

参戦3年目にして頂点へ!

# ジャパンパワーが インディを席卷 最強伝説がまたひとつ

ホンダがインディーカーに参戦。これを聞いて、「F1で無敵だったホンダにとって、インディーカーなど最初から簡単に勝ちまくるに決まっている」と考えた人は多いと思う。アメリカでも、ホンダの参入が噂に上るや、強い警戒心を持たれ、「新規に参戦してくるエンジンサプライヤーは、初年度は2チーム以上、かつ合計3台以上へ、2年目には3チーム以上、かつ合計6台以上への供給を義務づける」という高いハードルが急遽用意された。ここで言うチームとは、インディーカーの主権団体であるCART(チャンピオンシップ・オート・レーシング・チームズ)のフランチャイズ所有チームを指す。つまり、ホンダが子飼いチームを新たに設立して、彼らに独占供給することをも拒む、随分と念の入ったルールであった。

ホンダは一時は複数のF1チームへエンジンを提供していたが、最終的にはマクラーレン1チームに絞り込み、彼らとともに連戦連勝を重ねた。勝負の世界で、勝ちまくることが悪いことであるはずはない。「負ける側は能力や努力が足りない」と責めることもできる。しかし、多くのコンテナダーに勝つチャンスが存在することで、コンペティションが観戦して楽しいものとなる。モータースポーツとは、真剣勝負であると同時に、ファンが見てくれて初めて成り立つエンターテインメントだ。負ける相手がいなくなれば、どんなに優れたエンジンやシャシーを持っていても仕方がない。この点を深く理解しているのがアメリカ人なのだ。単独供給で勝ちまくるのはアメリカ流ではない。F1的参戦哲学とは異なる、ウイン・サム・アンド・ルーズ・サムという共存共栄の考え方が彼らの間には根づいているのだ。

## 試験の予選落ち その屈辱を反動にユツテ

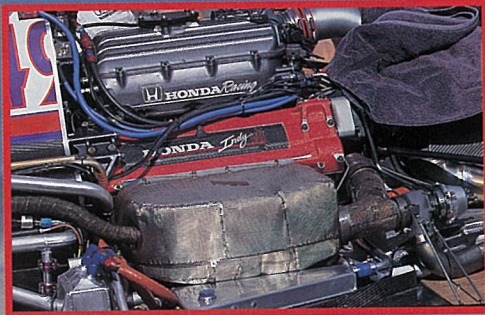
93年の1年間、先行開発のためにアメリカでテストを行ったホンダ・エンジン、その名もホンダ・インディV8は、94年の開幕戦であったオーストラリア、サーファーズ・パラダイスでデビュー(HRX型)した。エントリーは、レイホール・ロガン・レーシングから。ドライバーは、3度ドライバーズタイトルを獲得しているポピー・レイホールと、若手のマイク・グロフが務めた。いきなり有力チームとコンビを組んだことは、短期間で成功が約束され

ているように見えた。しかし、彼らのホンダ・エンジンでの初レースは、予選順位が14位と16位。決勝でこそグロフが8位に入り、初ポイントを獲得したが、パワー不足は誰の目にも明らかだった。シーズン途中からは、バーカー・ジョンストンをドライバーとして起用するコンプテック・レーシングにもエンジン供給を開始。こちらはホンダひとすじでツリーングカー、スポーツカーとステツプアップし、どの参戦カテゴリーでもタイトルを獲得してきた生粋のホンダチームだが、インディーカーは初めてであり、いきなりの好成績は望めなかった。

赤いカムカパーを持つホンダ・インディV8は、エキゾーストサウンドが先行メーカーのものとは随分と異なっていた。ライバルたちと同等の速さを持つていれば、音が違っても何も言われないものだし、音が違ってライバルたちより遅ければ、「何が違うのだろうか?」と話題になるところだが、「デビューしたてのホンダ・インディV8は、即座に競争力を発揮するどころか、中国以降に理もれていたため、「低い音でトランサム」のエンジンみたい」、「あれだけ音が低いのは、高回転まで回っていないからだ」などと散々な言われ方をした。

ホンダにとって、試験の時は続いた。その最も厳しいものは、初挑戦となった94年のインディアナポリス500だった。世界で最も長い歴史を持つインディ500で、まさかの予選落ちを喫したのである。

「1年前に行ったテストで、パワーは充分に出せている」と感じていたが、じつは、実際にはそうなっていなかった」とインディーカー・プロジェクトを引っ張る朝香充弘HPPD副社長は語った。HRX型はパワーでライバル



「その日」はあっけないほど早く訪れた。参戦開始から3年目。ホンダ・エンジンはアメリカン・トップフォーミュラ、インディカーの頂点に立った。ここまでの道のりは決して平坦なものではなかった。多くの障害を一つずつ着実にクリアしてきた成果が結果として現れたのだ。追う者から追われる者へ。ホンダの戦いはまだ始まったばかりだ。

text & photographs by Masahiko Amano



に劣っていただけでなく、重く、サイズも大きかったために、マシンのハンドリングにも影響を与え、インディ5000の予選を通過できなかった。そして、この前年度にオリジナルシャーシを投入したのが災いしてインディ5000に出場していなかったレイホール・ホーガン・レーシングは、スポンサーのためにも2年連続の予選落ちはどうしても避けなくてはならず、ペンスキ・レーシングからシャーシとイルモア・エンジンをレンタルしたのだった。

第6戦のデトロイトからは第2世代のエンジンが登場し、ホンダユーザーの予選順位は開幕当初と比べて上位に上がった。そして、第9戦のトロントではレイホールが2位に入賞、初めての表彰台を手にした。しかし、ホンダ・インディV8のパフォーマンスは、当初期待された、あるいは警戒されたものからはほど遠かった。結局、ホンダ・エンジンのデビューシーズンは、前述のレイホールによる2位が最高で、予選最高位はレイホールによるデトロイトでの6位。ポイントスタンディングはトップ10に6回入ったレイホールが10位、同2回のグロフが20位、5戦のみ出場したルーキーのジョンストンはノーポイントであった。

シーズンも終盤を迎えた第12戦ニューハンプシャーを直前に控え、レイホール・ホーガン・レーシングはショッキングなアナウンスを行った。「ホンダとは袂を分かち、95年度はメルセデス・ベンツ・イルモアを使う」というものだった。

「ライツからインディカーへとステップアップしてくるタスマン・モーターズスポーツと戦うことを決めた。コンプテックにも供給を続けるが、彼らは資金の問題から全戦出場は2年目も行わない。」

**これでようやくインディの仲間になれた気がする**

95年の開幕戦はマイアミ。タスマンチームはインディライツではチャンピオンだったが、インディカーは初めて。ドライバーはブラジル出身のルーキー、アンドレ・リベイロ。彼らの可能性は未知数だが、はっきり言えばレイホール・ホーガンよりも好成績は期待できない体制に見えた。しかし、その最初のレースの最初のブラクティスで、タスマンとリベイロは2番手のタイムを叩き出した。オフシーズンの間にホンダ・インディV8は大きく進歩していたのだ。

そして、2回目の挑戦となったインディ5000には、まったくのニューモデル、HRH型が投入され、タスマンの2台目を与えられたスコット・グッドイヤーがポールポジション争いに加わり、3位を得た。インディ5000のグリッドは1列3台。グッドイヤーはフロントロウに並んだのだ。開幕戦の1回目のブラクティスセッション以降、ホンダの可能性に注目し、多くのチームが96年へ向けて供給の打診を始めていた。

「インディカーにはオーバルレースがある。F1では全開の状態が何十秒も続くことなどありえないが、スーパースピードウェイでは何十分の間、延々と全開走行を続けなくてはならない。エンジンにとって、長い全開走行ほど過酷なものはない。スーパースピードウェイでのレースは、我々にとってもまったく新しい挑戦だった」

前出の朝香氏は語る。「我々のエンジンが重くて大きかったのは、壊れない、という点に重きを置いたからだ。壊れなければ、データを蓄積することができる。2シーズン目のインディ5000から投入した小型で軽量のHRH型には、最初のエンジンで得たノウハウをすべて注ぎ込んだ」

初年度の悔しい思いをバネにして、2年目に一気にポールポジションを2回獲得し、優勝も1回飾るところまで漕ぎつけた。そのパフォーマンスに供給を求めめる者が殺到し、3シーズン目は4チーム、合計6台に、供給体制は自然と拡大された。F1参戦でエンジンアタチを鍛え、ターボ時代に「燃焼」というものを徹底的に追求した彼らは、先行メーカーを凌ぐパワーを發揮するに至った。開幕4連勝を飾り、二つの500マイルレースを共に制する快進撃を見せたホンダは、PPGインディカー1・ワールドシリーズに設けられていたマニユファクチャラーズタイトルを手に入れたのだ。

「500マイルレースで今年優勝することができた。これでようやくインディカーの仲間に入れてもらった気がする。そして、最大のイベント、US5000で勝てたことの意味は大きい。目標としていたマニユファクチャラーズタイトルも、チームやドライバー、そして協力メーカーのおかげで獲得することができた。本当に嬉しい」と朝香氏は第15戦バンクーバーでレース後に語った。

参戦前から高いハードルが用意され、1年目には彼ら自身も予想外の苦戦を経験したが、それが結果的にはホンダの成功をスピードアップさせたように見える。来季、ホンダはチャンピオンとして、フォード、メルセデス・ベンツ、そしてトヨタの挑戦を受ける立場となった。

# ホンダ・エンジンを背負う男たち

マニファクチャラーズ・タイトルという勲章をホンダにもたらした6人のドライバー。  
今シーズンにおける彼らの活躍には目を見張るものがある。開幕からの4連勝、  
最大のイベントUS500での勝利など、まさに驚嘆すべき走りをわれわれに見せてくれた。

## 31



### アンドレ・リベイロ

ブラジル/タスマン・モータースポーツ/'96年成績/2勝  
獲得ポイント(順位) /76P (11位)  
ホンダに記念すべき初優勝をもたらしたドライバー。

## 4



### アレックス・ザナルディ

イタリア/チップ・ガナッシ・レーシング/'96年成績/3勝  
獲得ポイント(順位) /132P (3位)  
F1から転向し今年デビュー。見事にルーキー・オブ・ザ・イヤーに輝いた。

## 32



### アドリアン・フェルナンデス

メキシコ/タスマン・モータースポーツ/'96年成績/1勝  
獲得ポイント(順位) /71P (12位)  
'93年デビュー。インディ・ライツからの昇格組の一人。

## 8



### ジル・ド・フェラン

ブラジル/ホール・レーシング/'96年成績/1勝  
獲得ポイント(順位) /104P (6位)  
デビューは昨シーズン。バンクーバーで4位に入りホンダのタイトルを確定させた。

## 49



### パーカー・ジョンストン

アメリカ/ブリックス・コンプテック・レーシング/'96年成績/最上位=2位(2回)  
獲得ポイント(順位) /33P (17位)  
デビュー前からホンダとは縁の深いドライバー。3年間パートナー関係は続いている。

## 12



### ジミー・バツサー

アメリカ/チップ・ガナッシ・レーシング/'96年成績/4勝  
獲得ポイント(順位) /154P (チャンピオン)  
'92年にデビュー、今年の開幕戦で初優勝。最終戦で王座に輝いた。