

ストックカーレースの門を叩く

アメリカン・レーシングスクール体験入学記

アメリカのモータースポーツは、参加者と観客の結びつきの強さが特徴である。人真似ではなく、自分がやりたいから参加する。ブームだからではなく、面白いから見る。だから不景気の影響も少ない。FIAやメーカーの思惑とも無関係でいられる。根底にあるのは、楽しくなければレースじゃないといい切る自信だ。そんな強さの一端を解き明かすために、アメリカで最も幅広く支持されているストックカーレースの門を叩いた。今回はその第一弾をお届けする。

安上がりなビッグイベント

ストックカーレースの頂点に君臨するNASCARウィンストンカップ——年間29戦のすべてがノーカットでTV放映され、そのほとんどが生中継という人気抜群のレースでありながら、年間活動費はトップチームでさえ3億3000万円ですべて足りてしまう。勝てるマシン1台の製作費がエンジン込みで1100万円。チャンピオンの稼ぎは賞金だけで2億5000万円。いっぽうで大統領が開会の辞を述べるレースもある。われ



われの常識では考えられないステイタスとコストのバランスが、そこには存在する。

今回は巨大なピラミッドを構成するストックカーレースの全体像を探るべく、比較的手軽で、かつ正確にオーバルが体験できる底辺シリーズのストックカースクールに体験入学することにした。今回選んだのは、常設、非常設を含めて十指に余るスクールのうち、実戦を想定したカリキュラムを用意しているフィニッシュライン・レーシングスクールである。

地元根付いたNASCAR

入校する前に、“最も急速に成長したモータースポーツ”と称されるストックカーレースのおさらいをしておこう。

ストックカーレースを統括するNASCARが正式に設立されたのは、第二次世界大戦後の混

NASCARの総本山であるデイトナ・スピードウェイから30分ほどの距離にある同校は、ストックカーレースのドライビングと心構えのほかに、セッティング方法を教え、競技車の製作も請け負うから、ストックカー業界の縮図といえなくもない。さっそく取り寄せた申込書に身長と体重を書き込み(生徒の体型を把握するため)、大書きされている「マニュアルシフトが使えますか」の問いにYesと答え(MT未経験者も入学するという)、受講料のデポジットとともに郵送した。

乱が収まり、人々の気持ちにも余裕が生まれ始めた1948年2月21日のことである。その6日前の2月15日に、デイトナビーチの砂浜で初のNASCAR主催のレースが開催された。爾来、フロリダ州デイトナビーチはストックカーレース

前頁、上：3日間のスクールは、スタッフと受講生の自己紹介で始まった。受講生といえども、お互いをライバル視していることが視線から読み取れておかしい。

教習車として使われたレイトモデル、モディファイモデル、スポーツマンモデルの3台とともに、受講生とスタッフ全員が記念写真に収まる。



初日はもちろん、走行前には必ず行なったトラックウォーク。落ちていたボルトを見つけたり、グループによってゴムの付き具合が微妙に異なるのを発見した。

の総本山として君臨している。

インディーカーの源流となったチャンプカーの全米選手権レースは、1909年以来AAAのコントロール下で開催されていたが、チャンプカー自体が純粋な競技車両であり、そのレースはエスタブリッシュメントのためにあったといえる。それに比べてストックカーの誕生は、誰もが競技に参加できるよう、日常の足として使う量産車によるレースを目指したものであり、市井のモータースポーツの始まりともいえる。つまりストックカーレースは、アメリカの自動車の大衆化の流れに沿って生まれた、時代の寵児ともいえるスポーツなのである。

1959年に1周4kmの巨大なデイトナ・インターナショナル・レースウェイが完成すると、ストックカーの王者リチャード・ペティの父リーが初の優勝者に輝いた。しかし、時は流れて今や“キング”リチャードも引退し、リーの孫にあたるカイルがウィンストンカップのベテランドライバーに数え上げられている。

1970年はモータースポーツ界のみならず、自動車産業にとっても歴史に残る年となった。アラバマ・スピードウェイ(現在のタラデガ・レースウェイ)の4.26kmのオーバルコースにおいて、レース中の平均時速が初めて200マイル(約320km/h)を超えたのである。いくらレース用に改造されているとはいえ、この時代の量産型セダンとしては驚異的な記録だといえよう。その後は安全面の理由から規則の改正が相次ぎ、カップカーのラップスピードは当時より十数km/h向上したにすぎないが、65年の安全燃料タンクの世界初採用や、66年のバーストを防ぐインナーライナー入りタイヤの導入など、NASCARには安全優先、言い換えれば参加者主体の思想と信念が貫かれているのである。

ストックカーレースの隆盛にともなって、NASCARはより多くの人に参加できるよう、活動費用と開催地域が異なるクラスを続々と誕生させた。そしていまでは、ストックカーレースが身近にない都市はないほどにまで成長した。とはいえ、すべてが200mphオーバーのレースばかりではない。むしろ、ハーフマイルやマイルオーバルといった小さなコースでの開催のほうが多いくらいだ。実際、ウィンストンカップも4戦はハーフマイルで行なわれているが、コー



初走行はマイクの隣りで体験する。ふたり乗りなのにコースレコードの1秒落ちで走るので、ステアリングホイールを持たないパセンジャーには横Gが強烈。受講生が無茶をしないように、“ビビらせる”のが目的に違いない。

スが狭いからといって迫力が乏しいわけではない。なにしろハーフマイル・オーバル(約800m)のラップレコードが197.1km/hなのだから……。

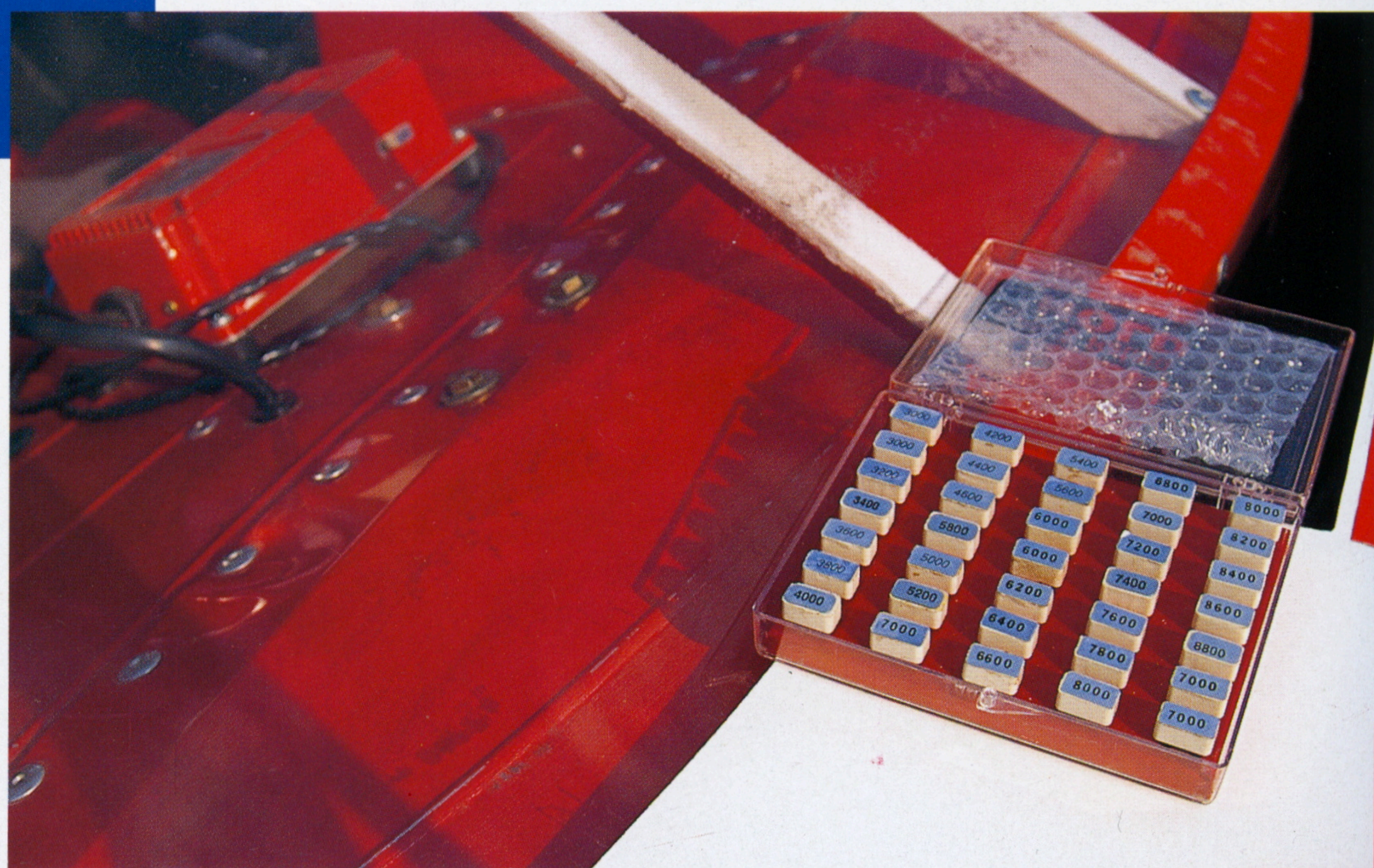
現在NASCARは、ウィンストンカップを頂点に10クラスを直接の指揮下に収め、毎年192イベントを開催している。また、全米を八つに分け、各地域ごとのシリーズを開催する“ウィンストン・レーシングシリーズ”があり、その開催数は年間275にのぼる。さらには全米に93あるNASCARの公認のオーバルトラックが独自のレースシリーズを開催している。その他にも、全米にはNASCARの非公認トラックとレースが星の数ほどある。入校したスクールの本拠地であるボルシア・レースウェイも公認ではなく、そこで開催されるシリーズもNASCARルールに準拠はするものの、厳密には公認されていない。

ある統計には、ストックカーレース参加者の総数が10万人とある。NASCARはあくまでもストックカーの主流を形成するだけで、それらをフォローする町単位の非公認競技をNASCARが容認すればこそ、10万人という数字が実現できるのだ。いっぽう、ストックカーに類別されるレースは、年間3000ほど行なわれると推定されている。NASCARの広報でさえ実数を把握していないが、筆者が確認しただけでも全米に150余りのオーバルがあるので(もっと多いという話も聞かすが、誰もが地元以外のことに無頓着だから、調べは遅々として進まない)、あながちでたらめな数字でもあるまい。

本当に本気のレーシングスクール

3日間のスクールを受講して、ストックカーレースの真髓がおぼろげながら見えてきた。それは、“ローテク”な道具が持つ能力を最大限に引き出すには膨大な努力がいる、ということだ。もしも“ローテク”だから速くないという先入観を持っているなら、ストックカーを見る前に捨てるのが賢明である。そこはドライバーが忍耐

強く自分を御し、メカニックが無限にあるセッティングの順列組み合わせを解析して初めて速く走れる世界なのだ。しかも、お互いに甘えることのない、クルマと人間の純粋な対峙関係が維持されている。いずれもしごく当たり前のことにすぎないが、それらが安価に、すぐに手の届くところに存在するところがストックカーの



フィニッシュライン・レーシングスクールの秘密兵器。このチップで200rpmごとにレヴリミッターを作動させる。これはマイクひとりの管理下に置かれ、速いチップは着実な進歩を遂げた者だけに授けられる。

真骨頂だろう。

抽象論はこのくらいにして、具体的なカリキュラムについて説明しよう。初日はスクール内での座学から始まる。併設されるショップでは、NASCARの規則に従ったスクールカーの製作とメンテナンスが行なわれている。卒業生用にレースの実戦コーチと正確なセッティング込みでマシンを製作することも多いという。今回教習用に使われたストックカーは3台。受講生がどのカテゴリーに進んでも戸惑わないように、レイトモデル、モディファイ、スポーツマンの各カテゴリーが揃い、すべてを体験できる。それらを簡単に説明すると、レイトモデルは最高峰のカップカーに近いチューブフレームを持ち、ステップアップを狙う本格派向け。モディファイはストックのフレームを流用し、充分速いが安価にできる実戦派向け。スポーツマンは車両規則に自由度があり、形も尊重するこだわり派向け、といえる。

全員で7人の受講生が集まり、まずは自己紹介。講師は、夫婦でスクールを切り盛りするマイクとクリスタル・ロースチャーのふたりだ。ともに現役のストックカー・ドライバーで、マイクはNASCARのシリーズ戦、クリスタルは地方競技で好成績をおさめている。受講生のうち、3人はレース経験者で、他はオーバルトラック初体験だった。

まず最初に、フラッグの説明とビデオでクラ

ッシュの恐さをいやというほど見せられた後、持っていない人のためにレーシングスーツとヘルメットの貸し出しを行なう。次はショップへ移動して簡単なシート合わせ。筆者の場合、危惧していたとおりにシートの中で体が踊り、ステアリングが遠い。これをスタッフに訴えると「パッドは用意するが、あとはそれなりにやってみて」と意外に冷たい。しかし、ここでダダをこねるのは、アメリカではタブーである。不完全な状態であっても、それなりの結果を出すことが先決だ。やむを得ずパッドを詰め、あとは精神的、人的努力で補うことにする。

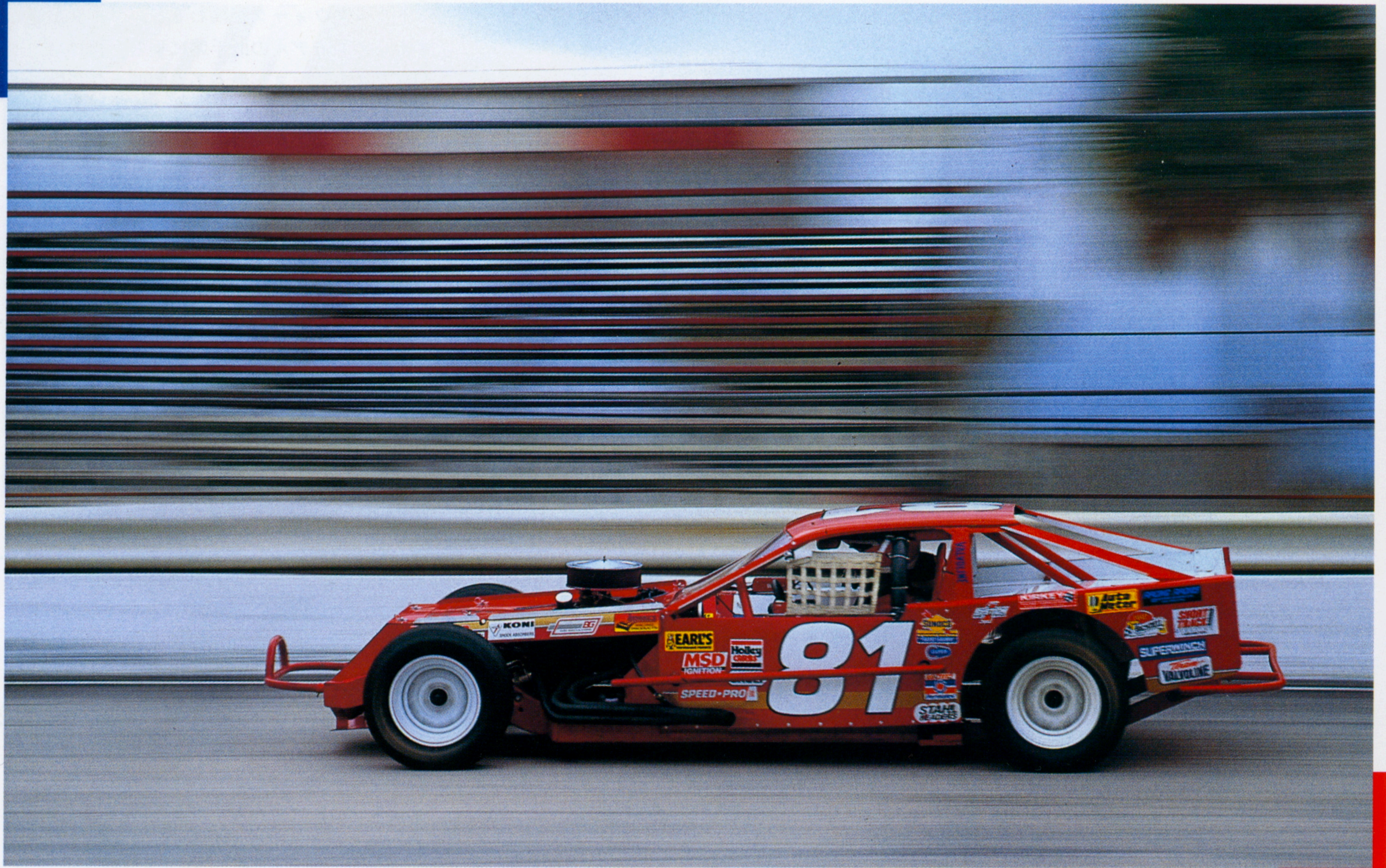
レースカーを積載したトレーラーの後を追ひ、スクールから30分ほど離れたボルシア・カウンティ・レースウェイに向かう。ボルシアでは4月から10月まで毎週土曜日にレースが開催される。このボルシア・レースウェイは、NASCARの規定に基づき外周から4.5m内側で測定した全長が800mのハーフマイル・トラックである。バンク角10度のターンを、5度ほど傾いたストレートが穏やかな曲線を描いて結んでいる。コースに到着すると、トラックウォークが始まる。歩いてみるとわかるが、路面は決して滑らかではない。けっこう継ぎはぎもある。が、そんな粗さがしをしても意味がない。「このコースは安全じゃない」などというものなら、「何をいってるんだ。それならレース自体が危ないんだから、走るのやめるか?」と切り返されるのが落ちだ。

トラックウォークが終わると、マイクが運転するレイトモデルの助手席に乗る。訊けば、このクラスのレースが最も多く開催されているという。特製の“パセンジャーシート付きレイトモデル”は、2座席という以外は純粋な競技用で、即参戦可能な状態にあった。助手席からオーバルトラックの走り方の概要を把握すると、次に受講生がコクピットへ移り、マイクが助手席に座って周回する。同乗走行の間にインカムを通して教えられたことを実践しているつもりでも、タイミングやその方法に微妙なズレが生じるから、矯正するにはうってつけだ。もっとも、インカムからのマイクの大声に影響されて、ズレが増長される場合もなくはない。

ただし、同乗走行でもマイクのラップは18秒台というレコードラップに近い速さだから、すべてを完全にコピーするところまではいかない。とはいえ、マシンの挙動を細大もらさず掴む受容力があれば、この時点でオーバルの走り方の概要はわかる。大切なのはグループ(180度ターンを最もスムーズに抜けられる軌跡。ストックカー用語のひとつ)にマシンを乗せることだ。ブレーキは左足で、スロットルリフト(閉じる)と同時に開始。ただしノーズダイブするようでは減速Gが過大である。ブレーキは車速を落とす以上に、マシンを安定させるために使うのがコツだ。慣れればターンインの後までスロットルを開けられる。速く走るためには、前後G



シェビーの4490cc、450ps／8000rpmを搭載するスポーツマンには初めて乗った。アンダーステアが強くて、立ち上がりでスロットルが開けられなかったのだが、実はセッティングが狂っているだけだった。



車体が軽いぶんレイトモデルよりスピードの乗りがよいモディファイモデル。挙動はシビアだが、マシーンをアップセット(怒る)させなければ走っていて楽しい。いつしかスーパースピードウェイをカップカーで走りたくなってきた自分に気づく。

が横Gに変化した瞬間にスロットルを開けられる状態にあることが重要である。

2日目からはすべて単独走行に切り替わる。12週の練習走行後に、10週のタイム計測。これを日に4回繰り返す。3種類のマシーンをすべて味わいながらラップを縮めていくことになる。

クルマを怒らせると仕返しが怖い

2日目の朝、レイトモデルに乗る。レヴリミットは4800rpm。500ps/7500rpmにはほど遠いが、初心者にはこのほうが気が楽だ。といっても450psは出ているらしい。セクターを2本のロッドで動かす原始的なシフトレバーを操ってオーバルへ出る。隣りにマイクがいないのでリラックスできる。2周でグリーブを確認し、ペースを上げる。パワーアシストのついたステアリングが徐々に重くなってきた。レシオがスローなステアリング・ギアボックスを使う割りには手応えが妙に重い。

アウトいっぱいから、リフトの直後に軽くブレーキングしながらターンインする。右方向と後ろ向きにGを感じながらバンクを下っていく。アンダーステアは感じられない。だが、予想以上にダイブする。舵角が大きすぎたか、それとも転舵速度が速すぎたのか、早めにインにつけてしまい、いつまでたってもターンの出口が見えない。出口が見えないとステアリングを戻せず、その間はスロットルを開けられない。舵角

しかし、これから先がこのスクールが優れているところで、初日に設定されていた4400rpmのレヴリミットを受講生の技量と可能性(!)によって上げていくのだ。とはいえ、速くてもオーバルにそぐわない走りをしている限りはリミッターのチップを変更しないのが原則である。

があるうちにパワーを掛けると、それこそ大ブッシュ(アンダーステア。ストックカー用語のひとつ)に陥る。ところが切り足せば抵抗が増えて車速が伸びない。悪循環の始まりだ。

しかも北側と南側のターンでは、出口の曲率が異なるので、同じつもりで走るとどちらかが楽すぎて、どちらかで怖い目にあう。曲率が異なるのでターンへ進入する軌跡も微妙に違う。ここにきて、“オーバルには四つのターンがある”というマイクの持論が呑み込めてきた。

レース経験者の3人は、早くもリミッターを効かせて走っている。しかし、「ここは冷静に」と自分に言い聞かせる。なにしろ小さく回れば、3速に入れればなしでもレヴリミットに当たってしまうのだ。まずは、マイクのいうとおりマシーンをアップセットさせないことだと、肝に銘じる。徐々にリズムがつかめてきた。全開、リフト、ブレーキング、そして前後Gが吊り上がった瞬間にスロットルをピックアップ(徐々に開ける)。勝手に左へ切り込もうとするステアリ

ングを、意識的にアウト側へ戻しながらバンクを登る。それに見合ったスロットルを開ける。

一度もリミッターを効かさないまま走行を終える。インカムから“Good job”の声が響いた。最初のセッションでのベストは20.89秒、平均138.64km/hである。この時点でマイクは、ターンイン直前で100mphを確実に超えているはずだという。トラックの幅が広いから実感に乏しいが、160km/hからコーナリングしていることになる。さらに驚いたことに、最もリミッターを歌わせていた経験者よりも筆者のほうが速かったのである。つまり、タイヤが横Gに対して働いているうちは十分な加速を期待できないのだ。しかし、ここで調子に乗った筆者は、次のセッションで大失敗。マシーンをアップセットさせたのである。

小排気量エンジンに慣れている筆者には、チューンされたV8エンジンを右足ひとつで操る感覚が不思議で、いつもターボが効いているかのように思えた。だからといって背中を蹴飛ばされるようなことはない。それほど緊張感が高まらないままに、いつしか速度だけは上がっている。回転が上昇するのが遅いせいもあるが、音や振動がいつもパートスロットルのように感じるのだ。

いい感じのターンインとブレーキングでインにつく。マシーンが安定する頃を見計らってブレーキペダルから足を離す。思わず声が出そうなぐらいの横Gに襲われて、車速の高いことに気づく。すかさずスロットルを開ける。ところ

が加速し始めるやいなや、テールが右前輪を軸に回り始めた。明らかにオーバースピードで、マシンのリアが落ちつく前にスロットルを開けてしまったのが原因だ。

幸い車1台分ほどアウト側に平行移動しただけで、カウンターステアを当てて事なきを得たが、スピンしかけた瞬間にアウト側のコンクリートウォールを目の当たりにして、ストックカーならではの厳しさを垣間見たような気がした。現実の速度が感覚以上なのだ。やはり判断と操作と予測の間にはズレがある。ローカルイベントでさえハーフマイル・トラックを50周、ウィンストンカップなら500周をこなすストックカーレースでは、マシンの挙動をリアルタイムで把握できなければ完走すらおぼつかない。いつまでも続く強烈な横Gに負けない体力も必要だが、精神的なタフネスも要求される。まさにスポーツと呼ぶにふさわしい。

その後、筆者はスロットルのリフトとピックアップが最もスムーズだと評価され、模範受講生としての使命を帯びることになった。間もなく、ターンで無理をしないのに、ストレートの3分の2ほどでリミッターに当たるようになった。

続いてモディファイに乗る。レイトモデルと同じエンジンで200kg以上軽く、タイヤも細いので、軽快感はこちらのほうが上だ。ステアリングホイールもレイトモデルの17インチに比べると、15インチと小さめである。したがって、どちらかといえばロードレース経験者向けの車かもしれない。もっとも、タイヤが細いためにストレート以外ではいつもタイヤがズリズリする。したがって、ステアリングを戻すタイミングと加速に移るタイミングが合わない、簡単にテールが回り始める。その点はレイトモデル

よりシビアだ。マシンの挙動をより詳細に把握する必要がある。

筆者にはこのモディファイが最も好ましく思われたので、さらに走り込むことにする。最終日には受講生の中で2番目に速い5400rpmのチップを手渡され、19.21秒/150.76km/hまで詰めた。コースレコードの約1秒落ちだ。合計120週の走行をこなしたことになるが、オーバルの楽しさを味わうにはこれで充分。むしろ、単純な1周800mの楕円コースとはいえ、馬鹿にできない難しさがあると痛感した。なにしろこの速度だと、いつでも簡単に壁に張り付く可能性があるのだ。逆にドライバーが理論どおりに走ればこれほ

ど乗りやすいマシンはない。ちなみにコーナーウェイトは、前後が53.4:46.6で、左右が56.3:43.7。これを各輪ごとにいえば、右前=25.1、左前=18.5、右後=28.4、左後=28.0になる。受講時は空気圧を右前=1.3、左前=1.3、右後=0.8、左後=1.1kg/cm²に調整し、左右の後輪に38mmのスタグガーを付けた。もちろんトラックによってセッティングは変わるし、車高やアライメントなどの要素も勘案しなければならない。マイクの自信に満ちた顔を見ていると、それこそブラックボックスに速さを委ねている最近のレーシングメカニックでは、太刀打ちできない世界に思えてきた。

まだあるストックカーレースの舞台裏

今回の取材を通じて、NASCARのスタッフをはじめ、マイクや受講生からいろいろな話を聞いた。そのうちのいくつかを紹介しよう。[ストックカーではレースだけで食べているプロドライバーがかなりいる] それも上のクラスだけでなく、地域レベルのシリーズのほうが絶対数は多い。[初心者向けのストックカーレースで人気があるのがピュア・ストック] まだFRのカローラ等が頑張っていて、競争力の均一化のためにトラック用のバイアスタイヤが義務づけられている。[週末にショートトラックで行なわれるストックカーレースの出場料は、だいたい15ドル] 3~4クラスがあって平均200台は集まる。そこで優勝すると賞金が1500ドル。これは主催者が参加料や観客収入から支払う。[ショートオーバルではエンジンをカリカリにチューンしても無駄] ドライビングの比重が高く、

頭を使うほうが対費用の面でも効果的だ。[チューブフレームのレイトモデルはトップレベルでもエンジン込みで製作費が380万円] これでレイトモデルの全米タイトルもねらえる……などなど、なかなか興味深い。

クルマがこれだけ普及したのだから当然といえば当然だが、なんといってもアメリカは日常生活にモータースポーツが溶け込んでいるところがいい。本稿だけでは不十分なところもあるだろうが、クルマという道具を使って楽しむのが巧みなアメリカ文化の一端なのである。

最後に、フィニッシュライン・レーシングスクールを受講料は3日間で1750ドルだった。これを高いと思うか、安いと感じるかは、あなたがどんな関係をクルマに望むかで決まるような気がする。

(report=Tom Yoshida

photo=Kazuki Saito/layout=Ryo Naraba)



ショートトラック初体験を終える。外から見るレースも面白かったが、走ってみるともっと面白い。