

1980-89

SAMPLE



1983 デイトナ200マイルレース/ #2 ケニー・ロバーツ、 #21 エディ・ローソン

Always Moving Forward!

つねに前を向き進み続けるヤマハ、快進撃

AMA仕込みの卓越したスライドコントロール、大胆不敵な駆け引き、緻細緻密なタクティクス。“キング”ケニー・ロバーツの登場は世界GPに大きな衝撃を与え、数多くのアメリカ人ライダーが次々とヨーロッパに進出するきっかけとなった。そのなかで、ロバーツからエディ・ローソン、そしてウェイン・レイニーへとバトンをつないだヤマハは、3人で通算9回のGP500ライダーチャンピオン獲得に成功する。さらに、彼らと同様に世界GPを転戦した金谷秀夫や高井幾次郎、河崎裕之らの薫陶を受け、平忠彦、藤原儀彦があいついで全日本選手権500ccクラス3連覇を成し遂げるなど、日本人ライダーも急成長。燦々たる栄光の時代を迎えていた。

富士・浅間の伝説



①第2回浅間・250ccクラスはYDレーサーが表彰台を独占。優勝の益子治、2位砂子義一、3位下良睦夫。②第3回富士登山レースのコースは、富士宮市・浅間神社前から富士山表口2合目まで、標高差1,450m、24.2kmの未舗装登山道。③最後の富士登山、第4回大会('56年)にも圧勝。表彰式後、浅間神社楼門前にて。④第1回浅間・125ccに参加した5名。左から岡田輝男、望月望、日吉昇(優勝)、小長谷茂、野口種晴



すべてはここから始まった。ヤマハレーシング活動・黎明期

ヤマハ(当時・日本楽器製造株式会社)が最初のモーターサイクルの製品YA-1を国内市場に投入した1955年は、戦後乱立した多数の二輪メーカーによる販売競争がもっとも激しかった時代。YA-1は他社製品と比べて非常に高価なうえ、「楽器屋のポンポン(バイク)はドレミファとでも鳴るのか」と揶揄され、知名度の低さが営業活動の足かせとなっていた。

そんな状況を知った川上源一社長(当時)は、YA-1の優れた性能と品質を証明すべく、富士登山オートレース全国大会への参加を決断する。'53年に始まったこのレースは、当初、観光客の誘致を目的としたイベントだったが、第2回大会では、販売店へのアピール効果に目をつけたメーカー各社の参加が急増。一気に日本を代表するレースとなっていた。

川上社長が参戦を命じたのは、その第3回大会。だが、レース開催日(7月10日)まで残された時間は1ヵ月あまり。その間にYA-1を優勝できるマシンに仕上げなければならない。ヤマハの社運を賭けた戦いが始まった。

しかしチューンナップをしようにも、レース経験のない技術者たちにとって、それはまったく雲を掴むような話だった。まして厳しい車両規定がある。試行錯誤のなかで、ただ時間だけが過ぎていった。

ところが、日本楽器製造(現・ヤマハ株式会社)から分離独立する形でヤマハ発動機株式会社が創立した7月1日、偶然届いた1本のマフラーによって技術者たちは大きなヒントをつかみ、エンジン性能の劇的な向上に成功。ここで初めて、レースへの手応えを感じ取った。

こうして迎えた大会当日、YA-1に乗る岡田輝男が

タイムトライアル方式のレースで29分07秒を記録し、125ccクラス優勝。さらにYA-1は3~6位、8・9位の入賞を占める快挙を成し遂げた。

しかしヤマハチームのスタッフに、勝利の余韻に浸っている暇などなかった。11月には、英国のマン島TTをモデルとする日本で初めての本格的な耐久レース、第1回浅間高原レース(全日本オートバイ耐久ロードレース)が控えていたからだ。各メーカーは、富士登山レースに続く製品アピールの場として、またヤマハへのリベンジに燃え、着々と準備を進めていた。勝って兜の緒を締めよ、である。

富士登山レースで知識と経験不足を痛感したヤマハは、そのわずか1週間後、レース活動の拠点となる研究課を発足。専任スタッフとして選ばれた3名に、川上社長はこう言い渡した。

「5馬力のエンジンを10馬力にせよ」

とても可能とは思えない数字であったが、簡単にあきらめるわけにもいかない。第二次世界大戦中に戦闘機の空力研究を担当した経験や、楽器製造で培った技術を手掛かりに、技術者たちは再び研究に没頭。期限間際の10月末、目標の10馬力を実現した。

こうしたスタッフの努力にライダーたちも奮起。日吉昇を筆頭に、125ccクラス1位から4位までを独占し、'57年の第2回浅間火山レースでは125cc、250ccの2クラスを制覇。もはやYA-1やYD-1を「楽器屋の…」とバカにする声も聞かれなくなった。

レースに勝つことで製品の優秀さを証明し、市場の信頼を得る。「ヤマハレーシングスピリット」の源流は、まさしくここに端を発している。

ヤマハYZ、世界を制す



① 72年の初優勝に続き、73年、モノクロスサスペンション装備のYZM250でチャンピオンを奪ったハカン・アンダーソン。② 500ccクラスにフィットした2ストロークエンジンを模索し、扱いやすさとハイパワーを両立させたYZM400。ヘイキ・ミッコラは勝率5割という強さで77年シーズンを制した。③ 70年オランダナショナルMX第1戦を走る鈴木忠男。鈴木秀明とともにマン島、オランダ、イギリスで5大会に出場した。④ 世界MXに進出したヤマハの初代ファクトリーライダー、トーステン・ハルマン(右)とクリス・ハマグレン。経験豊富な2人はチームの基盤作りに大きく貢献した



トータル性能重視に方向転換。世界と肩を並べたモトクロス

1960年代後半、ヤマハは初の単気筒・モトクロス専用マシンYX26の開発に続いて、その技術を受け継ぐ市販モデルDT-1を新発売。国内のモトクロス大会で大きく躍進したヤマハは、各地でトレーニング教室を開きオフロード競技の楽しさを広めようと務める一方、いよいよ本場・ヨーロッパ進出に向けて動き始めた。

その足がかりとなったのは、'70年のヨーロッパ遠征。DT-1改を駆り、'69年の全日本モトクロス選手権(全日本MX)セニア250ccチャンピオンとなった鈴木忠男とジュニア250cc/125ccの2クラスを制した鈴木秀明が、翌年、MFJ最優秀選手として欧州のモータースポーツ視察に派遣されたのである。

ここでジュニアクラスのレースに出場するチャンスをつかんだ二人は、ハスクバーナの400ccやCZの350ccなどを相手にDT-1改で健闘。6月21日のオランダナショナルモトクロスでは、鈴木忠男がみごと優勝を果たした。しかし、トップクラスのレースとなるとまったく様子が違う。ブリストル近郊のレースで鈴木秀明が総合6位に入ったものの、鈴木忠男は転倒して負傷。マシンの性能、ライダーの体力や技量に想像以上の大きな差があることを、まざまざと思い知らされた。

本場・ヨーロッパは何が優れているのか。実地に学ぼうと決意したヤマハは、翌年、モトクロス世界選手権(世界MX)250ccクラスで4回チャンピオンに輝いたトーステン・ハルマンを招聘する。ライダーとしてのピークは過ぎていた(当時31歳)が、日本人ライダーの良き手本として、あるいはマシン開発アドバイザーとして豊富な経験に対する期待は大きく、彼もそれを上回る働きで応えた。

とりわけ、マシン開発に新しい指針を示した功績は大きい。'71年、ヤマハは125cc、250cc、500ccまで3クラスのファクトリーマシンを開発。世界MXにも試験的にスポット参戦したが、まだ戦闘力が十分ではなく、ライダーたちの評価は芳しくなかった。その時ハルマンは、ホイールベース長や前後重量配分、車体ディメンションなどの重要性を指摘。エンジン偏重のマシン開発からマシン全体の作り込みを考える方向へ、意識転換を強く主張した。

そうしたアドバイスを受けて、自社開発のサーマルフロー式リアサスペンションなどを装備するニューマシンYZ637(250cc)、YZ639(360cc)、YZ642(460cc、500cc)を完成させたヤマハは、'72年、いよいよ世界にフル参戦。250cc第10戦スウェーデン大会で新鋭ハカン・アンダーソンが初優勝を飾り、ランキング2位に入るなどさっそく成果を残した。

さらにこの年、新たにモノクロスサスペンションの開発にも着手。'73年の全日本MXで開幕戦から上位を独占すると、その仕上がりに自信を得たヤマハは、世界MX250シリーズ中盤からYZ637に代えてモノクロス仕様のYZM250(0W12)を投入。第8戦フィンランド大会で両ヒートを制したアンダーソンが、ヤマハにとっても初めての世界MXチャンピオン(ライダー&メーカー)に輝いた。

一方500ccクラスでは、YZ637を排気量アップしたYZ639に乗るヤーク・バン・ベルトーベグが'72年ルクセンブルクで初優勝し、ランキング5位。翌'73年には3位までランクアップするが、なかなかタイトル獲得につながらない。フルサイズの500ccではライダーがマシンを持て余すということで、307cc、400cc、450ccなどさまざまな排気量のマシンでテストを繰り返し、'77年、その努力がようやく結実。新加入したヘイキ・ミッコラと396ccのファクトリーマシンYZM400のコンビは、第2戦オランダ大会を皮切りに、シーズン24ヒート中12ヒートで優勝。ヤマハに初の500ccタイトルをもたらした。

さらにミッコラは、翌'78年もエンジンの小型化、モノクロスサスペンションの軽量化などで戦闘力を高めたYZM400(0W39)とともに快進撃。2年連続のライダータイトルを手に入れ、ヤマハも初の世界MX500メーカーチャンピオンを獲得した。

しかし、この頃から世界MX500にもホンダ、カワサキが参入。ロードレースと同様に、日本メーカーどうしがしのぎを削る時代を迎えることになる。





“2ストロークのヤマハ”が挑む4ストロークの頂点

20世紀から21世紀へと移る時代の狭間で、ロードレース界は大きく変動する。2000年4月、FIMは'02年からGP500クラスの車両規定を変更すると発表。4ストロークマシンに限り最大排気量を約2倍の990cc以下とし、最低重量も気筒数ごとに3段階に分けられた。環境問題などに絡んだ4ストローク化の波が、世界最高峰クラスにも及んできたのである。

だがそれまでの2シーズン、メーカー各社は次代の4ストロークマシンを先行開発しながら、現行2ストローク・500ccマシンでレースを戦い抜かなければならない。'00年シーズンに臨んで、ヤマハはマッシミリアーノ・ピアッツィとカルロス・チェカ、レジス・ラコーニ、ギャリー・マッコイ、阿部典史の5人に加速特性、高速性能を高めたYZR500 (OWK6)を託した。

その開幕戦・南アフリカGPでマッコイとチェカが1-2フィニッシュし、日本GPでは阿部が優勝。最終戦オーストラリアGPもピアッツィの勝利で締めくくったヤマハは、シーズン6勝を挙げて通算9度目のメーカーチャンピオンとなった。

250ccクラスでは、同じファクトリーマシンYZR250 (OWL5)を駆るオリビエ・ジャックと中野真矢が激しいチャンピオン争いを展開。最終戦オーストラリアGPを制したジャックが7ポイント差で逃げ切り、ヤマハはライダー／メーカーの両タイトルを獲得した。だがその後、GP250での活動を縮小。'02年のセバスチャン・ポルトとシャルル・ユージーを最後に、YZR250は世界GPの舞台から姿を消した。

さて'01年、ヤマハはYZR500のライダーを8人まで増強。ピアッツィが3勝を含め9回表彰台に立つ活躍を見せたが、タイトル奪取はならず、ランキング2位で終了。いよいよ'02年、4ストロークGPマシンのデビューシーズンがやってきた。それは実質的に2ストローク・500cc最後(規則上は'06年まで使用できた)のシーズンでもある。ロードレース世界選手権グランプリ最高峰クラスはMotoGPクラスという名称に改められ、シリーズの略称にもMotoGPが冠されることになった。

そのなかでヤマハは、YZR500ベースのフレームにDOHC・並列4気筒エンジンを搭載するYZR-M1 (OWM1)を投入。開幕戦日本GPでチェカが3位表彰台に上がり、

ピアッツィもシーズン2勝を挙げてランキング2位に入るなど上々のスタートを切った。混走となったYZR500 (OWL9)にはジャックや中野など6選手がライディング。もっとも安定してポイントを重ねた阿部が最上位のランキング6位につけ、30年の歴史に終止符を打った。

しかし'03年、新設計フレームにツインインジェクターFI装備の新エンジンを搭載したニューYZR-M1 (OWN3)とチェカ、マルコ・メランドリ、アレックス・パロス、ジャック、中野の新体制で臨んだヤマハは、思いがけない苦境に立たされた。予選ではたびたび上位につけるものの、結果に結びつかない。終わってみれば、チェカのランキング7位が最上位。プライドにかけても、次のシーズン、同じ轍を踏むわけにはいかなかった。

最大の課題だったトラクション不足を解消するため、'04YZR-M1 (OWP3)にはクロスプレーン型クランクシャフト採用の不等間隔爆発エンジンを搭載。それまでの甲高いエキゾーストノートは、低く迫力のある重奏音に一変した。さらに車体も、フレーム剛性や重量配分、ジオメトリなど全面的な見直しを行い、戦闘力は飛躍的にアップした。

そしてもうひとつ、とっておきの切り札が、若き王者バレンティーノ・ロッシの獲得である。類い稀な速さと開発能力を兼ね備え、“ドクター”の異名を取るロッシによって100%以上のポテンシャルを発揮したYZR-M1 (OWP3)は、開幕戦からいきなりポール・トゥ・ウイン。その後も着々と勝利を積み重ね、16戦9勝という圧倒的な成績でチャンピオンに輝いた。ロッシ自身4年連続、ヤマハにとっては'92年のウェイン・レイニー以来12年ぶり、500cc初参戦から通算11回目の最高峰クラスタイトルだった。

さらにヤマハが創立50周年を迎えた'05年、ロッシは17戦11勝を挙げて三冠(ライダー、メーカー、チーム)獲得の原動力となり、スタッフと揺るぎない信頼関係を構築。転倒やトラブルが重なった'06年、マシンの排気量が800cc化された'07年こそタイトルを逃したものの、'08年は王座を奪還。'09年まで2年連続の三冠達成に貢献した。

だが、どれほど豊かで堅固な関係を築いても、かつての偉大なチャンピオン、ケニー・ロバーツやエディ・ローソン、ウェイン・レイニーがそうだったように、いずれ終わる時がやってくる。ロッシとヤマハにも、ひとつの節目が訪れようとしていた。

YZR500 から YZR-M1 へ

① YZR500 (OWK6)に乗る阿部典史は、'00年日本GPで個人通算3勝目を獲得。② '00年GP250、チームメイトどうしてタイトルを争った中野真矢とオリビエ・ジャック。最終戦はドラマチックな幕切れとなった。③ 実質上2ストロークのラストシーズンであり、4ストロークマシンのデビューシーズンでもあった'02年、ヤマハは2台のYZR-M1 (OWM1)と5台のYZR500 (OWL9)をグリッドに並べ、タイトル奪取を狙った。④ 王者降臨。バレンティーノ・ロッシの加入は、タイトル争いだけでなく、YZR-M1の開発にも多大な影響をもたらした。⑤ 「もっとも気に入っているマシンのひとつ」OWS5で9勝を挙げたロッシは、'08年、ヤマハに2度目の三冠をもたらした。



AMA No.1 から世界の“キング”へ

アメリカンライダー、ケニー・ロバーツが初めてヨーロッパのレースに出場したのは1974年4月、イタリアのイモラ200マイルだった。

前年、AMAグランドナショナルチャンピオン、つまりロードサーキットとオーバルトラック、ダートトラックの総合ナンバーワンを獲得したばかりの彼は、TZ750(700cc)の初レース、デイトナ200マイルに出場。ジャコモ・アゴスチーニと接戦を演じて2位となり、YIC(Yamaha International Corporation)チームの監督に就任したケル・キャラザースの奨めもあって、同じフォーミュラ750のイモラ参戦を決めたのだ。

その時ロバーツは23歳。世界GPへの参戦も考えているかと尋ねられ、「アメリカのレースが休みの時期だし、ヤマハが望んだから来てみたのさ」と興味なさげに答えたが、実は6月のオランダGP250ccクラスに出場し、ファステストラップと3位表彰台を獲得している。

アメリカの総合チャンピオンとヨーロッパの世界GPチャンピオン、両方を獲得した選手はまだなく、いずれ自分が最初のひとりになりたいと考えていたのだ。

そして'78年、その夢に挑戦する時がやって来た。

マシンは、エンジン回転数に応じて最適な排気タイミングを確保する画期的な可変式排気バルブシステム、YPVSを初めて装備したピストンバルブ・並列4気筒のYZR500(0W35K)。

'74年、排出ガス規制対策の研究から生まれたYPVSは、2ストロークの特有の吹き抜け現象を防ぐだけでなく、トルクの谷を解消して性能向上をはかるデバイスとしても非常に有効だったため、モトクロッサーでの実績を踏まえて採用された技術。ロバーツも「この500ccはデイトナ用のYZR750(0W31)よりパワーバンドがやや狭いけれど、軽量で扱いやすく、10,000~12,000回転をキープすれば750ccなみのトップスピードを発揮する。どのチームにも負ける気はしなかった」と評している。

YMUS(Yamaha Motor Corporation, U.S.A.)がYIC時代から引き継いだ黄色地に黒いラインのカラーリングをまとうロバーツは、168cmの小柄な体をアグレッシブに使いながら、意図的にリアをスライドさせる巧みな技術で自在にマシンをコントロール。軽やかにコーナーを駆け抜ける姿は流れるように美しく、電光のように速かった。

しかし、世界GPはほとんどが初体験のコースばかり。そこでロバーツは、500ccクラスの前に1レース多く経験できるよう、250ccにもエントリーした。その周到な作戦が功を奏して、500ccでは第3戦オーストリアから3連勝。さらにシルバーストーンのイギリスGPにも勝って、みごと参戦1年目でチャンピオンを獲得した。

そして、後に彼自身もとても印象深いシーズンだと語った'79年を迎える。

「マシンをより良いものにするためヤマハのスタッフと議論を重ね、シーズンが始まる直前、日本の走行テストに参加したんだ。ところがその時、運悪く転倒して背中をケガしてしまった。開幕戦さえ間に合わず、病院で4週間も寝ていたよ。するとヤマハの部長が訪ねてきて、契約書にサインしろと言うんだ。みんな君を待っているよね。あの感動は一生忘れられない。そして4月、オーストリアでカムバックした私に与えられたマシン(0W45)も、じつに素晴らしい仕上がりだった。このレースは絶対負けられないと思った。もちろん勝ったよ! ヤマハは、一人ひとりのスタッフが非常に熱心でプロフェッショナルな仕事をするけれど、その一方人間的な関係もすごく大事にする。そういうチームだから、その後何年も一緒に仕事を続けることができたんだ」

こうしてケガから回復したロバーツは、バリー・シーンやバージニオ・フェラーリなどグリッドの大半を占めるスズキの包囲網に対し、3連勝を含む5勝を挙げる活躍で、みごと2年連続のチャンピオンに輝いた。

①ジャコモ・アゴスチーニに続き、ヤマハで2人目のGP500チャンピオンとなったケニー・ロバーツは、その後3年連続でゼッケン1を守り通した。②AMAでは'73年、'74年の2年連続グランドナショナルチャンピオンを獲得。③'76年、'77年の覇者シーン(右)とロバーツは'70年代後半を代表するライダー。④ロバーツが世界GPに持ち込んだ巨大なモーターホームはアメリカンスタイルの象徴ともなった

阿部典史はこの年4回表彰台に立ち、148ポイントでシリーズ5位にランクされた。優勝は'96年の日本GP以降、'99年リオGP、'00年日本GPで記録している



レイニー、ロバーツが認めた未完の大器

予選11番手、決勝グリッド3列目から絶妙のロケットスタート。あっという間に数台のマシンをかかわした阿部典史は、1周目、王者ドゥーハンを従えながら4位でグランドスタンド前に帰ってきた。

そして3周目、予選1位のクリビーレを捉えて3位に浮上。その後ドゥーハンに先行を許したものの、6周目には藤原克昭、バロスを抜いて2位……。

1996年の日本GP・500cc決勝は、まるで2年前のレースを彷彿させる阿部の快進撃で始まった。

ホンダ系サテライトチームに身を置き、弱冠18歳で'93年全日本GP500を制した阿部は、'94年、スーパーバイクを走りながら世界GP挑戦のチャンスを窺っていた。「2年前のレース」とは、その時ワイルドカードで参戦した日本GPのことである。

スタート直後からシュワツ、ドゥーハン、ルカ・カダローラを相手に大接戦を演じ、激しくトップを争いながら、19周目第1コーナーで大クラッシュ。完走することさえできなかったが、レース関係者やファンの心に残したインパクトは強烈だった。

最初に動いたのはウェイン・レイニー。ヤマハの250ccファクトリーチームを率いる彼は、予選までの阿部の走りに注目し、「改めて連絡するよ」と声をかけていた。その言葉とお

り、オファーが届いたのは数日後。

すぐ自分のチームで250ccに乗ってほしい、500ccへのステップアップは2年後でどうか? そういう内容だった。

シーズン途中の移籍など常識ではあり得なかったが、あくまで世界GPにこだわる阿部の決意は固く、7月3日、スポーツランドSUGO(宮城)で全日本SB参戦中止とチームレイニー加入が発表された。

そして2週間後、阿部はドニントンパークにいた。フランスGPで左足に重傷を負ったチームロバーツのダリル・ビーティに代わって、イギリスGPの500ccクラスに出場するためである。

ただ正確に言えば、彼はこのレースを走っていない。フリー走行で転倒し、右手の指を骨折してしまっただけだから。それでも続くチェコGP、アメリカGPの出場機会を与えられ、どちらも6位でフィニッシュ。これによって、'95年、チームロバーツから世界GPフル参戦が決定した。

ところがそれは、試練の始まりでもあった。理想と現実の狭間にあえぐレースが続く、表彰台は3位1回が精いっぱい。転倒も多く、不本意なランキング9位に終わった。

'96年シーズンが始まって、状況はいつこうに変わらない。開幕戦マレーシアGPで8位、インドネシアGPが9位……。2年前

の、あの走りを取り戻せ! 誰よりもそう望んでいたのは阿部自身だった。

今の自分に足りないものは何か……。繰り返し繰り返し、何度もビデオを見てイメージを頭に焼き付ける。怖い物知らずの闘争心。ただひたすら、勝つことだけを考えていた。

そして4月21日、日本GP決勝。突然スイッチが入ったかのように忘れていた感覚を甦らせた彼は、8周目、ドゥーハンをパスしてトップに立つ。まさしく2年前の再現だった。

しかし、違うのはそこから先。溜まっていた悔しさを爆発させる豪快なパワースライドでYZR500(0WJ1)を操り、誰にもポジションを譲らない。やがてドゥーハンがシリンジリとポジションダウン。食い下がるバロス、青木拓磨は転倒して戦列を離れ、2位に着けたクリビーレも中盤で追撃を諦めた。

それでも阿部は、ペースを緩めるところか、終盤さらにタイムを上げてファステストラップを連発。最後は7秒近い大差でフィニッシュした。

絶叫と涙、笑顔が交錯する。

「これで勝てなきゃ転んだほうがマシ。そう思ってガンガンに攻めた。途中で後ろが着いてこなくなったのは知っていたけれど、ペースを落としたり自分に負ける。ぶっちぎって勝つてやろうと考えたんです。でも、転ばなくて本当によかった(笑)」

お互いに「ベアリングが最高だった」というふたりは、翌年もコンビを組む予定だったが、直前の世界SBでエドワーズが転倒・負傷し、実現しなかった



飛躍へのターニングポイント

国際A級4年目、21歳の芳賀紀行にとって、1996年鈴鹿8時間耐久レースは千載一遇のチャンスだった。世界SBで活躍するコーリン・エドワーズのベアライダーとして、ヤマハファクトリーチームに抜擢されたのである。

それまでの芳賀は、ツポにはまれば抜群に速いが安定感に欠ける粗削りなライダーで、'93年全日本GP250ランキング13位、'94年全日本SBランキング9位、'95年同11位。過去3回出場した8耐も、'93年・'94年リタイア、'95年22位と、さしたる成績を残していなかった。

しかし、YZF750のテストで芳賀の走りを見たエドワーズは、自ら彼をパートナーに指名する。「ほかの日本人選手と違って、リアを派手にスライドさせて走るんだ。僕たちアメリカのライダーみたいにね。それに鈴鹿のこともよく知っている。一緒に組むのは彼しかいないと思ったんだ」

2人または3人のライダーが1台のマシンを交代で走らせる耐久レースでは、マシンのセッティングが非常に重要な意味を持つ。誰かひとりの仕様で特化すればほかの選手が無理を強いられ、妥協し合った平均的なマシンでは個人のパフォーマンスが低下する。そのバランスをうまく見極めなければ、レースに勝てない。エドワーズが芳

賀とベアを組んだのは、走り方が似ているぶん、YZF750のセッティングも共通点が多いと考えたからだ。

その狙いは見事に的中。「最初から仕様がぴったり同じだった」という彼らは絶妙のコンビネーションを発揮し、お互いにジャストフィットする最高のマシンに仕上げた。

予選スペシャルステージのタイムは2分11秒013。決勝グリッド6番手につけた芳賀は、「リアを振り過ぎなければ9秒台が出せたのに……」と悔しさを滲ませながら、決勝に向けて「目標はもちろん表彰台の中央」と言い切った。

YZF750、ナンバー45の第1ライダーはエドワーズ。7月28日11時30分、一斉にスタートした車列のなかを1周目5番手でクリアし、2分12秒〜13秒のペースで追走。6位から4位にポジションを上げてピットへ帰ってきた。

ちょうどその時、ホンダの#11スライトをはじめ上位陣が次々と転倒。代わったばかりの芳賀は#4フォガティ(ホンダ)に続く2位に浮上し、「初めてのファクトリー参戦で恥ずかしい走りはできない。すごくプレッシャーを感じた」と語ったが、勝負を焦ることなく慎重に13秒台をキープ。やがてタイムが落ちてきたフォガティを捉え、41周目、トップに立った。

すると今度は、フォガティからスイッチし

た#4青木拓磨が12秒台を連発。13秒ペースで周回するエドワーズに迫り、59周目、とうとう逆転に成功した。それでもヤマハのピットに慌てた様子はない。あくまで13秒台キープを指示し、次のチャンスを待った。

2回目の走行で、本来のアグレッシブさを取り戻した芳賀は、90周を過ぎたあたりから一気にスパート。タイヤの消耗が激しく、なかなかペースを上げられないフォガティに対し、10秒以上あったピハインドを瞬く間に詰めていく。

そして103周目、フォガティの転倒によってトップを奪い返した#45は、再び13秒台のペースを守りながらエドワーズ、芳賀、エドワーズと繋ぎ、40秒以上の大量リードを築いていった。

ところが最終ランナーとなった芳賀は、ペースを緩めるところかベストラップ2分11秒771を叩き出し、夕闇が迫るなか、気迫あふれる走りを展開。転倒すればすべてが水の泡……そう危惧する声もあったが、リズムを壊すほうが怖い。あえてピットからペースダウンの指示はなく、大会新記録214周でレースを締め括った。

'97年、優勝7回・2位3回の圧倒的な強さで全日本SBを制覇し、世界へと飛び出した芳賀のターニングポイントとなるレースだった。

YAMAHAチャンピオンライダーの肖像

60年にわたるヤマハレーシングヒストリーを築き上げてきた歴代シリーズチャンピオン。ここでは、複数のタイトルを獲得した実績などをもとに、もっとも印象深い選手たちについて写真とプロフィールでそれぞれのパーソナリティをフィーチャーした。記憶と記録に名を刻む、誇り高き男たちの群像——。



【ジャコモ・アゴスチーニ Giacomo Agostini】
出身地: イタリア

1942年6月生まれ。世界GPタイトル獲得数15個を誇る、イタリアの国民的英雄。'60年代中盤から'70年代初頭、MVアグスタのエースとして活躍したが、'74年、「ヤマハのチャレンジングスピリットに共感した。ヤマハには将来性がある」と語り、電撃移籍した。その時すでに13個のタイトルを手中に収めていた彼は、卓越したセンスでほとんど経験のない2ストロークマシンをたちまち乗りこなし、'74年350ccクラスでチャンピオン。翌'75年には500ccクラスで4勝を挙げて、15個目のライダータイトルを射止めた。「ヤマハに移籍したことは、今でも正解だったと思っているよ」現役引退後、彼は'82年からヤマハファクトリーチーム（チームアゴスチーニ）の運営に携わり、G・クロスビー、K・ロバーツ、E・ローソンなどを擁して世界GP500へ参戦。'90年、'91年は250ccで活動を続けた。

【ウェイン・レイニー Wayne Rainey】 出身地: アメリカ

1960年10月生まれ。'77年、ダートトラックでレースキャリアをスタートさせた彼は、K・ロバーツとF・スペンサーが激戦を展開した'83年、AMAスーパーバイクチャンピオン（カワサキ）を獲得。引退したばかりのロバーツから誘いを受け、'84年、世界GPフル参戦（250cc）を果たす。その後AMAスーパーバイクに戻り、'87年再びチャンピオンを獲得（ホンダ）したレイニーは、ついにチームロバーツでGP500のレギュラーシートを手に入れた。それから3年、彼はつねに冷静さを失わない洗練された速さと闘志あふれる強さを身に付け、AMA時代からのライバル、スズキのK・シュワーツと激しいタイトル争いを展開し、先行逃げ切りの「レイニーパターン」を確立。'90年から'92年まで500ccクラス3連覇を達成してロバーツと肩を並べたが、V4を目前にした'93年、突然のアクシデントによって選手生活にピリオドを打った。だがレースへの情熱は冷めやらず、翌年チーム監督として復帰。原田哲也、K・ロバーツJr、阿部典史らを走らせた。「最高のマシンを作ったから乗りなさい、ではない。ヤマハのスタッフと私は完全にひとつのチームとしてマシンを作り、レースを戦った。だから私たちは成功したのだ。ヤマハがレースを通して創り上げたのは、ヤマハの歴史そのものであり、私はその一部になれて幸せだった」

【ケント・アンダーソン Kent Andersson】 出身地: スウェーデン



1942年8月生まれ。'66年から3年連続で国内250ccチャンピオンとなり、ヤマハインポーターチームと契約。市販レーサーのモディファイマシンで世界GPに参戦し、'68年GP250ランキング8位。ヤマハファクトリー撤退後の'69年には、ベネリのキャラザースとチャンピオン争いを展開し、2位となった。'71年からは125cc・2気筒の先行開発マシン（YZ623→0W15）に乗り、'73年・'74年GP125チャンピオンに輝いた。179cm、63kgの瘦身長躯を生かした自由自在なライディングスタイルと白いレーシングスーツがトレードマークで、「スウェーデンのスノーマン」というニックネームで知られていた。



【カルロス・ラバード Carlos Lavado】 出身地: ベネズエラ

1956年5月生まれ。'75年世界GP350チャンピオンとなった母国出身のJ・チェコットに憧れて本格的なレース活動を始めた彼は、'78年、初めて母国で開催された世界GP250ccクラスにTZ250で参戦。GP500とダブルエントリーしていたK・ロバーツに次ぐ2位表彰台を獲得。さらに翌年、350ccで母国GP優勝を果たして注目を浴び、'81年から世界GP250にフル参戦する。優勝かりタイアか……。一戦一戦つねに全力、全開で走るスリリングなレーススタイルは、ラテン的な風貌に違わず、情熱的で陽気な彼のキャラクターそのもの。転倒さえしなければ、とてつもなく速い。'83年、'86年に獲得した世界チャンピオンもそうしたレースの積み重ねによるもので、当時、雑誌にこんなコメントを残している。「チャンピオンの秘訣なんてないんだよ。誰よりもうまく、速く走りたい。そう思って努力しているだけさ。僕もマシンも、手を抜いたり力をセーブしたりはしない。できないんだ。いつも全開あるのみ。だから僕にとって良いレース、悪いレースは存在しない。例え2位になっても、転んで足の骨を折っても、全力を尽くした結果だから、すべて満足さ」'89年からマシンをアプリリアにスイッチし、'92年、ジレラのマシンでGP生活を終えた。

【フィル・リード Phil Read】
出身地: イギリス

1939年1月生まれ。「三角角」のデザインが特徴的なヘルメットは、当時のライバルたちにとっては大きな脅威だったに違いない。それほどまでに彼は強いライダーだった。'61年、ノートンで世界GPに参戦を開始し、'63年の日本GPからヤマハチームに加入。翌'64年にはRD56で5勝を挙げ、みごと王座を射止めた。これが彼とヤマハ、お互い最初の世界タイトルである。「大満足だけど、燃え尽きたよ」とリード。世界制覇はそれほど大きな目標だった。若手ライダーが伸びる時期と、ヤマハの技術力の飛躍の時期とが一致し、彼の時代は続く。250ccクラスでは'65年、'68年、'71年、125ccクラスでは'68年に王座に就き、ヤマハ時代の世界タイトルは5つを数えた。ところが一転、彼はその後、MVアグスタに移籍。'73年からYZR500を投入して世界GPに復帰したヤマハとJ・サーニン、金谷秀夫、MVアグスタからヤマハへ移ったG・アゴスチーニを相手に戦って2度タイトルを奪い、自身の世界タイトル獲得数を7つに伸ばした。



【エディ・ローソン Eddie Lawson】
出身地: アメリカ

1958年3月生まれ。少年時代のダートトラックからロードレースに転向すると、'81年、'82年にAMAスーパーバイクチャンピオン（カワサキ）を獲得。その活躍が認められ、翌年ヤマハから世界GPに参戦することとなった。しかし'83年は、K・ロバーツがF・スペンサーと社絶な一騎打ちを演じたシーズン。世界GP参戦1年目、初めての500ccマシン、初めてのサーキットといった事情にも関わらず、ケニーを十分サポートできなかったことだけが取り沙汰され、ランキング4位という成績を讃える声は少なかった。だが彼は、そんな風評を、誰よりもクレバーで安定したライディング、シーズン全体を見越した冷静なレース運びで覆した。'84年、スペンサーの全12戦5勝に対して、4勝を含む表彰台9回、4位3回という成績で初のチャンピオンをつかんだのである。それ以来、「ステディ・エディ」ローソンと「ファスト・フレディ」スペンサー、対照的なレーススタイルを持つ2人の勝負が周囲の注目を集めた。結局、体調に問題を抱えたスペンサーの戦線離脱により決着はつかなかったが、ローソンもそれにこだわることなくマイペースで走り続け、'86年、'88年のタイトルを獲得。その後ホンダへ移籍し、4度目のチャンピオンを手に入れた。そして'92年、カジバでGPキャリアを終えるまで、500cc通算31勝（ヤマハ26勝）を挙げている。

ヤマハチャンピオンライダー一覧(1961~2014)

■ロードレース世界選手権 グランプリ

ビル・アイビー	1967	125cc
ジャコモ・アゴスチーニ	1974	350cc
	1975	500cc
ケント・アンダーソン	1973	125cc
	1974	125cc
ジョン・エクロード	1980	350cc
片山敬済	1977	350cc
ジョン・コシンスキー	1990	250cc
ロニー・ゴールド	1970	250cc
ヤノ・サーニン	1972	250cc
クリスチャン・サロン	1984	250cc
オリビエ・ジャック	2000	250cc
ジャンルイトルナード	1982	250cc
ジョニー・チェコット	1975	350cc
原田哲也	1993	250cc
ディーター・ブラウン	1973	250cc
カルロス・ラバード	1983	250cc
	1986	250cc
フィル・リード	1964	250cc
	1965	250cc
	1968	250cc
	1968	125cc
	1971	250cc
ウェイン・レイニー	1990	500cc
	1991	500cc
	1992	500cc
エディ・ローソン	1984	500cc
	1986	500cc
	1988	500cc
バレンティーノ・ロッシ	2004	MotoGP
	2005	MotoGP
	2008	MotoGP
	2009	MotoGP
ケニー・ロバーツ	1978	500cc
	1979	500cc
	1980	500cc
ホルヘ・ロレンソ	2010	MotoGP
	2012	MotoGP

■ロードレース耐久世界選手権

YAMAHA AUSTRIA RT	2009	WED
YAMAHA GMT 94	2004	WED
	2014	WED

■TT-フォーミュラ世界選手権

バージニオ・フェラーリ	1987	TT-F1
-------------	------	-------

■フォーミュラ750世界選手権

ジョニー・チェコット	1978	F750
スティーブ・ペイカー	1977	F750
ハトリック・ボンズ	1979	F750

■スーパーバイク世界選手権

ベン・スピース	2009	WSB
---------	------	-----

■スーパースポーツ世界選手権

カルク・ラッチロー	2009	WSS
チャース・テイビス	2011	WSS
ヨルク・トイヒャート	2000	WSS
サム・ロウズ	2013	WSS

■AMA選手権スーパーバイク

トーマス・ステープンス	1991	AMA SB
ジョシュ・ヘイズ	2010	AMA SB
	2011	AMA SB
	2012	AMA SB
	2014	AMA SB
ジョシュ・ヘリン	2013	AMA SB