

RIDING SPORT

[ライディングスポーツ]
2021年4月号(毎月24日発売) 2月24日発売

RIDERS' SPIRIT FROM MOTORCYCLE SCENES

2021
4
April
NUMBER
459



特別付録 別冊マガジン
Honda CBR1000RR-R FIREBLADE
CBR600RR/CBR250RR
満喫読本

Interview

俺がトップを取る! Moto3ライダーインタビュー
佐々木 歩夢 / 鳥羽 海渡 / 山中 琉聖 / 國井 勇輝

Future 2

小椋 藍
Moto2昇格でさらなる飛躍を

Future 1

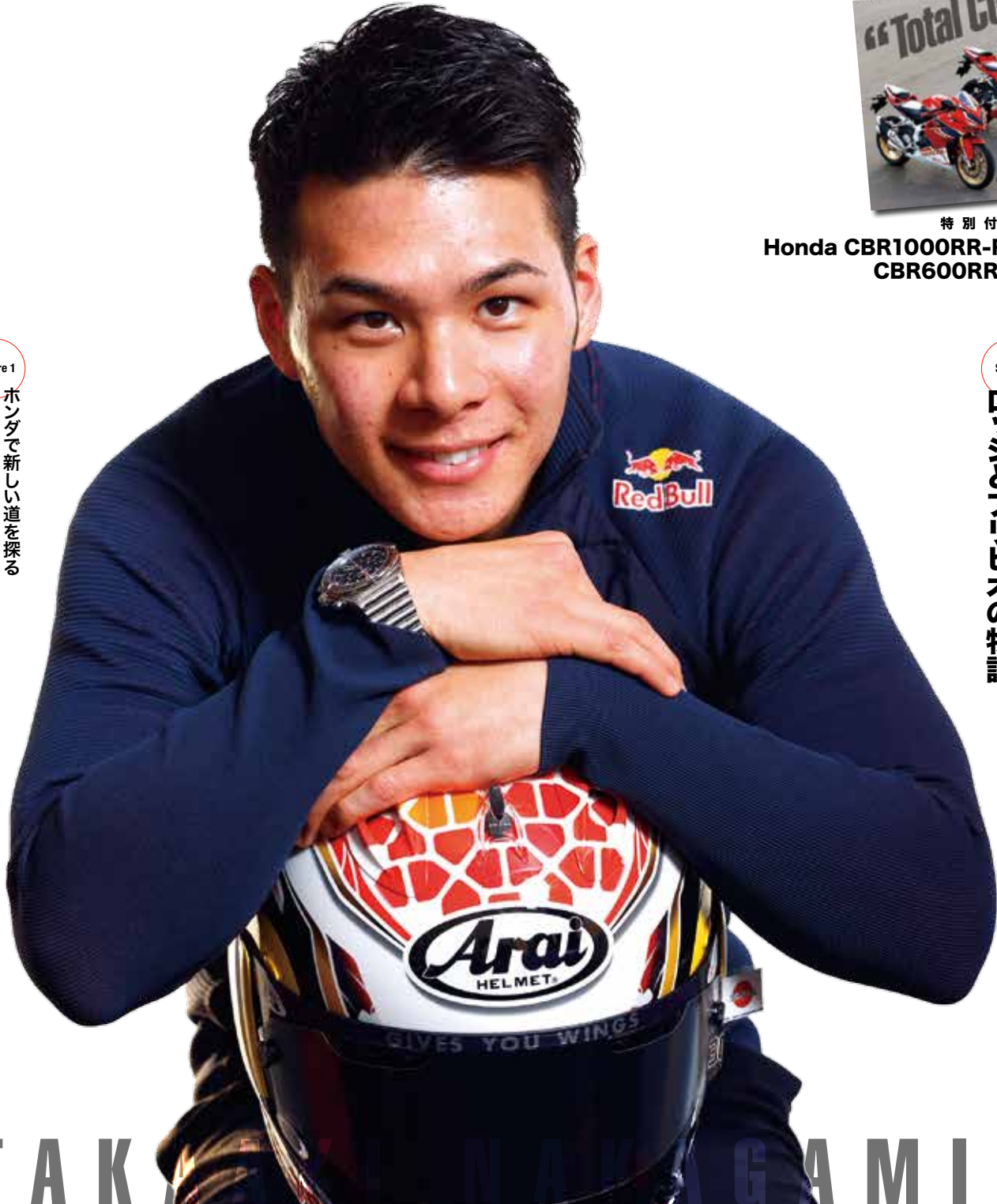
長島 哲太
ホンダで新しい道を探る

Series

富樫ヨージ『事象の地平線』
ロッシとブリビオの物語

Machine

2020 MotoGPマシン特集第二弾
ホンダ RC213V / ヤマハ YZR-M1

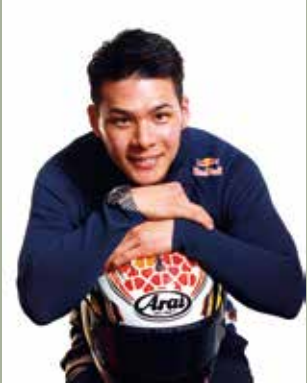


TAKASHI NAKAGAMI

頂点は近い!

中上 貴晶

今シーズンへ向けて多いに語る ロングインタビュー



表紙写真／赤松 孝

2021年2月9日に29歳の誕生日を迎えた中上貴晶。今、最も脂が乗っているライダー。世界からの注目も高まり、ヨーロッパでは顔パスで優遇されることも多くなった。それでも、中学生で全日本全戦全勝を飾ったときと同じように偉ぶることなく、ひたむきにレースに向き合う。全日本時代と変わったのは、カメラのレンズに対して、より自然な笑顔を向けられるようになったこと。決してぶれることのない中上。世界最高峰クラス初優勝は近い。

母国でのわずかなオフシーズンを楽しむ中上貴晶。昨年は手術明けからのテストで調子を取り戻すことから開始。その直後には新型コロナウイルス感染拡大の影響でシーズンスタートが大幅に延期。目まぐるしくスケジュールが変更される中でケガも癒え、シーズン開始と同時に安定した速さを見せることができた。ポールポジション獲得、表彰台争いと大躍進した2020年。戦いを終えた中上は、2021年に向けてゆっくりと心と体を整えていた。

Regular Contents

- 24 ザ・スバニッシュ・コーナー 2
◎スペインNo1.ジャーナリストのMotoGP通信
- 26 レースをおもしろく見るための理論講座
- 30 中野真矢の目 100回記念スペシャル
◎ライダー目線でレースを切る
- 32 NTSの挑戦
- 34 チュートリアル福ちゃんの「MotoGPサイコー」
- 35 筑波のひろば
- 36 ニュースパドック
◎最新ニュース ◎インフォメーション ◎新製品情報

- 40 グランドスタンド「読者のページ」
- 64 発想力で常識を超えよう ◎ライテク講座
- 68 写真で見る今月のニュース
◎Roadracing monthly view
- 72 RSカップ2021カレンダー
- 74 ライディングスポーツ バックナンバー販売
- 75 藤原らんかの4コマ劇場
- 76 岡山BOX
- 77 医学で勝てるか ◎宇津田 舎
- 78 コースレコード／走行会情報

- 79 レースカレンダー
- 81 SUGOインフォメーション
- 83 編集長の取材メモ
- 84 遠藤智のGPサーカスII
- 106 津田一磨とベビーフェイスの挑戦
- 108 NEW PRODUCTS
FOR RACING & SPORTS RIDING
◎レース&スポーツライディング用
パーツ／ギアの新製品紹介とテスト
- 110 ライディングスポーツ オンラインショップ
- 111 読者プレゼント

Contents RIDING SPORT APRIL 2021 No.459

6 世界で戦う侍ライダー凱旋帰国大特集

>> 世界の大注目編_1

中上貴晶

世界最高峰クラスで急成長を遂げて
頂点に近づいた2020年を総括

スペシャルインタビュー >> 「すごく勉強になった2020年は充実したシーズンだった」

2020シーズンレビュー >> フロントロウ4回獲得トップ10フィニッシュ12回

パーソナルQ&A >> 中上貴晶ってどんな人？

16 >> 世界の大注目編_2

小椋藍

2年目のシーズンタイトル争い伯仲で
大注目を集めた20歳の期待の星

スペシャルインタビュー >> 「せっかくのチャンスだったからチャンピオンを取りたかった」

2020シーズンレビュー >> ポールポジション1回、表彰台7回獲得

22 ダビデ・ブリビオ

事象の地平線 >> 富樫ヨーコの不定期連載 No.20

44 2020MotoGPマシン大特集 Vol.2

YAMAHA YZR-M1

速さを見せながら届かなかったタイトル

54 2020MotoGPマシン大特集 Vol.3

HONDA RC213V

若手ライダーの活躍が光った2020年

66 女性ライダー小椋華恋の新たなチャレンジ

ロードレースを卒業してオートレースに行きます！
いつか藍と勝負を…

86 世界で戦う侍ライダー凱旋帰国大特集

>> 世界への挑戦編

長島 哲太 >> 「それでも興味はMotoGPにしかない」

佐々木 歩夢 >> 「ライダーとしてすごく成長した一年」

鳥羽 海渡 >> 「納得はいかないけれど、いい経験はできた」

山中 琉聖 >> 「これまでで一番つらい一年でした」

國井 勇輝 >> 「初めて挫折しそうになっちゃった」

貴

中

世界で戦う侍ライダー
凱旋帰国大特集
世界の注目編_1

世界最高峰クラスで 急成長を遂げて 頂点に近づいた 2020年を総括

2018年から世界最高峰クラスに参戦している唯一の日本人ライダー中上貴晶
肉体も精神もライディング技術も神の領域に達している最高峰クラスで
年々存在感を増していく日本男児
本人のインタビューを中心に2020年シーズンを振り返る

写真／赤松 孝

日

上



スペシャルインタビュー

すぐく勉強になった2020年は 充実したシーズンだった

2019年シーズン終盤に肩の手術のために3戦を欠場してライバルたちよりも長いオフシーズンを送り、いざ2020年シーズンに向かおうとした途端に新型コロナウイルスに襲われてさらにオフシーズンが延長。ようやくシーズンが開始されると同時に快進撃を始めてトップライダーとして周知された戦いを振り返る

写真／赤松孝 文／FIDUSPORT

新型コロナウイルスのお陰で

MotoGP3年目に突入した中上貴晶は、だれよりも安定した好成績を残した。「10位以下っていうのは自分の中でもよくない。ルーキーではないのだから、どんなに悪くてもシングルフィニッシュ。よくて表彰台争い、優勝したいっていうのはありました」。しかし、年明けは樂觀できない状況だった。2019年シーズン途中の転倒で痛めた肩を、シーズン終盤に手術。回復具合はまだ100パーセントにはほど遠かった。「2019年は日本GP後の3戦の欠場。HRCとチームからは『自分で決める』って言われました。最終戦まで踏ん張るのは不可能ではない。でも思いどおりには走れない。だから二つをお願いをしました。一つは日本GPまでは走らせてほしいということ。もう一つは日本GP後に手術をしたいから3戦を欠場させてほしいということ。その代わり2020年開幕戦から万全の体制で臨みます」と約束した。その重圧はありました。

19年10月末に手術を受けた。そこからリハビリの日々が始まったが、なかなか思いどおりのスピードでは回復しなかった。2020年最初のセパテストが行なわれたのは例年どおり2月上旬。MotoGPマシンの操作は予想以上に負担が大きく、最下位に終わり、トレーニングプログラムを一新。2週間後のカタールテストでは少し改善した。「セパテストは最下位だったけれど、カタールテストは8番手が9番手くらい。これな

ら何とか歯を食いしばってレースができるかなって思いました」

幸か不幸か新型コロナウイルス感染拡大の影響でレーススケジュールが大幅に伸びた。「お陰で状況はよくなりました。肩のケアは質のいい日本で行ない、トレーニングは6月からスペインで強化しました」

マルク走法にひらめき

7月に開始された2020シーズン。「初戦の10位は言葉では言い表せないくらい危機的状況でした。自分の走りとは10位という結果、レース内容、何もないところがなかった。ウィークとおして『ここはよかったね』っていうところが一つもない」

あるのは焦りだけ。「自分を見つめ直すタイミングだなって」2020年シーズンも中上と与えられたのは1年落ちのマシン。19年型は『乗りづらい』と中上のチームメイトだったカル・クロッチロウが散々ばやいていたマシンだ。

「カタールテストでは何となくつかんだけれど、まだばやけていた。それから4カ月空いてのレースウィークはバタバタのままテストの感覚を取り戻せないままのレースでした」

まとめきれなかった。初戦の舞台は中上が得意とするヘレスサーキット。「ホンダからも『タカはヘレス得意だから期待してるよ』」って言われていたところの10位。改善すべき点はどっさりで、もうだれとも話したくないし、声を掛けないでほしいというくらいビリビリしていました」

この危機的状況を乗り切るために中上が出した答えがマルク・マルケスだった。

「一番早いのはマルクのデータを見ること。マルクは決勝で転倒するまで圧倒的に速かった。マシンの年式は違うけれど、そんなことは関係ないくらい速かった。だから手っ取り早いのはマルクの走りをコピーすることだっていうことしか頭になかったんです」

HRCとチームに頼み込んだ。レース翌日に時間を作ってもらった。「自分のデータとマルクのデータを重ねて見せてもらった。タイヤの消耗率、どのアングルで何パーセント使ってるのか、タイヤの熱はどうなのか、全部書き出してもらった」

それを頭にたたき込んだ。「彼の走りとは合わせて自分の走りを引き出すのではなく、彼のように走れば彼のようにタイムを出せるって直結で思っただけです。選択肢はなかった。マルクの走りができる、できないじゃなく、これしかない、これをやるしかない。できないかもじゃない、どんな手を使っても、これをするしかないって」

次のレースは1週間後。走行は金曜日から始まってしまふ。月曜日の夜から木曜日の夜まで、テスト直前の受験生状態だ。

「マルクの走りでも一番通っていたのは、バイクの止め方、倒し方。自分はリアブレーキをコントロール性で使っていたけれど、マルクは動きを出している。真逆のことをしていた。俺はブレーキで何か起きたときにリアブレーキで微調整。マルクはリアブレーキで振り子のように尻を出してコントロールしていた」

中上貴晶 ◎ながみ たかあき◎1992年2月9日 千葉県生まれ

2005年 東日本チャレンジカップGP125チャンピオン
2006年 全日本GP125チャンピオン(全戦全勝、最年少チャンピオン)
2007年 スパインGP125ランキング6位
2008年 WGP125ランキング24位
2009年 WGP125ランキング16位
2010年 全日本ST600ランキング8位
2011年 全日本J-GP2チャンピオン
2012年 Moto2ランキング15位
2013年 Moto2ランキング8位
2014年 Moto2ランキング22位
2015年 Moto2ランキング8位
2016年 Moto2ランキング6位
2017年 Moto2ランキング7位
2018年 MotoGPランキング20位
2019年 MotoGPランキング13位
2020年 MotoGPランキング10位

「昨年はリアタイヤは大きくモデルチェンジ。劇的にグリップが上がったから、単純に言えばタイムが詰まるんだけど、逆に進入時に滑らせることができない。フロントにブッシュされて倒すきっかけが作れないんです。マルクは19年までのタイヤと同じようなスリップ率を引き出せる。そこに気付きました」さらにマルクの技も分かっってきた。

「普通はフロントが強いけれど、彼はリアで止まる。ドリフトは意図的です。角度をつけてリアタイヤの接地面積を変えてグリップさせて止まる。自分はブレーキが終わってから一時旋回していたけれど、マルクはブレーキ中に一時旋回を始めている。それに気づけたのはよかった。そこは大きかったです」

月曜日から木曜日まで、徹底的にイメージトレーニングを繰り返した。



「運がよかったのは好きなヘレスだったこと。金曜日の1周目から走りに入れました。このタイミングでできたのはよかった」ヘレス2戦目のアンダルシアGPでは、F P2で最高峰クラスに上がって初めてセッシェントップに立った。

「ターニングポイントになりました。F P4でもトップタイム。一気に『これが正解なんだ！間違ってたかった！やっつてよかった！』という思いと『この走りをしてはいけない』という思いでした」

「これまでは試行錯誤を繰り返していたが、ようやく一本の正しい道が見つかった。トップ10は当たり前」

大荒れの展開となった20シーズン。多くのライダーの成績が乱高下。そんな中で中上は安定してトップ10フィニッシュを続けた。

「第9戦カタールニアGPでドビ（アンドレア・ドビオーゾ）が転倒したんだけど、直前まで取材陣から『トップ10フィニッシュを続けているのはタカとドビの二人だけだよ』と言われた。それで初めて気付きました。うれしかったです。去年は短いスパンのシーズンになって、みんな取っ散らかっていた。自分は安定していた。積み重ねが大事なんだなって改めて実感できたシーズンでした」

決して守りに入っていた訳ではない。常に挑戦を続けていく中でも、トップ10フィニッシュを続けられた。

ああ、やっちゃったなあ、

第12戦テルエルGPで最高峰クラス初のポールポジションを獲得した。

「4回のF Pも1位か2位。予選は1位。ペーイスも圧倒的に速かった。だれが見ても優勝候補ナンバーワン。自分の中でもそうでした。あれだけ完璧に進んだウィークは初めて」レースでも好スタートを切り、ホールショットを奪う。しかし、5コーナーで転倒。初のノーポイントレースになった。

「終わってから、いろんな方から『落ち着いて走ればよかったのに』って言われました。でも俺は真つ向勝負するべきって思っていました

した。ここで守ったら一生後悔するって。絶対に勝てるレースを4位とか5位とかで終わらせたら、一生引きずるなって」

絶対的な自信があった。

「グリップはすごく緊張しました。『これがトップ中のトップしか味わえない別格のプレッシャーなんだな』って。それが分かっている経験になりました」

プレッシャーに負けることだけはしたくなかった。ホールショットを取ることに集中した。後は抜かれないように集中する。

「力が入りすぎたし、経験不足だった。『ああ、やっちゃった！』って。見事に散ったけど、やっつてよかったなって心の底から思えます」

やっつてはいけないミス

2020シーズンは全14戦中12戦でトップ10フィニッシュを飾った。二つ目のノーポイントは第14戦のバレンシアGPの転倒。3戦連続フロントロウを獲得し、3番手のボル・エスパロガロをかわした直後のことだった。

マルクの走りが
できるかできないかではなく、
これしかない、やるしかない!!



ンにならないように調整する余裕すらあった。『ギャップに乗ったって言われたけれど、映像を見直したら確かにそうかも…。予想外の転倒で精神的に参りました。だれとも話をしなくなかった。やっつてはいけないミスをやってしまった…』

アシスタントも声をかけられなくらい落ち込んだ。うつむいたまま顔も上げられなかった。チームはブッシュした結果だからと氣遣ってくれた。それもつらかった。

「葉田（哲宏、HRC取締役レース運営室室長）さんも、（アルベルト）ブーチ（レプソルホンダチーム監督、MotoGPアカデミー時代の恩師）さんも『お前が勝つのが見えた。あれでよかった』って言ってくれました」

次のステージ

中上にとっては充実した2020シーズン。『どん底の10位から始まって、自分で変えなきゃいけないって思い描いた方向に進んだ結果、表彰台も優勝もできなかったけれど、トップライダーの常連になった。うまくまとめきれなくてもフロントロウを取れたっていうサブライズな結果もありました』

全体的に底上げができた。

「落ちないという揺るがない自信がある。一

回つかんだものは逃げるものではないです」目指すのはその先だ。

「マシンやタイヤが替われば、また走り方も変えないと。マルクのような、自分自身で新しいライディングを切り開くのが理想。マルクは何年もチャンピオンを取って蓄積できているけれど、自分はまだ足りていません」

2020年までは常に1年落ちのマシンでの勝負だったが、2021年は新型に乗る。しかし今年もサテライトチームからの参戦だ。『もちろんワークス2台が最初に新しいパーツを入れる。そのタイムラグはあります』だが、それも成績次第だ。

「去年は、契約上ではワークス契約のカルの方が上だけど、自分の方が成績がよかったから先に新パーツをもらった。だから今年も頑張ってシーズン中の細かなアップデートを自分で勝ち取ってくれて言われました」

成績が上がればチームの雰囲気も上がる。『チームと作り上げた達成感がある。去年はチームの全員が持っている力を出し切った。最終戦後は、まるで優勝したかのような騒ぎでした。みんなが子供のように大はしゃぎ。一体感を感じました』

2021年。中上の最高峰クラス4年目は楽しみでしかない。



テルエルGPのときと同じように真つ向勝負した結果だったが、心の中は全く違った。

「バレンシア1戦目（第13戦ヨーロッパGP）はベストリザルトタイの4位だったけれど『もう一度やり直させてください』っていう申し訳ないくらい守りのレースをしちゃった。だからバレンシア2戦目は勝負の気持ちでした」

尖りすぎた気持ちの結末は勉強済み。今回は落ち着いて勝負をしようと決めた。

「ペーイスが速くないから表彰台はいける。でも3位でゴールすべきなのか。すごく冷静でした。3位になれと言われれば3位になれるレース。でも自分の中では『勝てる！初表彰台が初優勝になるな』って計算していた」

守りのレースをした前戦は、自分に何も残らず、何も得るものがなかった。

「自分はいろいろなトライして得たいタイプ。『チャレンジ』として自分の力を示したい』と優勝を目指しました」

応援してくれる人やチームに、結果をプレゼントしたかった。

「ボルの後ろについて抜けるすぎがあったら抜こうと…。最終コーナー手前の左は自分の方が圧倒的に速かった。普通にブレーキ手前で並んだ。そして『ガチャーン』って…」無理な追い越しではなかった。クロスライ



2020シーズンレビュー 4カ月で14戦中 フロントロウ4回獲得 トップ10フィニッシュ12回

タイトル争いが激戦となった2020年の中上は
だれよりも安定した成績を残した
しかしそれは簡単なことではなかった
ランキングは10位だったが
レース内容はそれ以上のものだった

写真／ホンダ、LCRホンダ



第10戦 フランス >>> 予選13位／決勝7位

ウィークとおして不安定な天候に見舞われた。決勝も直前の雨でスタートディレイに。「難しいレースで完走できたことが一番うれしい」



第9戦 カタルニア >>> 予選11位／決勝7位

FP3の転倒でQ1からスタートしてQ2進出。低温で難しいレース序盤は苦戦したがレース後半に追いついて6位争い集団で大健闘。



第2戦 スペイン >>> 予選15位／決勝10位

予選まではコース後半の中低速コーナーでの安定性に課題を抱えた。決勝ではヘアピンなど低速コーナーでもフロントが切れ込んで苦戦。



第12戦 テルエル >>> 予選1位／決勝リタイア

FPでも常にトップ2のタイムをマークし、初ポールポジションを獲得。決勝ではスタート直後に小さなミスをしてしまい転倒に終わる。

最終ラップにフランコ・モルビデリをかわしてゴール。インディペンデントのトップとしてパルクフェルメに立った。



第11戦 アラゴン >>> 予選7位／決勝5位

Q1でトラックリミットのペナルティでベストタイム抹消。決勝では好スタートを切るも5周目あたりからタイヤの消耗に苦戦。



第4戦 チェコ >>> 予選17位／決勝8位

車体のセットアップを変更。ライディングも変更した結果ベストリザルトでフィニッシュ。「MotoGPを戦うようになって一番のレース」



第3戦 アンダルシア >>> 予選8位／決勝4位



第13戦 ヨーロッパ >>> 予選3位／決勝4位

2戦連続で通算3回目のフロントロウを獲得。決勝では表彰台獲得は目前で果たせずもインディペンデントのトップでゴールした。



第6戦 スティリア >>> 予選2位／決勝7位

MotoGPクラスでの初フロントロウを獲得。決勝では2位走行中に赤旗中断。再開後は中古タイヤで善戦するも表彰台争いができず。



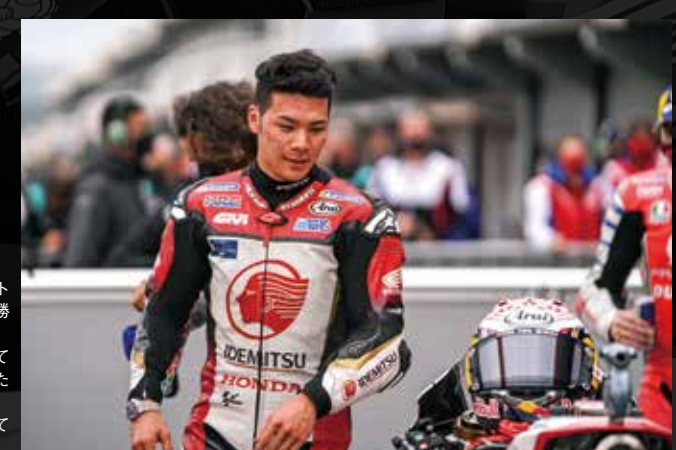
第5戦 オーストリア >>> 予選10位／決勝6位

9周目の多重クラッシュで赤旗中断、20周で再スタート。開幕から4戦連続でトップ10フィニッシュ。ランキング6位に浮上。



大集団の中でじりじりと順位を上げ、4番手に肉薄の5位でチェッカー。「自分の力を最後まで出し切ったレースだった。ベストレース」

第15戦 ポルトガル >>> 予選11位／決勝5位



第14戦 バレンシア >>> 予選3位／決勝リタイア

3戦連続フロントロウを獲得。決勝では果敢に攻め、トップを目指して3番手に上がった次の瞬間に転倒。初表彰台を逃してしまった。

FP3までは順調だったもののFP4、Q2で転倒。厳しいグリッドに加えてレース序盤はフロントのフィーリングに苦戦も追いつけた。



第8戦 エミリア・ロマーニャ >>> 予選12位／決勝6位



路面改修もありセットアップに時間を取られる。新しいパーツのホールショットデバイスが投入されてスタートが明らかによくなった。

第7戦 サンマリノ >>> 予選14位／決勝9位

日本人唯一のMotoGPライダー 中上貴晶ってどんな人？

ライディングのこと、タイトル争いのこと、マシンのこと
そこから少し離れて普段の中上貴晶を探る
世界一を目指す男から
人間としての生き方や考え方を学ぶことができる
実はそんな男にも怖い物もあり……

写真 / 赤松 孝



ゼッケン30番の意味は？

MotoGPアカデミーのオーディションに合格したときにアルベルト・プーチさんからもらった番号。

自己判断でレース中に一番心拍数が上がるのはいつ？

たぶんグリッド。サイティングで出て、グリッドにつく直前。

この世で怖いものは？

お化け屋敷。

一般の28歳と違うなと思うところはどこ？

会社勤めしたことないから会社員の友達の話は楽しいし新鮮。逆に友達はバイク界を知らない。単に違う世界にいるっていうだけのこと。

学生時代に得意だった教科はなに？

体育。

学生時代に不得意だった教科はなに？

算数。

貴方の長所は？

マイペース。

貴方の短所は？

若干、時間にルーズなところがある。話が長い。

レース日の下着の色は？

紫。占いで見てもらったら紫がラッキーカラーだったから。ずっと赤だったけれど、2019年シーズンの途中から紫に変えた。

イライラするときの対処法は？

好きなものを食べる。おいしいお寿司とか。

トレーニング時に気分が乗らないときの対処法は？

たとえば量を少なくする。嫌々やっても身にならなくて時間の無駄だから。

好きなトレーニングは？

上半身の筋トレ。

嫌いなトレーニングは？

自転車。

気分転換したいときは何をします？

日本にいるときは愛犬と一緒にだらだらする。バルセロナにいるときはウインドウショッピングをする。

食事で気をつけている点は？

バランスのいい食事。

シーズン中に無性に食べたいものは？

和食。

もし10年前に戻れたら何か違うアプローチをしている？

この10年はちょっと遠回りをしたかも。でもライダー人生として考えると、そのときにしかできない経験をしたから、正解だったと思う。

MotoGPクラスに上がって感じた一番の魅力は？

チームと目標を掲げて達成できたときの達成感は格別。個人スポーツでありながら多面性があるMotoGPクラスは、特にチーム力が必要。そんなチームプレイが魅力。

MotoGPクラスに上がって感じた悪い面は？

転倒したときの怖さ。スピードが速くてちょっと怖い。

MotoGPライダーになって一番驚いたことは？

注目度。知名度。メディア対応の多さは別格！

レースの間は何を考えているの？

レース序盤はたぶん『無』。何も考えてない。レース途中から流れを見て、ゴールまでを逆算して考え始める。

レース中に集中力を欠くときはある？

一度もない。

うまく集中する方法は？

目標を決めること。何位になりたいとか、こいつには負けたくないって思うと、より一層の集中ができる。