



脇阪寿一

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、國內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るメカニック、さらにはこれからレースを遊びたいというスタッフもいます。こういう体制でレース活動をすることで、より多くのこと

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) / Photo: 朝雲幸夫 (Yukio Yoshimi)

力ギを握る 理詰めの速さ、

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

KEEP THINKING TOWIN

RECARO RACING TEAM

戦いの流儀

スペシャル対談

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、誰もが気軽にエンバ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、結果を求めるに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、競技用か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

を学ぶことができるし、何より楽しいです」とチーム監督のレカロ前田光宏氏は語る。



一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つた。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SUGO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ヶ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つていただきました。ありがとうございました」とも言つてくれました。でもしばらくして、このレースの難しさを知ったときには、「これまでレース人生で自分がお世話になってきた方々をがかりさせてしまったのではないか、チームにも迷惑をかけてしまったのではないか、純粋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なく、悩んでいました。それから何度も会って、何時間も話をして、実際にチームのテストにも参加してもらなががら、小暮さんの気持ちが自然と固まついく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、それがどんなカーテゴリーであれ、トップを目指すことしか知らない良い意味

を費やした。うんと時間がかかるよ。(笑)」

BRZレース参戦まで1年9ヶ月とい

う年月を費やした。

「小暮さんに会つて、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つていただきました。ありがとうございました」とも言つてくれました。でもしばらくして、このレースの難しさを知ったときには、「これまでレース人生で自分がお世話になってきた方々をがかりさせてしまったのではないか、チームにも迷惑をかけてしまったのではないか、純粋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なく、悩んでいました。それから何度も会って、何時間も話をして、実際にチームのテストにも参加してもらなががら、小暮さんの気持ちが自然と固まついく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、それがどんなカーテゴリーであれ、トップを目指すことしか知らない良い意味

を費やした。うんと時間がかかるよ。(笑)」

BRZレース参戦まで1年9ヶ月とい

う年月を費やした。

日本の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



KEEP THINKING TO WIN
RECARO RACING TEAM
戦いの流儀
スペシャル別冊

で不器用な人なんだ。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を感じました。タイプは違うのかもしれません、寿一さんと小暮さん。頂点を極めた人にしかない共通したものを感じました。よりいそ、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。

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」小暮卓史といえれば、間違いない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

86/BRZレースの難しさについて語り合つてもらつた。

—— 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ー

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

いう。ふたりだからこそ分かり合える86/BRZレース。難しさについて語り合つてもらつた。

—— 86/BRZレースに誘われとても光榮でしたが

その厳しさに怖さを感じていました—— 小暮卓史

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、純粋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がたいオーラを放ち、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ついて気軽に話しかけら

れた車両では、求められる運転技術が異なることは想像ができます。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ひと筋縄ではないこともあります。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。ご縁がありネット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ワン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ました。

寿一：ちゃんと順位を合わせたんですね。ふたりの対談があるって聞いていたから(笑)。

——けれど、ふたりならもうっと上のボジションにいてほしいという思いもあるよ。

寿一：ちゃんと順位を合わせたんですね。ふたりの対談があるって聞いていたから(笑)。

——けれど、ふたりならもうっと上のボ

ジションにいてほしいという思いもあるよ。

寿一：ちゃんと順位を合わせたんですね。ふたりの対談があるって聞いていたから(笑)。

——けれど、ふたりならもうっと上のボ

ジションにいてほしいという思いもあるよ。

寿一：ちゃんと順位を合わせたんですね。ふたりの対談があるって聞いていたから(笑)。

——けれど、ふたりならもうっと上のボ

ジションにいてほしいという思いもあるよ。

寿一：ちゃんと順位を合わせたんですね。ふたりの対談があるって聞いていたから(笑)。

——けれど、ふたりならもうっと上のボ

ジションにいてほしいという思いもあるよ。

寿一：ちゃんと順位を合わせたんですね。ふたりの対談があるって聞いていたから(笑)。

——この対談の直前行なわれた第9

ります。このレースの難しさは特別な

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年開幕戦もてきの初

レースでのこと。これは大変な舞台に

上がつてしまつたなと思いました。

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。さまざまな拳動に対応して的確

な操作ができるということを強く

感じますね。

寿一・トップカテゴリでは「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、それもすぐ高い

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

開で立ち上がりしていく。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「物理の法則」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

思っているのでしよう。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ね。

——マシンをセットアップする上でも「知識」が重要なのですか?

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、逆に車両にはヘタりが出るので常に変化がある。立ち止まることができない、と言えばいいのか。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が86/BRZレース車両はとても難しく、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つたので新しくしたのに違和感があつたので新しくしたので

セットアップといつ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

乗り越えよう、速くなろうと
ですが、そこで培つてきたもの
がここごとく通用しない。
これはショックでした。でも
気持ちを切り替えて、いまは

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

れる。佐々木、井口

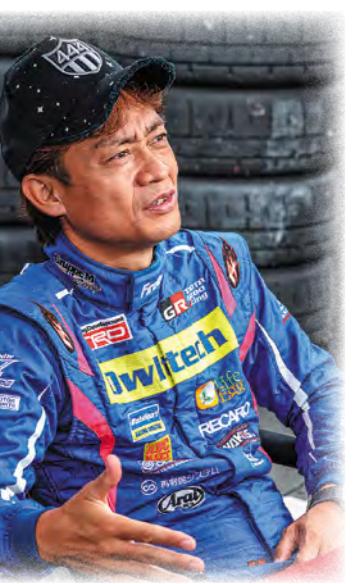
とともに、小暮がこ

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

のが、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。



すが、マシンのバランスがガラッとしたわった。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が、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、



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お話を聞いたが、対談を終えるとふたりはほどなくして第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抜けられた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。

—— いるのな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うありますね。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、それは未

に難しいと思う。練習走行を終えたらすぐに始めるのがロガードータのチェック。チームみんなと見て、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つたのは初めてです。突つ込みすぎ



速さを手に入れるため考え方を変える必要がある データをもとに理詰めで攻めます — 小暮卓史

—— いるのな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うありますね。でも、これがとても難しい。

こののかなど、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ます。レーシングカーだとクルマの運転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

知の領域と言つてい。

寿一・完全に考え方を変える必要がありますね。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

に反応していい。でも86/BRZのマシンはそれはダメ。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」をたくさん持つていて、使いこなせるチームとドライバーが上位にいる。

—— レースのマシンはそれはダメ。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」をたくさん持つていて、使いこなせるチームとドライバーが上位にいる。

—— そこまで苦しい思いをしながら、ふたりがこのレースに出る意味とは?

小暮・何十年ものあいだ、プロとしてドライビングだけに集中してきたわけですが、そこで培つてきたもの

がここごとく通用しない。

これはショックでした。でも

気持ちを切り替えて、いまは

乗り越えよう、速くなろうと

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.907 RECARO BRZ DLT	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9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	