



三年間の
軌跡

PPGインディカー・ワールドシリーズ'94 ~'96

INDYCAR



「今どんな気分なのか伝えるのは難しい。今年はとても素晴らしいシーズンで、タイトル獲得は年頭からの目標だった。僕は6歳から7歳頃からレースをしているけれど、レーシングドライバーになるのは運命だったように感じている。インディカー・シリーズには、実に素晴らしいマシンが数多く参加しているが、結局のところチャンスをどう生かすかによって勝負は決まる。このチーム、そしてホンダと共に戦った僕は、一番幸福な男だと言う以外にない」

——ジミー・バッサー

"It's hard to express how I feel today. This is just such a fantastic series, and the championship has been our goal since the start of the year. I've been in racing since I was six or seven years old, and I feel like I was destined to become a race car driver. There are lots of awfully good race car drivers out there, it all comes down to the opportunities you get, and what you can do with them. To be with this team, and with Honda, I'm just the luckiest guy around."

——Jimmy Vasser





「ホンダが初めてインディカー・ワールドシリーズに参戦したのは1994年のことです、その後わずか3年で先頭集団の一員に名を連ねるまでになりました。そして今シーズン、ホンダはインディカー・マニュファクチャラーズ・チャンピオンに輝くと同時にジミー・バッサーをチャンピオンに導く快挙をなしえました。インディカー関係者全員を代表してこれらの功績を讃えたいと思います。

また、この度インディカー・レースを1998年に日本で開催できる運びになり大変喜ばしく思います。『ツインリンクもてぎ』でのオーバルコース建設計画を初めて伺って以来、この大事業の一翼を担うと共に、日本のレースファンの皆さんにインディカーを紹介できる機会がくると期待していました。もてぎが完成に近づく姿を見て大変感銘を受けるとともに、1998年、新しいコースでのレース開催が益々楽しみになりました」

——インディカー会長兼最高経営責任者 アンドリュー・クレイグ

"IndyCar is very proud to have the opportunity to bring its race series to Japan in 1998. When we first became aware of the plans to build an oval at Motegi, we were immediately interested to be a part of this important development and to have the opportunity to showcase IndyCar to race fans in Japan. We have been impressed with the manner in which the Motegi race facility has been developed and look forward to our first race on the new track in 1998.

Japanese interest in the PPG Cup is growing rapidly and to a very large extent this interest is the result of the participation of Japanese engine manufacturers. Honda took part in the PPG IndyCar World Series for the first time in 1994 and in just three years has become a front runner. This year, Honda won the IndyCar Manufacturers Championship and also powered Jimmy Vasser to victory in the PPG IndyCar World Series. On behalf of the entire IndyCar community, we offer our sincere congratulations on these achievements."

——IndyCar President & Chief Executive Officer Andrew Craig



「PPGワールドシリーズに参戦してわずか3年目でマニュファクチャラーズ・チャンピオンに輝けたのは、まさに偉業だと思います。これは、ひたすらに夢を追いかけて来たひたむきなホンダ・インディV-8エンジン計画関係者のハードワークの成果以外のなものではありません。関係された皆様に対して心から感謝いたします」

——ホンダ・パフォーマンス・ディベロップメント社長 トム・エリオット

"To win the Manufacturer's Championship in just our third year of PPG IndyCar World Series competition, I feel, is a genuine accomplishment. It has taken a lot of hard work, by a lot of hard working, dedicated people who are involved in the Honda Indy V-8 engine program. We'd like to thank all the teams, drivers and personnel involved in the program for making this success possible."

——President, Honda Performance Development Tom Elliott

受け入れられた チャレンジングスピリット

1993序章

1993年1月7日午前9時、アメリカ自動車業界の1年の始まりを告げるデトロイト・ショーの会場で、ホンダにとってその後の将来を担うことになる重大な発表が行なわ

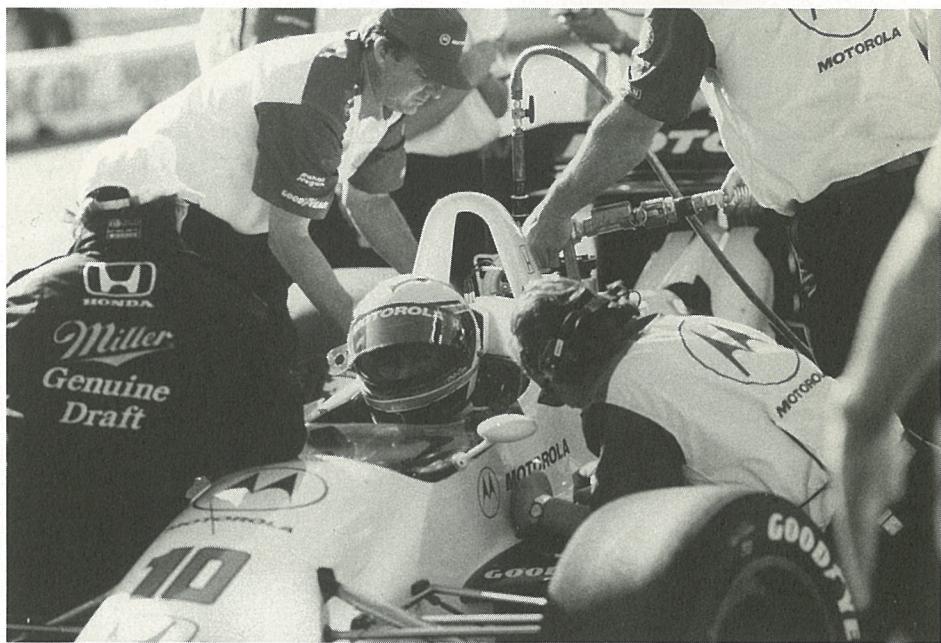
れた。コンファレンスルームでステージに立った雨宮高一アメリカン・ホンダ社長は、興奮を隠しきれない面持ちでマイクに向かった。

「ホンダがこのアメリカで四輪の販売を開始してからすでに22年の歳月が経過いたしました。その間、我々は、現地生産を可能にし、開発から輸出まで、様々な困難と戦いながら前進を続けてまいりました。本日ここに、我々は新たなチャレンジとして、アメリカで最も権威のあるレースシリーズ、インディカー・ワールドシリーズに参戦することを発表いたします」。

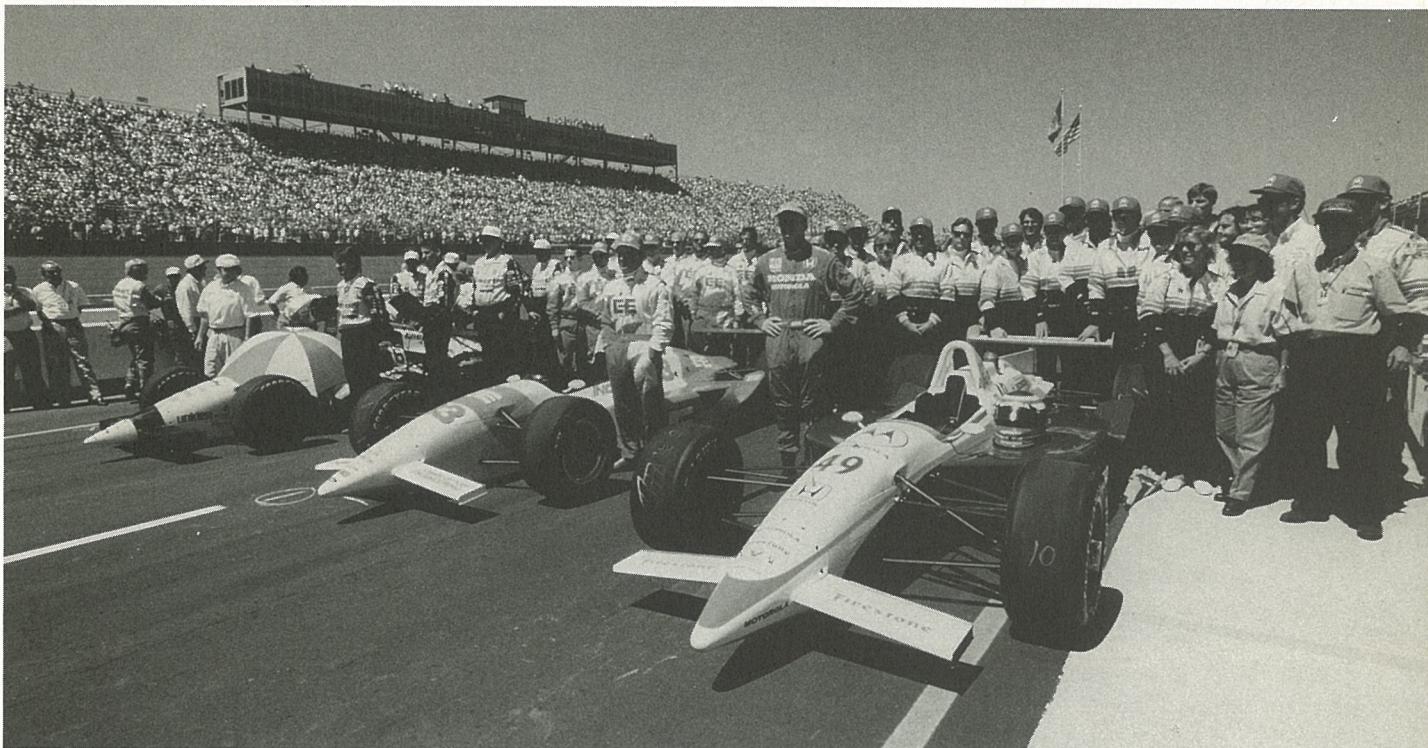
1959年に設立され、アメリカで確たる地位を得たアメリカン・ホンダが、ついに本格的にレースへの挑戦を開始するというアナウンスだった。

アメリカの誇りとも言うべきインディカーワールドシリーズは、ハイスピードコースのオーバルコース、市街地の特設コース、常設のロードコースの3種類の異なる性格のサーキットを舞台にして行なわれる独特のレースである。アメリカを中心に、カナダ、オーストラリア、そして1996年からブラジルを加えて“ワールドシリーズ”的色をますます濃くするレースシリーズだ。レースの模様は、世界180カ国でテレビ放映され、350万人以上の観客がサーキットを訪れる。

「インディカーへの参戦は、従業員やディ



→1994年PPGインディカー・シリーズ開幕戦 サーファーズパラダイスでデビューを迎えた。レイホールは1周目にクラッシュに巻き込まれてリタイア、写真のグロフは8位という成績だった。



挑戦2年目の終盤、ホンダはミシガンで初のポールポジションを獲得。インディカー10戦目のジョンストンが、オーバル初走行で得た快挙でもあった。

ラーなど、北米のホンダに関わる8万人のホンダ・ファミリーの長い間の夢でした。参戦は、マーケティングツールとして有効なのは言うまでもなく、ホンダのチャレンジングスピリットへの理解を広める上でも意義のあるプロジェクトであり、ホンダにとってとても重要なことです」。

アメリカン・ホンダの副社長であり、インディカー・プロジェクト運営のために創設されたHPD(ホンダ・パフォーマンス・ディベロップメント)社長を務めるトム・エリオットも、インディカーの役割について、目を輝かせながら語っている。

かくして、ホンダの夢を乗せたインディカーは、1994年3月20日、1994年PPGインディカーワールドシリーズ開幕戦であるオーストラリアのサーファーズ・パラダイスで、デビューを迎えた。レースは雨のために大幅にスタートが遅れた。F-1での充分な経験とノウハウを持つホンダにとっても、インディカーへの挑戦が、想像以上の厳しい戦いとなることを占うような幕開けだった。3年先の“美酒”までの艱難辛苦の、それは序章だった。

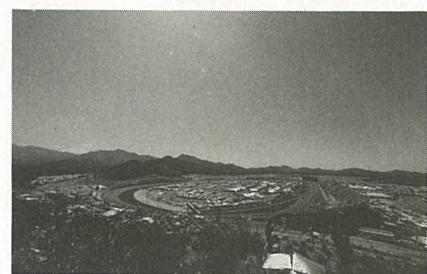
戦いの概要

1994年

ホンダ・インディV-8と名付けられた赤いヘッド・カバーを持つ注目のエンジンは、オーストラリアのサーファーズ・パラダイスでデビュー。そのデビュー戦にして初ポイントを獲得した。シーズン途中からはコンピテック・レーシングへもエンジン供給を開始。ルールにのっとって、複数チームへの供給を行なっていった。初めてのメタノール燃料レーシングエンジン、そして、初めてのオーバ

ルレース用エンジンということで、ホンダ・インディV-8の開発は、耐久性に重点が置かれていた。そのため信頼性のマージンが大きく取られ、エンジンは重く、しかも大きいものになっていた。これらがシャシーの前後バランスを難しくし、セッティングを困難なものにしていた。しかし

段階を踏んで内部に改良が加えられ、第9戦のトロントでは2位に入賞。これが初年度のホンダの最高位となった。



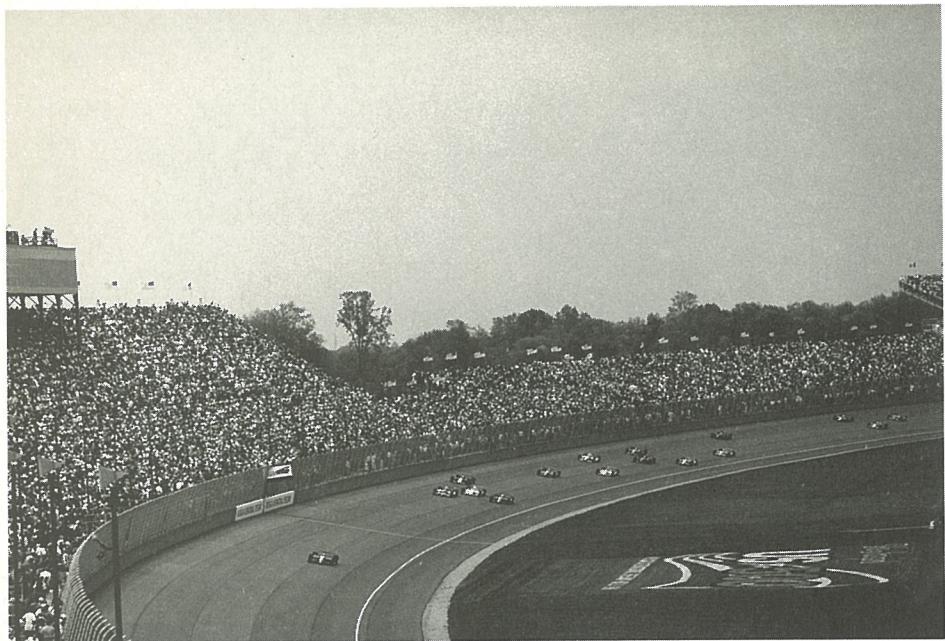
挑戦の課題のひとつが未体験のオーバルコースだった。

1994 挑戦

参戦初年度の1994年、ホンダ・インディV-8の最初のパートナーとして選ばれたのは、3度のシリーズチャンピオン経験者であるインディカーのベテラン、ボビー・レイホール率いるレイホール／ホーガン・レーシング。レイホール自身と若いマイク・グロフがステアリングを握る。ホンダ・インディV-8のデビュー戦となつたサーファーズ・パラダイスの市街地コースは、その前年、F-1から転向したナイジ

エル・マンセルが鳴り物入りでデビューした舞台である。そこでもマンセルはF-1チャンピオンの実力を存分に発揮、ドライバーや観客の度肝を抜いた。しかし、マンセル同様にF-1で培ったポテンシャルを見せつけるはずのホンダは、厳しい洗礼を受けることになる。予選16位からスタートしたエースのレイホールは、僅か1周目で他車に追突されリタイア。一方のグロフは予選14位からスタートし、フロントウイングを失いながら、8位でゴールするのがやつとだった。

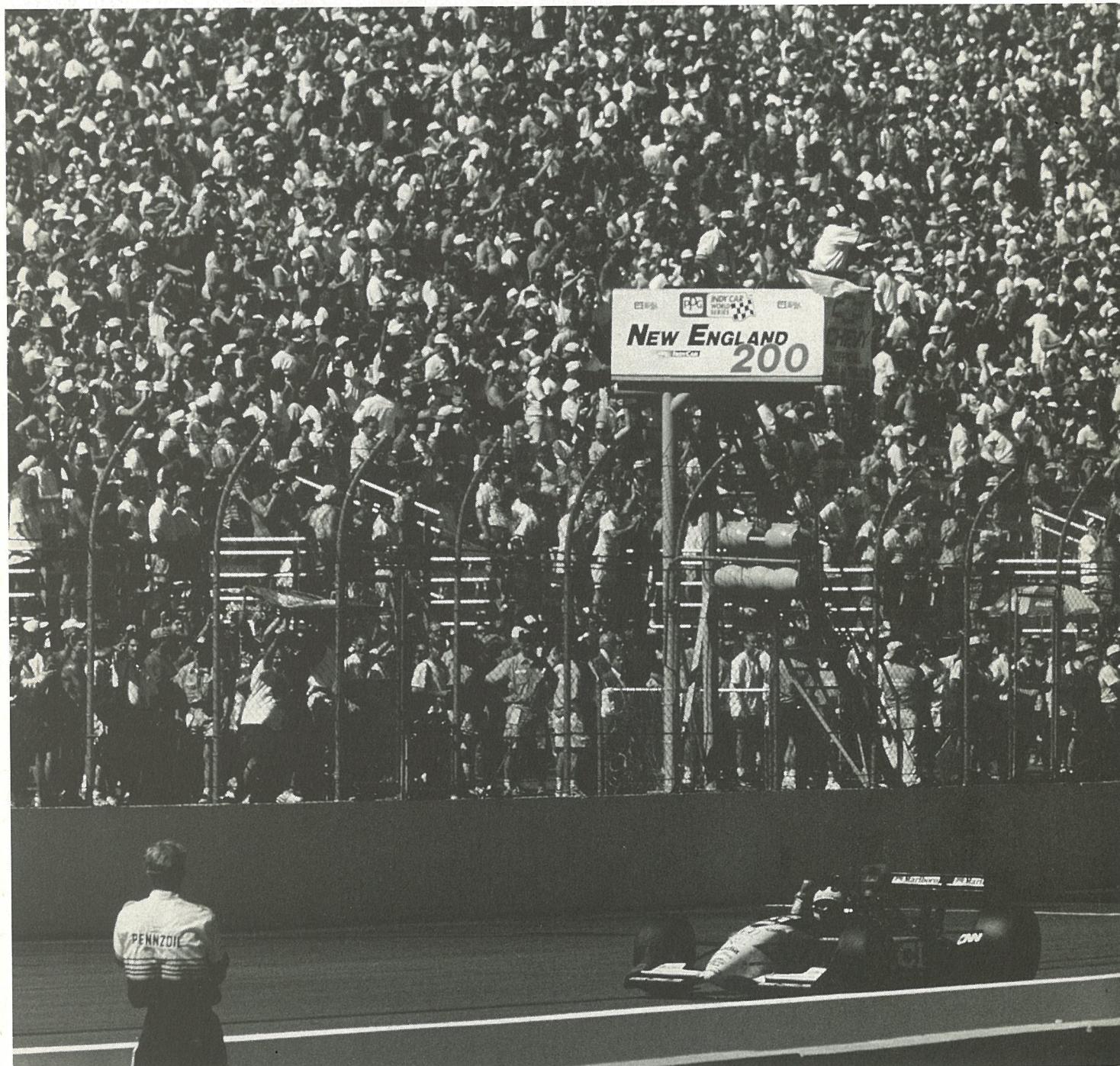
インディカーを代表する1戦、シリーズ最大の注目を集める第4戦インディアナポリ



ス500には、さらに厳しい試練が待っていた。レイホール／ホーガン・レーシングのホンダエンジン搭載車は、2台とも決勝を走ることができなかつたのだ。

300km/hを遥かに越えるコーナーリングによる強烈な横Gと500マイル＝800kmという長丁場。耐久性が戦いの鍵を握るとの判断から、ホンダはあえて鋳鉄製プロツクを採用して予選に挑んだ。前年の1993

◀前年に決勝を走れなかつた屈辱を晴らすために「HRH」エンジンを投入した1995年インディアナポリス500。ベースカーを追い越す手痛いミスで優勝は逃したが、圧倒的なスピードを見せた。



年6月に、インディカー用のプロトタイプのアルミブロックエンジンでテストした時は、初めてにも関わらずすべてが順調だった。インディアナポリス500で優勝の経験を持つレイホールと共に充分なテストを行なつて本番を迎えたのだが、念には念を入れたはずの鋳鉄ブロックは、思うようにスピードが上がらず、結局、予選は不発に終わる。レイホールは決勝に出走するためにマシンを乗り換えてしまい、ホンダ勢は成す術なくその場を後にしなければならなかつた。

その後、第9戦のトロントでレイホールは2位を獲得、初の表彰台に立つた。インディアナポリス500の予選のショックから立ち直り、シーズン後半に向けて軌道に乗るかに見えたインディ・プロジェクトだったが、ホンダの工場があるオハイオで行なわれる第11戦を前にして、事態は急転直下する。レイホールが突如、1994年限りの訣別を表明したのだ。

「お互いに“挑戦初年度は開発の年だ”と確認していたはずなのに残念です。チームオーナーでもあるレイホールは、スポンサーに対して結果を出す必要があったんでしょう。本当に残念ですが、“いつかきっと”と新たな闘志が沸きました」。

HPD副社長の朝香充弘は、そう当時を振り返った。最終的にこの一件が、『インディカーにホンダあり』を立証する次のHRHエンジン開発の引き金となつたのは事実であり、この一件を機に、再び白紙に戻した入念な計画が立てられることにもなつた。シーズンオフには、この年にスポット参戦を果たしていたコンプテック・レーシングと、ドライバーのパーカー・ジョンストンとテスト契約を結び、新たなシーズンに向けて徹底的なテストが行なわれることになる。

1995 感触

ベテランと組んだが故に、思いもよらぬ結末を迎ってしまった初年度を反省する意味で、2年目に新たなパートナーとして組んだのは、まったくのルーキーチームとルーキードライバーだった。インディカーへの登竜門であるインディライツで、2年連続チャンピオンを獲得したタスマン・モータースポーツと、前年の同クラスランキング2位に入ったブラジル人ドライバーのアンドレ・リベイロである。また、この年はブリヂストン傘下のファイアストン・タイヤがインディカーに復帰し、タスマン・モータースポーツにタイヤ供給を行なうことになっていた。ホンダと、そしてシャシーのレイナードもインディカー2年目。ホンダはインディカー2年目を新生チームとして挑むことになった。

シーズン序盤は、新生チームにありがちな経験不足による不振が続いたが、挑戦初年度に、予選を断念するという苦渋を味わったインディアナポリス500では、ベテランのスコット・グッドイヤーとスポット契約し、インディアナポリス500マイルに間に合わせるべく、急ピッチで開発を進めてきた新エンジン『HRH』で、大きな手応えをつかむのだった。『HRH』は、それ

◀1995年シーズン最後のオーバルコース、ニューハンプシャー。大観衆の歓声の中でチェックカードラッグを受けるリベイロ。ホンダにとってだけでなく、リベイロ自身にとっても、そしてチームにとってもインディカー初勝利だった。

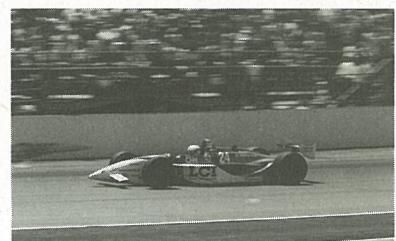
戦いの概要

1995年

シーズンオフの間に大きくパワーアップしたホンダ・インディV-8の新たなパートナーは、この年からインディカーにステップアップする、インディライツで2年連続シリーズ・チャンピオンを生んだタスマン・モータースポーツグループである。そしていきなり開幕戦の最初のプラクティスで、ルーキーのリベイロが2番手につける。「コーナーの立ち上がりがいい」とライバル・チームはホンダの進歩を

認め、このプラクティスセッションの直後に早くも翌年のエンジン供給交渉にやってきたチームがあったほどだ。さらにインディアナポリス500では、オールアルミブロックのエンジンが投入された。材質をアルミに変えながらも前モデルより小型化を実現できたのは、スチールブロックによる1年間のノウハウがつぎ込まれた結果だった。

この新型エンジンで、シーズン終盤の第13戦ではボールボジション、第15戦ではリベイロがボルボジションから念願の初勝利を勝ち取った。



インディアナポリス500では、エンジンの優秀性を立証した。