Marvin S.Hiroyuki氏によるアートポスターは抜群にカッコ良い。モータースポーツこそ、それを愉しむためにはセンスが重要だ。

## SUZUKA CLASSIC 2024 CHALLENGE

歴史的価値が高く、多くのファンの心に強く残っている
往年の国内外名レーシングカーを集めて世界的な祭典を目指す。
会場として選んだのは日本初の国際レーシングコースである鈴鹿サーキット。
それがSuzuka Classicである。
その記念すべき第1回が2024年7月5日(金)、6日(土)、7日(日)の3日間で開催された。

# 熱い想いでクラシックモータースポーツを繋ぐ

### ル・マンクラシックに刺激を受けて

初開催にも関わらず、総勢54台もの名車が集ったSuzuka Classic。相当な準備期間が必要だったと想像したが、実際には構想からジャスト1年だったという。この開催からちょうど1年前の2023年7月6日、ル・マンクラシック参戦でフランスにいたモータースポーツの歴史に造詣が深い仲間が、こういった企画はぜひ日本でも絶対に続けるべきだと考えて発起人になり、実行委員会を設立。怒涛のスピードでこの開催まで漕ぎつけたという。ジャガーを中心に〝走るコレクター〟として著名は新谷永氏、ル・マンクラシックほかラリー参戦にも積極的な國江仙嗣氏、コッパディ姫路実行委員の赤鹿保生氏、そしてアルペン・クラシックカー・ラリーを牽引してきた入川秀人氏の4人である。彼らはすでに欧州で盛んなヒストリックカーの本格競技を知り尽くしており、逆にそのような文化的な企画が途絶えようとしている日本のモータースポーツ界に大きな憂いを抱いていたのだ。往年の名車こそが放つ大きな魅力を、できるだけ多くの人に伝承していくことはもちろん、日本国内にひっそりと保管されている貴重な名車のエンジンに火を入れて、再び走らせる機会を創ることを最大の目的としているのだ。

イベント自体はヨーロッパ国際規格レースで活躍した名車を対象として、レース形式を取る。当然だがレプリカなどの参加は不可。現役当時に装着の無かった部品やホイールは認めない。往時のレースカーの雰囲気を極力再現することを参加者に求める。要は関係者皆で統一した雰囲気を創り出し、協力しながら盛り上げていこうという正しいレギュレーションを敷いているのだ。

エントリーはクラス1(GTツーリング65:1965年までに生産された量産車)、クラス2:GTツーリング75(1966~1975年までに生産された量産車)、クラス3(スポーツプロト60s:1960年代の2座席プロトタイプスポーツ)、そしてクラス4(レーシング70-80s & Cカー:①70~80年代 FIAグループ6、②82~91年までFIAグループC)となっている。

これだけの錚々たる名車が集まると、パドックの様子は海外の本格的ヴィンテージイベントを彷彿とさせる。灼熱の鈴鹿を走り抜けた名車たちは、正に多くのモータースポーツファンを虜にしていた。

クラス1からクラス4のCカーに至るまで、奏でるエンジンサウンドを聞いているだけで胸がすく。鈴鹿クラシック2024チャレンジは、GTワールドチャレンジアジアと併催だったため、他レースに参加している多くの海外からのエントラントが興味深そうにSuzuka Classicマシンを眺めていた。

フランクミュラーのサポートにより一層おしゃれな雰囲気が加わる。これも紳士淑女の本格的モータースポーツには欠かせない演出である。ル・マン24時間レースでの優勝経験があり、ポルシェのレジェンドとして著名なユルゲン。バルト氏も来日。彼は2023年のル・マンクラシックに多田純二氏と共に参戦。以来家族ぐるみの付き合いだという。



文:オクタン日本　写真:Suzuka Classic、オクタン日本　Words:Octane Japan　Photography:Suzuka Classic, Octane Japan