

Motorsports Archives

モータースポーツ アーカイブ

2018年10月号 第6号

モータースポーツ部門委員会 ホンダのインディカーレース挑戦特集

Web版

第6号に寄せて

モータースポーツ部門委員会委員長 小島正清

今年よりモータースポーツ部門委員会委員長を務めさせていただきますトヨタ自動車株式会社の小島正清でございます。モータースポーツという競争の中で自動車技術が磨かれている事を少しでも多くの方にアピールしていきたいと思っております。

モータースポーツアーカイブス第6号は、ホンダのインディカーレース挑戦について紹介させていただきます。インディカーレースは世界3大レースの一つとされるIndy500を含むアメリカ大陸でのオープンホイールレースの最高峰シリーズです。

1990年代の後半から2000年前半にかけてHONDA、TOYOTA、Mercedes、Ford、General Motors(Chevrolet名でエントリー)の5メーカーによる熾烈なエンジン開発競争が繰り広げられました。今回は比較的早くから参戦しエンジンマニユファクチャーチャンピオンを6回獲得したホンダに在社されていた朝香さんにお話を伺い、参戦への経緯や印象に残ったドライバーなどについて語っていただきました。私にとっては先輩方の良きライバルであった方の思いが見える非常に興味深い内容になっています。是非一読いただき、レースで数々の勝利を挙げたリーダーの言葉をかみしめていただきたいと思います。

ホンダのCART (Championship Auto Racing Teams)によって運営されていた(当時)インディカーレースへの挑戦開始から先頭に立ってこられた朝香さんに、米国でのレースエンジンサプライヤーとして成功に至るまでのご苦労と、レースへの思いを伺った。

インタビューは、2018年4月18日に、朝香さんのご厚意で自宅に小田委員(本田技術研究所)と山根幹事が訪問して実施した。

1968年入社時、F1担当を希望したが

会社に入る前に雑誌に掲載されていた（カム駆動の）ギアトレーンの構成図を見て、これはカッコいいな、というきっかけでF1を好きになりホンダ入社を志しました。

私が本田技術研究所（以下、研究所）の入社面接の時に面接官に「F1をやらせて欲しい」と希望したら、「F1の車体をやりたいのかエンジンをやりたいのか」と聞かれて、「どっちもやりたい」と答えたけれど、結局「お前は大学院出だから」と基礎研究の方に回されました。私が入った時にちょうど空冷のRA302Eの開発をやっていて、和光の200mくらいのテストコースで、あの狭いところで走らせていたのを覚えています。

研究所に配属されて最初はブレーキをちょっとやってから、一番やったのは振動騒音対策でした。これは勉強になり、後のレースエンジンの開発にも生きましたね。なんでレースと関係があるかというと、振動騒音のまるで逆をやるとパワーが出るエンジンになる。空冷のH1300エンジンを静かにする業務を担当しました。アレは苦労しましたよ。2輪車のエンジンと同じでエンジン音が外に響きました。それで、タペット挙動（動弁機構）について勉強しました。あれはカムのリフト特性と関係あるんです。

開発に携わったエンジンたち

当時、入交さん（入交正一郎氏、元本田技研工業副社長）が先行研究を始めた2リッター4気筒水平対向エンジンの振動騒音対策もやりました。記憶に残る良いエンジンでしたね。静かなエンジンになったけれど、不等間隔の排気音だけは残りました（これは後に2輪のゴールドウイングになる）。その後、直列6気筒エンジンの先行開発もあり、その振動騒音対策にもいろいろ思い出があります。

H1300（1969年発売）用のエンジンの開発では、最初みんな四輪なんかやったことが無い人ばかりだから、クランクシャフトのねじり振動対策に学生時代の経験を活かして、ダンパーシステムのアイデアを出してそれでやりました。その結果、空冷のクーリングファンをダンパーで浮かせているものだからファンから出る音の放散が無くなって音も小さくなった。クランクのねじり振動と両方にメリットがありましたね。タペット挙動も含めあれも思い出深いエンジンで、いろいろ苦労したという以上に勉強になりましたね。私がホンダで仕事を始めた時代は会社が伸びるっていうか、苦労をした時代でした。

HRA(Honda R&D Americas, Inc.)時代

ちょうどロサンゼルスでオリンピックが行われていた1984年にHRA（Honda R&D Americas, Inc.）四輪部門の総責任者として駐在、在任中は、マーケットリサーチ、商品企画、市場適合テストや市場品質など幅広い分野に研究範囲を広げ、顧客満足度の重要性を勉強。当時でもHRAで小規模な市場調査は行っていたものの、なかなか研究所ではアメリカ市場の理解が深まらず、アメリカからみると研究所はまだ井の中の蛙だったんだな、と思います。



【朝香充弘氏略歴】

1942年生まれ。

1968年、早稲田大学理工学部大学院卒業後、

レースに憧れ（株）本田技術研究所に入社。

入社後は、クルマを静かにする振動騒音の基礎研究から始まり、Accord, Preludeなどの新機種開発プロジェクトリーダーを経験した。

1984年 アメリカの技術研究所であるHRA（現在のHonda R&D Americas, Inc.）に4輪部門の総責任者として駐在。在任中は、マーケットリサーチ、商品企画、市場適合テストや市場品質など幅広い分野に研究範囲を広げ、顧客満足度の重要性を勉強。

アメリカ国内での自主開発にも多大な努力を傾注し、四輪車の海外開発・生産初号車であるAccord Wagonを成功させるなどホンダの北米開発の礎を築いた。

レース調査研究もその活動範囲であり、CARTの企画を1988年に開始した。

1991年 帰国。

1993年 CARTプロジェクト推進のためにアメリカ（ロスアンゼルス）にHPD(Honda Performance Development, Inc.)を設立すると同時に取締役副社長として就任。

1994年 ホンダのCART参戦開始以来、2002年の撤退までの9年間、プロジェクト専任責任者として活躍し、輝かしい4回のマニファクチャラーズ・チャンピオンと6年連続のドライバーチャンピオンを獲得した。

2003年3月退職。

HRAに行くときは四輪の代表としてこれまでの機種担当ではなく四輪全体を見る立場となりました。また、自分自身が走り屋でもあったから、いろんなところを走って、アメリカの道路状況を勉強して行きました。日本に居るとアメリカの道路はいい路面と思い込んでいたり、カリフォルニアでは傘なんか要らないなんて言う人がいたりと実態が分かっていなかったので、チョッピー路面（独特の荒れた路面）みたいな道路事情も許可をもらって朝早く実際に調査して路面を計測してその情報を日本に送りました。そうした路面を1990年に完成したHPCC(Honda Proving Ground California)の中に現地確認路面として作りました。このHPCCは、当時HRAの社長だった玉井さんと一緒にヘリでロサンゼルスを探して、エドワーズ空軍基地がある砂漠の入り口の近くに4000エーカー（ほぼ渋谷区位の広さ）の土地を購入し、チョッピー路などを含む1周7.5マイル（約12km）の完全フラットなフリーウェイを作り、一般のフリーウェイでのテストをしないでいいように、バンクのないエンドレスフリーウェイを作りました。それが出来上がった時に丁度、オヤジさんの新築になっていたアメリカンホンダへの訪問があったので、テストコースも見てもらおうって、同行して現地で私が運転するNSXを230km/hぐらいで走らせたなら「こんなスピードは日本のコースでは走れないな」と喜ばれましたね。

和光に居た時もHRA(Honda R&D Americas, Inc.)に行った後も私はクルマをうんと走らせます。いろんなクルマに乗りましたよ。で、アメリカの路面での走りやすさとか使いやすさの評価をやりましたね。自分でやっぱり乗ってみたいと分からないからね。三現主義なんですよ。

アメリカ専用車であるアコードワゴンの導入にも関わりました。私はHRA駐在になる前に毎年のように新型車の立ち上げの時にオハイオに行って現地の人と一緒にやっていたんです。だからHRA赴任後マーケティングもやる中でアコードのワゴンが必要だという提案をして、現地で開発を始めようじゃないかということで、現地開発をすることになりました。当時私がLPL(Large Project Leader)みたいな恰好でやったんですね。現地開発1号車っていうところに意味があったんです。

Indy Car Race との出会い

ホンダの現地ディーラーであるボビー・レイホール（Robert "Bobby" Woodward Rahal）はCART レースのレースチームオーナー兼Indy500チャンピオンでもあるトップクラスのドライバーで、彼が我々に招待状を送ってくれたので、HRAのあるトランスからすぐ近くのロングビーチで開催されていたCARTレースを毎年観に行ったのですが、サーキットに行って実際に見ると、CARTレースは大衆にはぴったりのレースで、観客を多く集め、いかに喜ばせるか、観せるかということを中心にしている。オハイオなどでは、観客は芝生に寝転がって見ている、弁当持って家族で行ってそこで一日過ごす、というレースの楽しみ方をしているということを実感できました。

1987年5月にはIndy500Raceを観に行きました。このレースを目の当たりにして、このレースでのスピードに「これは違う、ものすごいスピードだ。これこそエンジンパワーを示す大きな舞台だ」と思い、これはホンダが参戦しなければいけないと思いつつ、一緒に行ったアメリカホンダの社長の雨宮高一さんと、「どうするかね、やるかね」なんて話をし、情報だけは集めて、2年連続して観に行った2年目が終わった時に「始める準備をしよう」、「じゃあ始めますか」ということで、ボビーに話したら、彼の方も乗り気でいろいろ情報を送ってきました。その情報を研究所の川本信彦さん（当時の本田技術研究所の社長）に送ったけれど、当時ホンダはF1をやっていたので、日本ではF1ばかりに目を向けていて広報を始め全然話を聞いてくれなかった。研究所も我々がCARTレースを始めようと提案した時にはまだ、「あんなの草レースだ」という考えでした。

そうは言いながらも、研究所のアンテナは高いので数年前から無限のベンチを使ってINDY用V8エンジンの開発をこっそり続けていました。そのため、本格開発が始まると割とスムーズに開発は進みました。私は、1991年に一旦帰国しました。

1992年にホンダがF1参戦休止を決め、CARTレース参戦に正式にGOがかかりました。

1993年にアメリカ(Santa Clarita, CA)にHPD(Honda Performance Development, Inc.) を設立すると同時に私が取締役副社長として就任し、社長はアメリカンホンダ副社長のトム・エリオット（Tom Elliott）が兼任し、所長にはHRAからロバート・クラーク（Robert Clark）が来ました。二人ともレース大好き人間なので、最適な人材でした。

そして、CARTレースプロジェクトはボビーとやろうということになりました。

当時のホンダはアメリカでは、CIVICやACCORDというアメ車をオハイオ工場で生産しているアメリカの自動車メーカーだと思われていたわけですよ。その上、F1をほとんど知らない一般のアメリカ人はそんなホンダがレースをやっているなんて全く知らなかったわけです。F1であれだけ勝っていると知っているのはホンダのディーラーだけで、一般大衆は知らなかったのです。我々がCARTレースを始めたのをディーラーたちは喜びました。ディーラーたちは我々が失敗した時も成功した時もずっと見てくれていました。CARTレース参戦はディーラーに対してもものすごくよい影響を及ぼして、今でもINDYのレースをずっと続けて来られている理由の一つだと思います。

CARTレースは基本的にはアメリカン・ホンダモーター(本社:カリフォルニア州トランス/社長:雨宮高一)のレース運営子会社、HPDが実施し、そのエンジン支援を研究所が行う形で始めました。その開発費用は アメリカホンダで持つということを社長の雨宮さんが決定し、川本さんと話をし、研究所に助けってもらって始めるようになったんです。

そのため当初はエンジンの開発は100%研究所で行い、組み上げたエンジンを日本からHPDに送っていました。そうした研究所の強力な応援をもらいながら、徐々に機械加工、組み立て、開発をHPDへ移してきました。

今ではアメリカ人も勉強して自立開発が出来るようになりました。

散々だったスタートイヤー (1994年)

1993年の1年間は、ボビー・レイホールのホンダエンジンテストを実施する専属の「別チーム」は、イルモアエンジン使用しているチームとは別の建屋で全く行き来無しで開発をスタートしました。その頃でもまだ研究所はインディレースの事を本格的には見ておらず、テストイヤーはまあ何とか開発試験や思い出のHPCCでのシェイクダウン、IMS(Indianapolis Motor Speedway、Indy500のレース場)での実走テストなども進めることが出来たけれど、この開発過程での一番大きなミスは、1994年スタートする年の初めに、エンジンの設計を変えてしまったことでした。元々設計のリーダーが、世の中皆がアルミ製シリンダーブロックを採用しており、それで行けると、アルミのエンジンを作り開発していたのを、メインのレースが500マイルだから壊れてはいけない、耐久性を考えると铸铁シリンダーブロックにすべきだと変えてしまった人がいたんです。そこで設計が大幅に変わったものだから、またそのほかにも大きいミスもあって、1994年のレースシーズンのスタートは散々な状況になってしまいました。

最初は何とかなるかと思っていましたが、そうはいかないかなと思っているうちに、ボビーが「もう今年でおしまい、来年はもうホンダエンジンでは走らないよ」と言って来て彼の方から切られてしまいました。その年のIndy500 Mile Raceではエンジンの油漏れで走れない状況でとうとう予選落ちをするという散々な目にあって、我々は涙を拭きながらロサンゼルスに帰ってきました。パートナー解消の発表は8月14日に開催されるホンダの地元のみッドオハイオ戦の前ではまずいということで、その直後、8月16日に正式に発表しました。みッドオハイオ戦のあと、ボビーは自分のチームスタッフに説明をし、私はトレーラーの中でホンダのチームスタッフに「残念ながらお別れになっちゃった、だけどまあ負けずに行こう」と発表しました。ボビーのチームと別れて、次はどうするということに頭を悩ませることになりました。来年のチームが無いのです。

一方、研究所は一転奮起して、時間的には相当苦しいが、来年に全くの新エンジンを導入する決定をして、夏休み返上で開発をスタートしてくれました。この奮起が研究所のINDYに対する態度を一変させてくれました。これぞ、ホンダでした。そうは言っても、研究所内では現行のエンジンを壊れなくするためのチームが開発を進めなければいけなかったのです。ここからが研究所最大の山場でした。

しかしながら、研究所はその苦難を乗り越えてくれました。

壊れる方の铸铁エンジンもだんだん壊れなくなって来たけれども、やっぱりパワーは出なく、エンジンが重くて走らない。その状況の中で、第9戦のトロント戦(7月17日)ではそれでも2位(ドライバー:レイホール)を獲れたのですよ。それがその年のベストスコアだったけれど、レースが終わってからボビーに会い行ったら、「まあ2位で良かった。だけどね、相変わらずパワーはない」と言うのですよ。で、それで何が良かったかっていうと、パワーがないものだから、全開してもタイヤがスリップせず路面に喰いつくんですよ。

ところが、敵のエンジンはパワーがあるものだから全開するとスリップしちゃうから。ロードコースじゃなくてストリートコースだからμが低くて全開で走れない。パワーコントロールに苦労して走れない。ところが1994年型ホンダエンジンはパワーがないものだから全開しても大丈夫。それで速く走れたのですね。そんなレースを残り何とか走り続け、最後は何とか壊れないエンジンで初年度は終了でした。

CARTレースとF1ではレースが全く違う世界、それが分からないとだめです。F1エンジンとCARTエンジンとは全然違う。CART用のエンジンは、Indy500MileRaceでは100%全開で走っている。500マイルを100%で運転してもたないといじめなわけだから、耐久性から言ったら全然違います。イルモアを見に行った時に感じたのはまさに耐久試験とかエンジンを傾けての試験とかをしっかりとやって、やっぱり現場を良く見て、レースを良く知っているという事でした。あれ見るとやっぱりプロだなと思いますね。うちもだからああいう風にならなきゃだめだなと思いましたね。参考になるところがいっぱいありました。彼らはレース屋ですよ。親分のマリオ・イリエン(Mario Illien)は会社に行くときまず、ぐるっと現場を見て歩いて、物を見ながら行って自分の席に着くのだそうです。オヤジさん(本田宗一郎)がそうだもん。オヤジさんが和光に来ると、先に現場に行ってしまうから現場の連中はもうビリピリして、昨夜言っていたやつが今朝出来ていないと怒られてね。だからああいったところが良く似ていますよ。

二年目の成功

ボビーと別れることが決まると1995年に闘うチームを探す活動を始めました。いくつかのチームから走ってあげるよという声がかかってきたんだけど、どうしようかと悩んでいたとき、オハイオにスティーブ・ホーン(Steve Horne)がオーナーの、タスマン(Tasman Motorsports)というチームが、それまで下のクラスであるインディ・ライツ(Indy Lights)で走っていて1994年に優勝しているものだから、1995年はCARTレースを走ることになっていました。彼らはその準備を始めてイルモアとエンジン契約をしていたんです。そこへウチが頼み込んで上手くイルモアとも話をつけて、ホンダエンジンで走りましょうということになり、1995年シーズンの出発点に立てました。

後になって、1994年シーズンはなぜ翌年以降のように上手いかなかったか考えてみると、ボビーとしてはホンダのエンジンであれば、すぐ勝るとみていた訳です。が、うちの方は、そうはいつでもスタートしたところだから、ちょっと練習というか、レースに馴染んで、2~3年目から本格的にトップ争いをすれば良いという思惑がある訳ですよ。そこに大きなギャップがあってチーム全体の一体化が出来なかった訳ですね。それに対してタスマンチームは、自分たちも初めて、ホンダもまあ二年目というので一緒に頑張ろうという双方の**ベクトル**が合った。これが良かった。全部ゼロスタートだから何をやっても怖くはない訳ですよ。それでチームがうまくまわり始めたんですよ。

私はいつもこの経験をHPDの集会で話をしていました。話の主題はベクトルの方向を合わせることです。チームととにかくベクトルを合わせる必要だ。それが成功の基だったのです。ベクトルが合っていないといくらパワーがあっても方向が合っていないと動かそうとしても力が分散されてしまう。一方、個々のベクトルは小さくても同じ方向を向いて合わさると大きな力になるじゃないですか。ベクトルの合ったチームワークの良さが良い結果を生むということです。それで1995年に初優勝した訳です。

研究所の開発プロジェクトでは、必ず、しっかりした目標を設定します。

このCARTレースプロジェクトを作った時に、私は6年計画でそれぞれの年度目標を作り、初めには2年以内に「まず1勝」とし、3、4年で「Indy500チャンピオン」としました。

しかしながら、1年目には散々な目に遭い、チームにも逃げられました。

それを奮起一転の研究所が寝ないで頑張ってくれた新エンジンが2年目のIndy500予選で登場したのです。

新エンジンHRHがIndy500予選(第6戦5月13日)でデビューし、スポットで起用したスコット・グッドイヤー(Scott Goodyear)のドライブするホンダ・レイナードは予選3位、フロントローを獲得して新エンジンにパワーがあるというのが皆に証明することができ、チームともどもホンダ勢は全員で飛び上がって喜びました。

この新エンジンで、本戦もほとんど勝てるまで行ったんです。勝利を逸したのはものすごくやさしかったのですが、レース内容にはエンジンが良かったものだからチームも大喜びしてくれました。ただ、なにせ新チームで新人ドライバー、アンドル・リベリオ（André Ribeiro）という組み合わせでは良いエンジンで走ってもなかなかレースができない。ぶつかったりリタイアしたりしてね。しかしながら、このエンジンでミシガン500（第13戦、7月30日）、平均速度も距離もIndy500に相当するミシガン500でポールポジション（ドライバー：ジョンストン）を獲った時はやっぱりパワーが出ているというのが再確認出来ました。最終戦間近になったニューハンプシャー（第15戦、8月20日）で新人リベリオが初優勝してレースに勝てるエンジンだというのが十分に証明が出来ました。

新エンジンをIndy500に初めて出して3位でフロントローに並ぶと、まだ今年のシーズンは始まったばかりなのに、早々に来シーズンには是非ホンダエンジンを使いたいという連絡が入って来ました。いかにしていいエンジンを手に入れて勝とうという感度の高いチームオーナーからのものでした。

三年目のシーズン1996年にチャンピオンを獲得

1995年に優勝も果たし、パワーも見せることが出来て、初年度の雪辱を果たすことが出来ましたので、さあこれからという時に、今度は当時は一回でも優勝すると次の年は4チームにエンジンを供給することを義務付けるというルールがあったのですよ。チームもエンジンも一気に増やさなければいけない訳です。まあエンジン基数は物理的に解決すれば良いのだけれど、チームを増やすにあたって、良いチームを獲得しなければいけないと各方面にわたって調査をしました。タスマンチームは既にホンダを使っている、他にはアメリカホンダがブリックス・コムテック・レーシング（Brix Comptech Racing）というプライベートのショップを持っていました。ドライバーはパーカー・ジョンストン（Parker Johnstone）でした。（このチーム・ドライバーは1995年後半から参入しています。）

そのほかをどうしようかと探したところ、ジム・ホール（James Ellis Hall）が居ました。彼のところにはジル・ド・フェラン（Gil de Ferran）といういいドライバーが居たのですよ。そこと交渉してまとめ、4番目、最後のチームをどうしようかいろいろ捜し、なかなか決まらなかったのですけれども、チップ・ガナッシ（Chip Ganassi）という、出来てまだ間もないチームが候補に上がり、スポンサーにはTARGETを持っていて、資金はあるんだけど勝てないでいた。そこにホンダエンジンを使ったらどうだっという話を持ち掛けたら、条件面での合意もでき、ジミー・バツサー（Jimmy Vasser）というカリフォルニア出身のドライバーがおり、アメリカホンダはカリフォルニアだし、いいやつだったので彼を使おうということになりました。

4チームも確保出来て1996年のレースを始めたら、もう走れば勝つというくらい勝てたんです。この年のホンダのエンジンが良かったのですよ。そこにいろいろなドライバーが集まって来てくれて切磋琢磨してやってくれたものだからもう負け知らずの状態で勝ちましたね。だからこの年のエンジンはどのドライバーにも喜ばれてね、その気になればすぐに抜けるパワーがありました。1996年は、このジミー・バツサーが年間チャンピオンになりました。

HPDのスローガン

1996年にチャンピオンを獲ったけれど最終戦終了後に年間表彰があるというのを知らずにいました。レース後にモーターホームに居たら表彰式終わったよとドライバーたちはもちろんメカニックからチームオーナーなどみんなが来てくれて、サンキュー、サンキューと言ってくれました。その年はものすごくパワーがあったし、エンジンも壊れなかったんだけど、ドライバーは普通パワーがあるのを喜んでいたので、”Thank you very much for Power.”と言ってくれると思ったのですよ。ところがそうじゃない。チームオーナーを始め皆、一番は、”エンジンが壊れなかった”ことに感謝してくれていたんです。これは嬉しかったです。

どうして嬉しかったかという、HPDを作った時に、スローガンを作ったのですよ。スローガンってすごく大事でね、やっぱりスローガンはしっかり作らないといけないと、アメリカ人と日本人と一緒にHPDをやっていく訳だから、両方が分かる言葉でスローガンを作ろうということで従業員に募集した中にアメリカ人が出したものを私の方で少し修正したのが、「**Performance + Quality = Success**」だったのですよ。Performanceというと普通はエンジンのパワーですよ。

一方Qualityについてはその頃レースの世界で言う人はいなかった。たぶん私が最初に言い出したものでしょう。レースエンジンっていうのは大体壊れるのが当たり前だし、他のエンジンサプライヤーの多くは、良いのと悪いのがあるんだというようなことでチームを納得させていたんです。うちはそうじゃなかった。エンジンはパワーが全部同じ、絶対壊れないエンジンっていうのが、F1の頃からの原則だから。

とにかくその「壊れないエンジンを作ってくれてありがとう」っていうのを聞いた時はびっくりしましたよ。まさかそういうことを言ってくれるとは思っていなかったの。それと同時にそのスローガンを作ってくれたと思っていましたね。その後、雑誌や本が「PerformanceだけじゃなくてQualityがないとHPDのエンジンは成功しない」と我々のスローガンを取り上げてくれました。Qualityの中身はエンジンの耐久性もあるけれど、チームをサポートするエンジニアのQualityもある訳ですよ。そういうのも含めてやらないとだめだという意味でQualityをスローガンに入れました。これは'96年勝った時のいいエンジン作ってくれたというお礼を言われた時に初めてこのスローガンが実現したことを実感しましたよ。この話題は評判が良かったから折に触れて話したり書いたりしているんです。

もう一つ、オヤジさん（本田宗一郎）の本に良く出て来る、オヤジさんが自分で描いた蛙が柳に飛びつく絵に「成功は反省と努力」という言葉を書いたものがあるのですが、それをアメリカ人の言葉で言うと「If at first you don't succeed, try, try again」になりますが、これが初優勝の翌日、USA Todayの一面を飾りました。その後も毎回優勝するごとに違いのあるPRを掲載してもらいました。だからこういうところがホンダの考え方だということが分かってもらえたなっていういい例なんですよ。だからUSA Todayではそれで随分宣伝してもらっている訳ですね。

このPerformance + Qualityは市販車に通じるものです。レースに移る前、HRAに居た時に、新車品質評価機関のJD Powerが顧客満足度指標(CSI)を作ったのに対応してアキュラでCSI No.1を獲ろうと頑張っていた訳だけど、その時目指していたQualityというのはものすごく心の中に残っていました。それをレースの中でも使おうと考えたんですね。日本人とアメリカ人だから両方が分かるシンプルな言葉なり考え方をしてやらないとなかなかついて来られない訳だよ。



印象に残ったドライバー、アレックス・ザナルディ

チップ・ガナッシにはチャンピオンになったジミー・バツサーの相棒にアレックス・ザナルディ（Alex Zanardi）というドライバーがいました。1996年ザナルディがF1のシートを失ってアメリカに渡ってきて、チップ・ガナッシに声をかけられたところでした。それで我々も、どういうドライバーか全然分からないので彼をテストしてみたらなかなか良いドライバーだったのですよ。エンジニアと良いコミュニケーションが取れるし、考えながら走るドライバーでした。彼は1996年に活躍してくれました。今でも覚えているのは、最終戦のラグナセカ（Laguna Seca）戦で最終ラップにトップを走るChevyのブライアン・ハータ（Bryan John Herta）を抜いて優勝してくれたんです。抜いたのは有名なコークスクリューのところ（上りきったら即下りの左コーナー。そのまま右、左と連続していく名物シケイン。ブレーキ終了地点辺りまで上りなので、ターンインするポイントすら分かりにくい。）をみ出して内側から抜いて優勝してくれたんです¹⁾。最終ラップまでハータの後ろにいて、見ている誰もがこのまま終わると思っていたのに、ピット前のゴールポイントに帰って来た時にウチのドライバーが前に出ている、これには皆大喜びしました。それくらいすごいドライバーでしたね、ザナルディは。（彼はこの年ランキング3位を獲得し、1997年には5勝、1998年には7勝して2年連続チャンピオンに輝きました。）

彼は一緒にCARTレースをやっている時、毎朝コースに来ると、うちのモーターホームに先に来ているんですよ。皆のためにコーヒーを淹れていて、ザナルディの作るコーヒーは旨いからとみんなも喜んで飲む。ものすごくホンダのスタッフと仲が良かったのです。この絵はね、日本人の画家が描いてロングビーチのホールで売っていたけれど、これが売れなかったからあげますと持ってきてくれたものです。それにザナルディにサインを入れさせたのです。そんなこんなでザナルディとはずーっと仲が良いですね。

彼は1999年に一旦F1に戻った後再び2001年にCARTレースに戻って来ましたが、その年の9月、第16戦ドイツ・ラウジッツ戦での大事故で脚部に大きな損傷を負い両足切断をしてしまいました。その後、2005年シーズンからはWTCCにBMWから彼用に改造した専用車で参戦、その年1勝し、2009年限りで引退するまで活躍しました。

自動車レースを引退した後は2010年3月21日にローママラソンのハンドサイクリング部門で優勝、2012年ロンドン・パラリンピックでは2種目で金メダルと1種目での銀メダルを獲得。続く2016年リオ・パラリンピックでも、2種目で金メダル、1種目で銀メダルを獲得。通算4つの金と、2つの銀を手にしたんです²⁾。私が退職する年にF1基地の研究所、ドイツの研究所、イギリスの研究所などを回って、ドイツの研究所のメンバーが明日どっかに連れて行きましようって言うてくれたのですが、アレックスに電話したら、是非イタリアにある自宅に来てくれって言うんで、急遽ドイツ観光を止めて彼のところに行きました。するとアレックスはアクセル操作などはハンドレバー、ブレーキだけは義足で操作する車をBMWに作ってもらっており、それで郊外のレストランへ連れて行ってくれました。レースの時、彼は走る時にものすごく頭を使う上に天性のものを持っている。その上努力を惜しまず精神力も強いドライバーだった。

彼には日本の名前を付けてあげたんですよ。お前は韋駄天だと。漢字で韋駄天と書いて、ローマ字でIDATENと書いてやったんだ。それを良く覚えていて今でも自分はIDATENだと言っている。



朝香さん宅応接間の壁に飾られているザナルディ車の絵



出典：
https://www.huffingtonpost.jp/2014/09/24/zanardi_n_5879438.html

1) "<https://www.youtube.com/watch?v=nFbjRKopwss>" (「アレックス・パス」と呼ばれる)

2) ザナルディの公式サイト：<http://www.alex-zanardi.com/>

ダン・ウェルドン（Daniel Clive "Dan" Wheldon）は茂木で初めてホンダで勝ってくれた（2004年）ドライバーだけど、彼はね、やはり考えるドライバーで、ずーっと途中まで開発セッティングしながら走っている。最後にドーンと出ていく。そういう走り方が出来るいい男でね、彼もエンジニアと話が良く出来ていました。だからドライバーによっていろいろな性格もあるし、走り方もあるけれどやっぱり頭のいいドライバーじゃないとだめですよ。

私はレース中ドライバーやレース作戦には直接は関わらず、チャンピオンシップで勝つことを主として考えていて、シーズンが始まると、もう来年の事を考えていました。こういうドライバーはどうだろうとか。ダリオ・フランキッティ（George Dario Marino Franchitti：CARTレースで3年連続を含む4度のシリーズチャンピオン、Indy500では3度の優勝）を獲得したのもそうした先を見据えた活動の成果です。

展示品拝見（朝香コレクション）

ご自宅の応接間には大きな棚があり、そこにはヘルメットやカムカバーを始めとしたレース関係の品が展示されていました。

この中には、イルモアから退職の記念に特別に作って贈ってもらったエンジン部品で作ったレースカー模型、さまざまなコンロッド、タクマ君からもらった帽子のほか、研究所の人たちからもらったカットモデルといった一つ一つに思い出が詰まっています。

ここにあるもの全部、ヘルメットも全部ね、最終的にはコレクションホールに飾ってもらいたいなと思っているんです。



レースの仕事と孫子の兵法、レースマインド

引退する時、研究所のモータースポーツスタッフを対象に講演をしました。いろいろ話した最後に、皆さんが「レースの仕事をする」というのは間違っている。「レースをやりなさい」と話しました。テレビで紹介される今の若いレース関係者の様子を見ると、勝つために死に物狂いになっているように私には見えません。

競争相手が必死でやって来ているのに対応するには、孫子の兵法、「彼を知り己を知れば百戦殆うからず」（原文は知彼知己、百戦不殆。不知彼而知己、一勝一負。不知彼不知己、每戦必殆。）という有名な言葉があります。相手のレベルと自分たちを知って準備をして参入時期を見定める必要があります。後追いでは追いつくことが出来ない。これは壊れない（Quality）以前の問題で、レースをやるための準備や、シーズンオフの開発体制はものすごく重要なんです。我々は1994年シーズンにこれをやってしまい、大反省をした訳です。逆に1996年は敵がうちを侮った結果、うちが圧勝した訳です。レース担当者たちが自分のレースをやるという気概で取り組む中で、発明発見というのが生まれるんです。そういったマインドがレースマインドなんですよ。だからレース「の仕事」をやっているだけじゃそんなマインドは生まれません。「レースをやる」中から、とにかく敵より勝とうというのを自分で考えるようになるんだよ。エンジンのベンチでパワーを測るでしょ、毎日毎日エンジンが来てそのパワーを測るその人は、「レースをやる」人は、そのエンジンで何とかパワーを出したいと思っている訳だ。で、ふっと気づいたら、エンジンのパワーでもこんなバラツキがある。じゃあ何でこれだけはパワーが出ないんだろうと考えるだろ、この考える中から発見がある訳ですよ。そうやって実際にパワーを出す発見をした人がいる。

内部のチームワークをうまくまとめないとだめなんです。まとめるにはそれはそれぞれの適正化を図らないといけないけど、何が悪いかわからないと出来ない訳ですよ。

レースっていうのはカッコいいものじゃないんですよ。苦しむことなんです。カッコいいことではない、勝った時に全部その苦しみがほどけるわけです。

レースをやる時に大人数でやったら絶対まとまらない。苦しさが分からないんだから。その苦しさが、百分の一になると、五十分の一になると十分の一になるとでは違うでしょ。百分の一なんて全然苦しくないね。だからレースをやらせる人っていうのはそういう事を分かっていないとだめなんです。若者たちにホンダレースDNA的なところを分かってもらうには、現場で苦しめないでだめだろうね、自分で苦しめないでね。なかなか人の言う事って聞いて分からないじゃない。苦しみを分かり合える人が集まれば、レースをやる人が集まるっていう事なんです。

定年後

リタイアした後、今やっているのはゴルフだけです。その方がすっきりしている。CARTも自分がやりたいようにやらせてもらったものでね、上からああやれこうやれじゃたぶんできていないよ。うちはね、定年退職したらそれっきり。先輩は絶対に当てにされていない。土日関係無しで働いていた訳だからもう、これ以上働こうとも思わないし、フリーのほうが気分が楽だからいいんだね。好きなことをやれるし。それまで飛び回ってきたからゆっくりしたい。ただ、朝だけは早く目が覚める。5時に起きてテレビでレースを観てるんですよ。会社を辞めてしばらくはまだHPDとのやり取りがあるからアメリカ時間で目が覚める訳だよ。レースが終わったらすぐメッセージを出すもんだから、相手も忙しいんだよ。返事を出さないといけないと思ってね。

休みなしに働いてきたのも好きだからやっていたことで、それを愚痴ったってしょうがない。今考えれば、楽しくやっていたんだろうね。やり切ったっていう感じは終わった後にありましたね。だから最後の10年がホンダ生活で一番楽しかった10年だし、だからホンダに来て良かったなって最後は思いましたよ。やりたいことをやらせてもらって。今でもOBの連中で集まって話しているけどその場であんまり文句を言う人はいない。

ロングビーチで勝った時は嬉しかったけどね。ロングビーチ戦っていうのはトヨタグランプリなんだけど、ホンダが必ず勝っていたんだよ。最後尾スタートからでもホンダが勝っていた。その代わりミッドオハイオ（Mid Ohio）戦はなかなか勝てなかったな。茂木（Motegi）戦も私が退職するまで全然勝てなかった。だから辞めた翌年、新シーズのIRLでダン・ウエルドン（Daniel Clive "Dan" Wheldon）が勝ってくれてね、あの時は嬉しかったですね。私の頭の中はまずチャンピオン、年間通してだからね。茂木は十九分の一だからなんて言い逃れはしていたけど心の中では悔しかったよね。みんなの前で勝てる場所を見せられないから。2017年にまさかタクマがIndy500で勝つとは夢にも思っていなかった。あれ、勝った時はびっくりしたね。思ってもいないことだったから。ロングビーチですでに1勝はあったものの、2勝目がIndy500でいきなりとは。

ドライバーにも恵まれ、メカニックもオーナーにもいろんな人と知り合いになって良かったし、いい仕事でしたよ。始めた頃の人について、一人ひとり皆覚えています。いいやつばかり。HPDスタート時に採用した従業員は、チューンアップショップや他メーカーからの手にレース技術を持つ職人が多く、20-30人位からのスタートでした。多くはCARTエンジンに関しては素人の集まりだからね、何を教えていいか良く分からない中でああやれこうやれと、筋立ててベクトルを示してやらせていた。けど彼らは自分の腕前には自信を持っていた。だから自分のやる仕事に対しては自信を持っていたからそれは良かった。彼らは職人だったよ。

経験したことのないことを経験できたし、知らないことを知ることができたし、仕事の中での発見発明もいっぱいあったし。やっぱりレースをやっていて良かったと思います。レースでなければこういった発見発明も出来なかった。アメリカではいつもチームの中に入って現場でレースをやっていました。やっぱり現場第一だったから。毎日現場に入ることと自分でやらなくちゃいけない仕事だったからね。これは自分でやろうと言い出して、自分がやるんだから、止める訳にはいかない。勝てなかったら余計でした。最初の年は勝てなくて、あれは困りましたよ、本当に。

インディカーレース紹介

【参考】 Course History in CART Hondaの軌跡

<https://www.honda.co.jp/CART/spocontents2002/cartworld/history/001declare.html>

Honda's Commitment to Indy Car Racing

	94	95	96	97	98	99	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
Engine Competition				Infiniti																	Lotus					
	Chevy			Oldsmobile							Chevy											Chevy				
	HONDA											HONDA														
				Toyota							Toyota															
				Mercedes								CART/ChampCar														
				Ford								Cosworth														
Engine Manufacturers' Championships														Solo Engine Supplier												
Indy 500 Wins														Solo Engine Supplier												T.Sato
	Honda F1 3rd											Honda F1 4th														

CARTレースは、1979年から2003年まで (Championship Auto Racing Teams)がオープンホイールのフォーミュラカーレースを運営したチャンプカー・ワールド・シリーズであり、常設サーキット（ロード）、公道（ストリート）、オーバルの3種類のコースでレースが行われ、メタノール燃料を使った2.65リッターのシングルターボエンジンを使用していた。

ホンダは、毎年新エンジンを投入、レギュレーションの変更に対応しながら、軽量・小型化するとともに性能を向上してきた。



ホンダHRRエンジン(1997年)



ホンダHR-Oエンジン(2000年)

インディアナポリス500マイルレース (Indianapolis 500, インディアナポリス500) は、1911年から始まったインディアナポリスにある一周2.5マイルのオーバルトラックを200周、500マイル走行して競う世界最速のサーキットレースで、予選時の周回速度は382km/h (1996年) にも達している。

2002年までは、CARTレース中の一戦であったが、2003年にIRL/インディカーレースに移り、ホンダとトヨタが揃ってIRLへの移籍を表明、主要エントラントも同調した。

【あとがき】

《なんて清々しい笑顔でお話しされるのだろう》それが、朝香さんにお会いした第一印象でした。

現役時代はお目にかかることも、ましてお話しをする機会さえありませんでしたが、レースの話題では必ずと言っていい程お名前を耳にしていました。まさか、ご自宅でお話しを伺う日が巡って来るとは。

スタート当初、パートナーシップを解消され辛酸を嘗めつつも、ただひたすら「優勝」という目標に向けてチャレンジを継続。現代のモータースポーツは、こうした先人の気骨があってこそその活動なのだとの認識を新たにされた時間でもありました。

朝香さん、貴重なお話しをありがとうございました。心より感謝申し上げます。

モータースポーツ部門委員 小田 有子

日本では、F1の陰に隠れた感のあるインディカーレースですが、北米ではNASCARと共に圧倒的な人気を博しています。F1を夢見てホンダに入社された朝香さんが米国駐在時にそのレースを目の当たりにして参戦を心に誓い、苦難を乗り越えて黄金時代を築くまでのお話を伺うことが出来ました。長時間にわたるお話しをすべてを紙面にすることは出来ませんが、創業者である本田宗一郎さんの薫陶を受けた世代の方々の持つ「ホンダスピリット」をひしひしと感じさせていただきました。

モータースポーツ部門委員 山根 健

2018年度 モータースポーツ部門委員会活動報告

委員会	実施日	タイトル	発表者
	3/7	モータースポーツシンポジウム	委員会主催
第100回	3/22	Moto GPエンジン開発	多田隈省吾氏(スズキ)
第101回	4/26	サファリラリー・アーカイブズ	岩瀬晏広氏(AUTO SPORT IWASE CO,LTD)
第102回	6/28	四輪レースにおける安全技術	田中尋真氏
第103回	7/19	ヨコハマモールド (株)	見学会
第104回	9/20	ラリークロスにおけるシャシー開発	野村章氏(STI)

アーカイブズ誌のバックナンバーは、自動車技術会ホームページに掲載されています。

モータースポーツアーカイブズ誌閲覧リンク：

【アーカイブ活動の記録 第1号】<http://www.jsae.or.jp/tops/topic.php?code=1194>

【アーカイブ活動の記録 第2号】<http://www.jsae.or.jp/tops/topic.php?code=1258>

【アーカイブ活動の記録 第3号】<http://www.jsae.or.jp/tops/topic.php?code=1363>

【アーカイブ活動の記録 第4号】http://www.jsae.net/files/news_main/Archives%20vol.4_201703MotorSports_web.pdf

【アーカイブ活動の記録 第5号】https://www.jsae.net/files/news_main/Archives%20vol.5_201803_MotorSports_webver4S4.pdf

編集：自動車技術会モータースポーツ部門委員会 アーカイブ分科会

2018年10月発行

発行所：公益社団法人 自動車技術会 〒102-0076 東京都千代田区五番町10-2