

Racing on

Since 1986

Motorsport magazine

524

60年代 空力戦争前夜、 スターたちの煌めき 葉巻型F1の時代



特集



この時期のF1に何が起こったか

葉巻の中で進んだ車体革命

行かなきゃ、見なきゃ、勝ちはない

極東からの挑戦者、ホンダ



60年代を駆け抜けた天才

伝説のスター、ジム・クラーク

60's コンストラクター&ドライバーズ大図鑑

葉巻型F1の根幹を担ったエンジンウォーズ

マシンギャラリー / 1971 フェラーリ312B



ちょっと復活!?「オレさま烈伝」

ブルース・マクラーレンと仲間たち



サンエイコーポレーション JGTCマシンのすべて 2000-04 2023年6月23日発行

“最後”のスカイラインGT-Rからニューズ、さらに百花繚乱GT300マシンまで
SUPER GTへと加速する全日本GT選手権最後の5年間を彩った車両たちを全網羅

JGTCマシンのすべて

2000-04

GT、新世紀へ



NISSAN SKYLINE GT-R
NISSAN FAIRLADY Z / TOYOTA SUPRA
HONDA NSX / MCLAREN F1 GTR
LAMBORGHINI DIABLO / TOYOTA MR-S
NISSAN SILVIA / MAZDA RX-7
SUBARU IMPREZA ...and more!



ご予約は
こちら!



濃密な5シーズン、
GTはさらなる高みに

※表紙はデザイン中のため実際の誌面と異なる場合があります。

JGTCマシンのすべて

2000-04

5月10日(水)発売

定価:1100円(本体価格:1000円+税)



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



お求め方法
買い求めは、お近くの書店または下記まで
●パソコンから
<https://shop.san-ei-corp.co.jp>

お支払い方法・送料について

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

●お電話で
03-5357-8802
受付センター(平日10:00~17:30)



お求めは
こちらから

最初の6年は
この一冊で知ろう
「JGTCマシンのすべて
1994-99」も好評発売中!



「グループCカーのすべてVol.2」、
「GT1マシンのすべて」、
「欧州シルエットフォーミュラのすべて」も好評発売中!



SOLD OUT
在庫切れ

お求めは
こちらから



お求めは
こちらから



お求めは
こちらから



ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料



Cover Photos/Hidenobu Tanaka, Laurent Villaron

8 特集 60年代 葉巻型F1の時代

空力戦争前夜、スターたちの煌めき——

- 10 はじめに
エンタメ要素を排した時代のF1がもつ本当の魅力
- 12 “セナプロ”時代のもっと前
1960年代F1の記憶と記録
- 18 葉巻型時代のF1マシン 1961-1970
- 24 60年代のF1ドライバーたち 1961-1970
- 激変の歴史 Part1
1961-1965
- 30 **大英帝国時代の到来**
- 60年代F1マシンの技術変遷史
- 38 **“葉巻”の内部で車体革命は進む**
- 42 **古のF1**
1960年代のF1を楽しむために知っておきたい1950年代のこと
- ニッポンからの挑戦者 ホンダが戦った葉巻型の時代
- 44 **行かなきゃ、見なきゃ、勝ちはない**
- 激変の歴史 Part2
1966-1970
- 54 **悲劇と革新に彩られた新時代**
- 試行錯誤が生んだ百花繚乱——
- 62 **むき出しのハートに秘められた野望**
- Looking Back リザルトに見る物語 番外編2
- 72 **1968 F1世界選手権 第5戦 オランダGP**
- 回想：元祖F1スーパースターの実像
- 74 **60年代を駆け抜けた
「天才」ジム・クラーク**
- 80 ジャッキー・スチュワート、ジム・クラークを語る
- 84 ちょっと復活？ オレ様烈伝
ブルース・マクラーレン
- Machine Gallery
- 90 **1971 Ferrari 312B No.4**

「MS-models」Presents

- 96 レーシングオン × エムエス・モデルズ
SPARK

Special Issue

- 4 SUPER FILM presents
FIA WEC Sebring 1000M
- 98 滝進太郎没後25年、いま、タキ・レーシングの歩みを振り返る
レーシングチームをビジネスにした男
- 105 読者プレゼント

Others

- 106 次号予告

※連載「現代に生きる銘車たち」は休載です。



SUPER FILM presents

FIA WEC Sebring 1000M

a Ryoma Kashiwagi film | 2022
RED KOMODO 6K
LEICA TL2
with LEICA M50mm Apo-Summicron

Supported
by
LEICA CAMERA JAPAN



R' on Serial Graphic



HYPERCAR

1ST | N°36 ALPINE ELF MATMUT
 ANDRÉ NEGRAD / NICOLAS LAPIERRE / MATTHIEU VAXIVIERE
 7:15'37.293 / 1'49.033 : 198.730 KM / 194 LAPS / ALPINE A480

2ND | N°8 TOYOTA GAZOO RACING
 SÉBASTIEN BHEMI / BRENDON HARTLEY / RYO HIRAKAWA
 7:16'14.759 / 1'50.355 : 196.350 KM / 194 LAPS / TOYOTA GRC10 - HYBRID

3RD | N°708 GLICKENHAUS RACING
 OLIVIER PLA / ROMAIN DUMAS / RYAN BRISOD
 ANDRÉ NEGRAD / NICOLAS LAPIERRE / MATTHIEU VAXIVIERE
 7:15'47.801 / 1'49.888 : 197.184 KM / 193 LAPS / GLICKENHAUS 007 LMH

LMH GTE AM
 1ST | N°75 NORTHWEST AMR

PAUL DALLA LANA / DAVID PITTARDI / NICKI THORN
 7:15'59.956 / 1'50.322 : 181.290 KM / 180 LAPS / ASTON MARTIN VANTAGE AMR

2ND | N°33 FERRARI

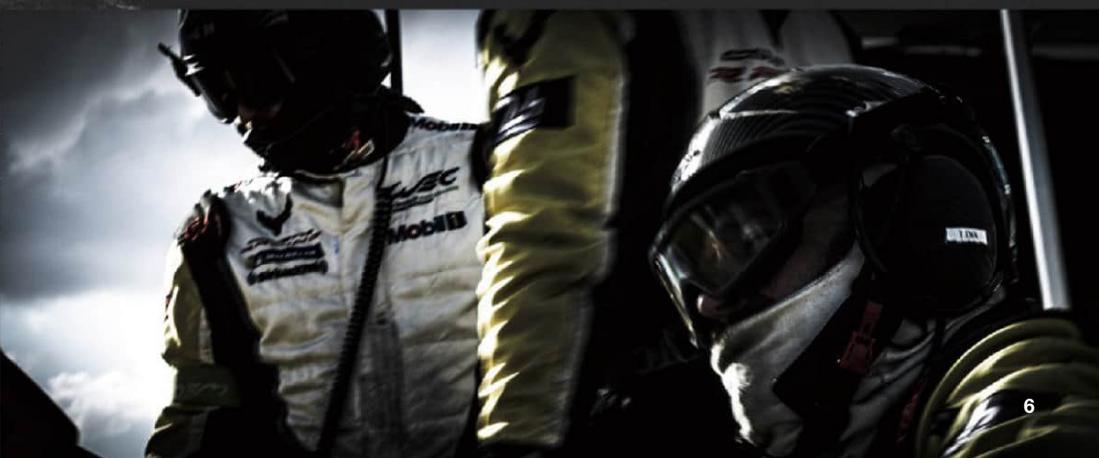
BEN KEATINGE / FLORIAN LATORRE / MARIO SORRESEN
 7:19'23.417 / 1'50.346 : 181.402 KM / 180 LAPS / ASTON MARTIN VANTAGE AMR

3RD | N°56 TEAM PROJECT 1

BRENDAN IRISH / OLIVE HILLROY / BEN BARNHURST
 7:19'24.692 / 1'59.263 : 181.684 KM / 180 LAPS / PORSCHE 911 RSR - 19

FASTEST LAP SPEED

- 198.730 KM/H ALPINE A480 1'49.033 | HYPERCAR
- 183.639 KM/H CHEVROLET CORVETTE C8.R 1'57.734 | GTE PRO
- 195.498 KM/H JOTA DREDA D7 1'50.636 | LMPE
- 181.789 KM/H PORSCHE 911 RSR - 19 1'50.194 | GTE AM





LM GTE PRO

1ST | N°92 PORSCHE GT TEAM

KEVIN ESTRE / MICHAEL CHRISTENSEN

PORSCHE 911 RSR - 19

2ND | N°64 GITE RACING

TIM TANDY

3RD | N°91 PORSCHE GT TEAM

GIANMARIA BRUNI / RICHARD LIETZ

PORSCHE 911 RSR - 19

LMP2

1ST | N°28 UNITED AUTOSPORTS

PALL GJERSTAD / OLIVER JARVIS / JONAS PIERSCH

7:16:19.526 / 151.245 / 194.729 KM / 192 LAPS / DREGA 07

2ND | N°31 TEAM WRT

SEAN BELAEL / ROBIN FRIJNS / RENÉ RAST

7:16:23.236 / 151.161 / 194.926 KM / 192 LAPS / DREGA 07

3RD | N°41 REALTEAM BY WRT

RUI ANDRADE / FERDINAND HABBURG / NORMAN NATO

7:19:34.747 / 150.969 / 193.263 KM / 192 LAPS / DREGA 07



柏木龍馬 | Ryoma Kashiwagi
Image Conceptor



superfilm5

空力戦争前夜、スターたちの煌めき



葉巻型F1の時代



特集 60年代



まずはじめに

エンタメ要素を排した時代のF1がもつ本当の魅力

Text/Joe Kojima(Racing on) Photo/Hidenobu Tanaka
Special Thanks/SPARK, KIDBOX

今号は今よりずっと60年前、1960年代のF1を取り上げる。50年代を「フロントエンジンの時代」、72年頃からのクサビ形サイドドラジエター車の潮流を「ウエッジシェイプの時代」とするなら、やはり60年代は「葉巻型F1の時代」と称せるだろう。

そもそもこの呼称をどこの誰がいつ命名したのかも定かでないが、「タバコ型」でも「円筒型」でもないこのネーミングこそ当時と後年のF1ファンにそのフォルムや車体レイアウトを即座に連想・共有しやすい絶妙なものだ。元ネタ英語表現はなかなか見当たらず、もしかしたら日本発信のジャパンオリジナルな表現なのかもしれない(ネット上に「the cigar-type F1」といった表記は見受けられるが……)。

しかし本誌の主な読者層であるF1ファンは「セナプロ時代」からF1を見知ってハマった世代が中心で、葉巻型の時代はやや「雲の上の存在」というか「別世界のもの」的な捉え方をされ敬遠されがちだ。なんせウイングもなく大きなFJにしか見えないようなマシンは一見しただけではどれも同じカタチに見え、スポンサーカラーの彩りもなければ目に触れる映像や写真の大半が白黒という状況では「とっつきにくい」「古すぎて手が出にくい」と感じられても不思議じゃない。延長線上に現代の最新F1があるようには到底思えない、のだろう。

しかし興味を持つとうとしない「食わず嫌い」が最も良くない。「古(いにしえ)の日本グランプリ」やハコスカGTRともほぼ同時代。「古すぎ」とは単なる思い込みでしかない。



同じに見えて、さにあらず。ナショナルカラーからスポンサーカラーとなり、エンジンは大きくなってウイングも生え始める。そんな変化も楽しい葉巻型F1 (のミニカーたち)。ホンダのトラランボ2種は昨年発売になったスパークの新作だ。

肝心のマシンだって、知れば知るほど魅力的なことは本誌が保証する。ウイングもないマシンは個性に乏しく、シンプルスすぎて貧相に見えるなんて声も聞かれるが、それでももちろんこの時代なりのアイデアや試行錯誤は盛り込まれているし、この時代なりの熾烈なマシン開発競争があったのだと理解しよう。実際、61年と70年では同じコース（1周14km時代のスパ、路面ドライ）で実に22秒ものタイムアップを果たしているのだ。エンジン排気量が2倍になっていることもあるが、「車体」にどんな革命的進化があったのか、興味は湧かないだろうか。

そしてそんな「じゃじゃ馬」なマシンを操ったドライバーたちにも着目してほしい。セナプロ時代に劣らぬ強烈な個性とキャラクターをもったスターたちが文字どおり「死と隣り合わせ」になりながら奮闘し、当時のレーシング少年から羨望の眼差しを向けられていた。そう、当時と後年のF1で最も大きな違いが安全性だ。事故率は同じでも、致死率の高さはいかんともしがたい現実としてあった。なぜジム・クラークは結婚せず、複数年契約を拒否したのか。シヨールやエンタメ的な要素を排した時代のF1がもつ「本当の魅力」も、そこから浮き出ってくる。

またこの時代、ホンダの存在も大きい。彼らの第1期は2012年に大特集しているが、なぜ現在も彼らの挑戦が続いているかという疑問への解はこの時代にこそある。この時の成功（と苦労）にホンダはずっと虜になったままなのだ。今号で敷居が少しでも下がり、ひとりでも多くに葉巻型の魅力が伝わることを願う。

□

“セナプロ”時代のもっと前 1960年代F1の 記憶と記録

今から30年前のセナプロ時代が面白かったように
60年前のF1だって、知れば知るほど沼にハマる
ちょっとだけ名前を覚えたら、ネット動画をチェック
そしてまたこのページに戻って記録を確認
気がついたら貴方も葉巻型F1の虜になっているかも

Text & Data/Shinji Hayashi
Photos/Motorsport Images, Grand Prix Photo

60年代 葉巻型F1 の時代



62年イタリアGPでロータスのピットカウンターに陣取ったPit Babes。ドライバー夫人やガールフレンドがタイムキーパーを務める以外も、カメラマンは決して見逃さない。

61年オランダGPのスタート。
3-2-3グリッドの1列目は3台の
シャクノーズ・フェラーリが占
拠。出走全車が一度もピットス
トップせずに完走した珍レース。

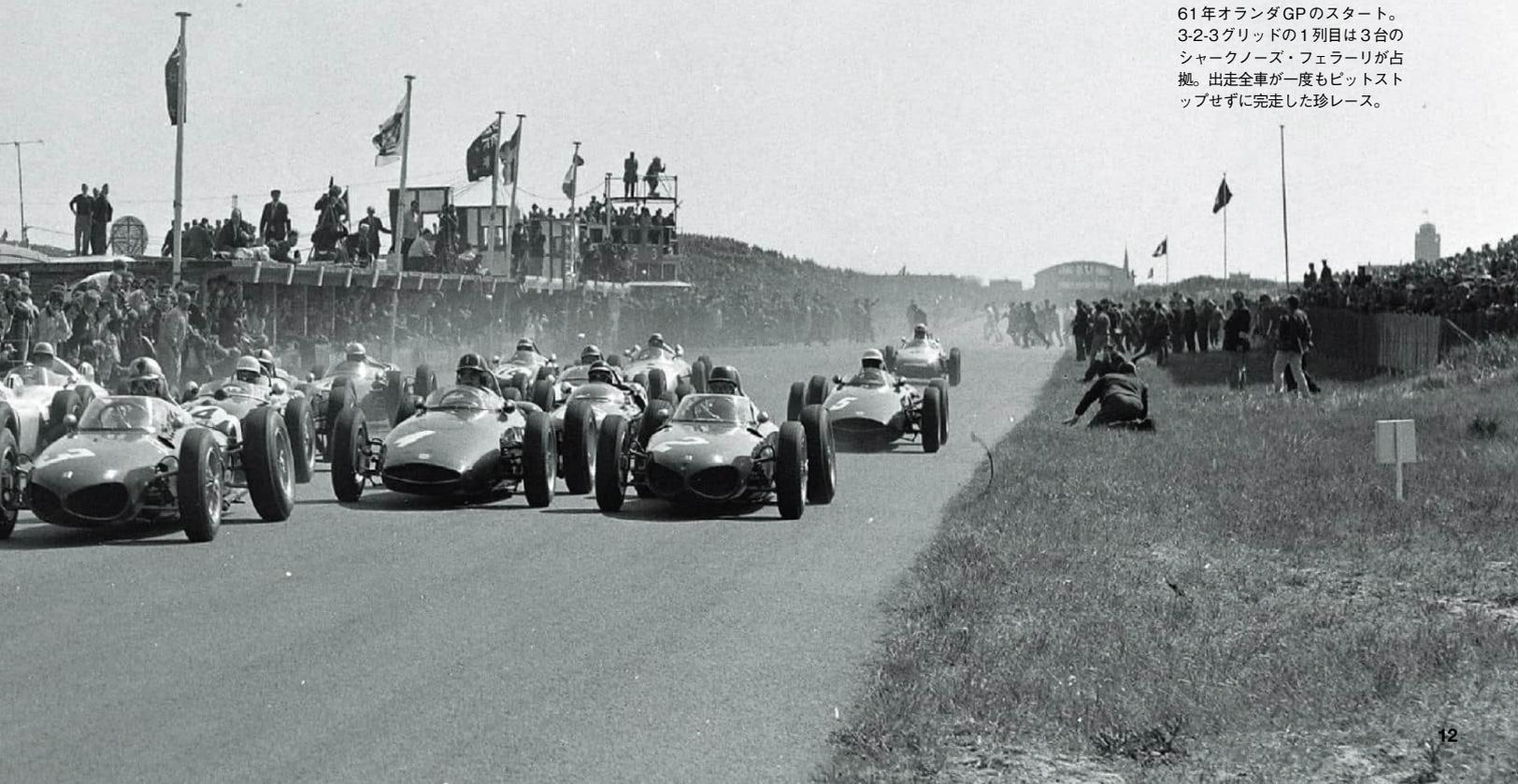
1960年代を代表する名手ジム・クラークのF1GP通算勝利数は25、当時の最多記録だ。ではそのクラークの、2位の回数はいくつだったか。このアンバランスさはいったいなぜだろう。当時のことを見聞きしていなかつた者でも、ちょっとだけ想像力を働かせれば誰でも気がつく。常に優勝狙いだったのだろうと。優勝カリタイアかという戦績だったのだろうと。クラークが生涯愛用したロータスのマシンが「速いが脆い」性癖だったことは今では有名だが、ロータスに限らず、60年前のF1群はレース距離さえ走り切れればOKという技術力で成り立っていた。

また、当時はF1GP年間開催数自体が10戦ほどでしかなかった。相対的に1戦ずつの価値

が現在より高かったことになる。そのなかでも、第二次世界大戦以前からGPレースとして開催されていた（つまり世界選手権制度開始以前から存在していた）フランス、イタリア、ドイツ、モナコ、ベルギーなど伝統の各GPは「勝ちたい度」が特に高い。しかも昔からあるサーキットは、危険な香りがプンプンする自然の地形を生かした難コースが多かった。

そのドライバーにとつての母国戦もまた「勝ちたい度」の高いGPだ。イギリス人が特に多かった60年代では、遡ること10年前の50年代には後進国（?!）だったイギリスGPの価値が高まったことになる。

言い換えれば、21世紀のような、その時代・地域の政治力や財力に任せて世界選手権カレン



1960年代F1主な出来事年表

1960

	全10戦、①RA②MC③インディ500④NL⑤B⑥F⑦GB⑧P⑨I⑩USA。非選手権5戦
	2.5ℓF1最終年。インディ500の選手権カウントはこの年限り
	ジム・クラーク、ジョン・サーティース、リッチー・ギンサーらがF1GPデビュー
5月13日	ハリー・シェルが非選手権F1戦(シルバーストン)で事故死
5月29日	ロータスが初優勝。プライベートのスターリング・モス。モナコGP(モンテカルロ)で
6月19日	クリス・プリストウとアラン・ステイシーが事故死。ベルギーGP(スパ・フランコルシャン)で
9月4日	イギリス勢がイタリアGP(モンツァ・バンクコース)をボイコット。フィル・ヒル(フェラーリ)が初優勝
	アストンマーティンがF1撤退

1961

	全8戦、①MC②NL③B④F⑤GB⑥D⑦I⑧USA。非選手権20戦
5月14日	1.5ℓF1開幕。モナコGP(モンテカルロ)で、S.モスが2連覇
5月22日	オランダGP(ザンドフォルト)では出走全車が完走。ウォルフガング・フォン・トリップスが初優勝
5月30日	インディ500にジャック・ブラバム(クーバー・クライマックス)初挑戦、9位
7月2日	ジャンカルロ・パゲッティ(フェラーリ)がデビュー戦優勝。フランスGP(ランス)で
7月15日	初の4WD-F1、最後のフロントエンジンF1のファーガソンP99が参戦。イギリスGP(エントリー)で
9月10日	W.フォン・トリップス事故死によりP.ヒルがアメリカ人初王座。イタリアGPで。本田宗一郎観戦
	リカルド・ロドリゲス19歳が最年少デビュー、予選2位。イタリアGP(モンツァ)で
10月8日	イネス・アイルランドとワークスロータスが初優勝。アメリカGP(ワトキンスグレン)で

1962

	全9戦、①NL②MC③B④F⑤GB⑥D⑦I⑧USA⑨ZA。非選手権20戦
4月23日	S.モスが重傷を負い引退。グッドウッドでの非選手権F1で
5月20日	グラハム・ヒル(BRM)が初優勝。ローラ、デビュー戦でPP。オランダGP(ザンドフォルト)で
6月17日	J.クラーク(ロータス)が初優勝。ベルギーGP(スパ・フランコルシャン)で

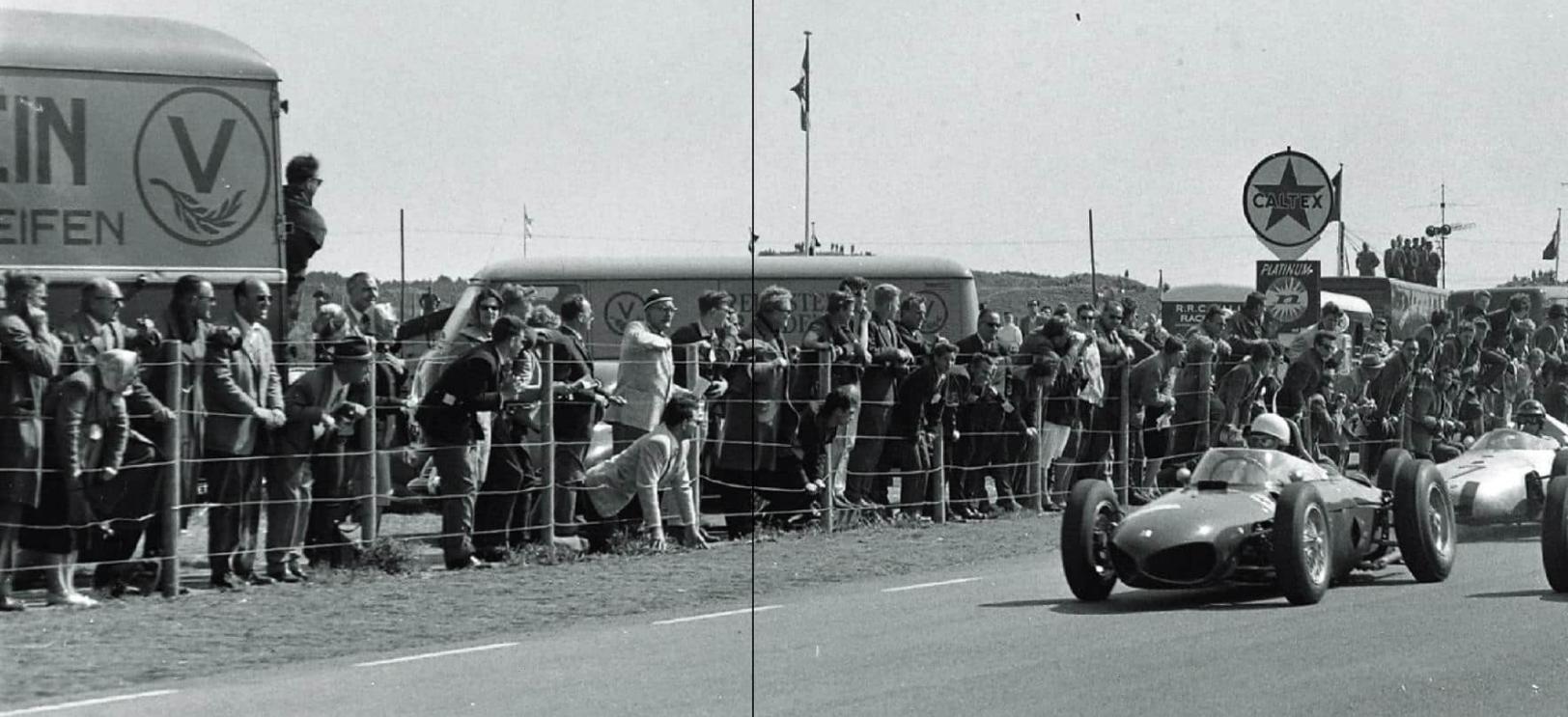


エンジンをストレスメンバーとして使うロータス49Bは時々こうなります、と冗談を言えるのも、J.オリバーが無事だったからこそ。68年フランスGP予選で。

7月8日	ダン・ガーニーとボルシェが初優勝。空冷F1唯一の勝利。フランスGP(ルーアン)で
8月5日	ブラバムシャシーがF1GPデビュー。ドイツGP(ニュルブルクリンク)で
11月1日	R.ロドリゲスが非選手権F1メキシコGP予選中に事故死
12月29日	南アフリカGPが選手権戦として初開催、イーストロンドンで
	革新的モノコックフレームのロータス25が登場
	ボルシェがF1撤退

1963

	全10戦、①MC②B③NL④F⑤GB⑥D⑦I⑧USA⑨MEX⑩ZA。非選手権14戦
	クリス・エイモン、ベドロ・ロドリゲス、マイク・スペンス、マイク・ヘイルウッドらがF1GPデビュー
5月3日	新設の鈴鹿サーキットにて第1回日本グランプリ開催。ピーター・ウー駆る小型スポーツ、ロータス23が優勝
5月30日	インディ500にJ.クラーク(ロータス・フォード)初挑戦、2位
8月4日	J.サーティース(フェラーリ)が初優勝。ドイツGP(ニュルブルクリンク)で
10月20日	メキシコGPが選手権戦としては初開催、メキシコシティで





68年ドイツGP前、楽しそうに談笑するドライバーたち。右からG.ヒル、J.シフェール、J.オリバー、P.カレッジ、J-P.ベルトワーズ、後ろJ.イクス、L.ビアンキら。このうち3人はこの後3年間で事故死する。

1965	順位	ドライバー	マシン	有効得点
	1	J.クラーク	ロータス・クライマックス	54
	2	G.ヒル	BRM	40(47)
	3	J.スチュワート	BRM	33(34)
	4	D.ガーニー	ブラバム・クライマックス	25
	5	J.サーティース	フェラーリ	17
	6	L.バンディーニ	フェラーリ	13
	7	R.ギンサー	ホンダ	11
	8	M.スベンス	ロータス・クライマックス	10
	8	B.マクラレン	クーパー・クライマックス	10
	10	J.ブラバム	ブラバム・クライマックス	9
1966	順位	ドライバー	マシン	有効得点
	1	J.ブラバム	ブラバム・レブコ	42(45)
	2	J.サーティース	フェラーリ、クーパー・マセラティ	28
	3	J.リント	クーパー・マセラティ	22(24)
	4	D.ハルム	ブラバム・レブコ	18
	5	G.ヒル	BRM	17
	6	J.クラーク	ロータス・クライマックス&BRM	16
	7	J.スチュワート	BRM	14
	8	M.パークス	フェラーリ	12
	8	L.バンディーニ	フェラーリ	12
	10	L.スカルフィオッチ	フェラーリ	9
1967	順位	ドライバー	マシン	有効得点
	1	D.ハルム	ブラバム・レブコ	51
	2	J.ブラバム	ブラバム・レブコ	46(48)
	3	J.クラーク	ロータス・フォード	41
	4	J.サーティース	ホンダ	20
	4	C.エイモン	フェラーリ	20
	6	P.ロドリゲス	クーパー・マセラティ	15
	6	G.ヒル	ロータス・BRM&フォード	15
	8	D.ガーニー	イーグル・ウェスレイク	13
	9	J.スチュワート	BRM	10
	10	M.スベンス	BRM	9

1968	順位	ドライバー	マシン	有効得点
	1	G.ヒル	ロータス・フォード	48
	2	J.スチュワート	マトラ・フォード	36
	3	D.ハルム	マクラレン・BRM&フォード	33
	4	J.イクス	フェラーリ	27
	5	B.マクラレン	マクラレン・フォード	22
	6	P.ロドリゲス	BRM	18
	7	J.シフェール	ロータス・フォード	12
	7	J.サーティース	ホンダ	12
	9	J-P.ベルトワーズ	マトラ・フォード&マトラ	11
	10	C.エイモン	フェラーリ	10
1969	順位	ドライバー	マシン	有効得点
	1	J.スチュワート	マトラ・フォード	63
	2	J.イクス	ブラバム・フォード	37
	3	B.マクラレン	マクラレン・フォード	26
	4	J.リント	ロータス・フォード	22
	5	D.ハルム	マクラレン・フォード	20
	5	J-P.ベルトワーズ	マトラ・フォード	20
	7	G.ヒル	ロータス・フォード	19
	8	P.カレッジ	ブラバム・フォード	16
	9	J.ブラバム	ブラバム・フォード	14
	10	J.シフェール	ロータス・フォード	13
1970	順位	ドライバー	マシン	有効得点
	1	J.リント	ロータス・フォード	45
	2	J.イクス	フェラーリ	40
	3	C.レガッツォーニ	フェラーリ	33
	4	D.ハルム	マクラレン・フォード	27
	5	J.ブラバム	ブラバム・フォード	25
	5	J.スチュワート	マーチ・フォード	25
	7	P.ロドリゲス	BRM	23
	7	C.エイモン	マーチ・フォード	23
	9	J-P.ベルトワーズ	マトラ	16
	10	E.フィッティバルディ	ロータス・フォード	12

*得点方法：各戦上位6位までに9-6-4-3-2-1の各点。有効得点は61年と62年と66年はベスト5戦のトータル、63~65年はベスト6戦のトータル、67年と69年は前半6戦中ベスト5戦と後半5戦中ベスト4戦のトータル、68年は前半6戦中ベスト5戦と後半6戦中ベスト5戦のトータル、70年は前半7戦中ベスト6戦と後半6戦中ベスト5戦のトータル。()内は総得点。コンストラクターズランキングでは、複数台が入賞した場合は最上位の得点のみ有効。ドライバーズランキング表はスペースの都合上、上位10位までを記載。

1964

	全10戦、①MC②NL③B④F⑤GB⑥D⑦A⑧⑨USA⑩MEX。非選手権8戦
	ヨッヘン・リント、ピーター・レブソン、ピーター・アランデルらがF1GPデビュー
5月30日	インディ500でA.J.フォイトが2勝目。フロントエンジン車最後の勝利。2名焼死。本田宗一郎観戦
6月28日	ブラバムシャシーが初優勝。フランスGP（ルーアン）にて
7月11日	イギリスGPがブランズハッチでは初開催
8月2日	ホンダがF1デビュー。ドイツGP（ニュルブルクリンク）で。予選でカレル・ゴダン・ド・ボーフォールが事故死
8月23日	ロレンツォ・バンディーニ（フェラーリ）が初優勝。選手権としては初開催のオーストリアGP（ツェルトベク）で
10月25日	最終戦メキシコGP最終周に逆転王者決定。J.サーティースが2輪&4輪両世界タイトル保持者に

1965

	全10戦、①ZA②MC③B④F⑤GB⑥NL⑦D⑧⑨USA⑩MEX。非選手権5戦
	ジャッキー・スチュワート、デニス・ハルム、リチャード・アトウッドらがF1GPデビュー
5月31日	インディ500でJ.クラーク（ロータス・フォード）初優勝
6月27日	フランスGPがクレルモン・フェランでは初開催
9月12日	J.スチュワート（BRM）が初優勝。イタリアGP（モンツァ）で
10月24日	R.ギンサーとホンダとグッドイヤータイヤが初優勝。メキシコGP（メキシコシティ）で
	コベントリー・クライマックスエンジンがF1撤退

1966

	全9戦、①MC②B③F④GB⑤NL⑥D⑦⑧⑨USA⑩MEX。非選手権6戦
	3日F1開幕、暫定版での参戦多数。マクラーレンとイーグルがF1GPデビュー
	ジャッキー・イクス、ジャン・ピエール・ベルトワーズ、マイク・パークス、ギ・リジェらがF1GPデビュー
3月27日	富士スピードウェイ開幕戦にJ.クラーク来場。日本グランプリが鈴鹿より富士に移る。秋に日本インディ開催
5月30日	インディ500でG.ヒル（ローラ・フォード）がルーキー優勝。スタート時に16台衝突
6月12日	ベルギーGPの1周目に天候急変のため7台がコースアウトしてリタイア。J.サーティース（フェラーリ）優勝
6月19日	ル・マン24時間でフォードが初優勝。フェラーリの連勝6で止まる。映画『フォードvsフェラーリ』のモデル
6月22日	J.サーティースがフェラーリと喧嘩別れしてチーム離脱
7月3日	J.ブラバムが自製F1で優勝した初のドライバーに。フランスGP（ランス）で。自製車で王座も初
8月7日	ドイツGP（ニュルブルクリンク）はF2部門との混走。67&69年も。ジョン・テイラーが事故死
9月4日	ルドビコ・スカルフィオッティ（フェラーリ）とファイアストンタイヤが初優勝。イタリアGP（モンツァ）で
10月2日	16気筒エンジン車が初優勝。J.クラーク（ロータス・BRM）により。アメリカGP（ワトキンスグレン）で
	映画『グラン・プリ』、F1GP各戦に同行して撮影
	排気量無制限スポーツカーのCan-Amシリーズが北米で開始。シャバラはハイウイング装着
	ブラバム・ホンダF2が12連勝、最終戦のみ敗退。1日F2最後の年

1967

	全11戦、①ZA②MC③NL④B⑤F⑥GB⑦D⑧CDN⑨⑩USA⑪MEX。非選手権8戦
1月2日	P.ロドリゲス（クーバー）が初優勝。地元ジョン・ラブ2位。南アフリカGP（キャラミ初開催）で
5月7日	デニス・ハルム（ブラバム）が初優勝。L.バンディーニが焼死。モナコGPで
5月31日	インディ500でガスタービン車が終盤までトップ快走。優勝はA.J.フォイト。F1選手6名参戦
6月4日	フォード・コスワースDFVエンジンがデビュー優勝。J.クラークにより。オランダGP（ザンドフォルト）で
6月11日	ル・マン24時間でフォード連覇。D.ガーニー/A.J.フォイト組のマークIV。翌年からプロトは3日以下に
6月18日	D.ガーニーが自製イーグル（ウエスレイク）で優勝。ベルギーGP（スバ・フランコルシャン）で
7月2日	フランスGPがル・マンのbugattiサーキットでは初開催

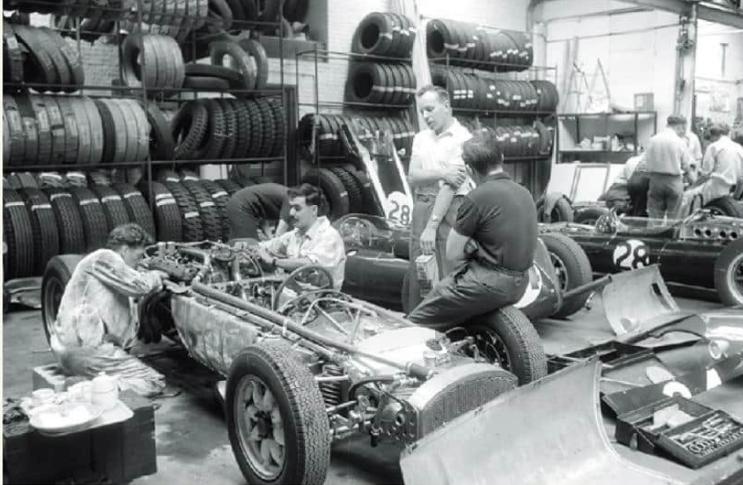
年表&ランキングのひとこと解説

年表の各年1行目は、その年の開催GP戦を表示。数字は第何戦かを表わす。Aはオーストリア、Bはベルギー、CDNはカナダ、Dはドイツ、Eはスペイン、Fはフランス、GBはイギリス、Iはイタリア、MCはモナコ、MEXはメキシコ、NLはオランダ、Pはポルトガル、RAはアルゼンチン、USAはアメリカ合衆国、ZAは南アフリカ。世界選手権戦に含まれないF1レース開催数も併記する。

コンストラクターズランキングはシャシーとエンジンの組み合わせによって配点されるので、例えば同一年度においてロータス・クライマックスとロータス・BRMが併存する場合は、それぞれ別物として扱われる点に注意。

F1GP 1961~70 ドライバーズランキング

1961	順位	ドライバー	マシン	有効得点
	1	P.ヒル	フェラーリ	34(38)
	2	W.フォン・トリップス	フェラーリ	33
	3	S.モス	ロータス・クライマックス	21
	3	D.ガーニー	ボルシェ	21
	5	R.ギンサー	フェラーリ	16
	6	I.アイルランド	ロータス・クライマックス	12
	7	J.クラーク	ロータス・クライマックス	11
	7	B.マクラーレン	クーバー・クライマックス	11
	9	G.バゲッティ	フェラーリ	9
	10	T.ブルックス	BRM・クライマックス	6
1962	順位	ドライバー	マシン	有効得点
	1	G.ヒル	BRM	42(52)
	2	J.クラーク	ロータス・クライマックス	30
	3	B.マクラーレン	クーバー・クライマックス	27(32)
	4	J.サーティース	ローラ・クライマックス	19
	5	D.ガーニー	ボルシェ	15
	6	P.ヒル	フェラーリ	14
	7	T.マッグズ	クーバー・クライマックス	13
	8	R.ギンサー	BRM	10
	9	J.ブラバム	ロータス&ブラバム・クライマックス	9
	10	T.テイラー	ロータス・クライマックス	6
1963	順位	ドライバー	マシン	有効得点
	1	J.クラーク	ロータス・クライマックス	54(73)
	2	G.ヒル	BRM	29
	2	R.ギンサー	BRM	29(34)
	4	J.サーティース	フェラーリ	22
	5	D.ガーニー	ブラバム・クライマックス	19
	6	B.マクラーレン	クーバー・クライマックス	17
	7	J.ブラバム	ブラバム・クライマックス	14
	8	T.マッグズ	クーバー・クライマックス	9
	9	I.アイルランド	BRP・BRM	6
	9	L.バンディーニ	BRM、フェラーリ	6
	9	J.ボニエ	クーバー・クライマックス	6
1964	順位	ドライバー	マシン	有効得点
	1	J.サーティース	フェラーリ	40
	2	G.ヒル	BRM	39(41)
	3	J.クラーク	ロータス・クライマックス	32
	4	L.バンディーニ	フェラーリ	23
	4	R.ギンサー	BRM	23
	6	D.ガーニー	ブラバム・クライマックス	19
	7	B.マクラーレン	クーバー・クライマックス	13
	8	P.アランデル	ロータス・クライマックス	11
	8	J.ブラバム	ブラバム・クライマックス	11
	10	J.シフェール	ブラバム・BRM	7



61年ベルギーGP、スバのガレージ内ではクーバーT53の整備中。中央でJ.サーティースとB.マクラレンが話し込んでいる。前者は60年まで2輪世界GP王座に君臨。

1966	順位	コンストラクター	有効得点	優勝
	1	ブラバム・レブコ	42(49)	4
	2	フェラーリ	31(32)	2
	3	クーバー・マセラティ	30(35)	1
	4	BRM	22	1
	5	ロータス・BRM	13	1
	6	ロータス・クライマックス	8	
	7	イーグル・クライマックス	4	
	8	ホンダ	3	
	9	マクラレン・フォード	2	
	10	ブラバム・BRM	1	
	10	マクラレン・セレニッシマ	1	
	10	ブラバム・クライマックス	1	

1967	順位	コンストラクター	有効得点	優勝
	1	ブラバム・レブコ	63(67)	4
	2	ロータス・フォード	44	4
	3	クーバー・マセラティ	28	1
	4	ホンダ	20	1
	4	フェラーリ	20	
	6	BRM	17	
	7	イーグル・ウェスレイク	13	1
	8	クーバー・クライマックス	6	
	8	ロータス・BRM	6	
	10	マクラレン・BRM	3	
	11	ブラバム・クライマックス	2	

1968	順位	コンストラクター	有効得点	優勝
	1	ロータス・フォード	62	5
	2	マクラレン・フォード	49	3
	3	マトラ・フォード	45	3
	4	フェラーリ	32	1
	5	BRM	28	
	6	ホンダ	14	
	6	クーバー・BRM	14	
	8	ブラバム・レブコ	10	
	9	マトラ	8	
	10	マクラレン・BRM	3	

1969	順位	コンストラクター	有効得点	優勝
	1	マトラ・フォード	66	6
	2	ブラバム・フォード	49(51)	2
	3	ロータス・フォード	47	2
	4	マクラレン・フォード	38(40)	1
	5	フェラーリ	7	
	5	BRM	7	

1970	順位	コンストラクター	有効得点	優勝
	1	ロータス・フォード	59	6
	2	フェラーリ	52(55)	4
	3	マーチ・フォード	48	1
	4	ブラバム・フォード	35	1
	5	マクラレン・フォード	35	
	6	BRM	23	1
	6	マトラ	23	
	8	サーティース・フォード	3	

ダーに加えられるF1GP戦など、60年代には存在しなかったということだ。しかも開催数10戦のうち有効得点にカウントされるのは6〜7戦だけ。これは、勝てそうなレースを選んで出ればいいことを意味した。全戦出場の義務などまったくない。

第二次世界大戦後から20年ほど経った60年代

ともなれば、参加者の過半は毎戦出場した。しかし個人チーム(当時は多数存在した)にとつて世界を転戦する金銭的余裕は乏しいから、当然数戦を選んでの参戦が当たり前となる。だから昔のドライバーたちは1戦1戦で勝つことを最も重視し、年間チャンピオンはオマケと考えていた。もちろん、シーズン終盤になってチャ

ンピオンの可能性がある者はそれを意識しての戦略を用いた。しかし最初からチャンピオン狙い、得点狙いの戦いぶりは「美しくない」ので敬遠された。そういう時代だったからこそ、無冠のスターリング・モスも、王座2回だけのジム・クラークも、世界中で称賛され、歳月を経た今なお輝きを失わないで語り継がれることになる。

もうひとつ、彼らが年末のランキングを見越しての戦いぶりを好んでしなかった決定的な理由がある。年末まで生存している保証などなかったのだ。事故で死ぬ確率が高かった。死なないうまでも大怪我をして欠場する危険性が高かった。だから、勝てる時に勝っておく。今が大切。1960年代とはそういう時代だった。

1戦ずつに配点し、年末に世界チャンピオンを決定するシステム自体は1960年代も2020年代も変わらない。しかし、それに臨むドライバーたちの心構えや人生観は必ずしも同一ではない。全世界にテレビ中継されることすらなかった60年代、スタードライバーが手にした収入など、今のドライバーと比べたら徹々たるものだ。それでも彼らは耐火服も着ずにシートベルトも着けずに燃料タンクに囲まれた窮屈なコクピットに潜り込み、雨のスバや霧深いニュルブルクリンクに繰り出していった。

記録上の数字の多少によって昔と現在とを単純に比較するのは正しいことではない。そのバックグラウンドや時代背景も念頭に置き、先人たちのロマンチックな想いの上に現在の繁栄が存在していることを、本誌の読者であるならばぜひ理解しておきたい。

何度も繰り返し名前を見返しているといっしょに60年代が恋しくなってくる

F1GP 1961~70 コンストラクターズランキング

1961	順位	コンストラクター	有効得点	優勝
	1	フェラーリ	40(52)	5
	2	ロータス・クライマックス	32	3
	3	ボルシェ	22(23)	
	4	クーバー・クライマックス	14(18)	
	5	BRM・クライマックス	7	
1962	順位	コンストラクター	有効得点	優勝
	1	BRM	42(66)	4
	2	ロータス・クライマックス	36(38)	3
	3	クーバー・クライマックス	29(37)	1
	4	ローラ・クライマックス	19	
	5	ボルシェ	18(19)	1
	5	フェラーリ	18	
	7	ブラバム・クライマックス	6	
	8	ロータス・BRM	1	
1963	順位	コンストラクター	有効得点	優勝
	1	ロータス・クライマックス	54(74)	7
	2	BRM	36(45)	2
	3	ブラバム・クライマックス	28(30)	
	4	フェラーリ	26	1
	5	クーバー・クライマックス	25	
	6	BRP・BRM	6	
	7	ボルシェ	5	
	8	ロータス・BRM	4	
1964	順位	コンストラクター	有効得点	優勝
	1	フェラーリ	45(49)	3
	2	BRM	42(51)	2
	3	ロータス・クライマックス	37(40)	3
	4	ブラバム・クライマックス	30	2
	5	クーバー・クライマックス	16	
	6	ブラバム・BRM	7	
	7	BRP・BRM	5	
	8	ロータス・BRM	3	
1965	順位	コンストラクター	有効得点	優勝
	1	ロータス・クライマックス	54(58)	6
	2	BRM	45(61)	3
	3	ブラバム・クライマックス	27(31)	
	4	フェラーリ	26(27)	
	5	クーバー・クライマックス	14	
	6	ホンダ	11	1
	7	ブラバム・BRM	5	
	8	ロータス・BRM	2	

7月15日	J.クラークがイギリスGPで通算5勝目
8月14日	ボブ・アンダーソンがシルバーストンでF1テスト中に事故死
8月27日	カナダGPが選手権戦としては初開催、モスポートパークで
9月10日	イタリアGP激闘の末、ホンダが2勝目。J.サーティースがJ.ブラバムを0.2秒差で降す

1968

	全12戦、①ZA②E③MC④B⑤NL⑥F⑦GB⑧D⑨I⑩CDN⑪USA⑫MEX。非選手権4戦
1月1日	J.クラークがJ.M.ファンジョを上回るF1GP通算25勝目。南アフリカGP(キャラミ)で
4月7日	J.クラークがホッケンハイムF2で事故死
5月7日	M.スベンスがインディ500テスト中に事故死
5月12日	スペインGPが選手権戦としては14年ぶりの開催、ハラマで
6月8日	L.スカルフィオッティがロスフェルド・ヒルクライムで事故死
6月9日	ブルース・マクラレンが自製F1で優勝。ベルギーGP(スパ・フランコルシャン)で。小型ウイング装着車登場
6月23日	マトラが初優勝。J.スチュワートがドライブ。オランダGP(ザンドフルト)で
7月7日	J.イクス(フェラーリ)が初優勝。ジョー・シュレッサー(空冷ホンダ)が焼死。フランスGP(ルーアン)で
7月20日	ジョー・シフェール(プライベートロータス)が初優勝。イギリスGP(ブランズハッチ)で。巨大ウイング林立
10月6日	マリオ・アンドレッティ(ロータス)がF1デビュー戦でPP。アメリカGP(ワトキンスグレン)で
	ホンダとクーバーとイェールがF1撤退

1969

	全11戦、①ZA②E③MC④NL⑤F⑥GB⑦D⑧I⑨CDN⑩USA⑪MEX。非選手権4戦
5月4日	スペインGPがモンジュイック市街地では初開催。ウイング脱落による事故が多発
5月18日	G.ヒルがモナコGPで通算5勝目。予選中にハイウイングの使用禁止決定
5月30日	インディ500でM.アンドレッティ(ホーク・フォード)が初優勝
7月19日	イギリスGP(シルバーストン)に3種類の4輪駆動F1が登場
8月1日	ゲルハルト・ミッター(BMW F2)が事故死。ドイツGP(ニュルブルクリンク)予選中
10月8日	J.リント(ロータス)が初優勝。G.ヒルが重傷。アメリカGP(ワトキンスグレン)で

1970

	全13戦、①ZA②E③MC④B⑤NL⑥F⑦GB⑧D⑨A⑩I⑪CDN⑫USA⑬MEX。非選手権3戦
	サイドドラジェターのロータス72が台頭。マーチとサーティースとティレルがF1GPデビュー
4月19日	新興マーチシャシーが初優勝、J.スチュワートがドライブ。スペインGP(ハラマ)で。多重炎上事故発生
5月10日	モナコGP最終周でJ.リント(ロータス)がJ.ブラバムを抜いて逆転勝利
5月30日	インディ500でA.アンサー(PJコルト・フォード)が優勝。兄ボビー(68年覇者)と兄弟ウィナー初達成
6月2日	B.マクラレンが事故死。グッドウッドでCan-Amカーテスト中
6月12日	10月開催予定の日本グランプリの中止をJAFが発表。日産とトヨタの排ガス対策→日本グランプリ欠場発表を受けて
6月14日	ル・マン24時間でボルシェが917で初優勝。映画『栄光のル・マン』のモデル
6月21日	ピアス・カレッジ(デ・トマソ)が焼死。オランダGP(ザンドフルト)で
8月2日	ドイツGPはGPDAがニュルブルクリンクでの開催をボイコット、ホッケンハイムに移して開催
8月16日	オーストリアGPがエステルライヒリンクでは初開催
9月5日	チャンピオン目前のJ.リントが事故死。イタリアGP(モンツァ)予選で
9月6日	新人クレイ・レガッツォーニ(フェラーリ)が初優勝。イタリアGPで
10月4日	新人エマーソン・フィッティパルディ(ロータス)が初優勝。アメリカGPで。故J.リントの王座決定
10月25日	メキシコGPはコース脇まで大勢の観客が押し寄せ、この年限りで中止
	J.ブラバムとD.ガーニーが現役引退。ダンロップタイヤがF1撤退



66年のF1シーンを活写した米国映画『グランプリ』のプログラム表紙。F1界が商売抜きで全面協力した。いまネットで検索すると一部視聴できる。疾走する66年型F1の姿にまず興奮せよ。

1960年代のF1マシンは大きく分けて61年からの1・5ℓ時代と66年からの3ℓ時代に分けられる。それまでの2・5ℓ（もしくは0・75ℓ過給器）エンジンから、スピードの抑制と軽量化の両立を目的に1・5ℓNAに統一されたF1では、57年にクーパーによってもたらされたミッドシップレイアウトが主流となり、61年の4輪駆動ファীগソンP99を最後にフロントエンジン車は消滅。フロントラジエターの「葉巻型」と呼ばれるボディシェイプが定着する。あわせてサスペンションもそれまでのリジッドやストラットは姿を消し、剛性が高く、路面追従性のいいダブルウィッシュボーンとコイルスプリングの組み合わせが一般的となった。

シャシーは鋼管スペースフレームが一般的だったが、62年にアルミ合金のパネルをバスタブ状に組み合わせた、軽量、高剛性のモノコックをロータスが開発。コンパクトで高出力なコベントリ・クライマックスの90度V8、FWMVユニットを搭載したロータス25がこの時代の最適解となった。63年ダンロップが扁平、ワイドトレッドの13インチタイヤを初投入したことでコーナリングスピードが飛躍的に上昇する。

66年から始まった3ℓ（もしくは1・5ℓ過給器）エンジンになっても、基本的なマシンコンセプトは1・5ℓ時代と変わらず、シャシーはブラバム、クーパーなど一部を除きアルミモノコックが主流となる。ただしエンジンの大型化と高出力化に伴いマシンの全長やトレッド、ホイールベースはひと回り大型化した。

エンジンは高出力の多気筒エンジンが有利とされ、フェラーリ、ホンダ、マセラティ、ガーニー・ウエスレイクがV12を、BRMがH16を

葉巻型時代の F1マシン 1961—1970

1960年までの2.5ℓF1GPは、ミッドシップとFRが混在
迎えた61年の1.5ℓF1新シーズンはほぼミッドシップで占められた
英国系チームを中心にマシンの革新は進みながら分派
現在に続く新たなコンストラクターも誕生していった

Text/Yoshio Fujiwara Photos/FORD, Motorsport Images

開発するが67年にフォード、コスワース、ロータスによりF2用の直4FVAをV8化したDFVが登場。このDFVを搭載したロータス49が3ℓ期のゲームチェンジャーとなった。

また68年には増大したパワーを活かすため4輪駆動と空力へのアプローチがスタート。複雑で重い4輪駆動はすぐに淘汰されるが、モノコックでロータスがフロントウイングとリヤスポイラーを装着すると、ベルギーGPではフェラーリがセンターウイングを採用。フランスGPからリヤハイウイングとなり、69年開幕の南アフリカGPでは前後ハイウイングが装着された。ほどなくハイウイングが禁止されるとロータスはボディ全体でダウンフォースを稼ぐウェッジシェイプへと傾倒。70年のロータス72の登場とともに「葉巻型」の時代は終焉する。

R



ロータス49/1967



ロータス25/1962



ロータス21/1961



ロータス43/1966



ロータス33/1964



ロータス49C/1970



ロータス63/1969



ロータス49B/1968



60年代のロータスは、スペースフレームの21を経て25でバスタブ式モノコックを採用。63年と65年には25を駆るジム・クラークによりドライバーズとコンストラクターズタイトルを獲得。さらに67年にDFVエンジンを得ると速さは群を抜き、68年&70年にダブルタイトルを獲得した。

ロータス38/1965



1965年には、F1モノコックGPを欠席してインディ500に出場したジム・クラークがロータス38・フォードで総合優勝。

ロータス49B/1968



1968年ロータス49Bを使うロブ・ウォーカーチームから出場したジョー・シフェールが、イギリスGPでワークスを下して優勝。

Team Lotus

チーム・ロータス

クラークの才能とDFVで60年代のF1をリード

60年代のF1シーンのトレンドを作り上げたのは、間違いなくコリン・チャップマン率いるチーム・ロータスだった。

60年に18でミッドシップ化に成功した彼らは1.5ℓ初年度の61年にボディをスリムにし、空力的に洗練させた21を開発。62年シーズン開幕前の非選手権にはコベントリー・クライマックスFWMV V8に対応した正常進化型の24を送り出す。その裏でチャップマンは市販車エランのバックボーンフレームの開発過程にヒントを得て、スチール製のツインチューブと前後バルクヘッドにアルミ合金パネルを組み合わせたモノコックシャシーを提案。62年の開幕戦オランダGPでデビューした25のモノコックシャシーは、軽量ながら24の2倍近い振り剛性を確保していた。またシンプルな構造はエンジンの脱着などメンテナンス性が向上するとともに、ドライバーを極力寝かせる姿勢とすることでロールセンターを低くすることにも成功。硬めのアンチロールバーと柔らかいスプリングを使用することで、高いメカニカルグリップも実現していた。63年にはFWMVをインジェクション化し、さらにダン・ガーニーの求めに応じて25にフォードV8を搭載した29でインデ

ィにも挑戦。その後F1では25の改良型である33で64&65年シーズンを戦う一方で、65年にレン・テリーが設計した38でクラークとともにインディ500を制覇した。しかし66年から始まった3ℓF1に際してはエンジン確保に失敗。テリーが設計した38の流れを汲む43にBRM H16ユニットを搭載して急場を凌ぎつつ、極秘裏にフォードの資金援助のもとコスワースと共同でDFVの開発に成功する。

そしてチャップマンとモーリス・フィリップが設計しDFVを積む49は、クラークとグラハム・ヒルという当代一のドライバーに託され、一夜にして勢力図を塗り替えた。ところが68年4月のホッケンハイムF2でクラークが事故死。失意の中、ヒューランド・ギヤボックスやウイングの採用で競争力を増した改良型の49Bがヒルの手でダブルタイトルを獲得する。それと並行してインディ用にはウエッジシェイブ、4輪駆動、ガスタービンエンジン搭載の56を製作。

またシーズンオフには完全ウエッジシェイブボディをもつ57を試作するとともに、69年用にそれらの経験を反映した4輪駆動の63を開発し、72誕生への素地を作っていく。

ロータスシャシーを用いた主なプライベートチーム

- ロブ・ウォーカーレーシングチーム (1961-62、68-70)
- ブラバム・レーシングオーガニゼーション (1962-63)
- エキュリー・フィリピネッティ (1962-63)
- シフェール・レーシングチーム (1963-64)
- エキュリー・ボニエ (1969)

60年代
葉巻型F1
の時代



BRM P138/1968



BRM P261/1964



BRM P153/1970



BRM P139/1969



英国のコンストラクターとして知られるBRMは、シャシーのみならずエンジンメーカーとしても知られた。1.5ℓ V8エンジンや3ℓ H型16気筒、V型12気筒エンジンを開発し、自チームのみならず他チームへも供給しF1を支えた。

British Racing Motors

ブリティッシュ・レーシング・モーターズ

英・自動車工業会が生んだコンストラクター

1.5ℓ F1が始まった時BRMは生みの苦しみの中にいた。前年のP48でミッドシップ化を果たすも自製エンジンの開発が難航。しかし62年、機械式燃料噴射装置を備えた90度V8が完成し、トニー・ラッドが設計したショートホイールベースが特徴のP57に搭載され本領を発揮。グラハム・ヒルが全戦完走で4勝を挙げ、チームとともに初タイトルを獲得した。63年のフランスGPでは早くもモノコックシャシーのP61を投入するが、リヤバルクヘッドを省略した構造が災いし失敗。しかし64年登場のP261は高い戦闘力をみせ、

65年もヒルがタイトル争いに加わる。66年からの3ℓ化にあたっては、ラッドが180度を開いたV8を上下に重ねたH型16気筒を発売。平たく短いP83に搭載されるもトラブル続き。67年も引き続きH16を搭載したP115を投入するが期待の若手ジャッキー・スチュワートでも優勝できず。68年からは新開発のV12を搭載したP133、69年に改良型のP138、P139を投入するが低迷。しかし69年に加入したトニー・サウスゲートが設計したP153が70年ベルギーGPで久々に優勝を果たし復讐の兆しを見せた。

BRMシャシーを用いた主なプライベートチーム

レグ・バーネルレーシング (1966-69)
バーナード・ホワイトレーシング (1966-68)
UTAレーシング・オーガニゼーション (1970)

ブラバムBT11/1964



ブラバムBT7/1963



ブラバムBT20/1966



ブラバムBT26/1968



ブラバムBT22/1966



ブラバムBT33/1970



ブラバムBT26A/1969



Brabham

ブラバム

自らの名前を冠したチームで参戦しタイトル奪取

1959・60年のF1王者であるジャック・ブラバムは、61年にモーターレーシング・ディベロップメント (MRD) を設立。62年からブラバムの名でF1にも進出する。デザイナーは同郷のロン・トーラナックで、鋼管スペースフレームのシンプルながらブラバムの経験則に基づいたドライバーフレンドリーなBT3を設計。63年には新加入のダン・ガーニーが進化版のBT7で上位に進出、64年のフランスで初優勝。最終戦メキシコでも新型BT11で優勝。そして66年、ブラバムはオーストラリアのレブコに依頼し、市販車オ

ールズモビルF85のアルミブロックをベースとしたコンパクトで丈夫なタイプ620 SOHC V8を独自に開発。BT11の進化型、BT19を駆る40歳のブラバムが史上初めてオーナー兼ワールドチャンピオンに輝いた。翌67年も同じコンセプトのBT24に乗るデニス・ハルムが王座を獲得し黄金期を迎えたが、68年のBT26レブコは低迷。ところが69年にDFVを獲得するとスペースフレームのBT26Aで新人ジャッキー・イクスが2勝。70年にはモノコックを採用したBT33を開発、開幕戦でブラバムが生涯最後の優勝を飾った。

ブラバムシャシーを用いた主なプライベートチーム

DWレーシング・エンタープライゼス (1964-68)
ロブ・ウォーカーレーシングチーム (1964-66)
シフェール・レーシングチーム (1964)
ヨアキム・ボニエレーシングチーム (1966)

ブラバムBTシリーズの1.5ℓ F1時代はコベントリー・クライマックスV8エンジンを搭載。3ℓ時代はオーストラリアのレブコ製V8エンジンを搭載し1966-67年にジャック・ブラバム、デニス・ハルムの戴冠に貢献。またスペースフレームシャシーはBT26&26Aシリーズで最後となり、BT33 (1970) からは他チーム同様モノコックシャシーとなった。

クーバーT60/1962



クーバーT77/1965



クーバーT86B/1968



クーバーT86B/1969



クーバーT58/1961



クーバーT81/1966



クーバーは1959-60年とミッドシップにエンジンを搭載したT51でドライバーとコンストラクターのタイトルを獲得し、1.5ℓ時代の62年には3位となった。3ℓ時代の66 & 67年にはマセラティV12を搭載し3位を獲得も、ワークスチームとしては68年いっばいで撤退。以後はプライベートーターチームがクーバー製シャシーで参戦した。

Cooper

クーバー

ミッドシップ化に先鞭も3ℓ時代には対応できず

ミッドシップでF1界にシャシー改革をもたらし、59年と60年のタイトルを獲得したクーバーだったが、1.5ℓエンジンへの対応に失敗。前年のT53を踏襲したT55にF2譲りのコベントリー・クライマックスFPF直4を搭載し出場。ドイツGPから新開発のFWMV V8が優先供給されるが、改良型のT58ともに活かせず終わる。62年にはボディ幅を狭めたT60を投入し、ケン・ティレルがマネージメントを行なうようになるが状況は好転しなかった。その後、63年のT63、64年のT73、65年のT77もボディシェイプ

こそ変われど実質的には古いT53の流れを汲むもので、戦力は相対的に低下していった。加えて64年のチャールズ・クーバーの死去に伴い、65年からチームはチップス・モーター・グループに売却された。66年の3ℓ化では57年のF2用にルーツを持つ古いマセラティ60度V12を獲得。デリック・ホワイト設計のモノコックシャシーを持つT81を投入するが重く大柄で下位に沈む。67年のT86は「最も醜いF1」と酷評され、68年にはBRM V12を搭載したT86Bで再起を図るものの浮上することなくワークス活動を終了。

クーバーシャシーを用いた主なプライベートーターチーム

アングロ=アメリカン・エキップ (1962)
ロブ・ウォーカーレーシングチーム (1963-68)
ヨアキム・ボニエレーシングチーム (1966-68)

1.5ℓ F1時代初年度の1961年にはフェラーリ156を駆るアメリカ人、フィル・ヒルがドライバーズタイトルを、チームもコンストラクターズタイトルを獲得。彼らが次にタイトルを獲得したのは64年、ジョン・サーティースによって。3ℓ時代の66年からは「312」の名前を冠するマシンが登場するが、タイトル争いからは遠のいた。

フェラーリ156/1961



フェラーリ246/1966



フェラーリ158/1964



フェラーリ312/1967



フェラーリ312/1966



フェラーリ312B/1970



フェラーリ312/1969



フェラーリ312/1968



Scuderia Ferrari S.p.A.

スクーデリア・フェラーリ

世界選手権スタート以前より存在する、F1GPの代名詞

フェラーリの60年代は波乱の10年となった。1.5ℓ初年度の61年はカルロ・キティが開発したミッドシップの156とV6ディーノユニットが当たりして快走。しかし第7戦でランキングトップのエース、ウォルフガング・フォン・トリップスが事故死。ナンバー2のフィル・ヒルがアメリカ人初のワールドチャンピオンに輝いた。ところが年末にキティら首脳陣がエンツォ・フェラーリと対立して離脱。マシンの開発も止まり一気に低迷する。63年ジョン・サーティースが加入するとともにマウロ・フォルギエリがモノコックシャシーの158とV8ユニットの開発に奔走。その努力は64年最終戦で逆転のダブルタイ

トル獲得というかたちで報われる。65年は新開発のフラット12エンジンも投入するが、スポーツカーと3ℓエンジンの開発にリソースを割かれ低迷。66年は新開発の60度V12を積む312でサーティースが快走するもシーズン途中にお家騒動から離脱。67年はエースとなったロレンツォ・バンディーニがモナコで事故死するなどマシン以外の要因で低迷を喫する。続く68年と69年もDFV勢の前に苦戦を強いられるが、70年にフラット12を積む312Bが登場すると優勝戦線に復帰した。

フェラーリシャシーを用いた主なプライベートーターチーム

FISA (1961)
スクーデリア・サント・アンブローズ (1961)
ノース・アメリカン・レーシングチーム (1964-65、69)

マクラーレンM5A / 1967



マクラーレンM2B / 1966



マクラーレンM7C / 1968



マクラーレンM7A / 1968



マクラーレンM9A / 1969



マクラーレンM7C / 1970



マクラーレンM14A / 1970



チーム結成初期はブルース・マクラーレンの1台のみで出走。68年のM7Aより北米Can-Amシリーズで走っていたチームメイト、デニス・ハルムとの2カーエントリーで参戦開始。またこの年よりチームカラーのババイヤオレンジに塗られた。Can-Amに出場していたジョン・サーティースも、自チームを設立した70年序盤、マクラーレンM7Cを使ってF1に参戦している。

Honda

ホンダ

2輪世界GPの技術でF1へ挑戦

市販4輪への本格参入を前にした63年秋に、ホンダはロータスへのF1エンジン供給に合意。並行して開発された1.5ℓ60度V12 DOHCエンジンはクランクケース一体型ギャボックス、ヨー慣性モーメントの低減を狙った独創的な横置きレイアウトを採用。ところがロータスから一方的に契約を破棄され自力での参戦を決意。エンジンをストレスメンバーにしたセミモノコックのRA271を作り上げ64年ドイツGPから参戦を開始した。その進化型というべきRA272で挑んだ65年は最終戦メキシコGPでリッチー・ギンサーが優勝。翌

66年はイタリアGPから縦置き90度V12を搭載するフルモノコックのRA273を投入するが戦闘力は低かった。67年はサーティースを通じてローラと提携しイギリスに拠点を設立。インディーカーのローラT90を改造したRA300はサーティースの手でイタリアGPで優勝。続く68年には新設計のV12を積み軽量化を果たしたRA301で参戦。空冷V8を積むRA302がフランスGPに投入されるも、ジョー・シュレッサーが事故死。RA301も2位が最高位に終わり、失意のうちに第1期の活動を終了した。

McLaren

マクラーレン

F1、インディ、スポーツカーでレースを席捲した新興勢力

ブラバムの後を継いでクーバーのエースとして活躍していたブルース・マクラーレンも、63年に自身のコンストラクターを設立。66年からは自身のマシンで参戦した。コンコルドの開発に携わっていたロビン・ハードがデザインしたM2はファイアストンのテスト用に作られたもので、ジュラルミンシートとバルサ材のコアでできた「マライト」をモノコックのパネルに使用。インディ用を改造したフォードV8、次にセレニシマV8を積んだM2BをF1用として出走する。67年にはトロージャンが製作しBRM 2ℓV8を積んだ

M4BとBRM V12を積んだM5Aを投入。そして68年、DFVを手に入れるとハードとゴードン・コバックがデザインしたM7Aが戦闘力を発揮。ベルギーでマクラーレンが優勝し、イタリアとカナダでデニス・ハルムが連勝。コンストラクターズ2位に食い込んだ。69年はM7Aで出場する傍ら、F5000マシンベースのM7Cと4輪駆動のM9Cも投入。しかしM7Aの改良型M14A、アルファロメオV8を搭載するM14Dを投入した70年シーズン中にマクラーレンが事故死。チームはデヴィ・メイヤーの手に委ねられることに。

マクラーレンシャシーを用いた主なプライベートチーム

アングロ・アメリカン・レーサーズ (1968)
エキュリー・ボニエ (1968、70)
チーム・サーティース (1970)

エンジンサプライヤーとして参戦を予定していたホンダだったが、64年に自社製作マシンでF1進出。62年秋にクーバーT53を入手しF1シャシーとエンジンを学び、64年からの実戦では1.5ℓ横置きV12エンジンを搭載した。苦戦が続けたが65年最終戦でギンサーが優勝。3ℓ時代の67年にはジョン・サーティースが加入。ローラと共同製作したRA300はイタリアGPで優勝した。68年には日本で開発した空冷エンジン搭載のRA302を持ち込んだが、悲劇的な結末となってしまった。

ホンダRA271 / 1964



ホンダRA273 / 1966



ホンダRA272 / 1965



ホンダRA300 / 1967



ホンダRA300 / 1968



ホンダRA273 / 1967



ホンダRA302 / 1968



ホンダRA301 / 1968



60年代に出場した その他のF1

ファーガソンP99は史上初の4輪駆動かつ最後のフロントエンジン方式のF1マシンだ。非F1選手権として開催されたオールドトンパークでは大雨の中スターリング・モスが優勝している。ローラは62年から断続的にF1参戦。共同開発のホンダRA300のローラ側の呼称はローラT130。デ・トマソも61年に単独参戦の後、70年にウィリアムズとジョイントで復帰。ジャンバオロ・ダラーラが設計した。この70年は新興コンストラクターが登場した年だった。マーチが市販した701は多くのプライベートチームが使用。1レースに6台が出走したことも。サーティースはホンダ撤退後に自チームを興しTS7で参戦した。ティレルは繋ぎのマーチ701に満足できず自製001をシーズン終盤に投入した。



ファーガソンP99／1961



ローラMk.4／1962



デ・トマソ505／1970



マーチ701／1970



サーティースTS7／1970



ティレル001／1970

マトラMS11／1968



マトラMS7／1967



マトラMS80／1969



マトラMS120／1970



マトラMS84／1969



Matra

マトラ

本家と分家で 搭載エンジンが分かれた

自製のF3で65年から活動を始めたマトラは66年にF2、68年にはエルフとフランス政府の支援でF1へ進出。そしてスポーツカーレースへの転用も考慮したV12DOHCを設計。シャシーはMS7を改良したMS9。そこにF2を運営していたティレルがDFVでスチュワートを擁して後追い参戦。V12を積むマトラ・スポーツとDFVを積むマトラ・インターナショナルの2チーム体制となった。69年はマトラ・インターナショナルに活動を一本化しMS80 DFVで出場。スチュワートが6勝を挙げ初戴冠。70年、マトラがクライスラー傘下となったことでティレルが離脱し、再びマトラ・スポーツが登場。V12を積んだMS120は72年まで参戦した。

マトラMS10／1969



1967年のテスト参戦を経て68年から本格参戦するが、マトラ自製のV12を搭載したマトラ・スポーツとDFVを搭載したマトラ・インターナショナル(ティレル)が並行して参戦した。69年にはインターナショナルのジャッキー・スチュワートがドライバーズタイトルを獲得した。

Anglo American Racers

アングロ・アメリカン・レーサーズ

アメリカ製のマシン+エンジン+ドライバーで参戦

1964年にダン・ガーニーが設立。66年からのF1とインディ参戦を目指しレン・テリーに兼用のシャシーの設計を依頼。F1用はコベントリー・クライマックス2.7ℓ V8を搭載したイーグルT1Gを名乗りベルギーでデビュー。イタリアGPからはハリー・ウェスレイクが製造した専用設計のV12エンジンで出場。67年のベルギーGPではオール・アメリカとして値千金の優勝を勝ち取るが、68年にウェスレイクと提携を解消、撤退する。

イーグルT1G／1967



Porsche

ポルシェ

空冷F1で唯一の成功

1957年の1.5ℓ F2にポルシェは2シーターの718RSKをシングルシーターにした718RSK F2で出場。61年からF1が1.5ℓになるとクーゲルフィッシャーの燃料噴射装置を装着した787 F1で参戦。62年には新設計の鋼管スペースフレームに空冷水平対向8気筒エンジンを載せた804を投入。フランスGPではダン・ガーニーのドライブで、空冷エンジン搭載車として唯一の優勝を記録したが、その後ワークス活動は休止された。

ポルシェ804／1962



1961—1970

60年代の F1ドライバーたち

現在のようにドライバー育成システムなど存在しない時代
F1への参加はチーム、ドライバーにとりハードルが低かった
メカニックとして働きながらレース参加へのきっかけを掴むドライバー
そしてF1も選手権から非選手権、スポーツカー、ツーリングカーと
様々なカテゴリーでステアリングを握り、チームを設立する者もいた
ここでは60年代に活躍したF1ドライバーの生き様を紹介する

Text/Yoshio Fujiwara Photos/FORD, Motorsport Images

1960年代のF1ドライバーの雰囲気
ある意味でよく表現しているのは、66年公開の
ジョン・フランケンハイマー監督の映画『グラ
ン・プリ』だろう。ジェームズ・ガーナー、イ
ブ・モンタンといった俳優陣とともにフィル・
ヒル、グラハム・ヒル、ブルース・マクラーレ
ンらも「俳優」として出演しているこの映画で
は、華やかながらもまだコマースヤリズムに染
まりきっていない頃のグランプリシーンがよく
描かれている。

50年代のF1は政府のバックアップを受け渡
欧してきたファン・マヌエル・ファンジオやフ
ロイラン・ゴンザレスなどを除けば、ほとんど
がヨーロッパ出身の富裕層で占められていた。





James Clark Jr. OBE | 1936年
3月4日～1968年4月7日。
イギリス・スコットランド出身。

Jim Clark

ジム・クラーク

同じ年にF1とインディ500を制した、3冠王者のスター

“フライング・スコット”の愛称で呼ばれた60年代を象徴するレーサーのひとり。スコットランドの農家に生まれ、免許を取得するとローカルレースへ出場。すぐにその才能は衆目を集め、アストンマーティンやロータスから声がかかるようになる。チーム・ロータスから出場した60年のFJで圧倒的な強さを見せると、第4戦オランダGPでF1に昇格する。62年、モノコックの25を得ると才能は一気に開花。最終戦までヒルと王座を争う。翌63年にはポールポジション（PP）7回、7勝という圧倒的な強さで初タイトルを獲得。以降、常に王座争

いを展開し、65年には2度目のチャンピオンに輝いている。またF1以外でもロータスとともにF2、タスマン、ツーリングカー、スポーツカーレースに積極的に挑戦。65年には38でインディ500をも制した。66年は走らない43で低迷するがそれでも1勝。49DFVを得た67年はシーズン最多の4勝を記録するも王座には届かず。そして王座獲得に期待のかかった68年、4月のホッケンハイムF2でクラッシュし還らぬ人となった。F1では通算25勝。33回のPP記録は89年のアイルトン・セナまで破られなかった。

現代と違うのは、レースの開催数も10戦程度と少なかったためF2に出場したり、オフシーズンには南半球のタスマニアシリーズに出場するのが一般的だったことだ。しかしスポンサーの影響が強まりレース自体が先鋭化するにつれ、そうした「兼業」は次第に淘汰されていった。もうひとつ、この時代の特徴はブラバムの成功以降、それぞれのドライバーが自身のコンストラクター創設に動き出したことだが、それはドライバー業以上に茨の道となった。

□

そこに風穴を開けたのが、55年にオーストラリアから渡英したジャック・ブラバムだ。彼が成功を取るとブルース・マクラーレン、デニス・ハルム、クリス・エイモンなどオセアニア出身の叩き上げドライバーが増えていく。またアメリカからもハリー・シエル以降マステイン・グレゴリー、キャロル・シエルビー、フィル・ヒルなど腕に覚えのある「ローカルヒーロー」たちがF1の門を叩くようになった。

60年代 葉巻型F1 の時代

1966年F1最終戦メキシコGPに出場したドライバーの一部。(写真左より)モイセス・ソラーナ、イネス・アイルランド、ダン・ガーニー、ジャック・ブラバム、ジョー・シフェール、リッチー・ギンサー、ピーター・アランデル、ロニー・バックナム、ブルース・マクラーレン、ヨアキム・ボニエ、ペドロ・ロドリゲス。ドライバーは無地の2ピースレーシングスーツを着て、レース前のせいか履いている靴もレーシングシューズや革靴、デッキシューズなどまちまち。



そんなドライバーの勢力図に大きな影響を与えたひとつが、58年にイタリアで始まり、程なくヨーロッパやアメリカに広がったフォーミュラジュニア（FJ）だ。ちょうどF1が1・5に移行し1・1のFJと大きな差がなくなったこともあり、多くのドライバーが育った。その筆頭格がロータスとともに台頭したジム・クラークで、ほかにもトレバー・テイラー、ピーター・アランデル、ロレンツォ・バンデリーニといった血気盛んな若者たちがFJでの成功によってF1への扉を開くことができた。そして66年からの30年代になると、急激に増大したエンジンパワーもあってドライバーのプロフェッショナル化はさらに進み、経験豊富な30代のベテランとジャッキー・スチュワート、ジャッキー・イクス、ヨッヘン・リントといった新進気鋭の若手が大勢を占めるようになる。現代と違うのは、レースの開催数も10戦程度と少なかったためF2に出場したり、オフシーズンには南半球のタスマニアシリーズに出場するのが一般的だったことだ。しかしスポンサーの影響が強まりレース自体が先鋭化するにつれ、そうした「兼業」は次第に淘汰されていった。もうひとつ、この時代の特徴はブラバムの成功以降、それぞれのドライバーが自身のコンストラクター創設に動き出したことだが、それはドライバー業以上に茨の道となった。

Graham Hill

グラハム・ヒル

世界3大レースを制した“デイトンの父”

F1立志伝の人。イギリスの中流家庭に育ち24歳でレーサーを志望。計器で有名なスミスを退職し、ロータスでメカニックとして働きながらレース活動始める。58年にロータスからF1デビュー、60年にBRMへ移籍。芽が出ない時期が続くが62年の開幕戦オランダGPで初優勝を飾ると一気に開花し、初タイトルを獲得。63年から65年まで連続でシリーズ2位となるなどトップドライバーに上り詰めた。そして

67年にロータスへ移籍。クラーク亡き後のチームを引っ張り68年に2度目の王座に。通算5勝を挙げたモナコマイスターとして知られるほか、66年インディ500、72年ル・マン24時間と世界3大レースを制した唯一の人物。



John Surtees OBE | 1934年2月11日～2017年3月10日。イギリス・サリー州出身。

15歳で2輪デビュー、56年にMVアグスタで世界2輪GP 500ccで戴冠。その後60年までに計7つのタイトルを獲得すると共に4輪に挑戦。ケン・ティレルのクーバーでFJにデビュー直後にロータスからF1にも参戦。いきなりイギリスで2位、ポルトガルでPPを獲得する非凡さをみせ63年にフェラーリへ移籍。64年

最終戦で逆転王座を獲得、史上唯一の2輪、4輪王者に輝いた。66年にはローラT70で初代Can-Am王座に輝く一方、F1ではチーム不和からシーズン途中にフェラーリを離脱。67年からはホンダに加入し1勝。そして70年に自チームを立ち上げ、78年までオーナー（ドライバーは72年で引退）としてF1に参戦した。

John Surtees

ジョン・サーティース

世界2輪GPとF1 どちらもチャンピオンに輝く



Norman Graham Hill, OBE | 1929年2月15日～1975年11月29日。イギリス・ロンドン出身。

Jochen Rindt

ヨッヘン・リント

没後にワールドチャンピオンとなった最速男

戦争孤児として素行の悪さも目立ったが、61年に級友のヘルムート・マルコらと見たドイツGPに感化されレーサーになることを決意。63年のFJでは2戦目で優勝を飾り、64年にはロブ・ウォーカーのブラバムでオーストリアGPにデビュー。その後65年にクーバーへNo.2として加入。ル・マンでは総合優勝も飾った。さらに66年には走らないクーバーT81でランキング3位に入る殊勲を挙げた。69年にはバー

ニー・エクレストンをマネージャーに迎えロータスへ。終盤のアメリカGPで初優勝を飾る。迎えた70年はエースとして5勝を記録。イタリアGPの予選で事故死するも、そのままランキング首位を譲らず故人のままチャンピオンに。



Sir John Young Stewart OBE | 1939年6月11日生まれ。イギリス・スコットランド出身。

スコットランドで自動車販売業を営む父、レーサーの兄をもつ環境に生まれる。失読症で学校に馴染めない幼少期を過ごす。クレール射撃で才能を発揮しスコットランドチームのメンバーに迎えられた。61年にレース活動を開始するとすぐに頭角を現し、64年にクーバーのジュニアチームを率いるケン・ティレルにスカウト

される。そして65年にBRMからF1デビュー。初戦から入賞を果たしたうえ第8戦イタリアGPで優勝を飾りシリーズ3位に。68年にはティレルに誘われマトラへ移籍。いきなり王座争いを繰り上げ、69年には圧勝で王座を獲得。さらに71年、73年にもティレルでタイトルを獲得。GP通算27勝はその後14年間の最多記録。

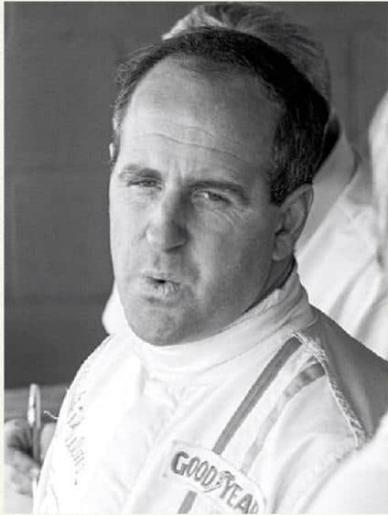
Jackie Stewart

ジャッキー・スチュワート

F1の安全にも尽力した 三度のワールドチャンピオン



Karl Jochen Rindt | 1942年4月18日～1970年9月5日。ドイツ・ラインラント＝プファルツ州出身。



Denis Clive Hulme OBE | 1936年6月18日～1992年10月4日。ニュージーランド・モツエカ出身。

ニュージーランドの農家に生まれ、国内レースでスカラシップを獲得して60年に渡英。ケン・ティレルに声をかけられるもブラバムの下でメカニックとして働きながらFJに出場し63年にランキング2位を記録。64年にはF2に進出、ブラバムに次ぐランキング2位となった。65年にブラバムの僚友としてF1デビュー。66年

のモナコGPで初優勝を飾ると、上位入賞を繰り返してタイトルを獲得。しかしそれがチーム内の不和を招き、67年に同郷のマクラーレンへ移籍。以来、献身的にチームを支え68年と70年にはCan-Am王座も獲得。74年のF1引退後もレースを続けたが、92年、バサースト1000のレース中に心臓発作を起こし急死した。

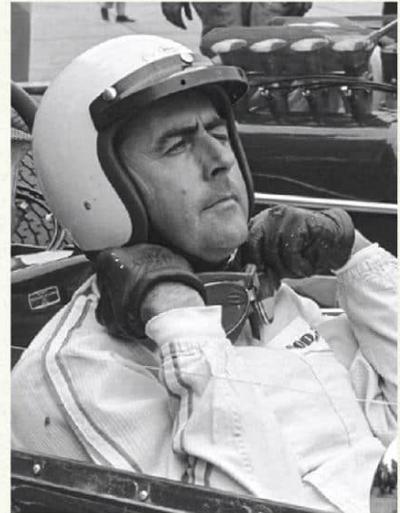
Jack Brabham

ジャック・ブラバム

自分の名を冠したマシンで優勝、王者に

戦後オーストラリアで自動車ショップ経営の傍らミジェットレースで名を揚げ、55年に渡英。クーバーの整備工として働きながらイギリスGPでF1デビュー。59年のT51が高い戦闘力を発揮すると開幕戦モナコで初優勝、その勢いでチャンピオンを獲得。さらに60年もT53でシーズン途中で5連勝するなど好調を維持し2連覇を達成する。その頃から同郷のロン・トーラナックとともにコンストラクター設立を画策、

62年から自車で参戦開始。66年のフランスGPでは自分の名を冠したマシンで初優勝。さらにその年のタイトルも獲得する偉業を成し遂げた。その後もオーナー&ドライバーを続けたが70年でチームもトーラナックに譲り引退した。



Sir John Arthur Brabham | 1926年4月2日～2014年5月19日。豪州ニューサウスウェールズ州出身。

Denis Hulme

デニス・ハルム

ニュージーランド初の王者

Joseph Siffert

ジョー・シフェール

スポーツカーでも活躍したスイスの星

シフェールは57年に2輪でレースをスタート。愛称は“ゼッピー”。60年にFJで4輪へ転向し、翌年ヨーロッパFJチャンピオンに輝くと、62年にプライベートロータスでF1デビュー。その後も個人参戦を続けるが、65年からロブ・ウォーカー・レーシングに加入。68年のイギリスGPでロータス49を駆りプライベートター最後の優勝を飾った。一方64年からはボルシェワークスに加入しエースとして数々の勝利に貢

献。その後70年にフェラーリからF1入りを打診されるも難色を示したボルシェが資金を提供しマーチワークス入り。71年にはBRMへ移籍しオーストリアで2勝目を飾るが、非選手権のブランズハッチで非業の死を遂げる。



Bruce Leslie McLaren | 1937年8月30日～1970年6月2日。ニュージーランド・オークランド出身。

9歳の時にベルテス病に罹り左足が短くなるハンデを負うが、レース好きの父のもと14歳でヒルクライムに出場。その後レースで頭角を現すとブラバムの目に止まり、ニュージーランドのスカラシップ1期生として渡英。59年にクーバーからF1デビューを果たしアメリカGPで優勝。22歳104日という最年少記録は、2003

年のアロンソまで破られなかった。同年末に長年在籍したクーバーを離れ独立し自身のコンストラクターを設立。66年にはフォードGTでル・マンを制覇。また自チームでは68年のベルギーGPで優勝。Can-Amでも67年と69年に自らタイトルを獲得するが、70年6月グッドウッドでM8Dのテスト中に事故死。

Bruce McLaren

ブルース・マクラーレン

若くして勝った逸材 マクラーレンチームの始祖



Joseph Siffert | 1936年7月7日～1971年10月24日。スイス・フライブルク出身。



Christopher Arthur Amon MBE | 1943年7月20日～2016年8月3日、ニュージーランド・ブルズ出身。

ニュージーランドの裕福な農家に生まれ、ローカルレースでマセラティやクーバーに乗り活躍。レグ・バーネルの目に止まり、63年に19歳324日の最年少記録でF1デビューした。その後65年までバーネルのロータスをドライブ。66年にフォードGTでル・マンを制すと、その実績を買われて67年にフェラーリでF1とスポ

Dan Gurney

ダン・ガーニー

北米レース史に名を残す好漢

アメリカの国内レースでルイジ・キネッティに見出され59年にフェラーリからF1とスポーツカーでデビュー。2度の表彰台を獲得するもチームに合わずBRMに移籍する。61年にはポルシェへ移籍し62年に初優勝。63年からはブラバムで実力発揮し64年には2勝を挙げる。そして65年、グッドイヤーのバックアップを受け自身のコンストラクターAARを設立。67年のベルギーでは記念すべき1勝を飾るとともに、

ル・マンでもフォードGT Mk.4で優勝。その際史上初めてシャンパンファイトを行なう。AARは68年でF1から撤退したが自身は70年までドライバーを続けた。80年代以降はトヨタと組んでIMSA GTPやインディを戦った。



Daniel Sexton Gurney | 1931年4月13日～2018年1月14日、アメリカ・ニューヨーク州出身。

Chris Amon

クリス・エイモン

速さを見せるも未勝利に

ーツカーに参戦。ところが68年に3戦連続PPを奪うなど速さをみせるも勝利を飾れず、69年途中で離脱。その後マーチ、マトラ、テクノを転々とした挙句、74年に自チームのマシンで参戦するが大失敗。75年途中でエンサインに加わり76年も参戦するが、ニキ・ラウダの事故に衝撃を受け、F1で優勝しないまま引退。

Richie Ginther

リッチー・ギンサー

ホンダに最初の栄冠をもたらしたアメリカンレーサー

カリフォルニア生まれで、友人のフィル・ヒルを手伝ううちにレースに参加。スポーツカーレースでの活躍がルイジ・キネッティに認められ、57年からNARTのフェラーリでル・マンなどに出場する。その流れで60年にフェラーリからスポットでF1デビュー。61年にはNo.3ドライバーとなりランキング5位に入るも放出されBRMに移籍する。65年には開発能力の高さを買われてホンダに加入。最終戦メキシコで自

身唯一の、そしてホンダ初の優勝を飾る。その後67年にAARへ移籍するがモナコで予選落ちを喫し引退。その直後インディ500の練習中に燃料を浴びたことに危機を感じレーサーも引退。以降は晩年までヒッピー生活を送った。



Pedro Rodríguez de la Vega | 1940年1月18日～1971年7月11日。メキシコ・メキシコシティ出身。

子供の頃から弟のリカルドと共に自転車やオートバイで活躍し12歳で4輪デビュー。15歳から活動を開始し、59年にメキシコを離れ渡欧。リカルドは60年にF1デビューするも61年に事故死。引退も考えるがレースを続け、63年にロータスから北米要員としてスポットでのF1デビューを果たす。67年クーバーのNo.2を得

Pedro Rodríguez

ペドロ・ロドリゲス

メキシコのF1レーサー兄弟

ると開幕戦で優勝。68年にBRM、69年途中にはエイモンの後任としてフェラーリに移籍するが70年にBRMへ復帰。ベルギーで2勝目を挙げた。一方58年から連続出場しているル・マンでは、68年にJW GT40で優勝。70年、71年にはポルシェの年間タイトル獲得に貢献したが7月のインターセリエで事故死する。



Paul Richard Ginther | 1930年8月5日～1989年9月20日。アメリカ・カリフォルニア州出身。



Lorenzo Bandini | 1935年12月21日～1967年5月10日。イタリア領リビア・キレナイカ出身。

Lorenzo Bandini

ロレンツォ・バンディーニ

F1とスポーツカーで光った跳ね馬のエース

60年代のイタリアンヒーローのひとり。15歳で父を失い、メカニックとして生計を立てながらバイク、車のレースに熱中。FJで頭角を現し61年にF1デビュー。スポーツカーでは62年にフェラーリ入りし、63年のル・マンで優勝。

続いてF1でもフェラーリに抜擢され、64年に初優勝を果たす。66年のサーティース離脱後はナンバー1に昇格し、将来を嘱望されるも勝利には繋がらず、67年のモノコGPでクラッシュ。31歳の若さでこの世を去った。

Stirling Moss

スターリング・モス

50年代から活躍した「無冠の帝王」

医師の家庭に生まれるも、後は継がずに47年からレース活動を開始。48年に500cc F3に進出しデビューウインを飾った。50年には伝統のRAC TTをジャガーで制して注目を浴び、51年にF1デビュー。55年のメルセデス・ワークス加入以後はファンジオとともにGPを席巻。ミッレミアでは驚異的な新記録を樹立して優勝した。ところがGP通算16勝を飾るも一度も王座に届かず、記録よりも記憶に残るドライバーとして「無冠の帝王」と呼ばれた。



Sir Stirling Craufurd Moss, OBE | 1929年9月17日～2020年4月12日。イギリス・ロンドン出身。

Jean-Pierre Beltoise

ジャン・ピエール・ベルトワース

マトラの秘蔵っ子

50ccや125ccの世界2輪GPライダーとして活動後、64年に4輪に転向。ランス12時間のクラッシュで手足に障害を抱えるが、65年にマトラとともにフランスF3にデビューし王座を獲得。以来マトラの秘蔵っ子としてF2、F1へとステップアップ。71年のブエノスアイレス1000kmの事故でライセンス停止になるまで行動を共にした。その後72年にBRMでF1に復帰するとモノコで唯一の優勝を記録。74年にF1を引退するが、80年代までレースを続けた。



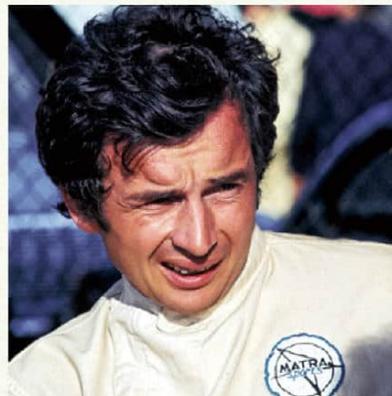
Philip Toll Hill Jr. | 1927年4月20日～2008年8月28日。アメリカ・フロリダ州出身。

Phil Hill

フィル・ヒル

アメリカ人初のF1王者

史上初のアメリカ人F1ワールドチャンピオン。49年に渡英して以来ヨーロッパを舞台に活躍し、スポーツカーでは56年にフェラーリと契約。58、61、62年と3度ル・マンを制したほかセブリング12時間、デイトナ24時間での優勝歴も持つ。一方F1には58年にデビューし、シーズン後半からフェラーリで出場。61年にフォン・トリップスの事故を受け逆転王座に輝いた。62年にフェラーリを離れた後は散発的に戦い、67年でレースを引退。



Jean-Pierre Maurice Georges Beltoise | 1937年4月26日～2015年1月5日。フランス・パリ出身。

Jacky Ickx

ジャッキー・イクス

のちに耐久王として名を残す

ベルギーの裕福な家庭に育った内気な少年だったが、モトクロスで才能を開花。その後スパ1000km優勝などツーリングカーの走りを見たティレルにスカウトされ、マトラからF2に出場。F1を凌ぐ速さから67年途中でクーバー入りを果たす。69年のブラバム時代にブレイクし、70年のフェラーリでは亡きリントを相手にランキング2位を獲得。しかしル・マン通算6勝のレジェンドもそこをハイライトに下降を続け、79年をもってF1から退いた。



Jacques Bernard Ickx | 1945年1月1日生まれ、ベルギー・ブリュッセル出身。

1961-1965

激変の歴史
Part 1

大英帝国時代の到来

世界選手権が成立して10年、大排気量時代は終わりを告げ
F1マシンは1.5ℓという小さな排気量で争われることになった
この変更をきっかけに一躍主役に躍り出たのがイギリス勢だ
ドライバース面でもイギリス出身のチャンピオンが次々と誕生した

Text/Ring Archives Photos/Motorsport Images, McKLEIN



ジム・クラークの駆るロータスが先頭に立ち、その背後をグラハム・ヒルのBRM、ダン・ガーニーのブラバム、ジョン・サーティースのフェラーリが追走する。一瞬おいて、ジャック・ブラバム、ブルース・マクラレン、リッチー・ギンサー、ロレンツォ・バンディーニらがひとかたまりとなって駆け抜けていく。それが1960年代前半から半ばにかけてのF1シーンの典型的パターンだった。モンテカルロでもスパでもザンドフルトでもランスでもルーアンでもクレルモンフェランでもシルバーストンでもニユルブルクリンクでもモンツァでもワトキンズグレンでもメキシコシティでも、状況はほとんど変わらない。ただ65年に限れば、同年F1デビューを果たしたジャッキー・スチュワートのBRMがいきなり彼らの中に割って入り、人々を驚かせもした。マンネリとはならず、それが奇妙に心地良かった。

小排気量下での技術革新

ロータスもBRMもフェラーリもブラバムもクーバーも、そしてホンダも、どれも同じような葉巻型ボディを纏っている。ウイングどころか空力付加物など皆無で、シンプルなことこの上ない。タイヤはよく見ると徐々に太くなっているが、現代のF1のイメージからはあまりにも細くて頼りない。なんと言っても、エンジン排気量は1.5ℓしかない。出力はわずか200馬力程度だ。今や圧倒的多数を占める英国勢の多くはV型8気筒のコペントリー・クライマックスFWMVかBRMを多用するが、イタリアのフェラーリや日本から初登場のホンダは12

60年代 葉巻型F1 の時代

1963年の最終戦、南アフリカGPのスタートシーン。この年のチャンピオン、ジム・クラークのロータス25がポールポジション(写真左)、ジャック・ブラバムとダン・ガーニーのブラバムBT17がフロントロウに並ぶ。ロータスとブラバムはイギリスに本拠を置き、搭載エンジンはともにイギリスのコベントリー・クライマックス社製。



気筒(前者はボクサーV12、後者は横置きV12)を搭載。2輪譲りの高回転排気音を轟かす日の丸カラーの日本車にはすぐさま「ホンダ・ミュージャージック」というあだ名が付けられた。

61年から65年のF1規定はこうだ。排気量1・3〜1・5ℓ、過給は禁止。市販燃料を使用。ドライウエイト450kg以上。レース中のオイル補給不可。ロールバー装着義務付け。車輪を覆うスポーツカータイプ・ボディ禁止。結果的にフロントエンジン車は突然消滅し(唯一の例外はファルガソnP99Ⅱ最初の4輪駆動F1。雨の61年オールドンパーク非選手権戦で優勝)、ミッドシップ車だけとなる。

1・5ℓ時代が61年に始まった時、フロントに2・5ℓエンジンを搭載する大柄なマシンに慣れ親しんでいたベテランファンたちは、小さく華奢なこれら葉巻型ミッドシップマシン群を見て大いに嘆き落胆した。ところが、小排気量化されたにもかかわらず、ほんの1〜2年の内に各コースのラップタイムは大幅に短縮されていく。そして人身事故も減った。レーシングスーツもシートベルトも義務化されてなく、それなのにニユルブルクリンク北コースをF1が宙を飛びながら走っていた。21世紀の現在の視点ではアンダーパワーでつまらなそうに思えるが、タイヤグリップがブアだったせいもあり、ドライバーの技量差、速い遅いは如実に表れた。ある意味ではF1黄金時代と言えなくもない。

つまり、F1の、フォーミュラカーの、レーシングカーの技術が一気に数段階進化したのが、この60年代だった。62年ロータス25で用いられたモノコックフレームはたちまち他車にも伝播

し、従来の鋼管スペースフレームは過去のものとなっていく。それでもブラバムは70年型までモノコック化されずに奮闘し、66〜67年と王座に就く。保守と革新、葉巻型の外観は似ていてもチーム（コンストラクター）ごとの思想や主義が違って面白かった。パワー優先・エンジン優先のエンツォ・フェラーリまでもが英国風シャシーに宗旨替えざるをえなかったのが60年代ということになる。

この時期にはまだスポンサーカラーもない。マシンの色は国別に決められていて、イタリヤは赤、イギリスは緑、フランスは青、ドイツは白（銀）、ベルギーは黄、アメリカは白と青、といった具合だ。ホンダ参入時に日本のナショナルカラーは存在せず（なにしろ日本で近代4輪レースが始まったのは63年）、本田宗一郎社長は金色を望んだが南アフリカに決定済みだったため、中村良夫監督がFIAと協議の末、日本の丸にちなんだ白に赤丸となった。例えば同じ英国車でもBRMやクーバーは濃緑、64年まで存在したBRPは淡緑といった具合で、ストラップを入れたりノーズのみ別の着色にするなど、チームごとの差別化や工夫が見られた。

F1GP戦自体の年間開催数がたった10戦程度ということもあり、現役F1スターはF2やスポーツカーやツーリングカーや時には大西洋

を渡ってインディカーにも参戦した。F1を目指す若手精鋭たちとしてはF2レースでF1スターと対戦でき、そこでの活躍によってF1に抜擢される可能性があった。そして秋になってF1シーズンが終わると、彼らは12月から2月と南半球でホリデーを過ごす。南アフリカでは中古F1による国内選手権戦があり、オセアニア（オーストラリアとニュージーランド）には2・5のタスマンフォーミュラが存在した。地元選手たちと交流しながらそこで過ごし、オセアニアの有力選手たちは本場ヨーロッパでレースすることを夢見た。

F1直下のF2に関しても少しだけ触れておこう。56〜60年のF2が事実上61年以降のF1へと昇格したため、61〜63年はF2自体が存在せず、イタリア発祥の1・1の小改造エンジンのFJ（フォーミュラ・ジュニア）がその役を果たす。そして64年以降は、このFJがF2とF3へと再度枝分かれする。市販車ベースの1.6改造エンジンがF2（約120馬力）、同じく1.6ではあるが小改造OHVエンジンがF3（約100馬力）。これらFJやF3が入門フォーミュラとなり、クーバーやロータスやブラバムやローラ等コンストラクターはその製造販売によって口に糊した。

80年代以降当たり前となるレーシングカート

保守と革新、葉巻型の外観は似ていても チームごとの思想や主義が違って面白かった

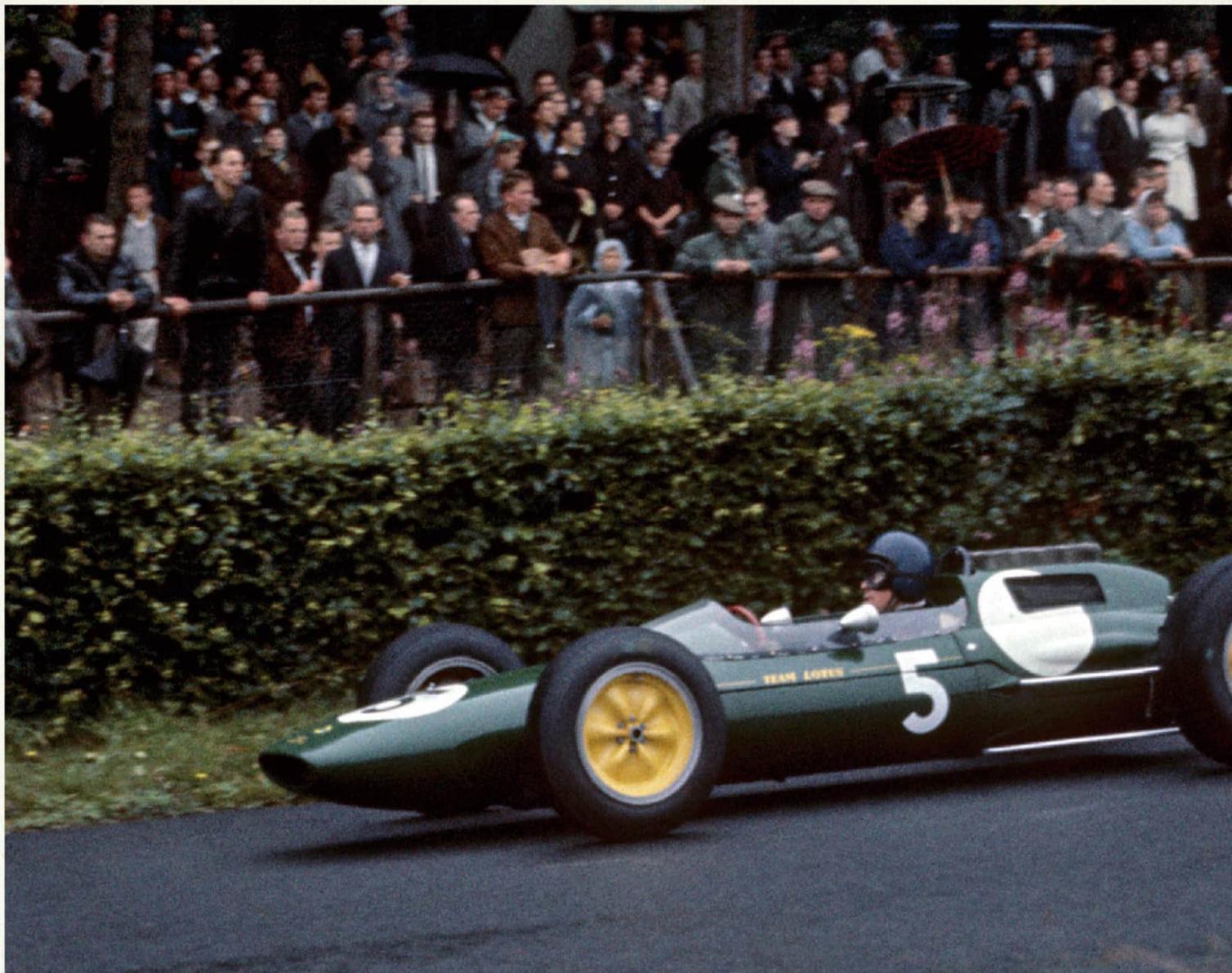


1.5ℓF1初年度の1961年を席巻したフェラーリ156「シャーク・ノーズ」。イギリス勢の新規定への出遅れを利した格好の戴冠だったが、翌年以降劣勢を余儀なくされる。

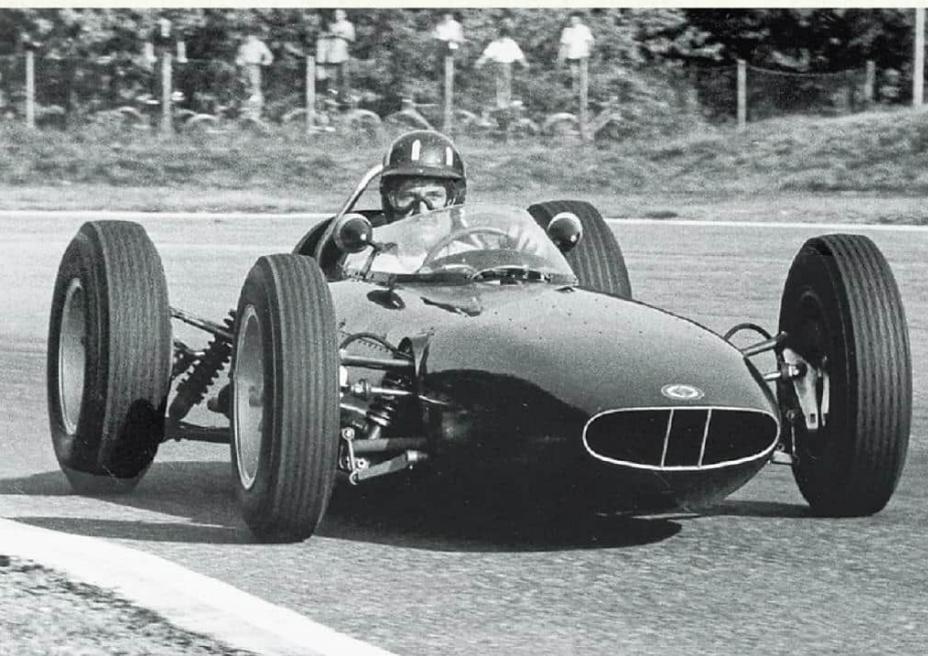
はまだ存在しない。ちなみに1.6ℓF2最後の年（66年）にホンダを搭載したブラバムは驚異の12連勝を遂げる。

61〜65年の1.5ℓF1時代に行なわれた世界選手権F1GP戦は全部で47戦。しかしそれらの合間にノンチャンピオンシップ（非選手権）F1戦も実に67戦行なわれている。ワークスチームもプライベート（個人参加者）も、各国主催者と交渉して出たいレースに出た。自由がきいた。F1GP各戦の参加台数にバラツキがあるのはそのせいだ。後のFOCAのような参加チームの集合体はない。ただ、常連ドライバーたちが集まったGPDAはできた。当時は年間全戦参戦義務などもなく、スポット参戦も多





この時代のイギリス勢躍進のシンボリック的存在がスコットランド出身のジム・クラークとコリン・チャップマン率いるロータス。ふたりの天才が、数々の記録と技術革新をもたらしていった。



(写真上) 左からクラーク、ニュージーランド出身のブルース・マクラレン、グラハム・ヒル。マクラレンとヒルはのちにイギリスに自らのチームを興す。(写真左) 1962年に初タイトルを獲得したヒルとBRM。イギリス人がイギリスのマシンに乗っての戴冠は史上初だった。



(右)1959、60年をクーバーで制したジャック・ブラバム(写真右)は、1962年に自らのコンストラクターを興す。1964年王者のジョン・サーティース(写真左)も70年代に入って同様に自らチームを設立。(左)サーティースの活躍で1964年の王座を獲得したフェラーリ。しかしこれ以後、75年まで無冠が続く。



1962年になって始まったイギリス勢の攻勢 64年には小国・日本からの初挑戦者が現れた

かった。GP開催国の若手選手にワークスの余ったサードカーが与えられたり、お金持ちのプライベート参戦、果ては母国GP参戦のみを目指したワンオフ無名F1などもありえた。たいていはレギュラースターが速いが、時には地元無名選手がトップ争いを演じる番狂わせもあった。テレビ中継もほとんどない。参加チームが後年のように肖像権を振りかざすこともなかった。F1GP自体で動く金額自体が、現在よりもはるかに小さかった。

ニースターが続々誕生

初年度61年は2・5リ時代延長を望んでいたイギリス勢の対応が遅れ、フェラーリV6勢が圧勝。カルロ・キティ設計のその个性的なシャークノーズが人気となる。ただし王座決定の場となったイタリアGPは悲劇に見舞われた。得点トップだったウォルフガング・フォン・トリップス伯爵が2周目のスリップストリーム合戦の中で接触、観客14名を巻き添えにして事故死してしまふ。これにより僚友フィル・ヒルがアメリカ人初の王座へ。

非力な4気筒エンジンしか持たぬ劣勢イギリス勢の中、ロブ・ウォーカー・チームのロータス18を駆る名手スターリング・モスは難コースのモナコとニールブルクリンクで優勝してみせる。クライマックスの新型V8はブラバム駆るクーバーに搭載されてドイツでデビュー。こうして61年だけは62〜65年と全く異なる展開で終わった。

翌62年になるとイギリス勢が反撃に出る。春にモスがグッドウッドで重傷を負い、32歳の若

さで引退を余儀なくされるとモノコック・ロータス25を駆るジム・クラークとの争いを制したBRMを駆るグラハム・ヒルが王座へ。イギリス人としては58年マイク・ホーソン以来ふたり目。前年王者とは同じヒル姓だが無関係。さらにローラを駆ったジョン・サーティース、ポルシェを駆ったアメリカ人ダン・ガーニーらも上位の常連に。車だけでなく人員も英語圏ドライバーが主流となる。もちろんメカニズムも英国主導権。もともと消防ポンプメーカーである英国コペントリ・クライマックスはV8を市販、BRMも自製V8を用いる。一方61年末に主要メンバーが造反独立(ATISを興す)したフェラーリは前年型フェラーリV6でお茶を濁すが、ライバルたちの急成長ぶりのせいで低迷する。クーバーに乗って59/60年世界王者に就いたオーストラリア人ジャック・ブラバムは61年限りでクーバーから離れ、自らコンストラクターとなって自製F1で参戦し始めるのがこの年62年。後にマクラーレン、ガーニー、サーティースらがこの路線を辿る。

63年になると前年惜敗したクラークとロータス25が本領発揮、10戦7勝で王座に。サーティースはフェラーリへ、ガーニーはブラバムへと移籍する。64年は速いクラーク(ロータス)と安定のグラハム・ヒル(BRM)の争いとなるが、シーズン後半になってフェラーリV8のサーティースがこれに割って入り、最終戦メキシコの最終ラップのチームプレーにも助けられ(2位走行バンディニーニが減速してサーティースを先行させる)逆転1点差王座に。2輪・4輪両方で世界一に就く唯一の男となる。その最終戦



1964年ドイツ、ニルブルクリンク。中村良夫監督に見守られながら、ロニー・バックナムがRA271の初陣へと向かう。4輪経験が皆無という状況で、無謀とも思えたホンダの挑戦がここから始まった。



クラークが2度目の王座を決めた1・5ℓF1最終年の
のちの世界王者たちのデビューなど様々な驚きもあった

でガーニー駆るブラバムがフランスに次ぐ優勝をマーク。ちなみに彼は62年ボルシエと67年イギリスにも初優勝をもたらす。

64年は過去70年間GPレースと全く無縁だったアジアの小国・日本からの初挑戦者が現われた年。2輪界で台頭したホンダが4輪乗用車生産すら始めていないこの時期にF1に討って出



(上) 1965年はクラークが戴冠。ドイツではクラーク、ジャッキー・ステュワート、ヒル、サーティースと4人のイギリス人がフロントロウを独占。(下) 1965年にBRMからF1デビューしたステュワート。8戦目で初優勝し、ランキング3位となる。



た。パワーはあるが、重いし信頼性不足で実戦向きではない。ドライバーは無名のアメリカ人ロニー・バックナムを起用、翌年にはリッチー・ギンサーとの2台体制となる。

当初63年企画当時はロータスと組むはずだったが、64年初めのロータスからの契約破棄により、シャシーまでホンダが自製しての参戦となる。ちなみにロータスの歴代シャシータイプ名にホンダ搭載用F1が実在した形跡はない。デビュー戦ドイツは終盤クラッシュ、2戦目イタリア（高速モンツァ）では一時5位にまで浮上り可能性を見せた。

そして65年、1・5ℓF1最後の年。結果的にはクラークとロータスが10戦6勝の強さで2度目の王座を決めるが、様々な驚きもたらされる一年となる。クライマックスFWMVは2バルブから4バルブ仕様へと進化。新星ジャッキー・スチュワートの華麗なるデビューのほかヨッヘン・リント、デニス・ハルムといった後の世界チャンピオンたちもこの年からF1GPの常連となる。2年目のホンダは関口久一監督の下、ベルギーでギンサーが6位初入賞、イギリスでグリッド1列目、オランダで序盤トップを走るが車の限界も見えたため、ドイツGPを

1961~1965年 F1歴代チャンピオン

年	ドライバーズ選手権	コンストラクターズ選手権
1961	フィル・ヒル(アメリカ/フェラーリ)	フェラーリ
1962	グラハム・ヒル(イギリス/BRM)	BRM
1963	ジム・クラーク(イギリス/ロータス・クライマックス)	ロータス・クライマックス
1964	ジョン・サーティース(イギリス/フェラーリ)	フェラーリ
1965	ジム・クラーク(イギリス/ロータス・クライマックス)	ロータス・クライマックス

1961~1965年 モータースポーツ関係主な物故者

人名	没年月日	享年	国籍	肩書	最期の状況
ウォルフガング・フォン・トリップス	1961/9/10	33	ドイツ	ドイツの伯爵。フェラーリを駆ってチャンピオン争いを展開	F1イタリアGPの2周目にクラークと接触、観客14名も死亡
リカルド・ロドリゲス	1962/11/1	20	メキシコ	19歳でフェラーリを駆ってF1デビュー。ベドロの弟	F1メキシコGPの予選中、借り物のロータスで事故
チャールズ・クーパー	1964/10/2	70	ドイツ	コンストラクター「クーバー」創設者。ジョンの父	病死
ビットリオ・ヤノ	1965/3/12	73	イタリア	「アルファロメオP2」「ランチアD50」等の設計者	ピストル自殺
浮谷東次郎	1965/8/21	23	日本	トヨタ契約ドライバー。船橋サーキット開幕戦で2勝	鈴鹿にてホンダS600クーペでテスト走行中

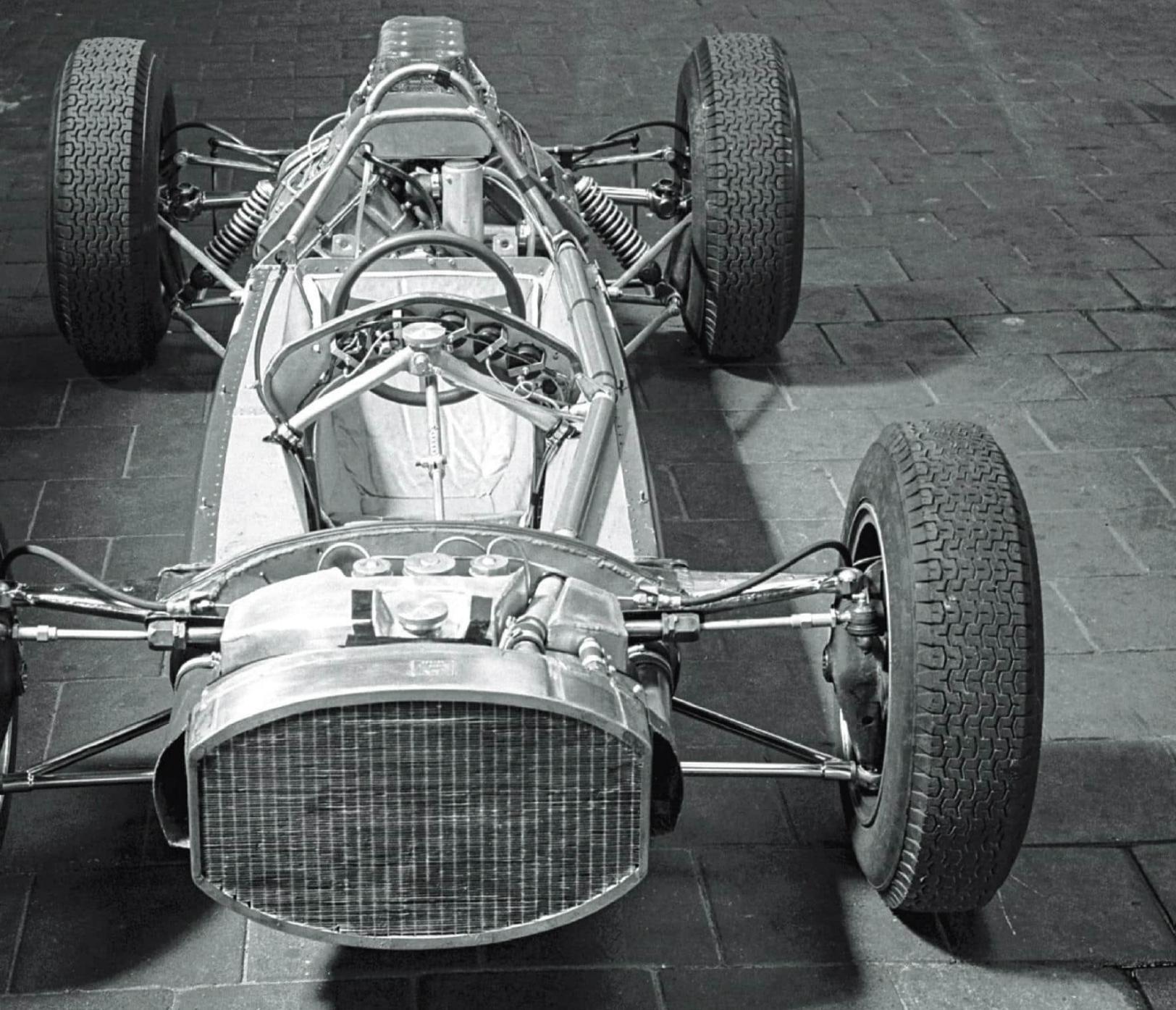
欠席して、大改造を図る。エンジン搭載位置の低下と車重軽減、イタリアとアメリカは低調に終わり、いよいよ1・5ℓ時代最終戦メキシコを迎える。ここで好結果を得ないとその先は無いかもされない。この年は監督から外され日本にいた中村良夫が本田社長に直訴し現場にて陣頭指揮に立ち、高地メキシコゆえの燃料セッティングを事前に煮詰め、ギンサーも気分よく予選3位からスタート、王者クラークの序盤脱落も味方に付け、何と65周全周トップで優勝を飾る。ブラバムに乗るガーニーが2〜3秒以内に就けてプレッシャーをかけてきたが、見事振り切った。これはホンダにとってもギンサーにとってもグッドイヤータイヤにとってもF1GP初優勝でもあった。

60年代突入と同時にタイヤは事実上英国タンロップのワンメイク状態だったが、ここに至ってアメリカのグッドイヤーが参入することとなり、65年はブラバムとホンダが契約した。

50年代のアメリカはF1とは全く無縁だったが、世界選手権戦カレンダーにインデイ500が60年まで含まれていたのは「世界選手権」を名乗るための形式的手段。59年以降アメリカGPが開催され、インデイがカレンダーから外れた途端、ヨーロッパ勢がインデイに参戦し始めるという皮肉の後、65年にはついにクラークとロータスが快勝。フロントエンジン・ロードスター全盛の時代も突如終わることになる。

逆にアメリカからはフォード帝国がル・マン24時間制覇を目指して動き始めていた。F1だけを見ても、60年代の真の面白さは理解できない。

□



60年代F1マシンの技術変遷史 “葉巻”の内部で 車体革命は進む

葉巻型マシンが走り回った1960年代のF1シーンはシャシー技術が大きく進化した時代でもあった。モノコックフレームはスペースフレームを時代遅れにし、エンジンは構造材の一部に。そして先鋭化する空力開発はついにマシン全体のスタイルまで変えてしまうことになる。

Text/Makoto Ogushi
Photos/Motorsport Images, MCKLEIN

最新のF1グランプリカーの形状はどう見ても葉巻型ではないが、現在でもフォーミュラカーが「葉巻型のレース専用自動車」と表現されることがあるのは1960年代までのF1カーが実際に長細い流線型の車体にむき出しの車輪を取り付けた、まさに「葉巻型」のレーシングカーだったことの名残である。しかし葉巻型のF1カーは60年代に入って急速に進化を始めた。60年代までのF1カーは、まず高性能エンジンがあり、そのエンジン性能を競うために必要最小限の車体が付け加えられるというかたちで作られていた。極論すればF1は、自動車メーカーがエンジンの性能を競う場だったのだ。

60年代 葉巻型F1 の時代

コリン・チャップマン率いるロータスが導入したモノコックシャシー。タイプ25とその発展型のタイプ33に乗ったジム・クラークが、1963年と65年の王座に輝いた。

シャシー構造の変化

当時のF1に出走していた車両はほとんどが車体先端からラジエター、エンジン、ギヤボックス、コクピット、デファレンシャルという順に配置しプロペラシャフトを介して後輪を駆動するという典型的フロントエンジン車であった。しかし57年にクーバーがラジエター、コクピット、エンジン、トランスアクスルの順に置くミッドシップレイアウトを採用したタイプT43を戦線に投入、威力を発揮したため流れが変わった。

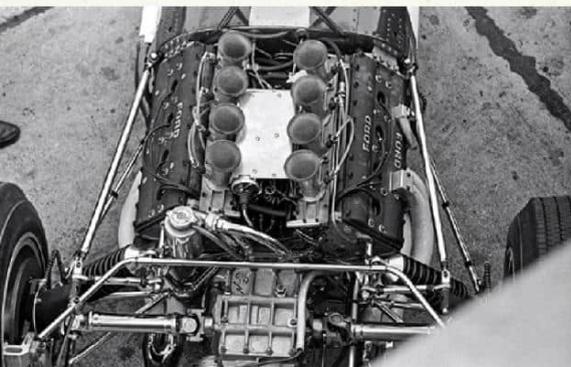
クーバーの成功はF1カーのレイアウトに止まらず、F1界全体の構造までを変えることになった。というのも、それまでF1の主役を務めてきた自動車メーカーに対し、外部メーカーからエンジン供給を受け独自のシャシーを開発してF1を戦うシャシーコンストラクターの存在が増していったからだ。

シャシーコンストラクターは小規模ながら専門分野に長けた家内制手工業、いわゆるコテージインダストリーが根付いていたイギリスで発

達し、F1のシャシー性能を引き上げた。クーバーはその草分けで、ロータス、ブラバム、マクラーレンなどがこれに続くことになる。クーバーT43をきっかけにF1カーは急激に変貌し61年の新エンジン規定発効の段階では出走全車がミッドシップレイアウトとなっている。

クーバーに続く「革命」は62年にタイプ25を投入したロータスが起こした。それまで銅管を組み合わせて作っていたスペースフレーム構造を、ロータスはアルミの板材を組み立てた舟形構造いわゆるモノコック構造にした。モノコックフレームはすでに市販乗用車では広く普及しており、レーシングカーの一部でも用いられたことがあったが、軽合金で要領よく組み立てられたロータスのモノコックは軽量高剛性で画期的だった。実際ロータス25はデビュー3戦目で優勝を記録、これをきっかけにF1にモノコックフレームが普及することになった。また、フレーム前半をモノコック、後半をスペースフレームとするハイブリッド型も、主にマルチシリンダーエンジンを用いるチームが用いるようになった。

(右) 1967年のチャンピオンマシンであるブラバムBT24のリヤセクション。レブコエンジンはそれまでの常識どおり、フレームを介して搭載される方式。(下) コスワースDFVを搭載した1967年のロータス49。エンジンはシャシーの構造材として機能する。



次の革命もロータスが起こした。66年にデビューしたタイプ43でモノコックをコクピット後で切り落とし、そこに直接エンジンを結合し、車体後半部のフレームを廃してエンジンをフレームの一部として流用する、ストレッドマウント構造を採用したのだ。これはある意味、断面積の大きなBRM製H型16気筒エンジンありきの構造ではあったが、皮肉なことにBRMエンジンが十分なパフォーマンスを発揮しなかったためタイプ43自体は目立った成績を収めることができなかった。しかし67年のタイプ49では軽量コンパクトなV型8気筒エンジンをストレッドマウントして大成功し、以降DFVのストレッドマウントが一気に普及することとなった。ちなみにエンジンのストレッドマウントは64年にF1デビューを果たしたホンダRA271が先鞭をつけたとする考え方もある。一見する



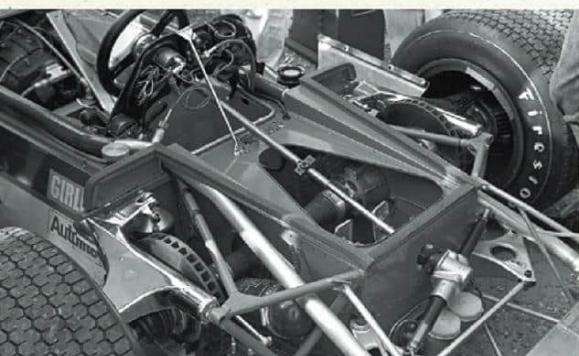
とRA271の横置きV型12気筒エンジンやリヤサスペンションはモノコックから伸びる細いサブフレームに固定されているようだが、エンジンがなければサブフレームが成立せずエンジンがフレームの一部として応力を受け持つという意味ではストレスドマウントと分類しても誤りではない。F1史上でもユニークなV型12気筒エンジンを横置きしたマシンならではの特殊な構造である。

こうしてF1のフレームは一変したが、それを覆うボディはノーズ先端にラジエターを収めた「葉巻型」ではあり続けた。できる限り前面投影面積を縮小し空気抵抗を減らすためのデザインとして葉巻型は合理的だったのだ。しかし車体性能を追求する過程で車体全体の重心高や前後重量配分がデザインの要因として加わるようになり、F1カーのボディデザインは徐々に変化していく。

新たなるスタイルへの模索

当時のF1カーはおよそ180ℓの燃料タンクをモノコック両側に配置していたが、69年にマトラが開発したタイプMS80はモノコックの両側を膨らませ燃料タンクを横方向へ拡大して燃料消費時の重心移動を抑制した。これにより細長い円筒形だったボディは中央部が膨らんだ紡錘形となった。同様の発想は70年のBRM P153にも見られる。こうしてF1カーの断面は台形に平たくなっていき「葉巻型」ではなくなり始める。

60年代終盤になってエンジン性能が高まる一方タイヤ性能も向上すると、ただ単に空気から



1969年は写真のロータス、マトラ、マクラーレンが4WDマシンを試験的に参戦させた。しかし、その挑戦はいずれも失敗に終わり、3チームとも本格投入には至らなかった。



1968年のロータス49B。ノーズ両脇にウイング、リヤにハイマウントウイングを装着する。空力の進化は目覚ましかったが、葉巻型スタイルはなんとか維持されていた。

逃げるばかりではなく空気の力を積極的に利用しダウンフォースを得てグリップを高めてエンジン性能を受け止め走行性能を引き上げようという考え方が生まれ、F1カーの姿はまた大きく変わることになった。

68年、まずフロントノーズ両側にウイングやカナードが装備する車両が現れ、追ってリヤウイングの装備が始まった。すでにスポーツカーレースでは大型のハイマウントウイングを装備したシャバラルが活躍していたが、それに追従した格好である。

当初は及び腰だったウイングは短期間のうちに大型化し、高い位置にマウントされるようになった。当時は車幅の規定はあっても車体全高についての規定はなかった。空力付加物は車両規則を司るCSIが予想もなかった装備であり、F1カーの車高を上方へ伸ばすような技術者はいないと考えられていたからだ。68年の最終戦では出走全車がハイマウントウイングを掲げてスターティンググリッドに並んでいる。

しかし69年の序盤戦でハイマウントウイングが走行中に破損する事故が発生したため、CSIはエスカレートした空力付加物の規制に乗り出し、ウイングのサイズや高さに規制を設けた。現代のF1の形状も、基本的にはこのとき決まった空力規制の延長上にできあがっている。

空力付加物規制を突きつけられたデザイナーたちは「付加物」以外のボディ形状でダウンフォースを稼ぐように考えようになり、ノーズは上面でダウンフォースを稼ぐために平たい形状となり、F1の形状はさらに変化していった。

70年にはロータスがラジエターをボディ両サ

イドに移設したうえでノーズを低くクサビ型に成型してダウンフォースを稼ぐデザインを採用したタイプ72を開発、大成を取めた。サイドラジエーター化は空力デザインの自由度を拡大するとともに前後重量配分の改善にも大きな意味を持つており、これをきっかけにサイドラジエーターレイアウトが普及し、F1カーはもはや葉巻型とは言えない形状となっていく。

また、70年のマーチ701は、フロントラジエーターのままボディ両サイドにフレームとは別体の構造物、いわゆるサイドポンツーンを備えたという点で時代を画するマシンだった。このサイドポンツーンの内部には補助的な燃料タンクが収められており、マトラやBRM同様、燃料消費時の重心変動を抑制するために働いた。一方でマーチはこのサイドポンツーンを逆翼状に成形し、ダウンフォースを稼ぐと公表していた。しかしサイドスカートを装備しないサイドポンツーンは、実際にはほとんどダウンフォースを生み出さなかった。その後ベンチュリーとサイドスカートを備えた「ウイングカー」が成功を取めるのは77年になってからのことだ。

こうして葉巻型だったF1カーのデザインは60年代、急激に変化していった。速く走るための要因について科学的な追求が始まり急激に進化した結果だが、技術はまだ発展途上で、たとえば空力デザインは現在のような精密な風洞実験や解析を行なわないまま、人間の感覚やアイデアを基礎に作り上げられていた。運動解析も同様である。それだけに60年代には失敗作を含む様々なバリエーションが生み出され、「葉巻型」からの脱却が急速に進んでいったのである。R



1970年のマーチ701は、ボディ両サイドに翼断面形状の補助燃料タンクを装着。発案者のピーター・ライトはのちにロータスでウイングカーを開発することになる。

ジャッキー・スチュワートのドライブで1969年を制したマトラMS80。ノーズ先端が扁平になり、モノコック形状は両端が膨らんだ形状に。もはや「葉巻」とは言えないスタイルだ。



ウエッジシェイプのノーズとラジエーターのサイド配置で葉巻型を完全脱却した1970年のロータス72。マクラーレンもM23でこれに追随し、次第にF1マシンの主流になっていった。

空力付加物規制により、ボディで ダウンフォースを稼ぐ考えが生まれた



古のF1

1960年代のF1を楽しむために 知っておきたい1950年代のこと

1950年にF1世界選手権が始まった当時
マシンは戦前の流れを汲むフロントエンジン車だった
そんな時代を経て、現在に至るまで連続と続くF1の草創期を振り返る

Text/Shinji Hayashi Photos/Motorsport Images

1950年代のF1マシンは60年代以降のF1と一見して違う。エンジン搭載位置がフロントなので、ドライバーは後部上方に着座している。昨日F1ファンになった者でも判別が可能だ。50年代に小型（当初は2輪用）エンジンをミッドシップとしてF3→F2→F1と進級してきた英国製小規模コンストラクターのクーバーが、コベントリー・クライマックス製汎用エンジンを搭載してF1界にミッドシップ革命を引き起こしたのが50年代末。これを機に一気にF1のミッドシップ化が進むと同時に、ヨーロッパ大陸メーカーの衰退と英国コンストラクターの台頭へと大変革が起こる。エンジン重視からシャシー重視へと時代が変わったとも言えた。

しかしF1界の基本精神的には50年代と60年代は大差ない。スポンサーもなければテレビ放映もない。商業主義皆無のスポーツそのもの。各車ナショナルカラーであることから、国別対抗戦の様相が濃かった。操るドライバーたちも高額契約金などなく、家柄の良いジェントルマンが多数を占め、F1もスポーツカーもなんでも乗って好成绩をおさめて一人前のレーサーだった。コースの安全性（危険性？）も50～60年代ではほぼ不変。その時々々の状況を選手自らが判断して、リスクを受け入れて戦うのが当時流だ。安全面は70年代に入ってようやく急激に進化する。

50年代を代表するドライバーとしてはファン・マヌエル・ファンジオ、アルベルト・アスカリ、若手スターリング・モスの名前が真っ先に上がる。それに次ぐのは戦前派のジュゼッペ・ファリーナ、若手のマイク・ホーソンやピーター・コリンズやトニー・ブルツ

クスらか。スポーツカーレースも含めればジャン・ベラ、ハリー・シェル、ルイジ・ムツらは個性的キャラが立ち、欠かせぬヒーローだった。彼らのほとんどが60年代にいないのは、ほぼ全員レース中に事故死したためだ。そういう時代だったからこそ、精一杯レースと人生を楽しんでいたとも言える。

第二次世界大戦が終わって間もない47年、AIACRから改組されたFIA（国際自動車連盟）はすぐさまフォーミュラ1（F1）およびフォーミュラ2（F2）という競技車両規定を制定、戦前にGPフォーミュラおよびポアチュレットとして存在していたものを改変した。F1は非過給4.5ℓ／過給1.5ℓ以下、F2は非過給2ℓ／過給0.5ℓ以下というもので53年末まで有効。50年世界選手権開始以前にもF1が存在していた点は重要で、その非選手権F1戦は83年まで存在した。

39年にポアチュレットとして登場したアルファロメオ158が戦後はF1規定に合致して活躍、51年まで連戦連勝するが、後発のフェラーリに肉薄されたことで活動休止を決めると、52年以降のF1がフェラーリの独壇場となることを憂慮したFIAは、52～53年の世界選手権F1GPをF2規定で行なう奇策に出る。そして54年からは非過給2.5ℓ／過給0.75ℓのいわゆる2.5ℓ F1時代が始まり、60年の末まで続く。

敗戦から立ち直ったドイツのメルセデスベンツ、イギリスのバンウォールの活躍も目を引いたが、50年代をとおして活躍したのはイタリアのフェラーリとマセラティだった。しかしそれも英国ミッドシップ勢台頭により急激に影が薄くなっていく。 [R]



1953年8月、F2規定で開催されたドイツGP。マセラティとフェラーリが上位を占める。当時18歳の上皇陛下が皇太子時代に観戦に訪れていた。

①1950年代を代表するドライバー、モス（中央）とファンジオ。55年イギリスGPでは1-2フィニッシュを飾った。②同年モナコGPを走る②モスと③ファンジオのメルセデスW196。ふたりにこの年のタイトルを争い、ファンジオが2年連続&自身3度目の王者に。一方、③サイドポンツーン内に燃料タンクを収めた珍車「ランチアD50」も出場。翌年フェラーリに譲渡され、フェラーリ・ランチアD50に名称変更された。



60年代
葉巻型F1
の時代





初陣を間近に控えた64年の7月20日。ホンダはオランダ・ザンドフォルトにてテストを実施。テストカーとはまったく異なる新車を仕立て、実戦に備えた。

ニッポンからの挑戦者——
ホンダが戦った葉巻型の時代

行かなきゃ、 見なきゃ、 勝ちはない

日本から初めて本格的にF1へと挑んだホンダ
まだ日本では4輪レースがようやく始まったころという
60年代中盤に2輪で栄華を誇った経験も活かし
ほかとは違う独創的アプローチで頂点を狙った

Text/Tatsuya Otani (Little Wing)
Photos/Paul-Henri Cahier, Grand Prix Photo, Honda, MCKLEIN, Motorsport Images
参考資料：二玄社刊「HONDA F1 1964-1968」



1964年に始まるホンダF1の歴史。まだ4輪車メーカーとしてヨチヨチ歩きを始めたばかりのホンダが世界最高峰のレースに挑戦したそのワケを、創業者の本田宗一郎は84年に行なわれたインタビュー（二玄社刊「HONDA F1 1964・1968」）のなかでこう語っている。

「私はなにか物事をやるときは、一番むずかしいものから始める癖が、いつもついているんですよ。簡単なものからやらずに、今まで他人のやらんようなことをやって、それでいろいろな経験を経て、それからやろうという考え方をいつでも持っていたんです」

そうした「いちばん難しいものから始めるクセ」がなにをもたらすかといえは、迅速な経験の蓄積であるという。



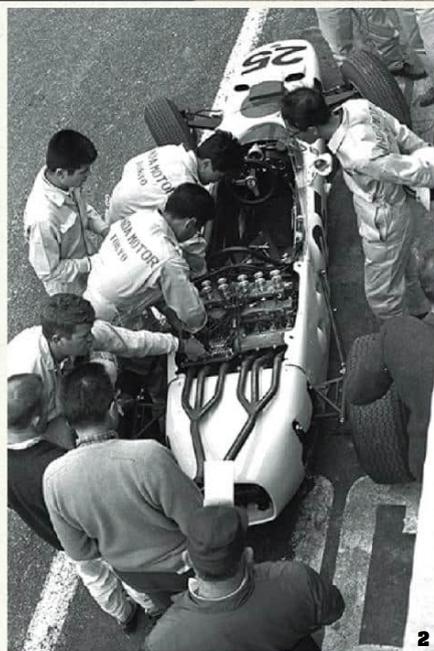
1 ドイツGP登場の“初号機”。決勝はバックナムの手で最後尾からの特別出走に。2 モノコック+後部スペースフレームという独特な構造のシャシーに横置きで1.5ℓながらV12というRA271Eが収まる。RA271Eは2戦目のイタリアGPからインジェクション仕様となった。3 3戦目のアメリカGPでは、フロントカウル下にオイルクーラーが追加された。



RA271 | 1964

「うちの乗用車なども私がやっているときは失敗失敗でやっていただけけれど、今度は次の社長（著者註…2代目社長の河島喜好を指す）が生まれるときには初めて売れる車が出来上がって来た。ごくわずかの間ですね。その間は金はかなり失いました。だけど、自分に都合のいいことを言わせていただけのならば、時間をうんと稼いでいますね。人の何倍という時間を稼いでいる」

他人が選ばぬ茨の道を突き進むことで、スピーディーな開発をものにする。これは自動車産業を保護する名目で通産省が検討していた「自動車の基本方針（後の特定産業振興臨時措置法案、通称・特振法案）」に対処するためにも必要なことだった。これが実施されるとそれまで2輪車メーカーだったホンダが4輪車に進出するチャンスが失われる。そんな窮地に立たされた本田たちにとって、世界のトップに伍する4輪車を開発する力を養うことは急務だった。だからF



本田の好んだ金色に彩られたテストカーのRA270。エンジンの実走テスト用ながら、クーバーを改良するのではなく、参考にして新たに仕立てられたこのマシンには、開発者の意欲が詰め込まれている。



1に参戦した」と、本田は述べたのである。そうした理性的な説明を試みた本田とは正反對の立場からホンダがF1に参戦した理由を解き明かそうとしたのが、第一期ホンダF1で陣頭指揮を執った中村良夫だった。同じ「HONDA F1 1964・1968」から、彼の言葉を拾い上げてみよう。

「もちろん後述するような、いろいろな動機付けはある。しかし、それらの動機付けのひとつとは決定的なものではない。基本的には、本田宗一郎氏をはじめとする我々の、是非やりたい、やってみたい!!という願望であり、情熱であり、意欲であったと考えている。極端に言えば、その理由付けはなんでもよかった」

情熱家で自分の直感を信じる天才肌の本田と、東京帝国大学工学部を出て学究肌だった中村。ふたりの極端にまで対照的な言葉が、それぞれの出自とは正反對な立場で語られている点は、極めて興味深いと同時にホンダF1が内包する葛

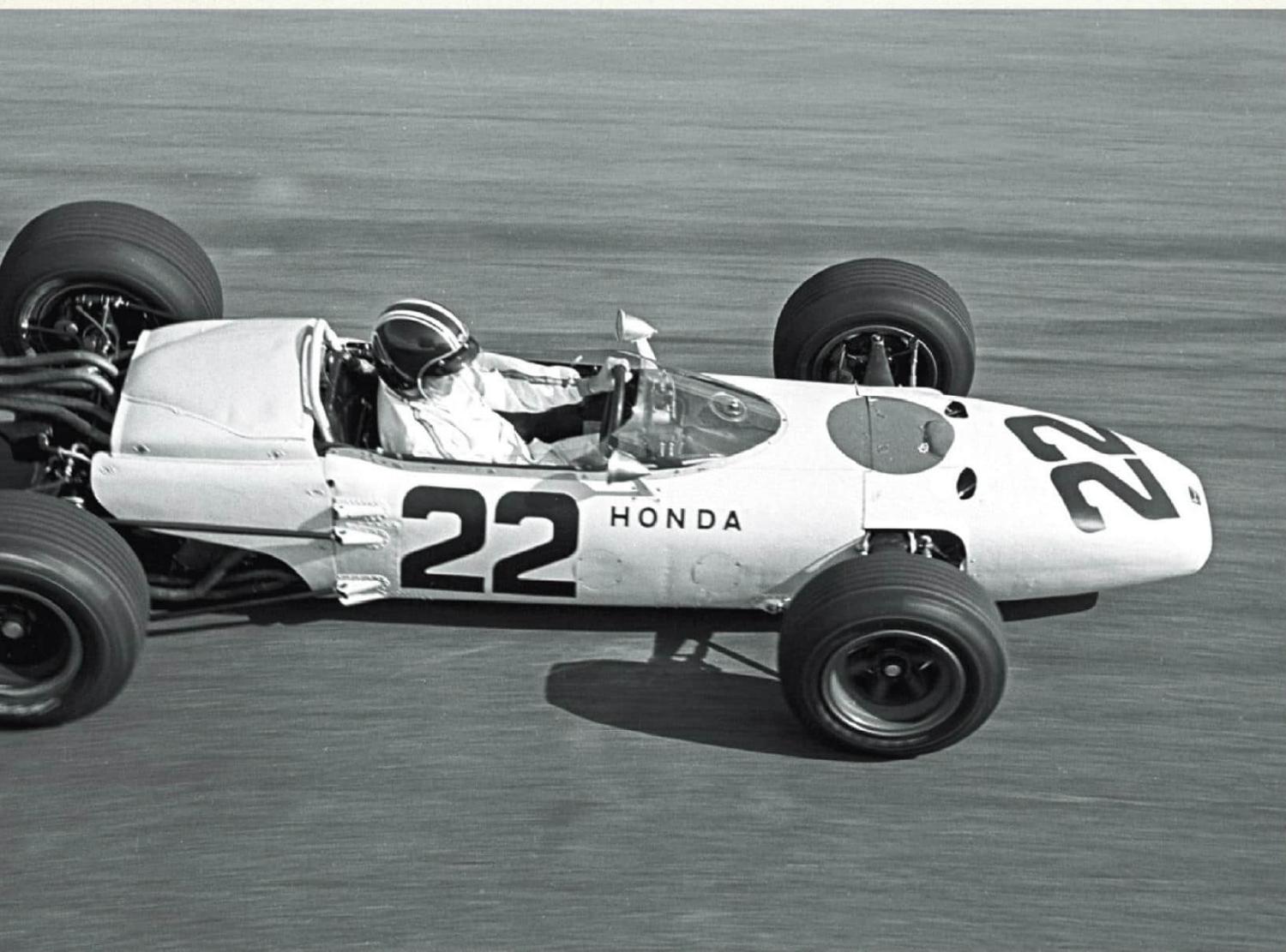
藤をあまり出しているようでもある。

第一期F1に向けたホンダ社内の活動が具体化したのは63年のことだった。まず組上に上ったのはエンジンであり、当初はV8の可能性も検討されたが、当時のレギュレーションに従って総排気量を1500ccとすれば単気筒あたりの容積が187・5ccとなり、それ以前にホンダが取り組んできた2輪レースでの経験が生かせなくなる。しかし12気筒であれば単気筒あたり125ccとなつて、ホンダが得意とする超高回転技術が生きてくる。しかも総排気量1500ccであればエンジンをシャシーに横置きで搭載できる可能性も生まれ、そうなればギヤボックスやファイナルドライブをすべて平歯車または「はすば歯車」で構成できる。これは動力の向きを90度転換させるのに必要なスパイラルベルギヤの経験が豊富とはいえなかった当時のホンダにとってきわめて好都合。こうしてV12エンジンを横置きにするプランがまとまった。

RA270Eと名付けられたホンダ初のF1エンジンは順調に開発が進み、同年7月には目標出力の200ps達成が視野に入ってきた。これを受けて社内ではF1参戦の体制に関する検討が始まった。

ホンダはシャシーを自ら製作しての独自参戦にはそもそも消極的だった。4輪車の生産が立ち上がったばかりで、人的キャパシティが不十分だったからだ。そこで63年の7月から8月にかけて、中村らはホンダエンジン搭載の可能性が見込まれるロータス、クーバー、ブラバムの3チームを訪問。提携の可能性を探った。この結果、当初はブラバムが最有力とされたが、す

4輪車の生産を始めたばかりのホンダはシャシーを製作しての独自参戦に消極的だった



RA272 | 1965

1 2 RA272には1改良型と2初期型が存在する。イタリアGPから登場の改良型はノーズ先端の開口部が低い位置になり、ノーズ自体もシャープな造形となったほか、モノコックの改修やエンジンの搭載位置を低下させるなど、低重心化と冷却性向上を狙ったモディファイが行なわれた。3 ライバルに比べ、エンジン重量や重心の高さも課題だった。4 1965年のメキシコGPではギンサーの手で初勝利。参戦11戦目の快挙だった。



5



2



3



4



1

でトップチームの地位にあったロータスのコリン・チャップマンが、帰国後の中村らを追いかけるようにして来日。熱心にエンジン供給を打診したために方針は転換され、ロータスとの提携が内定する。

ロータス側から提示された計画にしたがってエンジンの改良やモックアップの空輸などをあわただしく行なうホンダは、テストベンチ上だけのエンジン開発に疑問を抱き、エンジン熟成用のシャシー開発に取り組む。この際に参考とされたのが、もともとボブ・マッキンタイアが所有していた旧型のF1マシン、クーパー・クライマックスだった。これはマッキンタイアが将来のF1参戦に備えて練習用として手に入れたものの彼が不慮の事故死を遂げたため、マッキンタイア未亡人を救うためにジム・レッドマンの仲介でホンダが購入したものであった。レッドマンがホンダワークスのグランプリライダだったことはいうまでもないだろう。

クーパーを参考にして鋼管スペースフレームで組まれた熟成用シャシーはRA270Fと名付けられた。研究所で造形されたボディカウルは空力性能よりもスタイリッシュであることを優先したもので、ボディカラーは本田の意向に

30年代が到来してもホンダのエンジンは大きくて重く
オーバーウエイトだったRA273では苦戦続きだった



したがってゴールドとされた。こうしてホンダ初のF1マシンであるRA270が誕生したわけだが、これは彼らが単独でF1に参戦するために開発されたのではなく、当初はあくまでもエンジンの実走テスト用として試作されたものだった。

ところが64年2月になって、ロータスから提携を破棄する旨の連絡が突如としてホンダに届く。それまでロータスはコベントリー・クライマックス社製エンジンを搭載していたが、同社がジャガー傘下に入ったため、ジャガーの支援を受けるロータスとしては今後もコベントリー・クライマックスを使い続ける以外に術がなくなつた、というのである。ロータス側のリクエストに應えるかたちで、ここまで無理に無理を重ねてきたホンダの開発陣はこの報せに意気消沈するが、ここまで準備を進めていながらロータスの都合で参戦を取りやめるのも癪に障る。幸い、中村らは前回渡欧した際にタイヤメーカー社のダンロップや計器類の製作で名高いスミス社などを訪れており、パーツ供給の算段はついていた。「ホンダはホンダ自身の道を進む」と返信し、独自参戦の方針を固めたのは、ロータスから提携破棄の報せを受けてから、わずか30分後のことだったと中村は回想している。

闘志に燃えるホンダ開発陣は恐るべきスピードで初の実戦マシンとなるRA271を設計。是が非でも64年中に参戦を開始したいと考えていた中村らは、当初7月11日にプランズハッチで開催されるイギリスGPでのデビューを想定していたが、さすがにこれは間に合わなくなり、ニールブルクリンク・ノルドシユライフエが舞台

となる翌戦のドイツGPに照準を合わせる。それまでの間、参戦ドライバーやヨーロッパでの前線基地、さらにはトランスポーターの手配をどうするかなどでメンバーは忙殺される。さらには統括団体であるFIA・CSIと参戦に関する調整を実施。ここでナショナルカラー（当時のF1はスポンサーカラーではなく、チームの国籍にあわせたナショナルカラーにペイントすることが義務づけられていた）に関する議論も行なわれた。

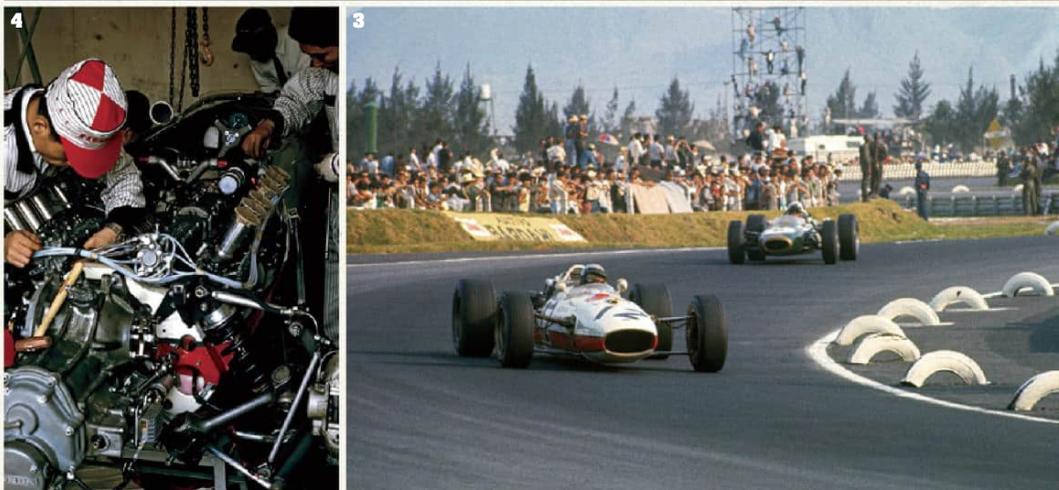
RA270のゴールドが南アフリカのナショナルカラーであることはホンダも知っていたが、同国にF1チームが存在していなかったことから、ホンダは当初ゴールドでいけると踏んでいた。ところが「南アフリカが正式に辞退しない限りそれは不可能」というのがFIA・CSI側の見解。そこでホンダは第2希望だったアイポリーホワイトを提案すると、「ドイツのシルバールーと見分けがつかない恐れがあるので、そこに目の丸を添えてはどうか？」とFIA・CSI側から逆提案され、RA271は白地に赤のペイントが決まったという。

なにもかも急仕立てでニールブルクリンクにやってきたホンダチームは、結局ブラクティスと予選をまともに走行できなかったものの、決勝では奇跡的に快走して22台中9番手まで浮上。惜しくも15ラップのレースの12ラップ目に新人ドライバーのロニー・バクナムがコースアウトしてリタイアに終わったが、記録上13位完走と扱われたことは、僥倖以外のなものでもなかったことだろう。

翌65年はマシン開発への貢献が期待できるリ

RA273 | 1966—1967

1 新車のコクピットに収まる本田宗一郎。その横に座るのが「現場」のリーダー、中村良夫だ。2 466年の3月規定初年度から67年まで使われたRA273。V12エンジンはモノコックの形状に合わせるべくバンク角を90度にしたほか、ついに縦置き化。高出力に加え、シャシーとの同調も図っていた。3 3戦を戦った66年。2戦目のアメリカGPでギンサーにワイドトレッド仕様投入され、3戦目のメキシコGPでは予選3位・決勝4位と奮闘したものの、同年の残りの2戦では結果を残せず。



ッチー・ギンサーを加えた2台体制で参戦するも、ホンダ式低圧燃料噴射の調整が難しいこともあって、未勝利のまま最終戦メキシコGPを迎える。ここで久々に現場に復帰した中村はまずチ

ームの体制を見直す、続いて標高2400mのメキシコシティにあわせて混合気を綿密に調整。メキシコでの開催が3回目だったことも経験に乏しいホンダには有利に働き、4番グリッドからスタートしたギンサーは1コーナーまで

にトップに立つと、ブラバムのダン・ガーニーを2秒差で抑えて優勝。ホンダF1に初の栄冠をもたらした。

翌66年からF1は3月時代に突入。ホンダはさすがに縦置きエンジンに方向転換したが、本田の主張によりクランクシャフトは組み立て式で軸受けはローラーベアリング式のセンター・パワーテイクオフ方式（V12エンジンを前後に二分割し、その中央から出力を取り出すレイ

ウト)が継承された。ロールベアリング式はフリクションロスの低減や高回転化に有利だが、クランクシャフト、ひいてはエンジン全体の大型化に結び着く。「ホンダのF1エンジンはパワーだが大きすぎて重い」と評された最大の理由がここにあった。

中村によれば1・5ℓ時代は多少エンジンが大きくてパワーでもタイヤがそれを受け止めることができたが、3ℓ時代になるとタイヤにとっては完全にキャパシティオーバーで、ここに過大なエンジン重量が重なり高出力を生かす切れなくなったという。しかもホンダ製シャシ1、RA273もオーバーウエイトのため、参戦した終盤3連戦は最終戦でギンサーが4位に入賞しただけであとはノーポイントに終わった。この頃になるとホンダの4輪事業は軌道に乗るため、F1のために開発リソースを割くことが徐々に難しくなっていく。そこに「渡りに船」とばかりに巡ってきたチャンスが、ジョン・サーティースのフェラーリ離脱だった。自らチームを率いるサーティースは翌年からホンダとともにF1を戦うことを希望。両者の思惑はここに合致し、ホンダとサーティースの共闘体制で67年シーズンのF1グランプリに参戦することが決まる。

改良型RA273で挑んだ開幕戦南アフリカGPでサーティースはいきなり3位表彰台を獲得したものの、優勝争いには手が届かない。一計を案じた中村はシャシーコンストラクターのローラに協力を仰ぎ、インディカー用シャシーのT90をF1用にモディファイ。RA273より70kg近く軽量な新型車はRA300と名付け

通算2勝目を挙げた波に乗って翌68年には王座争いを夢想していたホンダ、しかし――

123 RA300の初陣となった67年のイタリアGP。手綱を握ったサーティースは1スタートからしばらくはトップグループの後方、第2集団で争っていたが、終盤にはトップを争い、2ブラバム(写真内左)を0.2秒差で抑えて勝利を飾った。



られ、イタリアGPでデビューを果たした。

準備不足のままイタリアGPに挑んだRA300はサーティースの手によりレース序盤はセカンドグループにつけていたものの、終盤に入ってペースアップ。最後はジム・クラーク(ロータス・フォード)、ジャック・ブラバム(ブラバム・レブコ)との接戦を僅差で制し、ホンダF1に2勝目を捧げたのである。

翌68年は当然、この波に乗って連戦連勝を果たし、ワールドチャンピオンに輝くことをホンダのメンバーは夢想していた。しかし現実は厳しく、さまざまなトラブルやアクシデントに見舞われ、ホンダは1勝も挙げることなくシーズンを終える。それどころか本田の主導で開発された空冷V8エンジン搭載のRA302を出走





させるという重責まで現場のチームは背負わされたのだが、無理に無理を重ねてエントリールた雨のフランスGPで、ドライバーのジョー・シュレッサーはレース序盤にコースアウトして横転。しかもマシンから出火してシュレッサーは命を落とすという悲劇まで起きてしまう。

ここでRA302について概説しておけば、本田が主導しただけあってなにからなまでに異例づくめの革新的なマシンだった。まずはエンジンの冷却方法をポルシェなどが採用した強制空冷ではなく、自然な空気の流れに任せる自然空冷とした点が異例だった。しかも空冷とDOHC4バルブの組み合わせも前例が見当たらないものだった(ポルシェはヘッドのみ水冷化)。エンジンの空冷化は軽量化、メカニズムの簡素化が最大の目的であり、したがってファンなどを用いる強制空冷はこの思想に反していると判断されたようだ。

自然空冷のため、エンジンとシャシーのレイ

RA300 | 1967—1968

12 ローラに協力を仰いで、約6週間で急造されたRA300。T90という直4およびV8搭載前提のモノコックをベースにサイドチューブを切断して、スペースフレームを追加。サイズの大きいV12エンジンを取めた。3 RA273より引き継がれた後期型のRA273Eはマグネシウム鑄造ブロックを使い、エンジン自体の軽量化も進んでいた。





1 ローラとの共闘体制2年目の68年。第2戦スペインGPより登場した新車は“流用”ではなく、新設計のエンジン、RA301Eに合わせて開発された車両だった。車重は大幅に軽量化され、RA300から60kgも軽かった。2 第3戦のモナコGPでは予選4位からトップを窺い、3 第9戦のイタリアGPではポールから発進も勝利は飾れず。

RA301

| 1968

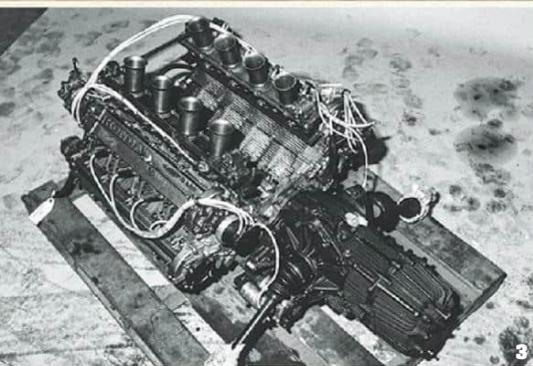


アウトにもこれまでにない工夫が求められた。空冷エンジンのRA302Eは、空気の流入路を確保するためにV8としては広角の120度V型とされた。この結果エンジンの重心高を下げることはできたが、エンジンの全幅が幅広く、これを包み込むようなモノコック構造の採用は困難となった。そこでホンダの技術陣はエンジン前方に配置したバルクヘッド部分（内部に燃料タンクを備える）をモノコック構造としたりうえで、その高い位置から後方に伸びる柱状のモノコック部品を配置。これでV8エンジンを吊り下げる方法としたのだ。このレイアウトはRA302が登場するまでF1界では見られなかったもので、後に登場したフェラーリ312B系が同様の搭載方法を採用したと自動車技術評論家の神田重巳が指摘するほど、革新的な手法だった。

いっぽう、この頃ホンダは軽自動車市場を席卷していたが、67年後半から68年には主力機種であるN360へのクレームが頻発。さらに排ガス対策を求められるなどホンダの4輪事業は困窮を極めていた。83年に3代目社長に就任した久米是志はこの時代を振り返って「当時は企業の存亡がかかっていたと言っても過言ではない状況でした」と語っている。

こうしてホンダは「F1参戦の所期の目標であった『4輪車の技術習得』は達成できた」との判断を下し、68年限りでF1から撤退することを決める。

レース専門誌で第一期ホンダF1の特集が組まれると「無謀な挑戦を推し進める本田宗一郎に対し、現場主義の中村良夫がこれに防戦し、困



1 2 4 エンジン搭載方法に加え、前進したシート位置などでスタイリングも独創的だったRA302。1 フランスGPでの1号車に対し、2 イタリアGPでTカーとして予選に登場した2号車はノーズフィンやロールバー後方にオイルクーラーが増設されていた。3 120度のVバンクと8気筒。すべて自然空冷実現のためのスペックだった。

RA302

1968

難な状況で成功を収めた」という構図で描かれることが多いが、真相はどうだったのか？

本田は高等小学校を卒業すると、エンジンの製作修理を手がける湯島のアト商会に丁稚として奉公することになる。悪くいえば学のない、現場のたたき上げだ。いっぽうの中村は前述のとおり東京帝国大学工学部の航空学科を卒業したインテリ。中島飛行機、日本内燃機製造を経て本田技術研究所に入社しており、実地経験も豊富だった。ホンダにとって未知の分野でさえ、中村は豊富な学術的知識や経験でおおよその見通しを立てることができたはず。後世になって中村の主張が正しかったと判断されるのが多いのは、このためといって間違いない。

けれども本田の名誉のためにいえば、彼の冒険心溢れる情熱と、ときには無謀とも思えるほどのチャレンジ精神がなければいまのホンダはなかったはずだ。

情熱で突っ走る本田と理性的に情勢を判断する中村。このふたりが互いをもっと深く理解し尊重できていれば、第一期ホンダF1の結末は違ったものになっただろう。そして、この教訓は現在のホンダにも生かされるべきものだ。 4



悲劇と革新に彩られた新時代

自然吸気エンジンの最大排気量が3ℓとなった1966年からF1は次第に大きな技術変革期に入る。主役は引き続きイギリス勢スタードライバーが活躍し、数々の新機軸も生まれたが未熟だった安全面の影響で多くのドライバーが命を落としていった

Text/Ring Archives Photos/Motorsport Images, McKLEIN

激変の歴史
Part 2

1966—1970



60年代
葉巻型F1
の時代



3期初年度の1966年。ほとんどの陣営がエンジン調達に頭を悩ます中、いち早く戦闘力の高いレボコV8を投入したジャック・ブラバムがBT20で王座に輝く。後方ジム・クラークのロータス43はBRM製のH16エンジンを搭載。

日本でのF1報道の始まりは、1965年最終戦メキシコGPでのホンダ初優勝のタイムミングと云っていい。当時のF1ファンは、今のようなネット情報もなく自分から進んで情報を集めなければ得られないため、貪欲だった。情報源は自動車専門誌くらいしかない。62年創刊のカーグラフィック誌は64年からF1現地取材を敢行し、66年2月号の1・5回F1回顧と65年メキシコGP特集号は、ファンにとってバイブルとなった。64年創刊のオートスポーツ誌は当初季刊だったものが66年春から月刊となる。ベースボールマガジン社のカーマガジン誌は式場壮吉らが編集するようになった65年春以降モータースポーツ専門誌となっていく(67年休刊)。そして67年初めに公開されたアメリカ映画『グラン・プリ』の存在だ。ジョン・フランケンハイマー監督のMG M作品。大規模な撮影部隊が本物のF1GPに同行し、時にはF3車両に着色して模擬レースをし、時には本物のGPの様子を空撮で盛り込んだり、フェラーリの本社工場内ロケや、現役選手たちが役柄をもらってセリフを喋ったりと驚きの内容。小型カメラなどが無い時代、レースシーンの撮影は困難を極めたが、F1界全体が協力し、素晴らしい作品となった。しかも、最終的に大接戦の末に王座に就くのが日本の「ヤムラ」チームというストーリーとしての意外性。三船敏郎がチームオーナー

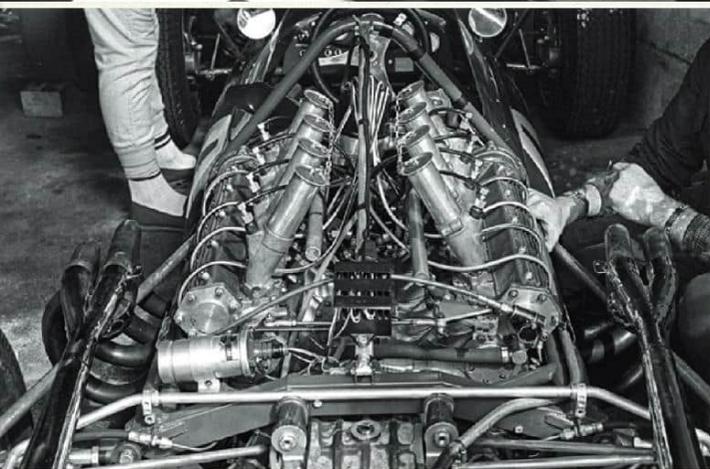
のヤムラを演じた。事前にホンダ中村監督に打診があったが、66年前半はホンダが欠場中なので対応できず、この年F1新規参入を企てていたチームが「ヤムラ」役を引き受けることになる。その名はマクラーレン。現在のような毎戦テレビ中継など夢のまた夢の話で、動いているF1が見られる機会自体そもそもない。だから日本のみならず本場ヨーロッパでもこの映画は大いに話題となった。

エンジン戦争開幕

66年からは排気量3リットル時代に突入する。非過給3000cc/過給1500cc以下だが、機械式スーパーチャージャーの時代ではなく、ルノーがターボチャージャーで参戦してくるのは71年以降のこと。だからそれまでは全車3リットル。他の規則は、ドライウエイトで66、68年は500kg以上、69、71年は530kg以上であることのみ。なお72年からは最大気筒数が12までとなる。

65年いっぱいまでコペントリー・クライマックス社がモータースポーツ活動から撤退することとなり、それに依存していた英国コンストラクターたちは新たなパワーユニットを求めて東奔西走することとなった。1・5リットル時代に安定していた勢力分布は一変する。

排気量増はパワーアップ優先の思想を招き、



(上) プラバム (写真右) のチームメイト、デニス・ハルムは1967年のタイトルを獲得。しかし先輩を上回ったことで両者は離別の道へ。ハルムはマクラーレンに新天地を求めた。(左) オーストラリアのレプコ社が米オールズモビルのV8エンジンをベースに開発した620ユニット。抜群の信頼性が武器。

マクラーレンのF1デビューは1966年。初年度は米・フォードとイタリア・セレンツィマのV8エンジンをとっかえひっかえ参戦。M2Bは映画『グラン・プリ』で日本のヤムラのマシンを“演じた”。



1967年イタリアGPのレース中盤で、フェラーリ、マクラーレン、クーバーに先行するジョン・サーティースのホンダRA300。この後優勝争いに加わり、最終ラップの逆転勝利につながる。



多気筒化の動きが進んだ。V12に手慣れたフェラーリ優位が予想された。BRMはV8を2基上下に重ねたようなH型16気筒を開発（古くは50〜51年にV16+過給で参戦経験あり）、ロータスも66年はこれを使用する。しかし複雑で重く、タスマン用2ℓクライマックスやBRMエンジン車で戦う場面も多く、その方が好成绩を残せた。クーパーはマセラティV12を選ぶ。2・7ℓのクライマックス4気筒や2・4ℓのフェラーリV6も登場。初年度66年は4/6/8/12/16気筒が混在することとなった。

伏兵ブラバムは故郷オーストラリアのレプロ社がオールズモビル・アルミブロックSOHCのV8を独自にチューンしたものを使用。300馬力と低出力だが信頼性は抜群。他車が熟成不足のなか、結果的に優勝入賞多数でチャンピオンに輝いた。59/60年にクーパーを駆って王座に就いたジャック・ブラバム40歳は、こうして自身の名前を冠した車を駆って王座に就いた初の（唯一の）存在となった。チームメイトの若手デニス・ハルムは翌67年にはボスを僅差に破って王座に就き、保守派ブラバムの連覇という意外な展開に。

この間66年には、かつてブラバムのチームメイトだったダン・ガーニーがイーグルで、ブルース・マクラーレンがマクラーレンで、それぞれコンストラクター兼ドライバーの道歩み始める。そのブルース・マクラーレンが同郷の後輩クリス・エイモンと組んでシエルビー・チームのフォードGTに初優勝をもたらす様子は映画『フォードvsフェラーリ』（2019年）で再現された。

1960年代はマシン、サーキットともに安全性への配慮が少なかった時代。数多くの悲劇が発生した。写真は67年モナコGPでのロレンツォ・バンディーニ（フェラーリ）の炎上事故。救出されたものの、3日後に死亡した。



ホンダは66年シーズン後半イタリアGPからの参戦となった。今度は常識的に縦置きとされたV12エンジンはパワフルだがシャシーが重すぎ、モンツァでは2位に上がったところでタイヤがバースト、クラッシュした。

67年はフォード・コスワースDFVとロータス49の誕生がハイライトだ。初年度こそ信頼性

不足気味で優勝かりタイアかだったが、V8ながら最初から400馬力を超え、素性の良さは明らか。68年以降市販開始されると、ロータス以外の多くのコンストラクターもこれに飛び付き、F1エンジンのスタンダードとなっていく。DFVは実に16年後の83年まで優勝戦線にあつた。DFVの開発ドキュメント映画『Nine Days in Summer』（67年）を見ると、フォードのプロモーションの巧みさに脱帽せざるを得ない。

ホンダ実戦部隊は67年に向けてシーズンオフ、本社の意向として予算大幅削減を余儀なくされ、新たに契約したサーティースと親密なローラ社の工場内の一角を活動拠点とした。重量過多のRA273では軽量なロータスやブラバムに太刀打ちできないと判断し、ローラのインディ用T90シャシーを一部流用したRA300をイタリアGPに向けて急ごしらえたのは理に叶った判断だった。迎えたモンツァで「ホンドーラ」はジャック・ブラバムと併走してゴール、0.2秒差で激闘を制する。しかしあくまでオリジナリティを追求する本田社長は、翌68年になると英国実戦部隊とは別に日本で自然空冷V8のRA302を開発、急遽フランスGPに送り込み、これを駆ったジョー・シユレッサーが2周目にクラッシュ炎上、命を絶つことに。この年を最後にホンダの第一期F1活動は終えざるを得なかった。

空力への注目IIウイングの登場

68年は暗黒の年だ。3度目の世界王座ほぼ確定と目されていたロータスひとすじの天才ジム

・クラークが春のホッケンハイムF2で謎の事故死。64、65年とそのロータスでナンバー2を務めていたマイク・スペンスが、クラークの代わりに挑んだインディ500テスト中にロータス56タービンカーで事故死、66年イタリアGPでフェラーリを駆って優勝したルドビコ・スカルフィオッティがヒルクライム中に事故死、そして前述シュレッサーと、毎月ひとりずつF1ドライバーが死んでいったのだ。

皮肉と言うべきか、クラークを失ったロータスは異業種スポンサーマナーを初導入、F1界が巨大ビジネス化するきっかけを作る。ゴールドリーフタバコの赤金白の派手なパッケージカラーがロータス49に塗りたくられた。クラークの引合い合戦とばかりに前年からの僚友グラハム・ヒルが自身2度目の王座を奪還。そしてこの年僅差でランキング2位に甘んじたスチュワート(マトラ)は翌69年、圧倒的強さで初タイトルを戴く。

68年はウイングが突如大流行した年としても記憶される。エアロダイナミクスへの目覚めだ。規則にないのいいことに、たちまち1.5m近いハイウイングとなるが、強度不足による脱落や折損、急にダウンフォースを失ったのクラッシュ等、危険と隣り合わせ。

69年序盤には前後へのハイウイング装着が行われるが、スペインGPでの事故頻発(リントが負傷)もあって、モナコGPの週末に急遽FIAはハイウイング即刻禁止を発令した。この直後、接地力を求めてプチ4輪駆動ブームが起るが(ロータス、マトラ、マクラーレンが取り進む)、70年代に入ってタイヤのスリック化、

1967年夏、ついにF1史上最高の名機となるコスワースDFVエンジンがロータス49に搭載されて登場。フェラーリ、ホンダ、BRMら重い12気筒エンジン勢を蹴散らしていった。





DFV登場の翌年、1968年シーズンからはウイングが大流行。瞬く間にハイマウント化し、脱落事故も多発したことから69年シーズン早々に禁止となるも、空力追求の動きが止まることはなかった。

グリップ増大が顕著になると、重い4WD機構は見向きもされなくなる。タイヤ戦争はダンロップの70年末撤退によりグッドイヤーvsファイアストーンが激化していく。

69年フランスGPでは出走13台中、フェラーリ1台以外すべてコスワースDFVという事態となった。V12勢の低迷はひどく、経営不振のフェラーリはついにフィアット傘下に入った。そして翌70年に向けて体制強化、新たにボクス12路線を進む。それが奏功し、またBRMやマトラも70年には息を吹き返し、オーストリアGPでは上位7台中3位DFV以外はすべて12気筒車という状況に。以後、DFV対12気筒の拮抗した争いが長く続く。

今やベテランの域に達したブラバムやヒルやサーティースやマクラレン、脂が乗り切った

スチュワートやリントやハルム、その背後にひしめくクリス・エイモンやベドロ・ロドリゲスやジョー・シフェール、若手気鋭のジャッキー・イクスやジャン・ピエール・ベルトワーズやピアス・カレッジ。そこにさらに70年代に入るとクレイ・レガッツォーニ、エマーソン・フィッティパルデイ、ロニー・ピーターソン、フランソワ・セベールらが台頭。入れ替わるようにマクラレン、カレッジ、リントらが冥界へと旅立ち、ブラバムとガーニーは引退を表明する。70年代に入った途端の新旧交代劇は凄まじかった。

70年に登場したロータス72はラジエターをサイドに移し、ボディ全体をクサビ形にして新時代の到来を告げた。これはもはや葉巻型ではない。これを駆って連勝したリントは、王座目前のイタリアGP予選中に事故死してしまう。その後、リントの得点を上回るものは現われず、彼の死後チャンピオンが決まった。

この年リントの個人マネジャーをしていたのがバーニー・エクレストンで、72年にブラバム



の新オーナーになるとF1界全体の国際化・興行化を推し進めていくことになる。この年70年は新たにマーチ、サーティース、デ・トマソ(チーム監督はフランク・ウイリアムズ)、ティレル等がF1新参入を果たした。

国際スポーツカー・レースは50黄金期を迎えていた。ステイブ・マッククインの映画『栄光のル・マン』(71年)ではポルシェ917vsフェラーリ512Sが堪能できる。何しろF1より速い時代なのだ。一方、66年開始の北米Can-Amシリーズも新機軸で大盛況。排気量無制限(7ℓが多数)のオープン2座席で、ドライバ交代なしの中距離戦は迫力満点。毎年秋になると、カナダ/アメリカ/メキシコといったF1北米ラウンドがほぼ2週間おきに催されるが、F1ドライバたちはこの間アメリカに留まり、F1GPのない週末はCan-Am参戦でアルバイトして荒稼ぎ。車種も選手層もこれでつまらないわけではない。

この間、日本では年に一度の日本グランプリがトヨタ/ニッサン対決で盛り上がった。しか

3回目の王座確実と目されたクラークが事故死 その直後からスポンサーマネーの導入と エアロダイナミクスへの目覚めが始まった

しそのさなかで福沢幸雄と川合稔が事故死。70年夏には排ガス対策を理由に両ワークスはレース活動大幅縮小。F1を目指して渡欧する日本人としてようやく生沢徹が出現する。そして世界的オイルショックの発生は73年末のこと。

昔日の影響力は今も

欧米ではすでに当たり前だった自動車やモータースポーツの存在が、日本では64年東京オリピック開催とホンダのF1GP初挑戦とほぼ軌を一にして、初めて若者の心を捉えたのだった。ある意味では自動車レースは現在以上に憧れの存在・注目の存在だったとも言える。創刊間もない平凡パンチや週刊プレイボーイ、少年誌にも自動車レースが繰り返し取り上げられた。しかし63年に鈴鹿サーキットで初めて4輪日本グランプリが始まった日本では、F1に乗れそうな日本人はまだまだ存在しなかった。

三船敏郎や石原裕次郎はレースをテーマとした映画で存在感を示した。ビートたけしはジム・クラークやA・J・フォイトの活躍ぶりを知っている。クレイジーケンバンドの横山剣（60年生まれ）はロドリゲス兄弟の名を冠した楽曲さえ唄っている。

60年代のF1に興味を覚え、もっと詳しく知りたいと思った読者には『F1全史』をお勧めしよう。当時のホンダF1の戦いぶりやその舞台裏が知りたければ中村良夫氏が遺した数多くの著作がオススメだ。洋書であれば60年代をテーマとした新刊が数多く刊行されている。それは欧米には当時のファンが今なお大勢いるという証でもある。

1970年オランダのスタートシーン。フロントロウはPP (写真左) がヨッヘン・リント(ロータス)、ジャッキー・スチュワート(マーチ)、ジャッキー・イクス(フェラーリ)。ウェッジシェイプのロータス72以外も、すでに葉巻型とは呼べないスタイルのマシン群が並ぶ。



1969年にケン・ティレル運営のマトラ・インターナショナルで初戴冠を果たしたスチュワートと、同年ロータスに移籍してトップドライバーの仲間入りを果たしたリント。ふたりのライバル関係は長く続くかに思えたが……。



原始的で牧歌的で人間臭かった60年代。ヨーロッパ大陸諸国ではなく島国イギリスがモータースポーツ界全体を牽引した60年代。それはイギリスから生まれたザ・ビートルズが音楽界のみならず文化全般を一変させたのと同期的にシンクロしている。そのビートルズのひとり、ジョージ・ハリソンは後にF1関連の楽曲やアルバム『Faster』（79年）を作ることとなるが、そのルーツは12歳の時に観戦した55年イギリスGP（リバプールにもほど近いエイントリー）がきっかけという。歌手クリス・レアは少年時のヒーロー、フォン・トリップスの愛機61年型フェラーリF1のレプリカを新たに作り上げただけでなく、『La Passione』（96年）等で歌と映像にてトリビュートしている。これらはネットで検索すれば閲覧可能だ。

60年代のF1シーンに感化された者たちが、いかに多かったかが知れる。60年代に本場のF1GPを見に行った日本人はごく限られる。日本でも、60年代のレースを体験している影響力ある方々が後世に向けて今のうちに語り継いでいってほしい。

□

1966~1970年 F1歴代チャンピオン

年	ドライバーズ選手権	コンストラクターズ選手権
1966	ジャック・ブラバム(オーストラリア/ブラバム・レブコ)	ブラバム・レブコ
1967	デニス・ハルム(ニュージーランド/ブラバム・レブコ)	ブラバム・レブコ
1968	グラハム・ヒル(イギリス/ロータス・フォード)	ロータス・フォード
1969	ジャッキー・スチュワート(イギリス/マトラ・フォード)	マトラ・フォード
1970	ヨッヘン・リント(オーストリア/ロータス・フォード)	ロータス・フォード

1966~1970年 モータースポーツ関係主な物故者

人名	没年月日	享年	国籍	肩書	最期の状況
ジュゼッペ・ファリーナ	1966/6/30	59	イタリア	50年(初代) F1チャンピオン	フランスGP観戦に向けての道中で交通事故
トニー・バンダーベル	1967/3/10	68	イギリス	コンストラクター「バンウォール」創設者	病死
ロレンツォ・バンディーニ	1967/5/10	31	イタリア	63年ル・マン24時間優勝。フェラーリの若手エース	F1モナコGPにてフェラーリで走行中、事故で炎上
ジム・クラーク	1968/4/7	32	イギリス	63/65年F1世界チャンピオン、65年インディ500優勝	ホッケンハイムF2にてロータスでレース中、コースアウト
マイク・スペンス	1968/5/7	31	イギリス	64&65年のロータスF1のナンバー2	インディにてロータス・タービナーカーでテスト走行中
ルドビコ・スカルフィオッティ	1968/6/8	34	イタリア	66年F1イタリアGP優勝者。フィアット共同創設者の孫	ロスフェルト・ヒルクライムにてボルシェで走行中
ジョー・シュレッサー	1968/7/7	40	フランス	フランスを代表するトップスポーツカードライバー	F1フランスGPにて空冷ホンダで走行中、事故で炎上
福沢幸雄	1969/2/12	25	日本	トヨタ契約ドライバー。福沢諭吉の曾孫	袋井のヤマハ・テストコースにてトヨタ7改でテスト走行中
ブルース・マクラレン	1970/6/2	32	ニュージーランド	現役F1選手にしてコンストラクター「マクラレン」創設	グッドウッドにてCan-Am用新型マクラレンでテスト走行中
ピアス・カレッジ	1970/6/21	28	イギリス	若手F1ドライバー(最高2位)。カレッジ・ビールの御曹司。	F1オランダGPにてデ・トマンで走行中、事故で炎上
川合稔	1970/8/26	27	日本	トヨタ契約ドライバー。69年日本Can-Am優勝	鈴鹿にてトヨタ7ターボでテスト走行中
ヨッヘン・リント	1970/9/5	28	オーストリア	65年ル・マン24時間優勝。70年F1世界チャンピオン	F1イタリアGP予選にてウイングレス・ロータス72で走行中

自動車レースは現在以上に憧れの存在・注目の存在だったが
F1に乗れそうな日本人ドライバーはまだまだ存在しなかった



試行錯誤が生んだ百花繚乱——
葉巻型時代のエンジンウォーズ

むき出しのハートに 秘められた野望

1960年代、2度の大きな規定変更が行なわれたF1エンジン
61年からは1.5ℓ、66年からは3ℓと排気量上限が変化し
数年の間にコンストラクターたちは対応に追われることになった
そんな大きな波のなかでそれぞれのエンジンの思想がぶつかりあう

Text/Makoto Ogushi Photos/Paul-Henri Cahier, Grand Prix Photo, McKLEIN, Motorsport Images

FIAの下部組織としてF1グランプリの規則を司っていたCSI(現FIA)は1961年以降のエンジン規定を大幅に改定し、排気量1500ccの自然吸気エンジンに限定した。

60年までのF1エンジンは自然吸気の2500cc以下か、過給機付きの750cc以下という規格で、格下のF2が自然吸気の1500cc規定で運営されていた。つまり事実上、F1がF2へ降格されたのである。

イギリスやイタリアのチームからの猛反発を受けながらCSIがなぜ61年の段階で思い切ったエンジン規定改定に踏み切ったのか、その真の理由は今となっては定かではないが、61年1月1日をもって1500cc規定は発効した。

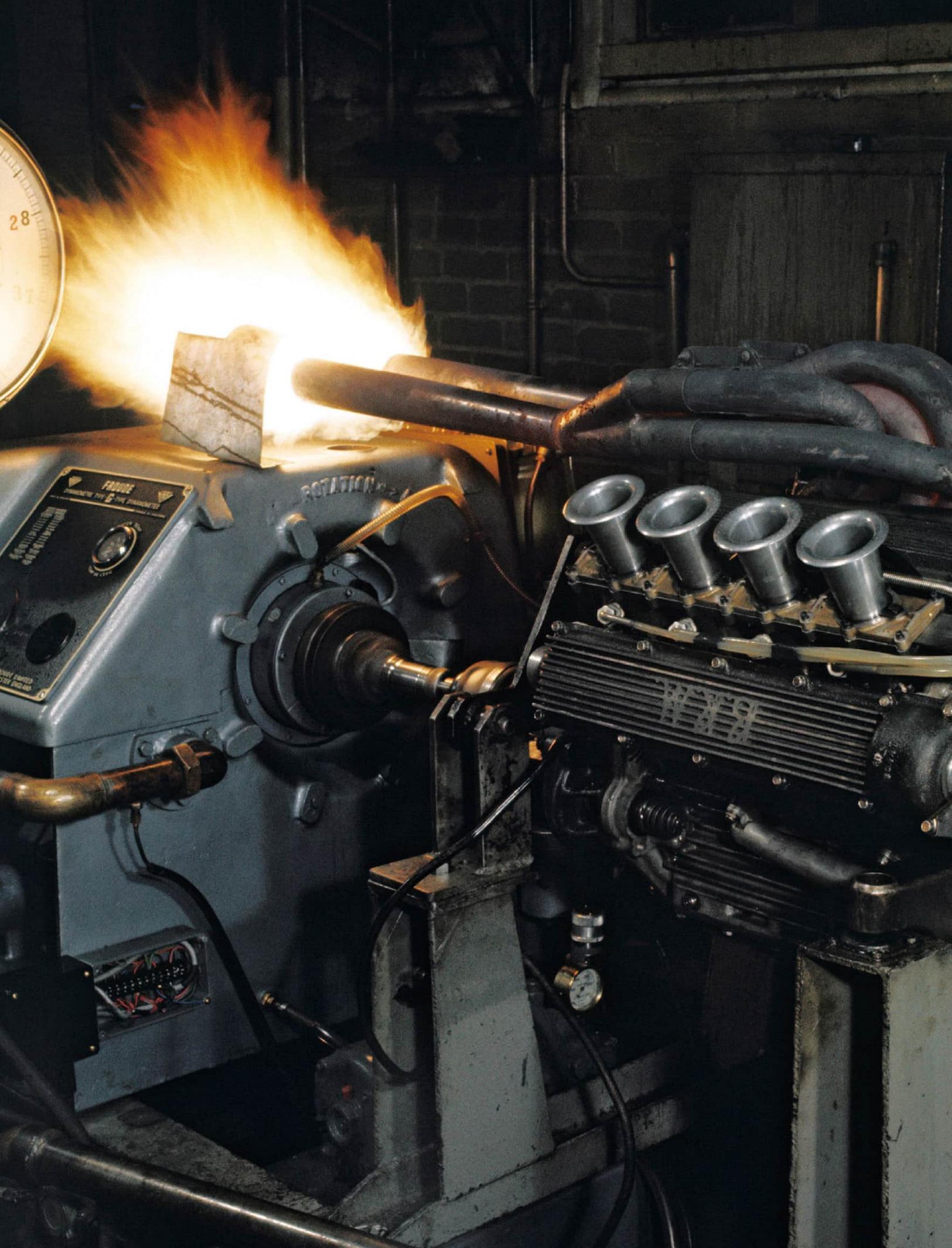
しかし突然の大幅規定改定に追従できるエンジンメーカーは皆無だった。フェラーリはそれまでF2用に用いていた2バルブ65度V型6気筒エンジン(180HP)を流用し、シーズン

途中でようやくVバンクを120度へ拡大し重心を下げ、190HPまでチューンしたタイプ178を投入しシーズンの主導権を握った。

こうして1500ccのF1エンジンの戦いは190HP前後の出力をめぐって繰り広げられることになった。出力だけを比較するならば、現代の普通乗用車などと同等のレベルである。

60年、旧規定最終年を完勝で飾ったコペントリ・クライマックスは、1500cc規定に反対していたこともあり新規定エンジン開発着手が遅れ、前年のチャンピオンエンジンである2バルブ直列4気筒2500ccのFPFを強引に1500ccまで縮小したエンジンを投入してシーズン前半を過ごし、後半になって2バルブV型8気筒エンジンのFWMVを開発、戦線に送り込んだ。しかし出足の早かったフェラーリに対抗することはできなかった。このエンジンはクーバーやロータスなど多くのプライベートチ

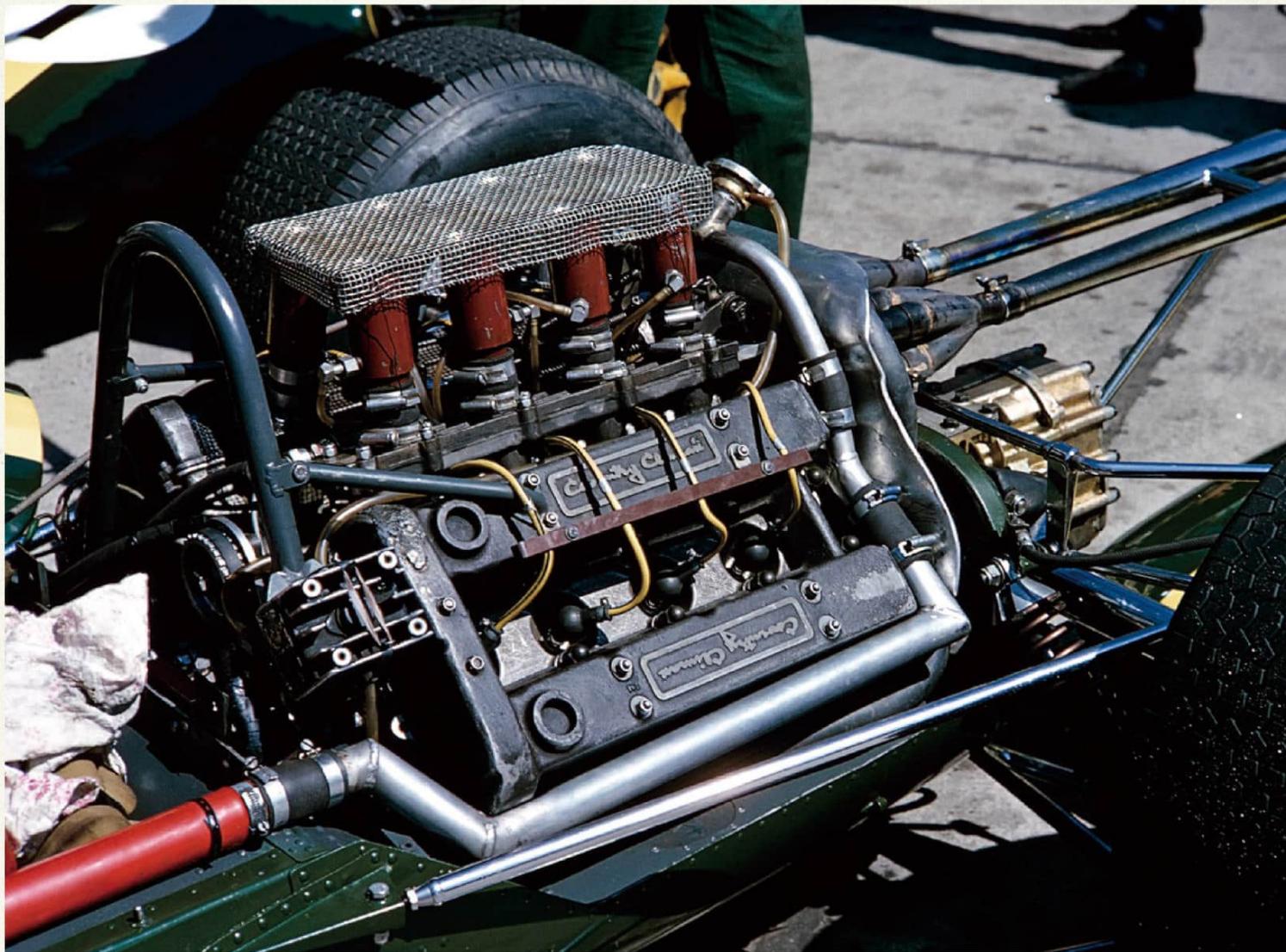
65年、エンジンベンチでテストが行なわれる1.5ℓV8のBRM P56。P56は64年から吸排気ポートがそれまでと逆になり、210HPほどを絞り出していた。



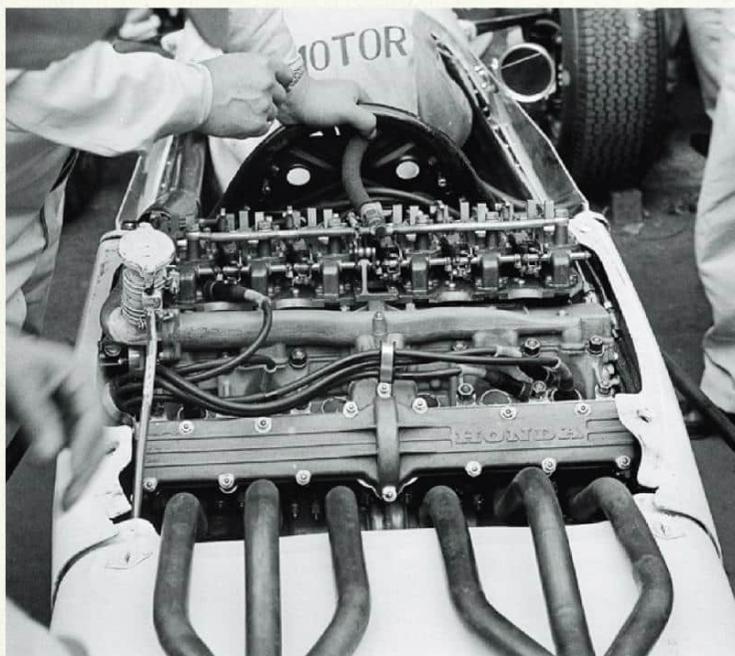
V型

1.5ℓ時代において、もっとも多数派だったといえるV型。コベントリー・クライマックスは排気量ダウンした直4を当初使っていたが、61年中にはV8を新規開発。63年からはインジェクション仕様も登場した。V6はフェラーリが61年に120度バンクのV6を投入し、64年までは使い続けていたものの、同年からV8へと移行していった。当時、V型でもっとも気筒数の多い12気筒はホンダが64年の参戦当初から、独特の横置きで採用した。

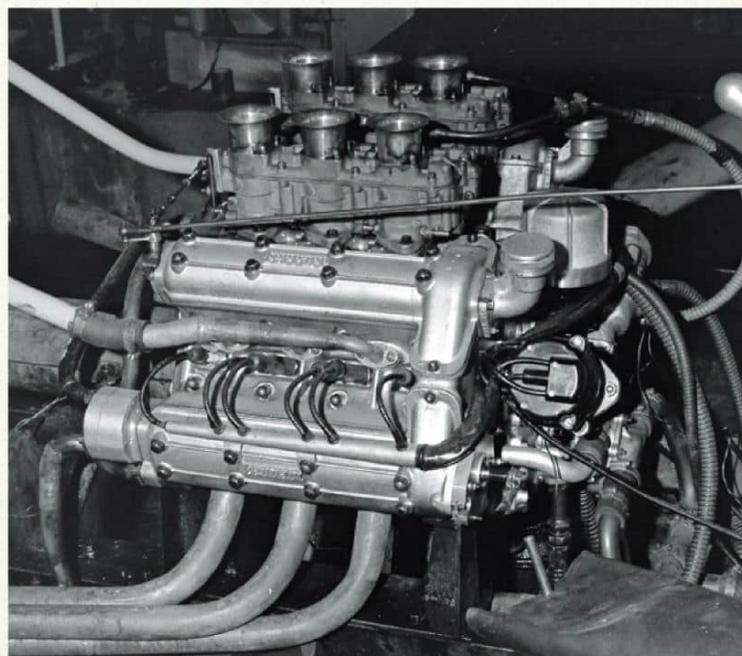
V8 Coventry Climax

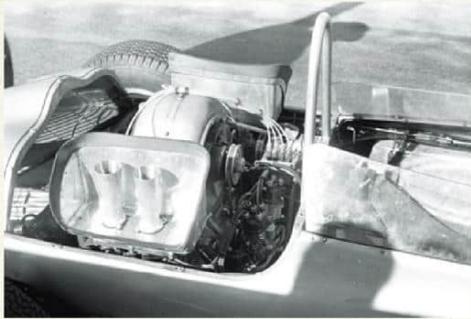


V12 Honda

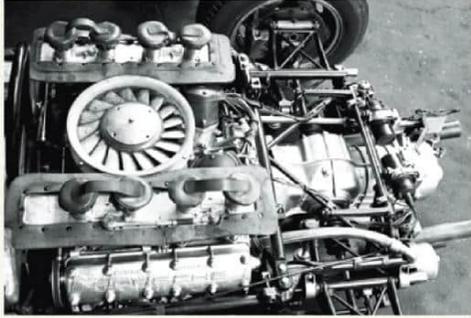


V6 Ferrari

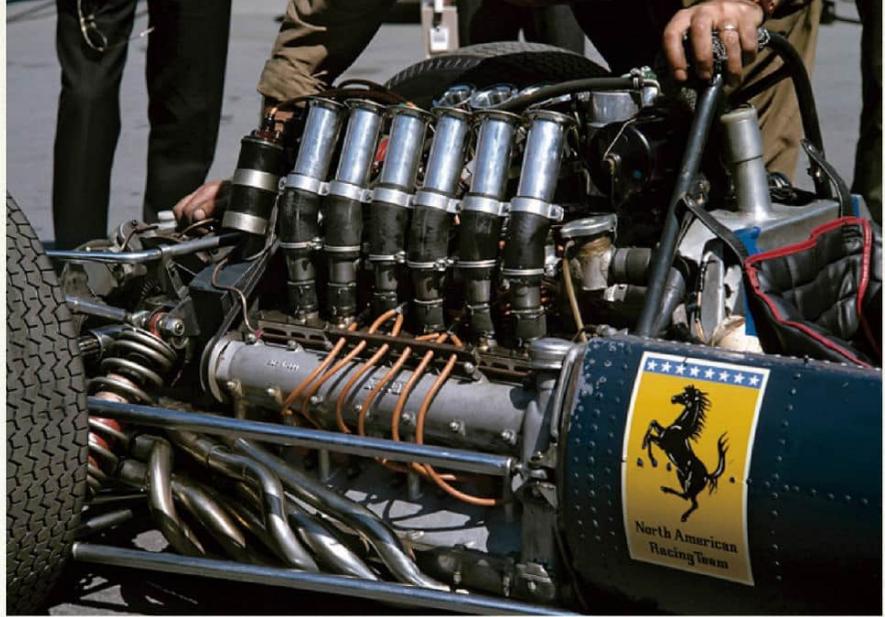




Flat4 Porsche



Flat8 Porsche



Flat12 Ferrari

フラット

フラットエンジンはまずポルシェが61年に既存のフラット4気筒で参戦するとその後、F1用に開発した8気筒仕様がデビュー。184HPほどを発揮していたとされるが、空冷によるデメリットなどもあり、1勝を挙げたのみで62年でワークスは撤退。その後、64年にはフェラーリがV8とともにフラット12を投入する。65年にはダブルイグニッションになるなど進化もしていたが、開発が進まずに結局、V8と併用されていた。

ームに供給されたが、エンジンとシャシーのフルコンストラクターであったBRMも新しいV型8気筒エンジンが完成するまで使用した。そのBRMのオリジナル、2バルブ90度V型8気筒のP56は結局61年シーズンには間に合わず、62年シーズンから戦線に投入。BRMワークスのほか、ロータスのシャシーを用いるプライベートチームが使用した。

6気筒のフェラーリよりシリンダー数が多いコベントリー・クライマックスとBRMのV型8気筒は熟成が進むとフェラーリのV型6気筒を上回るパワーを発揮するようになり、1500cc規定2シーズン目と3シーズン目は安定したパワーを発揮するBRMと軽量シャシーに組み合わされたコベントリー・クライマックスがフェラーリを圧倒して王座争いを展開した。

これを受けてフェラーリは4シーズン目の64年、それまでの120度V型6気筒に替えて2バルブV型8気筒のタイプ205Bを投入し、イギリス勢に対抗した。この頃から各エンジンメーカーはキャブレターに替えて機械式インジェクションを用いるようになり、出力は増大して200HPへ近づいていった。

主要メーカーからV型8気筒エンジンが出せると、当然ながら各メーカーは高回転化を追求して争うようになり、コベントリー・クライマックスはFWMVを2バルブから4バルブへ改良、シヨートストローク化してパワーを引き出した。しかし8気筒エンジンには限界があり、開発の課題はさらなる多気筒化へと移っていった。フェラーリが64年途中で複雑なフラット12気筒のタイプ207を追加投入した理由がここ

にある。またコベントリー・クライマックスやBRMが16気筒エンジンの開発に着手したのも、64年にF1進出したホンダが迷うことなくV型12気筒を選んだのも、同様の理由による。

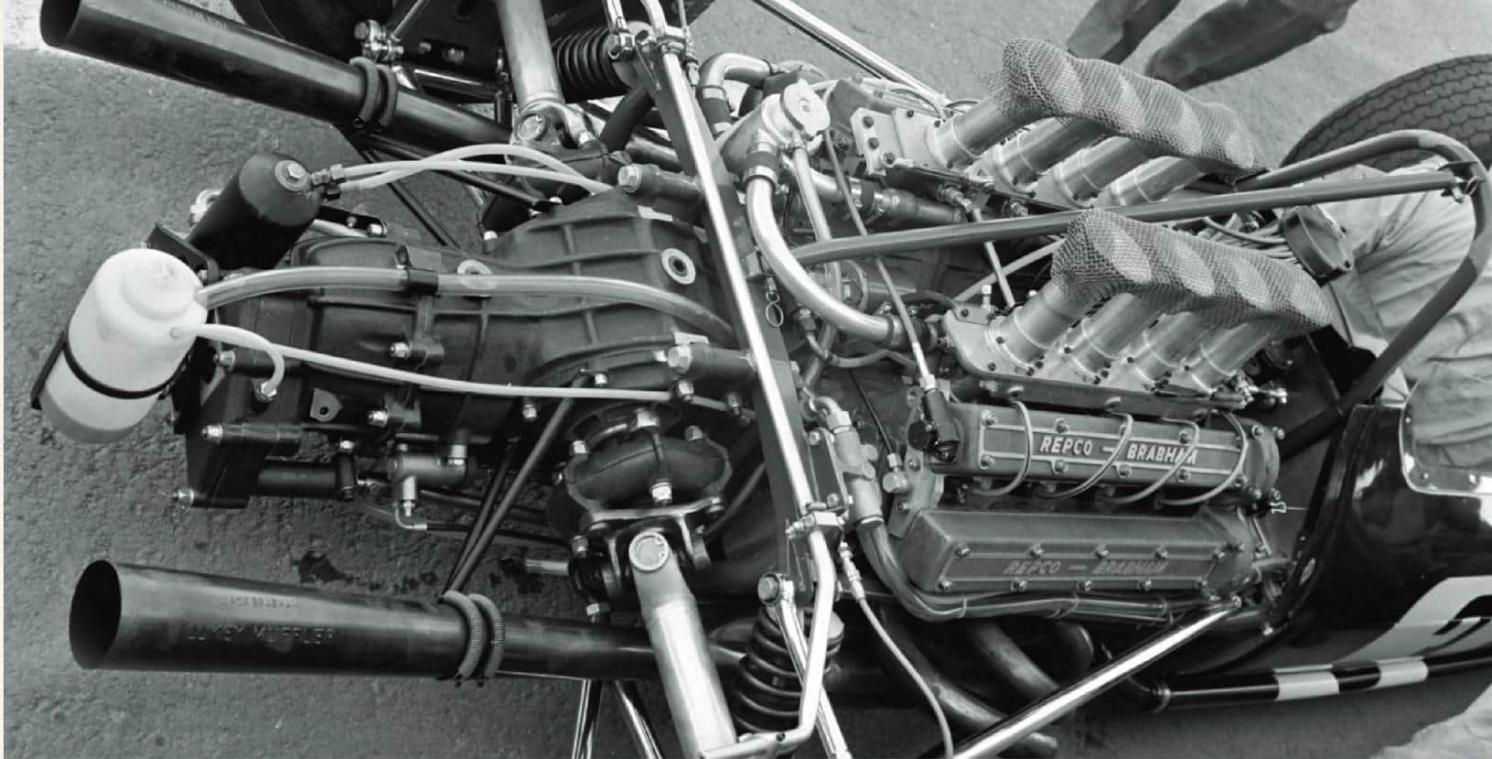
エンジンの多気筒化の裏でF1マシンのパフォーマンスは、エンジンの出力だけではなくシャシーと組み合わせたときにその出力を活かせるかどうかで決まるといふ考え方が少しずつではあるが広まりつつあった。フェラーリはイギリス製の軽量コンパクトなシャシーに対し、旧態依然たるシャシーに足を引っぱられて苦戦し

L4 Maserati

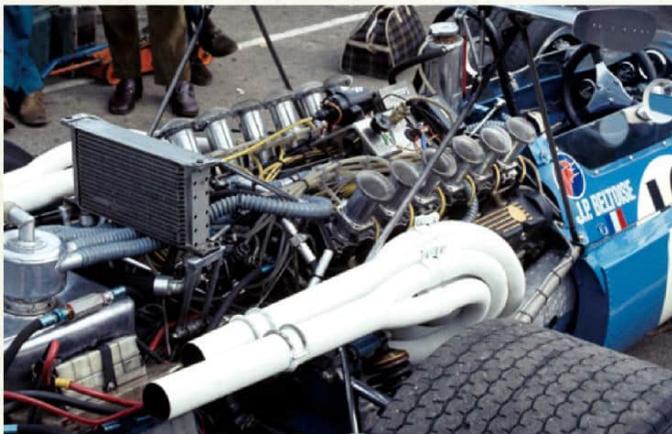
直列4気筒

コベントリー・クライマックスだけでなく、このマセラティやアルファロメオなどの直4エンジンも61年の新規定元年には使用されていた。しかしV8勢が登場してくると徐々に姿を消す。

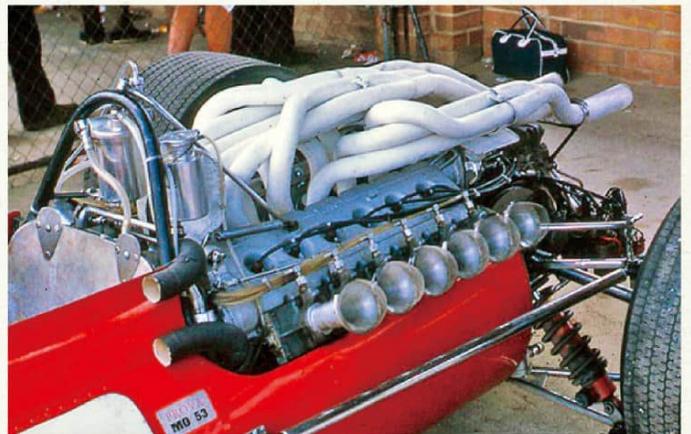




V8 Repco



V12 Matra



V12 Ferrari



V12 Weslake



V12 Maserati

V型

V8、V12など3ℓ規定がスタートしても多数派だったV型。新規定の対応に追われる混沌のなかでまず活躍したのがオーストラリアのエンジンメーカー、レプコのV8だった。タスマンシリーズ用だったものをベースに仕立てたエンジンは非力だったが、軽さと信頼性を武器に戦った。V12は70年までにフェラーリやマセラティ、ウェスレイク、マトラなどが使い、健闘はしたが、王座獲得には至らず。

3ℓ Era 1966—

ながら、ようやく熟成が進んだV型8気筒で対抗し、64年のシリーズチャンピオンを獲得した。

だが翌65年のフェラーリは、頼りのフラット12気筒の熟成に難航して成績が伸び悩み、軽量モノコックシャシーにコベントリー・クライマックスのFWMVを組み合わせたロータスの圧倒的なパフォーマンスに押し切られ、1勝もできない屈辱のシーズンを送ることになった。

このように61年から始まった1500cc規定下では、さまざまなメーカーがさまざまな形式のエンジンを走らせたが、65年までの5シーズンに開催された公式戦全47レースのうちコベントリー・クライマックスのFPF(直列4気筒)が3回、FWMV(V型8気筒)が22回、BRMのP56系(V型8気筒)が11回、フェラーリのタイプ156(V型6気筒)が5回、タイプ205B(V型8気筒)が4回、64年にF1参入したホンダのRA272E(V型12気筒)が1回、62年までF1を戦ったボルシェのフラット8気筒、753が1回の優勝を飾っている。

ホンダが64年の第6戦ドイツGPで実戦デビューした段階でフェラーリのフラット12気筒はまだ登場しておらず、4バルブV型12気筒のRA271Eは1500cc規定下初の12気筒エンジンであり、デビュー時点で200HP以上を發揮して、出力のみを比較すれば群を抜いていた。エンジン、車体ともにF1の実戦を戦うには信頼性に欠けていたためなかなか結果を残すことができなかったが、改良が進んだ翌65年、すなわち1500cc規定最後のシーズンの最終戦であるメキシコGPで優勝を飾った。

一方、ボルシェは57年から強制空冷のフラット

ト4気筒を搭載したマシンでF2を戦ってそれなりの成績を残していたが、61年以降のF1がほぼF2と同じ車両規格となるのを機にF1進出を決め、それまでのF2用エンジンを流用してF1マシンを仕立て61年にF1進出を果たした。史上初の空冷F1エンジンである。

ホンダ同様、エンジン、車体ともに戦闘力が不足して苦戦したボルシェは62年、あらためて強制空冷2バルブのフラット8気筒である753を開発、新開発のシャシーに搭載して戦線に送り込み62年の第4戦フランスGPで初優勝を飾ったが、62年いっぱいF1から撤退してし

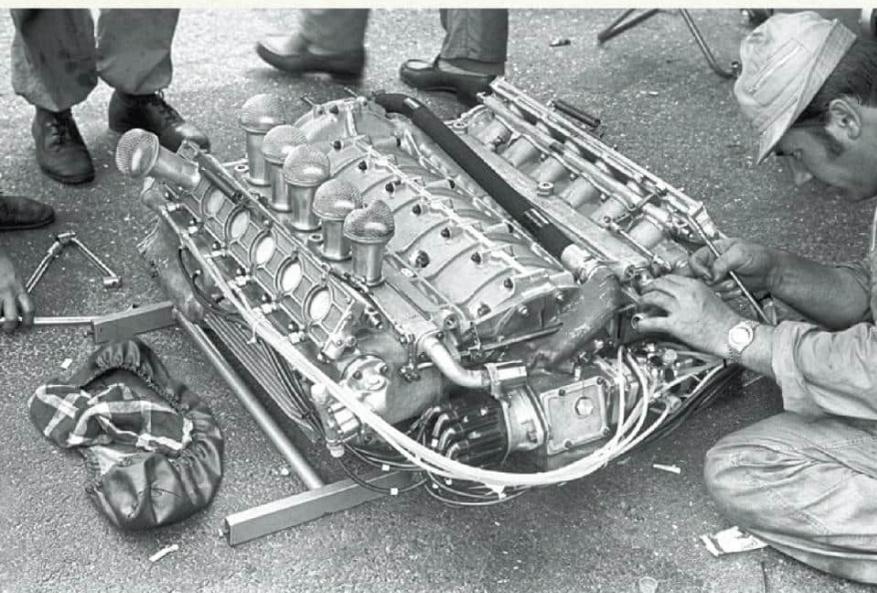
まったため、これがF1史上唯一の空冷エンジン車の優勝記録として残ることになった。

革命と多気筒への夢

実はCSIは63年秋の段階で66年以降、自然吸気エンジンの排気量を3000ccへ拡大、加えて過給機付きエンジンの排気量を1500ccとする規定変更を決めている。この変更は1500cc規定のエンジンを搭載したF1マシンよりもスポーツカーの方が速くなりF1のステータスが低下したことを受けて為されたものだったと言われている。CSIが1500cc規定で

フラット

66年から基本的にV12で戦い続けていたフェラーリは、70年にフラット12を本格投入。69年の秋よりテストされ、70年時点では460HPほどの強大なパワーを發揮していた。



Flat12 Ferrari

L4 Coventry Climax



直列4気筒

3ℓ規定初期にはプライベートなどが1.5ℓ時代に使われたコベントリー・クライマックスの直4、FPFの排気量を2.5や2.7ℓへと拡大し使用する例も。

は一旦禁止した過給エンジンを解禁したのは、それまでの1500ccエンジンに過給を加えて流用できるように期待したからだだったが、66年の段階で過給エンジンに手を伸ばそうとするエンジンメーカーは皆無だった。

3000cc規定となってもそれまでの延長で、多気筒エンジンが有利になると予測されており、12気筒はもちろん16気筒、24気筒の可能性すら語られていた。しかし実際には新規定が発効の丸2年前に予告されていたにもかかわらず、66年シリーズ開幕戦に3000ccの新エンジンを間に合わせたエンジンメーカーは少なかった。

早々にフェラーリが用意した60度2バルブV型12気筒のタイプ218もマセラティの2バルブ60度V型12気筒のタイプ9も、既存のスポーツカー用をベースに開発したものであった。

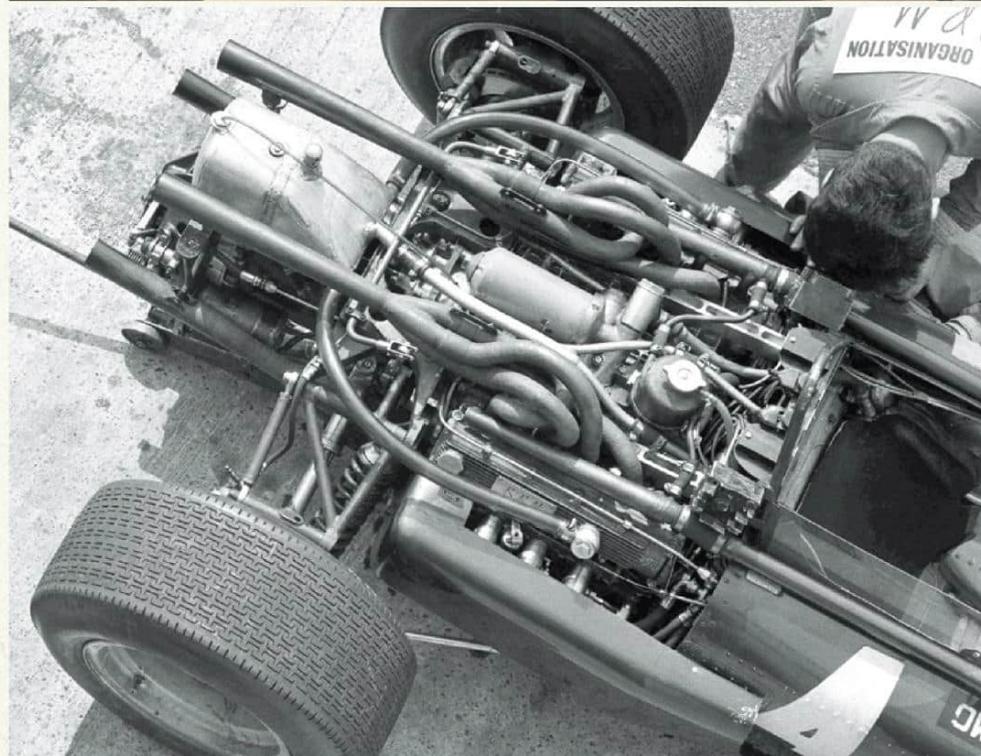
BRMはF1専用1500cc時代に実績を残したV型8気筒エンジンをふたつ重ね、ユニークな4バルブH型とした16気筒エンジン、P75を開発したが、これはあまりにも複雑すぎて安定した性能を発揮せず失敗作に終わった。

ホンダがシーズン半ばに投入した4バルブ90度V型12気筒のRA273Eは、400HPを発揮してその時点で最強レベルの性能を発揮したが、エンジン、シャシーともに重量過多で結果はなかなか残らなかった。



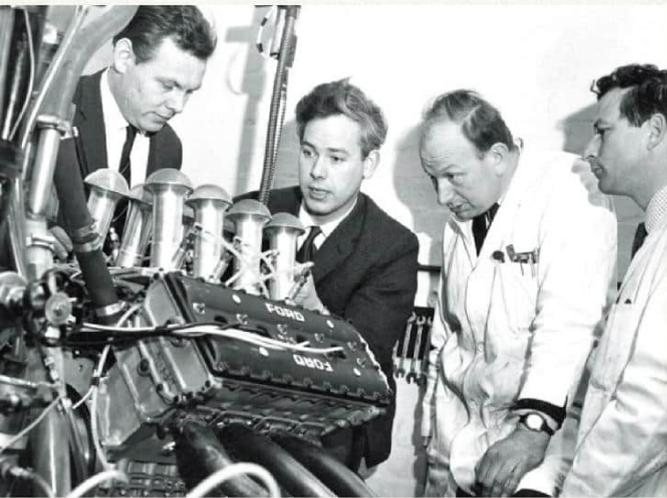
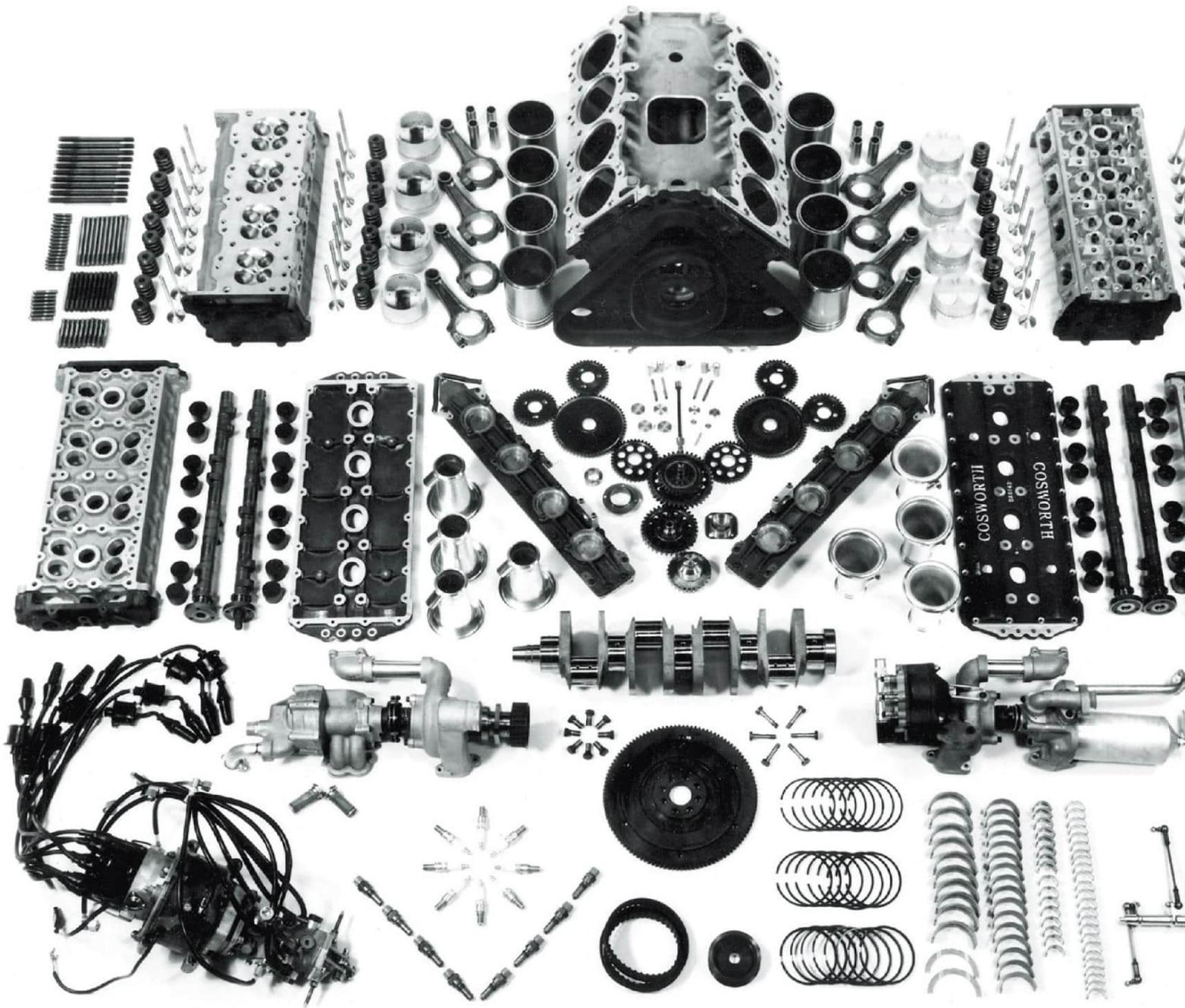
BRM P75

66年の3月規定初年度、多気筒こそ正義とBRMは400HPの到達を目指してV型8気筒をベースにH型とした16気筒エンジンを開発。サイズをなるべく小さくして16気筒を実現するためにH型が考えられたが、構造が複雑で重いことが難点だった。



同じ時期、ダン・ガーニー率いるアングロ・アメリカン・レーサーズから依頼を受けたウエスレイクが4バルブ60度V型12気筒の58を新開発しF1に送り込んできたが、チームの資金不足もあって十分な信頼性を確保することができずこちらも成績は伸び悩んだ。

力を付けつつあったイギリス系コンストラクターも大きな問題に突き当たった。1500cc時代までコンストラクターにエンジンをカスタマー供給してきたコベントリー・クライマックス



Ford-Cosworth DFV

ロータスからの依頼とフォードからの支援を受けて、コスワースが生んだDFV。4気筒エンジンをふたつ組み合わせる構造で、当時のF1エンジンとしてはシンプルな作りだった。それが軽量かつ信頼性の向上にも寄与していた。

スガフラット16気筒やFWMWの開発難航とコスト高騰を理由に65年末、3000cc規定のF1には参戦しないことを決めてしまったのだ。

この結果、多くのプライベーターがエンジンを探し回ることになり、古い直列4気筒エンジンであるFPFの排気量を拡大し2700ccとするなどの代用が行なわれたが、ブラバムはオイルズモビルの量産V型8気筒SOHCエンジンをベースに、オーストラリアのレプロコが改良を施した620を持ち込むという、ほぼ間に合わせの独自路線を選んだ。

こうした混乱の中で開幕した66年シーズンは思いがけない展開となった。まず開幕戦モナコGPでは、BRMがH型16気筒のP75完成までのつなぎとして、強引に1500cc時代のV型8気筒のP56をベースに排気量を2000ccとしたP60が勝ってしまった。



フェラーリ以外の12気筒勢は信頼性を確保するのに苦勞し F1はコスワースDFV勢対フェラーリという図式に収束していった

さらに番狂わせは続き、第2戦ベルギーGPこそフェラーリのV型12気筒が勝ったが、第3戦以降4連勝したのは、ピークパワーではライバルにかなわなかったものの軽量かつトラブルフリーで安定した性能を発揮したレプコV型8気筒を搭載したブラバムだったのだ。

その後フェラーリが1勝、H型16気筒のBRMが1勝、V型12気筒のクーバー・マセラティが1勝ずつを記録するが、シリーズのタイトルはドライバー部門がブラバム・レプコに乗ったジャック・ブラバム、コンストラクター部門もブラバムのものとなった。

3000cc規定2年目の67年もマセラティ、ウエスレイク、ホンダのV型12気筒勢が1勝ずつを記録したものの、主導権を握るには至らず。結局は結果的に信頼性を武器に戦ったブラバム・レプコが2シーズン連続で上位入賞を重ね、ドライバー部門(デニス・ハルム)、コンストラクター部門(ブラバム)を制した。

こうした状況の中、67年シーズンには予想もされていなかった革命が起きていた。フォードが支援するコスワースが開発したV型8気筒エンジン、DFVを搭載したロータスが、ブラバム・レプコと同じ4勝を記録し大成功を収めたのだ。コスワースとロータスには、軽量コンパクトかつ信頼性が高いV型8気筒エンジンと軽量高剛性のシャシーを組み合わせればパワーに勝る多気筒エンジン勢を打倒できるという計算があった。そしてその計算は的中した。F1はエンジン単体性能だけでなく、シャシーと組み合わせたときの総合性能で戦う時代が到来しつつあったのである。



壊れにくく、軽量コンバクト。そんなDFVはロータスのシャシーと組み合わせられ、68年にはグラハム・ヒルとともにF1を制す。すると瞬く間に他チームへと伝播。DFVは一部の12気筒勢などを除く、多数のチームへ供給されるベストセラーに。

コスワースは68年以降、1500cc時代のコベントリー・クライマックス同様、DFVを広くカスタマーエンジンとして供給したので、チームは続々とDFVを導入して一気に戦闘力を上げた。この結果、新しいコンストラクターが続々と生まれ、いわゆる「キットカー」を開発してF1に参入。空力を含む新しい技術を持ち込んでシャシー性能を引き上げていった。

とはいえまだ多気筒エンジンに対する希望は失われていなかった。67年の段階でもレプコは伏兵であり、コスワースは強敵ではあるけれどもあくまでもV型8気筒エンジンに過ぎない、多気筒エンジン勢の熟成が進めばF1の主導権を取り戻すだろうと考えられていた。68年にH型16気筒で失敗したBRMがV型12気筒のP142を開発したのも、マトラがV型12気筒を開発してF1に参入したのも多気筒エンジンに対する展望があったからだ。

フェラーリは66年半ばにV型12気筒エンジンを3バルブ化し、67年には4バルブ化してパフォーマンスを引き上げたが、信頼性を確保することができずコスワースDFVに対して絶対的な優位を築くことができなかった。70年には

重心の低い4バルブフラット12気筒のタイプ001を新たに開発して反攻に入った。

そんな状況のなか、ホンダが68年にV型12気筒でシリーズチャンピオンに迫りながらも一方で自然空冷のV型8気筒エンジンを開発したのは興味深い。しかしホンダは68年いっぱいまでF1活動を打ち切ってしまった、ホンダのF1エンジンがその後、どのような発展を見せたのかわからないままに終わった。

フェラーリはフラット12気筒の熟成を進めて戦闘力を上げ、コスワースDFV勢との格闘へと入ったが、ほかの12気筒勢はなかなか信頼性を確保できず、F1はコスワースDFV勢とフェラーリが戦うという図式に収束していき、70年代に入って横置きトランスミッションを投入したフェラーリがシャシーの運動性能を高めると、徐々にフェラーリが優位に立つようになっていった。しかし、その先にはまたもや波乱が待ち受けているのだった。



1968 F1 World Championship Round 5 “Grote Prijs van Nederland” 1968 F1世界選手権 第5戦 オランダGP

Looking Back

1968年シーズンの面白さは毎戦、展開が異なることだ
物語はきちんと繋がっているのだが
主役は毎回異なっていく
そしてウイングの巨大化がサーキットに彩りを添えた

リザルトに見る物語

Text & Data/Shinji Hayashi
Photos/Motorsport Images



1周目の上位集団。リント(ブラバム)、イン側のエイモン(フェラーリ)とヒル(ロータス)、シュチュワート(マトラ)、イクス(フェラーリ)と続く。ホンダを駆るサーティースは9番手に見える。今回3チームが採用したノーズとリヤに生えるウイングもまだまだ遠慮がちだ。

60年代
葉巻型F1
の時代

1968 F1世界選手権 第5戦 オランダGP 1968年6月23日 / ザンドフォルト(オランダ)

[決勝レース結果] 4.193km×90周=377.370km 予選出走19台/決勝出走19台/完走9台 3-2-3グリッド右上位 雨/ウエット

Pos.	No.	Driver	Age	Nat.	Chassis	Engine	Cyl.	Tyre	Entrant	Laps	Time	Best Time	Qty.Time	Grid
1	8	ジャッキー・スチュワート	29	GB	マトラMS10	フォードDFV	V8	DL	Matra International	90	2:46'11"26	1'46"31 / 48周目	1'24'41	5
2	17	ジャン・ピエール・ベルトワーズ	31	F	マトラMS11	マトラ	V12	DL	Matra Sports	90	2:47'45"19	1'45"91 / 6周目	1'26'76	16
3	15	ペドロ・ロドリゲス	28	MEX	BRM P133	BRM	V12	GY	Owen Racing Organisation	89	2:47'43"36	1'48"31 / 26周目	1'25'51	11
4	10	ジャッキー・イクス	23	B	フェラーリ312	フェラーリ	V12	FS	Ferrari Automobili	88	2:47'50"59	1'48"11 / 46周目	1'24'42	6
5	22	シルビオ・モネザー	27	CH	ブラバムBT20	レブコ	V8	GY	Charles Vogele Racing Team	87	2:47'51"49	1'49"52 / 50周目	1'28'29	17
6	9	クリス・エイモン	24	NZ	フェラーリ312	フェラーリ	V12	FS	Ferrari Automobili	85	2:46'20"78	1'47"75 / 3周目	1'23'54	1
7	16	リチャード・アトウッド	28	GB	BRM P126	BRM	V12	DL	Owen Racing Organisation	85	2:46'21"33	1'50"95 / 46周目	1'26'72	15
8	19	ヨアキム・ボニエ	38	S	マクラレンM5A	BRM	V12	GY	Joakim Bonnier Racing Team	82	2:47'18"95	1'55"48 / 41周目	1'28'43	19
9	3	グラハム・ヒル	39	GB	ロータス49B	フォードDFV	V8	FS	Gold Leaf Team Lotus	81	スロットル/アクシデント	1'47'89 / 3周目	1'23'84	3
nc	4	ジャッキー・オリバー	25	GB	ロータス49B	フォードDFV	V8	FS	Gold Leaf Team Lotus	80	2:47'10"52	1'48"65 / 49周目	1'25'48	10
R	18	ダン・ガーニー	37	USA	ブラバムBT24	レブコ	V8	GY	Brabham Racing Organisation	63	スロットル	1'49"32 / 9周目	1'25'79	12
R	21	ジョー・シフェール	31	CH	ロータス49	フォードDFV	V8	FS	R.Walker-J.Durlacher Racing Team	55	ギヤセクター	1'50"66 / 2周目	1'25'86	13
R	20	ピアス・カレッジ	26	GB	BRM P126	BRM	V12	DL	Reg Parnell Racing Ltd.	50	アクシデント	1'51"07 / 43周目	1'26'07	14
R	7	ジョン・サーティース	34	GB	ホンダRA301	ホンダ	V12	FS	Honda Racing	50	オルタネーター	1'48"96 / 42周目	1'25'22	9
R	6	ヨッハン・リント	26	A	ブラバムBT26	レブコ	V8	GY	Brabham Racing Organisation	39	イグニッション	1'52"18 / 2周目	1'23'70	2
R	5	ジャック・ブラバム	42	AUS	ブラバムBT26	レブコ	V8	GY	Brabham Racing Organisation	22	スピン	1'51"55 / 3周目	1'23'90	4
R	2	ブルース・マクラレン	30	NZ	マクラレンM7A	フォードDFV	V8	GY	Bruce McLaren Motor Racing	19	アクシデント	1'51"87 / 17周目	1'24'58	8
R	1	デニス・ハルム	32	NZ	マクラレンM7A	フォードDFV	V8	GY	Bruce McLaren Motor Racing	10	イグニッション	1'51"35 / 3周目	1'24'45	7
R	14	ルシアン・ピアンキ	33	B	クーバーT86B	BRM	V12	FS	Cooper Car Co.	9	アクシデント	1'56"52 / 3周目	1'28'31	18

・優勝スピード:136.245km/h
 ・最速ラップ:J.P.ベルトワーズ(マトラ) 1'45"91 142.525km/h 6周目
 ・ポールポジション:C.エイモン(フェラーリ) 1'23"54 180.689km/h
 ・ラップリーダー:1-3=ヒル、4-90=スチュワート
 ・国籍略号:A=オーストリア、AUS=オーストラリア、B=ベルギー、CH=スイス、F=フランス、GB=イギリス、MEX=メキシコ、NZ=ニュージーランド、S=スウェーデン、USA=アメリカ合衆国
 ・タイヤ略号:DL=ダンロップ、FS=ファイアストーン、GY=グッドイヤー



1968年1月1日の南アフリカGPでそれまでファン・マヌエル・ファンジオが保持していた史上最多優勝記録を更新するF1GP通算25勝目をマークしたジム・クラークは、第2戦を迎えることなく4月7日、ホッケンハイムF2で事故死した。その3週間後のハラマF2ではジャッキー・スチュワートが事故で右手首を骨折し、F1第2〜3戦を欠場するハメに。ふたりは同郷スコットランド出身で3歳違いの先輩後輩でもあった。

第4戦ベルギーGPで復帰したスチュワートは首位快走後、最終周のガス欠で4位となるが、この年F1デビューしたばかりのマトラシャシーともども好調ぶりが目立つ。そして迎えた第5戦オランダGP。北海に面する砂丘に設けられたザンドフルトが舞台。決勝当日は雨に見舞われた。1列目に並んだ3車（フェラーリ、ブラバム、ロータス）には、前戦で初登場した小さなウイングが備わっている。F1界が空力に目覚めた瞬間だ。

上は優勝したスチュワートのマトラMS10、中は2位ベルトワーズのマトラMS11。ただしエンジンがコスワースDFVとマトラV12と異なる。タイヤ中央に深い溝を持つダンロップタイヤに注目。下は3戦連続PPのエイモン駆るフェラーリ。速いのに不連続きで生涯F1GP「0勝」で終わったのはF1史の不思議。

スチュワートが文句なしの優勝 5戦して4人目の勝者誕生だ そしてウイングはさらに巨大化

世界選手権施行以来初の勝利が1・2という快挙。ただし優勝車MS10はイギリスのケン・ティレル率いるマトラ・インターナショナルからのエントリーで、この年市販開始されたフォード・コスワースDFVを搭載、一方2位のMS11はマトラ自製V12を搭載してマトラ・スポールからのエントリー。マトラとしては嬉しい1・2ではあるものの、ワークスがプライベートに負けた「ねじれ」状態でもあった。そしてその勝因は両車が履いたダンロップのウエットタイヤがライバル勢（グッドイヤーとファイアストーン）より格段優れていたからとの見方が強い。3位には雨が得意なベドロ・ロドリゲスのBRMが入る。

表彰台に立ったスチュワートの右手首にはまだ包帯が巻かれていた。そして2位ベルトワーズの左腕が64年のレース事故後ほとんど動かないことはあまり知られていない。

有利不利が微妙に混ざり合った展開が、68年ここまで5戦して4人目の勝者誕生となる混戦を招いた。この傾向は第6戦フランスGP（雨のルーアン／フェラーリの新人ジャッキー・イクス初優勝）、第7戦イギリスGP（ブラズハッチ／ロブ・ウォーカー・チームの紺色のロータスを駆るジョー・シフェールが初優勝）でも続く。その間も、ウイングはどんどん巨大化していくのだった。

日本期待のホンダは良いところなくリタイア。次戦フランスで今季初入賞2位となる。

リマークス | ここに注目

英国の材木商ケン・ティレルは60年代前半、クーバーF3チームの監督を務めている時、新人スチュワートを見出した。64年のことだ。65〜67年とBRMからF1GPに参戦、活躍し、66年インディ500では優勝目まで行ったスチュワートが68年に再度ティレルと組むことになったのは理に叶った選択だった。その間ティレルは新興マトラ製F2マシンにジャッキー・イクスを乗せて67年ヨーロッパF2王座に輝いていた。マトラが70年に米クライスラー傘下に入ると、フォードを使いたいティレルはマトラから離れ、新興マーチF1シャシーを使いながら密かにティレル自製F1を完成させる。これを駆ってスチュワートは71&73年と世界一に就いて34歳で引退した。



痛めた右腕を挙げて表彰台上で歓呼に応える勝者スチュワート。目を閉じて想うのは亡き先輩クラークのことか。翌年王座に就き「フライング・スコット2世」異名と相成る。

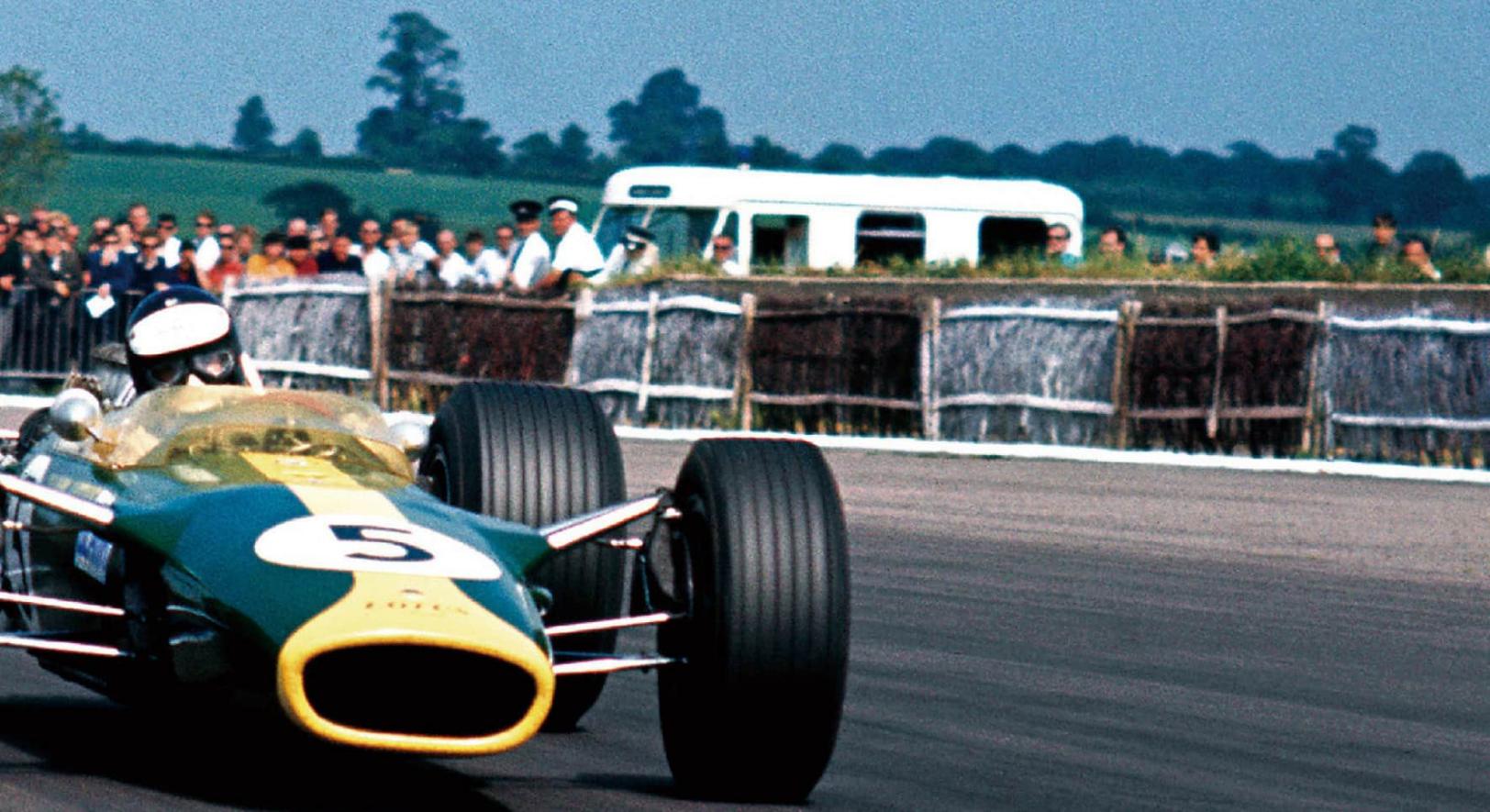
回想：元祖F1スーパースターの実像 60年代を駆け抜けた 「天才」ジム・クラーク

1960年代のF1シーンにおいて圧倒的な速さを見せて
当時の史上最年少となる27歳で王者に輝いたジム・クラーク
ロータスとともに数々の記録を打ち立てて
伝説のドライバーとして語り継がれているクラークの才能を
エピソードとともに振り返ってみた

Text/Achim Schlang Translation/Mayumi Noguchi
Photos/Paul-Henri Cahier, Grand Prix Photo, Mortorsports Images, FORD



1936年3月4日生まれ、スコットランド出身。1960年にロータスからF1デビューし73戦に出走。33戦でポールポジションを獲得。これは89年にセナに破られるまでの最多記録だった。63年には27歳と当時の史上最年少記録で初戴冠、65年に2度目のワールドチャンピオンに輝いた。F1通算25勝をマークしたが、68年4月のF2で事故死。享年32。



C l a r k

1960年代のF1を語る上で忘れてはいけないドライバーといえばジム・クラークだろう。ロータスのチーム創設者であるコリン・チャップマンとの密接なつながりを持ったスコットランド出身のクラークは、まさに60年代のF1シーンにおいてベンチマークとなるドライバーであった。

チャップマンと運命の出会い

農家のひとり息子として4人の姉とともに育ったクラークは、草レースで活躍していたときにチャップマンに見出されて60年のオランダGPでロータスからF1デビューを果たし、ファンを魅了する活躍を見せた。そのためクラークは「ロータスのドライバー」という印象が強いが、59年12月26日にブランズハッチで初めてロータスをドライブするまでに彼はサンビーム、DKW、ジャガー、トライアンフなどでレースに出場している。チャップマンはクラークとの出会いを次のように振り返っている。

「私の顧客のひとりだが、スコットランド人の若い農夫ながら優秀なレーシングドライバーがいると教えてくれたんだ。それでブランズハッチでジムと初めて会ったんだが、彼のパフォーマンスには感動したよ。初めてハンドルを握ったマシンで、しかも初めて走るコースなのに競争力のあるラップタイムを刻み続け、とても速かったんだ」

こうしてクラークはチャップマンのロータスに加入することになるが、彼は68年に事故死するまでF1で73戦に出走し、25回のグランプリ優勝を飾り63年と65年にはワールドチャンピオ



1960年代のトップスターであるジム・クラークは天才肌のドライバーで、マシンにトラブルが発生しない限り常にトップを快走した。

60年代
葉巻型F1
の時代

J

i

m

ンにも輝いた。だが、この記録だけからクラークがどんなドライバーだったかを理解するのは難しいだろう。そこで、実際にクラークがどれほど優れていたのかを物語る当時のエピソードとともに振り返ってみたい。

まず、クラークの友人であったモータースポーツジャーナリストのジェラルド・クロンバックは、古き良き時代のパドックのエピソードを次のように語っている。

「ポールポジションを獲得して優勝したクラークにレース後、ホテルで会うと彼は私に陰気な顔つきで真剣にこうよく尋ねてきたんだ。『今日なぜ他の人はもっと速く走らなかったんだらう?』と。つまり彼はすべての力を出し切らずに勝つことができ、もっと速くマシンを走らせることもできたということなんだ」

そしてチャップマンも、クラークの能力について同様のことを語っている。

「ジムがわれわれのクルマに乗っているとき、潜在能力を最大限に発揮する必要があったのはおそらく4、5回だけだったはずだ。通常、彼は稲妻のようなスタートを決めて敵を追い払い士気を挫くので、トップを走りながら簡単にレースをコントロールすることができた。だが、このスキルが必ずしも勝利につながるとは限らなかった。なぜなら優勝するためには、ドライバーの能力だけではなく、クルマに競争力があり十分に安定している必要もあったからね」

不可能を可能にする走りを披露

クラークの凄まじいパフォーマンスを語る上で欠かすことのできないレースのひとつが、62

コースへ復帰したときにはトップ集団から周回遅れとなっていたのに 最終ラップ突入時には2番手に200mものアドバンテージを築いていた

コリン・チャップマン（左）とクラークの関係はチームオーナーとドライバーの関係以上に親密で、お互いの能力を認め合っていた。





1967年のイタリアGPではレースをリードしながら一時は周回遅れとなるも、再びトップに立つ速さを見せたクラーク。レース後、その劇的な状況を聞き出そうとする記者たちに囲まれた。

年にニルブルクリンクで開催されたドイツGPである。クラーク本人はレース当日の様子を次のように振り返っている。

「土砂降りの雨に見舞われて、レースのスタートが遅れていた。それでコースのどこに水溜まりがあるのかを確認するためのチェックラップが行なわれた後に、全マシンがスタートに向けてグリッドに並んだ。そこで私はいったん燃料ポンプのスイッチを切ったのだが、曇ったゴー

グルを拭くことに集中していてポンプのスイッチを戻すのを忘れてしまい、走り出そうとしたらエンジンが停止してしまっただ」

自分のミスで3番手から最後尾の26番手まで順位を落としてしまったクラークは、怒濤の追い上げを見せて8周目には4番手まで浮上。残るは3台のみとなったが、クラークはここで我に返ってリスクを犯した走りよりも、ゴールを目指す走りへと切り替えて4位でフィニッシュした。だが、スタート出遅れのミスを考えれば信じられない結果といえる。

それに匹敵するくらい印象深いクラークのレースといえば、67年9月10日にモンツァで開催されたイタリアGPだ。当時のモンツァサーキットはフルスロットルとスリップストリームがレースの勝敗を左右するコースレイアウトで、クラークはレースをリードしていたもののパンクに見舞われてタイヤ交換のためピットインを強いられてしまう。結果、再びコースへ復帰したときにはトップ集団から周回遅れとなっていた。当然、レースを観ていた人はクラークにはもうチャンスがないと思っていたが彼自身は明らかに違っていた。

68週のレースにおける61周目、なんと彼は再びレースをリードし、最終ラップ突入時には2番手に200mものアドバンテージを築いていたのだ。だが、最終ラップのパラボリカで燃料を使い果たしてエンジンが停止し3位でフィニッシュ。結果は3位であったが、1周以上の遅

れを取り戻すという不可能を可能にし、観客を魅了する走りを見せたのである。

このようにクラークは、疑問の余地がない程に才能は豊かで、ドライビングセンスも芸術的であった。レースに勝ったときもマシンや表彰台の上ではしゃぐことはなく、本当にシャイな性格でドライビングスタイルはともフェアであった。ただしドライビング能力は飛び抜けており、当時新進気鋭の若手ドライバーであったジャッキー・スチュワートはクラークの言葉に驚かされたという。

スチュワートがスネッタートンテストでブレーキをかける際に誤ってアクセルペダルを踏んでしまい、マシンが横滑りするのをいかにコントロールして立て直したかを身振り手振りを交えて同僚に伝えていたら、それを近くで聞いていたクラークが「あんなにゆっくり走っていたのだから、ブレーキをかける必要はまったくなかったはずだ。それなのにブレーキをかけるから、あんな馬鹿げたミスをして困ったことになるんだ」と言ったというのだ。これを伝え聞いたスチュワートは、「全力で走行していたのにブレーキは必要なかったはずと言うなんて……」と言葉を失ったという。

才能あふれるドライバーであったクラークだが、マシンのテクニカルトラブルによる事故でドライバーが重傷を負ったりすると「自分の能力を疑うことはないが、テクノロジに自信がないと不安になってしまう」と語っていた。だ

が当時のスタッフは「彼は、来年のことはギリギリまで話さなかったし、契約も基本的に1年のみだった」と、モータースポーツに関する将来のことはあまり考えていなかったと証言している。

レースに対する思いは60年代後半に本人も語っている。

「来年もレースをしたいかどうかなんて直前までわからないからね。あくまでも私のメインの仕事は農業なんだ。でも、自分はまだドライバーとして大丈夫なのかは常にチェックはしていて、おそらくあと数年は大丈夫だと思っているが、それ以外の要素もあるから……」

そしてこのコメントに続けて、当時の史上最年少F1王者記録保持者だったクラークは「私は27歳でF1ワールドチャンピオンになったが、将来もっと若いチャンピオンが出現することを期待している。これからの時代は、ルーティンや体力だけでは補えない反応速度が重要となってくるだろうから」と先見の明を語った。

しかしその彼も、68年4月7日にドイツのホッケンハイムで命を落としてしまう。史上最高のドライバーと言われたクラークは、F1開催の合間に出場したF2でアクシデントに見舞われてしまったのだ。致命的なクラッシュの原因は公式には明らかにされていないが、目撃者のコースマーシャルはレース5周目にクラークが突然コースアウトを喫して木に衝突したと報告している。そして救護隊が到着したときにはすでに死亡していたが、クラークのドライビングミスによるコースアウトではなかったはずだと私は信じている。彼のドライビングテクニックな

F1史上最最高のドライバーのひとりであるクラークは、当時の史上最年少王者、ポールポジション獲得回数など数々の記録を打ち立てた。



らば容易に全開で駆け抜けていたはずだからだ。

当時と現代のドライバーはキャラが違う

じつはクラッシュ直前の様子があるカメラマンが撮影していたが、その写真はチャップマンに手渡されて以来、行方不明となっており真実は解明されていない。そのため推論になるが、スローバンクチャーターがアクシデントの原因である可能性がもっとも高いと言われている。クラークのチームメイトであったグラハム・ヒルが「それはスキルの欠如ではなく、運の欠如だった」

と語ったように……。

語り継がれているエピソードからF1史上最最高のドライバーと称されることが多いクラークだが、本当に最高のドライバーだったのだろうか。クラーク亡き後もF1には多くの才能が存在したことは明らかで、ジャッキー・スチュワートにアラン・プロスト、アイルトン・セナ、ミハエル・シューマッハー、セバスチャン・ベッテル、ルイス・ハミルトン、マックス・フェルスタッペンなどの名が挙げられる。だが、ドライバーのクオリティは計ることができない



農家の息子として育ったクラークは、F1ドライバーになってからも本業は農家だと語っていた。そのためドライバー契約は1年毎に更新していた。

来年もレースをしたいかどうかなんて
直前までわからないからね
あくまでも私のメインの仕事は農業なんだ



1963年にロータス25をドライブしたクラークは、10戦7勝をマークしてロータスにドライバーズとコンストラクターズの2冠をもたらした。

F1開催のインターバル中に参戦したホッケハイムのF2で、高速コーナーで飛び出したクラークのマシンは木に衝突して命を落としてしまう。



め、誰が一番と決めることはナンセンスな話だ。しかも、現在のハイテクマシンと60年代のマシンを単純に比較することはできないし、無線システムもなければコースの安全性も比較できない程に違っている。

このことを前提にクラークのドライビングスタイルを現代のドライバーと比較した場合、一番似ているのはフェルスタッペンではないだろうか。しかしクラークの時代のF1ドライバーたちは完全に現代とは違うキャラクターで、「ノリリスク・ノーフアン（リスクを侵さなければ、楽しみなんてない）」スタイルでレースに挑んでいた。

だが、危なくなかったらレーシングドライバーにならなかつたというタイプは、モータースポーツの世界でもう見ることはないだろう。そのような時代背景を考えれば、60年代のレースシーンにおいてクラークは間違いなくトップの存在であったといえるだろう。



ジャッキー・スチュワート、ジム・クラークを語る

いつかレースで命を落とす ジミーはそう信じていた

ジム・クラークが当代一のドライバーとの評価を固めた60年代半ば

その生まれ故郷であるイギリス、スコットランドから

同様の才能を持ったドライバーが現れた。ケン・ティレルに見出された

その男の名はジャッキー・スチュワート。のちにクラークが打ち立てた

最多勝記録を更新するもうひとりの天才は、同郷の先輩をどう見ていたのか

Text/Adam Cooper Translation/Yutaka Mita
Photos/Motorsport Images

STEWART ON CLARK

ジミーは、私が戦った中では掛け値なしに最高のドライバーだった。世界的に見てもベストと呼ばれるドライバーのひとりに数えられると思う。ただし史上最高とまでは言い切れない。例えば、ファン・マヌエル・ファンジョよりも優れていたかどうかは誰にも分からない。自分が活躍した時代の中でしかベストにはなれない、ということ。その意味でジミーが同時代のベストドライバーだったのは間違いないよ。誰もががお手本にするような存在であり、しかも誰からも好かれていたからね。

コリン・チャップマンはそんなジミーに当代最強と謳われたクルマを与え、またジミーも誰よりも巧みにこれを操った。その意味でも最高のコンビネーションだったと言っていいたいだろう。ジミーはコリンに全幅の信頼を置き、最後までその忠誠が揺らぐことはなかった。与えられたクルマに一片の疑いも差し挟まず、自信を持って力強くドライブし、しかも易々とそれをやってのけた。

ジミーは必ずしも技術的な造詣の深いドライバーではなかったと私は考えている。しかし、クルマをどうして欲しいかを伝える方法を知っていた。ドライビングスタイルはスムーズの一語に尽きる。あれほど繊細な運転操作ができる者を私はほかに知らない。しかも彼がそれをやると、とてもゆっくりに見えた。この上なくエレガントで惚れ惚れするようなドライビングさ。クルマの能力を最大限に引き出していたね。ロータスのF1カーはもちろんのこと、フォード・コルチナでも、インディカーを操っていても、彼は同じことができた。ごくまれにだがそうい

60年代 葉巻型F1 の時代



う才能を持ったドライバーが現れる。残念ながら私にはジミーほどのセンスは備わっていないかった。少なくとも、ともに戦っていた頃はそうだった。彼がいなくなってしまうと、私もようやくそのレベルに達し、そこで初めて彼のすごさを理解したってわけさ。

ジミーと私はとてもうまくいっていたよ。で

も基本的に内向的な人間なんだ。とてつもなくシャイで控えめ、引きこもりかと思うくらい。

正しくは内省的と言うべきなんだけどね。自分の才能には絶大な自信を持っていたけど、ひとりの人間としては自信を欠いていた、というのはあると思う。心から寛いでいる彼をついぞ見たことがないという気がするよ。緊張すると爪

を噛むのが彼のクセで、出血するくらい噛むこともよくあった。あれもひとつのサインかもね。つまりそれくらい神経質だったということさ。

そんな彼を見て、プレッシャーにうまく対処できていないと言う人もいたな。ブランズハッチの事故（1965年レース・オブ・チャンピオンズ）もそのせいだと言うんだ。重圧に負けた、とね。しかし私はそうは思わない。確かにそんな場面も何度かあったが、単に状況に慣れていなかったことが理由だ。彼の場合は独走でレースを制することがほとんどだったからさ。

ジミーはG.P.D.A（グランプリ・ドライバー協会）の趣旨に賛同しメンバーに名を連ねていたが、かと言って積極的に活動に加わるという感じではなかった。ヨアキム・ボニエとかグラハム・ヒルなどが盛んに氣勢を上げるのを静かに見守るというか、自分は黙っているけど気持ちは同じです、みたいな雰囲気を見せていたね。危険な仕事をしているという意識は人一倍持っていて、おそらくそれが理由で誰とも結婚しなかったんだと思う。自分はいつかレースで命を落とす、と信じていたフシがあるんだ。その意味で彼は運命論者だったと言ってもいいと思うよ。ほとんど確信に近いものがあつたんじゃないかな。

ガールフレンドはたくさんいて、おかしいのは全員がジミーの本当の恋人は自分だけだと信じ切っていたことさ。私から言わせれば、どんなでもない。彼くらい魅力的で、しかも女性に気配りできる男はめつたにいない。モテて当然だし、実際モテた。サリー・ストークスとの仲が一番長く続いたのかな。でも、彼に夢中の女性

はほかにも大勢いた。サリーはかなり強く結婚を迫ったらしいが、ジミーは、「僕がレーシングドライバーをやっている間は絶対に結婚しない」と断り続けたんだ。

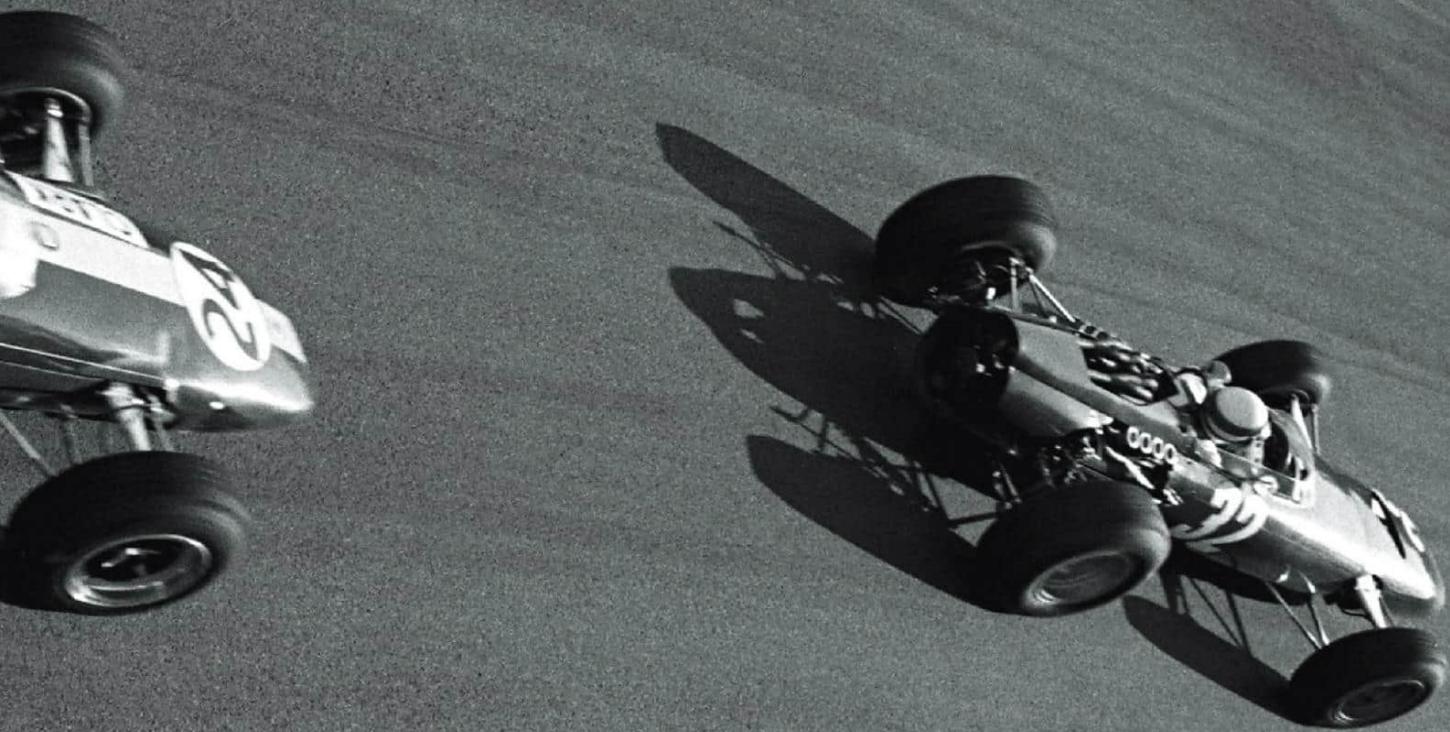
隠棲こそが相応しかった

私は、1968年はF2に参戦していなくて、だからホッケンハイムにも行っていない。あの週末、私はスペインのハラマにいて、GPDAの任務でセーフティチェックをやっていたんだ。コースに出ていると、そこにたまたま通りかかった誰かから「ジム・クラークが事故に遭ったらしい」と伝えられた。その当時の「事故」ってのはいわば日常茶飯事で、「でも大丈夫なんだろう？」と確認すればそれで済んだんだ。つまり命に別状がないとわかればひと安心、つてわけさ。

でも、「確かなこととはわからないが、かなり深刻のようだ」と返ってきたんだ。本当に知らなかったのか、それとも知ってて言いたくなかったのか、そこは今もって不明だ。1時間かそこいら、正確な情報は一切伝わってこなかった。

任務を続けたあと、マドリッドに戻る途中で妻のヘレンに電話した。それがジミーの死を受け入れた最初のきっかけだ。「何か聞いているか？」と私が尋ねると、「ええ、ジミーが亡くなったわ」とヘレン。「そうか」と言っ受話器を置いたよ。

私はそれまでホッケンハイムを知らなかった。一度も行ったことがなかったんだ。高速右コーナーでコースアウトし、立木の中に突っ込んだ



「あれほどの大スターがレースに命を捧げる、その美しい先例を作ってしまったんだ」

1965年イタリアでのスチュワート(BRM P261) vs ジム・クラーク(ロータス33・クライマックス)。何度も首位が入れ替わる熱戦はロータスの燃料ポンプトラブルで決着。僚友グラハム・ヒルを抑えて、スチュワートがF1初優勝を達成した。

らしい。それが私の知るすべて。コースアウトの原因は不明のままだ。どこかが壊れたとか、タイヤがバーストした、誰かが進路を横切ったなどの説もあるが、いずれも憶測に過ぎない。

ジミーが命を落とした4月7日を皮切りに、この年はなぜか毎月ほぼ同じ日付でトップドライバーが事故死する怪奇現象が4カ月連続で繰り返されている。あわやのクラッシュは起きても幸い死亡事故には至らない、という時期が比較的長く続いていただけだね。ただ、私が同様の悲劇を自分の眼でイヤというほど目撃することになるのはもう少し後のことさ。恐怖に震えるのはもちろんだが、誰もが家族を失ったかのように意気阻喪する。初めてそれを目にした時の光景が忘れられない。あれは本当に気が滅入るね。

真正直に言うと、少なくともコース上では、私はさしたる影響を受けなかった。自分がやっていることは正気の沙汰じゃない、と急に気付かされたことは別にしてね。隣に妻や子供たちがいるときは特にそれを強く感じたものさ。私に言わせればレーシングドライバーは一種の現実逃避者なんだ。責任を自覚した人間のやることじゃない、という気がするね。彼らの多くは、「自分は人一倍家族を大切に思っている」と言う。でも週末には再びレーシングカーを走らせているわけだ。ひどく無責任な生き方だと思わないか？ いろんな意味でね。

モータースポーツは想像を絶する世界だ。ひとたびコースに出てグリーンライトが光れば、ドライバーは一個の消耗品と化す。そんな自分を家族はどんな気持ちで送り出していると思

う？ 大怪我を負ったり、最悪、死ぬかもしれない。本人は意に介さなくても、妻や子供がどれだけ嘆き悲しむことか。そういうことを百も承知で、でも絶対に止めようとはしない。それもこれも、ジミーのせいだよ。あれほどの大スターがレースに命を捧げる、その美しい先例を作ってしまったんだ。

何事もなければジミーは1968年のチャンピオンになっていたことだろう。翌69年もね。ロータス49の出来からして当然そうでなければならなかった。ロータスと袂を分かつことが仮にあったとしても、あと数年は彼の天下が続いていたはずだ。私の想像では、その後レースから完全に足を洗うことも視野に入っていたという気がするね。それがいつかは知らないが、彼は潮時を心得ていたと私は思うんだ。王位は決して永遠ではあり得ない。そして彼は、王であるうちに身を引きたいと願ったはずさ。隠棲という言い方がいかにも彼に相応しい。ジミーがヘルメットを置く理由は静かに暮らしたいから、だろうね。私にはそれしか思い付かない。そうさせてあげたかったな。

ゴジママキちゃん
元・嘔吐スポーツ
編集部、年齢不詳の
元気印乙女!!

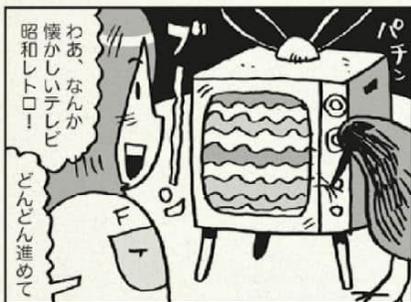
ブルース・マクラーレンと南半球のゆかいな仲間達

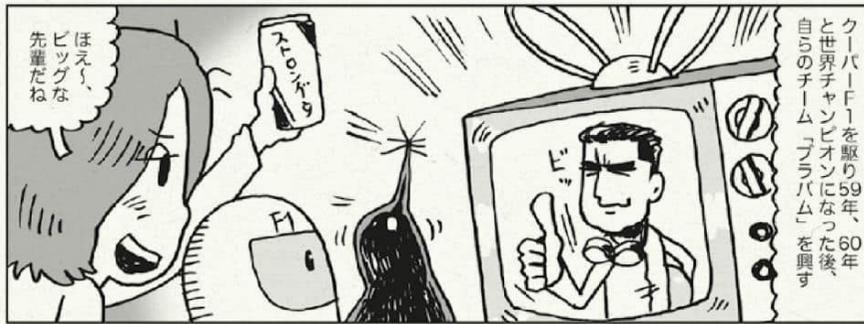
ものがたり

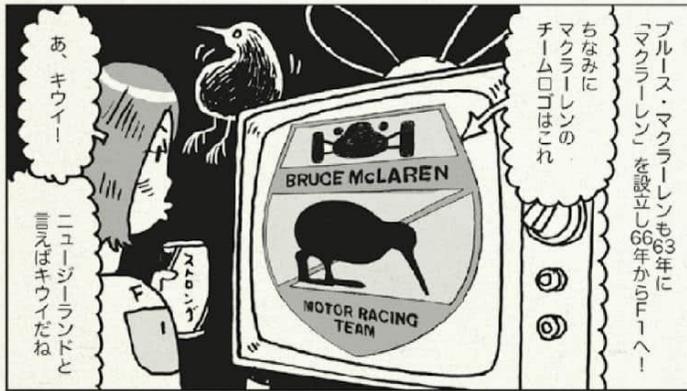
by 有野篤 協力:St.Chihiro

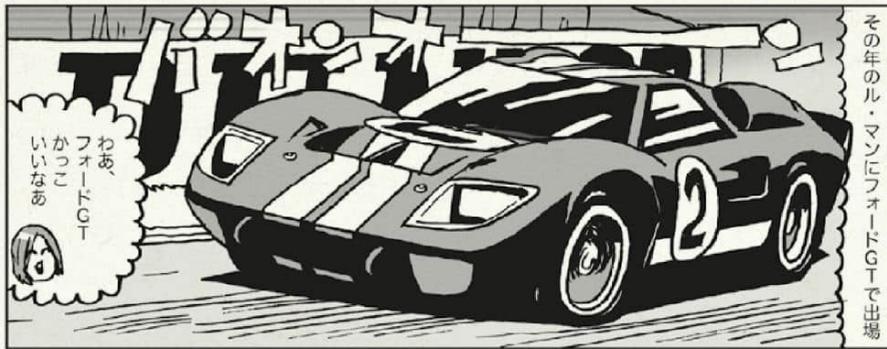
マキちゃんのアパートに
居残りっグけこ20年...
F1フェアリーのウヒー君

久しぶり!









わあ、
フォードGT
かっこ
いいなあ

その年のル・マンにフォードGTで出場



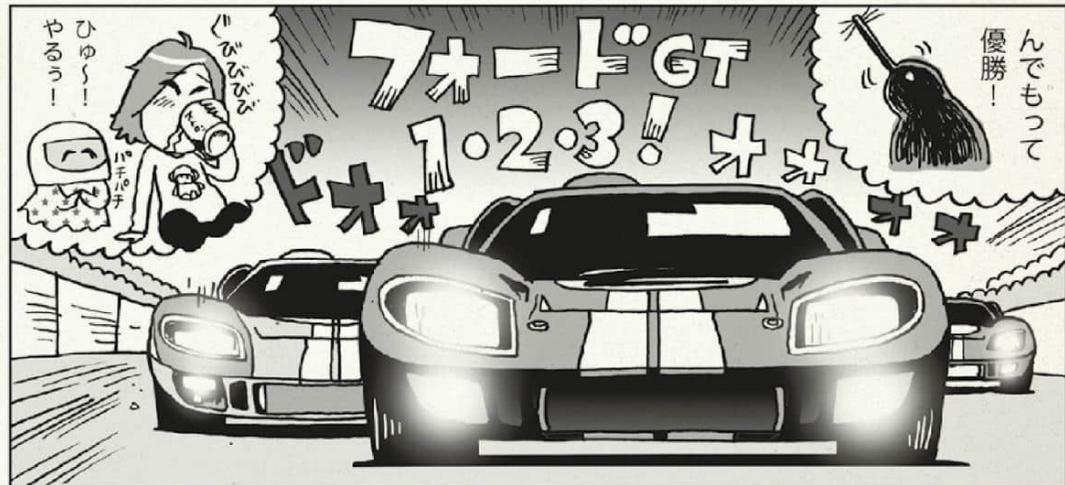
F1の成績は振るわなかった
ブルース・マクラレンと
クリス・エイモンのコンビだが



クリス・エイモンは
翌年フェラーリ
入り

バア・
ヨ

出せばやー



ひゅー！
やるう！

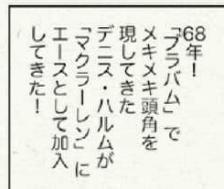
ドクドク

フォードGT
1.2.3!

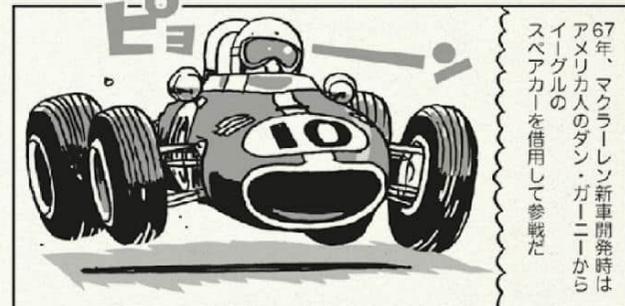
優勝！
んでもって



デニス・ハルムは
タイトル争いを
繰り広げ
ランキング3位に



68年！
ブラバムで
メキシコ頭角を
現してきた
デニス・ハルムが
マクラレンに
エースとして加入
してきた！



67年、マクラレン新車開発時は
アメリカ人のタン・ガニーから
イーグルの
スペアカーを借用して参戦だ



そして
チーム
兼セカンド
ドライバーの
ブルース・
マクラ
レンは
ベルギー
GPでついに
優勝をキメた



F1界では「ヨーロッパ勢
VSその他大勢」の構図が
出来上がりつつあったのね

ありがとうタン・ガニー★



彼ら
非ヨーロッパの
エースたちは
不思議な
連帯感に
満ちていた

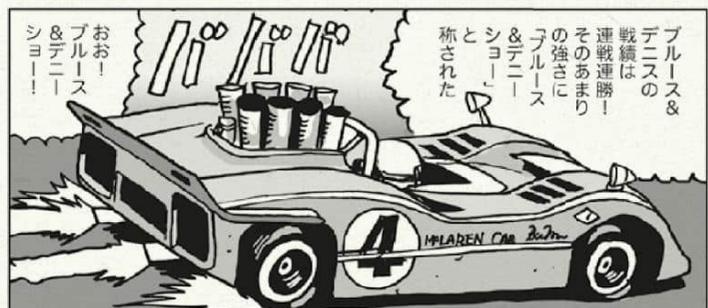
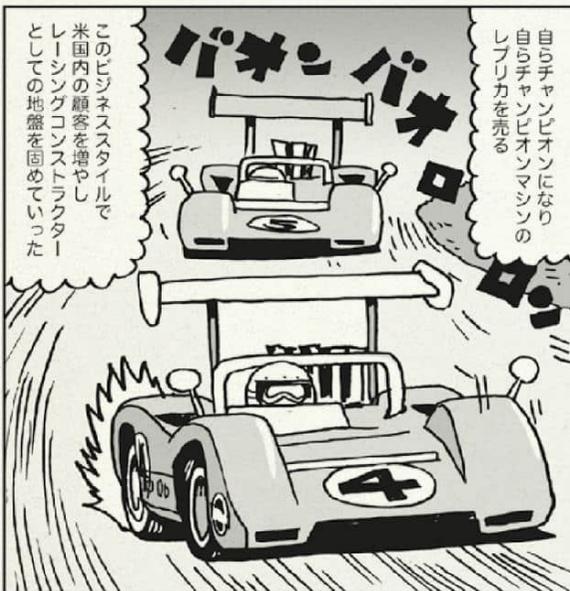
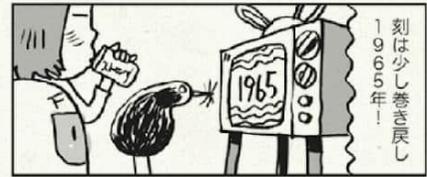
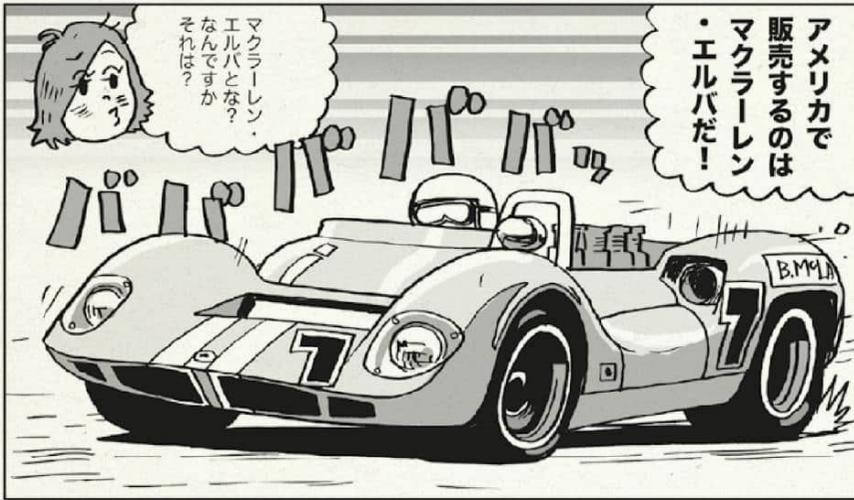
「なかま」

「ガニー」はスエッ

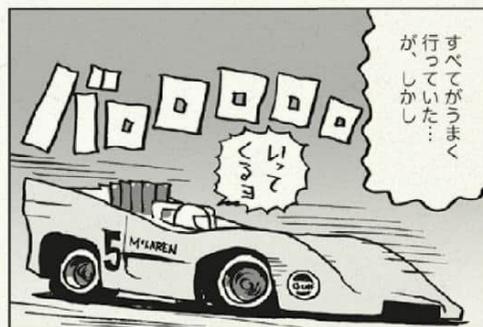
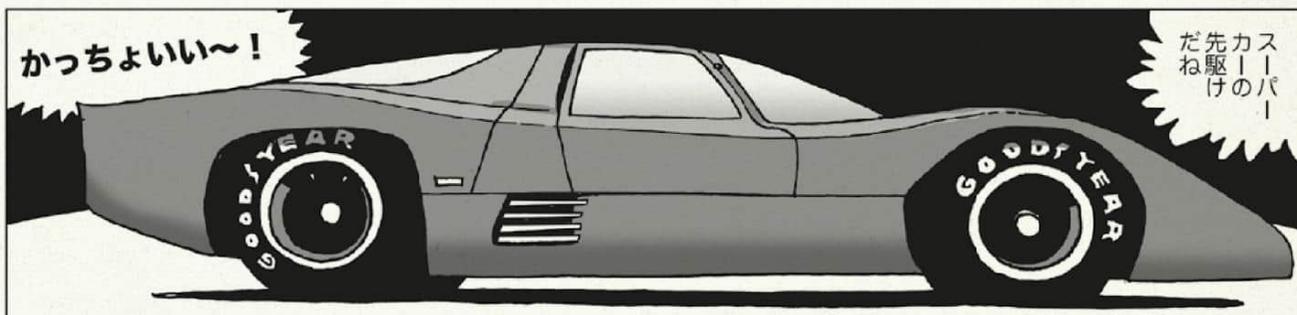
ジャック・ブラバム、
ブルース・マクラレン、
デニス・ハルム、
クリス・エイモンそして
アメリカ人
タン・ガニー！



ジャック・
ブラバムに続く
「自らの名を」
冠したF1を
駆って勝った男
になったのだ



🏆ブルースら南半球勢による立志伝、いかがでした？ 次の復活は完全未定★





60年代
葉巻型F1
の時代

葉巻型の「完成形」

60年代末期にウイングが登場し、徐々に空力が注目されてきたF1
しかし跳ね馬はお家騒動や旧態依然としたエンジン至上主義によって
開発は停滞、新エンジン投入で勝利するも完全復活はお預けに――

Text/Yoshio Fujiwara
Photos/Laurent Villaron, Motorsport Images
Special Thanks/Simon Fox(Fox Syndication Limited)

1970年に登場したロータス72が「葉巻型」F1マシンに引導を渡したマシンであるならば、同年にフェラーリが用意した312Bは葉巻型F1の完成形というべき1台であった。

66年に始まった3ℓF1は当初、1・5ℓ時代の出足がそうであったようにスポーツカーレースで3ℓ級のV12を持っていたフェラーリに有利に働くはずだった。実際、若き天才技師マウロ・フォルギエリはスポーツカー由来の60度V型12気筒3バルブDOHCをアルミモノコックシャシーに搭載した「312（3ℓ、12気筒の意）」を製作。しかしジョン・サーティースの離反に伴う混乱やフォードGT対策でリソースがスポーツカー部門へ分散したこと、当時のイタリアを覆った労働争議といった外的要因によってアドバンテージは削られていった。67年に4バルブ化した改良版エンジンを投入するもコスワースDFVの登場やロレンツォ・バンデ

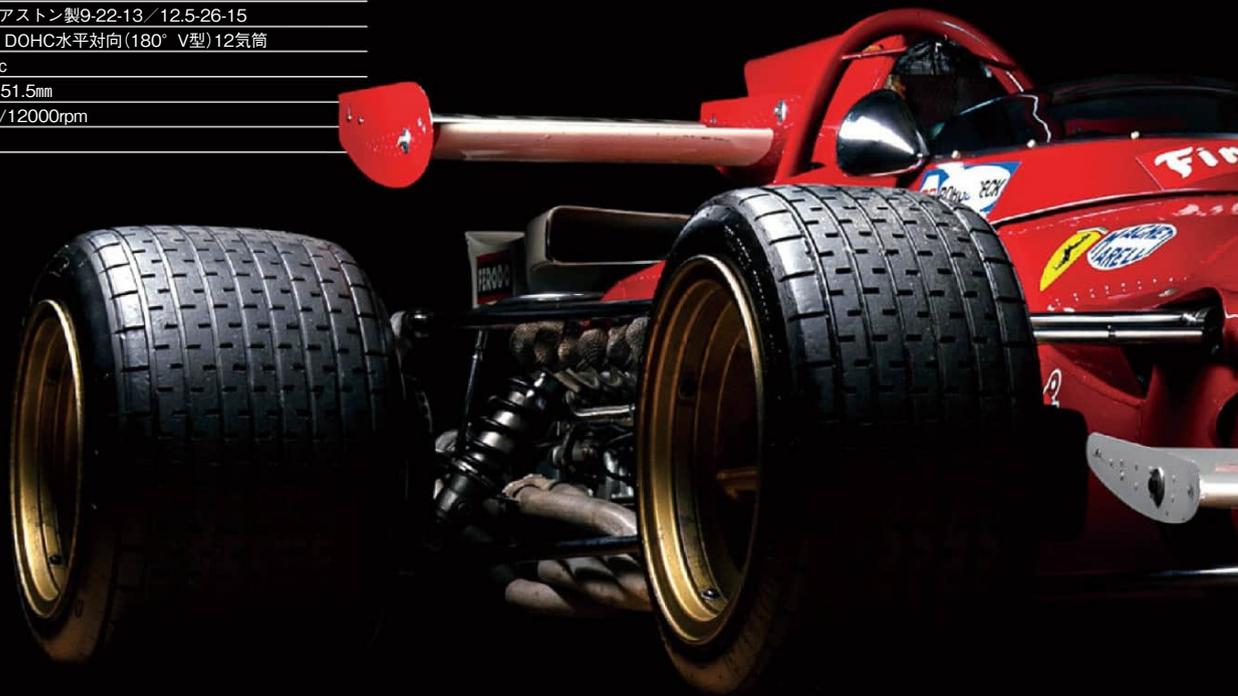


苦戦を強いられていた1969年の「312/69」。バンク角60度のV12は信頼性が低く、チームは資金難にも苦しめられ1台体制に。獲得ポイントはわずか7、シリーズ6位であった。

SPECIFICATION

シャシー構造	チューブラーフレーム+アルミパネル式セミノック
全長×全高	4020×956mm
ホイールベース	2385mm
トレッド(前/後)	1565 / 1575mm
サスペンション(前後とも)	ロッカーアーム/ダブルウィッシュボーン+コイル
ギヤボックス	フェラーリ製 5速MT
タイヤ(前/後)	ファイアストーン製9-22-13 / 12.5-26-15
エンジン形式	水冷式 DOHC水平対向(180° V型) 12気筒
排気量	2991cc
ボア×ストローク	78.5×51.5mm
最高出力	450hp/12000rpm
車両重量	534kg

前後にウイングを備えた312Bのスタイルは「脱・葉巻型」の新時代を予感させた。だが実態はフロントラジエター方式でエンジン類みという、従来の発想を踏襲していた。



Machine Gallery : 1971 Ferrari 312B No.4

背面から。分割式のリアウイングが確認できる。車体後端、ギヤボックス上にはオイルクーラーが配されている。タイヤは70年がグッドイヤー、71年はファイアストーン。



イーニの死によってトドメを刺された。

68年にはクリス・エイモンに加えジャッキー・イクスという逸材を獲得してフランスGPで久々の優勝をもたらしたものの開発は停滞し、お家騒動も収まらず、フェラーリは市販車部門をファイアットに売却。69年には財政難から一部レースを欠場する事態にまでなった。

そんな状況下、起死回生を狙ってフォルギエリが作り上げたのがブランニューの3ℓ1800度V型12気筒4バルブDOHCのティーポ00

1. ボクサーユニットであった。DFVを徹底的に研究して作られたこのエンジンは従来のV12に比べ低く、ギヤボックスと合わせた重量も200kgとDFV+ヒューランドの組み合わせより16kgも軽く仕上げられていた。312Bと名付けられたシャシーも全面刷新され、鋼管スペースフレームとアルミパネルを組み合わせたメインタブの後部にバックボーンフレームを付けエンジンを吊り下げるといふ、ホンダRA302のようなレイアウトを採用。ロータス72に次いで狭く、マーチ701に次いで短い、コンパクトなマシンにまとめられていた。

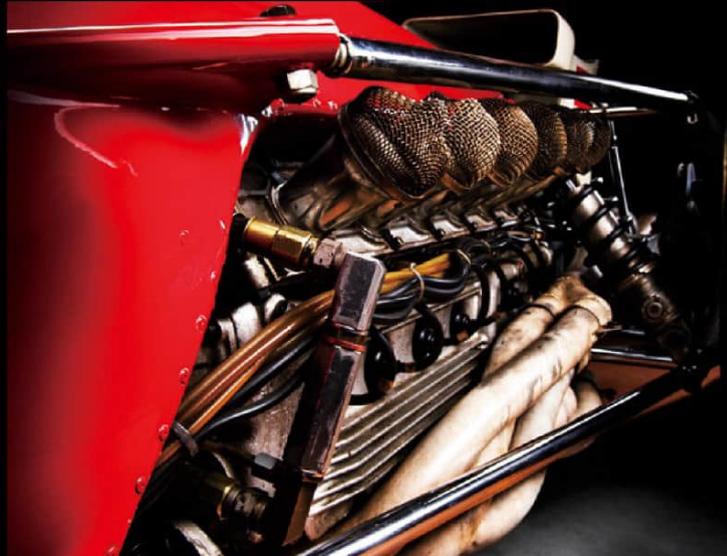
またウイング幅が1.1mに規制されたのに

海外に現存する撮影個体はシャシーナンバーこそ確認できなかったが、71年にイクスが駆った序盤戦仕様と思われる（写真は2位になった第2戦スペインGP）。



Machine Gallery : **1971 Ferrari 312B No.4**

前作312/69に比べ細く尖ったノーズと分割式リヤウイングが特徴的な312Bだが、最大の特徴はやはり新開発された180度のV12“ボクサー”エンジンだ。広く低く搭載され、先行していたライバル、コスワースDFVを上回る軽量さも持っていた。しかし信頼性の低さは相変わらずで、特に71年の後半戦はイクスもレガッツォーニも連続リタイアを強いられることとなった。





現代F1とはもちろん、セナプロ時代などと比べても前時代的で超絶シンプルに感じられるコックピット。小径ノンパワステのハンドルはグリップ部分が激しく色落ちし、ドライバーの格闘ぶりが窺われる。シートは意外にもファブリックと思いき布地で覆われ豪華な佇まいさえ漂う（有名なスケードーニ製の革張りシートは83年から）。背中の後ろには燃料タンクが収まっている。

伴い、センターで2分割した複数フラップのリヤウイングを採用。後端に配したオイルクーラーに大型のフェアリングを装着するなど独特の空力処理が施されているのも特徴といえる。

こうしてシンプルかつ頑丈な312Bは約450psを発生したというパワフルなボクサー12にマッチした、ロータス72とは真逆の、実にフエラーらしい「エンジン・コンシャス」なマシンに仕上がった。

また当初は復帰したイクスのみのエントリーだったが、ベルギーGP以降、伸び盛りのイグナツィオ・ギユンティとクレイ・レガッツォーニも加わり2カー体制になると熟成はより進んだ。その証拠に予選では、ヨッヘン・リントが

夭折したとはいえロータス72がポールポジション（PP）3回だったのに対し312BはPP5回と70年シーズンで一番速いマシンとなったのだ（しかしレースでは追いつけず）。

ただし結果としてこれが312Bのピークとなった。ここに置かれた71年車や72年の改良型312B2の結果が示すとおり、ロータス72とは違って「葉巻型」の312には、もうこれ以上の伸びしろは残されていなかったのだ。

跳ね馬が再び強さと速さを手に入れるようになるのはサイドドラジェター方式と横置きギヤボックスを備えた75年の312Tになってから。

その意味でもこの312Bは「葉巻型」F1のラストを飾るに相応しい1台であった。 R



あの時代はもう戻ってこない(それでいい)

Text/ Joe Kojima(Racing on) Photos/ Hidenobu Tanaka, Redbull

特集をまるっと読み返してみようのは、ロクな周知期間もないまま根幹の車両規定、それも超重要なエンジン排気量がいきなり2500CCから1500CCになってしまったりとか、かと思えばたった5年で「来年からは倍でヨロシク」とか、言われた設計者はどんな気持ちだったんだろうなあと。絶望なのか呆然なのか、はたまた「おもしろい、やったんよ！」なのか。そこに勝機と商機を見出したチャップマンやコスワースやフォードの慧眼もスゴい。

とはいえそれも、この時代のF1が究極的にシンプルであるがゆえに生まれた事象だと言えるだろう。ターボもICEもオートマもパワステも、なんならグラウンドエフェクトすらない時代だからこそ、なんだってできた。ミッドシップだガスタービンだH型だモノコックだ空冷だど、ああでもないこうでもないアイデアを続々投入して具現化してきた人々は尊い。技術は進んでいても「やりたくてもやれない」「やれるところは限られている」現代とどっちが面白く、どっちが恵まれていたかという話だ。まさに空力競争「前夜」ならではの、「ウイングがないだけでこんなに面白くなるんだ」と感じたのは自分的大発見だった。安全面でも技術面でも、もちろん商業的にも、あんな時代はもう戻ってこないけども(でもそれでいい)。



60年代 葉巻型F1 の時代



2019年、来日したマックスがRA272(人生初のマニュアルF1)を試走して歴史をアピールするの図。断続的でも60年間やり続けてきたには価値があるのだ。

閑話休題。特集の冒頭で「葉巻型の時代を敬遠しがちなセナプロロ時代にも魅力を伝えたい」と書いたが、そのまま林信次ライター(今号も全力執筆いただいた、日本を代表するレース歴史編纂家)にブン投げたらこんな返事がきた。「強引にでも往時の選手をセナプロロ時代に例えてみました。ジム・クラークはセナ、グラハム・ヒルはプロスト、ジョン・サーティースはピケでダン・ガニーはマンセル。ロレンツォ・バンデューニはアルボレットでジャッキー・イクスはベルガー。ジャッキー・ステュワートはシューマッハーで、ヨッヘン・リントはハッキネン。モスはラウダでフォン・トリップスはベロフ。デニス・ハルムはファビカモレノで」

最後のは頭髪の見た目に寄りすぎだが、なるほど、たしかになんだかレジェンドたちが身近に感じられてきた(異論は各自あっていい)。

まずは本誌片手に映画『グラン・プリ』、観てみませんか(アマプラとU-NEXTで配信中)。次は、50年代だな……(冗談です)。

SUPER GT カレンダー 2023 ~~2800円(税込)~~ → **1400円(税込)**

auto sport



PHOTOS BY MASARU HIRATA

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



F1速報×ほぼ日手帳 2023
~~2800円(税込)~~ → **1400円(税込)**

F1速報オリジナル「ほぼ日手帳」weeksが今年も登場！表紙はカラフルなマシンで彩られ光沢感のある素材がイラストを引き立たせています。もちろんおまけページにはF1情報もりだくさん。赤旗、黄旗を思わせる2色の葉もポイントです。

2023年カレンダー

全品半額
送料無料でお届け!!

毎年話題の壁掛け&卓上カレンダー各種 | ほぼ日手帳、F1アーカイブカレンダー etc...

はやくもセール実施中

2023 GPレトロアーカイブカレンダー
GOLDEN ERA "1993"
~~2200円(税込)~~ → **1100円(税込)**



SUPER GT
卓上カレンダー 2023
~~1500円(税込)~~ → **750円(税込)**



F1全盛期の1993年をフィーチャーしたアーカイブカレンダー。セナ・プロスト・シューマッハなど懐かしい写真が満載です。

auto sport **Web shop**

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





82年にマスが駆ったマーチ821といえばロスマンズカラーが定番で、そちらはスパークが通常品として発売済み。こちら特注品は開幕戦キャラミ仕様でウイングレスのノーズもしっかり再現。



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



83年のアロウズA6も通好みな一台。新人にして快走したブーツェン車（通常品で各種モデル化済み）ではなく僚友マルク・スレールの29号車、それもイタリアGPでのスポットスポンサー仕様をチョイスしてくるあたりがニクい。

F1愛・ミニカー愛は世界を超える

今日も今日とてスパークの手によるマニアックなF1モデルを紹介していく。……が、今号のそれは「いつもの」比ではない。ここに並んだ7台はいずれもミニカーショップによる特注品であり、全世界で300～400個だけの限定生産品だ。1980年代には少なからなかった数戦限りのスポットスポンサーカラー仕様や「●●GPの予選だけの仕様」といったレアな仕様がその中心で、そうした細かなニーズにも応えられるスパークの（もともとの）ラインナップの充実ぶりに対応力の高さによる賜物なのは間違いないが、そこには商機と見る眼力の高さ

というよりはレース愛、F1愛、そして地元愛が何より優先しているように見える。そう、これらの「特注主」はドイツを拠点に世界中へミニカーを通販するオンラインのミニカーショップ「RACELAND（レースランド）」だ。日本でも一部購入可能だったりしてコレクターには広く知られた存在であり、過去にはエントリー不受理の地元選手ハンス・ハイヤーが無理やり予選に出走したATSやモレノのユーロブルン、マッカーシーのアンドレアモーダ、ドイツGPでのホンダRA301なども特注しており本当にマニアック。本誌も脱帽だ。 [R]

レーシングオン×エムエス・モデルズ

今号は特集ドンピシャの新製品、ジム・クラークのロータス49が発売してすぐ完売になってしまったので(!?), 目線を変えてドイツのショップが特注したマニアックなF1モデルたちをご紹介します!

Text/Joe Kojima(MS-models) Photos/SPARK/MINIMAX, Motorsport Images

レースランドはF1最熱狂期にも強い。MBコンビがドライブして話題を集めた91年のブラバム・ヤマハBT60Yは高速ドイツGP仕様としてフラップレスのリヤウイングが特徴。剛性が心配になるほど細く独特な形状のハイノーズもバッチリ。



91年のAGSは序盤戦の白/紺が印象的だが、中盤戦から登場したこの派手な配色も実に「モデル映え」して魅力的、極細なミラーステーにも注目!



「シューマッハー前夜」の91年ドイツGP時点で走ったロータス102Bはミハエル・バートルスが乗車。地元の声援を受けるも、結果は予選落ち。

蒐集家の味方 レースランド!

レースランド自体は多くのミニカーブランドを扱う通販サイトで、日本へも発送してくれるため個別に購入が可能だ(英語にも対応)。特注品はF1以外にも魅力的な商品がズラリ。コレクター諸氏はぜひアクセス&購入を!
→ <https://www.raceland.eu>



※実際の製品とは異なる場合があります。モデルはレジン製です。
※レースランド製品の取り寄せ・返品などはスパークジャパンではお取り扱いしておりません。

特別企画

滝進太郎没後25年、
いま、タキ・レーシングの歩みを振り返る



レーシングチームを ビジネスにした男

「今こそ、彼のことを伝えてほしい」そんな読者からの一報がきっかけだった日本のモータースポーツ黎明期に自らのチームを興し、自動車メーカーと対峙した滝進太郎とタキ・レーシングの歩みを滝の没後25年の今、振り返ろう

Text/Yoshio Fujiwara Photos/SAN-EI



64年にエランを購入し、レースデビューを果たした滝。(上) 65年3月に川口オートレース場で開催された第4回ナショナルストックカーレースで2位、(下) 同年、船橋サーキットで開催された全日本自動車クラブ選手権レース、いわゆる船橋CCCでは7位に入るなど活躍を見せた。



残念ながら筆者は、滝進太郎さんにお会いしたことは一度もない。しかし縁あって滝さんゆかりのマシンを取材する機会に恵まれたうえ奥様の初恵さんにインタビューしたり、タキ・レーシング・チームのドライバーでもあった生沢徹さんと長谷見昌弘さん、メカニックを務めていた猪瀬良一さん、小倉明彦さんから当時の様子を聞く機会にも恵まれた。また芳村毅さんが書き記した『タキ・レーシングの遺産(上下巻)』をはじめ、様々な書物でもその足跡を辿ることができた。そして今回、本誌読者の加藤真さんが保管されている滝

さんとタキ・レーシング・チームのメモラビリアに出会い、それまでの点と点が繋がったような感覚を覚えた。そこで改めて日本初の本格的プライベートレーシングチームであるタキ・レーシング・チームの足跡を振り返ってみることにしたい。

キャリアのはじめはエランから

1960年代後半にTNT(トヨタ、日産、タキ・レーシング)対決と呼ばれて日本グランプリを大いに盛り上げたタキ・レーシング・チームだが、その活動期間はわずか2年ほど、そして滝自



65年9月、船橋で行なわれた第1回ゴールデンビーチトロフィーにおいて、同年に購入したばかりのレーシング・エランで独走優勝を決めた滝。滝のレースキャリア初期においてエランは欠かせぬ存在であった。

身のレーシングドライバーとしてのキャリアも4年ほどと驚くほど短い。しかしながら彼らが遺した実績と偉業は実に大きく、濃いものだったと言っている。

滝進太郎は1937年10月15日、愛知県名古屋市中で繊維商社「瀧定」を営む瀧家の長男として生まれた。大学卒業後、東京世田谷のマルタカストアーに就職し、25歳で経営者となった滝は、64年5月に見学した鈴鹿サーキットのスポーツ走行に刺激を受け、ロータス・エランS1を購入すると、8月16日に川口オートレース場で開催された第3回ナショナルストックカーレースに出場する。

初戦でいきなり3位に入賞を果たした滝は、翌65年から社長業の傍らサーキットでのレースにも



11 266年、日本グランプリに初出場。同年に登場したばかりのポルシェ906でプリンスR380と互角に渡り合った。67年は310月の鈴鹿1000kmや45月の日本グランプリに906で参戦し、鈴鹿1000kmでは田中健二郎とコンビを組んで優勝。516タキ・レーシング発足後の68年には生沢徹と契約。ワークスベックのポルシェ910を手に入れ、生沢を搭乗させた。7またローラT70 Mk.IIIも新たに2台購入。これに906とローラT70 Mk.IIを加えて同年日本グランプリに挑んだものの、生沢の2位が最高位だった。8191169年の日本グランプリではポルシェワークスとジョイント。ジョー・シフェール、ハンス・ヘルマンというワークスドライバーとともに最新マシンの917、9908/02を走らせたが苦戦。また10910を購入した風戸裕も長谷川弘と組んでタキ・レーシングよりエントリーしていた。



本格的に参戦を開始。同年8月に当時の日本のレース界では最新、最強のスポーツレーサーと言えるレーシング・エラン「26R」を手に入れると船橋サーキットの第1回ゴールデンビートトロフィー、ゴールドカップGTクラスで独走優勝。その後も数多くのレースでワークス相手にポールポジションや優勝を手にし、その名が知られるようになった。

日本初、プライベートチームの誕生

66年、勢いに乗る滝はオープンしたての富士スピードウェイで行なわれる第3回日本グランプリのためにディーラーの三和自動車を通じて発表されたばかりの最新鋭グループ4マシン、ポルシェ906をオーダーする大勝負に出る。

このレースで滝は4台のプリンスR380を相手に孤軍奮闘。予選12位のスタートからプリンスのチームブレに苦しめられながらも25周目には砂子義一のR380を抜き去り、トップを快走してみせたのである。結局、ピットでの給油のロス、その後のスピンとクラッシュでリタイアに終わってしまったものの、これを機に滝は日本のトップドライバーのひとりに数えられるようになった。

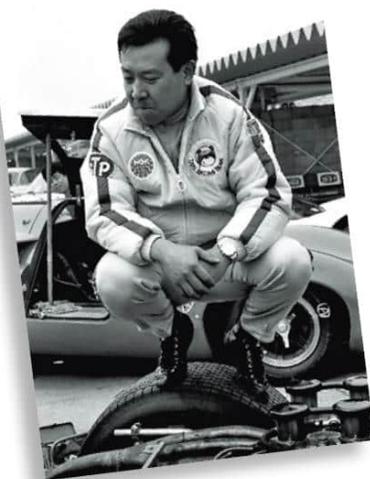
一方で滝は「普通に市販されているクルマだから」とダイハツの杉山恒敏やプリンスと合併した日産の櫻井真一郎からの要望を受け入れ、906の調査に協力している。その結果がダイハツP5、日産R380Ⅱへと結びついたのは言うまでもない。

67年の第4回日本グランプリ。エントリーは別個ながら、同じ906で酒井正、そして生沢徹が出場することとなり、日産のR380Ⅱとの真勝負となった。このレースで滝は4番グリッドからスタートし5位入賞。その一方で急激に拡大する日本のレース界において個人でエントリーを

滝進太郎の貴重なアイテムを所蔵するコレクター宅を訪問!

“タキ”の足跡、ここにあり

今回、「ぜひタキ・レーシングの企画を」と編集部に連絡をくださった本誌読者の加藤真さんが所蔵するコレクションを取材させていただいた。伺ってみるとP99上で紹介した川口や船橋で活躍した個体そのものであるエランをはじめ67年鈴鹿1000kmの優勝トロフィーなど貴重な品がズラリ。さまざまな仕様があるチームウェアなどにも使われていた“ブラウン・ベア”のワッペンやアルバムなど、各種メモリアリアがきれいに整理され、保管されていた。





68年に開催された第1回東京レーシングカーショーに展示されたタキ・レーシングのマシンたち。それを観賞する観客の多さからもその人気ぶりがうかがえる。

続けることの限界も感じていた。

そこで彼が思いついたのがレースチームを法人化し運営することだった。そんな折、滝はレーシングタイヤの開発協力のためにプリチストンと契約。8月の全日本スポーツカーレース富士大会では櫻井から依頼を受け、日産のエースのひとりであった田中健二郎に906を貸し出した。そして9月に田中が日産を離脱すると、早速田中にチームへの加入を直訴する。

こうして67年11月にプリチストンのバックアップのもと滝が代表、ドライバー兼アドバイザーを田中、そして滝のガールフレンドで女優の魚住純子が営業を担当する株式会社タキ・レーシング・オーガニゼーション（TRO）を設立。日本初の本格的プライベートレーシングチームとしての活動をスタートさせることとなった。

訪れた突然の終焉

68年に入るとメカニックとして猪瀬良一、小倉明彦、根本成治が加入。また専属ドライバーとして、田中の推薦で日産大森ワークスから長谷見昌弘が移籍したほか、若手の片平浩とも契約。さらにイギリスにいる生沢とも水面下で交渉を続けていた。

興味深いのは俳優の江原達怡が取締役として加入し「TROラリー」を主催したほか、日本初のレーシングスクールとして「TROスクール・オブ・モーターレーシング」を開催。チームのイメージキャラクター「ブラウン・ベア」（滝の茶熊というあだ名から来たもの）をデザインしたうえ、「ブラウン・ベア・クラブ・オブ・スポーツ（BCCS）」というクラブを組織するなど、レーシングチームだけでなくモータースポーツ全体の育成、プロモーションも手がけていたことだ。

シーズンインとともに活動を開始したタキ・レ



69年には主催者となってフジ・スピードカップを開催。70年のタキ・レーシング解散後も90年代には日本レースプロモーション（JRP）の代表取締役となるなど、日本のレース界に貢献し続けた。

ーシング・チームは5月の日本グランプリを見据えボルシェ910をオーダー。さらに2台のローラT70 Mk IIIも購入する。その後、酒井もチームに加わることで日本グランプリのメインレースには5台、前座の日本スピードカップにはブラバムBT16の生沢と中村正三郎の2台がエントリーする大所帯となった。

レースの方は準備不足と不手際が祟り、メインは910の生沢が2位、906の片桐が7位に入った以外は序盤にリタイア。スピードカップも中村が5位に入り生沢は失格という結果に終わったが、多数のメディアに露出しタキ・レーシング・チームの名は広く一般にも知れ渡るようになった。またスポンサーマークをつけたお揃いのチームウェアやノベルティを用意、ファッションプランド

貴重な1台をコレクションで発見!

トヨタ・スポーツ800 FISCOオフィシャルスクールカー

タキ・レーシングのメモラビアのみならず、実はシングルナンバーを残したヒストリックカーのコレクターでもある加藤さん。その加藤さんのガレージでひととき存在感を放っている1台を発見した。それがこの1966年型のトヨタ・スポーツ800だ。白く塗られた両サイドのドアに懐かしい「SW」のロゴからも分かるように、オープン間もない富士スピードウェイでサーキット走行用のレンタカーやドライビングスクールの教習車として使われていた個体なのである。

果たして富士で何年間この車両が使用されていたかは定かではないが、しばらく某所に展示された後、とあるショップの手にわたり保管されていたところを加藤さんが発見。長い交渉の末、2008年に譲り受けたのだという。

それから機関の修理を経て、17年に変えられてしまっていた外装色をオリジナルの教習車カラーに再塗装。この年の3月に行なわれた富士スピードウェイ開業50周年記念イベント「FUJI WONDERLAND FES!」に展示された。

あらためて実車を見ると、一度も登録されることなく長期間保管されていたこともあり内装やエンジンルームも完全にオリジナルを維持。ロールバー、メガホンマフラー、オイルクーラー、タカタ製4点式シートベルト、スポーツサスペンション、ハイコンプ・ピストンを組んだオリジナルの2U型空冷フラット・ツインなど、今となってはお宝物の当時のトヨタ・スポーツコーナーのパーツがフルセットで組み込まれている。また最初から燃焼式ヒーターを外してあるため、室内への導入口に目眩蓋が装着されているなど、この個体ならではのディテールも確認できた。



66年の富士開業当初から他のスポーツカーとともにレンタカーとして活躍した「ヨタハチ」。

発足から2年あまりでその幕を閉じるも 多くのものを日本レース界にもたらした

とコラボをするなど現在につながるレースプロモーションの基礎を作った意義も大きいといえる。この年、10イベントに出場したタキ・レーシング・チームは1月の鈴鹿300km、8月の全日本スポーツカーレース、そして10月のNETスピードカップでいずれも長谷見が優勝。3976万円の収入に対し83万円の黒字を残しビジネスとして

も成立することを証明してみせた。翌69年、酒井と生沢が離脱したものの、RSCから永松邦臣が加入。5月に開催されることになったJAF GPにはトヨタ7用3ℓエンジンの借り出しに成功し、2台のプラバム・トヨタ・タキ・スペシャルでの参戦を発表。さらに5月11日には日産からの依頼で映画『栄光の5000km』撮影のためにTRO主催のフジ・スピードカップを開催。その月末にはタレントの高橋レナと結婚と、滝は時代の寵児となった。しかし好事魔多しというべきか、JAF GPはシャシーを手配していたフランク・ウイリアムズの不義理で欠場となり、大きな損失を負うこととなる。

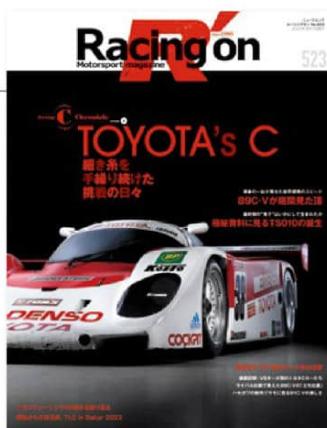
10月に行なわれた日本グランプリにはオープンボディに改造したT70と新たに購入したポルシェ908のほか、三和自動車と協力して917とポルシェワークスの面々を招聘することに成功。ところが捲土重来を狙って巨費を投じたこの賭けも917が6位、908が7位と惨敗に終わった。唯一の収獲は910を購入したタキ・レーシングのサポートを受けた風戸裕が長谷川弘とともに8位に入ったことだった。

そして日本グランプリを最後に田中と長谷見がチームを離脱。70年1月の鈴鹿300kmでは永松が908で初優勝を飾るが、チームの資金繰りは急激に悪化しており、2月27日に報知新聞上で滝が2月いっぱいチームを解散することを発表。記録に残る以上の多くのものを日本レース界にもたらしたものの、発足からわずか2年余りであつけなく、その幕を閉じたのである。

□

歴史があるから、未来が輝く。

No.523
特集 | TOYOTA's C
 [細き糸を手繰り続けた挑戦の日々]



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

雑誌コード：66731-08
 定価：1760円



No.522
特集 | 嗚呼、栄光の日産ワークス
 [グランプリ、ビッグマシン、そしてハコスカ伝説へ]

- ・ わずか4年で世界レベルに到達 日産R382開発ものがたり
- ・ そして“伝説”は生まれた——ハコスカGT-R「王座死守への最終進化」
- ・ いま思い返す、ワークスでの日々 国さんよ、永遠なれ

雑誌コード：66731-01
 定価：1760円



No.521
特集 | F1サムライ列伝
 [日本人がF1で勝つ日]

- ・ 道を拓きしサムライ ロングインタビュー 中嶋 悟
- ・ 佐藤琢磨が語る「壁」と「可能性」
- ・ 飛躍を夢見たサムライの愛機たち
- ・ インタビュー 角田裕毅

雑誌コード：66730-95
 定価：1760円



人気のあった特集企画をまとめて1冊に
 レーシングオン・アーカイブス
Vol.17

特集 | ウイングカーの時代
 [異次元コーナリングを可能にした魔法のテクノロジー]

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

雑誌コード：66731-05
 定価：1980円

新しい「昔」あります。絶賛発売中！



バックナンバーご注文方法

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

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

送料・手数料について

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



→ ケータイから

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





読者プレゼント

PRESENT

1

1/43 スパーク ミニカー
1964 ホンダF1トランスポーター

1名

提供：編集部



2

1/43 エプロ ミニカー
ホンダRA273 1966 メキシコGP

1名

提供：編集部



3

1名

1/43 キッドボックス特注 スパーク
アルファタウリAT02ホンダ 2021アメリカGP
No.22 角田裕毅

提供：キッドボックス本店
<https://www.kidbox.co.jp>



4

1名

ブリジストン MS活動60周年記念
イラストボード&カード(非売品)

提供：ブリジストン



5

1名

1/43 エプロ ミニカー
NISSAN GT-R NISMO GT500 2020プロトタイプ

提供：エムエムビー <https://www.ebbro.jp>



a

b



7

1名

1/43 ENIF ミニカー
日産シルビア パトロールカー
神奈川県警 交通機動隊 No.248

提供：キッドボックス本店
<https://www.kidbox.co.jp>



6

各1名

1/24 プラモデルキット
a ZEXELスカイライン R32 1991 スパ24時間優勝車
b トヨタ セリカ 2000 1973 日本オールスターレース

提供：ハセガワ www.hasegawa-model.co.jp
※希望の品の記号を明記してください

オンライン応募方法

PCやスマートフォンからは、弊社が運営する「三栄ID」より応募できます。こちらのQRコードもしくは下記URLよりアクセスをお願いします。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますよう、お願いします。

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

オンライン応募締め切り 2023年5月31日(水)
オンライン応募コード 「Ron524」

※お預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。



ハガキでの応募方法

官製ハガキに左下の応募券を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号と①希望プレゼント番号とプレゼント名②今号の特集 (P8~94) で良かった記事とその理由③特集以外で良かった記事ひとつとその理由④本誌へのリクエストや感想を明記して、下のあて先「プレゼント応募」係へお送りください。締め切りは2023年5月31日(当日消印有効)、当選者の発表は発送をもって代えさせていただきます。

宛先はこちら

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

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

STAFF

EDITOR

小嶋 稔 Joe Kojima

EDITOR IN CHIEF

高桑大輝 Daiki Takakuwa

EDITORIAL STAFF

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

CONTRIBUTOR

有野 篤 Atsushi Arino
大串 信 Makoto Ogushi
大谷達也 Tatsuya Otani
柏木龍馬 Ryoma Kashiwagi
林 信次 Shinji Hayashi
藤原彦雄 Yoshio Fujiwara

COVER DESIGN

吉岡広樹 Hiroki Yoshioka

DESIGN

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

ADVERTISING STAFF

菅生雄一郎 Yuichiro Sugo
嶋中郁恵 Ikue Shimanaka

DTP

樋口義憲 Yoshinori Higuchi

SUPERVISOR

有富誠一郎 Seichiro Aritomi

ニューズムック
[レーシングオン No.524]

発売元：株式会社三栄
〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1
新宿スクエアタワー 26F
TEL：03-6773-5250(販売部)
FAX：03-6870-6501
発行人：伊藤秀伸 編集人：三橋崇司
印刷：凸版印刷株式会社

RACING ON

PUBLISHED on 15th May 2023
PUBLISHED by "SAN-EI CORPORATION"
SHINJUKU SQUARE TOWER 26F,
6-22-1 NISHI-SHINJUKU, SHINJUKU-KU, TOKYO
163-1126 JAPAN
SALE TEL: +81-3-6773-5250
SALE FAX: +81-3-6870-6501
PUBLISHER: HIDENORI ITO
EDITOR: TAKASHI MITSUHASHI

PRINTED by TOPPAN PRINTING CO.,LTD

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

NEXT ISSUE

次号予告

レーシングオン次号 No.525 刊行予定は **6月1日(木)**

100周年記念・2号連続 総力特集

ル・マン24時間レース Part.1 積み重ねられた熱戦譜、その歴史

ベントレーボーイズの活躍とメルセデスの悲劇
威信を賭けた大一番「実録：フォードvsフェラーリ」
耐久王ボルシェはなぜ覇権を長く維持できたのか
各時代に生まれた名レースと名車を完全網羅
新世紀の頂上決戦、100周年大会の見どころ など

※内容は予告なく変更になる場合があります。

●本誌バックナンバーのご案内

<Racing on / レーシングオン>

No.506 JTCC PartIII	No.515 GT500 [2000-2007]
No.507 WRC グループAの時代	No.516 日産NP35&R390GT1
No.508 F1革命車たち	No.517 F1デザイン論(付録クリアファイル付き)
No.509 F1英雄たち	No.518 We Love Gr.C!
No.510 ローターリーは死なず	No.519 スーパーシルエット Part 2
No.511 鈴木亜久里	No.520 WRC グループBのテクノロジー
No.512 富士グランチャン/高橋国光	No.521 F1サムライ列伝
No.513 マクラーレンvsウイリアムズ	No.522 嗚呼、栄光の日産ワークス
No.514 WRC グループAの時代 その2	No.523 TOYOTA's C

※価格・購入方法は三栄オンライン通販をご利用ください。

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

●電子版のご案内

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



アカウント名は ● @Racingon_JP





Racing on

ニューズウィック [レーシングオン No.524] 2023年5月15日発行 発行人：伊藤 秀伸 編集人：三橋 崇司
発行元：株式会社三栄 〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1 新宿スクエアタワー26F
TEL：03-6773-5290 (販売部) TEL：048-988-6011 (受注センター)

定価1760円
(本体1600円+税10%)