

世界との連携を模索する アメリカ・スポーツカー界

今号のレポーター ① ゴードン・カービー

Gordon Kirby

1973年から取材を続ける、アメリカ人記者の重鎮的存在。ポビー・レイホール、マリオ・アンドレッティらに関する書籍も多数執筆。

巻頭でもお届けしたル・マン24時間アメリカ大陸にも、2年前に統合したユナイテッドスポーツカーというシリーズがあるが、そこからのエントリーは数チームにとどまっている。

ここ数年、アメリカでのル・マン24時間レースへの関心が徐々に低くなってきているのはじつに残念なことだ。ダン・ガーニーとAJフォイトがタッグを組み、フォードGT・40でル・マンを制覇したのは1967年。実に48年も前の話だ。近年は優勝どころかLMP1クラスに参戦するチームすら出ていない。

2年前にALMS（アメリカン・ル・マン・シリーズ）とグランダムが統合されTUSC（チャードル・ユナイテッド・スポーツカー・チャンピオンシップ）が発足した時、誰もがアメリカンスポーツカー界の復権に強い想いを寄せた。しかし、シリーズのメインカテゴリーになっているのはLMP1にはスピードで遠

く及ばないLMP2プロトタイプと、グランダムからの流れをくむデイトナプロトタイプで、統合前の状況と何ら変わりがなく、復活には程遠いと言える。

厳しい状況のなか、孤軍奮闘しているのがエド・ブラウンド。テキサラで有名なパトランスピリット社のCEOで、自身もステアリングを握るブラウンドは、スコット・シャープ率いるESMレーシングにパトロンブランドでメインスポンサーをしており、今年のル・マン24時間にもLMP2クラスに参戦している。パトロンはTUSCのなかでも特に歴史と伝統を誇る4レース（デイトナ24時間、セブリング12時間、ワトキンスグレン6時間、プチル・マン）のタイトルスポンサーにもなっており、アメリカのスポーツカー界を積極的に支援している。

ESMレーシングはル・マン24時間を含むWEC（世界耐久選手権）とTUSCに参戦しており、当然ながら大きな出費にはなっているものの、ブラウンドとチ

from Worldwide Pressroom

Lap_13

シトロエンMS活動の 礎を築いたDS、60周年

今号のレポーター ② ルネ・デ・ブール

René de Boer

DTM、F3、WEC、WTCCや各種耐久レースをメインに取材。スキー競技のライター業もこなすドイツ在住オランダ人ジャーナリスト。

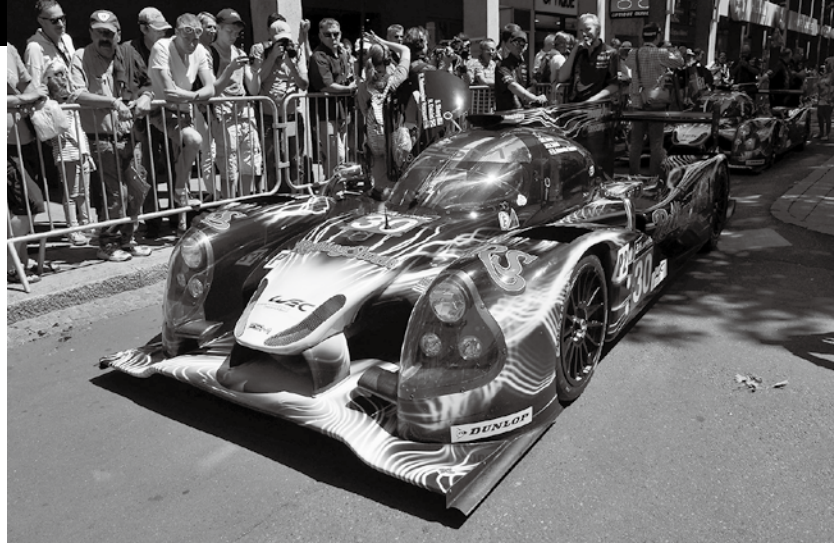
一度その姿を見たら決して忘れることができない独創的なフォルムを持ち、シトロエンのアイコンともと言えるDS。60周年を迎えたその名前の、「この先」とは？

フォード・モデルTとミニに続き、シトロエンDSは1997年から2000年にかけて行なわれたカー・オブ・ザ・センチュリーで3位に選ばれた。じつは多くの人々がシトロエンDSは優勝に値すると考えていたくらい、イタリア人デザイナーのフラミニオ・ベルトーニによる独創的なデザインは高く評価されており、人々は彼のデザインを芸術作品と捉えていた。

今年、シトロエンDSが60周年を迎えるにあたり、5月末にパリで大規模なイベントが開催された。イベントのハイライトのひとつはサン・クルー公園からコルド広場までパリの中心地をめぐるパレードで、ヨーロッパ全土から700

人近いDSオーナーが参加した。

創業者のアンドレ・シトロエンはサラや中国にシトロエン製のハーフトラックを駆って壮大な冒険旅行に出かけていたが、少なくともDSが登場するまでは、シトロエンは公式にモータースポーツ活動をしていなかった。1930年代、トラクシオン・アヴァンの開発に莫大な資金がかかり、シトロエンは経営不振に陥ることになったのだが、堅実な新オーナーはアンドレのような奇抜な冒険に大金をつぎ込むようなことを望んでいなかった。したがって、シトロエンの新車のポテンシャルの高さを見いだしたのは、DSを擁してラリーに参戦していたプライベートターだった。59年、ポール・コレロはDSよりもわずかに軽量なD19をドライブしてモンテカルロラリーで優勝した。シトロエンは当初、この結果をまったく重視していなかった。ところがフランスのメーカー、シムカがクラス優



「ローリング・ストーン」誌のロゴをまとってル・マンに現れたESMレーシングの2台。この他コルベットのワークスやクローン・レーシングなど全7台がアメリカからのエントリーとなった。

チームのマーケティングスタッフはバトロンプランドを世界中にマーケティングできる絶好の機会だと捉えている。両シリーズの現状を知るブラウンは、TUSCはWECともっと連携する必要があると言った。「TUSCではWECにも参戦できるようなP2タイプのマシンが主役となるべきだ。同じマシンで両シリーズに参戦できるからね」。

ブラウンと同じ志を持っているのが、TUSCに参戦しているマイケル・シャーク・レーシングのチームオーナーであるマイケル・シャークだ。チーム規模こそ小さいもののスポーツカーレースに対する思い入れは強く、07年にグラナダムで初優勝を飾り、12年にはデイトナ24時間も制した旧グラナダムシリーズの名物オーナーだ。今季は参戦車両をデイトナ

プロトからP2プロトタイプのリジエJSP2・ホンダにスイッチしているが、その理由をシャークはこう答えている。「ひとつ目の理由は、17年からTUSCで使用するマシンは現在のP2プロトタイプに似た車両になると思っているからで、それを今から準備しておきたいんだ。ふたつ目は、来年ル・マンに挑戦したいんだ。このマシンはル・マンでも通用することが証明されているので、1年間このマシンで走れば準備万端になる。予算的にもデイトナプロトタイプで参戦するのとはほとんど変わらないよ」。

シャークはTUSCが今後向かうべき方向性についてブラウンの考えに賛同している。「アメリカのスポーツカー界を世界と連携させる必要がある。WECと共通のレギュレーションが必要だし、それがあればヨーロッパやアジアのレースにも参戦できる」と将来像を描いている。

インディカー同様にTUSCはメディアによる露出が乏しいため、スポンサーの獲得が容易ではない。今後TUSCが成功を収めるためには、何らかの形でうまくWECと統合することが重要だ。そうすれば、範囲が非常に限定されたアメリカ国内向けだけではなく、グローバルに存在感を示してくれるスポンサーの獲得が可能になるからだ。もしこの目標を数年内に達成できなければ、TUSCは地域限定のローカルレースになり下がり、明るい未来はやってこないだろう。

各国モータースポーツ最新事情

Translation: 神田美穂 (Miho Kanda) / 新井宣之 (Nobuyuki Arai)
Photo: ルネ・デ・ブール (René de Boer/Rebocar) / 中野一史 (Kazushi Nakano / 本誌)

勝ただけなのにもかかわらず、日刊紙の一面に「モンテカルロラリーを制した」と大々的な広告を掲載したことを受けて、シトロエンの上層部は、モンテカルロラリーで優勝したのは1991年だったことを、シトロエンとして明確にしておきたい、という広告を出すことにした。このことをきっかけにして、シトロエンはそれまでも積極的にモータースポーツ活動を行なうことになった。

当初、ラリーのワークス活動はルネ・コットンが率いるプライベート・チームによって行なわれていたが、シトロエン社内に正式に競技部門が設立され、コットンが責任者に就任。その後も数々の成功を収めていったが、とくに印象に残っているのは、66年のパウリ・トイボネンによるモンテカルロラリーの優勝だ。

プライベートたちもDSでラリーにエントリーし、素晴らしい活躍を見せていた。ポブ・ネイリは現在81歳だが、60周年祝賀イベントにも姿を見せ、「7月のパリ・北京チャレンジに向けて準備をしているところだ」と語ってくれた。プライベートとして成功を収めた彼はシトロエンのワークスチームの顧問を務めているが、かつてはDSを駆りモロッコラリーで2回の優勝を飾った経歴を持っており、「DSは私の人生において欠かせない存在だった」と回顧していた。

現在シトロエンはDSをシトロエンの1ブランドという位置づけではな

今回の60周年イベントでは、ヨーロッパ全土から700人のDSオーナーが、パリ近郊のバンクがついたリナ・モンテリ・サーキットをドライブするために集まった。



く、独立したブランドとして売り出していく考えだ。DS3はWRCに参戦しているが、来シーズンからヴァージン・チームとタッグを組み、DSブランドとしてフォーミュラEにエントリーしてくるのではないかと噂が広がっている。

60周年祝賀イベントで、私は40年ぶりにDSのシートに座った。まだ私が幼かった頃、父親が社用車としてDSを所有しており、私は2歳の時に初めて父の車に乗せてもらい、ステアリングホイールを握ったことを今でも覚えている。そのため今でもDSは私にとって、特別に深い思い入れのある車なのだ。また、モータースポーツでさまざまな成功を収めたことも、その魅力の一部だ。シトロエンがDSブランドで再び偉業を達成することができるとどうか、とても楽しみだ。