

JAFスポーツ [モータースポーツ情報]
JAF MOTOR SPORTS
第34巻 第3号 2000年4月1日発行(毎月1回1日発行)
1967年3月20日 第3種郵便物認可



JAF



FIA

Motor

JAF SPORTS



ライセンスに関するアンケート
JAFホームページで実施中!

4

2000.APRIL

動き始めたNゼロレース

Nゼロレース第一号ヴィッツレース参戦ドライバーに聞く、ナンバー付きレース発展の可能性とは？

Photo & Report / JAF Sports

2月のある土曜日。東京池袋にあるアマックスのショールームは、いつものウィークエンドとは、ちょっと違った風景を見せていた。

その理由はモータースポーツの楽しさを知ってもらおうという「スポーツカスタマイズフェア」と銘打たれた今回のイベントのために、ズラリと並んだTRD製のホワイトボディのスポーツモデルにあるようだった。カラフルな色彩はないが、硬派なクルマ達が、凛とした印象を作り出している。

そんな中、この武骨な雰囲気を少しでも緩和しようともいうように、そのショールームの真ん中に1台の小さな黒いクルマがどっかりと腰を下ろしている。そのク

マの名は、ヴィッツ“TRD-MSB”。外観こそ、さして普通のクルマと異なるところはないが、ボディに貼られたゼッケンに引き寄せられ、ついドアを開けてみた人々の目に飛び込んでくるのは、紛れもないモータースポーツの世界である。

たくみに張りめぐらされたロールケージ、真っ赤な4点式シートベルトが垂れ下がった黒のフルバケットシート。そしてステアリングコラム上に鎮座するタコメーター。レーシングな雰囲気が充満するインテリアに魅せられた、通りすがりの人々が次々とコクピットに取まっていく。

ある若いカップルが、ヴィッツに近寄った。男性がコクピットに収まる。何となく、

不安そうな目でそれを見守る女性。

「いいな、これ。欲しいなあ。レースも出れるんですか？まあパワーのあるクルマじゃないとダメっていう人もいるけど、僕はとにかく“スポーツ心”が感じられれば十分だから、このクルマでOKです。100万円で購入するんですか？まあそのくらいが上限かな。150万となると、やっぱりこの人が許してくれないでしょう」と男性。

傍らで女性が、こっくりと頷いた。

Nゼロがモータースポーツの垣根の高さを取り払ってくれた

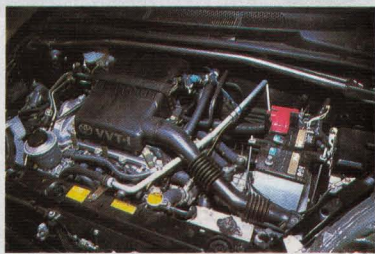
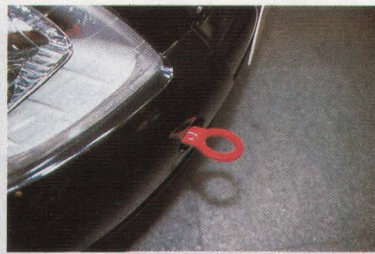
いわゆるNゼロレースが、いよいよ今年から始まる。



昨年12月にJAFが制定した「自動車番号標付車両によるレース開催規定」に基づく最初のレースシリーズ、ネットカップ・ヴィッツシリーズが5月からスタートするのだ。

6点式以上のロールケージと4点式以上の安全ベルトを装着し、国内競技車両規則第4編第2章のスピードA車両規定に適合したナンバー付車両であれば、基本的には誰でもこのNゼロレースに参加することができることになる（ただし、車両性能不均衡による競技管理体制の混乱を回避するため、現時点では原則としてワンメイクレースという形のみが認められる）。懸案となっていた、レース終了後の公道走行における安全性の確保についても、近くの整備工場へ搬送し、そこで綿密な検査を義務付けることにより、対応できることとなった。

やはりここ数年の規制緩和の波が、Nゼロレースの実現を押し進めたようだ。改造範囲が広まったスピードA車両規定に代表されるような新たな車両規定が、モータースポーツ界のみならず監督官庁をはじめと



Nゼロレース1号となるナンバー付レースベース車「ヴィッツTRD-MSB」（参考出品車）。規定に沿った4点式シートベルトと6点式ロールケージに足回り強化品が装備された車両が106.6万円から用意されている。もちろん従来のヴィッツに改造を施して参戦することも可能だ。エンジンはほぼノーマルでマフラーも指定部品のみ交換できる。サスペンション、ステアリングホイールも指定部品のみ交換可だ。なおタイヤについてもSタイヤの使用は認められない。



する一般社会にも認知されてきたことが、今回の動きの下地を形作ったと言えるかもしれない。

すでに十分にレースも戦える競技車両があるのだから、これに安全面を十分に考慮した規定を加えればナンバー付レースは可能なのではないか。こうした流れのもとに、一度は消えかけていたNゼロレースが、ついに甦えることとなったのである。

注目のヴィッツレースは、5月に開幕戦を迎えるが、すでに30台を超える車両の購入申込みが入るなど、早くも熱い盛り上がりを見せている。一般の人でも気軽に立ち寄れるディーラーで直接、購入の相談ができるという点はもちろん、レース参戦に必要な最低限な安全パーツと足回りの強化品を取り付けたベース車両を、僅か100万円強で買えるというローコストぶりが、多くの人々にレースを身近なものとして感じさせ始めているようだ。

今回、ヴィッツTRD-MSBを購入した東京の高田秀明さんも、そんな一人だ。現在、27歳。20歳の頃にBライセンスを取得、2年前にはAライセンスも取ったが、これまでモータースポーツの経験はクロズドのジムカーナに数回出場した程度。ただ10代の終わり頃からずっとレースに出たいとい

う希望は持ち続けてきた、という。

「友達と共同でレース仕様のシルビアを作ってサーキットで走ってたりはしてましたが、やっぱりレースとなると、どうしても垣根が高いというイメージがあって踏み切れなかった。お金がかかるというイメージもありましたからね。ヴィッツはもちろんナンバー付というの魅力なんですけど、やっぱり安くやれてイコールコンディションが保てるという部分に特に引かれました」

納車が待ち切れず、思わずアムラックスに現物を見に来てしまったという向山高弘さんもニューカマーの一人だ。レース仕様のEP82を所有、貸しガレージに預け、たまにサーキット走行をする程度だったが、今回のヴィッツでレースデビューを果たす。

「やっぱりナンバー付ということが大きいですね。今まではガレージに行って、いざ走ろうとしたらブレーキパッドがなくなっているのに気がついて、慌てて買いに行っている間に走行時間がなくなったなんて話もあったんですけど（笑）。これからは手元に置けることでメンテナンスができますから。それに練習も行きやすくなりますよね。初心者は走っていないと自分の腕になかなか自信がもてないんで、この辺もヴィッツを選んだ理由のひとつです」



ヴィッツレースへの参戦を決めた高田英明さんは3人家族。「許した覚えはないんですけど、いつのまにか主人が購入を決めちゃって」と奥さん。とりあえずこの1年は、メーカーオプションという形でない装着が難しい指定部品以外は、極力、自分の駐車場でウマをかませてパーツの装着も行いたいと言う。この駐車場の一角が高田さんのガレージになる。

またこのレースに新たな魅力を感じて、参戦をする経験者も多いようだ。かつてEP82でレースをしていた田口雅也さんは、

「ワンメイクで、手軽に、しかも普段も乗れるクルマでやれるというところに魅力を感じました。昔は、僕もお金を使っただですが、ランニングコストも安くできそうですね。このレースはパワーでごまかせないところがいい。腕の勝負になると思いますよ。クルマは基本的にはガレージに預けますが、たまには通勤にも使います」と参戦を決めた理由を教えてくださいました。

Nゼロレースが定着することでモータースポーツを盛り上げたい、と参戦を決めた小野寺康文さんは、アルト、マーチといったクルマでのレース経験がある。

「正直なところ、全国転戦の経費などを考えればN1より圧倒的に安いというわけではないんです。でもやっぱりイコールコンディションのレースの楽しさを味わいたい。1回のシフトミスでガンと順位が変わるようなレースになるんじゃないかと思えますね。富士のストレートなんかクルマが遅いから長く感じるだろう、なんて仲間から言われるけど、また違った駆け引きが必要になってくるはずですよ」

ただ都心に住む小野寺さんにとっての悩みのタネは、維持費の問題だ。駐車場を借りると、ガレージに預けるよりかえって高くつくのだという。負担する本人は大変だが、この辺はナンバー付レースの、嬉しい誤算という部分かもしれない。

ローコスト&イコールコンディションが発展のカギを握る!?

参加者たちの声を聞くと、Nゼロレース

が持つ様々な可能性を探ることができるようだ。

入門者にとっては、まず絶対的なローコストに伴う多くのメリットがある。イコールコンディションが徹底された規則により、車両製作コストはもちろん、ランニングコ

ストも安く抑えられる。ローダーの借用代などに比べても輸送コストが抑えられ、しかも自走できるため運転の機会も増え、上級者との格差も縮めやすい。もちろんこれは本人の努力の度合いにもよるのだが。そしてまた経験者にとっても、このレースはこれまでとは違った新鮮な魅力を併せ持っているようだ。

「先頭グループがまず通過したそのあとにしばらく間を置いて次のグループが大集団を形勢して通過するだろう」というのが大方のレース関係者が見るヴィッツレース開幕戦のレース展開である。考えてみればこうした形こそ、ある意味では参加型レースの原点ではないだろうか。恐らくその間隔は縮まることはあれ、広がることはないはずだ。そして、その過程にこそ、Nゼロレースの発展の可能性がある、と信じたいと思う。

今年の結果次第では、今後ヴィッツレースが各地方ごとにシリーズ化される可能性もあると聞く。また、新たなワンメイクNゼロレースの開催を検討中のメーカーもあるようだ。

ミレニアムとともに始まった、この新たなレースの発展を期待して行きたい。

Nゼロレース、関心ありますか?

—ジムカーナ&ダートトライアルドライバーに聞く“Nゼロレース、ここが気になる”—

今回のNゼロレースに関する規定は、参加できる車両がスピードA車両がベースとなっている。従ってジムカーナ、ダートトライアルに参加するドライバーにとっても、こと車両面に関しては、参加しやすいカテゴリーであると言えるのだが、実際にこうした競技を戦うドライバーはどのように考えているのだろうか。ジムカーナ、ダートトライアルの各競技会場でアンケートを実施し、その声を聞いてみた。

まず「今回の規定により、レースに参加することが身近になった気はしますか?」という質問には、ほとんどのドライバーがYESと答えてくれた。また車両規定についても、現状のままでよいという声が大半を占めた。

答えが大きく分かれたのは「あなたのクルマのワンメイクNゼロレースが始まったら、参戦を考えますか?」という質問。

参戦を考えると答えた人はダートラの4割に対して、ジムカーナは7割を超えた。

その場合、「参戦を決める際に最も重視することは何ですか?」という問いに対しては、やはり「車両製作コスト」を1番に上げる人が最も多く、それに次いでサーキットへの距離や、それに伴う輸送コストという答えが多い、という結果になった。

「Nゼロレースが発展するための条件とは何でしょうか?」という質問に対しても、やはりコストを抑えた上でイコールコンディションを確保することが大切、という声が6割を占めた。また、車種を増やすこと、という声も多かった。

初心者がいきなりレースに出るのは危険なので事前に練習走行会などを開くべきという声もあったが、ヴィッツレースでは、こうした機会を設ける予定である。

全体を通した結果では、やはりまず何よりもエントリーが参加しやすく満足できるレースを望む声が多い、ということが分かった。参加型レースの基本を守ることが、Nゼロレース発展のために欠かせない条件と言うことになりそうだ。

