

# Lap103●トヨタ「ル・マン再挑戦」の意義

トヨタがル・マン24時間レースへ再挑戦した。13年ぶりとなる今年ハイブリッドマシンでの参戦だったが、太田はこのことに少なからず違和感を感じたという。そこで今回はハイブリッドとレースの関係性と、トヨタのル・マン参戦への意義について考察してみた。



■文：太田哲也

**ト** ヨタがハイブリッドシステム搭載車（TS030ハイブリッド）でル・マン24時間レースに出場すると聞いて、僕は驚きを禁じえなかった。公開された動画で、ピットレーンをモーターだけで走っていく姿を見た時は印象的だった。しかし疑問に思ったのは、「レースにハイブリッド車が本当に有効なのだろうか？」ということだ。

## トヨタはル・マン参戦のためにHVを選択

ご存じのようにハイブリッドはエネルギーを減速時に再生し

ないかと思う。プライベートチームなら、オーナーが「出たいから出ることにした」で済むが、ワークスチームがレースに参戦するにはメーカーが納得する「理由」が必要だ。

ハイブリッドは日本では好調だが、中国、欧州で伸びない状態だ。車両価格が高く、ドライバビリティもいまひとつだ。CO<sub>2</sub>排出量についてもシステムの生産ラインにまで立ち戻って算定するとそれほど優位性はない。

むしろ僕がハイブリッドの未来に期待するのはターボ的な使い方だ。小型車では重量増となりメリットは小さいが、SUVなどの高重量車などで燃費とスポーティ性を兼ね合わせたあたり方は有効だ。おそらくトヨタとしてもその方向性も見据えた宣伝的意味合いもあるかもしれない。

つまりハイブリッドがレースに有効だからというよりも、イメージアップとレース参戦を許可してもらおう「理由付け」としてのハイブリッドではないか。

しかしこういう「うせねばならない」という理由がくっつく、レースではとかくやっかいな問題が生じやすいのだ。チーム担当者の「速さと燃費の良さを証明したい」という言葉に危うさを感じている。…と、ここまでが、本戦前に書いた原稿だが、この

後は、レース後の結果を知ったうえでコメントしよう。

## トヨタの残念な結果は偶然ではないと思う

何もなければ良いと思っただが、レースは2台ともリタイア、しかも接触事故を多発、内容は散々だった。これは偶然ではないと思っ

ル・マンは、世界三大レースのひとつと言われるビッグレースだ。ステイブ・マックイーン出演の映画「栄光のル・マン」で知名度は抜群だ。しかし実際に出場してみると、あくまでも「偉大なる草レース」なのだ。「？」と思っ

僕が最初にル・マンに出場したのは1990年代の初頭だった。フェラーリ348LMを走らせるイギリスからやって来たプライベートチームに合流した。ただひとりの日本人で最初は信用されていなかったのだから、なかなか乗る機会が与えられず、予選は暗くなってからだった。GTカーとはいえ300km/hくらいは出る。暗い森の中、サーキットと違ってカーブの様子

つたら、僕のタイムがチーム内トップで予選通過もなかった。

ル・マンというワークスの戦いが注目されるが、ドライバー全員のレベルが高いわけではない。当時は出場台数が多くブレ予選、予選とふるい落とされ

たが、それでも初めてのドライバーが出したタイムで予選が通るようなレベルなのだ。そんな人たちに支えられている。ワークスは勝てないとすぐに撤退してしまう。一方、アマチュアドライバーが全資金を出し、プロと組むことで予選通過をなす。そういうチームがあるからこそ台数が安定して確保でき、1923年から続いてきたのだ。

主催者にとっては継続が大事で、ワークスもドライバーも一台は一台なのだ。このことをマツダワークスはよく理解していた。日本車最初で最後の総合優勝マツダ787Bを記憶している人もいるだろう。その頃は若手で、次年出場のための見学としてチームに帯同した。マツダはテントをオープンにし、おにぎりをふるまったりして、主催者や他チームとの交流に務め、ル・マンに溶け込もうとしていた。それも787Bの優勝につながった要因だと僕は解釈する。あの年、ドライバーエンジンに対する車両

規則は好意的だった。

その後、僕がヨーロッパのチームから見たトヨタチームは、ブースを仕切って外部と遮断し、メカニックたちは日の丸の鉢巻きをしてピットレーンで「行くぞー」「急げッ」と戦場のようにならざるを得なかった。

僕が後に加入したフェラーリの準ワークスでさえ、メカニックたちはマシンをコースに送り出すと、コーヒー片手にジョークを連発。メカニックたちもル・マンをエンジョイしていた。

## 長期に渡るトヨタのル・マン挑戦に期待

今回、日産はル・マンに大きな貢献をしたようだ。LMP2クラスの半分以上にエンジンを供給。またデルタウイングという奇妙な形状の実験車(?)に對してもサポートした。ああいう変わったのが走っても似合うのがル・マンの緩さなのだ。

残念なことに、その日産デルタウイングにトヨタTSO30ハイブリッドが衝突、コ

「ハイブリッドの未来に期待するのはターボ的な使い方。燃費とスポーティ性を兼ね合わせたあり方は有効だ」

# いつもそばにクルマが。

イス脇に追い出してクラッシュさせてしまった。当事者ふたりとも日本人ドライバーだった。またもう一台のトヨタ車は、周回遅れのGTクラスのフェラーリと接触、宙を舞い大クラッシュ。ドライバーが軽傷で済んだのは不幸中の幸いだった。

この事故は後から抜きにかかったトヨタに気付かずフェラーリが被せたのが直接の原因だ。そういう点でトヨタは不幸だったという見方もある。しかし、フェラーリのドライバーは速度差に戸惑ったのだろう。トヨタは何もあそこで無理しなくてもコーナーの立ち上がりで楽に抜けたはずだ。それをしなかったのはコンマ一秒でも速く走らなければならぬプレッシャーが

ドライバーに与えられていからだろう。ちなみに同様の事故はTSO10でも起きていた。そもそも耐久レースはいろんなマシンとドライバーが同時に走る。コーナリング速度は体感3倍くらい違う。ジェントルマンドライバーは余裕もなく、速度差も尋常じゃないから目測も誤りがちだ。ル・マンに限らず耐久は周回遅れの安全も守ったうえで走ることを求められる。その点を配慮した

ら、逆に勝機が訪れるだろう。豊田章男社長が「中国市場への出遅れを取り戻しシェアを奪還する」とテレビでコメントしていた。ご自身はそれほど気にかけてメディア向けのパフォーマンスであるかもしれないが、レーシングチームには強いプレッシャーとなり、「このレースで絶対に結果を出さなくては」という気持ちになってしまったのでは。しかしル・マンは競争ではなく文化である。つぶすべき競合ではなく、同じ舞台に立つ共演者という気持ちがないと、ル・マンの神様が勝たせてくれないし、やがてまた去っていくことになるだろう。

ハイブリッド車は日本ではマスメディアも巻き込んだ戦略で大成功を収めているが、ヨーロッパではそうした力技は通じないだろう。融けこむ気持ちが必要だと思う。それはレースにおいても同様だ。

アウディが優勝、そして上位を占めたが、アウディの連続出場は10年以上に及ぶ。トヨタとしても勝っても勝てなくても10年は出場する、そしてル・マンという文化を、ワークス出場だけでなくプライベートもサポートしバックアップしていく、そういった姿勢で参加してほしいものだ。

▲今年は結果的に2台ともリタイアとなったトヨタTSO30HYBRID。ただ、1年目の挑戦としては見せ場もあったので、今後も継続的にル・マンへの参戦を期待したい

