

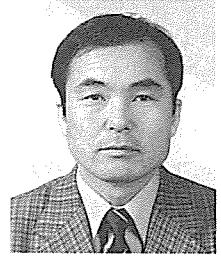
特集号によせて

勝つことの難しさを学んで

Learning the Difficulty of Winning

土 師 守*

Mamoru Haji



1983年7月16日、ホンダがF-1レースに復帰しての第1戦がイギリスのシルバーストーンで幕を開けた。われわれスタッフは、この日のために綿々とテストを繰り返してきたのだが、やはり、復帰初戦となるとかなりの緊張感に包まれていた。

第1戦の狙いは、他チームとの比較、ドライバーの感触、エンジンの耐久性など、実戦での多くの情報を得ることであり、そのためには完走することが肝要であった。結果は、予選こそ14位に入り“初戦にしては”とかなり希望を抱いたものの、決勝ではわずか5周でリタイヤとなってしまった。この時、モータースポーツの頂点とも言われるF-1の世界は、言葉では表現できない“ドエライ世界”だと感じた。

実は、F-1復帰に先立ってF-2に参戦し、比較的スムーズにチャンピオンを獲得していたが、F-1ではそうは甘くないことを思い知らされた。最初は様子見で、勝つつもりは毛頭なかったとは言え、あまりにも無残な結果に正直言っただけで済んでしまった。続く2戦目のドイツGPでは、第1戦での問題を解決して、完走を目指してホッケンハイムに乗り込んだものの、またもやリタイヤに終わり大きなショックを受けた。

しかしながら、後で問題を分析してみると、少なからず無理があったように思う。われわれにとってターボエンジンは初挑戦であり、スピリットにとってもF-1シャーシは初めて、という初物の組み合わせだったのである。それゆえ、エンジンの問題やシャーシの問題が次々と噴出したのは当然のことだったのかも知れない。しかし、初物チームとは言え、“早い時期に完走するぞ”がチーム全員の合言葉であり、私自身もスタッフの一員としては愚痴を言うわけにはいかなかった。

チームのメンバーは、内心では“まず完走”、そして、

“いつかはあの大観衆の前で日の丸を”と、思いながらも、レースは第4戦へと過ぎて行った。しかし、成績はさっぱりであったものの、振り返って見ると、一戦ごとに良い感触を得られるようになってきていることは確かであった。

ちょうどこの頃、ウィリアムズとのジョイントの話が持ち上がり、最終戦の南アフリカGPでは、ウィリアムズのシャーシにホンダエンジンを載せて走ることが決定し、レースに向けてウィリアムズとテストを開始した。ウィリアムズは前年度のチャンピオンチームであったが、ことターボエンジンについてはやはり初経験であり、テストではとまどうことも多かった。しかし、さすが一流チームだけあって対応は速く、われわれもエンジンの熟成に専念することができてとてもやりやすかった。

われわれは、初シーズン最後のレースのために、南アフリカのキャラミサーキットに乗り込んだ。予選では大きなトラブルもなく6位に入り、レース当日もスタートイングリッドに何の問題もなく並ばせることができ、われわれは任務を一応果たすことができた。そして、あとはスタートを待ち、レース結果を待つばかりであった。決勝レースも、予選順位を守りつつ素晴らしい走りを見せ、ウィリアムズとの初レースとは言え、待ちに待った完走を復帰後第8戦目にして5位入賞で飾ることができた。この時はチーム一同、本当にうれしく、喜びを分かち合うことができた。そして、宿舎に帰って来年の夢を語り合い、今年以上にシャーシもエンジンも熟成しようと約束してシーズンを終えた。

1984年はレギュレーションが変更され、ガソリンの補給が禁止された。こういった事も考慮に入れ、シーズンに向けてテストに入ったが、新しい問題が次々と顕在化してきた。エンジンもパワーアップし、シャーシも改良

されてポテンシャルが上がって速く走れるようになると、それなりの新しい問題が出てきて対応を迫られるといった状況であった。

そして、復帰後2年目のシーズンがブラジルで開幕した。オフシーズンのテストで苦労してきた結果が出ると、この第一戦では非常に緊張していた。

予選は、9位とまずまずの結果で特に大きな問題も無かった。決勝当日はウォームアップランでも調子が良く何とかかなりそうな期待を抱かせる雰囲気が漂った。実際、レースがスタートすると、周回を追う毎に順位が上がり、ついに2位でチェッカーフラッグを受け、初の表彰台に上がることができた。この調子だと今シーズンはいい所まで行けそうだと誰もが思った。

しかし、F-1の世界はそう甘くなかった。その後の第2、第3、第4戦と続けざまにリタイヤしてしまったのである。予選では上位に並ぶことが多いものの、決勝での内容は悪かった。パワーアップによるピストンの吹き抜け、ターボのトラブル、シャーシ関係のトラブルと、一時は困り果てた時期もあった。いつもいいところを走っていながらリタイヤしてしまうという繰り返しで、非常に悔しい思いをした時期であった。

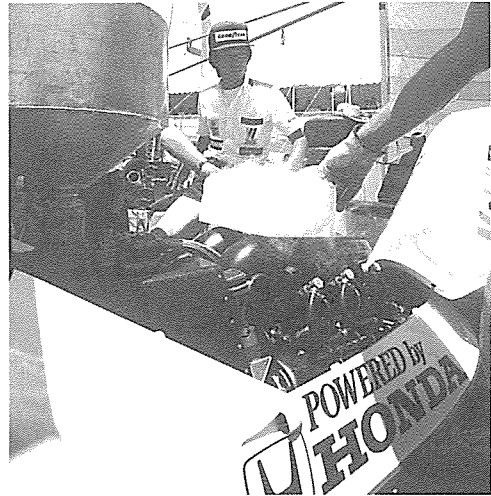
この時期、トラブルのほとんどについては早期に解決することができたが、ピストンの吹き抜けだけは長引いてしまった。冷静に考えると馬鹿げたことかも知れないが、苦し紛れに鉄製のピストンを作ろうかと真面目に考えたこともあった。しかし、その後、研究所のスタッフの努力の甲斐あって、レースでは完走→リタイヤの繰り返しではありながら、確実にポテンシャルは上がっていた。

そして、そのポテンシャルを実証できる日がやってきた。第9戦アメリカGPである。われわれはグラスに万全の準備で乗り込んだ。ところが、決勝当日は40℃近い猛暑である。このため、レースに使う燃料は、保管中でさえ50℃近くになり、マシンのタンク内ではそれ以上になってしまう。そこで、少なくともスタート時だけでも温度を下げておきたいということから、ドライアイスを入れて冷やした燃料をマシンに給油した(写真)。

レースは8番グリッドからスタートしたが、暑さの中、周回を重ねるごとに徐々に順位を上げ、中盤ではついにトップに躍り出た。そして、その後、われわれはとてつもなく長い時間を過ごすことになったのを今でもしっかりと思い出すことができる。われわれチームスタッフは、

“グラスの一番暑い日”ならぬ、“グラスの一番暑く長い日”を経験したのである。この長い長い時が過ぎ、トップでチェッカーを受けた時、チーム全員の目頭が熱くなっているのがわかった。レース後の30分位、私の頭の中は空気の抜けた風船のようであった。そして、われわれとともにレースに臨んだ現本田技研社長の川本さんもわれわれと感激を共にされたことを覚えている。

しかし、勝つことの難しさはそれからも続き、その後



Fuel Cooling with Dryice

はリタイヤも多く、完走できても勝てない状態が続いてその年が終わってしまった。それでもレースを消化するごとにエンジンもシャーシも改良され、信頼性も上がっていった。そして、思うように勝てないこの頃の苦労が次第に実を結び、ホンダのF-1エンジンは熟成されていった。

そして、翌1985年には、デトロイトGPでの復帰後2勝目をはじめ、年間4回の優勝を経験することができ、その後の1986~1991年までの連続コンストラクターズタイトル獲得へとつなげていくことができた。

私自身は、1986年のシーズン半ばに、ホンダエンジンの着実な進化と、明日への確かな手ごたえをつかんだことでその任務を終え、レースの世界から現在の業務へと戻った。

今、当時を振り返ると、私は「勝つことの難しさ」を学んだということであり、その後のレースに携わった方々は「勝ち続けることの難しさ」を学ばれたことと思う。

そして、この経験こそが明日のホンダを築く原動力になることと信じている。