

ストックカーレースの門を叩く その2

アメリカン・レーシングスクール体験入学記 280km/hコーナリングにしびれる

report = Tom Yoshida / photo = Pal Parker

ストックカーは単純なコースをグルグル回るだけだからか、F1やインディーカーに比べて軽視されがちだ。が、見ると乗るとでは大違い。強靱な精神と肉体、そして完璧にセットアップされたマシンがなければ、壁のようなバンクに張り付いて走ることなどできない。必要なのは、ただただ人間こそが司ることのできる経験と知恵と少しの勇気。一度でも理想的にバンクを抜けることができれば、そこかしこに蔓延るハイテク崇拜レースへの信仰がまやかしかつたと気づくはずだ。ストックカーの頂点を垣間見た僕は断言する。もはや、ストックカーレースを邪道とは言わせない。なんとも人間臭いオーバル・トラック・レーシング(注1)が面白くないわけがないではないか。

憧れのスーパースピードウェイと厚い壁

CG3月号の誌面を借りてショートトラック(注2)を体験して以来、ロードレース(注3)とは異質の緊張感が漂うストックカーの虜になってしまった。そのストックカーのてっぺんに位置するのが、アメリカ最大の観客動員数を誇るスポーツイベント、NASCAR(注4)のウィンストンカップ・シリーズである。今年は16のオーバルコースで29戦、ロードコースで2戦の全31戦が行なわれる。これを9ヵ月半でこなすのだから世界でも最も忙しく、最も規模の大きいレースシリーズだ。しかも最小の1周846mのマーティンスビルから全長4280mのタラデガまで、ほぼ毎週のように様々なオーバルコースで行なわれる。本誌が店頭に並ぶ頃には終了しているが、

今年初めてインディアナポリス・スピードウェイで開催されるストックカーレースもウィンストンカップの一戦である。

これだけ盛況で話題に事欠かないストックカーレースの最高峰、ウィンストンカップの世界を覗いてみたいと思ったのは、僕にとって当然の成り行きであった。そこで勝つために必要な努力がどんなものか知りたい、見てみたいというわけだ。なんとかてっぺんに挑戦したい、スーパースピードウェイ(注5)でカップカー(注6)を走らせたい。そう決心すれば、矢も楯もたまらない。そこには受話器に手が伸びている自分の姿があった。

無理を承知で、いくつかのウィンストンカッ



念願かなってカップカーのシボレー・ルミナのcockpitに座る。ストックカーのドライビングポジションはたいていの場合こんなもの。窮屈そうに見えるかも知れないが、これが微妙な操作を可能にする秘訣だ。 Pensky・チームのラスティ・ウォレスなんてもっとステアリングに近い。手前に見える箱はラップタイマーで、上級クラスでインストラクターが横に乗った時に生徒を監視するためのもの。ドライバー側のセーフティネットはアメリカの全てのレースに義務づけられる。安心感が増すと同時に、それらしい雰囲気でも身がしめる思いがする。

プ・チームに試乗させてほしいと連絡した。が、もちろん答えは全てバツ。スケジュール的な問題はさておき、ちょっとショートトラックをかじったぐらいでは、カップカーをスーパースピードウェイで走らせるのは難しいヨ、というわけなのだ。でも乗りたい。

基本的な挙動はどんなクルマでも同じじゃないかと訴えたかったが、実績がないし、相手の言葉の端ばしにウィンストンカップ・チームとしてのプライドが溢れているし、「それもそうだね」「そうかも知れない」と、いつの場合もこちらがトーンダウン。だけど乗りたい！

確かにカップカーの速さは並大抵ではない。最近でこそ吸気制限やダウンフォースの減少で80年代の速さは見られないが、いまだに平均速度が240km/hを超えるマイルオーバル(注7)やスーパースピードウェイが九つもある。87年のタラデガの予選1位は平均342.409km/h。最高速度ではなく1周の平均速度がこれなのだから、初心者がいさめられる理由もわからなくはない。

そこで作戦変更。ウィンストンカップのトップチームの実体に触れることはできないが、まずは体験することを最優先にと、ノースカロライナ州シャーロットのレーシングスクールに電話した。このスクールはカップカーを使い、すべての受講者に40秒のラップ(平均220km/h弱)を体験させてくれる。しかも92年シーズンで引退したりチャード・ペティがオーナーの由緒あるスクールだ。ペティといえば伝説的なドライバーで、35年間ストックカーレースに参加し続け、出走回数の合計が1185回、優勝200回、選



カップカーに窓から乗り込むのを一度はやってみたかった。ピットウォールに設置されているのは夜間照明用ライト。影を作らないために、反射角度を任意に変えられる鏡を持つ間接照明である。同様のライトはコースの全周にみられる。シャーロットは世界で初めて、ヘッドライトなしのナイトレースを可能にしたレース場だ。

手権獲得7回の偉大な記録を残している。

早速、最上級クラスを申し込んだが、ここでも答えはノー。初めてスーパースピードウェイを経験するものは、すべからく初級クラスから始めなければならないという。こうなればグズグズいついていってしまうかもしれない。とにかく、空いている期日を予約した。

それからというもの、できる限りウィンストンカップの放映を見てカップカーのハンドリングを想像し、バンクでの挙動を推量することに集中した。さらに今までオーバルトラックを走った時の取材ノートを引っ張り出して読み返し、手元の資料をひっくり返してシャーロットの現在のトラックレコードが29.749秒、平均時速292.064km/h(注8)であることを確認した。

て18m。ふたつあるハイバンクのコーナーの半径は、どちらも外縁で計測して202.5m。ウィンストンカップが行なわれるオーバルトラック16ヵ所のうちで7番目に長く、3番目に速い。

2日間で行なわれるクラスの初日、指定された時刻にパドックに到着、全員がスーパースピードウェイ初体験の他の25名に加わった。

アメリカのこの手のスクールでよく見られるように、参加者は実に様々だ。スプリントカー(注9)の経験者がいれば、非合法でしかハイスピードドライビングを体験したことのない人もいる。概していえるのは、いままで観戦組としてレースに参加していた人が多いことだ。中にはリチャード・ペティに会いに来たのでは、と思わせる人もいて、和気あいあいムード。半数近くは家族連れでの参加で、カップカーが疾走するコースの脇でゼロ歳児が昼寝をしてたりする。最年長受講者が62歳というのも、いかにもアメリカだ。

さて、スクールのカリキュラムはこうだ。受講生ふたりが1組になってペースカーの後に続いて周回するのが基本。周回数は10周で、このうちの8周を計測するというセッションを繰り返す。速度が高いからできるだけスムーズに走るようにいわれただけで座学は終わり。講師の紹介を入れても、ものの10分だから、多少不安が残る。しかし、乗せられたバンでトラックを回るうちに納得がいった。やはり、未知の領域に踏み込むのには、習うより慣れろ、習うより倣えなのだ。講師の運転するバンは繰り返し適正なラインを走り続ける。「ここでスロットルを戻し始めて」「できるだけ遠くを見て」「ここはウォールとの間隔を十分にとって」……。講師の言葉を反芻するうちに、瞬間、瞬間の疑似体験が明確な意志となって自分の気持ちの中に湧いてくる。

実際、ストックカーキングのペティ御大とオーストラリアのストックカー・チャンピオンが作ったカリキュラムに問題があるわけがなかった。最終的に到達した速度こそ個人差があるが、事故はもちろんスピンもなく、26名の受講生全員が平均200km/hでスーパースピードウェイを駆け抜けることに成功した。

体験その1：案ずるより生むが易し

最寄りの空港から20分ほどのところにあるシャーロット・スピードウェイは、ストックカーのメッカ。チームがノースカロライナ、バージニア、アラバマに集中していて、その中心になるシャーロットにはチームの本拠地と関連企業が多く、業界の規模としては全米一である。

1周1.5マイル、2.414kmのオーバルは正確な

楕円ではなく、デイトナやタラデガのようなおむすび型。こちらでは「シャーロット」で済んでしまうが、正式にはトライオーバルと呼ぶ。両端に位置するハイバンクは24度の傾斜角を備え、それをつなぐ直線はともに5度傾斜している。コースの幅員は、グランドスタンド正面の直線が二度キंकする部分が若干広いほかは、すべ



これがシャーロット・スーパースピードウェイ。トライオーバルを舞台にしたストックカー・レースはオーバルトラック・レーシングの頂点に位置している。

(CMS photo)



270km/hでバンクを駆け抜ける。傾斜角24度のバンクでは速度が上がるほどに視野が狭くなるのを実感する。本来なら相当の横Gがかかるはずなのだが、ショートトラックより感じない。バンクでは縦Gと相殺されるのか。それでも速度を上げるほどにヘルメットが重くなる。

体験その2: 侮れないローテクのかたまり

スクールには、受講生用に15台のカップカーがある。すべてが数年前まで現役で走っていたマシンで、カップカー自体が強固なチューブフレームでできているから、メンテナンスさえしっかりしていれば驚くほど長い間使用に耐えるそうだ。

最初に割り当てられたのはシボレー・ルミナカーナンバー1の車である。来年からボディスタイルがモンテカルロに変わるが、ここ数年はフォード・サンダーバードと白熱したタイトル争いを繰り広げているボウタイ陣営(注10)の旗頭だ。

デイル・アーンハート(注11)よろしく、窓から身体を潜り込ませる。両のわき腹が抱え込まれるようなアルミニウム製のシートに腰をおろすと、時代が遡ったような錯覚に陥る。インディーカーやWSC(注12)を見慣れた目には、簡素なコクピットがふた昔前の日本の特殊ツーリングカー(TS)を思い出させるからに違いない。

そう、ストックカーの頂点にあって、世界最速のレーシングカーとして君臨するまで開発されたにもかかわらず、カップカーは世が謳歌しているハイテクとは無縁。もちろん作られるまでにはCADが使われ、吸気がフローベンチで管理されたりはするが、一旦トラックを走れば人

間が全てをコントロールしなければならない、決して人に優しい機械ではないのだ。だからいつまでも人間が主役でいられるのだが……。

スクールカーのエンジンはカップカーのそれと変わらず、5867ccのV8が搭載される。ただ、低圧縮比のピストンとマイルドなカムで600ps/6800rpmまでデチューンしてある。で、スクールでは5000ラップ(12000km!)までオーバーホールなしで使うという。許容回転は7600rpmだ。

ちなみにトップレベルのカップカーのエンジンは、720psというヘンドリック・モータースポーツの公称馬力を筆頭に、ほとんどが700ps以上のパワーを発生しているというから驚く。プッシュロッドでこの排気量。しかも8500rpmは回り、レースの性格上、常にその辺を使うというのだから、長年の歴史が作りあげたV8パワーには脱帽せざるをえない。ちょっと他の国では真似のできないことだ。トルクはどちらも68mkgながら、スクールカーの発生回転数は本物のカップカーより1500rpm低い5500rpmだ。

必要に応じて強化されているとはいえ、スピンドルやデフキャリア等に量産部品を使っている点も興味深い。コスト削減にもつながり、機能すれば十分という思想が見て取れる。もっと

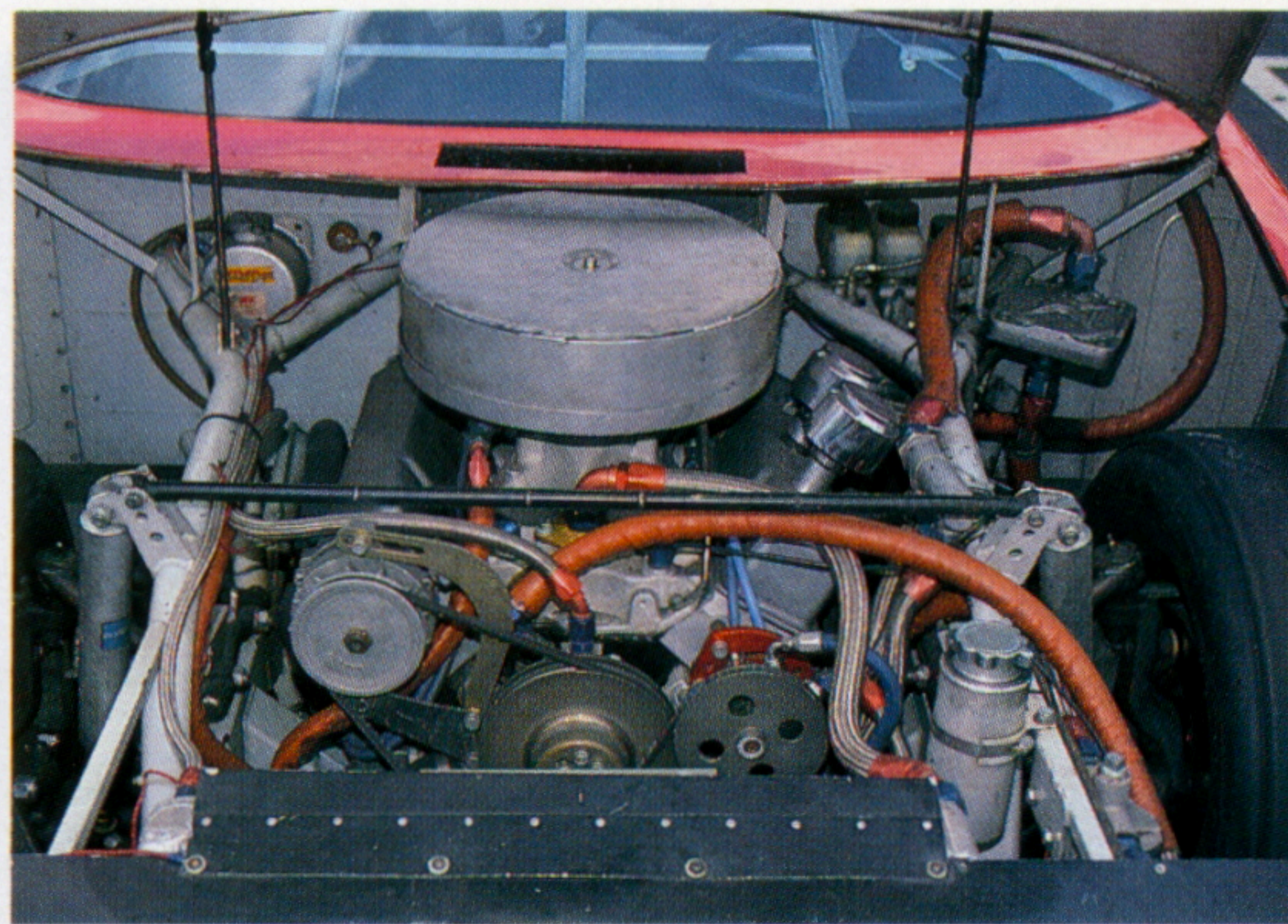
も、ホイールベース中心より前まで伸びるトラッカームと呼ばれる巨大なトレーリングアームはカップカーならではの特製品だ。それでもフロントが上下Aアームによるダブル・ウィッシュボーン、リアがライブアクスル(リジッド)という形式からは、その速さを想像しにくい読者も多いだろう。

ステアリングもどちらかという旧式の部類に属すりサーキュレーティング・ボールで、パワーアシストがつく。ギアボックスは4段。もちろんレーシングスピードになれば、トップギアに入れっぱなしである。それだからか、シフトはやたらと重く、腕全体を使わなくてはならないほどストロークもたっぷりある。トリプルプレートのクラッチはそれほど重くはないが、断続の予兆はまったく感じられない。

カップカーで特徴的なのが、ボディシェルだ。チューブラーフレームだからボディの外板を全て取り去っても走れるのは当然として、安全のために前後のバンパーを除いてスチールであることが義務づけられている。しかも量産車のシートメタルから転用されるのは、ボンネット、トランク、ルーフとCピラーを含むテールセクションだけで、ドアとフェンダーは各チームが抱える板金屋が平板からたたき出すという。その上、すべての部分は溶接され、リベット止め



特別に許可を得て、カメラマンを助手席に押し込んで撮ってもらったのがこのカット。写真では緊迫感が薄れるが、いやでも壁が目に入ったというカメラマンは青い顔をして降りてきた。速いラップだと瞬間的にだが、ウォールから50cmまで寄ることになり、あまり気持ちのいいものではない。



カップカーの5.8ℓのV8プッシュロッド・エンジン。タイヤがエンジン・ベイに露出したチューブラーフレームの有様がわかる。エンジンはフルチューンではないが、それでも600馬力強。優にリッターあたり100馬力を超す実力を備える。



簡素なコクピット。エキパイの熱を遮断する断熱パッドが床に敷かれているが、それでも右足は赤い痣が残るほど熱い。かつてペティがウェスタンブーツで乗っていた理由がわかった。シフトレバーのストロークはとんでもなく大きいが、一旦走り出したらギアチェンジする必要はない。

されたバンパーともどもパテをたっぷり盛られて整形されている。で、そんな作り方なら前面投影面積を減らすためにウィンドシールドを寝かせたり、ルーフを低くしたりする輩が現れないかと聞くと、案の定いるそうだ。だからNASCARでは18ものテンプレート(注13)を用意し、車検のたびにボディ寸法を東西南北と天地で計り、市販車のボディ形状を正確に踏襲しているか確認している。

左回りだけとなるとそれなりに速く走る車も作れるわけで、ショートトラックなどドライバーの左真横にエンジンが座っているモディファイクラスもあるほどだ。ただしストックカーの頂点

たるカップカーは量産車からの派生が大前提だから、1580kgの最低重量のうちの55%までしか左の前後輪荷重を増やせないことになっている。

燃料タンクは83ℓ入り。500マイル・レースなら8回前後の補給が必要で、これとて昔ながらのダンプ缶(注14)を人間が担いで行なっている。

車が肥大化しつつある昨今では、全長が4953mm、ホイールベース2794mm、前後のトレッド1524mmはすんなりと受け入れられるサイズだ。問題があるとすれば、そのパワーを別にして、なぜこんなに普通のクルマがあんな速度でコーナリングできるのか理解し難い、という点につきるだろう。

そこに無事故で卒業生を送り出す秘密がある。

指示どおり5台分ほどの間隔を開けてペースカーに追従する。最初の1周は蠅が止まりそうな速度。なにしろバンクではステアリングを外に切っていないとノーズが下を向きそうになるほどなのだ。が、徐々にペースは上がる。

ストレートでは、遅いペースカーとの間隔を保つためにスロットルをかなり戻す。ターンが迫る。ふいに、そう、ヒラリという感じでペースカーがバンクを駆け降り始める。速度からしてブレーキは必要ないし、ターンインまでスロットルを開けていられそうだ。ターンインと前後して、スロットルをゆっくり閉じる。バンクに入る。路面がうねっているようだ。一瞬ノーズが軽くなるような違和感を覚えるが、後輪もバンクに入った次の瞬間には、歓声をあげたいほど車は完璧にバンクに張り付いていた。それでいて、多少押さえつけられるような感じの遠心力は体感するが、横Gは拍子抜けするほど感じない。

体験その3: 恐怖を感じさせぬセッティング

バンに同乗しての慣熟走行が終わると、せき立てられるように指定されたマシンに乗り込む。余計なことを考える暇もあらばこそ。いや、ないから雑念が生まれないのか。スクールも考

えたものだと感心しているうちに、講師の運転するペースカーが動き出す。ちなみに、このスクールでは上級クラスになってもペースカーの先導なしには走れない。もどかしくは思うが、



講師のあとについてバンクを走る。この距離だと前車をウィンドシールド越しに捉えることができるが、この倍だとバンク通過中は視界から消える。講師用のカップカーはベティブルーに塗られたポンティアック。92年までリチャード・ペティ自身が乗っていた車そのものだ。



24度のバンクだといっても具体的なイメージはわからないだろう。しかも見るのと、足で登るのと、カップカーで走るとどれも感じ方が違うから、正確なところは伝え難い。ということで、この記事を読まれた方は自分で体験されることを薦める。

10週の走行を終えてピットに戻る。赤外線で計測されたラップタイムのプリントアウトを受け取る。ベストラップは48秒56、平均時速は180 km/h。さすがにシャーロット用にセッティングの施された車、視覚的に慣れさえすれば、この速度のストレスはフリーウェイより少ない。

こうして10週のセッションが続く。聞けば、インストラクターはダッシュボードに表示されるラップタイムを参考に、後ろを走る生徒のでき具

合を勘案してペースを上げていくという。1日目は追い越しの練習も織りませ、4セッションで終了した。幸いパートナーがレース経験者だった僕は、他の12のグループより数段速いスピードで周回することができた。参考までにいうと、ベストは44秒76。インストラクターによれば、ターンの手前で230km/hだという。ペースカーがいなければもっと速く走れると思うが、最後には5600rpmのレヴ・リミッターにあたっていた。

体験その4：突如横Gが発生 慌てまくる

2日目はレヴ・リミッターに7600rpmのチップが入れられ、5回のセッションが行なわれる。スーパースピードウェイといっても、走るのに特別なテクニックはいらないようだ。どんな種類のマシンでも同じだが、肝腎なのはスムーズに走らせることだ。ストックカーの場合、スロットル・オフの前荷重でターンに入り、前後のGが完全に消えた時点から徐々にスロットルを開ければ、車が破綻をきたすようなことはまずない。

なにしろフロント右には3度のネガティブキ

ャンバー、左には3.5度のポジティブキャンバーがつけられている上、左右のライドハイトも20mmは違う。バンクでロールした時にのみ、4本のタイヤが完全に機能するセッティングだ。

気をつけるのは、オーバースピードの進入でアンダーを出してバンクを駆け登って行き場を失うことである。それと、スロットルの開け方が急激が大きすぎるかしてアンダーを出し、出口のウォールにヒットするぐらいだろう。20度以上のバンクであれば、デフを持たない直結のドラ

左側のタイヤを比べると、前輪に明確なポジティブキャンバーがついているのがわかる。レーシングカーはすべてネガティブキャンバーが似合う(?)と信じていると大間違い。後輪はリジッドアクスルだからキャンバーはゼロとして、シャーロットでは前輪に3.5度ものポジティブキャンバーがつけられる。



イブシャフトでも、よほど常識はずれな操作をしなければパワーオーバーにはなりそうもない。

前日の走行時間から得た感触に経験を加え、できるだけ限界走行に近いイメージを作る。ところが、実際にはバンクがもたらす影響は想像をはるか超えるものだったのである。

2回目のセッションのこと。例のとおり走行後にしかタイムはわからないのだが、その最後の3周を40秒台で走り、最終周を39秒53で回った時のこと。突然世界がガラリと変わった。

ペースが上がり、スロットル・オフだけでバンクに進入すると車が安定しない。とっさにブレーキングして、リアを安定させるだけわずかに効かせる。ペースカーとの間隔を同じに保っているはずなのに、バンクに入るとウィンドシールドの上縁に遮られてペースカーが視界から消えた。信じ難いことだが、頭を後ろに引き、セーフティネット越しに確認する。ペースカーの軌跡をトレースしながら、スロットルを早めに、そして多めに開ける。突如として強烈な横Gに見舞われる。排気管が通っているセンタートンネルは触れられないほど熱いが、右足のすねを押しつけて身体を安定させなければ、バケットシートに包まれている身体さえ傾く。あぐらをかくような形で左膝をロールケージに踏ん張り、できるだけステアリングに力をかけないようにする。

本当に得難い体験だった。ある速度のこちらと向こうでは、なにからなにまで違うのだ。バンクがこれほど運動性能に影響するとは想像していなかった。ただし不安ではなかった。コーナーウェイトやライドハイトをはじめとするセッティングが完璧なのだろう。もっともそうでなくては、速く走ることなどできないが……。

だが、自分の手足に繊細な操作を指示するためのマインドコントロールができなければ、その高い走行速度からして、自らが極めて危険な状況を作ってしまう可能性は大いにある。

結局、僕は2日目の最終周を、誰よりも速い36秒56で走りきった。1周の平均が237.7km/hだ。ターンの手前では、270km/hに達しているだろうとの話だった。ストレートで意識的に速



今回使われたカップカー用のタイヤ(メイクはグッドイヤー)。アウト側用はイン側用に比較してコンマ5インチ直径が大きい。つまり左右のタイヤの外周の差は約1.5インチだという。インナーライナーを持つ二重構造のタイヤが義務付けられているので、ホイールにはエア注入用バルブが2本ある。

セッションが進むたびにミーティングが行なわれる。すぐれたカリキュラムのおかげで知らない間に速く走れるようになるので、とにかくスムーズに走れと繰り返し念を押される。ちなみに、今回はスピンもなく無事故で終わった。

度を落とすペースカーのせいでターンの進入が遅かったとはいえ、バンクで攻めたぶんだけカップカーとスーパースピードウェイの片鱗に触れることはできた、と思う。

けれど、最後になってターンの進入でも顔を出してきた横Gから想像すると、シャーロットを30秒で走る難しさを自覚したのも事実だ。37秒前後の場合は、6000rpm前後でストレートに出て、加速してターンイン手前でのエンジン回転は7200rpm弱だったが、おそらく、さらにタイムを縮めるためには、もっと速くストレートに躍り出て、できるだけ早く回転をリミットに近づけるのだろう。すると進入での横Gも増すはずだから、車を落ち着かせるために、どんな操作が要求されるのか。ターン途中の横Gも、バンクがバンクでなくなるような領域の大きさでは、どうやって車を安定させるのか。

テールが回り始めるのではないかと気にしながら、スロットルを開けるほどにステアリングを切り足し、それに比例して発生する、今まで経験したことのない横Gにあらがうのは、正直いって生理的におぼつかなかったような気がする。リチャード・ペティ御大には、初めてのスーパースピードウェイにしては筋がいいとおだてられ、タイムシートにサインまでしてもらった。そして赤く腫れ上がった右足と固まってしまった首と肩の筋肉をさすりながら、今さらながらに、てっぺんに登るには遠い道のりを覚悟しな



ければならないことに気づいたのだった。

ちなみに、ウィンストンカップ全31戦のうちの最も長い距離で争われるレースが、毎年5月にこのシャーロットで行なわれる。実に、周回数が400周。距離にして960km。時間にして4時間の戦いである。そして記録には、最短時間でレースを勝ったドライバーとしてリチャード・ペティの名前が247.26km/hの平均時速とともに刻まれている。ピットストップとコーションラップ(注15)を含んだ速さだから凄い。とにかく、それぞれ、とんでもないデータの数々ではある。

* * *

ただ左回りに周回を重ねるだけだから、単純に見えるのは否定しない、が、もし、あなたが直線を走っていてもタイヤがムズムズするような高速域のドライビングを味わってみたいのなら、このスクールの門を叩くことを薦める。各自の技量に合わせた速さでも、車を操ることに対する新発見が、なにか見つかるはずだ。



スクールの進行具合をチェックするのもペティの仕事。社長のボブ・ルッツ(中)、チーフインストラクターのバリー・グラハム(右)から報告を受ける。僕がよい生徒であったと報告されたかは知らない。



2日目にリチャード・ペティが登場。インストラクターが僕が最初に40秒を切ったと告げるとつかつかとそばに寄ってきて、「スーパースピードウェイの経験はあるの？ えっ、ない。うーん、なかなか。コンスタントにタイムも縮まっているし、いいヨ、君。そうだ、記念にサインしてあげよう」。すっかりミーハー気分まで堪能してしまった。

注1：楕円状のコースで行なわれるレースの総称。路面は舗装とダートがあり、参加車両にはセダンとオープンホイールがある。

注2： $\frac{1}{2}$ 、 $\frac{1}{4}$ マイルなどの短いオーバルトラックを指す。アメリカではコースやサーキットという呼び名は使われず、トラックというのが一般的。舗装とダートの両方がある。

注3：アメリカでレースをやっていると人にいうと、まずどこで走っているか聞かれる。そしてロードコースの名前を伝えてもわからない人が多く、逆に聞いてくるのはオーバルトラックの名前ばかりだ。

注4：ストックカーレースを統括する団体。しかしNASCARに属さない多くの団体もストックカーレースを統括しているので、その裾野は広い。

注5：通常1周の距離が1マイルを超える高速型のオーバルトラックを指す。全て舗装されている。

注6：NASCARストックカーの最高峰であるウィンストンカップ・レースに出場する車両の総称。

注7：1周1マイルのトラックのこと。舗装とダートの両方があり、ダートは1マイルが最大。

注8：ストックカーレースでは、速さの基準としてラップタイムが使われることはまれ。通常はマイル/時が用いられる。例えば、シャーロットで5月27日の予選でトラックレコードが記録されたが、アナウンサーは181.519マイル・パー・アワーと叫ぶ。

注9：USACが主に統括するオーバルトラック用のオープンホイールマシンの最高峰。600馬力以上の出力を備え、ダートのオーバルトラックを走る。

注10：シボレーのマークが蝶ネクタイの形に似ているところからきた、シェビーの別称。

注11：昨年のウィンストンカップ・チャンピオン。ペティに肉薄する6回のタイトルを獲得し、今年もシリーズ2位(7月29日現在)につける。

注12：IMSAが推進するスポーツカー・レース。12気筒エンジン搭載のフェラーリ333Pが有名。

注13：型板、定木。オリジナルのアウトラインを正確に再現した型板のこと。これをあててオリジナルと誤差があるか確認する。

注14：通常11ガロン入りの鉄製の缶で、これを多数用意してレース中の給油にあたる。

注15：事故等によってコースに障害が発生した場合、全コースにイエローフラッグが提示され、全車追い越し禁止、スローダウンを強いられる。