



超絶 本気の遊び クルマ遊び

本物のカーガイたちによる、超絶・本気のクルマ遊び！
素晴らしい名車たちが躍動する、夢の世界にようこそ

クルマ好きの数だけそれぞれの“愛で方”があるが、我々の想像をはるかに超える本物のカーガイたちがいた。彼らの姿はまるで映画の中の世界。ミュージアム級の名車を全開で走らせているのだから驚かない理由がない。そんな“超絶・本気のクルマ遊び”を目の当たりにしながら、本気で遊ぶことの魅力をあらためて知ってもらいたい。日本に実在する、極めてディープな本物のカーガイたちと価値ある数々のクルマたちの共演、とくにご覧あれ！

ナビゲーター／丸島辰也 写真／横田康志朗＋ALPINE CLASSIC CAR RALLY＋SUZUKA CLASSIC CHALLENGE





▲写真はMr.ピン役で知られるローワン・アトキンソン氏。彼もまたトビ抜けたクルマ好きであることは有名な話。BBC放送の「Top Gear」にも出演し深いクルマ愛を語ったこともある。見習いたい大人カーガイ

超絶本気の遊び

Prologue

人生は楽しむためにある！ そしてクルマは走らせるためにある！！ 真剣に、本気で遊ぶ大人はカッコイイ

ナビゲーター・文/九島辰也

くしまつや/モータージャーナリスト。2024-2025日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員。
『Car Ex』副編集長、『American SUV』編集長など自動車専門誌の他、メンズ誌、機内誌、
サーフィンやゴルフメディアで編集長を経験。趣味はクラシックカーと四駆カスタム



自動車の創成期を担ってきたのはご存じのとおり、ヨーロッパとアメリカである。ドイツで生まれた内燃機関をフランス人がいち早く取り入れ、英国人がそれを楽しんだ。アメリカもそう。貴族だけが所有することを許されたクルマを大衆でも手に入る物とし、広くその楽しさを伝えた。

そんなことを鑑みると、今回のテーマである“クルマ遊び”に関して彼らに一日の長があるのは否めない。1911年にはインディカーレースを、1923年にはル・マン24時間レースをスタートさせているのだから頭が下がる。もちろん、それ以前にもフランスで都市間ラリーが流行ったり、英国でヒルクライムレースが盛んに行われていたのは周知の事実だ。

一方日本はというと、早くから自動車産業に目をつけ、発展させてきたのだが、それを遊びの対象として捉えてきた歴史は浅い気がする。というか、当時から今日まで欧米のフィールドで遊ばせてもらっている感拭えない。海外のレース、海外のショーで評価されてナ

ンポといったところだろう。

とはいえ、そこから学んだにせよ、それを咀嚼し、自分達の手で“クルマ遊び”をしている人もちゃんという。しかも生半可な“本気”ではなく、“超絶本気”なレベルで。

今回はそうした大人カーガイにスポットを当てるので、その世界を楽しんでほしい。クルマ好きであってもあまりお目にかかる機会の少ないモデルが彼らの元に集まっている。

もちろん、“超絶本気なクルマ遊び”はこれだけではないのは百も承知。チューンアップしたロードスターでサーキットを走るのもそうだし、ランクルをインチアップして林道を走るのもそう。ミントコンディションのクラシックカーコレクションも同様だ。クルマ遊びは、間口が広く奥が深い。いずれにせよ、本気で遊ぶ大人はカッコイイ。ベクトルは違ってもカーガイ同士なら学び、共感するものがたくさんある気がする。

“HIS MASTER’S VOICE”

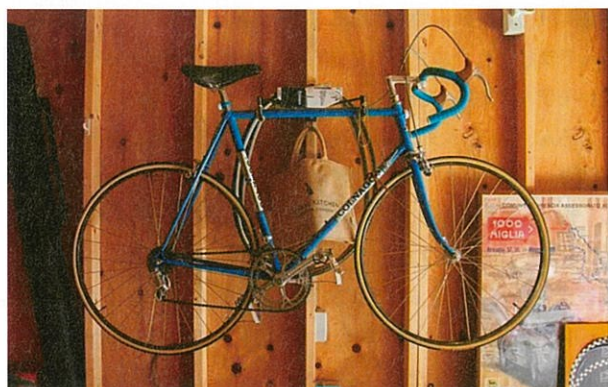


超絶本気のクルマ遊び

仕掛け人に訊く

Irikawa Hideto 入川ひとと

趣味の分野での“世界標準”を追いかけたいです
まだまだやりたいことがいっぱいあるんです！



私は、趣味の世界での“世界標準”を追いかけたいだけ。父親が、趣味人でした。クルマとバイクが好きで、休日には釣りや狩猟も楽しんでいました。猫も犬もいて、いろいろなところに連れてってもらいました。その影響が大きいですね。子供時代から周囲にクルマやバイクがあるのが普通でした。そんな環境で育ったから、自然と乗り物が好きになりました。父親がボルシェに乗っていたことで、もう中学生の頃には、本物の凄さをわかっていたように思います。

私は都市計画の会議などで海外に行くとき、時間を調整して、意識的にレースやラリーを見たり、自分自身でも公道でのラリーで走りを楽しんでいました。海外では、古いクルマだけのスポーツイベントが

あるんです。とにかく全開で飛ばして。"モンテカルロ・ヒストリック"などは、その代表だと思います。かつてモンテカルロ・ラリーで走ったマシンたちが、時を超えてまた戦っているんです。素晴らしいと思いました。

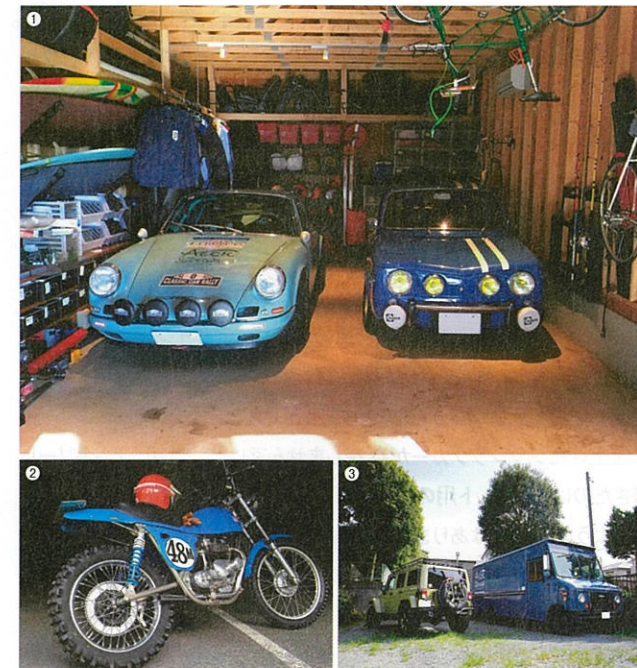
日本でクラシックカーのイベントといえば、モータースポーツではなく、一定の距離を所定のタイムで走る“レギュラリティ・ラリー”が中心。

私が“ラフェスタ・ミッレミリア”に出場したときに、友人とラリー界のレジェンド、新井敏弘選手が参加していたんです。いい機会だから新井さんに「日本でもヨーロッパのような、クラシックカーの本格SSラリー競技ができないだろうか?」と聞いてみました。そうしたら、「それは無理!」と強く否定されたんです。

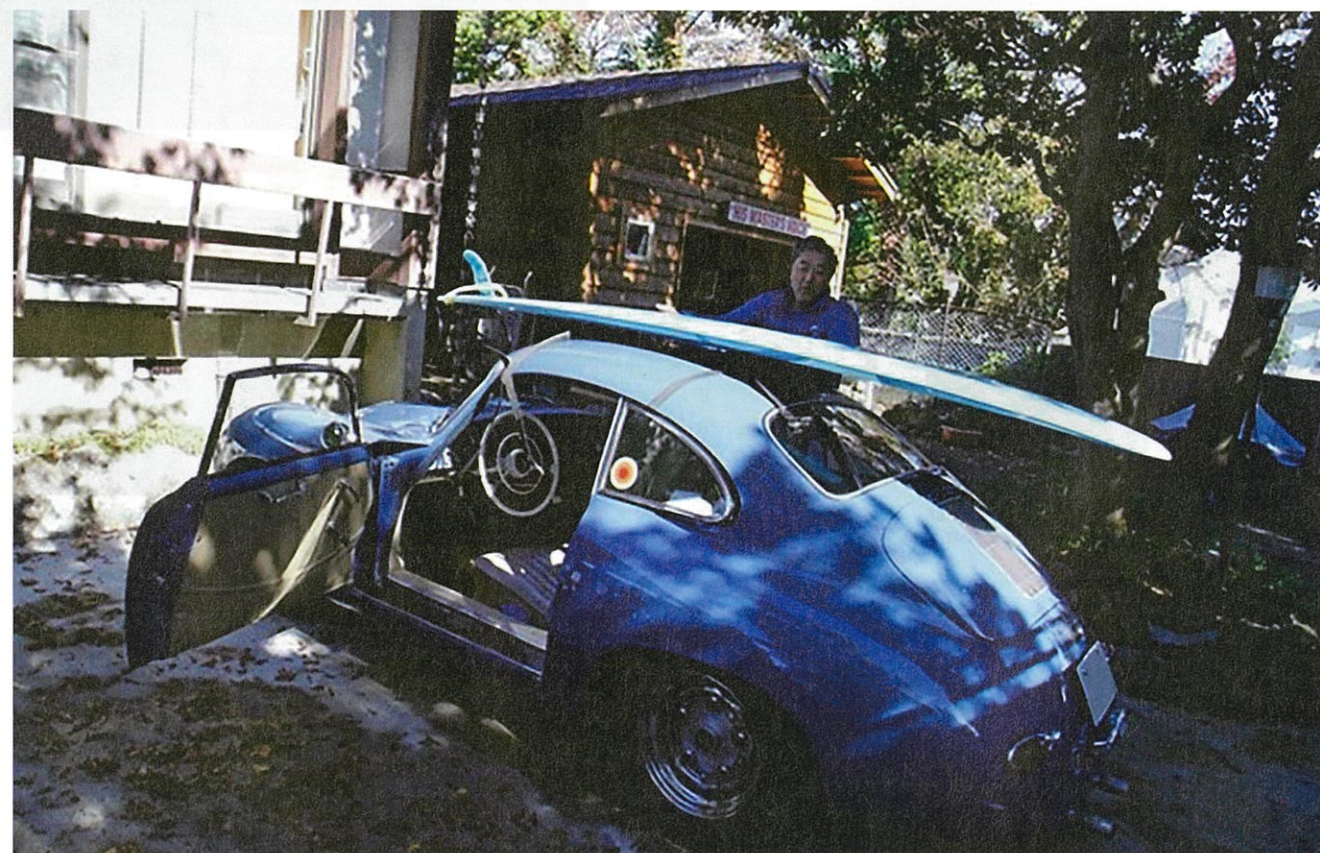
そこで気持ちが燃えました。日本には国際格式のサーキットがいくつもあって、ラリーだって全日本戦が開催されています。アジアの中で飛び抜けてモータースポーツが成熟しているんです。クルマの歴史と文化の質が、すでに高い水準に達しています。日本に大会がないなら、自分たちで理想のイベントを開催すればいいと考えました。

即座に新井氏に猛烈アタックし、彼に大会の会長になってもらい、ACCR (ALPINE CLASSIC CAR RALLY)を立ち上げました。

2011年にテスト競技を行い、2012年に第1回大会を開催。ACCRは、モータースポーツのJAFの国内競技基準、ラリー開催規定に準



①入川氏は神奈川県湘南・二宮に“遊びのベース基地”となるガレージを所有。ボルシェやルノー・ゴルディーニなどの愛車をはじめさまざまなアイテムを収蔵している。「ガレージは、いわば秘密基地。ここに戻ると素の自分に戻れる」と語る。②バイクやサーフィン、スキー、フィッシングの腕前もプロ級。なんでも真剣に取り組むのが入川流。③JEEPやトランポにも凝っている“遊びの達人”



▲ボルシェ356にロングボードを載せ、海に出发。その自然体が実にカッコいい。クルマは遊びの道具。だから愛情を傾けた上でガンガン使うのが入川流。クルマ好きになったのは父親の影響が大きいという



掲載記事の関連情報を
左のQRコードからご覧いただけます

抛したスポーツイベント。まずはレギュレーション作りから始めました。参加するには4点式シートベルト、ロールバー、消火器は必須。クルマはFIA公式ルールに沿った仕様が条件。そしてコースは、サーキットと地方の林道を借りて、そこでタイムトライアルを行います。すべてをモータースポーツ競技として組み立てているのです。

ACCRは、社会的な活動ができる人の集まり、という点も心がけました。マナーが悪い人はご遠慮していただきます。イベント自体も、誰もが憧れを抱き、いいな、と感じられるものにしようと努力しています。ポスタービジュアルや、競技そのものに“デザイン”の要素を取り入れています。本気の遊びだからこそ、すべてがカッコよくあります。

でも最初は、なかなか理解されませんでした。そもそもSSラリー用に仕上げたクラシックカーが存在しませんでした。当初、エントリーしてきたのはサーキット用のクルマが中心で、車高が低く、とても林道を走るような仕様ではありませんでした。

それが10年をかけて少しずつ変貌してきました。いい雰囲気を作り上げてきたと思います。いまでは参加車は本格ラリー仕様ばかり。モータースポーツだから、安全に速く走るための準備も積極的です。全日本ラリーに参加しているコドライバーとタッグを組んで出場するチームも少なくありません。しっかり“ベースノート”を作成して臨んでいる参加者がほとんどです。

モータースポーツを地域とヒトを結ぶツールにしなが ひっそりと生息する国内の名車たちに走る機会を提供したい

私は“ラリーforローカル”という点も重要だと考えています。サーキットは、“閉じた空間での競技”ですが、ラリーは地域にお邪魔して戦う“開かれた競技”。地域に貢献できるチャンスはいくらでもあります。



▲ACCR (ALPINE CLASSIC CAR RALLY)は日本ラリー界のレジェンド、新井敏弘選手を大会会長に迎え、JAFのラリー開催規定に準拠したスポーツイベント。サーキットと封鎖した林道を走る



▲海外でクラシックカーのスポーツイベントを体験。日本でもSSラリー形式の本格ラリーを開催したいと思ったのがACCRの原点



▲ACCRは2012年に第1回大会を開催。回を重ねるごとに仲間が増え、本気で走る独自のクラシックカーイベントに成長



▲雨の中、袖ヶ浦フォレストレースウェイで出撃準備中の入川氏。彼自身もエントリーの一人としてACCRに参戦している

たとえば、私たちは林道を借りてスペシャルステージを設定しますが、現在、輸入材に押されて、日本の林業は元気がありません。山の管理が行き届かず、林道が倒木の影響で満足に走れない場合もあります。私たちは自分たちで倒木を撤去し、きちんと走れるようにすることから準備を始めます。地域にとっては、林道が整備されるから都合がいいのです。ある年、ラリー後に豪雨災害があったのですが、ACCRが林道を整備したおかげで、「避難路が確保され、地元のお年寄りを

救出できた」と行政から感謝されました。また一般の流通には乗らない、収穫遅れの野菜をラリーの折に購入するなどの地域貢献も積極的にを行っています。

現在、ACCRはラリー・ジャパン・ヒストリックや全日本ラリー選手権にも公式参戦するまでになりました。2023年は、ラリー・ジャパンに4日間で56万人が集まってくれました。今年は、もっと多くの人にラリーの素晴らしさを体感してもらいたいと考えています。

今回、初めてお手伝いしたSUZUKA CLASSIC CHALLENGEは、ル・マン・クラシックの日本版というイメージです。ル・マン・クラシックは、かつてル・マン24時間レースで活躍した往年のマシンが、サルテ・サーキットに再び集い、スピードと耐久性を競うスポーツイベント。その精神を受け継ぎ、日本のモータースポーツの原点の地である鈴鹿サーキットで、ヒストリックレーシングカーを走らせます。2015年にスタートし、2019年まで5回開催されたSUZUKA Sound of ENGINEの復活という意味合いもあります。国内にひっそりと生息する名車たちに“火を入れる”機会として、その意義は大きいと思います。

参加車は、基本的にヨーロッパの国際格式レースで活躍したモデルたち。当時のレースカーの雰囲気を極力再現していることが条件で、現役時代には存在しなかった部品の装着は禁止。GTツーリング65/GTツーリング75/スポーツプロト60s/レーシング70-80s & Cカーの4クラスに分かれ、当時のレースの雰囲気を再現します。

今回、多くのマシンが集まりました。ポルシェは962C、904、550スパイダーなどが走りますし、シェブロンも来ます。グループCマシンも10台ほどがエントリーしてくれました。

今回、バドックのデザインも工夫して素晴らしいものが完成しました。ラリーの分野で世界標準がようやく達成できたので、「次はヒストリックカーのレースで世界標準を作りたい」、そんな意気込みで取り組んでいます。本気のクルマ遊びをこれからも楽しみ続けたいですね!





超絶本気の遊び
クルマ遊び

ACCR TOUR TOKYO 2024

サーキットと林道で愛車の限界を体感 大人の真剣勝負、だから楽しい!

ACCR TOUR TOKYO2024は、6月14日から16日に開催。東京・六本木のアーケ・カラヤン広場をスタートし、千葉県の手ヶ浦フォレストレースウェイと群馬県の林道での合計10本のSSタイムアタックで“本気の走り”に挑んだ。

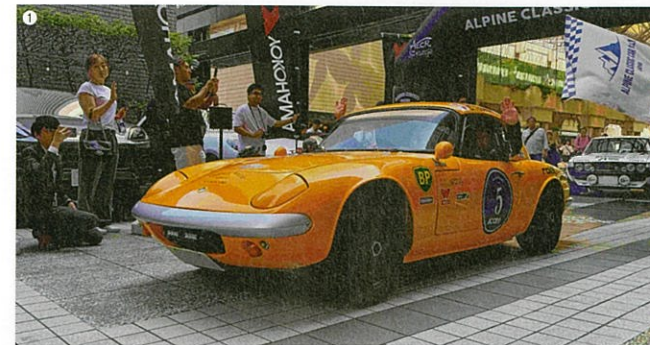
参加マシンはC1 (65年までの生産車) / C2 (同1975年まで) / C3 (同1992年まで) / OPEN (1992年までの大幅改造車)の4クラスに分かれ、C1にはポルシェ356、C2はアルピーヌA110、C3はセリカGT-Four、OPENにはランチア・デルタなどが出場。総エントリー台数は19台を数えた。

初日の手ヶ浦では、通常とは逆回りでタイムトライアルを実施。

サーキット経験者もライン取りに手こずる結果に。翌日の渋川スカイランドパークを起点にしたSS4~8では、連日の晴天で道路が乾き、砂塵が舞い上がるシーンが見られた。

最終日スケートセンターでのSS9~10は、上位選手のミスにより順位が大変動。波乱の展開となった。ちなみに16日のホテル出発時、ボンネットの中で泣いている子猫を保護。最終的に参加者の家族の一員に加わる“笑顔のエピソード”もあった。

参加者は午後3時に、再び六本木のアーケ・カラヤン広場に戻りフィニッシュ。表彰式後、マシンを並べての恒例のガラディナーを楽しんだ。



①カーナンバー5のロータス・エラン (兼子卓三/横嶋良 組)はC1クラスで参戦。エランはサーキットや舗装路のイメージが強いが、クラストップ/総合8位でフィニッシュしたのはあっぱれ! ②C2クラスの1973年のアルピーヌA110 (星野茂/大石隆俊 組)。WRC (世界ラリー選手権)で活躍した往年の名車はACCRでも存分に速さを披露。クラストップ/総合4位で走りきった。③④トヨタのラリー活動を牽引したセリカは1992年のGT-Four (畑山健一郎/石田一輝 組・C3クラス/写真上)と、

1973年のTA22型GTV (河合寿也/明治慎太郎 組・C2クラス・写真左)など3台がエントリー。当時のワークスマシンと同じカストロールカラーのGT-Fourはクラス3位/総合9位。TA22型GTVはクラス3位/総合7位⑤1989年のトヨタMR2 (飯塚素久/磯部聡 組)は初代AW11型最終モデル。C3クラスで参戦。MRならではのシャープな操縦性を生かし快走。1.6Lながらクラス4位/総合11位に食い込む

AfterParty

ゴールの後はクルマを眺めながらディナー クルマ談義が続く至福時間

ACCRは、“本気のクルマ遊び”には、しっかり食べ、仲間と語ることが大切というポリシーのもと、食には大いにこだわっている。スタート前の朝食から始まり、道中の昼食、そして宿泊地のディナーは参加者に大好評。今回のカラヤン広場でのガラディナーは、和をイメージしてお重形式で提供。参加者は群馬県・渋川名物の水沢うどんや、カーナンバー2のドライバー、斎藤糧三氏が経営する『Saito Farm』の牧草牛のステーキなどに舌鼓を打った。共に目一杯走ったマシンを並べ、気のおけないクルマ好きとラリー談義に花を咲かせるのは、毎年恒例行事。ACCRが、国際標準の大人のイベントを目指す姿勢は、こんなところにも現れている。



掲載モデルの関連情報を
左のQRコードからご覧いただけます

Column 1

ヨーロッパのセレブが集まる走り中心の全方位型カーショー

Goodwood Festival of Speed

文/九島辰也

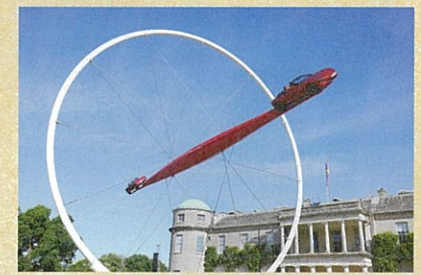
海の向こうにはクルマ好きが集まるスケールの大きなイベントがいくつかある。そのひとつが「グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピード」だ。今年は7月11日から14日にかけて行われ、この原稿を書いている最中にも続々と興味深いニュースが飛び込んでくる。いま入ったニュースだと今年はホンダF1参戦60周年を記念して往年のF1を走らせるとか。近年はモーターショーでのメーカー発表がなくなり、こうしたショーでのアンバールに移行している。

このイベントは“ムービング・モーターショー”と呼ばれるほど走らせるのがメイン。戦前のクラシックカーから近年のレーシングカー、発表前のコンセプトカーまでヒルクライムレースを行う。貴重なクルマの走行シーンやサウンドが目の前で体感できるのだから素晴らしい。個人的に何度か足を運んでいるが、その迫力は想像以上だ。

主催はリッチモンド侯爵というクルマ好き。マーチ卿と呼ばれる人物で、会場は彼の敷地。直接話したことがあるが、日本のカーカルチャーにも精通している。日本のクルマ好きからもよくメールが届くそうだ。

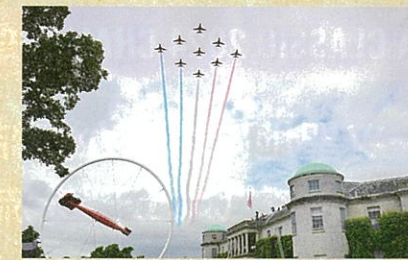
このイベントに参加し、個人で走れる枠は限られるので、マーチ卿からのインビテーションが届くのをみんなワクワクして待っているらしい。欧州の貴族はスケールが違う。

日本でもこういうイベントが行われるとうれしいのだが、そのためにはカーカルチャーに対する認識がもっと高まる必要がある。



▲イベントのロゴが入った印象的なゲート。ヒルクライムレースは観客に見守られながらここをハイスピードで通過する

▲イベントを象徴するモニュメント。毎回ここにメインテーマとなるブランドのクルマが展示される



▲英国空軍によるアクロバット飛行を含む大迫力のエアショーが見られる。国ぐるみのイベントになっている



▲往年のレーシングドライバーも顔を出すのがこのイベントの醍醐味。写真はジャッキー・シュアート



▲こちらが主催者マーチ卿。クルマ好きなら彼を知らない人はいない。自らハンドルを握ることも



▼2024年はホンダF1参戦60周年。角田選手がF1初優勝(1965年メキシコGP)を達成したRA272Aをドライブした



▲会場には展示スペースもあり、クラシックカーから最新のコンセプトカーまでが並ぶ。個人オーナー車もあればメーカーの車両も。それを眺めるだけで一日が終わる

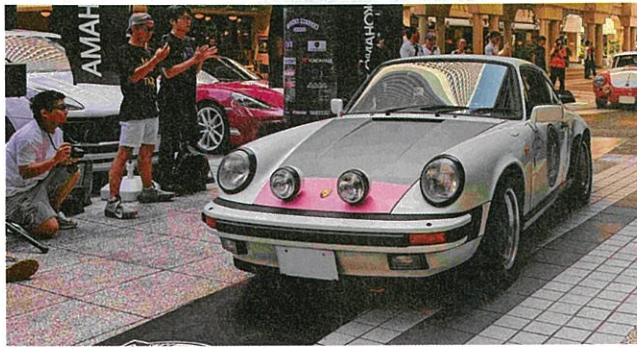
Franck Muller

スイスの高級機械式腕時計ブランドが協賛
機械式腕時計とクルマは相性抜群



▲フランク・ミュラーは卓越した技術で独自の世界を提案。写真はヴァンガードスケルトン トゥールビヨン

スイスの高級機械式腕時計ブランド「フランク・ミュラー」はACCRの理念と活動指針に賛同。2016年からメインスポンサーを務める。大会では“ヴァンガード”を中心としたコレクションの展示と独特のビザン数字の装飾を実施。



▲C3クラスの1988年ボルシェ911(進藤晃/進藤大雅組)は3.2ℓフラット6を搭載したカラレ。色を塗り分けたフードにアシストランプを装着する



▲1971年のアルファロメオ1750GTV改(藤田雅巳/迫愛彦組)はOPENクラスで参戦。②バンパーは取り外され、ホワイトアルミが印象的



▲1967年ライレー・エルフ(高木多佳雄/山下秀組)はクラシックミニの兄弟車。③グリルとBOXスタイル、そして上質な室内が特徴。C2クラスで参戦。走りは見た目以上にスポーティ



▲1972年フォード・エスコートMk1(馬淵寛之/控井雅照組)はC2クラスで出場。初代エスコートは英国のラリーレジェンド。軽量ボディのFRモデル。クラス4位、総合12位で走り切った

Podium

全力を出し切った快感
祝福が遊びの活力になる!

ACCRは愛車のポテンシャルと自らのテクニックを駆使し、コドライバーとの共同作業で速さを競うスポーツイベント。林道SS前には“レッキ”というコース下見で攻略法を考える時間が与えられ、すべてが正々堂々と戦う本格派。だから勝者は、全参加者から称賛を集める。今回の総合リザルトは上位をボルシェが独占。1位がOPENクラスの清竜也/大和洋輝組、2位はC3クラスの千北幾麿/渡部弘樹組、3位はOPENクラスの入川ひとと/宇野哲也組が入った。優勝者にはフランク・ミュラーの時計が贈られた。



▲表彰式は笑顔でいっぱい。ちなみに総合優勝した清竜也/大和洋輝組のSSスタートタイムは39分46秒9。安定した速さを見せつけ2位に約35秒の差をつけた

Guest

スポーツ庁の室伏長官もイベントを見守る

アークカラヤン広場からのスタートでは自民党モータースポーツ振興議員連盟の会長を務める古屋圭司衆議院議員と、スポーツ庁の室伏広治長官、朝日健太郎参議院議員がフラッグアップ。2日目は渋川市長と副市長がスタートに参加。



▲室伏長官などがフラッグアップ。写真中央は大会委員長の新井敏弘選手



超絶本気のクルマ遊び

SUZUKA CLASSIC 2024 CHALLENGE

日本のモータースポーツ聖地に名車が集結 ゴキゲンなサウンドと速さで“いい汗”を流した大人たち

7月5日～7日に開催されたSUZUKA CLASSIC CHALLENGEは、1962年に日本初の国際レーシングコースとして開場した鈴鹿サーキットに、往年の名車が集い、その走りを披露するクラシックカー・イベント。厳密にはレースではなく、“模擬レース形式の走行会”だが、“本気のクルマ好き”による真剣勝負が展開された。

参加クラスはGTツーリング65 / GTツーリング75 / スポーツプロ



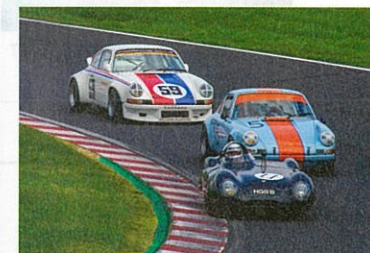
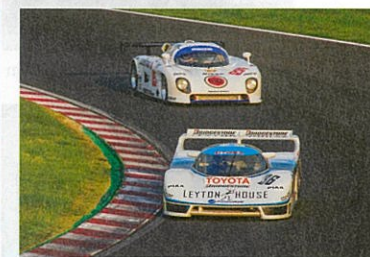
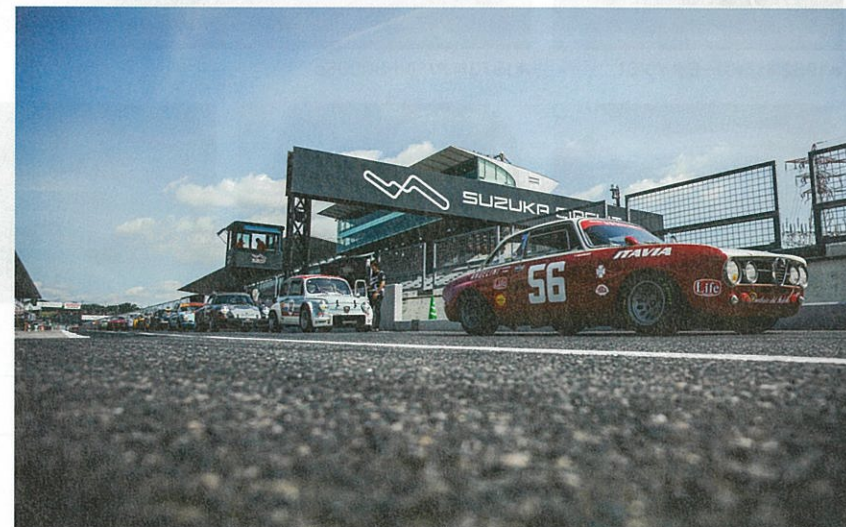
ト60s / レーシング70-80s & Cカーの4種。基本的に国際格式のレースで活躍した車種に限定され、「往年のレースの雰囲気や極力再現し、当時なかった部品の装着は不可」という制約が設けられた。マシンはボルシェ356や911、アルファロメオといった定番はもちろん、1963年の第1回日本GP（国際スポーツカー）で優勝したロータス23や1980～90年代にサーキットを席巻したグループCカーまでバラエティたっぷり。合計54台もの名車が参集した。操るのは、クルマをこよなく愛するジェントルマン・ドライバー、つまり本気のクルマ遊びの達人たちである。

大会はGTツーリング系と、スポーツプロト、レーシング&Cカー系に分かれて実施。どのマシンも元気に走行。刺激的なエンジン&エグゾーストノートを鈴鹿フルコースに響かせた。中でも上掲のニッサンR91CPを筆頭に純レーシングカーの速さは別格。SUZUKA CLASSICは、世界のイベントに匹敵する魅力的な祭典だった。

Circuit

全長5.8kmのフルコースを激走 往年のスタイルで真剣バトルを展開

多くのF1ドライバーが「世界で最も走りがいのあるサーキット」と誉める名コースの鈴鹿。全長は5.8km、中間部分の立体交差で右回りと左回りが入れ替わる、世界でも珍しい8の字型のレイアウトとなっている。コーナー数は20、メインストレートは800m、高低差は52m。いまや伝説のF1パイロット、アイルトン・セナ選手が1988年に初のF1年間チャンピオンに輝いたのは、ここ鈴鹿だった。今回のSUZUKA CLASSICでは数々の名バトルを展開が展開された。



Padock

パドックはお洒落なデザインテント 名車がずらりと並び、さながら博物館



SUZUKA CLASSICのパドックは6×12mの特別製テントで構成。車名を掲げたネームプレート下にマシンがずらりと並び、光景は壮観。海外の著名イベント、ル・マン・クラシック体験者からは、「同じ雰囲気」という声が聞かれた。魅力的なのは、



来場者が自由に見て回ることができ、エントラントやメカニックと触れ合えた点。そこここでクルマを愛する者同士の楽しい会話が聞かれた。サーキットに出撃する際、エンジン音も高らかに整列する姿も感動的だった。



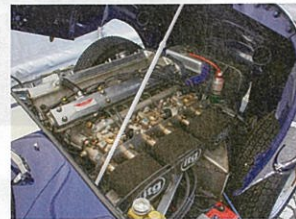
Engine

エンジンはマシンの心臓 機能美のまさに塊!

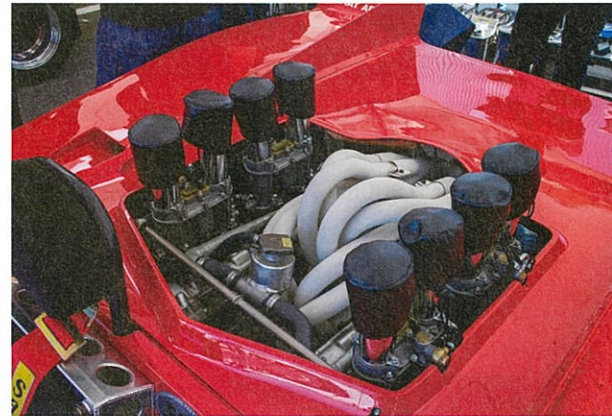
クラシックカーのエンジンは実に魅力的。最新モデル以上にヘッドをはじめとする本体、大口径ファンネルを持つキャブレター、美しい取り回しのエグゾーストが、独自の機能美を放つ。搭載位置はさまざまだが、どれも存在感抜群だった。



▲1971年アルファロメオ1750GTAm



▲1962年ジャガーEタイプS1



▲1970年アバルト3000Sp



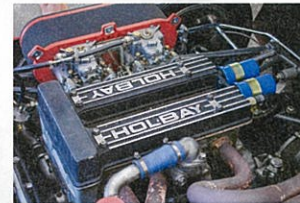
▲1965年プリンス・スカイライン2000GT



▲1970年ポルシェ911



▲1985年マツダ737C



▲1964年ロータス23B

Cockpit

スパルタンにしてシンプル 運転に没頭する仕事場

コクピットはドライビングに専念する機能空間。走りに不要なアイテムは省略されている。意外だったのはローラT70の室内が快適そうだったこと。各部はソフトパッドでカバーされていた。ただしシフトリンケージは剥き出し。



▲1963年ロータス23B



▲1985年マツダ737C



▲1967年ローラT70 Mk3



▲1972年マツダ・サバンナRX3

Sticker

時代を感じさせるステッカー それもマシンの財産

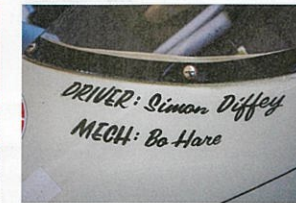
ステッカーはそのクルマの歴史を物語るアイテムのひとつ。ローラT70には、プライベートながら日産やトヨタと互角以上に戦った“タキレーシングチーム”のステッカーが残る。アルファロメオ1600GTAの海外参戦イベントを示すステッカーも印象的だった。



Driver Name

誰がステアリングを握ったかが重要 歴史を物語る注目ポイント

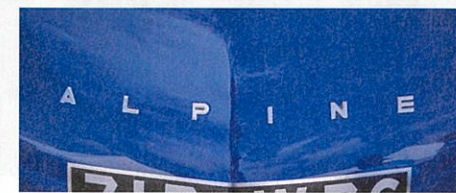
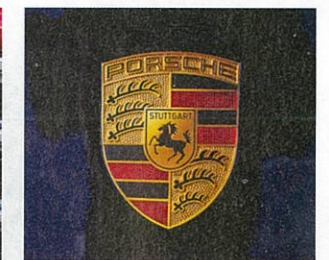
レースマシンにはドライバー名が記載されているケースが多い。トヨタ・トムス85CLは中嶋悟／関谷正徳／星野薫選手のネームを見つけた。中嶋選手の名前はサバンナRX3にも。このRX3は1970年代マシンの復刻版。オリジナルはエントラントの杉山栄一選手とともに中嶋選手がドライブしていた。



Emblem

エンブレムはブランドの誇り 憧れを育むアイテム

エンブレムはメーカーのアイデンティティを語るアイテム。今回シェブロン／アストラ／ローラなどレーシングコンストラクターのエンブレムを初確認。アルファロメオは、下側に“MIRANO”の文字が入ったクラシックスタイルだった。ちなみに356はクラブエンブレム。これも魅力的。



▼SUZUKA CLASSICには多数のポルシェが出場。最古参は1954年の356。◎ウインドウが中央で折れている希少なプリAモデル。1.5ℓフラット4搭載。1954年当時356は、世界最速の1.5ℓ車だった



超絶 本気のクルマ遊び

SUZUKA CLASSIC 2024 CHALLENGE

GTツーリング65

1965年までの憧れのクルマが
栄光のチェッカーを目指す!!

①1955年ポルシェ550スパイダー。ジェームズ・ディーンが愛したクルマとしても有名。②1965年アルファロメオ1600GTA。GTAはレース用ホモログモデル。ツインプラグの1.6ℓ直4DOHC搭載。③1963年ロータス・エラン26R Sr2。26Rはエランのレース仕様。Sr2は145psの1.6ℓ直4DOHC搭載。④1962年ジャガーEタイプS1。ジャガーを代表する美しき傑作スポーツ。S1は3.8ℓ直6DOHC搭載。⑤1967年オースチン・ヒーレーTFR5。スプライトMk2をロングノーズに仕上げたスペシャル版。⑥1960年オースチン・ヒーレー。スプライトMk1。入門用ながら本格派の走り人気爆発。⑦1951年ジャガーXK120。120はジャガー初の量産DOHCモデル。クーペは51年に追加。⑧1960年オースチン・ヒーレー3000Mk1。ヒーレー3000は、1953年発売されたヒーレー100の進化版。⑨1964年MGB。MGBはマツダ・ロードスターが記録を塗り替えるまで最量販オープン座を堅持。1.8ℓ直4搭載。⑩1960年オースチン・セブリング・スプライト。"フロッグアイ"と呼ばれるヒーレー・スプライトを改造したレース仕様。1ℓ直4OHV搭載



掲載記事の関連情報を
左のQRコードからご覧いただけます



▼1971年アルファロメオ1750GTAmと1972年マツダ・サバンナRX3が激しいバトルを展開。予選はアルファが1位(2分41秒780)、RX3が2位(2分42秒330)。決勝では順位が逆転しRX3が優勝



超絶本気の遊び
クルマ遊び

SUZUKA CLASSIC 2024 CHALLENGE

GTツーリング75

華やかなピットレーンには
往年のあの名シーンで見たクルマも

①1970年ボルシェ911ガルフ。ガルフカラーのナロー911。②ゼッケン65の911Sはカレラ6のエンジンを搭載した911Rイメージ。③1970年ホンダS800。S800は時計のように精密と形容された0.8ℓ直4DOHC搭載。④1972年スカイライン2000GT-Rは公認レース52勝を樹立。現役当時RX-3と熾烈なバトルを展開。⑤1970年ボルシェ911。1973年デイトナ24時間レース優勝車と同じスタイルに仕上げた本格派。⑥1972年アバルト1000TCR。フィアット600ベースの“最強サンリ”。リアにハイチューン1ℓ直40HV搭載。⑦1973年ボルシェ911。1973年にグループ4GTホモロゲ用に開発されたカレラRS。2.7ℓフラット6搭載。⑧1970年ロータス・スーパーセブンS4。S4はロータス生産最終セブン。ラダーフレームとワイドサイズのFRP製ボディを採用。⑨1972年ボルシェ911。GTツーリング75は911が8台エントリー。ナンバー付き車両も多く911が万能スポーツであることを実感。⑩1973年ボルシェ914-6。914はMRレイアウトで優れた操縦性を追求。6は2ℓフラット6搭載した希少モデル。オーバーフェンダー仕様



掲載記事の関連情報を
左のQRコードからご覧いただけます

▼ボルシェ904は1964年の第2回日本GPでスカイラインGT (S54)と闘い優勝した名車。2ℓフラット4をミッドに配置。参戦マシンは海外の数々のイベントにエントリー経験のあるモデルだった



超絶本気のクルマ遊び

SUZUKA CLASSIC 2024 CHALLENGE

スポーツプロト60s

疾走するレジェンドマシンが
レース好きを釘付けにする!!

●1968年シェブロンB8。シェブロンは1965年創業のレーシングカー・コンストラクター(英国)。B8は初のグループ4マシン。BMW製2ℓを搭載。●1964年ロータス23B。当時のFJマシン22のフレームをモデファイして製作。23Bは1.6ℓモデル。今回出場の23Bはそれぞれ異なるエンジンを搭載。●1969年シェブロンB16キャノン。B16はセミモノコック構造を採用。決勝では総合3位ノクラス優勝を飾る。●1963年アルビノM63。ル・マン24時間に挑戦したアルビノ初のプロトタイプレーサー。エンジンは1ℓ直4OHV、トップスピードは249km/h。●1969年アストラRNR1。チューニングの名手が製作したレーシングプロト。エンジンは1.5ℓ直4。●1963年ロータス23B。18号車はBMWエンジンを積んだモデル。●1964年ブラバムBT8。ブラバムは1960年代に活動していたコンストラクター。BT8は合計12台生産。●1969年ロータス62。62は新世代ツインカム(LV220型)開発に貢献したMRレーシングカー。現存車は世界で2台。●1964年ロータス23B。40号車は“ホルベイ”チューンユニット搭載。101967年ローラT70Mk3。1968日本GP出場車。カラーリングも当時仕様



掲載記事の関連情報を
左のQRコードからご覧いただけます



・Bのスタート風景。往年のマシンが豪快なサウンドと「気のクルマ遊び」の体現!



SUZUKA CLASSIC 2024 CHALLENGE

70-80s & Cカー

たるとは
熱狂サウンド

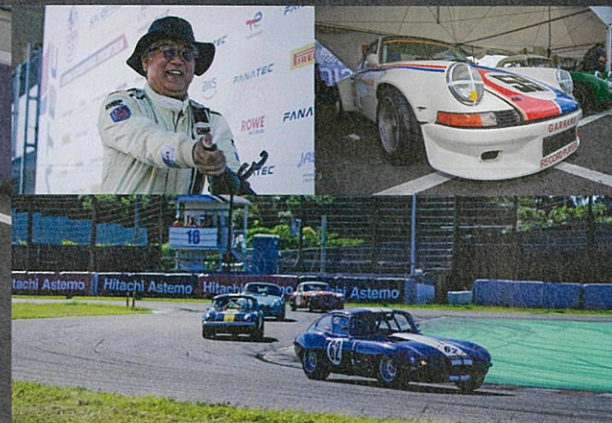
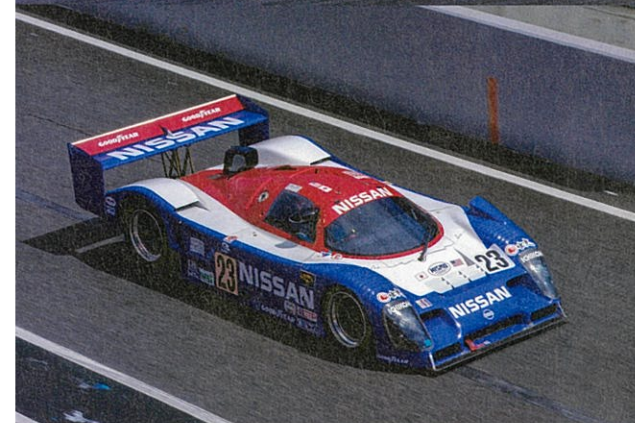
●1991年ニッサンR91CP。R91は1992年のデイトナ24時間で日本車初の総合優勝。3.5ℓ・V8 ツインターボ(800ps)搭載。予選では2分04秒208をマークしライバルを圧倒。●1985年トヨタ・トムス85CL。85CLは全日本スポーツプロトタイプカー選手権(JSPC)に6チームから参戦。トヨタとしてル・マン24時間にも初挑戦。6位入賞を飾る。●1986年ニッサンR86V。英国マーチ製シャシーに3ℓ・VG30型ツインターボ(680ps以上)搭載。●1989年ボルシェ962C。1985年に登場し3ℓ水平対向6ツインターボ搭載。日本国内でも大活躍した。スポーツプロトタイプカー(C



PAY ATTENTION TO THESE Car Guys!!



本気で遊ぶと、好奇心が増し活力がみなぎる。そしてさらに遊ぼうと思う。だから若さがキープできるのだ！ 本物カーガイたちの“クルマ遊び”スタイル！



01

新谷 永 / あらたに ひさし
ケータハム・セブンで趣味のクルマの世界に入った英国車通。広いガレージには複数のジャガーをはじめ多くのブリティッシュモデルが収まっている。レースやラリーに積極的に参加するだけでなく、愛車を自分好みに仕上げるのも新谷流。「SUZUKA CLASSIC」では実行委員を務めた



Aratani Hisashi
新谷 永

ブリティッシュ・サラブレッドを本気で走らせる これに勝る喜びは、ちょっとありません

英国車が好きなんです。英国車は自分でメンテナンスも楽しめるし、実に味わい深いです。父や祖父の影響もあると思いますが、愛読誌の影響も受けました。サーキットも、日常使いも英国車が気に入っています。今回のSUZUKA CLASSICには、1951年のジャガー XK120と、1962年のジャガーEタイプS1を持って来ました。XK120は珍しいアルミボディ、Eタイプは、本国のル・マン・クラシックのジャガー・チャレンジに出場していたモデルで、ブロックもヘッドもアルミのスペシャルエンジンを搭載しています。元々はヨーロッパでクラシックカーレースを楽しむ目的で購入したのですが、コロナの影響で、クルマを日本に持ってきました。若いときからジムカーナで腕を磨き、本気で走らせるのが大好きなんです。

1990年以前のクルマが好き 夢は若いクルマ好きを育てること

私は1990年より前のクルマが好きなんです。古いクルマは最新のモデルのようにクルマ側からのフォローがありません。クルマの性能を引き出すためには、きちんと走らせるテクニックが必要であり、壊さないように、メカニズムをよく知ることも必要です。そこが面白い。個人的にボルシェ911の930系が大好きです。現在サーキット用に1975年の930を製作中ですがこのイベントには間に合わず、今回は3.0エンジンを積み、バンパー回りをナローロックにモディファイしたマシンでエントリーしました。でもサーキット走行はどちらかというと苦手で、鈴鹿を走るのは今回が初めて。普段楽しんでいるのはもっぱらラリーがメインで、全日本ラリーやラリー・ジャパン・ヒストリックに参戦しています。また「ワールド通商」は、スーパーGT選手権、フォーミュラドリフト、全日本カートのサポートしており、モータースポーツを積極的に後援し、次世代の若いレーシングドライバーの育成や、若



Kawai Toshiya
河合寿也

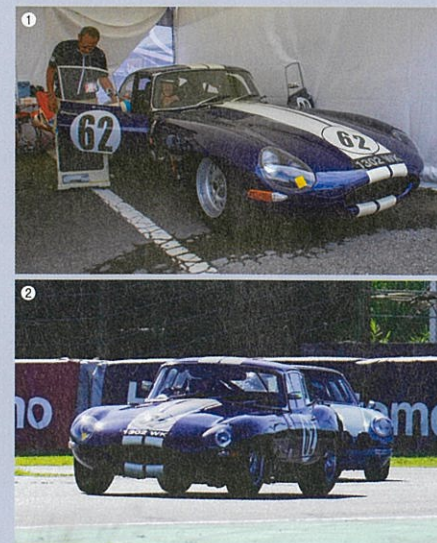
いクルマ好きに夢をあたる活動をしています。日々の移動はすべてクルマ。九州以外は、基本的に自分でステアリングを握り、目的地に向かいます。

02

河合寿也 / かわいとしや
「フランク ミュラー」の日本輸入総代理店を務めるワールド通商株式会社代表取締役。フランス留学時に現代アートとヨーロッパ経済を学び、欧州文化を日本で広めたいと決意。フランク ミュラーは腕時計というより、作り手、フランク氏の「作品であり哲学」と語る。クルマが大好きなアクティブ・カーガイである



① 河合さんは1978年のボルシェ930でSUZUKA CLASSICに参戦。この930はSSラリーのACCRにも出場するなど大のお気に入り。バンパー回りをナロー時代のクラシックタイプに変更しエンジンは3.0とカ。決勝では総合3位を獲得。レース最速ラップは2分48秒350。②③ スイスの高級機械式腕時計「フランク ミュラー」はSUZUKA CLASSICの公式スポンサー。この時計はSUZUKA CLASSICを記念した特別モデル



① 1962年のジャガーEタイプはル・マン・クラシックのジャガー・チャレンジに参戦していたマシン。アルミ製ブロック&ヘッドのスペシャルエンジン搭載。ロングノーズが印象的。② 本戦はEタイプで参戦。総合12位/クラス3位でフィニッシュ。確かなドライビングテクニックを披露した。③ 新谷さんは英国車通。中でもジャガーに精通している。1951年のXK120は希少なアルミボディ仕様

原点はVWビートル! 熱中すること、それが前進する力の原動力です

私のクルマの原点はVWビートル。高校生でビートルに乗り始め面白いと感じました。その後、アメリカで、フラット4のチューニングに触れ、ドラッグレースも満喫しました。その中で、しだいにポルシェの偉大さを知りました。本気でチューンしたビートルのエンジンよりも、素のポルシェ・エンジンのほうが優れているんです。今回は4台のクラシック・レーシングカーを持ってきました。グループCカーのトムス85CL、シェブロンB8、そしてポルシェ911と356です。ポルシェ911は、1973年のデイトナ24時間レース優勝マシンを、たった3枚の写真をもとに作り上げた力作です。当時はまだインターネットが発達してなくて資料の入手に苦労しました。完成まで4年かかりました。仕上がった後にリアにもセッテンが入っているのを知り、追加したのも懐かしい思い出です。実はこの911、エンジンとミッションはワークスチューンの911RSR用ユニットを搭載しています。1974年のル・マン24時間に出場したマシンに搭載されていたエンジンです。エンジンチューンはワークスに絶対に敵いません。いろいろ経験してきた結論です。356もいいクルマですよ。1954年製の356プリAレーシングになり



Kunie Hisashi

国江仙嗣

ます。ル・マン・クラシックでクラス優勝した経歴があるクルマです。356は当時の1.5ℓロードカーで最速です。この春に手に入れたクルマで、鈴鹿が初走行です。

ちなみにトムス85CLは2022年のル・マン・クラシックでクラス優勝したマシン。シェブロンB8は2ℓながら大排気量レーシングカーを抑えて走ることができる軽量マシンの代表モデルです。

03

国江仙嗣／くにえ ひさし
VWビートルでクルマ趣味がスタート。ポルシェでレースにハマった生粋のモータースポーツ好き。GTアジア・シリーズに日本チームで初めてフル参戦。GTMクラスのチャンピオンを獲得すると、日本の最高峰、スーパーGTシリーズに「ガルフ・レーシング・ジャパン」のオーナーとしてポルシェ911 GT3Rで挑戦した



●国江さんは全クラス/計4台をエントリー。1968年のシェブロンB8は、2年前から走りを楽しんでいる軽量マシン。BMW製エンジンを搭載したMRレーシングカー。●ポルシェ911は3枚の写真から573年のデイトナ24時間優勝マシンを再現した力作。エンジンはワークスRSR用を搭載している。

●グループCマシンのトヨタ・トムス85CLは、マレーシアで埃を被っているのを発見。フルレストアしたという。2022年のル・マン・クラシックではクラス優勝を飾った。●ポルシェ356は1954年製の希少なプリAモデル。手に入れたばかりでSUZUKA CLASSICが初走行

ロードカーからレーシングカーまで大好き! このシェブロンでポルシェ917を下しました

私はロードカーからレーシングカーまで大好きです。コレクションは多数あります。中でもラリーカーのベースとなったアルピーヌA110やランチア・ストラトスは味わい深いと感じます。レースは、かつて楽しんでたスキー競技の代わりというイメージです。今回はシェブロンB16でエントリーしました。このクルマは、「キャノン・ヨーロッパ」が欧州での知名度向上のために組織した「キャノンレーシングチーム」が



▲星野さんのシェブロンB16は、キャノン・ヨーロッパ・チームが1971年に実際にレースで使用していたマシン。コンディションは抜群。米国ラグナセカのレースでは2台のポルシェ917より速かったという



Hoshino Shigeru

星野 茂

1971年に走らせていたマシンです。現役当時、B16のステアリングを握っていたエド・スワート(ED SWART)から購入しました。オランダ人のエドは1987年ごろにアメリカに帰化し、西海岸のヒストリックレースに参戦していました。私はエドからクルマを譲り受けるとともにドライビングのコツを伝授してもらい、1996年から2000年まで、ラグナセカ・サーキットで開催されるモントレー・ヒストリックを楽しみました。モントレーでは伝説のマシン、ポルシェ917を2台抑えて上位に食い込んだのがいい思い出です。私はブラバムBT30というフォーミュラに乗っていたのですが、シェブロンは年代的にそれとオーバーラップします。実際に乗りやすいですよ。

05

中岡幹雄／なかおか みきお
ポルシェと英国車をこよく愛するカーガイ。ラリーやサーキットで走るのが趣味。愛車の356は自分好みに内外をモディファイ。しかもピカピカ。愛情の深さが理解できる仕上がり



Nakaoka Mikio

中岡幹雄

憧れのポルシェを自分スタイルに仕上げ サーキットとラリーで楽しんでいます

ポルシェに憧れがあって、この356Cのほかにも964RSと930スピードスターという2台の911も持っています。356は、自分好みに合わせて、すべて手を入れています。どんなシーンでも走りやすいセッティングに仕上げるのが目標。サーキットイベントだけでなく、公道のSSラリーとして開催されているACCRにも、このクルマで参加しています。



●ポルシェ356Cは自分好みにモディファイ済み。ボディセンターにストライプを入れ、前後のバンパーを外したスタイルは今月号の表紙に通じる。各種ステッカーも当時のものをスキャンし自作したという。ACCRにもこの356で参加。公道も走るためエンジンなどのチューンはほどほど。レース最速ラップは3分18秒878

鈴鹿は、356では初めてなんで、楽しんでいます。実はポルシェの他に英国車も好み。趣味車としてミニ・クーバーS、レンハムGTル・マン・クーペも所有しています。

We are so Happy !!



ル・マンを彩った名車に再会

LE MANS CLASSIC

文/九島辰也

世界4大モータースポーツのひとつとして知られるル・マン24時間耐久レース。1923年にスタートした伝統レースでの優勝は各自動車メーカーの憧れであり、それを目指してレーシングカーが開発され、経験を市販車にフィードバックするという流れが構築されている。

そしてル・マンの実績は、メーカーのステイタスとして何十年も語られるのだ。

そんな偉大なレースに敬意を表して開催されるのがル・マンクラシック。実際に本家ル・マンで走らせた往年のマシンを持ち寄り、再びレースをしようというサーキットイベントである。

世界中のクルマ好きは「レースで勝ったマシンを買う」というコレクションがあるそうだ。かつてボディウムを飾ったマシンはいまもたくさん存在する。

とはいえ、マシンはそう簡単には手には入らない。オークションで高値がつくものばかり。なので、出場者は限られた貴族や富豪、セレブリティとなる。

日本からも毎年のように数チーム参加している。その意味では日本の一部ファンのカーカルチャーの高さは世界レベル、といていい。

レースは本家のように24時間ぶっ続けで走るのではない。年代別のグリッドでスプリントレースを行う。

100年の歴史を持つ大会だけに過去に出走したマシンが多いのでそうだった。

このイベントに大きな影響を持っているのがリシャール・ミル氏。同名の時計ブランドの創業者である。彼がこの大会の言い出しっぺのひとりだとか。ヨーロッパのセレブリティは実にアクティブである。



▲ほとんど写真や博物館でしか見たことのないモデルばかりのこのレース。それが動いている姿を眺められるのだからすごい。パドックからピットまでつねに人だかりとなる



▲1920年代創世記のクルマを集めたグリッドで目を引くのはベントレー。1930年までに5回の優勝を成し遂げた輝かしい実績を持つ。ベントレーボーイズが生まれた当時の話だ



①当時本家で行っていたル・マン式スタートを再現。並んだマシンを見ているだけで圧倒される。②クルーは当時のレーシングスーツなどでコスプレ。③安全面の配慮からヘルメットなど一部装備品は現代的なものを採用。④子供向けの電池で走るレーシングカー競争もある。見事な英才教育

06

兼子卓三/かねこ たくぞう
初めての愛車はVW1303S。以来、多くのクルマを乗り継ぎ、現在は乗って楽しむクルマ、眺めて楽しむクルマなどコレクションは多数。中でもロータスはお気に入り。ドライビングスキルも確かで、鈴鹿でもスポーツプロト60sのクラス2位を獲得



Kaneko Takuzou

兼子卓三

クルマには操る楽しみ、見る喜びがある！
かつての憧れを手にいれるのが原点

クルマは大好きです。クルマには操る楽しさ、見る楽しさなど、色々な魅力がありますよね。私の思い出のクルマは大学時代に購入したアルファロメオのスッドT11.5、よく回る水平対向4気筒を積んだFFモデルです。弾けるような走りで、本当に楽しいクルマでした。当時、現在の奥さんにシトロエンGSを買わせて、それもよかったですね。現在はコレクションも増え、フェラーリも6台くらいかな、持っています。



▲兼子さんのロータス23BはBMW製エンジンを搭載。今回は3台出場した23Bの最上位となる総合6位に食い込んだ。ロータスは「非力だけど輝くクルマ」のイメージ。走ると「いいな」と思うという



Kubota Katsuaki

久保田克昭

07

久保田克昭/くぼた かつあき
日本を代表するジェントルマンレーサー。2024年の「モナコ・ヒストリックGP」では1966年から72年までのF1マシンのクラスで優勝を飾った。久保田氏のモナコ・ヒストリック優勝は2014年に続く2回目。今回の鈴鹿ではCカーの快音を響かせた

クラシックカーレースに勝つために特訓
いまは勝つことより、人の繋がりが大切です

クルマ道楽をしていなかったら、東京の恵比寿あたりにビルが3棟ぐらい建っていたかもしれません。私は海外でクラシックカーのレースに積極的に参戦しています。勝つためにまずはモダンフォーミュラ(F3)でドライビングスキルを磨きました。現在のレイアウトになる前のFISCOの最終コーナーを全開で立ち上がれるようになるまで2年半かかりました。モナコ・ヒストリックGPをはじめ、F1の前座として開催されたトロント、サーキットofアメリカ、カナダでもクラシックF1で優勝経験があります。シンガポールGPでもトップタイムをマークしました。昔は1番が好きで、勝つことにこだわっていました。でもいま



▲久保田さんは世界のクラシックレースで活躍。往年のF1をはじめ、各種レーシングスポーツを乗りこなす。ニッサンR91CPはイタリアのムジェロ・サーキットでシェイクダウン。370km/hを体感したという

は勝ち負けより、趣味の世界ならではの「人の繋がりが魅力」と感じるようになりました。欧州のクラシックカーレースには、さまざまな人が参加しています。貴族のような人までいます。普段は接点のないそんな人々と垣根なくつきあえるのは楽しいですね。今回は日産R91CPというCカーを持ってきました。デイトナ24時間で優勝したマシンです。昨年春にムジェロ・サーキットでシェイクダウンして、日本でまた再調整しました。本気で走るのは今回が初めて。ちなみに私の日常車はBEV。BEVは800psのグループCカーも顔負けの加速ですよ。