USがレースのスペシャリストとして現場でのオペレーションもトップレベルで遂行できるようにすべく、トラックサイドのエンジニアリング、レース戦略立案、ドライバーとの無線通信なども担う、ひとつのチームとしても活動する。そこに、太田格之進がまずはスポット参戦から加わることになった。カーナンバーの「93」は、HPDが1993年に設立されたことに由来するという特別な数字。今季のアキュラARX・06はスペシャルな材料がそろったマシンなのだ。



# IMSA ACURA ARX-06

## Specifications

Chassis	Carbon fiber monocoque chassis manufactured by DRECA Acura-specific bodywork, aerodynamics and cooling systems Double wishbone, pushrod suspension front and rear, Penske dampers FIA-specified roll cage structure, carbon fiber driver's seat shell, six-point safety harness, fresh air intake system, on-board fire suppression system
Dimensions	Length: 5,100 mm / Width: 2,000 mm / Height: 1,060 mm (above reference plane)
Wheelbase	3,148 mm
Engine	Bespoke Acura 2.4-liter, twin-turbocharged, direct injected V6 (90 degree) internal combustion engine designed, developed and manufactured by HPD (current HRC US)
Output	500 kW
Hybrid power plant	IMSA-specified electric Bosch Motor Generator Unit and Williams Advanced Engineering (current WAE Technologies) battery pack
Transmission	IMSA-specified Xtrac seven-speed, sequential, paddle-operated transmission, rear-wheel drive





# Attention: IMSA GTP Grand Touring Prototype 2025

## IMSA WeatherTech SportsCar Championship 2025 Season Entry List

Car No.	Team	Car Type
<b>❖ Grand Touring Prototype (GTP)</b>		
5	Proton Competition	Porsche 963
6	Porsche Penske Motorsport	Porsche 963
7	Porsche Penske Motorsport	Porsche 963
10	Cadillac Wayne Taylor Racing	Cadillac V-Series.R
23	Heart of Racing Team	Aston Martin AMR-LMH
24	BMW M Team RLL	BMW M Hybrid V8
25	BMW M Team RLL	BMW M Hybrid V8
31	Cadillac Whelen	Cadillac V-Series.R
40	Cadillac Wayne Taylor Racing	Cadillac V-Series.R
60	Acura Meyer Shank Racing w/ Curb-Agajanian	Acura ARX-06
63	Automobili Lamborghini Squadra Corse	Lamborghini SC63
85	JDC-Miller Motorsports	Porsche 963
93	Acura Meyer Shank Racing w/ Curb-Agajanian	Acura ARX-06
<b>❖ Le Mans Prototype 2 (LMP2)</b>		
2	United Autosports USA	DRECA LMP2 07
04	Crowdstrike Racing by APR	DRECA LMP2 07
8	Tower Motorsports	DRECA LMP2 07
11	TDS Racing	DRECA LMP2 07
18	Era Motorsport	DRECA LMP2 07
22	United Autosports USA	DRECA LMP2 07
43	Inter Europol Competition	DRECA LMP2 07
52	PR1 Mathiasen Motorsports	DRECA LMP2 07
73	Pratt Miller Motorsports	DRECA LMP2 07
74	Riley	DRECA LMP2 07
88	AF Corse	DRECA LMP2 07
99	AO Racing	DRECA LMP2 07
<b>❖ GT Daytona Pro (GTD Pro)</b>		
1	Paul Miller Racing	BMW M4 GT3 EVO
3	Corvette Racing by Pratt Miller Motorsports	Corvette Z06 GT3.R
4	Corvette Racing by Pratt Miller Motorsports	Corvette Z06 GT3.R
9	Pfaff Motorsports	Lamborghini Huracan GT3 EVO2
14	Vasser Sullivan Racing	Lexus RC F GT3
48	Paul Miller Racing	BMW M4 GT3 EVO
64	Ford Multimatic Motorsports	Ford Mustang GT3
65	Ford Multimatic Motorsports	Ford Mustang GT3
77	AO Racing	Porsche 911 GT3 R (992)
163	Automobili Lamborghini	Lamborghini Huracan GT3 EVO2
<b>❖ GT Daytona (GTD)</b>		
12	Vasser Sullivan Racing	Lexus RC F GT3
13	AWA	Corvette Z06 GT3.R
19	van der Steur Racing	Aston Martin Vantage GT3 Evo
21	AF Corse	Ferrari 296 GT3
021	Triarsi Competizione	Ferrari 296 GT3
023	Triarsi Competizione	Ferrari 296 GT3
27	Heart of Racing Team	Aston Martin Vantage GT3 Evo
32	Korhthoff Competition Motors	Mercedes-AMG GT3
34	Conquest Racing	Ferrari 296 GT3
36	DXDT Racing	Corvette Z06 GT3.R
45	Wayne Taylor Racing	Lamborghini Huracan GT3 EVO2
47	Cetilar Racing	Ferrari 296 GT3
57	Winward Racing	Mercedes-AMG GT3
66	Gradient Racing	Ford Mustang GT3
70	Inception Racing	Ferrari 296 GT3
78	For te Racing	Lamborghini Huracan GT3 EVO2
80	Lone Star Racing	Mercedes-AMG GT3
81	Dragonspeed	Ferrari 296 GT3
83	Iron Dames	Porsche 911 GT3 R (992)
96	Turner Motorsport	BMW M4 GT3 EVO
120	Wright Motorsports	Porsche 911 GT3 R (992)

Tyre: Michelin

編集部調べ

米IMSAウェザーテックススポーツカー選手権の最高峰GTPクラスがオーバーヒート状態  
日本からは太田格之進がスポット参戦し  
アキュラARX-06を3戦でドライブ  
さらにアストンマーティンも  
FIA世界耐久選手権と並行して  
ヴァルキリーのハイパーカーを投入する  
アメリカでスポーツプロトタイプの  
耐久レースをリードするのはポルシェ  
だがその牙城も摩擦熱で溶解するかもしれない

Text ● auto sport

Photo ● Jake Galstad LAT Images / IMSA

auto sport  
“注目銘柄”2025  
今季の“ストップ高”なクルマたち。





Kaku@Rolex 24 at Daytona

# “First Down”

## 太田格之進 デイトナで見せた“耐久適性”

太田格之進が初のデイトナ24時間で期待どおりのパフォーマンス  
“タッチダウン”——自身がターゲットに掲げる  
アメリカでのレギュラー獲得に向けて力強く前進した

Text ● アンドリュー・コットン(Andrew Cotton)  
Translation ● 天野雅彦(Masahiko Amano / Amano e Associati) まとめ ● auto sport  
Photo ● Honda USA / LAT Images / IMSA

**太** 田格之進、「カク」のデイトナ24時間レースは、デビュー戦としてはかなり見応えがあった。

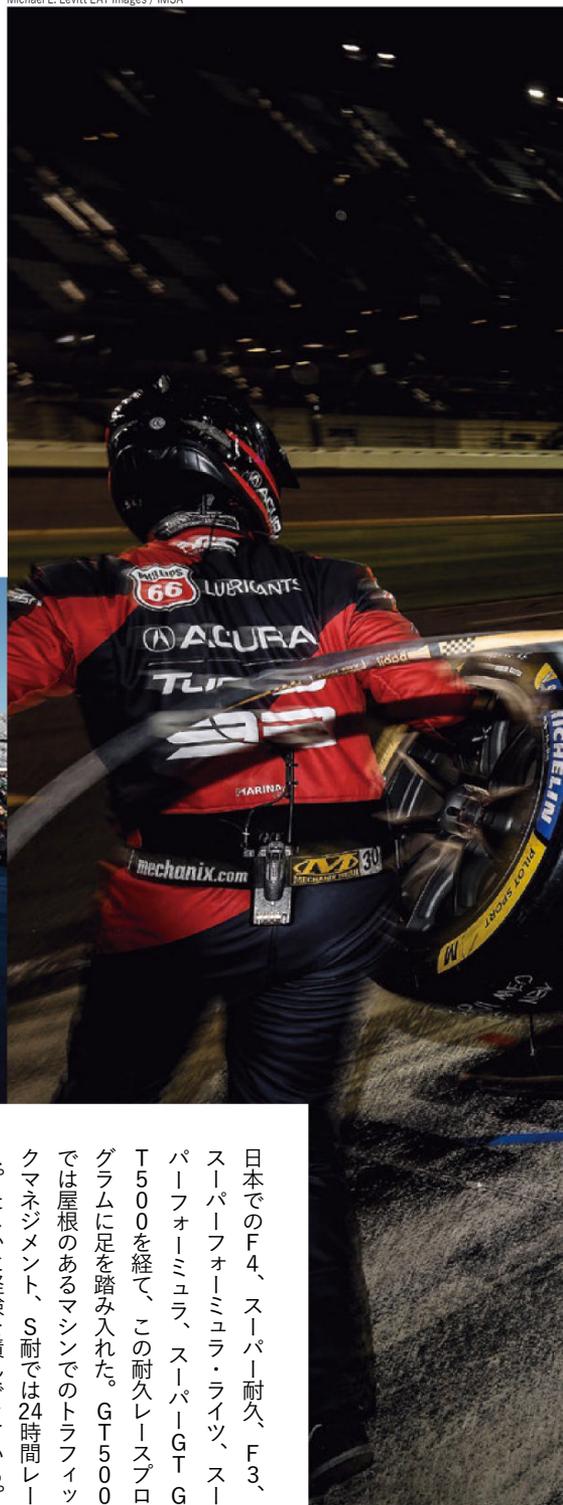
カクは93号車の2番手として乗り込み、そのアウトラップでコースオフを喫したものの、タイムロスを最小限に抑えてコースに戻った。その後しばらくトップをキープ。カクから受け継いだアレックス・パロウのドライブ中にサスペンショントラブルが発生、93号車は早々に勝負権を失ってしまった。

だが、マシン修復後、カクは自身2回目のドライブとなった夜間に93号車のそれまでのベストラップタイムを約1分1秒更新。3回目のドライブは日曜朝7時半ごろからで、長いフルコースコーション明けから好タイムを連発自身が記録したベストラップも再度更新した。前車とは大きく離れており、ポジションアップはならなかったが、しっかりとバトンをつないでいた。

カクはヨーロッパでのカートとF4、

デイトナでの93号車のチームメイトは左から、アストンマーティンF1テストドライバーのニック・イエロリー、インディカー王者のアレックス・パロウ、2019 & 20年デイトナ24時間ウィナーのレンガー・ファン・デル・ザンデ。錚々たるメンバーだった。(A.C/as)

Honda USA



日本でのF4、スーパー耐久、F3、スーパーフォーミュラ、ライツ、スーパーフォーミュラ、スーパーGT GT500を経て、この耐久レースプログラムに足を踏み入れた。GT500では屋根のあるマシンでのトラフィックマネジメント、S耐では24時間レース。たしかに経験を積んできている。

ただ、今回は過去に優勝経験のあるチーム、優勝の可能性を持つマシンで初めてデイトナ24時間を走った。昨年11月のデイトナテストでこのクルマをドライブし、好タイムを残していたとはいえ、本番で同じようにできるかどうかは別の話だ。ARX・06はハイブリッドのプロトタイプマシンで、ドライバーがクルマを速く走らせるためのツールが多く装備されている。GT500車両よりこれらのツールは多いはずだが、素早い適応を見せ、レースで問題になることはなかった。

HRCの今季のMSA GTPプロジェクトにおけるカクの立場はもろん非常にポジティブなものだ。将来性の高い若手としてチャンスが与えられ、その適性を見られる。だが同時に、求められるものも大きい。カクは今季のMSA GTPにフル参戦するわけではない。エンデュランスカップの懸かったレースで、93号車レギュラードライバーのニック・イエロリーとレ

ンガー・ファン・デル・ザンデをサポートする役目だ。彼の仕事は自身がタイトルを狙うことではなく、チームメイトたちがタイトルを狙えるよう、マシンを壊さずにピットへと帰ってくる。それを走ったことのないサーキットで遂行し続けなければならない。そうしたなかでデイトナにおいて高いパフォーマンスを発揮しなければならぬというプレッシャーは非常に大きかったに違いない。しかし、チームは彼がレースウィークエンドにフロリダ入りする前からスムーズにプログラムに入れるよう段階的に処置を行なってきたおり、それが機能していた。

HRC US社長、アイビッド・ソルターズによれば、カクはアクテラに乗る前にプロトタイプカーを使ったテストを複数回経験。ARX・06の操作を学ぶため、HRCのシミュレータに数日間乗った。マシンのより細部に関する理解が進むよう、イエロリーとシミュレータで1日を過ごすこともしたという。いったん遡るが、11月のデイトナテストが主なライバルチームよりスムーズに進んだことも味方した。マシンには高い信頼性があり、バッテリーやハイブリッドシステム関連のトラブルに見舞われることはなかった。スムーズなテストにできたのはアクテラとキャデラックで、長い走行時間を確保。彼はプランどおりにメニューをこなし、万全の準備を整えることができた。

また、カクはイエロリーによるサポートもフルに活用した。サーキットに

Jake Galstad LAT Images / IMSA



はモーターホームが用意されていたが、イエローリーはカクと同じホテルに泊まった。カクは初めてのデイトナ遠征で相棒に恵まれたと言えるだろう。毎日サーキットとホテルを行き来するあいだに、何でも聞きたいことを聞くことができた。「たくさん話をしたよ。彼にとってはプレッシャーがひとつ減っただろうし、私も彼とコミュニケーションする術が常にある状態にしておきたかった。なぜ彼が僕よりずっと速くコーナーを速く駆け抜けることができるのか、いつか聞くこともあるだろうからね」とイエローリーは話していた。

ソルターズも非常に献身的だ。今回のプロジェクトでは、メイヤー・シャーク・レーシング（MSR）がエントリーする2台のARX-06のうち、1台をHRC US自らがメンテナンステオペレーションを担うというセミワークス体制をとっている。それが93号車だ。ソルターズはこのマシンに関する発表やテストのすべてに立ち合い、レース中はずっとチームへのサポートドライバーたちとお茶を飲むこともあった。HRC最高幹部である彼が24時間レースのあいだずっと、そこまでのレベルのコミットメントを見せたこと

はチームとドライバーたちをおおいに奮い立たせている。そのなかでカクを見守り、彼の進歩を見届けていた。

**課題はトラフィック？**

ソルターズとHRC USのチームは豊富な経験を有しているが、彼らは各走行セッションの前後に行なわれるエンジニアリングミーティングでカクがもたらす意見に満足していた。

「彼のフィードバックやコメントは最初から自分たちのものと合致していたんだ。彼はデイトナでのロー・テストの前にシミュレータを長時間使用した。私もそこへ行ったので、彼はすべてのシステムを学ぶことができ、それらの力を最大限に引き出せるようになった。デブリーフィングやブリーフィングではマシンにどんなチューニングを施したかを話したし、彼は私がやったことに耳を傾けていた。ピットインの際にはどのスイッチやバーを使ったかをピットクルーに伝えた。レンガーにマシンを渡す時でも同じだけど、カクはとてもスムーズにマシンに乗り込んでいったよ」（イエローリー）

そして、カクはこれらのミーティングで多くを学び取っていた。

**The Rolex 24 at Daytona 2025 GTP Results**

January 25, 2025

Pos	Class Pos	St Pos	Car No	Team	Car Type	No Laps	Best Lap	Status	
1	1	3	7	Porsche Penske Motorsport	Porsche 963	L. Vanthoor / N. Tandy / F. Nasr	781	1'36"066	Running
2	2	6	60	Acura Meyer Shank Racing w/ Curb-Agajanian	Acura ARX-06	F. Rosenqvist / S. Dixon / C. Braun / T. Blomqvist	781	1'36"188	Running
3	3	10	6	Porsche Penske Motorsport	Porsche 963	K. Estre / M. Campbell / M. Jaminet	781	1'36"061	Running
4	4	1	24	BMW M Team RLL	BMW M Hybrid V8	R. Marciello / K. Magnussen / D. Vanthoor / P. Eng	780	1'35"977	Running
5	5	7	10	Cadillac Wayne Taylor Racing	Cadillac V-Series.R	B. Hartley / W. Stevens / F. Albuquerque / R. Taylor	780	1'36"449	Running
6	6	5	85	JDC-Miller Motorsports	Porsche 963	B. Aron / P. Wehrlein / G. Bruni / T. van der Helm	780	1'36"406	Running
7	7	12	25	BMW M Team RLL	BMW M Hybrid V8	R. Rast / R. Frijns / S. van der Linde / M. Wittman	777	1'35"868	Running
14	8	2	93	Acura Meyer Shank Racing w/ Curb-Agajanian	Acura ARX-06	K. Dhta / A. Palou / N. Yelloly / R. van der Zande	741	1'36"168	Running
15	9	4	31	Cadillac Whelen	Cadillac V-Series.R	E. Bamber / F. Drugovich / F. Vesti / J. Aitken	731	1'36"498	Running
51	10	11	5	Proton Competition	Porsche 963	J. Andlauer / N. Pino / T. Vautier / N. Jani	352	1'37"036	Running
53	11	8	40	Cadillac Wayne Taylor Racing	Cadillac V-Series.R	K. Kobayashi / L. Deletraz / J. Taylor	245	1'36"579	Not Running
61	12	9	63	Automobili Lamborghini Squadra Corse	Lamborghini SC63	E. Mortara / D. Kvyat / R. Grosjean / M. Bortolotti	34	1'38"196	Not Running

Time of Race: 24:00'38"019

Daytona International Speedway 3.56 miles (5.729 m)



Michael L. Levitt LAT Images / IMSA

Michael L. Levitt LAT Images / IMSA



**アキュラ60号車がポルシェのワン・ツー阻止**

ARX-06はMSRがオペレーションを担当する60号車、HRC USの93号車のどちらもデイトナでの強力な優勝候補に挙げられていた。だが、実際にはBMWが最速であることが判明。24号車がポールを獲り、レースでもファステストラップを記録する。だが、エラーで脱落。ポルシェが速さと高い信頼性を見せつけ、6号車と7号車のワンツー態勢を構築する。最終盤、60号車が猛追を見せるが、ワン・ツー阻止まで。7号車が総合優勝。(A.C/as)



Brandon Baranau LAT Images / IMSA



## 初のデイトナ戦は見応えがあった カクは環境を最大限活用し 急速にGTPと耐久レースへの アジャストを進めている

### 日曜朝に自車のベストを更新

日曜朝のドライブでは夜中に自身が記録した93号車のベストを約コンマ3秒更新。最終的に太田のトータル周回数は180周弱、ドライブ時間の合計は約5時間半となった。次のGTPクラスでのドライブは6月のワトキンスグレン6時間が予定されている。(as)

「より速いクルマにすべく、さまざまなアプローチを考えています。僕らは強いチームですし、エンジニアもチームもドライバーもみんな強い。アレックス(パロウ)、スコット(アイクソン)、フェリックス(ローゼンクヴィスト)の3人はインディカーで速いドライバーたちで、とてもいい雰囲気を作ってくれています。そんなチームにいられるのは素晴らしいこと。彼らはみんなとても強くてクレバーです。彼らからとても多くのことを学んでいます。アメリカでのスポーツカーレースを経験してみて、(さらに)大きな興味を持つことになりました。雰囲気もファンも最高。チャンスがあればインディカーで戦いたい。それをどう実現させるか、方法を考えなければなりません。アメリカのレースに興味があります」

チームにとって、そして彼自身にとって強い自信につながったのは、夜間に93号車のベストラップを記録したことだろう。最終的にはパロウがレース終盤にこれを上回ったが、非常にエキサイティングな走りだった。

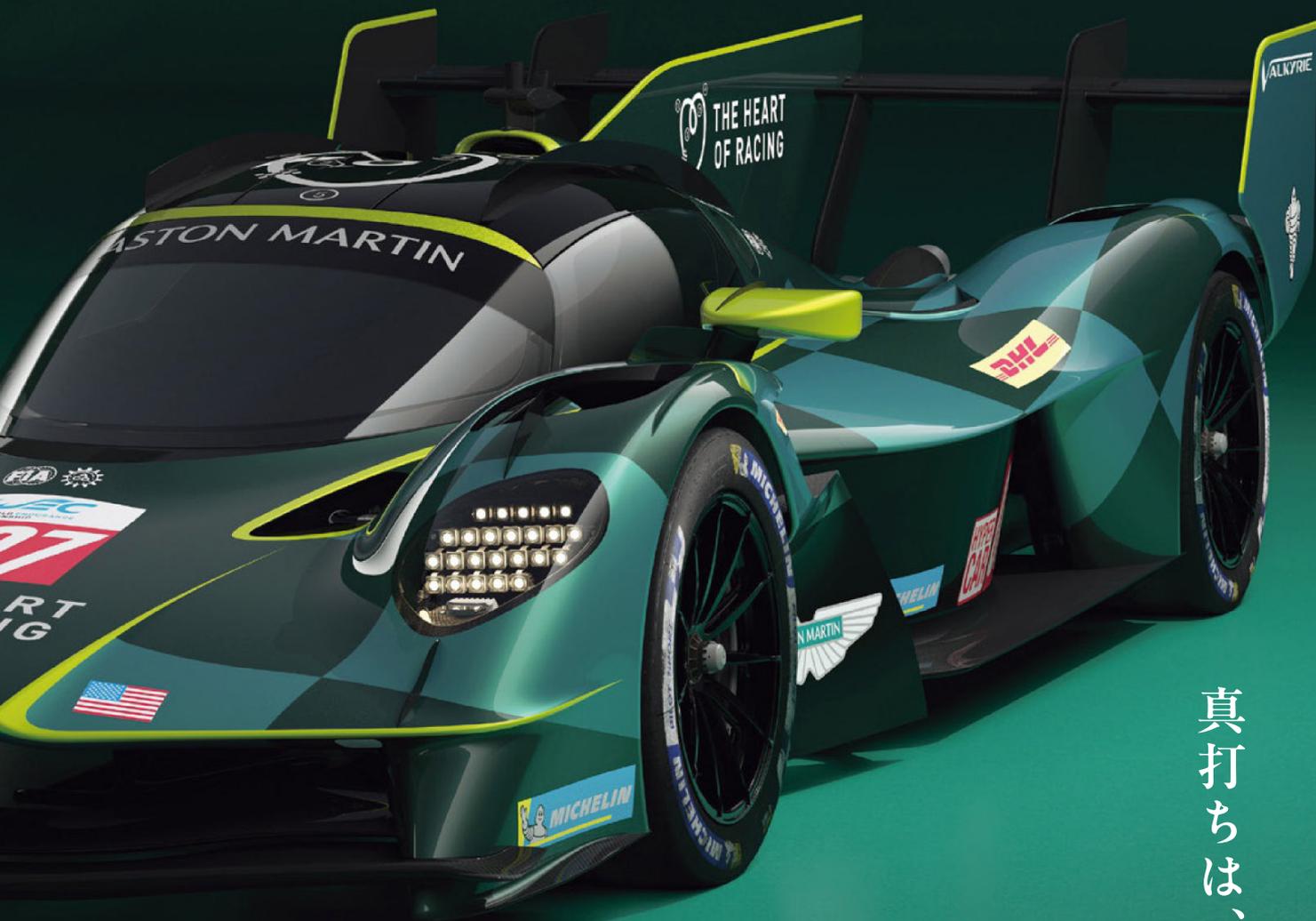
「あれはメディアアムタイヤで、でした。あの時のコンディションではそのほうがマッチしていましたがね。マシンに慣れていき、ステイントを重ねるたびにうまくドライブできるようになっていきました。このマシンを走らせることに対して自信を持つことができていた。ただ、レースの週末を通しての組み立てなど、チームメイトたちから学ぶべきことがたくさんあります。レースは思いどおりに進みませんでした

が、マシンは非常に良かったですし、トラブルがなければ優勝できる可能性が大きくありました。本当に悔しい。でも、みんながハードワークを続け、チームの一員として戦えました」と、かなりの手応えをつかんだようだ。

カクの次のレースは3月中旬のセブリング12時間。GTPの93号車ではなく、LMP2で耐久レースの経験を積む予定だ。彼は今回、スピードを見せた。チームは次戦に向けて改善すべき点をすでに指摘している。

「セブリングに行ったこともないはずだ」とイエロリー。「そこで彼が集中すべきなのはトラフィック対策とステイントのマネジメントだ。デイトナで彼は連続ステイントを経験した。だが、セブリングでは戦い方が大きく異なる。彼の平均ラップタイムは非常に良かったが、耐久レースではトラフィックで大きなタイムロスをしなないということが非常に重要になってくる。彼にはGT500での(トラフィックの)経験もあるが、IMSAではLMP2、GTDプロ、GTDという(速度域が異なる)マシンが走っているからね」。

今回はカクにとっての初めての国際的な24時間レースだった。彼は偉大なドライバーたちの仲間として迎え入れられ、その状況でうまく立ち回り、チーム内の人気者となっていた。「難しい場所に放り込まれたわけだけど、自分たちは彼をチームメイトとして迎え入れたことを喜びと捉えていたよ」とイエロリー。この環境でカクの進化は想定以上に速まりそうだ。



LE MANS HYPERCAR  
NEWCOMER

# Aston Martin Valkyrie

アストンマーティン・ヴァルキリーのハイパーカーが焦らしに焦らして  
2025年2月上旬、「美しいマシンは速い」という主張とともに現れた  
その主張が正しいのかどうか、まもなく分かる——

Text ● サム・コリンズ(Sam Collins)  
Translation ● 神田美穂(Miho Kanda)  
まとめ ● auto sport  
Photo ● LAT/IMSA/FIA WEC/DPPI/Aston Martin

真打ちには、ギリギリでも大丈夫。

## WECで唯一のノンハイブリッドに

2月中旬のIMSAセプリングテストではV12 NAの甲高い音を響かせていた。IMSAで初のLMH車両、WECでも初のノンハイブリッドのワークスLMH車両とあって、BoPには神経質になっている可能性もありそうだ。(S.C/as)

### Aston Martin Valkyrie Specifications

Chassis	Race-optimised carbon fibre chassis Double wishbones front and rear, with pushrod actuated torsion bar springs with adjustable side and central dampers
Engine	Modified, lean-burn version of the Cosworth-built 6.5-litre naturally aspirated V12 (65 degree)
Output	500 kW (680 bhp)
Transmission	Xtrac seven-speed, sequential transmission operated by semi-automatic paddle shift gear change



## 紆

余曲折を経てようやく、FIA WEC（世界耐久選手権）開幕戦カタル（現地2月28日決勝）でレースを走る姿を見られるようになる。

このクルマはエイドリアン・ニューウェイが手がけたロードカーの新たなレースバージョンだが、新車と呼ぶには少し違和感がある。2016年に「アストンマーティンAM・RB001」として発表された当時、社内では「ネビュラ」（星雲）と呼ばれていたからだ。この名前には秘話が進められている。彼がF1に飽きてきて、競争力の低いルノーのパワユニットに合わせてマシンを設計することに不満を感じていた結果、生まれたものだった。

当時、彼はフェラーリに入ることを検討していた。レッドブル・レーシング代表クリスチャン・ホーナーはニューウェイが夢見ていたプロジェクトを推進するために自由とリソースの提供を約束。引き留めに成功した。「6歳のころからふたつの夢があった。レーシングカーの設計に関わることと、スーパーカーの設計に関わることだ」とニューウェイ。「前者についてはキャリアを重ねることができたが、後者についてはいつも立ち消えになり、数え切れないほどのスケッチや落書きをムダにしてきた。アストンマーティンとの関係が始まる前に、全体的なパッケージやシェイプを思いついていた」。

当時のアストンマーティンはレッド

ブルF1チームのプロモーションパートナーを務めており、ホーナーはニューウェイの新しいスポーツカー製作に加わるよう、アストンマーティンの首脳陣を説得。まもなく、その車両を20年のル・マンとWECで走らせるプランが発表された。ここではタイミングが重要だった。当時のLMP1規定が新たなハイパーカー規定に置き換わる段階にあったからだ。レースプロジェクトはマルチマティックがアストンマーティン、レッドブル・テクノロジと協力して、新たなル・マンカーを開発することから始まった。だが20年初頭、アストンマーティンはプログラム全体を中止すると突如発表。理由は財政状況悪化という見方が大勢だった。財政難救済を担ったのは、先だってフォースインディアを買収し、その後アストンマーティンの実権を握ってF1チームのブランド再建を図ろうとするローレンス・ストロールだった。そして、マーケティング戦略はF1に集中すべきだという判断に。それゆえプロジェクトの存在もほぼ忘れられていたのだが、オリジナルのヴァルキリー・ル・マンカーの開発はムダにはならず、AMR Proという新たなサーキット専用バージョンのベース作りを利用された。

「かつてヴァルキリーが誕生した時、

それをレースカーに仕立て、ル・マン総合優勝を狙うことが検討されていた。エンジンやギヤボックスの配置変更、ホイールベース延長、空力最適化など、見直しが必要な部分がいくつかあった」と、AMR Pro 披露の際に「ニューウェイは説明した。「プロジェクトはとても楽しく、かなり前進していたが、残念なことに取りやめになった。それでも、メカニカルデザインはAMR Proとして生き続けている」。

新しいバージョンのシャシーが開発され、AMR Proには「アストンマーティンAM・BR 002」というチーム内呼称が与えられた。ホイールベースを380mm伸ばし、フロントトレッドは96mm、リヤトレッドは115mmワイドに。空力パッケージも改良。全長が266mm長くなり、ダウンフォースは大幅に増えた。ロードカーに搭載のハイブリッドシステムは非搭載。販売後、ヴァルキリーのプロジェクトは完了したと思われる。

ところが、ストロールは忘れただけではなかった。完了したわけではないという噂が23年に流れると、その年の後半に総合優勝を目指してル・マンに戻ると彼自身が明かしたのだ。彼はアメリカの富豪ゲイブ・ニューウェルらが14年に設立したハート・オブ・レーシング (THOR) というチームと契約。このチームはIMS Aで1台、アストンマーティンとジョイントしてW

LE MANS HYPERCAR  
NEWCOMER

## Aston Martin Valkyrie

### デイトナ24時間をスキップ テスト充分でカタルに登場か

ECで2台を走らせることになった。

これに合わせ、ヴァルキリーの新バージョンを現行LMH規定に適合させる必要が生まれた。ヴァルキリーのLMH車両はロードカーの改良版として紹介されることが多いが、実際は専用設計のレースカーだ。レッドブル・テクノロジーはこの開発に一切関わっていない。かわりにマルチマティックの関与が大幅に増え、ストロールがF1チームとアストンマーティンの双方に多額の資金を投じているおかげで、技術開発力は大きく向上した。

ヴァルキリーのLMH車両の空力開発

WEC #007 Harry Tincknell / Tom Gamble



WEC #009 Alex Riberas / Marco Sorensen



ドライバーラインアップも確定した。今季のフルタイムドライバーとして発表済みだったハリー・ティンクネル (2019-20シーズンのル・マン24時間LMGTE Proウイナー)、アレックス・リベラ (24年LMGT3 1勝) に、イギリス期待の若手トム・ギャンプル、WEC GTクラス3度戴冠のマルコ・ソレンセンが合流した。(as)



ルーフのインターイクも変更され、より低く、長くなっている模様。エキゾーストからもエンジンの配置が大幅に変更されたことが分かる。鉄道のものから改装されたケイツビー・トンネルを走る空力テストも実施された。(S.C)



Michael L. Levitt LAT Images / IMSA

## IMSA GTP #23 Ross Gunn / Roman de Angelis



### IMSAはセプリングから

IMSAには第2戦セプリング12時間(現地3月15決勝)でデビュー予定。ドライバーは、2024年IMSA GTDプロ1勝のロス・ガン(写真左)と、22年GTD王者のロマン・デ・アンジェリス(写真右)。ふたりともル・マンでは3人目としてエントリーされる予定だ。(as)

発はベンチマーク車両としてAMR Proを使ってスタート。マルチマテイクが関わっていたことで、イギリスにある革新的な新しい施設を活用できた。AMR Proの初期テストの結果やLMH規定の分析、既存LMH車両のデザインに関するリサーチなどを踏まえて、LMH車両の大まかなレイアウトが決定。メカニカルレイアウトの最終調整のため、改良版AMR Proを使ったトラックテストも国内のいくつかのサーキットで実施された。陣営は情報をあまり開示しながらなかった。テストでの写真を見る限り、ニューウェイのオリジナルコンセプトとはまったく異なるものであることがうかがえた。そして、このたび登場したLMH車両は昨年11月のデイトナテストでの車両と少なくとも外観上は大きな変更点はないように見える。

AMR Proとの比較では、ヴァルキリーのLMH車両は空力が大幅に見直され、ノーズ、フェンダー、フロントウイングが改良されていることが分かる。ルーフには2本の水平ストレーキが追加。リヤフィンも改良され、リヤウイングも一新された。サイドポッドのダクトと開口部を見ると、エンジン配置の見直しと新たな冷却レイアウト採用が行なわれているようだ。エンジンは市販のヴァルキリーとLMH車両の唯一の共通点だろう。6・5ℓ V12自然吸気アルミ製エンジンはコスワースが設計と製造を手がけた。公式には「コスワースRA」として知られ、ヴァルキリーのロードカー

では約1000馬力を発揮。実現しなかった19・20年のル・マンプロジェクトでは820馬力近くまでチューンされる予定だった。現行LMH規定ではさらに低い670馬力となる。大幅な見直しとともに、RAの新バージョンは燃費向上のためにロードカーのものより希薄燃料化された。ロードカーのポート噴射から直噴に変更された可能性がある。

テストのほとんどは未公開ゆえ、パフォーマンスレベルを推察することはほぼ不可能だったが、昨年11月のIMSAデイトナテストで参考タイムが明らかになった。12台のGTP車両のなかでは最も遅く、トップとは約1・5秒差。ただ、これを本来の実力だと考えるべきではないだろう。ホモロゲーション取得前の走りだったことに加え、BOPのプロセスを控えていることで、競争力を見せたくはなかったはずだ。ただ、参戦1年目のBOPは少なくともWECではそれほど厳しいものとはならない傾向。ハイブリッド関連の信頼性の心配も要らない。WEC開幕前公式テスト「プロローグ」(現地2月21・22日カタール)で実力はある程度見えてくるだろうが、これまでのノンハイブリッド車と同じように捉えることはやめておいたほうがよさそう。

Aston Martin



右はロードカー。もろもろ遅れたことで、ロードカーのオリジナル設計者が再びこのプロジェクトに関わるようになった。F1の当面の仕事がひと段落すれば、ル・マン仕様に最後のタッチを加えることになるかもしれない。(S.C/as)



両角岳彦

|テ|ク|ニ|カ|ル|コ|ラ|ム| 1 IMSA

## 独自の進化、 でも均衡。

IMSAが恒例のデイトナ24時間で開幕した  
 今季の耐久レースの趨勢を占うこの一戦  
 LMDh規定3年目のIMSAは興隆、好調のようだ  
 ここでは復習を兼ね、技術的知見に長けた筆者が  
 「気になる」点について言及・解説する

Photo ● LAT / Honda  
 BMW AG / Porsche AG

Takehiko Morozumi

自動車・科学技術評論家。学生時代から『モーターファン』誌ロードテストの実験を担当し、同誌編集部へ加入。独立後はフリージャーナリスト、編集者、評論家として活動。自動車工学や自動車運動をはじめとする原稿に定評がある。

DPI規程時代の霸王がライリー。複数メーカーのエンジンと組み合わせてデイトナ24時間を9連覇（写真は2009年）。GT300の紫電のルーツでもある。（as）



LAT

IMSAのトップカテゴリがLMDhになってから3シーズン目。今年もオープンングラウンドとなったデイトナ24時間には5メイクス・12台が出走した。ボルシェ、キャデラック、BMW、アキュラは初年度からこの規定に則った車両を投入していて、新たに加わったブランドはランボルギーニだけはあるけれど、そこに韓国ヒョンデの上級ブランド「ジェネシス」が車両開発に動いていて、アンドレ・ロッターラーらが参画することとはすでに公にされている。乗用車メーカーとしてヒョンデ、キア、ジェネシスを合わせた生産台数は現時点でトヨタ、VWグループに次ぐ世界で3番目に位置する規模に成長し、韓国流トップダウンの企業風土だそうなので、資金的な面での問題はないはずだが、WRCも参戦を続けるのか、ちょっと気がかり。



復習になるけれど、LMDhの前身はDPi（デイトナ・プロトタイプ・インターナショナル）。その前の鋼管スペースフレームのDPiはいかにもカッコ悪かったけ

れど、コスト抑制と参入の敷居を下げる考え方はその後も底流にある。DPiではLMP2と共通の車両骨格をコンストラクターを4社に指定して選択可能にし、パワーユニットと外観は自動車メーカーがそれぞれに自社のアイデンティティを織り込んで仕立ててよい、というアウトラインが固まった。それを基にWEC／ル・マンと「相互乗り入れ」を可能にすべく、ハイブリッド動力やエネルギー総量によるBoPなどを取り込んだのがLMDh、ということになる。

ここで重要な役割を持つのがBoP。例えばエンジンは、ボルシェ、BMW、ランボルギーニが大きい排気量のV8にターボ過給。ということは過給控えめ。ボルシェは2005年に送り出した当時のLMP2、RSスパイダーに搭載した3・4ℓのV8を原点到、限定数（タイプナンバーと同じ918台）を市販したハイブリッド・スーパースポーツの918スパイダーに載せた4・6ℓユニットを引っ張り出した。BMWは4座クーペ時代のDTMで使った4ℓV8のP66／1と自然吸気競技用



写真の4種にランボルギーニを加えた5メーカー・12台のLMDh車両を集めた今季のIMSA。エンジンの仕様は各メーカーで異なり、ホンダ/アキュラ(下左)は2.4ℓ V6、ポルシェ(下右)は4.6ℓ V8(ともにツインターボ過給)となっている(as)。

BMW AG



Honda

エンジンからの転用。ランボルギーニは新開発3・8ℓと背景はそれぞれ。ホンダ/アキュラは2・4ℓと小さめ排気量の専用開発V6+ターボ過給。キャデラックはDPI以来の大排気量(5・5ℓ)自然吸気のV8。これらが「踵を接して」24時間を走り続けているわけで、使用エネルギー量を基本に出力特性も細かく設定するBOPが、戦闘力を均衡化させていることの効果が現れている。

「エネルギー利用効率」が主題になる技術規則であることを考えると、ICE(内燃機関+エンジン)としては排気量を小さめにしたほうが燃焼室・シリンダーの表面からの熱損失が抑えられるが、過給やモーターアシストが作動しない(できない)領域では燃焼で得られるトルクが欲しいので排気量は大きいほうがいい。このあたりの「綱引き」はハイパーカー部門でモーター出力はより大きいけれども、使える速度域の縛りがキツくなるのに応じてトヨタがTSO50からGR010へ、排気量を2・4ℓから3・5ℓに拡大したことからも見てとれる。またポルシェとBMWが採った「既存品流用」については開発工数を抑え、実戦投入タイミングとコストキャップの両方に対応する狙いがあったのだろう。

一方、基本骨格、空力設計についてもLMP2がオレカ一辺倒になってしまったのに対して、IMSAはポルシェがマルチマチック、BMWとキャデラックがダラーラ、アキュラがオレカ、ランボルギーニがリジエ/オンロークと4つのコンストラクターが開発・製作した車体にそれぞれ独自のエアロデザインを組み合わせているが、戦闘力は均衡している。

そんななかで個人的に気になる点と言えば、ハイブリッド動力化のためのモーター

(ボッシュ製)がX-trac製トランスアクスルの変速出力に平行軸で合流するかたちで組み込まれ(そのあいだにクラッチがあるはず)、駆動・回生のトルクは後輪に作用すること。ブレーキングはほぼ常にタイヤの摩擦限界を使う競技走行では、その大きな減速度によって車両の質量のほとんどをフロントタイヤが受け止める状態になる。いわゆる荷重移動。

つまりタイヤが発生する減速方向の摩擦力もフロントのほうが圧倒的に大きくなるわけで、リヤは荷重が抜けてロックしやすくなる、その限界手前までしか減速トルク+モーターの発電をかけられないし、メカニカルブレーキのとの「協調」も難しい。ここはハイパーカーの前輪側にモーターを組み込むレイアウトが論理的だ。技術規則で禁止される前のトヨタは前後にモーターを備えていた。しかし既存の後輪駆動・競技車両の構成の中に駆動用モーターを組み込むとすると、前輪側は難しい。LMP2ベースのLMDhもインディーカーも、そしてF1も、後輪側への「アドオン」に落ち着いている。でも自動車工学の基本からすれば、モーターを追加するならば前輪であるべきなのだが、ICEの性能差を埋めるためならば「これで充分」ではある。

いずれにしてもLMDhのコンセプトは技術面もコスト面も、そしてBOPも、うまく機能している(と見受けられる)。振り返ればスポーツプロトタイプというカテゴリーには興隆・衰勢のサイクルを繰り返してきた。そのなかでヨーロッパとアメリカのあいだでも合流と分離の歴史が残る。それが少なくとも技術面では歩調がそろいつつある。そうなると思いは次のステップとして、「日本」に向かう。エンジンは2ℓと排気量こそ小さいもののICEとしての熱効率の追求においては世界でもトップレベルをゆくNREを使えばいい。そんな「国産」LMDhを主役にした「スポーツカーレース」は、かつてのグループC時代以上のコンペティションが繰り広げられるはず。そこから「世界へ」の道も拓ける——マシンにとっても、チームにとっても——未来が見える。あの時代以上の可能性をもって……。

4WD化で  
「エネルギー効率制御」が  
強力な武器に

FIAフォーミュラE世界選手権2024/25シーズンでは  
昨季までのGEN3車両からの進化版「GEN3 Evo」が導入された  
これを待ち望んでいたのが2018/19シーズンから参戦している日産  
今季に向けて強力に進めていた開発技術を“アクティベート”する時が来た

Text ● 世良耕太(Kota Sera)  
Photo ● 田中秀宣 (Hidenobu Tanaka) / LAT / Sutton Images  
Nissan / Nissan Formula E Team

# 4ORCE 05

「GEN3 Evo」ではボディワークのアップデートも変化点のひとつだが、予選レースの走りに大きく影響を与えるのは完全4WD化だ。GEN3もフロントとリアにモーターを搭載していたが、最高出力250kWのモーターを減速時の回生側のみでしか使うことはできなかった。GEN3 Evoでは力行（駆動）側での使用が解禁されたため、4WDで加速することができるようになった。ただし、駆動時の出力は最大50kWに制限される。リアモーターの300kWと合わせて、最高出力は350kWだ。

4WDの使用が認められる状況・条件は次の3つ。ひとつは、1対1で決する予選のデュエル。予選のグループステージは従来どおりリアモーターのみで走行し、最高出力は300kWとなる。スタンディングスタートで行なうレーススタート時も4WDとすることが可能だ。ただし、4WDでの走行は5秒間に限定される。レース中、レーシングラインを外れた場所に設定されるアクティブゾーン通過することで使用OKとなるアタックモード時も4WDで走れるようになる。本稿執筆時点では開幕戦サンパウロ、

# [ Formula E GEN3 Evo ] Nissan e-

**GEN3**



**4WD化により「消化」から「武器」へと進化したアタックモード**

Nissan Formula E Team

Nissan

**GEN3 Evo**

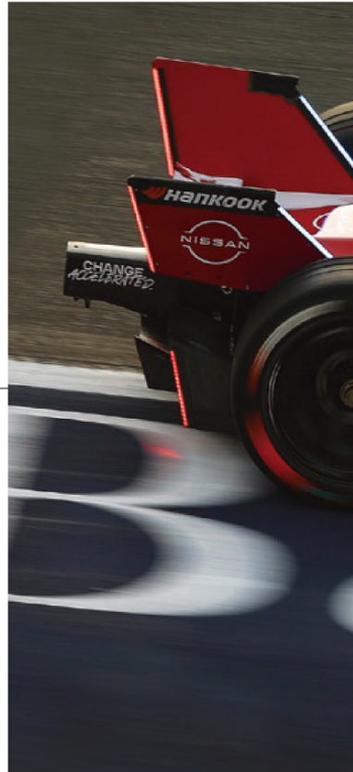


エアロは全車共通。フロントウイングは翼端板とアッパーエレメントの一体感がアップ。GEN3では激しいぶつかり合いが起こらないようフロントウイングを意図的にヤワにしていたが、予想以上に壊れやすかったためEvoでは強化。リヤタイヤ前にウイングレットを追加。

Nissan



GEN3ではノーズ先端からサイドポンツーンにかけての部分が庇のように張り出しており、上面視すると広角の三角形になっていた。GEN3 Evoではノーズ先端～サイドポンツーンをシャープなラインでつないでいる。フロントウイングは形だけで、ダウンフォース発生装置としての役割はほとんど果たしていない。リヤのフィンも同様。



第2戦メキシコシティを消化したにすぎないが、すでに4WD化の効果は確認できている。グループステージとデュエルのラップタイムは異なるし、アタックモード時の様相は激変した。GEN3でのアタックモードは、リヤモーターで発生する300kWに50kWを上乗せして走行することが可能だった。350kWもの出力(476馬力だ)をリヤタイヤだけで使いこなすのは難しく、戦闘力向上に結びつきづらい側面があった。レーシングラインを外れてアクティブゾーンを通ることがラップタイムに与えるダメージが大きく、レース中に8分間を2回に分けて使うアタックモードは「戦術的に有効なツール」というより、「義務付けられているので仕方なく消化する」という意味合いのほうが強かった。

フロントの50kWは、リヤに50kWをプラスするGEN3時代とは様相が違っている。最高出力が350kWであることに変わりはないが、比率にすれば小さな50kWではあるものの、フロントに駆動力を振り向けることによりトータルでのパフォーマンスは大幅に向上。今季序盤の戦いぶりを見ると、GEN3E

voが投入されたシーズン11のアタックモードは積極的に活用したい武器に変化しているのが分かる。ニッサン・フォーミュラEチームでチーフパワートレインエンジニアを務め、e・40RC E 05が搭載するパワートレインの開発統括を担う西川直志さんは「さすがオリバーだなと思いました」と、第2戦メキシコシティでニッサンに今季初勝利をもたらしたオリバー・ローランドの走りを絶賛した。

4番手からスタートしたローランドは一時6番手まで順位を落とすが、先頭グループを形成する車両が早めにアタックモードを使った一方で、ローランドは温存。競合が2回使い終えたところで満を持してアタックモードを使用した。ところがここでクラッシュが発生し、セーフティカーが導入される。万幸休すかと思われたが、マキシマルの迅速な作業により、アタックモードの時間を残したままレースは再開した。セーフティカー走行により、前との差が詰まった状態だったこともローランドには幸いし、プラス50kWと4WDの威力、それに持ち前の闘志あふれる攻めの姿勢が加わって、(ボルシェの



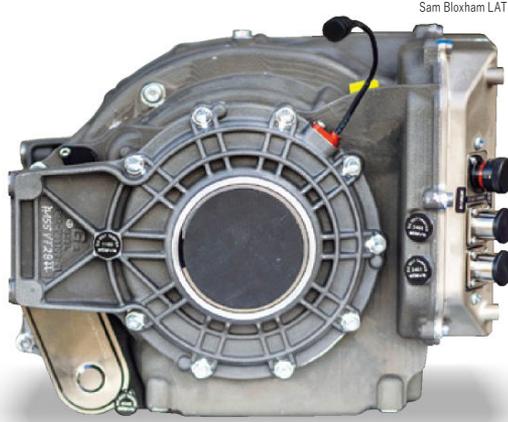
パワートレインを搭載する) アンドレツティの1台とボルシェの2台を1分足らずで料理。さっさと置き去りにして、フィニッシュラインを通過した。「メキシコシティでの優勝は、ドライバーのおかげもありますが、フロントの50kWでラップタイムはガラッと変わっています。リヤにプラス50kWのGEN3の時は、タイヤのグリップ限界やエネルギーマネジメントを考えながら走ると、そこまで差がつかせませんでした。ところが、フロントの50kWはエネルギーマネジメントしながらでもはっきりした違いが出ています」

たかが50kW、されど50kWである。理想の前後駆動力配分は計算で求めることができる。配分は $M$  (ミュー、路面の摩擦係数) によって変化するが、旋回時の横加速度が最大になる前後の配分はリヤ寄りになることに変わりはない。GEN3 Evoのフロント50kW+リヤ300kWはたしかにリヤ寄りだが、理想に近づけるにはもっとフロントがほしい。だから4WDにしたいシーンでは「40kWと50kWでどっちがいいかという世界ではなく、フロントを使いたいシーンは50kW。シンプルです」

### Front Powertrain

Simon Galloway LAT

フロントパワートレインは米Atieva (Lucid) 製。モーター、インバーター、減速機構が一体のユニットで、これをモノコック前端部分に搭載。共通部品なのでコストをかけて効率を高める必要はなく、競争領域のリヤモーターに比べて効率は低い(のは致し方ない)。そのため、エネマネの観点からは回生も力行もリヤモーターを重視したい(写真は23-24シーズンのもの)。



Sam Bloxham LAT

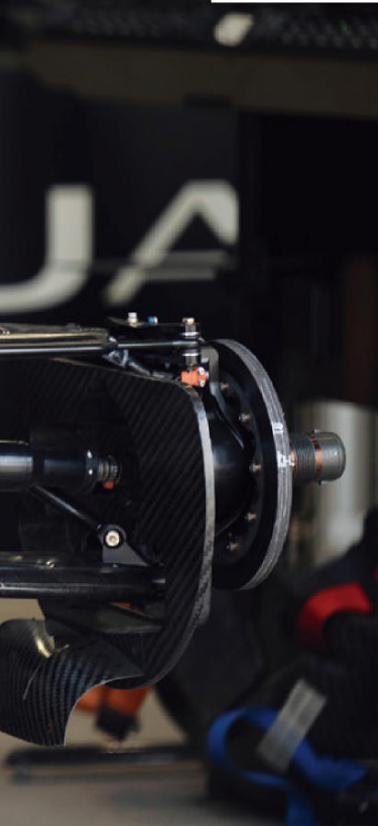


Sam Bloxham LAT

### Formula E マシンスペック比較

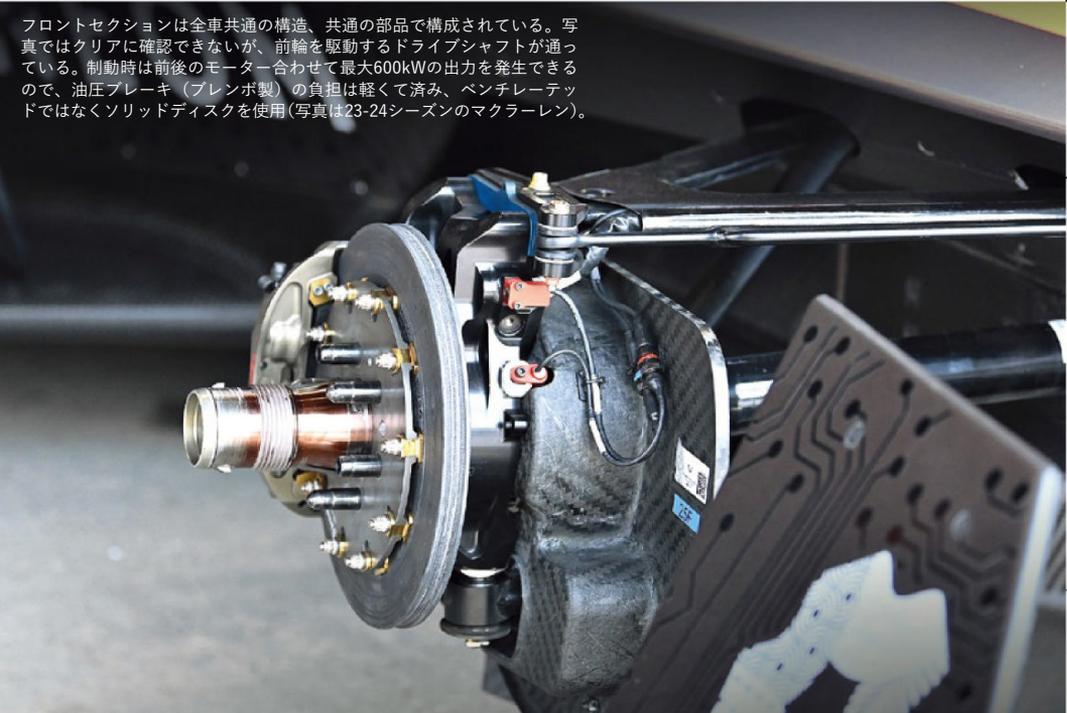
	GEN1	GEN2	GEN3	GEN3 Evo
長さ	5320mm	5160mm	5016.2mm	5020mm
高さ	1050mm	1050mm	1023.4mm	1023.4mm
幅	1780mm	1770mm	1700mm	1700mm
ホイールベース	3100mm	3100mm	2970.5mm	2970.5mm
重量 (ドライバーを含む)	820kg (バッテリー 450kg)	900kg (バッテリー 385kg)	840kg (バッテリー 284kg)	859kg
最大出力	200kW	250kW	350kW	350kW
最大回生エネルギー	100kW	250kW	600kW	600kW
最高速度	140mph / 225kmh	174mph / 280kmh	200mph / 322kmh	200mph / 322kmh
加速 (0-60mph = 0-96.25kmh)	3.1 秒	2.8 秒	2.6 秒	1.82 秒
パワートレイン	後輪駆動	後輪駆動	前後輪駆動	前後輪駆動
トラクション	後輪駆動	後輪駆動	後輪駆動	4輪駆動
タイヤ	ミシュラン	ミシュラン	ハンコック	ハンコック

出典: 日産自動車ホームページ



フロントセクションは全車共通の構造、共通の部品で構成されている。写真ではクリアに確認できないが、前輪を駆動するドライブシャフトが通っている。制動時は前後のモーター合わせて最大600kWの出力を発生できるので、油圧ブレーキ (ブレンボ製) の負担は軽くて済み、ベンチレーテッドではなくソリッドディスクを使用 (写真は23-24シーズンのマクラレン)。

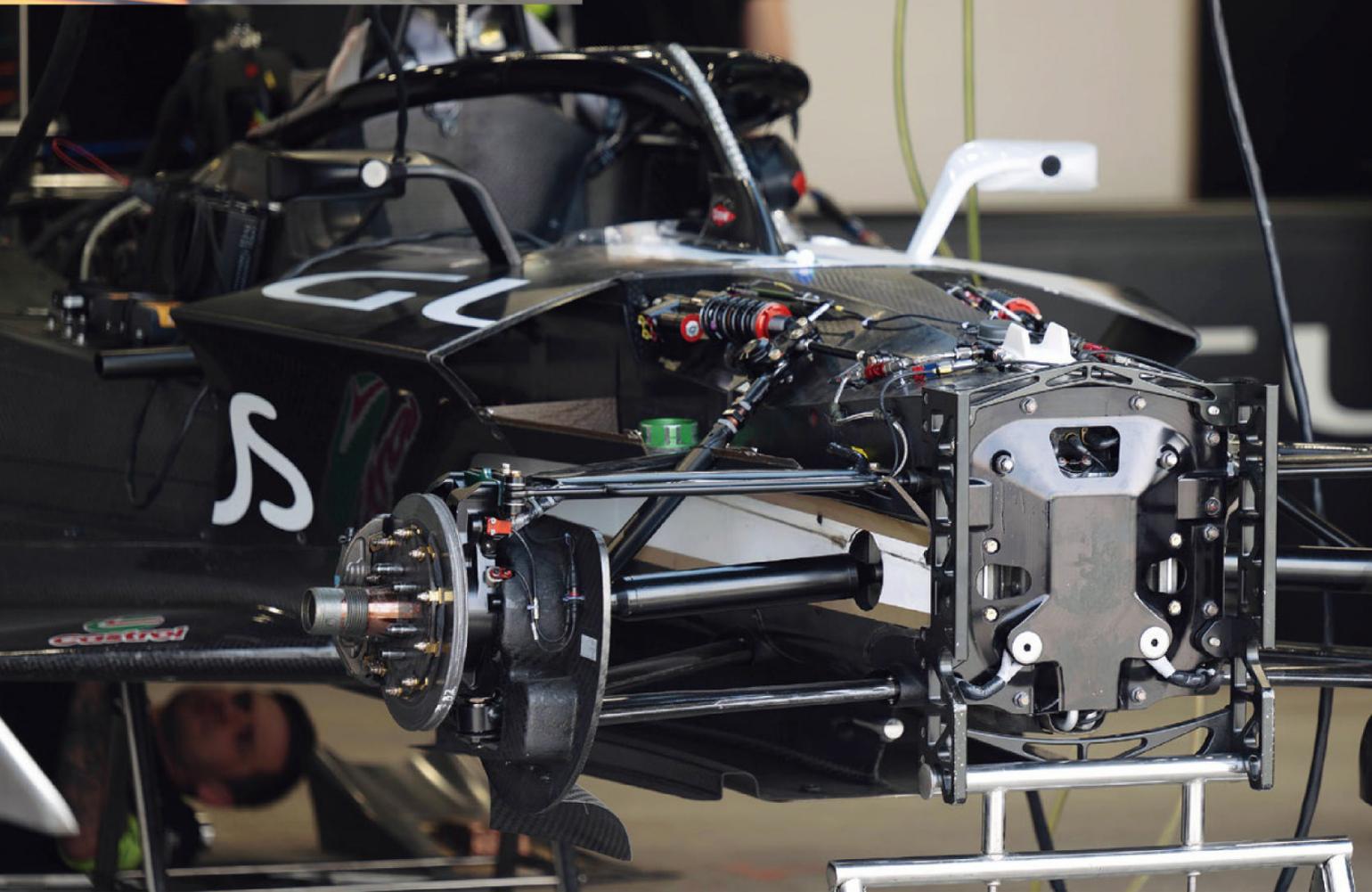
Sutton Images



と西川氏は言う。さらに、フロント最大駆動出力が大幅に上がると言われているGEN4では「いろんなことができるようになる」と期待を寄せる。  
 次世代のGEN4は2026/27のシーズン13で導入予定だ。ニッサンは



上下ウイッシュボーンのあいだにシュラウドに覆われたドライブシャフトが通る。高速域/低速域の伸び側/縮み側の減衰力を調節できるダンパーは共通部品で、フロント、リヤともにZF製。ステアリングのパドル（片側各3つ）はカスタマイズ可能で、マップ切り替え、アタックモードのアクティベート、回生などを割り当てる（写真は左が23-24シーズンのマクラーレン、下が同シーズンのジャガー）。



## フロント+50kWの制御面でニッサンがリードか GEN4ではさらなるアドバンテージに

2030年までのフォーミュラE参戦を表明しており、フロントとリヤの駆動配分をどのように使い分けるかがさらに重要となりそうなGEN4用パワートレインの開発を当然、視野に入れている。フロントが現在より高出力になれば使い勝手が増し、前後のモーターを制御することでアンチダイブやアンチスクワットなどのピッチ制御を行えるようになる。こうした制御により、前後輪の垂直荷重をコントロールすることが技術的には可能だ。つまり、前後トータル4WD出力をより有効に使えるようになるはず。日産自動車は量産車で展開している電動駆動4輪制御技術のe-4ORCEにも通じる技術で、日産が得意とする領域だ。

GEN3 Evoのフロント50kW+リヤ300kWはGEN4で技術的に大きく飛躍するための前哨戦の位置付け。フロントの出力が相対的に低いので、現状はピッチ制御にまでは踏み込んでいない模様。4WDの威力が発揮されるシーンで50kWの駆動力を単純にプラスする格好だ。では、どこで4WDにするのか？ については固く口を閉ざす西川氏である。アタックモード中はラップを通じてずっと4WDで走るのがいいように思えるが、エネルギーマネジメントを考えるとそうはいかない。プラス50kWのぶんだけエネルギー消費は多いし、自分たちで独自に開発できるリヤモーターに対して共通部品に指定されているフロントモーターは効率が低いからだ。フロントモーターを使わずに、その後のエネルギーマネ

GEN3 Evoの新パワートレインの効率がGEN3に比べて格段に高いことを知ったローランドは、開発統括の西川氏をつかまえては開発の進捗状況をしきりに確認してきたという。

コーナー立ち上がりのトラクションを稼げるのが4WD化のメリットだと考えられる。フロントへの割り当ては50kWだが威力は絶大。アタックモードは“消化”から“武器”に。



Nissan Formula E Team



## コンポーネント単体としてではなくシステムとしてのベストの解を意識

ジメメントが厳しくなり、戦闘力を失うことにつながりかねない。

「ラップタイムの観点でどれだけフロントを使うのか、エネルギーマネジメントの視点でどれだけフロントを使わないのか。そのバランスがGEN3 Evoの難しいところだと思います。アタックモードを優先して、300kWで走る通常モードのときにエネルギーを温存するような走り方をするのか。それとも、通常モードの300kWとアタックモードの350kWを平均的に使ってラップタイムを全体的に稼ぐのか。そこは各チームの戦略でいろいろな方が考えられると思います」

で、ニッサンは？ の問いに、西川氏は「秘密です」と、笑顔を浮かべつつもきっぱりと回答を拒んだ。一般論で言えば、4WDにしたいのは旋回立ち上がりでトラクションを稼ぎたいシ

Nissan Formula E Team

ーンだろう。ここは4WDにするとして、ラップタイム感度が高いシーンから順番に、エネルギーマネジメントの観点と照らし合わせながら、どこまで使うか入念に検討を重ねているに違いない。アタックモード重視型なのか、平均ラップタイム重視型なのか。レースで各車の走りを観察していると、傾向が見えてくるかもしれない。シーズン中のハードウェアの開発は禁止され

ハンコック製タイヤはシーズン11に向けてスベックを変更。グリップを10%向上させたという触れ込みだが、あくまでMAX値。デグラデーションが大きいとも言われるが……。



Simon Galloway LAT



ているが、ソフトウェアの更新は自由  
 限られたエネルギーをどう有効に使っ  
 て速さに結びつけるか。制御のアップ  
 デートはシーズンを通じて進めていく。  
**「ピットブースト」は様子見？**

前述したように、フロントモーター  
 は共通部品なのに対し、リヤモーター  
 (ヒンバーター) はマニユファクチュ  
 ヤラーが独自に開発できる。ニッサン  
 は西川氏が中心となり、GEN3 E  
 voのe-4ORCE 05に搭載する  
 パワートレインを新規に開発した。効  
 率が大幅に上がっており(裏を返せば、  
 損失が大幅に減っており)、戦闘力向  
 上につながっている。もう少し実戦を  
 経験してみなければ正確な判断は下せ  
 ないが、トップ争いを演じた開幕戦と、  
 今季初優勝を成し遂げたメキシコシテ  
 イ戦の走りを見る限り、高い競争力を  
 備えていると判断して間違いなさそう  
 だ。昨季はジャガーやポルシェにエネ  
 ルギー効率面で負けている実感があつ  
 たというが、今季は「少なくとも引け  
 はないと思う」と話す。

「市販車の開発と通じるところもある  
 のですが、システムで考えることをか  
 なり意識して開発しました。コンポー  
 ネット単体としてベストの解が、必ず  
 しもシステムとしてベストの解になる  
 とは限りません。そこを意識し、クル  
 マとして一番いいシステムは何だろう  
 と考えて設計しました。その結果、ガ  
 ラツと変わっています」

社内のプレゼンテーションで新旧の  
 パワートレインを並べた図を提示した

official YouTube channel for Formula Eより



### アタックモード「+50kW」の威力が一気に増大

アタックモード使用時のパフォーマンスアップは、YouTubeに上  
 がっている公式ハイライト映像などでも確認できるほど明らか。ち  
 なみに、各陣営が他車のバッテリー残量を確認する手段は視聴者と  
 同じで、公式映像でレース中に何回か表示されるものをチェック  
 するのみだという(写真は2点とも第2戦メキシコシティ)。

#### アタックモードの使用条件

- 最高出力が300kW(通常時)から350kWにアップ
- 決勝レース中に2回の使用が義務付け
- 起動条件は「アクティベーションゾーン」の通過  
(1回目、2回目とも同じ)
- 使用時間は計8分間。パターンは  
「4分+4分」「2分+6分」「6分+2分」の3つ





Nissan Formula E Team

## レース中給電「ピットブースト」 一律34秒間停止が義務付け

2月14～15日のサウジアラビアラウンドから、レース中に急速充電を義務付けるピットブーストが導入された。バッテリー残量が60%から40%のあいだに行なわなければならない。ピット前の所定の枠内に34秒間の静止を義務付け、その間に3.85kWhの電気エネルギーを補充する（写真はプレシーズンでの予行演習の様子）。

ところ、新しいパワートレインに対しては「機能美を感じる」との感想が得られたという。そう聞くと思えてみたい気持ちには俄然強くなるが、極秘事項なので我々の目に触れる機会はなさそう。新旧の違いは一目瞭然だそうだ。

「ピットブースト」が導入されるのもシーズン11の大きな変化点だ。ダブルヘッダーで行なわれるイベントのうち1戦に採用される予定で、第3戦、第4戦のサウジアラビアラウンド（2月14、15日）が初お目見えとなる。5月17日と18日に行なわれる第8戦、第9戦の東京ラウンドでもどちらかで採用される見込みだ。

ピットブーストはレース中に34秒間静止するピットストップを義務付け、この間に600kWの専用急速充電器で30秒間の急速充電を行ない、3・85kWhの電気エネルギーを補充するというもの。30秒あれば計算上はもつと多くのエネルギーを補充できるが、不公平感を排除するため時間に余裕を持たせている。3・85kWh補充できたからこそで充電が止まるという設定だ。

「ピットレインは車速制限があつてゆっくりしか走れないので、トータルではピットブーストで1分程度ロスします。ラップタイムが1分ちよつとなので、ピットブーストを行なうと先頭のちよつと前で戻ることになりそう。これに（威力が増した）アタックモードが加わることでどうなるか。サウジアラビア戦を見てのお楽しみですね」

ピットでは混乱が予想される。ピットブーストはバッテリー残量が60%か

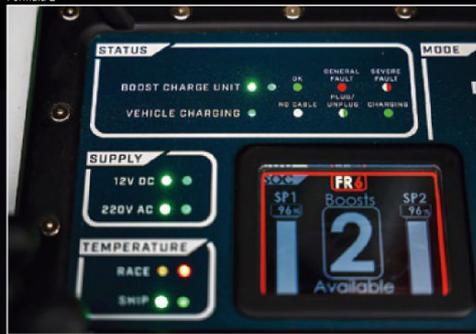
西川さんは2004年に日産自動車入社。スカイライン、フェアレディZ、リーフなどの市販車のドライブトレイン開発を担当したのち、21年からフォーミュラEプロジェクト参画のためヨーロッパへ。現在は日産フォーミュラEチームのチーフパワートレインエンジニアとして、Nissan e-4ORCE 05のパワートレイン開発を統括している。(as)



Sam Bloxham LAT



Formula E



Formula E



冷却システムを組み込んだCFRP製ケースに収まる共通バッテリーはFortescue製。2022年にWilliams Advanced Engineeringを傘下に収めた。ガレージでは2台同時に充電が可能だが、「ピットプースター」と呼ぶピットプーストに用いる急速充電器は一度に1台しか充電できない。2台同時ピットインは禁止されている。

各共通部品のサプライヤー名などは編集部調べです。

ら40%のあいだに行なわなければならないからだ。チームが2台同時に行なうことはできず、1台ずつ行なう決まり（充電器は1台しかなく、同時に充電するスペースもない）。各車のエネルギー消費はわずかな差しか生じないので、ピットプーストを行なうタイミングもほぼ一緒になると予想される。「狭いウインドウのなかで2台を順に入れなければならぬので、1台目はウインドウがオープンになったらすぐに入れると思います」

11台が一気にピットに殺到することが予想され、さながらマラソン序盤の給水ポイントのような混乱を呈することになりそう。ピットプーストで得られる3・85kWhが、使えるエネルギーの余裕につながって節約の必要がなくなり、スプリントレース的な様相になるのか。それとも、3・85kWhのエネルギー増に合わせて周回数が増え、相変わらずエネルギーマネジメントの重要性が維持されるのか。そこは「まだなんとも言えない」という。

ピットプーストが新規に導入される一方で、アタックモードもこれまでどおり使える。ピットプーストの前に使うのが効果的なのか、後に使ったほうがいいのか。前と後で1回ずつ使ったほうがいいのか。アタックモードとピットプーストの使い方順位の變動やスピードの変化が生まれ、混乱は必ず見方を変えれば、GEN3 EVOが導入されたシーズン11は最後まで勝負の行方が分からないエキサイティングな展開が約束されているということだ。

## 今季のエネルギー効率では「少なくとも引けをとってはいない」



[ 2024/25 Formula E シーズン展望 ]

# “N極”、増幅中。

## 日産がGEN3 Evo時代の主軸に

ニッサンの“電気ック・フィールド”が  
FIAフォーミュラE世界選手権で拡大中  
来たる5月のホームイベントで  
今季最大となりそうだ

Text ● auto sport

Photo ● Nissan Formula E Team / Porsche / Formula E



## ローランドがメキシコで “納得”の逆転勝利

“脚を溜めていた”とも言えるべき走り、終盤に逆転勝利。アタックモードに入れる前の、ローランドのエネルギーマネジメントも光る内容だった。アタックモード中のセーフティカーの導入はさすがにヒヤリとしたか。

## 2

024/25シーズンにおけるニッサンの躍進は、たしかにGEN3 Evoの導入が契機になっていることは間違いない。4WDになる状況・条件が限られているとはいえ、一応、勢力リセットの機会ではあった。ただ、これはGEN3 Evo導入に向けてクオリティの高い準備をニッサンが進めてきたことの結果だろう（詳しくは70〜79ページ）。

開幕戦サンパウロ決勝レースでの23号車オリバー・ローランド（ニッサン・フォーミュラEチーム）はオーバーパワーのかどでペナルティを受けてしまったが、予選でフロントロウを獲得したほか、レーススタートから序盤をしばらくリードするなど、昨季までとは明らかに質の異なる力強さを感じさせていた。それをリザルトで証明したのが第2戦メキシコシティ。ローランドはアタックモードを後半まで温存しつつ上位をキープし、上位集団のアタックモードが切れるあたりでアクティブーション。あつという間にトップまで浮上し、そのまま逃げ切った。

今季のアタックモードはほかのカテゴリのそれで例えるなら、「間違いないく抜けるオーバートイクシステムだ。フロントが50kWで駆動する4WD状態に入るアタックモード中のスピードは段違いで、5〜6台以上のごぼう抜きもそれほど難しくないとことが開幕戦で判明。ただ同時に、そのスピードのなかにわずかながらニュウフラクチャラー間に差異があるであろうことも見てとれた。ニッサン・4ORC



Nissan Formula E Team

第3戦ジェッタでは「ピットブースト」が初めて採用された（詳しくは78-79ページ）。ただ、際立った混乱などは起きず、どのレースでも見られる“ルーティン”のピットインという印象だった（写真はプレシーズンテストでのニッサンチーム）。



Nissan Formula E Team

### ❖ FIA Formula E 2024-2025 Season Entry List

Car No.	Nat.	Driver	Team	Car Type
1	DEU	Pascal WEHRLEIN	TAG HEUER PORSCHE FORMULA E TEAM	Porsche 99X Electric Gen3
2	BEL	Stoffel VANDORNE	MASERATI MSG RACING	Maserati Tipo Folgore
3	DEU	David BECKMANN	CUPRA KIRO	Porsche 99X Electric WCG3
4	NLD	Robin FRIJNS	ENVISION RACING	Jaguar I-Type 7
5	GBR	Taylor BARNARD	NEOM McLAREN FORMULA E TEAM	Nissan e-4ORCE 05
7	DEU	Maximilian GUNTHER	DS PENSKE	DS E-TENSE FE25
8	GBR	Sam BIRD	NEOM McLAREN FORMULA E TEAM	Nissan e-4ORCE 05
9	NZL	Mitch EVANS	JAGUAR TCS RACING	Jaguar I-Type 7
11	BRA	Lucas DI GRASSI	LOLA YAMAHA ABT FORMULA E TEAM	Lola T001
13	PRT	Antonio Felix DA COSTA	TAG HEUER PORSCHE FORMULA E TEAM	Porsche 99X Electric Gen3
16	CHE	Sebastien BUEMI	ENVISION RACING	Jaguar I-Type 7
17	FRA	Norman NATO	NISSAN FORMULA E TEAM	Nissan e-4ORCE 05
21	NLD	Nyck DE VRIES	MAHINDRA RACING	Mahindra M11Electro
22	BRB	Zane MALONEY	LOLA YAMAHA ABT FORMULA E TEAM	Lola T001
23	GBR	Oliver ROWLAND	NISSAN FORMULA E TEAM	Nissan e-4ORCE 05
25	FRA	Jean-Eric VERGNE	DS PENSKE	DS E-TENSE FE25
27	GBR	Jake DENNIS	ANDRETTI FORMULA E	Porsche 99X Electric
33	GBR	Dan TICKTUM	CUPRA KIRO	Porsche 99X Electric WCG3
37	NZL	Nick CASSIDY	JAGUAR TCS RACING	Jaguar I-Type 7
48	CHE	Edoardo MORTARA	MAHINDRA RACING	Mahindra M11Electro
51	CHE	Nico MUELLER	ANDRETTI FORMULA E	Porsche 99X Electric
55	GBR	Jake HUGHES	MASERATI MSG RACING	Maserati Tipo Folgore

Tire: Hankook

E 05のアタックモード中の加速やコーナーリングは他車よりも鋭いという印象で、ここにローランドの「匠」のエネルギーマネジメントが融合。開幕2戦で「ニッサン優位」という輪郭がトラックに浮かび上がってきた。

そして、その輪郭はダブルヘッダーとなった第3&4戦ジェッタ（サウジアラビア）でさらに濃く、鮮明になった。1戦目こそ最後の最後にエネルギー面で大事をとり、2位チェッカーと

なったが、全周回数で半分以上でトップを走行。レース後にローランドはエネルギー消費について少し反省も込めたようなコメントを残していたが、それを活かしたのか、2戦目（2番グリッド）をスタートから最後まで他車に対してエネルギー運用で優位に進め、2位に約6秒の差をつけてトップチェッカーを受けた。第4戦ジェッタ終了時点で23号車は2勝&2位1回。シリーズランキングでも当然、首位に立っている。

また、同じくニッサン・4ORCE 05を使用するNEOMマクラレン・フォーミュラEチームも好調で、若干20歳のティラー・バーナード（5号車）がすでに3度のポディウムフィニッシュを記録。ランキング2位に付けている。今季のフォーミュラEは例年よりも接触などが多く、まだ全チームが実力を出し切っているとは言えないものの、ニッサン勢がひとつ抜けた存在となっていると見てよさそうだ。

今季もシリーズの主役を張るだろうと考えられていたポルシェとジャガーは、マシン、ドライバーともスピードに疑いの余地はないのだが、レースでジタバタしている感が拭えない。

23/24シーズン3勝の現王者、1号車パスカル・ヴェアライン（TAGホイヤール・ポルシェ・フォーミュラEチーム）は開幕から2戦連続でポールポジションを獲得しているものの、大量ポイントにつなぐことができたのはメキシコシティでの2位のみ。サンパウロでは終盤のラストスパートに入ろうか

Formula E



### エバンスが最後尾から大まくり

最後尾22番手スタートからの後方一気に。最終盤はダ・コスタの猛攻を抑え切った。展開も向いたとはいえ、ジャガーのGEN3 Evoの仕上がりの良さを感じさせていたのだが……。

## 特にアタックモード中のスピードでニッサンが先行か

というところで他車に乗り上げ、リタイアに。ジェッタではレース1を2番手からスタートするも、オープニングラップの接触で緊急ピットインを余儀なくされ、いきなり勝負権を消失。結局、2戦で獲得できたのは合計4ポイントに留まってしまった。チームメイトの13号車アントニオ・フェリックス・ダ・コスタは開幕から2戦連続2位と好スタート。だが、4番手スタートだったジェッタ・レース2のオープニングラップに接触からスピン。サウジアラビアではふたり合わせて6ポイントしか獲得できなかった。

計4勝を挙げた昨季のドライバーラインアップを継続しているジャガー・TCSレーシングも、なぜかランキング



Nissan Formula E Team



Formula E

Formula E



Porsche



Formula E

4戦を終えた時点で、キャンディはまだ1度も予選のデュエルステージ（ふたつに分けられたグループ内で4番手以上に入ったドライバーたちによる、1対1のトーナメント方式の予選）に進んでいない。

（上から）バーナードは昨年第8戦モナコでフォーミュラEにマクラーレンからデビュー。続くドイツでのダブルヘッダーにもスポット参戦し、10位&8位でフィニッシュ。今季からレギュラーに。ヴェアラインは今季ここまでまさかの未勝利。今季から参戦のヤマハは実戦経験とデータを着実に積み重ねていきたい。

Formula E 2024-2025 Standings (top 10)

after Rd. 4 Jeddah

Pos.	Car No.	Driver	RD1	RD2	RD3	RD4	Pts.
			BRA	MEX	SAU	SAU	
1	23	Oliver ROWLAND		25	18	25	68
2	5	Taylor BARNARD	15		15	21	51
3	13	Antonio Felix DA COSTA	19	18	2		39
4	7	Maximilian GUNTHER		8	29		37
5	55	Jake HUGHES		1	10	16	27
6	25	Jean-Eric VERGNE	2	10	8	6	26
7	9	Mitch EVANS	25				25
8	1	Pascal WEHRLEIN	3	18		4	25
9	27	Jake DENNIS		13		12	25
10	21	Nyck DE VRIES	8	4	12		24

1st=25, 2nd=18, 3rd=15, 4th=12, 5th=10, 6th=8, 7th=6, 8th=4, 9th=2, 10th=1  
Pole Position=3, Fastest Lap=1

2024/25  
Formula E  
シーズン展望

Formula E 2024/25 Calendar

Round		Date
1	Sao Paulo	07 Dec
2	Mexico City	11 Jan
3	Jeddah	14 Feb
4	Jeddah	15 Feb
5	Miami	12 Apr
6	Monoco	03 May
7	Monoco	04 May
8	Tokyo	17 May
9	Tokyo	18 May
10	Shanghai	31 May
11	Shanghai	01 Jun
12	Jakarta	21 Jun
13	Berlin	12 Jul
14	Berlin	13 Jul
15	London	26 Jul
16	London	27 Jul

……と見るのが妥当だろう。

なかでは、ジェッタ・レース1でロ  
ーランドをまくった7号車マキシミ  
アン・ギンター（DSペンスキー）  
などもコンテナーに入ってくるが、  
いかんせん安定したリザルトを残せて  
いない。これらを踏まえると、やはり  
シリーズをリードするのはニッサン勢

中国に沈んでいる。昨年2勝でシリー  
ズ2位の9号車ミッチ・エバンスはサ  
ンパウロでは展開も味方し、最後尾ス  
タートからの優勝を決めたまでではよか  
ったものの、その後の3戦では2度の  
DNFなどで低迷。昨年2勝でシリー  
ズ3位の37号車ニック・キャンディは  
今季これまでのベストフィニッシュは  
ジェッタ・レース2の5位。キャンデ  
イはサンパウロでGEN3 Evoのア  
タックモードをいち早く使用し、9番  
手から一気にトップまで駆け上がる走  
りを披露。ジャガーもまた、GEN3  
Evoのアタックモード制御で一步か  
二歩、先行しているという印象を残し  
ていた。だが、4戦を終えてのランク  
はエバンスが7位、キャンディが14位。  
これには意外と言わざるを得ない。

Formula E



今季のフォーミュラE東京大会「Tokyo E-Prix」はダブルヘッダーにスケールアップ。第8戦が5月17日（土）、第9戦が18日（日）。今回も東京・有明の東京ビッグサイト周辺を舞台とする、ストリートの特設コースで開催される。

ナナメ45度から見た

両角岳彦

「テクニカルコラム」 Formula E

# 変数増加でも メリットは!?

早くも3ラウンド4戦を終えたフォーミュラEは  
今季より新シャシーを導入、「四駆」となった  
さらにピットブーストと呼ばれる新機軸も採用し  
テクニカルな視点でも見どころが増えている  
しかし変数の増加は課題も内包しているようで――

Photo ● LAT/Formula E

## 今

季のフォーミュラE（以後FE）は「GEN3」  
エネレーションの3「Evo」が投入されている。

「Evo」すなわち進化型の「目玉」は前後に搭載する  
モーターの前軸側を、昨季までの減速回生限定ではなく  
駆動にも使うこと、そしてレース中の充電ピットストップ  
（ピットブースト）のふたつ。減速回生、つまりモ  
ーターの電氣的入出力を逆にして、発電機として働かせる  
ことで運動エネルギーを電力に変換する「電気負荷ブレ  
ーキ」については、もともとGEN3の技術仕様として  
前軸側で最大350kW（予選とアタックモードの出力と  
同じ）、後軸側は250kWと指定されている。FEは空  
力効果が小さいので、力学的な荷重移動がほとんどその  
ままタイヤ荷重＝摩擦力的変化になる。だから発電能力  
は前軸側が大きくて当たり前なのだが、そのフロントモ  
ーターを、今季からは駆動にも使う。

ここで難しいのは、前輪に回生→駆動と強いトルクが  
加わる時の車両運動。前後軸間に力と回転をやりとりす

## “注目銘柄”2025

今季の“ストップ高”なクルマたち。



24年4月に発表された「GEN3 Evo」。  
F1よりも速い加速と時速321kmという  
理論最高速を掲げていた。(as)

るメカニズムを持たず、それぞれにモーター  
で駆動・回生するレイアウトは、タイヤの摩  
擦限界で現れる車両運動をちゃんとしたもの  
に仕上げるのが困難。そこを理解している自  
動車技術者は、世界的に見ても三菱に、そし  
てスバルに少数いるだけではないかと思う。競技車両專  
門ではWRC関係にいろいろか。 「モーターはトルク  
を細かく制御できるので、車両運動も最適化できる」と  
いう理屈は、平滑一定路面で一定円をトレースするよう  
な状況でのみ成り立つ机上論。

前軸に回生か駆動かのトルクが変わると、タイヤの摩  
擦力に余裕がある状態では舵を切っている方向に切れ込  
む。でも摩擦限界に踏み込むと向きを変えようとする操  
作に反応しない。アクセルを戻しても旋回円が小さくな  
らない。さらにタイヤ路面の摩擦状態が変動すると、  
今のフォーミュラカーの転舵軸設定だとステアリングが  
左右に振られる……といった現象が発生するし、さらに  
それが回生と駆動の切り替わりの瞬間に大きく変動する。  
これをなんとかしようとするなら、デフの差動制限がカ  
ギ。それもメカニズム選びから始める必要がある。乗用  
車の前輪駆動にLSDを組み込む事例が少なく、あつて  
もフルにロックまで効くメカニズムを使わないのは、こ

Formula E



数年単位で車両が進化し、依然として多くの  
自動車メーカーが関与するフォーミュラE。  
2度目の日本開催は5月17～18日だ。(as)

LAT



外観上はそれほど違いがないように見える「GEN3 Evo」シャシーだが、ボディキットはよ  
り堅牢になっており、ハンコックタイヤのグリップ力も5～10%向上しているという。(as)



新たな注目ポイントとなりそうな充電ピットストップ、通称ピットブースト（写真はレース中ではなく事前テスト時）。カウル尾部に備わる充電コネクタを通じ30秒の停止時間で3.85kWを“チャージ”することが可能になった。（as）

の難しさゆえ。だからと言って差動制限が弱ければブレーキングで1輪ロック、旋回加速で内輪空転が発生する。

話は変わって、レース中の「ピットブースト」すなわち電力補給ピットストップについて。充電器は600kWを送り出せる機材が各チームに1基と、そのトラブルに対処するための予備機のふたつが設置される。停止時間は30秒。これで電池の電力容量として規定されている（電池そのものの貯蔵可能容量はもっと多い）38・5kWhの「10%」をチャージするという。つまり4kWh弱。計算上は600kW×30秒なら5kWhだが、コネクタ一抜き差し時間を勘案しての目安だろうか。あるいは電力上昇・降下の時間が短いとはいえ必要だし、損失もあるはずなので、そこを検証した結果か（ちなみに「kW」は出力。「kWh」は出力に時間をかけた電力量）。

最近の一般BEV（バッテリーEV）充電事情としては、日本でも150kWを流せる急速充電器が少しずつ増えているし、欧州では電圧を800Vに高めて400〜500kW級へ。中国ではさらに大電流を一気に送り込む超急速充電を実用化しようとしている。600kW×30秒×2回は、イベント現地に運び入れて架設するユニットとしての現実的な選択だろう。

この「電力補給」が採用されるレースでは、これまでの出力+50kWを得る「アタックモード」2回合計8分間と同様に、全車義務づけとなる。

これによって、順位を争うなかでの「変数」は増える。しかし30秒にピットレイン走行分の時間差を加えたロスタイムは全員に共通でタイヤ交換はなく車両重量も変わらないから、アウトラップから元のペースに戻る。となるとアタックモードと同様、「抜けない」今のFEではトラックポジション最優先。ピットアウトして「空間」のあるところに戻れ、そこでペースを上げられるケースぐらいしかメリットはない。前を取った場合は後続のピットストップが終わるまで様子見が基本だろうし、後方スタート組は4kWh使ったら即ピットか。ルール上OKなら1周目に入ってしまった方がいい。そのあたりが分かっしまつと、一斉にピットイン、混乱のなかでミスがあったマシンが順位を落とす、という情景が多くなりそう。

FE観戦で、卓越して耳に届くのはタイヤのスキール音、つまり溝を切ったトレッド面が路面と擦れて振動して発生する「鳴き」。ミシユランからハンコックに変わって、音質が尖り、ピークもキツくなった印象がある。パターンデザインノウハウ差もありそうだが、コンパウンドのたわみが硬くなったかな、グレイニングが出やすいのでは……と思いつく音の違い。

それ以外の走行音としては、モーター投入電流を作るなかで発生する高周波音、減速機構のギヤノイズ。最近某大学と共同研究しているなかで、クルマが走る際に現れる音や振動に、細かな波のなかでもリズムがあることで心地良く感じるものが分かってきた。「やっぱりエンジンの音がないと……」というのは、じつは人間の身体感覚そのものから来るものなのだ。

F1もWECもWRCも、化学合成系の「カーボンニュートラル燃料」へ移行する。そうなるもモータースポーツでは今後ともICEが主役であり続ける。一般道路社会のなかでもBEVが「すべて」にはなりえず、明日の社会は「エネルギー多様化・最適使い分け」に向かう。日本のメディアだけがその現実を伝えないので、日本社会の共通認識にはなっていないのだが、そのなかで電池⇨電動車両の競争はどこに価値を生み出すのか。FEはその曲がり角に立っているのではないか、と思う。



HUY20

ハグ床座LX

W515×D600×H735mm

約7.4kg

¥68,200(税込)

もはやコレ無しでレースはできない!?



K.Minakoshi

ハグ床座、エクスジェル。

## Nirei Fukuzumi

2006年にレーシングカートを始め、数々のタイトルを総なめ。13年にSRS-Fを卒業しスカラシップを獲得、全日本F3、GP3、FIA F2へステップアップ。18年から国内に軸足を移し21年スーパーフォーミュラとGT500ではともにシリーズ2位。1997年1月24日生まれ、徳島県出身。

## プロレーサーが語る“座り環境”の重要性

衝撃や負荷を吸収し分散させる特殊な素材が人気の「EXGEL(エクスジェル)」レーシングカートで人気に火がつき、4輪レース界にも多くの愛用者がいる現在はクルマのドライブ用や一般家庭用クッション、座椅子型なども幅広く展開し腰痛など「座る」ことの問題点を科学的に解消する商品がラインアップされている今回は同社の製品を長く愛用する福住仁嶺選手に、その有用性を語ってもらった



今回の取材にご協力いただいた福岡三越ラシック店をはじめ全国10カ所の「エクスジェルシーティングラボ」ではジェルの弾力性を実感可能。多くの製品も実際に座って試せる。また体圧測定からの商品アドバイスも受けられる。



籍しても「自分専用」パッドを持参するドライバーも少なくないようだ。「練習で使うシミュレータにも効果は大きいですね。そのままだと腰のまわりが空いて姿勢が丸くなってしまい、それで強い踏力をかけると、どんどん腰が痛くなつてきます」と福住。例えば今回メインカットで福住が座っている座椅子など、この薄さでも着座感

レーシングカートの世界では知らない者はいないであろうEXGELのパッド類。既成のシートは硬くてジャストフィットしにくいので、どうしても身体のおちこちにアザができてしまう。かつては風呂用マットをカットして使っていたが、現在はEXGELのパッドを使うのが当たり前のようになってい。衝撃を吸収し分散させる特殊なジェル素材を用いたシートパッドやドライカーボンを使用したベストのほか、HANS装置と肩のあいだに挟んで摩擦と衝撃を和らげるパッドもある。これは国内トップドライバーのほとんど、

さらに一部F1の選手も愛用している。福住仁嶺は、小学生時代からEXGELのサポートを受けているドライバー。「フォーミュラは自分専用のシートを発泡ウレタンで作りますが、それでも肘や身体の内側にアザができてしまいますから、そうした部分に貼っています。GTではどうしてもチームメイトと体格が合わずフィットイングや腰痛に悩むことは間違いないので、もう「必須」と言えると思います」。フォーミュラでもシートの一部にEXGELのパッドを埋め込んでいるドライバーがいたり、GTではチームを移

## 自宅でも、レースでも。

ほとんど高級車だ。実際に座ってみるとジワッと身体が落ち着き、「腰が立つ」ことが分かる。また昨今ゲーミングチェアと呼ばれるシートも同様にフィットしにくく、腰痛を招くことが多いのでオススメだという。人間は起きている時間の多くを座って過ごす。福住はレース以外の、普段の生活でもEXGELが欠かせないと話す。妻でインフルエンサーの佐藤あやみさんも、自宅でPC作業する際にはもちろんEXGELのクッションを愛用している。「フロアや椅子に敷く製品はもちろん、普段乗るクルマにも

使っています。クルマ用にもさまざまなクッションがラインアップされているが、タクシードライバーなど運転する時間の長いプロドライバーからの信頼も厚いという。EXGELの代表を務める小川要さんは某タイヤメーカーの出身で、自身でもカート等を楽しみうちこのジェル素材がレース分野に必ず活きたと確信。家業を継いで事業の新規開拓を考えた際に商品化を果たした。現在では医療や介護用品をメインストリームとしながら「座りのプロ」として多種多様な商品群を用途別に展開。コロナ禍で増えた在宅勤務者に評判となった。まずは全国10カ所のショールームか「1週間無料お試しサービス」を使って自らの身体で体感・実感してみてほしい。

### 若手カーターを積極支援

#### 「EXGEL MAX CHAMP」へスポンサード



EXGELは長きにわたって日本のカート／レース界を支援してきており、福住や笹原右京、佐藤蓮、野村勇斗、加藤大翔らのステップアップをサポート。昨年からはカートレースシリーズ「MAXチャンプ」をスポンサードし上位者には海外との交換留学プログラムも用意。活動を下支えしている。

### シーン別にラインアップは多種多様



EXGEL



EXGEL



EXGEL



EXGEL

福住がGTで所属するチームのオーナー氏も愛用中と噂の「THE OWL (右上)」に代表されるオフィス・家庭用／車椅子・介護用クッションのほか自動車用(ハグドライブシリーズ)、カート用ドライカーボンベストなど座る用途と場面に合わせ、商品展開は幅広い。

国旗シールつき



ほぼ日手帳×F1速報

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。

F1速報 × ほぼ日手帳 2025  
(2025年1月はじまり)

⇒ 2,800円(税込) ⇒ 1,400円(税込)

2025年  
カレンダー&手帳

はやくも半額!!



オートスポーツカレンダー 2025  
～FORMULA 1～

⇒ 2,000円(税込) ⇒ 1,000円(税込)

チェコ人カメラマン リス氏のアーティスティックな写真満載で作成したF1卓上カレンダー。グランプリ開催地の国旗シールとB6サイズのクリアファイル付き。さらに当店でお買い求めいただくと特製ポストカード(3枚セット)の特別特典付きです。

3大特典!

- ① クリアファイル(B6サイズ)
- ② 国旗シール
- ③ ポストカード(3枚)



2025

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/>



プリントオンデマンド  
クルマ・バイクの雑誌 POD

# 復刻堂

絶版だったあの人気シリーズをもう一度。

— Fukkokudo —



三栄 WEB SHOP

検索



本サービスの商品は、絶版本をスキャンまたは制作データを元に製本しています  
今や手に入らないタイトルをオンデマンド印刷し送料無料で一ヶ月ほどでお届けします  
貴重な創刊号ははじめ思い出深いバックナンバーを、続々と追加していきますので、サイトからご確認ください

## 小松礼雄ができるまで。

Text ● 横谷和明 (Kazuki Yokoya)  
Interview & Photo ● 熱田護 (Mamoru Atsuta)



### 小松礼雄 Ayao Komatsu

高校卒業後に渡英し、ウォーリック大学の大学入学予備コースを経て、ラフバラ大学に入学。自動車工学を学ぶ。その後、大学院を経て、2003年にBARでF1エンジニアとしてのキャリアをスタート。06年にルノーに移籍し、主にレースエンジニアとして活躍する。16年にハースに移籍し、首席レースエンジニア、エンジニアリングディレクターを経て、24年1月にチーム代表に就任した。

Vol.08

## 異次元の感覚を持ったアロンソ

BARホンダから王者ルノーに移籍した2006年シーズンは、若き王者フェルナンド・アロンソとのタイヤテストは幾多の驚きと発見の連続だったと小松礼雄は明かす

### 小

松にとってフェルナンド・アロンソは、「超一流」とは何かを体感させてくれたドライバーである。

2006年にルノーへ加入した小松は、テストチームでタイヤエンジニアを務めることになった。グランプリとグランプリの合間に行なわれるテストに同行して走行データを収集したり、ドライバーからフィードバックを得て、その先のレースで使うタイヤスペックの選定をするのが主な仕事内容である。当時はミシランとブリヂストンが激しいタイヤ戦争を演じており、小松の仕事は勝利に直結する重要なフアクターの一部だった。その時代にルノー+ミシラン陣営の若きエースとして君臨していたドライバーがアロンソであった。

01年にミナルディからF1デビューを果たしたアロンソは、02年のテストドライバー時代（ルノー）を経て、03年にルノーからレギュラー参戦を果たすと、同年のハンガリーGPで史上最年少の若さ（22歳26日/当時）で優勝。

05年は7勝、6回のポールポジション、15回の表彰台を獲得して、史上最年少の若さ（24歳58日/当時）でワールドチャンピオンに輝いたF1史に名を刻むドライバーである。まだ24歳と若く伸びしろがあり、今後のさらなる活躍が囁きされている逸材だった。

### バトンとの大きな違い

その前年、BARホンダに在籍していた小松は、のちにブラウンGPでワールドチャンピオンを獲得（09年）することになるジェンソン・バトンと仕事をしていた。当時、優勝こそまだ挙げていなかったが、04年シーズンでは表彰台を10回獲得し、ドライバーズ選手権3位を獲得したドライバーである。テストでも一発のタイムは良かったが、ロングランでのタイヤの使い方になると「フェルナンドとの差は歴然だった」と小松は明かす。

例えば、鈴鹿サーキットを想定し、タイヤへの負荷が高いムジェロ・サーキットでハードコンパウンドのテスト

を行っていると仮定する。鈴鹿とムジェロの負荷を比較し、鈴鹿は2ストップで1ステイントあたり18周、ムジェロでは20周をこなす必要があるのだ（あくまで仮定）、エンジニアはドライバーに対し、「レースに勝つためにはこれくらいのラップタイムで15周を走り、最後の5周ではこまめでペースアップして、なおかつインラップでタイヤをすべて使い切るように走ってほしい」と伝えるわけだ。

小松はふたりの違いをこう説明する。「実際にジェンソンがそのスペックを履いてテストすると、その指示どおりにはなかなか走ることができないんです。彼はどちらかというとドライバーがコンサバで、タイヤを余らせてしまいうタイプでした。そのため、残り5周になるとジェンソンは想定よりもはるかに速く走れたり、インラップでもタイヤを使い切れないということが多々あったんです。でも、タイヤのタレ具合を自在に操るのは相当難しいことだということは過去の経験から分かっていたので、F1ドライバーのレベルをもってしてもやっぱり難しいことなんだな……って感じていたんです」

だが、アロンソは違った。彼はエンジニアの指示どおりのペースで走りながら、なおかつタイヤの性能もしっかり使い切ることができるドライバーだったのだ。そのドライバーは小松にとって、

衝撃以外の何物でもなかった。

「このスペックを履いて15周走った後に、最後の5周ではコンマ5秒ペースを上げてほしいとフェルナンドに伝えると、『分かったから、見ている』と。そして、本当にラップタイムをコンマ5秒上げて走り、しかもインラップのセクター2を過ぎたあたりでタイヤの性能を限界まで使い切るんです。信じられないような正確なドライビングで、『超一流』とは彼のようなドライバーのことを言うんだと実感しました。ジェンソンには失礼な言い方になってしまいますけど、フェルナンドはレベルが違うな、と。当時、ジェンソンはタイヤの使い方がうまくてなかなかたれないと言われていましたが、実際はタイヤを限界まで使い切れていないことが多く、そう見えていただけなんです。でも、フェルナンドは違いました。

彼はギリギリのところまでタイヤを使い切って、ステイメント中に要求される最適解を実行できる数少ないドライバーなんです。超一流と一流の違いをまざまざと見せつけられました」

アロンソの感覚の鋭さには、驚かされることばかりだった。彼の「センサー」は人並み外れた精度を備えており、5周も走れば、そのタイヤが20周後にどんな状態になるのか予測できたという。なぜ、そんなことができるのか小松には分からなかったが、実際にタイヤはそれとおりになるのだから、もはや異次元の感覚としか言いようがない。友人のメカニックから、「長谷見(昌弘)さんがそういう

## フェルナンドはギリギリのところまでタイヤを使い切り 与えられた戦略の最適解を実行できるドライバーなんです “超一流”とは彼のような人のことを言うんだと実感しました

った能力を持っている方だという話を聞いたことがあった」というが、それまで小松はそんなドライバーに出会ったことはなかった。

「フェルナンドと一緒にタイヤテストをしていると、そのすごさゆえに、驚きを通り越して感動することもありましたね」

小松は懐かしそうにそう振り返る。

### 卓越したドライビング技術

06年、アロンソ+ルノー+ミシユラン陣営は、ミハエル・シューマッハー+フェラーリ+ブリヂストン陣営と激しいチャンピオン争いを繰り広げていた。アロンソはシーズン前半に9戦6勝、2位3回を記録し、大きなリードを奪っていたが、F1Aによってマサダンバーの使用を禁止されると、その影響とチームのミスや信頼性の問題も重なって中盤以降はシューマッハーの猛追を受けている戦況だった。

そんななかで迎えた第16戦中国GP。レースは2位に終わったものの、小松はこのグランプリでアロンソのすごさを目の当たりにすることになる。

決勝前の降雨により、レース中にウエットタイヤからドライタイヤに履き換える展開となるが、アロンソからドライタイヤに換えたい」と無線が入った。エンジニアの視点から見ると、まだタイミング的に少し早いのでないか……というコース状況である。だが、アロンソが誰よりも素晴らしい感覚を持っているドライバーだということは、チームが一番熟知している。彼がドラ

イタイヤで行けるならということ、チームはタイヤ交換をしてアロンソをコースへと送り出した。

するとアロンソは、目の覚めるような走りを見せたのだ。

「ピットアウトした直後から、彼は速いわけです。フェルナンドはそういった路面状況でも、すぐにタイヤに熱を入れられる。本当にすごいなと思いましたね。でも、当時のチームメイトだったフィジ(ジャンカルロ・フィジケラ)に同じことを要求するのはちょっと難しいので、チームは数周ピットイン

のタイミングを遅らせ、路面がもっと良い状況になるのを待ってから彼のタイヤ交換を行なったんです。でも、そこでフィジにはフェルナンドと同じことはできなかった。彼も同じようにピットアウト直後から飛ばさないとけないのに、まだ滑りやすい路面に対して自信がなくてブッシュできないので、タイヤになかなか熱が入らないんです。その姿を見て、フェルナンドのレベルの高さがより分かりましたね。フィジだって、グランプリで優勝を記録している優秀なドライバーなんです。でも、その彼がアマチュアレベルに見えてしまっくらい、フェルナンドのすごさは

2006年はルノーでタイヤエンジニアを務めていた小松。先のグランプリを見越して何十種類ものスペックをテストするわけだが、アロンソの神業とも言えるタイヤマネジメントを目の当たりにして驚きを隠せなかったという。タイヤの摩耗を予測できる能力もずば抜けていたそう。



際立っていました」

ラスト3戦を1勝、2位2回でまとめたアロンソとルノーは、2年連続でダブルタイトルを獲得する。真つ向勝負で帝王シューマッハーを破ったアロンソは世代交代を実現し、F1がひとつの時代の終焉を迎えた瞬間でもあった。小松もタイヤエンジニアとしてその偉業をサポートしていたが、彼にはもうひとり、良きリーダーに出会えたことがその後の大きな財産になっていた。それは当時、エグゼクティブ・エンジニアリングディレクターを務めていたパット・シモンズ。彼との仕事は、挑戦心と充実感に満ちあふれた日々だったという。



松田次生の

# F1 オンボード解説

Tsugio Matsuda's Onboard Analysis | Vol.35 |

Tsugio Matsuda

1979年6月18日生まれ、三重県出身。フォーミュラ・ニッポンで2007、08年に2年連続王者に輝く。SUPER GT GT500クラスでも14、15年に2連覇を達成した。25年も引き続きKONDO RACINGからGT500クラスに参戦。スーパーフォーミュラではKCMGのチームアンバサダーを務める。



T.Moriyama

## F1キャリアを懸けたシーズンに挑むハミルトン

2 025年シーズンの開幕戦オリ  
ストラリアGPまで1カ月を切  
りました。今号の締切時点でまだ各  
チームの新車を見ることはできてい  
ませんが、今回は25年シーズンで僕が注  
目している5人を挙げたいと思います。

まずひとり目は、ランド・ノリス（マ  
クラレン）です。昨シーズンは初め  
てチャンピオン争いに加わったノリス  
ですが、経験不足と精神面のモロさが  
露呈し、王者マックス・フェルスタッ  
ペン（レッドブル）の強さの前に敗れ  
去りました。せっかく予選でポールポ  
ジションを獲得しても、スタートで失  
敗して後方からのレースを余儀なくさ  
れたり、フェルスタッペンとのバトル  
でも第19戦アメリカGPのターン1や  
第20戦メキシコGPのターン4と8で  
コース外に追いやられるなど、何度も  
攻撃的な仕掛けや揺さぶりを受けてい  
ました。

ただ、最終戦アブダビGPではポー  
ルポジションからスタートをしっかりと  
決めると、そのまま圧勝。ターン1で  
ポジションを守ることであれば、  
その後はレースをコントロールして勝  
てるということを確認できたと思う  
ので、昨年のタイトル争いでの経験を  
得て、ノリスがどんな成長を遂げてい  
るのか楽しみにしています。一発の速  
さとタイヤマネジメントに関してはす  
でにフェルスタッペンと遜色ないレベ  
ルなので、あとはメンタル面での皮  
剥けることができるかが鍵にな  
るでしょうね。彼のキャリアにとって  
も、大事なシーズンになると思います。

### ハミルトンの本気を感じた

ふたり目は、フェラーリに移籍した  
ルイス・ハミルトンです。昨年はメル  
セデスでチームメイトのジョージ・ラ  
ッセルに予選一発の速さでは太刀打ち  
できなかったですが、レースでは時お  
り彼らしい追い上げも見せていました。  
レースの強さはまだ健在なので、やは  
り課題はかつての一発の速さが戻るか  
でしょうね。

メルセデス時代はレースエンジニア  
のポノ（ピーター・ボニントン）と長  
らくコンビを組んでいて、ハミルトン  
のドライビングの個性や好みのマシン  
特性を理解したうえでマシン作りをし  
てくれていたはずですが、25年は  
フェラーリでイチからそういった関係  
性を築いていかなければいけないわけ  
ですが、ドライビングスタイルでいうと、  
新たに僚友となるシャルル・ルクレ  
ールはオーバーステア傾向のマシンが好  
きで、ブレーキングであまり深く入っ  
ていかないタイプなんです。一方のハ  
ミルトンはブレーキングが深いドライ  
バーなので、ドライビングをどこまで  
アジャストできるかもポイントになる  
と思います。特に、予選一発の速さ  
に関してルクレールは、今のF1界で  
3本の指に入るくらいの才能の持ち主  
です。その彼に対抗するのは難しい仕  
事になりますが、そのためにハミルト  
ンは以前フィジコを務めていたアンジ  
エラ・カレンを呼び戻し、再タッグを  
組んだのではないかなど、そこに彼の  
本気度を感じましたし、本人も25年が

F1キャリアを懸けたシーズンになる  
ことは分かっているはずですが、  
3人目はフェルスタッペンです。最  
大の焦点は5連覇になります。レッ  
ドブルはエイドリアン・ニューウェイ  
を始めとしてスタッフが多数離脱し、  
マシンもシーズン後半はマクラレン  
やフェラーリに後れを取っていたので、  
多くの人たちが難しいのではないかと  
感じていると思うんです。その逆境に  
フェルスタッペンがどう打ち克つのか  
興味深いですね。24年もスプリントま  
では全然ダメだったのに、そこからセ  
ットアップをうまく合わせてレースで  
は優勝した第23戦カタールGPのよう  
な一戦もありましたから。それなりに  
上位を走れるマシンだったら、獲得こ  
ぼしなくポイントを積み重ねていつて  
最終的にチャンピオンを防衛するとい  
う展開もあり得るかもしれません。た  
だし、そのためにはマシンをもう少し  
良くする必要がありますので、ニューウェ  
イの抜けた穴をどう埋めていくのが  
大事なポイントになるでしょうね。

2024年シーズンは4勝、ポールポジション8回、表彰  
台13回を記録して、ドライバーズ選手権2位に入った  
ノリス。最終戦アブダビGPではポール・トゥ・ウィン  
を飾っており、その勢いを持続したいところだ。





現行ルール最終年度となる2025年シーズンも大接戦が予想されるが、松田はチャンピオン争いの大本命のフェルスタッペンとノリス、移籍組のハミルトンとサインツを選出。そして、ルーキーではベアマンの名前を挙げている。

**自己分析能力の高いベアマン**

4人目は、ウイリアムズに移籍したサインツです。フェラーリ時代は僚友のルクレールともかなり競っていたが、これまでの彼のキャリアを見てみると、決して天才肌ではないですけど努力家で、最初はチームメイトに少し劣っていても、最終的にはドライビングを合わせてかなり近いポジションまで迫っているんです。最終戦アブダ

**昨年のチャンピオン争いでの経験を得て、ノリスがどんな成長を遂げているのか楽しみです**

ビGP後のポストシーズンテストでも2位タイムを記録していたので、彼が移籍することによってどこまでチームを底上げできるのかは見物でしょうね。フェラーリ時代のチームリーダーは事実上、ルクレールだったと思うので、彼がトップチームでのノウハウをウイリアムズでどう活かし、チームを引っ張っていくのかは楽しみです。そのリーダーシップと走り次第では、もう一度トップチームに返り咲けるかもしれないので、その第一歩となる25年シーズンのサインツには注目です。

最後の5人目はオリバー・ベアマン（ハース）です。前号のコラムでも少し触れましたが、昨年の12月に鈴鹿サーキットで行なわれたスーパーフォーミュラのルーキーテストで僕がチームアンバサダーを務めるKCMGのマシンをドライブしました。まだ19歳ですけど、チームに少しも早く溶け込もうとしてスタッフたちと握手したり、エンジニアにマシンの特性や走らせ方を質問するなど、積極的にコミュニケーションを取っていました。最後にニュータイヤでアタックする前にマシントラブルが発生してしまったので、それさえなければどこまでトップタイに肉薄することができたのか見てみたかったですね。チームとしてはセットアップを進めたかったので、メニューも一部こなしてもらったのですが、エンジニアへのフィードバックもしっかりしていたし、みんなでマシンを良くしようという姿勢を感じて、ちゃんとチームをリスペクトしてくれるドラ



F1デビュー以来、マクラーレン、メルセデスから参戦してきたハミルトンだが、2025年はフェラーリへ移籍。僚友は同チームで在籍7年目を迎えるルクレールとなる。自らの力を示し、跳ね馬のエースの座を奪い獲ることができるのか？

イバーに感じました。本人いわく、「誰よりも速くマシンを走らせる自信はあるけど、悪天候で路面状況がひどくなったときのメンタルという意味では弱さを感じているので、これからトレーニングをして、その部分を強化していきたい」と話していました。あの若さで自分をあそこまで客観的に分析できている子は少ないので、将来が本当に楽しみなドライバー

ーだと思っています。彼にとつて大事なものは、チームメイトのエステバン・オコンに勝つのはもちろんのこと、24年のコンストラクターズ7位よりも順位を上げられるくらいの成績を残すことですね。ここでつまずいてしまうと、将来的にフェラーリにステップアップする可能性がなくなってしまうので、このチャンスを最大限に活かしてほしいと思っています。

ブルロッドか、プッシュロッドか  
2025年に賭けた新車アップデートの動向を探る

## マラネロの覚悟が漂った SF-25のサスレイアウト

今季のF1では、これまでになかった攻防が巻き起こっている  
26年車両の開発と合わせ、チームを悩ます開発リソースの分配  
そんななか、フェラーリは“犠牲”を厭わず今年に勝負を賭けたようだ  
SF-25の大掛かりな設計変更は注目を集め、余波を広げている

Text ●サム・コリンズ(Sam Collins)  
Translation ●水書健司(Kenji Mizugaki)  
Photo ●XPB

このコラムが読者の目に触れるころには2025年の新車も出そろい、F1の各チームが今シーズンに向けてどのようなデザインを選択したかが明らかになっているはずだ。今年は今行テクニカルレギュレーションの最終年であることから、全体的なトレンドは昨年とあまり変わらないだろう。

だが、フェラーリに関してはかなり早い時期から、フロントサスペンションをブルロッドにしたクルマを作ってくるものと予想されていた。前年までプッシュロッドを採用していた彼らにとって、これは設計思想の大きな転換であり、現在のレギュレーションセットの最後の年に思い切った選択をしたことになる。

24年にはレッドブル、マクラーレン、ザウパー、VCARB(現レーシングブルズ)がブルロッドのフロントサスペンションを用いていた。このレイアウトが、空力面で重要なアドバンテージをもたらすと考えたからだ。ここでまず指摘しておくべき点は、サスペンションの動作、機能、あるいはジオメトリーに関する限り、明らかにブルロッドのほうが有利と考えられる理由はないということだ。しかし空力的な効果、特に前輪の後方乱流のコントロールという観点から見ると、この方式には確かにメリットがあるというのが近年の定説になっている。

しかし、ブルロッドではダンパー、ト

ーションバー、リンケージなどをシャシーの底のほうに取り付けるため、機構としてはプッシュロッドよりも複雑になる。シャシーのこのあたりはスペースが限られていることから、サスペンションシステム全体のパッケージングも難しい。また、それゆえに整備性も悪くなりがちで、メカニックたちはごく単純な調整であっても面倒な作業を強いられることになる。

もちろん、ブルロッドのレイアウトには、コンポーネントが低い位置にあるので車体の重心高を下げられるという利点もあり、これは車両運動力学の視点からは良いことだ。ただ現実問題として、整備性なども含めて難点のないブルロッドシステムを設計するのは、プッシュロッドの場合よりはるかに難易度が高い。

そして、このフェラーリの選択はハースのデザインにも影響を及ぼすことになる。ハースはすべてのメカニカルパーツをマラネロから購入し、フェラーリのワークスカーと同じ仕様で組み立てているからだ。

一方、リヤサスペンションに関してはプッシュロッドが明らかな主流となっており、24年にブルロッドを用いたのはウィリアムズ、フェラーリ、ハースの3チーム(つまり実質的には2チーム)だけだった。

フェラーリはリヤにブルロッドのレイアウトを採用することに、いくつものア

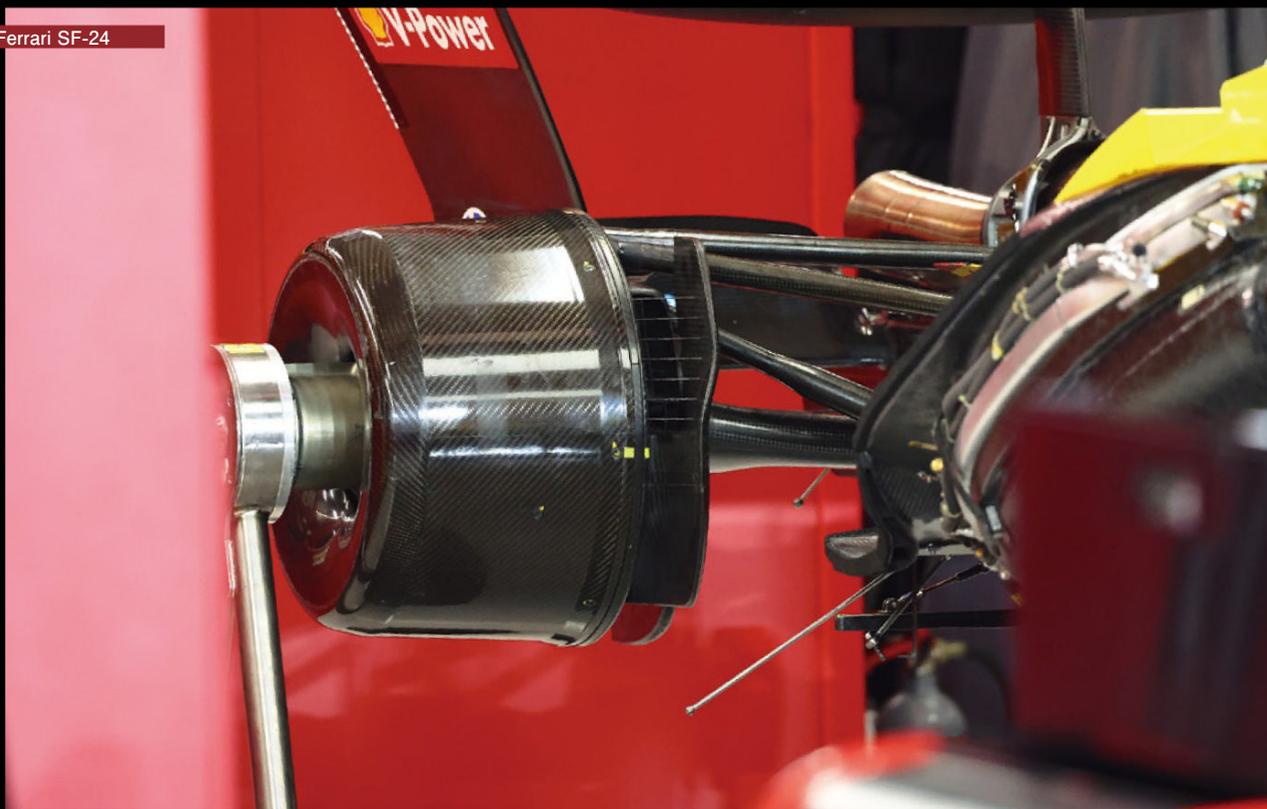
ドバンテージがあると考えていた。だが、それがベターな選択と考えた理由については、サスペンションに関連した「複数のイノベーション」の存在をほのめかすにとどまっていた。言うまでもなく、リヤサスペンションレイアウトの異なる方式へのスイッチは、そう簡単にできることではない。それにはまずギヤボックスケーシングを全面的に設計し直す必要がある、新車の開発プロセスのかなり早い段階で決めないと間に合わないからだ。もし今季のフェラーリがリヤをプッシュロッドに変更してくるとすれば、それは25年にすべてを賭け、テクニカルレギュレーションが刷新される26年については、ある程度まで犠牲にするという選択と覚悟の表れとも受け取れる。

ウィリアムズは、メルセデスが昨年のW15でリヤをプッシュロッドに変更したにもかかわらず、その流れには従わなかった。彼らはアストンマーティンと同様にメルセデス製のギヤボックスを使用している。だが、24年のFW46は23年型のギヤボックスをそっくり引き継ぎ、それゆえにリヤサスペンションもブルロッドのままだったのである。これに対し、昨年のアストンマーティンはW15と同じ最新のギヤボックスを用い、サスペンションもプッシュロッドだった。

両チームの選択が分かれた理由について、メルセデスの製造能力に限界があり、ウィリアムズにW15のギヤボックスを供給できなかったとの説もあった。だが、実際にはそれが真相とは考えにくく、むしろウィリアムズの意識的な選択だった可能性が高い。ともあれ、今季のFW47が引き続きW14のギヤボックスを使うのか、あるいはW15またはW16のものを採用するのが興味深いところだ。

フェラーリのサスペンションレイアウトの変更は、今季最初の大きな技術的課題になりそうだ。しかし、現行レギュレーションの最終年という、やや特殊なシーズンが進むにつれて、さらに多くの話題が出てくるのは間違いなさだろう。

Ferrari SF-24

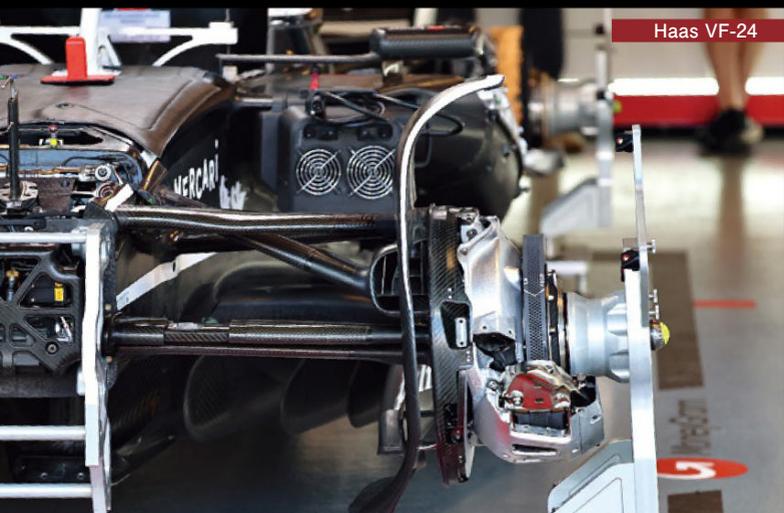


昨年、プッシュロッド化に従わなかった  
ウィリアムズFW46  
メルセデスの製造能力が疑われたが  
彼らは意図的に選択したに違いない

Williams FW46



Haas VF-24



昨年のコンストラクターズ選手権において2位となったフェラーリ(上)。そのため「スライディングスケール制」により、25年前半戦で使用できる風洞は最大900時間に制限された。フェラーリからPU供給を受けたハースVF-24(左)のフロントは、同じくプッシュロッド式。なお、ハースは26年以降もフェラーリ製PUを搭載する。対するメルセデス製PU積むウィリアムズFW46(中)だったが、リヤは23年型マシンのW14のギヤボックスを使用しプルロッド式を選択した。

## スタジオ27よ、 半端なことはしないでくれ!

フジミ 1/24 FRシリーズNo.10 ディノ246GT DX

●4400円(税込)

Text ●高安丈太郎 (Jotaro Takayasu)  
Photo ●高橋浩二 (Koji Takahashi) / Motorsport Images

フジミのディノ248GTを72年ル・マン仕様にするデカールがスタジオ27から発売されている。同社の広告・営業の窓口になっているH原君とは彼が恵比寿の模型屋に勤めていた時代からだから、かれこれ40年の付き合い。だから言わせてもらうけれど、ストライプ以外、後面のマーキングを完全に無視しちゃったってどういうこと? 資料がそろわなかったとか、理由はあるんだろうけれど、潔く不完全であることを明記しておいてほしかった。今から不足分を追加販売しても遅くはないよ、萩原君!

1972年ル・マンに北米のフェラーリ販売店チーム、NARTから参戦したディノ246GT(シリアルナンバー02678)。リヤトレッドを30mm拡幅したシリーズ最終型。24時間で265周し、総合17位でゴール。



Motorsport Images



K.Takahashi



K.Takahashi

レース仕様のフロントフードにはロードバージョンよりも多いラジエター排熱ベントが並ぶ。キットのベントを基準に片側7個、中央5個ずつ左右対称に気を付けて計24個開口。ホイールはPLUSALFAがディノ246GT用として製造した3Dプリント製のカンパニョーロ5穴(税込2420円)。これにタミヤの1300ジュリアのタイヤを大径化してフィットさせている。



K.Takahashi



K.Takahashi



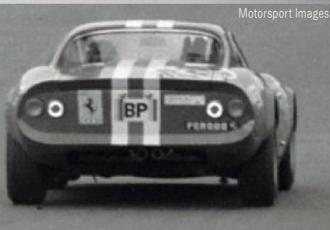
K.Takahashi

背面左に大判のNART。右は側面と同じFERODO(下)とIMPECA(上)。IMPECAは文字が赤茶で下に黒キャッチ、枠と絵の一部はピンク。ロゴをイラレで作画して多色刷りインレタを作ればもう完璧。

排気管は真鍮線を焼きなまして再現。排気口は円錐形に丸めたプラバン。フロント上面の排熱ベントはマスキングテープをガイドにドリルとヤスリで開口。リップスポイラーはプラバンで自作。型取りゲージで接合部の形状を出すとは作業は早い。



Motorsport Images



Motorsport Images

# 多くの大好きな競争自動車

大串信

## 憧れた架け橋にして原点 復活の富士グラチャン

2月1日、GCCRETURNS  
実行委員会が今年の8月9日に

「GCCRETURNS 1st」を開催  
することを正式に発表した。GCC  
RETURNSとは何かと言うと、いわ  
ゆる富士グランチャンピオンシリーズ  
(GC)にかつて参戦していた車両に  
特化したヒストリックカー走行イベ  
ントである。

1970年代から80年代にかけて開  
催されていたGCが、現在の日本国内  
で開催されているモータースポーツの  
基盤を固めた歴史的イベントであるこ  
とはご存じのとおりだ。不肖この僕も  
GCに熱狂した挙げ句、モータースポ  
ーツの世界に踏み込むことになったク  
チである。

少ない小遣いを持って御殿場まで行  
ったのは良いがタクシーに乗る余裕は  
なく、富士スピードウェイへ向けて歩  
き出したら、途中で自家用車に乗った  
GCファンの親切なお兄ちゃんが見か  
ねてピックアップしてくれたりしたこ  
ともある。あのお兄ちゃん、田  
んぼの道端でポロポロになって座り込  
んでいた小僧は今、オートスポーツに  
原稿を書いて暮らしています。アリガ  
トウ。

GCは、大きく分ければ4つの時代  
に分類できる。排気量無制限、ツーリ  
ングカーも混走だった71年のジェネレ  
ーション(Gen.)0、選手権が排  
気量2ℓ(SOHCは2.5ℓ)まで  
の車両に限定された72年〜78年のGe  
n.1、シングルシーター車両が認め

られた79年〜86年のGen.2、排気  
量が3ℓまでとなった87年〜89年のG  
en.3である。

元々は、ヨーロッパで始まり人気が  
あった2座席スポーツカーレースで使  
われていた車両を輸入し盛んになった  
シリーズだったが、本家では人気が長  
く続かなかつたのに対し、日本ではG  
Cとして独自の進化・発展を遂げた。

その歴史と意味を語り出すとキリがな  
くなるけれど、それはまた別の機会に  
譲ろう。というか、昔からGCをまと  
めた特集をやるうと各方面の編集部  
に提案はしてきたのだが、若い編集者か  
らはさっぱり良い反応が得られないの  
が残念だ。

国内モータースポーツは、敗戦から  
復興する日本で自動車が大衆化しモ  
タリゼーションが拡大すると共に発展  
を始めた。しかし70年代初頭のオイル  
ショックで、それまでの主役だった自  
動車メーカーが一斉にモータースポ  
ーツ活動から手を引いたため、せっか  
く盛り上がりつつあった火は消えか  
つた。そのときプライベートチーム  
のGCが立ち上がった。国内モータ  
ースポーツは生き残り、勢いを取り戻して  
現在に至る歴史の流れが出来上がるの  
である。

大企業の論理に縛られることなく自  
由な発想ができるプライベートチーム  
とフリー選手が活動したGCを舞台に、  
さまざまな選手や技術者が生まれ育っ  
ていった。現代の常識から眺めれば、  
メインレースとサポーターレースのイン

ターバルが恐ろしく長く、まともなフ  
ァンサービスもなされないなど、決  
して観客席にいるファンにとってフレ  
ンドリーなイベントではなかった。しか  
しレーシングテクノロジが急激に進  
化する時代でもあって、創意工夫が盛  
り込まれた出走車両はどれも夢にあ  
ふれていた。

僕が特に熱中していたのはGe  
n.1なのだが、シリーズが洗練され  
るにつれ、僕にとってGCの魅力は徐  
々に薄まっていった。とはいえ、Ge  
n.2も観戦しているし、Gen.3は  
仕事として関わるようにもなったから  
もちろんどの時代にも思いは深い。

今回、GCCRETURNS実行委  
員会が発表した開催概要によれば、8  
月のイベントではGen.1からGe  
n.3までの走行可能な車両が集まっ  
て12周にわたってエキジビションレ  
ースを行なうらしい。実行委員長を務  
める鮎子田寛さんは、Gen.1最初の  
シリーズチャンピオンになったレジ  
ェンドであり、各方面に広い人脈を持  
ちの人物であるだけに期待がふくらむ。  
当然、当日は取るものも取りあえず  
富士スピードウェイに駆けつける……  
と言いたいところだが、この週末は全  
日本スーパーフォーミュラ選手権のス  
ポーツランドSUGO戦の開催が予定  
されていて富士に行けそうもない。実  
行委員会によれば、2026年以降は  
年間3〜4戦のシリーズ戦として継続  
開催が検討されているというから、そ  
れを楽しみに待つしかないか。

レーシングドライバーが走行直後にもっとも呼ばれたくない場所。それがタワー3階である。  
レーシングドライバーの機微を知り尽くす男のレーシングコラム。

## 母校の教壇で「人生設計」講義



Illustration © Rinao Imbe

### 帰ってきた タワー3階

僕が明治学院大学を卒業し  
たのは1983年だ。時の流れ  
は早いもので、社会に足を踏み  
出してからもう42年が経過した。  
まともであれば、月日を重ねるごと  
に精神的に成長するはずなのだが、多くの大人が感  
じるように、老けた気がしても成長した実感はない。  
学生時代は体育会自動車部に所属し、青春をモー  
タースポーツに捧げた。自動車雑誌編集部で就職し  
てすぐ、学生時代の延長線でサーキットレースに参戦  
した。その波は浮き沈みを繰り返しながら今に至っ  
ている。成長どころかやってることは変わってない。  
「誰よりもブレーキを遅らせるぞ」  
「アクセルは常に全開でなければならぬ」  
つまり、学生時代の主義や行動に変化はない。精  
神的に成熟したわけでもなく、むしろ世間の大人に  
取り残されているような状況だ。  
同窓会に顔を出すと「すごいねえ」や「若いねえ」  
とお世辞を言われる。裏を返せば「まだやっている

の？」や「いつまでも子供だねえ」ということでも  
ある。「学生時代からクルマが好きだったからね」  
というのも本質を突いている。  
とはいえ、そんな僕の独特な人生でも参考になる  
ようで、先日、母校の経済学部から講義の依頼があ  
った。教壇に立ったのだ。経済学を担当する木曜日  
4限の田島講師との共演だった。講義内容は「キャ  
リアデザイン」。学生にとって人生を左右する“就職”  
についてのアドバイスを求められたのである。  
別の時間には成功者も名を連ねていた。東証ブラ  
イム上場企業の代表取締役以上に詰めた卒業生や、  
社会貢献活動を行なうNPO法人の代表の名前もあ  
った。そんな方々との並びはとても居心地が悪く、  
生徒や教授に申し訳ない気持ちだった。実際、僕は  
4年制の大学を5年間も通った落第生である。  
明治学院大学の校風はとても穏やかで自由が尊重  
されていた。そのためフワフワした生徒ばかりだと  
決めつけていたが、卒業生のなかでも島崎藤村は特  
に優れた文化人であり、「THE ALFEE」は校歌を

アレンジしている。戦場カメラマンの渡辺陽一氏も  
法学部出身だ。異端なレーシングドライバーは僕ひ  
とりだが、しっかりとキャリアデザインを組み立て  
て社会的に成功した卒業生がいることを知った。  
少子化の影響で、優秀な学生は選り放題の夢のよ  
うな時代だ。AIが人間から職を奪うとか、ロボット  
が工員に乗り替わるとか、将来を不安にさせる論調  
を聞くけれど、人材確保に苦勞しているのはむしろ  
企業だそう。新卒入社してそのまま定年を迎える時  
代でもない。起業を考えている学生も少なくない。  
そんな学生にとって、人生設計など馬耳東風、犬  
の論語に過ぎないと思ったものの、講義後に提出さ  
れたレポートはしっかりしていた。慣れない教壇に  
緊張していたため、何を話したのか記憶が曖昧だが、  
どうやら参考にはなったらしい。何かの役に立った  
のであれば幸いである。  
まあ、成功者ばかりではなく、人生の脱落者や大  
人になれない大人からも学ぶことはある。  
“反面教師”も教師には違いないかもしれない。

# デイトナ500“優先出場”への 見えない風当たり

エリオ・カストロネベスがデイトナ500決勝に出場  
インディ500を4度制覇した“スパイダーマン”は  
デイトナのフェンスを登ることができるのか  
ただ、“アウトサイダー”には魔境とも言えるNASCAR  
事はそんなに簡単ではなさそうだ

Text ● 天野雅彦 (Masahiko Amano / Amano e Associati)  
Photo ● LAT/NASCAR

天野雅彦の  
アメリカンモーターレーシング  
★★★ 最新事情 ★★★  
**RED-HOT  
USA**  
Vol. 36

あまの まさひこ  
レース専門誌の編  
集部員を経て、  
1990年に独立。こ  
の年からアメリカ  
ンオープンホイールレースの取  
材をスタート。インディカーシ  
リーズは2003年から全戦をカ  
バーしている。NASCAR、IMSA、  
ドラッグレースなどにも精通す  
る、日本におけるアメリカンモ  
ータースポーツ報道の第一人者。  
1961年東京生まれ。



エリオは2.66マイル(約4.280km)のタラデガ  
でテストを行ない、下位シリーズのデイトナ  
合同テストにも参加。クオリティの高い準備  
を進めてきている。デイトナ500前日には前  
述の下位シリーズの200マイル戦にも出場。

Meg Oliphant / Getty Images NASCAR

**ま**ず、締切の都合で本稿は「デイト  
ナ500決勝レース前」のもので  
あることをご了承いただきたい。

エリオ・カストロネベスの今回のデ  
イトナ500については、「挑戦」で  
はなく「出場」と呼ぶべきだろう。と  
いうのも、エントリ Zeitpunktで決勝出場  
が確定しているからだ。NASCAR  
は今季を迎えるにあたり、「オープン  
・エグゼクティブ・プロビジョナル」  
(OEP) なる新ルールを突如発表。  
これは「世界レベルの実績を持つドラ  
イバー」には決勝出場をあらかじめ保  
証するというもの。要するに予選落ち  
がない。

決勝(出場台数上限40台)のグリッ  
ド決定までの流れはおおよそ次のとお  
り。まず、レースウィークの水曜に1  
台ずつのタイムトライアルによる予選  
が行なわれ、最前列が決定。このタイ  
ムによって全車は2グループに分けら  
れ、木曜実施の60周(150マイル)  
の予選レース「デュエル」を戦う。こ  
の結果により、それぞれのフィニッシ  
ュ順で2列目以降のグリッドが埋めら  
れていく。エリオは40番までに入れな  
かった場合でも、特例で41番グリッド  
から決勝をスタートできる。

OEP 導入の目的は新たなファンの  
獲得。最近のアメリカではF1人気が  
急上昇中で、国内のF1ファンにもス  
トックカーレースに興味を持ってもら  
おうと考えたのだろう。エリオはF1  
では走っていないが、ラテンアメリカ  
での認知度は高い。NASCARカッ  
プシリーズは今年からメキシコにも進

出する。中南米の人々にもリーチした  
いという思惑は隠しようがない。

今回のプロジェクトは、インディと  
デイトナ、アメリカを代表するふたつ  
の500マイルレース制覇が目標だ。  
最初に達成したのはマリオ・アンドレ  
ッティ。次がAJフォイト。彼らに続  
く史上3人目になれるかどうかを懸け  
たものだ。しかし、成功する可能性は  
極めて低いと言わざるを得ない。

まず、各シリーズの専門化が197  
0年代までとは比較にならないほど進  
んでいることがある。規定でチーム間  
のマシンの性能差は小さくされてはい  
るが、それはニューカマーが勝つチャ  
ンスではなく、経験豊富で高いスキ  
ルを持つドライバーたちのアドバンテ  
ージにつながっているのだ。

2003年にクリスチャン・フィッ  
ティパルディがデイトナ500にエン  
トリーした。マシンの戦闘力が高くな  
いなかで奮闘。ポジションを少し上げ  
ていく場面もあったが、そのたびにド  
ラフティングの列から弾き出されて順  
位を下げることを繰り返していた。経  
験の少なさも一因だっただろうが、「よ  
そ者にいい目は見させない」という思  
いがレギュラードライバーたちのあい  
だに存在しているのは明らかだった。

93年のアル・アンサーJr.は、それま  
でにデイトナ500を2度制している  
ヘンドリック・モーターズスポーツから  
参戦した。彼は前年にインディ500  
を初制覇。ストックカーとほぼ同じ構  
成のマシンで争われるインターナシヨ  
ナル・レース・オブ・チャンピオンズ

## エリオは不可避のアクシデントでリタイア パイロンが2年連続でデイトナ500制覇

エリオは最後尾スタートから積極的な走りを見せ、ポジションの上下を繰り返しながら20番手前後まで上げてきていた。だが71周目、先頭集団の加速が鈍かったことで後続車が次々と減速。エリオはスピードをうまく調節して接触を避けていたが、コントロールを失ったマシンにイン側レーンから激突される不運に見舞われ、リタイアとなった。

レースはヘンドリック・モータースポーツのウィリアム・パイロンが優勝。彼は勝ち切るだけの決定力を持ってはなかったが、最終ラップに発生したトップグループの多重クラッシュを潜り抜け、史上5人目となる2年連続デイトナ500優勝を達成。ヘンドリックはデイトナ

500 10勝目。デイトナ500単独最多勝チームとなった。2〜5位はトヨタ勢。ドライバー・レディック、ジミー・ジョンソン、トヨタにとっての初めてとなるデイトナ500での予選ポールポジションを獲得したチェイス・ブリスコ、ジョン・ハンター・ネメチェックの順だった。



Sean Gardner/Getty Images NASCAR

(IROC) でストックカードライバーたちと互角以上に戦い、オーバルでも優勝。チャンピオンにも2度なっていた。その彼がヘンドリックから出る周囲の期待は高く、実際に目覚ましい走りを見せた。後方から着々と順位を上げていき、トップグループで終盤へ。だが、残り50周を切ったところ、集団のなかでデイル・アンハートと接触。クラッシュし、リタイアに。アンハートは当時のNASCARを代表する選手で、インディカードライバーのスポット参戦に好意的ではないコメントをしていた。この接触は物議を醸し、以降、アンサーJr. がストックカレールスに出場することはなかった。

優勝を懸けたバトルのなかに彼がいて  
仕掛けたタイミングが  
“推定正解”であったとしても  
それが正解とはならないように  
トップコンテnderたちは動くはず

レースはヘンドリック・モータースポーツのウィリアム・パイロンが優勝。彼は勝ち切るだけの決定力を持ってはなかったが、最終ラップに発生したトップグループの多重クラッシュを潜り抜け、史上5人目となる2年連続デイトナ500優勝を達成。ヘンドリックはデイトナ

500 10勝目。デイトナ500単独最多勝チームとなった。2〜5位はトヨタ勢。ドライバー・レディック、ジミー・ジョンソン、トヨタにとっての初めてとなるデイトナ500での予選ポールポジションを獲得したチェイス・ブリスコ、ジョン・ハンター・ネメチェックの順だった。

エリオは02〜05年にIROCに参戦しており、さまざまなオーバルを16戦経験している。ただ、勝利はなく、ベストフィニッシュは02年第4戦インディアナポリスでの2位。アンサーJr. よりもストックカー系マシンでのパフォーマンスは低かった。案の定というべきか、エリオのデイトナ500は41番グリッドからのスタートが決まった。

エリオを走らせるのはトラックハウス・レーシング。若いオーナーは型にはまらず、スケールの大きい仕事にチャレンジしようという意気込みの持ち主で、行動力も飛び抜けている。しかし、2台体制で戦った24年は優勝2回。前身のチップ・ガナッシ・レーシングよりも存在感が低く、レギュラードライバーたちはライバルに睨みを効かせられるほどの実力や実績を備えてもいない。3人いるチームメイトのうち2人はエリオと同じアウトサイダーで、ドラフティングの仲間が多くないグループに属している。3台での参戦は今年が初めてというチームがその初戦で4台目を走らせるのだから、好パフォーマンスを望むことに無理がある。

official NASCAR YouTube Channelより



(上) 決勝出走権を保有するチャーターチーム(36台)は必ず決勝に進出。予選落ちはノンチャーターから出る。今回はエリオを含む9台。エリオはデュエル1で巻き添えを食らってリタイア。特別適用となり、4台が予選落ち。(下)レーンを外れるタイミングを決勝中につかめるとは考えにくい……。 (写真は2024年デイトナ500)。



Nigel Kirade / NKP LAT

「我慢強さが求められる。そういうレースになるんだと思っ」。それは正しい理解だろう。忍耐強くチャンスを待つのは彼が得意とするところ。ただ、トップ集団を走っていたとしても、勝つためにドラフティングのレーンを外

上位半分、20番手以上のポジションをキープし続けることさえ簡単ではないだろう。エリオはドラフティングパートナーを見つけるといっても苦勞を強いられそう。ルーキーの後方にピタリとつけてスピード維持やスピードアップの手助けをしてくれる「お人好し」は皆無のはず。チームメイトから助けを求めようともまず期待できない。

2月初旬、エリオは「テストを走った結果、周囲にマシンがいる状態での走行はそんなに心配していない。いつレーンから飛び出て勝負を仕掛けるのか、そのベストのタイミングを見つけるのが難しい」と話していた。彼は終盤に優勝の可能性を持つポジションで走っていることを想定しているようだ。

「我慢強さが求められる。そういうレースになるんだと思っ」。それは正しい理解だろう。忍耐強くチャンスを待つのは彼が得意とするところ。ただ、トップ集団を走っていたとしても、勝つためにドラフティングのレーンを外

れる完璧なタイミングを見いだすのは極めて難しい。勝負を仕掛けるタイミングの本当の正解は、ストックカーの強者たちでさえ把握していないのだ。

優勝を懸けたバトルのなかにエリオがいて、彼が勝負に出る動きを見せたら、そのタイミングでのアクションが“推定正解”であっても、それが正解とはならないようにトップコンテnderたちは動くはず。近頃は高速コースにおけるバトルでもマシン同士の接触の頻度が上がっている。若手のなかには、名前も実績もある先輩ドライバーにも臆することなく小突いていくようなタイプが少なくない。世界で最も歴史があり、世界最大のレースイベントとしてアメリカが誇るインディ500を4度も獲ったドライバーの名前をちゃんと認識せず、参戦が決まってから「ヒェリオ」と間違っって発音し続けている彼らが、好条件でスポット参戦してきたアウトサイダーに歓迎の意を示すとはあまりにも考えにくいのだ。

# 熱血RQ道

近年増えてきた、チームと“ともに戦う”レースクイーン。サーキットを所狭しと、新たなチャレンジを行なう彼女たちの情熱に迫った。

Vol.24

WedsSport Racing Gals / Makoto Minami

南真琴

2 2025年もWedSport Racing Galsとしてレースアンバサダー活動をする南真琴さん。普段から自身のブランディングについて考えて、サーキットでは“カッコいいレースアンバサダー”というイメージが強い。レースアンバサダーとしての活動は10年目を迎え、TGR TEAM WedsSport BANDO Hの一員としては今年で3年目となる。そんな彼女にとって忘れられない1戦が、23年のスーパーGT第3戦鈴鹿だ。

アクシデントによりレース終盤に赤旗終了。19号車BANDO Hは義務となっていた2回のピット作業を終え実質のトップだったが、その時点で首位にいた他車が優勝ということで暫定表彰式が行なわれることに。いつもはクールに業務をこなす南さんが、珍しく悔しさを隠しきれない表情を見せていた。

「あの時は控え室で大泣きしましたね」と当時



を振り返る南さん。チームとレースアンバサダーの距離が近く、レース以外のイベントで共演する機会も多いぶん、チーム愛も強くなっていた。「GT500でここまで監督とレースアンバサダーが話す機会があるチームはあまりないと思います。マサさん(坂東正敬監督)の『モータースポーツをメジャーにしたい』『ヨコハマタイヤさんと一緒に勝ちたい』という想いを間近で見てきたので、優勝して一緒に喜びたかったですね」

その後、結果が覆り19号車BANDO Hが優勝

今年こそ優勝して、みんなと一緒に喜びたい!

となったが、今年はしっかりトップでチェックアウトを受けてチームのみんなと現地で喜びを分かち合いたいという目標があるようだ。

さらに間もなく開幕する25年は自身もレースアンバサダーとして引張って行く立場に変わる。「ウェッズはこれまで素晴らしいレースアンバサダーの方たちが活躍してきたイメージ。先輩たちからタスキを受け取ったと思っているので、彼女たちの名に恥じないようにしながら、自分たちのカラーを出してチーム自体もブランディングして、みんなが人気になっていけるように頑張っていけたらと思います」と19号車の活躍を期待しつつ、決意を新たに新シーズンに臨む。

## レースと私の100文字

プロでなければいけない場所ではありませんけど、ドライバーやチームのみなさんと一緒にひとつの目標を追い続けるというのは大人になってから経験できないことなので、レースは部活みたいな感じで“青春”ですね。



◆神奈川県出身 身長166cm ◆2014年にPACIFIC FAIRIESとしてデビューし15年にSUBARU BRZ GALS“BREEZE”、18~19年にLEON RACING LADYを務めた。その後TEAM MACH MZESクイーン、K-tunes Racing Win Gを経て23年よりWedsSport Racing Galsの一員となった(今季も続投が決定)。「自他ともに認めるアニメオタク」であることを公言している。◆Instagram : makoto666



## INFORMATION 気になる情報を速攻チェック

Text ● auto sport Photo ● auto sport/EURO PICTURES

### CUSCO & Winmax & DUNLOPの育成プログラム選考結果発表

株式会社キャロッセとエムケーカシヤマ株式会社、住友ゴム工業株式会社による共同企画「CUSCO & Winmax & DUNLOP Bライセンス競技 若手育成支援プログラム」の2025年度サポート選手が書類選考により決定、キャロッセのHPにて発表された。応募総数80名から選ばれたサポート選手18名にタイヤ、ブレーキパッドのほかエントリー費一部補助というサポートが提供される。



■ 株式会社キャロッセ  
群馬県高崎市新保町1664-1  
Tel : 027-352-3578  
instagram : cusco\_insta  
https://www.cusco.co.jp



### フォーミュラビートを主宰するF4協会のシーズン表彰式が開催

1月18日、「Formula Beat (フォーミュラビート、F-Be)」の2024年シーズン表彰式が開催された。F-Beは本誌でも毎号バックニュースを連載している日本独自のステップアップカテゴリーで、これまで「FJJ」「F4」と呼ばれてきた(23年より改称)。この日はハンマー伊澤(JAF地方選手権)、酒井翔太(グランドチャンピオンシップ)ら24年度の各クラス王者が集い、激戦を讃えた。



■ 日本F4協会 F-Be事務局  
滋賀県彦根市中央町2-26-4F  
info@formula-beat.com  
instagram : jaf\_f4\_kyokai  
https://formula-beat.com



### 2024年のF1とWRCの激闘を収録 総集編DVD&ブルーレイが発売

モータースポーツの映像ソフトを手がけるユーロ・ピクチャーズから『2024 FIA F1世界選手権 総集編』と『2024 FIA世界ラリー選手権 総集編』のDVDが発売となった。F1版はマックス・フェルスタッペンのインタビューなど3本の特典映像を含む7時間以上のボリュームで5390円(税込)、WRC版も7時間半以上を収録し4290円(同)。それぞれブルーレイ版も同時発売となっている。



■ ユーロ・ピクチャーズ  
Tel : 045-227-5606  
X : @europictures  
YouTube : @euroJP  
https://euro-p.com



2勝を含む4度の表彰台を獲得し、悲願の王座へ突き進んだ2023年の埼玉トヨペットGBのGRスーパーラ52号車。チームはもちろん吉田広樹／川合孝汰組にとっても夢が果たしたシーズンとなった。



LAT

## 「こちらも主役」な姿勢に好感 ファン待望のGT300拡充

埼玉トヨペットGB GR Supra GT 2023 GT300 No.52  
SUBARU BRZ R&D SPORT 2024 GT300 No.61

■ スパーク ■ 1/43 ■ 1万2100円 / 1万2980円 (BRZ)

Text ● 小嶋 稷 (Joe Kojima / MS-models)

Photos ● 田中秀宣 (Hidenobu Tanaka)

MINIMAX / LAT



H.Tanaka

SUPER GTのミニカーを独占的にスパークが担うようになってはや数年。GT300マシン、特にスバルBRZやGRスーパーラなど「非GT3」なマシンたちのモデル化が進んでファンとコレクターを喜ばせている。世界的に見てニッチな市場であることは間違いないが、それでも「こちらも主役」というファンの心情をよく理解した姿勢に好感だ。もちろん造形クオリティはGT500のそれとまったく相違ないし、だからこの新発見もあり楽しい。24年の新車、ゲイナーのフェアレディZも発売が予定されている。

H.Tanaka



H.Tanaka

H.Tanaka



2021年の戴冠車と、スバリストにとっては思い出したくないシーズンを送った昨年のBRZ。どちらのモデルもソリッドかつシャープな出来映えで満足度は高い。カナードやウイングステー、ワイパーといった細部の再現力も極上。



H.Tanaka

2020年にライバルに先駆け導入し、独自の手法で進化を重ねてきた「300のスーパーラ」をスパークは実車計測を駆使して細部まで精密に再現。GT500のそれとは似て非なる設計・形状はモデルカーでもしっかり具現化されており、素直にカッコいい。

こちらも  
要チェック!

### 要注意、人気車は即完売!

スパークのGT300、やはりドメスティックな商品でもあり一部モデルでは需要が供給を上回るという状況にあるようだ。屈指の人気車であるHoppyの25号車スーパーラや大逆転で24年王者に輝いたJLOCのランボルギーニGT3なども発売と同時に“瞬殺”、即完売となっている。ファンは発売情報にアンテナを張り、確実な予約入手を心がけたい。



MINIMAX

問) スパークジャパン

<https://sparkmodel.co.jp>

<https://ja-jp.facebook.com/spark.jp/>

X: @sparkmodeljapan

第35回  
XCRスプリントカップ北海道  
XC-2クラス  
トヨタ・ハイラックス  
[型式不明]

## クロカン車で スノー&グラベルを攻める

新しいコンセプトのラリー  
北海道を舞台に展開



シリーズ初年度から非凡な速さをみせる番場。「4WD、FF、FR、小排気量車とさまざまなクルマを乗り継いできた経験も活かしていると思う」

北海道で開催されるスノーラリーやグラベルラリーを舞台にクロカンやSUVでスプリントラリーを戦う「XCRスプリントカップ北海道」新たなコンセプトのラリーシリーズは、国内外から大きな注目を集める

Text & Photo ● CINQ,LLC.

**ト** ヨタ・ハイラックスや三菱ト  
イトン、マツダCX-5など、  
耐久性が求められるラリーレイドなど  
エンデューロ系のラリーで活躍するク  
ロカンやSUVを対象として競われる  
「XCRスプリントカップ北海道」。道  
内のスノーラリーやグラベルラリーを  
舞台とする新たなコンセプトのこの競  
技は、2021年にプレ大会が開催さ  
れ22年からシリーズ化、今年で4  
年目のシーズンを迎える。その  
なかで、最激戦区のXC-2  
クラスで3年連続チャンピオ  
ンを獲得しているのが、トヨ  
タ・ハイラックスを駆る番場  
彬だ。06年のWRCニュージ  
ーランドがラリーデビューと  
いう異色の経緯を持つ番場は、  
これまでに三菱ランサーエボリュ  
ーションVIII&IX、トヨタ86、スズキ・  
アルトワークスなどで全日本ラリー選  
手権に参戦してきた一方で、10年と11  
年のアジア・パシフィックラリー選手  
権ではスズキ・スイフトスポーツとプ  
ロトン・サトリアネオで2年連続ジュ  
ニアカップタイトルを獲得するなど、  
国内外で活躍を見せてきた。

セットアップが  
決まってからは  
道を選ばず  
ガンガン踏んでいきます

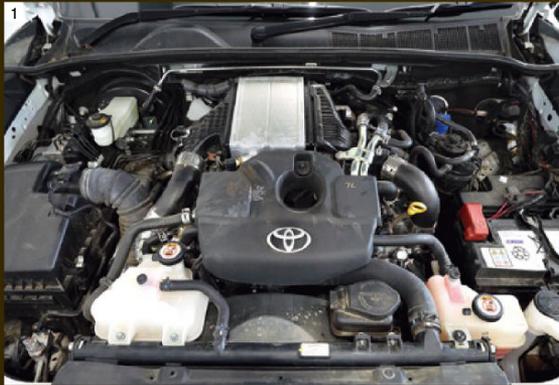
その番場が、XCRスプリントカッ  
プ北海道初年度となる22年には6戦に  
出場し4勝、23年は6戦中4戦に出場  
して3勝、24年は4戦に出場し4勝と、  
ライバル勢を圧倒する速さと強さで、  
シリーズを連覇してきている。

「実はこのシリーズに参戦するまで本  
格的にクロカンで林道を攻めたことが  
なく、いわゆるそれまで乗っていたラ  
リー車と比べてクルマの大きさ、重量  
ホイールベースの長さ、タイヤサイズ  
や種類、車高などがまったく異なるの  
で、不安だらけのスタートでした。と  
ころが実際に林道を走ってみると、走  
破性の高さに驚きました。路面のアン  
ジュレーションに左右されない安定感  
はもちろん、高いスピードを保ったま  
まのコーナリングが可能なことなど、  
新たな発見ばかりでした。サスペン  
ションのストロークが大きいためロー  
ル量が多く、特に初年度の序盤戦はス  
テアリングの操作に対してクルマの動  
きが一歩も二歩も遅く感じたこともあ  
ったのですが、チームがしっかりとセ  
ットアップを進めてくれたおかげで、

CUSCO YHジョアンダー HILUX  
番場 彬

レーシングドライバーの兄（番  
場琢）の影響でモータースポ  
ーツを始め、21歳の時にWRCニュー  
ージーランドでラリーデビュー。  
APRCのジュニアカップで2年  
連続のタイトルを獲得するほか、  
全日本ラリーでも活躍をみせた。





**1** 日本仕様には設定されていない最高出力204psの2.8ℓ 1GD型4気筒ディーゼルトターボエンジンを搭載。逆輸入車のため車検証の型式は不明と記載される。トランスミッションは6ATとなる。**2** フロントダンパーはクスコが4×4用に開発した3WAYサブタンク式ツインダンパーの試作品を搭載。リヤも同じくクスコ製の試作品。**4** ロールオーバーはセーフティ21の6点式をベースとした11点式タイプを装備。**5** 純正のステアリングスイッチはクスコが試作した移植キットに移設。**6** シートは左右ともブリッド製XERO CS 8 (フルカーボン) に換装。**7** 広い荷室には2本のスペアタイヤと油圧式ジャッキを搭載。**8** 運転席足元のヒールプレートには消火器をセットしている。

#### CUSCO YHジオランダー HILUX SPEC.

- ベース車両: トヨタ・ハイラックス (逆輸入車)
- エンジン: 2.8ℓ直列4気筒DOHC16バルブ 直噴ターボディーゼル (1GD-FTV)
- 最高出力: 150kW (204ps) / 3000-3400rpm
- 最大トルク: 500Nm (51.0kg-m) / 1600-2800rpm
- トランスミッション: 6速AT
- フロントダンパー: 4×4用3WAY減衰力調整サブタンク式ツインダンパー (クスコ製試作品)
- リアダンパー: 4×4用3WAY減衰力調整サブタンク式シングルダンパー (クスコ製試作品)
- フロントLSD: クスコ製 RS (1.5WAY)
- リアLSD: クスコ製 RS (2WAY)
- ロールオーバー: セーフティ21製11点式タイプ
- バケットシート: ブリッド XERO CS (カーボンタイプ)
- シートベルト: クスコ製
- 助手席フットレスト: クスコ製
- 運転席フットレスト&ヒールプレート: クスコ製
- ステアリングスイッチ移設キット: クスコ製
- パドルシフト&ステアリングホースキット: ワークベル製
- タイヤ: ヨコハマ・ジオランダー X-AT 265/65R17

SUVの新たな可能性を示してくれた。

今では不安なく林道を攻めて走ることができると、番場。ホイールベースが短いアルトワークスで全日本のグラベルラリーを走っていたころは、「路面の穴を全部避けながら走らなければならぬシーンもあったけど、ハイラックスはそんな道でもガンガン踏んでいける」と、重量級のハイラックスで狭いグラベル林道や滑りやすいスノーロードを攻めて走る楽しさを語る。

昨年はD1ドライバーの川畑真人やアジアクロスカントリーラリーをはじめ海外のラリーレイドで活躍する埜都夫、モータージャーナリストの竹岡圭、ジムニー界の第一人者・奈良裕といった著名なドライバーもこのシリーズに参戦。埜は小型クロカンSUVのトヨタ・ライズでXC・3クラスに出場しシリーズチャンピオンを獲得している。またマツダの開発ドライバーであり、スーパー耐久シリーズで活躍する寺川和紘がロールバーやバケットシート、シートベルトといった安全装備以外はほぼノーマルのマツダCX-5で全日本と併催された第3戦と第4戦で連続クラス2位に入賞と善戦。クロカンだけではなく、スプリントラリーにおける

### クロカン車やSUVが参戦する XCRスプリントカップ



トヨタ・FJクルーザーやハイラックス、三菱ライトソンのほか、小排気量のジムニーなどさまざまなクロカンが出場するXCRスプリントカップ北海道。マツダCX-5やトヨタ・ライズ、三菱エクリプスクロスといったSUVやハイブリッド車も活躍をみせ異種格闘技のような様相だ。日本からタイのアジアクロスカントリーラリーに出場するためのトレーニングとしてシリーズに出場する選手もいる。

今シーズンは開幕戦にアジアクロスカントリー (AXCR) チャンピオンのマナ・ポーンシリチャードやタイのアルンポン・シリリットがエントリーリストに名を連ねたXCRスプリントカップ北海道。新たなコンセプトで開催されているラリーは、国内はもとより海外からも注目のシリーズへと成長している。



# すべてのGTファンに贈る。

31年分の全車、1400台以上を収録!



オートスポーツ創刊60周年記念

# 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)

## 絶賛発売中!

お求めはこちら  
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





モト好きジャーナリストが  
「客をため世界」にご案内



Dakar

「Z」を宿した。ピュアタフネス  
砂漠の王、奪取に挑んだシネマチックなオフライダー

案内人・サム・コリンズ

学生フォーミュラからF1まで幅広いカテゴリーを追いかける英国人ジャーナリスト。かなりのビールマニアでもあり、イギリスの某有名ブリュワリーの株式を保有しているらしい。

セ バスチャン・ローブは、モータースポーツの世界でなすべきことほぼすべてに挑戦した、言わずと知れた数少ないドライバーのひとりだ。ところが、そんな彼を近年苦しめているイベントがある。ダカールラリーだ。2025年大会も序盤にリタイアを余儀なくされ、再び優勝を達成できずにいる。

しかし、ローブは自分がドライブするマシンの設計を責めることはできないだろう。ルノー傘下のルーマニアの自動車メーカー、ダチアによって設計されたサンドライダーは、ナッサー・アル-アティヤによって、かなりコンペティティブであることが証明されたからだ。

実を言うと、ダチアがこのマシンを設計したというのは、正しくない。シャシーはプロドライブと、カーボンファイバー製のボディワークの開発も行なったアルピーヌ/ルノースポールテクノロジーとが共同で制作したものだ。注目すべきことに、ボディワークにはさまざまな工具類とスペアタイヤを収納するダクトがある。

エンジン以外、サンドライダーは市販車とほとんど関連がなく、特注のチューブラーシャシーを中心に設計され、3ℓのニッサンVR30DDTT ツインターボV6エンジンを搭載している。エンジンには、ダカールラリーで求められる要素に対応しいくつか変更が加えられているが、使用されている部品の大部分は市販車と同一であると、ダチアとニッサンは主張している。しかし、奇妙なことに、公表されている数値を信用

5度のダカール王者であるアル-アティヤは第9ステージを制し、サンドライダーのポテンシャルを披露。そのマシンのダッシュボードには太陽の反射を抑えた、航空産業由来の塗料が用いられ、さまざまな箇所に先端技術が投入されている。



するならば同様のV6エンジンを積むニッサンZよりもパワーが低いようなのだ。

エンジンに市販部品を使用する理由のひとつとされるのが、信頼性だ。過酷な環境に耐える6速シーケンシャルミッションは4輪すべてを駆動し、見た目にも非常に頑丈だ。サスペンションは一般的なダブルウィッシュボーン形式だが、ふたつのスプリング&ダンパーユニットを装備し、ストロークは非常に長い。

ダチアの広報担当者は、サンドライダーの空力パッケージに大いに気を配ったとアピールしているが、それは一目瞭然だ。この車両は戦場とか、破壊されて荒廃した世界を描く映画などにあっても違和感がない。スタイリングやブランドアイデンティティといったものは一切考慮されておらず、メカニカルパッケージはシンプルで、奇をてらわず、効率だ。極めて純粋な競技用車両で、見ていてとても爽快である。

**P R E S E N T S** for Readers



**1** 2022 ニュルブルクリンク24h  
50周年チャンピオンキャップ 1名様

チームフェニックスが、アウディに通算6度目の総合優勝をもたらした2022年のニュル。大会50周年を記念したキャップには4名の優勝選手の名前が記され、金具に「24」の文字が刻まれている。  
提供：クラブウィナーズ  
URL：https://www.clubwinners.jp/



**2** 1/24 ハセガワ FET トムス  
カロラ レビン AE92 "1989 JTC" 1名様

1989年の全日本ツーリングカー選手権にJTC-3クラスより参戦したAE92レビンの限定プラモキット。デカールには6号車と7号車のゼッケンや選手名がそれぞれ用意されている。  
提供：ハセガワ  
URL：http://www.hasegawa-model.co.jp/

**3** S2000 PVCキーホルダー 2名様

今なお人気の高いホンダのオープンスポーツカー「S2000」を模ったオフィシャルグッズ。おもて面にはグレーのマシンが描かれ、裏面にはロゴデザインが配されている。  
提供：本田技研工業  
URL：https://www.honda.co.jp/



応募方法

ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥読者企画（下に掲載）へのメッセージおよびオートスポーツへの要望をお書きのうえ、右記までお送りください。

締め切り

**2025年  
3月28日(金)**  
(当日消印有効)

あて先

〒163-1126  
東京都新宿区西新宿6-22-1  
新宿スクエアタワー26F  
(株)三栄オートスポーツ編集部  
「1606号プレゼント」係

オンラインでも  
応募できます

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



オンライン応募締め切り：2025年3月27日(木)  
オンライン応募コード：as1606

PCやスマートフォンからご応募される方は、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。上に掲載のQRコードもしくは上記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご入力ください。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いたします。

※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、プレゼント発送のほか、サイトに掲載された個人情報保護方針に沿って活用させていただきます。

復活!

from **READERS**



メッセージ募集します

●ラリージャパンでは豊田スタジアムと恵那駅前のリエゾンを観てきました。 マサミさん  
●初めてラリージャパンを観戦しました。正直、ラリーは断片的にしか見られないので「どうかな?」と思っていたが……楽し過ぎました! 来年も絶対に現地観戦します! 小嶋和也さん  
【編】レースと違い、ラリーは競技車両が目の前を通る回数が限定的。それでも公道を走る姿を見たら、ハマっちゃうんですね。  
●フォーミュラEのシーズン11が始まりました。一部4WD化されたGEN3 Evoのレースは非常に見応えがありますが、このレースの見どころが形になりつつあると思います。残念ながら「音がない」というだけで食わず嫌いしている人も多い印象なると、4WDやトラクションコントロールに関する規則が複雑すぎて伝わりにくいのが難点。そこでASさんの出番です! ぜひ特集を! 萩村剛さん  
【編】同感です! 今年のFEは4WD化によるアタックモードの威力が絶大で、間違いなく面白い。P.70~の特集はご期待に沿っているでしょうか?  
●一昨年に放送されたアニメ『オーバーテイク!』にハマりモータースポーツが好きになりました。今では推しの選手やチームのおっかけで時間を見つけては現地に通っています。モータースポーツ新参者ですが、これからはオートスポーツを読んでシーズンを楽しみます! 佐々木七菜子さん  
【編】アニメがきっかけでFIA-F4に興味を持つようになった佐々木さんには角田裕毅や大湯都史樹に影響を与えた『capeta (カペタ)』もご覧いただきたいところです。有料の動画配信サービスで観られますので、ぜひ「伝説の榛名戦」までだけでもご覧ください。たぶん、泣きます(笑)。

●今年の開幕ももうすぐです。一番の気配りは、経営不振が報じられた4輪のニッサンと2輪のKTM。そんな状況に陥れば、まずレース部門の規模縮小や撤退は必須? 特に深刻なのは統合が模索されているニッサン。スーパーGTへの参加は? 名車ZやGT-Rはどうなる? 「スポーツカー・ブランドだけでも切り離して、どこかの傘下に入る」という手もあるのでは? 高山志行さん  
●ホンダとニッサン、そしてミツビシの経営統合がうまくいって、モータースポーツでもホンダがF1とインディカー、ニッサンはFEとWEC(個人的希望です)、ミツビシはラリー全般と棲み分けて活動してくれれば、ね! 末崎浩将さん  
【編】この件、最終的な結末は……。同じ日本企業でも、歴史や企業文化が異なる「こううまくいかないもの」なのですね。

メッセージ募集中

From READERSへのメッセージをありがとうございました。今季の観戦予定、応援しているチームのことや問題提起などモータースポーツに少しでも関係していたら何でも結構ですので、掲載前提のメッセージを送ってください。プレゼント応募にメッセージを記入していただいても結構ですし、オートスポーツwebのお問い合わせフォームから受け付けます。トップページ一番下にある「お問い合わせ」をクリック、「オートスポーツ本誌について」を選択して、「お問い合わせ内容」へ「メッセージ掲載希望」と冒頭に書いてください。また匿名もしくはペンネーム希望の場合には、その旨をメッセージの文末に書いてください。メッセージ採用の方にはオートスポーツ特製ステッカーを進呈します。

**UP NEXT**

次号オートスポーツは  
3月28日(金)発売です

特別付録  
2025年モータースポーツカレンダー

特別対談  
平川亮×勝田貴元

特別特集  
as視点の「今季の見どころ」  
「スーパーGT非公式ガイド」

特別付録  
F1、スーパーGTから参加型まで主要カテゴリー日程総覧

特別対談  
名古屋の焼肉屋からモナコへ!?

特別対談  
開幕戦分析

2025年5月号 No.1607 特別定価1400円

in富士スピードウェイ

# モーターファンフェスタ 2025

## MOTOR FAN FESTA 2025

### 国内外のクルマが集結する自動車“体感・体験”イベント!!



**新型車大試乗会**  
史上最大級の試乗会!  
国内外の最新人気モデルをドライブしよう

**スーパーグリッドウォーク**  
レーシングカーやチューニングカーまで、  
歴史に残る名車・旧車がストレートを埋め尽くす!

**D1 GRAND PRIX Rd.0 D1 Festival**  
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP  
世界最高峰のドリフト選手権が  
シーズン開幕に先駆けてラウンドゼロを開催!

**GENROO SUPER DRIVE**  
世界に君臨する最新鋭のスポーツカーたち。  
その走りを体感しよう

**乗り比べ試乗会**  
気になる2台を乗り比べ!  
あなたのお好みははたしてどっち?!

**EV + Experience**  
話題の最新モデルが集結!  
電気自動車 (EV) の力強い走りを体感しよう

**フード&グルメ**  
お楽しみはクルマだけじゃない!  
美味しいグルメに舌鼓を打とう

**ギャルパラ 2025 春祭り**  
人気レースアンバサダーたちが  
富士スピードウェイに集合!

**メーカーやショップによる展示・販売**  
車両展示やグッズ販売などブースも  
見どころいっぱい! クーポン券で買い物を楽しもう



前売駐車券は  
3月1日(土)より発売予定

前売券 4輪駐車券 ¥5,000  
¥1,000のクーポン付き

各種チケット情報および販売方法は  
モーターファンフェスタ2025の  
公式ホームページをご確認ください

当日券 4輪駐車券 ¥6,000 2輪駐車券 ¥2,000  
¥750のクーポン付き ¥250のクーポン付き

※当日券のみ

名称: モーターファンフェスタ 2025 in富士スピードウェイ  
会場: 富士スピードウェイ 日時: 2025年4月20(日) 8:00~17:00 (予定)  
主催: モーターファンフェスタ 2025 運営委員会  
後援: 株式会社三栄 協力: 富士スピードウェイ株式会社  
※写真はイメージです。※実施コンテンツ、チケット情報に関しては決定次第、公式 Web サイトにてご案内いたします。※お車でお越しの際は、駐車料金がかります。※開催内容に関しては、急遽変更となる場合がございます。ご了承ください。※ペット同伴でのご入場は不可となります。※参考イメージ: 2024年開催時。



モーターファンフェスタ2025 検索

MotorFan FESTA公式ホームページ  
<https://motorfanfesta.com/2025>

Facebook motorfanfesta X @motorfanfesta

auto sport

2025

4

APR.

No.1606

auto sport 2025年4月号 (毎月29日発売) 2025年2月28日発売 第62巻第4号 通巻1606号  
発行人: 鈴木寛志 編集人: 田中康二 発行元: 株式会社三栄 〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1 新宿スクエアカター-26F  
受注センター TEL:048-988-6011 FAX:048-988-7651 販売部 TEL:03-6773-5250

定価 1200円

本体1091円

雑誌 12117-4

SAN-EI CORPORATION  
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷