

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りらず、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ったのは事実であり、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った。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・リペイロである。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ペイロ。ホンダにとってだけでなく、リペ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。

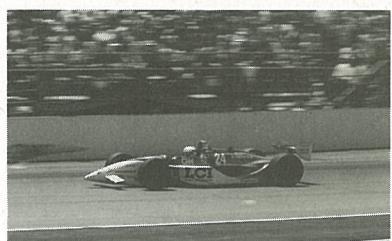
戦いの概要

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、ルーキーのリペイロが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戦ではポールポジション、第15戦ではリペイロがポールポ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。

まで着々と熟成を進めてきた『HRX』エンジンとともに、並行開発していた新型アルミブロックエンジンである。シリーズを転戦しながら2種のエンジンを同時に熟成・開発する作業は、想像以上にハードだった。

グッドイヤーは予選で3位を奪い、フロントローからレースをスタート、トップを快走した。そしてゴールまで後僅かとなつた時、グッドイヤーはペースカーを抜いてしまうという手痛いミスを犯す。結果的には勝利をジャック・ヴィルニューブに譲ることになったが、ホンダは、前年の雪辱を晴らすに充分なパフォーマンスを、インディアナポリスを訪れた55万人に及ぶ観衆に見せつけた。

「勝負に勝って、レースに負けた、ということでしょうか。結果的には負けましたが、我々の実力がどのくらいのものか、レースを見た全員が理解してくれたはずです」。

HPD副社長の朝香充弘は、レースを振り返ってこう語った。

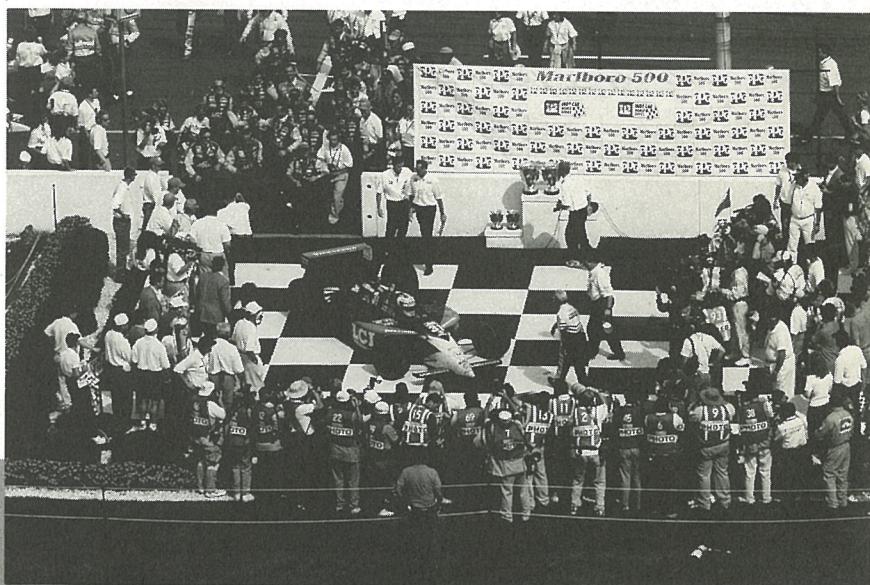
この日を境に、翌年のエンジン供給を申し入れるチームが一挙に増え、ホンダ

の注目度はさらに高くなった。そして、シーズン後半には、開発テストを担当したコンピュック・レーシングのパーカー・ジョンストンも加わり、インディアナポリスと並ぶスーパースピードウェイのミシガンで、ホンダ初のポールポジションを獲得した。年々高まるスピードによって安全面が懸念されていたスーパースピードウェイでのレースだが、このミシガンから過給圧規制が45インチから40インチへと下げられた。どのチームも新たな規制値でのセッティングに悩んでスピードを上げられない中で、HRHエンジンの開発を担当し、その特性をよく知るジョンストンは、初めてのオーバルにも関わらず、予選で唯一230マイル/h以上をマークしてポールポジションを奪つたのだった。新たな規制を加えられるという厳しい条件の中で、

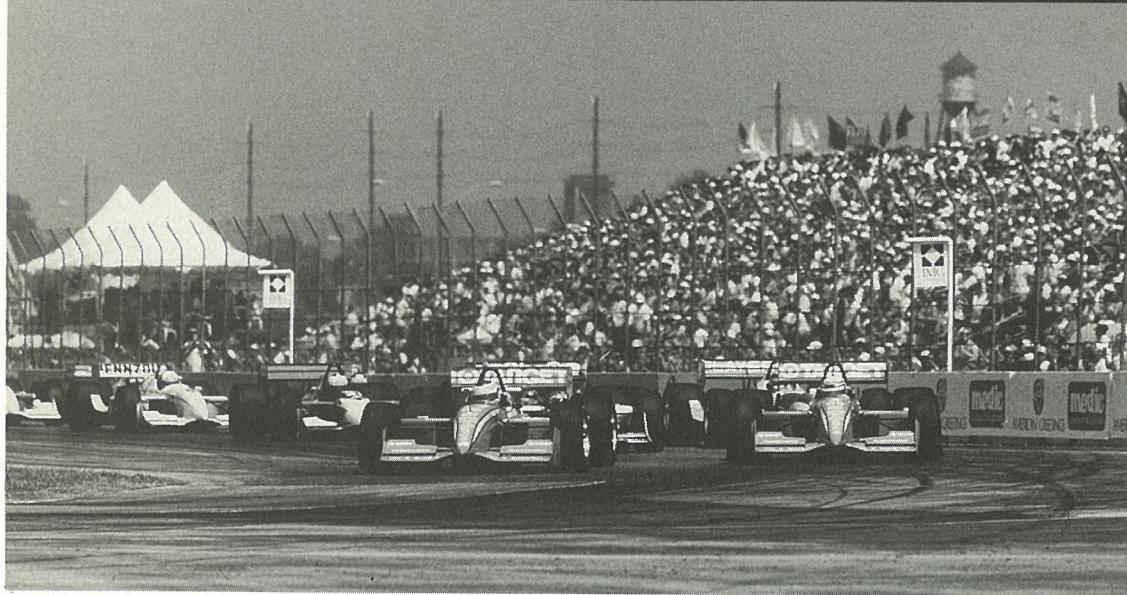
ホンダがいつものように強さを發揮して圧倒的スピードをバックアップしたのは言うまでもない。

ロードコースや市街地コースではもうひとつ実力を出せずにいたホンダ勢だったが、初めてのポールポジションも経験し、オーバルでの群を抜くポテンシャルはライバルも認めるところとなっていた。そして迎えた'95年シーズン最後のオーバル、ニュー・ハンプシャーで、アンドレ・リベイロは圧倒的なレースを展開する。

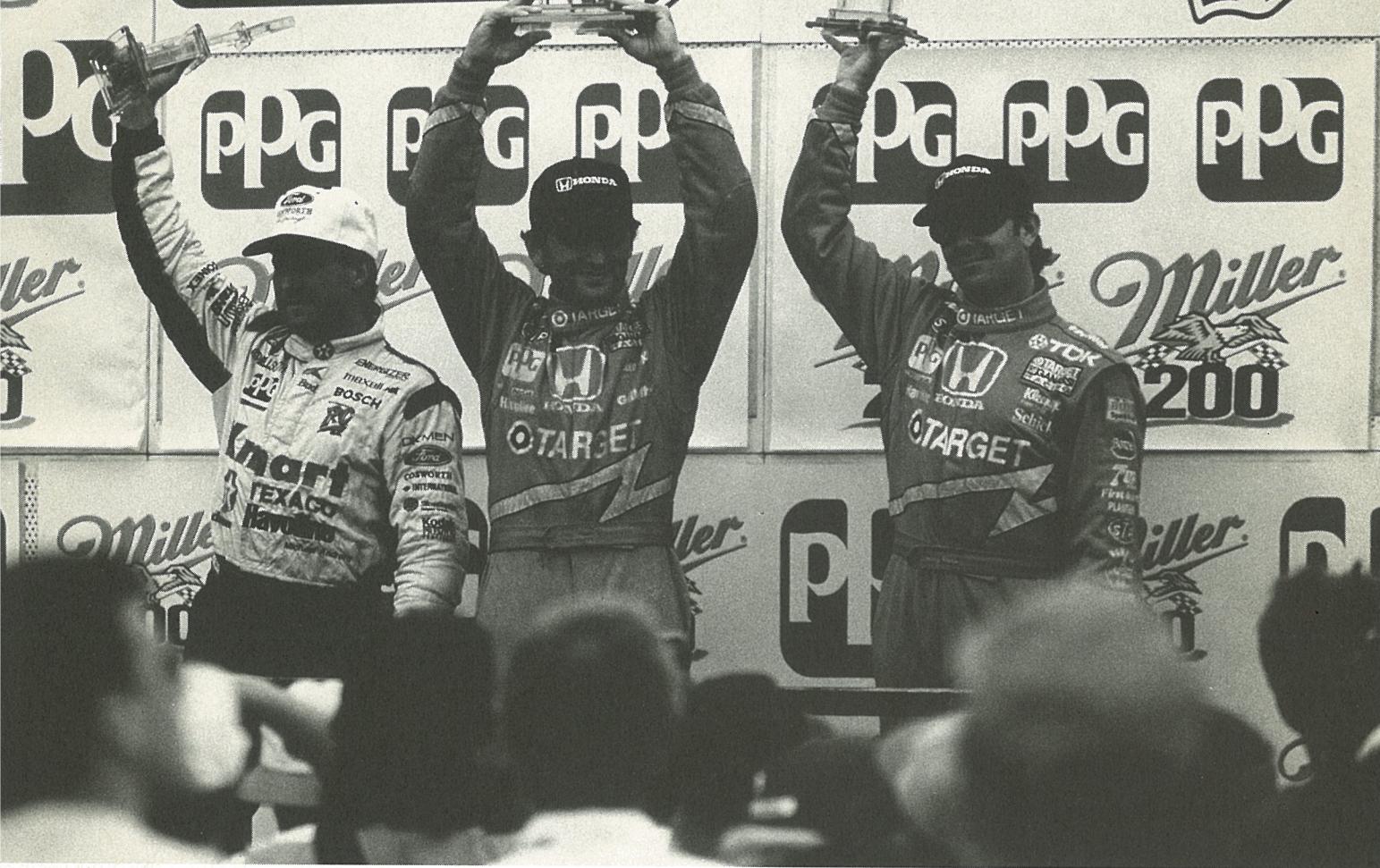
ホンダのエンジニアである西澤一俊は、単独エントリーとなつたりペイロにひとつの“秘策”を持ちかけた。挑戦初年度から、チーフエンジニアとして現場で指揮を取つていた西澤には、以前から疑問に思



↓1996年シーズン、ホンダ・インディV-8は、安定したポテンシャルでレースをリードした。第10戦、クリーブランドの空港特設コースで1-2を形成するチップ・ガナーシ・レーシングのザナルディとバッサー。



↑1996年マールボロ500で優勝を飾り、ピクトリーレーンに招かれるリベイロ。インディアナポリス500に代わるUS500と合わせ、ホンダはステイタスの高い500マイルレースの勝利を独占した。

PPG**INDY CAR
WORLD SERIES****PPG****INDY CAR
WORLD SERIES**

↑1996年ルーキー・オブ・ザ・イヤーのザナルディ(中央)と、PPGカップ・チャンピオンのバッサー(右)。国際色溢れる顔触れのドライバーの活躍が、ホンダのマニュファクチャラーズタイトルの原動力となつた。

っていたことがあつた。インディカーのオーバルコースでは、コーナー手前でシフトダウンしないのが当たり前だつた。しかし、高回転高出力のホンダ・エンジンの特性を最大限に引き出すためには、回転の下が

るコーナー手前でシフトダウンすることで、タイムアップが可能になるのではないか。その考えを思い切つてリペイロに伝えた。柔軟な発想をするリペイロがそれに応え、その結果、タイムは飛躍的に上昇した。リペイロはコースレコードでポールポジションを獲得。レースでも、ベテランのマイケル・アンドレッティと白熱したバトルを展開

し、200周レースの100周目にトップに立つと、そのままゴールまで一気に突っ走つた。歓声が180マイル/hのスピードでスタンドを駆け抜け、夢の瞬間がやってきた。ホンダにとってだけでなく、リペイロにとっても、タスマン・モータースポーツにとっても、初めて味わう勝利の瞬間だった。

「ゴールしたリペイロを迎えに行く途中、色々な人に“コングラツュレーション!”と言われました。その度に涙が出そうになつた。そこはライバルも何も関係なく、純粋に勝利者を祝福してくれる世界だつたんです。彼らは、インディカーレースにやつてきた我々が苦労しているのを知つてゐます。この勝利で我々の努力が初めて認められた、そんな気がしました。あの時の感激はいつまでも忘れられません」。

と朝香は語つた。ホンダにとって、インディカーチャレンジ2年目、31戦のことだった。

戦いの概要

1996年

ホンダ・エンジンを希望する声は急速に高まり、チップ・ガナーシ・レーシングとホール・レーシングの2チームが新たに加わつた。コンプテック・レーシングがブリックス/コンプテック・レーシングとなって体制を強化、フルシーズンエントリーとなつたため、合計6台がフル出場することとなつた。前年すでに「最強はホンダ。打倒ホンダ」の声が上がり始めていたが、96年に向けてアルミエンジ

ンにさらに磨きをかけたホンダは、開幕戦でジミー・バッサー、ジル・ド・フェランの新ホンダ・ユーヤーによる1-2フィニッシュを達成。バッサーは開幕6戦で4勝を飾つて勢いに乗り、そのままシリーズ・タイトルへと走り切つた。そしてアレックス・ザナルディが3勝、リペイロが2勝、アドリアン・フェルナンデ

スとド・フェランが1勝ずつと、合計11勝をホンダ・エンジンは記録。1-2フィニッシュは6回を数え、マニュファクチャラーズタイトルを手に入れたのである。



1996年、ホンダへの注目度は飛躍的に向上した。

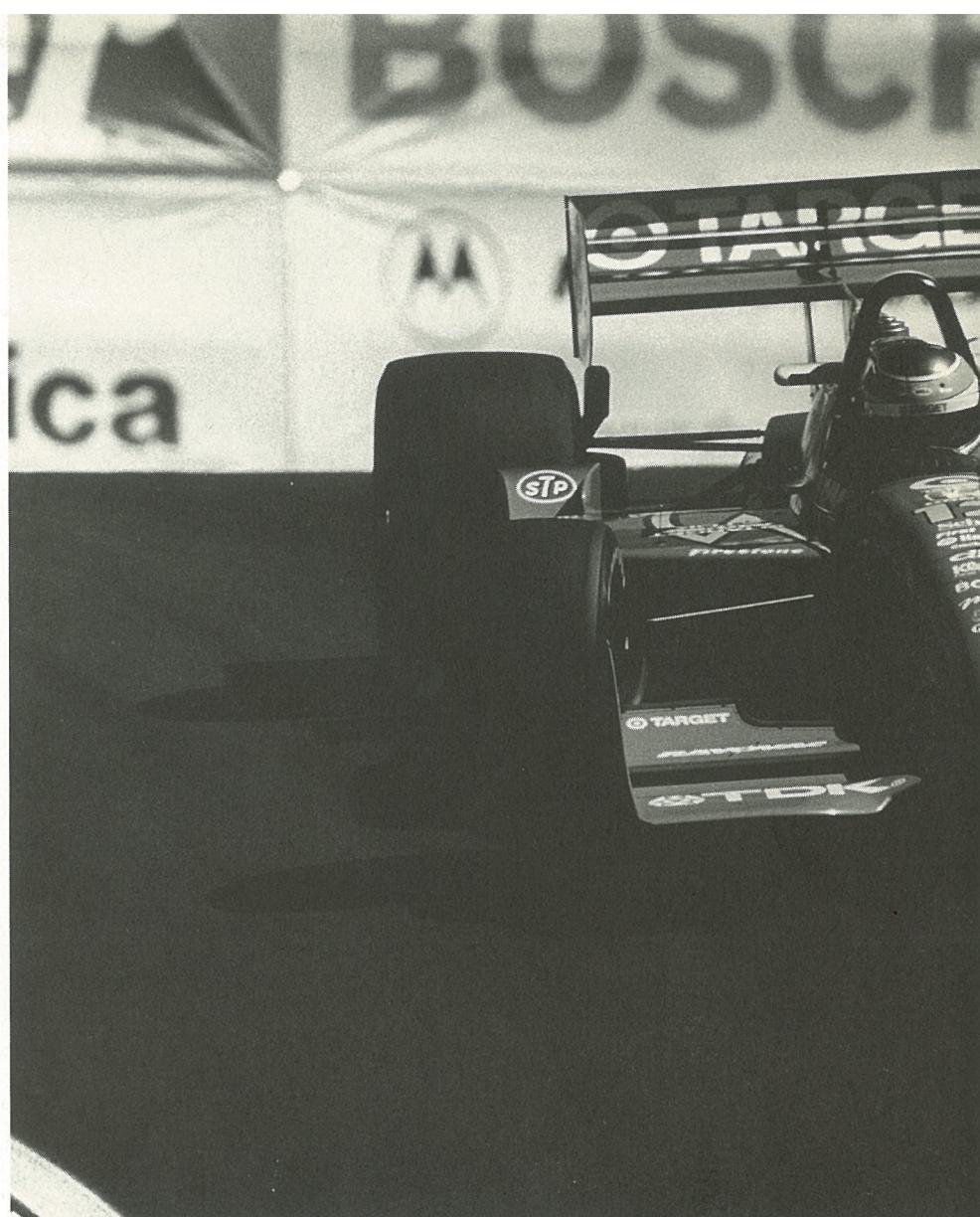
1996 栄冠

初勝利で充分な感触をつかんだホンダは、挑戦3年目に向けて、4チーム、6人のドライバーと契約し、体制拡充を図った。タスマン・モータースポーツからアンドレ・リベイロとアドリアン・フェルナンデス、チップ・ガナッシ・レーシングからジミー・バッサーとアレックス・ザナルディ、ホール・レーシングからジルド・フェラン、そしてブリックス/コンプテック・レーシングからパーカー・ジョンストンという布陣だ。世界各国から将来が期待される若手ドライバーがホンダのもとに集結した。しかし、優勝経験者は僅か2人であり、どちらもともに1勝を記録しているだけだった。

前年に初勝利を記録し、充分な感触をつかんでいたとは言え、それまで築き上げたすべてがイエローコーションで振り出しに戻されるのがインディカーである。トップでゴールすることの難しさは、350万人の観客が一番よく知っている。さらに、勝ち続けるとなると難易度は飛躍的に上昇するのだが、インディカーを知る者にとって『奇跡』と言える戦いを、1996年のホンダは展開してみせることになる。

緒戦のマイアミでバッサーが初優勝。彼にとってインディカー参戦56戦目にしでの勝利だった。そして、それはジルド・フェランを従えたホンダ・インディV-8初の1-2フィニッシュだった。続くリオ・デ・ジャネイロ、サーファーズパラダイス、ロングビーチも連覇する開幕4連勝を挙げた。このうち3戦ではポールポジションも獲得した。

そして迎えた第6戦が、インディアナポリス500に代わってシリーズに組み込まれたUS500である。ホンダにとっていわく付きのインディカーシリーズ最高峰の500マイルレースで、ホンダユーザーのバッサーとフェルナンデスが予選1-2を奪取。



↑シーズンの最終戦、ラグナ・セカでバッサーは、アンドレッティ、アンサーJr.を下して1996年度PPGインディカー・チャンピオンを決定した。

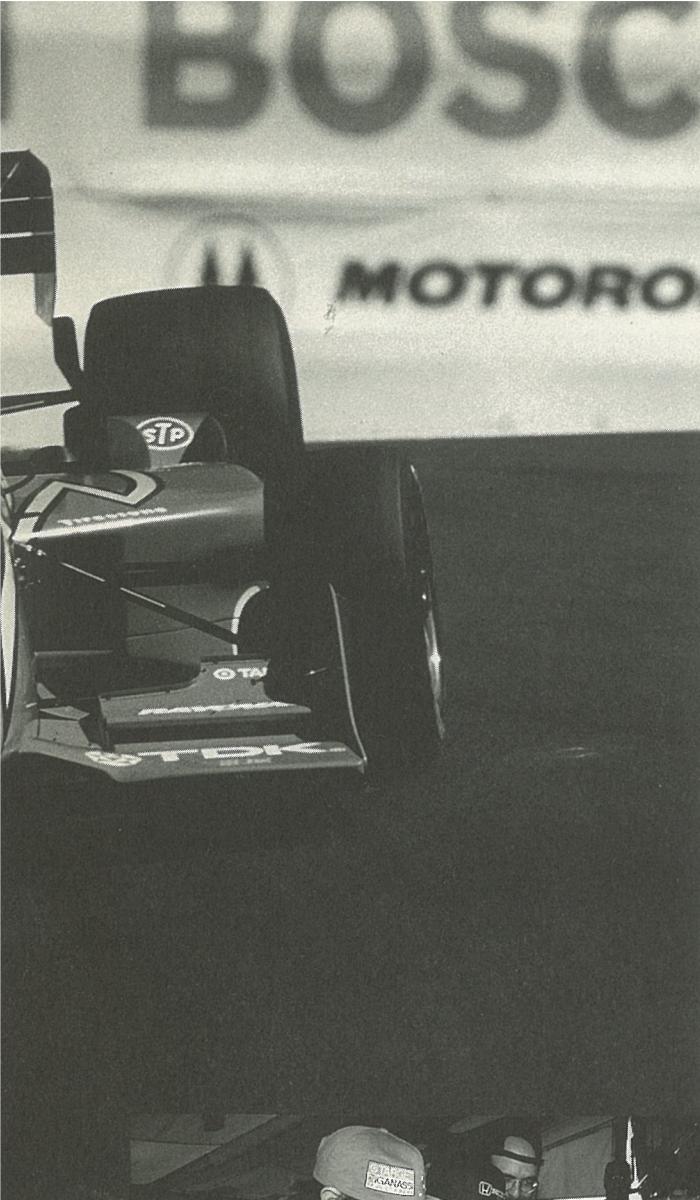
決勝では、バッサー、ザナルディ、リベイロ、ジョンストン等、ホンダ勢によるトップ争いが繰り広げられた。その混戦を制したバッサーが、記念すべきUS500の初代ウイナーとなつた。

実力がありながら勝利に恵まれなかつたバッサーは、ホンダとの出会いで才能を一気に開花させていたが、他のドライバーも同様に、実力をいかんなく発揮していた。ホンダ・インディV-8はその後も快進撃を続け、第15戦のバンクーバーで、エンジンサプライヤーに与えられるマニュファクチャラーズタイトルを獲得した。同時に、これまでのレースで、3連続を含む5回のポールポジションと2勝を記録していたザナルディに、ルーキー・オブ・ザ・イヤーが贈られることが決定した。そして迎えた最終戦、バッサーはポイント

リーダーとしてラグナ・セカに乗り込んだ。アル・アンサーJr.とマイケル・アンドレッティが僅差で追っており、このレースの結果でチャンピオンが決まるというシーズンの締めくくりとしては絶好の筋書きとなつた。

レースは、ルーキー・オブ・ザ・イヤーのザナルディがブライアン・ハータを激しく追い上げ、最終ラップの名物コーナー“コーケスクリュー”でインを突いてトップを奪い、シーズン3勝目。手堅く4位を守ってポイントを重ねたバッサーのシリーズチャンピオンに花を添えたのだった。

「この1週間、ほとんど眠れませんでした。この勝利は、プロジェクトに関わってくれたすべての人のお陰です。皆様に心から



■年度別シリーズ戦績

	1994	1995	1996	通算
通算参加レース数	16	17	16	46
延べ出走回数	36	27	96	159
入賞回数	11	8	57	76
優勝回数	0	1	11	12
ポールポジション	0	1	9	10

■マニュファクチャラーズポイント

順位	エンジン製造メーカー	ポイント
1	ホンダ	271
2	フォード・コスワース	234
3	メルセデス・ベンツ	218
4	トヨタ	9

PPGインディカー・ワールドシリーズのマニュファクチャラーズチャンピオンシップとは、エンジン製造メーカーに与えられるもの。ポイントの算出方法は、同メーカーの最上位のマシンのポイントが積算される。ポールポジションや最多ラップリーダーなどのボーナスポイントは加算されない。

■PPGカップポイント

*印はルーキー

順位	ドライバー	エンジン	ポイント	優勝回数	PP回数
1	J.バッサー	ホンダ	154	4	4
2	M.アンドレッティ	フォード・コスワース	132	5	0
3	A.ザナルディ*	ホンダ	132	3	6
4	A.アンサーJr.	メルセデス・ベンツ	125	0	0
5	C.フィッティバルディ	フォード・コスワース	110	0	0
6	G.D.フェラン	ホンダ	104	1	1
7	B.レイホール	メルセデス・ベンツ	102	0	0
8	B.ハータ	メルセデス・ベンツ	86	0	0
9	G.ムーア*	メルセデス・ベンツ	84	0	0
10	S.ブルエット	フォード・コスワース	82	0	1
11	A.リベイロ	ホンダ	76	2	1
12	A.フェルナンデス	ホンダ	71	1	0
17	P.ジョンストン	ホンダ	33	0	0

◆PPGカップ獲得を記念して、バッサー(左)とケーキにナイフを入れる朝香充弘HPD副社長。

◆充実のシーズンを喜ぶホンダのスタッフたち。インディカー挑戦3年目にして、ドライバー、エンジン、そしてルーキーの3部門のタイトルを獲得した。



ありがとうを言いたい。アメリカだけでなく、ブラジル、イタリア、メキシコと各国のドライバーが勝ってくれて世界中で勝利を喜ぶことができ、ホンダのチャレンジングスピリットを理解していただけたと思います。我々はこれでやっとこの世界に仲間入りができました。本当にありがとうございました。

朝香充弘は、そう語った。