

# TCR

## International Series

### 20ターボFFの過激なバトルで大人気

Text & Photo: 古澤敦 (Keisuke Koga)  
Photo: XPB

TCRインターナショナルシリーズは、いま最も勢いのあるツーリングカーレースかもしれない。昨年唐突にスタートし、今年2年目を迎えたTCRは、レースの開催がない日本国内での認知度はかなり低い。しかし、欧州ではすでに確固たる地位を得ており、人気は急激に高まっている。

TCRは、もともとTC3という名で呼ばれていた。現在WTC2で走っているマシンがツーリングカー最高峰のTC1、エアロやエンジンが過激化する以前のWTC2車種がTC2であり、TC3は本来その下位に位置づけられるクラスだった。しかし、新シリーズとしての価値を高めるため、TCRに名称が改められたのである。

TCRを立ち上げたのは、WTC2の中心人物だったイタリア人のマルチエロ・ロティ。彼はローコストでエキサイティングなレースを実現すべく、開催実現に奔走した。そして、発案から1年にも満たない短時間で企画を実現させ、初年度に11のサーキットで22戦を開催。そのうちアジアでの6戦は、バーニー・エクレストンの取り計らいでF1の前座レースとして行なわれた。

TCRを戦うマシンは、最大20馬力のターボエンジンを搭載するCセグメントのFF車が基本。そのスペックやパフォーマンスはWTC2マシンよりもはるかに市販車に近く、スピードもやや低い。しかし、バトルに関してはWTC2よりも過激で盛り上がることも多く、それが人気の理由である。

現在は、セアト・レオン、フォルクスワーゲン・ゴルフ、ホンダ・シビック、スバルWRX、アルファロメオ・ジュリエッタ、オペル・アストラといったマシンが参戦。車種は今後さらに増えるという。TCR車両を使ったシリーズはメインのインターナショナルシリーズ以外に、スペイン、イタリア、ドイツ、ポルトガル、ベネルクス、ロシア、アジア、タイでも行なわれ、新たにアメリカ周辺諸国や中東でもシリーズが始まる。参考までに、今年5月にTCR車両を用いたレースは、世界中で13戦も開催された。グローバルな視点で見ると、TCRマシンはすでにメジャー勢力なのだ。その勢いは日々増すばかりで、今後日本でTCR車両によるレースが開催される可能性は決してゼロではないだろう。



XFB



K.Koga

## JAS開発のTCR トップランカー

Car File #01

# Honda CIVIC Type R

**Honda Civic TCR**  
West Coast Racing

#10 Gianni Morbidelli / #14 Aku Pellinen / #24 Kevin Gleason

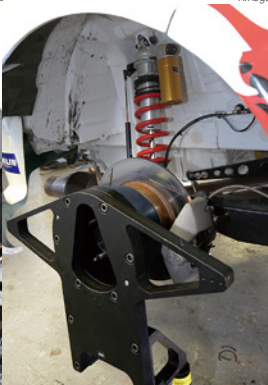
<b>Model</b>	Honda Civic 5-door hatchback
<b>Engine</b>	Turbocharged 4-cylinder in line, transversally installed
<b>Distribution</b>	Two overhead camshafts, 16 valves
<b>Displacement</b>	1998cc
<b>Bore x Stroke</b>	86 x 86mm
<b>Lubrication</b>	Wet sump
<b>Transmission</b>	Front-wheel-drive
<b>Gearbox</b>	Sadev 6-gear sequential shift
<b>Clutch</b>	Multi-disc sintermetallic
<b>Differential</b>	Mechanical limited slip differential
<b>Front suspension</b>	McPherson strut, coil springs, gas-filled dampers, anti-roll bar
<b>Rear suspension</b>	Torsion beam, coil springs, gas-filled dampers, anti-roll bar
<b>Steering</b>	Electrical power assisted rack and pinion
<b>Brakes</b>	Dual circuit hydraulic system
<b>Front brakes</b>	6-piston callipers, 378mm steel ventilated discs
<b>Rear brakes</b>	2-piston callipers, 261mm steel discs
<b>Dimensions</b>	Length - 4476mm; Width - 1950mm; Wheelbase - 2655mm

開催初年度の昨年からHondaはシビック・タイプRを開発し、TCRに送り込んだ。開発したのは、WTCCでHondaのワークスチームを運営するイタリアのJAS（ヤス）モータースポーツ。しかし、TCRに関してはHondaのワークスプログラムではなく、JASによるユーザーサポートプログラムとなる。彼らが独自にマシンを開発し、それをスウェーデンの有力チームであるウエストコーストレーシングなどのプライベートーに供給する方式だ。エンジンはイギリスの無限ユーロが供給し、昨年終盤までは2ℓ直4NAにターボを追加したものを搭載していた。しかし、それ以降はタイプR純正の2ℓ直4ターボが搭載され、性能とコストの両面で競争力をさらに高めている。ただし、約330馬力を発するエンジンは基本的に市販車に準拠したもので、無限は機械的なチューニングを行っていないという。足まわりはフロントがマクファーソンストラット、リヤがトーションビームで、市販車に準拠。WTCCのTC1車両ではサスペンション形式の変更が認められているが、TCRでは市販車に準ずる必要があるため、開発自由度は低い。エンジンとサスペンションに厳しい規程が設けられているからこそ、マシン全体のコストダウンが可能となっているのだ。

K.Koga



K.Koga



K.Koga



K.Koga





## ポテンシャル抜群の軽量マシン



K.Koga

## Car File #02 ▶ Peugeot 308

Sebastien Loeb Racing  
#30 Jimmy Clairet / #38 Gregory Guilvert

クーペボディのRCZのワンメイクレーサーを供給してきたブジョー・スポールは、新たに308レーシングカップを開発。一般には今年後半に供給される予定だが、それに先立ち、TCRマシンとして実戦投入された。308が他と異なるのはエンジンで、排気量が小さい1.6ℓターボを搭載。308 GTiの市販車エンジンに、R5ラリーカーの208 T16のター

ボを組み合わせたものだ。最高出力はレーシングカップカーの状態で308hpとライバルよりも低い。パワーに関してはまだ向上しろがあり、TCRが実施する性能調整策であるBoPも期待できるため、ハンディは解消されるとブジョー・スポールは判断。第5～6戦スパ・フランコルシャンから、セバスチャン・ロウブ・レーシングの名のもとに2台で参戦を開始した。もともと車両重量が1000～1050kgとなるように設計された軽量マシンのため、開発が進めば優れたハンドリングが武器となるだろう。



K.Koga

## パワー不足で、2ℓ換装を決断

### Car File #03 ▶

## Alfa Romeo Giulietta

Mulsanne Racing  
#88 Michela Cerruti

イタリアのマリオ・フェラーリスが率いるロメオ・フェラーリスは去年、最終戦に間に合わせるべくアルファロメオ・ジュリエッタTCRを開発していた。しかし、完成は今年にずれ込み、開幕戦でようやくデビュー。フォーミュラEに出場経験があるイタリア人女性ドライバーのミケラ・チェルティがステアリングを握った。しかし、実際に戦ってみると、市販車譲りの4気筒1.75ℓターボはパフォーマンスが不足し、チームは2ℓターボの必要性を実感。スパ・フランコルシャン戦を欠場して、新しいエンジンを搭載するための開発作業を開始した。

XPB





K.Koga



K.Koga



K.Koga

## Car File #04 ▶ VW Golf GTI

Leopard Racing Team

#1 Stefano Comini #2 Jean-Karl Vernay / #48 Antti Buri

### TCRの“メートル原器”



K.Koga

スペインの自動車メーカーであるセアトは、かつてWTCCのトップチームだった。その後WTCCワークス活動を止め、セアト・レオン・カップレーサーを製作。ワンメイクレースをサポートしていた。そして、コストと速さのバランスがとれたその車両がロティの目に止まり、TCRマシンの“メートル原器”に選ばれた。2ℓ直4直噴ターボエンジンを搭載するレオンはすでに多数製作され、性能と信頼性が高い次元で両立されているため引き合いが多い。車両価格は、シーケンシャルギヤボックスを搭載する2016年モデルで11万ユーロがスタートラインとなる。なお、同じグループで兄弟車ともいえるフォルクスワーゲン・ゴルフGTIも昨年の途中から登場。フロントがストラット、リヤがマルチリンクという足まわり、そしてエンジンはレオンと共通で、異なるのは外観だけという一卵性双生児のマシンだ。こちらはフォルクスワーゲン・モータースポーツからの供給となっている。

## Car File #05 ▶ Seat Leon

B3 Racing Team Hungary

#9 Attila Tassi / #62 Dusan Borkovic / #70 Mat'o Homola

### 名門チームがオペレートするも苦戦中



XPB

## Car File #05 ▶

# Subaru WRX STI

Top Run Motorsport

#31 Luca Rangoni / #32 Luigi Ferrara

スバルWRX STIは去年からTCRに参戦。マシンを手がけるのは、WRCでグループNインプレッサを走らせていたイタリアの雄、トップランモータースポーツである。STIと密接な関係を築いてきた彼らだが、TCRマシンの開発には大苦戦。とくにエンジンについては性能と信頼性の両方で問題を抱えている。そのため、彼らは今年のスパ・フランコルシャン戦を欠場。ターボとインタークーラーに改良を施し、早期の実戦復帰を目指している。だが、契約ドライバーの名手アラン・メニューはトップランに見切りをつけ、ホンダ陣営に移ってしまった。

——世界ツーリングカー選手権（WTCC）を成功に導いたあなたが、なぜ新たにTCRを立ち上げたのでしょうか？

**ML**：WTCCを離れたとき、私にはすでに明確なビジョンがあった。当時、世界各国のツーリングカーレースはレギュレーションがバラバラで、レベルも高いとは言えないものだった。クルマにはコストがかかりすぎていたり、古くなりすぎていたり。そこで私は、レギュレーションを共通化し、誰もが興味を持てるツーリングカーのカテゴリーを作ることにした。世界を見渡してみると、ある国の国内選手権で1台の興味深いクルマがあった。セアトのレオン・カップレーサーだ。エンジンは330馬力程度を発する市販ベースの2ℓターボで、コスト的にもかなり低い。クルマを壊さない限り、（ブレーキやタイヤ以外で）かかるランニングコストは洗車代ぐらいのものだ（笑）。私はこの規定が新たなツーリングカーレースの理想的なコンセプトになりうると確信したんだ。そこで各国のマニュファクチャラーと話をしたところ、急いで参戦準備を始めたところもあれば、ホンダのJASのようにすぐ開発を始めたチームもあった。

並行して各国のプロモーターとも話をしたところ賛同を得ることができたので、2015年からインターナショナルシリーズを立ち上げたのだ。

——自動車会社やプロモーターとはどれぐらい前から話を始めたのですか？

**ML**：2014年の2月に最初のミーティングを開き、6月には15年からの開催を決めていた。通常の準備期間と比較するとかなり短いと思うが、いまこそ始める時だと思い、踏み切ったんだ。物事は決断をしない限り、いつまでも前に進まないものだからね。

——すでに多くのマニュファクチャラーのマシンが参戦していますが、今後新たに参戦を予定しているマニュファクチャラーはいますか？

**ML**：キアの参戦はすでに決定しているし、ヒュンダイも強い興味を示している。バーレーンにはヒュンダイの社長が来ていて、カスタマー向けの技術開発部門の責任者とも打ち合わせをした。それ以外にも、まだ明かせないが、複数の自動車メーカーが参戦を検討している。そのうちヨーロッパの2社の参戦は確実だが、それ以上のことはまだ言えない。ただ、今年から来年にかけて、最終的には最低でも12のメーカーが参戦しているはずだ。

——順風満帆ですね。

**ML**：自動車メーカーにとって、TCRシリーズは自社ブランドのアピールだけではなく、カス

タマー向けのビジネスを伸ばすこともできるレースだ。一方、チームやドライバーにとっては、速くて良いクルマで、ステップアップに必要な経験を蓄積できるというメリットがある。現在、10～12の国でプロモーターと開催についての合意ができており、アジアをはじめ、先日発表した中央アメリカ、間もなく発表となる中東など広がりを見せている。

——日本で開催したいという気持ちは？

**ML**：もちろん、日本でもやってみたいよ。今年になって、開催に興味を持っているという話が日本から聞こえてきたが、現時点で具体的に進んでいる話はない。9月に日本などアジアの国々へ行く予定があるので、そこで興味深い話ができればと期待しているよ。

——開催2年目を迎え、TCRの盛り上がりは予想どおりですか？

**ML**：まだ、たった1年しか経っていないが、短期間でここまで大きくなったことに驚いている。それなりに盛り上がるだろうとは思っていたが、予想以上だ。今後の課題をあえて挙げるとすれば、まだ自動車メーカーがすべて出そろっていないことだ。とはいえ、繰り返すがTCRは2年目が始まったばかりで、例えるなら歩き始めた赤子のようなものだ。いまは「TCRカテゴリー」というブランドを構築することが何よりも重要だと考えている。

## Interview

TCR代表 マルチェロ・ロティ

# 要するに、 “出なきゃ損”

Interview：廣田勝彦（Katsuhiko Hirota） Text：古賀敬介（Keisuke Koga）  
Photo：XPB

“ 来年には12社の自動車メーカーが参戦しているはずだ ”



Marcello Lotti