

## 本書推薦の言葉

自動車及びその関連技術の発展においてレースの果たしてきた役割と貢献はきわめて大きい。

ガソリン自動車が誕生して 10 年も経たない 1894 年にパリールーアン間 127km のレースが企画され、翌年にはパリーボルドー間往復 1178km もの長距離レースが行われて、当時、最新独創のフロントエンジン・リアドライブ式ガソリン自動車を駆るバナール・ルバッソールが一位でゴールし、ガソリン自動車の将来性を世界に示した。ミシュランが初めて空気入りタイヤを持ち込んだのもこのレースであった。

自動車草創期からレースに出るために、また勝つために、さまざまな技術開発や工夫、駆け引きも含めた厳しい競争が行われてきた。その原動力は、単に技術的な競争だけで無く、レースが早くから興行的に成り立ったことで、レースに勝つことの宣伝効果が自動車メーカー、特に新興メーカーにとってきわめて魅力的であったからに他ならないだろう。

1991 年、マツダがル・マン 24 時間レースで優勝したのは、日本の自動車メーカーとして初であり、またロータリーエンジン（マツダ 787B）車として唯一のものだ。その衝撃は「ロータリーエンジンと言えばマツダ」を世界的な代名詞とした。

少しでも自動車を知る者であれば、マツダが如何に苦労してロータリーエンジンを実用化し、市販車として世界で初めてコスモスポーツを世に出したかを知っていよう。その開発譚はあまりに有名である。

すなわちマツダにおけるロータリーエンジンの開発は、1960 年 10 月、当時の松田恒次社長が試験開発に成功した NSU 社と技術提携を行った事に始まる。この時期、日本は自動車業界再編が叫ばれており、マツダの生き残りをかけた不退転の決断であり、開発責任者となった山本健一氏のもとマツダ全社、全社員悲願の一大プロジェクトであった。

しかしマツダ初の商用自動車、純国産の空冷单気筒 500cc エンジンを積んだ 3 輪トラックの開発・生産は 1931 年の事で、戦後は商用 4 輮トラック、そして初めての量産型乗用車・空冷 V 型 2 気筒 360cc のマツダ・R360 クーペを発売したのは、NSU 社と技術提携した半年前の 1960 年 5 月のことだった。

本格的な自動車メーカーとして産声を上げたばかりのマツダが、まさに生き残りをかけて同じく NSU 社と技術提携したダイムラー・ベンツやアルファロメオ、ポルシェ等と言った世界の名だたる自動車メーカーとのロータリーエンジン開発競争に挑んだのである。

本書は、ル・マン 24 時間レース以前の 1968 年から 1970 年にかけて、初めてマツダがロータリーエンジンで国際レースに参加した際の詳細な記録である。

新興自動車メーカーとして臨んだ欧洲での諸レース。その結果ばかりに関心が行くが、本資料中の臨場感に満ちた一行一行からは、その裏で勝敗に關係なく人と車のさまざまのドラマがあったことが伝わってくる。得がたい記録である。

本書の出版と貴重な記録を残されていた山本紘氏には心から敬意を表したい。

国立科学博物館 産業技術史資料情報センター 鈴木一義

## 本書の企画と編集協力にあたって

マツダがロータリーエンジン（RE）の開発に着手したのが 1961 年、1963 年には RE 研究部が発足したが、初期の RE には、「悪魔のつめ跡（ローターハウジングに出来るチャターマーク）」、「カチカチ山（オイルシールに起因したオイルの燃焼による白煙）」などを含む数多くの難題が待ち構えていた。

「RE 育ての親」山本健一部長（後に社長、会長）のリーダーシップのもと幾多の問題を乗り越え 1967 年 5 月にコスモスポーツが導入されたが、コスモスポーツの導入に先立ち山本部長から「大衆の面前で RE の性能と信頼性を立証できる長距離耐久レースへの参加を考えてほしい」という要請がでており、その大役を担うことになったのが山本紘氏だ。

1963 年の日本グランプリ以降モータースポーツを担当されてきた山本紘氏の経歴はご本人の原稿に委ねるとし、まず候補にあがったのはル・マン 24 時間レースだったが、コスモスポーツを大幅改造しないと出場できないことが分かり、ル・マンは断念。マツダスピードの生みの親でもある古我信生氏のお勧めもありニュルブルクリンク 84 時間レースへの出場を想定、1966、1967 年のニュルブルクリンク 84 時間レースには古我信生氏に当初計画のホンダ S500 に代えてファミリアクーペ（MPA）で参戦いただくとともに、1967 年にはそのトランクルームにレコーダーを搭載、データは翌年の 84 時間レース車の開発に活用された。

1968 年ニュルブルクリンク 84 時間レースで総合 4 位という好結果を得られたことが 1969、1970 年のレースへとつながり、1970 年のスペ・フランコルシャン 24 時間レースには 4 台のファミリアロータリークーペ（R100）が出場。21 時間目ごろまでトップ争いを演じるが、まさかのトラブルに遭遇、かろうじて 1 台が 5 位で完走した。1971 年以降は国内販売グループの強い要請により国内レースにシフト。日本 GP 制覇、サバンナ RX-3 によるスカイライン GT の牙城粉碎などを達成するとともに、1979 年のデイトナ 24 時間レースにおける初代 RX-7 の GTU クラス優勝が起爆剤となり、その後のアメリカ IMSA シリーズにおける圧倒的な戦績、1981 年のスペ・フランコルシャン 24 時間レースにおける RX-7 の優勝、更にはマツダスピードによる 70 年代後半からのル・マン 24 時間レースへの飽くなき挑戦と 1991 年の優勝などにつながってゆく。

1968、1969、1970 年の挑戦がその後の RE による世界のモータースポーツ活動の大きな原動力となったことは疑う余地がないが、これまでにそれらのレースの歴史や内容をカバーした書籍は無いに等しく、数年前に三樹書房の小林社長とともに兵庫県丹波にお住まいの山本紘氏宅をお訪ねしたときに、山本さんから貴重な資料をお見せいただくとともに、「自分がもしどうかなった時にはこれらの資料は紙ぐずになってしまっただろう」というお話を聞き、小林社長ともども是非とも後世に語り継いでゆかねばならないと強く感じたことが本書の出版にいたる引き金となった。幸い岡山県津市にお住まいの元コスモスポーツオーナーズクラブ会長の松田信也氏と、コスモスポーツのハンドルを握ることがこの上なくお好きな松田信也氏夫人、香里さんが編集作業を引き受けて下さることになり、本書の出版が実現することになったものだ。

この本は山本さんがお持ちになっていた資料を大半そのまま掲載しているので、やや細部にわたり過ぎる部分もあるかと思うが、半世紀前の当事者がどのような苦労をされたかを知る上で非常に貴重な

資料だと思う。加えて松田氏にそれぞれの年次のサマリーをお書きいただくとともに、山本紘氏によるマツダのモータースポーツを振り返った原稿も付け加えていただけたことになった。

私事で恐縮だが、私は 1963 年にマツダ（当時は東洋工業）に入社。幸いにも発足したばかりの RE 研究部に配属され、初期の RE 開発に従事することができただけではなく、1968 年ニュルブルクリンク 84 時間レース用エンジンの開発にはその後マツダモータースポーツレジェンドとなる松浦国夫氏とともに携わることができた。加えて 1991 年のル・マン優勝 1 年半前からは RX-7 担当主査に加えてモータースポーツ担当主査も兼務。RE、大排気量、ターボエンジンが出場できる最後の年となるはずだった 1990 年に大幅に性能を向上した RE で挑戦するが惨敗を喫した。幸運にもレース後あと 1 年だけ出場が可能となったため、関係者全員で「勝つためのシナリオ」を構築、レーシングチーム、メーカーの壁を取り払って全員が一丸となって課題を解決し、幸運にも恵まれ 1991 年のル・マンで優勝することができた。『飽くなき挑戦をする者にはどこかで必ず女神が微笑んでくれる』というのがマツダの、更には私の信念でもあるが、その原点を知る上での貴重な資料として本書が後世に語り続けてくれることは間違いなく、本書の発刊を心から喜んでいる。

小早川隆治

# マツダモータースポーツ活動を振り返る

## はじめに

私（山本紘）は、1962年（昭和37年）に東洋工業株式会社（現マツダ）に入社し、2001年に退職。その後は、関西の田舎のメッカ“丹波”でのんびりカントリーライフを楽しんでいる。のんびりといつてもキャリアに関心を持たれた方々から「話を聞かせろ」とか、熟年組のクラブに引きずり込まれ、老い込まぬように色々と忙しくさせられている。

数年前、丹波の私の自宅を三樹書房の小林謙一社長とマツダ時代の後輩であった小早川隆治氏が訪ねてきてくれた。

その折に、私がマツダで関わってきたモータースポーツの資料をお見せしたことがキッカケで「マツダの初期のモータースポーツ活動の記録」が後世に残ることとなった。

本文に入る前に、当事者の一人として、1968年から1970年のヨーロッパでのレース活動を中心、私のマツダでのモータースポーツへの関わりや、携わってきた業務について述べてみたい。

## 1. 「日本のモータースポーツの始まり」と「マツダの初期のモータースポーツ活動」

第二次世界大戦前から各地に二輪ダートレースがあったとか、広島でも東洋工業の二輪やオート三輪が、たとえば、“招魂祭”で走りを競い合ったというような話を、入社当時先輩から聞いたことがあった。これらが日本のモータースポーツの始まりであろうか。戦後暫くして復興が進み、昭和30年代になると、日本の優秀な二輪車を含む競走がイギリスのマン島など内外各地で行われるようになつていった。

私が東洋工業に入った理由は、学生時代、西ドイツの雑誌「MTZ」に載ったWankel KKM型ロータリーエンジンに興味を持ったからである。トロコイド創成を含め、卒業設計にソレを描き上げた私は、想いが叶い東洋工業に入社した。

この時は、ちょうどキャロル360の発売直後で、まずそのエンジンの燃焼・給排気、性能改善に取り組んだ。

1年が経過した1963年春、日本に初の本格的レーシングコースである鈴鹿サーキットがオープンし、日本にも本格的な二輪・四輪のレース開催準備が整い、「第1回日本グランプリレース(GP)」が開かれることになった。普通車から軽自動車まで参加機会が与えられ、この第1回にはマツダ車はプライベートユーザーのマツダR360クーペが参加したのだが、スズキスズライトに後れをとった。この結果を受けて、社内で議論が起り、「ウチには4気筒キャロルがある。“受け立とう”」という結論となり、これがマツダのモータースポーツの始まりとなったのである。

「量産用エンジン開発担当は忙しく、実験研究部研究係で対応せよ」との命が下り、私が所属するグループが担当となったのが、1963年（昭和38年）秋のことであった。

その頃RE研究部の活動が拡大し、私も移籍を要請されたがレース対応が面白くなつたところであり、REはいずれ先で関わることになると思い、私自身はチューニング知識の乏しい中、翌年の5月に向け、まさに必死の対応を続けた。

このとき給排気の慣性・脈動効果をマスターし、「そんなに効くのか？」と疑われる中、狭いキャロル後部エンジンルームに4-2-1排気を施すなどの工夫をしたが、吸気側はシングル・キャブで如何ともしがたく、1964年「第2回日本GP」ではキャロル360は145kg（大人二人以上）も軽い補助ミッション付6速のスバル360に完敗した。

上げられるまで 4 時間くらい首位をキープしただけではなく、24 時間後、レシプロ初陣としては上出来の 4 位でフィニッシュすることができた。

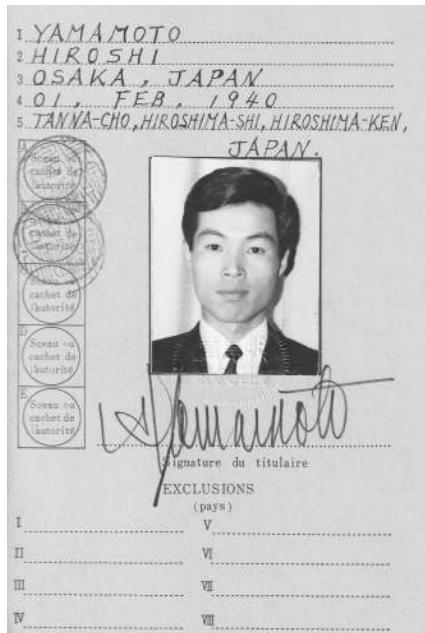
帰国後間もなく、バブル崩壊後の経済情勢悪化が日増しに進み、私自身が担当してきたプレミアム商品開発、国内ユーノスと US・AMATI チャネル設立計画、ル・マンへのチャレンジなどの中止が決定された。1992 年 9 月にその記者発表会見に臨んだのだが、1964 年の第 2 回日本グランプリレースでのキャロル 360 から始まったモータースポーツ活動に終止符が打たれることになった。

近年、若者の自動車離れ、電動化、自動化、シェアリングなどもあって、クルマを取り巻く環境は厳しいようである。しかしモータースポーツの始まりがそうであったように、人がいて、クルマがある、仲間が集うと何か競いたくなる健全なかたちでのモータースポーツの復興を望みたいと考えている。USA 等ではまだ根強い愛好家が存在しているし、今や自動車先進国となった日本であるから真の自動車文化の一つとしてモータースポーツの永続を私は強く望む。

「充実した会社人生だった」

「いつの目にか 再起したいものである（マツダのモータースポーツ）」

山本紘



写真左：1970 年の山本紘氏（当時の国際免許証より）

写真右：2018 年の山本紘氏（右の短冊は島津楳蔵氏の作）

## 山本 紘 氏 経歴

- 1940年（S15年）2月1日 京都府宮津市に生まれる。
- 1962年3月 大阪工業大学機械工学科卒。
- 3回生の時、東洋工業大阪支社顧問島津檜蔵氏（日本最初の自動二輪車発明開発者）に紹介され、一部著名学者のRE悲観論についての見解をお聞きする。紹介者は機械科教授村上浩三氏（元京大教授/川西航空機顧問）。
- 1962年4月 東洋工業（現マツダ）に入社。4か月の社内実習を経て実験研究部第3研究課に配属され、念願の内燃機関燃焼研究担当に就く。
- 1963年春 鈴鹿サーキット誕生、第1回日本GPが開かれR360クーペがプライベートで参戦するもスズキスズライトに負ける。社内レース委員会が発足、対応を議論した結果、3研2試でエンジンの開発をすることに決定、本来の基礎研究を断念し、レース対応に専念することとなる。
- 1964年 第2回日本GPでキャロル360がスバル360に敗退、以後ファミリア800へ移行。
- 1965年 日本GPがお流れになり、マツダは東南アジアレースに注力、マカオ、シンガポール、マレーシア等でのレースを席巻。
- 1967年5月末 悲願の初RE搭載車発売、RE車両適合性/信頼耐久性立証模索のため色々と検討したが、『お客様の眼前で、真価の評価を受け、実証したい。』（故山本健一氏）と実研部に相談があり、西独のニュルブルクリンク84時間レースをリコメンド、準備に着手。1967年、まずはファミリアクーペでのコース実走データ分析等から、三次試験場での模擬テスト等により準備着手。CPUでシミュレーション確立。
- 1968年8月 ニュルブルクリンク84時間レース走破後リエージュ王宮までアイフェル山地越え走破完走、総合4位に入賞。
- 1969/1970年 ETC（European Touring Car Championship）走行作戦担当としてスペ・フランコルシャン24時間レース他でREの高性能/信頼耐久性を立証。
- 1971～1973年 サバンナ（輸出名MazdaRX-3）でJAF公認を取得、当時独壇場を誇っていたスカGの牙城を打ち碎いた。この頃JAFの技術委員も務めた。
- 1973年春 マスキー法強化で輸出車への技術的ハードルが高くなり、マスキー法クリアのRE開発が急務となる。異動打診に対し、志願して走行実験課輸出車担当に転籍、暫くモータースポーツから離れる。
- 1987年 コスモ復活/新チャンネル設立が決まり、ユーノスチャンネルの旗艦車としての3ローターエンジン搭載のユーノスコスモの開発主査を拝命、その後商品本部副本部長となる。主査群を大型車/中型車/商用車/スポーツカーの3グループに別け運営、ユーノスコスモは1990年4月に導入。
- 1989年 それまでは外部（マツダスピード）委託だったル・マンチャレンジにマツダも全面協力。
- 1991年 ついに悲願のル・マン総合優勝を達成する。
- 1992年 RE、大排気量エンジン、ターボエンジンがル・マン参戦禁止となり、急遽John Judd社と連携。F1用V10-3.5LNAエンジンの耐久性、信頼性をマツダ技術陣の尽力により検証、強化し参戦。一時トップを走行、最終的には4位を獲得（久し振りに現場指揮に立つ）。その後“バブル崩壊”が起き、各社がモータースポーツから手を引く。
- 2001年3月の退職までマツダ（株）理事、商品主査室長、“Product Excellence Team”的リーダーを務める。
- 2001年 4月から関西の田舎のメッカ“丹波”でのんびりカントリー生活を楽しむ。
- 2003年 三栄書房「大車林（自動車情報辞典）」監修、執筆。

## 目 次

本書推薦の言葉	鈴木 一義	3
本書の企画と編集協力にあたつて	小早川 隆治	4
マツダモータースポーツ活動を振り返る	山本 紘	6
編集方針		16

### 1968年

#### マラソン・デ・ラ・ルート 84 時間レース

■ 写 真	18
■ 資 料 解 説	26
■ 「レース準備計画・活動計画」資料	35
■ 「レース出張報告」資料	65

### 1969年

#### スパ・フランコルシャン 24 時間レース

#### マラソン・デ・ラ・ルート 84 時間レース

■ 写 真	84
■ 資 料 解 説	96
■ 「レース準備計画・活動計画」資料	105
■ 「レース速報」資料	125
■ 「レース出張報告」資料	155

## 1970年

RAC ツーリストトロフィーレース

ツーリングカーグランプリレース

スパ・フランコルシャン 24 時間レース

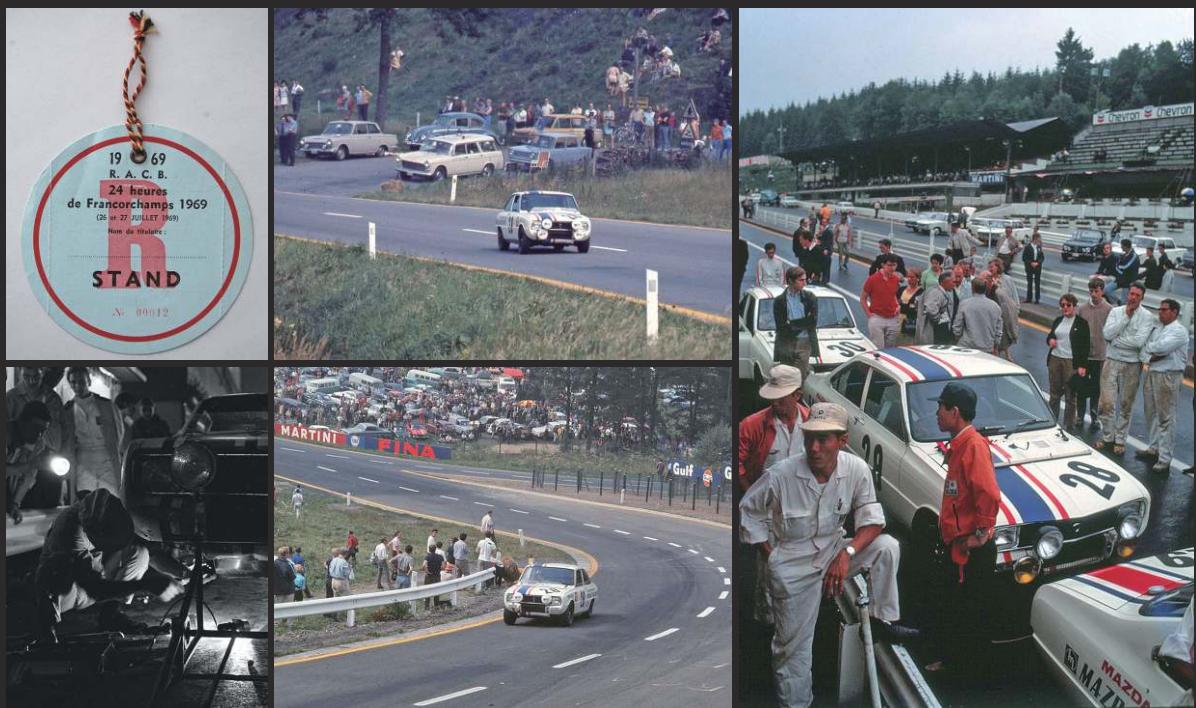
■ 写 真 .....	198
■ 資 料 解 説 .....	212
■ 「レース準備計画・活動計画」資料 .....	223
■ 「レース速報」資料 .....	243
■ 「レース出張報告」資料 .....	263
<b>参考資料 .....</b>	<b>277</b>
① Le Marathon de la Route 68 各ドライバーの走行状況 (ラップタイム) ..	278
② Race 中の MAINTENANCE 状況 L10B 18 号車 (日本人チーム) .....	280
③ 69 FRANCORCHAMPS 24Hr RACE MAZDA 車走行経過 .....	282
編集後記 .....	286
本書刊行までの経緯 .....	286

## 1968年マラソン・デ・ラ・ルート84時間レース



当時は貴重だったカラー写真。コスマススポーツ（型式：L10B）の積み込みから撮影記録が開始される。ドライバーはY. ドゥプレ。リエージュの宮殿（プラス エヴィック）における出場車たち。

## 1969年スパ・フランコルシャン24時間レース



## 1969年マラソン・デ・ラ・ルート84時間レース



スパ24時間とマラソン84時間に出場したファミリアロータリーカー（型式：M10A 海外名：MAZDA R100 COUPE）。青、赤、白の3色で各車のカラーリングが塗り分けられているのがよくわかる。

# 1968 年

マラソン・デ・ラ・ルート 84 時間レース

写真

資料解説

「レース準備計画・活動計画」資料

「レース出張報告」資料



PRESS RELEASE

OBR 20

August, 1968

## Mazda Rotary Engined Car

## Finishes Amongst Tops in Endurance Race

Toyo Kogyo entered 2 of its rotary-engined (production) car, Mazda 110 S, in the 1968 Automobile Marathon Race (LE MARATHON DE LA ROUTE 1968) held in Nurburgring, West Germany, from August 21 to 24, sponsored by the Royal Motor Union of Belgium. Although it was the first time for our cars participation in such a race and competing against world's top performers from all foreign countries, including Porsche, Lancia, etc., one of our two entries showed brilliantly by finishing 4th.

The race, as its name depicts, is a gruelling, continuous run of 84 hrs. to contest the durability of vehicle. Of the 60 cars entered, 26 managed to be waved across the finish line.

The 2 Mazda 110 S entered are sports, which were introduced in May last year, powered by the world's first dual-rotor rotary engine with a single chamber capacity of 491 cc (30 cu.in.). The one, that took 4th place, ran the whole distance of 344 laps (9,732 km = 6,047 mile) of a 28.29 km. (17.58 mile) circuit, at an average speed of 116 km (72 mile)/hr. The one, that dropped out owing to breakage of the left rear shaft, was on the heels of the 4th place winner until its failure and had only approximately 1 1/2 hr. left to go before the finish line.

OFFICE OF BUSINESS RESEARCH

6847 FUCHU-MACHI, AKI-GUN, HIROSHIMA, JAPAN  
PHONE: HIROSHIMA 62-1111  
CABLE ADDRESS: TOYOKO HIROSHIMA  
TELEX: JAPAN 652-333

A1103 BS 9

東洋工業ニュースリリース（1968年マラソン・デ・ラ・ルート 84 時間レース結果）

## 68年マラソン・デ・ラ・ルート84 時間レース



今田保誠氏による記録写真。白黒写真もコスモスポーツの積み込み風景から開始されている。右下写真トレーラーの後ろはブロンデール社リエージュ支店のガレージ。

## 1968年 資料解説

### (マラソン・デ・ラ・ルート 84 時間レース)

#### 1. 1968年出場レースについて

1968年、マツダは前年に発売された世界初の2ローターロータリーエンジン搭載車であるコスモスポーツで初めてヨーロッパのレースに参戦した。

レースの目的は、発売間もない小型かつ高出力を誇るロータリーエンジンの信頼性、耐久性を証明することである。

そのための候補としては以前からファミリアなどで出場していたシンガポールグランプリなどもあったが、ロータリーエンジンを世界にアピールするのに最適なレースとして選ばれたのがマラソン・デ・ラ・ルート 84 時間レースであった。

このレースは3日半という世界一の長時間レースであり、舞台は1周が28.29kmある西ドイツのニュルブルクリンクサーキットであった。

このレースは、1分を超えるピットストップへのペナルティ（修理はリペアパークでドライバー自身が行うのが原則）やピットでの2000キロ毎の定期点検の時間規制（20分以内）、走行時の騒音規制（83デシベル以下）など現在のレースルールとは違った厳格な規制が多いのが特徴であった。

即ちこのレースの目的は、84時間という限界走行を課す中で、最もトラブルが少なくかつ最高性能の市販車を決めることがあり、同時にメーカーの高性能市販車の育成を促すということにあった。その点では、一般的な耐久レースとは一線を画した観点を持って行われていたレースである。

#### 2. 1968年出場レースの記録

##### 2-1. 主なレース記録

マラソン・デ・ラ・ルート 84 時間レース（1968年8月20日～24日）

西ドイツ・ニュルブルクリンクサーキット（1周28.29km）

○マツダワークスチームの出場車（L10B、2台）

No.18：古我信生、片山義美、片倉正美

No.19：エルデ、ジペア、Y.ドゥプレ

○決勝結果（スタートグリッドは競技番号順）

No.18：リタイア（左後輪スタブシャフト折損）、326ラップ+16km 9,238km 82時間18分

平均時速 112.3km/h（ピットイン含む） 平均ラップタイム 14分43秒

ピットストップ 2時間10分16秒（定期ピットイン4回、非常ピットイン4回、GAS補給27回、ドライバー交替24回）

No.19：総合4位 345ラップ 9,760km 84時間14分33秒 ペナルティ1ラップ

平均時速 115.8km/h（ピットイン含む） 平均ラップタイム 14分16秒

ピットストップ 2時間12分17秒（定期ピットイン4回、非常ピットイン4回、GAS補給29回、ドライバー交替23回）

○ドライバー別ラップタイム

No.18：

古我信生 14分50秒～15分30秒（昼間）、15分50秒～17分00秒（夜間）、14分44秒（ベスト）

片山義美 13分30秒～13分40秒（昼間）、13分50秒～14分00秒（夜間）、13分16秒（ベスト）

片倉正美 13分45秒～14分00秒（昼間）、14分00秒～14分20秒（夜間）、13分42秒（ベスト）

No.19：

エルデ 13分38秒～13分48秒（昼間）、13分50秒～14分10秒（夜間）、13分30秒（ベスト）

ジペア 13分42秒～14分00秒（昼間）、14分10秒～14分20秒（夜間）、13分41秒（ベスト）

## 5-9. モーストセーフティーカー賞

このレースでは様々な賞が出ているが、レース主催者が準備した賞のほかに、ディーラーや様々な会社が提供している賞もあるようだ。マツダチームが受賞したモーストセーフティーカー賞に関してもどのようなものだったかは定かではない。岩田啓作氏によると販売代理店により急遽準備された賞もあったように記憶しているとのこと。この賞が誰によって提供されたのかは確認できなかったが、受賞経緯は片山氏のリタイア時の運転技術の見事さに対して与えられたものようだ。この賞が、急遽ディーラーにより提供してくれた賞だとしても、このレースでのコスモスポーツの成績が彼らに与えた印象は非常に大きかったことは間違いない、販売代理店などの営業サイドには大きな力になったものと思われる。

## 5-10. プラハの春

レースの初日にはいわゆる「プラハの春」と呼ばれる事件がチェコで起こっている。8月20日夜11時頃、ソ連軍が率いるワルシャワ条約機構軍が国境を突破してチェコに侵攻し、全土を占領下に置くという事件である。しかし、テレビ等もなく全員がレースに没頭していたそうである。

# Le Marathon de la Route 1968

## ORGANISATIONSAUSSCHUSS

**Präsident und Generalkommissar des Wettbewerbs :**  
Maurice GAROT (Lizenz N. 16)

**Vizepräsidenten und Stellv. Generalkommissare :**  
Willy GILLARD (Lizenz N. 18)  
Albert PASLEAU (Lizenz N. 299)

**Fahrtleiter :**  
Jacques ICKX (Lizenz N. 1)

**Stellv. Fahrtleiter und Sicherheitsdienstvorsteher :**  
Roger DELANOY (Lizenz N. 256)  
Willy GILLARD (Lizenz N. 18)  
Marcel EHLEN (Lizenz N. 304)  
Albert PASLEAU (Lizenz N. 299)

**Sekretär des Generalkommissariats :**  
Marcel EHLEN (Lizenz N. 206)

**Abgeordneter Kommissar in Deutschland :**  
Robert LEYSIEFFER  
18, Am Adler, 5672 LEICHIGEN (Deutschland) - Telefon : 1397

**Mitglieder der Automobil-Sportkommission :**  
A. ABSIL, J. BARET, G. BOTHY, H. BURGUET, R. DEBY, J. DEHAY,  
M. FLEUR, A. GASC, H. GELEN, P. KAESMACHER, E. LALLEMAND,  
V. LEMPEREUR, E. LOSSON, A. LOUVY.

**Technische Kommission :**  
A. GASC, M. NICOLET, A. PASLEAU.

**Finanzkommission :**  
M. CLAES, M. LEFEVRE

**Anschrift des Organisationsausschusses :**  
A.S.B.L. ROYAL MOTOR UNION - ROYAL AUTOMOBILE CLUB LIE-  
GEOS REUNIS, 38, boulevard de la Sauvenière, LÜTTICH, Belgien.

**Telegrammadresse :**  
MOTORUNION, LIEGE

**Telefon :**  
Lüttich : 23.11.06, 23.41.18, 23.46.73, 32.17.33

**Telex :** 41/426

**Nationaler Sportkommissar :**  
J.L. HENDRICKX von den BOSCH  
J. SIMONS

- 3 -

## INTERNATIONALE SPORTDELEGIERTEN

### Deutschland :

Dr. BARTSCH, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.  
(ADAC)  
Petermax MULLER, Sportleiter, Automobil-Club von Deutschland e.V. (A.v.D.)

### England :

Basil TYE, Deputy Director, Motor Sport Division, The Royal Automobile Club of London.

### Frankreich :

Jacques MARION, Vizepräsident, Fédération Française des Sports automobiles.

### Belgien :

Jean SIMONS, Mitglied der Nationalen Belgischen Sportkommission.

### WICHTIGE BENACHRICHTIGUNG !

Wollen Sie andere Exemplare unserer Ausschreibung besitzen? Oder wünschen Sie, dass wir sie zu Ihren Freunden senden, so schreiben Sie bitte der:

SPORTKOMMISSION  
DER ROYAL MOTOR UNION

Boulevard de la Sauvenière, 38  
LÜTTICH

die Ihre Bitte umgehend befriedigen wird.

Die Ausschreibung kann man in der französischen oder in der englischen Sprache bekommen.

# Der Marathon de la Route 1968

## PROGRAMM

### SAMSTAG, DEN 27. JULI :

Schlusstermin für Teilnahme-Anträge.

### MONTAG, DEN 5. AUGUST :

Schlusstermin für die Sendung des Erkundigungsformulars.  
Ohne Appel Auswahl der Bewerber.

### FREITAG, DEN 16. AUGUST :

Bekanntgabe der Liste der Teilnehmer in der Eingangshalle der A. S. B. L. R. M. U. - R. A. C. L. Réunis

### MONTAG, DEN 19. AUGUST

12.00 Uhr : Schlusstermin für die Anmeldungen für Mannschaftspreise.

### DIENSTAG, DEN 20. AUGUST

13.00 Uhr : Öffnung des Sekretariats (Sitz der A.S.B.L. R. M. U. - R. A. C. L. Réunis, 38, boulevard de la Sauvenière, Lüttich).

Öffnung des Startparkplatzes in Lüttich (1. Hof des Fürstbischofsspalastes, St.-Lambert Platz).

16.00 Uhr : Schließung der Plombierungskontrolle.  
Bekanntgabe der Liste der nach Prüfung zugelassenen Wagen (1. Hof des Fürstbischofsspalastes).

16.30 Uhr : Schließung des Sekretariats.

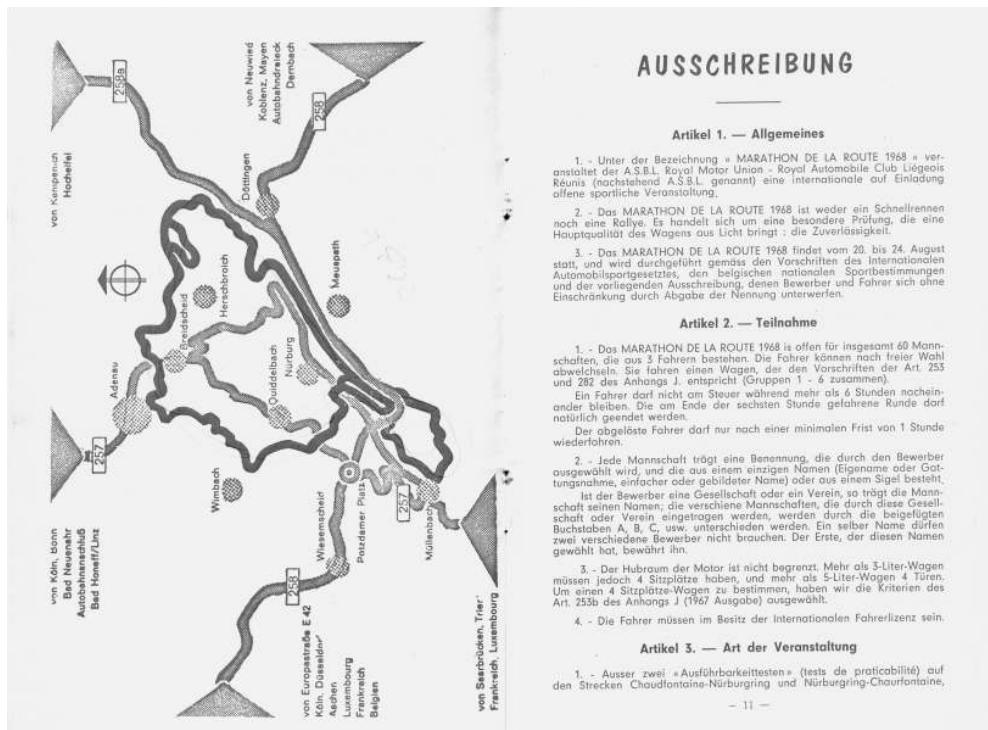
17.00 Uhr : Letzte Anweisungen für die Teilnehmer (Fürstbischofsspalast).

18.00 Uhr : Offizielle Start (1. Hof des Fürstbischofsspalastes).

### MITTWOCH, DEN 21. AUGUST :

01.00 Uhr : Erster Start am Nürburgring.

- 5 -



2. Die TROPHÉE DER NATIONEN erhält die Syndikatskammer der Automobilindustrie eines herstellenden Landes, von dem am mindesten 3 Wagen seiner Herstellung im Klassement standen. Bei Gleichheit verschiedener Länder wird die Addition der Platzierungen der drei ersten Wagen jeder Nation gewertet. Ausnahmen werden im Falle von einer neuen Gleichheit, gewinnt das Land, dessen Wagen den besten Platz hat.

3. Der « HERSTELLERPREIS » wird unter den gleichen Bedingungen für eine Mannschaft von 3 oder 4 Wagen der gleichen Marke zusammgestellt, die für diesen Preis genannt hat. Nennungen werden bis Montag, den 19. August um 12 Uhr angenommen. Nenngeld : Bfr. 5.000 muss die Nennung begleiten.

4. Den « SICHERHEIT GRAND PRIX » erhält der Bewerber, dessen Wagen — nach der Ansicht der Sportkommission des A.S.B.L. — die völligste und bestquerte Sicherheitsausstattung hat.

5. Den DAMENPOKAL erhält die bestplazierte weibliche Mannschaft, gegenüber den anderen weiblichen Mannschaften.

6. Zehn SONDERPREISE werden gestiftet, und zwar für :

- die bestplazierte Mannschaft, die ausschließlich aus belgischen Fahrern besteht;
- die bestplazierte Mannschaft, die ausschließlich aus Fahrern einer selben Nationalität besteht ;
- die bestplazierte Mannschaft, die aus 3 Fahrern von verschiedenen Nationalitäten besteht ;
- die bestplazierte Mannschaft, die von einem Club (ausgenommen N.A.C.) oder einer anerkannten Ecurie genannt wird ;
- die bestplazierte Mannschaft, die ausschließlich mit Mitgliedern der PREMIER CLASSE (1. Klasse und gefilmte Presse) besteht ;
- die bestplazierte Mannschaft, die die Marathon mit einem Kombiwagen (Break-Type Wagen) gefahren hat ;
- die bestplazierte Mannschaft, die das Marathon mit einem Diesel-Motor-Wagen gefahren hat ;
- die bestplazierte Mannschaft, die das Marathon mit einem Winkel-Motor-Wagen gefahren hat ;
- die plazierte Mannschaft, deren addiertes Alter das höchste ist ;
- die plazierte Mannschaft, deren addiertes Alter das geringste ist .

#### Artikel 35. — Geldpreise

a) Das Gesamtklassement nach der Entfernung, alle Gruppen und Klassen zusammen, wird mit den folgenden Geldpreisen belohnt :

1.	Bfr. 125.000	7.	Bfr. 30.000
2.	Bfr. 100.000	8.	Bfr. 25.000
3.	Bfr. 75.000	9.	Bfr. 20.000
4.	Bfr. 50.000	10.	Bfr. 15.000
5.	Bfr. 40.000	11. - 15.	Bfr. 10.000
6.	Bfr. 35.000	16. - 20.	Bfr. 5.000

b) Damenkopf - erster Preis : Bfr. 30.000.

Gesamtsumme : Bfr. 620.000.

c) Die obigen Geldpreise sind nicht kumulierbar. Jede Mannschaft erhält den höchsten von ihr errungenen Preis.

d) Sofern vom Bewerber nicht anderweitig vor dem Start festgelegt, werden alle Geldpreise auf die Fahrer gleichmäßig verteilt.

- 24 -

#### Artikel 1. — Allgemeines

1. Unter der Bezeichnung « MARATHON DE LA ROUTE 1968 » veranstaltet der A.S.B.L. Royal Motor Union - Royal Automobile Club Liégeois (höchstehend A.S.B.L. genannt) eine internationale auf Einladung offene sportliche Veranstaltung.

2. Das MARATHON DE LA ROUTE 1968 ist wieder ein Schnellrennen noch eine Rallye. Es handelt sich um eine andere Prüfung, die eine Hauptqualität des Autos aus Licht bringt; die Zuverlässigkeit.

3. Das MARATHON DE LA ROUTE 1968 findet vom 20. bis 24. August statt, und wird durchgeführt gemäß den Vorschriften des Internationalen Automobil-Sportgesetzes, den belgischen nationalen Sportbestimmungen und der vorliegenden Ausschreibung, denen Bewerber und Fahrer sich ohne Einschränkung durch Abgabe der Nennung unterwerfen.

#### Artikel 2. — Teilnahme

1. Das MARATHON DE LA ROUTE 1968 ist offen für insgesamt 60 Mannschaften, die aus 3 Fahrern bestehen. Die Fahrer können nach freier Wahl abwechseln. Sie fahren einen Wagen, der den Vorschriften der Art. 253 und 282 des Anhangs J. entspricht (Gruppen 1. - 6 zusammen).

Ein Fahrer darf nicht am Steuer während mehr als 6 Stunden nacheinander bleiben. Die am Ende der sechsten Stunde gefahrene Runde darf nicht wiederholt werden.

Der zweitplatzierte Fahrer darf nur noch einer minimalen Frist von 1 Stunde wiederholt.

2. Jede Mannschaft trägt eine Benennung, die durch den Bewerber ausgewählt wird, und die aus einem einzigen Namen (Eigenname oder Gotthausname, einfacher oder gebildeter Name) oder aus einem Siegel besteht. Ist der Bewerber eine Gesellschaft oder ein Verein, so trägt die Mannschaft seinen Namen, die vollständige Mannschaftsbezeichnung, die Gründungs- oder Firmenzeit, die sie ausgewählten Namen, werden durch die beigelegten Buchstaben A, B, C, usw. unterschieden werden. Ein selber Name dürfen zwei verschiedene Bewerber nicht brauchen. Der Erste, der diesen Namen gewählt hat, wählt ihn.

3. Der Hubraum des Motor ist nicht begrenzt. Mehr als 3-Liter-Wagen müssen jedoch 4 Sitzeplätze haben, und mehr als 5-Liter-Wagen 4 Türen. Um einen 4 Sitzeplätze-Wagen zu bestimmen, haben wir die Kriterien des Art. 253 des Anhangs J (1967 Ausgabe) ausgewählt.

4. Die Fahrer müssen im Besitz der internationalen Fahrerlizenzen sein.

#### Artikel 3. — Art der Veranstaltung

1. Ausser zwei « Ausführbarkeittesten » (tests de praticabilité) auf den Strecken Chaudfontaine-Nürburgring und Nürburgring-Chaudfontaine,

- 11 -

e) Das Organisationskomitee behält sich das Recht vor, die Geldpreise, die durch ausländische Mannschaften errungen wurden, in der gesetzlichen Währung dieses Landes und zu dem für die Zahlung der Teilnahme-Kosten festgelegten Kurs zu zahlen.

#### Artikel 36. — Reklame

1. Es ist Bewerbern und Fahrener verboten, an Kleidung, Wagen und Boxen für andere Firmen Geschäftsräume zu betreiben, als für die Firmen, die das Marathon patroieren.

2. Jede auf den Wettkampf sich beziehende Reklame, die vor Beginn oder während des offiziellen Ergebnisbetriebes wird, muss den Zusatz tragen : « unter Verbot der Bestätigung ».

3. Es ist insbesondere verboten, die Veranstaltung des Wettbewerbs auszunutzen, um irgendwelche Leistung, die dem Geist des Wettbewerbs fremd ist, festzstellen oder zu kontrollieren.

4. Es ist verboten, verboten, allgemein und besonders nach der Veranstaltung, jede Veröffentlichung, die einen Zweifel in der öffentlichen Meinung hervorruft.

#### Artikel 37. — Verschiedenes

1. Alle Bewerber und Fahrer verzichten durch Abgabe ihrer Nennung auf jeden Anspruch auf A.S.B.L. oder seine Leiter oder Mitglieder oder Funktionäre, gegen ihn oder ihnen eine Reklame vor einer Zivil-, Handels- oder Schiedsgericht anhängig zu machen, für Schäden oder Vorteile welcher Art auch immer, für einen Schaden, der ihnen entstanden ist, besonders durch Nachlässigkeit oder Untreue seitens des A.S.B.L. oder seiner Mitglieder. Vom A.S.B.L. werden die Amtsunterlagen in dieser Weise unterliegen der Ausführungsbestimmungen, die der A.S.B.L. aus Anlass der Veranstaltung herausstellt. Dieser Vertrag erstreckt sich ebenso auf jede sportliche oder zivile Obligation, national oder örtlich, ob sie nun bei der Organisation gehalten hat oder nicht.

2. Die Bewerber und Fahrer verpflichten sich, nur die Rechtsprechung der Sportkommission des A.S.B.L. oder der Berufungsinstanz, also die im A.S.B.L. festgelegten und vorgesehenen Gerichtsbarkeit, anzuwenden. Es ist ihnen in jedem Fall untersagt, sich an Zivil-, Handels- oder Strafgerichte zu wenden.

3. Das Organisationskomitee lehnt jede Verantwortung ab, sowohl für Unfälle, die die Fahrer verursachen, als auch für Unfälle, die ihnen zustossen könnten, während der Veranstaltung, während des Aufenthaltes im Parc Fermé oder anlässlich eines Verstosses gegen Gesetze, Verordnungen und Beschlüsse der durchfahrenden Länder, Städte usw. Der Organisationsausschuss ist daher einverstanden, dass die zivile oder strafrechtliche Verantwortung, Unfälle, die von denen verursacht werden, die sie verursacht haben oder begangen haben.

4. Der A.S.B.L. behält sich das Recht vor, die Veranstaltung zu verfügen oder abzusagen, wenn es die Umstände erfordern. Er ist in diesem Fall lediglich verpflichtet, die Bewerber zu verständigen, und ihnen die Teilnahme-Kosten zurückzuzahlen. Er wird keinen Schadensersatz leisten oder Schaden vergüten, welcher Art auch immer. Die Zurückzahlung erfolgt auf Basis des bei der Zahlung der Teilnahme-Kosten (Art. 6/1) zugrundegelagerten Unrechnungskurses.

- 25 -

【1968年マラソン・デ・ラ・ルート84時間レース規則書 山本紘氏所有】(※表紙はカラー写真ページを参照。)

規則書の内容構成は、タイトル (1P)、組織委員会の構成 (3~4P)、レースプログラム (5~6P)、前文 (7P~9P)、サーキット地図 (10P)、レース規則 (11~26P)、インデックス (28P)。24 ページには賞金、10 個の特別賞が記されており、その中にはバンケルエンジン賞もある。

## '68 Marathon de la Route 要約

1968年  
マラソン・デ・ラ・ルート 84 時間レース

# 「レース準備計画・活動計画」 資料

### 1. 主催者

ベルギーローヤルモーターユニオン  
リエージュローヤルオートモビルクラブ

### 2. イベントの格式

国際招待競技 (FIA スポーツカレンダー II 記載)

### 3. イベントの型及び目的

“リライアビリティー” (レースでもラリーでもない)  
本イベントではニュルブルクリンクのピッグサーキット (28.29km)  
に於いて 84 時間走行を自由に行い、マシーンの故障、アクシデン  
ト等を起こすことなく最高の平均車速を持続することである。

### 4. 日程

8/20 (火) 車検、ショーフォンテーヌ→ニュルブルクリンク  
8/21 (水) 1:00 ニュルブルクリンク スタート  
8/24 (土) 12:00 ニュルブルクリンク フィニッシュ  
ニュルブルクリンク→ショーフォンテーヌ

### 5. 参加資格車両

FIA グループ 1～グループ 6 の車  
但し、30 以上の車は 4 座席、50 以上の車は 4 ドアを有すること。

### 6. ドライバー

国際 A ライセンス (FIA)  
1 出場車 3 名、1 名 6 時間運転可。

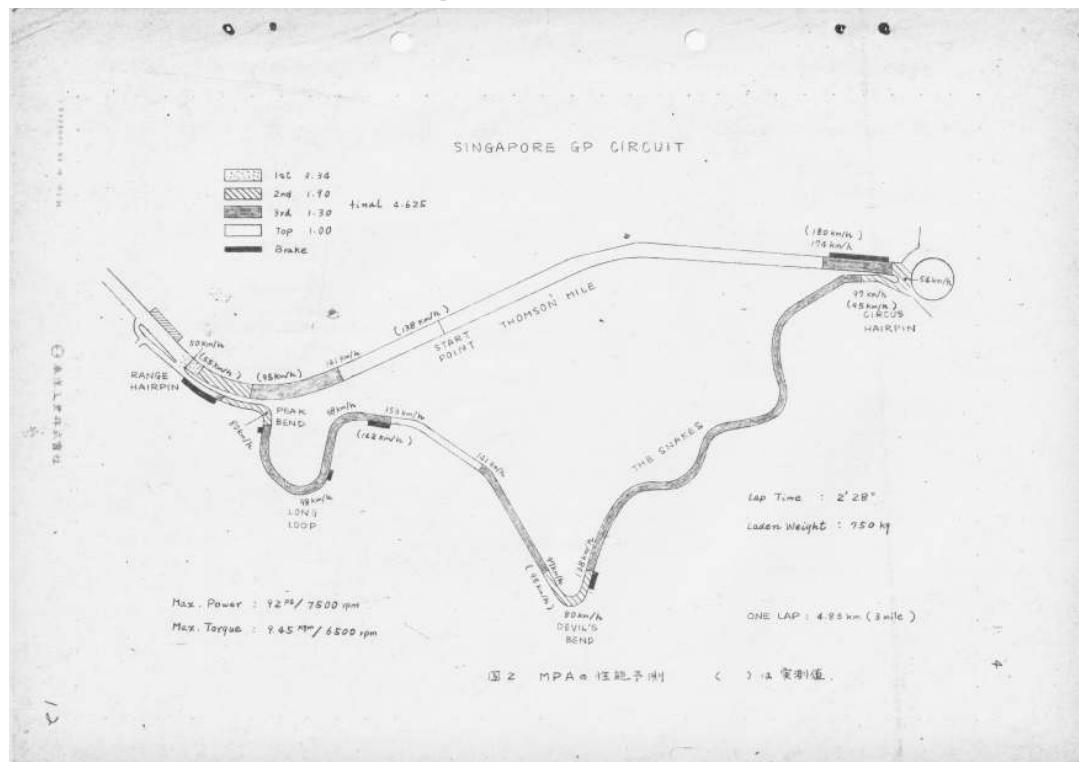
### 7. サーキット走行方法

- 1 ラップ所要時間=スタート 4 時間目迄 30 分、4 時間目以降 24 分。
- スタート 3 時間目迄=9 ラップ完走、3 名交代。
- 20:00～5:00=点灯。
- ピットストップ=1 分 1 ラップのペナルティ (59 秒迄可)。  
毎 2000km20 分までストップ可。75～80 ラップ、150～155 ラ  
ップ、225～230 ラップ、300～305 ラップ。
- 燃料補給：随時可。
- スタート/フィニッシュ  
各 12 時間のラップ数は同一であること。

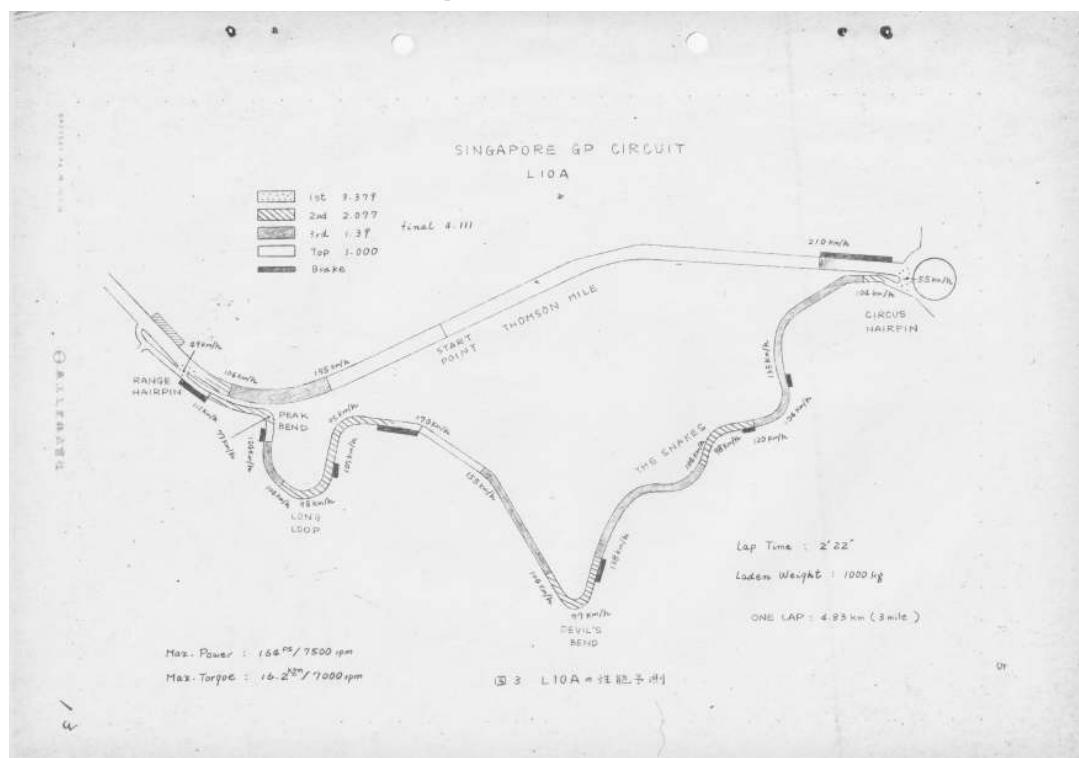
### 8. 車両検査

- FIA スポーツコード付則 J 及びエントリーフォーム記入事項
- 保安部品および装置。

【図表 008 シンガポールサーキット MPA の性能予測】



【図表 009 シンガポールサーキット L10A の性能予測】



**1968年  
マラソン・デ・ラ・ルート 84 時間レース**

**「レース出張報告」  
資料**

**‘68年自動車マラソンラリー報告会について**

**1968年 (S43) . 8.28**

去る8月21日より4日の間、西ドイツで開催された‘68年自動車マラソンレースに参加した当社チームは、総合4位の輝かしい成績を樹立して帰社致します。

については、下記の様にその報告会を開催致しますので、ご参加下さい。

記

**1. 日時及びスケジュール 8月31日（土）**

- |             |             |
|-------------|-------------|
| 10:00       | 社外ドライバー等集合  |
| 10:30～11:00 | 社長へ報告（於社長宅） |
| 11:30～12:00 | 報告祭（於稻荷神社前） |
| 12:00～13:00 | 報告会、昼食懇談会   |
| 13:00～16:30 | 取材インタビュー    |
| 17:00       | 社外ドライバー解散   |

**2. 報告祭**

- (1) 時間 11:30～12:00
- (2) 場所 社内稻荷神社前
- (3) 参列者 （※本書では省略）
- (4) 式次第 （※本書では省略）

**3. 報告会 昼食懇談会**

- (1) 時間 12:00～13:30
- (2) 場所 第1会議室
- (3) 参加者 報告祭参列者に同じ

**4. 取材インタビュー (マツダレース特報編集のため)**

- (1) 時間 13:30～16:30
- (2) 場所 第2会議室
- (3) 参加者 ドライバー3名、坂下チーム団長以下若干名、福屋D、その他編集担当者

(以上)

**機種：L10B GP**

**項目：68年 自動車マラソンレース参加報告**

**1968年 (S43) . 9.10 片倉、山本**

**概要：**

長時間連続高速走行によって車の信頼性を競う自動車のマラソン「Le Marathon de la Route '68」は、奇跡的ともいえるほどの天候にめぐまれて去る8月20日～8月24日、西独Nurburgringに於いて開かれた。

# 1969 年

スパ・フランコルシャン 24 時間レース、マラソン・デ・ラ・ルート 84 時間レース

写真

資料解説

「レース準備計画・活動計画」資料

「レース速報」資料

ROYAL MOTOR UNION - LIEGE

## MARATHON 69

### le journal des 84 heures

Mercredi 20 août

N° 2

N° 11	6 h 40	En panne sur le circuit. STECKKONIG au volant.
	7 h 05	La voiture rentre aux stands par ses propres moyens. Il s'agit d'une sortie de route car la carrosserie est fort abimée. Il abandonne.
N° 51	4 h 30	TOUBEAU rébranche son démarreur et remet de l'eau. Il repart à 4 h 34. Pénalisation 4'
N° 39	5 h 18	RALLESTRIER s'arrête, il y a changement de pneus, mais il n'y a pas de pénalisation, car changement de pilote.
N° 25	6 h 34	SIMONIS s'immobilise, faute de renseignement pour le prochain arrêt. Il repart à 6 h 34. 1 minute de pénalisation.
N° 28	6 h 42	KELLENZERS change de pneus. Pénalisation 4 minutes. Il repart à 6 h 45.
N° 27	7 h	KATAYAMA change de pneus. Pénalisation 3 minutes. TAKITCHI au volant. Il repart à 7 h 3.
N° 43	7 h 30	Arrêt pour instructions au pilote. Pas de pénalisation.
	8 h 20	Voiture dans le fossé au km 4,12. Pilote : HEPPENSTALL indemne.

#### Conditions climatiques sur le circuit

La pluie orageuse accompagnée de rafales de vent sur tout le circuit a continué jusque 8 h 30.

ATTENTION : une rectification est apportée au classement de 4 heures : le n° 15 totalise 9 tours au lieu de 8.

CES RESULTATS SONT IMPRIMÉS SUR PLACE, SUR DUPLICATEUR GESTETNER  
GESTETNER S.A. - 15, rue de la Boucherie - Liège - Tél. : 32.36.22

## 69年スパ・フランコルシャン24時間レース



スパ・フランコルシャンでのテスト走行。前線基地はサーキットから1km弱に位置する小さな修理店（ニコレットガレージ）を確保。他チームを悔しがらせた。

# 参考資料

- 
- ① Le Marathon de la Route 68 各ドライバーの走行状況（ラップタイム）
  - ② Race 中の MAINTENANCE 状況 L10B 18号車(日本人チーム)
  - ③ 69 FRANCORCHAMPS 24Hr RACE MAZDA 車走行経過

以下のページは当時、東洋工業（現マツダ）によって作成された原紙を複写したものである。  
(歴史的な資料として収録)

## 各資料について

### ① Le Marathon de la Route 68 各ドライバーの走行状況（ラップタイム）

この資料は、1968年のマラソン・デ・ラ・ルート84時間レースでの18号車、19号車のドライバーごとの各周回におけるラップタイムをグラフにしたものである。

このグラフからは、19号車の3人の外国人ドライバーのラップタイムにばらつきが少ないことが見てとれる。

また、18号車の片山義美氏がレース序盤から終盤まで安定した走りを見せていることがわかり、そのドライビングテクニックの高さがグラフ上のラップタイムにもあらわされている。

最初の12時間のラップタイムが比較的遅いのは、最後の12時間で最初の12時間の周回数をクリアしなければならないというこのレースのルールによるものである。

### ② Race 中の MAINTENANCE 状況 L10B 18号車(日本人チーム)

この資料は、1968年のマラソン・デ・ラ・ルート84時間レースにおける18号車の各種メンテナンス状況をラップ毎に記録したものである。ガソリン、オイルの補給状況や燃費、キャッチタンクのオイルの抜き取り、ブレーキ、タイヤ、ブレーキなどの交換状況が記されている。また、このレースではピットストップでは1分1ラップのペナルティーが科されるが、2000km毎に20分までのピットストップが許されている。そのため2000km毎の定期点検が重要となってくる。

もちろんレースの準備段階で、燃料補給の他ピットでの作業スケジュール表が作成されており、どの時期に、どの周回で何を行うのかがきっちり計画が立てられている資料もいくつか残っている（68年「レース準備計画・活動計画」資料の図表025など）。

また、本書では掲載していないが、19号車のメンテナンス状況も同様のグラフが資料として残されている。

### ③ 69 FRANCORCHAMPS 24Hr RACE MAZDA 車走行経過

この資料は、1969年のスパ・フランコルシャン24時間レースでの28、29、30号車のドライバーごとの各周回におけるラップタイム、ガソリン、オイルの補給状況、トラブル状況、ピットでの作業状況などを一覧にしたものである。

レース中の順位などはわからないものの、ドライバー交替の時間が記されているため、28号車と29号車の周回差などを推定することができる。この資料と本文の「レース速報」資料を組み合わせて読むと、スパ・フランコルシャン24時間レースにおけるマツダ車の状況が非常によくわかる。

本書には掲載していないが、同様の様式で、69年のマラソン・デ・ラ・ルート84時間レース、70年のスパ・フランコルシャン24時間レースの資料も作成され残されている。

## 編集後記

企業の活動記録の1つである社内資料は保存年限が決まっており、多くの場合、数年から十数年後には消えてゆく。そのため、その歴史は関係者によって語り継がれ残すしかないことが大部分である。

今回本書で紹介した資料は約50年前のものである。山本紘氏が年次別、内容別にきれいにファイルし、保管されていたものである。資料そのものはコピー以前の青焼きで、内容はもちろんすべて手書きである。資料には、出場までの準備、レース中の動向、その時の判断など、レースの表側からは知ることのできない内容がぎっしり詰まっていた。これらの資料からは、マツダの欧州でのレースへの挑戦が、一発勝負として行なわれたのでないことがよくわかった。

以前から、山本さんの資料を基に1冊の本が編集されるという話は三樹書房の小林社長から伺っており、その完成を楽しみに待っていたが、2017年の春ごろに関係者を通じて僕自身に編集の依頼が回ってきたのである。送られてきた段ボール箱にぎっしり詰まった資料を見た瞬間、僕自身が興奮し、この貴重な資料をどうにかしてそのまま伝えたいと思ったことを今でも憶えている。

資料には、今回編集した1968年から1970年の資料だけでなく、それ以前のアジアでのモータースポーツ活動に関する資料も残っていた。これらまで加えると到底1冊の本に納めることはできないため、今回は欧州での3年間の活動に絞りまとめてこととなつた。

資料を読み進めてゆくと、新たな発見や疑問も次々と湧いてきた。それらに関しては、元マツダの小早川隆治さんがOB関係者との連絡を取って下さりインタビューの席をセッティングしてくださった。そのインタビューのおかげで、多くの事実が判明したり、資料には残っていないエピソードまで知ることができた。そして時間がかかってしまったが、やっと、1冊の書籍としてまとめることができた。

最後に本書の制作に当たり貴重な資料、情報、助言、インタビュー、内容の確認や進捗のフォロー等で公私にわたりご協力くださった山本紘、邦子様ご夫妻および小早川隆治様、当時の状況についてインタビューにご協力くださった片倉正美様、岩田啓作様、多忙な中、貴重な当時の写真データを提供くださったマツダ(株)温品貴幸様、序文を快く引き受けてくださった国立科学博物館の鈴木一義様、書籍編集の初心者に対し最後まで根気強くご指導、ご協力くださった三樹書房社長小林謙一様、山田国光様、武川明様、そして7か月にわたり資料の文字おこしをおこなってくれた妻の香里にお礼申し上げます。

松田信也

## 本書刊行までの経緯

[40年以上保管されていた貴重な資料との出会い]

5年前になるが、モータースポーツ史編集に熱心な林信次氏とお話をすると機会があり、その時に、過去のレース関係資料を大切に保管している方がおられることをお聞きした。それらはマツダが国内レースや欧州レースに出場していた期間の貴重な資料で、ダンボール数箱分もあるという。さらにその資料を保管している山本紘氏は元マツダレースチームのメンバーの中心的存在であり、氏が当時書かれたレース記録なども僅かだが残っているというのである。私はすぐに小早川隆治氏にそのことをお伝えした。小早川氏はマツダでRX-7などの開発を担当され、ルマン挑戦に深く関わったマツダにおけるモータースポーツ活動の主要人物の一人である。

誕生して間もないロータリーエンジン車によって、日本のマツダが自動車先進国の欧州メーカーに挑み、戦ってきたレース概要を正確に残すことには大きな意味がある。1991年のマツダのルマン優勝も、

山本氏などのマツダチームメンバーによる欧州のレースが源流になっていることも小早川氏から教わった。

山本氏の資料をもとに記録集を出版することが、私達の目標になった。小早川氏のご協力によって、山本氏にお会いできることになり、小早川氏、林氏と私の三人でご自宅に伺ったのが、今から4年ほど前の2016年の春である。

山本氏は私たちを快く迎えてくださった。資料を見せていただくと、手書きのコース図や報告書、当時のメモなどなど、状態も良く年度ごとにきちんと保管されていて、私達は40年以上もこのように大切に保存されていたことに驚くばかりだった。書籍化への提案にもご賛同いただき、私達はたくさんのレース資料をお借りして帰路についた。

#### 〔編集作業の課題〕

書籍化するためには、一つひとつの資料に解説を加える必要がある。数回に及ぶ話し合いの結果、全ての資料をつなぎ合わせることは難しいと判断し、年度ごとのレース概要を加えて、事実を伝える史料として収録することになった。史料の整理や概要の執筆という細かい編集作業は、小早川氏とも親交が深い松田信也氏に担当していただくことになった。松田氏は以前国立科学博物館において「ロータリーエンジン40周年展」が催された際に講演もされたロータリーエンジン車の愛好家であり、良き理解者である。さらに松田氏の仕事場は山本紘氏のご自宅に近く、山本氏とも情報交換できる適任者である。こうして体制は整っていった。しかし、実作業は膨大な時間が必要であった。

#### 〔マツダ広報部の参画〕

ようやく資料の整理が進み、本としてのまとまりができたころ、マツダ広報部から思いがけない朗報が届いた。2020年は、マツダがその前身である東洋コルク工業が創業してから100年を迎える年である。そこでマツダ広報部では自社の歴史をまとめており、ご担当者の温品貴幸氏から1960年代の欧州におけるレース写真を提供できるだろう、というお話である。当時のレース写真に関しては、山本氏の資料の中にもほとんどなく、半ばあきらめていたのだが、写真が収録できれば記録集としての価値をさらに高めることができる。本書に収録されている当時の貴重なカラー写真などもマツダ広報部に提供していただいたもので、これらの資料によって、当時の出場マシンのカラーリングなども、読者に知つていただけることができたのである。

#### 〔終わりに〕

戦後、日本の自動車メーカーは、レースやラリー活動を積極的に展開していった。1957年（昭和32年）にトヨタはクラウンで豪州ラリーに挑戦し、翌年には日産自動車も同ラリーに参加してクラス優勝している。日産自動車はその後もサファリラリーで総合優勝を果たし、一方で本田技研工業は1964年から欧州のF-1グランプリに日本のメーカーとして初参戦し、2度の優勝によってその名を轟かせた。東洋工業（マツダ）も1960年代後半から、他メーカーと同様、過酷な欧州の国際級レースに挑戦してきたのである。こうした世界のレースへの挑戦によって、日本の自動車メーカー名と日本車の性能の高さが世界に知られるようになり、自動車産業は日本の経済を支える基幹産業の一つに成長した。その意味で本書は、日本の自動車産業が世界に通用するまでのひとつの時代の記録だと考えている。

本書は前記したとおり、林信次氏のお話がきっかけとなって、制作を開始することができた。そして様々な方々のご協力によって、こうして世に送り出すことができた。資料を大切に保管し提供してくれた山本紘氏、完成まで様々な協力をしてくださった小早川隆治氏、またマツダ広報部の方々。最後になつたが、本書作成に関してお世話をなつたすべての方々に御礼を申し上げておきたい。

2020年1月 小林謙一（三樹書房代表）

### **山本紘（やまもとひろし）**

1940年（昭和15年）京都府宮津市生まれ。1962年3月大阪工業大学卒業、同4月東洋工業（現マツダ）入社。実験研究部第3研究科配属、内燃機関研究担当に就く。63年にはじまった日本グランプリに参戦するためのレース用エンジン開発のため、基礎研究を断念し、レース対応に専念。67年5月のロータリーエンジン（RE）搭載車発売を受け、RE車両適合性／信頼耐久性立証のため、ニュルブルクリンク84時間レース出場の準備に着手。68年8月に同レースに参戦し総合4位に入賞するなど、70年まで欧州の耐久レース出場を現地で指揮。日本に戻り、スカイラインGT-Rの独壇場となっていた国内レースでマツダチームの指揮をとり、サバンナ（マツダRX-3）でスカイラインの牙城を打ち碎く。73年、REのマスキー法強化対応のため、走行実験課輸出担当に異動。87年ユーノスコスモ開発主査として3ロータリーエンジン搭載車開発を先導、その後、商品開発副本部長に就任。理事・商品主査室長としてプロダクト・エクセレンス・チームのリーダーを務め、2001年3月に退職。

### **小早川隆治（こばやかわたかはる）**

1941年（昭和16年）東京生まれ。学習院大学卒業。63年4月に東洋工業（現マツダ）入社後、8年間ロータリーエンジンの開発に携わる。1970年代は米国に駐在し、輸出を開始したロータリーカーの技術課題の解決にあたる。帰国後は海外広報、RX-7担当主査として2代目RX-7の育成と3代目の開発を担当する傍らモータースポーツ業務を兼務し、1991年ルマン優勝を達成。その後、広報、デザイン部門統括を経て、北米マツダデザイン・商品開発担当副社長を務める。退職後はモータージャーナリストに。共著に『マツダRX-7』『車評50』『車評 軽自動車編』、編者として『マツダ／ユーノスロードスター』、『ポルシェ911 空冷ナローボディーの時代 1963-1973』（いずれも三樹書房）に携わる。

### **松田信也（まつだのぶや）**

1961年（昭和36年）大阪府堺市生まれ。幼少期よりさまざまな乗り物に興味を持ち、特にロータリーエンジンを搭載したコスモスポーツに憧れる。同志社大学法学部卒業後、18年間サブリーマンとして大阪と東京で勤務。2003年に父親の故郷である岡山県津山市に移住する。米作り、環境NPO事務局、旧津山扇形機関車庫保存活用活動、まちづくり活動、私設美術館館長、書籍編集作業などをを行う。1998年にコスモスポーツを入手しオーナーズクラブに加入。2007年から6年間会長を務め、近年は広報担当として会報誌の発行等に携わる。

## **マツダ欧洲レースの記録**

1968-1970

監修 山本紘

協力 小早川隆治

編著 松田信也

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03（3295）5398 FAX 03（3291）4418

URL <http://www.mikipress.com>

印刷・製本 モリモト印刷株式会社

© Hiroshi Yamamoto / Nobuya Matsuda / MIKI PRESS

Printed in Japan

※本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版権管理部に許諾を求めて下さい。落丁、乱丁本は、お取り替え致します。