

2017年10月2日  
株式会社モビリティランド  
鈴鹿サーキット

## RICHARD MILLE SUZUKA Sound of ENGINE 2017

# Formula1 21台、Group C 13台、他 歴史的レジェンドマシンが続々決定

株式会社モビリティランドは、鈴鹿サーキット(三重県鈴鹿市)にて2017年11月18日(土)・19日(日)に、「RICHARD MILLE SUZUKA Sound of ENGINE 2017」を開催いたします。このイベントは、2015年にスタートした鈴鹿サーキット初のヒストリックカーイベントで、イギリスの「グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピード」、アメリカの「モンレー・ヒストリックカーレース&ペブルビーチ・コンクール・デレガンス」など、歴史あるヒストリックイベントと並び称されることを目指し、国内外から数多くの往年の名車を招聘し、懐かしのエンジン音を轟かせました。3回目を迎える今年は、テーマごとにCategory 1から8に分けた各マシンによる展示・デモラン・デモレースを始め、ヨーロッパで注目を浴びているもうひとつのF1グランプリ「マスターズ・ヒストリック・フォーミュラ1」のデモンストレーションレースを初開催するなど、これまで以上に魅力的なイベントとして開催いたします。

本リリースでは「RICHARD MILLE SUZUKA Sound of ENGINE 2017」に現時点で参加が決定しているマシンをご案内いたします。

### 開催マシンカテゴリー

#### 【Category1】 LEGEND of Formula1

今なおF1グランプリを開催する鈴鹿サーキット。世界有数のクラシカルサーキットにおいて、レジェンドFormula1のサウンドが響き渡る。

#### 【Category2】 Group C

メーカーの威信をかけて開発されたモンスター“GroupC”。今なお伝説として語られるマシンたちが、現代のサーキットに復活。

#### 【Category3】 60's Racing Machine

1962年、日本初の本格的な国際レーシングコースとして鈴鹿サーキットが誕生。創生期の鈴鹿サーキットを駆け抜けた名車たちが再び鈴鹿サーキットに戻ってきます。

#### 【Category4】 モーターサイクルの原点

60年代から70年代にかけて、日本のモーターサイクルスポーツを支えた2輪の貴重な名車が素晴らしいサウンドを奏でます。

#### 【Category5】 TIME TRAVEL PARKING

クラシックカー・ビンテージカーの魅力を伝える展示・走行イベント。古き良き時代を築いた懐かしい名車の思い出、あのシーンが鮮やかによみがえる。

#### 【Category6】 MOTORCYCLE HERITAGE

1972年までに製造されたロードレースマシンが鈴鹿に集結。古き良き時代のロードレースシーンがよみがえる。

#### 【Category7】 Historic Formula Register

フロントにラジエターを配置したフォーミュラカーの原点とも言える、主に1960年代に製造された葉巻型のマシンたちが懐かしのレースシーンを披露。

#### 【Category8】 OPEN Class

上記にカテゴライズされない過去の名車たちもRICHARD MILLE SUZUKA Sound of ENGINEに登場。懐かしのエンジンサウンドを披露する。

#### 【Special Category】 Masters Historic Formula 1

ヨーロッパで開催されているMasters Historic Formula 1とコラボレーションし、レジェンドF1約10台によるデモンストレーションを開催。

### 株式会社 モビリティランド

東京オフィス 〒107-0062 東京都港区南青山1-15-9 第45興和ビル9F TEL:03-5770-6432 FAX:03-5770-6435 E-mail media@mobilityland.co.jp  
鈴鹿サーキット 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992 TEL:059-378-1111 FAX:059-378-4568 URL http://www.suzukacircuit.jp/

## <Category1> LEGEND of Formula 1

	<p><b>1967年 COOPER MASERATI T86</b></p> <p>それまではプライベートチームにシャシーを供給していたクーパーが、1955年から本格的にF1に参戦を開始。1957年はエンジンをドライバーの後方に搭載するマシンを投入。このミッドシップレイアウトはその後F1の主流となった。1959年・60年にドライバーズ、コンストラクターズ(製造者)のダブルタイトルを獲得。1966年からマセラティのV12エンジンを搭載し、1967年はヨッヘン・リント、ペドロ・ロドリゲスがステアリングを握り活躍した。</p>
	<p><b>1970年 Lotus 72C</b></p> <p>当時フロントに配置されていたラジエターをボディサイドに移し、ブレーキをインボード化。全体をウエッジ・シェイプ(楔形)にした革新的デザインで登場。この年マシンは72B、72Cと進化しながらヨッヘン・リントが4勝、エマーソン・フィッティパルディが1勝を記録する活躍を見せた。ロータス72は1977年まで活躍し、2度のドライバーズチャンピオン(1970年・72年)、3度のコンストラクターズチャンピオン(1970年・72年・73年)を獲得した。</p>
	<p><b>1976年 McLAREN M23</b></p> <p>1973年にデビューしたマクラーレンM23は当時としてはスタンダードなコンセプトで作られたマシンだったが、改良を重ねながらトップ争いを展開。1976年ジェームス・ハントがチームに加入すると、フェラーリのニキ・ラウダと激しいチャンピオン争いを展開した。この年富士スピードウェイで行われた最終戦、雨の中ラウダがレースを棄権するとハントは3位フィニッシュ。逆転で初のチャンピオンを獲得した。</p>
	<p><b>1977年 Wolf WR1</b></p> <p>1977年F1に参戦したウルフは、その開幕戦アルゼンチンGPにウルフWR1を投入するとジョディ・シクターのドライブでデビューウインを飾った。ボディ全体が楔形のウエッジシェイプ形状でダウンフォースを稼ぎ出し、かつ軽量・コンパクトに仕上げられた名車だ。この年シクターは3勝を記録。最終戦の日本GP(富士スピードウェイ)ではスタート直後に2位に浮上し、決勝のペストラップも記録するなど速さを見せ、日本のファンの印象に残っているマシンだ。</p>
	<p><b>1981年 Lotus 88B</b></p> <p>ロータス78によってもたらされたグランドエフェクトカー、サイドポンツーン内のウイング形状でダウンフォースをもたらし空力思想は瞬間にF1の主流となったが、それをさらに進化させたのがロータス88だ。ドライバーが乗るモノコック部分とダウンフォースを発生させる部分を分離させた、いわゆるツインシャシーと呼ばれるもの。革新的なマシンだったが、レギュレーションに合致しないと判断され、1度も決勝レースを走ることなく終わった幻のマシンだ。</p>
	<p><b>1982年 Alfa Romeo 179C</b></p> <p>1976年、チームにエンジン供給する形でF1に復帰したアルファロメオは1979年からワークスチームとして参戦。水平対向12気筒からV型12気筒エンジン換えた179を投入。1981年にはマリオ・アンドレッティがチームに加わった。1982年にかけてアルファロメオは179C、179D、179Eと3種類のマシンを参戦させ、1981年の最終戦ラスベガスGPでアンドレッティが3位入賞。アルファロメオにF1復帰後初の表彰台をもたらせた。</p>
	<p><b>2003年 Ferrari F2003-GA</b></p> <p>長い低迷の時期を過ごしたフェラーリは1996年ミハエル・シューマッハと契約し、再びトップチームへの道をスタートさせた。1999年、16年ぶりのコンストラクターズタイトルを獲得すると、2000年にはシューマッハがフェラーリ21年ぶりとなるドライバーズチャンピオンを獲得。その後もタイトルを獲得し続け、黄金期の2003年にシューマッハ、ルーベンス・バリチェロのコンビで戦ったのがF2003-GA。シューマッハが自身6度目のドライバーズタイトルを獲得した。</p>
	<p><b>2010年 Ferrari F10</b></p> <p>2010年のフェラーリはF10を投入。ルノーから移籍してきたフェルナンド・アロンソと、チーム5年目を迎えたフェリペ・マッサのラインナップでシーズンを戦った。開幕戦でアロンソがいきなり優勝すると、第2戦以降も4回の優勝を含む上位入賞を続けチャンピオン争いを繰り広げた。残念ながらレッドブルのセバスチャン・ベッテルと4ポイント差のランキング2位となったが、フェラーリの強さを見せつけるシーズンとなった。</p>

## <Category2> Group C

	<p><b>1983年 NISSAN SILVIA TURBO C Nichira March 83G</b></p> <p>1983年からスタートした全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権(JSPC)シリーズに合わせてニッサンが投入したシルビア・ターボC。1983年の鈴鹿1000kmでは星野一義が耐久王者ポルシェ956が持つコースレコードを一気に7秒以上も短縮する驚異的なタイムで予選ポールポジションを獲得するなど、存在感を見せつけた。</p>
	<p><b>1985年 MCS・Guppy</b></p> <p>数々のレーシングカーを制作してきたムーンクラフトが1983年の全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権(JSPC)に参戦させたマシン。大パワーターボエンジンのC1クラスに対し自然吸気エンジンのC2クラスマシンだったが、1983年の鈴鹿1000kmではポルシェ956、トヨタ83CなどのC1マシン相手に総合3位に入る大健闘を見せた。</p>
	<p><b>1985年 TOYOTA TOM'S 85C-L</b></p> <p>1983年からグループCマシンによるJSPC(全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権)がスタートし、トヨタは83Cを投入。シリーズは初年度からポルシェが強かったが、1985年トヨタは85Cを投入し5チームが参戦。ポルシェ勢と互角以上の戦いを披露した。この年はトムス、童夢チームが85C-Lでル・マン24時間レースに参戦。トムスの中嶋悟、関谷正徳、星野薫組が総合12位に食い込み、日本車として初めてのル・マン24時間完走を果たした。</p>
	<p><b>1986年 Lancia Ferrari LC2 #9 (マルティニカラー)</b></p> <p>ポルシェ956、962が引き続き強さを見せる1986年のWSPC(世界スポーツプロトタイプカー選手権)に参戦したのが、フェラーリのV8・2.6Lツインターボエンジンをミッドシップに搭載したランチアLC2。ポルシェ勢の牙城を崩すことはできなかったが、第1戦で2位入賞、2度の予選ポールポジションを獲得するなどキラリと光る速さを見せた。ランチアはエンジンを替えながら1991年まで参戦し、通算3勝を記録した。(※写真は同型車)</p>
	<p><b>1986年 NISSAN R86V</b></p> <p>NISSANがル・マン24時間レース制覇を視野に全日本耐久選手権シリーズ(後のJSPC・スポーツプロトタイプカー選手権)に投入したのがR86V。V型6気筒3000ccツインターボ、680馬力以上のVG30ETエンジンを搭載。この年星野一義/松本恵二/鈴木亜久里が参戦したル・マン24時間も含め優勝はなかったが、全日本では3戦で予選1位・2位、フロントロウを独占する速さを見せた。</p>
	<p><b>1986年 Porsche 962LM Rothmans ver.</b></p> <p>1982年から世界耐久選手権(WEC)が始まるのに合わせてポルシェは956を投入。1984年にはアメリカの耐久シリーズIMSAとWEC用に962、962Cを開発。IMSAでは1985年から3年連続マニュファクチャラーズとドライバーズのダブルタイトルを獲得する大活躍。同時にル・マン24時間レースにも参戦し、1986年ジャガーやザウパーとの戦いを制して1-2フィニッシュを飾った。</p>
	<p><b>1989年 MAZDA 767B</b></p> <p>マツダが1988年に全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権(JSPC)参戦用に開発し、4ローター630馬力エンジンを搭載。ル・マン24時間レースにも参戦し7位を記録。マシンは後に787Bへと進化し、1991年のル・マン24時間レースで日本車初の、そして2016年まで日本メーカーとして唯一の総合優勝を飾った。</p>
	<p><b>1990年 NISSAN R90CK #27 FROM A</b></p> <p>1990年ニッサンがル・マン24時間制覇を視野にWSPC(世界スポーツプロトタイプカー選手権)に投入したのがR-90CK。同年のル・マン24時間ではマーク・ブランデルのドライブで見事ポールポジションを獲得。同型ながらR-90CP名で参戦したJSPC(全日本スポーツプロトタイプカー選手権)でも大活躍。星野一義/鈴木利男組が鈴鹿1000kmで優勝。長谷見昌弘/アンデルス・オロフソン組が国産車初のシリーズチャンピオンを獲得した。</p>

### 株式会社 モビリティランド

東京オフィス 〒107-0062 東京都港区南青山1-15-9 第4興和ビル9F TEL:03-5770-6432 FAX:03-5770-6435 E-mail media@mobilityland.co.jp  
 鈴鹿サーキット 〒510-0295 三重県鈴鹿市稻生町7992 TEL:059-378-1111 FAX:059-378-4568 URL http://www.suzukacircuit.jp/



### 1991年 MAZDA 787B #202 JSPC仕様車

1991年のル・マン24時間レースで総合優勝を飾った#55がミュージアム入りとなった後、国内の全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権(JSPC)レースに参戦するため、ル・マン後に急遽製作された787B-003号車。国内レース専用マシンとして製作されたため、シャシーやカウル類には軽量化が施された。外観上はル・マン仕様には不可欠な高照度ヘッドライトがなく、レナウンカラーのグリーンとオレンジの配置が逆転されているのが大きな特徴だ。



### 1992年 CALSONIC NISSAN R92CP

#### 1992年 YHP NISSAN R92CP

マーチやローラと共同でグループCマシンを開発してきたニッサンは、1990年以降、独自開発のマシンを投入。1990年のJSPC(全日本スポーツプロトタイプカー選手権)でニッサンR90CP(長谷見昌弘/アンデルス・オロフソン組)がシリーズチャンピオンを獲得。翌年はR91CPを投入し星野一義/鈴木利男組がタイトル奪取。91CPの発展型R92CPは1992年のJSPCを席巻。YHPカラーの24号車長谷見昌弘/ジェフ・クロスノフ/影山正彦組が開幕戦でポール・トゥ・フィニッシュを飾ると、第2戦からカルソニックカラーの1号車、星野一義/鈴木利男組が驚異の5連勝を飾り、2年連続のチャンピオンに輝いた。



### 1992年 TOYOTA TS010

1985年からル・マン24時間レースに参戦を開始したTOYOTAは、規定変更に伴い1992年からV型10気筒3500cc自然吸気エンジンのTS010を投入し、SWC(世界スポーツカー選手権シリーズ)に参戦。その開幕戦でいきなりジェフ・リース/小河等組が優勝を飾った。SWC第3戦となったル・マン24時間レースでは雨に翻弄され、さらにはエンジントラブルも抱えたが、その苦難を乗り越え総合2位でチェッカーを受けた。



### 1994年 TAISAN STAR CARD Porsche962

1994年から始まった全日本GT選手権(JGTC)はスカイライン、フェラーリ、ポルシェなどのGTカーが参戦したが、異色だったのがグループCカーのポルシェ962CをGT仕様に改造して参戦したタイサンスターカードポルシェ962。第3戦でアンソニー・リード/近藤真彦がこのマシンを駆って見事優勝を飾り、リードはシリーズランキング5位に食い込んだ。

## 株式会社 モビリティランド

東京オフィス 〒107-0062 東京都港区南青山1-15-9 第45興和ビル9F TEL:03-5770-6432 FAX:03-5770-6435 E-mail media@mobilityland.co.jp  
 鈴鹿サーキット 〒510-0295 三重県鈴鹿市稻生町7992 TEL:059-378-1111 FAX:059-378-4568 URL http://www.suzukacircuit.jp/

## <Category3> 60's Racing Machine

<p>No Photo</p>	<p><b>1959年 Austin-Healey SPRITE</b> 1952年にスポーツカーブランドのオースチン・ヒーレーが誕生した。1955年にアルミボディのレース用モデル、オースチン・ヒーレー100Sを発表するなど、様々なタイプを投入してきた。1958年に投入されたのがオースチン・ヒーレースプライト。特徴的な外観から日本では「カニ目」と呼ばれた。948cc直列4気筒OHVエンジンはわずか43馬力だったが、その軽量さと軽快なハンドリングでモータースポーツを始め、様々なシーンで活躍した。</p>
	<p><b>1963年～64年 Lotus 23B</b> F1で有名なイギリスのロータスから1962年にデビューした純レーシングスポーツがロータス23。ロータス23は1963年に鈴鹿サーキットで開催された第1回日本グランプリのメインイベント、国際スポーツカーレースに出場し表彰台を独占する速さを見せた。エンジンをミッドシップに搭載し、低く流麗なスタイルはファン、関係者に衝撃を与えた。その後進化版の23Bが様々なレースに参戦し活躍した。</p>
	<p><b>1966年 Ford GT MkII</b> アメリカのフォード社が開発したスポーツプロトタイプカー。1964年にフォードGTを発表し、ル・マン24時間レースなどに参戦すると、1966年にはシャシーを強化し、475馬力の7.2リッターエンジンを搭載したMk IIを投入。この年のル・マン24時間レースには8台のワークスマシンが参戦し、3位までを独占する活躍を見せた。一般にはフォードGT40と呼ばれているが、これは車高が40インチ(1016mm)と低いことから付けられた愛称だ。</p>
	<p><b>1967年 Honda S800</b> 1963年に発売されたHonda S500は、翌年S600へと進化しモータースポーツシーンで大活躍した。1965年にはS800が登場し、国内外の様々なレースで目を見張る好成績を残している。1967年鈴鹿1000km耐久自動車レースではボルシェ・カレラ6、トヨタ2000GT、ニッサン・フェアレディと戦い総合3、4位を獲得。特にRSC(レーシングサービスクラブ)チューンのマシンが際立った戦闘力を示し、1968年の鈴鹿12時間レースでは2台のトヨタ7に続いて総合3位に入賞した。</p>
	<p><b>1967年～68年 Porsche 907</b> ボルシェは日本でも古くから活躍し1963年の第1回日本GPでボルシェカレラ2が予選ポールポジションを獲得すると、翌年の第2回日本GPではボルシェカレラ4がスカイラインGT勢と、1966年にはカレラ6(906)がニッサンR380と死闘を演じた。1967年にル・マン24時間を念頭に製作された907は、水平対向6気筒(1991cc)、同8気筒(2195cc)の2種類のエンジンがあり、ル・マン24時間レースを始め、数々の国際レースで活躍した。</p>
	<p><b>1968年 Macransa</b> 自動車造りを志していた林みのるが20代の頃にHonda S600をベースに制作したのが「カラス」。マクランサはその発展バージョンで、S600のシャシーに軽量のFRPボディを付け、オープンシーターの形状を採用した。このマシンは空力の良さから多くの人に愛され、立教大学の学生らによるレーシングチーム「ロッドベンダーズ」を始め、プライベートの手によって様々なレースシーンで活躍。また、レースカー作りを志す人達に多大な影響を与えた。</p>
	<p><b>1968年 LOLA T70 MkIII</b> イギリスのローラカーズが1965年に発表した2座席スポーツカーがローラT70。改良型のT70 MkIIIが、1968年富士スピードウェイで開催された第5回日本グランプリレースに参戦した。有カプライベートの滴レーシングがボルシェとともに投入したもので、ニッサンR381とトヨタ7の戦いに挑む形となり話題になった。決勝は結果を残せなかったものの、予選では2台のニッサンに続いて長谷見昌弘がドライブするT70 MkIIIが3番手に食い込み、その速さを見つけた。</p>
	<p><b>1969年 Chevron B16</b> イギリスのレーシングコンストラクター、シェブロンが1969年に製作したB16は軽量コンパクトな車体にBMWのエンジンを搭載。デビューレースで優勝すると、その後も数々のレースで大活躍した。1971年に製作した発展型のB19は日本のGC(グラチャン)シリーズにも参戦。これをドライブした田中弘は優勝を含む上位入賞を重ね、シリーズランキング2位を記録。さらに改良されたB21Pをドライブした鮎子田寛が1972年のシリーズチャンピオンに輝いた。</p>
	<p><b>1969年 Coniglio</b> Honda S800をベースにしたレーシングカーで、S800のシャシーにさらに軽量のFRP製のボディカウルを被せ、エンジンは直列4気筒791cc 70馬力から、845cc 95馬力にチューンアップされた。1969年に開催された日本グランプリではトヨタ7、ニッサンR382、ボルシェ917などビッグパワーマシンの中で健闘し、GP-Iクラス優勝。総合でも12位に入る速さを披露した。当時プライベートチームに販売されたが、製作されたのは10台だけという、幻のレーシングカーだ。</p>
	<p><b>1969年 NISSAN R382</b> 1968年の日本グランプリをR381で制したニッサンは翌年さらなる高みを目指し、V型12気筒5000ccエンジンを搭載したR382を投入。そのスタイルも背の高いリアウイングが特徴だったR381とは異なり、リアはダッグテールと呼ばれる形状を取り入れ、よりシャープなスタイルとなった。この年の10月に開催された日本グランプリで6000ccへと排気量アップ。600馬力以上のパワーを見せつけ予選で1～3位を独占。決勝も黒澤元治、北野元が1-2フィニッシュを達成した。</p>

## ＜Category4＞ モーターサイクルの原点

60年代から70年代にかけて、日本のモーターサイクルスポーツを支えた2輪の貴重な名車が素晴らしいサウンドを奏でます。

※参加車両は決定次第、鈴鹿サーキット公式ウェブサイトでお知らせします。



## ＜Category5＞ TIME TRAVEL PARKING

来場の皆様にクラシックカー・ビンテージカーの魅力をお伝えする展示・走行イベント「TIME TRAVEL PARKING」を、より多くのお客様にご覧いただけるよう、今年は展示場所を国際レーシングコース内のパドックから、GPスクエアに会場を変更し開催。現在、参加車両を募集しています。

※11月19日(日)は限定台数に達したため、受付終了しました。

土曜日のみエントリーを受付中です。

※詳細は決定次第、鈴鹿サーキット公式ウェブサイトをご覧ください。



※写真はイメージです

## <Category7> Historic Formula Register

Historic Formula Registerは、葉巻型のフォーミュラカーを中心とした1960年代のフォーミュラカーによるヒストリック・デモレース。世界的に盛り上がりを見せ、日本でも2001年から開催され、鈴鹿サーキットでは今年は2年目となります。

### エントリーリスト

クラス	No	年式	排気量	CAR	DRIVER
1	13	1968	999	Chevron B9	本橋 茂
1	18	1960	997	Lotus 18	片桐 滋
1	31	1965	997	Lotus 31	梅田尚志
1	52	1960	1098	Lotus 18FJ	宮島 充
2	2	1968	1600	Merlyn Mk11A	鈴木健二
2	4	1969	1600	Merlyn Mk11A	河西修二
2	7	1969	1600	Merlyn Mk11A	遠藤洋治
2	12	1968	1600	Lotus 51A	松野 到
2	19	1969	1600	Palliser Winkelmann WDF2	横田典義
2	20	1968	1600	Lotus 51	鬼頭正人
2	26	1969	1600	Royale RP2	浅井貴浩
2	32	1967	1600	Lotus 51A	谷口和之
2	34	1965	1600	Brabham BT16	中山 茂
2	36	1971	1600	Lotus 69FF	藤原よしお
2	37	1968	1600	Lotus 51A	河合道郎
2	58	1967	1600	Lotus 51A	築山健治
2	59	1969	1600	Merlyn Mk11A	並木重和
2	61	1969	1600	Lotus 61	近藤基康
2	71	1970	1600	Merlyn Mk17	福永京一
2	73	1969	1599	Titan Mk4	真北貴史
2	83	1970	1600	Titan Mk6	林 偉明
3	10	1967	1600	Brabham BT21	大平哲之
3	11	1966	1600	Lotus 41	三枝佳五
3	16	1965	1600	Lotus 35B	久保田祐介
3	17	1969	1599	Chevron B15	白井栄二
3	23	1965	1600	Brabham BT16	佐々木尚高
3	24	1968	1600	Lotus 41C	服部浩臣
3	29	1969	1594	Lotus 59	山本雅明
3	30	1969	1600	Brabham BT28	手塚雅一
3	35	1965	1600	Brabham BT16	伊藤喜代志
3	69	1968	1594	Brabham BT21B	内野徳昭
3	81	1970	1594	Brabham BT28	麻尾行夫

クラス1: 1960～1962年の1100ccFJ、1966～1969年の1000cc F3



クラス2: 1967～1969年のフォーミュラ・フォード(1600cc)

クラス3: 1960年代のF2、FB、フォーミュラ・リブレ

### 株式会社 モビリティランド

東京オフィス 〒107-0062 東京都港区南青山1-15-9 第45興和ビル9F TEL:03-5770-6432 FAX:03-5770-6435 E-mail media@mobilityland.co.jp  
鈴鹿サーキット 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992 TEL:059-378-1111 FAX:059-378-4568 URL http://www.suzukacircuit.jp/

## <Category8> OPEN Class

	<p><b>1972年 NISSAN SKYLINE 2000GT-R WORKS #15</b>  <b>1972年 NISSAN SKYLINE 2000GT-R WORKS #21</b>          1969年のJAFグランプリ制覇を目指して制作されたのがニッサン・スカイライン2000GT-R(KPGC10)ワークスだ。直列6気筒DOHCエンジンは最高230馬力を誇ったと言う。1970年から国内のTSレースで負け知らずの快進撃を続け、3年間で脅威の49連勝を含む52勝を記録。1972年の15号車は、高橋国光、北野元、黒沢元治らが、21号車は久保田洋史がドライブした。</p>
<p>No Photo</p>	<p><b>F3000 TEST CAR</b>          1985年、F1で使用されていたV型8気筒3000ccのコスワースDFVエンジンを使用したF3000がヨーロッパでスタート。2005年にGP2となるまで多くのF1ドライバーを排出した。日本では1987年から1995年まで国内トップフォーミュラとして全日本F3000シリーズが開催され、鈴木亜久里、片山右京、ミハエル・シューマッハなどが全日本F3000をステップにF1へ参戦した。</p>
<p>No Photo</p>	<p><b>LEYTON HOUSE F3000</b>          ヨーロッパよりも2年遅れて1987年にスタートした全日本F3000も複数のシャシー、エンジン、タイヤメーカーの参戦で、一時は40台を超えるエントリーがあったほどの隆盛を極めた。そのなかでも存在感を見せつけたのが、F1にも参戦したレイトンハウスチーム。初年度から参戦し星野一義が見事チャンピオンに輝いたのを始め、数多くのドライバーがレイトンブルーと呼ばれた特徴あるカラーリングのマシンで活躍した。</p>
<p>No Photo</p>	<p><b>1990年 INTERNATIONAL F3000 LOLAT90-50 CAMEL RACING</b>          それまでの2000ccエンジンによるF2から、F1で使用されていたV型8気筒3000ccのコスワースDFVエンジンを使用したF3000がヨーロッパでスタートしたのは1985年のこと。その後シャシー、エンジンとも多数のメーカーが参戦し隆盛を極めた。ローラは初年度からシャシーを供給したもののチャンピオンマシンとなったのはマーチやレイナード。しかしT90/50を投入した1990年にエリック・コマスがシリーズチャンピオンを獲得した。</p>
	<p><b>1997年 SARD MC8R</b>          レーシングカーコンストラクターのSARDが、ル・マン24時間制覇を目指して制作したのがMC8R。1972年に日本車初のル・マン24時間参戦を果たすと、その後グループCカーの時代も含め数々の参戦を果たした後、トヨタMR2をベースに4000cc V8ツインターボエンジンを搭載。600馬力のパワーを誇るMC8Rで1995年のル・マン24時間レースに参戦。MC8Rはこの後1997年まで参戦を続け、最高総合24位(クラス15位)の結果を残した。</p>
	<p><b>2002年 Dallara GC21</b>          日本のトップカテゴリーのひとつとして隆盛を極めたGCシリーズだったが、1989年をもってその歴史を閉じた。だが復活を望む声も根強く、2002年に新しいカテゴリーとしてGC-21がスタートした。過去のGCはF2のシャシーを使用していたが、今度はF3の旧型シャシーを使用。これにムーンクラフト社製のオリジナルカウルを装着したもので、エンジンはトヨタのワンメイク。</p>

### 株式会社 モビリティランド

東京オフィス 〒107-0062 東京都港区南青山1-15-9 第45興和ビル9F TEL:03-5770-6432 FAX:03-5770-6435 E-mail media@mobilityland.co.jp  
 鈴鹿サーキット 〒510-0295 三重県鈴鹿市稻生町7992 TEL:059-378-1111 FAX:059-378-4568 URL http://www.suzukacircuit.jp/



## <Special Category> Masters Historic Formula 1

	<p><b>1970年 Tyrrell 001</b></p> <p>アルミ・モノコック、コスワースDFV、ヒューランドFG400というオーソドックスな構成ながらコンパクトでハンドリングに優れた001。ジャッキー・ステュワートのドライブで第11戦カナダGPに現れた001は、いきなりポールポジションを獲得するという衝撃の公式戦デビューを飾った。70年はトップを走るも全てリタイアに終わったが、翌71年には南アフリカ、非選手権のカナダとブランズハッチで2位に入るなど活躍。現在001を所有しているのは、世界的なティレル・コレクターとして知られるジョン・ディレーンである。</p>
	<p><b>1972 Brabham BT37</b></p> <p>ロン・トーラックから、新たにバーニー・エクレストンが代表に就任したモータースポーツ・ディベロップメント(ブラバム)が1972年用に用意したマシン。アルミ・モノコックにジャッド・チューンのDFV、ヒューランドFG400ギヤボックスなど前年型のBT34から基本的な構造は変わっていない。ドライバーはグラハム・ヒルとカルロス・ロイテマン。BT37は2台のみが製作されたが、このシャシーナンバー2は、ロイテマンのレースカーとして第5戦ベルギーGPでデビュー。第11戦カナダGPではBT37としてのベストリザルトである4位を記録している。</p>
	<p><b>1974 Hesketh 308B</b></p> <p>ヘスケスは、大富豪でレース好きの貴族、アレキサンダー・ヘスケス卿が設立したレーシング・チームで、気鋭の新人ジェームス・ハントを擁して1973年からF1へと進出。74年からポスルスウェイト設計のオリジナル・マシン308を投入し、4月にブランズハッチで行われた非選手権のBRDCインターナショナル・トロフィーで優勝したほか、公式戦で3度の表彰台に立つなどの活躍を果たした。74年に308として製作されたシャシーナンバー1は、ハントがドライブしBRDCインターナショナル・トロフィーで優勝した個体そのもの。シーズン後半にサイドラジエーター、フォワード・ウイングなどを装備した308Bにアップデートされた。</p>
	<p><b>1974 Lotus 76</b></p> <p>ロータス72の後継車として1974年に発表。トーションバー・サスペンションやインボードブレーキなど72から流用した部分も多かったが、デルタ形のアルミ・モノコック、複葉式のリヤウイングなど、軽量化や空力性能の向上に力が注がれていた。新機軸としてヒューランドFG400に電磁クラッチを組み合わせ、シフトノブのボタンでクラッチ操作を可能としたセミオートマ・システムを搭載。ステアリングシャフトの左右に左足用、右足用のブレーキペダルを配した4ペダル式を採用することで、ドライバビリティの向上を狙ったが南アフリカGPで使用されたのみでお蔵入りとなった。通常の3ペダルMTIに戻されるも、戦闘力不足から非選手権を含む7レースに出走しただけで、72Eに替えられてしまった。このシャシーナンバー1は、4レースに参戦したものの、目立った成績を残すことができなかった。</p>
	<p><b>1975 Maki F101C</b></p> <p>マキF101Cは、日本初のプライベートF1チームとして1974年から挑戦を開始したマキ・エンジニアリングが1975年シーズン用に用意したマシン。前年のドイツGPで大クラッシュを起こしたため、モノコックこそスベアのシャシーナンバー002を使用しているが、その内容は74年のF101Bとほぼ同じ。資金難からヨーロッパ・ラウンドのみのエントリーとなり、イギリスGPとオランダGPで鮎子田寛、ドイツGPとオーストリアGPでトニー・トリマーがドライブするも全て予選落ち。8月にディジョンで行われた非選手権スイスGPで唯一トリマーが13位完走を果たしている。このF101Cはマキ撤退後イギリスに残されていた1台で、何人かのオーナーの手を経て現在に至る。</p>
	<p><b>1975 Williams FW04</b></p> <p>1969年にプライベートとしてブラバムBT26AでF1挑戦をスタートしたフランク・ウィリアムズ・レーシングカーズ。その後、紆余曲折を経て73年からはオリジナル・マシンを製作しコンストラクターとしての活動も開始する。FW04はウィリアムズが1975年用に用意したマシンで、スペインGPで登場。DFVとFG400を組み合わせた典型的な“キットカー”であるものの第11戦ドイツGPでラフィーが予選15位から値千金の2位でフィニッシュ。チーム創設後初の表彰台を獲得した。このシャシーナンバー2は、最終戦アメリカGPで、女性ドライバーとしてF1史上初の入賞記録を持つレラ・ロンバルディが24位で予選通過を果たすも、決勝レースはトラブルのためスタートできなかった。</p>
	<p><b>1976 March 761</b></p> <p>量産レーシングカー・コンストラクターとして活動したマーチが1976年シーズン用に用意したマシン。前作751のロングホイールベース仕様というべきもので、741以降のマーチF1同様、モノコックなど主要パーツをF2と共用している。当初ワークスからはピットリオ・ブランビラ、レラ・ロンバルディ、ハンス・ヨアヒム・シュトゥックの3台が参戦。第2戦南アフリカからロニー・ピーターソンが加入し、4台体制になった。総合性能ではライバルに及ばなかったが、ストレートスピードの速さを活かし、ピーターソンがオランダGPでポールポジション、イタリヤGPで優勝を飾るなど、随所で活躍をみせた。この761は、ブランビラがドライブしていた車両で、非選手権のレース・オブ・チャンピオンズで4位に入ったほか、オランダGPで6位に入った経歴をもっている。</p>

	<p><b>1976 McLaren M26</b></p> <p>チャンピオンマシンのM23の後継車として設計されたM26。基本的なコンセプトはM23を踏襲するものの、アルミハニカム製モノコックの採用で軽量化と剛性の強化を図っているのが特徴である。76年のイギリスGP後に発表されたM26は、ヨッヘン・マスのドライブによりオランダGPでデビューを果たすが、熟成不足で本格投入は遅れ、No.1のジェームス・ハントが実戦で使用したのは77年第5戦スペインGPになってからだった。その後徐々に実力を発揮し始めたハントとM26は、イギリスGPと日本GPで優勝。続く78年も継続して使用されるが、ロータス79相手にまったく歯が立たず、フランスGPの3位が最上位となった。このM26は主にヨッヘン・マスのレースカーとして使われた車両で、77年のイギリスGPで4位入賞を果たしている。また78年のイタリアGPでは、ハントも決勝でドライブしている。</p>
	<p><b>1976 Penske PC4</b></p> <p>今もインディ・シリーズのトップチームとして活躍するペンスキーが1976年シーズン用に開発したPC4。設計を行ったのは元ブラバムのジェフ・フェリス。74年、75年用のオリジナル・マシンPC1での失敗、PC1の代替として購入したマーチ751、そのコピーともいえるPC3での経験を生かしたPC4は第7戦スウェーデンGPでデビュー。ジョン・ワトソンの1台体制ながら、第8戦フランスGPで早くも3位入賞。続くイギリスGPでもジェームス・ハントの失格騒動で連続して3位入賞を果たす。そして第11戦オーストリアGPでは2番グリッドからスタートし初優勝。同年の日本GPでも予選4位に入る(決勝はリタイア)など活躍した。このシャシーナンバー1のPC4は、オーストリアGPで優勝した車両である。</p>
	<p><b>1981 Brabham BT49C</b></p> <p>ブラバムのオーナーであるバーニー・エクレストンは、デザイナーのゴードン・マーレイに、BT48に搭載するアルファ・ロメオV12エンジンを諦めコスワースDFVへの載せ替えを指示。こうして第14戦カナダGPに登場したのがBT49だ。BT49は翌80年シーズンも使用されピケが3勝を挙げる大活躍。81年にはカーボンで補強したアルミ・モノコック、ジャッド・チューンのDFV、アルファ・ロメオ製ケースにFG400を組み合わせたギヤボックスなど基本スペックは同じながら、スライディングスカート禁止対策としてハイドロニューマチック・サスを搭載したBT49Cが登場し、ピケが3勝を挙げて初のドライバーズ・タイトルを獲得した。このシャシーナンバー10は、80年のカナダGPでヘクター・レバーク車として登場。81年の非選手権南アフリカGPでピケがドライブし2位となった後、BT49Cにアップデートされテストカーとして使用された。</p>
	<p><b>1982 Williams FW08</b></p> <p>ウィリアムズFW08は、全15戦中に11人のウィナーが誕生するという、史上稀に見る混戦となった1982年シーズンにおいて、スイスGPでの優勝を含む44ポイントを獲得し、チャンピオンとなったケケ・ロズベルグがドライブしたチャンピオンマシン。成功作のFW07シリーズとは一転、無骨なアルミハニカムのモノコックをもつショートホイールベースが特徴だが、これは台頭するターボカーへの対抗策として、リヤ4輪の6輪車として開発(82年で6輪車、4WD車が禁止されたことで計画は中止)されたことに起因するものだった。エンジンはジャッド・チューンのコスワースDFVでギヤボックスはヒューランドFGA400。このFW08はロズベルグがドライブした車両で、カナダGPでデビュー。ドイツGPで3位、オーストリアGPではエリオ・デ・アンジェリスのロータス91との接戦の末、惜しくも2位となった歴史をもっている。</p>
	<p><b>1983 Lotus 92</b></p> <p>ロータス92は、前年の91をベースに、チームロータス創立者のコーリン・チャップマンと、デザイナーのマーティン・オグルビーが開発し1983年シーズンに投入されたマシン。この92は、ターボエンジンの使用が1989年シーズンで使用禁止になるまで、ロータスとしてノン・ターボエンジンを使用した最後の車両であり、またコスワースDFVエンジンを搭載した最後の車両でもある。ロータスにとって、アクティブサスペンションを採用した最初の車両でもあるが、このアクティブサスペンションにトラブルが多発し、デビューからわずか3戦で、ノーマルサスペンションに戻された。この92は、1983年シーズンの8戦まで、後に1992年に年間チャンピオンを獲得するナイジェル・マンセルがドライブし、デトロイトGPでの6位が最高位だ。</p>
	<p><b>1983 Tyrrell 012</b></p> <p>ティレルが、フラットボトム規定となった1983年シーズンに向け開発したマシン。完全新設計となったシャシーは、スリムなカーボンモノコックと小さなサイドポンツーンが奇抜(発表時はブーメラン型のリヤウイングを装着)な印象だが、前後ダブルウィッシュボーンのスuspension、ショートストロークのコスワースDFV、ヒューランドFGA400ギヤボックスとその中身はオーソドックスなものだった。翌84年シーズンにはコスワースDFVを搭載。新人ステファン・ペロフとマーティン・ブランドルがドライブし、それぞれモナコで3位、デトロイトで2位に入る活躍をみせるが“水タンク事件”で全戦のリザルトが抹消された。この012は83年の第11戦オーストリアでデビューし、アルボレートのドライブによりオランダGPで6位入賞を果たした車両だ。</p>