

【スポーツカーファイル】ポルシェ911カレラ4GTS

カー・アンド・ドライバー

CAR and DRIVER

2024

8

No.861

SINCE 1978

新型ホンダ・フリード

試乗インプレッション+Newトヨタ・シエンタと比較

【新車試乗記】 新型MINIクーパーSE (海外試乗)
新型MINIカントリーマン / 新型BMW・X2



1978年12月5日 第3種郵便物認可 通巻1789号 2024年9月1日発行
毎月1日発行(2024年6月5日発売)



Akira

巻頭企画

魅惑なる モータースポーツ

観る、操る、そして競い合う、究極のエンターテインメント

いま世界中で人気高まる、この華麗なる世界の楽しみ方を徹底ガイド
世界選手権の魅力 / 国内レース観戦ガイド / 体験型モータースポーツ最新事情 他

【名車復刻版カタログ】

1971年 日産スカイライン2000GT
(KPGC10/RGC10/GC10型)

1975年 マツダ・サバンナAP (si24型)

誌面企画記事に連動した関連情報を
本誌公式Webサイトをご覧ください
公式Webサイト「カー・アンド・ドライバー online」
<http://jpn.caranddriver.online/>



操る
楽しみ

★03

夢のフォーミュラ体験
TOM'S FORMULA COLLEGE

文/瀬イオナ 写真/大西 靖



本物のレーシング・フォーミュラカーに乗ると
プロドライバーの凄さがイメージできるようになる

フォーミュラカーに一度は乗ってみたい、という夢を年代問わず多くのモータースポーツファンは持っているものだが、国内トップチームの代表格であるトムスがその夢を叶えるべく作ったドライビングプログラムがある。その名も「TOM'Sフォーミュラ・カレッジ (以下、TFC)」である。

TFCの最たる特徴といえば、童夢F110のシャシーにトムス製TZR42エンジンを搭載する2015~2023年のFIA-F4で実際に使用されていた本物のフォーミュラカーを自らの手で操れること。しかもレース経験や専用装備は不要で、普通自動車免許さえあれば誰でも気軽に参加できる(マシン制約のため一定の体格基準あり。詳細は公式サイト参照)。実際、TFC公式サイトには手軽さをアピールするべく、私服の女性がフォーミュラカーと一緒に映っているビジュアルで飾られている。



▲受講前の手続きを行う瀬イオナさん。TOM'Sフォーミュラ・カレッジは普通自動車運転免許を保有していれば参加できる。ヘルメット・グローブはレンタルも用意されている

はやせいおな。自動車メディア編集部を経て、2024年からフリーランスで自動車ライターとして活動中。「乗って書ける」モータージャーナリストを目指し、ドライビングスキル向上に向け中谷明彦氏に師事のもと、現在KYOJO CUPなどの本格的なレース参戦を目標のひとつとしている。趣味は愛車の初代バジェロミニでの長距離ドライブ。



▲ステアリングにはたくさんのボタンが付いているほか、周辺にもたくさんのスイッチが用意されている。運転中のレーシングドライバーは指先まで忙しく仕事をしている

TFCのプログラムは、未経験でも可能な「エクスペリエンスコース」、スキルアップが目的の「アドバンスコース」、サーキットで行う「プラクティスコース」、そして、実際のレースへ挑戦できる「エキスパートコース」の4つ。このうち、今回は「エクスペリエンス」と「アドバンス」を紹介する。

未経験者大歓迎のエクスペリエンスコース

富士スピードウェイの駐車場を貸し切って行われるエクスペリエンスコースは、約30分のプログラム。マシンの基本的な操作方法や運転の仕方を丁寧に教えてくれるので、初めてでも安心。試乗時の装備品も、レーシングスーツは必須ではなく、なんと長袖長ズボンにスニーカーで参加が可能。ヘルメットとグローブは無料でレンタルできるのもありがたい。

用意された特設コースは基本左回りのコースレイアウトで、クランクを設けたり、100Rを走っているかのような気分になれる右カーブがあったりと、一見シンプルに見えるが、実際に走ってみると奥が深いコース設計。曲がるタイミングとなるポイントの付近にはゼブラコーンが配置しており、初心者にもわかりやすい工夫がなされている。広場なので、万が一のコースアウト時も安心だ。

エクスペリエンスコースの今回の講師は、レーシングカート出身で各種フォーミュラや、スーパー耐久、そしてSUPER GTなどでも活躍



▲6点式シートベルトでドライバーをがっちり固定する。シートに前座ると一気に気分が高まっていく。前方に見えるタイヤの存在がフォーミュラマシンに乗っている現実を印象づける



▲レッスンで使用するF4マシンは2.0直4エンジン(160ps)搭載。トランスミッションは6速パドルシフト。シャシーはカーボンモノコック製のDOME・F110。全長4340mm、全高950mm



筆者・瀬イオナによる体験レポートが
左のQRコードからご覧いただけます

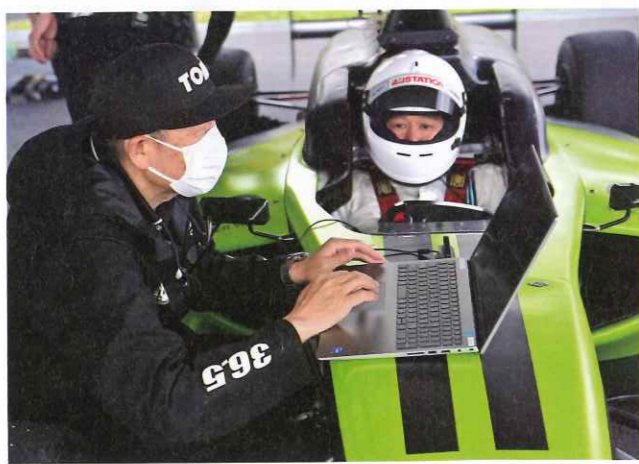


▲使用するコースは富士スピードウェイの駐車場にパイロンを設置した特設ステージ。反復練習を行うことでスキルアップを目指す

する古谷悠河選手。事前の説明を経て、走行中にも、走り方やブレーキング方法、パドルシフトのタイミング、ラインどりなど、講師からインカム（無線）を通して適宜アドバイスがあるので、安心して約15分間の走行を堪能できる。また走行後には講師から、ゴールド/シルバー/ブロンズとスキルに応じた3段階の評価とともに、講師のサイン付き修了証が授与されるので、一生の思い出に残ることは間違いない。

本格的なスキルアップができるアドバンスコース

アドバンスコースは、主にエクスペリエンスコースでシルバー以上



▲本誌統括編集長・山本善隆はワンメイクレースなどの出場経験はあるが、フォーミュラマシンは初ドライブ。まったくのフォーミュラ・ビギナーでも的確な指導を受けて走行タイムは着実に短縮

の評価を受けた方が対象で、スキルアップを目的とした約3時間のプログラム。午前と午後で2枠ずつの募集があり、プライベートレッスンのような環境で受講できることが大きな魅力。

今回のアドバンスコースの講師はTGR TEAM au TOM'Sの監督を務め昨年シリーズチャンピオンに導いた伊藤大輔氏。座学ではコース図やオンボード映像を見ながら細かく教わり走行に備える。走行は、約7分間×2本のセッションを3回乗る機会があり、随時インカム（無線）を使用し講師から直接アドバイスが受けられる。各セッションの走行後にはデータロガーの結果を見ながら、講師と自身の比較データを用いて、改善点などがフィードバックされるのありがたい。

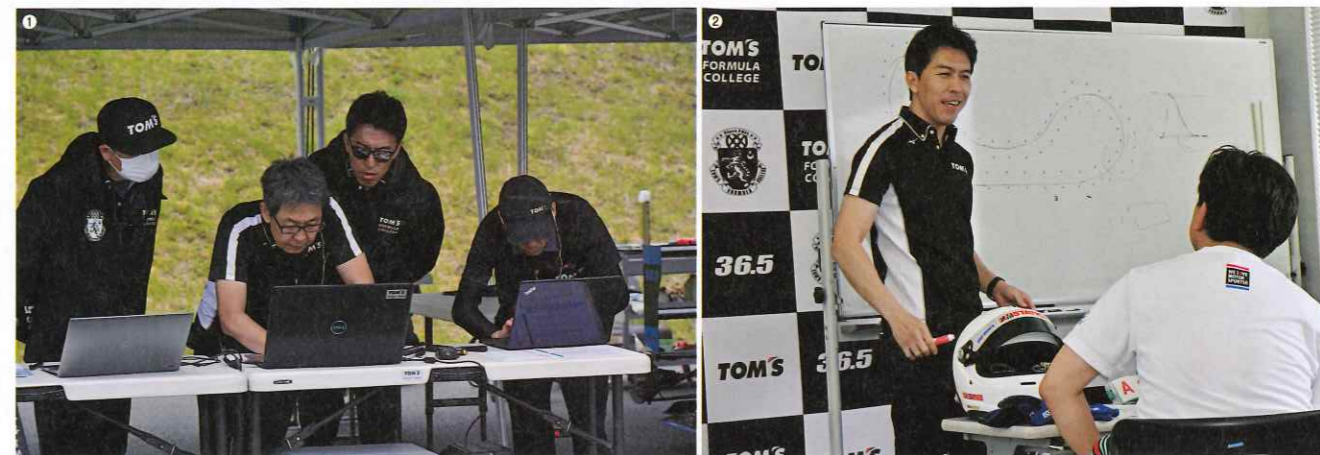
今回、本誌統括編集長・山本善隆がこのアドバンスコースを体験したのだが、初のフォーミュラカーのドライブであったため、1回目こそ慎重にドライブしながら徐々にペースアップしていき、講師の約2秒落ちとなるベストタイムを記録。その後の講師からのアドバイスをうけて、2回目には約1秒近くタイムアップ。そして3回目にはスピンを喫したものの、最終的にはさらに約コンマ3秒縮めることに成功。このように回を重ねるごとに徐々に上達していく様子を見ても、指導レベルの高さがうかがえる。

経験者が参加するこのコースではそれなりのタイムで走行することもあり、後半にかけては意外なほど体力勝負にもなってくるそう。だが、フォーミュラマシンと全身で向き合い、操る楽しさ、そしてドライビングの奥深さを感じられるはずだ。

終了時には乗り込み～発進、加速、減速、旋回、コース走行、総合の6項目からなるトムス独自の評価表が渡される。各項目がさらに



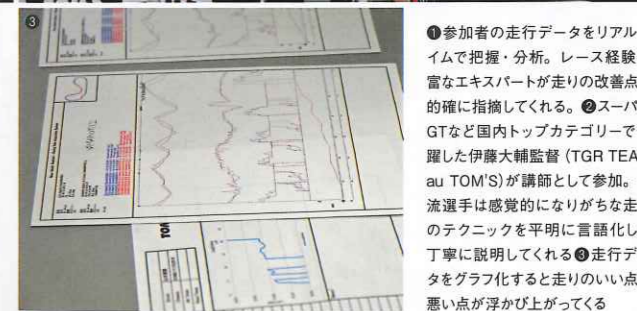
▲パイロンコースでスキルアップを図るメリットとしてブレーキングやコーナリングなどの操作を繰り返し練習できる点と、ガードレールに接触するリスクなどが回避できる点が挙げられる



細分化されているので、自身の課題が客観的視点で把握できる。データロガーによる走行データとタイム表、さらには車載動画がもらえるので、自分の走り方を受講後に振り返ることもできる。

そんなアドバンスコース、実はリピーターも多数存在するそう。プロドライバーの講師による的確なフィードバックや、トムスによる充実のサポート体制を目の当たりにすると、リピーターが多いのも確かに納得できる。

かつてレースへの憧れを抱き、その熱い思いをずっと心のどこか片隅に秘めていた人たちに向けて、それをただの夢で終わらせない体験・環境を提供するこの魅力的なプログラム。参加費はエクスペリエンスコースが8万8000円、アドバンスコースが27万5000円と決して簡単に出せる金額ではないが、日本のモータースポーツを牽



①参加者の走行データをリアルタイムで把握・分析。レース経験豊富なエキスパートが走り改善点を的確に指摘してくれる。②スーパーGTなど国内トップカテゴリーで活躍した伊藤大輔監督（TGR TEAM au TOM'S）が講師として参加。一流選手は感覚的になりがちな走りのテクニックを平明に言語化して丁寧に説明してくれる。③走行データをグラフ化すると走りのいい点と悪い点が浮かび上がってくる

引するトムスだからこそ実現できる万全なサポート体制の下で“夢のフォーミュラカー”を自ら操る経験は、自身のクルマ人生に大きな変化をもたらし、モータースポーツへの興味関心が一段と高まるに違いない。百聞は一見に如かず、ぜひ一度体験してみてください。

操る
楽しみ

★02

手ぶらでモータースポーツ
EV KART

文/横田康志朗 写真/横田康志朗+TOM'S



仕事帰りにも“手ぶら”で立ち寄れる都市型サーキット
子どもから大人まで誰でもモータースポーツを体験できる

東京臨海副都心エリア(東京ベイエリア)でトムスが企画運営する、EVカートコース「シティサーキット東京ベイ」が2023年12月にグランドオープンしてから、約半年が経過した。

この施設を統括するトムスのモビリティ事業本部・井上貴弥本部長に現状報告と今後の展開についてお話をうかがった。

シティサーキット東京ベイ(CCTB)は、現在のところ東京23区唯一となる“都市型サーキット”として作られたモータースポーツとテクノロジーが融合したエンターテインメント施設である。

ゆりかもめ青海駅から徒歩1分の好立地にあり、2022年8月に閉業したお台場の商業施設バレットタウン跡地の一部を利用している。屋内外に2種類のコースが用意され、本格的なEVレーシングカート走行が楽しめるほか屋内施設ではVRなどを用いたレーシ

ングシミュレーターでe-MotorSports体験ができる。シャワーやVIPルームなども完備されホスピタリティも充実。子どもから大人まで、男性でも女性でも、さらには免許を持たない人や、障害を持った方など、誰もがカートを通じてモータースポーツの魅力を手軽に体験可能だ。

来場者数は、おおむね狙いどおりだという。客層を分析すると、約3割が免許のない人や初めてカート体験する人、近隣に住む人が来場しており、約3割はカート経験者やリピーターの来場者、残りの4割がインバウンドによる観光客だ。外国人観光客は増加傾向にあり、平日に至っては来場者の約8~9割に及ぶ日もあるという。「モータースポーツに触れられる場所は少なく、未経験の人にとってイメージがわきづらいことが昨今の人気低迷につながっていると感じ



関連情報は
左のQRコードからご覧いただけます



▲シティサーキット東京ベイは都内23区にある唯一の本格カートコース。このコースはJAFの認定を受けており、国内のカートEVシリーズの開催サーキットにもなっている。トムスがプロデュースするレンタル用EVカート“EV KS-22”は、フレームはイタリアのピレル社製が専用開発した最高出力5kWを誇るパワーユニットを搭載。最高速度は70km/hを誇るが、施設では最高速度50km/hに制限し運用している。気になるバッテリーの容量は、30分の連続走行が可能で、200Vで30分充電すればほぼ満充電できるとい

ています。野球やサッカーが人気があるのは、誰もが一度は体験したことがあるスポーツだからです。体験があるからこそプロの選手の凄さが実感できますし、結果として多くの人を惹きつけています。モータースポーツ(カート)も同じで、体感が伴えば、レースを見る際にもいまままで以上に楽しく感じることができるでしょう。レーサーの凄さが肌で感じられるはず。そうすると世界が広がっていくと思うんです」と井上本部長は話す。

シティサーキット東京ベイには、モータースポーツのすそ野を広げ、初めて体験するきっかけの場になってほしいという思いのもと、さまざまな工夫が凝らされ、種類の異なるイベントの会場としても活用されている。

一例を挙げると、5月にはキャスター付きの事務用いすに座って走り続ける耐久レース“いす-1 GP”のコースとして使用され、今後はサイクリングやウォーキングイベントなどを企画している。その理由は、こういったアクティブな人たちが集まるイベントを開催することで、ちょっとした空き時間にカートも楽しんでもらえれば、という思いがあるからだ。

初心者を大切にしている施設だからといって、面白みに欠けるコースというわけではない。実際、攻め甲斐があるサーキットだ。



▲VIP会員になるとVIPルームやVIPテラス、VIP駐車場などが利用でき、営業時間外の走行も可能など、特典がたくさん用意されている。年間会費は400枚の走行チケット付きで220万円

SKY TRACKと呼ばれる全長400mの屋外コースは、ストップアンドゴーと高低差が微妙にあるタイトなコーナー群が組み合わせられたテクニカルなレイアウトになっており、ドライバーを飽きさせない。筆者もステアリングを握って、トラックを楽しんだのだが、一般道ではできないようなハードブレーキングや、タイヤが滑るか滑らない



▲キッズカートは身長105~149cmを対象に屋内コースを利用する。料金は19時までは5分間2000円、19時以降は同3000円。夜間はプロジェクションマッピングの演出がある

かのギリギリのラインを攻める、非日常的な楽しさがあった。

EVカートだからできる数々の楽しみ方

EV化による重量増はあるものの、ハイグリップなタイヤ特性と、モーターの力強いトルクにより、タイトコーナーでもグイグイ前へ進んでいく。参考までに私のベストタイムは31.7秒。しかしその日のトップタイムはさらに1秒速かった。KYOJO CUPにも参戦中の金本きれい選手による記録だった。

カートが電動されたことでのメリットとして、環境にいい、静音性に

優れている点が注目されがちだが、電動化の恩恵はこれだけではない。モーター出力など、運転制御部分の多様化が可能になった点だ。

たとえば、コース上で事故などが発生した際には、走行中の全車両の速度リミッターを制限して、誘発事故を防いでいる。また、カートマシンの性能調整も簡単になり、各車両の性能差を減らして、イコールコンディションが作りやすい側面もあるという。

開園後のエピソードとして、車椅子のお客様の話がある。この方は、障害を理由に他のカートコースでは乗車を断られたそうだが、シティサーキット東京ベイでは遠隔操作ができるEVカートと安全対策の徹底により、安全性を十分に担保できると判断し、カートを楽



▲身長150cm以上を対象にした電動カート。利用料金は初心者向け4分間走行が1500円、通常走行7分間は3500円(土日は4000円)、走り放題(30分間)は6000円。ヘルメットやグラブは借りられる



▲ファミリーやカップルを対象にした2人乗りカート。ドライバーの身長は150cm以上、パッセンジャーの身長は不問。利用料金は4分間3000円



▲シティサーキット東京ベイはファステストラップ・チャレンジを開催して月間の最速ドライバーに豪華賞品をプレゼントする企画を展開している。前自慢はぜひ挑戦してみよう。また、屋内コースわきにサイバートラック(ドライビングシミュレーター)を用意して、ドライビングスキル向上をサポートしている

しんでいただいたという。

7月15日、9月23日、11月24日には、日本最速のEVレース「2024年全日本カート選手権EV部門」の全日本大会が開催される予定だ。

大会では、キッズ向けのイベントやタンデムカートを使ったトップドライバーとの同乗走行など、観戦に訪れた人たちが楽しめる催しを立案中。さらに、コースの照明が充実しているCCTBでの大会では、ナイトでのレース開催もプランに上がっているそうだ。



カートEV選手権出場チームがドラフト会議開催

5月30日、シティサーキット東京ベイで、全日本カート選手権EV部門・大会概要およびチーム体制発表会が行われた。6チームがドライバー2名をプロ野球のドラフト会議の型式で選手を指名。2024年シーズンのチーム体制を決めた。

佐藤蓮選手や小高一斗選手ら、国内トップカテゴリーで戦うドライバーをはじめ、KYOJO CUPに参戦す

る金本きれい選手、13歳の酒井龍太郎選手、松井沙羅選手らが指名された。

シティサーキット東京ベイは7月の第3戦以降の開催地になっている。全日本トップで戦う選手たちの走り観戦すれば、カートテクニックの向上につながるはず。トップカテゴリーにステップアップする将来のスタードライバーの走りを確認するチャンスだ。



2024年カート選手権EV部門

クラス	決勝開催日	開催地
第1、2戦	6月16日	スポーツランドSUGO国際西コース
第3戦	7月15日	シティサーキット東京ベイ
第4戦	9月23日	シティサーキット東京ベイ
第5戦	11月24日	シティサーキット東京ベイ

※終了したイベントは地色を変えています

多種多様な取り組みがある モータースポーツの世界 関わる人々が持つ“想い”もまた多彩である

文/山本善隆

●統括編集長 (CAR and DRIVER/FM STATION)

最近、サーキットに足を運ぶことが多くなった。その理由は、今年を“ドライビングスキル向上”キャンペーンの1年とし、あらゆる方法で場数と経験を増やす、と自分に課しているから。

年初に手に入れたマツダRX-8を駆って、筑波サーキットのスポーツ走行に出かけたり、とある若手主体のレーシングチームが持つシミュレーターを使ったトレーニングを始めてみると、積極的に“草の根モータースポーツ”を楽しみながら、その目的に取り組んでいる。いまの目標は、毎年恒例イベントであるメディア対抗ロードスター4時間耐久レースの予選で9位以内のグリッドを獲得し、決勝は6位以内で入賞することになっている。

といっても、これは本当に難しい。過去のリザルトを見ていただくとわかるのだが、その顔ぶれを見れば一目瞭然。現実的な目標ではないのかもしれない。

ただ、具体的な目標

なくして上達なし、というのは、他のスポーツも同じことではないだろうか。

実際、少年時代の部活動を思い出す感覚もあり、しかもこれがなかなか心地よく、気分転換やストレス発散にもなっている。そして、練習すればするほど、徐々にではあるが、ステップアップしている手応えもあるので、モータースポーツは間違いなく“スポーツ”であると実感している。

閑話休題。2024年8月号は本誌初のモータースポーツ特集を巻頭企画に据えたが、これには強いこだわりがあった。

私たちの編集方針は、「クルマのあるよりよい人生に資する情報や機会を提供する」である。この方針に沿って、いつかこの“モータースポーツ”は取り上げたいと日々考えていた。もち

やまもとよしか/東京都生まれ。ITコンサルティング会社でシステム開発、自動車Webメディア編集部を経て、企業の戦略立案・事業開発・マーケティング支援業務に従事。2020年に独立。2021年より現職。クルマを運転している時間が一日の中で最も好き。1995年以降は大のF1ファン。2024-2025日本カー・オブ・ザ・イヤー副実行委員長



ろん、私自身が単純に好きだから、というのも正直あるのだが、決してその“好き”をこの特集で伝えたいわけではない。

新たに会った方と会話してその人がクルマ好きだとわかって、モータースポーツという言葉聞いた時点で、詳しくない、よく知らないなどと、まるで自分には縁がなく関係ないともいわんばかりに、反応されがちなのが“もったいない”と思っていた。とはいえ、モータースポーツそのものに興味がなくてもまったく構わない。ただ、まずは触れてほしい、とは思っている。

それがきっと多くのクルマ好きな方々の“クルマのある人生”をより充実させる題材であると確信しているからだ。

たとえば、ドライブが好きなクルマ好きの方には、その目的地にサーキットを加えてみるといい。多くの場合、普通だったらあまり足を向けられない場所なので、それはそれで新鮮なドライブコースになるし、大

型ショッピングモールへのアクセスがいいサーキットもある。いずれも、レースを開催しているタイミングは、ご当時グルメをはじめとして多くの出店が出ているし、人も多く集まって賑やかな場所となるので、そのタイミングを狙って、ふらっと立ち寄ってみてほしい。きっと、充実した一日になるに違いない。

コロナ禍以降、モータースポーツは再び盛り上がりを見せている。人と人が出会い、何かを共有する時間を過ごすことは幸せなひとときだが、そんな場として活用されていることもあるのだろう。これまであまり関心を抱いていなかった方が、いきなりどっぷりとレースの世界に入る必要はない。ただ少しだけ興味を持って、触れてみてもらえるとうれしい。そんな思いを持って、今回の特集に取り組んだ。



▲スーパー耐久シリーズの富士24時間レースは国内で唯一のオールナイト開催。夜には壮大な花火ショーも行われ、間近で見られる音と光の迫力はレースそのものと関係なく楽しめる(写真/富士スピードウェイ)

満足の基準はモノからコト、コトからトキに変化 クルマの楽しみ方は十人十色 自分自身がワクワクする瞬間と出会いたい

文/竹内龍男

●編集長 (CAR and DRIVER)

今号の15頁に大谷さんが書いているようにスポーツの語源は「deportare」=生活から離れること。であれば、私が現在、本誌と並行して取り組んでいる経営大学院もスポーツの一種といえそう。大学院はヒト、モノ、カネ、情報、思考などさまざまな“脳のスポーツ”を行う。授業も興味深い、一番面白いのが人脈の広がり。多種多様な年齢、職業の人が学びに来ている。皆さんポジティブで賢くて、いい影響を受けまくる。日本の未来が明るく感じる。

初対面の人と名刺交換をすると「カードラ!知ってます」「編集長と話せるなんて!」「クルマ好きなんです」という人がけっ

たけうち たつお/1989年理工系大学を卒業。某タイヤメーカーでテストドライバー、評価法開発、新車用タイヤ開発を経験後、1995年カー・アンド・ドライバーに転職。新車やタイヤの記事を書きながら編集の仕事に従事。2003~2005年TOKYO FM出演。フリーランスを経て2017年編集長就任



う多い。しかも「レースに出ている」「つくばでタイムアタックしている」とか、マニアックな人が意外に多い。「この前エンジンブローして300万円かかるといわれて……」という若い人もいた。

皆さん個々の好みに合わせてクルマを思いきり楽しんでいる。楽しみ方は本当に人それぞれ。ちょうど授業でマーケティングの進化を学んだ。製品主義→顧客志向→価値主導→自己実現→AIなどテクノロジーによる生活の質向上だという。

モータースポーツ特集号を作ってみて、クルマの楽しみ方もモノからコト、コトからトキへ自己実現のために個人が等身大で楽しむ……そんな時代が訪れている印象を受けた。

クルマは走らせても、眺めても、応援しても楽しい! スーパー耐久FUJI24時間レースを初観戦 このワクワク、ドキドキ感はクセになる

文/横田宏近

●編集委員 (CAR and DRIVER)

モータースポーツは初心者である。今月はスーパー耐久FUJI24時間レースに出かけた。土曜日の早朝に到着すると、すでに富士スピードウェイは熱気に包まれていた。観戦エリアはテントが無数に並ぶ。試乗会や撮影会で訪れる静かな様子とは別の、まさにお祭りの雰囲気。心が浮き立つ。

スーパー耐久は、見慣れたクルマが戦うので感情移入がしやすい。それにしてもMORIZO選手やマッチがステアリングを握るGRカローラH2コンセプト周囲の人だかりは凄かった。

レース中は、グランドスタンドで豪快バトルを堪能。イベント広場のパビリオンを見学したり、出展グルメを楽しみながら

過ごす。24時間レースはマシンやドライバーだけでなく、観客にとっても耐久。だが、さまざまなエンターテインメントが用意され、時間はあっという間に経過した。夜には名物の花火を堪能。マシンの奏でる豪快なエキゾーストノートをBGMに車中泊を楽しんだ。

多くのクルマ好きと時間を共有した24時間レース、それは素晴らしい体験だった。お気に入りのマシンが上位に入り大満足。これからも1ファンとしてサーキットに足を運ぼうと思った。クルマは走らせても、眺めても、応援しても楽しい。だからクルマ好きはやめられない。

よこたひろちか/神奈川県・横浜市生まれ。昭和/平成/令和をCD誌とともに過ごす無類のクルマ好き。初マイカーはラリーで強かった三菱ランサー、いまの愛車は68台目。現在も取材の現場を愛し、1970年以降の日本で販売されたほとんどのクルマに触れたことがあるのが自慢



「from Editors」のアーカイブ記事は
左のQRコードからご覧いただけます