

# F1 倶楽部

双葉社スーパームック  
1997 通刊第15号  
定価950円  
赤井邦彦責任編集

編集長インタビュー

星野一義

無限/イルモア工場訪問

F1エンジンの正体

幻の日本製

F1エンジン

Mercedes-Benz

特集

# グランプリ エンジン



# 私

は、赤井邦彦がトーチユウに昨年まで連載していた「行き当たりバツサリ」が、終盤どうもトーンダウン気味だったことに気がなっていた。

まあ、どうせ誰かに文句を言われたか、仕事先から厭味のひとつでも言われたらどうが、情けない奴だ。私を見る。怒り先の某自動車メーカーの重役を怒らせて三下り半を突きつけられたり、某モータースポーツ関連企業を揶揄するような記事を書いて眺められたり、数々の修羅場を潜り抜けてなおかつ今日まで言い足りないことをさっさとやってきたつもりだが、実は私もこのところすっかり疲れ果ててトーンも下がっている一方、他人のことをとやかく言っている場合ではないのだ。

それは日本のレース界、特にトップ・カテゴリーと自他ともに認めているフォーミュラ・ニッポン（F.N.）の世界が、打つとも響かない皮の弛んだ太鼓のようなもので、もともと素直な感想を言わせて頂けるなら、この業界にはあまり頭の良人はいないように思える。

近年、私が主張し続けてきたことは、要約すればモータースポーツとは自動車の競争であり、戦いの主体者は自動車なのだから、我が国でもレーシングカーの開発技術力を育成しない限り、いつまでも外国の技術とシステムに依存した自動車レースもどきの真似事から脱皮できないということだ。

それでも「ドライバが主役です。だってモータースポーツは人間ドラマだもん」なんてほざいてい

る奴がいたら、どのF1チームへ行ってもいいから、チームオーナーとチーフデザイナーに聞いてみる。「あなたたちはドライバのためにチームを運営し、マシンを設計しているのですか？」って。鼻で笑うと思うよ。

だって、例えて言うならば、チーフデザイナーが設計に熱中しているころはストロブリック花盛りの時期で、次のシーズンのドライバなんかから誰になるか解かったものではないからだ。この話を詳しく説明するには誌面が足りないし、それにもうホトホト言い飽きているからここでは省略させてもらうが、モータースポーツの原点とも言えるこんな簡単な話ですら日本のレース業界の皆様にはなかなか理解して頂けないだろう。テレビというだけで、Jリーグを

夢見てト素人に自動車レースを委ねてみたり、訳もなく仲間を裏切つてまでタイヤをワンメイクにしてみたり、誰にでも解かるような単純な事の成り行きが見えていない。

そのうえに、その成り行きが悪い方に転がってしまったところで、もうすっかり小作人気分の参加者連中からは特に不満の声が出るわけでもない。

見ようによっては同等の感性を持った人たちが都合の良いバランスを構築しているとも言えるが、すなわち、ちよっと賢い人には身の置きどころもない世界ではある。

そんな環境の中で今、私たちは揺れている。

1997年のF.N.に参戦すべきかどうかを決めかねていたのだが、そ

つくとと思うが、それは中途半端な負担ではない。

ましてF1の開発もピークを迎えつつある状況下で、この費用を捻出するということは大変な決意を要する。そこで我々はこのニューマシンが、少なくとも98年までの2年間の使用が保証されない限り開発に踏み切れない、逆を言うと2年間使用できるならば童夢としてはニューマシンを開発しても参戦を続けることにやぶさかではないと伝えて回答を求め続けたのだが、我々の言葉を理解しているのかしていないのか、F.N.に国産シャシーも、さらに日本のモータースポーツ界にレーシングカーの開発技術力も必要ないと断じているのか、それともただのバカなのか、あらかじめ通知してあった開発スケジュール上のタイムリミット内に回答と言えるものは出て来なかった。

まあ早い話が見限られたわけだが、私自身、日本のレース界において童夢のレーシングカー開発技術力は最後の拠り所であり宝物だと思っ

るし、何とかこの技術力を発展させ、世界を相手に対等に渡り合えるレベルにまで育てたいし、また何らかの形で次の世代に継承させてゆく必要があると考えているが、現実にはほど遠く、日本のレース界ではレギュレーションは外国から頂けるもの、レーシングカーは外国から買うものであると思ひ込んでいる人がほとんどで、今回の経緯でそれをハッキリと思ひ知らされた私の失望は果てしなく大きい。

もうひとつ、私たちが揺れている理由がタイヤのワンメイク騒動であ

の最大の理由はレギュレーションの先行きが不透明だからであり、事前の開発行為の伴うコストリスクとして少なくとも98年までの動向をあらかじめ知っておく必要がある。現在、JRP（日本レースプロモーション）がF.N.事業本部がJAF（日本自動車連盟）が何か知らないが、一応このF.N.のレギュレーションを決める立場にあるはずの連中からは97年は現行レギュレーションの継続、98年からはF1A（世界自動車連盟）のワンメイクF3000を導入するのしないの、99年からのするのしないの、ワンメイクのレギュレーションに準ずるが、その範囲内での改良は自由とかさうではないとか相変わらず世界的な情勢も知らないければ、科学的な裏付けも何も無いただの思いつきで噂として聞こえて来るだけだ。

F3000の世界では、93年あたりからワンメイク化の噂が出始め、同時にステッドフロアへの移行も取り沙汰されていた。

ローラもレイナードも童夢もこのころに大幅な設計変更を行い、ニューマシンをリリースしたが、その後ヨーロッパではワンメイク化が確実となり、童夢も国内のレギュレーションの動向を見守りながらのレース活動となり、結局、どのメーカーも93年または94年以來、新設計のニューマシンと言われるものは

最大理由はレギュレーションの先行きが不透明だからであり、事前の開発行為の伴うコストリスクとして少なくとも98年までの動向をあらかじめ知っておく必要がある。現在、JRP（日本レースプロモーション）がF.N.事業本部がJAF（日本自動車連盟）が何か知らないが、一応このF.N.のレギュレーションを決める立場にあるはずの連中からは97年は現行レギュレーションの継続、98年からはF1A（世界自動車連盟）のワンメイクF3000を導入するのしないの、99年からのするのしないの、ワンメイクのレギュレーションに準ずるが、その範囲内での改良は自由とかさうではないとか相変わらず世界的な情勢も知らないければ、科学的な裏付けも何も無いただの思いつきで噂として聞こえて来るだけだ。

ローラもレイナードも童夢もこのころに大幅な設計変更を行い、ニューマシンをリリースしたが、その後ヨーロッパではワンメイク化が確実となり、童夢も国内のレギュレーションの動向を見守りながらのレース活動となり、結局、どのメーカーも93年または94年以來、新設計のニューマシンと言われるものは

我々は所詮、絵空事だと思っ

たし、あてにもしていなかつたので被害者とは言えないが、ひと頃のその鼻息の荒さには私たちがさえ幾度となく吹き飛ばされそうになったものだ。スターティングマネーも最初の勢いはどこへやら、いつの間にか登録料とやらいうものを取られることになり、実質的にはF3000時代と変わらなず詐欺のようなものである。

また、参加者連中もそのような不満をそれぞれが口にしながらも、まとまった意見としては何も表明できない小作人はかりだ。

JRPの連中がこれを読んでいたら「文句ばかり言う前に少しは感謝しろよ。私たちが助けなかつたらF3000は消滅していたかもしれなかったから」と。

思ひ上がるなど言いたい。今、この日本に立派なサーキットがたくさんあることも、多数のドライバやチームが存在することも、何もあんなたちのお蔭ではない。

日本にこれらの要素が揃っている限り、モータースポーツはどんなに形を変えてでも存続する。

あんなたち乗人がそれなりの歴史を持つたこの業界に手を出す以上、十分な勝算があつてのことと思うが、それならばもっと具体的な将来に向けてのビジョンとそれに至るシナリオを提示して欲しいものだ。

レース業界が素人を抱いているのは甘いことを考えているだけで、ともに苦勞するのなら素人なんか簡単なる足手まといだ。

出していない。

出していないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのただけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまったからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコストリスクとしての活券にもかかると、レースに参加する意味もない。

コストリスクにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もF.N.に参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

もつとも1年ちょっと先のレギュレーションが見えない連中に長期ビジョンもあつたものではないが、それだけにあんなたちに望まれているのはとりあえずは目先のメリットだけだと自覚しておいた方がいいと思うよ。

しかし、きつとこのレースを主催する立場と参加する者、そしてJAFという不可解な団体各々の間には私たちに解からない共存的な見方が存在し、一見、対立関係にあるように見えても、所詮、同じ穴のムジナなのかもしれない。

日本のモータースポーツがいつまでたつてもメジャーにならない理由は私にははつきり解かっている。やっついている当事者がムジナだからである。

はやしみのる

1945年7月16日生まれ(51歳)。伝説の名ドライバ「浮谷東次郎(故人)」や無限の木田博俊社長とは古くからの仲間。童夢代表エディター、スポーツカーを製作・参戦。現在はレーシングマシン・コンストラクターとしてF1参戦を目指している。



ムジナが やってる 日本のレース。



**SU** PEAK

スピークアップ

Text: Minoru Hayashi  
Illustration: Maki Tida