



TOYOTA GAZOO Racing  
86/BRZ Race  
参戦レポート

KEEP  
THINKING  
TO WIN

RECARO RACING TEAM

戦いの流儀  
スペシャル対談

# カギを握る 理詰めの速さ

86/BRZレースの厳しさを知るふたりが語る  
未知の領域で戦い抜くために欠かせぬものとは？

Text：清水雅史 (Masashi Shimizu) / モンキープロダクション  
Photo：吉岡孝夫 (Yukio Yoshimi)

レ カロジャパンが、自社のレーシングチームを発足して3年。今年も佐々木孝太、井口卓人、小暮卓史の3人のプロドライバーとともに、国内でもっとも過酷なワンメイクレースと称される86/BRZレースに参戦している。10月16日〜17日の2日間にわたり岡山国際サーキットで開催された第9戦と第10戦には、レカロのチーム

かなり軽減できます。このチームには、プロとジェントルマンのドライバーの両方がいて、プロのレースメカニックやディーラーから派遣されたメカニック、レカロの正規取扱販売店から手伝いで来てくれているメカニック、さらにこれからレースを学びたいという学生スタッフもいます。こういう体制でレース活動することで、より多くのこと

カラーを纏ったマシンが、プロクラスからクラブマンまでを含めると8台。これは参戦するチームのなかでもまれに見る最大規模であった。「このレースのコンセプトは、誰もが気軽にエントリーできる参加型モータースポーツ」とはいえ、参加する各チームやドライバーのレベルが信じ難いほど高く、結果を求めると費用もかなりかかります。ともに戦う仲間が増えれば、より多くの情報を共有できますし、費用負担も

チーム発足のきっかけは脇阪寿一であった。2016年に寿一がスーパーGT500を引退。その年のシーズンから86/BRZレースに参戦すると連絡が入る。シーズン前のテストに駆けつけるも、当時のレカロのラインアップには、競技用がストリート用かの二択しかなく、プロドライバーがナンバ

1付車両でレースをするということを想定したモデルは存在しなかった。それからすぐにレカロは、公道も走れる本格的なレーシングシートの開発に着手する。寿一や他のプロドライバーらのアドバイスのもと2018年からレカロRMSというモデルが発売となり、瞬く間にレースの現場で高い評価を得ることになった。そのとき、レースの





現場でもっと学ぶべきことがあると考え、チーム発足の話が進んだ。翌年、寿一プロデュースのもとレカロレーシングチームが発足した。

初年度からチームのステアリングを握ったのは佐々木孝太。翌年から井口卓人が加入。そして今年の第4戦SU GOから小暮卓史が加入することになった。レカロが小暮とチーム加入の交渉を始めたのは、小暮が長年牽引してきたスーパーGT500を降りた2019年の秋。そこからこの86／BRZレース参戦まで1年9カ月という年月を費やした。

「小暮さんに会って、チーム加入と86／BRZレースへの参戦を打診したとき、最初は素直にこのレースに興味を持っていただきました。ありがたい話とも言ってくれました。でもしばらくして、このレースの難しさを知ったとき、もし不甲斐ない結果しか出せなかったときに、これまでレース人生で自分がお世話になってきた方々がっかりさせてしまうのではないかと、チームにも迷惑をかけてしまうのではないかと、純粹にこのレースをしてみたいという気持ちだけでは駄目なのではと、すごく悩んでいました。それから何度か会って、何時間も話をし、実際にチームのテストにも参加してもらいながら、小暮さんの気持ちが自然と固まってきたのを待つことにしました。そのとき確信したことがひとつあります。小暮卓史という人は、レースをする以上、それがどんなカテゴリーであれ、トップを目指すことしか知らない良い意味

めてでしたから、レース経験があるのに知らないことばかり。学ぶことが山ほどありました。

けれどTOYOTA GAZOO Racingのアンバサダーを務め、こういった参加型カテゴリーに「みなさん参加しよう」と勧めておきながら、その経験がないというのはおかしいでしょ？ 僕は「いかにモータースポーツを盛り上げていけるか」ということを考えながらレースを続けてきたので、それが違った角度からできるのではないかと思いついたんです。

小暮：怖さはありましたね。僕もカー

で不器用な人なんだと。国内の頂点を極めた実績をもつスーパースターはやはりこういう人なんだと感じました。タイプは違うのかもしれませんが、寿一さんと小暮さん。頂点を極めた人にならない共通したものを強く感じました。よりいっそう、佐々木、井口、そして小暮、この3人でレースがしたいと願いました」と前口氏。

#### ふたりだから分り合えること

脇阪寿一、小暮卓史といえは、間違いなく日本のレース史にその名を残すドライバーだ。全日本F3では寿一が90年代最後（96年）の、小暮は2000年代最初（02年）の「日本人チャン

ピオン」という称号を持ち、その後はともに国内最高峰フォーミュラで勝利をおさめた。また、純粹な速さに加えて強さや器用さが求められるGT500では寿一が三度、小暮が一度タイトルを獲得した。

当時のふたりは、全身に緊張感が満ちあふれていた。とくにGT500を戦っていたときの寿一はひとたびサーキットに入ると近寄りたがりオーラを放ち、小暮も「僕ら世代の憧れで、目標でもあった存在。現場での寿一さんは殺氣が漂っていて気軽に話しかけら



## 86／BRZレースに誘われとても光栄でしたが その厳しさに怖さを感じていました

小暮卓史

れなかった」と明かす。そんなふたりは現在、多くのトップドライバーがしのぎを削る86／BRZレースのプロクラスで戦っている。ところが、日本の頂点を極めた彼らをもってしても、このレースではトップ争いに絡むことができていない。寿一、小暮ほどのドライバーが苦戦を強いられることに納得できず、それぞれのファンからは「なぜ？」と問われることも少なくないという。ふたりだからこそ分り合える86／BRZレースの難しさについて語り合ってもらった。

※ ※ ※  
——フォーミュラやGT500のような純然たるレーシングカーとナンバ

付き車両では、求められる運転技術が異なることは想像がつきます。また、どんなシリーズにも職人的なドライバーが存在し、たとえ参加型レースであろうとひと筋縄ではいかないことも理解できます。そのような世界へ挑むことに葛藤はありませんでしたか。

寿一：簡単に結果を残せるレースではないことは分かっていました。周囲から反対され、僕自身も悩みました。ご縁がありNETS東京さんに声をかけていただいたのですが、量産車ベースのマシンで戦うメイクシリーズは初

戦の予選は、寿一選手17番手、小暮選手18番手でした。このあとの決勝では近いところで走ることになりそうですよ。ふたりの対談があるって聞いていたから（笑）。

けれど、ふたりならもつと上のポジションにいてほしいという思いもあ

ピードキングですからね。トップカテゴリーで頭角を現したころの彼に衝撃を受けたことはいまでもよく覚えている。速さはピカイチ。鈴鹿の2コーナなんて「おやつ!?」と思うほど小暮だけエンジン音が違うんですよ。雨なんかになると、その走りはもう異次元。本山（哲）さん、道上（龍）さんたちと一緒に「あいつ、まずいな。自分たちをおびやかす存在になるな」と思っていたから。そんな小暮が86／BRZレースに出て、これから戦うことができる。これは本当にうれしい。

小暮：僕は、寿一さんはもちろん、本

## 日本の一時代を築いたスピードキングですからね 小暮の参戦、僕はとてもうれしかった

脇阪寿一

トから始めてフォーミュラ、スーパーGTと乗ってきたのでレーシングカーの経験しかありません。レカロレーシングチームからお誘いを受けて光栄でしたが、怖さがあったのも事実です。でも、スポーツカーとして86にはとても興味があったし、チューニングカーの素材という意味でもおもしろそうだなと思っていました。AE86をいじって乗っているくらいですから、とても気になるクルマだったんです。コテンパンに打ちのめされるのを覚悟で出場を決めました。

寿一：小暮の参戦、僕はとてもうれしかったなあ。日本の一時代を築いたス

山さん、道上さんをずっと追いかけてきた世代です。バトルができたら幸せだったし、光栄でした。違うレースカテゴリーでまたそれができると思うとワクワクしますね。86／BRZレースに出場することを伝えると「ドライビングで分からないことがあればなんでも聞いてくれ」と寿一さんが言ってくれました。心強い限りで、いろいろとアドバイスをいただいています。

寿一：僕だって、まだ偉そうに教えられるような順位を走っていないけれどね。もちろん僕より速かったら潰しかかるよ（笑）。

——この対談の直前に行なわれた第9





ります。このレースの難しさは特別なのですか。

**寿一**…小暮は初戦、どうだった？

**小暮**…デビュー戦のSUGOの予選は、トップから2・4秒落ちくらいです。

**寿一**…僕は3秒半も遅かったよ。忘れもしない2016年開幕戦もてぎの初レースでのこと。これは大変な舞台に上がってしまったなあと思いました。

**小暮**…レーシングカーと比べると姿勢変化が大きいし、いろいろな動き方をします。さまざまな挙動に対して的確な操作ができていないということを強く感じますね。

**寿一**…トップカテゴリーでは「これを超えたらマシンが飛んでいく」というぎりぎりのところ、それもすごく高い限界領域でドライビングしています。その「クルマをコース上でコントロールする」という意味で、小暮はこの限界値が恐ろしく高い。ブレーキングを例にとると、小暮はコーナーの奥まで突っ込み、ごく短時間でブレーキングを済ませて素早く向きを変える。そしてほかの選手だとマシンが暴れてアクセルを緩めるところでも、アクセル全開で立ち上がっていく。これが、小暮スタイル。のアドバンテージ。先ほどの鈴鹿の2コーナーがそうだし、SUGOの最終コーナーもそう。国内トップの連中と比べてもその速さは異次元で「物理的法則に反しているのでは？」とさえ思えるほど。

では、86／BRZレースだとどうなるか。小暮なら誰よりもブレーキングを遅らせる走りはたやすくできる。と

ているのでしょうか。どうやって乗り越えようとしたのか、もつともつと聞いてみたいですね。

**寿一**…ブレーキングの話をしたけれど、これはほんの一例だからね。こんなことが数えきれないほどある。そこが86／BRZレースの難しさだよな。

——マシンをセットアップする上でも「知識」が重要になるのですか？

**寿一**…クルマが速くなってきたと手応えを感じても、タイヤはどんどん進化するし、逆に車両にはヘタリが出るので常に変化がある。立ち止まることができない、と言えはいいのか。そうなる」とまた新しい「知識」が必要になります。セットアップというのは、細かい部分の合わせ込みです。どういった精度でどのようにバランスをとるのか、86／BRZレース車両はとて難しく、正解がないところも悩みの種です。じつは岡山でスプリングとダンパーに違和感があったので新しくしたので



ころが、そこまで突っ込んでしまうと、次に加速させようとしたときにいくらアクセルを踏み込んでも進まない。クルマ側の制御が働いてしまい、スロットルが閉じられてしまうからね。だから急激な姿勢変化をしないようずっと手前からブレーキを踏んで、立ち上がりにはスロットルを全開にできるような制御が入らない走り」が求められる。そういう走り方を頭と身体にしっかりとたたき込まなければならぬし、当然それに合わせたマシンのセットアップも必要になってきます。けれどブレーキングを遅らせて奥まで突っ込めるトップドライバーにとって、それは未



岡山国際サーキットにて10月16、17日に開催された第7大会（第9戦 第10戦）においては、28台のマシンがプロフェッショナルシリーズに出場。16日の予選直後に今回の話を聞いたが、対談を終えるとふたりははどなくして第9戦決勝レースに臨んだ。予選順位が近かったこともあり序盤から抜きつ抜かれつのバトルが繰り広げられたが、寿一14位、小暮19位でレースを終える。翌日の第10戦では寿一が6位、小暮は16位でフィニッシュ。寿一は今季初のポイント獲得となった。

## 速さを手に入れるため考え方を必要があるデータをもとに理詰めで攻めます

小暮卓史

知の領域と言っている。

**小暮**…完全に考え方を変える必要がありませんね。でも、これがとても難しい。スーパーGTのドライビングは「タイヤのグリップ」という指標があります。グリップの限界まで使うことだけ考えて走ればいい。けれど86／BRZレースはその指標が使えないんです。

**寿一**…高い限界領域で戦ってきた小暮のようなドライバーにとっては、さら

に難しいと思うな。  
**小暮**…練習走行を終えたらすぐに始めるのがロガーデータのチェック。チームのみんなと見て、それを分析して、どうすればもっとタイムを縮められるのかを考える。レースでこれほど頭を使ったのは初めてです。突っ込みすぎ

ているのらどこでどのくらいの強さでブレーキングを始めればいいのか、ステアリングを切り込むポイントはどこかなど、いろいろな操作を緻密に検証して、そこから答えを見つけていきます。レーシングカーだとクルマのほうから訴えかけてくるので、それに反応していればいい。でも86／BRZレースのマシンはそれではダメ。徹頭徹尾、データをもとに理詰めでいく印象ですね。

**寿一**…そう。スーパーGTでは「感性」で走らせ、マシンをつくりあげていたわけだけれど、このマシンを速く走らせるために必要なのは「知識」。だからその「知識」をたくさん持っていて、使いこなせるチームとドライバーが上位にいる。  
**小暮**…おそらく寿一さんも同じような苦労をされてき

努力し、そこにやり甲斐を感じています。そんなふうにはレースと向き合えるのって幸せなことだなあと。とはいえたぶんみなさんが思っている以上に打ちのめされていて、じつは結構凹んでいます。本音を言ってしまうと、いまはスーパーGTで走って「自分ではできるんだ」って自信を取り戻し、また86／BRZレースに挑んでいるところです。

**寿一**…僕は自信を取り戻しに行く場所がないよ（笑）。でもね、こんなに苦労をしても、僕と一緒にスタッフは成長しているし、喜んでくれるファンも多い。最近マイクを持って話している仕事のほうが多いけれど、レーシングスーツを着ている僕を見て笑顔になってくれる人がいるというのはうれしいことです。それと思うと、得るものは限りなく大きいと思っています。そして、なによりも走っていて楽しい。レーシングドライバーでいられることを愛おしく思える時間でもあります。

※ ※ ※  
2021年の86／BRZレース

は残すところ十勝と富士の2大会。来年からは新型車でのレースが始まる。佐々木、井口とともに、小暮がこれからどういうアプローチで、このレースでの速さを見出すのか、レカロレーシングチームを強くしていくのか楽しみである。

## セットアップというのは細かい部分の合わせ込みどのようにバランスをとるかも重要

脇阪寿一

すが、マシンのバランスがガラッと変わった。そこに自分のドライビングを合わせていかなければなりません。いい手応えを感じています。この例からも分かるように、それまで正解だと思っていたものが、しばらく経つと正解ではなくなるわけです。そうしたら、



RECARO RACING TEAM Rd.09 & Rd.10 Race Result		
No.906	RECARO 86 DL K	佐々木孝太選手
予選ベストタイム6位 (1:49'409)、セカンドタイム11位 (1:50'589)、第9戦決勝レース7位、第10戦決勝レース15位		
No.909	RECARO BRZ DL T	小暮卓史選手
予選ベストタイム18位 (1:50'014)、セカンドタイム23位 (1:50'856)、第9戦決勝レース19位、第10戦決勝レース16位		
No.988	RECARO BRZ BS T	井口卓人選手
予選ベストタイム12位 (1:49'710)、セカンドタイム18位 (1:50'833)、第9戦決勝レース9位、第10戦決勝レース12位		