

# Racing on

Motorsports Monthly

MARCH

3

2003

【月刊レーシングオン】  
980YEN

2003年3月1日発行 第18巻第3号 昭和61年6月2日 第3種郵便物認可

短期集中連載

## IRLへようこそ

虎之介、ロジャー安川の  
プレシーズンテストに密着

完全保存版

データで比較するIRLvsCART

今年の日本を活性化する  
モータースポーツ  
4つの見どころ

2003年  
日本モータースポーツ

# 再生

設計者が語るBAR005の実力

第25回ダカールラリー

増岡 再び

ニッサンかく戦えり

ピンナップ/トヨタTF103



スピードはひかえめに。シートベルトやチャイルドシートを忘れずに。

Drive Your Dreams. 人、社会、地球の新しい未来へ TOYOTA



LEXUS  
ES300

日本名

WINDOM

For Drivers

誰よりも、いちばん豊かに走りたい。

ウィンドム 3.0X/3.0X「ブラックセレクション」320.0万円 3.0G/3.0G「ブラックセレクション」343.0万円 3.0G「リミテッドエディション」/3.0G「リミテッドエディション・ブラックセレクション」386.0万円

Photo:レクサスES300(米国仕様)、ウィンドム(国内仕様)とは仕様異なります。国内では販売しておりません。ボディカラーはダークブルーマイカ(8P8)。(国内仕様ウィンドムの主要諸元)全長4,865mm×全幅1,810mm×全高1,455mm、エンジン:V6 3.0L BEAMS 1MZ-FE VVT-i 最高出力(ネット):158kW(215PS)/5,800r.p.m. 最大トルク(ネット):299N・m(30.5kg・m)/4,400r.p.m.。○価格はスペアタイヤ(応急用)・タイヤ交換用工具付の価格で主保険料、税金(含む消費税)、登録料などの諸費用は別途申し受けます。○オプションおよび取付費は価格に含まれません。○カタログのご請求は、右記無料ダイヤルで365日24時間受け付けております。[トヨタ自動車(株)お客様相談センター]0070-800-778899]お問い合わせ。ご相談は、月～金(除く祝日)9時～12時、13時～17時で受け付けております。

◎価格はメーカー希望小売価格(除く北海道・沖縄)で参考価格です。価格は販売店が独自に定めていますので、詳しくは各販売店におたずねください。

[www.toyota.co.jp](http://www.toyota.co.jp)





# Racing on

# 3

MARCH 2003

# 364

COVER PHOTO by Eiji Takeuchi(Studio BIS)

巻頭特集

## 2003年 日本モータースポーツ 再生

今年の日本を活性化する  
モータースポーツ4つの見どころ

### 第1部 ホンダvsトヨタ三番勝負

FORMULA ONE、IRL、育成プログラム…  
真っ向からぶつかる二大メーカーがレースを交える

### 第2部 JGTC

レギュレーション一新で  
人気のJGTCはさらにパワーアップ

### 第3部 煌めきの16章

佐藤琢磨/高木虎之介/ロジャー安川/松浦孝亮  
井出有治/小暮卓史/藤澤哲也  
細川慎弥/柴田裕紀/山本左近/小林可夢偉  
小早川清瑞/松下昌輝/中嶋一貴/伊沢拓也/安田裕麟

BIG3対談 本山哲×道上龍×土屋武士

### 第4部 童夢

日本製マシンの宣戦布告  
林みのる 量産コンストラクターとしての挑戦

特集IRL

## IRLへようこそ

高木虎之介・ロジャー安川  
ウインターテスト密着

What's IRL?

マニアックデータで分析する  
IRLvsCART

検証BAR HONDA 2003

## 絶対目標への回帰

設計者が語る  
BARホンダ005の実力

DAKAR 2003 — A MIRACLE OF SHARM EL SHEIKH

## 増岡、再び

インタビュー:試練を乗り越えて

## ニッサン、かく戦えり

ワークス初参戦となった2003年ダカールを振り返る

ジョー・ホンダレーシングフォトギャラリー第9回

## 風戸裕は世界を目指す

1971 CAN-AM SERIES



Toyota TF103 P6



BAR Honda 005 P6,74



ARTA Garaiya P23



G Force Toyota P52



Mitsubishi PAJERO P124  
Photos/, Toyota Honda,  
Eiji Takeuchi(Studio BIS), Mitsubishi

83 タキ・レーシングスクールへ行こう!  
タイで思い切り走れるぞ

84 SACHSスルーロッドダンパー研究

88 プレゼント カレンダー特集

Racing On Machine of the Fame  
トヨタTF101/TF102/TF103

91 大串信の今夜も自動車レース

92 NEWS & TOPICS

96 チャレンジクラブ

101 レーシングカートクラブ

104 20世紀の残像  
第19回「中嶋悟」

106 グランプリ・ステーション

108 5thコラム byナイジェル・ルーバック

111 F3メカニック 欧州見聞録 最終回

112 インフォメーション

116 ビットイン・プレス

120 2003イベント&リザルト

123 F1グランプリ美味探訪  
第9回 アンтониオ・ピッツォニア

153 レーシングオンバラエティ

154 次号予告/広告索引/編集後記





挑み続ける走り—新次元へ。

SWRT (スバルワールドラリーチーム)との  
強力なコラボレーションから生まれた、Newインプレッサ。  
WRCで勝つために徹底した空力の追求を受けた、その力強いデザインは、  
Newインプレッサの意思の表れでもある。  
そして今、頂点に挑み続けるその走りは、さらに新次元へと向かう。

photo: (左)WRX STI オプション装着車 (右)WRX

*Sports Sensation*  
New **IMPREZA** 誕生

#### New IMPREZA WRX STI

- ツインスクロールターボへと進化した2.0 DOHC BOXERターボエンジンは、2クラス最強<sup>※</sup>の最大トルク394Nm(40.2kg-m)を発生。
- 電子制御により自動的に前後のトルク配分をコントロールするドライバーズコントロールセンサーデフを設定。
- 強大なトルクを余裕をもって受け止める、自社製6速マニュアルミッション。

#### New IMPREZA WRX

- ターボチャージャーのタービンの小径化などで、中低速トルクの大幅な向上を実現した2.0 DOHC BOXERターボエンジン。
- 傾立式ダンパーや、フロント16インチ対向4ポットブレーキなど、走りの性能をさらに徹底強化。
- 強く、そして速く、全面的に進化した動力性能を全すこと無く最大限に引き出す、スポーツシフトE-4AT。\*平成14年11月現在

〔SUBARUお客様センター〕 スバルコール0120-052215(携帯から 03-3347-2626) ※注目視は各種インフォメーションサービスのみになります。  
シートベルト・チャイルドシートを忘れず、スピードは控えめに、安全はスバルの強い。

[www.subaru.co.jp/impieza](http://www.subaru.co.jp/impieza) 



# 特集 2003

## 日本モータースポーツ

P006-015

第一部:ホンダとトヨタの三番勝負

P016-025

第二部:JGTC 新たな時代へ

P026-037

第三部:注目の日本人ドライバー16人

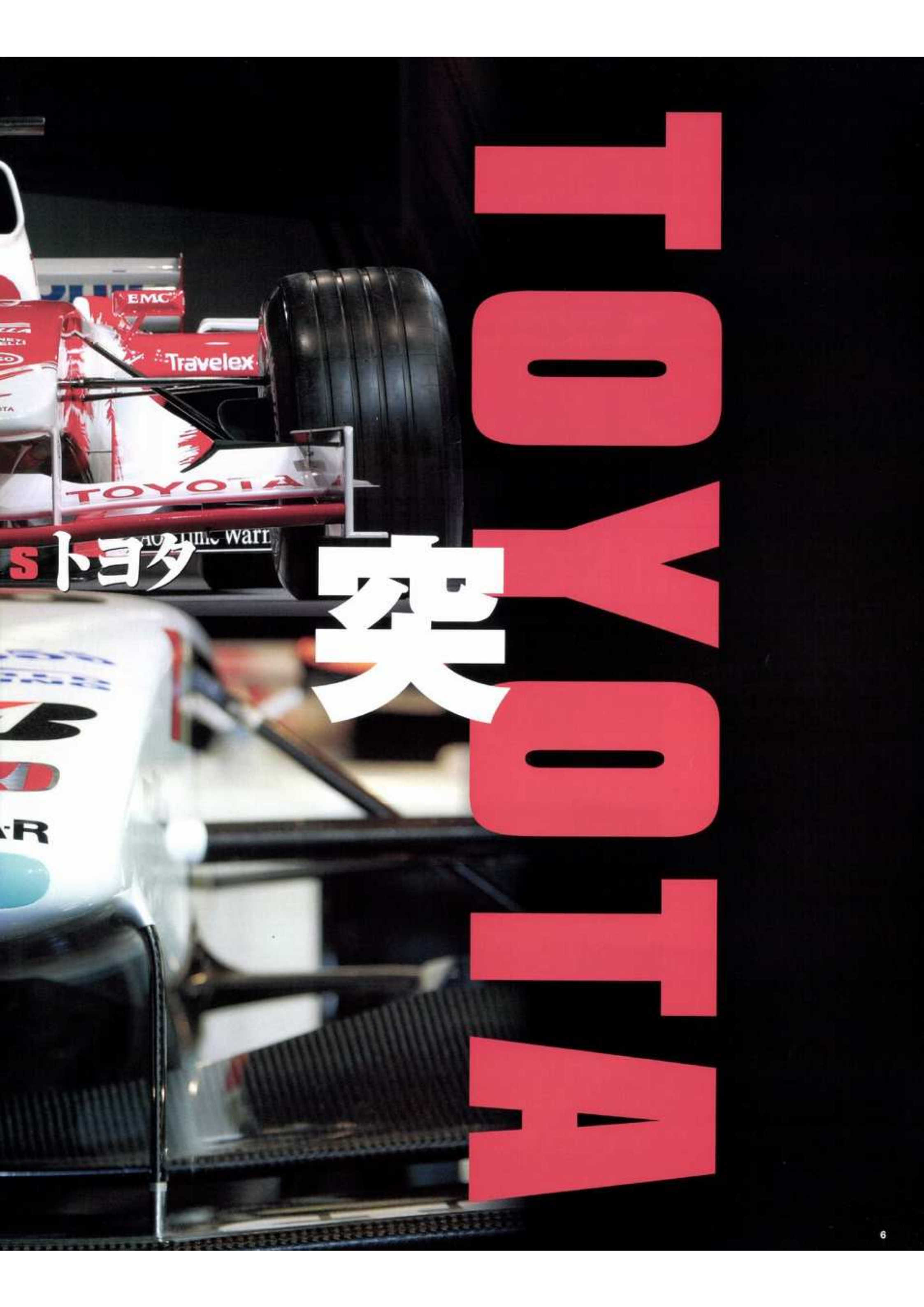
P038-045

第四部:童夢「日本製マシン宣戦布告」

P046-047

第五部:2003年が意味するもの





TOYOTA

突

トヨタ



2003

日本モータースポーツ

再生

五  
〇  
五  
〇  
五

激

ホンダ

GMIに次いで自動車生産台数世界第2位のトヨタと同6位のホンダが、いま世界のサーキットで激しく競い合うそれは、日本のモータースポーツ再生のみならず世界中のモータースポーツ再生に深く関係することかもしれない自動車メーカーはモータースポーツといかに関わるべきかそのヒントとなるものをさまざまな側面からまず見ていこう

Photos/XPB, Toyota  
Text/GIRO



# HONDAとTOYOTAの三番勝負

その1 **FORMULA ONE**

21世紀のF1は自動車メーカーが主役  
世界的不況によりコスト削減が謳われるが  
最高峰の 카테고리であることに変わらない  
それぞれの看板を背負ったワークスチームが鎗を削る  
すべてはメーカーの頂点に君臨するために

Text/Hirao Nishiyama  
Photos/Paul-Henri Cahier, LAT Photographic

# 勝つための 構造改革





「バツと見、ラインが滑らかになつてると思いました。全体的なラインが丸まって後ろの緩急もキツイ。空力を煮詰めていくと似通ったマシンになるんじゃないか」

カタルニアサーキットでの合同テスト3日目の1月15日。TMGの車体設計開発部門のGM・高橋敏三エンジニアは、この日シエイクダウンしたBARホンダ005の印象を苦笑交じりにそう語った。一見、トヨタとホンダのF1マシンは似ているというのだ。

トヨタTF103、そしてBAR005の新車発表会に参加し、カタルニアサーキットのコースサイドで2台のマシンの走行を見た筆者の印象も、実は高橋エンジニアと同じものだった。そして密かに思ったのは、この2車ハルオーマンスもまた似たようなところにあるのではないかと。ということである。

前日、バルセロナ市内で新車発表し、この日ジェンソン・バトンの手でシェイクダウンされたBARホンダは走り始めて2周目に1分18秒を記録。7周目の1分18秒388がこの日のベストだったが、これは昨年のスペインGPにおけるオリビエ・パニスの予選タイム1分18秒472をわずかながら上回るもの。ホンダの本内健雄プロジェクトリーダーも「出だしとしてはいいんじゃないですか。すぐに1分18秒が出たし、最高速度も2位。素性は良さそうですね」と好感を得た模様。これまでの例でいえば、速いマシンはいきなりその片鱗を見せるものなのだ。

いっぽうこの日パニス走らせたトヨタTF103は、すでにポールリカルドでシェイクダウンを済ませたことも2日目ということもあって1分16秒884の好タイムを記録。こちらも昨年のミカ・サロの予選タイム（1分18秒897/17位）を2秒以上縮めた。

もっともマクラレン勢が1分15秒前半のコースレコードを出しておりパニスのタイム順位は総合5位だったが、高橋エンジニアは「いい手応えを感じます。チーフデザイナーのグスタフ・ブルナーも「ノープロブレム」と言っていました。基本性能は思ったとおり。あとは開幕戦までに信頼性とスピードを上げるだけです」と、満足そうだった。

## ■2003年 B・A・R Honda陣容

### B・A・R

チーム代表  
テクニカルディレクター  
グループマネージングディレクター  
グループマーケティングディレクター  
ドライバー

#### テストドライバー

社長  
F1プロジェクトリーダー  
車体技術開発責任者  
パワープラント技術開発責任者

デビッド・リチャーズ  
ジェフ・ウィリス  
ニック・フライ  
ヒュー・チャンパーズ  
ジャック・ビルヌーブ  
ジェンソン・バトン  
佐藤琢磨  
アンソニー・デビッドソン

福井威夫  
本内健雄  
橋本健  
阿部弘

**Honda R&D Co.,Ltd.**  
株式会社本田技術研究所 栃木研究所

**Honda Racing Development Ltd.**

社長  
エンジニアリング・ディレクター

田中詔一  
中本修平

昨年リストラを敢行したBARサイドに大きな変更はない。佐藤琢磨のポジションは第3ドライバー。テストドライバーのアンソニー・デビッドソンとは一線を画していることが分かる。ホンダサイドに目を移すと、総責任者には第二期を彷彿させるプロジェクトリーダーという呼称が復活し、本内健雄が就任。パワープラント技術開発責任者は西澤一俊から阿部弘に引き継がれている。車体開発の責任者は昨年同様橋本健が務める。（敬称略）





ホンダ、トヨタとも新車の滑り出しはこのようにごく快調だった。HRDの田中詔一社長は「相手があることだから、積古総見」が終わらないとマシンの相対的パフォーマンスは分からないが、今年はコンストラクターズランキング3位を狙って行きます」とちよつと強気とも思える抱負を述べた。

仮にトヨタとホンダのマシンパフォーマンスが似たようなところにあるとすれば、今年ルノーと三つ巴のコンストラクターズランキング4位争いを展開するかもしれない。事実トヨタが「予選はトップ10、全戦得点」(TMG富田務会長)、ホンダが「予選トップ10、定期的ポイント獲得」(BAR代表デビッド・リチャーズ)と表明したように、レースごとの目標を同じようなあたりに置いているのだ。意気込みはともかく、両チームともまだトップ3を喰うところまでは行けまい。しかし、2004年にはその一角を崩すと予感させるくらいのパフォーマンスを今年発揮しないとマズイ。

マシンそのものを離れると、F1に対するスタンスは大きく変わる。

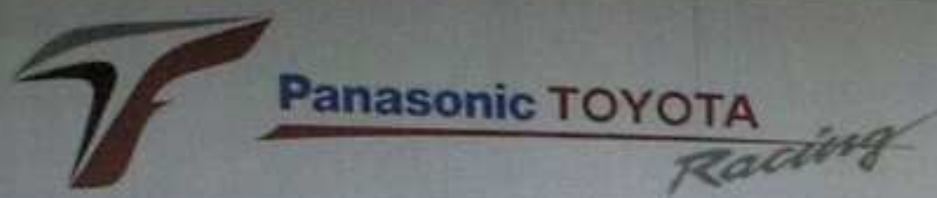
ホンダがBARと組んでF1に2回目の「復帰」を果たしてから今年で、もう4年目なのに対し、昨年がF1「初挑戦」だったトヨタは、まだ2年目なのだ。

F1先進のホンダが今年少なくとも「優勝を狙う」(木内PL)パフォーマンスを示さなければならぬ崖っぷちに在るのに対し、後発トヨタは「初年度の昨年はF1を学ぶ年だった。今年は何も、不得意のないレースをした」(高橋エンジニア)というように、ターゲットが違う。少なくともホンダは勝てないにせよ何回か表彰台に乗るくらいの結果を残さないと2004年に繋がない。相撲になぞらえれば、立ち合って一歩踏み込んだ状態がトヨタ、押し込まれて徳俵に足が掛かって後がないのがホンダといえそうだが、いずれにせよ両メーカーにとって2003年は非常に大事な年だ。

それは両メーカーともチームの組織とメンバーを大きく変えて来たことでも分かる。

トヨタは昨年中に改革を断行。TMGのオ

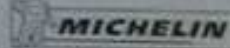




AOL Time Warner



EMC



## 復帰4年目のホンダと 参戦2年目のトヨタ 立場やアプローチが違えど 目指すゴールは同じ

ベ・アンダーソンが会長に退き、社長にジョン・ハウエットが就任。副社長の来栖俊郎が技術部門を統括。ファシリテイ関連では昨年9月に風洞が稼働し始めたことが大きい。また、ポルリカールをホームコースとし、GPテストチームとは別のテストチームを持つなど、マシンの外観だけではなく開発体制も素直にフェラーリに倣っている。

ホンダは第二期で中心スタッフだった木内健雄エンジニアを切り札としてプロジェクトリーダーに任命。エンジンも「精密にバランスを獲った素直なV型90度に戻した」(同氏)。エンジンといえば、ジョーダンとの契約終了で2チーム供給から1チームに絞り込めたこと、もういい方向に働くに違いない。

こうしてみると、トヨタ、ホンダとも少なくとも昨年を大きく上回る戦績を挙げることは間違いないが、果たしてどこまで上昇するかに注目が集まる。マシンの素性の確かさは両者とも互角。ドライバー陣はホンダ優勢と見る。いずれにせよ世界的メーカーチーム。少なくともルノーを引きずり降ろすくらいの仕事はやって欲しい。

### 2003年 Toyota F1組織図



今年も現場の指揮は副会長となったオベ・アンダーソンが継続する。新社長に就任したジョン・ハウエットは会社運営に専念。来栖俊郎副社長下に技術開発部門を配し、昨年テクニカルコーディネーターを務めた高橋敏三が車体設計・開発部門のGMに就いた。またエンジン部門のマネージャーを務めていたノルベルト・クライヤーはレース&テストエンジニアリング部門のGMとなり、ルカ・マルモリーニがエンジン部門のGMに(敬称略)



# 狙うのは もてぎとインディ500優勝!

Text/Amano & Associati(Masahiko Amano)  
Photos/Eiji Takeuchi (Studio BIS)

2003年シーズンからのインディカーシリーズ(去年までIRLと呼ばれていたもの)にホンダとトヨタが参戦する。昨年までホンダは9年間、トヨタは7年にわたってCARTシリーズに参戦してきたが、揃ってライバルシリーズへと移籍することとなったのだ。

CARTが主催者として持つべき公正さと将来に対する明確なビジョンを持たなかったことから、両日本メーカーは失望し、もうひとつのオープンホイールレース・チャンピオンシップであるインディカーシリーズへと挑戦の場を移すことになったわけだが、同時に、そこにはCARTの持たない大きな魅力が存在する。それは世界に冠たるビッグイベント、インディ500だ。

決勝日に40万人近い観客が押し寄せる世界最大のレースインディ500だが、96年にIRLが設立されて以来、CARTに参戦していたホンダとトヨタはインディ500に出場できなくなった。

ホンダはIRL設立前のインディ500に2度挑戦した。94年はまさかの予選落ちを喫したが、翌95年には予選で2位に食い込み、レースも勝利目前までいった。この時のドライバーがベースカーを追い越してベナルティを科せられなければ、わずか2年の挑戦でホンダはインディ500ウイナーとなっていたのだ。次の96年、ホンダは圧倒的な強さを見せてCARTシリーズを制覇。しかし、その中にインディ500はなかった。

このような苦い経験を持つだけに、ホンダとしては「日本メーカー初」をぜひとも実現したいところ。しかし、今年度から始まるホンダのインディカー・プロジェクトはまったく新しい、これまでになかった参戦手法を採るため、初年度からコンペティティブさを発揮できかどうか分からない。参戦決意が遅れたため、エンジンの供給体制もライバル勢に比べると万全とはいえない。

ホンダの採用する新体制とは、イルモ



早くからIRL参戦を明らかにし、写真のチップガナッシ・レーシングはじめ、ペンスキー、ケリーと有力チームをユーザーに取り込んだトヨタ。エンジン開発も順調に進んでいたが、合同テストにおけるホンダ勢の予想外の速さに驚いていた。





# ホンダとトヨタの意地のぶつかり合い アメリカ決戦第2章は 3月2日マイアミで幕を開ける



スタートは出遅れたものの、イルモアと競むことによりホンダは瞬く間にその差を埋めてきた。罹られた時は、開発ではILエンジンを開発、アンドレ・ティ・グリーン、写真のチーム・レイホールと合同テストで好タイムを達成。トヨタ勢を慌てさせた。

ア・エンジニアリングとの共同開発だ。イルモアといえば、F1ではメルセデス・ベンツのエンジン開発を担当している会社で、ホンダとは完全なライバル関係にある。2000年までイルモアはアメリカでもメルセデス・ベンツのエンジンを作り、ホンダと戦っていた。まったく異なる血の流れる彼ら2社がアイデアと人材をともに出し合

って戦うことになった。ここからホンダは何を得るのか？ 彼らはまったく新しい体制で戦うことにより、異なる思考プロセス、異なるトラブルシュート法など、新しい何かを発見しよう

と意気込んでいる。また、ホンダのアメリカにおけるレーシング・グフォースとして設立されたHPD（ホンダ・パフォーマンス・デベロップメント社）を様々な開発も行なえる機関とする

こともホンダは目標としており、IRL参戦という

実践の中でその力を鍛えていくとしている。昨年11月にスタートしたIRLエンジンのテストは順調に進んでおり、シーズン開幕前のテストでも競走力の高さを見せている。

トヨタがCART参戦を開始したのは、IRLが設立されたのと同じ96年。彼らは目指していたインディ500を一度も

戦えないままCARTシリーズに出場を続けてきたわけだ。しかし、CARTシリーズを戦う中で戦闘力を高めていった彼らは数年前からインディ500への挑戦を明確な目標として掲げてきていた。

2001年の春には03年からの参戦表明を行ない、エンジン開発も着々と進めてきた。エンジンを供給するチームの選抜も入念に行ない、参戦開始前に極めて競走力の高いユーザーチーム体制（ベンスキー、ガナッシ、ケリーを含む）を完成させている。念願叶って2002年にはCARTマニファクチャラーズタイトルを獲得。意気揚々とインディカーシリーズへと討って出る。ホンダの目指す現地開発については、トヨタはTRD・USAですでに実現している。遅れてアメリカでのレース活動を本格化したトヨタだが、この7年間で大きな前進を果たしているのだ。

かくして、CARTで火花を散らした日本の2社は同じ年にIRLへと移り、新たな戦いをスタートさせる。去年までのCARTではフォード・コスワースが第三のメーカーとして存在したが、IRLにも同じようにジェネラル・モーターズのシボレーがいる。

日本メーカーの意地のぶつかり合いは、日本で開催されるレースにおける母国直接対決も含まれる。ツイインリンクもてぎで行なわれるインディカーシリーズ公式戦第3戦は、互いに負けられないものだ。去年までのCARTイベントではフォード・コスワースが4勝で、最後の年にトヨタが1勝。ホンダはIRL初開催となる今年こそ、日本における初勝利を飾りたいところだ。

ただし、注意しておかなければならないことがある。IRLが主催するインディカーシリーズにはCARTのようなマニファクチャラータイトルは設定されていない。勝つのはあくまでもドライバーとチーム。それがインディカーのポリシーであることを忘れてはならない。





# HONDAとTOYOTAの三番勝負

その3 育成プログラム

## ホンダとトヨタが 育てた次世代の エースたち

### 日本、そして世界で トップを目指す

Text/Naoyuki Hata

Photos/Kenji Sawada, Masahide Kamio, Naoki Kobayashi, Hiroharu Sato (i-dea), SUZUKA CIRCUIT

かつて星野一義や長谷見昌弘、そして鈴木亜久里や片山右京らがそうであったように、日本のレース界には、その時々「牽引役」が必ず存在した。今であれば、佐藤琢磨や高木虎之介、本山哲がその筆頭と言えるだろう。さらに土屋武士や立川祐路、そして松浦孝亮あたりが次に続く存在となるに違いない。

ところで、最近では4輪レースでの原点が、メーカー系のワンメイクフォーミュラであるケースが極めて増えてきた。本山などは希有な例外であるが、前出の高木はフォーミュラトヨタ(F-T)出身。中嶋企画の在籍期間が長かったせいで、だいぶその印象は薄らいでいるが、F3時代もトヨタユーザーだった。その高木同様、土屋、立川もF-T出身だ。

また、松浦のみならず、井出有治、細川慎弥は、フォーミュラドリム(FD)出身。さらにその前段階とも言えるレーシングスクール、SRS-Fからは琢磨のほか、金石年弘、松田次生らが世に送り出されている。

そうやって振り返ってみると、ここ数年、ホンダとトヨタがまるで競い合うかのように、若手ドライバーの育成に力を注ぎ続けていることが分かる。ただし、ここまでに挙げたドライバーは、シリーズ(あるいはスクール)の中で著しく成長し、誰もが認める成績を残したことからバックアップされてきたわけだが、今ではむしろ原石の発掘さえ行なわれるようになってきた。

それがいわゆる育成プログラムであり、今年にはSRS-Fから安田裕誠がFDに、またフォーミュラトヨタレーシングスクール(FTRS)から小林可夢偉と中嶋一貴が、そのずば抜けた才能を評価され、シリーズフル参戦を果たす。小林、そして昨年やはりF-Tで話題を一手に集めた平手晃平はまだ16歳。一昨年からカートレースでの実績を持つ者には免許がなくても、16歳からレース出場が可能で、限定競技ライセンスが発給されるようになったから成せる技ではあるが、いずれにせよ、SRS-FもFTRSも15歳からの入校が可能である。またFDもF-TもF3スカラシップをより明確なものにするなど、その過激なまでの充実ぶりは、ふたつの背景によると考えられる。

まずひとつは、昨今の経済状況を配慮してのもの。バブル景気の崩壊後、さまざまな企業が余裕を失った。このような時代に、レースのスポンサーなどできようはずがない。現実的な問題として、結果をきちんと残して



■幼少のころからその名前を広く知られてきた小林可夢偉(16歳)は14歳にしてFTRSのオーディションに合格。限定ライセンス発給後にスポット参戦したF-Tでは予選3番手につけた。■02年のスカラシップを獲得したのは中嶋一貴(左/18歳)と大嶋和也(15歳)。■時代早業生の平手晃平(21歳)は03シーズンの活動の場をヨーロッパに移すと噂されるが、■平手晃平(16歳)は02F-Tでチャンピオンの■小早川清樹(21歳)に並ぶ4勝をマークした。小早川と■横溝直輝(22歳)はエッソスカラシップにより、それぞれ03/02年の全日本F3トムのシートを得た。







■シーズンオフにはBARをテストした松浦孝亮(23歳)。■イギリスでの細川慎弥(22歳)は今季目標で全日本F3参戦。■フルノーに参戦する伊沢拓也(右端/18歳)とFD参戦の安田裕鐘(右から3番目/19歳)。■佐藤晋也(22歳)もSRS-F出身。■細川とともに全日本F3を駆る柴田裕紀(20歳)



ステップアップすればするほど、参戦コストは高くなってしまふ。最初は自分なり、家族の援助なりで活動できても、スポンサーなしでいつまでも続けられる者は、そうは多くない。だから、せつかくの才能を埋めさせないようにする、というのが理由のひとつ。

しかし、それは、今では副産物にもなりつつある。もうひとつの理由は当たり前前のことだが、ホンダもトヨタも自動車メーカーであることだ。F1やF2に挑めるくらいにだけなら、企業としても十分な体力を持っているのは明らかで、なおかつクルマというハードを世に送り出している。それをさらに鍛えるため、なおかつ高性能をアピールするためにレースに参加しているのは間違いない。

しかし、ハードの充実が着実に進んでいる一方で、つい数年前までソフトの充実がややおざなりにされてきた感はない。ソフトとはハードを操る者であり、分りやすく言えばドライバーである。余談ながら、PWRCにスバルから出場する新井敏弘がヨーロッパで、こう尋ねられることがよくあるという。「ラリーにしても、レースにしても、お前の

国からはクルマはいっぱいやってくるが、なんでそれを操るドライバーはちっとも来ないんだ？」と。まさにそういうことなのだ。最近では琢磨らの活躍で、多少は印象も変わったかもしれないが、内外を問わず、我々にしても国産車には日本人ドライバーが乗ってほしいという本音がある。もちろん、メーカーとしても同意見であるはず。その点、「鉄は熱いうちに打て」の例えではないが、原点の段階から鍛えていけば、より磨きがかけられるというのが、昨今、育成プログラムがどんどん充実している最大の理由であるはずだ。

折しも、ホンダにはFDがあり、トヨタにはFTがある。それぞれの育成プログラムは、こういったワンメイクフォーミュラを核として設けられた。併せてレーシングスクールが連動しているのも共通点であり、SRS-FとFTRSはスパンにこそ大きな違いはあるものの、それぞれ年々評価を高めているのは言うまでもない。

ところで、スパンのみならず、両スクールにはいくつもの大きな違いがある。まずスパンだが、SRS-Fが1年を通じるのに対し、FTRSは3日間のみ。コースも一方は鈴鹿の南コースから始まるものの、最終的にはフルコースへと移るのに対し、一方は十勝のシヨートコースである。だから、規模としては圧倒的にSRS-Fの方が上まわるのだが、コンパクトであっても人材発掘という点では決してFTRSも劣っていない。

その理由として挙げられるのは、シヨートコースであるからこそ、関谷正徳校長を筆頭とする講師の目が届きやすいし、またその講師も常時6人が担当するから、ほぼフルコースをカバーできる。しかも、SRS-Fに比べ、受講料が圧倒的に安いから、参加しやすいというメリットもある。ある意味、数多くの人材の中から選りすぐれるということもできよう。もっとも、参加しやすいといっても、実際には定員をはるかに超える申し込みがあるため、書類選考も行なわれている。カートでもFJでも、とにかく何らかの実績なくして受講するのは不可能な状態となっている。

その点、金銭的なハードルさえクリアできれば、SRS-Fの方はそれほど実績を問われない。レース経験がなくても適性を持つ者はいるだろうし、実際過去にそういう受講生は存在した。また、1年間という長いスパンなら、学べることはかなり多いはず。琢磨も入校前、ほんの少しのカート経験しかなかったのに、あれほどまでに成長したのだ。だから、一長一短。

## ホンダとトヨタのおかげで もう「日本人なんて」と 言わせない時代は 確実に近づいている

また、両スクールとも最近ではカートレースと連動させるようになってきた。トヨタと結びつきの深いヤマハは、ユーザーを積極的にFTRSに送り込んでいるし、ホンダもフォーミュラチャレンジ(FC)として、無限エンジンを採用する鈴鹿選手権のチャンピオンをSRS-Fに入校させてもいる(ただし、FCの今季内容は未定)。それだけ、若くて才能のある、極端に言えばモータースポーツの将来を担うようなドライバーを、メーカーも欲しているということ。

一方、ドライバーの立場からすれば、比較的小金のかからないカートレースでチャンスをつかむことができれば、その後の活躍と努力次第で、どこまでも無償でステップアップできる可能性もあるのだから、もしかして今はすこしい時代なのかも？ また、ひとりのドライバーをじっくりと育てる傾向になりつつあるのも、その印象により拍車をかける。

ホンダにやや遅れはしたが、トヨタも今年には平中克幸や平手を海外に送り込むこととなり、両メーカーとも日本人ドライバーが世界の頂点に立つことを確信しつつあるようだ。もう「日本人なんて」と言わせない時代は、確実に近づいているのである。

FTRSからフォーミュラトヨタのスカラシップを獲得したドライバー

04年	大嶋和也
03年	小林可夢偉/中嶋一貴
02年	平手晃平/香坂 琢
01年	片岡龍也/平中克幸

FTからF3のスカラシップを獲得したドライバー

03年	小早川清理
02年	横溝直輝
01年	田嶋紀彦
00年	サトウカイチ
99年	井上智之
98年	藤原靖久

FDからF3のスカラシップを獲得したドライバー

03年	柴田裕紀(全日本F3)
02年	細川慎弥(イギリスF3)
01年	松浦孝亮(ドイツF3)
00年	井出有治(全日本F3)

SRS-Fからフォーミュラドリームのスカラシップドライバー

03年	安田裕鐘
02年	高崎保浩
01年	細川慎弥/柴田裕紀
00年	佐藤晋也/中村裕史
99年	松浦孝亮/下山征人





# ホンダと トヨタが もたらすもの

## HONDAと三番勝負 TOYOTAの 総括

自動車メーカーという枠を超え  
日本を代表する企業として君臨するホンダとトヨタ  
彼らの啓蒙活動なくして  
日本のモータースポーツ活性化はない

Text/Hirao Nishiyama  
Photos/Hiroaki Matsumoto

トヨタとホンダが元氣だ。モータースポーツはむろんのこと、本業の方でもトヨタとホンダはいわゆる「勝ち組」と称され、日本企業の顔ともなっている。トヨタは国内44%のシェアを誇るナンバーワン企業であり、いっぽうホンダも昨年2輪・4輪・汎用すべて過去最高の業績を挙げた。また昨年12月、両社が同時にFCHV(燃料電池車)を発売・納車したことは、そのハイテクぶりと企業の勢いを示す象徴的出来事だったといえよう。それぞれのFCHVに小泉首相が同乗し、試乗したことは、いま日本でトヨ

タとホンダがどのようなポジションを占めているかを端的に顕している。

燃料電池車もそうだが、トヨタとホンダはモータースポーツでも世界規模の対決構造を築いている。アメリカのIRLインディカーシリーズ、そしてヨーロッパでのF1である。国内に目を転ずればJGTC、そしてF3でも熾烈な戦いを演じている。

いずれもホンダが先鞭を付け、トヨタが後追する形だったが、昨年のCARTではトヨタがついにタイトルを手中に収め、優勢を保ったまま今季のインディカーシリーズに突入しようとしている。F1はホンダが2000年にBARと組んで2回目のカムバックを果たしながら蝸牛の歩みに留まっているのに対し、トヨタは2002年にすべて自前の活動を開始し、わずか2得点ながらもまずまずの滑り出しを見せている。いずれもトヨタの躍進が目立つものの、ホンダのF1活動も今年から人事を刷新し、新たにBARにスポンサーードするなど、金も出すが口も出す。形を執って強烈なカウンターアタックに出ている。

余談ながら今年のF1新車発表会で、それぞれの代表者にお互いをどう見ているかを訊いてみた。TMGのジョン・ハウエット社長は「日本でトヨタとホンダは直接的ライバルだが、ヨーロッパ市場ではそういう関係にならないからF1でも特には意識しない」と言い、HRDの田中詔一社長も「多くのライバルのなかのひとつで、ことさらライバルとは思わない」と似たような答えだったが、真意はまた別なところにあるだろう。

ともあれ、欧米でのモータースポーツ活動は、この2社にとって欠くべからざるものだ。米国内でのトヨタのシェアは11%で外国企業としてはトップ。これを追うホンダは8%。GMのシェアが25%であることから見て、トヨタとホンダがアメリカ市場で占める割合の





# これから

大きさが想像できようというものである。つまりトヨタとホンダにとつて米国内でのモータースポーツ活動は行なつて当然のもので、勝ち負けは別にしてもかく、まずその場に居なければならぬ。米国内で稼いだ金をモータースポーツをバックアップすることで米国内に還元し、ユーザーの共感を高める必要があるのだ。トヨタがF1に参戦する以前の1980年代からロングビーチ（USA・WES T）GPの冠スポンサーになつていたのには、そのようなバックグラウンドがあつた。

ヨーロッパでのシエラはどうか。トヨタがようやく4%で、ホンダは1%台。トヨタはフランス現地工場でヤリス（ヴィッツ）の生産を始めており、2005年には欧州主要国でそれぞれ年間10万台の販売を目標む。

そのヨーロッパでの両社は、いわゆるAセグメントと呼ばれるコンパクトカー部門でのシェア争いが舞台だ。その宣伝ツールとして最も有効なのがF1なのである。60年代からのF1活動、そして2輪での数々の勝利もあつてホンダの名前はつとに轟いているが、トヨタはこれから。しかしF1参戦でそのハンデを一気に挽回し、トヨタの名前を広く認知させようとしている。

ところで、両社のこうした活動が国内にどのような影響をもたらすのだろうか？ とりわけモータースポーツシーンにおいて。

ひとつは海外活動とはいえ、それが国内の宣伝販売に強く結びつくということがある。モータースポーツイメージの高揚はダイレクトに若いユーザーの心に訴えるからだ。

もうひとつ。これは期待を込めた心情的部分が大いだが、この両社が国内レースから海外ビッグレースへの「回路」を持つことで、若い人材を世界に送り出すことができるということがある。ホンダならF1の佐藤琢磨であり、インディーカーのロジャー・アン川であ

日本から世界へ  
世界から日本へ  
両メーカーがどれだけ“道”を  
切り開くかに注目したい

り、栃木研究所の若いエンジニアたちであり、トヨタなら高木虎之介である。これはメーカーでなければできない大仕事だ。

サッカーや大リーグでの日本人選手の活躍が、国内のそれらスポーツを大きく刺激するように、モータースポーツもまた世界から日本へ、日本から世界という人材と情報の還流があつて初めて活性化される。そのジャンピングボードを握っているのがトヨタとホンダなのだ。

さらに近い将来、この両社は広くアジアから人材を集め、世界に送り出すことに着手するかもしれない。なぜなら今後の自動車世界戦争は、中国を中心としたアジア諸国がその大舞台となるからだ。その時、日本を発信基地として広くアジアを視界に入れたモータースポーツ活動を展開できるトップランナーは、トヨタとホンダなのではないか。

2004年には上海GPが開催される。日本から欧米へ、欧米から日本へ、日本からアジアへ、そしてアジアから欧米へ。トヨタとホンダの激突が、ひいてはそんなモータースポーツシーンを創出することを夢見たい。



ハイブリッド化をはじめとする、大幅な車両規則の変更  
昨年から開催されたセパンに加え、上海でも開催  
日本のモータースポーツで人気を集める  
ただひとつのカテゴリー、JGTCは  
11年目を迎えた今も、さらなる飛躍を目指している

Text/Tomonori Taguchi  
Photos/Masahide Kamio, Hiroharu Satoji-dea, Racing on

# 新たな時代へ

「レギュレーション変更がもたらす影響」



2003

日本モータースポーツ

# 再生

JGTC



## 11年目を迎えて隆盛衰えす

フォーミュラとは一味違ったGTマシンの持つ独特の迫力と、マシンバラエティの多さを武器に、国内カテゴリーの中で最も人気が高いといわれるJGTC。昨年マレーシア・セパン戦がシリーズ戦に組み込まれたのに加え、今年12月には中国・上海の市街地を使ったオールスター戦が決定、よりグローバルなシリーズへと成長しつつある。

そのJGTCにとつての2003年は、大幅な車両規則の変更という一大転機の前でもあった。今年の車両規則の変更点は、車室部分以外の前後部のバイフレーム化、ホイールベース間の車体床下部分のフラットボトム化、トランスミッションの搭載位置自由化、エンジンの搭載位置と方向の自由化、サスペンション形式の自由化、さらには前面投影面積による車両の重量補正などが挙げられる。

そもそもこうした車両規則の変更は、豊富なマシンバリエーションというJGTC最大の魅力を維持し、さらにはマシン開発コストを下げようという目的があった。市販車のレーシングカー化には、その車体を持つ構造やレイアウトなどに応じてさまざまな制約が伴う。昨年まではベース車両の素性の枠内で、いかに高いパフォーマンスを発揮するかを追求していたわけだが、このままでは車体が本来持っているポテンシャルによって車両選択が左右され、豊富なマシンバリエーションが確保できなくなってしまう恐れがある。それをバイフレーム化してしまえば、ベース車両のポテンシャルに関係なくエントリーが自由に戦闘力を高められ、ひいてはコスト削減につながる可能性もあるというわけだ。また、フラットボトム化によって速くなりすぎたJGTCマシンのコーナリングスピードを落としたいという目論見もある。

こうした車両規則変更は、バイフレーム化と各部レイアウトの自由化によって飛躍的に高まったシャシーのプラス面と、フラットボトム化によってダウンフォースが失われる空力のマイナス面という、ふたつに大別できる。プラス面とマイナス面、それぞれの規則変更はいったいどのような影響をマシンに与え、そしてそれによって今季のJGTCの戦いはどのように変化するのだろうか。

## 規則変更のプラスとマイナス

まず、バイフレーム化、そしてエンジン、

トランスミッションのレイアウト変更およびサスペンション形式の自由化といった、プラス面について考えてみよう。

これらの車両規則変更を絵面に例えるならば、昨年までのJGTCマシンは、小さなキャンパスのフレーム内のほぼ決められた場所に、決められたモチーフの絵を描いていたわけだ。画家に許されるのは、そのモチーフをどのように描き、表現するかといった程度。いくら画家がイマジネーションを膨らませたところで、自ずと限界がある。車両開発担当者にしてみれば、制限枠内でどこまで突き詰められるかという面白さはあったにしても、小さなキャンパスに写実的な「花瓶に活けられた花束」を描く静物画のようでもあった。

ところが、今年の車両規則改正によって、今度はより大きなフレームのキャンパスに、好きなように絵を描けるようになった。結局同じ「花瓶に活けられた花束」という題材を描くにしても、見栄えのいいようにキャンパスのどこに花瓶を配置してもかまわないし、花の本数を変えて描くこともできる。実物のモチーフよりも豪華な花瓶、きれいな花束を描いてしまってもかまわない。面白いと思えば、その花瓶を傾けたり、向きを変えたりして描いてもOKというわけだ。

話を戻そう。車室以外の前後部の自由度が高まった場合、重量バランスや慣性モーメントの適正化という点では大きなメリットになる。これまではベース車両の各部レイアウトに左右され、こうした側面で苦慮したというケースもあっただけに、各メーカーともこの点では適正なバランスを目指して大きな変更を加えてくるのが予想される。これにサスペンション形式の自由化が加わり、今年のJ

GTCマシンはレーシングカーとしてより簡素化され、機能的かつ合理的な進化を遂げるだろう。突き詰めれば、「フォーミュラチックなコンセプトを持ったGTカー」が誕生するかもしれない。

こうして考えれば、03JGTCマシンはより運動性能に優れ、メカニカルグリップの高いレーシングカーへと変貌を遂げようだが、そこに立ちほだかるのがマイナス面の変化であるフラットボトム化である。

昨今はコーナリングスピード抑制のためにステップドボトム化されたレーシングカーが多く、「フラットボトム化」と聞けばグラウンドエフェクトが増えてダウンフォースが増えるのではないかと考えてしまうのだが、そう単純なものではないらしい。これまでもJGTCマシンは多少なりともフロア部分にフラットな箇所を備えたり、フロア部分に空力的造作をしてダウンフォースを発生させて高いコーナリングスピードを獲得していた。

**車両規則の変更はJGTCの魅力を維持したまま  
開発コスト削減ほか、土多くをもたらす**

BRIDGESTONE





## 02 NSX

市販モデルと同じゆえ、02NSXのエンジンは横置き。他車とのハンドを埋めるため、エンジン位置を下げたり、特殊なギヤボックスが開発されたりもした。だが、いずれも旧レギュレーション下での苦しい改造だった

エンジン搭載方向の変更が許されたため、縦置きにマウントされたと思われる03NSX。ディフューザーの上に見えるエキゾーストが2本出しに。リヤウイングのステーも中央寄りに変わった

## NSX 03







## セパンだけにとどまらず、中国・上海にも進出 行く行くはアメリカでの開催も噂されている

ところがアンダーフロアのフラットな部分が最大になると、ボディ下部の空気の流れが悪化するという。さらには少なくともホイールベース間には空力目的の造作ができなくなるわけで、この悪くなった空気の流れを改善するのも難しくなってしまう。したがって、各陣営ともボディ下部の空気をいかに流し、いかに抜くか、という課題の解決に苦心することとなり、さまざまな対策が講じられるだろうが、いずれにせよクラウンドエフェクトという部分では、かなりのダウンフォースを失うはず。車高の変化によってクラウンドエフェクトの量も大きく影響を受け、ややピーキーな特性を示すマシンが出る可能性もある。

### 03 JGTCマシンなぞ!!

それでは、こうした車両規則の変更を受けた結果、今年JGTCのレースはどんな変化を見せるのか予想してみよう。

プラス面で触れたように、シャシーとしては運動性能が高まる方向にあるものの、その運動性能を生かすべきコーナー区間では、マインス面で触れたようにグラウンドエフェクトが減少するため、空力的にポテンシャルが下がってしまう。この点で相殺すれば、おそらく03 JGTCマシンのコーナーリングスピードは、昨年比べて落ちるだろう。

空気でコーナーリングを捕えないとなると、確実にタイヤの占めるウエイトが大きくなっていく。コーナーリングスピードが落ちれば、コーナーの脱出速度も低下し、自ずとそれはストレートエンドの最高速に影響してくるわけで、それを補う意味でもタイヤには高いグリップレベルと優れたトラクション、そして高い耐久性が要求されるのは間違いない。

03年はタイヤメーカーにとって辛いシーズンとなりそうだが、それを使うドライバーにとっても厳しい状況が予想される。タイヤコンディションのいい予選ではあまり影響はないだろうが、うまくタイヤを使えないドライバーは決勝、特にタイヤが傷むステイメント後半にタイムが安定せず、苦戦を強いられるのは明白で、ドライバーの持つ技量の差がよりクローズアップされるはずだ。

T1での開幕戦までに残された時間はすでに2カ月を切った。各陣営ともに各地でテストを敢行、ニューマシン開発の最終段階に入しつつあるが、この車両規則変更という荒波を乗り越え、2003 JGTCを制するのはいったいどんなマシンなのだろうか？





## TOPICS GT 300

昨年、GT300クラスにおいて、圧倒的な速さを見せながら、惜しくもチャンピオンは取り逃したヴィーマック320R(右下写真)。これを走らせたR&DスポーツはGT500クラスに移行する可能性が強く、その際には柴原真介が引き続き起用されるだろう。現在、急ピッチで開発が進められているが、その一方でGT300仕様車がほかに2台ほど出場しそうだ。

まず1台は昨年もR&Dスポーツにメンテナンスを委託していたレイジュンで、ドライバーはOSAMU、そしてFJからの大抜擢で倉嶋新一となる模様。もう1台はB-1との噂で、そうならばひとりには玉中哲二で間違いない。ペアを組むのは昨年モスラーMTを操った松井保孝の縁が濃厚だが、噂ではチャンピオン経験のある某ドライバーの名も挙がっている。なお、レイジュンには女性ドライバーを擁し、

カウンタックのようなルックスをしたRGSミラージュを走らせるという情報もある。その際はモスラーMTのエンジンが積まれるため、同車は出場しないという。

ヴィーマックにとって、間違いなく手強い相手となるのが、先の東京オートサロンで発表されたばかりのARTAガライヤ(右上写真)だ。現状では戦闘力は未知数ながら、ヴィーマック同様のコンセプトで設計されているため、勝るとも劣らぬ速さを見せるだろう。なお、エンジンはミッドウエストレーシングチューンのニッサンSR20が使用される。タイヤはBFグッドリッチ。ドライバーは新田守男と高木真一のチャンピオンコンビではほぼ確実だ。

その他のニューマシンとしては、ハセミモータースポーツがフェアレディZを投入する。

ドライバーは山野哲也と柳田真孝のままだろうが、今年の国産勢は口が堅く、真実が明らかになるのはニスモの体制発表以降になりそう。それはダイシンにも共通し、噂の領域を超えないが、オーナーでもある大八木信行が引退するとか、果てはダイシンそのものが撤退するとも。

### 新マシン、ガライヤ参戦 ヴィーマックはGT500にも?

Text/Naoyuki Hata

その他の国産車、そしてポルシェを用いるチームはドライバーの入れ替

わりが多少ありそうだが、おおむね継続参戦の模様。ただし、一部のトヨタ系チームはMR-Sからセリカにスイッチしそうだ。それもFRIに改められるとのこと。

また、インプレッサを走らせるクスコレーシングはマシンを新型に一新。しかし、ドライバーは小林且雄と谷川達也のままで挑むことが正式に発表された。





2003  
日本モータースポーツ

# 再生

## 佐藤琢磨 TAKUMA SATO

Text&Photo/Hiroaki Matsumoto

いま、できること

2004年のレギュラーシートを目指して











TORANOSUKE  
TAKAGI

# 高木虎之介

新たな挑戦

CARTからIRLへの転身

Text/Racing on  
Photo/Eiji Takeuchi(Studio BIS)



IRLのマシンに乗るのは、これが初めて。ホームステッドはCARTチャンプカーのマシンでは走ったことがあるけど、ラップタイムはそんなに変わらないよね。IRLエンジンのレブリミットは1万3000回転だったっけ?

CARTのマシンとの違いは... エンジンパワーは驚くほどの違いは感じなかった。ピットから加速して出て行く時の2↓3↓4速っていうのは、リミッターが当たるとから回転が上がらなくて遅い。でもリミッターに当たると寸前の500回転ぐらいで走っている時はそんなに変わらないですよ。セッティングが決まれば、もっとアクセル踏めるようになると思う。

慣れるために最初に乗った02マシン(タラーラ・シボレー)のダウンフォースは強かった。でも、03マシン(Gフォース・トヨタ)はそうでもないかな。CARTのマシンとそんなに変わらないね。タイヤもCARTと同じで、ニュータイヤはCARTよりも少し踏めるかなという感じ。クルマのパランスがまだ出ていないから、風がちよっと強くて、ターン1とターン3ではバランスが全然逆。ターン1はリヤが出るし、3は押さえる。でも、初めてのクルマとしては悪くないと思う。トヨタのエンジンが速いのも分かったから。ほかのクルマを見ていると、シャシーの差はそんなにないような感じがするけどね。少なくとも、クルマの形はGフォースの方がカッコイイよ。

クルマがオーバーだし、オーバーも久しぶりで、昨年9月のイギリス以来。最初はやっぱり戸惑ったね、なかなかこのくらいのコーナーのオーバーってないから。でも何がいうって、チームメイト(フエリベ、シャフォオーネ)がいるこ

## 2003 Racing On Selection 16

と。チームの雰囲気もいい。メカニックがやってくれること自体は変わらないけどね。ひとりかちゃんとセッティングできていけば、もうひとりが出遅れていても、追いつけるから。2台いると全然違うよね。彼のフィーリングと自分のフィーリングで、クルマも仕上がるのが早いし、2台あるといろいろ試せるしね。

ジャフォオーネはブラジル人だから明るいし、気さくなよ。初対面でも積極的にこうだこうだと言ってくれ、彼も去年、IRLでチームメイトがいなかったから、いい刺激になるんじゃない。チームメイトがいると、コンマ1秒でも負けると思うし、練習中ももっと速く走ろうって思うよ。だから、オレがIRLの時はそうだったから、チームメイトがいるよ。

モータースポーツレーシングを選んだのは、勝てるチームで、スポンサーさんの意向に添えるチームという、両方兼ね備えたチームだったから。ほかにいろいろあるけど、オレはあつたけど、オレの実力を100%引き出してくれるチームというのがあったよね。

チップ(ガナッシ・レーシング)とは火花散ってるよ、このチームは。チップもうちと同じ、Gフォースはトヨタのパッケージだし、オリス(ナン)もチップ出身だから当然気はしているよね。今シーズンの目標は、まだ分からない。インディ500が終わるまでは、インディを目標にかんはっていいと思う。

でも、インディ500のレース自体は見えないから。インディアナポリスのコースは広いし、いろいろなクルマが台数集まるし、おもしろいと思うけどね。  
(1月10日 ホームステッドにて)





「勝たせたい」と思われるドライバーに

ロジャー安川(ろじゃーやすかわ)：1977年10月10日生まれの25歳。91年カリフォルニア選手権Jrチャンピオン獲得。92年I.K.F総合2位。93年Jr世界カート選手権参戦。95&96年CIAKランキング5位&チャンピオンを獲得。イタリア選手権総合12位。98年Fダッチ西地区総合優勝。99~01年にはバーバーダッチプロに参戦。99年のルーキーオブザイヤーに輝く。02年トヨタアトランティックチャンピオンシップに参戦

自分がアメリカで生まれ、アメリカのスタイルをよく知っていたからというのがIRLを選んだ一番の理由ですね。ヨーロッパに溶け込めなかったわけではないんですが、アメリカに戻ってきた時、「ああ、やっぱりこんなんだな」と思いましたから。  
それにアメリカンモータースポーツの方が、プロとして認めてもらえるというのがありますね。今、アメリカにはCART、IRLがあります。その下に位置するトヨタ・アトランティックやインフィニティ・プロシリーズに乗るにしても、世間的にはプロとして認められません。儲かるかは別ですが、そういうプロの選手になるということでは、アメリカの方が進んでいると思うんです。  
昨年から今年にかけてはCARTとIRLの勢力図に変化が生じた時期だったと思いますが、ホンダさんが参戦されるのも僕がIRLを選んだ理由のひとつです。昔からホンダエンジンを背負って走りたいという夢があったので。それとレベルの問題。やはり面子を見ると、IRLの方がトップドライバーがそろっている感じがします。だから、いいタイミングでステップアップできたと思います。昨年、シカゴとテキサスのレースを見に行

## ロジャー安川

Text/Racing on Photos/Eiji Takeuchi(Studio BIS)

ったんですよ。テキサスでは、ホーニッシュとカストロネベスが何度も順位を入れ替えてやり合っていました。あの中に入って、一緒にガンガンやっていきたいですね。  
IRLはチームワーク、駆け引きの勝負だと思っています。チームと一緒に仕事をしてみて、エンジニアともトム・アンダーソンともうまくいきました。だから、自分としては、ちゃんと上位に入らないと話にならないと思っています。レースをする以上、勝たなきゃ意味がないと思っていますから。  
僕の場合、若いうちに言葉の壁を乗り越えられたのは大きいですね。アメリカで生まれたからずっと英語がしゃべられるかというところ、そうでもなくって……、小学校の6年間を日本で過ごしたので、その間にすっかり忘れてしまっていましたよ。  
言葉をしゃべれる、しゃべれないではなく、コミュニケーションを取るという気持ちが大それたと思うんですよ。そうやって少しずつでもコミュニケーションをとって、エンジニアやチームオーナーだけじゃなく、そのチームで働いているメカニックの人たち全員に「コイツを勝たせてやりたい」と思わせることができるかが一番大事だと思いますね。

# Challenging Spirit

2003 Racing On

Selection 16

海外に挑戦するふたり







F1に「絶対乗りたいたい!!」



松浦孝亮(まつうらこうすけ)：1979年9月4日生まれの23歳。97年鈴鹿ワールドカップ&ジャパンカートグランプリ優勝。98年SRS-Fに入学。99年にはSRS-FスカラシップによりFDに参戦、優秀ドライバーに選ばれる。翌00年FD参戦。01年にはFDのスカラシップを獲得、ドイツF3選手権に参戦。02年も引き続きドイツF3選手権に参戦、2勝を挙げランキング2位を獲得した。02年末にはBARマシンをドライブ

フォーミュラドリームを終えてからドイツF3にステップアップして、去年までずっとヨーロッパでやってきましたが、この2年間は初めて本当の意味でのレースを戦ったという感じです。反面、チームと一緒に仕事をし、エンジニアと話をしながらレースを戦っているんですが、そこで生じる言葉の違いや文化の違いにはかなり苦労しました。現実的には今でも苦労しているんですが、それをひとりでひとつひとつ解決していかなければならない難しい問題がいっぱいありました。

それでもなんとかドイツF3、2年目の去年、ランキング2位という結果を残すことができました。もちろんチャンピオンを狙ってましたし、チャンピオンを獲得していたらF1のテストドライバーなど、もっといいチャンスをつかむことができていたのかもしれないんですが、結果的にタイトルには手が届かなかったけれども、十分に自分の速さというものをヨーロッパ中にアピールできたんじゃないかと思っています。それが最後の最後で、あのF1ドライバーにつながったんだろうって。

そういう意味で、この2年間は松浦孝亮というドライバーの名前を、ヨーロッパでかなり売ることができたと思いますね。「こいつ乗

## 松浦孝亮

Text/Tomonori Taguchi Photos/WIN Photographic

せてみようか」と多くの人に思ってもらうことができた、その結果というか、今季に関しては5〜10くらいのいろいろなカテゴリーからのオファーをいただいています。その中から今季の参戦カテゴリーを決めることになりましたが、今年ヨーロッパで3年目のレースを戦うにあたっては、やはりその次のステップにつながるレースをしていきたいと考えています。

モチベーションという意味では、やはり昨年末のF1のテストドライバーが大きかったですね。ものすごくいい刺激になりました。ずっと乗りたいたいと思っていたけれど、テストドライバーの機会を得たことで、よりいっそう「絶対このクルマに乗りたいたい」という気持ちが強くなったんです。

今年最低限やらなければならぬ自分に対するノルマというものを与えられたら、もうそれはチャンピオンしかありません。これまでのF3でタイトルを狙うよりも、もっと厳しい戦いになるとは思いますが、より上級のカテゴリーにつながるために、今年はチャンピオン獲得以外にないですね。自分がいま置かれている状況を見ると、もうひとつ先にはF1やIRLしかないんですから。



# 国内最高峰に

2003 Racing On

Selection **16**

YUJI IDE  
TAKASHI KOGURE  
TETSUYA FUJISAWA

Text/Tomonori Taguchi, Racing on  
Photos/WIN Photographic, Masahide Kamio, Tomonori Taguchi  
Hiroharu Sato(i-dea), FTRS, i-dea, Racing on

# 挑む男たち

**GT500**  
IMPUL

ニッサンのワークスマシンに乗って  
自分の力を証明したい



今年GT500で走ることが決まりました。乗るのはニッサン、星野(二義)さんのところのカルソニック・スカイラインです。星野さんが去った翌年の同じシートに座れるということ、身の引き締まる思いですね。一昨年シルビアで戦って、翌年どうするか(鈴木)重久里さんやNISMOの榎元(邦彦)さんと相談して、1年間海外で勉強するのもいいだろう、とフランスに行ったんですが、その時すでに、そこでの結果次第でGT500でのチャンスをいただけるということだったんです。ヨーロッパで経験を積んできて、自分なりに成長したという自信はありますが、GT500は以前チャンピオン争いをしたGT300とは違う難しさがあるでしょうし、1年間ほとんどハコには乗っていませんからね。ただ、テストで乗った印象ではシルビアよりもパワーがあって、さらにシビアな部分もあるんですが、F3から乗り換えるのに戸惑いはありませんでした。

## 井出有治

GT500というトップカテゴリで、長谷見(昌弘)さんや星野さんが在籍していたニッサンワークスマシンのシートに乗れるという喜びはとても大きいですね。去年ニッサンが思うような成績を挙げられなかったことは知っていますが、そこに自分が入って少しでも結果が良くなればすこくうれいすし、その手応えもあります。それに、最初からプロとしての仕事を求められているわけですから、求められた仕事は最低限こなし、ミスなくチームの期待に応えつつ自分の速さをアピールしたいと思っています。乗るからにはチャンピオンを獲りたいですし、トップドライバーのひとりとして認めてもらえるよう、自分の力を証明したいですね。それをいい意味でプレッシャーに感じています。気が負いはありません。今はまだ決まっていますが、フォーミュラの方も観に来てくれたお客さんがワークスドキドキできるようなレースを心がけるつもりです。

井出有治(いでゆうじ)：1975年1月21日生まれ28歳。90年レーシングカートデビュー。92年ジャパンカートグランプリSSクラス全国大会優勝。93年全日本FAクラス参戦後、94～98年全日本F3に参戦。99年にはFDシリーズチャンピオンとJGTC GT300クラスのシリーズ2位を獲得。00年は全日本F3シリーズ2位。翌01年は全日本F3とJGTC GT300クラスに参戦。昨年はフランスF3に参戦、1勝を挙げランキング7位





## 小暮卓史

**F**ポ  
参戦初年度で生意気かもしれないけどチャンピオン狙ってます

昨年12月にFポマシンをテストする機会をいただいたんですが、初めて乗ったマシンの第一印象は、とにかく加速がすごいんですよ。やっぱりエンジンパワーがF3とは違いました。でも、楽しくドライブできましたよ。コーナーリングなどでの基本的なマシンの操作は、F3で学んできたテクニクがほとんどそのまま使えるような、とも感じましたね。細かく言えば違いはあるのですが、F3にちゃんと乗れて、そのうえでドライブングをアジャストしていけばFニッポンでも乗りこなせるだろうと思います。

2位以下を引き離して勝ちたいんですよ。参戦初年度のルーキーで、生意気ながらも僕は勝つ気満々なんです。かといってまずは力まず、段階的に自分が納得できるような走りをして、レースにもクルマにも慣れて、より高いレベルでマシンコントロールができるようになっていけば、きっと勝てると思っただけです。すごく速い先輩ドライバーの方たちがたくさんいるわけですが、そのあたりは特に意識しないようにしようと考えています。マカオやコリアでもそうだったんですが、最後は周りとは違って、自分自身との戦いになるんだらうと思いますしね。

ファンの方には僕が最高峰のFニッポンを1年間戦ううちにどんな風に成長していくのかを見てほしいですね。自分でも後半になればなるほど面白いんじゃないかと期待しています。今年の公約ですか？ 1年目とはいえず、やっぱりチャンピオン目指さないとモチベーションが上がらなからね。狙いますよ。

小暮卓史（こくれたかし）：1980年8月1日生まれ、22歳。96年16歳でレーシングカートデビュー。97年GKT極名SOPクラスのチャンピオンを獲得。98年極名シリーズのGKT & SLのFR2クラスで2冠を達成するとともに、関東西地区のJAF戦FR2クラスランキング2位。99年には4輪にステップアップ、ZAP SPEEDからFJ1600筑波シリーズにスポット参戦する。00年FTランキング5位。01年全日本F3に参戦。02年全日本F3チャンピオン。マカオ・グランプリ3位、コリアアプリ2位を獲得する。



## 藤澤哲也

**F**ポ  
NOVA  
F4→FNでも十分やれると反対の意味で期待を裏切りたい

87年に2輪のレース中に大ケガをして、一度はレースを止めたんですが、エビスサーキットでカートをやっていた時に「乗ってみる？」と誘われたのがきっかけで、フォーミュラカーに乗り始めたんです。FJ、F4を経て、今年、NOVAさんからフォーミュラ・ニッポンに参戦することが決まりました。F4卒業生でもやれるんだって、みんなの予想を裏切れるような結果を出したいですね。富士でFポマシンに乗ったことがあるんですが、クルマがしっかりしていて、何も起こる気がしなかったですね。F4で1コーナリーに進入する時の方が怖いくらいです（笑）。それと立ち上がりでアクセルを開けた時のパワー、あれは異次元の加速ですよ。でも僕、R1という1000ccのバイクで耐久レースに出たことがあるんですけど、その加速と感覚がFニッポンと似てて、だからスピードに対する恐怖感はなかったですね。それに転倒やクラッシュに対する恐怖感が少ないので、イケちゃいますよ。イケちゃうから、いき過ぎた時には「こんなに行っちゃダメなんだ」と思えることができる。でも、イケない奴にイケっていうのは無理な話でしょ？ 限界を上げていくって難しいですからね。

藤澤哲也（ふじさわてつや）：1965年11月6日生まれ、37歳。84年2輪ロードレース開始。85年ノービス125ccにデビュー。86年には全日本ジュニア125ccクラスチャンピオンを獲得。87年国際A級250ccクラスに転向するも第2戦で大クラッシュ、引退。しかし97年舞台を替え4輪レースに再挑戦。98年はFJ1600レースに参戦、デビューレースを優勝で飾る。00～02年F4シリーズに参戦。02年チャンピオン。TCpro Racing Teamオーナー





## もう一度ゼロからF3を学ぶために 全日本F3選手権を選んだ

全日本F3選手権に出ることを決めたのは、乗り方にしても、セッティングの方法にしても、ゼロからF3のことを勉強しなおそうと考えたとき、ヨーロッパでもう1年というのは難しいかなと思ったからなんです。

ちょうど、昨年12月のオーディションのときに、クルマの挙動をコメントすると、田中監督が「じゃ、次はここをこう変えるから」と言って少しじじっただけなのに、これまであんなに挙動の変化を感じたことはなかった。その時、ここだったら、もう一回イチからやり直せるんじゃないかと思えたんですよ。

去年1年間は失敗だったといえれば失敗だったけれど、そこで出てきた課題もこのチームでなら解けるんじゃないかという手応えも感じています。去年があったからこそ、今年こういう体制にめぐり合えたわけですから、無駄な1年ではなかったと考えています。

国内のF3では自分のレベルがどれぐらいなのか分かりませんし、エンジンもマシンも開発しながらの戦いになりますが、チームのスタッフを信じて、自分はしっかりしたコメントを心がけよう。目標は……、やっぱりチャンピオンです。チャンピオンが獲れなかったら、もう来年はないと思っていますから。

## 細川慎弥

細川慎弥（ほそかわしんや）：1981年4月1日生まれ21歳。95年ドリームカップレースFP4オープン63クラスチャンピオン。96年同YZ80/FP2シリーズ3/2位。97年同YZ80&FP2シリーズ2位。98年全日本FAクラスにステップアップ。99年全日本ICAクラス参戦。00年にはFJ1600オートボリスシリーズ2位&SRS-Fスカラシップを獲得。翌01年は8勝を挙げFDチャンピオンに。02年イギリスF3に参戦。1勝を挙げランキング12位。

## 経験は少ないけれども どこまでやれるか注目してほしい

まずは表彰台に立つ。それをクリアしてから勝ちを狙いたいですね。それから監督の言うことを聞いてベストを尽くします。マカオ・コリアに出るのが目標ですが、Fドリムで勝ってきた柴田がどこまでF3で頑張れるかに注目してほしいですね。

## 柴田裕紀

柴田裕紀（しばたゆうき）：1982年11月20生まれ20歳。86年6歳でモトクロス始める。92年ジュニア選手権で大ケガを負い、カートレースに転向。98年全日本に出場し、史上ふたりのデビューウインを飾る。翌99年には開幕3連勝を含む4勝をマークし、シリーズチャンピオンに輝くとともに、CIA-FIAアジアパシフィッククラスで優勝。00年はSRS-Fに入校。翌年のFDスカラシップを獲得すると、02年にはFDシリーズチャンピオンに

初めてF3に乗ったのは去年の年末でした。その時はビビッただけでまともに攻められなかったんですが、これがみんなが言うタイヤの限界よりもマシンの限界が高いということかと感じました。

全日本F3選手権を選んだのは、やはり自分の経験の少なさが理由です。SRS・FのスクールカーとFD以外のマシンには乗ったことがなくて、そこではほとんどセッティング変更なんかしなかった。そういう状況で、海外F3で言葉が十分に通じなくて、というのは無駄な時間が多いのではないかと。一番有効に時間を使うためにはどうすればいいか、と考えていたときに地元T1でのF3レースを見に行ったんですが、その際に田中監督と話して、このチームだったら自分にとっですごくいい環境なんじゃないかと感じました。それで日本でやって成績を残してからチャンスをつかもうと決めたんです。



## 小林可夢偉

### シリーズ全戦勝つつもりで戦う

フォーミュラトヨタレーシングスクール(FTRS)のスカラシップにより、FTに参戦することになりました。去年はヨーロッパでのカートレースを中心に戦ってきましたが、FTの最終戦にもスポット参戦し、デビューレースながら予選3位につくことができ、インパクトは与えられたと思います。チーム体制も良いので、今年は全部勝つつもりで戦っていきます。これから先、誰よりも努力をして、必ずF1に乗り込みたいと思います。

こぼやしかむい：1986年9月13日生まれの16歳。96年にカートレースにデビュー。翌97年にはSL全国大会カデットクラスで優勝。00年JAFジュニア選手権&鈴鹿選手権RSOクラス2冠を達成する。そして01年には全日本カート選手権ICAクラスでチャンピオンを獲得。CIA-FIAアジア・パシフィック選手権にも参加し、ICAクラスで2位入賞を果たす。またFTRSスカラシップを獲得し、02年FT最終戦にスポット参戦し予選3位



## 山本左近

### シリーズ初年度のチャンピオンを狙う

今年は新しく誕生するヨーロッパF3選手権に参戦することになりました。最初のテストの感触も良かったですし、体制に関しては十分手応えを感じています。初めてのサーキットもありますが、開幕までにいかにトップのレベルまで到達できるかで、ある程度決まるといえます。周囲のドライバーにつねに速さを見せながらレースを戦えるようにもっていきたいですね。シリーズ初年度で日本人の僕がタイトルを獲得してやろうと思っています。

やまもとときこ：1982年7月9日生まれの20歳。94年SRS-kに入校。95年&96年には鈴鹿シリーズのRSO、FRクラスに参戦。翌年の97年には中部東海地区FA2クラスチャンピオンを獲得。98には全日本FAクラスにステップアップし、翌99年にはシリーズチャンピオンに。鈴鹿ワールドカップFAクラス10位。00年SRS-F入校。ヨーロッパカート選手権に参戦。01年トムスより全日本F3に参戦。02年はドイツF3選手権に参戦した

# 夢への第一歩

2003 Racing On

Selection 16

Dreams come true



## 小早川 済瑠

### トヨタとともに攻めのレースをしたい

片山右京監督率いるル・ポワセで2年間FTを戦い、昨年はチャンピオンを獲得することができました。そして今年は、トムスで全日本F3を戦うことになり、着々と準備も進めています。デビューイヤーではありますがコンスタントに成績を残して、マカオ出場を目指します。ウルトラフローのカラーリングでマカオを走りたいんです！トヨタのドライバーである以上、メーカーとともに攻めのレースをしていきます。大暴れますよ。

こばやかわたる：1981年8月21日生まれの21歳。91年9歳でカートを始め、94年にはローカルシリーズながら2冠を達成。その後地元地方選手権で勝ち星を重ね、99年は鈴鹿シリーズランキング4位&猪名川シリーズランキング2位。翌01年FTにステップアップ、デビュー年ながら1勝を挙げ、ランキング6位に。そして02年には10戦中4勝を挙げ、FTチャンピオンに輝いた

## 中嶋一貴

### きっちり結果を出したい

FTRSのスカラシップでカートからのステップアップが実現し、今年はFTに参戦します。カートとの違いに最初はとまどいましたが、拳銃は頭で理解できるようになったので、これからさらに細かい操作を覚えて、自分の力を出し切ってチャンピオンを獲得したいです。2月の頃に予定されているテストで初めてFT30に乗るんですが、その3日間のうちにどれだけ進歩できるか周りに見せつけたいですね。どんなレースでも勝ちますよ！

なかじまかずき：1985年1月11日生まれの16歳。中嶋清氏の息子。96年にカートデビュー。97年以降鈴鹿シリーズに参戦。RSOから毎年ステップアップを果たし、98年にはICAクラスへ。シリーズ2位。99年のシリーズチャンピオン獲得後、00年のFAクラス(シリーズ2位)を経て、01年からは全日本FAクラスに参戦。02年には同クラスシリーズ3位に輝く。同時にFTRSを受講、スカラシップを獲得した



## 松下昌揮

### 4輪デビュー年を良い形で

Hello My name is Masaki Matsushita from ARTA. Since last year, I have been racing for ARTA, a team managed by Aguri Suzuki. 鈴木亜久里さん率いるARTAIに所属し、去年は全日本カート選手権に参戦しました。トラブルが多発して結果はあまり良いものではありませんでしたが、今年は限定ライセンスが取れたのでFJの鈴鹿シリーズに参戦します。4輪デビューの大切な一年だと思っているので気合いを入れて頑張ります。

まつしたまさき：1986年5月23日生まれの16歳。92年6歳でカートに乗り始める。97年にジャパンカートグランプリ・カデットクラスに参戦、デビューレースを4位で飾る。翌98年にはSL大阪シリーズの同クラスで6戦5勝でチャンピオンに輝くと翌年にはSL福志&甲信シリーズの2冠を達成。00年には鈴鹿ICAクラスでシリーズ2位。01年は全日本東地区第3戦でデビューウイン。02年CIK-FIAアジアシカクラス4位入賞

## 安田裕鏞

### 全勝するつもりで序盤からイク

初めてカートに乗った8歳のころから、F1ドライバーになることを目標に頑張ってきました。去年はSRS-Fに入校して、FTにもスポット参戦しました。今年はスカラシップでフォーミュラドリムに参戦します。FDはクルマやシステムがしっかり管理されているので、ドライバー勝負になるといえます。僕の場合、開幕で勝つと調子が良いので、全勝するつもりで最初からがんがんにイキたいと思います。

やすだひろのぶ：1983年11月11日生まれの19歳。91年8歳でカートに乗り始め、94年にはSL琵琶湖シリーズJrカデットクラスでチャンピオンに。その後順調にステップアップを果たすと、98年からは全日本に参戦。01年には全日本最高峰のFSAクラスでチャンピオンを獲得。後半戦のFTにもスポットで参戦、デビューレースでは予選5番手から2位入賞を果たす。2戦目は6番手スタートもアクシデントに巻き込まれリタイア



## 伊沢拓也

### 序盤で流れに乗ってチャンピオンを

SRS-Fをトップで卒業したことでスカラシップも獲得でき、今年はドイツのチームからフォーミュラノー・マスターズとドイツ選手権に出場することになりました。やっとなスタートラインに立てたという感じです。理想は序盤のうちに勝って流れに乗ったらその勢いのままチャンピオンを獲得したいと思っています。そして来年以降F3ユーロシリーズで戦い、その後もレースのことだけに集中して、必ずF1に乗ってみたいです。

いざわたくや：1984年6月1日生まれの18歳。95年11歳でカートを始め、翌年のSL全国大会SCクラスで3位に入賞。98年にはSL極名シリーズSDクラスチャンピオンを獲得すると、99年は全日本にステップアップ。01年には全日本選手権FSAクラスで1勝を挙げ、ランキング5位。CIK-FIAアジアシカクラス5位入賞、ファステストラップを樹立。02年にはSRS-Fに入校するとともに関西F4選手権ランキング5位



# かく戦えり



2003 Racing On

## BIG3対談



新しいレギュレーションが施行されることになった  
フォーミュラ・ニッポンと  
全日本GT選手権  
それら国内トップカテゴリーを戦う  
3人の「雄」が  
自らがステアリングを握る新しいマシンの感触や  
2003年の見所、彼らの夢を  
改めて語ってくれた

Text/Yumiko Kajima Photos/Akira Kuroda  
撮影協力/横浜赤レンガ倉庫2号館、BEER NEXT

# 3人の「雄」



## 本山 哲

Satoshi Motoyama: 1971年3月4日生まれ/31歳 84年カートデビュー。86&87年全日本A1クラスチャンピオン。88年世界選手権S100クラス2位。89年全日本A2クラスチャンピオン。90~96年全日本F3参戦。96年~JGTC & FN参戦。97年JTCCで2勝。98年FNチャンピオン。99年JGTC年間3位 & FN年間2位。ル・マン24時間参戦。ルマン富士1000キロ優勝。00年FN年間3位。01年FNチャンピオン。02年ランキングJGTC 8位 & FN 3位







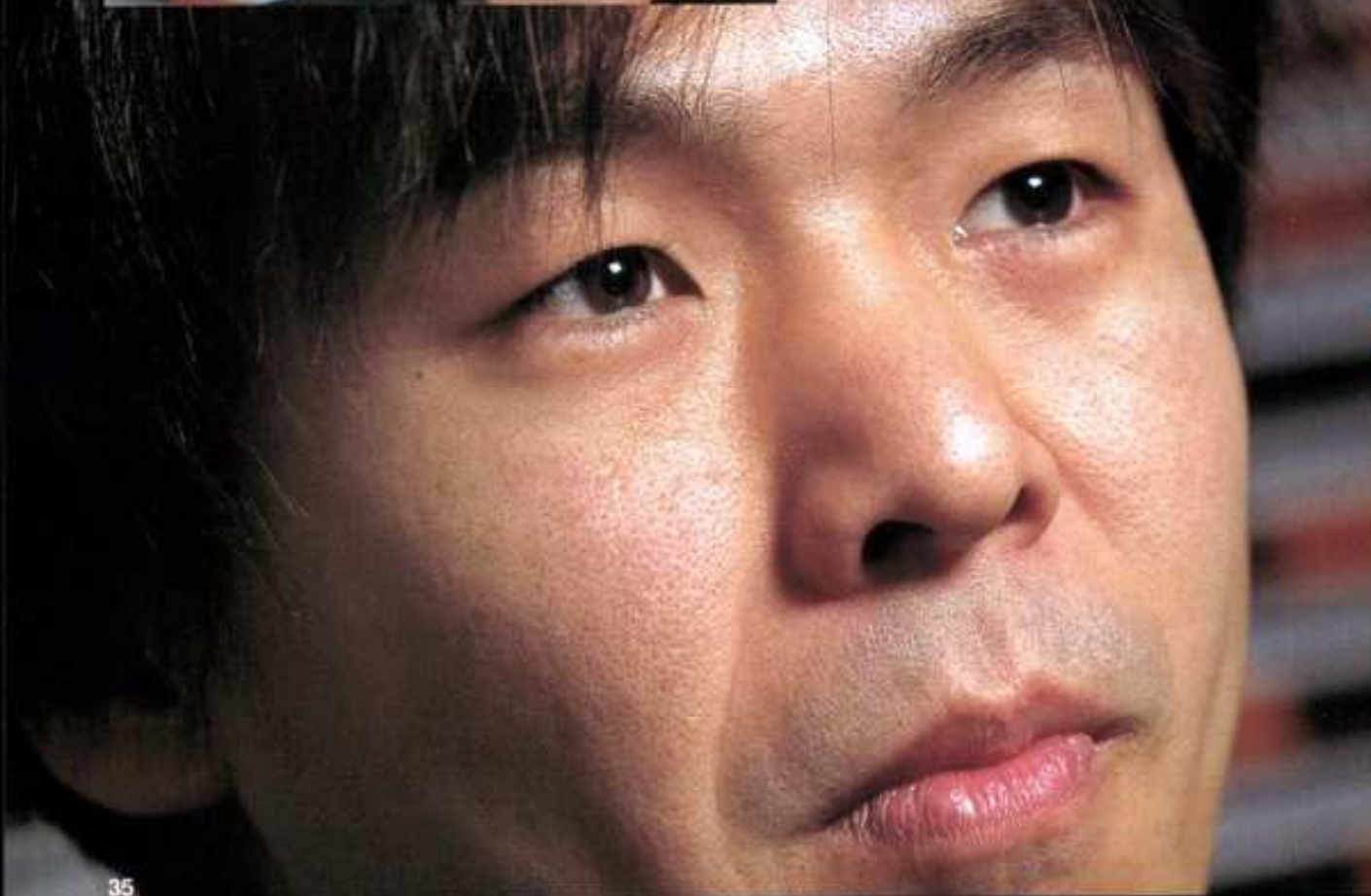
# 道上 龍

Ryo Michigami : 1973年3月1日生まれ/29歳 86 & 87年カートナショナルASクラスチャンピオン。90年全日本FAクラス年間2位。香港カートGP2位。91~92年FM参戦。93年F4鈴鹿 & TIチャンピオン。94~95年全日本F3参戦 & 94年新人賞受賞。95年JGTC参戦。96~97年JTCC参戦。98年~JGTC&FN参戦。99年FNベストドライバー・オブ・ザ・シーズン受賞。00年JGTCチャンピオン。02年ランキングJGTC18位 & FN 6位



# 土屋 武士

Takeshi Tsuchiya : 1972年11月4日生まれ/30歳 89年カートレースデビュー。90年大井松田SL83EXPクラスチャンピオン。92年FJ1600デビューウイン。93年FJ1600、FM、FT参戦。94年全日本F3参戦。スノ24時間参戦。95年N1耐久参戦。95 & 96年JGTCスポット参戦。97年~JGTC参戦。全日本F3年間3位。99年JGTC年間2位。00年FNスポット参戦。01年FNルーキー・オブ・ザ・イヤー獲得。02年ランキングJGTC 7位 & FN 4位





まず、今年はGTの車輛規則が変わってマシンが新しくなります。すでに各メーカーともシェイクダウンは終わっていますが、それぞれ印象は？

本山…まだ、言っちゃいけないって言われてるんだけど(笑)

土屋…スーブラは速いと思います。ターボじゃなくてNAになってるし。それは言っていないのかな？

—すでに走ってる音がNAですけど。

土屋…じゃあ、まあいいや。ターボからNAにエンジンが変わるんで、エンジンの特性上タイヤには優しくなる。まずそこがキーポイント。それから、ビックアップが良くなって、今まで以上に最高速までが速くなるんで、小さいサーキットで速くなるだろうなって思う。富士でも速かったよね。全然01と違ってる感じ。

本山…何が違うの？

—走ってるの見てても速い。ニスモの人も、スタンドでスピードガン使って計ってたよ。

本山…え？ ホント(笑)

—でも、NSXも調子いいんでしょ？

道山…シェイクダウンの時はギヤが壊れたりしてちゃんと走れてないんだけど、フラットボトムになってダウンフォースが減ってることを考えるとタイム的にも悪くないですよ。

—ダウンフォースが減ったのは感じる？

道山…それは感じますね。今まではセッティングも違ってくると思います。

—スカイラインはその点、有利って言われるけど？

本山…まあレギュレーションとかは、スカイラインにとっていい方向にいったらうね。今まではすごくハンデを背負ってた部分で、オープンに近いところまでいくんじゃないのかなあ。

—スカイラインの美称でのシェイクダウンは天気が悪かったみたいだけど？

本山…そう。1日目が雪。2日目はなんとか走れたんだけど、そんなにたくさん走ってない。でも、02よりは明らかにポテンシャルは上がってるってことは感じたよね。

—FRはミッションが後ろにいったと思う



カートでもいいから海外にも行きたいな

どうにかしてル・マンに出られないかなあ？

この日の対談の会場に選んだのは、横浜赤レンガ倉庫2号館3Fにある「BEER NEXT」。3人の選手がいただいたランチは、本山選手と道山選手が「ロティサリーチキンランチ」で、「ピザランチ」を選んだのが土屋選手。よっぽどお腹がすいていたのが、3人ともすごい勢いで食べ始めました。

けど、乗っていてバランスの違いとか感じる？

本山…元から後ろじゃなかったっけ？

土屋…前、前。

—去年、後ろにあったのはラジエター。

本山…あ、なるほどね(笑)。

土屋…基本的にレギュレーションで、重量バランスはいい方向に持っていけるんで、コーナリングのパフォーマンスとかが乗りやすい方向にいくんじゃないかなと思うけど。

—今年はどういう戦いを見せたい？

本山…去年はハッキリ言ってすごく厳しい状況だったし、途中でクルマを変えたりしてバタバタしてたからね。元から戦力が足りなかったっていうのもあった。だから、今年に賭ける意気込みっていうのはチームの方もすごく強いし、ニスモの中でもオレが頑張らないといけないのが分かってるんで。今年もクルマもちゃんと速くなると思うし、確実にチャンピオン争いに加わりたいよね。

—土屋選手は去年何回もトップを走ってたのに、あそこまでいいのがありましたけど？

土屋…珍しいよね。あそこまでミスが続くっていうのは。

本山…武士がクルマに負担かけて、代わった時にはボロボロになってるんじゃない(笑)？

土屋…去年は、GTに関しては自分の仕事としてはほぼ完璧だったんだ。ホントあんなにうまくいくシーズンはないよ。攻めていってもミスしなかったから。今年もそれがまたできるように、プラスαでも1ランク上にいければっていうことで、個人の目標は去年以上！って、今はまだ決まっていらないんですけど、多分相棒が変わるんで、とにかく僕だけ頑張ってもダメだから、チームとしてどれだけ上位にいけるか。基本的にはもう優勝しか考えてない。チャンピオンも欲しいけど、今まで優勝してないから、一番速く走るって、それだけ。

—道山選手は？ この号が出た2日後には、いよいよ体制発表になるけど？

道山…去年は前半出てないじゃないですか。で、後半勝ってたっていうこともあったんで、前半出てたらもっといいトコ行けてたかなー



と自分自身は思ってるんですけど。今年はクルマが変わって、今までとはセッティングの方向も違うだろうし、今はまだここが一番いいか探っている段階なんですけどね。

——ところで今年も本山選手の相棒はマイケルでしょ？

本山.. そう、今年もクルム。その部分ではすごい強味だと思うね。去年とチームメイトが変わらないっていう点で。

——土屋選手はどう？

土屋.. 想像つかないんだよね。まだ誰と組むか、モザイクが80%くらいかかっている状態で早く決めてほしいんだけどね。

土屋.. ニッサンはクルマが完璧になっちゃったから、もう叶わないから、スカイラインがちょっと遅くてちょうどいい(笑)。チャンピオン争いには。

——それぞれ皆さん、違うメーカーですけど、ライバル視してるとか、気になるチームはどこですか？

土屋.. やっぱラルフのところが。中嶋企画のクルマは速い。

道上.. うん。同じNSXでも速い。中嶋のクルマは速いですよ。まあ、ラルフもいいけど、本山.. オレは、ここがライバルって言えるほど、最近自分たちが活躍していないから。でも、まあ各メーカーのそれぞれ1、2台は、気になる。ただ、今の状況ではとにかく自分たちの力を上げて頑張らないと。

道上.. まだ他メーカーの情報があんまり分らないですわね。

——今年の目標は？

土屋.. まず勝つこと。

道上.. やっぱ勝つことです。

本山.. 2勝&チャンピオン。

——2回勝つと厳しいんじゃないの？

道上.. ラルフも去年3回勝ったけど.....

土屋.. だから、最初と最後で勝てばいいんじゃないの？

本山.. まあ、初めに勝つっていうのが、一番有利かな。後をコントロールできないから。なのに、開幕前合同テストはないから、道上.. だから、それが本当のライバルなのかっていうのが、分からない。



## 海外だったら何処を選ぶ？

——じゃあ、海外のフォーミュラレースに出たいとか、そういう夢は？

土屋&道上.. もちろん。

——土屋選手はアメリカ？

道上.. まあ、そっすね、今だと。

——本山選手はスペイン行ってみる？

本山.. まあ、ヒマだったら。

土屋.. 僕は、IRLがオーバルじゃなかったら、IRLに行きたい。あんだだけメーカーが参入して、開発があって。開発がないって

Fポンでまず一勝!  
それからIRL?

## 2003 Racing On BIG3対談

——これはテストがないってことだから、乗れないでしょ。乗ってりゃ速くなるからねえ。

——その前に、FNでの目標は？

土屋.. もちろん日本一。

道上.. 勝ってタイトル獲れるぐらいにならないと、そういう海外の道も開けてこないと思いますし。

本山.. それは違うな。

——獲っても開けない？

本山.. うん(笑)。何回勝っても、何も変わらない。

道上.. でも、とりあえず僕は勝ってないんで、

勝たないと。最低そうじゃないと売り込む自分もないワケですから。そうは言ってますけど、本山くんは2回勝ってますからねえ。

本山.. あと、オレは今年カートレース出たい。世界選手権とか。スポットで出たいなと思って。カートのレースは面白いから。

道上.. そうそう。カートは面白い。オレ、それやったら押し掛けしに行くわ。まだ腰が悪いから自分は乗れないし。

——土屋選手は？ 今年やりたいことは？

垂久里さんからシートを奪って、ル・マン24時間レースとか？

土屋.. あ、それ、僕も狙ってる。

本山.. 垂久里さん、出ないんじゃないの？

オレ、絶対出ないと思うよ。

——誰かが出なくなれば、テストドライバーの道上選手が出ることになるんじゃないの？

道上.. どうなんだろうね。オレ、何にも聞かされてないですわね。それで、行ければいいですよ。海外のレースは経験してみたいし、ル・マンは行ってみたいなって。

本山.. まだ出ないもんな。あの3人、みんな走らなかつたらいいけどな。

土屋.. 代わりにこの3人が出る？

——土屋選手がやりたいことは？

土屋.. ル・マン24時間はもうずっと考えてて、館さんとかにも出たい出たいって言ってるし、ミシユランにも出たいって言って。今年はどこにかクル・マンに出たいなって。

——本山選手は？

本山.. まあ、考えてるのは、とりあえずF1のテストと、日程的な問題はあるけどスペインと、それからル・マン。

——F1はどのチームで？

本山.. それは分からないけど。まあ、テストでもちょっと走ってみたい。乗る機会をどこかで作りたいな。

土屋.. 僕もトヨタですって話してる。

道上.. ちょっとF1は難しいと思うんで、僕はIRL。

本山.. アメリカはいいと思うよ。IRLはこれから盛り上がるから。

道上.. IRLはこれから開発も始まるし、そこから携われればいいなと思うんですけどね。



LOLA  
**DOME**  
F106





2003

日本モータースポーツ

再生

# 日本製マシン 宣戦布告

## 童夢 量産コンストラクターとしての挑戦

技術大国と言われながらも、レースの世界においては  
いまだ本家ヨーロッパのマシンコンストラクターが  
レーシングカー市場を牛耳っている  
そんな現状に対して童夢は、ローラとの共同開発という  
新たな戦略のもと、ダラーラと同じ土俵に立ったのだ

Photos/Masahide Kamio Text/Tomonori Taguchi

### 自製シャシーへの強いこだわり

2001年に世に送り出した初の量産シャシーであるスポーツカー、S101で日本のコンストラクターとして初めてF1Aタイトルを獲得した童夢。今ひとつ元気がない日本のレース界において、今季もフォーミュラカーからGT、スポーツカーに至るまで多岐にわたったマシンを開発している童夢が、ひときわ異彩を放っていることは間違いない。昨年6月、その童夢が突如英国LOLACAR Sとの共同開発によってF3シャシーを開発すると発表、あれから半年が過ぎた12月末、鈴鹿の空は晴れ渡っていた。

そもそも童夢がS101を開発した経緯には、F3シャシーも同様に市販開発シャシーの候補には挙がっていたものの、ウイークポイントであった営業力と販売ネットワークが

ネックとなり選択肢から外れた、という事実があったはずだったが、童夢単独でのビジネスとしては難しいとされたプロジェクトも、ヨーロッパで長年コンストラクターとして活動を続けてきたLOLAとのコラボレーションで一気に実現に向け動いたというわけだ。しかし、前例のない日英コンストラクターによる共同開発の発表以来、F3にステップドボトム規定が採用された90年代半ばあたりから世界のF3シャシーマーケットをほぼ寡占状態としてきたダラーラに対して、童夢とローラがどのようなマシンをもって対抗するのか、日本のみならずヨーロッパのF3パドックでも喧々諤々の議論がかわされてきた。

そんな喧騒をよそに誕生したLOLA/童夢F106が、いよいよ12月24日午前9時27分、小暮卓史のドライブで鈴鹿のピットロードに姿を現した。







# LOLA DOME F106

## ダラーラとは一線を描くフォルム

童夢は95年からダラーラシャシーを使い、無限×童夢プロジェクトとして全日本F3選手権にエントリーしてきた。その活動の中で経験上蓄積されてきたノウハウと、風洞モデルを製作して得られた空力データによって、童夢はダラーラのF3シャシーを知り尽くしていたといえる。しかし、実際に開発指揮を執った奥明栄デザイナーにとってのF106開発の第一歩は、ダラーラとは異なるコンセプト作りだった。

「ダラーラは長年にわたって熟成されたF3シャシー。同じコンセプトに立っていても、大なり小なり似通ったマシンしかできない。相手をよく知って、根本的に違ったコンセプトのマシンを創造しなければ明確な差はつけられない」

こうして始まったF106開発ではあったが、「複数のレーシングカー開発が同時進行で大変だった、ということだけは確か」と奥氏が笑ったほどスケジュールの面ではタイトだった。

「時間のかかる部分を先行させる形で風洞テストや設計を進めておいて、ディテールの煮詰めと決定は、最終的に12月頭の風洞テストで行なった。実際には現在でも風洞テストは継続して行なわれているが、シエイクダウンしたF106の形が最終的に決まったのは12月に入ってから」

年内シエイクダウンを目標にしつつ、ギリギリまで最終スペックを吟味していた様子があるが、今回のプロジェクトの根幹であるローラのエンジニアとの共同作業はどうだったのだろうか。

「基本的なマシン造りの思想や規格、加えて言語が違っても目指すところがひとつなので、技術面では特に問題はなかった」という奥氏だが、「2社間に違いがあったとすれば、クオリティーとパフォーマンス、そしてコストの3点のバランス感覚」だったという。考えてみれば、ローラは国際F3000、CART、Fニッポンなどワンメイクに近い状態のカテゴリにマシンを供給する量産主体のコンス



トラクター。量産技術で多くのノウハウを有するゆえの考え方からなのか、コスト優先に走る傾向が強かったようだ。

「ローラはいかに効率的に造るから入り、童夢はいかに性能を高めるから入った。今回のF106は当然コストが重要であるにしても、ダラーラが絶対的存在を示すコンベクションのあるカテゴリに投入するわけで、いわばチャレンジ。低コストを重視するあまり、中途半端なものになってしまったら元も子もないプロジェクトで、まずダラーラを性能面で圧倒するのが先決」という共通の意思に統一するのに数週間を要したものの、その後はローラも性能重視のアイデアを数多く提案したという。

「最終的にはローラの持つCFDなどの解析技術と量産シャシーの設計・生産技術などのノウハウを、いかに性能最重視のマシンに入れ込むかがテーマとなった。けれど、初めての連携で、スケジュール的にはタイトなものになってしまい、ローラ側が「これで本当に年内にマシンができたマジックだ」と心配したほどだった」とはいえ、シエイクダウンを翌日に控えた12月23日の昼すぎ、F106





シェイクダウンの終戦からテストを行なう細川に田中弘監督がアドバイスを送る



年が明けてF1のテストでは、即座にも解消されピットにも余裕が



F1の初日は雪だったために、ウエット路面での走行も経験



鈴鹿、F1と競闘な仕上がりに美デザイナー、田中監督も手応えを感じる



## ダラーラとまったく異なるコンセプト作り それがF106の開発の始まりだった



童夢S101

は無事組み上がった。童夢マジック」とでも言うべきなのだろうか。

### シェイクダウンは手応え十分

こうして誕生したF106が迎えたシェイクダウン。無限の新エンジン、MF204Cを搭載したF106が野太いエキゾーストノットを残してコースに出る。5ラップほどしてはピットインを繰り返す。タイムは2分13秒台から8秒、5秒、3秒台と上がっていく。

しかし、走行開始から約1時間後の午前10時36分、小暮はシェイクインのブレイキングでバランスを崩してコースオフ、復帰後ゆっくりとホームストレートを通過した後ピットに戻ると、そのまま初日の走行を終えることとなってしまふ。フロントサスペンションのトラブルだった。その対策のため、初日の走行は18ラップにとどまった。

「F106に導入した新しいトライの中のひとつだった。計算や台上の実験では問題が露呈しなかったが、万一に備えてある程度の対策は考えてあったので、半日で修復することができた」と奥氏。

走行2日目。フロントサスペンションも修

復されたF106は、午前中から精力的に走行を重ねて細かい調整を繰り返す。早々にユースドタイヤで1分58秒前半に突入すると、田中弘監督の判断で午前11時5分、初めてのニュータイヤでのアタックに入った。計測1周目に59秒台、2周目に58秒1をマークすると、3周目から5周目まで57秒5を連ねたところで午前の走行は終了。非公式ながら圧倒的なレコードタイムであった。

「ダラーラと特性が違うので攻め切っていないし、壊してはいけないということで100%のアタックではなかった。限界まで攻めれば、今日の段階でもあとコンマ5秒は上がるはず。ダラーラに比べて、スプーンや130Rなどの高速セクションで非常に安定している。このクルマは速いと思う」と、マシンを降りてきた小暮のコメントは力強い。

印象的なシェイクダウンを終えたF106は、2003年が明けた1月15、16日には舞台をT1に移して2度目の走行テストに臨む。初日は時折勢いを増す降雪に、この日初めてF106のステアリングを握った細川慎弥も満足には周回できなかったが、完全なドライとなった2日目午後には順調に周回を重ね、ここでも1分24秒8というコースレコードをマーク。

「思っていた以上にスムーズに乗ることができた」と、細川もF106で戦う今季に自信を深めたようだ。

2回の走行テストを終え、「大きな不具合もないし、得られたデータの分析から(ダラーラに対して)ポテンシャルの差は歴然」とかなりの手応えを感じたという奥氏。対するダラーラもディフューザー、サイドポンツーン、ウィングなどの空力を中心としたアップデート(サスペンション関連はオプションとして設定される見込み)で、これに対抗する構えを見せているが、ダラーラとしても全日本F3選手権がその主戦場という認識でシーズンに臨むことになるという。

このF106で童夢とローラが世界的シエラを獲得していくのか、それともダラーラが牙城を守るのか。その攻防は、まさに私たちの目前で展開されることになる。





LOLACARSと童夢の共同開発によって誕生したLOLA/童夢F106。昨年末に行なわれた鈴鹿でのシエイクダウンテストの2日目、小暮卓史の手によっていきなりコースレコードをマークしたこのニューシャシーは、今年に入って行なわれたT1でのテストでも、今度は細川慎弥のドライブで驚くべきタイムを刻んでいる。

ダラーラによる寡占状態にある世界のF3マーケットに投入されるこのF106は、いったいどのようなマシンなのか。このマシンの開発責任者であり、生みの親ともいえるべき童夢の奥明栄氏にF106について聞いた。

— F3というカテゴリーに実戦投入されるF106を開発してきた中で、ポイントとこだわりたいところでしょうか？

奥：F3マシンはすごくデリケートです。微小な違いが決定的な差となって現れ、優劣を決することになります。エンジンから与えられたパワーをいかに無駄なく効率的に使い切るか、というのがF3シャシーの開発のテーマであり勝負どころでしょう。このような話はF3に限らずあらゆるレーシングカーに共通の話ですが、特にF3はシビアだということとです。で、何がポイントかと言うとやはり空力です。マシンに発生する抵抗成分のほとんどは空力です。この命題を追求するほかありません。要は抵抗を増やさず、少しでも多くのダウンフォースを得る。いかなる姿勢の変化にも神経質な特性の変動を伴わず、バランスを維持する。これらを達成するためにはサスペンションも空力に協力的で、かつしなやかに作動してタイヤをコントロールする……。結局すべてが絡んでいるとも言えるのですが、基本は空力です。

— F106とダラーラ、ふたつのシャシーで大きく違う点とはどこでしょうか？

奥チーフエンジニアが語るF106独創のコンセプト

# 打倒ダラーラ

奥：コンセプトから違います。F106ではこれまでに集積したダラーラの走行データから要求される空力特性を導き、ダラーラとは違ったアプローチでまとめあげています。細かくは説明できませんが……。その結果がダラーラに比べてロングホイールベース、フロントナロートラック、そしてリヤワイドトラックというディメンションの違いとして現れているのではないのでしょうか。

— もう少し具体的にお願いします。

奥：F106とダラーラを並べての一番の違いとなると、やはりロングホイールベースですかね。少し詳しく言うと実はこのディメンションが、一番最初に風洞でテストし決めたところ。オープンホイールの場合、タイヤは空力においても抵抗成分の40%ほどを占める大変大きな影響を持つものです。それがどこに置かれるかによってマシン周辺の流れは大



**F106の最大の特徴はロングホイールベース  
空力的にもタイヤを置く位置は非常に重要**



大きく違ってくる。当然、空力特性だけではなく荷重移動や剛性や重量などの面でメリット・デメリットを考慮しながら決めなくてはなりません。

その結果はどうですか？  
 奥・モノコックやベルハウジングが長くなった分の重量増や剛性ダウンなどデメリットは出なかったもので、空力や荷重移動でのメリットが生きたものになりました。トレッドオフがつかないマシン開発においてこれは大きなアドバンテージで、もっと長くしてもよかったです。

外観的にはフロント周りやモノコック下部のあたりでダラーラとの違いを感じますが奥・そうですね。ただしマシン全体の空力を考えたとき、レコカー箇所を取り上げて論じてあまり意味がありません。フロント部分の処理の違いが目につきやすいのかもしれませんが、もっと重要な違いが隠されています。ノーズやフロントウイングのあたりは、最近のF1マシンに近い印象ですね。

奥・F1はレギュレーション上の制約から湾曲したウイングに至ったわけですが、F106の場合は少し違った狙いから導かれたものです。これはローラのCARTRマシンでの経験も生かされていますが、マシンの中ほど、ノーズの下あたりの流れを有効に活用しようということ、フロントウイングやボーダーウイングなどの形状はもとより、ウィッシュューボーンも空力を考慮した配置になっています。ギヤボックスなどリアセクションもかなり違います。

奥・ダラーラF399のころから改良してきたエンジンマウントの剛性アップ手法をさらに推し進め、ベルハウジングとギヤボックス間の結合も強化しました。ギヤボックス自体も、インターナルはダラーラと共通のHIEWLAND・FTRですが、ケーシングをマグネシウム製にして肉厚を上げ、リブを追加するなどして軽量化と高剛性を両立させています。ちょっと高くつきましたが、それ以上の効果は十分見込めますね。

ダラーラもアップデイトキットなどで對抗してくるでしょうし、実戦での戦いが楽しみですね。

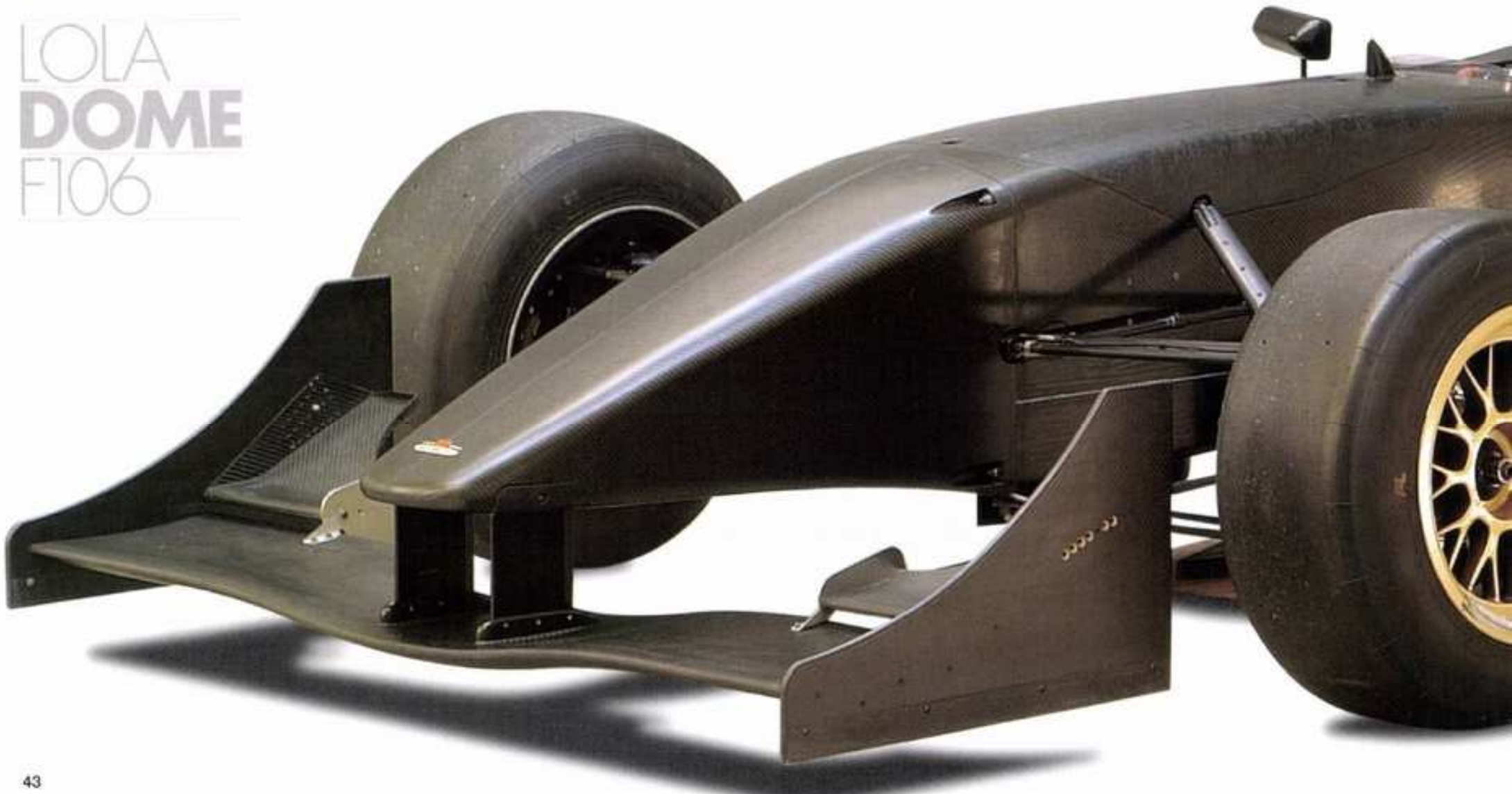
奥・F3マシンを設計している人間ならば、F106を見ればこれだけ攻めてきているかが分かるはず。ダラーラさんがどう出てくるかが次の見どころでしょう(笑)。

「時間的な制約もあり、現時点ではF106に織り込めなかったアイデアもいくつか残っている。状況に応じてシーズン中に「ダメ」を入れることも考えている」と、現時点でも十分なインバクトを与えているF106を、さらに成長させる可能性を示唆した奥氏。実戦でのF106とダラーラとの直接対決は鈴鹿サーキットでの開幕戦、3月22〜23日ということになる。



■F1マシンを思わせる大型のディフレクターを装着。その内側の、サイドポッド直前部分には水平スプリッターを設けて、空気の整流を図る。■シャープなフロントまわりはノーズを外すとかなり細身の感じが分かる。■フロントウイングのメインプレーンは3Dタイプ。フロントから入ってくる空気の有効利用を重視しただけに、このあたりの造形は非常に興味深い。■上から見るとシャープさがわかる。■ローラと奥夢のロゴが艶々リアルプレート

# LOLA DOME F106





# 2003

日本モータースポーツ

# 再生

どんな仕事でも、ホビーでない限りはライバルのいることです。相手の力量や状況を推し量って進めることになるのですが、うちが今回F3を造ったのも同様で、ただ闇雲に、無手勝流に仕事をしたのでないわけですね。ライバルとなるダラーラの力量を推し量って、それに対してうちがどれだけ対抗できるのか、技術面はもちろん、コスト面、営業政策面、販売した後のフォローであるとか、あらゆる面での検討を重ねました。

ただ、やはり一番の根本は技術的に対抗し得るのかどうか。これはどんな商売であっても、誰もがまず最初に考えることだと思いますが、たとえばうこん屋を出すにしても、近所にうこん屋があれば、「あそこに出てるのかな」ということを考えてから店を出すでしょう。それと同じようなことが今回のF106開発にも言えるわけで、当然そこにはこの世界のプロとしての公算や読み、切磋琢磨というものが存在したわけですが、そういう面では今回うちがF3を造って出していくという時に、僕は逆に世間の人たちがどれだけこのF106に興味を示して、注文してくれるのか、うちのシャシーがダラーラに勝つか負けるかということをもどのように判断してくれるのかと注目していました。

しかし残念ながら、結果から言えばそれは思惑からは外れたものでした。ということは、我々の技術力というものが、世間から見ればまだまだ疑心暗鬼というわけです。レースの世界というものは勝たなければいけないわけで、新車購入を考えたときには必ず速い方のシャシーを遊ぶもので、今まで付き合ってきたからダラーラを買うかといえは、必ずしもそうではない。これははっきりしていることだと思います。ということとを考えれば、現状を見る限り我々の力量が信用されていないという結論に至るわけです。私たちとしては、いったいどこまでやれば認められるのだろうか、と面白い気持ちがありますね。

現実問題としてサーキットを走っているクルマを見て、速い方を注文することは誰にでもできることです。我々としてはすでに最初の段階で勝ると判断してやっていたことなのですが、周りの人たちは実際に見て

からでないかと分かってもらえないというこのギャップが縮まらない限り、ビジネスというものはうまく回っていかないものなのです。この調子で行けば、今後何を計画したところで当初はうまくいかないのでは、という気持ちにならざるを得ません。昨今の車両レギュレーションで言えば、S100でもそうですが、1年目にニューマシンを造って、2年目にある程度評価を得て売れそうになってきたころにはモデルチェンジを迎えてしまわなければならない、特にヨーロッパではまだまだ童夢の名前すら知らない人がたくさんいるわけですから、致し方ないとも考えることもできます。まあ、せめて日本国内くらいは、と、多少経緯も分かっているでしょうし、評価のしようがあるのではないかと思っています。

そういう点で、もっと以前に立ち戻って言えば我々がヨーロッパ進出を目指していたのも、ブーメランのような考えからでした。日本のレース界を活性化しよう、我々のようないちコンストラクターが振興策を考えてみても、現状ではどうなるものでもないわけです。この日本のレース業界でうちが認められようとするならば、前述したように評価を高めなければなりません。海外で一番有効なのは残念ながら海外で成功し、海外での評価を上げることだということを今回のF106においても情けないながら再確認させられたわけです。以前F1をやろうとしていたときの発想は、そういう技術力をうちで育てるから、それで海外へ打って出ましようというものだったのですが、今にして思えば、そんなことはもっと難しい話で、まずうちが海外へ出て行って、評価を得たら日本の人たちがうちを評価してくれるようになるという、そういうステップが実際には必要だったようです。

ヨーロッパでの営業活動はローラが担当してくれるわけですが、向こうもスタッフの入れ替えなどがあつて、引継ぎなども十分でなく、F106の販売についても当初ローラが考えていたほどの状況ではないことは確かです。しかし、逆に我々もいろいろと忙しく、注文が殺到したとしても対応しきれない部分もあります。理想的に言えばシーズンが始まってからポツポツと注文がくるのが、我々の受注体制としては好ましいところ。そんなわけで今はあせってはいませんが、このままにも注文がこないまま終わってしまうのは困るわけで、予定している最低数量、初期ロットの12台分を超えて当初の予定であった20台ほどは売

りたいと考えています。F3000で最初レイナードが入ってきたとき、購入したのがうちだけだったように、シーズンが動き出してしまえばレースの世界ですから、速い車は必ず売れるはず。今はとやかくいわずに静観しようと思います。

このF106は、童夢にとっては先行投資のようなものだと考えています。海外での技術的広報活動とでもいいたほうがいいか、F106によって海外での童夢の知名度や評価を高めることになればと。本来は2台くらいのワークスチームのようなものを作った方が話が早いのですが、コンストラクターとしての業態もありまして、費用対効果の面でもすべて持ち出しというわけにもいきませんから、結局現状のような形態が望ましいのではないかと考えています。そういう活動の結果、海外での評価が高まって、何かレーシングカーを造ろうかと考えたときにローラやダラーラ、Gフォースなどと同じレベルの上に、童夢という名前が挙がるようになるのが狙いです。量産に関しては徐々にノウハウを蓄積しつつはありますが、まだまだ簡単にはいかない部分もあり、このF106によって今後のためのブラクティスを重ねたいとも考えています。

これまでの童夢は、投資効率もなにもなく、造りたいクルマを造り、やりたいことをやってきました。しかし、このF106によって、レーシングカーコンストラクターとしての業態を、欧米並に確立させていきたい。一般投資家が納得するレベルにまでは形として出来上がっていませんが、クルマを開発して製造し、それを販売することで投資したコストを回収しようという計算を持ってやっていたころとしていたわけです。

今年も奇しくも、FDやGT用NSXとフェラーリ、そしてこのF106と、4〜5機種を同時進行で開発することになりましたが、そういうものが結果につながり出すのはもう少し先のことでしょう。それによって欧米での知名度を高め、その集大成が今現在我々が考えるひとつ目のステップボードであるR1への布石になればと。現段階では互いに交渉のテーブルについているわけではありませんが、粘り強く交渉を続けることによって可能性を切り拓くことができればと考えています。

我々が最終的に考えているのはドメスティックな、日本のレース産業について。日本に欠如しているレース産業というものを欧米並に根付かせるために海外で知名度を上げ、そしていつかはそうした評価を日本に帰結させたいと考えているのです。

(談)

林みのる童夢社長が語る日本製ハードウェアの可能性

# 自習の時代は 終わった



LOLA  
**DOME**  
F106

自動車レースとしての存在意義を支えるのは  
マシンというハードウェアへの興味しかない





●昨年はドイツでJWRC3位を獲得するなど活躍を収めたスズキ・イグニス・スーパー1600。今年は4チームがエントリー。ドライバーも専ら強力なマシンもさらなる改良を加えられて今シーズンに挑む●2003スーパー耐久シリーズに参戦するボルシェ911GT3 Club Sport "Japanese Group.N version"。参加クラスは、これまでGT-Rのみで戦われてきたクラス1で、すでに数台のオーダーも入っていることから参加台数が増えると思われる●新型K12を使用し、今年からスタートするマーチカップ。ナンバー付きレースではなくN1レースであること、データロガーが導入されること、年間優勝者に新型車が贈呈されることなど話題は豊富だ。3月29～30日にTTで行なわれる西日本シリーズが開幕となる●「ルノーに追いつき追い越せ」をテーマに無類は新型F3用エンジンMF2040を開発。今年1年で熟成し、04年度に市販に出る。秋口には国内チューナーやニール・ブラウン用市販仕様を決定する見込み。●ハセミモーターズスポーツからJGTC GT300クラスに参戦する新型2。ドライバーは榎田真幸が決定しているが、チームメイトはまだ未定●コース改修に入るため9月15日にグランドフィナーレを迎える富士スピードウェイ。2005年にリニューアルオープン予定●ル・マン24時間に参戦するオールニッポンチーム。ドライバーの近藤真登は決定しており、鈴木至久・片山右京はほぼ確定。



いま世界は様々な意味で閉塞感に包まれている。国際的な政治的緊張、打開策の見えない不況、前途多難な環境問題……。モータースポーツ界がその影響を受けないわけがない。ある意味、我慢の時・試練の時に立ち向かう勇気を21世紀初頭の我々は覚悟しておくべきなのだ。

それでもなおモータースポーツ界は立ち止まることなく猛烈な速さで動き続けていく。間違った方向も、正しい方向も、今はまだ判然とせぬままに。それを見守る我々には、過去を踏まえた現在の視点で未来を模索する権利と義務とがある。

長く世界の頂点に君臨してきたF1GPにも数多くの騎りが見え隠れし始めている。アメリカを代表するオープンホイール・レースは大きな分岐点に差しかかった。スポーツカーやツーリングカーレースに一時期の華やかさはもはや見られない。国際ラリーで頻発する大きな事故は大きな警告を発しているようにも思える。欧米のそれらにただ盲目的に従ってきただけの日本のモータースポーツ界に、果たして起死回生の一策はあるのか。

Text/GIRO  
Photos/Hiroshi Kaneko, Masahide Kamio, Shoji Mita, Naoki Kobayashi, LAT Photographic, Hiroharu Sato(i-dea), Mugen

# モータースポーツ再生





量産S101はフロント周辺を重点的に考えて、風洞実験を続けている。無限MF408S  
 エンジンは、耐久性を向上しつつ小径化するリストラクターをふまえて扱い  
 やすさや燃費を改善している。5月のテストデー前に、国内でもう1回事前  
 テストを行なう予定●昨年、日本人として初めてNASCARウinstonカップ  
 にスポット参戦を果たした福山英明、今年はウinstonカップ23戦、ブ  
 ッシュシリーズ7戦など、全36戦の参戦を目指す●フロントフェンダー後部  
 のエアアウトレットや、リヤディフューザーが大型化し、外観も一段と迫力を  
 増した03NSX。無限X量産の2台を筆頭に、新レギュレーションでの参戦を  
 目指す●1月中旬にJAFからレース中の給油への許可が降りたフォーミュラ  
 ニッポン。B351ローラシャーシのデリバリーは、予定どおり2月上旬くらい  
 までに完了する●スバルは新型WRカー、WRC2003をデビュー。スプリッター  
 の入ったリヤウイングが特徴的だ●鈴鹿サーキットでは、今年新たに1月7  
 日から2月末日までの間、130Rからカシオトライアングル(シケイン)まで  
 の区間のレイアウト変更が実施されている●ARTA ProjectはJGTC GT300ク  
 ラスにガイヤの参戦が発表された。このGT300マシンは金石勝智の手により  
 速さと強さのパッケージを目標して制作・開発されてきた。新規参入が決  
 定している新型とともどもサーキットでのハイパフォーマンスが期待される



苦境の中にも光明はいくつかある。それらを活かすも殺すも、広義においてのモータースポーツ支持者の情熱次第だ。ファンも、報道者も、参加者も、運営者も、それぞれがそれぞれの立場で考え直す絶好の機会が、2003年いままさに訪れているとも言える。

これまでモータースポーツと無縁だった国々や地域にそれが広まって、大きく繁栄することは大いにありうるだろう。中国やアジア、旧ソ連諸国、そして中近東や南半球の国々。ある日突然そこからスター・レーサーが生まれたら、モータースポーツ界の流れはあつという間にも変わるに違いない。

動力を使って移動する「自動車」が存在する限り、モータースポーツがなくなることは決してない。しかし、21世紀半ばまでにはその動力源は確実に変わるはずだ。自動車自体の形状も大きく変化するに違いない。従来のモータースポーツ先進諸国が今すべきことは一体何なのか、日本は先進国のひとつとして率先して動くべきなのか、あるいは後進国だと自覚して欧米に倣う姿勢を貫くのか、まずはそれを決めるべき2003年なのかもしれない。

# 2003年日本モ



**MotorSports Monthly**  
**Racing on** 『レーシングオン』定期購読のご案内  
**送料無料**で確実にあなたのお手元にお届けします!

レーシングオン1冊 980(円) × 1年間 12(冊) = 1年間の定期購読代金 **11,760(円)** ※**送料無料**



**...and More!**

**お申し込み方法** (下の3つからお選びください)

- 1 | お電話にて ————— 03-6408-4111
- 2 | ホームページから — <http://www.news-pub.com/>
- 3 | 下のFAX申し込みシートにて — 03-6408-4101

**ご注意!**

- 1 | 毎月17日までのお申し込みは、次号発売分よりお届けします。17日以降のお申し込みは、次々号からお届けします。
- 2 | すでに発売している号からのお申し込みは出来ません。
- 3 | 増刊号は定期購読に含みません。
- 4 | 地域によって本の発送が発売日より2~3日遅れる場合がございます。
- 5 | 契約期間中のご解約は返金を致しかねますので、予めご了承ください。

申込書	〒	フリガナ		
	ご住所	都道府県		
	フリガナ	電話番号	( )	
	お名前	お支払い方法	<input type="checkbox"/> 代金引換着払い	<input type="checkbox"/> クレジットカード
■発売されている号からのお申し込みはできません。				
<b>レーシングオン</b> 定期購読を希望 (1年分/11,760円)				
			<input type="checkbox"/> クレジットカードでお申し込みの方のみご記入ください ご使用カード <input type="checkbox"/> MASTER <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> JCB <input type="checkbox"/> NICOS カード番号 <span style="float: right;">有効期限 年 月</span> □□□□-□□□□-□□□□-□□□□	

●購読料金は税込みとなっております。●海外発送についてはお取り扱いいたしておりません。●ご不明な点、お問い合わせは(株)ニュース出版営業部までお願いします。



ハイパーレブ特別編集

# 新型インプレッサSTi パーフェクトガイド

反撃開始!  
NEW STiのすべてを徹底解説した

## 超保存版

- 早くも公開! WRC2003プロトタイプ
- NEW STi、ニュルを攻める
- 開発エンジニアによるメカニズム詳解
- 小林且雄がFISCOで発売直前緊急試乗



### 絶賛発売中

定価:本体950円+税  
雑誌コード 66719-50 ISBN 4-89107-185-0

NEW SUBARU 新型インプレッサSTiのすべてがわかる!

# IMPREZA

PERFECT GUIDE

# STi

同時開発!  
WRカー  
プロトタイプ

ライバルに決着! 新STi情報

完全網羅

WRC勝利へのモデルチェンジ  
ニュルブルクリンク全周テスト  
新STi詳細メカニズム解説

ホンダ VTEC エンジンの実践的なチューニングノウハウをお届けする完全保存版!

# VTEC TUNE

[Vテック・チューン] INTER REV  
Engine Tuning & Modify Manual

【特集1】  
1万2000km走行のNEW インテグラDC5 タイプRエンジンをバラす!  
タイプR K20Aエンジンの  
脱着・分解・測定・組み付け徹底



【特集2】  
B20 + OMEGAピストン + B16ヘッド + 305 ハイカム + 4連スロットル!  
B18C → B20改エンジンスワップ手順  
チューニングベースにするのバラす手順!  
13万km走行のB18Cエンジンを分解・検証

【特集3】  
VTECエンジンの水テンションを引出すチューニング  
・ミッション直巻・強化ワックス付VTECバルブ  
・ブレーキキャリパー、ローター、パッド、パッド交換  
・サスペンションリンク交換、ヒロワッヂ組み付け  
・レースストリートフォードのVTECマシン  
・サーキット走行時のメンテナンスとチェック

# VTEC TUNE

[VTEC・チューン]

ホンダ車はやはりエンジン!  
VTECエンジンの  
チューニングと  
モディファイの  
すべてが分かる一冊!

- K20Aのバラし&精密組付
- B18C→B20改スワップ
- 100,000km超B18C分解!
- VTECエンジンの旨みを引き出すチューニング

### 絶賛発売中

定価:本体2300円+税  
雑誌コード 66719-45 ISBN 4-89107-179-8



レーシングオン特別編集

# 星野一義

日本一速い男が戦い抜いた33年間の記憶

緊急  
発売決定!

あなたの走り、一生忘れません。

この1冊に  
星野一義のすべてが  
詰まってる

HYPERSPEED SUPER Racing on  
「星野一義～日本一速い男が戦い抜いた33年間の記憶」  
定価:本体2200円+税  
雑誌コード:66719-82 ISBN:4-89107-202-4  
判型/ページ数:A4ワイド判/164ページ



好評発売中!

## 購入方法

### その1 すぐに手に入れたい場合

お電話(03-6408-4111)またはFAX(03-6408-4101)にて、直接ニュース出版営業部までご連絡ください。  
送料として500円をいただき、お申し込みから1週間以内にお届けいたします。

お支払い方法は①代金引き換えの着払い、②クレジットカードでの一括払い、どちらかをお選びください。

### その2 お近くの書店でご注文の場合

お近くの書店スタッフに「本のタイトル、雑誌コード」をお申し付けください。  
送料無料で、お申し込みから2～3週間でお届けいたします。

### その3 インターネットからご注文の場合

<http://www.news-pub.com/>にアクセスしてください。画面上から通信販売が可能です。  
送料として500円をいただき、お申し込みから1週間以内に代金引き換えの着払いにてお届けいたします。

NEWS PUBLISHING CO.,INC.

株式会社 ニュース出版

〒141-8662 東京都品川区上大崎1-1-17LSビル4F TEL:03-6408-4111(営業) FAX:03-6408-4101(FAX)



**HYPER  
REV  
EXTRA**

OWNER'S BIBLE SERIES

# MITSUBISHI LANCER EVOLUTION

**COMING  
SOON!  
3月15日(土)  
発売!!**

ランエボオーナー必携のパーフェクトガイド

初代ランサーエボリューションから  
トミマキエディションまで、  
先代モデル達のすべてを網羅!

- WRCマシン徹底解剖
- 最速チューンドカーのすべて
- 歴代モデル解説
- 完全パーツリスト他

定価: 本体2500円+税  
雑誌コード 66719-51  
ISBNコード 4-89107-186-9



**I II III**  
**CD9A & CE9A**

**CN9A & CP9A**  
**IV V VI**™



購入方法

●すぐに手に入れたい場合

お電話 (03-6408-4111) 又はFAX (03-6408-4101) にて直接ニュース出版 営業部までご連絡ください。送料として500円を頂き、お申し込みから1週間以内にお届け致します。お支払方法は①代金引換の着払い②クレジットカードでの一括払い、どちらかをお選びください。



●お近くの書店で  
ご注文の場合

お近くの書店のスタッフに「本のタイトル、雑誌コード」をお申しつけ下さい。送料無料でお申し込みから2~3週間でお届け致します。

●インターネットからご注文の場合

<http://www.news-pub.com/>にアクセスして下さい。画面上から通信販売が可能です。送料として500円を頂き、お申し込みから1週間以内に代金引換の着払いにてお届け致します。





# ようこそ!

# IRLへ!!!

40万人も集める世界最大のレース、インディ500の存在は知るものの  
それ以外は分からないところが多いIRLインディカーシリーズ  
ドライバーは誰が? マシンはどんな? エンジンは何?  
そんなIRLに関するあなたの疑問にお答えします!

Photos/Eiji Takeuchi(Studio BIS), Racing on



INDY RACING LEAGUE







わざとタイヤを置き、狭いところをくり抜いて給油練習を繰り返すトーマス・シェクター。チップ・ガナッシに操縦された彼の意気込みが伝わったが、メカニックの動作も俊敏だった

ようこそ!

チャンピオンチームの余裕からか、対照的にバンサー・レーシングのメカニックたちには笑みが浮かぶ。彼らとともに今年、サム・ホーニッシュは3年連続の王座に挑む

IRLへ!!







インディ500を、IRLを制した男、ケニー・ブラックがホンダとともに帰ってきた。はるか遠くに懸掛けるは、インディ500を2度制した男、エリオ・カストロネベス。果たして両者は何を思う

薄く太陽の下、開放としたホームステッドに響き渡る3.5ℓNAエンジン。ひと月後にはここで、新たなIRLに期待する観客たちに囲まれ、30基に近いエンジンが咆哮を上げるはずだ





# G-Force

## 少数派Gフォース ガナツシとAJ モーナンのみ?

### IRLマシンに制約

昨年インディ500決勝前日、5月25日に発表された2003-2005年のIRLシャシースペック。IRLに認定されたダラーラ、パノスGフォース、そしてファルコンの3コンストラクターだけが今シーズン参戦できることとなった。

現在のところ、ファルコン製シャシー使用チームはなく、事実上ダラーラとパノスGフォースの対決と予想される。シャシー価格は邦貨で約3600万円に統一され、いずれかを選択して購入できる。またこの3シャシーは共通の新設計Xトラック製トランスミッション（小型軽量化）を備える。

そして2001年4月に先に発表されていた2003-2005年エンジンスペックだが、今シーズンからはGMシボレー、トヨタ、ホンダの3マニユファクチャラー



走行中にさまざまな情報をドライバーに伝えるステアリングホイール



フロントサスペンションもリヤ同様、コンベンショナルなブッシュロッド



エンジンカウルを外したところ。リヤサスペンションのダンパーが見える

ようこそ!  
IRLへ!!







が参戦。DOHC 3・5ℓ V8のNAエンジンにはバンク角(90度)、ボア(93mm)、クランクシャフト(180度フラット)、エンジン長(558・8×571・5mm)、レプリミット(1万3000回転)等々、さまざまな規定があり、各マニファクチャラーとも独自性を持つ部分が極端に限られているため格差は出ない。エンジン購入金額は邦貨で1基約1150万円(3マニユファクチャラー共通)。こちらも基本的にシャシー同様、選択が可能となっている。

これはマシンデザイン。もちろん定められたレギュレーション内でのことだが、エアロダイナミクスの優劣が勝敗を左右する高速レースだけに大きな要素となる。

**正常進化を遂げた03Gフォース**

2003年モデルのバノスGフォース製シャシーは大幅な変更は抑え、昨年モデルの問題点の改良に主眼を置いたエポリユーションモデルと言えるだろう。ノーズ先端からリヤエンドまで流れるように自然なラインで構成されたボディワークはウインドトンネルで多くの時間を費やしたことが窺え、インダクションポッドのデザイン変更も含めエアロダイナミクスに重点を置いたファイナルチューニングが施されている。

特に目立つのは、フロントアクスル前方のモノコック上部から張り出し始めるサイ

## IRL2大マシン解説

Text/Osamu Ishimi

# これがIRLマシンだ!



サイドポンツーン後部は大きく絞られ、リヤウイング下へと空気を流す

ダメージを最小限に抑えるため、後端にはバンパー装着が義務付けられる



一見、厚く思われるサイドポンツーンは最上段の写真で分かるように、コクピット側に向かって傾斜。滑らかな上面と合わせ、空力的にまとまっている







# Dallara

## 圧倒的多数派 実績も問題なし!

ようこそ!  
IRLへ!!



無段階で角度調整ができる、フロントのウイングフラップ



フロントノーズ下部に収められたダンパーユニット。整備性は「A」



右サイドポンツーン内にはラジエターが収まる

ドボンツーンのデザイン。コクピットサイドから外側に向かって高さが増すラインは昨年モデルより一層強調され、正面から見るとまるで米戦闘機F18ホーネットを彷彿させる洗練されたデザインに仕上がっている。このサイドポンツーンデザインはホイールドラッグを軽減させることだ。

さらに2003年モデルはワンピースシヤシーの構成で軽量化に成功。同時にメンテナンスの効率が高められ、セッティング



エンジンカウルを外したところ。サイドポンツーンはほぼ水平。リヤサスペンションはプッシュロッド



Gフォースと同じく、ギヤボックスにはカーボン製のバンパーが付く





ダラーラのロゴが際立つステアリングホイールはスバル製



Gフォースと処理が似ているが、こちらはフェアリング状のカウルが付く



左側とは対照的な、右サイドポンツーンの内蔵

## 大きく変わった03ダラーラ

2003年モデルのダラーラ製シャシーは大きなモディファイが施され、昨年モデルとは全く別のシロモノとなって登場した。大きく自立したのは、極端に低くなったフロントノーズセクション。エアロダイナミクスの追求から出てきたひとつの答えと考えられるが、この新デザインを可能にするためフロントサスペンションは近年珍しいブルロッドが採用（リヤはブッシュロッド）され、ダンパー&コイルスプリングをモノコック下部に収める思い切ったレイアウトを採用している。このためフロントサスのセッティングを行なう場合、フロント部分を持ち上げる必要性が生じ、人手と時間がかかることが弱点だが、これらのネガティブ要素を換ね除けるだけの隠し味がこのデザインに込められていることが推測できる。

時間の短縮に貢献するフレンドリーなシャシーと銘打っている。前後サスペンションは近代レーシングカーの定番、ブッシュロッドを採用。バノスGフォースの特徴だったフロントダンパーが逃げるためのコクピット前の出っ張りも目立たなくなった。今シーズン、バノスGフォースで参戦するのは、チップガナッシ・レーシングのT・シエクターとS・ディクソン、AJF・イト・レーシングのAJF・フォイトV、そして高木虎之介とF・ジャフォオーネが所属するモーター・レーシングの3チーム。ダラーラに対して台数では劣勢に立たされているものの、密かに巻き返しを狙っている。

その他ボディワークも複雑で、コクピット前のドーム状の盛り上がり、ノーズからサイドポンツーン後端にかけての面構成、インダクションポッドからリヤエンドまでのエンジンカバーも一見アンバランスで無骨に思えるが、空力的にユニークで優れたアイデアが注ぎ込まれている可能性も大きい。事実、これまでのテストではバノスGフォースを超えるパフォーマンスを見せ、潜在能力の高さを証明している。

チャンピオンマシンの余裕からか、デザインを革新し大きく動いたダラーラ。今シーズンも圧倒的なシェアを誇り、バノスGフォースの目論見を阻止することは必至だ。今シーズン、スーパーアグリ・フェルナンデス・レーシングから参戦するロジャー・安川もダラーラシャシーを使用する。



3台エントリーのチームオーナー兼ドライバーとしてIRLに、悲願のインディ500制覇に挑むマイケル・アンドレッティ。今年のインディ500後に引退の噂が上がったが、どうやら二足のわらじを楽しんでおり、今シーズンは全うするようだ。なおオーナーとしてはメインスポンサー（アイレブ）を配慮し、セクテン7と11をIRLに交渉している

スーパーアグリ・フェルナデス・レーシング / ダラウラ・ホンダ  
ロジャー安川



マイケル・アンドレッティ  
スーパーアグリ・フェルナデス・レーシング / ダラウラ・ホンダ



フォーミュラアトランティックからステップアップしてきたルーキー、ロジャー安川。日本人ながら海外でのレース活動が多かったため、英語でのコミュニケーションは問題なし。フェルナデスと鈴木重久里がジョイントする、スーパーアグリ・フェルナデス・レーシングからの参戦。オーバルでの経験もあり、戦い方を学べば好成績も期待

フル参戦2年目の昨年、ケンタッキーでIRL初優勝を遂げた若きブラジル人、フェリペ・ジャフォーネ。速さはあるが、難は他ドライバーと絡んでしまう場合が多いこと。それでも昨年、チャンピオンのホーニッシュ、チーム・ペンスキーのふたりに続くランキング4位につけており、トヨタエンジンにスイッチした今年はダークホースと目される



フェリペ・ジャフォーネ  
チーム・ペンスキー / Gフォース トヨタ

サム・ホーニッシュジュニア  
チーム・ペンスキー / Gフォース トヨタ



2年連続チャンピオン、サム・ホーニッシュジュニア。ホンダとトヨタが参戦する今年は、シボレーユーザーとして対日本メーカーの先鋒となることは間違いない。素早い判断と激しい走りも昨年、最後まで追いつけるチーム・ペンスキーのふたりを振り切った。敗れたロジャー・ペンスキーが、自チームに入れるのではないかと噂も上がったほどだ

# オーバルを攻める男たち

IRLの威厳を保とうとする者、CARTから殴り込みをかける者、シボレーの、トヨタの、ホンダの威厳を背負う者、そしてインディ500を目指す者、ルーキー、ベテラン……それぞれの思想が、激しく交錯する



高木虎之介  
モーター・レーシング / Gフォース トヨタ

トヨタとともにIRLに参戦を開始する高木虎之介。チームは名伯楽モーリス・ナン率いるモーター・レーシング。IRL経験のあるジャフォーネがチームメイトなのは心強い。CART時代にオーバルは何戦か経験しており、IRLでの走り方もすぐに学ぶだろう。気懸かりなのは、使用シャシーが少数派のGフォースであることか

ようこそ!  
IRLへ!!



アルコール中毒など、サーキット外で話題になっていたアル・アンサーJr.が、ようやく精神的にも立ち直ってきたようだ。今年はトヨタエンジンで戦うが、アルJr.最大の武器はその長きにわたるレース経験。勝ち方も熟知しており、マイケル・アンドレッティとともに、数々のレース記録の上位を占めているのは、それを如実に表している

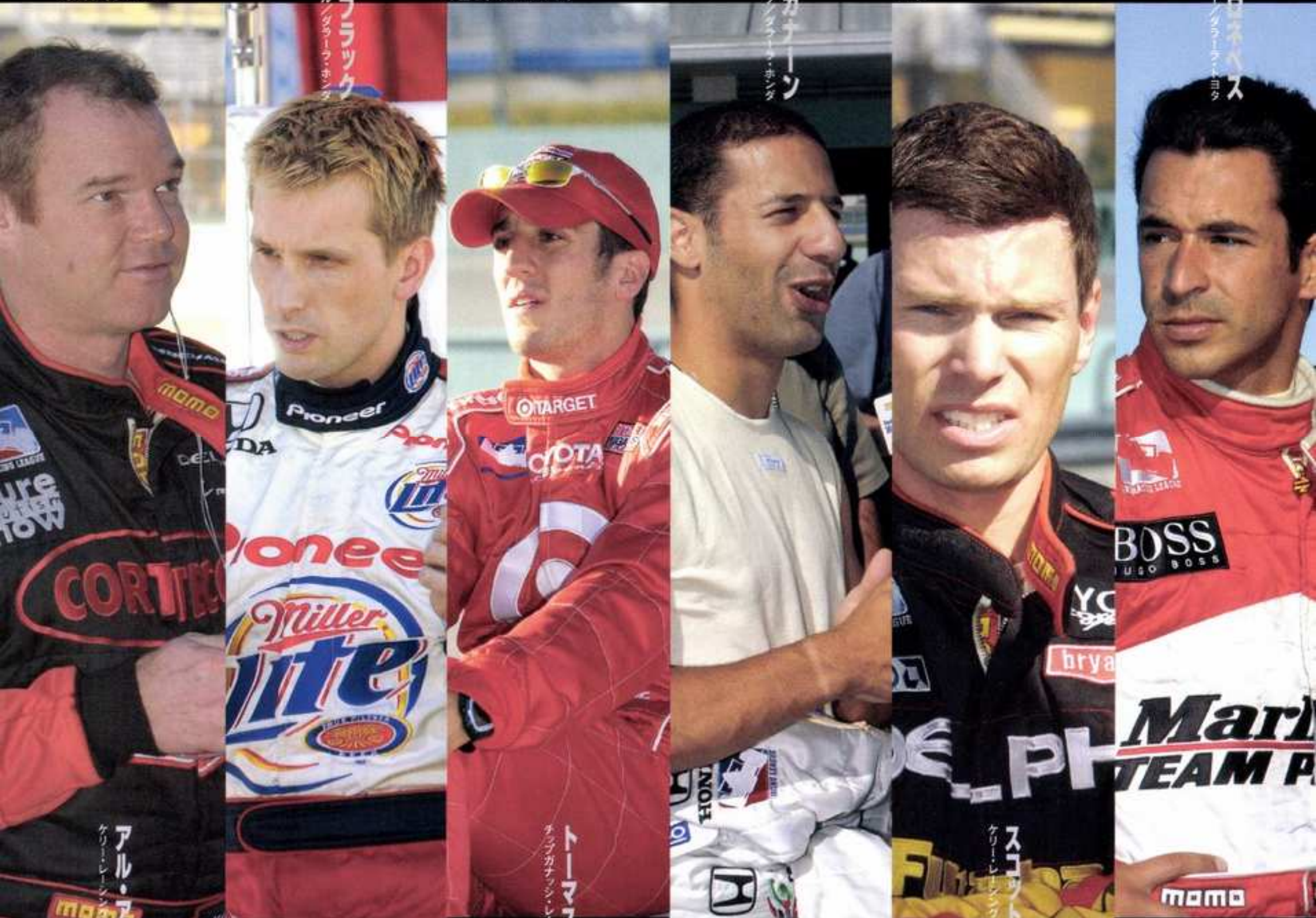
**ケニー・ブラック**  
チーム・レイホール / ダラーラ・ホンダ

79年F1世界チャンピオン、ジョディ・シエクターの息子。チャーバー・インディレーシングに属していた昨年、トーマス・シエクターはその天性の速さをたびたび披露した。残念ながらその走りにマシンがついてこれずランキング14位に沈んだが、チップガナッシ・レーシングに移籍した今年は、昨年の1勝よりは多い勝ち星を挙げることだろう

**トニー・カナーン**  
アンドレッティ・グリーン・レーシング / ダラーラ・ホンダ

アルJr.とともにダラーラ・トヨタで戦う、ケリー・レーシングのスコット・シャープ。91、93年Trans-Amチャンピオンという異色の経歴で、96年にはデイトナ24時間ウイナーにもなった。昨年のナザレス戦ではジル・ド・フェランのガス欠にも助けられて最終周にトップへ。劇的な勝利を飾っている。昨年のランキングは6位

**エリオ・カストロネベス**  
チーム・ベンスキー / ダラーラ・トヨタ



**アル・アンサーJr.**  
ケリー・レーシング / ダラーラ・トヨタ

4年ぶりにIRLに復帰するケニー・ブラック。当時と状況は大きく変わったとはいえ、98年チャンピオン、99年インディ500ウイナーの実力を改めて見せてほしい。チームはCART時代の2000-01年に所属していた、気心の知れたチーム・レイホール。マシンはダラーラ・ホンダ。ポビー・レイホールとの二人三脚の戦いが、また見られるはず

**トーマス・シエクター**  
チップガナッシ・レーシング / Gフォース・トヨタ

アンドレッティ・グリーン・レーシングの一角を成すトニー・カナーン。アンドレッティとダリオ・フランキッティと合わせ、3カーでの参戦はセッティングを進める時などは大きなアドバンテージとなるはず。CART参戦時の98-2002年、結局1勝しか挙げられなかったが、その5年ずっとホンダユーザーであり、IRL初年度もホンダを使用する

**スコット・シャープ**  
ケリー・レーシング / ダラーラ・トヨタ

勝利後、バンク上のフェンスによじ登るパフォーマンスでおなじみの物騒男、エリオ・カストロネベス。昨年は最終戦までホーニッシュとタイトルを争ったが、わずかの差で涙を飲んだ。チーム・ベンスキーはシボレーからトヨタにエンジンを替えたが、カストロネベスが今年もタイトル有力候補に変わりはない。インディ500の3連覇も懸かる

**その他の有カドライバーたち**

- ジル・ド・フェラン** チーム・ベンスキー / Gフォース・トヨタ
- ダリオ・フランキッティ** アンドレッティ・グリーン・レーシング / ダラーラ・ホンダ
- スコット・ディクソン** チップガナッシ・レーシング / Gフォース・トヨタ
- バディ・ライス** チャーバー・レーシング / ダラーラ・シボレー
- AJフォイトIV** AJフォイト・レーシング / Gフォース・トヨタ





# トランスポーター ア・ラ・カルト

残念ながら日本ではちょっと見られない  
呆れるほど巨大なトランスポーターの数々  
その鮮やかな色合いと雰囲気だけでも  
皆様にお届けいたします  
それにしても、どのトランポもでかい……

ようこそ!  
IRLへ!!







7	2	1
8	3	
9	4	
10	6	5

■ロジャー・安川のダラーラ・ホンダを収める、スーパーアグリ・フェルナンデス・レーシングのトランスポーター。パナソニックブルーが鮮やか。側面に描かれたマシンは両側ともなぜか後ろ向き。  
 ■ホームステッドのコースマーシャル用フォードトラック。テストの合間合間にこまめに路面をチェックしている。  
 ■パイオニアとミラーライト、新スポンサーできれいに塗り分けられたチーム・レイホール。  
 ■ターゲットカラーのGフォース・トヨタを積み込む、チップ・ガナッシ・レーシングのトランスポーター。ちなみにマシンはこのようにトランスポーターの上部に積まれる。  
 ■モーナン・レーシングのトランスポーター横にはまだ、フェリペ・ジャブオーネの名前のみ。高木タイガー虎之介の名前は間もなく。  
 ■ケリー・レーシングのトランスポーター。  
 ■パンサー・レーシングのトランスポーター。側面後部には星条旗と2001-2002チャンピオンが誇らしげに輝く。  
 ■ガレージに横付けされたブリヂストン/ファイアストーンタイヤのトランスポーター。背後のガレージでは膨大な数のタイヤをフィッティング。2005年までは同社はIRLへのタイヤ供給の契約を結んでいる。  
 ■F1でも見慣れたレッドブルカラーがチャーパー・インディ・レーシング、奥にはチーム・メナードのトランスポーター







ようこそ!

IRLへ!!





インディアナポリス・モータースピードウェイのオーナー  
トニー・ジョージが1996年  
世界最大のレース、インディ500とともに  
アメリカ国内だけで展開されるオーバルレース  
インディ・レーシング・リーグ (IRL) を創設した時  
直接のライバルだったCART関係者たちは  
激しく反発、IRLvsCARTの争いが幕を開けた  
スタードライバー、名門チームを擁したCARTは  
IRL最大のイベントであるインディ500に合わせ  
同距離の500マイルレースを同日に組んだ  
オーバルだけでなく、ロードやストリートなど  
コースもバリエーションに富んでいた  
一方のIRLには当時  
名の知られたドライバーは皆無と言ってよく  
拳げ句には5月のインディ500を最終戦にするため  
2年またぎでシーズンを設定したこともあった  
当初はCARTがすべての面で  
IRLに対して圧倒的優位に立っていたのだ  
その後、アメリカ大陸だけにとどまらず  
オーストラリア、メキシコ、日本、ヨーロッパへ  
シリーズ拡大路線を押し進めていったCART  
それを横目にIRLはしかし  
面々なまでにアメリカ国内のオーバルレースの  
スタンスを変えなかった  
さらにCARTの人気に目を留めた  
メルセデスベンツやホンダ、トヨタといった  
マニュファクチャラーが次々と参戦を表明  
勝負は完全についたとさえ思われたのだ  
しかし風向きは徐々にIRLに吹き始める  
まずCART創設メンバーだった名門  
チーム・ Penske が離脱、IRL参戦を発表  
トヨタ、ホンダも相次いで離脱を明らかにした  
そして2003年、勝者となったIRLは  
インディカーシリーズの名前を蘇らせ  
CARTを駆わしていた  
スタードライバーや名門チームばかりか  
日本の2大メーカーの参戦まで現実のものとした  
初めてアメリカを飛び出して

日本でのレース開催さえ決めたのだ  
設立から8年目  
インディ・レーシング・リーグは  
アメリカのオープントップフォーミュラとして  
新たな歴史を刻もうとしている





# What's IRL?

2002年の  
マニアックデータ  
で分析する  
IRLの知られざる素顔  
そしてCARTの真実





# シリーズ・ランキング

## IRLはホーニッシュJrの、CARTはダ・マッタの王座

### ▼シリーズ・ランキング

順位	ドライバー	国籍	マシン	計得点	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	第9戦	第10戦	第11戦	第12戦	第13戦	第14戦	第15戦
1	S.ホーニッシュJr	USA	ダラーラ・シボレー	531	52	37	52	13	5	12	35	50	40	37	26	40	30	52	50
2	H.カストロネベス	BR	ダラーラ・シボレー	511	35	50	30	30	50	32	40	13	35	22	28	30	42	32	42
3	G.D.フェラン	BR	ダラーラ・シボレー	443	40	40	32	37	20	14	52	42	30	40	30	5	50	7	
4	F.ジッフォネ	BR	Gフォース・シボレー	432	26	11	28	40	35	30	32	35	32	26	35	52	9	28	13
5	A.バロン	USA	ダラーラ・シボレー	366	24	7	18	26	32	20	20	20	24	50	18	22	35	18	30
6	S.シャープ	USA	ダラーラ・シボレー	332	10	14	24	50	3	16	30	9	28	24	22	32	12	26	32
7	A.アンサーJr	USA	ダラーラ・シボレー	311	11	30	19	18	18	40	28	30	13			28	26	40	10
8	B.ラジ	USA	ダラーラ・シボレー	305	8	26	26	7	15	24	15	12	26	18	17	35	15	35	26
9	A.ターレ	BR	ダラーラ・シボレー	304	20	18	17	19	17	35	22	26	50	13	7	7	19	14	18
10	E.チーバー	USA	ダラーラ・インフィニティ	280	5	15	10	26	30	11	24	16	14	28	8	19	20	30	24
11	J.ワード	USA	Gフォース・シボレー	268	32	12	20	11	22	50	10	24	18	19	5	14	17	9	5
12	L.レドン	F	ダラーラ・インフィニティ	229	15	16	35	15	8	15	26	15	8	14	19	10	8	5	20
13	B.ポート	USA	ダラーラ・シボレー&インフィニティ	225	14	24	12	24	12	26	16	8	22	16	16	11	7	11	6
14	T.シェクター	ZA	ダラーラ・インフィニティ	210	28	8	6	9	6	15	14	32	17	17	52	8			
15	R.バーン	USA	ダラーラ・シボレー	204			16	16	28	22	18	26	20	32	20	6			
16	G.マック*	USA	Gフォース・シボレー	184	17	10	14	12	13	9	17	10	12	15	10	13			
17	R.ブル	USA	Gフォース・インフィニティ	177	18	17			14	10	7	17	9	9	6	20	28	10	12
18	S.フィッシャー	USA	Gフォース・インフィニティ	161				32	6			14	16	8	24	24	10	8	19
19	R.ホエセル	BR	ダラーラ・シボレー&インフィニティ	158					9	17			19	30	15	17	24	19	8
20	E.サラザール	RCH	ダラーラ・シボレー	157	30	32	15							11	11	16	16	12	14
21	R.マギー	USA	ダラーラ・シボレー&インフィニティ	142	16	9	13	17			13	22	17				18	17	17
22	B.ライズ*	USA	ダラーラ・インフィニティ	140											40	18	32	22	28
23	G.レイ	USA	ダラーラ・シボレー	128					1	18	12	18	11	10	13	5	11	13	16
24	T.レナ*	USA	ダラーラ・シボレー	121										20	32	26	6	15	22
25	V.メイラ*	BR	ダラーラ・シボレー	96												15	22	24	35
26	J.ラジ	USA	ダラーラ・シボレー	90	12	26	40	10											
27	阪田隆博	J	ダラーラ・シボレー&インフィニティ	78		5	4	20	10	28	11								
28	R.レッドウェイ*	USA	Gフォース・シボレー&ダラーラ・インフィニティ	76	6	22	8	14	1	7			7						11
29	M.ティモア	USA	ダラーラ・シボレー	73					1		19	19	10	12	12				
30	A.ラッツァロ*	USA	ダラーラ・シボレー	70	22	13		22			8						5		
31	J.ハーブ	USA	Gフォース&ダラーラ・シボレー	70	4	19	11	8		8	9	11							
32	野田英樹*	J	Gフォース・シボレー	54	7	20	5	5									13	6	3
33	J.デ・ブリーズ	USA	ダラーラ・シボレー	53	13	8	7	6		19									
34	P.トレーシー	CDN	ダラーラ・シボレー	40					40										
35	W.ラングホーン*	USA	Gフォース・シボレー	36												12		17	7
36	D.フェルトン*	GB	ダラーラ・シボレー	35													20	15	
37	A.ルイエンダイク	NL	Gフォース・シボレー	30					16					14					
38	M.アンドレッティ	USA	ダラーラ・シボレー	26					26										
39	R.ゴードン	USA	ダラーラ・シボレー	24					24										
40	J.バクサー	USA	ダラーラ・シボレー	23			22		1										
41	T.カールソン	USA	ダラーラ・シボレー	23	19	4													
42	K.ブラック	S	Gフォース・シボレー	19					19										
43	M.バビス	I	ダラーラ・インフィニティ&シボレー	16					7										9
44	D.フランキッティ	GB	ダラーラ・シボレー	11					11										
45	B.ロー	USA	Gフォース・シボレー	9	9														
46	M.キドリー	USA	Gフォース・インフィニティ	9			9												
47	S.ハリントン	USA	ダラーラ・シボレー	9										9					
48	C.クルーズマン*	USA	ダラーラ・シボレー	4															4
49	J.シュレーダー	USA	ダラーラ・シボレー	3			3												
50	T.カーナン	BR	Gフォース・シボレー	2															
51	B.ジュンケイラ	BR	Gフォース・シボレー	1					2	1									

### ▼エントラント選手権

順位	No	エントラント	計得点
1	4	パンサー・レーシング	531
2	3	マールボロ・チーム・ペンスキー	511
3	6	マールボロ・チーム・ペンスキー	452
4	21	ハリウッド・モー・ナン・レーシング	432
5	44	ブレア・レーシング	366
6	7	ケリー・レーシング	363
7	8	ケリー・レーシング	332
8	91	ヘメルガン・レーシング	305
9	14	A.J.フォイト・エンタープライズ	304
10	52	レッドブル・チーム・レーシング	292
11	2	チーム・メナード	264
12	51	レッドブル・チーム・レーシング	280
13	20	サム・シュミット・モータースポーツ	279
14	9	ターゲット・チップ・ガナッシ・レーシング	268
15	11	A.J.フォイト・エンタープライズ	233
16	34	マイジャック・コンクエスト・レーシング	229
17	98	カーブ/アガシニア/ポート・インディ・レーシング	225
18	24	ドレイヤー&レインボールド・レーシング	218
19	12	ブラドレイ・モータースポーツ	210
20	31	310レーシング	184
21	55	レッドウェイ&アソシエイツ・レーシング	156
22	23	ドレイヤー&レインボールド・レーシング	129
23	53	レッドブル・チーム・レーシング	82
24	16	レーシング・プロフェッショナルズ	70
25	78	ケリー・レーシング	69
26	10	カビル・レーシング	55
27	54	ベック・モータースポーツ	52
28	18	PDMレーシング	49
29	37	ブレイトン・レーシング	43
30	26	チーム・グリーン	40
31	41	A.J.フォイト・エンタープライズ	39
32	15	パンサー・レーシング	35
33	20	コンバージェント・レーシング	32
34	39	チーム・グリーン	26
35	31	チーム・メナード	24
36	19	チーム・レイホール	23
37	28	インディ・レジェンダリー・レーシング	22
38	22	ターゲット・チップ・ガナッシ・レーシング	19
39	27	チーム・グリーン	11
40	67	ブラドレイ・モータースポーツ	11
41	81	ザリ・レーシング	9
42	17	ハリウッド・モー・ナン・レーシング	2
43	5	レッドウェイ&アソシエイツ・レーシング	1
44	33	ターゲット・チップ・ガナッシ・レーシング	1
45	98	サム・シュミット・モータースポーツ	1

### IRL

得点方法は各戦1位から28位までが50-40-35-32-30-28-26-24-22-20-19-18-17-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2の各点、29位以下は1点。さらに最多ラップリーダーに2点が加算される。ランキング上位に食い込むためには確実に上位に入ることが条件で、欠場は即脱落を意味する。インディ500だけの参戦者も多く、計51名。11カ国のうち、アメリカ人が32名で最多だが、ブラジル人も8名と増加傾向。\*印はルーキー

### IRL

ドライバー選手権とは別に公式に「エントラント選手権」がある。同チームでもカーナンバーごとに別扱いとされるのが面白い。IRLの場合、シーズン途中でのドライバー交替は比較的多く(負傷や戦績不振などで)、由緒あるナンバーを上位に就けることがドライバーより優先される気風はAAA/USAC時代の名残りとも言える。14はフォイト、2はメナード・チームの代名詞だ。\*印はスポットで他チームのナンバーを借用したケース

### ▼シリーズ・ランキング

順位	ドライバー	国籍	マシン	計得点	0-100	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	第9戦	第10戦	第11戦	第12戦	第13戦	第14戦	第15戦	第16戦	第17戦	第18戦	第19戦
1	C.ダ・マッタ	BR	ローラ・トヨタ	237	196+41	21	6	0	2	22	23	21	23	2	2	0	21	18	14	16	21	7	2	16
2	B.ジュンケイラ	BR	ローラ・トヨタ	184	110+54	2	0	21	3	13	16	16	0	4	12	15	0	22	10	10	1	4	16	16
3	P.カーベントニア	CDN	レイナード・フォード	157	117+40	6	0	12	0	10	10	0	3	21	10	23	6	0	14	0	16	14	12	12
4	D.フランキッティ	GB	レイナード&ローラ・ホンダ	148	95+53	16	4	14	1	0	14	15	0	0	20	0	1	21	0	20	3	6	3	10
5	C.フィッティパルディ	BR	ローラ・トヨタ	122	103+19	14	0	1	12	16	0	0	14	1	0	16	8	6	10	0	16	2	6	0
6	K.ブラック	S	ローラ・トヨタ	114	101+13	0	12	0	5	15	0	0	16	12	0	8	0	0	6	7	0	12	1	20
7	J.バクサー	USA	ローラ・フォード	114	83+31	0	17	0	4	5	0	0	8	8	0	5	10	10	3	8	14	1	21	2
8	A.タグリアーニ	CDN	レイナード・フォード	111	84+27	10	0	16	0	3	1	6	6	10	6	6	16	2	1	0	12	8	5	3
9	M.アンドレッティ	USA	レイナード&ローラ・ホンダ	110	85+25	1	21	0	8	2	4	0	2	16	8	14	3	5	0	3	5	4	16	0
10	M.ジョルダインJr	MEX	ローラ・フォード	105	80+25	12	10	10	10	4	8	3	1	4	12	2	4	8	4	2	8	3	0	0
11	P.トレーシー	CDN	レイナード&ローラ・ホンダ	101	76+25	5	6	0	21	0	0	4	0	14	18	0	1	12	5	0	1	14	0	0
12	T.カーナン	BR	レイナード&ローラ・ホンダ	98	80+19	0	0	1	0	1	5	5	0	5	14	0	12	14	8	0	5	10	13	6
13	S.ディクソン	NZ	ローラ・トヨタ	97	68+29	8	0	4	8	8	6	8	10	0	0	10	0	3	16	1	1	0	8	6
14	A.フェルナンデス	MEX	ローラ・ホンダ	59	36+23	2	3	6	17	0	0	0	4	2	5	0	1	13	0	6	0	0	0	0
15	高木虎之介	J	レイナード・トヨタ	53	28+25	0	8	5	0	0	0	12	5	6	0	1	0	0	0	8	0	0	0	8
16	O.セルビア	E	ローラ&レイナード・トヨタ	44	14+30	3	2	8							0	3	0	0	2	12	0	0	10	4
17	中野信治	J	ローラ・ホンダ	43	3																			



# What's IRL?

## 賞金額

IRLの方がCARTより高額!? でも上には上が……

### 優勝/PP/FL回数

F1よりも広く開放された上位陣

#### ▼優勝

●ドライバー		●エンジン	
1 C.ダ・マッタ	7 (6+1)	1 トヨタ	10 (8+2)
2 D.フランキッティ	3 (2+1)	2 ホンダ	5 (3+2)
3 B.ジュンケイラ	2 (1+1)	3 フォード	4 (3+1)
3 P.カーペンティア	2 (2+0)		
5 M.アンドレッティ	1 (1+0)	●シャシー	
5 P.トレーシー	1 (0+1)	1 ローラ	16 (11+5)
5 M.ドミンガス	1 (1+0)	2 レイナード	3 (3+0)
5 J.バッサー	1 (0+1)		
5 K.ブラック	1 (1+0)		

#### ▼表彰台

●ドライバー		●エンジン	
1 C.ダ・マッタ	11 (9+2)	1 トヨタ	26 (22+4)
2 D.フランキッティ	7 (4+3)	2 ホンダ	18 (12+6)
3 B.ジュンケイラ	6 (4+2)	3 フォード	13 (8+5)
4 P.カーペンティア	5 (3+2)		
4 C.フィッティバルディ	5 (5+0)	●シャシー	
6 M.アンドレッティ	4 (3+1)	1 ローラ	47 (36+11)
6 P.トレーシー	4 (3+1)	2 レイナード	10 (6+4)
8 J.バッサー	3 (2+1)		
8 K.ブラック	3 (3+0)		
10 A.タグリアーニ	2 (1+1)		
10 M.ハビス	2 (1+1)		
10 T.カナン	2 (2+0)		
13 M.ドミンガス	1 (1+0)		
13 A.フェルナンデス	1 (0+1)		
13 S.ディクソン	1 (1+0)		

#### ▼ポールポジション

●ドライバー		●エンジン	
1 C.ダ・マッタ	7 (7+0)	1 トヨタ	12 (10+2)
2 B.ジュンケイラ	4 (3+1)	2 ホンダ	5 (2+3)
3 A.フェルナンデス	2 (1+1)	3 フォード	2 (2+0)
3 T.カナン	2 (1+1)		
5 J.バッサー	1 (1+0)	●シャシー	
5 D.フランキッティ	1 (0+1)	1 ローラ	18 (13+5)
5 P.カーペンティア	1 (1+0)	2 レイナード	1 (1+0)
5 K.ブラック	1 (0+1)		

#### ▼1列目

●ドライバー		●エンジン	
1 C.ダ・マッタ	9 (9+0)	1 トヨタ	21 (18+3)
2 B.ジュンケイラ	6 (4+2)	2 ホンダ	13 (7+6)
3 A.フェルナンデス	3 (2+1)	3 フォード	4 (3+1)
3 D.フランキッティ	3 (2+1)		
3 T.カナン	3 (1+2)	●シャシー	
3 P.トレーシー	3 (2+1)	1 ローラ	33 (25+8)
3 K.ブラック	3 (2+1)	2 レイナード	5 (3+2)
8 P.カーペンティア	2 (2+0)		
8 C.フィッティバルディ	2 (2+0)		
10 J.バッサー	1 (1+0)		
10 A.タグリアーニ	1 (0+1)		
10 M.アンドレッティ	1 (0+1)		
10 S.ディクソン	1 (1+0)		

#### ▼最速ラップ

●ドライバー		●エンジン	
1 C.ダ・マッタ	6 (6+0)	1 トヨタ	13 (11+2)
2 B.ジュンケイラ	3 (3+0)	2 ホンダ	5 (3+2)
3 K.ブラック	2 (1+1)	3 フォード	1 (0+1)
3 P.トレーシー	2 (1+1)		
5 T.カナン	1 (0+1)	●シャシー	
5 D.フランキッティ	1 (1+0)	1 ローラ	17 (14+3)
5 J.バッサー	1 (0+1)	2 レイナード	2 (0+2)
5 C.フィッティバルディ	1 (1+0)		
5 O.セルビア	1 (0+1)		
5 中野信治	1 (1+0)		

**CART** カッコ内はロード+オーバーに於ける回数。ダ・マッタのロードでの強さがよく分かる。優勝が9人、表彰台が15人、グリッド1列目が13人、最速ラップが10人に分散するあたりは、F1GPとは大違い。実力が拮抗し、開かれた世界であることが見える。中野信治も最終戦メキシコ・シティで日本人として初の最速ラップを記録した。最後の3強対決となったエンジン別では、いずれもトヨタ/ホンダ/フォードの順で終わった

#### ▼優勝

●ドライバー		●エンジン	
1 S.ホーニッシュJr.	5	1 シボレー	14
2 H.カストロネベス	2	2 インフィニティ	1
2 G.ド・フェラン	2		
4 S.シャープ	1	●シャシー	
4 J.ワード	1	1 ダラーラ	13
4 A.ダーレ	1	2 Gフォース	2
4 A.バロン	1		
4 T.シェクター	1		
4 F.ジャフォーネ	1		

#### ▼表彰台

●ドライバー		●エンジン	
1 S.ホーニッシュJr.	10	1 シボレー	42
2 G.ド・フェラン	7	2 インフィニティ	3
2 H.カストロネベス	7		
4 F.ジャフォーネ	5	●シャシー	
5 A.ダーレ	2	1 ダラーラ	39
5 A.バロン	2	2 Gフォース	6
5 A.アンサーJr.	2		
5 B.ラジア	2		
9 S.シャープ	1		
9 J.ワード	1		
9 T.シェクター	1		
9 J.ラジア	1		
9 P.トレーシー	1		
9 B.ライス	1		
9 L.レドン	1		
9 V.メイラ	1		

#### ▼ポールポジション

●ドライバー		●エンジン	
1 G.ド・フェラン	4	1 シボレー	10
2 T.シェクター	3	2 インフィニティ	5
3 S.ホーニッシュJr.	2		
4 H.カストロネベス	1	●シャシー	
4 E.チャーバー	1	1 ダラーラ	13
4 B.ジュンケイラ	1	2 Gフォース	2
4 B.ボート	1		
4 S.フィッシャー	1		
4 V.メイラ	1		

#### ▼1列目

●ドライバー		●エンジン	
1 H.カストロネベス	6	1 シボレー	21
2 S.ホーニッシュJr.	5	2 インフィニティ	9
3 G.ド・フェラン	4		
4 T.シェクター	3	●シャシー	
5 E.チャーバー	2	1 ダラーラ	27
5 B.ボート	2	2 Gフォース	3
5 B.ライス	2		
8 B.ジュンケイラ	1		
8 S.フィッシャー	1		
8 V.メイラ	1		
8 J.ラジア	1		
8 R.ブル	1		
8 A.アンサーJr.	1		

#### ▼最速ラップ

●ドライバー		●エンジン	
1 T.シェクター	7	1 インフィニティ	11
2 B.ライス	2	2 シボレー	4
3 J.ワード	1		
3 R.ブル	1	●シャシー	
3 E.チャーバー	1	1 ダラーラ	13
3 F.ジャフォーネ	1	2 Gフォース	2
3 B.ラジア	1		
3 S.ホーニッシュJr.	1		

**IRL** 決勝でのホーニッシュJrの強さは圧倒的で、CARTから転向してきた強豪ベンスキー勢（カストロネベスとド・フェラン）を一蹴した。優勝は9人に分散、ワード以下の5名はいずれも初優勝だ。最速ラップとポールポジションの多さで目立つのが新人シェクター。そのせいもあって、シボレー優勢のエンジン別データの中、ニッサン・インフィニティが最速ラップでシボレーを降した。シャシーではダラーラがGフォースを離す

#### IRL

王者ホーニッシュJrよりインディ500期者のカストロネベスの方が4万ドルほど上回ってトップ。計252万ドルは3億円余。物議を醸したインディ500一戦だけで稼いだ160万ドル=2億円が大きく効いている。これを除外すれば、ホーニッシュJrの稼ぎが圧倒的だ（インディではたった25万ドル=3000万円なのだが）。全体的にCART（後出）よりも多額というのはいちよとした驚き

#### ▼賞金額(トップ20)

順位	ドライバー	計賞金\$
1	H.カストロネベス	2512965
2	S.ホーニッシュJr.	2470615
3	F.ジャフォーネ	1316315
4	G.ド・フェラン	1267715
5	A.バロン	1118765
6	J.ワード	944015
7	S.シャープ	943315
8	A.アンサーJr.	941015
9	A.ダーレ	923015
10	B.ラジア	900265
11	E.チャーバー	878465
12	L.レドン	866015
13	B.ボート	847165
14	T.シェクター	840515
15	G.マック*	756765
16	R.ブル	735015
17	R.ハーン	719015
18	R.ボエセル	577015
19	G.レイ	516715
20	P.トレーシー	489315

#### CART

王者ダ・マッタが年間で稼いだ額が105万3000ドル（約1億3000万円）。続くフランキッティやジュンケイラが8400万円前後、高木と中野で3800~3600万円前後。IRLと比べると意外に低い印象だ。余談だがNASCARウインストン・カップの年間最多額は528万ドル（約6億4000万円）。アメリカではフォーミュラよりストックカーの方がポピュラーであるひとつの証であり、CARTに出たがるアメリカ人が増えない一因だと分かる

#### ▼賞金額

順位	ドライバー	計賞金\$
1	C.ダ・マッタ	1053000
2	D.フランキッティ	701000
3	B.ジュンケイラ	679750
4	P.カーペンティア	651500
5	C.フィッティバルディ	534500
6	M.アンドレッティ	518750
7	K.ブラック	511000
8	J.バッサー	502250
9	P.トレーシー	493750
10	A.タグリアーニ	480750
11	T.カナン	419000
12	M.ジョルダインJr.	409250
13	S.ディクソン	408000
14	M.ドミンガス*	341000
15	高木虎之介	317750
16	A.フェルナンデス	309000
17	中野信治	302500
18	O.セルビア	290250
19	M.ハビス	186500
20	T.ベル*	143750
21	D.マニング*	17500
22	A.ロッタラー*	14250
23	L.ディアス*	11000



インディ500で劇的(?)な2連覇を遂げたH.カストロネベス。この一戦で2億円を獲得

「オレを誰だか知らないって? ホーニッシュJrたおオレのことよ!」





## 消化ラップ数

### 伏兵登場。ジョルダンJrとバロンに注目せよ

**IRL** 全15戦の合計周回数は3100周。最多のホーニッシュJrはその95.6%に相当する2963周を走破した。元CARTのバロンが安定したレースっぷりで僅差の2番手で計2959周。「速さ」ではシボレー勢と互角近くに戦ったニッサン・インフィニティだが、消化ラップ数ではチーバーの10位が最上位。メカニカル・トラブルより事故が多かった嫌いはあるものの信頼性がいまひとつだったとも言える。新人ライスは出走5戦すべてで200周は立派

**CART** ここでは伏兵ジョルダンがトップ。全19戦のトータル周回数が2411周だから、2368周とはつまり98.2%を走破した計算になる。彼は01年まではテルエンダーの常連だったが、レイホール・チームに抜擢された02年は開幕以来17戦連続入賞というしぶとい走りシーズン前半はポイント争いをもリード、一躍注目を浴びた。反対にレギュラー陣で下位に沈んだのはドミンクス、トレーシー、ブラックらで、序盤戦リタイヤの多さが響いた

#### ▼消化ラップ数

順位	ドライバー	計周回数	ロード・オーバル
1	M.ジョルダンJr.	2368	1243+1125
2	B.ジュンケイラ	2297	1139+1158
3	C.ダ・マック	2245	1118+1127
4	M.アンドレティ	2114	1211+903
5	S.ディクソン	2027	871+1156
6	C.フィッティパルディ	2025	1148+877
7	D.フランキッティ	2023	932+1091
8	A.タグリアーニ	1978	1189+789
9	T.カナーン	1975	1096+879
10	中野信治	1890	1138+754
11	P.カーペンティア	1823	1015+808
12	高木虎之介	1773	918+855
13	J.バッセ	1751	1003+748
14	A.フェルナンデス	1748	872+876
15	K.ブラック	1678	881+797
16	P.トレーシー	1648	967+681
17	M.ドミンクス*	1603	767+836
18	O.セルビア	1234	575+659
19	M.バビス	866	308+558
20	T.ベル*	862	347+515
21	D.マニング*	211	0+211
22	A.ロッタラー*	73	73+0
23	L.ディアス*	1	1+0

#### ▼消化ラップ数

順位	ドライバー	計周回数
1	S.ホーニッシュJr.	2963
2	A.バロン	2959
3	H.カストロネベス	2952
4	F.ジャフォーネ	2875
5	A.グーレ	2776
6	G.ド・フェラン	2684
7	A.アンサーJr.	2638
8	S.シャープ	2632
9	B.ラジア	2629
10	E.チーバー	2603
11	B.ボート	2525
12	J.ウッド	2511
13	L.レドン	2476
14	G.マック*	2325
15	T.シェクター	1972
16	R.ハーン	1916
17	R.ブル	1847
18	R.マギー	1756
19	R.ボエセル	1729
20	E.サラザール	1606
21	S.フィッシャー	1564
22	G.レイ	1557
23	B.ライズ*	1000
24	R.トレッドウェイ*	993
25	新藤政博	989
26	M.ディスマ	984
27	T.レナ*	956
28	V.メイラ*	797
29	野田英樹*	714
30	J.ラジア	707
31	J.ハーブ	670
32	J.デ・ブリーズ	635
33	A.ラッパロ*	592
34	W.ラングホーン*	511
35	A.ルイエンダイク	396
36	O.フェルドン*	395
37	M.バビス	359
38	J.バッセ	287
39	P.トレーシー	200
39	M.アンドレティ	200
39	R.ゴードン	200
39	K.ブラック	200
43	D.フランキッティ	197
44	T.カールソン	195
45	M.ギドリ	184
46	S.ハリントン	171
47	B.ロー	149
48	T.カナーン	89
49	B.ジュンケイラ	87
50	C.クルーズマン*	74
51	J.シュレダー	15

## ラップリーダー

### 速くて強いふたりのチャンピオン

**IRL** 実に27名もの者がラップリーダーとなっていることがまずすごい。服部茂章も第6戦テキサス（フォート・ウォース）で28周にわたってトップを快走した。フィッシャーも30周をリード。最多ホーニッシュJrと2番手ド・フェランの差はそれほど大きくない。カストロネベスが意外と伸び悩み、反対に新人シェクターが3番手に食い込んでいる。00年チャンピオンのB.ラジアがたった3周、99年チャンピオンのレイが41周というのやや意外か

**CART** 王者ダ・マックが19戦中14戦にわたって、トータル2位の倍近い619周リードしたのは当然としても（全体2411周の25.7%）、2〜3位がトレーシーとブラックというのはシリーズ・ランキングを思うと少々意外なところ。中野信治も第7戦シカゴで10周トップを走った。エンジン別ではトヨタが1101周（45.7%）、ホンダが826周（34.3%）、フォードが484周（20.1%）となり、ここでもやはりトヨタ車優勢だった様子が見て取れる

#### ▼ラップリーダー

順位	ドライバー	計周回数
1	S.ホーニッシュJr.	654
2	G.ド・フェラン	601
3	T.シェクター	443
4	H.カストロネベス	351
5	A.アンサーJr.	200
6	F.ジャフォーネ	167
7	S.シャープ	116
8	E.チーバー	65
9	B.ボート	49
9	A.バロン	49
11	J.ラジア	45
12	G.レイ	41
13	L.レドン	39
14	T.レナ*	36
15	B.ライズ*	37
16	B.ジュンケイラ	32
17	J.ウッド	31
18	S.フィッシャー	30
19	新藤政博	26
20	T.カナーン	23
21	A.グーレ	18
22	R.マギー	13
23	W.ラングホーン*	9
24	V.メイラ*	8
25	E.サラザール	7
26	B.ラジア	3
26	R.ボエセル	3

#### ▼ラップリーダー

順位	ドライバー	計周回数	ロード・オーバル
1	C.ダ・マック	619	523+96
2	P.トレーシー	314	77+237
3	K.ブラック	268	71+197
4	D.フランキッティ	252	104+148
5	B.ジュンケイラ	196	138+58
6	J.バッセ	182	14+148
7	P.カーペンティア	159	159+0
8	T.カナーン	145	63+82
9	A.タグリアーニ	115	13+102
10	M.アンドレティ	90	50+40
11	M.ジョルダンJr.	24	10+14
12	C.フィッティパルディ	18	7+11
12	D.マニング*	18	0+18
14	A.フェルナンデス	15	15+0
15	中野信治	10	0+10
16	M.ドミンクス*	5	4+1
17	M.バビス	1	1+0



CART界の「リトル・ジャイアント」ダ・マック。03年はF1でトヨタを駆る

## 各戦データ

### 「オーバル・オンリー」対「市街地多数」。異なる個性



40万人の大観衆が見守る中、インディ500は今スタートを切られた

**IRL** 過去最高の年間15戦シリーズとして開催。いずれもアメリカ国内のオーバル・トラックを舞台とするが、一周0.75マイルのリッチモンドから2.5マイルのインディ500まで、コースの性格は微妙に異なる。夕方スタートの夜間レースがあるのも特徴。平均出走台数は24.9台で、これは近年の国際的なフォーミュラカーレースとしてはかなり高い数値。表中のkm/h表示はマイルでの公式数値に1.60934を掛けたもの。平均時速300km/hは当たり前

**CART** シリーズは全19戦。本来のアメリカ/カナダに加えてメキシコ/オーストラリア/日本/イギリスと計6カ国で開催された。コース種類の多さがシリーズの特徴だが、スーパースピードウェイはフォンタナの戦いだけに減少（史上最速優勝記録達成）。レース距離の最長はそのフォンタナで816km（500マイル余）、最短は雨で短縮終了となったサーファーズ・パラダイスの180km。平均出走台数は18.5台で、ひとこと比べると寂しさは否めない

#### ▼各戦データ

Rd	開催日	サーキット	開催国	レース距離	天候	出走	優勝スピード	最速ラップ・スピード	PPスピード
第1戦	3月2日	ホームステッド	USA: FL	2,414km×200周=482,800km	曇り	25台	225.831km/h	313.905km/h	326.509km/h
第2戦	3月17日	フェニックス	USA: AZ	1,609km×200周=321,800km	晴れ	25台	187.495km/h	274.576km/h	289.501km/h
第3戦	3月24日	フォンタナ	USA: CA	3,219km×200周=643,800km	晴れ	27台	288.627km/h	358.173km/h	356.343km/h
第4戦	4月21日	ナザレス	USA: PA	1,609km×225周=362,025km	曇り	23台	150.938km/h	269.085km/h	278.059km/h
第5戦	5月26日	インディアナポリス	USA: IN	4,023km×200周=804,600km	晴れ	33台	267.954km/h	354.514km/h	372.308km/h
第6戦	6月8日	テキサス	USA: TX	2,414km×200周=482,800km	夜間	23台	265.515km/h	354.774km/h	354.290km/h
第7戦	6月16日	バイクスピーク	USA: CO	1,609km×225周=362,025km	晴・雨	23台	195.478km/h	278.133km/h	286.459km/h
第8戦	6月29日	リッチモンド	USA: VA	1,207km×250周=301,750km	夜間	22台	159.524km/h	255.064km/h	271.504km/h
第9戦	7月7日	カンザス	USA: KS	2,414km×200周=482,800km	晴れ	23台	267.311km/h	354.419km/h	351.716km/h
第10戦	7月20日	ナッシュビル	USA: TN	2,140km×200周=428,000km	夜間	22台	205.991km/h	325.351km/h	327.942km/h
第11戦	7月28日	ミシガン	USA: MI	3,219km×200周=643,800km	晴れ	25台	268.143km/h	355.794km/h	357.061km/h
第12戦	8月11日	ケンタッキー	USA: OH	2,414km×200周=482,800km	晴れ	25台	239.830km/h	355.840km/h	356.292km/h
第13戦	8月25日	ゲートウェイ	USA: IL	2,012km×200周=402,400km	晴れ	24台	231.280km/h	271.792km/h	281.828km/h
第14戦	9月8日	シカゴ	USA: IL	2,414km×200周=482,800km	晴れ	25台	235.477km/h	360.595km/h	358.689km/h
第15戦	9月15日	テキサス	USA: TX	2,414km×200周=482,800km	曇り	26台	263.901km/h	358.080km/h	356.620km/h

#### ▼各戦データ

Rd	開催日	サーキット	開催国	コース種類	レース距離	天候	出走	優勝スピード	最速ラップ・スピード	PPスピード
第1戦	3月10日	モンテレー	MEX	ロード	3,386km×85周=287,810km	晴・曇	20台	145.716km/h	161.694km/h	154.435km/h
第2戦	4月14日	ロングビーチ	USA: CA	ロード(ストリート)	3,167km×90周=285,030km	曇り	20台	139.909km/h	165.280km/h	166.309km/h
第3戦	4月27日	モータース	J	オーバル	2,491km×201周=500,691km	曇り	20台	250.167km/h	339.387km/h	346.173km/h
第4戦	6月2日	ミルウォーキー	USA: WI	オーバル	1,661km×250周=415,250km	曇り	19台	208.543km/h	259.974km/h	269.610km/h
第5戦	6月9日	ラグナセカ	USA: CA	ロード	3,602km×87周=313,374km	晴れ	19台	162.809km/h	191.673km/h	186.631km/h
第6戦	6月16日	ボートランド	USA: OR	ロード	3,189km×110周=350,790km	晴れ	18台	169.593km/h	187.618km/h	194.403km/h
第7戦	6月30日	シカゴ	USA: IL	オーバル	1,658km×250周=414,500km	晴れ	18台	195.574km/h	246.430km/h	254.466km/h
第8戦	7月7日	トロント	CAN	ロード(ストリート)	2,824km×112周=316,288km	晴れ	18台	150.249km/h	172.904km/h	174.900km/h
第9戦	7月14日	クリーブランド	USA: OH	ロード(エアポート)	3,389km×115周=389,735km	晴れ	18台	194.727km/h	208.667km/h	213.909km/h
第10戦	7月28日	バンクーバー	CAN	ロード(ストリート)	2,866km×100周=286,600km	曇り	18台	126.373km/h	167.418km/h	171.009km/h
第11戦	8月11日	ミッドオハイオ	USA: OH	ロード	3,634km×92周=334,328km	晴れ	18台	171.685km/h	192.479km/h	197.829km/h
第12戦	8月18日	ロードアメリカ	USA: WI	ロード	6,515km×60周=390,900km	晴れ	16台	200.935km/h	225.958km/h	229.587km/h
第13戦	8月25日	モントリオール	CAN	ロード(ストリート)	4,360km×80周=348,800km	晴れ	18台	174.851km/h	195.605km/h	198.773km/h
第14戦	9月1日	デンバー	USA: CO	ロード(ストリート)	2,651km×100周=265,100km	晴れ	18台	145.402km/h	154.784km/h	154.645km/h
第15戦	9月14日	ロッキンガム	GB	オーバル	2,380km×211周=502,180km	曇り	19台	253.765km/h	339.801km/h	344.017km/h
第16戦	10月6日	マイアミ	USA: FL	ロード(ストリート)	2,232km×105周=234,360km	晴れ	18台	110.596km/h	127.742km/h	131.168km/h
第17戦	10月27日	ゴールドコースト	AUS	ロード(ストリート)	4,498km×40周=179,920km	雨	18台	89.881km/h	139.049km/h	179.517km/h
第18戦	11月3日	フォンタナ	USA: CA	オーバル(スーパー-S)	3,265km×250周=816,250km	晴れ	18台	318.641km/h	373.551km/h	373.384km/h
第19戦	11月17日	メキシコシティ	MEX	ロード	4,484km×73周=327,332km	晴れ	19台	168.124km/h	185.002km/h	187.815km/h





フォントナの最速クオリファイアー、カナーン。その平均時速は232.011mph=373.384km/h

## 予選最速

平均373km/h対372km/hで  
この勝負CARTの勝ち!

### ▼予選最速

順位	スピード	Rd	レース	記録ドライバー
1	372.308km/h	第5戦	インディアナポリス	B.ジュンケイラ
2	358.669km/h	第14戦	シカゴ	S.ホーニッシュJr.
3	357.061km/h	第11戦	ミシガン	T.シェクター
4	356.620km/h	第15戦	テキサス	V.メイラ
5	356.343km/h	第3戦	フォントナ	E.チャーバー
6	356.292km/h	第12戦	ケンタッキー	S.フィッシャー
7	354.290km/h	第6戦	テキサス	T.シェクター
8	351.716km/h	第9戦	カンザス	T.シェクター
9	327.942km/h	第10戦	ナッシュビル	B.ボート
10	326.509km/h	第1戦	ホームステッド	S.ホーニッシュJr.
11	289.501km/h	第2戦	フェニックス	H.カストロネベス
12	286.459km/h	第7戦	バイクスピーク	G.ド・フェラン
13	281.828km/h	第13戦	グレートウェイ	G.ド・フェラン
14	278.059km/h	第4戦	ナザレス	G.ド・フェラン
15	271.504km/h	第8戦	リッチモンド	G.ド・フェラン

### ▼予選最速

順位	スピード	Rd	レース	記録ドライバー
1	373.384km/h	第18戦	フォントナ	T.カナーン
2	346.173km/h	第3戦	もてぎ	B.ジュンケイラ
3	344.017km/h	第15戦	ロッキンガム	K.ブラック
4	269.610km/h	第4戦	ミルウォーキー	A.フェルナンデス
5	254.466km/h	第7戦	シカゴ	D.フランキッティ
6	229.567km/h	第12戦	ロードアメリカ	B.ジュンケイラ
7	213.900km/h	第9戦	クリーブランド	C.ダ・マッタ
8	198.773km/h	第13戦	モントリオール	C.ダ・マッタ
9	197.828km/h	第11戦	ミッドハイオ	P.カーペンティア
10	194.403km/h	第6戦	ポートランド	B.ジュンケイラ
11	187.815km/h	第19戦	メキシコシティ	B.ジュンケイラ
12	186.631km/h	第5戦	ラグナセカ	C.ダ・マッタ
13	179.517km/h	第17戦	ゴールドコースト	C.ダ・マッタ
14	174.900km/h	第8戦	トロント	C.ダ・マッタ
15	171.008km/h	第10戦	バンクーバー	C.ダ・マッタ
16	168.308km/h	第2戦	ロングビーチ	J.バクサー
17	154.846km/h	第14戦	デンバー	B.ジュンケイラ
18	154.439km/h	第1戦	モンテレー	A.フェルナンデス
19	131.166km/h	第16戦	マイアミ	T.カナーン

## IRL

アメリカのレース結果ではスピードはマイル (mph) で表される。公式発表時のマイル・データに1.60934を掛けてkm/hに変換して速さ比べをしてみよう。全戦オーバーだからある意味当然とはいえ、15戦すべてで一周平均271km/hを突破し、F1GP史上最高速 (02年イタリアGPでの259.8km/h) を上回っている。中でも最高速はインディ500における372.3km/h。PP4回を数えるド・フェランが低速 (といっても270-280km/h台) 4戦に集中しているのも面白い

## CART

シリーズ19戦中オーバーが5戦しかないCARTだから、全体的にはIRLほどスピーディーではない。しかし第18戦フォントナでカナーンが記録した373.3km/hは、IRLと合わせても最速記録となるほどの超高速。その差はわずか1km/hの差とさだが、一番は一番。ちなみに00年フォントナCART予選でド・フェランは388.540km/h (241.428mph) というとんでもない最速不倒スピードを記録している。一周平均でこのスピードだから観光的には400km/hオーバー間違いない!

## 年齢

若年化するCARTと  
少しだけ高年齢層のIRL

## IRL

出走全51名の開幕戦時点での年齢を生年月日順に並べた。インディ500とミシガンのみ参戦のルイエンダイクが48歳と最高齢。40歳以上のベテランが7名もいる (うち3名は20年前のF1ドライバー)。一方、フィッシャー/シェクター/ホーニッシュJrといった若手注目株3人が最年少のトップ3を占め、シリーズ全体の若返り化の傾向も進み始めている。全員の平均年齢は32.6歳で、CARTよりは明らかに高い。38歳の阪部茂章は12番目



偉大な父マリオと並ぶマイケル・アンドレッティも大ベテラン。引退の噂もチラホラ

### ▼年齢

順位	ドライバー	年齢
1	アリー・ルイエンダイク	48歳
2	エリシオ・サラザール	47歳
3	マーク・ティスマア	45歳
4	ビル・ロー	44歳
5	ラウル・ボエセル	44歳
6	エディ・チャーバー	44歳
7	ジェフ・ワード	40歳
8	アル・アンサーJr.	39歳
9	マイケル・アンドレッティ	39歳
10	アンソニー・ラッツァロ	38歳
11	ロビー・ブール	38歳
12	阪部茂章	38歳
13	スコット・ハリントン	38歳
14	ジミー・バクサー	36歳
15	ビル・ボート	36歳
16	ジョン・デ・ブリーズ	35歳
17	ケニー・ブラック	35歳
18	グレッグ・レイ	35歳
19	パディ・ラジヤ	34歳
20	ジル・ド・フェラン	34歳
21	スコット・シャープ	34歳
22	ポール・トレーシー	33歳
23	ロビー・ゴードン	33歳
24	野田英樹	32歳
25	マックス・バビス	32歳
26	ジャレット・シュレーダー	32歳
27	リック・トレッドウェイ	32歳
28	ジョン・ハープ	31歳
29	アレックス・パロン	31歳
30	コリー・クルーズマン	31歳
31	タイス・カールソン	31歳
32	ミモ・キドリ	31歳
33	リッチー・ハーン	31歳
34	ジャック・ラジヤ	31歳
35	ジョージ・マック	30歳
36	ダリオ・フランキッティ	28歳
37	ロビー・マギー	28歳
38	ローレン・レドン	28歳
39	ウィル・ラングホーン	27歳
40	トニー・カナーン	27歳
41	フェリペ・ジャフォネ	27歳
42	エリオ・カストロネベス	26歳
43	パディ・ライス	26歳
44	ブルーノ・ジュンケイラ	25歳
45	トニー・レナ	25歳
46	ビル・メイラ	24歳
47	アイルトン・ダール	24歳
48	ダン・フェルドン	23歳
49	サム・ホーニッシュJr.	22歳
50	トーマス・シェクター	21歳
51	サラ・フィッシャー	21歳

### ▼年齢

順位	ドライバー	年齢
1	マイケル・アンドレッティ	39歳
2	エイドリアン・フェルナンデス	36歳
3	ジミー・バクサー	36歳
4	ケニー・ブラック	35歳
5	ポール・トレーシー	33歳
6	マックス・バビス	32歳
7	クリスチャン・フィッティパルディ	31歳
8	中野信治	30歳
9	パトリック・カーペンティア	30歳
10	アレックス・タグリアーニ	29歳
11	ダリオ・フランキッティ	28歳
12	クリスティアン・ダ・マッタ	28歳
13	高木虎之介	27歳
14	オリオール・セルビア	27歳
15	マリオ・ドミンクス	27歳
16	トニー・カナーン	27歳
17	タウンゼント・ベル	26歳
18	ダレン・マニング	26歳
19	ミシェル・ジョルダインX.	25歳
20	ブルーノ・ジュンケイラ	25歳
21	ルイス・ティアス	24歳
22	スコット・ディクソン	21歳
23	アンドレ・ロッター	20歳

## CART

同様にCARTも決勝出走23名の開幕戦時点での年齢を並べてみよう。最年長は「ミスターCART」アンドレッティ39歳、最年少は最終戦のみスポット参戦したロッターで20歳。平均年齢は28.8歳という数値になる。40代の選手が多かった10年前と比べるとはるかに若返っていて、F1GPの平均年齢にもかなり近い。中野や高木やダ・マッタらは全員のちょうど真ん中辺りに位置し、働き盛りと目されて当然の存在だったことになる

# What's IRL?

## 1~2位差

10000分の24秒差を君は見分けられるか  
IRLは大接戦の宝庫

### ▼1~2位差

順位	差	Rd	レース	優勝vs2位
1	0'0024	第14戦	シカゴ	S.ホーニッシュJr. vs A.アンサーJr.
2	0'0096	第15戦	テキサス	S.ホーニッシュJr. vs H.カストロネベス
3	0'0111	第6戦	テキサス	J.ワード vs A.アンサーJr.
4	0'0281	第3戦	フォントナ	S.ホーニッシュJr. vs J.ラジヤ
5	0'0932	第12戦	ケンタッキー	F.ジャフォネ vs S.ホーニッシュJr.
6	0'1741	第9戦	カンザス	A.ダール vs S.ホーニッシュJr.
7	0'4243	第10戦	ナッシュビル	A.パロン vs G.ド・フェラン
8	0'4969	第4戦	ナザレス	S.シャープ vs F.ジャフォネ
9	1'4385	第7戦	バイクスピーク	G.ド・フェラン vs H.カストロネベス
10	1'7036	第11戦	ミシガン	T.シェクター vs B.ライス
11	1'8323	第8戦	リッチモンド	S.ホーニッシュJr. vs G.ド・フェラン
12	2'1024	第13戦	グレートウェイ	G.ド・フェラン vs H.カストロネベス
13	2'1421	第2戦	フェニックス	H.カストロネベス vs G.ド・フェラン
14	コ-ジョン	第1戦	ホームステッド	S.ホーニッシュJr. vs G.ド・フェラン
14	コ-ジョン	第5戦	インディアナポリス	H.カストロネベス vs P.トレーシー

## IRL

オーバーの常として接近戦になりやすいが、02年は特に接戦が多かった。第14戦シカゴランドではその差一万分の24秒、しかも3位以下も一塊というすさまじさ。過半数の8戦が0秒5以内、イエロー・コ-ジョン下でフィニッシュした2戦を除けば、すべてが2秒2以内での僅差優勝となった。それも抜きつ抜かれつが頻りに繰り返された後のもの。ターン3がタイトなもてぎでは密集バトルにはなりにくい、果たしてどうなるか

### ▼1~2位差

順位	差	Rd	レース	優勝 vs 2位
1	0'282	第14戦	デンバー	B.ジュンケイラ vs S.ディクソン
2	0'400	第18戦	フォントナ	J.バクサー vs M.アンドレッティ
3	0'466	第2戦	ロングビーチ	M.アンドレッティ vs J.バクサー
4	0'625	第6戦	ポートランド	C.ダ・マッタ vs B.ジュンケイラ
5	0'638	第4戦	ミルウォーキー	P.トレーシー vs A.フェルナンデス
6	0'639	第7戦	シカゴ	C.ダ・マッタ vs B.ジュンケイラ
7	0'734	第16戦	マイアミ	C.ダ・マッタ vs C.フィッティパルディ
8	0'805	第12戦	ロードアメリカ	C.ダ・マッタ vs A.タグリアーニ
9	0'986	第15戦	ロッキンガム	D.フランキッティ vs C.ダ・マッタ
10	1'239	第10戦	バンクーバー	D.フランキッティ vs P.トレーシー
11	1'679	第11戦	モンテレー	C.ダ・マッタ vs D.フランキッティ
12	2'177	第17戦	ゴールドコースト	M.ドミンクス vs P.カーペンティア
13	2'588	第13戦	モントリオール	D.フランキッティ vs C.ダ・マッタ
14	3'213	第11戦	ミッドハイオ	P.カーペンティア vs C.フィッティパルディ
15	3'987	第19戦	メキシコシティ	K.ブラック vs C.ダ・マッタ
16	4'398	第8戦	トロント	C.ダ・マッタ vs K.ブラック
17	12'282	第3戦	もてぎ	B.ジュンケイラ vs A.タグリアーニ
18	17'059	第9戦	クリーブランド	P.カーペンティア vs M.アンドレッティ
19	19'087	第5戦	ラグナセカ	C.ダ・マッタ vs C.フィッティパルディ

## CART

19戦中半数の9戦が1秒以内という僅差、10秒以上の大差となったのは3戦しかない。最小の0秒282はガナッシの、最大の19秒087はニューマン・ハースの、いずれもチームメイト間での争いだった。市街地コースの第2戦ロングビーチで0秒466 差だったアンドレッティとバクサーの両アメリカ人が、最後から2戦目の今度は超高速フォントナで0秒400 差で (順番は逆で) 1~2位というのも外国人選手優勢の中、なかなか興味深い

B.ジュンケイラはデンバーで0秒282差の勝利。もてぎでは12秒の大差で勝った





## F1方式

### 得点方法がF1式でも チャンピオンは動かず

順位	ドライバー	計得点	ロード+オーバー
1	C.ダ・マッタ	92	76+16
2	D.フランキッティ	50	32+18
3	B.ジュンケイラ	50	32+18
4	P.カーペンティア	46	35+11
5	C.フィッチャバルディ	32	29+3
6	K.ブラック	30	30+0
7	M.アンドレッティ	27	27+0
8	P.トレーシー	27	17+10
9	J.バッサー	26	28+0
10	A.タグリアーニ	20	14+6
11	T.カナーン	17	17+0
12	S.ディクソン	15	12+3
13	M.ジョルダインJr.	15	11+4
14	M.ドミンガス*	10	10+0
15	A.フェルナンデス	9	3+6
16	M.バビス	8	4+4
17	O.セルビア	6	0+6
18	高木虎之介	6	6+0
19	中野信治	5	5+0
20	T.ベル*	3	3+0

順位	ドライバー	計得点
1	S.ホーニッシュJr.	76
2	H.カストロネベス	59
3	G.ド・フェラン	55
4	F.ジャフォーネ	39
5	A.バロン	20
6	S.シャープ	19
7	A.アンサーJr.	16
8	A.ダーレ	15
9	T.シェクター	14
10	J.ワード	13
11	B.ライズ*	10
12	B.ラジア	8
13	J.ラジア	7
14	P.トレーシー	6
15	E.サラザール	6
16	E.チャーバー	5
17	L.レドン	4
17	V.メイラ*	4
18	R.ハーン	4
20	S.フィッシャー	3
20	T.レナ*	3
22	R.ボエセル	2
23	細部茂章	1
23	R.プー	1

#### IRL

F1と同じ得点方法を試してみてもホーニッシュJrの王座は変わらない。カストロネベスとド・フェランのベンスキー勢との3強の争いだったことが一目瞭然だ。若手ジャフォーネの上位安定度も見逃せない。ポイント獲得者は51名から24名へと半減するが、細部茂章は1点ながら23位にランクイン。シーズン終盤になって代走要員としてデビューしたライズ、メイラ、レナら新人らはすぐさま上位入賞、03年に大いに期待

#### CART

得点方法を仮にF1GPのような決勝上位6位までの10-6-4-3-2-1方式にするとどうなるか。ダ・マッタのチャンピオンは92点で不動だが、2位がフランキッティとジュンケイラが同点50点で並ぶ(優勝回数の多い前者が上位)。他の上位陣に大きな変動はない。日本の高木虎之介と中野信治は18位(6点)と19位(5点)へと順位を下げる。残念ながらチャンピオン争いとは全く無縁の存在だったということだ

## 予選選手権

### 予選でも強かった ホーニッシュJrとダ・マッタ

順位	ドライバー	計得点	ロード+オーバー
1	C.ダ・マッタ	264	211+53
2	B.ジュンケイラ	233	169+64
3	K.ブラック	169	136+33
4	T.カナーン	157	99+58
5	D.フランキッティ	157	109+48
6	P.トレーシー	123	77+46
7	C.フィッチャバルディ	118	115+3
8	A.タグリアーニ	106	77+29
9	P.カーペンティア	104	69+36
10	S.ディクソン	91	75+16
11	A.フェルナンデス	86	56+30
12	J.バッサー	80	64+16
13	M.アンドレッティ	63	29+34
14	高木虎之介	57	35+22
15	中野信治	44	35+9
16	T.ベル*	28	25+3
17	M.ジョルダインJr.	19	17+2
18	O.セルビア	11	11+0
19	M.ドミンガス*	6	6+0
20	M.バビス	3	0+3

順位	ドライバー	計得点
1	S.ホーニッシュJr.	192
2	H.カストロネベス	153
3	T.シェクター	129
4	E.チャーバー	112
5	G.ド・フェラン	102
6	F.ジャフォーネ	85
7	L.レドン	75
8	B.ポート	69
9	J.ワード	55
10	A.アンサーJr.	53
11	B.ライズ*	52
12	R.プー	51
13	S.フィッシャー	44
14	B.ラジア	43
15	V.メイラ*	42
16	J.ラジア	42
17	S.シャープ	42
18	A.バロン	31
19	R.ハーン	21
20	B.ジュンケイラ	20
21	R.ボエセル	16
22	M.ティスマ	15
23	T.レナ*	14
24	A.ダーレ	12
25	T.カナーン	10
26	細部茂章	9
27	E.サラザール	7
28	D.フェルドン*	6
29	G.マック*	4
30	R.トレッドウェイ*	4
31	R.ゴードン	2
32	R.マギー	2
33	G.レイ	1

#### IRL

各戦予選上位12位までにCART方式の得点を与えてみた(20-16-14-12-10-8-6-5-4-3-2-1点)。ホーニッシュJrはポールポジションこそ2回だけだが、全戦で得点を挙げた唯一の存在であり、悠々とトップを決めた。終盤欠場せざるを得なかった新人シェクターが3位に就け、速さを強烈にアピールしている。PP4回のド・フェランは意外に中団グリッドであることも多く、5位。実際のシリーズランキングでは13位にすぎないポートが8位に就ける

#### CART

同様のことをCART各戦予選12位までにも試してみよう。ダ・マッタとジュンケイラの若手ブラジリアンふたりだけが全戦でポイントを獲得し、264点対233点と好勝負を演じた。実際のシリーズランキングでは中位に埋もれたブラックとカナーンがここでは3~4位。言い換えれば、予選上位のブラックやカナーンは決勝でもっと好結果を残すべきであり、そうすればシリーズ全体がもっと盛り上がったであろうということだ



ダ・マッタの影に隠れ気味だったものの、ジュンケイラも全戦でポイントゲットは立派

## ベストラップ選手権

### 一歩及ばず シェクターとジュンケイラ

順位	ドライバー	計得点	ロード+オーバー
1	C.ダ・マッタ	219	182+37
2	B.ジュンケイラ	197	166+31
3	P.トレーシー	163	111+52
4	K.ブラック	159	127+32
5	T.カナーン	139	92+47
6	D.フランキッティ	124	91+33
7	P.カーペンティア	111	88+23
8	J.バッサー	98	59+39
9	S.ディクソン	98	83+15
10	C.フィッチャバルディ	90	88+2
11	M.アンドレッティ	73	33+40
12	A.タグリアーニ	73	57+16
13	M.ジョルダインJr.	68	52+16
14	O.セルビア	64	40+24
15	高木虎之介	63	46+17
16	中野信治	54	52+2
17	T.ベル*	40	30+10
18	A.フェルナンデス	39	9+30
19	M.バビス	23	0+23
20	M.ドミンガス*	18	3+15
21	A.ロッタラー*	8	8+0
22	O.マニング*	1	0+1

順位	ドライバー	計得点
1	S.ホーニッシュJr.	166
2	T.シェクター	160
3	E.チャーバー	99
4	F.ジャフォーネ	86
5	B.ラジア	84
6	H.カストロネベス	82
7	B.ライズ*	80
8	G.ド・フェラン	69
9	R.プー	63
10	A.アンサーJr.	57
11	A.バロン	57
12	L.レドン	52
13	S.シャープ	52
14	A.ダーレ	47
15	V.メイラ*	42
16	T.レナ*	38
17	J.ラジア	33
18	B.ポート	32
19	J.ワード	31
20	R.ハーン	28
21	S.フィッシャー	22
22	E.サラザール	19
23	M.アンドレッティ	16
24	T.カナーン	14
25	細部茂章	12
26	M.ティスマ	12
27	G.レイ	11
28	R.ボエセル	11
29	D.フェルドン*	8
30	M.バビス	6
31	J.バッサー	5
32	R.ゴードン	4
33	J.デ・ブリーズ	3
33	B.ジュンケイラ	3
35	P.トレーシー	1

#### IRL

アメリカでは決勝レース中のベストラップはあまり注目されぬまま時を経てきたが、近年は1万分の1秒まで計測され、公表される。上記「予選選手権」と同様に12位までに配点してみよう。ホーニッシュJrとシェクターの差はたった6点。チャーバーも3位に就け、他のインフィニティユーザーも上位に就けているから、もう一年継続参戦していればもっと好結果が残せたかもしれない。撤退が惜しまれるところ

#### CART

ここでもやはりダ・マッタとジュンケイラが1~2位を占める。少々意外なのは3位がトレーシーである点。かつては、速さにムラがあり、チャンピオンコンテナーたちと比べるとやや淡泊なレースぶりといった印象だったが、チームメイトのフランキッティ以上にしぶとさを発揮している。フェルナンデスが18位に低迷していることも別の意味で目立つ

カナダのヤンチャ坊主トレーシーもはや33歳しむとい走りで03年はチャンピオン候補?





# 「インディカー」 「チャンプカー」 の狭間

アメリカ・レース界の成り立ちを探る

今年03年からCARTの正式名称は「ブリヂストン・プレゼンツ・ザ・チャンプカー・ワールド・シリーズ・パワード・バイ・フォード」に、IRLの正式名称は「インディ・レーシング・リーグ・インディカー・シリーズ」へと改まる  
 どうしてこんなにややこしくなってしまったのか  
 そのルーツを探ると少々意外な事実が……

Text/Shinji Hayashi(GIRO) Photos/Amano e Associati, LAT Photographic

一方、アメリカの「トランプ」はダートコースや競馬場が多用され、楕円形のオーバル型がほとんど。1909年にはAAA（アメリカ自動車協会）統轄の全米選手権が始まり

世界初の自動車「レース」は1895年6月のパリ起点都市間レースだったが、その5カ月後にはアメリカでも同様に始まった。しかし、もともとヨーロッパのレースは貴族の遊びや社交の場としてやや排他的に発展したが、たまたまの対し、アメリカのそれは見世物・興行として一般大衆の娯楽としての要素が優先された。自動車競走がヨーロッパでは「モータースポーツ」なのに、アメリカでは「オートレーシング」と呼ばれるあたりに、その根本的な考え方の違いが見て取れる。

CARTとIRL、アメリカを代表する二大「オープンホイール」レースシリーズは、その勢力関係を今年劇的に変えながら、ともに新しい名称でシーズンインする。一時はシリーズ一本化への第一歩として車両規則統一の動きもあったが結局叶わず、CARTは「チャンプカー」、IRLは「インディカー」と、互いに別路線を強調している。その略称の使われ方の経緯を知るだけでも、複雑だが魅力的な全米選手権の発展の仕方がいかに日欧と違うかが見えてくる。

## What's IRL?

（16年という説もある）、11年には一周2・5マイルという巨大な煉瓦敷きコースを舞台に第1回「インディ500マイル」も催された。アメリカではスピードとスリルが何よりも重視され、比較的廉価で建設可能なホードトラック（木製板張コース）が1910〜20年代にかけて20以上も存在し、一大ブームとなった。そのバンク角は最大50度にも達し、そこをフレキも安全性も貧弱な原始的マシンがライディングメカニックを乗せて超高速で突っ走る様子は、まるでサーカスの曲芸のよう。しかしホードトラックは腐敗や焼失、さらに29年に起こった世界的経済大恐慌の影響を受けて、以後、まったく見捨てられてしまう。

戦後になって、ダートオーバルの舗装化が進んだ。50年代に入ると舗装トラック専用になり、重心を下げた「ロードスター」が次第に増え、従来のチャンプカーは「ダートカー」と呼ばれて区別されるようになる。また、チャンピオンシップ戦への登壇門として人気を博したのが「ミシエットカー」。その名の通り、ホイールベース1・6〜1・

### ▼日本人戦績

Rd	サーキット	コース種別	高木虎之介(予選順位/決勝最高位/決勝順位/ベストラップ順位)	中野信治(予選順位/決勝最高位/決勝順位/ベストラップ順位)
第1戦	モンテレー	ロード	15位○/7位○/14位○/13位○	20位●/12位●/15位●/16位●
第2戦	ロングビーチ	ロード(ストリート)	12位○/4位○/8位○/19位○	14位○/12位○/12位○/20位○/メカニカル
第3戦	ちかぎ	オーバル	11位○/4位○/8位○/10位○	18位○/5位○/10位○/20位○
第4戦	ミルウォーキー	オーバル	10位○/4位○/14位○/16位○/アクシデント	6位○/3位○/18位○/13位○/メカニカル
第5戦	ラガナセカ	ロード	8位○/5位○/16位○/6位○/コースオフ	18位○/9位○/14位○/13位○
第6戦	ホートランド	ロード	8位○/7位○/18位○/18位○/アクシデント	16位○/11位○/11位○/17位○
第7戦	シカゴ	オーバル	8位○/4位○/4位○/13位●	16位○/1位○/5位○/11位○
第8戦	トロント	ロード(ストリート)	12位○/7位○/8位○/10位●	7位○/4位○/4位○/5位○
第9戦	クリーブランド	ロード(エアポート)	10位○/4位○/7位○/6位○	18位○/8位○/10位○/14位○
第10戦	バンクーバー	ロード(ストリート)	14位○/9位○/15位○/16位○/アクシデント	13位○/4位○/11位○/4位○/アクシデント
第11戦	ミッドハイオ	ロード	10位○/10位○/12位○/10位○	17位○/5位○/9位○/16位○
第12戦	ロードアメリカ	ロード	13位○/10位○/15位○/13位○/アクシデント	10位○/8位○/11位○/15位○
第13戦	モンテリオール	ロード(ストリート)	12位○/2位○/14位○/7位○/メカニカル	9位○/6位○/9位○/9位○
第14戦	デンバー	ロード(ストリート)	18位○/15位○/15位○/6位○/アクシデント	3位○/3位○/16位○/16位○/メカニカル
第15戦	ロッキンガム	オーバル	4位○/2位○/6位○/3位○	15位○/11位○/16位○/17位○/アクシデント
第16戦	マイアミ	ロード(ストリート)	3位○/2位○/15位○/9位○/メカニカル	11位○/9位○/14位○/12位○/メカニカル
第17戦	ゴールドコースト	ロード(ストリート)	17位○/4位○/18位○/17位○/アクシデント	7位○/3位○/13位○/9位○
第18戦	フォンタナ	オーバル(スーパー-5)	18位○/15位○/18位○/17位○/アクシデント	12位○/2位○/15位○/16位○/メカニカル
第19戦	メキシコシティ	ロード	11位○/6位○/6位○/7位●	13位○/10位○/14位○/1位○

CART 日本からは3年目の中野信治と2年目の高木虎之介の2名が参戦、奮闘した。ともにF1レギュラー経験者であり、表彰台が期待されたが、結局実現しなかった。予選順位/ラップチャートにおける決勝最高位/決勝順位(リタイアしても順位はつく)/ベストラップ順位に関して両者を比較し、勝った方に○、負けた方に●を付けると、表のようになる。高木41勝vs中野35勝と接戦で、中野にはラップリードと最速ラップが一戦ずつある

## アラCART

### ▼チーム選手権

順位	ドライバー	計得点	ロード+オーバル
1	チップ・ガナッシ・レーシング	363	271+92
2	ニューマン・ハース	359	299+60
3	フォーサイス・レーシング	268	201+67
4	チーム・グリーン	249	171+78
5	チーム・レイホール	219	163+56
6	チーム・モトローラ・アソシエイト	110	85+25
7	フェルナンデス・レーシング	102	66+36
8	モーナン・レーシング	99	80+19
9	ウォーカー・レーシング	53	28+25
10	パトリック・レーシング	50	37+13
11	ヘルデス・コンペティション	37	33+4
12	シグマ・オートスポーツ	32	18+14
13	PWR	25	13+12
14	ティール・コイン・レーシング	5	1+4

CARTにはチーム&エントラント選手権が存在しないが、もしあったなら大接戦だった。共にローラ・トヨタのパッケージで盛んだガナッシ（ブラック、ジュンケイラ、途中からディクソン）363点と、ニューマン・ハース（ダ・マッタとフィッティバルディ）359点が、たった4点差でシーズンを終えたのだ。さらに、実質同チームであるグリーン（フランキッティ、トレシー）とモトローラ（アンドレッティ）を合わせると359点！

### ▼「裏」予選選手権

順位	ドライバー	計得点	ロード+オーバル
1	M.ドミンガス*	281	169+72
2	M.ジョルダイン*	210	144+66
3	中野信治	166	120+44
4	M.アンドレッティ	155	139+16
5	O.セルビア	118	70+48
6	高木虎之介	115	93+22
7	P.カーベントニア	106	100+6
8	S.ディクソン	94	61+33
9	M.バビス	82	52+30
10	A.フェルナンデス	80	70+10
11	P.トレシー	78	70+8
12	J.バクサー	69	53+16
13	T.ベル*	68	30+38
14	C.フィッティバルディ	60	22+38
15	A.タグリアーニ	58	47+11
16	T.カナン	52	50+2
17	D.フランキッティ	42	37+5
18	K.ブラック	34	8+26
19	L.ディアス*	20	20+0
20	A.ロクラー*	16	16+0
21	D.マニング*	14	0+14
22	B.ジュンケイラ	12	12+0
23	C.ダ・マッタ	6	6+0

予選最後尾から順にポイントを与える意地悪な非公式選手権。新人ドミンガスが全戦で高得点を挙げ、見事チャンピオン獲得！同郷メキシコの先輩ジョルダインが2位に就けた。中野信治も2度の20点を含み17戦でポイントゲット、3位に名を連ねる。一方の高木虎之介は健闘及ばず(?)6位。中野には僅差で及ばなかったものの4位と善戦したのはアンドレッティで、ロードコースで得点を積み重ね、3度の20点は立派(?)だった





MASERATI 1940 INDY500 WINNER



WORLD OF OUTLAWS SPRINT



INDY CAR AT BRICYARD 2013

USAC SPRINT CAR

9m程度の小型レーサー（エンジンは2リットル前後）で、チャンプカーのミニチュア版だ。1933年以後AAAの選手権ができたが、それ以外にも数多くの主催認可団体が存在する。そしてチャンプカーとミニジェットカーの中間に誕生した「スプリントカー」（4×6と6×6）が戦後人気を集める。ダートカーに酷似するが、レース距離が短い。これも地域や主催者によってバリエーションが増え、巨大なウィングを背負った「アウトロースプリント」は80年代以後、支持者が多い。

55年に世界各地で重大なレース事故が頻発すると、AAAはレース統轄部門を放棄した。それに取って代わる形で組織されたのがUSAC（USオート・クラブ）だった。チャンプカーとスプリント/ミニジェットという3本柱の整備と拡大を推し進めていく。

\*\*\*

61年インディ500に一台の小さなマシンが参戦した。ジャック・ブラバムが駆るクーバーは59、60年F1GPチャンピオンカーをインディ用に改造したミッドシップ車。大きなフロントエンジン「ロードスター」に伍して9位完走。これを機に、ヨーロッパのF1コンストラクターたちが、インディ500に目を向け始める。ジム・クラーク（ロータス）は63年2位、65年優勝、グレーム・ヒル（ローラ）は66年優勝と、F1スターに操られたミッドシップ車はこの時期、ロードスターを一気に駆逐してしまう。66年10月に富士で開催された「日本インディ」も、出走22台中、ロードスターは3台だけだった。

ただここで面白いのは、チャンピオンシップ戦の中には依然としてダートトラックでのラウンドが半数近くあったことだ。ヨーロッパ風ミッドシップ車ではダートは走れないから、昔ながらのダートカーも使う。異種マシンを乗り分けつつ、どこでも速くないとチャンピオンにはなれなかったのだ。しかしそれも71年以降チャンピオンシップ戦は舗装路に限定され、それまでのダートカーは新設「シルバークラウン」部門に回された。日本やヨーロッパには当時も今も、シルバークラウン以下スプリントやミニジェットの情報はほとんど伝わってこないが、チャンプカー・スターたちはシルバークラウンやスプリントにも当時ほとんど参戦して活躍したし、それでこそ一人前と見られたのだ。

\*\*\*

78年末、チャンプカーの主要チームは一致

団結して、旧態依然たる運営方法のUSACから造反独立、CART（チャンピオンシップ・オートレーシング・チームズ）を設立した。このため79年はCARTとUSACの2シリーズが併存したが、翌80年以後はCARTインディカーだけが生き残り、USACは昔ながらのダート・オーバル中心に活動範囲を絞った。ただしIMS（インディアナポリス・モーター・スピードウェイ）はUSACとの関係が深く、伝統のインディ500はCARTシリーズ戦にカウントされることはあっても主催はCARTとは無縁で行ない、孤高の存在であり続けた。

80年代、CARTはヨーロッパ化・国際化を強力に推し進めた。市街地コースやロードコースが増え、相対的にオーバルが減った。マシンはマーチ/ローラ/レイナード等英国製が主流に。F1の立場が脅かされると感じたFIAがCART潰しにかかる一幕もあった。90年代に入ってF1王者ナイジェル・マンセルの参戦活躍により、ヨーロッパの有力選手も多数CARTに参戦し始める。90年代半ば以降はホンダやトヨタといった日本のメーカーもエンジンサプライヤーとして参入、開催国もオーストラリアや日本（98年からもてぎ）、イギリス&ドイツと国際化し、日本での認知度もかなり高まった。言い換えるとアメリカ人スター選手は激減した。

一方、IMSのトニー・ジョージ代表は96年、新たにオーバル専門のシリーズ戦IRL（インディ・レーシング・リーグ）を立ち上げ、CARTが「インディカー」という名称を使うことを禁じた。日欧では当初、IRLはすくなくとも邪道レースと見られたが、CARTが代表者交代が重なって混乱に陥り、自動車メーカーが手を引き始めると、相対的にIRLへの注目度が高まる現象を生んだ。何よりもIRLはインディ500を内包しているのがメーカーには大きな魅力だ。

全戦がオーバルで競われ夜間レースもあるIRLはNASCARストックカーのオーブンホイール版という性格も感じられる。アメリカには現在、活動中のオーバルトラックが大小合わせて約1000存在する。アメリカ・レース界の奥深さは、ひとつのシリーズ戦の歴史を見ただけでは決して分からない。CART vs IRLの行方も今後さらに二転三転あるかもしれない。それらを踏まえただ、02年のCART & IRLデータ・レビューを見比べるときつと面白いだろう。





パワーだと思っています

検査社

BAR  
HONDA  
2003

絶対目標への回帰





2001年12月、F1プロジェクトに復帰した木内健雄エンジニアは、02年シーズン開幕以来、ほぼ2戦に1度のペースでグランプリの現場に足を運び、真摯な姿勢で今日のF1を観察した。10年ぶりのF1では、ヨーロッパのメーカーが大きな飛躍を遂げていた。ある時点から、彼らはホンダの思考の範囲を超えて加速していたのだ。ホンダも、進歩は続けていた。しかし試行錯誤を続ける第三期F1では、第二期時代に培ったすべてが活かされているわけではなかった。

「最後にもう少し回転を上げていけば、あとひとつは前に行けたんだよね」カナダGP予選、ジャンカルロ・フィジケラがシーズン・ベストの6番グリッドを手に入れた時、木内が最初に口にしたのは「悔しい」という言葉だった。

02年シーズン中盤後半にかけて、ホンダの姿勢が「攻め」に転じたことは誰の目にも明らかだった。幾度か派手なエンジンブローを経験しながら、チームもドライバーもアグレッシブになったホンダを歓迎し、私たちはそこに懐かしさに似た魅力を感じた。自動車メーカーがF1に参戦する場合、という総論ではなく、ホンダがホンダとしてF1を戦っていく上で必要な精神は、時代を超えて普遍的に存在する。

\*\*\*

02年10月1日、木内がレース技術開発統括責任者となり、木内体制が本格的に動き始めた。第二期時代の栄光にとられることなく柔軟に、しかしチャンピオンの精神をもって、彼が最初に行なったのは「勝つための性能」を最優先事項として徹底すること。BARの新車発表会とシエイクダウンテストを終えて帰国したばかりの彼を栃木研究所に訪ねた。

最初に、今シーズンのエンジンが主に目指したところを教えてくださいませんか？

「去年は終盤にかけてかなりパワーを上げ、トップクラスには入ったと思うんですが、前にまだ強いのがいた。それを抜いていくためには、最低でも今年中に900馬力には絡んでいかないと駄目でしょうね。そういう目標は持っています。そのためには去年のエンジ

昨シーズン後半から見え始めた第三期ホンダF1活動の変化  
幾重ものエンジンプローは方針転換の現れ  
木内健雄プロジェクトリーダーの下、明確になされた目標  
「攻めて勝つ」そう、これがホンダなんだ！  
ついに我々が待つホンダが帰ってくる

ホンダF1プロジェクトリーダー木内健雄

# ホンダはやっぱり

Interview & Text/Masako Imamiya (IRIS) Photos/Hiroharu Sato (i-dea), Honda



ンの延長線上ではなく、回転数ももっと上げられるようにしなきゃいけない。去年は予選で1万8600回転まで使ったんですが、フリクションを増加させずにそれ以上回すため、振動を抑えるためには、もっと精密に各部のバランスを取った基本構造が必要で、骨格的には、その点が去年と違って設計し直したところですね」

振動が出てから対処するのではなく、構造の段階で振動をある程度に抑える？

「そうそう。去年は多少、後付けで振動を抑えるような手だてをしながら回していたんですが、どうしてもフリクションが増えてしまふ。今年も計算上、最初から1万9000回転かそれ以上まで使う前提で設計している点が、いちばん違いますね。あと、重量も自慢できるものではなかったもので、今の時点で15kgほど軽くしました。ただ、もう少し馬力が出たところで耐久性を十分に保証しようとする、多少あちこちに肉をつけなければいけないだろうとは思いますが」

フェラーリは88度バンクを採用すると言われています。72度を基本に考えた場合、広げれば広げるほど大変というのではなく、90度には何か処理のしやすさがあるのですか？

「振動のバランスが取りやすいですね。半端に詰めたり広げたりすると、どこかの回転数でアンバランスな状態が出てきてしまふ。バンクの角度によって、ある次数で共振が急激に上がってしまうところがあるんですが、使う回転のバンドの中にそういう変な共振次数が出てこなければいいんです。たとえば1万9000回転まで使うのなら、1万9500回転でそういう共振次数が出て関係ないわけですね。90度バンクの場合、下の方にそういう回転数があるんだけど、いちばん危ない1万7000、1万8000回転あたりはきれいにキャンセルしてくれるんです」

「ホンダのエンジンはこうありたい」と目指すところはありますか？

「昔から言っています。まずパワーが出ないと話にならない」と。ただ、回転数を上げることが最優先というわけではないです。回さないでパワーが出ればいいじゃないですか、

パワーはとにかく負けたくないようにする。これは絶対に譲りたくない点です。また軽量化に関しては、我々の中ではあまりプライオリティが高くなくて「2、3kg重くても10馬力、20馬力パワーが出た方がいい」という感覚があるんですが、腰高なクルマというのは旋回性能が劣ってしまうし、サーキットレイアウトを見ても最近ではコーナー重視のものになってますよね。そうすると、パワーよりも重心の高さや旋回性能の方がラップタイムに大きな影響を与える。そこを再認識して、整理して「馬力を出すのと同じくらい、重量も徹底して軽くしないと、クルマとしての戦闘力は上がらない」という課題を改めてみんなで共有して考えたということです。ただ、軽いエンジンというと、ホンダはあまり得意じゃないというか、らしくない(笑)。それをひとつの目標にして到達したのは、今年の大きなポイントですね」

信頼性に関しては？

「ちょっと難しいところですが、これからですね。去年問題を経験した部分はすべて解決しています。去年はフリクションを少なくするためにある程度リスクを承知で軽くするということもしたんですが、今年はそのままで無茶をしなくてもパワーが出るように設計できたので。ただし、表面の肉もかなり削っている分、強度を確保するには少し時間がかかるかな。単品の強度の問題でなく、もともと部品では持たないものを組み合わせて、あの形にして初めて強度が出るという設計にしなければならなくて、どこかに少しクラックが入っちゃうとか。今はそういう問題を解決している真っ最中です。開幕戦までには、もちろん人間に合わせますよ」

車体に関しても、ホンダが提案した技術が多く入っているのでしょうか？

「サスペンションの設計は、我々の方で設計した部分を7割くらい入れてもらっています。残りの3割は、BARの方で実戦の味付けをしてもらって、というジオメトリの設計です。パーツのディテールに関しては、去年の間に我々が軽量化してレースに投入するところまで行っているんで、今年はその踏襲す



る形で。新規で入った大きなところはサスペンションと、あとギヤボックスの中身ですよね。そうした機構部分は我々が設計したものを使っています」

表から見るとジェフ・ウィリスの空力。中にはホンダの技術がかなり入っているかと? 「そうですね。BARは空力に関してはジェフを中心にかなり強くなっていますが、機構ものはまだスタッフが揃っていない。その部分は我々がやったらそれだけ進化するだろうと。まずはそういう組み合わせです」

佐藤琢磨選手の、テストドライバーとしての能力はどう評価されていますか?

「クルマからのフィードバックを細かく正確に感じ取って、それを正確にエンジニアに伝えてくれる。そういう能力は高いですね。去年はレースドライバーが4人いましたが、その中で最も優れていました。今回のテストでも細かくいろいろとフィードバックしてくれているので、エンジニアにとってはいちばん参考になるんじゃないかと思えます。ある意味、我々が思ったとおり。自分のデータを全部持って帰って夜も勉強したり「昔、どこかにそういうチャンピオンがいたなあ」と思わせるくらいの熱心さですから(笑)」

\*\*\*

87年、システムエンジニアとして第二期F1プロジェクトに参加した木内は、89年にはアラン・プロストの、90、92年にはアイルトン・セナのレースエンジニアを務めた。ターボ時代終盤からNA初期。車体とエンジンの境界が明確で、エンジンメーカーは純粋にエンジン性能を追求した時代だった。10年後の今も、パワーがホンダの存在理由であることに変わりはない。ただし勝つためには、同時に軽量化、小型化を進めることが必要になった。そして確かに、ホンダはその点で一歩遅れていた。「重心を2、3mm下げればコマ数秒単位でラップタイムが速くなるという事実を、どうすれば全員が自分のこととして実感し、納得できるだろうか?」02年のパドックで、木内は呟いた。彼が行なったのは、第二期の思想を曲げるのではなく「勝つための性能を造り上げる」という、最優先事項の徹底で

## 見えなかった。だからあらためて勝つことを最優先にしよう



新車発表会直後に行なわれたバルセロナテストでのひとコマ。佐藤琢磨のフィードバックに耳を傾ける木内エンジニア。琢磨の熱意は、かつて担当レースエンジニアとしてともに戦ったチャンピオンとなったアイルトン・セナを彷彿させるという



# 検証 BAR HONDA 2003

絶対目標への回帰



質問に対し、分かりやすく明確な返事をくださった木内エンジニア。その言葉の端々から決意のほどがはっきりと聞き取れた

ある。

「……今までの第三期F1には、第二期からのファンがイメージするホンダと微妙に異なる点があったと思います。木内さんから見ると、どんな違いだと思いますか？」

「……どうだろう？ 自分たちの持っている力を完全に押し切っていたら、成績がどうであれ自分たちも納得するだろうし、見ている人たちも精一杯やっていると感じただろうし、僕から見ていると、出し切っているように見えなかったですね。言葉で表現するのは難しいけれど、やれば限界はもっと上にあるのに、その手前かな？ という印象は確かに受けました。第二期、無限の時代、第三期と、ホンダも普通に進化してきているんです。ただ、よく見るとヨーロッパのメーカーは途中からグッと伸びてきている。去年は第二期のころからの知り合いにもいろいろ訊いたりしたんですが「わあ、そんなところまでやってるんだ」というのは、正直に感じましたよね」

「何か一例を挙げていただけますか？」

「例えばチタンアルミという非常に高強度で軽量の材料があっても、入手が難しかったりしてすぐに使うわけにはいかなかった。でも、我々が「どうしましょう？」と躊躇している間に、ヨーロッパのメーカーは平気で使っているんです。確かにヨーロッパの方が強い材料なんです。彼らには近くに材料技術がある利便性があったんですが、そういうことがいく

## これまでは自分たちが持てる力を完全に出し切っているように

### 木内雄雄・きうちたけお

1958年11月23日生まれ、45歳。81年にホンダ入社。シティターボの電子制御インジェクション(PGM-FI)の開発に携わった後87年から第二期F1活動に参加。88年はアラン・プロスト、90～92年の3シーズンはアイルトン・セナの担当レースエンジニアを務めた。第二期F1活動後はインサイトの開発や燃料電池、カリフォルニアでの本拠ステーション建設に関するリサーチなど、次世代パワープラントやそのインフラに関する研究を担当。そして2002年10月より、第三期ホンダF1レース技術開発統括責任者に就任。



つか重なってましたね。だから、これからは「いいものがあつたら四の五の言わないで使おうよ」と。誰かがパツパと決めればやるんですよ。それがなんとなく合議制になっていたりして、一瞬、後手に回っている部分があつて、積み重なるとけっこう大きな差になる。まさにそういう状態がありました」

「レース現場でも、最終判断は現場に任せよう、というふうに変わってきていますね。」

「栃木で決めた使い方をピタッと守って転がせばいいのなら、優秀なエンジニアや技術者を送る必要はないわけです。BARにエンジンを渡して「1万8000回転までで、何十周で替えてください。水温は何度以上にしないでください」と言えればいいわけ。そうしないのは、栃木ですべてをシミュレートできているわけではないし、例えばあと3周残してオーバーヒート寸前という時、順位を落とすでも完走を目指すのか、リスクを背負ってそのまま行かせるのか？ というのは、その場にいる人間じゃないと分からないですよ。日本からの確に「こうしろ」とは言えない。だから、最低限そういう裁量は現場で持つてほしい。現場に判断を委ねましょう、と。その代わり、それに値するエンジニアを送り込んでいます。彼らで失敗したんだつたら、誰が判断しても失敗するんだから諦めもつくよね、と(笑)。そこはちゃんとメリハリをつけ

たかな。実際、僕が第二期でやっていた時にはそういうふうにならなくていいました。短時間で右か左か決めなければいけない状況の繰り返しだったから、判断力という観点からいうと相当、訓練になったと思いますよ」

「これからの第三期ホンダF1は、どういうふうなイメージで進めよう？」

「僕がF1に戻る前だからあまり無責任なことはいえないんですが、第二期がああいうスタイルで成績を取めた後、第三期というのは「違うやり方をしましょう」というのが先に立つてしまつてたんです。その違うやり方がうまくバランスせず、成績もついてこなかった。そこにとらわれすぎて悪循環してたかな、というふうに見えます。だけれどどういうやり方をしても、勝つという目標は変わらないわけで、そのためにどれだけ最善の手段が採れるかを考えるべきなんです。これからはとにかく、勝つことをいちばんに置こう、勝つための性能を造り上げることだけを考えよう、と思つてます。とれだけやれば勝てるのか、強いところをよく解析して「これくらいの性能にしないと勝負できない」という数値もちゃんと出して、そういうクルマになるよう設計しよう、と。当たり前のことですが、勝つための性能をちゃんと造り上げることを、あらためて優先順位のいちばんに持つてきたのが今後のホンダです」



「これまで何度も失望させられてきたのに、  
どうして今年にはポジティブなのか？」そ  
れは僕がジェフ・ウィリスを信じているから  
さ。彼の示してくれたニューマシンのデー  
タは僕を期待させるに十分なモノだった。コ  
レまでずっと「ウソつき」たちにダメされて  
きたけれど、今年は違う」と、バルセロナで  
行なわれた新車発表会で今シーズンへの期待  
を語ったジャック・ビルヌーブ。

チーム創設以来、つねにマシンの戦闘力不  
足に悩み続けてきた彼の言葉が端的に表して  
いるように、BARの2003年はまず、新  
テクニカル・ディレクターのジェフ・ウィリ  
スと彼の手になるBAR005の出来に懸か  
っている。昨年3月にウイリアムズから移籍  
したウィリスはBARの技術部門をどう変え  
その成果がどのような形でニューマシンへと  
反映されたのか？ ウィリス自身の口からこ  
の005について語ってもらおう。

「ひとことでは、このクルマは本場の意  
味で「ニューマシン」なんだ。去年の3月に  
BARに加わって以来、チームの技術部門の  
すべてを徹底的に見直した。スタッフ、組織  
デザインプロセス、エンジニアリング、製造  
過程や品質管理、データ解析やテストの方法  
R&Dのあり方などを、どうやってライバル  
と対等に戦えるだけの高レベルな基準へと近  
づけられるのかをテーマに取り組んで  
きたけれど、そうした技術部門の再構築の結  
果から生み出された最初のマシンがこれなん  
だ。全体の基本的なコンセプト作りを昨年の  
6月末ころからスタートし、それに基づいて  
サスペンション特性や重量配分、冷却系の容  
量など、さまざまなシミュレーションや分析  
を行なって、シャシーに関する詳細がほぼ詰  
まったのが8月の中ころ、それから約5カ月間  
技術部門全体が休まない努力を続けて、今日  
の発表会へと清き着けたと言っただけだ。

005の基本的なコンセプトはより軽く、  
低重心で空力特性に優れていること……そ  
の点でひとつとしてラジカルなものはないよ  
その上で僕は、よりシンプルなマシン造りを  
心掛けた。昨年の004を見てみると、細か  
い部分で妙に凝りすぎているがためパーツの  
製造過程や機構が複雑になり、何よりマシン  
重量が重いという欠点があったんだ。また、  
空力に関しても数値的に悪くない部分もある  
反面、車高変化に対してセンシティブすぎる  
という大きな弱点があることも分かった。そ

# BAR005 設計理論

テクニカルディレクター、ジェフ・ウィリスが解説するニューマシン

Text/Ken Kawakita  
Photos/Hiroaki Matsumoto



検証  
BAR  
HONDA  
2003  
絶対目標への回帰



# 空力特性の向上と低重心化

ここで、この005ではよりシンプルなメカニズムを採用することで全体のパーツ点数を10%削減することに成功し、ほぼすべての部分を大幅に、スリムで低くタイトなマシンへとシエイプアップ。空力に関してはより安定した特性を持たせるように努めた。

また、新しいホンダV10も含めて大幅な軽量化を実現したことで、昨年よりもずっと多くの可動パラスタを積むことができるようになったことも大きな進歩だ。今日、トップチームのマシンは80kg前後のウエイトパラスタを積むのがあたりまえになっているけれど、これによって低重心化とともに前後重量配分の調整幅が広がり、タイヤの性能をより有効な形で活かせることになると思う。

基本コンセプトに続いて、今度はもう少し細部について見ていくことにしよう。ウィリスの言葉にもあったように、005は昨年までのマシンに比べてずいぶんとスリムで洗練された印象のマシンへと変化した。基本的にはオーソドックスで大きな冒険はしていないように見える。

「サスペンションは前後ともトーションバー・スプリングでフロントは極めてコンベンショナルなシステム、リヤは昨年のマシンとは大きく異なり、ダンパーがギヤボックスの上になり寝た形でマウントされ、アンチロールバーの代わりにアンチロールプレートが使われる形だ。いずれにせよ、他チームとまったく同じではないものの、かなり似たような構成だね。ステアリングコラムはハイラックになり、トラッカロッドはアッパーアームと一体になっている。またステアリング系のメカニズムは大幅にシンプルになり、この部分だけで3kg近くも軽量化できたんだ。全体的によりシンプルな構成にしたことでフロントセクションは昨年よりかなりスリムになった。」

大幅なスリム化という意味ではリヤセクションでの進化も大きい。サイドポッドからリヤエンドにかけての絞り込みはずっと大きくなり、昨年に対して60%ほどにシエイプアップできたが、これはVバンク角を90度に狭めた新しいホンダエンジンとコンパクトなギヤボックス、サイドポンツーンの片側に水、反対側にオイルと単純なレイアウトに戻した冷却系、油圧系や電気系、捕獲類などの取りま

わしを徹底的に見直した成果だ。ギヤボックスはホンダの協力の下で新設計したアルミニウムケーシングの7速を搭載している。

こうしてサイドポッドを低く、リヤエンドを狭く絞り込んだことにより、マシン全体の空力特性が大きく向上。ダウンフォースの最大値ももちろんだが、リヤの車高変化や旋回時の空力安定性が高くなった。前後のウィングやバージボードなどはシーズンが開戦してからでも開発が進められるし、新しいものも投入できるけど、クラッシュヤブルストラクチャーや補器類のレイアウトにも影響するサイドポンツーンの形状を変えるのは簡単ではないだけに、このあたりは非常に重要な部分だからね。また、リヤのサスペンションアームもフルカーボン化された。シエイクダウンテストでは上方排気からの熱の影響をチェック

するためにスチール製を使う予定だが、問題がないことが確認されればすぐにフルカーボンへと切り替える予定になっているんだ。

ところで、この005開発にホンダのシャシー技術はどのような形で活かされているのだろうか？ 技術部門の組織見直しの中で、ホンダとの共同開発はどのように位置づけられ機能しているのだろうか？

「ホンダの存在は車体開発の意味でも大きな助けになっているし、彼らの力をより有効に活かす形ができたと思う。この005は100%BARが責任を持ってデザインしたクルマだが、その基本コンセプトから各部に求められる要件の目標設定、サスペンションジオメトリ、性能設計やデータの分析など、すべての部分でホンダのエンジニアが参加し、彼らとの協議の上で方向性が決められた。ま

## スリム&コンパクト

た、ホンダ側にもシャシーエンジニアがいることで車体側からエンジンへの要求に関してより深い理解が可能になったり、キネマティックアナリシスなど、ホンダがもたらした最新の解析技術やデータベースを駆使し、両者が完全に情報を共有しながら開発を進めることができるようになった。いくつかのプログラムは共同で、いくつかについては両者が並行してプログラムを分担しながら、良い関係ができてきたと思うよ。たとえば空力に関しては、ホンダが童夢の風洞を使って独自のテストを続けており、そのデータはすぐに我々の下にもたらされる……といった具合にね。童夢の風洞とブラックレーの風洞では若干の違いがあるものの、データの相関は高いレベルで取れている。

一方、タイヤサプライヤーであるブリヂストンとの関係強化も今シーズンの大きなテー

マダ。マシンの性能向上はもちろんだが、タイヤは時にその2倍以上のタイムアップ効果をもたらすことのある要素だ。昨年末にホンダとブリヂストンのエンジニアがイギリスに来て会議を行ったように、今年はブリヂストンとの間により親密なR&Dプログラムを構築し、タイヤへの理解を深めながらマシン開発を行っていく必要がある。今年がブリヂストン陣営の中で少なくともフェラーリに次ぐナンバー2のポジションを築きたいね」

「今年、フェラーリを脅かすのは確かに難しいと思う。重心、空力、安定性、信頼性……現時点のフェラーリはすべての面でライバルを上まわっている。僕たちが行なった調査でも、彼らの強さが何かひとつの突出した要素ではなく、そうした総合的なレベルの高さから生み出されたものであることは明らかなんだ。だが、今のF1でコンペティティブであるための技術的な要求というのは、意外とハッキリしていて、70〜90kgのパラスタを搭載可能な軽い車体、870ps以上のパワー、そして250km/h走行時に1万3500〜1万4000ニュートン程度のダウンフォース。これらを高い次元で実現することが必要なんだ。」

BARに加わって1年弱、問題点がハッキリしていたこともあって、今回のニューマシンで目標の70%は達成できたと思う。来年は残りのうち15%、その次の年はさらにその先を……と進歩を続ける必要があるが、今年の成果がハッキリ出てマシンの出来がいいほど、次の15%を追い求めることは難しくなっていく。でも、その先を求めて努力を積み重ねていくしか方法はないんだよ」とウィリス。「チャンピオンを狙えるまで、あと何年かかるかって？ どうだろう、このレベルの進歩を今後も続けられればね……いずれにせよ、これは始まりではない。キープ・デベロップング！ 粘り強く開発を続け、進歩を積み重ねていく、それが唯一のなんだ」

まさに崖っぷち、これ以上の失敗は許されないチーム状況の中で、ビルヌーブの期待どおり、ウィリスの存在はBARホンダに大きな転機をもたらすことができるのか？ ニューマシンBAR005のパフォーマンスに大きな注目が集まっている。

## ホンダとの連携



軽量化を図り、ステアリング機構をシンプルなものに。トラッカロッドがアッパーアームと一体化。バージボードはフロントサスペンション内に移動。エンジン、冷却系、ギヤボックスとあらゆる部分でシエイプアップも果たしたリヤ周り。アルミ製7速ギヤボックスの上にはリヤダンパーが寝るようになりマウントされ、アンチロールバーの代わりにアンチロールプレートを使用

BAR HONDA 005 SPECIFICATION	
エンジン	ホンダ RA003E
総排気量	3000cc
トランスミッション	BAR-Xtrac製7速セミオートマチックギヤボックス
クラッチ	AP Racing製カーボンリブプレート
シャシー	カーボンファイバー+カニカムコンポジット
サスペンション	フロント:ツイッシュボーン+アッシュロッド式トーションバー リヤ:ツイッシュボーン+アッシュロッド式トーションバー
ブレーキ	フロント:AP Racing製6ピストンキャリパー リヤ:AP Racing製6ピストンキャリパー
シャックアブソーバー	Koni製
ホイール	BBS製マグネシウム製
タイヤ	ブリヂストン・ポテンザ
燃料	ER
潤滑油	日石三菱
燃料タンク(容積)	ATL製(100kg)
全長	4485mm
全高	950mm
全幅	1800mm
ホイールベース	3140mm
トレッド	フロント:1460mm リヤ:1420mm





久しぶりに「楽しみ」だと思わせてくれる、今シーズンのBARホンダである……。

「楽しみだ」と感じるには、それなりの理由があるはずだ。もちろん、今年のBARがフェラーリと伍してタイトルコンテナーの一角を占めるなど思っているわけではないし、フェラーリにウイリアムズ、マクラーレンを加えた「3強」のタイトル争いも簡単ではないだろう。「トップ3に次ぐ位置を……」というのは参戦1年目からつねに言い続け、しかも少しずつ遠ざかってきた目標であり、トヨタ、ルノー、ジャガー、ザウバーなどライバルがひしめく激戦区でもある。

しかし、それでもBARホンダに少なからぬ期待を抱くのは、2000年の参戦以来、ズルズルと相対的な戦力差を落としてきたこのチームに、今年は確実な「変化」の兆しを感じるからだ。この変化が過去何年も続いてきた下向きのベクトルを上向きへと転換させるのか？ そもそも1年前の状況とは何が「違い」のか？ ニューマシン、BARホンダ005の発表会とシイクダウンテストを通じて筆者が感じた「期待感」の中身をここで検証してみたい。

まず最初の、そして最も分かりやすい「違い」はニューマシンのBAR005が「カッコイ」マシンだったと云うことだろう。「いきなりシロートくさいことを」とカッカリした人もいるかもしれないが、毎年BARの新車を実際に見てきて、心から「カッコイ」と思えたのは正直初めてのことである。

「カッコイ」がダメなら「大幅に洗練された」とか「ようやく現代のF1らしくなった」と言い換えてもいいが、ともかく今年、マシンの印象は大きく変わった。これまで「大きく変わる」と「できないまま、低レベルでの正常進化」の相対的な後退を続けてきたマルコム・オースラーのデザインチームからシエフ・ウィリスをテクニカルディレクターとした新技術部門への移行。それがマシンデザインやマニファクチャリングの違いとしてハッキリと現れていたことにホッとしたのである。なぜなら、それこそBARの最大の問題点であり、本来ならば何年も前に取り組むべき課題であったと思うからだ。

テクニカルスタッフの大幅な刷新とウィリスがウイリアムズから持ちこんだトップチームのスタンダードが、硬直していたBARの技術部門に新風を吹きこみ、少なくとも「一

歩踏み出す」ことを可能にした意味は大きい。もちろん、ニューマシンの出来に関して正しい評価を下すにはしばらくの時間が必要だが、BAR005というマシンからは、少なくともこうした「変化」を確実に感じることができると思う。

第2の「違い」はF1に取り組むホンダの姿勢、大げさも知れないが、敢えて「覚悟」と表現してもいいかも知れない。皮肉なことだが、最悪の状況に追いこまれ、もう言い訳のできないところまで来てしまったことで、煮え切らない部分の多かったホンダF1の姿勢がよりシンプルで明快なものへと変化した。それは、ひとことで言うならBARと運命共同体となり「心中」覚悟で戦うしかないという、ハッキリとした決意だ。

突然のF1復帰宣言から川本社長の退任、ワークスチームでの参戦準備から一転してBARとのジョイント参戦、さらにはジョーダンへのエンジン供給による2チーム体制化……と紆余曲折を繰り返したホンダの第三期F1活動は明確な戦略と全社的なコンセンサスを欠く「不幸な出来事」の繰り返しであり、多くの局面において、最高の結果を求めるためではなく、つじつまを合わせるための「妥協の産物」でもあった。そのためホンダは本意の意図での長期的な戦略を持ち得ず、無駄なエネルギーを費やしてきたのだ。しかもホンダはF1を「ナメていた」。過去の栄光のおかげで自分たちの力を過信し、「F1の現状」を見誤っていた。戦うべき相手の、そし



て取り組むべき課題レベルを正しく把握できないものに競争に勝つ資格はない。また、こうした奢りはおそらく「共同開発」のパートナーであるべきBARとの関係を築いていく上でも大きな障害になっただろう。もちろん、一部ではエンジニア同士の交流が

生まれ、そこからの成果もあったはずだが、ホンダがBARを、BARがホンダをそれぞれ「成績不振の原因」として批判しあうような関係は本意の意味でのパートナーとは言えない。両者がお互いのポテンシャルを最大限に活かしかろうとすることが不可能だ。

しかし、ここ数年の悲惨な成績によってホンダは「自分たちが置かれている位置」を現実として直視できるようになり、BARへの一本化という方針を固めたことで、彼らをパートナーに選んだという自らの責任をハッキリと自覚するようになった。一方、BAR側もクレイグ・ポロックからデビッド・リチャーズ体制へと移行したことで、ホンダがチームにとっての生命線であることをこれまで以上に意識するようになり、今季の両者にはようやく「運命共同体」としての自覚が生まれつつある。

長いドタバタで費やしたエネルギーは本意にもつたいなかったと思うし、ホンダがトップチームではないBARと組んで本意に頂点を狙うことが可能なのは分からないが、復帰から4年を経て、ようやくスッキリとした状況が生まれたことは大きくポジティブな「変化」と言えるだろう。ホンダの第三期F1活動はようやく、不幸な過去が生み出した不良債権の処理を終えて再びスタートラインにつこうとしているのである。

さて、少々理屈っぽいお話が続いたが、今度はもう少し具体的に今シーズンのBARホ

ンダの戦力を検討してみよう。まず気になるのは「カッコイ」仕上がったBAR005の戦闘力だが、発表会の直後から3日間に渡って行なわれたバルセロナでの初テストを見る限りでは「悪くない」という印象を持った。初日を新加入のジェンソン・バトン、2日目

目をアンソニー・デビッドソン、最終日を佐藤琢磨が担当した今回のテストはまったくのシイクダウンであり、マシンの基礎データ収集や信頼性確認、各ドライバーの第一印象を確認するのが目的であったため、タイヤも昨年のコントロールタイヤ（低めの気温を考慮してやや柔らかめのコンパウンド）1スベックに固定。タイムアップを目的にしたセッティング作業もほとんど行なわないう中での走行だったが、燃料を40kg近く積んだ状態でバトンが1分18秒中盤、デビッドソンと琢磨はそれぞれ17秒台のベストタイムをマーク。これは昨年のスベインGPでビルヌーブが記録した予選タイムが1分18秒847、デビッドソンのテストにおけるベストタイムが1分19秒4であることを考えれば大きな進歩だ。

また、ドライバーたちのコメントもかなりポジティブで「挙動が安定して乗りやすい、とても素性のいいマシン」という点で一致。大幅な低重心化と空力特性向上のメリットがハッキリと体感できるクルマに仕上がっているという。同時期にテストしていたマクラーレンが1分15秒台、トヨタなどが16秒台で走っていたため、BARのタイムを物足りなく感じる読者もいるかも知れないが、ミシユラ

①新車のシイクダウンを担当したジェンソン・バトン。初期トラブルがあったが、005の出来に好印象を得ていた②今年第1ドライバーを務める佐藤琢磨。テストでみっちり走り込み04年に備える③チーム代表デビッド・リチャーズは「ビルヌーブ、バトン、琢磨のラインナップはトップチームとひけをとらない」と期待④バトンを上回るタイムをマークしたジャック・ビルヌーブ。予定外のテストもリクエストするなど意気込みが感じられる。新車の上出来が固志に火をつけた



ン勢は今シーズンに向けたタイヤの比較評価テストを積極的にこなしており、完全なシェイクダウンテストだったBARとタイムを比較することは、あまり現実的ではないだろう。ただし、シェイクダウンテストとはいえ、初期トラブルがいくつも発生し、3日間予定していたほどの周回数をとこなせなかった点では同じくニューマシンのシェイクダウンテストを行っていたザウバーと比べても、いささか不安が残るところ。翌週にバルセロナで行なわれた2回目のテストではパワーアップが施されたホンダV10が投入された模様だが、そのエンジンにトラブルが発生し、前週のようにタイムを更新することすらできなかった。ちなみに、昨年の広角Vアングルを捨てて今年から90度となった新設計のホンダV10 RE003は現時点で昨年の鈴鹿スベックエンジンが発生していたパワーには至っておらず、「昨シーズン中盤から投入されたステップ2と同等程度」(佐藤琢磨)ということだが、この新エンジンがどれだけ早くパワーと信頼性を両立できるのかも、今季のBARホンダを左右する大きなポイントとなりそうである。昨年10月にF1プロジェクトの責任者に就任する以前からこのエンジンの開発を指揮してきた木内健雄エンジニアによれば、RE003は昨年より15kg近い大幅な軽量化を実現。「シーズンのできるだけ早い時期に1万9000回転、900馬力」をコンスタントに発生できる性能を目指す」と明言しているだけに、期待は大きい。昨年のようにシーズン開幕前の時点で讀けば、その後の展開に大きな負担となってしまうことも考えられる。ホンダ側の体制変更がどれだけの効果を生んだのか? このエンジンの今後がその答えがある程度明らかになってくれるだろう。

「長い道程だったけれど、ようやくBARと共同開発の形ができてきました。1年半前と比べるとBARもホンダもお互いの力を認め合い、協力して仕事ができるようになってきましたね。だから、今後はもう「BARがダメだから」とか「ホンダのせいだ……」といった言い訳は絶対にできません。このマシンが遅ければ、それはBARだけでなくホンダの責任でもある。それが本当の共同開発というモノでしょうか?」と中本修平エンジニアリングディレクターは語る。ようやく辿りついたこの「カタチ」から何が生まれるのか? それをこの目で見てみたいから、筆者は今年のBARホンダが「楽しみ」だと思っただ。

発表会からシェイクダウン、そして台詞テストへ

# 4年目を迎えた BARホンダへの期待度

Text/Ken Kawakita  
Photos/Hiroaki Matsumoto, LAT Photographic





# 「世界の一流工具購入ガイド」

～吉村誠也のツールボックス～



好評発売中!!

## バイクとクルマをいじるための 基本工具選び完全マニュアルです

自分の愛車をチョコッといじりたいと思ったとき、車載工具では事足らず、汎用セットでは痛い目にあつた、なんて人がたくさんいると思います。「自分だけの工具を揃えたい。けれど、何から揃えたらいいんだろう?」……本誌は、そんなユーザーの疑問にお答え致します。クルマやバイクに一層楽しく乗るために揃えておきたい、基本工具選びのコツをご案内致します。



定価：本体2,500円+税  
雑誌コード66719-21 ISBN4-89107-155-9



### 企画予定

- 何を揃える?  
(1) クルマとバイク、吉村誠也のこだわりセレクト  
(2) プロが選ぶ基本セット  
(2輪&4輪プロメカニックの工具箱)
- あなたはどれを買う?  
工具詳細図鑑(基本工具横比較)
- どこで買う?  
完全網羅全国ショップカタログ
- 工具メーカー最新トピックス
- 全国ショップ名物おやじが語るオレのこだわり

### 購入方法

#### ●お近くの書店でご注文の場合

お近くの書店のスタッフに「本のタイトル、ISBNコード」をお申しつけ下さい。送料無料でお申し込みから2～3週間でお届け致します。

#### ●すぐに手に入れたい場合

お電話(03-6408-4111)またはFAX(03-6408-4101)にて直接ニュース出版 営業部までご連絡ください。送料として500円を頂き、お申し込みから1週間以内にお届け致します。お支払方法は①代金引換の着払い②クレジットカードでの一括払い、どちらかをお選びください。

NEWS PUBLISHING CO., INC. 株式会社ニュース出版  
〒141-8662 東京都品川区上大崎1-17-15ビル4F TEL03-6408-4111/FAX03-6408-4101  
E-mail news-pub@news-pub.com

ニュース出版インターネットホームページ(弊社の刊行物に関する情報をご案内します)  
<http://www.news-pub.com/>



# タイで走って走って走って 40万円也!!!



優勝者にはヨーロッパ・フォーミュラレーのスカラシップ制度採用

## タキ・レーシングスクール 04年からはスクールレース開催

国際的に認められたインストラクターの経験と世界各国で培ったノウハウを生かし、レーシングカーの運転を安全に楽しめる環境と低価格を実現。モータースポーツのエキサイティングな世界を気軽に体験できるレーシングスクール「タキ・レーシングスクール」をタイに見つけた。

これまで、英国シムラッセル・レーシングスクールやウィンフィールド・レーシングスクールを手がけてきたタキ上田氏によるこのスクールは、タイ・パタヤのビラ国際サーキットを舞台に、1日コース「ハイ・パフォーマンス・ドライブ」、2日間コース「アドバンスド・ドライブ」、3日間コース「プロフェッショナル・ドライブ」と3つのプログラムを用意。どのプログラムにおいても、簡単な講義の後、ブレーキングやヒール&トゥの基礎練習から始まり、段階を踏んだサーキット走行など、かなり実践的なカリキュラムが組まれている。今回、「紹介する」「プロフェッショナル・ドライブ」の3日間の走行はなんと78周にもおよぶのだ!

使用するスクールカーには、2000cc/165馬力エンジン搭載のフォーミュラレーノールノールを採用。低いタイヤのグリップや路面の凹凸の関係で、455kgの軽量なシャシーでマシンコントロールを学ぶことができる。フォーミュラカーでのレースをやってみたくて……って人にオススメです。



## フォーミュラレーノールを使用した 低価格で実戦型のレーシングスクールが 東南アジアはタイに発見

Text/Racing on Photos/Akira Takahashi(BONZ)

また、一度スクールを受講すると、その後は講義や基本練習を除いた「ラッピング(サーキット走行)」のみの受講も可能だ。さらに、使用するスクールカーには、2000cc/165馬力エンジン搭載のフォーミュラレーノールノールを採用。低いタイヤのグリップや路面の凹凸の関係で、455kgの軽量なシャシーでマシンコントロールを学ぶことができる。フォーミュラカーでのレースをやってみたくて……って人にオススメです。

2004年にはフォーミュラレーノール・キャンパスを使用したスクールレースの開催を予定している。これは、前出の3つのコースのいずれかの受講経験があれば参戦でき、チャンピオンには2005年度のヨーロッパ・フォーミュラレーノールシリーズへの参戦権利が与えられるという。



ランチには豪華なタイ料理が……



3日間を通して、「見て、触って、走る」とかなり実践的なカリキュラムが組まれており、身体で覚えるスタイルを採用している。

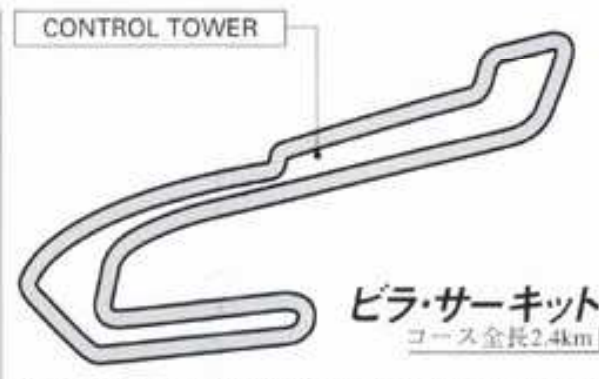
## Curriculum at Professional Drive

1st day	2nd day	3rd day
<b>基本練習</b> <small>(開校〜講義〜実戦)</small>	<b>走行12周×3本</b> <small>(最大回転数の設定あり)</small>	<b>走行24周</b> <small>(マックス・レブ・タイム計測)</small>
講義 シート合わせ ブレーキング&ギアチェンジの練習 ヒール&トゥテクニックの練習 同乗走行による具体的なコース説明 走行18周 (最大回転数の設定あり)	走行中には、コース全域にわたって走りチェックするインストラクターがいて、それぞれのドライバーに対して、ドライビングの改善点を無縁で具体的に注意してくれるので、トライ&エラーで走行できる	レプリミッターは、それぞれのドライビング技術の上達に合わせて設定変更され、速くなればなるほど最高許容回転数を上げられるので、体力的にもキツくなる。3日間をクリアしたドライバーには修了証が手渡される

## Battle type style Bira International Circuit Pattaya



タキ・レーシングは走り込み重視。徹底的に基本を繰り返し、ブレーキングとヒール&トゥが完璧にできたらコースへ。少しでも多く走って「実戦で学ぶ」のだ。ただしクラッシュは自己負担



筑波とMINEサーキットを足して2で割ったような全長2.4kmのコンパクトなサーキット。また、気候が変わりやすいため、ドライウェットとさまざまなコンディションを体験できることも

3日間のスクール費用はもちろん宿泊費や、空港からホテル、ホテルからサーキットまでの送迎費、朝&昼食代を含めて

**Total ¥400,000.-**

タキレーシングに関するお問い合わせ  
 株式会社、クラッシュネット・ジャパン編集部内  
 タキレーシング係 TEL 03-5750-6936  
 e-mail: info@takiracing.com  
 URL: http://www.takiracing.com



## フェラーリ専用のスルーロッド

しなやかに動き、あらゆる条件で最高のトラクションを生み出すフェラーリの足。これを支えるショックアブソーバーがザックス製のフェラーリ専用のユニットであることはよく知られている。しかし、このフェラーリ専用ダンパーユニットがどんなもので、どこに高性能の秘密が隠されているのかは、これまでなかなか明らかにされることはなかった。

今回、写真で紹介するフェラーリF2001用ダンパーユニットは、スルーロッドダンパー（貫通ダンパー）と呼ばれる形式のものだ。下の写真の上がフロント、下がリヤ用で、スルーロッドがダンパーボディを貫通している。フロント用は一見普通のダンパーのように見えるが、赤いカニセンメッキのブラケットの内部に、ボディを貫通したピストンロッドが隠れている。ザックス製のダンパーユニットは、ザウバーチームなども使用しているが、ザックスフォーミュラと呼ばれるアンジャスタブル式であり、スルーロッド方式を使用するのは唯一フェラーリだけ。しかも、毎シーズンダンパーユニットの性能はもろろんのこと、外形も進化を続けている。まさにダンパーユニットの頂点を極める最高のパーツなのだ。

## なぜ、スルーロッドなのか

通常、レーシングマシンに使用されるダンパーユニットは、ピストンロッドからの入力によって減衰力が生み出している。したがって、ピストンが仮に10mmストロークしたとすると、ピストンは、シリンダーの断面積×10mm分のオイルを押し上げる。

ピストンが押し上げたオイルは、ピストンのバルブなどの細いオイル通路から、反対側の部屋に移動する。この移動のときに減衰力が発生するのは「存じの」とおり。

しかし、ここで見落としがちなのは、ピストンロッド側の部屋は、10mmストロークしても、ピストンロッドの体積の分だけ容量が少ないため、ピストンが押し上げた量は入らない。このためふたつの部屋のオイル量の差をどこかで吸収しなくてはならなくなる。

現在レーシングユースで主流となっているド・カルボン式ダンパーは、シリンダーにフリーピストンで仕切ったガス室を設けて、このオイル量の変動を吸収している（左ページ

レーシングオン 最新テクノロジー探訪

# SACHS スルーロッドダンパー研究

フェラーリを支える足



ハイスピードコーナーからテクニカルな低中速コーナーまであらゆるシチュエーションでベストパフォーマンスを発揮するフェラーリの足。その高性能を支えているのがドイツのザックスが開発したスルーロッド式ダンパーなのだ。

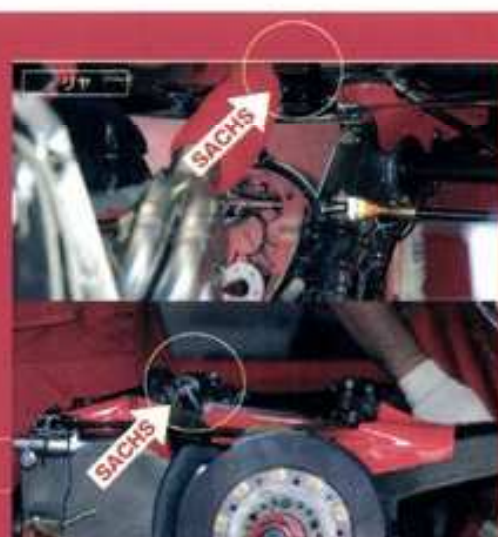
Photos/Sachs, i-dea Text/Racing on 協力/ザックス・オートモーティブ・ジャパン、ヤマコエンタープライズ



ザックスのスルーロッドダンパーは、フェラーリチームも、見せがらないうパーツのひとつで、実際にマシンに装着されている様子を確認するのは非常に難しい。フロントは矢印の場所に斜めにマウントされている。赤いブラケットが分かるだろう。リヤのはギヤボックス前方（写真上）と側方（写真下）から分かるようにリザーバータンク式のもの車軸に対して直角にマウントされている。フロント用、リヤ用ともに、ケタ外れの小ささには驚かされる。写真左はザウバーが使用し

## トップシークレット扱いのフェラーリF1用ダンパー

ている伸圧それぞれピストンスピード高速度、低速度で減衰力が別々にアジャストできる「ザックスフォーミュラ」スルーロッドダンパーに比べると、大きくて重く、減衰調整ダイヤルの分、スルーロッドほどの装着自由度はない。





のふたつの部屋の容積差を吸収する必要はない。

実際のところは、フェラーリ用のスルーロッドダンパーも、ダンパーオイルのキャビテーション（発泡現象）の防止と、温度変化によるオイルの体積変化を吸収するために、低圧ガス圧をかけているのだが、ザックスレーシングエンジニアリング社のレーシングサスペンションシステム開発エンジニア、テオ・ロッテンバーガーによると、「一般的なF1用ダンパーの窒素ガスの圧力は10〜20バールであるのに対して、スルーロッドダンパーの窒素ガスの圧力は減衰力と温度に応じて5〜15バール」と極めて低いという。

減衰特性に影響を及ぼします。また、ガス圧が高いとフリクションが大きくなり、内圧も上がりますが、スルーロッドダンパーの場合はキャビテーションを防ぐために必要なだけの低いガス圧で使えるために、フリクションも最小限になる」とロッテンバーガーは説明している。

### 高いレイアウト自由度の魅力

こうしたダンパー本体の性能の優秀性と並んで見逃すことができないのが、ピストンロッドがシリンダーを貫通したデザインのため、ダンパーの動作が逆向きでも可能という点だ。つまり、パンプ時にピストンロッドがシリンダー本体から伸びる方向に動作させるようにもできるのだ。逆向きの動作ができる

ということは、ダンパーの装着方法やマシンのパッケージングを考える上でのレイアウト自由度が増し、大きなメリットとなる。実際、ロッテンバーガーによると、このアドバンテージがスルーロッドダンパーの初期開発を進めるきっかけになったという。

「これによって、キャビテーション防止のためにガス圧をかけるとき、ダンパーのパンプ側でもテンション側でも、圧力が低い側ならどちらにでもかけることができるようになり

ます。これによってさらにガス圧を低く設定できることになりました」

それだけではなく、ダンパー本体の両側から出たロッドの本体から遠い側ならどちらにでもパンプラバーや、コニカルスプリングなどの補助スプリングを装着することも簡単にできるという利点もある。

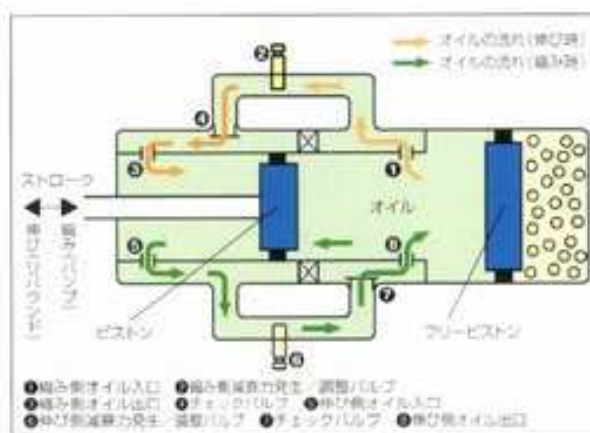
その一方、スルーロッドダンパーは、ロッドが本体の両端を貫通しているだけに、通常なら一カ所でのよいオイルシールが必要になる。フリクションを引き起こすピストンロッドのオイルシールが2カ所あることは欠点にはならないのか？

だが、ザックスはこの問題に対して、工精度の向上と、オイルシール素材の研究などによって、機械的なフリクション



## スルーロッドダンパーの構造は？

本文中でも述べたが、スルーロッドダンパーも、通常のダンパーと同じようにサスペンションからの入力に応じて動くピストンロッドにピストンがついており、ダンパーオイルを内包したシリンダー内をピストンが動くことによってダンパーオイルはピストンに設けられたオリフィスを通り抜けるようになる。ダンパーの減衰特性はこのオリフィス

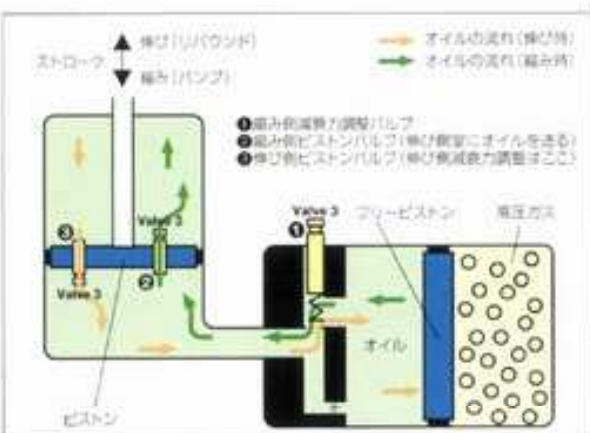


**ザックスフォーミュラ**  
ザッカーが使用しているザックスフォーミュラは、一方通行のオイル流路を2本設けることによって伸び側・圧側それぞれのピストンスピード高減速、低減速で減衰力を独立して調整することができる。

のデザインと、オリフィスを通るオイルの流れに影響を及ぼすピストンバルブの作用によって決まってくる。

下に示したザックスフォーミュラや一般のド・カルボン式などの通常型ダンパーでは、ピストンがピストンロッドの一端についている。このため、パンプ時にはピストンがシリンダー内に伸びてくるが、シリンダーの中ではこのロッドの伸びた分の容積増加に対応して、ダンパーオイルを二次的収納室に移す必要が出てくる。そこで加圧されたガス室を設けて、フリーピストンでオイル室とガス室を仕切っている。こうすることによって、パンプ時にはフリーピストンが押されて、シリンダー内のオイル容積が増大してスムーズな減衰が発生する。オイルの移動経路の設計によって、減衰特性を追求するわけだ。

一方、スルーロッドダンパーはピストンロッドがピストンの両側にわたって貫通しているため、ピストンの動きによるダンパーオイルの体積変動がなく、パンプ時にダンパーがガス圧に対抗して動作することはないのである。



**一般のド・カルボン式**  
通常のリザーバタンク付きド・カルボン式ダンパー。ピストンロッドがストロークして入り込むことによって、フリーピストンがオイル圧で動いて、オイル容量の調整を行なう仕組みだ。

「これは、スルーロッドダンパーの装着方法やマシンのパッケージングを考える上でのレイアウト自由度が増し、大きなメリットとなる。実際、ロッテンバーガーによると、このアドバンテージがスルーロッドダンパーの初期開発を進めるきっかけになったという。」

「これによって、キャビテーション防止のためにガス圧をかけるとき、ダンパーのパンプ側でもテンション側でも、圧力が低い側ならどちらにでもかけることができるようになり

ます。これによってさらにガス圧を低く設定できることになりました」

それだけではなく、ダンパー本体の両側から出たロッドの本体から遠い側ならどちらにでもパンプラバーや、コニカルスプリングなどの補助スプリングを装着することも簡単にできるという利点もある。

その一方、スルーロッドダンパーは、ロッドが本体の両端を貫通しているだけに、通常なら一カ所でのよいオイルシールが必要になる。フリクションを引き起こすピストンロッドのオイルシールが2カ所あることは欠点にはならないのか？

だが、ザックスはこの問題に対して、工精度の向上と、オイルシール素材の研究などによって、機械的なフリクション

## クラッチでも実績をあげるSACHSが、いよいよ市販車にも！

フェラーリのオフィシャルサプライヤーとしてスルーロッドダンパーの供給をはじめ、ル・マンではアウディチームにクラッチを供給するなど、ザックスのレース部門を一手に担当するドイツのザックスレーシングエンジニアリング(SRE)。このSREの日本におけるオーソライズドテクニカルパートナーとして、有限会社ヤマコエンタープライズが活動を始めた。



SRE製のショックアブソーバーとクラッチの営業・技術サポート、そして競技用および、欧州車向けハイパフォーマンス仕様サスキットの開発を行なっていく予定だ。●ヤマコエンタープライズ テクニカルセンター 三重県四日市市新正4-15-18 ☎0593-59-5314



# 2002年WRC総決算

A4ワイド版&大幅増ページでお届けする2002年世界ラリー選手権総集編号

[主な掲載企画]

2002年ドライバーズチャンピオン、マーカス・グロンホルムインタビュー&キャリアヒストリー

独断で選ぶラリーカー&ドライバー・オブ・ザ・イヤー2002 ベスト10

インタビュー/コリン・マクレー

ケネス・エリクソン、波乱のラリー人生を語る

特別精密撮影/スバル・インプレッサWRC2002&WRC2003プロト

2002年WRCチャンピオンシップ総括レポート

# WRC plus

# Yearbook 2002

[WRC plus] Yearbook 2002  
好評発売中!

定価1,200円(税込)  
雑誌コード21127-1/14



購入方法

●すぐに手に入れたい場合

お電話 (03-6408-4111) 又はFAX (03-6408-4101) にて直接ニュース出版 営業部までご連絡ください。送料として500円を頂き、お申し込みから1週間以内にお届け致します。お支払方法は①代金引換の着払い②クレジットカードでの一括払い、どちらかをお選びください。



●お近くの書店で  
ご注文の場合

お近くの書店のスタッフに「本のタイトル、雑誌コード」をお申し付け下さい。送料無料でお申し込みから2~3週間でお届け致します。

●インターネットからご注文の場合

<http://www.news-pub.com/>にアクセスして下さい。画面上から通信販売が可能です。送料として500円を頂き、お申し込みから1週間以内に代金引換の着払いにてお届け致します。





PlayStation 2

# V-RALLY 3

キミのスピリッツは本物か。



V-RALLY® © 2002 INFOGRAMES EUROPE SA. ALL RIGHTS RESERVED. DEVELOPED BY EDEN STUDIOS, ATARI INTERACTIVE INC., A WHOLLY OWNED SUBSIDIARY OF INFOGRAMES INTERACTIVE INC. V-RALLY® IS A REGISTERED TRADEMARK OF INFOGRAMES EUROPE SA. Manufactured and marketed by Infogrames Japan KK.

## 好評発売中!

"プレイステーション 2"専用ソフト 【V-RALLY 3】  
本格ラリーシミュレーション 標準小売価格 ¥6,800(税抜)



インフォグラム ジャパン 株式会社  
〒108-0023 東京都港区芝浦2-17-4 矢吹海運ビル7F



© Logitech, Logicoool All rights reserved.  
株式会社ロジクールは、Logitech Groupの  
日本地域担当の日本法人です。

\*PS2 and "PlayStation" are registered trademarks of Sony Computer Entertainment Inc.

■商品に関するお問い合わせは TEL. 03-3344-3573(コナミホットライン) 営業時間:月曜日～金曜日(祝日を除く)午前9時～午後7時まで



# PRESENT

レーシングオンから  
読者のあなたへ  
編集部で厳選した  
超レアGoodsを  
ドーンとプレゼント!!  
very special gifts for you



今号はガツンと2003年カレンダー特集!  
ポスター? 卓上? どれにする?



**1** A  
①メルセデス・ベンツカレンダー 各1名  
提供:メルセデスベンツ・ジャパン



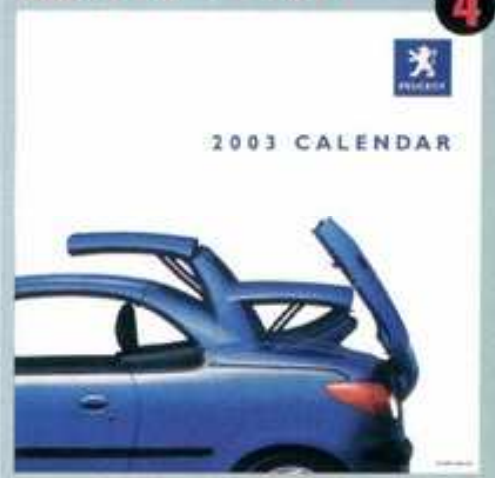
**6**

⑥Snap onカレンダー 5名  
提供:スナップオンツールズ



**3**

③ボルボカレンダー 1名  
提供:ボルボ・ジャパン



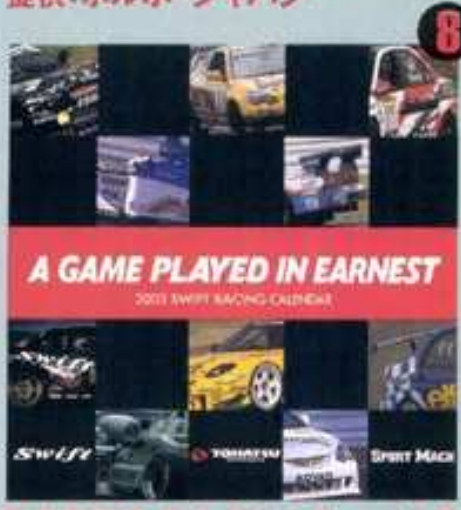
**4**

④プジョー卓上カレンダー 1名  
提供:プジョー・ジャパン



**2**

②TEINカレンダー 3名  
提供:ティン



**8**

⑧東京発条卓上カレンダー 10名  
提供:東京発条製造



**9**

⑨ヒレリカレンダー 1名  
提供:ヒレリ



**5**

⑤ミシュラン卓上カレンダー 2名  
提供:ミシュランタイヤ



**7**

⑦福山英朗NASCARカレンダー 1名  
提供:ヒデオフクヤマ  
レーシングプロジェクト



**12**



**11**

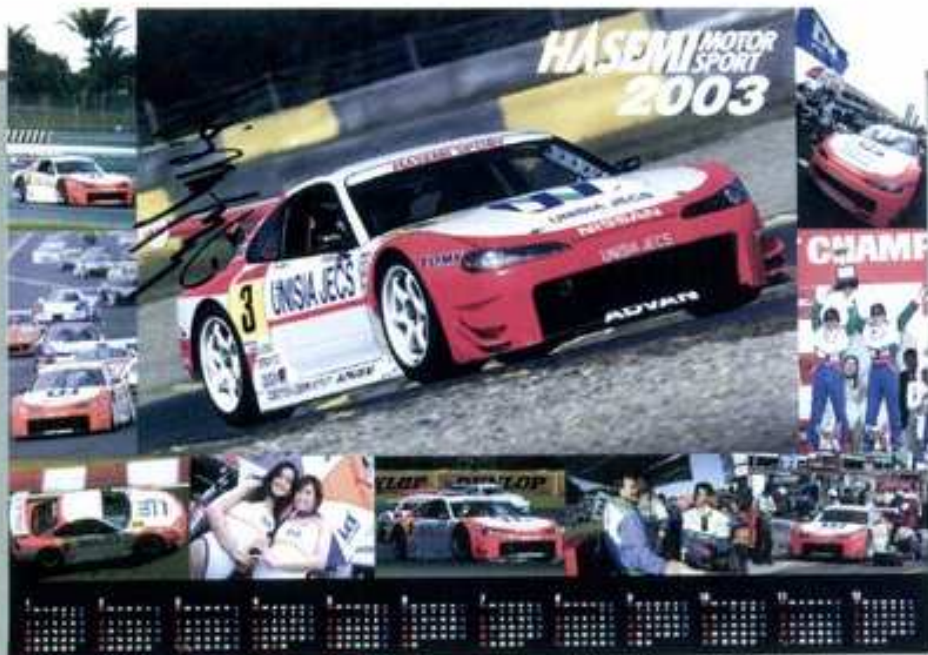
⑪ホンダF1カレンダー 2名  
提供:本田技研工業



**10**

⑩KTCカレンダー 5名  
提供:KTC





13 長谷見昌弘サイン入りカレンダー 5名  
提供:ハセミモータースポーツ



16 C-ONEモータースポーツ  
卓上カレンダー 5名  
提供:シーワン・コーポレーション



20 チームルマンカレンダー 5名  
提供:チームルマン



21 ツインリンクもてぎ  
卓上カレンダー 2名  
提供:ツインリンクもてぎ

**WANT THEM?**  
応募方法

官製はがき以下の応募券を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記の上、①希望するプレゼントの番号とプレゼント名、②今月号で良かったと思う記事ふたつとその理由、③つまらなかったと思う記事ふたつとその理由、④「インディ・ジャパンで注目したいこと」、⑤ピットイン・プレス（本誌読者ページ）へのメッセージを書いて、下記のあて先までお送りください。締め切りは2月28日消印有効です。なお当選者の発表は5月号で、発送は4月中旬に行なう予定です。

あて先  
〒142-8577  
東京都品川区戸越5-4-3  
レーシングオン編集部「3月号プレゼント」係

【1月号プレゼント抽選券】(敬称略)  
①トヨタドライバーサイン入りポストカードセット/宮城隼彦(他2名) ②影山アコサイン入りTシャツ/青森剛 武田雄人/EBBRD 1/43 タイキャストモデル/高崎雅平(他9名) ③TAKATA 豪華NSXケトル/東京都 島本道也/ジョー・ホンダカレンダー/山口県 福山知行(他4名) ④ルノーF1カレンダー/大阪府 池田弘彰(他9名) ⑤チュロO ADVANランサー/北海道 高辻康高(他4名) ⑥世界ラリー選手権Part9/長野県 小林雄也(他2名) ⑦鈴鹿カウントダウンパーティーチケット/大阪府 足野正介(他4名) ⑧セキヨロン・フルハーネスセット/新潟県 本間新光



14 フェデラルモータースポーツ  
卓上カレンダー 3名  
提供:フェデラルモータースポーツ



17 イエローハット  
カレンダー&ステッカー 5名  
提供:イエローハット



15 TRDカレンダー 2名  
提供:トヨタテクノクラブTRD



19 One Aimカレンダー 1名  
提供:トヨタ自動車



18 ダンロップカレンダー 1名  
提供:ダンロップ



22 HKSカレンダー 1名  
提供:HKS



23 R&Dスポーツ  
カレンダー&ポスター 1名  
提供:アールアンドデースポーツ

**PS2用ゲーム「Formula One 2002」発売を記念して  
F1中継でおなじみの3人がサイン色紙をプレゼント!**

サイン色紙 1名

プレイステーション用F1ゲームの代名詞「Formula One」。待望の最新作「Formula One 2002」が、2月20日ついに発売される。開発プログラムを大幅に見直し、プレイステーション2の限界に挑んだ本作品は、「リアルさ」「正確さ」とともに最高の出来。こんなゲームを待ってたんです!

今回の発売を記念して同ゲーム内でも名解説を披露してくれるフジTVF1中継でお馴染み、川井、今宮、長坂アナ、トリオのサイン入り色紙をプレゼント。当頁左下の応募方法を読んで応募してください!

●発売日2003年2月20日 ●発売先ソニー・コンピュータエンタテインメント  
●対応形式機種 GT FORCE

© 2002 Sony Computer Entertainment Europe. An official product of the FIA Formula One World Championship. Licensed by Formula One Administration, Limited. All rights reserved. Formula One, "Formula 1", and "F1", FIA Formula One World Championship, (together with their foreign translations and permutations) are trademarks of the Formula One group of companies.

応募券  
R'on3月号プレゼント





泌尿器科  
形成外科  
性病科

ひとつ上野おとこ。  
**東京上野クリニック**

●当院は予約制です。秘密は完全に厳守します。●手術後も安心できる生涯無料保証システムを完備。●男性スタッフが全て対応します。●相談・受付は24時間、電話にて対応いたします。●診療時間は、朝10時から夜8時までの年中無休です。●小冊子「手術のいろいろ」は無料で送付いたします。●小冊子のご請求は、0120-087-008までお申し込みください。(クリニックの名前を伏せて別の名前で発注しますので、ご安心ください。)

ご紹介できる  
全国の上野クリニック一覧

<p><b>札幌</b> 011-252-6000</p> <p>中央区北4条西2 アイビル4F</p>	<p><b>仙台</b> 022-723-3000</p> <p>青葉区中央1-6-27 仙徳ビル7F</p>	<p><b>新潟</b> 025-241-4000</p> <p>新潟市花園1-4-6 桐蔭ビル2F</p>	<p><b>大宮</b> 048-642-1000</p> <p>さいたま市宮前2-11 ハシモトビル7F</p>	<p><b>東京</b> 03-3274-4000</p> <p>中央区八重洲1-9-13 八重洲ヤヨイビル7F</p>		
<p><b>上野</b> 03-3876-7000</p> <p>台東区根岸1-8-18 高杉ビル4F</p>	<p><b>渋谷</b> 03-5784-3000</p> <p>渋谷区宇田川1-33-8 塚田ビル7F</p>	<p><b>新宿</b> 03-3343-4000</p> <p>新宿区西新宿1-3-15 橋本ビル7F</p>	<p><b>横浜</b> 045-323-5000</p> <p>西区北幸2-10-50 北幸山田ビル2F</p>	<p><b>千葉</b> 043-221-8000</p> <p>中央区富士見1-2-11 勝山ビル6F</p>	<p><b>浜松</b> 053-452-6000</p> <p>浜松市衛台140-3 イズミハママツビル5F</p>	<p><b>名古屋</b> 052-562-5000</p> <p>中村区名駅3-26-21 新春取ビル6F</p>
<p><b>京都</b> 075-352-5000</p> <p>下京区錦町7-1-1 錦町333ビル5F</p>	<p><b>大阪北</b> 06-6456-3000</p> <p>北区梅田1-2 駅前第2ビル2F</p>	<p><b>大阪南</b> 06-6634-3000</p> <p>中央区難波3-5-11 東亜ビル8F</p>	<p><b>岡山</b> 086-224-9000</p> <p>岡山市本町6-36 第一セントラルビル3F</p>	<p><b>広島</b> 082-511-5000</p> <p>広島市中区基町1-15 防府土地広島ビル3F</p>	<p><b>福岡</b> 092-415-6000</p> <p>博多区博多駅前1-12-7 第13岡部ビル2F</p>	<p><b>鹿児島</b> 099-812-3800</p> <p>鹿児島市中央町3-36 西崎MANビル5F</p>

24時間直接  
電話相談

男の悩みに男性カウンセラーが直接お答えいたします。

**0120-508-550**

携帯・PHSからご利用できます

メンズ総合  
案内

男の悩み情報・小冊子の請求 などご案内しています。

**0120-087-008**

携帯・PHSからご利用できます

メール相談もできる男のHP

<http://www.ueno.co.jp>

携帯アドレス

<http://www.ueno-c.com>



子供のころ、野球少年だった。時間さえあれば近所の空き地や公園で野球をやっていた。そのころのわたしは、ひそかにひとつの疑問を抱いていた。なぜわたしのバットからは、TVで観るプロ野球のように「カキーン」という快音が出ないのか、と。今から考えれば、当然の話。なにしろ当時のわたしが熱中していたのは軟式野球なのだ。中空ゴム製のボールをいくらバットでジャストミートしようが、金属音の出るわけもない。だが、硬式野球の存在は知っていても、硬球の実物を見たことがないわたしは、やはり自分たちの野球になんか非があるのではないかと考え、自分のバッティングをあれこれ工夫したりバットを乾燥させたり（金属バットが登場するはるか以前のお話だ）と、随分不毛な工夫を積み重ねたものだ。なぜそれほどバットの音にこだわったかといえは、ほかでもない。わたしにとって、バットが発する快音は野球の格好良さの象徴だったからだ。バット一閃、カキーンという金属音とともに大空へ舞い上がる白球があってこそ、わたしの中の理想の野球像が完成した。軟球が硬球かなど考える余裕はなかった。野球ならばカキーンという音がしなければならなかったのだ。

小学校高学年になったころに初めて硬球というものに触れたとき、そのあまりの重さ、あまりの硬さに呆然とした。こんな石ころみたいなカタマリで野球などやったら大けがして死んじゃうぞ、と思った。その一方、ひょっとして「カキーン」という音は、硬球を使わなければ出ない音だったのではないかと薄ぼんやりと現実に目覚め、ちょっと拍子抜けしたりした。

2003年度に導入されるフォーミュラ・ニッポンの新型車両に、排気音を変えて迫力を出すための特殊な排気系が取り付けられるという話を聞いたとき、わたしはなんとか自分のバットから快音を立てようと必死にバットを干した自分を思い出した。「要するにJRPは、バットとボールを工夫して軟式野球で強引にカキーンという音を立てようとしているわけだな」と。

冒頭書いたように、音は競技の格好良さの大きな要因である。少年のころのわたしも、そう思ったからこそ、野球そのものとは無関係、枝葉末節の要因でしかないバットの音にこだわったのである。何も我が国最高峰のフォーミュラカーレースと軟式草野球を同列で語るつもりはないが、正直なところわたしは新しいFニッポン車両がどんな排気音を立ててサーキットを駆け回るのか、その結果レースがどのように見えるようになるのか、バットの快音レベルで興味も期待も感じている。

しかし、一方で音というものはあくまでも添え物であって競技そのものを活性化するほどの威力を持つものではないぞ、と斜に構える自分がいる。隣の町までいやなおつかいを言いつけられて自転車にまたがって出かけた帰り、川で足を洗ったついでに原っぱに寄って野球の続きを眺めるのはなぜなのか。そこでプレーしているのは、メジャーリーガーでもなんでもないけれども、なぜか気になって土手の上からしばらく戦況を見守ってしまうのはなぜなのか。

野球という競技が高いレベルで完成されているため、たとえそれが軟式草野球であったとしても十分に競技のおもしろさが周囲に伝わるからかもしれない。そこでプレーしているお米屋の若旦那やら居酒屋の亭主やらが、草野球を心から楽しんでいて観客をその楽しさに引き込んでしまうからなのかもしれない。いくらバットにボールが当たるたんびに快音が響いたとしても、そこで繰り広げられている野球そのものに魅力がなければ、少なくともわたしは自転車を止めないはずだ。

誤解がないよう言っておけば、わたしは断じてFニッポンのレベルを軟式草野球に例えて貶める気など、さらさら持っていない。我がニッポン国に住むレースファンにとって、Fニッポンは最も身近な選手たちが最も身近な場所で繰り広げる大事なレースである。だからこそ、少々強引な音の演出で格好良く見せるのはいいけれども、本質をないがしろにしてはほしくないだけなのだ。音は確かに魅力のひとつだ。だが、国内トップフォーミ

ュラレースの真の魅力は別のところにある。それを探り、磨き上げてこそ音も生きようというものではないか。

そう思って昨年終盤からあれこれ取材をして提案をしてきたが年末から年始にかけて身体を壊してしまい、企画が尻切れトンボになってしまったことを、関係各方面にお詫びしなければいけない様々な方に取材をして意見を聞いてあるのだが、原稿にまとめて発表するタイミングを失ってしまった。また形をかえて何らかの記事にしたいと思っているのでお許し願いたい。また、インターネット上にあるヤフーの掲示板で一般ファンの立場からFニッポン改革案について熱心な議論を続けてきた方々からは、おそろしく内容の濃いレポートを送付いただいた。貴重なファンのご意見として、これも決して無駄にはしないつもりだ。

昨年、我々有志がFニッポンに対して提案を行ったのは、「我々の意見こそが正しいのだから採用してFニッポンを改革せよ」と主張するためではなかった。我々はあくまでも我々に対する批判も含めた議論のきっかけを作ったつもりだった。たかだか三文売文藝者が息切れして立ち止まってしまったところで、議論は勝手に進んでいくはずだった。だが我々の呼びかけに反応してなんらかの動きが生じたかと言うと、このヤフーのファンが展開した議論くらいのものであった。これには若干落胆をしている。

絶対真理を司る神様が降臨し、世の中を一気に改革してくれることなどありえない。我々は我々の社会を少しずつでも改善するために奮闘しいけれども議論を重ねる以外に方法を持たないのだ。だのになぜ、閉塞状況の打開が急務であるはずのFニッポンの周囲で議論の気配が生じないのだろう。知らぬはメディアばかり、実は我々のあずかりしらぬ場所で、プロフェッショナルたちが集まってなんらかの議論が行なわれていることを願うばかりだが、このままではカキーンコキン快音ばかり振りまく不自然な軟式野球ができあがるだけで終わってしまわないかと、心配でならない。

# 今夜も、 自動車 レース





Text/  
Kon Kawakita

# F1ルールの追加変更は 妥協案で落ち着く方向へ

「チームが真剣にコスト削減を検討しよう」という状況を、我々はこれ以上指をくわえて見ているわけにはいかない。1月15日、イギリスのヒースローで各チームを集めてFIAが行なった会議でマックス・モズレー会長が新たなF1のコスト削減策を発表。過激とも言えるその内容が議論を呼んだ。

15日に発表された第1案はコスト削減に向けた改革を2003年、2004年、2005年の3段階にわたって行なうもので、とりあえず今シーズンからはマシン、ピット間のテレメトリー（双方向とも）、ピットとマシン間の無線送信、トラクションコントロール、フルオートマチックギヤボックス、スペアカーの使用を全面的に禁止し、さらに最終予選終了後、決勝レースまでの車両保管（バルクアップ）を行なうことで、予選スベ

シャル車両を実質的に不可能とするという内容。  
04年からは全チーム共通の標準リヤウイング、ブレーキシステムの採用、各種コンポーネント長寿命化、F1に参加する自動車メーカーが必ずに複数チームへのエンジン供給を義務付けること、さらに05年からはエンジンの寿命を1台で2レースに、将来的には6レースまで延長することなどを求めている。

この第2案ではピットからマシンへの、いわゆる逆テレメトリーは直ちに禁止されるが、通常のテレメトリーに関しては「性能向上はコスト削減の効果が期待できない」として04年からの禁止を決定。来年から共通のデータロガーをマシンに搭載することになるという。また、スペアカーの使用に関しても、レースカーが修復不可能なダメージを負った場合のみ使用条件を厳しくすることで、ひとりのドライバーが2台のマシンを無制限に使うことを禁止しながら、マシントラブルのせいで参加台数が減少するリスクを回避。

「複数のチームにエンジンを提供することは可能だが、その相手や条件は選べなければならぬ。エンジン寿命を6レースに延長するという案はナンセンスだ。まるでトラクターのエンジンじゃないか？」とルノースポールのパトリック・フォール社長。どうやら今回のコスト削減案はFIAとGPWCが水面下で繰り広げている「心理戦」にも大きな影響を与えることになりそうだ。

「受入れ難い内容であり、新選手権を設立してF1から脱退する」と明確に反対姿勢を強調した。  
「複数のチームにエンジンを提供することは可能だが、その相手や条件は選べなければならぬ。エンジン寿命を6レースに延長するという案はナンセンスだ。まるでトラクターのエンジンじゃないか？」とルノースポールのパトリック・フォール社長。どうやら今回のコスト削減案はFIAとGPWCが水面下で繰り広げている「心理戦」にも大きな影響を与えることになりそうだ。

「受入れ難い内容であり、新選手権を設立してF1から脱退する」と明確に反対姿勢を強調した。  
「複数のチームにエンジンを提供することは可能だが、その相手や条件は選べなければならぬ。エンジン寿命を6レースに延長するという案はナンセンスだ。まるでトラクターのエンジンじゃないか？」とルノースポールのパトリック・フォール社長。どうやら今回のコスト削減案はFIAとGPWCが水面下で繰り広げている「心理戦」にも大きな影響を与えることになりそうだ。

「受入れ難い内容であり、新選手権を設立してF1から脱退する」と明確に反対姿勢を強調した。  
「複数のチームにエンジンを提供することは可能だが、その相手や条件は選べなければならぬ。エンジン寿命を6レースに延長するという案はナンセンスだ。まるでトラクターのエンジンじゃないか？」とルノースポールのパトリック・フォール社長。どうやら今回のコスト削減案はFIAとGPWCが水面下で繰り広げている「心理戦」にも大きな影響を与えることになりそうだ。

「受入れ難い内容であり、新選手権を設立してF1から脱退する」と明確に反対姿勢を強調した。  
「複数のチームにエンジンを提供することは可能だが、その相手や条件は選べなければならぬ。エンジン寿命を6レースに延長するという案はナンセンスだ。まるでトラクターのエンジンじゃないか？」とルノースポールのパトリック・フォール社長。どうやら今回のコスト削減案はFIAとGPWCが水面下で繰り広げている「心理戦」にも大きな影響を与えることになりそうだ。

「受入れ難い内容であり、新選手権を設立してF1から脱退する」と明確に反対姿勢を強調した。  
「複数のチームにエンジンを提供することは可能だが、その相手や条件は選べなければならぬ。エンジン寿命を6レースに延長するという案はナンセンスだ。まるでトラクターのエンジンじゃないか？」とルノースポールのパトリック・フォール社長。どうやら今回のコスト削減案はFIAとGPWCが水面下で繰り広げている「心理戦」にも大きな影響を与えることになりそうだ。

「受入れ難い内容であり、新選手権を設立してF1から脱退する」と明確に反対姿勢を強調した。  
「複数のチームにエンジンを提供することは可能だが、その相手や条件は選べなければならぬ。エンジン寿命を6レースに延長するという案はナンセンスだ。まるでトラクターのエンジンじゃないか？」とルノースポールのパトリック・フォール社長。どうやら今回のコスト削減案はFIAとGPWCが水面下で繰り広げている「心理戦」にも大きな影響を与えることになりそうだ。

## 1月15日付け発表案

- 2003年～
- ・ピットからマシンへのテレメトリーの禁止
  - ・マシンからピットへのテレメトリーの禁止
  - ・すべてのラジオ送信の禁止
  - ・1チーム2台に制限（スペアカーの廃止）
  - ・土曜日の予選終了後から決勝レースまでの間、全マシンをバルクフェルメに保管（特別観覧下でのみ、マシンへ手を加えることができる）
  - ・トラクションコントロール、ラウンチコントロール、フルオートマチックギヤボックスの使用禁止（2004年から全面廃止、スタンダードECUの導入も検討）

- 2004年～
- ・金曜日の予選には1エンジンルールを適用しない
  - ・チームからドライバーへエイドスタンダードECUを導入
  - ・FIAスタンダードリヤウイング、パーシボード、ブレーキシステムの導入
  - ・エンジンマニファクチャラーは1チーム以上の供給可能な体制に

- 2005年～
- ・1エンジンを2レースで使用
  - ・主要コンポーネントのさらなる延命
  - ・エンジンならびに主要コンポーネントの変更に対して新ペナルティーの導入

- 2006年～
- ・1エンジンを6レースで使用
  - ・エキゾチックマテリアルの使用禁止

## 1月21日付け発表案

- ・ピットからマシンへのテレメトリー：2003年開幕戦から使用禁止
- ・マシンからピットへのテレメトリー：2004年からデータロガーを共通化
- ・チームとドライバーの無線送信：データ送信を目的としない無線送信専用のシステムを使用  
一般への公開も見込んだFIAとメディアへの送信解禁
- ・スペアカー：レースカーが修復不可能なダメージを負った場合の使用を認める  
決勝レース直前にレースカーが走行不能のトラブルに陥った場合は、スペアカーに乗り換え、ピットレーンからのスタートを認める  
決勝レースが開始から2周以内にストップした場合はスペアカーでの再出走を認める
- ・土曜日の予選後から決勝レース直前まで、全レースカーは原則としてバルクフェルメに保管。特別観覧の下ガレージでの保管も可。なおマシンに対して認められた項目以上の変更を与える場合はFIAの承認を必要とする
- ・トラクションコントロール&フルオートマチックギヤボックス：2003年イギリスGPから禁止
- ・ラウンチコントロール：2003年イギリスGPから禁止。クラッチコントロールのマニュアル化
- ・2004年からのスタンダードECU使用案の確案

上記以外の項目は1月15日付け発表のものに準ず

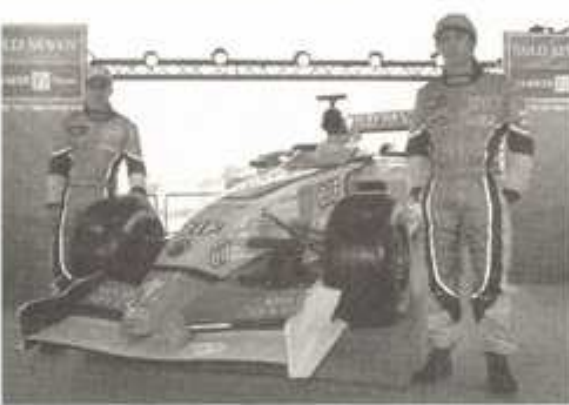
# 2003年マシンが続々登場 発表会は控えめな傾向に

シーズン開幕まであと2カ月を切った1月に入ると、各チームが03型マシンを発表。トヨタは1月8日に、BARは14日、ルノーが20日と23日に、そしてジャガーが21日に新車発表会を行なった。

例年華やかな発表会を催していたジャガーだが、F1プログラムのコスト削減を受けて、史上初めてなるインターネット上で新車と新体制を披露。伝統の72度から90度にバンク角を広げたコスワースCR-5エンジンを搭載する「R4」は、一度はテスト落ちたクラッシュテストを無事通過。21日からは合同テストにも参加している。注目されたニキ・ラウダの後任は未定のまま。テクニカルディレクターやチーフデザイナーといったチーム上層部の要職も未定のままの船出だが、チーム代表を代行するバーネルは「時間をかけて適任者を選びたい」とコメント。2年前BARでテクニカルディレクターを務めていたマルコム・オースラーはジャガーではチーフエンジニアの任に就くことが公になった。

「マイルドセブン」ブランドをメインスポンサーに持つルノーは、たばこ広告規制のないスイスで発表会を行なった。ルノーはJTとのスポンサー契約を06年まで延長することも併せて発表した。その2日後にはポルリカルサーキットでノンタパコブランドのカラーリングのお披露目とシェイクダウンテストを進行。昨年トップ4に返り咲きし、さらなる上位躍進を狙う同陣営は、レギュラードライバーのヤルノ・トゥルーリ、フェルナンド・アロンソのほか、昨年トヨタでF1フル参戦を果たしたアラン・マクニッシュと01年フォーミュラニッサンチャンピオン、フランク・モンタニーの2名をテストドライバーに起用。金曜テストには4台体制で挑むことになる。

「マイルドセブン」ブランドをメインスポンサーに持つルノーは、たばこ広告規制のないスイスで発表会を行なった。ルノーはJTとのスポンサー契約を06年まで延長することも併せて発表した。その2日後にはポルリカルサーキットでノンタパコブランドのカラーリングのお披露目とシェイクダウンテストを進行。昨年トップ4に返り咲きし、さらなる上位躍進を狙う同陣営は、レギュラードライバーのヤルノ・トゥルーリ、フェルナンド・アロンソのほか、昨年トヨタでF1フル参戦を果たしたアラン・マクニッシュと01年フォーミュラニッサンチャンピオン、フランク・モンタニーの2名をテストドライバーに起用。金曜テストには4台体制で挑むことになる。



RENAULT RS23	
全長	4600mm
ホイールベース	3100mm
トレッド(前)	1450mm
トレッド(後)	1400mm
エンジン	RENAULT RS23
トランスミッション	6速
サスペンション	フルロワーコントロールアームダブルウィッシュボーン
タイヤ	ミシュラン
ホイール	O-Z Racing
エレクトロニクス	マニファクチャラー
ブレーキ	AP Racing



JAGUAR R4	
エンジン	COSWORTH CR-5
排気量	2998cc
バンク角	90度
燃料	カストロール
トランスミッション	ジャガー7速
クラッチ	AP Racing
サスペンション	ダブルウィッシュボーン
ダブルアーム	ジャガーペンション
ブレーキ	AP Racingディスク
タイヤ	ミシュラン
ホイール(前)	OZ 12.7 in x 13 in
ホイール(後)	OZ 13.4 in x 13 in



# 03テレフォニカ・ダカールラリー優勝記者会見 日本人初のパリダカ連覇を成し遂げた増岡浩

1月23日、ダカールラリーを終えて帰国した増岡浩選手が成田空港で記者会見を開いた。

「今年もたくさんのご声援をありがたうございました。連覇できてうれしいです。前半はハイスピードなコース設定で、チームメイトの（ステ



昨年夏の夏の帰国とは違い、終始笑顔の絶えなかった増岡

ファン）ベテランセルと僅差の戦いになりました。僕のミスなどで遅れてしまっただけはプロとして2位をキープすることに専念し、後半はかなり我慢の走りをしていました。でも、最後まで優勝の望みというのはいくらも捨てていませんでしたよ。

やはりパリダカというのはゴールするまで何が起きるか分からない。同じチームですが、つねにベテランセルにプレッシャーを……俺はまだあきらめていないぞ、という強い意志ははっきりと示したつもりです。今回、最終日に彼がミスをしたときに、最後まであきらめないでタイム差をキープしていたことが勝ちにつながったのだと思っています」と増岡。家族について聞かれると、「やはりいちはん身近な応援隊長ですからね。自分が勝つことで家族が幸せになるということが僕の励みにもなっているんです」と、顔をほころばせながら見せてくれたレーシンググローブには家族からのメッセージが書き込んであった。また、篠塚建次郎のアクシデントについての質問に対して、「3位を走行中だったと聞いてい

ます。先の見えない砂丘で転倒したということですが、思ったより状況は悪くないということを知ってホッとしています。すごく不運だし、残念に思いますね。自分にももちろん起こりうることでですから……」とコメント。

今後の予定については、「今回のパリダカで、またひとまわり成長できましたが、逆に課題も見えてきたのでそれを乗り越えていくことですね。また来年も勝てるように。これからの最大の目標は5勝ですね。オンリーワン」はV5を達成したときに言えるのかな……またまたその途中だと思っています」

名実ともにパリダカ最速の男になった増岡。彼が、オンリーワンの走りを実現するのは、そう遠い日のことではなさそうだ。

## DAKAR RALLY

### 篠塚建次郎、退院！ パリ市内の自宅で静養へ

1月1日〜19日にかけて行われたテレフォニカ・ダカールラリーで、第8レグ（9日）ニッサン・ピックアップを駆り3位を走行中だった篠塚建次郎は、砂丘を越えた際に激しく転倒、顔面を強打し、ヘリコプタ



自宅へと到着した篠塚建次郎。右目の眼帯が痛々しい

ーでチュニジアの首都、チュニスの病院に収容された。13日の夜には自宅のあるパリ市内の病院へ転院した。篠塚のケガの状況は、右顔面の切り傷、頬骨の骨折、左手親指骨折、右足甲骨折、顔が腫れてはいるが、眼球自体には問題もなく、16日の午後

に退院、自宅で静養する。左手は全治6週間、右足は全治4週間と診断されているという。

篠塚自身は「いろいろと報道されていますが、大きなケガというところでしょう。右目は頬が腫れているので圧迫されている感じがしますが、視力検査の結果、見えることはハッキリしています。医師も腫れが引けば大丈夫だと言っています。手足の骨折のほかには悪いところはあります」と語っている。

## FORMULA NIPPON

### 野田英樹が新チームを設立 Fニッポンへの参戦を発表

野田英樹は、カロッツェリア ジャパン代表取締役社長の大庭稔氏と共同で自チームを設立、今季フォーミュラ・ニッポンに参戦することを発表した。

チーム名は「Team MOHN



詳細は野田のHP (www.hideki-noda.com) を参照のこと

（チーム・モーン）ドライバーは野田ひとりの1台体制で、チーフエンジニアに河野廣氏が就任する。詳細については、2月下旬に明らかにされるという。

年末には、野田自らツインリンクもてぎで行われた、JAF立ち会いのFニッポン給油テストにも顔を覚えており、開幕戦に向けて準備段階にあるようだ。

野田は、98年にセルモからFニッポンに初参戦、その後、99年にIM PUL、2000年にル・マン、2001年にはダンデライアンに移籍し、最高位5位という成績を挙げた。また、2002年からはIRLに新天地を求め、開幕3戦と最後の3戦にエントリー、第2戦のフェニックスでは10位完走を果たしている。

## NASCAR 福山英朗、NASCAR ウインストンカップに参戦

昨年、日本人として初めてNASCAR ウインストンカップにスポーツ参戦を果たした福山英朗が、今年もNASCARに積極的にチャレンジする。

2年目の今年は、2月8日の Daytonaで行なわれるARCA RE/TON



全36レースという、壮大な規模のチャレンジを果たす福山

MAXシリーズを皮切りに、11月16日のマイアミ・ホームステッドでのNASCARウインストンカップ、フォード400まで実に全36戦に参戦する。その内訳は、NASCARウインストンカップシリーズ23戦、NASCARブッシュシリーズ7戦、ARCA RE/MAXシリーズ6戦となっている。

チーム体制は、昨年同様トリス・カーター・エンタープライゼスがマシンメンテナンスを行ない、監督はチームオーナーのトリス・カーター。マシンは今のところフォード・トラスの採用を予定している。

昨年、日本人として歴史的な一歩をNASCARに刻んだものの、体力不足など、本場の厳しさも痛感した福山選手の2年目のリベンジに注目したい。

## JGTC

### マニングGT500参戦か？ 外人勢の動向はいかに

昨年、ロッキンガムでCARTデビューを果たし、今シーズンはCARTへの参戦を希望していたダレン・マニングは、昨年の年末、ニッサンのGT500のテストに参加したが、またGT500への参戦が決定したわけではなく、本人はCART参戦を諦めていないと語っている。

「僕はまだ誰とも契約を交わしていない。アメリカでのチャンスは少ないながらもまだある。先日再びクリス・ブークと話をした。CART関係者や2、3のチームとも連絡を取りあっている。日本とCARTの両立も場合によっては考慮する」とマニング。

母国フランスハッチで今年初開催されるCARTへの参戦を重視するマニングは、もし日本でレースをする

ならばGT選手権のみならずフォーミュラ・ニッポンも視野に入れていくと述べ、CARTがF1でのドライブを目標とする後としては来季もシングルシターでレースを続けたという希望を語った。



99年全日本F3王者のマニング、再び日本で戦う？



### FORMULA NIPPON

Photo/Hirofumi Satojida

**F1ツボンでレース中の給油が可能に**

1月18日、都内でJAFによる今季のフォーミュラ・ニッポンに関する規則説明会が、エントラントやオーガナイザーなどの関係者約100名を集めて行われた。

それによると、レース距離は、最短200km、最長270kmと従来までよりも延長され、これ



に伴いレース中の燃料補給が可能となった。なお、燃料補給中は並行して他の作業を行なうことも許可されている。

ピットインの際には、登録されたチームクルーのうち、最大12名が同時に作業を行なうことができるが、耐火スーツや耐火グローブの着用が義務付けられている。また、燃料補給中には最少2名が消火器を持ち車両脇に待機すること、燃料補給装置の転倒防止策を講ずることなどが、安全策として規定されている。

### エディー・アーバインF1引退へ

Photo/Kenji Sawada

昨年末にジャガーから放出されて以来、その去就が注目されていたエディー・アーバインだが、どうやらこのまま現役から引退する可能性が高まっている。1月23日付のイギリス「サン」紙のインタビュエーで、水面下で進めていたジョーダンとの交渉が決裂したことを明らかにした37歳という年齢を考慮しても、F1での現役続行は難しい状況にある。

アーバインは91年から93年、日本のF3000に参戦。F1デビュー戦となった93年の日本GPではいき



なり6位に入賞。そのレース後にセナと一悶着を起し、一躍名を馳せた。96年にフェラーリに移籍し4年間ミハエル・シューマッハーのサポート役に徹し、ミハエルが欠場した99年にはエースとしてタイトル争いを演じランキング2位を獲得している。

### JMSアワードはF3チャンピンの小暮に

Photo/Racing On

1月9日、モータースポーツジャーナリストが運営するJMS主催のパーティー「JMS NIGHT」が都内で行なわれた。

このパーティーには、これまでメディアに露出されることが少なかった若手ドライバーも参加、ジャーナリストや関係者の



前にフレッシュな顔ぶれが並んだ。さらにJMS会員によって選出された「JMSアワード」は、02年に20戦中11勝を挙げ、全日本F3選手権でチャンピオンを獲得した小暮卓史選手に授与された。賞をいただけたこと、強く喜びを感じています。今年にはさらに飛躍を目指して頑張りたいと思います」と小暮。

また、昨年度は佐藤琢磨選手が受賞した特別賞には、昨年8月にレーシングドライバーを引退した星野一義選手が選ばれた。

### 鈴鹿が1300Rとシケインを大幅改修

Photo/Hirofumi Satojida

鈴鹿サーキットは1月7日から国際レーシングコースの改修工事に入った。

今回は、2000年12月に始まり、昨年3月まで行なわれた大規模な改修工事の後を受けて、毎年行なわれることになった工事の一環で、今年1300Rからカシオトラリアンクルにかけて大幅なコースレイアウト変更が予定されている。

まず、1300Rはアウト側のランオフエリアを拡大するために、半径85mと半径340mの複合コーナーとして、現在のコースの内側に移設広がったアウト側のランオフエリアには、コースアウト時のコントロール性を高めることを目的として、アスファルトのランオフエリアも新設されることになった。



さらに注目すべき点は、カシオトラリアンクルの改修内容。1300Rからカシオトラリアンクルへの進入が65m手前に移され、鋭角的なシケインから、なだらかに最終コーナーにつながるカーブへと変更、2輪使用時はさらに左、右と続くクランク状のシケインが追加され、2輪・4輪それぞれの特性に合わせて別のコースが設定された。

この変更で4輪コースは14m短くなる。

鈴鹿サーキットコース改修図

### 鈴鹿ファン感で新旧名車を満喫しよう

Photo/Hirofumi Satojida

3月8日(土)、9日(日)の2日間、鈴鹿サーキットで恒例の「鈴鹿モータースポーツファン感謝デー」が行なわれる。

16回目を迎える今年、88年の日本GPで快走したレイトンハウスマーチ883が野田英樹選手のドライビングによって復活する。また今シ



ズンから導入されるフォーミュラ・ニッポンのニューマシン、ローラB351無限のデモ走行など盛りだくさん。もちろん、普段はなかなか見ることができないレーシングマシンに直接触れたいという体験コーナーも充実している。ゆうえんち入園料(税込)・大人(高校生以上)1600円/子供(小中学生)800円/幼児(3才未満就学児)400円だけで丸一日楽しめるぞ!

問い合わせは●鈴鹿サーキット 0593-78-1111

### フランスハッチでCART開催

Photo/Bill Takemichi Studio BISHI

CARTは1月9日、フランスハッチでのレース開催を発表した。日程はバンクホリデーにあたる5月5日。同週末の11日にはドイツでのラウジッツリンク戦(オーバルコース)が予定されており、ヨーロッパでの2戦連続開催となる。

イギリスでの



CART戦はこの2年間ロッキンガム(オーバルコース)で開催されていたが、フランスハッチで使用されるのは1.2マイルのショートコース。78年にCARTの前身のレースが行なわれたことにちなみ、この1.2マイルコースはインディサーキットと呼ばれている。クリス・ブークCEOは「CARTは再びヨーロッパのロードコースに戻るようになった。フランスハッチでの開催は申し分ない」と伝統あるコースでの開催決定に笑顔を見せていた。

### ポロック、新チームを率いてCARTへ

Photo/Kenji Sawada

1月15日、BAR元代表のクレイグ・ポロックがモントリオールで記者会見を行ない、新チームを率いてCARTチャンピオン・シリーズに参戦することが発表された。

チーム名はPKレーシング。ポロックとアメリカ人ビジネスマンの共同経営者、ケビン・カルコーベン両者の頭文字を冠している。またチーム設立にあたって、ジャック・ビルヌーブの全面的支援があったことをポロックは認めている。

1カーエントリで、昨シーズン



途中でCART撤退を余儀なくされたPWRチャンピオンシップチームの、インディアナポリスにある設備を使用する。

なお、ドライバは明らかにされなかったが、ミカ・サロや、BARの元テストドライバー、バトリック・ルマリエらが候補に挙げられている。

### プロストがアンドロス・トロフィー出場

Photo/andros trophy

アラン・プロストが10年ぶりにレースに復活、といっても再びF1カーをドライブしたわけではなく、1月中旬に行なわれたアンドロス・アイズ・レーシングトロフィーに出場したのだ。「楽しくやりたいね。レースへの情熱はいつも自分の中にあ



という欲望をなくしたことはない」とレース前に語ったプロスト。オペル・アストラを駆り、今も現役時代の気持ちに忘れていない様子。最近自身のチームをたたく以来、F1パドックにも姿を現していないプロスト。しかし、イギリスのサン紙に、現役のドライバーをして「夢を仕込まれた猿と同じだ。エンジンに言われるがままに従っただけだし、仕事はすべてコンピュータ任せだ」と語るなどレース魂だけがなく、饒舌ぶりも相変わらずのようだ。







# CHALLENGE CLUB 2003

THIS MONTH'S MENU

SCHOOL SRS-FでF1ドライバーを目指せ!

SCHOOL FK4で楽しくフォーミュラ体験

本格的なレース参戦の前に  
ドライビングの腕を磨こう!  
プロ志向派にも趣味派にも  
役立つレーシングスクール特集

Text/Naoyuki Hata, Tomonori Taguchi Photos/Naoyuki Hata, Tomonori Taguchi, Suzuka Circuit, GRID, NISMO, i-dea



中嶋校長をはじめ、現役のレーシングドライバーが講師となって、自ら一緒に走りながら、マンツーマンでスクール生を指導する

SCHOOL

## SRS-Fでプロドライバーを目指す

### 卒業を迎えた第8期生が、年間24日間の講習をとおして得たもの

#### 実践を見据えた指導

レーシングスクールやドライバー育成プログラムに人気が集まっている。現在は、バブル以前のようにスポンサー支援を望むのも難しく、若い才能たちにとって、多大な参戦費用のかかるモータースポーツの世界で、レーシングスクールが上級カテゴリーへの大きな扉となっているわけだ。こうした育成プログラムの中でも、95年にスタートし、鈴鹿サーキットを舞台に行なわれているSRS-F（鈴鹿サーキットレーシングスクール・フォーミュラ）は、その規模や卒業生の活躍ぶりを鑑みるまでもなく、本格的なフォーミュラドライバー向けレーシングスクールとしては国内での筆頭といえる存在だろう。

昨年12月23日、SRS-F J、KとともにSRS-Fの2002年度生修了式が鈴鹿サーキットグランプリホールで行なわれた。中嶋校長、佐藤浩二主任講師、田中哲也講師らが出席して行なわれ、SRS-Fからは伊沢拓也、久保誠、安田裕誠、大森弥、伊藤裕仁、梅沢周平、柴田隆義の7人の修了生を送り出した。

そして「個人差はあるが、皆一様に1年をとおして自分の夢に向かって頑張れたと思う。このスクールで経験したことを今後それぞれのカテゴリーで生かしてほしい」という中嶋校長らの挨拶で始まった式典は、修了生ひとりひとりの修了証書授与へと続き、そして注目のSRS-Fスカラシップ獲得者の発表が行なわれた。フォーミュラドリムへのステップアップ資格を与えられた2002年度のスカラシップ受賞者は、伊沢と安田の2名。ともに84年生まれの18歳だ。伊沢はフルノ、安田はFDと今季進む道は違おうが、ともに今後は欧州そして日本でF3、そして更なる上級カテゴリーを目指す。

### SRS-Fでスクール生に身に付けてほしいこと



#### 佐藤 浩二 主任講師

SRS-Fの最大の特徴は、現役のトップレベルのドライバーと一緒に走れることだと考えます。普通のレース参戦の場合、練習走行などで初心者が速い人についていこうとしてもすぐに離されてしまう。逆に自分が速くなってくると、今度は後ろについてもマークされて前のドライバーはアタックを止めてしまうので、結局他人から学ぶ機会は少ないんです。ところが、SRS-Fでは最初は先導して、次に一緒に走って、普通では分からないところまで突っ込んで学ぶことができます。それから、どれだけ素質のあるドライバーでも、多くの人の支えがあって成長しているわけで、そういうところの人の接し方や礼儀などの部分から伝えたいところですね。

#### 田中 哲也 講師

2002年度は20回ほど受講生たちを見ましたが、全体的にレベルが高い中で結構僅差の接戦となったと思いますね。レース参戦はいきなり始めてしまうとどうしてもレース、レースと追いまわられて、基本に時間をかけられずに中途半端な状態になってしまうことが多いものです。SRS-Fは1年間というスケジュールでやっていくので、基本操作からしっかり入っていきます。着実なので、外から見ると地味な部分もありますが、終わってみたら学ぶべきものは身に付いていると思います。だから、1年間の練習期間を取ることに引き換えに、その後のレースでは最初からある程度の結果を望むことができますはず。



講習には、2200ccの無限MF224Fエンジンを搭載したSDH-F99のスクール用オリジナル・フォーミュラカーが使用される





# 2003 LESSON SCHEDULE

回数	日程	時間																
		6	9	10	11	12	13	14	15	16	17							
第1回	4/2			入校式・パーティー					シート合わせ									
第2回	4/3			文教センター					文教センター					シート合わせ				
第3回	4/4			文教センター					SMSC	南コース								
第4回	4/22			南コース					南コース									
第5回	4/23			南コース					南コース									
第6回	5/13			南コース					南コース									
第7回	5/14			南コース					南コース									
第8回	5/27			西コース					西コース									
第9回	5/28			西コース					西コース									
第10回	6/24			西コース					西コース									
第11回	6/25			西コース					西コース									
第12回	7/29			西コース					西コース									
第13回	7/30			西コース					西コース									
第14回	8/19			フルコース					フルコース									
第15回	8/20			フルコース					フルコース									
第16回	8/27			フルコース					フルコース									
第17回	8/28			フルコース					フルコース									
第18回	9/17			フルコース					フルコース									
第19回	9/18			フルコース					フルコース									
第20回	10/28			フルコース					フルコース									
第21回	10/29			フルコース					フルコース									
第22回	11/11			フルコース					フルコース									
第23回	11/12			フルコース					フルコース									
第24回	12/9			フルコース					フルコース									
	12/23			修了式・記念パーティー														

## スクールに参加するのは10代の学生が中心 講習はハコ車によるサーキット走行から始められる

SRS-Fは、1年間に24日間、練習走行が合計100時間を目標として行なわれる。講義は基本的に平日となるが、受講生のほとんどが学生であることを考慮して、長期休暇の間などに集中させてスケジュールが組まれている。講師は毎回、最低4人が確保され、昨年は7人のスクール生が教えを受けた。

スクールでは、いきなりフォーミュラカーに乗るのではなく、まずは1カ月間、ハコ車による基礎訓練が行なわれる。これは昨年から導入されたもので、最初の10~12時間、FFのシビックを使用して、基本的なサーキット走行について学び、その後、FRのS2000を使用して、リヤの挙動について取得する。5月以降はいよいよスクールカーを使用しての走行となり、毎回最初に2時間の発進訓練を行ないつつ、主にヒール&トゥの訓練が行なわれる。8月以降はそれまでの基礎を踏まえてのフリー走行。基本的に燃料が残り限り走行を続け、9月以降はタイムを出すことも目標に練習を積む。上級カテゴリーへの参戦を考慮に入れてセーフティーカーの導入練習などもある。1日の終わりには模擬レースも行なわれ、実践でのレースに耐え得る技術を身に付ける。なお、午前と午後の走行の間には座学の講義が行なわれる。



中には普通免許を持たないまま入校してくる人もいますが、最終的にFドリフトなどのエントリーフォーミュラでの上位レベルを目指す



SRS-J、KとともにSRS-Fからは7人が臨んだ修了式。修了記念レースで、悪コンディションで光る走りを見せた伊沢、そして安田がスカラシップを獲得

今年4月には9期生を迎えることになるS

「フォーミュラに上がっていく前の段階として、必要なことを学ぶことができた」と振り返った。これからステップアップしていく中で、欠かせない人との接し方。それが佐藤主任講師、田中講師が語る、受講生に最も伝えたいこと。であった。

### より良いカリキュラムを

## スカラシップを獲得したふたりにとってのSRS-Fとは



安田 裕鋪 (2003年Fドリフト参戦予定)

「2003年はFDで、1年目でチャンピオンを獲りたいですね。欧州へ行きたいという希望もありますが、日本でちゃんと速く走れるようになってからでないと、向こうでも結果は出せないでしょうから。佐藤琢磨さんとか、上で活躍されている人たちが目標ですが、まずは先を見過ぎずに目の前のことをこなしていこうと思います。そもそもSRS-Fを選んだのは、ここでスカラシップを獲得してステップアップした人たちがみんな活躍しているし、上に行くにはここしかないと考えたからです。SRS-Fでは、カートのとくと同様に「勝つ」ということを改めて学んだように思います。勝つためにはどんな努力をするべきかとか、コンピュータを使ったりしてすごく勉強になりました。フォーミュラに上がっていく前の段階として、必要なことを学べましたね」



伊沢 拓也 (2003年Fルノー参戦予定)

「SRS-Fを選んだのは、2001年までカートをやっていてどうやらステップアップしていけるかを考えてのことです。ここでスカラシップを獲得すればFD、さらにここでチャンピオンを獲得すればF3へと確実に上がっていけるわけですから、やはり最初の目標はスカラシップ獲得でした。この1年で学んだことの中では、普段なら接することもできないようなトップドライバーと一緒に走って、いろいろ吸収できたことが最も大きかったと思います。単純なドライビングの面だけでなく、人との接し方も含めて多くを学びましたね。来季に関しては、欧州でFルノーに出たいという希望を持っています。すでにスポット参戦を経験して、雰囲気にも慣れていますが、スポンサーさんのご支援もいただければと思うので、2003年なんとか結果を出したいです」

R S F。2002年はこれまでよりもさらにフォーミュラカーに乗る前の段階を大事にして、南コースを使ってS2000のようなFRのクルマをおもちゃのように乗り回せる技術を身に付けるつもりでカリキュラムを改良しました。その効果かと思いますが、2002年はフォーミュラカーでのクラッシュなどが極端に減っているんです。これは中嶋校長のアイデアですが、クラッシュで貴重な時間やモチベーションを失わせたくないということから始めて良かったと思います」と佐藤主任講師が語ったように、SRS-Fは誕生以来徐々に姿を変え、今後もより良いカリキュラムを目指すという。このスクールの基幹には、速いドライバーを育てるだけでなく、スカラシップという魅力はもとより、人間を育てているという大きなテーマがあるように感じられた。近い将来、トップカテゴリーで活躍する先輩修了生たち同様、昨年末に修了を迎えた7人の若者たちが、身をもってSRS-Fでの成果を見せてくれるはずだ。

接触事故があってもドライバー同士がその原因について同じ考えを持てるように、フォーミュラ・トヨタ・レーシング・スクールの関谷正徳校長とも相談しながら指導を行なっているとのこと







FK4レーシングスクールは、誰でも受講できる。スクールカーは全く窮がなく、楽しみながらうまくなる

## SCHOOL FK4スクールはいかがが?

誰でも気軽にフォーミュラカーを体験できる  
筆者のはた氏も虜になったスクールの内容とは



畑川校長や中村オーナーの講義は分かりやすく、個人ごとのアドバイスは実地的で、実技走行が終わった後は反省会も



プロドライバーがふらりと訪れることも、ままある。ドライビングテクニックについて聞くことも可能だ

一体いつから「フォーミュラは若者のためのレース」という風潮になってしまったのだろうか。確かにF1もフォーミュラ・ニッポンもここ数年若返りが進み、平均年齢はかなり下がった。それどころか、10代のドライバーの青田買いさえ目立つようになっている。はつきり言って、オジサンたちは肩身が狭い。若いころに果たせなかった夢を、一生懸命努力してようやくかなえられるようになったのに……。自らマシンを購入して、レースに出ることは可能だが、いきなりレースに出るのは不安があるし、そもそも適性があるのかどうか。腕を磨く意味でもレーシングスクールを受講できればいいのだが、実績があればあるほどスクールの方から「お引き取りください」と言われるのがオチ。

ところが、老若男女の如何を問わず、キャリアのいっさいを問題とせず、誰でも受け入れてくれるレーシングスクールが存在する。

それがGRIDの主催するFK4スクールだ。極端な話、フォーミュラというものを一度体験してみたいとか、レースに出ようとはまだ思わないけれど、腕は磨きたい、運転がうまくなりたいという人でさえウエルカム。

舞台は鈴鹿の南コース。「なんだ、カートコースかよ」と思うかもしれないが、Kカーのエンジンを積んだマシンは極めてコンパクトで、サイズ、スピードともにベストマッチ。また、ランオフエリアが広いのでクラッシュを恐れず、よほどのことがない限り、思いっきりスピニングするまで攻めていける。

なお、スクールは月に2回程度開催され、ひとつのカリキュラムは2回連続で行なわれる。余裕があれば、連続して受講すればいいし、もちろん一方だけでもいい。というより原則として自由参加なのである。きっちり段階を経ていった方がいいのは言うまでもないが、そして、6カリキュラムで1クールとなっているのだが、それで満足して終了という受講生はほとんどいない。得てして大半がリピーターとなっているのだ。

居心地の良さも、FK4スクールにおける魅力のひとつである。スパルタ指導はいっさいなく、それでいて指摘は鋭かったりもするのだが、痛いところを突かれて出るのは常に笑い声。また、畑川校長や現役ドライバーによる講師陣は、コース脇からだけでなく、スクールカーに自ら乗り込んで先導してくれたり、時には背後からしっかりと見つけてくれたりもする。

ところで、冒頭のF1レースからすると、逆に若手は受講してはいけないスクールなのかと思われるかもしれないが、それは全くの本末転倒。某スカラシップを獲得したドライバーも、実は免許取得前にFK4で修行していた。つまり、和気あいあいの中にも、それだけちゃんとした指導が受けられるということとを理解してもらえればはずだ。

またフォーミュラ指向ではなく、本当はハコでレースしたいという人にもおすすめ。何しろなりは小さくても、かなり本格的なフォーミュラだから癖は全くないし、サスペンションストロークが少ない分、かえって荷重移動を丁寧に行なわないと速く走れないからだ。FK4で完璧に荷重移動ができるようになれば、ハコもきっと自由自在に操れるはず。ちなみに昨年の鈴鹿クラブマン最終戦では、ネオヒストリッククラスにおいて受講生が見事1-2フィニッシュを達成している。

それがGRIDの主催するFK4スクールだ。極端な話、フォーミュラというものを一度体験してみたいとか、レースに出ようとはまだ思わないけれど、腕は磨きたい、運転がうまくなりたいという人でさえウエルカム。

舞台は鈴鹿の南コース。「なんだ、カートコースかよ」と思うかもしれないが、Kカーのエンジンを積んだマシンは極めてコンパクトで、サイズ、スピードともにベストマッチ。また、ランオフエリアが広いのでクラッシュを恐れず、よほどのことがない限り、思いっきりスピニングするまで攻めていける。

なお、スクールは月に2回程度開催され、ひとつのカリキュラムは2回連続で行なわれる。余裕があれば、連続して受講すればいいし、もちろん一方だけでもいい。というより原則として自由参加なのである。きっちり段階を経ていった方がいいのは言うまでもないが、そして、6カリキュラムで1クールとなっているのだが、それで満足して終了という受講生はほとんどいない。得てして大半がリピーターとなっているのだ。

居心地の良さも、FK4スクールにおける魅力のひとつである。スパルタ指導はいっさいなく、それでいて指摘は鋭かったりもするのだが、痛いところを突かれて出るのは常に笑い声。また、畑川校長や現役ドライバーによる講師陣は、コース脇からだけでなく、スクールカーに自ら乗り込んで先導してくれたり、時には背後からしっかりと見つけてくれたりもする。

ところで、冒頭のF1レースからすると、逆に若手は受講してはいけないスクールなのかと思われるかもしれないが、それは全くの本末転倒。某スカラシップを獲得したドライバーも、実は免許取得前にFK4で修行していた。つまり、和気あいあいの中にも、それだけちゃんとした指導が受けられるということとを理解してもらえればはずだ。

またフォーミュラ指向ではなく、本当はハコでレースしたいという人にもおすすめ。何しろなりは小さくても、かなり本格的なフォーミュラだから癖は全くないし、サスペンションストロークが少ない分、かえって荷重移動を丁寧に行なわないと速く走れないからだ。FK4で完璧に荷重移動ができるようになれば、ハコもきっと自由自在に操れるはず。ちなみに昨年の鈴鹿クラブマン最終戦では、ネオヒストリッククラスにおいて受講生が見事1-2フィニッシュを達成している。

それがGRIDの主催するFK4スクールだ。極端な話、フォーミュラというものを一度体験してみたいとか、レースに出ようとはまだ思わないけれど、腕は磨きたい、運転がうまくなりたいという人でさえウエルカム。

舞台は鈴鹿の南コース。「なんだ、カートコースかよ」と思うかもしれないが、Kカーのエンジンを積んだマシンは極めてコンパクトで、サイズ、スピードともにベストマッチ。また、ランオフエリアが広いのでクラッシュを恐れず、よほどのことがない限り、思いっきりスピニングするまで攻めていける。

なお、スクールは月に2回程度開催され、ひとつのカリキュラムは2回連続で行なわれる。余裕があれば、連続して受講すればいいし、もちろん一方だけでもいい。というより原則として自由参加なのである。きっちり段階を経ていった方がいいのは言うまでもないが、そして、6カリキュラムで1クールとなっているのだが、それで満足して終了という受講生はほとんどいない。得てして大半がリピーターとなっているのだ。

居心地の良さも、FK4スクールにおける魅力のひとつである。スパルタ指導はいっさいなく、それでいて指摘は鋭かったりもするのだが、痛いところを突かれて出るのは常に笑い声。また、畑川校長や現役ドライバーによる講師陣は、コース脇からだけでなく、スクールカーに自ら乗り込んで先導してくれたり、時には背後からしっかりと見つけてくれたりもする。

ところで、冒頭のF1レースからすると、逆に若手は受講してはいけないスクールなのかと思われるかもしれないが、それは全くの本末転倒。某スカラシップを獲得したドライバーも、実は免許取得前にFK4で修行していた。つまり、和気あいあいの中にも、それだけちゃんとした指導が受けられるということとを理解してもらえればはずだ。

またフォーミュラ指向ではなく、本当はハコでレースしたいという人にもおすすめ。何しろなりは小さくても、かなり本格的なフォーミュラだから癖は全くないし、サスペンションストロークが少ない分、かえって荷重移動を丁寧に行なわないと速く走れないからだ。FK4で完璧に荷重移動ができるようになれば、ハコもきっと自由自在に操れるはず。ちなみに昨年の鈴鹿クラブマン最終戦では、ネオヒストリッククラスにおいて受講生が見事1-2フィニッシュを達成している。

MENU	
LESSON1	ヒール&トゥ
LESSON2	スラローム
LESSON3	ライン取り
LESSON4	荷重移動
LESSON5	危険回避
LESSON6	レーシング

- 開催場所 鈴鹿サーキット南コース
- 参加資格 15歳以上
- 参加料金
  - 入会金 1万円
  - 年会費 1万5000円(保険料含む)
  - 受講料 5万5000円/1回
- 開催日程
  - 2/19 ヒール&トゥ
  - 3/5 スラローム
  - 3/19 スラローム
- 問い合わせ・申し込み先
  - 株式会社グリッド FK4事務局
  - 〒569-1137
  - 大阪府高槻市岡本町41-1
  - ☎0726-95-1119/FAX0726-95-3380

スクールは上記の6項目のカリキュラムが1クールとなる。ただし、基本練習は毎回行なわれるので、どの回からでも参加は可能。11時に受付が始まり、座学→走行→講評の順でレッスンが進む。

### Kカーエンジンを搭載したマシンは、コントロール能力向上にピッタリ

FK4は専用のスクールカーで、ウエストレーシングカー製のコンパクトなシャシーにはKカーのエンジンが搭載されている。当初はホンダ・ビートのエンジンのみだったが、現在ではダイハツ・ミラのエンジンも使用されるようになった。

フォーミュラという、特殊なドライビングを要求するかのようだが、シフトレバーが右についているぐらいで、これも外車に乗ったことがあれば全く問題なだろう。なかったとしても、意外にすぐ慣れるはずだ。ハンドリングはスムーズで、むしろ変な癖がないという印象。小排気量のKカーのエンジンながら、軽量シャシーに積

まれていることでパワーウエイトレシオに優れ、まして吹け上がりがいいので、まず物足りなさを感じることはないだろう。

装着されるタイヤはブリヂストンのグリッドII。つまり、Sタイヤでもない普通のラジアルなのだが、これが夏場と冬場で全く印象を変えるというのが、ここまで5回受講した筆者の率直な印象だ。タイヤが十分に温まっていなくて、まっ滑る滑る。夏場はタイヤのグリップだけで走っていたのを最近になって実感した次第。もっとも、コントロール能力を養うには、この方がいいんだけど、最近になって壁にぶち当たっています……。



コクピットは足もとも含め、かなり広めに作られている。よって誰でも乗車可!

シンプルかつコンパクトなFK4だが、中身は本格的なフォーミュラ。鈴鹿南コースをプロドライバーなら1分を未満で切るという



装着されるタイヤはBSのグリッドII。Sタイヤではなく、いわゆる普通のラジアルだ





## K12マーチカップ レース専用パーツ発売

今季よりスタートするマーチカップのレース専用パーツが発売された。これは、コンプリートカーではなく、ベース車両を購入して車両製作をする人向けのもの。新たに導入されたデータロガー、エキゾーストパイプキット、ECUなどは、すでに発売されているエアロキットと同じく指定部品となっているので、必ず購入すること。詳しい商品リストは、マーチカップのホームページ (<http://www.marchcup.jp>) に掲載されている。

また、レギュレーションや開催スケジュールの発表も行われた。エントラントに予選、決勝終了ごとの走行データの届け出を義務付けているほか、タイヤはブリヂストン・ポテンザRE55S(185/55-15)のワンメイクとなり、予選・決勝を通じて使用できる本数が4本に制限されている点などが特徴だ。レースは、3月29～30日にTIで行なわれる西日本シリーズを皮切りに、東日本シリーズが5戦、西日本シリーズが5戦開催される。また、11月15～16日にはJGTC最終戦のサポートとしてチャンピオンカップが予定されている。

問い合わせは、マーチカップアソシエーション ☎03-3767-1553 (受付時間10～18時・火～土) まで。



座席は運転席以外の同乗者席ならびに後部座席の取り外しが可能



ステアリングの前方に取り付けられるデータロガーキットは16万8000円。本体は90分間のロギングが可能



フロントストラットは減衰力4段階調整式で左右それぞれ3万6000円。フロントスプリングは8800円

## 2003年マーチカップ・レース日程

●東日本シリーズ		
第1戦	5月3～4日	富士
第2戦	6月22日	もてぎ
第3戦	8月3日	筑波
第4戦	9月13～14日	もてぎ
第5戦	10月19日	筑波
●西日本シリーズ		
第1戦	3月29～30日	TI
第2戦	6月28～29日	美林
第3戦	7月27日	TI
第4戦	8月24日	美林
第5戦	10月5日	TI
●チャンピオンカップ		
	11月15～16日	鈴鹿

## ヴィッツTRD MSBを 一部改良して発売

ヴィッツのマイナーチェンジに合わせて、レース車両であるヴィッツTRD MSBが一部改良され、全国のトヨタ店およびトヨタモデリスタ店で発売された。

標準装備されているのが、フロントトランスポートフック(可倒式)、ロールケージ、リヤトランスポートフック、4点式シートベルト。カラーはホワイト、シルバーマイカメタリック、ダークブルーマイカメタリックの3色が設定されている。BグレードとFグレードがあり、価格は104万4000円～112万4000円。また、ヴィッツをベースにしたカスタマイズ車「Vitz RS "TURBO" Powered by TRD」もリリースされた。専用ターボチャージャーの搭載により最高出力150PS/6400rpm、トルク20.0kg・m/4800rpmとパワーアップを実現。フロントグリルには専用「Turbo」エンブレムが装着され、スポーティー感を演出している。カラーはホワイト、グレーメタリック、ブラックマイカ、スーパーレッドV、ブルーメタリックの5色で、車両価格は179万8000円～。

詳しい問い合わせは、トヨタモデリスタインターナショナル カスタマイズコールセンター ☎03-3332-7372まで。

## TRD MSBメーカーオプション

- ブッシュ類ゴム硬度向上品(セットオプション) 構成品・フロントロワアームブッシュ
  - ・フロントロワアームブッシュNo.2
  - ・リヤサスペンションアームブッシュ
  - ・フロントスタビライザーブッシュ
  - ・フロントスタビライザークッション
  - ・ステアリンググロメット

5万9000円

- タコメーター

5万3000円

- ブッシュ類ゴム硬度向上品&タコメーター

11万2000円



1500ccのヴィッツRSをベース車両としたカスタマイズ車はリッターあたり100馬力のハイパワーを実現

## 2003年F4選手権シリーズ日程

●東日本シリーズ		
第1戦	3月1～2日	もてぎ
第2戦	4月5～6日	富士
第3戦	6月29日	筑波
第4戦	8月30～31日	富士
第5戦	10月12日	もてぎ
第6戦	11月23日	もてぎ
●西日本シリーズ		
第1戦	3月16日	TI
第2戦	5月4日	TI
第3戦	6月7～8日	鈴鹿
第4戦	8月23日	鈴鹿
第5戦	10月5日	TI
第6戦	11月29～30日	鈴鹿

## F4選手権シリーズの 開催日程が決定

今季のF4のスケジュールが決定した。東日本シリーズ、西日本シリーズともに、3月に開幕し、6戦ずつなのは従来どおり。

なお、レインタイヤは従来のものに比べ、性能アップが図られ、スリックタイヤ同様、よりF3に近いものが使用される。また、レギュレーションに一部変更があり、1チームからの複数エントリーが増加していることに対応して、カーナンバーを先着順から、希望選択制に改められることも決定している。

なお、年代賞や、東西チャンピオンのマカオGP招待などの各賞は、これまでどおり継続される予定だ。

## チャレクラ・インフォメーション

BUY&SALE、ライセンス講習会、走行会、チーム員募集etc.

### ■Aライセンス講習会

- ・静岡/2月9日(日)10:00/富士スピードウェイ/競スポーツクラブサンデー ☎0422-34-1962
- ・岡山/2月16日(日)9:00/TIサーキット英田/競ツーアンドフォー ☎06-6761-0248
- ・兵庫/3月9日(日)9:00/セントラルサーキット/競ツーアンドフォー ☎06-6761-0248

### ■Bライセンス講習会

- ・埼玉/2月6日(木)19:00/川越市民会館/競オートライフルクラブ ☎03-3705-3070
- ・北海道/2月8日(土)18:00/リフレサッポロ/競マーベルオートクラブ ☎011-871-2225
- ・神奈川/2月8日(土)18:00/川崎市教育文化会館/競チームマグナスオートクラブ ☎03-3611-6687
- ・東京/2月9日(日)10:00/玉川区民会館/競オートライフルクラブ ☎03-3705-3070
- ・東京/2月9日(日)13:30/かつしかシンフォニーヒルズ/競チームクレバーレーシング ☎03-3766-3312
- ・埼玉/2月9日(日)14:00/蕨市民会館/競チームマグナスオートクラブ ☎03-3611-6687
- ・千葉/2月9日(日)18:30/八千代市市民会館/競チームクレバーレーシング ☎03-3766-3312
- ・東京/2月11日(祝)13:30/大田区産業プラザ/競チームクレバーレーシング ☎03-3766-3312
- ・神奈川/2月11日(祝)18:30/横浜市港北公会堂/競チームクレバーレーシング ☎03-3766-

- 3312
- ・栃木/2月15日(土)14:00/小山生涯学習センター/競チームマグナスオートクラブ ☎03-3611-6687
- ・東京/2月16日(日)13:30/東京国際フォーラム/競チームクレバーレーシング ☎03-3766-3312
- ・埼玉/2月16日(日)14:30/坂戸勤労福祉センター/競チームマグナスオートクラブ ☎03-3611-6687
- ・埼玉/2月16日(日)18:30/戸田市文化会館/競チームクレバーレーシング ☎03-3766-3312
- ・岡山/2月21日(金)18:00/JAF岡山支部/競JAF岡山支部 ☎086-273-0710
- ・鳥取/2月21日(金)18:00/JAF鳥取支部/競JAF鳥取支部 ☎0857-31-4433
- ・広島/2月21日(金)18:00/JAF広島支部/競JAF広島支部 ☎082-272-9967
- ・広島/2月21日(金)18:00/JAF福山事務所/競JAF福山事務所 ☎084-943-5856
- ・山口/2月21日(金)18:00/JAF山口支部/競JAF山口支部 ☎083-921-7777
- ・東京/2月22日(土)12:00/MEGA WEB/競プロクルーズ ☎0493-61-1185
- ・茨城/2月22日(土)13:00/筑波サーキット前モナーク/競チームマグナスオートクラブ ☎03-3611-6687
- ・埼玉/2月22日(土)18:00/春日部市文化会館/競チームマグナスオートクラブ ☎03-3611-6687

- ・東京/2月22日(土)18:30/練馬文化センター/競チームクレバーレーシング ☎03-3766-3312
- ・東京/2月23日(日)10:00/文京シビックセンター/競オートライフルクラブ ☎03-3705-3070
- ・埼玉/2月23日(日)13:30/所沢市民文化センター/競チームクレバーレーシング ☎03-3766-3312
- ・茨城/2月23日(日)14:30/水戸市民会館/競チームマグナスオートクラブ ☎03-3611-6687
- ・東京/2月23日(日)18:30/新宿文化センター/競チームクレバーレーシング ☎03-3766-3312
- ・東京/2月27日(木)19:30/北とびあ/競チームマグナスオートクラブ ☎03-3611-6687
- ・東京/3月4日(火)19:00/文京シビックセンター/競オートライフルクラブ ☎03-3705-3070

### ■走行会ほかイベント

- ・「クレバー走行会 in 筑波サーキットコース1000」/2月15日(土)/筑波サーキット/内容:20分×5回。グリップクラスのタイムアタック形式。原則としてナンバー付き/参加料:2万円/最大受付台数:60台/締め切り:2月8日。競チームクレバーレーシング ☎03-3766-3312
- ・「タイムアタックGP英田」/2月16日(日)/TIサーキット英田/内容:30分×3回/参加料:2万円 競TIAC SPORTS ☎088-623-4589
- ・「POTENZA RE01GP」/3月1日(土)/筑

- 波サーキットコース1000/内容:タイムアタッククラス、サーキットレックスクラス設置。RE-01、RE55S、S-03装着車にはキャッシュバックあり。/参加料:1万7000円。競プロクルーズ ☎0493-62-1074
- ・「ジムカーナ オフ 関西」/3月2日(日)/名阪スポーツランド/内容:上級者向けジムカーナ競技会。13クラス/参加料:1万4700円 競ツーアンドフォー ☎06-6761-0248
- ・「プロクルーズカップ ジムカーナシリーズ」/3月2日(日)/筑波サーキットジムカーナコース/内容:レンタカーあり。トヨタ車ワンメイククラス、ATクラスなどのクラス設定あり/参加料:公認競技クラス1万円、クローズド競技クラス8000円。競プロクルーズ ☎0493-62-1485
- ・「WITH ME 走行会」/3月5日(水)/ツインリンクもてぎ/内容:20分×3回。講習あり/参加料:TMSC-R会員1万7000円、一般2万4000円 競WITH MEプロフェッショナルレーシング ☎03-5838-7397

### ■チーム員募集

- ・IEDスポーツ チーム員募集/年齢や過去の経験不問。これからレース、ジムカーナ、ダートラなどの各種モータースポーツに参加しようとしている人、みんなで大いにやるのが大好きな明るい方、お気軽にご連絡ください。 競IEDスポーツ ☎042-799-4238



# 極めればコンペティション

## RACE&RALLY HARNESS "securon"

### セキュロンフルハーネス

- 腹部の衝撃を和らげるウェストパッドPATを標準装備。素材は軽量のスポンジ材を使用。
- モータースポーツ発祥の地、英国製。
- 98年、世界で最も早くFIA(国際自動車連盟)フルハーネス規格をクリア。
- バックルはワンタッチで着脱可能な回転レバー式。
- ハーネスは強固な特殊ポリウレタン製。
- アジャスターはスプリング付きで緩みを防ぐ設計。
- FIA公認の本格派フルハーネスでありながら、お求めやすい価格設定。



- ※写真は#693(青)です。
- #693 (3×3インチ) 4点式  
カラー:赤・青・黒(各色とも) ¥28,000
  - #692 (3×2インチ) 4点式  
カラー:赤・青・黒(各色とも) ¥26,000
  - #695 (2インチ) 追加ベルト  
カラー:赤・青・黒(各色とも) ¥5,000
  - ショルダーパッド左右セット  
カラー:赤・青・黒(各色とも) ¥5,000

## CODE Oil&Fluid Series

トランスミッション  
専用オイル

### CODE #80

Net 4ℓ 75W-80 ¥5,600

- 極寒、酷暑を問わないマルチグレードオイル。
- 不快なチャタリングの異音発生を防ぐ成分配合。



ハイポイドギア  
LSD専用オイル

### CODE #110

Net 1ℓ 80W-90 ¥2,500

- 極圧性、耐摩耗性、消泡性、チャター現象防止、防錆製に優れた特殊添加剤を配合。



パワーステアリング  
専用フルード

### CODE PSF

Net 1ℓ ¥2,500

- 新開発の成分配合により泡立ちを抑え、大幅なフリクションの低減を実現。
- 酸化安定性に優れ、高負荷時にも安定した性能を発揮。



## FEV FIRE EXTINGUISHERS

### ABC DRY POWDER

適応火災:普通/油/電気

- 消火剤は長い実績を持つドライパウダー。
- 容器はコンパクトな超軽量アルミボトルに圧力ゲージ付き



DP1500R  
1.5kg/H330×φ90  
¥10,500



DP2000R  
2.0kg/H364×φ108  
¥11,500

### AFFF手動式消火器

適応火災:普通/油/電気

**New**

- 消火剤は被射物・人体に悪影響の無いAFFF剤(水溶性フィルムフォーム)
- 消火剤跡が殆ど残らず後始末が簡単。



AFFF1000R  
1.0ℓ/H343×φ90  
¥16,000



AFFF1750R  
1.75ℓ/H375×φ108  
¥19,000

### AFFF(FIA公認)システム式消火器

適応火災:普通/油/電気

- 容器は超軽量アルミボトルに圧力ゲージ付き。消火剤は人体はもとよりエンジン、電子パーツ、内外装にも悪影響のない"水溶性フィルムフォーム"を採用。(消化液の再充填可)

<機械式> 起動レバー(車内・車外に取付)を引くと放射ノズル2ヶ(エンジンルーム・車内)が同時放射。

<電気式> 起動スイッチ(車内・車外に取付)を押すと放射ノズル2ヶ(エンジンルーム・車内)が同時放射。

機械式



機械式  
AFFF3500MK  
3.5ℓ/H333×φ165  
付属品含む一式  
¥90,000

電気式



電気式  
AFFF3500EK  
3.5ℓ/H303×φ165  
付属品含む一式  
¥105,000

## CUT OFF SWITCH KIT

バッテリーコードを超軽量アルミコードに換えてみませんか?

※アルミコード単体販売(20スケア)/m ¥1,000

### DC6/12V適応

- 高電流に耐えられる超軽量アルミコードを採用。
- アクシデント時の衝撃による電気火災を防ぐ。
- レバー操作によって瞬時に全ての電源を遮断。
- バッテリーの自然放電を防ぐ。



※スイッチ単品 ¥4,500

付属品含む一式  
¥12,000

## DIGITAL CAMBER GAUGE PAT.

### デジタルキャンバーゲージ

- コンパクトな軽量アルミフレームは片手で測定、持ち運びも簡単。
- 高精度なデジタルモジュールは0.1°(6分)単位で測定可能。
- デジタルモジュールには、表示ホールド・電源オートオフ・ゼロ補正機能が内蔵。
- 接触ガイドはホイールに傷が付きにくい、ジュラコン材を採用。
- キャンバー測定以外にも、ウィング傾斜角度等あらゆる角度・水平測定が可能。



¥38,000



Other Goods

上記の商品以外にも様々なモータースポーツ商品を取り扱っています。詳しくはホームページwww.irs.co.jpをご覧ください。

MOTORSPORT

**IRS**

総発売元:株式会社 アイ・アール・エス

〒124-0022 東京都葛飾区奥戸8-23-5

http://www.irs.co.jp

TEL03-3696-7790 FAX03-3696-7666



# RACING KART CLUB

誰でも参加可能なレーシングカートクラブ  
ご意見ご要望、レース参戦記、BUY&SALEや  
質問などあらゆる情報を募集中なので  
下記住所まで気軽にハガキを!



質問、疑問、BUY&SALEなどへのハガキのあて先は 〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3 レーシングオン編集部「レーシングカートクラブ」

## 話題の4ストレース「M4」に スカラシップ&レディースクラスが追加

兵庫の猪名川サーキットを舞台に、今年スタートする4ストロークエンジンのワンメイクレース、マスターズ4ストローク(M4)。これと同じマシンを使うふたつのシリーズが、M4に併催して行なわれることとなった。

ひとつは「マスターズ4ストローク・スカラシップ(M4-S)」。20歳以上が対象のM4と異なり、こちらの参加資格は12歳から20歳程度まで。シリーズは3大会×2レースの全6戦で、チャンピオンには200万円を贈呈。ただし、その使い道はステップアップにつながるレースへの参戦費用に限定される。また、上位複数名のルーキー

には、翌年度のM4-S参加料半額免除の特典が与えられる。全6戦分の参加パッケージ料金は39万円。もうひとつは女性ドライバーが対象の「マスターズ4ストローク・レディース(M4-L)」。2大会×2レースの全4戦で、チャンピオンには100万円を贈呈。また、上位複数名のルーキーには、翌年度のM4-L参加料半額免除の特典が与えられる。全4戦分の参加パッケージ料金は39万円。

●マスターズ4ストローク・スカラシップ 日程	
第1/2戦	3月22~23日
第3/4戦	4月26~27日
第5/6戦	5月31日~6月1日
●マスターズ4ストローク・レディース 日程	
第1/2戦	9月27~28日
第3/4戦	10月18~19日



M4に加え、M4-SとM4-Lにも使金が広がった4ストロークエンジンのTKM。日本に4ストレースの火を灯すきっかけとなるか

し。2大会×2レースでチャンピオンになると、翌年度の参加料全額免除に加え、ペアでの海外旅行もプレゼントされる。全4戦分のパッケージ料金は6万円と格安だ。どちらも問い合わせはKRP(☎075-924-3307)まで。

## 2003年、S1レースがリニューアル S1ストックは「T1Aクラス」に変更

ヤマハ製のマシンやエンジンを使う国内最大規模のカートレースシリーズ、S1カートレース。そのレギュレーションが今季、大幅に改定された。

ククラスは、名称を「T1A(ティア)クラス」に変更。さらに、カート入門者が気軽に参加できる「チャレンジ」、本格的なシリーズ戦の「エキスパート」、20歳以上のベテラン限定で吸気リストラクター不要の「マイスター」の3部門に分けられ、レベルや嗜好に応じたより幅広いクラス区分ができた。T1Aクラスでは今年度から、S183に替わり満付きのダンロップYR11がワンメイクレースになることが発表されていたが、このYR11は発売がやや遅れている。そのため、今季はS183でシリーズをスタートし、年内にYR11へ切り替えられることとなった(切り替え時期は各主催者が決定)。



T1Aクラスの名前の由来はこの入門用コンパクトマシン、ウィンフォースT1A。ただし、旧来のRC100Sでも参加可能だ

また、S1クラスでは吸気リストラクターが不要になり、SPクラスでは参加資格(所有メンバーカード)がS1AからS1Bに引き下げられるなど、細やかな規則改定があちこちに加えられている。

## 3月9日、富士スピードウェイで K-TAIスタイルの3時間耐久が開催

富士スピードウェイで3月9日、3時間耐久レース「K耐Q 富士スピードウェイフェスティバル」が開催される。広大な自動車レース用サーキットが舞台で、排気量の制限内ならどんなカートもOKという、もてぎKART耐久フェスティバルことK-TAIと共通のスタイルで行なわれるレースだ。K耐Qでは、排気量78~250ccで安全性や寸法の規定を満たせば、ほぼどんなマシンでも自由。1周2分のラップタイムを目安に参加車両を1Mと2Mの2クラスに分け、それぞれ3時間のレースを実施する。2分オーバーの2Mクラスでは、マシンの性能によって燃料の最大補給量を変えるハンデキャップ制を採用、1分55秒を切った周回はカウントされない。ドライバーは1チーム2名以上。エントリーは各80台で、2月5日締め切り。参加料金はドライバー、ピットクルー各2名で6万5000円。問い合わせ等は日本スーパーカート協会(☎0465-83-4703)まで。

## 03年ヤマハワークスチームは 高井美豪と小口祐二郎を起用

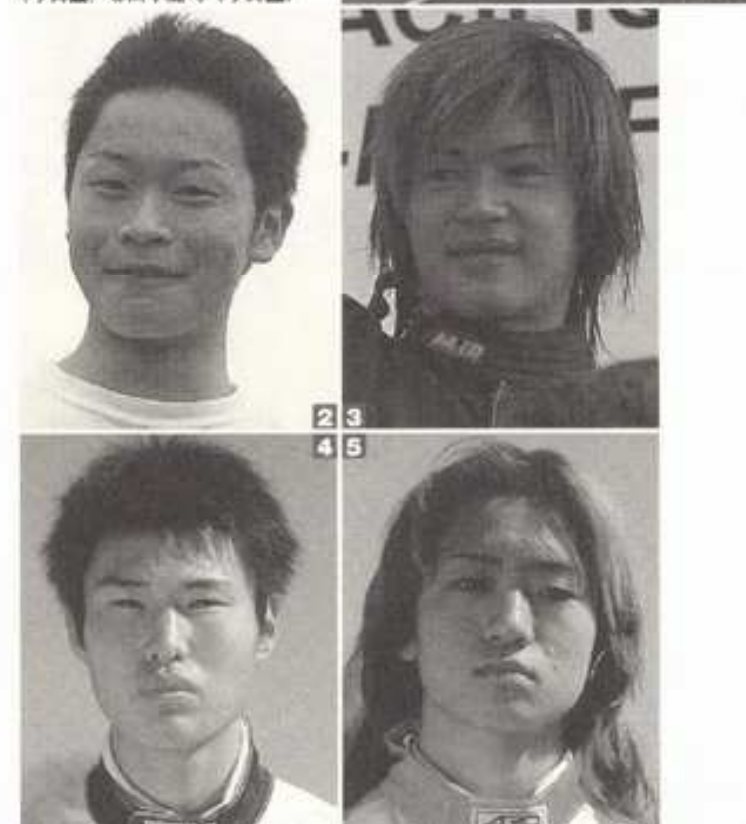
ヤマハ発動機は1月にオーディションを行ない、全日本FAクラスで活動するワークスチーム(BPヤマハレーシングチーム)の2003年度ドライバーとして、高井美豪と小口祐二郎の採用を決定した。高井は昨年に引き続いての採用だ

が、今季は活動の場が東地域から西地域に移る。昨年はシリーズ4位を得たものの、念願の初優勝を実現できなかっただけに、今季はさらに勝利へ意欲を燃やしてくるはずだ。小口は昨年、全日本ICAクラスでチャンピオンを獲得しシリーズ5位に終わったが、アジアパシフィック選手権ICAクラスで見事優勝。今季は東地域に参戦する。また、同チームは体制も強化。片岡龍也に加えて高木虎之介がアドバイザーに就任し、虎之介の父で元レーシングドライバーの高木政巳氏がチーム監督に復帰する。

## 02年FCのスカラシップ生が決定 最後のRSOにはMAX進級が懸かる

鈴鹿選手権のRSOクラスとMFCクラスを舞台に展開されるスカラシップ・プロジェクト「フォーミュラチャレンジ(FC)」の02年シリーズが12月15日に閉幕し、奨学生が決定した。RSOクラスでは、山本龍司がチャンピオンとなって03年度MFCクラス参加の全額サポートを獲得。MFCクラスでは、塚越広大がチャンピオンを獲得してSRS-Fの全額サポートを受賞したが、16歳の塚越は年齢の都合でSRS-F入校を1年見送るもようだ。また内田優、大嶋和也、岡本孝之の3名がルーキー・オブ・ザ・イヤー(MFC参加半額サポート)を獲得した。鈴鹿RSO/MFCクラスは03年で終わるため、FCも同時に終了。03年のRSOクラスには、鈴鹿サーキットによるロータックスMAXチャレンジへのスカラシップが懸けられることになった。

大人気のもてぎK-TAI。そのスタイルになった「何でもアリ」の耐久レースが富士で開催されることに(写真①)。ヤマハ・ワークスの03年度ドライバーに決まったのは、2年目の高井美豪(写真②)とFAルーキーの小口祐二郎(写真③)。フォーミュラチャレンジのスカラシップを獲得した塚越広大(写真④)と山本龍司(写真⑤)





安全規則の変更でフェアリングも个性的に

# 03シーズン、カートが ニュールックに 変身!

世界カート委員会(CIK)は今年、シャシー公認に関するレギュレーションを、安全性を中心に大幅改定。クラッシュテストの合格が義務付けられて、カートは見た目にも大きな変身を経験することとなった。

メインフレームに溶接されたフロントバンパーは、幅を拡大。サイドバンパーは2カ所で直角に曲がったコの字型(今までシヨートバンパーと呼ばれていたタイプ)に統一。リヤバンパーは左右に広がった大型タイプになるのだが、以前に登場した大型リヤバンパーは振動による破損が問題になって廃れている。このため、各メーカーは左右の張り出し方に工夫を凝らしてきているようだ。

ルックスに最も大きな影響を及ぼすのは、ボディワークだろう。これまでフロントフェアリングとサイドボックスは、CIKが設計した同一形状のものしか公認されなかった。



これはトニー系列の新ブランド、レッドスピードR1。スーパーカートのような大型のフロントフェアリングや、見慣れない形のサイドボックスが新鮮だ

カートをよく知らない人が「どのマシンも同じに見えてしまう」というのは、こんな原因があったのだ。しかし、新レギュレーションでは寸法の規定さえ満たせば形状は自由。メーカーによって、見た目にも大きな個性が生まれることになりそうだ。

大幅な規則改定とあって、今季はニューモデルのリリースが遅れ気味だといわれている。そんな中、ニュールックをまとった03年モデルをトニーカートがいち早くリリース。写真のとおり、曲面を多用した斬新なスタイルに生まれ変わっている。

03年の全日本/地方選手権では、公認シャシーの使用が義務付けられているクラスでも、CIKの公認を取得したシャシーは国内競技規則の適用を免除されてそのまま使うことが可能になっている。個性豊かなカート同士の競り合う姿が、今から楽しみだ。

リヤビュー(右)では、内側が曲面状にくらまれたサイドボックスの形状がよく分かる。大型化されたリヤバンパーの左右の張り出し部は、振動による折損を防ぐため樹脂製ブッシュを介して取り付けられている。サイドビュー(下)では、エッジを与えられたサイドボックスがレーシーな雰囲気を醸し出す



## 新生『レッドスピード』も加わって トニー系4ブランドがいち早く登場

トニーカートは、系列全ブランドのニューモデルを他社に先駆けて発売した。

グループの本体たるトニーカートは、成功作MITOXの後を継ぐ「VENOX(ベノックス)」をリリース。メインフレームは2点曲げのオーソドックスな形状になった。ただし、新しいトライも忘れてはいない。センターの絞りから後方へと広がる部分で、直径が30mmから32mmに変化する段付きパイプを採用しているのだ。

コスミックは、上級モデルのT4-Eが「T8」に進化した。これはトニーのVENOXとは対照的に、センターの絞り部からシートレールへ真っ直ぐパイプがつながる独特のデザインを継承。前端の横メンバーが、直径32mmから30mmに変わる段付きパイプになっている。

ヤルノ・トゥルーリがプロデュースするトゥルーリからは「JT3」が登場。メインフレームはトニーのVENOXと共通のオーソドックスな形状

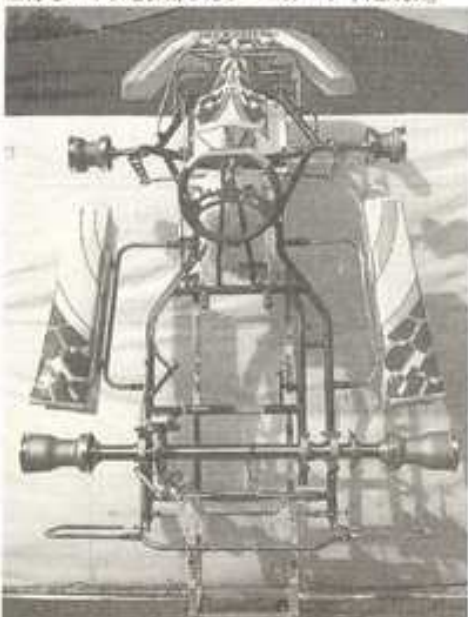
だが、ディメンションは異なっている。

さらに、新ブランドのレッドスピードが誕生。第一作の「R1」は、トニー・レーサーやコスミックT3に代わって同グループの低価格帯を受け持つモデルだ。フロントナックルが左右の縦メンバー前端に取り付けられる点がユニーク。

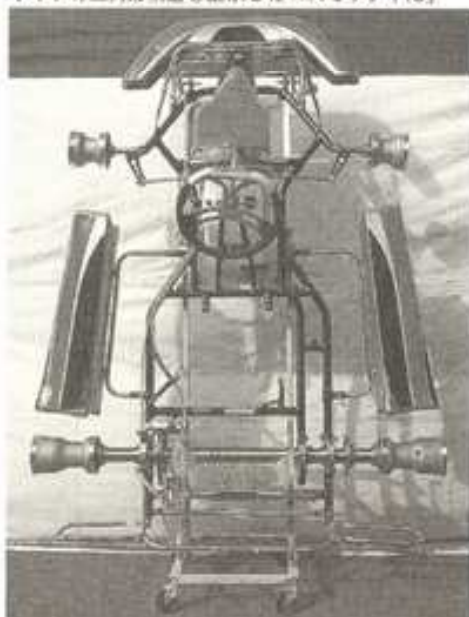
トニー、コスミック、トゥルーリはリヤアクスルが40φと50φから選択可能。写真は旧型のボディワークだが、発売時にはニューデザインのフロントフェアリングとサイドボックスが付く。問い合わせはサントレードまで。

●サントレード/☎0561-38-0006  
ホームページ <http://www.suntrad.co.jp>

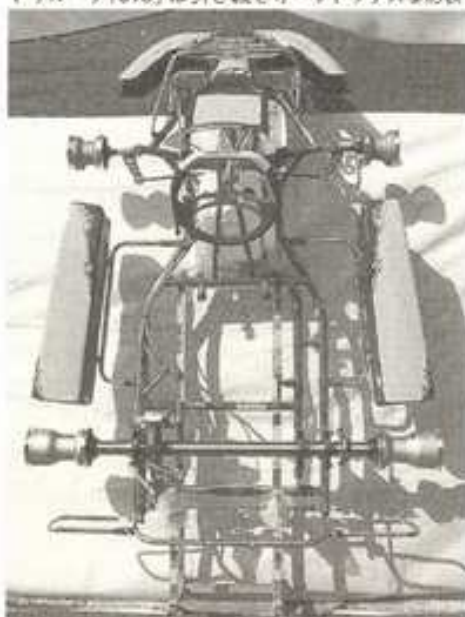
段付きパイプを採用したトニーカート「VENOX」



サイドの三角形構造を継承したコスミック「T8」



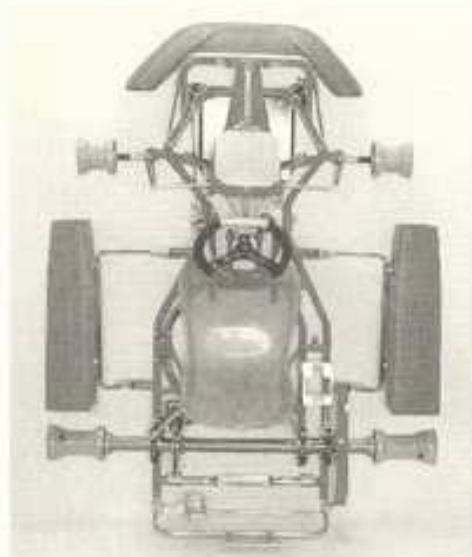
トゥルーリ「JT3」は引き続きオーソドックスな形状



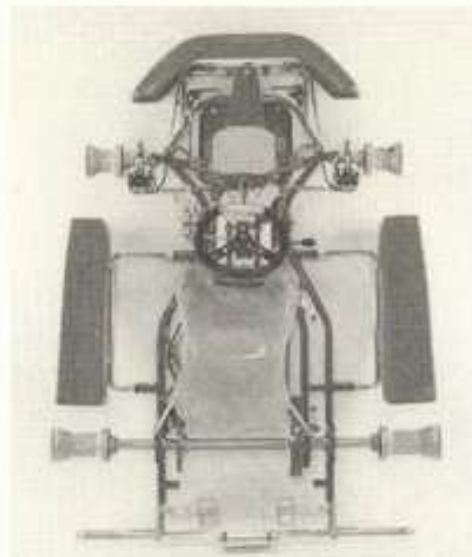
### トニーカートグループ 2003モデル ラインナップ

- TONY KART VENOX
  - ・100 D50/40:42万5000円
  - ・PRD RK-100 (Comp.):48万5000円
  - ・PRD RK-100CP (Comp.):49万5000円
  - ・PRD RK-100EP (Comp.):52万8000円
  - ・125 D50/40:48万5000円
- KOSMIC T8
  - ・100 D50/40:37万円
  - ・PRD RK-100 (Comp.):43万円
  - ・PRD RK-100CP (Comp.):44万円
  - ・PRD RK-100EP (Comp.):47万3000円
  - ・125 D50/40:43万円
- TRULLI JT3
  - ・100 D50/40:44万円
  - ・PRD RK-100 (Comp.):50万円
  - ・PRD RK-100CP (Comp.):51万円
  - ・PRD RK-100EP (Comp.):54万3000円
- REDSPEED R1
  - ・100 D40:29万8000円
  - ・PRD RK-100 (Comp.):35万8000円
  - ・PRD RK-100CP (Comp.):36万8000円
  - ・PRD RK-100EP (Comp.):40万1000円





02全日本FSA王者の血統を継ぐR31-SR。リアバンパーは写真と異なり大型のものが行く



オール32φのモデルはR32-SRにチェンジ。写真はミッションカート用モデルのCR32-SRだ

## 02年全日本FSAのチャンピオンマシン ビレルはR31&32-SRの2系統に

昨年の全日本FSAクラスのチャンピオンマシンとなったビレルは、日本で2タイプのシャシーをリリースする。メインパイプφ30+32mmのR31-Sは、基本デザインをほぼそのままに、新規のバンパーを採用した「R31-SR」に進化した。オールφ32mmのパイプで構成されるモデル

はこれまでのR32-Zに代わって、R31-SRと同じくフロントクロスメンバーがナックルを支持するデザインの「R32-SR」になる。

両タイプともミッションカート用モデル(CR31-SR/CR32-SR)を用意。ブレーキは信頼性を向上させた新システムを採用している。ボディワークは2月ごろニューデザインのものに切り替えられるもよう。サイドバンパーがボルトではなく、ラバーブッシュとスプリングで取り付けられる点がユニークだ。問い合わせはビレルパシフィックまで。

●ビレルパシフィック/☎048-298-6350  
ホームページ <http://www.birel.jp>

### ビレル2003モデル ラインナップ

- R31-SR: 42万円
- R32-SR: 42万円
- CR31-SR(ミッションカート): 52万円
- CR32-SR(ミッションカート): 52万円

## オーストラリアの雄、アローは 『AX-8』に加え低価格モデルも発売

イタリアンメーカー全盛のカート界にあって、ひとり気を吐くオーストラリアのアロー。昨年の全日本ではFSAクラスで松谷隆郎がシリーズ2位獲得の大活躍を演じた。

そのニューモデルは、まずCIK公認モデルの『AX-8』を正常進化させた03年型をリリース。シートレールがやや前方に移されて、ハイグリップタイヤへの対応性がより向上した。大型リヤバンパーは、メインフレーム幅の部分と左右の張り出し部分が独立したユニークな二重構造になっている。これにはミッションカート用モデルもある。

さらに、まったく異なるフレームデザインを持った『AX-8 30/32』も登場(CIK非公認)。価格はAX-8より安く、入門者にもお勧めだ。

日本に入荷されるマシンのボディワークは、ニュータイプと比較した結果、評価が高かった従来のデザインのものをあえて採用している。問い合わせは栄光まで。

●栄光/☎052-803-7055

ホームページ <http://www.eikoms.com>



02全日本FSAシリーズで大活躍を演じたAX-8は、小改良を受けてよりトップカテゴリにフィット

### アロー 2003年モデル ラインナップ

- AX-8: 39万円
- AX-8ミッションカート: 48万円
- AX-8 30/32: 36万円

## ヤマハは中・上級モデルを小改良 スーパーウィンフォース『WF-S』も追加

ヤマハ発動機は中・上級機種に小改良を加えたモデルと、新規のニューモデルを発売した。

スーパーウィンフォース・シリーズでは、全日本など上級カテゴリに多くの愛好者を持つ『WF-A』のブレーキシステムを信頼性の高いものに変更。クラスを問わない乗りやすさで極強い人気を持つ『WF-K』は、機械的な変更点はないものの、価格が1万円強の値下げになった。さらに、フロントクロスメンバーにナックルが取り付けられるタイプのニューモデル『WF-S』が登場。このモデルのみリヤスタビライザーが標準装備される。

カタリナ『SV-A』は、キャスター角の変更、メインパイプの剛性向上などを受け、コーナー立ち上がりのトラクションを増した。WFシリーズに比べやや影の薄いカタリナだが、02年の全日本ではICAクラスで大村進之介が表彰台を獲得し、優れたポテンシャルを実証している。

どのタイプにもKT100SD/SP搭載のコンプリートモデルが用意されている。問い合わせは最寄りのカートショップか下記まで。

●ヤマハ発動機/☎0537-27-2313

ホームページ

<http://www.yamaha-motor.co.jp/kart/>



人気のスーパーウィンフォース・シリーズに、WF-AやWF-Kとデザインが大きく異なり、より幅広いセッティングが可能なWF-Sが追加。レベルや走り方に応じて、選択がさらに多様になった



最近はやや地味な存在になっているが、あなどれないポテンシャルを秘めたカタリナSV-Aは、剛性アップなどによってトラクションを増大。特に中・低速コースとのマッチングに優れたモデルだ

### ヤマハ2003中・上級モデル ラインナップ

- |  |  |
|--|--|
| ●Superwinforce WF-S<br>・シャシーのみ: 34万円<br>・WF100SD-S(Comp.): 43万円<br>・WF100SP-S(Comp.): 45万5000円 | ●Superwinforce WF-K<br>・シャシーのみ: 30万9000円<br>・WF100SD-K(Comp.): 39万9000円<br>・WF100SP-K(Comp.): 42万4000円 |
| ●Superwinforce WF-A<br>・シャシーのみ: 34万円<br>・WF100SD-A(Comp.): 43万円<br>・WF100SP-A(Comp.): 45万5000円 | ●CATALINA SV-A<br>・シャシーのみ: 34万円<br>・SV100SD-A(Comp.): 43万円<br>・SV100SP-A(Comp.): 45万5000円              |

## アドバンから待望の『SL02』リリース ウェットタイヤは『SL03』に生まれ変わった

ブリヂストンやダンロップが中・上級者用スリックタイヤをSL02規格に切り替える中、リリース開始時期の都合で唯一SL86規格のタイヤを出していた横浜ゴム(アドバン)が、ついにSL02規格の『MH/SL02』を発売した。これは、グリップ力を落とすことなく高い耐久性を実現したコンパウンドと、ブレーキ性能向上やコーナリング時の接地圧分布を重視した形状を採用。構造にも改良を加えた。その結果、滑りを予知しやすくコントロール性

に優れた特性を獲得。SUGO国際カートコースで400km以上走行可能なことがテストで確認されている。従来のSL86に比べて、フロントは外形も幅も拡大。リヤは外形が小さくなり、幅は広がった。SL86は、需要がなくなり次第生産中止となる。

さらに、ウェットタイヤは従来のSL94規格から、ニュータイプの『SS/SL03』に切り替えとなった。半乾きの路面からヘビーウェットまで幅広く使用できるブロックパターンは、自動車用のスポーツタイヤを思わせるユニークなもの。こちらも優れた耐久性とコントロール性を持っている。

問い合わせはK・パワーズまで。

●K・パワーズ/☎0471-46-4614

Eメール [kpowers@green.ocn.ne.jp](mailto:kpowers@green.ocn.ne.jp)

●ADVAN MH/SL02(ドライ・SL02規格)  
サイズ・パターン/外形mm/幅mm  
フロント 4.5×10.0-5 Y801A/258/134  
リヤ 7.1×11.0-5 Y801A/280/213

●ADVAN SS/SL03(ウェット)  
サイズ・パターン/外形mm/幅mm  
フロント 4.0×10.0-5 Y805/254/132  
リヤ 6.0×11.0-5 Y805/275/186



耐久性と操縦性が向上したアドバンのニュータイヤ。SL03(左)のパターンがユニークだ。03年地方選手権の一部地域ノクラスで指定タイヤになっている



# 心が震えた このレーサーこの1戦

## 中嶋悟

1975 全日本鈴鹿新春300キロ  
FL500

寒風吹きすさぶ1月半ばの鈴鹿。NRC(名古屋レーシングクラブ)主催の恒例の「全日本鈴鹿新春300キロ」。8000人の観衆は「鈴鹿おろし」に身を震わせながら、スタートの瞬間を見つめていた。

スターティンググリッドに整列した16台の小さなフォーミュラカー。そのエキゾーストパイプからは2サイクルエンジン特有の青白い煙とオイルの焼ける甘い匂い、そしてピーピーと甲高い排気音が発せられている。

午前11時30分、FL500の一群は、さらにエンジン音を一段高め、一気に解き放たれた。1コーナーに真っ先に飛び込んでいったのは、カーナンバー17、中嶋悟だった。

\*\*\*

FL500は60年代末に自然発生的に誕生するや瞬く間に広まった日本独自のフォーミュラ・カテゴリーだ。FLはフォーミュラ・リブレの略、500は排気量が500ccまでであることを意味する。日本固有の軽自動車(当時の市販車は360cc)のエンジンをベースにした小型で廉価な本格的レース専用車は、「ハコ」のレースに飽き足らなくなっていたレーサー予備軍たちに大歓迎された。

またこの時期70〜73年という短期間に、鈴鹿サーキットと富士スピードウェイの二大レース場に加えて、筑波サーキット(茨城)、野

呂山スピードパーク(広島)、北海道スピードウェイ、山陽スポーツランド中山サーキット(岡山)、日本海間瀬サーキット(新潟)、むつ湾スピードウェイ(青森、厚保サーキット(山口)といった比較的小規模で親しみやすいサーキットが全国各地に続々と誕生したことも、FL500普及を助長させることとなった。タイムリグが絶妙だった。

富士の30度バンクコースを舞台とした71年5月の日本GPの前座には「FJ360」レースが組まれたが、当初主流派だったホンダN360用4サイクル2気筒エンジンは500ccにボアアップしてチューニングするのが常套手段だったため、JAFが推すFJ360よりも人気のあるFL500の方が定着していく。そして、やや遅れて登場したスズキ・フロント用2サイクル水冷3気筒エンジンは420cc版が多用されるようになる。車重250kg余に約60馬力、それらは鈴鹿のフルコースならサニー等のTS1300マシンとほぼ同じラップタイムで走れた。

実は、日本ではフォーミュラカーレースは定着するのが遅かった。64年の第2回日本GP(鈴鹿)で初開催され、その後F3級のプラハムやロータス・シャシーが5年余の間に20台近くも日本に持ち込まれ、国産アル(塩沢商工)・シャシーがバイオニアとして奮闘



し、ミツビシはプラハム・コピーでワークス参戦したものの、JAFが重い腰を上げて69年5月のJAF-F1GPをフォーミュラカー・メインで開催することに決めた際も、当時オーストラリアとニュージーランドで盛んだった「タスマン・フォーミュラ」勢を招待して台数を揃えるしか手はなかった。

ニッサン&トヨタの二大ワークスがレーシングスポーツカーやツーリングカーのレースに勢力を集中していたことも、間接的にフォーミュラの発展を妨げる形だった。60年代後半、たまにフォーミュラカーレースが催されても参加4〜5台といった有様が続いていたのだ。64〜68年とホンダがF1GPという世界の格闘台に躍り出て奮闘している様が逐一日本に伝えられてファンの一喜一憂を誘っていたことを思うと、なおさら日本国内でのフ

オーミュラカーレースの低迷がアンバランスだった。国内チームにはF3やF2レベルのマシンを自製する技術的知識もなければ、たとえ造れても購買層がないというのが実状だったとも言える。

そこへ突如出現したのがFL500だった。熱心なアマチュアバックヤードビルダーたちが、その出来次第ではプロフェッショナルコンストラクターへと変りうる土壌が、これによっていよいよ整い始めた。68年以後(73年まで)、毎年3月、東京晴海で開催された「東京レーシングカーショー」(主催・オートスポーツを楽しむ会。会長・石原慎太郎)で、彼らは新作を発表するようになっていった。それがショーの評判ともなり、FL500熱は加速度的に上昇していった。FL500を支え、そこから育っていった

## 吹雪舞う鈴鹿で 競り合う強者たちを 寄せつけぬ新鋭は FL2戦目の22歳



ポールポジションにつく中嶋悟とベルコ97改。ベルコ・ウエストがサスペンションやノーズを変更している。同日サニーで最速の長坂尚樹とは予選0.3秒差



数々のコンストラクターの名前を挙げれば、70年代の日本のレース界が持っていた熱気が多少なりとも伝わることだろう。関東では、RQ（レーシング・クオーター）ニアルコ&アウグスタ、エバ、オトキチSP、アロ、鈴木板金、ベルコ、東京技研、マナ、フアルコン、マキシム、等々。関西では、ハヤシ、KE（ゴジマ・エンジン・アリング）、KS（鴻池スピード）、ワールド、戸田、マルチーS E（進弘エンジンアリング）、ウエスト、マナティ、等々。

そして70年代前半、それらのコクピットについてサーキットを駆け回った男たちの顔ぶれもまた錚々たる面々だ。風戸裕、片山義美、浅岡重輝、津々見友彦、鮎子由寛、高武富久美、真田隆明、田中弘、高原敬武、笹野孝司、米山二郎、中野雅晴、松本恵二、柳田春人、館信秀、etc. 当時のトップドライバーやワークスドライバーがこぞってFL500に参戦し、半面、堀雄登吉や成田修といったFLエキスパートたちも生まれ育った。

10周レースも中盤5周目。首位を行く中嶋はまったくの独走状態。とても2戦目のFL500とは思えない快走だ。タイムは予選タイム並みの2分26秒27秒台で安定している。いつか破綻がくるのではないかと心配したピットからは「オトセ」のサインが出るほど。予選で2位を奪って優勝候補と目されていたベテランで、関東の雄である金田政行（ベルコ97Aスズキ）は、1周目スプーンカーブにしてエンジン焼き付きに見舞われ、ゆっくりピットに戻って脱落してしまった。

その一方で2位争いがどんどん激化しつつあった。6台が一塊になっての競り合い。道上佐塚志（佐塚史）、佐々木秀六、中本健悟（兼吾）、速見剛（新井健哲）、畑川治、力身修といった猛者揃い。マシンで言えば、ハヤシ709スズキ、KS05ホンダ、戸田RSⅡホンダ、マルチFJスズキ、KS05スズキ、ハヤシ709スズキと、こちらも多種多様。頻りに順位を入れ替え、縦に横に広がったり縮まったりを繰り返しながらの接戦が延々と続く。

5周目の1コーナー、速見がスピニングしてコースを飛び出し、戦列を離れた。73年には富士GCにも参戦し74年には新興マキF1のセカンドドライバーに名を連ねた彼のレースはここで終わった。その直前には、佐々木もシフトリネージュのトラブルでリタイア、中山サーキット出身の新鋭、中本も3周目のスプ

ーンでスピニングしてコース上に止まってしまふ。有力ホンダ勢2台が消え、2位争いは道上、力身、畑川の3台に絞られた。空から音もなく降り始めた白いものは、いよいよ粒を大きくし始めてきた。

中嶋は1953年2月、愛知県岡崎で生まれた。高校2年でカートレースを始め、自動車免許が取得できる年齢になると碧南マツダの田中梅夫と二人三脚のレース生活が始まる。73年初め、鈴鹿シルバークップにロータリークーペでデビュー、間もなくサバンナRX3に乗り換え、シリーズチャンピオンを獲得した。翌74年には富士にも遠征、熊本出身でやはりサバンナを駆って台頭してきた猪原理を好敵手とし、東西で腕を磨き合った。

この時期のレース界は、世界的な石油ショックを間に挟み、浮き沈みの大きさに翻弄された。74年秋の鈴鹿シルバークップ最終戦、中嶋は新展開を求めてFL500デビューを果たす。ポールポジションを奪ったものの、スタートでプラグをかぶらせてピットイン、その後の猛追で連続6位となっていた。

レースも残り2周弱となった9周目、2位争いから畑川が遅れ始めた。これで力身と道上の一騎打ちとなる。最終ラップに入る直線、真横に並んで通過した両車は、ストレートで伸びる道上がイン側を奪って有利と見られたが、1コーナーでこれをアウト側からやや強引にかわした力身が2位を死守する。S字からヘアピン、順位は変わらない。

130Rから最終コーナー（まだシケインはない）を立ち上がり、最後の直線。力身が一車身ほど前、背後にびたりとつけた道上は最後の勝負に出た。スリップストリームを使ってバツと右に出ると、力身に並びかけた。この時、力身は一瞬マシンを右に寄せたため、道上は接触を避けるべく、禁断のイエローラインをカットしながらピット前を駆け抜けた。本コースとピットロードの境はイエローラインで仕切られているにすぎなかった。皆が一瞬ハッと息を呑んだ。2カ月ほど前のJAF IGPのTSレースでは実際に接触事故という結末になり、幅寄せしたドライバーが即刻「失格」となった前例がある。

今回のフィニッシュは微妙なところだった。力身の車線変更は故意だったのか。道上の仕掛けは無謀だったのか。暫定表彰は同タイムながら2位力身、3位道上とされたが、その後の審査委員会の裁定により、最終結果は2位道上、3位力身へと変更された。「最終コーナー1手前で道上がやや遅れていたし、もう一周あるのか終わりのかを確認するためにやや右に寄った」と語った力身は故意のプロットクをしたわけではないが、直線での幅寄せは危険すぎる、と見做されたのだ。

「片山さんから「なめらかに走れ」と言われているので、F1では意識してそう走っている」というコメントがある。サバンナでの好走により、マツダの親分格、片山義美からも目を掛けられていたことだろう。FL500レース最終戦になって激しく降り始めた雪は、次の300キロ・ヒート2（片山義美と猪原理の師弟コンビによるサバンナ1・2）とFJ1300を迎えると、さらに激しくなっていた。

中嶋が駆ったベルコ97A/Bはベルコ・ウエストからの借り物だった。関東で活躍するベルコを関西でも広めるべく設立された神谷誠二郎率いるベルコ・ウエストは、今回のように独自にマシン改良を施した後、4月には初のオリジナルマシン「ウエスト759」をデビューさせる。操るのは中嶋だった。これを駆って9月のグレート20と11月のJAF鈴鹿GPのFL500をフツチキリで連取した中嶋は、名実ともに有望若手のひとり目されるようになる。

翌76年の彼は黄金期でやや伸び悩むが、夏には鈴鹿でGCマシン初搭乗のチャンスを見、そこでの好走が認められて、77年には国内トップフォーミュラ「F2000」に名門ヒーローズ・レーシングから参戦できるようになり（チームリーダーの星野一義と競り合う場面も）、さらにF3の前身である「FJ1300」にはノバから参戦、見事全勝チャンピオンという殊勲を挙げる。

その後、星野と日本の頂点を争うこと10年、そして87年、遂に日本人初のF1GPレギュラードライバーとなり、5年間の奮闘苦闘に

よって日本のスポーツヒーローとなった。75年1月12日の鈴鹿、優勝争いという面では派手さの乏しい一戦だったかもしれない。しかし、その後12年間を費やしてF1ドライバーの座を掴むことになる中嶋悟という男にとっては、「フォーミュラ初勝利」、大きな転機となる重要な一戦だったということが、後に分るようになる。

80年、FL500はFL550へと進化し、同年参戦したFJ1600が入門フォーミュラとして定着すると、FL550の方は80年代半ばを迎えるまでに静かに消滅していった。日本国内のフォーミュラ黎明期は、ひとりのF1ドライバーを生み出すのと引き替えに、その役目を終えたのだった。



毎周4〜5秒ずつ2位を争う強者たちを引き離していくオレンジ色のベルコ。その速さは尋常ではなかった。FL500レースは日本が世界に誇れる素晴らしいナショナルフォーミュラだった

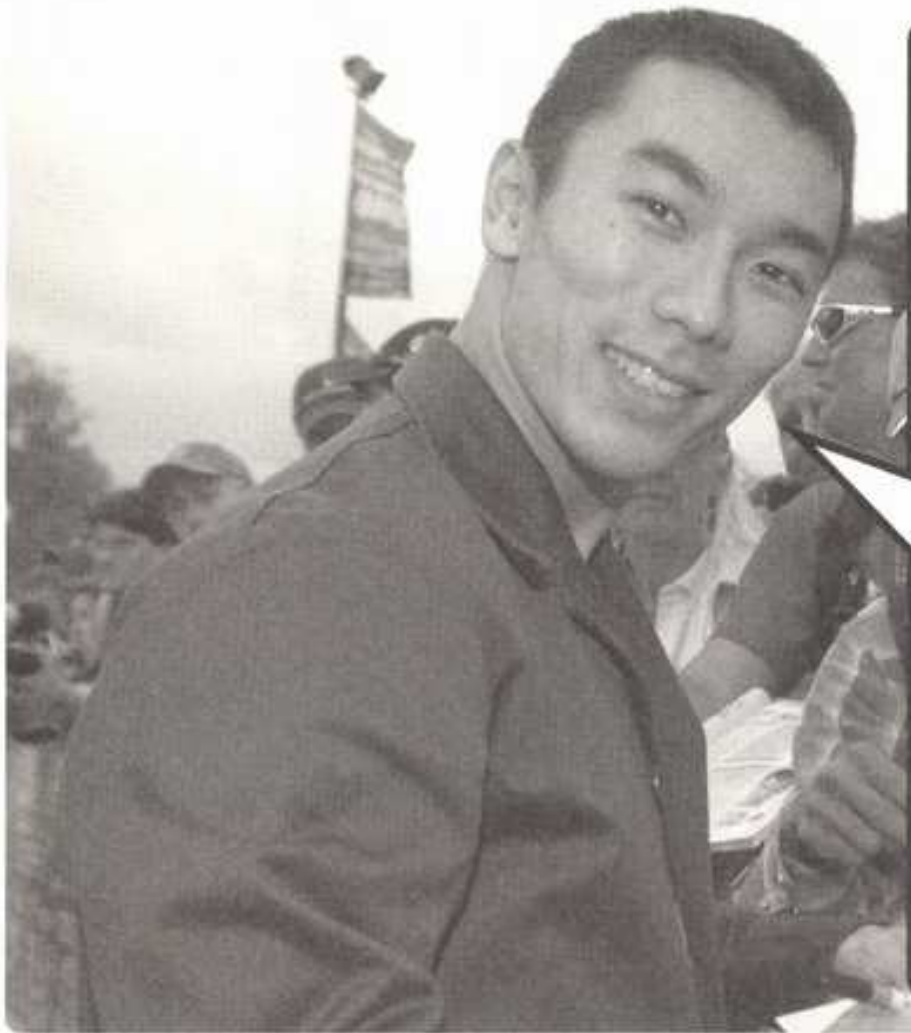
RESULT

●「全日本鈴鹿新車300キロ」 75年1月12日 鈴鹿サーキット 主催：NRC  
・6.00415km×10周=60.0415km 予選出走16台・決勝出走16台・完走8台

順位	No.	ドライバー	車名	シャシー	エンジン	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	17	中嶋 悟	マルカ・サービスベルコ	ベルコ97A/B	スズキ	10周	24'39"3	1/2'26"4
2	22	道上佐塚志	スピードショップミチガミ	ハヤシ709	スズキ	10周	25'31"0	3/2'28"1
3	5	力身 修	ハヤシ709S	ハヤシ709	スズキ	10周	25'31"0	6/2'29"4
4	2	畑川 治	ロードスターKS-05	KS05	スズキ	10周	25'35"4	7/2'29"9
5	9	岡田 哲	ヤッカー05	KS05	スズキ	10周	26'04"6	9/2'31"9
6	23	中川 政義	ホンダAC9C	ワールドAC9C	ホンダ	9周	24'40"0	13/2'36"
7	27	酒井 修三	ハヤシ702	ハヤシ702	ホンダ	8周	25'02"1	14/2'41"
8	19	加藤 隆	マルチFJH	マルチFJ	ホンダ	8周	25'32"5	15/2'45"
nc	16	今村 隆幸	ベルコ97B	ベルコ97B	スズキ	5周	25'12"0	16/2'50"
	25	速見 剛	マルチFJ-S	マルチFJ	スズキ	4周	エンジン/アクシデント	5/2'29"4
	8	佐々木秀六	KS-05	KS05	ホンダ	4周	シフトリネージュ	12/2'36"2
	26	中本 健悟	戸田RSⅡ	戸田RSⅡ	ホンダ	2周	スピニング/エンジン	4/2'28"6
	18	金田 政行	オートリベルコ	ベルコ97A	スズキ	1周	エンジン	2/2'27"6
	12	浅井 恒久	ミサキマルチFJ-S	マルチFJ	スズキ	0周	DNF	10/2'32"9
	3	杉浦 克彦	KE-FJⅡ	KE FJⅡ	スズキ	0周	DNF	11/2'34"
	14	山本 高士	KE-FJⅢ	KE FJⅢ	スズキ	---	エンジン	8/2'30"7

・優勝スピード：146.145km/h  
・最速ラップ：非公表





わたくし、  
21世紀枠で  
いかがでしょう?



「秋季大会の8強以上で  
困難を克服し健闘しながらも  
出場の機会に恵まれない  
かつその態度が他者の模範になる」  
これが21世紀枠の選考基準  
昨年秋には5強入りし  
今年はお出場の機会に恵まれないが  
頼もげな体育会系  
サトークマこそ21世紀枠に最適  
資金不足は甲子園同様に寄付金でね

F1グランプリの  
裏話、こぼれ話とウワサ

またまたアメリカから  
チャンピオン様(近日登場)が  
いらっしやいましたね

# G R A N D P R I X S T A T I O N

▶昔の思い出はバラ色に  
沢村栄治は160キロ超の速球を投げた  
【前回までのあらすじ・自分のチームを絶望的な人望と資金の不足で潰してしまったプロスト先生。今は近所のビストロでチューハイをひっかけながらクダを巻く毎日。どうやらその矛先がイケイケで順風満帆な最近の若い奴に向いているようで…】  
「だいたい最近のドライバーはなってない」と、メートルが上がりまくるプロスト先生。聞けば「チームの言いなりで、ただスポンサーの金を運ぶだけのロボットだ」とのこと。こりゃ手酷しい。まあそんなロボットがプロストGPにもいたら、チームが潰れることもなかったのに……。  
ひとまず離口。悪謀。悪略なんでもありの策士だったアナタにや言われたくないんですがねえ。



ロボットって言うか、  
操り人形っつーんすか……

なんだいいい  
最近の若いヤンキーは  
ロボットじゃないや  
ーなんだから

ご主人様、  
やりましたよ！



ロボットっつーか、犬だし……

今日のわしが若いころには、そりゃもう







# 基本理念

[Basic instincts]

暮れも押し迫った時期の1、2週間をブラジル滞在に充て、懸案のビジネスを処理するというのは、少し前までのバーニー・エクレストンの年末恒例行事。今もそうなのかどうかは真実にして知らない。「クリスマスだからといって軒並み休みになったりはしないので、この時期に訪ねるのが一番いいんだ」と、いかにもバーニーらしい合理主義である。

サンパウロは願い下げだが、そうした気持ちにはよく分かる。年末年始のホリデーシーズンに突入したとたん一切合切がストップ、生命維持装置につながれた重篤患者さながらの昏睡に陥るのがイギリスという国の特徴だ。我慢が利くのもせいぜい数日のこと。2週間の余も延々と続く機能停止状態にうんざりして、どこでもいから健全な生命活動を維持している場所に出たいとなる。

しかし、年明け7日を過ぎたあたりから、我が国イギリスもようやく通常のペースを取り戻し始めた。F1業界も同様で、さすがにひところのような活気は感じられないが、世間並みにあちらこちらから活動再開のニュースも伝わっている。もともと1月という

# 5th

## C O L U M N

Tells you  
a true story

Nigel Roebuck

[5thコラム]  
ナイジェル・ルーバック

コスト削減に挑むFIAは1月16日  
2006年までに段階的に  
ハイテクを禁止する旨を発表した  
対してチームやメーカーからは  
早くも批判の声が上がっている  
技術開発はモータースポーツの  
存在意義のひとつではある  
だがレースで最も大切なのは  
観客であることを忘れてはならない

Photo/Amano e Associati  
Translation/Yutaka Mita(Quality Translation)

は「発表月」として知られ、各チームともユーマシンのお披露目を行なうのがお約束となっているのだ。

ドライバークラスが語るニューシーズンに向けた抱負と決意——これまでになく確かな手応えを感じ、意欲満々です云々——は相も変わらずぬいフレ傾向を示しているが、新車発表会自体はどれも、世界的な経済不況がF1の喉仏をじわじわと締め付けていることを実感させる内容となった。その典型がジャガーレーシング。12月の大盤振る舞いからまだひと月ほどしか経たないのに、またぞろ賑やかなプロモーションを繰り返しているのは、経費面はもちろん戦略的にもあまり賢明ではない、と判断したのだろう。新車R4の発表はインターネットでの情報公開をもってこれに代えるという真例の措置を取った。ド派手を演出で発表会を盛り上げるという手を好んで使ったジョーダンも、今回に限ってはこれをなして済ませようという動きも出ていらいらしい。

というわけで、1年のうちでも特に動きが少ないこの時期、表向きF1業界はいつになく静かな年明けを迎えたのだ。しかしその一方で、マックス・モズレーとチーム代表との会合を間近に控え、政治絡みの憶測が水面下で盛んに飛び交っている。なにもFIA会長がチーム代表に対し、F1のコスト削減と人気回復に向けた乾坤一擲の説得を試みるのだという。かなり思い切った手を、それも早急に打たなければ、F1の健全な存続はあり得ない。そんな不運転の決意でモズレーは会合に臨むそうだから、あれこれ物議を醸すのも当然と言えるだろう。

安全性に関すること以外でテクニカルレギュレーションを変更しようとする場合、全会一致を原則とし、1票でも反対があれば発効しないというのがコンコルド協定の建て前だから、モズレーも相当の覚悟が必要だ。有力チームが技術開発に注ぎ込んだ何億という金

は、レーシングカーの効率と引き換えにスベクタクフルを喪失するという皮肉な結果を生むことになったが、だからといってチームがそれだけの金をやすやすと手放すはずがない。そのあたりが、最もモズレーの交渉力が問われる場面であろう。

そのモズレーは基本的に、ドライバークラスに反対という立場を取っている。93年末にこれを禁止したのは彼だし、再導入の動きが持ち上がった時も一貫して反対姿勢を貫いてきた。「インチキ論争」が世を騒がせたのは、ハイテク禁止もそろそろ10年目に入ろうかというころ。エンジン制御システムが飛躍的に進化し、その気になれば簡単にトラクションコントロールとしての機能を持たせることができるようになった。しかも証拠は一切残らない。技術革新が生んだ思わぬスキャンダルである。インチキだという確かな証拠が挙がったわけではないが、規則の精神がないがしろにされたというのは紛れもない事実であった。ならばいっそのことハイテクギズモを解禁してしまえばいい、何よりそれがいっとう簡単な方法ではないか、というチームの主張はあながち的外れとは言えない。

レンマに立たされたモズレーは、2000年2月に次のようなコメントを発表している。「99年12月6日の会合で私は、チームオーナー全員から吊るし上げを食らった。トラクションコントロールを復活させる、というのだ。確かに、彼らの言い分にも一理ある。そうすれば、今までどうしても白黒がつけられなかった論争に終止符が打たれ、すべてが一気に解決するわけだからね。その方がチームにとって安上がりだ、という点も見逃せない。なにしろ、市販車ではもう当たり前前の装備になっているのだから」

「私もとことん考え抜いたよ。その結果、これを許したらとんでもないことになる、という私なりの結論に達したんだ。そこで、なぜ

そうなるのかを詳しく説明したファックスをチームオーナー全員に送った。その甲斐あって、次に開かれた会合では全員が私の意見に賛成してくれたね。災厄を招くことになるというのには彼らにも分かっていただけた。つまり、トラクションコントロールを許可するということは、コンピュータによるドライバークラスの使用を解禁するということであり、すると必然的に、じゃあどこまでコンピュータにやらせていいのか、という問題が持ち上がることになる。しかし、どう考えたって、そんな線引きは不可能だ。ここまではオーケーで、ここからはダメ」という境界を理論的に定めることができればいいが、まずできっこないね。ドライビングスキルが無意味になるような装備は、それが何であれ許すわけにはいかないのだ」

「これと並行して、チャイリー（ホワイティンク/FIAレースディレクター）にも調査を命じた。エレクトロニクスが高度に進化した場合、それを取り締まる有効な手立てが果たしてあるのかどうか。もしあるのなら、できるだけシンプルでそれを提示したい。そうやって筋道を立てて考えていくと、必然的にあるひとつの結論に行き着く。それが、標準タイプの電子コントロールユニット（ECU）だ。エンジン制御用ECUとシャシー制御用のECU、それぞれまったく同じものを全チームに支給する。これ以外は使用してはまかりならん、という方法さ。許可するのはだったら、そういうやり方しか考えられない。テクノロジの自由を損なうという非難もあるだろうが、それくらいは我慢してもらわんとなくルマがすべて自分でやってしまっただけで、ドライビング技術が宝の持ち腐れになる。それよりははるかにましだよ」

ランチを囲みながらのモズレーの談話は、出席した我々ジャーナリストに大きな安堵と共感をもたらしたが、果たしてそれは長くは



## 重要なのは観客 NASCARの繁栄が それを物語る

続かなかった。またそろそろ持ち上がった「インチキ疑惑」と、これに続くレギュレーション改定への圧力、言わずと知れたハイテク解禁論の再燃である。そしてFIAについては、2001年スペインGPをもって、すべてのドライバー支援装置の解禁に踏み切る。「すべて」というのは、トラクションコントロール、ラウンチコントロール、フルオートマチックギヤボックスそのほか、技術的にほとんど「やりたい放題」のF1が実現したということだ。なんともありがたい話ではないか。ところで、標準型ECUの話はどうなっているだろうか。そんな疑問にモズレーは、自動車メーカーからの反発を懸念して断念せざるを得なかった、と答えたのだ。

**し**かし、時代は変わる。それからわずか2年足らずの間に、コスト削減はF1が何をさておき実施しなければならぬ最重要課題となった。メーカーサイドが2008年からの分離独立をネタに煽りかけられているのは相変わらずだが、FIAはあえて彼らの不興を買うことも辞さない心構えでいる。少なくとも以前ほど自動車メーカーの歡心を買ったことには汲々としていない、それだけは確かである。

いずれその時が訪れ、モズレーがF1マシンを操縦するという仕事を、どういう手法でかかともかく、100%ドライバーの手に戻すことに成功したとしよう。モーター

スポーツの存在意義の中でも、クルマの進化を最も重要なひとつに掲げる人々、あるいは組織から、非難の大会場が起きることは想像に難くない。そりゃそうだろう。自動車メーカーにとつては、市販車とレーシングカーの間に密接なつながりがあるからこそ、金のかかるモーターズ活動が正当化されるのだ。

私自身、それはそれで立派な理由だと思っし、そのことに異議を差し挟むつもりもない。しかし、向こう4年以内にNASCARウィングスに参戦するトヨタにだけはひと言クギを刺しておこう。量産車からの垂懸を理由にハイテク禁止を非難する資格は、彼らにはない。聞くところによればトヨタは、来るべきNASCAR参戦を目指し、すでにキャブレター仕様の大排気量V8エンジンの開発に着手しているという。キャブレターによる吸気システムが市販車から姿を消してもうどれくらいになるだろう。NASCARが義務化しているそれは、市販車の世界ではすでに過去の遺物なのである。同じことはエンジンブロックにも当てはまる。アルミ合金一辺倒となった今、技術先進国日本では鋳鉄ブロックを製作できる鋳物業者を探すことの方がよほど難しいのではなからうか。別にNASCARをくさすわけではないが、このカテゴリーが求める技術レベルはむしろ時代錯誤——そう言ってしまうれば懐古趣味——の趣さえあるのだ。

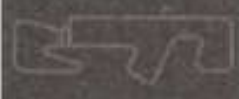
そのNASCARの創始者、ビル・フランクスが貫き通した信念は、レースで最も重要なのはこれを見ている観客、というものだった。いまだに衰えることを知らないNASCARの繁栄を目の当たりにすると、単純明快なその基本理念がいかに有効であるかを痛感する。ウソだと思ふのなら2002年NASCARシリーズのTV視聴率を確かめてみるがいい。





# 2003 VICIC TIE UP RACE CALENDAR

十勝インターナショナル  
スピードウェイ



【お問い合わせ】  
TEL.0155-52-3910  
http://www.tokachi.org/speedway/

仙台ハイランド



【お問い合わせ】  
日本モーターレーシングセンター  
TEL.022-391-1410  
http://www.vicic.net/

スポーツランド  
SUGO



【お問い合わせ】  
TEL.0224-83-3111  
http://www.sportsland-sugo.co.jp

筑波サーキット



【お問い合わせ】  
日本モーターレーシングセンター  
TEL.03-3409-2365  
http://www.vicic.net/

TIサーキット英田



【お問い合わせ】  
TIサーキット英田ナットセンター  
TEL.0868-74-3434  
http://www.ti-circuit.co.jp/

CP MINÉ  
サーキット



【お問い合わせ】  
TEL.0837-58-0321  
http://www.cp-mine.co.jp/

2					9日 TIチャレンジカップレース 第1戦		2
3					16日 TIチャレンジカップレース第2戦 29日(土) ▶ 30日(日) 全日本GT選手権第1戦	2日 CPTロフィーレース第1戦	3
4		26日(土) ▶ 27日(日) スーパー耐久シリーズ第1戦	13日 SUGOビクトリーカップレース No.1			6日 CPTロフィーレース第2戦 26日(土) ▶ 27日(日) 全日本選手権フォーミュラニッポン第3戦	4
5	4日 北海道クラブマンカップレース シリーズ第1戦	 SUPER TAIKYU	24日(土) ▶ 25日(日) 全日本GT選手権第3戦	 J6TC	4日 TIチャレンジカップレース第3戦 17日(土) ▶ 18日(日) 全日本F3選手権第5戦&第6戦	25日 CPTロフィーレース第3戦	5
6		8日 ハイランド ゴールデンカップレースNo.1	8日 全日本ドラッグレース第3戦	29日 筑波チャレンジカップ第1戦 Formula 4	22日 TIチャレンジカップレース 第4戦	28日(土) ▶ 29日(日) スーパー耐久シリーズ第4戦	6
7	19日(土) ▶ 21日(祝) 十勝24時間耐久レース スーパー耐久シリーズ第5戦		13日 SUGOビクトリーカッ レースNo.2 26日(土) ▶ 27日(日) 全日本選手権フォーミュラニッポン第6戦 全日本F3選手権第11戦&第12戦		27日 フォーミュラドリーム in TI チャレンジカップレース第5戦		7
8	24日 北海道クラブマンカップレース シリーズ第2戦		24日 EVIコラン大会	9日(土) ▶ 10日(日) 全日本F3選手権第13戦&第14戦 筑波チャレンジカップ第2戦	24日 TIチャレンジカップレース 第6戦	3日 CPTロフィーレース 第4戦 24日 CPTロフィーレース 第5戦	8
9			6日(土) ▶ 7日(日) 全日本F3選手権第15戦&第16戦 27日(土) ▶ 28日(日) スーパー耐久シリーズ第7戦	 Formula 3	6日(土) ▶ 7日(日) スーパー耐久シリーズ第6戦	20日(土) ▶ 21日(日) 全日本選手権フォーミュラニッポン第8戦 全日本F3選手権第17戦&第18戦 Formula Nippon	9
10	19日 北海道クラブマンカップレース シリーズ第3戦	19日 ハイランド ゴールデンカップレースNo.2			5日 TIチャレンジカップレース 第7戦		10
11			9日 SUGOビクトリーカップレース No.3				11
12					7日 TIチャレンジカップレース 第8戦	7日 CPTロフィーレース第6戦	12

※レースの日程は2003年1月現在のものです。



# 見聞録

## 日本人 エンジニアが 感じた世界



# 欧州

### 最終回:2002年の足跡 そして新たな野望と挑戦

独F3チームコレスのエンジニア加藤博氏により  
2002年6月号から続いた「欧州見聞録」も  
いよいよ最終回を迎え  
これまでの1年を振り返りつつ  
新しく始まるシーズンに向けて  
加藤氏の新たな挑戦を語ってくれた

Text & Photos/Hiroshi Kato

皆さんこんにちは。ドイツF3チームコレスの加藤です。このコラムを書き始めてからもう一年近くになるんですね。

今回で最終回を迎えるこの欧州見聞録では、これまで皆さんにヨーロッパ現地から生の声として、僕なりに感じた現状をお伝えしてきたわけですが、どうでしたか？

レースレポートと同時に、レース以外の裏話やヨーロッパ横断旅行などを書いたこのコラム（「これを書いていたらもう1年？」）を読んでも、ヨーロッパのレースだけでなくモータースポーツ全体に興味を持っていただけたら大変うれしく思います。本当に伝えたいことがうまく伝わっていたかどうか、また皆さんの知りたがっているポイントをうまく伝えられていたかどうか、最終回を迎えても、未だに不安でいっぱいなんです……。



フェラーリの風洞実験室。守衛さんと仲良くなっちゃいました



シーズン中は規制が厳しくて公開できなかったけど、最終回にて初めてご紹介する僕の職場。チームコレスのメンテナンスルームです

昨年1月、日本からドイツに移り住み、右も左も分からずスタートした僕のヨーロッパモータースポーツチャレンジ。この一年、想像以上に大変で予想以上に楽しく、はたまたドタバタとトラブル続出でした。

ドイツ到着直後に行なわれた冬場のテストでは、そのサーキット間の自走移動距離の多さにびっくり。そして休む間もなく新車の納入。日本との受け渡し形態の違いにもまたまたびっくり。気候や生活習慣、言葉の壁、日の出の入り時間にかかわる感覚の違い、ホテルの形式、サーキットのスタイル、初めて受ける人種差別などを、初めのうちはレースに集中する以上に何から何まで戸惑いだらけの日々でした。

ステップアップを果たす者、もしくはこの世界から離れていく者……、たくさんの人間の入れ替わりがあり、それに伴う出会いと別れもたくさんありました。これも僕が大き

変化を感じたことのひとつでした。これらを踏まえて今に至り、たった一年ですが精力的に活動できた恩恵として、これらのすべてを受け入れることができるようになり、なおかつたくさん貴重な人間関係を築くことができました。これは自分の今後にとっても非常に重要なことだと感じています。

ヨーロッパでの生活でこれから先もこんな活動が続いていくのかと思うと、期待でワクワクしてくると同時に早く理想的なチームで全力投球したいという不満との間で気持ちが大きく揺れ動いています。

この気持ちが左右して、未だに僕のストーリーは続いています。前回のコラムの最後にも書いた僕の今後、これがまだ未定なんです。今のチームも含め、同じカテゴリーを戦う他チームからお誘いを受けているのですが、何もなければ、このままもう一年ここの継続投球になるでしょう。スタッフや

ヨーロッパ旅行で行ったイタリアミラノの大型堂前にて



マテリアルがいろいろ変わり、エキサイトな状況になってきているので、それはそれでやりがいもあり面白そうです。F3の環境がドイツ選手権からヨーロッパ選手権になることも楽しみなひとつの要因です。

ヨーロッパにはたくさんの優れた人間がいて、彼らの多くがF1もしくはそれに相当する職種についているのが現状です。でも僕の場合、上のカテゴリーに移るとするのは、目標達成のひとつの近道と考えていて、特にカテゴリーにこだわっているわけではないのです。問題はエンジニアがおかれる環境なんです。たしかに予算の都合などもあって、上層カテゴリーにそういう人たちが多くいれども下位カテゴリーにも大企業的分業化に魅力を感じない多くの有能なエンジニアがいますし、そのようなチームもしくはコンストラクターには強く魅力を感じています。

ですから僕は、カテゴリーの上下いずれにも関係なくチャンスがあれば、いやいや、チャンスを作っても、もっと優れた人が集まる場へ移り、たくさんのお話を学びたいと思っています。ポジティブすぎる考えかなあ。

今後、僕自身どのようなチームに移り変わっていくかまだ分かりませんが、たくさん有能な経験者から多くのことを学び、エンジニアが資金力に頼らずアイデアで勝負していけるより良いフィールドを目指して、これからも頑張りますので、今後とも応援よろしくをお願いします。

またこのコラムを楽しく読んでいただいた皆さんと、どこかのフィールドでお会いできることを楽しみにしています。もし見かけたら「欧州見聞録読んでいたよ」と気軽に声をかけて下さいね。

それでは皆さん、一年間本当にありがとうございました。



## グループN対応のランエボⅦ用ECU&リストラクターが発売

ラリーアートは、ランエボⅦ用「グループN専用E.C.U.」(写真上/10万円)と「φ32リストラクター」(写真下/12万円)を発売。これらはラリー競技専用パーツであり、国内ラリーの車両規則がFIAのグループN規定に変更されるのに合わせ、一般ユーザーも対応できるように開発された。「グループN専用E.C.U.」は本リストラクターの使用を前提としているため、セットでの使用が推奨されている。セット価格は20万円。国内ハイオク用、AVガス用、FIA指定燃料用をラインナップ。

●ラリーアート ☎03-5232-7682



## パワーUP&環境に優しい燃料添加剤「SARDパワープラス」登場

全日本GT選手権でおなじみのサードから、パワーアップを実現するとともに、環境やエンジンに優しい、現代の理想的な燃料添加剤「POWER PLUS」が発売された。効果および特徴としては、燃料に添加することで、ガソリンに含まれる不燃性物質を分解し、気化を促進すると同時に、燃焼時の燃伝播性を向上させることにより、ガソリンをより良い状態で完全燃焼させる。また、完全燃焼を図ることで、エンジンのパワー、トルク、レスポンスの向上を実現、同時にノッキングなどの異常燃焼を防ぐ。さらに、吸排気系、インジェクター

(キャブレター)、燃料タンクなどに溜まったカーボンやスラッジ等を除去し、排ガス中の黒煙や白煙、HC、COなどの有害物質の発生を抑制する。ほかに、エンジン内の洗浄やガソリン成分の長期安定などの効果も見られる。価格は、2500円/500ml。

●サード  
☎0565-53-1166



## Brand new

カー用品からミニカーまで  
今月のオススメ新製品

## 50車種に対応のパワープラグコードが新発売

永井電子機器から「ウルトラブルーポイントパワープラグコード」が発売された。最新の点火プラグ特性に合わせて0.5Ωの低抵抗値を採用し、独自のノイズサプレッサーをプラグコード末端に配することで各気筒ごとに均一な抵抗値を実現。皮膜はシリコンコア、ガラス編織、シリコンゴムの3層構造により、耐電圧、耐熱特性に優れた構造になっている。カラーはコバルトブルーで統一。

現行製品の中で最も流通している品番を中心に、50車種を設定。

●永井電子機器  
☎044-877-2441



## C-ONE MOTORSPORTからランクス/アレックス用ECU登場

C-ONE MOTORSPORTの「POWER ECU」シリーズにランクス/アレックス(ZZE123、ZZE123G)用が追加発売された。エンジンを傷めずにトルク、パワーを向上させる。価格は22万円。●C-ONE MOTORSPORT ☎0493-22-6420



## 燃調コントローラーとS15シルビア用低抵抗触媒が登場

アベックスが燃調コントローラー「SUPER-AFC II」(写真上)を発売。従来品に比べてより細かい燃料の増減が可能になったほか、多くの情報を表示できる大画面モニターを採用するなどのモデルチェンジがなされている。価格は3万8000円。なお、JGTCでのチャンピオン獲得を記念とした限定品も発売中。また、低抵抗触媒「スーパーキャタライザー」(写真下)にS15シルビア用が新たにラインナップされた。保安基準をクリアしつつ、高出力化に寄与する。価格は6万8000円。

●アベックス ☎042-778-7410



## GT-1モータースポーツから「ピロテンションロッド」登場

GT-1モータースポーツから「ピロテンションロッド」が登場。耐久性を高めるためにスチールを採用し、ピロボール部はダストブーツ付きとなっている。ターンバックル調整式で1万3800円。●GT-1モータースポーツ ☎042-520-3550



## ハブとブレーキローターがセットになって販売開始

KSPエンジニアリングでは、S13系シルビア、A31セフィーロ、C33ローレル用の5穴ハブセットとリヤハブセット、フロント&リヤブレーキローターのフルセット販売を開始した。セット価格は11万円。●KSPエンジニアリング ☎042-569-2930



## アテンザ用サスペンションがオートエクゼから誕生

オートエクゼがアテンザ用「チューナブルサスペンションキット」(写真上)を発売。ダンパーは伸び側の減衰力を強めに、圧側の減衰力を抑えぎみに設定され、路面からの不快な突き上げの抑制とロールスピードの的確なコントロールを可能にしている。価格は18万8000円。同じく「スポーツダンパー」(7万2000円)、「ローダウンスプリング」(4万円)、「スポーツスタビライザー」(F/2万3000円、R/1万7000円)も登場。ロール剛性を適度に強化し、クルマの姿勢安定に貢献する。

●オートエクゼ ☎03-3531-8151



## エナペタルから新型Z用サスペンションキットが発売

エナペタルからZ33フェアレディZ用ネジ式車高調整サスペンションキット「ETS KIT TYPE HA」が発売。車高を下げるのと同時に、さらにマイルドな乗り味を実現する。1台分がセットで価格は26万4000円。

●ENNEPETAL ☎052-775-3328



## DC5インテグラ用ミラーがクラフトスクエアからリリース

クラフトスクエアの「ツーリング・コンペティションミラー」にDC5インテグラ用が追加された。高い空力性能と強度を誇り、片側520gと軽量化を実現している。●クラフトスクエア ☎03-3488-7463

http://www.craftsquare.co.jp



## NISMOからドレスアップ製品が続々と登場

ニスモから「GTチタンノブ」(写真上)が発売された。全日本GT選手権に参戦中のGT-Rが使用しているものと同じデザインとなっており、素材にはチタンを採用。5速MT用、6速MT用が設定されており、価格は1万2500円。また、「スモークウインカーレンズ」(写真下)も登場。サイドウインカーを手軽にスモーク調のものに交換でき、サイドビューをスポーティーなものに演出する。多くの日産車に対応する9種類の形状を用意、オレンジバルブ付き。左右1セットで3500~5000円。

●NISMO ☎0120-846-423



## 快適なペダルタッチを実現したブレイブのブレーキパッド登場

ブレイブからブレーキパッド「ストリート」が発売。制動性能を大幅に向上させながらも、街乗りで違和感のないペダルタッチを実現している。フロント、リヤともに価格は9000円。●ブレイブ・インターナショナル ☎03-3923-0555



## サーキット走行を前提に開発専用ブレーキパッドが誕生!

日本デルファイからサーキット専用のブレーキパッド「デルファイ・ロケット Type RS」が登場。サーキットデータを元に高温域でも高い制動力を発揮するよう開発されている。フロント専用、2万6000円。●日本デルファイ ☎06-6386-6871





### ミニバン専用タイヤ 「TRANPATH MP3」登場

東洋ゴム工業からミニバン専用タイヤ「TRANPATH MP3」が発売された。それぞれが明確な機能を持つ3つのパターンに別れた非対称トレッドパターンを採用し、安定した乗り心地を確保しつつ、運動性能向上と低燃費に貢献する。

●東洋ゴム工業  
☎06-6441-8803



### 経済性と安全性を向上した 「SINCERA SN828」

オートタイヤはスタンダードラジアルタイヤ「SINCERA SN828」を発売。タイヤのローテーション時期がひと目で分かるサーチ・アイを採用し、新シリカコンパウンドを配合することで耐摩耗性とウェット性能を向上させている。

●オートタイヤ  
☎0725-21-1111



### さらなる安全性と上質な走り ブリヂストンから新タイヤ誕生

ブリヂストンからタイヤ基盤技術であるAQ DONUTS IIを採用した新タイヤ「B-style」が登場した。磨耗時でも高いウェット性能を発揮するほか、静粛性の向上、転がり抵抗の低減などが図られている。全29サイズ、オープン価格。

●ブリヂストン  
☎0120-39-2936



### 新開発技術を投入した高性能スポーツタイヤと レーシングカート用タイヤが横浜ゴムから登場

横浜ゴムはスポーツ用フラッグシップタイヤ「ADVAN NEOVA AD07」を2月20日から発売する。スポーツカーの運動性能を十分に発揮するために、ドライ/ウェット性能と耐久性の向上、走行時の性能維持をテーマに開発。マイクロシリカを配合したMSコンパウンド、ラウンドブロックパターン、グルーピンググループなどの新技術の採用で温度の高い真夏の路面から冷たいウェット路面まで優れた走行性能を発揮する。従来品に比べ、サーキットでの平均ラップタイムをドライ路面で1秒46、ウ

ェット路面では1秒84向上している。また、レーシングカートタイヤ「ADVAN Racing Kart SL02」(ドライ用)と「ADVAN Racing Kart SL03」(ウェット用)も登場。両タイヤともに、駆動力のかかるリヤタイヤには発熱による外径変化を抑止するポリエステル材のカーカスを使用し、連続走行時の熱ダレや膨張を防止している。サイズはSL02がF/4.5×10.0-5、R/7.1×11.0-5、SL03がF/4.0×10.0-5、R/6.0×11.0-5。オープン価格。

●横浜ゴム ☎0120-667-520

### 簡単取り付け機能付きチャイルドシートとローダウン車用スロープが新登場!

タカタでは、チャイルドシート「MILIB(ミリブ)6000」(写真左)を発売。ハンドルを回してシートベルトを巻き上げるプロリダーシステム「ママ楽ハンドル」を採用しており、女性ひとりの力でも簡単にシートにしっかりと固定できる上、2003年新基準を大きく上回る安全性を実現している。適応年齢は新生児～4歳位で、カラーはブラックとレッド。7万4800円。乳児用(～12カ月位)も発売している。また、車高の低い車に対応したジャッキアップ補助工具「ローダウンスロープ(L.D.S)」(写真右)も登場。2.0kgと超軽量で

取り扱いが楽にでき、エアバッグの端材を再利用するなど地球環境にも配慮して作られている。乗り上げ防

止ストッパー付き、オープン価格。  
●タカタサービス  
☎0479-28-9220



### タミヤから2003年度版総合カタログと新製品がリリース インプレッサWRC2002のRCカーが登場

タミヤの製品を写真で紹介する「タミヤ総合カタログ2003」(写真左)が登場した。「1/24エンツォ・フェラーリ」「1/16 RCバッシング」などの最新モデルを大きく取り扱っているほか、情景作品や細部のアップ写真も多く掲載されており作品製作に役立つ内容となっている。25.5×26cm、107ページ、1000円(タミヤカスタマーセンターに申し込む場合は送料込み1200円)。また、電動RCカー組立済み完成モデル「1/10XB(エキスパートビルト)シリーズ」に「スバル・インプレッサWRC2002」(写真

右上)が登場した。シャフトドライブ4WD、デフギヤを内蔵する密閉式ギヤケース、低重心設計やダブルウィッシュボーンサスなどを採用しており、組立済みモデルの概念を復す本格的なモデルとなっている。価格は1万9800円。さらに、一昨年のF1チャンピオンマシン「フルビュー・フェラーリF2001」(写真右下)も発売中。クリア成形のボディを使用しており、完成後もエンジンやサスペンションなどが観察できる。価格は2800円。

●田宮模型 ☎054-283-0003



### マツダスピードがパーツ紹介サイトを新設。チームウェアも新登場

マツダスピードでは、マツダWEBサイト内に「マツダスピードラインアップ」コーナーを新設(写真左)。現在発売中のパーツを詳細に解説しており、さまざまな読み物も充実した作りとなっている。URLはwww.mazdaspeed.co.jp/mazdaspeed/。またフ

ードッドコート(写真右)、ブルゾン、Tシャツなどの2003年モデルのチームウェアやキーホルダー(写真中)も発売した。●マツダコールセンター ☎0120-386-919



### ダンロップから 「ROZEST LX-S」が発売

ダンロップからラグジュアリースタンダードをコンセプトに開発されたアルミホイール「ROZEST LX-S」が発売。標準オフセットに加え、ミリ単位の設定ができ、最深リムを可能にしている。カラーはダイヤモンドカットクリ

ア。4万9000～5万2000円。  
●住友ゴム工業  
☎0120-39-2788



### ヤマハのレーシングカート「CATALINA SV-A」が発売

ヤマハ発動機は中・上級者用のレーシングカートの2003年モデル「CATALINA SV-A」を発売。2000年に登場したSV-Aフレームをベースにキャスター角の変更やメインパイプの剛性向上を実現するとともに、トラクション性能もアップした。ヤマハSLカートレースから全日本選手権までの幅広いカテゴリーで使用できる。フレーム単体価

格は34万円。KT100SDエンジン搭載の「SV100SD-A」は43万円。KT100SP搭載モデル「SV100SP-A」は45万5000円。

●ヤマハ発動機 ☎0537-27-2313



### 「VOLKER Schmidt」から 新型ホイールがリリース

ドイツのブランド「VOLKER Schmidt」からニューデザインのホイールが登場した。自分の感性を大事にする個性派のためのデザインを採用しながらも、快適な乗り心地を実現している。

●VOLKER Schmidt  
ホームページ: www.felge.deまたはwww.german-wheels.com





## PRESENT

### ベルギー製チャンピオン 卓上カレンダーが登場

CHAMPIONブランドでおなじみのフェデラルモータールから、2002シーズンに活躍したF1のウィリアムズ、WRCのフォード・フォーカスなどを満載した「チャンピオン・レーシングカレンダー」が登場。●フェデラルモータール ☎045-450-2390



## PRESENT

### トヨタレンタリースから 2003カレンダープレゼント

トヨタ自動車オリジナルカレンダーを5名にプレゼント。ハガキに郵便番号、住所、氏名、電話番号を記載し、〒102-8320 千代田区九段南2-3-18 トヨタレンタリース東京・シティライフ係まで。●トヨタレンタリース東京 ☎03-3263-8080



### かっとピークルシリーズに「トランスポーターセット」が新登場!!

シー・シー・ピーの「かっとピークルシリーズ」に「トランスポーターセット TOM'S (JGTC 2002)」が加わった。レーシングカーを運搬するトランスポーターは全長約28cmでサイドとリアのドアが開閉し、かっとピークルのGTマシン2台の収容が可能。また、プルバックモーターでの自走や、トレーラー部分の着脱が可能になって

いるなど、幅広い遊び方が可能になった。「IMPUL」や「nismo」バージョンも販売している。2002型JGTCマシン1台がセットで1980円。●シー・シー・ピー ☎048-254-1030



### トヨタTF-102のミニカーが 細部まで再現されて登場

ダイヤペットからミニチュアカー「2002 Panasonic TOYOTA Racing TF-102」が発売。ホイールをアルミの削り出しとするなど、細部まで徹底的にこだわっている。90×225×55mm、6万9800円。●アガツマ ☎03-5820-1171



### 名車が数多く揃う博物館で 長谷見昌弘のトークショー開催

R380や初代GT-Rなど、プリンス系マシンや歴代のスカイラインを数多く展示する「プリンス&スカイライン・ミュージアム レッドパーク」では、2月9日(日)、長谷見昌弘氏をゲストに招いて、新春フェスティバルを開催する。午後1時からのトークショーをはじめ、サイン会や記念撮影会など多くのイベントが用意されている。会場は茨城県水海道市宝町2771のマスダビル。入場料は大人1200円、子供600円。

●レッドパーク ☎0297-20-1115  
<http://www.redpark.net>

### TIサーキット英田で GTの事前テストが一般公開

3月29、30日に全日本GT選手権の開幕戦となる「GT選手権レースin TI」が開催されるTIサーキット英田では、開幕戦に先駆けて行なわれるGT事前テストを一般公開し、本番さながらのテスト走行を実施する。ニューマシンの様子や、各チームの仕上がり具合をチェックできる貴重な機会と言える。期間は2月24~27日の4日間、パドックへの入場もできる。入場料は大人600円、中学生以下は無料。

●TIサーキット英田チケットセンター ☎0868-74-3434

### 超レアもののグッズを取り揃えた「サンクスアウトレット」実施中 「鈴鹿サーキットクイーンコンテスト」出場者も募集

現在、鈴鹿サーキットでは3月16日まで「サンクスアウトレット」を実施(写真右)している。これは世界のさまざまなモータースポーツ関連商品を20~90%OFFで販売するのをはじめ、鈴鹿サーキットの各施設を感謝価格で楽しめるもの。とくに今回の目玉となるのは佐藤琢磨グッズで、直筆サインの入ったヘルメットバイザーやサイン入りリトグラフなどが販売されている。また、オークションも実施されており、世界MotoGPに参戦する宇川徹選手、加藤大治郎選手、玉田誠選手がサインしたスクーターとヘルメットなどを出品。期間は3月16日午後1時まで。また、4月4~6日に鈴鹿サーキットで行なわれるMotoGP世界選手権第1戦のチケットが2月15日から発売される。前売り観戦券は、大人9000円、高校生1600円。割安なペアチケットや指定席券もある(写真左)。さらに「鈴鹿サーキットレースクイーンコンテスト」出場者を募集して

いる。イメージガールとしてさまざまなイベントで活躍できるエンターテイメント性豊かな女性を募集。採用人数は6名。応募資格は18~23才の健康的で明るい未婚女性で、2年間イメージガールを務められる者。応募は2月21日までに官製ハガキ、E-mail、ホームページ、電話のいずれかで下記事務局まで専用応募書類を請求し、必要事項を記入して送付すること。2月28日必着。官製ハガキ、E-mailで専用応募書類を請求する場合は氏名、年齢、職業、郵便番号、住所、電話番号を明記のこと。最終ステージ審査は鈴鹿サーキット内特設会場にて3月30日に行なわれる。応募は、〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992 鈴鹿サーキットクイーンコンテスト事務局係 E-mail/mailclub@suzukacircuit.co.jp <http://www.suzukacircuit.co.jp> 各イベントの詳細については ●鈴鹿サーキット ☎0593-78-1111まで。



### インディジャンンのアワードスポンサーになれるチャンス 12万5000円相当の権利がオークション!

IRL第4戦「BRIDGESTONE INDY JAPAN 300 mile」に、一般公募により参加できるアワードスポンサー権が設定され、「Yahoo!オークション(<http://www.yahoo.co.jp>)」にて募集される。アワードは決勝レースの各ラップをトップで通過したドライバーに与えられるもので、200周の各ラップに設定され、そのうちの180周分が一般公募の対象となる。アワードスポンサー権にはドライバーへの賞金(落札価格により変動)のほか、特別ペア観戦券やパドックバス、記念グッズなど12万5000円相当の品

が含まれ、さらには公式プログラムへの名前掲載や、大型ビジョンでの紹介などの特典もある。落札期間は2月3日~3月2日、最低落札価格は10万円。詳しくは<http://www.indyjapan.com/>まで。また、ツイリンクもてぎではインディの歴史を展示した「LEGEND of INDY」をホンダコレクションホール内で開催する。2月9日~6月下旬。

●ワールドカード INDY JAPAN ラップアワードオークション事務局 ☎03-5771-5216 ●ツイリンクもてぎ ☎03-3278-0731



### 世界第4位のタイヤメーカーが オフィシャルサイトを開設

コンチネンタルがホームページ「コンチネンタルタイヤ・ジャパンオフィシャルサイト<http://www.continental-tire.jp>」を開設。オリジナルグッズが当たるキャンペーンを2月末まで実施する。●コンチネンタル [continental@ycc.yrc.co.jp](mailto:continental@ycc.yrc.co.jp)



### 国産旧車のカタログが 手に取って見られるチャンス

各種ブランドを取り扱うカー&バイクグッズショップ「PIT-IN」では国産旧車カタログの展示を行なう。ホンダS360やトヨタ2000GTなどの名車のカタログが手に取って見られる貴重なチャンス。3月31日まで。●ピットイン ☎03-5211-7160



### 「岡本三紀夫イラスト展」 東京渋谷にて開催中

3月末日まで東京渋谷のギャラリー「ボッシュオートコミュニティ」において「岡本三紀夫イラスト展」が開催中だ。開館午前9時から午後6時。(2/1、3/8を除く毎週土日休館) ●ボッシュオートモティブシステム ☎03-3400-1551





### ポクスターSがさらに高性能に、GEMBALLA ROADSTER登場

ポルシェチューナーとして名高いGEMBALLAから、ポルシェ・ポクスターSをベースにチューニングが施された「GEMBALLA ROADSTER GTR」が発売された。独特なデザインを持ったサイドインレットをはじめ、ディフューザーやリヤスポイラーなどエアロダイナミクスが大幅に改善。また、15bhp以上ものパワーアップが実現したエンジンは最高出力480b

hpに達し、0-100km/h加速を4秒0、最高時速300km/hオーバーを記録する。●GEMBALLA HP: www.GEMBALLA.com



### ポルシェ「ニュー911 GT3」の受注を開始

ポルシェジャパンは911カレラをベースにそのままの状態ですらサーキット走行にも対応する「911 GT3」のニューモデルの受注を開始した。優れたハンドリング性能、高水準のアクティブ・セーフティー、軽量化に重点が置かれ、新たに設計し直されている。3.6ℓ自然吸気ポクサーエンジンは最高出力381ps、最高時速306km/hと先代モデルよりも大きく進歩し、0-100

km/h加速は4秒5をマークする。6速マニュアル、左ハンドル。車両本体価格1419万円。●ポルシェコール ☎0120-846-911



## Street topics

話題のニューカーを  
厳選ラインナップ

### D.speedの新カタログ 現在無料で配付中!

ディー・スピードインターナショナルがカタログ「2002-2003 Aero & sports parts manual」をリリース。現在、無料で配付している。また、ホームページ (http://www.dspeed.co.jp) が全面リニューアルした。●ディー・スピードインターナショナル ☎0559-27-2518



### キャロッセから パーツカタログが登場

キャロッセからパーツカタログ「CUSCO SPORTS TUNING CATALOG 2003」が登場した。クスコ、ヴァカンツァ、セーフティー21のブランドを持つ同社製品をパーツ、車種ごとに紹介。機能や特性なども詳しく説明されている。256ページ。●キャロッセ ☎027-352-3578



### HKSの全パーツが紹介された 「GOODS MASTER」登場

HKSから2003年版の総合カタログ「GOODS MASTER」が登場した。HKSの全製品をパーツごとに紹介。今年で創業30周年を迎え、多くのカテゴリーにパーツを供給してきた同社の歴史も掲載されている。A4判、262ページ。●HKS お客様相談センター ☎0544-29-1100



### TRDのすべてが分かる 総合カタログが発売

TRDから総合カタログ「TRD ALL PARTS CATALOG 2003 Vol.12」が発売された。全パーツを車種別、パーツ別に分類し、詳細な説明とともに紹介。国内外のTRDのモータースポーツ活動についての解説もある。A4判、全316ページ、3500円。●TRD ☎045-540-2121



## Book & video

よりすぐりの本や  
ビデオをご紹介します

### STIの活動を網羅した「BOXER SOUND 2002」が登場

STIはスバルモータースポーツイヤーブック「BOXER SOUND 2002」を通信販売にて発売する。WRC全14戦のレビューを中心に、トミ・マキネンのインタビュー、インプレッサWRC2002、WRC2003プロトタイプのマシンフォト、国内の主要カテゴリーなど2002年のモータースポーツ活動を網羅している。A4サイズ、100ページ、2000円。購入はSTI公式WEBサイト

(www.subaru-sti.co.jp) のSTI SHOPPING ONLINEから。問い合わせは、STIまたはお近くのスバルディーラーまで。



### 国際ラリー参加車両製作の ガイドブック登場

山海堂から「三菱ランサーエボリューションモータースポーツマニュアル」が発行された。アドバンPIAAラリーチームの協力を得て製作された、FIA管轄の国際ラリー競技に参加するチームのための競技車両製作ガイドブック。500ページ、5000円。●山海堂 ☎03-3816-1613



### 英国ディーモン・トゥイクスのカタログを無料配付中

スバルコ、OMPなどの世界最大の代理店でもあるディーモン・トゥイクスから、2003年版のメールオーダーカタログが登場した。自動車関連用品を手頃な価格で購入できる上、日本語での注文も可能だ。カタログは日本事務局に申し込むと無料で送られてくる。希望者はハガキに郵便番号、住所、氏名(住所、氏名にフリガナ)、この情報を知った雑誌名(レーシングオ

ン)を記入し、下記まで送付のこと。●ディーモン・トゥイクス日本事務局 〒248-0011 神奈川県鎌倉市扇ガ谷1-8-1 山口ビル3F



### 2002年WRCの総集編DVDが エプコットから発売

エプコットから2002年WRCを網羅したDVD「2002世界ラリー選手権総集編」が発売。全14戦に及ぶ可能な戦いに潜む多くのドラマが再現されている。全国のコンビニエンスストアで販売しており、通信販売にも対応。120分、2940円(税込)。●エプコット ☎0120-070406



### ヒコーキとクルマの接点を 意外な視点から紹介

二玄社から単行本「クルマが先か? ヒコーキが先か?」が登場した。飛行機と車の接点を軽妙な文章とほのぼのとしたイラストで紹介している。著者である岡部いさく氏は軍事評論家として活躍しており、資料性も高い。216ページ、1800円。●二玄社 ☎03-5395-0511



### 新型Zのすべてが分かる!! 三推社からハンドブック発売

別冊ベストカー・レッドバッジシリーズに「スーパーハンドブック・フェアレディZ・スペシャル」が加わった。高い人気を誇る新型Z (Z33) のメカニズム、構造、スペックなどをデータとともに詳しく解説している。176ページ、1200円。●三推社 ☎03-3943-6559



### リンドバーグから貴重な写真集が発売。F1&WRCフェアも開催予定

リンドバーグから、デイトナの歴史を網羅したナスカーの公式写真集「Daytona 500 An Official History」(写真左/7980円)とヒーレーのすべての写真とスペックを掲載した「THE HEALEY BOOK」(写真右/1万6780円)が発売された。また、TOKYO店とYOKOHAMA店では「F1&WRCフェア」を2月8~23日に開催。ルールブックや絶版書など普段手に入らな

い商品を多数ラインナップする。●リンドバーグ TOKYO店 ☎03-3529-0705 YOKOHAMA店 ☎045-628-6255





# Pit→in Press

読者によるR'on



**山口県・池田 忠好**  
鈴鹿1000kmにも出場したチームのオーディR8。カーナンバーが入っていないし、これはテストのときの写真?



**愛知県・井上 聖**  
左年も曾祖父活躍で、新年申し上げます。  
最近目立った活躍の少なくなってしまったクルマ。2003年はどんな活躍を見せてくれるか、ファンとしては気になるところ



**愛知県・佐藤 和宏**  
とてもきれいに撮れている監督マクラーレン。この調子で、ピットインへの写真投稿も持っているぞ



**岡山県・岡本 哲弥**  
2003年はホンダエンジンを積むBARをドライブするバトン。岡本さんの店にも気合が入るのでは



**愛知県・丹羽 利成**  
マシンシルエットが印象的な年賀状。写っているのはF2ニッポンのクルマのように見えるけど……



**兵庫県 森川 敦**  
イエローコーン・レースクイーンの前馬術チャンを年賀状にした森川さん。風になびいている髪がセクシー……

## 読者のみんなからの

# HAPPY NEW YEAR!

遅くなりましたが、あけましておめでとうございます  
そして、たくさんの年賀状を送ってくださりありがとう!  
ささやかながらお礼として、掲載していない人も含めて  
抽選で10名にレーシングオンステッカーをプレゼントするぞ  
2003年もピットインへの投稿をよろしく!



昨年中はいろいろとお世話になりました。今年もどうぞよろしくお願いいたします。  
平成十五年 元旦  
アナキン・カシイウオーカー



**愛知県・杉浦 明**  
線画で描かれたトヨタF1。"TOYOTA"と"Panasonic"の文字がきれいに浮かびあがっています



**東京都・伊藤 芳男/薫/将太/優太/玲未**  
昨年、選手生活に終止符を打った星野さん。写真はニスモ・フェスティバルのときのもの? 貴重な一枚になったのでは



**兵庫県・藤井 典子**  
藤井さんの今年の願いを年賀状にした作品。左側に並んでいる3台のマシンのカーナンバーがすべて1番になっているの分かるかな?



**岐阜県・加藤 則行/香世 春弥/拓弥/遼弥**  
楽しそうに記念写真に収まる3兄弟。やっぱり符家は正美/正彦選手のように兄弟ドライバーを目指すのだろうか?



**福岡県 「なみ」**  
塚田さんとツーショットでバチリッ。何だかとても仲良く見えるぞ。「なみ」さんにとってはお宝のもの一枚だね







質問 ・以下の項目に最もふさわしいと思う人を下の写真から選んでください。



- A 首都高を走らせて一番速そうな人
- B 峠を走らせて一番速そうな人
- C ドリフトが一番うまい人
- D 一番センス良くドレスアップしてくれそうな人
- E あなたの愛車を運転してほしいと思う人



④織戸 学



③星野 一義



②土屋 圭市



①M.シューマッハー



⑤谷口 信輝



⑦本山 哲



⑥佐藤 琢磨



⑧C.ダ・マッタ

オートサロンで  
来場者に聞きました!

〇〇の一番を探せ!

チューニング&ドレスアップ好きが出す答えとは

酒井さん (23歳)

(Dの問いに対して)「シューマッハーなら普段から服もオシャレだし、乗っているクルマもカッコいい。サラッとオシャレにドレスアップしてくれそう」。スーパーチャージャー仕様のロードスターに乗る酒井さん。自身も服のセンスのとても良い人だったぞ。

△星野一義(昔から場数を踏んでいるから) △土屋圭市(一緒に競争したい) △土屋圭市 △M.シューマッハー △織戸学



匿名希望さん (左・27歳/右・22歳)

(右の女性のEに対する答え)「シューマッハーかな。運転がうまい。でも生きている人なの?」。R32に乗る彼はこの答えに何を思ったのだろう……。

△彼/土屋 彼女/ダ・マッタ △彼/土屋 彼女/織戸 △彼/谷口 彼女/佐藤 △彼/織戸 彼女/本山 △彼/星野 彼女/シューマッハー

四電さん (中央)

(Dの問いに対して)「星野一義。IMPULのパーツはセンスがよく、落ち着いているから」。パーツを製造する会社を経営する四電さん。視点が違いますな。

△織戸学 △谷口信輝 (やはりこれからはこの人!) △土屋圭市 △星野一義 △谷口信輝 (クルマを壊さずドリフトしてくれそう)



中村さん (左後ろ・36歳)

(Aの問いに対して)「首都高を走るにはオールマイティな視点が必要。規則がある。土屋ならそうしたことに対応できる」。大人らしい冷静な分析です……

△土屋圭市 △M.シューマッハー △土屋圭市 △佐藤琢磨 (若い感覚でできそう) △星野一義

匿名希望さん (後ろ)

(Aの問いに対して)「本山選手。若いし、恐いもの知らずな走りをしてくれそう。ジムカーナを5年やっていたという女性。やはり走りには度胸が必要!」

△本山哲 △星野一義 △土屋圭市 △C.ダ・マッタ △M.シューマッハー (乗ったらカッコ良く決まりそう)



匿名希望さん (左・27歳/右・22歳)

(右の男性のCに対する答え)「土屋圭市。Optionビデオがあるのでアメリカでも有名」。ふたりはオートサロンのために来日。ドリキンに密かに世界の有名!?

△左/織戸 △右/土屋 (自分でレースをしているので気になる人) △左/土屋 △右/土屋 左/土屋



マハティールさん (左・26歳)

(Bの問いに対して)「土屋圭市。セバンのGTにも出ていたし、マレーシアでも有名だから」。オートサロンのためにマレーシアから来たという。土屋圭市ファンでシューマッハーファン。日本ではなかなかいなそう。

△M.シューマッハー △土屋圭市 △本山哲 △星野一義 △M.シューマッハー



鈴木さん (25歳)

(C・Eの答えに対して)「土屋圭市。僕のクルマでどれだけ速くドリフトができるか試してほしい」。何度かドリフト走行会にも参加しているという鈴木さん。ドリフト好きの間での土屋人気は侮れないぞ。

△M.シューマッハー (速さに慣れているから) △土屋圭市 △土屋圭市 △織戸学 △土屋圭市

松本さん

(Eの問いに対して)「シューマッハーに洗車してほしい。きれいにしてくれそう!」。まだ、専門学校生という松本さん。イタズラっぽい笑みを浮かべながら答えてくれました……。

△M.シューマッハー △C.ダ・マッタ (山で走っている女顔) △谷口信輝 △土屋圭市 △M.シューマッハー

アンケートにご協力いただいた皆様、  
本当にありがとうございました



# Pit-in Press

へおたよりを送ってね!

- <NEW>ミニカー・ジャンケンぼん!  
自慢のミニカーを1台写真に撮って送ってね! 毎回勝ち抜きジャンケン方式で掲載していき、最もお宝度の高いミニカーを選出します。
- <NEW>富士の思い出写真集  
今年大幅な改修工事が予定されている富士スピードウェイ。そこで、これまでの富士を振り返るべく、皆さんからの写真投稿を募集するぞ。
- <NEW>レーシング・カルトクイズ  
クロスワード、三択、並べ替えなど、レースに関するクイズを作ってみよう。面白い作品を待ってるぞ。
- モータースポーツの広場  
2003年シーズンに期待したいことなど、日ごろレースについて考えていることを書いて送ってね。写真やイラストを添付してくれてもOK。
- Racing Illustration Gallery  
あなたのお気に入りの選手やマシンなど、イラストを書いてね。パソコンで描いたものなどはメールに添付して送ってね。
- Access to My Homepage!  
モータースポーツに関するホームページを開設している人に朗報! あなたのページを誌面で掲載します。アピール文を書いて送ってね。
- 読者から読者へのプレゼント  
読者の皆さんから送られてきたモータースポーツグッズを、他の読者にプレゼントするコーナー。グッズの紹介文も添えて送ってね。
- 私のモータースポーツコレクション  
プロドライバーの使用したヘルメットやスーツ、サイン色紙など、自慢のグッズを写真に撮って送ろう。紹介文も添えてね。

宛先 レーシングオン編集部  
Pit-in Press「○○○○」係  
〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3  
E-mail: racingon@i-dea21.co.jp

## 1月号写真プレゼント 当選者

1月号の「Readers' Photo Gallery」に掲載した牧正人さんの鈴鹿1000kmの写真プレゼントは、茨城県・梅原恵さんに当選が決まりました。おめでとう! そして、牧さん素敵な写真をありがとうございます。  
ピットインではこれからもみんなからの写真投稿を受け付けているので、どしどし送ってね。

## ドライバーサイン プレゼント応募方法

ドライバーのサイン色紙はそれぞれ1名の方にプレゼント。欲しい人は、ハガキ、封書またはメールに、希望するドライバー名、郵便番号、住所、氏名、電話番号、年齢、職業と、「インディ・ジャパンで注目したいこと」とその理由、またはイラストを描いて、上記のあて先まで送ってください。  
なお、当選者の発表は発送をもって代えさせていただきますので、ご了承ください。みんなからの応募を待ってるぞ!

# オートサロンでドライバーを発見!

来場者にアンケートをお願いするべく会場を回っているとイベントやスポンサーへの挨拶まわりのために来ていたドライバーを発見!! プレゼントとしてサインももらったぞ



谷口 信輝  
マツキヨRX-7でチャンピオンを獲います



影山 正美  
今年もニスモからGTに出ます!



織戸 学  
今年もGTはSARDから出ます。フォーミュラにも乗りたくない(笑)



澤 圭太  
昨年引き続きシグマMR-SでGTに参戦します!



砂子 塾長  
ボルシェで頑張ります!

# Back Number



2002年9月号  
No.358  
本体価格933円

巻頭特集 フォーミュラ研究・津川哲夫F1を軸に再び豪華選手へ/佐藤琢磨「5回目の夏」/02 Le Mans Side Stories/特集サマソリ500h/レーシングエンジンの真実 第3回/道上隆「復活」/JGTC第4戦セブン



2002年10月号  
No.359  
本体価格933円

特集 GTワールド・ハコ型モンスターの知られざる世界/DTM最新編・ABTがレーシング/レースエンジンから見たM.シューマハー/2002マールボロ・マスターズ/グロシホルムがフィンランドを完全制覇/F2ニッポン中間展望



2002年11月号  
No.360  
本体価格933円

巻頭特集 F1高速直線/M.シューマハー・モンツァの5日間/WRC第10戦「イニエランド」/RALLY HOKKAIDO 2002/インターナショナル・ボウカ1000km/JGTC第6戦もてぎ/サーキットのベストな景色とは/特集 星野一真



2002年12月号  
No.361  
本体価格933円

F1日本GP・鈴鹿に輝く菅業/巻頭特集 TOYOTA 感動する巨人のすべて 第1部・ヨコフF1鈴鹿への1362日 第2部・ヨコフモータースポーツの世界戦略 第3部・ヨコフモータースポーツの清流を探る/安全対策・HANSの実力



2003年1月号  
No.362  
本体価格933円

巻頭特集 JGTC多角分析「ウエイハンジ」/第49回マカオGP/2003年CARTチームの動向/IRL日本上陸/02 RACING/検証:F1新レギュレーション/F2ニッポン2002-2003/UAEデザートチャレンジ/インタビュー:ニコ・ラウダ



2003年2月号  
No.363  
本体価格933円

佐藤琢磨 BARへ移籍/巻頭特集 最強マシン列伝/2002 F1マシンイラスト/F2ニッポン:ローラ+船越/2003年F1参戦中止/F1日本一決定戦/変わり始めたF30行方/2003年ドライバー・デビュー/1974年に試せられた男



R'on特別編集  
WRCplus VOL.3  
本体価格743円

WRC2002中間レポート「フォード逆襲の真相」/シーズン中盤に登場したニューマシン群の動向/インタビュー:トミ・マキネン/「ラリー・ジャパン」の可能性/セファリの記録と課題/ボルシェ911 SC RS



F1速報臨時増刊  
WRCplus  
Yearbook 2002  
本体価格1143円

インタビュー:マーカス・グロシホルム/2002年ラリー・カー・オブ・ザ・イヤー/インタビュー:コリン・マクレー/インタビュー:ケネス・エリクソン/スバル・インプレッサWRC 2002 & WRC2003プロタイプ

### バックナンバーのご案内

●購入方法 お近くの書店に注文されるか、または直接「株式会社 林新聞出版 販売部」まで、電話(受付時間:月~金曜日/10~18時)、ファクシミリ(24時間受付)にて希望号数および冊数を記入の上お申し込みください。書店注文の場合は手数料なし、ニュース出版に直接申し込まれる場合は、代金引き換え配達にて1週間以内にお届けいたします。代金は、定価(本体価格+消費税)+送料(注文1件につき500円)となります。

●在庫/定価 99年285号以降の最新号まで在庫があります。それ以前の号は品切れです。本体価格は、99年285号は476円、99年292号までは438円、2001年341号までは457円、それ以降は933円です。増刊号は「CART2002」「WRC'99」VOL.1、2、「WRC2000」VOL.1~4、「WRC2001」VOL.1~4、「WRCplus」VOL.1~2、「F1 PLUS」001~004の在庫があります。なお、品切れの際はご容赦ください。

●申し込み先 ニュース出版 販売部 ☎03-6408-4111 FAX03-6408-4101



# EVENTS & RESULTS

イベント&リザルト

# 2003

## ユーロF3選手権(全10ラウンド)

1	4/27	ホッケンハイム	ドイツ
2	5/11	アドリア	イタリア
3	6/8	ポー	フランス
4	6/22	ノリスリンク	フランス
5	7/13	ル・マン	フランス
6	8/17	ニュルブルクリンク	ドイツ
7	9/7	A1リンク	オーストリア
8	9/21	ザンドフォルト	オランダ
9	10/5	ホッケンハイム	ドイツ
10	10/26	マニクール	フランス

## ドイツ・ツーリングカー・マスターズ(全10戦)

1	4/27	ホッケンハイム	ドイツ
2	5/11	アドリア	イタリア
3	5/25	ニュルブルクリンク	ドイツ
4	6/8	ラウジッツリンク	ドイツ
5	6/22	ノリスリンク	ドイツ
6	7/27	ドニントンパーク	イギリス
7	8/17	ニュルブルクリンク	ドイツ
8	9/7	A1リンク	オーストリア
9	9/21	ザンドフォルト	オランダ
10	10/5	ホッケンハイム	ドイツ

## フォーミュラノーV6ユーロカップ(全10ラウンド)

1	4/6	バルセロナ	スペイン
2	4/27	マニクール	フランス
3	5/11	ザンドフォルト	オランダ
4	5/25	ブルノ	チェコ
5	6/29	ドニントンパーク	イギリス
6	7/26	スパフランコルシャン	ベルギー
7	9/7	アンダーシュトープ	スウェーデン
8	9/21	オッシャースレーベン	ドイツ
9	10/5	モンツァ	イタリア
10	10/19	エストリル	ポルトガル

## オープンテレフォニカV6ワールドシリーズ(全9ラウンド)

1	3/30	ハラマ	スペイン
2	4/27	ゾルダー	ベルギー
3	5/18	マニクール	フランス
4	6/22	モンツァ	イタリア
5	7/20	エストリル	ポルトガル
6	10/5	カタルニア	スペイン
7	10/19	バレンシア	スペイン
8	11/16	クリティバ	ブラジル
9	11/23	インテルラゴス	ブラジル

## CARTシリーズ(全20戦)

1	2/23	セント・ピーターズバーグ	フロリダ州
2	3/23	モンレー	メキシコ
3	4/13	ロングビーチ	カリフォルニア州
4	5/5	ブランズハッチ	イギリス
5	5/11	ラウジッツリンク	ドイツ
6	5/18	TBA	
7	6/1	ミルウォーキー	ウィスコンシン州
8	6/15	ラグナセカ	カリフォルニア州
9	6/22	ポートランド	オレゴン州
10	7/6	クリーブランド	オハイオ州
11	7/13	トロント	オンタリオ州
12	7/27	バンクーバー	カナダ
13	8/3	ロードアメリカ	ウィスコンシン州
14	8/17	ミドオハイオ	オハイオ州
15	8/31	デンバー	コロラド州
16	9/7	モントリオール	カナダ
17	9/28	マイアミ	フロリダ州
18	10/12	メキシコシティ	メキシコ
19	10/26	ゴールドコースト	オーストラリア
20	11/2	フォンタナ	カリフォルニア州

## IRL インディーカー・シリーズ(全16戦)

1	3/2	マイアミ	フロリダ州
2	3/23	フェニックス	アリゾナ州
3	4/13	ツインリンクもてぎ	日本
4	5/25	インディアナポリス	インディアナ州
5	6/7	フォートワース	テキサス州
6	6/15	バイクスピーク	コロラド州
7	6/28	リッチモンド	バージニア州
8	7/6	カンサス	カンサス州
9	7/19	ナッシュビル	テネシー州
10	7/27	ミシガン	ミシガン州
11	8/10	ゲートウェイ	イリノイ州
12	8/17	ケンタッキー	ケンタッキー州
13	8/24	ナザレス	ペンシルバニア州
14	9/7	シカゴ	イリノイ州
15	9/21	フォンタナ	カリフォルニア州
16	10/12	フォートワース	テキサス州

## アメリカン・ル・マン・シリーズ(全10戦)

1	3/15	セプリング	フロリダ州
2	4/6	メキシコシティ	メキシコ
3	6/29	RFKスタジアム	ワシントンD.C.
4	7/27	ソノマ	カリフォルニア州
5	8/3	ケベック	カナダ
6	8/17	モスポート	カナダ
7	8/24	ロードアメリカ	ウィスコンシン州
8	9/7	ラグナセカ	カリフォルニア州
9	9/27	マイアミ	フロリダ州
10	10/18	ロードアトランタ	ジョージア州

## NASCARウインストンカップ(全36戦)

1	2/16	デイトナ	フロリダ州
2	2/23	ノースカロライナ	ノースカロライナ州
3	3/2	ラスベガス	ネバダ州
4	3/9	アトランタ	ジョージア州
5	3/16	ダーリントン	サウスカロライナ州
6	3/23	プリストル	テネシー州
7	3/30	テキサス	テキサス州
8	4/6	タラデガ	アラバマ州
9	4/13	マーティンスビル	バージニア州
10	4/27	カリフォルニア	カリフォルニア州
11	5/3	リッチモンド	バージニア州
12	5/25	シャーロット	ノースカロライナ州
13	6/1	ドーバー	デラウェア州
14	6/8	ボcono	ペンシルバニア州
15	6/15	ミシガン	ミシガン州
16	6/22	シアーズポイント	カリフォルニア州
17	7/5	デイトナ	フロリダ州
18	7/13	シカゴ	イリノイ州
19	7/20	ロードン	ニューハンプシャー州
20	7/27	ボcono	ペンシルバニア州
21	8/3	インディアナポリス	インディアナ州
22	8/10	ワトキンスグレン	ニューヨーク州
23	8/17	ミシガン	ミシガン州
24	8/23	プリストル	テネシー州
25	8/31	ダーリントン	サウスカロライナ州
26	9/6	リッチモンド	バージニア州
27	9/14	ロードン	ニューハンプシャー州
28	9/21	ドーバー	デラウェア州
29	9/28	タラデガ	アラバマ州
30	10/5	カンサス	カンサス州
31	10/11	シャーロット	ノースカロライナ州
32	10/19	マーティンスビル	バージニア州
33	10/26	アトランタ	ジョージア州
34	11/2	フェニックス	アリゾナ州
35	11/9	ノースカロライナ	ノースカロライナ州
36	11/16	ホームステッド	フロリダ州

## その他のイベント

1/1~19	ダカールラリー	
	増岡 浩/A.シュルツ(ミツビシ・パジェロ)	
2/2	デイトナ24時間	アメリカ
5/29	ニュルブルクリンク24時間	ドイツ
6/15	ル・マン24時間	フランス
7/27	スパ24時間	ベルギー
7/28	バイスビーク・インターナショナル24時間	アメリカ



## OVERSEAS EVENTS

### F1世界選手権(全16戦)

1	3/9	オーストラリアGP	メルボルン市街
2	3/23	マレーシアGP	セバン
3	4/6	ブラジルGP	インテルラゴス
4	4/20	サンマリノGP	イモラ
5	5/4	スペインGP	バルセロナ
6	5/18	オーストリアGP	A1リンク
7	6/6	モナコGP	モンテカルロ市街
8	6/15	カナダGP	モントリオール
9	6/29	ヨーロッパGP	ニールブルクリンク
10	7/6	フランスGP	マニクール
11	7/20	イギリスGP	シルバーストン
12	8/3	ドイツGP	ホッケンハイム
13	8/24	ハンガリーGP	ハンガロリンク
14	9/14	イタリアGP	モンツァ
15	9/28	アメリカGP	インディアナポリス
16	10/12	日本GP	鈴鹿

### 国際F3000選手権(全10戦)

1	4/19	イモラ	サンマリノ
2	5/3	バルセロナ	スペイン
3	5/17	A1リンク	オーストリア
4	5/31	モンテカルロ市街	モナコ
5	6/28	ニールブルクリンク	ドイツ
6	7/5	マニクール	フランス
7	7/19	シルバーストン	イギリス
8	8/2	ホッケンハイム	ドイツ
9	8/23	ハンガロリンク	ハンガリー
10	9/13	モンツァ	イタリア

### 世界ラリー選手権(全14戦)

1	1/26	モンテカルロ	モナコ
2	2/9	スウェディッシュ	スウェーデン
3	3/2	ターキー	トルコ
4	4/13	ニュージーランド	ニュージーランド
5	5/11	アルゼンチン	アルゼンチン
6	6/8	アクロポリス	ギリシャ
7	6/22	キプロス	キプロス
8	7/27	ドイツラント	ドイツ
9	8/10	フィンランド	フィンランド
10	9/7	オーストラリア	オーストラリア
11	10/5	サンレモ	イタリア
12	10/19	ツール・ド・コルス	フランス
13	10/26	カタールニア	スペイン
14	11/9	グレートブリテン	イギリス

### 世界プロダクションカーラリー選手権(全7戦)

1	2/9	スウェディッシュ	スウェーデン
2	4/13	ニュージーランド	ニュージーランド
3	5/11	アルゼンチン	アルゼンチン
4	6/22	キプロス	キプロス
5	7/27	ドイツラント	ドイツ
6	9/7	オーストラリア	オーストラリア
7	10/19	ツール・ド・コルス	フランス

### 世界ジュニアラリー選手権(全7戦)

1	1/26	モンテカルロ	モナコ
2	3/2	ターキー	トルコ
3	6/8	アクロポリス	ギリシャ
4	8/10	フィンランド	フィンランド
5	10/5	サンレモ	イタリア
6	10/26	カタールニア	スペイン
7	11/9	グレートブリテン	イギリス

### FIA GT選手権(全9戦)

1	4/6	バルセロナ	スペイン
2	4/27	マニクール	フランス
3	5/25	ブルノ	チェコ
4	6/29	ドニントンパーク	イギリス
5	7/27	スバフランコルシャン	ベルギー
6	9/7	アンダーストープ	スウェーデン
7	9/21	オッシャーズレーベン	ドイツ
8	10/5	エストリル	ポルトガル
9	10/19	モンツァ	イタリア

### FIAヨーロッパツーリングカー選手権(全9戦)

1	4/6	バルセロナ	スペイン
2	4/27	マニクール	フランス
3	5/25	ブルノ	チェコ
4	6/29	ドニントン	イギリス
5	7/27	スバフランコルシャン(2時間レース)	ベルギー
6	9/7	アンダーストープ	スウェーデン
7	9/21	オッシャーズレーベン	ドイツ
8	10/5	エストリル	ポルトガル
9	10/19	モンツァ	イタリア

### FIAスポーツカー選手権(全6戦)

1	5/25	A1リンク	オーストリア
2	6/30	モンツァ	イタリア
3	7/27	マニクール	フランス
4	8/10	ドニントンパーク	イギリス
5	8/31	スバフランコルシャン	ベルギー
6	9/21	ニールブルクリンク	ドイツ

### FIAワールドカップクロスカントリーラリー選手権(全8戦)

1	3/13	イタリアン・バハ	イタリア
2	4/4	ラリー・チュニジア	チュニジア
3	5/8	バハ・ボータフォン1000	ポルトガル
4	6/3	ラリー・モロッコ	フランス
5	7/17	バハ・エスパーニャ	スペイン
6	8/11	マスター・ラリー	フランス
7	9/15	ボラス・パンパス・ラリー	アルゼンチン
8	10/19	UAEデザート・チャレンジ	アラブ首長国連邦

### ヨーロッパラリー選手権(係数20・全10戦)

1	4/5	ラリー・ミッレ・ミリア	イタリア
2	4/13	カナリア	西領カナリア諸島
3	5/18	アナトリア	トルコ
4	6/1	ボルスキ	ポルトガル
5	6/15	アルベナ	ブルガリア
6	6/29	イーブル	ベルギー
7	8/2	マデイラ	ポルトガル
8	8/31	ズリン	チェコ
9	9/28	エルバ	ギリシャ
10	10/26	アンティベス	フランス

### アジア・パシフィックラリー選手権(全7戦)

1	5/9	キャンベラ	オーストラリア
2	6/8	ニューカレドニア	仏領ニューカレドニア
3	7/11	ロトルア	ニュージーランド
4	9/12	北海道	日本
5	10/11	シャオガン	中国
6	11/7	タイランド	タイ
7	12/3	インド	インド

### FIA CUP F3

6/9	ポーGP	フランス・ポー
11/16	マカオGP	中国・マカオ

### その他のF3イベント

8/10	マールボロ・マスターズ	オランダ・ザンドフォルト
未定	コリアSP	韓国

### イギリス・ツーリングカー選手権(全10ラウンド)

1	4/21	モンデューロパーク	イギリス
2	5/5	スラクストン	イギリス
3	5/26	シルバーストン	イギリス
4	6/8	ブランズハッチ	イギリス
5	6/22	クロフト	イギリス
6	7/13	ロッキンガム	イギリス
7	8/9	スネッタートン	イギリス
8	8/25	ブランズハッチ	イギリス
9	9/7	ドニントンパーク	イギリス
10	9/21	オールトンパーク	イギリス

### イギリスF3選手権(全12ラウンド)

1	4/5	ドニントンパーク	イギリス
2	4/20	スネッタートン	イギリス
3	5/3	ブランズハッチ	イギリス
4	5/10	ノックヒル	イギリス
5	5/25	シルバーストン	イギリス
6	6/21	キャッスルケーム	イギリス
7	7/12	オールトンパーク	イギリス
8	7/26	クロフト	イギリス
9	8/9	スラクストン	イギリス
10	8/30	スバ・フランコルシャン	イギリス
11	9/6	ドニントンパーク	イギリス
12	9/27	ロッキンガム	イギリス



## DOMESTIC EVENTS

## 全日本選手権フォーミュラ・ニッポン(全10戦)

1	3/23	鈴鹿サーキット	鈴鹿
2	4/6	富士スピードウェイ	富士
3	4/27	MINEサーキット	CP MINE
4	6/8	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ
5	7/6	鈴鹿サーキット	鈴鹿
6	7/27	スポーツランドSUGO	SUGO
7	8/31	富士スピードウェイ	富士
8	9/21	MINEサーキット	CP MINE
9	10/19	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ
10	11/2	鈴鹿サーキット	鈴鹿

## 全日本F3選手権(全10ラウンド)

1	3/23	鈴鹿サーキット	鈴鹿
2	4/6	富士スピードウェイ	富士
3	5/18	TIサーキット	TI英田
4	6/8	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ
5	7/6	鈴鹿サーキット	鈴鹿
6	7/27	スポーツランドSUGO	SUGO
7	8/10	筑波サーキット	筑波
8	9/7	スポーツランドSUGO	SUGO
9	9/21	MINEサーキット	CP MINE
10	10/19	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ

## 全日本GT選手権(全8戦)

1	3/30	TIサーキット	TI英田
2	5/4	富士スピードウェイ	富士
3	5/25	スポーツランドSUGO	SUGO
4	6/22	セパンサーキット	マレーシア
5	8/3	富士スピードウェイ	富士
6	9/14	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ
7	10/26	オートポリス	オートポリス
8	11/16	鈴鹿サーキット	鈴鹿
	12/14	上海オールスター	上海市街

## 全日本ラリー選手権 4輪駆動部門(全8戦)

1	2/2	2003 THE SNOW IN 北海道	北海道
2	4/13	MCA BARU 2003	大分
3	5/25	ひえつき'03	宮崎
4	7/6	ノースアタックラリー	北海道
5	7/20	ネコステ山岳ラリー'03	埼玉・群馬
6	9/14	Rally in Akaigawa	北海道
7	9/28	モンレー2003	群馬
8	10/26	第31回M.C.S.C.ラリー/ハイランドマスターズ2003	長野・岐阜

## 全日本ラリー選手権 2輪駆動部門(全9戦)

1	4/13	MCA BARU 2003	大分
2	4/27	ツール・ド・九州2003 in 七山	佐賀
3	5/25	ひえつき'03	宮崎
4	6/8	2003年 MACラリー	愛媛
5	7/6	ノースアタックラリー	北海道
6	8/31	第43回ソネットラリー	栃木
7	9/28	モンレー2003	群馬
8	10/12	2003 RTC RALLY in SHINTOKU	北海道
9	11/2	イースト九州 2003	大分

## 全日本ジムカーナ選手権(全9戦)

1	3/16	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ
2	4/13	キョウセイドライバースランド	キョウセイ
3	5/11	スポーツランドSUGO	SUGO
4	6/1	スポーツランドタマダ	タマダ
5	6/22	オートスポーツランドスナガワ	スナガワ
6	7/20	三井三池オートスポーツランド	三井
7	8/10	ラリーキッズ伊那	伊那
8	9/7	鈴鹿サーキット	鈴鹿
9	9/28	筑波サーキット	筑波
	11/2	イオックスアロー-サスポートランド(JAFカップ)	イオックス

## 全日本ダートトライアル選手権(全8戦)

1	4/20	三井三池スポーツランド	三井
2	5/18	丸和オートランド那須	丸和
3	6/8	仙台ハイランドダートコース	仙台
4	7/13	丸和オートランド那須	丸和
5	8/3	オートスポーツランドスナガワ	スナガワ
6	8/31	ブラザ坂下	坂下
7	9/14	テクニクステージタカタ	タカタ
8	10/5	門前町モーターズスポーツ公園	門前
	11/9	丸和オートランド那須(JAFカップ)	丸和

## スーパー耐久シリーズ(全8戦)

1	4/27	仙台ハイランド	仙台
2	5/11	鈴鹿サーキット	鈴鹿
3	6/15	富士スピードウェイ	富士
4	6/29	MINEサーキット	CP MINE
5	7/20	十勝スピードウェイ	十勝
6	9/7	TIサーキット	TI英田
7	9/28	スポーツランドSUGO	SUGO
8	11/9	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ

## フォーミュラ・ドリーム(全11ラウンド)

1	5/11	鈴鹿サーキット	鈴鹿
2	6/8	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ
3	7/6	鈴鹿サーキット	鈴鹿
4	7/27	TIサーキット英田	TI英田
5	8/17	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ
6	10/12	鈴鹿サーキット	鈴鹿
7	11/2	鈴鹿サーキット	鈴鹿

## フォーミュラ・トヨタ(全8ラウンド)

1	4/6	富士スピードウェイ	富士
2	5/18	TIサーキット英田	TI
3	6/8	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ
4	7/6	鈴鹿サーキット	鈴鹿
5	8/10	筑波サーキット	筑波
6	9/7	スポーツランドSUGO	SUGO
7	11/2	鈴鹿サーキット	鈴鹿
8	未定	トヨタ・モーターズスポーツフェスティバル	未定

## 東日本F4選手権シリーズ

1	3/2	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ
2	4/6	富士スピードウェイ	富士
3	6/29	筑波サーキット	筑波
4	8/31	富士スピードウェイ	富士
5	10/12	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ
6	11/23	ツインリンクもてぎ	ツインリンクもてぎ

## 西日本F4選手権シリーズ

1	3/16	TIサーキット	TI英田
2	5/4	TIサーキット	TI英田
3	6/8	鈴鹿サーキット	鈴鹿
4	8/23	鈴鹿サーキット	鈴鹿
5	10/5	TIサーキット	TI英田
6	11/30	鈴鹿サーキット	鈴鹿

## その他のイベント

3/30	日本アルペンラリー	群馬
7/20	十勝24時間	十勝
8/24	鈴鹿1000km	鈴鹿
9/28	AFOS in オートポリス	オートポリス

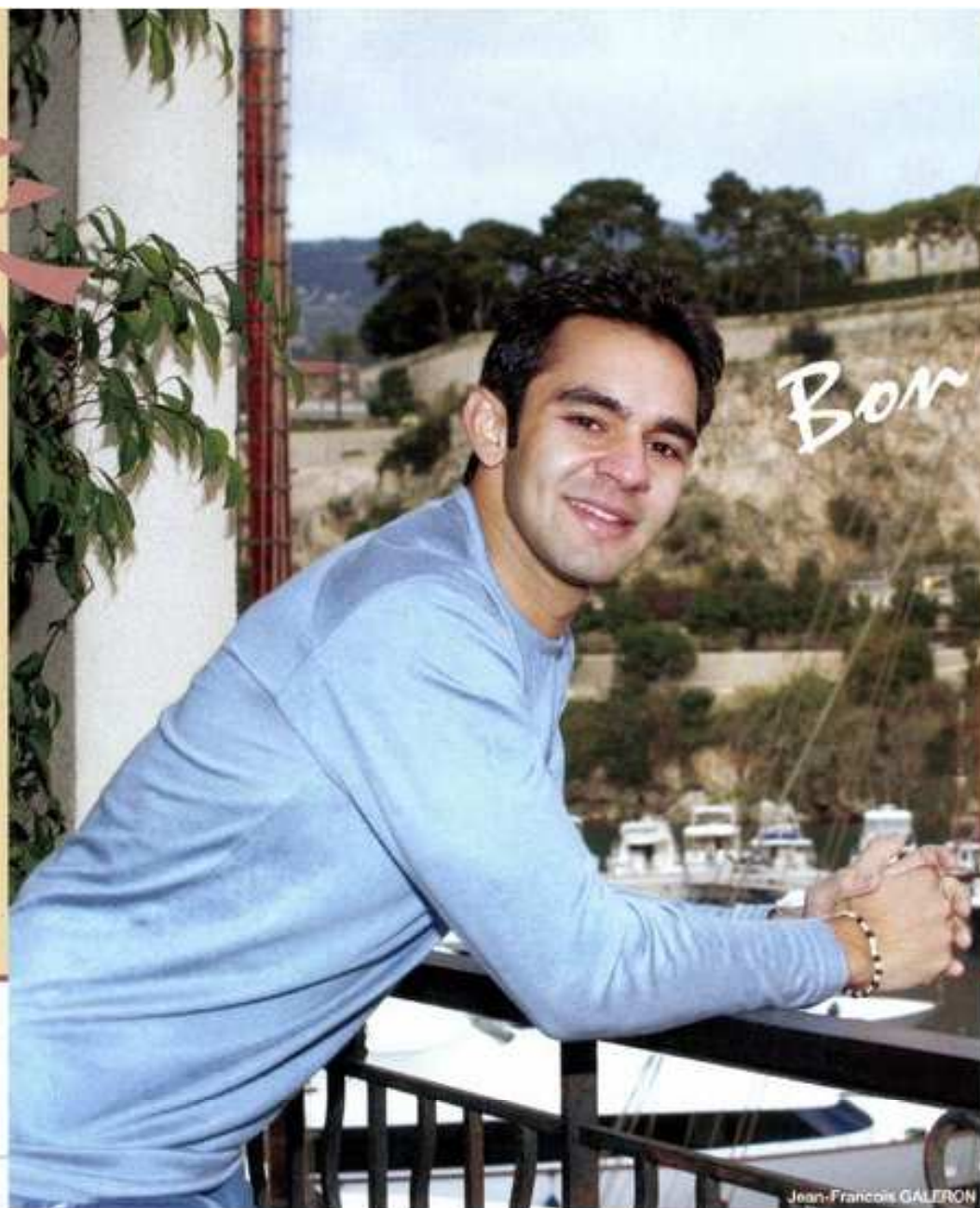


F1グランプリ

# 美味探訪

料理が苦手、モナコの出前を楽しむピッツォニア  
そんなブラジル「マナウス」出身の彼の大好物は  
料理上手なラテンのお母さんが作ってくれる  
アマゾン河に生息する「タンバキ」のオープン焼き  
でも、今回は、美味しく、そのスタイルも楽しめる  
日本でもポピュラーな「シュラスコ」をご紹介

Text/Masako Imamiya(IRIS) Interview/Patrick Camus



appetite!  
(美味しく召し上がれ!)

## 第9回 アントニオ・ピッツォニア お気に入りの料理 シュラスコ

### グリルした肉の塊を取り分けてくれる シュラスコのスタイルが好き

「だからって、森の中に住んで毎日バナナを3kgも食べてたわけじゃないから、誤解しないでね。マナウスでも近代化は進んでいて、今では100万人が町に、50万人がアマゾン河沿いに住んでいるんだ」  
ラテンのお母さんはみんな料理上手。彼の場合も、いちばんのご馳走はお母さんが作ってくれる家庭料理。でも、大好物の魚はアマゾンでしか食べられない。  
「あ、ピラニアじゃないからね!」  
誤解を恐れ続けるピッツォニアである。「アマゾン河に住んでいるタンバキって魚で、大きいのは8kgもあるんだ。オープンで焼いたりシンプルにグリルしたりして、緑のレモンを絞って食べるんだけど、すごく身がしまっていて美味しい魚だよ」  
日本のみんなに「タンバキ」の味を知ってもらうことは不可能というところで、彼が選んだのもっとポピュラーな料理はもちろんシュラスコ。ヨーロッパで狂牛病の問題が起ころって以来、F1関係者がいちばん楽しみにしている「グランプリごはん」でもある。  
「テーブルに着いたら、次々にグリルした肉の塊が運ばれてきて、好みの量をお皿に取り分けてくれる。チキン、ポーク、ソーセージ、牛肉……すごく美味しい上に、シュラスコはこのスタイルが楽しいんだ。メニューを見て



何10分も迷う必要はないし、1皿目と2皿目の間で待たされることもない。ひとつだけ問題があるとしたら、肉が運ばれてくるペースが遅すぎるってこと。調子に乗って食べてると消化に2日くらいかかるし、そうじゃないとすぐにお腹がいっぱいになっちゃうからね時々、サービスを断るのがコッなんだ」  
テーブルの上にある円筒やひょうたん型のプラスチックは、緑の方を上にしておくと「グリーンランプ」の印。肉がほとんどんやってくる。「ちょっと休憩」あるいは「もうお腹がいっぱい」という時には、赤の方を上にすればサービスがストップする。  
上質な肉は後半になってサービスされるから、最初はゆっくりペースで胃袋を空けておいた方が……なんてコツも、ブラジルでは聞いたことがある。  
「僕の個人的な問題は、一緒にカイビリーニャを飲めないこと。友達はみんなすごく美味しいって言うけど、僕はアルコールを一滴も飲まないんだ。でも、ブラジルはフレッシュジュースが最高に美味しいからね!それから、実は和食も大好きなんだ。特に刺身や刺身は好物。お箸を使うのだから、全然、慣れているんだよ」  
イギリスから引越したばかりのモナコのアパートは、まだ段ボールだらけの状態。もともと料理が苦手な上に、キフチンが「母さんのオープンよりも小さい」から、マネージヤーの家で食事をすることが多くなった。  
「それともうひとつ、うまい方法を見つけたんだ。レストランに電話をしたら料理やビザを届けてくれるんだよ。床に座って、壁にもたれて、テレビを見ながら食事ができる。最高だよ!」  
モナコには「出前」があることを発見して大喜びの彼。アパートでの様子も、なんだか日本の若者のようだ。

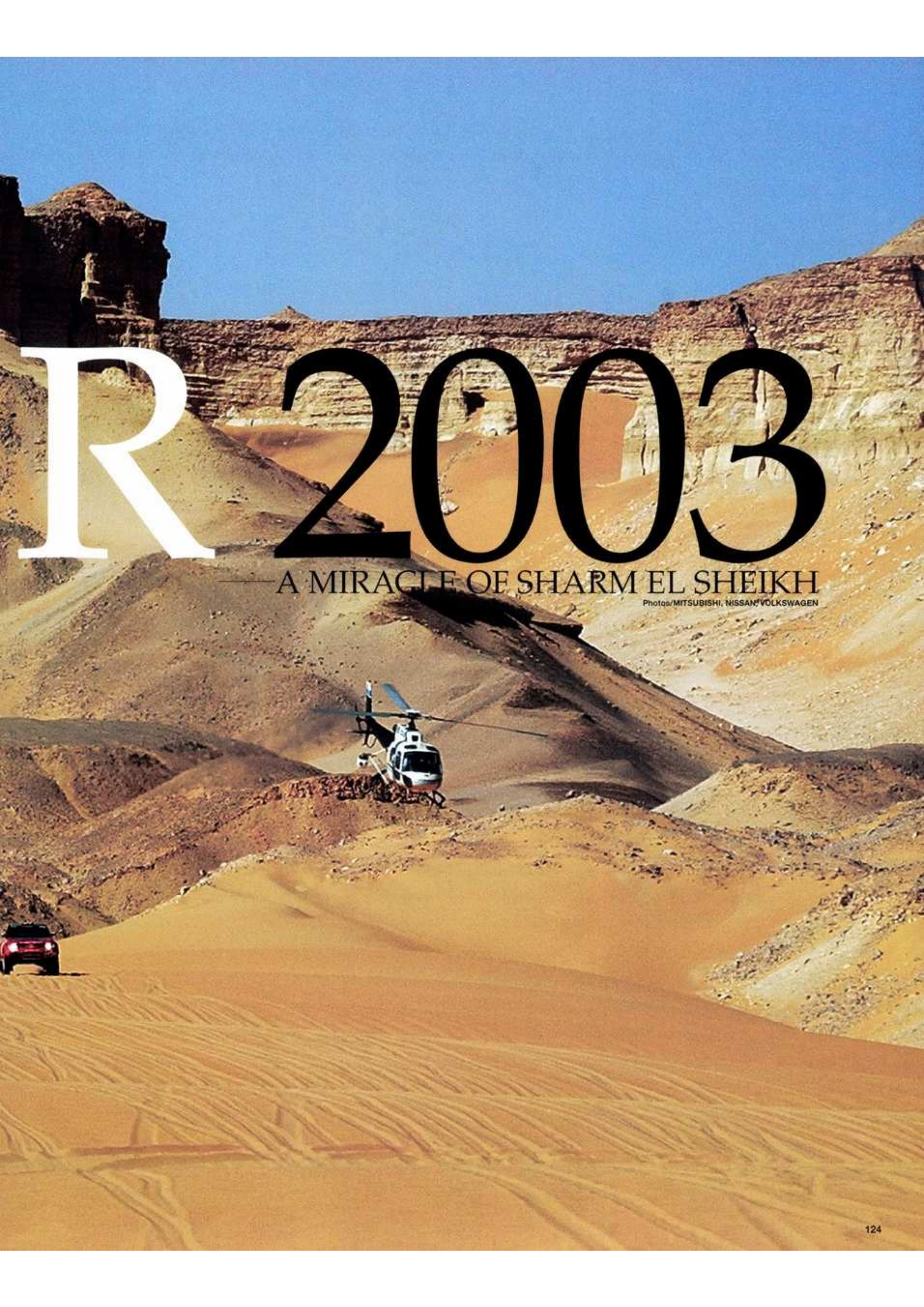
何10分も迷う必要はないし、1皿目と2皿目の間で待たされることもない。ひとつだけ問題があるとしたら、肉が運ばれてくるペースが遅すぎるってこと。調子に乗って食べてると消化に2日くらいかかるし、そうじゃないとすぐにお腹がいっぱいになっちゃうからね時々、サービスを断るのがコッなんだ」  
テーブルの上にある円筒やひょうたん型のプラスチックは、緑の方を上にしておくと「グリーンランプ」の印。肉がほとんどんやってくる。「ちょっと休憩」あるいは「もうお腹がいっぱい」という時には、赤の方を上にすればサービスがストップする。  
上質な肉は後半になってサービスされるから、最初はゆっくりペースで胃袋を空けておいた方が……なんてコツも、ブラジルでは聞いたことがある。  
「僕の個人的な問題は、一緒にカイビリーニャを飲めないこと。友達はみんなすごく美味しいって言うけど、僕はアルコールを一滴も飲まないんだ。でも、ブラジルはフレッシュジュースが最高に美味しいからね!それから、実は和食も大好きなんだ。特に刺身や刺身は好物。お箸を使うのだから、全然、慣れているんだよ」  
イギリスから引越したばかりのモナコのアパートは、まだ段ボールだらけの状態。もともと料理が苦手な上に、キフチンが「母さんのオープンよりも小さい」から、マネージヤーの家で食事をすることが多くなった。  
「それともうひとつ、うまい方法を見つけたんだ。レストランに電話をしたら料理やビザを届けてくれるんだよ。床に座って、壁にもたれて、テレビを見ながら食事ができる。最高だよ!」  
モナコには「出前」があることを発見して大喜びの彼。アパートでの様子も、なんだか日本の若者のようだ。

**COPA TOKYO**  
東京都渋谷区神宮前2-8-2-B1  
TEL:03-5411-3335/FAX:03-5411-3385  
ランチ:平日11:30~15:00/土日祝12:00~15:00  
ディナー:18:00~24:00  
定休日:年中無休  
URL:http://www.sabbath.co.jp



ブラジル出身のサッカー選手や格闘家、芸能人も数多く訪れるという「COPA TOKYO」では、ボサノバやサンバなどのブラジル音楽の生演奏を聴きながら、本場のブラジル料理が味わえる。今回ご紹介した「シュラスコ」は、時間無制限の食べ放題で2000円と格安。ブラジル料理のほか、本格的なポルトガル料理や中華料理も楽しめる





# R 2003

A MIRACLE OF SHARM EL SHEIKH

Photos/MITSUBISHI, NISSAN, VOLKSWAGEN



# DAKKA





# 増岡

この勝利は決してたなほたではない  
我慢の走り。忍耐の砂丘越え  
そのすべてを受け入れながらなお  
勝つことをあきらめなかった男が  
自分で引き寄せた結果とっていいだろう

Text/Yoshikazu Nakajima



2003年パリダカはフランスのマルセイユからシャルム・エル・シェイク(エジプト)まで途中1日の休息日を設け、19日間に渡り約8600kmを走破するラリー。SS(競争区間)は連日あり、その距離は5300km弱。増岡は49時間8分52秒で走破し優勝した。

マルセイユはフランス第2の都市。地中海に面した港は、古代から栄えた。今ではあまり話題にならないが、植民地時代からの「外人部隊」の本拠でもある。少し沖合には「レ・ミゼラブル(厳罰地)」のモデルとなった監獄島も見える。街の外れにできた大きなサッカー場の周囲がプロローグランだった。これは総合タイムには加算されない。フランスのスペイン国境の町、ナルボンス近くでの最初のSSを走る順位を決めるだけだ。

ミツビシを退社、ニッサンの契約ドライバーとして新しい一歩を踏み出した篠塚建次郎は増岡と並んで走り、トップタイムを記録。「またまた行ける」と実感した。

2台ずつ走る演出はWRCのスーパーベースベシヤルなどでもおなじみだが、アスファルトの上に盛り土をし、ブルドーザーでギャップを作った、なかなかの難コースだった。増岡は「ここで車を傷めては何にもなりませんから……」と篠塚に10mほど遅れてゴールした。ヨーロッパでは3カ所のSSがあった。ナルボンス近郊、カステロン、バレンシアだ。いずれも特設コースでアフリカステージに特別な影響があるとは思われていないが、あまり遅いとチュニジアからのダートで、先にスタートした車にホコリを浴びせられる。

最初のSS(43km)で失敗したのはユタ・クラインシュミット(ドイツ)、フォルクスワーゲン・ターレック(くらいだろう)。プロローグでの電気系統に続いてナルボンス近郊のツイステイヤーSSでは、サイドブレーキのトラブル。鋭角コーナーで後輪をロックできず、61位にまで落ちてしまった。

36時間の船旅でラリーの一隊はチュニジア入りした。チュニス南方約90kmのSSは、松の点在する丘陵地帯。地中海に近い北アフリカはローマ時代からの穀倉だ。今も南に連な



# Dakar 2003



る山脈を越えるまでの内陸約100kmほどは、畑や農園の多い地域だ。

ベテランセルがトップ。ドゥビリエが2位、増岡は3位で1分25秒遅れた。『やっとなフリカです。これから本格的になります』と増岡は自信を持って話した。念願の？ 期待に応える総合トップに躍り出たのは6日。チエニアのトズールからエル・ホルマのSS。404km走行するうちの285kmはSSだ。

「やっとな砂漠にきました。初めてのトップですが、明日は無理をしません。ベテランセルの様子を見ながら、2位で入れたいと思っています」と増岡は言った。篠塚は増岡に約10分遅れたが3位につけ、ニッサン勢では最高位を走っていた。日本人ドライバーが1、3位。篠塚も「これからでしょう。車の様子を見ながら走ります。新しい車でパリダカを経験もないので初期故障を注意していますよ」と明るく語っていた。

予測どおり第6レグの7日(エル・ホルマ1ガータメス228km 全部SS)で増岡は2位、篠塚は総合4位。

「中速トルクが弱いようです。重い砂では引っ張りにくいエンジンです。高速域は強いんですが……。いいのはメカがしっかりしていることです。ビバークに着けば安心して任せられます」と篠塚。ニッサン・ビックアップは順調な砂漠走行のようだった。

ここで例年ならミツビシのライバルとして『並役ぶり』を存分に発揮するはずのジャン・ルイ・シュレッツァー(フランス、シュレッツァー・フォード)がリタイヤした。6日にはバンクで8位。増岡に18分7秒遅れたが、この日はエンジントラブルで加速が利かず、のろのろ運転。ついにラリー継続を断念した。昨年はモロッコの砂漠でエンジン部分から出火。丸焼けになって命からがらの脱出。今年もリタイヤと。砂漠の悪役。も2年連続形無し。パリダカの舞台から消えていった。

BMWのリュック・アルファン(フランス)はトラブルで遅れていたところに、さらにジャンプした着地点に大きな石があり、サスペンションを壊して総合116位、最後から3番目に落ち込んだ。このまったく同じ石に二



## 2位にいたからです。それも25分ほどの差だったから勝てたんです

ツサン・ビクタアップのティエリー・トゥラベルニュ（フランス）もふつかり、9位から1-5位へと陥落だ。

「砂漠の悪役」シユレツサーを欠いた上、アルベンスキーの滑降3年連続優勝のヒーローと下スピード・ニツサンのエースの後退は、ラリーが荒れそうな雰囲気を出していた。

ベテランセル、増岡、篠塚の順位は変わらないBMW・X5のグレゴール・ド・メビウス（ベルギー）が4位についている。6レグ（7日）「ガーターメス」の時点で、総合成績はこうだった。

1) ベテランセル 5時間16分16秒

2) 増岡 49秒遅れ

3) ド・メビウス 15分32秒遅れ

4) 篠塚 16分27秒遅れ

5) ビアジオン 23分33秒遅れ

6) ドゥビリエ 31分39秒遅れ

以下、1時間以内にアンラール、バクネン、スーザ、クラインシュミットがいた。フォントネは砂丘でスタックして1時間14分遅れていた。

ミツビシ・パジエロエボリエーションの2台は飛び抜けた速さ。第2集団をBMW、ニツサン、ミツビシ・パジエロが競い合っている形。増岡、ベテランセルの順位はこの段階ではつきりしてきた。荒れ地も砂丘も強い。ドライバもタフに走り、疲れを知らない感じさえあった。

ベテランセルと増岡の接近戦に影が忍び寄ったのはガーターメスからガートへの第7レグ、8日のSSからだった。

増岡がミスコースでタイムを大幅にロスした。ベテランセルの後ろを走り、様子を見てトップに立つことも考えていた。しかし、その予測は外れ、12分21秒の差をつけられてしまう。

「最悪の日でした。車にダメージは与えていませんが、CP2へ行く砂丘で大回りしてしまい、12分やられました。バンクも一本しました。でも、ワンチャンスの時間差なので手堅く行きます。マイナスを取り戻さそうとする。車が速いので大きな失敗をする可能性が



初優勝目前で惜敗を喫した2輪王者  
2輪で6度ものダカールラリー優勝経験を持つベテランセル。昨年ミツビシに移籍し、クロスカントリーラリー選手権に出場、トップを独走していたが、最後の最後にアクシデントに見舞われ、3位にまで後退してしまう

# PETER HANSEL







**我慢の走りて日本人初の2連覇達成**  
当初の予想どおり、チームメイトのベテランセルとの一騎打ちとなった増岡。ミスコースや1日6本のパンクなど、不運に見舞われたが、しびとく2位をキープ。最後まであきらめないその姿勢が結果を呼び込んだ

あります。焦らず確実に攻めていきます」と増岡は言った。最後にこの考えと走り、逆転勝利につながるのだが、自分を抑える増岡の冷静さが伝わってきた。

篠塚はこの日、意気盛んなった。C P1(30.9 km)付近で増岡を捕らえた。

「増岡に追いつき、快調でした。コースが砂丘の中で分かれていて、ナビにどっちだ」と言ったら、指は左、言葉はライト(右)です。とっさに指さす方にハンドルを切ったんですが、一瞬遅れてスタックです」

この時エアジャッキがうまく作動せず20分ほどロス、さらにそのあとパンクした。エアジャッキが使えないのでここでもタイムロス。篠塚は怒った。普段は余り声を荒立てることはないのだが……

篠塚は増岡を異常なほど意識する。ドライバー独特の勘で、ミツビシ時代の早い時期に、増岡が手強いライバルになる素質を持っていることを、本能的に察知していたのだらう。ミツビシ時代には時々「増岡たたき」をする感じさえ受けた。後輩に厳しく、ということだったかもしれないが、単なるライバルとは違った感情もあるようだった。

バリタカでは最新、最速のミツビシ・パジエロエボリユーシオンに乗っている増岡、それも先にスタートした増岡を、古巣を去った篠塚が初めて乗るニッサン・ピックアップをドライブして、砂漠で追いついた。54歳の篠塚にとつて、42歳の増岡に「負けないぞ」と強い意識が起ったように思った。

ドライバーの持つ闘争本能とでも言うべきか、闘争心が湧き上がってきたように感じた。その翌日、篠塚に悲劇が起った……

ガートからサバ(リビア)へ。497 kmのSSは増岡がトップタイム。12分21秒あった差を6分39秒に縮めた。巨大な塩岩山を越え、大きな潤れ谷をたどる。太古、緑だった山と、豊かに水をたたえた川は、1万年ほど前に消え去った。残ったのはわずかなオアシスと乾き切った岩、岩屑、砂……。増岡はベテランセブとふたり、時速180 kmでのサイド・バイ・サイド。見方によってはとてつもなく速



DAKAR 2003



いランデブー走行でもあった。ゴールして顔を見合わせ「面白かったな……」と語りあった。

サバはリビア最大の石油基地がある。普段、観光客は入れない。パリダカの一隊はおそらく軍事基地と考える飛行場をビークル地に指定されていた。

SSのゴール付近には人が集まっていた。西アフリカの多くの国々で、子供ばかりか大人まで「カドー（お土産を）」と言って手を出すのだが、リビアにそれはない。80年代の終わりにもリビアを3度通過したが、その時も今も、物乞いをする人はいなかった。増岡がそんな人たちに迎えられてゴールする少し前、篠塚は砂丘で大転倒していた。

緩い砂丘のうねりが続く広い谷だった。先が大大きく落ち込んでいる砂丘で飛び上がり、何回か転がって止まったところは80mほど先だった。

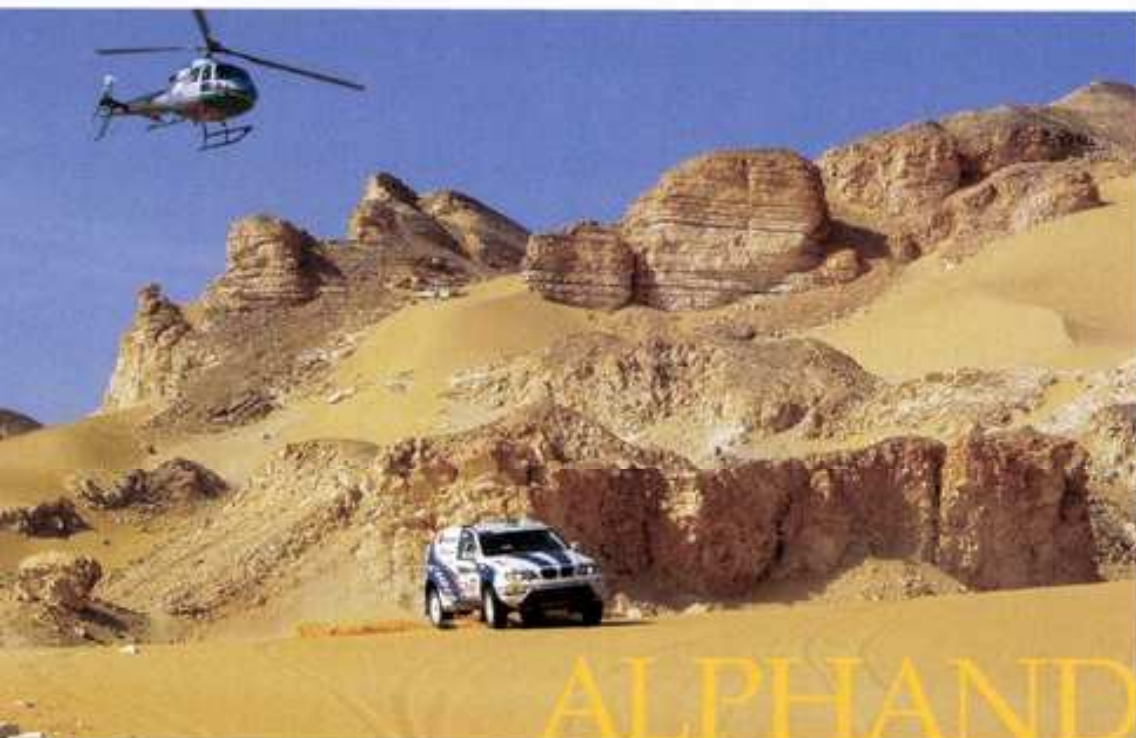
アクセル全開で行けそうに見えるが、10か20かの小砂丘のうちひとつかふたつは、急に落ち込んでいるところがある。00年に篠塚ら5人が大けがをしたのと酷似した砂丘のうねりだった。すぐあとに同じ場所を通り、事故の様子を見たトゥラベルニユは、00年に篠塚と同じところで飛ばされている。

「あの時と同じようなところだった。全開で走ると、どこか急に落ち込んでいる所がある。今度も同じケースだ」と説明した。

すぐあと通りかかったバタネンが意識不明の篠塚を運転席から降ろす。ヘリで飛来した医師は、鼻、口内から出血のひどい篠塚の気管を確保するためパイプをとおす緊急措置。ヘリはサバへ、そこでまた医師団の手当を受けた。夜にはチュニジアへと移送されたが、意識不明のまま。血圧も下が「危険な状態」と伝えられた。

篠塚に意識が戻ったのは、2日後の11日だった。血圧は激しく上下し、航空機の移送ができるかどうか、医師団は慎重に話し合った。チュニスからパリへの移送も、フランスの脳外科医とチュニジアの医師、保険会社の医師が、気圧変化による脳の圧迫を極度に心配し協議したのだった。今はもう元気だ。杖にす

## DAKAR 2003

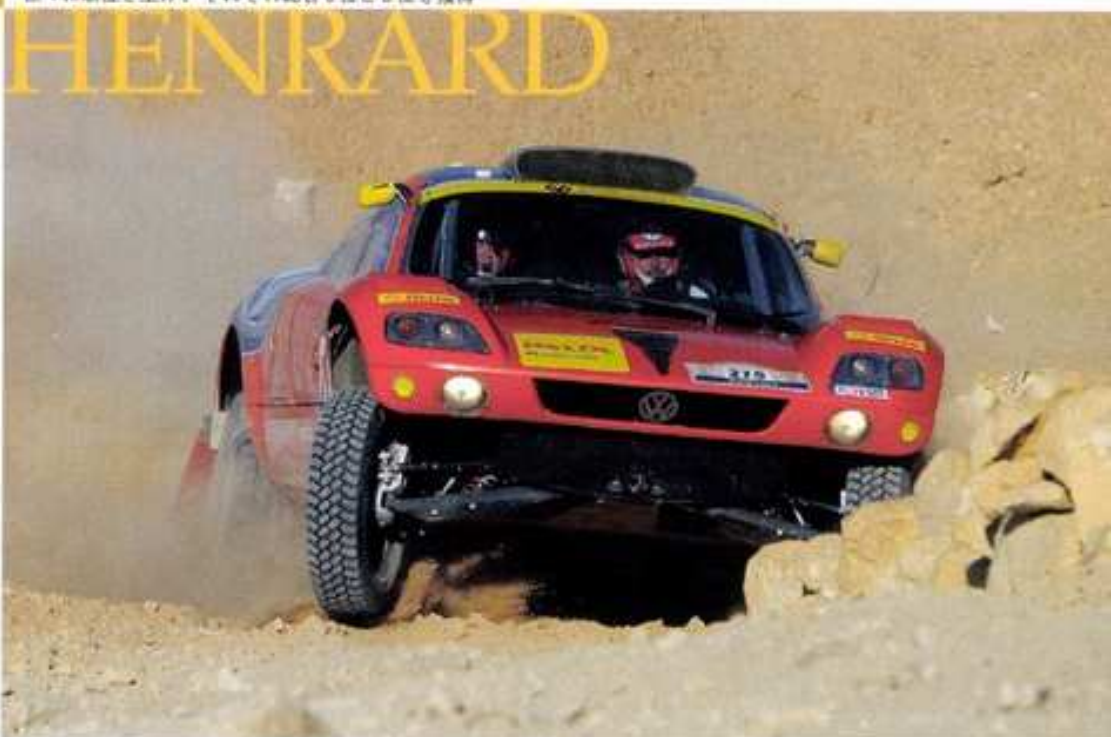


### 軽さを生かして2WDクラス1-2

1.9dディーゼルトターボエンジンを積むフォルクスワーゲン・ターレック。序盤は多少つまづいたが、アンラールとクラインシュミットはコンスタントにタイムを出し、徐々に順位を上げ、それぞれ総合6位と8位を獲得

### 悔りがたし、ディーゼルトターボ

ド・メビウスがリタイヤしてから後半に入ってじわじわと順位を上げてきたのがこのアルファンだった。第14レースでは自身初のSSトップを記録し、総合9位を獲得。スーパープロダクション部門ディーゼルクラスで優勝



がってようやく歩きながら、来年も走りたいたい意向を語っている。

篠塚にとつて増岡を、ミツビシ・バジエロエボリュションを捕らえ、先を越すことは自らの存在感を誇示することでもある。54歳、ミツビシから「危ないから乗るな。ラリーにかかわる仕事をミツビシで選んだら……」の「引退勧告」を蹴って退社した意地もあったと思える。

先の見えない砂丘の激走、クラッシュは3年前とあまりにも似ている。あの時も追い追ってくる増岡を突き放そうという篠塚の意識を強く感じた。今度こそ。余裕はあったと言っているが、昨年、モータリタニアでトップを独走する増岡を追い、ラクダ草の瘤に激突した時の様子は、ヘリからの映像がはっきりと映し出している。

100mほど先で増岡が右に曲がった。篠塚は直進。ラクダ草の影らみを避けようともせずに直進して激突していた。肋骨骨折で済んだのは幸いだった。

今度の事故の後にパリへ戻り「これで怪我は終わりでしよう」と後に篠塚は親しい人と言った。レーサーは、ラリーストはやはりリスキーな仕事だと思った。

サバで篠塚はラリーから消えたが、パリダカの一隊は585km先のジブラを目指した。リビア砂漠の核心部だが、広く平らな砂漠と石だらけのバンクしやすい荒れ地が続く。増岡は過去最悪のバンクの連発に出くわす。

スタートから約130kmほどの地点で、増岡の前をバイクが横切った。急ブレーキ。危うく衝突は避けたが、増岡車は左の石ころだらけの荒れ地に飛び込んだ。立て直したのが、左前輪がバンクしていた。これが最悪のシナリオの始まりだった。

「身に覚えのないほどバンクが連続しました」と増岡。荒れ地に飛び込んだときのダメージだろう。次々とバンク。スペアが底をついたところから来たフォントネに2本のタイヤをもらった。それも装着することになり、6本目のバンクにはもうスペアがなかった。空気圧調整装置のエアを補給したが、それも



# VATANEN

## 優勝4回、砂漠のフライングフィン

言わずと知れた元WRCチャンピオン。そしてパリダカ優勝4回というバタネンがケネス・エリクソンの元コ・ドライバー、ソーナーと組んで久々のパリダカ出場。元王者らしく落ち着いた走りで見事手堅くまとめ、7位に



なくなり、最後は搭載していた小型コンプレッサーで空気を補給しながら走った。危ないところだった。リタイアの危機でもあった。せっかく詰まったベテランセルとのタイム差は、再び16分52秒に開く。12日の第11レグを終了。休日となるエジプトのシワについてたとき、ベテランセルと増岡の差は16分32秒になっていた。3位以下ではド・メビウスが3位、フォントネ、ピアジオンと続き、ド・メビウスをばさんでミツビシがトップ6の5つを確保していた。バタネンは森塚の救出などでタイムロスして12位にいた。アフリカ前半を終わって、順位は以下ようになっていた。

- 1) ベテランセル 27時間25分13秒
  - 2) 増岡 16分32秒遅れ
  - 3) ド・メビウス 1時間31分47秒遅れ
  - 4) フォントネ 2時間9分0秒遅れ
  - 5) ピアジオン 2時間19分28秒遅れ
  - 6) スーザ 2時間28分58秒遅れ
- 以下7位ド・メビウス、8位セルビア、9位アンラール、10位バタネン。

日本人参加者（1輪）では片山右京（トヨタ・ランドクルーザー）が28位、浅賀敏則（同）が30位、尾上茂（スズキ・エスクード）は53位にいた。

12日の大きなハプニングは地雷の爆発。リビアとエジプトの国境は50メートルほどのニューラルゾーンがあり、幅約10メートルの「通路」が杭と旗で示されていた。バイクのKT Mのサービストラックが通りかかり、地雷を踏んでリアサスペンションを破壊された。少し後で現場に着いた菅原義正（ヒノ・レンジャー）はこう説明してくれた。

「爆発のあったところは、ちよっと上りになっていて、先に通った車や、5台ほどのトラックが空回りしながら走り、砂を掘り返していました。地雷は撤去し、安全だからこそ通っていたのですが、古い地雷で誰も知らなかったようです」

第2次大戦のころのものだとあとで聞いたが、地雷では96年にシトロエンのトラックが、西サハラでコースをショートカットしていて前輪を飛ばされ、転倒・炎上して乗員が1名





## FONTENAY

### 増岡のサポートもこなし準優勝

02年型パジェロの改良型を駆って、増岡と同じENEOS三菱ラリーアートチームからエントリーしたフォントネ。序盤にスタックなどで大きく遅れたが堅実なペースを守りつつ後半盛り返し、増岡に次ぐ2位を獲得

### 2度目の挑戦は残念な結果に

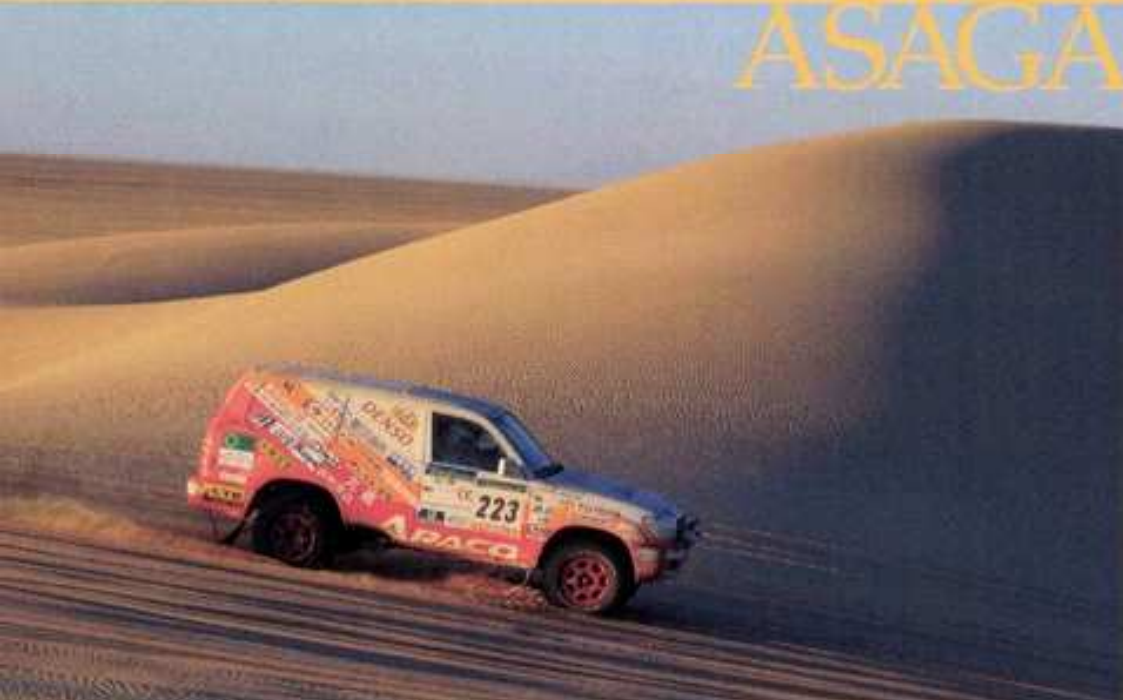
昨年に引き続き2度目の挑戦となる片山右京。トヨタ・チームアラコからランドクルーザーを駆って出場。途中まで快走を見せるものの第12レグ、総合28位を走りながらも砂丘越えで転倒。残念ながらリタイアに終わる

### ベテラン浅賀、しぶとく完走

トヨタ・チームアラコから出場した浅賀敏則。経験を生かして総合22位で完走。クラス別では同じくアラコからエントリーした市販車無改造ディーゼルクラス6連覇となるJ-Jラテと2年連続となる1-2フィニッシュを決めた



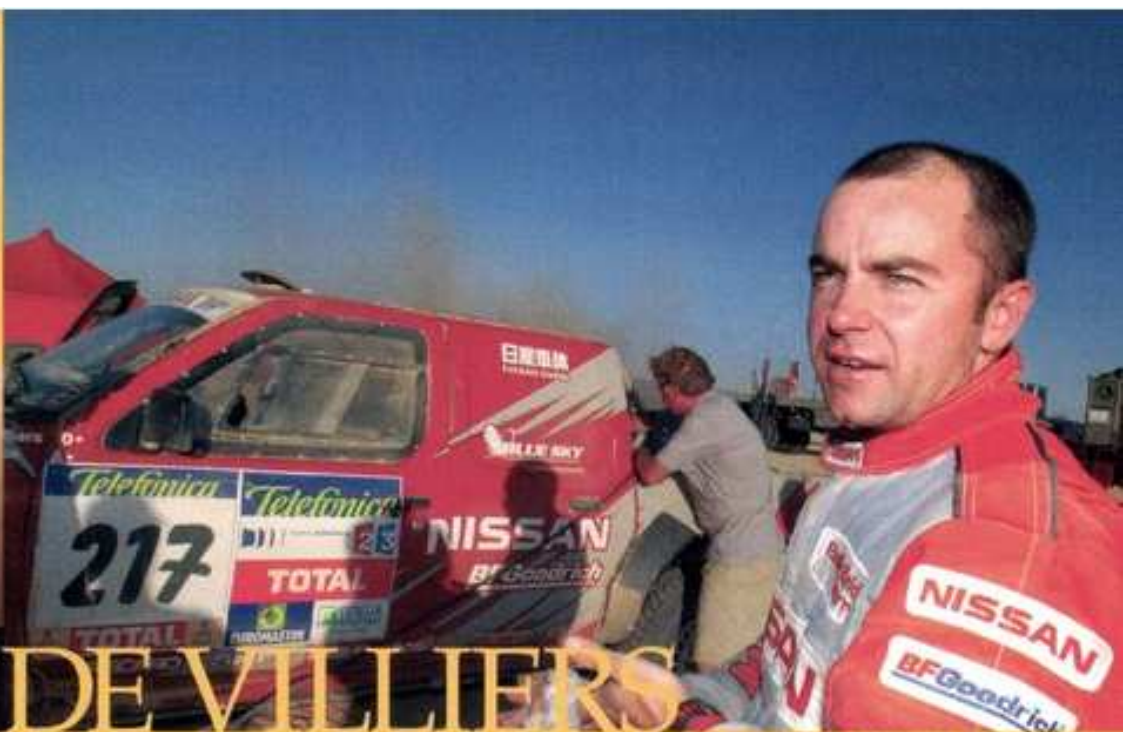
## KATAYAMA



## ASAGA

# DAKAR 2003

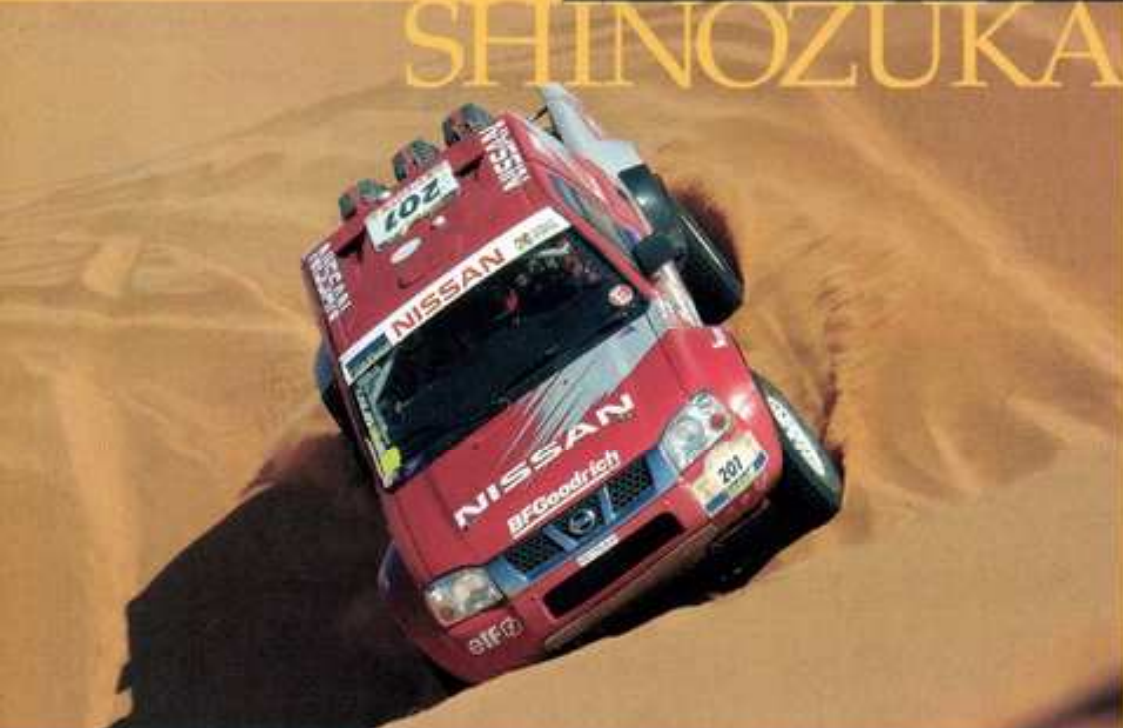




# SHINOZUKA

# DEVILLIERS

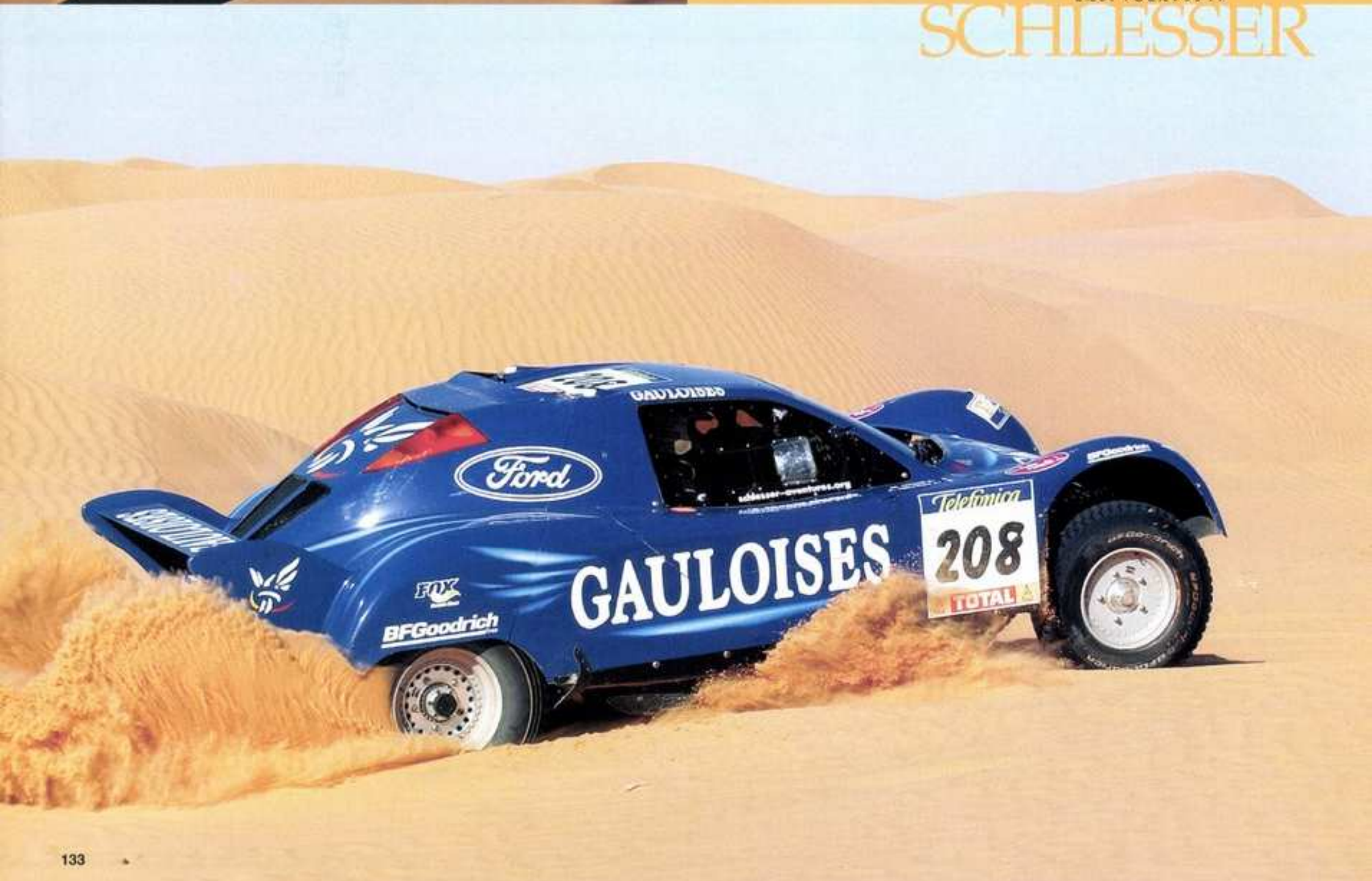
**ドゥビリエは初出場ながら5位獲得**  
 南アフリカ・オフロード選手権に出場し、ピックアップの開発を担当しているドゥビリエ、リヤを独立懸架にしたプロトタイプでかなりの走りを見せていた。地理に不慣れながらもきっちりと上位に食い込むあたりはさすが



**速さを見せた。しかし完走はならず**  
 序盤のステージでは、バジェロエボリューションと値する速さを見せた強豪。一時は増岡をとらえるなど、トップレベルで戦える速さを見せたものの、第8レグ、砂丘踏入でクラッシュ。顔面を強打し病院へ収容される

**砂にうずもれた“悪魔のバギー”**  
 ルノーからフォードへとスイッチしたシュレスサー。序盤はトップ10前後をキープし、アフリカステージでいよいよ“砂漠の悪役”本領発揮というところで電気系統などに不調をきたし、やむをえずリタイア

# SCHLESSEER





死亡した。さらに2年後にはサポートカーがモロッコ・モリタニア国境で地雷を踏み、名が足首から先を失った。

シワのビバークは軍事基地でオアシスからは40kmほど離れている。オアシスには良質な泉がわき出ている。「クレオパトラも沐浴した」と言われる水源もある。ビバークからオアシスまで出かけ、水源に飛び込んだ人もいる。地雷事件は負傷者も出なかったことで、大きな騒ぎにはならず、遅れてきた車約70台が、朝まで国境で野宿を強いられただけで終わった。

後半の始まりは14日。シワ・オアシスを巡る周囲。SSは669kmだった。急で大きな砂丘が連なり、ドライバーには過酷なコース。ベテランセルと増岡はすでにチームから「無理をするな。チームオーターは出さないが、無用な戦いは避ける」と言われていた。ド・メビウスが遅れ、ミツビシはトッブ5を独占していた。ニッサン・ピタアップのホープ、ドゥビリエが6位に食いつき、ミツビシの一角を崩そうと頑張っていた。

こんな中で片山右京が転倒、リタイアした。それも砂丘を勢いよく飛びすぎ、前方宙返りルーフを下に、腹を上にしてひっくり返った。右京は数日前に藤沢隆チーム監督にたしなめられている。

「ここはサーキットではない。F1を走らせているわけではないんだ。車の性格を知って走れ」と、右京はそれを十分に理解していたが、走りをはじめて「切れる」のだろうか。

「これは馬鹿だ」とへりて現場に降りた記者に言いつつ、バタンと砂の上に仰向けに倒れた。「砂漠には経験が大切ですよ。白痴も……」。総合28位、チームの先輩、浅賀より2つ順位が上だったが後の祭りである。

ミツビシのドミニク・セリエス監督は、上位陣古を意識していた。ベテランセルと増岡を盛り合わせるのどう考えても得意ではない。増岡自身も「チームのことを考えると勝負に出るのはいは思いません。前にいるのがほかのチームだったら、思い切った勝負



をかけますか……」と口をつためた。我慢の走り、忍耐の砂漠越えとなった。ドゥビリエとヌーザのタイム差が縮まり、このあとにアンラール、バタネン、クラインシユエックト、アルツァンが続いてルクソールへ入った。もうラリーは終盤。大きな変動のないままに、アフリカの基地に到着したのは17日。ここはミシユランの道路地図にも地名すら載っていない。厳重な警戒の中で格納庫、弾薬庫などが並ぶ。その方向にカメラを向けるのは厳しく禁止され、取って撮影したら、フィルムやテープなどを抜き去るまで「拘束する」とのお達し。中東戦争当時から的重要基地と見られるが、バリタカのためにピバタ地として、暫的に開放された。しかし、民間人の姿は一切見えない。厳しい現実を見る思いだった。

いよいよ、シャルム・エル・シェイクの最終地点への日がやってきた。ドライバートたちは深夜の午前2時に基地を出て、110km走ってシナイ半島へ。そこから最後のロング&SS 365kmへと走り始めた。

ペテランセルより先に出了増岡は、スタート地点で思い切り空吹きし、猛烈とダツシユとした。すぐあとのペテランセルに「やる気だな」と思わせる狙いもあった。ペテランセルは飛ばし、66km地点でラジエターのファンが壊れ、ラジエターからの水漏れを直す。修理に20分、焦った。2輪市度優勝の猛進も増岡のダツシユでちよつと驚き、トラバブルで焦りを持った。さらに全開で走りまーバートト。最後は岩に激突してサスペンションを壊した。勝負は最後までなにか起こるか分からない。それを実証するような増岡の大逆転だった。

「2位にいたからこそです。それも25分ほどの差なのだから勝てました。1時間以上も離れていたら、ペテランセルは焦らずに、悠々と走って勝っていたでしょう。粘り、忍耐、我慢で勝ったと思います」と増岡は言った。増岡の勝利は棚ぼた、ではないと思う。戦う人たちの心の葛藤まで含めて、勝負に勝ったと言わなければならない。



### 2003 Telefonica Dakar Rally RESULT

#### FINAL RESULT/CARS

順位	No.	ドライバー/ナビゲーター	マシン	タイム
1	200	増岡 浩/A.シュルツ	ミツビシ・パジェロエボリューション	49' 08'52
2	202	J.P.フォンドネ/G.リカルド	ミツビシ・パジェロ	+1' 52'12
3	206	S.ペテランセル/J.P.コソトレ	ミツビシ・パジェロエボリューション	+2' 16'28
4	211	C.スーサ/H.マーネ	ミツビシ・ストラーク	+2' 27'47
5	217	G.D.メビウス/P.メモン	ニッサン・ピックアップ	+2' 45'55
6	215	S.アンラール/R.ウィリス	フォルクスワーゲン・ターレック	+3' 42'15
7	204	A.バタネン/K.ゾナー	ニッサン・ピックアップ	+4' 25'59
8	203	J.クラインシュミット/R.ボンス	フォルクスワーゲン・ターレック	+8' 16'56
9	221	L.アルファン/A.スティーンソン	BMW X5	+8' 56'06
10	224	J.L.モンテルド/R.トナーヘル	ミツビシ・パジェロ	+9' 08'19
11	210	T.ドゥビリエ/N.ニコ/J.デュボイ	ニッサン・ピックアップ	+10' 19'46
12	244	D.チンツァグ/B.バレット	プロトラック	+10' 41'39
13	212	K.コルヘル/R.ラウリバル	ミツビシ・パジェロ	+11' 11'05
14	232	E.ビゴール/A.ウィノック	シボレー・プロトラック	+11' 23'53
15	207	M.ピアジオン/T.シビエロ	ミツビシ・パジェロ	+11' 49'00
22	223	浅井 敏則/荒川 大介	トヨタ・ランドクルーザー	+18' 22'09
45	302	尾上 茂/松田 琢二	スズキ・エスクード	+35' 59'23
201	201	藤塚建次郎/T.デリソッティ	ニッサン・ピックアップ	第8レグリタイア
243	243	片山 右宗/G.トゥルブレ	トヨタ・ランドクルーザー	第12レグリタイア

#### FINAL RESULT/TRUCKS

順位	No.	ドライバー/ナビゲーター	マシン	タイム
1	407	V.チャグウィン/S.ヤコボフ/S.サホスティン	カマズ4911	61' 36'40
2	410	A.デ・アゼベド/T.トムチェク/J.マルティネック	タトラT-815	+1' 02'01
3	412	F.カピロフ/A.ヘルヤエフ/L.マディーフ	カマズ4911	+1' 25'04
4	409	J.デ・ロニー/Y.ジューゼンス/H.デュイスターズ	ダフCF85	+2' 38'49
5	400	香取 高正/鈴木 誠一/香取 剛仁	ヒノ・ランジャー	+10' 21'28

#### FINAL RESULT/MOTO

順位	No.	ライダー	マシン	タイム
1	003	R.ランクト	KTM660LC4	53' 24'35
2	007	C.カステレス	KTM660LC4	+7' 18
3	001	F.バグニ	KTM660LC4	+7' 30
4	009	J.ブルーシー	KTM660LC4	+1' 36'29
5	025	J.デ・アゼベド	KTM660	+18' 46'05
10	015	三橋 淳	ホンダXR650	+8' 56'17
92	92	佐野 真樹	KTM640RALLY	第8レグリタイア

# DAKAR 2003





**STAGE 9 1/10** ⑪  
サバ〜ジラ



リエゾン4km  
スペシャルステージ87km  
リエゾン12km/トータル99km

第9レグは前日の砂丘が多く出てくるステージと違い、砂利の平原が続くコース。増岡はなんと6本目のタイヤをパンクしてしまう。結果ベテランセルに17分近いマージンを与えてしまった。SSトップタイムはバタネンが奪取。総合4位にはVWターレックのクライシュミットが浮上してきた

**STAGE 10 1/11** ⑫  
ジラ〜サリール



リエゾン34km  
スペシャルステージ821km  
リエゾン12km/トータル854km

554km中の521kmがスペシャルステージだが、この第10レグは砂地がメイン。今大会初のGPS禁止ステージとなり、走行は指示された方位とコマ図で行なう。ここでのSSトップタイムはやはり増岡。2番時計のベテランセルを2分以上引き放す快走だったが、総合では14分とまだ少し開きがある状態だ

**STAGE 11 1/12** ⑬  
サリール〜シワ



リエゾン1km  
スペシャルステージ438km  
リエゾン147km/トータル588km

第11レグでラリーはエジプトに入国する。リビアのサリールからエジプトのシワまで588km。ここでSS2番手をとったのはアルペンスキーW杯滑降元王者で、BMW X5を駆るアルファン。この日、2輪のアシスタントトラックが地雷を踏むというアクシデントが発生。この影響で多くの車が足止めされた

**REST DAY 1/13** ⑭  
シワ



バリダカも壊るところ一週間を切った。選手たちは砂漠のオアシス、シワの町で一日休息をとる。もっとも、ドライバーたちにとっては休息日だが、メカニックにとっては、隔々まで車をチェックすることのできる数少ない機会だ。翌14日はシワ南方の砂漠を巡回するステージで競技が行なわれる

**STAGE 12 1/13** ⑮  
シワ〜シワ



リエゾン47km  
スペシャルステージ941km  
リエゾン47km/トータル988km

大砂丘の登場する第12レグでベテランセルがアタックをかけた。増岡に7分以上の差をつけるぶっちぎりのトップタイムで1位を守る。総合タイムでは上位5台をミツビシ勢が占めるという展開に。ニッサンのトップはドゥビリエ。また、28位を走行中の片山右京が砂丘で転倒。リタイヤを喫している

**STAGE 13 1/15** ⑯  
シワ〜ダブラ



リエゾン47km  
スペシャルステージ909km  
リエゾン41km/トータル956km

後半のヤマ場。第13レグ。657km中569kmが競技区間となる。ここでのSSトップはバタネン。BMWのアルファンが2番手タイム。3番手はドゥビリエのピックアップ。ベテランセルをはじめとしたミツビシ勢は無理をしない走りて順調にクリア。翌16日には遺跡で有名なルクソールへと進んでいく

**STAGE 14 1/16** ⑰  
ダブラ〜ルクソール



リエゾン93km  
スペシャルステージ274km  
リエゾン275km/トータル368km

古代都市ルクソールらしく、キャラバン隊が使っていた道(ピスト)を舞台として行なわれた第14レグ。途中、総合トップのベテランセルがGP付近でミスコースするといった場面が見られたが、首位をキープ。クライシュミットがメカニカルトラブルでタイムロス。総合ではなんと9位を守り切る

**STAGE 15 1/17** ⑱  
ルクソール〜アブ・リシュ



リエゾン75km  
スペシャルステージ477km  
リエゾン29km/トータル551km

第15レグは今大会2度目のGPS禁止ステージ。方向がよく変わるので、ミスコースは決して許されない。ナビゲーターの腕と経験がかかっているといえるコースだ。石の多いワジ(渾れ谷)の中を走ったりもするので、パンクにも細心の注意を払う必要がある。ここでのSSトップタイムはバタネンが獲得

**STAGE 16 1/18** ⑲  
アブ・リシュ〜シャルム・エル・シェイク



リエゾン413km  
スペシャルステージ985km  
リエゾン56km/トータル1454km

全長828km。SS365kmという今大会中最長のステージを跨る第16レグ。最終レグを目前にしたこのステージで大波乱が起きる。首位ベテランセルがゴール手前約50km地点で岩にヒットし、サスペンションを破壊。なんと総合4位にまで後退する。これにより増岡が総合首位に立つことになった

**STAGE 17/GOAL** ⑳  
1/19 シャルム・エル・シェイク



リエゾン13km  
スペシャルステージ34km  
リエゾン9km/トータル56km

増岡、日本人初となる2連覇達成！最終レグは34kmの周回ステージ設定。首位に立った増岡は「明日はマイペースで」と語っていたように、終始危なげのない走りですべてをクリア。2位はフォントネ、3位ベテランセル、4位にスーザとミツビシ勢が1-4位を独占。5位にはニッサンのドゥビリエが入る



# DAKAR 2003 ROUTE



総走行距離8602km、総SS距離5257km  
5カ国をまたぎ、19日間にわたって開催、参加車両は実に343台  
世界最大のラリーイベント  
第25回テレフォニカ・ダカールラリー2003

**START 1/1** ①

マルセイユ



2003年元旦、今年で第25回の記念大会を迎えるテレフォニカ・ダカールラリーが幕を開けた。2輪162台、4輪130台、トラック51台、合計343台がマルセイユからスタートした。ここからエジプトのシャルム・エル・シェイクを目指して実に19日間、8600kmにもおよぶ長い長い戦いが始まる

**STAGE 1 1/1** ②

マルセイユ～ナルボンヌ



スペシャルステージ 1km  
リエゾン 290km / トータル 291km  
マルセイユにあるシャノ広場に設けられたコースで行なわれるプロローグラン。2台同時スタートが可能な約1kmの特設グラベルコースで翌日の出走順位を決める。ここでは1分43秒で探塚建次郎がトップタイムを記録。1秒遅れでベテランセル、増岡、ピアジオンとミツビシ勢が続く

**STAGE 2 1/2** ③

ナルボンヌ～カステロン



リエゾン 21km  
スペシャルステージ 43km  
リエゾン 319km / トータル 340km  
第2レグはフランスのナルボンヌからスペインのカステロンまで全行程574kmの道のり。うちSSが43km。ここで首位に立ったのがミツビシのベテランセル。ニッサンのドゥビリエが17秒差の2位につける展開に。34秒遅れて増岡。さらに1分近いギャップがあって探塚が10位につけている

**STAGE 3 1/3** ④

カステロン～バレンシア



リエゾン 5km  
スペシャルステージ 8km  
リエゾン 62km / トータル 67km  
スペインのカステロンからバレンシアまでの短い行程を走る第3レグ。波打ち際を走るSSで増岡は今大会初めてトップタイムをたたき出し2位に浮上。探塚建次郎も総合8位に順位を上げている。ここでラリーはヨーロッパを離れ、船での移動日を含んでアフリカに上陸することになる

**Transfer by Sea** ⑤

1/4



カステロンの浜辺を走る短いSSをこなし、バレンシアに集合した競技車両は3日の深夜、チュニジアの首都チュニスに向け、フェリーに載せられて移動することとなる。到着は5日の早朝となる予定。まる2晩を船の上で過ごした後、アフリカの大地でいよいよバリダからしいステージが幕を開ける

**STAGE 4 1/5** ⑥

チュニス～トズール



リエゾン 89km  
スペシャルステージ 25km  
リエゾン 349km / トータル 438km  
チュニジアに到着したマシンは、市街をバレードしたあと内陸部にあるトズールまで450kmあまりを走破（SSは25km）する。ここでのトップタイムはベテランセル。SS2位はヨーロッパで速さを見せたBMWのド・メビウス。総合ではドゥビリエがトップスターだった増岡を抜き2位に浮上した

**STAGE 5 1/6** ⑦

トズール～エル・ホルマ



リエゾン 133km  
スペシャルステージ 285km  
リエゾン 276km / トータル 409km  
だんだんと「バリダからしい」ロングコースに入っていくアフリカステージ。エル・ホルマまで約500km（SSは285km）を駆け抜ける。SSは増岡がトップタイム。3番時計は探塚。これで総合順位は1位増岡、2位ベテランセル、10分遅れて探塚というオーダーに。ド・メビウスも4位と好位置につける

**STAGE 6 1/7** ⑧

エル・ホルマ～ガーダメス



リエゾン 15km  
スペシャルステージ 229km  
リエゾン 377km / トータル 392km  
第6レグはチュニジアのエルホルマからリビアのガーダメスまで278km（SSは228km）の行程。ここで「悪役」シュレツァーが電気系のトラブルに見舞われリタイアするという波瀾が。増岡は第7レグのマラソンステージをにらんで2番手タイム。総合でベテランセルと49秒差の2位となった

**STAGE 7 1/8** ⑨

ガーダメス～ガート



リエゾン 5km  
スペシャルステージ 584km  
リエゾン 102km / トータル 617km  
03年バリダカは前半戦のヤマ場をここで迎える。ガートまでの約700kmのうち、584kmがSSとして設定され、さらにサービスが受けられない砂丘越えのマラソンステージとなっている。ここで増岡は手痛いミスコース。12分をロスしてしまう。「気持ちを切り替えてしっかりやります」と増岡

**STAGE 8 1/9** ⑩

ガート～サバ



リエゾン 49km  
スペシャルステージ 497km  
リエゾン 181km / トータル 227km  
マラソンステージ2日目の第8レグ。727km中、497kmが競技区間となる。ここで増岡が3度目となるSSトップタイム。総合でもベテランセルに6分と肉薄。ここで、探塚が砂丘越えの際に転倒クラッシュ。脚面を強打しヘリコプターで病院に搬送される。これでニッサン勢のトップはドゥビリエに



全17ステージ  
総走行距離: 8602km  
■ スペシャルステージ: 計5257km  
■ リエゾン: 計3345km



2003年パリダカで2連勝を狙った増岡浩は、見事その野望を達成した。ステファン・ベテランセルとふたりの勝負になることはあらかじめ予測されていたが、最終日を目前にした18日のSSで、ベテランセルがクラッシュ。増岡の劇的な逆転優勝となった。ラジエータートラブルにより20分をロスしたあと、スパートをかけたベテランセルの「焦る心」が、勝敗の分かれ目になったようだ。先にミスした方が負け……。03年パリダカの名勝負は、ベテランセル優位で展開。2連勝こそしたが、増岡にとつて大きな試練であったし、さらなる躍進への大きな一歩といえるかもしれない。

シャルム・エル・シェイク。紅海へ突き出した三角形の半島の先端の町。聖書などで知られるシナイ山の南だ。海岸にはナツメヤシが植えられ、背後には岩山。あとは赤茶けた砂の浜が続く。椰子の植えられているあたりに2階建てのリゾートホテルが並ぶ。

ゴールはこの街の海岸にあるホテルの前に設けられていた。1年前にダカールのラック・ローゼで感涙にむせんだ増岡が、今度はここやかにボディウムへと上がってきた。ベテランセルに先行されいっただんは2位を覚悟した増岡だったが、最後まで力を尽くす我慢と粘りが呼び込んだ優勝だった。

責任を果たしひと安心といったところでしよう。

「はい。優勝を狙っていましたし、ずっとそう言い続けていたのでうれいすね。しかし、ベテランセルのことを考えると、勝負の厳しさを改めて思います。一昨年、私も事実上勝ちながら、計測ミス、シュレッサー問題などで2位に甘んじました。今回は幸運ではありますが、2位にいた、勝てることに着けていたことが、この結果を招いたとも思っています」

ベテランセルは18日のスタート66キロ地点でラジエーターの水漏れが発生し、修理に約20分を使った。おそらく増岡が、グングンと先行すると推定したのだろう。ベースを上げて増岡と6分あまりに縮まった差を一気に開こうとスパートした。中盤を過ぎ17分差に広げ、ベテランセルの勝ちも動きまい、と誰もが思ったところでクラッシュした。岩の多い難しいコースで無理をしたという感じだ。2輪6度優勝のベテランも4輪での初優勝を目前に「焦り」があり、自ら落とし穴にはまったように思える。

今回はチームメイトとなったベテランセルにアフリカ半ば前から先行され、厳しい展開でしたね。

「同じチームで競り合い、休息日を過ぎても逆転がないとなると、チームの一員として行動することが仕事です。キチンと走る。2位キープはつらいですが、チームとしてはベテランセルでも私でも、どちらが優勝してもいいわけです。その意味では、トラブルなく走り、我慢してきたことが良かったんだと思います」

ラリー全体を振り返ってどうですか？

「砂漠を走る速さと、砂丘など前の見えないうところで、どこまでリスクを冒すかの違いをこのラリーではっきりと意識しました。僕も

## インタビュー 増岡浩

# 乗試り練を越えて

Text: YOSHIMIZU MITSUMASA

見通しのいいところでは、ベテランセルに負けてはいませんが、前が見えない、尖った砂丘を越えるようなところでは彼の方が速い。かなりのリスクを冒して走っていると思いますが、問題はどこまでそれをやるかです」

砂丘の上で前が見えない時のコントロールですか？

「そうですね。チュニジアやリビア砂漠は先の尖った砂丘が多いんです。上っていくと先が見えなくなります。急に落ち込んでいるのか、緩い斜面になっているのか分かりません。そこで一瞬、ブレーキを踏むと時速20kmくらい速度が落ちてしまいます。その積み重ねが、勝負所で平均して1kmあたり1秒ほどベテランセルに先行された原因でしょう」

典型的なのはシワの周囲SS。ベテランセルはフロント、リヤのカウルを大きく壊していた。増岡は無傷だったが、タイムはベテランセルが約6分のリード。1kmあたり1秒ほど上だった。

「目一杯走り勝負をかけた。何度か逆立ちしそうにもなった。20分では安全な間隔とは言えないんだ。ヒロシは速いから……」

とベテランセル。かなりリスクを冒しての走行は明白だった。

ところで、8日のミスコース、10日の1日6本のバンクなどで16分差になりました。この2日間が大きく影響しましたか？

「そうとは言いきれませんが、確かにバンクはひどかったですし、ミスコースも響きました。しかし、それが遅れた原因だとは思いません。本当の勝利を得るにはリスクを冒す走りをしてどこまでするかです。

ただし、どこまでも突っ込んでいっていいとは思いません。行き過ぎると無茶になりクラッシュは確実です。ベテランセルも限界でしょう。尖った先の見えない砂丘でどうするかは、技術よりもむしろ精神面でしよう。恐怖感の克服とリスクの見極めが重要なんです」

ベテランセルはそういう面で強いのでしょうか？

「強いと思います。彼のバイクでパリダカ6勝のキャリアは、4輪でも生きています。これまでミツビシと一緒に走った中で、彼ほどの好敵手はいないし、彼ほど精神的に強い人には出会っていません。からだひとつで砂丘を越えて行くバイクは、やはり度胸がいります。車に慣れ、いい車に乗り、彼の強みが出たと思います。来年も彼と一騎打ちになりそうですが、これで大きな課題ができました」

ではベテランセルに勝つには……

「精神力です。心の問題です。そのほかには砂丘をどれほど速く走るかでしょう。からだの面でも先の見える砂丘での走りも、彼に負けません。技術的には自信があります。これからはメンタルな面を鍛えることにします。そうすれば勝てます」

増岡は変わった。かつては車や様々なミスの原因に挙げたが、今度はバンクもナビのミスも、ベテランセルに先行された「遠因」ではあっても、それが「原因とは言えない」というスタンス。リスクをどう消化するか。より高い次元に勝負の分かれ目があることを、しっかりと悟っている。2連覇の自信を契機に、大きくステップアップするであろう増岡に期待したい。













## 4年計画で総合優勝を狙う

今年よりダカールラリーにワークス参戦を開始。4年計画で総合優勝を目指す計画のニッサン/ニスモは、初年度となる今大会に南アフリカニッサンが製作したスーパープロダクション仕様のピックアップ5台を投入した。ドライバー布陣はミツビシから電撃移籍を果たした篠塚建次郎、5年ぶりの復帰となるアリ・バタネン(フィンランド)、南ア選手権チャンピオンで同車の開発ドライバーを務めるジニール・ドゥビリエ(南ア)に、これまでニッサン・パリダカ活動の中核を担ってきたフランスのチーム「ドストード」からベテラン、ティエリー・ドゥラベルニユ(仏)とUAEのカリファ・アルムタウェイが加わった。

今回のダカールラリーにはバジエロエボリエーションのほか、BMW・X5、ミツビシ・ストラーダなど02年からのスーパープロダクション規定を本格的に活かした新型車両が顔を揃えた。一方、フォードエンジンにスイッチしたシュレツサー、来年からトアレグの投入を控えたトリーニングとして参戦するVWターレックと、2WDバギーも新型車が目白押し。なかでも初の本格参戦を果たすニッサンは、篠塚と増岡の師弟対決やバタネンの復帰といった話題も手伝って高い注目度を集め、スタート前からミツビシ対ニッサンのトップ争いが予想されていた。

1月1日の晩、マルセイユのスタート会場で行なわれたプロローグランはレース・オブ・チャンピオンズのような2台同時出走。翌日の第1SSの出走順を決めるだけの、わずか1kmのギヤラリーステージだが、奇しくも増岡のバジエロエボと篠塚のピックアップが

# ニッサン かく戦えり

## ワークス初参戦となった03ダカールを振り返る



前回のラリーまではプライベートをサポートするというスタイルでダカールラリーに関わってきたニッサンしかしミツビシの上位独占状態を打破すべく、いよいよワークス体制を敷き4年計画で総合優勝を狙うと宣言した。そこで2003年ダカールラリーでのニッサン・レイドチームの戦いふりとマシン、ドライバーの内側に迫ってみよう

第1組として並んだ。ここで全開アタックをかけた篠塚は増岡を引き離し、4輪部門のトップタイムを記録して幸先良いスタート。翌日、仏ナルボンヌ近郊のツイステイナSS1でもドゥビリエが2番手につけるなど、好調を維持してアフリカに渡った。

5日から本格的なステージが始まると、ロットルが戻りにくいトラブルや空気圧調整装置の操作ミスなど初期トラブルに足を引っ張られてしまう。それでも、首位を行くベテランセルや増岡のバジエロエボに肉薄。リビアに入る7日には砂丘から降りた直後の岩にドゥラベルニユが衝突して大きく後退したが、篠塚は首位のベテランセルから6分33秒差の4位という順位につけ、ジニールとバタネン

も6、8位で続いている。

だが、翌8日の砂丘ステージで篠塚はスタート時にナビのミスからエアジャッキを使えず、さらにミスコースも重なって後退。総合順位こそ3番手に上がったが、トップとの差は5分20秒に拡大してしまふ。これが引き金になったかどうかは定かでないが、続く9日のSSでアタックをかけた篠塚は砂丘のうねりから大ジャンプを喫してクラッシュ。ステアリングに顔面を強打して負傷し、ナビとともにチュニジアの病院に収容された。

篠塚を失ったニッサンチームだが、翌10日にはバタネンが初のSSトップを獲得して気を吐き、初出場のドゥビリエも前回まで増岡のナビを務めたバスカル・メモンの指導もあ

って次第に砂丘の走りに習熟。首位のベテランセルから2時間59分遅れの7番手でエジプトのシワに着き、前半戦を折り返した。

序盤のトラブルや、篠塚の事故を助けて止まったのが響いたバタネンは総合10番手だが、後半戦に入って15日、17日にもSSトップを記録。ピックアップのポテンシャルをアピールしながら8位にまで順位を上げている。

完全チューブラードレームのバジエロエボに対して量産車のボディパネルを部分的に用いるピックアップは一見大柄だが、低重心と良好な重量バランスを利用してクイックな回頭性でツイステイナ区間を快走。高回転高出力傾向のエンジンは岩場や砂丘の連続など低速の加減速は苦手なところもあるが、高速ステージでは安定したジャンプ姿勢とあいまって優れたパフォーマンスを発揮する。

ラリー終盤に調子を上げたドゥビリエは5位のカルロス・スーザ(ミツビシ・ストラーダ)に肉薄し、激しいブッシュを続けるが17日には2本のバンク。実質最後の勝負となったゴール前日の18日はミスコースで無念にもトップタイムは獲れず。それでもピアジオン(バジエロ)の後退により総合5位でシャルム・エル・シエイクにゴールした。

バタネンも7位で続き、アルムタウェイはエンジントラブルでリタイアしたが、序盤のアクシデントから地道に追い上げたドゥラベルニユも1位で完走。結局ミツビシ勢の牙城に食い込んだのはニッサンのみで、ワークス参戦初年度は予想以上の収穫と言えよう。

車両データ収集やロジスティクスノウハウをはじめ、得たものは極めて大きく、総合優勝という目標に向けて確かな一歩を踏み出したことは間違いない。

2 0 0 3

D A K A R

Photos/NISSAN Text/Mario Taga





## BODY

市販車はラダーフレームにキャビンがゴムブッシュを介してマウントする。しかし、この競技マシンはラダーフレームとキャビンをリジッドマウントとして一体化。さらに、それをロールケージで編み込むようにしてボディを補強している。ロールケージはキャビン部分を中心に前後にも延長され、ほぼスペースフレームと呼べるような内容だ。重量配分を考慮500ℓの燃料タンクは後席部分に搭載されている。■ドアパネルなどは軽量のカーボンファイバー製。内側部分の造形も機能的で無駄がない。■トラック形状ながら荷台は存在せず。赤いベルトはスペアタイヤを固定するためのものだ。この写真からも外板パネルが単なる飾りであることが分かるだろう

# TECHNICAL DETAILS of

## トラックの皮をかぶったモンスターマシン

# NISSAN PICKUP



## INTERIOR

■ミッションではなくエンジンがセンター部に大きく張り出したコックピット。乗員のスペースは狭くミニマムでナビの足もとにはエアクリナーボックスが大きく出っ張る。ナビシートの前面に見えるのはラリーコンピュータで、そのすぐ下は主催者から配付されるGPSを装着するスペース。■ドライバーのステアリング前方にはタコメーターとシフトポジションインジケーター。そして必要に応じて情報が表示される液晶モニターが設置される

ニッサンがダカールラリーに投入したピックアップは、南アフリカニッサンが同国内のオフロード選手権用に開発。2000年より参戦している車両をダカールラリーのスーパードラッグマシン規定に合致させたものだ。2002年大会から採用された同規定は南ア選手権の車両規定と同じくバルクヘッド切除やエンジン搭載位置の変更、サスペンション取り付け点の変更が可能。故に両マシンは似たような内容を持つ。

ダカール仕様は出力は低く駆動系の負担は減る方向だが、サスストロークが短いのでシヨックやシャシーには厳しい。また、最低巡航距離確保規定に合わせて500ℓの燃料タンクを積むなど、重量も増加する傾向だ(車検時の計量では最低重量を若干上まわる約1800kg+だった)。

ベースとなるピックアップアップ(現地名「ハイドボディ」)はラダーフレームに前ダブルウィッシュボーン・トーションバー/後リジッド・リーフ式のサスペンションを持ち、ダブルサイズのキャビンをラバーマウントしている。競技車はこのキャビンをフレームに剛結した上、ロールケージを発展させた格好で事実上のチューブラーフレーム構造に。後部のラダーフレームはサスペンション取り付け点以降がカットされ、もちろん荷台床面などはない。



ニッサン南アファクトリーは2002年9月に新築、移転したばかりだ

そして、最大の特徴はエンジンを大幅に後退させた上、ドライバーの膝の脇にくるエンジンには3・5ℓV6のVQ35DE型で、シャシーと同じくヨハネスブルグ近郊にある南アニッサンのモータースポーツ部門でマネージメントシステムを含めて開発。ちなみにマシンングセンターからエンジンテストベンチまで備わる同ワークショップの内製率は高く、6速シーケンシャルミッションを収めるトランスファアー一体型のケースも铸造

こそ外注ながらオリジナルである。フロントサスはアーム長を極限まで長く採ったダブルウィッシュボーン、リヤはバトロールのアクスルを利用したダブルトレーリングアーム式で、さらに今回のドゥビリエ車はダブルウィッシュボーンの独立懸架式としたプロトタイプだった。また、今回のモデルからオンボードのタイヤ空気圧調整装置を装備し、これに伴い新設計されたハブアップライトは規定いっばいのワイドトレッド化されるなど、ダカールラリー用のモディファイも目立ち、戦闘力の高い車両に仕上がっていた。





## ENGINE

■エンジンは新型フェアレディZにも搭載される3.5ℓ V6のVQ35DE型。これをドライサンプ化することでローマウントし、しかも写真のように室内にめり込むほど大傾に後退させている。エンジン自体は南アフリカニッサンが独自にチューンしたもので、公表スペックは最高出力280ps/5000rpm、最大トルク37kg-m/4000rpmというもの。■ダカールラリーでは32ℓのエアリストリクターが装着される。■このように足もとのすぐ横の部分までエンジンがくるため、ドライバーは熱に悩まされることになる。■ボンネットを開けてもそこにエンジンはない。エンジンオイルのリザーバータンクや、ラジエーターなどの冷却システムなどが置かれているだけだ。



## SUSPENSION

サスペンションは基本形式こそ踏襲しているが、レイアウト自体はかなり変更されている。リヤサスペンションは2タイプあり、規定によりそれぞれストローク量が異なる。■新開発となるダブルウィッシュボーンの独立懸架タイプが250mm、■のリジッドタイプが300mm。今回は結果的にドッピリエがドライブした独立懸架サスペンションが上位でゴールすることになった。■フロントサスペンションはダブルウィッシュボーン。■アームの取り付け部分をほぼセンターに設定することで、アーム長をなるべく長くとするような工夫がなされているのが興味深い。なお、ブレーキシステムにはapの4ポットキャリパーと305mmのベンチレーテッドディスクが採用されている。





「これから大切にしたい。バタネンは今でも人気者。「みんながラリーに興味を持てるようにするの私の仕事のひとつだ」とバタネン

過去、ダカールラリー4勝という素晴らしい成績を収めているアリ・バタネン。その彼が久々にラリーの表舞台に姿を現わし、ニッサン・ピクアップのステアリングを握ることになった。そこで、復活した「砂漠のライオン」にその心境を聞いてみることにした。

過去に輝かしい経歴を持つあなたが、なぜいま再びダカールラリーに挑戦しようと思ったのですか？ 特に、現在は欧州議会の議員という要職にもあるのに。

「確かに欧州議会議員としての仕事も大切だけど、私の本職はやっぱりラリードライバー。世の中の人たちは私がラリーの世界から引退したかと思っていただけど、それはまったく違う。実はずっと走りたくて走りたくてウズウズしていたんだ。ただ、欧州議会の仕事もけっこう忙しかったし、何よりも心から一緒に走りたいと思えるチームがしばらくなかったというのが正直なところだ」

「いろいろチームから誘いはあったけど、やっぱり、確かに多くのチームからオファーはあったけど、なかなか私の求めるようなチー

# HART to HART ARI VATANEN

ムには巡り合えなかったのさ。でも、ニッサンが本格的にダカールラリーに挑戦すると聞いてピンときたんだ。ようやくその時が来たんだってね。話を聞いてみるとマシンも体制もしっかりしていたし、何よりも絶対に勝つという強い意志が感じられたのが決め手だった。そう、総合優勝を狙えるようなチームじゃないと走りたくなかったんだよ」

体力的な部分も含めて、ブランクは感じませんでしたか？

「私も人間だから、体力的な衰えというのはやはりあるにはある。だから今からWRC全戦に復帰するのはちょっとばかりキツイと思うが、ダカールラリーだったら十分やっていけるという自信はあった。トレーニングも続けているし。視力も多少は悪くなったけど、今私がかけている眼鏡は断じて老眼鏡なんかじゃないよ(笑)。悪くなったとは言ってもまだ1.5と1.2はあるからね。この眼鏡によって、もっともっと道がよく見えるようになるからかけているだけさ」

WRCとダカールラリーでは、ドライバーから見てもかなり違うものなのでしょうか。

INTERVIEW

ダカールラリーで最も重要なことは  
スタッフとの心と心のつながりだよ







## SHINOZUKA STILL ALIVE!

### 篠塚建次郎がリビアで大転倒。その時の状況とは？

篠塚建次郎は1月9日リビア砂漠でクラッシュ、重傷を負ってリタイアした。ベテランセル、増岡らのパジェロには大きくリードされていたが、三菱の2台以外では最速だった。「あの日決して無理な走りはしていなかった」と篠塚。1月16日にはバリの病院を退院。さらなる挑戦に意欲を燃やしている。

リビア砂漠は砂と岩、それに岩屑の支配する広大な広がりだ。ラリーは古のキャラバンルートや砂丘群の中をGPSを使って走行する。毎日渡されるコース図(コマ図)には、危険箇所や砂漠の状況が記入されているが、砂漠は日々変わるし、走行図を作った車とキッチリ同じトレールをたどることはない。広い砂漠に落とし穴はたくさんある。

9日の篠塚は好調だった。ベテランセル、増岡には遅れていたが3位を走行。砂丘の緩いうねりが続くところで、ナビと「今日は好調だね」と言葉を交わした。しかし、篠塚の記憶はここで途絶える。意識が戻ったのは11日の朝、チュニジアの病院のベッドだった。ヘリに乗ったのも輸送機で運ばれたのも覚えてない。事故の状況は誰も見ていない。ラリーを追っていたヘリコプターが通りかかり、緊急着陸。後から来たバタネンが運転席で気を失っている篠塚を外へ出した。医師の乗ったヘリも20分ほどで到着した。

BMWのグレゴワール・ド・メビウスは現場を通った後に「砂漠はうねりがある所々急な砂丘になっている。速度を落とさないと確実に飛ばされるよ。篠塚はそんな状況で転倒したと思うね」と語っている。車は砂のふくらみで飛ばされ10mほどジャンプ。数回転して約80m先に止まった。ナビは「数回転したのは覚えている」と語っている。

篠塚は事故の前夜、こんな話をしていた。「CP2で増岡に追いつき、とても調子のいい日でした。砂丘に入って30kmほどのところで左右に分かれます。どっちだ、とデリゾッティに聞いたら、指は左、言葉は“ライト”なんです。一瞬とまどって左にハンドルを切ったらスタックです。エアジャッキが動かなく

てタイムをロスしました。そして、そのあとミスコースです」

総合順位は3位を確保していたが、区間では8位。突出して速いベテランセルと増岡に迫ろうという気持ちがあったように感じる。焦りとまでは言わないが、一発を狙うドライバーの心理から、篠塚も無縁ではない。ミスコースしたこと、三菱の車に追いついてきたこと。篠塚にとって「今日こそは」の心理があったとしても不思議はない。

ここ3年篠塚は御難続きだ。3年前にはリビア砂漠でクラッシュして尾てい骨骨折、2年前はヨーロッパステージでコースアウトして戦列から遅れた。昨年はモータニアでラクダ草のふくらみに激突。肋骨3本を折った。

現場からヘリでサバに運ばれた段階で「鼻骨、右頬骨骨折、左手親指骨折、前頭部も骨折の疑い」がASO医師の見解だった。そして9日午後7時過ぎ、篠塚は中型輸送機でチュニスへと運ばれた。「血圧が下がって危険」と同行の医師は心配し重体、危険の情報も流れたが、危険なほど血圧が下がっていたことは事実。チュニジアの病院に搬送された段階で重体説があったのは、意識不明、血圧不安定では当然だったろう。バリの病院で最終的な診断は右頬骨骨折、同強い陥没骨折、左手親指骨折、右足甲骨骨折(3本)だった。

「どこにいるのかと思った。チュニジアだった。事故の前から病院のベッドまで、まったく覚えていない。もう怪我は終わりでしょう」杖にすがりようやく歩けるようになった。そんな姿で篠塚は、まだ走る気は満々のようだ。



プロドライバーとして新たな人生をスタートさせた篠塚建次郎。いきなり大きくつまづいてしまったが、それでも走ることに對しての情熱は少しも失われていない

「私はWRC、そしてラリーレイドと戦い続けてきたわけだけど、このふたつのカテゴリは結構似ているようで意外と違う部分が多いんだ。まず、WRCで勝つために最も必要なのはチームの総合力。勝てるマシンがちゃんと用意されていることは当然だけど、それ以外の部分でもハイレベルなマネージメントやスタッフの効率的な仕事ぶりなんかが非常に大切になってくる。ドライバーはそういうサポート体制の充実ぶりを見たり肌で感じることで、ようやく100%自信を持ってSSをアタックすることが出来るわけだ。よし、このチーム体制とマシンの性能だったら絶対に行ける！ ってね」

「では、ダカールラリーで最も重要なことは何ですか？」

「それは信頼関係だと思う。スタッフとの心と心のつながり、ハートとハートがしっかりと



顔のシワは多少増えたがますます意気軒昂のバタネン。彼の経験はニッサンにとって武器だ

と結ばれていることが何よりも大切だろうね。WRCと違ってダカールラリーは走行距離も走行時間も断然長い。時にはすごく不安になったり、くじけそうになったりする状況もある。そんな時に信頼できるスタッフにかまれていることはとても励みになるし、勇気づけられたりもする。そう、走っている時はナビとふたりきりだけど、みんなに支えられているって思うと力が湧いてくるんだ。そういう意味では、ダカールラリーのチームは私にとって大きな家族みたいなものなのさ」

「ところで、初めてニッサン・ピクアップをドライブしてみてもいかがでしたか？」

「とてもパフォーマンスの高いマシンだなと思った。私が昔乗っていたブジョーやシトロエンのプロトタイプマシンと比べても安定感是非常に高く、総合力は全然上だと思っ。こしはばらくの間に、マシンの性能が急速に高まったことを実感したね」

「では、ニッサンはこれからさらに速く、強くなると思いますか？」

「当然だ。お世辞抜きでニッサンチームは素晴らしい体制、マシン、そして情熱を持っていると思う。私もこれからもっと力をいれてマシンの開発に協力していきたいと考えている。そうすれば、近いうちに必ず優勝できると信じているよ」

「その時、勝利を手にするのはあなた自身ということになりますか？」

「もちろんそうならばベストだが、チームの誰かが優勝できれば良いと思う。ラリーの最終的な段階で、最も勝利に近いところに着けているドライバーが優勝するべきだ。それがチームプレイというものさ。何といっても、ダカールラリーはチーム全体で戦うスポーツだからね」



## F1スターも大集合 北米CAN-AMシリーズ

日本で本格的なレースが始まって8年  
排ガス公害騒動でメーカーは撤退し  
サーキットの主役はプライベートーに  
新たに富士GCシリーズが始まり  
F1500の隆盛でフォーミュラ人気沸騰  
そんな時期、海外に雄飛した若き日本人  
ヨーロッパに渡った生沢徹  
北米CAN-AMに挑んだ風戸裕  
当時、スポーツカーは絶頂期にあった

# 80 V8モンスターで 風戸裕は世界を目指す



排気量無制限のCAN-AMシリーズには  
高額賞金につられて  
F1スターたちも大勢参戦した  
赤いローラT222・シボレーを駆って  
風戸はシリーズ10位に食い込む

Photos/Joe Honda Text/Hirao Nishiyama, GIRO

740bhpの鼓動を背中に受け  
コクピットについて出番を待つ

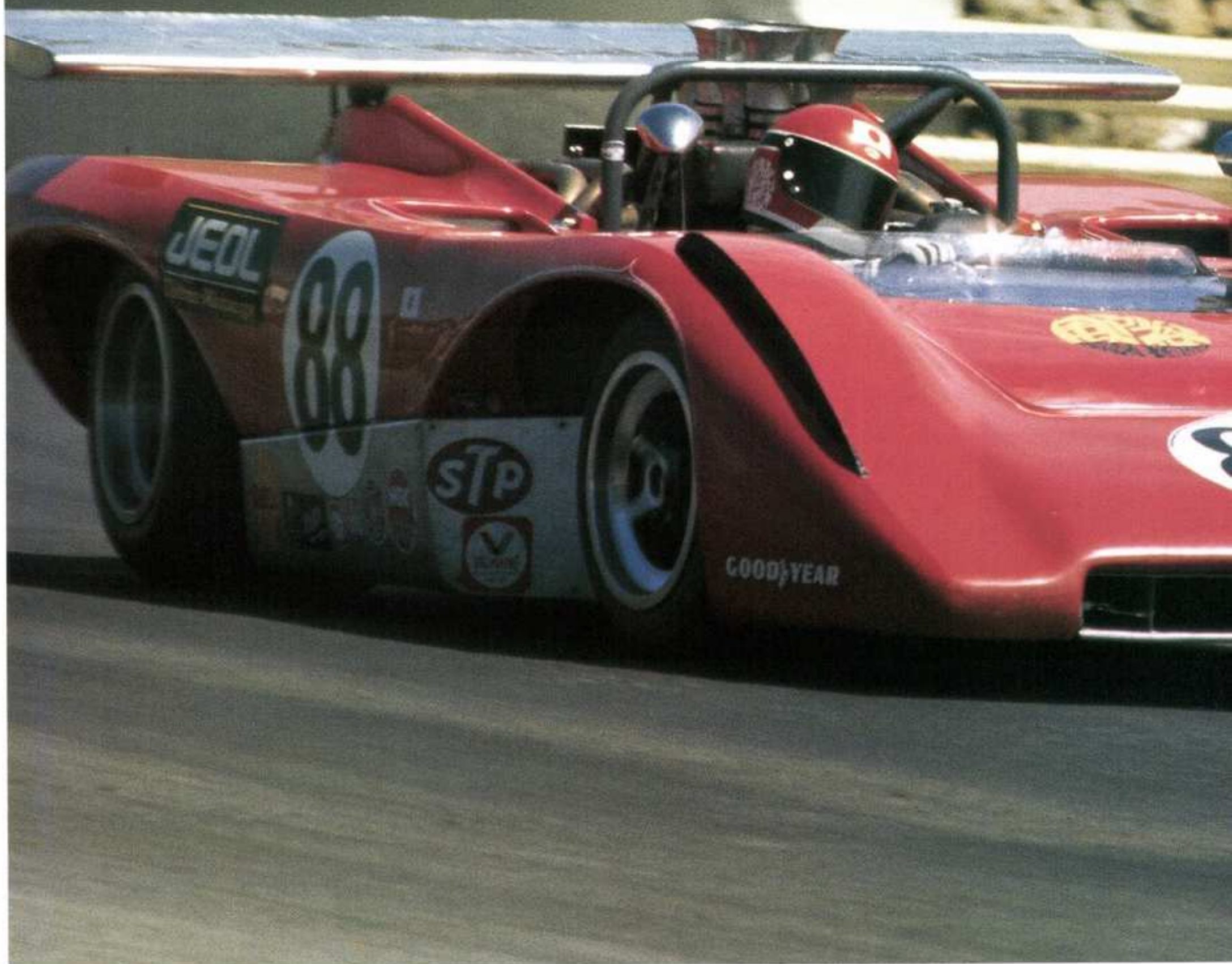
前年までは7~7.6Lが多かった  
シボレーV8はこの年は8.1Lが主流  
サイケ調の名前デザインが目を引く





## 1971 8号の大パワーで ロード・アトランタを攻める

第2戦6位の余勢を駆って訪れたロード・アトランタ  
アップダウンのあるコースは暑さとの戦いでもあった  
75周レースの56周目、6位走行の風戸はピットへ直行  
ヘルメットを脱ぐとバケツいっぱいの水を浴びて失神  
あまりの暑さに体力不足を露呈してしまった







対マクラーレンの尖兵だったローラ 1971  
70年代初頭のレーシングスポーツの美しさよ

60年代に入って西海岸で人気爆発した排気量無制限のスポーツカーレース  
66年にCAN-AMシリーズとして始まると一気に国際化が進んだ  
風戸が所属するチームのカール・ハース代表は30年余後のCART王者だ



ボルシェ917PAを追い回す  
風戸ローラT222

ボルシェのエースJ.シフェールは  
第4戦以後、赤い新型917/10で参戦  
以前彼が乗っていた917PAは  
アメリカ人M.ミンターの手に入った

ローラの最新型T260  
操るはスチュワート

風戸のマシンは  
前年型T220の進化版  
それに対して  
F1チャンピオン  
J.スチュワートの車は  
ユニークなダルメーズの  
T260なるマシン  
マクラーレン勢8勝に対して  
2勝を挙げ  
シリーズ3位に食い込んで  
どうにか面目を保つ



王者ピーター・レブソンと  
マクラーレンM8F

チームの先輩D.ハルムを抑えて  
見事シリーズ王座に就いた  
32歳のアメリカ人P.レブソンは  
レブロン化粧品品の御曹司  
68年日本CAN-AMでも勝っている  
72~73年とF1GPでも活躍  
74年春に事故死した



BRMも新型P167で参戦  
緒戦ラグナ・セカで4位入賞

F1でお馴染みの英国製BRMも  
自製ならぬシボレーV8搭載で  
第9戦ラグナに初登場  
B.レッドマンの好走で4位に



# ビッグマシンと格闘し、ビッグネームにもまれ 若きプリンスは肉体的にも精神的にも逞しくなっていた

文／西山平夫

ここ数年、レースの世界的イベントはF1だけに集約されてしまった感があるが、ほんの30年ほど前まではF1とてワシントン・オブ・ゼム、世界にはいくつものレースの巨峰がそびえ立っていた。

その峰のひとつに、CAN・AM（カナディアン・アメリカン・チャレンジャー）と呼ばれるカテゴリがある。CAN・AMはカナナム。1974年を最後に姿を消してしまっただけで、これはカナダを含む北米各州を転戦するスポーツカーシリーズで、創始は1966年。マシンはグループ7に属するエンジン排気量無制限のオープン2シーター。多くはシボレーをはじめとする8リッター級ビッグアメリカンV型8気筒を搭載し、800馬力ともいわれる強大なパワーでウイングを光らせながら疾駆する、いかにもアメリカ好みの豪快なレースだった。

1971年、アメリカに屹立するその巨峰に敢然と取りついたひとりの若い日本人ドライバーがいた。風戸裕、22歳。挑戦前年の70年からボルシェ910や908を駆って一躍名を挙げたドライバーで、その速さはもちろんのこと、名家の出、甘いマスク、流行の最先端を行くファッションをまとうなど、プライベートの先駆者・生沢徹の跡を襲うと目されたプリンスである。そしてこの風戸のチーフメカニックを務め、CAN・AM挑戦で名コンビを組んだのがグレート・イノセこと猪瀬良一（現ノバ・エンジニアリング代表取締役社長）だった。

「古いことなので詳しい経緯は忘れましたが、ヨーロッパのレース界が閉鎖的なのに対し、アメリカはオープン。何よりカナナムは大きなイベントでしたから。それに風戸君のスポンサーをしていた日本電子の支店がアメリカにあつて、何かとやりやすいという事情もあつたのでアメリカ挑戦でした」

猪瀬は71年2月にアメリカへ先発、当時からアメリカでローラの代理店を営んでいたカール・ハースを訪ねた。アメリカン・フォーミュラの大家、あの「葉巻のC・ハースだ。それはレースへのエントリーなどオメガナイズの実務を依頼するための訪問だったが、ハースを頼ったのはタキ・レーシング時代からローラのパーツ輸入などでコンタクトがあつたからだろうと、猪瀬は回想する。

このハース訪問でレース計画のひとつが変わった。予定では日本で走らせていたボルシェ908を使うはずだったの

だが、アメリカではボルシェのパーツの入手が難しいといつたことで、ローラT222・シボレーを購入することとなったのだ。ところがこいつが難物だった。

生粋のプライベートである風戸のビッグマシン経験は3リッターのボルシェ908のみ。同車のパワーが350馬力なのに対し、ローラに搭載されるマクラーレン・チューンのシボレー8リッターV8は908の倍の700馬力以上を絞り出す。ステアリングやブレーキの重さ、身体にかかるGフォースの強大さは想像を絶する。それに当時の風戸はまだお坊ちゃん然としており、身体ができていなかった。

## 1971 ドライバースプリーフイングに集合する面々 ジョージア州ロード・アトランタは真夏の戦

このザワついた雰囲気は自由で大らかな北米風。中央やや左にレブソン、前方やや右に私服のスケチュワートレブソンの2-3人後方に「グレート・イノセ」こと猪瀬良一の姿が。風戸の姿は写真では見当たらない



果たせるかな挑戦早々にクラッシュ。ダメージはラジエターやモノコックにまでおよび、メカニックの猪瀬と高阪一夫は飛行場の一角をガレージ代わりに「グシャグシャになった」マシンを2週間がかりで修復するハメになった。

もともと、最初は怪物マシンに手こずった風戸も若い力で瞬く間にビッグパワーに馴れていき、シーズンも最後のころになると誰もが驚くほど逞しい身体になったのだ。

「風戸君、けっこう堂々とやってきましたよ。いま、若い外人ドライバーが日本にやってきましたが、彼ら以上に元気にやっていたと思います。精神的に強かった。むしろJ・スケチュワート、P・レブソン、D・ハルム達ビッグネームと優勝争いするところまではいかなかったけど、そこそこやり合ってた。当時カナナムがいちばん盛んなところで、22歳でそこに打って出てビッグネームとやり合っていたらそりゃいい経験になりますよ。本人としてもやりがいがあったでしょうし、成長したと思います。相当に自信がついたんじゃないですか」

71年、風戸は日米間を往来し、CAN・AMと富士GCを掛け持ちするが、この年のGC最終戦でボルシェ917Kを駆る生沢徹を破り初優勝を飾る。ビッグパワーを手なずけた風戸にとつて、908を操るなど意のままとなったのだ。

風戸は1974年の富士GCの多重アクシデントに巻き込まれ還らぬ人となるが、CAN・AM挑戦の翌年、そして翌々年と一転、今度はヨーロッパ2に向かう。猪瀬は言う。

「カナナムを1年やってみて、やっぱり本場ヨーロッパでやりたいねという話になった。その後、F1チームからもいくつか「テストしないか？」という話がありましたよ。中でもいちばん熱心だったのがバーニー・エクレストンでしたね。いまをときめくF1の首領B・エクレストンも、当時はMRD（プラバム）のオーナーだった。

現代の日本人の若い挑戦者はややもするとヨーロッパF1嗜好に強く因われがちだが、レースの回路はそれほどばかりでないというところを、32年前の風戸裕のCAN・AM挑戦が教えてくれている。最後に猪瀬は言った。

「これがダメだったからおしまいじゃなくて、選択肢広げて走ればいいじゃないかと思うんです。メカニックは労働許可証が必要ですが、ドライバーは短期査証で身ひとつで走れます。観光旅行に行くくらい気分分で、気軽にほとんど外国に行って走らないと、チャンスは広がらないんじゃないですか」





現役F1スターや  
名士もゴッソリのCAN-AMシリーズ

左上でマクラーレンに見入るは  
往年の名選手スターリング・モス  
ジャッキー・スチュワート（上右）  
ピーター・レブソン（左）のほか  
D.ハルム、J.シフェール、  
J.オリバー、V.エルフォード、  
B.レッドマン、B.ボンデラント、  
C.パーソンズ、L.モッチェンバック  
輝々たるメンバーが集っていた

風戸 裕

かざと・ひろし。1949年3月13日、千葉生まれ。成蹊高校在学時の67年にホンダS800でデビュー。69年秋の日本GPでポルシェ910を駆りクラス優勝。70年全日本選手権SⅡチャンピオン。71年はCAN-AMシリーズで海外に初挑戦する傍ら、富士GCにも参戦。72～73年はヨーロッパ2選手権に挑み、最高5位。スター街道を突き進むが、74年6月2日、富士GCスタート直後の多重事故に巻き込まれ絶死。享年25。



ジョー・ホンダ

Joe Honda

本名：定塚信行（じょうづか のぶゆき） 1939年12月8日生まれ 63歳。1962年日本大学芸術学部写真科卒。67年、モータースポーツ写真家を目指して日本を飛び出す。以降、写真を通して海外のモータースポーツを日本に広めつつ、国内レースも精力的に撮影。





**1971** 第2戦モン・トレブランのスタート  
7列目スタートの風戸は追い上げて6位

風光明媚なカナダはモン・トレブラン（別名サン・ジョビート）  
2台のマクラーレンM8FやローラT260、シャドウMk2が上位  
そして中田インペにNo.88風戸ローラT222が陣取る  
ユニークなノーズ形状を持ったNo.47はマーチ707（G.デウォー）  
No.55マクラーレンM8BやNo.81ローラT163等が加速していく







アルファチャレンジ公式HP [www.lastrada.ne.jp/arca](http://www.lastrada.ne.jp/arca) アルファチャレンジを応援します。

**eparco 正規輸入元** ●Sparco表示価格は日本定価です。  
●無料登録の会員になって頂きますと特別価格で販売致します。(お名前、車名等簡単なアンケートに応じて頂くだけで登録は完了です。)

URL <http://www.lastrada.ne.jp> i-mode <http://www.lastrada.ne.jp/i/index.html>



大量在庫有ります。  
ご来店頂きましたら試用品等を  
豊富にご用意致しております。

**eparco 新価格** 背面カバー付: REV IIは¥5,000UP  
その他バケットシートは¥7,000UPです。

<b>TORINO (STAR2)</b> ・ブラック ・レッド ・グレー ・ブラック/ブルー ¥56,000	<b>MILANO (SPORTIVO)</b> アルカンタラ ・ブラック ・レッド ¥93,000	<b>CORSA (FIA)</b> ・ブラック ・レッド ・ブルー ¥53,000 ¥80,000 (背面カバー付)	<b>REV II (FIA)</b> ・ブラック ・レッド ・ブルー ・ダークブルー ¥44,000 ¥49,000 (背面カバー付)	背面カバー バケットシート 4座席用 (車検対応) ★Sparco 特注品
<b>PRO2000 (FIA)</b> ・ブラック ・レッド ・ブルー ¥50,000	<b>EVO (FIA)</b> ・ブラック ・レッド ・ブルー ¥48,000 ¥55,000 (背面カバー付)	<b>PRODRIVE (FIA)</b> FRP:ブラック カーボン:ブラ ¥68,000 ¥172,000	<b>SPRINT (FIA)</b> ・ブラック ・レッド ・ブルー ¥22,000	<b>SPEED</b> ・ブラック ・レッド ・ブルー ¥26,000

リクライニング用レール ¥11,800~ バケット用レール ¥16,800~  
車検対応、背面カバー付バケットシート入荷!  
★レールでお困りの方ご相談下さい。

**eparco WEAR** サイズ交換OK

<b>TOP5 (FIA)</b> ・ブルー/シルバー ・ブラック/シルバー ・レッド/ホワイト ¥115,000	<b>TECH5</b> ・シャイニング シルバー ソフトネック (マクレーンタイプ) ¥133,000	<b>SPARCO PRIMA 5 (FIA)</b> ・イエロー・ロイヤルブルー ・レッド ¥99,000	<b>SPARCO5 (FIA)</b> ・ブルー・レッド ¥77,000	アルファロメオGTA公式 ・トレーナー ¥8,800 ・ポロシャツ ¥8,800
---	---	---	---	--

**価格表示は出来ません! TELにて!**

<b>eparco HOBBY</b> イタリア製 カッコイイ メカニックスーツ ・グリーン/ブルー ・レッド/ブラック ・グレー/レッド ¥8,800	<b>FASHION5</b> ・ブラック/シルバー ¥66,000	<b>SPRINT5 (FIA)</b> ・ブルー・ホワイト ・ブラック・レッド ¥50,000	<b>eparco EVOLUTION (un FIA)</b> 走行会用 スーツ ・ブラック ・レッド ・ブルー ¥17,800
---	--	---	---

**eparco ヘルメット** ●その他お問い合わせ下さい。

<b>DYNAMICS</b> ¥78,000	<b>FORMULA</b> ¥48,000	<b>PRO-JET</b> ¥32,000	<b>Club</b> ¥18,000	<b>VOYAGER (ECE)</b> ¥12,000
-------------------------	------------------------	------------------------	---------------------	------------------------------

ヘルメットバッグ ¥5,000~¥9,800

バイザーステッカー 各色 ¥800  
バイザー  
・イリジウム ¥12,000  
・ダーク ¥7,000  
・スモーク ¥6,000  
ティアオフシールド 5枚 ¥1,200

**eparco SHOES** サイズ交換OK

<b>KID'S用から29.5まで対応品有</b>	<b>GRAND PRIX2 (FIA)</b> サイズ8-10-11 ・ブルー・レッド・ブラック ¥13,000	<b>SUPER PRO (FIA)</b> サイズ8-10-11 ・ブルー・レッド・ブラック ¥15,000	<b>Sparco K (un FIA)</b> サイズ5-11 子供・女性サイズ有 ・ブルー・レッド・ブラック ¥5,000
<b>ELITE2 (FIA)</b> ・ブラック ・ブルー ¥24,000	<b>REPLICAT HIGH-CUT (un FIA)</b> ・ブラック ・レッド ・ブルー ¥16,000	<b>FAST TECH</b> サイズ8-10-11 ・ブルー・レッド ・ブラック・イエロー ¥15,000	<b>PRO K (un FIA)</b> ・ブルー・レッド ・ブラック ¥5,000
<b>TOP2 (FIA)</b> ・ブラック ・レッド ・ブルー ¥22,000	<b>RACING2 (FIA)</b> サイズ8-XL ・ブルー・レッド ・ブラック ¥18,000	<b>TRIP</b> ¥8,000	<b>MINI TRIP</b> ¥8,000
<b>REPLICAT MID-CUT (un FIA)</b> ・ブラック・レッド・ブルー ¥15,000	<b>ROVER</b> ¥9,000	<b>フェイスマスク (Sparco最高級品)</b> 顔の隅の隅までフィット。2レイヤー ●149オープンフェイス ¥8,000 → 特価TELにて ●149アイホール ¥8,000 → 特価TELにて	

携帯ストラップ ¥1,500

**MOTUL (オイル) 超激安**  
フランス直輸入! 高性能 10 ▶ ¥1,750

■300V (エンジンオイル)  
POWER RACING 5W-30 (2.8L) ¥2,800  
POWER 5W-40 (2.8L) ¥2,800  
CHRONO 10W-40 (2.8L) ¥2,800  
COMPETITION 15W-50 (1.8L) ¥1,750  
LE MANS 15W-60 (2.8L) ¥2,800

■GEAR300  
75W-90 (1.8L) ¥2,800

■MOTYL Gear  
80W-90 (1.8L) ¥1,900  
75W-90 (1.8L) ¥1,900

**RECARO**

<b>SR3</b> ミレニアム ・ブラック (車検対応) ¥50,800	<b>RECARO (FIA)</b>
<b>SPA</b> ・ケブラー ¥280,000	<b>SPG</b> ・ブラック ¥63,800

**スーパーダウンシートレール**  
ホジソンでお積みの方TEL下さい  
物理的限界までローホジソンが対応です。  
従来型より3cm~5cmホジソンが可動です。  
車種(フルバケット用)  
●ブジョー106 ●ランチアデルタ  
●アルファ145・146・155  
●シトロエン サクソ  
●ボルシェ911・964・993  
●998・ボクスター  
※その他輸入車用レール多数有ります。  
お問い合わせ下さい。  
フィッティングについては、お問い合わせ下さい。

シート  
フロアにあたるまで  
下がります。

¥27,000

**Sabelt** (右用・左用有ります)

■TOP-B 4x4 (サルーン用) ALL3インチ ・レッド ¥19,800 ・ブルー ¥21,800	■TOP-C 4x4 (2シーター用) ALL3インチ ・レッド ¥21,800 ・ブルー ¥23,800
■Club man-B 4x4 (リアバックル付) ・レッド (バット付) ¥7,800 ・ブルー (バット付) ¥8,800	■ショルダーパット 3インチ 2インチ ・ブルー/レッド ¥3,000 ・ブルー/レッド ¥3,000
■サポートベルト Vタイプ Iタイプ ・ブルー/レッド ¥4,000 ・ブルー/レッド ¥3,500	

**STEERING**

NEW ●レッド・ブルー・ブラック  
バックスキン有ります。

<b>RACER2</b> 33φ ¥20,800	<b>FLASH5</b> 35φ ¥20,800
<b>MONZA</b> 35φ セミディープ ¥16,800	<b>SAFARI</b> 35φ ディープ ¥16,800
<b>LAP 3</b> 33φ ¥20,800	

**SHOES** ●当社のDIADORAシューズは専ら、  
甲高の日本人サイズに対応しております。

<b>DIADORA (un FIA) SPORTS</b> 軽量ブーツ ・ブラック・ブルー ・レッド ¥17,800	<b>DIADORA (FIA) HI-TOP</b> カンガルー皮の 軽量ブーツ ・ブラック・ブルー ・レッド ¥28,000
<b>DIADORA (FIA) FORMULA</b> カンガルー皮の軽量ブーツ ・ブラック・ブルー ・レッド ¥25,000	

**Grip タイヤソフナー**

¥9,000 (2.5L) ¥4,500 (1.0L)  
新配合日本仕様登場!  
硬化したタイヤが新品のタイヤの様に!  
■関東ハウザーレーシング 代理店: ラストラダ

**OMEGA (オイル)**

10ボルト ¥5,500	690ミッション ¥5,500
FFSP 80W90 85W140	

●ストップウォッチ各種 ¥5,800~  
●シフトノブ・ペダル各種 特価TELにて

〒563-0033 大阪府池田市住吉2-3-17  
TEL.072-760-0301  
FAX.072-760-0302  
営業時間/10:00~19:00 年中無休(夏期・冬期休暇のみ休業)  
振込先/大和銀行 豊中支店(普) 4423028  
有限会社 ラストラダ 宛  
E-mail info@lastrada.ne.jp Eメールでのお問い合わせもOK!

**eparco 正規輸入元**

**La Strada**  
Racing Gear

★販売店の方、お気軽にお問い合わせ下さい。

■お申込みは電話又はFAXにてお願いします。  
■ご来店の方、试驾OK!  
■3万円以上お買い上げの方送料サービス!  
(北海道・沖縄・離島は除く)  
■消費税・送料別

**代引きOK! 業者歓迎!**  
**FAX24H OK!**

※車イスの方はエレベーターで  
ご案内致します。TEL下さい。

**MAP**

神戸、京都、奈良近郊から  
お越しの方は、伊丹空港を  
目指しておいで下さい。  
空路の交差点を北に向かい、  
守口方面に進みカーブの  
終わりのビルです。  
PRO STUFFさんの看板  
を目印においで下さい。



TIRE

# 「デジタイヤ」のCMキャラは 上原多香子ちゃんに決定!

オンエアに先がけオートサロンでお披露目

DUNLOPブランド「デジタイヤ」シリーズのイメージキャラクターに、元SPEEDの上原多香子ちゃんが起用されることになり、1月10~12日に幕張メッセで行なわれたオートサロンの発表会の席上でお披露目されたのだ。気になるCMのオンエアは2月中旬から。また同時に、新世代スポーツタイヤ&ホイールの新ブランドとして「DIREZZA (ディレッツァ)」を発表。3月1日からジムカーナ、サーキット競技用のスポーツタイヤ「DIREZZA 02G」の発売を開始する。



オートサロンのDUNLOP発表会会場に現れた多香子ちゃん。1月14日に20歳の誕生日を迎えるにあたって、ケーキや花束と一緒になんと「タイヤ1セット」をプレゼントされたのだ

# Racing on

Variety  
ちょっと気になる  
レース界情報アラカルト

Photos/Racing on, XPB



イベントを盛り上げたツインリンクもてぎエンジェルの瀬名まいこちゃん(左)と荒木恵ちゃん。じゃんけん大会では、勝ち続けてしまうハブニングも

3月1日に発売開始となるDUNLOPのニューブランド「DIREZZA」シリーズの第1弾、ジムカーナ、サーキット競技用のスポーツタイヤ「02G (ゼロニージー)」が登場。アウト側に高剛性の大型ブロックを配した大断面非対称パターンを採用。ドライコンディションでのコーナリング時のサイドグリップ力の向上を図った。195/55R15~265/35R18の12サイズを設定。低温時でも走り始めから良好なグリップを発揮するジムカーナ用の「S1」とサーキットでの1ラップアタック&中高温ジムカーナ用の「M1」、グリップおよび耐摩耗性に優れたサーキット走行用の「H1」の3種類のコンパウンドをそれぞれラインナップする。価格はオープンブライズ

EVENT

# 東京駅にIRLマシン出沒!? もてぎエンジェルも登場

IRLプロモーションイベント開催

東京駅八重洲中央ロビーイベントスペースにて、1月10~12日の3日間に、「インディジャパン300マイル」のプロモーションイベントが開催された。会場では、IRLマシンの展示やビデオの上映など大々的なプロモーションをはじめ、インディにまつわるクイズ大会、瀬名まいこちゃん&荒木恵ちゃんふたりのツインリンクもてぎエンジェルとのじゃんけん大会などが行なわれ、カレンダーやステッカー、ピンズ、招待券などがファンにプレゼントされた。

1日に4回のイベントが開催され、多い日には500人以上のファンが会場を訪れたそう。同じ期間、幕張メッセではオートサロンが行なわれており、そこでイベントを知ったファンが、急ぎよ駆けつける姿もあった。



JR東京駅に展示されたIRLマシンは、小さな男の子や買い物のおばさんの足までも止め、後ろは興味深げに「コレはなに?」とイベントスタッフに聞いていた。後ろに見えるKioskの店員さんも、どうやら密かにイベントを楽しんでいたようだ

NEW CAR

# 8代目のランエボ 6MT搭載でさらなる高みへ

ミツビシ・ランサーエボリューションⅧ発売

ランサーエボリューションの次代モデル「Ⅷ」が1月31日に発売された。軽量化と空力性能向上に重点をおいて開発され、スーパーAVC、フルカーボンリヤスポイラーなどを装備。用意されるグレードはGSRとモータースポーツベース車両のRS。特徴的なのはフロントバンパーで、空気抵抗低減のため中央部が前方へ突き出した形になっており、グリルも同様の理由で開口面積が若干縮小されている。エンジン面ではターボの過給圧を変更し、40.0kgm/3500rpmという強大なトルクを発揮。そのトルクを有効に使うために、6速クロスミッションをGSRに標準装備している。価格はGSRが329万8000円、RS(5MT)が274万円、6MT搭載車は316万円。



EVENT



# フェラーリ恒例イベント開催 今年もシューは絶好調!

2003年1月16日マドンナ・デ・カンピリオ

フェラーリはイタリアにあるスキーリゾート、マドンナ・デ・カンピリオで今年もプレス向けイベントを開催。フェラーリのドライバーや関係者が新年最初の記者会見を行なったあと、スキーや雪上カートで楽しむという内容だが、ミハエル・シューマッハーの新年最初の記者会見ということもあり、毎年大勢の報道陣が詰めかける。コリーナ夫人を伴って参加したミハエルはリラックスしたムードで終日楽しみ、オフシーズン初テストとなるバルセロナに旅立っていった。





# Racing on

AD CONTENTS

トヨタ自動車	P2
富士重工業	P4
アタリ「V-RALLY 3」	P87
東京上野クリニック	P90
IRS	P100
ラ・ストラダ	P152
スバルテクニカインターナショナル	表3
三菱自動車工業	表4

●広告に関するお問い合わせは  
株式会社ニュース出版 広告☎03-6408-4127まで

STAFF

CHIEF EDITOR	久保 圭介 KEISUKE KUBO
EDITORIAL STAFF	竹村 和哉 KAZUYA TAKEMURA 船田 力 CHIKARA FUNADA 嶋沢 真紀 MAKI UZAWA 尾上 朝香 TOMOKA OGAMI 中山 潤哉 JUNYA NAKAYAMA
CONTRIBUTING EDITORS	今宮 純 JUN IMAMIYA 西山 平夫 HIRAO NISHIYAMA 大串 信 MAKOTO OGUSHI 三田 正二 SHOJI MITA 天野 雅彦 MASAHIKO AMANO 西崎 暢之 NOBUYUKI NISHIZAKI 古賀 啓介 KEISUKE KOGA 松本 浩明 HIROAKI MATSUMOTO 水谷 一夫 KAZUO MIZUTANI 川喜田 研 KEN KAWAKITA 田口 朋典 TOMONORI TAGUCHI
CONTRACT PHOTOGRAPHERS	二村 保 TAMOTSU FUTAMURA 金子 博 HIROSHI KANEKO 薄田 賢志 KENJI SAWADA 上尾 雅美 MASAHIDE KAMIO イデア I-DEA 佐藤 宏治 HIROHARU SATO 後藤 恵二 KEIJI GOTO 佐藤 直樹 NAOKI SATO 西山 剛由 TAKEYOSHI NISHIYAMA 三浦 信也 SHINJI MIURA 小林 賢太 KENTA KOBAYASHI 東海林 和幸 YORIYUKI TOKAIRIN 三串 浩士 KOJI MIKUSHI 高橋 紗千 SACHI TAKAHASHI 吉岡 広樹 HIROKI YOSHIOKA 稲垣 聡 AKIRA INAGAKI 福田 昌弘 MASAHIRO FUKUDA 星野 孝洋 TAKAHIRO HOSHINO 小野小百合 SAYURI ONO
ART DIRECTOR	後藤 恵二 KEIJI GOTO
DESIGN STAFF	佐藤 直樹 NAOKI SATO 西山 剛由 TAKEYOSHI NISHIYAMA 三浦 信也 SHINJI MIURA 小林 賢太 KENTA KOBAYASHI 東海林 和幸 YORIYUKI TOKAIRIN 三串 浩士 KOJI MIKUSHI 高橋 紗千 SACHI TAKAHASHI 吉岡 広樹 HIROKI YOSHIOKA 稲垣 聡 AKIRA INAGAKI 福田 昌弘 MASAHIRO FUKUDA 星野 孝洋 TAKAHIRO HOSHINO 小野小百合 SAYURI ONO
DTP STAFF	星野 孝洋 TAKAHIRO HOSHINO 小野小百合 SAYURI ONO
EXECUTIVE ADVISER	三好 正己 MASAMI MIYOSHI

「レーシングオン」3月号 No.364  
発行所：株式会社ニュース出版  
〒141-8662 東京都品川区上大崎1-1-17 LSビル4F  
営業 TEL: 03-6408-4111 FAX: 03-6408-4101  
広告 TEL: 03-6408-4127 FAX: 03-6408-4104  
編集部：株式会社イデア  
〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3  
TEL: 03-5750-6906 FAX: 03-3783-8491  
発行人：西ヶ谷治男 編集人：久保圭介  
印刷：凸版印刷株式会社

「RACING ON」  
MARCH 2003 No.364 PUBLISHED 1 MARCH  
PUBLISHED BY "NEWS PUBLISHING Co.,INC"  
LS bld.4F 1-1-17 KAMIOSAKI, SHINAGAWA-KU,  
TOKYO 141-8662 JAPAN  
SALE TEL:03-6408-4111 FAX:03-6408-4101  
ADVERTISING TEL:03-6408-4127 FAX:03-6408-4104  
EDITORIAL ROOM  
5-4-3 TOGOSHI, SHINAGAWA-KU,  
TOKYO 142-8577 JAPAN  
EDITORIAL TEL:03-5750-6906 FAX:03-3783-8491  
PUBLISHER:HARUO NISHIGAYA  
EDITOR:KEISUKE KUBO  
PRINTED BY TOPPAN PRINTING CO.,LTD  
●本誌中の記事、写真、イラスト等の無断転載、使用を禁じます

## NEXT ISSUE

レーシングオン4月号は  
3月1日(土)発売です

# 急告!

レーシングオンは次号からリニューアルします  
今以上に読者の皆さんに楽しんでもらえるよう  
さらに特集を充実させて読みごたえのある誌面作りを目指します  
ご期待ください

次号予告……2003F1開幕直前大特集  
フェラーリF2003徹底解剖 / 2003WRC戦力分析  
スバル・インプレッサWRC2003大研究  
他新企画満載!

掲載内容は変更されることもあります

●松井のヤンキース入団発表に合わせたわけではないが、年明け早々に1Rテストの取材でアメリカへ。臨戦態勢なのが各空港での激しいチェックにちょっと驚きつつも、1Rは見ると聞くと、すべてが新鮮だった。今年、日本でどれほど1Rし人気が出るかが楽しみだ。トヨタとホンダ、トラとロジャールの参戦など興味はいろいろ尽きない。開幕戦は3月1日、久々にワクワクしています。(シカゴ空港でセクウェイを目撃した。きりん)

●年末、ロードスターにさよならした。後部座席がないことも、荷物スペースが小さいことも我慢させてくれるほど、ほんとうに運転するのが楽しい車だったんですが、まあ、なんというんでしょうか、日本が世界に誇る「280馬力4駆ターボマシン」GT-R、ランエボ、インプレッサWRCを一度は所有したいと思っただけですな(家族が増えたわけではないです、ハイ)。週末に中古車店巡りをして、途中プロジェクト206GTなんてレア車に出会ったため試乗までしたけど、コストパフォーマンスを考えるとやっぱり……試乗させてくれたショップの方こそめいなきい。で、年の瀬の12月28日、超ミニコンディションのインプレッサをディーラー系の中古車店で発見しちゃったんですよ。即決でした。真っ白な98年式インプレッサWRX STi Version V Type R。ターボを効かせてクロスミッションをスコン、スコンとつないでいくと、あっという間に100km/h

うーん、アブナイ。(久保編集長お疲れさまでした。ふな虫)

●最近、私の家の周りはマンションの建設ラッシュだ。私の住んでいる昭和49年建設の分譲地とは違い、とてもオシャレで便利な作りになっていくらしい。ウォーク・イン・クローゼットがあったり、スキー板など家の中に収まり切らないものをしまうために、玄関の外にミニ倉庫があったり。それに、一軒に一台分、駐車場が用意されているのはもう常識らしい。すごい、うらやましい……。でも、豚や牛を加工する食肉センター跡地にもマンションができたときは、ちょっと住みたくないと思った。だって、豚の亡霊が出てきたらいやなもの……。(かつ子)


●いま、ちょっと中華街がマイブーム。夜はさつさと閉めてしまう店が多いのでなかなか会社帰りに、というわけにはいかないけれど、年末ごろから出店頻度が高くなってきている。中華街といえは道端で売っている豚まん店に微妙に違っていたりして、これがけっこう面白い。しゃりしゃりした根菜系のモノが入っているのが最近のお気に入り。そういえば、豚まんやコナツジューズと並んで天津甘栗を売っているところも多い。みんな買うの? 手がべたつかないの? 皮つき? 次回の課題だ。(久保さん、お疲れさまでした。)

●茨城県民の私にとって、神奈川県は未知の世界だったりもする。だって、一部四県をま

たいでいるんだもの!! で、今月号の対談企画の会場に横浜を指定されたので、神奈川県民のBC5Aを伴ってロケハンに出かけたんだけど、10年ぶりに訪れた赤レンガ倉庫はキレイでお洒落な建物に変わっていて、しかも買い物までできるようになってた。ほんとにビックリした。でも私は悪い出とともにあるあの古ぼけた感じも情緒があって好きだったんだけどなあ。そのロケハンも思った以上に時間がかかってしまい、せっかくならば中華街に行つたのに「普通」の中華料理屋で「普通」の中華料理しか食へられなかった。(パンパンと体育会系的にシゴいてもらおうと思つていた矢先の、久保さんの異動は淋しいです。うーさん)

●人事異動のため、この号を最後にレーシングオンから離れることになりました。1年余りの短い間でしたが、いろいろな人からいい刺激を受けることができました。特に、取材を通じて日本のレースの創生期に活躍された方々と接することができたのは、大変に勉強になりました。レース界の先達の言葉は今も新鮮であるだけでなく、日本自体が元気を失っている今だからこそより響くものがあります。2003年は、日本モータースポーツが当時の輝きを取り戻すべく、動き始める年でもあります。松沼新編集長のもと、レーシングオンもさらにパワーアップしますので、今後とも「愛顧」のほどお願いいたします。(〇編)





2002.9.26パリ・サロンで発表された、インプレッサWRカー2003。セダンボディの空力を究めたそのフォルムは、あくなき勝利への意志に貫かれていた。そして、WRCのベースマシンとして進化をともにしてきたインプレッサSTiもまた、等長エキゾースト&ツインスクロールターボ、40.2kg・mの最大トルク、全車で選択可能となったオートモード付ドライバーズコントロールセンターデフなど飛躍的に進化。世界の頂点で10年闘い続けてきた、比類なき勝利への意志が、今また走り出す。 [www.subaru-sti.co.jp](http://www.subaru-sti.co.jp)

比類なき勝利への意志。

New **IMPREZA**  
**WRX STi**  
誕生

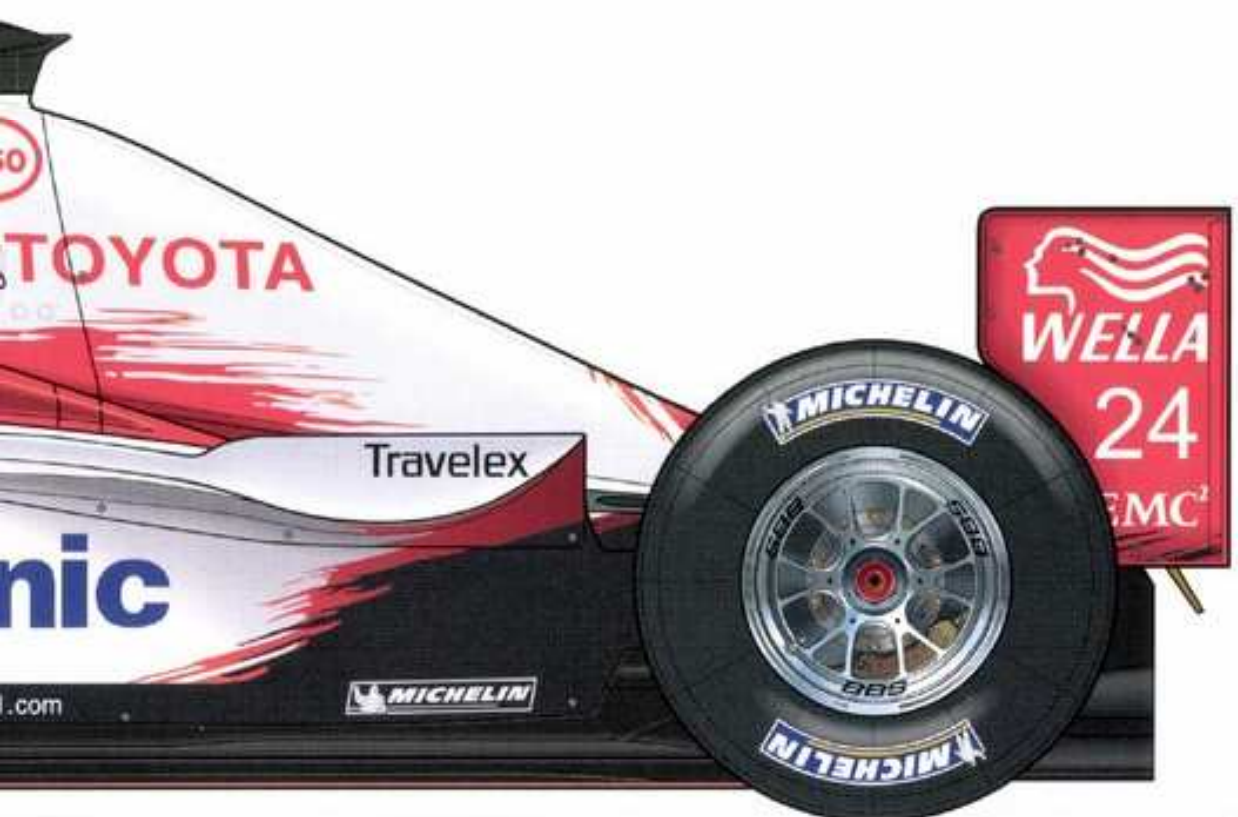
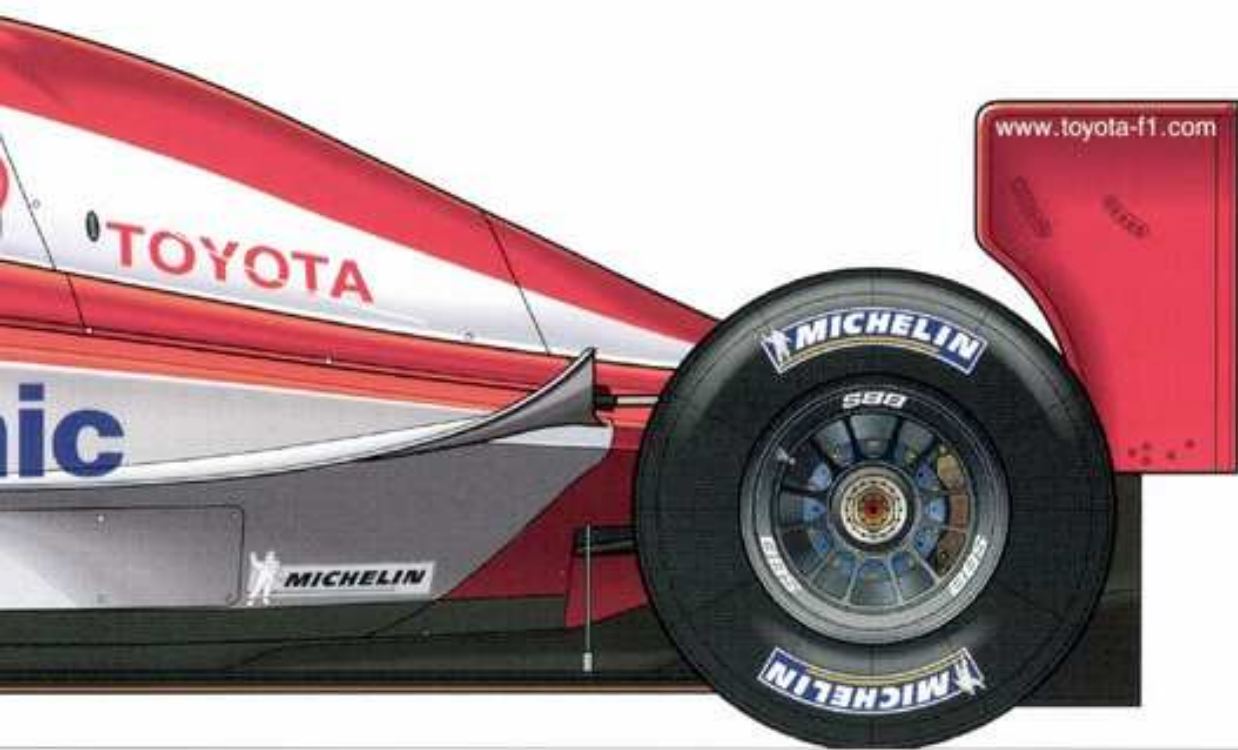
2.0 BOXER DOHC 16VALVE  
AVCS TWIN SCROLL TURBO 4WD [6MT]  
206kW(280PS) / 394N・m(40.2kg・m)



スバルテクニカインターナショナル株式会社

〒181-8577 東京都三鷹市大沢3-4-4 富士屋工業(株)東京事業所内 TEL 0422-33-7848 STIは、スバルのモータースポーツ活動の中核として、国内外のモータースポーツ活動への参加を66に賛助、オリジナル製品の企画開発などに積極的に取り組んでいます。





# Racing on Machine of the Fame

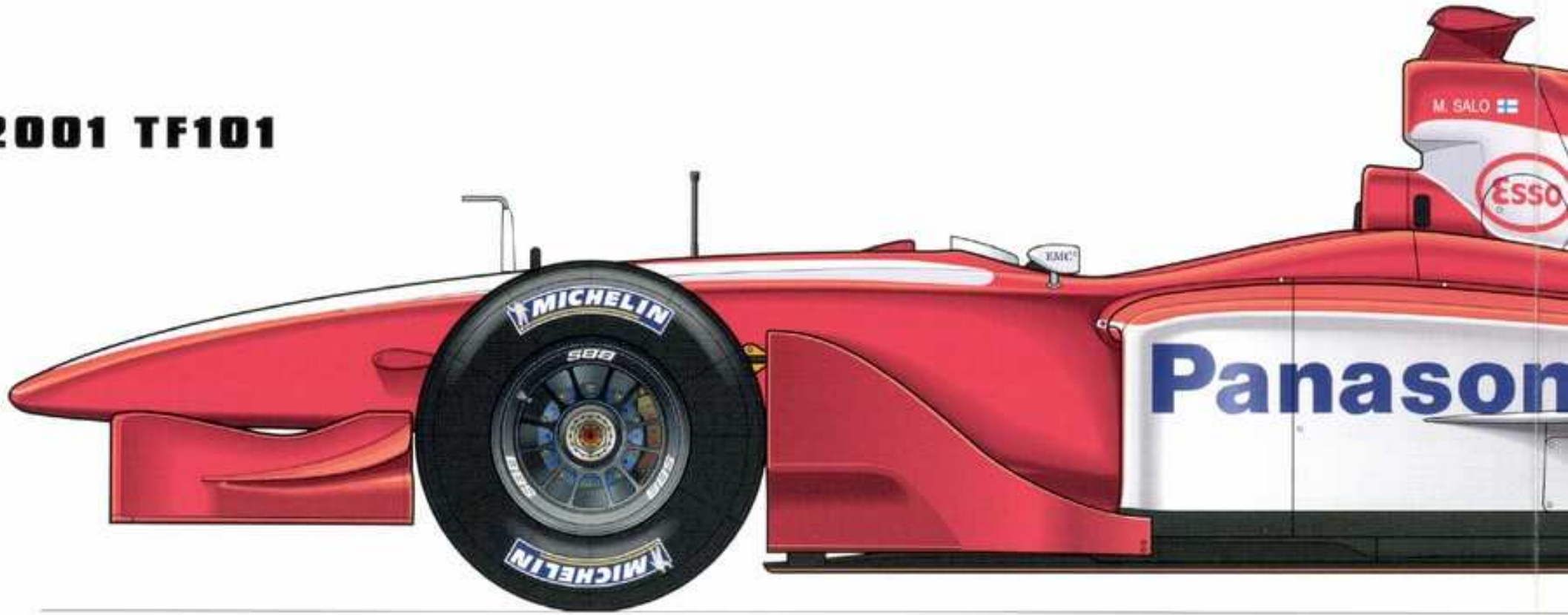
Vol.10

# Toyota TF101 TF102 TF103

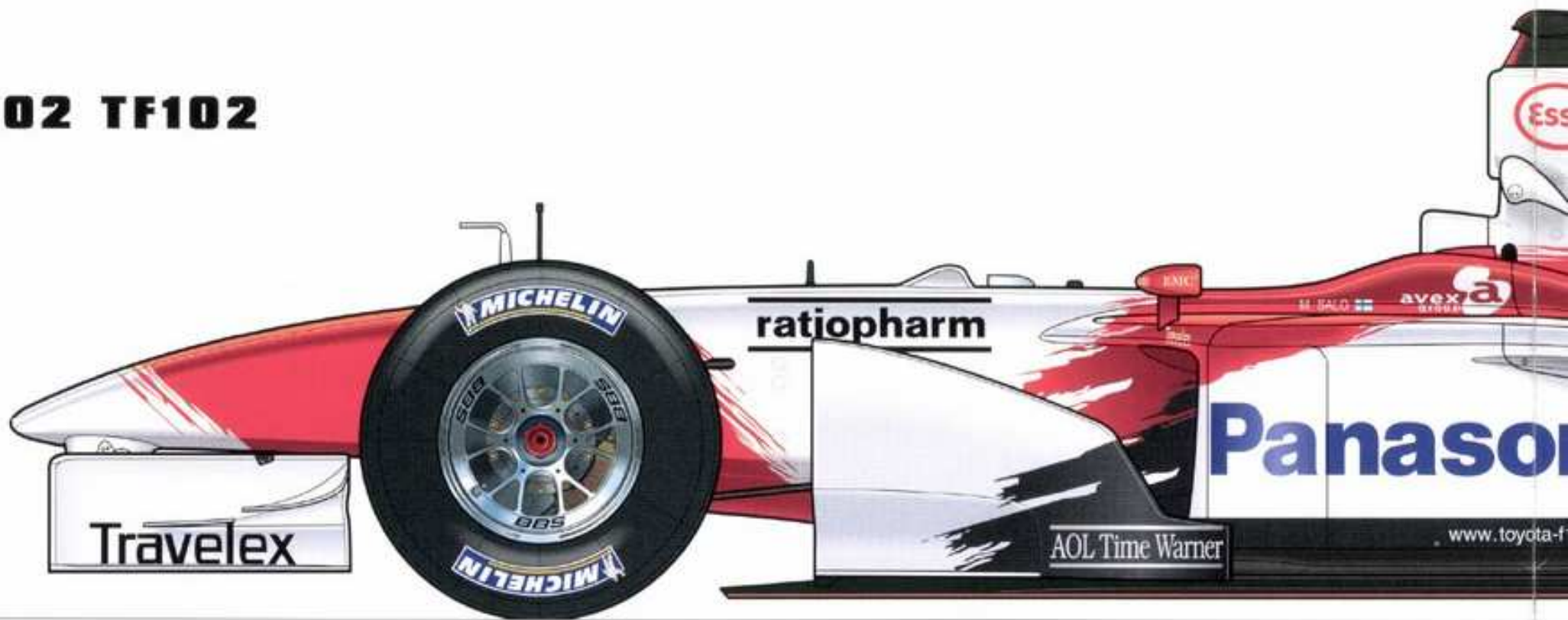
[2001-2003]



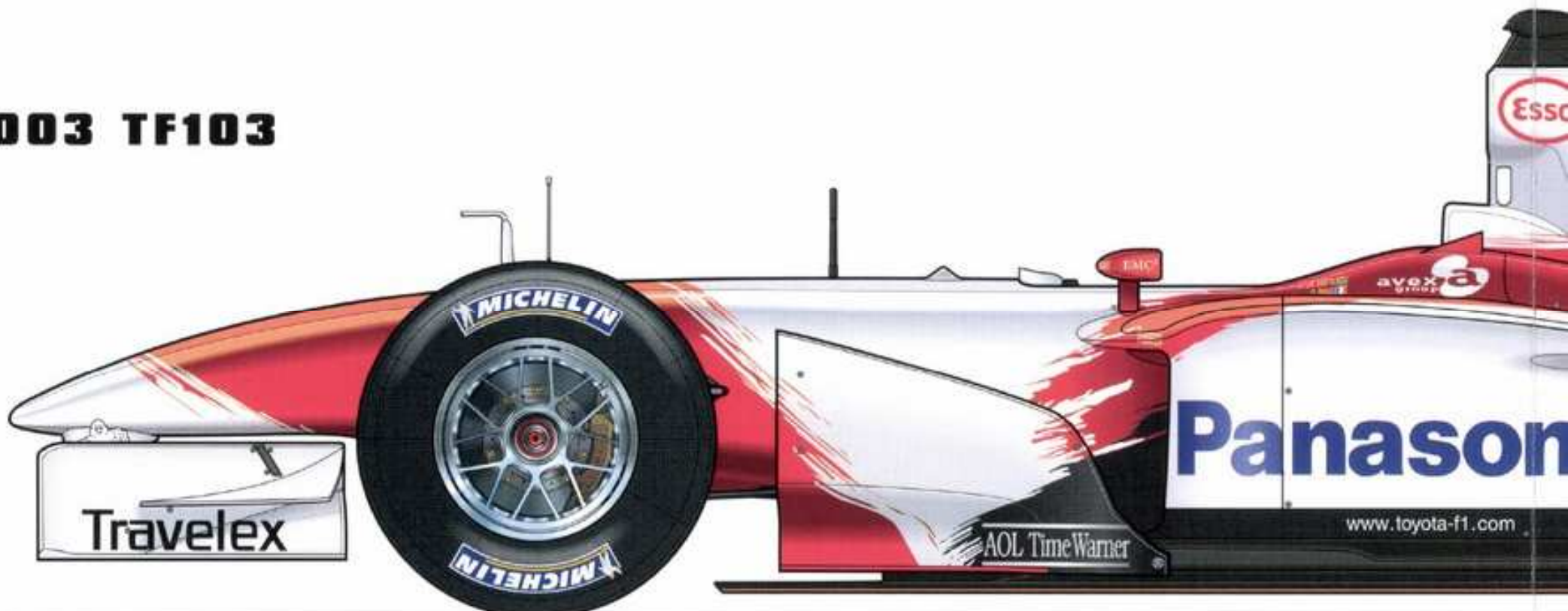
**2001 TF101**



**2002 TF102**



**2003 TF103**





# 3年目の期待と成績への義務を一身に負う意欲作TF103

解説/津川哲夫

Text/Tetsuo Tsugawa(TETSU ENTERPRISE) Photos/Hiroharu Sato(ji-dea), Toyota

トヨタがF1界における活動を始めてすでに3年目。ホームサーキットとも言える南仏ポールリカールでデビューしたトヨタTF103は大きなステップアップを果たしてきた。

軽くコンパクトに、重心を低くエアロダイナミクスを突き詰める……というのがこのマシンのコンセプトであったとチームスタッフが言うように、TF103は旧型TF102と比較すると、大きく贅肉を削り、ダイエットに成功したことは一目瞭然なのだ。もちろんこのダイエットはエアロダイナミクスの効率向上を徹底して目指した結果である。昨シーズンを戦ったTF102は開発時間が短かったことで、エアロダイナミクスを含めた各部で大きく妥協を強いられていたのだが、このTF103ではほとんどの部分でそれを解消してみせた。

ハイモノコック、先端の落ち込むスラントノーズ、ラジエターを頂点として後方へ低く落ち込むサイドポッド。幅を狭められ小型軽量化された新しい7速ギヤボックス。このギヤボックスのおかげで思い切り絞り込みの成功したコークバネルライン。これにはサスペンションのアレンジメントの変更も貢献している。

リヤサスペンションはトーションバーもダンパーもギヤボックスケーシングに格納された。どちらもTF102ではケーシングの外に露出していた部分だ。これもコークバネルラインのエアロダイナミクスを考慮した変更と考えるとよいだろう。

さらに、サイドポッド内部に格納されているラジエターもTF102では一面的でごく普通であったものが、TF103では正面に向かって広がりながらも前傾した複雑な形状を採っている。これもクーリングのエアインテークとアウトレットばかりでなく、サイドポッドのスタイルにラジエターを合わせたと言う方が正しいかもしれない。

また、ギヤボックスはケーシングこそアルミ鋳造なのだが、シーズン中にもチタニウム鋳造品が登場する可能性をデザイナーは示唆していた。

エアロダイナミクス効率の追及は徹底して、クーリングエアの排出にチムニーダクトを採用したり、そのダクト後方に上面排気的发展型と言えるもので、昨年フェラーリが始めたテレスコープタイプのエキゾーストテールパイプが採用されている。これはギヤボックスとともにコークバネルラインの確保に役立っている。旧型TF102ではスチールだったサスペンションアームがTF103でははいよいよカーボン製に変えられたもののおかげだ。

TF103はトヨタの3代目のF1だが、初代T

F101のコンセプトや目的は、実戦とはかけ離れた実験車であった。エアロダイナミクスもサスペンションもシャシーも未経験のまままったく手探りで造り上げた、いわばトヨタの習作であり、マシンを造り出すという行為、そのマシンでテストするという行為に慣れるための教材でしかなかった。しかし2002年の実験デビューではそういったマシンではとても戦いにならない。デザイナーのグスタフ・ブルナーはこの実験車を完全に放棄し、短時間でF1スタンダードに合致したマシン、TF102を造り上げたのだ。

エアロダイナミクスは当時としてはごくオーソドックスな手法を採っており、シャシーはそれまでのブルナーの経験だけに頼ったデザインで製作されている。従って、それまでブルナーがミナルディで進めてきたコンセプトをTF102が継承していたとしても、責められることではなく、ある意味でのキープコンセプトであり、手堅さとも言えるものなのである。

しかしTF103の開発においては、ケルンの風洞施設は完全に稼働を始めていたし、シーズン初期からコンセプトの立ち上げが行なわれていたこともあって、シーズン後半ではすでにTF103のコンポーネントを搭載したハイブリッドテストカーが走り出し、データ収集と開発を始めることが可能となった。この結果、軽量小型化、そして低重心化に成功した新型エンジン、RVX-03は高回転、高馬力化にも成功し、テスト距離が証明するように信頼性も手に入れ、発表会の時点でステップアップさしていたほどなのだ。

エアロダイナミクスとエンジンの進化は顕著で、またサスペンションの開発も進んでおり、リヤばかりでなくフロントサスペンションもそのアレンジを変更してきた。

F1マシンが年々進化するのは当たり前のことなのだが、そのステップが大きいことは通常あまりない。しかし、TF103が大きくステップアップしたというところは、チームのコンセプトが前に進んだことの表れなのだろう。

昨シーズンは信頼性重視で完走を狙えば許された。しかし、今シーズンのトヨタがチームコンセプトを一段上げてきたことは確かだ。そのコンセプトを貫徹するためには、大きなステップアップが必要だったのだ。その要求に対する答えがTF103なのである。そして、このTF103はトヨタの大きな期待と、成績への義務を背負った責任重大なマシンなのだ。



●異例の早さで発表されたトヨタTF103。今シーズンへのトヨタの意気込みが伝わってくる。●すぐ目につくのがインダクションボックスの変更。レギュレーションギリギリにまで小型化されたエンジンカバーは空力性能の向上に貢献する。●ギヤボックスの小型化に伴い、ディフューザーのデザインも複雑で曲面的なものへと変更を受けた。●昨年型と比較してもさほど変わらないように見える上面。しかしギヤボックス周りは大きく絞り込まれている。●TF103はテレスコープ型エキゾーストを採用。出口にはスプリッターが設けられている。リヤウイングへの空気の流れを考えた結果だろう。●テストベンチとも言えるTF101。デザイナーはTS010をデザインしたアンドレ・デ・コルタンツ。●コルタンツ解任後にデザイナーになったのがグスタフ・ブルナー。TF101のデザインを捨て、直線的なスタイルのTF102を生み出す。●ポールリカルでシェイクダウンを行なったTF103。オリビエ・パニスがドライブ。【イラスト】上：トヨタF1開発の礎ともいえるTF101。中：TF102。十分な時間が得られないなかで、信頼性を重視した開発が行なわれた。下：最新のF1トレンドを採り入れ、課題であったダウンフォースとトラクション不足を解消するべく新たな試みがなされたTF103。

## Toyota TF103

トレッド(前/後) 1424mm/1411mm  
ホイールベース 3090mm  
全長 4547mm  
重量 600kg(ドライバー含む)

前後サスペンション形式 プッシュロッド式トーションバー  
前後ショックアブソーバー ザックス  
ブレーキ形式 ベンチレーテッドディスク  
ブレーキ ブレンボ  
ブレーキパッド ブレンボ  
トランスミッション トヨタ7速  
タイヤ ミシュラン  
前後ホイール BBS13インチ

エンジン名 トヨタRVX-03  
排気量 2998cc  
気筒配列 V型10気筒  
電装系 マネッティマレリ





1



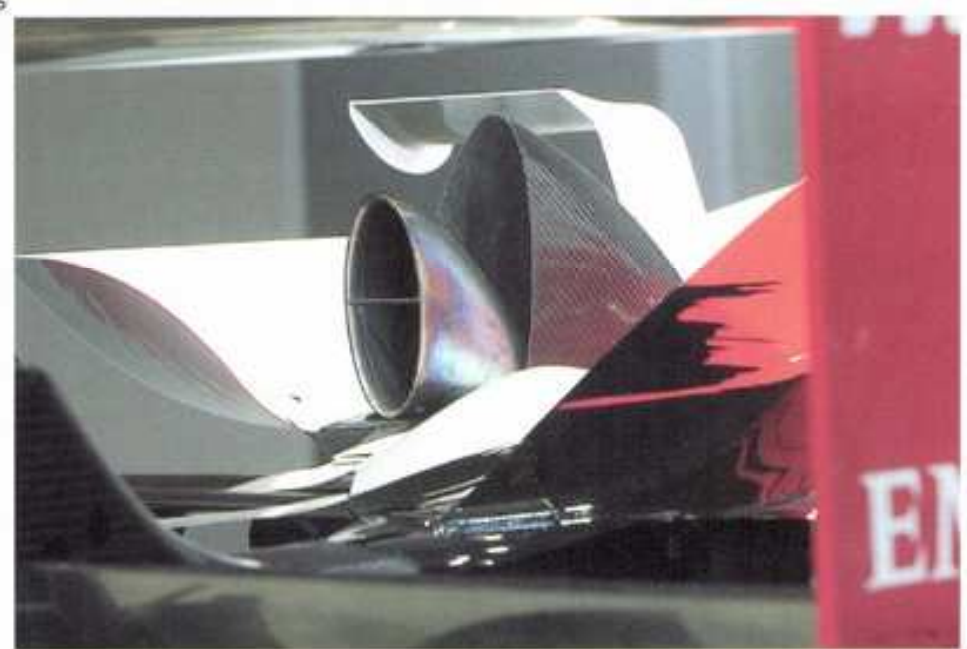
2



3



4





シートベルト・チャイルドシートをしっかりと。スピードは控えめに。安全は3番の難い。

364 Racing on レーシングオン3月号



# 7th MITSUBISHI CHAMPIONS MEETING 2003

2003年3月1日発行(毎月1日発行) 第16巻第3号 2003年2月22日発行  
発行人 凸版印刷 編集人 久保圭介  
発行所 株式会社ニュー文芸社 〒151-8552 東京都品川区上大崎1-1-17 5F  
TEL:03-6408-4111(編集部) 03-6408-4127(広告部)  
編集所 株式会社エフエフ 〒142-8027 東京都品川区荏原4-3-1  
印刷所 凸版印刷

2003. 2. 16 SUN

青海臨時駐車場 **観覧無料**

9時-16時  
9:30-16:30  
www.evoclub.net

- ランサーとパジェロ。2台のエボリューション。夢の共演!
- モータースポーツファンをアゲくするスペシャルイベント満載
- 三菱ワークスドライバー 同乗走行 80名増
- 特別観覧席ご招待 合計1,000名様(100席)
- ランサーエボリューションWRC デモンストレーション走行
- グルメストリート キッズ&ゲームコーナー



雑誌09681-3 NEWS PUBLISHING CO.,INC. 2003 PRINTED IN JAPAN 凸版印刷株式会社

T1109681030982



定価980円 本体933円