



- P76 ニューマシンチェック① レクサスRC350
- P78 ニューマシンチェック② スバルWRX STI
- P79 ニューマシンチェック③ マツダ・デミオ ディーゼルトーボ
- P80 2015年各クラス車種別動向
- P82 『24秒差』が安全に戦うために
- P84 スーパー耐久 未来への可能性

# S耐よ、『アジアのニュル』であれ

## スーパー耐久 25年目の現況と将来

市販車小改造のスポーツカー、ツーリングカーが戦う耐久レースとして、N1耐久が始まったのが1990年。シリーズは今年で25年目を迎えている。スーパーGTやスーパーフォーミュラといった花形カテゴリーに比べると観客数では及ばないが微増を続けており、さらに今シーズン、スーパー耐久では参加台数の上限まで至りパドック、グリッドは大いに盛況となっている。25年目の今年、スーパー耐久に何が起きているのか。そして取材のなかで多く聞かれた「ニュルブルクリンク」という単語に、未来がどう繋がるのか。

Photo: 小笠原貴士 (Takashi Ogasawara) / XPB

スーパー耐久 2008年～2015年  
参戦台数と入場者数の推移



左の表は、2008年から2015年第3戦までのスーパー耐久の決勝出走台数と決勝日 (WTCC鈴鹿戦含む) のみの入場者数の推移。リーマンショックがあった2009年はかなり台数が落ち込み、ラウンドによっては20台を切ることもあった。ただその後は台数も盛り返しはじめ、今季は開幕3戦のみの数字ながら昨年を上回ってきている。なお、年間観客数が最も多いのは鈴鹿。今季はまだ鈴鹿では開催されていないが、開幕3戦とも前年を上回る入場者数だ。ちなみに、2013年は降雪により中止となった第1戦SUGO、韓国インジェでのレースの数字は含まれていない (資料: STO提供)。

S耐よ、  
「アジアのニュル」であれ

## 開発途上ながらいきなりのデビューウイン 今後ST3のトレンドとなるか



コックピットは市販車のRCのレイアウトを流用しながらも、レーシングカーらしく機能的にまとめられている。ウインカー等のスイッチ類は市販車をそのまま使用。

「エンジンは1Sと一緒の2GRで実績もあるし、耐久性もある。ギャボックスも1SやGSに使われていたサードのシケンシャルで、ノットラブルな耐久レースには最適なもの」と、過去の実績にもとづいた共有ができることも背景にあった。とはいえ、さまざまな意味で初めての挑戦。そこにはいくつもの苦労もあったという。「実戦まで距離もそんなに走っていないけど、ハブとかドライブシャフトの負担は少ないし、ブレーキもS耐のイメージとしてフードしやすいというのがあったのでローターやキャリパーをエンドレスの大きなものをつけて、非常に信頼の置ける状態で走れています。ひとつひとつの部品選びをすごく吟味したというはあるけど、すべてしっかり機能している。ただ、初めてだから何がつかからないというものは、いくつもあったね。ホイールのオフセットやラジエーターの容量とか。あと買ってきたものをそのままつける

のではなく、一度作り直すという作業。ただこれは苦労ではなく、勉強になった。いまのフォーミュラはほぼワンメイクだから、メカニックにとっても得難い経験になったと思う」  
ただ、「どうしようもない」のが車重。「新しいクルマほど安全性を強調しているから仕方ない。あと何kgのレベルではまだ軽くできるけど、1400kgちょよとのRCと、他のクルマとでは100kg単位での差がある。エアロもリヤウイングはつけているけど、肝心のフロントのバンパースポイラーが現状まだ市販されていないから、リヤのダウンフォースはそんなに効かせていないとか。そういうのを含めて、まだまだこれからのクルマだと思っています。いろんなことを妥協せずできて、案外楽しいですよ」と坪松監督。  
さて、「これから」とは語っていたものの、富士ではデビューウインを達成したル・ポセのRC350。本来のデビュー戦は第2戦のSUGOだったが、この時は車検落ちを喫し、本戦には挑めなかった。だが、その悔しさをバネに、車両規則にしっかり合致させるだけでなく、試行錯誤を重ねつつ細かくセットアップを進めてきたのは容易に理解できた。戦術と展開にも恵まれたが、今後は実力で勝負するための成長を期待したい。

# LEXUS RC350

Class **ST3**  
Car **RC350** GSC10



### OTHER RC350

#### 第3戦から2台がデビューも信頼性向上がカギか

本文でも紹介したル・ポセに続き、第3戦富士からサード、そして長年ST3でフェアレディZを走らせてきたテクノファーストがレクサスRC350を導入した。ただ、サードの39号車は土曜の車検5分前にやっとマシンが組み上がる状況で、2台ともにトラブルが多発し苦戦。決勝では39号車は平手晃平のドライブ中にプレーキトラブルに見舞われクラッシュ。テクノファーストの34号車もトラブルでリタイヤとなった。



コースオフするサード39号車。平手は首を痛めたが大事には至らず。

## スーパー耐久 2015ニューマシンチェック

長年活躍するマシンが多い印象もあるスーパー耐久だが、少しずつ注目のニューマシンも登場している。今季登場した3台をご紹介します。

Text: はた☆なおゆき (Naoyuki Hata)  
Photo: 小笠原貴士 (Takashi Ogasawara) / 平野隆治 (Ryuji Hirano) / 本誌

レクサスRC350について触れる前に、これまでフォーミュラひと筋できたル・ポセモーターススポーツがなぜスーパー耐久なのか、気になった方も少なくないのではないかと。坪松唯夫監督に聞こう。  
「ひとつには、ずっとやってきたドライバ育成の先に、今後はフォーミュラだけでなく、GTなりプロトタイプも含めていきたい。ドライバーだけでなく、自分たちもそういったカテゴリーを学ぶ上で、最も入りやすいのがS耐じゃないかと。それとクルマ作りのノウハウを得たいというのがもうひとつの理由。だからユーズドカーを買ってきて走らせるやり方もあるけど、クルマを自分たちで作り上げていくというのが目標なので。だから、誰も手を出していないクルマでやるということ、びったりだったのがRCだったというわけです」  
これで車種選択に納得がいく。さら



1レクサスRCのなかでも、RC Fをのぞくノンハイブリッド最上位車種であるRC350は、2GR-FSEエンジンを搭載。市販車ではカバーで覆われておりエンジンを良く見ることはできないが、S耐車両では当然ながら外されており、ストラットタワーバーがつく定番の補強。軽量化をはじめとした改良はこれからだという。2本文中も出てくるが、ローター、キャリパーはエンドレス製を使用。3前後スポイラー、サイドスカートにはTRDから市販されているS耐公認が取得されているF SPORT PARTSを装着している。ただ効果は控えめ。今後はフロントのバンパースポイラーの販売が待たれている状況だ。

S耐久、  
「アジアのニュル」であれ



Class **ST5**  
Car **DEMIO DJ5FS**

1 コクピットは至ってシンプル。余計なものをそぎ落とした印象がある。2 ステッカー類からも分かる通り、まさに市販車からの延長線で製作されていることが分かるエンジンルーム。直噴ディーゼルターボはコンパクトで、搭載位置もかなり奥にあることが分かるだろう。近年の市販車では安全装備が充実しており、そこが重量にも繋がっているという。3 燃料タンクはリヤのトランクルームに置かれ、そこから給油口がトランクハッチに伸びている。とは言え全体的にはS耐らしく、市販車の印象を色濃く残す作りとなっている。



スーパー耐久 2015 ニューマシンチェック

# MAZDA DEMIO DIESEL

これまでもスーパー耐久でDE系デミオを走らせ、13年には優勝経験を持つチームNOPROが、今年から新たにDJ系デミオ、それもディーゼルターボ搭載車を投じてきた。ディーゼルエンジンの国内レース使用はこれが初めてではないものの、いずれもスポット参戦で、シリーズを通じた参戦としては初めてのことになる。

「新しいデミオが出て、ディーゼルにスポットライトも当たっているし、その特性とか、クルマ全体のバランスをうまくまとめているのは、そこそこの速さになるんじゃないかと思いついて(笑)。根拠のない自信ですよ」と語るのにはチームの野上敏彦代表。「たまたまに安全装備を入れただけのような状態の開戦は、ひたすら遅かったですね」と苦笑いする。

もちろん、その状況下においても得られたデータは多く、特に明らかに変わったのは絶対的な燃費。「リッター7kmで走ります。前のDEで4.7とか4.6kmで、フィット3だとさらにそれ以下でしょうから、燃費で1.8倍くらいの違いはあるでしょう」というから驚きだ。

ただし、扱い方にはディーゼルならではの明確な違いもあり、「使える回転域が4500回転までなので、本当に2500回転から4000回転あたりがトルクバンドとして、いちばん美味いところですよ。6000回転まで回るので、最初は誰でも回したがるけど、前に進んでいかない」のだとか。第3戦の8時間レースでなお5位は不満も残ろうが、今後の熟成の余地は大いにあるとのことなので、今後に期待したい車種だ。

ディーゼルならではの  
高燃費が武器  
打倒フィット3へ改良進む



Class **ST2**  
Car **WRX STI VAB**

先代からは大幅な変化  
3戦2勝と高い戦闘力を発揮

開幕戦では2位に甘んじるもポールポジションを獲得し、第2戦から2連勝と、デビュー戦から快進撃の続くTOWAINTEC RacingのサブアルWRX STI。昨年までのGV B型で重ねた連勝を、さらに伸ばしそうだ。従来のノウハウがマシン製作に活かされているものの、GV Bとの共通部品は少なく、意外に「似て非なるクルマ」なのだという。また、昨今のクルマらしく重量増やエンジンルームの熱対策に苦労しているとはいうが、佐野泰弘エンジニアによれば「そ

# SUBARU WRX STI



開幕戦では2位に甘んじるもポールポジションを獲得し、第2戦から2連勝と、デビュー戦から快進撃の続くTOWAINTEC RacingのサブアルWRX STI。昨年までのGV B型で重ねた連勝を、さらに伸ばしそうだ。従来のノウハウがマシン製作に活かされているものの、GV Bとの共通部品は少なく、意外に「似て非なるクルマ」なのだという。また、昨今のクルマらしく重量増やエンジンルームの熱対策に苦労しているとはいうが、佐野泰弘エンジニアによれば「そ

れでも正常進化を遂げているのは間違いない」と言う。「いままでは車高を変えてもクルマのバランスがそんなに変わらなかったんですが、新型はバネ、スタビなんかも含めていじるたびに違いが出てこれはいよいよ、「あれはダメ」というのがはつきり出ますから」というのがその理由。

もちろんドライバーからの評価も高く、大澤学は「立ち上がりとかブレーキングでクルマの重さを感じるんですが、舵に関してはものすごくフロントが入ってくれて、素直に曲がるクルマになっています」と語る。実際のところ重さに関しては「僕らはプライベーターチームなので、予算の許される範囲内で、お金をかければ、単純にね(苦笑)。でも放ったらかしかというとそうでもなくて、富士からレギュレーションで許された、エアロフェンダーを装着しています」と松田晃司。これが幅を上げたホイールをおさめるだけでなく、重量や熱に関する対策も兼ねられているのだとか。

1 ターボはレース用に換装されているほか、インパネまわりは非常に機能的。市販車そのままのドア内張りとの比較が面白い。2 フロントのバンパーポイラーはDAMD製で、市販もされているもの。第3戦からは本文中にもあるようにフェンダー上面にスリットが設けられ、熱対策も兼ねられている。3 VAB型サブアルWRX STIは、先代から引き続きEJ20エンジンを使用している。ボクサターボの低重心はWRX STIの強みのひとつだ。ストラットタワーバーは装着されていない。他の新車種と同様、改良はまだこれからとのこと。今後ランサー勢がどう巻き返してくるかが注目どころだ。

S耐久  
「アジアのニュル」であれ



実力派チームが揃い戦力拮抗  
現在はGT-Rが多数派

GT3によって争われるST-Xクラスが設けられて今年で5年目。初年度の11年はアウディR8 LMSが1台のみ出場したが、翌12年よりメルセデスSLSが2台、第2戦からはニッサンGT-R、BMW Z4も加わり、激しいバトルが繰り広げられるようになった。現在の年間エントリーは8台で、その内訳はGT-Rが3台、SLSとZ4が2台ずつ、そしてポルシェ911 GT3Rが1台だ。BoPを近年の理想値から選べるため、戦力図が現在のGT300とは異なるのが最大の特徴。ここまでの3戦は、すべてZ4が優勝を飾っている。

# スーパー耐久2015 車種別動向

さまざまな車種バラエティがあるのがS耐の最大の魅力のひとつ。近年は少しずつ車種の変化もあり全車種を並べて見ただけでも楽しい。近年の車種と戦力動向を追ってみよう  
Text: はた☆なおゆき (Naoyuki Hata)  
Photo: 益田和久 (Kazuhiisa Masuda) / 小笠原貴士 (Takashi Ogasawara)



## ST1

いまだ健在のST-1。今後インタープロトの参戦は3501cc以上の車両によって争われるST1クラスは、かつてBMW Z4、ニッサン・フェアレディZ、ポルシェ911 GT3による三つ巴の戦いが繰り広げられていたが、近年は少しずつ台数が減少。昨年はIPS "kuruma" の参加も認められたが起爆剤にはならず。今年については年間エントリーがゼロになり、第3戦でスポット参戦のZ4が1台あったのみ。それでもクラスがなくなることはないが「まだ可能性があるから」だという。



## STX

## ST2

新型WRXが猛威を發揮。エボの戦力アップは？  
ST-2クラスは2001~3500ccの4駆で争われるが、大半を占めるのはやはり三菱・ランサーエボリューション。今さらながらの印象はあるがIXからXへの移行が進みつつある。なぜエボIXがこれほど重宝され続けてきたかという点、エボXにも軽量化パーツが特認されているが、差を詰め切るまでには至っていない。だがエボIXは熟成され尽くした感もあり、その間に戦力を高めてきたのがスバル車。近年は孤軍奮闘ではあるもののインプレッサ/WRX STIが猛威を振るい、今年から3連覇を目指し新型WRX STIが投入されている。



## ST3

Z対レクサス勢の構図にRC350勢が加わり勢力拡大か  
2001~3500ccの2駆によって争われるST-3はかつて車種のバラエティを誇ったが、現在はごく限られた車両が出場するのみ。今年も第2戦まではフェアレディZ34、レクサスIS350の2車種しか姿を見せていなかったが、第3戦からレクサスRC350が一挙3台も導入され、勢力的にもZ34と肩を並べるまでに。RC350はデビューウィンを達成したが、総合力ではまだZ34もIS350も一歩先にいるのは事実だ。

## ST4

最大のバラエティを誇るマンモスカテゴリー  
86多数も魅力的な車種登場  
圧倒的なエンジンパフォーマンスにより、2000cc以下の車両によって争われるST-4クラスはホンダ車の聖地とも言われ、シビック、インテグラ、S2000だけが幅を利かせていた時代もあった。それが近年状況も変わっている。きっかけはトヨタ86の登場だ。以前もホンダ車のライバルは存在し、その都度駆逐されてきたが、86に関しては徹底した軽量化が進められたことで、コーナー勝負に打って出ることができるようになったのが大きい。86が開けた突破口から、いまやさまざまな車両が参入し現在は最もバラエティにも富むクラスとなった。



## ST5

フィット3優勢に待ったなるか  
ヴィッツ、デミオが追う  
ST-5クラスは1500cc以下の車両で争われる。2010年に新設されたクラス。初年度はトヨタ・ヴィッツNCP91が1台だけ出場していたが、その後は年々台数も車種も増やし、ホンダ・フィットとマツダ・デミオも戦列に加わった。それぞれ新車が続々と登場したが、速さだけの比較ならフィット3が間違いなく最速。ディーゼルのDJデミオが圧倒的な好転を武器に、戦術的なメリットを見出せば何かしら可能性を広がらせよう。



着実に実施された「提案」。大きな事故は起きず

上の写真は、第3戦富士の決勝序盤のひとつコマ。本文中にも触れられている、「ライトオンの指示が出たら、ST4と5クラスはメインストレートの左側を、それ以外の速いクラスは右側を走るようにしよう」という提案をしっかりとドライバーたちが守り、実施しているシーンだ。実際今回のレースではこの場面が非常に目立ち、スリッピーなコンディションだったにも関わらず、レース中大きな接触事故はほとんど起きなかった。ミーティングの成果なのは間違いないだろう。



500ドライバーも必須。規則書をしっかり解説

「安全ミーティング」は今回2回開催されたが、走行初日の金曜日に開催されたミーティングは、その年にS耐に参加するドライバーの参加が必須。規則書が配布され、大まかな部分を解説される。今回はスポットでGTドライバーも数多く参加しており、ある意味非常に豪華なメンバーとなった(写真左)。また土曜のミーティング後にはスポット参戦の山野哲也とテレビ放送ナビゲーターの谷口信輝を交えて、安全について話し込むシーンも見られた。



お互いに敬意を払う安全な抜き方、抜かれ方

WEC等、世界中のトレンドを見ながらの「抜き方」「抜かれ方」の解説により今季のS耐はアクシデントが激減しており、プロドライバーからもこのミーティングに関する評価は非常に高い。今回も、前戦SUGOで追い抜きの際の接触が多少あったことを引き合いに出しながら、「世界的にノーズさえ突っ込めばいい、という考え方はなくなりつつあります。いまからしっかり学んでください」という解説がなされ、レース中も実践された。



## 『24秒差』が安全に戦うために

「この後ドライバーのみんなと、ドライビングモラル、安全に対してのミーティングを、いつものようにやっていきたいと思えます」  
これが土曜日のドライバーズブリーフィングに引き続き行われた「安全ミーティング」での福山英朗の第一声だ。本来は金曜日にも初参加のドライバーを対象とした安全ミーティングも行なわれているのだが、7月4日(5日)の第3戦富士はドライバーとして福山自身も参戦していたので立ち合わず、その分が、土曜日のミーティングに含まれていたようだ。  
福山がこのミーティングで語るのには、レギュレーションに記されていない事象に対する「提案」だ。たとえば、前回のレースに対する反省点として、S/C中の隊列を挙げている。「S/Cに先導されている間に、車間をどんどん詰めていって、隊列を短くしないと。無用に長い。先日のSUGOで最後尾までが半周くらいある。で、列のうしろの方にS/T・Xがいて、その前にS/T・5が何台もいるわけだ。グリーンになってもスタートラインまで抜けないから、遅いクルマに半周も間ついていかなきやいけないわけです。そこで待ち切れなくて追い越しがいっぱい生まれています。S/Cが入ったら飛ばしちゃういけないって気になるのかもしれないけど、無用に隊列を長くする必要はなくて、できるだけ詰めてあげるといのが重要かと思いました。ぜひ気をつけてください」  
「気持ちには分かるよ、でも、この方がおかしなことにならなくていいよね……と、命令でもなく、押しつけでもなく、あくまで福山が行なうのは、提案なのである。このような安全ミ-

## スーパー耐久の事故を激減させている 福山英朗の『ドライバー安全ミーティング』とは

GT3カーのST-Xから、コンパクトカーのST-5まで多種多様な車種が争うスーパー耐久だが富士でのST-XとST-5の最上位予選タイム差はなんと24秒。当然危険も高まり今までも危惧の声が飛んでいたが今季スーパー耐久では事故がかなり減少しているのだ

Text: はた☆なおゆき (Naoyuki Hata)  
Photo: 小笠原貴士 (Takashi Ogasawara)



「安全ミーティング」は今回2回開催されたが、走行初日の金曜日に開催されたミーティングは、その年にS耐に参加するドライバーの参加が必須。規則書が配布され、大まかな部分を解説される。今回はスポットでGTドライバーも数多く参加しており、ある意味非常に豪華なメンバーとなった(写真左)。また土曜のミーティング後にはスポット参戦の山野哲也とテレビ放送ナビゲーターの谷口信輝を交えて、安全について話し込むシーンも見られた。  
今回は他にも提案があり、「黄旗提示中に、どうしてもうしろから来るクルマに譲らなくてはならないときは、オフシヤルから白旗を振られるぐらいに落とす、意思表示をしましょう」というものや、「コーナーで遅いクルマを抜くときは、相手がハンドルを切る前になる。切つてからの接触はペナルティになるというのが、最近のル・マンやWECの傾向で、今後は共通ルールになる可能性もあるので、意識しておくといですね」など。レギュレーションには明記されていないまでも、自身の豊富な経験に基づいた、あるいはさまざまなカテゴリーを注視しているからこそ提案とあって、これが不思議とすんなり頭に入るのだ。  
何より目から鱗だったのは「雨がひどくなって、水煙が高く上がるようになり、ライトオンの指示が出たら、S/T・4と5クラスは、メインストレートの左側を、それ以外の速いクラスは右側を走るようにして、それぞれでバトルするようにしよう」という提案。これに関してはドライバー側からも意見が飛び交い、その都度福山も「そうだね、じゃあそうしよう」「スリッピーは禁止ね(笑)」と、柔軟に対応していた。実際にレースでそれが実践されていたことは、「いつ何が起ころうかわからない」という筆者の胸のつかえを、少なからず取り払ってくれたようにも思われた。





Text & Photo: 平野隆治 (Ryuji Hirano) / 本誌  
Photo: 小笠原貴士 (Takashi Ogasawara) / XPB

S耐には「ニュルブルクリンク24時間」へと育ちうる土壌がある

# スーパー耐久 未来への可能性

75ページに掲載したとおりS耐の参戦台数は増え続けている。では今後も活況を呈していくのか。そしてどんな形を目指すのか。今回取材を進めるなかで多く聞かれたのは「ニュル」という言葉。たしかに多くの車種が参戦する「ニュル24時間」と雰囲気は似ている。S耐の現況と、未来について考察した。

スーパー耐久の参加台数が年々増えている。2015年はすでに参加可能台数の上限に近づいており、また、観客動員数も微増ながら増加傾向だ。ではなぜ今、これほどS耐が人気を集めているのだろうか。

シリーズを運営するスーパー耐久機構(STO)の桑山晴美事務局長は、台数増加について「明確には分からない」と言うが、2011年からS耐に導入されたGT3車両を使って、プロ

ジェントルマンが必ず予選アタックをせねばならず、決勝最低周回数も決められており、やり甲斐も多い。プロとアマチュアが組むGT3の本来の姿がきつちりと体現されているのだ。

GT3が多くなったことでいい面もあれば悪い面もある。「やっている方はリスクもありますが、見ている方からするとGT3が増えてスタートも迫力が出ました。プロとしてはジェントルマンがいいタイムを予選で出してきた時はプレッシャーもある」というのは長年シリーズを戦う峰尾恭輔だ。

一方ディレクション・レーシングを率いる水谷晃代表は「アジアから参戦するチームもあるし、GT3が増えればもっと盛り上がるし、興行的にもいい。でも、スーパー耐久をずっと支えてくれたのはST・2〜5クラスの人たち。だから難しいんです」と言う。

実際、S耐は一時リーマンショックの影響もあり参加台数が激減した。それでもシリーズが存在し続けているのは、90年のN1耐久スタート以降ずっとシリーズを支えてきた。日本のレーシングガレージたち。なのだ。ST・Xが増えれば当然魅力あるGT3が増えるもの、参加台数に限界がある以上、2〜5クラスの参加を制限しなければならぬ。そうやってしまつて、スーパー耐久としての魅力がある意味でスポイルしかねない。いま、スーパー耐久は岐路に立っているとも言える。「どちらの方向に進んでいくか、難しい時期にあると思います。このレースは大化けする可能性もある。だからこそいま、僕たちはGT3のことも良く知っていますけど、これまでと同様の

化したスーパーGTではなく、レースを楽しむみたいジェントルマンドライバーを擁したチームがS耐に増加した。また、また市場で人気が高いコンパクトカーを使ったST・5クラスが2010年からスタートしたことや、ベース車となりうるスポーティカーが復権しつつあるという要因が大きいだろう。

実際、スーパー耐久はGT3でレースを戦いたいジェントルマンにとつては非常に魅力あるものだ。金曜から走れるクルマでST・4に参戦を続けて、ドライバーを育てながら状況を見守っています。日本中のコースを転戦して、戦い方を覚えられるレースは他にありませんから」とディジョン・レーシングの高森博士は現状を分析した。

## 多くのクルマの、受け皿となれ

世界を見渡してみると、じつはスーパー耐久と非常に似たレースがある。それはニュルブルクリンク24時間を中心としたVLN(ニュルブルクリンク耐久シリーズ)だ。このレースもGT3を頂点とし、多種多様なカテゴリーの車両が走行する。ルノー・クリオ等のコンパクトカーが、強烈な速度差があるGT3と走る様子はS耐に通じるものがある。

実際、富士ではさまざまなイベントやドライバーから「ニュル」という単語を非常に多く聞いた。「似ていると思う」とほとんどのS耐関係者が口にする。イベントの合意を得られるなら、今後、S耐は「アジアのニュル」としてのスタイルを確立するべきではないだろうか。実際、アジアには現在さまざまなレースが存在するが、こういったスタイルはほほえない。「たしかにニュルブルクリンクを目指したいとおっしゃる方もいらっしゃる」と桑山事務局長は言う。

「24時間レースについてはいまの段階では唐突ですが、レース時間を伸ばす方向にも考えています。ただし、伸ばすことができる大会も決まっているので、その特定の大会の時間を延ばしてニュル24時間のような、名物レースを作り、日本だけではなくアジアの方

行時間がたっぷり用意されており、レースも長距離。実際ST・Xクラスを戦っているAdena SL Sにはふたりの外国人ドライバーが乗り込んでいるが、どちらもジェントルマン。それまではボルシエのカップカー等で走っていたが、「パドルシフトのマシンに乗りたくない」とGT300車両だったSL Sを購入した形だ。S耐については知らなかったと言うが、トリオを組む密山祥吾によれば今ではS耐を大

にも興味を持っていただけるようになっていきたくと思っています。もちろん闇雲にヨーロッパの真似をすればいいのではない。VLNはニュルブルクリンクという難攻不落の巨大なサーキットがあつてこそ成立するものだ。桑山事務局長も「ただ追うのではなく、日本独自の何かを根づかせていきたいですね。日本とアジアを元気にするようなレースを作っていきたい」と語る。

スーパー耐久が「アジアのニュル」として今後確立していくためには、さまざまな障害もある。とくに現在上限いっぱいとなっている参戦可能台数を拡大しなければ、新たな参入者は入り

いにエンジョイしているという。「今後こういうチームも増えてくると思います。特に来年以降、GT3の新車が出るのでユーズドが市場に多く出回りますから」と密山は言う。

とくにS耐では、ジェントルマンを大切にすると整備されている。ST・Xクラスではプラチナドライバー規定が設けられており3〜4人編成の場合、ジェントルマンがふたり以上登録されていなければならない。また、

では騒音の問題もかなり難しい状況にある。こちらはサーキットの協力も得ながら少しずつレース距離を伸ばしファンがゆったりと観られる環境を整えていき、お祭り、として地元の理解や協力を獲得していけば、少しずつ可能性は広がるはずだ。

アジアにはウィッツやフィット等のワンメイクレースもあるし、多種多様な車種が走っている。それらの大きな受け皿として「いつかは日本のスーパー耐久に」という風潮ができることを期待したい。S耐には確実にその土壌もあるし、受け入れる準備もある。現在ST・1クラスは1車種のみ参戦だが、「なぜなくさないか」というと、

## GT3の参加増はレースへの魅力増につながるが S耐を支え続けた2〜5クラスの存在も欠かせない

づらい。S耐内では2レース制にしたりにて、参戦可能台数を増やす方策も考えられているという。ただピットの問題もあり、すべてのラウンドで実現できるとは限らない。

「いまの段階ではなんとも言えません。全6大会で同じフォーマットにするのは難しい。ある意味で変化をつけることでイベントさんにとつても面白いレースになればいいかな、とは思っています」と桑山事務局長は言う。台数が増やせるラウンドでは、ニュルのように思いきり台数を増やすというのも面白いはずだ。

また、ファンとしては是非とも、目玉とした24時間レースだが、日本

GT3カーを頂点に、カップカーやワンメイクのツェリングカーまでさまざまな車両が走るニュルブルクリンク24時間。プロもアマチュアも混走し、その様子をキャンプを楽しみながらゆったりと観戦するのがニュルのスタイル。S耐もそんなレースになることができる可能性を大いに秘めている。多くのクルマをゆったり楽しむような観戦スタイルと環境、文化ができれば、自然と集客にも繋がるのではないだろうか。



参加台数の制約に繋がるのがピットの数。ただニュルでは1ピット5〜6台は当たり前。広い富士や鈴鹿なら同様にはできるはず。