

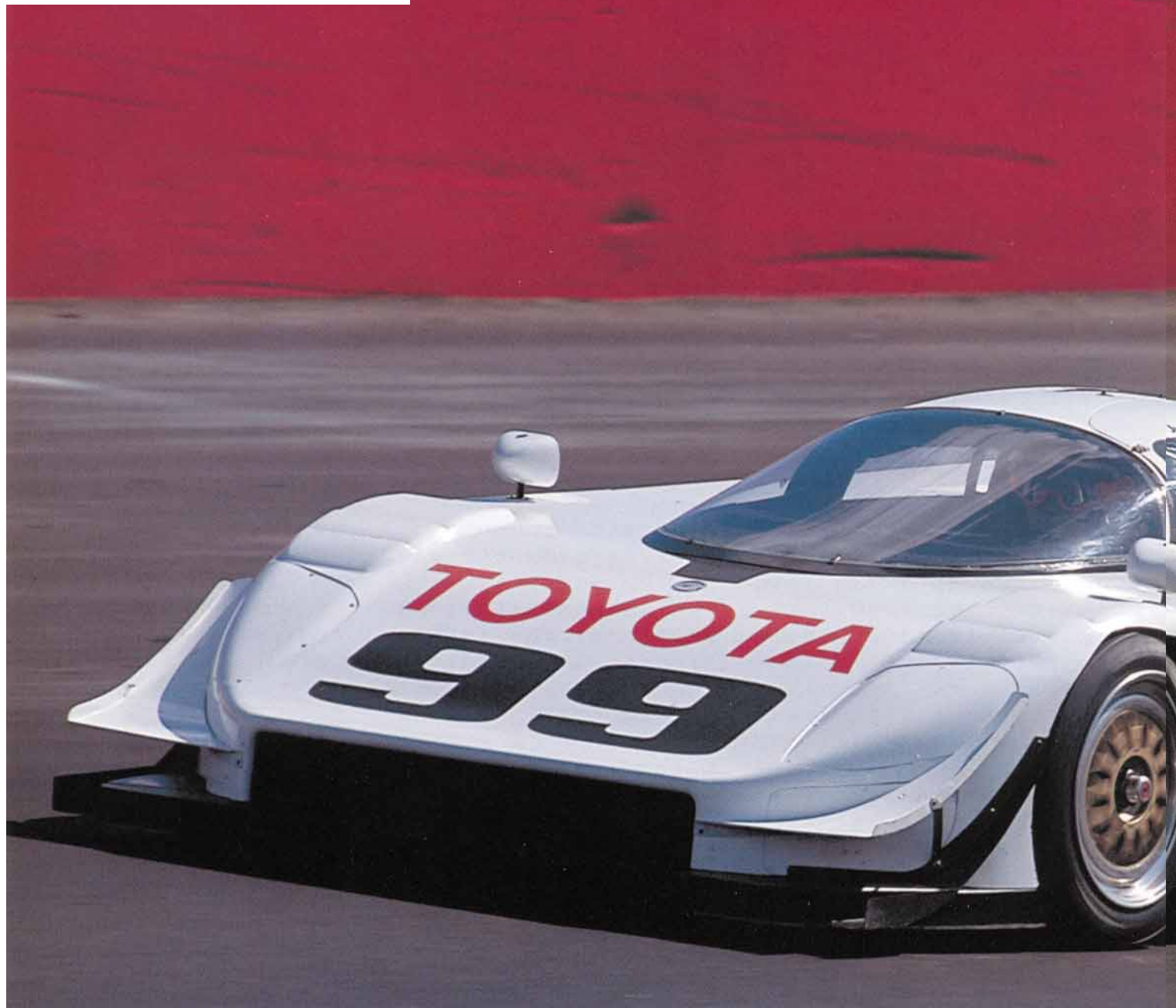
最後のスポーツプロトタイプに乗る

AAR *EAGLE* Mk (TOYOTA GTP)

今年限りで中止される IMSA GTP レースの最終戦が終わった。いみじくもザ・チェッカーと名付けられたレースの終了は、同時に四半世紀あまり続いたスポーツプロトタイプ時代の幕切れとなった。車の発達に先駆け、量産車の究極の形として技術の発展に寄与しながらも、自身が進化しすぎたのか、あるいは時代が技術以外の何かを求めはじめたのか、その存在が否定された瞬間でもあった。その幾多の自動車メーカーが威信をかけて送りだしたスポーツプロトタイプ、最後のチャンピオン“マシーン”、イーグル Mk トヨタに別れを惜しみつつ試乗する。



フェニックス・インターナショナル・スピードウェイを走るイーグル Mk トヨタ。ターン3のバンクを130+mphで抜ける。レーシングスピードよりはるかに遅いのに、強烈な横Gで体の自由がきかない。もっとも影響されるのが上腕だ。景色の流れる速さは、ツーリングカーレースでの経験が役に立たないほどの次元である。



■ 史上初の19戦連続勝利

FIAのスポーツカー選手権が、グループC規定でスタートしたのを受け、アメリカのロードレースにスポーツプロトタイプが登場したのは81年。舞台は71年から続くIMSA GTシリーズである。

スポーツプロトタイプは、旧FIAグループ5で争われていたGTレースを、またたく間に席捲。同レースがGTP(GTプロトタイプ)に統一された84年以降、アメリカンロードレースの主役を務める。その黎明期こそコンストラクターのマーチやローラが製作する車に遅れをとったものの、その後のボルシェ、フォード、ジャガーといったメーカーの勢いは凄ま

じかった。彼らの参入により、技術競争はそれまでのレース業界の枠を越え、それこそ世界の自動車メーカーの代理戦争の様相を呈するようになる。しかも、日産、トヨタ、マツダの日本のメーカーの登場により、シリーズの展開はさらに激化していく。日系メーカー3社、IMSAGTレース最多勝利を誇るボルシェ、コースによって2種類のマシンを使い分けて必勝を期すジャガーが、米国市場での生き残りを賭けて真っ向から対決することになった。

ダン・ガーニー率いるAAR(オール・アメリカン・レーサーズ)が、米国トヨタの契約チー

ムとしてGTUクラスに参戦してきたのが83年のことだ。85年からは3L以上で争われるGT0に挑戦。3年目の87年に、そのGT0でチャンピオンを獲得し、次なるステップへと進む。そして、GTP3年目の92年に13戦中9勝し、91年まで3年連続製造者タイトルを獲得した日産からタイトルを奪取。余勢を駆った93年、IMSA史上初の19戦連続勝利を記録しながら、最後のGTP、そして最後のスポーツプロトタイプ・シリーズのチャンピオンチームに輝くのである。

最初に言及しておきたいのは、今回試乗したイーグルMK が、都合でAARのドライバーであるフアン・マヌエル・ファンジオ とP-





今回のテストのための簡易ピット。AARの大型トランスポーターの脇にイーグルが佇む。

■ Tカーといえども中身はチャンピオンカー

J. ジョーンズが最終戦で駆ったマシンそのものではないということだ、2台の車は、レース後直ちにAARのファクトリーに送り返されて整備を受けることになっていた。実際、1週間もたたないうちにカーNo. 99のファンの車は、彼の母国であるアルゼンティンの自動車ショーへ、No. 98の車は東京モーターショーへ向け空路送り出されていた。

したがってスポンサーの旗がはためき、コース上にタイヤ屑が残るフェニックス・インターナショナル・レースウェイで試乗したのは、ファンのNo. 99を付けたTカーということになる。ただしTカーといっても、以下の項目を除いてレースカーと寸分変わらない。試乗したTカーを午前中にテストしたファンのベストタイム51秒27が、同じくファンが3日前のレースで記録したファステストラップの51秒65より速かったといえ、Tカーがレースカーより性能が劣るものでないことを納得してもらえらるだろう。

レースカーと異なるのは、Tカーに四つの試験的な機構が組み込まれていたことだ。GTPが終焉を迎えたのにテストとは、といふ方もいるだろうが、AARはレーシングチームであると同時に、コンストラクターでもある。将来への布石として様々な新機軸を開発、テストすることは不思議ではない。

Tカーに組み込まれていた新機軸は、シーケンシャル・ギアボックス、詳細は聞かされなかったが革新的なパワーステアリング、ド

ライブシャフトのセラミック製ベアリング、アルミニウム製デフの4点。本来ならば、部外者である僕が企業秘密の詰まったマシンを試乗するのは不可能に近かったのだが、ジャーナリストとしてスポーツプロトタイ

■ 予想より狭いコクピット

さて、シーンは変わって、10月に入ってもいっこうに日差しが衰えぬ、気温36度前後はあるかというパドック。ファンのレースを想定したテストが終了し、テストチームのマネジャーのビルからレーシングスーツに着替えるように促される。その間に母国に帰るファンがサーキットをあとにしてしまい、ドライビングのコツを聞き出そうとした企みは失敗。目標ラップタイムを下方修正する。

流行のサイドウィンドーだけ開くグループCと異なり、エアダクトを兼ねるドアは大きく開く。コクピットは外から想像するよりははるかに狭い。ただ、前方に張り出したウィンドシールドのおかげで圧迫感を感じることはないのは助かる。僕より多少身長と体重のあるファン用のポジションは、やはり遠めで余裕がありすぎる。パッドで調整してみたが、今度は僕の膝が当たるようになり、妥協しながらの試乗となる。

エアジャッキで持ち上げられたままのマシーンに乗った僕のヘルメットから、ビルの

ブの生き証人になりたいという申し出を、ガーニー氏が快く受け入れてくれたことで実現したものだ。関係者に厚くお礼申し上げます。

声が聞こえる。“Are you ready?”ステアリングホイールのボタンを押しながら落ち着いた声で、“Sure! I'm ready.”

途端にエアが抜ける音。まず後輪から、次いで前輪がけっこうな勢いで着地。指示されたとおりにデジタルメーター中央のギア・ポジションがゼロになっているのを確認する。フューエルポンプ、イグニッションのスイッチを入れ、スターターをオン。レーシング・エンジンのノイズを遠くで聞いているような、くぐもった音が充満する。

それほど重くないクラッチをいっばいに切り、直立したシフトレバーを手前に引く。デジタル表示が1を示す。回転計のバーグラフには表われていないが、けっこう高いアイドリングなのでギア鳴りを覚悟するが、拍子抜けするように1速に吸い込まれる。ただ、マーチ製のコンベンショナルなトランスミッションにシーケンシャル機構を加えたからなのか、ストロークは予想以上に大きい。もっとも前後の移動だけなのでシフトが困難なわけではない。

■とんでもない加速感

スロットルを少し開けてクラッチをリリースするが、ミートポイントがわからない。軽かったクラッチが急に重くなる。なんとかスタートし、ピットロードでステアリングを左右に振る。期待したほど軽くはない。より速い操作のためのパワーステアリングだそうだが、そのぶんギアが速くなりロック・トゥ・ロックが2回転もないのが原因か。前後に太いグッドイヤー製のスリックタイヤを履くせいなのか。

コースに出て、直進状態で加速を試す。ギアは3速。バーグラフが伸びて4000rpmを示す頃、暴力的な加速が始まる。背中を蹴飛ばされるという形容があるが、そんなものではない。スクオットもせずに水平に、周囲の空気ともども移動し加速していく感じ。5000rpmを超えるとマスクの下の頬に、前方からの圧迫感すら覚える。

TRD USAで開発されたエンジンはGTP専用。市販エンジンの流用ではない。今年トヨタにだけ課せられた52mm径のリストリクターを介しながらも、排気量2140ccの4気筒ターボユニットは、依然として730ps/7500rpmと97.2mkg/5200rpmを発生する。

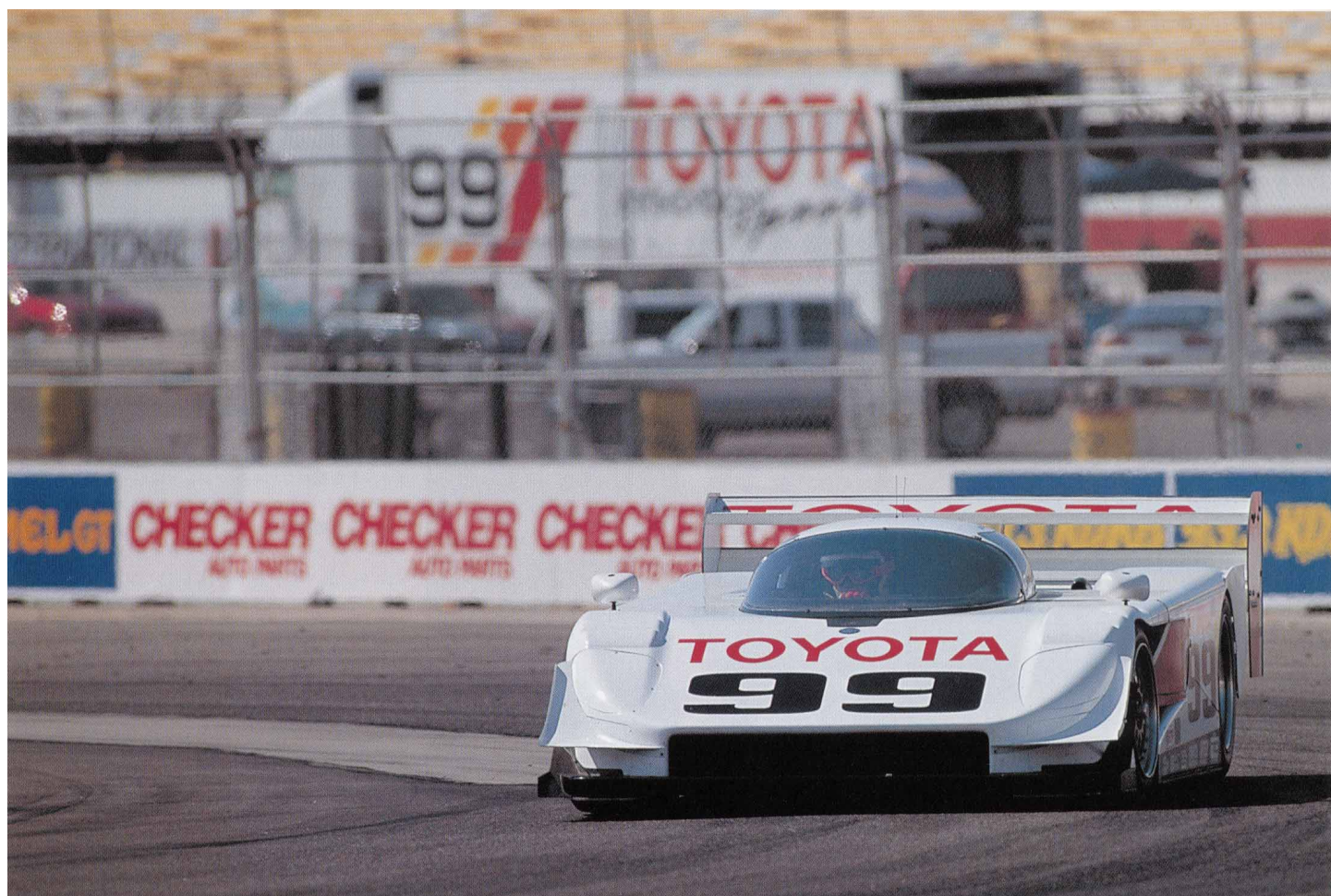
タコメーターの7000と8000rpmに印があって、レース中はこの回転域で走るといふ。しかし僕の場合、ターンが連続するイン

フィールドでは6000rpmまでバーグラフが広がるのを確認するのが精いっぱい。視野に入る距離はいつもの半分、所要時間もいつもの半分とっていないと、すべての操作が後手に回る、しかも、もともと軽くはなかったステアリングが、3速以上ではやたらと重い。ステアリングホイールに軽く手を添えて、なんてとんでもない。ダウンフォースと戦うには何よりもまず体力だ、と思い知らされる。

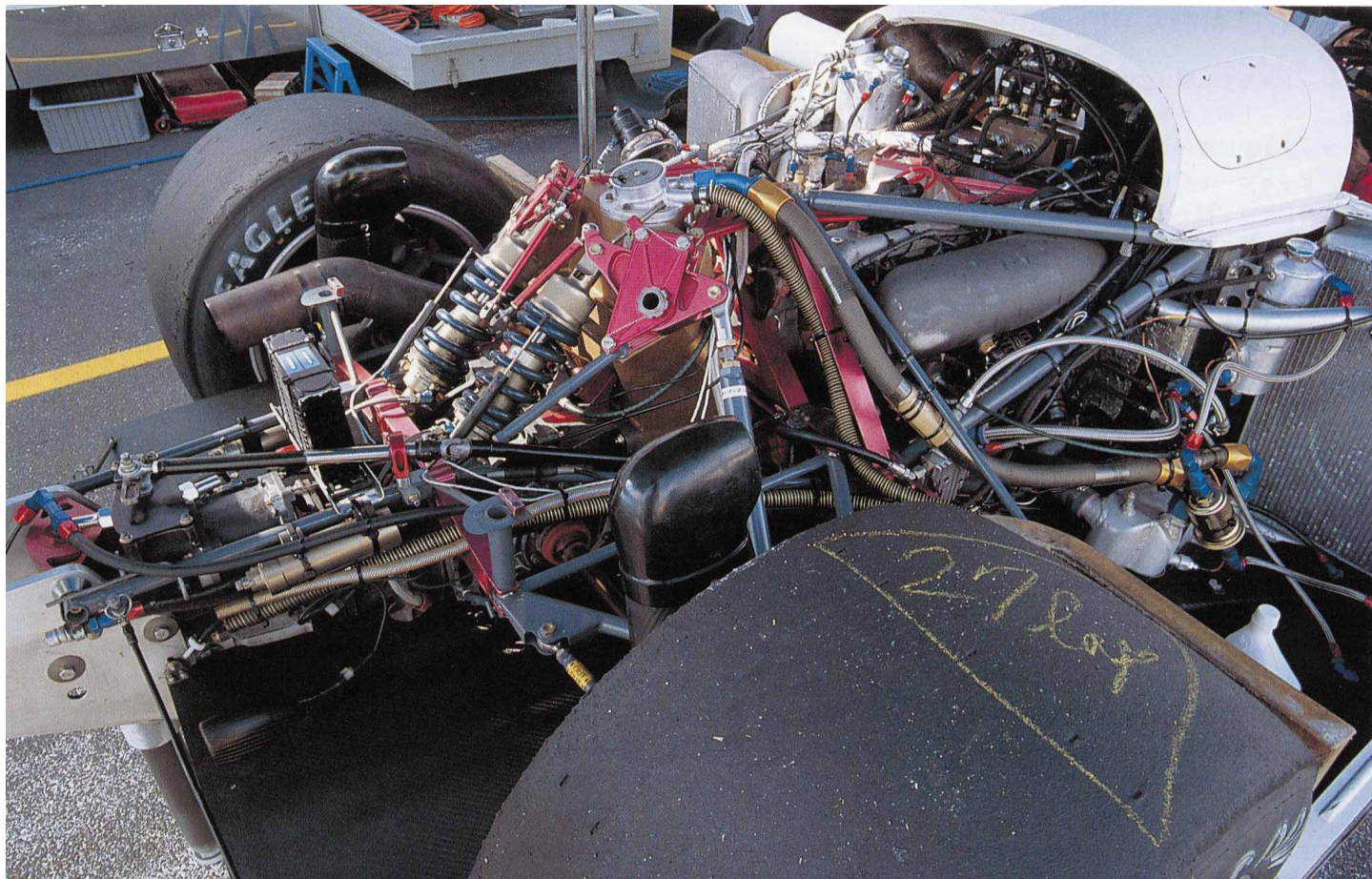
AARの空力担当のヒロ藤森エンジニアによれば、イーグルMk は320km/h時に4300kg近いダウンフォースを得ているという。速いがゆえに今年から引き上げられた2010ポンドの規定重量の4倍強である。計算では100km/hですら約390kg、200km/hで約1680kgで押さえ付けられるわけだ。ダウンフォースはポルシェ962の2.5～3倍に達しているのだ。



腕(?)慣らしを兼ねた1回目の走行を終え、喜色満面の筆者。速い車が好きなのもあるが、なにより今年で終わってしまうスポーツレーシングカーの生き証人になったことに感激。



インフィールド突き当たりの回り込んだヘアピンを3速で通過する。操舵力よりも保舵力が要求される。驚くべきは、不用意にスロットルを開けても、フロントのグリップが失われないことだ。



■ 扱いやすいエンジン

ファンのシフトポイントに倣いインフィニティを3速と4速で抜け、オーバルコースへのターンで初めて2速を使う。ステアリングを戻す以上にスロットルを開ける。アンダーステアは感じないが、リアが突き刺さるように横へ飛ぶ。

トライオーバルの部分での加速は、車が安定しているだけ余すところなく味わえる。速さは相当なもので、全力で加速すると2,3速のギアは2秒前後でシフトが必要なほど、絶対的パワーより、ピックアップに重点をおい

て開発されたターボは、加速に関する限り、低速からきわめてNAエンジンに近い特性を示す。

安全策をとり、9度のバンク進入前に5速に入れてイーブンスロットルを保つ。200km/hを超えているはずだが、何の不安もないほど車は安定している。ファンは4速で加速したまま進入して5速に、長く回り込んだ最終ターンを過ぎてターン1のブレーキングまで加速する。

僕も4速のまま飛び込みたい誘惑にかられたが、シーケンシャルシフトに慣れるまでに至らず、あきらめる。シフトのたびにニュー

トラル位置へシフターを戻す必要があるが、横Gを受けながらのシフトでは絶大な効果がある。

バンクを通過中にステアリングをわずかに動かす。ハイサイドからインへと、安定したまま自由な軌跡が描ける。ファンのように速ければもっとダウンフォースを期待できるはずで、だからこそレース中にインからでもアウトからでも周回遅れのマシン群を難なく抜けるのか、と納得。

乗り心地がよくバイブレーションもない。シーンと澄んだような雰囲気でのコーナリングができるのは意外としかいえない。ダウン



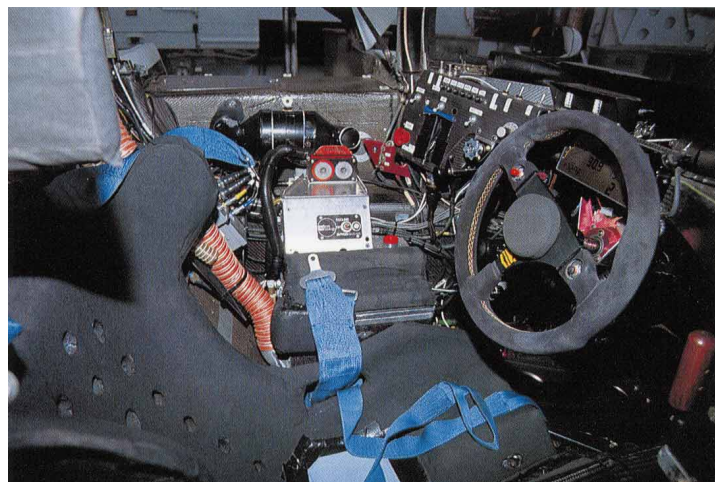
上: リア・サスペンションはワイドスパンの上下Aアーム・ブッシュロッド式でロワーアームはベンチュリー・トンネル内に露出する。ダンパーはマグネシウム製のオイルタンクを兼ねたベルハウジングに沿って傾けられている。テストしたTカーの5段ギアボックスにはシーケンシャルシフト機構が備わる。タイヤはグッドイヤー・イーグル・スペシャル・ラジアル。サイズはフロントが25.5X12.0-17、リアが29.5 × 14.5-18。ホイールはBBS製。

左: フロント・サスペンションはブッシュロッド式コイル/ダンパー・ユニットで吊られる上下アーム、サスペンション・コンポーネントはカーボンファイバー・モノコックにボルト留めされる。モノコック前端に極端に短いスタビライザーが見える。2本の赤いダクトはキャリバー冷却用。中央の細めのダクトは、コックピットへフレリッシュエアを送り込むもの。ただし写真ではコックピット側が外されている。

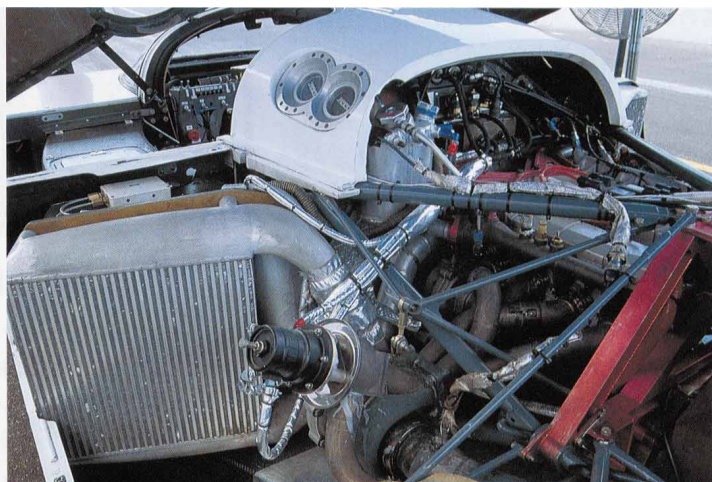
フォースが増えたぶんだけ重くなると覚悟するが、バンク中のステアリングがインフィールドより軽く感じるのも意外。路面からのインプットを確実に伝えながらもリアに反応する。革新的だといわれるパワーステアリングに秘密があるのか、それとも、小さい舵角で軽いということは、最近流行のキャスターを大きくする方向でセッティングされているとも想像できる。

ビルによると、インディーカーを含む最近のレーシングカーは、素早いターンインを可能にするため、キャスターを大きめに取る傾向にあるという。結果としてタイヤのネガティブ・キャンバーが増し、初期アンダーを消せる。逆に大きな舵角で操舵力が増加するのは必然だが、そのあたりにパワーステアリングを採用した理由があるのかもしれない。

バンクを抜けると短いストレートが迫る。5速全開で加速するが、ファンのようにノーブレーキでターン1に飛び込めそうにもない。はるか手前でスロットルを戻す、ウェィストゲートが開きブースト圧が逃げる。ブシュシュという独特の音を聞く以外にターボを意識しないのは、それだけエンジンが扱いやすい証拠でもある。



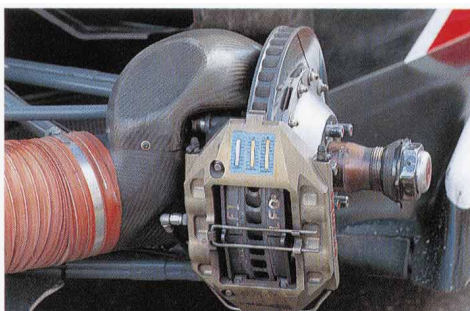
コクピット内部は各種の計器を搭載しているため、レースカーよりも雑然としている。大きめのステアリングホイールは、この車のダウンフォースの強さを物語る。



TRD USAが開発した2140cc4気筒シングル・ターボ・ユニットは730ps/7500rpmのパワーと97.2mkp/5200rpmのトルクを発生する。タービンはパワーよりもピックアップを重視したものの。左側に見えるのは巨大なインタークーラー。



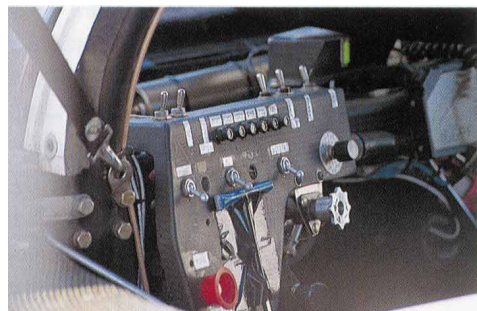
メーターはデジタル表示。中央の数字はブースト計。斜め右下の大きめの数字はシフトポジション。現在はニュートラルを示すゼロ。エンジン回転はバーグラフで示される。



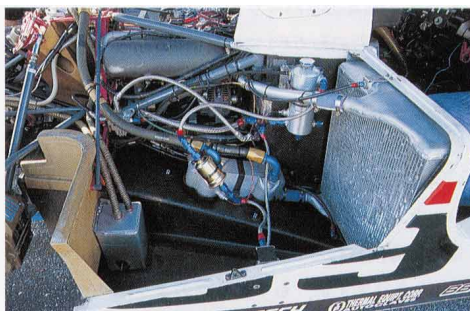
ディスクローターは前後とも356mm径のベンチレーテッド。ブレンドの4ポット・キャリパーは、パットの摩耗を均一にするため、41mmと44mmのピストンを配したスタッガー・タイプ。



コクピット直後に位置するラジエーターとインタークーラーへのダクト。大きな開口部は効率のよい最先端に置かれる。



操作盤には各種のスイッチとフューズが並ぶ。アルミニウム削り出しのダイヤルがブレーキ・バランス、その向こうがブースト圧のコントローラー。



ラジエーターは右側に1個、ラジエーター左上の筒はパワーステアリング用フルイドのタンク。ラジエーター後方の床に置かれているのが水冷式オイルクーラー。



ドアの内側は精緻なダクトを形作る。写真のドア右端がラジエーター直前に来る寸法だ。

■ もっと乗りたい“究極のクルマ”

3セッション、合計29週の試乗が終わる。ビルが示したデータシートの束には、10月5日のテストでファンが記録した51秒27とともに、僕のベストラップ1分02秒17がプリントアウトされていた。第2セッションで記録したタイムだ。1周2.416kmのコースを平均139.

9km/hで駆け抜けたことになる。インフィールドを攻めた第3セッションでのベストは、1分03秒92だった。Mk を走らせるコツがわかりかけたので、もう1セッション乗りたい気持ちを押さえるのに苦労する。もちろんファンのように限界で乗ることは不可能だが、手順さ

え踏めば楽に50秒台で走れると確信する。それほどMkn は潜在性能に余裕があり、いわゆる“permissible”(許容度のある)なマシンに仕上がっている。

速く走ることだけが試乗の目的だとは思わないが、マシンの本質を見抜くために本職との差を省みる必要は大いにある。まずブレーキングだ。オーバルコースへ出る2速の

ターンのブレーキングでは、かすかにタイヤが鳴くまで踏んだ。減速Gは、今まで経験のなかったことだが、被っているヘルメットを前にずらしたほどだ。だが、曲がりながら全制動を強いられるターン1とターン6ではコーナリング速度が低くだけでなく、ブレーキングも充分ではなかった。際限のない(ように感じる)横Gと折り合いながらのブレーキングは、その先が想像できないだけに、正直いって至難の技だ。

コーナリングはどうか、バンクは意識的に遅く走ったが、中低速ターンは、トレールブレーキングも試した。が、ラップタイムは低下した。そんなに簡単に向きを変えてはくれない。素早く向きを変えるより、高いコーナリング速度を保ち、車速をストレート区間につないだほうがスムーズで速い。いや、進入速度が充分速ければ小さく回ったほうが速いかもしれない。なにしろまったくアンダーを感じなかったから、僕のスピードは限界のずっと手前なのかもしれない。

加速については、ファンほどエンジンを回せなかったが、中間加速では同等のように思う。強いて挙げれば、ターンの脱出でマシンのトラクションを十分に使いきることができなかったことか。マシンのデザインも、トラクションを得ることが最重要課題というのだから、トラクションをうまく使えないドライバーは失格かもしれない。すると、やはり小さく回って早く直進状態にもっていくのが正解なのか。

総合的に考えると、Mk の性能に身を委ねることと、ロードホールディングを十分に引き出せなかったことにすべての原因があるようだ。もちろんGTPマシン初体験の僕が急に速く走れるはずはなく、おこがましい話でもある。しかし自分の生涯で最大の前後左右のGを感じたのに、しかもそれすら常識の範囲を越えていたにもかかわらず、まだMk の性能の一部しか使っていないとしたら、現代のスポーツプロトタイプの性能に驚くほかはない。

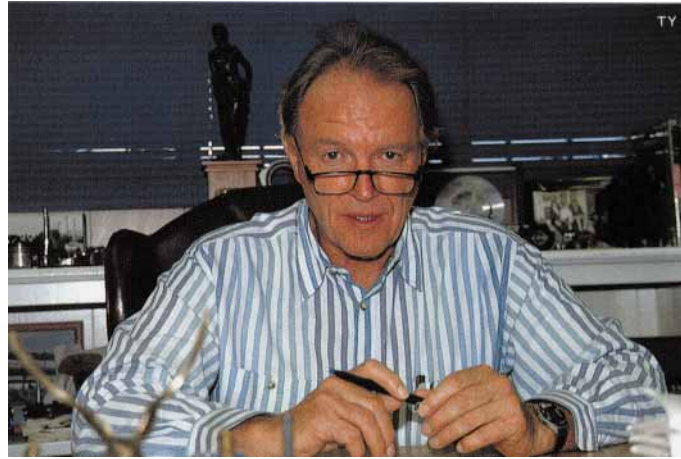
逆に見れば、これほど安全なクルマはないわけで、天文学的な数字だと思われる製作費を別にすれば、そしてクルマが誕生して以来追求されてきた目的が速く安全に移動することならば、スポーツプロトタイプこそ究極のクルマといえるだろう。

* *

GTP 最終戦のポールポジションは、ファンのチームメイトのP-J. が50秒43で獲得、127周で争われたレースをひとりで走りきり優勝、ポイントランキングはファンに次ぐ2位。ファンは2位に入賞し2年連続のチャンピオンに輝いた。トヨタとAARとMk がマニファクチュラー・タイトルを獲得したことはいうまでもない。

時代は巡り、フォーミュラレース以外は参加者主導型のレースに移りつつある、われわれは市販車や量産レーシングカーによるレースの大衆化に期待しながらも、スポーツプロトタイプが築き上げた時代を忘れてはならないだろう。

AAR の総帥ダン・ガーニーに訊く



AARのボス、ダン・ガーニー氏。今回、ジャーナリストが試乗できたのも、すべては彼の好意によるものだ。

■「昔の車に比べれば限界は掴みにくいかもしれない」

——あなたはF1ばかりでなく、様々なスポーツプロトタイプをドライブした経験があると思いますが。

DG: 58年に初めてルマン24時間に出てから70年の10月4日にドライバーを引退するまで、フェラーリ、ジャガー、マセラティ、フォード、マトラかな、乗ったのは、なかには当時の2座席レーシングもあったがね。

——ボルシェとブラバムにそれぞれ初のFIGP優勝をもたらし、ご自身で作られたイーグルでも勝たれていますが、シングルシーターとスポーツプロトタイプを比較してどう思われますか。

DG: 両者の間には大きな開きがあるのだが、乗るほうとしては常に限界で走るわけだから比較することは不可能だろうね。私としては、当時インディー 500の次に古かったタルガ・フロリオなど大好きなレースだった。マセラティのバードケージをスターリング・モスと走らせたこともある。

——AAR が設立されたのはいつですか。

DG: 65年だ。66年初めにはインディーカーの製作が始まっていた。たしか1年目でイーグルが初優勝。私自身は67年のリバーサイドで勝った。

——同時進行の形でF1にも参戦していたと記憶していますが。

DG: そう、67年のベルギーGPで優勝した。あの年はA. J. フォイトと組んでルマンでも勝った。フォード Mk だったな。

——ところで、今回私が乗せていただいたGTPにあなた自身乗られたことはありますか。

DG: ありますよ。もっとも君のようにハイスピードコースではなかったけれどね。

——50、60年代に乗られていたスポーツプロトタイプとイーグルMk を比較して下さい。

DG: それは難しいね。レーシングカーはどのマシンもその時代の最高の技術で作られているから、単純に比較することは避けたい。ただ、最近のマシンは非常に速い。だから昔と比べれば限界が掴みにくいということはあるかもしれない。私が乗っていた頃は、走っている時に速く走るためのメッセージをもっとたくさん受け止められたとはいえるかもしれない。

——スポーツプロトタイプの時代が終わり、参

加者主体のレースへと変化するようです。どう思われますか。

DG: 私自身はスポーツプロトタイプにノスタルジーを非常に感じる。その意味では残念だ。ただIMSAがコストの低減を目標に始めるWSC(駐: オープンタイプの2座席レーシングスポーツ)については静観するつもりだ。われわれが目指すところとちょっとずれがあるからね。

——イーグルMk で2年連続タイトルを獲得されました。スポーツプロトタイプは自動車産業の技術発展に寄与してきたと思いませんか。

DG: 私はその質問に答える立場にないと思う。私たちはレース、つまり競争を生業にしている。常に最高のものを求め、最高の結果を出す努力をしている。あなたの質問の意味はよくわかるが、私に向けられる質問ではないような気がする。

——それでは、AAR をコンストラクターと呼んで構わないと思いますが、その観点からイーグルMk をどう思われますか。

DG: 非常に速いマシンだと思う。実際、イーグルMk に大きな誇りを持っている。今年になって課せられた140ポンドのウェイトペナルティーがなく、リストラクターも昨年のままで、かつカーボンブレーキが使えるなら最高の、非常に、非常に速いマシンとなる。今の速さは、今年に入ってもずっと開発を続けてきたからだ。TRD USAのパワフルで信頼性の高いエンジン、最高の技術を盛り込んだAARのシャシー、能力のあるドライバー、これらの連携で生まれた偉大な結果で、それこそ私が求めているものといえるかもしれない。

——チームのドライバー以外でイーグルMk をドライブしたのは私が初めてと聞いています。貴重な機会を与えていただいたことは、いくら感謝しても及ぶものではありません。ありがとうございました。

DG: 君のことはテストチームから報告が来ている。彼らは君のドライビングにいい印象を持ったようだ。私のMk を体験してもらったことに感謝したい。こちらこそ、ありがとう。

(report&interview

=Tom Yoshida/photo=Kazuki Saito)