

2017年8月10日
株式会社モビリティランド
鈴鹿サーキット

RICHARD MILLE SUZUKA Sound of ENGINE 2017 マスタース・ヒストリック・フォーミュラ1 出場車両が決定

鈴鹿サーキット(三重県鈴鹿市)で2017年11月18日(土)・19日(日)に開催する「RICHARD MILLE SUZUKA Sound of ENGINE 2017」のマスタース・ヒストリック・フォーミュラ1デモンストレーションに出場する車両が決定しました。

マクラーレン、ウィリアムズ、ロータス、ティレルなどの名門コンストラクターや、日本のプライベートチームが製造した車両、往年の名ドライバーがドライブした車両、1976年～77年に富士スピードウェイで開催されたF1世界選手権に出場した車両など、貴重な13台ものヒストリック・フォーミュラ1車両が鈴鹿サーキットに集結します。

本イベントでは、11月18日(土)にスペシャルステージ方式で1台ずつのタイムアタック走行を実施、19日(日)はローリングスタートでのデモンストレーションレースを開催します。コレクターでもあるマシンオーナーなどがステアリングを握り、往年のF1マシンが懐かしのサウンドを響かせ、鈴鹿サーキットを駆け抜けます。

車両	製造年	シャシー No.	当時のドライバー
ティレル001 Tyrrell 001	1970	-	ジャッキー・スチュワート Jackie Stewart
ブラバムBT37 Brabham BT37	1972	2	カルロス・ロイテマン Carlos Reutemann
ヘスケス308B Hesketh 308B	1974	1	ジェームス・ハント James Hunt
ロータス76 Lotus 76	1974	JPS9 (1)	ロニー・ピーターソン Ronnie Petersen
マキF101C Maki F101C	1975	2	餅子田寛/トニー・トリマー Hiroshi Fushida / Tony Trimmer
ウィリアムズFW04 Williams FW04	1975	2	レラ・ロンバルディ Lella Lombardi
マーチ761 March 761	1976	1	ヴィットリオ・ブランビラ Vittorio Brambilla
マクラーレンM26 McLaren M26	1976	1	ヨッヘン・マス/ジェームス・ハント Jochen Mass / James Hunt
Penske PC4 Penske PC4	1976	1	ジョン・ワトソン John Watson
ブラバムBT49C Brabham BT49C	1981	10	ネルソン・ピケ Nelson Piquet
ウィリアムズFW08 Williams FW08	1982	1	ケケ・ロズベルグ Keke Rosberg
ロータス92 Lotus 92	1983	10	ナイジェル・マンセル Nigel Mansell
ティレル012 Tyrrell 012	1983	1	ミケーレ・アルボレート Michele Alboreto



Tyrrell 001



Brabham BT37



Hesketh 308B



Lotus 76



Maki F101C



Williams FW04



March 761



McLaren M26



Penske PC4



Brabham BT49C



Williams FW08



Lotus 92



Tyrrell 012

株式会社モビリティランド

東京オフィス 〒107-0062 東京都港区南青山1-15-9 第45興和ビル9F TEL(03)5770-6430 FAX(03)5770-6435 E-mail media@mobilityland.co.jp
鈴鹿サーキット 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992 TEL(059)378-1111 FAX(059)378-4568 URL http://www.suzukacircuit.jp/

マスターズ・ヒストリック・フォーミュラ1 デモンストレーション出場車両

■Tyrrell 001 ティレル001 (1970)



アルミ・モノコック、コスワースDFV、ヒューランドFG400というオーソドックスな構成ながらコンパクトでハンドリングに優れた001。ジャッキー・スチュワートのドライブで第11戦カナダGPに現れた001は、いきなりポールポジションを獲得するという衝撃の公式戦デビューを飾った。1970年はトップを走るも全てリタイアに終わったが、翌1971年には南アフリカ、非選手権のカナダとフランスハッチで2位に入るなど活躍。現在001を所有しているのは、世界的なティレル・コレクターとして知られるジョン・ディレーンである。

■Brabham BT37 ブラバムBT37 (1972)



ジャック・ブラバムが離脱し、ロン・トーラックが代表に就任したモータースポーツ・ディベロップメント(ブラバム)が1972年用に用意したマシン。アルミ・モノコックにジャッド・チューンのDFV、ヒューランドFG400ギヤボックスなど前年型のBT34から基本的な構造は変わっていない。ドライバーはグラハム・ヒルとカルロス・ロイテマン。BT37は2台のみが製作されたが、このシャシーナンバー2は、ロイテマンのレースカーとして第5戦ベルギーGPでデビュー。第11戦カナダGPではBT37としてのベストリザルトである4位を記録している。

■Hesketh 308B ヘスケス308B (1974)



ヘスケスは、大富豪でレース好きの貴族、アレキサンダー・ヘスケス卿が設立したレーシング・チームで、気鋭の新人ジェームス・ハントを擁して1973年からF1へと進出。1974年からボスルスウェイト設計のオリジナル・マシン308を投入し、4月にフランスハッチで行われた非選手権のBRDCインターナショナル・トロフィーで優勝したほか、公式戦で3度の表彰台に立つなどの活躍を果たした。1974年に308として製作されたシャシーナンバー1は、ハントがドライブしBRDCインターナショナル・トロフィーで優勝した個体そのもの。シーズン後半にサイドラジエーター、フォワード・ウイングなどを装備した308Bにアップデートされた。

■Lotus 76 ロータス76 (1974)



ロータス72の後継車として1974年に発表。トーションバー・サスペンションやインボードブレーキなど72から流用した部分も多かったが、デルタ形のアルミ・モノコック、複葉式のリアウイングなど、軽量化や空力性能の向上に力が注がれていた。新機軸としてヒューランドFG400Iに電磁クラッチを組み合わせて、シフトノブのボタンでクラッチ操作を可能としたセミオートマ・システムを搭載。ステアリングシャフトの左右に左足用、右足用のブレーキペダルを配した4ペダル式を採用することで、ドライバビリティの向上を狙ったが南アフリカGPで使用されたのみでお蔵入りとなった。通常の3ペダルMTに戻されるも、戦闘力不足から非選手権を含む7レースに出走しただけで、72Eに替えられてしまった。このシャシーナンバー1は、4レースに参戦したものの、目立った成績を残すことができなかった。

■Maki F101C マキF101C (1975)



マキF101Cは、日本初のプライベートF1チームとして1974年から挑戦を開始したマキ・エンジニアリングが1975年シーズン用に用意したマシン。前年のドイツGPで大クラッシュを起こしたため、モノコックこそスペアのシャシーナンバー002を使用しているが、その内容は1974年のF101Bとほぼ同じ。資金難からヨーロッパ・ラウンドのみのエントリーとなり、イギリスGPとオランダGPで鮎子田寛、ドイツGPとオーストリアGPでトニー・トリマーがドライブするも全て予選落ち。8月にディジョンで行われた非選手権スイスGPで唯一トリマーが13位完走を果たしている。このF101Cはマキ撤退後イギリスに残されていた1台で、何人かのオーナーの手を経て現在に至る。

■Williams FW04 ウィリアムズFW04 (1975)



1969年にプライベートとしてブラバムBT26AでF1挑戦をスタートしたフランク・ウィリアムズ・レーシングカーズ。その後、紆余曲折を経て73年からはオリジナル・マシンを製作しコンストラクターとしての活動も開始する。FW04はウィリアムズが1975年用に用意したマシンで、スペインGPで登場。DFVとFG400を組み合わせた典型的な“キットカー”であるものの第11戦ドイツGPでラフィーが予選15位から値千金の2位でフィニッシュ。チーム創設後初の表彰台を獲得した。このシャシーナンバー2は、最終戦アメリカGPで、女性ドライバーとしてF1史上初の入賞記録を持つレラ・ロンバルディが24位で予選通過を果たすも、決勝レースはトラブルのためスタートできなかった。

■March 761 マーチ761 (1976)



量産レーシングカー・コンストラクターとして活動したマーチが1976年シーズン用に用意したマシン。前作751のロングホイールベース仕様というべきもので、741以降のマーチF1同様、モノコックなど主要パーツをF2と共用している。当初ワークスからはビットリオ・ブランビラ、レラ・ロンバルディ、ハンス・ヨアヒム・シュトゥックの3台が参戦。第2戦南アフリカからロニー・ピーターソンが加入し、4台体制になった。総合性能ではライバルに及ばなかったが、ストレートスピードの速さを活かし、ピーターソンがオランダGPでポールポジション、イタリアGPで優勝を飾るなど、随所で活躍をみせた。この761は、ブランビラがドライブしていた車両で、非選手権のレース・オブ・チャンピオンズで4位に入ったほか、オランダGPで6位に入った経歴をもっている。

■McLaren M26 マクラーレンM26 (1976)



チャンピオンマシンのM23の後継車として設計されたM26。基本的なコンセプトはM23を踏襲するものの、アルミハニカム製モノコックの採用で軽量化と剛性の強化を図っているのが特徴である。1976年のイギリスGP後に発表されたM26は、ヨッヘン・マスのドライブによりオランダGPでデビューを果たすが、熟成不足で本格投入は遅れ、No.1のジェームス・ハントが実戦で使用したのは1977年第5戦スペインGPになってからだった。その後ハントとM26は、イギリスGPと日本GPで優勝。続く1978年も継続して使用されるが、ロータス79相手にまったく歯が立たず、フランスGPの3位が最上位となった。このM26は主にヨッヘン・マスのレースカーとして使われた車両で、1977年のイギリスGPで4位入賞を果たしている。また1978年のイタリアGPでは、ハントも決勝でドライブしている。

■Penske PC4 ペンスキーPC4 (1976)



今もインディ・シリーズのトップチームとして活躍するペンスキーが1976年シーズン用に開発したPC4。設計を行ったのは元ブラバムのジェフ・ウリス。1974年、1975年用のオリジナル・マシンPC1での失敗、PC1の代替として購入したマーチ751、そのコピーともいえるPC3での経験を生かしたPC4は第7戦スウェーデンGPでデビュー。ジョン・ワトソンの1台体制ながら、第8戦フランスGPで早くも3位入賞。続くイギリスGPでもジェームス・ハントの失格騒動で連続して3位入賞を果たす。そして第11戦オーストリアGPでは2番グリッドからスタートし初優勝。同年の日本GPでも予選4位に入る(決勝はリタイア)など活躍した。このシャシーナンバー1のPC4は、オーストリアGPで優勝した車両である。

■Brabham BT49C ブラバムBT49C (1981)



ブラバムのオーナーであるバーニー・エクレストンは、デザイナーのゴードン・マーレイに、BT48に搭載するアルファ・ロメオV12エンジンを諦めコスワースDFVへの載せ替えを指示。こうして第14戦カナダGPに登場したのがBT49だ。BT49は1980年シーズンも使用されピケが3勝を挙げる大活躍。1981年にはカーボンで補強したアルミ・モノコック、ジャッド・チューンのDFV、アルファ・ロメオ製ケースにFG400を組み合わせたギヤボックスなど基本スペックは同じながら、スライディングスカート禁止対策としてハイドロニューマティック・サスを搭載したBT49Cが登場し、ピケが3勝を挙げて初のドライバーズ・タイトルを獲得した。このシャシーナンバー10は、1980年のカナダGPでヘクター・レバーク車として登場。1981年の非選手権南アフリカGPでピケがドライブし2位となった後、BT49Cにアップデートされテストカーとして使用された。

■Williams FW08 ウィリアムズFW08 (1982)



ウィリアムズFW08は、全15戦中に11人のウィナーが誕生するという、史上稀に見る混戦となった1982年シーズンにおいて、スイスGPでの優勝を含む44ポイントを獲得し、チャンピオンとなったケケ・ロズベルグがドライブしたチャンピオンマシン。成功作のFW07シリーズとは一転、無骨なアルミハニカムモノコックをもつショートホイールベースが特徴だが、これは台頭するターボカーへの対抗策として、リア4輪の6輪車として開発(1982年で6輪車、4WD車が禁止されたことで計画は中止)されたことに起因するものだった。エンジンはジャッド・チューンのコスワースDFVでギヤボックスはヒューランドFGA400。このFW08はロズベルグがドライブした車両で、カナダGPでデビュー。ドイツGPで3位、オーストリアGPではエリオ・デ・アンジェリスのロータス91との接戦の末、惜しくも2位となったヒストリーをもっている。

■Lotus 92 ロータス92 (1983)



ロータス92は、1982年の91をベースに、チームロータス創立者のコーリン・チャップマンと、デザイナーのマーティン・オジルビーが開発し1983年シーズンに投入されたマシン。この92は、ターボエンジンの使用が1989年シーズンで使用禁止になるまで、ロータスとしてノン・ターボエンジンを使用した最後の車両であり、またコスワースDFVエンジンを搭載した最後の車両でもある。ロータスにとって、アクティブサスペンションを採用した最初の車両でもあるが、このアクティブサスペンションにトラブルが多発し、デビューからわずか3戦で、ノーマルサスペンションに戻された。この92は、1983年シーズンの8戦まで、後に1992年に年間チャンピオンを獲得するナイジェル・マンセルがドライブし、デトロイトGPでの6位が最高位だ。

■Tyrrell 012 ティレル012 (1983)



ティレルが、フラットボトム規定となった1983年シーズンに向け開発したマシン。完全新設計となったシャシーは、スリムなカーボンモノコックと小さなサイドポンツーンが奇抜(発表時はブーメラン型のリアウイングを装着)な印象だが、前後ダブルウィッシュボーンのススペンション、ショートストロークのコスワースDFV、ヒューランドFGA400ギヤボックスとその中身はオーソドックスなものだった。1984年シーズンにはコスワースDFVを搭載。新人ステファン・ペロフとマーティン・ブランドルがドライブし、それぞれモナコで3位、デトロイトで2位に入る活躍をみせるが“水タンク事件”で全戦のリザルトが抹消された。この012は1983年の第11戦オーストリアでデビューし、アルボレートのドライブによりオランダGPで6位入賞を果たした車両だ。

9月17日(日)チケット販売開始

■前売券 ※11月18日(金)も入場可 ※イベント観戦券のみでパドックエリアへ入場いただけます。(一部エリアを除く)

観戦券	大人	中・高校生	小学生	3才～未就学児
イベント観戦1日券 (土・日のいずれか1日有効)	2,500円	—	—	—
イベント観戦2日券 (土・日有効)	3,500円	1,700円	800円	600円

※中高生～3歳までは入園料でご観戦いただけます。

■モトピアパスポートでも観戦可能

	60歳以上	中学生以上	小学生	3才～未就学児
前売モトピアパスポート (土・日のいずれか1日有効)	2,200円	4,100円	3,200円	2,000円

■グループチケット ※11月17日(金)も入場可 ※大人どうして集まると最大で1名あたり500円お得

グループチケット	3名	4名	5名
イベント観戦1日券 (土・日のいずれか1日有効)	6,600円 (1名あたり2,200円)	8,400円 (1名あたり2,100円)	10,000円 (1名あたり2,000円)

※ゆうえんちモトピアパスポート1日券は付いておりません。※前売りの販売のみとなります。※グループチケットにつきましては、大人のみを対象とさせていただきます。※中高生～3歳までは入園料でご観戦いただけます。

■当日券

観戦券	大人	中・高校生	小学生	3才～未就学児
イベント観戦1日券 (土・日のいずれか1日有効)	4,000円	1,700円 (ゆうえんち入園料)	800円 (ゆうえんち入園料)	600円 (ゆうえんち入園料)

■モトピアパスポートでも観戦可能

	60歳以上	中学生以上	小学生	3才～未就学児
当日販売モトピアパスポート (土・日のいずれか1日有効)	2,500円	4,300円	3,300円	2,100円

■各種プレミアム券

	ラウンジ大人/1名 中学生以上	ラウンジ子ども/1名 3歳～中学生	VIPスイート/1名 (3歳以上)	パノラマルーム/1部屋 大人4名+子ども2名
11月18日(土)	11,000円	5,000円	21,000円	22,000円
11月19日(日)	11,000円	5,000円	21,000円	22,000円

※パノラマルームを購入の際は、別途観戦券の購入が必要となります。※各部屋のご利用は該当日のみとなります。

パドックパスプラス <大人(3歳以上共通)>	
1日券 (土・日のいずれか1日有効)	2,000円
2日券 (土・日有効)	3,000円

※パドックプラスの料金は、大人(3歳以上共通)料金となります。
※小学生以下のお子さまお1人ではご入場いただけません。(中学生以上の同伴者と一緒にご入場ください。) ※別途観戦券が各日必要です。

各種チケット・プレミアム券などの詳細・特典は、鈴鹿サーキット公式サイトよりご確認ください。

株式会社 モビリティランド

東京オフィス 〒107-0062 東京都港区南青山1-15-9 第45興和ビル9F TEL(03)5770-6430 FAX(03)5770-6435 E-mail media@mobilityland.co.jp
鈴鹿サーキット 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992 TEL(059)378-1111 FAX(059)378-4568 URL <http://www.suzukacircuit.jp/>