

# R RACING ON

With a Passion  
For  
The Motorsports

RACING OFF/NEWS CLOSE-UP/NEWS NETWORK/SNAP VOICE/THE COLUMNS/GRAND PRIX STATION/ASKING ON/COLUMN DE RACING ON/EVENT PREVIEW/5th COLUMN/INTERVIEW/EVENTS/RACING ON CHALLENGE/STREET TOPICS/PIT-IN PRESS/URA-NETA RING/POINT STANDINGS/EVENT&WINNER/INFORMATION/RACING KART CLUB/WITH RACING MIND SPONSOR AND OTHERS

No.109

レーシングオン  
毎月2回 1日/15日発売

F1GP

## F1日本グランプリ

完勝! マクラーレン・ホンダ優勝はベルガー、セナ3度目のタイトル獲得

中嶋悟、最後の鈴鹿を戦う/32人のドライバーはこう戦った/ドライバーズ・コンテスト/ハトリック・カミュ、西山平夫が分析する日本グランプリ 他

JTC

## グループA in オートポリス

リーボック・スカイライン、逆転優勝でタイトルを手中に!

INTERVIEW

## ドン・デベンドーフ「IMSA GTPならまかせとけ」

SWCメキシコ/決勝は日本へ。ブジョー、またしても1-2

JSPC富士1000km/カルソニック・ニッサン雨中の混乱を抜け今季3勝目

ハイアングル/童夢F102

国際F3000ノガロ/フィッティバルディ、初の栄冠をつかむ

特集 R-onお勤め、モータースポーツ関連“本とビデオ”ガイド



12-1  
DECEMBER  
1991

カラー16ページ増 特別定価450円(本体価格437円)





高度21,000kmを飛行する衛星を道案内に、はじめての街をクルージングする。  
 マガジンCDでセレクトした曲と、こちよいエグゾーストノートが  
 サーキットランの興奮をいやしてくれる。Thanks. カロツツェリア。 **道は星に聞く。**  
 僕は、いま、サテライトクルージングに夢中。

## Satellite Cruising System



### サテライトクルージングシステムが、さらに身近に進化した。GPSもカロツツェリア。

いま、どこを走っているのか。目的地へはどの道を選ばよいか。もう、初めての街でも迷わない。GPSナビゲーション機能が人工衛星とアクセスしながら、走りつづけるクルマの位置をカラー液晶ディスプレイの地図上に映したしてくれる。あのサテライトクルージングの喜びを教えてくれたカロツツェリアは、走りの軌跡と進行方向をマークする新機能をプラスして進化。同時に充実のAdd onタイプも登場させ、サテライトクルージングの感動をさらに身近にした。

■Add on(追加)タイプは、ナビゲーションシステムをもっと手軽にリーズナブルにという声に、カロツツェリアが応えた進化。右の図のとおり、カーオーディオにアドオンインターフェースCD-FV2やGPSコアユニットなどをアドオンするだけで、最新のナビゲーションシステムが誕生する。ユニットバリエーションの充実で、ニーズにあったシステム構成が自在。例えば、情報を映したカラー液晶ディスプレイも、操作部一体の4型タイプと、迫力の大画面6型タイプを用意。お手持ちのモニターの活用までも可能にしている。サテライトクルージングをもっと身近にという夢を現実にする進化、それがAdd onタイプです。●サテライトクルージングのデータベース、CD-ROMもバージョンアップ。最新の地図情報や、グルメ、宿泊施設、エンターテイメント情報など、約11,000件をカバー。



●推奨サテライトクルージングアドオンシステム例		標準価格(税別)
GPSコアユニット	AVIC-G2	200,000円
GPSビジュアルコントローラー	AVIC-V2	120,000円
アドオンインターフェース	CD-FV2	25,000円
サテライトクルージングアドオンシステム基本ユニット合計価格(取付費別)		345,000円
マガジン式カーCDプレーヤー(専用CD-ROM読取用)	CDX-M40	47,000円
サテライトクルージングアドオンシステム例合計価格(取付費別)		392,000円



●6型カラー液晶モニターTVM-L6標準価格150,000円(税別)、GPSコマンダー-AVIC-R2標準価格15,000円(税別)。●サテライトクルージングシステムを完成させるためには、値段表に記載されていない光ケーブルなどのオプション類が必要となります。詳細については販売店にお問い合わせください。●'91年9月現在、3つ以上の衛星が受信できる状態で、位置測定は一日20時間程度。'91-'92年には衛星が増え、24時間連続測定が可能になる予定です。●レベル5の地図表示は、一部地域に限られます。●お手持ちのモニターを利用する場合、ビデオ入力端子付のものが要です。また、4型未満のモニターご使用の場合、文字が読みづらくなる場合があります。●TV放送は停車時のみ表示可能です。●写真の色は、印刷インキや撮影条件などにより、実際の色と異なって見える場合があります。●カタログの請求は、希望製品名・住所・氏名・年齢・職業・お乗りの車種名(年式)を明記の上、〒152東京都目黒郵便局私書箱27号・バイオニアカタログセンター・レーシングオン K-11係へ。 ●光の未来をひらく、**バイオニア株式会社**

カロツツェリアのマガジンCDを買って、**バイオニアオリジナル・フェラーリF-1テレカ**をもらおう!! 詳しくはカロツツェリア取扱い店で。(期間'91年11月1日~12月31日)



あの星は、僕のためにある。



*Jean Alzi*

ジャン・アレジ  
(フェラーリF-1パイロット)

著名フェラーリのシートを、デビュー3年目に手にいれた  
若き天才F-1パイロット、ライバルを機別に抜きさる。

速くも華麗なドライビング・テクニックに世界が注目している。

パイオニアは、フェラーリ・チームのテクニカル・スポンサーとして、彼をバックアップしている。

**CARROZZERIA**  
by **PIONEER**



## GET THE WIN

## 体感。鮮烈の走り。

より速く、よりシャープに、極限の走りに挑み続けるサーキットの闘い。そこに求められるのは、エンジンパワーをフルに引き出す性能の良いガソリンです。高度なレーシングテクノロジーの追求から生まれた、キグナスハイオクガソリン $\alpha$ -100。抜群の燃焼性がもたらす鋭いレスポンスとビックアップ。そしてエンジン内部の汚れを防ぎ、燃焼効率をアップする優れた清浄性。最速のマシンを支えるサーキットの実力を、ストリートドライブに。走りのポテンシャルを遺憾なく発揮させる鮮烈の走り、その実感をいまあなたに。





1 DECEMBER 1991 No.109

## RACING ON 12-1



COVER PHOTO by HIROSHI KANEKO  
AYRTON SENNA at JAPANESE GRAND PRIX

F1世界選手権第15戦 日本GP	6
ニュース CLOSE-UP	43
ニュースネットワーク	44
SNAP VOICE	51
モータースポーツCOLUMNS	52
GPステーション	54
ASKING ON	56
コラム・で・レーシングオン	58
プレビュー	59
●F1GPウォッチング…Rd.16 オーストラリアGP	
●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第7戦…SUGOインターナショナル500mileレース大会	
●全日本ツーリングカー選手権第6戦…インターTEC	
WHAT'S SUPER LICENCE?	63
●F1ドライバーに必要なスーパーライセンスって何?	
R'on編集部流読書の秋	66
ドライバーへの質問大募集!	70
ナイジェル・ルーバックの5thコラム	72
全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第6戦 富士1000km	76
●執念の一撃——カルソニック・ニッサン今季3勝目	
R'onインタビュー…ドン・デベンドーフ	82
レースダイアリー	91
●全日本ダートトライアル第7戦	
●全日本ラリー第9戦	
●チェッカーグレート30レース	
●'91SUGOヒクトリーカップレース第2戦	
●インターチャレンジ富士1000kmサポートレース	
R'onチャレンジ	99
●ザウルスJr.を100万円で1年間戦えるか……Vol.6	
ストリートピククス	102
PIT-IN PRESS	104
ウラネタリング	106
ポイントスタンディング	107
われ来たれり、見たり、勝てり…イベント&ウイナー	108
インフォメーション/イベントカレンダー	110
レーシングカートクラブ	116
全日本ツーリングカー選手権第5戦 オートポリス	124
●終盤に訪れたドラマ…リーボック・スカイライン 3勝目を挙げ王座を手中に	
スポーツカー世界選手権第7戦 メキシコ	130
●決戦は日本へ! ブジョー、メキシコでも1-2フィニッシュ	
国際F3000選手権第10戦 ノガロ	134
●栄冠を掴んで…C.フィッティパルディ最終戦を制しチャンピオンに	
ハイアングル	138
●DOME F102	
トゥーヘイズ1000	142
●スカイラインGT-R、伝統のパサートを初制覇	
野田英樹イギリスF3挑戦記…⑭	144
What's UP!?!…ニュース&トピックス	146
WITH RACING MIND	149
●永井電子機器製タコメーター	
スポンサー	151
●アコム株式会社	

R A C I N G O F F



### なかなかオシャレな自転車でしょ?

中川隆正

「おもしろい自転車があるから見にきませんか?」  
と、チーム・テイクワンの社員ドライバーとしてグループAやN1耐久などで活躍する中川隆正選手のお誘いで、今回、東京は杉並の閑静な住宅街にあるテイクワンにやってきました。

「実はこの自転車、僕のものじゃなくて、ウチの会長がイタリアで買ってきたものなんです。有名なファッション・デザイナー、トラスター・ディーがデザインしたというだけあって、なかなかオシャレでしょ。50ccぐらいの小さなエンジンを載せたモベットだから、ナンバーを取らないと公道では走らせられないんだけど、会長もナンバーを取るつもりはないらしくて、このまま飾って置くそうです」  
なるほど、このまま飾って置くそうです。  
オシャレなモベットですね。ところで、中川さんはかなり自転車がお好きそうですね……。

「ええ、自転車に限らず、昔から乗物はなんでも好きですね。今はマウンテンバイクを持っていて、通勤に使ったりしています。自宅と会社の距離が7、8kmぐらいあるんですけど、体力トレーニングも兼ねられて、いいんですよ。僕は結構ワガママだから、楽しいながらも、僕が乗らないとなかなかトレーニングとかできないからね(笑)」  
と最後にちょっとだけ本音をもらす中川選手でした。

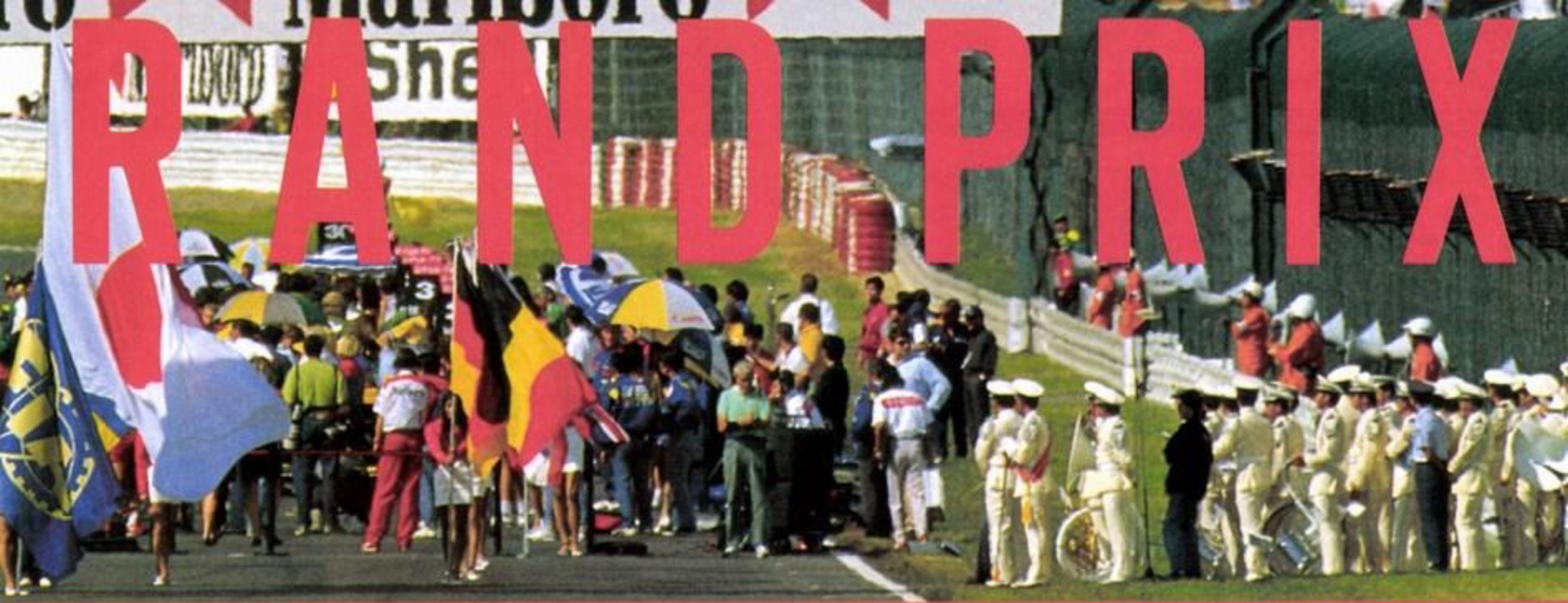
自転車を見る目はまるで少年のよう



ペダル下のエンジンで後輪に駆動力を与える







マシセル vs セナ





# JAPANESE



# 鈴鹿 クラシックス

セナ、2年連続3度目のチャンピオン確得！  
無念！マンセル序盤にして戦列を去る  
優勝はマクラーレン移籍後初勝利のベルガー

スペインGPから3週間、チームスタッフの努力により

鈴鹿に現れたマクラーレンは見違えるような走り

5回行われたすべてのセッションを席巻する

対して、そのマクラーレンの速さに戸惑いながらも

マンセルは持てる全力で彼らに食い下がり

奇跡的な逆転に向け、わずかな希望をつないでいく

技と力がぶつかりあった、10月20日鈴鹿決戦

スタートでセナの前に出られなかったマンセルは

マクラーレン・コンピの戦略に屈する形で戦列を離れ

プレッシャーから解放されたセナは

サポートに徹してくれたベルガーに勝利を譲り

ついに長く激しかった、タイトル争いに終止符を打った

FORMULA 1  
WORLD CHAMPIONSHIP  
ROUND 15  
18~20 OCTOBER, 1991; SUZUKA

Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Ken-ichi Yoshida,  
Toshiki Kobayashi, Hiroshige Saita, Racing on





10月20日、日本グランプリ決勝当日。ボクは6時15分に起床し、口をすすぎ、身を清めたあと、この日のために用意した3枚のTシャツをダッフルバッグの中から取り出し、同部屋で高イビキをかいているPitt・FMの解説仲間、館内端と赤井邦彦の両先輩を叩き起こし、おこそかに、

「約束のマンセル装束です」と差し出した。  
 「なんだ、なんだ?」などとトボケながらも2人はそのTシャツを快く着てくれた。もちろんボクもブルオーバーする。ボクのは、ベルギーで買ったグレイに赤の淡い「レッド5」Tシャツ。赤井氏がまとったのは、カナダで買った、マンセル車のサイドビニールがプリントされたもの。館内さんが着たのは、イギリスで津川哲夫さんがプレゼントしてくれたもので、極彩色でマンセルとウイリアムズがマンガチックにプリントされた一枚。こんなものはボクはとて恥ずかしくて着られないが、世界一のマンセル教信者である館内さんならOKだ。もつとも、2人とも、

「朝は寒いから……」なんか言いながら、そのTシャツの上にトレーナーを着込んだが、

外へ出れば、つい3日前の木曜日まで太平洋沿岸を濡らし尽くした秋雨前線など、どこへやら、これこそ日本晴れという素晴らしい秋の青空である。

「これぞマンセル……いや、ウイリアムズ日和ですわね!」というボクの一言に、館内さんが、「セナが逃げる、ベルガーがマンセルの前に立ちはだかる。そのベルガーを、非常識のヒト、マンセルは、フェイント一発、なんとヘアピンで抜き去ります。息つく間もなく、マンセルはセナに追いついて、いつものブレーキをかけるだけです。セナは守りがうまいうまいけれども、どうしてもタイヤを酷使します。あれだけのパワーとダウンフォースですからね。タイヤがタレますわね。で、ピットイン。その間にマンセルが逃げまくって、優勝。路面が熱ければ熱いほど、タイヤはタレやすい。ゆえに、今日の天候はウイリアムズ日和である」とボクは予想を語った。  
 館内さんはファンと聞いていたが、その通り! とは言ってくれなかった。オレの考

by Hirao Nishiyama 西山平夫

レーシング エッセイ from スズカ

# 秋空晴れて、マンセルは散った





え方は間違っているんだろうか？ そんな粟粒みたいな疑問がこの時、フツと浮かんだ。

「いいですかあ、出発しますよお」

同じくPier・FMのゲストである高橋国光さんが声を掛け、ボクらは白子のホテルを後にした。同宿の長谷見昌弘さんもついて来る。本当に、抜けるような青空だ。

## S字カーブの上で

ボクはこの1年間、鈴鹿を入れて1日のグランプリに行った。本誌姉妹誌「F1速報」のレースレポートを書くことが主な仕事で、作業は迅速さを要求されるがゆえに、あまりプレスルームを離れることができなかった。そこで、日本GPの時は「F1速報」の仕事はほとんどお役御免ということにしてもらって、各コーナーでジックリと各ドライバーの走りを見ようと思っていた。

金曜日はプレQの取材でピットにへばりついていたり、放送センターで解説したりしていたが、予選2日目の土曜日は、コーナーに陣取ることができた。

午前中のフリー・プラクティスは、S字コーナー中腹に急造された放送ヤグラの上に登った。3人も登るとグラつくような心細いパイプの建造物だが、どうしてだろうと、ここからの眺望は恐怖を忘れるほどすばらしいものだった。さすが高橋国光さんが、

「ぜひあそこに行つてごらんよ。鈴鹿にもこんな素晴らしいところがあったのか！ とビックリしちゃうよ」と、推薦するだけのことはある。ストレーターの一部はピットに隠れて見えないけれど、1コーナーから2コーナーを立ち上がり、S字カーブを駆け登り、逆バンクからダンロップ・コーナーに消えるまでマシンの動きがすべて見渡せるのだ。

ヤグラの右側には、'87年の金曜日予選でマンセルが吹っ飛んだいわゆる。マンセル・ポイントがあり、真下が左コーナー。そして左側に逆バンクだ。アイルトン・セナのコース指南によれば、このS字コーナーは逆バンクまで3速ホールドで、どの地点も時速180キロで回るといふ。ドライバーの元気の良さ、マシンの仕上がりとか、よく分かるセクシオンだ。マシンのセットアップがうまくいかなければアクセルを戻さざるを得ず、逆に言えばアクセル踏み放しのマシンはセッ





タイミングがうまくいっているということだ。もし、そうでないマシンを無理やり走らせれば、フラつくに違いない。

ボクはレーシングオン誌編集長の三好正己をこのヤグラの上に引っぱりあげた。

「いやあ、ベルガーがいいなあ」というのが彼の第一声だった。確かに、アクセルワークのメリハリがきいており、アクセルオンの時間もまた長い。マシンの安定度も抜群。はて？ マクラレーンでこんないいシヤシーだったわけ？ と思うほどの仕上がり。

「ダンロップ・コーナーからデグナーへ消えて行く時のマクラレーンは、ベネトンなんか比べて20キロは速いね。こりゃあ、ホンダはエンジンにかなりのタマをぶち込んで来てるな」と編集長。セナのマシンも同じように安定しているが、ベルガーほどの思い切りの良さが足りない。では、ウイリアムズは？

「ずっとフルタンクで走ってるみたいでマクラレーンと直接比較はできないけど、逆パンなんかの走りを見ると、このマシンもグリッブはいいよな」とのこと。

アルボレートとビケは、逆バンクへアプロイチするのに、一瞬リヤを滑らせて入っていく。一方、セナやベルガーはもつと直線的だ。ここでは、新・旧ドライバーのスタイルの差がよく分かる。フェラーリは冴えがなく、ミナルディもフラつく。ザナルディはかなりの迫力。

「ティレルのモデーナって、悪くないと思うけどな」と三好氏ボツリ。

そろそろマシンの動きに目が慣れて来たセツション終了間際、三好氏が奇声を発した。「こんなのないよオノ」。シューマツハーが信じられないような走りを見せたというのだ。

「いい？ まず、S字の入口から縁石の上をかすめて吹っ飛んで来てさあ、この左コーナード、あいつアクセル抜かねえでやんの！ ここは、逆バンクまでいかに直線的に速く突っ込んで行けるかがポイントになるから、みんな本当はシューマツハーみたいに行きたいんだけど、できないわけよ。いや、凄い！」

それにしても、マクラレーンの安定感の良さはどうだ？ ボクはそこでこう考えた。マクラレーンはハーフタンクの状態で速く、ウイリアムズはフルタンクの状態がいいのだ。だから、決勝はウイリアムズ有利と。

## 鈴鹿で蘇ったベルガー

土曜日の午後の予選は、第1コーナーに行った。今度は長谷見昌弘選手が一緒だ。

「予選用タイヤっていうのはフロントタイヤの方が早く発熱して、最初のうちはフロントがどうしても食いつかないんですよ。だから、1コーナーはアンダーステアが出てしまう。もし、この1コーナーでアンダーが出てきちゃ、そんな時はこれですよ」

そう言うって、長谷見さんはOKマークを指で作った。なるほど、プロの目は凄い。

その冷静な長谷見さんも、ザナルディがターインして来た時には、ヒエーツ！ と叫んだもんだ。ボクも思わず身をすくませる。アウトいっぱいだから、これじゃあコースを飛び出してしまふんじゃないか？ という勢いの突っ込みを見たのだ。ハンドルの切り込み方も荒っぽい。アレジも同様。また、モルビデッリも相当なものだ。

「見てて怖いけど、あれくらいの元気がなきやね。あれで2、3年大ケガしなきや、あとは伸びていきますよ」と長谷見さん。

ここでも、ベストの走りを見せたのはベルガーだった。1セット目も、2セット目も同じようにいい。ふと、87年のベルガーを思い出した。往年のベルガーのシヤープな切れ味が戻って来ている。

「いやあ、マクラレーンは安定しているなあ。特にベルガーの方がいいんじゃないかな。セナのマシンも安定してるけど、館内さんが言うように、もつと、切れなきや。ダメかな」

マンセルはどうだったか？ これも文句のつけようがない。珍しくクリアラップをモノにしたし、ターインの速さと迫力は、ベルガーに優るとも劣らない。特に2セット目、長谷見さんの言葉を念頭に置いてしつかりとそのコーナリングを見ていたが、コーナー頂点でアンダーを出さず、見事に抜けて行くではないか。

「このラップはいいですよ」と、差し出されたマイクにボクは怒鳴った。

果たして、マンセルはポールを取ったベルガーにわずか2秒遅れの凄腕タイムを出した。放送センターの伊藤英敏アナは、「シケインに、スローカーが1台いたのが痛かったですね。あれがいなければ、ひよつと

したら……」とあとで教えてくれた。

ベルガーがポール、セナが2位、マンセルが3位。この3人が1分34秒台で、ベルガーとセナの差は0・222秒。4位のプロストとベルガーの差は、実に1・97秒。6位のパトレーゼは2秒も遅い。

「こんなに離れてしまったんじゃあ、トップの3人以外はお呼びじゃないよね。凄い速さだけど、ある意味じゃあ、ちよつと面白くないような気もする」と、高橋国光さん。

まさしくその通りであり、レースはこの3人がブツ切るだろう。すると、マンセルは不利だ。仮に勝てたとしても、セナが2位に入ればそれでアウトなのだから。それにパトレーゼの不調が痛い。マンセルが勝って、オーストラリアにタイトル争いを引き伸ばすには、パトレーゼが2位をキープする必要があるのだ。

しかし、要は決勝の展開いかん。パトレーゼだって決勝用セッティングさえ決まっていれば、序盤で先行する3人の間に割り込んで来るだろう……。プロストの予選4位はできすぎであり、決勝ではまずついて来られないはずだ。しかし、マクラレーンのあのスタビリティの高さはどうだ。路面にピタッと吸い







ついて離れようとしな。あんなにダウンフ  
オースをかけて、本当にタイヤはもつのだろ  
うか……？

### セナはキツネになった

決勝の展開を予想する時のキーとなる日曜  
朝のフリー・プラクティスでは、マンセルが  
1分41秒の好タイムをマークするが、ここ  
でもマクラレンがそのマンセルの上前をハ  
ネた。今度はセナが来た。タイムは1分41秒  
442。結局マンセルは、金曜日からここに  
至る5回のセッションでとうとうトップに立  
つことなく終わった。

そのウイリアムズのピットの前に、森脇基  
恭さんがいたので、今日のマンセルはどうか  
と水を向けてみた。

「いやあ、苦しいでしょうね。マクラレン  
はフロント・セクションを変えて来て、凄く  
バランスが良くなってるもの。それに今回、  
グッドイヤーは構造を変えたんだけど、これ  
が鈴鹿の路面にバッチリ合ってるのよ。マン  
セルはコーナーの入口で勝負をかけるしかな  
いけど、どうかなあ。スタートで順位が変わ  
らんきや、マクラレンがそのまま行っちゃ  
らんじやないかな」

そう言い終わったあと、森脇さんはピット

に出て来たパトラーゼに何やら話を聞いてい  
たが、彼は肩をすくめ、首を横に振るだけで  
青空の下、スタートの時刻が驚くほど早く  
近づいて来る。路面温度は24℃。鈴鹿サーキ  
ット、サーフェスは、鈴鹿山脈からの秋風  
になぶられて、ほどよく冷えているようだ。  
午後1時ジャスト。グリーン・シグナルが点  
灯して、26台のマシンは隊列を崩し、ワット  
横に広がった。

この瞬間、ボクは今回のレースの構造がす  
べて見えたと思った。これはもう、マクラレ  
ンの絶対的速さの勝利であり、さらにはそ  
の速さを序盤は隠し球とし、徹底的にマンセ  
ルをチェックしたセナの作戦勝ちだった。マ  
ンセルのスピンは、後に彼自身が語ったとこ  
ろによるとブレーキの効きが甘くなったため  
というが、それを誘い出したのはセナだ。加  
速で置いていかれるマンセルはコーナー進入  
で頑張るしかなかく、となると、ブレーキを酷  
使することにもなるだろう。セナはついに老  
いた狐のような老練さを身につけた。

1周目、トップのベルガーが2位のセナに  
3秒もの大差をつけてスタンド前に戻って来  
る。マンセルはよくセナに食いついている。  
2周、3周、4周……ベルガーは1周につき1  
秒以上の差をセナ以下につけてトップを行く。  
スペインの序盤と似たような展開。ボクは、  
セナが逃げ、ベルガーがマンセルをブロック  
すると予想していたから、事の成り行きの方  
外性にオヤツ？ と思った。しかし、マンセ  
ルを勝たせないようにするためには、マクラ  
レンはこの形でもかまわないのだ。

マンセルとの戦いに決着をつけたセナは、  
11周目からそれまでより2秒も速いペースで  
走り始め、10秒以上もあつたトップのベルガ  
ーとの差をわずか8周でゼロにし、18周目の  
バックストレッチで、実にアッサリと、トッ  
プに立った。

マンセルはタイトコーナーでセナとの差を  
詰めるが、ストレートで離される。その繰り  
返しが何周も続く。バルセロナでは、中速の  
最終コーナーで勢いをつけたマンセルがスト  
レートでセナの真横に並んだが、あいにく鈴  
鹿にはシケインがある。ここでガクンとエン  
ジン回転を落とされてしまったのは、マン  
セルもストレートでセナのスリップストリー  
ムに入ることができない。S字コーナー、デ  
グナー・カーブ、ヘアピンと、マンセルはセ  
ナの背後について、しきりにブレッシャーを  
かけ続ける。

隣の高橋国光さんが、  
「スピンの前、コーナーに進入した時から  
マンセルはフラットと来てますね。あそこで何  
かあつたようですよ」と指摘すると、S字の  
放送ヤグラに陣取る長谷見さんが、  
「いやあ、マンセルはちよつとセナに近づき  
すぎましたね。たぶん、セナのマシンの乱流  
で、マンセルのフロントの食いつきがなくな  
つたんだと思いますよ」と鋭く分析して来た。  
その長谷見さんの隣にいるはずの赤井邦彦は  
もうヤグラを降りて、放送センターに向かっ  
て歩き出しているという。

しかし、決着はアツクなくついてしまった。  
10周目の1コーナー。そのターンインで、マ  
ンセルはふいにハーフスピン状態となり、緑  
石の上を斜めになりながら滑り、アツという  
間もなく、サンドトラップに突っ込んで動か  
なくなってしまった。  
その瞬間、Pirelli・FMの放送センターは  
「アッ！」という、驚きと落胆の入り交じ  
った声でいっぱいになった。ボクは、館内さ

んの顔を見た。彼は、声を消して、唇の動き  
だけでこう言ってきた。  
「オ・シ・マ・イ」  
隣の高橋国光さんが、  
「スピンの前、コーナーに進入した時から  
マンセルはフラットと来てますね。あそこで何  
かあつたようですよ」と指摘すると、S字の  
放送ヤグラに陣取る長谷見さんが、  
「いやあ、マンセルはちよつとセナに近づき  
すぎましたね。たぶん、セナのマシンの乱流  
で、マンセルのフロントの食いつきがなくな  
つたんだと思いますよ」と鋭く分析して来た。  
その長谷見さんの隣にいるはずの赤井邦彦は  
もうヤグラを降りて、放送センターに向かっ  
て歩き出しているという。



10/18

U A L L I F Y

## REPORT by Nigel Roebuck

ナイジェル・ルーバック

2日間行われた予選では、今まで劣勢と見られていたマクラーレンの逆襲が始まった。改良されたマシン、そして切れ味を取り戻したベルガーの働きでフロントロウ独占。しかしマンセルも僅差で食い下がり、激戦の決勝を予感させる見応えのあるものだった。

天候：晴れ 気温：21.9℃ 湿度：46% 風向き：北西5.4m/s 気圧：1009.91hpa 観客数：6万9000人

必勝体制を敷いてきた  
マクラーレン・ホンダ

ここ数週間というものの、ゲルハルト・ベルガーはかつてフェラーリ時代に我々に見せつけてくれたアグレッシブさを取り戻しているようだ。エストリルでもバルセロナでも、ゲルハルトはアイルトン・セナのペースを上回った。そして続く日本GP。彼はここでも暫定ポールを決め、今季マクラーレン移籍以来、初優勝に先手を打った。確かに昨年の鈴鹿で、彼はわずか2周でスピニングアウトしてトップをフィニッシュしたかもしれない。だが、それから3年前、初めての鈴鹿で優勝したのも彼だったことを忘れてはならない。

このGPにかけるマクラーレン・ホンダの目的ははっきりしている。どちらかが優勝できれば、セナのタイトルが確定するのだ。そのためチームはマシンを4台持ち込み、ふたりにともスベアカーを用意した。スペインでトライした新型のリヤ・アンドアトレイに加え、ノーズセクションもロング・タイプに変更されたカウルを装着するなど空力に手を加え、ホンダも地元GPに向け軽量化とパワーアップしたRA121Eの最新バージョンを登場させて優勝に万全を期す。

結果的に日本GP第1日目で最速の座を得たベルガーだが、この日の出走はあまり良いものとは言えなかった。予選に先立って行わ

れたフリープラクティスでは半周したところでエンジンブローに見舞われ、ランオフエリアでマシンを止める羽目になった。しかしトカーに乗り換えたベルガーは最終的にセナに遅れることコンマ2秒、マクラーレンの1-2を決めている。

予選に先立って行われたプレクオリファイでは、いつものとおり——とはいかなかった。このところダントツでこのセッションを通過しているブラバム・ヤマハだが、今回はマーク・ブランデルのレースカーにオイル漏れが発生。マークはすぐさまスベアカーに乗り込むが、セツトアップもままならず5番手のタイムにとどまってしまったのだ。今回はAGS不参加で6台のエントリーとなったが、不運には勝てない。トップで通過したマティン・ブランドルは相変わらずの好調さ。次をミケレ・アルボレートとアレックス・カッツィのフットワーク・コンビがつけ、マークの脱落で繰り上がったのはフォンドメタルのガブリエレ・タルクイニとなった。

朝はまだレインだった路面も、プレクオリファイの走行で急速に乾き、快晴にふさわしいコンディションとなったフリープラクティス。だがこのセッションはアクシデントが多発した。最初にクラッシュしたのはミナルディ・フェラーリのピエルルイジ・マルティニ。幸いにも無傷だったがマシンはヘアピン出口のコース半分で跳ね返り、赤旗。マシ

ン撤去のためセッション中断となる。

およそ17分の中断のち再開されてからもアクシデントは2件も発生した。タルクイニがフォンドメタルを全損してしまい、彼は残り2日を1台のシャシーで闘うことになる。この件については彼は正直に告白する。

「僕のミスだ。スプーン・カーブで縁石に乗り上げてね。コントロールを失ってウォールにヒットしてしまった……」

このクラッシュで彼は脚にアザができたが、そのあとのクラッシュでダメージを負ったエリック・ベルナルに比べればはるかにマシンである。あわれベルナルはヘアピンでガードレールにクラッシュ、マシンに閉じ込められた上、左脚を2カ所骨折してしまっただ。幸い大事には至らなかつたが、再びドライブできるまでには少し時間がかかるだろう。

マクラーレン勢絶好調  
食い下がるマンセル

こうした一連のアクシデントのため、午後予選も15分遅れとなった。ベルガーが最初のアタックで自身の最速タイム——これがこの日の最速でもある——をマークする。

「クリーンなラップだった」とベルガー。「まったくクリアだったよ。あのタイムには満足している。でも2度目はもっといいタイムを出せると思ってただけだね……」

ちなみにベルガーの2度目のアタックは、

マクラーレンはフロントウィングを75mm前進させたノーズ、スペシャルエンジンを持ち込む。これが効を奏し終始フロントロウを独占







● 全曜日のフリー走行ではクラッシュ続出。まずは分過ぎにマルティニがヘアピンでクラッシュしコースを塞ぎ赤旗。また終了間際にはベルナルドが同じ場所で左足を2ヶ所骨折する大クラッシュが発生した。この場面には観客も大騒ぎで緊急救助に駆けつける

● 予選初日ではアランが健闘。重量級と賞られるリジェで10番手タイムをマークする

● アランのレースカーにはオイルリークが見つかり、セッティング不十分なスベアカーでのアタックは思うようにタイムアップならず。彼にとって大番狂わせなプレQ不通過

● デビュー2戦目のザナルディ。しかし予選初日では堂々7番手につけ周囲を驚愕させた

● 初日から気合の入っていたベルギーだが、出だしはエンジンブローとツイていなかった

● 快速スペインから一転、どうしてもマクラーレン勢のタイムを上回る事ができなかったマンセル。決勝に向けリラックスを誘っていたが、プレッシャーは相当だったはず

# 鈴鹿で必勝体制を敷いたマクラーレン まずベルギーが暫定ポールで機先を制す

シケインのミスで失敗に終わっている。

このセクション、トップタイム争いは完全にベルギー、セナ、ナイジェル・マンセルの3人に絞られた感があった。まずマンセルが最速タイムを出す。1分と経たないうちにセナがこれを破り、7分後にベルギーのダメ押し。こうなるとマンセルも黙ってない。2回目のアタックでコースアウト寸前までマシンを攻めた彼は、惜しくもベルギーには届かなかったが何とかなセナの前に出た。

残り4分、今度はセナの番だ。しかし彼がアタックラップに入る瞬間、運悪くアラン・プロストにひっかかり中断されてしまう。だが勘違いしてもらっては困る。アランが意図的にアイルトン・プロックしたなどということとは全くなかった。それどころか、プロストはセナのためにぎりぎりまで道を譲っていたのだ。しかしセナはその時点でタイムロスと判断し、アタックを中止したのだという。

「このセクション中の最大の問題は、最初のアタックでクラッチを失ったことだ。このためブレーキング時のコントロールが非常に難しくなった。それに1回オーバーループしたような気がする」とセナは言う。

彼はストレートでクラッチをポンピングして凌いだ。これでドライブレシヤすくなった、とアイルトンは言うが、結果的にベルギーを越えることはできなかった。しかしマンセルのタイムは上回り、マクラーレン・ホンダはこのセクションで1-2を達成した。

ここでマンセルの言葉を聞いてみよう。

「絶対に」と高揚した顔で彼。

「明日はもっと攻めなくてはならない。マクラーレンのフロントロウ独占だけは許してはならないんだ。セナとベルギーが組めば、まあ、多分そうするとは思うけど」スタートでラインを塞がれる可能性があるんだ」

マンセルはさらに続けて言う。

「結論から言うと、私は勝たなくてはならないんだ。さもないとタイトル獲得はない。マクラーレンにしてみれば、セナが勝ってもベルギーが勝つてもどっちでもいいわけだ。多分マクラーレンはゲルハルトが私をブロックして、その間にアイルトンを逃がすっていい

う作戦を立ててくるんじゃないかな」

エンジンパワーの点では、現時点でホンダがトップにいるのは間違いないところだが、この傾向も毎年鈴鹿では特に顕著になった感がある。ルノーV10は、ここ加速とトップスピードとなるホンダV12には及ばない、というのがマンセルの意見だ。

「レースセッティングではウイリアムズがマクラーレンより速いことを望むよ」

マンセルは3位とまずまずだったが、チームメイトのリカルド・バトラーゼの方は今ひとつ、サードロウの6番手にとどまった。残り1分というところでフロントランナーの中で最後に2度目のアタックに出た彼だが、S字コーナーでコントロールを失いスピンドにもヒットしなかったのは幸いである。

「あれは私のミスだ」とまた正直なりカルド。もちろん一発勝負に出たんだが、あんなミスを犯してはダメだね。マシンにダメージはなかったけど、タイヤがね……」

彼とマンセルの間、4位と5位にはフェラーリのプロストとジャン・アレジが入った。いつものように鈴鹿でのプロストは速い。若いチームメイトより明らかにスムーズでクイックである。

「マシンは悪くないよ」とアラン。

「でもホンダやルノーと比べるとパワーがない。それにスロットル・レスポンスがどうもリニアじゃなくてね。これがいちばんの問題さ。もう少し速く走れたとは思いうけど、少しはマシンで程度だよ」

かくてトップ6はいつもの顔触れ——マクラーレン2台、ウイリアムズ2台、フェラーリ2台——に落ち着いた。しかしそれに続く7番手にはジョーダン・グランプリのアレッサンドロ・ザナルディが食い込み、ちよつとしたセンセーションを呼んだ。鈴鹿が2戦目のGP出場となるザナルディ、ミハエル・シューマッハーと張り合はんばかりの見事なパフォーマンスである。

トップ3が0.7秒差  
ポール争いはより熾烈に

マクラーレンは見事に地元ホンダの期待に

応える結果を出した。そしてもうひとつのホ

ンダ・ユーザー、ティレルもなかなか好調な滑り出した。ステファノー・モデナが8番手、中嶋悟が11番手。ふたりとも、鈴鹿のために用意した新サスペンションがマシンの挙動を著しく改善したと語っている。中嶋はこのサスをトライするのはこの日が初めてだったが、感触は上々で、土曜にはタイムを更新し、トップ10に入りたいとさ言っている。

今季限りで引退を表明したサトルにとって、日本GPは特に感慨深いレースとなろう。「マシンが良くなって嬉しいね。ハンドリングがずいぶん良くなった。どこに行ってもファンにもみくちゃにされるし……。この週末のことは一生忘れないよ」

ベネトン勢ではミハエル・シューマッハーが9番手。一方昨年のウイナー、ネルソン・ピケは17位と大きく出遅れた。ふたりともピレリには不満が残る上、ピケは2度ともトラフィックに行く手を遮られた。そうこうしているうちにギヤボックスが壊れ、タイム更新が不可能になった。

10番手には何とリジェ・ランボルギーニのティエリー・ブーツェンが入っている。リジェエにとって今シーズン最高のポジションだ。

「ベルナルドのクラッシュで、フリー走行の最後に予選タイヤをトライすることができなかった」とブーツェンは言う。

「だから予選用セットアップは頭の中で決めておかなければならなかった。どうやらその考え方が当たったようだけど。今日とはかくマシンのフィードバックが良かったよ」

16番手のタイムを記録したフットワーク・フォードのカップイも褒めておこう。カップイとアルボレートは異口同音に、新しいアンダーレイのおかげでダウンフォースが増加し、マシンが良くなったと語っている。

もう一度上位に目を移してみると、2台のマクラーレン・ホンダとナイジェルが接近、混戦を予感させるグリッドである。予選終了後、バルセロナの親善サッカーで傷めた彼の左足は赤く腫れ上がったっており、見るからに痛々しい。しかし彼は、土曜はもっとハードに攻めまくる、と決意を新たにする。まだマンセルの悲願成就には、一筋の希望の光が射しているのだから……。





10/19

U A L L I F Y

天候：晴れ 気温：21.5℃ 湿度：51% 風向き：北西6.2m/s 気圧：1009.2mmHg 観客数：12万人

# 切れ味を取り戻したベルガーがポール確定

最終予選もベルガー・デイに終始した。この日もポールポジション候補は3人に絞られたが、野性味を取り戻したベルガーが、セナとマンセルを打ち破りポールを獲得した。展開としては、金曜と似たものだ。

ベルガーが最速タイムをマークしたのは、これまた金曜と同じ1回目のアタックだ。

「このタイムには大満足だよ」とベルガー。「実はあのラップの後半には右フロントにブリスターができてしまったんだ。もうヒヤヒヤものさ。だから終盤のコーナーでは限界まで攻められなかった。シケインも素に戻ってきたって感じさ」

ベルガーがアタックに出る前に、セナとマンセルはそれぞれ1回目と前日のタイムを更新し、暫定フロントロウに並んでいた。そこに前日同様ベルガーが最速ラップを叩き出したのである。セナの2度目のアタックは1回目のタイムを上回ったが、チームメイトにはコンマ2秒ほど及ばなかった。

マンセルも最後のアタックでタイムアップを果たしたが、彼の切望するセカンドグリッド——マクラーレン2台の間に割り込める位置である——には手が届かなかった。

「ホンダは何かをつかんだようだね。予選セットではとにかくパワー的に彼らに対抗できない。レースセッティングでは彼らよりいいことを望むよ」とナイジェルは金曜と同じようなセリフを繰り返した。

ベルガーもホンダがかなりの進歩を遂げたことには同意する。

「エンジンには大きな進歩があった。それに最新仕様エンジンの『決勝』バージョンも用

意している。だから明日も僕らのアドバンテージはキープできると思うよ」

ゲルハルトの2回目のアタックではクラッチにトラブルが出て、6速から5速へのシフトダウンが困難になったという。しかし、そんなことは関係ない。その前の時点でポールポジションは彼のものなのだ。

セナはセカンドグリッドにちょっと不満そう。だが今回はベルガーの方が速く、彼の走りはポールポジションに値することはよく分かっていた。セナは次のように語る。

「決勝については楽観的だよ。明日の最大の課題はレースを通してバランスの良いマシンをドライブすることだと思う。その点今回のマシンはどんな状態でも挙動がいいんだ」

パトリーゼは今回も振るわず、マンセルとは2秒近い差がついた。このため、レース序盤でマンセルを援護するには少々不利なポジションにつく羽目になった。

「今回のエンジンはいつもよりパフォーマンスが落ちるね」と彼はコメントする。

「その上シャシーにもいくつか問題があった。どうも鈴鹿はいい思い出がないんだよ」

鈴鹿ではここ数年、どことなく不穏な空気が流れるのが慣例となっている。その最大の原因のひとつに、ミスを許さないコースレイアウトが挙げられる。前日もクラッシュが相次いだ。この最終予選でもシューマッハーが身をもってこれを証明した。挙動の悪いマシンでタイムアタックに出た彼は、130Rでコントロールを失いスピン。そのままコースを横切ってイン側のバリアに激突した。その時のスピードが240km/h近くだったこと

とを考えると、リヤから突っ込んだのは幸運だったと言えるだろう。しかしマシンはコースにはみ出し、このGP3度目の赤旗だ。

このように鈴鹿サーキットは本質的にある程度注意深さを要求するコースである。だがシーズンも大詰めを迎え、その上ここ数年は王座決定の場となっているのでおのずとレースは素手の殴り合いのごとき修羅場と化する。

89年、タイトルの方はプロストとセナに絞られた。そして鈴鹿で例のクラッシュだ。この年はポイントで上回るプロストの頭上にタイトルが輝き、翌90年はスタート直後の第1コーナーで同じような接触を起こし、今度こそセナがタイトルを獲得している。

そして今年の主役選、セナとマンセルは元々本質的に相入れない。だが最近の関係は比較的スムーズだったと言えただろう。しかしそれもポルトガルGPまでの話であった。スタートの一件までは、である。

「あの件以来、ふたりの間にはトラブルが生じた」と鈴鹿に着いた日にセナは言った。

「この1年以上、私は彼との闘い方を変えようとしてきた。でも彼はそう考えてはくれなかったようだ。あの時だって彼に譲ってやったんだ。スペインもそうさ。でも彼は私の好意につけ込んできただけだった。このままでは——」といよいよ本心を露呈する。

「アクシデントが起きるかもしれない。しかも決定的なやつがね。そうなればチャンピオンシップは僕のものに……」

マンセルはこれにクールに、しかしトゲのある言葉で応える。

「ついに化けの皮が剥がれたな。やっと本性を現したってわけだ。そろそろギヤギヤわめくのも終わりにして欲しいもんだね。16ポイントもリードしているっていうのに、い



● 復讐の兆しから一転、またもマクラーレン、ウィリアムズに大きく水を明けられる結果となったフェラーリとプロスト。来年の彼の去就は、いまもって明らかにはされていない  
● 新人の活躍に興奮したア・チェザリスは2日目にザナルディを転載。11番手につける  
● 金曜日の2回目アタックではスピンを喫すなど、ちぐはぐな印象が強かったパトリーゼ  
● レートも初日2回目アタックをスピンでフィ。2日目はタイヤに苦しみながら12番手に  
● ドヤボックス不調でピケの車に乗り換えたシューマッハーは130Rで大スピンを演じる  
● アレシも不安定な挙動に苦しめられタイムは伸び悩み、トップから2.4秒遅れながらも番手  
● 本家フェラーリに肉迫する活躍をみせたミナルディは4列目を独占。決勝に明るい兆し  
● なんとしてもフロントロウに割り込みたいマンセルは、だが0.02秒差でその機会を逃す  
● 予選初日は16番手と好調。1日目には25番手と後退したが、カッフィはスウの決勝出場







ここ数戦の光る速さを鈴鹿でもみせつけているベルガーは、初日、2日目とも最速タイムをマーク。今季2度目のポールを確定した

## 絶好調のベルガーがポールポジションを奪取 セナも続きマクラーレンがフロントトロー独占ノ

「つたい奴は何を心配しているんだい？」  
今回の脅しについてはどうだろうか？」

「おそろく奴には——ニヤリとマンセル。  
」私がプロストほど情け深くないってことが  
よく分かってるってことかな？」

こうなるとFISA新会長の仲介に期待し  
たいところだが、マックス・モズレー新会長  
はふたりに何も言うつもりはない、と語る。

「彼らは世界最高のドライバーだ。彼らは今  
自分達がどんな状況に置かれているのか、そ  
して何かしてかしたらどうい結果をもたら  
すかという事を十分理解しているはずだ。

彼らは自覚と責任を持たねばならない。だか  
ら彼らに忠告するなどというみつももないマ  
ネは、少なくとも私にはできかねる」

セナとマンセルがプレッシャーの真つ只中  
に居るのは明らかにせよ、プロストもある意  
味ではプレッシャーに直面している。タイト  
ル争いと無縁だと鈴鹿にいても不思議なくら  
いリラックスできると彼は昨日言っていたが、  
心の中はここにあらず、といったところだ。

噂では、彼は近日中にフェラーリとの関係に  
終止符を打つ、というのである。

現在両者の契約は'92年末まで有効だ。だが  
その関係もかなり流動的になっている。契約  
がある以上プロストは他のチームで走ること  
はできないが、リジェのマネージメントに一  
枚噛むとか、ブジョー主導の新チームに加わ  
るとか、はたまた本人が最近口にするように  
1年休養を取り、'93年改めてマクラーレンに  
加入するとか……、色々手段はある。いずれに  
せよ彼が来年のチャンピオンシップを闘うこ  
とはなさそうだ。今年4番グリッドからス  
タートするプロストだが、12カ月前セナに押  
し出されたあの一瞬を忘れはしまい。彼自身  
もスタート直後の第1コーナーには十分注意  
すると言っていた。

「でもさ、いつも言ってただろ」と不敵な笑  
みを浮かべるプロスト。  
「セナとマンセルには鈴鹿までタイトル争い  
を持ち越して欲しいってね。もう今年私が勝  
てるとしたらこしかなんだ」

まずまずのラップで4番手につけたプロス  
トだが、まだフェラーリはマクラーレンやウ  
イリアムズの敵ではないことを認めている。

もう1台の赤いマシン、アレジのフェラーリ  
はパトレイゼの後、6番手となった。

**ミナルディ急浮上！**  
**中嶋は15番手にとどまる**

フェラーリに急接近したのは、パワード by  
フェラーリのミナルディ2台である。7、8  
番手に並んだマルティニとジャンニ・モル  
ビデッリは、何とストレート・スピードでは  
マラネロの純血種よりも速かったのだ。ふ  
たりの後はシューマッハーとビケ。とくにビ  
ケはハンドリングが改善されたため、金曜よ  
りも上機嫌であった。

若きザナルディに予選初日はしてやられた  
アンドレア・デ・チェザリスだが、この最終  
セッションで逆転に成功し、何と大先輩の  
面目を保った。ザナルディは1回目は良かったが、2回目にはオーバーレブした上に13  
0Rでスピニングまでしてかしてしまう。どこに  
もヒットしなかったのは幸いだった。

ジョーダンのグリッドは11番と13番。その  
間にはダッラーラのJJレイトが割って入っ  
た。彼は午前中エンジンブローに見舞われた  
が、午後は力強い走りを披露した。チームメ  
イトのエマヌエーレ・ピッコは彼に遅れるこ  
とコンマ3秒、16番手止まりだった。

エマヌエーレの前には2台のティレル・ホ  
ンダが陣取った。モデーナと中嶋は14、15番  
手、その差はわずかコンマ2秒だった。

「残念だった」と中嶋。

「鈴鹿ではステファノの前に出たかった。  
初めの頃はマシンも好調でもっといいタイ  
ムが出ると思っただけだね。そのうち赤旗が  
出て15分中断され、再開してからはクリアラ  
ップが取れなかった。明日は僕にとって最後  
の日本GPだからいい成績で完走したいね」

ブイツェンはこの日、最も失望していたド  
ライバーのひとりだ。10番手の暫定グリッド  
を、最終的に17番手に落としてしまったから  
だ。これには珍しく彼も語気を荒らげる。

「ポジションをキープできるチャンスがあっ  
たんだ。でも大きな問題がふたつ起きてね……  
ひとつは6速のギヤ比、そしてもうひとつは  
鈴木亜久里だ。最後のタイムアタック中、  
彼は2コーナーで私をブロックした。あれに

は頭に来た。まったく不必要な行為だ。こっ  
ちはフライングラップをスタートしたばかり  
で、彼はもう終えていたんだからね」

エリック・コマのドライブするもう1台の  
リジェは20位で予選を通過した。2度目のア  
タックに向けてセッティングが決まり、ハン  
ドリングが著しく改善されたのだ。19位にはた  
ったひとりのブラバム・ヤマハ、ブランドル。  
タイヤの消耗が早いのが、どうも気にかかる。

ロータス勢は、21番グリッドにミカ・ハッ  
キネン、23番にジョニー・ハーバートがつく。  
「こんな高速サーキットだとしてもパワー  
が足りないよ」とほやくハッキネン。

「でもセットアップはだいぶ良くなった。そ  
れにコースにも慣れたしね」  
レイトンハウスにとっても良い2日間では  
なかった。マウリシオ・グージェルミンは予  
選中ずつとクラッチ・トラブルに悩まされ18  
位。ニューカマーのカルル・ベンドリンガー  
は土曜日の午前中は頭張ったが、午後はギヤ  
ボックスにトラブルが発生。実際、この若い  
オーストラリアンが予選通過を決めたのは、残  
り5分というギリギリのところだった。

残りのグリッドには、フォンドメタルのタ  
ルクイニ、ラルースの亜久里、フットワー  
クのカッファイがいる。特に亜久里は昨年こ  
でランボルギーニ・パワーのマシンを駆り3  
位入賞を果たしているの、いかにDFRが  
アンダーパワーとはいえ無念の予選順位だろ  
う。しかしその彼とて、予選落ちしたアルボ  
レート、ニコラ・ラリーニ、エリック・パン・  
デ・ペールよりはマシである。ミケレの子  
選落ちは腑に落ちないところもあるが、モデ  
ーナ・ランボルギーニは見るとは運く、ピ  
ットクルーの人数でも、他チームよりだいぶ  
見劣りしていた。

さあ、いよいよ明日は決勝だ。

「多分、朝のウォームアップ・セッションを  
見れば、本当のところ分かるだろう。どの  
マシンもレースセッティングで登場するから  
ね」と土曜の夜のマンセル。

「その時ベルガーとセナに予選の時のような  
大きなパワー・アドバンテージがあったら  
非常に辛い闘いになるだろう。まあ、とにかく  
私はベストを尽くすしかないよ……」





# そしてマンセル3度目の...

## 呪われたマンセル

現在、レースはまだ9周目。メインストレートへと帰ってくるところで、マンセルのウィリアムズのノーズはセナのマクラレーンのギヤボックスに触れそうだ。マンセルのマシンはブレーキングごとに獲物に襲いかかり、セナのマシンは加速のたびに差を取り戻す。トルクというより、純粹にトラクションの差だ。この状況で求められるのは忍耐だ。

しかし、マンセルが攻撃を繰り返すことに変わりはない。彼は一体どこに何を求めているのだろうか？ セナのミスを誘うのか、自分を前に出すように強いるのか、それともマクラレーンのタイヤを早く消耗させるためか？ 突然、ピカドール役のマンセルから無線でビットにメッセージが入る。鈴鹿の空のつばめは、一体何を耳にしたのだろうか？

「ヘイ、ポイズン、アイム クルーシング ナウ！」  
この言葉の裏には「すべてうまくいっている。セナに追いついて、自分のスピードをコントロールしているところだ」という意味が含まれていたはずだ。

そこから数百メートルの所だった。無線に応答がなくなった。ドライバーは、砂まみれになったマシンを捨てていた……

ヘルメットを脱いだマンセルは周りの観客に手を振り、大きな微笑みを浮かべた。

ビットの暗がりの中では、フランク・ウィリアムズもまた、あやふやな微笑みを浮かべていた。蒼ざめた、凍てついた微笑みだった。敗れた戦士の、失望の微笑みだった。

ビットに帰って来る途中で、彼のドライバーはまだ観客に手を振っている。確かに敗者ではあるが、いさぎよいではないか。道化役者は悲しんではいない。彼はすでに、次のスベクタクルを用意しているのだ。迎えに来たメカニック達に、彼はたった一言と、たったひとつの身ぶりで答えた。

「大丈夫だ、みんな。もう終わったんだ。これで俺はゴルフに行けるさ」

こう言って、ゴルフのスペシャリストはスインクの真似をしてみせた。

マンセルの91年シーズンは9周、17分で終了した。龍頭蛇尾に終わる。今までも見られた光景だった。今日は、一体何が起こったのだろうか？ ビットで最初にマンセルが見せたあの演技は、彼を犠牲者に見せた。考えられないことだ。あまりにも、現実から解き放

たれた表情をしているのだ。マンセルが最初に説明したのは、明瞭で正確なことだった。

「僕はアイルトンにプレッシャーをかけた。それでも、やりすぎはしなかった。1コーナーのブレーキングで、ブレーキペダルがスカスカになったんだ。僕は十分な減速ができなかった。マシンはアウトに滑り出し、何とかしてコース上にとどめようとしたけれど無理だった。マシンはアウトに、コースの汚れた部分に滑っていったんだ」

画面で見ても、それは明確だ。ウィリアムズは全開でストレートを駆け下り、突然マクラレーンから20cmくらいのところでブレーキングした。そしてフロントを滑らせ始めたのだ。マンセルは立て直そうとするが、できない。スピードは速すぎ、バランスは完全に失われている。ブレーキのトラブルだろうか？

「実際、ここはブレーキに厳しいコースだ。以前も我々はこの問題に直面した。だが、決してコンスタントに起きたものではなかった」

マンセルがこう続ける。  
「ウォームアップですでに私はトラブルを経験していた。決勝までに完璧に解決できたと思っていたんだ……。だがトラブルは、何の予告もなく突然やって来た。私は驚いたよ」

ここでふたつの疑問が浮かび上がる。

「ナイジェルは、オーバースピードでこのコーナーに入ったのではないだろうか？」  
「なぜ、彼はこんなに早い時期から、セナをチャージしなければならなかったのか？」

マンセルはこう答える。  
「いや、私は限界を超えてはいなかった。速く見たのはあそこが高速コーナーで、そこで私のマシンがとても安定していたからだ。それにブレーキを踏んだのはオーバースピードを抑えるためではなく、できるだけうまくコーナーに入っていくためだ」

セナにプレッシャーをかけることは必要だ。ただ、彼の場合やりすぎだったと言えるだろう。このレースはタイヤ交換で決まるレースであり、終盤は特にタイヤに厳しいはずだった。一方、ウィリアムズがマクラレーンよりずっとタイヤを温存できることは言うまでもない。マンセルは、速いこと、急ぎすぎること、ことを混同したのではなかったか？ チェッカーが降ろされた後で、その瞬間を100%知ることなく論評するのは簡単なことだ……。ならば、ウィリアムズのブレーキにつ

いて見直してみよう。

ハンガリーでの敗北の後、ブレーキはプレッシャーからAP製へ。そして鈴鹿では、技術者達は当惑しきった。レース後の調査の結果、何も、不安要素は見当たらなかったのだ。正常な温度、正常なベタル……。では？ おそらく、たとえば油圧とか、あるいはキャリアバの作動トラブルとか、もっと追求することが必要なのだろう。主要部分がアルミ合金でできていて、ピストンにチタンを使用しているこのパーツは、非常に早く、時には不規則な消耗を見せる。だからこそ、交換が行われるのだ。たとえばいくつもの、マクラレーンのようなチームではレースごと、他のチームではもう少し間隔を置いて……

彼はこう締め括っている。

「私はコースアウトした。話はそれだけだ。あの瞬間まで、私はハッピーだったし、次の周回を待ち望んでいた。こんな風に終わってしまうのは残念だけれど、これだけでがっかりする必要はないと思う。チームは自らに課したものを実現したし、シーズンを通して素晴らしいマシンを用意してくれた。私は再びステアリングを握り、もう一度トライしたのが間違いではなかったことを証明した。うん、すべてはここで終わりになったけど、私達がタイトル争いに敗れたのはここではない。モントリオール、スバ、エストリルでだ」

サンバウロも付け加えることができるだろう。レース中の出来事、技術面のトラブル、驚くようなヘマ……。呪われたマンセルは、またしても標的をかすめて終わった。彼はワールドチャンピオンになったことがない。今年も、彼はチャンピオンにならなかった。おそらく、彼は決してチャンピオンになることはないだろう。だが、何と貴重な、レースを盛り上げてくれる存在だろう。彼がいなければ、91年シーズンはどうなっていたのだろうか？ それに、自ら罪悪感を感じて何になろう？ マクラレーン・ホンダは、ただ、アンタッチャブルだったのだ。おそらく、だからこそ、我々は最悪のレースを今年も目にすることは避けられたのだ。

「うん、今日一日は我々にとって大きな失望だった。まったくマクラレーンに歯が立たなかったからね。でも、いさぎよくこうじゃないか。セナにブラボーだ」  
ウィリアムズ・ルノーから聞こえてくる言葉だ。頭張れ。コンストラクターズ選手権はまだ終わってはいない。





# セナ、3度目のタイトル、

セナが制覇し、ベルガーが勝利し  
そしてマンセルは転落した  
マンセルにとっては  
もっとも素晴らしい夢が  
寂しく消え去った瞬間でもあった  
「先生、重症でしようか？」

## 完璧なるデユオ

グランプリの週末はすでに、辛辣なものだった。セナは攻撃的になり、苛立っていた。かつてなかったほどやる気を持ったマンセルを倒さなければならぬ。改良されてはいるが、本当のポテンシャルが定かではないマクラーレンのステアリングを握って、好調ウイリアムズと戦わなければならないのだ。

彼が最初に「口撃」に出したのはエストリル。マンセルがスタートを混乱させたポルトガルGPの夕方のことだった。2度目はバルセロナ、そして3度目がここ鈴鹿である。

「マンセルはライバルに対して危険な振る舞いをする。ワールドチャンピオンもまた、自らを守る権利はあるのだ。僕は彼に2度、償う機会を与えた。でも彼は理解しようとはしなかった。彼には残念だけれど、この次、彼がスポーツ的とは言えない行為を冒したら、僕はそれを見逃しはしない。こんなことはもう何度も繰り返してきたんだ」

失うもの何もないマンセルがオール・アウト・ナッシングの賭けに出てくるのを知って、威嚇を恐れ、まともに勝てないことを恐れたことが、セナを攻撃的にしたのだろうか？この態度は、昔の悪い思い出を呼び覚ますものだ……この同じコースの上だった。

が、悪い思い出に続きはなかった。それは力を取り戻したマクラーレンのおかげだ。エアロダイナミクスの多少のモディファイ、内部を幾分改良され、そして軽量化されたエンジン。差をつけたのは特に、シエルの2種類の新しいガソリンだ。

もう一方で、マクラーレンMP4/6の特徴が大きく働いた。トラクションだ。コーナーの出口で、これは大きな切り札となる。ファーンゴンのデファイレンシャルは、他よりかなり重量があるというハンディを背負って、なお余力ある力を発揮するのだ。そして技術面以外の部分では、セナはマン

セルのコースアウトに助けられた。  
「正直言って、彼がコースアウトしたのを知って悪い気はしなかったよ。ウイリアムズは僕たちにとって、いつもとても強大な相手だからね。特に決勝になると速いんだ。でも僕は、彼が僕の後ろの乱気流の中で苦しんでいるのを知っていた。技術的なトラブルが、ミスか？ 分からない。僕はバックミラーで見たことしか分からないからね。彼のノーズが滑って、まったくバランスを失った状態になった。あのコーナーではああなる、コースアウトする以外何もできないんだ。ふたつ後のコーナーで、僕はこう思った。OK、やったぞ。これで楽しいレースができる。いっぱい集まった観客の人達に、すごいスペクタクルをみせてやるぞ。信じられない空気だ。世界じゅうが、このレースを待っていたんだ。でも、ロンはすぐに無線でこう言ってきた。お願いだ、コンストラクターズ選手権の方も忘れなでくれ」

86年、87年、そして91年——  
結局このグランプリは  
栄光に向かって走る  
2台のマクラーレンの  
独壇場としかならなかった  
そして、それはセナにとっては  
3度目の王座をもたらす  
記念すべきレースだったのである

セルのコースアウトに助けられた。

「正直言って、彼がコースアウトしたのを知って悪い気はしなかったよ。ウイリアムズは僕たちにとって、いつもとても強大な相手だからね。特に決勝になると速いんだ。でも僕は、彼が僕の後ろの乱気流の中で苦しんでいるのを知っていた。技術的なトラブルが、ミスか？ 分からない。僕はバックミラーで見たことしか分からないからね。彼のノーズが滑って、まったくバランスを失った状態になった。あのコーナーではああなる、コースアウトする以外何もできないんだ。ふたつ後のコーナーで、僕はこう思った。OK、やったぞ。これで楽しいレースができる。いっぱい集まった観客の人達に、すごいスペクタクルをみせてやるぞ。信じられない空気だ。世界じゅうが、このレースを待っていたんだ。でも、ロンはすぐに無線でこう言ってきた。お願いだ、コンストラクターズ選手権の方も忘れなでくれ」

「最後に困ったことになった。僕はずっとトップにいたけれど、最後までこうやっていいの分からない。最後まで僕がトップにいたら、生まれて初めてトップを譲ることになる。ずっと前から備えてきた、タイトルを獲得するためのグランプリでね……勝ってチャンピオンを決める以上の、素晴らしい方法があるかい？ 難しかった。本当に難しかったよ……」

「僕は彼のことを考えていた。たしかに、難しいことだったに違いないよ。彼がすごく我慢していたのは想像できる。僕は抜かしてくれるのかどうか、自問したほどにね」

「最後の10周で、僕はロンに交代すべきかどうか、尋ねなければならぬと思っていた。周囲を重ねながら、ずっと自分に言い聞かせていた。ゴールは近づいてくる。彼に聞かなければ、そうしなければならぬ。無線が音を立たせた。結局彼に尋ねなかった。彼の方が何かを尋ねてきたんだ。あの件だ、と僕は確信した。でも最初、何も聞かえなかったんだ。それで彼にメッセージは何かと尋ねたけれど、何を言っているのか理解できなかった。でも、もしゲルハルトを抜かせなければ、無線が聞き取れなかったと言っても誰も信じてくれないだろう。ねえ、交代してほしいってことかい？ 彼は答えた。そう、交代だ……。それで、僕は交代した」

選手権のためには、このレースを走り切る必要があった。走っている間、周回ごとに僕はこの目的を頭に思い起こしたよ」  
そして、ボスに宣告された作戦を実行する時が来た。  
「最後に困ったことになった。僕はずっとトップにいたけれど、最後までこうやっていいの分からない。最後まで僕がトップにいたら、生まれて初めてトップを譲ることになる。ずっと前から備えてきた、タイトルを獲得するためのグランプリでね……勝ってチャンピオンを決める以上の、素晴らしい方法があるかい？ 難しかった。本当に難しかったよ……」  
そしてベルガーはセナを抜き去った。ゲルハルトもこう認めている。  
「僕は彼のことを考えていた。たしかに、難しいことだったに違いないよ。彼がすごく我慢していたのは想像できる。僕は抜かしてくれるのかどうか、自問したほどにね」  
セナは答える。  
「最後の10周で、僕はロンに交代すべきかどうか、尋ねなければならぬと思っていた。周囲を重ねながら、ずっと自分に言い聞かせていた。ゴールは近づいてくる。彼に聞かなければ、そうしなければならぬ。無線が音を立たせた。結局彼に尋ねなかった。彼の方が何かを尋ねてきたんだ。あの件だ、と僕は確信した。でも最初、何も聞かえなかったんだ。それで彼にメッセージは何かと尋ねたけれど、何を言っているのか理解できなかった。でも、もしゲルハルトを抜かせなければ、無線が聞き取れなかったと言っても誰も信じてくれないだろう。ねえ、交代してほしいってことかい？ 彼は答えた。そう、交代だ……。それで、僕は交代した」  
こうして、ベルガーはマクラーレンでの初勝利を飾った。彼が貢献してきたことに対する報償だ。そして素晴らしい相互理解の、敬意の証明でもあるのだ。

byパトリック・カミュ

翻訳・構成/Masako Imamiya



# いよいよよストリーグも大詰め？ 鍵を握るのはプロストとフェラーリ



まだ悩んでるプロスト。果たして彼の'92はどうなるのだろうか？

だが、すでにプロストとフェラーリの関係は冷え切っているようで、残留の意思を表したものの、どうやらプロストがフェラーリを出るだろうというのが、大方の関係者の予想だ。その場合には、もちろんプロストは1年間このチームとも契約しないことになる。

では、プロストの後釜としてフェラーリに入るには誰になるのか？マンセル、セナ、バトラーゼなど大物ドライバーの多くは、すでに来季の契約を済ませてしまっている。また来季の活動が明らかにされていないのは、ベネトンを離れるビケグライのものだろう。逆に、ビケが要求する契約金を払うことができるのも、フェラーリぐらいしかない。

ところが最近になって突然話の中心に挙がってきたのが、レイトンハウスを離れたカペリだ。カペリは、日本GPの1週間前に、スクーデリ

ア・イタリアと契約を交わした(すなわちサインした)と伝えられている。しかしフェラーリがスクーデリア・イタリアに持ったをかけているというのだ。スクーデリア・イタリアは来季フェラーリ・エンジンを使用するため、フェラーリにとってそのような交渉をするのは十分可能な話だろう。ちなみに今年スクーデリア・イタリアに在籍しているピッコとレートについては、おそらくレートが残留すると予想される。

カペリは鈴鹿に現れ、レイトンハウスのピットでグージェルミンとF1デビューを果たしたベンドリンガーを見守っていたが、この話題に関しては一切ノーコメント。事の真相は今後の展開を見守るしかない。

ただし、カペリとアレジというコンビネーションが、フェラーリというチームの中でうまくいくとは思えない。さらに、ふたりともドライビング能力は高いが、マシンの開発能力に関しては、プロストやセナのような仕事は期待できず、もしそうならばフェラーリにとって今年以上



このペアがフェラーリV12を操る！ではチームは？

の大きなマイナスとなる可能性が高い。不意なシーズンを送っているフェラーリは、チーム体制を一新する考えも持っているようで、その場合はプロストだけでなく、アレジまで流れている。

アレジがフェラーリを出る場合の移籍先には、ジョーダン・グランプリも候補に挙げられている。ジョーダンの母体は、アレジが前年にF3000でチャンピオンを獲得したEJR(エディー・ジョーダン・レーシング)であり、また、F1初進出ながらその活躍には目ざましいものがある。さらにエディー・ジョーダ

ンはアレジのマネージメントも引き受けているのだ。アレジがティレルからフェラーリへの移籍を決めた時、ジョーダンは「まだ早すぎる。アレジは大きな過ちを犯した」とコメントしているが、果たして、ジョーダンとアレジが再び手を組むこととなるのだろうか。来季ヤマハ・エンジンを搭載するジョーダンと契約したがついてドライバーは多い。

では、プロストを獲得できないリジェはどうなるのだろうか。候補としては、ビケやベルナルが考えられるのだが。

ドライバーとしての能力から考えれば、ビケが妥当な選択かもしれない。しかしリジェはベルナルを欲しがっているとも伝えられている。というのも、ベルナルはエルフからのサポートを受けており、来季ルノー・エンジンを使用するリジェが、エルフの希望を受け入れることも十分に考えられるからだ。

シーズンの終了を目前にした現在、すべての鍵はプロストの動きにかかっているといえるだろう。

F1GPも最終戦アデレードを残すのみとなり、ドライバーの移籍も最終段階に入っている。マンセルとバトラーゼはウイリアムズに、セナとベルガーもマクラーレンに残留することが決定しており、トップ2チームについては来季の体制は決定している。しかしフェラーリを始めとする他チームに関しては、いまだストリーグの真っ直中といえるだろう。

先のエストリル・テストで'92年のフェラーリ残留を口にしたと言われるプロストだが、彼が来季ルノーV10を搭載するリジェへの移籍を計画しているのは周知の事実。フランス政府まで巻き込んだの。国家プロジェクト、とさえ言える。この計画は、プロストが加わって初めて形になるといえるだろう。

ところがプロストは'92年についてもフェラーリと契約を済ませており、選抜としては、'92年もフェラーリに乗るか、あるいはこのチームとも契約しないかのいずれしかない。

## GRAND PRIX 最前戦から SCRAMBLE NEWS JAPAN

1



参戦2年目にしてフェラーリ入りしたアレジの動向は？



ビケの'92年についてもまだ何も見えない



# マールボロ プレスコンファレンス 開催される

F1恒例のマールボロ・プレスコンファレンスが、17日に行われた。出席したのはマクラーレン、フェラーリのそれぞれふたりと鈴木亜久里と日本GPがF1デビューとなったカール・ベンドリンガー。特にプロストの将来についての質問をあらかじめ禁じたため、フェラーリのふたりと、和気あいあいと臨んだマクラーレンとの雰囲気は好対照であった。

●鈴木亜久里、K・ベンドリンガー  
若しかったシーズンを通り返った鈴木亜久里は、フットワークへの移籍などについて「何とかが1年を終えることができた。鈴鹿だからといって特に意識していないが、気持ちの上では何かあるかもしれない。ドライバードライバーとしてキチンとした体制で臨みたかったのでフットワーク移籍を決めた」と述べた。またベンドリンガー



対してフェラーリのふたりの会見はやや重く

「今年は鈴鹿とアデレードのみ、来年は分らない。鈴鹿は難しいがメルセデスで走っているし、シューマッハーからもアドバイスを受けた。自分なりにある程度結果が出せると思う」と述べた。

## ●フェラーリ

先述したとおり、関心を呼んでいる質問が禁止されたため、プロストには差し障りのない質問に終始した。一方ジャン・アレジは、「マシンの戦闘力はあるが、それが今シーズンのレースに反映されなかった」と暗にチーム内の混乱を批判しているようだった。

## ●マクラーレン

# GRAND SCRAP FROM

決勝を翌日に控えた土曜日の夜、今年もキヤノンのF1ウェルカム・パーティーが盛大に催された。キヤノンのスポンサーを受けているウィリアムズからは、マンセル、バトラーセ、バトリック・ヘッドらが出席し、決勝に向けての抱負を語ってくれた。各国のジャーナリストやフォトグラファーが集まる毎年恒例のこのパーティー。今後も是非とも続けて欲しいもの。今年ちょっと残念だったけれど、来年もマンセルを応援したいからね!



今季は苦しかったと亜久里。ベンドリンガーはF1デビューの喜びを語った

最後に登場したアイルトン・セナ、ゲルハルト・ベルガーは、タイトルに現在近い位置にいることも手伝い、非常にリラックスしたムードで会見に臨んでいた。ベルガーは「自分に勝つ機会があれば、もちろん優勝を狙う」と言い、セナはそれ以外にも亡き本田宗一郎の思い出についても答えていた。

## ベルナル クラッシュで左足骨折 最終戦はガシヨ?



ベルナルの左側はすぐに平衡され、経過は良好とのこと

F1初日の18日、午前中のフリー走行でラルースのエリック・ベルナルがクラッシュ、左足を骨折してヘリコプターで病院に運ばれた。アクシデントが起こったのは、フリー走行終了直前の11時45分。ヘアピンを立ち上がったベルナルのマシンは、突然リヤを大きく外側に滑らせて、イン側のコンクリート・ウ



オールに真正面から激突した。クラッシュの衝撃は大きく、コンクリートの跡がくつきりと残っていた。このアクシデントでベルナルは左足首上部を骨折、そのまま救急車ヘリコプターで病院に運ばれた。幸いその他のけがはなく、手術の結果も良好と伝えられている。

しかしラルースはベルナルの出走を断念せざるを得なくなり、オーストラリアGPへの出場も、ほとんど不可能と思われる。

そこでにわかに浮かんできたのが、60日間の留置所生活から釈放されたベルトラン・ガシヨだ。刑務所を出たガシヨは鈴鹿に元気な姿を見せ、「僕は噴れて自由の身だし、ラルースに乗る可能性はある」と語った。ラルース側もオーストラリアではガシヨに乗せたいという意向を持っている。しかしもうひとり、ベネトンを去って、その後ジョーダンもドライブしたロベルト・モレノも候補に挙げられているようだ。

ベンドリンガーもメルセデス・ジュニア



服部尚貴とベンドリンガー  
ふたりの初F1は?  
鈴鹿でふたりの若手ドライバーが、F1初レースを迎えた。

突然コロニーに乗ることが決まった服部尚貴、まずは予備予選の突破が大きな難関となった。

金曜日朝8時から始まったプレQは、どこどころウエットというコンディション。最初は各車ウエットでスタートしたが、コンディションが好転するにつれてスリックへとタイヤを交換する。ところが様子を見ようとゆっくり走行している時、突然タンロップ・コーナーでテールが流れてガードレールに左フロントをヒット、何とかデグナーまで走っていったものの、そこでコースアウトしてストップ、PQ落ちとなった。

一方、イバン・カベリに代わってレイトンハウスからエントリーしたカール・ベンドリンガーは、少しずつマシンになじんでいき、予選は初日26番手。マシンに慣れた2日目はフリープラクティスで10番手のタイムをマークするなど好成績が期待された。しかし、本番マシンのミツシヨにトラブルが発生して22番手にとどまる。決勝は1周目の最終コーナーで多重クラッシュに巻き込まれてリタイアとなった。

「マシンには慣れたけど、僕は背が高いから、マシンが窮屈で困ったよ。手や足が痛くてしかたないんだ」とベンドリンガー。

ふたりの新人にとって、初めてのF1はあまりラッキーではなかったようだ。



# RACE REPORT

10/20

by Nigel Roebuck

## 忘れえぬ鈴鹿 拭い去れぬ記憶

タイトル争いに決着がついたのはまたも第1コーナー。10周目にマンセルがコースアウト  
これでセナはベルギーに優勝を譲り、自らは2年連続3度目の王座を手に入れた  
久々にクリーンな形で決着したF1ドライバース選手権。セナの胸に去来するのは――  
天候：快晴 気温：20.2℃ 湿度：34% 風向き：北西 5.0m/s 気圧：1014.7mb 観客数：14万8000人



この日本GPでマンセルが勝たなければセナの王座が決定、すなわち、セナかベルギーがマンセルを突き切れば勝つ。それには、ふたりがまずフロントロウを確保して、スタートでマンセルの先行を許さないのが必須――。見事その作戦どおりにフロントロウを独占した彼らはまるで打ち合わせたかのようにスタートでマンセルのラインをふさぎ、このあとマンセルが脱列を断れるまで、それぞれの任務を厳実に遂行していった







## 決勝朝も優位を保った セナ&マクラーレン

日曜朝の恒例のウォームアップ・セッションも、ここ鈴鹿に至っては特別な意味を帯びてくる。クライマックスを迎えた今シーズンのタイトル争い。予選でマクラーレン・ホンダに僅差のウイリアムズ・ルノーが、果たしてレース・セッティングでどこまで調子を上げてくるか。そういえばモンツァでもバルセロナでも、ウイリアムズは決勝仕様になって大幅な進歩を見せている。だが今度ばかりはそうはいかなかった。ホンダV12の新バージョンは文字通り鈴鹿スペシャル、この日のために満を持して用意された切り札で、マクラーレン陣営としても一度自分達の方に向けた流れを、そうそう変えられてはたまらないといったところだろう。

「予選用と決勝用とは別々のスペックのエンジンを用意した」というのはポール・インタビューでのゲルハルト・ベルガー。「だから僕達は明日も同じくらいのアドバンテージを得られるはずだ」

ベルガーは正しかった。彼の言うその「明日」が眩い朝日とともに訪れる。この3日間はその前日までの雨が嘘のように晴れわたり、これでは番狂わせの可能性などありそうもない。ウォームアップの結果も予選結果を裏切るようなことはなく、アイルトン・セナがナイジェル・マンセルをコンマ5秒ほど上回るタイムでトップタイムをマーク。次いでリカルド・バトレセが3番手、さらにジャン・アレジ、ベルガー、そしてアレックス・サナルディとアンドレア・デ・チェザリスのジョーダン・コンビという順だ。意外だったのはアラン・プロストで、なんと19番手に低迷している。だがそれもそのはず、このセッションで彼は6周しかしていない。彼の言うには、フェラーリはバランスがまったくなくなっているのだそうだ。

決勝に向けてグッドイヤーのアドバースは4輪ともCコンパウンドで、だいたい20周目くらいを目安に早めに交換した方がいい、とのこと。しかしフェラーリはBでいくことも考えた。多少変わったことでもしなければ勝

ち目はないし、どのみち失うものは多くない。この手でベネトンが去年、1-2フィニッシュをなし遂げたのはなかったか？

「そりゃまあ、そうなんだけど」とGY社レーシングマネージャーのリー・ゴーク。「ただ、あの時のネルソン・ピケとロベルト・モレノは誰からもプレッシャーを受けずに、クルージング走行に徹することができたからね。今日はとてもそれどころじゃないんじゃないかな」

というわけで、結局プロストとアレジも皆同じようにCに落ちついた。

レースに臨んで体調も万全とはとても言えないのがミハエル・シューマッハーとガブリエル・タルクイーニである。予選の時の事故の影響がまだ残っている。それぞれにこいつはネックパッド、腰に痛み止めの注射の助けを借りての出場である。

決勝に向かうマンセルの心境としては「どんなことがあってもマクラーレン勢に負はせない」といったところだが、心配がまったくないわけではない。ウォームアップで例の「ロング・ブレイクベタル」が発生していたのである。このトラブルは以前にもホッケンハイムで顕著に現れたが、幸いこの時は勝つことができた。しかしその勝利は、誰からもプレッシャーを受けずに得たものなのだ。

ところが今日は、逆にこちらがプレッシャーをかける側に回らなければならない。もしそういう心配さえなければ、この状況は彼の最も得意とする展開なのだが……。

**マクラーレンのリードで  
決戦のひびきは切られた**

さて、いよいよフォーメーションラップだ。この時点でなんと昨年の覇者ピケが最後尾のスタートとなった。ウォームアップ中に右フロント・ウィッシュボーンのローズ・ジョイントが壊れ、ベネトンのメカニックはこの交換をする羽目に陥ったのである。これは作業としては時間のかかる部類に入る。なんとかスタートには間に合ったが、修理が終わった時にはフォーメーションはもうスタートして、まわりには一台も残っていない。

さて、鈴鹿のポールポジションは、埃のたま

ったイン側ではなく、グリッパの良いアウト側に置くべきだ、というセナの1年前のリクエスエトがようやく実を結び、今年から左に移されることになった。だがその本人が2番手、すなわち再びイン側からスタートすることになるとは運命も皮肉である。これがパドックで恰好のジョークの種となったが、これを直接アイルトンに試してみようなどという勇敢な人間はとうとう現れなかった。

その理屈から言うと奇数グリッドが有利になるはずで、さしずめ3番手のマンセルなどはスタート一番セナをまず料理したいところだろう。しかし実際は2台のマクラーレンがウイリアムズ勢を抑えて第1コーナーを制した。3台が3台とも揃って素晴らしいスタートを切ったのである。

ファーストラップを終えたところで、マクラーレンの作戦は着々と成功に向けて歩みをつけているが、先頭のベルガーは早くも3秒近いリードを築いている。アイルトンにしてみれば何も自分が勝つ必要などさらさらでない。読者の方々が先刻御承知の通り、ナイジェルでなければ誰だって構わないのである。

それでは誰が勝つか、まず、アレジでないことはすぐ明らかになった。彼のフェラ1リV12が、ファーストラップを半周したところで派手なブローを演じたのである。ピットまでの道のりはかなりのものだ。彼の心の中で、マラネロに対する幻滅がさらに一歩進んだことは間違いない。

2周目。ベルガーのリードはすでに4.4秒に広がっていたが、その後方はほとんど動きがない。マンセルを従えたセナに次いで、バトレセ、プロスト、ピエール・ルージュ・マルティニにさらにシューマッハーがいる。その頃マンセルは無縁でピットクルーに、慌てることはない、しばらくはのんびりとクルージングでいくさ、と伝えていた。

そんなに気楽に走れたら何も言うことはない、とデ・チェザリスが思ったかどうか私には分からない。2周目のシケインに差しかかるころでアンドレアは、自分よりはるかに若いチームメイトに見事なオーバーテイクを食らってしまった。これでカッときたのか、

## ウォームアップでもマクラーレンが最速 綿密な作戦でマンセルの焦りを誘う

「僕がセナのことを考えていた以上に彼も僕のことを考えてくれていた——」譲られた形とはいえ、念願のマクラーレン移籍後初勝利を挙げたベルガー。またもトラブルを一身に背負っての走行だった







彼のジョーダンにはシケイン出口でスピンのあおりを食って2台のダッラーラとカー・ペンドリンガーのレイトンハウスが瞬時に道連れにされてしまった。

「これはJJレイトンに説明してもらおう。」  
「ザナルディがアンドレアをかわしたんだ。それで腹を立てた彼が無茶をしてスピンのさ。僕はこれを避けようとして左に逃げた。そこにエマヌエーレ・ピットロがすごい勢いで追突してきたんだ。こっちは宙を飛んで、砂の中に着地してわけさ。」

「ベルトを外してマシンから出ようとしたら、ペンドリンガーがまっすぐこっちに向かっただけで突っ込んでくるじゃないか。慌ててコックピットの中で身を縮めたよ。両腕でこっちの頭をカバーしてさ。もろに横腹にぶつつけられて、モノコックまでいっちゃったよ……」

「いっぺんに4台が、このシケインでスクラップと化してしまった。ジョーダンのクルーは誰もザナルディに難が及ばなかったことを喜んだことだろうが、ダッラーラの方はどうもいかな。あつという間に2台が全滅したのだ、これではとても浮かばれない。」

しかしそのザナルディも、8周目にしてリタイヤとなった。ギヤが2速に入ったときり動かなくなったのだ。ちょうどシニューマツハーをパスしたところで、いよいよこれからという矢先のトラブルであった。今年のF1の収穫は、因縁けた新人ドライバーの輩出と言っただけだろうか、どうやらここにもひとりいたようだ。あろうことならばジョーダンの経営手腕を駆使して、せめてひとりにはキーブして欲しいものである。このイタリア人ルーキー、ジョーダン・チームにとってはとんでもない掘り出し物だったかもしれない。

## あつげなく決着した タイトル争いの行方

9周目。セナとの間隔をさらに詰めていたマンセルは、ピットに向かっただけでほぼおっはじめるぞと言いつつ送っていた。それを見守るピット・クルーの眼前を、マクラーレンとテールノーズで駆け抜ける。しかし、複雑なアールを描く第1コーナーの後半に入ったところで、ウイリアムズは一瞬フラついたかと思うと、ラインを大きくふくらませて縁石に乗り上げる。次の瞬間にはサンドトラップにつかまっていた。

これでナイジェルは早々とリタイヤ。あの

# マクラーレンふたりに席卷された日本GP セナは王座を、ベルガーは勝利を手中にした

「ロング・ブレイクベダル」にはマイった、との報告である。それにしても、ちょうどチャージを始めた時にあのトラブルが出たのはアンラッキーというほかない、と彼は言う。その可能性を考えなかったわけではないが、いざいざにせよ、その時に対処できるだけのスペースを彼は取っていなかったのだ。

それに、セナにびつたりくっついてのコーナリングで、おそろくダウンフォースがかなり失われたことも突然のコントロール・ミスの一因だったのでないだろうか。

「これで世界選手権獲得のチャンスは、またしても彼の手をすり抜けてしまった。それを誰よりも痛感しているのは自分自身だが、敗れてその現実を受けとめるマンセル。さつさとサーキットを後にしてしまっても誰も非難する者はいないはずだが、彼はその場に残り、チェッカーを受けたセナを待って自ら祝福を送った。清々しいスポーツマン精神に溢れた今日という一日の、それは見ていて心温まる瞬間であった。」

マクラーレンのスタッフが口々にお祝いを言い合っている時、ドライバー達はこれからのレースの組み立てを考えていた。

「正直言って、マンセルがコースアウトした時はしめたと思っただけ」とセナは言う。「実はね、自分に向かっただけで言っただけだ。『オーケー、それじゃあせいぜい楽しむとするか』ってね……。それからは攻めたよ。ゲルハルトを捕まえるのさ。それに、ロン・デニスがコンストラクターズ・タイトルのもも忘れなくて言っていたしね……」

ホスのこの注意を、ベルガーはもつと気にかけていたのではなからうか。その頃には彼のリードは10秒以上にならうとしていたが、セナの腕とマシンをもってすれば決して挽回できない差ではない。オーブンングラップ後数周のゲルハルトの速さは実に見事というほかなかったが、この快走はタイヤの消耗という代償の上に成り立っていたのだ。より抑え気味のペースで周回を続けたアイルトンの方が、今では明らかに調子を上げている。一周につき2秒とまではいかないが、それくらいの割合でふたりの差は急速に縮まりつつある。ナンバーマクラーレンがトップに立ったのは数えて18周目のことであった。

ベルガーはこれまでと読んで、さつせく次の周でタイヤ交換に入る。このストップはあまりほめられるものではなかった。10秒を少し越えて3位でコースに復帰。これはパトリセの後ろだ。続いて21周目にピットインしたセナに代わって、そのパトリセが一時的にトップに立つ。セナのタイヤ交換はわずか7秒と立派なもので、コースに戻った彼の後方視界にチームメイトの姿はなかった。

## 亜久里、中嶋無念！ ベルガー友情の勝利

23周目にはパトリセがピットへ向かい、かつておなじみのマクラーレン12フォーメイションが完成した。両者の差は7秒。さあ、今度はベルガーが攻撃に転じる番だ。矢張り早くファステストラップを更新する彼。なんと5周連続という荒技である。

目には見えないバトルが展開されるのはここからである。眼前で繰り広げられているのは単なるマクラーレンのデモンストレーションではなく、もつとはるかに高度な戦いなのだ。主役はセナとベルガー。このふたりにしばらくはリカルドが加わる。

だがパトリセはマシンに問題を抱えての戦いで、決して柔な展開ではない。ギヤボックスが難物で、シフトアップがどうも思ったほどスムーズにいかないのだ。

「タイヤ交換を済ませてしばらくはブッシュしたんだけど」というパトリセ。

「そのうち2速が全然使えなくなつて、ペースタウンするしかなかった。いざいにしろ今日の彼らには歯が立たなかつたけど……」

「そういうパトリセよりもまだひどい状況にあったのがプロストだ。彼はスタートから4位をキープし、そのままチェッカーを受けるところになるのだが、ラップチャートが示すほど快適なレース展開ではなかった。2、3周もしないうちに、ショックアブソーバーが完全に抜けてしまった、と彼は言う。それに、ハンドルが目茶苦茶に重くなった。」

「あれじゃまるでトラックス」と彼。「快適なんぞ、とんでもない」

それにレース中ずっと油圧が気になつてしかなかった。グリッドについていた時から異常にスモークが出ていたのだ。

鈴鹿にかけつけた日本人ファンにとっては悲しい日曜日となつてしまった。まず25周目、鈴木亜久里がエンジン・トラブルでリタイヤしてしまふ。そして31周目には中嶋悟のティレル・ホンダがコースアウトする。その時、スタンドを埋め尽くした大観衆の悲痛な叫びがサーキットにこだました。

「一瞬、何が起つたのか分からなかつた、突然ステアリングが軽くなつたことだけは覚えている」と彼は言う。ハンドルを切つたがマシンは真つすぐサンドトラップを突っ切つて、タイヤバリヤにヒット。このレースは彼にとって地元で走る最後の機会である。当然、期するところもあつただらう。彼の落胆はとも言葉では言い表せない。

以上の走りを披露し、終盤にかけてあと一歩でポイント獲得というところまで漕ぎ着けた。オルタネーターの故障がなければあるいは実現できたかもしれない。

必死にセナを追うベルガーのエンジンにそれまでの快調なサウンドに変化が訪れるのは45周目。みるみるうちにセナがリードを広げていく。エキゾーストが壊れたのは分かつた。しかしそれだけののだろうか？

「結局は尋ねることにしたよ」とセナ。「でも返事が聞き取れないんだ。返事が聞けるまで何度か尋ねたよ。もしロンがそうして欲しいと考へていて、それで僕が聞かなければ、返事が聞こえなかつたなんて言い訳は誰も信じちゃくれな。だから仕方なくペースを落としてエンジン音を抑え、改めて尋ねたんだ。ロンの答えはイエス、ポジションを入れ替わって欲しいということだった。そうするのは確かに辛いよ。でも、3度目のワールド・チャンピオンになれたという気分には比べたら、そんなことは何でもない。ゲルハルトは前にも僕を助けてくれた。だから今日は僕が彼を助ける番だったのさ。」

セナが最終ラップに入つて急にペースダウンし、最後のシケイン手前でベルガーに接近を許したのは、こういう事情があつたのである。出口でアイルトンは手を振つてゲルハルトを促す。2年間勝利から遠ざかつていたベルガーにとっては喉から手がでるほど欲しかったわけではない。だがこれも一勝だ。しかも、彼には十分の資格がある。前回に引き続きポール獲得、だがまたしてもマシントラ

「結局は尋ねることにしたよ」とセナ。「でも返事が聞き取れないんだ。返事が聞けるまで何度か尋ねたよ。もしロンがそうして欲しいと考へていて、それで僕が聞かなければ、返事が聞こえなかつたなんて言い訳は誰も信じちゃくれな。だから仕方なくペースを落としてエンジン音を抑え、改めて尋ねたんだ。ロンの答えはイエス、ポジションを入れ替わって欲しいということだった。そうするのは確かに辛いよ。でも、3度目のワールド・チャンピオンになれたという気分には比べたら、そんなことは何でもない。ゲルハルトは前にも僕を助けてくれた。だから今日は僕が彼を助ける番だったのさ。」





① スタートでトップ6に続いたのはマルティニ、以下レイト、デューザリス、ザナルディ、モデーナ、ピッコ、コマ、フーフエン。だが2周目シケインで多重クラッシュが発生。一度に4台が消える

② 予選を好調に終え、決勝に向け期待の高まったミナルディ。だが、好走しながらまたしても2台とも完走に結びつかなかった。マルティニは5位を走りながらもクラッチ・トラブルで39周にリタイア

③ 朝のウォームアップ・セッションでは4番手と好タイムをマークし、スペインでの露骨を果たすべく決勝に臨んだアレク。しかし、その思いも虚しく決勝は1周もせずエンジン・ブローで戦列を去った。彼はデビュー以来、日本GPの決勝をまだ1周も走っていない

④ マンセル以上にマクラーレン勢に対抗する術がなく、失墜のGPとなったバトラーゼ。しかし、2連を失いながらもよく3位をキープし、コンストラクターズ選手権の決定を、アデレイドに持ち越した

⑤ 鈴鹿サーキットで中絶の勇姿を見るのもこれが最後。日本GP直前のテスト以来マシンとの調子も向上きて、今回も一時入賞にあと一步の7位まで順位を上げたがコースアウト。惜しいレースを逃した

⑥ シューマッハーと同門メルセデスの秘蔵っ子であるベンドリンガーは予選22位でGPデビュー。しかしその才能の片鱗をみせる間もなく2周目シケインでのアクシデントで戦列を去った。次戦に期待だ



### 王座決定、苦い記憶…… 今セナが胸の内を明かす

この日ここに集まった観客は、40人にひとりという高い倍率のクジ引きを引き当てた幸運な人達だ。F1史にもついで例がない極めて珍しい優勝記者会見に立ち会うことができたといい、あるいはこの幸運のなせる技かもしれない。もちろん優勝したのはベルギーで、本来彼がこの記者会見の主役であるべきである。しかし、その場を独り占めにしたのはセナであった。ジャン・マリー・パレストルのFISA会長落選によって一切の禁句から開放されたセナが、堰を切ったように積年の怒りをぶちまけたのである。

「本当にコンペティティブなシーズンだった。そして、とてもクリーンで、スポーツマンシップあふれるチャンピオン争いだった。過去僕は2回事故によってここで決勝をつけてきた。'89年はその事故でプロストが、そして'90年は僕が王座を手に入れた。1年前の事故について、彼は真実を告白する。『この際、去年の事を洗いざらい話そう』とアイルトン。」

「レース当日の朝になってパレストルは、ポールの位置をコースの左側に移すことは出来ないという決定を下したんだ。そこで僕は言っちゃった。『オーケー、そういうことなんだな。こっちが一生懸命頑張ったというのに、馬鹿な奴らの手によって台無しにされるっていうわけか。それならこっちにも考えがあるよ。もしプロストがスタートで僕を負かすようなことになったら……。僕の前でコーナーに入るなんて真似はしない方がいい。』それでどうなったかが、あのザマさ。彼は僕の前に出てインにつき、僕は彼にぶつかった。世界選手権の決まり方としちゃあ、もう下の下だね。僕だって嬉しいかないさ。F1全体にとっても、決して良くはなかったしね……」

それを言うならプロストにとっても、と付け加えるべきだ。しかし、これを聞いたアラランはただ黙って微笑みただけだった。今さら何をむし返すのか、彼にしてみれば、あれはもう過去のことなのだ。

しかし、セナにとってはそうではないようだ。この日、彼は新たな栄冠を手にした。だがそれでも、その心中には忘れ去ることのできぬ苦い記憶が刻み込まれているのだ。



① ホンダvsヤマハの日本製エンジン同士の戦い。このバトルは中盤まで激戦を究めたが、21周目の第1コーナーでブランドルが前に出た。そのまよう位に入りブラバムの来季プレQ救出に貢献した

② 昨年の表彰台が他のようにドロ沼にはまった恰好の至久。決勝前のウォームアップでは8番手につけ期待されたが、またしても必ずからエンジンには勝てず、26周でピットインしそのままリタイア

③ 日本GPまで予選落ちの続いたカッフィは、今回ぎりぎりまで決勝進出。そのまま10位で完走し、今季GP決勝初出場。初完走を果たした

④ 予選のクラッシュでのダメージで、首にサポートをつけて決勝出場のシューマッハー。34周エンジン・トラブルを起こし戦列を去る

⑤ スタート間際にサストラブルを発生。急いで修理しレースには間に合わせたが最後尾スタートとなったピケ。結りの走りを見せ7位

⑥ 決勝セットになってひどい早動に驚かれたプロストは、得意のウォームアップでも19位どまり。決勝も誰とも競わず4位に入賞した





### 1 アルトン・セナ 予選2位・決勝2位

予選1日目、2日目共に優女ベルガーのタイムを上回ることができず、フロントロウ・イン側からのスタートとなる。決勝では序盤ベルガーの速さについていけず2位をキープ。真後ろにつけたマンセルとの攻防は、マンセルが1コーナーを飛び出してしまう10周目まで続いた。その後トップを快走するベルガーとの差を詰め、18周目にパス。しかし、最終ラップの最終コーナーで再びベルガーをトップに立たせ、2位でフィニッシュした。

### 2 ゲルハルト・ベルガー 予選1位・決勝1位

空力/エンジン面で改良されたマクラレーン・ホンダを駆り、1分34秒700でポールポジションを獲得。決勝はスタートから好ダッシュで2番手のセナとのリードを広げるが、マンセル脱走後ペースアップしたセナに130Rでパスされ2位に。その後追い上げを図るもエンジンから異音が発生したりして差を詰められず。そのままフィニッシュするかに見えたが、最終ラップにセナと順位を入れ替えて今季初、通算8度目の優勝を手に入れた。

### 3 中嶋 悟 予選15位・決勝リタイア

クリアラップを取れないまま15番手で予選通過。決勝では序盤から積極的な走りでも2周目13位、10周目11位と暫実にポジションを上げていった。タイヤ無交換作戦を取り、28周目には7位にまで浮上したが、結局は29周目にタイヤ交換のためにピットイン、ポジションを落とす。その後追い上げて、ポイント圏内で完走かと期待させたが、31周目、S字進入でステアリング系にトラブルが発生し真っ直ぐコースアウト。リタイアとなった。

### 4 ステファノー・モデーナ 予選14位・決勝6位

リヤサスペンションが改良されたティレル・ホンダで予選14位。決勝は6位完走を果たし、またシリーズ・ポイントを獲得してみせた。「12周目ぐらいからタイヤにプリスターが出来始めた。それで少しオーバーステア気味になって、ちょっと苦労したよ。でもタイヤを交換した後は、マシンはまったく完璧になった」とモデーナ。中盤にはブランドルと、終盤にはコマと激しいバトルを繰り広げた結果の入賞だ。

### 5 ナイジェル・マンセル 予選3位・決勝リタイア

予選1回目、2回目ともに2台のマクラレーンに続く3番手。スローカーにひっかかっていたらしい、フロントロウは獲得できなかった。スタートの1コーナーもベルガー、セナに続く3番手。その後、軌跡にアタックするも、セナをパスできないまま、トップのベルガーに差を広げられていった。10周目、セナの真後ろについて進入した1コーナーで高俊のコースアウト。クラベルヘッドから脱出できずリタイアとなった。

### 6 リカルド・バトレゼ 予選5位・決勝3位

予選1回目は2コーナーの立ち上がりでスピリン、2日目もエンジンのパワー不足に悩む。タイムは伸びず、決勝は3番手からのスタートとなる。スタートではプロストをパスして4番手に上がり、マンセルがリタイアして3番手。ベルガー、セナのピットストップで一時的にトップに浮上するが、25周目、自分もタイヤ交換のためにピットインし3番手に戻る。マクラレーンとの差を詰められずに3位でフィニッシュした。

### 7 マーティン・ブランドル 予選19位・決勝5位

ブレQは1位で突破するが、予選はフロント・タイヤにプリスターが発生して19番手にとどまる。しかし決勝ではシャシー/エンジンともに好調で、1周目14位、2周目11位、10周目9位と暫実にポジションを上げる。中盤は前を走るモデーナと激しいバトルを展開し21周目にこれをパス、6位にまで浮上。最終的には5位でフィニッシュし、2ポイントを加算した。ファステストラップは1分43秒959と7番手のタイムをマークしている。

### 8 マーク・ブランデル 予備予選5位・決勝——

決勝用マシンで走り始めたが、ちょうどコース・コンディションが完全ドライとなる頃、エンジンからオイル漏れが発生。このため緊急レスポンスで乗り換えた。ところがセッティングが合っていない、アンダーステアに苦勞してタイムは1分44秒004にとどまった。「1〜2コーナーやS字コーナーなど、大事なところでアンダーが出た」とブランデル。常時ブレQ突破のプラバムだったが、今回はまさかの予備予選落ちとなった。

### 9 ミケーレ・アルボレート 予選27位・決勝——

アンダーボディの改良で空力特性が向上されたマシンで予備予選は3番手でクリア。しかし予選1回目はダウンフォースが強すぎてトップスピードが伸びずに25番手。予選2回目はダウンフォースを減らしながらもバランスは良好だったが、予選ではフリー走行のタイムよりコンマ4秒落ちてしまい、27番手にとどまる。2回のタイムアタックで、どちらもクリアラップが取れなかったのが原因で、無念の予選落ちを喫してしまった。

### 10 アレックス・カッピ 予選26位・決勝10位

予備予選2番手、予選1回目16番手、2回目25番手で久々の決勝出走を果たす。決勝ではスタートから順調に順位を上げていき、ペースをつかんだ後はアーツェン、ビケ、ハーバートなどとポジションを争った。「コーナーでは遠いづくんだけど、ストレートで離されてしまい、パスすることができなかった」とカッピ。ピットストップで少々タイムロスした以外、ドライバーの目立ったミスもなく走り切り、10位でフィニッシュした。

### 11 ミカ・ハッキネン 予選22位・決勝リタイア

初めての鈴鹿走行となった金曜日のフリー走行では、1コーナーでコースアウトして走ってピットに戻るシーンも。しかし土曜日にはいくつかの異なるセットアップを試し、1分40秒024をマークし21番手で予選通過する。決勝では1周目にひとつポジションを落として22番手となるが、2周目の最終コーナーで発生した多重クラッシュのおかげで18番手に浮上。しかし5周目にエンジンがブローし、リタイアとなった。

### 12 ジョニー・ハーバート 予選23位・決勝リタイア

鈴鹿を熟知しているハーバートは、金曜日のフリー走行11番手、予選15番手と滑り出し好調。しかし土曜日は期待していたほどのタイムアップを果たせず、タイムは1分40秒170にとどまった。スタートでは19番手にまでジャンプアップ、2周目に16番手と積極的な展開を見せる。中盤はビケを軌跡に追いかけ11番手にまでポジションを上げるが、レースが折り返し点を過ぎた31周目、エンジンにトラブルが発生しリタイアとなった。

### 14 ガブリエーレ・タルクイーニ 予選24位・決勝11位

ブレQを4番手で通過したものの、フリー走行で決勝用マシンをクラッシュ。ブレQで使用した1コーナーで1回目予選は27番手にとどまる。しかし2日目はサスペンションを柔らかく、車高を上げたセッティングで、初日のタイムを2秒以上も短縮する1分40秒184をマーク。24番手で予選通過を果たす。決勝はエンジンを引換から30仕様に取替えてスタート、終盤最後尾をキープする走り、11位でフィニッシュした。

### 15 マウリシオ・グージェルミン 予選18位・決勝8位

シャシーのハンドリングは好調ながら、予選ではクラッチが滑ってしまうトラブルが発生。また、タイムアタック中にシユーマッハーのクラッシュでセッションが赤旗中断となってしまう。再開後、1回使用したタイヤで再度アタックして1分39秒518をマークした。決勝ではスタートでポジションを落とすも、その後確実に追い上げていき、28周を走ってタイヤを交換。結局トップから1周遅れの8位完走となった。

### 16 カール・ベンドリンガー 予選22位・決勝リタイア

カベリに代わってレイテンハウスからF1デビューを果たしたカール・ベンドリンガー。2日目のフリー走行では16番手のタイムをマークしたが、午後の予選ではキヤホックスにトラブルが発生。ピットで慌てて修理し、セッション終了5分前になって慌ただしくタイムアタックした。決勝では1周目、いっせいに18番手にジャンプアップしたものの、2周目の最終コーナーでの多重クラッシュに巻き込まれてリタイアとなった。

### 19 ミハエル・シューマッハー 予選9位・決勝リタイア

土曜日の予選では、130Rでクラッシュという大アクシデントを演じた。しかし、すぐさまマシンを乗り換えて1分38秒363で8番手につけ、周囲を驚かせる。決勝では序盤、マルチーニ、ザナルディ、モルビテッリらと8位争いを展開し、22周目にマルチーニがタイヤ交換にピットインすると3番手にまで浮上。その後マルチーニにパスされ6番手に、さらに35周目、エンジン・トラブルでスローダウン、S字入口でマシンを止めた。

### 20 ネルソン・ピケ 予選10位・決勝7位

予選1日目はスローカーに引っかかっていたり、ガス欠状態やミッション・トラブルで不本意な17番手。2日目は一度使用したQタイヤを皮制したセットでベストタイム1分38秒614をマーク。マシンのバランスは良く、決勝への期待を大きくする。ところがスタート前になってフロントサスペンションにトラブルが発生し、このためグリッド上で交換作業を行い最後尾スタートとなる。後方からの激しい追い上げで7位完走を果たした。

## 32人の鈴鹿、それぞれの戦い

### 21 エマヌエーレ・ピッコ 予選16位・決勝リタイア

予選初日は1分41秒246で21番手。2日目のフリー走行ではQタイヤをトライしたが、エンジンがカットオフするトラブルでタイムは伸びず。予選2回目は1分39秒238をマークして16番手からのスタートとなった。ところがレースでは、僅か2周目で、最終コーナーでクラッシュ。「チェザリスがスピリンしたところにレートが突っ込んで、それに巻き込まれた」とピッコ。決勝セッティングが決まっていただけに残念なリタイアだった。

### 22 J.J.レート 予選12位・決勝リタイア

金曜日は予選13位と好調なスタート。土曜日のフリー走行ではエンジンを壊してマシンを乗り換えるが、それでも6番手のタイムをマークする。しかし予選は2セット目のQタイヤでのアタックでコースアウトしてしまい、ポジションは12番手にとどまった。決勝は1周目に10番手にまでポジションを上げたが、2周目のカシオトライアングル出口でスピリンしたチェザリスを避けようとしたところをピッコに追突されリタイアとなった。

### 23 ビエルレイジ・マルチーニ 予選7位・決勝リタイア

金曜日のフリー走行でクラッシュし赤旗を招くが、午後の予選では12番手に。予選2日目は、最初のアタックでは6速ギヤを破損してしまいが、2回目のアタックで初日のタイムを2秒短縮するタイムをマークして7番手に。本家フェラーリに匹敵する速さを発揮した。決勝ではマクラレーン、ウィリアムズ、フェラーリに続くポジションを好走して3番手をキープするが、突然エンジンがミスファイアを起こしてしまい、リタイアとなった。

### 24 ジャンニ・モルビテッリ 予選8位・決勝リタイア

マルチーニ同様、好調だったモルビテッリは予選8番手からのスタート。マルチーニと並んでグリッド4列目につけた。予選でのトップスピードはベルガー、セナに続く303.45km/hをマークしており、ミナルディ好調を示した。しかし決勝ではホイール・ベアリング破損でマシンの挙動が安定せず苦戦を強いられ15周を走ったところでリタイア。「リヤのベアリングが壊れていて、ストレートでも真っ直ぐ走らなかった」という。

### 25 ティエリー・ブーツェン 予選17位・決勝9位

金曜日のフリー走行では、ベルナルのクラッシュのためQタイヤをトライできず。それでも予選1回目は今シーズン最高の19番手をマークする。しかし土曜日は、フライングラップ取行中に至久堂に引っかかっていたらしい、結局17番手からのスタートとなる。決勝の序盤は中嶋、ビケ、ハーバートなどと順位を争い、レースが落ち遅いには3位でつてポジションを上げ、最後には3位でチェッカーを受けた。

### 26 エリック・コマ 予選20位・決勝リタイア

予選初日は予選2番手と低迷し、2日目の予選では、前日ブーツェンがトライしたセットアップを試みる。しかし、タイムを前日より1.2秒も向上したにもかかわらず28番手にとどまった。抜群のスタートを切ったコマは、1周目19位、2周目12位と序盤にポジションを上げていく。中盤にはモデーナとポジションを争い、24周目には7位にまで浮上したが、その後オルタネーターにトラブルが発生してリタイアとなってしまった。

### 27 アラン・プロスト 予選4位・決勝4位

「マシンの感触はいいのだが、いまひとつタイムが伸びない」と言うように、予選・決勝ともにマクラレーン、ウィリアムズから水をあけられる。それでも予選2回目には、可変インレット・システムを搭載するエンジンで4番手につける。決勝はリードを広げられながらもマクラレーンとウィリアムズの後ろを走り、マンセルのリタイアで4位に浮上。そのままのポジションをキープしたままチェッカーを受けた。

### 28 ジャン・アレジ 予選6位・決勝リタイア

土曜日のフリー走行でQタイヤを使ってタイムアタック中、スピリンしてコースアウト。マシンはリヤから進走してしまう。午後の予選、プロストと同様の可変インレット・システムは作動不良で使用できず。さらにハンドリングにも難を抱えてタイムは1分37秒140、8番手となった。日曜朝のウォームアップではボームのベルガーを凌ぐ4番手のタイムをマークしたが、決勝はスタートして1周目にエンジン・ブローでリタイアとなった。

### 29 エリック・ベルナル 予選——・決勝——

金曜日のフリー走行を走り初めて15周ほど走行し、タイムが1分44秒台となったところで大クラッシュを演じる。ヘアピン立ち上がりでイン側を向いたマシンは、ガードレールに真正面から突っ込んだ。セッションはすぐに赤旗中断され、ベルナルは救急車で病院に運ばれた。左足首上部を骨折したが、他に大きな怪我はなし。ガードレールにはマシンのノーズコーンの跡が、くっきりと残っていたという。

### 30 鈴木圭久里 予選25位・決勝リタイア

昨年の日本GPでは3位入賞を果たしている圭久里だが、DFRエンジンとなった今年は予選25位とぎりぎり決勝進出となった。予選2回目、最後のタイムアタックでミッションにトラブルが発生してしまい、タイムを伸ばせなかったのだ。日曜朝には8番手のベストタイムをマーク/決勝への期待をつないだ。しかし15番手までポジションを上げたところでエンジンがミスファイアし始め、ピットでの対策のタイムもなくリタイアとなった。

### 31 服部 尚貴 予備予選6位・決勝——

服部のF1デビューはあっけない幕切れとなった。金曜朝8時、コースが所々濡れている状況の中、服部はまずはレインタイヤで軽く2周し、コースコンディションをチェック。その後ピットで待機した後、スリックに履き替えてタイムアタックし1分8秒035をマークした。しかしピットに戻ろうとペースを落とした時、突然ダウンラップ・コーナーでスピリンしてガードレールにクラッシュ。そのままブレQ落ちとなった。

### 32 アレックス・ザナルディ 予選13位・決勝リタイア

今回は2度目のF1ながら、予選1回目ではいきなり7番手のタイムをマークして周囲の注目を集めた。しかし予選2回目ではシフトミスや、エンジンのオーバーレブ。そしてスピリンしたりミスも目立つ。それでも予選は13番手で通過。本番では、1周目に11位、3周目に8位と順調にポジションアップしたものの、ミッション・トラブルでシフトが2速に固定してしまい、7周を走ったところでリタイアとなってしまった。

### 33 アンドレア・デ・チェザリス 予選11位・決勝リタイア

「マシンのバランスが良くない」と言いながらも金曜日のフリー走行ではいきなり6番手。予選1回目はクリアラップを取れず、あわやセナに追突、という場面も。タイムは14番手にとどまる。予選2回目は軽いアンダーステアに悩まされながら11番手、グリッド6列目につけた。ところが決勝2周目のカシオトリアングル立ち上がりでスピリンしてしまい、レート、ピッコ、ベンドリンガーを巻き込んでクラッシュ、リタイアに終わった。

### 34 ニコラ・ラリーニ 予選28位・決勝——

金曜日：フリー走行、1分45秒555で28番手。予選1回目、1分43秒037で28番手。土曜日：フリー走行、1分45秒976で29番手。予選2回目、1分42秒492で28番手。パン・テ・ペールと共に、タイムシートの最後尾をキープし続け、失意の内に予選落ちとなる。トップスピードでは、予選2回目バックストレートでフェラーリに匹敵する294.40km/hをマーク。旧態依然のシャシーが、ランボルギーニV12のパワーを生かせない状況だ。

### 35 エリック・パン・テ・ペール 予選29位・決勝——

予選1回目、2回目ともに予選出走中最下位の29位で予選落ち。メカニカル/エアロダイナミクス両面でのグリップ不足に苦しんだ。「エンジンはいいけれど、基本的なシャシーのクリップが足りなすぎる。特にバンピーなところ、1〜2コーナーやデグナーの2個目は苦戦した。もう少しのコースで目一杯攻めるには、もう少しマシンが仕上がっていない」とパン・テ・ペール。シャシーの基本設計の古さは、解決しなかった。





最後の鈴鹿は、31周で幕を下ろした

# 中嶋 悟

'91鈴鹿 中嶋、亜久里、服部の日本GP

SATORU  
NAKAJIMA

 FUJI-TV 





**Mobil 1**







「いつもの鈴鹿とちよつと違うね……」スペインGPを終え、日本へと戻る中嶋はそう漏らしたという。昨年までは長いヨーロッパでの戦いを終えてから向かう日本GPは、彼にとって故郷である楽しいなGPだったのだ。久しぶりの顔と再会できること、日本語で気楽に語れること、多くのファンが応援してくれることなど、これまでの日本GPは心躍らせるGPだった。

ところが今年には最後となる鈴鹿だ。受け入れる国内での騒ぎが、尋常ではないことは予め分かっていた。F1ドライバーとしての最後が近づいてくるということも、無意識に働いていたのかもしれない。これまでのように素直に喜べない、複雑な思いを胸に日本に戻ってきた中嶋。振り返れば彼の日本GPは、10月3日にイベリア半島2連戦を終えて日本に到着した時から始まっていたのかもしれない。

「鈴鹿へはV10を10基持ち込みました。これまでの集大成のエンジンと言っているでしょう。中嶋さんには最後の鈴鹿を心置きなく戦ってもらいたいですから」ホンダV10の白井裕プロジェクト・リーダーはこう語る。そう中嶋の表彰台を実現させるためにホンダが投入した、あの「SN」サトル・ナカジマのイニシャルから始まる番号が刻印されたエンジンだ。

これだけではない。中嶋を奮い立たせる要素はまだあった。日本GP直前、フロント・サスペンションのジオメトリーを変更したティレル020が、シルバーストンでテストを行った。ステファーン・モデーナの手によるこのテストは、ショート・コースでのテストとはいえこれまでのタイムを2秒近く縮めたのだ。この改良も彼にとって大きな味方になるはずだった。

さらに今回中嶋が使用する020の6号車は、シーズン前半彼が使っていた相性のいいマシン。引退発表を決めてからはチームのためにもモデーナに差し出していたが、鈴鹿では久しぶりに中嶋が使うことになった。スペアカーの優先権も中嶋だ。ピットには③④



と3台のティレル020が並んでいた。

大雨の木曜日から一転、予選初日は快晴の下で始められた。昨年以上に目立つ日の丸の旗。ブラジル国旗やフェラーリの旗の中に隠れるように振られていた昨年と違い、今年は堂々とその位置を確保している。すべては中嶋がこれまで5年間戦ってきたことよって、F1というものが日本で認知された結果だ。そしてその中には必ず一言が書き加えられていた。「夢をありがとう」「鈴鹿だ！ 勝負だ！」「納豆走法」「頑張れ中嶋！……」ファンの思いが日の丸1枚に託されていた。

過剰とも思われたのはファンだけではない。予想されたことだが、新聞記者やプレスが中嶋を取り囲む。彼が動くとともにカメラのフ



ラッシュユが光りながら動き、記者達が追っていく。分かっていたことだが、ティレルのメカニック達もやりにくそうだ。中嶋もピット裏のドライバーズルームに籠もりがちだった。

そんな中をセッケン3のマシンは、1年ぶりにその咆哮を鈴鹿に響き渡らせる。シルバーストンで2秒短縮ならば、鈴鹿では4秒短縮ですぬという質問に対し、「そんなにうまくいかないよ」と苦笑いしながら答えた中嶋。何回かのピットインを繰り返して、中嶋は1日目のフリー走行で15周をこなす。だがベストタイムは、最後の15周目に出した1分43秒453。19番手にとどまった。サスペンションのセッティングが柔らか過ぎたようだ。

サスを硬めに、2〜3速のギヤレシオを変更し、中嶋は午後の予選1日目に臨む。一抹の不安を残していたかもしれない。

しかしそれは杞憂に終わる。1回目のアタックでいきなり1分41秒460を叩き出したのだ。

「朝はどうなるかと思ったが、足まわりのセッティングを変えたらバランスがよくなった。思い切つて変えたのがよかったね」と中嶋は言うが、その言葉を裏づけたようにタイムは徐々にアップしていった。2回目1分40秒294、3回目1分40秒100、4回目はスローカーに引つ掛かり1分40秒462。40秒台はわずかに切れなかつたが、明日の予選2回目に向けての手応えをつかんだようだ。暫定クリッドは11位。とりあえず今年の予選では、サンマリノGPの10位に次ぐボジションだ。

だが期待を抱かせた翌日。2日目のフリー走行でのタイムは1分41秒959、42秒台をわずかに切るにとどまった。それも23周もしてである。前日の予選終了後、ミーティングで決めた変更が裏目に出てしまったのだ。大型のダウンフォース重視のリヤウィングでアタックしたモデーナの感触がよかったために、中嶋もこのリヤウィングを試みていたのだ。予選2回目には、リヤウィングは昨日のものに戻され、それ以外のセッティングも変えられていた。







すでに12万人もの観客でふくれあがった鈴鹿。予選2回目の計測開始直後に中嶋はコースへと出ていった。そして中嶋がコースを通過するたびに、観客席が盛り上がる。1コーナーを、S字を、デグナーを、ヘアピンを、スプーンを、130Rを、シケインを、ストレートをゼッケン3が通過すると同時に日の丸が揺れる。エアホーンが鳴らされる。今、鈴鹿はモンツアを超えた。

アタック1回目。いきなり1分39秒台に飛び込む。1分39秒380、やはり元のリヤウイングのほうがいいようだ。続けて1分39秒262、1分39秒118と、中嶋らしくじわじわとコンマ1秒ずつタイムを削り取っていく。

このままいけば38秒台も夢ではないと思われた中嶋の快走だが、思わぬアクシデントに遭遇することになる。シューマッハーのクラッシュだ。130R立ち上がりで大きくスピンのしたシューマッハーがコンクリートウォールに激突。これで大破したベネトンB191がコースを塞ぎ、赤旗が出されて予選は約20分の中断をみた。

中嶋自身がこのクラッシュに巻き込まれたわけではない。だが計測再開後は、コースはタイムアタックに出るマシン群で埋め尽くされることになったのだ。その渋滞に巻き込まれてしまったのだから、アクシデントに遭遇したといってもいいだろう。

4回目のアタックはもろにその影響を受け、アタックは途中で諦めた。ピレリタイヤは皮剥きを行うことにより2回目のアタックが可能になる。2セット×2回、つまり4回目のこのアタックが最後のアタックになるはずだった。ところが中嶋はまたしてもコースに出ていく。すでにタイヤのおいしい部分は使い切った。それでも中嶋はわずかの可能性に賭けてアタックにいったのだ。だが今回はデグナーで鈴木重久里に引っ掛かってしまう。6回目もスローカーに遭遇。結局1分38秒は夢のままだった。1分39秒118、これで中嶋最後の日本GPは、15番グリッドからのスタートが決した。

「予選はいつも悔が残るけれどね。雰囲気は最高だった。渋滞に



## やるべきことはやったから…… でも、これがレースなんだ

巻き込まなければ、もう少しタイムが出たかもしれないね。今朝フルタンクで走った時にプリスターが出たのが気になるけれど、クルマも含めて僕の状態もいい。明日はいいレースをしたいね。そう言って中嶋はドライバーズルームに入っていた。

翌20日、鈴鹿は14万8千人の観客が今や遅しと午後1時を待っていた。26台のマシンは所定の位置にそれぞれ佇んでいる。「とにかく走り切って、チェッカーを受けたい」と語る中嶋もすでにコクピットの中に収まっていた。そして午後1時、極彩色のマシン群が1コーナーへとなだれ込んだ。

中嶋はスタートに失敗、順位をやや落としてしまう。だが2周目の最終コーナーで起こった多重クラッシュにも助けられ、13位へと



020を戻す。中嶋はタイヤ交換をしないで53周を走り切るつもりだった。コマとブーツエン、2台のリジエに挟まれながらも徐々にポジションを上げていく。フルタンクでの不安はあったが、コンスタントに1分47秒台で走り続けていた中嶋はいつしか7位のポジションにまで上がってきた。入賞圏内まであとひとつ。

ところが先にタイヤ交換を終えたモデナナのタイムが、一気に2秒も縮まったのだ。ピレリタイヤの性能は想像以上に上がっているようだ。このタイムアップの結果、ピットでは中嶋にもタイヤ交換の準備がされる。そしてそれは中嶋に伝えられ、28周目にゼッケン3のティレル020がピットロードを下りてきた。メカニックが飛びつき新たなタイヤを得た中嶋は、カタバルトから発射されるがごとくピットアウトしていった。

だがその直後の31周目、大観衆は見たくはなかった光景を目の当たりにすることになってしまった。S字に差しかけた中嶋がコースアウト。タイヤバリヤに真っ直ぐ激突して止まるという光景をだ。

「S字で急にステアリングが軽くなった。何か壊れたんだろう。サスペンションか、ステアリングかもしれない」と述べる中嶋。そんな冷静な中嶋とは対照的に、大観衆からは悲鳴にも似た声が上がっていた。失望の空気が流れる。

「スタートで失敗したけど、7位まで追い上げられた。意外と走れたんじやないかと思うね。去年のように地元鈴鹿でポイントを取げたかったけれど、これがレースなんだよ」と中嶋は言う。こうして中嶋最後の鈴鹿は幕を下ろしたのだ。予定されていた引退セレモニーは辞退。マクラーレン・ホンダの112、セナの3回目のチャンピオンで沸くサーキットを中嶋は静かに去っていった。

「やるべきことはやったから、すっきりしたね。アデレイドではチェッカーを目指すよ」とはにかみながら言う中嶋。そう11月3日は本当に最後のGPとなる。彼にとって5年間、74回目のGP。中嶋悟は、このレースを最後にステアリングから離れていく。





# 鈴木

# 亜久里

AGURI SUZUKI

18日、午前中のフリープラクティス1回目が1分45秒026で24番手、午後の子選は41秒528までタイムアップを果たすが、結局24番手は変わらず。取り立てて悪いことはないのだが、なんともタイムがひねり出せない。

「エンジンが遅いでしょ。だからストレートスピードを上げたくてウイングを寝かすから、当然コーナースピードは落ちるよね。しかもパワー食われちゃう感じで、アクセル踏むと横に引っっちゃうんだ。とにかく、今年は全くテストできなかったからね。もっとテストしてパーツとかウイングとかを開発していけば、マシン自体のポテンシャルは、まだまだ通用すると思うんだけど……。とにかく体をもつともっとクルマに馴染ませたいんだけど、テスト無しじゃそれもできない。本当にづらいシーズンだったよ。でも日本まで来られて良かった。ラッキーだった。途中で終わるかと思ったもの」

チームの財政悪化が、今年の亜久里をどれだけ痛めつけたかが、重苦しい口調の端々にうかがえる。なんとか捻出した予算を投入して、7月にシルバーストンでテストを敢行して以来、すべてのレースがぶっつけ本番。後半戦3回の予選落ちにも、歯をくいしばって耐えてきた。F1パワーウオーズの要となる特殊燃料も、配給されたものをレース毎に消費するだけで「少しは良くなっているんだろ」以上の感触は掴んでいないという。

19日午前のフリープラクティスこそ持ち前のガンバリで18番手の40秒591までポジションを上げたが、午後の子選2回目では40秒255までタイムアップしたものの、結局25番手という今年後半の定位置に落ち着いてしまった。

悪い時には悪いことが重なるものだ。予選終了後、亜久里はコントロールタワーに呼ばれた。終了間際にミッドジョン・トラブルが発生、コースサイドにマシンを止めて亜久里はコクピットで牽引車両を待っていたのだが、その間、オフィシャルはイエローフラッグを降り続けたため、他車のタイムアタックチャンスを阻害したということに注意を受ける。さらにデグナーの進入で、フライングラップに入

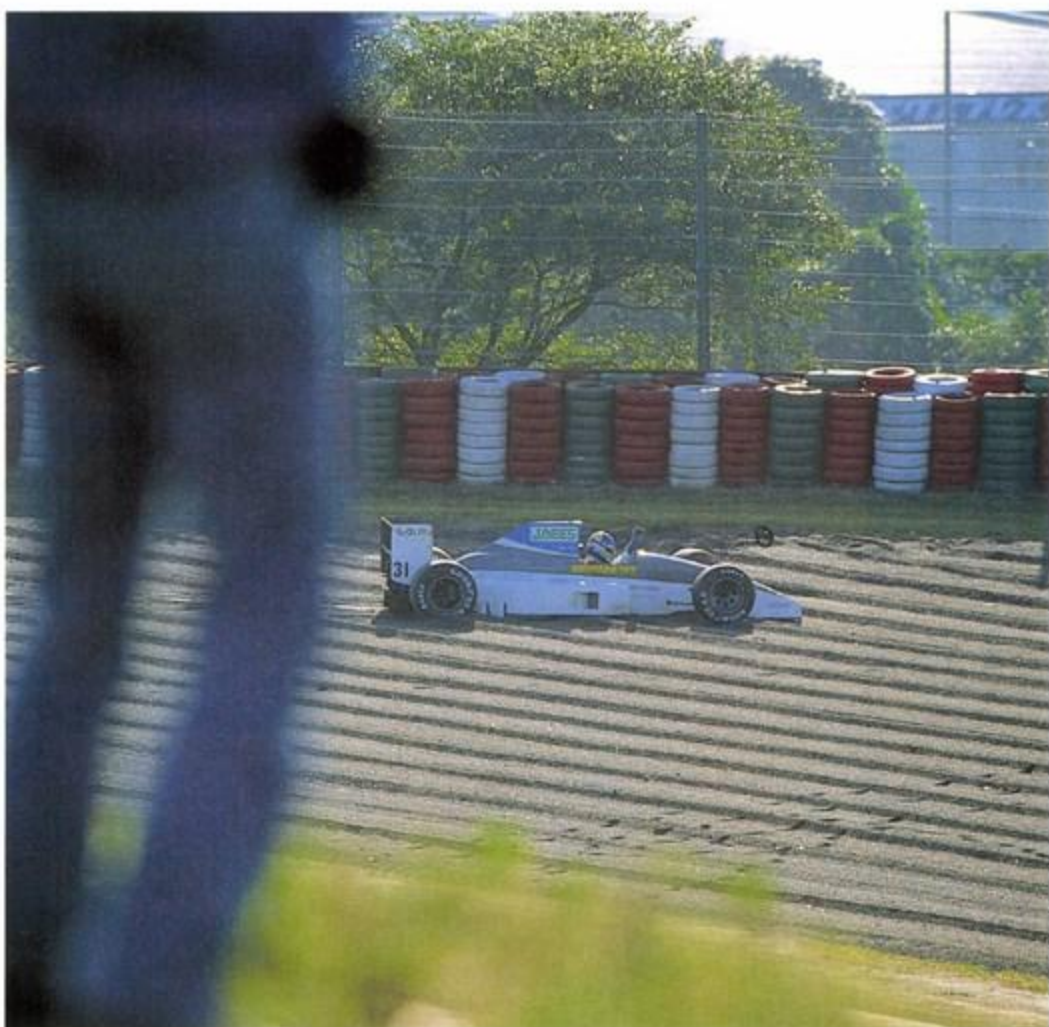


'91鈴鹿—中嶋、亜久里、服部の日本GP

# 服部尚貴

NAOKI HATTORI

Text/Naoyuki Hata



「早すぎたね……」

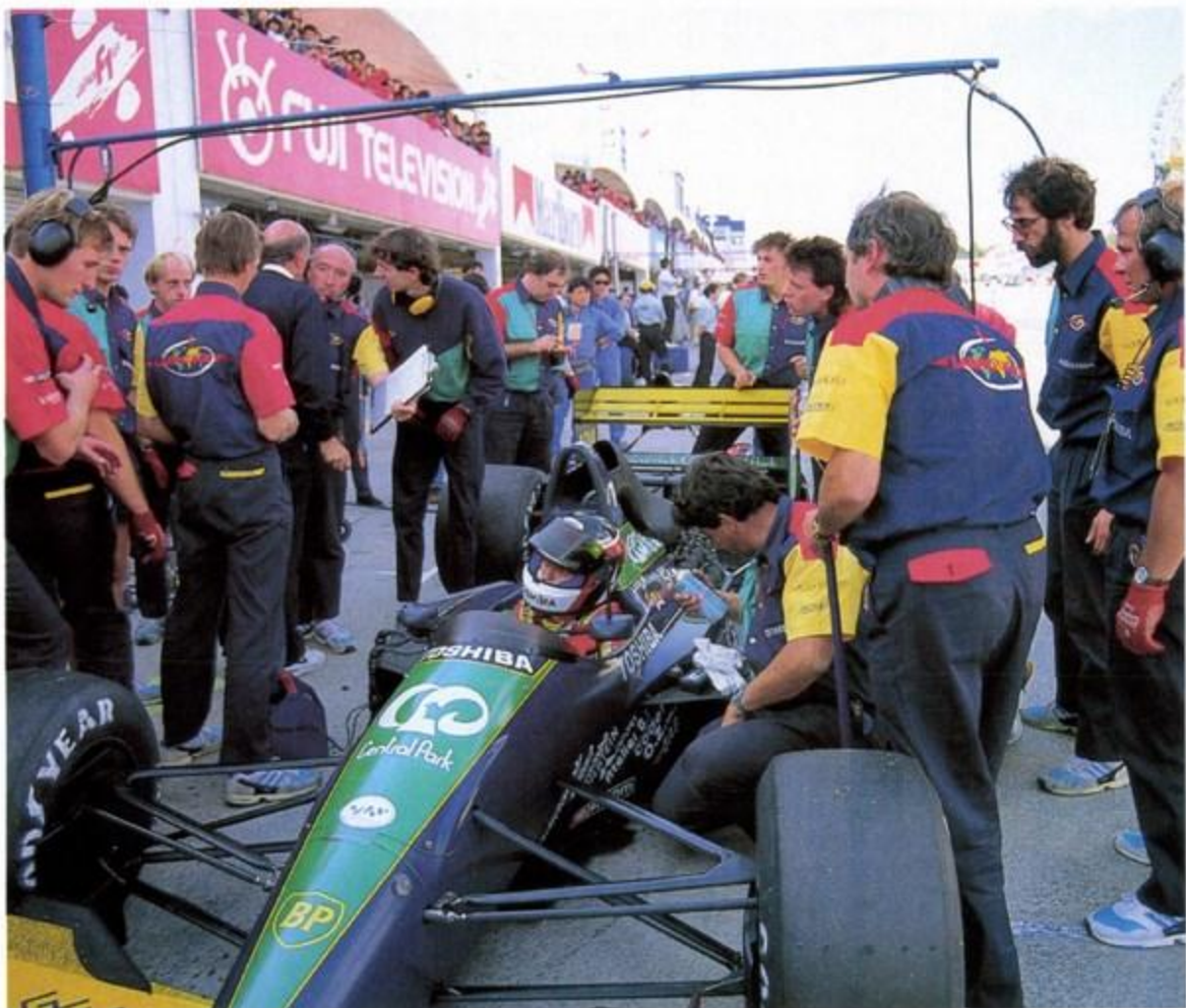
若武者・服部尚貴の初のF1チャレンジは、公式スケジュールしよっぱなの予備予選で、しかもわずか3周足らず、時間にして約20分であっけなく終わってしまった。

服部が कोरोニ に来る、そんな噂が駆け抜けたのは、約1カ月前の鈴鹿F3000でのパドックだった。その時のレースを終えて、彼はこんなふう語っていた。

「また正式に決まったわけじゃないけどね。話があったのは本当。まあ来年フルに参加することだけはないよ。来年はF3000







つた中嶋と折り合いがつかず、あたかも重久里がアタックを妨害したかのような状況がモニター画面に大映しになってしまったのだ。  
 「左に避けて中嶋さんをパスさせようと思ったんだけど、中嶋さんも左に来ちゃって……。悪いことをしたとは思わないけれども、済まないという気持ちはある」

去年の重久里は予選セッションが進むにしたがって自信をみなぎらせ、気持ちが高まっていく様子が手に取るようだった。今年は今までの様相で2日間が終わった。インタビュを受ける重久里に、「予選通過オメデトウ」の声が金網越しに飛んだ。少し戸惑った様子で笑顔を返す重久里。

「本当だよ、ギリギリの予選通過だもの」

今年の日本グランプリを通して、重久里が1度だけ輝いた。決勝レース日の朝のウォームアップでシューマッハーを押さえて8位のタイムを叩き出した時である。

「今日はTカーを使う。こっちの方がハンドリングがいいんだ。エ



で勝ちにいく年にしたいから。もういった意味でも勉強としては最高なんじゃない、F1って。たとえそれがコロニーでもね(笑)。朝の1時間だけでもF1を体験してみれば、何か違った世界が見えてくるでしょう。

それから約2週間の間に日本GPとオーストラリアGPの2戦に出場するという正式な発表が行われ、そしてコロニーの本拠地でもあるイタリア・マジオーネでのテスト。ここで約40周の走行を重ね、さらにF1本番前にオートボリスでのグループAレース出場を挟むという、非常に懐かしいスケジュールの中で、服部の日本GPは近づいていった。

今年まだ一度も予選通過していないコロニーだけに、服部にとって鈴鹿がホームコースであるにしろ、苦戦を強いられることは事実だ。だが、唯一の光明は、彼の所属するムーニクラフトの宮坂宏チーフエンジニアが同行することだ。

木曜日に降り続いた雨のため、予選が始まる頃はまたコース上はウェット状態。ただ、前日の悪天候が嘘のように、冷たい風はサーキットに吹き込んでいたものの、ほどよく晴れた空がその後の路面状態の回復を予感させていた。当然、勝負は路面状態の良くなる後半に、と思われた。

AGSがこのレースの直前にチーム解散を発表したため、予選予選に出場したマシンは6台となった。つまり服部は2台のマシンを抑え切れれば良いわけだ。前の晩はグッスリ眠れたという服部。「プレッシャーのようなものはほとんど感じられなかった」と語るように、焦るでもなく、高ぶるでもなく、ちょうどいい精神状態の中、ブラバムとフットワークの4台に続き、スタート開始から3分経ってから、ゆっくりとコースインしていった。

まだセミウェットの路面をレインタイヤで確かめるように2周して服部はピットに戻ってくる。そして約10分の間隔をおき、今度こそはスリックに履き換えて再びコースインしていった。いよいよ1回目のタイムアタックだ。そしてマークされたタイムは2分00秒035。その時点での3番目のタイムである。これから路面の回復とともに少しずつタイムを上げていけば、PQクリアも決して不可能ではない。そんなふうにも思われた矢先……。

なんと服部がダンロップコーナーでスピンアウト。フロント回りを傷め、なんとかコースに復帰はしたもののダメージは大きく、次のデグナーでマシンを止めた。これで服部の日本GPは終わった。「グッドイヤーのタイヤに慣れ切れなかったっていうのも事実かもしれないけど、とにかく突然マシンの挙動が変わった。オーバースピードでも何でもなくて、むしろまたピットに戻ろうとペースを落としていたにもかかわらず、全くクルマが曲がってくれなかった」

普段は陽気な服部からいつもの笑顔が消え、ピットよりもさらに1コーナー寄りのテントには、左のウイングとフロントサスペンションのロワーアームを傷めたコロニーのマシンが横たわっていた。1回目のフリー走行に挑むライバル達のマシンを横目で見ながら……。「周りが今回の自分の走りはどう評価してくれているか分からないけど、まだ全開で走ってたわけじゃないから、悔しい。とにかく経験不足ということ。プレッシャーとかは本当になかったし、むしろ気



マシンは昨日の本番の方が良かったみたいだけれど、これといってマシンをいじってはいないよ。なぜ8番手なのかはよく分からない。でも、スタートが後ろから2番目でしょ。エンジン遅いから抜けないよね。目標は完走。悲しいけれどね。このところ完走してないから」

言葉どおりに垂久里のレースは淡々とスタートした。踏み分けるように表彰台にのび登った昨年とは、打って変わったレース展開である。アレジのリタイアやチェザリスが引き金となった多重クラッシュで順位は上がっていったが、実質的に後ろから2番目は変わらず前を行くカッファイと1秒前後を保っての展開となった。タイムは47.48秒。15周目には15位。カッファイの前を行く、ハーバートやビケとも目立って離れていくわけではなかったから、中盤にかけての展開が期待された。しかし、日本グランプリも今年の垂久里のレースパターンは例外とはなりえなかった。

19周目、タイヤ交換でピットイン。そこから一気にペースを上げて16位からグージェルミンを追い抜くが、突然エンジンがぐず

## ダメな時はジタバタしないで耐えるよ 今は自分の可能性が見えてるからね

り始めて25周目に再びピットイン。5分ほどのピットストップでコースに復帰するもエンジン不調は直らず、リタイアとなった。イグナイタートラブルである。

「ダメなときはジタバタしないよ。耐えることを覚えたから。どん底のF3時代に比べれば、今は全然平気。自分の可能性が見えてるから。悪い時があるように、いい時も必ずある。来年は無敵エンジンが先行してチームを引っ張ってくれると思うから、きっと良くなると思う」

来シーズン、この垂久里のシートには片山右京が座ることが決まっている。

「右京にも頑張ってもらいたいな」

垂久里はヘリコプターで足早に鈴鹿を立ち去った。



分的には楽だった。いつも乗ってるF3000のローラと比べて、違和感がなかったわけじゃない。パワーも足もすべてフィーリングは違うけど、想像していた範囲のものだったのは確か。少なくともF3からF3000に上がった時に感じたような強烈さはない。確かにパワーバンドは太かったけど、ステアリングも軽いしね。慣れという点で自分のローラの方が乗り易かったけど、それほど乗りづらいうものではなかった。あとセッティングに関しては、時間が全然なかったから、特に何もしていなかった。とりあえず走れるレベルにしておいて、さあこれからって時のことだからね」

もし、マシンをピットに戻すことができ、なおかつそこにTカーがあったなら、引き続きタイムアタックも可能だったかもしれない。服部のマークしたタイムは、その後ほとんど乾いていった路面状態と同じように上がっていったライバル達にあっさり更新され、最下位という不本意な結果に終わってしまったが、しばらくチームスタッフとデイスカッションした後、いくぶんスマイルを取り戻して、こう語った。

## 今日はすべてが勉強ってことですよ でも、まだもう一回残っているからね

「まあ、とにかく今日はすべて勉強ってことですよ。終わってしまったんだからしょうがないし、まだもう一回残っているんだから、次のオーストラリアにつなげられるような何かを得たい。まだ来るつもりじゃなかったのに来てしまったところですからね。F1は予想していたよりもずっと早く来られたわけですから。結果的にはポーターラインが1分44秒だったでしょう。あのまま走っていても、たぶんそこまでは出し切らんかったと思うしね。この後の予選も、できれば最後の決勝も見たい。一つでも多くのことを学ばせてもらって、次のレースに挑みますわ」

1週間後に控えた富士でのF3000、そしてF1での最後の舞台、オーストラリアGPで、ひと回りもふた回りも成長した服部の雄姿を期待したいものである。







今年F1が人ごとじゃなく見える。マンセル速い、とかいってバチバチ手を叩けるような状態じゃない。とにかく現場が気になるんだ。メカが何してるんだらうとか、その他のスタッフの動きとかセナを見るにしても、今は火花が多いから満タンだらうとか、ウイングがどんな角度だらうかなんて、レースの見方がインサイダーなの。もちろん今はF3000に集中してチャンピオンになることしか頭の中にはないけれど、心はF1のcockpitの中なのかもしれない。

それにしてもF1が現実的になったな。って思うのはラルースのチームの人達と挨拶している時かな。正直、考えていたことと現実とのギャップはあるよ。だから強気も言えないけれど、強気なんかじゃない。F1見ていて結構いけそう、やれる。って思ってる。

ラルースが言うんだ。1年目は走り込み、2年目はそこそこいけ、3年目は勝負の年だ。ランボルギーニの社長が「オマエには特別なものを感じる」って言うのね。ホモじゃなきゃいいなって思ったりして……ハハハ。

初めてのサーキットで走るって言うけれど、レースまで5時間もあるんでしょ。なんとかありますよ。それとね、F1って、思いっきり走れるんだ。F3000みたいにタイヤがグニャグニャして、タイヤから煙出してインに飛び込む感じがしないのと違って、自分なりの一生懸命が速さにつながる気がする。来年1月くらいには初めてのテストドライブができそうです。

正直、F1見ていて結構いけそう、やれる!って思ってるんだ

## 片山右京

UKYO KATAYAMA

来季F1に参戦する  
JAPANESE GP SPECIAL VOICE  
右京、中谷はF1をこう感じた

AKIHIKO NAKAYA

## 中谷明彦

インカー画面見て1分38秒は現実味あっても34秒には感覚が——ね

自分が乗ることになって今回初めて見るF1だけれど、やっぱり速いね!

トップ4チームとそれ以外の差が、こうなって見てみるとすごく大きいよね。ドライバーもトップ4チームに乗るのとそうでないのとは、志を変えなくてはならないと思う。

メンテナンスやセットアップとかを見たけれども、だいたい考えていたとおりだった。F1だからといって特別なことはやっていない。部分的にはF3000のほうがすごいところもあった。

ボクの場合、F3000では結構わがまま聞いてもらって、自分中心でレースできたところがあったでしょ。F1に行くと大きく変わるの、このへんだと思うんだ。F1はね、まずチームがあって、与えられたものでとにかく乗りこなしていかなければならないのね。まずそれができなければF1ドライバーは務まらない。

セナのインカービデオを見たんだけど、1分38秒台の画面は現実味があったけれど、34秒台のやつには感覚がついていかない。ビデオの早送りを見てみたい。自分の知っている世界より10秒速い世界だものね。でも、F3の人から見ると、F3000は15秒も速い世界なんだよね。F3の人にはF3000の世界が現実的でないと同じだと思う。早く乗ってみたいことには何も言えないよ。多分来年早々にはテストドライブの機会がめぐってくると思う。



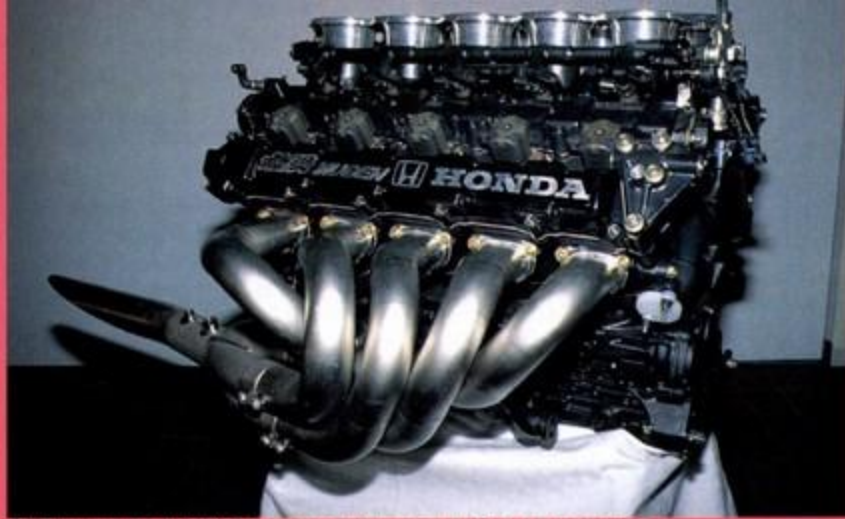


# フットワーク・無限、正式発表！ 亜久里とアルボレイトがドライバー

かねてから噂が噂がっていた鈴木亜久里の去就だが、日本GP予選初日、フットワーク移籍が正式に発表された。亜久里と共に来季を戦うドライバーには、ミケレ・アルボレイトが残留。アレックス・カッフィはチームを去ることになる。

来季フットワークが使用するエンジンは、V10の無限ホンダMF-351H。これは今年ティレルが使用しているホンダV10を、無限がモディファイするものだ。発表会場で展示されたエンジンには、すでに無限ホンダの名が刻まれたヘッドカバーが付けられていた。92年に聞けば、フットワークがこのエンジンを独自使用する。

来季用のシャシーはすでにアラソン・ジェンキンスが設計に入っており、早ければ年明けには実走テストを行うことになるだろう。このシャシー、フットワークFA13は、基本



亜久里もついにホンダの血が流れる。強力なパワーユニットでF1を戦うことになる。



大橋オーナー、本田社長と共に喜ぶ亜久里

コンセプトは現在のFA12を踏襲する、コンベンショナルなものになるという。

チーム・マネージャーのジョン・ウィツカムは、「信頼性のあるホンダ・エンジンをベースにしているから、ポテンシャルは期待できる。それにエンジンのトラブルが少なければシャシーの開発も進むだろう。来季我々は、悪くても中堅チームとして活躍できるはずだ」と日本製エンジンの獲得を喜んでいる。

# GRAND PRIX RUMBLE NEWS JAPAN

## グランプリの最前線から

2

エンジンの獲得を喜んでいる。無限はグループAやF3、F3000と国内外で数多くのメインレースで活躍しているが、言うまでもなくF1進出は初めてのこと。当日は本田博俊無限社長も訪れて、チームおよびドライバーへの期待と抱負を次のように語った。

「人はどうしても、頂点を極めたいと思うものです。今まで我々は小さな山は数多く登ってきましたが、この山の麓には着いたばかりです。しかし一緒に登る新しい仲間、昔からの友人、そして信頼の於ける道具を持つてベストを尽くしたいです」

また、チーム・オーナーである大橋達氏は、「91年度は不本意に終わりそうだが、強力なパートナーの参加に合わせチームはより戦力を上げられると思う」とコメントしている。体制一新を図るフットワークの今後に期待しよう。

またこの発表に先立って、17日にはフットワークとボルシエのパートナーシップが正式に切れることが発表されている。

### ランボルギーニ 来年はミナルディと ラルースに供給

10月18日、ランボルギーニは'92年度の2年間にわたり、ラルースとミナルディの両チームにV12エンジンを供給することを明らかにした。ラルースはフォードDFR-V8から、ミナルディはフェラーリV12からのスイッチとなる。

鈴木亜久里とエリック・ベルナルドを擁して今シーズンを戦うラルースだが、V8の戦力力の低さは否めず、また資金不足も手伝ってたびたび予選落ちを喫する状態だった。

一方ミナルディは、門外不出と言われたフェラーリV12を獲得し、3年契約を結んだものの、結局そのパワーを生かすことができなかった。こちらもまた資金不足に泣かされたと言っている。

フェラーリV12からランボルギーニV12へ



こちらは再びランボルギーニを搭載する

なされ熱成が重ねられてきた。そして今後の開発における重点的な課題として、緻密なエレクトロニクス関連を含めた、エンジンマネージメントに関する新プロジェクトを来年からスタートさせ、フェルエル・インジェクション・システムとバルブ・タイミングが改良されるという。

ランボルギーニ・エンジンアライングでは、「エンジンの軽量化の研究にも入っている。これにより我々のV12の戦力が高まることは間違いない」と述べている。

### スポンサーの相手も ドライバーの大切な仕事 BPパドッククラブにて



決勝スタートを控えた日曜日、BPのパドッククラブを契約ドライバーらが訪れ、話題を集めていた。パドッククラブにやってきたのは鈴木亜久里、エディー・ジョーダン、アンドレア・デ・チェザリス、アレックス・サンドロ・ザナルディなど。BPは今年、ジョーダン、ブラバム、レイストンハウス、ラルース、そしてロータスの5チームをスポンサードしている。

決勝前の非常に忙しい時間だが、何にも増してスポンサーは大事。パドッククラブを訪れたジョーダンは集まった人に挨拶した後、「みなさん、来年もジョーダンへのスポンサードをよろしく」と営業活動を忘れなかった。

また、松田秀士も登場し、鈴鹿の観戦ポイントなどを、ドライバーならではの経験をもとに解説した。

F1用無線システムでケンウッドとマクラーレンが提携

日本GPに先立ち、ケンウッドとマクラーレン・インターナショナルはF1用無線システムのオフイシャル・サプライヤー契約を締結、15日に発表した。

ケンウッドのレース無線技術は、今年のル・マンでも実に65%のエンタラントが同社の無線システムを使用するという実績を持ち、そのノウハウが買われ今回マクラーレンとの契約が実現したと言っている。この契約についてロン・デニス「F1という極めて競争の激しい世界で成功する鍵は、考えうる最高の手段と細心の努力を尽くし、すべてに最高の技術を追求める姿勢にかかっています。私たちは、ケンウッド社をこうしたすべてを具現できるパートナーであると確信しています」と契約について語っている。ケンウッド社のF1用無線システムは、早くも日本GPからマクラーレンのピットに導入されている。



スタッフ間の文通に用いられるヘッドホン



## 右京、中谷

### ニータ・パツシユ……

## 鈴鹿を訪れた人々

F1ドライバーのみならず、様々なモータースポーツ関係者が今年も鈴鹿を訪れた。ここでそのうちのわずかながら、ピットを賑わした顔触れを紹介しよう。

まずはFISA新会長に就任したマックス・モズレー。そして元F1ドライバー、パトリック・タンペイとウィルソン・フィッティパルディスペインのF1TV中継のコメントライターとしてルイス・ベレス・サラ。また日本GP直前に釈放されたばかりのベルトラン・ガシヨ。

ウィルソンは今年の国際F3000チャンピオン、息子のクリスチャンのためだろうが、チーム関係者の間を精力的に歩き回っていた。一方ガシヨは牢獄に入れられていたためやや瘦せてはいたものの、来年のシートを探しているようだった。

またカール・ベンドリンガーのF1デビューを見守るためか、はたまたミハエル・シューマッハーを見るためかメルセデスのヨッヘン・ニータ・パツシユの顔も見られた。

一方、全日本を戦う面々では、来年F1参戦が決まった片山右京と中谷明彦他、高橋国光、長谷見昌弘、エディー・アーバイン、ロス・チーバー、マウリツィオ・サンドロ・サーラらがピット裏を歩き来していた。



少しやつれてはいたが、ガシヨは元気な姿を現した



出良拓也氏と共に服部を見守る中谷



来年はレーシングスーツ姿で右京は鈴鹿に戻る



息子のシート探し? ウィルソンも鈴鹿へ

# GRAND PRIX FROM

## シビックは平岡功

## F3は高村一明連勝 盛り上がるF1前座

今年も前座イベントとして土曜日にシビック、日曜日にF3のレースが開催された。全国8シリーズから上位5人ずつを集めて争われる「シビックチャレンジカップ」のポールはインターカップ王者の黒木健次が獲得。今回は優勝よりもベストラップが目標。ライバルは自分」と語っていたように、黒木は決勝でも鋭いダッシュを決め、トップを快走する。

5周目に約5秒のリードを2番手の平岡功につけていたが、それ以降は少しずつペースが下がっていた。

しかも最終ラップのカシオトライアングルで痛恨のオーバーラン。辛うじてコースに戻りトップでゴールするが、ペナルティの10秒が加算され、黒木は4位に転落。4周目あたりからブレーキが効かなくなり、最後はほとんどノーブレーキだった」と黒木。これで越野照喜、田久保浩二を僅差でかわした平岡に優勝が転がり込んできた。が、「今日のレース

シビックと高村の一騎打ちには意外な結末に



こちらも黒木に10秒のペナルティ。優勝は平岡

## SPOT NEWS

●元レイトハウスのクリス・マーフィーをチーフ・デザイナーに迎えたロータスは、新たにジャン・クロード・マルテンスとティム・ロベインの加入を発表した。ふたり共レイトハウス時代にマーフィーの元で働いていた。なおロベインが中心となり12年用マシン、ロータス107がデザインされる予定。

●年々増加の一途を辿る日本GPの観客数。初開催の87年は22万2000人の観客数だったが、毎年増加を続け、今年は3日間とも好天に恵まれたことも手伝い、18日5万9000人、19日12万人、20日14万8000人の計33万7000人が鈴鹿サーキットに足を踏み入れたことに。

●ユニコ主催のエルフの記者会見が18日夕方行われ、ナイジェル・マンセル、ルノーの特殊燃料部長、ジャン・クロード・ファイヤが出席した。この記者会見は一般の観客にもオープンにされ、終始なごやかな雰囲気だった。マンセルも得意のゴルフの賞品をさげたり、まるで彼のファンの集いのようであった。だがそれだけではなく、エルフの特殊燃料についての説明も行われ、ファンに特殊燃料や燃料開発の進化ぶりが説明された。

●18日、マクラーレンのパドッククラブにおいて田宮模型とマクラーレン・インターナショナルの間において1/12モデルカーの独占契約が締結された。会場に現れたのはマクラーレンを代表してロン・デニスとゲルハルト・ベルガー。両者に今後発表されるマクラーレンMP4/8のプラモデル完成品が贈られた。この契約についてデニスは「タミヤは世界的なプラスチック・モデルカーのリーディング・メーカーとしてよく知られています。私個人も彼らの作品は素晴らしいと感じています。これにより私たちは独占権を提供することを決定しました」と述べた。

●11年から始められた日本GPのサポートレース、シビック。このシビック・レースのエントリーを招いてのパーティーには毎年、ホンダのF1関係者がゲストとして呼ばれているが、今年はマクラーレンのロン・デニスらが招かれていた。翌日に決勝を控えていた全国から選ばれたシビック・レース出場者たちの前でロン・デニスは「明日は我々のF1マシンも走るので、あまりオイルなどは撒き散らさないように頑張って下さい」とドライバー達を激励(?)していたようだ。



スペインGPがAGS最後のグランプリとなった

はまったくダメ」と言い切っていただけに、この初優勝もあまりうれしくなさそうだった。前川直典、奥田敦が5、6位となり、レディーズチャンピオンの辻佐起子が大健闘の7位だ。

F3はトップから10位までが2分05秒台、しかもコンマ4秒差という大接戦の予選で、初のポールを獲得したのが、ダッラーラのエウジニオ・ビスコ。これに高村一明、田中哲也、影山正義が続き、成長著しい戸田哲史が予選5位となっていた。

決勝スタートの直前に予選10位の光貞秀俊がエンジンをストールさせ、1周減算の9周で仕切り直されたが、ここでビスコがフライングスタートを犯してしまふ。ピットインを命じる黒旗が出てビスコはそのまま走り続けていたが、その背後につけた高村も、実力での勝利をかけて4周目の第1コーナーで猛チャージ。だがビスコの固いガードに阻まれ、逆転はならず。最終周にビスコが自主的にペースを落とし、高村がトップでチェックカーを受けたものの、「あまりうれしくはないですね」と本音をボツリ。だが「今年は結果が伴わず、辛い思いをしてきたから大事にいったというのがあります。4周目は唯一のチャンスだったけど、あそこまで寄せられちゃったからね」と久々の勝利を噛みしめているようでもあった。

高村にとってF1前座は2連勝だ。2位には最終周のS字で田中を抜いたパウロ・カルカステ、そして戸田とアンソニー・レイドを最後まで抑えたビクトル・ロソソが4位でフィニッシュとなった。

## AGS撤退

## 日本GPの予備予選は6台で争われることに

スペインGPまでは8台で争われていた今年の予備予選だが、AGSが撤退したため日本GPは6台で予備予選が争われることになった。

ラルースとの合併が噂されたAGSだが資金的に苦しく、AGSの共同チーム・オーナーであるパトリック・イオ・カントウは鈴鹿とアデレードに不出場の決定を下した。1戦につき25万ドル(約3200万円)の罰金を払うほうが、チームを運営するよりも安上がりだというのだ。

しかしカントウは99年にF1復帰を目標にしている。現在、彼はAGSのみならず、国際F3000をクリプトン・エンジニアリングで戦っているが、このチームでの参戦を考えているのだ。それまでAGSのマシンはクリプトンのテストで用いられることになる。またクリプトンは92年の国際F3000の活躍も続ける予定となっている。





無実の罪ではないが不当に長い刑から開放されたガジョーは釈放されたら即座に飛んできた。で、ジョーダンのピットで記念撮影。やっぱりシャバはいいでガジョー?



予選の大破後トラックに乗せられて帰ってきたマシンをベネトンメカはシートで目隠し。さぞ大事な秘密が...と思ってたら、こーんな無造作に捨てられてました。なぜ



頑張れ、決めろ...などいろんなメッセージ。中には「やらまいか中嶋」なんて地方色豊かなものもあった。全部、中嶋センシュの目に入っただけ。血となり肉となったね



もうお手上げ...じゃありません。鈴鹿のミナルディはちょっと違っただけ。ピット壁の応援が効いたのかしら。予選4列目をゲットした実力。もっと早く出してればね.....



「おえヒマだったら手伝ってよ」と、ピットのモニターの調整をさせられてるラリーニ。普通はドライバーにこんなことさせないし、ドライバーもしないんだけどねー

これがコロニー2万円スポンサーの皆さま右サイドポンツーンの部です。お金払った人、虫眼鏡で名前を探してみても。でも、こりゃ走りだしたらただのシミだわ

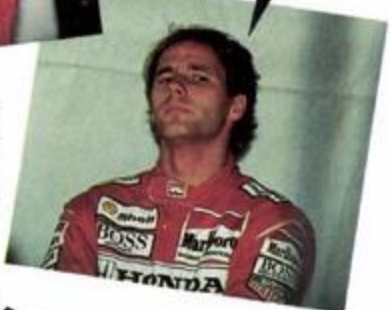


やったあ.....



譲ってもらっても嬉しくねーよ

屈辱、熱い友情、いろいろ意見はあるけど当のベルガーは「いいんじゃない」とケロク。89年ポルトガル以来、マクラーレンでは初勝利。ともあれオメデタイ、かな?



ワハハとスケベめいジョーダンとアンダーソンの御二人。で、このキャンギャル、もっと胸がダグダーンならペプシのマークが飛び出して尚マシだったのに、チェッ

お兄ちゃん、待ってよー



ダッシュ!! オフィシャルの命はフットワーク。クラッシュあればすぐ駆けつけ、大災があればすぐに消す。オフィシャルあつてのF1。ほんとにゴクロー様なのです

熱はないけど頭が...

熱もないカゼでもないのにアタマが痛いのはなぜ?? とにかく苦しい苦しい並久里さん。来年、新しいマシンで帰ってくる時、並久里の頭痛は消えてもしょうか?



どうだい具合は?



メカが相談してね「俺達がサトルにできるのはこれぐらい」と、自費で作った機体をプレゼントだ。製作期間は2~3人交代で何とら週間ぐらいの思い出になるだろーね

MOSIRO HYAKURENPATSU!!



# OO連続!!

マンセルが1コーナーでドカーンッ!  
ベルガーの初優勝にポンッ!  
中嶋の最後の走りにグスンッ!  
いろいろあった日本GPのウラのウラまでウラウララー  
ここでしか見られない、とっておきを大公開だい

1991 日本GP ア・ラ・カルト



へ〜イ、俺みたいに  
引退撤回しちゃえよ



エルフ技術説明会に登場したマンセル。当然、技術説明は別の人を担当。マンセルは誰やかし役で、とてもチャンプ争いの真っ最中には見えないリラックスぶりでした

あーセナ様のニ・オ・イ♡とイッチャってるわけじゃないの。これはレオスの担当者の人。たぶん内装とかのチェック中だと思うんだけどファンには羨ましいかぎりネ

ウーン、もい



レレ、レートがレイトンでサービング。ナゼ。実はこのレイトンの人、GP界に名を轟かせるサービング名人なの。この人にやってもらえばケガは未然に防げるぞーだよ



キヤノンからカメラ買って、ここじゃ「イル・レオーネ」とネームの入った帽子、服、クッションを買ったマンセル。買えなかったのはチャンピオンの座だけ。グスン



「えー、ナイジェル・マンセルです。ここ鈴鹿は…」とTVでメッセージを伝えるマンセル。カメラ横のカーブに注目。メッセージくらい暗記しようよねマンちゃんっ!



1コーナーカメラマンスタンドにも大波。決勝前にS字手前から起こったウェーブは勢力を強めながら1コーナーを越えた。カメラマンの協力と悪ノリ。撮ったケンサワにも感謝よ。またやるーわ♡

ホンモノよりもいいかもしれない



シビックパーティに現れたホンダ川本社長「ボールは誰だい」とボールの黒木選手を壇上に上げ、着ていたセーターをその場で脱いであげちゃった。気さくな人なのね

クミヤがマクラーレンと1/12モデルの独占契約。で、その完成品をプレゼント。ふたりとも大層な気に入らう。模型オタクのセナはプレッシャーという都合で欠席

スゴイ♡



左からサトーリカにアリガサツキにヒラコリス。F1オタクなら漢字で全部書けるのかな。ちなみにベルガーは有賀さんがお気に入りとか。危うし有賀さつきだぞっ!



マンセルの横断幕カッコイイ。モレのはカワイイけどカナシー。レノの今年はこれでお別れなの。今度はページ倍増で会いたいです。じゃあ年までバイバイ



1991 JAPANESE GRAND PRIX



おもしろ







# RESULT

FORMULA 1  
WORLD  
CHAMPIONSHIP

# Rd.15

# JAPANESE GRAND PRIX 10/18-20

●F1世界選手権第15戦日本GP/日本・三重/鈴鹿サーキット

## PRE-QUALIFY

1	②M. ブランドル	ブラバムBT60Y・ヤマハ	PI	1' 41' 289/16周目
2	⑧A. コッフィ	フットワークFA12・フォード	GY	1' 42' 382/13周目
3	⑩M. アルボレート	フットワークFA12・フォード	GY	1' 42' 479/18周目
4	⑬G. タルクイニ	フォメット1・フォード	GY	1' 43' 025/14周目
5	⑩M. ブランドル	ブラバムBT60Y・ヤマハ	PI	1' 44' 004/10周目
6	⑫服部 尚貴	コロニーC4・フォード	GY	2' 00' 035/3周目



## STARTING GRID

②G. ベルガー GY マクラーレンMP4/6 1' 36' 458 > 1' 34' 700	①A. セナ GY マクラーレンMP4/6 1' 36' 490 > 1' 34' 898
⑤N. マンセル GY ウィリアムズFW14 1' 36' 529 > 1' 34' 922	⑧A. プロスト GY フェラーリ643 1' 37' 565 > 1' 36' 670
⑥R. バトラーゼ GY ウィリアムズFW14 1' 37' 874 > 1' 36' 882	⑨J. アレジ GY フェラーリ643 1' 37' 718 > 1' 37' 140
⑩P. マルティニ GY ミナルディM191 1' 40' 176 > 1' 38' 154	⑭G. モルビディ GY ミナルディM191 1' 41' 088 > 1' 38' 248
⑯M. シューマッハー PI ベネトンB191 1' 39' 742 > 1' 38' 363	⑮N. ピケ PI ベネトンB191 1' 40' 557 > 1' 38' 614
⑰A. デ・チェザリス GY ジョーダン191 1' 40' 407 > 1' 38' 842	⑱J. レート PI BMSダッラーラ191 1' 40' 191 > 1' 38' 911
⑲A. ザナルディ GY ジョーダン191 1' 39' 051 > 1' 38' 923	⑳S. モデーナ PI ティレル020 1' 39' 245 > 1' 38' 926
㉑中嶋 信 PI ティレル020 1' 40' 100 > 1' 39' 118	㉒E. ビッコ PI BMSダッラーラ191 1' 41' 246 > 1' 39' 238
㉓T. ブーフエン GY リジェJS35B 1' 39' 946 > 1' 39' 499	㉔M. グージュレン GY レイトンハウスCG911 1' 40' 714 > 1' 39' 518
㉕M. ブランドル PI ブラバムBT60Y 1' 40' 867 > 1' 39' 697	㉖E. コマ GY リジェJS35B 1' 41' 251 > 1' 39' 820
㉗M. ハッキネン GY ロータス102B 1' 41' 485 > 1' 40' 024	㉘K. ベンドリンガー GY レイトンハウスCG911 1' 41' 639 > 1' 40' 092
㉙J. ハーバート GY ロータス102B 1' 40' 512 > 1' 40' 170	㉚G. タルクイニ GY フォメット1 1' 42' 835 > 1' 40' 184
㉛鈴木重久 GY ロータス102B 1' 41' 528 > 1' 40' 255	㉜A. コッフィ GY フットワークFA12 1' 40' 517 > 1' 40' 402

## RESULT

●5.86403km×53周=310.79359km 予選出走29台・決勝出走26台・完走11台

順位	ドライバー	チーム	周回数	タイム	最高位	ベストラップ/速度/周回数
1	②G. ベルガー	マクラーレンMP4/6	53周	1' 32' 10' 555	1位	1' 41' 572 207.837km/h 40周目
2	①A. セナ	マクラーレンMP4/6	53周	1' 32' 11' 039	1位	1' 41' 532 207.919km/h 39周目
3	⑥R. バトラーゼ	ウィリアムズFW14	53周	1' 33' 07' 426	1位	1' 41' 804 207.363km/h 27周目
4	⑧A. プロスト	フェラーリ643	53周	1' 33' 31' 456	4位	1' 43' 712 203.549km/h 36周目
5	⑦M. ブランドル	ブラバムBT60Y	52周	1' 32' 31' 328	5位	1' 43' 959 203.065km/h 32周目
6	④S. モデーナ	ティレル020	52周	1' 32' 40' 012	6位	1' 43' 596 203.776km/h 46周目
7	⑨N. ピケ	ベネトンB191	52周	1' 33' 12' 946	7位	1' 43' 997 202.991km/h 39周目
8	⑩M. グージュレン	レイトンハウスCG911	52周	1' 33' 21' 857	8位	1' 44' 344 202.316km/h 29周目
9	⑨T. ブーフエン	リジェJS35B	52周	1' 33' 52' 660	9位	1' 45' 723 199.677km/h 25周目
10	⑩A. コッフィ	フットワークFA12	51周	1' 32' 26' 214	10位	1' 45' 999 199.157km/h 28周目
11	⑬G. タルクイニ	フォメット1	50周	1' 32' 27' 808	11位	1' 46' 210 198.761km/h 50周目
12	⑩E. コマ	リジェJS35B	41周	1' 32' 27' 808	7位	1' 44' 204 202.588km/h 34周目
13	⑩P. マルティニ	ミナルディM191	39周	クラッチ	4位	1' 44' 718 201.593km/h 30周目
14	⑩M. シューマッハー	ベネトンB191	34周	エンジン	5位	1' 43' 530 203.906km/h 29周目
15	⑩J. ハーバート	ロータス102B	31周	エンジン	11位	1' 45' 853 199.432km/h 30周目
16	㉑中嶋 信	ティレル020	30周	ステアリング	7位	1' 46' 361 198.479km/h 18周目
17	㉓鈴木重久	ロータス102B	26周	エンジン電気系	15位	1' 45' 107 200.847km/h 21周目
18	㉔M. モルビディ	ミナルディM191	15周	ペダリング	7位	1' 47' 108 197.095km/h 11周目
19	⑤N. マンセル	ウィリアムズFW14	9周	コースアウト	3位	1' 45' 642 199.836km/h 4周目
20	⑰A. ザナルディ	ジョーダン191	7周	ギヤボックス	8位	1' 46' 184 198.810km/h 3周目
21	⑰M. ハッキネン	ロータス102B	4周	エンジン	18位	1' 48' 864 193.916km/h 4周目
22	⑰A. デ・チェザリス	ジョーダン191	1周	アクシデント	9位	1' 57' 393 179.827km/h 1周目
23	⑱J. レート	BMSダッラーラ191	1周	アクシデント	10位	1' 58' 100 178.750km/h 1周目
24	㉒E. ビッコ	BMSダッラーラ191	1周	アクシデント	12位	1' 58' 757 177.761km/h 1周目
25	㉘K. ベンドリンガー	レイトンハウスCG911	1周	アクシデント	18位	2' 02' 942 171.711km/h 1周目
26	⑨J. アレジ	フェラーリ643	0周	エンジン		
ns	⑩M. アルボレート	フットワークFA12	---	DNQ (1' 41' 536 > 1' 40' 844)		
ns	⑩N. ラリーニ	モデナ・ランボ291	---	DNQ (1' 43' 057 > 1' 42' 492)		
ns	⑩E. バン・デ・ペール	モデナ・ランボ291	---	DNQ (1' 46' 641 > 1' 42' 724)		
ns	㉒E. ベルナル	ロータス102B	---			

・優勝スピード: 202.298km/h  
 ・最速ラップ: A. セナ (マクラーレン) 1' 41' 532 207.919km/h 39周目  
 ・ラップリーダー: 1~17, 53: ベルガー 18~21, 24~52: セナ 22~23: バトラーゼ  
 ・E. ベルナル (ロータス) は、予選1日目フリープラクティス中のクラッシュのため、予選出走せず

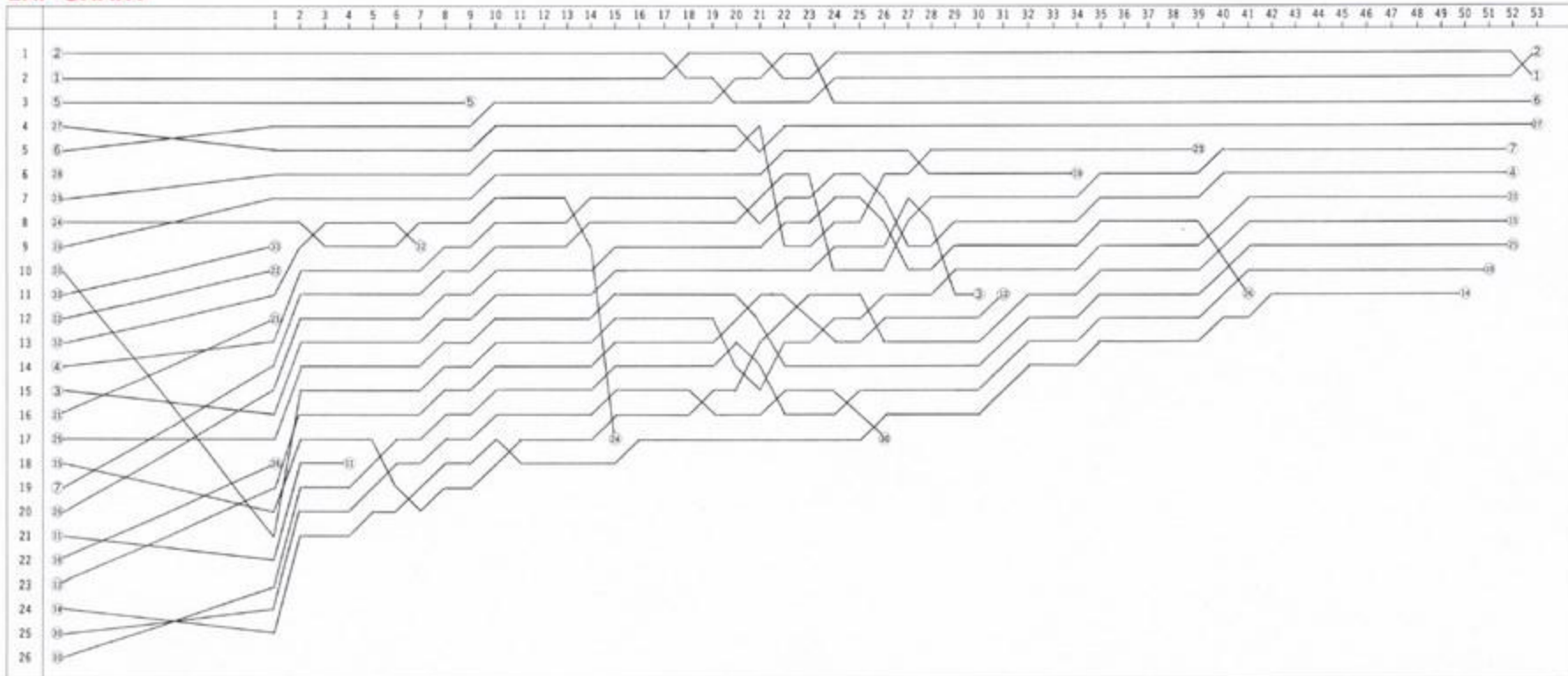
## POINT STANDING/DRIVERS

1	A. セナ	91
2	N. マンセル	69
3	R. バトラーゼ	52
4	G. ベルガー	41
5	A. プロスト	34
6	N. ピケ	25
7	J. アレジ	21
8	S. モデーナ	10
9	A. デ・チェザリス	9
10	R. モレノ	8
11	P. マルティニ	6
12	J. レート	4
13	B. ガッシュ	4
14	M. シューマッハー	4
15	M. ハッキネン	2
16	M. ブランドル	2
17	中嶋 信	2
18	J. ベイリー	1
19	J. カベリ	1
20	鈴木重久	1
21	E. ベルナル	1
22	E. ビッコ	1
23	M. ブランドル	1

## POINT STANDING/CONSTRUCTORS

1	マクラーレン・ホンダ	132
2	ウィリアムズ・ルノー	121
3	フェラーリ	57
4	ベネトン・フォード	35
5	ジョーダン・フォード	13
6	ティレル・ホンダ	12
7	ミナルディ・フェラーリ	6
8	BMSダッラーラ・ジャッド	5
9	ロータス・ジャッド	3
10	ブラバム・ヤマハ	3
11	ローラ・フォード	2
12	レイトンハウス・イルモア	1

## LAP CHART







一台のマシンが目の前を走っている。遠くにゆらゆらと立ち昇る陽炎。視線がバックストレートからヘアピンに移る時、心臓はランダムに鼓動を繰り返し、言葉に出来ぬほどリズムカルにマシンは躍動する。このパワー、このグリップ、そしてこのフィール。サーキットという大舞台で培われたテクノロジーの数々。今、ストリートへ。



**ZERA G da**



心臓に負けない、拳動力。





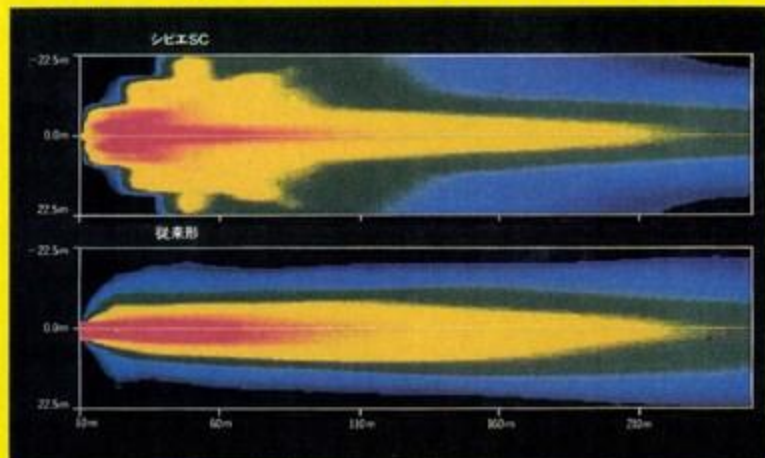
# CIBIE

PARIS



## 時代の先を射す・シビエSC登場!

「より速く広い範囲を、より明るく照らす」このランプの基本性能を高めるために、シビエは従来まで主流であったレンズカットによる配光を変革。レンズ透過によるロスを取りなく



ゼロに近づけたランプ「ル・マンSC」の開発に成功しました。光束を必要なところに正確に照射するために〈複体面成技術〉というハイ・テクノロジーを応用。高度なコンピューター解析により、50,000ポイントからなるフィラメント像それぞれに高点を決定し、反射鏡自体に配光をコントロールさせている。その結果、クルマの直前方から路側まで光束を理想的に配分でき、視覚域を大幅に増大。また、これに伴って従来のヘッド・ライトに較べ燈火効率が80%アップ、夜間における走行性・安全性を飛躍的に向上させている。ちなみに、今年の「ル・マン24時間レース」



においては、優勝車マツダをはじめメルセデス、ジャガー、ボルシェ、プジョーなど、出走38台中36台までが「SCル・マン」を装着。その先進性が勝利とともに実証されています。



## CLOSE UP

## FISA会長交代に集まる期待

バレストルに替わってFISA会長に就任したモズレー。会長交代が今後のモータースポーツにどんな影響を及ぼすのか

## F1よりも草の根レースを

10月9日、FISA会長選挙が行われ、これまで13年間FISA会長を務めてきたジャン・マリー・バレストルに替わって、対立候補であったマックス・モズレーが当選した。モズレーは現FISAマニファクチャラーズ委員会会長。投票には75カ国のASNが出席し、無記名投票の結果は43対29。モズレーはイギリスとニュージーランドのASNによってノミネートされ、その他、日本やアメリカからの支持も得ていたという。また、アジアから出席した6カ国のメンバーは、皆モズレーに投票したという。

敗退したバレストルは、すぐにはコメントを残すことをせず、静かに結果を受け入れたと伝えられている。

FISA会長に就任したモズレーは、日本グランプリを前に来日し、10月17日、都内のホテルで記者会見を開き、これからのFISAのありかたについての考えを述べた。

モズレーが最も重視しているのは、現在順調に開催されているF1よりもその他のイベントを盛り上げる、ということだ。F1はコンコルド協定によって厳格に管理・運営されているし、興行的にも成功を収めている。今、FISAが力を注がなければいけないのは、SWCやWRCなどそれ以外のイベントだということだ。

「私は新会長としての労力の多くをF1に費やすつもりはない」記者会見の席上で、モズレーは切り出した。

「すでに完璧に機能しているレースよりも、もっと草の根的なレースをサポートするべきだと思う。それも特にヨーロッパ域外のモータースポーツの隆盛に務めたい。長年モータースポーツに親んできたイギリスには、低コストでレーシングマシンを作るノウハウがあるが、例えばそういった技術を他国に広めていくなど、やるべきことは多いだろう」モズレーはアマチュアがモータースポーツの根底を支えていることを強調、また、そういった人々のモータースポーツ活動を支える自動車メーカーの積極的な参加を勧めている。

また、もうひとつの重要な改善項目として、モズ

レーは安全面の強化を挙げている。モズレー自身がかつてレーシング・ドライバーであり、'68年にはF2にも参戦していたが、その年の開幕戦に出場した24人のドライバーのうち、シーズンが終わるまでに3人が死亡した、という経験を持っている。

「モータースポーツをやりたいという若者が、決して大切な命を失ったりすることのないよう、最大限の努力を払わなければならない。もちろん、絶対安全ということは無理だろうが、それでもこの問題には真剣に取り組んでいかなければいけないだろう」

## 期待されるFISAの変貌

ところで、FISAの会長交代は今後のモータースポーツの繁栄にどのように影響するだろうか。この点に関しては、バレストルとモズレー、ふたりの物事に対する取り組み方の違いが如実に影響してくるはずだ。

「バレストル氏は、どちらかと言えば自分ひとりで物事を決定し、それを周囲に命令する、というやり方をしてきた。私は違う。関係者の声を聞き、じっくり考えてから決定を下す。みんなの同調を得るためには、この方法が有効だと思う」

モズレーのこの考えが、今後のFISAの活動にどのような変化をもたらすのか。バレストルについては、実際、その強権的なやり方に不満の声も多かった。モズレーが自ら言うように、バレストルの退陣はモズレー個人への期待が大きかったため、というよりは、周囲の声を聞く、というモズレーのスタイルに対しての期待によるところが大きかったため、と考えていいだろう。

そのためか、モズレーの発言は非常に慎重だ。まるで思いついた事をその場でまくしたてていたとすら思えたバレストルとは、まったく正反対といえよう。

それでも、SWCやオートポリスでのF1開催など、現在注目を集めている幾つかの事柄に関しては、コメントを得ることができた。

「SWCが現在抱えている最大の問題は観客の減少だ。これは、最近のモータースポーツファンがスポーツカーのレースを見たがらない、という事

が原因だと考えている。イギリスにはジャガー、フランスにはプジョー、ドイツにはメルセデスと各国にはそれぞれ優れたワークスチームが存在している。それなのにSWCに集まる観客の数は、ツールリングカーレースよりも少ない状況だ」

モズレーはその打開策の鍵はル・マンにあるという。ル・マンにより多くのエントラントを集めることが、まず肝心だというのだ。ただし現段階では、'92年のル・マンに参加できるのはカテゴリ1マシンのみとする意向だという。

また、オートポリスでのF1GP開催については、「現在の実情を考慮すると、日本で2回、F1GPを開催することはむしろ妥当といえるだろう」と積極的な姿勢を見せている。「オートポリスとJAFが現在交渉中だが、FISAとしても実現することを望んでいる。ただし来年は時期が早すぎるため、実現するにしても'93年以降となるだろう」



「バレストルの時より話題は減るだろうが、それはFISAが健全に機能している証拠だ」とモズレー

が」

新生FISAから大きな発表があるのはまだ先のことになるだろう。モズレーは慎重にひとつひとつの事項を検討し、周囲の声を聞いて決定を下すだろう。

「新しいFISAは、誰でも委員会に意見を進言できるオープンなものであるべきだ」モズレーの言葉に、今後のFISAに対する期待を寄せたいと思う。



OVERSEAS & DOMESTIC

## ガシヨー釈放。'92年は再びジョーダンか

催涙スプレーを使ったために、懲役18カ月を課せられていたペルトラン・ガシヨー。ガシヨーはこの判決が不当に重いものだとして、控訴していたが、控訴審において劇的な逆

転判決が下され、ガシヨーは判決の日即日釈放された。

ロンドンで行われた控訴審は、懲役18カ月の判決は厳しすぎると判断し、ガシヨーの罪を懲役9カ月（執

行猶予6カ月）に短縮した。

ジョーダン・グランプリでは「チームはガシヨー、ケイト、そしてガシヨーの釈放に貢献した人々の努力を思い、ガシヨーの釈放を喜んでい

う」とのコメントを発表している。

釈放されたガシヨーとフィアンセのケイトは、その足で日本に向かい、鈴鹿サーキット入りしたが、ジョーダンではすでにアレックス・サンドロ・ザナルディと今年一杯の契約を結んでいるために、ガシヨーがジョーダンに乗ることは難しい状況だ。しかし'92年にガシヨーが再びジョーダンに乗る可能性は否定できない。



不当に長い懲罰から開放されたガシヨー。しかし来シーズンに向けてその前途はまだ多難だ

## ザウバーがイルモアと共同でF1参戦？

レイトンハウス・レーシングがオーナーの逮捕などにより資金面で窮地に陥っているが、現在、レイトンハウスから資金援助を受けているイルモア・エンジニアリングでは、来シーズンに向けて、新たな資金供給先を捜している。

レイトンハウスが来年の開発にかかる費用を賄えなくなったことから、イルモアは資金を他から調達しなければならぬ状況となっている。イルモアが頻りに接触している人物の中にはピーター・ザウバーの名前も上がっており、ザウバーが来季の開発費用を肩代わりするとの見方が強まっている。

またザウバーがメルセデスF1復帰の前に、F1グランプリに登場し、メルセデスの活躍の舞台を作るとの噂もある。メルセデスが、今年のポルシェのような悲惨な結果を迎える



スポーツカーでも躍進の地盤を作ったのはザウバー

ことも十分に考えられるからだ。単独でスポーツカーレースに登場し、メルセデス躍進の土台を作ったのも他ならぬ、このザウバーだった。F1でも同じ事をやってくる、というのが噂の根拠なのだ。尚、現在ザウバーの本拠地ではF1マシンの開発が進められている最中とのことだ。

## アクティブ搭載のウィリアムズが最速 マクラーレンはセミオートマを再びテスト

今シーズン、圧倒的な速さを見せているウィリアムズは、10月初めに終わった、エストリルのテストでも最速タイムを叩き出している。

このテストにウィリアムズは、アクティブ・サスペンションを装着したFW14を持ち込み、このマシンを駆



アクティブサス搭載のテストカーを精力的に走らせていたウィリアムズ

ったマーク・ブランデルはトップタイムをマークしている。また電気制御のサスペンションを装着したマシンを駆ったナイジェル・マンセルはブランデルに続く2番手のタイムをマークし、ウィリアムズ速しをここでも見せつけた。

またリカルド・バトレーゼは4日間かけてアクティブ・サスペンションをテストし、その出来に満足していた。バトレーゼはアクティブ・サスペンションとともにルノーの新仕様エンジンのテストも行い、こちらにも十分な手応えを感じている。

計4日間行われたこのテストではブランデル、マンセル、バトレーゼ、デイモン・ヒルのウィリアムズ勢がトップ4を占め、ウィリアムズにとって最良の結果でテストを終えることになった。

尚、このテストに参加したマクラーレンは再びセミオートマチック・ミッションをテストしていた。

## リチャード・ベティ、来年を最後に引退

今シーズンを最後に引退するので、と見られていたストックカーのキング、リチャード・ベティが、ノースカロライナで記者会見を開き、来シーズン終了後に現役を退き、その後は自らのチーム、ベティ・エンタープライズのチーム・オーナーに専念するとの発表を行った。

「年齢もそうだし、勝ち星がこのところなかったことが関係しているのは事実だ。私自身、ここ数年はこ

んな状態で続ける必要があるのかと自問する毎日だった」と語っている。58年にストックカーにデビューして以来、ウインストンカップで2000勝、ポール・ポジション獲得127回と偉大な記録を打ち立てたベティ。ちなみにベティに次ぐ勝ち星はデイビッド・ベアソンの105勝、現役ではダレル・ウォルトリップの81勝。ベティの記録は当分の間、破られることはないだろう。

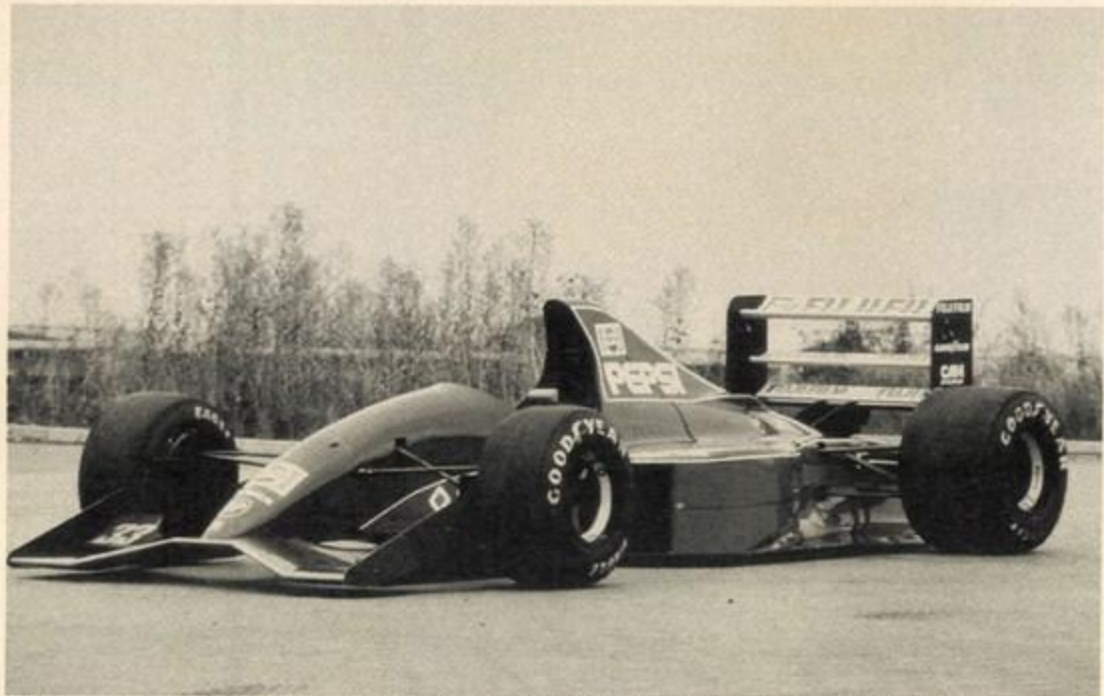
Photos/SUTTON Photographic, TEQUENTINE, Hiroshi Kaneko, Tatsuo Sakurai  
Kenji Sawada, Shoji Arita, Ken-ichi Yoshida, Toshiki Kobayashi,  
Hiroshige Saita, Shoichi Sudou, Racing on



# コカ・コーラに追いつけ追い越せの販売戦略 日本グランプリにベブシ・ジョーダン登場

今シーズン、F1グランプリに参戦を開始し、そのポテンシャルの高さと、グリーンに塗られた鮮やかなマシンでF1ファンの視線を釘付けにしていた「7upジョーダン」が、日本グランプリでは「ベブシ・ジョーダン」となってファンの前に現れることになった。

7upの親会社であるベブシ・コーラ・インターナショナルでは、日本で大々的に販売されていない7upよりも、ベブシのシェアを拡大するために、今回のカラーリング変更を決めたという。尚、ベブシカラーで走るのは日本グランプリのみで、オーストラリア・グランプリからは、元の7upカラーに戻される。



日本でのシェアを確保するため7upからベブシカラーに変更したジョーダン。10万人の観客で売上倍増間違いなし!

またエディー・ジョーダンは、来シーズンもジョーダン・グランプリは7upをメインスポンサーとしてグランプリに参戦することを発表している。ドライバー布陣については未定とのことだ。

またエディー・ジョーダンは、来シーズンもジョーダン・グランプリは7upをメインスポンサーとしてグランプリに参戦することを発表している。ドライバー布陣については未定とのことだ。

# サンレモを制し、ランチアがタイトル奪取

WR C第11戦サンレモ・ラリーが10月13日から17日にかけてイタリアで開催された。シリーズもあと僅かとなり、タイトルを争うチームおよびドライバーにとって非常に重要な意味を持った1戦だ。

第1レグはスーパーSS一本のみで、本格的な戦いは第2レグから始まった。その第2レグ開始直後に、ドライバーズタイトルをトヨタのカルロス・サインツと争うランチアの

第2レグを終了し、トップはランチアのデディエ・オリーオル。サインツがその後を追うという展開になった。第3レグに入るとサインツとランチアのミキ・ピアシオンが激しく2位争いを繰り広げるが、この

日終盤にサインツのマシンにトラブルが発生し、サインツは10位にまで後退していった。サインツは懸命に順位回復を図るが、6位に浮上したところでゴールを迎えた。

結局オリーオルは、スタートからトップを守りきり今季初優勝を挙げることになった。なお、今回の結果により今年のメイクスタイトルは、ランチアが獲得した。



不運に見舞われていたオリーオルが今季初勝利

## RESULT

●上位10車

順位	ドライバー	マシン	タイム
1	① D. オリーオル / B. オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラール16V	A 優勝 6'34'26"
2	② M. ピアシオン / T. シビエーロ	ランチア・デルタ・インテグラール16V	A 6'37'16"
3	③ D. チェットー / G. チェッリ	ランチア・デルタ・インテグラール16V	A 6'41'07"
4	④ F. ドルクール / A-C. パウエル	フォード・シエラ・コスワース4x4	A 6'44'41"
5	⑤ A. アギーニ / P. スカルビー	ランチア・デルタ・インテグラール16V	A 6'47'12"
6	⑥ C. サインツ / L. モヤ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A 6'47'33"
7	⑦ P. リアッチィ / L. テデスキニ	ランチア・デルタ・インテグラール16V	A 6'48'12"
8	⑧ A. シュバルツ / A. ハーツ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A 6'48'26"
9	⑨ A. フィオーリオ / L. ビロッロ	フォード・シエラ・コスワース4x4	A 6'50'12"
10	⑩ M. ウイルソン / N. グリスト	フォード・シエラ・コスワース4x4	A 6'55'18"

# インディカーの'92年カレンダーが決定

- 10月5日に行われたチーム・オーナイズ・ミーティングで承認されたCART/PPGインディカー・ワールド・シリーズの来シーズンのスケジュールが発表された。スケジュールは以下のとおり。
- 3月22日/オーストラリア、サーフアイズパラダイス
- 4月5日/フェニックス
- 4月12日/ロングビーチ
- 5月24日/インディアナポリス
- 6月7日/デトロイト
- 6月21日/ポートランド
- 6月28日/ミルウォーキー
- 7月5日/ロウドン
- 7月19日/カナダ、トロント
- 8月2日/ブルックリン
- 8月9日/ロード・アメリカ
- 8月23日/デンバー
- 8月30日/カナダ、バンクーバー
- 9月13日/ミッド・オハイオ
- 9月20日/ニューヨーク
- 10月4日/ナザレス
- 10月18日/ラグナ・セカ

# '92年WR C暫定カレンダー発表

'92年WR Cの暫定カレンダーが発表された。申請されたスケジュールは以下の通り。

- モンテカルロ(1月23日~30日)・スウェーデン(2月13日~17日)・ポルトガル(3月3日~8日)・サファリ(3月27日~4月1日)・コルシカ(5月2日~7日)・アクロポリス(6月2日~7日)・ニュージールランド(6月24日~29日)・アルゼンチン(7月20日~26日)・1000湖(8月25日~31日)・オーストラリア(9月18日~22日)・サンレモ(10月11日~16日)・アイポリーコ(10月27日~11月2日)・カタロニア(11月7日~12日)・RAC(11月22日~26日)

また先頃、来年のWR Cに関してシヨッキンが発表がなされた。それはランチアのセミワークス・チームのジョーリッククラブ、およびベルギー・トヨタのマルク・デュエツをス

# '92年F1暫定スケジュールが決定

マックス・モズレーが新会長に選出されたFISAの総会で、'92年F1グランプリ暫定カレンダーが発表された。新会長のモズレーは「これはあくまで暫定であり、F1カレンダーは12月のFISA会議まで最終的な決定は出ないだろう」と語っている。

暫定カレンダーによると17戦のグランプリが開催予定となっているが、チーム側からは負担が大きすぎるという異議が出されている。また例年よりも2週間早い3月1日に南アフリカで開幕という点も、マシンのデザイン、制作に負担を加えることになるため、チーム側は難色をよめている。

- また、アジア・グランプリとして来年の開催が噂されていたオーストラリア(アデレード)



ランチアとの関係は2年で終わってしまうのか

ボンスードしてきたファイナが今年一杯でその活動を中止するというもの。苦しい経済状況を撤退の理由に挙げているが、この撤退がランチアとの技術的な関係までも含まれるのかは不明。もし、そうだとすれば、ランチアは新たに特殊燃料を開発するパートナーを探さなければならぬことになる。

トボリスでのグランプリは、この暫定カレンダーが外されている。しかしオートボリスでのF1開催については10月27日のSWC最終戦・オートボリスにモズレーとバーニー・エクレストンが来日し、最終的な話し合いをオートボリス側とするとのこと。日本で年2回のF1グランプリ開催が実現するかどうか注目したいところだ。

■'92 F1 暫定カレンダー

3月1日	南アフリカ(キャラミ)
3月22日	メキシコ
4月5日	ブラジル(サンパウロ・インテルラゴス)
5月3日	スペイン・オリンピックゲーム(バルセロナ)
5月17日	サンマリノ(イモラ)
5月31日	モナコ
6月14日	カナダ(モントリオール)
7月5日	フランス(マニクール)
7月12日	イギリス(シルバーストン)
7月26日	ドイツ(ホッケンハイム)
8月16日	ハンガリー(ハンガロリンク)
8月30日	ベルギー(スパ・フランコルシャン)
9月13日	イタリア(モンツァ)
9月27日	ポルトガル(エストリル)
10月4日	グランプリ・オブ・ヨーロッパ(ヘレス)
10月25日	日本(鈴鹿)
11月8日	オーストラリア(アデレード)



## 第19回ロスマンズ・キュプロス・ラリー ジェロポウロスが念願の初優勝を飾る

9月27日から29日にかけて、今年最後の係数20が掛けられるヨーロッパ・ラリー選手権「第19回ロスマンズ・キュプロス・ラリー」が開催された。



初日からトップに立ち、ライバルのマプロポウロスの進路を阻止したジェロポウロス

この地中海に浮かぶキュプロス島はその恵まれた気候からリゾート地

として知られるが、ここ数ヶ月の水不足でコンディションは最悪となつてしまった。86台のマシンがスタートしたものの、ひどい埃で3日後のゴールにたどりついたのはわずかに28台のみだったのだ。

ランV R-4をドライブするアントニス・トニール・ジェロポウロスが飛び出した。ジェロポウロスは最初のリグリーブまでに昨年の優勝者、アウディ90クアトロを駆るデイミマプロポウロスに1分31秒もの差をつけている。

ジェロポウロスはその後、快調にトップをキープしたままゴールを迎え、'86年にラリーを初めて以来の夢であったインターナショナル格式のイベントでの初優勝を挙げた。

## ジャッドF3000エンジンを市販開始

すでに今シーズン中盤からジェフ・リースのマシンに搭載されて全日本F3000を走っているジャッド・エンジンが、'92年シーズンに向けて市販されることになった。

日本でのエンジン契約をジャッドと結んだのは株式会社ハヤシで、同社は日本におけるジャッド・エンジンの開発と販売を行うことになった。来シーズンに向けてジャッドが

開発したジャッドKVエンジンは、F1用GVエンジンと同じく軽量、コンパクトを最大の目標として開発されている。

同社の鈴丸隆行氏は「ビッグボアのジャッドの特性を生かして熟成をすれば、無限やDFVに対して十分な戦力を発揮することができると語る。

またこのジャッド・エンジンを使用するには専用シャシーが必要だが、ローラ、レイナード、ラルトの各社とも日本仕様のジャッド・エンジン専用のシャシーの用意は出来ているとのことだ。

## 新レビンのグループA仕様発進!!

全日本ツーリングカー選手権の最終戦インターTECを前にした10月17日、チーム・トムスが富士スピードウェイでニューカローラ（AEO-01）のテストを行った。

BSタイヤの専有時間を使って行



軽く、小さくをモーターに低重心に仕上がったジャッド



小河等のドライブでポテンシャルの片鱗を見せたニューレビン

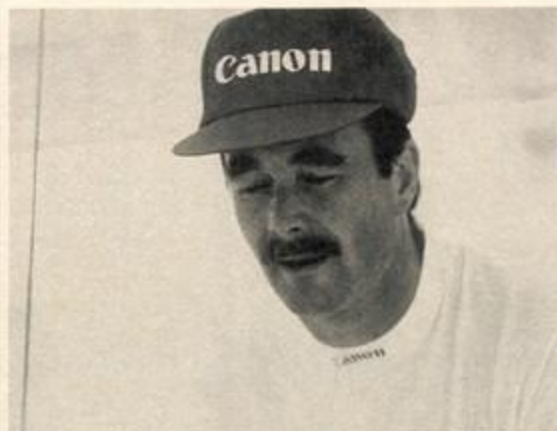
われはこの日の走行では、主にタイヤとニューマシンの足廻りのマッチングのテストが行われた。テストドライバーを務めたのは、小河等だ。この日は午前中がドライ、午後の走行はウェットコンディションの中で行われたが、AEO-01は大きなトラブルもなく、積極的に連続周回をこなした。

このAEO-01は、オートポリスでのレースウィークにすでにシイクダウンを済ませていたが、ここ富士は今回が初めての走行。チーム側では、この日の走行後にインターTECへ向けての最終的なマシンチョイスを決定する予定だったが、ドライでの走行データの不足から、まだ正式にこのAEO-01を投入するかどうかは未定となっている。

## マンセル・マジウィックが国際F3000へ

マンセル・マジウィック・モータースポーツでは、来シーズンから国際F3000シリーズに参戦することを決定した。

チームの首謀者であるロバート・サインは「我がチームは国際F3000に参戦することになった。来年は国際F3000に2台、イギリスF3000に2台のマシンを走らせる予定だ。ドライバーについてはまだ未定である」と語った。またサインはナイジェル・マンセルが引き続き



来年もマンセル・マジウィックの活動に関わるのかどうかは不明だということ

いてチーム活動に参与するかどうかについては言及しなかった。

尚、今年、マンセル・マジウィック・レーシングからイギリスF3000選手権に出場し、7月21日の第5戦でクラッシュし他界してしまつたポール・ワーウィックがイギリスF3000のチャンピオンを獲得した。サインはポールの兄であるデレックに対して「彼は今シーズン、我々のチームを良く助けてくれた」と感謝の意を表している。

## '92-'93年用FJタイヤ公開テストを実施

10月8日、鈴鹿サーキット西コースで、JAFによる'92-'93年度用タイヤテストが行われた。これは'90-'91年の2年間使用されたヨコハマのA015Rに代わるタイヤを選ぶもので、JAFからはレース部会のメンバー他が出席。さらに日本コンストラクターズユニオン、FJドライバー（斉藤薫、辻阪彰治、清水一男）、鈴鹿サーキットランドが協力して実施されたもの。



マシンはマナティ、オスカー、FRDの3台が参加



## SWCメキシコでロズベルグに罰金裁定 納得できないロズベルグは不満たらたら

ケケ・ロズベルグが、スポーツカー世界選手権・メキシコにおいて、トーマス・ロベスのクラッシュを招いたとして1万5000ドルの罰金を課せられた。

このアクシデントは土曜日のフリー走行の際に発生したもので、ストリート入口でロベスのボルシェ962Cをかわしたロズベルグのブジョー905を、再びロベスがターボパワーにモノを言わせてストレートでパス。その後のコーナーでロズベルグはブレーキングでロベスを抜き返したが、ロベスもブレーキをギリギリまで遅らせて、ロズベルグと同時にコーナーに進入。ロズベルグがタービンインした時に、ボルシェの側面に接触し、ロベスを押し出す形となった。

ロズベルグはこの裁定に不満をも



「あれはあっちが無謀だったんだ」と怒る

## 野田英樹がラルトRT36をテスト

アラン・ドッキング・レーシングでイギリスF3選手権を戦う、日本期待の星・野田英樹が、先日、スペインのF3選手権で、来シーズン用のラルトのF3シャシー、ラルトRT36・無限をテストした。

依然としてカモフラージュ用のボディを装着しているにも関わらずラルトRT36・無限は、野田のチームメイトのマルセル・アルベールの乗るラルトRT35・無限と同等のタイムをマークしている。

このラルトRT36は、以前前デビッド・ブラバムがシェイクダウンを行ったものである。

また今年にはロン・トローナックのデザインではないために、そのポテンシャルに疑問の持たれていたラルトRT36だが、テストを担当した野田はRT36のポテンシャルに満足な様子で、「自信を持ってドライブすることが出来る。もっともっとマシンの細部を煮詰めていけば、非常に速くなるマシンですね」と野田は語っている。



チームを解散するAGS。オーナーのカントゥは新チームでの参戦に乗り気だ

## AGSが解散。代わってクリプトンが参戦

ラルースと合併の交渉が続けるなど、チームの存続が危ぶまれていたAGSがチームを解散することになった。尚、同チームは罰金を支払い日本とオーストラリアの両グランプリを欠場する。

AGSのチーム・オーナーのバトリツィオ・カントゥは、ラルースとの合併が物別れに終わるなどし、AGSチームの存続が危うい時には、自らオーナーを務める

F3000チーム、クリプトン・エンジニアリングをF1チームとする」と以前から語っていた。

カントゥは「クリプトンF1チームを発足させたいと以前から思っていた。たいへんよくまとまった組織がクリプトンで出来上がっている。大きなことは言わないが、小規模でも力のあるチームにしたい。AGSの施設を引き継げば問題はない。ただしスポンサーが付く」というのが、こちら



積極的に何度となくAGSと合併話を進めていたラルースだが……

も最終的な条件だがね」と語っている。

カントゥは新生クリプトンF1チームの構想をいくつも描いているように、「例えば現在のAGSをテスト用として使用する。そしてクリプトンF1のデビューは'93年だ。ま、何があるかと来年もF3000は続けるつもりだ」と構想の一部を話してくれた。

## ニッサン、'92年グループC活動計画発表 SWCは今年に引き続きして休止を決定

日産自動車の来シーズンのグループCモータースポーツ活動計画が決定した。

それによるとまず国内は、今年と同様にニッサン・モータースポーツ・インターナショナル(NISSMO)から全日本スポーツプロトタイプバカー耐久選手権に全戦参戦する。またプライベート・チーム支援としては、今年、チーム・ル・マンとノバ・エンジニアリングの2チームにマシンを提供しているが、来シーズンは国内グループCレースの振興を図るために、この2チームに加えてもう1チームに新たにマシン供給を実施する予定だ。このチームは現在のところ未定。

海外に関しては、世界スポーツカー選手権への参戦は、今年に引き続きして休止する。3・5&NAエンジン搭載マシンの開発は日産、NISSMO、NPTIとの日米共同体制で続けられる。

またNISSMO開幕戦「デイトナ24時間レース」へもNISSMOチームとして参戦する。この時の体制はNISSMOチームが1台、NPTIが2台のグループCカー3台体制となる予定だ。

しかしグループCカーに対してはチャンピオンシップ・ポイントが与えられないために、スポット参戦のNISSMOはともかく、当然NISSMO Aフル参戦となるNPTIがグループCを使用するかどうかは微妙なところだと思われる。

またニッサンではデイトナ24時間に出場予定のプライベート・チーム(ノバと噂されている)に対して、技術援助を実施することも決定した。

### To Whom It May Concern

I was most upset and angered to learn about the unauthorized use of the name Jordan Grand Prix for the formation of a fraudulent fan club in Japan for the criminal purpose of deceiving fans of our team and Formula One, and the illegal solicitation of funds. I would like to clearly state that neither Jordan Grand Prix nor any of the related sponsors of our team have any connection or association whatsoever with this despicable act.

Eddie Jordan  
Jordan Grand Prix

### 関係者各位

今回、日本において「ジョーダン・グランプリ・ファンクラブ」というような組織をチームの許可なく、架空に設立し、違法に金銭を集め、F1及び私たちチームのファンをあざむく行為があったことを知り、私は大変憤慨しています。

この件に関し、ジョーダン・グランプリ・チーム及びチーム・スポンサーは、一切関係していないことをここに明確にするとともに、この様なことがおこったことを、大変遺憾に思います。

ジョーダン・グランプリ代表 エディ・ジョーダン



## ベネトンがF1にジュニア・チーム発足か ミナルディらとすでに交渉中との噂……

ベネトン・フォーミュラでは現在、F1グランプリにジュニア・チームを参戦させる計画を持っているとの噂だ。フラビオ・ブリアトーレによると、ジュニア・チームはドライバー、エンジニア、マネージャーを養成するための組織になると言い、多くのスポンサーを満足させるためだけの、飾り物的なチームにする気はまったくないとのこと。



ジュニア・チームの噂をきっぱりと否定するウォーキンショー。一方、ブリアトーレはジュニア・チーム結成に積極的

## ジェフ・ブラバム、4年連続王座を防衛!

MSAキャメルGTのタイトル争いは、10月13日の最終戦デル・マーにおいて、ジェフ・ブラバムが3位に入り、4年連続GTPチャンピオンを獲得した。

ロード・アメリカでクラッシュし、肋骨骨折などのハンデを追ったブラバムだが、予選2番手のグリッドを確保し、レースでもブラバムはポール・ポジションのシボレー・イントウレビッドをスタートでパスし、トップに立った。その後、ウェイン・テイラーがトップに立つがクラッシュ。トップは再びブラバムで2位はロビンソン。タイトルを懸けたチームメイト同士のバトルが始まった。しかしロビンソンはドライブ・シャフトが破損し、タイトル獲得の夢はこの時点でなくなっていた。

その後ブラバムは、ピットストップ

は「我々のF1参戦は決してベネトンのジュニアという位置でのことではない」と噂をきっぱりと否定した。ブリアトーレは古くからの友人であり、バローネ・ランバンテがF1参戦するならば、ブリアトーレは協力を惜しまないとのことだ。これが噂の根拠のようだ。バローネ・ランバンテはすでにマシンの設計を開始しており、エンリケ・スカラプローニがこの仕事に関わっている。ドライバー候補にはクリスチャン・フィッティパルディ、ロベルト・モレノ、アレックス・カッツイ、イバン・カベリの名前が挙がっている。



ケガの後遺症も何のその、見事に復活し4年連続チャンピオンを獲得した鉄人ブラバム

## またしてもオーストラリア夢の企画登場 インディカーとストックカーを同時開催

今シーズン、CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズの開幕戦を開催して、FISAの大ひんしゆく観客の大喝采を買ったゴード・コースト・インディカー・グランプリ社がまた衝撃的な発表をバサーストで行った。

それは来年の11月上旬、アデレードに於いてCARTインディカーとNASCARウイinstonカップのシリーズ戦を同時に開催するというものだ。日程はオーストラリア・グランプリにぶつけると、主催者側の鼻息は荒く、またコースはアデレード・インターナショナル・レースウェイになる予定だ。

この計画を進めているゴード・コースト・インディカー・グランプリ社では「インディカーとストックカーが同日開催されれば、これ以上エキサイティングなものはないだろう」と語る。またオーストラリアのモータースポーツ統括団体CAMSは「問題はFISAを説得するだけ」としているが、これが最大の難関であることは誰もが知っている。



初の海外開催の今年の開幕戦は成功の内に幕を下ろした

## '93年、アメリカGPはロングビーチで?

'92年の暫定スケジュールから外れてしまったアメリカ・グランプリだが、'93年からロングビーチにF1グランプリが戻ってくることになるかもしれない。

ロングビーチのレース・プロモーターであるクリス・ブークは、先日イギリスを訪れ、バーニー・エクレストンと会談し、'93年のアメリカ・グランプリをフェニックスではなく、ロングビーチで開催することに合意したと噂されている。

もしこの噂が真実ならば、インディカーが例年どおりに4月中旬に開催され、F1はその2週間後に行われることになる。これならばインディカーで使用した施設をそのままF1に使用することができ、主催者のブークは開催費用を大幅に節約できるといふわけだ。

ブークは、「'93年のグランプリに関して、大筋で合意は達したがまだ契約書にサインしてはいない」と語っている。'83年以来10年振りのロングビーチF1は実現するのか。



'83年までF1が開催されていたロングビーチ市街



## ナニニ、ツーリングカーをドライブ ドネリーは来年1月にサーキット復帰!

アレックス・ドロー・ナニニが、ムジェッロに於いてグループNフォー・シエラをドライブした。

昨年、ヘリコプターの事故で重傷を負ったナニニは、先日のイタリアAGPに姿を見せ、「F1に乗るほど筋力は回復していない……」とF1断念宣言とも取れるコメントを発表し、ファンをガッカリさせたが、レースへの思いは断ち切れず、今回のドライブに到った。

昨年の事故以来、初めてレーシングマシンに乗ったナニニは、60周の走行を消化し、そのタイムはムジェッロのグループNのレコードを上回っていた。久々のレーシングカードライブに気を良くしたのかナニニは、「来年はイタリア・ツーリングカーに出たいね。あと、F1を走らせるチャンスもあればいいの」と一転して力強い復活宣言。

また昨年のスペインでクラッシュしたマーティン・ドネリーが、来年の1月にサーキットに戻ってくる。



久々にレーシングカーのステアリングを握り血の騒いだナニニ。チャリティの一端でサーキット復帰のドネリー



これは4人のドライバーが3日間、イギリス17カ所のサーキットを回りタイムを競うというものである。ドネリーはチャリティの一端としてこのイベントに参加する。

## レースオブチャンピオンズ開催日程決定

年末を彩るモータースポーツイベントとしてすっかり定着した感のある「レースオブチャンピオンズ」。歴代のラリー・ワールド・チャンピオンが一同に会するこのビッグイベント、4回目を迎える今年の開催日程が決定した。

12月5日〜12月8日の4日間で、5日はドライバーvsプロゴルフファイナルによるゴルフトーナメント、6日に

1回目の練習が行われ、7日にはラリージャーナリストの投票により選ばれた、各国代表選手によるラリーマスターズがあり、そして最終日の8日にメインイベントのレースオブチャンピオンズとなる。

今年の開催地はスペインの首都マドリッド。カルロス・サインツの地元であることから例年以上の盛り上がりが見込まれる。

## 新ルート採用で生まれ変わったパリダカ

ゴール地をダカールからケープタウンに変更して開催されることになった92年のパリダカ。この度、主催者のTSOからコース図など開催要綱が発表された。

これによると正式名称は「ダカール'92パリ・トリポリ・ケープタウン」、スタートは12月23日でゴールのケープタウンには1月21日に到着する日程になっている。

このルート変更により通過する国

ダカール'92パリ〜ケープタウン・コース図



はスタートのフランスからスペイン（現在はまだ決定ではないが）、リビア、ニジェール、チャド、中央アフリカ共和国、ザイール、ブルンジ、タンザニア……など計13〜14カ国と一気に倍増。また従来は北半球の冬の砂漠が舞台だったため、暑さは問題にならなかったが、今年は南半球にまでルートが伸びたため、各エントラントの悩みがまたひとつ増えたことになる。

## ハイテクでF1のトキメック+ミナルディ

トキメックとミナルディのテクニカル・スポンサー契約調印式が10月14日に都内で行われた。

会場にはミナルディ側からジャンカルロ・ミナルディ、ピエルルイジ・マルティニ、ジャンニ・モルビッタリが姿を見せていた。

今回の契約でミナルディに導入されることになったトキメックの新技術は「慣性測定装置TMOSS1000M」というもので、この装置によりF1マシンの走行中の挙動、特にコーナーでのクルマの微妙な動きもデータとして得られる。

セッティングはもとより、根本的なマシンデザインにも有効なデータを得ることが出来るというわけだ。ジャンカルロ・ミナルディも「これ



両ドライバーとオーナーのジャンカルロが姿を見せた

で我がマシンの戦力がアップすることは間違いない。心強いプログラムだ」と語る。

トキメックのハイテクを搭載したミナルディの活躍に期待したい。

## S P O T N E W S

●日本グランプリを前にチームを離れることになったレイトンハウス・レーシングのイバン・カベリは次のように語っている。  
「チームが若いベンドリンガーと契約した気持ちはよく理解している。だから僕のがままでチームの将来を邪魔したくない。僕が日本とオーストラリアの2戦に出場しないことが来年のチームのためになるのなら、喜んで身を引くよ。5年間レイトンでやってきて、今こそ新たなチャレンジが必要だと思っている。チームを離れるのはつらいことだ。チームには仲のいい友達が何人も出来たし、5年間の思い出を消すことは簡単じゃない。共にした5年間はいつまでも忘れないよ」  
●10月20日、ラグナ・セカで開催されたCARTインディカー最終戦でマイケル・アンドレッティが勝ち、初のチャンピオンを獲得した。このレース、ポールからスタートしたマイケルは終始レースをリード。タイトルを争っていたボビー・レイハルが24周目にリタイアしたことで、

マイケルは楽に走り今季8勝目を挙げた。尚、シリーズランキングは1位マイケル234点、2位レイハル200点、3位アンサー・Jr.197点、4位メアーズ144点、5位フィッティバルディ140点、6位ルイエンダイク134点となっている。  
●コンラート・モータースポーツは来シーズンの世界スポーツカー選手権にランボルギーニ・エンジニアリングと協力して参戦する。フランツ・コンラートは先日、スポーツカーでのランボルギーニV型12気筒エンジンの独占使用契約書にサインをした。ランボルギーニでは「F1に全力を投入するという私達の姿勢は変わらないが、コンラートを通じてスポーツカーでの活動の機会を与えられるのは嬉しいことだ。F1で得た経験をもとに、コンラートを全面的に支援する」と語っている。  
●チーム・ロータスがジュニア・チームを結成してイギリスF3選手権に参戦する計画を進めている。チームの代表ピーター・コリンズは「若手の育成のために」イギリスF3参戦を計画し

ているという。参戦は来シーズンからで、当面は市販のF3シャシーを使用するが、将来的にはロータス製のF3シャシーを開発し、それでシリーズを戦うことになるという。  
●前号のニュースでお伝えしたマツダのGTPマシンが、IMSA最終戦デル・マーの会場に展示された。これはまったくのショーカーで、マツダではモノコック第1号の製作を急いで進めており、完成は11月下旬、シェイクダウンは12月初旬になるとのことだ。  
●今年、参戦初年度ながらマニファクチャラーズ、ドライバーズの両部門タイトルを独占したアキュラは、来年もキャメル・ライトにフル・エントリーすることを決定した。参戦体制は来年も1カーを基本として、いくつかのレースで2台目を走らせることになるという。噂されていたGTPプロジェクトは、'92年後半に数戦エントリーが見込まれており、本格的なGTP参戦は'93年からになる模様だ。  
●キャメルがIMSAの冠スポンサーから撤退す

る?? このニュースは前号でお伝えしたが、IMSA最終戦デル・マーに現れたキャメルのスタッフは「'92年も我々はIMSAのGTPとGTPライトを引き続いてサポートする」と明言、IMSA最大の危機は回避された。  
●10月16日、17日の2日間、発表されたばかりの新型ミラージュの'92年ミラージュ・インターナショナルカップ・レース仕様車のシェイクダウンテストが富士スピードウェイで行われた。(写真)今後もテストは続けられ、レース仕様車の正式な発表は11月上旬に行われる予定。





# THE TOM'S WORLD

# ウインターヒートカーニバル'91

今年も12月14日(土)・15日(日)の両日に開催されます。

会場はトムス多摩レーシングショップ。日頃から絶大なるご支援、ご声援を頂いているファンの皆様のために、感謝を込めたイベントです。楽しい催し物を盛りだくさん用意して、ご来店をお待ちしています。

日時 / 12月14日(土)・15日(日)  
両日ともAM10:00~PM5:00まで

場所 / 株式会社トムス多摩レーシングショップ

参加予定 館信秀監督 / 関谷正徳 / 小河等 / 星野薫 / 鈴木恵一 / 黒沢琢弥  
松永雅博 / 三原順子 / 新田守男 / パウロ・カルカッシ / ビクター・ロツソ  
(協賛：ミノルタカメラ / 富士通テン / プリチストン / BPほか各社)



- ドライバートークショー&サイン会
- ドライバーグッズ・チャリティーオークション  
(このオークションでの売上の一部は、チャリティーとして公共団体に寄付されます。)
- ドライバー対抗腕相撲大会
- 大抽選会!



- レース用品、パーツ、ウェア、グッズ大セール
- ウインターヒートカーニバル限定 T.T.T. ウェア&グッズ販売

- お楽しみ福袋 (数に限りがあります。お早めに!)
- 小林 稔氏写真展
- レーシングカー展示



\*電話による物品の予約は一切受け付けておりませんのでご了承ください。



(交通機関のご案内) J丸中央線、中央本線、南武線、青梅線立川駅下車。バス(箱根ヶ崎駅行き)石畑駐在所下車

# TOM'S

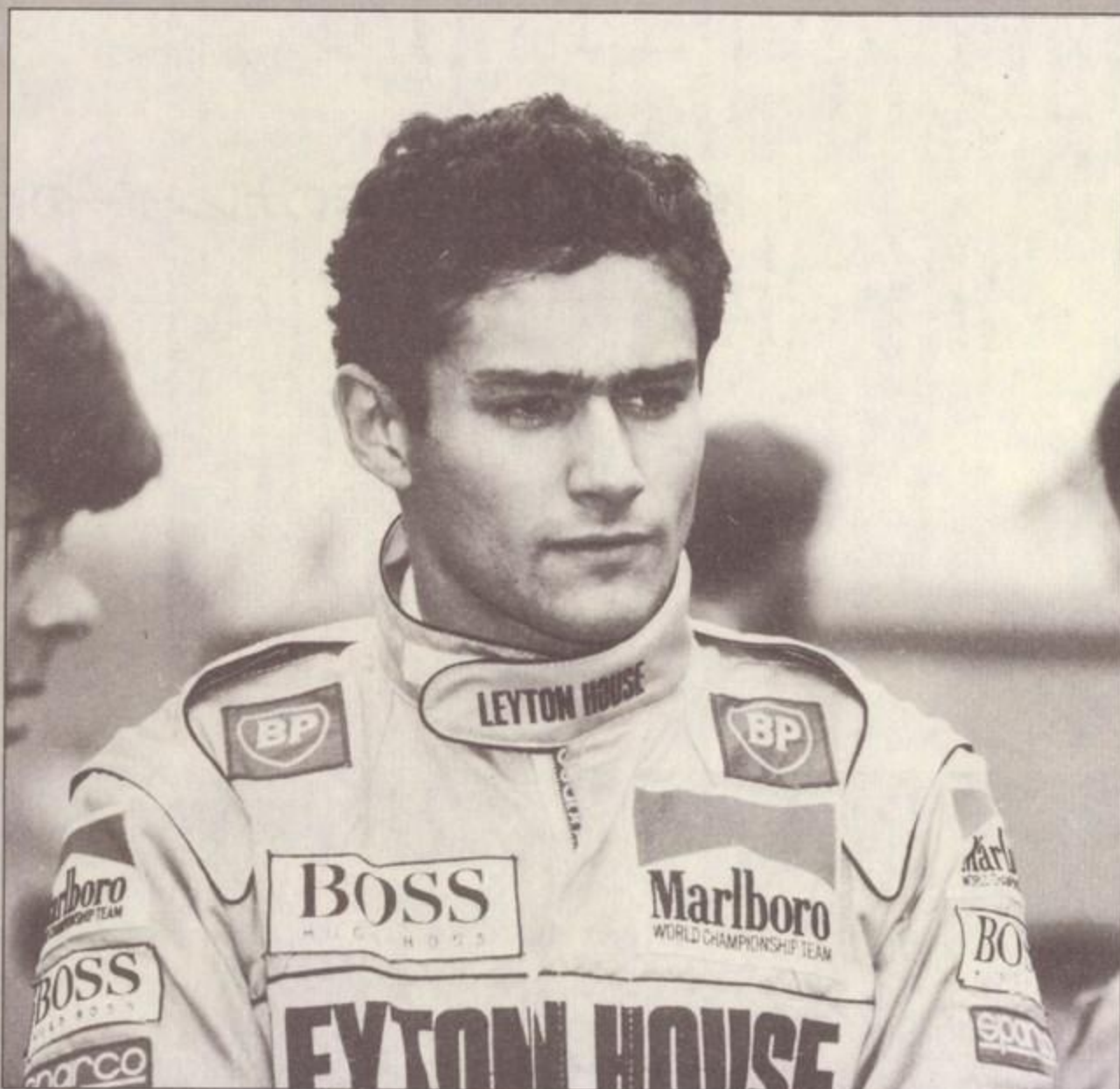
株式会社トムス多摩レーシングショップ / 〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町石畑1590-15 TEL.0425-56-0911

本社 〒158 東京都世田谷区等々力6-13-10 TEL.03-3704-6801





Photo/Sutton photographic



# カール・ベンドリンガー

KARL WENDLINGER

1968年12月20日、オーストラリア・タフステイン生まれ。22歳。1983年、14歳でカートに乗り、84年世界ジュニア王座に、87年FF1600に、89年にはFF1正座獲得、90年メルセデスに技術される

あのシューマッハーに続いてメルセデスの秘蔵っ子がまた  
F1グランプリにデビューした  
オーストリアの期待を一身に集める彼は日本GPを前に  
レイトンハウスのスーツを身にまとい  
F1にいたるまでの苦難の道のりを語る

グ

ルーフCレースの行われたマニトールで、正直言  
って僕は少し傷ついていた。レーシング・ドライ  
バーってみんな本当に感じやすいのだから、注意深く接  
しなければならぬと思うんだけど、あの時、僕に会い  
に来た人達は「子達はどうかだっただろ」とは聞かなか  
ったよ。みんな「ミハエルについてどう思う？」と聞くんだ  
な。というのも、ミハエルがF1で見事なパフォーマンス  
を見せてたからね。

あの時、みんなは僕が最高のドライバーというわけ  
はない、と考えたんじゃないかな？ 最初はそれでいい  
と思ったんだ。というのも、僕はグループCにおい  
てはすでに比較されていたからね。僕は少し動揺したけ  
ど、それを外に出すまいとしたよ。

去年の末にはブランドル、ブランドル、ベイリー達が  
続々とスポーツカーの世界からF1に行っただろう。僕  
は気をちんだよ。特に今シーズンの中ころはね。

メルセデスについていえば、彼等がグループC活動を  
停止するかどうか、心配したよ。そうすると、F3000  
0の予算を作るのがとても難しいからね。それに僕には  
F1への有利なコネクションがなかったんだ。メルセデ  
スとの最初の契約は僕達のレーシング・ドライバーとし  
ての最初のステップを助けることあり、メルセデスはF1  
に参戦するかもしれないということではあったが、僕達  
がF1に行けるよう手助けするとは書いてなかったんだ。  
僕は最初はロータスと話をした。4戦を走らないか？  
とのオファーがあったんだ。しかし、僕は80万ドルが工  
面できず、結局はバルテルズが走ることになった。彼は  
悪いドライバーじゃなかったけど、シーズン半ばのあの  
クルマは、誰がドライブしても予選を通過するのが難し  
かったろう。苦しんでるバルテルズを見て、僕は正しい  
判断を下したと思ったよ。

レイトンハウスの工場に行っって、まずシートが合うか  
どうかを試したよ。前にロータスに乗った時は最悪だっ  
たからね。フィットワークにもちょっと乗ったことがある  
が、あれじゃあドライブすることはできないね。レイト  
ンハウスはギヤシフトが完璧じゃなかったけれど、あち  
こち変えてもらってまあまあ良くなった。

僕はいまF1を前に、確かにいい走りをするように少し  
ナーバスになっている。この世界には僕が5歳の時から  
ヒーローだった人がいる。夢がかなったということさ。



あと4ヵ月で'92年シーズンが開幕となる予定だ。先日の10月9日にFISAから、'92年暫定F1カレンダーが発表され、その案によれば、たったの120日間でもう新しいシーズンインとなる。

'87年が4月12日ブラジルGP。  
'88年が4月3日ブラジルGP。  
'89年が3月26日ブラジルGP。  
'90年が3月11日フェニックスGP。  
'91年が3月10日フェニックスGP。  
そして、'92年は3月1日南アフリカGP。

この5年間だけを見ても年々開幕が早まってきたのが分かる。オフが短くなっている。その開幕地も最近の2年はアメリカのフェニックス、その前の'89年から'83年まではブラジルだった。さらにさかのぼって'82年は1月23日に南アフリカGPがキヤラミで行われている。若いファンには聞き慣れない南アフリカGP（南アと略される）も、'60年代から'70年代初め頃は開幕戦の恒例の舞台になっていた歴史がある。

来年その南アGPからスタートすることも目新しいが、全17戦日程というのも1977年以来15年ぶりになる。この'77年は最後の富士スピードウェイでのF1が行われた年でもあった。

また暫定とはいえ、この全17戦カレンダーを見てまっ先に思ったのは、来年もまたもつと疲れそうだなア、という感想である。そりやあなた、いきなり南アまでどうやって行くの。何時間かかるの。ブラジル行きと同じぐらい遠そうだし……で、日本にちよこつと取って返して、次が即メキシコ。んでもって、またおそろくちよこつと日本に戻ってメキシコ上空を経由してブラジルだもの。この開幕3ゲームだけでも地球を2往復半こりやあなた、時差ボケも3乗倍だぜ、と、全戦出場の戦友・川井ちゃんも嘆く気にもなる。

開幕3戦をアフリカ大陸と中米と南米大陸で終えて、ヨーロッパ・ラウンドはなんと1回目のスペイン・ツアーだ。'92年は春にオリンピック近隣のバルセロナでスペインGP、そして秋には万国博で盛り上がる（はずの）セビリア近くのヘレスでヨーロッパGPという二本立てだ。  
FISA、FOCAさんも味なことやる。

## 『気が早いけど、来年のカレンダーの話しよう』

南アGPとヨーロッパGP（ヘレス）の2ゲームが追加され、そう、アメリカGPがスッポリ抜けている。私はアメリカにおけるF1GPの欠落これは実に大きな意味を持つと思う。1950年代にインディ500が特別に、F1ワールド・チャンピオンシップに組み入れられていたとは別に、'59年12月12日にはセブリングでUSAグランプリが開かれていた。以後、あつちだこつちだど場所が変わりながらも、アメリカにおけるF1は続いていた。フェニックス近代都市におけるグランプリも、'89年から3回で終わるわけだ。アメリカが切りとられたワールド・チャンピオンシップには、今後各方面から意見が出てくるだろう。夏のベルギーGPの時、アメリカのESPNテレビのコメントーターを務めるデイビッド・ホプスと夕食を共にした。

「なぜアメリカにおけるF1が駄目なのか。理由はいくつもある。が、私はやっぱりアメリカ人ドライバーの不在が大きいと思う。たしかにこの間までエディー・チーバーがいたけど、彼はアメリカ人が湧き返って熱狂できる血筋じゃないだろう。マイケル・アンドレティでもアル・アンサーでも誰でもいいから、彼らぐらいの生粋のアメリカンがF1に出てこないとなす無理だ。この点は昔の日本のF1の人氣と、今の日本のポピュラーなF1ブームと同じことが言えるよ。サトル・ナカジマが出てきたことによって、君の国はこうなったんだからね」

思わぬ結論がホプスの口から出てきた。とにかく'92年はアメリカ抜きのまま、暫定カレンダーによれば7月以降はいつもの年のようにヨーロッパ連戦となる。彼らの国、旧大陸のヨーロッパ・シリーズはがっちりそのまま、新大陸のGPをいじくりまわしたカレンダーが我々に突きつけられたわけだ。

あくまで暫定とはいえ、'92年F1グランプリの大きな変化の予感がこのカレンダーからひたひたと感じられてくる。

去年の2月、デイトナ・ビーチでボクはフォード・トーラスを買った。それは、ヤマハが設計したDOHCエンジン搭載のヤツであるはずもなく、さりとして日本でカタカナ商売の方々に人気のあるワゴンでもない。3年落ちの'87年製、しかもV6じゃなく直4の安モデルだ。それでも、クラウンより横幅はあるし、ユッタリと走る分には文句はなかった。

## 間髪!?のタイミングでクルマが売れた。

4月下旬にインディアナポリスに引越した時には、少ない家財道具の全てをトランクと車内に積み込むことができ、たつたびりの引越越しを楽しむこともできた。

その後、フリーウェイでバウステアのオイル・ハイブが破れてハンドルが急に重くなったとか、外から見る限り全く問題なかったラジエター・ホースが破れるなどのトラブルはあった。そんなトーラスだけれど、「新車を高買入余裕がない」という理由だけでボクは乗り続け、昨年9月にはインディアナポリスから再び家財道具一式（この時には自転車などがボクのアメリカでの持ち物に加わっていたためルーフィヤリアも導入）とともにフロリダ州タンパへと1000マイル、約16時間連続ドライブを敢行した。途中で1泊入っても良かったけれど、バッテリーがかなり弱っていたこと、エンジンの調子が今ひとつだったことなどから、暖かいフロリダまで一気に走った。ガソリン補給で停車する時は当然ガソリン・スタンドなのだから、そこで動かなくなっても、取り合えずは入っこびりという場所でエンジン、という事態は避けられるという考え方だ。タンパが終われば、あくる年のデイトナ24時間まで来れない予定だったから、バッテリー購入は、その時まで待ちたかった。

レース後の月曜日に貸し倉庫を借り、全ての荷物とともにトーラスは冬眠になった。盗難保険もかけ、暫しのお別れ、となったわけである。約4ヵ月後に再会すると、案の定、バッテリー

は死んでいたが、その他に大きな問題はなかった。エアコンのガスが漏れて効きが悪い、アイドリングが不安定で時々ストールする、ブレーキが少々甘い、などの症状は出ていたけれど、どうにか、この9月まで走り続けてくれた。

Ronに写真を提供しているジェフ・ヒューイット氏に、「また10月から日本へ戻るのなら、来年までトーラスを預かるよ」というアリアガタイお言葉を頂いていたが、ボクは既にトーラスを売る決意を固めていた。価値が全くゼロになつちやう前に処分したい、と、今年も9月末でアハートは解約するので、その前にトーラスを買ってくれる店を探しに出かけた。

このクルマを買ったディーラーには、「その年式には興味なし」とアッサリ門前払いを喰わされた。しかも、買った時の担当セールスマンは既にその会社の人間ではなくなっていた。というわけで、3000ドル以下のクルマしか並べない中古車屋へ行ってみた。そんな店でも、ボクのトーラスは、まだ見栄えのする方だから、で、行ってみると、「アメリカの権威ある中古車相場表によれば、ボクの持っているトーラスの価値は、買った時の約3分の1ほどに下がっているという。しかも、ボクのクルマはフロントのドライブ・シャフトのラバー・ブーツが両輪とも破れていることが中古車屋のメカニックちゃんによって発見された。

それでも彼らには買ってくれようだったので、「こうなりや売れる時に売ってしまえ」と、登録証書を渡し、代わりに小切手を手にした。

その翌日、「満足に行く元値じゃなかったけど、ま、仕方ない」と諦めてたら、その中古車屋から電話が入った。曰く、「オルタネーターがブツ飛んだ。オマエが乗っていた時に故障はなかったか?」だって。「アー良かった。売るのがあと1日遅かったら、中古車屋まで走って行けないところだったよ」。

●コラム  
モータースポーツシーンの  
最前線から



今、この原稿を書いているのは、10月15日の夜。度重なる台風と悪いのは強い秋雨前線のために長く続いた雨空が一息ついて、東京にも久しぶりに晴れ間がさした日だ。無味乾燥したビル谷間に降り注ぐ陽光は、すでに秋の気配を漂わせ、さわやかなものであった。

タバコを二服しに外に出ると、どこからか鈴鹿のピットイン車両を知らせる不協和音が響いてくるような大気だった。また今年も、いよいよ鈴鹿にF1GPがやってくると実感が湧いてきたが、同時に今年のF1は少しやりすぎだなどという感じがして、多少複雑な雰囲気にもなる。

ミハエル・シューマッハはロベルト・モレノの代わりにベネトンのシートに座り、カール・ベンドリンガーはイバン・カベリの代わりにレイトンハウスのシートに座る。

最近の英国オートスポーツ誌では、なんと各チーム・マネージャーがF1業界のスポンサー恐慌について語るという特集まで出てきた。巻のニュース特集では、若者の自己破産の問題がとりあげられる今日この頃だ。彼らは300万円や500万円といった金額で、破産の宣告と代償に個人の残りの人生の保証を無くす。株で失敗したというある公務員の破産額は、7000万円だったという。このような時代というのに、F1の世界では総スポンサー額20億円の話をしている。

今日の夜、都内でF1日本GPに関する大規模なスポンサーの記者会見と発表会があった。それがどこのチームのものかは、雑誌記事を見ればわかるだろうが、このチームの場合「スポンサー」という意見合いは他とは少し違う。日本の金や技術を安易にスポンサーとしてF1チームに持ち込むのではなく、チームが本場に必要としている技術と、メーカーが本場に必要としているメディアへの露出が見事にバランスが取れているのだ。

こういったスポンサーの事を、このチームでは「オフィシャル・サプライヤー」と呼ぶ。しかし、

## ノーモア・モレノ、ノーモア・カベリ

このようなケースはF1を熟知し、F1をビジネスとして捉えて初めて可能なことであつて、金銭と技術を頂戴できればステッカーを貼りますよ、といった類のスポンサー獲得は、もはや世界的にも通用しない。これからは、チーム側はもっとビジネスを理解して、スポンサー側はモータースポーツをもっと理解しなければならぬ。そして、広告代理店は効率が良く、しかも長期的な観点に立った立場からスポンサーの仲介をしなければならぬだろう。

蛇足ながら、読者諸君には残念なことかもしれないが、こうしたチームとスポンサーの関係の合理化が進む(いや、今後は間違いなく進むはず)と、おそらくキャンベーン・ギヤルなる商売は成立しなくなるだろう。サーキットから離れた華やかさは消えて、これからのモータースポーツは本場のエンターテインメントとして変化していくことになるはずだ。

そうすれば、恐らくうなぎ登りと言われるモータースポーツの経費もそんなに掛からなくなるように思う。

そして、ビジネスで結ばれたチームとスポンサーは良好な関係を確立し、長期的視点に立ったチーム運営を行うことは、内部で利害関係が逼迫することを回避することにもつながり、今回のモレノやカベリのようにドライバー自身の素質も技術もあるのに、チーム側の金銭的な都合から他のドライバーにシートを明け渡さなければならぬような狂った事態が起こることもなくなるだろう。

僕としては、ドライバーや現場のメカニック達がこうしたことでつらい目に遇うのが一番耐えられない。米シーズン、モレノやカベリのような境遇に遇うドライバーが出なければ良いと、切に願うばかりだ。



世の中にはもの凄い人がいるもんだということ

をバルセロナはカタロニア・サーキットのプレスルームで知った。

その名はフランコ・リニ。イタリアにこの人ありと言われる硬骨のベテラン・ジャーナリストであり、1967年には1年間フェラーリの監督を務めたこともある。ワープロを打つ時は真眼鏡(老眼鏡?)をかけその表情は好々爺めくが、普段は眼光がいい、瘦身の鬼という感じである。強権を振りかざすことで有名な元会長を嫌悪することひとりとおりでなく、プレスルームに誰かが持ち込んだネームプレート(TVの政見放送で机の上に置かれるアレ)を見つめるや、

「このオタンコが、とばかりに膝でそのプレートをヘシ折って放り投げた。もちろん私はそのプレートをフランコさんにわからぬように、ソツとカバンの中に入れてしまった(「存じのように、FISAプレジデントと肩書の入ったネームプレートはこれが最後の品。事情を話して日本GPの時に直筆サインをもらわねば……」)。

もちろん、フランコ・リニの存在は前々から知ってはいたが、今回初めて親しくお話をさせていただいた。というのも、たまたまプレスルームの机が隣同士になったため、毎日いろいろいふことになる話をしてもらい、珍しいことに私はプレスルームに通うのが楽しくなった(ちなみに、本誌前号のウラネタリングで、担当者ZAKIは、フランコ・リニと書いていたが、これは姓と名を一体化した完全なる間違い。ZAKIは「え? ジャンフランコ・フランコリニとか、そういう感じの名前じゃないんですか?」とほざいていた)。

そのフランコさん、時々こつちをビククリさせるような事をしでかす。たとえば、彼は一種の電話魔なのだが、スペインGPの最終予選終了後やにわに電話機を取ってビクビクッポッポ……

「ハロー、デス・イズ・フランコ・リニ。イズ、マリオ・アラウンド・ゼア?」。不在らしく、また

繰り返す。

違う番号にかけ直す。もしやと思い、あのう、いまマリオ・アンドレッチェイに電話しているんですか?

「さよう。じゃがの、キミの発音は違うとる。アメリカ式はの、ミヤリーノ、じや。言うてみ」ということでこれ以降、私と、私の前の机で勉学に励む赤井某氏はフランコさんのことを、フリアンコと、名古屋的米國式発音で呼ばせてもらうこととなった。

そうかと思えば、記事を書き(打ち)終わるとモデムで発信、その確認のために、電話するのだが、いきなりこんなことを怒鳴る。

「フロント! フランコ・ムッソリーニ!!」

ところで、ミヤリーノの話に戻るが、9月下旬頃だったか彼と息子のマイケルがマラネロへフェラーリF40を受け取りに行つたことがニュースになったけれど、このF40に裏話あり。ミヤリーノはエンツォの亡くなる前にF40を注文。ところが待てど暮らせど連絡なし。それを知つたフリアンコ、マラネロに電話してみると、なんと……

「マリオ・アンドレッチェイ? 失礼ですが、そのような方は顧客名簿に載つておりませんが……」という返事。さあ、フリアンコは怒つた。怒つてどうしたか? いったいどうなつとるんだ? と抗議の電話。その相手が、ビエロ・フェラーリだったというのだから凄い。

そうかと思うと、こんな心暖まるエピソードも披露してくれた。

エンツォ亡きあと、ビエロ・フェラーリがマラネロへ帰つて来た。そのビエロに、フリアンコはこうたずねたさうだ。

「ビエロ。ワシとの約束を覚えてるかね?」

もちろん、と云つてビエロはひとつのキープを保持つてフリアンコを案内し、死後誰も入ってないなかつたエンツォの部屋のドアを開け、その机から一本のペンを取り上げ、フリアンコに渡したという。

そんな話のあと、チャオ! と云つて彼はプレスルームを後にした。実にカッコイイ。でも……

オーイ、フリアンコ! カメラ忘れてるよオ!

## ミャーリオ! と彼は言った





カベリ兄、僕をひとりしないでっ



オレがフットワークに行ってもずっと友達でいてくれよな。なっつ

ラースからフットワークへと華麗なる転身を回す久里くん。プラバム放出が決定的なプラン"デル"君に何やらかきくいてもらって

そろそろ本当にハッキリしてよね! のF1 ストーブリーグは今が旬

いや、今年は決まらないこと。それに、一応決まったよと発表したチームもなかなか信用できない感じで、もしかして最後の最後に大どんでん返しがあるかもって気にさせられちゃうから、なんだか気持ちはワルイのよ。それもこれも、プロストのせいだと思う。だって、あの人がってば、「もうフェラーリはヤダ」とか言っておきながら、「やっぱり残るわ」と言ってみたり、「セナとは絶対一掃のチームでなんか走んねーからな」とタンカを切ってみたり、もう2枚舌ならぬ4枚舌、5枚舌なんでも。でも、一応有力チーム3つ、マクラーレンとウィリアムズとフェラーリはみんな今年と変わらない体制で



ホツツ

いくみたい。とは言っても、プロストがホントにフェラーリのままかというとなんか自覚ないんだよね。「やっぱり、やめた」とか言って、引退しちゃうとか、一年間お休みして'93年からリジェで本格的に動き出すとか、ありそうなんかもあ、はつきりなくてイライラするっ!

選挙がなんじゃ。ワシは辞めんぞ



F1グランプリの裏話、こぼれ話と噂



鬼だって大笑い! の'92ストーブリーグ特集よっ

まだっつら、ビケのシートがなくなっちゃうかもしれないってこと。3度のワールドチャンピオンに輝いたビケにシートがないなんてそんなの許せないっ、と世界中にいるビケの愛人たちも叫んでいるはずだ。でも、愛人さんたちよ、安心なさい。フェラーリがなくてもリジェがある。リジェもなくてもきつと、まだチームはいっぱいあるっ!!



なんで俺ばっか責めるの

でもってマクラーレンもセナ+ベルガーちゃんて愛わないんだけど、これでまたロン・デニスに心労で一層アタマがビカビカに……



孤独って好き

速くていいヤツなのは確かなんだけどねマンちゃんも……



ウホホ〜ン



ウィリアムズはマンちゃんやバトレーゼのコンビのままで継続。コリヤフランクも心労が絶えないだらうね

ゴタゴタしたけどベネトンにシューマールとブランドルが決まり。でも、ビケはどうなってしまうのでしょうか

こんなチームにや未練はないがあ〜

へんっ。今年のストーブリーグの主役は僕ってことで





# ホントにどーなるの? '92スーパーストリーク最新情報!

チーム	'92年ドライバー	エンジン	タイヤ	備考
マクラーレン	○アイルトン・セナ ○ゲルハルト・ベルガー	○ホンダV12	GY	いちおう、セナもベルガーも残留するとの発表があったから、来年も今年と変わらない体制でいくみたい。来年も速いセナと、ここぞというところでリタイアしちゃうお茶目なベルガーちゃんのコンビでわけか
ティレル	ステファノー・モデーナ? ハインツ・ハラルド・フレンツェン?	イルモアV10?	GY?	我がが中サマの引退とともに、ジャバマンネーも一緒に引退してしまってこれまでの栄華はどこへやら、チームの台所は一気に苦しくなりそう。エンジンだってなくなっちゃうみたいだし、モデーナもどーなっちゃうの?
ウィリアムズ	○ナイジェル・マンセル ○リカルド・バトラーゼ	○ルノーV10	GY	我ががマンセルは来年もウィリアムズで走ってくれます。もちろんバトラーゼも一緒です。エンジンもルノーです。'92年も「レッド5」でガンガンにグランプリを獲らまくってほしい!
ブラバム	マーク・ブランデル? ○中谷 明彦	ジャッドV10?	GY	理論派ドライバー、中谷明彦がいよいよブラバムからF1デビュー。契約は'92年プラス'93年のオプションで、チームメイトはいまのところ不明。ブランデルも出てっかいそうだし、でも、とにかく中谷選手がんばってね!
フットワーク	○鈴木 亜久里 ○ミケーレ・アルボレート	○無限ホンダV10	GY	全日本F3000でチャンピオンをとったのもフットワークだった。古巣のフットワークで心機一転の4年目を迎える亜久里。そしてチームメイトにはいまやF1不敗選手ナンバー1のアルボレート。両名返上にごんばれ
ロータス	ミカ・ハッキネン? ジョニー・ハーバート?	ジャッドV10?	GY	発表がないから分からないけど、きっと、たぶん、今年と変わらないんじゃないかな。ハッキネンとハーバートの色白コンビでエンジンもジャッドで、ハッキネンにはぜひシューマッハーと'90マカオの決勝をつけて欲しい
フォンドメタル	ガブリエーレ・タルクイーニ?	ランボルギーニV12?	GY	スペインGP直前にグレイヤールを解雇してAGSからタルクイーニを入れた。で、グレイヤールはAGSにいったら、やっつことはベネトンとジョーダンのモレノとシューマッハーのトレードと同じなんだけど...
レイトンハウス	マウリジオ・グージェルミン? カール・ベンドリンガー?	○イルモアV10	GY	カベちゃんたらナニワ勘なんです。メルセデスの転嫁っ子、ベンドリンガーの日本GPからの参戦が決まったら「僕はいいから、なめて身を引いちゃって。'92年はグーミンとベンドリンガーのコンビになるのかな
AGS	オリビエ・グレイヤール? ファブリツィオ・バルバツァ?	フォードDFR	GY	チームがなくなっちゃうかもしれない。ラルースに合併・吸収されてしまうのでは、ともっぱらの評判なのだ。そうなるやうにバルバツァとグレイヤールの運命はどうか。みんな彼らのことも気にしてあげてちょーだいな
ベネトン	○ミハエル・シューマッハー ○マーティン・ブランドル	フォードV12	GY?	態度がデカイともっぱらの評判の(どこで?)シューマ君と控えめの態度でいるんだかいないんだかわかんないくらいブランドルとがコンビを組む。それもこれも、トム・ウォーキンショーがいろいろやってるから
スクーデリア・イタリア	JJレート? イバン・カペリ?	フェラーリV12	GY?	フェラーリエンジン獲得で'92年はいい? ドライバーはこのコーナーではお馴染みJJレートが確定的ザンス。もうひとりのドライバーにはカペリが有力で、でもそうなるやうにピッコロさんはどこへ行くのか? ミーは心配ザンス
ミナルディ	エマヌエーレ・ナスベッティ?	○ランボルギーニV12	GY?	フェラーリエンジンはなくっちゃうし、お金はないし、ドライバーだって辞めたがってもし、お先は唯一ミナルディ、モルビッティ、マルティニのふたりともが出ていっちゃったら、いったい誰が乗るんでしょう
リジェ	○ティエリー・ブーツェン ネルソン・ピケ?	○ルノーV10	GY	ルノーエンジンが来るし、やっつ「F1界のおしん」ことブーツェンも元気に、もうひとりのドライバー候補としてはベネトンの'92シートを失ったピケ。プロストが乗るって噂もあるけどドライバーとしてじゃないみたい
フェラーリ	アラン・プロスト? ジャン・アレジ? イバン・カペリ? ネルソン・ピケ?	○フェラーリV12	GY	プロストは「チームに残る」なんて言ってるけど、この人のことだからいつひっくり返すか分かったもんじゃない。「やっばり、やめな」なんて簡単に言いそうでもね。カペリやピケが乗るってハナシもあるけど
ラルース	○片山 右京 エリック・ベルナル?	○ランボルギーニV12	GY	やっつ、我がが右京がF1に出るぞ。契約は'92年から'94年の3年だった。フランスへ移行してたころのライバル、ベルナルとコンビを組むことになるのかな。うーん、世界は広いやうで狭い。走り合わせの不思議
コロニ	?	フォードDFR	GY	君はチャベスを見たか? 君はハットリ君を見たか。に日本GPとオーストラリアGPは変わるのだから、これからチームは新オーナーのもとで新スタートを切って、'92年は2カー体制でガンガンいこうと宣言してくれども
ジョーダン・グランプリ	アンドレア・デ・チェザリス? ベルトラン・ガショー?	ヤマハV12	GY	とかくやるのが選手なジョーダン氏だから、'92年のドライバーラインナップに際しても派手なことを企てるかも。でも、日本GP直前にガショーも釈放されたし、デ・チェザリスも'92年もこのままだ
モデナ	?	?	?	ランボルギーニのワークスとは言ってもそこはそれ。この世界、お金はなければどうにもなりませんからね。というわけで資金難から撤退か? そうなるやうにラリーニと、パン・デ・ペールの立場はどうなるか?

○はほぼ決定的なもの



なんた、シューマッハーばつが



来期はフェラーリエンジンで意気あがるスク・イタでレートにはがんばって欲しいザンス

のパーマネントドライバーが誕生することになったのはみんな知ってるよね。右京がラルースで、それから中谷がブラバムでフェードドライバーの仲間入りをするようになったのだ。亜久里も古巣のフットワークで心機一転、4年目のシーズンにスタートする。当GPSでも、折りに触れて3人のキャラクターを前面に押し出した記事を作っていくつもりなので、彼らの活躍ともども期待くださいな。



フェラーリに残るの? 辞めるの? いいかげんはっきりして

でも、僕の動き次第ですべては決まるのさ...

とまあ、ここまではみんなも知っているメジャー路線のストリーク。だけど、F1にはその他大勢のマイナードライバーがひしめいていて、彼らなりのストリークが渦巻いている。もつとそんな彼らのことを見てあげようじゃないの、というわけで題して「俺らにだってストリークはある」の巻。

筆頭にあげたいのはAGSとフォンドメタルのドライバー交代劇。スペインGP前にフォンドメタルはグレイヤールを一方的に解雇、変わってタルクイーニを引き入れた。で、乗るものもなくったグレイヤールはタルクイーニの抜けた穴であるAGSに潜りこんだというわけ。なんとまあ、ベネトンとジョーダンGPの間であつたモレノ解雇劇に似てることでも、かわいそうなのはやっつること。同じなのに、みんなが少ししか取り上げられなかったこと。おまけにAG



Sにはラルースとの合併の話が持ち上がっていて、そうなるやうにバルバツァとタルクイーニの立場はどうかなるのだ!! このままだとシートが危ないって人もいっぱいいる。いまやアルボレート、ヨハンソンをも凌駕するF1界の不幸を背負った男となつてしまったモレノがその筆頭だ。みんな去年の日本GPの2位フィニッシュを忘れたのか? モレノを乗せようって気合の入ったチームは存在しないのか?

それから「タコも食えるイカす奴」とピッコロさんではどうなるの? あれほど騒がれていたラリーニや、カッファイだつてどうしたらいいの? 何に乗ればいいのか? マルティニにだって不幸ドライバーの仲間入りをしそうな勢いだし、F1界のストリークはまだまたまたしばらくは続きそうなのであります。あ、早くははっきりしてちょうだい。

俺らだってストリークしてんだぜ!



タルクイーニだって、グレイヤールだって、バルバツァだって、カッファイだって、みんなストリークで大変なよ、ホントだよ



# ASKING ON

聞くは一時の恥、聞かぬは一生の恥

Vol.

62

## FIA公認サーキットには 等級があるって本当?

**Q** サーキットには、ドライバーのライセンス同様、ランク付けがされていることを聞きました。どのようなランク付けになっているのですか?

埼玉県 太田弘美 24歳

**A** それは多分、FIA/FISAAの発給するサーキットライセンスのことだと思います。FIAサーキットライセンスには等級が付けられていて、それによって開催されるレースのカテゴリーも決められているのです。ちなみにライセンスの有効期間は最高3年となっています。

各等級を走れる車両のカテゴリーは以下のとおりです。  
・1ab FIAにより承認されたすべてのグループおよびすべてのフォーミュラ  
・1a スポーツプロトタイプカーを除く、FIAにより承認されたすべてのグループおよびすべてのフォーミュラ  
・2 F1およびスポーツプロトタイプカーを除く、すべてのFIA承認車両  
・3 F1、F3000、スポーツプロトタイプ、スポーツカー(グループB)、MSA GTPおよびトランサムを除く、すべてのFIA承認車両  
・4 F1、インディカー、F3000、スポーツプロトタイプ、グループB、スポーツカーナム、MSA GTおよびトランサムを除く、すべてのFIA承認車両  
・5 F3、フォーミュラ・モンディアル、フォーミュラ・スーパーヴェ、フォーミ

### ●FIAコースライセンスの等級とカテゴリー

カテゴリー	F1	F3000	F3	Cカー	グループA	インディカー	MSA-GTP	MSA-GT	TRANSAM
等級									
1ab	○	○	○	○	○	○	○	○	○
1a	○	○	○	○	○	○	○	○	○
1b	×	○	○	○	○	○	○	○	○
2	×	○	○	○	○	○	○	○	○
3	×	×	○	○	○	○	○	○	○
4	×	×	○	○	○	○	○	○	○
5	×	×	○	○	○	○	○	○	○



オートポリスも今年、A1abのライセンスを取得した



鈴鹿サーキットはA1abという最高のランクにある



暫しはA1bなので、F1以外のFIA選手権が開催OKだ



FISCOはB1abなので、FIA選手権は開催できない

ユラ・ルノー・ターボを除く、最大気筒容量2000ccまでのシングルシーター・フォーミュラおよびツーシーター・フォーミュラ。グループA、グループNおよびFIA承認の地域的なカテゴリー  
\*符号Aは一つまたは複数のFIA選手権に有効  
\*符号BはFIA選手権、FIAトロフィー、またはFIAカップの競技開催に有効ではない  
ちよつと分かりづらいと思いますが、左上の表を参考にしてください。  
日本の国際公認サーキットそれぞれのライセンスは、鈴鹿とオートポリスがA1ab。富士がB1ab。そして菅生がA1b。なお現在、国際公認を申請中なのが、T1サーキット・英田、美祿サーキット、そして'92年オープンをめざす北海道の十勝モーターパークです。  
以上は国際公認サーキットのライセンスのお話ですが、JAF国内レーシングコースについては、ライセンスではなく許可証が発給され、これに等級付けはされていません。ちなみに、国内公認のコースは現在、筑波、美祿、中山、北海道スピードパーク、仙台ハイラン、阿讃、T1の計7コースです。

(ミナコ)

## '92年のF3は、どいかに どういふふうに変わるの?

**Q** F3は世界各地で開催されていますし、F1へのステップアップ・フォーミュラとしても、私は大変興味を持っています。そのF3のマシン規定が、来年変わるという話を耳にはききました。どこがどのように変わるのでしょうか、教えてください。

東京都 今年マカオと富士に行く蔵 26歳

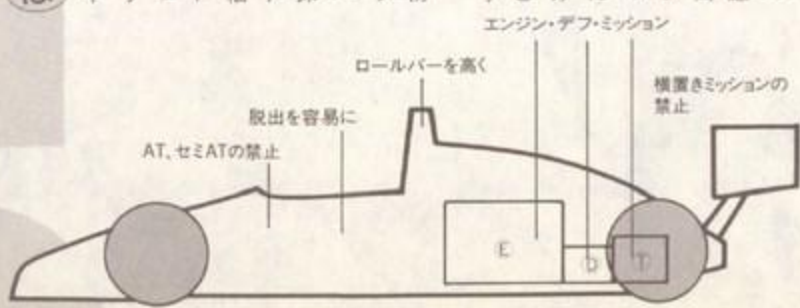
**A** '92年のF3マシン規定は、まだ正式には発表されていませんので、すべてについては分かりませんが、しかし「多分こうなるだろう」という話は伝わってきていますので、それを簡単に書くことにしましょう。

今年と大きく変わる点は、エンジン、ディファレンシャル、トランスミッションの配置順序が決まること。これまでその並べ方は自由でしたが、ドライバーシートから後方に向かって「エンジン・デフ・ミッション」と並べ方が限定されます。今年トムスがF3で初めて「エンジン・ミッション・デフ」という配置を採用して、「重いミッションをよりマシン中央に配置したため」マシンバランスの良さを発揮しましたが、これは来年禁止となってしまうわけです。

さらに、「セミオートマチック、オートマチックの禁止」、「横置きミッションの禁止」といったことその他、安全面を考慮して「ロールバーを高く(寸法は分かっていません)」、「コックピットからの脱出を容易にするための開口部を広げる」などの規定が、どうやら盛り込まれそうです。

これを受けて、最初に完成したマシンがラルトRT36で、アンヘラル・ウイングを採用しています。またトムスも031Fを大幅に改良した032F(仮称)を、近々シェイクダウンするという情報もあります。来年はどんなマシンが揃うのでしょうか?

は



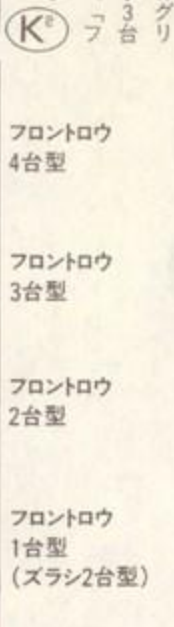


# 昔のF1のスターティング・グリッドはどうなっていたの?

**Q** Kさんへ質問です。ファンジオ、コリンズやモスらが活躍していたころのスターティンググリッドを写真で見ると、最前列は4台で、2列目が3台というようものでした。過去のグリッドの並び方をいろいろ教えてください。兵庫県 MrXYZ 17歳

**A** 現在、F1のスターティンググリッドは、マシンが交互に並び方式をとっていますが、過去には様々な並び方がありました。おおざっぱではありますが、そのパターンを図に表しましたので、参考にして下さい。さらに80年までの並び方、16パターンをすべて知りたければ、本誌でもおなじみの林信二さん著「F1 GRAND PRIX 1950-1980 (絶版)」を探して読むことをおすすめします。

以前は、マシンの幅も狭く、4-3-4……というような並び方もしていました。しかし、これはシルバーストンやモンツァといったコース幅の広いサーキットなどのみで、他は3-3-3……のパターンが多かったようです。しかし、マシンサイズも大きくなり、スタート時の安全面でも問題があったり、2-2-2……を交互にずらして(図でいうと「フロントロウ2台型」の左)が代表的な並び方でした。ですから今でも、いちばん前の2台を「第1列」や「フロントロウ」と呼んでいるのです。この並び方の最後は、79年最終戦のアメリカGP(ワトキンズ・グレン)。



現在はF1以外でも1台1台が交互に並び方式を採用

# JAF公認車両の公認切れはいつまででしょうか?

**Q** 僕は2~3年以内にレースデビューをしたいと思っています。人に聞いた話では、スターレット(KP61)は、関東では筑波でしか走れないそうですし、レビン/トレノ(AE86)も近々走れなくなってしまふとか……。今年限り、来年限りで走れなくなってしまうマシンの種類を教えてください。

**A** 神奈川県 いくつかはグループAに、18歳N1やグループA、はたまたグループB、グループC(重産クロスカントリーカー)といった「ハコ」には、FISA公認/JAF公認の有効期限というものがあって、それを過ぎた場合、レースへの参加は特例を除いて参加できません。この公認は、その車が生産中止した日から5年で無効となります。これをよく「ホモロゲ(イション)が切れる」と言います。なぜ期限を設けるかというと、満足な部品の供給がほぼなくなることや、車両が老朽化して安全性が低くなってしまふからなのです。

JAF公認車両の有効期限は、表のとおり。AE86も来年が最後となります。国際と国内公認サーキットでは、「ホモロゲの切れた」マシンは競技に参加できませんが、特例もありです。最近では、今年の筑波、90年が最後だったKP61は、「91年一年間」という条件付きでレースが開催。公認期限を考えたマシン選びも重要ですね。

**●JAF公認車両の有効期限**

91年	92年
トヨタ・セリカLB (RA61)	トヨタ・カローラ (AE86)
セリカスーパー (MA61)	スプリング (AE86)
ニッサン・パルサー (HN12R)	カローラFX (AE82)
マツダ・ルーチェ (HS35)	ニッサン・200SX (RVS12)
フォビア (BFMR)	エプソン・ランサーターボ (A175A)
ホンダ・シティターボ (AA)	ホンダ・プレリュード (AB/BA/B4)
シティターボII (AA)	フォワードCR-X (AF/AS)
ダイハツ・シャレード (G11)	シビック (AT)
スズキ・カルタス (AA415)	イズム・ジェミニ (P51/P51F)

# 一発即答コーナー

いやはや毎日毎日ドサドサと編集部へ届く質問の山。こりゃもうどうしようもないというわけで、迷える質問者をズバリひとことて救済いたしましょう!

**Q** ナカジさんに質問。大雨の'85年のWECインジャパン。この時、ベースカーのハンドルを、あのロスマンズ・ボルシェのドライバーが握っている、というのを放送で聞いたのですが、いったい誰が運転していたのでしょうか? 高知県 森英範 15歳

**A** あのレースではニッサンMID4がベースカーでしたが、ハンドルを握ったのは辻本征一郎さん。レースに参加するドライバーが、レース中ベースカーに乗るわけではないでしょう? '85年のWECは、スタートから10周の間ベースカーが先導したのですが、ロスマンズ・ボルシェもその10周のみベースカーの直後を走っていました(雨がひどいためすぐに撤退)。 (ナカジ)

**Q** Kびんさんに質問です。全日本F3000の星野と片山のチームは、同じキャビンレーシングなのでしょうか? メンテナンスは、ホシノレーシングとヒーローズというように別ですよ。ひょっとして、キャビンはただのスポンサーなのですか? 奈良県 西村俊夫 26歳

**A** ホッチと右京は、同じキャビンカラーのマシンで走っていますが、これは質問のとおり、同じスポンサーというだけ。2台体制のF1でというような「チームメイト」とは、明らかに異なります。 (Kびん)

**Q** 今年のベルギーGPを見ていて気がついたのですが、ピラージュを過ぎた辺りのコース上に、大きな白い文字で何やら落書きがしてありました。あれは何と書いてあったのでしょうか? 京都府 上田尚美 16歳ほか多数

**A** 「GACHOT LA BELGIQUE EST AVEC TOI」「TU N'ES PAS UN HOLIGAN」「LIBEREZ-LE」と書いてありました。どうやら和訳すると「ガショーよ、ベルギーはお前と共にある」「お前はフーリガン(イギリスの熱狂的&暴力的サッカーファンのこと)ではない」「開放せよ」という意味になるそうです。 (②)

**Q** 近々、車の最高出力の単位がpsからkWに、最大トルクの単位がkg-mからN-mに変わるとい話を聞きましたが、このkWとN-mとは、どういう意味ですか? また、psとkg-mからの換算値を教えてください。 愛知県 佐々木明彦 24歳

**A** kW(キロワット)、N-m(ニュートンメートル)とはSI(国際単位系)表示に基づくもので、'60年の第11回国際度量衡総会で決定した単位です。重量単位ではなく絶対単位となっている点が、なじみの薄い原因でしょう。これまでヨーロッパ(特にドイツ)の自動車性能は、主にこの単位を用いてきました。日本では、混乱を招くため使用していませんでしたが、どうやら'92年春から、この単位に移行するようです。換算値は1kW=1.36ps、1N-m=0.98kg-m。つまり280ps/40kg-mという表示は、206kW/40.8N-mという表示に変わるわけ。さらに騒音レベルの単位であるホンもdB(デシベル)に変わることになります。 (オム)

# ASKING ON '91 解答陣はこの9人

名前	所属	コメント	担当
ナカジ	グループC	「どちらかというとマニアックなファンが多いグループC。フッソーの人が見逃してしまうような突っ込んだ質問に期待します。逆にミナーな質問もウエルカム。どきどきから導入まで、ハッパン質問してちょうだい。吾平なメカ物もOK」	Gr.A レトロ
Kびん	全日本F3000 ドライバー モロモロ	「全日本F3000のことならワタシにどうぞ! すばり解答してあげましょう。こまごまミナーなこと、ドライバーなこと、知りたかったのに恥ずかしくて聞けなかったこと、全部聞き受けましょう。お好きな方教えてアゲル!」	ラリー
あられ	国際F1000 F1 ヨーロッパ系	「海外ものに強い! とは断言できないけど一定ダイアリーを担当していますから、あっちゃこっちゃのレースを調べませう。主に国際F3000ですが、色々な国のF3とかGr.Aとかにも手を出しています。平広くやってる、あられだよ」	F1 プラモデル
ZAKI	アメリカ系	「2代目アメリカ担当のZAKIです。とにかく見る楽しみが溢れるIMSA、CART、NASCARなどアメリカで開催されるレースのことだったらなんでも聞いてちょう。知って得して楽しませてもらおうと願っています」	F1 F3
かん			入門カテゴリ その他
オム			
は			
ミナコ			

**エントリーのしきたり**  
R'on読んで、ふと気がついた疑問、TVみてオヤッ? と思ったこと、なんでもOK、ハガキにクエスチョンを書いて下記まで送ろう。  
〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16  
レーシングオン編集部「アスキング オン」係  
住所、氏名、年令、職業、コメントに加え、右の回答者を必ず一人選んで明記してください。採用分にはR'onステッカーをお送りします。また往復ハガキなどによる個人的質問には、お答えしかねます。

**答えきれなくてゴメン!**  
「今回は一発即答と……」と前号で告知していましたが、すみません「次々回」のミスでした。ということは、次号がほとんど一発即答&一発再掲の特集となります。いろいろ準備していますので(ホンマ、カイナ)、どうぞお楽しみに! 今回の誌面の都合などでKATSUYUKI MIYASHITA(ニューヨークからダウモノ)、温品由季、高橋智恵子、横山英史、げつに行こう、東谷厚原、崎山英樹、ジム・唯一くさん他27通のハガキ。どうもありがとう



## [ 13 ]

ジル・ビルスブ	13勝	(以下、主要ウィナー)	
マーク・デイスモア	11勝	ケケ・ロズベルグ	4勝
ジャック・ビルスブ	10勝	ブライス・コップ	4勝
ダン・マービン	10勝	ケビン・コーガン	4勝
ディーン・ホール	9勝	ボビー・レイハル	3勝
ビル・ブラック	8勝	トム・グロイ	3勝
ジェフ・ウッド	8勝	マイケル・アンドレッティ	3勝
カルビン・フィッシュ	7勝	バーティル・ルース	2勝
J.O.カニンガム	7勝	E.フォーバス-ロビンソン	2勝
ジム・バサー	7勝	ボブ・アール	2勝
トム・クラウスラー	6勝	ジェフ・ブラバム	2勝
スコット・グッドイヤー	6勝	ジョビー・マルセロ	2勝
ジョニー・オコネル	6勝	ピットリオ・ブランピッタ	1勝
クロード・ブルボナス	6勝	デイブ・マクミラン	1勝
ハウディ・ホームズ	5勝	ホセーレ・ガルツァ	1勝
ロベルト・モレノ	5勝	デイビー・ジョーンズ	1勝
スティーブ・シェルトン	5勝	ステファン・ブルー	1勝
ヒロ松下	5勝		
ブライアン・ティル	5勝		

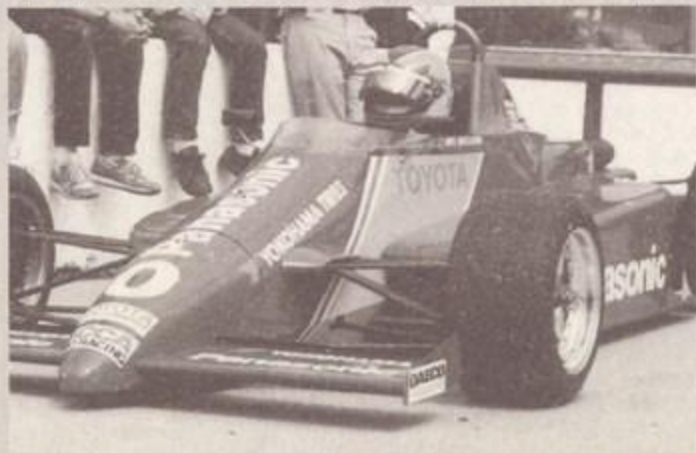
(勝者計63人)

耳慣れないドライバーの羅列だろうか。'74年から'91年10月中旬時点までの優勝回数を並べたものだ。カテゴリーは？

北米大陸に「トヨタ・アトランティック選手権」というフォーミュラカー・レース・シリーズがある。統轄団体は、北米のロードレース界の双壁のひとつSCCA (スポーツ・カー・クラブ・オブ・アメリカ)。かつてはフォードBD系エンジンによるフォーミュラ・アトランティックあるいはフォーミュラ・モンディアルとして開催されていたが、'80年代末からトヨタ4A-GEエンジンのワンメイクとなり、上記呼称となったものだ。直列4気筒、DOHC、1600cc、240bhp、最低重量533kg(ドライバー乗車状態)、タイヤはヨコハマのワ

ンメイク。日本でもかつて、F2とF3の中間にFP(フォーミュラ・パシフィック)というカテゴリーがあったが、ほぼそれと同様の位置付けだ。ただし、アメリカではCARTインディカー、インディ・ライト(昨年までのARS)の下に位置し、FSV(フォーミュラ・スーパーVee、昨年一杯で消滅)の上であり、ヨーロッパや日本でのF3的存在と言える。F3よりはパワフルで、「インディへのトレーニング・グラウンド」という役割を担ってきつつある。シャシーで言えば、スウィフト、レイナード、ラルトが多い。'80年代後半には西海岸と東海岸の2地域別々で競われ、年にそれぞれが1~2回対戦する場面があったが、今年からは再び全米統一シリーズとなっている。今年は今13戦で争われ、レース距離は100~160km前後、毎戦30台近い台数を集めている。

10月20日のラグナ・セカで今年のチャンピオンが決まる。争っているのはジム・バサーとジョビー・マルセロ。マルセロは26歳のフィリピン人。ヒロ松下('89年西海岸チャンピオン)に次いで、2人目の東洋人チャンプが誕生するか。世界は広く、そして興味深い。



ヒロ松下はF-At'89年西地区でチャンピオンとなった





11/3 FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP  
ROUND 16  
●1991年11月3日●オーストラリア/アデレード市街

# AUSTRALIAN GP

クライマックスは南半球のカーニバルで

今度のグランプリはここをチェック!

1 9 9 1  
F I G P  
W A T C  
H I N G

各ドライバーの過去5年間のオーストラリアGPでの戦績(1986~1990)

ドライバー	1985	1987	1988	1989	1990	得点
①アイルトン・セナ	R	失	2位	R	R	6
②ゲルハルト・ベルガー	R	3位	R	R	4位	12
③中嶋 信	—	R	R	4位	R	3
④ステファノ・モデーナ	—	—	R	8位	12位	0
⑤ナイジェル・マンセル	R	—	R	R	2位	6
⑥リカルド・パトリーゼ	R	9位	4位	3位	6位	8
⑦マーティン・ブランドル	4位	R	—	R	—	3
⑧マーク・ブランデル	—	—	—	—	—	0
⑨ミケーレ・アルボレート	R	2位	R	noq	noq	6
⑩アレックス・カッフィ	—	noq	R	R	noq	0
⑪ミカ・ハッキネン	—	—	—	—	—	0
⑫ジョニー・ハーバート	—	—	—	—	R	0
⑬ガブリエレ・タルクイニ	—	—	noq	noq	R	0
⑭マウリシオ・グージェルミン	—	—	R	7位	R	0
⑮カール・ベンドリンガー	—	—	—	—	—	0
⑯オリビエ・グルイヤール	—	—	—	R	12位	0
⑰ファブリツィオ・バルバツツ	—	—	—	—	—	0
⑱ミハエル・シューマッハー	—	—	—	—	—	0
⑳ネルソン・ピケ	2位	R	3位	R	1位	19
㉑エマヌエレ・ピッコ	—	—	—	5位	R	2
㉒トニ・ブレイク	—	—	—	—	R	0
㉓ビニエル・マルティニ	—	—	7位	6位	9位	1
㉔ジャンニ・モルビデッリ	—	—	—	—	—	0
㉕ティエリー・ブーヴェン	R	3位	5位	1位	5位	17
㉖エリック・コマ	—	—	—	—	—	0
㉗アラン・プロスト	1位	R	1位	R	3位	22
㉘ジャン・アレク	—	—	—	R	8位	0
㉙エリック・ベルナル	—	—	—	—	R	0
㉚鈴木亜久里	—	—	—	noq	R	0
㉛藤原 尚貴	—	—	—	—	—	0
㉜アレックス・ザナルディ	—	—	—	—	—	0
㉝アンドレア・デ・チェザリス	R	8位	8位	R	R	0
㉞ニコラ・ラリーニ	—	—	noq	R	10位	0
㉟エリック・バン・デ・ペール	—	—	—	—	—	0

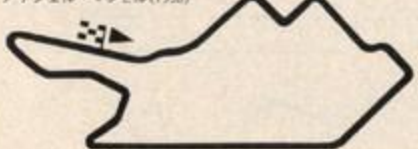
\*Rはリタイア、ncは完走と認められず、noqは予選不通過、noqは予選不通過、その他は順位、総得点は各入賞をポイントに換算したもの

歴代オーストラリアGPウィナー(1985~1990)

年	ドライバー	シャシー/エンジン
1985	ケケ・ローズベルグ	ウィリアムズ・ホンダ
1986	アラン・プロスト	マクラーレン・TAG
1987	ゲルハルト・ベルガー	フェラーリ
1988	アラン・プロスト	マクラーレン・ホンダ
1989	ティエリー・ブーヴェン	ウィリアムズ・ルノー
1990	ネルソン・ピケ	ベネトン・フォード

## COURSE GUIDE

(Adelaide Grand Prix Circuit)  
アデレード・グランプリ・サーキット  
全長3.780km  
ラップレコード(予)▷1'15"671(173.831km/h)  
アイルトン・セナ(1990)  
(決)▷1'18"203(174.009km/h)  
ナイジェル・マンセル(1990)



オーストラリアGPの舞台、アデレードは南オーストラリア州都、空港も市の南西1kmほどの場所にあり、交通には非常に恵まれている。会場付近の航空もよく整備されており、レース渋滞というものはほとんど起こらないといった抜群の立地条件にある。観光地としても宿泊、レジャー施設とも豊富で非常に好条件。毎年GPウィークは市をあげてのお祭りとなる

TV ON AIR 11月3日(日)16:00~17:25  
全国フジTV系にて放映

## 初夏のアデレードは、GPもカーニバル色満載 みどころ1

いよいよ長かったF1世界選手権もオーストラリアGPで最終戦。舞台は、南半球で初夏を迎える南オーストラリアの州都、アデレード市街となる。秋まっさかりの日本から、初夏のアデレードへ。時差も日本と一時間しかなく、スケジュールのインターバルが一週間と少ない割にはエンタラントの負担は軽い。おまけにお祭り好きのオーストラリア人の解放的な雰囲気のもと、決勝当日はクラシックカー・レースやサポート・レース、その他イベントが約20分間隔のスケジュールで繰り広げられ、毎年観る者にとっては飽きることのないGPとなる。

さて、アデレード市街地サーキットそのものは一般公道と競馬場のインフィールドに設計されたバーマネット・コースを組み合わせたユニークなコース。特徴としては全体的にフラットで、そして公道サーキット特有の直角コーナーの連続と、ヨーロッパ・コースにみられるような高速コーナーが組み合わさっているところである。公道サーキットとしては平均速度も180km/hほどと高いが、エスケープ・ロードも多く安全性は十分だ。しかしながら多様なコーナーの連続と2時間近いレース時間、そして夏を迎える暑い気候、加えて最終戦という気の緩みからドライバーが集中力を失うことが多く、結構クラッシュが多発するレースである。もし鈴鹿でチャンピオンが決まっていればなおさら、その時は意外なダークホースがこのGPを制すことになる可能性も十分にありえる。



こんなイベントが盛りだくさん。お祭り色も強い。

## クーリングとブレーキに厳しいサーキットだ みどころ2

フラットなレイアウト、不安定な路面、連続するストップ&ゴー・コーナー……一部バーマネットコースを使用しながら、アデレードはやはり公道サーキットの性格を強く有している。おまけに初夏の強い日差しの中を2時間近くも走るとなれば、このGPでネットワークするのはクーリングとブレーキの耐久性である。とうとう鈴鹿まで持ち越されたセナのマンセルのチャンピオン争い。現時点では鈴鹿でチャンピオン決定の可能性が高いが、もし、万一この決勝がアデレードに持ち越されたとしたら、このGPは今年最高の盛り上がりを見せるに違いない。

ブレーキとクーリングが鍵になるオーストラリアGP。今シーズン、レース後半終始ブレーキの性能悪化に悩まされたウィリアムズと、全戦とは言わないが、終盤パワーが落ちるといふ不思議なトラブルに見舞われたマクラーレン。ともに爆弾を持っているということになる。もちろん決勝が持ち越された場合、勝利を義務付けられたマンセルは、マシンに一番負担の軽いポールポジションを狙ってくるだろう。それをどうセナが食い止めるか。互いに相手にダメージを与えつつ、自分のマシンを労ってフィニッシュまでマシンを運び込む。長いレース・ディスタンスを十分に計算尽くした、全智全能をかけた戦いが見られるはずだ。



今シーズン最速マシン、ウィリアムズもブレーキの耐久性次第

## 今シーズン最後の栄冠をつかむのは果たして…? みどころ3

チャンピオン争いは別にしても、毎年みごとえのあるレースとなるのが、このオーストラリアGPの特徴である。いろいろな要素が入り混じり、速いだけでは勝てないこのコース。これは、歴代のGPウィナーを見ていただいただけでも十分理解できるだろう。

とにかくこのコースは予選の立てづらいコースである。というのは、このコースがヨーロッパの高速サーキットの要素と、アメリカを代表する直角ターンを多用する公道サーキットの要素を両方持っているからである。もちろん戦いの軸がウィリアムズとマクラーレンになることは間違いないが、セナが公道で見せるキレのある走り、ウィリアムズ勢がバーマネットコースで見せる圧倒的速さのどちらが有利に働くか、判断が難しいのである。もちろん、このところ復讐著しいフェラーリの存在も見逃せない。過去ミスの少ないプロストが好成績を残しているところからも、彼の手によって最終戦でフェラーリ復活を果たすことだって十分に考えられるのである。

夏の太陽、長いレースタイム、そしてコンクリートウォール待ち構える公道部分。セナでさえも2年連続して、一瞬の集中力の緩みから、このコースの餌食となつていく。もしかするとベテラン勢の気の緩みをぬって初優勝を飾るニコ・フェイスも出る可能性は十分。そうなるなら実力的にアレジ、シューマッハーが有力か。ぜひ、注目しよう。



フェラーリ・コンビは0勝で終わってしまうのか?



## ●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第7戦 SOGOインター500マイルレース

●スポーツランドSUGO ●主催/VICIC、奥州VICIC、SSC

# 11

# 3

### SUGO INTER 500mile RACE

## 泣いても笑ってもこれが最終戦。笑うのはNかTか?

●開催レース JSPC 217周

TNC-T

ミラージュ東北

F 100

●入場料

前売り 大人 4200円 ペア 8000円

決勝当日 大人 5000円 小人 1100円

予選当日 大人 820円 小人 510円

●チケット発売所

チケットぴあ、チケットゼノン、CNプレイガイド

ローソン、サンチェーン

●駐車料金

2輪 300円

4輪 1000円

ゲートオープン

日曜 AM5:00

パドックバスは土3000円、日5000円(入場料別)

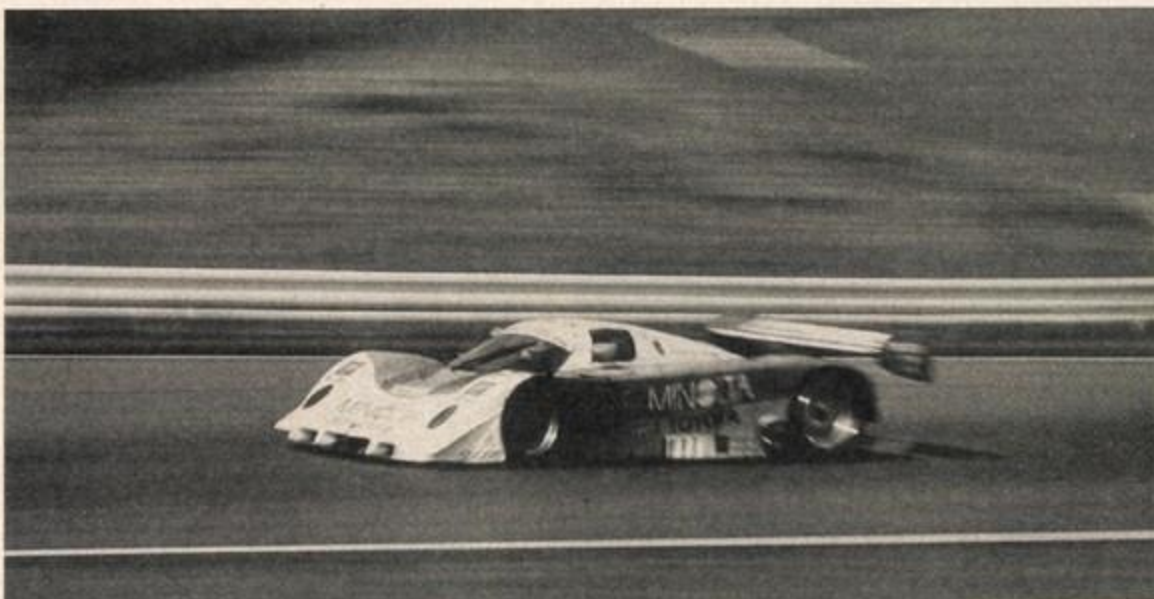
日本レーシングセンターにて前売り(当日売りも有)



前回の富士で今季3勝目を挙げタイトル獲得に弾みをつけたトヨタ91C-V

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権も、このレースが最終戦となる。開幕戦・富士500kmで星野一義/鈴木利男の駆るニッサンR91CPが勝ち、第2戦・富士1000kmも制し連勝した。これでシリーズは2カールソニック・ニッサンのものになるかと思われたが、第3戦富士500マイルからトヨタが大幅な改良を施したトヨタ91C-Vを投入し、ニッサンの連勝をストップを掛けた。

この富士500マイルで66ミノルタ・トヨタが勝ち、波に乗ったトヨタはその後、第4戦・鈴鹿1000kmでは88デンソー・トヨタが、そして第5戦・SUGOインター500



シーズン中盤の富士500マイルで思い切ったモディファイをマシンに施したトヨタ91C-V。タイトル獲得のチャンスをつかみ、とチームの鼻息も荒い



9月の500kmはエッソ・トヨタが制した

kmで初エッソ・トヨタが勝って3連勝。ニッサンに傾きかけたシリーズの流れを変え、完全に五分にまで押し戻していた。

そして2カールソニック・ニッサンと66ミノルタ・トヨタが同点で首位に並び、迎えた前戦の富士1000kmでは2カールソニック・ニッサンが優勝したものの、66ミノルタ・トヨタも2位に入り、タイトル決定はこの最終戦・SUGOインター500マイルに持ち越されることになった。

現在、JAFの決定がまだ出ていないために富士1000kmのポイントがフルポイントとなるか、ハーフポイントとなるかは分からない。しかし、フルポイントで両者の差は5点、ハーフポイントで2・5点差と、いずれに決定しても接戦であることは間違いない。

秋も深まったSUGOで、タイトルを懸けた

熱い戦いが展開されることは必至だ。両チームともに「富士ならばデータは驚くほどあるのに……」と語り、ドライバーも「富士なら慣れるんだけどね」と語るなど、SUGOでは各チームとも不安を若干抱えてレースに臨む可能性が高い。

しかし星野は「もうここまで来たら、とにかく勝つこと、そしてタイトルを取ることしか考えてない」と語るように、両チーム、ドライバーともにタイトルに対して並々ならぬ意欲を見せている。そのため、今回のこのレースは、タイトルを懸けた2カールソニック・ニッサンと66ミノルタ・トヨタの一騎打ちに注目したい。

両マシンともに、1年戦ってきてお互いの手の内は知り尽くしているだけに、レース終盤までこの2台の争いは、目を引きつけずにはいられないだろう。

尚、このレースにTWRサンテック・ジャガーがXR14になるとの噂もあり、またSUGOのインフィールドではターボ勢を追い回すスパイスの活躍も見逃せないところだ。

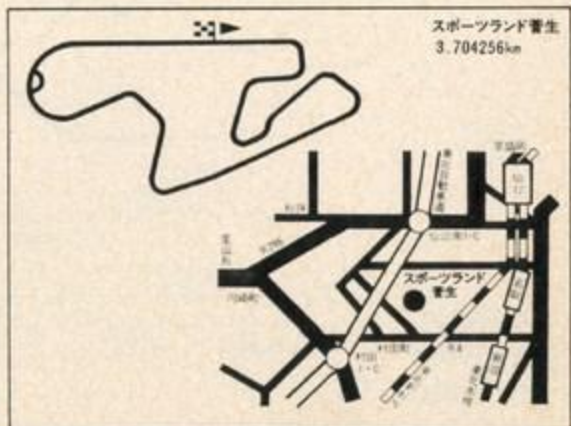
タイトルを懸けたニッサンとトヨタの戦い、そしてそれに絡むフロムエー・ニッサンらのプライベーター勢

今年、不振に見舞われたチームも一矢報いるために虎視眈々とトップを狙う。シーズン最後を飾るにふさわしい熱戦となることは間違いない。JSPC最終戦のSUGOインター500マイルレース。

スポーツカーファンならずとも注目したいレースだ。

No.	ドライバー	マシン	チームエントリー
1	長谷見昌弘/A.オロフィン	YHPニッサンR91CP	NISSAN MOTORSPORT
3	赤池 卓/飯田 真	オートラマ・FORD-767B	Team Taku
11	M.マルティニ/J.クロスノブ	ジャガー-XJR11	SUNTEC TWR
21	星野 一義/鈴木 俊男	カールソニック・ニッサンR91CP	NISSAN MOTORSPORT
25	和田 孝夫/岡田 秀樹	NISSAN R91V	Team Le Men's
27	中谷 明彦/V.バイパー	フロム・エー-R91CKニッサン	フロム・エー・レーシング
31	関谷 正徳/小川 尊	ミノルタトヨタ91C-V	TOYOTA TEAM TOM'S
37	G.リース/P-H.ラファネル	エッソトヨタ91C-V	TOYOTA TEAM TOM'S
38	R.ラッフェンバーガー/長坂 和樹	デンソートヨタ91C-V	TOYOTA TEAM SARD
41	G.フーシェ/S.アムスカー	NISSEKI ボルシェ	NISSEKI レーシングチーム
43	堤野 孝昭/寺田瑞次郎/D.ケネディ	レナウン・マツダ787B	株式会社マツダスピード
48	白鳥 智次/清水 正智/藤井 修二	NWB 767 Trident	プレジャー・レーシング
51	福山 英郎/松田 秀士/吉川とみ子	AQ.スパイス	青島常品
7	T.ニーデル/A.レイド	アルファ・ボルシェ962C	THE ALPHA RACING TEAM

	1/30富士	2/5富士	3/7富士	4/25鈴鹿	5/15富士	6/25富士	合計
1 星野 一義	20	20	15	0	0	0	55
1 鈴木 利男	20	20	15	0	0	0	55
1 関谷 正徳	12	12	20	10	1	1	55
1 小川 尊	12	12	20	10	1	1	55
5 中谷 明彦	15	0	6	15	15	15	51
5 フェルカー・バイドラー(D)	15	0	6	15	15	15	51
7 ジェフ・リース(GB)	6	8	12	0	20	20	46
8 長谷見昌弘	2	15	0	12	12	12	41
8 アンデルス・オロフィン(S)	2	15	0	12	12	12	41
10 ジョージ・フーシェ(ZW)	4	10	8	8	10	10	40
10 スティーブン・アムスカー(S)	4	10	8	8	10	10	40





●'91全日本ツーリングカー選手権シリーズ第6戦(最終戦)

## '91インターTEC

●富士スピードウェイ●主催:VICIC、フジテレビジョン

# 11

# 10

'91 INTER TEC

### 今年のシリーズ総決算。5台のGT-Rの対決に注目!

●開催レース	グループA	112周
	VWゴルフポカール・チャンピオンズ	12周
	ニッサン・ザウルスカップ	12周
	フォーミュラトヨタ・エッソチャレンジ	15周
	シビック(東日本シリーズ)	10周
	ヤマハフォーミュラ100	8周
●入場料	11月8日(金) 公開練習	
	大人3000円 小中学生1000円	
	11月9日(土) 公式予選	
	大人4000円 小中学生1000円	
	11月10日(日) 決勝	
	大人8000円 小中学生2000円	
	前売り(大人のみ・1日のみ有効)5000円	
	指定席券(3日間有効・前売りのみ)7000円	
	パドックバス(3日間有効・前売りのみ)25000円	
●駐車場	4輪1000円 2輪500円 バス3000円	



すでに今年のタイトルを決めているリーボック。最後を優勝で締め括れるか?

タイトルを賭けた2、3クラスの戦い  
7回目を迎えるインターTECは、今年も全日本ツーリングカー選手権の最終戦として行われる。全日本タイトルは、前戦のオートボックスで優勝した長谷見/オロフソンのリーボック・スカイラインに決定しているが、JTC2、3クラスのタイトル争いはこの最終戦までもつれ込むことになった。  
エントリーに目を移して見ると、このレースにはステファン・ヨハンソン/バオロ・バリッラの元F1コンピがスカイラインGT-Rでの参戦を予定している。果たして、他のGT-R勢を相手にどんな戦いを見せるか、十分に注目したいところだ。

#### ポイントランキング

●JTC-2	●JTC-3
1 ロランド・ラッフェンバーガー-75	1 村松 康生 57
2 トーマス・ダニエルソン	2 原 貴彦 57
3 福山 英樹 65	3 鈴木 孝一 50
4 茂木 和男 57	3 新田 守男 50
4 小幡 栄 57	5 中子 修 45
4 水野 文則 57	5 岡田 秀樹 45
4 川本 薫 57	7 中谷 明彦 39
	7 阪田 崇貴 39



過去2年ここで王座を決めているアドバン



現在のポイントリーダー、プレイボーイ

また、昨年のポールタイムはカルソニック・スカイラインの星野一義がマークした1分31秒304だが、マシンとタイヤの熟成が進んだ今年は、それを上回るタイムが十分に期待できる。しかも、カルソニックはこれまで開幕以来5戦連続でポールを獲得しており、このインターTECでもポールシッターの最有力候補に挙げられるだろう。  
2クラスはオートテック、バーバス、Bing、そしてタイサンM3の4台がタイトル獲得の権利を持っている。  
各車のポテンシャルが拮抗しているこのクラスでは、これまで小さなトラブルやアクシデントが勝負の明暗を分ける結果となつている。  
ポイント上では、これまで3勝を挙げているオートテックが断然有利ではあるが、他の3台も優勝できる実力

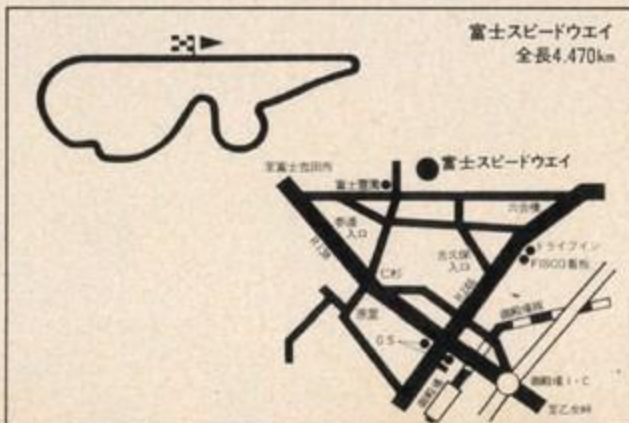
#### グループA 予想エントリーリスト

No	車名	第1/第2/第3ドライバー	車両	タイヤ	エントリー
CLASS 1					
1	カルソニック スカイライン	星野 一義/鈴木 利男	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	ホシノレーシング
2	タイサンKLEPPER GT-R	高橋 健二/土屋 圭市	ニッサン・スカイラインGT-R	YO	チーム・タイサンKLEPPER
3	リーボック スカイライン	長谷見英弘/A.オロフソン	ニッサン・スカイラインGT-R	DL	セミモータースポーツ
8	FET FORD SIERRA RS500	見崎 清志/長坂 尚樹	フォード・シエラRS500	BS	FET RACING TEAM
22	AXIA SKYLINE	清水 和夫/影山 正彦	ニッサン・スカイラインGT-R	TY	AXIA RACING TEAM
	NAPOLEX SKYLINE	S.ヨハンソン/P.バリッラ	ニッサン・スカイラインGT-R	YO	NAPOLEX RACING TEAM
	TEAM CMS SWEDEN	C.シモンセン/K.シモンセン	フォード・シエラRS500	YO	TEAM CMS SWEDEN
CLASS 2					
4	CARA M3	澤田 透/松田 勇士/野地 廣行	BMW M3	YO	CARA RACING
9	OVER TAKE M3	中川 隆正/C.カーン	BMW M3	DL	TEAM TAKE ONE
10	OVER TAKE M3	K.ウォン/W.マック/田嶋 栄一	BMW M3	DL	TEAM TAKE ONE
17	CHERENA M3	夏川 竜一/近藤 真彦/金子 勝智	BMW M3	BS	CHERENA RACING TEAM
21	バーバス M3	一ツ山 康/福山 英樹/一ツ山 紳雄	BMW M3	YO	バーバスレーシングチーム
26	タイサン アバハウス M3	水野 文則/川本 薫	BMW M3	YO	チーム・タイサン・東名スポーツ
29	Bing KEGANI M3	茂木 和男/小幡 栄	BMW M3	YO	Bing KEGANI RACING
35	オートテック M3	R.ラッフェンバーガー/T.ダニエルソン	BMW M3	BS	オートテックレーシングチーム
56	FMR M3	武藤 文男/竹内 浩典/T.B.N	BMW M3	YO	FMR
72	IPF WAKO'S M3	牧口 雅雄/太田 哲也	BMW M3	YO	牧口エンジニアリング
	THREE CROWNS M3	K.エイマン/P.アビアンヤ	BMW M3	BS	THREE CROWNS TOTAL NATIONAL PANASONIC
CLASS 3					
6	トムスカローラ	岡本 佳樹/船谷 俊二	トヨタ・カローラ・レビン	TY	船谷ムス
7	トムスカローラ	三原 順子/松永 雅博	トヨタ・カローラ・レビン	TY	船谷ムス
11	トランジエ・カローラ	榎島 久/和田 久	トヨタ・カローラ・レビン	TY	オブジェクトT
14	JACCS-CIVIC	中谷 明彦/阪田 崇貴	ホンダ・シビックSR(EF9)	BS	ムーンクラフト
15	PIAA CIVIC	佐藤 浩二/五藤 久貴	ホンダ・シビックSR(EF9)	BS	NAKAJIMA PLANNING
18	ウエックススポーツカローラレビン	浅野 武夫/藤原 誠	トヨタ・カローラ・レビン	BS	浅野レーシングサービス
19	ウエックススポーツAARレビン	河合 博之/藤原 誠	トヨタ・カローラ・レビン	BS	RACING PROJECT by BANDOH
25	ADVAN COROLLAレビン	鈴木 孝一/新田 守男	トヨタ・カローラ・レビン	YO	土屋エンジニアリング
27	トラストヨタカローラレビン	駒 光武/久保 健	トヨタ・カローラ・レビン	YO	トラスレーシングチーム
28	DIMIC ADVANレビン	栗田 順/久保 健	トヨタ・カローラ・レビン	YO	アルボモータースポーツ
33	PLAYBOY TRAMPIO CIVIC	村松 康生/原 貴彦	ホンダ・シビックSR(EF9)	TY	PLAYBOY RACING TEAM
36	富士通テントムスカローラ	関谷 正徳/小河 等	トヨタ・カローラ・レビン	BS	富士通チームトムス
37	富士通テントムスカローラ	星野 康/V.ロップ	トヨタ・カローラ・レビン	TY	富士通チームトムス
88	KAWASHOカローラレビン	田中 哲也/山崎 慎一/水沼 隼	トヨタ・カローラ・レビン	TY	KAWASHO RACING TEAM
90	MORITANI CIVIC	三好 正己/吉田 寿博/T.B.N	ホンダ・シビックSR(EF9)	TY	守谷レーシングチームwith J.R.D.A
	出光MOTION無限シビック	中子 修/岡田 秀樹	ホンダ・シビックSR(EF9)	BS	出光レーシングwith無限
	チームタイランドカローラ	S.カンカム/S.スミタシヤ	トヨタ・カローラ・レビン	DL	TOYOTA TEAM THAILAND
100	AP NATIONAL AE92	K.リムナンザラ/T.チラティワット	トヨタ・カローラ・レビン	BS	TOTAL NATIONAL PANASONIC



ヨハンソンはGT-Rでエントリー

この富士のコースの性格から言えば、エンジンパワーに勝るシビックが有利と言えるかもしれないが、ここ数年は結果的にはカローラが上位を独占している。いずれにしても、このレースで勝つたマシンがシリーズを制することになりそうだが、また、トムスと土屋エンジニアリングでは、ニューカローラの投入も準備しているが、最終的な決断はテストの結果次第ということだ。



#### '90インターTEC

●11月10-11日/富士スピードウェイ/主催:VICIC、フジテレビジョン/観客87,500人

●4.470km×112周=500.64km 予選出走41台・決勝出走41台・完走24台

No	車名	第1/第2/第3ドライバー	車両	タイヤ	周回数	予選順位/第1・第2・第3ドライバー
1-1	星野 一義/鈴木 利男	カルソニックスカイライン	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	112周	3'02'41"620 1/1 31'304-1 33'789
1-2	長谷見英弘/A.オロフソン	リーボックスカイライン	ニッサン・スカイラインGT-R	DL	111周	3'03'41"400 2/1 31'886-1 37'593
3-1	K.ニーツビーツ/G.ハンスフォード	FORD SIERRA RS500	フォード・シエラRS500	DL	110周	3'04'01"926+1分 4/1 35'065-1 38'892
4-1-4	寺田隆次郎/赤池 卓	ART MOTO/シエラ	フォード・シエラRS500	DL	108周	3'03'00"339 11/1 37'191-1 37'248
5-1-5	榎島 久/松田 勇士	TRAMPIO SIERRA	フォード・シエラRS500	TY	107周	3'03'29"804 6/1 35'648-1 36'883
6-1-6	C.シモンセン/K.シモンセン	TEAM CMS SWEDEN FORD SIERRA RS500	フォード・シエラRS500	YO	107周	3'04'15"105 13/1 39'300-1 41'205
7-2-1	山崎 保雄/山内 伸治	Bing KEGANI M3	BMW M3	YO	104周	3'02'46"931 17/1 41'615-1 42'435
8-3-1	鈴木 孝一/新田 守男	ADVAN COROLLA LEVIN	トヨタ・カローラ・レビン	YO	104周	3'04'29"144 24/1 42'883-1 44'694
9-1-7	長坂 尚樹/C.ホグゼット	CITY LIFE43シエラ	フォード・シエラRS500	DL	104周	3'03'46"237+1分 3/1 34'667-1 38'797
10-3-2	関谷 正徳/小河 等	富士通テントムスカローラ	トヨタ・カローラ・レビン	BS	102周	3'02'52"260 25/1 43'717-1 45'887





# Let's Karting!

TEXT: JIRO MIZUHO

いまから20年前、中嶋悟の名前がカートレースのリザルトにあった。ドウ モータースポーツの登竜門としていま人気のカートだが、20年前もいまも最も手軽に、しかも、学生や普通の労働者が手にすることができ、程度の資金でトライ可能なモータースポーツの世界。

中嶋悟がカートを始めた頃の日本のレースは、F1やル・マンなどのヨーロッパのレースとともに、インディカーやストックカー、CAN-AMシリーズなどのアメリカンスタイルのレースの人氣が高く、カートでも在日米軍の軍人が米軍キャンプ内でレースを始めたのが、日本のカートのきっかけと言われ、カート発祥の地、アメリカの影響を強く受けていた時代だ。

当時のカートは、強制空冷2サイクルエンジンをドライバーシートの後ろにミッドシップにマウントしたものが主流になっており、中嶋が乗っていたミゼッティというカートも、当時、富士重工から販売されていたロビンエンジンをミッドシップマウントしていた。

(60年代に我が国で最初のカートムーカーとして日本カート工業がアメリカ製のFOXカートをコピーして、国産量産カートを先駆けとなった。ミゼッティは、日本カート工業から分離、独立したメーカーで、現在、遊園地のゴーカートなどを製造しており、レーシングカートは販売していない。)

## ALFA

RACING KART SHOP NAGOYA JAPAN

名古屋市天白区泉田2-511  
☎052-803-5602  
月曜定休 営業時間10時-21時

中古カート各種在庫あり。  
☎でお問合わせ下さい。

## 気軽に始めよう。初心者歓迎!

経験豊富なスタッフが親切にお世話いたします。

ライセンス講習会  
11月2日、12月7日受付中!

名古屋インターから15分  
豊田インターから30分  
名古屋東港通田から15分  
名古屋港から20分

お気軽にお問い合わせ下さい。お待ちしております。

50台保管のカートガレージと冷暖房完備のメンテナンスルームが完成しました。どうぞご利用ください。



## ジナレーシング

ボーリングマシン完備/  
技術面でお悩みの方  
ご相談下さい。

- NEW KART●
  - ヤマハRC-100SD ¥329,000
  - ヤマハRC-100SS ¥429,000
  - PCR F2 STRATOS 2 B/G ¥298,000
  - DAP GREY HOUND ¥410,000
  - HAASE MIRAGE ¥440,000
  - TONY FORMULA φ40 ¥490,000
- USED KART●
  - ヤマハ、TONY、PCR各種あります。

カートガレージ  
トランスポーター車  
クレジット取扱いOK  
只今チーム員募集中!

☎0120-15-7770  
全国発送致します。

〒500 岐阜市六条大溝2-15-9  
PHONE 0582-72-7770  
FAX 0582-72-7766

## KART SHOP ふろと

名古屋  
〒465 名古屋市名東区神里1-93  
☎052-703-5221

瀬戸  
〒489 愛知県瀬戸市妻野町190  
☎0561-82-3510

名古屋店  
11月13日/12月11日

初心者の方も親切にお世話いたします。  
営業時間 10:00~21:00  
月曜定休日

●中古カート13万円より  
在庫多数  
来シーズン向けステップアップした  
チーム員より下取りのカート多数在庫。

ライセンス講習会  
瀬戸店 11月23日/12月21日  
名古屋店 11月13日/12月11日

- S1愛知シリーズ第8戦
- 優勝 濱崎賢一 チームふるーと
- 2位 渡辺章治 EXPRESS
- 3位 五十嵐強 SKC
- 4位 近藤 毅 山本レーシング
- 5位 池田邦光 エムレーシング
- 6位 栗田達行 EXPRESS
- 7位 安藤大吾 チームアルファ
- 8位 高部頼男 EXPRESS
- 9位 西元聖二 SKC
- 10位 藤宮省三 EXPRESS
- Sストックオープン
- 優勝 山本哲也 ラガッサ
- 2位 倉本 武 SKC
- 3位 浅井克彦 SKC
- 4位 竹内三十四 SKC
- 5位 松原充雄 アクロス
- 6位 佐藤隆司 三光クラブ
- 7位 川部幹俊 SKC
- 8位 武田憲和 ラガッサ
- 9位 早川 透 SKC
- 10位 都築善雄 SKC

## ハラダ カートサービス

ヤマハRC-100S HKSスペシャル'92年モデル  
大好評予約受付中!

Sストックモデル究極のフレーム剛性UP。

- 増設シートステー(メインステーをフレームに増設。)
- φ30ストレート中空リアシャフト。
- 精緻ベンチレーテッドディスクで抜群のブレーキタッチ。
- クイックハブ採用によるメンテナンス性の向上。

これだけの装備がついて¥358,000('91年モデル)  
※'92年モデルについては、装備内容、価格等が変更になる場合があります。

外国製カート、エンジン各種取扱  
中古カート多数あり。レーシング  
スーツシューズ在庫多数。

SL中日本シリーズ第9戦11月10日開催  
ライセンス鈴鹿店12月15日 名古屋店12月14日

月曜定休 営業時間 10:00~21:00

鈴鹿店  
三寶寺町南西角7183  
☎0593(82)6856

名古屋店  
愛知県海部郡大高町大字花栗出口111  
☎052(441)5941

- S1中日本シリーズ第8戦
- 優勝 豊田 昭 チームふるーと
- 2位 坂田 学 ハラダカートC
- 3位 石倉 健 ハラダカートC
- 4位 市川訓正 チームふるーと
- 5位 上田智久 滋賀大R
- 6位 味岡 誠 ハラダカートC
- Sストックオープン
- 優勝 中野達也 ハラダカートC
- 2位 寺本正人 ハラダカートC
- 3位 米倉隆幸 ダウントン
- 4位 高山雄二 ダウントン
- 5位 小野和行 ハラダカートC
- 6位 山崎賢昭 ダイワR
- 制限付A1R
- 優勝 杉本正行 ダンディ
- 2位 岡本和也 ハラダカートC
- 3位 中尾彰良 アジオン
- 4位 森田隆之 チームたくみ
- 5位 田仲 徹 チームたくみ
- 6位 萩原伸明 ハラダカートC

## KART DA RAGAZZA

KART LIFE ADVISER SHOP

WORLD CHAMPION EUROPEAN CHAMPION

TONY/KARTI ΔΣΘΠΙΚ ΔΡΣ

最新サーキット

横浜レークウェイ 約1時間  
トヨタスピードランド 約50分  
津保川カートランド 約1時間  
カートランド三番 約1時間

ライセンス講習会電話受付中!  
姉妹店「RAGAZZA福岡」  
福岡市中央区草香江1-9-12  
☎092-731-9630

名古屋店  
名古屋市天白区池端2-603  
☎052-805-5400

只今程度の良い中古カート各種あり。  
ご来店の上お選び下さい。

- 実戦の前に、カート+エンジン、タイヤをセットした完成車とレーシングスーツをセットしたお得な入門用-全日本クラスまで豊富なメニューをご用意しています。
- レジャー系のあなたに、日頃のストレス解消にもってこいのレーシングカート。ワールドチャンピオンと同じ性格のハイグレードマシンやヤマハカートも揃ったレーシング・ホビーをエンジョイしましょう。
- カガッサでは、毎月1回のミーティングや練習走行、レーシングスクールはモチロンのこと、レース応援ツアーとか年のスノーツアーが面白い楽しい企画をみながら考えていますので、あなたも是非参加下さい。





**毎週日・月曜にレディースレッスン実施!**

女性インストラクターによるドライビング&メカニカルアドバイスを毎週日・月曜日に実施しています。

**レンタルカート 大好評営業中!** 5周……¥1,000 スーツ・ヘルメット、グローブ、シューズ一式もレンタル……¥1,000

所在地 宝塚市川面字長尾山15-326  
Phone 0797-84-9113 Fax: 0797-87-0491  
レンタルカート営業時間  
平日=9:00-16:00の間毎月0-15分間および17:00-日没まで  
休日=12:00-13:00および17:00-日没まで

**チーム員募集中 堺にカートプロショップがOPEN!**

**Domingo KART PRO SHOP**

トミンゴはあなたと共に走り続けます。

初心者の方大歓迎  
親切にアドバイスいたします。  
お気軽にご来店下さい。

ヤマハRC-100SD ¥329,000  
その他、各種外国製カート取扱ます。  
各種レーシングギア、ローンも取扱OK!

★カートガレージ(保管)  
★トランスポート(運搬)  
★サーキットサービスetc.  
おまかせ下さい!

〒590 大阪府堺市石津町3丁目7-24 昭和コーポ上野芝西1F Phone.0722-41-2993 10:00am-9:00pm

**GEMINI RACING KART CLUB SINCE 1972**

**ジェミニは君を応援します。**

**MSK.G MOTOR SPORT KIDS with GEMINI**

カートガレージ(保管) トランスポート(運搬) 中古カート(各種取り扱い)

クレジット取扱OK  
只今クラブ員募集中 未経験の方もOK!

初心者 歓迎!!  
ライセンス講習会受付中  
レーシングスクール受付中

本店 大阪店  
〒581 大阪市東区東1-1-34 Phone 06-633-9584  
〒574 大阪市平野区平野1-141 Phone 0720-79-1011

**RACING TEAM MERMAID OSAKA JAPAN**

**マーメイドでカートを始めませんか。**  
只今、初心者歓迎カート入門セール実施中!  
お気軽にどうぞ!!

カート大好き人間 全員集合!

全日本をめざすヤツがいる。F-1を夢みる君もいる。

中古カート情報  
ステップアップのため、今年1シーズン使用した  
極上カートが多数出ています。

**ホームコース 30分!**  
(関西カートランド 宝塚カートフィールド)

**RACING KART SHOP PLAY MATE**

鈴鹿、関西、宝塚etc.チーム員活躍中/  
お気軽にご来店下さい。  
外国製カート、エンジン各種あります。  
ライセンスの取得、レーシングウェア等  
お気軽にご相談下さい。  
中古カート、クレジット取扱中/  
水曜定休、営業時間AM10:00~PM8:00

箕面市瀬川13-4-29 Tel.0727-22-9479  
石橋ドリームハイツ1F 阪急石橋駅から徒歩5分

**君もセナや亜久里になれる……**

JAFカートライセンス講習会 (SLカート教室)

第5戦は通常のシリーズ戦として開催いたします。  
◆エントリー ¥9,000  
SL生駒シリーズ/11月10日  
**開催中!**

大阪市都島区友道町1-5-3-112  
☎06-922-3331(城北センター内)

主催 サムライカーターズ  
会場 スポーツランド生駒  
〒07437-3-2484

にトライする若者で賑わっている。  
カートをトライするファーストステップとしては、近くのカートショップを訪ねてハウツーを相談したり、生の情報を仕入れてトライするための準備から始める。ショップに申込み、ライセンス講習やレースの参加手続きなども親切にアドバイスしてもらえるので安心だ。  
また、関西地区では各コースでも本格的なライセンス講習を開催しているのが便利。

◆「コースガイド」  
◆トヨタスピートランド(愛知)  
◆津保川カートランド(岐阜)  
◆瑞浪レイクウェイ(岐阜)  
◆カートランド三重(三重)  
◆アレッササンドロ・ザナルディ  
81年から世界選手権のタイトル

ルが1350ccエンジンによって闘われるようになったが、依然1000ccエンジンのカテゴリーがカートの主流を占め、85年からはヨーロッパ選手権シリーズとして、欧州各国のGPを転戦し1000ccエンジンのインターコンチネンタルAクラスによるタイトル争奪戦がスタートした。  
その記念すべき第1戦を制覇したのが、当時18才のザナルディだった。ザナルディはイタリアのDAPチームに所属していたが、DAPチームには、ステファノ・モデナという偉大な先輩ドライバーがいた。  
次号へ続く



89年のマカオGPに出場した1週間後に行われた香港GPにVEGAタイヤのワークスドライバーとして出場したA・ザナルディ Photo T.HAMANAKA

●制限付A II

優勝	水谷竜二	ハラダカートC
2位	滝川昌也	ダンディ
3位	上之郷智	ハラダカートC
4位	河本幸保	ダイワR
5位	竹岸政雄	KCナガハラ
6位	太田 勝	KCナガハラ

●S1生駒シリーズ第6戦

優勝	森田見久	キキレーシング
2位	奥田博章	キキレーシング
3位	阪口良平	アキラランド
4位	中島 康	ジェミニ
5位	岩本輝則	ジェミニ
6位	野村 幹	スピリット

●Sストックオーブン83

優勝	阿川 徹	ジェミニ
2位	大浜啓司	チームナガオ
3位	田辺義晴	ジェミニ
4位	藤林幸司	アスチュート
5位	新井章弘	びいたあばん
6位	岡田吉史	ジェミニ

●Sストックオーブン86

優勝	三浦 茂	チーム京八
2位	宮嶋勝則	びいたあばん
3位	新山智宏	ブレイメイト
4位	萩田 剛	びいたあばん
5位	石沢義幸	BRC
6位	中村 剛	Doo

●TKFストック

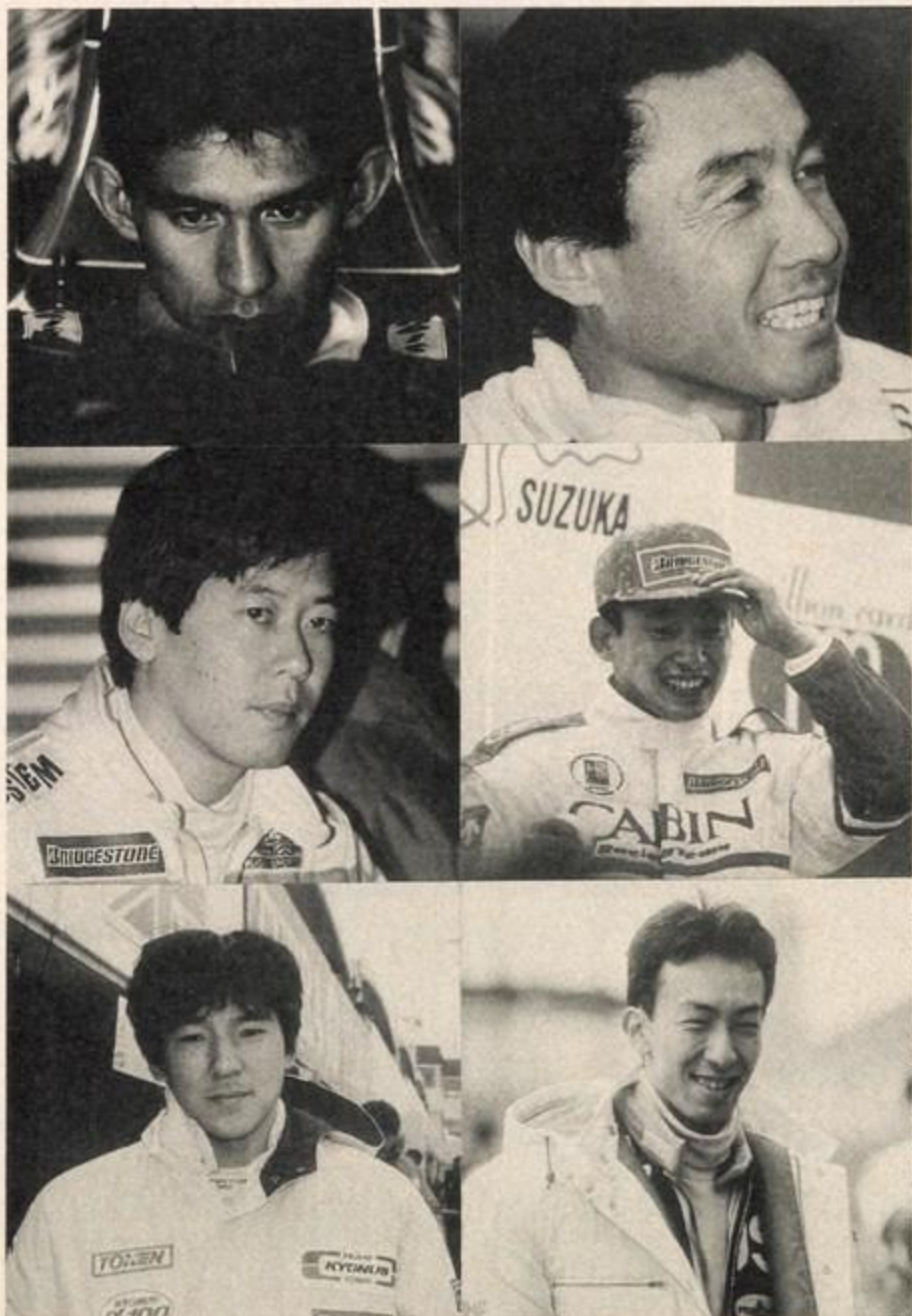
優勝	中島 賢	キキレーシング
2位	中村卓也	キキレーシング
3位	今垣佐斗志	ジェミニ
4位	浜田 充	BRC
5位	増田典久	ジェミニ
6位	京竹健吾	ジェミニ





# WHAT'S SUPER LICENCE?

## F1ドライバーに必要なスーパーAライセンスとは...



F1レースに出場するために絶対に必要とされているのがF1ドライバーの資格を証明する“スーパーライセンス”だ。この“スーパーライセンス”という言葉はよく聞かろうが、実際にどんなものなのかはあまり知られていない、と思う。そこで、“スーパーライセンス”とはどんなものなのか、取得するにはどういう手順を踏めばよいのか、現在までに日本人で取得したドライバーは何人いるかなどなど、“スーパーライセンス”について勉強してみよう。

Photos/Hiroshi Kaneko, Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta, Shoji Sudoh

### Appendix "L" to the International Sporting Code 1991

#### CHAPTER I: FISA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES

##### Article 1 - General

1.1) The FISA International Driver's Licence is valid, within the category of cars for which it is issued (see Article 3), for all FISA sanctioned speed competitions run on circuits and is compulsory for such events.

The term "event" however as used above and in the following articles, shall not refer to hill-climbs, rallies, autocrosses, rallycrosses, rally speed tests, slaloms, record attempts or competitions for historical cars, even if partly or entirely run on circuits. The licence is also valid for these competitions, but not obligatory. (There is a special FISA "historic" licence for historical car competitions). Dragster competitions being intended for a special category of cars, require a separate licence.

1.2) Drivers participating in events counting for the F1 World Championship for Drivers must, in addition to the grade 'A' licence, be holders of a 'Super-B' F3000 Grand Prix licence.

1.3) Drivers participating in events of the International F3000 Championship must, in addition to the grade 'B' licence, be holders of a 'Super-B' F3000 Grand Prix licence.

1.4) Drivers participating in events of the FIA Sports Car World Championship must be holders of a 'Super-S' Group C licence.

1.5) The International Driver's Licences for circuit races are subject to all rules concerning International Licences laid down in the International Sporting Code, chapters II and VIII.

##### Article 2 - Minimum requirements for drivers

2.1) The driver must be the holder of:  
The highest grade of National Licence in current validity according to his ASN standards, and an International Medical Certificate, both issued by his ASN.

2.2) The driver must have been classified, and obtained an endorsement prior to application.

2.3) Having obtained an International Licence, he must participate in at least one International event (other than for historical cars) per 12 month period, or else he must be observed to the satisfaction of his ASN during practice on his first event.

2.4) Should a driver not participate in an International competition for 3 months he must again satisfy the requirements of 2.2 before receiving his licence.

##### Article 3 - Grade of licences

3.1) The grades of the International Driver's Licences for circuit races are established as follows, according to the categories of cars and events:

**Super-A:** F1 World Championship for Drivers  
A Other F1 events and USAC Championship cars.

**Super-B:** International Formula 3000 Championship  
B Other F3000 events, F3, F Mondial, Group C, Imra GT, GTP, GTO, Trans Am, Group B, other Formulae over 2 000 cc.

**Super-S:** Sports Car World Championship  
C All other cars.  
Drivers will begin with licence C.

3.2) The specification of categories of cars (Formulae and Groups) shall be subject to revision, with one year's notice, in case of changes affecting car performances.

3.3) A superior grade of licence is valid for any lesser category of cars.

### Annex 1991

#### LES FISA POUR PILOTES

de la FISA est valable, dans la catégorie de la FISA est valable, dans la catégorie délivrée (voir Art. 3), pour toutes les licences par la FISA et est obligatoire pour

d-dessus et dans les articles suivants, rallyes, slaloms, tentatives de records, même si elles sont particulièrement ou licence est également valable pour ces

spéciale une licence FISA "historique" spéciale une licence FISA "historique" spéciale anciennes. Les courses de dragsters, bien particulière exigent une licence

épreuves comptant pour le Championnat de Drivers d'une licence du degré 'A' ainsi que les épreuves du Championnat International d'une licence du degré 'B' ainsi que d'une

les épreuves du Championnat du Monde des Drivers être détenteurs d'une licence Groupe C

les de pilote pour les courses sur circuits sont titulaire de licences internationales telles que International, chapitre II et VIII.

#### Minimum requis pour les Pilotes

enteur de :  
catégorie supérieure en cours de validité conformément à son ASN et d'un Certificat Médical International, deux

te classé dans au moins 5 épreuves au cours des années, et avoir dans son dossier l'approbation d'un ASN de ces épreuves.

la Licence Internationale, il doit participer à au moins une International event (autre que pour les voitures anciennes), par an, sinon

en à son ASN au cours des essais de sa première participation pas à une compétition internationale pendant un an, à moins qu'il ne soit observé à la satisfaction de son ASN pendant les épreuves de sa première

#### Article 3 - Degrés des licences

3.1) Les degrés de la Licence Internationale de Pilote pour les courses sur circuits sont établis comme suit, suivant les catégories de voitures et d'épreuves :

**A-Super :** Championnat du Monde de F1, et voitures du Championnat USAC  
A D'autres épreuves de la F1, et voitures du Championnat USAC

**B-Super :** Championnat International de F3000  
B D'autres épreuves de la F3000, F3, F Mondial, Groupe C, Imra GT, GTP, GTO, Trans Am, Groupe B, autres Formulae de plus de 2 000 cm<sup>3</sup>.

**S-Super :** Championnat du Monde des Voitures de Sport.  
C : Toutes les autres voitures.  
Les pilotes commenceront avec la licence C.  
Les pilotes commenceront avec la licence C.  
Les pilotes commenceront avec la licence C.

現在日本人でスーパーAグランプリライセンスを所有しているのは、中嶋悟、鈴木亜久里、影山正彦、片山右京、服部尚貴の5人だけ。来季ブラバムからの参戦が決まった中谷明彦は現段階ではまだJAFへのライセンス申請を行っていない



選手権外のF1競技会、USAC選手権の車両、また国際B以下に規定されるすべての有効な国際Aは、F3000、F3、グループC、IMSA、GTP、GTO等の国際競技。または主要なF3選手権、北米国内選手権等の競技で、申請の12ヶ月以内にF3000、グループC、IMSAで5戦か、あるいは24ヶ月以内にF3、フォーミュラ・モンデール、フォーミュラ・スーパーVeeで10戦に上位5位以内に入賞していることが国際Bからの昇格条件となっている。

## 国際A

## スーパーA

F1世界選手権の出場資格であるスーパーAを取得するために絶対必要な条件は、当該年度有効の国際Aライセンスを所持していること。この絶対条件をクリアした上で、なおかつ国際F3000に1年間有効に出場しているか、イギリス、ドイツ、フランス、イタリア、日本、南米のいずれか1ヶ国の現在のチャンピオンであるか、前年度のF1世界選手権で最低5回以上スタートしているか、もしくはF1委員会により過去の実績を認められなければならない。

国際Bは、国際以外のF3000競技会、F3、フォーミュラ・モンデール、グループC、IMSA GT、GTP、GTO、トランザム、グループB、その他2000ccを超えるフォーミュラカー、また国際C以下に規定されるカテゴリーすべてに有効となる。国際Cからの昇格条件は、申請前の12ヶ月以内に、国内選手権または国際選手権競技において、最低5戦、上位5位以内に入賞していることとなっている。国内で考えると、JAF地方選手権が国内選手権にあてはまる。

## 国際B

## スーパーB スーパーS

国際F3000出場に必要なスーパーBは89年に制定されたもので、取得資格はF3や2000ccを超えるフォーミュラの国内選手権で前年6位以内に入賞するか、前年国際F3000でスタートが認められているか、SWCで6位以内に入賞しているかのいずれか。SWC出場に必要なスーパーSは'90年制定。資格はスーパーAか国際ライセンス所持者、ラリーAシードドライバー、F3国内選手権やIMSAで順位認定を受けたドライバー等。いずれもスーパーA同様の例外規定がある。

国際ライセンスの入り口である国際Cは、上級ライセンスの国際B、国際Aに規定されている車両以外のすべてを使用した競技に有効なライセンスだ。国際Cへの昇格条件は、国内Aの所持者で、申請前12ヶ月以内にJAF公認のレース（クロズド・レースを含む）に少なくとも5回以上決勝出走し、運転者の「競技記録カード」に証印を受けるか、JAF公認クラブか特別団体の推薦を受け、JAFモータースポーツ評議会の承認を受けることと規定されている。

## 国際C

国内Aは、JAF公認のすべての国内競技に有効なライセンスだ。これを持っていないと国内で行われるレースには参加できない。取得資格は、まず国内Bを所持している上で、JAF公認競技（ジムカーナ、ダートラ等）に1回以上出場し、「競技記録カード」に証印を受けた後JAF認定のAライセンス講習会を受講して合格すればいい。JAF公認クラブか特別団体の推薦を受けても取得できる。講習会では最後に筆記、実技の試験もあるが比較的簡単に取得可能。

## 国内A

4輪モータースポーツに参加しようと思ったら、まずこの国内Bライセンスを取得することから始めなければならない。このライセンスは普通車以上の運転免許証を所有していれば誰でも取得できる。取得にはJAF認定のBライセンス講習会を受講すればよく、講習自体も極めて簡単な内容だ。またJAF加盟公認、特別団体の代表者の推薦を受けてもいい。出場できる競技はJAF公認のレースを除くすべての国内競技。ラリー、ダートラ、ジムカーナ等に有効。

## 国内B

次に第3条のライセンスの等級の1項では、サーキットレースでの国際ドライバーライセンスの等級が規定されている。ここではスーパーAは「ドライバーに対するF1世界選手権、国際Aは、その他のF1競技会およびUSAC選手権の車両」とある。つまり、選手権に関係ないF1イベントに参加するのは国際Aを持つていなければならないが、世界選手権にかかったレースに出場するためにはさらにスーパーAも必要ということだ。実質的にはF1は現在行われている世界選手権シリーズ16イベ

ントのみだから、F1に出場するドライバーは必ずスーパーAライセンスを持つていなければならないことになる。

スーパーA取得の条件は？  
では、F1ドライバーに必須のスーパーAライセンスを取得するにはどんな条件があるのだろうか。モータースポーツ最高峰のカテゴリだけに、かなり厳しい条件があるはずだ。条件は1項の第3条の6で規定されている。ドライバーの氏名はフォーミュラ1委員会の単独決定と下記の条件でのみ、スーパーAライセンスリストに掲載することができる。1) Aライセンス保持者でなくてはならず、2) F1Aの国際F3000選手権に1シーズン有効に出場しているか、  
または、英国、フランス、ドイツ、イタリア、日本、南米のうち1ヶ国の主要な国内F3選手権の現在の選手権者であるか、  
または、前年度のドライバーに対してF1世界選手権にかかった競技を、少なくとも5戦以上スタートしていること。  
例外として、F1スーパーAライセンスはフォーミュラ1委員会により、その成績記録が十分であると判断される、その他のドライバーに対して発行することができる。

ドライバーの氏名は2年間リストに掲載される。この期限の終了時に当該ドライバーが前記の基準を満たさない場合、F1委員会は再検討することができる。  
これを読む限り、具体的な条件があるのは国際F3000参加ドライバーが、主要各国のF3チャンピオンだけだ。だが曖昧な表現の例外規定では、その他のカテゴリーのドライバーもかなりの範囲で対象となるはずだ。この辺りは発給権を持つF1委員会の判断がすべてとなる。過去にアレックス・サンドロ・ナニ1ニがスーパーAライセンスの申請を行った時申請を却下された事実もある。当時ナニ1ニはF3経験がないままF2に参戦し何回か入賞していたが、実績がないという理由で申請を却下されたのだ。いずれにせよ、資格はハッキリしているようでは曖昧なのである。

日本は現在5人が所持  
さて、スーパーAライセンスはどうやって取得するのか？ 現在スーパーAライセンスを保有している日本人ドライバーは、中嶋悟、鈴木重久、影山正彦、片山右京、服部尚貴の5名。日本GPでF1デビューした服部と、米季からF1参戦が決まった片山を例に見てみよう。まず服部の場合、マネージメントを担当するNPSMの小林氏はこう説明する。「申請方法は、JAFのイヤーブックに載っている通りです。服部はまだ国際Aを持っていないので、まず国際Aを取得して、その後英文の戦績表を添えてJAFに申請しました。服部の場合はF3の現在の選手権者という資格です。そしてF1SAの認可が下りると、JAFにレタックスで結果の通知が来ます。OKならばその日からスーパーAライセンス・ホルダーとなるわけです。意外と知られていないですが、スーパーAライセンスについていうライセンスは形としてはないんですよ。」片山の方も資格に関して過去に国際F3000に有効に参加したことで申請、という以外、ほぼ同じ返事が返ってきた。  
意外なことに、スーパーAライセンスというライセンスは存在しない。ライセンスと名は付いているが、スーパーAライセンス取得というものは、あくまでもF1への出場資格を持つドライバーとしてF1SAのリストにノミネートされた、ということ。形としてそれを証明するモノはない、というわけだ。  
もうひとり、米季プラバムでF1に参戦する中谷明彦はこれから申請すると言った。前出の小林氏は、「中谷の場合は、現状では明文化された資格のどれにも該当しないので、例外の部分で申請する予定です。F1SAの審査の対象としてグループCの評価が意外と高いと聞いていますので、F3000、グループAも含めてそれ相当の成績ということで申請しようと思っています」と語る。

また過去に日本人で取得したドライバーの有無は、スーパーAライセンス制度がスタートしたのが約10年前ということで、星野一義、長谷見昌弘、高原敬武、高橋国光が出場した'76、'77年の日本GPの時には存在せず、制度化後の所持者は先の5人だけという。  
いずれにしても現在F1に出場するために必要なスーパーAグランプリライセンス、F1SAが認められたドライバーだけがF1世界選手権に出場する資格を有する、というわけだ。

米季からF1参戦が決まった片山を例に見てみよう。まず服部の場合、マネージメントを担当するNPSMの小林氏はこう説明する。「申請方法は、JAFのイヤーブックに載っている通りです。服部はまだ国際Aを持っていないので、まず国際Aを取得して、その後英文の戦績表を添えてJAFに申請しました。服部の場合はF3の現在の選手権者という資格です。そしてF1SAの認可が下りると、JAFにレタックスで結果の通知が来ます。OKならばその日からスーパーAライセンス・ホルダーとなるわけです。意外と知られていないですが、スーパーAライセンスについていうライセンスは形としてはないんですよ。」片山の方も資格に関して過去に国際F3000に有効に参加したことで申請、という以外、ほぼ同じ返事が返ってきた。  
意外なことに、スーパーAライセンスというライセンスは存在しない。ライセンスと名は付いているが、スーパーAライセンス取得というものは、あくまでもF1への出場資格を持つドライバーとしてF1SAのリストにノミネートされた、ということ。形としてそれを証明するモノはない、というわけだ。  
もうひとり、米季プラバムでF1に参戦する中谷明彦はこれから申請すると言った。前出の小林氏は、「中谷の場合は、現状では明文化された資格のどれにも該当しないので、例外の部分で申請する予定です。F1SAの審査の対象としてグループCの評価が意外と高いと聞いていますので、F3000、グループAも含めてそれ相当の成績ということで申請しようと思っています」と語る。



R'on編集部流読書の秋

# 秋の夜長にこの1冊

秋と言えば食欲の秋だけじゃなくって、読書の秋でもあるわけで  
そこで、知性とかそーいったもんには縁がないって言われてる  
R'on編集部だけれども、大胆にもオススメしてしましましょう  
秋の夜長を楽しんでもらうために、この本を、そしてこのビデオを  
本棚の中から、押入れの中から、ラックの中から、他人の家から  
探しに探した、この1冊そしてこの1本だ  
個性がありすぎる編集部だけにどんな本が揃うやら



## ナカジ のおすすめ

うだうだ言う前にこれを読め！  
これって言うのは「走り屋一代」  
だ。アツという間に読み切ってしま  
う、痛快自伝 by 田中ケンジロ  
。オートレースという2輪のギ  
ヤンブルレーサーからGPライダー  
へ、そして四輪レーサーに転身  
し、日本のレース黎明期を支えた  
勝負師の生きざまが、すんごくお  
もしろく書かれているゾ。レースフ  
アンだけとは言わず、誰が読んで  
もおもしろい！ レースものの自  
伝本って言うだけでなく、一つの  
作品としてサイコーだ！

次に「F1GP 1950-1980」を。この本は、本誌でも活躍して  
くれている林信次郎の自費出版  
による一冊だ。サブタイトルに「ワ  
ールド・ドライバーズ・チャンピオン  
シップ全342戦完全記録」と  
あるように50年から80年のF1全  
戦の子選、決勝のリザルトやその  
当時のチームデータなど、データ  
ものとして最高の一冊だ。可能な  
限り、ありとあらゆる資料を入手し  
調整して調べ上げたデータは著者  
の努力のたまもの。資料としてこ  
れ以上のものはない！ 真面目な  
姿勢に頭が下がる。でもってさら  
に前書きとあとがきは一読に値す  
る名文。でも絶版だ！  
そして、このビデオ「HONDA  
ACIVIC RACE」を。



走り屋一代  
田中健二郎著  
八重洲出版刊  
'69年初版発行 B6判

## Kびん のおすすめ

私のイチ押しは「サーキットヒー  
ロー」。これは泣けます。レース  
好き？って言っても、ごく限られ  
た時代の限られたドライバーのこ  
としか知らない人って多いはず。  
私もそうだったんだけど、これを  
読んで泣かされて、「いろんな時代  
にいろんなドライバーがいて、い  
ろんなレースをして、いろいろあ  
ったんだにやあ」と改めてレース  
に興味を引かれることになったの  
でした。何よりもドライバーを中  
心にしたストーリーなので、スツ  
と入りこめてしまふ。ヘタな小説  
よりも事実は奇なり！ってとこで  
すね。ときどき読み返しては、泣  
かせるフレーズに涙してしまふの  
でした。

このビデオは、ホンダがシビック  
レーシングスクールの教材用に作  
ったものだから、非売品なんだけ  
どね。名作とかそういうんじゃない  
けど、中子や服部によるN1シ  
ビックのインカービデオが、ドラ  
イビングの勉強になるので、とき  
どき見ると。かくいう私メはスズ  
カとツクバの両コースは、これ  
みっちりイメージトレーニング  
しているのだ！  
それから、ビデオで出てるかど  
うかわからないけど、「THE L  
AST AMERICAN HE  
RO」っていう映画も良かったよ。  
有名な映画じゃないけどね。ごく  
ごく普通の典型アメリカ的サクセ  
ス・ストーリーだった。片田舎の  
クルマ好き青年が、ストックカー  
レーサーとして次第に活躍してい  
く、そんな話。ジム・クロウチが  
歌うテーマ曲「I got a  
name」を知っている人は多い  
んじゃないかな。



HONDA CIVIC RACE  
RACING SCHOOL VIDEO  
本田技研工業株 VHS  
'90年制作 非売品



F1 GRAND PRIX 1950-  
1980 林 信次著  
興ランプリ出版刊  
'81年初版発行 A4変形



サーキット・ヒーロー  
林信次著 光風社出版刊  
'88年初版発行 B6判  
定価1200円

カートの本ってなかなかないの  
がうれしいよね。で、カートビギナ  
ーにオススメしたいのがこいつ。  
三推社・講談社から発行されてる  
李好産著の「気分はF1」速攻  
のカートテクニック。基本中の  
基本の走りの極意、セッティング  
の考え方など。ビギナーが知りた  
いことがいっぱい出てる。本のな  
かで李選手も書いているけど、「この  
本は、本棚ではなく工具箱に入れ  
てオイルで汚れても何度も読んで  
ほしい」というとーり、思い出し  
読みするといはず。私もこれで  
カートを勉強しました。



# はのおすすめ

まず、キワモノの部として紹介したいのがこのビデオ「ドリコンGP 1990」。90年は年間4戦で争われたこのドリコンGP。最終戦のスポーツランドやまなしと同日開催の90チャンピオン決定戦が収められている。

コーナー入口から出口まで、ドリフトをいかに決められるかを争うこのドリコンGP。テクが差がモロに出るし、お笑いクラスあり、ツイン&トリプルドリフトありで結構笑えてしまう。ま、こんな楽しみ方もあるのかという意味ではおすすめ。ちなみにこの年のチャンピオンは織戸くんは、'91年は富士F1レーシングのNAクラスでデビュー、活躍中だ。こんなところからも第2の土屋圭市が生まれて来る可能性もあるかもね。

で、もう1冊の「日本グランプリ・レース」は、ボクが4輪レースに興味を持ち始めた時期に本屋の店頭で見かけて購入したもの。日本のレースの黎明期である最初の10年間の主要レースを記録したものだ。各レース、豊富な写真と当時のレースレポートが再現され、日本のレースの移り変わりがわかる。また、現在さまざまな形でレースに携わる人々の、昔のドライバー時代の姿をいま見ることにもできる。残念なのは、この後の時代に代わってはいまだに発行されていないこと。何とかCGさんにはこの後の約20年を同じ形で再現してもらいたいものなんです。

友人がオーストラリアから持ち帰ったものをダビングしてもらったので、日本で販売してあげようかとは不明だけど「THE GREAT RACE 1989 TOOHEYS 1000 MOUNT PANO RAMA BATHURST」というビデオもおすすめだ。ツ

リングカーの国 オーストラリアでの伝統的なビッグイベント、パサー10000km。日本ではあまりなじみのないレースだが、オーストラリアでは最大のスポーツイベントとして、6時間以上も全TV局がレースの様相を生中継しているとか。そのTV中継を編集したダイジェスト版。'89年当時最速を誇ったフォード・シエラがマウンテン部分を含むストリートコースを壁ギリギリに全開で駆け抜ける迫力、エボリューションモデルを投入したホールデンのV8サウンドなど、ツリーリングカーファンなら涙ものだ。



ドリコンGP 1990  
八重洲出版制作  
VHS Hi-Fi 60分  
定価2000円



日本グランプリ・レース  
別冊CG 二玄社刊  
'83年初版発行  
A4変形 定価1200円

# あられのおすすめ

私のおすすめは「赤いベガサス」だよ。今から確か15、6年くらい前に少年サンデーで連載していたと思うけど、当時としては、ほんとに唯一のF1。すばらしい。マンガだったと思う。現在出まわっているチンケなF1マンガとは比較したら失礼です。

世界に数少ない特殊な血液型ポンペイ・ブラッドが流れる男ケン・マカバとその妹ユキを中心、チームメイト、ロック・ペアド、ベベ・ラセールらがおこなうドラマじや。ただ勝つだけではなく、ペアド、ラセールの死（事故死）もからみ、人間的な場面も多いとは言ってもマシンのメカニカルな部分の書き込みも抜かりがなく、当然と言えば当然だが、当時70年代後半のフォードDFVが多い。本を読むのが面倒な人にオスメの全14冊（最近再発売されたのは、7冊になっているかもしれない）。

ちなみに昨年「赤いベガサスII翔」というのがありましたが、作者も変わり、ちよつと嘘くさくなってしまうのは残念です。「赤いベガサス」の方は、ホントに泣ける（俺だけか？）から読みなさい！ F1で泣くのじや！



赤いベガサス  
村上もとか著 小学館刊  
全14巻 コミックス  
定価320円

# ZAKIのおすすめ

まず「F1地上の夢」はね、まあ、何となく読んでみよーかなーと思つて本屋で（あたり前）買ったのが'87年夏。読み終わったのが'88年の冬でした。ま、ぶ厚くて、読みこたえありっ！ なの。詳しい内容は忘れちゃったけど、ホンダのF1のことだったよーで、あのころF1ドライバーなんて、ひとりも知らなかった私は、セナとピケの区別がつかずに（名前が2文字っていうだけでね。笑つてへへ）「アレッ？ これはどっちだっけ？」などと、いちいち前に戻るといふ少女マンガのよーな読み方をしてたのがバカだわね。まっ、ホンダF1のことが大昔も含めて、いっぱいわかつて読みこたえありっ！ です。

で、次、えー、インディ500の歴史がゼンブわかるのがこの「INDIANAPOLIS 500」ってビデオ。第1回インディ500から'86年の75回まで収録されている。こりやい。

英語版だが、映像だけでも楽しめるし、インディカーには日本語よりも英語の方がマッチしててマール。クラッシュシーンなども入ってて、おもしろいし、ためになると思う。



F1地上の夢  
海老沢幸久著 '87年初版  
朝日新聞社刊 B6判  
定価1600円

らお得意もある。これこそ秋の夜長にびったり!! じっくり見てインディ500の歴史の深さを知ってほしい。

そんならつてね、映画の「デイズ・オブ・サンダー」なんてのもおすすめちゃう。去年だったか？ 公開されたブリキミイヤトタンに渋谷の映画館へ見に行った。

ストーリーは水金地火木土純めーかい。よーは、ポツと出のお兄ちゃんやストックカーで成り上がって、とちゅうでケガして、でも再起して、次のデイトナ500で勝っちゃうという、先の先のそのまた先の先の先の先まで読めちゃう、ありがちの映画。

でも最初のデイトナの満員のスタンドやストックカーのフレームとかは見る価値あり。レースシーンのぶつけ合いも迫力。本物のあそこまでやんならしいけど。あとと病院でライバルのなんたらと、車イスできょーそーしちゃうのも笑える。私の友達で、同じよーに入院中車イスで無茶してて、看護婦さんに見つかつて、「そんなので、ケガしたら出てってもらいますよ！」と大説教をくらった奴知ってます……。関係ないけどね、まっ、ビデオ借りてヒマつぶしにはおすすめ。肩ヒジはらずに見れるよん。



The History of the  
INDIANAPOLIS 500  
JCI VIDEO '88年制作  
VHS 111分

# オムのおすすめ

えー、まず本誌でおなじみの5thコラムの著者、ナイジェル・ルーバック氏が本家英国オーストスポーツで連載していた5thコラムの特選本「インサイド・フォーミュラワン」を、'80年5月から'88年11月まで連載された中からいいものばかりを集めた51編が一冊にまとめられているものです。内容についてはもう説明するまでもないでしょう、5thコラムです。R'onがこのコラムを連載しはじめたのが確か……'88年のシーズン前くらいでしたからね。ほとんどバツテイングしない内容だから新鮮なんじゃないかな。でもね、英語だけだね。発行してるのは英国Patrick Stephens Ltd.

そしてもう一冊、これも洋書なんだけど、「ジュルス・ビーボ」は数あるジュル本の中でもこれはキワイ。なんだって彼がマイナーレースしている頃から情情に入つてるところまで追っかけているんですから、はつきり言つて葬儀の場面や飯の中のピルヌープの写真を見たときはブツ飛びましたよ。したがってテレビ画面からプリントしたのも多いし、写真はプリントより内容を取つてからキタナイ。でもこのジャンルに賭けるイタリア人のパワーはすごすぎるってんで推薦します。ちなみに英語のキャプションもついているけどほとんど文はイタリア語なので読めまじえん。著者は Cesare De Agostini で CONTI EDITORE 刊だ。

本とかじっくり読まない人なんでもこんならんどけど、また見つけたら次の機会に、で、おしまい。





JIM CLARK THE LEGEND W.A.S.P. '89年制作 VHS 55分

## K2 のおすすめ

まずはジム・クラークのビデオを。このビデオ「JIM CLARK THE LEGEND」は古今東西を通じて僕が一番好きなドライバー、ジム・クラークのレーシングヒストリーだ。動いている'60年代のF1マシンって、このビデオで初めて見たけど、スゴイね。だって、マシンにはダウンフォースなんてものが存在しないんだもの。そんな時代のマシンに乗って圧倒的な強さを誇ったクラークってやっぱり天才だね。今のセナなんて目じゃないぜ！

そして「レーシング」という写真集を。以前、本誌でも活躍してくれて、おなじみのカメラマンの金子博さんと話をしていたら、「俺が今の仕事に就くことになったのは、二村さんの『レーシング』っていう写真集を見たのがきっかけだったんだよ」と言っていた。で、ある日、この「レーシング」をたまたま古本屋で見つけて、迷わず買ってしまった。さっそく中味を見てみると、とにかくスゴイ！この時代にしてこの写真とは！この写真集をみて、金子さんの言葉に納得しました。「わが青春の遺産」は、日本のレース黎明期に活躍した伝説のドライバー、浮谷東次郎が高校生時代に書き綴っていた日記を二冊の本にまとめたもの。この本のなかには、浮谷氏と高校時代から親交のあった本田くん（博俊氏・現無限社長）や本田おやじさん（ご存知のとおり本田宗一郎氏）のことなどが出てきて、なかなかおもしろい。でも、この本はレースファンでなくてもひとりの人間が歩んだ青春記として読んでも、すごく共鳴できる部分などもあると思うよ。それからこの写真集「高橋徹追悼写真集」は、実は本屋では売られなかったんだよね。高橋徹のご両親が発行したものだ。ポクも最近になって会社のカメラマンから手に入れたんだけど……



レーシング 二村 保著 山海堂刊 '70年初版発行 A4変形判



CAR MAGAZINE ベースボールマガジン社 '65年発行 A4判 当時価格230円

最近になって日本からもF1ドライバーが続々と登場しているけど、もし彼が、今生きていたら……と考えると、本当に残念でならな



わが青春の遺産 浮谷東次郎著 筑摩書房刊 '74年初版 B6判 定価1200円



高橋徹メモリアルアルバム 高橋孝伯・繁子発行 '84年発行 定価3000円

い。この写真集の中に収められた追悼文には泣けます。そして最後に雑誌を一つ紹介。「Car Magazine」は'67年に廃刊となってしまった自動車雑誌なんだけどね。特に元レーサー、式場壮一さん「レーシングメイト」が編集協力した'64年、'67年の時期は、モータースポーツ関係の記事に多くのページを割いていて、今見ても新鮮なページが数多くある。なんでこんな難しい雑誌が廃刊になっちゃったんだらう？ 実は、編集方針を変えたらあまり売れなくなったのが、原因らしいんだけど、ちよっと時代の先をいすぎたのかねえ。



ラリーコース 世界ラリー年鑑1989-90 CBSソニー出版 A4変形 定価5000円



World Rallying VAN+VAN発行 '90年初版発行 価格£13.95

さて、ラリーを担当しているワタクシとしては、この秋はぜひみなさんにラリー関係の本やビデオでもっとラリー、特にWRC（世界ラリー選手権）のことを知ってもらいたい。最近ではF1ブームで、F1関係の書籍やビデオは数多く世の中に出版されていて選ぶのにもひと苦労してしまおうという状況。しかし、それに比べてラリー関係のものは少な過ぎる。ヨーロッパではF1に負けないぐらい人気があって、ランチア、フォード以外は日本のメーカーばかりで活躍しているのに……、などと嘆いていても仕方ない。とにかくオススメものを紹介するでしょう。



アリ・バタネン アリ・P・U・バタネン著 講談社刊 B6判 定価1300円

と言うわけで一冊目は「アリ・バタネン 一秒への挑戦」。これは翻訳したものがベストカーに連載され、それが1冊の単行本として発行されたもの。内容は、'84年から'85年にかけてWRC5連勝という驚異的な強さを発揮していたバタネンが、この'85年のアルゼンチン・ラリーで瀕死の重傷を負ってしまった、様々な困難と戦いながら奇跡のカムバックを果たしていく過程を、バタネン自身が書いたもの。ラリーレポートからはうかがえないラリードライバーの姿を知ることが出来る貴重な1冊だ。そして2冊目は、これも翻訳もので「ラリーコース 世界ラリー年鑑」。F1の「オートコース」のラリー版だ。WRCの全リザルトはもちろん、近い将来WRCに登場し活躍するであろうドライバーが出場しているERCやイギリス国内選手権に関する記述等もある。また、レポートの他にもマシンのことやサポート体制に関するページもあるの、ぜひ読んでもらいたい。

日本語に翻訳されてはいないものの、ラリーコースと同様のラリー年鑑で「ワールド・ラリーイング」がある。こちらには有力ドライバーの過去の戦歴なども載っている。年鑑の類は資料性の色彩が強く、あまり文章量も多くないので、英語に多少の自信があつて、興味のある人は買ってみるのもいいだろう。



マイク・ハマーへ伝言 矢作俊彦著 光文社刊 '79年初版 B6判 定価880円

## MINA のおすすめ

まずは小説から。「マイク・ハマーへ伝言」は、NAVI誌でもおなじみの矢作俊彦氏のデビュー作だ。スカイラインGT-Rなきあと3・2・DOHC3200psのエンジンと搭載したバトカーとハマの不良(?)のバトルが冒険小説となっている。

'60年代のニッサンファンなら読むべしです。続編の「神様のピンチヒッター」もOK！。そんなのもって、日本のレース史を知ろうと思ったら、GP出版から出ている「サーキットの夢と栄光」をフルに読めばOKだ。ドライバー、マシン、事故などのデータも満載です。本誌おなじみの林信次さんも参加しての本です。これまでのF1名勝負を知りたいければ、これ。ナンバ編集者が文庫として発行している「激走F1」。いかにそのGPが凄かったか!? が手に取るようにわかるもの。文庫サイズながらカラーも多く、常に手元に置いて読み返したくなる1冊だよ。これまたF1の本だけど、今は休刊となっているオートテクニク





HONDA-F1  
別冊オートテクニック  
山海堂刊 A4変形判  
78年初版発行

ND A-F1」。

60年代のホンダF1参戦のドキュメンタリーと当事者たちの座談会。日本人なら誰しも読みたいものだね。故本田宗一郎氏のやり方が、手に取るようにわかります。ただね、この本はもう絶版なんで、古本屋とかで、マメに探すしか、手に入れる方法はないんだよね。

それでは、ビデオにうつろうか。筆頭は「9 DAYS in Sunmer」。67年、コスワースDFVエンジンのデビュー！ その開発ヒストリーなんだ。

若きコリン・チャップマンに60年代のホンダ！ 葉巻をF1が空を飛ぶシーンなんて、ホントにすごい！

そして「British F3 '90」。このビデオは、長くて安い！ コストパフォーマンスにすぐれる！ ハッキネン/サロの二人のミカのバトル以外にも、野田英樹・田中英実の姿も。

そしてブランド・ハッチなどイギリスのサーキットも堪能できます。テールのノーズのバトルはやっぱりさいごです。

この二本のビデオは、洋モノなんで、探すのはメンドイかもしれない。モデルカーショップやレースものの書籍が置いてあるところなんかを、マメに探してみるといいかもしれない。恵比寿のミスタークラフトには置いてあるよ。

## よこみーのおすすめ

オススメ本っていつてもねえ。4輪ものっていうしあ。だいたいが、バイク大好きでさちやってるんで、4輪ものなんて読んでないのよね。『宮城光のF3入門』じゃダメっていうし、そのなると片山敬済の写真集もダメなわけじゃない。実録犯罪ものも好きなんだけど、それもダメ、でしょ。でね、乱雑っていうのを絵に書くことなるっていうウチの押入れから、どーにかこーにか探して来ました。あんまり4輪ものっていいないかもしれないけど。

まずは北方謙三著の「君に訣別の時を」。内容はっていうと、昔つきあってた女に助けを求められて、逢いにいったら事件にあっちゃって、っていうハードボイルドもの的小説です。この助けに行く主人公が元F3000のレーサーって設定なのね。どーやら星野さんみたいな感じでトップを走ってたんだけど、ある事故で若手ドライバーを死なせちゃって、レース界から去ったっていうわけ。男の人にはぜひ読んでほしいな。かつこ良すぎ



君に訣別の時を  
北方謙三著  
講談社刊  
文庫版 定価390円



On The Sunny Street  
鈴木英人・片岡義男著  
CBSソニー出版  
A4変形 定価1800円

るけど、男の理想の姿みたいのがあるのよ。もちろん女の子の人にもオススメです。ここに出てくる主人公の生きる姿勢っていうの？ それって男とか女を越えて、理想の姿なのかもしれない。

そんで、もう一冊は厳密にはクルマものっていいえないんだけど、鈴木英人さんのイラストが、アメリカンして、とってもよいわけ。この本の中に出てくるクルマは、アメ車が好きなのワタシとしては、みとれてしまうのね。タイトルは「On The Sunny Street」です。鈴木英人さんのイラストに片岡義男さんがショートストーリーをつけてます。

それとね、持ってないんで、いつかは買おうと思ってるんだけど、その値段の高さにちょっと……っていう本があります。タイトルとはわからないんだけど、60年代ころのアメリカのクルマの写真集なの。もー、あの頃のアメ車って芸術品よ。Tバードなんて、あのミサイルのようなテールや内装の美しさなんて、あれ見ちゃうと今のクルマが貧相に見えてしょうがない。ほしーよ。なんで洋書って高いのかしらん。

どーでしたでしょうか。マニアックな連中が多いので手に入れるのが難しいものがあるんだけど……まあ、どこかでこの本たちにめぐり会ったら手にとってみてくださいね

# 秋の夜長にこの1冊



イタリア・ポケール社製1/8ダイカストボディキット

- ダイカスト製ボディは塗装済
- ドア・ヘッドライト・エンジンフード等は開閉
- 接着剤は使わず、はめ込みとビス止めによる組み立て

**FERRARI F40**  
¥69,000

全長……554mm 全幅……247mm  
全高……140mm 重量……約5.6kg

**FERRARI TESTAROSSA**  
各¥49,000

- ・テストロッサ (赤)
- ・テストロッサ スパイダー (白)
- ・テストロッサ スパイダー (赤)

全長……560mm 全幅……248mm  
全高……143mm 重量……約5.1kg  
(スパイダーは全高 135mm、重量 約4.9kg)

※次回輸入分から、テストロッサも価格改定¥69,000になります。

おまちなね!! 半期に一度の  
**4Daysバーゲン**

書籍・ビデオ・ポスター等一部をのぞきALL 20%OFF / その他超特価お買い得の嵐特盛り大山です。

日時：11月23日(土) 11:00~22:00  
初日はMr. CRAFT club会員のみ割引対象となります。

11月24日(日) 11:00~22:00 会員、一般の方  
11月25日(月) 12:00~22:00 の両方  
11月26日(火) 12:00~20:00

※23日もMr. CRAFT clubの入会受付しています。  
※バーゲン後の27・28日はお休みさせていただきます。  
バーゲン期間中、通販部はお休みになります。

独自のスタイリングを楽しむ

**◆ティレル・ホンダ020**

ウェーブ1/24完成モデル 新発売 ¥4,800

ハーベイ・ポストレスウェイトの手による独自のデザインで他チームにも多大な影響を与えることになる「ティレル・ホンダ020」。その洗練されたスタイリングを1/24スケールでじっくりと楽しめます。プラスチック製完成品(タイヤはゴム製)で、組み立て、塗装済です。スポンサーマークは印刷仕上げが施されており、#3と#4のカーナンバーシールは選択式です。モテラースのプラモデル「ティレル・フォード 019」を作って一緒に飾れば、'90-'91年にかけてのスタイリングの変化も楽しめます。

**Mr. CRAFT™**  
SHOP ミスタークラフト

〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-7-4  
TEL 03-3461-2665

地下鉄日比谷線、JY山手線恵比寿駅下車 徒歩1分  
営業時間：平日12:00~22:00 土・日・祭11:00~22:00

広告の商品は通販できます。

**MAIL ORDER**

ご希望の商品を必ず注文、お支払いは着払いです。  
送料はいくつでも¥1,000(税別)

**【通販受付電話】 12:00~20:00**  
Phone 03-3461-2689

中途採用社員(大)募集

あれも、これもやりたいマルチ人間を求めています。

一米春新卒者(大・短大・専・高)も同時募集中

資格▷18才~∞ (やる気があれば)

勤務▷当社就業規定に依る

応募▷電話連絡下さい。会社案内及び詳細な募集要項をお送りします。応募は電話連絡の上、履歴書(写真貼付)を郵送ください。追って面接日等、連絡致します。

応募先▷〒150 東京都渋谷区恵比寿4-5-28 恵比寿ガーデン313号

(株)ミスタークラフト 総務部  
TEL 03-3280-0760

新感覚F-1オブジェ

**◆フェラーリF-1オブジェ** 新入荷 ¥24,800

フェラーリ840のカチカチをしたグッズです。部分的に金属や補強のパーツが使われていますがタイヤとボディの表面は布でおおわれ、ぬいぐるみみたいにやわらか。"布"でなければ再現できないボディラインの美しさを持つオブジェです。ギフトにもGOOD!!  
—全長 約560mm—

11月のお休みは18月・19火・27水・28木です。



# 告知! 新連載

ドライバーへの公開質問状

# この人に 質・疑・応・答

～真面目で、ミーハーで、マニアックで、そぼくな質問を大募集!～



もう今年も残りわずかになったわけで時間がすぎるのははやいもの……なんて感慨にふけってる今日この頃だったりしますまあ、そんな風にももの思いに沈んでも容赦なく来年はやってくるものというわけで、新連載のお知らせです  
新年から始まるこの連載はキミと君ときみの質問をあのドライバーや、このドライバーに答えてもらおうじゃないかというファンにとっては、と～っても嬉しい企画、でっしょ～!!



さてつと、新年号から堂々と大々的にぶちかます大型企画の新連載。それがこの「この人に 質・疑・応・答」なわけだ。どーゆー内容かというとな、これが、もう、すっごいの。まあ、タイトルどおりって言っちゃ、身もフタもないけどな。  
普段は違うことのないレーシングドライバー。来たとしても、話なんてできない。出来たとしても、がんばってくださーい、ぐらいてっしょ。でも好きなドライバーのことって、どんなことでも知りたいっていうのが、女心だし、男心でしょ。そんなキミたちの願いを少しでもかなえてあげたいレーシングオンは、ない頭を振り絞ったり、シエイクしたり、壁にぶつけてみたりして考えた。  
毎回登場ドライバーを決めておいて、そのドライバーへの質問を、ひろお〜くレーシングオンを愛読してくれてるキミたちの間から募集するつと。そんなもって、そのドライバーに、集まったたくさんの方の質問に答えてもらっちゃおう、という企画なわけだ。  
もっちゃん、質問はどんなのでもOK。真面目にレースのことに関しての質問でも、ミーハーと思われても聞きたいプライベートなことでも、通にしかわかんないマニアックでオタク的な疑問でも、こんなことも知らないで恥ずかしいんですけどっていう素朴なネタでも、なんでもかんでも大募集だ。知りたい、聞きたいっていう質問をハガキに書いて送っておいて。レーシングオンが、おそれおおくももったいなくも、みんなの代表となって、そのドライバーに聞きに行っちゃおう。  
そして、この新連載の記念すべき第1回のゲストドライバーは、F1参戦も決定した片山右京だ〜。右京と言えば、まさか知らな



いヒトはいないよね。知らないっていうヒトは、レーシングオンの創刊から一字も見逃さずに読み直すように。  
そして、第1回片山右京に続いて、第2回には、全日本ツーリングカー選手権で、見事2年ぶりのタイトルを獲得した、長谷見昌弘選手が登場だ。  
片山右京、長谷見昌弘の両選手にキミたちの質問・疑問・珍問に答えてもらおうじゃないか。ハガキ待ってるよお。

## と言うわけで新連載

ということで、質問を募集しているわけですが。そのうえ質問の他にも、次に質問してみたいドライバーなんていうリクエストも募集するわけです。国内外のドライバーを問わず、とりあえずリクエストしてください。  
質問を採用してもらった方には、レーシングオンのステッカーをさしあげます。また、特にユニークだったり、目を引く質問をくれた方には、スペシャル・プレゼントをさしあげましょう。



ASCII

アスキー・ムック

好評発売中  
定価1,340円  
(税込み)

Auto  
TECHNO  
オートテクノ  
No.12

# F1

## テクノロジーXII

徹底詳報

### ウィリアムズFW14

のすべて



ハイテク解剖 F1 ガソリン戦争の一部始終

初公開!! ジョーダン・グランプリ  
「秘密工房」潜入レポート

★成長を続ける速さの秘密★  
アイルトン・セナの決意

技術特集

CAD/CAM最前線  
ディスプレイの中でF1マシンが  
疾走を始めた

ビジネス・アスキー刊

Auto Techno Book

好評発売中

## F1エンジンの技術

オートテクノ編集部編 定価1,800円(税込み)

F1エンジン 超高性能の「カラクリ」を一挙公開  
レーシングエンジンのAtoZを徹底解剖

株式会社アスキー

〒107-24 東京都港区南青山6-11-1 スリーエフ南青山ビル  
株式会社アスキー 雑誌/書籍営業部  
電話 東京(03)3486-1977 FAX(03)5485-2991

# 片山右京

# 第1回



## 〈応募のキマリ〉

この質問の応募は、官製ハガキでのみ受け付けます。封書での質問は遠慮させていただきます。その官製ハガキに、まず1・住所、2・氏名、3・年齢、4・職業を明記します。

そして、5・ゲストドライバーの名前、6・ドライバーへの質問を書いてください。基本的にハガキ一枚に一つの質問にしたいですが、質問がたくさんあるというなら、1枚のハガキに質問をいくつ書いてきてもいいです。ただ、質問が多い場合はなるべく見やすいように書いてください。また、あまりにも聞きたいことがたくさんあるのだったら、何通かに分けて応募してください。

それから、最後に7・次に質問したいドライバーの名前を書いておいてくれると嬉しいですよ。

なお質問を掲載する際に、実名を出すところよつと問題があるというひとは、ペンネームなり、匿名にして、という希望なりも明記しておいてください。宛て先は 〒150 東京都渋谷区恵比寿

1. 住所
2. 氏名
3. 年齢
4. 職業
5. ドライバー名
6. ドライバーへの質問
7. 登場させてほしいドライバー名

150 □□

「この人に質・疑・応・答」係

東京都渋谷区恵比寿南2-6-16  
株式会社アスキー レーシングオン編集部

南2-6-16 株式会社アスキー レーシングオン「この人に 質・疑・応・答」係です。第1回の片山右京選手、第2回の長谷見昌弘選手への質問の締め切りは、11月30日です。当日の消印有効です。締め切りを過ぎました場合は、どんなにいい質問でも失格にさせていただきますので、気をつけてください。



# 5th Column

Tells you a true story.

## Nigel Roebuck

5thコラム—ナイジェル・ルーバック

【ナイジェル・ルーバック】イギリスのベテラン・モータースポーツ・ライター。現在、英国Auto Sport誌のF1GP担当主任で、彼の「Fifth Column」は特に人気が高い

## プレッシャー・ゲーム

このコラムが掲載される頃には、もう日本GPも終わっているはずだ。今年こそ無事に済むことを今は祈るばかりである  
大詰めを迎えたセナvsマンセル。セナ有利のはずだが、ここ数戦マンセルの方がなぜか生き生きと見える  
どうやらセナは重圧なプレッシャーに悩まされているらしい。追い詰められたセナ。はたして残り2戦どう戦うのか——？

翻訳/見田 豊  
Photos/Hiroshi Kaneko, Toshiki Kobayashi

シーズンが大詰めに向かうにつれ  
選手権を争う者達の上に  
重圧なプレッシャーが襲いかかる

91年F1シリーズ・チャンピオンシップの焦点は、今やアイルトン・セナとナイジェル・マンセル対決という一点に絞られている。日本GPでもこの両者の戦いは熾烈を極めるだろうが、バルセロナを戦った限りでは、プレッシャーにうまく対処しているという点で、マンセルに軍配が挙がると考えた人も多かったのではなからうか。

おまけに、負けて元々という意味から言っても、マンセルの方がセナよりいくらか有利だという見方も成り立つ。確かにその通りだと言えらるだろう。単純に残り2戦のポイント計算だけ考えても、今後のマンセルの戦略にセーフティマージンを考えたドライビングの入り込む余裕などはこれっぽちもなく、シリーズ終盤に入ってから彼は、いつもそうした言わば「背水の陣」を強いられて戦ってきたのだ。要するに「突撃あるのみ」という状態である。ここまで言えはもうお分かりいただけなことと思う。マンセルが最も得意とし、その能力を余すところなく発揮できる状況があるとしたら、これなのだ。

言わば、スペイン・グランプリ・ウィークは、そんな彼によってその能力をいかんなく発揮する条件が揃ったといっているだろう。金曜日の夕方にはカメラとフォトグラフィファースト連盟の有志が集まって親善サッカーが開かれたが、その試合でマンセルが足を負傷したからといって、何を驚くことがあるか。この事件を耳にして週末をフイにしようという者がフリー・ストリート（訳注・ロンドン市内の新聞社ばかりが集まった通り）に何人もいたらしいが、考えようによっては、試合が始まる前に当たり障りのない記事を書き上げてしまうことだってできたはずである。なにしろマンセルのことだ。サッカーに出るとなれば足の捻挫をしでかすくらいは無茶は

やりかねない。いやしくもこの世界でジャーナリストの端くれをもって任ずるならば、そのくらいの読みはできていなければならないのだ。まあ、とにかくマンセルはそのサッカー試合で案の定100パーセント入れ込んで、足首を捻挫してしまうのである。

このチャンピオンシップの大切な時に——と彼を責めるなかれ。ウィリアムズ・ルノーの優秀なセミオートマチック・ミツシヨンのおかげで幸いドライビングには影響なかった。その前から軽い咽頭炎の気味もあったが、そういう些細な体調不良ぐらいいは、いったんコクピットに収まってしまえば、きれいさっぱり忘れられるがマンセルである。決勝で彼は皆の期待に違わぬ見事なドライビングを披露する。スタートで3番手をキープした彼は、すぐにでも全開でトップにチェイスしたいところ。だが、彼はタイヤが完全に温まるまでは我慢した。はやる気持ちを抑えながら2ラップを消化。そして、いよいよ彼の本領発揮である。

セナを追い詰めるその圧倒的な迫力に、我々はただただ呆気に取られるばかりだ。4周目ウィリアムズがマクラレンを射程に捕らえ、ホイールを擦れ合わせさんばかりにして第1コーナーに突入する。その間の時間の長いこと長いこと、まるで永遠と思えるほどであった。人ぞこつた返したプレス・ルームもこの時ばかりは水を打ったように静寂だった。皆、その朝のドライバース・ミーティングでセナとマンセルがやりあったことを知っていたのだ。2台の間隔は、その時の刻算を考えると不気味なくらいに接近しているではないか。そのままの態勢でどうとうブレーキング・ラインの端に達し、固唾を呑んで見守る中をかううじて接触を避けながらマンセルが前に出る。その瞬間、プレス・ルームが安堵のため息でいっぱいになった、ということは今さら言うまでもないだろう。

バルセロナで演じたマンセルのドライビングは、おそらく彼のベスト・レースのひとつに数えられるのではないだろうか。しかし、もう一方でセナにとっては、彼のF1キャリア始まって以来最悪のものだったと言っても過言ではない。私もあのセナが、これほど凡庸なドライビングでレースを終えるとは、いまだに信じ難い気持ちでいるのだ。スペイン・グランプリでの彼は、どのラップを取ってもひとつとしてチームメイトであるゲルハルト・ベルガーより上ではなかった。ついで



なのでもうひとつ言わせていただくと、その一週間前のエストリルでもほとんど大差ないパフォーマンスだった、と言わざるを得ない。ポルトガル、スペインと2週続いたイベリア・ラウンドでは、あらゆる事で緊張を強いられた、とアイルトンが言った。なるほど彼の言動は、その事実を裏付けて余りある。私自身、ポルトガル・グランプリが終わった後の彼の感情の激発には度肝を抜かれる思いがしたものだ。スタート時に第一コーナーのアウトから仕掛けたマンセルのやり方に彼は激憤していた。確かに私の目から見ても、あれほど脳天気な突っ込みもないものだと言わざるを得ない行動だったと思う。しかし、言わせてもらえばあれは元々セナの専売特許とも言わなければならないのか。

なにもマンセルを弁護してあの行為が「危険ではない」などと言っているのではない。それどころか「ヤバイなんてもんじゃない」と答えざるを得ないだろう。その数秒後にベルギーに対してやった行為も、同じようなものだった。確かに私も彼の行為は非難されて至極である、そう思う。だが、ちょっと待ってもらおう。いったい誰が「道を空ける、さもなくば道連れだぜ」式のオーバーテイクをこのF1界に持ち込んだのか？ この際はずきりさせておくが、それはマンセルに不平をぶつけているアイルトン・セナ本人である。敢えて名は伏せておくが、F1界で指導的な役割を果たすある人物がこう言っている、参考までに紹介しておきたい。

「去年の鈴鹿の一件で彼は、人のドライビングの善し悪しを云々する資格を完全に失ったんだよ……」

はたして諸君はどう思われるか？ しかしセナは、必ずしもそのようには考えていないようだ。先週、ベルギーがエストリルでのテストに動しむ間、彼はサンパウロへの束の間の里帰りを楽しんだ。そこでこの記者会見で彼は、さらに厳しい言葉でマンセルを批判したのである。

「マンセルはとにかくリスクを冒し過ぎる」と彼は言ったそうだ。「もちろんあつちももう「ダメで元々」なんて思って行動しているんだろうけど、タイトル争いから言えば、ダメでもいいのはむしろこっちの方なんだよ」

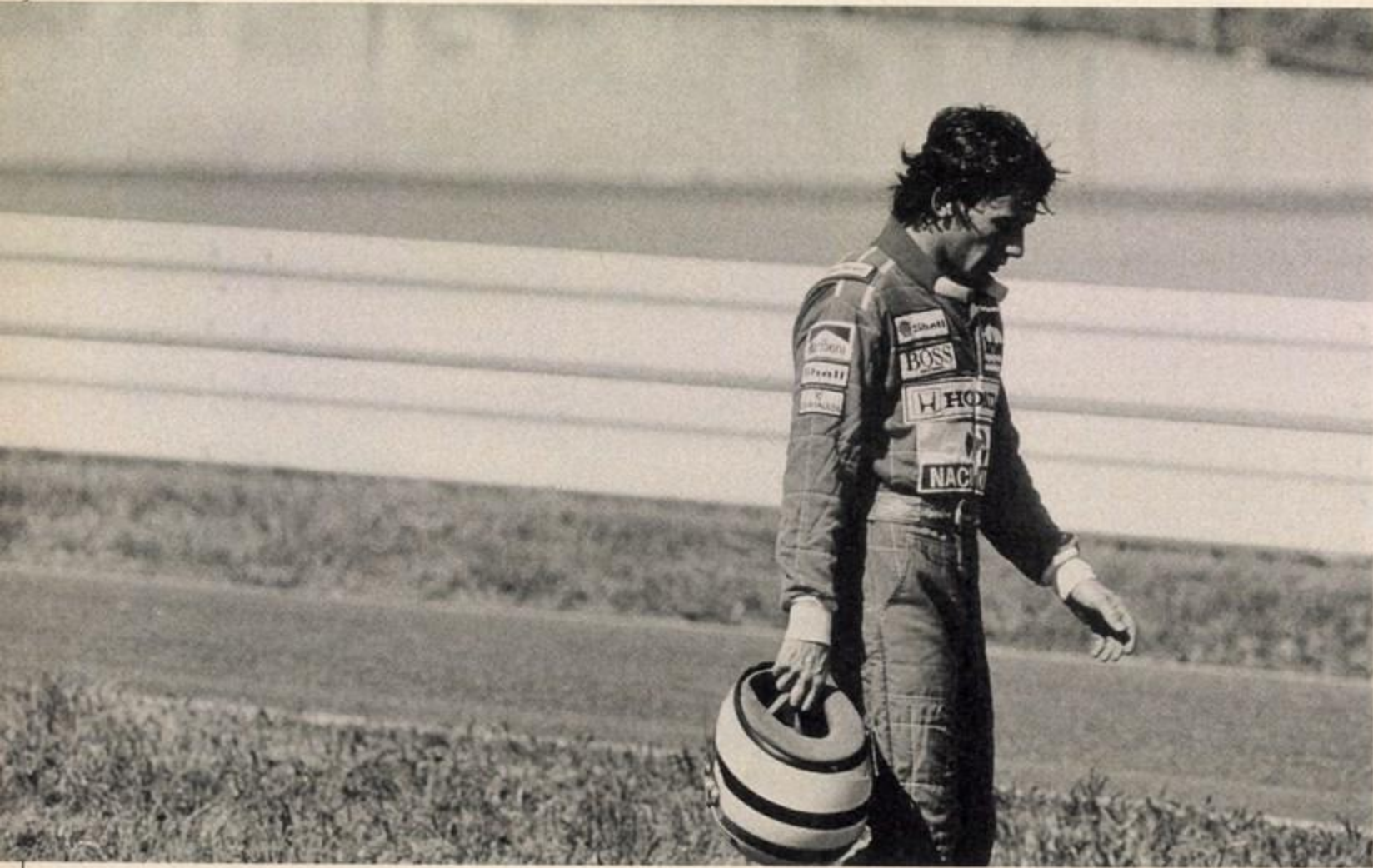
さらに続けて言うには、イベリアの2レースは安全第一を心がけて走ったけれど、鈴鹿とオーストラリアでも彼がああいう行為に出

るようならば、もう容赦しないと言うのだ。

「安全第一」とはよくぞ言ってくれたものだ。私に言わせれば、先のバルセロナでアイルトンが演じた派手なスピンなど、いったいどこが安全第一なんだと言ってやりたくらいである。それだけならまだしも、このスピンの後、彼はギヤをリベースに入れコースを横切って、マンセルとミハエル・シューマッハーの間に割り込むような格好でラインに復帰した。この行為を持って「安全」などと発言するようでは、アイルトンの英語力もまだまだ、と言わねばなるまい。

この時のセナのスピンのにはある事情が絡んでいた。彼のタイヤチョイスは、左にグッドイヤーの硬目のC、右をソフトのDというものだったが、他のグッドイヤー・ランナーは全員がメーカーのアドバイスに従って4輪ともDを選んでいたのである。アイルトンがあの時なんでああいう選択をしたのか首をかしげた、とレース後にグッドイヤー広報官のリー・ゴークも語っている。

実はその週末、セナがタイヤを運るトラックに見舞われていたというのはこれが最初ではなかった。金曜日、予選を終えてセナはえらく御機嫌斜め。どうしたのかと聞いてみれば、なんでもセクションの最後は前に使った予選タイヤの感じが良かったので是非それでタイムアタックしたかったという。ところがチームが一番最初のセットをつけてしまったのだ。その不満をあられもなく公にしてしま





# F1 5th Column

Tells you a true story.

## Nigel Roebuck

う彼。ロン・デニスにしてみれば、何もそんなことを言い触らす必要はないだろう、といったところ。コメントにもそういう気分がありありと見て取れる。

「時間は短いし、誰だって完璧というわけにはいかないのさ……」

セナの奇立ちが結果としてチームのリズムを狂わせてしまった、と言っては言い過ぎかタイトル争いも大詰めを迎え、ブレッツシャーがかかってくる、次第に人間の言動というものは露骨になっていくようである。予選1日目の前にもこんなことがあった。バルセロナは初開催サーキットとあって木曜日に慣熟走行セッションが行われたのだが、そこでセナはマンセルに、いわゆる「ブレイキ・テスト」をお見舞いしたのだ。もちろん、マンセルだってそれを黙って見過ごす輩ではない。すぐアイルトンに並びかけると、しっかりとガンを飛ばしていった。シーズンが進むにつ

### 守勢にまわりリズムを崩したセナ 鈴鹿、アデレードで彼は 元のアグレッシブさを取り戻せるか

れ、こういう脅し合いはなくなっていくところか、ますますエスカレートするばかりである。極めつけは日曜の朝のドライバーズ・ミーティングである。ミーティング中にセナがマンセルを侮辱した例の一件は、その場において者全員を鼻白む思いにさせたという。こういう話が外部に漏れないはずはないし、その類の話となると伝わり方も減法早くなるものだ。ドライビング・マナーや向上心の大切さを積極的に説いていたセナにしては、ずいぶん言い方じゃないか、という嘆きがあちらこちらから聞こえてくる。

——最近、サーキット内外でのセナの言動——  
殊に発言は、イベリアの2レースばかりというものが、まったく彼らしさを欠いたものだ、と私は強く感じている。あるマクラレン・スタッフの弁だが、彼もこれほど煮え切らないアイルトンをかっつて見たことがない、というのだ。これほど守り一辺倒に走った彼を知らないというのである。断っておくが、これは注意深いというのではわけが違う。それよりも以前に、これはセナが普段やるやり方とは似ても似つかないではないか。そこが問題なんだ、と彼は言う。そういう事が積み重なって、本来の集中力や「こそぞ」という時の直観が鈍ってくるのではないだろうか。一番面喰らったのは他ならぬセナのライブ



ル達であろう。なにしろ今までの行動で彼の心中にはセナに対する確固たる先入観が出来上がっていたはずである。それなのにこれから先、この考えが根底から覆されてしまうかもしれないのだ。確かにアイルトン自身は、鈴鹿とアデレードではこれまで通りのアグレッシブなスタイルに戻すと語っている。私はそのことに敢えて疑いを差し挟もうとは思わない。私が思うまでもなく、マンセル自身だってそれを疑っていないはずである。しかしながら、依然として次の事実は残っている。エストリルとバルセロナでセナが見せたドラ

イビングは「凡庸」という以外の何物でもなかった、という事実である。さて、日本グランプリに臨むナイジェルの心境は、去年で言えばアラン・プロストと同じものだろう。彼にとって問題の解決方法は、実に単純明快、優勝することである。いや、それ以外に道はないのだ。一方のアイルトンは、依然として主導権を自らの掌中に握っているが、果して何を思うか。つまるところ、世の無常をこくに具現せしめるかどうかの瀬戸際に立たされている。その可能性なきにもあらず、といったところだ。

あと残すところ2戦。チャンピオン争いを考えれば、依然としてセナの絶対有利は動かない。しかしマンセルも、バルセロナの余勢を駆って鈴鹿、アデレードではこころ一番の戦いを挑んで来るだろう。迎え討つセナは、まずそのイベリア・ラウンドで起こしてしまっただ「セナ神話の崩壊」を残り2戦で見事振り払ってみせねばならない。彼にとって、自分分は決して平凡な存在であってはならないのだ。しかし、あの急まわしい記憶を消し去ることは、今の彼にとっては、タイトルを取ることもより難しいかもしれない。





FIA HOMOLOGATED

## 速さの、遍歴。

レーシングウェアの熱い視線を、背中に釘づけにしてきた。磨き抜かれた感性と技は、熱狂と称賛を欲しいままにしてきた。が、その舞台裏には果敢な走りをささえる高い信頼が存在していた。ドライバーのカラダとテクニックを安全という性能でつつみ、さらに、もうひとつの皮膚として新たな戦闘力を創る。世界を驚嘆させる速さには、それと同等のマージンが必要なのである。厳選された素材と豊富な経験に裏付けられた機能と、F-1を筆頭に、あらゆるコンペティションシーンの一流ドライバーたちが認めた信頼性をここに。FIA 公認レーシングウェア、OMP。このタグマークから、今後もどれだけの神話と喝采が生まれるのだろうか。



世界の頂点で活躍するFIA 公認レーシング&ラリー・エキューブメント、OMP。耐火素材ノーメックスをはじめ選び抜かれたマテリアルがドライバーの技をつつむ。

### MASTER 3

カラー:ホワイト、レッド、グリーン ●素材:ノーメックス+ノーメックスII+ノーメックスIII(トリプルレイヤー) ●サイズ:44, 46, 48, 50, 52, 54 ●FIA公認 ●¥180,000

### LEADER 3

カラー:レッド、クリーム、グリーン、グレー ●素材:ノーメックス+ノーメックスII+ノーメックスIII(トリプルレイヤー) ●サイズ:46, 48, 50, 52 ●FIA公認 ●¥100,000

### INTERNATIONAL

カラー:ホワイト/ブルー、ホワイト/レッド、ホワイト/ホワイト ●素材:ノーメックス+ノーメックスII+ノーメックスIII(トリプルレイヤー) ●サイズ:44, 46, 48, 50, 52, 54 ●FIA公認 ●¥89,000

### RACING SHOES SUEDE

カラー:ブルー、レッド、グレー ●素材:スウェード ●サイズ:39(グレーを除く)、40, 41, 42, 43 ●FIA公認 ●¥40,000



### PROFESSIONAL GLOVES

カラー:ブルー/グレー、レッド/グレー ●素材:スウェード+ノーメックスII ●サイズ:S, M, L ●FIA公認 ●¥18,000

### AMERICA 2 GLOVES

カラー:ホワイト/ホワイト、ブルー/ホワイト、オレンジ/ホワイト ●素材:レザー+ノーメックス ●サイズ:S, M, L ●FIA公認 ●¥14,000

### RALLY GLOVES

カラー:ホワイト/ホワイト、ホワイト/ブラック ●素材:レザー+ノーメックス ●サイズ:S, M, L ●FIA公認 ●¥12,000







# 執念の一撃

カルソニック・ニッサンが今季3勝目  
タイトルに大きく近づく貴重な1勝

悪天候と度重なるペースカーの出動。せっかくのリードを何度もフィニにされた  
それでもライバルを突き放し、執念でもぎ取った貴重な勝利  
レース後、星野は高らかにタイトル奪取を宣言した

Text/Naotsugu Mihori Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta, Graffiti













1周目、23カルソニックを先頭に、27デンソー、27フロムエー、26ミノルタと続くが、26ミノルタが27フロムエーを1コーナーでかわして行く。その後ろの1YHPニッサンと伊太利屋ニッサンは、先行する4台にすでに離され始めていた。さらに間を置いて、18TWRサンテック・ジャガー、22レナウン・チャージ・マツタ、1アルファ・ポルシェ……という順。トップに立った23カルソニックは星野のドライブで飛ばし、4周目には2番手27デンソーに3・5秒の差をつけた。ところが、5周目に4番手に落ちてしまう。

代わってトップに立ったのはローランド・ラツエンバーガーの乗る27デンソー。しかしそれも14周目にスピンをして4番手に落ちてしまった。その後、再び1コーナーでスピンをし、ピットへ駆け込んで来た。「走っていると少しずつ左のリヤがグリップを失う感じになった。それで右コーナーでのオーバーステアが酷くなったんだ。調べてみたら、ロワアームのブラケットが壊れていたよ」と、ラツエンバーガー。これで27デンソーはリタイアとなる。

今度は26ミノルタが先頭を走る番だ。ところが、スピンの後、再び猛然と走り始めた23カルソニックが、17周目にはトップを奪い返すのである。勢い余って24周目にはまたスピンをするが、わずか数周の間に星野が自ら築いた大量リードに助けられ、トップを守ったままレースを続行する。

23カルソニックは、星野のドライビングの冴えもさることながら、マシン自体の速さが明らかにトヨタを上回っているようだ。TVモニターに映し出されるマシンの挙動を視察すると、23カルソニックは濡れた路面にもかかわらずコーナーリングが安定しており、運転が楽そうに見える。一方の26ミノルタ・トヨタは、アクセルを踏み込んだ辺りで若干テールを振り、濡れた路面ではデリケートなドライビングを要求する。また、パンビーな路面では、車体がピッチングを起し、23カルソニックは路面の凹凸をサスペンションが吸収しているようで、よほど酷いうねりでない限りピッチングは見られない。

やがて空が明るくなって来た。そして雨も止んだ。あと数周で1回目のピットインの時期を迎えるが、路面はほとんど乾き始め、スリックタイヤへ交換の判断を難しくしていた。すでに星野に先行されている26ミノルタが先にピットへ滑り込み、スリックタイヤ

## 荒れたレースで生き残ったのはタイトルを争うこの2台だった



マツダ関係者は「複雑だけど、3位は3位だから」と語る。

●チームからレース運営に不満の声  
まず第一は、訳の分からないタイミングでベースカーを入れるなどというもの。ストレートでクラッシュしたマシン(27デンソーと27フロムエーの2台のこと)をそのままにしてレースを続けていながら、突然、その排障のためにベースカーを入れたことには、優勝した鈴木利男も「あんなのはクラッシュした時にベースカーが入ったのだから、その時に片づけたいと思う。走って今回ほどムカムカしたレースはなかった」と、不満をあらわにしていった。また終盤になって雨、そして晴がひどくなった中でレースは続けられたが、これにも不満が出た。

この経歴の雨はレース中盤にベースカーが入った時よりもひどい状態だった。この時はベースカーは入らずに赤旗指示、そしてレース終了。各チームも「あの終盤こそベースカーが必要だったのでは」と語る。

チーム側からは「境界が何メートル以下になった時、あるいは降水量何ミリ以上とか、ベースカーを入れる基準を明確にしてほしい」との声がレース後上がっていた。レースのほとんどでトップを走った23カルソニック・ニッサンは、このベースカーの御陰で何度も広げたリードをワイにしていたために、ドライバーの星野一義は「これほど走っていて腹の立ったレースはなかった」と怒りのコメントを発表。今後、雨のレースでの主催者の対応は問われるところである。

### ●ポイントJAFの決定待ち

224周と予定され、途中悪天候のために168周に短縮。そして結局、後半、豪雨により165周で終了した今回のレース。レース距離を本来の224周とするが、それとも公式通知で出された短縮した168周とするかがJAFで検討されている。過去、レース中に短縮が決定し、さらにその周回に満たない時点でレースが終了したという事例はないために、協議は難航している模様だ。224周となれば75%に達していないために、今回のレースで与えられるポイントは半分ポイント。168周に決定すればフルポイントが与えられる。タイトル争いが佳境の今、注目されるどころだ。



悪天候によりベースカーがひびびりダコ



に交差する。同時に晴れ用のフロントカウルに交換、雨と積れては走行スピードが突わり、それによって異なるダウンフォースも違ってくるからだ。先行する星野はできるだけピットインの頻りを減らし、予定されたタイムインクでピットへ入ろうとする。16周目にカールソニックがピットインをすると、次の周にYHPがピットに入る。ニッサンはほぼ予定通りにピット作業を行った。

ピットアウト後もカールソニックのトップは落ちなかった。一方、空は再び曇り始め、そして雨が降ってきた。1コーナー側からクラフトスタンド周辺、そして最終コーナー方面へと雨の区域が広がっていた。その間は、数分のうちに強い降りに変った。スリックタイヤで走っていたマシンはひとたまりもなかった。もうすぐ2度目のピットインを控えていたYHPがその犠牲者となり、濡れた路面に滑って100Rでクラッシュした。カールソニック・ニッサンもあやうく同じ100Rでスリップしそうになる。雨はついじじじと降りとなり、ベイスカーが入った。次々にマシンがピットへ滑り込み、レインタイヤへ交換する。

もともとベイスカーの後ろで走り、11周目にレース展開となった。各マシンがアクセルを踏み込んだとき、突然カールソニック・エーが姿勢を崩し、ピットウォールに激突した。ドライバーの安全対策は、体を引きずるようにコクピットから逃げだして来た。右足を打ちつけていたアクセルを踏み込んだときにマシンが暴走しなくなったと中谷。

これでもまだベイスカーが入り、コース上に残ったマシンの破片を処理した。一旦はレース再開となるのだが、16周のうちにベイスカーが再びコースイン。コースサイドのサエツソニックがフォーム・エーをコースサイドから排除する作業が行われた。

カールソニックとサエツソニックの差は、ベイスカーが入る度に縮まった。そしてレースが再開になると、またカールソニックが引き離しにかかると。

スタートでサエツソニックが、その後サエツソニックがマシントラブルで脱落を遂げ、①YHPがコースアウトし、カールソニック・エーもクラッシュ。こうして勝負はカールソニックとサエツソニックの間に絞られていた。しかし、サエツソニックのペースが途中で上がらなくなっている。クラフトスタンドを抱え込んでいたのであった。それでも止まってしまうわけに

## 星野一義

## チャンピオン取ることしか考えてない。絶対取るよ

はかない。例え2位でもポイントを稼いでおかないと、最終戦の賞金では、まさに背水の陣になってしまう。

一方のカールソニックはいたって快調だった。問題は、度重なるベイスカーの先導だけであつた。せつかく築いたリードがその度に掻消しとなくなってしまうのだ。ただし、寒い雨の中、観客にとっては何度もトップ争いが楽しめる結果となった。やがて霧が出始めた。その霧は晴れたりまた出たりと、不安定な気象状況となってきた。その都度ベイスカーが入り、レースを振り出しに戻した。5度のベイスカーによって、レース時間は伸び、また悪天候によって周囲も暗さを増してきた。

走行には危険な状況となりつつある。しかし今度にはベイスカーは出てこなかった。そして165周目にジャガーが100Rでコースアウトしたのをきっかけに、赤旗が出され、レースは終わりを告げた。

悪天候と、それによるアクシデントによって、サバイバルなレースとなった。次々に脱落していく者をよそに、そこに生き残ったのはチャンピオン争いをするカールソニック・ニッサンとミノルタ・トヨタだった。彼らの走りは、タイトル獲得へ向けての執念の表れだった。ニッサン対トヨタの一騎討ちは、最終戦の勝敗によって決することになった。





# FREE TALK

from アンクル

## 53

### ラリー歴20年の句切りの年 全日本ラリーのタイトル奪取に全開

そろそろシーズンも終盤に差し掛かり、いろいろなカテゴリーでチャンピオンが決定し始めている今日このころである。

かく言う私も、依然全日本ラリー選手権のほうではチャンピオン争いの先頭には立っているものの、このころリタイアが続いており、お尻に火が付き始めているのだ。

現時点で残されているラリーは、最終戦に当たるASUKAラリーだけであり、笑っても、泣いてもここ

でチャンピオンが決定してしまう。チャンピオンが取れたらご褒美でRACラリーに連れて行ってやるという、美味しい話もあるため、是が非でも自力でチャンピオンを獲得したいものである。

もしRACラリーに行けることになれば、今年こそは(と、毎年書いているが……)完走をと、思っている。なにせ、昨年まで何と7回連続でリタイアをし続けているため、い加減にしないと(何を今更……と、

言われそうだが、……である。行くとなればタスカサイドでは台だけだということなので、行けなかった人の分までなどと妙に緊張してしまうが。

今年一年間続けたきたN1耐久レースの最終戦は最終戦の菅生で

ングしてしまいうため、出られなくなるかもしれないが、その辺もまっくやってくれるのではないかと、思っている。

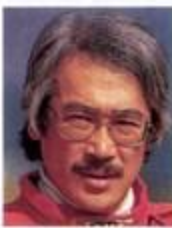
N1耐久レースに関しては、できれば来年もシビックで出場したいと考えている。

いろいろドタバタの続いた今年一年ではあったが、現時点での最大の目標は、勿論全日本ラリー選手権でのCクラスチャンピオンであり、これを先ずクリアしてから、先に進みたいと思っている。

ラリーを初めて20年の句切りを、ぜひとも良い結果で締め括ろうと思っている次第である。

アンクル=山内伸弥(やまうち しんや)

1951年11月14日生まれ。ラリーフィールドを駆け抜けた15年のキャリアを誇るトップ・プロドライバーである。全日本ラリー選手権では過去6度のチャンピオンに輝く他、数多くの国際ラリーに参戦。'86マレーシア・ラッキーストライクラリーでは2位入賞を果たしている。そして今シーズン、注目のニューマシンで全日本シリーズをはじめ海外ラリーへも果敢にアタック。国内ラリー界の"アンクル"は今なお健在。少年のロマンを胸に、今日もステアリングホイールを握る……。



BP潤滑油日本総代理店  
**ペトロス インターナショナル株式会社**  
 本社/〒102 東京都千代田区麹町4-5-21 ☎03 3265 1711  
 大阪支店/〒550 大阪市西区西本町1-3-10 ☎06 (536) 1701

※このコーナーへのお便り、ペトロスインターナショナル「アンクル」までお寄せください。お送りいただいた方には粗品をプレゼント致します。



ここまできたら手



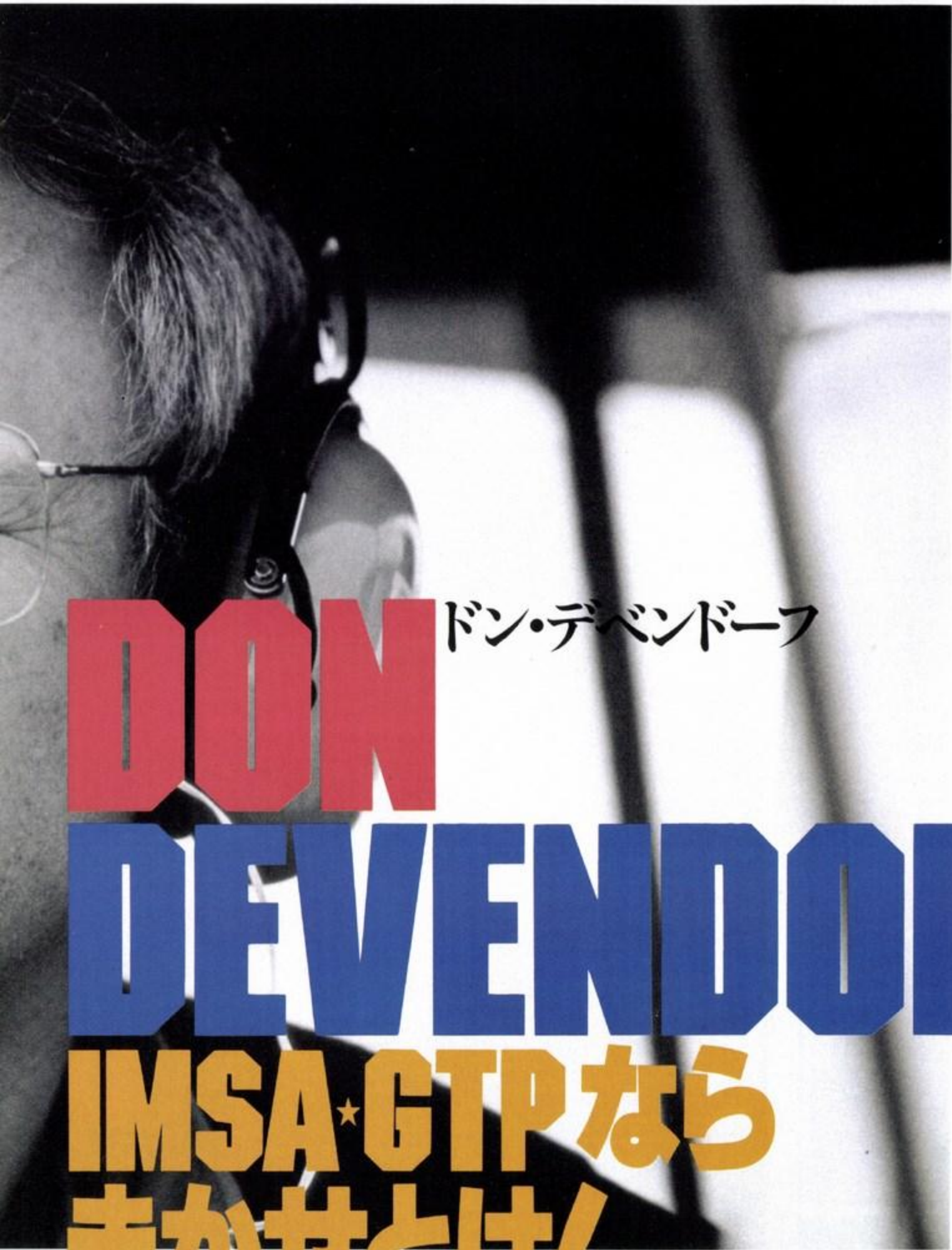
### RESULT

●10月5-6日/富士スピードウェイ/雨、一時6リ  
 ●4.47km×165周=737.550km 予選出走16台・決勝出走16台・完走8台

順位	ドライバー	車種	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	山内伸弥/鈴木 利男	カスニック・ニッサンR91CP	BS	165周 4'50'44.105	4 / 1'15'593 / 1'18'703
2	関谷 正徳/小川 孝	ミルタ・トヨタ91C-V	BS	165周 4'51'49.680	1 / 1'16'522 / 1'14'523
3	高ディビッド・ケネディ/佐野 孝司	レナウンチャージ・マツダ787B	DL	161周 4'52'20.210	9 / 1'18'814 / 1'20'348
4	マウリツィオ・サンティ・サーラ/ジュニー・ハーバート	アンフィニ787B マツダ	DL	158周 4'52'45.703	11 / 1'19'401 / 1'20'107
5	ジョージ・フーシェ/ステファン・アンドスカー	NISSEKIポルシェ	DL	162-6周 4'51'16.385	10 / 1'18'833 / 1'22'760
6	新ジューズ・ウィーバー/ケネス・アチソン	シュバルツポルシェ962C	DL	145周 4'51'07.411	13 / 1'19'084 / 1'23'087
7	マウロ・マルティニ/ジェフ・クロスノフ	TWR SUNTEC JAGUAR	DL	140周 4'51'17.643	7 / 1'17'403 / 1'19'034
8	津島 哲次/清水 正智(片岡 裕二)	NWB 767 Trident	DL	138周 4'50'52.969	15 / 1'28'667 / 1'26'854 / 1'28'606
DNF	関谷 明彦/フォルカー・ハイドラー	フロム・エー-R91CKニッサン	BS	29周 クラッシュ	6 / 1'17'030 / 1'19'326
	長谷見昌弘/アンデルス・オロフィン	YHPニッサンR91CP	BS	74周 クラッシュ	3 / 1'15'331 / 1'20'787
	山内伸弥/松田 秀士/吉川とみ子	AOスバル	DL	73周 エンジン	14 / 1'22'822 / 1'21'594 / 1'30'905
	ラウル・ボエセル/ボブ・ウォレク	アルファ・ポルシェ962C	YO	71周 電気系	12 / 1'19'678 / 1'21'970
	岡田 秀樹/影山 正彦	伊太利摩ニッサンR90VP	YO	63周 リヤカウル破損	8 / 1'18'329 / 1'24'197
	赤池 卓/飯田 豊	ALEXEL オートワゴン	DL	30周 冷却用パイプ破損	16 / 1'30'161 / 1'29'187
	ロランド・ラッフェンバーガー/ピエル・アンリ・ラファネル	デンソー・トヨタ91C-V	BS	19周 サスペンション	2 / 1'14'940 / 1'17'228
	ロジャース/エイ・エルグ/アンディ・ウォレス	エッソ・トヨタ91C-V	BS	0周 クラッシュ	5 / 1'16'290 / 1'18'627 / 1'23'408

・優勝スピード: 152.211km/h  
 ・最速ラップ: 1'20'998 (関谷正徳 ※ミルタ・トヨタ) 64/165周目 198.672km/h  
 ※レースは本報により165周で終了、( )付ドライバーは、全日本選手権ポイントは与えられない  
 ※第7戦(最終戦)SUGO500マイルは11月2-3日、スポーツランドSUGOにて開催





**DON**

ドン・デベンドーフ


**DEVENDORF**

**IMSA★GTPなら**

**まかせとけ!**

Text/Hiko Amano  
Photos/Hiko Amano, Dennis Ashlock\,IMPAC.





10月13日、カリフォルニア州デル・マーで開かれた  
IMSA-GTPシリーズ最終戦で  
ニッサンNPT-91を駆るジェフ・ブラバムの  
4年連続ドライバーズ・チャンピオンが決まった  
ニッサンもマニファクチャラーズ・タイトルを取ることに3年連続  
ジャガーの挑戦をはらいのけたその原動力はどこにあったのか  
そして密かに続けられるSWC用V12エンジンの可能性は?  
IMSA-GTPの首領は静かに語り始めた



—— マニユアクチャラーズ、そしてドライバース・タイトル獲得おめでとう。しかし、ここまでの道のりは決して平坦なものではなかったと思います。第5戦のアトラクタでジャガーがデビューさせたXJR-16はデビュー・ウインを遂げ、その後もGTP最速のマシンとして君臨して来た。ニッサンと較べて、ジャガーのアドバンテージは何だったとあなたは考えていますか？

DD GTPに参戦しているすべてのチームは、常に自分達のマシンを少しでも良くしようと努力を続けています。新しい技術やデザインをできるだけ早く実戦に投入できるように開発が進められているんです。それは私達も同じことで、ニッサンNP190を昨年デビューさせて以来、様々な改良を加えてきましたし、これによって進歩を遂げました。

我々はかなり彼らに近いところまでNP191(注：第5戦から4バルブDOHCが搭載され、車名がNP191に変更された)の性能を上げることができたと考えています。あるサーキットでは確かにジャガーの方が少し速いでしょうが、逆に別のサーキットでは、その優位を彼らは保てなかった。

—— ということは、ジャガーとニッサンの間に大きな差はなかったと？

DD そうです。ジャガーXJR-16とニッサンNP191、このふたつは異なるマシンですから、当然、それぞれが優れた面を備えています。サーキットやコースコンディションなどの条件が変われば、そのどちらかが優位に立つことが起こり得るわけです。我々の戦っているIMS AキヤメルGTPシリーズは究めてコンペティティブで、コースごとに、あるいは状況によって一番速いクルマが異なるのです。

つまり、各チームが目指すゴール、あるいは目標なりは、戦って行く中で常に新しいものへと移り変わって行っている状況なんです。過去3年間ほど、あなたのチームはシリーズ最速のマシンを持っていただけで、今年はそうとは言い切れなかった。なぜこんなことになったのでしょうか？

DD ジャガーXJR-16はエアロダイナミックスの面で長足の進歩を遂げた。でも、それを生かせないコースでは我々の方が速かったのです。たとえば、ニューオーリンズの市街

地コースでは、我々のNP191がXJR-16よりも速かった。

—— では、まさにそのニューオーリンズで優勝したシボレー・イントウレビッドはどうでしょう？ 今年の第2戦でデビューしたばかりですが、今では常にトップ・グループに食い込んで来るまでになりましたけれど。

DD 確かに、彼らは短い期間にとっても大きく進歩して来ましたが、今年から採用した新シリンダー・ヘッドは効果的で、エンジン・パワーが向上したようです。これですべて彼らがトップ・チームのマシンに匹敵するところまで引き上げられました。そしてさらに排気量を6000ccから6500ccにアップしてきました。たぶん、自然吸気6000ccの場合に許される規定最低重量まで、彼らはシャシーを軽くすることができなかったんでしよう。そこで、ウエイトを上げずに排気量を上げる手段を探った。

彼らはすばらしいスピードで進歩したし、また、今後も我々にとっても手強い相手であり続けるでしょうね。

—— いずれにしても、こうしたコンペティティブな状況の中で、ニッサンは3年連続でマニユアクチャラーズおよびドライバース・タイトルを手中に収めてしまった。その原因はどこにあったと考えていますか？

DD 理由は様々あるでしょうが、最も基本的なことは、我々はライバル達との間に生まれた差を即座に埋める力を持っていた、という点でしょうね。

そのいい例が、第5戦アトラクタと第6戦トベカの2レースに見ることができました。ジャガーはアトラクタでは我々より明らかに速かった。しかし、それから僅か1週間後のトベカでは、我々のマシンが最も速い存在でした。チップ(ロビンソン)の終盤のラップタイムは、彼等の2台より速かった。我々はひとつのサーキットにマシンをフィットさせ、ライバル達の挑戦に対抗して来たんです。

—— では、来年の話ですが、マツダがル・マンにおいて大成功を納めたマツダ4ローターでいよいよGTPに出て来る。また、アキュラ(ホンダ)も本腰を入れて来るのでは？と噂されています。今までと同じように、これらの新しいチームも倒し、タイトルを守り続ける自信はありますか？

## ジャガーXJR-16はエアロダイナミックスの面で大きな進歩を遂げたがそれを生かせない市街地などでは我々の方が速かった

DD ローターリー・エンジンについてのレギュレーションはさらに議論が必要でしょう。

今のロータリーに対するルール(注：4ローター搭載マシンは1750ポンド約794.5kg、グループC規定のアンダーパネルを採用すればさらに100ポンド減量可能。対するNP191およびXJR-16は210ポンド約95.3kg)には疑問点がある、と私は考えています。ロータリーの排気量をどう換算するか、彼等の持つパワーに対する車両重量をどう決めるか、などは注意深く検討されるべきでしょう。

現在GTPでトップ争いをしてる全員はその位置に漕ぎつけるまでに大変な努力をしてきたわけです。誰も新しく参戦するマシンが、最初からルールによって大きなアドバンテージを与えられている、といった事態になることを望んではいないでしょう。

—— では、ロータリーの規定重量は来シーズンが始まる前に変更されるのでしょうか？

DD はっきりとしたことは言えません。ただ、ロータリー・エンジンは、これまでも常に論争を起こしやすい存在だったのです。

しかしそれは、マツダがロータリー・エンジンを作れる唯一のメーカーだから、というのが理由でしょうか？

DD 確かにそうです。しかし、彼らはこれまでもロータリー・エンジンの排気量がどう換算されるべきかなど、意見を自ら提示してきました。そして、ルールを決める側の技術者達、あるいは他のマニユアクチャラーは彼らとは別の意見を持っていたことも事実です。それらをすべて考えに入れた上で、ルールにより、全エントリーがイコール・コンディションに近い状態にする必要があるという点です。

マツダとロータリー・エンジンのルールに關しては、それが誰によって使われるのか、どのような予算を持つチームがオペレートするのか、マニユアクチャラーがその背後にあって参戦し、多くの開発が進められている状態なのか、それともアマチュア・チームのスタンダード・エクイップメントとなるように供給されるものなのか、などなど、多くの事が考慮されるべきなのです。



なるような事態を望んでいるのですか？

DD そうではありません。ただ、ロータリー・エンジンが正しいルールによって、正當に規定された重量で参戦して来て欲しい、と言っているのです。レースの主権者であるIMS Aは、ここ数年の間にレギュレーションを上手にバランスさせることを身につけて来たと思います。ですから、何年か前のGTPU、そして現在GTOで進行中のように、ロータリーが出てきた途端に勝って勝つ勝ち負け、そこで初めてルールを変更するといった事態にならないことを期待しています。

我々の使っているエンジンは、技術的にも多くの人が本当によく知っているものですが、ロータリーはまだまだ多くの進歩が成しとげられる可能性があるんです。あのエンジンには、まだ見ぬ本当のポテンシャルがあるかもしれない。そして、それが引き出される可能性が十分に残されている。だからIMS Aはルールを柔軟に保ち、IMS Aの考え方の根本である「誰もが勝ちチャンスを持てる」という面を維持して行く必要がある。誰ひとりアンフェアなアドバンテージを持つてはならないのだから。

—— 来年のNP191は、NP191を使うのですか？ 新しいマシンを投入すべきだ、との見方もありますが……？

DD 来年は'92年ですから、我々はNP191を「91」のままとしておく気はありません。さらに変更を加え、競争力を失わないように進化させ続けてきたのです。外観からは他のマシンと較べて変わって来ないようには見えますが、最初にレースに出て来た時と今では、まったく違うものになっているんです。今後もテストをし、開発を続けたい。それで、進化を遂げることができると分かっている場合、状況が変わることも考えられないわけではありません。





**DON**  
**DEVENDORF**





ドライバー・ラインナップは来年も同じになるのですか？

DD まだ正式に決定はしていませんが、私は我々のドライバーには満足していますよ。

現在はジェフ・ブラバム、チップ・ロビンソン、デレック・デイリー、ホプ・アールの4人を雇っていますが、実際にレースに出るのはブラバムとロビンソンの2人だけですよ？

DD 今はひとつひとつのレースに、デレックかボブのどちらかひとりバックアップ・ドライバーとして来てもらうようにしています。レギュラー・ドライバーの2人に健康上の問題が起これば、レースに1台が突如として出場できなくなることは常に考えられることです。万が一に備えているわけです。マニファクチャラーズ・タイトルを戦う、という面ですね。

また、デレックとボブはバックアップの仕事以外にもテストという仕事がある。彼らがレースとレースの間のテストを担当すれば、ジェフとチップをサッキットから遠ざけられ、休ませることができるわけです。

話は変わりますが、かつてはドライバーとして多くのチャンピオンシップを獲得したあなたが、今ではマシンに乗らずにチームを統括する立場にいます。この転身には大きな努力が必要だったと思いますが――

DD 2年前にエレクトラモータースからNPTIに変わりましたが、実際にやっていることはチームの規模が変わっても大きくは変化しません。経済的なことなど、チームの運営に必要なことをエレクトラモータースでは自分でやっていたのですが、NPTIになってからは、新たに我々のチームに加わったメンバーがその面で助けてくれますから、私としては技術的なことに多くの時間を持てることができるようになりました。この変化は、道理にかなったものと言えるでしょうね。

現在、NPTIには何人の従業員がいるのですか？

DD 正確な数字は把握していませんが、200人程度でしょう。

200人ノ エレクトラモータース時代と較べると……

DD まったく、随分と大きくなったものですよ。







御存知のように、我々はGTPだけをやっているわけではありません。ル・マン用のターボ・グループCカーのプロジェクツに携わるメンバーもいます。彼らは今もテストを続けており、いつでもそれをレースで走らせられる状態にあります。また、新しいグループCカーの開発も我々にはあります。その他、我々のワークショップの拡充も続いています。ほとんど、これは目指していたところに到達していますが、いくつかのプロジェクトが同時進行しているわけです。

——いま、自分でGTPマシンをドライブしたいとは思わないのですか？

DD もうそれは考えませんね。白髪も増えてきてしまいましたし、ドライブングしなくなってから随分と経ちますから。それに、我々のドライバーは素晴らしい働きをしてきています。GTPプロジェクトが始まったばかりの頃は、今からこれ6年も前になりましたが、「本当に乗りたくないのか？」と自問し、随分と悩みました。しかし、ジェフが我々のプロジェクトに本格的に参加してくれることになり、さらにはチップも加わって来て、我々は最高のドライバー・ラインナップを組むことができました。彼らのような人材を持つていれば、私がドライブングのことを考えながら、同時にエンジン・チューニングのこと、新しいシャシーのデザインのことなどを心配する必要がなくなります。

我々にはそれ以外にも、PRのこと、プレスへの対応などやるべきことがたくさんありますからね。

——スポーツカー世界選手権について聞きたいのですが、今シーズンのレースをご覧になりましたか？

DD 自分の目ではまだ見ていません。マシンについては写真をたくさん見えています。細部にいたるまでが、レーシング・オン、など様々な雑誌で紹介されていますからね。

——その印象は？

DD クロズド・ホイールのレーシングカーは、いま、きわめて興味深い時期にある、ということですね。様々なアプローチを採ったマシンがあり、お互いライバルに対するアドバンテージを、どんなに小さなものでもいから築こうとしている。

——ジャガーXJR14についてはどういった感想を持ちましたか？ ジャガーはF1的で、ブジョーやメルセデスはそれに較べると常識的なスポーツカーと言えますか？

DD そういふ見方もできるでしょうね。我々の作る最初のグループCマシンは、そのような言い方をすればよりコンペンションナルなものになります。メルセデスの今のマシンを見ても、まだ進歩する余地が残されていると考えています。たとえばエアロダイナミクス、の面などね。

また、それぞれのマシンが持つアドバンテージとディスプレイは相互に作用し合っています。実際的なことを言えば、マシンを現在のレギュレーション・リミットまで軽くするのはきわめて難しいことでしょう。いま参戦しているマシンのほとんどは、ジャガーを含めて、そこまで車重を軽減できていないのが現状ではないでしょうか？

と同時に、そのマシンで24時間レースにも

## スポーツカー世界選手権レースは 近い将来2種類のマシンを用意しなければならない スプリント用と、24時間レース用とね

### PROFILE

- 1944年 2月16日、ロスアンゼルス生まれ、45歳。バニー・スプライトでスラローム競技を開始
- 1968年 トライアンフ・スピットファイアーでロードレースに参戦。初の国内チャンピオンに
- 1969年 国内レースで8勝
- 1970年 トライアンフGT6にスイッチ、2度目の国内チャンピオンに
- 1971年 トライアンフのファクトリー・ドライバーに昇格
- 1972年 国内レースで7勝
- 1973年 ダットサン1200(サニー)にスイッチし、3度目の国内チャンピオンになる
- 1974年 ジョン・ネップと組んでダットサンB-210(サニー)をチューン、連続優勝で4度目の国内チャンピオンとなる
- 1975年 引き続きB-210で5度目のタイトル奪取
- 1976年 シーズン中盤からB-210でIMSAに参戦し、3勝を挙げる
- 1977年 14戦して6勝+2位5回でIMSAレーシング・ストック・チャンピオンに
- 1978年 エレクトラモーター・ダットサン280ZでIMSAキャメルGTUシリーズ3位
- 1979年 280Zで3勝を挙げGTUチャンピオンに
- 1980年 トラブルの多発とマツダRX-7の出現により2勝しか挙げられず
- 1981年 280ZターボでGTOクラスに初挑戦
- 1982年 280Zターボで10戦中6勝を挙げGTOチャンピオンを獲得。10月、WEC in ジャパンに出場(リタイア)
- 1983年 GTOシリーズ6位。この年を最後にGTP準備のためレース活動を一時休止
- 1984年 新会社エレクトラモーター・エンジニアリングを設定し、7月からニッサンGTP ZX-Tの開発を開始
- 1985年 GTPにZX-Tがデビュー
- 1987年 第2戦・マイアミでZX-Tが初優勝
- 1988年 GTPドライバーズタイトル獲得
- 1989年 GTPドライバーズ、マニファクチャラーズタイトル獲得



参戦することも考えなくてはならない。今のマシンは耐久レースを犠牲にして、タイムルを獲ることに目標を置いていくようですね。

現在、スポーツカーの分野では本場に多くの技術的な変化が起きており、これから先、数年の間にマシンは変わって行くでしょう。

近い将来、我々はすべてスプリント用と耐久レース用の2種類のマシンを作らなくてはならなくなるかもしれません。

——いま進められているSWC用V12エンジンの開発状況はいかがですか？

DD すでにエンジンは回っている。そして順調に進歩を遂げているとしか言えません。そのV12エンジンをローラのインディカー

——用シャシーに搭載しているきは、どういった理由からですか？

DD 現実的な面で、インディカーは本当にいいテスト・ベッドなのです。車重はグループCレギュレーションと同じようなものですし、値段もリーズナブル。スペアパーツの供給が常に受けられるメリットもある。

——シャシーが完成して走り出すのは？

DD スケジュールはいつか決められていません。その日程などについては、こちらと日本の両方によって決断が下されることになります。

たぶん、10月末頃になれば、今よりは明確なスケジュールが決まってくるでしょう。



せないタイムが出ないというか。で、僕にとってはそれが大きな魅力なんだ。フォーミュラーなら車高を1mm下げた、ウイングを1mm上げたという世界を、ツーリングカーはドライバーがカバーする訳でしょ。ドライバー冥利につきますよね、ほんと。

## そして、インターテックへ。

〈清水〉インターテックはスピードが出るだけにタイヤが辛い。それも、富士は右コーナーが多いから左リヤ。気温は低いけど最もタイヤトラブルが出やすいんだよね。タイヤにもっとも負担をかけるのは熱よりスピード。決勝では百何十回も300km/hに到達する訳ですからね。その瞬間にトラブルが出たらなんて考えたら、そっとするよ。

〈土屋〉近頃トランビオはすごい進化してるから、AXIAはインターテックでは怖い存在ですね。それに清水さんと影山君はインターテックを知りつくしてるから。影山君も攻撃的になったら怖い。清水さんは理論で組み立てて速さを出す人だからもっと怖い。たとえば10周のレースで4周目で抜かれても平気。8周目までエンジンをいたわって9周目で勝負するとか、そんなプログラムも組める人。僕はチャンスがあればどこでも抜いちゃうけど。レースに取りくむ基本姿勢は似ていても、レースのスタイルは違いますからね。自分ないものを持っている人って怖いですよ。でも、いずれにしてもいい仕事したいですね。最高のレースだったという充実感がチームにも観客の皆さんにも残るように。頑張りますよ。僕も、清水さんも。





## Gr.Aは、まだまだ面白くなる。 そして、新しい感動は僕たちがつくる。

'91年、多くの感動を刻んだGr.Aも残すところあと一戦。AXIAスカイラインも参戦1年目にして確実な進歩を見せた。さて、その闘いぶり、ライバルたちはどう捉えているのだろうか。今回は、そのあたりをタイサンGT-Rの土屋圭一選手と我らが清水和夫選手の対談に探ってみよう。

### 東京生まれと、長野生まれの怪しい仲。

〈清水〉土屋君とはベストモータリング(クルマ専門ビデオマガジン)で一緒に仕事したんだよね。彼とは、本音で話せそうだなって感じがした。サーキットの撮影で市販車バトルの最中でも、ふざけてやったウオッシャー液攻撃をちゃんと冗談としてうけとめてくれたし。なんか正直に生きてるって感じ。僕は東京生まれでちょっとカッコつけてるけど、彼は地のまま。長野県育ちとの違いかな(笑)。ふたりともツーリングカーが主体だから、同じ道っていう親近感はあるよね。ハンドリングとかクルマの価値観も似てるみたいだしね。

〈土屋〉清水さんはやっぱり理論派ドライバーだよな。「タイヤがこう。クルマがこう。だから、クルマはこう動く」って考えてる。僕は「うん、今日は天気がいい」って喜んで何も考えてない。

〈清水〉僕もそう思った。けど、最近はまだ。ミスしないしさ。出たところ勝負だと、1時間半も走っていると1回くらいドツボする筈なのにね。

〈土屋〉そりゃ、いろいろ勉強させてもらってますから。中谷君の本も、ガン(黒沢元治)さんの清水さんのもちんと読んでるし(笑)。みなさんは積み上げてきた理論ってのがあってしょ。

僕の場合はフロになってから勉強したことの方が多いでしょ。まだまだ、修行中。速くは走るんだけど、タイヤスローとかのアクシデントが出ちゃう。そうすると、僕だって考えますよ。

〈清水〉ドリキンも、自己分析しちゃう訳だ。



### トランピオとアドバンがGr.Aを面白くする。

〈土屋〉カルソニックやリーボックには、僕も、清水さんも、「いつかは見てろよ」と思ってる。そう思わなくなったらやめた方がいい。でなければ長谷見さんにあんなに激しく挑んだりしないよ。でも、本当の意味でのライバルはAXIAかな。他の2台は、ベースカー(笑)。BSはいてるクルマは相当前から開発してるから勝って当たり前。ほんとにレースが面白くなるのはヨコハマとかトランピオのタイヤがキマったときだと思えるよ。

〈清水〉そう、GT-Rは特殊なクルマだからね。4輪であのトラクションと車重を受けとめ、しかも一定の距離をもたせるんだからタイヤの開発も大変。GT-R用のレーシングタイヤは、BSが最初に開発をスタートして、ダンロップとアドバンは1年遅れ。ダンロップは国内で、アドバンは海外で始まった。そしてトランピオは今年から。

BS・ダンロップ・アドバン・トランピオの順に、2歳・1歳・1歳・0歳という感じ。トランピオは他の何倍も頑張らなきゃならない。でも、それもレースのうち。言い訳する時間も惜しいんだね。確かに、イチカバチかで柔らかいタイヤに瞬発力を発揮させることもできる。けど、それは決して利口な考えじゃない。あくまでもレースはスタートからチェッカーまでをいかに速く走るかなんだ。最初の10ラップや20ラップだけじゃ意味がない。あれはGr.Aを始めるとき。ホンダの援助もあってキャビンシビックで走ったんだよね。タイヤはB



S。確かにいいタイヤですよ。でも、そのとき思ったんだ。これで勝っても、ひよっとしたら自分の力じゃないかも知れないって。「タイヤのおかげ」じゃないかってね。タイヤの開発もドライバーの仕事だから、自分が手がけたタイヤで勝って、やっと100%なんだって思う訳。その辺は意地だよな。美学って言われると嬉しいけど(笑)。

〈土屋〉それに、僕の場合、カケダシの頃からずっと面倒みてくれたという恩も欠きたくないしね。磨かれて光ってきたなら、僕はその磨いてくれたところにできれば長くいたいと思う。たとえば、それがセカンドドライバーだっていい。しっかり、自分の仕事をしたいと思う。

### GT-Rはドライバー冥利!!

〈土屋〉僕は中学、高校とハコスカのGT-Rを見てきた。「すげえなあ」ってね。それで実際に国さんがドリフトしてくるのを見て、「GT-Rも国さんもすごい」って改めて思った。そう、昔から高橋国光選手が好きでね。自分の子供にも国光ってつけちゃった。タイヤもそう。国さんがアドバンだから僕もアドバン。単純でしょ。

〈清水〉僕にも、たぶん土屋君にとっても、GT-Rは憧れなんだよね。たとえば、僕が免許取ったのは昭和47年。GT-Rが50連勝してる真っ最中。

〈土屋〉Gr.AのGT-RってツーリングカーのF-1だと思う。フォーミュラーとツーリングカーはドライバーの感性も違うと思う。まるで別世界。まったく違う世界だから、ツーリングカーのF-1という言い方ができる。で、得手不得手もあるけど僕はツーリングカーが好きだし、それは当分変わりそうにない。だから今は、自分の得意分野を延ばしていけばいいと思ってる。好きなものに乗んなきゃ、ねえ、清水さん。僕らは、F-3000よりGT-Rに乗っていたいんだよね。

〈清水〉むしろ「箱」は、カテゴリーの性格上、ドライバーが大きなウェイトを占めるようなところあるよね。フォーミュラーのようにクルマの仕上がりに頼ってばかりじゃいられないって感じ。

〈土屋〉F-3乗って思ったんだけど、ツーリングカーはフォーミュラーに比べドライバーが占める割合が大きいような気がする。ドライバーがねじふ







後藤久美子

# 免許をとったら UNOカード

免許をとったら、クルマ社長の  
1年生。でも強い味方がいます。  
それはUNOカード。メンバ  
ーは350万人。いいこと、い  
っぱい。うれしいこと、いっぱい。  
こんなカード、ほかに、ない。



**350万人がナットク! 使えば使うほどおトクな、UNO倶楽部カード。**

**トータル700ポイント達成で好きなものをひとつプレゼント!**

UNO倶楽部カード発行のサービスステーションで、給油や商品を購入されるたびにポイントを加算。3ヵ月のトータルが700ポイントを超えると、下の7つから選んでいただいたプレゼントをあなたのお好きな方にお届けいたします。

A賞:アートコレクション B賞:アートペアマグカップ C賞:パキラ D賞:オリジナルCD「PACIFIC FREEWAY」 E賞:エアープランツ  
F賞:沖縄産「皇の花束」 G賞:幸福の木(ドラセナ)

Heartful Collection  
ハートフルコレクションプレゼント



**ゼネラル石油**

●お問い合わせは—  
ゼネラル石油のサービスステーションまでどうぞ。

〔一部サービスステーションには未加盟店もありますので、ご来店の際はぜひご確認下さい。〕



'91全日本ダートトライアル 第7戦 /  
モンテカルロカップ ダートトライアル IN HIROSHIMA

10月13日 / TESTA / 主催: T・M・E

Text/Chikara Kamiko

Dクラスの田嶋に続き、今期2人目のチャンピオンが  
C2クラスに誕生した。残る5クラスのチャンピオン決定は  
最終戦、オールスターに持ち越されることに

# MONTE CARLO CUP DIRT TRIAL IN HIROSHIMA



①今回もオーバーオールウインはC3クラスの優勝の小林。第5戦に続き2回目のダブルウインとなった②今年のバイクスピークで走らせたツインエンジンカルタスを持ち込み、Dクラスを制したモンスター田嶋。ストレートでは驚異的なスピードを発揮するものの、セッティング不足のためかコーナリングは今一つ③混戦が展開されるC3クラスは1位小林、2位国政久郎、3位根岡④今回、北村が2位に入りタイトルを獲得したものの、優勝は新人高宮が勝ち取った⑤栗津原不在のC1クラスは松尾が2連勝を飾った。タイトル争いは栗津原有利だが松尾にも可能性はある



## 最終戦を残し、2人目のチャンピオン誕生!

### RESULT/D class

1	田嶋 伸博	セキスイスズキスポーツカルタス	1'39'93	1'41'43
2	高宮本 清	ADVANミッドスズキセリカ	1'42'14	1'41'38
3	林大井 義浩	キャロッセギヤランVR4	1'41'75	1'41'54
4	河内 幸一	インディアアドバンスドファミリア	1'42'64	1'41'82
5	河内 幸一	RS未来ミラーズS-4	1'43'73	1'42'70
6	中村 善一	福岡日産アルテックパルサー	1'43'21	1'42'83

### CIII class

1	小林 明樹	トラスポテンザパルサー	1'38'51	1'39'47
2	国政 久郎	ニッセキトラストファミリア	1'42'16	1'34'26
3	根岡 悟	SSロイヤルワゴン8G82	1'39'42	1'40'27
4	山嶋 晃	ベストスポーツパルサー	1'40'91	1'39'78
5	山嶋 晃	TSSポテンザパルサー	リタイア	1'40'06
6	山嶋 晃	ファルケンギヤランVR4	1'40'41	1'40'10

### CII class

1	高宮 和夫	KJBスポーツアンテロープ71	1'44'54	1'44'85
2	北村 和浩	ファルケンカワカセサービスミヤマ71	1'44'72	1'45'72
3	山嶋 晃	キャロッセギヤランVR4	1'48'96	1'45'25
4	根岡 悟	GEAR-BOX MR-II	1'49'57	1'45'48
5	山嶋 晃	ベージュハウスアルテックGAB	1'48'34	1'45'58
6	山嶋 晃	ダイハツシャレードCIIターボ	1'53'12	1'45'69

### CI class

1	松尾 茂夫	ADVANモンスターカルタス	1'47'74	1'43'25
2	松尾 茂夫	ニッセキポテンザスターレット	1'47'19	1'45'00
3	山嶋 晃	コスモス DL-SSラリー71	1'49'82	1'45'19
4	山嶋 晃	R&T'S-OGAWA-EP71	1'53'45	1'45'55
5	山嶋 晃	スターレット	1'51'99	1'45'67
6	山嶋 晃	ファルケンズギオGカストロール	1'47'64	1'45'90

### AIII class

1	山嶋 晃	CMSCファルケンギヤラン	1'44'58	1'41'50
2	山嶋 晃	CMSCアドバンスGABVR4	1'44'83	1'41'85
3	山嶋 晃	KYBファルケンミッドスズキCVR4	1'48'81	1'42'12

### AII class

1	山嶋 晃	コスモスOLエナベタルEPGT	1'49'72	1'45'13
2	山嶋 晃	SRSダンロップOL中央電子T	1'49'50	1'45'46
3	山嶋 晃	OKUYAMA-STARLET	1'52'01	1'45'35

### AI class

1	山嶋 晃	ファルケンミッドスズキシティ	1'53'95	1'47'25
2	山嶋 晃	ファルケンズスズキスポーツ34S	1'53'91	1'47'33
3	山嶋 晃	ホンダロデオポテンザシティ	1'53'23	1'48'25

残すところあと2戦となった、'91年全日本ダートトライアル選手権。その第7戦である、'91モンテカルロカップ・ダートトライアルIN広島が、10月13日にテクニックステータカカ (TESTA) を舞台に行われた。

第5戦と第6戦は雨のためにコースコンディションが思わしくなく、各選手とも走りが一歩といった感があったが、今回は天候にも恵まれフラットかつスムーズなコースにアクセルを踏む力がより一層強くなったと思われる。

Dクラス以外はまだにチャンピオンが決定せず激しい戦いが各クラスで展開されているわけだが、最終戦を前にして今年2人目のチャンピオンがC2クラスに誕生した。

C2クラスで唯一3勝を挙げている北村和浩は、今回同じEP71Tを駆る新人高宮和美に優勝は許したものの、ステディな走りでも2位のポジションをキープ。有効ポイントも5点伸ばし、オールスターを待たずして前年に続きチャンピオンの栄冠を手にした。このC2クラス、3位に登坂均が入り、2位争いは最終戦まで持ち越された。

すでに本年度のDクラスタイトルを獲得した田嶋伸博は、今回、今年バイクスピークで走らせたツインエンジン・カルタスでエントリーした。実に600馬力近くまでチューンされているこのマシンは、独特のエキゾーストノートを響かせ異次元とも思えるスピードでストレートを駆け抜けるのだが、コーナーでのスピードは今一歩。バイクのように3速主体のコーナリングでは抜群の性能を示すのだが、TESTAのコースはその性能を引き出すにはあまりにも狭すぎたのか、辛うじてクラス優勝はしたものの総合優勝はまたしてもC3クラスに奪われてしまった。このDクラス2位には、地元を利を生かしてセリカGT4の宮本清が入り、3位にはニューマシンを持ち込むと言われていた大井義浩がこれまでと同じA車両に近いギヤランを果敢に走らせ久々の入賞となった。

C3クラスは毎戦、白熱した戦いが見られるが、その混戦を制し同時にオーバーオールものにしたのは、第5戦で同様にダブルウィナーとなったパルサーを駆る小林明樹。トラストの手により仕上げられたフレキシビリティに富むパワーユニットとそのパワーを確実に受け止めるネコチューンのしなやかなサスペンション、そして小林のダイナミックなドライビングとが相乗効果を生み出し、1トライ目から地元の根岡悟ファミリアを抑えてトップに立ち、2トライ目になってもそのタイムは破られることはなかった。

現在のところC3クラスリーダーの湯本敏は、今回7位で終えてしまい、小林に10ポイント差と迫られた。しかし、最終戦のオールスターで4位以内に入れば、今年のチャンピオンを獲得することができるといえる。

今回も全日本ラリーと日程が重なってしまったためランキングトップの栗津原豊が欠場となったC1クラス。そんな中、前回同様カルタス4WDの松尾茂夫が2連勝。ランキングも杉尾啓治を抜き、2位にまで上昇してきた。スズキスポーツのバックアップを受けるものの門外不出のワークスエンジンと30馬力ほどの差があるカルタスを駆る松尾は、1トライ目を3番目のタイムで終了したが、2トライ目は各コーナーを無駄なく駆け抜け一気にタイムを縮めることに成功したのだ。ポイントからすると依然、栗津原が有利だが、この勢いがあれば、念願のタイトル獲得も夢ではないはず。



'91全日本ラリー選手権は最終戦を迎えた  
ここまで各クラスともにタイトル争いが持ち越されていたが  
シリーズ全9戦を終え、いよいよ決着がつけられた



今シーズン2勝を獲得できたのは松本誠だけ。それでもシリーズの4位にしかポジションを上げられなかった。とにかく毎回ポイントしていないとチャンピオン争いに加われない。戦いがいかに拮抗していたかが理解できるだろう

## 松本が今季2勝目を挙げるが、タイトルは山内の手に

Cクラスのポイントリーダー、山内伸弥は土壇場で連続リタイアし最終戦までチャンピオンが決まらず、おまけにBクラスの坂昭彦も第8戦でリタイアしチャンピオンは最終戦までお預け。Aクラスも第8戦で堀田憲幸がリタイア、栗津原豊が優勝したためチャンピオン争いは最終戦にもつれ込んでいた。

その全日本ラリー選手権最終戦として設定されたのが、KANSAI RALLY。で今回からイベント名を改め再スタートを切った「ASUKA RALLY」だ。

このラリーでは、2つの異なった戦いが予想された。まず、山内、桜井幸彦、石田正史の3人によるチャンピオン争奪戦。そして2つ目は、後藤正和、松本誠、前嶋光男、西尾雄次郎ら、関西スベシヤリストによるバトルがそれだ。

ラリーは3つのデイビジョンから構成されており、第1デイビジョンは4SSのみ、第2デイビジョンに39S+ラリー区間、そして第3デイビジョンには5SS+ラリー区間の計12SSが設定されていた。しかし、ラリーは何とドライバーズ・ミーティングからタイムスケジュールが狂いだし、挙げ句にBクラスの何台かが台風による大雨で泥沼と化したSSで連続スタック。結局、SS1は全クラスがキャンセルされることになり、デイビジョン1は3本のジムカーナのみで戦われることになる。

混乱のうちにスタートしたラリーだが、まずSS2を松本ギヤランと前嶋レガシイが同タイムで制するなど、予想どおり関西スベシヤリスト達が頭角を現してきていた。前嶋はさらにSS4でもベストタイムをマークし、2番手の西尾ギヤランを1秒差でかわしてデイビジョン1をトップで上がり、さらにデイビジョン2に入り、SS5でもベストタイムを叩きだしラリーリーダーに躍り出る。

一方、チャンピオン争いの渦中にある、山内ギヤランは3SSを無難に走り完走ペース。しかし、その山内を覆したい桜井は、勢い余ってSS3でスピリンし、さらにデイビジョン2のSS6でコースアウト、あつけないリタイアを喫してしまった。これで気持ちが悪くなった山内だったが、桜井の次にチャンピオンの権利がある石田正史が着実に順位を上げており、油断はできなかった。

この間にも関西スベシヤリスト達のバトルが展開されていたが、好走していた前嶋がSS7でコースアウトして戦線離脱。ここまで



今回、山内伸弥は久しぶりの完走し、チャンピオンを決めた

に2番手につけていた西尾がラリーリーダーの座につくことになる。波乱のデイビジョン2を終え、トップ西尾に松本がビタリとつけて睨みをきかせる。さらに石田が3番手に上がってきており、関東勢でただ一人上位で気を吐いていた。

デイビジョン3に入り、SS8、9で西尾が連続してベストタイムをマーク。終盤の3SSに期待をつなぐことになるのだが……。

しかし、SS10で松本が2番手のタイムをマークしている後藤に13秒差、さらに西尾を17秒差とするベストタイムをマーク。あつさり、ラリーリーダーを西尾から奪いさつてしまった。西尾にとって不運だったのは、ラスト・チャンス、SS12がキャンセルされてしまったことだろう。

結局、SS11も松本が制し総減点で2位西尾を3秒の僅差でかわし、今季2勝目を獲得。注目のチャンピオン争いは、優勝しか可能性のなかった石田が3位に止まったことにより、山内のチャンピオンが確定した。

Bクラスも地元選手が1-2を飾るなどやはり関西スベシヤリストの独壇場となった。結果は山田浩史カローラが全日本初優勝を獲得、高橋功カローラが2位に入賞した。3位には後半にタイヤ・バーストなどで完走ペースとなった坂昭彦ジェミニが入り、2度目のBクラス・チャンピオンを決めた。

Aクラスは、中盤にシリーズ1位の栗津原がリタイアし、チャンピオンの行方は堀田が握ることになる。しかし、その堀田も5位に低迷、結局西浦が今季2勝目を飾るものの、シリーズ3位の西浦にチャンピオンの権利はすでになく、不本意なりタイアを喫した栗津原のチャンピオンが自動的に決まった。



RESULT/C class

順位	車番	ドライバー	ナビゲーター	マシン	第1ステージ				第2ステージ				第3ステージ				総合計												
					SS1	SS2	SS3	SS4	小計	ICP	2CP	3CP	SS5	SS6	ICP	SS7		1ICP	小計	2ICP	3ICP	SS11	SS12	SS13	SS14	小計			
1	55	松本 誠	米谷 展生	ギャラン	145	109	146	400	0	0	0	172	185	0	453	1	811	0	123	148	0	0	273	253	0	0	797	2008	
2	54	西尾雄次郎	山口 顕子	ギャラン	146	109	144	399	0	3	0	158	179	1	452	1	804	1	121	138	0	4	290	254	0	0	808	2011	
3	56	石田 正史	澤田 茂	セリカ	146	112	146	404	3	0	2	170	177	2	483	0	837	0	125	140	1	1	292	262	0	0	821	2062	
4	53	山口 博	松尾 博成	バルサー	148	111	143	402	3	3	0	172	186	2	481	0	853	0	125	139	2	0	289	262	0	0	817	2072	
5	58	大庭 誠介	小田切剛之	ギャラン	147	111	149	407	1	1	0	170	178	1	491	0	842	0	124	140	0	1	288	272	0	0	825	2074	
6	54	神岡 政夫	佐久間 健	レガシィ	146	108	146	400	1	3	10	183	187	1	463	0	848	1	128	141	1	4	290	268	0	0	835	2081	
7	47	大島 浩夫	星野 光	ギャラン	154	114	150	418	2	2	0	158	187	0	489	0	849	0	126	142	1	1	302	274	0	0	847	2114	
8	59	後藤 正和	伊藤 富朗	ファミリア	152	110	147	409	0	2	1	184	195	31	475	0	888	0	124	140	2	8	286	259	0	0	819	2116	
9	58	藤田 哲也	田口 雅生	ギャラン	152	110	148	410	1	2	0	168	181	2	513	0	867	0	123	138	2	4	306	270	0	0	843	2120	
10	54	影山 陽彦	岡田 誠	バルサー	147	111	144	402	0	1	1	166	185	0	509	9	871	0	132	143	0	4	301	269	0	0	849	2122	
11	59	杉本 善紀	小野田 樹	レガシィ	148	112	149	409	1	0	0	175	203	0	493	2	874	0	129	140	0	0	314	264	0	0	847	2130	
12	57	山内 伸也	遠藤 彰	ギャラン	153	109	145	407	0	2	1	173	180	43	502	0	901	1	124	138	0	5	293	267	0	0	828	2136	
13	58	綾部美津雄	市野 謙	バルサー	150	123	150	423	2	2	0	182	202	0	484	1	873	2	132	144	0	0	302	270	0	0	850	2146	
14	58	石田 雅之	高杉 哲也	セリカ	159	114	149	422	0	2	1	169	181	34	497	0	884	0	128	145	0	4	298	269	0	0	844	2150	
15	56	片岡 良宏	中山 守朗	ギャラン	148	109	147	404	1	2	0	167	178	3	505	4	860	0	124	138	0	62	296	271	0	0	891	2155	
16	58	池澤 佐敏	山本 久寿	ギャラン	153	115	151	415	0	0	1	184	198	1	502	2	888	0	126	143	1	2	302	290	0	0	864	2171	
17	53	吉武 正博	河越 浩	バルサー	153	114	146	413	0	3	0	178	195	1	502	18	897	0	141	152	0	11	309	281	0	0	894	2204	
18	54	島田 親吾	高岡 勇二	バルサー	151	115	154	420	0	2	0	192	197	1	550	2	944	0	133	153	0	1	323	284	0	0	894	2258	
19	59	福井 宏文	大町 博広	レガシィ	158	121	159	438	1	3	5	180	200	5	520	58	972	1	132	150	2	5	309	280	0	0	879	2289	
20	53	竹下 俊博	芳之内 新一	ギャラン	152	115	149	416	0	3	0	170	197	2	511	238	1121	2	121	140	2	26	302	273	0	0	866	2403	
21	55	富安 敏博	小宮 新一	ギャラン	160	116	154	430	1	3	2	179	190	3	552	0	930	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	55	高田 一匡	上田 克明	バルサー	151	109	152	412	0	2	2	176	192	2	504	1	878	0	127	169	0	0	0	0	0	0	0	0	
23	57	宗正 茂生	高橋 浩子	バルサー	149	113	152	414	0	2	1	173	196	1	504	0	878	0	127	169	0	0	0	0	0	0	0	0	
24	47	岡崎 憲一	杉本 一憲	バルサー	158	113	149	420	2	34	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
25	48	前島 光男	岡本 憲	レガシィ	145	110	143	398	0	0	1	164	183	0	451	0	837	0	125	140	1	1	292	262	0	0	821	2062	
26	48	高崎 正博	山田 博章	バルサー	151	114	149	414	0	1	0	195	198	2	507	2	905	0	130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
27	47	田口誠一郎	坂下 勝	ギャラン	153	114	162	429	1	2	0	169	183	2	501	5	863	0	122	135	3	0	0	0	0	0	0	0	
28	48	大西 康弘	高橋 昭彦	ギャラン	152	111	147	410	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
29	50	竹平 重信	大橋 大輔	バルサー	151	115	154	420	0	2	0	192	197	1	550	2	944	0	133	153	0	1	323	284	0	0	894	2258	
30	52	加藤 裕二	林 哲	ギャラン	151	115	154	420	0	2	0	192	197	1	550	2	944	0	133	153	0	1	323	284	0	0	894	2258	
31	52	坂井 幸彦	大瀧 敏夫	バルサー	147	121	146	414	0	1	0	178	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	



B class

順位	車番	ドライバー	ナビゲーター	マシン	第1ステージ				第2ステージ				第3ステージ				総合計												
					SS1	SS2	SS3	SS4	小計	ICP	2CP	3CP	SS5	SS6	ICP	SS7		1ICP	小計	2ICP	3ICP	SS11	SS12	SS13	SS14	小計			
1	18	山田 浩史	森 善之	カローラ	159	116	155	430	2	3	4	180	192	1	583	2	887	0	129	165	1	1	299	275	208	4	0	1082	2399
2	11	高橋 功	山野 博文	カローラ	162	116	159	437	1	2	2	185	194	1	506	5	896	0	129	148	0	5	312	277	210	0	2	1083	2416
3	29	坂 昭彦	藤田 浩一	ジェミニ	158	118	155	431	1	3	1	180	187	0	524	1	897	0	125	173	1	1	306	279	205	3	1	1094	2422
4	21	若槻幸治郎	松本 浩一	マーチR	162	118	156	436	1	3	1	185	197	4	505	3	899	1	132	152	1	2	312	283	209	2	2	1096	2431
5	27	小西 輝男	中田 善吾	ジェミニ	161	120	157	438	1	3	2	185	195	0	543	0	929	0	126	147	0	1	317	285	214	1	0	1091	2458
6	23	有輪 秀明	辺見 竹男	カローラ	160	119	157	436	2	2	0	180	198	30	535	8	955	0	129	149	1	1	310	272	206	2	1	1071	2462
7	17	森 博喜	藤原 和敏	カローラ	158	114	151	423	2	2	2	182	191	2	542	25	948	0	130	147	1	2	316	281	208	8	5	1098	2469
8	24	大橋 千明	丸山 和彦	マーチR	159	116	154	429	2	0	0	186	196	1	530	2	917	0	133	154	0	17	320	292	215	0	1	1132	2478
9	18	秋間 忠之	高山浩一郎	カローラ	166	122	157	445	1	1	3	184	199	1	541	1	931	0	130	151	1	3	312	289	218	1	2	1107	2483
10	15	塚本 宗良	地神 潤	マーチR	160	123	159	442	0	35	5	189	207	3	536	5	980	0	132	158	1	3	307	285	211	0	0	1097	2519
11	28	小林 康史	辻井 利宏	ジェミニ	160	119	154	433	1	3	1	187	190	0	570	1	951	0	127	144	1	9	307	287	221	53	2	1151	2537
12	24	三村 一徳	鎌合 建樹	マーチR	163	123	161	447	0	0	0	203	233	5	550	1	992	0	139	158	1	4	327	300	225	1	1	1156	2595
13	19	荒木 利雄	松林 良祐	マーチR	164	120	158	442	2	3	2	203	218	1	556	12	997	42	139	164	0	3	308	298	212	7	4	1177	2616
14	01	木村 謙治	津次 香	ミラージュ	163	121	158	442	1	1	6	181	193	4	552	31	969	0	133	148	0	15	384	306	222	13	2	1223	2634
15	17	山岸 雅人	三村賢洋	マーチR	177	118	157	452	0	4	441	194	203	0	570	2	1414	0	137	169									



# チェッカーグレート30レース

10月12日～13日 / 筑波サーキット / 主催: チェッカーモータースポーツクラブ  
Report & Photos/Keiichi Takeshita, Photos/Shoichi Sudoh, Racing on

台風21号の影響でウェット状態で開催され周回数は70%に短縮  
それでも最終レースは日没時になってしまった  
途中、スーパーカーのデモランも行われたが、冷たく寒い日だった

# CHECKER GREAT 30 RACE

FJ1600-B

## 島守、痛恨のミスで脱落。チャンピオンは渡辺が獲得!



暗闇迫るトワイライト・レース。3周目にトップを奪った①瀧美が嬉しいFJ初勝利を挙げた!

この日行われたレースは台風21号の影響で、周回数が70%に短縮され、タイムスケジュールにも遅れが出た。最後の決勝レースは、いよいよ最終戦となった筑波サーキット第6戦。夕暮れ近い5時近く、ようやくその幕は開いた。

開幕3連勝のあと表彰台がない⑨渡辺也也と、第4戦の初優勝をきき全戦表彰台の島守が、このふたりに敗れたチャンピオン争いは、島守がPP、⑨渡辺が3位という予選結果です。まずまず思い通りのレースとなりました。

決勝は⑨島守、①瀧美、⑨渡辺の順でスタートしたが、後方でクラッシュが発生。コース上をふくむ形になってしまったため、赤旗中断。再スタートとなった。

レッドシグナルが点灯したと同時に飛び出し、トップを奪ったのは⑨島守。すぐさま黒旗が掲出され、⑨島守はピットストップを余儀なくされる。⑨渡辺も出遅れ、レースは意外な展開に。トップに躍り出たのは③小野明秀で、これを①瀧美が追いかわす。3周目の2ヘアピンで①瀧美がトップに立ち、徐々に独走態勢を固め始める。⑨島守は22番手まで順位を落としか、次々と他車を抜き去り、9周目に10番手にまでポジションアップ。しかし、ここで十分な明るさが確保できないため、ベイスカーが入り、そのままの状態ではチェッカー、再スタートの時はやっとなと思った。①瀧美が2シーズン目で嬉しいFJ初優勝を挙げた。

⑨渡辺は6位入賞で、4シーズン目にしてチャンピオンの座に、「チャンピオン」という結果には満足すけど、あと味の悪いレースでした。特に開幕3連勝のあとは、何もクルマをいじつ

### RESULT/FJ1600-B

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	① 瀧美	KITTY-ル・ポセ305	11周 12'46"837 2/1'01"665
2	③ 小野	カストロール・石井敏金305	11周 12'47"338 4/1'01"993
3	⑨ 渡辺	マキシム305ス/UL-EA71	11周 12'47"637 8/1'02"384
4	④ 田中	オクダマキシム305	11周 12'47"990 5/1'02"089
5	⑤ 小林	グリーンエンキー305	11周 12'48"404 15/1'02"600
6	⑨ 渡辺	スピードハウスLEAD 305	11周 12'49"206 3/1'01"815
7	④ 田中	OMF ベルレイ/ハミダ305	11周 12'49"666 6/1'02"216
8	④ 田中	カストロール東京R/DF4B	11周 12'49"991 14/1'02"513
9	④ 田中	BP-YRSクラブ/F4B	11周 12'50"479 18/1'02"666
10	④ 島守	Castrol・ルポセ	11周 12'50"815 1/1'01"638

・優勝スピード: 105.605km/h  
・最速ラップ: 島守 1:02"411 117.960km/h 8周目

### POINT STANDING

順位	ドライバー	チーム	全6戦有効4戦
1	渡辺 也也	マキシム305	9
2	島守 広	マキシム305	9
3	伊藤 勝一	マキシム305	4
4	小野 明秀	マキシム305	4
5	瀧美 潤弘	マキシム305	2
6	鈴木 博之	マナティMK7	0
7	青木 博之	マキシム305	0
8	加藤 久幸	SEG04	0
8	北澤 和明	MKS、SK88	0
8	吉川 知巳	マキシム305	0



渡辺が筑波Bのチャンピオンに



期待の初勝利を挙げた瀧美

ていないのに、なかなか勝てなくて、このレースウィークはなかなか眠れなかったんです。今日ではできれば(島守と)競り合って勝ちたかった」と渡辺は語っていた。

しかし、チャンピオンを争う大事な一戦が、日没も予想される最終レースとして組み込まれたこと。たまたま雨のためスケジュールが狂っているのに、当初のスケジュールを変更してまで、昼間にアトラクションを設けたこと。さらに赤旗中断時に、ドライバーズミーティングすら行われなかったことなど、運営側も、もう少し考えるべき点があるのではないだろうか?

### RESULT/P3000

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	① 砂子	日産プリンス東京スカイライン	11周 12'59"608 1/1'03"955
2	④ 田中	ジャラナ エンカールタス	11周 13'20"540 4/1'06"744
3	④ 田中	大正建設しばやまタイヤ/OLサー	11周 13'29"397 3/1'06"681
4	④ 田中	マリッジ・KC・BVR/OLサー	11周 13'29"613 5/1'07"049
5	④ 田中	サーキットの神GTR	11周 13'43"873 2/1'05"480
6	⑨ 渡辺	SUBARU LEGACY	11周 14'05"555 6/1'08"325
7	⑤ 小林	スズキレーシングGTR	10周 出走せず

・優勝スピード: 103.875km/h  
・最速ラップ: 砂子 1:09"995 105.179km/h 3周目



砂子はひとり旅で「仕事」を完了した



芥川はクラス優勝、総合2位と大活躍

### RESULT/P1600

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	④ 芥川	FEEL'Sツインカムシビック	11周 13'16"326 1/1'05"992
2	④ 小林	五洲興産&マリヤスポーツEF9	11周 13'38"287 4/1'06"900
3	① 橋本	TAKASHO-CIVIC	11周 13'41"953 6/1'06"948
4	④ 中島	トランビオ&ピモラRFヒジック	11周 13'45"578 7/1'07"214
5	⑤ 長谷川	ガレージミュージック&ピモラRFヒジック	11周 13'46"856 5/1'06"912
6	④ 山本	セントフジインビクEF9	11周 14'14"261 9/1'08"409

・優勝スピード: 101.695km/h  
・最速ラップ: 芥川 1:11"208 103.367km/h 4周目

## P3000/P1600 スポットの砂子が独走、芥川は3連勝

今回は、また進走レースとなったこのレース。1分03秒955のコースレコードでポールポジションを獲得したのは、「レコードを」狙った砂子も出せたんだ」と語る。GTRでスポット参戦の砂子は、また常勝③池沢さとしは2番手に甘んじた。いっぽうP1600では、④芥川が3番手に、④田中が5番手に、④渡辺が6番手に、④渡辺が7番手に、④渡辺が8番手に、④渡辺が9番手に、④渡辺が10番手に、④渡辺が11番手に、④渡辺が12番手に、④渡辺が13番手に、④渡辺が14番手に、④渡辺が15番手に、④渡辺が16番手に、④渡辺が17番手に、④渡辺が18番手に、④渡辺が19番手に、④渡辺が20番手に、④渡辺が21番手に、④渡辺が22番手に、④渡辺が23番手に、④渡辺が24番手に、④渡辺が25番手に、④渡辺が26番手に、④渡辺が27番手に、④渡辺が28番手に、④渡辺が29番手に、④渡辺が30番手に、④渡辺が31番手に、④渡辺が32番手に、④渡辺が33番手に、④渡辺が34番手に、④渡辺が35番手に、④渡辺が36番手に、④渡辺が37番手に、④渡辺が38番手に、④渡辺が39番手に、④渡辺が40番手に、④渡辺が41番手に、④渡辺が42番手に、④渡辺が43番手に、④渡辺が44番手に、④渡辺が45番手に、④渡辺が46番手に、④渡辺が47番手に、④渡辺が48番手に、④渡辺が49番手に、④渡辺が50番手に、④渡辺が51番手に、④渡辺が52番手に、④渡辺が53番手に、④渡辺が54番手に、④渡辺が55番手に、④渡辺が56番手に、④渡辺が57番手に、④渡辺が58番手に、④渡辺が59番手に、④渡辺が60番手に、④渡辺が61番手に、④渡辺が62番手に、④渡辺が63番手に、④渡辺が64番手に、④渡辺が65番手に、④渡辺が66番手に、④渡辺が67番手に、④渡辺が68番手に、④渡辺が69番手に、④渡辺が70番手に、④渡辺が71番手に、④渡辺が72番手に、④渡辺が73番手に、④渡辺が74番手に、④渡辺が75番手に、④渡辺が76番手に、④渡辺が77番手に、④渡辺が78番手に、④渡辺が79番手に、④渡辺が80番手に、④渡辺が81番手に、④渡辺が82番手に、④渡辺が83番手に、④渡辺が84番手に、④渡辺が85番手に、④渡辺が86番手に、④渡辺が87番手に、④渡辺が88番手に、④渡辺が89番手に、④渡辺が90番手に、④渡辺が91番手に、④渡辺が92番手に、④渡辺が93番手に、④渡辺が94番手に、④渡辺が95番手に、④渡辺が96番手に、④渡辺が97番手に、④渡辺が98番手に、④渡辺が99番手に、④渡辺が100番手に、④渡辺が101番手に、④渡辺が102番手に、④渡辺が103番手に、④渡辺が104番手に、④渡辺が105番手に、④渡辺が106番手に、④渡辺が107番手に、④渡辺が108番手に、④渡辺が109番手に、④渡辺が110番手に、④渡辺が111番手に、④渡辺が112番手に、④渡辺が113番手に、④渡辺が114番手に、④渡辺が115番手に、④渡辺が116番手に、④渡辺が117番手に、④渡辺が118番手に、④渡辺が119番手に、④渡辺が120番手に、④渡辺が121番手に、④渡辺が122番手に、④渡辺が123番手に、④渡辺が124番手に、④渡辺が125番手に、④渡辺が126番手に、④渡辺が127番手に、④渡辺が128番手に、④渡辺が129番手に、④渡辺が130番手に、④渡辺が131番手に、④渡辺が132番手に、④渡辺が133番手に、④渡辺が134番手に、④渡辺が135番手に、④渡辺が136番手に、④渡辺が137番手に、④渡辺が138番手に、④渡辺が139番手に、④渡辺が140番手に、④渡辺が141番手に、④渡辺が142番手に、④渡辺が143番手に、④渡辺が144番手に、④渡辺が145番手に、④渡辺が146番手に、④渡辺が147番手に、④渡辺が148番手に、④渡辺が149番手に、④渡辺が150番手に、④渡辺が151番手に、④渡辺が152番手に、④渡辺が153番手に、④渡辺が154番手に、④渡辺が155番手に、④渡辺が156番手に、④渡辺が157番手に、④渡辺が158番手に、④渡辺が159番手に、④渡辺が160番手に、④渡辺が161番手に、④渡辺が162番手に、④渡辺が163番手に、④渡辺が164番手に、④渡辺が165番手に、④渡辺が166番手に、④渡辺が167番手に、④渡辺が168番手に、④渡辺が169番手に、④渡辺が170番手に、④渡辺が171番手に、④渡辺が172番手に、④渡辺が173番手に、④渡辺が174番手に、④渡辺が175番手に、④渡辺が176番手に、④渡辺が177番手に、④渡辺が178番手に、④渡辺が179番手に、④渡辺が180番手に、④渡辺が181番手に、④渡辺が182番手に、④渡辺が183番手に、④渡辺が184番手に、④渡辺が185番手に、④渡辺が186番手に、④渡辺が187番手に、④渡辺が188番手に、④渡辺が189番手に、④渡辺が190番手に、④渡辺が191番手に、④渡辺が192番手に、④渡辺が193番手に、④渡辺が194番手に、④渡辺が195番手に、④渡辺が196番手に、④渡辺が197番手に、④渡辺が198番手に、④渡辺が199番手に、④渡辺が200番手に、④渡辺が201番手に、④渡辺が202番手に、④渡辺が203番手に、④渡辺が204番手に、④渡辺が205番手に、④渡辺が206番手に、④渡辺が207番手に、④渡辺が208番手に、④渡辺が209番手に、④渡辺が210番手に、④渡辺が211番手に、④渡辺が212番手に、④渡辺が213番手に、④渡辺が214番手に、④渡辺が215番手に、④渡辺が216番手に、④渡辺が217番手に、④渡辺が218番手に、④渡辺が219番手に、④渡辺が220番手に、④渡辺が221番手に、④渡辺が222番手に、④渡辺が223番手に、④渡辺が224番手に、④渡辺が225番手に、④渡辺が226番手に、④渡辺が227番手に、④渡辺が228番手に、④渡辺が229番手に、④渡辺が230番手に、④渡辺が231番手に、④渡辺が232番手に、④渡辺が233番手に、④渡辺が234番手に、④渡辺が235番手に、④渡辺が236番手に、④渡辺が237番手に、④渡辺が238番手に、④渡辺が239番手に、④渡辺が240番手に、④渡辺が241番手に、④渡辺が242番手に、④渡辺が243番手に、④渡辺が244番手に、④渡辺が245番手に、④渡辺が246番手に、④渡辺が247番手に、④渡辺が248番手に、④渡辺が249番手に、④渡辺が250番手に、④渡辺が251番手に、④渡辺が252番手に、④渡辺が253番手に、④渡辺が254番手に、④渡辺が255番手に、④渡辺が256番手に、④渡辺が257番手に、④渡辺が258番手に、④渡辺が259番手に、④渡辺が260番手に、④渡辺が261番手に、④渡辺が262番手に、④渡辺が263番手に、④渡辺が264番手に、④渡辺が265番手に、④渡辺が266番手に、④渡辺が267番手に、④渡辺が268番手に、④渡辺が269番手に、④渡辺が270番手に、④渡辺が271番手に、④渡辺が272番手に、④渡辺が273番手に、④渡辺が274番手に、④渡辺が275番手に、④渡辺が276番手に、④渡辺が277番手に、④渡辺が278番手に、④渡辺が279番手に、④渡辺が280番手に、④渡辺が281番手に、④渡辺が282番手に、④渡辺が283番手に、④渡辺が284番手に、④渡辺が285番手に、④渡辺が286番手に、④渡辺が287番手に、④渡辺が288番手に、④渡辺が289番手に、④渡辺が290番手に、④渡辺が291番手に、④渡辺が292番手に、④渡辺が293番手に、④渡辺が294番手に、④渡辺が295番手に、④渡辺が296番手に、④渡辺が297番手に、④渡辺が298番手に、④渡辺が299番手に、④渡辺が300番手に、④渡辺が301番手に、④渡辺が302番手に、④渡辺が303番手に、④渡辺が304番手に、④渡辺が305番手に、④渡辺が306番手に、④渡辺が307番手に、④渡辺が308番手に、④渡辺が309番手に、④渡辺が310番手に、④渡辺が311番手に、④渡辺が312番手に、④渡辺が313番手に、④渡辺が314番手に、④渡辺が315番手に、④渡辺が316番手に、④渡辺が317番手に、④渡辺が318番手に、④渡辺が319番手に、④渡辺が320番手に、④渡辺が321番手に、④渡辺が322番手に、④渡辺が323番手に、④渡辺が324番手に、④渡辺が325番手に、④渡辺が326番手に、④渡辺が327番手に、④渡辺が328番手に、④渡辺が329番手に、④渡辺が330番手に、④渡辺が331番手に、④渡辺が332番手に、④渡辺が333番手に、④渡辺が334番手に、④渡辺が335番手に、④渡辺が336番手に、④渡辺が337番手に、④渡辺が338番手に、④渡辺が339番手に、④渡辺が340番手に、④渡辺が341番手に、④渡辺が342番手に、④渡辺が343番手に、④渡辺が344番手に、④渡辺が345番手に、④渡辺が346番手に、④渡辺が347番手に、④渡辺が348番手に、④渡辺が349番手に、④渡辺が350番手に、④渡辺が351番手に、④渡辺が352番手に、④渡辺が353番手に、④渡辺が354番手に、④渡辺が355番手に、④渡辺が356番手に、④渡辺が357番手に、④渡辺が358番手に、④渡辺が359番手に、④渡辺が360番手に、④渡辺が361番手に、④渡辺が362番手に、④渡辺が363番手に、④渡辺が364番手に、④渡辺が365番手に、④渡辺が366番手に、④渡辺が367番手に、④渡辺が368番手に、④渡辺が369番手に、④渡辺が370番手に、④渡辺が371番手に、④渡辺が372番手に、④渡辺が373番手に、④渡辺が374番手に、④渡辺が375番手に、④渡辺が376番手に、④渡辺が377番手に、④渡辺が378番手に、④渡辺が379番手に、④渡辺が380番手に、④渡辺が381番手に、④渡辺が382番手に、④渡辺が383番手に、④渡辺が384番手に、④渡辺が385番手に、④渡辺が386番手に、④渡辺が387番手に、④渡辺が388番手に、④渡辺が389番手に、④渡辺が390番手に、④渡辺が391番手に、④渡辺が392番手に、④渡辺が393番手に、④渡辺が394番手に、④渡辺が395番手に、④渡辺が396番手に、④渡辺が397番手に、④渡辺が398番手に、④渡辺が399番手に、④渡辺が400番手に、④渡辺が401番手に、④渡辺が402番手に、④渡辺が403番手に、④渡辺が404番手に、④渡辺が405番手に、④渡辺が406番手に、④渡辺が407番手に、④渡辺が408番手に、④渡辺が409番手に、④渡辺が410番手に、④渡辺が411番手に、④渡辺が412番手に、④渡辺が413番手に、④渡辺が414番手に、④渡辺が415番手に、④渡辺が416番手に、④渡辺が417番手に、④渡辺が418番手に、④渡辺が419番手に、④渡辺が420番手に、④渡辺が421番手に、④渡辺が422番手に、④渡辺が423番手に、④渡辺が424番手に、④渡辺が425番手に、④渡辺が426番手に、④渡辺が427番手に、④渡辺が428番手に、④渡辺が429番手に、④渡辺が430番手に、④渡辺が431番手に、④渡辺が432番手に、④渡辺が433番手に、④渡辺が434番手に、④渡辺が435番手に、④渡辺が436番手に、④渡辺が437番手に、④渡辺が438番手に、④渡辺が439番手に、④渡辺が440番手に、④渡辺が441番手に、④渡辺が442番手に、④渡辺が443番手に、④渡辺が444番手に、④渡辺が445番手に、④渡辺が446番手に、④渡辺が447番手に、④渡辺が448番手に、④渡辺が449番手に、④渡辺が450番手に、④渡辺が451番手に、④渡辺が452番手に、④渡辺が453番手に、④渡辺が454番手に、④渡辺が455番手に、④渡辺が456番手に、④渡辺が457番手に、④渡辺が458番手に、④渡辺が459番手に、④渡辺が460番手に、④渡辺が461番手に、④渡辺が462番手に、④渡辺が463番手に、④渡辺が464番手に、④渡辺が465番手に、④渡辺が466番手に、④渡辺が467番手に、④渡辺が468番手に、④渡辺が469番手に、④渡辺が470番手に、④渡辺が471番手に、④渡辺が472番手に、④渡辺が473番手に、④渡辺が474番手に、④渡辺が475番手に、④渡辺が476番手に、④渡辺が477番手に、④渡辺が478番手に、④渡辺が479番手に、④渡辺が480番手に、④渡辺が481番手に、④渡辺が482番手に、④渡辺が483番手に、④渡辺が484番手に、④渡辺が485番手に、④渡辺が486番手に、④渡辺が487番手に、④渡辺が488番手に、④渡辺が489番手に、④渡辺が490番手に、④渡辺が491番手に、④渡辺が492番手に、④渡辺が493番手に、④渡辺が494番手に、④渡辺が495番手に、④渡辺が496番手に、④渡辺が497番手に、④渡辺が498番手に、④渡辺が499番手に、④渡辺が500番手に、④渡辺が501番手に、④渡辺が502番手に、④渡辺が503番手に、④渡辺が504番手に、④渡辺が505番手に、④渡辺が506番手に、④渡辺が507番手に、④渡辺が508番手に、④渡辺が509番手に、④渡辺が510番手に、④渡辺が511番手に、④渡辺が512番手に、④渡辺が513番手に、④渡辺が514番手に、④渡辺が515番手に、④渡辺が516番手に、④渡辺が517番手に、④渡辺が518番手に、④渡辺が519番手に、④渡辺が520番手に、④渡辺が521番手に、④渡辺が522番手に、④渡辺が523番手に、④渡辺が524番手に、④渡辺が525番手に、④渡辺が526番手に、④渡辺が527番手に、④渡辺が528番手に、④渡辺が529番手に、④渡辺が530番手に、④渡辺が531番手に、④渡辺が532番手に、④渡辺が533番手に、④渡辺が534番手に、④渡辺が535番手に、④渡辺が536番手に、④渡辺が537番手に、④渡辺が538番手に、④渡辺が539番手に、④渡辺が540番手に、④渡辺が541番手に、④渡辺が542番手に、④渡辺が543番手に、④渡辺が544番手に、④渡辺が545番手に、④渡辺が546番手に、④渡辺が547番手に、④渡辺が548番手に、④渡辺が549番手に、④渡辺が550番手に、④渡辺が551番手に、④渡辺が552番手に、④渡辺が553番手に、④渡辺が554番手に、④渡辺が555番手に、④渡辺が556番手に、④渡辺が557番手に、④渡辺が558番手に、④渡辺が559番手に、④渡辺が560番手に、④渡辺が561番手に、④渡辺が562番手に、④渡辺が563番手に、④渡辺が564番手に、④渡辺が565番手に、④渡辺が566番手に、④渡辺が567番手に、④渡辺が568番手に、④渡辺が569番手に、④渡辺が570番手に、④渡辺が571番手に、④渡辺が572番手に、④渡辺が573番手に、④渡辺が574番手に、④渡辺が575番手に、④渡辺が576番手に、④渡辺が577番手に、④渡辺が578番手に、④渡辺が579番手に、④渡辺が580番手に、④渡辺が581番手に、④渡辺が582番手に、④渡辺が583番手に、④渡辺が584番手に、④渡辺が585番手に、④渡辺が586番手に、④渡辺が587番手に、④渡辺が588番手に、④渡辺が589番手に、④渡辺が590番手に、④渡辺が591番手に、④渡辺が592番手に、④渡辺が593番手に、④渡辺が594番手に、④渡辺が595番手に、④渡辺が596番手に、④渡辺が597番手に、④渡辺が598番手に、④渡辺が599番手に、④渡辺が600番手に、④渡辺が601番手に、④渡辺が602番手に、④渡辺が603番手に、④渡辺が604番手に、④渡辺が605番手に、④渡辺が606番手に、④渡辺が607番手に、④渡辺が608番手に、④渡辺が609番手に、④渡辺が610番手に、④渡辺が611番手に、④渡辺が612番手に、④渡辺が613番手に、④渡辺が614番手に、④渡辺が615番手に、④渡辺が616番手に、④渡辺が617番手に、④渡辺が618番手に、④渡辺が619番手に、④渡辺が620番手に、④渡辺が621番手に、④渡辺が622番手に、④渡辺が623番手に、④渡辺が624番手に、④渡辺が625番手に、④渡辺が626番手に、④渡辺が627番手に、④渡辺が628番手に、④渡辺が629番手に、④渡辺が630番手に、④渡辺が631番手に、④渡辺が632番手に、④渡辺が633番手に、④渡辺が634番手に、④渡辺が635番手に、④渡辺が636番手に、④渡辺が637番手に、④渡辺が638番手に、④渡辺が639番手に、④渡辺が640番手に、④渡辺が641番手に、④渡辺が642番手に、④渡辺が643番手に、④渡辺が644番手に、④渡辺が645番手に、④渡辺が646番手に、④渡辺が647番手に、④渡辺が648番手に、④渡辺が649番手に、④渡辺が650番手に、④渡辺が651番手に、④渡辺が652番手に、④渡辺が653番手に、④渡辺が654番手に、④渡辺が655番手に、④渡辺が656番手に、④渡辺が657番手に、④渡辺が658番手に、④渡辺が659番手に、④渡辺が660番手に、④渡辺が661番手に、④渡辺が662番手に、④渡辺が663番手に、④渡辺が664番手に、④渡辺が665番手に、④渡辺が666番手に、④渡辺が667番手に、④渡辺が668番手に、④渡辺が669番手に、④渡辺が670番手に、④渡辺が671番手に、④渡辺が672番手に、④渡辺が673番手に、④渡辺が674番手に、④渡辺が675番手に、④渡辺が676番手に、④渡辺が677番手に、④渡辺が678番手に、④渡辺が679番手に、④渡辺が680番手に、④渡辺が681番手に、④渡辺が682番手に、④渡辺が683番手に、④渡辺が684番手に、④渡辺が685番手に、④渡辺が686番手に、④渡辺が687番手に、④渡辺が688番手に、④渡辺が689番手に、④渡辺が690番手に、④渡辺が691番手に、④渡辺が692番手に、④渡辺が693番手に、④渡辺が694番手に、④渡辺が695番手に、④渡辺が696番手に、④渡辺が697番手に、④渡辺が698番手に、④渡辺が699番手に、④渡辺が700番手に、④渡辺が701番手に、④渡辺が702番手に、④渡辺が703番手に、④渡辺が704番手に、④渡辺が705番手に、④渡辺が706番手に、④渡辺が707番手に、④渡辺が708番手に、④渡辺が709番手に、④渡辺が710番手に、④渡辺が711番手に、④渡辺が712番手に、④渡辺が713番手に、④渡辺が714番手に、④渡辺が715番手に、④渡辺が716番手に、④渡辺が717番手に、④渡辺が718番手に、④渡辺が719番手に、④渡辺が720番手に、④渡辺が721番手に、④渡辺が722番手に、④渡辺が723番手に、④渡辺が724番手に、④渡辺が725番手に、④渡辺が726番手に、④渡辺が727番手に、④渡辺が728番手に、④渡辺が729番手に、④渡辺が730番手に、④渡辺が731番手に、④渡辺が732番手に、④渡辺が733番手に、④渡辺が734番手に、④渡辺が735番手に、④渡辺が736番手に、④渡辺が737番手に、④渡辺が738番手に、④渡辺が739番手に、④渡辺が740番手に、④渡辺が741番手に、④渡辺が742番手に、④渡辺が743番手に、④渡辺が744番手に、④渡辺が745番手に、④渡辺が746番手に、④渡辺が747番手に、④渡辺が748番手に、④渡辺が749番手に、④渡辺が750番手に、④渡辺が751番手に、④渡辺が7







# '91ビクトリーカップレース第2戦

10月10日/スポーツランド菅生/主催:奥州VICIC  
Photos & Report/Hirohide Yanbe

体育の日はいよいよ雨模様となってしまった  
しかしポイント争いも終盤を迎えてきたため  
各レースとも雨中の激戦が展開されることとなった

# '91 SUGO VICTORY CUP RACE ROUND 2

## CIVIC 本郷が今季初優勝、井波は最下位ながら王座に



ブルーのライトを点灯させ本郷は今季初優勝

シビック東北第7戦のポールポジションは、ベテランの越後野郎が今年初めて獲得。②本郷健治、③中野武、④飯塚隆一、⑤越後野郎と続き、今季4勝の井波正光は6位と低迷。  
決勝、P.Pの越後野郎が先頭に立ち、②中野、③本郷と続いたが、2周目の越後野郎は最下位に、代わって本郷がレースをリードしていった。4周目以降、③本郷は2位、②中野との差を徐々に広げ、7周目にはその差は20秒以上、いっぽう最下位からリカバリーを見せる④中野も、8周目にはストレートで②中野をパスし2位へ。③本郷はリードを守りきり、今季初優勝。④井波は最下位で連続ノーポイントとなったが、計7戦中4勝を挙げ、引年チャンプを獲得した。

### RESULT/CIVIC

順位	ドライバー	予選出走9台・決勝出走9台・完走9台	予選順位/タイム
1	本郷 健治	SHINKO RESORT D&D CIVIC	10周 19'22"542 2/1'54"752
2	越後野郎	津島書店シビック正和	10周 19'34"946 1/1'54"494
3	中野 武	サンケイ & アクボノ-CIVIC	10周 19'56"062 3/1'56"235
4	飯塚 隆一	NKグループ CMRポテンザBP	10周 19'36"755 5/1'57"577
5	越後野郎	スワローオートサービスCIVIC	10周 19'37"184 4/1'57"567
6	新井 一男	カラーシブシブ未来社シビック	10周 19'39"244 8/1'59"402
7	井波 正光	ひこう機シビック・エアレーン	10周 19'45"562 7/1'58"248
8	山田 吉郎	M.STAFF RAYS BP CIVIC	10周 20'06"913 9/1'59"656
9	井波 正光	SAYAMA カストロール シビック	10周 20'57"295 6/1'58"052

・優勝スピード114.708km/h  
・最速ラップ越後野郎 1'54"465 116.501km/h 6周目



いったん最下位まで落ちた越後野郎は2位に

## FJ1600-A 島守が独走で久々の2勝目、タイトルの行方は?



水煙を上げながら島守は独走、優勝した

FJ東北第6戦の予選は、⑥島守正と③大野修が一分55秒台でフロントロウについた。以下越後野郎、香城、④伊藤隆一とラッキング上位5台が並んだ。  
スタートで越後野郎が出走する間に、⑥島守、④伊藤隆一、③大野、⑤伊藤隆一が先を争い、③大野へ、しかし3'4'コーナーで、⑥島守が③大野と接触し、③大野はリタイア。⑥島守も遅れ、⑥島守は難なく独走態勢を築いていった。さらに3周目の最終コーナーでは、2位の⑥伊藤隆一がスピンを喫し、⑥島守は完全なひとりで終り、そして、2位の越後野郎に18秒以上の差をつけ、開幕戦以来の2勝目を挙げた。これでタイトル争いは、有効24点の越後野郎、22点の島守、15点の大野と3人に絞られた。

### RESULT/FJ1600-A

順位	ドライバー	予選出走33台・決勝出走27台・完走17台	予選順位/タイム
1	島守 正	Castrolルポセ	12周 23'24"685 1/1'55"963
2	越後野郎	Dinkyアディブレイク306	12周 23'43"430 3/1'57"013
3	越後野郎	カタノレーシング ライセンス92	12周 24'08"937 10/1'58"440
4	大野 修	カマヘルレイ HB&Bドラッグ-7	12周 24'29"160 11/1'59"064
5	伊藤隆一	OMFウィングスレーシング-TN-7	12周 24'33"809 18/2'00"373
6	伊藤隆一	NTT古川+KNスポーツ305	12周 24'37"371 23/2'01"868
7	大野 修	セレブFRD MF-103	12周 24'49"518 13/1'59"450
8	伊藤隆一	BP・YKSクラブ F4B	12周 24'58"189 17/2'00"228
9	小山 信	トップガン スワローBP F4/90B	12周 24'57"382 20/2'00"537
10	野平 智之	RP中沢・カーポート熊谷7BP	12周 25'02"035 21/2'00"859

・優勝スピード111.922km/h  
・最速ラップ島守 1'55"277 115.681km/h 3周目



豪華な顔ぶれの上位陣から4台が脱落……

## AE86 川崎も3連勝、最終戦で雌雄が決することに



ポールtoフィニッシュで3連勝の川崎

2シーズン目を迎え、エントリー台数も増えたA.E86シリーズ。第1戦ポールtoコーナード、第2、3戦と連勝(第4戦は中止)の東北のドリキンこと、①川崎俊英がポールポジションを獲得。今回最大のライバル、シリーズ3位の飯田繁一がフロントロウについたため、好バトルが期待された。  
スタート良く飛び出して、①川崎、②飯田、③吉野と続いた。そしてハイポイント、コーナードで、①川崎は飯田をパスしトップに躍り出した。2周目以降①川崎は、2位以下を引き離し、そのままゴールで3連勝。2位には飯田、3位には飯田、これだけでチャンプ争いは①川崎と飯田のふたりに絞られた。

### RESULT/AE86

順位	ドライバー	予選出走25台・決勝出走26台・完走24台	予選順位/タイム
1	川崎 俊英	Kスタッフ&まおオフィス BP CMR86	10周 20'20"424 1/2'01"343
2	飯田 繁一	カメイ BS、ダイソ 同本電装 BS	10周 20'26"814 2/2'02"645
3	吉野 仁	稲葉真珠スワローオート BP AE86	10周 20'49"179 4/2'04"421
4	吉野 仁	Kyubi BPヒロモト レビン	10周 21'03"039 3/2'03"159
5	三浦 幸夫	オートフォーラムフォーミュラ-AE86	10周 21'04"813 6/2'05"896
6	三浦 幸夫	ニシキ・アブテンBPレビン	10周 21'04"936 15/2'06"967
7	鈴木 真	オートホーム S&S 240L トリック	10周 21'14"742 9/2'06"370
8	土門 一弥	RSヒロモト BPトレン2号車	10周 21'17"749 10/2'06"383
9	米倉 秋広	レーシング86レノ	10周 21'17"864 13/2'06"785
10	水越 真一	ADVAN GENT'S CMR86	10周 21'20"449 16/2'07"289

・優勝スピード105.258km/h  
・最速ラップ川崎 俊英 2'00"132 111.006km/h 7周目



飯田は一時トップを走行したのだが……

## TOYOTA1600 佐藤がスタートを決め、3連勝でチャンピオンに



スタート良くトップを奪った佐藤が3連勝

トヨタの1・6リッターDOHCエンジン搭載車で争われるこのシリーズも全6戦中第5戦、第3、4戦と連勝で波に乗る佐藤清治は、シリーズ2位の藤原和浩が不出場のため、優勝すれば自ずとシリーズチャンプを決定することとなる。  
その終戦は、予選3位、P.Pは飯田が獲得し、2位は②三浦となった。  
決勝は佐藤がスタートダッシュを決め、①コーナードでトップに躍り出した。佐藤は、後続がバトルを展開したにも助けられ、そのまま逃げて3連勝。昨年わずかに点差でチャンピオンを逃した佐藤は、全戦のチャンプの座に、また2位には②三浦、3位には③大森がゴールした。

### RESULT/TOYOTA1600

順位	ドライバー	予選出走13台・決勝出走13台・完走13台	予選順位/タイム
1	佐藤 清治	パチンコスリースター BP92	10周 19'52"922 3/1'58"655
2	三浦 幸	ムラマツ BPFX	10周 19'54"422 2/1'58"578
3	大森 昇	三車コーポレーション・トヨタ・富士通	10周 19'55"149 4/1'58"970
4	藤原 和浩	チェッカーズFX BP マリンオート	10周 19'56"707 1/1'57"814
5	片岡 誠	菊池自動車ポテンザ BPレビン	10周 20'03"465 8/2'01"442
6	菅原 紀之	アキラアルボ-OT BPI-4はFX	10周 20'03"726 5/1'59"282
7	大橋 幸夫	CP平野・ふじ屋・キナ1部-安室FX	10周 20'04"910 7/2'00"830
8	佐藤 清	スワロー・トヨタ・アブテンBP	10周 20'23"816 6/2'00"264
9	藤本 清	スワローオートサービスBP92	10周 20'33"245 11/2'03"172
10	野宮 昌幸	NKグループ CMRポテンザBP	10周 20'34"072 12/2'04"386

・優勝スピード111.787km/h  
・最速ラップ佐藤 清治 1'57"319 113.667km/h 6周目



三浦と大森が2番手を激しく争ったが

## MARCH 奥山が痛いクラッシュ、逆転で田代が今季初優勝



手痛いスピンを喫ってしまった奥山

③奥山高志との縁度争いが交互に勝ち分けている、マーチ東北今回の第5戦、決勝レース1周目は、①佐藤、②奥山、③佐藤と予選順位のまま通過。しかし2周目の①コーナードで③佐藤は②奥山にかかわられ、さらに3周目の同山場でも佐藤は、4周目にも②田代にかかわられ4位に転落。その間に③奥山は逃げきりの態勢を作り始めた。しかしトップ快走の5周目、③奥山は3コーナードで痛恨の単独スピンを喫し、イン側にクラッシュしてしまふ。再スタートはできたが、左フロントフェンダーを壊しての走行、代わって佐藤がトップに立ったが、8周目の①コーナードで②田代が逆転し、そのまま今季初優勝を挙げた。これでシリーズ争いも面白くなった。

### RESULT/MARCH

順位	ドライバー	予選出走31台・決勝出走30台・完走29台	予選順位/タイム
1	田代 孝一	プリンス宮城(6ム)マーチSERA	10周 21'39"079 6/2'09"843
2	佐藤 清	GENSビヨン サーゴ-DMFオート	10周 21'39"739 3/2'09"358
3	藤原 和浩	LABO MARCH GOTODAKEN WAKAO	10周 22'05"016 1/2'06"347
4	高橋浩智	オートジャン 大伴タイマー	10周 22'19"464 8/2'11"468
5	安部 和彦	朝日光学プレス手研(品川)マーチ	10周 22'19"663 9/2'11"595
6	若松 健一	ニスモバグ BP フォトマーチ	10周 22'25"022 7/2'11"420
7	宮城 隆一	伊藤エンジニア マーチ	10周 22'25"152 30/2'21"118
8	小山 光一	ビシエンマーチ エアレーン&トリス	10周 22'27"288 14/2'13"488
9	田村 正樹	BP トンビオ マーチ	10周 22'31"579 15/2'13"632
10	奥山 高志	クルマヤ・中龍王マーチSP	10周 22'38"444 20/2'14"746

・優勝スピード102.652km/h  
・最速ラップ田代 孝一 2'06"917 105.071km/h 7周目



終盤、佐藤を逆転し田代がトップを奪った

## MIRAGE 三浦が初優勝、小川は2位で3年連続チャンプに



常勝小川に今季初めて土をつけた三浦

今回ポールポジションを奪ったのは、トヨタ1600とのダブルエントリーの③三浦進。且下シリーズ2位の⑦大平長夫も同じ一分57秒台でフロントロウに並んだ。また、今季負け知らずの②小川日出生は、予選3位。  
決勝レースは、この順位で1周を終えたが、2周目に⑦大平がトップを奪うと、すかさず追いつく。争っていた⑦大平と⑧菊池行彦は、10周目の⑦大平がコーナードでコイアアウト。代わって⑥杉野勝秀が4位に上がった。  
結局③三浦が初優勝を飾り、②小川が東北チャンプに決定した。

### RESULT/MIRAGE

順位	ドライバー	予選出走18台・決勝出走17台・完走15台	予選順位/タイム
1	三浦 進	RMC MIRAGE	12周 23'42"785 1/1'57"279
2	小川日出生	山形三菱RSオガ7 エアージュ BP	12周 23'45"255 3/1'59"159
3	大平 長夫	カメイ和和工機BPガンスタンド	12周 23'51"888 2/1'57"666
4	杉野 勝秀	エイゴハット カーテック コルト	12周 24'16"782 6/2'00"831
5	ササノハシロ	ビザビット畜産技研 Aggコルト	12周 24'28"255 10/2'01"925
6	鈴木 一彦	山形三菱RSオガ7 エアージュ BP	12周 24'33"476 11/2'02"418
7	藤原 和浩	おんざろっカー IED コルト	12周 24'33"652 7/2'01"028
8	R I A	FORUS IRIA MIRAGE	12周 24'35"056 14/2'03"929
9	東江 誠	BP-WANT you ミラージュ	12周 24'41"449 12/2'02"711
10	鈴木 隆司	鈴木隆司校理士事務所エラージュ	12周 24'44"624 8/2'01"757

・優勝スピード112.472km/h  
・最速ラップ三浦 進 1'57"051 113.927km/h 7周目



2位ゴールで3年連続チャンプを決めた小川







# RACE DIARY

OVERSEAS RACE OVERSEAS RALLY DOMESTIC RACE

## ラッセストーン&スクランブル200kmレース

●10月5-6日/筑波サーキット/主催/Starshine

### ●SCRAMBLE 200km

予選順位/タイム	出走	ドライバー	車種	タイム
1	99	B-1 保田 正一/島村 肇	YAMATOVC SR8	100周 1'58'45"429
2	98	B-2 堀田 典義/花山 雅彦	魂ブレキ+三菱競技シビック	100周 1'59'02"776
3	97	B-3 小泉 洋一/岡部 松彦	*RCレイル+YFバルサー	99周 1'59'21"556
4	96	B-4 清水 孝一/見山 秀文	EST/フォーミュラシビック	98周 1'59'22"209
5	95	B-5 杉山 勉/船橋 秀男	アトムF4/インビッドEP9	95周 1'58'52"101
6	94	A-1 梅沢 雅男/田中 義孝	フラワーキー+YF+レイトC35	95周 1'58'52"467
7	93	B-6 正田 雅彦/小野田 守	SUNOCO-BALU-GALIE	94周 1'59'48"222
8	92	A-2 高橋 政己/益子 正	フジックBMXシタ	93周 1'58'46"177
9	91	A-3 水澤 一人/東海 夏樹	LOGIC-TANK CITY	93周 1'59'04"512
10	90	A-4 中嶋 和雄/相沢 浩	コカピット王子+北星シタ	93周 1'59'05"384
11	89	A-5 堀井 孝郎/長谷川 伸明	アパレン/CRATカタルス	93周 1'59'10"960
12	88	B-7 古橋 謙/水沼 登典子	ホダプサイベートシビック	93周 1'59'18"728
13	87	A-6 高倉 和彦/川口 志志	トヨタF4/レイトカタルスEP	93周 1'59'28"862
14	86	A-7 上野 大輔/大塚 誠	バルスピード+RCカタルス	92周 1'59'08"299
15	85	A-8 山下 健一/若上 英樹	ノボグラーフ7982スターレット	91周 1'59'16"284
16	84	A-9 中山 美津子/堀田 弘	スズキエンジンスターレット	90周 1'59'07"207
17	83	A-10 宮田 俊彦/丸田 武司	筑波大オムニビクター71	85周 1'58'59"727
18	82	B-8 神子 豊 隆/千葉 俊明	ロケットシビック	85周 1'58'30"482
19	81	A-11 横山 至也/小池野 博司	テラセブンRCカタルス	85周 1'59'46"879
20	80	A-12 竹田 幸一郎/和田 光司	アドバンテラシタMK1	83周 1'59'38"805
21	79	B-9 山下 健一/若上 英樹	スズキRCカタルスシビック	81周 1'59'32"172
22	78	A-13 木下 章/野村 智之	SPフープラン+RCシタ	80周 1'59'10"572
23	77	A-14 上田 ひろみ/二上 浩次	EST/RCカタルスシタ	15周 8'11"109"676
24	76	A-15 宮本 和明/中島 洋幸	コカピット王子+北星シタ	14周 8'11"109"566
25	75	A-16 佐田 薫/渡辺 正徳	RCカタルスシタ	9周 4'2"108"800
26	74	A-17 渡辺 勉/内田 亮子	バルスピード+RCカタルス	6周 4'17"111"671
27	73	A-18 鈴木 寛/津田 裕文	サテラシタ+Mシタ	5周 8'9"108"781
28	72	A-19 渡辺 勉/内田 亮子	RCカタルスシタ	1周 4'7"109"709

・優勝スピード103.329km/h  
・最速ラップ:堀田典義/花山雅彦 1'06"428 110.827km/h 94周目

### ●EP71

予選順位/タイム	出走	ドライバー	車種	タイム
1	98	松浦 俊之	RSロゴスマカワスターレット	30周 38'42"084
2	97	横田 祐二	ベータスポーツRCロゴスマカワスターレット	30周 38'48"247
3	96	千葉 豊	片倉レーシングRCスターレット	30周 38'48"539
4	95	金子 雅一	三共ミントスポーツスターレット	30周 39'07"765
5	94	小守 慎司	片倉レーシングスターレット	30周 39'28"915
6	93	岡田 孝紀	賀集自動車RCスターレット	30周 39'33"161
7	92	小川 康夫	RT-栄&小川組若狭号	30周 39'33"720
8	91	浅草 昌光	浅草自動車&RT-栄EP	30周 39'36"490
9	90	古川 正治	V-1s Beens スターレット	30周 39'42"703
10	89	田中 敏夫	エポックレーシングスターレット	29周 38'47"240
11	88	西藤 清	V-1s オールランドスターレット	29周 38'47"800
12	87	長尾 俊男	YRSカスターレット	29周 39'02"078
13	86	尾島 剛	テラルジャラン&DJAC EP71	16周 11'1"12"343
14	85	山内 和弘	BSDシタ+レイトハコックEP71	9周 16'1"12"202
15	84	高橋 康文	ゆりき水屋RCカタルススターレット	6周 1'1"10"398

・優勝スピード95.112km/h  
・最速ラップ:高橋 康文 1'16"224 96.584km/h 8周目

### ●KP61

予選順位/タイム	出走	ドライバー	車種	タイム
1	30	三上 一	BEENSSPORTSスターレット	30周 36'46"253
2	29	横山 浩司	丸新自動車エポックスターレット	30周 36'50"568
3	28	吉岡 義二	SRG★クイーンファクトリー61	30周 36'54"884
4	27	斎藤 剛	スパットリアCATTAIフォー61	30周 36'55"114
5	26	小泉 和寛	三共ミントスポーツスターレット	30周 37'00"364
6	25	松村 辰巳	バルス+BP+YRS+富沢KP	30周 37'04"819
7	24	桂 由紀子	シャルムY.A.スターレット5号	30周 37'06"863
8	23	熱海 慎雄	SRG★ドラゴンスターレット	30周 37'09"191
9	22	寺内 真文	オートサービス黒川スターレット	30周 37'23"215
10	21	岩谷 信一	GALAXY京東スターレット	30周 37'38"539
11	20	山崎 剛彦	V-1sスターレット	30周 37'39"312
12	19	小山田 和夫	BP+YRSクラブ+スターレット	30周 37'45"257
13	18	斎藤 安平	BEENSSPORTSスターレット	29周 37'03"923
14	17	富崎 政彦	ヤマトスターレット+松嶋組	29周 37'06"566
15	16	鈴木 一郎	スズキエンジンスターレット	29周 37'12"113
16	15	小林 忠雄	KP61スターレット	29周 37'21"125
17	14	徳川 邦	ADVAN+あいらびくKP61	29周 37'21"413
18	13	中野 慎二	富士モーター美野野スターレット	29周 37'30"842
19	12	高倉 和彦	トヨタレイトカタルスKP	29周 37'37"988
20	11	中西 歩	EST/伊勢+KP61	29周 37'41"451
21	10	廣田 温樹	ベストPSG代田油店KP61	29周 37'44"365
22	9	川口 忠志	トヨタレイト+KP61	29周 37'48"732
23	8	村田 聖	アリックペグスターレット1号	8周 15'1"15"652

・優勝スピード100.106km/h  
・最速ラップ:三上 一 1'12"677 101.298km/h 24周目

### ●K10

予選順位/タイム	出走	ドライバー	車種	タイム
1	30	田村 康之	日産カールス★ベルレイマーチ	30周 38'08"141
2	29	新倉 有二	筑波大JPプリントTOGO K10	30周 38'28"310
3	28	山田 勝哉	オグダレーシングマーチ	30周 38'33"464
4	27	小野 康隆	ガレージY&Aアカツキマーチ	30周 38'35"449
5	26	安斎 一徳	アルファード・マーチ1	30周 38'35"690
6	25	渡邊 浩志	オムロンバルナス マーチ	30周 38'40"437
7	24	植生 厚秀	テラルBPマーチ	30周 38'52"949
8	23	村上 健司	米村燃料&機油興業マーチ	30周 39'22"776
9	22	佐藤 泰二	スズキエンジンマーチ	30周 39'26"171
10	21	岩崎 真一	岩崎真一/MARC+マーチ	29周 38'17"706
11	20	斎藤 光代	EST/江ノ川+マーチ	29周 38'42"577
12	19	吉岡 謙	ヨグダレーシングマーチ	28周 38'41"894
13	18	山口 英樹	千葉ツインカムオグダRCマーチ	12周 4'1"16"412
14	17	森口 一平	ベルレイオイル・マーチ	11周 5'1"16"452

・優勝スピード96.524km/h  
・最速ラップ:小野 康隆 1'15"497 97.514km/h 25周目

### '91 TIサーキット・英田チャレンジカップレース第2戦

●10月6日/TIサーキット・英田/主催/AIDA CLUB

### ●FJ1600

予選順位/タイム	出走	ドライバー	車種	タイム
1	13	小野 直人	GREG F4/90	13周 24'36"166
2	12	山内 ヒロハ	ビルブレン+なか平SK91	13周 24'39"364

予選順位/タイム	出走	ドライバー	車種	タイム
3	11	岩崎 真一	TAKE FIRST-05	13周 24'40"419
4	10	中嶋 和雄	明豊興業-MK8-S21GEN	13周 25'00"354
5	9	佐佐木 博	北斗REVプリントSK	13周 25'03"692
6	8	岩崎 真一	URBAN-FORM-F4	13周 25'04"689
7	7	池田 真之	Permif4/90B	13周 25'17"818
8	6	岩崎 真一	京都GROMAN.プリント	13周 25'32"055
9	5	岩崎 真一	KDAR F41 90	13周 25'35"963
10	4	岩崎 真一	ベジブル機油&カーメイト久保	13周 25'47"064
11	3	岩崎 真一	入江工業京都/永井コンバMK7	13周 25'49"552
12	2	岩崎 真一	BILLY F4/90by永井	13周 25'54"265
13	1	岩崎 真一	GARAGEPINION F4	13周 26'30"314
14	0	岩崎 真一	WEST-90J	13周 26'30"886
15	0	岩崎 真一	シルバークミタケF4	13周 27'01"335
16	0	岩崎 真一	キョウエイウエスト86J	13周 27'16"745
17	0	岩崎 真一	研二 サードマナチビカマチャ号	13周 27'30"310
18	0	岩崎 真一	MANATEE-MK7	11周 22'00"505
19	0	岩崎 真一	ウイングロード4/90B	11周 22'08"928
20	0	岩崎 真一	REV-FRD MF103	11周 25'28"289
21	0	岩崎 真一	ペンレーキレーシングチーム	7周 29'2'03"216
22	0	岩崎 真一	平成ハウジングF490B	6周 2'1'52"473
23	0	岩崎 真一	ロッカー+SK91F	6周 10'1'54"823
24	0	岩崎 真一	ポプソソレブ SK	6周 12'1'55"371
25	0	岩崎 真一	高橋 憲夫	6周 13'1'56"995
26	0	岩崎 真一	サードダンガンSK88	6周 20'1'58"078
27	0	岩崎 真一	グルメット+サービスタF4/90	5周 27'2'01"307
28	0	岩崎 真一	KM/S CLUB F4/90	5周 ノータイム
29	0	岩崎 真一	オスカークイブULLET	5周 5'1'52"853
30	0	岩崎 真一	フジサービスタF4/90スキル	0周 22'1'58"597
31	0	岩崎 真一	SK88by永井	0周 ノータイム

### ●RS

予選順位/タイム	出走	ドライバー	車種	タイム
1	15	岩崎 真一	KOTOBUKI BFFUNKY91	15周 26'37"777
2	14	岩崎 真一	FIX-MID SK90	15周 26'48"794
3	13	岩崎 真一	BRUNASK90/リチャード	15周 27'01"560
4	12	岩崎 真一	T-WAVE SS上杉SK90	15周 27'03"429
5	11	岩崎 真一	ワコー+R&R SK90	15周 27'04"593
6	10	岩崎 真一	和田自動車CAR界SK90	15周 27'22"961
7	9	岩崎 真一	ヤマケン全盛サクマスター90	15周 27'28"180
8	8	岩崎 真一	ウッディランドSK90/リチャード	15周 27'36"798
9	7	岩崎 真一	KOWA SK90+寿	11周 20'07"562

### ●N1-1600

予選順位/タイム	出走	ドライバー	車種	タイム
1	12	岩崎 真一	フレンドシップフォレストシビック	12周 22'25"432
2	11	岩崎 真一	バーソナルオートMCM EP9	12周 22'26"102
3	10	岩崎 真一	USRマクII RCシビック	12周 22'26"819
4	9	岩崎 真一	ブラスRTトローシーシビック	12周 22'41"344
5	8	岩崎 真一	ソフランド秀和シビック	12周 22'42"399
6	7	岩崎 真一	竹内油業RCシビック	12周 22'48"646
7	6	岩崎 真一	KCMオガワコーヒースシビック	12周 23'16"063
8	5	岩崎 真一	T-REVOLUTION Sir	12周 23'19"135
9	4	岩崎 真一	ホンダ シビック	12周 23'26"408
10	3	岩崎 真一	EP-1	12周 23'45"089
11	2	岩崎 真一	南海石油機油BYTS.シビック	12周 23'45"933
12	1	岩崎 真一	都工車三輪トロン	12周 24'20"980
13	0	岩崎 真一	ルーダスRC-ACVIC	10周 7'1'50"079
14	0	岩崎 真一	ランドマークUSRシビック	8周 2'1'49"262
15	0	岩崎 真一	RoangスバルMCMN-9	1周 5'1'49"825



# 社員レーサー

## 募集

社員レーサー募集要項

- 給与20万円以上 昇給年1回 賞与年2回 交通費全額支給 各種保険 駐車場 寮完備 ■年齢制限なし 来春卒業予定者も可 ■勤務地/原則として千葉・市川(希望があれば茨城も可) ■勤務内容 豆磨、もやし、カットサラダの製造 ■勤務時間/8:00~17:00 ■休日/月6回(平日4日+日曜2回) ■休暇/夏期・年末年始・有給休暇
- 丸五食品グループ
- 本社/千葉県千葉市若葉区3-41-10
- ※実際のメンテナンススケジュールやチーム運営は、千葉県松戸市の株式会社レーシングに一任。経験豊富なドライバーとのパートナーシップで、キミたちのレースを応援する。
- この件に関するお問い合わせも、株式会社レーシングへ。
- 株主/株主優待/株主優待/株主優待
- 今井 0473-64-7518

才能は眠らせるな  
丸五食品でカートからフォーミュラへ  
夢を形にしよう。

丸五食品グループは、関東一円3000キロに製品を収める食品メーカーです。現在、平成五年オープンの計画でレーシングコースの造成中/コースオープンに先立ち、いずれは自社コースでも活躍してくれる社員レーサーを募集します。

カートでレースをスタートし、成績優秀者にはFJ、F3へのステップアップも応援していく計画。

やる気のあるキミの参加を待っています。



# '91 R'on CHALLENGE



## 第5戦富士でエンジンは復調 だが第6戦筑波はまたも予選落ち

R'onザウルスジュニア Vol.6

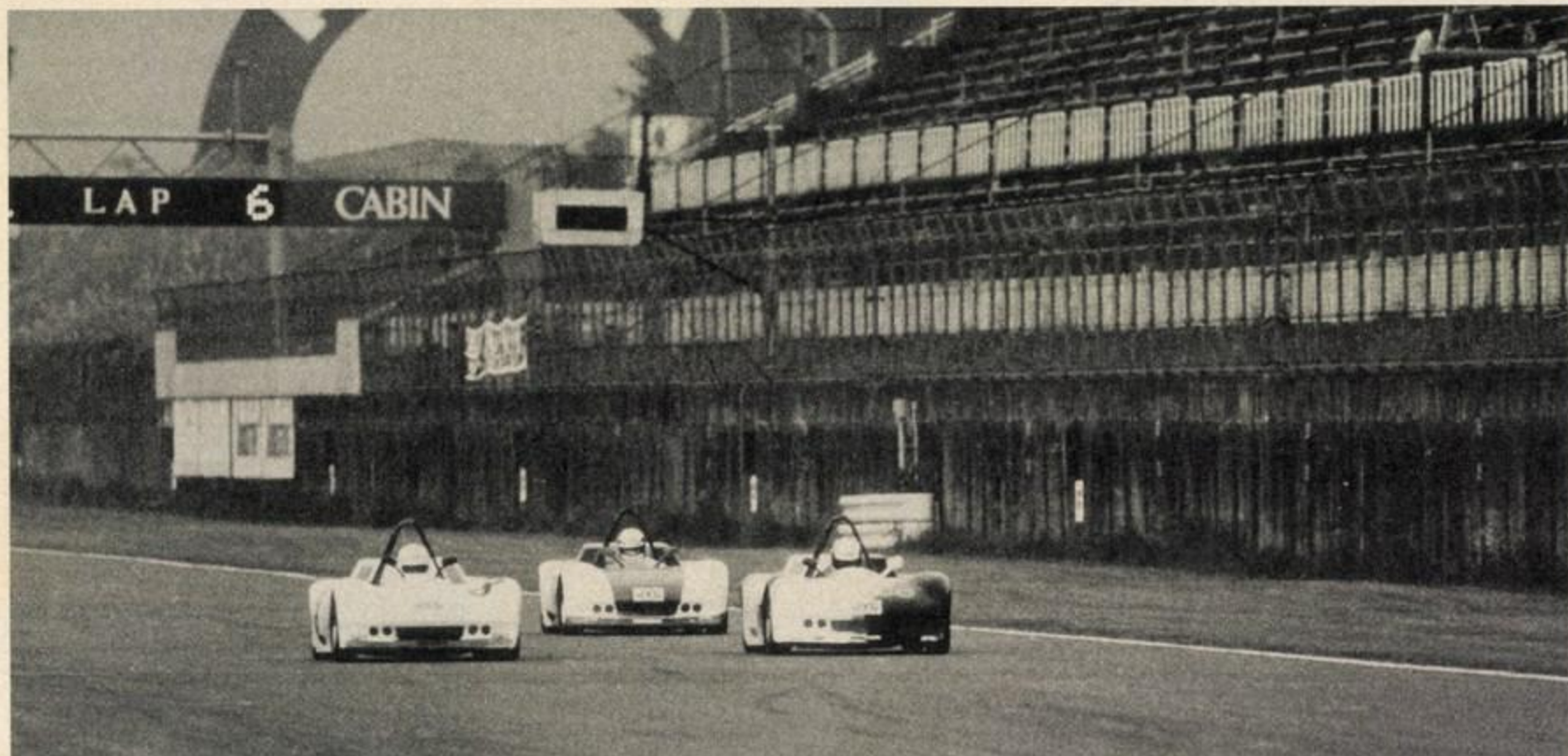
100万円でザウルスジュニアを1年間戦えるか!?  
編集部(株)の実践レポート

早いもので'91R'onザウルスジュニア・チャレンジも終盤戦

8月のレース・ド・ニッポンから約1ヵ月半のインターバルの後は富士と筑波の2連戦だ

レース・ド・ニッポンで発生したエンジンのグズツキを富士まで引きずってしまい

やっと直ったと思ったら筑波は台風の影響で大雨、一度狂った歯車はなかなか元に戻らなくて……



決勝でエンジンはやっと快調になり、レース序盤から伊安藤くん、伊藤木ちゃん(女性です)とスリッパを使い合っのレースを堪能。JSPCチーム計測のストレートスピードは、トップの169km/hに対してボクは165km/hだったとか

### 10/4~5 FISCO

#### テストでは快調なエンジン

前回の第4戦筑波、レース・ド・ニッポンで発生した原因不明のエンジンのグズツキ。まずは原因を探り出さなければならぬ。約1ヵ月半のインターバル後の第5戦富士と第6戦筑波は2週間連続なので、富士までに直らなければ次の筑波も棒に振ることになってしまうのだ。前回は書いたように普通にパドックを走ったり、エンジンを回した状態では何の異常も起きず、負荷をかけない限り症状は発生しないのだから困ってしまう。

原因を究明するためには、走らなければならない。だがその走る場所と時間を確保できるか、これが最大の問題だった。幸いレース・ド・ニッポンが終わった段階で、同じジュニアに参加しているスポーツランドやまなしの代表の上野さんから、「ウチに持ってきて走らせてみようよ」と、ありがたい言葉を頂き、その好意に甘えさせて頂くことにした。

9月の半ばになってようやくヒマを見つけ、スポーツランドやまなしにマシンを運ぶ。前回の富士同様、運搬用のトラックは横浜のALLAキタから借用して筑波までマシンを取りに行き、筑波から藤崎にあるスポーツランドやまなしまでジュニアを運んだ。

肝心のテストを行ったのは約1週間後の9月24日。スポーツランドやまなしの休業日に走らせてくれることになったのだ。この走行では我がR'onジュニアは、レース・ドの時に出了た高回転でのバラツキやいきなりエンジンストールする兆候は全く現れず快調そのもの。症状が出なければ対策のしようがないので、レース・ドの時に狂ってしまったブレーキバ



上:練習後に燃料系をすべてチェックしたのだが、予選でも同じ症状でエンジンがストップしてしまった。だが練習の時は違い、不正爆発を繰り返しながらも完全に止まることはなくピットまで戻れたのは幸いだった。中:なんとかピットに戻ってタコメーターの配線をカットしてみる下:電気系が原因と判明して、決勝までの短時間に慌てて部品調達、そして交換を行った

ブレーキバランスは、ほぼ満足のいくセンが出た。コースを知り尽くしている上野さんが乗ってもエンジンに全く問題はない。初めてボクのクルマに乗った上野さんの評価は、「フロントはすこく良く入ってくれるんだけど、リヤが完全に負けてるんじゃないかな。これでレースを走るのはキツイでしょ」というものだった。前回は書いたように、ボクのクルマのフロントには、富士用ということでオートロックさんから借用した少々硬めのスプリングを使用している。富士ではこの仕様でしか走っていないから全く問題はないのだが、レース・ドで初めて筑波を走った時は、フロントの入り口の良さにとまどい、リヤの挙動に不安を覚えたのは事実だった。まさにその不安を指摘するような上野さんの言葉だ。

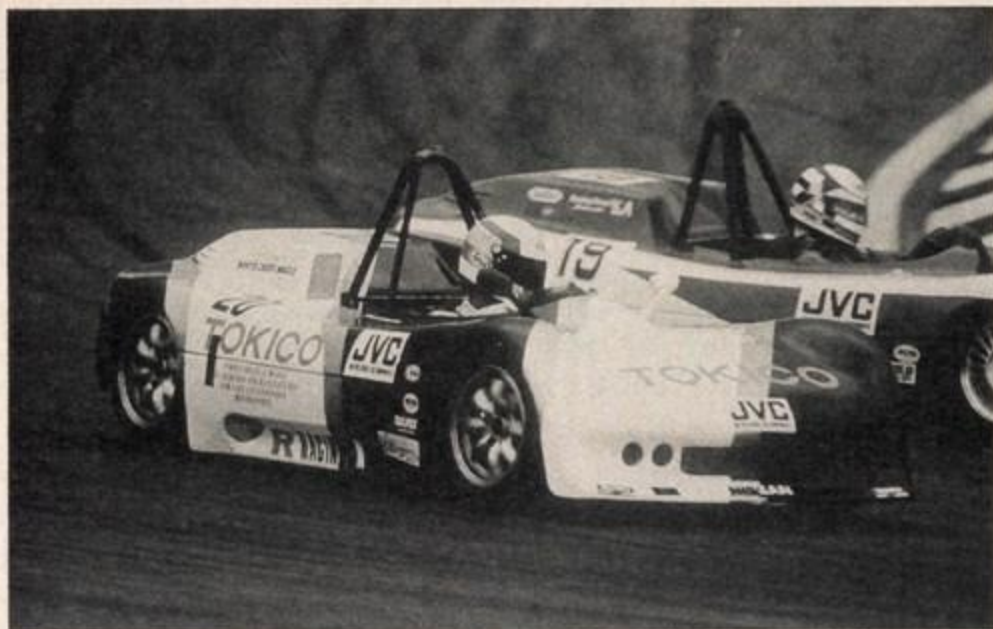
ではどうするか。上野さんとも話し合った結果、富士はこのままの状態で行き、翌週の筑波では試しにリヤのキャンバール角を現状より大めにつけよう、と決めた。本来の目的は果たせなかったが、有意義な一日となった。

#### 練習でグズツキが再発した!

今回の富士は土曜日の1DAYで、金曜日に1時間のスポーツ走行が予定されている。金曜日の早朝にそのままマシンを置かせてもらっていたスポーツランドやまなしにマシンを取りに行き、富士に向かう。

今日は平日ということで手伝いはナカジだ





最終ラップのヘアピンで座木ちゃんがインに飛び込んで、スピン。お互いに当たりたくない、という様子がわかるかな？

座木くんがインに飛び込んで、スピン。お互いに当たりたくない、という様子がわかるかな？

座木くんがインに飛び込んで、スピン。お互いに当たりたくない、という様子がわかるかな？



全然縮まらないタイムにピットの面々も洗い顔。みんな、ゴメンネ

## ナカジのチーフ小間使い日記

2週間連続での開催となった富士と筑波での第5戦・第6戦は、嬉しくもあり残念でもあり、といった内容だった。

嬉しかったのは、第5戦の筑波で発生したミスファイアのトラブルが、ついに解消したこと。ただし原因に関しては、電気系としが分かっていない、というのも、イグニッション・コイル、タコメーター、プラグを同時に交換してしまった

チームとして真剣に考えれば、ひとつ

ひとつのパーツを順番に交換してでも原因は解明すべきかもしれない。次に同じようなトラブルが出た時、どこを疑うべきかのヒントになるからだ。しかし、走っていないと症状が出ない、という複雑なトラブルのため、テストする時間がまったくなかったというのが実情だ。予選終了後、決勝までの限られた時間でトラブルを解消するためには、とにかく怪しいパーツを可能な限り交換するしかなかったのだ。これは、翌週に迫っていた筑

波のためもあった。少々乱暴な対策ではあったが、その甲斐あって決勝ではミスファイアは解消され、ドライバーも久々にバトルを楽しむことができた。評価すべきはバトルしたグループの中のトップでチェッカーを受けたことで、これは素直にドライバーを褒めてあげることにした。

だが、次の筑波がいけなかった。大雨の中で完全に萎縮してしまい、またしても予選落ち。予算も少ないし、メンテだ

って最小限(あるいはそれ以下?)だが、決して予選を通らないクルマではない。最終戦の筑波では、是非とも奮起してもらいたいものだ。

ドライバーはクルマのセットについて、「振りまわせる感じ」がなくなって、安心して乗れないという。そこでそれを解決するために、フロント・スプリングをオリジナルに戻そうかと思っている。要はドライバーの言い訳をなくしてしまおうという事なのだが。ガンバレ、座

けの予選だったが、富士に到着すると本当は上野さんの手伝いに来ていた一木くん(FJ)に参加し、マシンも完璧にひとりで面倒を見ていたのだが、上野さんが今回オートトルックのメンテナンスで走るために暇になったと手伝いに来てくれた。

心強い助っ人の一木くんは、走行前にマシンと、キャンバーやトーなど足回りのチェックを行ってくれた。結果は左リヤのキャンバーがわずかに足りないということ以外は全く問題なし。走行直前になってカウルを固定しようとしたら、一カ所どうしてもズース(カウルを固定するネジのような物)がはまらず、無理をして受け側のピンを折ってしまった。とりあえずタイヤラップで固定してコースインをするが、これで30分ほどロス。またいつものドタバタで走行時間が減ってしまった。

コースインしてしばらくは普通に走っていた。だが7周ほど走ったストレートエンド、まだ全開にしている場所で突然エンジンがストップ。情性でコーナーを回りながら下り区間で再始動を試みるがダメで、コーナー

を立ち上がったイン側のダートにマシンを止めた。だが、しばらく待つと再びエンジンは生き返り、何事もなかったかのように回ってくる。それならと、再度コースに復帰して走り始めるが、Aコーナー、100Rと走ってヘアピンの手前でやはりエンジンがストップ。ヘアピンの待避路にマシンを入れ、とりあえず疑いのあるタコメーターの配線を外そうとしたが、メーターパネルの裏に手が入らず断念。しばらく待って再びエンジンが始動したところで走行時間は終了となる。

さあ、困った。とりあえず一木くんは燃料系をすべてチェックしてもらい、翌日の予選を走ることになった。燃料系が原因ならこれで元通りに走るはずなのだが……。だが、翌日の予選でも全く同じ症状が出てまともに走ることすらできない。なんとかピットに降りついて、懸案のタコメーターを殺してみる。今度は高回転はバラツクが、エンジンが止まることはない。これで一周だけタイム計測ができた。タイムは2分09秒台。そして再度タコメーターをつないで走ってみると、やっぱりエンジンが止まってしまふ。原因が電気系であることは間違いないようだ。



# めざせ 国際レーシング ドライバー

ジムラッセル レーシング ドライバーズ スクールは、1957年にモータースポーツの本場イギリスで世界で初めて開校し、エマーソン・フィッツパルディヤジル・ビルヌーブなどのドライバーを輩出した、伝統と実績を誇るレーシングスクールです。

1週間のプログラムには、実際のレースを想定したトレーニングがびっしり。100%確実なレベルアップをお約束します。参加者はイギリスのRACライセンスを取得でき、これは、帰国後日本国内A級ライセンスに書き換えられます。スクールは、各スポンサーのご協力で特別に安価な料金での受講が実現しており、世界中の若者たちが参加しています。このスクールへ、日本からも参加しやすくなりました。詳しくは、同スクール日本事務局までお問い合わせください。



**Jim Russell**  
Racing Drivers School U.K. Ltd.

## ジム ラッセル レーシング ドライバーズ スクール

- トレーニング地/ドニントンパークサーキット(イギリス)
- コース案内  
〈FJベテランコース〉7日間トレーニング(毎月1回開校)マシン操作の基本から始まり、最終日にはレースで成果を競い合います。  
〈サルーンベテランコース〉7日間トレーニング(毎月1回開校)ヴォクソール・アストラを使ったスクールです。スキッドコントロールレッスンなどのあと、レースを体験します。  
〈上級者コース〉(毎月1回開校)  
現在、FJ1600以上の4輪レース参加資格者対象の、フォーミュラ・ヴォクソール・ロータスを使用したコースです。
- 入学資格/普通免許所持者  
※イギリスでのプログラムは、日本人スタッフが同行、アシスト致しますので言葉等の不安はありません。
- お申し込み  
各留学期の45日前までに(各月の入学予約締切時受け付け中、ただし、満員になりしだい順次締め切り)、所定の手続きをおすませください。  
※資料請求は、封書で請求書に500円切手を添えてお申し込みください。

お申し込み先/株式会社クレストワン ジムラッセル  
レーシング ドライバーズ スクール日本事務局  
〒104 東京都中央区銀座4-9-6 銀座高島ビル4F  
☎03-3546-3211

資料  
請求券

第5戦でかかった経費  
**11万4987円**

第6戦でかかった経費  
**8万5079円**

日	記号	お引、出金	振込	引当	残高	店番号
1	3-5-9	090	振込	1,000,000	****1,000,000	167**
2	3-5-9	035	振込	****925,222	****925,222	167**
3	3-5-9	035	振込	****875,164	****875,164	167**
4	3-5-20	010	振込	****716,836	****716,836	167**
5	3-5-31	010	振込	****516,836	****516,836	167**
6	3-6-14	090	振込	****526,113	****526,113	167**
7	3-6-14	090	振込	****546,113	****546,113	167**
8	3-7-3	010	振込	****501,113	****501,113	167**
9	3-7-18	010	振込	****301,113	****301,113	167**
10	3-8-1	090	振込	****301,455	****301,455	167**
11	3-8-1	090	振込	****354,455	****354,455	167**
12	3-8-1	090	振込	****374,455	****374,455	167**
13	3-8-1	090	振込	****384,455	****384,455	167**
14	3-8-14	010	振込	****264,455	****264,455	167**
15	3-8-19	065	振込	****266,827	****266,827	167**
16	3-8-29	090	振込	****323,873	****323,873	167**
17	3-9-5	010	振込	****277,973	****277,973	167**
18	3-10-3	010	振込	****127,973	****127,973	167**
19	3-10-15	090	振込	****188,886	****188,886	167**
20	3-10-15	090	振込	****208,886	****208,886	167**
21	3-10-15	010	振込	****123,807	****123,807	167**
22						
23						
24						

通帳残高

**12万3807円**

第5戦富士	(円)
●マシン移動 (筑波→スポーツランドやまなし)	
9月16日 東京→筑波間高速代	1250
筑波→福岡間高速代	4450
福岡→東京間	2900
ガソリン代(トラック)	5401
小計	14001
●スポーツランドやまなしテスト	
9月24日 高速代	7200
ガソリン代	4890
小計	12090
●レース	
9月14日 エントリーフィー	30900
テント代	15000
10月4日 FISCO入場料(1名)	500
スポーツ走行料(30分、保険料含)	4400
東京→福岡間高速代	3200
福岡→筑波間高速代	3080
ガソリン代(レース用)	2987
宿泊代	5000
10月5日 FISCO→筑波間高速代	4160
ガソリン代(トラック)	4707
10月6日 筑波→福岡間高速代	1570
ガソリン代(トラック)	3907
小計	79406
●パーツ代	
タコメーター	19550
1Gコイル	9050
プラグ(4本)	8240
ズース(1個)	650
小計	29490
●収入	
スターティンググリッド賞	20000
合計	114987

今回は運戦だったため、富士と筑波の2戦分をまとめて収支決算したが、まずはそれぞれに分けて説明しよう。

●富士  
本文中にもあるように、レース・ド・ニッポンでのエンジンのグズツキを解消しようと、約1カ月半のインターバルの間に、マシンをスポーツランドやまなしに運んでテストしてみた。このテストに関しては、スポーツランドやまなしの上野さんの好意にすぎりきってしまったため、経費的にはマシン輸送、そしてテスト走行時の交通費だけで収まっている。しかもマシンを運んでからレースまでの約3週間、マシンの保管までしてもらってしまったのだ。この部分や走行料を含めて正規に料金を支払うとなればこの金額ではとてもできないのだから、上野さんにはなんとお礼を言っていかが分らないほどだ。  
マシン輸送に関しては、9月16日と10月4-5日の2回、輸送に必要なトラックは、前回の富士同様、横浜のALAアキタから現物スポンサーの形で押借することができたため、レース時の経費も必要最小限の

第6戦筑波	(円)
●レース	
9月26日 エントリーフィー	30900
10月12日 住跡高速代	1200
スポーツ走行料(1時間)	10000
ガソリン代(レース用2.7L)	2030
ガソリン代(乗用車分)	6139
宿泊代(2名分)	14420
10月13日 住跡高速代	1200
小計	65889
●部品代	
ブレーキアジャスター	18540
ズース(1個)	650
小計	19190
総合計	85079

ものに収まっているはずだ。もっとも必要最低限で上げるためにはかなりの努力を必要とするのではあるが……。また、今回はお手伝いもレース同様1DAYだったため、宿泊台はドライバー分のみ(ナカジは本来の仕事の取材があった)しか必要とならなかったし、クルマも必要なものはすべてトラックでマシンと一緒に運んだため、前回の半分で済んでいる。

この他には急ぎ決断前に購入したパーツ代が予定外の出費となっている。それが原因かは分からないが、中には無駄な出費となっているものもあるはず。だが、レースは待つてくれないから、原因として考えられ、かつパーツのあったものを急ぎ購入したというわけだ。やり方次第ではあるが、突発的な出費があったにも関わらず今回の富士は総額で13万円強、スターティンググリッド賞を引けば11万円強の出費で済んでいる。これで残り2戦がかなりラクになったのは事実だ。

●筑波  
筑波に関してはこれまでとほぼ同じ金額で収まった。今回は練習中と、整備中にリヤ部分のズースのネジ部分を紛失したため、新品を1個購入したことと、結局狂ったままのブレーキバランスをなんとかしようと購入したブレーキアジャスター(コクピットでバランス調整ができるもの)以外は、消耗品を含め新たに購入したものは無い。ブレーキアジャスターは、富士の段階では手に入れていたのだが、製品不良ということで1回返品し、この状態で新たに受け取ったもの。今回は時間の関係で残念ながら取り付けまでではできなかった。工賃は次回、ということになるはずだ。  
いずれにしても残高は残り1戦で12万円強。残りは筑波だから、間違いなく目標のランニングコスト100万円、はクリアできそう。



# STREET TOPICS

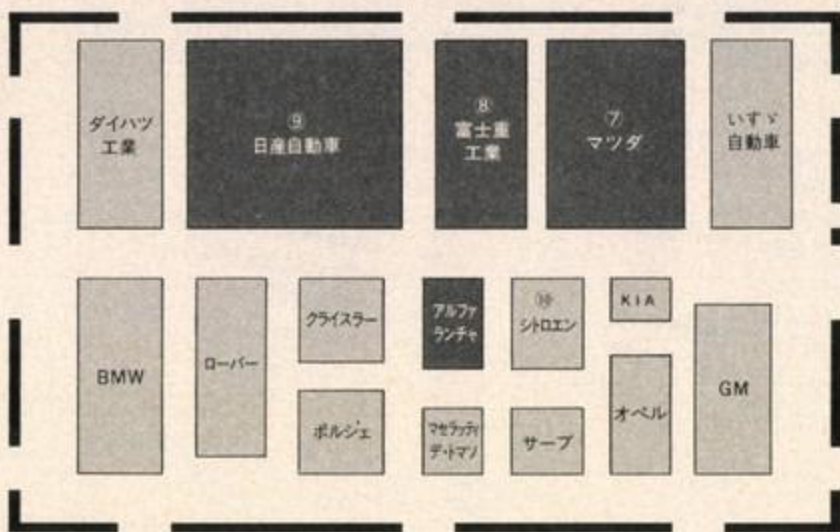
モータースポーツ

## 東京モーターショーMS攻略ガイド

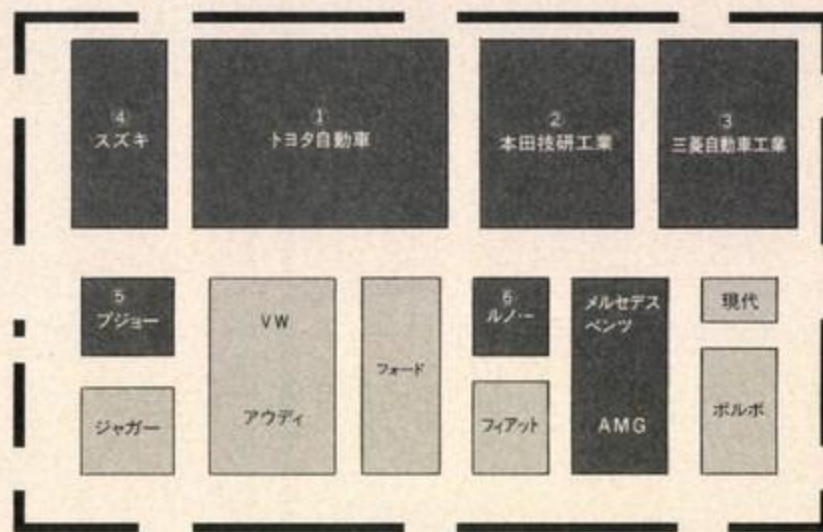
モータースポーツファンならば、幕張へ行ったらココを觀ろ。！ガイドなのだ

前回から2年振り、10月26日から14日間、千葉県は幕張メッセで開催される第29回東京モーターショー。2年に1度の自動車の祭典。もうみんなの間でもおなじみになったイベントでしょう。今回R'onは、このショーに出展されるレーシングカーがどこで展示されるかをチェックしてみたゾ

### 中央ホール(乗用車部品)



### 西ホール(乗用車部品)



サービス通路

メッセモール連絡デッキ

イベントホール(乗用車)

レーシングカーを観たいっていつても、とにかく会場まで足を運ばなくてはならない。ということで、まずはアクセスガイドだ。会場に行く足としては電車が一番ふさわしい。確かにクルマで行く方が簡単だし、駐車場も今回は2万台以上収容できるようにしている。だが、前回の例でみると、会期じゅう首都高湾岸線が混雑していたというので、時間的にみると得策でないかも。むしろダイヤが改正されて、快速電車が停車するようになったJR京葉線海浜幕張駅下車して直通シャトルバスで会場に向かった方が得。東京

### まずはとにかくアクセス・ガイド

今回で29回目を数える東京モーターショー。会場を千葉市・幕張メッセに移して2度目となるこの自動車ショーは、世界13カ国の352社、2政府、1団体が参加する。嬉しいことに今回は、公開期間を前日より3日間増やした10月26日から11月8日までの14日間。公開時間も月々木曜と日曜日は午前9時から午後6時まで、金曜土曜は午後7時までとゆったりとしたスケジュールを取っている。でも、混み合う時間帯は必ずあるので、時間に余裕を取れる人は、綿密に計画を立てていくべし。今回のモーターショーでは昨今のMSブームに乗って、各メーカーによるレーシングカーの展示も盛ん。そこで今回のストリートピククスはちょっと趣向を変え、このブースに行けばこんなマシンに会えるというモータースポーツ攻略ガイドをお送りしよう。



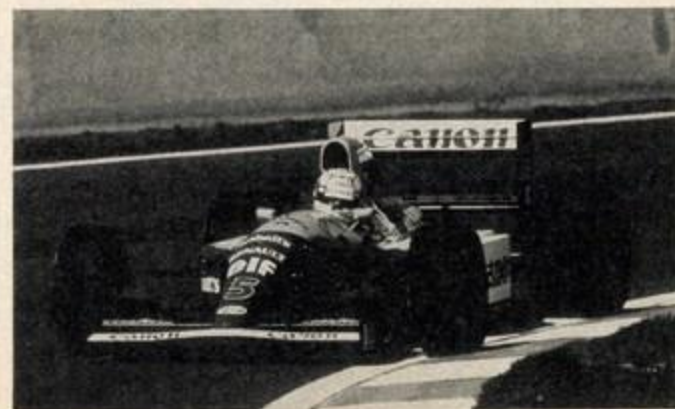
鈴鹿GP直後の凱旋。マクラーレンMP4/6ホンダが早くも真近で見られるぞ

駅から30分、海浜幕張駅から5分で会場に到着できるはずだ。JR総武線を利用するならば幕張本郷駅下車。そこからも直通バス(所要時間約10分)が出ているので、それを利用してみるのもいいだろう。

と、いったところで上の地図の見かたを説明しよう。今回は幕張メッセの施設のうち、東ホール、中央ホール、西ホール、そしてイベントホール、北ホールの5ホールを使って展示がなされるが、地図では国内メーカーと主な外国メーカーが出展している中央ホール



オートポリスSWCもなんのその。プジョー・ジャポンはメインテーブルに905を展示する



今年、マクラーレンのライバルを演じたウィリアムズFW14ルノーもJAXブースで



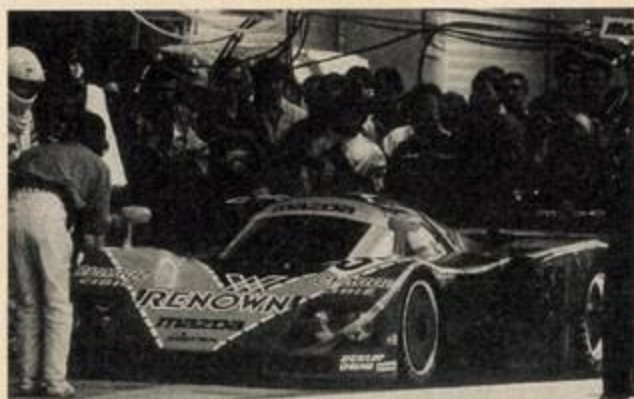
と西ホールに絞らせていただいた。商業車ブースにも若干の展示はあるが、まあ今回は誌面の都合で御容赦願いたい。

## F1は最新マシンが展示される!

F1なら、各地でF1展も多く開催されているのも見慣れているとは思いますが、東京モーターショーで特徴的なのは今シーズン戦ったマシンが展示されることだ。まずは②のホンダ・ブースでは2台のマクラーレン・ホンダを展示。1台は旧型になるが、メインに飾る1台はMP4/6を持ち込む。同時にV12・ホンダRA-21Eもショーモデルながら展示されるとか。とにかくパドックにでも入らない限りシゲシゲと観ることが出来なかったMP4/6が、間近で観ることが出来る最初のチャンスだ。そして⑥JAXブースでは、マクラーレンのライバルとなったウィリアムズ・ルノーを展示する。こちらもシーズン戦ったFW14。今年を代表する名マシン2台が、西館で一度に観られるんだ。

## グループCはブジョーが目玉

さて、F1の後はCカーだ。これはJSPCでおなじみの顔ぶれが一堂に会す。①トヨタ・ブースではトヨタ91C-Vが、⑨ニッサン・ブースではニッサンR90Cが展示。だが貴重なマシンが観られるのは⑤ブジョー・ブースと⑦マツダ・ブースだ。ブジョーは今年走ったSWCマシン905を、そしてマツダはル・マン24時間レースで日本車初優勝を飾った787Bの55号車を展示するのだ。レギ



ル・マン日本車初優勝の感動を再び。優勝車55号車がマツダ・ブースに展示される

ユレーションが変更されて、2座席フォーミュラとして生まれたブジョー905の美しいスタイリングを、ここで十分に堪能してほしい。また、激戦を戦ったマツダ787Bを眺め、ル・マン日本車初優勝の感動をもう一度呼び起こしてみるのがいいかもしれない。

## ちょっと寂しいツーリングカー

サーキットレースで直接クルマの宣伝になるのはこのツーリングカー・レースなのだ。今回のモーターショーでは少し出展が寂しい。⑨ニッサン・ブースにはグループAの雄スカイラインGT-R。だがグループA車両の展示はこの1台だけで、あとは②ホンダ・ブースに次期N1用シビック、③三菱ブースに新ミラージュのミラージュカップ用マシンが展示されるだけにとどまっている。

## 土モノはひっくり返して豊富だぞ

その代わりといったら何だが、オフロード車の展示は多い。まずWRC車両として目玉なのは①トヨタ・ブースに展示されているセリカGT-FOUR・Rをベースにした来季用WRCラリーカーだ。他にWRC関係の出展車としては、③に三菱キャンランV R-4スウェーデン・ラリー優勝車、⑧にスバル・レガシイWRCマシン、⑨にニッサン・バルサーWRCマシンの展示がある。モンスタースタインを観たければ⑩シトロエン・ブースだろう。今年のバリダカを制したZXR-Tラリーがその勇姿を披露している。もちろん③三菱ブースには2位に入ったパジェロ、⑨にはサ

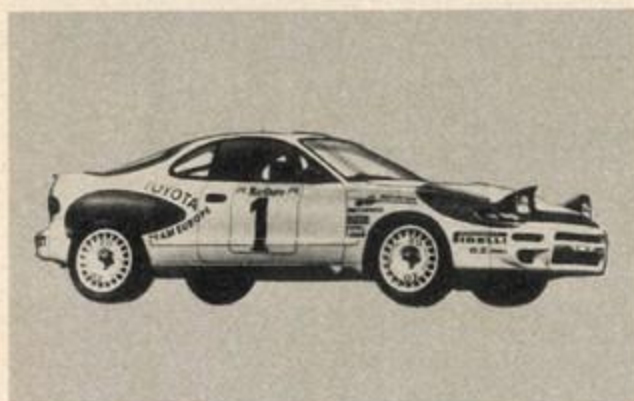


グループA選手権では無敵の快進撃。御存知スカイラインGT-Rの勇姿も見られる



三菱はオフロード・モンスタースタイン。バリダカ・パジェロが存在感をアピール

ファリ、商業車館にはランクルのバリダカ仕様も展示されている。変わったところでは④スズキ・ブースに展示してあるカルタス・ツインエンジンとミッドシップ・カルタス。それぞれバイクスビークとオーストラリア・ラリーに参戦したものだ。さて、駆け足で紹介したけれど、レーシングカーだけでもこれだけ観て回れる今回の東京モーターショー。入場料は大人1200円、小・中学生が500円、金・土曜の午後4時以降は大人600円、小・中学生250円という特別料金も設定されている。とにかく日本最大の自動車ショー、足を向けてみて損はないはずだ。



来季WRCに参戦するセリカGT-FOURもひと足お先にお披露目

## マツダの新販売網「アンフィニ」RX-7とともに始動



アンフィニRX-7 タイプR

11月1日、ユーノス、オートザムに続いてマツダ(株)に新チャンネルが登場した。その名も「アンフィニ」。過去RX-7のスパルタン・バージョンにも採用されたこのネーミングの由来は「無限大」。ユーザの無限のニーズに、無限に応えていこうというメーカーの意気込みの表れだ。従来のマツダオート・チャンネルが、このネーミングに変更され、新たに発足する。それとともにアンフィニ・ブランドも第一弾が一斉に発表された。4つのニーズに応えた4台のクルマ。スポーツカーRX-7、高級セダンMS-9、セダンMS-6、RVのMPVがそれだ。その中でもやはり一番注目したものは12月1日より発売されるRX-7の存在だろう。ロータリーエンジンの利点を生かし、フロントミッドシップとしては理想とも言える前後重量配分50:50を実現。最高出力255psを発生させる13B2ロータリーエンジンを搭載し、今までのRX-7の伝統に恥じない走行性能を有している。発売が待ちどほしいクルマの登場だ。



アンフィニMS-6  
アンフィニの核となる小型セダンのMS-6。1.8~2.2V6エンジンが高質な走りを生む



アンフィニMS-9  
MS-9はセンチアを基本にしたモデル。2.5~3.2DOHC V6エンジンを採用する



マツダ・クロノス  
マツダ・チャンネルにも1.8~2.2V6搭載クロノスが登場。知性溢れるスタイルが売り

### ミラージュ3ドア・スーパーR



### まあくなったミラージュ

ワンメイクでおなじみのミラージュが久々のフルモデルチェンジ。イメージをガラリと変えて登場した。3ドアは1.5~1.6DOHC直4が主力だが、4ドアには来季2月から1.6V6エンジン搭載車が登場する。スーパーRは145psを発生

### ランサーMXサルーン



### ランサーが個性的に変身

先のモデルチェンジで5ドアに変身したランサーが、再び4ドアセダンへと性格を変えた。主力は1.5~1.6DOHC直4だが、最強モデルは1.8直4ターボで195psを発生。ミラージュと同じく来季2月から1.6V6搭載車が発表される

### プリメーラ5ドア2.0e GT



### プリメーラが5ドア追加

発売以来スタンダード・セダンとして高い評価を受けているプリメーラに5ドアが追加。英国仕様を輸入という形で販売される。SR20DEエンジンを搭載し、基本構成は国内仕様と変わらない。ヨーロッパ・テストあふれるスタイルの1台だ

### サファリ・ワゴン・エクストラ・ハイルーフ・キングスロード



### サファリ、マイナーチェンジ

サファリが4年振りにマイナーチェンジ。175psを発生する新開発4.2直列6気筒ガソリンエンジンの採用などで、大幅に走行性能を向上させた。またガソリンワゴン車および最高級車種キングスロードにはATも採用し、快適性も追求している

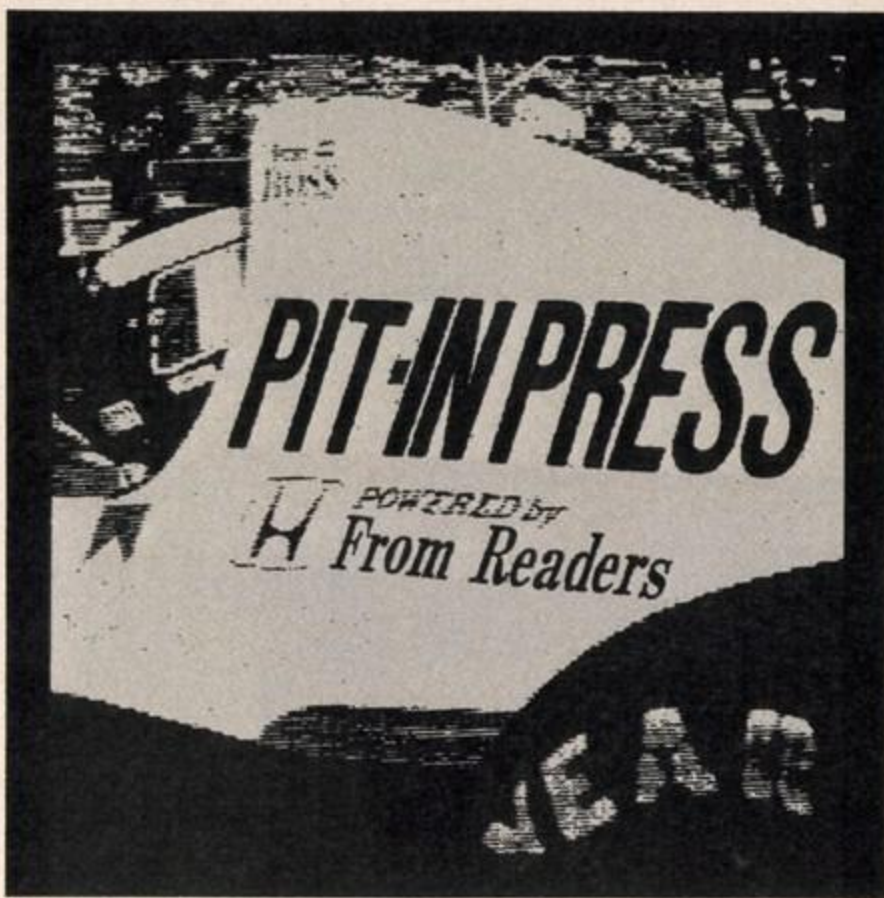


# 私の好きなドライバー 国内編

すいぶん前に募集したから忘れちゃってるかもしれないけど、私の好きなドライバーの国内編をお送りいたしましょう。掲載がだいぶ遅くなっちゃってゴメンネ。では、国内編の第1弾をいってみましょかね。



- ★片山 右京
  - F3000第1戦で優勝したし、初めてサインをもらったドライバーだから
  - 久保クンは上の写真も送ってくれたよ。
  - おちやめでかわいいのに、あの走りは好きだわ。山梨県 アンチ○○ファンだよーん
  - 速い、おもしろい、かわいい、もちろんかっこいいっ
  - CABINの一員になってから右京さんが好きになりました
  - 三重県 ル・ボッセ・クラブ
- ★池谷 勝則
  - ほくのすきな人は池谷勝則さんです。とちだちのお父さんです。
  - バイタリティがあつて夢を持てる。
  - ル・マン24時間にも2度出場して、2度も完走したのに、テレビではニッサンばかりが出てその実力が発表されなかった。顔がかわいいのも好きな理由の一つです。
  - 神奈川 水谷 力樹
  - 神奈川 清水 元子
  - 神奈川 2度出場して、2度も完走したのに、テレビではニッサンばかりが出てその実力が発表されなかった。顔がかわいいのも好きな理由の一つです。
  - 神奈川 安藤 栄子
- ★鈴木 利男
  - F3000じゃ地味だけど、耐久走らしゃ天下一品。
  - 全日本富士1000kmで、ラスト30周の大バトルノ、いうことなしですね。
  - 愛知 村松 健一
  - 東京 入岡 千恵子
- ★なんでもって、超いい人// カッコイイ人//
  - 今年中に絶対勝つよの言葉に期待しています。
  - 関谷選手の実績、早く見たいです。
  - バドックでもピットでも、メチャ明るいところ。そしてときおり見せるキビシイ横顔。
  - 私、才能のある人が好きなんです。運はともかく。
  - もうムチャクチャ面白い人ノ、だと思っ。
  - ウデもイイし。
  - 懐しそうな顔の奥に潜むファイティングスピリット。
  - 勝水 敬道
  - 私の友達と友達で一度会ったことがあるから。
  - あの親しみのある関西弁と関西ローカルのラジオ番組でのコメントがおもしろい。
  - あの切れ長の目が好き
  - 気がついたら土屋さんのファンになってました。
  - 今年中に絶対勝つよの言葉に期待しています。
  - 関谷選手の実績、早く見たいです。
  - バドックでもピットでも、メチャ明るいところ。そしてときおり見せるキビシイ横顔。
  - 私、才能のある人が好きなんです。運はともかく。
  - もうムチャクチャ面白い人ノ、だと思っ。
  - ウデもイイし。
  - 懐しそうな顔の奥に潜むファイティングスピリット。
  - 勝水 敬道
  - 私の友達と友達で一度会ったことがあるから。
  - あの親しみのある関西弁と関西ローカルのラジオ番組でのコメントがおもしろい。
  - あの切れ長の目が好き
  - 気がついたら土屋さんのファンになってました。



## F1チケットの売買で ちよびユート

今年チケットが取れなかったので、F1日本GPのチケットを譲ってあげましようのコーナーの人に手紙を送りました。ほとんどの人が電話や返事をくれましたが譲りませんと書いてあるのに、「いくらぐらいの値段を希望ですか」と聞いてきます。「定価で譲ってください」と言うと「ボクも定価で買っていないので」と言います。その他にも、定価でと言うと、そうですかと言って、あとブツブツ言って切る人とか、そんな人はかりです。手紙で返事をくれる人も、ていねいに書いてくれる人もいるのですが、なかには人をバカにした返事の手紙もあります。譲りませんと書いてあるのに、ほとんどの人が定価より高く売ろうとします。それじやまるでダフ屋と同じじやないですか。譲ると書いてあるのだから、定価で譲るんじゃないんですか？

大阪府 匿名

## F1チケットへの文句 第2段は怒りのFAXで

いま、私のところに「F1のチケットが買っていないのでいりませんか？」というTELELがありまして、とつてもよろこんでいたのですが、よく話を聞いてみると、とつてもお高いのです。C席3日間通し券10万円なんです。高いですね。って言うてしまいました。どう思われますか。

先日、大阪の方からお話をいただきましたが、やっぱりS席の指定席券が10万円でした。10万円出してでも見たいけど、。なんだか足元をみられたみたいでとつてもイヤだったんです。

PS・服部クンに「がんばって下さい」ってお伝えいただけると、とつてもうれしいです。前号でも一通載せたけど、みんなあまりにも人の足元をみてない？ って言いたいよね。ダフ屋志願の連中ってモータースポーツのファンって認めたくないし、認められない。来年もこんなダフ屋もどきが出てくるようならF1チケットのコーナーをやめることになると思う。来年からは、定価でと明記してあるものしか載せないか、このコーナーをやめるかのどちらかになると思う。本当のレースファンは割りをくつちやうと思うけど、このままじゃね。来年、ダフ屋がいなくなることを期待しています。

レースファンのすべてが こーだとは思われたくない

私はレコード会社に勤めるOLです。先日知人に頼まれて、87年のF1GPのビデオをキヤニオンレコードより全巻とりよせました。しかし彼女は半年たつてもそのビデオを買ってくれませんでした。会社の決算が9月にあるので買って欲しいと彼女に手紙を出したところ、それから彼女と連絡を取ることが出来なくなりました。私は会社から、レース好きのやつなんてどーせこんなもんだよ。いいやつなんていないんだよ。なんて言われるし、もうたいへんでした。

彼女はどんなつもりで私にビデオをたのんだのでしょうか。初めから買うつもりなどなかったのでは、なにともしらいます。そして私自身少しかかりしています。レースファンの中にこういう事をする人がいた事を。彼女の消息は、今はまったくわかりません。

## お願い!

貸して、ちよびだ

- 10月6日放送「JSPC第6戦 富士1000km」を録画された方、お願いします。貸してください。
- 11月5日 東京都北区志茂4-40-8 ハイッ青葉203 倉本 忠
- テレビ朝日「カーグラフィックTV」87、88のWRRC特集およびNHKKBBS、91WRCC「トル・ド・コルス」を録画された方ビデオテープを貸して買えないでしょうか。〒179 東京都練馬区田柄3-9-16 井 尊智
- 91ベルギーグランプリ決勝と予選2日目をVHS(標準、3倍どころでもかまいません)録画された方ダビングさせてください。〒041 北海道函館市美原3-50-10 小原 まさこ
- 91F3000富士および鈴鹿で写真を撮られた方、譲っていただけませんか。そのほかF1で写真を撮られた方も頂けると嬉しいです。F3000では特に右京さんと影山さんです。F1ではマクラーレン、JJレイト、ガシヨをいただけるとも嬉しい。あと、モータースポーツのお好きな方お手紙ください。〒410 静岡県沼津市大岡813-1 市川 裕美子
- R'n SPECIAL ISSUE F1GP1950-1987の1986年版のついでにR'n NO.47 894/15号を譲っていただけませんか。〒277 千葉県東葛飾郡沼南町高柳175-819 溝口 正弘
- F1初知の全レースと総集編のビデオ(VHS)を持っている方、貸してください。かダビングしていただけませんか。〒479 愛知県常滑市小倉町1-18-3 佐野 繁久
- 今年のベルギーGPで出会った人でGPPの間、マルメディに泊まっておられた方、佐賀の方だとお聞きしました。ご住所を聞けないままお別れしました。お写真を送りたいのでぜひご連絡ください。アムスからレンタカーで回っておられた貴方です。私はスバのインフォメーションでお会いした者です。(GOLD2にいました) 〒520 滋賀県大津市本宮2-27-11 内堀 敏子
- 7月の終わり頃、静岡TV(?)で富士F1レッシュマンレース第5戦のEP71のレースが放送されたのを録画された方、貸してください。〒229 神奈川県相模原市上矢野4-10-14 宮原 千鶴子
- 83年全日本F2&GCRレースを持っているエライ方、テープを貸してください。かダビングしてください。〒857-11 長崎県佐世保市日宇町348-1 松野コーボ102 宮越 和浩
- 87年のF1全戦をVHSで録画されている方ぜひ貸してください。〒341 埼玉県三郷市戸ヶ崎1-61-4 吉田 真吾



せん。どこかに引越してしまつたよう  
です。

彼女の言ったことなどを思い出すと、'87年  
のビデオを全部そろえてもう一度あの頃のF



うん、本音かな。フットワークではマシンが火を  
ふかないことを祈りつつ今後の活躍に期待しましよ

火の出ね-マシンにのせろ!!  
ACUMI  
リジェ ユレイトンで走ってほしいよ  
京都府 広瀬 香苗

# 100号記念プレゼント 当たってうれしいです



★ちよつと前に100号記念プレゼントなん  
てやったじゃないですか。あれって発表は商  
品の発表をもちまして...というところだ  
よ。で、プレゼントがあつた方からお礼の  
お手紙が来たわけですが、ちよつと遅くな  
つたので、お詫言ひの声をのせましょね  
◆長谷川選手使用のF3000ホイールだ  
どもありがとうございました。早速、到着  
した次の日に姉夫婦のもとへ無事送りまし  
た。8月3、4日と自宅の方へ帰省し、初めて  
ホイールを見ました。すいぶん大きいん  
です。見てビックリしました。  
今度、姉は9月に養生で行われるレースで  
長谷川選手を応援しに行くと言っています。  
姉の夫(つまり義父)は、ホイールにタイヤ  
を履かせて、部屋に飾ると張り切つていま  
す。  
山形県 佐藤さん

◆ブレーキローターが当たりました。  
先日100号記念プレゼントに当たりました  
と、ホルン962Cのブレー  
キローターをお送り下さり、ありがとうござ  
いました。  
私にとっては、あれが一体何なのかよく分  
かりませんが、917用のブレーキセットを  
つけているのが、「自分のとは、まったく比  
にならない。すごい製造技術だ。」「南部  
鉄器の製法の技術だ。」「1億5  
千万位のマシンのパーツだからさ、こんな  
ものが手に入るなんて考えられないよ。』  
和歌山県 レーシングスーツをもらった男



と興奮しておりました。ガラスケースに飾る  
つ。とも話してましたね。他のプレゼン  
トのGOODSは持ってた。また、お金を  
出せば買えるけど、これはねえ、とにかく  
高です。『家室にするそうです。幼い頃、森  
水のおもちゃのカンヅメが当たって以来、プ  
レゼントに当たるなんて。ついでに私も大  
感謝です。本当に、わざわざお送り下さ  
りくださりありがとうございます。』  
岩手県 松野さん

1を見た。'87年は私の好きなドライバー  
がデビューした年でもあるし...という事  
だ。  
私は取り寄せたビデオをどうしてよいか  
考え込んでしまいました。そしてしようがな  
く、社内でもキャニオンレコードに顔がき  
くにたので、ビデオを内密の内に返品しま  
した。この事は彼女は知りません。けれど  
私が苦労したかも。私が話したとしても彼  
女は聞く耳を持たなかったでしょうね。  
レースファンのみなさん、同じレースファ  
ンとして言います。レースファンのそしてモ  
ータースポーツを悪く思わせるようなことは  
しないでください。お願いします。そしてモ

INTER TEC 8-10, NOV. 1991  
JAPAN YOUTH RUI SPEED WAY  
FINAL ROUND. 16-CAR CHAMPIONSHIP

INTER TEC RACE COMPUTER SYSTEMS  
TOSHIBA RACING RTR-1  
S-2000000, S-2000000 (Total 4000000)

北都道 島山 政幸

お願い、勝つて  
ゲルハルト頑張れ  
ゲルハルトの刹那主  
義的な走りに魅せられ  
て、はや5年。'87年の

## 10/15号の内田さんへ 反論を返します

小生は、自分の考えを直す事はありません。  
別にアンチ・ナイジェルではなく、歴代チャ  
ンピオンの走り方を見ていて、ナイジェルの  
走りに疑問を持っているからです。  
以前メルソンが「私は2度タイトルを取  
つた。しかしナイジェルは2度取り損ねた。1  
つのレースに勝つのは簡単だが、勝ち続ける  
のは難しい。つまりタイトルを取るにはポイ  
ントの積み重ねが必要だ。それがナイジェル

にできるようになったらタイトルは取れる」  
と本に書いてありました。今のナイジェルの  
リタイヤの回数では？  
しかし、これも小生一人の意見であり、  
他にも色々な意見があると思います。人それ  
ぞれナイジェルに対して応援したり批判した  
り、同情したりするのですが、それに対して  
肯定もできなければ、否定も出来ないはずで  
す。ですが、内田さんみたいに自分の意見を  
他人に押しつけるのはどうでしょうか？  
メキシコGPでのリカルドに対しての追撃  
ですが、もしあの時、あのまま2台ともリタ  
イアしたらどうなつたと思いますか。16ポイ  
ント失うかもしれないのですよ。  
それと人のペンネームにいちいちけちを  
つけないで欲しいですよ。あくまでも私は英語  
風がいいやすすいのでコマスと言っているだけ  
ですから。  
群馬県 E・コマス  
■意見をいろいろ出し合うのは、賛成です。  
でも意見を押しつけるのは反対。でもね。書  
いている本人は押しつける気はなくても、受け  
取る方は押しつけと感ずることもあるわけで  
す。そこらへんは難しいで  
す。ただね、その意見  
が間違つてるとか正し  
いとかはつきりと言  
切れる人はいません。  
正しいかどうかは本人  
だけの問題なのです  
から。

## HITOKOTO

長い手紙は苦手だと言う人にオススメのヒトコト

●2月某日・マンちゃんにファン  
レターを出した。  
1ヵ月後・マンちゃんから返事が来た。5  
ヵ月後・セナちゃんに出したファンレター  
が宛て先不明で戻ってきた...  
この差は何？ 誰がおしえてっつ。  
静岡県 原 昭子  
●中嶋さんはマンちゃんのような引退後  
はしないだろうなあ。  
残り1戦ガンバレ！ サトル・ナカジマ  
佐賀県 T・K  
●ついに出てしまったF1アイドルソング  
「恋のF1グランプリ」は、裁判官が殺  
害すると思うので先に書いておく。別にいいじゃ  
ないか。実害を受ける人はいないだし。  
オリコン上位進出と忘年会の定番ソングになる  
事を祈りましょよ。  
群馬県 富沢 真  
●今年の中嶋さんは引退しちゃうし、本田  
さんは死んじゃうし。うるうる...でも私は  
大に書いておきたい。影山正美選手、F3初  
優勝おめでとうございませ。バチ！ ホントに  
ホントにおめでとうございませ。  
山梨県 FISCO ONLYだよ  
古「～ですわね」  
今「そうですわ」  
.....こればっか。  
熊本県 appear  
●ノバのバイちゃん、ダニちゃん、ちみたく  
K、ホソノにどんなんらみがあるの？ 星野  
ファンの怒りを思いっきり集めとんのをしら  
ぬのか？ また不完全燃焼だ...  
静岡県 ふらむえーが何じや

## まあ、あつと言う間に 日本GPも終わっちゃったね

というところで、前号に引き続き日本G  
Pでの想い出を募集しております。あれ  
がよかった、これがやだつたに始まり、  
行けなかった悔しさや、生で観れたぞお  
つていうハンヤギようとか、鈴鹿でのF  
1に関するお手紙なら、なんでもいいよ。  
宛て先はいつも通り T1500 東京都  
渋谷区恵比寿南2-6-16 特グラファイ  
ティ レーシングオン P-I-T-I-N  
PRESS係までね。たつきさん、た  
つきさんちよーだいね。

■気持ちよく、分かります。一生懸命走  
つてくれれば、勝たなくても...なんて言  
い、つつも、やっぱり勝つてほしいもの。  
千葉県 ゲルハルト東  
「あんな勝てない奴、早く見捨てろよ」と友  
人に言われても、ヤッパリやめられないん  
です。だって「もし勝つたら...」と想像する  
と夜も寝れないぐらいなんです。それに日本  
人は基本的に判官びいきでしょ。だからゲル  
ハルト頑張つて。もし、万が一日本GPがオ  
ーストラリアGPで優勝したら、GPのあつた  
次の日の正午にホンダ本社の垂れ幕の前で万  
歳三唱してあげるから。お願い、勝つて。  
千葉県 ゲルハルト東

またまた、恒例のついでに書いていいよ、F1クイズの  
登場だよ。うーんと答は1番かな、3番かもしんない  
か？  
① 1990年F1チャンピオンは？  
② 1991年F1チャンピオンは？  
③ 1992年F1チャンピオンは？  
④ 1993年F1チャンピオンは？  
⑤ 1994年F1チャンピオンは？  
⑥ 1995年F1チャンピオンは？  
⑦ 1996年F1チャンピオンは？  
⑧ 1997年F1チャンピオンは？  
⑨ 1998年F1チャンピオンは？  
⑩ 1999年F1チャンピオンは？  
⑪ 2000年F1チャンピオンは？  
⑫ 2001年F1チャンピオンは？  
⑬ 2002年F1チャンピオンは？  
⑭ 2003年F1チャンピオンは？  
⑮ 2004年F1チャンピオンは？  
⑯ 2005年F1チャンピオンは？  
⑰ 2006年F1チャンピオンは？  
⑱ 2007年F1チャンピオンは？  
⑲ 2008年F1チャンピオンは？  
⑳ 2009年F1チャンピオンは？  
㉑ 2010年F1チャンピオンは？  
㉒ 2011年F1チャンピオンは？  
㉓ 2012年F1チャンピオンは？  
㉔ 2013年F1チャンピオンは？  
㉕ 2014年F1チャンピオンは？  
㉖ 2015年F1チャンピオンは？  
㉗ 2016年F1チャンピオンは？  
㉘ 2017年F1チャンピオンは？  
㉙ 2018年F1チャンピオンは？  
㉚ 2019年F1チャンピオンは？  
㉛ 2020年F1チャンピオンは？  
㉜ 2021年F1チャンピオンは？  
㉝ 2022年F1チャンピオンは？  
㉞ 2023年F1チャンピオンは？  
㉟ 2024年F1チャンピオンは？  
㊱ 2025年F1チャンピオンは？  
㊲ 2026年F1チャンピオンは？  
㊳ 2027年F1チャンピオンは？  
㊴ 2028年F1チャンピオンは？  
㊵ 2029年F1チャンピオンは？  
㊶ 2030年F1チャンピオンは？  
㊷ 2031年F1チャンピオンは？  
㊸ 2032年F1チャンピオンは？  
㊹ 2033年F1チャンピオンは？  
㊺ 2034年F1チャンピオンは？  
㊻ 2035年F1チャンピオンは？  
㊼ 2036年F1チャンピオンは？  
㊽ 2037年F1チャンピオンは？  
㊾ 2038年F1チャンピオンは？  
㊿ 2039年F1チャンピオンは？  
2040年F1チャンピオンは？  
2041年F1チャンピオンは？  
2042年F1チャンピオンは？  
2043年F1チャンピオンは？  
2044年F1チャンピオンは？  
2045年F1チャンピオンは？  
2046年F1チャンピオンは？  
2047年F1チャンピオンは？  
2048年F1チャンピオンは？  
2049年F1チャンピオンは？  
2050年F1チャンピオンは？  
2051年F1チャンピオンは？  
2052年F1チャンピオンは？  
2053年F1チャンピオンは？  
2054年F1チャンピオンは？  
2055年F1チャンピオンは？  
2056年F1チャンピオンは？  
2057年F1チャンピオンは？  
2058年F1チャンピオンは？  
2059年F1チャンピオンは？  
2060年F1チャンピオンは？  
2061年F1チャンピオンは？  
2062年F1チャンピオンは？  
2063年F1チャンピオンは？  
2064年F1チャンピオンは？  
2065年F1チャンピオンは？  
2066年F1チャンピオンは？  
2067年F1チャンピオンは？  
2068年F1チャンピオンは？  
2069年F1チャンピオンは？  
2070年F1チャンピオンは？  
2071年F1チャンピオンは？  
2072年F1チャンピオンは？  
2073年F1チャンピオンは？  
2074年F1チャンピオンは？  
2075年F1チャンピオンは？  
2076年F1チャンピオンは？  
2077年F1チャンピオンは？  
2078年F1チャンピオンは？  
2079年F1チャンピオンは？  
2080年F1チャンピオンは？  
2081年F1チャンピオンは？  
2082年F1チャンピオンは？  
2083年F1チャンピオンは？  
2084年F1チャンピオンは？  
2085年F1チャンピオンは？  
2086年F1チャンピオンは？  
2087年F1チャンピオンは？  
2088年F1チャンピオンは？  
2089年F1チャンピオンは？  
2090年F1チャンピオンは？  
2091年F1チャンピオンは？  
2092年F1チャンピオンは？  
2093年F1チャンピオンは？  
2094年F1チャンピオンは？  
2095年F1チャンピオンは？  
2096年F1チャンピオンは？  
2097年F1チャンピオンは？  
2098年F1チャンピオンは？  
2099年F1チャンピオンは？  
2100年F1チャンピオンは？  
2101年F1チャンピオンは？  
2102年F1チャンピオンは？  
2103年F1チャンピオンは？  
2104年F1チャンピオンは？  
2105年F1チャンピオンは？  
2106年F1チャンピオンは？  
2107年F1チャンピオンは？  
2108年F1チャンピオンは？  
2109年F1チャンピオンは？  
2110年F1チャンピオンは？  
2111年F1チャンピオンは？  
2112年F1チャンピオンは？  
2113年F1チャンピオンは？  
2114年F1チャンピオンは？  
2115年F1チャンピオンは？  
2116年F1チャンピオンは？  
2117年F1チャンピオンは？  
2118年F1チャンピオンは？  
2119年F1チャンピオンは？  
2120年F1チャンピオンは？  
2121年F1チャンピオンは？  
2122年F1チャンピオンは？  
2123年F1チャンピオンは？  
2124年F1チャンピオンは？  
2125年F1チャンピオンは？  
2126年F1チャンピオンは？  
2127年F1チャンピオンは？  
2128年F1チャンピオンは？  
2129年F1チャンピオンは？  
2130年F1チャンピオンは？  
2131年F1チャンピオンは？  
2132年F1チャンピオンは？  
2133年F1チャンピオンは？  
2134年F1チャンピオンは？  
2135年F1チャンピオンは？  
2136年F1チャンピオンは？  
2137年F1チャンピオンは？  
2138年F1チャンピオンは？  
2139年F1チャンピオンは？  
2140年F1チャンピオンは？  
2141年F1チャンピオンは？  
2142年F1チャンピオンは？  
2143年F1チャンピオンは？  
2144年F1チャンピオンは？  
2145年F1チャンピオンは？  
2146年F1チャンピオンは？  
2147年F1チャンピオンは？  
2148年F1チャンピオンは？  
2149年F1チャンピオンは？  
2150年F1チャンピオンは？  
2151年F1チャンピオンは？  
2152年F1チャンピオンは？  
2153年F1チャンピオンは？  
2154年F1チャンピオンは？  
2155年F1チャンピオンは？  
2156年F1チャンピオンは？  
2157年F1チャンピオンは？  
2158年F1チャンピオンは？  
2159年F1チャンピオンは？  
2160年F1チャンピオンは？  
2161年F1チャンピオンは？  
2162年F1チャンピオンは？  
2163年F1チャンピオンは？  
2164年F1チャンピオンは？  
2165年F1チャンピオンは？  
2166年F1チャンピオンは？  
2167年F1チャンピオンは？  
2168年F1チャンピオンは？  
2169年F1チャンピオンは？  
2170年F1チャンピオンは？  
2171年F1チャンピオンは？  
2172年F1チャンピオンは？  
2173年F1チャンピオンは？  
2174年F1チャンピオンは？  
2175年F1チャンピオンは？  
2176年F1チャンピオンは？  
2177年F1チャンピオンは？  
2178年F1チャンピオンは？  
2179年F1チャンピオンは？  
2180年F1チャンピオンは？  
2181年F1チャンピオンは？  
2182年F1チャンピオンは？  
2183年F1チャンピオンは？  
2184年F1チャンピオンは？  
2185年F1チャンピオンは？  
2186年F1チャンピオンは？  
2187年F1チャンピオンは？  
2188年F1チャンピオンは？  
2189年F1チャンピオンは？  
2190年F1チャンピオンは？  
2191年F1チャンピオンは？  
2192年F1チャンピオンは？  
2193年F1チャンピオンは？  
2194年F1チャンピオンは？  
2195年F1チャンピオンは？  
2196年F1チャンピオンは？  
2197年F1チャンピオンは？  
2198年F1チャンピオンは？  
2199年F1チャンピオンは？  
2200年F1チャンピオンは？  
2201年F1チャンピオンは？  
2202年F1チャンピオンは？  
2203年F1チャンピオンは？  
2204年F1チャンピオンは？  
2205年F1チャンピオンは？  
2206年F1チャンピオンは？  
2207年F1チャンピオンは？  
2208年F1チャンピオンは？  
2209年F1チャンピオンは？  
2210年F1チャンピオンは？  
2211年F1チャンピオンは？  
2212年F1チャンピオンは？  
2213年F1チャンピオンは？  
2214年F1チャンピオンは？  
2215年F1チャンピオンは？  
2216年F1チャンピオンは？  
2217年F1チャンピオンは？  
2218年F1チャンピオンは？  
2219年F1チャンピオンは？  
2220年F1チャンピオンは？  
2221年F1チャンピオンは？  
2222年F1チャンピオンは？  
2223年F1チャンピオンは？  
2224年F1チャンピオンは？  
2225年F1チャンピオンは？  
2226年F1チャンピオンは？  
2227年F1チャンピオンは？  
2228年F1チャンピオンは？  
2229年F1チャンピオンは？  
2230年F1チャンピオンは？  
2231年F1チャンピオンは？  
2232年F1チャンピオンは？  
2233年F1チャンピオンは？  
2234年F1チャンピオンは？  
2235年F1チャンピオンは？  
2236年F1チャンピオンは？  
2237年F1チャンピオンは？  
2238年F1チャンピオンは？  
2239年F1チャンピオンは？  
2240年F1チャンピオンは？  
2241年F1チャンピオンは？  
2242年F1チャンピオンは？  
2243年F1チャンピオンは？  
2244年F1チャンピオンは？  
2245年F1チャンピオンは？  
2246年F1チャンピオンは？  
2247年F1チャンピオンは？  
2248年F1チャンピオンは？  
2249年F1チャンピオンは？  
2250年F1チャンピオンは？  
2251年F1チャンピオンは？  
2252年F1チャンピオンは？  
2253年F1チャンピオンは？  
2254年F1チャンピオンは？  
2255年F1チャンピオンは？  
2256年F1チャンピオンは？  
2257年F1チャンピオンは？  
2258年F1チャンピオンは？  
2259年F1チャンピオンは？  
2260年F1チャンピオンは？  
2261年F1チャンピオンは？  
2262年F1チャンピオンは？  
2263年F1チャンピオンは？  
2264年F1チャンピオンは？  
2265年F1チャンピオンは？  
2266年F1チャンピオンは？  
2267年F1チャンピオンは？  
2268年F1チャンピオンは？  
2269年F1チャンピオンは？  
2270年F1チャンピオンは？  
2271年F1チャンピオンは？  
2272年F1チャンピオンは？  
2273年F1チャンピオンは？  
2274年F1チャンピオンは？  
2275年F1チャンピオンは？  
2276年F1チャンピオンは？  
2277年F1チャンピオンは？  
2278年F1チャンピオンは？  
2279年F1チャンピオンは？  
2280年F1チャンピオンは？  
2281年F1チャンピオンは？  
2282年F1チャンピオンは？  
2283年F1チャンピオンは？  
2284年F1チャンピオンは？  
2285年F1チャンピオンは？  
2286年F1チャンピオンは？  
2287年F1チャンピオンは？  
2288年F1チャンピオンは？  
2289年F1チャンピオンは？  
2290年F1チャンピオンは？  
2291年F1チャンピオンは？  
2292年F1チャンピオンは？  
2293年F1チャンピオンは？  
2294年F1チャンピオンは？  
2295年F1チャンピオンは？  
2296年F1チャンピオンは？  
2297年F1チャンピオンは？  
2298年F1チャンピオンは？  
2299年F1チャンピオンは？  
2300年F1チャンピオンは？  
2301年F1チャンピオンは？  
2302年F1チャンピオンは？  
2303年F1チャンピオンは？  
2304年F1チャンピオンは？  
2305年F1チャンピオンは？  
2306年F1チャンピオンは？  
2307年F1チャンピオンは？  
2308年F1チャンピオンは？  
2309年F1チャンピオンは？  
2310年F1チャンピオンは？  
2311年F1チャンピオンは？  
2312年F1チャンピオンは？  
2313年F1チャンピオンは？  
2314年F1チャンピオンは？  
2315年F1チャンピオンは？  
2316年F1チャンピオンは？  
2317年F1チャンピオンは？  
2318年F1チャンピオンは？  
2319年F1チャンピオンは？  
2320年F1チャンピオンは？  
2321年F1チャンピオンは？  
2322年F1チャンピオンは？  
2323年F1チャンピオンは？  
2324年F1チャンピオンは？  
2325年F1チャンピオンは？  
2326年F1チャンピオンは？  
2327年F1チャンピオンは？  
2328年F1チャンピオンは？  
2329年F1チャンピオンは？  
2330年F1チャンピオンは？  
2331年F1チャンピオンは？  
2332年F1チャンピオンは？  
2333年F1チャンピオンは？  
2334年F1チャンピオンは？  
2335年F1チャンピオンは？  
2336年F1チャンピオンは？  
2337年F1チャンピオンは？  
2338年F1チャンピオンは？  
2339年F1チャンピオンは？  
2340年F1チャンピオンは？  
2341年F1チャンピオンは？  
2342年F1チャンピオンは？  
2343年F1チャンピオンは？  
2344年F1チャンピオンは？  
2345年F1チャンピオンは？  
2346年F1チャンピオンは？  
2347年F1チャンピオンは？  
2348年F1チャンピオンは？  
2349年F1チャンピオンは？  
2350年F1チャンピオンは？  
2351年F1チャンピオンは？  
2352年F1チャンピオンは？  
2353年F1チャンピオンは？  
2354年F1チャンピオンは？  
2355年F1チャンピオンは？  
2356年F1チャンピオンは？  
2357年F1チャンピオンは？  
2358年F1チャンピオンは？  
2359年F1チャンピオンは？  
2360年F1チャンピオンは？  
2361年F1チャンピオンは？  
2362年F1チャンピオンは？  
2363年F1チャンピオンは？  
2364年F1チャンピオンは？  
2365年F1チャンピオンは？  
2366年F1チャンピオンは？  
2367年F1チャンピオンは？  
2368年F1チャンピオンは？  
2369年F1チャンピオンは？  
2370年F1チャンピオンは？  
2371年F1チャンピオンは？  
2372年F1チャンピオンは？  
2373年F1チャンピオンは？  
2374年F1チャンピオンは？  
2375年F1チャンピオンは？  
2376年F1チャンピオンは？  
2377年F1チャンピオンは？  
2378年F1チャンピオンは？  
2379年F1チャンピオンは？  
2380年F1チャンピオンは？  
2381年F1チャンピオンは？  
2382年F1チャンピオンは？  
2383年F1チャンピオンは？  
2384年F1チャンピオンは？  
2385年F1チャンピオンは？  
2386年F1チャンピオンは？  
2387年F1チャンピオンは？  
2388年F1チャンピオンは？  
2389年F1チャンピオンは？  
2390年F1チャンピオンは？  
2391年F1チャンピオンは？  
2392年F1チャンピオンは？  
2393年F1チャンピオンは？  
2394年F1チャンピオンは？  
2395年F1チャンピオンは？  
2396年F1チャンピオンは？  
2397年F1チャンピオンは？  
2398年F1チャンピオンは？  
2399年F1チャンピオンは？  
2400年F1チャンピオンは？  
2401年F1チャンピオンは？  
2402年F1チャンピオンは？  
2403年F1チャンピオンは？  
2404年F1チャンピオンは？  
2405年F1チャンピオンは？  
2406年F1チャンピオンは？  
2407年F1チャンピオンは？  
2408年F1チャンピオンは？  
2409年F1チャンピオンは？  
2410年F1チャンピオンは？  
2411年F1チャンピオンは？  
2412年F1チャンピオンは？  
2413年F1チャンピオンは？  
2414年F1チャンピオンは？  
2415年F1チャンピオンは？  
2416年F1チャンピオンは？  
2417年F1チャンピオンは？  
2418年F1チャンピオンは？  
2419年F1チャンピオンは？  
2420年F1チャンピオンは？  
2421年F1チャンピオンは？  
2422年F1チャンピオンは？  
2423年F1チャンピオンは？  
2424年F1チャンピオンは？  
2425年F1チャンピオンは？  
2426年F1チャンピオンは？  
2427年F1チャンピオンは？  
2428年F1チャンピオンは？  
2429年F1チャンピオンは？  
2430年F1チャンピオンは？  
2431年F1チャンピオンは？  
2432年F1チャンピオンは？  
2433年F1チャンピオンは？  
2434年F1チャンピオンは？  
2435年F1チャンピオンは？  
2436年F1チャンピオンは？  
2437年F1チャンピオンは？  
2438年F1チャンピオンは？  
2439年F1チャンピオンは？  
2440年F1チャンピオンは？  
2441年F1チャンピオンは？  
2442年F1チャンピオンは？  
2443年F1チャンピオンは？  
2444年F1チャンピオンは？  
2445年F1チャンピオンは？  
2446年F1チャンピオンは？  
2447年F1チャンピオンは？  
2448年F1チャンピオンは？  
2449年F1チャンピオンは？  
2450年F1チャンピオンは？  
2451年F1チャンピオンは？  
2452年F1チャンピオンは？  
2453年F1チャンピオンは？  
2454年F1チャンピオンは？  
2455年F1チャンピオンは？  
2456年F1チャンピオンは？  
2457年F1チャンピオンは？  
2458年F1チャンピオンは？  
2459年F1チャンピオンは？  
2460年F1チャンピオンは？  
2461年F1チャンピオンは？  
2462年F1チャンピオンは？  
2463年F1チャンピオンは？  
2464年F1チャンピオンは？  
2465年F1チャンピオンは？  
2466年F1チャンピオンは？  
2467年F1チャンピオンは？  
2468年F1チャンピオンは？  
2469年F1チャンピオンは？  
2470年F1チャンピオンは？  
2471年F1チャンピオンは？  
2472年F1チャンピオンは？  
2473年F1チャンピオンは？  
2474年F1チャンピオンは？  
2475年F1チャンピオンは？  
2476年F1チャンピオンは？  
2477年F1チャンピオンは？  
2478年F1チャンピオンは？  
2479年F1チャンピオンは？  
2480年F1チャンピオンは？  
2481年F1チャンピオンは？  
2482年F1チャンピオンは？  
2483年F1チャンピオンは？  
2484年F1チャンピオンは？  
2485年F1チャンピオンは？  
2486年F1チャンピオンは？  
2487年F1チャンピオンは？  
2488年F1チャンピオンは？  
2489年F1チャンピオンは？  
2490年F1チャンピオンは？  
2491年F1チャンピオンは？  
2492年F1チャンピオンは？  
2493年F1チャンピオンは？  
2494年F1チャンピオンは？  
2495年F1チャンピオンは？  
2496年F1チャンピオンは？  
2497年F1チャンピオンは？  
2498年F1チャンピオンは？  
2499年F1チャンピオンは？  
2500年F1チャンピオンは？  
2501年F1チャンピオンは？  
2502年F1チャンピオンは？  
2503年F1チャンピオンは？  
2504年F1チャンピオンは？  
2505年F1チャンピオンは？  
2506年F1チャンピオンは？  
2507年F1チャンピオンは？  
2508年F1チャンピオンは？  
2509年F1チャンピオンは？  
2510年F1チャンピオンは？  
2511年F1チャンピオンは？  
2512年F1チャンピオンは？  
2513年F1チャンピオンは？  
2514年F1チャンピオンは？  
2515年F1チャンピオンは？  
2516年F1チャンピオンは？  
2517年F1チャンピオンは？  
2518年F1チャンピオンは？  
2519年F1チャンピオンは？  
2520年F1チャンピオンは？  
2521年F1チャンピオンは？  
2522年F1チャンピオンは？  
2523年F1チャンピオンは？  
2524年F1チャンピオンは？  
2525年F1チャンピオンは？  
2526年F1チャンピオンは？  
2527年F1チャンピオンは？  
2528年F1チャンピオンは？  
2529年F1チャンピオンは？  
2530年F1チャンピオンは？  
2531年F1チャンピオンは？  
2532年F1チャンピオンは？  
2533年F1チャンピオンは？  
2534年F1チャンピオンは？  
2535年F1チャンピオンは？  
2536年F1チャンピオンは？  
2537年F1チャンピオンは？  
2538年F1チャンピオンは？  
2539年F1チャンピオンは？  
2540年F1チャンピオンは？  
2541年F1チャンピオンは？  
2542年F1チャンピオンは？  
2543年F1チャンピオンは？  
2544年F1チャンピオンは？  
2545年F1チャンピオンは？  
2546年F1チャンピオンは？  
2547年F1チャンピオンは？  
2548年F1チャンピオンは？  
2549年F1チャンピオンは？  
2550年F1チャンピオンは？  
2551年F1チャンピオンは？  
2552年F1チャンピオンは？  
2553年F1チャンピオンは？  
2554年F1チャンピオンは？  
2555年F1チャンピオンは？  
2556年F1チャンピオンは？  
2557年F1チャンピオンは？  
2558年F1チャンピオンは？  
2559年F1チャンピオンは？  
2560年F1チャンピオンは？  
2561年F1チャンピオンは？  
2562年F1チャンピオンは？  
2563年F1チャンピオンは？  
2564年F1チャンピオンは？  
2565年F1チャンピオンは？  
2566年F1チャンピオンは？  
2567年F1チャンピオンは？  
2568年F1チャンピオンは？  
2569年F1チャンピオンは？  
2570年F1チャンピオンは？  
2571年F1チャンピオンは？  
2572年F1チャンピオンは？  
2573年F1チャンピオンは？  
2574年F1チャンピオンは？  
2575年F1チャンピオンは？  
2576年F1チャンピオンは？  
2577年F1チャンピオンは？  
2578年F1チャンピオンは？  
2579年F1チャンピオンは？  
2580年F1チャンピオンは？  
2581年F1チャンピオンは？  
2582年F1チャンピオンは？  
2583年F1チャンピオンは？  
2584年F1チャンピオンは？  
2585年F1チャンピオンは？  
2586年F1チャンピオンは？  
2587年F1チャンピオンは？  
2588年F1チャンピオンは？  
2589年F1チャンピオンは？  
2590年F1チャンピオンは？  
2591年F1チャンピオンは？  
2592年F1チャンピオンは？  
2593年F1チャンピオンは？  
2594年F1チャンピオンは？  
2595年F1チャンピオンは？  
2596年F1チャンピオンは？  
2597年F1チャンピオンは？  
2598年F1チャンピオンは？  
2599年F1チャンピオンは？  
2600年F1チャンピオンは？  
2601年F1チャンピオンは？  
2602年F1チャンピオンは？  
2603年F1チャンピオンは？  
2604年F1チャンピオンは？  
2605年F1チャンピオンは？  
26



# ウラ-NETA

# ガシヨ

フランコリーニじゃなくてフランコ・リニ  
エヤトン、ガーハート、バーガー、ナンニーニ……  
チャベスも読み方次第でシャーピシュだって  
外人さんの名前ってム・ズ・カ・シ・イ!?

## 刑期短縮オメデト だが、久々のシャバで ガシヨを襲った 冷たい仕打ちとは

☆「エー前回の続きでっす」  
 ☆「ちょっと待った。西山さんのコラムで間違いが指摘されてるよーだけと……」  
 ☆「エツ、いやまあ、それは……」  
 ☆「まっ、フィッティバルデイのことをフィッティ・バルデイと思ってた☆クンじや、フランコリーニと思ってもしよーがないか」  
 ☆「へへ。まあ、いーじやないっすか。で、今回、フランコさんの続きです。ほとんどコラムで書かれちゃったんで、あんまり残ってないんすけど」  
 ☆「ウタウタ言っていないで、とっととね」  
 ☆「あい。エー、フランコさん語録第4弾、だっけ。マンセルってイタリアで「イル・レオーネ」って呼ばれてるでしょ」  
 ☆「スバルのクルマじゃ、ないよね……。ゴメン、忘れて」  
 ☆「ライオンって意味でしょ。で、フランコさん曰く「ありやライオンじゃやない。奴は闘牛のウシだ」ですって。つまり闘牛の牛って赤い布の向こうに人がいると思って突進してくんですよ。だから、闘牛に突っ込むマンちゃんも闘牛の牛だそーです」  
 ☆「闘牛の馬だったら大変だよな」  
 ☆「なーんすかソレ。で、フランコネタはこれくらいで、次はガシヨのネタを」  
 ☆「おっ前科モノ」  
 ☆「そりや言い過ぎ。で、ガシヨが釈放されたでがしよ？」  
 ☆「……………」  
 ☆「ゴメン、忘れて。釈放されて即、日本にやっ来て来たですよ、ガシヨ君は。で、名古屋に到着したガシヨは、空港のロビーでタルクイーニを見つけて談笑してた」  
 ☆「監獄の苦勞話でもしてたのかね」

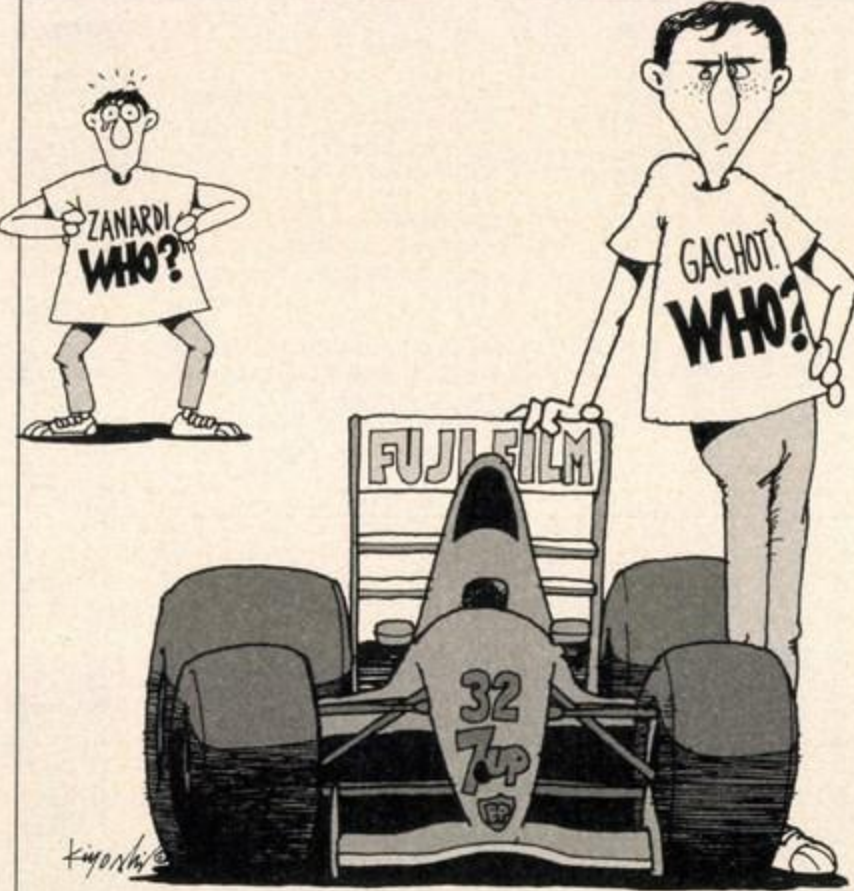
☆「どーだか」と、そこへ何とマンセルが到着。空港のロビーは一気にヒートアップ。「アーツ、マンちゃんだ」と色紙を持って駆け出すヤツもいれば、「キャーッ、マンセルよー」と騒ぐお姉ちゃんもいる」  
 ☆「さすがマンセル大人気」  
 ☆「でしょ。違い掛けるファンと逃げるマンセルで空港はパニック。で、待ってるはずのクルマがないでマンセルはオロオロ」  
 ☆「さすがF1大ブームだね」  
 ☆「ウン。でも、そのマンセルの横では、ガシヨとタルクイーニが涼しいカオで談笑中だったのに、誰も見向きもしなかった」  
 ☆「あらら、悲しいね。タルクイーニはともかく(ゴメンね)、ガシヨってジョーダンでカオが売れてると思っただけ」  
 ☆「F1ってブランドがあると、忘れられちゃう厳しい世界なんじゃないっすか」  
 ☆「そっすか？」  
 ☆「まあ、ともかく、シャバに出られて良かったっすよ」  
 ☆「出たがってる人は他にも一杯いるんだろーね、特に最近は」  
 ☆「エツ、何のことやら。無理に危ない話す

ることもないっしょ」  
 ☆「そりやそーだ。次、どーぞ」  
 ☆「えー、中嶋ネタっす」  
 ☆「あつ、ちょっと待ってて」

## 夜中に目を覚ます 天井を見ると…… キヤー……ッ!! 貧の恐怖体験とは

☆「いいすつか」  
 ☆「ドゾ。引退記念でバーンと登場かい」  
 ☆「イヤ、バーンってほどじゃないんすけど。中嶋悟トクシヨってーのがありまして、そこで「中嶋さん、嫌いなのってありますか」って質問が出たんす」  
 ☆「そーさんすか」  
 ☆「で、中嶋センシュってジェットコースターが駄目なんですって。昔、どっかの立って乗るヤツを見た時には、倒れるかと思っただけらいいダメなんすよ」  
 ☆「意外さんす」  
 ☆「普通に喋ろうザンスよ」

★「アンタもだよ。でも何でダメなのかな。楽しいじゃんね」  
 ☆「何でも「自分でコントロールできないから」嫌いらしいっすよ。F1だったら自分でコントロールできるけど、ジェットコースターは人まかせだから、ダメなんすって」  
 ☆「フーン。私はまた、ジェットコースターのGにも耐えられないのかと思っっちゃったよ、ハハハハ」  
 ☆「それも言い過ぎ。で、次っす。話はいきなりF1から国内に戻りますが、山崎泰文センシュっているでしょ」  
 ☆「ウチでレースの驚戦記を書いている貧乏な兄ちゃんね」  
 ☆「イヤ、まあ、そうすけどー。で、結構山崎センシュって面白いエピソードを一杯持つてるんすよ」  
 ☆「ナニナニ」  
 ☆「普段は建築現場で、スコップやツルハシを手に、汗を流してレース資金を稼いでる山崎センシュ。ある日、どこのレースに行っていた時に、メカニックの人達と宿で寝たんで、夜中にふと目が覚めた山崎センシュ、天井を見上げると、スコップやツルハシがぶら下がってる」  
 ☆「ん？」  
 ☆「で、一気に正気に戻った山崎センシュが「危ねえッ!! みんな逃げろッ!!」とメカを叩き起こしたら、スコップやツルハシはあとかたもなかったんでっす」  
 ☆「んんんん? それってナニ」  
 ☆「ただ寝ぼけてただけなんすよ」  
 ☆「ハハハ? 成仏できないスコップやツルハシのタタリかと思っっちゃったよ」  
 ☆「ねー。で、この山崎センシュ、結構、寝ボケることがあって、ある時なんか夜中にふと気がついたら……」  
 ☆「よく気がつく人だね」  
 ☆「目の前に自分があるんでっす」  
 ☆「ゲゲゲ。今度こそオカルトじゃない」  
 ☆「イヤイヤ。また寝ぼけて部屋のカガミを外そうとしてたんでっす。ガタガタと」  
 ☆「キヤハハハハ。ヘンすぎるー」  
 ☆「でしょー。叩けばもっと面白い話が出てくるから、もっと知りたい人はR on編集部「山崎選手のもっと面白い話聞きたい」係までドシンドシお手紙ちよーだいね」  
 ☆「さっすく、私も書こうっつ」





OVERSEAS▶

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

●F1世界選手権  
▽ドライバーズ (16戦中15戦終了)

1	アイルトン・セナ (BR)	91点
2	ナイジェル・マンセル (GB)	69点
3	リカルド・バトラーゼ (I)	52点
4	ゲルハルト・ベルガー (A)	41点
5	アラン・プロスト (F)	34点
6	ネルソン・ピケ (BR)	25点

●F1世界選手権  
▽コンストラクターズ (16戦中15戦終了)

1	マクラーレン・ホンダ	132点
2	ウィリアムズ・ルノー	121点
3	フェラーリ	55点
4	ベネトン・フォード	37点
5	ジョーダン・フォード	13点
6	ティレル・ホンダ	12点

SPORTS CAR WORLD CHAMPIONSHIP

●SWC [スポーツカー世界選手権]  
▽ドライバーズ (8戦中7戦終了)

1	テオ・ファビ (I)	74点
2	アレック・ワーウィック (GB)	64点
3	フィリップ・アリオ (F)	59点
3	マウロ・バルディ (I)	59点
5	コル・オイサー (NL)	48点
6	マヌエル・ロイター (D)	43点

●SWC [スポーツカー世界選手権]  
▽チームズ (8戦中7戦終了)

1	TWRシルクカット・ジャガー	93点
2	アージュ・タルボ・スポール	69点
3	チーム・ザウパー・メルセデス	50点
4	ユーロ・レーシング	48点
5	マツダスピード	44点
6	ボルシェ・クレマー・レーシング	43点

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WRC [世界ラリー選手権]  
▽メイクス (10戦中8戦終了・有効7戦)

1	ランチア	131点(148点)
2	トヨタ	128点(140点)
3	ミツビシ	45点
4	マツダ	38点
5	フォード	34点
6	スバル	32点

INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP

●国際F3000選手権  
(10戦全戦終了)

1	クリスチャン・フィッティバルディ (BR)	47点
2	アレックス・サナルディ (I)	42点
3	エマヌエーレ・ナスベッティ (I)	37点
4	アントニオ・タンブリーニ (I)	22点
5	マルコ・アビチェッラ (I)	18点
6	ジャン・マルク・グーノン (F)	13点

BRITISH F3000 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3000選手権  
(11戦全戦終了)

1	ポール・ワーウィック (GB)	45点
2	フレドリック・エクプロム (S)	42点
3	ジュリアン・ウエストウッド (GB)	41点
4	リチャード・ディーン (GB)	32点
5	デイブ・コイン (GB)	25点
6	フィル・アンドリュース (GB)	21点

●WRC [世界ラリー選手権]  
▽ドライバーズ (14戦中10戦終了)

1	カルロス・サインツ (E)	125点
2	ユハ・カンクネン (SF)	123点
3	ディディエ・オリオール (F)	81点
4	ミキ・ピアシオン (I)	54点
5	ケネス・エリクソン (S)	51点
6	マルク・アレン (SF)	40点

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3選手権  
(16戦全戦終了・有効12戦)

1	ルーベンス・バリチェロ (BR)	72点(75点)
2	デイビッド・クルサード (GB)	66点
3	シル・ド・フェラン (BR)	54点
4	ホルディ・ヘネ (E)	49点(50点)
5	マルセル・アルバース (NL)	42点(43点)
6	リカルド・リデル (S)	41点



POINT STANDING  
ポイントスタンディング

USA▼

FRENCH F3 CHAMPIONSHIP

●フランスF3選手権  
(12戦中10戦終了)

1	クリストフ・ブシュ (F)	120点
2	エリック・シェリ (F)	83点
3	オリビエ・バナス (F)	73点
4	フランク・ラゴルス (F)	61点
5	ルドビク・フォーレ (F)	57点
6	ローレン・ダウメ (F)	49点

ITALIAN F3 CHAMPIONSHIP

●イタリアF3選手権  
(12戦全戦終了)

1	ジャンパッティスタ・ブージ (I)	44点
2	ドメニコ・スキアトレッラ (I)	38点
3	アンドレア・グラルディ (I)	36点
4	ルカ・パドエル (I)	34点
5	ミルコ・ザボルディ (I)	22点
6	ジャック・ビルヌーブ (I)	20点

CART/PPG INDY CAR WORLD SERIES

●CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ  
(17戦中16戦終了)

1	マイケル・アンドレッティ (USA)	232点
2	ボビー・レイナル (USA)	200点
3	アル・アンサー・Jr. (USA)	197点
4	リック・メアーズ (USA)	144点
5	エマーソン・フィッティバルディ (BR)	140点
6	アリー・ルイエンダイク (NL)	134点

IMSA CAMEL GT CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGT選手権  
▽GTP (14戦全戦終了)

1	ジェフ・ブラバム (AUS)	175点
2	チップ・ロビンソン (USA)	170点
3	デイビー・ジョーンズ (USA)	158点
4	ウェイン・テイラー (GB)	117点
5	フアン・マヌエル・ファンジオII (RA)	107点
6	ラウル・ボエセル (BR)	72点

NASCAR WINSTON CUP SERIES

●NASCARウィンストン・カップ・シリーズ  
(29戦中26戦終了)

1	デイル・アーンハート (USA)	3843点
2	リッキー・ラッド (USA)	3705点
3	デイビー・アリソン (USA)	3606点
4	ハリー・ギャント (USA)	3546点
5	アーニー・アーバン (USA)	3525点
6	マーク・マーティン (USA)	3448点

DOMESTIC▶

ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP

●全日本F3000選手権  
(11戦中8戦終了)

1	片山 右京	34点
2	星野 一義	24点
3	小河 等	19点
4	エディー・チャーバー (USA)	18点
5	中谷 明彦	16点
6	エディー・アーバイン (GB)	14点

ALL JAPAN SPORTS PROTOTYPE CAR ENDURANCE CHAMPIONSHIP

●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権  
(7戦中5戦終了)

1	星野 一義	55点
1	鈴木 利男	55点
1	関谷 正彦	55点
1	小河 等	55点
5	中谷 明彦	51点
5	フォルカー・バイドラー (D)	51点

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

●全日本F3選手権  
(11戦中10戦終了)

1	パブロ・カルカスチ (BR)	42点
2	金子 勝智	22点
3	田中 哲也	21点
4	ビクトル・ロツン (RA)	18点
4	影山 正美	18点
6	本山 哲	14点
6	佐藤 清二	14点
6	石川 朗	14点

ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●全日本ツーリングカー選手権  
(6戦中5戦終了)

1	長谷見昌弘	180点
1	アンデルス・オロフソン (S)	180点
3	星野 一義	134点
3	鈴木 利男	134点
5	ロランド・ラツェンバーガー (A)	107点
6	高橋 健二	104点
6	土屋 圭市	104点

ALL JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権  
▽Cクラス (9戦全戦終了・有効5戦)

1	山内 伸弥	325点(330点)
2	石田 正史	300点
3	桜井 孝彦	290点
4	松本 誠	288点
5	西尾雄次郎	240点(257点)
6	山口 修	230点(237点)





DOMESTIC EVENTS

全日本F3000選手権 (11戦中8戦終了)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like 片山 右京, 中谷 明彦, 星野 一義, etc.

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権 (7戦中6戦終了)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like 星野 一義/鈴木 利男, 関谷 正徳/小川 幸, etc.

全日本ツーリングカー選手権 (6戦中5戦終了)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like 長谷見昌弘/A.オロフソン, 長谷 正徳/小川 幸, etc.

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like 長谷見昌弘/A.オロフソン, 長谷 正徳/小川 幸, etc.

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like 長谷見昌弘/A.オロフソン, 長谷 正徳/小川 幸, etc.

全日本F3選手権 (11戦中10戦終了)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like P.カルカステ, 長谷 正徳/小川 幸, etc.

全日本ラリー選手権 (9戦全戦終了)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like 石田 正史/宝田 直樹, 山田 伸幸/三宮 弘治, etc.

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like 堀 聡彦/草加 浩平, 小西 博男/中田 善吉, etc.

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like 堀 聡彦/草加 浩平, 小西 博男/中田 善吉, etc.

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like 堀 聡彦/草加 浩平, 小西 博男/中田 善吉, etc.

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like 堀 聡彦/草加 浩平, 小西 博男/中田 善吉, etc.

ファイヤーストーン・インディ・ライト (12戦中11戦終了)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like ロングビーチ, フェニックス, ミルウォーキー, etc.

リキッドタイトTrans-Amツアール (14戦中13戦終了)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like シアーズ・ホイット, メキシコシティ, ダラス, etc.

オーストラリア・ツーリングカー選手権 (9戦全戦終了)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like サンドウン・パーク, ヤーモンズ・プレインズ, ワネル・パーク, etc.

ERC (ヨーロッパラリー選手権)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like ラリー・ド・ガリバー, ユスチス・スタダグラー, ラリー・スラトニ, etc.

係数10

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like ハンキラリー, コルタ・インクルス, コルタ・アホイス, etc.

係数5

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like ブーケル・ド・スバ, シュル・ピネーラ, ラリー・ヒル・リブ, etc.

係数2

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like フェニックス・グランド/ノルデ, ラリー・ピダ, ユラリ, etc.

ドイツ・ツーリングカー選手権

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like ソルダー, ホッケンハイム, ヌムブルク, etc.

イタリア・スーパーテュリズモ選手権

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like モンファ, マジオーネ, エナベルダ, etc.

CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ (17戦全戦終了)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like キー・エー・バグダ, ロングビーチ, フェニックス, etc.

NASCARウinston・カップ・シリーズ (29戦中28戦終了)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like ブッシュ・クラッシュ, デイナ, リッチモンド, etc.

IROC (4戦全戦終了)

Table with 4 columns: Race number, Driver name, Team, and Status. Includes drivers like デイナ, タラダガ, シガン, etc.



# VENI VIDI VICI

われ来たれり、見たり、勝てり

イベントカレンダー、そして勝者たちの名をここに

## OVERSEAS EVENTS

### F1世界選手権 (16戦中15戦終了)

1	3/18	アメリカGP	A.セナ	マクラーレンMP4/18-ホンダ
2	3/24	ブラジルGP	A.セナ	マクラーレンMP4/18-ホンダ
3	4/28	サンマリノGP	A.セナ	マクラーレンMP4/18-ホンダ
4	5/12	モナコGP	A.セナ	マクラーレンMP4/18-ホンダ
5	5/22	カナダGP	N.ピケ	ペネトンB191-フォード
6	5/28	メキシコGP	R.バトラー	ウイリアムズFW18-ホンダ
7	7/1	フランスGP	N.マンセル	ウイリアムズFW18-ホンダ
8	7/14	イギリスGP	N.マンセル	ウイリアムズFW18-ホンダ
9	7/29	ドイツGP	N.マンセル	ウイリアムズFW18-ホンダ
10	8/11	ハンガリーGP	A.セナ	マクラーレンMP4/18-ホンダ
11	8/25	ベルギーGP	A.セナ	マクラーレンMP4/18-ホンダ
12	9/8	イタリアGP	N.マンセル	ウイリアムズFW18-ホンダ
13	9/22	ポルトガルGP	R.バトラー	ウイリアムズFW18-ホンダ
14	9/29	スペインGP	N.マンセル	ウイリアムズFW18-ホンダ
15	10/20	日本GP	G.ベルガー	マクラーレンMP4/18-ホンダ
16	11/3	オーストラリアGP	.....	マクラーレンMP4/18-ホンダ

### SWC (スポーツカー世界選手権) (8戦中7戦終了)

1	18/8	メキシコシティ	K.ロスベルグ/Y.ダルマス	ブジョー885
2	3/5	モンテペ	M.ブランド/D.ワーウィック	ジャガー-XJRI4
3	5/18	シルバーストン	T.フィッ/D.ワーウィック	ジャガー-XJRI4
4	6/22-23	ルマン24時間	V.バティスタ/J.バート/3名	マツダ717B
5	8/18	ニュルブルクリンク	D.ワーウィック/D.ブラバム	ジャガー-XJRI4
6	9/15	マニクール	K.ロスベルグ/Y.ダルマス	ブジョー885
7	10/6	メキシコシティ	K.ロスベルグ/Y.ダルマス	ブジョー885
8	10/27	オートポリス	.....	.....

### WRC (世界ラリー選手権) (14戦中10戦終了)

1	1/24-21	モンテカルロ	C.サインツ/L.セナ	トヨタセリカGT-FOUR
2	2/14-18	スウェーデン	K.エリクソン/S.バルマダー	トヨタセリカGT-FOUR
3	3/5-10	ポルトガル	C.サインツ/L.セナ	トヨタセリカGT-FOUR
4	3/27-4/2	サファリ	J.カンクネン/J.ビロネン	トヨタセリカGT-FOUR
5	4/27-5/2	ツール・ド・コルス	C.サインツ/L.セナ	トヨタセリカGT-FOUR
6	5/1-5	アコロポリス	J.カンクネン/J.ビロネン	トヨタセリカGT-FOUR
7	5/26-30	ニュージーランド	C.サインツ/L.セナ	トヨタセリカGT-FOUR
8	7/22-28	アルゼンチン	C.サインツ/L.セナ	トヨタセリカGT-FOUR
9	8/22-25	1000湖	J.カンクネン/J.ビロネン	トヨタセリカGT-FOUR
10	9/28-24	オーストラリア	J.カンクネン/J.ビロネン	トヨタセリカGT-FOUR
11	10/13-18	サンレモ・ラリー	.....	イタリア
12	11/2-6	スペイン・ラリー	.....	スペイン
13	11/9-13	アイボリー・コースト・ラリー	.....	コート・ジボアール
14	11/24-29	RACラリー	.....	イギリス

### ●Nクラス

1	1/24-31	モンテカルロ	C.サインツ/L.セナ	フォードシエラ・コスワースXR4
2	2/14-18	スウェーデン	S.バルマダー/J.カンクネン	トヨタセリカGT-FOUR
3	3/5-10	ポルトガル	G.ド・メウラ/S.バルマダー	マツダ717B 4WD
4	3/27-4/2	サファリ	M.ヒューズ/S.バルマダー	スバル・レガシィRS
5	4/27-5/2	ツール・ド・コルス	J.P.マンゴ/S.バルマダー	ルノー5 GTターボ
6	5/1-5	アコロポリス	*ストラティーン/T.バティ	ニッサン・パルサーGT-R
7	5/26-30	ニュージーランド	R.レーキングズ/S.バルマダー	トヨタセリカGT-FOUR
8	7/22-28	アルゼンチン	G.ド・メウラ/S.バルマダー	マツダ717B GTX
9	8/22-25	1000湖	J.ブハック/K.エーロー	トヨタセリカGT-FOUR
10	9/28-24	オーストラリア	E.オスチン/S.バルマダー	トヨタセリカGT-FOUR
11	10/13-18	サンレモ・ラリー	.....	イタリア
12	11/2-6	スペイン・ラリー	.....	スペイン
13	11/9-13	アイボリー・コースト・ラリー	.....	コート・ジボアール
14	11/24-29	RACラリー	.....	イギリス

### 国際F3000選手権 (10戦全戦終了)

1	4/14	バレンシア	A.ザナルディ	レイナードF310・無限
2	5/20	ボヘン	J.M.グーノン	ラルトRT31・DFV
3	6/9	ヘレス	C.フィッティパルディ	レイナードF310・無限
4	6/23	ムジェッタ	A.ザナルディ	レイナードF310・無限
5	7/7	エンナペルゲーサ	E.ナスベッティ	レイナードF310・DFV
6	7/27	ホッケンハイム	E.ナスベッティ	レイナードF310・DFV
7	8/18	ブランズ・ハッチ	E.ナスベッティ	レイナードF310・DFV
8	8/24	スループランク	E.ナスベッティ	レイナードF310・DFV
9	9/22	ルマン	A.タンブリーニ	レイナードF310・無限
10	10/6	ノガロ	C.フィッティパルディ	レイナードF310・無限

### IMSAキャメルGT選手権

1	2/2-3	イギリス	ボリス・ベック	ボルシェ102
2	3/3	ニュージーランド	ジョー・XJRI6	ジャガー-XJRI6
3	3/18	ニュージーランド	ニッサンNPT10	ニッサンNPT10
4	4/7	マニクール	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
5	4/28	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
6	5/5	ニュージーランド	ニッサンNPT11	ニッサンNPT11
7	5/27	ニュージーランド	ニッサンNPT11	ニッサンNPT11
8	6/2	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
9	6/16	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
10	6/30	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
11	7/21	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
12	7/28	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
13	8/25	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
14	10/13	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6

### ●GTPクラス (14戦全戦終了)

1	2/2-3	ニュージーランド	ボリス・ベック	ボルシェ102
2	3/3	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
3	3/18	ニュージーランド	ニッサンNPT10	ニッサンNPT10
4	4/7	マニクール	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
5	4/28	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
6	5/5	ニュージーランド	ニッサンNPT11	ニッサンNPT11
7	5/27	ニュージーランド	ニッサンNPT11	ニッサンNPT11
8	6/2	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
9	6/16	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
10	6/30	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
11	7/21	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
12	7/28	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
13	8/25	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
14	10/13	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6

### ●C/Lクラス (14戦全戦終了)

1	2/2-3	ニュージーランド	ボリス・ベック	ボルシェ102
2	3/3	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
3	3/18	ニュージーランド	ニッサンNPT10	ニッサンNPT10
4	4/7	マニクール	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
5	4/28	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
6	5/5	ニュージーランド	ニッサンNPT11	ニッサンNPT11
7	5/27	ニュージーランド	ニッサンNPT11	ニッサンNPT11
8	6/2	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
9	6/16	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
10	6/30	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
11	7/21	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
12	7/28	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
13	8/25	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
14	10/13	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6

### IMSAエクソン・シュペリーム・シリーズ

1	2/2-3	ニュージーランド	ボリス・ベック	ボルシェ102
2	3/2	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
3	3/18	ニュージーランド	ニッサンNPT10	ニッサンNPT10
4	4/7	マニクール	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
5	4/28	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
6	5/5	ニュージーランド	ニッサンNPT11	ニッサンNPT11
7	5/27	ニュージーランド	ニッサンNPT11	ニッサンNPT11
8	6/2	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
9	6/16	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
10	6/30	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
11	7/21	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
12	7/28	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
13	8/25	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
14	10/13	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6

### ●GTUクラス (15戦中14戦終了)

1	2/2-3	ニュージーランド	ボリス・ベック	ボルシェ102
2	3/2	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
3	3/18	ニュージーランド	ニッサンNPT10	ニッサンNPT10
4	4/7	マニクール	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
5	4/28	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
6	5/5	ニュージーランド	ニッサンNPT11	ニッサンNPT11
7	5/27	ニュージーランド	ニッサンNPT11	ニッサンNPT11
8	6/2	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
9	6/16	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
10	6/30	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
11	7/21	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
12	7/28	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
13	8/25	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6
14	10/13	ニュージーランド	ジャガー-XJRI6	ジャガー-XJRI6

### イギリスF3000選手権 (11戦全戦終了)

1	3/28	オールトンパーク	P.ワーウィック	レイナードF300・DFV
2	4/28	ドニントンパーク	P.ワーウィック	レイナードF300・DFV
3	5/12	ブランズ・ハッチ	P.ワーウィック	レイナードF300・DFV
4	6/30	ブランズ・ハッチ	P.ワーウィック	レイナードF300・DFV
5	7/21	オールトンパーク	P.ワーウィック	レイナードF300・DFV
6	8/4	スネッタートン	D.コリン	レイナードF300・DFV
7	8/11	スラクストン	D.コリン	レイナードF300・DFV
8	9/1	ドニントンパーク	F.エクブロム	ローラT80/30-DFV
9	9/8	ブランズ・ハッチ	F.エクブロム	ローラT80/30-DFV
10	9/22	シルバーストン	F.エクブロム	ローラT80/30-DFV
11	10/13	ドニントンパーク	J.ウエストウッド	ローラT80/30-DFV

### イギリスF3選手権 (16戦全戦終了)

1	3/17	シルバーストン	R.リチャード	ラルトRT31・無限
2	4/1	スラクストン	R.リチャード	ラルトRT31・無限
3	4/21	ドニントンパーク	D.クルサード	ラルトRT31・無限
4	4/28	ブランズ・ハッチ	D.クルサード	ラルトRT31・無限
5	5/19	ブランズ・ハッチ	G.ド・フェラン	ラルトRT31・無限
6	5/27	スラクストン	S.ロバートソン	ラルトRT31・無限
7	6/5	シルバーストン	D.クルサード	ラルトRT31・無限
8	6/23	ドニントンパーク	R.リチャード	ラルトRT31・無限
9	6/29	シルバーストン	G.ド・フェラン	ラルトRT31・無限
10	7/13	シルバーストン	G.ド・フェラン	ラルトRT31・無限
11	8/4	スネッタートン	D.クルサード	ラルトRT31・無限
12	8/26	シルバーストン	野田 英樹	ラルトRT31・無限
13	9/1	ブランズ・ハッチ	D.クルサード	ラルトRT31・無限
14	9/15	ドニントンパーク	R.リチャード	ラルトRT31・無限
15	10/6	シルバーストン	R.リチャード	ラルトRT31・無限
16	10/13	スラクストン	S.ロバートソン	ラルトRT31・無限

### イタリアF3選手権 (12戦全戦終了)

1	3/31	ミサーノ	G.ブージ	ダラー-9111-VW
2	4/14	レバンテ	M.バビス	ダラー-9111-VW
3	4/21	エンナペルゲーサ	A.ジラルディ	ダラー-9111-VW
4	5/5	バレンシア	J.M.ファンシオII	ダラー-9111-VW
5	5/18	マジョーネ	D.スキアテラ	ラルトRT31・アルファ
6	6/1	イモラ	L.バドエル	ダラー-9111-アルファ
7	6/15	ペラーノ	L.バドエル	ダラー-9111-アルファ
8	6/28	モンツァ	L.バドエル	ダラー-9111-アルファ
9	7/14	ムジェッタ	A.ジラルディ	ダラー-9111-VW
10	8/1	モンツァ	M.バビス	ダラー-9111-アルファ
11	8/15	ムジェッタ	D.スキアテラ	ラルトRT31・アルファ
12	10/8	バレンシア	A.ジラルディ	ダラー-9111-VW

### フランスF3選手権 (12戦中10戦終了)

1	3/31	ノガロ	C.ブシュー	ラルトRT31-VW
2	4/14	レドン	C.ブシュー	ラルトRT31-VW
3	4/28	マニクール	O.バナス	ラルトRT31-アルファ
4	5/18	ボヘン	O.バナス	ラルトRT31-アルファ
5	6/2	ディジョン	F.ラゴリス	ダラー-9111-オベル
6	6/9	シャレード	E.シュー	レイナードF311-アルファ
7	6/16	ルーマン	C.ブシュー	ラルトRT31-VW
8	7/7	マニクール	F.ラゴリス	ダラー-9111-オベル
9	8/1	アルビ	O.バナス	ラルトRT31-アルファ
10	8/22	ルーマン	C.ブシュー	ラルトRT31-VW
11	10/20	クロワゼン・テルノワ	.....	フランス
12	11/3	ボアールノ	.....	フランス

### ドイツF3選手権 (11戦全戦終了)

1	3/31	ゾルダー	T.クリステンセン	ラルトRT31-VW
2	4/14	ホッケンハイム	W.カウフマン	ダラー-9111-オベル
3	4/21	ニュルブルクリンク	K.ハシルツ	ラルトRT31-VW
4	5/5	アブス	P.コックス	オエフラ311-無限
5	5/2	モスト	P.コックス	オエフラ311-無限
6	6/9	ブンシュルフ	W.カウフマン	ダラー-9111-オベル
7	6/30	ノリスリング	M.ヘッセル	ラルトRT31-無限
8	8/4	ディープホルツ	M.ベルナー	ラルトRT31-オベル
9	8/18	ニュルブルクリンク	T.クリステンセン	ラルトRT31-VW
10	9/7	ニュルブルクリンク	F.クレマー	レイナードF311-オベル
11	9/25	ホッケンハイム	T.クリステンセン	ラルトRT31-VW

### GMロータス・ユーロシリーズ (15戦中14戦終了)

1	4/14	ホッケンハイム	P.ラニー	レイナード・オベル
2	4/28	イモラ	D.フォガカ	レイナード・オベル
3	5/5	ゾルダー	J.マッゴール	レイナード・ボクスホール
4	5/18	ザンクトフルト	P.ラニー	レイナード・オベル
5	5/26	エストライヒリング	P.ラニー	レイナード・オベル
6	5/30	ゾルダー	J.マッゴール	レイナード・ボクスホール
7	5/18	ザンクトフルト	P.ラニー	レイナード・オベル
8	5/26	エストライヒリング	P.ラニー	レイナード・オベル
9	6/9	アンタルストープ	B.アグイル	レイナード・オベル
10	7/7	マニクール	P.ラニー	レイナード・オベル
11	7/14	シルバーストン	J.マッゴール	レイナード・ボクスホール
12	7/28	ホッケンハイム	J.マッゴール	レイナード・ボクスホール
13	8/11	ハンガロリンク	D.カストロ・サントス	レイナード・オベル
14	8/24	スループランク	M.ヨハンソン	レイナード・オ





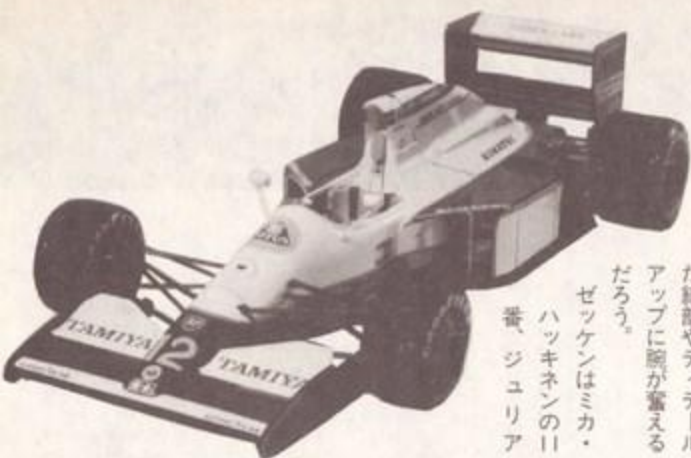
ハイパワーを実現するための第一歩は吸気効率の向上  
このパワーフィルターコンセプトはそこから始まる

吸気効率の向上を追求し、同時にタストの進入をシャットアウトする。これによりエンジンにより良い状態に保ち、パワーアップを実現する。それが、このパワーフィルターの特長だ。またハイチューンされたエンジンやタービンの保護にも効果的だ。価格は車種により、9800円〜1万1000円で発売中。

- モンスターインターナショナル 1-16
- 東京都杉並区上高井戸1-14-6/03-3304-7789

91チーム・ロータスとのパートナーシップを記念して  
タミヤからロータス・タイプ102Bサンマリノ仕様が登場

しかもこのロータスは、1/20シリーズでは初めてスライド金型を利用したワンピースタイプのモノコックになっている。いちだんと作りやすいモデルカーだ。



ゼッケンはミカ・ハッキネンの11番、ジュリアア

た細部やディテールアップに胸が奮えるだろう。

●株トムス  
〒158 東京都世田谷区等々力6-13  
10/03-3  
704-68  
01



トヨタ車専用高級ホイール  
TOMS C7Rに  
ダイヤカットバージョン登場

ソアラやクラウン、スープラ、MR2などのトヨタ車専用的高级ホイールとして、好評発売中のTOMS C7R。そのシリーズに今回、ダイヤカットバージョンがラインナップに加わった。

スープラのブラックポデイヤーMR2のレッドポデイヤー、それに各車種のホワイトポデイヤーに美しくフィットし、クルマの高級感を高めてくれるホイールだ。新旧ソアラを始め、クラウン、セルシオ、スープラ、GX81、MR2に適用する。価格は車種、サイズにより6万1000円〜7万5000円。

●株トムス  
〒158 東京都世田谷区等々力6-13  
10/03-3  
704-68  
01



ギフトにもピッタリ  
人気のミニチュアカーをおしゃれにパッケージ

マニアのコレクションとしてだけでなく、おしゃれな雑貨として注目をあびているミニチュアカー。26年のロングセラーを誇るミニカーのブランド「ダイヤベツト」から、人気のスカイラインGT-R、フェアレディZ300ZX、ユーノス・ロードスターをギフト用にパッケージした「ダイヤベツトエクスセレントシリーズ」が発売される。

車体の横にネームが入り、透明の箱でパッケージされたギフト仕様だ。ダイキャスト製のポデイヤーで、ドア、トランク、ボンネットが開閉する。またサスペンション機構も付いている。色はそれぞれ赤黒の2タイプ。価格は各6000円だ。

●株トムス  
〒158 東京都世田谷区等々力6-13  
10/03-3  
704-68  
01

スポーツドライブを、パワーの盛り上がりを楽しむために  
スズキ・セルボモード用のタービンキットが新発売される

この「セルボモード新型4気筒タービンキット」は、気持ちのいいパワーと耐久性を高めレベルでシフトロスを減らし、信頼のおけるタービンキットだ。タービンのエキゾーストハウジングをF6Bエンジン専用加工し、エンジンパワーを100%引き出す。もちろん、加工済みのため取り付けもワンタッチでできる。タービン、触媒用直管パイプ、ブーストリミッター解除アダプターなどがキットになって2万5000円で発売している。

●オートジュエル 〒663 兵庫県西宮市上田西町3-43-520/0798-451-366



F1'91シリーズがレーザーディスクで発売される  
しかもオリジナルウエストバッグのプレゼントもあるよ

白熱するF1シリーズがレーザーディスクで登場する。このレーザーディスク「F1 GRAND PRIX 1991」は、全16戦&総集編を5回に分けて、1-6分、6-9分、9-12分、12-15分、15-18分の5パートに分けて収録している。PART1は、メキシコGP、イギリスGP、フランスGP、ドイツGP、イタリアGPまで、PART2は、ドイツGP、イタリアGPまで、PART3は、ポルトガルGP、日本GPまで、PART4は、オーストラリアGPと総集編を収録している。

そして「F1 GRAND PRIX SP ECIAL」森脇さんのフォーミュラマシン講座。'91年版も発売される。'89、'90年シリーズ作品収録の講座に新撮を加えて、ボリュームアップした特典としてもらえる。

●パイオニアLDC 1-14  
〒153 東京都目黒区目黒1-14-1/03-3495-986





速い走りもスポーツドライビングも快適クルージングも  
 全ては整備から始まるから工具は一流のものをしたい

100年以上の歴史を持つドイツのトール・ツールメーカーのハゼット。ハゼットのアイテム数は4000個近くにも上る。またメルセデスベンツを始め、ボルシエ、フォルクスワーゲンなどのサービストールとしても有名だ。ハゼットの製地肌のテキストは、プロフェッショナルな人達の間では垂涎的になっている。今回発売されるのは、ハゼット・トルクレンチ6-100N/CTと、ハゼット・メガネレンチ6-100N/8RSだ。

**91ル・マンを制覇した  
 ボルクレーシングホイール  
 そのロードバージョンが登場**

マツダ787Bとともに、91ル・マン制覇を成し遂げたボルクレーシングホイール。そのロードバージョンとして、GROUP-1Cの18インチが発売される。最強のスペックを持つ真のスポーツカーにのみ許されたビッグサイズの18インチ。ロープロファイル化に対応するため、フロントリムフランジを新形状としている。またフロント同様にリヤリムまでも最適化してある。応力分散に優れた5スポークデザインで大径化による冷却効率の大幅アップなど、さらにコンベクションホイールに近づいた。カラーはセラミックシルバー、ブルーブラック、ガンメタリックシルバーの3色。価格はサイズにより10万6000円〜11万円になっている。

●RAYS 〒577 大阪府東大阪市長田西5-80 ☎06-746-1000



テムになっている。価格はスペシャルプライスの4万8500円で発売されている。

●メガネレンチは、重宝するオフセットしたフラット式メガネレンチ8本セットだ。サイズは6×7、8×9、10×11、12×13、14×15、16×17、18×19、20×22mmの8本組。材質はクロームバナジウムで、握りはハゼット独自のショットピーニング仕上げだ。価格はこちらも特価で1万7000円で発売中。

●オールイーター 〒160 東京都新宿区新宿5-4-1 新宿Qフラットビル7-1号 ☎03-3352-2325

**トヨタのモータースポーツウェア&グッズのブランドTRD  
 そのTRDの'91秋冬ウェアコレクションが揃いぶみだ**

TRDはモータースポーツをよりおしゃにスポーツテイに演出するトヨタのモータースポーツファッションのブランドだ。そのTRDの'91秋冬ウェアコレクションが発売された。

ジャケットを中心にコート、トレーナーなど、毎年好評のアイテムを中心に、ウェアそして雑貨が豊富にラインナップされている。写真上のウインターハーフコートが3万9800円、写真下のウインターブルゾンが3万9800円、写真下のトレーナーが1万2000円で発売している。この写真の他に



**OHLINEのガスショックに  
 ニッサン・シルビア用が  
 ラインナップされた**

しなやかでありながら、強靱なふんばり、高い旋回性や軽快な運動性、そして優れた安定性を設定したOHLINEのガスショックアブソーバー。そのラインナップにニッサン・シルビア/180SX用が加わった。20段階減衰力調整機構が、多段階層板バンプ機構が、フロント倒立式/リヤ正立式ショックがサーキットからストリートまで十分な能力を発揮できる優れた特性をこのガスショックアブソーバーに与えている。もちろん車検対応で価格は1台分16万8000円だ。

●快カラッツエアージャパン ラボ・カラッツエア 〒132 東京都江戸川区中央1-14-2 ☎03-5607-6331



**おしゃれなウェアがたくさん揃っている。  
 トヨタテクノクラフト物 TRDスポーツ  
 一課 〒222 神奈川県横浜市港北区師岡町800 ☎045-543-5633**



**ダート・トライアルそしてラリー競技のためのタイヤ  
 FALKEN RX-01Cが6サイズ発売された**

「ファルケン」でおなじみのオートタイヤから、スラローム競技第2種、つまりダート・トライアル用に、そしてラリー競技用のタイヤとして、FALKEN RX-01Cが新発売される。

今回新たに開発された、この一般ダート路面用のタイヤ「FALKEN RX-01C」は、主として硬質のダート路面に対して、強力なトラクションを得ることが可能な独特のパターンを持っている。

そして、サイドプロテクターの採用によって横剛性の強化も可能にした、総合的に高性能のタイヤとなっている。

発売されたサイズと価格は、外径が566mmで総幅が168mmの、TL165/70 R13 79Q。が1万3200円、外径544mmで総幅が158mmの、TL155/65 R13 73Q。が1万2000円、外径590mmで総幅が175mmの、TL175/65 R14 82Q。が1万8000円、外径610mmで総幅184mmの、TL

円。

外径630mmで総幅184mmの、TL185/65 R15 87Q。が2万1000円、外径650mmで総幅197mmの、TL195/65 R15 90Q。が2万7000円、この6サイズが発売されている。

ラリーやダートラの腕を磨きたいヒトも実力を発揮できなくて悩んでるヒトもまずはこのタイヤに変えてみたら。

●オートタイヤ株式会社 〒595 大阪府泉大津市河原町9-1 ☎0725-211111



**NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO**

**インターテック観戦ツアー  
 参加者募集中!!**

**11月10日(日)・富士スピードウェイ**  
 大人 14,000円 子供 12,000円  
 ※往復運賃、レース観戦券、記念品、昼食、消費税含む

- 電車かバス、好きな方をお選びいただけます。
- 参加者にはニスモオリジナルタオルをもらえなくプレゼント!

■お申込み：小田急トラベルサービス ☎03-3214-5507 担当/勝山、知野まで  
 ■定員：各40名(定員になり次第、お申し込み締切とさせていただきます)

**女子スタッフ募集**

- 職種/一般事務 ●勤務地/本社(大森)
- 応募資格/平成4年3月に短大及び専門学校を卒業見込みの女子
- (待遇) ●勤務時間/9:00~18:00(フレックスタイム制度有)
- 休日休暇/日曜・月曜の完全週休2日制年間休日119日(夏期9日間・年末年始10日間)
- 給与/当社規定による ●昇給/年1回(4月) ●賞与/年2回(7月・12月)

(応募方法) 履歴書・成績証明書・健康診断書・卒業見込み証明書を下記担当までご郵送下さい。書類選考の上、選考試験の日時・会場は通知致します。  
 ※会社訪問随時受け付けます。(TELにてご連絡下さい。)

(書類提出先) 〒140 東京都品川区南大井2-10-6 ☎03-3763-2331  
 ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社 総務課人事係

**NISMO** 〒140 東京都品川区南大井2-10-6 NISMO PADDOCK イニニッサン  
 ●営業時間/AM9:00~E:00 ●定休日/毎週月曜日 ☎(03)3767-1123



# ATTENTION

観る、聞く、参加する、  
の情報ページ!



n  
f  
o  
r  
m  
a  
t  
i  
o  
n

## 兵庫のミニ専門ショップ Mini SHOP LONDONの紹介だ

発売していったら30年を過ぎた今でも根強い人気を誇るミニ。そのミニ愛好家にとつて頼もしい専門店が兵庫県尼崎市にあるMini SHOP LONDONだ。このMini SHOP LONDONは、新車・中古車の販売はモチロンのこと、パーツ販売や取り付け、一般整備、車検、板金、塗装までミニに関することなら何でもOKのミニ専門ショップだ。ベテランスタッフがキミの来店を待っているよ。

●Mini SHOP LONDON 〒6  
61-1 兵庫県尼崎市水堂町4-7-8 ☎06-  
431-3298

## NIPPON PAINT ALL STAR '91 DIRT TRIAL

オールスターダートトライアル  
'91年の開催を記念して  
Tシャツを10名にプレゼント

ダートトライアル日本一を決める伝統のモータースポーツイベントの、日本ベント・オールスターダートトライアル'91が11月23、24日に新潟県のトライアルゾーン・ニイガタで開催される。そこでこの大会の開催を記念して大会オフィシャルTシャツを10名にプレゼント。上のロゴが入ったTシャツが欲しいヒトは、官製ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号、そしてレーシングオンと明記して〒541-1 大阪府大阪市中央区北浜1-3-14 西川三井ビル10F 株式会社日本経済広告社マーケティング局「日ベント・Tシャツ」係まで、締め切りは11月末日の消印まで有効だ。

## 今年で30回を迎える大阪輸入車ショウの開催を記念して オリジナルテレホンカードを200名にプレゼント

11月22、23、24日の第30回'92大阪輸入車ショウの開催を記念してテレカをプレゼント。ハガキに住所、氏名、年齢、職業を明記し、〒541-1 大阪府大阪市中央区南久宝寺町4-1-3 佛新交通信内 '92大阪輸入車ショウ係まで、締め切りは11月20日の消印有効。  
●'92大阪輸入車ショウ準備室 ☎06-282-1641



## 東京工業科専門学校が 自動車マーケティング科を 来年4月から開設する

全国にも例のないユニークな「自動車マーケティング科」が東京工業科専門学校で'92年4月に開設される。  
この自動車マーケティング科が目指すのは提案型営業が出来るセールスタッフ、幅広い教養と自動車に関する深い知識を持ったカーライフ・クリエーターの育成だ。  
個性化、高級化、多様化している現在のクルマのニーズにあつたクルマ選びを的確にサポート、アドバイス出来るような新しいタイプの営業マンを作り上げるための緻密で有効なカリキュラムを組んでいる。

この東京工業科専門学校は、東京都の認可を受けている工業過程を有する専修学校。入学資格は高等学校卒業以上の男女だ。  
●東京工業科専門学校 〒164 東京都中野区中野6-21-16 ☎03-3360-8881

## 12月1日に開催される チャレンジカップに招待

岡山県に、去年オープンした会員制サーキットのTサーキット・英田。来シーズンには全日本選手権も開催されるという。そのまだ真新しいTサーキット・英田で、'91Tサーキット・英田 チャレンジカップレース第4戦が開催される。開催される日は12月1日の日曜日だ。その日行われるレースはFJ1600、RS、N1などだ。このチャレンジカップに、レーシングオンの読者をペアで2組を招待しよう。

応募は官製ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記して、〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 佛グラフィティレーシングオン編集部「チャレンジカップ招待」係まで、締め切りは11月15日の消印までとさせていただきます。  
ペアで2組と書いたけど、招待券は5枚あるから、ペアで2組の他に、ひとりでもうしても行きたいというヒト1名にも招待券をプレゼントしましょう。

## BUY & SALE

### 売りたいし

●レイナード'91'3

'91年モデル W・ウイニングその他スベアP多数 無限MF204エンジン付 価格750万円応談。

●ラルトRT34

スベアP付 無限MF204エンジン付 価格650万円応談。

7-1 レプリスポーツ 館 ☎059

3-88-1802 又はTEAM 52

1-GEN 木下 ☎0729-63-70

40

●KS10

FJマシン '80年式 '91年エビス第2戦4位入賞 入門及び練習用として考えてください 価格39万円。

〒344 埼玉県春日部市栄町3-26

8-6 花井 司郎 ☎048-752-

6932

●オスカースK90(写真)

RS仕様 スリック&レインT・W3セツト付 エンジン ERC スベアP有 価格450万円応談。

〒280 千葉県千葉市加曾利町6-1

ファインスビッド 担当：市原、藤

井 ☎0472-33-3500

20 永井コンベティション ☎059

3-78-7003 又は 〒513 三

重県鈴鹿市竹野1-6-5 井上 靖

☎0593-83-7787

●マツダ・ファミリア

'87年式 富士フレッシュマン仕様 入賞多数 優勝経験車 他パーツ有 現在絶好調 初心者にも最適 指導いたします 価格35万円 応談可。

〒165 東京都中野区丸山2-25-10

渡辺 大祐 ☎03-3223-154

3 (22:00~24:00)

●ニッサン・バルサートインカム

富士フレッシュマン仕様/白 エンジンRS中春チューン スベアT・W2セツト付 価格85万円。

〒156 東京都世田谷区板橋土水2-23

10 鈴木 秀昭 ☎03-3302-104

73

●ニッサン・マーチターボ(K10ET)

富士仕様 スベアエンジン スベアT・W有 価格30万円。

〒187 東京都小平市小川町1-9-1

7 鳥越 伸太郎 ☎0423-45-1

645

●トヨタ・レビン(AE86)

富士P仕様 足廻り・LSD共にTRDアクリルガラス '91年式サイレンサーメーターパネル ブレーキホース 5点ロールバーその他 スベアミッションレイン・ドライT共アルミ付各一セツト エンジンOH済 即レース可 入賞車 1分56秒台出ます 価格80万円。

〒252 神奈川県藤沢市土橋454

サンコーホMK202 上田 架奈美

☎0466-450-192

●スズキ・カルタス(AA33S)

'90年筑波P-1300仕様 価格20万円 連絡は往復ハガキを希望。

〒347 埼玉県加須市串作430-1

田沼 よしあき

※P11パーツ、W11ホイール、T11タイヤ

個人売買などにおける金銭等のトラブルは、編集部では責任を負いかねますのでご了承ください



# TV on air

## 11月のモータースポーツ番組

### ●F-1ポールポジション

毎週日曜日 深夜1:00~1:30/フジテレビ系

11/3 オーストラリアGP&中嶋悟特集

11/10 オーストラリアGP分析

11/17 放映内容未定

11/24 放映内容未定

### ●カーグラフィックTV

毎週土曜日 深夜0:15~0:45/テレビ朝日系

11/2 放映内容未定

11/9 放映内容未定

11/16 放映内容未定

11/23 放映内容未定

### ●モーターランド2

毎週日曜日 23:30~0:00/テレビ愛知系

11/3 東京モーターショー特集

11/10 SUGO500マイル&プレリウド、アルシオーネ

11/17 INTER TEC&シビック、ブルーバード

11/24 全日本RR最終戦MFJグランプリ

### ●土屋+板東 走りま専科

毎週土曜日 23:30~0:30「スイングポテト03」番組の  
中の1コーナー/テレビ神奈川

### ●F1第16戦・オーストラリアGP

11/3 (日) 16:00~17:25/フジテレビ系

### ●WRC第10戦・オーストラリア

11/3 (日) 5:00~6:00/NHK・BS第1

11/10 (日) 16:00~17:00 (再)/NHK・BS第1

### ●WRC第11戦・サンレモ

11/24 (日) 16:00~17:00/NHK・BS第1

### ●CART第13戦・バンクーバー

11/3 (日) 16:00~17:00/NHK・BS第1

### ●CART第14戦・ミッド・オハイオ

11/10 (日) 9:00~10:00/NHK・BS第1

### ●CART第15戦・エルクハート・レイク

11/17 (日) 9:00~10:00/NHK・BS第1

11/24 (日) 5:00~6:00 (再)/NHK・BS第1

### ●花王ファミリースペシャル

「F1男の花道 中嶋悟・完全燃焼」

11/3 (日) 21:00~21:54/フジテレビ系

### ■アドバン・サウンド・コクピット

毎週水曜日 17:30~18:00/Tokyo FM(80.0MHz)系

11/6 全日本F3000ファイナル&コリーナ

11/13 F1第16戦&J・ホリディ

11/20 インターTEC&L・スタンスフィールド

11/27 放送内容未定

### ■近藤真彦のサンデーMOTORADIO

毎週日曜日 18:30~19:00/文化放送(1134kHz)

### ■サンデー・モータースポーツ

19:00~20:30/FM三重(津78.9/名85.5/鳥羽、大宮  
83.2/志摩78.1/尾鷲80.4/熊野85.7MHz)

11/17 (日) 全日本F3000選手権シリーズ最終戦

■モーターレーシング サタデー「F1エクспレス」

毎週土曜日 20:00~21:00/FM埼玉・NACK5(79.5MHz)

■ハーフナインはききときナイトスペシャル モーター  
スポーツがいっぱい!!

毎週金曜日 21:30~22:00/山梨放送 24:30~25:  
00/高知放送 21:30~22:00/宮崎放送

4WDが好きなヒトは  
エスクード・ノマドの専門店  
モンスタ-4X4に

スズキ エスクード・ノマド専門店の4WD・RVショップ「モンスタ-4X4」ではアウトドアスポーツ・RVライフなど、遊びをテーマとして盛り込んだコンセプトカーを毎月展示し、そのコンセプトカーをその月のコンプリートカーとして販売している。クルマの販売だけでなく、エスクードでのアウトドアレジャーなどをより楽しむために、手伝ってくれるショップだ。

●例)スズキカルタスタジマ モンスタ-4X4  
〒168 東京都杉並区上高井戸1-14  
☎03-3304-1789



エッソサービステーションのCMに出演している  
工藤夕貴のテレホンカードをエッソ石油からプレゼント

イッセー尾形の一人芝居で好評なエッソサービステーションのCMに工藤夕貴も新たに加わって、またまたユニークな味を出している。そこでエッソ石油から工藤夕貴のテレホンカードを5名にプレゼントしましょう。このテレホンカードが欲しいヒトはハガキに住所、氏名、年齢、職業を明記して、〒106 東京都港区麻布台1-20-2-14「エッソ」工藤夕貴テレカプレゼント レーシングオン係まで、締め切りは11月末日必着となるよ。応募の中から抽選で5名に、当選の発表はテレカの発送をもってかえさせてね。

インターナショナルF3の  
観戦チケットをペアで  
25組50名にプレゼント

12月1日に決勝が開催される「Panasonic インターナショナルF3」のこのF3の世界チャンピオンを決定する大会に、ブリヂストンは昨年に引き続きレーシングタイヤのワンメイクサポートを行う。未来のトップフォーミュラを目指す将来性に満ちた若手ドライバーを積極的にバックアップしようというものだ。そこでこのワンメイクサポートを記念して、ブリヂストンから、このレースの自由席招待券をプレゼントしよう。プレゼント数は2枚1組で25組に、つまり50名に上げてしまおう。応募は官製ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記して、〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 株式会社ファイティ レーシングオン編集部「F3 チケットプレゼント」係まで、締め切りは11月15日の消印まで有効だ。

新素材のスノーチェーン  
ゼオサンダー。2本セットを  
3名にプレゼントしましょう

積雪や凍結路での強い味方、タフ&セーフティの新素材スノーチェーン「ゼオサンダー」。この日本ゼオンから発売されているスノーチェーンは、スパイクタイヤ並の安全走行性を持っている。もちろん耐久性や整備性も抜群だ。このスノーチェーンを3名にプレゼントしよう。官製ハガキに住所、氏名、年齢、性別、職業、電話番号、タイヤメーカー名、タイヤ品番・サイズを明記して、〒100 東京都千代田区丸の内2-6-1 日本ゼオン㈱「ゼオサンダープレゼント・レーシングオン」係まで、締め切りは11月末日の消印まで有効。



ジムカーナシリーズ第10戦の  
参加者を募集のご案内

12月1日に名阪スポーツランドのABコースで開催されるJMRRC近畿ジュニアシリーズ第10戦名阪スポーツランド・ジュニアジムカーナ91では参加者を募集している。格式は準国内競技。参加車両はA、C、D車両で参加費は保険を含んで9000円。申込み締切りは11月22日までに。

●例)ツイ・アンド・フォー 〒542 大阪

府大阪市中央区上本町西5-1-6 寛永ビル9F/☎06-76110248

ボウベルズサーキット走行会は  
11月10日にエビスサーキットで

70年以前に生産されたヒストリックカークラスと71年以降に生産されたモダンカークラスとユーノスロードスターのワンメイククラスの3クラスに分けてボウベルズ・サーキット走行会が11月10日にエビスサーキットで開催される。参加費用は1台1万8000円だ。開催日まで時間がないので申込みは急いでね。

●BOWBELLS RACING DIVISION事務局 〒361 埼玉県行田市 天満1-57/☎0485-562065

第2回ジムカーナイン富士は  
11月16日に開催される

91第2回ALCジムカーナイン富士IIで開催されるのはJAF公認準国内クロクロードの2競技だ。参加資格は公認競技の方はB級ライセンス以上の所持者、クロクロードはALC会員だ。参加費は公認は1万円、クロクロード8000円になる。参加受付は11月8日までなので参加したいヒトは速攻で申込みを。

●オートライフルクラブ 〒158 東京都世田谷区深沢5-1-57/☎03-3705-3070

WANTED!  
ドライバー  
イーグル・モータースポーツ  
ザウルス、FJで活躍中のイーグル・モータースポーツではドライバーを募集している。また同時に車の好きなチームメンバーも募集

中だ。詳細は左記まで。  
イーグル・モータースポーツ 担当:栗田  
〒347 埼玉県加須市花崎4-19-10/  
0480-610019

●メカニック他  
ルマンが募集しているのはメカニック、アシスタントマネージャー、金属加工技術者と営業だ。年齢、経験は問わないこと。また新卒者も募集している。応募は履歴書に写真貼布して左記まで郵送してほしいそうだ。

●例)ルマン 〒412 静岡県駿河町市深沢1-279 フジモーターミュージアム内/☎0550-840100

●マフラー製造スタッフ  
タナベ  
クルマの機能パーツにかけては、こだわりを持って開発しているタナベでは、LIMMITマフラー製造スタッフを募集している。35歳位までの自信とやる気のある人。その他の条件や詳細はTELで問い合わせを。

●例)タナベ 担当:太田 〒662 大阪府箕面市西小路3-13-8/☎0727-246300

●エンジンア&メカニック  
マツダスピード  
マツダグループのモータースポーツ活動を積極的に推進するマツダスピードでは、バイタリティー溢れる商品開発エンジニアとメカニックを募集している。資格、年齢等は問わないが、自動車関連商品開発経験者や自動車整備経験者は歓迎。

●マツダスピード 総務室 担当:谷川/☎03-3533-6496



# PRESENT

イッパイあげます!  
プレゼント



①ミカ・ハッキネン サイン色紙 2名  
11/1号のR'onインタビューでも分かったと思うけどミカ・ハッキネンてばいいヤツなわけでそのハッキネンの直筆サインを上げよう

②1/43アセロラスカイライン 1名  
ロッソから発売されても1/43のアセロラ・スカイライン GT-Rを1名に。ボディはアセロラカラーに塗装済みのモデルカーだ

③テレホンカード 10名  
東洋ゴム工業から、アクシアスカイラインのテレホンカードをどーんと10名にプレゼントしちゃいましょうかね

〈応募方法〉官製ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望のプレゼント番号&名、面白かった記事とその感想を明記し、応募券を貼って 〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 株グラファイティ レーシングオン 12/1号プレゼント係、まで送ってください。締め切りは11月15日(当日消印有効)。当選者の発表は1/15号で行います。

10/15号当選者 ①(44倍) 千葉・加藤慎之 ②(44倍) 長野・長瀬透郎 ③(16.5倍) 静岡・鈴木大輔、静岡・谷高弘明 ④(11倍) 鳥取・村上邦彦、東京・片岡 良、宮城・大木佳子、東京・高橋美砂子、埼玉・神山哲夫 ⑤(2.7倍) 三重・若林幸太、愛媛・三好陽平、大阪・名尾和真、愛知・荒川定和 他(敬称略) 応募総数203通



④フリベイドカード 5名  
F3000に参戦しているCSKレーシングからセブンイレブンで使用できる1000円のフリベイドカードを



⑤1/24ローラT90-50 1名  
長谷川製作所から国際F3000で活躍しているポール・ステュワート・レーシングのローラT90/50を、'90シリーズをA.キエーサとJ.ジョーンズが戦ったマシンだ



⑥1/24フォーミュラドライバーセット 1名  
マシンに乗せるドライバーと立っているドライバー、そして監督のようなヒトの3人がセットになっているもの。ドライバーまで細かく作りたいってヒトにプレゼントしましょう

[イベントカレンダー]

## EVENT CALENDAR 11/1 — 11/15

### BIWEEKLY EVENTS OVERSEAS

開催日	イベント	コース	国	シリーズ	参加車両
11月3日	オーストラリアGP	アダレイド	オーストラリア	F1: 第16戦	F1
11月3日	ポー・アルノ	ポー・アルノ	フランス	フランスF3: 第12戦	F3
11月3日	ポー・アルノ	ポー・アルノ	フランス	フランス・スーパーツーリスム: 第13戦	グループA
11月3日	チェッカー500	フェニックス	アメリカ	NASCARウィンストン・カップ: 第28戦	ストックカー
●海外ラリー					
開催日	イベント	国	シリーズ	参加車両	
10月31~11月2日	ラリー・ド・アルガルベ	ポルトガル	ERC (係数5)	グループA, N	
11月2~6日	スペイン・ラリー	スペイン	WRC: 第12戦	グループA, N	
11月7~10日	マールボロ・サンマリノ・ラリー	サンマリノ	ERC (係数10)	グループA, N	
11月8~11日	ラリー・デュ・コンドロス	ベルギー	ERC (係数5)	グループA, N	
11月9~13日	アイボリー・コースト・ラリー	コート・ジボワール	WRC: 第13戦	グループA, N	
11月14~16日	センベリット・ラリー	オーストリア	ERC (係数5)	グループA, N	

### BIWEEKLY EVENTS DOMESTIC

開催日	イベント	開催地	主催者	格 式	参加車両
11月3日	'91第1回学生モータースポーツフェスティバルIN SUZUKA	鈴鹿サーキット	GSS SMSC	03-3403-5050	準国内 N1, FJ1600 NE(ヒストリック)
11月3~4日	T1サーキット・英田チャレンジカップレース第3戦	T1サーキット英田	アイダクラブ	08687-4-3311	準国内 FJ1600, N1, NE
11月2~3日	'91FC45シリーズ第5戦 ゴールドカップレースVI	オートポリス	JRSCC, 株式会社オートポリス	03-3584-0035	国内 N1, FJ1600-A, NE
11月2~3日	'91JSPC耐久選手権第7戦	スポーツランドSUGO	VICIC, SSC	03-3409-2391	国際 グループC, B, IMSA-GT, NC, N3
	SUGOインターナショナル500マイルレース		高所VICIC		国内 N1, A, NE
11月3日	'91SCCJセストリックカーフェスティバル(ルインツクバ)	富士スピードウェイ	SOCCJ	03-3707-6449	国内 NE(ヒストリック, クラシック)
11月8~10日	'91全日本ツーリングカー選手権第6戦	富士スピードウェイ	VICIC, フジテレビジョン	03-3409-2391	国際 N-A
11月9~10日	INTER-TEC (国際ツーリングカー耐久レース)				国内 N1, A, NE
11月9~10日	フレッシュマントロフィーレースIN SUZUKA最終戦	鈴鹿サーキット	SMSC, OCCK	06-323-7082	国内 FJ1600-B, NS, CIVIC, RS, レディス
11月10日	阿波スーパーツーリングカーレースNo.7	阿波サーキット	ACIC	0889-42-6261	準国内 NR1, KP61, EP71, NP4
●国内ラリー					
開催日	イベント	開催地	格 式	主催者	
11月2~3日	第13回CAT-Sセミナイトラリー'91	新潟200km, 長野100km		準国内 CAT-S 0257-57-2011	
11月2~3日	第8回河越オートタムラリー	北海道200km		準国内 河越 0111-853-1261	
11月2~3日	清原高瀬ラリー	長野200km		地方 CCS 03-3902-0138	
11月2~3日	JMRC近畿ラリー第6戦 大原電通大チャリティ・ナイト・ラリー	大阪, 奈良, 三重		準国内 OECU-AC 0720-24-1131	
11月2~3日	JMRC中部ラリーチャンピオンシリーズ第6戦RTN THE NIGHT'91	岐阜200km		準国内 RTN 0583-23-4322	
11月2~3日	JAF地方ラリー選手権H地区第10戦九州ラリー'91	熊本200		準国内 BIG WAY 096-378-5348	
11月9~10日	千葉県シリーズ最終戦第10回風見亭いノSONOラリー	千葉180km		準国内 KAZE 0436-43-1244	
11月9~10日	TONBOラリーミーティングPART 4	埼玉150km		地方 RT-TONBO 0429-58-9542	
11月9~10日	FRCラリーオートタムプラクティス'91	長野250km		準国内 FRC 0263-58-1633	
11月9~10日	JMRC中部ラリージュニアシリーズ第5戦 シロキヤRALLY'91	愛知150km, 長野5km, 岐阜10km		地方 SHIROKIYA 0565-28-8524	
11月9~10日	JMRC九州ジュニアラリーシリーズ選手権第8戦'91ACK KIT RALLY	大分160km		地方 ACK 093-881-3933	



# ワンメイクの陰に中古あり。



底辺レースとしてのワンメイク。その栄枯盛衰は、ベースとなるクルマの資質にかかってきた。DXからスポーツ・タイプまで、お父さんお母さんが乗るモデルから若者向きまで、基本となるエンジンもボディも同じクルマが、長い間とにかく大量に出回っていること。新車は買えなくても、お年寄りが乗っていた程度の良い中古車を見つけられる。レースでぶつけたフェンダーとドアは、解体屋さんの山の中から探してくる。色は合わなくてもかまわない。シンクロがいかれたギアボックスも丸ごと買ってくる。エンジンが壊れると、サーキットに応援に来た友達の車をバラして、プッシュロットだけ借りてしまう。お金の代わりにテマヒマかけて、自分たちの力だけで走れるレース。そんなレースをこれからも。

N1耐久ラウンドシリーズ第6戦

第8回SUGO  
500km耐久レース

開催日程 **11/23・24** (SUN)

開催場所/スポーツランドSUGO 主催/ビクトリーサークルクラブ(VICIC)、奥州ビクトリーサークルクラブ(奥州VICIC)、SUGOスポーツクラブ(SSC) 決勝スタート/12:00予定 ゲートオープン/8:00 入場料金/前売券(大人) ¥2,000 ベア ¥3,800 当日自由席・大人 ¥2,500 小人 ¥1,100 前売券発売所/チケットぴあ、チケットセブン、CNプレイガイド、セブンイレブン(福島、宮城地区)、RTN加盟店



EURO-MACAU JAPAN CHALLENGE CUP

Panasonic 2nd. インターナショナル  
F3リーグ1991

開催日程 **11/29・30・12/1** (SUN)

12/1(SUN)・F3決勝レース  
11/30(SAT)・F3000決勝レース(9/8-F3000延期レース)  
開催場所/富士スピードウェイ 主催/フジテレビジョン、ビクトリーサークルクラブ(VICIC) 特別協賛/松下電器産業株式会社、株式会社ブリヂストン F3レーススタート/9:30予定 ゲートオープン/6:00 入場料金/前売・指定席 ¥6,000(12/1)、自由席 ¥5,000(11/30・12/1どちらか1日限り)、当日自由席・大人 ¥6,000(11/30、12/1)、小人 ¥2,000(11/30、12/1) 前売券発売所/チケットセブン、チケットぴあ、フジテレビチケットセンター、CNプレイガイド、ローソン、サンチェーン、RTN加盟店



JAPAN MOTOR  
RACING CENTER  
CORPORATION

株式会社日本モーターレーシングセンター

- 本社 〒150 東京都渋谷区広尾2-13-14 TEL.03-3409-2391
- 広報事務局 〒150 東京都渋谷区東1-10-9,201プロワーク内 TEL.03-5485-8538
- 東北支社 〒980 宮城県仙台市青葉区国分町3-6-28(登戸ビル4F) TEL.022-225-1301
- 東海事務所 〒412 静岡県御殿場市七軒5712-1(NGSビル2F) TEL.0550-89-2110
- 大阪事務所 〒550 大阪市西区鶴本町1-16-8(クリエートビル2F) TEL.06-441-3888

インフォメーション・ダイヤル **03-3409-2365**

営業時間 AM10:00~PM6:00(土、日を除く)



# RACING KART

C L U B



フロントの剛性の高さが印象的。いいフレームだけにドライバーのセッティング能力が問われることになるはずだ

メインフレームは縦  
28φ、横30φとやや細  
91モデルからの変

今回のテストにカー  
トプラザ・サイトウが  
用意してくれたモデル  
は「02A」の'92年型モ  
デル、その名も「02A  
-35 ロッシレプリ  
カ」である。昨年の世  
界選手権でFAチャン  
ピオンに輝いたダニ  
ロ・ロッシのマシンの  
レプリカモデルがこれ  
だ。限定70台発売のこ  
のモデルは「02A」の  
92モデルをベースに、  
カラーリングをロッシ  
と同じものに、そして  
太めの35φのリヤシャ  
フトを標準装備したも  
のとなっている。メイ  
ンフレーム、シート、  
ステアリング、そして  
フロアパネルまでもが  
真紅で統一されており、  
鮮烈な印象だ。

## レーシングカート徹底テスト

### CRG 02A-35 ロッシレプリカ

テスター：佐野和志 Vol.23

CRG02Aの92モデル、02A-35 ロッシレプリカを佐野がテスト  
ロングセラーだけあって高剛性の完成されたマシンだった

Photo/Shoichi Sudoh

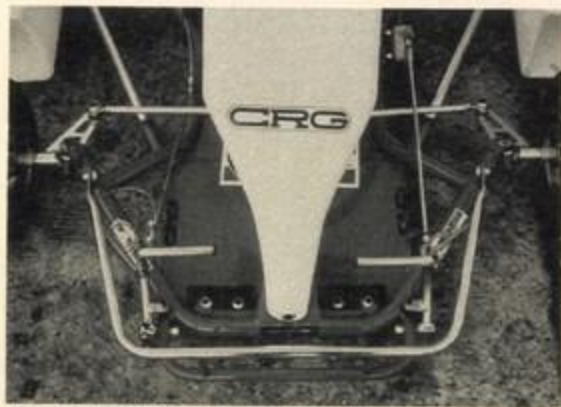
協力/株日本ダンロップ、新東京サーキット、カートプラザ・サイトウ

リリースされているモデルは30φ-32φの  
パイプで構成された「05B」、28φ-30φのや  
や細めのパイプで構成された「02A」の両機  
種をメインに、入門用の「202A」、そして  
子供用の「ジュニア」など。

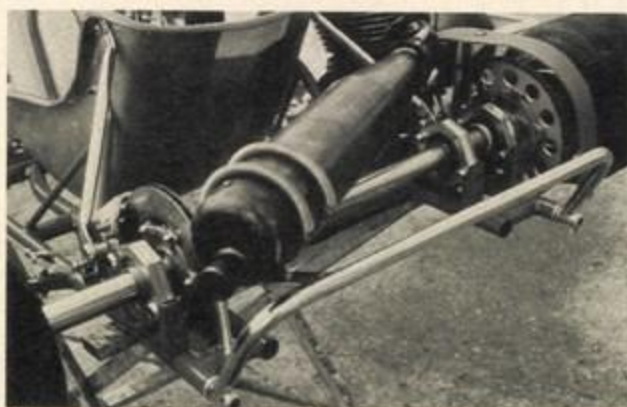
日本はもとより世界各地のカート界で広く  
活躍している「カリカート」ことCRG。'81  
年から'89年までの9年間に6度の世界チャン  
ピオンに輝く偉業をなし遂げた、かのマイ  
ク・ウイソンはこのCRGのテストドライ  
バーであり、ワークスドライバーであった人  
物だ。CRGは常に世界のトップで戦ってき  
たモデルなのである。

今回テストしたのは、「カリカート」の通称  
で知られる超ロングセラーマシン、CRGで  
ある。テストを担当してくれたのは、佐野和  
志選手。いわずと知れた'90年全日本FAチャ  
ンピオンだ。カートのベーシックモデルとし  
て、そしてまた頂点に君臨するモデルである  
CRGを佐野選手はどう感じ、分析してくれ  
たのだろうか。

### 完成の域に達したモデル



フロントまわりは91モデルから大きな変更はない



リヤシャフトは35φを装備。支持は6点でメンテナンス性が向上している



フレームカラー、シート、ステアリング、フロアパネルが赤と鮮やか

## TESTER PROFILE

### 佐野和志

(きの かずし)

1965年2月20日生まれ。山梨県出身26歳。79年、14歳でカートレ  
スをスタート。ナショナルカップ参戦を経て81年、16歳で全日本へ  
の参戦を開始。83年より85年まで3年連続でA2チャンピオンに。  
さらに、'86年と'88年はFKで、'90年はFAでと合計6度日本の頂点に  
輝いた。'91年からは4輪レースへと本格的に転向。カストロールウ  
イズルシーズレーシングチームよりフォーミュラ・トヨタにフル  
出場。第6戦の資生では3位入賞。そして第7戦の富士ではみごと  
に優勝を飾る。最終戦を前にしてランキング4位と活躍中である



阿部店長と斉藤社長の協力に感謝

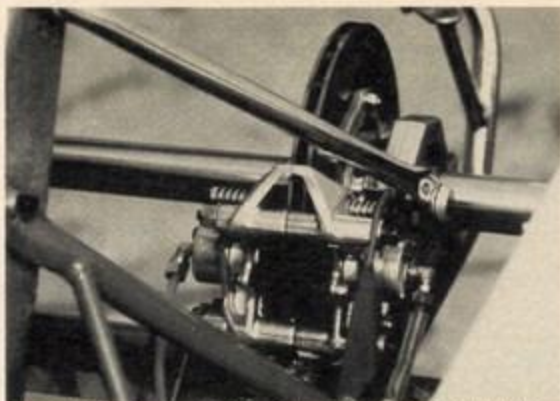
## カートプラザ・サイトウ

ショップのオーナーである斉藤社長は、全日本でも  
ランキング上位に名を連ねていた名ドライバー。レー  
ス活動は「RTサイトウ」として、CRG+ロータックス  
のコンビネーションで、ストックから全日本までの多  
彩なシーンで快進撃を見せる。'89年には酒井浩が全日  
本A1チャンピオンに輝くなど、全日本でも常にトップを  
争っているチームなのである。CRG (カリカート) の  
日本総代理店はこのカートプラザ・サイトウの関連会  
社「カリ・レーシング・ジャパン」すなわち、CRGの  
日本ワークスと営ってもいいだろう。チームの構成員  
は若手が主流。常に新たなトップカーターを送り出  
してきた功績は大きい。(カートプラザ・サイトウ 千葉  
県千葉市曙橋町69-7 ☎0472(58)3545)





フロアパネル、そしてフレームには「ダニロ・ロッシ」のステッカーが



ディスクは厚いものに、またブレーキ前面が大きくあいて冷却性が向上



バローニチューンのロータックスは実戦向きの豊かな中速トルクを誇っていた



フロント回りでは、この部分が若干変更されている

**全体の剛性の高いフレーム**

前日まで降り続いていた雨のため、テスト当日の晴天で路面はドライになったとはいえ、かなり滑りやすいコンディションだ。最終コーナー立ち上がりには少々水も残っている。まずは様子を見るためにコースイン。11ラップをこなし、ベストラップは28秒23だ。リヤ荷重が不足しているのと、トレッドのバランスが少々悪いのか、コーナー出口でアンダー症状が出てしまっていた。アクセルを開けると、マシンが外へ押し出される感じなのだ。症状を報告し、シート位置をやや後ろに、さらにリヤトレッドを拡げてもらった。そして再

更点としてあげられるのは、まずブレーキだ。ディスクがより厚いものになり、また冷却性の向上のためブレーキの前面が大きくカットされている。また、リヤシャフトは6点のみで固定されており、シャフト交換に要する時間はわずかに10分とメンテナンス性が大幅に向上しているのも特徴だ。ただし、前後バンパーまわりには変更はなく、またアライメントもミリ単位のリファインに留まり、パーツの互換性は確保されている。大きく変わっていないというところは、あえて変更する必要はないということ。基本設計は8年前のものど大きくは変わっていないという。細かなリファインを加え、進化を続けてきたCRG 02A。ここに至って「02A」はついに完成の域に達した、と言えるのではないだろうか。

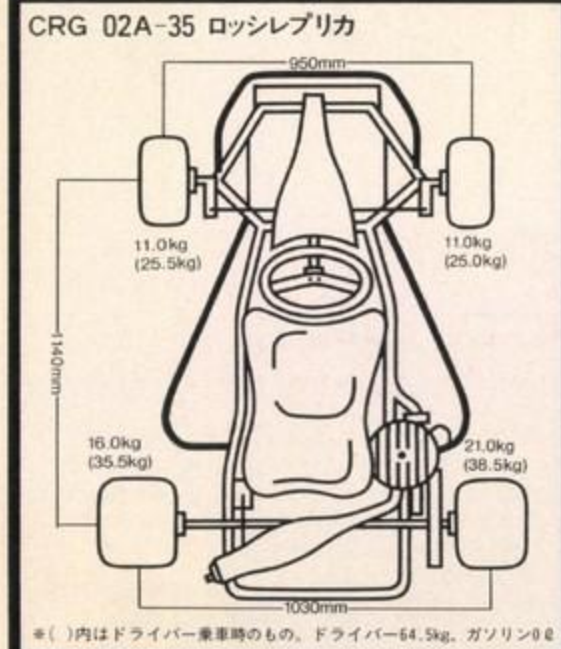
搭載されていたエンジンは、バローニチューンのロータックス。キャブレターはキルトの3ニードルである。それでは、佐野選手のインプレッションを聞いてみよう。

度コースイン。9周をこなし、ベストラップは28秒07。フィーリングも先ほどのセットからは飛躍的によくなった。このままのセットで即レースで上位を狙える感じだ。

さて、このフレームの印象として第一にあげたいのは、とにかく固いフレームだということ。特に、フロントの剛性の高さは特筆ものである。このため、フロントの応答性がよく、ノーズがクイックに動いてくれるのだ。また、柔らかく剛性の低いフレームだと、例えば路面のギャップなどもひとつひとつ拾ってしまい、カーブがバタつくといったことがあるが、剛性の高い、固いフレームだと、少々路面が荒れていてもそのギャップを拾わずにスムーズに走れてしまう。剛性の高さがこのフレームの最大のポイントといえよう。

また、これだけ剛性の高いフレームだと、コースによってフロントのトレッドやアライメントのセッティングが効いてくるはずだ。まず前後のバランスを取り、それからトレッドを決めていく方法がベストだろう。

このようにフレーム剛性の高いカーブの場合、フィーリングのみで判断せずに、コーナー中のカーブの動きに注意してセッティングしていくようにしなければならない。コーナー入口の動きはいいのだからそれは別に、クリッピングポイント、コーナー出口での動きを意識して感じ取るようにするのである。そして、自分の気持ちよりも曲がっていないならアンダーと判断しよう。



**MECHANISM**

フレームパイプ後/縦28φ 横30φ  
リヤシャフト/35φ中空  
(30φのモデルもあり)  
ブレーキ/油圧式ベンチレーテッドディスク  
タイヤ/ダンロップR-4  
タンク容量/7.5L  
トーン/キャスト/可変式  
キャンパー/キングピン角/可変  
ホイールベース/1030mm  
トレッド/F・930mm  
R・1140mm  
シートポジション/1170mm  
エンジン/ロータックス  
(バローニチューン)  
マフラー/バローニ製  
キャブレター/キルト  
キャブレター径/28.5φ  
ニードル数/3ニードル  
価格/450,000円(70台限定発売のロッシレプリカ)  
390,000円(30台の02A FLUX 32モデル)  
※その他各92モデルの価格は「05」が410,000円「202A」が360,000円(それぞれサイドボックス付き)  
※トレッドはタイヤセンターでのものシートポジションはフレームフロアパイプの内側からシート背上部まで



**TEST DATA**

日時/10月15日  
天気/晴れ  
路面/ドライ  
オイル/カストロールR30  
混合比/16:1  
ギヤ比/F・10T  
R・90T  
キャブセット/H1・1'30"  
LO・50"  
3rd・55"

ベストラップ **28"07**





# 目指せストックレースのヒーロー!

【編集部Kびんのストックレースに挑戦】

## let's start KARTING

### Vol.4

#### 雨を味方につけてしまおう

祝! ついに激戦のフレッシュマンで決勝進出だ  
それもこれも前回のDNQで心を入れ替えて  
雨が降ろうが練習に精を出した成果?  
レースはどしゃぶりの雨。でも  
雨に不安なんてなかったんだ!



コンディションはヘビーウェット。でも雨で練習してあるんだから、という気持ちの余裕もプラスに作用したみたい

### 気合を入れて練習したゾ

挑戦第1戦はデビュー3になんとか出場したものの、続く第2戦は練習不足がたたって、まさかまさかのDNQ。フレッシュマンは甘くはなかった。残るレースはたったの2戦。決勝(デビュー3)でちゃんとレースをしたい、と今度こそ悔しく思っただけで練習した私。その甲斐あってついに決勝進出を果たすことができました。練習は1カ月のインターバルに3回、うち1回はラッキーにも雨。そう、やろうと思っただけでできるわけじゃない雨での練習が今回の結果に結びついたので、というわけで、今回は雨を味方にしてがんばってしまおう、の巻!

9月1日のレースでエンジンが焼きついてしまったため、フルオーバーホール後の9月12日の練習はナラシからスタート。今回からエンジンの状態を把握するためにも、きっちり走行記録をつけることにする。走るたびにキャブセット、タイム、ラップ数(あるいは走行時間、走りの反省、アドバイスされたことなどをメモして、また考えながら次の走行に入るという具合だ。このメモをつける

習慣はみんなにもオススメしたい。ぜひ! で、この日は30秒8がベストで31秒フラットコンスタントといったところ。第1回のレース時に出たベストタイム30秒97をポイントと上回ることができたのだ。これは、一緒にコースに行ってきたデインキーレーシングファクトリーの布川店長が走りを見て、アドバイスをくれたおかげ。私の欠点はステアリングを押さえきれないことなんだって。だから「ヘアピンやS字の切り返しでやり戻しを繰り返してアクセルを早く踏めないでいる」というのだ。だから、脇を意識的に締めてステアリングを押さえつけるつもりで走るように、とのこと。練習では、分かっている人に自分の走りを見てもらうのが上達の早道と見た。次の練習は雨。でも、逆に雨で練習できるいい機会なんだ、と思いついた。練習で、雨で走るのとはほとんど初めての状態だったから、最初は思った通りになんか走れないし、ラインも一定しない。何度もスピンしたり、オーバーランもしたけれど、最後には何となく「こんな感じがな」とまとまってきた。タイム的には35秒フラットといったところ。雨だつて大丈夫、と密かな自信がついたのだ。

さて、最後の練習は前日の土曜日。気合を入れて最後の仕上げ、と走り出していくらしめないうち、スピンしていたカーブと接触してリヤシヤブトを曲げてしまふ。レースの前日になんてトラブルなのと泣きたい気持ちを押しさへつつ、パーツを買いに走って、修理を終えて、再度走り出すことができたのが、走行終了の20分前くらい。各部のチェックをしつつ10分走行、それから新品タイヤの皮ムキをしつつ10分ほど走行、最後に走っておくことができたのはせめてもの救いだ。ただ、タイムは新品タイヤで30秒7とあん

### ワンポイント・メンテナンス講座

## ウェットセッティングってどうするの?

もし、雨になったらどうするか。当然、カーブを雨用に調整しなくちゃ走れない。というわけで、レイン・セッティングについてちょっと勉強しておこう。変更のポイントはいくつかあって、それを右下の表にまとめたので、参照してほしい。ちなみに( )内はKびんの場合だ。

まず、当たり前のことだけど、①タイヤをレインタイヤに付け替える。もちろん、レインタイヤにも皮ムキは必要だ。レース当日になって新品のレインタイヤを抱えて帰ることのないように、練習の時に皮ムキだけでも済ませておきたい。次に②トレッドを雨用に変更する。雨の時はタイヤのグリップが低下するので、どうしてもアンダーステアぎみになってしまう。そこで、トレッドを変えて曲がりやすくしてやるわけだ。ただし、これはドライでも言えることだけど、セッティングというのはフレームによって、またそれぞれの走り方によって異なるもの。だから雨ではトレッドを何ミリにしない、と言ったことは言えないから、自分で自分のセッティングを探っていくといい。さて、雨の場合、フロントトレッドはグリップをかせぐため、いっぱいまで広げる。対してリヤトレッドは応答をよくするために狭めてやるのが一般的だ。こうするとマシンはオーバーぎみになっ

て曲がりやすくなるのだ。ただし、リヤトレッドに関してはドライから変えない方法もある。この場合は、しっかり突っ込んでブレーキとアクセルで小回りでも素早く向きを変えるよう、走りを変えることになる。次に③スプロケットの歯数を増やす。ウェットではどうしてもコーナリングスピードが落ちてエンジンの回転数も落ちるので、ギヤをあげて立ちあがりようにする。何枚あげたらいいかはコース、走りによって違ってくるはずだ。それから④ブレーキには雨対策を施すべし。はっきり言ってこれは効く! 水溜はブレーキの大敵。水をかぶるとブレーキの効きは鈍ってしまうので、前・横・下からの水の巻き上げを防ぐため、プラスチック板(ゼッケンプレートなど)やオフロードなどでブレーキシステムの回りを囲うのだ。固定はタイラップなどでしっかり行うようにしたい。ちなみにKびんはオフロードで横2面、下1面を覆うものを自作で作ってバッチリでした。⑤この他にも、シートを上げる(タイヤへの荷重が増すためグリップがよくなる)、バンパーのマウントを緩める(ストロークが増えてグリップが増す)、ウエイトの取り付け位置を変更する、車高を上げる

などなど、セッティングのポイントはいくつもある。

大事なことは「雨だから練習は中止」というんじゃないで「雨で練習できるいい機会なんだ」と考えて積極的に練習すること。そこで自分の車セットを見つけておけば、もう雨なんて怖くないはずだ。



外側、中側そして下面の3面を覆うように

### ■ウェットセッティングのポイント

- |          |               |              |
|----------|---------------|--------------|
| フロントトレッド | → 広げる         | (3cm—番外へ)    |
| リヤトレッド   | → 狭める or 変えない | (5mm—10mm入れ) |
| スプロケット   | → 大きくする       | (85T—85T)    |
| ブレーキ     | → 雨カバーを作る     |              |
| タイヤ      | → レインタイヤに     |              |

その他、車高、ウエイト位置、シート位置、タイヤ空気圧もセッティングのポイントに

### 雨だからこそ、生き残り!

生き残り!

レース当日は朝から曇天。そして公式練習の途中からバラバラと降り出した雨は、TTが始まって間もなく本降りになり、コースはまたたく間にヘビーウェットに。ラッキー! わたしは心の中で呟いた。だって雨でいっぱい練習したんだもん。

さあ、雨用にマシンを用意しなくちゃ。タイヤをレインに変えて、同時にトレッドも変更。それからスプロケットも歯数の多いものに取り替える。

さてTTはスピンしちゃうけない、と安全マージンをとりすぎて38秒81の44番手。でも、A&Dの各組の予選上位6台までが決勝へ進出できるから、D組1番手の私は5台



雨の時はとにかく丁寧なドライビングが肝心みたい

抜けばいい計算だ。それから予選ヒートまでのインターバルにブレーキに雨対策をする。雨でブレーキの効きが悪くなるのは確か。オフロードとタイラップで即席3面式ブレーキカバーを作る。







# DOORWAY

## F1へのながい道も第1歩はカートから

今年もF1、盛り上がったね。ところで、F1パイロットたちの多くが、カート出身なこと、レーシングオンの読者なら知ってるよね。ちょっと名前を並べてみよう。プロスト、マンセル、セナ、バトラーゼ、ビケ、モレノ、E・チーバー、モデナ、鈴木重久里にべ

ルナル……とまあ、ほとんどいいほどだ。今年デビューした新人たちだって例外じゃない。ベルギーGPで素晴らしいデビューをとげたミハエル・シューマッハーは、なんと4歳でカートに乗り始め、87年にドイツとヨーロッパの

チャンピオンに輝いて翌年から4輪へステップアップした。

スペインGPでジョーダンからデビューしたアレックス・サンドロ・ザナルディもまた、カート出身。87年のヨーロッパチャンピオン。この年、秋のJKGPにも来日している。

日本では、まだカート出身F1パイロットの比率は低いけど、何年か後にはきっと今カートコースを元気に走っているキミたちの中からF1へとステップアップしていることだろう。実際、F3では、数々のカート出身ドラ

イバーたちが活躍中だ。高村一明、本山哲、金石勝賢、石川朗……といった具

合。華やかな世界への第1歩は、とにかくカートを始めよう。身近にあるDOショップで聞いてみよう。カートに乗るために何が必要か、どうすればいいのか、なんでも親切に教えてくれるよ。一度出掛けてみてね!

## おすすめショップ紹介

### Leyland



〒187 東京都杉並区下井草1-32-2  
☎03-3395-8806

### SLから全日本まで 明るさと楽しさがウリ

SLレースから全日本選手権まで、常に幅広い選手層を維持しているのが、チームレイランドだ。杉並の早稲田通り沿いにある、開店20年近い有名ショップだ。

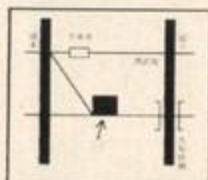
「レイランドの皆は、一番楽しそうにやっているね」といわれるのが嬉しい」と話すのは、名メカニックの倉上さん。毎週のようにサーキットに出掛けては、押し掛けからメンテナンスまで引き受けている。

トランスポーターもガレージも万全だから、車はないけどカートはやりたいて人も大助かりだね。

ステップアップを目指している貴方には、オーナー&チューナーの岩森良男さんがついている。

榛名モータースポーツランドでの貸切り走行会もあるから、実力UP間違いなしだ。興味はあるけど、カートのこと全然知らない人には、ライセンス講習会もビデオ上映もやってるよ。

「とにかく1度遊びに来てね!」と、明るいスタッフそしてクラブ員の皆だ。



### Savall



〒733 広島市西区天満町1-4  
☎082-292-6405

### 楽しみ重視、低予算尊重の 嬉しい運営方針なのだ。

広島市で唯一のカートショップのオーナーは、現役で全日本選手権に出場中の野田優さん。今年で40歳になる大ベテランで、今シーズンは榛名でのレースで見事優勝を飾っている。

「レースは勝負やけど、ワシは楽しんでやっとなる。だから、皆にも楽しんで乗って欲しいと思ってる」と、楽しみ重視。その上低予算も尊重だ。

「自分でお金出してやることやから、好きにすればいいんやけど、レースに勝ちたいばっかりに金が掛かりすぎるようでは長続きしないやろ。自分なりのスタイルで楽しんで、それで、長く乗ってもらえたらいいわな」

野田さんが設計から関わった、カートピスタヒロシマもオープン。待望の地元のコースに広島のカーターたちも大喜び。ますます元気に楽しくカートに乗っている。その元気の発進基地、スコールカートへ、行ってみよう!



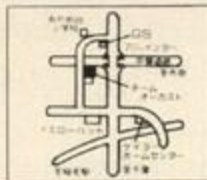


# 元気のお店です



## team august

チームオーガスト  
〒281千葉県千葉市園生町487  
☎0472-55-6191

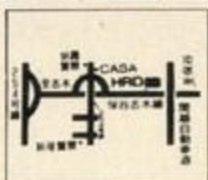


全日本、F100と自らレースを楽しんでいたオーナー清宮光夫さんは、新しいカート仲間にも、自分同様長くカートを楽しんでほしいと願っている。メンテナンスは自分の手でそのひとつ。



## HRD

HRDカートサービス  
〒352埼玉県新座市畑中2-4-35  
☎0484-81-1950



手軽だからこそ長く無理なくカートとつきあってほしい。HRDは、そんなあなたのカートライフを応援するお店です。保谷一志木線沿いでお待ちしています。



## HIROSE OKART

ひろせカート  
〒412静岡県御殿場市かまど 1255  
☎0550-82-2232



一番近いサーキットはFISCOというひろせでは、一定費用でいつでもエンジンを借りられるという、ユニークなスポーツ会員制度がおすすめ。東名高速御殿場インターからすぐ。



## RACING KART SHOP & CLUB WELLSTONE

ウエルストーン  
〒274千葉県船橋市前原西  
☎0474-63-3052 8-2-3



カートショップというより、「レース屋さん」なんだというくらい、レース一途。レース中心のお店。カートを知ってレースに勝ちたいと思っているキミに、是非1度訪ねて欲しい。

## 元気 SHOP NEWS

### アルデックスの ニューショップ 狭山店10月OPEN!

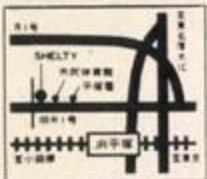
全日本選手権FAでは松谷隆郎選手、AIでは鈴木慶祐選手がシリーズで大活躍中のアルデックス。オーナーの秋山昌夫さんは、エンジンチューナーの名人。なかでも、'70年代に全日本選手権で4回チャンピオンを飾っている菅谷安智選手時代から無限エンジンの開発、熟成には力を入れていることで知られる。

そのアルデックスが、10月に新ショップをオープン。ますます皆の身近になった。入門クラスのマシンも充実。オープンにともなって、クラブ員を大募集！ 名チューナーが親切に1から教えてくれるアルデックスだよ。

場所は、ホンダ狭山工場側。新しいアルデックスをよろしく！

## Racing Team SHELTLY

シエルティ  
〒254神奈川県平塚市見附町 31-5  
☎0463-34-6935



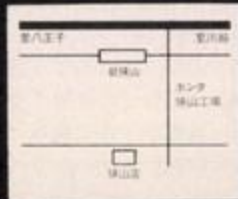
現役全日本選手村上喜廣オーナーの下でガッチリまとまった活動をしている。一番の立役者はクラブの会長。会報の発行、月1度の走行会の企画と、盛りだくさんで退屈知らずだ。

## ARDE-X

アルデックス  
〒359 埼玉県所沢市上山口1760-5  
☎0429-25-8584



無限のカートエンジンのことならここだ。オーナーの秋山昌夫さんは、無限エンジンのことなら日本一人なのだ。といっても、無限オンリーということではない。初心者もちろん歓迎だ。

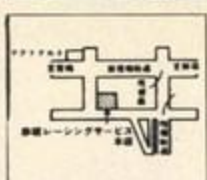


アルデックス・ジャパン狭山店  
●〒350-13埼玉県狭山市新狭山3-6-5 エクセルハイム大野102 ☎0429-55-3864



## AKASAKA

赤坂レーシングサービス  
〒190-12東京都武蔵村山市 残堀5-131-3  
☎0425-60-3291

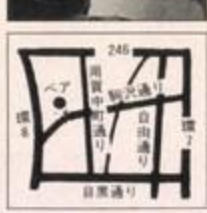


98全日本選手権AIRチャンピオンの鈴木慶祐を輩出した赤坂。権名をホームコースに毎週サーキットを走り込む。オーナー自らチームを引っ張って、カートに全開なのだ！



## BEAR RACING SERVICE

ベアレーシング世田谷  
ファクトリー ☎03-3704-0083



〒158 東京都世田谷区上野毛 4-1-3 上野毛マンション1F  
ビレル、イアメといったイタリアンカートをいち早く日本で紹介したのが、誰あろうベアなのだ。ベアはいつでもイタリアにぞっこんで、本場のレーシングテイストを伝えてくれる。



## RACING KART SHOP DIRECT

ダイレクトES  
〒252神奈川県綾瀬市寺尾南 3-16-12  
☎0467-77-4493



Sストックを楽しむ初心者を中心に、「仲良く楽しくカートに乗っている」それがダイレクト流だとか。それも長く無理なくカートに乗って欲しいというこにも通じているのだ。



## Dinky

ディンキー・カート・サービス  
〒145 東京都大田区北千束1-5-4  
☎03-3717-9539



カートを楽しむ人が増えれば、楽しみ方も増えて当然。より多くの方のさまざまな要望に応えられるようにと、ディンキーはグループ各店舗でみなさんをお待ちしています。

### 主なライセンス講習会日程 (11月1日~12月1日)

- プロオートレーシング 11月2日(土)、16日(土) ☎022-286-3831
- 赤坂レーシングサービス 11月4日(祭) ☎0425-60-3291
- レイランド 11月17日(日) ☎03-3395-8806
- ディンキー 11月24日(日) ☎03-3717-9539
- ひろせカート 11月17日(日) ☎0550-82-2232

\*受講に必要なもの/筆記用具、写真(3×3cm)3枚、実技用服装(長袖、長ズボン、運動靴、グローブ、持っていればヘルメットも)  
\*費用、無印はSLライセンス:8,000円(消費税別)  
★印はSL、JAFライセンス併修です。詳しくは主催者へお問い合わせください。



## PRO AUTO RACING

プロオートレーシング  
〒982宮城県仙台市南小泉門田東 11-18  
☎022-286-3831



ロヒゲと大声がトレードマークのオーナー、菊田貞一郎率いるプロオートレーシングは、いつでも仲間の笑い声が絶えません。全開/ でレースを楽しむからこそです。一緒に走りませんか。



# 1992F1カレンダー

撮影:金子 博

## ◀取扱店▶

●北海道 札幌市 紀伊國屋書店札幌店 011-231-2131/リーブルないわ 011-221-3800/ダイヤ書房本店 011-712-1680/ダイヤ書房西店 011-665-6223/ダイヤ書房東店 011-783-3520/ダイヤ書房川谷店 011-572-2061/恵庭市 ダイヤ書房恵み野店 0123-36-2110●青森県 弘前市 メディアイン城東店 0172-27-2882/五所河原市 メディアイン五所河原店 0173-35-4666●山形県 山形市 八文字屋桜田店 0236-23-8888●福島県 いわき市 F-1グッズ&ミニカーショップ LM 0246-28-2448●石川県 金沢市 北国書林駅西本店 0762-31-2822/B & Bカーファッション 0762-60-6770/松任市 王様の本松任店 0762-75-7080●栃木県 宇都宮市 ブックスランド平出店 0286-63-5005●茨城県 水海道市 よむよむ水海道店 0297-23-1146/岩井市 文教堂書店岩井店 02973-5-2433/鹿島郡 すばる書店神栖店 0299-96-8661●栃木県 宇都宮市 パーフェクトワイン 0286-45-3723●埼玉県 浦和市 よむよむ浦和木崎店 048-834-0805/所沢市 文教堂書店所沢店 0429-28-1929/よむよむ狭山ヶ丘店 0429-48-7661/川口市 文教堂書店東川口店 0482-94-5860/狭山市 文教堂書店狭山店 0429-59-9500/川越市 みずむら書房 0492-43-3847/よむよむ北川越店 0492-23-3424/朝霞市 文教堂書店朝霞店 0484-76-0107/新座市 文教堂書店新座店 0484-79-7070/越谷市 文教堂書店越谷店 0489-78-5230/文教堂書店東越谷店 0489-66-6303/春日部市 文教堂書店春日部店 0487-52-7666/入間市 文教堂書店入間店 0429-63-9481/千葉県 千葉市 文教堂書店小倉台店 0472-32-7330/すばる書店都賀店 0472-32-6647/鎌ヶ谷市 すばる書店鎌ヶ谷店 0474-42-0421/成田市 すばる書店成田店 0476-24-3303/船橋市 すばる書店西船橋店 0474-34-1622/文教堂書店金杉店 0474-47-1113/松戸市 すばる書店八柱店 0473-89-4891/流山市 すばる書店流山店 0471-52-2201/浦安市 文教堂書店浦安店 0473-54-5610/文教堂書店浦安駅店 0473-81-5662/館山市 宮沢書店 0470-23-7771/市原市 文教堂書店市原店 0436-43-0979/野田市 文教堂書店野田店 0471-25-4001●東京都 千代田区 書泉グランデ 03-3295-0011/書泉ブックマート 03-3294-0011/中央区 八重洲ブックセンター 03-3273-8937/旭屋書店銀座店 03-3573-4036/誠文堂 03-3666-4630/港区 鶴岡書店 03-3431-0112/渋谷区 寿楽洞書店渋谷店 03-3464-4604/大盛堂 03-3463-0511/ミスタークラフト 03-3461-2665/新宿区 文鳥堂書店飯田橋店 03-3260-1957/世田谷区 リンドバーグ 03-3709-7480/SPEEDBOX 二子玉川店 03-3709-2424/目黒区 アブソルート・スタッフ 03-3712-5207/SPEEDBOX 代官山店 03-3496-7177/杉並区 井荻書店 03-3394-3881/大田区 アクトブックスサンカマタ店 03-3735-1551/F-1 BOUTIQUE MONZA 03-3730-2855/品川区 小山ブックセンター 03-3782-3665/豊島区 三省堂書店池袋店 03-3987-0511/寿楽洞書店池袋店 03-3985-4719/リプロ池袋店 03-5992-0462/練馬区 よむよむ上石神井店 03-3594-4646/板橋区 文教堂書店西台店 03-5392-3003/SPEEDBOX 板橋店 03-3530-5555/江戸川区 文教堂書店西葛西店 03-3689-3621/足立区 アオイ書房 03-3886-0308/葛飾区 文教堂書店青戸店 03-3838-5931/調布市 真光書店 0424-87-2222/武蔵野市 バルコブックセンター吉祥寺店 0422-21-8122/陽光ブックス 0422-54-6711/小平市 文教堂書店小平店 0423-43-9229/文教堂書店新小平店 0423-46-1511/小金井市 文教堂書店小金井店 0423-86-0161/文教堂書店新小金井店 0423-82-8885/国立市 東西書店国立店 0425-75-5061/八王子市 文教堂書店めじろ台店 0426-66-0025/日野市 よむよむ日野駅前店 0425-84-4646/町田市 有隣堂町田店 0427-23-3018/文教堂書店鶴川店 0427-35-4117/文教堂書店小川店 0427-96-1781/文教堂書店南成瀬店 0427-24-6403/久美堂本店 0427-25-1330/久美堂東急ハンズ店 0427-28-2772/東村山市 文教堂書店東村山店 0423-96-1115/秋川市 よむよむ東秋川店 0425-58-2977●神奈川県 横浜市 寿楽堂書店横浜店 045-320-7093/文教堂書店新横浜店 045-474-3535/文教堂書店三ツ境店 045-361-8400/文教堂書店東戸塚店 045-813-3200/文教堂書店戸塚南店 045-852-8158/文教堂書店港北ニュータウン店 045-941-6540/文教堂書店弥生台店 045-813-8585/文教堂書店栄上郷店 045-895-3220/文教堂書店鶴ヶ峰店 045-373-0968/文教堂書店青葉台南口店 045-983-5150/文教堂書店市ヶ尾店 045-971-3334/文教堂書店すすき野店 045-901-4514/文教堂書店横浜本牧店 045-623-7115/F1グランプリ in YOKOHAMA 045-553-3355/FORZA YOKOHAMA 045-546-4720/川崎市 プレスルーム 044-844-7300/うさぎ屋書店 044-511-2068/文教堂書店宮前平店 044-855-2583/文教堂書店上作店 044-866-4332/文教堂書店麻生店 044-989-3160/鎌倉市 文教堂書店鎌倉店 0467-31-8961/藤沢市 文教堂書店六会店 0466-82-9610/文教堂書店辻堂店 0466-33-6288/よむよむ藤沢湘南店 0466-88-4646/平塚市 文教堂書店四之宮店 0463-54-2880/茅ヶ崎市 よむよむ茅ヶ崎店 0467-58-5626/大和市 文教堂書店中央林間店 0462-75-4165/よむよむ大和桜ヶ丘店 0462-69-0860/相模原市 文教堂書店星ヶ丘店 0427-58-6121/文教堂書店相模大野店 0427-49-0650/文教堂書店相模台店 0427-48-8144/文教堂書店橋本店 0427-74-5581/文教堂書店大野台店 0427-68-0440/小田原市 文教堂書店小田原店 0465-36-3677/伊勢治書店 0465-22-1366/中郡 文教堂書店平塚店 0463-31-3911/三浦郡 文教堂書店葉山店 0468-78-6564/高座郡 文教堂書店寒川店 0467-74-9830/津久井郡 文教堂書店城山店 0427-82-9278●山梨県 甲府市 文教堂書店甲府店 0552-22-4600●静岡県 静岡市 江崎書店千代田店 054-262-6922/沼津市 コーニッシュ (F1クラブ) 0559-24-0224/三島市 秋津書房 0559-72-4925/浜松市 丸富書店 0534-36-2769/稲勝書店 053-447-0010/イケヤ文楽館高林店 053-471-7550/イケヤ文楽館高台店 053-438-1910/磐田市 磐田谷島屋西貝塚店 0538-32-5197/駿東郡 山崎書店 0550-78-0451●長野県 松本市 ブックス中信堂 0263-26-7255/北佐久郡 シミズ 0267-42-7940●愛知県 名古屋市 高原書店 052-804-1605/バルコブックセンター名古屋店 052-264-8526/ブックショップ大和田新宿店 052-701-7800/白樺書房 052-771-5208/サンヨーB & D 052-902-1134/ヴィレッチェヴァンガード 052-805-2535/白沢書店 052-793-6864/SPEED GALLERY V 052-775-7722/中部近鉄名古屋百貨店 052-582-3411/豊田市 一二三書店大林店 0565-27-0110/ブックスヤマギワ 0565-29-9671/刈谷市 ブックセンター名豊 0566-21-7121/MOTOWN しーがる 0566-23-7556/津島市 津島書店 0567-24-3322/春日井市 至誠堂アオキ 0568-33-7126/岡崎市 マガジンハウスラサ 0564-32-2337/豊橋市 イケヤ文楽館豊橋店 0532-63-5650/愛知県 本まち書店 052-804-4844/西春日井郡 ブックロード林 052-400-1228/丹羽郡 大東書店 0587-95-5047●三重県 四日市市 シェトワ白揚四日市書籍館 0593-54-0171/白揚笹川店 0593-47-2839/白揚坂部店 0593-33-5838/白揚追分店 0593-45-9080/津市 別所書店南郊店 0592-24-1486/鈴鹿市 シェトワ白揚ススカ店 0593-82-5221/白揚磯山店 0593-86-7881/白揚神戸店 0593-83-5666/桑名市 シェトワ白揚クワナ店 0594-23-7488/白揚西桑名店 0594-31-4151/名張市 白揚名張店 05956-4-2552/三重郡 白揚富州原店 0593-64-2552●福井県 福井市 BOOKS NOVA 0776-27-7125●滋賀県 神崎郡 とびなが書店 0748-42-3778●奈良県 大和高田市 BOOK探検島 0745-22-9058●京都府 京都市 ブックスストア談京都店 075-255-0654/丸山書店高野店 075-791-6268/リーブル京都本店 075-441-3313/メイジュ 075-721-5535●大阪府 大阪市 旭屋書店本店 06-313-1191/旭屋書店なんば店 06-644-2551/ブックスストア談新大阪店 06-304-0722/キディランド大阪梅田 DO HOBBY 06-372-7701/堺市 F-1 TRADS STATION LANDMARK 0722-45-2401/寝屋川市 水嶋書房寝屋川店 0720-21-6760/高槻市 ブックランドかつた上牧店 0726-69-4567/柏原市 サンクスBOOKSTATION 0729-78-6985/四条綴市 福助堂書店 0720-78-1277/泉佐野市 ブックスパル 0724-63-8163/池田市 らんぷや書店 0727-61-1584●兵庫県 西宮市 チーム チャップマン 0798-35-7620/姫路市 GP CLUB 中池店 0792-98-4087●岡山県 岡山市 紀伊國屋書店岡山店 0862-32-3411/FITZ 岡山 0862-31-1321/津山市 津山ブックセンター本店 0868-26-4047/金光町 丁西書院 0865-42-2052●広島県 広島市 フタバ図書八木店 082-873-3652●愛媛県 松山市 明屋書店本店 0899-41-4141/さつき&メイ F 0899-32-3334●福岡県 福岡市 積文館新天町本店 092-781-2991/北九州市 F-Boutique N.A 093-645-2918●大分県 中津市 明屋書店池永店 0979-24-1221●熊本県 熊本市 Fステージ 096-352-6812



1992 CALENDAR F1 GRAND PRIX photos by HIROSHI KANEKO



R RACING ON  
SPECIAL ISSUE

# 0.001秒の真実

1992 F1カレンダー／撮影:金子 博

好評発売中 13枚綴り 定価2,500円(消費税込) 送料無料 F1スケジュールステッカー付

1992 CALENDAR | F-1 GRAND PRIX | photos by HIROSHI KANEKO | ¥2500

●サイズ/A2●枚数/13枚(表紙含む)●定価2,500円(税込)●送料無料●MAIL ORDER(通信販売のご案内)\*F1カレンダー\*は下記PRESS ROOMにて予約を受け付けております。お買い求めは便利な通信販売をご利用ください。●お申し込みの方法は、お客様の住所、氏名、電話番号を明記し、必ず現金書留にて商品代金2,500円を添えてお申し込みください。●なお商品の発送は、申し込み後10日後くらいです。●掲載の商品の色調は撮影条件、および印刷の関係で実際のものとは多少違って見える場合があります。●送り先/〒213 神奈川県川崎市高津区久地219●MOTER SPORT FANA SPACE—(PRESS ROOM)TEL.044(844)7300 FAX.044(844)7270 OPEN/AM10:00—PM7:00 CLOSED/毎週水曜日●R246渋谷方面より多摩川を渡り1つめの立体交差を右折●田園都市線高津駅下車徒歩15分 ●通販以外でも右記取扱店にてご購入いただけます。

PREES ROOM PROJECT. OFFICE & KEY SHOP

PRESS ROOM





## リーボック・スカイラインが 今季3勝目を挙げ タイトルを手中に！

レース終盤、2番手のリーボックに4秒もの差をつけて今季3度目の勝利に向けてトップを走るカルソニックしかし、この後カルソニックには悪夢が待っていた……51周目、カルソニックは痛恨のコースアウトを喫する。そして、この隙を突いてリーボックがトップに躍り出る。この後もこの両車は激しいトップ争いを展開したが結局、リーボックがカルソニックの追撃を僅差で退ける。この瞬間、今年のタイトルはリーボックの頭上に輝いた。

*Photos / Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta, Shoichi Sudoh*





# 終盤に 訪れた ドラマ

'91全日本ツーリングカー選手権第5戦  
Group A in AUTOPOLIS  
10月12～13日 オートポリス





## リーボックvsカルソニックの タイトルを賭けた戦いは リーボックが僅差の勝利!

全日本ツーリングカー選手権第5戦は、グループAでは初のレースとなるオートポリスに舞台を移して行われた。

グループAでは初めてのサーキットということもあって、各チームではレーススイーク前にもオートポリスで積極的に事前テストを行っている。この事前テストでもっとも好調だったのは①カルソニック・スカイラインで、9月中旬に行われたテストの時には予選用タイヤで1分52秒台、決勝用タイヤでも1分56秒台のタイムをマークしている。「我々にとって、タイトルを獲得できるかどうかは難しい状況だけど、是非ともあと残りのレース2つに勝って、シリーズの勝ち星ではトップを狙いたい。カルソニックの金子監督はレースを前にこう語っていた。

第4戦終了時点でのポイントランキングでは、長谷見昌弘/アンデルス・オロフソンの③リーボック・スカイラインが140ポイントでトップ、これを泉野一義/鈴木利男の①カルソニック・スカイラインが104ポイントで追う展開になっている。したがって、③リーボックはこのレースで優勝すれば、今年のタイトルを獲得することができるわけだ。逆にカルソニックがタイトルを獲得するためには、このレースを含めたあと2戦で連勝して、しかもリーボックが脱落するのを待つしかないという厳しい状況となっている。

ここで勝って一気にタイトルを決めたい③リーボックと、なんとしても勝利を収めて最終戦までタイトルの可能性を残したい①カルソニック。タイトルを争うこの2台のG.T.Rは、予選から激しい戦いを見せた。

公式予選の行われる土曜は、朝から雨が断続的に降り続く天候となっていた。全日本ツーリングカー規定では、予選で使えるタイヤは2回のセッションで3セットまで。しかも、今年のシーズン途中から改正されたルールでは、この3セットの中にはレインタイヤも含まれることになった。したがって、今回のような状況では、2回のセッションでの予選用タイヤの使い方も予選タイムを大きく左右する要素となってくるのだ。

完全なウェットコンディションの中で行われた予選1回目ではトップタイムをマークしたのは、長谷見の③リーボックだ。浅ミゾのレインを履いた③リーボックは、2分4秒357のタイムをマークしている。そしてこれに続くのが、星野の①カルソニックで2分7秒114。以下、清水和夫/影山正彦の②AXIAスカイライン、高橋健一/土屋圭市も②AXIAスカイライン、見崎清志/長坂尚樹の⑧F.T.シエラという順だ。

このセッションが終わった直後に一時雨は止んだが、午後の予選2回目が始まる頃には再び雨がコースを濡らし始めた。

予選2回目開始30分後、まず①カルソニックの星野がレインからカットスリックに履き換えて2分3秒888のタイムを叩き出し、タイムモニターのトップに躍り出る。そしてこの頃から各車の動きが次第に慌ただしくなってくる。開始から45分後、それまでビッドで待機していた長谷見の③リーボックは、1回目を使った浅ミゾのレインで星野のタイムを上回る2分3秒011のタイムを叩き出す。さらに、③リーボックはこの後にカットスリックに履き換え、タイムを2分2秒075まで縮めている。

このセッション後半、各車が走ったコースは次第にライン上が乾き始めた。そこで、思い切ってスリックに履き換えてコースインしていくマシンも出てきた。

①カルソニックは、セッション残り5分の時点でスリックに履き換え、最終的に1分58秒626までタイムを短縮して、開幕以来5戦連続のポールポジションを獲得した。また、③リーボックもセッション終了間際にスリックを履いてコースインしたが、アタックに入る前にセッション終了を知らせるチェッカーが振られてしまい、結局タイムは2番手にとどまる。そして、この③リーボックのタイムには僅かに及ばなかったものの、F.Rのシエラで⑧F.T.が予選3番手と大健闘。予選4番手は②タイサン、タイムアタックに入ろうとした時にリヤのドライブシャフトが抜けてしまった(影山)という②AXIAは、予選7番手からのスタートとなった。

「うまく、天気の回復を見てタイムアタックができた。G.T.Rは四駆だからこんな路面状況でもスリックでいけたけど、もし四駆じゃなかったらこうはいかなかった。明日はとにかく、全力でいきますよ」ポールシッターの星野は予選後にこう語っている。

一方、タイトルに王手をかけている③リーボックの長谷見は、「カットスリックで出ていった時に遅いマシンに引っ掛かって、1周分損した。これが響いたね。あれがなかったら最後にスリックでアタックできたんだろうけど、もう残り2戦しかないから、ウチはとにかく確実にいきたいね。ペースは1分57秒ぐらいになるだろう」と言う。

日曜の決勝日は、前日とは違って変わってサーキットは朝から晴れ渡った。それにともない路面温度の方も次第に上昇し、決勝スタートを迎える頃には30℃を超えていた。

午後1時、ベイスカーに先導された28台のマシンは一旦にスタートを切った。まず、星野の①カルソニックが好ダッシュを見せて、2番手の長谷見の③リーボックを引き離す。また、4番手スタートの土屋の②AXIAは、スタート直後に見崎の⑧F.T.を抜いて3番手に上昇。清水の②AXIAも1周目に5番手にまで順位を挽回している。

トップの①カルソニックは、序盤を1分56秒57秒台のペースで走り、2番手の③リーボックに1周につき1秒の差をつけて独走態勢を築く。そして、4周目には②AXIAが⑧F.T.を抜いて4番手に上がり、これで上位はG.T.Rが上位を独占する形となった。

20周終了時点では、トップに①カルソニック、14秒差で2番手に③リーボック、8秒差で3番手に②タイサン、8秒差で4番手に②AXIA、そして約50秒離れて5番手に⑧F.T.というオーダー。だが、⑧F.T.は21周目の裏のストレートで突然、左のリヤタイヤが外れてしまいリタイア。原因はハブのスタッドボルトの破損だった。

レース開始から1時間後、2番手を走る③リーボックの長谷見が、30周を走り切ったピットに入る。大きなタイムロスもなく、オロフソンにドライブシャフト交換を行ってレースに復帰する。トップの①カルソニックは星野が33周を走り切ったピットイン。しかし、右フロントタイヤの交換に手間取ってタイムロス、利男がコース復帰した時には③リーボックに先行されていた。だが、すぐに利男の①カルソニックは前を行くオロフソンの③リーボックを抜き、再びトップに返り咲いている。

レース中盤、1コーナーに出たオイルに乗ってコースアウトするマシンが続出。このためレースは、39周目から4周に渡ってペースカーランとなった。これで再びトップの①カルソニックと2番手の③リーボックとの差は

安定したペースで最後まで走り、今年2度目の表彰台を手にした②AXIAスカイライン



富士通アン・カローラは序盤からクラストップを独走したが、最終ラップで2位に後退



レース中盤、1コーナーに出たオイルによってコースアウトするマシンが続出。レースは39周から4周に渡ってペースカーランとなる





今回は3位に入賞し、第2戦以来4戦連続で表彰台に登った④バーバス



ここで是非とも勝利が欲しかった⑤アドバンは、クラス5番手にとどまった



ウェットコンディションの中で予選3番手のタイムをマークした⑧FET



ビットインのタイミングで、結果的に順位を下げてしまった④CARA



油出光は、クラス3番手を走っている時にオイルに乗ってコースアウト



③ジャックスはクラス11番手スタートながら最終的に3位でフィニッシュ

**CLASS 2**  
**Biringが終盤に脱落**  
**結局、オートテックが**  
**今季3度目の勝利を得る**

第4戦仙台のレースが終了した時点では、ランキングトップの⑤オートテックM3のロランド・ラッツエンバガーから6位の⑥Biring M3までの獲得ポイントには、13点の差しかない。この僅差は、混戦となっている

詰まったが、ペーシカーラン解除後には再び①カルソニックが③リーポックとの差を広げている。

だが、この後①カルソニックには思わぬ落とし穴が待っていた。51周目、①カルソニックは立休交差点前でスローカーに進路を阻まれる形でコースアウト。この機に前の周までこのカルソニックに4秒の差をつけられていた③リーポックがトップに立った。2番手に後退した①カルソニックも、ここから激しい追撃に転じ、53周目には再びトップの座を③リーポックから奪い返したが、次の周の1コーナーで勢い余ってコースアウト。これで、トップは再び③リーポックのものとなった。

レースは終盤に入ったが、依然として③リーポックと①カルソニックの激しいトップ争

いは続く。最終ラップ、並ぶようにして最終コーナーを立ち上がった両車は、ほぼ同時にチェッカーを受ける。結局、リーポックは0秒5の僅差で①カルソニックの追撃を退け、今季3勝目をマークした。そして、同時に最終戦を待たずに今年のタイトルを決めた。

「今年のシーズン前には、いろいろ体制的なことも考えると、タイトルを取ることはけっこう難しいかもしれないと思っていただけ、結果的にこうしてタイトルを取ることができてとても嬉しい。でも、たとえ(タイトルを取れる)確率が低くても、とにかく狙ってはいこうとは思っていた。それに今回のレースでは、オフソーンもミスしないで本当によくやってくれました」。レース後の長谷見はタイトル獲得の喜びをこう語っている。

昨年のシリーズでは、小さなトラブルによってノントラブルでシーズンを戦い切ったカルソニックに破れたリーポックだったが、今年も運も味方につけて見事タイトルを奪い返すことに成功したのだ。



## レース中盤のペーシカーラン これが微妙に流れを変えた

今年の2クラスを反映していると言えるだろう。したがって、タイトルを狙う各チームにとっては、このオートボリスでのレースを入れた残り2戦のレースで確実にポイントを取らなければならないわけだ。

予選1回目はウェット、2回目はウェットから次第に路面が乾いていくという難しい状況の中でクラストップのタイムをマークしたのは、これまで2勝を挙げている⑤オートテックのラッツエンバガーだった。ラッツエンバガーは、予選2回目にスリックタイヤを履いてタイムアタックを行い、2分5秒900のタイムをマークした。

この⑤オートテックに次ぐ予選2番手は⑥Biringで、タイムは2分8秒118だ。予選はちょっと失敗したね。タイムはカットスリックで出したものなんですけど、結果的にはスリックを使っていたら、もっとタイムは伸びたと思います。決勝は2分2秒後半、3秒ぐらいのペース。あまり無理をしないで、結果を残したいですね」と予選後に茂木和男は語っている。

そして、この⑥Biringとは僅差の予選3

番手のタイムをマークしたのは、④CARA M3。松田秀士は、ここオートボリスではFC45もドライブしており、このコースを熟知している。「予選ではクラストップを狙っていたんだけど、やっぱり最後にはスリックを使うべきだった。タイムはカットスリックで出したものだけど、スリックを使っていたら、Biringのタイムは上回れたんじゃないかな。決勝は、僕が先に乗って目一杯行く。ただ、このコースではどうしても左のフロントタイヤに負担がかかるので、タイヤを劣った走行を心掛けた」と松田。

レース序盤は、まずクラストップからスタートしたラッツエンバガーの⑤オートテックがリードを取る。以下、茂木の⑥Biring、松田の④CARA、水野文則の⑦タイサン、一ツ山康の⑧バーバスのオーダーだ。

この中から3周目に、⑥タイサンが④CARAを抜いて3番手にポジションアップ。また、5周目の1コーナーでは⑥Biringが⑤オートテックを抜いて、トップが入れ代わっている。そして、トップに立った⑥Biringは、2分2秒後半、3秒台のペースで⑤オー



トテックを引き離しにかかる。

23周目にはベースの上から④CARRAが、再び3番手に順位を挽回。⑤タイサンはこの後27周目にタイヤ交換のためにピットに入る。この時、すでにタイヤがブローしていたが、はつきりした原因はつかめずいた。さらに、水野から代わった川本篤の⑥タイサンはレース中盤に1コーナリに出たオイルに乗ってコースを外れ、その際に受けたマシンのダメージの補修のために、38周目に再びピットインしている。

また、ベースカーランを利用してピットインを行った松田の④CARRAは、野地廣行にドライバー交代してピットアウトするが、ピット出口でストップを命じられ、ベースカー集団の後ろでレースに復帰することになってしまった。これで④CARRAは、結果的にクラス3番手から6番手にまで後退している。そして、この機にクラス3番手には、福山英朗に代わった②バーバスが上がっている。

小輪栄に代わったトップの⑤B-Inngは終盤に入っても快調に周回を重ね、2番手のトーマス・ダニエルソンに代わった⑥オートテックに6秒ものリードを保っていた。しかし、61周目に電気系のトラブルからコース上でエンジンが突然ストップ。なんとか再始動はできたが、その間にトップの座を⑤オートテックに譲り渡すことになってしまった。ほとんど勝利をつかみかけていた終盤に起きたトラブルだけに、これは⑤B-Inngにとっては不運なことだった。

結局、⑤オートテックが今季3勝目をマーク、ポイントランキングでもラッツエンバガー、ダニエルソンの順で1、2位を占める結果となった。このレースの結果、最終戦のインターT.E.Cにタイトル獲得の可能性を残して臨むことができるのは、⑤オートテック、②バーバスの福山、⑥B-Inng、⑥タイサン、④の4チームのドライバーとなった。

# CLASSES 3

## 予選クラス12番手から驚異的な追い上げを見せた プレイボーイ、逆転優勝

まず、今回の3クラスで注目を集めたのは、関谷正徳/小河等の⑥富士通テン・カローラの子連での健闘だった。予選1回目をキャンセルした⑥富士通テンは、路面状況の良くな

った予選2回目のタイムアタックに賭け、それが見事に功を奏した。予選2回目で⑥富士通テンは、最終的に小河が2分6秒519のクラストップタイムをマークしている。しかも、このタイムは排気量の異なる他のクラスのマシンに混じっても総合6番手という素晴らしいものだった。

決勝では、前半の混雑している間にできるだけ後ろを離しておきたいね。ベースとしては、2分5秒台ぐらい。うまくいかないからしれないけど、なんとかあと1回は勝ちたい。決勝を前に小河はこう語っていた。

この富士通テンに次ぐ予選2番手には、ポイントリーダー、中子修/岡田秀樹の⑥出光シビックがつけている。「決勝は、恐らく2分6秒台のベース。あまり前半にベースを上げ過ぎると、後半になってタイヤがキツくなってしまうから。でも、⑥富士通テンが見える範囲にはいない」と中子は言う。

また、ポイントでこの⑥出光を迫る立場の鈴木恵一/新田守男の⑥アドバン・カローラは予選7番手と苦しい位置からのスタートだが、鈴木は「予選は、うまく路面状況が読めなくて失敗しちゃったけど、決勝セツティングでは2分5秒台のベースではいけると思うよ。今回はいい結果が期待できるんじゃないかな」と意外にその表情は明るい。

また、F1コンビの中谷明彦/服部尚貴がドライブすることで注目された④ジャックスはエンジントラブルのため予選11番手、そしてこれまで全戦入賞を果たしている村松康生/原貴彦の③プレイボーイ・シビックもドライブシャフトの破損ため予選12番手からのスタートとなっている。

決勝レースは、予想どおり⑥富士通テンのリードで始まった。小河の⑥富士通テンは、序盤を2分4秒後半15秒台のベースで走り、2番手の中子の⑥出光に1周につき約1秒の差をつけていく。

そして、この序盤に飛躍的に順位を上げてきたのは、村松の③プレイボーイだ。③プレイボーイは1周目にクラス9番手、3周目に7番手、5周目に6番手、6周目に5番手、そして7周目には早くも⑥富士通テン、⑥出光に次ぐ3番手にまでポジジョンアップを果たしている。この後もさらに③プレイボーイの快走は続き、11周目には⑥出光を抜いてついにクラス2番手にまで上がった。

21周目、それまでクラス5番手を走っていた鈴木木の⑥アドバンが突然ピットイン。新田



5周目の1コーナーで⑤オートテックを抜いてクラストップに立った⑥B-Inngだが、レースも残りあと3周というところで、電気系のトラブルからエンジンがストップ。トップの座を⑤オートテックに譲り渡すことに



クラス12番手スタートの③プレイボーイは、序盤から驚異的な追い上げを見せて前のマシンを次々にバス。最終ラップには、ついにトップの⑥富士通テンをも捉えてしまった。これで③プレイボーイはポイントリーダーに





にドライバー交代しピットを後にするが、このピット作業で大きくタイムロスしてしまった。このピットインまでにアドバンはエンジンと足廻りにトラブルを抱え、ベースがらがら苦しい走行を続けていた。

36周目、中子から代わった岡田の離脱はクラス3番手の位置をキープしていたが、1コーナーで他車のまいたオイルに乗ってコースアウト、戦列を離れる結果となった。ポイントリーダーに立っていた岡田出光にとって、このリタイアによる無得点は痛かった。

ベースカーラン終了後、原に代わったレイボイは、依然トップを走る岡谷の富士通テンの猛追を開始する。この両車の差はみるみるうちに詰まり、レースも大詰めとなった最終ラップ、ついにレイボイが富士通テンを抜いてトップでチェッカーを受けた。こうしてレイボイは、初参戦以来4戦目にして初優勝を飾ったのだ。

「村松さんが、僕に交代するまでかなり追い上げてくれたので助かりました。ベースカーが入った時に、トップの岡との間に2台のM3が入っていたので、これを抜くのに手間取りましたけど……」(原)。「レース前に原君に何番手で代わって欲しいって聞いたら、2番手だっていうからちやんと2番手まで順位を上げて渡した(笑)。でも、今回は本当にタイヤとコースがマッチしていたので、それが良かったのかもしれない。村松は初優勝の喜びをこう語っている。

今回の優勝によって、レイボイは3クラスのポイントリーダーとなった。そして、最終戦のインターT.E.Cではこのレイボイを含めた5台のマシンが最終的なシリーズタイトルを賭けた戦いを繰り広げることになる。今年の3クラスは最後まで目の離せない激戦となっている。

## RESULT

●10月12日～13日 オートポリス 晴 主催：株式会社オートポリス/JRSOC 観客 21,500人

●4.674km×45周=210.810km 予選出走28台・決勝出走28台・完走20台

順位	クラス	ドライバー	車種	タイム	予選順位	第1・第2・第3ドライバー
1	1-1	①長谷見昌弘/A.オロファン	リーボック・スカイライン	DL 65周 2'16'30'007	2/2	02'075・2'08'249
2	1-2	②星野 一義/鈴木 利男	カルソニック・スカイライン	BS 65周 2'16'30'560	1/1	58'626・2'07'114
3	1-3	③清水 和夫/影山 正彦	AXIA・SKYLINE	TY 65周 2'16'58'879	7/2	07'391・2'07'222
4	1-4	④高橋 健二/土屋 圭市	タイサン KLEPPER GTR	YO 65周 2'17'13'404	4/2	05'730・2'04'844
5	2-1	⑤R.ラッフェンバーガー/T.ダニエルソン	オートテック M3	BS 63周 2'16'35'992	5/2	05'900・2'08'580
6	2-2	⑥茂木 和男/小嶋 崇	B-ring KEGANI M3	YO 63周 2'16'44'852	9/2	08'118・2'12'598
7	2-3	⑦アーツ山 康/福山 英樹	バーニス M3	YO 63周 2'18'19'959	13/2	14'520・2'10'058
8	3-1	⑧村松 康生/原 貴彦	PLAYBOY TRAMPIO CIVIC	TY 62周 2'17'27'634	27/2	18'951・2'16'447
9	3-2	⑨関谷 正徳/小川 等	富士通テン トムス カラーレビン	BS 62周 2'17'28'637	6/2	10'683・2'06'519
10	2-4	⑩松田 秀士/野地 真行	CARA M3	YO 62周 2'17'41'301	10/2	08'456・2'14'350
11	2-5	⑪水野 文則/川本 真	タイサン アノバウス M3	YO 62周 2'17'46'137	12/2	09'782・2'13'182
12	3-3	⑫中谷 明彦/藤部 尚貴	JACCS-CIVIC	BS 62周 2'17'53'834	25/2	18'123・2'15'076
13	3-4	⑬星野 康/V.ロソ	富士通テン トムス カラーレビン	TY 62周 2'18'03'917	15/2	10'565・2'16'797
14	3-5	⑭鈴木 憲一/新田 守男	ADVAN COROLLA レビン	YO 62周 2'18'06'109	20/2	12'327・2'12'010
15	3-6	⑮河合 博之/藤島 伸二	ウエックススポーツ・AARレビン	YO 62周 2'18'28'286	23/2	15'235・2'15'386
16	3-7	⑯横島 久/和田 久	トランスポ カローラ	TY 61周 2'17'42'508	17/2	11'365・2'11'321
17	1-8	⑰任 浩二/五藤 久貴	PIAA CIVIC	BS 61周 2'18'04'317	11/2	09'004・2'17'566
18	3-9	⑱岡本 佳隆/稲谷 俊二	トムス カラー	TY 59周 2'17'05'482	26/2	23'070・2'16'021
19	2-6	⑲武藤 文雄/金森 敬一	FMR M3	YO 58周 2'16'55'087	19/2	11'539・2'17'318
20	3-10	⑳浅野 武夫/藤原 誠	ウエックススポーツ カラーレビン	BS 58周 2'17'34'436	22/2	13'142・2'16'200
2	2	①K.ファン/W.マック/田嶋 栄一	OVER TAKE M3	DL 56周	21/2	10'480・2'19'219・2'12'685
2	2	②C.カーン/中川 隆正	OVER TAKE M3	DL 48周	18/2	14'547・2'11'483
2	2	③牧口 規雄/堀米トオル	IPF WAKO'S M3	YO 35周	16/2	10'817・2'12'780
3	3	④中子 輝/岡田 秀樹	出光MOTION 無限シビック	BS 35周	8/2	07'679・2'17'073
3	3	⑤三好 正己/山崎 孝文	MORITANI CIVIC	TY 35周	14/2	15'328・2'10'176
3	3	⑥駒 光武/細野 智行	トヨタ カラーレビン	YO 34周	24/2	18'108・2'14'071
3	3	⑦三原 順子/松永 雅博	トムス カラー	TY 33周	28/2	20'877・2'16'971
1	1	⑧見崎 清志/長坂 尚樹	FET フォードシエラ RS500	BS 20周	3/2	05'851・2'02'565

・優勝スピード：133.436km/h

・最速ラップ：星野 一義 (ニッサン) 1'56'273 144.715km/h 2周目

※ベースカーによる非競技化周回数 4周

## Topics

## ニューカラーラ富士でテスト!



富士通テン・カラーのAE101。AE92より甲高いエキゾーストノートが特徴的



新スペックとなった4A-Gエンジン



AE92に比べると大柄になった101

このオートポリスでのレースの4日後の10月17日、チーム・トムスは富士スピードウェイでニューカラーラ(AE101)のテストを行った。

この走行はBSタイアの専有時間を使って行われたが、主な目的はこのニューマシンの足廻りとBSタイアのマッチングをテストすることだった。今回、このAE101のテストドライバーは小川等が担当した。

このAE101は、オートポリスのレース前に完成し、オートポリスで一応シエイクダウンを終えているが、富士のコースを走らせるのは今回が初めて。この日は午前、午後それぞれ1時間ずつの走行時間が設けられていたが、ドライコンディションでテストが行われた午前の走行のみで、午後は雨の中の走行となってしまった。

この日のマシンに搭載されていたエンジンは、まだ暫定仕様ということだが、午前中のドライコンディションの中で走行では、大きなトラブルもなく1分48秒台コンスタントのペースで連続走行をこなしている。ウエットコンディションとなった午後の走行では、数パターンのレインタイヤとのマッチングテストが行われた。

なお、このニューカラーラの市販バージョンでは大きな特徴ともなっているスーパーストラット・サスペンションは、とりあえずレース仕様のクルマでは使われない予定だ。だが、これには新型のマシンでも従来のAE92からそれほど大きくサスペンションの仕様が変更されていないために、これまでAE92で得たタイヤに関するデータをそのまま新型にも生かせるというメリットがある。

したがって、このマシンの今後の熟成においては、特に足廻りに関してはそれほど不安はないと、チーム側でも言っている。

また、このAE101というクルマのメリットとしては、グループA仕様にした場合にタイヤにかかる負担がAE92よりも低いという点が挙げられるという。つまり、今後より足廻りの熟成をしやすい条件ではAE92よりもソフトなタイヤが使えることになる。さらに、チーム側ではタイヤの方向性としてはAE92に使用していたものから大きく外れてはいないことが今回のテスト走行で確認できたとも言っている。

では、逆にこのクルマの今後の課題として残る部分はどこなのだろうか。

まずは、エンジンだろう。これは従来の4A-G型とは大きく中身が変わっており、今後マシンの総合的なポテンシャルを高める意味でも、エンジンの熟成という課題は、もともと大きなウェイトを占めてくるものと思われる。そして、この課題を克服することができれば、これまでのAE92型ではシビックに対して劣っていたストレートスピードの点でもシビックと同等あるいはそれを凌ぐことができるようになるかもしれない。そして、今回のモデルチェンジに伴って大きく変化したのが、そのポテイスイアスだ。AE92と比べると、かなり全体的に大きくなっていくのがわかる。今後はそのマシンのゼイ肉をせき落とす作業も、重要になってくるだろう。

ちなみに、今回テストを担当した小川は、「まだ完全したばかりのマシンなので、全体的にマイルドな印象があるけど、今後の熟成次第では前のAE92よりもポテンシャルの高いマシンになるという実感はありますね。まあ、今後が楽しみです」とその印象を語っている。

このAE101、最終戦のインターT.E.Cにはトムスと土屋エンジニアリングがエントリーの準備を進めているが、この日のテストではドライでの走行データが十分に取れなかったために、最終的なエントリーの決断を下すことを10月の下旬にまで見送っている。



# 決着は 日本で!

スポーツカー世界選手権第7戦 メキシコ  
10月4~6日 メキシコ:アウトドロモ・エルマノス・ロドリゲス



この勝利でブジョーは、最終戦までドライバーズ・タイトルの希望をつないだ

## 快勝ブジョー、ドライバーズ・タイトルへの期待を 最終戦オートポリスにつなぐ

第6戦マニクールでの勝利はまぐれでも何でもなかったメキシコでも、ブジョーはジャガー、メルセデスを退け1-2フィニッシュ。ワーウィック/ブラバムが6位に入りジャガーはチームズ・タイトルを確定したがドライバーズ・タイトルはファビ、ワーウィック、バルディ、アリオの4人がそれぞれチャンスを握ったまま、最終戦オートポリスまでもつれ込むことになった

Text/Gary Watkins-Q.EDITIONS, Photos/LAT Photographic

SPORTS CAR WORLD CHAMPIONSHIP Rd.7  
**SWWC**  
**MEXICO**  
OCTOBER 4-5-6, 1991





久々の登場となったイエストはカテゴリー2最速の3位。強豪の貫録を見せた



依然としてジャガーの不調は続いている。勢いは失せ、相次ぐトラブルに敗退

## ジャガーの不調、プジョーの躍進

地元マニクールで1-2フィニッシュを飾ったプジョーは、ここメキシコでもジャガー1、メルセデスを圧倒した。レース中盤には激しい雨が降ってタイヤ交換などの混乱を招いたが、それもプジョーの進撃を止めるにはいたらなかった。

再び、レースを制したのはケケ・ロズベルグとヤニック・ダルマスの駆る5号車だった。もう1台の6号車、マウロ・バルディとフィリップ・アリオのマシンは、レインタイヤの選択を誤ってタイヤ交換のためピットイン、遅れを取ってしまったのだ。

事前に精力的なテストを行っていた地元でのレースを制したプジョーだったが、アウトドローモ・エルマノス・ロドリゲスでもアリオが唯一1分20秒を切るタイムをマークしてポールポジションを獲得しており、フランスでの勝利が決してフロロックではなかったことを証明してみせた。シーズン中盤までは、ジャガーの優位は崩せないだろうと予想されていたが、いまやプジョーは完全にそのジャガーを凌駕するパフォーマンスを身に付けたのだ。「シーズン後半になって、我々がここまで力を付けてくるとは誰も予想できなかった。ただ、努力してきたかはこれで分かってもらえただろう。マシンについては隔から隔まで見直した。これほど真剣なチームは今まで見たことがないよ」

金曜日の予選ではバルディが暫定ポールを決めていたが、土曜日になってアリオが1分20秒084をマークする。これは決勝用タイヤでのタイムであり、アリオはさらにその



トップ争いに巻き込まれてスピンしたスパイスだが、終盤の追い上げで4位に



の後予選用タイヤに履き替えて1分19秒299を叩き出す。しかしアリオはこのタイムに不満を表していた。タイムアタックに入る時、エンジンは異音を発していたという。

「で、そのラップが終わった時にエンジンもイッてしまった。あれがなければもう少しいいタイムが出せたはずだ」

一方のロズベルグは、タイヤが十分に発熱せず、グリップ不足に悩まされていた。タイムは1分20秒403にとどまっている。それでもフロントロウを独占するには十分なタイムと思われたが、ここに割って入ったのがミハエル・シューマッハー/カール・ベンドリッガーの駆るメルセデスC291だった。

予選では今回、ベンドリッガーがタイムアタックを行うことになっていたが、タイムは1分21秒796で5番手と振るわない。そこ

でシューマッハーが決勝用ソフト・コンパウンドでタイムアタックを行う。1周目、1分20秒627。次の1周はペースを落ととしてタイヤを冷やし、その翌周に1分20秒332にまでタイムを短縮した。

「その後でタイヤを履き替えてまたアタックしたんだけど、目の前でジャガーがスピンしてしまった。それでこっちもちょっと失敗しちゃったよ」とシューマッハー。しかしそれでもロズベルグのタイムを僅かに上回っており、プジョーのフロントロウ独占を妨げることに成功した。

だが、メルセデス陣営は決してレースを楽観視できる状況ではなかった。数知れぬほど用意したエンジンが、トラブルが発生する度に乗せ替えられる。バルブシートまわりの構造不良が、メルセデスのフラット12気筒エンジンの熟成を妨げているのだ。

フロントロウを獲得したシューマッハーとは対照的に、ジャンルーイ・シユレツサー/ヨッヘン・マスの1号車は予選6番手。エンジン・トラブルに加えて、乗り換えたスペアカーのシヨック・アブソーバーにトラブルが発生し、結局金曜日のタイムを更新することはいままでに、このポジションに甘んじることにした。

ジャガーはマニクール以来の不調を引きずっていた。予選タイムがポールのプジョーから1秒半も遅いのだ。新世代グループCマシンの先鋭としてライバルを圧倒したジャガーXJR-14だが、僅か半年で勢力図は塗り変わるようになっていく。

土曜日のフリー走行ではちよつとしたアクシデントがあった。ロズベルグのプジョーとトーマス・ロベスのドライブするクレマー・ポルシェが1コーナーで接触し、ロベスのマシンがタイヤバリアに飛び込んでしまったのだ。プジョーの方はたいしたダメージを追わずに済んだが、ポルシェはボディとサスペンションを大破してしまった。

FISAはこのアクシデントの原因をロズベルグの「ドライビング・ミス」にあると判断し、1万5000ドルの罰金を課した。

「レースにあいっつたアクシデントは付き物だ」ロズベルグは反論する。「950kmもあるスチール・ブレーキのクルマを、カーボン・ブレーキに750kmという最新鋭のマシンがパスしようとしたんだ。ブレーキ性能にどれだけの差があるかは一目瞭然だろう。それなのにこっちのラインに入ってきたんだ。あれに

はこっちが驚いたよ」

カテゴリー2マシンで最速だったのは、チーム・サラミンからエントリーしたイエスト・ポルシェだった。空気の薄い高地であることと、長いストレートがターボマシンに味方したこともあって、ベルント・シュナイダーがシユレツサーのメルセデスを凌ぐ1分22秒849をマークする。ただし、タイム的には5番手だが、グリッドの上位10台分はカテゴリー1マシンにキープされるため、11番手からのスタートとなる。

エントリー台数は17台。ルイジ・タベルナ/パトリック・ゴナンはALDは、予選通過基準タイムをクリアできなかったが、これも出走を許可されたため、17台全てが決勝を迎えることになった。

## プジョー同士の対決

決勝スタート直前になって、不振に喘ぐジャガーにさらなるトラブルが襲いかかった。テオ・ファビのマシンにオイル漏れが発覚したのだ。実はまったく同様のトラブルがウォームアップで発生しており、チームは慌ててエンジンを乗せ替えたばかりだった。スペアカーは無く、チームは出走を断念せざるを得なかった。ドライバーズ・ポイントをリードしているファビにとっては、大きな痛手だ。

スタートの1コーナーはポールシッターのアリオが制した。しかし、ベンドリッガーをパスして2番手に上がったロズベルグのプジョーが、アウトからブレーキングで並びかけ、サイドバイサイドのまま2台が軽く接触するシーンもあった。その結果、ロズベルグのマシンは酷いアンダーステアとなってしまい、アリオのペースから離されてしまうことになる。

「おかげで最終のペラルタ・コーナーを全開でいけなくなりました。あそこでアクセルを抜くと、ラップタイムはガタ落ちだ」とロズベルグ。

また、アリオが4輪ともソフト・コンパウンドを選んで対して、ロズベルグは右側にはハード・コンパウンドを装着していた。このため2台の差は徐々に広がっていき、5周目には3秒3、ロズベルグが28周を走ってピットインした時には10秒にもなっていた。

ハイペースで周回を重ねるプジョーの後ろでは、デイビッド・ブラバムのジャガーが3番手を走行していた。しかし20周目には2番



## 速さを身につけた メルセデスC291 残るは信頼性だが...



シューマッハーのドライブで目を見張る速さを見せた②メルセデス。タイム的にはジャガーを凌ぐパフォーマンスを発揮するが、信頼性に欠けるエンジンに悩まされリタイヤが続く。オートポリスでの活躍に期待



デュドネ/寺田がドライブしたマツダ787Bは9位でフィニッシュした

手のロズベルグから20秒も離されており、しかも後ろからはシユレツサーのメルセデスが激しく追い上げてきていた。このメルセデスは、1周目にイエスト・ポルシェと接触した際にリヤウイングの翼端板を失ってハンドリングがナーバスになっていたが、それでも11周目には2番手からスタートしたペンドリンガーをパスしていた。ペンドリンガーは右足がつってしまっていて、さらにはシユナイダーのイエスト・ポルシェにまで抜かれてしまふ。ペンドリンガーは予定よりも数ラップ早くピットに入り、シユマッハーにマシンを託す。

バルデイがアリオからマシンを引き継いだ時、2番手のダルマスには24秒のリードがあった。しかし、ロズベルグと交代したダルマスは粘り強く追い上げ、50周を過ぎた頃にはその差を16秒にまで詰めていた。

だが、さらに驚異的な追い上げを見せたのがシユマッハーだった。ペンドリンガーと交代し、7番手から走り出したシユマッハーは、ワーウィックのジャガーをかわして3番手にまでポジションアップしてきていたのだ。

### 勝者を分けたタイヤ選択

レースに大きな変動が起こったのは63周目だ。突然、強い雨がコースを濡らし始めたからだ。特に1コーナーは酷い有り様で、「まるで氷の上を走っているよう」だったという。ワーウィックとマスはこの時スピンアウトしているが、どちらもグリーン上を滑った後はコースに復帰している。

レースをリードしているブジョーにとって、この雨は決してあり難いものではなかったが、バルデイは真先にピットに飛び込んでタイムロスをも最小限にとどめようとした。しかし、この判断が後に余計なピットインを強いることになるとは、この時点ではバルデイも思いも寄らなかつただろう。無線が作動しなかつたこともあって、バルデイがピットインした時には、ピットにはカットスリックしか用意されていなかったのだ。アリオはカットスリックでピットアウトするが、すぐにレインタイヤに交換するためにピットインしなければならなかった。このためアリオ/バルデイのマシンは、ロズベルグ/ダルマスにリードを明け渡すことになる。

また、素晴らしい追い上げを見せていたシユマッハーだったが、その労力も雨が降り出したのと時を同じくして無為になってしまった。懸念されていたエンジンにトラブルが発生してリタイヤとなってしまう。また1号車の方も、終盤4位を走っていたが、電気系トラブルでリタイヤ。

雨足がもっとも酷くなりコースがヘビータラップになった頃、ワーウィックのジャガーがロズベルグのブジョーに急速に接近していった。ジャガーは、ソフト・コンパウンドにグルーピングを施したタイヤを履いていたのだが、これがコース・コンディションにピッタリ合っていたのだ。ワーウィックはロズベルグの8秒差にまで詰め寄り、ロズベルグにプレッシャーを与える。ところが、ワーウィック自身がスピンを犯してしまつて後退。その後、ライン上が乾いてくると、スリックタイヤに交換しようとしてピットに飛び込んだ。しかしここでスターター・モーターが作動せず、この修理で6周を費やす。結局ワーウィックは6位でフィニッシュするのが精一杯となつてしまった。

メルセデスとジャガーがトラブルに見舞われた結果、ブジョーは2戦連続の1-2フィニッシュを飾ることになった。3位にはコンスタントに走り続けたイエスト・ポルシェが入る。4位には終盤、雨の中で快走したユーロ・レーシングのスパイス。5位にはもう1台のイエスト・ポルシェが入った。

6位に入つて6ポイントを獲得したジャガーは、チームズ・タイトルを確定した。しかしドライバーズではバルデイ/アリオにも可能性は残されており、決着はオートポリスまで持ち越されることになった。



●鈴鹿サーキット/三重営業所 0593(78)1111  
●多摩テック 0425(91)0820  
東京本社/東京営業所 03(3582)3221  
大阪営業所 06(372)1526 名古屋営業所 052(571)7176

## 上質なリラックスタイムを お約束する、 鈴鹿サーキットホテル



苛酷な戦いをくりひろげるF1ドライバーたちの緊張感をもとほぐす、心地よい空間が、鈴鹿サーキットホテルの魅力です。ゆきとどいた設備とまごころのサービスで、くつろぎのひとつをお過ごしください。また、和・洋・中などの本場の美味しさをこ賞味いただけるレストランをはじめ、スケート場などのスポーツ施設もご紹介します。



タイプ	室名	料金(2名)
ツイン	G棟	17,000円
	J棟	
	K棟	
	L棟	
DXツイン	G棟	17,000円
	K棟	20,000円
Sツイン	L棟	20,000円
スイート	J棟	40,000円
	K棟	

☆サービス料込、税別。  
☆レース開催期は料金が変わる場合があります。  
このほかに、団体様でもご利用いただける施設もございます。

### 鈴鹿サーキットテレフォンサービス

鈴鹿 0593(78)4488  
東京 03(3505)4488 大阪 06(376)4488  
名古屋 052(581)4488 大阪(茨木) 0726(22)4141

## シューマッハー、F1とグループCを語る

ベネトンとメルセデスでは、ドライビングに大きな違いがあるか?  
—F1とスポーツカーは全く違うマシンだ。F1は250kgも軽いからね。  
SWCでのライバルであるトム・ウォーキンショウの元でベネトンに乗ってるけど。  
—それは全然関係ない。F1はF1。SWCはSWCだから何の影響もないよ。  
レースの最高峰であるF1を経験してしまっただけだが、それでもSWCをやる価値はあるのだろうか。  
—それはある。SWCが肉体的に非常に重要なレースであることは変わらない。SWCの経験から学ぶこと、得ることは非常に多い。F1ドライバーとなって、自分の周囲は変化したのだろうか。  
—少しは変わったと思うよ。レース、レースではほとんど家にいないし、自由な時間はまったくないね。ただ反対に、F1とグループCをドライブしてばかりだから、これは僕にとっては重要だ。何よりも楽しいよ。とてもいい訓練になる。今僕は、気力、体力ともに非常に充実しているんだ。だからストレスにも対応できる。  
去年はF3に乗っていて、今年はいきなりF1とSWCに乗っている。自分でもこれほど活躍すると思っていたかい?

—全然! 誰だってこんな状況を期待なんてできないわけないさ。でもF1に乗ったらどうだろうというくらい考えてはいたよ。とにかくメルセデス・ピケに引けを取らないように頑張りたいね。  
マシンも悪くないし、悪い成績は残せないとプレッシャーを感じたりはするかい。  
—いいレースをしなればというプレッシャーはいつでも感じている。毎戦毎戦、僕の実力が試されているわけだしね。ベネトンは決して優勝を狙えるマシンではないし、自分でも毎戦入賞できるとは思っていない。でも、ベストを尽くすしかないね。  
メルセデスに早くF1に来て欲しいかい?  
—もちろん僕はそう願っている。メルセデスのF1マシンに乗れたら、それは願ってもないことだ。だけどそれが実現するのかどうかは、僕には言えない。知らないんだ。もちろん、僕がメルセデスに「F1やってくれ」なんて言う立場ではないからね。  
同じドイツ人のミハエル・バーテルズについては、気の毒に思うかい?  
—そうだね。彼はたくさんお金をかけてF1に乗ったわけだし、それが実を結ばなかったわけだ。とても厳しいことだよ。  
ヨッヘン・ニーアバッシュからは、F1についてどうアドバイスされているのか。

—ドライバーとして経験を積んでおくことが最も重要だ、と言われてる。  
ところで、あなたはよくステファン・ペロフと比較されるけれど、これについて。  
—そういうことは気にしないんだ。でも、僕の目標はアイルトン・セナだ。  
これまで最もエキサイティングだった事は?  
—マカオと富士のF3で勝ったことだ。  
最後に、あなたの速さの秘密は?  
—秘密なんてないよ。必要な時期に自分の回りに優れた人々がいて、ちゃんとしたマシンに乗ることができているだけだ。もちろん、ドライバーとしての才能も重要だね。



「速さの秘密? 自分の周りに優れたスタッフとマシンがあること  
あとはドライバーの才能次第さ」

## RESULT

●4.421km×98周=433.258km 予選出走17台・決勝出走16台・完走10台

順位	ドライバー	チーム	タイム	ベストタイム	予選順位/タイム	
1	①ケケ・ロズベルグ/ヤニック・ダルマス	ブジョー-505	MI 98周 2'29'25"811	1'22'458	3/1'20'403	
2	②マウロ・バルディ/フィリップ・アリオ	ブジョー-505	MI 97周 2'30'42"242	1'21'790	1/1'19'229	
3	③ジョン・ワイントナー/ベルント・シュナイダー	ボルシェ962C	GY 94周 2'29'32"952	1'24'324	6/1'22'849	
4	④コル・オイサー/チャールズ・ソルスマン	スバイスSE90C-DFR	GY 93周 2'30'21"867	1'26'902	9/1'24'634	
5	⑤ジャンピエロ・モレッティ/アレック・ベル	ボルシェ962C	GY 92周 2'29'40"077	1'26'473	10/1'24'922	
6	⑥アレック・ワーウィック/デイビッド・ブラバム	ジャガー-XJR-14	GY 92周 2'30'05"778	1'22'180	4/1'20'746	
7	⑦バスカル・ファープル/リオネル・ロペール	クーガー-C26S・ボルシェ	GY 90周 2'30'28"684	1'29'431	11/1'25'515	
8	⑧ジョーナス・バレーハ/マッセル・シガーラ	ボルシェ962C	YO 89周 2'29'47"510	1'28'325	13/1'26'688	
9	⑨ビエール・デュドネ/寺田隆次郎	マツダ787	DL 89周 2'30'37"630	1'29'262	15/1'27'624	
10	⑩フランソワ・ミゴ/トーマス・サルダナ	クーガー-C26S・ボルシェ	GY 88周 2'30'37"630	1'29'508	14/1'27'419	
DNF	⑪ジャン・ルイ・シュレッサー/ヨッヘン・マス	メルセデスC291	GY 80周	電気系	1'23'174	7/1'23'727
	⑫ミハエル・シューマッハー/カール・ベンドリンガー	メルセデスC291	GY 63周	エンジン	1'21'611	2/1'20'332
	⑬フランツ・コンラート/ステファン・ヨハンソン	コンラートKM011・ランボルギーニ	YO 36周	スピン	1'28'086	16/1'28'998
	⑭オスカル・ラッタワリ/グレンジャー・フォイテック	ブルンC91・ジャッド	YO 31周	スターター	1'27'406	12/1'26'304
	⑮トーマス・ロベス/マヌエル・ロイター	ボルシェ962C	YO 19周	アクシデント	1'29'621	8/1'23'996
	⑯レイジ・タベルナ(ノリウツク・ゴナン)	ALD C91-DFR	GY 1周	デフレクション	12'15'441	DNQ/1'37'678
DNS	⑰テオ・ファビ/デイビッド・ブラバム	ジャガー-XJR-14	GY 0周	エンジン	5/1'21'092	

・優勝スピード: 173.964km/h  
・最速ラップ: ミハエル・シューマッハー (メルセデスC291) 1'21'611 195.018km/h 54周目  
NEXT ROUND: スポーツカー世界選手権第8戦(最終戦)は10月27日、オートポリスにて開催

## POINT STANDING/DRIVERS

1	テオ・ファビ	74
2	アレック・ワーウィック	64
3	フィリップ・アリオ	59
3	マウロ・バルディ	59
5	コル・オイサー	48
6	マヌエル・ロイター	43
7	ハリ・トイボネン	41
8	ヤニック・ダルマス	40
8	ケケ・ロズベルグ	40
8	チャールズ・ソルスマン	40
11	ヨッヘン・マス	37
11	ジャン・ルイ・シュレッサー	37

**決着は  
日本で!**

## POINT STANDING/TEAMS

1	TWRジャガー	93
2	ブジョー・タルボ・スポール	69
3	チーム・ザウバー・メルセデス	50
4	ユーロ・レーシング	48
5	マツダスピード	44
6	ボルシェ・クレマー・レーシング	43
7	チーム・サラミン	25



# 32<sup>e</sup> GRAND PRIX

## タイトル 栄冠を掴んで

フィッティバルディ、最終戦を制し  
チャンピオンに輝く!



1992年、我々は3人目の“フィッティバルディ”の名をF1で耳にするかもしれない  
現在もCARTインディカーで活躍するエマーソンを叔父に  
ブラジルから国際的なモータースポーツへの道を切り開いたウィルソンを父に  
クリスチャン・フィッティバルディは今、彼らに倣おうとしているのだ  
文句のつけようがない、完璧なポールのフィニッシュで最終戦を制し  
F1への切符をつかみとったクリスチャン  
いつの日か、今日の姿でF1でもチャンピオンになるのであろうか……



# DE NOGARO

FIA INTERNATIONAL  
**F3000**  
CHAMPIONSHIP  
ROUND 10  
5-6 OCTOBER, 1991

Photos/Pictures: J. Fox + WORDS & Pictures: Stuart MacLeod

# FRANCE



## タイトルはふたりの争い?

いよいよ今年も最終戦だ。恒例の記念撮影も行われた。タイトルの可能性はクリスチャン・フィッティパルディ、アレックス・ロズベルグ、エマヌエーレ・ナスベッティの3人に絞られたとはいえ、誰もが来年につながる何かをつかもうとノガロへやってきた。

戦闘力の劣るローラT91/50からレイナード91Dにスイッチしたデimon・ヒル、これまで戦ってきたローラT89/50からやはりレイナード91Dにスイッチしたフィリップ・ガシユ。彼らの行動など、その最たるものだろう。

予選の大部分、モニターのトップに名前があったのがザナルディ。すでにジョーダンGPからF1にデビューした若者は、これまた来年のF1行きを表明したチーム、パローネ・ランパンテのイエロー/パープルのレイナードを見事に操っていた。新しいタイヤでのバランスがうまく取れているようだ。第1セッションは1分17秒9。ザナルディは、これまでのノガロの予選レコードを0.82秒縮めたタイムを叩き出した。

だが第2セッション、彼はタイム更新ができなかった。ポール確定を狙って最後のセツトのタイヤに賭けて出ていくザナルディ。しかし遅いマシンに引掛かってしまったのだ。ザナルディからポールを奪い取ったのが、ポイントリーダーのフィッティパルディ。第1セッションでは4位に過ぎなかったが、第2セッションでは一気に0.7秒ものタイムアップを果たした。

「今年は、あらゆる面においても満足なシーズンだった」。決勝を明日に控えたクリスチャンは、今年3度目のポールに笑みをこぼしていた。「もしチャンピオンシップを勝ち取ることができたら、僕にとってそれは大きなプラスになると思う。だけど取れなくても今年はとても幸せだった。だっていろいろなことを学んだんだからね」

タイトル争いの第3の男、ナスベッティはと言えば、なんと予選14番手に低迷している。両セッションともセットアップがうまく行かなかった。なぜならば彼ら、フォルティ・コルセはシーズン途中からローラからレイナードにスイッチしたため、ここノガロのデータは、ローラでテストした時のデータしかなかったのだ。「もうレースに勝てるしかないだろう。自虐気味に笑うナスベッティ。「口には出せないが、願わくば……」彼の願望は……」



チームメイトの謀略? 最終戦3位とはいえ、ヒルの怒りは収まりそうもない

フィッティパルディとザナルディの接触リアアしか考えられない。そして走り続けて5位以上に入賞すれば、タイトルは彼のものに転がり込むからだ。それはほとんど考えられないことでもあるが。

### 来年を見据えて

2列目に並んだのが、先述したヒルとガシユ。もう誰もが知っていること——ローラはエイボンの新ラジアルタイヤにマッチしていない——を悲しいかな自らの手で証明してしまったヒル。パークレイ・カラーに塗られたレイナード91Dは、SWCと重なったためにノガロのレースに出られなくなったカール・ペンドリンガーのマシンだった。予選3位は、皮肉なことだがヒルの今季予選最上位なのだ。今シーズン、予選でヒルに伍するタイムを出していたチームメイトのビンチェンツォ・ソスピーリはローラT91/50のまま。そのタイムは予選20位に留まった。ヒルとは1秒30も離れている。事実がすべてを如実に物語っている。

地元のカシユはチームをキャラクシー・レーシングからクリプトン・エンジニアリングへと変えた。それに伴ってのマシン変更だ。第1セッションではザナルディに続く2位のタイムを出していた。しかし次セッションでは新しいタイヤで2度もスピンを喫してしまい、予選4位へと後退したのだ。

チームメイト、ザナルディを助けようとするジュゼッペ・ブガッティは5位。いつものトラブル——慢性的なトラクション不足に悩まされるローラT90/50最上位は、6位のローレン・アイエロだった。

このトラブルはローラ・ユーザーのレース



旧マシンで予選を通過してきたガシユには、'91年型マシンでの予選2列目は当然のことか

経歴をスタスタにし、もっとも被害を被っていたのがアイエロのチームメイト、シーズン前はチャンピオンシップをリードするだろうと噂されたDAMSのアラン・マクニッシュ。アイエロ以上の才能を持つ彼だが、今回も予選17位のタイムを出すことしかできなかったのだ。いつの日かマクニッシュがF1に行つた時、'91年の悲劇の真実について語ってくれることであろう。

4列目はフアブリツィオ・ジョバナルディとアンドレア・モンテルミーニ。モンテルミーニがラルトRT23の予選最上位だった。今シーズン、好不調の波が激しい3001インターナショナルのラルト2台は、予選順位も比較的近いものだった。しかし今回、もう1台のラルト、ゼッケン31のジャン・マルク・グーノンはモンテルミーニの4列後方、予選12位だった。順位は離れていても、グリップが足りないとは共通の嘆きだった。

予選トップ10の最後はハインツ・ハラルド・フレンツェンとロベルト・コルチアーゴ。前戦ル・マンで衝撃的な走りを見せたエマニエル・コラールは15位。ル・マンの時ほどは騒がれなかった。ガシユ移籍で空いたギャラクシー・レーシングのローラT89/50に収まったのがデビッド・ベレイ。だが25台中の24位だった。

ノガロは、今年初めて予選落ちが出なかった。資金不足ほか、いろいろな理由が考えられるが、ジョバンニ・ボナノ、マツシモ・モンティ、ファビオ・バンドーネ、マツシミアノー・アンジェレリらがノガロには姿を現さなかったからだ。これで25台のマシンが、'91年国際F3000選手権の最終戦に臨むことになった。



あれだけ期待されたマクニッシュは、残念ながら不本意なシーズンに





## 好調、パシフィック勢

前戦ル・マンで1-2フィニッシュを達成したパシフィック・レーシングの勢いは、まだ残っているようだ。決勝朝の20分間のウォームアップは、彼ら2台が水を得た魚のようにノガロのコースを走り回った。満タン状態でのトップタイムはアントニオ・タンブリーニ。続いてクリスチャン。3位には不吉なことだがザナルデイがついていた。なぜ不吉なのか？ 15位のタイムしか出せなかった、ナスペッティの口に出せなかった願いを思い出してほしい。

スタートは、特にフィッティバルデイにとっては非常に重要だ。いつも増してアグレッシブなクリスチャンはややスライドを見せたものの、フロントロウのザナルデイを抑え、トップで1コーナーへ進入していく。ヒルがザナルデイに続いた。その後ろにはフレンツェンノ。予選9位から一気にジャンプアップを見せていた。しかしヒルがフレンツェンを抑え、その間にガシユが4位の座を取り返していた。

そのガシユの、素晴らしいところであろう週末は、1周も終えないうちに幕を下ろしてしまふ。フレンツェンが再びガシユに襲いかかり、ストレートの終わりでガシユのインホイールをロックさせながらタイプ。勢い余ったフレンツェンのローラは、ガシユのレイナードのサイドポッドへぶつかってしまう。両車ともスピン。家族が見守る目の前でガシユはストップしてしまった。フレンツェンはピットに戻り、ノーズコーンを交換して飛び出していったが、哀れガシユはリタイア第1号になってしまった。

## 一騎討ちかと思われたが

1周目を終え、すでにフィッティバルデイはザナルデイとの差をつけていた。クリスチャンのドライビングはともスムーズで、タイトルへの自信に溢れているようにも見えた。

一方、彼を追うザナルデイは徐々に遅れ出し、その背後にはヒルが迫る。さらに後方にはグリーンを先頭にする集団が迫りつつあった。グリーン、ブガッティ、ジョバナルデイ、アイエロ、エリック・エラリー、モンテルミーニ、タンブリーニ、コルチアゴ、そしてコラル、彼らが列を成していた。この集団の後ろに離れて、13位をナスペッティが行く。いやマクニッシュに抜かれたから14位と訂正



何もできなかった  
あれが起きなければ  
俺には望みはなかったから  
——エマヌエーレ・ナスペッティ

しよう。これでタイトルはクリスチャン対ザナルデイの一騎討ちの様相を呈してきた。

その後ナスペッティはマクニッシュを抜き返し、再びあの集団に加わる。そう9台が争う4位争いだ。結果から言えば彼は6位にまで躍進を見せた。これがレースのハイライトだった。だがポイントを1点追加したに留まり、上位5台とは大きく離れた6位だった。フィッティバルデイとザナルデイの差は、すでに10秒以上に広がっている。クリスチャンのマシンはどこにも問題がないようだ。ザナルデイはフィッティバルデイについていくのがやっと。しかし30周目にヒルが近づいた時には、何とかペースを上げていた。まだ余裕があったのだろう。レース後、ヒルは「ザナルデイに追いつくのは簡単だった。だが抜くのは非常に困難だった」と告白している。

## 悲しい出来事

ザナルデイとヒル、クリスチャンに離された2台は、ヒルのチームメイトであるソスピーリに近づいていた。ソスピーリが周回遅れになるのも時間の問題だ。たやすくソスピーリをザナルデイがかわす。ヒルも続くはずだった。だがソスピーリが急に寄ってくる。衝突は避けられなかった。スピンして止まるヒル。宙を舞い、フロントホイールから路面に叩きつけられたソスピーリ。レイナードとローラの違いこそあれ、同じカラーリングのマシンは、あつてはならない事態に陥った。

単なるアクシデントと思われた。ソスピーリはミラーが無くなったためにヒルの位置が分からなかったというからだ。だがビデオを見ると彼のミラーはヒルとの接触で無くなっていた。つまりソスピーリのミラーには、ヒルの姿が映っていたはずなのだ。

また彼らが再び接近した時、ヘアピンでブレーキングを遅らせたヒルがソスピーリのインを刺さうとした。これをソスピーリがプロック。彼らはサイド・バイ・サイドで共に譲らず、コースを外れエスケープ・ゾーンに飛び出した。怒り狂ったヒルはすぐにコースに復帰するが、ザナルデイとはすでに30秒近いギャップがあった。対してソスピーリはステアリングにダメージを負い、ピットに戻ってコクピットを離れた。そして自らの無実も訴えていたが……一体、何が起ったのだ？

## 栄冠を掴んで

ソスピーリが不可解な行動をとっていた時、







全日本F3選手権の第9戦は、スポートランド菅生で開催となった。高須クリニックレーシングチームの沢登栄一は、前回筑波でエンジントラブルで決勝を走れず、今回は気分が十分でサーキット入りした。

9月14日土曜日に予定された予選は、台風17号の北上とともに雨が激しくなる中で、1回目のセッションが開始となる。

「今回はかなりマシンの手応えを感じている。しかも雨ということ、

## 高須RT 沢登選手猛追12台抜き!

ポールポジションを狙っていきなり、沢登は張り切っていた。ところが不運にも、スピンドル止まったマシンを避けようとして自らもスピンドル、コースアウト。さらにそこに止まっていたマシンに接触してしまふ。

「マシンに大きなダメージが無かったのが、不幸中の幸いでした。また、そろそろ結果を出さないとという自分に対するアセリがあったことも反省材料です。」

結局予選は、雨が激しくなり中断

2回目のセッションは、決勝日となる15日の早朝に行われることになった。その日曜もまた雨は残っていた。マシンの修理は完了しており、沢登は果敢にコースへ出ていく。

「でも、今日はトラクションが全然かからないですよ。アクセルを踏むとマシンが横に向いてしまふ。」

ベストタイムは1分37秒52で、クラストップのカルカシ選手に遅れること2秒3のクラス12位。

「トップと2秒以上も遅いというサ

インで、頑張ったんですが……と、さっさと決勝レースへの対策を練る。スターティンググリッドに着く沢登、コックピットでは「OK」のサインを見せる余裕だ。総合24番手からスタートしていった沢登は、1周目に21番手、2周目には20番手、3周目には18番手と、次々に前車かわして行く。レース中盤に15番手までポジションを上げ、結局12台を抜いて12位でフィニッシュ。予選での不調が悔やまれる一戦となった。

残りも2レース。来シーズンへつなげるレース展開となることを、高須クリニックレーシングチームでは期待している。



泌尿器科・美容外科  
高須クリニック 院長 高須克弥  
東京 03-3587-2061 大阪 06-345-1187  
名古屋 052-452-5588 仙台 022-266-5680



フィッティパルディは快走を続けていた。終盤、ハンドリングがやや悪化してきたが、最悪の事態を迎える前にはチェッカーを受けていた。2位ザナルディの4秒前だった。ピットでは大騒ぎ。最終戦を制して、クリスチャンがF3000ルーキーにしてタイトルを奪取した瞬間だ。3位はヒル、あの一団を生き残ったジョバナルディが4位だ。この集団の中で他に残ったのはエラリー、ナスベッティ、ブガッティの3人だけだった。

この集団から最初に外れたのはタンブリーとモンテルミーニ。21周目に接触して終わってしまうのだが、彼らふたりは笑いながら歩いてピットに戻ってきた。思うに彼らはマナーにのっとったバトルを繰り広げていたのだらう。またコルチアゴは、アイエロに後方から追突してしまった。さらにコルチアゴはコラールにも絡んでしまふ。コルチアゴは22周でレースを終えた。アイエロは23周目で戦列を離れ、一方コラールは40周目にス

今日のマシンは完璧だった  
来年はパッケージがよければ  
F1に行くかもしれない  
——クリスチャン・フィッティパルディ

ピン、グラベルベッドにマシンを止めた。25周目にオーバーステアと格闘していたターノンがウォールをヒット、フロント部分にダメージを負ってリタイア。スタート直後のアクシデントで1周遅れになっていたフレントゥエンは、このアクシデントでダメージを負っていたフロントのウイッシュボーンが壊れてしまった。彼も22周で今年を終えた。

マルコ・アビチエッラのチャージャーを抑えたマクニッシュが1周遅れの8位。間にはポール・スチュワートとベレイが割って入った。2周遅れの12位は今年10戦中、2回目の決勝進出となったジョバンニ・ラバツジだった。

シャンペンで満ちたフィッティパルディは、満面の笑みを湛えて言う。「これだけは言わなから、今日の僕のマシンは完璧だった。スタートは必死だったが、その後はザナルディとヒルに気を配り、周回遅れを注意深くかわすことを考えた。タイトルを取れたことは非常に大きな意義があるよ。F1へのステップにも力を発揮してくれるだろう。もし本当によいチーム、マシンに恵まれなかつたら、僕は来年もF3000をやるつもりだ」

このレースに敗れ、チャンピオンシップでも敗れたザナルディはフィッティパルディを賞賛しつつ、「一番速かったから、彼が勝つたのさ。僕もうれしいよ。クリスチャンはもっとも優れたドライバーだと思ふし、彼の次が僕なんだから」と述べていた。

そう、3位のヒルの言葉も伝えておかなければ……「何も言うことはない」という。



彼が一番速かったから  
レースに勝って  
チャンピオンシップも勝つたのさ  
——アレッサンドロ・ザナルディ

### RESULT

順位	ドライバー	チーム	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	クリスチャン・フィッティパルディ	レイナード91D・ブラウン-無限	55周	1'20'22.15	1/1'17.76
2	アレッサンドロ・ザナルディ	レイナード91D・ゼイテック-無限	55周	1'20'26.37	2/1'17.79
3	ジャン・ヒル	レイナード91D・ティックフォードDFV	55周	1'20'51.66	3/1'18.02
4	ジョバナルディ	レイナード91D・マーダーDFV	55周	1'21'07.27	7/1'18.38
5	エラリー	レイナード91D・マーダーDFV	55周	1'21'08.48	11/1'18.55
6	ナスベッティ	レイナード91D・マーダーDFV	55周	1'21'27.71	14/1'18.85
7	ブガッティ	レイナード91D・ゼイテック-無限	55周	1'21'41.28	5/1'18.08
8	マクニッシュ	ローラT91/50・ブラウン-無限	54周	1'21'55.71	17/1'18.99
9	スチュワート	ローラT91/50・ゼイテック-無限	54周	1'22'03.63	21/1'19.31
10	ベレイ	ローラT85/50・マーダーDFV	54周	1'23'03.52	24/1'20.25
11	アビチエッラ	ローラT91/50・ゼイテック-無限	54周	1'23'45.77	12/1'19.01
12	ラバツジ	ラルトRT23・マーダーDFV	53周	1'23'05.66	25/1'23.20
13	ソスピーリ	ローラT91/50・ティックフォードDFV	49周	1'10'13.10	22/1'19.30
14	ベルモンド	レイナード91D・マーダーDFV	48周	ギヤボックス	1'22'54.41
15	コラール	レイナード91D・マーダーDFV	39周	スピンドル	1'21'55.5
16	デッレ・ピアネ	レイナード91D・ニコルソンDFV	29周	アクシデント	1'22'36.15
17	M. グリーン	ラルトRT23・ニコルソンDFV	24周	スピンドル	1'22'04.6
18	L. アイエロ	ローラT91/50・ブラウン-無限	23周	アクシデント	1'22'05.10
19	コルチアゴ	レイナード91D・マーダーDFV	22周	アクシデント	1'21'84.5
20	H. フレンツェン	ローラT91/50・ブラウン-無限	22周	アクシデント	1'21'20.13
21	A. モンテルミーニ	ラルトRT23・ニコルソンDFV	20周	アクシデント	1'21'75.4
22	A. タンブリーニ	レイナード91D・ブラウン-無限	20周	アクシデント	1'21'75.4
23	G. フラン	レイナード91D・ジャッド	17周	電気系統	1'21'71.16
24	G. アマーティ	レイナード91D・ニコルソンDFV	16周	ミスファイア	1'22'71.5
25	P. ガシ	レイナード91D・マーダーDFV	0周	アクシデント	4/1'18.03

・優勝スピード: 161.196km/h  
・最速ラップ: A. ザナルディ (レイナード・無限) 1'20'16 163.293km/h 53周目  
・ラップ・リーダー: 1-55 フィッティパルディ

32<sup>e</sup> GRAND PRIX  
DE NOGARO  
FRANCE





# パワーを信じる者たちへ。

# BELL<sup>®</sup> HELMETS



ユナイテッド・ステイツ・オブ・アメリカ。

この国は、政治も経済もすべての根源はパワーである。

POWER: 権力、能力、そして馬力。

アメリカのモータースポーツ・シーンを支えているのもパワー、広い大地を圧縮するパワーだ。

バルーン・タイヤを軋ませて、僅か4秒で400km/hに達するドラッグ・スター。

オーバル・コースで一触即発の格闘技を演じるストック・カー。

ダウンフォースを頼りに、限界のスピードを求めるインディCARTシリーズ。

馬力を信仰するアメリカン・ドライバーは、強大なパワーが生み出す恐怖と戦うために、祈りを込めてシートベルトやスーツ&グローブ、そしてヘルメットという十字架を身に付ける。

彼らは、パワーを信じるように、BELL HELMETSを信じている。



**M2 PRO**  
SNELL SA85規格  
¥60,000  
Weight: 1.463g



**XFM-1 PRO**  
SNELL SA85規格  
¥65,000  
Weight: 1.484g



**AFX-1 PRO**  
SNELL SA85規格  
¥75,000  
Weight: 1.512g



**SR-PRO**  
SNELL SA85規格  
¥50,000  
Weight: 1.496g



**MAG-4 PRO**  
SNELL SA85規格  
¥40,000  
Weight: 1.247g



**MAG-4**  
SNELL SA85規格  
¥30,000  
Weight: 1.425g

WINGS

総輸入発売元  
株式会社 ウィングス・コーポレーション・ジャパン  
〒105 東京都港区新橋5-23-7 TEL.03-3431-9921(代表) FAX.03-3431-9841

BELL HELMETS  
資料請求券  
R-ON 12-1



あらゆる過酷な  
コンディションから  
エンジンを守りぬく。

ウイニングランに、スタンドは歓声のウェーブで応え、ドライバーは勝利をかみしめる。  
しかし、その栄光はドライバーだけのものではない。  
メカニック技術、マシンの性能、そしてオイル。  
エンジンを実際に守り、限界を越えたポテンシャルを引き出すオイルの力が、  
レースという過酷なドラマにハッピーエンドをもたらすのだ。  
栄光の戦歴が生んだ、カストロールの「シンセティック・テクノロジー」。  
いまそれは「XF-08」という、とてつもないオイルとなって結晶した。  
実戦で鍛えた本物の技術だけが、オイルを進化させる。



## 新世代の高性能エンジンオイル、 XF-08 誕生。

SYNTHETIC TECHNOLOGY

\*シンセティック・テクノロジー

カストロール独自の化学合成・添加剤最先端テクノロジー。モータースポーツで蓄積したノウハウをベースに、化学合成油と鉱物油の各メリットを最大限に活かし、部分合成油を開発。化学合成油なみの高性能でありながら、鉱物油なみのコストパフォーマンスを実現しました。

■お求めはお近くのカーショップおよびホームセンターでどうぞ。



# Castrol

カストロール株式会社

〒102 東京都千代田区麹町3-1 泉屋ビル TEL.03(3265)6101(代表)



# DOME F102



童夢 F101以来、3年の歳月を経て送りだされた童夢のオリジナルF3000マシン、F102は実戦において即戦力となりうる手堅いマシンを目指して開発された。そして、そのデビュー戦となった今年の開幕戦 2 & 4 では、このオムロン・カラーのマシンを駆るヤン・ラマースが 3 位に入賞を果たし悔りがたいポテンシャルを見せつけた

撮影 / 但馬 治

*Text / Naoya Suzuki*

# HIGH ANGLE 42







## 堅実かつ実戦的な国産3000マシン

童夢は、日本のレース界では歴史、能力ともに疑いなくナンバーの実力を持つコンストラクターである。

なにしろ、代表の林みのる氏みずからが、あの伝説の浮城東次郎の「カラス」(ホンダS600改造レーシングカー)の製作に携わった人なのだから、その長い経験とノウハウはライバルの追随を許さない。

レーシングカーのみならず、童夢にはじまってジオット・キヤスビタにいたるロードカーまで自社で製作してしまうのだから、その技術力の高さは筋金入り。とても一介の「リース屋サン」とは言えない規模とテクノロジーを誇っている。

だが、その童夢にしても、これまでなぜかフォーミュラカーには疎遠だった。

発足以来、一貫してル・マンに挑戦し続け、グループ6からグループCにいたるスポーツカー製作では数々の作品を残してはいるものの、童夢として世に出したフォーミュラマシンは皆無。

クルマの戦いという要素の強いスポーツカーに対し、フォーミュラが基本的にドライバーの戦いであることが、林みのる氏独特の「美意識」に反応したのかもしれないが、とにかく、童夢は長くフォーミュラカーの製作に関しては沈黙を守り続けてきた。

このスタンスに変化が見られたのが、88年に造られた童夢初のF3000、童夢F1001からだ。

贅沢なことに、このF1001はフォーミュラカー用カーボンモノコック製作のための「習作」とされ、結局ついに実戦には一度も登場しなかったのだが、当時のプロダクションF3000の水準を大きく超えた、まさに凝りに凝った、造りを表現したフルカーボンモノコックは、童夢の技術力の高さを改めて見せつけてくれたものだ。

当時、林みのる氏が「国内のF3000で勝つんだら、こんなに面倒くさいことはない」とハッキリ言ったように、これはまさにF1プログラムを視野に入れての高度なプロダクションスタディ。

どんなに製作が面倒でもコストが掛かろうとも、手に入る最高の素材とテクノロジーで仕上げられた、いわば実験的F3000シャシーだった。

あれから3年、沈黙を守っていた童夢は、

突如このF102でF3000フィールドに正式デビューした。

F1001の跡を継ぐ童夢初の実戦フォーミュラカーとなるこのマシンは、徹底して理想主義的なデザインを志向していたF1001に比べ、うって変わって実戦志向の強い即戦力マシンに生まれ変わっていた。

基本となるモノコックは、もちろんアルミハニカムカーボンでサンドイッチしたフルコンポジット構造だが、かつてF1001が金属ステイフナーをまったく使わないオールカーボン構造を採っていたのに対し、モノコックの基本構造をかなり簡略化した。

ステアリングポスト部のNo3バルクヘッドは、相変わらずカーボンを焼いたボックス構



造のガゼットを接着して凝ったところを見せるが、ステアリングラックチューブを取り付けたNo2バルクヘッドにはマグネシウムのキヤストを採用。メインモノコック自体も床面から10cmほどの高さで水平分割したものを合体する工法で、造りやすさを大幅に考慮した構造となっている。

このあたりは、F1を目指し、敢えて徹底的に妥協を排した理想主義的設計を採ったF1001に比べ、F3000に的を絞った合目的主義に基本コンセプトを転換した現れ。実験の時代は終り、実戦の時代がやってきたことをうかがわせる。

また、この3年間F3000チームを運営する中で、童夢の技術陣がレイナードやロー

ラなどのプロダクションF3000シャシーから学んだことも、決して少なくはないはず。主要な構造以外の細かい構築パーツにしても、レースの現場からのフィードバックは数限りないことだろう。

この流れの中で、サスペンションもローラそのものを流用するという手堅い手法が採用されている。

リヤのコイル/ダンパーオペレーションを、ベルクランクによる水平マウントに変更しているところに違いが見られるものの、ローマールのローラは、ブッシュロッドからロッキングアームを介した垂直ダンパー配置、アーム類やハブキャリアは定評のあるローラT90/50のもの。

とりあえずモノコックと空力デザインの開発に全精力を投入するため、余分な開発リスクを徹底して避けるコンセプトが見てとれる。さらに、空力的にもそのデザインは極めてコンサーバティブといつていい。

比較的上下に長い楕円断面を持ったノーズがやや特徴的だが、ノーズ部分をわずかにキックアップしてその下側にウイングをくわえ込んだようなデザインは、空力コンセプトとしてはローラT90に極めて近いもの。

童夢は、日本でも有数の実績を誇るムービングベルト風洞を所有しているが、おそらくはここでレイナードやローラの特性を徹底チェック。そのエッセンスをこのF102に注入したという感じである。

そういえば、ノーズはローラだがサイドポンツーンからリヤカウルにかけてはむしろレイナード系の雰囲気。いずれにしても、現在のF3000で戦力のあるマシンのいいところを寄せ集めたような、非常に実戦的なデザインであることに変わりはない。

3月3日、今年のF3000シリーズ開幕戦鈴鹿ビッグ2&4、デビューレースとなったこの童夢F102を駆るヤン・ラマースは、4列目8位のグリッドからスタートして見事3位でフィニッシュ。デビュー戦にして表彰台の一角に食い込むという大殊勲を演じた。

さらに、4月14日、第3戦の富士では、今度松本恵二がファステストラップをマークして2位をゲット。狙いどおり、F102は即戦力として高い戦力を発揮している。

ニューマシンにしてこれだけの成績をおさめることができたのも、徹底した実戦志向のアプローチがあつてこそ。童夢のF3000優攻計画は、見事に実を結んだのである。

## DOMÉ F102





DUNLOP



左：プッシュロッドからベルクラ  
ンクを介してコイルを圧縮するフ  
ロントサスはローラT90のもの  
左中：ギヤボックスは、ローラを  
ベースとしているが自家製のケー  
スを持つ  
右中：レイナード風にコイル/ダ  
ンパーを水平マウントしているが、  
リヤサスのアームもほぼローラT  
90のものだ  
右：STACKのタコメーターを中  
心に、左に油温/油圧、右に燃圧/  
水温のコンビネーションメーター  
を配したコックピット

SPECIFICATION

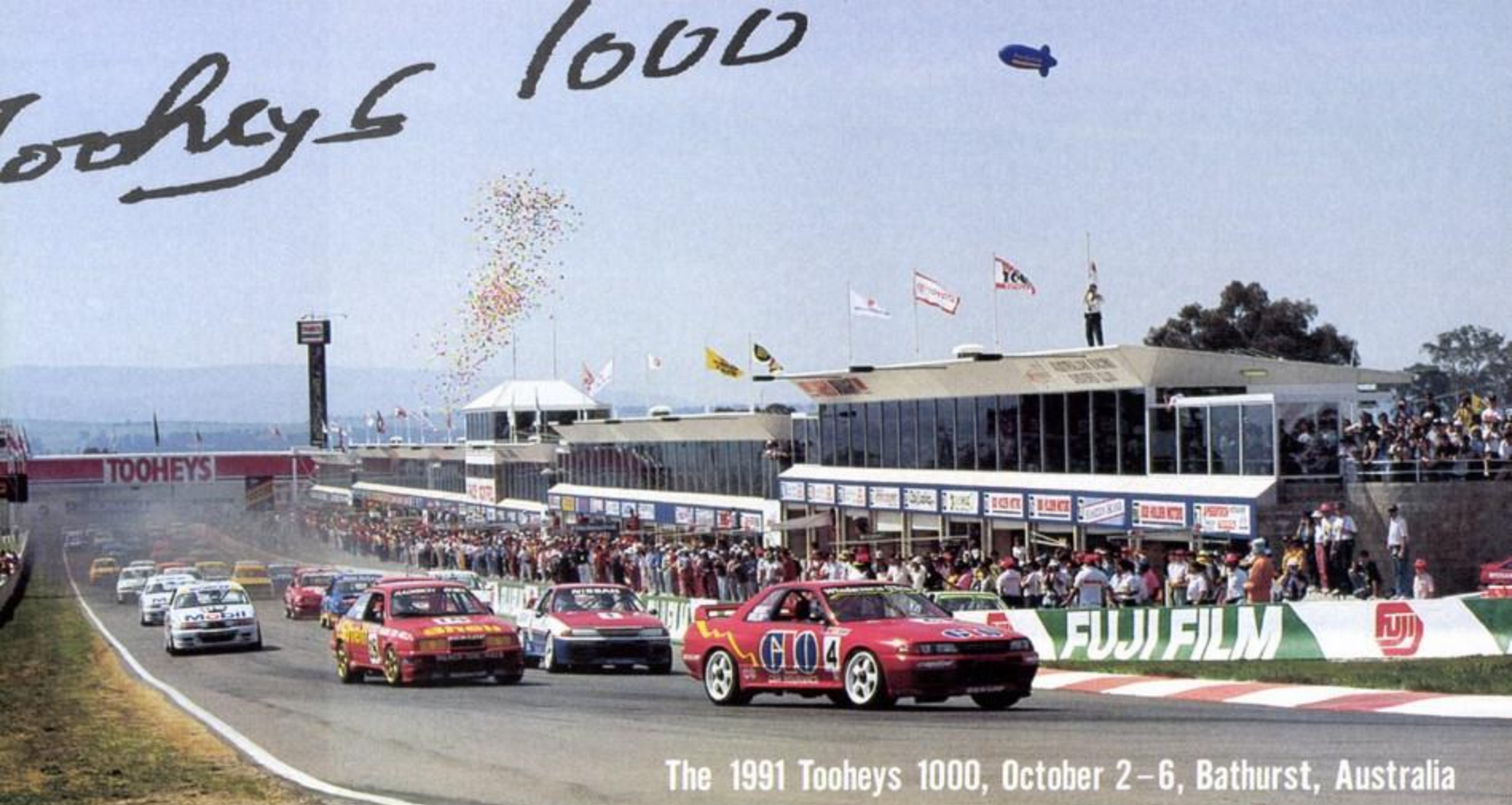
童夢 F 102 (ヤン・ラマース車)

●シャシー	
全長	4,285mm
全幅	1,990mm
全高	900mm
ホイールベース	2,685mm
トレッド 前	1,715mm
後	1,585mm
フレーム構造	カーボン・アルミハニカムモノコック
サスペンション形式 前	ダブルウィッシュボーン・プッシュロッド
後	ダブルウィッシュボーン・プッシュロッド
ダンパー (銘柄/形式)	コニ/ガス
アーム (材質/形状)	スチール/エアロチューブ
ステアリング (形式/ギヤ比)	ラック&ピニオン/13.6:1
ブレーキ (銘柄/形式) 前	AP/4ポッド
後	AP/4ポッド
ホイール (銘柄/サイズ) 前	スピードスター/10.5"×13
後	スピードスター/14.75"×13
タイヤ (銘柄/サイズ) 前	ダンロップ/130-615
後	ダンロップ/350-620
シートベルト (銘柄/数)	
ラジエター (方式/材質)	カルソニック/アルミ製

バッテリー (銘柄/容量)	ユアサ/12V-15AH
燃料タンク容量	130ℓ
車重	540kg
●エンジン	
型式	MUGEN MF-308
種類	90°V型8気筒DOHC4バルブ
総排気量	2,997cc
ボア×ストローク	86×64.5mm
圧縮比	12.0:1
燃料供給	ECU (ZYTEK SYSTEM US社製)
最高出力	450ps以上/9,000rpm
最大トルク	37.0kg-m以上/7,500rpm
プラグ銘柄	NGK
クラッチ (銘柄/方式)	AP/トリプルプレート
オイル容量	8ℓ
単体重量	139kg (クラッチ付)
●ミッション	
型式	DOME
段数	前進5段後進1段
ギヤ比	
ファイナルレシオ	0.322

HIGH ANGLE 4





The 1991 Tooheys 1000, October 2-6, Bathurst, Australia

# 時代は変わった!

スカイラインGT-R、伝統のバサーストを日本車初制覇!

伝統のツーリングカーレース、バサースト。ここ数年、このレースはシエラ、ホールデンが支配して来たが、今年には2年目の登場となるスカイラインGT-Rが予選、決勝を通じて圧倒的な速さを見せて優勝。今年のレースでスカイラインが見せた速さはシエラ、ホールデンらの存在を色あせさせるものだった。



## オーストラリアでの 「シーズンオフ」のビッグイベント

オーストラリアのツーリングカー選手権シリーズは、例年「夏」の終わりの2月に開幕し、「冬」の7月か8月には最終戦を迎える。そして、そのシリーズ終了後の「春」には、30年以上の歴史を持つ「バサースト1000 kmレース」が開催される。

シドニーの北西約200 kmにある「バサースト・マウント・パノラマ・サーキット」は、その名の通り海拔862 mの山岳部にあり、1周6・213 kmの距離を持つ。ちなみにコースレコードは、昨年のレースでスカイラインGT-Rのマーク・スカイフがマークした2分15秒46(平均165・12 km)だ。

今年のエントリー状況を見てみると、まず今年のオーストラリア・ツーリングカー選手権で全9戦中5連勝を含む7勝を挙げ、チャンピオンを獲得しているスカイラインGT-Rがチャンピオン、ジム・リチャーズとマーク・スカイフのコンビで参戦する。

また、昨年のこのレースのウィナー、ウィーン・パーシーとアラン・グライスは、51歳のホールデン・コモドAVNをドライブ。さらに、昨年のレースではクラウス・ニーツピッツを走らせ、ポールポジションを獲得しているアラン・モファットのチームからは、元F1ドライバーのゲイリー・ブラバムとIMS A-GT-Oでニッサンをドライブするステイブ・ミレンのコンビがフォード・シエラRS500を走らせる。そして、2クラス(オーストラリアでは、日本と同じように排気量によって3つのクラスに分けられている)では地元元F1チャンピオン、アラン・ジョーンズとデニス・ハルムが、それぞれBMW M3をドライブする。

## 予選ではスカイラインGT-Rが 従来のコースレコードを3秒短縮!

このバサーストでは、予選タイムがそのまますぐリッド順位になるのではなく、金曜の予選まででトップ10のタイムをマークしたマシンは、土曜朝に行われる「トップガン」に参加しなくてはならない。そして、1周のみのタイムアタックで行われるこの「トップガン」でのタイムによってポールポジションから10番手までの最終的なグリッドが決定されるシステムになっているのだ。

カイフ/ジム・リチャーズの①スカイラインGT-Rで、タイムは2分12秒84。これは、昨年スカイフ自身がGT-Rでマークしたコースレコードを一気に3秒近くも縮める驚異的なタイムだ。さらに、スカイフはトップガンではタイムを2分12秒62までタイムを縮め、堂々のポールポジションからのスタートを決めている。

トップガンの結果、このスカイフ組のGT-Rとともにフロントロウを占めたのは、ブライト・エントリーのマーク・ギブズ/ロビン・オンスローの④スカイラインGT-Rで、タイムは2分13秒88だ。ここオーストラリアでも、「ゴジラ」のニックネームを持つスカイラインGT-Rの他車に対するアドバンテージは明らかで、トップガンで3番手のタイムをマークしたグレン・セトン/グレッグ・ハンズフォードの⑩フォード・シエラのタイムは2分14秒90と、GT-R勢に対しては、1秒以上水をあけられてしまっている。また、昨年のレースを制しているホールデンでは、ビーター・ブロック/アンドリュー・ミードックの⑤コモドAVNが6番グリッドからスタートするのが最上位だ。

結局、スターティング・グリッドは、フロントロウに2台のGT-R、以下セトン/ハンズフォードの⑩シエラ、ボウ/シルの⑧シエラ、ブラバム/ミレンの⑨シエラ、ブロッタ/ミードックの⑤コモドAVN、ブライズ/ウオルドレンの②スカイライン、パーキンス/メツエラの⑩コモドAVN、パーソンズ/パークの⑧シエラ、パーシー/グライスの⑥コモドAVNというオーダーになった。

## 「ゴジラ」2位に1周の差をつけ 伝統のバサーストを初制覇!

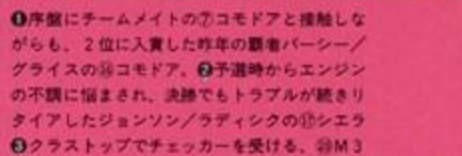
41000人の観客が見守る中、161周のレースはスタートが切られた。このスタートでトップに立ったのは、2番グリッドから飛び出したギブズの④スカイラインだった。

そして、1周目に終わる頃には、このギブズの後ろの2番手にはジョンソンの⑧シエラが上がってきていた。このシエル・レーシングからエントリーした⑧ジョンソンと⑩ボウの2台のシエラは、コース上に取りつけられたテレビ用のマイク波がボッシュのエンジン・マネージメント・システムを誤作動させ、練習日と公式予選の間に2基のエンジンをブローさせている。また、ポールからスタートしたリチャーズの①スカイラインは、高いデ



# The 1991

ニコバーストでも「スカイライン神話」は生きていた。マーク・スカイフ/ジム・リチャーズの手に委ねられたGT-Rは、スタートこそ他車のリードを許したものの、その後トップに立って完勝



①序盤にチームメイトの⑦コモドアと接触しながらも、2位に入賞した昨年の覇者パーシー/グライスの⑧コモドア。②予選時からエンジン不調に悩まされ、決勝でもトラブルが続きリタイアしたジョンソン/ラディシクの⑩シエラ。③クラストップでチェッカーを受ける、⑨M3

イファレンシャル・ギヤを使って、まずは3番手のポジションをキープしている。  
3周目、満を持していたリチャーズの①スカイラインがトップに立つ。そして、リチャーズは1時間15分後の最初のピットストップまで、そのポジションをキープし続けた。この①スカイラインのピットストップの間にセトンの⑩シエラ、ジョンソンの⑩シエラがそれぞれトップに立つことはあったが、それも彼らがピットストップを行うまでの短い間だけで、その後は再び①スカイラインのリードが変わった。  
ジョンソンの⑩シエラとボウの⑩シエラは、レースに入っても予選までに発生していた電波障害によるエンジンのミスファイアに悩まされていた。そして、ジョンソンのマシンは123周、ボウのマシンは152周でそれぞれエンジンをブローさせて、戦列を離れる結果になってしまった。  
また、セトンの⑩シエラも1000周を過ぎる頃からエンジンが不調に陥り、さらにその

後にはさまざまな電気系のトラブルからミスファイアも起こし始め、結局トップから15周遅れの9位でフィニッシュした。  
モービル1レーシングからエントリーした2台のホールデン・コモドアは、ラリー・パーキンス/トーマス・メツエラの⑩コモドアがバルブスプリングを壊して65周でリタイア、ブロック/ミューデックの⑤コモドアは電気系のトラブルを抱えながらも、なんとか7位でフィニッシュした。  
そして、元F1チャンピオン2人がドライブすることで注目されたベンソン&ヘッジス・レーシングからエントリーした2台のM3は、ロングハースト/ジョーンズの⑤M3が一時は3番手にまで上昇する健闘を見せたが、結局は電気系のトラブルで138周でリタイアしたが、フィッツジェラルド/ハルムの手に乗せられた⑤M3は総合4位・クラス1位でフィニッシュしている。  
また、アラン・モファット・レーシングからエントリーしたアラバム/ミレンの⑨シエ

ラはターボ・ブローのためリタイア、一方のオプライエン/ブランカテッリの⑩シエラは4位でフィニッシュしたが、デファレンシャル・ギヤに違反があったとして失格を言い渡されている。  
結局、レースはスカイフ/リチャーズの①スカイラインが、ピットストップ時以外はトップの座を他車に譲らずに優勝。日本車として初めてこのパサーストを制した。2位は昨年このレースの覇者でもあるパーシー/グライスの⑩コモドア。そして、3位には最終ラップでエンジンのミスファイアに苦しみながらもギブズ/オンスローの④スカイラインが入った。  
「これは私の人生で待ち望んでいた勝利だ。これまでの優勝では、私はサポート役だったが、今回は私とマークは同等だった。本当に自分のチームで勝つた」と実感できる。これでこのパサーストで3度目の優勝を挙げ、優勝回数でビーター・ブロックに並ぶことになったリチャーズの喜びの言葉だ。

## RESULT

●5.21km×151周=1000.293km 出走47台・完走21台

順位	No.	ドライバー	マシン	チーム	周	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	①	J.リチャーズ/M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R	Nissan Motor Sport	161周	6'19'14"80	2'16"60	1/2 12'84
2	②	W.パーシー/A.グライス	ホールデン・コモドAVN	Holden Racing Team	160周	6'19'19"28	2'18"80	3/2 15'96
3	④	M.ギブズ/R.オンスロー	ニッサン・スカイラインGT-R	Bob Forbes Corporation	159周	6'21'36"76	2'19"14	3/2 15'08
失	③	C.オプライエン/G.ブランカテッリ	フォード・シエラRS500	Allan Moffat Enterprises	158周	6'19'34"10	2'19"70	12/2 18'28
4	⑨	P.フィッツジェラルド/D.ハルム	BMW-M3	Benson & Hedges Racing	157周	6'20'24"24	2'20"56	19/2 20'88
5	⑥	K.ウォルドック/B.ビーターズ	フォード・シエラRS500	Playscape Racing Australia	155周	6'21'35"38	2'20"80	17/2 20'56
6	⑤	A.グラント/T.グラント	ニッサン・スカイラインGT-R	All Grant Racing	148周	6'19'43"46	2'27"34	27/2 26'44
7	⑤	P.ブロック/A.ミューデック	ホールデン・コモドAVN	Mobil 1 Racing Team	147周	6'20'21"32	2'19"18	8/2 16'44
8	②	T.フィニガン/G.リース	ホールデン・コモドAVN	Foodtown Supermarkets	146周	6'20'30"50	2'23"58	24/2 28'28
9	⑩	G.セトン/G.ハンスフォード	フォード・シエラRS500	Glenn Seton Racing	145周	6'21'40"98	2'17"58	4/2 15'26
10	⑧	B.サラ/G.ラスティ	フォード・シエラRS500	Bryan Sala	140周	6'19'50"48	2'26"58	25/2 23'78
●主なリタイア								
⑧	J.ボウ/T.シール	フォード・シエラRS500	Shell Racing	152周	エンジン	2'18"06	5/2 16'06	
⑧	C.ボンド/G.クローバー	フォード・シエラRS500	Caltex CXT Race Team	152周	フォード	2'21'32	14/2 18'94	
②	T.ロングハースト/A.ジョーンズ	BMW-M3	Benson & Hedges Racing	138周	電気系	2'19'32	11/2 17'80	
②	D.ブライズ/G.ウォルデン	ニッサン・スカイラインGT-R	Nissan Motor Sport	135周	デフ	2'14'50	2/2 12'96	
⑨	Ga.アラバム/S.ミレン	フォード・シエラRS500	Allan Moffat Enterprises	126周	ターボ	2'19'94	16/2 19'90	
⑦	D.ジョンソン/P.ラディシク	フォード・シエラRS500	Shell Racing	123周	エンジン	2'19'16	6/2 16'06	
⑦	B.ジョンソン/N.クローンブレン	ホールデン・コモドAVN	Holden Racing Team	100周	エンジン	2'19'58	13/2 18'38	
②	L.パーキンス/T.メツエラ	ホールデン・コモドAVN	Mobil 1 Racing Team	65周	エンジン	2'19'18	7/2 16'20	
②	D.パーキンス/W.パーク	フォード・シエラRS500	Glenn Seton Racing	60周	エンジン	2'19'52	10/2 17'54	

●優勝スピード：158.254km/h  
●最速ラップ：D.ブライズ/G.ウォルデン(ニッサン) 2'14"50 166.295km/h  
●⑧フォード・シエラは、車両規格違反のため失格



近頃、また少し調子が悪くなったかなあという感じだ  
 しかし、マカオGPと富士のインターリーグ出場が決定したので  
 それまでにはなんとかしなくてはならない  
 マカオを走れると思うと嬉しくて仕方がない  
 テクニカルで一瞬のミスも許されないコースなので  
 今まで学んできたことを発揮できるようなレースをしたいと思う  
 逆に富士は、いかにしてストレートを速く走るかがポイント  
 僕は日本人ドライバーであっても  
 決して富士や鈴鹿がホームコースという訳ではない  
 シルバーストンがホームコースなのだ  
 なんだか苦勞しそうだなあとし心配している……

Photos/Bryn Williams-WORDS & Pictures, SUTTON Photographic

野田英樹  
 イギリスF3  
 挑戦記

13

# いっつか、輝く!

9月26日(木)雨  
 そろそろ来年の活動について真剣に考えなければいけない時期になってきた。今日もある会社とミーティングを行う。話そのものはなかなか興味のある内容だったが、そんなにいつも良いことばかりなわけではないので、とりあえず「話半分」で聞いてきた。

9月27日(金)雨  
 今日、チームメイトのマルセルとサンディのふたりは、シルバーストンでテストをしてきたようだ。

夜はメカニックのマイキのガールフレンドのパーティー・パーティに行く。近くのバーだったけれど、とても盛大なものだった。シヤンパンを少し飲まされてしまい、いつもの様に気分が悪くなってしまった。家に帰ったのは午前2時頃だったと思う。

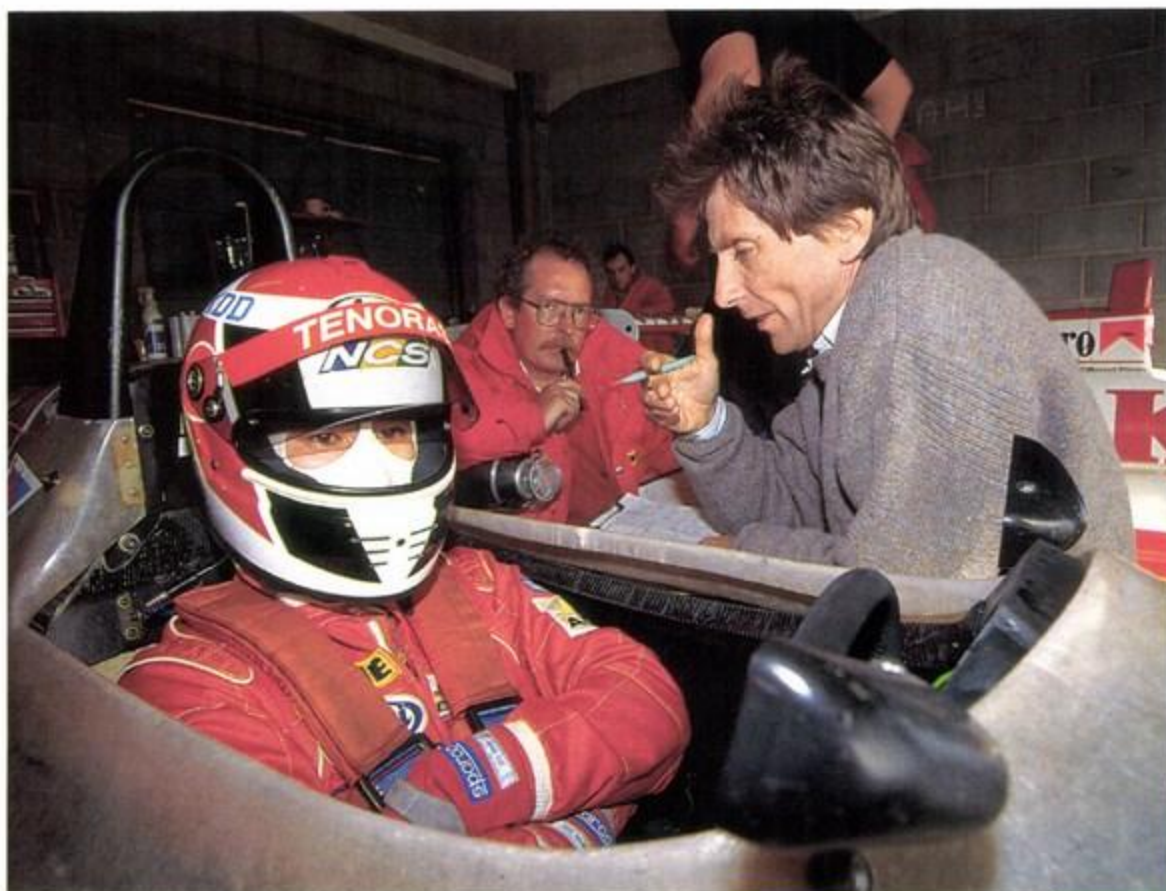
9月28日(土)雨  
 スタンとゴルフをする予定だったけれど、あいにくの雨で中止になった。これといってすることも無いし、今年のF3レースをビデオで観戦した。

良い思い出のレースといえば、開幕戦の2位入賞や、なんといってもシルバーストンでの初優勝だ。だけど最悪だったのは、第4戦ブランズ・ハッチでのレース。オーブンングラップで他車とクラッシュして、右手にかなりの重傷を負ってしまった。完治するまでに2カ月以上もかかったのだ。

それにマシンのトラブルからストレートのスピードが遅くなってしまった第5戦から第12戦までのビデオを見ていると、いったい悔しいのか、哀しいのか……。要するに苛立たしい複雑な気持ちだった。

第3戦ドニントン・レーシングは優勝目前で周回遅れのマシンとクラッシュ。それだけを考えれば悔しいが、予選からミッシェル・トラブルだとか、決勝日の朝には親知らずが腫れ上がったりと、色々あったなあ、てな感じでそれ程悪い思い出でもない。

9月29日(日)雨  
 パルセロナで開催されたスペインGPをテレビ観戦した。いつもそうなんだけど、ベルギーってほんとツキが無い。タイヤ交換で遅



れたり、最後はリタイアなんでもん。

9月30日(月)晴れ  
 今日もあるチームと来年についてのミーティングを行った。イギリスへ来て初めて電車に乗り、スコットランドの近くまで行ってきた。先日はタクシーにも乗ったし、まだ乗ったことのないのは、有名な2階建てのロンドンバスだけだ。

10月1日(火)曇り  
 シルバーストンのグランプリ・コースで合同テストがあったが、風が強くてウイングのセッティングに非常に手こずってしまった。

10月2日(水)晴れ  
 スネッタートンで'92年モデルのラルトR36のテストを行った。今までデイビッド・ブラバムがテストを担当していたのだが、彼はこここの所、長い間F3に乗ったことがないしグループCやF3000に慣れていた。で、よく分からなかったらしい。

10月2日(水)晴れ  
 ADRは2台ともライバルのベースからおいでいかれ、僕は6番手、マルセルは最後から3番手と最悪の日だった。週末のレースは良い天候になって欲しいけどなあ。



10月3日(木)雨

今日もスネッタートンでRT36のテストを行ったのだが、あいにくの雨だったため、予定されていたプログラムをこなすことができなかった。

おまけに福り道では、4名が死亡するという交通事故があつて渋滞に巻き込まれ、家に着くまで4時間近くもかかってしまった。こちらの一般道路の路面は雨が降ると非常に滑りやすい。そのせいか天気の悪い日はこの様なアクシデントをよく見かける。

10月4日(金)晴れ

ファクトリーで週末に行われるレースについての打ち合わせを行った後に取材を済ませ、さらに買い物だなんだと忙しい一日だった。最近ではテストばかりであり家にいなかったし、雑用が結構たまつていたので。

10月5日(土)雨

シルバーストンのグランプリ・コースで第15戦の予選が行われた。今年初めての雨の予選だったが、高速コーナーでのバランスは良かった。しかし低・中速コーナーでアンダー

ステアが強く、しかもセッショ後半になるにつれて、右コーナーではリヤも流れ出てきた。挙句の果てにはスピンオフで止まってしまった。

予選の後になって、これはコーナーウエイトが狂っていたことが原因だと分かったのだが、走っている時に少しずつりやのバランスが悪くなつていったことを考えると、走行時に何らかの原因で狂つてしまったんじゃないだろうか。セッション終盤になるにつれ、路面のコンディションが良くなっていったため、順位は8番手となつてしまった。

もちろんマシンのトラブルは解決しなければならぬが、結局コーナーウエイトが狂つた原因は見つけ出せず、不安なまま2回目の予選スタートとなった。コンディションは1回目よりも良くなつていてタイムアップは確実と思われたが、我々のマシンは非常にナーバスで、遂には油温のアラームまで点灯する始末。最悪のセッションだった。予選時間残り1分まで、タイムは最下位だった。ラストラップで、右コーナーはオーバーステア、左

コーナーはアンダーステアのマシンと大格闘した末に、10番手のグリッドを得た。やはりこのセッションでもコーナーウエイトが狂つてしまつていたので。

せっかく好きな雨だったのに、今日ははっきりいってドライプするのが恐かった。明日の決勝までになんとか原因を見つけてもらわなければ……。しかし、今それを考え始めると眠れなくなつてしまつたから、ひとまず忘れて、おやすみなさい……。

10月6日(日)晴れ

昨日とは打って変わつて晴天になった。しかしそれでもセクターが必要で、シーズンも終わりに向かつていることを感じさせられる。結局、レースが始まるまでにコーナーウエイトと油温の原因を見つけないことはできなかった。このままでは速く走れないとわかつていながらレースに挑むことほど辛いことはない。スタートでは2台を抜いたが、1コーナー後のストレートでもあっさりと抜き返され、その後のストレートでもまったく遅かった。数周するとやはり油温のアラームが点灯し始

めた。ハンドリングも前半は良かったため、なんとカペースについていったが、そのうち予想通りにバランスも崩れ出して5位でフィニッシュするのがやつとになつてしまった。

レース後に調べてみると、やはりコーナーウエイトが狂つてしまつていた。来週は最終戦があるというのに、このままでは勝負にもならない……。

10月7日(月)曇り

今日も来年の件でミーティングがあつた。一番大事な時期なので気をつけて話を進めなくてはならない。フェラン、クルサード、パリチエッロらはインターナショナルD3000にステップアップするようだ。僕も負けずにはいられない。

10月8日(火)雨

ストラクストンで、特別ドライビングスクールを受講してきた。週末のレースはこのストラクストンで行われるのだが、騒音問題などからテストをすることができないのだ。そんな訳で、いつもストラクストンを走っている先生とサーキットを回れば、もしかして何か得

られるかも知れないと思つたのだ。週末のレースでは彼から聞いたことをトライしてみよう。

10月9日(水)曇り  
ストラクストンの代わりにスネッタートンでテストを行った。ストラクストンは超高速コースのため、ここではダウンフォースを少なくして最高速用のセットアップにする。我々は先日の問題を解消できないまま。このままだと最終戦を良い形で戦えそうにない……。だが、まだレースが終わつたわけじゃないから、諦めはしないぞ。

10月10日(木)曇り

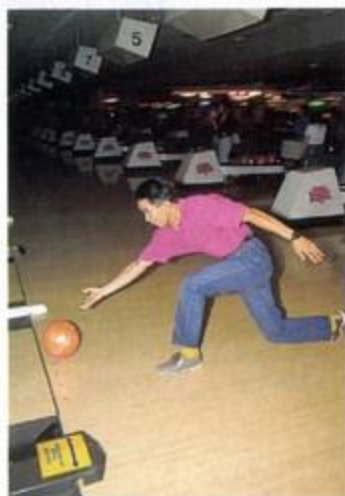
ファクトリーへ行ってトラブルの原因を色々考えたけど、やっぱり分からない。レーシング用のエンジンはエンジン屋さんのニール・ブラウンにチェックしてもらつたことになった。週末に間に合うかどうか微妙なところだ。間に合わない場合は、テスト用のエンジンでレースを戦わなければならない。きっと良い方向にいくとポジティブに考えて週末に備えたいと思つた。



ラルトの'92年用F3マシンをテストした。高速コーナーのバランスはなかなかいい



仲間といっしょにボーリング、というのもレースの合間の楽しみのひとつ。まあ、息抜きにたまにはいいかな







会場には昨年中嶋が乗った思い出のマシン、ティレル019も展示されておりました。そう、あの筑波9耐で走ったやつです

中嶋悟フェアの最大の目玉は、なんといっても本誌でお馴染みの今宮純、金子博両氏とのトークショーだったのでは



スポーツキャスターの長田渚の突っ込んだ質問に中嶋がタジタジになっちゃうこともあったりなんかして

## 日本GP直前！大忙しの中嶋と亜久里をキャッチ！！

鈴鹿でのラストランを前に中嶋悟を励ますファンが集いともいうべき、「EPSON 中嶋悟 F1フェア'91」が、10月5、6の両日、東京は恵比寿の「FAME」で開催

された。中嶋を見られるのも今年が最後とあって、2日間で定員が5000組、計1万人のところに、ナント3万7000組、計7万4000人もの応募があったとか。

運良くチケットを手に入れた人は、中嶋の5年間の歩みや、迫力満点のF1ビデオ、そして本誌でもお馴染みの今宮純、金子博両氏とのトークなどで中嶋を満喫したはず。なかでも、スポーツキャスターの長田渚の突っ込んだ質問のシーンでは、中嶋もタジタジになる一幕も。

かたや鈴木亜久里は「鈴木亜久里写真集 A-BOY」発刊記念パーティーでファンと交流。こちらも定員100名のところに5000名もの応募

があったとか。当然来てるのは若いオンナのコが多かったのはアタリマエか!?

ま、F1日本GP社行会という名の単純な写真集宣伝の場だったんだけど、最後には「今シーズンはレースできない状況でここまで来たけど、日本GPでは自分のできる範囲で頑張りたい」なんて言葉も。会場はスゴイ熱気に包まれていたんでありますな。



亜久里の写真集を撮ったのは、普段はギャル写真を撮っている渡辺達生氏(写真右)。亜久里と一緒にカートで走ったこともあるとか



## 世界中から、ニュース、トピックス、よもやま話……

Photos/Shoji Mita, Hiroshige Satta, Graffiti, Racing on



会場でフランクにファンと交流する時間なんて、ワ〜っとオンナのコ達が取り囲んじゃってもうタイヘン！ほとんどジャーニーズ系のアイドルのノリだったもんね



## やっぱり外人さんもスポンサーは大切、ブーツェンも早速表敬訪問だ

日本GP直前の10月16日、東京は新橋にあるジャーディン・マセソン社にティエリー・ブーツェンが現れた。なんてか、というた、このジャーマセが輸入している「MCM」なるバッグメーカーが

ブーツェンのパーソナルスポンサーで、その関係での表敬訪問とか。この「MCM」というのは、ドイツのルイ・ヴィトンと呼ばれている(らしい)くらい、有名なメーカー。でも、誰も知らないでしょ。

まったくブーツェンにピッタリのジミ〜なスポンサーなのです。で、現れたブーツェン、「鈴鹿は大好きだよ……」てな具合に元気一杯のリップサービスをして鈴鹿に向かったとか。





台風で吹き飛んだグランドスタンドの屋根はそのままレースを迎えた。幸い決勝日には雨が降らなくてヨカッタ、ヨカッタ

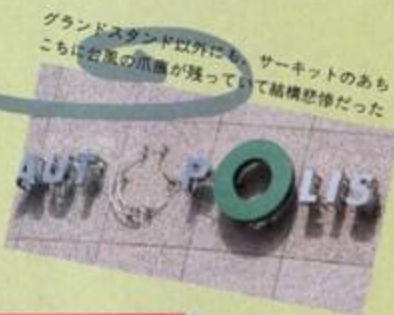
## 超大型台風、19号の爪痕も生々しく オートポリスのGr. Aは幕を開けたのです

このところ毎週のように日本を襲ってくる台風。ちょっと前になるけれど、9月末に日本を襲った超大型台風19号。各地に被害をもたらしたんで覚えていると思うけど、この台風で大被害を受けたのが九州のオートポリス。

グランドスタンドの屋根は飛ばわ、ポストは飛ばわ、ピットガレージのシャッターは壊れるわ、建

物の窓ガラスはわれるわ、そりゃもう大騒ぎだったとか。

当初は2週間後のGr. Aレースの開催も危ぶまれていたが、応急処置程度でなんとか開催にこぎつけた。当然、グランドスタンドに屋根はないわ、ガラスは割れたままだわ、と各所には台風の爪痕クッキリと残ってました。ま、雨が降らなくて良かったってとこね。



オートポリスの焼きソバ屋と、松田秀士選手のマシンに書かれた、たけし映画の広告の2題

## 全日本ラリー会場で泥道を歩く謎のオジサン……さてその実体は!?

ダンロップの傘をさして田んぼのあぜ道……じゃなくて全日本ラリーのコースの泥道を歩いているのは、コース整備のおじさんじゃありません。その世界では有名な、かの松本誠選手です。もうみんなスタートの準備ができていのに、ギリギリまでコースの下見をしている松本選手だったのです。

その甲斐あってか、この全日本ラリー最終戦、「ASUKA RALLY」で今季2勝目を獲得。表彰式では、自画自賛の独演会となる優勝コメントも、今年は前回優勝したひえ

つきといい今回といい、謙虚に二言三言喋っただけと、淡泊になった(!?)松本選手。まあ2勝もし

たのにチャンピオン争いに加われなかったんで、遠慮したんですかね。



やみくもに泥道を歩くのではありません。踏つために必要だから歩くのです



優勝してニコニコの松本選手(上:左)。対照的にひとりだけで白けていたのが2位の西尾雄次郎選手(右:左)。優勝の可能性もあっただけに気持ち、お察しします



## R'onのウデ自慢、かんのがダートラに挑戦!?

本人の自慢話とは裏腹の目撃証言が続発!

本誌のダートトライアル選手権のレポーターとしてお馴染みの神子力選手が、今年パルサーGTI-Rでバイクスピークにプライベート

をベースにマシンをチューニングして、来年は全日本ダートラのDクラスに出場する。

そのテスト開始の現場にかんのがちゃっかり登場、試乗することになった。だが高速コースの丸和

はもとより、ダートラマシンさえ初体験のかんの。本人は「思った以上に姿勢を変えやすいし、トラクションもなかなか」なんて一人前なことを言っただけで、写真を見れば一目瞭然。さて……。



下がオーナーの神子選手のリキの入った走り、左がダートラコース初体験のかんののドギマギした走り。さあ、これをどう見るかな?



突然、神子選手の'92年ダートラ仕様のテスト現場に現れたかんの。経験もないのにちゃっかりドライバーズシートに潜り込んで

## 詳細は未定のパリ〜ケープタウン 早くも2チームが出場を発表!

あのパリ〜ダカが、来年からそのゴール地点をアフリカ大陸最南端のケープタウンに変更されることになったのは既報の通り。だが、現状では主催者からは、ルートを含めて詳細の発表は行われていない。そんな最中の10月18日に、日本から出場予定の2チームが参戦発表を行った。

まずチーム・アベルコ・SSE



チーム・アベルコ・SSEは、佐伯直哉/山田徹、川上哲治/魚川健晃がクルーだ



チームNOKジャトコは、1号車が根本純、2号車は武田謙二がドライブする

Rは、トヨタ・ランドクルーザー80プロト2台、2輪1台、サポートカミオン1台の体制で参戦する。もうひとつの、チームNOKジャトコは、日産自動車の駆動実験部が開発したオートマチック・トランスミッションを搭載したマシンを含め、3台のマシンに1台のカミオンを送り込む。さて2チームの活躍はいかに?



上: フロムAのグリッドにはCMでお馴染みのカーキン人形のぬいぐるみが登場! 右: これが最後の顔見せの'92787Bだ

## ル・マン制覇の787Bは、なんかとってもゲンがいい?

場所はFISCO、時は富士1000kmレースのスタート前。あのル・マンで勝った、あのマツダ787Bが、永久保存前の最後の雄姿を披露した。ドライバーはハーバート。

空まであの感動を思いだしたのか、セレモニー直前から雨が降り出し、あいにくのウェット路面に。それでも元気なハーバートは全開!! パワ〜〜ン、ワワ〜〜ンと、甲高いロータリーサウンドを響かせて富士を駆け抜けたのでした。で、このレースで3位、4位と好成绩のマツダ。

関係者曰く「あの787Bのマシンってなんかゲンがいい〜のかもしれないね。今度は全戦連れて回ろうかな」だって。





# 伝説復活

レーシングテクノロジー、モノコック構造、空力クロススポーク。

1971年「スピードスターMK-II」に続きサーキットに姿を現わした4本スポーク軽量ホイール「スピードスターMK-II」。当時ツアリングカーを主に各地のサーキットで、そのホイールの性能を評価され、エントラント達の70%以上を占領し続け日本のモータースポーツ史に残る戦果として語り継がれている。スピードスターとして、今更のMK-IIのパワーと生命を受け継ぎ、レースホイールとして復活したニューデザインのカロススポークホイールは、三次曲面スポーク、中空モノコック構造、センターハブのテーパラインが、レースホイールとして不可欠な強度、剛性、冷却効果の向上、軽量化へと至っている。20年におよぶモータースポーツ参戦のノウハウは、現在活躍中のフォーミュラ3000、グループC、Aなどのハイパワーマシンと同じレベルで設計、製造され剛性不足、たわみによるハンドリングへの影響のない、ハイレベルに達したオールアルミ製レースホイールです。



# MK-II R

●COLOR: RACING RED・GUNMETALIC・SILVER・BLACKMETALIC ●センターキャップ別売 ¥800

14inch 6.0JJ ¥38,000~6.5JJ ¥39,000 15inch 6.0JJ ¥43,000~9.5JJ ¥46,000

16inch 6.0JJ ¥50,000~9.0JJ ¥56,000

Speed Star Wheel

SPEED STAR CO., LTD. 5-159 OHTASHINMACHI YAO CITY OSAKA 581 JAPAN.

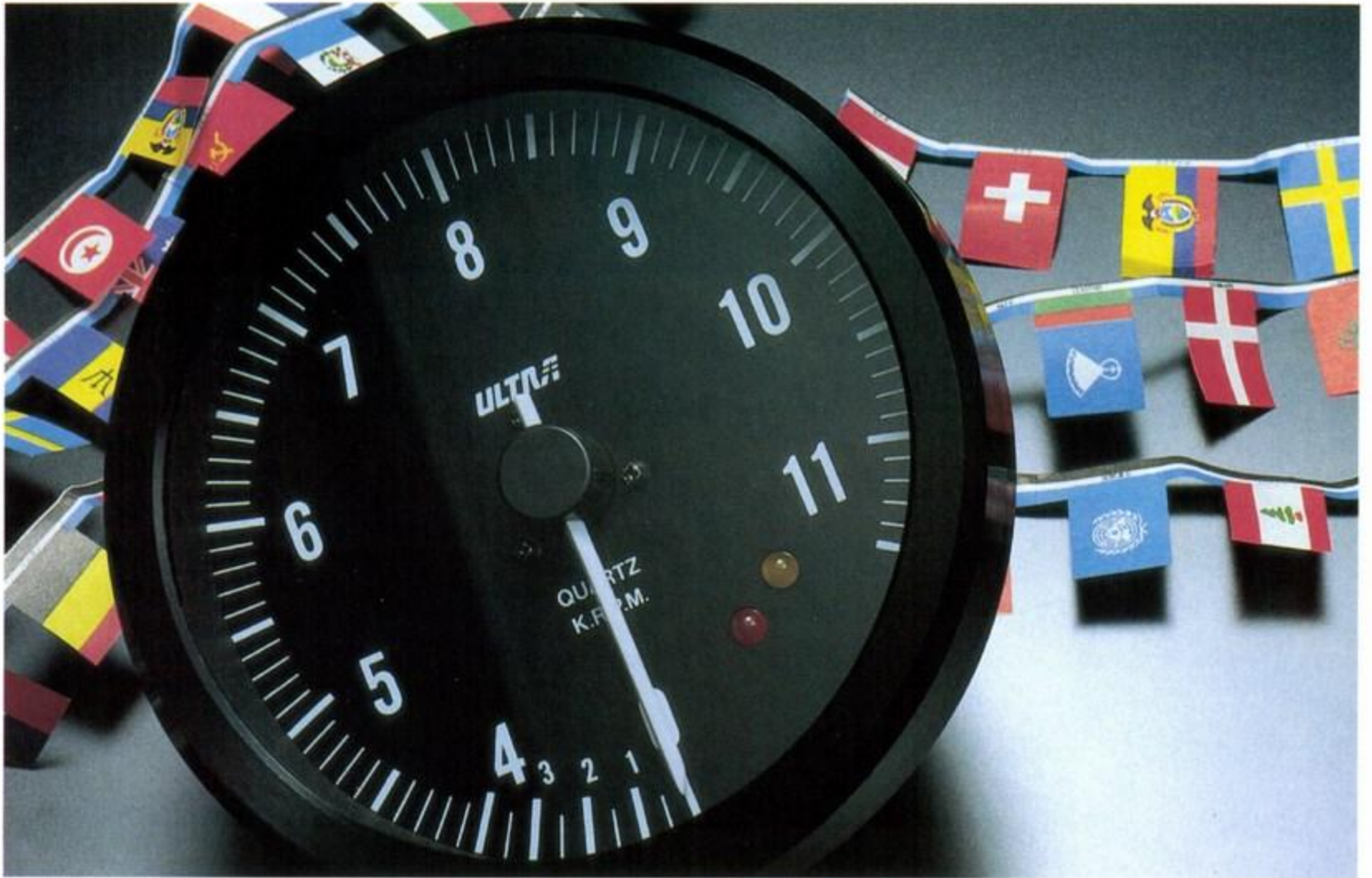
商品に関するお問い合わせは、スピードスター・ユーザーダイヤル TEL 0729-49-2634まで



14インチ レーシングレッド

16インチ ガンメタリック





## 超高精度プラス $\alpha$

エンジンの回転数を表示するアナログあるいはデジタル式の計器をタコメーターという。いま、その従来からあるエンジン回転数のレブカウンターとしてだけの機能を持っていたタコメーターに変化が訪れている。ウルトラのタコメーター、QRCを見てどう感じざるをえない。

タコメーターとしての機能と精度をさらに高めてあることはもちろんだが、ただエンジンの回転をドライバーに表示する従来の単機能から、オーバーレブ・ウォーニングライト、そしてピークホールド（使用最高回転数の再表示）などの補助機能を装着した、いわば有機的な計器に変貌しているのだ。

このウルトラのタコメーターは、当然ながらベーシックなメーターとしての機能を第一に考えられており、指針追従性、超高速作動の素早い応答性と精度の高さを実現したという。この機能を高次元のものとして結実できたのは、400ステップという超精密ステップモーターの採用にあつたという。

1ステップ当たり0.9度の精度を追求し、従来のメーターという概念では追従しきれなくなっていたレーシングカーの飛躍的な性能

の向上に対応するものとしている。つまり、エンジンの回転に速やかにそして正確にレスポンスするわけだ。

一方、このメーターとしての機能に付加されるものとして特徴づけられるのが、マイコンで制御されるシステムなのだ。このシステムは、使用最高回転数の記録やレッドゾーン回転数の設定があり、このほか気筒数の変更やピークホールドを備えていることが特徴だ。

レッドゾーン/イエローゾーン回転数の設定は、付属のスイッチボックスによって、赤/黄色各々に任意の回転数を設定できるというもの。これは、設定された回転数を越えると、高輝度LEDが点滅し注意をうながすというもの。これによって、従来のメーターについての視認より、ランプが点灯するウォーニング・システムの方がはるかにドライバーに専念できることになるだろう。

ウルトラのタコメーターのスケールは、8000、8500、10500、11500回転の4タイプ。この中でもレーシングユースに対応させるため、4000回転以下を圧縮したノンリアタイプを8500回転以上の3タイプに設定している。これは、頻度の高い4000回転以上の領域の視認性向上を狙ったもの。なお、8000回転モデルのみ、0から均等に刻まれたベーシックなリアタイプとなっている。

メーターのサイズは、80mmと105mmの2タイプが基本だが、完全レース仕様として120mmという、いわばプロ仕様ともいえるべきレーシングカーやスポーツカーに最適な大型サイズも設定されている。

5パリエーション、20モデルからなるQRCは、80mmサイズではバックライト付、同じサイズでバックライト+マウンティングケース付、同じサイズでバックライト無し、PR Oがある。105mmサイズは、バックライト付、そして同じサイズでバックライト無し、PROが設定されるなど、さまざまなニーズにも応えられるものとなっている。

● 水井電子機器㈱ ☎ 044-877-124



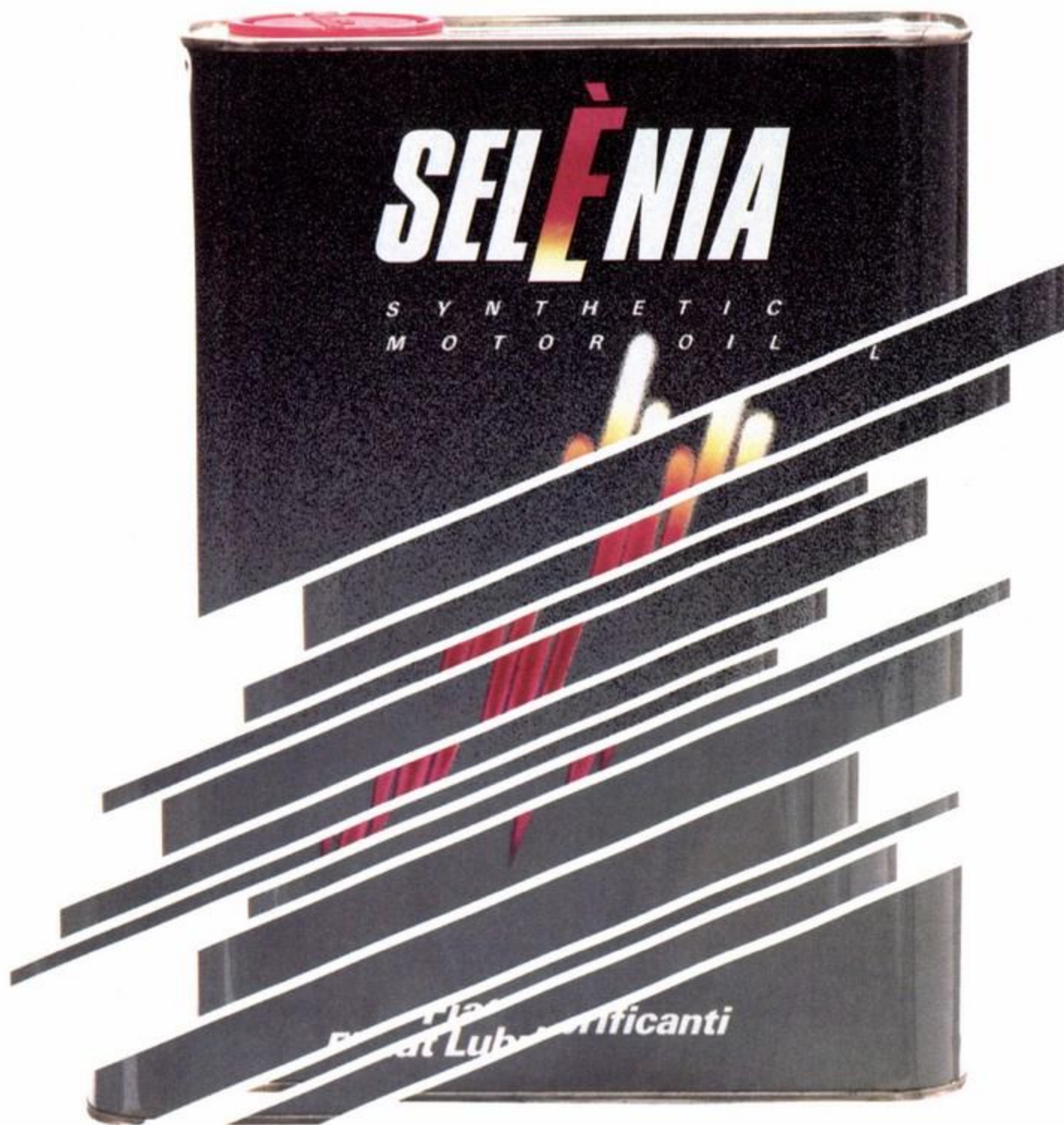
数値の設定等はこのスイッチボックスを使って行う



**OLIO  
FIAT**

Fiat Lubrificanti

あのオイルと較べてほしい。



世界初の3つの異なるベースオイルからなるセレンニアは、ストリート、コンペティションはもちろんの事、最も過酷な状況でその真価を発揮し、なおかつ、他のいかなる良質オイルより30%以上のロングライフを実現しました。



超高性能と耐久性の両立

**SELENIA**  
...really understands engines

- 4-サイクルエンジン用
- SAE規格:15W/40
- API規格:SG/CD
- 主成分:化学合成油
- 容量:2ℓ, 5ℓ

Garage **伊太利屋**

総輸入発売元 ▶ 株式会社ガレーチ伊太利屋

〒158 東京都世田谷区等々力4-24-17 Phone.03-3704-1151

総輸入発売元/株式会社ガレーチ伊太利屋 〒158 東京都世田谷区等々力4-24-17 Phone.03(3704)1151 ●お問い合わせは、下記代理店をお願いします。  
▶北海道地区 ㈱アッスル011(865)7001 ㈱ナカムラ通信機0138(41)2400 ▶東北地区 ㈱クラブティ025(283)0411 ▶北関東地区 ダックレーディング0286(38)1430 ▶関東地区 ㈱コイズミ03(3969)1211  
㈱レイト商会045(473)3646 / ベンタ埼玉販売0429(59)5731 ▶東海、中部、関西地区 ㈱桑野052(261)7521 ㈱シルクロード07436(7)2011 アム・オートサービス0720(59)5544  
㈱藤栄商会0726(54)9931 ▶中国地区 ㈱アオキ0829(56)3090 ▶九州地区 ㈱ニック092(571)2533

㈱ガレーチ伊太利屋  
RO12/1号係  
資料請求券



# 'SPONSOR'

[レースでプロモーション]

モータースポーツ

## MSを通して イメージアップを図る アコム株式会社

今年からF3000のスポンサーとして4輪モータースポーツ界に参入してきたアコムは、1960年より一般顧客向けに消費者金融というキャッシング・ビジネスを開始した小口のファイナンシャル・サービスのパイオニア的存在の企業だ。

同社はキャッシングやレンタルを始めとする生活総合サービス企業を目指すとともに、消費者金融業界のリーディングカンパニーと呼ぶに相応しい業績を上げている。

'78年には業界に先駆けてコンピュータによるオンラインネットワークを開発し、24時間稼働のATM(現金自動借入金返済機)の設置を展開。また、現在はキャッシングサービスだけではなく、生活総合レンタルショップ、ビデオ・CDレンタルショップを全国に展開しているほか、各種情報サービスからチケットの予約までエネルギーシユな多角化を推進している。

同社が本格的にスポンサーとしてモータースポーツに参入したのは昨年とのこと。タレントの高田純次が監督を務め鈴鹿8時間耐久に出場するスポーツキッズRTのスポンサーとなったのが始まり。

そして、この'90年8割でのスポンサーでは期待以上の効果があったため、今年にはシリーズで争われる国内4輪レースのトップカテゴリーである全日本F3000選手権にステツプアップすることになったのだ。

チームはスーパードリフト・ドライバーは'88年の国際F3000で活躍し、昨年より全日本F3000にエントリーしているトーマス・ダニエルソン。そしてマシンメンテナンスはノバエンジニアリングが担当している。

同社は自社のイメージアップをスポンサー活動の主目的としているわけだが、全日本F3000に参入以来、顧客との話題作りに一役買うなど感懐としてはかなり良いものがあるという。

また、その一方で社内での反応も良いようだ。同社宣伝部主任の藤本淳夫氏はこれについて「営業所が全国に散らばっている当社においては、社員の気持ちを一つにすることは難しいが、全日本F3000シリーズは約9カ月間にわたるため社員の関心が他のイベントに比べて強く、自チームのドライバーに対する応援を通して気持ちが一つになってきて

いると思います。また、全戦テレビ放送があるため地方に勤務する社員などは、それを見て自社に対するメジャー感といったものを再確認しているようです」と語っている。

前半戦は上手く波に乗れずポイントを獲得することができなかったダニエルソンだが、第6戦菅生、第7戦富士と連続して4位に入賞。そして9月29日鈴鹿で行われた第9戦では3位でフィニッシュし、今季初の表彰台とたて続けにポイントを獲得している。尻上がりに調子を上げてきているだけに、アコムカラーに彩られたローラRT91/50が、シリーズの残り戦数でこれまで以上の活躍を演じる姿を見られることを期待したい。

正式名称・アコム株式会社

本社所在地・東京都千代田区富士見2丁目

15番11号

設立・昭和53年10月23日

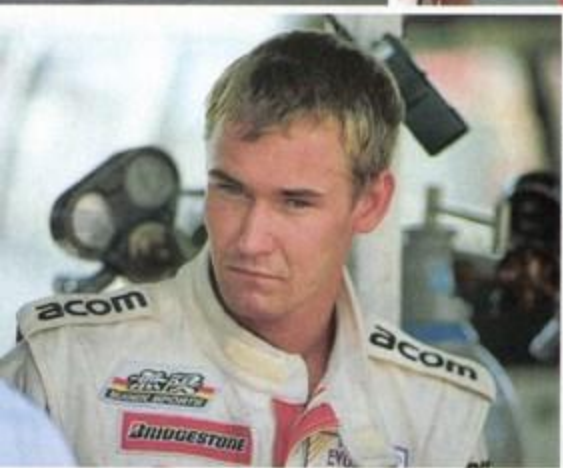
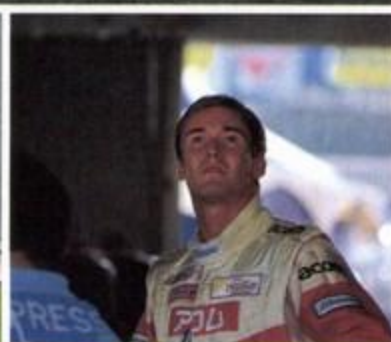
(創業・昭和11年4月2日)

資本金・24億9865万円

従業員数・3556名

(平成3年3月1日現在)

業務内容・消費者金融業、総合レンタル業



アコム





表2 見開き ……パイオニア株  
P 4 ……キグナス石油株  
P 40~41 ……株日本ダンロップ  
P 42 ……株エスエスリミテッド  
P 50 ……株トムス  
P 62~63 ……ALFA/KART DA RAGAZZA/  
サムライカーターズ/ジェミニカート/  
JINA RACING  
/TAKARAZUKA KART FIELD/  
Domingo/ハラダカートサービス/ふるーと/  
PLAY MATE/マーメイドレーシング  
P 69 ……株ミスタークラフト  
P 71 ……株アスキー  
P 75 ……株極東  
P 81 ……ベトルブインターナショナル株  
P 88~89 ……富士マグネテープ株  
P 90 ……ゼネラル石油株  
P 93 ……株フナキレーシング  
P 98 ……丸五食品グループ  
P101 ……株クレストワン  
P111 ……ニッサンモーターズスポーツインターナショナル株  
P115 ……株日本モーターレーシングセンター  
P119 ……KART PLAZA ひらの  
P120~121 ……DO KARTING/  
P133 ……鈴鹿サーキットランド  
P137 ……高須クリニック  
P138 ……株ウイングス・コーポレーション・ジャパン  
P139 ……カストロール株  
P150 ……株スピードスター  
P152 ……株ガレージ伊太利屋  
P155 ……トヨタテクノクラフト株・TRD  
P157 ……株神奈川クリニック  
P159 ……パイオニアLDC株  
表3 見開き ……ミシュランオカモト販売株  
表4 ……本田技研工業株  
●広告に関するお問い合わせは03-3463-2141 武集書房営業所まで

# 12/15号No.110は 11月15日(金)発売です

次号予告…速報! F1世界選手権最終戦オーストラリアGP、SWC最終戦オートポリス  
全日本F3000選手権第10戦富士ファイナル、JSPC最終戦菅生、他

## 株武集書房 アルバイト募集

### ●募集要項

ライディングスポーツ、レーシングオン、F1速報、レブスピードの発行元、武集書房では、  
 広告アシスタントのアルバイトを若干名募集しております。  
 職種/広告アシスタント(原稿のデリバリー等)  
 勤務日・時間/相談に応じます。  
 応募方法/履歴書を武集書房広告課までお送り下さい。通って面接日を通称いたします。  
 宛先/〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-16-3 吉房ビル3F 株武集書房 広告課  
 担当/待山(まちやま) ☎03-3463-2141

## STAFF

CHIEF EDITOR ———— 三好 正己  
 EDITORIAL STAFF ———— 中島 敦  
 高岡 佳代  
 竹村 和哉  
 西嶋 暢道  
 石原 正則  
 菅野 和彦  
 木内 伸昭  
 菅越 平夫  
 長谷川 浩明  
 家村 勝一  
 橋本 洸重  
 吉田 俊樹  
 小林 宏章  
 小佐藤 保博  
 須藤 寛二  
 二村 直樹  
 金子 剛由  
 澤田 祐一  
 後藤 直樹  
 佐藤 剛由  
 橋本 祐一  
 西山 吉岡  
 木村

CONTRIBUTING EDITORS ————  
 STAFF PHOTOGRAPHERS ————  
 SPECIAL CONTRTCT PHOTOGRAPHERS ————  
 ART DIRECTOR ————  
 DESIGN STAFF ————

「レーシング・オン」12/1 No.109  
 発行所:株式会社武集書房  
 〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-16-3  
 広告 PHONE 03-3463-2141 FACSIMILE 03-3463-2150  
 販売 PHONE 03-3498-8380 FACSIMILE 03-3498-3676  
 編集室:株式会社グラフィティ  
 〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16  
 PHONE 03-3711-7171 FACSIMILE 03-3711-7173  
 発行人:西ヶ谷 治男 編集人:三好 正己  
 印刷:大日本印刷株式会社

「RACING ON」  
 12/1 1991 ISSUE No.109/PUBLISHED 1 DEC.  
 PUBLISHED by "BUSHUSHOBO Co., Inc."  
 1-16-3 EBISU-NISHI, SHIBUYA-KU,  
 TOKYO, 150 JAPAN  
 ADVERTISING PHONE 03-3463-2141 FACSIMILE 03-3463-2150  
 SALES PHONE 03-3498-8380 FACSIMILE 03-3498-3676  
 EDITED by "GRAFFITI Co., Inc."  
 2-6-16 EBISU MINAMI, SHIBUYA-KU,  
 TOKYO, 150 JAPAN  
 PHONE 03-3711-7171 FACSIMILE 03-3711-7173  
 PUBLISHER:HARUO NISHIGIYA  
 EDITOR:MASAMI MIYOSHI  
 PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

●最近通じたこと、①フレッシュマンカ  
 ートレースで決勝に出た ②大相模初場所を  
 マス席で見に行けることになった ③お肉屋  
 さんにお肉を買いに行ったらオマケでサラダ  
 を1パックくれた ④F1000試走で7位  
 に入賞した ⑤オマケに予選は4位、フロ  
 ントロウもスタートだったのよ 嬉しい  
 つつ 応援してくれて読者の皆さん、ご協力  
 くださったスポンサーの皆さん、ありがとう  
 ございました。では詳細次号で、(次  
 のF1000は12月8日、それから11月24日の  
 JKGのレディスにも出場決定、今度一  
 そ勝ちを狙う Kびん)

●最近、いよいよ聴きたいレコードがLPで  
 は手に入らないことを痛感して、ついにCD  
 プレーヤー(しかも、セコクポータブル型  
 だ)を買ってしまった。でも、やっぱりCD  
 は便利だ。自分の聴きたい曲だけを遠くで聴  
 くこともできるし、それに演奏中でも静かに  
 歩かなくてもいい。ま、それにしても、最近  
 のLPに対する仕打ちってひどいね。新語に  
 んでめつたにない、あるにしても「そこに  
 あるかも知れないから、勝手に探しま」的  
 りで、不親切に無断と並べてある。でも、そ  
 んな苦勞ももう、しなくていいんだよね。(B)  
 ●高速道路の料金所って本当にワットーしい。  
 小銭渡すのメンドイし、カード買おうなんて  
 思わないし、流るし…… 無料になんて、ズ  
 エーッタイにならないだろうしね。そーいや  
 数年後、ホノルル空港から即フリーウェイに  
 乗った方がいいが、両替したばかりのドル札  
 を何枚か握って取り出して、「213ドルぐら  
 いだよね、アメリカだもん」でも料金所って  
 どこにあんだろ? なんつうオマケをして  
 たのは、何を隠そうこの私です。(ミナコ)

●前号の編集後記の好き私です。書き忘れ  
 たんだけど、ブルース・スプリングスステイ  
 ンも好きなの。前回の初来日公演を見逃し  
 た私としては、今度来た時(いつになるか知  
 らないけど)は絶対に行つてやろと思つてる  
 わけで、やっぱりライブじゃスプリングス

テイーンに合せて歌いたいもんだわね。い  
 つもCD聴きながら歌詞を覚えようとする  
 んだけど、むつかしいわ。だいたいサビント  
 コシからなくて、「うにやうにやうにや  
 ハンクリー、ハート」とか、「ふにやにやにや  
 ななななな ポーン、トゥ、ラーン」だつて、  
 ホホホ、ウーン、コリやまだ来日してもら  
 ちや困るなと思いつつ、クルマの中でテーブ  
 を聴く私。歌詞を覚えるのが早いから、キミの  
 来日が早いから、勝負だねブルース君。(来る  
 来ない来ると来ない来るといってZAK)

●日本GP決勝日に行われたホンダ車の試  
 乗会に参加させていただきました。もちろん、  
 場所は鈴鹿サーキット。しかも、フルコース  
 当日来ていた副都府賞選手に、「隣に乗せて下  
 さい」とお願いしたら、「いいよ」という  
 快いお返事。どうせハンドルを握るのは副都  
 府選手だからNSXを走らしたのに、なんと「最  
 初は隣に乗せて見てあげるよ」と言う副都府  
 選手。初めての鈴鹿に初めてNSX、しかも  
 ドシロートに乗るの隣に乗ってしまうなんて、  
 やつぱりF1に乗るの間のドライブはやは  
 りばり楽しい(世間では無謀だ!)と感心  
 し、無事走り終えて本当に良かった心の底  
 から思った試乗会でした。(かんの)

●その後、私のヘルメットはというとすね  
 ん、バイザーの調整はなんとか習ったしま  
 した。でもね、なんてったって、根がガサツ  
 な性格なんでも、いわゆるオーザッパーって  
 ヤツなん。だもんで、マスキングテープを剥  
 がすとさ、バリバリバリって、何回もやりな  
 おしたりしてね。テヘヘ、キレイなんて、  
 お世辞とさ、お金ももって来ないわ  
 ね。でもいいの、けつこい遠乗っておもしろ  
 いんだって気付いたんだもん、このメットで  
 レース出るといい。それならいいぞ。休  
 息はまだ減ってないけど……

●バイク好き、自転車好き、フェラーリ  
 好き、F1好き、バイク好き、漫画好き、テ

レビ大好き、お好み焼き好き、アイドル好き  
 おもしろいこと好き、空港好き、海好き、ラ  
 ーメン好き、プロレス好き、猪木好き、エッ  
 ……好き、温泉好き、ジグソーパズル好き、  
 寝るの好き、というわけで前号のZAKと  
 比べると全然違うのが私です。(寝るの好き  
 きなだけ、寝られないなら、それは寝  
 夜して……深夜のテレビを見てるから)

●鈴鹿のF1で5日間、SWCオートポリス  
 でまた5日間、2週間14日のうち、10日間が  
 出張中、さらに次の週は菅生のJSPCと、  
 なんだか出張続きのワタシ。外に出るのはい  
 いんだけど、仕事は溜まるわ、部屋はちらか  
 らね、積取書は溜まるわで頭の中は噴火寸前  
 ぎりぎり爆発の毎日って刺激たっぷりです  
 し、い、ホント、でもってその後はインター  
 TECにF3000、そしてマカオGPに  
 富士のF3?、コリやどれか休まないとかも  
 たないよ。トホホのホ。(ナカカ)

●いや、皆さん全力送って来てアリアガト、  
 おかげで雨に濡れずに日本GPに行つてくる  
 ことができた。でも、残念ながらナカカ  
 は取材というところもあり余力が足りず、マン  
 ちゃんを勝たすことができなかったよ。す  
 べて、うちのベッキー、失礼X1、9は今  
 月が車検なのですが、今回もまた長期入院と  
 う可能性が大。そこで親父の会社にA-1  
 2アルバートの振り出し物が来たので、思い切  
 って買っちゃいました。もちろん、まだお金  
 は払ってません、エンペ、さあ、はたしてベ  
 ケキユーは無事帰ってこられるのか? そし  
 て、帰ってきたところで居場所があるのか?  
 自分事ながら今から心配です。(オム)

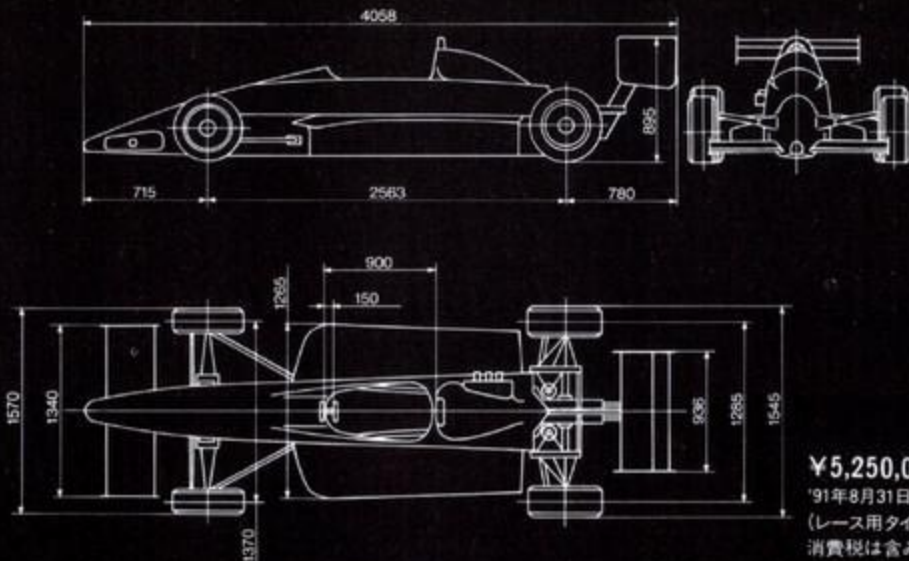
●RN創刊の頃買った留守番電話がコソレ  
 てしまったので、安売りにして新しいのを買っ  
 た。んで、説明書を読んでみるとその機能の  
 多いこと多いこと。改めて技術の進歩の早  
 さにオドロカされた。とは違って6年もた  
 ちやのぐらいいは当り前か、と妙に勘弁(松  
 本市の高橋サン、富士でのザウルスJの写真を  
 を送つてくれてアリアガトサン)

F R O M E D I T O R S



# FORMULA TOYOTA

フォーミュラトヨタ——ひとたびそのステアリングを握った者は、  
 シャープなレスポンスとコントロール性の高さに驚嘆するにちがいない。  
 まさしくトップフォーミュラのテクノロジーが生み出した  
 アルミモノコックの安全性と高剛性、そして幅広いセッティングを可能にするサスペンション。  
 トップフォーミュラのドライバーをめざす者に  
 最高のテクノロジーと、その完成度の高さに応えるフォーミュラトヨタ。



¥5,250,000.-  
 '91年8月31日現在の標準価格です。  
 (レース用タイヤ、ホイールは別途)  
 消費税は含みません。

## CHASSIS

HIGHT x LENGTH x WIDTH / 895mm x 4,058mm x 1,570mm  
 WHEEL BASE / 2,583mm  
 TRED  
 Front / 1,370mm  
 Rear / 1,265mm  
 WEIGHT / 485kg over  
 CHASSIS MATERIAL / Aluminium monocoque  
 BODY COWL / FRP (4 Pieces)  
 WING  
 Front / Aluminium (adjustable)  
 Rear / Aluminium with Flap (adjustable)  
 TRANSMISSION / 4 speed & Revers (Hewland LD200)  
 SUSPENSION / Rocker arm type (Front/Rear)  
 BRAKE / Twin master with Balancer, solid disc (Front/Rear)  
 TIRE & WHEEL  
 Front / 180-510-13 (6JJ) Slick  
 Rear / 210-570-13 (8JJ) Slick

## ENGINE

TYPE / TOYOTA 4A-GE in-line DOHC 16-valve  
 CAPACITY / 1,587cc  
 BORE x STROKE / 81.0 x 77.0mm  
 COMPRESSION RATIO / 10.3  
 FUEL SYSTEM / Carburetor (Weber 45 DCOE)  
 LUBRICATION SYSTEM / Dry sump  
 FUEL TANK CAPACITY / 30 litre  
 MAX. POWER / 143ps / 6,800rpm  
 MAX. TORQUE / 16.4kg-m / 6,000rpm

指定販売代理店(アイエオ順) 浅野自動車商会 TEL.02967-6-1181/株式会社ウェッズ TEL.03-3792-0130/株式会社シグマオートモータース TEL.0565-52-4314/土屋エンジニアリング TEL.0466-48-1452/有限会社OSK TEL.092-611-5251  
 株式会社トムス TEL.03-3704-6801/株式会社トラス TEL.0472-32-5556/株式会社日本モーターレーシングセンター TEL.03-3409-2391 BANDOH Co., Ltd. TEL.0427-34-8861/有限会社三葉自動車 TEL.0822-63-1351/有限会社レシオ TEL.0425-60-7274

Racing Development



トヨタテクノクラブ株式会社・TRD

〒222 横浜市港北区藤岡町800 TEL.(045)543-5633 FAX.(045)544-2832



# 夜が明けるまで待てない!

## 予選、決勝終了3時間後スタート。F1情報ホットライン

レーシングオン・F1速報ダイヤルQ<sup>2</sup>サービス

DIAL

# 0990-318-073

※このサービスには通話料金の他に10秒ごとに約10円の料金がかかります。地域により料金は多少異なります。  
例：東京からのコールで情報料+通話料合せ3分間約270円の料金となります。



F1速報誌編集長による現地からの臨場感あふれるフレッシュな電話レポートに思わず納得の内容です。

予選1日目、2日目は現地からのレポート、各チーム、ドライバーの状況とリザルト、

これで決勝のTV観戦の期待も楽しみも大きくふくらみます。

決勝は、TV画面に映らなかったポイント情報、またTV画面の疑問に答える詳細レポート等、各々レース終了後3時間でF1ファンの期待に全部応えようという内容です。

### 1991 F1 FINAL

今年も数々の名場面を演じてきたF1 GRAND PRIX。

セナ、マンセルの戦いは終盤を大いに盛り上げてくれた。

また、新鋭チーム、ジョーダン・グラブリアの躍進、驚異の新人シューマッハーの活躍、亜久里の予想外低迷。

そして、中嶋悟の引退。

最終戦オーストラリアは、そのまま中嶋のFINAL RACEとなる。

今回は、5年間お疲れさまの気持ちを込めてS・NAKAJIMAにスポットを当ててお送りします。

ご期待ください。

サービス・スケジュール (現地との連絡の都合で多少前後する場合があります)

	11/1(金)	11/2(土)	11/3(日)
オーストラリアGP	PM5:00~	PM5:00~	PM7:00~
	予選1日目	予選2日目	決勝

## PRESS ROOM

株式会社 武集書房 プレスルーム事業部  
〒213 神奈川県川崎市高津区久地219 ☎044-844-7300



神奈川クリニックは  
モータースポーツを応援しています。



泌尿器科・形成外科

## KANAGAWA CLINIC

札幌市厚別区中央1条6-493-39 千代田生命新札幌ビル3F TEL.011-893-9880	仙台市青葉区五橋2-1-4 ダイユー五橋ビル3F TEL.022-261-9391	東京都豊島区池袋2-10-3 関ビル3F TEL.03-5992-1315	船橋市印内町564-1 島田ビル4F TEL.0474-35-7681
川崎市川崎区砂子1-2-4 コルトビル5F TEL.044-245-2887	福岡市中央区天神3-2-19 天神久保田ビル2F TEL.092-732-9440	大阪市北区野崎町6-8 梅田天祥ビル7F TEL.06-316-0208	名古屋市中区丸の内3-15-3 サワークー丸の内ビル3F TEL.052-953-1355



# R

With a Passion  
For  
The Motorsports

# RACING ON

## BACK NUMBER

●BACK NUMBER/お近くの書店に注文されるか、または、武蔵書房「R on」バックナンバー係、まで号数明記のうえ、現金書留、または、定額小為替で直接お申し込みください。(100円未満の端数は切手でも結構です。) '89年1/1号から'89年4/15号までは定価402円、'89年5/1号以降は定価400円、'91年1/15・2/1合併号、'91年7/15号は特別定価430円、'91年11/15号は特別定価450円です。送料はそれぞれ1冊76円、2冊121円、3冊は1冊分+2冊分、以下同様になります。なお、'86年3月号(プレ創刊号)から'88年12/15号までと、'90年4/15号は売り切れです。臨時増刊につきましては当社販売課までお問い合わせください。●定期購読のご案内/レーシングオンは毎月1日・15日発売です。確実にお求め頂くために定期購読をお勧めします。○年○月○号より○ヶ月間定期購読希望と必ず明記のうえ、武蔵書房「R on」定期購読係、まで現金書留、または、定額小為替でお申し込みください。料金は6ヶ月12冊分6,400円(送料含む)、12ヶ月24冊分12,700円(送料含む)です。●お申し込み先/株式会社 武蔵書房 〒150 東京都渋谷区東2-29-6 セントラルオマビル3F ※定価、送料には消費税が含まれております。●商品の到着には2-3週間かかる場合がございます。御了承ください。



### 1991 No.88 1-JANUARY

1990F1グランプリを振り返る/JTC第6戦 インターTEC/全日本F3000第10戦鈴鹿/全日本F3000ドライバー全コメント集/F1オーストラリアGP/インタビュー...カルロス・サインツ/WRC第12戦アイボリーコーストラリー / IMSA キャメルGT 第15戦 デルマー / 1967年オランダGP



### 1991 No.94 15-APRIL

F1ニューマシンの登場/開幕/全日本F3000&F3第1戦鈴鹿/'91年F3000マシン解説/WRC第2戦スウェディッシュ・ラリー/インタビュー...デレック・ワーウィック/1969年日本グランプリ/NASCARウインストンカップ開幕 / アメリカとイギリスから2台のオリジナル・シャシー登場 /



### 1991 No.100 15-JULY

F1カナダGP/全日本F3000第5戦鈴鹿/全日本F3第5戦鈴鹿/R on 創刊100号にゆせて/全日本F3000の魅力を探る/'91NI耐久第3戦富士/インタビュー...フル・マン24時間に向けて / 国際F3000第3戦ポー/第75回インディ500/ワールドカップカートレース インジャパン/Aへのいざない'91



### 1991 No.106 15-OCTOBER

F1ベルギーGP/SWC第5戦ニルブルグリング/WRC第9戦1000湖ラリー/JTC第4戦ハイランド/JSPC第4戦鈴鹿/インタビュー...M.シューマッハー/国際F3000第7戦ブランズ・ハッチャー第8戦スバフランコルシャン/ドイツツーリングカー選手権 中間展望/マルク・アレン1000湖ラリー



### 1991 No.89 1-15/2-1

F1&TOPICS / 第37回マカオGP/1st インターナショナルF3リーグ/クラッシュ&クラッシュ / インタビュー...松岡真司/インディカーワールドシリーズ/ハイアングル トヨタ90C-V / キャンペーン・ギャルの仕事/T&Sサーキット 英田オープン / SUZUKA 90km耐久レース/全日本ダート史上最終戦



### 1991 No.95 1-MAY

F1アメリカGP/JSPC第1戦富士/F1GP開幕座談会/WRC第3戦ポルトガル・ラリー/IMSAキャメルGT第2戦ウエスト・バームビーチ/インタビュー...アンドレア・デ・チェザリス / レーシングギャル・コンテスト/CA RT/PPGインディカー・ワールドシリーズ第1戦サファース・ウラダイス



### 1991 No.101 1-AUGUST

F1メキシコGP/WRC第6戦アクロポリス・ラリー/全日本F3第4戦筑波/バトリック・カミューのF1GPインサイドレポート/カナダGP/国際F3000第4戦ヘルネス/'91IMSA中間展望/ボウマンF3日本上陸 / インタビュー...J.J.レート/1985年モンテカルロ・ラリー / 全日本ラリー 第5戦



### 1991 No.107 1-NOVEMBER

F1イタリアGP/JSPC第5戦菅生/全日本F3第9戦菅生/全日本F3000第8戦富士/モレノ解雇劇・その背後にあるもの/SWC第7戦マニークール / インディカー・ワールド・シリーズ / インタビュー...M.ハッキン/ハイアングル...ティレル019/IMSAキャメルGTプレビュー/KART世界選手権



### 1991 No.90 15-FEBRUARY

F1テスト in エストリル/WRC第11戦 RACラリー/ジム・ラッセル・レーシングスクール/'90ポイントランキング海外編/壁に包まれたプロストの再来/'90、ホンダV10はこう進化した/インタビュー...アイルトン・セナ / R on '90INDEX / ハイアングル レイナード 903 / ラリー・フォトグラファーの仕事



### 1991 No.96 15-MAY

F1ブラジルGP/全日本F3第2戦富士/'91ドイツツーリングカー選手権 最新マシン情報/海外レース観戦ツアー徹底ガイド/野田英樹イギリスF3挑戦記 / 全日本F3000第2戦オートポリス / インタビュー...トム・ウォーキンショー / WRC第5戦サファリ・ラリー / IMSA キャメルGT第3戦セプリング12時間



### 1991 No.102 15-AUGUST

速報 / フランスGP&鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース/第59回ル・マン24時間/WRC第7戦ニュージーランド・ラリー/海外で24時間レースを戦った3人の男たち/全日本F3第6戦ハイランド/国際F3000第4戦ムジェロ/インタビュー...鈴木利男/ニルブルクリング24時間



### 1991 No.91 1-MARCH

F1テストのポルリカール/豪華オリジナルF3000マシン / (V)・ダカール '91 / ダッラーラF391 / F3000マシンを解析する / インタビュー...ト・ブーズン / '90ポイントランキング国内編 / ハイアングル ポルシェ962GTI / BRM 復活宣言 / レース・オブ・チャンピオンズ / モーターズスポーツショー



### 1991 No.97 1-JUNE

F1テストatイモラ / SWC第1戦鈴鹿 / 国際F3000第1戦バレルレンガ / F1をもっと知るための40のキーワード / ラリーカーのブレーキを解析する / 全日本F3000第3戦富士 / インタビュー...ケケ・ロズベルグ / アイルトン・セナ 28勝への道 / 新装オープン / 美特サーキット/野田英樹イギリスF3挑戦記2



### 1991 No.103 1-SEPTEMBER

F1フランスGP&イギリスGP/JSPC第3戦/全日本F3第1戦/SWCをもっと知る40のキーワード/全日本ラリー第6戦/JTC第3戦/インタビュー...C.フィッティバルディ/国際F3000第5戦エンナ・ベルグーサ/バイクスペイック / 日石サーキットレディ、ル・マンに行く / パリダカ用パジェロ試乗



### 1991 No.92 15-MARCH

デイトナ24時間/WRC第1戦モンテカルロ・ラリー / F1開幕に向けて / 豪華F3000テスト / '91鈴鹿300km&FJレース / 目指せ'91F1オタク道 / '90-'91トップに聞く / インタビュー...吉田正司 / '83鈴鹿BIG2&4 / アスコット・パーク・ストーリー / マツダ、デイトナをかく戦えり



### 1991 No.98 15-JUNE

F1サンマリノGP/JSPC第7戦富士/全日本F3第3戦富士/'91インディ500プレビュー/R on テクニカルトーク/'91ドイツ&イギリスツーリングカー選手権プレビュー/R on スペシャル対談...後藤治VS館内城/1977年F1ワールドチャンピオンシップ/ジャガーXJR-15試乗/F1C-45試乗



### 1991 No.104 15-SEPTEMBER

F1ドイツGP/国際F3000第5戦ホッケンハイム/全日本F3000第6戦菅生/'91F1後半戦を語る / マツダ787Bのエンジン分解/IMSAキャメルGT第11戦ラグナ・セカ/インタビュー...N.マンセル/WRC中間展望/ハイアングル...ポウマンBC-1/全日本ラリー第7戦/R on 写真真実座'91第1回



### 1991 No.93 1-APRIL

WRC第2戦スウェディッシュラリー-F1テストatエストリル/豪華、始動 / F3000鈴鹿テスト/オートポリスに迫る / FJ1600スペシャル / '90-'91トップに聞くVol2 / インタビュー...野田英樹 / ハイアングル トヨタセリカGT-FOUR / バリダカ、プライベート参戦記/究極のKカー!! E V A S A



### 1991 No.99 1-JULY

F1モナコGP/全日本F3000第4戦美祿/SWC第2戦モンツァ&第3戦シルバーストン/フェラーリが危ない / JTC第1戦菅生/インタビュー...A.レイナード/WRC第5戦ツール・ド・コルス/IMSAキャメルGT第4戦トピカ/全日本ラリー第4戦ツール・ド・四国 / レーシングマシンのカラーリングを探る



### 1991 No.105 1-OCTOBER

追悼 本田宗一郎/F1ハンガリーGP / 全日本F3000第7戦富士/全日本F3第8戦筑波/解説 トヨタS010/JTC第3戦筑波レースド・ニッポン / インタビュー...佐藤正幸/スバフランコルシャン24時間レース/WRC第8戦アルゼンチン・ラリー / NI 耐久第4戦筑波ナイター3時間

●バックナンバー常備店/東京都千代田区/書泉グランデ03-3295-0011 書泉ブックマート 03-3294-0011 渋谷区/ミスタークラブ 03-3461-2665 町田市/久美堂東急ハンズ町田店0427-28-2772 神奈川県川崎市/プレスルーム044-844-7300 愛知県名古屋/高原書店052-804-1605 パルコブックセンター名古屋店052-264-8526 白樺書房052-771-5208 豊田市/一二三書店0565-27-0110 三重県津島市/津島書店0567-24-3322 京都府下京区/ブックストア 075-255-0654 ※常備店各店では、通信販売は行っておりませんのでご了承下さい。



# LaserDisc

待望のレーザーディスク'91 F-1シリーズが9月25日より発売開始!! 今年も全16戦を5巻に収録。

PART 1は開幕の4戦から、近代F-1史に残る大記録の瞬間を。そして動きだすチャンピオンシップの行方を。主音声で解説、副音声では現場の収録音でサーキットの興奮をダイレクトに伝えます。操作機能性に富み、ソフトも充実のバイオニアレーザーディスク。楽しみ方もグンと膨らみます。

## NEW SPEC NOW ON SALE!!

### F-1 GRAND PRIX 1991

PART 1: U.S.A., BRAZIL, SAN MARINO, MONACO  
PLA-006 924102 924103 924104 924105 CLV100



**PIONEER**

**F-1 GP '91**  
WORLD CHAMPIONSHIP  
PART 1

ROUND 1 U.S.A. GP Phoenix  
ROUND 2 BRAZILIAN GP Interlagos  
ROUND 3 SAN MARINO GP Imola  
ROUND 4 MONACO GP Monte Carlo  
ROUND 5 CANADIAN GP Gilles Villeneuve  
ROUND 6 MEXICAN GP Hermanos Rodriguez  
ROUND 7 FRENCH GP Magny-Cours  
ROUND 8 BRITISH GP Silverstone  
ROUND 9 GERMAN GP Hockenheim  
ROUND 10 HUNGARIAN GP Hungaroring  
ROUND 11 BELGIAN GP Spa-Francorchamps  
ROUND 12 ITALIAN GP Monza  
ROUND 13 PORTUGUESE GP Estoril  
ROUND 14 SPANISH GP Jarama  
ROUND 15 JAPANESE GP Suzuka  
ROUND 16 AUSTRALIAN GP Adelaide

**F-1 GRAND PRIX 1991**

リリース予定 ■ '91 PART-2: CANADA, MEXICO, FRANCE, G. BRITAIN: 10/25 ON SALE  
■ '91 PART-3: GERMANY, HUNGARY, BELGIUM, ITALY: 11/25 ■ '91 PART-4: PORTUGAL, SPAIN, JAPAN: 12/25 ■ '91 PART-5: AUSTRALIA and LOOK BACK ON '91: '92 1/25 ■ 全巻購入特典: バイオニアフェラーリロゴ入りオリジナル・ウエストバック。






**← 1990**  
'90シーズン全16戦を5巻に収録。技術の進歩はチームの実力をも接近させ、各戦で激しい火花を散らす。新鋭の活躍、バトルの劇劇、復活、因縁、事故。フェラーリ100勝。第16戦、F-1は500回開催を迎えた。各巻収録時間: 92分43秒/5巻収録/CLV

■PART-1: U.S.A., BRAZIL, SAN MARINO, MONACO (10/25 ON SALE)  
■PART-2: CANADA, MEXICO, FRANCE, G. BRITAIN (10/25 ON SALE)  
■PART-3: GERMANY, HUNGARY, BELGIUM, ITALY (11/25 ON SALE)  
■PART-4: PORTUGAL, SPAIN, JAPAN (12/25 ON SALE) ■PART-5: AUSTRALIA and LOOK BACK ON '91 (1/25 ON SALE)

**← 1989**  
'89シーズンを全5巻に収録。NA元年V12、セミ・オートマチックの新機軸でフェラーリは開幕Vを飾る。ホンダは連年50勝。プロスト/セナは優勝する。ベルギー大クラッシュ。雨の悪条件。中絶選手。各巻収録時間: 92分43秒/5巻収録/CLV

■PART-1: BRAZIL, SAN MARINO, MONACO, MEXICO (10/25 ON SALE)  
■PART-2: U.S.A., CANADA, FRANCE, G. BRITAIN (10/25 ON SALE)  
■PART-3: GERMANY, HUNGARY, BELGIUM, ITALY (11/25 ON SALE)  
■PART-4: PORTUGAL, SPAIN, JAPAN (12/25 ON SALE) ■PART-5: AUSTRALIA and LOOK BACK ON '89 (1/25 ON SALE)

**← 1988**  
'88シーズンのみ全10巻に収録。ターボエンジンの年。マクラーレン・ホンダは10戦15勝の歴史的な凱歌を上げ、ジョイントNo.1。プロスト/セナは白熱のバトルを展開。各巻収録時間: 92分43秒/10巻収録/CLV

■Vol. 1: BRAZIL, SAN MARINO (10/25 ON SALE) ■Vol. 2: MONACO, MEXICO (10/25 ON SALE) ■Vol. 3: CANADA, FRANCE, G. BRITAIN (10/25 ON SALE)  
■Vol. 4: FRANCE, G. BRITAIN (10/25 ON SALE) ■Vol. 5: GERMANY, HUNGARY (10/25 ON SALE) ■Vol. 6: BELGIUM, ITALY (10/25 ON SALE) ■Vol. 7: PORTUGAL, SPAIN (10/25 ON SALE) ■Vol. 8: JAPAN (10/25 ON SALE) ■Vol. 9: AUSTRALIA and APPENDIX (10/25 ON SALE) ■Vol. 10: WORLD CHAMPIONSHIP SPECIAL (10/25 ON SALE)

**← 1987**  
'87シーズンを全5巻に収録。10年振りの日本GP。中絶選手の参戦と記念すべき1987年。ウィリアムズ・ホンダの2年連続タイトル。ピケ/マンセルのバトル。プロストはボルシェ。セナはロータス。各巻収録時間: 92分43秒/5巻収録/CLV

■Vol. 1: BRAZIL, SAN MARINO, BELGIUM, MONACO (10/25 ON SALE)  
■Vol. 2: DETROIT, FRANCE, G. BRITAIN, W. GERMANY (10/25 ON SALE) ■Vol. 3: HUNGARY, AUSTRALIA, ITALY, PORTUGAL (10/25 ON SALE) ■Vol. 4: JAPAN (10/25 ON SALE) ■Vol. 5: SPAIN, MEXICO, AUSTRALIA (10/25 ON SALE)



**F-1 GRAND PRIX CIRCUITS**  
**ドライバーズ・アイズ**  
オンボードカメラが見た映像でF1コクピットを体験/スピン、クラッシュの瞬間さえありのままに。オーバー300km/hの世界に繰る人気シリーズ第1巻 / PLA-001 924102 924103 924104 CLV100

**F-1 GRAND PRIX 1990**  
**ドライバーズ・アイズ3**  
オンボードカメラ特撮30年。ドライビングテクニック、マシンセッティングなどを徹底解説。各ドライバーの選考と選定の秘話がここに解き明かされる。PLA-005 924102 924103 924104 CLV100

**F-1 GRAND '90 SPECIAL**  
**鈴木亜久里** F-1界へのカウントダウン  
30年日本GP。車載カメラで見事撮影台へと駆け上がった亜久里。カート、F3000時代からの映像とインタビューをまじえて語る完全版レーシング・ヒストリー。PLA-002 924102 924103 924104 CLV100

**F-1 GRAND PRIX SPECIAL**  
**Battles SENNA vs PROST**  
"プロフェッサー"プロストと"若き天才"セナ。ライバルと争うにはあまりにも多くのドラマを生んだふたりの戦いを数々の映像を交え絶頂的に浮彫りにする。PLA-003 924102 924103 924104 CLV100

**F-1 GRAND PRIX '89 SPECIAL**  
**HONDA 50勝の軌跡**  
89年開幕戦・ベルギーGP。セナ/プロストの1-2フィニッシュで連年50勝を飾ったHONDA。その偉業の秘話と歴史を公開。世代監督、中絶選手が語る。30分-89 924102 924103 924104 CLV100

**F-1 MUSIC SCENE**  
**EXHAUST NOTE**  
過去4年間のF-1オフィシャルLDのBGM。ドライバーの熱情、クラッシュシーンなど新たな映像を加えた、F-1初のBGV。8月25日発売。PLA-004 924102 924103 924104 CLV100

**PIONEER TECHNOLOGY FOR Ferrari**



**大好評!**  
今年も全巻購入キャンペーンを実施します。バイオニアフェラーリロゴ入りオリジナル・ウエストバックがもれなくもらえるのぞき券付!





**KA04RO**  
カメラマンズブルゾン

¥36,050  
サイズ:M, L  
カラー:赤/黒(ベスト部)、青/黒(ベスト部)  
素材:ナイロン100%(中綿入り)  
プロカメラマンの必然がデザイン・コンセプト、  
着脱可能なジャケット・オン・ベストでシステム  
アップするプレスイメージ・ブルゾンです。



**KA05RO**  
ドライバーズブルゾン

¥32,980  
サイズ:M, L  
カラー:赤、黄、緑、バイオレット  
素材:表-ナイロンX綿/裏-ナイロン100%  
(中綿入り)  
ジッパーによる防寒パーツの取り外しをデザ  
インポイントとした、アグレッシブ・イメージの  
ドライバーズ・カジュアル・ブルゾンです。



**KA07RO**  
アクティブブルゾン

¥27,600  
サイズ:M, L  
カラー:赤、黒、青  
素材:ナイロン100%(中綿入り)  
極めてシンプルなデザインに胸のワンポイント、  
でも、それは機能が充実しているから出  
来るデザインでもある。撥水加工の表地に、  
多くの収納ポケット、使いこなして欲しいブル  
ゾンだ。



**R' RACING ON**

[MAIL ORDER SYSTEM通販システム]

PLANNING & PRODUCED BY  
PRESSROOM PROJECT.

君と僕の"レーシングウェーブ"がある!!

モータースポーツ震源地プレスルーム



246渋谷方面から多摩川を渡り一つ目の立体交差の下を  
右折、直道800m先右側です。すぐ先にPもあります。  
OPEN AM10:00~PM7:00 定休日 毎週水曜日  
OTOR SPORT FANA SPACE PRESS ROOM PROJECT OFFICE & KEY SHOP

**PRESS ROOM**  
〒213 神奈川県川崎市高津区久地219  
TEL044(844)7300 FAX044(844)7270

お申し込み方法

- 現金書留、郵便小為替による購入方法  
お買い上げ金額に送料を加えた合計金額とお申し込み券  
を同封して、下記までお送り下さい。お申し込み券は全て  
の欄にご記入下さい。Telにて在庫の確認をしてください。  
〒150 東京都渋谷区恵比寿東2-29-6 セントラルオマタビル  
3F 株式会社集書房「R'on・F1速報通販」係
- 郵便振替による購入方法  
お買い上げ金額に送料を加えた金額を口座番号東京9-13  
0040株式会社集書房「R'on・F1速報通販」係までお送り下さい。  
裏面の通信欄には品番、商品名、カラー、サイズ、数量を  
必ず明記して下さい。
- 送料は数量に関わらず300円(国内のみ)です。5,000円以  
上は無料となります。
- 締切:今回のコレクションのお申し込みは3年11月30日  
必着とします。
- お届けまでにはご送金から3週間ほどかかりますのでご  
了承下さい。ご注文はおつりの無いようお願い致します。
- 掲載商品の色調は、撮影条件及び印刷の関係で実際のもの  
と多少異なって見える場合がありますがご了承下さい。
- 通信販売に関するお問合せは044-844-7300通信販売部まで。
- なお、掲載商品は左記の当社直営店「プレスルーム」でも  
展示、販売しております。

品切れの際はご容赦下さい。

<b>RO:F1速報 12/1号</b>		電話 ( )
フリガナ	T・S 年 月 日 生まれ 歳	
氏名	男・女	職業
フリガナ	□□□-□□	
住所	□□□□□□□□□□	
品番	商品名	カラー
サイズ	数量	金額
お支払方法 1 現金書留 2 郵便小為替 3 郵便振替		合計

※価格はすべて消費税を含んでいます。キズ・汚れによる返品は必ず一週間以内にご連絡下さい。



# PICK UP SENSOR

レーシング・オン [メールオーダーシステム]  
通信販売コーナー

## ☆F-1 GRAND PRIX Blouson COLLECTION

フジテレビのF-1中継でおなじみのロゴをあしらったブルゾンを紹介しよう。これは、フジテレビとのライセンスとして、モーターサイクル用のツナギやウェアで有名なKADOYAがプロデュースしたもの。つくりのよさはもちろん、ロゴマークを控え目ながらもオシャレに使っているところにとっても好感が持てる。F-1ファンの気持ちをくすぐるラインアップは心憎いばかり。寒さの中でも心はホットでいたい。



**KA01RO**  
リバーシブルブルゾン

¥20,390

サイズ:M, L

カラー:赤, 黄, 緑, バイオレット

素材:ナイロン100%(中綿入り)

ライトでスポーティー感覚のリバーシブルタイプ。シンプルなデザインに遊び心を持ったカラーチョイスが新鮮です。



**KA02RO**  
アウトドアブルゾン

¥26,570

サイズ:M, L

カラー:紺, マスタード

素材:表-ナイロン×綿/裏-ナイロン100%(中綿入り)

機能とデザインが調和した、アウトドア・カジュアル。豊富なポケット類が行動半径を大きく広がります。



**KA03RO**  
フィールドコート

¥28,840

サイズ:M, L

カラー:オフホワイト, オレンジ

素材:表-ナイロン×綿/裏-ナイロン100%  
(キルティング)

着こなしの幅が広い、大人の雰囲気を持ったフィールドコート。もちろん機能性もスタイリッシュにまとめてあります。



RACING WAVE RACING





**THE TIRE**  
**MICHELIN**







# Michelin Road

ミシュランが、道をおもしろくする。

アルバータ州  
ジャスパー国立公園  
気温 マイナス18℃  
北北東の風  
冬の路面を噛み進む  
ミシュラン・スタッドレス

雪深い山道。やがて訪れる、闇夜。日没までには、目的地へ。本来なら焦りと不安がつのる道も、ミシュラン スタッドレスは力強く突き進む。深く刻まれた独自の波形傾斜サイプ。それは、新雪、圧雪、アイスバーン、轍といったさまざまな冬の路面に確かなエッジを突き立て、常にシャープな走りをもたらす。しかも、走り込むほどに鋭さを増すエッジは、その高性能を長く維持する。待ち受けるのは、ハイウェイ。サマーラジアルと同じ内部構造を持つミシュラン スタッドレスは、直進安定性に優れ、サマータイヤに匹敵する高速走行を実現。雪道、アイスバーン、そしてハイウェイを疾駆するミシュラン スタッドレス。これこそ、3ウェイパフォーマンスを獲得した真のスタッドレスだ。悪条件下の不安は、いつしか心地よい緊張感に変わっていく。そこには、ミシュランのハイパフォーマンスタイヤならではのドライビング・プレジャーがある。冬のあらゆる道を走破する時、私の《道》は、もっと、おもしろくなる。



H 人と、地球に「夢・発見・ドラマ」を。

スピードはひかえめに、シートベルトをしめて安全運転。HONDA

# Civic



ECOLOGY

超低燃費である。

1.5ℓ VTEC-Eエンジン

94<sup>PS</sup>/5,500rpm 20.5<sup>km/ℓ</sup>



BALANCE

超ハイバランスである。

1.5ℓ VTECエンジン

130<sup>PS</sup>/6,800rpm 16.4<sup>km/ℓ</sup>



POWER

超ハイパワーである。

1.6ℓ DOHC VTECエンジン

170<sup>PS</sup>/7,800rpm 13.4<sup>km/ℓ</sup>

走りは人の夢です。省資源・低公害は地球の夢です。この2つの夢を同時に満たすことこそ、

これからのクルマにとって不可欠といえます。そのためホンダは、世界初の

VTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)技術を、高回転・高出力だけでなく、あらたに低燃費化にも応用発展。

これにより、大幅な全方位効率アップを果たした3つの新VTECエンジン・フォーメーションを完成させました。

具体的には、①低速域での片側の吸気バルブの休止と独自の希薄燃焼方式により、「軽自動車」なみの10モード走行燃費20.5km/ℓ<sup>1</sup>を達成し、同時に十分なパワーを身につけた超低燃費エンジン「VTEC-E」。

②DOHCをしのぐ1.5ℓクラス最強の130馬力と、10モード走行燃費16.4km/ℓ<sup>2</sup>を達成。

走りと燃費を高度にバランスさせたニューベシックエンジン「VTEC」。

③あらたにチューニングを施し、自然吸気で1.6ℓクラストップの170馬力<sup>3</sup>を実現。

従来をしのぐ全域高性能を身につけたスーパースポーツ・エンジン「DOHC VTEC」。

このようにホンダは、走りと低燃費という相反するテーマの両立をかつてない高次元で実現。

人と地球の未来のために、いまエンジンの新しい性能を提示します。



Photo:シビック SiR-i



Photo:シビック フェリオ SiR

## スポーツ・シビックは、 新VTECエンジン・フォーメーション。

①10モード走行燃費の数字は運輸省公表値です。②燃料消費率は、定められた試験条件での値です。従って走行条件により異なります。③1ℓあたり100kmを走行する状態での値です。④1ℓあたり100kmを走行する状態での値です。⑤シビックPVT: SMT車、マシニング設備車とLSD+ABS装備車を除く。⑥シビックPSR、SiR-iのSMT車、シビックフェリオPSRのSMT車。⑦シビックSiR



クルマが、家族になる。  
ホンダプリモ店

シビック・シリース/アスコット/ビート/トッポイ

アクティ&ストリートをお届けします。

