

2020.12.7

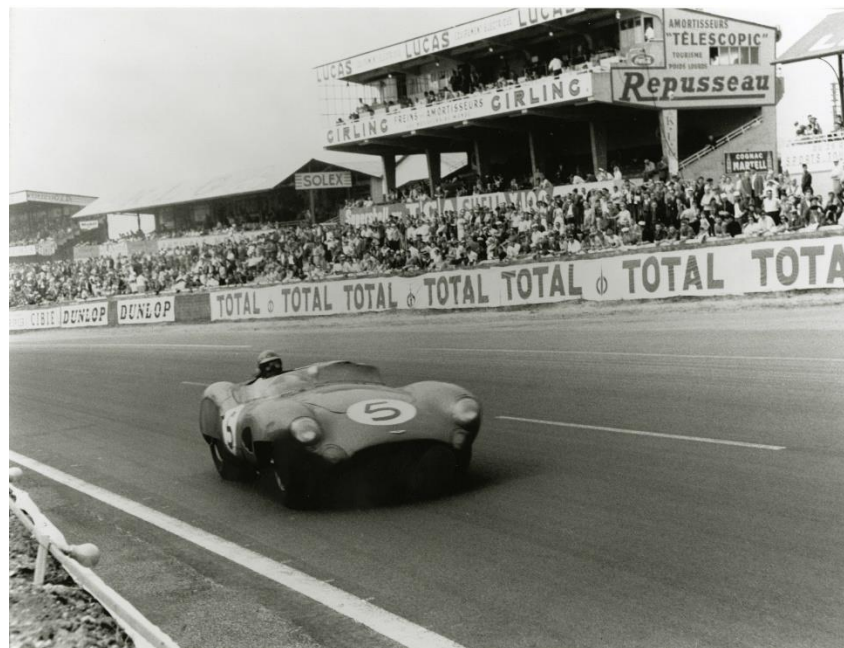
報道関係各位

アストンマーティン・ジャパン

Press Release

ファイティングスピリット:アストンマーティンによるグランプリレース参戦の歴史

- アストンマーティンが、2021 年に 60 年を超える沈黙を破って F1™世界選手権に復帰
- スポーツカーレースで素晴らしい戦績を残し、世界に知られるアストンマーティンは、グランプリシーズンの歴史においても数多くのストーリーで有名
- 80 年以上にわたるレーシング・プログラムには、ライオネル・マーティン、ルイ・ズボロウスキー伯爵、クライブ・ギャロップ、'ジョック'ホースフォール、ジョン・ワイヤー、ロイ・サルヴァドーリ、キャロル・シェルビーといった伝説的人物が名を連ねる



2020 年 12 月 9 日、ゲイドン(英国):

アストンマーティンは、スポーツカーレースにおける数多くの成功で広く世界にその名を知られています。ル・マン 24 時間レースでの完全勝利、ニュルブルクリンク 1,000km レースでの 3 連覇など、アストンマーティンは、1959 年の世界スポーツカー選手権でチャンピオンの座を獲得しました。アストンマーティンは、1931 年のル・マン 24 時間レースで複数のクラス優勝を成し遂げて以来、さまざまな成功を記録し、今シーズンの世界耐久選手権(WEC)でも、ドライバーとマニュファクチャラー部門のダブル・タイトルを獲得しました。特に耐久レー



ASTON MARTIN

スでは、長年にわたる数々のクラス優勝により、偉大なブランドの一つとしてその名が刻まれています。

その一方で、アストンマーティンがスポンサーとなったヨーロッパ・グランプリやその後の F1™ プログラムは、スポーツカーレースほど知られていないようです。知名度では劣るとはいえ、その活動の歴史は、注目に値するものがあります。アストンマーティンは、1913 年にライオネル・マーティンとロバート・バンフォードがロンドンに小さなワークショップを開設して以来、107 年の歴史を紡いできました。世界最高峰のモータースポーツに参戦することは、アストンマーティンの哲学やアイデンティティと切っても切れない関係にあります。

そして今回、英国を代表するラグジュアリー・ブランドは、60 年を超える沈黙を破って、F1™ 世界選手権に復帰する準備を進めています。これは、世界でもっとも過酷なモータースポーツで戦ってきたアストンマーティンにとって、その歴史を振り返る絶好の機会でもあります。

1920 年代

アストンマーティンの共同創設者であるライオネル・マーティンは、まだ誕生したばかりのこのスポーツカー・メーカーの指揮をとっていた初期の頃から、パートナーのロバート・バンフォードとともに、グランプリレースに参戦して、名声を得ることを夢見ていました。

アストンマーティンは、英国のヒルクライムレースで頭角を現し、ライオネル自身もレーサーとして自ら製作したマシンのステアリングを握りました。特にグランプリレースで卓越したパフォーマンスを披露し、ヨーロッパに自身の名とアストンマーティンの名を轟かせました。

「狂騒の 20 年代」が始まる頃、マーティンは、才能溢れる若きレーシングドライバー、ルイス・ズボロウスキー伯爵を紹介され、レースにおけるアストンマーティンの夢が現実に向かって大きく動き出します。裕福なポーランド貴族であるズボロウスキー伯爵と米国人女性の相続人は、飽くなきスピードへの情熱を持っていました。

億万長者であったズボロウスキーには、自由に使える資金を豊富に持っていただけでなく、ドライバーとして、アストンマーティンの初期型サイドバルブ・オープンホイール・レーサーを熟知していたため、同時に 2 台のレーシングマシンの製作をアストンマーティンに依頼して、レースの世界へと乗り出します。



ASTON MARTIN

その後、ライオネル・マーティン率いるチームとズボロウスキーは、1922 年のマン島 TT(ツーリスト・トロフィー)に参戦すべく、新たに 2 台のマシンを製作する計画を立てました。ズボロウスキーは、このプロジェクトに約 10,000 ポンド(当時の"ひと財産")を投入して、マシンだけでなく、完全に新しい 16 バルブ DOHC 4 気筒レーシングエンジンの開発も行いました。

アストンマーティンの初代グランプリカーには、このようにして開発された 1,486cc ユニットが搭載されました。エンジンの最高出力は約 55bhp/4,200rpm でした。車両重量は 750kg、最高速度は 85mph(約 136km/h)を誇りました。2 座のシートが装着されていたのは、当時のレギュレーションに従って、ライディングメカニックを乗せるためでした。ライディングメカニックは、メカニックとしての仕事だけでなく、ハンドポンプを使用して燃料タンクに圧力をかける役割も果たしていました。

信じられないことに、当時のレーシングチームは、レースが開催される会場まで、マシンを自走させていました。

アストンマーティンと同様に、エンジン自体にも注目に値するストーリーがあります。アストンマーティンは、1922 年まで複数年にわたってこのエンジンを製作し、大きな成功を手に入れました。するとライバル勢(プジョー、ブガッティ、A.L.F.A.など)は、レースおよびスピードレコード用に大排気量の 16 バルブ・パワーユニットを新開発し、英国ブランドに対抗しようしました。アストンマーティン・パワープラント創世記には、さまざまな逸話が散りばめられています。

ズボロウスキー伯爵には、クライブ・ギャロップという良き友人であり、ライバルがいました。ギャロップは、プジョーのエンジニアであるマルセル・グレミヨンの知り合いでもありました。この才能溢れるフランス人エンジニアは、その当時、フランスの自動車メーカー、バロットで仕事をしていた偉大なエンジンデザイナー、アーネスト・ヘンリーの弟子でした。

グレミヨンは、ヘンリーに 3.0 リッター・バロット・エンジンの詳細を教えるように頼みました。ヘンリーは、ただ図面をふたつに引き裂いただけでしたが、グレミヨンはこの図面にバンフォード&マーティンのシングルカム、16 バルブエンジンの下半分を繋ぎ合わせました。これが大きな宝をもたらすことになります。



ASTON MARTIN

引き裂かれた図面を基にヘンリーが開発した 3.0 リッター・ユニットは、バンフォード & マーティン 1.5 リッター SOHC 16 バルブエンジンへとその姿を変えました。

グランプリデビュー

アストンマーティンは、TT1、TT2 と呼ばれるレーシングマシンを開発して、1922 年 6 月 22 日のマン島 TT に参戦する予定でしたが、準備が間に合いませんでした。そこで、日程を変更して、7 月 15 日にストラスブルで開催される 2.0 リッター・フランス GP に照準を合わせ直しました。そして、このイベントが、アストンマーティンにとってグランプリレースへのデビュー戦となりました。

TT1 のステアリングはズボロウスキーが握り、その隣にはレン・マーティン（ライオネルとの血縁はない）がメカニックとして乗り込みました。TT2 のクルーは、ドライバーにギャロップ、メカニックに H.J. ベントレー（自動車メーカーのベントレーとは無関係）という布陣でした。

しかし、彼らが開発したエンジンは排気量が小さく、ライバルと比較してパワー不足は否めませんでした。さらに、早急な開発作業に加え、バラストの搭載が義務づけられたために、2 台ともエンジントラブルでリタイアを喫しています。しかし、このレースでのリタイアは、まだ船出したばかりのチームにとって、非常に良い経験となりました。ケンジントンのアビンドンロードに本拠を構えるチームは、このようにしてグランプリ・アドベンチャーの第一歩を踏み出しました。

TT は、当初こそ開発不足を露呈したものの、その後に熟成され、ヴィラフランカ・サーキットで開催された 1922 年のペーニャ・ライン GP で 2 位に入るなど、複数のレースで表彰台を獲得しています。チームは、その翌年に開催されたペーニャ・ライン GP でも 2 位でフィニッシュし、同年のブローニュ GP では 3 位でチェッカーを受けています。

1924 年、ズボロウスキーがレース中のアクシデントにより命を落とします。彼の早すぎる死により、エースドライバーを失ったアストンマーティンの第 1 期レースプログラムが終焉を迎えることとなります。アストンマーティンのレーシングマシンを使用したプライベートチームは、数多くの成功を収めていましたが、アストンマーティンが本格的にグランプリシーンに復帰するまでには、20 年の歳月が流れることとなります。



ASTON MARTIN

1940 年代

1946 年ベルギー・スポーツカーGP は、最高峰クラスのレースではなかったものの、アストンマーティンのレーシング・ヒストリーを語る上で欠かせない戦いとなりました。

戦後間もない時期のモータースポーツは、今日における絶え間ないテクノロジー開発競争と比べると、比較的穏やかな時代でした。特に、第二次世界大戦終了直後のレーシングマシンは、当然のことながら、その多くのマシンが完全な新設計ではありませんでした。

戦前に製作されたアストンマーティン“スピード・モデル”も十分に現役として通用したため、1936 年型アストンマーティン 2.0 リッター・スポーツカーが、ブリュッセル近郊のボワ・ドゥ・ラ・カンブルのロードコースで 1946 年 6 月 16 日に開催されたベルギー・スポーツカーGP に参戦したことも驚くには値しません。

そのうち 1 台には、アストンマーティン・モータースポーツ史の中でも異彩を放つドライバー、セントジョン・ラトクリフ・スチュワート・ホースフォール（通称'ジョック'ホースフォール）がステアリングを握っていました。

裕福な家庭の 6 人兄弟のひとりとして生を受けたジョックは、幼いころから自動車に興味を示し、1934 年に、24 歳で自身初のアストンマーティンを購入しました。株式ブローカーとしても成功していた彼は、すぐにアストンマーティン“ファミリー”の一員となり、開発やテストを通じてブランドを支援しました。

彼は、戦時中は MI5 で働き、MI5 の職員やエージェント、ダブルエージェント、あるいは囚われの身となった敵のスパイを乗せて、MI5 の公用車を運転したこともある異色の経歴の持ち主です。彼は極度の近視のうえに乱視も抱えていたにもかかわらず、視力を矯正するために眼鏡をかけることを嫌っていました。

ジョックは、海軍および空軍施設のセキュリティ・テストにも関わっており、機密情報にも精通していました。彼にとってもっとも“シークレットな”活動は、オペレーション・ミンスミート（挽肉作戦）（1943 年、枢軸国を欺いて、連合国軍がシチリアに侵入した軍事作戦）において、ドライバーを務めたことです。



ASTON MARTIN

興味深いことに、この極秘任務は、1939 年に海軍諜報部門責任者を務めたジョン・ゴッドfrey 少将と彼の個人秘書であったイアン・フレミング少佐が詳細にわたってメモに記した、敵軍欺瞞戦略を基にしたと言われています。

戦後に開催されたベルギー・スポーツカーGP では、このレースに参戦したフレイザー・ナッシュ、BMW、アルヴィスといったライバルメーカーを抑えて、ジョックが真っ先にチェッカーを受けました。これは、アストンマーティンの“ビンテージ”マシンが記録した、注目すべき勝利となりました。

ジョックのマシンには、1,950cc の 4 気筒 OHC エンジンが搭載されていました。最高出力は約 125bhp、マシンの重量は約 800kg でした。“アルスター・スタイル”のオープンボディ、2シーター、セパレート・ウィングを備えたこのマシンは、120mph(約 186km/h)の最高速度を誇りました。

しかし、ベルギーでの勝利は、ホールフォールにとって最高の栄誉ではありませんでした。それから3年後、彼は1949年のスパ24時間レースにプライベート参戦し、アストンマーティン・スピード・モデルでクラス2位、総合4位に輝いています。この業績を際立たせているのは、控えドライバーのポール・フレールがいたにもかかわらず、ホールフォールはひとりで24時間を走り切ったことです。

しかし、ホールフォールは、このレースからわずか4週間後、英国のシルバーストーンで開催された1949年BRDCトロフィーでレーシング・アクシデントに見舞われ、この世を去りました。アストンマーティン・オーナーやエンスージアストの中でも群を抜く彼の偉業を記念して、アストン・マーティン・オーナーズ・クラブは、彼の記憶を後世へと残すため、セントジョン・ホースフォール・メモリアル・トロフィーを毎年開催しています。

1950 年代

1950 年代は、アストンマーティンにとってエキサイティングな時期となりました。1947 年にアストンマーティンを買収し、同年にラゴンダ・ブランドを追加したデイヴィッド・ブラウン卿は、英国流スポーツカーを着実に開発、その魅力を大いにアピールすることに成功しました。



ASTON MARTIN

デイビッド卿は、アストンマーティンの商業的な成功にはモータースポーツが重要であると認識し、1955 年に、世界スポーツカー選手権だけでなく、当時はまだ新しいカテゴリーだった F1 世界選手権でも優勝することができるマシンを作るという野心的な計画を立てました。

アストンマーティンの歴史を振り返ると、ル・マンを制した DBR1 やその後継マシンである DBR3S に注目が集まりますが、初期のシングルシーターである DP155 によるプログラムは、アストンマーティンにとって貴重な学習の場となり、50 年代後半の GP マシンの開発に繋がっています。このプログラムと並行して、デイビッド卿は、新しいエンジンや新しいロードカー開発にも着手し、DB4 が誕生しました。

その後、レーシングカーのアストンマーティン DBR4 が開発されます。このマシンは、1957 年にテストが開始されたものの、デビュー戦は 1959 年の BRDC インターナショナル・トロフィーとなりました。同イベントは、F1 のレギュレーションに則って、同年 5 月のシルバーストーンで開催されました。

このレースには、2 台のアストンマーティンが参戦し、ロイ・サルバトーリがル・マン 24 時間レースでドライブしたカーナンバー1 が、ジャック・ブラバムのクーパー・クライマックス T51 に次ぐ 2 位でチェッカーを受けています。2,493cc、6 気筒、ドライサンプの RB 250 エンジンは、DBR1 スポーツカー・エンジンと同一の基本デザインを採用していました。このパワーユニットを搭載する DBR4/250 は、スペースフレーム・シャシーのシングルシーターで、最高出力は 256bhp、車両重量は 575kg でした。

サルヴァトーリやキャロル・シェルビーなど、スタードライバーがステアリングを握ったものの、フロントエンジンの DBR4 は、最新ミッドシップのライバルマシンの後塵を拝するしかなく、DBR1 がスポーツカー・シーンで見たような成功を F1 で再現することはできませんでした。後継マシンの DBR5 もデビュー戦で成果を収めることができず、アストンマーティンは、1960 年にシングルシーターの最高峰クラスから撤退しました。

2010 年代

近年のアストンマーティンは、50 年にも及ぶブランクを経て、レッドブル・レーシングのタイトルスポンサー兼テクニカル・パートナーとして GP シーンに復帰しました。両社のパートナー



ASTON MARTIN

シッパはさらに発展し、驚異のハイパーカー、アストンマーティン Valkyrie(ヴァルキリー)として結実しました。このハイパーカーは、2021 年から生産が開始される予定です。

英国のラグジュアリー・ブランドは、アストンマーティン F1™チームとして、2021 年シーズンからの参戦に向けて忙しく準備作業を続けています。60 年以上の歳月を経て F1™レースに復帰するアストンマーティンは、創設者のイオネル・マーティンとロバート・バンフォードによって生み出された遺産を未来へと継承します。

アストンマーティン取締役会会長のローレンス・ストロールは、次のように述べています。「アストンマーティンの名前が F1™に復活し、カラフルでダイナミックなスポーツの歴史に再びその名を刻むことになりました。英国の偉大なスポーツカー・ブランドで仕事をする私たちにとって、本当にエキサイティングな瞬間が訪れます。」

「F1™世界選手権は、アストンマーティンにふさわしい場所です。そこは、私たちのブランドがいるべき場所でもあり、アストンマーティンのレースの歴史における新たな章は、世界中のアストンマーティン・ファンだけでなく、F1™ファンの方々にとっても、非常にエキサイティングなものになるでしょう。」

こちらのプレスリリースに関する画像は、下記よりダウンロード可能です。

<https://we.tl/t-ltk8yoRM7U>

###

アストンマーティン・ラゴндаについて:

アストンマーティン・ラゴндаは、エクスクルージブなスポーツカーと SUV の製造を専門とする、ラグジュアリー・オートモーティブ・グループです。アストンマーティン・ブランドは、最先端の技術、卓越したクラフトマンシップ、時代を超越したデザインを融合することにより、Vantage、DB11、Rapide AMR、DBS Superleggera、新型 SUV の DBX といった先駆的なモデルを生み出しています。英国のゲイドンを拠点とするアストンマーティン・ラゴндаは、ラグジュアリー・カーを設計、製造、輸出し、世界 51 か国で販売しています。

ラゴндаは 1899 年に、アストンマーティンは 1913 年に設立されました。この 2 つのブランドは、1947 年にデイヴィッド・ブラウン卿が買収して統合されました。

詳しい情報は、ウェブサイト(www.astonmartin.com または www.astonmartin.com/media) から入手可能です。

アストンマーティン・ソーシャルメディア・チャンネルは、以下のリンクからアクセスできます。



ASTON MARTIN

- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [Instagram](#)
- [Google+](#)
- [Pinterest](#)
- [YouTube](#)
- [LinkedIn](#)
- [Vine](#)

Aston Martin Japan の [Twitter](#) も開設されていますので、併せてご確認ください。

メディア問い合わせ先:

アストンマーティン ジャパン PR
谷田 恵美
megumi.tanida@astonmartin.com

コスモ・コミュニケーションズ アストンマーティン PR チーム
Tel: 03-6434-5839

今野 博文
M: 090-6180-0281
hirofumi_konno@my-z.co.jp

田村 沙智
M: 090-5476-2554
sachi_tamura@my-z.co.jp