

RACING ON

Cool It
But
Can't Slow Down

TVTR/SU-JI/SPONSOR/HOT LAPS/SNAP VOICE/WNN & NNN/INFORMATION/1987
F1 WORLD CHAMPIONSHIP: SAN MARINO & BELGIAN GP/AUTOGLASS WORLD
SPORTS PROTOTYPES SILVERSTONE1000km/'87 F3000 ALL STAR RACE/HIGH
ANGLE:REYNARD 873 TOYOTA/RACE DIARY/THE MAN:SYUJI HYODO/A DAY IN A
SCENE:1989 EAST AFRICAN SAFARI RALLY/RACING ON SELECTION/AND OTHERS

レーシングオン

SAN MARINO & BELGIAN GRAND PRIX

プロスト 27勝のむこうへ

DOCUMENT

中嶋 悟、初ポイントの現場から 今宮 純

LE MANS PREVIEW

ジャガー絶好調の秘密

7

1987 No.015 JULY

●カタログを差し上げます(郵便番号、住所、氏名、電話番号、年齢、性別、職業、カーコンポーネントの有無、希望製品名を
ご記入のうえ、〒150 東京都渋谷区渋谷1-15-15/オアシスビル 株式会社ケンウッドFRC-7部までお申し込みください)

KENWOOD CORPORATION

昭和62年6月21日から8月20日の間、
KENWOODカーコンポーネントを
システムでお買い上げの方に
特製ルマン・Tシャツを
もれなくプレゼント。



HYBRID COMPONENT
KRC-99
¥150,000(税込発売)



HYBRID COMPONENT
KRC-77
¥120,000(税込発売)



ワイヤレスリモコン
CA-99受光部



ワイヤレスリモコン・コマンダー
CA-99 ¥8,500(受光部を含む)

組合せ価格 ¥470,500

- ハイブリッド・コンポーネントKRC-99..... ¥150,000
- コンパクトディスク・プレーヤーKDC-9(B)..... ¥105,000
- コンシールドFM/AMチューナーKTC-7061..... ¥28,000
- 35Wプラス35WステレオメインアンプKAC-5208(B)..... ¥23,000
- 160Wプラス160WステレオメインアンプKAC-9020..... ¥75,000
- 13cm3ウェイ3スピーカーKSC-8000..... ¥68,000(29110)
- 12cmコアキシャル2ウェイ2スピーカーKFC-1207..... ¥13,000(29110)
- ワイヤレス・リモートコントローラーCA-99..... ¥ 8,500



コンシールドFM/AMチューナー
KTC-7061 ¥28,000



TVTR	5
6月のモータースポーツ番組「新番組情報」ほか	
SU-JI	9
数字で見るモータースポーツ—10	
SPONSOR	11
レースでプロモーション—カールソニック/パイロ	
HOT LAPS	12
F1サンマリノGP/F1ベルギーGP/鈴鹿フォーミュラジャパン ほか	
SNAP VOICE	27
坂・リジュ/日本 録音/鈴木 利男/マリオ・メザノーネ	
NEWS CLOSE UP	35
最近でサーキットの改修、その理由は	
WNN & NNN	36
国内ニュース、海外ニュース	
ESSAY	42
サーキット事情「目録、すべてのテレビマン殿へ」—家村 浩明	
ROUND ROUND CIRCUIT	44
金子 博のラウンド・ラウンド・サーキット—モンツァ・サーキット	
INFORMATION	46
新製品/プレゼント/レースカレンダー ほか	
SAN MARINO & BELGIAN GP	56
アラン・プロスト—27歳のむこうに	
DOCUMENT	66
中嶋 一樹のポロントの現場から—今宮 純	
SILVERSTONE 1000	70
ジャガー、絶好調の秘密—クエンティン・スパーリング	
87 F3000 ALL STAR RACE	76
女神の悪戯	
ALL JAPAN FUJI 1000km RACE	80
藤村—新たな伝説	
HIGE ANGLE	84
レイナード 873 トロワ	
THIS IS AMERICAN	88
これはアメリカのレースシーンだ—シアーズ・ポイントから	
THE MAN	99
100 号—高橋 二郎	
JAPANESE GP GUIDE	102
最新! F1グランプリ観戦マニュアル	
LET'S SPORT DRIVING	104
「プレイす」プレイす 「プレイ」するモータースポーツに親しむ	
R'on CHALLENGE	106
レーシングオン・ターセル チャレンジレポート VOL.1	
PIT-IN PRESS	110
読者のページ/UKIOの答え/質問/カート&オートラNOW ほか	
GARAGE TALK	114
限られた燃料で、より速く、勝敗の鍵を握る燃費のこと—高橋 基浩	
A DAY IN A SCENE	115
1960年ファミリー・ラリー	
RACE DIARY	122
サンマリノGP/F1ベルギーGP/シルバーストン1000km/富士1000km ほか	
SCALE CAR	140
ホンダ RA272	
FOR RACING PURPOSE ONLY	141
ターボ・ヘルメット	
DIMENSION	142
VWゴルフ ボカールカップ仕様	

ハイブリッド・コンポジット・ポーネント。高性能のインジェイプアツプです。

ハイブリッド・コンポジット・ポーネント。高性能のインジェイプアツプです。

いわば音量の、クルーズコントロールを装備。走行条件にかかわらず、一定の音量感を維持するオートボリューム。走行するクルマはノイズの発生源でもあります。スピードを上げるにつれて、エンジンノイズ、ロードノイズが増加。このノイズの増加にあわせて、これまでドライバーは手動でボリュームを調整し、ノイズに負けない快適な音量を確保していました。この煩わしさからドライバーを解放する画期的な、いわば音量のクルーズコントロールをケンウッドの技術陣が開発に成功しました。快適に感じる最適音量を静かな時に決め、オートボリュームをセットすれば、走行条件、ノイズレベルに応じて音量が自動的にアップ、ダウン。連続して快適な音量感を維持してくれます(対応機種/KRC-99)。ワイヤレスリモコン対応。ドライバーはもちろん、後部パッセンジャーも手の中サイズのリモコンで自由に操作が可能。別売のワイヤレスリモコン・ユニット(CA-99 ¥8,500)を接続することにより、主要な操作がリモコンで可能になります。ワイヤレス・コントロール式ですから、後部座席からでも自由に操作ができます。リスニング中使用頻度の高いボリューム&アッテネーター、FF、REW、PLAY、PROGRAM、イジェクト、周波数up/down、受信バンド切替が手元でできます。操作パネルをすっきりレイアウト。多才なハイブリッドの操作性を改善するスライド式操作パネルを採用。音量調整やテープ、チューナー、イコライザーなどの主要キーは前面に大きく配置し、使用頻度の少ないキー類はスライドポケットに収納・多機能をすっきりまとめています(対応機種KRC-99)。電子式ボリュームを、さらに改善。ハイスピード、そしてよりデリケートに音量コントロールが可能な2スピード方式電子ボリューム。ケンウッドは、2スピード方式の電子ボリュームを開発しました。音量の増減スピードが2段階に切り換えられるもので、しかもその切り換えは、音量調整キーを押す強さによって行うことができます。



●モード(ソース)切り換えによるトリプルファンクション・キーを採用し、わかりやすい多機能操作オペレーション。●より速く、より緻密に音量コントロールが可能な2スピード電子ボリューム●走行ノイズを感知して一定の音量感を快適に維持するオートボリューム(KRC-99)●FL(電光)管採用の見やすいディスプレイ。操作キーにもボタン内浮文字ライティング採用。●多才な機能がすっきり使えるスライド式操作パネルを採用(KRC-99)●カセット内にテープランニング、選曲曲数、プリセットステーション(KTC-7061接続時)を表示するオートシャッタードア。●オートアジャスター機構つき3モーター・フルジョック・デッキ。●別売のコンシールドFM/AMチューナーを追加すれば、FM10局・AM10局のプリセット機能を持つハイブリッド・レシーバーに。●7バンド・コンピュータゲージ内蔵。スピーカー機能、プリセットメモリー機能も装備。●ワイヤレスリモコン(別売CA-99)対応。



COVER PHOTO by CHIKARA KITABATAKE



サーキットには愉快が棲んでいる。

ROUND 2 6/21 NISHISENDAI CIRCUIT 光とガラスの間に、風景が生まれる。幾重にも重なりながら、消えていく。風は、まっすぐに伸びていく。

on Sports Motoring
TRAMPIO

TWTR

ON AIR

6月のモータースポーツ番組

●「モーターランド」

毎週水曜日 23:30-00:00/テレビ東京

6/17 WRC第5戦 ツール・ド・コルスラリー

6/24 ツーリングカー300km選手権 (西仙台ハイランド)

番組からひとこと▶24日にはロスマズコーナーも放映します。フランス・コルシカ島からのツール・ド・コルスラリーに注目。お楽しみに。

●テレビ東京・テレビ大阪・テレビせとうち(水)深夜23:30-00:00 ●札幌放送=5週(木)23:45-00:15 ●新潟放送=3週(木)深夜00:10-00:40 ●三重テレビ=8週(金)19:00-19:30 ●高松テレビ=2週(金)深夜00:00-1:30 ●岐阜中央テレビ=3週(土)23:55-00:25 ●熊本県民テレビ=2週(土)深夜00:35-1:05 ●岐阜放送=3週(月)22:30-23:00 ●静岡テレビ=3週(月)深夜00:20-00:50

●「カーグラフィックTV」

毎週土曜日 深夜00:10-00:40/テレビ朝日

6/6 N E WジャガーXJ6 3.6のテスト

6/27 VWポカールレース挑戦記 Round2

番組からひとこと▶13日はル・マン生中継のためお休みです。20日は新型カローラをテストする予定です。ポカール挑戦も2戦目、乞う御期待!

●新潟放送=2週(土)15:25-15:55 ●東海テレビ=2週(土)23:20-23:54 ●名古屋テレビ放送=2週(土)深夜1:00-1:35 ●北海道テレビ放送=(日)11:25-11:55 ●九州朝日放送=(日)23:00-23:30 ●新潟テレビ21・東日本放送=(日)23:25-23:55 ●広島ホームテレビ=(日)23:30-00:00 ●北陸放送=(日)深夜00:10-00:40 ●山形テレビ=(月)深夜00:10-00:40 ●福井放送=(月)深夜00:35-1:05 ●福島放送=(火)深夜00:20-00:50 ●テレビ信州=(火)深夜00:30-1:00 ●秋田放送=(水)深夜00:55-01:35 ●熊本放送=(水)深夜00:45-1:15 ●高松放送=(水)深夜1:30-2:20 ●北日本放送=(水)深夜00:30-1:00 ●テレビ大分=(水)深夜00:31-1:00 ●朝日放送=(金)深夜00:55-1:25

●「スポーツUSA」

毎週日曜日 23:30-00:00/テレビ朝日

6/28 ル・マン特集

番組からひとこと▶14日のル・マンをふり振り返り、スポーツUSA独自の切り口で特集を組む。スタジオには寺田昌次朗氏をゲストに迎える予定。

●「鈴鹿F3000シリーズ 第2戦」

6月6日 土曜日 14:00-14:54/TBS

番組からひとこと▶5月23日のF3000の模様をレースの流れにそってお届けします。またレーシングチームはどのように成り立っているか、ということでチーム北村にスポットをあて、紹介していく予定です。

●北海道テレビ放送・中部日本放送・毎日放送・RKB毎日放送

●「F1第4戦 モナコグランプリ」

6月7日 日曜日 13:00-14:00/フジTV

番組からひとこと▶編成の関係でこの期間ですべて編集し充実させます。

●テレビ西日本・テレビ静岡・北海道文化放送・テレビ新潟・福島テレビ・セガテレビ・テレビ宮崎・7日13:00-14:00●山形テレビ・新潟放送テレビ・テレビ熊本・7日15:00-16:00●長野放送・石川テレビ・7日深夜00:40-1:40●秋田テレビ・7日深夜00:45-1:45●山形放送=7日深夜00:55-1:55●青森テレビ=7日深夜11:00-2:10●福井テレビ=1日深夜00:20-1:20●愛媛放送・鹿児島テレビ=12日深夜00:50-1:50●宮西テレビ=12日深夜00:50-1:50●朝日放送=13日14:30-15:30●岡山放送=13日深夜00:40-1:40●テレビ長崎=13日深夜11:30-2:30●朝日放送=14日深夜00:10-1:10●東海テレビ=15日深夜00:40-1:40●富山テレビ=20日15:30-16:30

●「'87ひろしまラリースピリット」

6月7日 日曜日 14:00-15:00/中国放送

番組からひとこと▶5月30-31日に行われた全日本ラリー選手権第3戦の模様を編集し7日にオンエア。スタジオ解説は藤田直廣氏による。

●「富士GC 第2戦」

6月7日 日曜日 15:30-16:24/TBS

番組からひとこと▶当日のGCを追っかけ放映となります。スタート近くに建てられたアーチにリモコンカメラを設置し、迫力ある画面を構成。

●北海道放送・東北放送・静岡放送・RCC中国放送・RKB毎日放送・中部日本放送・毎日放送

●「'87ル・マン24時間レース」

6月13日 土曜日 Part-1 22:59-00:25/Part-2 6月14日 日曜日

午前11:25-2:50/Part-3 3:00-3:50/Part-4 4:00-5:00/Part-5

16:00-17:25/Part-6 23:30-00:25/テレビ朝日

番組からひとこと▶Part-1-3まではすべて生。Part-1ではスタートシーンから見える。またPart-5では日本チームに接近し、車検から予選とドキュメントタッチで編集したものもお送りします。また最後のPart-6ではゴール時点からのON AIR。録音中継もまじえながら、

レース展開によってはダイジェスト版で総集編的に放送する予定。

●北海道テレビ放送・東日本放送・福島放送・テレビ朝日・新潟テレビ21・テレビ信州・静岡放送・名古屋テレビ放送・朝日放送・広島ホームテレビ・神戸放送・九州朝日放送・鹿児島放送

●「キャメルトロフィー」

6月21日 日曜日 16:00-17:25/テレビ朝日

番組からひとこと▶今年の3月から4月、マダガスカルで3週間にわたって行われたキャメルトロフィー取材。日本人チームに同乗して撮影した。レースのみでなくマダガスカル集いの映像も楽しいものに……。

●ネット局は「'87ル・マン24時間レース」と同じ

●「アドバン・サウンド・コックピット」

毎週水曜日 17:00-17:30/FM東京

6/3 鈴鹿フォーミュラ・ジャパンF3000レポート

6/10 ヨーロッパF3000・ムジェロまで

6/17 富士GCサウンドレポート

6/24 F1モナコGP



Born to infinity of a critical plane: A new dynamic relationship bonding body, machine, nature. Forging forward. For the love of the drive.

SCHEDULE: '87 ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP



からたまで震わせる夢は、目を閉じていても訪れはしない
午前6時、時速350kmのライブは、夜を通り過ぎた。飛行機
ならとくに離陸する速さで大地を駆け抜ける猛者たち
彼らが急ぐ名誉のために、ポテンザもまた眠りを忘れる

見ればいっといふこと。

POTENZA
from BRIDGESTONE MOTORSPORT

恵二・黒沢元治・塩沢三子夫・関谷正徳・鈴木利男・中子修・森本晃生・鈴木重久里 他ブリヂストン契約ドライバー 開催日・場所 6/20北海道スピードパーク・6/24西日本サーキット・7/6鈴鹿サーキット・7/27西仙台ハイランドレースウェイ・8/2北海道スピ
8/17富士スピードウェイ・9/1中山サーキット・9/7鈴鹿サーキット・9/21スポーツランド菅生・10/12筑波サーキット・10/19鈴鹿サーキット 申し込み、問い合わせ レッツ スポーツクラブ オフィス TEL.03(546)8151

TWTR



ビデオソフト/VHD/レーザーディスク情報

● 『INDY500: More Than a Race』



カラー55分 S29.95(約4200円)プラス送料で計S32.9
アメリカから直接個人注文して取り寄せるインディのビデオが、一番面白い。入手法としては全米一の自動車専門店「Classic Motorbooks」(P.O.Box1, Osceola, W 154020, U.S.A.)に上記製品名とNo(V=110846D) #=110847D)を英語で書いて送金小切手かカードで入金する。

選者	和田孝夫	編集部
サウンド	☆☆☆	☆☆☆
画質	☆☆☆	☆☆☆☆
見せ場	☆☆☆☆	☆☆☆☆
教材度	☆☆	☆
総合評価	☆☆☆	☆☆
ひとこと	インディマニアで、詳しい人には魅力的な本物と思う。今日までのインディの歴史を流れてきて追ったものを中心に、もの凄いスピードと、クラッシュシーンとで構成されている。ドライビングテクニクは天才というよりも、とにかく「速さ」が楽しめる。値段も手頃だしインディマニアにとってはお買い得なビデオ。	インディ500の歴史、ドラマ、人を語った本邦初公開ビデオ。画面には時おり興味深いシーンが展開するが、断片的な歴史解説やあまりに詳しいエピソードの紹介が多いので、ちょっとついていけないところがある。輸入代理店があるわけではないので個人輸入しか手はないが、ドル安の恩恵をモロに受けての4500円は安い。

● 『87ポルトガルラリー』



R87-38 カラー60分 1万1500円
デルタポイント ☎03-465-5798
見どころはなんといってもエストリルサーキットでのカーチェイス、ラリークロス、そしてまた今年も起きてしまった事故シーン……。ポルトガルの情熱的な観客の間をぬって、ラリーリスト達のドライビングが盛り上がる。

選者	日下部保雄	編集部
サウンド	☆☆☆	☆☆☆
画質	☆☆☆	☆☆☆
見せ場	☆☆☆☆	☆☆☆☆
教材度	☆☆☆☆	☆☆☆☆
総合評価	☆☆☆☆	☆☆☆☆
ひとこと	グループAになって初めての本格的なダートラリー。4WD勢では3アレンの激動的な走りとは対照的に、①カシノンのスムーズなドライビングが印象的だ。FFでは5のエリクソン・ゴルフと往年にユティ・ルノーがドライビング/マシン/セッティングともかなり違っておりなかなか興味引かれた。価値になる。	またしてもギャラリーの死傷事故が起きてしまい、後味の悪かったポルトガル・ラリーだが、ラリー自体はアラベル主体で面白い。また、チームワークやアラベルのラリーステーション以外にも、エストリル・サーキットを使用するコースや、飛行場を使うハイスピードのジムカーナ等ラリーリストの器用さを示すシーンも多い。

● 『87サファリラリー』

(日本語字幕) R87-39 カラー60分 1万1500円 6月25日発売予定
デルタポイント ☎03-465-5798
4月16-20日、ケニアで行われたWRCの第4戦はアウディが1-2フィニッシュ、TTEのトヨタ・スープラのデビュー戦での活躍もバッチリ。

● 『87ミント400』

(輸入英語版) OF87-06 カラー60分 1万3800円 7月10日発売予定
デルタポイント ☎03-465-5798
アメリカンしてる映像を満喫できる。オフロード・バギーが9号走する。

● 『87ロスマンズ・サーキットオブアイルランド』

(日本語字幕) R 87-P カラー30分 1万3800円
デルタポイント ☎03-465-5798
BMW・M3やシエラRSコスワース等がオールターマックのERC戦に集結。2台のラリーカーにカメラを搭載。迫力ある映像を約束します。

● 『87ツールドコルス』

(日本語字幕) R87-40 カラー60分 1万1500円 7月10日発売予定
デルタポイント ☎03-465-5798
フランスでのWRC第5戦、ついに後継調律師のBMW M3が早く優勝!

● 『87サファリラリー』

(輸入英語版) AR-24 カラー55分 6800円 発売中
MCインターナショナル ☎06-448-0234
とにかくこの安さか嬉しい。アナウンスが理解できないのが悲しいが辞書を片手に頑張れるアナタにはおすすすめ。内容はデルタの対物と大差ない。



ホニモの夢は、眠っていても

Let's SPORT! ポテンザ・ドライビング・レッスン インストラクター 星野一義・松本一徳
ードパーク・8/10筑波サーキット



男の愛する時間。

All the wheels of SPEED STAR are accepted by JWL, VIA and other Japanese standard.

SSR // EX-C

SPEED STAR CO., LTD.
5-159 Ohtashinmachi Yao city OSAKA 581 JAPAN. TEL.0729-49-8187.

SU-JI

15,000,0

数字で見るモータースポーツ

40

今回は日本国内のビッグレースに目を向けてみよう。

日本の2大レースシリーズといえば、F3000(昨年度までの全日本F2)と富士GCだ。両シリーズの優勝者を見てみると、下記ようになる。

星野 一義	40勝 (F2=20勝 (鈴鹿14勝), GC=20勝)
中嶋 悟	24勝 (F2=21勝 (鈴鹿19勝), GC=3勝)
高原 敬武	19勝 (F2=7勝 (鈴鹿6勝), GC=12勝)
松本 忠二	14勝 (F2=9勝 (鈴鹿6勝), GC=5勝)
長谷見昌弘	10勝 (F2=8勝 (鈴鹿5勝), GC=2勝)
高橋 国光	8勝 (F2=4勝 (鈴鹿3勝), GC=4勝)
G. リース	8勝 (F2=6勝 (鈴鹿2勝), GC=2勝)
黒沢 元治	5勝 (F2=3勝 (鈴鹿2勝), GC=2勝)
森田 直廣	4勝 (F2=1勝 (鈴鹿1勝), GC=3勝)
高橋 健二	3勝 (F2=3勝 (鈴鹿1勝), GC=0勝)
S. ヨハンソン	3勝 (F2=3勝 (鈴鹿1勝), GC=0勝)
酒井 正	3勝 (F2=0勝, GC=3勝)
生沢 敏	3勝 (F2=0勝, GC=3勝)
梶野 孝司	3勝 (F2=0勝, GC=3勝)
片山 義美	3勝 (F2=0勝, GC=3勝)
風戸 裕	2勝 (F2=0勝, GC=2勝)
J. ラフィット	1勝 (F2=1勝 (鈴鹿1勝), GC=0勝)
R. バトレゼ	1勝 (F2=1勝 (鈴鹿1勝), GC=0勝)
M. スレール	1勝 (F2=1勝 (鈴鹿1勝), GC=0勝)
B. ガビアーニ	1勝 (F2=1勝 (鈴鹿1勝), GC=0勝)
K. アチソン	1勝 (F2=1勝 (鈴鹿1勝), GC=0勝)
M. サックウェル	1勝 (F2=1勝 (鈴鹿1勝), GC=0勝)
鈴木 利男	1勝 (F2=1勝 (鈴鹿1勝), GC=0勝)
田中健二郎	1勝 (F2=0勝, GC=1勝)
北野 元	1勝 (F2=0勝, GC=1勝)
柳田 春人	1勝 (F2=0勝, GC=1勝)
鈴木 誠	1勝 (F2=0勝, GC=1勝)
蛸子田 寛	1勝 (F2=0勝, GC=1勝)
関谷 正徳	1勝 (F2=0勝, GC=1勝)

以上29名、日本人21名と外人8名だ。星野のオールマイティさが歴然。対象としたレースは、F2が73年から'87年第3戦終了までの全29戦、77年までのF2000と'86年から'87年のF3000も含めてある。鈴鹿選手権が始まったのは77年からだが、上記データにはそれ以前の73年から現在(87年5月半ば時点)までの全6戦分をまとめた。一方、富士GCシリーズは71年から'87年第1戦終了までの全73戦、その初期にはクラス分けがあったが、ここでは総合優勝だけを対象とした。

さて、星野の勝利数はどこまで伸びるのか。そしてその記録を破る者は現れるのだろうか。それは一体誰、そしていつ?



F2/GC40勝の星野。ちなみに今年7月で40歳

SPECIAL VERSION EX-C



レーシングマシンのエンジン、サスペンション、シャーシ、タイヤ等、全てのパーツは相互に作用しあい最高の性能を発揮しなければならない。又、レーシングエンジンの高出力化にともない、タイヤグリップが増大することによって、ホイールに最高のクォリティとマシンのエネルギーのすべてを路面に正確に伝えることを要求してくる。軽量、剛性、精度を兼ね備えたスピードスターのホイールはあらゆるマシンの要求を満たしています。

GUNMETAL METALLIC POLISH, FIN & MESH MODEL。

ホワイトポリッシュに NEW MODEL MESH TYPE をプラス、ガンメタリックFIN・MESHと共に12inch(FINのみ)・14inch・15inch・16inchでフルラインで発売されます。



SPEED STAR DUNLOP FORMULA S Dr YOSHIHIRO TACHI



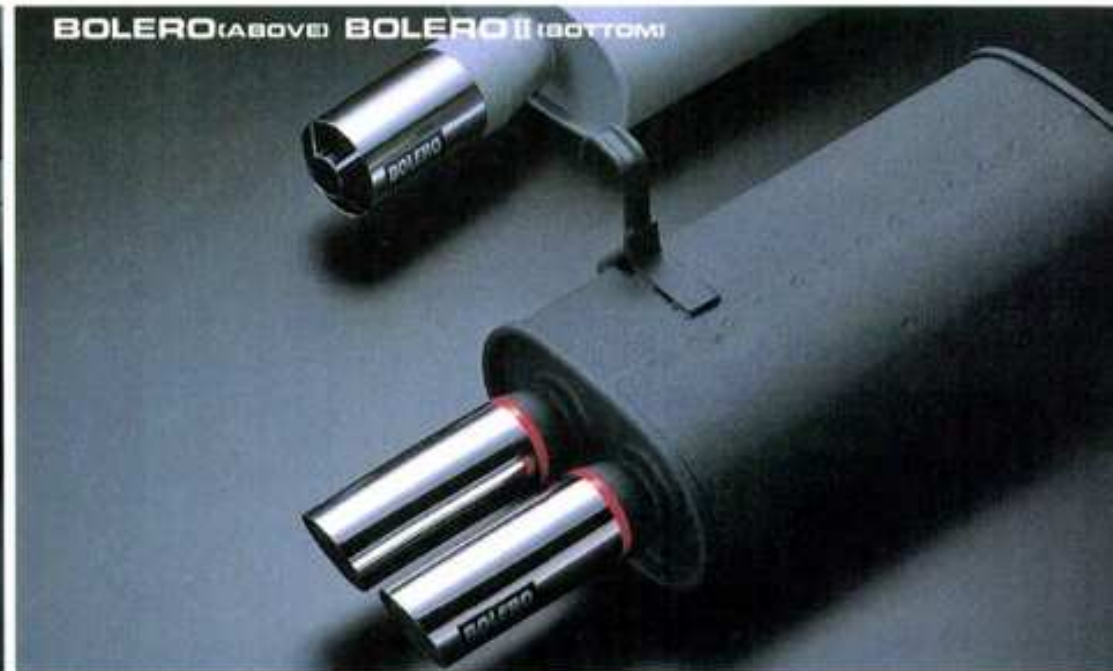
人生、走りっぱなしの男たちへ。ボレロ。

トップレーサーは何故か、とびきりのナルシストが多い。当然かな。
FISCO 公認マフラー。ボレロレーシング。ここに、登場。

BOLERO EUROPE ALFA ROMEO



BOLERO (ABOVE) BOLERO II (BOTTOM)



BOLERO EUROPE PORSCHE



BOLERO RACING



SPONSOR



CALSONIC

CALSONIC INC. これまでニチラカラーで走っていた星野一義選手のグループCカー、ニッサンR87Eが今年はカルソニックカラーにペイントされた。ニチラはスポンサーを降りたのか? という質問を受けることも多いという。カルソニックは日産グループの一社である日本ラヂエーター(ニチラ)のアメリカ法人の会社で、アメリカを中心にカーエアコンの製造販売を行っている。今後はヨーロッパ市場への進出も検討中ということから全面にカルソニックを押し出し、全日本スポーツプロトタイプカー選手権とル・マンを戦う。CALSONICのカーエアコンは日産のクルマに装着、アメリカで成功したことからニチラでもカーエアコンを製造するようになったという。モータースポーツへのスポンサーは'86年のセファリアーに出場した若下良夫選手のシルビアから、そして本格的な活動は今年のグループCからとなる。CALSONICのスポンサーはニチラの場合と同様、星野選手との個人的なつながりが強いので今のところグループCのみ。自動車部品メーカーでもあるので、耐久性が求められるこのカテゴリーのスポンサーをメインにしていきたいという意向があるようだ。CALSONICカラーはブルー。カーエアコンのイメージと、CALSONIC社のあるカリフォルニアを象徴しているという。

設立: 1976年6月3日
資本金: 250万ドル
本社所在地: 9, Holland Irvine, California 92714 U.S.A.
事業内容: カーエアコンの製造・販売
売上高: 1億3500万ドル (1985年度)

BA-TSU

株式会社バツ バツという面白い名前スポンサーの登場だ。BA-TSUは原宿を拠点とするDC(デザイナーズ&キャラクターズ)ブランドのファッションメーカー。近年モータースポーツで注目を集めるスポンサーの一つであるアパレル業界は、日本でも10億円以上の産業に発展してきた。BA-TSUは、まさにマル・バツのバツ。これまでの既成概念にバツをつける。交叉、クロスということから色々なものと出会うという意味がこめられた名前だ。(株)バツは12のブランドを持っていて、2-3歳用からアダルトな年齢層まで幅広い洋服作りを行っている。BA-TSUグループとしては他にも、飲食関係や新事業の開発、ギャラリーの開設など、原宿の街全体に関わる事業も行っている。モータースポーツとの結びつきは去年の鈴鹿8時間耐久レースから。この時は練習中にバイクが故障して残念ながらレースに駒を進めることができなかった。そして今年、全日本スポーツプロトタイプカー選手権に出場するOZレーシングチームをスポンサー。現在、今後進出を検討中のスポーティーウェアのアイデアを練っているところだ。来年以降、BA-TSUのファッションがチームキットを販すことになるかもしれない。

設立: 1977年
資本金: 2000万円
本社所在地: 東京都渋谷区神宮前5-6-17
事業内容: ファッション衣料の製造・販売
BA-TSU, MEN'S BA-TSU, M INI BA-TSUなど12ブランドを全国210店舗にて展開している。



Good Choice FET



50mで100km/hの減速Go
加速Gより何と急激で、大切なGか

速いクルマの条件とは、エンジン、サス、タイヤも性能が飛躍的にアップし、いまのレースは加速や最高速など、重要な意味ではなくなっている。コーナー直前、どこまで高速で突っ込めるか、ブレーキへの信頼性とブレーキテックがなければいけない。その減速のおかげで、立ち上がり思い切り飛び出せる。タイヤをロックさせない適確なテック、からだで覚えた減速Gのフィーリング。それが結局、速さにつながる。そのために、ダイレクトに足先に性能を伝えるブレーキシシステムが必要だ。

モンスター田島



トヨタ	ニッサン	ホンダ	マツダ	三菱	スズキ	ダイハツ	スバル
トヨタ 2000GT (M21) 2.0 (81-82)	ニッサン 2000GT (M21) 2.0 (81-82)	ホンダ 2000GT (M21) 2.0 (81-82)	マツダ 2000GT (M21) 2.0 (81-82)	三菱 2000GT (M21) 2.0 (81-82)	スズキ 2000GT (M21) 2.0 (81-82)	ダイハツ 2000GT (M21) 2.0 (81-82)	スバル 2000GT (M21) 2.0 (81-82)



22周め、プロストは中嶋を1周遅れに下した

プロストが歩み寄って行ったのか、それとも中嶋から近づいていったのか、あるいは自然にお互いが声をかけ合ったのか、それはわからない。まして、何を話し合ったのか、なおさらわからない。

けれど、この日のスバ・フランコルシャンで最も輝いていた2人が、ともかく声をかわしたのはごく自然のなりゆきだったと思えてしまう。ジャッキー・スチュワートのF1最多勝記録に並んだアラン・プロストと、F1 2戦目にして5位、しかもそれがホンダ・ユ一ザーのトップ・リザルドだった中嶋悟。いっぽうには自信が、いっぽうには興奮が満ちあふれていた。

プロストの27勝タイの大記録には、ただただ恐れ入るばかりだ。そして、この記録がプロスト自身の手によって更新されることはほぼ確実だ。プロストの今後の1勝は、そのまま神話として残るだろう。

それに比べればあまりにささやかかもしれないが、けれど中嶋のF1デビュー後3連続完走、しかも2、3戦で入賞というのも、すばらしい記録なのだ。

現役F1ドライバーの中で、この中嶋の7、8、5位に比肩できるキャリアの持ち主はいくらもない。いや、ほとんどいない。たとえばプロストのばあい、6位・5位・リタイアという流れだった。

今をときめくビケ、マンセルの2人にして、3戦連続リタイアの滑り出しである。

アイルトン・セナならどうか？ リタイアでデビューし、6位・6位。3戦連続で完走したのは、わずかにルネ・アルヌーの9位・14位・9位と、バスカル・ファブルの12位・13位・10位があるのみ。

引退したドライバーでは6、3、2位のJ・スチュワートがピカリと光っている。

順境の中でスクスク伸びて行くのは、意外に難しいものだ。けれど、素質のある者はそうやって速く、強くなる。プロストがそうだった。中嶋も、その男達のひとりに入った。

ヒーローはこの2人!

F1最多勝タイのプロストとホンダ勢最上位の中嶋

Photos/Norio Koike





「これでもう、今日はレースできないかも知れないな……」

5月3日、曇り空のオートドロモ・デ・ノ・フェラーリでは、もうすぐフォーメーション・ラップが始まろうとしていた。その時、中嶋悟はひとりスターティング・グリッドにつかず、ロータスのビットガレージの前で、どうすることもできない焦燥と虚脱の時間を過ごしていた。

タミーグリッドへ着くべき中嶋がビットへ滑り込んできたのは、ロータス99Tが誇るア

クティブ・サスペンションの油圧が突然低下したためだった。セナのスペアカーが引っぱり出される。だが、フォーメーション・ラップが始まり、その1周が終わる……。

中嶋にとつてのささやかな幸運が始まったのは、その時だった。グリッドについたマシンの中から腕が上がり、大きく左右に振られたのだ。『スタートできない』の合図だ。チーバー、ブーツェン、そしてブランドルがエンジンをストールさせた。もう一度、スタートのやり直し。中嶋にビットスタートのチ

ヤンスがめぐってきた。

スタートノ。全車がすべて1コーナーに消えたあと中嶋はコースに躍り出、最後尾25番手の位置から追撃を開始する。まず、7周を終えるまでにすべてのコスワース車を抜き19番手に。次の周、キンザーニのリタイヤで18番手へ上がるが、タイヤがささくれ立ち、10周めにビットインして交換。23番手の位置から再び追い上げた。着実に走りながら、確実に前車をパスする。この時、中嶋はまるでマシンのような正確さを見せた。

ラスト8周となった時、中嶋は10番手にまで這い上がっていた。残り6周、ファビが脱落。カフィーを抜いて8位に。あと3周、パトレゼを抜いて7位。ラスト1周、ワーウィックが脱落して6位に！

絶望の時間から絶頂の時間へ中嶋は跳んだ。



ホンダ1、3、6位、中嶋は貴重な即戦力に

HOT LAP 2

7 GRAN PREMIO SAN MARINO



フォーミュラ・ワン・ポイント

初得点へのピット・スタート

災い転じて福とした中嶋悟のF1第2戦



ピットロードは熱く吠えた

黒旗によるピットインすら克服した星野、そして——

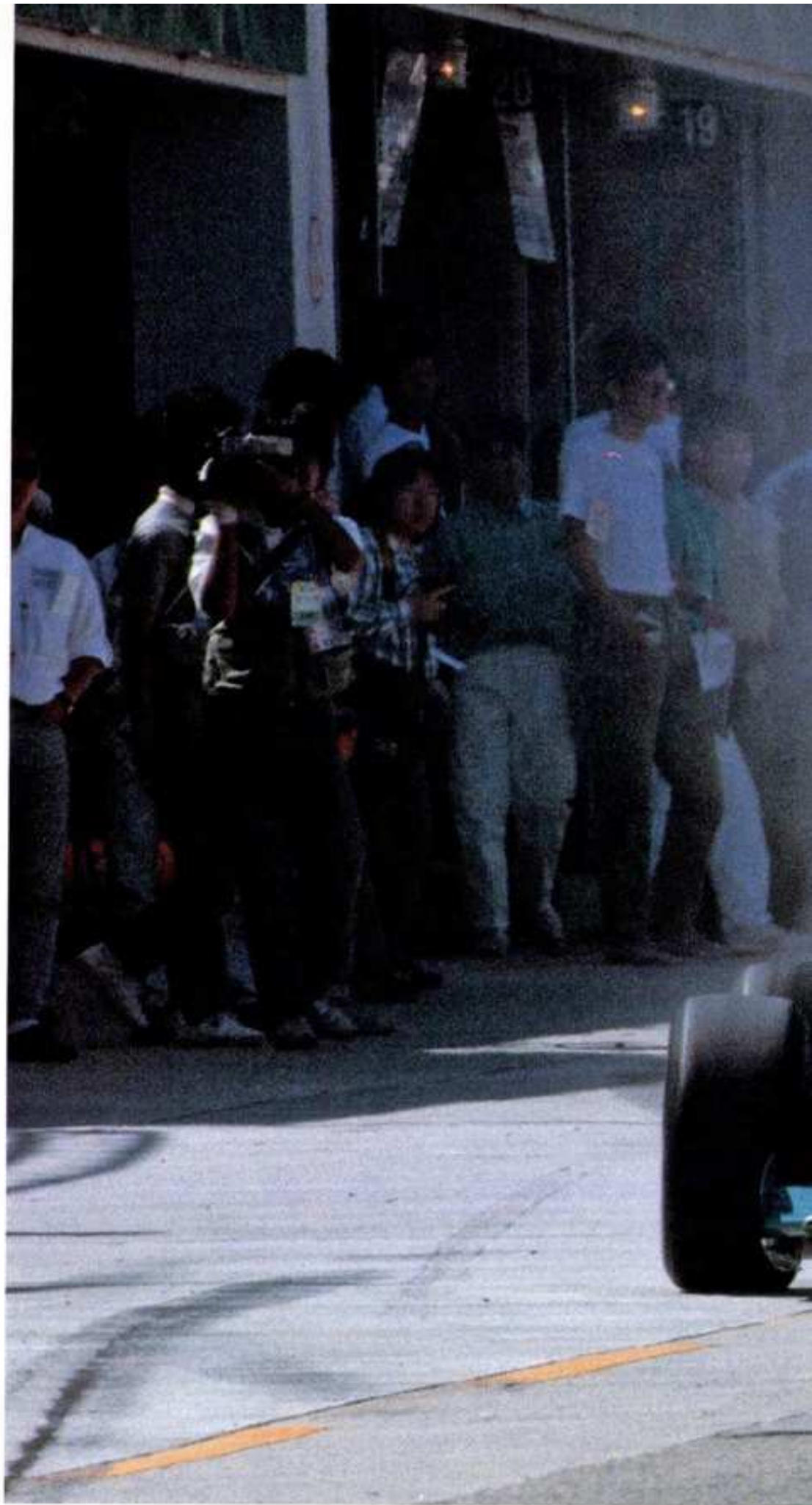
Photos / Hiroshige Satta



1 コーナー進入で星野がリースをかわした瞬間。イエローフラッグはまだ、振られている



星野vsリース。今シーズンのF3000のこの図式にヤマハ・コスワースは変化をもたらすが



トップを走る星野一義が猛烈な勢いでピットロードに突っ込んできた。進入時にはカウスターすら当たっていた。そして、星野はやる心にフルブレーキをかけた。

思いもよらぬブラックフラッグが星野に対して出されたのは、このピットインの2周前12周終了時のことだ。理由は、イエローフラッグ時の追い越し――。

イエローは松田秀士の2コーナーでのスピコンによって出されていた。もちろん、星野はそれを確認している。トップを走るリースの真後ろにまで迫りながら、だから星野は1コーナーでの勝負を控えていた。星野がリースをかわしたのは、イエローが解除されたと判断したからだ。しかし、それは錯覚だった。

何のためのブラックフラッグかはよくわからない。しかし、ピットからもピットインの指示が出た。リースとの差は14秒――。マシンが止まった、その瞬間、星野はブラック

マークを黒々と残しながらフル加速でピットロードをプチ飛ばした。(行くっきゃない。今までのリードは何になる。全開だ)。

コースに出てすぐに、バックミラーに赤いマシンが映った。(てっきり2位に落ちたと思っていた) 星野は、以後、火の勢いでリースとの差を広げながらチェッカーフラッグへとひた走る。星野がつかみ取ったのは、勝利にかける闘志がそのままコース上を疾走したような、そんな熱く燃えた勝利だった。

シーズン開幕以来、ホンダエンジンはこれで4連勝。ドライバーの実力は当然のこととして、DFVに対するホンダの優位もいよいよ明確になってきた。では、DFVに勝算はないのか? それに対する解答に、ペンディングを与える重大事実が、さしきも大会予選日の朝刊に一斉に発表されている。

ヤマハが5バルブの技術をコスワースに供与し、F3000用エンジンを共同開発する事実が明らかにされたのだ。F3000用ヤマハエンジンは夏にはデビューする、そんな噂は前々から流れてはいたが、コスワースとの提携が正式に発表されたことから、すでに共同開発はかなりのレベルまで進んでいると見てまず間違いないだろう。第6戦菅生からの国内デビューも充分にあり得る。当初から搭載するドライバーは、OX66の開発ドライバーを勤めてきた松本恵二、そしてGCでヤマハを使っている鈴木亜久里のふたり、と見るのが自然なところだろう。

さらにはこんな可能性もある。つまり、来年には、DFZにかわるヤマハ・コスワースF1エンジンがデビューしたとしても不思議ではなくなってきたことだ。燃焼効率に関しては、ヤマハは世界でも有数の設計ノウハウを持っている。自然吸気エンジンで高回転、高出力、高効率をつきつめていけば、最後はオートバイのエンジンに行きあたるのだ。

ホンダvsヤマハ。F1にまでその可能性を秘めながら、F3000は、いよいよさらに熱くなってきた。

Photos/Racing on



コーナリング性能が向上した今年の757

ゴーイング・マイ・ロンリー・ウェイ

C1 勢に混じって4位のマツダ757、その完成度は...



HOT LAP 4

FUJI 1000-km RACE



ル・マンでは昨年の覇を期す

またル・マンの季節がやってきた。近年、5月初旬に行われる富士1000kmは、国内各主力チームにとって、その前哨戦という意味合いが強い。

世界のル・マンに挑む前に、まず日本でポルシェ勢の壁を突き破らねばという課題を、トヨタとニッサンは持っている。そして今回、トヨタはグループCマシンとして初の1000km制覇を成し遂げ、ニッサンは予選でポールポジションを奪った。それらがかまびすしく言われる一方で、我々はひとつ重大なバイプレーヤーを忘れてはいないか。

第1戦：鈴鹿500km……5、6位。

第2戦：富士1000km……4位。

そう、マツダ757だ。

以前の2ローターとは対照的に魅惑的なサウンドを発することを除けば、ニッサンの41・4%、トヨタの52・8%を大きく上回る70・6%という高い完走率が、唯一このマシンの長所だった。ノンターボ450馬力のGTPマシン。757では、所詮、600馬力を優に越すターボチャージド純C1マシンにかなうはずがない。

外観も去年型と大差のないこのマシン、ところがその中味は意外にも大幅にポテンシャルアップされている。鈴鹿のタイムが去年の2分06秒427から1分59秒591へと、実に7秒近くも短縮されている事実がある。富士1000kmでもレース後半、C1カーとさほど変わらぬ24秒台でラップを重ねていた。

シーズンオフの間に施されたセンターカウルとモノコックの一体マウント化によるシャシー剛性のアップ、アンダーパネル等の改良で、マツダ757は確実にインフループしてきているのだ。

目前に迫った第55回ル・マン24時間。あのポルシェでさえ、総合優勝を遂げるまで20年を要した。長距離スポーツカーレースではその成功への道程も長期的展望の下で実現するのだと、歴史は語っている。

ル・マン3年目のトヨタ、2年目のニッサンがオーバーオールを狙って鼻息を荒げている中で、マツダはただひとり、外面的には淡々と9度目のル・マンに臨む。

C1とC2の狭間にあって、マツダ757は人知れず力を蓄え、周囲のペースに惑わされることなくマイペースを保っているかのようだ。

半月後、3ローターが発するサウンドが、ミルサンヌに心地よく轟くだろう。



余裕の表情を見せる片山義美（右）と寺田陽次郎

WTCからの挑戦者

BMW M3の実力は、カテゴリーの壁を遂に乗り越えた



WRCデビューラップ、ヘギンのBMW M3



典型的なオールタイムマックのラリー、WRC第5戦ツール・ド・コルスは、WRC初登場のヘルナール・ベギン／ジャンージャック・レーンのBMW M3の手に落ちた。

当初、優勝候補の最右翼には、マッシーモ・ピアシオンそしてブルーノ・サビーのランチア・デルタHF4WDの名が上がっていた。だが、ランチアには、最近、ミッションとサスペンションにトラブルが多発しており、駆動系に負担の掛かるターマックのラリーに、特にその不安が付きまとう。現にラリーのフタを開けてみると、ピアシオンはアンダーステアに悩まされ、サビーはSS10でラリーを諦めなくてはならなかった。これがM3の勝てた要因のひとつとなる。

BMW M3はすでにWTCに緒戦からデビ

ューし、その実力を如何なく見せつけていた。

だがWRCで、レーシングフィールドのマシンが通用するの？ コルスでの結果はイエスタとてた。M3が優勝した、あるいは出来た背景には、コルスの特殊性も大いにある。レース用に開発されたマシンで、ラリー用に開発されたマシンを向こうにまわしてでもある。それは、コルスがWRCに組み込まれているとはいえず、その全てがターマックであって、マウンテンサーキットともいえるからだ。ラリー車とはいえず、4WD、2WDを問わず、ターマックを全開で過酷に攻めればブレーキやミッションに必ず問題は出る。サーキットなればこそ、レース用に開発されたM3に一日の長があるように思えるのだ。

優勝したベギンは、73年に日本の桑島と

もにF3を経験しているし、ラニョッティも

ラリーがないときは、いまだにレースに出場している。コルス出場ドライバーにはこんな経歴の持ち主が多い。それだけスペシャルなコースなのだ。

でもM3が、グラベルにも万能と思えない。その辺をみこして、このM3のイギリスに本拠を置くデビット・リチャードの「フライベイト・プロドライブチーム」は今後、フランス選手権を主に戦うという。本来のポテンシャルを発揮出来る。勝てる。ターマックのラリーを中心に戦うという……。



ピアシオンのランチア・デルタは、今回3位



事故の顛末はこうだった

まず、決勝スタート直後、予選2位の亜久里が1位のリースの前に飛び出し、1コーナー進入のインギリキリをブロックする。行手を塞がれたリースはブレーキをかけたが、さらにイン側へと避け、パイロンをなぎ倒して左フロントウイングを欠落する。後ろのドライバー達も慌ててブレーキをかける。これが言わば、事故への呼び水となった。

予選10番手だったチーバーは、この隙をついて一気に4位に浮上する。8周目、星野が亜久里のスピンの巻き込まれて順位を後退させてからは、チーバーはさらに3位に浮上した。問題はこれからだ。

後続のドライバーがチーバーをかわそうと思っても、ただでさえ狭くポイントの少ない西日本サーキットにチーバーの執拗なブロックが加わり、どうしても前に出られない。3位以降とトップ2台（鈴木利男、亜久里）との差はクランクン離れていく。全員が業を煮やしていた。

24周目にかかる最終コーナーで、ついにリースがインから仕掛けた。ブロックしようとしたチーバーはマシンを横に振る。その隙に、今度は関谷がさらにそのインをつく。1コーナー進入の時点では、関谷はチーバーの前に出ている。チーバーのフロントノーズは関谷の前後輪の間に位置していた。この危険な状態から、しかしチーバーはさらにハンドルをインに切ってしまう。当然、スピードが落ちる。次の瞬間、関谷の右後輪にチーバーの左前輪が接触。2台ともつれあつたまま1コーナーアウト側のスポンジバリアーに激突した。2台が止まった時、関谷の頭の上にはチーバーのマシンが覆いかぶさっていた。チーバーのアンダーカウルがあと1cm横にずれていたら関谷の首が切れていてもおかしくない、そんなギリギリの状況だった。

BIG-2&4の時のF3でのスコットの失格劇に続き、今回のアクシデントはまたしても若手外人ドライバーの「ブロック」に関

クラッシュはわずか10mmに救われた

チーバー 関谷と接触。レース中断された西日本F3000

する問題点を投げかけた。フルブレーキでマシンをスピンさせ事故の対応に奔走した松本が、そして次の周にマシンを止めてそれに加わった星野がチーバーに殴りかかろうとしたのをリースが懸命に止めたのも、同じ外人ドライバーとしてその立場からではない。暴力ぎたを起こしては、ふたりのライセンスがなくなるという判断は出来なかった。ともかく、関谷の負傷が全治1週間で済んだのが、不幸中の幸いではあった。

アツパレ! レイトン 五月晴れッ!

イモーラの空よりブルーしてたマーチF1ハッピー軍団





左から赤城明レイトン社長、カベリ、マーチ社長R、ハード、設計者G、コバツク

拝啓 イモーラでチームのお披露目をなさったレイトンハウス・マーチF1チームの皆様。わたくし、この日が来るのを10何年となく夜も寝ずに昼寝して待つておりました。何がつて——このジャパネスク・ムードむんむんのコスチュームでありますよ。これをいつかは見たかったんだ、日本のファンとしては。やってくれましたなあ、イバン・カベリの羽織・袴のりりしいお姿。しかも、真っ白な扇子付きではありませんか。この写真では見えませんが、お足元はきつと草履に白足袋でキメてるんでしょう。これがブーツだと……坂本竜馬になっちゃうもんネッソ。

加えて、チームのスタッフの面めんのお召しになってる法被と角帯がすばらしい。フジヤマ、ゲイシャ、サクラ咲く。できればカベリにはチョンマゲのかつらをかぶっていたらきたかったですなあ……。無理？ そんなこととはございません。げんに、2輪のエディ・ローソンなどはチョンマゲかぶってハイ・ポ

ーズ、やっております。それにしても、日本のスポンサーでマーチ社が4年ぶりにF1にカムバックしたのはうれしい限りでございます。いまやマーチといえば、インディカーやF3000のコンストラクターとして有名ですが、わたくしどもオールドF1ファンにとつて「マーチ」の名前はやはり70年代初頭にF1界へ新風を吹き込んだ若いチームとしての印象の方が強いんだわ。もっとも、マーチというのはとても不思議なチームでございます。長いキャリアの割には優勝がたった3回しかございません。70年スペインのJ・スチュワート、75年オーストリアのV・ブランピッタ、76年イタリアでのR・ピーターソン、これだけなんです。加えて、77年いっぱい活動中止。81年には活動を再開しましたが、それはもう昔日のおもかげなし。83年はわずか3戦したのみでチョンノ、バリンバリンのワークス活動ぶりは夢のまた夢。77年以降ノーポイントというの

が悲しゅうございました。それが、いまこうして日本色濃くカムバックしたのですから、わたしら感動せずにはおられません。特に感激したのは、その70年代風のエア・インダクション・ボックスでございます。忘れもしません、これはマクラーレンM26に装着されていたものと、ウリふたつ。まさか、元マクラーレン現マーチのチーフ・デザイナーのゴードン・コバツク様がカウルの原型を隠し持っていたのでは……。ま、冗談はさておいて、今後の活躍とカベリのチョンマゲ・カツラを強く強く望みます。一ファンより



イモーラを走るマーチRT871。電気系の故障で序盤リタイア

Photos/Norio Koike



決める。

CABIN SPIRIT



- 写真左から
- キャビン100's/260円
 - キャビン85/240円
 - キャビン85マイルド/240円
 - キャビン100'sマイルド/260円

軽さに、味がある

キャビン

未成年者の喫煙は禁じられています



アルファロメオの直列4気筒ターボを手に入れ、いち早く新車の開発に着手したリジエは突然のエンジン引き上げによって、第1戦のブラジルを文壇イモラからメガトロンを載せて出てきたが、いつもの牙えはなかったリジエの望むパワーユニットは何なのか？エンジン入手にまつわる、こんな秘密話がリジエの口からほとぼり出た



Photo/Norio Koike

ギ・リジエ

GUY LIGIER

ま

まったく、フランスのエンジンってやつはどうなってるんだい？ 他の国が、すべてのノウ

ハウを注ぎ込んでいるっていうのに、イライラするぜ。ホンダのバックには日本が、TAGポルシェのうしろにはドイツが、フェラーリにはイタリアが、フォードにはアメリカやイギリスがいるんだ。どうして我われはそうじゃないんだ？

我われのエンジンが要るんだ。リジエ、イスパノ、パナール、呼び名なんてなんでもいい。フランスって名前のエンジンでもいいんだ。それが我われのもので、他の連中を負かせるものなら何でもいい。

ルノーとヨリを戻す？ そいつがいちばん手っ取り早くて、簡単に、明解な答かも知れん。だが、お断りだな、そいつは、ブジョー？ 考えたくないね。

それにしても、日本人にはまったく困ったもんだ。そうだろう？ ヤツらはやって来て勝って、世界はホンダに征服される。レーガンがアメリカで日本のオーディオやなんかに100%の税金をかけるのわかるよ。

ホンダとの話を知ってるかね？ 1968年のルーアンでやったフランス・グランプリで、オレの友達ジョー・シュレッサーがホンダに乗って死んだ。

オレは何日もの間、ジョーの家族やホンダのために奔走したもんだ。みんなにとって、いい関係を作らなきゃいけなかったからな。あれは、本当につらい時期だったよ。

ホンダがF1にカムバックしてきた時、彼らはまずオレにコンタクトをとってきたよ。サービスを提供しようと言ってきたんだが……オレは断ったよ。

馬鹿けていたかな？ たぶんな。でも何をおいてもまずフランスだった。オレはブジョー／タルボのところへ行くために、ホンダを断ったんだよ。

CIBIE



White & Yellow



One Body Two Stage Lamp

パーフェクトなクルージングを実現するLÉON100に新たなアイテムが加わった。ワンタッチ着脱のイエローレキサンカバーで、白から黄へ、黄から白へ。必要に応じて、気分によって使い分けは自由自在。高効率H₂110Wバルブとイエローレキサンカバーが走りのステージを変えた。LÉON・II フォグ/ドライビングランプの2タイプで新登場。

●イエローレキサンカバーはワンタッチ着脱。



LÉON・II DUAL TYPE

●軽質なアルミ合金ボディー。ニューセラミック製バルブホルダー使用により110W球を標準採用。ラバーパッキンにより防塵・防水効果もアップ。

●サイズ：縦105mm・横173mm・奥行77mm・重さ750g

■セットNo.997 白ドライビング+白ドライビング

■セットNo.998 白フォグ+白フォグ

■セットNo.999 白ドライビング+白フォグ

【付属品 ニューセラミックホルダー+H₂110W、スペシャル】
ジレーハーネス、スイッチ、イエローレキサンカバー×2



セット価格 ¥26,800

SS limited

フランス/シビエ日本総代理店

株式会社エス・エス・リミテッド 〒146 東京都大田区南久が原2-33-19 TEL.03(759)7777 FAX.03(757)3951 TLX.03(246)6050 CIBIE, J.
資料ご希望の方は“資料請求券”をハガキに貼って当社にご請求ください。

資料請求券
RO-7

近頃、耐久レースのパドックで人目を惹いているのは、
 サードをスポンサーする東レのキャンベーンガール杉本彩。5月3日の富士1000kmにはあでやかな着物姿で登場した167cm、50kg、B84、W58、H86のスリムなボディはたいへんご立派。それにしても、サーキットに着物とは大胆な……



Photo / Hiroshige Saita

杉本 彩

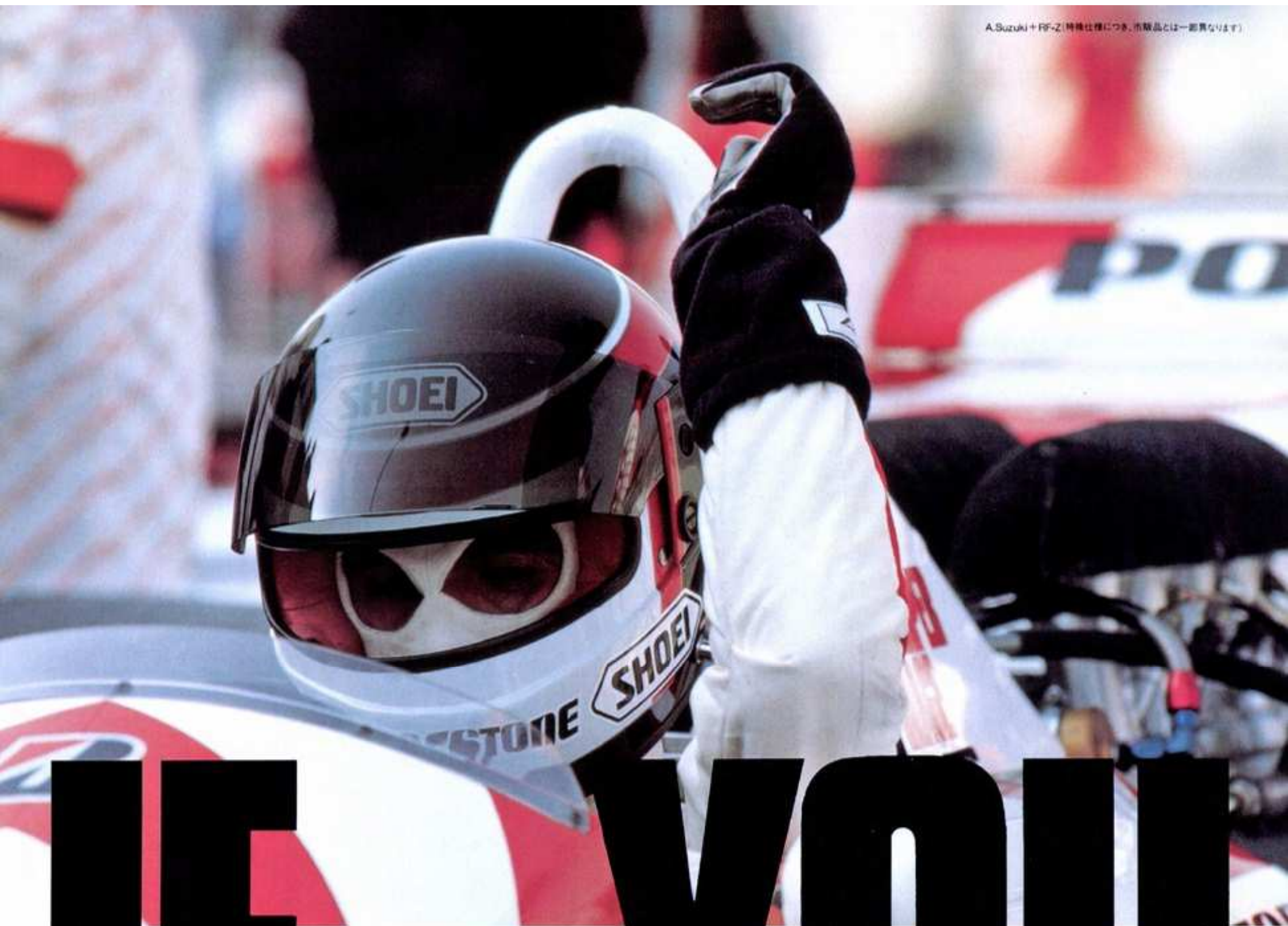
SUGIMOTO AYA

「人にちは。東レの水着キャンベーンガールの杉本彩です。えっと、まずはお仕事の話からさせてください。この、私が今着ている着物、これ東レのシルックという繊維で出来ていて、まるで絹のような肌ざわり。それに何といっても水で丸洗いでできるから、今日みたいな雨の中でもへっちゃらです。でも、サーキットに着物はちょっと奇抜ですねえ。」

この前の鈴鹿がリタイアだったから、今日は最後まで頑張っほしって思ってます。レースを見るのはこれで2回目ですけど、もともとレースって好きだったんですよ。友達にもレース志望の人とか、レーシングクラブに所属している人とかもいるんです。そんなのをずっと、あー、カッコいいなあ、なんて思ってたので、サーキットに来れるのはとっても嬉しいです。

考えてみたら私って得ですよ。だってパドックでもピットでも、どんどん入って行けちゃうんですから。お客さん達よりも楽しんじゃってるなっていうと思います。スタートなんて、近くで見ると、もうすごい迫力。お仕事で来てるのに、ほとんど趣味も兼ねてますね。

えーっ、応援してるチームですか？ そんな自分の所に決まってるじゃないですか。サードMC87Sです。ドームなんて言ったら叱られちゃうでしょ。でも本当のことという私、松本選手のファンなんです。中学校が同じなんです。だからF3000にも行きたいなあ、なんて思ってます。松本選手、今年は耐久には出てらっしゃらないでしょ？ もし出てたら、きつとそっちを応援してたでしょうね。他のチームですか？ ハッキリ言って、あとはどこも変わりませんね。



IF YOU

もっとパワーを。

タイムスコアを叩き出すのは勇気だ。
マシンリミットを打ち砕くのは自信だ。
レーサーは胸を張ることが望ましい。
エントリーアナウンス。
コクピットからパワーを振りあげた。



RF-G RACING ¥29,000

4輪レース専用、プリセットオープニング(電動機構) ●JIS規格C種
●カラー:ホワイト、ライトブルー ●サイズ:S(55~56cm)、M(57~58cm)、L(59~60cm)、XL(61~62cm) ●ファイバーグラス
積層構造 ●7段階クックオープン3次元面超硬質シールド

培英化工株式会社
本社 東京都 東京都港区新橋2-9-2 錦田ビル105号 03-502-0301
大阪支店 06-451-8060 九州支店 092-411-7048
仙台支店 022-248-0165 名古屋支店 052-703-3171

For better concentration **SHOEI** TOKYO LOS ANGELES ANTWERP

'79年、初代の日本のF3チャンピオンが、'83年以来、久々に復帰したフォーミュラは450馬力のF3000。チームも以前在籍したことのあるヒーローズ・レーシング。第1戦/鈴鹿：3位、第2戦/富士：1周リタイア。そして迎えた西日本サーキットでの第3戦、8周目トップに立ったトシオは再スタート後も誰にも先行を許さなかった



Photo/Ken-ichi Yoshida

鈴木 利男

SUZUKI TOSHIO

正

直言ってチャンスをモノにできてホッとしました。この前の富士では1周目のコーナー

で失敗しているでしょ。あのレースもちゃんと走ってれば表彰台は行けたと思ったから。西日本は自分のやるべきことを、ミスなくできました。

スタートでは、とにかく前に行くことだけに集中していました。それで3位、そこからどういう走りをするか探っていたところだったんです。そうしたら垂久里君と星野さんがヘアピン立ち上がりで行くのが見えなかったんで、遅れたかなと思ったんです。そうしたらヘアピンで2台とも止まっていたんで、正直言ってもうけたと思いました。

再スタートの時はシビれました。グリッドの一番前にいて、具体的な目標がすぐそこにあって、やるべきことをちゃんとやれば大丈夫という状況だったんで、ミスなくしようと思うと、本当にシビれていました。それで、うまくスタートできて、後ろに星野さんがいることは、確かにいつもとは違う感じだったけど、それ以上にコーナー一つ一つで気を抜かないよう、ミスしないように気を使って走りました。西日本は感じが、特にインフィールドでカートコースに似ていてリズム取りやすいし、今までいい結果も出ているんで好きなサーキットなんです。だから、ここで勝ったからって、すぐに鈴鹿で1秒速くなるというのは、なかなか難かしいでしょう。でも、今まで不安気に乗っていたのが吹っ切れたし、小さいけど自信も付きました。これからはリラックスしてやれそうです。

今年出るF3000やグループAだけでなく、富士でF1もテストさせてもらいました。まるで自分の体が小さく感じる程の、それは凄いいパワーですよ。あれで2時間もレースする人は本当に凄いですよ。



この性能のすべては、 F-1タイヤから受け継いだ。

グッドイヤーが供給するF-1レーシングタイヤ“EAGLE”をもとに、高性能スポーツ車のために開発された高性能ラジアル“EAGLE SERIES”。F-1レースの一戦一戦で鍛えぬかれた、最先端タイヤテクノロジーの結晶です。その傑出した高速直進安定性、コーナリング性能、そしてウェット路での排水性…。すべてのハイパフォーマンスカーと、ズバ抜けたマッチングを示します。また、超特殊コンパウンドの採用により耐久性もハイレベル。時代のニーズにも高い次元で応えました。西独“AUTO-MOTOR-SPORT”誌で実施された高性能タイヤテストでも、堂々最高得点をマーク。世界のカーメーカー、チューナー、評論家、そしてユーザーから、超高性能ラジアルとして揺らぐことのない支持を得ています。



Catch the Racing Feeling

レーシングスピリッツが生んだ高性能、イーグルVR、イーグルNCT & NCT-Sバージョン。
はるかにグレードアップした走りが、いま始まる。

グッドイヤーの高性能輸入タイヤは、
大幅な値下げを敢行し、円高による
差益を皆さまに還元しております。

資料のご請求は、請求券を添えて次の宛先までお申し込みください。〒107 東京都港区赤坂1-9-13日本グッドイヤー株式会社 マーケティング部

GOODYEAR

1987年、つまり今年“ピレリーはモータースポーツに参加し、輝かしい成果を収めて80周年を迎えた”という。この事実をひき上げてピレリーから5人の各部門の重役が日本を訪れた。プレスコンファレンスに出席するためだ。タイヤ技術部門モータースポーツのチーフ、マリオ・メザノーテ氏もメンバーのひとりとして来日した。1926年生まれの61歳は、ラリー、レース、そして日本へと精力的に活動している。



Photos/Racing on

マリオ・メザノーテ

MARIO MEZZANOTTE

先

週のおわりまで、ツール・ド・コルスに行ってきたんだ。ラリーがゴールしてそのあとすぐミラノにもどって、旅支度をととのえてから、日本でのピレリー・プレスコンファレンスに来たというわけなんだよ。本当に忙しい一週間だったな。ハッハッハッ……。

ピレリーは86年一杯でF1から撤退したけれど、ある意味ではこれは撤退ではない。というのは我々は新しい世界ツーリングカー選手権にアルファ、BMW、ベンツ、フォードなどとともに参戦しているからね。それらの高度な車向けに我々が作るタイヤは、いわばF1ラジアルの小型版なんです。ひとつの方法として、この新しいツーリングカー選手権でF1の経験を積み重ねていくことになるでしょうね。F1へのカムバックはそうすぐに、とはいかないだろうね。まあ、そのうちにね。カムバックの件に関しては中期的に見てみるんですよ。

今は、オートバイのロードレースを含めて、ラリーとツーリングカーレースをモータースポーツ活動の中心に置いています。ロードレースのヨーロッパチャンピオンシップの500ccでは是非チャンピオンを取りたいね。

今回のツール・ド・コルスは、うちにとっては上出来だと思ってるんだよ。ランチア・デルタHF 4WDは、コルスのようなアスファルト路面に合うとはいえないからね。そういう意味で、今回はランチアがベストなマシンとはいえなかったんだ。

ラリーが始まる前は、BMWやルノーの後にゴールすると思ってた。4位に入ればよいかな、と予想していたくらいなんだよ。

でも、2台のルノーターボよりも速かったから満足はしているけどね。



いすゞ自動車



シートベルトを締めて安全運転

特別限定ジェミニ・イルムシャー

RALLY RS SPECIAL

登場

プロフェッショナルのチューンだ。

ジェミニ・イルムシャーに、いま待望の特別限定車RSが新登場。徹底したバランスとりでクイックレスポンスを実現したスペシャルエンジン。西独イルムシャー社が、実戦モータースポーツを念頭にチューニングした、TYPE-C (competition=競争) サスペンション。さらに、タイトコーナーからの立上りでのトラクションに優れる、最新のビスカス式L.S.D.を装着。限界性能を高め、一層ハードな走りを可能にしました。サスペンション性能をフルに引き出すクイックレシオのステアリングギア、CIBIEスーパーコンペフォグランプの装備など、走行性能を究極までさわめたRS。200台の限定発売です。

GEMINI
irmischer
turbo
RS



GEMINI IRMSCHER RS
3DOOR HATCHBACK & 4DOOR SEDAN

相次ぐサーキットの改修、その理由は

国内では菅生の大幅改造、そして富士の100R手前のレイアウト変更、海外でもル・マンに向けての改修が計画されるなど、各サーキットの改修が相次いでいる。

より安全性を高くするために

日本では、昨年の暮れから今年の初めにかけて、F1開催が決定した鈴鹿サーキットが、ピットロード&ピットを中心とした大改修を行った。また、スポーツランド菅生は国際公認コースとして生まれ変わるべく、コースレイアウトを大幅に変更するという大改造を行い、この4月に完成。海外では、フランスのマニクール・サーキットの改修など、国内外を問わず最近サーキットの誕生、改修、改造というニュースが多い。国内ではこれ以前にも、鈴鹿の最終コーナー手前や、富士の300R先にシケインが設けられたのは記憶に新しい。

コースの改修や改造については、菅生のように国内格式から国際格式のサーキットにステップアップするべくコース距離を延ばしたり、施設の充実を図るという目的もあるが、安全性をアップするというのも重要な目的のひとつだ。

安全性を向上させる手法として最近多く見られるシケインは、大きく左右に、それも短距離でターンすることでスピードダウンを強いるものだ。レーシングマシンの飛躍的な進歩と高性能タイヤの出現によって、コーナリングスピードもアップしてきた。しかし、それをコントロールするドライバーの対応力は、メカニズムの進歩とは必ずしも同調するものではない。ところが、レーシングドライバーは、他の者より速く走ることが仕事であり、時として人間の能力でコントロールできる限界を超えた世界に踏み込んでしまうこともあるのだ。

ル・マン24時間レースが行われるフランスのサルテ・サーキット（公道+パーマナント）には、有名な6kmに及ぶユーノディエール・ストレート（実際には緩やかに右に曲がっている）がある。このストレートで、グループC1マシンは360~370km/hの最高速をマークする。この6kmの間、ドライバーはただひたすらアクセルを踏み続けるが、もしここで何かトラブルがあっても、それに対応することはほとんど不可能といってもいい。できることといえば、神に無事を祈ることくらいだ。

最高速を競うことは、レーシングテクノロジーの戦いの場であるだけで、ドライバーにとっては蛮勇を奮うだけなのかもしれない。これではモータースポーツのスポーツ性は全く無視されたものになってしまう。ドライバーのテクニックを競う安全な場としてのサーキットが、今見直され、その結果が、最近続くサーキットの改修等というわけだ。

世界的に見て、現在、最も安全性の高いサーキットは、ドイツのニュルブルクリンクのニューサ

ーキットだと言われている。万が一マシンがコースアウトしても、十分なランオフ・エリアが設けられてあり、コーナーの構成等もスピードをほどよく殺し、かつテクニックを駆使しなくてはならないものとなっているのだ。

このニュルブルクリンクのように、全く新しいサーキットは別にしても、すでに存在しているサーキットでも、より安全性を高くするための改修が行われているのが現状だ。

例えば、シルバーストンの最終コーナーのシケインがそれだ。また、かつてコースアウトしたマシンを速やかに減速させる目的で、キャッチネットがコーナーアウト側に設けられていたが、今や、そのキャッチネットは少なくなっている。というのは、このキャッチネットが原因となって2次事故が発生してしまうこともあるからだ。このため現在ではキャッチネットに代わって、ランオフ・エリアは砂利のベンドに、そしてタイヤバリアー、さらに最後にガードレールを配するのが一般的になっている。ザクザクの砂利でマシンを減速させ、なおも進んでしまったマシンは、何層にも重ねたタイヤで止めようというのだ。

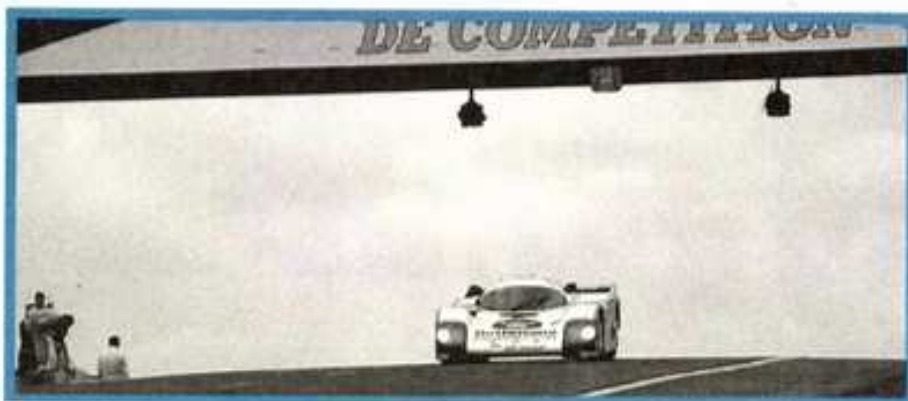
ル・マンのボイコット騒動、富士の改修

昨年のル・マン24時間レースのドライバーズミーティングで、ユーノディエール・ストレートのスピードの高さが問題になった。ワークス・ポルシェのドライバーであるヨッヘン・マスが、「間違いじみたスピードをどこまで野放しにしておくのか」と発言したのだ。

現在までにサルテ・サーキットは、計8回のレイアウト変更を行っているが、ストレートに関する大幅な変更はなされていない。なぜならば、あの気の遠くなるようなストレートが、ル・マンのトレードマークだからだ。

マスの発言に伴って、ポール・フレールも発言した。「マシンのテールを短くするか、それともストレートを短くすれば問題は解決するだろう」と彼一流のユーモアを交えた発言は、会場の拍手をさらった。

今年、ル・マンの主催者であるフランス西部自動車連盟は、グランドスタンドの先とダンロップブリッジ下の右コーナーにシケインを設けると発表している。9回目のレイアウト変更だ。ところが、これに対して再びマスを始めとするワークス・



ポルシェのメンバーは、ストレート及びミュルサンヌ〜インディアナポリス間の2つのセクションのスピードを何らかの形で減速させなければ、今年のル・マンには出場しない、とまで言い出している。

これは、安全な器でのスピードへのチャレンジというものが、ドライバーの側からも強く要望されているというひとつの例だ。

海外のみならず、国内でも安全性を高めるためにドライバーから声があがっていたのが、富士スピードウェイの100R。100Rは、富士の中でも最もテクニカルなコーナーであると同時に、リスクなコーナーでもある。

1982年に日本で初めて行われたWEC in Japanの際に、ランチャがコースアウトしたり、ベテラン片山義美が宙に飛んで、ガードレールの外側に落ちたというアクシデントもあった。片山の事故の際には、片山は高橋国光を伴って富士スピードウェイ側にコーナーの進入速度を落とすためのレイアウト変更を申し出ていた。しかし、これまで何の変更も受けず、この4月にはF3ドライバーの事故死という悲しい事態が発生してしまった。

この100Rも、今月号のNNNにあるように、手前の260Rの部分をレイアウト変更し、シケインを設けることでスピードダウンを図ることとなった。

しかし、ここで問題となるのは、モータースポーツの特殊なスポーツ性だ。

鈴鹿のシケインができた時、あるドライバーは、「130Rと最終コーナーは、2つのコーナーをトータルしてタイムアップを図るセクションだったのに、これでは130Rから最終コーナーにつなげる面白味が半減してしまう」と言った。同じ鈴鹿のデグナーにしても、今やイン側の山が削り取られ、視界が開けたことで安全性を増したが、「ブラインドだからこそあのコーナーの面白味があった」という声もあったのは確かだ。

安全性を高めればレースの面白味、チャレンジングな部分が減ってしまう。この相反する2つの事を両立させる方程式を解いた者は、誰もいない。

左はル・マンの行われるサルテ・サーキットのコース図。写真のダンロップ・ブリッジを過ぎた下りの直線の先にシケインが設けられる予定だ

30年振りのル・マン制覇を狙うジャガー

今年55回目を迎える伝統の耐久イベント、ル・マン24時間耐久レースは、今月の13日午後4時にスタート、14日の同時刻にゴールする。

先月号でお伝えしたように、既にオフィシャルエントリーが発表されたが、そのエントリー内訳は、現在のところ、グループCが31台、MSA-GTPが4台、グループC2が24台、MSA-GTUが1台の計60台となっている。

日本からエントリーするトヨタ、ニッサン、マツダについてはNNNの項に譲るとして、ここでは海外の主力チームについて解説しよう。



ル・マン仕様のジャガー-XRJMLM。低いウイングと露出したリヤタイヤが特徴



カナダGPがキャンセルになり、TWRジャガーをドライブするブランド



多くの有力チームからのオファーを受けながらそのすべてを断っているタンベ

るのは、ワークス・ボルシェを始め、プライベートのブルン・モータースポーツ、そしてジャガーだ。この中では、なんといってもジャガーがシリーズ序盤の勢いに乗って、どんなレースを見せてくれるかが興味の中心となるだろう。

また、ワークス・ボルシェは、耐久レースに関しては、既にほぼ開発を終えているので、今年はSWCにはあまり力を入れていない。しかし、このル・マンは、開発とはまた違った意味で大事なイベントであり、ボルシェの威厳を保つためにも負けないレースだ。

ワークス・ボルシェが3カーエントリーで必ず取る作戦は、2台がガソリンエンジンを、残りの1台が手堅く走って必ずフィニッシュするといふものだが、今年は、対ジャガーでどんな作戦を取ってくるか興味深い。一方ジャガーは、先のシルバーストンでデビューした、ル・マン用のスペシャルマシンでレースの主権を握ると思われる。予選では、ターボ車がユーノディエールのストレイトでブーストをアップさせて、一気にタイムアップを図るので、ノーマルエンジン仕様のジャガーがポルシェに勝つのは難しいだろう。しかし、レースとなれば、必ずトップに躍り出てくるのは間違いないと思われる。

またイエスト、クレマーといったプライベートの強豪チームの戦いはどう展開されるのだろうか。イエストは、昨年、ル・マンでの3年連続優勝を逃しているが、プライベートチームでは一番の戦力を持っているだけに、ワークス・ボルシェやジャガーにとっては、脅威の存在となるだろう。

また、ザウバーのニコロス・メルセデスは、ジャガー同様、シルバーストンでデビューしたニューマシンの登場、その走りが注目される。当初、ル・マンと日程の重なっていたF1第5戦のカナダGPがキャンセルされ、F1ドライバーの日程に空白ができたことで、F1ドライバーへの各チームのオファーが進められていくようだ。

既に、ザクスピードのマーティン・ブランドルが、ジョン・ニールセンと組み、TWRの3台目のジャガーをドライブすることが決まっている。彼は、TWRがグループCカーのレース活動を始めた時から同チームと関係のあるドライバーで、オーナーのトム・ウォーキンショーと共に闘ったこともある。いうなれば、古巣に戻ってのレースというわけだ。

また、現役のF1ドライバーではないが、昨年のF1以来、レース活動をしていないバトリック・タンベイが、TWR、イエスト、トヨタからのオファーを受けていると言われている。ところが、タンベイは、ル・マンのレースは危険すぎて出場したくない、とコメント、今の所はル・マンに不出場するつもりはないようだ。

5月17日に行われたル・マンのテストでは、R・ボエゼルの乗るジャガーXJR-8LMが3分24秒38でトップ、続いてワークス・ボルシェ、ジャガー、クーガー・ボルシェのジャガーの順。ストレイトで最も速かったのはクーガー・ボルシェで時速369kmをマークしている。国産勢ではオロフソンのニッサンR86Vが3分31秒10で7位、トヨタ87Cが3分38秒で10位。星野、長谷見はマシンが不調でそれぞれ3分44秒53、48秒34にとどまった。

Alison's high-speed crash
B・アリンソンがクラッシュ
アメリカのベテランドライバー、ボビー・アリンソンが、先日行われたタラデガのNASCARレースで、派手なクラッシュを演じた。



49歳の大ベテランボビー・アリンソン

ル・マンの主権者のACO (フランス西部自動車クラブ) とFIAの副会長であるバーニー・エクレストンとの間に、レース開催直前になつていざこざが生じている。

FOCAの会長からFIAの副会長にのし上がったエクレストンは、FOCA時代と同様に、レースの興業権を中心に、FIAに革新をもたらしている。

FIAが公認している世界選手権シリーズの各レースに、FIAがプロモーター的な役割で深く介入し、興業利益の何パーセントかを上納させるシステムを確立しようとしているのだ。

しかし、これまでこのやり方でうまくやって来ているFIAは別として、初めてこのシステムを導入された他の選手権レースの主権者達の中には、当然そのやり方に不満を持っている者もいる。その一つがACOというわけだ。

ル・マンを前にACOとFIAが対立



エクレストンのシステム改革は多くの主権者の反発を受けることに……

ACOはここ数年、独自のプロモーションでル・マンで受ける利益をすべて自分の物としていた。そこへ、エクレストンが「お前の所でやっているのもFIAの公認イベントの一つだから、金をよこせ」と来たために反発したのだ。

ACOにとってル・マン24時間レースはドル箱。それをエクレストンが権力を振りかざして来たのだから面白いわけがない。

しかし、世界選手権のタイトルがかけられようがかけられまいが、ル・マンはル・マン。これによって参加台数が減るとか、レースの開催が不可能になるといふようなことは全くない。だからこそFIAとACOは対立し、双方とも譲らない状況となっているのだ。

マリオ、練習時に時速351km/hを突破



練習で新記録を樹立、予選ではポールを獲得、ノリにノってるマリオ。さて本番は?

イバーがポールポジションを得るこ
とになる。

第一回目の予選では、18名のドラ
イバーがクオリファイされている。
中でも予選前の練習から好調だった
のが、イルモア・シボレー・エンジ
ンを搭載したニューマン・ハース・
レーシングのローラ T87/01を駆る
マリオ・アンドレティだった。

彼は、練習時になんと218・2
34マイル(351・2km/h)を
マーク、去年リック・メアーズがマ
ークした217・581マイル(3
50・2km/h)の記録を更新した
のだ。そして、9日の午後、マリオ
は予選アタックを開始、当日は風が
強く、しかも気温が高いという条件
の中で、4周のラップタイム2分47
秒・39、平均時速215・039
マイル(346・1km/h)を記録
し、ポールポジションを奪った。

今年のインディの覇者で、昨年の
マーチからローラにマシンをスイッ
チしたロビー・レイハルは予選で2
分48秒764(平均213・316
マイル)を記録、マリオに次いで2
番手のグリッドを得た。

3番手はリック・メアーズの2分
50秒239(211・467マイル)

Lamborghini F1 plan?

フォルギエーリ、ランボルギーニへ移籍

ランボルギーニ・オートモビル社
のモータースポーツ広報担当のグニ
エーレ・アウデットは、同社が新た
にレース・技術開発部門を設立、そ
の技術ディレクターとして、フェラ
ーリ・エンジン・アライメントのチーフ、
マウロ・フォルギエーリを招き入れ
たことを公表した。

フォルギエーリは28年間フェラー
リに在籍、あのニキ・ラウダに「彼
は私が共にF1を戦ったスタッフの中
でも最高の天才だ」といわせたほ
どの逸材。また、アウデットがフェ
ラーリにいた頃の同僚でもある。
ランボルギーニ社に移っての彼の



ランボルギーニに移ったフォルギエーリ。F1エンジンの開発を担当!

最初の仕事は、フェラーリの量産工
ンジン技術を活かしての、ノーマル
アスピレーションのF1エンジンの
開発と見られている。しかしランボ
ルギーニがどのような形でF1に進
出するかについては、今のと
ころ何も発表されていない。

で、これはベンスキーPC16ではな
く、昨年使用していたマーチ86Cで
のもの。

また、30回目のインディ出場とな
るA・J・フォイトも、210・9
35マイルで4位と好調だ。

以上が決勝グリッド上位だが、予
選結果を見る限り、ローラの速さが
光りマーチ87Cは苦戦気味だ。

話は変わるが、88年のインディカ
ラ予選のシステムが大きく変わり
そう。4日間2週末は同じだが、
現在の2回ではなく、初日のトップ
9人がグリッドの1位から9位を獲
得、翌日は10位から18位を、そして
翌週の土曜に19位から27位を、最終
日に残りの6つのグリッドを決める
という方式が採用される。この変更
の主な理由は、予選時から今以上に
シノーアップしようということのよ
うだ。

Silhouette formula with F1 power

新シルエットフォーミュラレース構想

今年、新しい世界選手権シリーズ
として、WTCがスタートしたばか
りたというのに、もうFISAは、
新しいグループAカテゴリーとして、
シルエットフォーミュラのレースを
考えて、スタートさせようとしてい
るらしい。

レギュレーションの解釈などに、
まだ多くの問題を抱え、決してスム
ーズに進行していない状況のWTC
なのに、またしても新しい試みをし
ようとは、FISAの考えがよくわ
からない。

このシルエットフォーミュラのレ
ースとは、1・5リッターのターボ
エンジンを使用し、車体関係の改造
は自由、タイヤ&ホイールサイズは
現在のグループAと同等というもの
のようで、以前のグループ5的な外
観のマシンになるらしい。1・5リ
ッター・ターボエンジンというのは
89年からノーマルアスピレーション
に限定されるF1の廃物利用という
意味なのかもしれない。
過激になる一方のグループAレー
スに対して、それなら一気に過激?

ピックアップトラックレースがスタート



第1戦の勝者はニッサンを駆るマックス・ジョーンズ

今アメリカでは、ピックアップ
トラックを使ったオフロードレースイ
ベントが大人気だが、このほどSC
CA(スポーツトラッククラブ・オブ・
アメリカ)が、そのピックアップ

トラックのオンロードでのサーキット
レースシリーズをスタートさせた。
このレースのレギュレーションは、
4気筒エンジンで5速ミッションを
使用の2輪駆動に限られている。1
年目の77年は、1クラスのみで行わ
れる予定だ。ピックアップトラック
とはいいながら、エンジンはアメリ
カ向けの2600ccを使用、1100
馬力前後のパワーを發揮している。
4月25日、西海岸のシアーズポイ
ントで行われた第1戦には、日本車
が登場した。

Carticartized Mademoiselle

チトロ風のシトロエンAXXが登場!



大径タイヤ、ユニークなスタイルが外観上の特徴

フランスのツーリングカーレース
選手権「スーパープロダクション」
に、ユニークなスタイルのマシンが
登場した。

シトロエンAXXターボがそれだ。
直4、1360cc、ポッシュ電子燃
料噴射のエンジンにはギャレット社
製ターボチャージャーが付き、30
00馬力を発揮する。車重は870kg
ボディからはみ出さんばかりの大径
タイヤはミシュラン製。

操るのは元F1ドライバーのジャ
ンピーエール・ジャリエと現在売り
出し中のフランス人女性ラリーリス
ト、キャロル・ベルニョー。

5月10日、ドイツでのデビュー
戦では惜しくも4周しただけでメ
カニカルトラブルでリタイアしたも
の、熱成が進めば怖い存在になる
ことが予想される。

Corse again

ツール・ド・コルスで今年も死亡事故発生

5月7〜9日にかけて行われたツ
ール・ド・コルスの初日、スタート
からおよそ20kmの地点で、ジャン
・マルシニの駆るグループNブジョ
ーがコースアウトし、50メートルの崖
を転落した。この事故で、コ・ドラ
イバーであるジャン・ミシェル・ア
ルジエンティが即死、マルシニのほ
うも重傷を負ってしまった。
また、スペシャルステージでコー
ス上に飛び出した観客にもブジョ
ーが突っ込み、1人が片足骨折、5人
が軽傷を負った。

これらの事故多発に対して、F1
A会長ジャン・マリー・バレストル
は、「無責任にコース上に飛び出し
てくる観客がいる限り、ラリーの安全
は確保されない。観客を跳ねたマシ
ンは決してコースアウトしていな
かった」と事故のあった晩に文書で声
明を出した。
ツール・ド・コルスでは昨年もラ
ンチア・デルタS4に乗ったヘン
リ・トイボネンとコ・ドライバーの
セルジオ・クレストが崖から転落し
て焼死している。

を中心に早くも12台のピックアップ
が登場。メーカー別の内訳は、トヨ
タ、ニッサン、ミツビシがそれぞれ
3台ずつ、フォードが2台、マツダ
が1台となっていた。

レースは、ミツビシのマイティマ
ックスを駆るレイ・コンクが勝った
が、レース後の再車検で他の1台と
共に失格、ニッサンに乗るマック
ス・ジョーンズが優勝、賞金200
0ドル(約28万円)を獲得した。

このレース、今年にはCARTやT
rans-Amの前座を含め、有名コ
ースを中心に、11月7日までの
間に全9戦が予定されている。

リジェのエンジンはメガトロンに決定!

先月号のニュースクローズアップでお伝えしたように、開幕直前になってアルファロメオのエンジンを失ってしまったリジェ・チーム。当然ながら第1戦ブラジルGPは欠場となったが、その直後に早くも今シーズン使用するエンジンをメガトロンに決定、第2戦サンマリノGPには大幅に改造されたリジェJS29Bがメガトロンエンジン搭載で登場した。

アルファロメオが撤退を表明した直後から、チームはメガトロンとの契約を待たずに作業を開始していたリジェによれば「すべての可能性の中で、ただ一つ残されたのがメガトロンだった。コスワースの自然吸気エンジンで後ろの方を走るのも嫌だったし、モトリー・モデルニの採用もあまり現実的ではなかった。ブライアン・ハートの4気筒エンジンはもはや手に入らなかったし、マンストール・オジェが親切にもオファー



メガトロンを搭載するためにリヤ回りが大幅に改造されたJS29B。サンマリノでは今一つだったが今後に期待

してくれたTAGエンジンも、8月までは供給できないということだった」とのことだ。アルファからメガトロンにエンジンを積み換える作業は、フルストレスのシャシーでないこと、クランクシャフトのセンターラインが2cmほど高いことなどから難行。そこで、車の後部を大幅に改造する作業がイギリスの工場で行われた。結果的に重量は20kg増えてしまったが、リジ

エのデザイナー、ミシエル・テツはこれから徐々に重量を削って行きたいとしている。

メガトロンとの契約金はおよそ3000万フラン(約7億5000万円)と云われ、この契約でメキシコまでの全戦に1台につき2基のエンジンが供給される。また、リジェは既にフランス・スポーツ省から約1000万フランの援助を受けていると言われる。これは、ミッテラン大統領の親しい友人であるリジェが、メガトロン・エンジンの支払いを援助するように政府に要請した結果だ。

残りの資金については、アルファロメオの親会社であるフィアットから出ることも十分考えられる。というのには、アルファロメオが契約をキャンセルしたことに對し、リジェは賠償金を要求しているからだ。これまでリジェはマートラ、ブジ

Carbonfiber may again

M3失格に引くBMWの訴えは却下

BMWモータースポーツは、3月22日にモンツァで行われたWTC第1戦でのM3の大量失格について、FIAの裁判所に訴えていたが、このほど訴えが却下された。

モンツァのレースでM3は、1、2、3、4、5、6、8、11位でフィニッシュしたが、8位までの上位7台は、レース後の再検査でトランクリッドの素材やボディパネルの厚さに規定違反の疑いがあるとされ、7台とも失格となってしまうのは御承知の通り。

このことが公式に発表された直後に、BMWモータースポーツは、規定の中のこの違反に関連する部分不明瞭であるとし、さらに車を改造するつもりはなかったとして、訴えを起こしていたのだ。

BMWモータースポーツの訴えはFISAの決定確認のテレックスがミュンヘンのBMW本社に届くまで待たずに、モンツァで失格となった段階でBMWはすぐ訴えを起こすべきだった、との理由で却下されてし



ハイニ・マードーチェーンのメガトロン-BMW S4

ヨ、ルノー、アルファロメオと大手マニファクチャラーのエンジンを使用してきたが、今回の一件でリジェはその方針を変えざるを得なかった。既に彼は、自分で自然吸気のリジェ・エンジンを開発し始めていることを明らかにしているのだ。今シーズン終了後、チームのベースがマニクルに移る際、エンジン製作工場を作ることも計画しているという。

BMWモータースポーツ側は、これ以上この件を追求するつもりはない、と言っているため、これで一件落着きというわけだが、カーボンファイバーを使用したリ、薄いボディパネルにした車が、いつまた出てこないとも限らない。そうなる前に規定を明確にしておいてほしいものだ。



問題のトランクリッドの材質等には論議は及ばなかった

ラルースF1、サンマリノでデビュー

マシンの完成が遅れ、第1戦ブラジルGPには姿を見せなかったラルース・カルメルF1チームだが、ブラジルGPの直後にマシンが完成、5月3日に行われた第2戦サンマリノGPに登場した。同チームは、このマシンで今年全戦に出場する。ドライバーはフィリップ・アリオール、ラルフ・ベラミーとエリック・ブルードレーによってデザインされたこのF1マシン、ローラLC87は、現在F3000で活躍しているローラT87/50をベースに製作されている。エンジンはマードーチェーンによる3・5リットルコスワースDFZ。これにヒューランド製キアボックスが組み合わされる。

シャシーはカーボンファイバー・コンポジット製で、サイドポッド、



ドライバーは昨年リジェをドライブしたフィリップ・アリオール



メインスポンサーのエルクロンカラーに塗られたLC87

エンジンカバー、アンダーボディにも同素材のプリプレグが使用されている。ブレーキディスクもカーボンファイバー製で、ブレーキキャリパーはAPロッキード製が使われる。また燃料タンクは、F1のレギュレーションに合わせて195リットルのもが使われる。

デビュー戦サンマリノGPでは、予選21位、決勝は優勝したマンセルの3周遅れで10位と、まずまずの滑り出しをみせた。これはティレルのフィリップ・ストレイフに続く、ノクターホマシン2位の成績だ。

GPDA come strong

ライセンス有料化騒動でGPDAが団結

先月号でお伝えしたように、ブラジルGPの直前にFISAが導入した、スーパーライセンスの有料化騒動。

この問題をめぐって、F1ドライバー連の間で意見の食い違いが起きながらも、多くの話し合いを経て、最終的にFISAの会長、ジャン・マリー・バレストルは、第2戦サンマリノの前にドライバー連と話し合いの場を持つことに同意、この問題は平和的な解決を見た。

しかし、この一件で良かったことは、ライセンス料を各ドライバーがちゃんと払ったということではなく、何年かぶりにF1の全ドライバーが集まって、グランプリ・ドライバーズ・アソシエーション(GPDA)

を再編成することに意見が一致したことにあり、この問題でドライバー代表としてリーダーシップを取った、アラン・プロストは語った。さらに、「ターボとノクターホの速度差が最も大きく、危険な時期にモナコの出走台数を今までの20台から26台に増やすなんてことを、ドライバー側に何の相談もなしにFISAが決めてしまったからには、我々ドライバーも立ち上がって権利を主張しなくては」とも語っている。

「二、三年、あまり大きなアクションを見せていなかったGPDAだが、これをきっかけに今後ドライバーサイドが団結して、何らかのアクションを起こしてくることも考えられなくはないだろう。」

LEYTON HIGHNESS

スポーツを志向する人達へ——(レイトン/ハイネス)
ボディ・コミュニケーション——新発売!

SPORTS COMMUNICATION

スポーツコミュニケーション——レイトン/ハイネス

いますべてのスポーツは
時代を走りつづける人たちのコミュニケーションになった。
スポーツ・コミュニケーション。
レイトン/ハイネスは、いつも一生懸命なスピリットと共に
発信しつづけます。



F1 Racing Driver IVAN CAPELLI

スポーツシーンをより広げたい方々へ、スポーツする楽しさのための、全く新しいボディ・コミュニケーションの登場です。レイトン/ハイネス天然植物エキスの成分が、美肌をしっとり、全身リフトメント。新世代スポーツ・コミュニケーションたちへ、BODY CARE SPORTS GEAR——LEYTON HIGHNESS

BODY 高い保湿力を生み出さすボディ——新発売。
トリートメント・ボディ・コミュニケーション

LEYTON HIGHNESS

- BODY SHAMPOO
- 300ml ¥1,200
- 500ml ¥280



LEYTON HOUSE

LEYTON HIGHNESS HAIR CARE, BODY CARE

●レイトン/ハイネス事業部 ●PHONE 03-442-2535

Tyrrell takes Palmer

ティレルのNo.2ドライバーはパーマーに

第1戦ブラジルGPから3週間たつてから、やっと最後のF1ドライバーが決まった。

ブラジルGPの時点でフィリップ・ストレイフしかレギュラードライバーが決まっていなかったティレル・チームのボス、ケン・ティレルは、ブラジルGPの3週間後になってようやく、昨年までティレルのドライバーだったマーティン・ブランドルのザクスピード入りでF1のシートを失っていたジョナサン・パーマーと、1年契約を交わしたと発表した。

当初、エマヌエーレ・ピツロが有力候補だったが、ブラジルGPでティレル・チームのスポットドライバーとして出場したパーマーが、ノーマルアスビレーションエンジンで戦うチームを対象に設立された、F1 Aコリン・チャップマン・カップクラスの1位となったことで、晴れて正式採用になったのだ。



ブラジルGPでの活躍でやっとF1のシートを守ったパーマー

この結果、パーマーは84年のRA

M、'85、'86年のザクスピードに続き、4年連続F1へのフルシーズン出場となる。パーマーは、「ティレルで走れるなんて武者震いするよ。10代の頃、ジャッキー・スチュワートがティレルで3回のワールドチャンピオンに輝いてから、ずっと尊敬していたチームなんだ」と語った。

また、有力候補だったピツロは、BMWモータースポーツとのWTC契約しかせずにティレルの決定を待っていたため、パーマーのティレル入りで、今年はシングルシート入りで、今年もシングルシートのシートを失ってしまった。

「大変な挫折感だ。この2年間で僕のドライバーは随分進歩した。今まで僕に勝てなかったドライバー達がうまくやっているのを見ると、これだけになる。僕はいい仕事ができるのに」とピツロは語る。

今年25歳のピツロは、過去にブラムとベネトンのテストドライバーをしたこともある。また、85年にフランス・エスノーがブラバムから抜けた時には、もう少しでブラバム入りのサインをする所までもあったのだ。F3で活躍し始めた81年以來、5年間もグランプリ入りを狙っている彼が、チャンスを手にできるのはいつになるのだろうか。

今年25歳のピツロは、過去にブラムとベネトンのテストドライバーをしたこともある。また、85年にフランス・エスノーがブラバムから抜けた時には、もう少しでブラバム入りのサインをする所までもあったのだ。F3で活躍し始めた81年以來、5年間もグランプリ入りを狙っている彼が、チャンスを手にできるのはいつになるのだろうか。

S P O T N E W S

■オーストラリアの自動車メーカー、ホールデンの社内部門として、新しく発足した「ホールデン・モータースポーツ」は、先日、今年公式にサポートするドライバーとして、ラリー・パーキンスとアラン・グライスの2名の名を挙げた。今後うまくいけば、アラン・モファットやピーター・ブロック、さらにはトム・ウォーキンショウへのサポートも考えているという。

■プジョー・タルボ・スポーツは、7月11日にアメリカのコロラドで開かれる、恒例のイベント、バイクスピーク・ヒルクライムに3台の205T16をエントリーする。ドライバーは、アリ・バタネン、アンドレア・ザヌッシ、シェカー・メッタの3名だ。この205T16は、エボリューション2の改良バージョンで、700psのエンジンを搭載、車重は830kgという。また、このイベントには、マツダ、アウディ、VWも出場する予定だ。

■イタリアの著名なレーシングカー・デザイナー、ジョアッキーノ・コロンボが、4月末に亡くなった。84歳。1950年代のGPで活躍したアルファロメオ158、フェラーリ125、マセラティ250F、横置きミッドシップの最後のブガッティ、等をデザインしたことで知られ、その後は2輪のMVアグスタのデザイン・コンサルタントをするなど、30年以上にわたって名車を生み出した人物。

■ロベルト・グエレーロは、4月12日にフェニックスで行われたCARTインディカー第2戦で、グリッド最後部からのスタートながら見事初優勝を飾った。

■6月25日にスタートするWRC第7戦、トヨタ・オリオンバス・ラリー。コース設定はほぼ昨年と同じだが、ワシントン州タコマのダウンタウンで1ステージ加えられることになっているが、このステージでユニークなのは、ザ・ドックと呼ばれる倉庫からの屋内スタートとなる点だ。

■イギリス国内のラリーが変わるかもしれない。現在、同国のラリー委員会は、安全

性の面からいくつかの規則改定案を提案中であり、7月にはモータースポーツ評議会に提出されることになっている。内容的には、運営方法の他、車両の面でも補助灯の規制やロールオーバーの廃止、排気系の規制等が挙げられている。

■モスクワでソ連の首脳が、再びF1GPを行うことに興味を示していると発表。このためグランプリサーカスが、ソ連の首都で開催されるという噂が再燃している。

■マツダ・ラリーチーム・ヨーロッパは、7月11日から行われるWRC第8戦、ニュージーランド・ラリーに、1台(おそらくティモ・サロネン)を出場させると発表した。チームは、5月30日からの第6戦のアクロポリスから、新しいビスカスカップリングのセンターデフを持つギヤボックスを使用する予定だったが、このギヤボックスは7月1日まで公認されないため、ニュージーランドまで出場を伸ばしたものの、

■噂では、中南米のバルバドスが、F1GPを何年後に開催するべく交渉中だという。この噂は、ほぼ確実なもので、90年代にはバルバドスのブッシュパークでF1GPが見られるかも。

■SWC序盤のシルクカット・ジャガーの大活躍により、7月26日にブランズハッチで行われるシェル・ジェミニ1000kmの人気は急上昇している。ジャガー対ボルシェの戦いを楽しみにしたファンで、現在ブランズハッチの切符売り場はおおわらわだとか。

■先月号でもお伝えした、フランスのマニクールの改修だが、今話題になっているのが、最新のトラックヒーティング・システム。トラックの下から地面を温め、20度近く路面温度を上げることができるというもの。完成すれば冬のテストも楽になり、またスイッチ一つでリオの路面温度を作り出すことも可能だという。

■フランスF3に出場中の片山右京は、5月3日の第3戦と、5月10日の第4戦へは不出場となった。これは、第2戦まで続い

たマシントラブルを解消、当初からの目標だったモナコGPのF3に全力で臨むため。

■ジャガー・カーズ社及びそのアメリカとカナダの子会社は、先日、世界野生動物基金の「ジャガー保護計画」のために5万ポンドを寄付した。この計画は、中央アメリカのペリーズに、世界初のジャガーの保護区域を作ろうというもの。昔はアメリカ中にいた本物の「ビッグキャット」、今は絶滅の危機に瀕しているのだ。

STOP PRESS

マリオもまた不運、アンサーSr.がインディ4勝目を達成

5月24日に行われた第71回インディ500は、終盤の大接戦の末、ベテランのアル・アンサーが70、71、78年に次ぐ4度目のインディ4勝目を達成。A・J・フォイトの記録に並んだ。

レースはマリオ・アンドレッティの快走で進行した。その速さは圧倒的で、200周レースの175周を終えたところでリードは1周以上に広がっていた。ところがここで突然スローダウン、ターボのトラブルだ。18年ぶり2勝目を目前にして、今年もマリオは不運だった。

ここでトップに立ったのがロベルト・グエレーロだった。しかし彼もピットストップの際にエンストを起こすハプニング。この間にアンサーSr.がリードする。そして残り8周で事故が出て差が詰まる。そして、残り5周でグリーンに。アンサーSr.とグエレーロの間には周回遅れが4人いる。その中の1台、アル・アンサーJr.が巧みにグエレーロをブロック、結局、グエレーロの逆転優勝はならなかった。

優勝した47歳のアル・アンサーSr.、実は今年のインディには当初出場予定がなく、引退した形だった。ところがペンスキー・チームのダニー・オンガイが練習中にクラッシュして負傷、これに代わって急遽ペンスキー・チームのマチ86Cシボレーに乗ることになったのだ。

(結果)優勝：A・アンサーSr. (平均時速260km/h) 2位：ロベルト・グエレーロ 3位：フジリツィオ・バルバツァ 4位：アル・アンサーJr. 5位：ゲイリー・ベッテンハウゼン (詳細次号)

全面改修されたスポーツランド菅生の全貌

先月号でもお伝えしたように、スポーツランド菅生のレーシングコースが全面的に改修され、オープンしたが、それが一体どのようなコースなのかをここで紹介しよう。



生まれ変わった菅生のコース。路面の黒っぽい部分が新設部分。

先に、今回の改修でコースのイメージはがらりと変わった。この結果コースの全長は3704・256mになった。なお4輪の場合は、従来と同様シケインは使用されない。コースの幅は10×12・5m、標高差は69



ヘアピンから3コーナーを見る。見晴らしの丘から1コーナーを見る。ランオフエリアは広い。中央に見えるのが旧コースの名残り。新コースはだいぶ高い。広くなったピットエリアと盛り込まれたピット

NATIONAL NEWS NETWORK



・83mとなっている。

コースのレイアウトで、大きく変更されたのは、1コーナーから2、3コーナーを通り、30Rのヘアピン、S字コーナーを抜けてハイポイント(HP)コーナーに至る部分と、バックストレッチの先、40Rの馬の背コーナーから45RのSPAアウトコーナーに至る部分だ。どちらかという旧コースのスピードの出る部分を生かし、テクニクの要求される部分を新設したという印象だ。

またセーフティゾーンが大幅に広く(最大で62m)、観客席から見渡すことのできる部分も広い。特に、メインスタンドの一番コーナー寄りのあたりからは、マシンがヘアピン、S字を通ってHPコーナーに消えて行くまで追うことができる。

The Best of British

イギリスの新星、ウォレス全日本F3に

昨年のイギリスF3シリーズのチャンピオン、アンディ・ウォレスがトムスからEF1仕様の3S-Gを搭載したレイナード873を駆って、全日本F3に参加することができた。



全日本F3に参加するウォレス

ウォレスは、イギリス、オックスフォード出身の26歳。昨年のイギリスF3シリーズでは、マジウィック・モーターズポーツのレイナード863/VWに乗り今年、やはり全日本F3に参加しているマウリツィオ・サンドロ・サラとシーズンゲームのチャンピオン争いを演じ、ラスト3戦でタイトルをものにした。また、昨年11月のマカオGPでも、なみいる強豪を相手に優勝したことは記憶に新しい。

ウォレスを日本に招いたことについてトムスでは、今後EF1仕様の

観客スタンドは従来からある、メインスタンドと、最終コーナーのシケインスタンドの他に、新たにSPAスタンドが設けられる。この他にも観戦エリアが広げられ、観客収容能力は以前の3万人から、5万人に増える。スタンド以外でも、たとえば1コーナーアウト側の丘、通称「見晴らしの丘」からは、1コーナーへの進入ラインを正面から見ることができると、視線を移せばヘアピン、S字、HPコーナーまでのラインの連続を見とることもできる。

この新しいコースでの最初の4輪のレースは6月14日に行われる全日本F3選手権の第5戦だ。すべてのドライバーにとってまったく初めてで、しかもテクニカルコースだけに面白い展開になることが予想される。

3S-Gの開発に本腰を入れて取り組むための一貫としている。F3用の3S-Gには、現状ではまだまだ開発の余地があり、熟成されたVWエンジンに対して、より競争力のあるエンジンを開発していくことを、トムスでは課題としている。ウォレスは今年、ヨーロッパのF3000に参加しているのだから、そのスケジュールが優先され、今のところ日本のレースに出場するのは5レースほどの予定だ。しかし、絶好調の中谷明彦や、VWの佐藤浩二、ディブ・スコット、同じ3S-Gだが熟成されている戸田のエンジンを使うロス・チーバー、さらに昨年イギリスでタイトルを争ったサンドロ・サラらの間に割って入ってどのようなレースを展開するのかが大いに楽しみだ。

レーシングマシンが東京の道を走った日

去る5月16、17の両日、東京の晴海埠頭で、第40回・東京みなと祭が行われ、その会場でレーシングカーの展示、デモ走行が行われた。

港とレーシングカーという組み合わせは、今一つピンと来ないが、最近のモータースポーツ、とりわけレースに対する関心の高さに主催者が注目したこと、レースの一般へのより一層の浸透を期待するレース関係者の、相互理解と努力が実ったもの。

当日は日本ダンプトラックや日産自動車などの協力で、日産R380や、パナソニックカラ



珍らしそうにF2をのぞき込む



晴海の道路を走るG.Cカー

FISCO will change

F1-SCOOER00R手前に新コーナー

富士スピードウェイのコースが一部改修され、100Rの手前に新しいコーナーが設けられることになった。

これは、年々高まるマシンの性能に対して、コースの安全性を高めるためのもので、最近、特に上がっている100Rへの進入スピードを落とすために、昨年の後半から計画されていた、当初はシケインを設置する計画でFISAに設計図を提出したが、スピードダウンに効果がある



260Rアウト側では土手を削っている

のか疑問をはさまれ、現在FISAのアドバイスを受けて再設計している段階だ。

そのため、コースの改修工事がいつごろから始まるのか、今のところはっきり決まっていない。100Rそのもののレイアウトが変わることはないようだが、その手前がだいぶ違うものになることは予想される。

なお、現在260Rアウト側、13番ポスト付近の土手を削る作業が進められているが、ここには新しく観客席が設けられる。このほかにも、医務室の拡張や、場内の設備の充実を計画している。また6月7日のGC第2戦から2クラスのマハ、BMW、RE18及び11Gを使用しているチームに対し、特別賞を設け賞金を出すなど、富士スピードウェイは今、麻止の危機を乗り越えて新しい一歩を踏み出すようとしていることは確かだ。

今年もフルブリスト。日本勢のル・マン87

今年ル・マン24時間レースは6月13日〜14日に行われる。ル・ジャポン・アタックといわれ話題になった昨年と劣らない勢いで今年も、各メーカー、チームともル・マンを指している。

トヨタ・チーム・トムスは今年2台エントリーさせる。ドライバーは、⑥にアラン・ジョーンズ、ジェフ・リース、そして国内では童夢に乗るエイエ・エルグの3名、⑦には、関谷正徳、星野薫、ティフ・ニードルが乗る。

マシンには、ダウンフォースとドラッグを減らす対策が施されている。そのためリアウイングが低くなっているが、最終的な仕様は、5月17日に行われたテストデーの結果を見て決定される。

今年ル・マンの目標について情報監督は「とにかく5000kmを走る」と語っている。

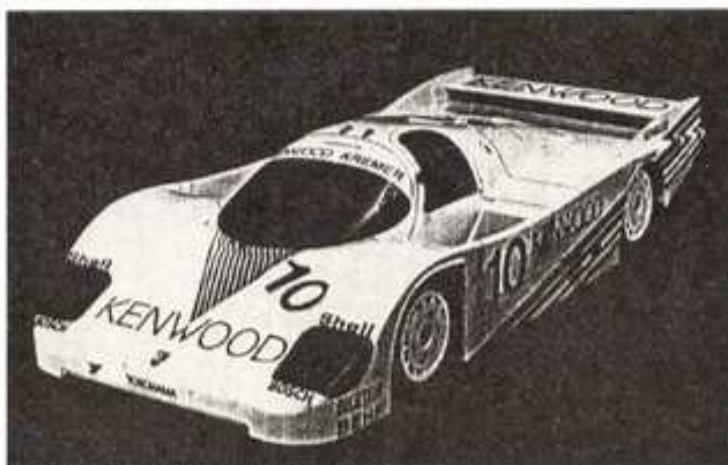
ニスモスポーツも、2台を送り込む。ドライバーは既に発表されているように、③が星野一義、高橋健二、松本恵二、そして④が長谷見昌弘、

An Problem

富士フレッシュシュマンで起きたタイヤ問題

4月26日に行われた、富士フレッシュシュマンシリーズの第3戦で、レビン・トレノクラスの1、2、4位が公認されていないタイヤを使用して、それが再検で発覚し、レースから10日たった5月6日に失格になったのを始め、タイヤメーカーからの自主的な申告があり、EXALEIで1台、RX-7で3台、ニュープロダクションの1クラスで1台の合計8台が失格になった。

富士フレッシュシュマンシリーズではタイヤメーカーから、使用許可を求める申請があり、同シリーズ主催者連合が認めたタイヤのみ使用可能とされた体制だ。ドライバーは池が片山義美、寺田陽次郎、從野孝司の日本人トリオ、⑧がドイツのケネディ、ピエール・デュドニヌ、マーク・ガルビンの外国人トリオだ。マツダ・スピードにはスポンサーの面では動きがあるかもしれない。



今年のケンウッドカラーは白がベース

鈴木重久、和田孝夫だ。マシンはR87E。国内で走っているものをそのままに送り込む。目標は予選、決勝とも10位以内に入る事だ。

日産エンジンを搭載するマシンでは、もう1台、V6を積むR86Vがエントリーしている。エントリーはチーム・ル・マンでドライバーはアンデルス・オロフソンともう一人も外国人になる予定だ。

マツダ・スピードも3月に発表された体制だ。ドライバーは池が片山義美、寺田陽次郎、從野孝司の日本人トリオ、⑧がドイツのケネディ、ピエール・デュドニヌ、マーク・ガルビンの外国人トリオだ。マツダ・スピードにはスポンサーの面では動きがあるかもしれない。

この他、高原敬武監督率いるレイトンハウスレーシングがクレマー・ボルシェで参加する。ドライバーはクリス・ニッセンと、昨年トラス・ボルシェに乗っていたジョージ・ファウシエ。

忘れてはならないのが、ル・マン2度目の高橋国光だ。昨年と同様、ケンウッドがスポンサーするクレマー・ボルシェをドライブする。チームを組むのは、サレル・バン・ター・マウエ。そしてリザーブがフォルカー・バイドラーとなっている。彼はレイトンハウスのリザーブドライバーにもなっている。この2台はどちらもヨコハマタイヤを使う。

A Big Plan

筑波サーキットが全長3.5kmになる

今年の2月、フォーミュラ・フォーード(F1600)にチャレンジするためにイギリスに飛び立った黒澤弥弥の近況をお伝えしよう。彼はトムのバックアップを受け、バンディエメンのワークスドライバーとしてRAC/TTシリーズとESSOシリーズに出場している。

筑波サーキットに新しいコースが造られるという計画がかなり具体的になってきたようだ。現在、筑波サーキットはキャバシテイ一杯の状態、練習をしようにもなかなか時間が取れない状況で、これを打開するためには、サーキットが増えることが、一番いいとは誰もが考えていたことだ。

一方、これまでも筑波サーキットが拡張、あるいは増設されるという噂はあったが、コースの予想図まで伝わるほど具体的になったのは、これが始めてのことだ。

この新コースがいつ完成し、どのようなに使われるかは、今のところははっきり決まっていないが、おそらく

今年の2月、フォーミュラ・フォーード(F1600)にチャレンジするためにイギリスに飛び立った黒澤弥弥の近況をお伝えしよう。彼はトムのバックアップを受け、バンディエメンのワークスドライバーとしてRAC/TTシリーズとESSOシリーズに出場している。

一方、昨年の鈴鹿F1600のA、B両クラスと西日本F1600のトリブルタイトルに輝いた、田中実、かねてからF1600にチャレンジすることを望み、スポンサー集めに奔走していたが、若く、世界に通用するドライバーを育てたいというトムの援助を受けることになり、5月8日にイギリスに向けて旅立った。田中も弥弥と同様、トムSGBで業務を手伝いながらの生活を営むが、とにかく目標に向けて一歩前進できたことを喜んであげよう。なおR01では、彼ら二人の近況は、これからお伝えする予定だ。

スポーツ走行に関しては、コース上の混雑を緩和するため、二つのコースを分けて使うと見られている。今後筑波サーキットがどのように姿を変えていくのか、それは計画が進んでいく段階ではっきりしてくるだろう。

すでに整地工事も始まっている新コース予定地

フォーミュラフォードで走る二人の若者

筑波サーキットに新しいコースが造られるという計画がかなり具体的になってきたようだ。

左の予想図を見ただけならば、わが国のように、新しいコースは、バックストレッチと隣り合わせで造られるように、計画がそのまま実行されれば、単独で1周約1.6kmのサーキットになる。また現在のコースとは接続されるように、両方のコースを一本で使用する

この新コースがいつ完成し、どのようなに使われるかは、今のところははっきり決まっていないが、おそらく



二つのサーキットをつないだようなコースになる予定



すでに整地工事も始まっている新コース予定地

SPOT NEWS

- 前号でお伝えした、87富士ツーリスト・ツーリングカー耐久レースは諸般の事情により、やむなく中止になってしまった。高額の賞金など話題の多かったレースだけに残念だ。
- 10月1日〜4日にかけて、西仙台ハイランドレースウェイで行われる、SWC第11戦「世界スーパースプリントイン仙台」の開催発表会が5月29日に仙台市で行われた。当日は石川仙台市長も出席し、仙台市も全面的に協力すると語った。詳細は次号で。
- 先の統一地方選挙では富士スピードウェイのある、静岡県駿東郡小山町の町長選挙も行われた。その結果、新しい町長に前・富士スピードウェイ協力実行委員会会長の田代和男氏が当選した。この選挙では、大御神レース村の人達の応援も大きかった。
- スズキ・アルト・ワークスのワンメイクレース「アルト・ワークスカップ」の初めてのレースが北海道スピードパークで5月17日

に行われた。このレースにはロス・チーバーとマウリツィオ・サンドローサーラも出場した。結果はポールポジションからスタートしたチーバーの独走だった。

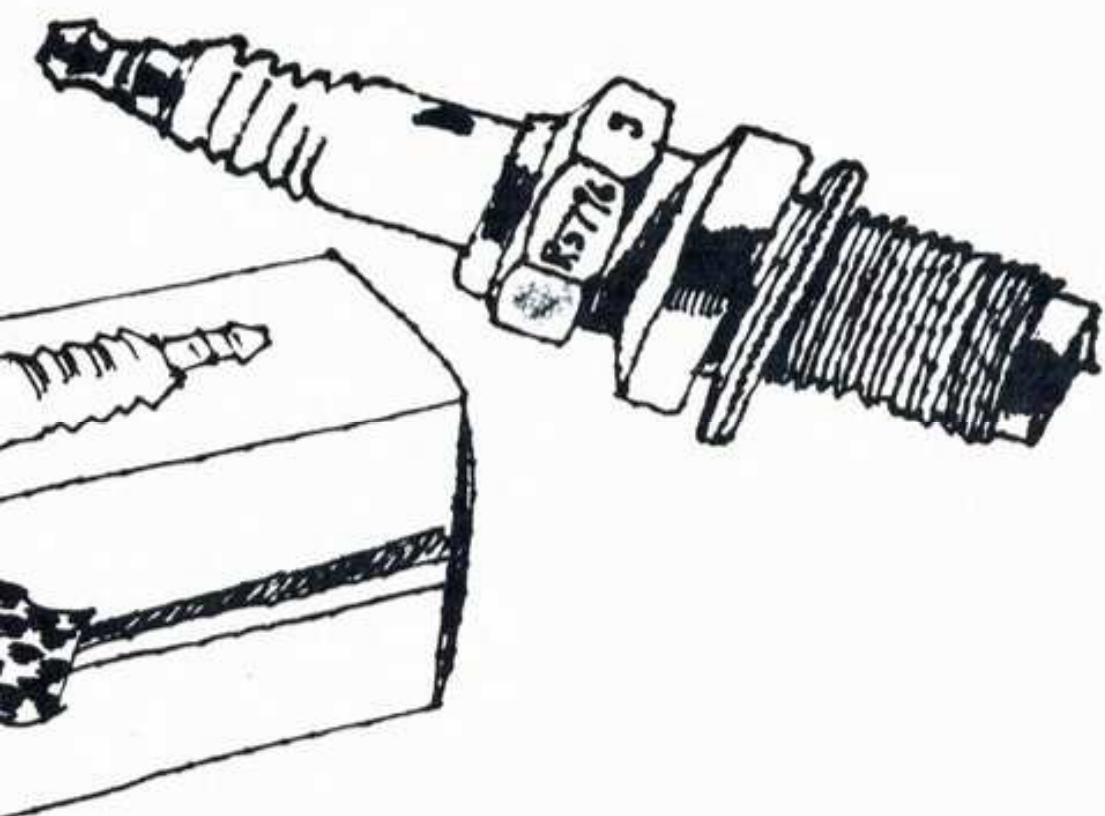
●「マレーシアでレースに参加する」ツアーが計画されている。樹オートライフセンターが企画しているこのツアーは、マレーシアのジョホールサーキットで開催されるジェミニのワンメイクレースに参加できるツアーで、7月8日〜14日の6泊7日、3日間サーキットを走って費用は25万円。なお募集人員は男女ともに18名ずつ。同時にサーキットランツアーも予定されていてこちらは18万円。受け付けの締め切りは6月22日だ。このツアーの第1次説明会が6月14日に、東京・杉並のGRIPS(03-318-7661)で行われる。このツアーについての詳細の問い合わせは樹オートライフセンター 〒158東京都世田谷区中町3-15-16 2F ☎03-705-3070へ

Essays from Offside

いす じら ひろ あき
家 村 浩 明

コラムニスト

コーナーキックト慕情



観客というのは、レースをどのように観るだろうか。ちょっとシミュレーションしてみたい。

まず、スターティング・グリッドに並ぶマシンと、そのオーダーを注視する。それはそのまま、ブラクティスの順序であり、そのレースの前哨戦の結果でもある。その勝者は誰だったのか、その順序に意外性はあるか、自分の好きなドライバーはどこにいるかなどと思いをめぐらす。それは、これからのレース観戦という時間を興味深く過ごすための、格好のアペリチフである。

そしてセレモニーやらフォーメーション・ラップなどが終わり、全車がグリッドに静止する。エンジンが轟音をあげているはずなのに、なぜかサーキットに静寂が訪れたように感じられる奇妙な瞬間を経て、シグナルが青になる。

好スタートは誰だ？ ポールシッターはそのまま出られたか？ 予選の優劣をひっくり返したやつはいるのか？ 轟然たるエキゾーストノート、総立ちのスタンド、そしてコーナーがやって来る。

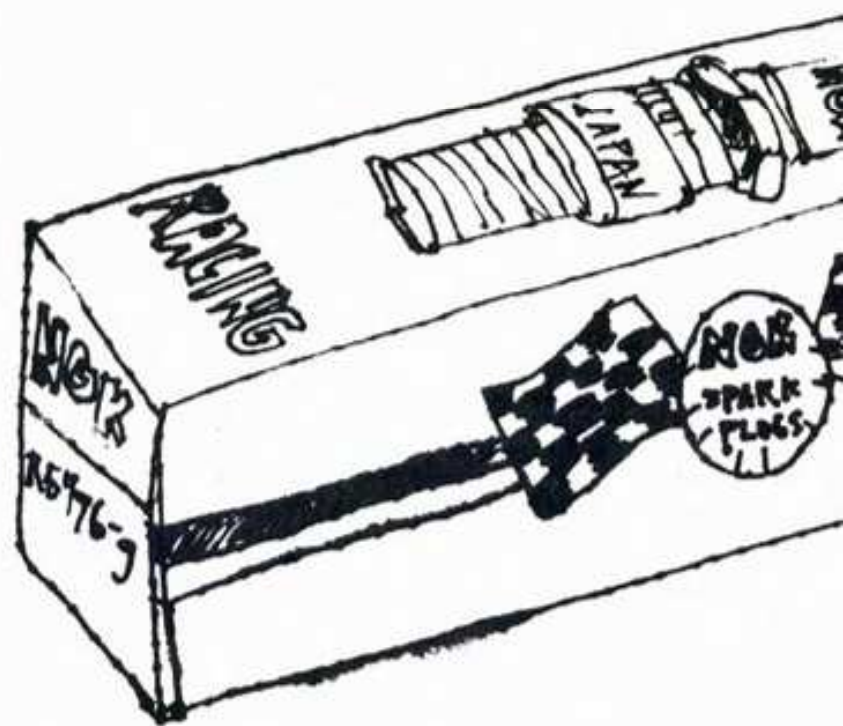
オープニング・ラップの第1コーナーとは、おそらくレースというスポーツが、この世で最も危険なスポーツとなる瞬間である。また、ここでそのレースが決まってしまうことすらあるし、ここで消えるクルマも同じようにある——そのような極限的なバトルの場である。ここだけは、絶対見逃がせないし、もし可能なら繰り返し、そして異なったアングルからも見たい。そのようなハイライトである。

1周目のオーダーを、観客は必死でさぐる。トップは、2位は？そして誰それは何番手？ 後方スタートだった有力選手は、いまだここに？

さあ、最終コーナーにマシンが帰って来た！ 誰だ、アタマは!! ストレートでポジションを上げるやつは誰？ もう一度、第1コーナーの近接バトルを！

——このような数ラップを経て、ほぼ序盤の順位づけを終えたレースに対して、観客は次なる興味のタネをさがす。それは、いまだコが競ってるかである。首位争いがデッドヒートであれば、それは最上のエンターテインメントであるけれども、世の中そうウマくはいかない。しかし、3位争いでもいいからテール・トゥ・ノーズを、と観客は願う。

また、決まりかけていたレースの秩序に崩れるきざしはないか。あるいは崩そうとする者はいないかをさがし、期待する。そう、スピンひとつでレースが変わることだってあるから。もしメインスタンドから瞬間移動することが可能なら、ヘアピンやS字やシケイン



拝啓、すべての テレビマン殿へ

へ行って、全車の走りや挙動を見たい。コーナリングのこなし方を見たい。

また、ストップウォッチを持っていけば、注目しているドライバーのラップを計ってみたりもしたい。首位と2位がどのくらい空いているのかも知りたい。いまファステスト・ラップを出しているのは誰なのかわかれば、さらに嬉しい。

中盤。トラブルやアクシデントなどが一段落したところで、順位をもう一度確認。その秩序をもたらした要因や、消えて行ったマシンの原因も知りたい。そして、これから起こることのすべてを（できることなら）目で見たいと望む。トラブルでもクラッシュでも、何でもだ。

もし首位が独走なら？ その快走ぶりを時折りはちらっと確認しつつ、再びデッドヒートをさがし、上昇気運の男をさがし、秩序を乱す気配をさがす。たとえばタイヤ交換をしなければならぬとすれば、ピットワークも当然関いの一部であり、ストップウォッチを押してみたりもしよう。

そして、残るところ数ラップ。首位はこのまま行くか。先ほどの3位争いは、どう結着が付いたのか。1〜6位ぐらいまでの正確な順位は？ 注目していたドライバーは、いったいどうなったのか。あるいは、勝敗が決まろうとする時点でのピットには、何か動きはあるか。首位は、ほんとに安泰なのか。

ああ、ファイナル・ラップ！ まだドラマは、あるかも知れないし、ないかも知れない。でも、ほんとにチェッカーを受けるまでは、レースは終わらない。最終コーナー、クルマが見えて来た。やっばり、か。意外にも、か。とにかく、チェッカーフラッグ。両手を挙げてコントロールラインを通過したのは……そして次のチェッカーは……ダンゴの中で最後に抜けたのは……!?

たぶん、平均的なレース観客は、以上のようにレースというパフォーマンスを観ているのではないかと、ぼくは思う。そして、以上のような期待に応えられるのは、TVという媒体しか存在しないと思う。サーキットというクローズドされた場からの中継でありながら、なぜTVは、レースを視聴者に「中継」することができないのだろうか……。

87年F1ブラジルGPの「生中継」とは、思い出したくもない、悪夢のような中継だった。何ひとつ、レースは見えなかった!! サンマリノは？ そう、日本のTVは、なぜ最低限、このようにレースを撮れないのかと、しみじみ思ってしまうのである……。



ROUND CIRCUIT

⑦イタリアGPの巻

跳ね馬はためきフェラーリ万歳



（4月末といえどもアルプスは大雪でSTOP）

イタリアGPは9月。しかし昨年は、その前にSWC第3戦のモンツァを撮るために、4月下旬にイタリアに向かった。ヨーロッパの本拠地アムステルダムから愛車とアルプスの山越えが始まる。アムスから、デュッセルドルフ、シユツツトガルト、シンゲン（ドイツとスイスの国境）を通過してチューリッヒへと向かう。山越えは登って降りて400キロの道のりて実際水温計を気にしながら走るのは2時間ほど。

山越えには4通りの方法があつて、去年は一番近道のセントペルナーダイノトンネルを通過する方法を選んだ。途中、電光掲示板にフランス語とイタリア語で「行き止まり」の意味の表示がされてたにもかかわらず、まさか、4月の終わりに雪なんか降ってるわけねえやいなんで飛ばしたのがいけなかった。突然、大雪に行き止まりをくらい（写真右）、今来た道200キロ！を戻る破目に。そこで

もう一つ別の、セントゴダードを通る道に変え、結局400キロの廻り道をしてしまった。

'83年のイタリアGPを終えアムステルダムに戻る時も、夜中に大雪が降って大弱りした。シーズン初めと終わりの難関トラブル続出の山越えをして、ヨーロッパ1転戦は幕を開ける。

（お隣りさんでもイモラは2輪モンツァは4輪）

F1シリーズも大詰め、チャンピオン争いに大きく影響するイタリアGP。モンツァはフラットな高速コースで結構スピードが出る。セーフティゾーンも少く、旧式のコースということで設計も古いから安全性があまり高くない。医療体制がよくないという噂もあつて、例えば、ロニー・ピーターソンもドイツで同じ事故が起きてたら助かったであろうと言われている。

まあいい加減だからねー。入場者数の3分の1は解を乗り越えてインチキキに入場してららしいから。同じイタリアでもお隣りのGPサーキット「イモラ」はなぜかバイクの方が盛りあがる。逆にモンツァで2輪レースをやっても人が集まんないっていうのが不思議なんだよね。もうひとつ、モンツァでの特徴。アラン・プロストが嫌われてるんですねえ。イモラじゃそんなことないのに、モンツァでのプロス

トは、人気がないんじゃないかと、嫌われている。2年前に勝った時なんかブービーやられてた。本人も知ってるみたい。

（フェラーリに明け、フェラーリに暮れる一日）

同じイタリアでもローマを境いに北と南じゃ雰囲気違うから、感覚の違いがイモラとモンツァに出てるんだろう。フェラーリに暮れる一日。ただど共通していえることがただひとつある。フェラーリの熱狂的ファンだらけということ。

金曜日の朝10時、プラクティスが始まっても、フェラーリが走り出すまでは皆シーンとして、フェラーリが走った途端、旗を振り回す奇声をあげるの大騒ぎ。とにかくフェラーリが勝っても

負けても結果におかまひなくお祭り騒ぎ。人を沸かせるようなピケとかヨハンソンも人気がある。セコいのはよしとしない。散るなら花、というタイプが好まれる。フェラーリにヨハンソンが乗った時なんかも凄かった。

（チエツカー受けたらもうサーキットは人の波）

1位がチエツカーを受けたらコースに人がドッと押し寄せてくるので、メカニック達は自分のチームのマシンがピットインしたらすぐ、ガレージのシャッター閉めちゃうくらい。アツという間に人が入りこんで荒らされてしまうから。夜は夜で、サーキットの中に車を止めて寝ていると、一晩中ワイワイガヤガヤ酒を飲んで騒いでいるし、モンツァの人はぶっ飛んでるとしか思えない。ぼくらといえ、一年の疲労がたまりにたまってもうヨタヨタ。去年からはF1開催数もふえたことだし、イタリアGPの前に一度日本に帰国して、再スタートすることになっている。（つづく）



負けても結果におかまひなくお祭り騒ぎ。人を沸かせるようなピケとかヨハンソンも人気がある。セコいのはよしとしない。散るなら花、というタイプが好まれる。

金子 博 1953年10月17日生まれ。レーシング好きで、現在F1を集中的に追っている。写真学校卒業後、読学雑誌のためにアメリカに留学したこともある。81年からはアムステルダムに本拠地を置き、ヨーロッパを転戦し続けている。一年のうち100日は英米とキヤラバン生活をしながらモータースポーツを撮っている。JARRPA・JIRPA会員

金子博の



ROUND

(Traffic)

日本からの直行便はない。ヨーロッパ各都市より乗り継いでミラノまで。格安チケットで15~35万円くらい。時差は、冬で8時間、夏は7時間となる。日本の正午はミラノの午前4時から5時くらい。ミラノから、約20km北にモンツァという街がある。バスも出ているしあまり遠くないので案で行ける。

(Hotel)

高級ホテルからエコノミーまで数は多い。高級なもので20万リラから(約2万2千円)。エコノミーなペンシオーネの2万リラまで各種揃っているからお好みで。

(Money)

1987年1月よりデノミ実施予定だったが、なぜかそのまま。単位はイタリアリラ(Lira)。100リラ=11.3円 1 US\$=1230リラ

(Food)

とにかく本場イタリア料理の神髄にふれたい。洗練された料理を食べたい人はミラノの高級店へ。13万リラで(約1万5千円)日本ではいばりホテルのフルコース以上のものが食せる。しかも、美味しいワイン付きですから!

(Climate)

東京と似たりよったり。その日の天候により気温が変化するくらい。

(Place)

Galleria Vittorio Emanuele IIミラノ市中心の十字形アーケード。1865~77年にできた。レストラン、カフェ、有名ブランドショップ多し。プラプラ歩くにサイコー。ハットする金髪のミラノ美人がカッコよく歩いてる。Lago di Como.....ミラノより列車で40分。Comoの街より湖上遊覧船が出ている。またヨーロッパのグッチ、エルメス、セリーヌ等のネクタイとかスカーフはここで作られる。Modena.....ミラノより列車で2時間。フェラーリの工場がある小さな町。フェラーリのショップ shopping formula "1" でF1グッズが日本の3分の1で買える。工場見学は当社を通して可能です。

(協力・問い合わせ先)

株バシフィックトラベラーズ
☎03-542-0281

MONZA

モンツァサーキット

住所・チケットインフォメーション宛先

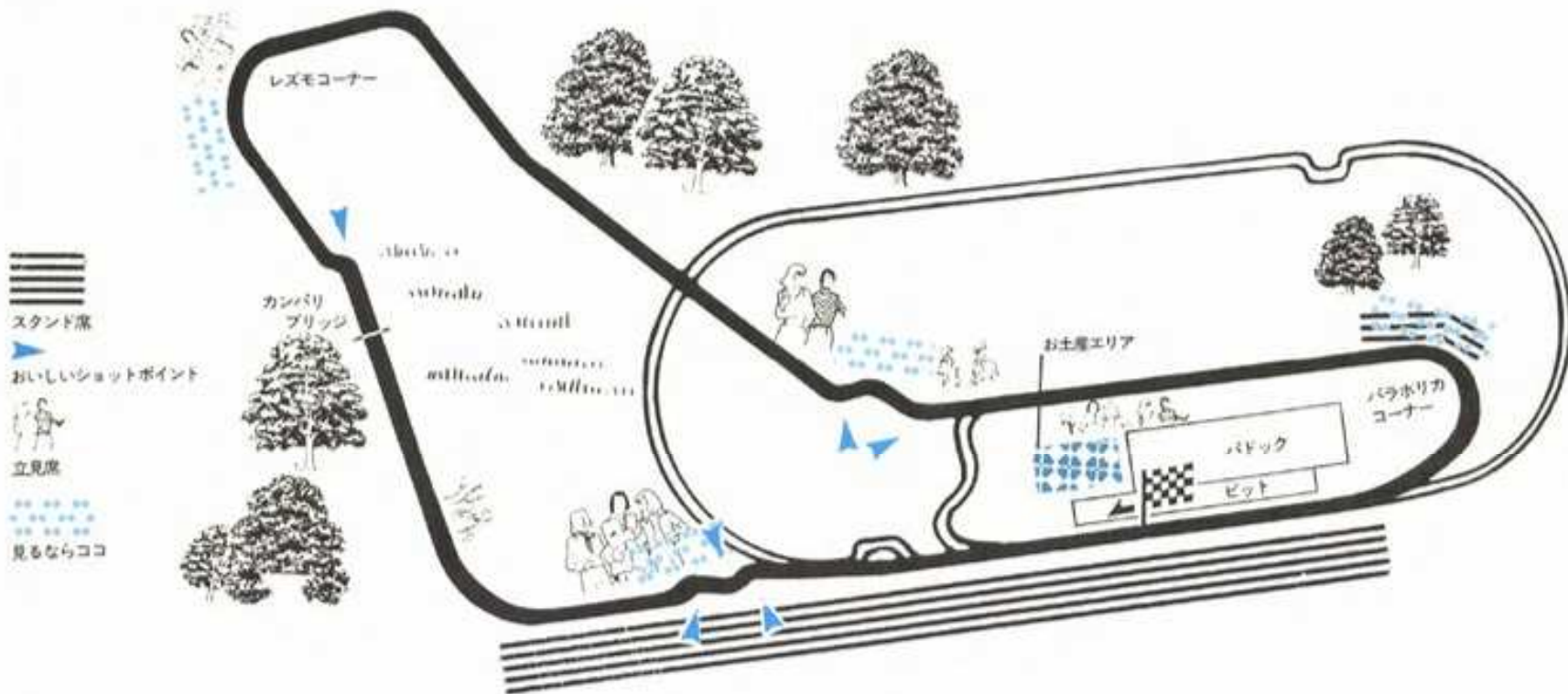
Autodromo Nazionale di Monza

20052 Monza, Parco

Tel: (039)3298866(Circuit)

●15km / Milano

1周5.8km。ミラノから北東に15キロ、モンツァ市にある大きな公園の中に建設された古いサーキット。現在バンクは使用されていない。サーキットの他にゴルフ場、プール、スポーツ施設が完備された公園で、キャンプ場も開かれている。モンツァはスピードののるフラットな高速コースで、事故が起きる可能性が高い。パラボリカコーナーやレズモコーナーなどが有名。またフェラーリのホームグラウンドなので、熱狂的なフェラーリファンが押し寄せる



'85イタリアGP(9月8日・モンツァ)

順位	No.	ドライバー	マシン	エンジン	タイヤ	周回	タイム
1	2	A. プロスト	マクラーレン	ポルシェ	グッドイヤー	51周	1'17.59'451
2	7	N. ピケ	ブラバム	BMW	グッドイヤー	51周	1'18.51'086
3	12	A. セナ	ロータス	ルノー	グッドイヤー	51周	1'18.59'841
4	8	M. シュラー	ブラバム	BMW	ピレリ	51周	1'19.00'060
5	28	S. ヨハンソン	フェラーリ	フェラーリ	グッドイヤー	50周	1'17.56'687

'86イタリアGP(9月7日・モンツァ)

順位	No.	ドライバー	マシン	エンジン	タイヤ	周回	タイム
1	6	N. ピケ	ウィリアムズ	ホンダ	グッドイヤー	51周	1'17.42'889
2	5	N. マンセル	ウィリアムズ	ホンダ	グッドイヤー	51周	1'17.52'717
3	28	S. ヨハンソン	フェラーリ	フェラーリ	グッドイヤー	51周	1'18.05'804
4	2	K. ロズベルグ	マクラーレン	TAG	グッドイヤー	51周	1'18.36'698
5	20	G. ベルガー	ベネトン	BMW	ピレリ	50周	1'17.33'515

●1000リラ紙幣、つまり約110円ほど。一番安いお札の裏表



が(つまり千リラが1000リラになる)どうなるか.....。気をつけなきゃいけないのは、日本で

物価

単位はイタリアリラ。千倍のデノミも近々やるといふ噂がある

ホテル レース観戦だけを目的に行くと、ミラノまで行って20キロくらいだし、賑やかな街ミラノに泊まるのをオススメ。街中のシエラトンともなると高いけれど、普通のホテルなら日本並か安い。数もたくさんあるので予約なしでも可能だが、ファッションショーなんかがある。と重なる週末になってしまうので要注意

交通

サーキットから一番近い大きな街はミラノ。成田からミラノまでの直行便はない。一番安い方法は大韓航空でチネリッピに行き、そこからミラノまでは電車で行って、ミラノからはバスでサーキットまで行くというもの。日本から一番安い行き方はこれだと思ふ。もし、レンタカーを借りるなら、ローマからでもジュネーブからでも高速を使って行ける。(たとえばジュネーブから約4時間)イタリアは高速道路代が日本の約1割だが必要なので忘れずに。それから話は変わるが写真上のミニバイクは84年のイタリアGPの時、主催者が用意してくれたもの。おかげで

●イタリアはバイクもオシャレ



の時、主催者が用意してくれたもの。おかげで

の両替には限度があること。20万円くらいしかイタリアリラに替えられない。またイタリアの街中でも大量に両替できないことがある(3万円位ならマル)ドル紙幣を持っているのに現金を使えなかったりということも。サーキットのお土産エリヤの中にも銀行があつて小遣い程度ならここで替えられる。その年のF1モデルが販売されるので買いたくないように。

●ニューモデルが市販されるお土産のマグド



の両替には限度があること。20万円くらいしかイタリアリラに替えられない。またイタリアの街中でも大量に両替できないことがある(3万円位ならマル)ドル紙幣を持っているのに現金を使えなかったりということも。サーキットのお土産エリヤの中にも銀行があつて小遣い程度ならここで替えられる。その年のF1モデルが販売されるので買いたくないように。

食べ物

とにかく安いし、ウマイ! バルマという街は乳製品の産地で、この、日本でいう雪印乳業みたいなバルマラートがニキエラウタのスポンサーについていた頃もある。スパゲティカルポナラなんかメチャウマイ。ミラノ街中にある「ボロロヤ」という日本食スパーマーケットで日本の味をむさばるのもいいかも。

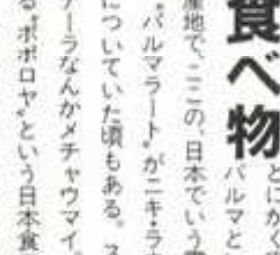
気候

F1が開催されるのは9月だけ。どだいたい日本の気候と同じ。夏の終わりを楽しんでいるって感じ。サーキットにキャンプを張って泊まりこんでる人も

人

とにかく日本人は狙われているから注意しなくちゃいけない。車の鍵なんてないのも同じと思え! 某カメラマンはカメラ一式二百万円ほどとられたこともあるくらい。陽気に輪をかけたような人種だから、コース周辺に写真のようにやぐらを勝手に組んでワイワイ騒いでる。よく落ちないものだと感心する。

●勝手に組んだやぐら上



の両替には限度があること。20万円くらいしかイタリアリラに替えられない。またイタリアの街中でも大量に両替できないことがある(3万円位ならマル)ドル紙幣を持っているのに現金を使えなかったりということも。サーキットのお土産エリヤの中にも銀行があつて小遣い程度ならここで替えられる。その年のF1モデルが販売されるので買いたくないように。

BRAD NEW

FOR COMPETITION

●SUZUKI SPORTのスポーツパーツにピロポールアッパーマウント、ピロポールのロアアームセット(写真①)、そしてカーボンケブラー製のバケットシート、WORKS。(写真②)が発売された。ピロポールアッパーマウントとロアアームセットは、コンプライアンスステアを解消し、シャープなコーナリングを可能にする。アッパーマウントは4万5000円、ロアアームセットは4万円、一方のバケットシートは、材質の性質を生かした軽量なもので、価格は9万8000円。



●発売元 ㈱SUZUKI SPORT 〒182 東京都調布市深大寺南町5-57-1 ☎0424-81-3912



TIRE

●ゴークコーポレーションの超偏平タイヤ、メイストーム21Cに小型車や軽自動車用のサイズが加わった。追加されたサイズは、195/55VR14と165/55HR13。どちらも従来からの製品と同様、グリップ性能を左右するスチレンの含有量を国内最高水準にしたハイスチレンコンパウンドを採用し、ハイグリップを実現している。価格は195/55VR14が2万9500円、165/55HR13が2万4000円だ。



●発売元 GOOG CORPORATION 〒460 名古屋市千代田4-23-2 ☎052-331-4715

WHEEL

●東京のタマホイールからFORCE TF11(写真①)とTF20(写真②)が発売された。

●TF20はシンプルなフィンタイプだ。どちらもサイズは5.5JJ13と6JJ14だが、PCD、オフセット、ボルト穴の違いによって、6種類ずつのバリエーションがある。なお、TF11はホワイトとガンメタの2色、TF20はホワイトのみ。価格は両方とも2万6000円、2万9000円。



●発売元 ㈱タマホイール 〒196 東京都昭島市宮沢町39-1 ☎042-51-4615

●LOOPからオリジナルデザインのホイール、KENES SPORTが発売される。5本スポークだが、スポーク平面部に角度を付け、回転方向を利用したベンチレーションシステムを導入している。サイズは、直径は15インチだが、リムには6インチから8.5インチまで5種類用意されている。クリーミーホワイト、ガンメタリック、ガンブラウンの3色があり、価格は4万2000円から5万1000円。



●アウトクオリタジャパンから、左右非対称ホイール、リベラが発売された。従来からある、スペチアアレをイタリアンデザイン領域における進化哲学を基に改良したそう、ブレーキの冷却などに効果のある形状だという。サイズは6JJ14と6.5JJ15の2種類、15インチには、オフセット、

PCDが違う種類が用意されている。価格は3万5000円、3万8000円。

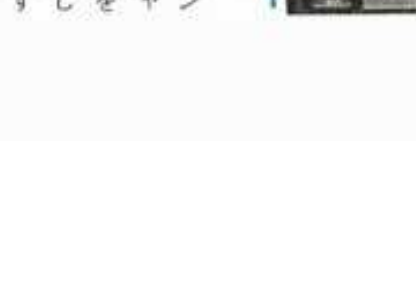
●AMEからニュー・シティ用のエアロパーツが発売された。バンパー一体式のフロントリヤスポイラー、サイドスカート、セットが基本で、オプションでリヤルーフスポイラーがある。デザインの特徴は、もともと低く構えたシティをさらにシエイブアップしていること。価格はセットが13万8000円、リヤルーフスポイラーが1万8000円。



●TOTALより、ディーゼルエンジンからガソリンエンジンまで幅広く対応するオイル、ディーゼル2000が発売された。これは、ヨーロッパで普及している高性能ディーゼル車用として開発されたものだ。粘度指数が高く、あらゆる状況で、その粘度が安定していることが特徴だ。また、特にディーゼルトターボエンジンに使われるオイルで問題となる、高温・高荷重時の清浄分散性能や耐摩耗性も高レベル。このオイルはSF規格にもパスしており、ガソリンエンジン車にも使用できる。価格は1ℓ/1700円だ。

●好評の「スケールのラジコン、タムテックにバリエーションが増えた。まずは、昨年MSA-GTPPに出場したBMW-GTPP。もちろん、車両セット(4000円)とスベアボディセット(900円)も発売されている。フルセットの価格は2万1800円だ。また6月の中旬には、さらに、同じくMSA-GTPPで活躍するフォード・マスタング・プロトタイプが発売される。価格はシリーズの他モデルと同じだ。

●ケンウッドから87年モデルの新商品が登場した。そのうち据え置き型スピーカーCS-C18000(写真①)は、ウーハーに新素材のダイナミッククロスカーボンを採用し、迫力ある低音を再生する。また高音域を担当するツイーターにはプラスマイクダイヤモンドを使用し、CDやDATなどのデジタルソースを100%再生することができる。価格は2個一組で6万8000円。またチューナー、デッキ、グラフィックイコライザー一体のKCR-99(写真②)は、車内ノイズに関係なくポリウム感を一定に保つオー



●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。

●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。

●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。



●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。

●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。

●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。



●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。

●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。

●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。



●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。

●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。

●おなじみレイトンハウスが販売するシャンプー、レイトンハインズに今度、ボディシャンプーが加わった。ライスジャムオイルを潤滑剤として、また植物抽出液を保湿剤として配合している。洗い上がりの素肌をすっきりと清潔に保つ。60ℓ入り/280円と300ℓ入り/1200円の2サイズがある。レイトンハウスの直営店や各地の東急ハンズ、バルコ、後楽園インショップで手に入れることができる。



MINI PREVIEW

NEW MODEL

6月6日、7日。富士GCシリーズ第2戦 富士クラシックスピードレース大会

F3000と並ぶ日本の代表的シリーズである富士GCシリーズの第2戦。年間4戦のシリーズだけに、タイトル争いのためにはレースも気を抜けないので、自然とおもしろいレースになるだろう。

サポートレースはJSS、マイナーツーリング、ミラージュ、そしてプロダクションだ。入場料は前売りで4千円。当日券が5千円だ。6月13日、14日。全日本F3選手権シリーズ第5戦。SUGO日本F3選手権レース大会

改装なったスポーツランド菅生で行われる最初の4輪レースだ。これまでの高速レースから、テクニカルコースになった。スタート後、コーナーへのバトルを見るには、コーナー奥の土手の上に立つ「高井幾次郎の碑」の近くがいいだろう。ここからはコース前半のテクニクを要する部分が見わたせる。

サポートイベントは、スターレット、RX-7、カートのフォーミュラ000だ。入場料は大人3千5百円(前売り3千円)、小・中学生は千円だ。

6月19日、20日。全日本ツーリングカー選手権第3戦。ハイランドツーリングカー3000kmレース大会

インターナショナル

鈴鹿2000kmオートバイレース

お徳な前売り券
大人 3,200円
小・中学生1,600円

6/6 (SAT) 7決勝 (SUN)

SUZUKA CIRCUIT & TAMATECH NEWS

報知杯 多摩テック
TECH105 耐久スクーターレース 第6戦
6/20 (SAT)
●レディスクラス開催!!
●遊園地入園料(大人1,000円・子供500円)は別々観戦になれます。



多摩テック ●BTRスクールは入園の方どなたでも無料で受講できます。
BTR競技会・スクール 6/14(SUN)

ゆうえんち
★多摩テック3-D(立体)映画による大冒険の旅
「シー・ドリーム」最新・マリナー
上映日:毎週金・土・日曜日

鈴鹿サーキット
多摩テック
ホンダランド

トヨタ自動車は5月15日、カローラ及びスプリンターシリーズをフルモデルチェンジし、同日から全国一斉に発売した。

1.5Lエンジンにも4バルブインカムを採用するなど話題は多いが、モータースポーツファンにとってもっとも気になるのは、レビン/トレノシリーズとFXシリーズだろう。今回、FRのレビン/トレノはリストから落ち、他シリーズと同じく横置きFFのレイアウトを採用した。

新型レビン/トレノはハッチバックの2ドアのみで、エンジンは1.5Lの5AFE、5AFE、1.6Lの4AGE、4AGEの4種類。2はスーパーチャージャーを意味する。モータースポーツへの登場が予想される4AGEの最高出力とトルクは120ps/6600rpm、14.5kgm/5200rpm(ネット)で、搭載される車種はレビン/トレノ/ともGT、GTV、GT-AP EXだ。一方、より強力な4AGEZは145ps/6400rpm、19.0kgm/4400rpm(ネット)のパワーとトルクだ。真上はスプリンター/トレノGTZのみGTZの外観上の特徴は、ボンネット上の大きなエアスクープである。

ボンネット上の大きなエアスクープである。写真でおわかりのように、レビン/トレノは旧型のイメージを引き継いだスタイリングだが、カローラFXは若手イメージが変わった。このFXは、旧型と同様、3ドアに4A



GTEを搭載するGTが設定されている。サスペンションはシリーズに共通して、前後ストラットである。GT系には、フロントにパフォーマンスロードと呼ばれる補強を入れている。GTZでは、リヤリアリンクのアクスル側ピボットにピロボールを採用している。

レビン/トレノ/FXのGTシリーズの価格は、レビンがGT(5MT)の141.2万円からGTZ(5MT)の183.3万円、トレノが同じく143.4万円から185.5万円、FXは149.1万円(5MT)、159万円(4AT)である(東京地区車両本体価格)。

ニスモの新しいショールーム、オープン



ニスモスポーツのショールームが広く、大きく、オープンした。店内には昨年のル・マン24時間で完走した日産R85Vや、実際に座ることのできるグループCマシンのコクピットが置かれているのを始め、NISMOのパーツやグッズ類、海外のものを含むレース、ラリー関係の書籍や雑誌がディスプレイされている。合計16台の28インチモニターが設置され、モータースポーツビデオを流している。

このショールームでは、モータースポーツ相談、レース、ラリー結果のコピーサービス、ビッグレースのチケット販売やレーシングスクールの受付も行ない、幅広いファンの期待に応えていくようだ。

住所は東京都品川区南大井2-10-6(電話03-767-1123) 営業時間は午前9時から午後6時 定休日は月曜日だ。

選考で選ばれた30名が参加し、レースクイーンランプリには、愛知県の黒澤美和子さん(23)が選ばれた。この他、準グランプリに後藤美重子さん(22)、レースクイーンに上野美和さん(24)、国武万里さん(19)、濱口由美さん(20)、飯島久重さん(23)、森田愛子さん(20)、樋口由夏さん(23)、清水順子さん(20)、中村明美さん(24)、松沼博子さん(20)、代田記子さん(23)の10名が選ばれた。彼女は、これから1年間、11月のF1日本GPを始めとする、鈴鹿サーキットで行なわれる様々なイベントに彩りをそえる華として活躍することになっている。どうぞよろしく。



SHOP

エヌワンオート

丹沢山系の麓、神奈川県秦野市に、昨年11月にエヌワンオートの新しいショッパがオープンした。

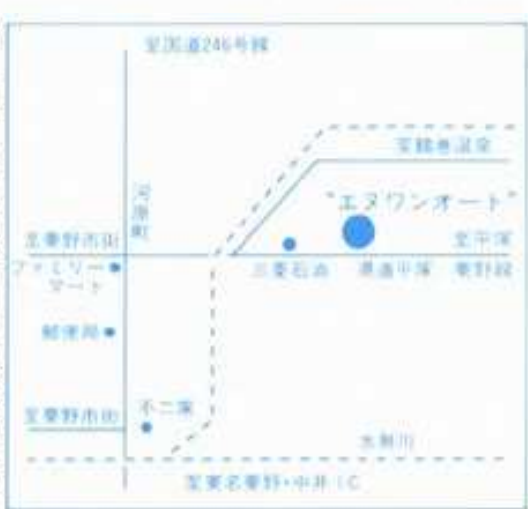
新しいショールームには、レイトンハウスのウエア、グッズ類や、タイヤ、ホイール、ステアリングなどのパーツ類がディスプレイされ、明るい雰囲気だ。

このエヌワンオートでは、JAF準加盟クラブになったチーム・エヌワンを組織している。活動の中心は富士フレッシュマンのKP6IとAE86で、特にKPのレースでは、遠藤貴選手が第1戦と第3戦で優勝を果している。チームが準加盟クラブになったことで、今後はメンバーを増やし、ジムカーナやダートラなど広範囲の活動をする予定だ。またライセンスを所持していない人にも、モータースポーツの楽しさを知ってもらうため、たとえばビットクルーを体験してもらうことなどを企画している。



エヌワンオートの所在地は、東名高速の秦野・中井ICから国道246号線方面に向かい、県道平塚-秦野線との交差点を左折し、一つ目の信号を過ぎてすぐの左側だ。

マシンについては、今のところチームの車の熟成に全力を注いでいる段階だが、それが一段落すれば、メーカーに関係なくマシンを製作していきたいとのことだ。

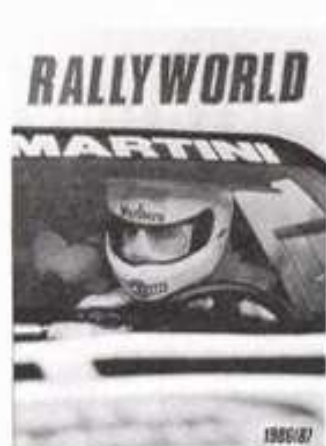


■エヌワンオート 神奈川県秦野市曾屋59-03-16 ☎0463-82-6390 営業時間 午前10時〜午後8時 定休日・火曜日

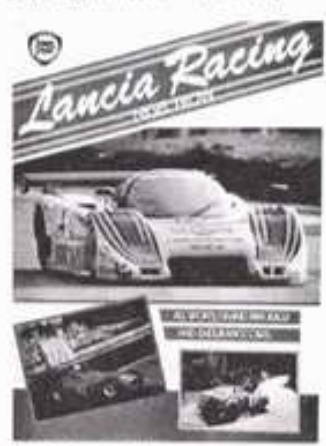
BOOKS

第2刊目となったRALLEY WORLD 編集にあたっては、英AUTOSPORRS副編集長、ビーター・ファウビスターが中心だ。それぞれのラリーごとにコース図まで添えてある。また一つのラリーごとに、そのイベントが終了した時点でのポイントが示されている。このため、資料としての価値が高くなっている。

WRRC以外にも、主役の座から降りたグループBの解説や、香港-北京ラリー、パリ-ダカルラリーの特集などの特集が組まれている。カラーページも多く7200円という値段は手頃だ。



RALLY WORLD
Tucior社刊 Peter Foubister編
110×236mm 140ページ 7200円



LANCIA RACING
OSPREY社刊 Nigel Trow著
277×210mm 288ページ 8090円



鈴鹿サーキット物語
講談社文庫
150×117mm 222ページ 400円

ヨーロッパの歴史ある自動車メーカーの多くがそうであるように、ランチアもまた、モータースポーツに積極的に取り組んで来たメーカーだ。

このLancia Racingは、そのランチアのモータースポーツ史をまとめた一冊。話は20世紀始め、ヴィンセント・ランチア(彼は当時の一流ドライバーでもあった)が、自身の名をつけたメーカーを起したところから始まる。それから長い年月の間に、ランチアは歴史に残るマシンを数多く送り出して来た。本書では、その経過をレースやラリーで活躍する各車の写真とともに紹介している。

本書の問い合わせは、嶋田洋書(03-407-3865)まで。

「鈴鹿サーキットの歴史が、そのまま日本のモータースポーツの歴史である」と言っても決して過言ではないだろう。二、四輪を問わず、鈴鹿サーキットは日本のモータースポーツの中心的役割を果たしてきたのだ。

その鈴鹿サーキットの歴史が一冊にまとめられた。鈴鹿サーキットの「生みの親」とも言える本多宗一郎・本多技研工業最高顧問の決断から、数々の名勝負、観戦ガイド、そして主要レースのリザルトなどで構成されている。鈴鹿サーキットについて知りたければ、これ一冊で足りるというわけだ。

肩が凝らずに読めるということでも、お薦めの一冊。全国の書店の講談社文庫のコーナーにある。

発行 講談社(03-945-1111)

PRESENT FOR YOU



ケンウッド・クレマーボルシェ962C
ケンウッドボルシェのプラモデル(1800円)は今年のル・マン仕様。タミヤの1/24スケールモデルに、Mr.クラフト特性のデカールをセットしたもの。細かいところまで精密に再現されていてゴキゲン。Mr.クラフトから5名の方に



レイトンハウス・マーチF1チームTシャツ
右袖に毎戦のグランプリ名をあしらったレイトンハウスのF1チームTシャツをプレゼント。ブラジルGP、サンマリノGP、ベルギーGPから各1枚ずつ。一般には市販されない貴重品! 提供はもちろんレイトンハウス



杉本彩のテレフォンカード
東レからは同社のキャンペーンガール、杉本彩のテレフォンカードを5名の方にプレゼント。でもこの手のテレフォンカードって使うのがもったいないんだよ



FAIRLADY OWNERS CLUB STICKER
セントラル20からは、フェアレディ・オーナーズクラブ・オブ・ジャパンのステッカーを10名の方にプレゼント。フェアレディの好きな人は是非エントリーを!



レーシングオンステッカー
今月最後の登場は、レーシングオン特製ステッカー。本誌読者30名様にプレゼント。たくさんのご応募を、お待ちしております

「応募方法」平はがきに、住所、使命、年齢、職業、希望のプレゼント番号、それに今月号で面白かった記事とその感想を書いてレーシングオン編集部までご応募ください。

宛先 〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16レーシングオン7月号プレゼント係 〆切りは6月末日(当日消印有効) 当選者の発表は本誌9月号にて行ないます。

5月号創刊1周年記念プレゼント当選者発表

①千葉県 飯沼知彦 ②愛知県 泉満 ③大阪府 松本江利子 ④東京都 大濠博之 ⑤石川県 小松邦子 ⑥愛知県 石原洋二 ⑦埼玉県 植木尊 ⑧愛知県 佐野文孝 ⑨大阪府 本田茂松 ⑩大分県 梶田和徳 ⑪東京都 大野耕爾 ⑫埼玉県 蛇沼博昭 ⑬愛知県 吉田高行 ⑭宮城県 円山秀久 ⑮愛知県 阿部幸功 ⑯兵庫県 汐江由美 ⑰茨城県 岡山 ⑱兵庫県 須本慎郎 ⑳アドバン技研 ⑪宮城 宮部和幸 ⑫兵庫県 岩橋秀和 ⑬兵庫県 久保田秀樹 ⑭三重県 伊藤 伸 ⑮北海道 袋原治 ⑯東京都 船山数則 ⑰埼玉県 上村安弘 ⑱宮城県 岡本文彦 ⑲埼玉県 永山恵一 ⑳大分県 中島 裕 ㉑静岡県 岡本忠彦 ㉒滋賀県 大平博史 ㉓熊本県 工藤洋子 ㉔兵庫県 高木栞 ㉕東京都 中村 靖 ㉖東京都 田辺瑞樹 ㉗兵庫県 須 英治 ㉘岩手県 瀬川啓介 ㉙和歌山県 安倍英夫 ㉚広島県 村上達雄 ㉛大分県 渡田みか ㉜静岡県 阿部秀樹 ㉝北海道 野村和雄 ㉞福岡県 松前康秀 ㉟和歌山県 横川 豊 ㊱愛知県 田中保仁 ㊲東京都 佐藤道代 ㊳宮崎県 桜井智子 ㊴福岡県 高尾聖二 ㊵神奈川県 大塚秀樹(敬称略)その他の当選者につきましては賞品の発送をもってかえさせていただきます。

EVENTS

●ALC主催第4回ジムカーナイン富士
開催地 富士スピードウェイ
開催日 7月4日(土)
格 式 JAF公認 準国内格式
参加資格 運転免許証とJAF国内B級ライセンス以上の所持者
申込期間 6月4日(木)〜6月27日(土)
参加料 8000円(1台)
参加車両 JAFスラローム車両規定に基づくA、B、C、D車両
申込先 オートライフルクラブ ジムカーナ係 〒158 東京都世田谷区中野3-15-16 ロア石田ビル2F ☎03-7705-3070

●RSアイザワ主催ジムカーナ&走行会
RSアイザワ杯エキサイティングジムカーナ
開催地 富士スピードウェイ
開催日 6月27日(土)
クラス A・B
格 式 地方
参加料 1万2000円(昼食、飲料物を用意しております。賞品多数!)

●RSアイザワ主催FISCO走行会
開催地 富士スピードウェイ
開催日 7月1日(水)
参加料 1万2000円
申込期間 6月27日(土)
募集台数 50台限定
※主にプロダクションカー、ゴルフボカールカップ仕様車等、レースカーの参加を希望

マシンセッティング、タイムアタック等に活用してください)
主催 問い合わせ先RSアイザワ内レーシングチームアイザワ(R・T・A) 〒2228 神奈川県栗原市3-33-2 ☎0462-54-8798

FOR SALE

●RJ/SJ マキシム61S 2990万円
エンジンOH済 ERC製 コニシヨック、ミッションクーラー付詳しくは電話にて
〒43 東京都大田区大森西5-5-4 ☎03-762-8916(夜)、03-479-0031(昼) 神山誠一

●ラルトRT19E 350万円 エンジンVW GX 新品より7戦仕様OH後2戦のみ仕様 スペアパーツ多数 ノーズカウル、ウイング、サブフレーム、足廻りなど20点以上全て新品 ●三菱レンタ270ロングワイドロー 37万5000円 検7月 検付レシーシングカー運搬に最適 〒420 静岡県静岡市清水4丁目20-6 ☎0542-617875 萩原英明

●マナテイクV鈴鹿FJ-600仕様 価格相談 エンジン尾川チューン、シャシーOH後渡し サイレンサー付 〒572 大阪府寝屋川市松屋町6-7 うず瀬荘 ☎072-031-723(呼)、0720-7819083(バイト先) 小野直人
シビックSi鈴鹿N仕様 価格相談 M10ガレージフルメンテナンス車 鈴鹿フルコース42秒確実 シルバーカップ入賞車 エンジンOH済 即レース可 〒582 大阪府木白

原市平野2-9-30 ☎0729-710567(22時以降)、06-358-0125
(勤務先) 竹中靖人
●シビックSi 価格相談 '86年ジャパンカッブ出場車 東日本、西日本、鈴鹿とのサーキット走行可 東日本シリーズ(筑波・富士)入賞車 トップレーシングメンテナンス車 オリジナルパーツ多用 スペアパーツ、タイヤホイールセット、無限スペシャルパーツ一式付き エンジンOH後渡し 初心者指導します 〒445 愛知県西尾市大給町99 ☎0563-574038(20時以降) 鈴木茂伸

●ミラージュ 100万円相談 エンジンOH後レース使用即レース可 スペアエンジン、ミッション有(OH済) タイヤ/ホイール2セット付き 〒230 神奈川県横浜市鶴見区矢向-9-4 ☎045-575-3956 プラスワンアオキ
●シビックSi鈴鹿N仕様レース仕様 160万円 即レース可 〒550 大阪府大阪市西区土佐堀2-18 ☎06-441-6249(21時〜22時) 中川仁

STAFF WANTED

●ゴイニング東京
ターボチューン、カーオーディオチューンで有名なゴイニング東京が、府中にカーオーディオチューンをメインにしたショップをオープン、業務拡張のためスタッフを募集している。ターボ、オーディオの製造開発、及び製造スタッフを若干名募集している。お問い合わせは、ゴイニング東京 〒166 東京都

杉並区梅里-4-44 ☎03-316-8998まで
●株式会社ル・マン
(株)ル・マンでは、現在メカニック、及びマネージャー見習いを募集している。年齢25歳くらいまでの方で学歴不問。経験者優遇(未経験者も可)。両職種とも御殿場勤務者を若干名募集。お問い合わせ、応募は、履歴書に必ず写真添付の上、郵送で、〒410-13 静岡県駿東郡小山町大御神108-8 ☎0550-781140 株式会社ル・マン 担当 本間まで。

MEMBERS WANTED

●CLUB No.3レーシング
スピードハウスアルファのレーシングチームCLUB No.3レーシングでは、現在クラブ員を募集中。レースに出場してみたい、レースに興味のある方、特に女性を募集しています。お申し込み、お問い合わせは、スピードハウスアルファ内 No.3事業部 東京都東久留米市滝山7-26 ☎0424-741744まで。

●フェアレディ・オーナーズクラブ・オブ・ジャパン(FOCS)
柳田春人選手を中心に創立された、フェアレディを熱愛する人のクラブ、FOCSで会員を募集している。トレーナーや会員証の進呈や、サーキットの貸し切り走行会などの特典も多数用意されている。詳しくは、フェアレディ・オーナーズクラブ・オブ・ジャパン 〒182 東京都調布市上石原-32 ☎0424-8615334まで。

PRESS ROOM PRESS
MOTORCYCLE RACING AND AUTO RACING FANA SPACE

●レーシングベナント
ベナントと言えば、ポスターと並んで部屋の装飾品としては代表的なものだ。でも「〇山」とか「〇国立公園」といった文字では今いちカッコ悪い。でも、今プレスルームにあるベナントはちょっと違う。
写真でおわかりのように、ボルシエ、フェラーリ、ジャガー、ウィリアムズなどのロゴがあらわされていてカッコイイのだ。価格は一つ1500円。通販利用の場合は必ず電話で問い合わせを。
発売元 プレスルーム 〒213 川崎市高津区久地2-9 ☎044-84417300

**フリートーク
フロム
アングル②**

5月には私の所属するチームエンケイのラリーが開催された。ラリーを主催するのは出場するのと違って、準備がメチャクチャ大変である。コース設定以外にも、地元警察・役所・住民まわり等やる事はきりがなく、競技設定以外にも100人近いオフィシャルの人集め、そしてスポンサー探し等も大切な仕事である。幸い、ADVANチームの関係各社や私のパーソナルスポンサーであるベトルルンさん等に毎年スポンサーしてもらっているので大変助かっている。ゴールデンウィークも準備に係りきりて浜松祭りすら見られない状態であった。もっとも今でこそラリーに出場するのに楽にはなったが、その昔自分で車をメンテナンスしていた時はラリーに出場する前でも、今回と同様の忙しさであった。

エンジンのチューニングが許されていた良き時代であったため、少しでもパワーをという事で、殆ど毎回エンジンに手を加えていたためだ。手を加えるたびに、殆ど素人の私が聞きかじりでやるのだから、当りよりも外れの方が多かった。オイル消費もクリアランスが大きいせいで多く、注ぎ足しが常識であった。当時使っていたBPエナゴールは、安価で、安心して使えるという点を含め私の条件にピッタリであった。



そんな時、高いけれど抜群のオイルが有ると言われて勧められたのが、BPレーシングであった。オイルなんて入ってりゃ何でも同じと思っていたが、使ってみると、アイドリングを始め、全体に回転がスムーズになり、ピックアップレスポンスも良くなったりで、一段とパワーアップした気がした。「いやー良い物を使うとやはり違うわい」といって感激をしたのを覚えている。メンテナンスは確かに煩わしかったが、メタルの痛み等にも違いが見られた。しかし一番感激したのは走り去った後に残る植物性オイル特有の燃えた薫りであり、これで、俺の車もらしくなった。と一種のステイタスさえ感じたのであった。

そんな時、高いけれど抜群のオイルが有ると言われて勧められたのが、BPレーシングであった。オイルなんて入ってりゃ何でも同じと思っていたが、使ってみると、アイドリングを始め、全体に回転がスムーズになり、ピックアップレスポンスも良くなったりで、一段とパワーアップした気がした。「いやー良い物を使うとやはり違うわい」といって感激をしたのを覚えている。メンテナンスは確かに煩わしかったが、メタルの痛み等にも違いが見られた。しかし一番感激したのは走り去った後に残る植物性オイル特有の燃えた薫りであり、これで、俺の車もらしくなった。と一種のステイタスさえ感じたのであった。

アンクル=山内伸弥(やまうちしんや)
1951年11月14日生まれ。14年のキャリアを誇るトップ・プロラリースト。全日本ラリー選手権では過去6度のチャンピオンに輝く他、数多くの国際ラリーに参戦。'86マレーシア・ラッキーストライクラリーでは2位入賞を果たしている。今シーズンもニューマシンを駆って全日本シリーズに果敢に挑戦。目指すは勿論7度目のタイトル獲得。日本ラリー界の"アンクル"は今なお健在。第一線を疾走中である。

*このコーナーへのご意見、ご要望を下記の住所へお寄せください。

BP潤滑油日本総代理店
BP ペトルス インターナショナル 株式会社
〒102 東京都千代田区麹町1-3-23 ☎03(265)1711

MONTHLY EVENTS OVERSEAS					
●海外レース					
開催日	イベント	コース	国	シリーズ	参加車両
6月7日	ミド・オハイオ	ミド・オハイオ	USA	IMSA-GT選手権：第8戦	BMSA-GT
6月7日	ゾルダ	ゾルダ	ベルギー	ETC：第4戦	グループA
6月7日	ポートルランド	ポートルランド	USA	SCCA TRANS-AM：第3戦	TRANS-AM
6月7日	シルバーストン	シルバーストン	イギリス	イギリスF3選手権：第8戦	F3
6月7日	パラノ	パラノ	イタリア	イタリアF3選手権：第5戦	F3
6月7日	ボ	ボ	フランス	フランスF3選手権：第5戦	F3
6月8日	ボ	ボ	フランス	F3000国際選手権：第4戦	F3000
6月13日	ル・マン24時間	ル・マン	フランス	SWC：第6戦	グループC
6月14日	パドワイザー/GIジョー200	ポートルランド	USA	CARTインディカー：第5戦	インディカー
6月14日	フェルトベグ	エステルライヒリング	オーストリア	ETC：第5戦	グループA
6月14日	ミラー・ハイライプ500	ボコノ	USA	NASCARストックカー：第12戦	ストックカー
6月14日	ポートルランド	ポートルランド	USA	ARS：第3戦	ARS
6月20日	レドノン	レドノン	フランス	フランスF3選手権：第5戦	F3
6月20日	デトロイト	デトロイト	USA	SCCA TRANS-AM：第4戦	TRANS-AM
6月21日	ウエストバームビーチ	ウエストバームビーチ	USA	IMSA-GT選手権：第9戦	BMSA-GT
6月21日	デトロイトGP	デトロイト	USA	F1世界選手権：第5戦	F1
6月21日	パドワイザー400	リバーサイド	USA	NASCARストックカー：第13戦	ストックカー
6月21日	ブンシュトルク	ブンシュトルク	ドイツ	ドイツF3選手権：第4戦	F3
6月28日	チェイス・グランプリ	メドウランズ	USA	CARTインディカー：第6戦	インディカー
6月28日	ドニントン・パーク	ドニントン	イギリス	F3000国際選手権：第5戦	F3000
6月28日	ノリスリング・カップ	ノリスリング	ドイツ	SWC：第7戦、ドイツ・スーパーカップ：第2戦	グループC
6月28日	ロード・アトランタ	ロード・アトランタ	USA	IMSA-GT選手権：第10戦	BMSA-GT
6月28日	イモラ	イモラ	イタリア	ETC：第6戦	グループA
6月28日	ミラー・アメリカン400	ブルックリン	USA	NASCARストックカー：第14戦	ストックカー
6月28日	ザンドワールト	ザンドワールト	オランダ	イギリスF3選手権：第9戦	F3
6月28日	モンツァ	モンツァ	イタリア	イタリアF3選手権：第6戦、EFDAユーロF3シリーズ：第1戦	F3
6月28日	メドウランズ	メドウランズ	USA	ARS：第4戦	ARS
●海外ラリー					
開催日	イベント	国	シリーズ	参加車両	
5月30-6月4日	アクロポリス・ラリー	ギリシア	WRC：第6戦	グループA、N	
6月4-6日	ラリー・ド・シネリア	イタリア	ERC：第20戦（係数2）	グループA、N	
6月5-7日	バルム・トリベッタ・ラリー	チェコスロバキア	ERC：第21戦（係数2）	グループA、N	
6月12-15日	スコチニッシュ・ラリー	イギリス	ERC：第22戦（係数2）	グループA、N	
6月18-21日	ヘッセン・ラリー	ドイツ	ERC：第23戦（係数2）	グループA、N	
6月25-28日	イーブル24時間	ベルギー	ERC：第24戦（係数3）	グループA、N	
6月26-29日	グナイディン・ラリー	トルコ	ERC：第25戦（係数2）	グループA、N	
MONTHLY EVENTS DOMESTIC					
●国内レース					
開催日	イベント	会場	主催者	格式	競技車両
6月6-7日	'87富士グランチャンピオンシリーズ第2戦 富士グランスピードレース大会	富士スピードウェイ	富士スピードウェイ株式会社、F3000クラブ ☎03-216-5611	国際	EIGO
6月7日	ウエストジャパンツーリングカーレース	山陽スポーツランド	山陽スポーツランド ☎08699-3-2333	国内	N、N2、NE
6月13-14日	'87全日本F3選手権シリーズ第5戦 SUICO日本F3選手権レース大会	スポーツランド中津	VIDC ☎03-409-2391、奥州VICC ☎022-225-1301	国内	NP、NEFL、B
6月13-14日	'87GTCCシリーズ第2戦/筑波スピードカップ第2戦	筑波サーキット	JRSCC ☎03-584-0035	国内	F3、N1、N2、A、NE
6月14日	'87富士フレッシュマンレース'87	富士スピードウェイ	SAC ☎0542-85-2607	国内	N1、N2、NE
6月14日	北海道スピードパークスーパーファイティングレース'87	AG-MSC北海道	☎011-864-3333	国内	N1、N2、NE
6月20-21日	'87全日本ツーリングカー選手権シリーズ第3戦	西脇宮ハイランド	VICC ☎02-409-2391	国内	A、N1、N2、A、NE
6月21日	ハイランドツーリングカー300km選手権レース大会	SCCN			
6月21日	'87西日本セマールレース	西日本サーキット	AMSC ☎08375-8-0321	国内	N1、FJ1600-A、NE(N1、N1-IM)
6月28日	'87鈴鹿シルバークップ自動車レース第6戦	鈴鹿サーキット	OCCK ☎06-323-7082	国内	N1、FJ1600-B、N2、N1-IM、NE(SJ)
●国内ラリー					
開催日	イベント	会場	主催者	格式	
6月6-7日	第5回エンジョイラリー	北海道200km	RC ENJOY ☎0166-53-0053	国内	
6月6-7日	JMRC東京チャレンジラリーシリーズ ベルグチャレンジラリー'87	群馬150km、長野150km、埼玉100km、東京50km	BERG ☎0423-85-5031	国内	
6月6-7日	'87JMRC東京ビギナーラリーシリーズ第4戦 第3回RCN水無月ラリー'87	東京150km、埼玉30km、山梨20km	RCN ☎044-277-6610	地方	
6月6-7日	アンチロブナイトラリー'87	三重300km	TEAM ANTELOPE ☎05958-2-0605	国内	
6月6-7日	SCCN-福岡ゼ・ラリー'87	佐賀100km、福岡30km、大分10km	SCCN-F ☎092-611-4273	地方	
6月7日	第7回アシベファミリーラリー	千葉200km	TEAM AIZ ☎0434-96-3121	地方	
6月13-14日	ゆっくり走ろう北海道ラリー	北海道道川200km	RTH ☎01257-6-2858	国内	
6月13-14日	チームふりりんナイトラリー	岩手300km	TEAM FURN ☎0197-24-0188	国内	
6月13-14日	JMRC関東ラリー戦 くれさかラリー'87	群馬200km、長野150km	RTK ☎0272-21-6444	国内	
6月13-14日	FRCラリーマウンテンクロス'87	長野300km	FRC ☎0263-58-1633	国内	
6月13-14日	第6回DCRマドンナラリー	愛媛300km	DCR ☎0899-24-0378	国内	
6月13-14日	JMRC近畿ラリージュニアシリーズ 第25回府大フォトラリー	大阪40km、和歌山60km、奈良60km	OPJAC ☎0722-52-1161	地方	
6月14日	JMRC東京フレッシュマンラリーシリーズ NTOCツール・ド富士'87	山梨150km、静岡50km	RTOC ☎03-364-4743	国内	
6月14日	S.S.Mエクセレントシリーズ TR-8 第5回八子ヶ峰ラリー	長野100km、群馬100km	TR-8 ☎03-731-8228	国内	
6月14日	アラ・ドウシタ・オットットラリーby A、D、O	埼玉100km	A、D、O ☎0486-84-2443	地方	
6月20-21日	第7回マーベルフレンドラリー	北海道300km	MARVEL ☎011-871-2225	国内	
6月20-21日	TACCラリースタジアム'87	北海道200km	TACC ☎0144-36-9611	国内	
6月20-21日	新緑ラリー-IN+和田第2回	青森200km	MSC・TOWADA ☎0176-24-0333	地方	
6月20-21日	UNITZニュースターラリー'87	東京50km、山梨80km、長野70km、群馬50km、埼玉100km	RT、UNITZ ☎0425-35-3968	国内	
6月20-21日	JMRC東京チャレンジラリーシリーズ FQRCスポーツラリー	東京20km、埼玉100km、群馬100km、長野50km、山梨50km、群馬50km、神奈川50km	FORC ☎03-947-3226	国内	
6月20-21日	'87ホームラリーミーティング	福井200km、滋賀50km	HELOM ☎0770-53-0160	国内	
6月27-28日	第4回道東トロフィー杯争奪ナイトラリー	北海道釧路200km	ACCEL競馬 ☎0154-22-7886	地方	
6月27-28日	'87ツール・ド・東北	岩手350km	FUJIMURA ☎0196-35-9211	国内	
6月27-28日	ロードマスターテクニカルカップ'87	長野200km	ROAD MASTER ☎0262-41-8778	地方	
6月27-28日	'87ACKジュニアラリー	福岡50km、大分250km	ACK ☎093-881-3533	国内	
6月28日	AUGUSTA	長野100km	AUGUSTA ☎045-311-4969	地方	
●国内A級ライセンス講習会					
6月3日	富士スピードウェイ	☎0550-78-1234	富士スピードウェイ	講師：藤原 孝浩	
6月7日	山陽スポーツランド	☎08699-3-2333	中山サーキット	講師：棚田 史朗	
6月13日	エーシーシースポーツ(ACC-S)	☎03-550-0158	筑波サーキット	講師：住々木 憲	
6月21日	西ホングラント	☎0533-78-1111	鈴鹿サーキット	講師：星島 浩	
6月21日	岩志野レーシングクラブ	☎0474-86-5400	筑波サーキット	講師：星 祐一	

IMPUL

MOTOR RACING DEVELOPMENT

彼女の赤い靴が映っていた。



僕がドアを開けたとき

彼女は、車を降りないで待っていた。

ちとわがままだけど、

可愛いというものの習慣なんだ。

美しく輝くホイールに、

赤い靴が映って消えた。

公園通りの、インパル

FZ・PM・IIスペシャルバージョン サイズ：FR(リバースタイプ)6.5J×15-7.0J×15/FF(リバースタイプ)5.5J×13-6.0J×15/FR6.0J×14-8.0J×15
カラー：クローム+ホワイト+ゴールド+ホワイト P.C.D.：(FR)114.3(FF)114.3+110+100 ボルト：(FR)4/5(FF)4/5
FZ・PM・IIシリーズ：ピュアバージョン(ホワイト・シルバー)、クロームバージョンも発売中
HOSHINO IMPUL Co.,Ltd. 6-1-7, Shimorenjyaku, Mitaka-shi, Tokyo, Japan. 181, TEL.0422-49-6484

THE BEST

SPEED OIL COOLER ■ POWER PISTON ■ ENGINE PARTS ■ SUSPENSION PARTS ■ RACING GOODS ■ RACING ENGINE ■ CIRCUIT FASHION & GOODS ■ TRD SPORT PARTS ■ ACCESSORY ■

のマージン。

そして、栄光はその果てに君臨する。TOM'S THE BEST。
つねに闘うために磨きあげられ、「勝利」という形で完結された数々のアイテム。
トムスが得た幾多の“栄光”を存分に体感していただきたい。

TRAINER

White x Red/Grey/M.L./Cotton100%
¥6,800



WARM UP JUMPER

Red x White/M.L./Nylon60% x Cotton40%
¥16,000



WARM UP PANTS

Grey x White/M.L./Nylon60% x Cotton40%
¥12,000



RACING BAG

Silver x Red/750 x 300 x 300mm
(Attached to helmet & shoe pocket)
¥25,000



T-SHIRTS

White/Grey/M.L./Cotton100%
¥3,900



POLO-SHIRTS

White/Red/M.L./Cotton100%
¥7,900



SUSPENSION



Car	Parts	Remarks	Price
EP71	FRONT SHOCK ABSORBER SET	Oil type	¥98,000
EP71	REAR SHOCK ABSORBER SET	Oil type	¥58,000
AE86	FRONT SHOCK ABSORBER SET	Oil type	¥60,000
EP71	FRONT & REAR COIL SPRING	6~7kg-m	¥7,000
AE86	FRONT & REAR COIL SPRING	7~8kg-m	¥7,000

for **TEMS**
SUPRA FRONT & REAR SHOCK ABSORBER ¥20,000
SOARER FRONT & REAR SHOCK ABSORBER ¥20,000
SUPRA FRONT & REAR COIL SPRING ¥7,000
SOARER FRONT & REAR COIL SPRING ¥7,000
CROWN FRONT & REAR SHOCK ABSORBER (Auto levelizer type) 近日発売予定
MARKII/CHASER/CRESTA SHOCK ABSORBER 近日発売予定

EP71 BODY KIT



BLISTER FENDER/BUMPER SPOILER/SIDE STEP SET ¥190,000
RACING TYPE DOOR MIRROR ¥30,000 - ¥36,000
SIDE STRIPE SET(Wine-red x Silver) ¥16,000

上記に掲載した価格には取り付け工賃は含まれておりません。詳しくは下記へお問合せください。価格、仕様は予告なく変更する場合がございます。あらかじめご了承ください。よろしくお願いいたします。

STEERING WHEEL



Size	Color	Price
33φ	Black Spoke x Black Navy-blue/Wine-red	¥28,000
36φ	Black Spoke x Black Navy-blue/Wine-red	¥29,000
36φ	Black Spoke x Black(Buckskin)	¥33,000

BUCKET SEAT



	Color	Remarks	Price
BUCKET SEAT	Grey x Red x Black	Monocock body	¥68,000
SEAT BELT	Dark-grey	4-Point	¥18,000
SHOULDER PAD	Light-grey	Set	¥5,000

IDLLING TIMER



Black body/70 x 25 x 90mm/Count down type ¥17,000

限定販売

トムスレーシングシリーズは限定販売のため、数に限りがあります。お早めにご注文ください。お問い合わせください。



株式会社トムス ■ 世田谷営業本部: 〒158 東京都世田谷区等々力6-13-10 TEL.03-704-6801
御殿場レーシングギャラリー: 〒412 静岡県御殿場市塚原149-6 TEL.0550-89-8341 多摩店: 〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町石畑1590-15 TEL.0425-56-0911

TOM'S TI

■SPIRIT WHEEL ■NEWSPORT WHEEL ■RALLY WHEEL ■STEERING WHEEL ■BUCKET SEAT ■HARD RACING SUITS ■GILLET EXHAUST ■WINMAX BRAKE PAD ■EARL'S BRAKE LINE ■SE

何方の観衆が湧きあがる。スタンド総立ちの歓喜と興奮。
モータースポーツの舞台は華やかさに終始する。
しかし、舞台の裏側には過酷なる切磋琢磨の跡が刻まれ続けている。

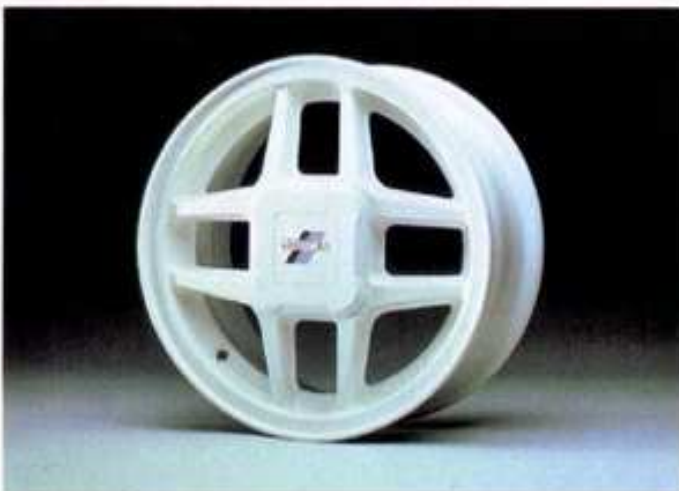
勝利から

SPIRIT



Size	Hole	Offset	P.C.D.	Color	Price
5.5JJ x 13	4	+38mm	100	White/Silver	¥29,000
6.0JJ x 14	4	+38mm	100	White/Silver	¥31,000
6.0JJ x 15	4	+38mm	100	White/Silver	¥34,000
6.5JJ x 15	4	+20mm	114.3	White/Silver	¥35,000
6.5JJ x 14	5	+38mm	100	White/Silver	¥34,000
6.5JJ x 15	5	+25mm	114.3	White/Silver	¥36,000
6.5JJ x 15	5	+40mm	114.3	White/Silver	¥36,000

NEWSPORT



Size	Hole	Offset	P.C.D.	Color	Price
5.5JJ x 13(FF)	4	+35mm	100/114.3	White/Silver	¥26,000
5.8JJ x 14(FF)	4	+38mm	100/114.3	White/Silver	¥29,000
6.0JJ x 14	4	+16mm	114.3	White/Silver	¥30,000
6.5JJ x 14	4	+10mm	114.3	White/Silver	¥31,000
6.5JJ x 15	4	+10mm	114.3	White/Silver	¥33,000
6.5JJ x 15	4	+20mm	114.3	White/Silver	¥33,000

ACCESSORY



STICKER ¥200 - ¥500/RACING STICKER ¥600 - ¥1,000
WAPPEN ¥800/EMBLEM ¥2,000/KEY-HOLDER ¥800
TOM'S CATALOGUE(Binder,58p full color)¥3,000

POWER PISTON



Engine	Remarks	Price	RING	GASKET
4A-GEU	1,600cc/with PIN	¥98,000	¥16,000	¥14,000
3T-GTEU	2,000cc/with PIN	¥98,000	¥16,000	---
1G-GEU	2,200cc/with PIN	¥72,000	¥20,000	¥23,000
5M-GEU	2,900cc/with PIN	¥72,000	¥20,000	¥18,000

GILLET



STARLET/COROLLA SPRINTER/COROLLA FX/MR-2/CELICA CARINA
CORONA/MARK II/CHASER CRESTA/CELICA X/SUPRA/SOARER/CROWN
CATALYZER TYPE(50 - 60φ)¥56,000 - ¥128,000
SPORT TYPE(50 - 60φ)¥86,000 - ¥148,000

WINMAX



STARLET/TERCEL CORSA COROLLA II CARIB/COROLLA SPRINTER/
COROLLA FX/MR-2/CELICA CARINA CORONA/CAMRY VISTA/MARK II
CHASER CRESTA/CELICA X/SUPRA/SOARER/CROWN
FRONT & REAR PAD(20.30 31type)¥16,000 - ¥22,000
REAR SHOE(20type)¥11,000 - ¥12,000

EARL'S



STARLET/TERCEL CORSA COROLLA II CARIB/COROLLA SPRINTER/
COROLLA FX/MR-2/CELICA CARINA CORONA/CAMRY VISTA/MARK II
CHASER CRESTA/CELICA X/SUPRA/CROWN/LAND CRUISER/HILUX
SET ¥32,000 - ¥58,000

TOM'S CLUBMAN



TRAINER
Grey x White/M.L./Cotton100%
¥7,200

T-SHIRTS
White/Free/Cotton100%
¥2,900



SUMMER SWEATER
Ivory Grey/M.L./Acryl 100%
¥13,000



RACING CAP
White/Red/Silver/Free/Nylon100%
(France-made cloth)
¥3,800

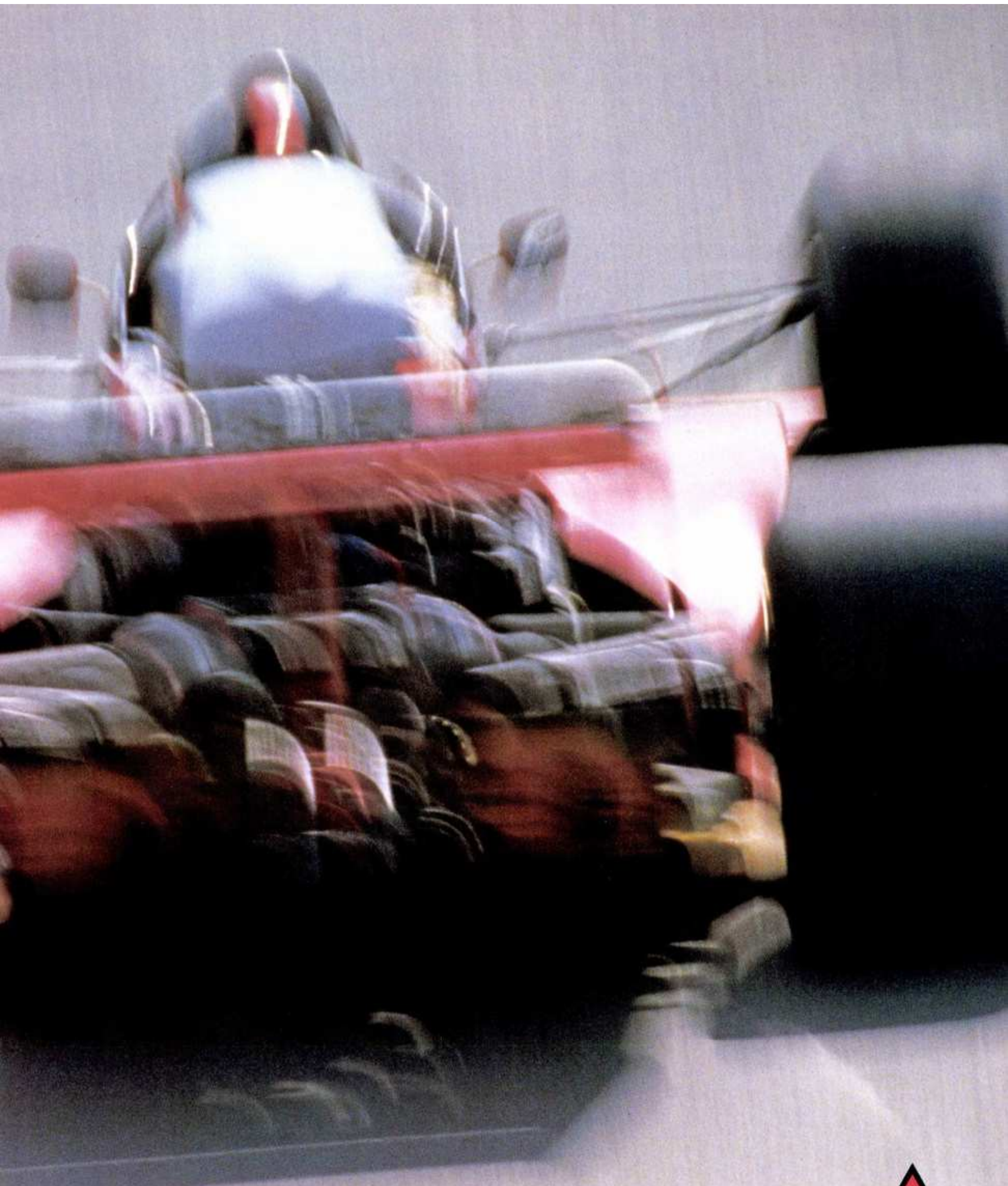


WAIST BAG
Silver x Red/200 x 100 x 70mm
¥3,800

TOM'S RACING by ALPHA CUBIC



TRAINER
White/Red/M.L./Cotton100%
¥9,800



Click!



Click!



PROST IN ACTION

●GRAN PREMIO SAN MARINO 3 MAY ●GRAND PRIX DE BELGIQUE 17 MAY

「これからも記録を築いていきたいね。まずはジャッキー・スチュワートの最多優勝記録の27回が目標だな。きょう25勝めだから——87年シーズン中には破りたいと思っている」 昨年の最終戦オーストラリア・グランプリで奇跡の逆転優勝をやってのけたあと、アラン・プロストは多くの記者を前に、ニコやかにそう言い切った。

その約半年後、87年開幕戦となったブラジル・グランプリでプロストは軽がると26勝めをマークしてみせる。続いて迎えた2戦めサンマリノ。ゼッケン・ナンバー1のマクラーレ

ンは、すばらしいハンドリングを見せた。(これなら……)プロストは絶対の自信でレースに臨む。だが、トップを行くマンセルを射程距離に捕えながら、エンジンが息絶えてリタイア。そしてベルギー。“日曜だけ一番速い男”は10周めにトップに立つ。コースの向こうにF1神話の扉が見えた

27勝のむこうに

プロストがスチュワートに並んだ時

PROST

IN SAN MARINO



プロストのコースインはいつも静かだ。集らない。気負わない。自信があるから

(いい感じだ。これなら勝てる) アラン・プロストはこれまで何度となく体験してきた勝利への予感が、身体の底からジワツとにじみ出て来るのを、静かに感じとっていた。口元が自然にはこらんできてしまう――。

テクニカルな高速コース、イモローラで行なわれるサンマリノ・グランプリは、あと10数

分のうちにスタートが切られようとしていた。プロストはそれまで背にしていたコンクリート・ウォールから身を離し、予選3番手に位置するマクラーレンに歩み寄り、ゆっくるとまずマスクをかぶった。

プロストの勝利の予感が現実のものとなれば、これは大きな意味を持つ1勝となる。プ



ロストにとってF1通算27勝めとなるその勝利は、とりもなおさずジャッキー・スチュワートの持つF1最多勝27とタイとなる偉大なレコードだ。実現の可能性はきわめて高い。

その「あと1勝」の手応えは、きょうのモニング・ブラクティスで操った自らのマクラーレンから感じ取ったものだ。マシンは驚くほど調子がよかつたし、タイムもライバルより明らかに良い。予選は、速く走りたいやつにまかせておけばいい。そここのタイムは何の足しにもならない。問題は、フル・タンクで走る決勝レースでどれだけ速いか、だ。

モニング・ブラクティスの結果は、決勝の行方を正確に照らし出してみせる。プロストが26勝めを飾ったブラジルが、まさしくそうだった。そしてここサンマリノでも、再びそのパターンがくり返されようとしている。

エディー・チーバーが、そんなプロストのタイムを見て、たまんねえナ、という口ぶりだ――言う。「プロストはさ、たいいてい日曜日になると一番速い男になるんだ」

予選でのタイムに固執しない、ということはいよほどの自信がなければできない。自信はマシンの優秀さと、チームへの信頼からきていた。その万全の体制を作るために、プロストの86年シーズンはあった、ともいえる。

プロストは、このグランプリの世界に入ってきた以来、いつも王座のことしか考えていなかった。特に、85年に初めてタイトルを取ってから以降はなおさらその思いが強い。常に勝利を収められるマシンとパワーを持った優秀なチームに身を置くこと、これが一番大切だった。そのために、86年シーズンの8月から、

グランプリの水面下でプロストは激しく動いた。

動かざるを得ない、さまざまな背景があった。ひとつは、TAGポルシェのエンジンだ。しばらく、プロストの回想に耳を傾けたい。「たとえば、昨年のドイツGPだ。あの日、ポクは燃料トラブルに見舞われた。これはコンピューターの作動不良で、たぶんポルシェには責任がないだろう。けれど言わせてもらえば、ドライバーにとって燃料トラブルで負けてしまうということは、耐えられないことなんだ。ポクはこう思った。TAGからの資金援助が減少されてから、ポルシェは積極性がなくなってきた。ポルシェは、単なるサービスマンとしてでなく、メーカーとして、パートナーとしてもっとF1プログラムの中に身を投じるべきだとね」

プロストと、マクラーレンのオーナー、ロン・デニスがホンダ・エンジンとの供給を打診するために昨年7月日本へ飛び、ホンダの和光研究所を訪れたのは周知の事実である。

それと平行して、移籍の話も出ていた。ウイリアムズ、フェラーリ、プロストは多くのチームとコンタクトを取っていた。中でも、最も多く接触をもったのは、ブジョーのジャン・トッドとだった。だが、ブジョーのF1進出の可能性は、まったくなくなった。ブジョーの方が計画を断念したからだ。おそらく、大メーカーがF1に参加するということは、得ることよりも失うことの方が多いと考えたのだから……プロストはそう判断した。

ルノーがマクラーレンと手を組む計画も濃厚だったが、これはスポンサー問題の折り合

いがかずに流れた。けつきよくエンジンはTAGポルシェがとどまることで幕となる。

問題はまだあった。80年代F1マシンの傑作と評価の高いマクラーレンMP4を設計したデザイナーのジョン・バーナードが、フェラーリに移ることを表明したのだ。これはチームに大打撃を与えるかに思われたが、実際にはそうならなかった。ひとつは、マクラーレンというチームの体制がしっかりしていたこと。加えて、ロン・デニスのリアクションが早かった。ブラバムから奇才ゴードン・マレーを、ウイリアムズからニール・オートレイを招き、以前からチームにいたステイブ・ニコルズと組ませたのである。これが昨年の11月のことだ。

そして、今年の2月。最後まで明らかにされなかったマクラーレンのナンバー2がステファン・ヨハンソンと公表され、エンジン、移籍、デザイナー、ドライバーと多くの問題が複雑にからみ合っていた状況が、一挙にクリアとなり、プロストはすべてから解放された。数カ月のオフでプロストはすっかりリラックスし、第1戦のブラジルに姿を現す。

その時、プロストの表情は昨年とは較べものにならないほど晴れ晴れとしていた。昨年のブラジルは、マールボロのプロモーション・ツアーの後ということもあってプロストはヘトヘトだったものだ。

初戦ブラジルは、優勝で滑り出すことができた。ニューマシンで勝てた、ということには感激ものだったと、プロストはふりかえる。「リオの前はちょっとしかテストできなかったんだ。天候が良くなかったからね。そのせいかどうか、予選では知ってのとおりウイリアムズより3秒も遅かった。金曜も土曜もハンドリングが良くなかったんだ。」

でも、決勝の朝のプラクティスで少しセッティングを変えてみたらタイムが良くなった。リオはストレートが長いから、直線スピードを高めるのが手取り早い。で、ウイングのダウンフォースを犠牲にしたんだ。コーナーではタイヤをかばってスムーズに走るようにしてね。タイヤ交換は、ウイリアムズが3回と読んでいたから、こっちは2回でいきたかった。

1回目のタイヤ交換は16周めに決めた。序盤はタンクが重いから、あまりもたないからね。2セットめのタイヤは大切に使ってた。そのうちウイリアムズの2台はオーバーヒートだろ。リードを抜けるのは簡単だったよ——こうしてブラジルで思い通りの展開を見せたプロストは、26勝をマーク。そしてここサンマリノで27勝をあげる予定だった。なぜなら、マシンはブラジル以上に調子がいいからだ。

もっとも、サンマリノではブラジルと時間の流れ方が逆だった。テストでは、最高タイムを叩き出すほどの好調ぶりだったが、予選ではエンジンにトラブルが出た——。



プロストは日曜日になると一番速いんだ——エディ・チーバー

メカニカル・トラブル

次のスパですばらしい成績を残す

シグナルがグリーンにかわると、ポールシッターのセナが、ポジションをキープすることに成功、そのまま1周めをクリアする。

マンセルが2番手で続き、プロストは3番手。本来、いまセナが走るトップの座には、プロストがいるはずだった。それがそうならなかったのは、予選でマクラーレンにエンジン・トラブルが発生したからだ。

予選初日、プロストは2基のボルシエ・エンジンをプロローさせた。ヨハンソンもまた1基を壊している。プロストは9番手、ヨハンソンは13番手という不本意なポジションだ。ただ救いは、プロローの原因がすぐに判明したことである。「あれはそれほど大きな問題じゃなかったと思う。コンピュータのプログラム・ミス。たぶん、マイクロ・チップが合わなかったんだらう。それでミクスチャーがあまりに薄すぎて、プロローしたに違いない。」とプロスト。

原因がつかめれば、恐いことはない。予選2日め、プロストは前日のタイムを一気に3秒も縮め、セナ、マンセルに次ぐ3番手まで上がった。しかも、彼のベスト・タイムは終了まぎわギリギリで出ている。もし予選があと5分長ければセナを下してポールを取っていたらうと、プロストは言う。エンジンはすっかり好調さを取り戻したのだ。

2周め、マンセルがセナを捕えてトップに立ち、そして逃げる。だが、逃げ切ることは不可能だった。プロストもまた、5周めにセナを下し、ヒタヒタとマンセルに迫っていたからだ。こうなると、もうプロストのバターンである。

それにしても、なんとというハンドリングの

良さか！ プロストは内心舌を巻きながら、

自分のマクラーレンを操っていた。2週間前のテストで最速ラップをマークした時のフィードバックが、そのまま再現されている。

ろくろくテストもしていない新しいマシンなのに、もうじゅうぶん速いというのは驚くしかない。これがプロストの自信の具体的なよりどころだ。この好調さは単に、チーフ・デザイナーのステイブ・ニコルスがMP4をリファインしたからではない。シャシー/ボディ/サスペンション関係は、むしろなるべく手を入れない方向で仕上げた。

最も多くの変更を加えられたのは、TAGボルシエ・エンジンである。ターボ・ユニット、内部メカニズム、エレクトロニクス関係などが新しいタイプになって、確実にインプットされたのだ。ボルシエは、冬の間に改良に改良を重ねた。その結果、燃費もパワーも両方アップしてきている。

「それに——」プロストは、TAGボルシエ・エンジンについてこう語っている。

「ポップオフ・バルブの装着義務つけて、最大ブーストが4バールになった。そのおかげで、ボルシエのエンジンは結果的に予選でも他のエンジンと競争できるようになったよ。

ボクらは、予選用エンジンなんて一基も持っていない。やってみるといえば、決勝レース用のエンジンのブーストを上げることだ。それもほんの少しだけだ。

もともと、去年のボクにしるろズベルグにしるろ4バール以上にブーストを上げたことなんてなかった。一度もね。だいたい3・1か

ら3・4の間だった。だから予選では、4・6バールも上げているホンダより遅いのは当然だし、BMWやルノーなんて時には5バールを超えていたと思う。

今年は全チームが4バールに制限されているから助かる。こっちは去年と同じブースト、他のチームはずんぶん下がったんだから。今年はやっと、ストレート・スピードもウィリアムズと同じくらい速くなった……」

リフレッシュしたのは、エンジンやマシンばかりではない。プロストの肉体も精神もシズン・オフの間に、すっかり回復していた。絶え間ないチャンピオン争いの心労は、他ならぬチャンピオンを取ったことではねのけた。だが、肉体の疲労は残る。アラン・プロストがいま一番恐れていること——それは自分に老いが訪れることだ。

「この冬、ボクは徹底的に自分を洗い直すことができた。離れ島で3週間太陽にあたり、電話もないところでゴルフや、テニスや、スキーをやりながら家族と一緒にすごした。これはどうまくオフの時間を使ったことは、いままでになかったよ」

だが、チャンピオンの地位をキープしたとしたで、また新たな——レース以外の——責務ものしかかってくる。

たとえば、例のスーパライセンスの問題。プロストは、全ドライバーを代表してFISAに立ち向かわなければならぬ。この話になるとプロストの声に怒気が含まれる。

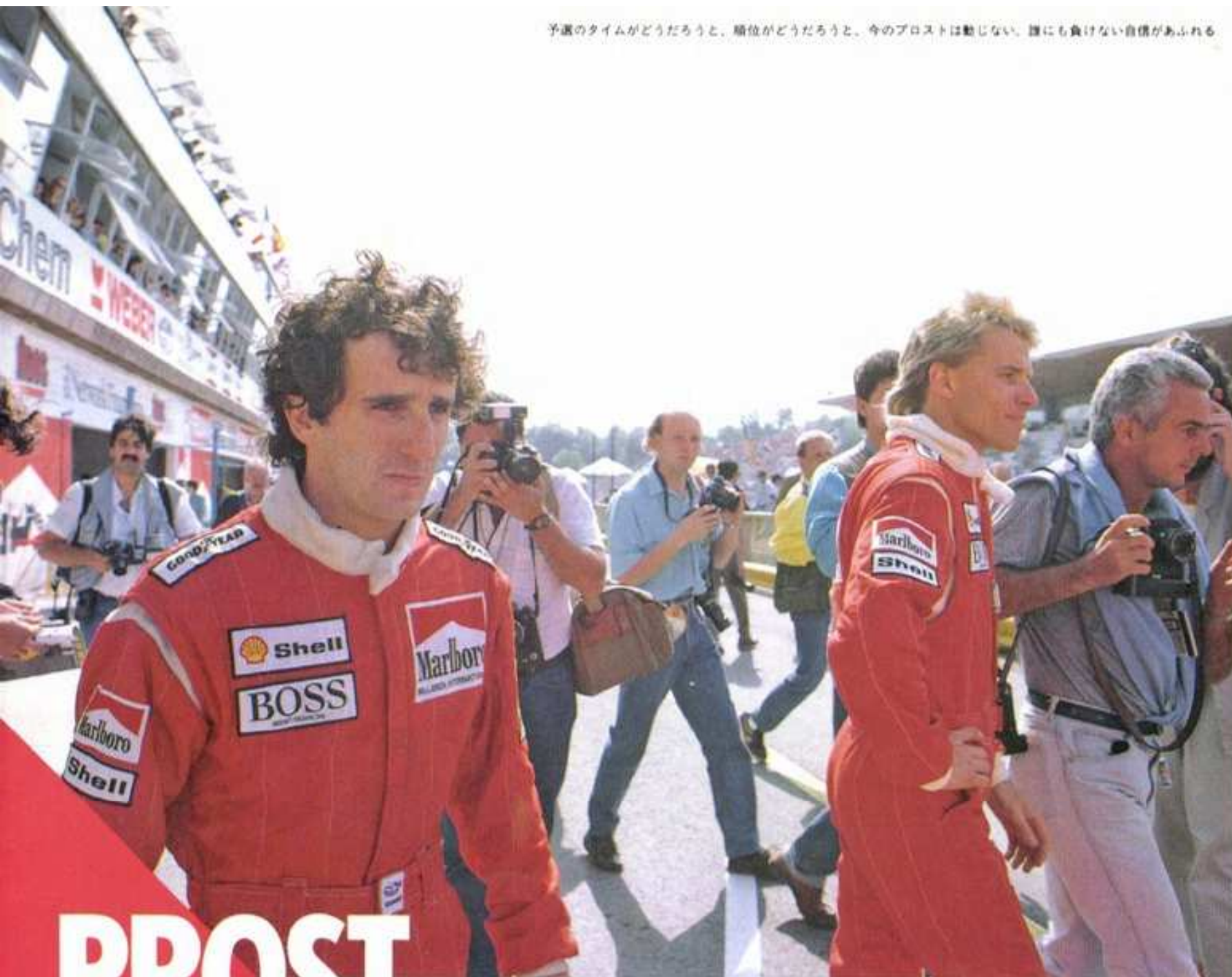
「スーパライセンスになぜあれだけの高額なお金を払わなければならないのか。たしかに世界タイトルを取るとお金がもうかる。過去2回、ほくは5000ドルの小切手もらった。でも今年、FISAは1万3000ドルのスーパライセンス料を要求してきた。金がうまく回ってないんだ」

そんな煩雑な作業から解放され、レースだけに集中できるのはいいのかな——。トップを行くマンセルと、これを追うセナの差は急速に縮まりつつあった。プロストがマンセルを苦もなくかわすだろうことは、誰の目にも明らかだった。14周め、マンセルとプロストの差は、もう2秒を切った——。

プロストは自信にあふれていた。

だが、プロストのレースは15周めを待たずに突然、終わった。エンジンが止まったのだ。やむなく彼はコースサイドのグリーンにマシンを乗り入れ、コクピットを離れた。その瞬間、プロストの86年に続くサンマリノGP2連勝の夢は消え、27勝めの達成は、ベルギー・グランプリ以降に持ち越されることになった。

「マシンは最高だった。ハンドリング、ブレーキの具合、そしてパワー、どんな点から言ってもね。今までに乗ったことのあるどんなマシンよりも、掛け値なしに良かったね。嘘みたいに聞こえるかもしれないけど、本当なのさ。すべては完璧だったのに……」



PROST

IN BELGIUM



「なんの無理もなしにマンセルに追いつけて
いけたし、プロストだって最悪だった。燃費
にしたって、心配はまるでなかった。絶対に
勝てる自信はあったのだが……」
ところが、突然タコメーターが動かなくな
った。で、その半周後にはレッドランプがあつ
た。そのあとエンジンが止まってしまった。

「ジェネレーターの問題だった」
そう語るプロストの表情は、当然のことな
がらすこし残念そうだった。
プロストが消えてから、トップを行くマン
セルは楽になった。2番手のセナ、これを追
うアルボレート達とは明確な差がついている
からだ。それに——最大のライバルともいえ

るチームメイトのビケが、予選初日のクラッ
シュでこのレースに出していない。
けつきよくレースは、マンセルが優勝、2
位セナとホンダの2人が表彰台の上位を占め
ホンダの巻き返しが成った。
でも、だからといってその結果がアラン・
プロストに何かをもたらしたかといえば、そ

れはノンだった。
「レースをやっていれば、いつかは何かしら
トラブルはあるものだ。機械は絶対に信頼で
きる存在じゃないから、こんなこともある」
でも——とプロストは自信を持って続けた。
「メカニカル・トラブルさえなければ、次の
スパで素晴らしい成績を収めてみせる」

スパ・フランコルシャン、日曜日の午後。アラン・プロストは、いつものように落ちついてスタートの待っているように見えた。予選ポジションは6番手。決して上出来の予選とはいえないだろう。が、ブラジルGPの時と同じように、この日のモーニング・プラクティスではキツチリと一番いいタイムをマークしてみせる。これでいつもの勝ちパターンセレモニーが、ひとつ終わったわけだが、その静かな表情とは裏腹に、プロストの心中は波立っていた。心なしか、時おり落ちついた顔つきの中を不安の影が走るような感じもする。いったい何が……

プロストはふたつの心配事がかかっていた。マシン？ コンディション？ 違う。スパのコース特有の悪天候——これがひとつだ。予選がまさにそのとおりだった。まる2日間というものの、コースがドライだったのは計5時間のプラクティスの間、たった25分間しかなかった。その25分間は、最終セッションの最初の25分間で、全ドライバーは当然のことながらいい条件のうちにタイムを出そうとしたから、コースは混乱状態になった。結果、フルタンクで走る機会もなく、レース燃費も算出できず、データはまったく得られずじまい。金・土の2日間でドライバーができたことは、ずぶ濡れの高速コースをとにかく走ることにだけだった。

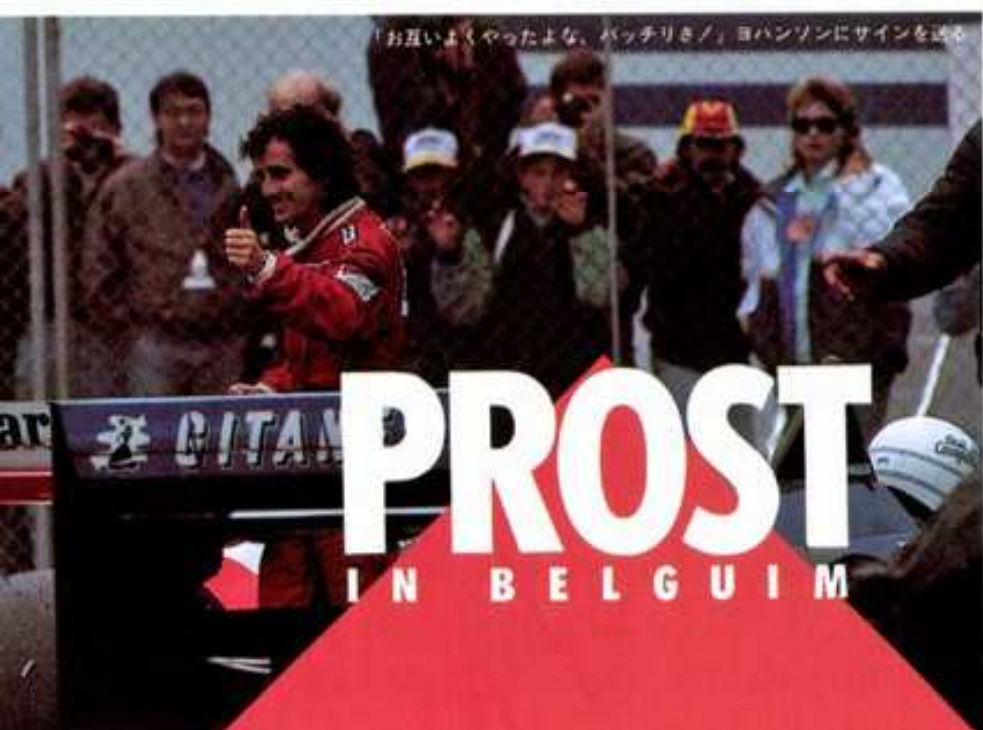
プロストの心配事はもうひとつ。スタート時の混乱である。ラ・ソースと呼ばれるスパのヘアピン状の1コーナーは、いつも接触やスピニング大パニックが発生するのだ。

この2つの心配事がなくなってしまえば……今日のレースはオレが主導権をにぎってみせる！ プロストはそう確信していた。

そして、スタート！ ラ・ソースヘアプロストは飛び込んで行った。接触するかしないかは、アルボレートがいうように「クジをひくようなもの」——つまりは運でしかない。幸いひどい混乱はなく、プロストは6番手のままラ・ソースを抜けた。抜けた瞬間、プ



スタート時の混乱からできるだけ離れようとした結果、プロストはスタートにタイヤを落としてしまう



ロストは思わぬザニヤツとした。スタートはうまくいったし、雨の心配はどうやらなさそうだし、マシンの調子もいい——これで今日のレースはいたただきた！

トップはマンセル、これをセナが追い、ピケ、そして2台のフェラーリ。プロストはそのあとだ。1周めの終わりに、ベルガーがスピン。ブーツェンが接触。右後輪を失ったチエザリスがピットに入る。アルヌーにぶつけられたのだ。

ところが、2周め、赤旗が出てレースは中断となる。ティレルの2台とアリオオーがいな。原因はすぐ判明した。コスワースでも260キロ近くになるオー・ルージュを抜けたところでストレイフが壁に激突、これにパーマーが巻き込まれ、心配したアリオオーがマシンを止めたのだ。

スタートはやり直した。再びプロストの心に心配の芽が頭をもたげてきた。スタート時の混乱だ。クジの引きなおし——さっきは無事だったが、今度はどう転ぶかわかったもんじゃない。とにかく混乱から離れていたい……

ラ・ソースを抜けた時に思ったね これで今日のレースはいたただきだ だきだ



10周めにトップに立ってからは、誰もプロストについてこれなかった

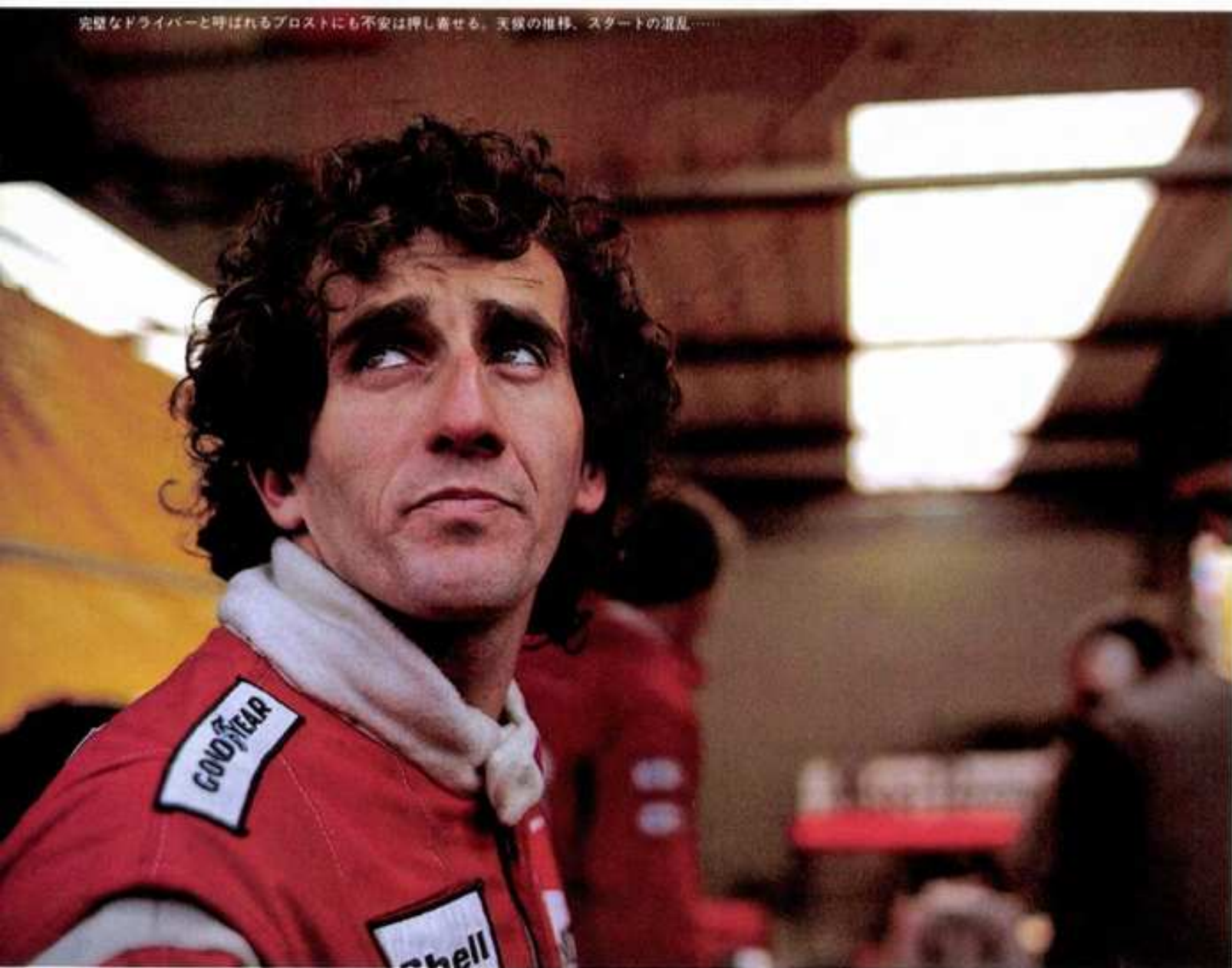
「プロストの意識は避けよう、避けようという方向へ集中して行く。」

午後3時10分。予定のスタートから40分遅れて2度めのフォーメーションに入った。

スタートの波乱は幸いにして今回もなかったが、プロストはストレートを加速中に左前輪をダートに落とした。あまりにも他車を意識しすぎたのだ。もっとも、そのことが特にハンデになったわけではないが。

1周め、トップはセナ、すぐうしろにマンセル、ビケ、アルボレート、5番手がプロスト。そしてこの間、早くも決定的なハプニングがブランチモントの右コーナー進入で起きた。

マンセルとセナがサイド・パイ・サイドとなり、コーナーを半分抜けたところで接触、



完璧なドライバーと呼ばれるプロストにも不安は押し寄せる。天候の推移、スタートの混乱……



2台はスピンアウトしてしまったのだ。

このアクシデントを、もちろんプロストが知らないはずはなかった。プロストの前はビケとアルボレート。うしろがベルガー。しかしベルガーは2周めにエンジン・ブローでリタイヤとなる。

一度、二度、プロストはアルボレートの後ろにつく。アルボレートは少し蛇行する。その間にビケが逃げ始めるが、プロストはあわてなかった。まだ、レースは序盤なのだ。無理して危険を犯すことはない。時間はたっぷりある。レースは確実に揺れてきている。

9周め、再びプロストはアルボレートの背後につく。そのアルボレートもビケの2・5秒差まで追いついていた。勝負だった。

10周め、プロストはトップを走っていた。思ったより早く——というより、突然、レースの行方が決まってしまったのだ。

ビケのマシンは、ターボセンサーのパイプがはずれ、電気系統が狂い、スローダウンの後にピットイン。それとほとんど同時に、アルボレートもリヤ・ホイールベアリングのトラブルでコースサイドにストップ。これで、6番手からスタートしたプロストの前にいた連中はひとりもいなくなった。そのあとプロストがしたことは——雨が降らないように祈ったことと、最高ラップを塗り変えつつ、2位のファビを引き離すことだった。

RIX
QUE



PROST

N B E L G I U M

SE
FR



28勝めがモナコなら

もう完璧なんだけどもね

27勝めに向けて独走するプロストをはばめる者は誰もいなかった。アリオアの
スピンも間一髪で避けられた。さて、ステュワートの記録に並んだプロストの
心境を聞いてみよう。「幸せだ。次のモナコで彼の記録を破れたら完璧だな。でき
ればフランスのレースで成し遂げたいからね」とすればモナコ4連勝、これも
前人未到の記録。だが彼は、前の3つの勝利はもう忘れていたようでもあった



ジャッキー・ステュワート vs. アラン・プロスト



Jackie Stewart

イギリス、スコットランド
1939年6月11日
イギリスF3チャンピオン、モナコF3優勝
'65年南アフリカGP (BRM)25歳

その順位
6位
8戦目 '65年イタリアGP (26歳) BRM
11戦目 '66年モナコGP
32戦目 '68年オランダGP (29歳) マトラ
35戦目 '68年ドイツGP
39戦目 '68年アメリカGP
40戦目 '69年南アフリカGP
41戦目 '69年スペインGP
43戦目 '69年オランダGP (30歳)
44戦目 '69年フランスGP
45戦目 '69年イギリスGP
47戦目 '69年イタリアGP
52戦目 '70年スペインGP マーチ
69戦目 '71年スペインGP (31歳) ティレル
69戦目 '71年モナコGP
68戦目 '71年フランスGP (30歳)
69戦目 '71年イギリスGP
70戦目 '71年ドイツGP
73戦目 '71年カナダGP
75戦目 '72年アルゼンチンGP
79戦目 '72年フランスGP (33歳)
84戦目 '72年カナダGP
85戦目 '72年アメリカGP
88戦目 '73年南アフリカGP
90戦目 '73年ベルギーGP
91戦目 '73年モナコGP
95戦目 '73年オランダGP (34歳)
96戦目 '73年ドイツGP
('73 年末引退 (34歳))



Alain Prost

フランス
1955年2月24日
ヨーロッパF3チャンピオン、モナコF3優勝
'80年アルゼンチンGP (マクラーレン) 24歳

6位
19戦目 '81年フランスGP (26歳) ルノー
23戦目 '81年オランダGP
24戦目 '81年イタリアGP
27戦目 '82年南アフリカGP
28戦目 '82年ブラジルGP (27歳)
45戦目 '83年フランスGP (28歳)
48戦目 '83年ベルギーGP
51戦目 '83年イギリスGP
53戦目 '83年オーストリアGP
58戦目 '84年ブラジルGP (29歳) マクラーレン
61戦目 '84年サンマリノGP
63戦目 '84年モナコGP
68戦目 '84年ドイツGP
70戦目 '84年オランダGP
72戦目 '84年ヨーロッパGP
73戦目 '84年ホルトカルGP
74戦目 '85年ブラジルGP (30歳)
77戦目 '85年モナコGP
81戦目 '85年イギリスGP
83戦目 '85年オーストリアGP
85戦目 '85年イタリアGP
92戦目 '86年サンマリノGP (31歳)
93戦目 '86年モナコGP
101戦目 '86年オーストリアGP
105戦目 '86年オーストリアGP
106戦目 '87年ブラジルGP (32歳)
108戦目 '87年ベルギーGP

GP全出走回数 99戦
GP全優勝回数 27回
GP全ポールポジション 17回
GP生涯獲得ポイント 360点
世界チャンピオン 1969, '71, '73年 = 3回

108戦
27回
25.0%
16回
378.5点
1985, '86年 = 2回

もろく一回入賞で雲上人

SAN MARINO GRAND PRIX
3rd May 1987

5月の僕は3回日本とヨーロッパを往復し、F1を三つと日本のF3000を二つカバーしたF1の放送席ブースで、僕は強いプレッシャーを感じた。ほかの国の連中は、皆、グランプリに深い経験を持っている。この席に座っていると、何かを応援したいという強い衝動に自然と駆られる。日本人の僕には、それは「日本」
今、僕の目の前で、同じ国から来た一人の新人が、日本人として初めて、世界選手権ポイントを挙げた
1987年5月3日、サンマリノGP。彼、中嶋 悟の喜びが、今、自分のもののように思えてならない――

ドライバーと解説者

F1の中の二人の新人

今月だけで一体何万キロ飛ぶことになるのだろうか。去年の中嶋悟と同じような「ヨーロッパ日本往復生活」を始めて、初めて彼が何を犠牲にして、何を獲得したかがわかる気になってきた。自覚症状としての時差ボケはまだほとんどない。でも、体にいいわけがない、とは感じられる。去年の日本のF2で中嶋のスタートが下手だと、さんざんレポートに書いたが、何故あんなに下手になったのか、同じような日程で地球上を飛ぶことになって、あらためてわかってきた。



ブラジル同様 TVカメラをセットする

今中、遂に全盛かかって、中嶋はF1ドライバーになった。サンマリノGPで、5位に入賞したから、彼はあと1回どこかで入賞すれば、世界に22人しかない「グランプリ・グレート・ドライバー」になれる雲上人である。

ズムは、昔からの彼とまったく変わっていない。日本で、星野さんや松本選手と比べている時に近いのである。だから、僕自身は中嶋がF1に出たからといって、すごいすねエトかは全然感じられない。ただ彼の走るステータジが変わっただけで、中嶋は中嶋、変わりない、そうしか思えないのだ。

「うまいスパゲッティ食ってる？」中嶋が聞いてきた。
「ああ、もちろん。きのうなんか、フェラーリの本社前の名門レストランでフルコースさ。」



ゲットの現場から



今宮 純

日本のモータースポーツジャーナリストの第一人者。テレビ解説の経験も豊富で、フジTVのF1放送の解説をシリーズ全戦にわたって行なう

さすがにうまかったよ」

「へー、けっこう余裕あるじゃない」

「もちろん」と言いながら、僕は付け加えた、

「いやあ、余裕なんかない。放送席に来れば

分かるけど、ジャッキー・スチュワート先生、

クレイ・レガツォーニ、マルク・スレール、

それにBBCのベテランアナウンサーがゾロ

ゾロさ。日本のフジTVはこの僕なんだから、

ビケもゲスト解説するらしいし……」

放送席には、当日さらに豪華メンバーが増

えた。40カ国くらいと並んだ放送席ブースの

かたすみで、僕は神に祈った。「一生懸命解

説します。どうぞご加護を。僕は「ワールド

チャンピオン」ではありませぬが……」

エンジン不調の予選

ノーエキスキューズ

予選明け、彼は緊張してなくはなかった。でもそれは、1戦目7位という記録の結果を残した新人が、次もうまくいくかどうかと緊張する、ただそれだけのものではなかった。

中嶋はブラジルと同じ予選12位。しかし内容は全然違った。僕は1分28

秒台の前半までタイムを上げ

ると思った。それは桜井敬敏

ホンダF1総監督も全く同感

だったが、2回目の予選終了

後、かえってタイムの落ちた

その原因について、桜井監督

は、僕にこう言った。

「いやー、ちよつとエンジン

に問題がね。中嶋さんは1分28秒台に入ると

思っていたのに、それより早く行かなかった」

中嶋は記者団のインタビューに、ホンダの

エンジンが……とは一言も言わなかった。昔

から彼は、ノー・エキスキューズ*の男だ。

リオとは全然違う鋭い走り、練習中からイ

モータを攻めていた中嶋。ただだけに、予期

せぬエンジンのパワーダウンは残念だった。

波乱の決勝スタート

完走、日本人初得点

「ベストテン、それが実現できなかったのは残念。でも、この位置から一生懸命やるから、特にここは、燃費*がきついコースだし、最後のどんでん返しがありでしょ。最低1周遅れてついて行きたいな……」

しかし、中嶋のそのもくろみは完全に狂ってしまふ。ウォームアップでのアクティブ・



セナのF1カーでピットからのスタート



中嶋悟ポイント

サスペンションのトラブル。スタート直前にセナ専用のF1カーに乗り移る。それは、放送席で見ている僕にとって、はらはら、どきどきの連続だった。一時はレースに参加することすら無理だと思った、と中嶋。

「こうなりや、フジTVの放送席に行つて、今宮君の代わりに、ビケみたいに臨時の解説者になろう。そう思ったんだ。フフフ」

中嶋はそんなアルバイトをする必要もなく、レーシングドライバーとしての力量をすべて発揮する絶好の機会（ピリからとなく抜くだけ）を与えられ、持てる力をフルに引き出した。特に大詰めの10周が見事だった。上位ランナーの誰よりも速いタイムで走り、自身の最終周にベストラップを記録した。そのタイムは1分31秒8リ、2位に入賞したセナの1・040秒落ちてしかなかった。セナ専

用のF1カーで走った中嶋はまったくフィットしないボクシジョンでも、「同じ車」なら、今、2戦目にして天才、セナの1秒落ちて走れることを証明した。

6位入賞、目の前で見ていながら、僕はこの事実が最初信じられなかった。もちろん、早くポイントしてくれることを期待してはい

ないボクシジョンでも、「同じ車」なら、今、2戦目にして天才、セナの1秒落ちて走れることを証明した。

かったのだ。そして僕は思った。「中嶋のゴールは、日本人にとって歴史的な瞬間だった。その瞬間に立ち合えるなんて、僕はなんてラッキーなんだらう」

この先、中嶋への期待はさらなるふくらむだろう。でも、それは裏腹に、2戦目にして早くもポイントなんて出来すぎじゃないか、と意味もなく不安になったことも事実だ。

しかし、廻りが何と云おうと、一番驚いているのは中嶋本人だらう。6位入賞も嬉しかったが、速く走れたことがもっと嬉しかった。2戦目の新人の、これが最大の収穫のはずだ。



ゴール後、桜井総監督の祝福を受ける



初ポイントの余韻と

一転の不調

スバ・フランコルシヤンにはいろいろ思い出がある。冷たい雨、晴れば美しいアルデンス高原、気持ちのいいワインディング・ロードを繋いだ公道コース……。

金曜からの走行をまえに、中嶋悟はずいぶんリラックスしてみた。3戦目、しかもポイント・ゲットをしたあとのベルギーGPだ。気持ちの上ですいぶんグランプリの雰囲気慣れさせている。

ピット内ではしばらく話したあと、中嶋はコースを見に出掛けた。水煙を上げながら、オ・ルーージュを駆け上っていく中嶋のカデット。

明日から予選が始まる。

金曜から走行が始まると、チーム・ロータスはまたまた問題をかかえることになった。アクティブ・サスペンションのウェット時の反応である。No.1のセナに、その対策が集中

気味になるのはF1社会で当然のことだ。

金曜午前はウェットからドライに刻々と変化。ピットに止まっている時間の長いロータス勢は、スリッパで東の間のドライを走るような気持はできなかった。11位セナ2分14秒414、12位中嶋2分15秒836に終わる。

1時間30分後に予選1回目。コンディションは同じだ。それでもセナは15周できて2分8秒450、中嶋はまだ濡れていた開始早々時点の6周目に2分11秒441。そのあとはサスペンションの調子が乱れて、ピットでコンピュータ・チップスの変更だ。3周しかできな

ない。7位から下がって10位にダウン。セナは5位だ。中嶋より0・238秒速いプロスト9位、0・622秒遅れてヨハンソン11位である。

この日まではそれでもまだよかった。翌日になると中嶋の99丁は急におかしくなった。

「昨日の雰囲気と全然違うんだよ」

2分17秒台すら切れない。22位のランクに転がり落ちた。高速コーナーで、かつダウン&

新人の天国と地獄

BERGIUM PRIX
May, 1987

アップの難しいオー・ルーージュで中嶋のロータスは「苦悩」の走りを見せる。ウェット時のアクティブ・サスの対策に追われていたところへもつてきて、予選2回目はしだいに路面がドライに進んでいった。ロータスのピットは大騒ぎだ。

「このコロコロ天気が変わっちゃうと、大変です。疲れます」

一体どうやって、明日走ったらいいのかが。

トラブルの克服と

最高の充実感

スタート数十分間、放送席でリハーサルが終わったあとに、パドックで中嶋を探した。レース直前の顔をみておかねばと思ったからだ。朝の30分のドライ・フリー走行でも、コンピュータ・セッティングを度打ち変えたが、19位のタイム。完全に中嶋は落ち込んでいるはずだ。どこに隠れているのだろうか？



セッティングが決まらないまま予選に向かう

弱い隅がルーフから差すチーム・ロータスのトランスポータの奥で、この世で一番の悩みを抱えた男はうなだれて坐っていた。

「朝もだめだった。少しは良くなったけど、大勢に影響はない程度。車の動きが右と左で違うんだ。それは変わっていないわ……」

——第3戦ベルギーはまたまた大荒れのうちに火ぶたが切られた。赤旗。レースやり直し。マンセルのセナ押し出し劇。ビケ脱走。プロスト10ヨハンソンの快進撃……。

「プロスト・アップのサインが出てからは、前のチーバーを攻めに出たんだ。もう文句なんか言ってられないよ。こうなったら(笑)」

最後の方になってシフト・リシケージがおかしくなるし、もうありとあらゆる運転をした。いつミツシヨンが壊れるかと思ったり。急に6位のアルヌーのことが気になったり。1秒ちよつとまで詰めたんだけど、向こうも必死で逃げた。中嶋に追われたチーバーは最終コーナーからアウトいっぱいにはらんで、4位チェッカーを受けた。



1回目のスタートの混乱はうまくすり抜けた

「また今度も地獄から天国へというレースだったね。僕は本当にこの1年で10年ぶんの生活というか、人生を経験しちゃうんじゃない

中嶋 悟ポイント ゲットの現場から



サンマリノで最下位から追いあげて6位入賞、そして日本では、鈴木利男の初優勝天にも昇る心もちだった新人、中嶋を待ち受けていたことは、またしてもアクティブサスの不調タイムが出ないことに悩む新人の姿は、まるで世界中の不幸を一人で背負いこんだようだった

でも、レースの結果は、サンマリノよりさらに一つ上がった5位

彼はまたしても地獄から天国に駆け上った。所用時間は約2時間

レースを見ていて、こんなにハラハラすることなんて、そうそうあるものじゃない

7、6、5位と一つずつポジションを上げて、次は……。いや、やめておこう

あせることはない。この先、中嶋の、そして僕の旅はまだ長い

のかな。この充実感にはF1グランプリならではのよ。今の僕はたしかに上の人より遅い。あの人達は確かにすごいよ。でも少しづつやってみようよ。

5位入賞後の中嶋悟はちろん天真らんまんに明るかった。新人サトル・ナカジマは3戦目にして2回入賞してしまい、グランプリ・グレート・ドライバーの資格を得た。しかし、世界の頂上をきわめることは大変なことだ。ふもとに立ったまだ3戦目の中嶋悟は、心の底からそう思っている。

「5位、残り3周、アルヌーを68秒リード」を意味するピットサインの脇を駆け抜ける中嶋。アルヌーとの差は充分だったが、具合が悪くなったミッションに中嶋は冷や冷やだった

●F1GP デビューから4戦目までの戦績

ドライバー名	デビュー戦	第1戦	2	3	4
A. プロスト	80アルゼンチン	4	5	R	R
S. ヨハンソン	83イギリス	R	R	12	7
J. バーマー	83ヨーロッパ	13	9	R	11
P. ストレイフ	84ポルトガル	R	10	9	8
N. マンセル	80オーストリア	R	R	R	11
N. ピケ	78ドイツ	R	R	R	9
R. バトラーゼ	77モナコ	5	R	R	R
A. デ・チェザリス	80カナダ	R	R	R	R
M. ブランドル	84ブラジル	15	11	R	10
C. ダナー	85ベルギー	R	R	R	R
A. セナ	84ブラジル	R	6	6	R
中嶋 悟	87ブラジル	7	6	5	—
P. ファブル	87ブラジル	12	13	10	—
I. カペリ	85ヨーロッパ	R	4	R	R
D. ヴァーフィット	81ラスベガス	R	R	R	R
E. チェーリー	78南アフリカ	9	R	R	R
T. ファビ	82サンマリノ	10	R	R	R
T. ブーヴェン	83ベルギー	R	7	7	15
A. カッポ	86イタリア	11	R	12	R
A. カンポス	87ブラジル	R	R	R	—
A. ナニーニ	86ブラジル	R	R	R	R
R. アルヌー	78ベルギー	R	14	9	R
P. ギンザーニ	81ベルギー	13	R	R	R
M. アルボレート	81サンマリノ	R	12	R	16
G. ベルガー	84オーストリア	12	6	R	13
P. アリオ	84ブラジル	R	R	R	R
以上、現役ドライバー					
J. M. ファンジヨ	50イギリス	0	1	R	1
J. ナラウ	60オランダ	R	5	5	16
J. スチュワート	65南アフリカ	5	3	2	2
N. ラウダ	71オーストリア	R	11	7	R
E. フィンティバルディ	70イギリス	R	4	15	1
J. ハント	73モナコ	R	6	4	3
C. レゴツォーニ	70オランダ	R	4	R	2
G. ファリーナ	50イギリス	1	R	1	4
G. バグティ	61フランス	1	R	R	4
G. フォルマー	73南アフリカ	6	3	R	14
D. ビローニ	78アルゼンチン	14	6	6	R

○カッコ数字は後に失格となった順位
—:実況と認められず



そして勝利へ... R

ジャガー、その強さの秘密は？

く強いのだろう。その秘密をここに明かす。そしていよいよ、ポルシェ陣営最後の砦たるル・マン24時間の時がやってきた。6月13～14日が決戦の日だ。ル・マン7連覇を目指すポルシェ、30年ぶりの優勝を狙うジャガー、ともに本気だ。今年のル・マンは絶対面白い。

Photos/Norio Kolke



ル・マン

ポルシェの牙城を打ち崩す



昨年のル・マン、ジャガーは「We Will Back!」と言い残してその場を去った。あれから1年、そのジャガーは確実に力を増してきている。今年の戦績4戦全勝は、グループCでの“ポルシェ神話”を崩壊寸前にまで追い込んでいる。なぜ今年のジャガーはこんなに速

Text/Quentin Spurring



「ジャガーという名とモータースポーツの関連は、とても長く深いものだ。実際、私の経営が厳しかった時代も、レースによって築かれた蓄積と名声のおかげで、生き残れてくれたのだと思う。そう、苦しかったあの頃、我々が50年代のレースでの活躍によって得た「貯金」から引き出した額も決して小さくなかった。それから14世紀を経た今、今度は銀行にもっと貯金を作る時が来たのだ」

ジャガー・カーズの会長、サー・ジョン・イーガンの言葉だ。彼は常に高い目標を立て、この数年の間に会社を大きく変えてきた。そして会社は彼の次なる目標を実現するのに充分なほど確固たる基盤と競争力を身につけた。そしてこのことこそが、'87年FIAスポーツプロトタイプ・ワールド・チャンピオンシップにおけるジャガー大成功の背景となっている。

今年これまで、イーガンの誇るグループCチームは、大きな4つの貯金を銀行にしている。つまり、ハラマ、ヘレス、モンツァ、シルバーストンでの勝利だ。言うまでもなくこのグループCというクラスは、'82年に開始されて以来ポルシェの独壇場だった。ル・マンも長年の間、ポルシェの占有地と化していた。しかしイーガンは彼の最大目標を、このル・マンでの勝利に置いていたのだ。そしてそれは今、まさに彼らの手の届くところにある。もしそれが実現すれば、ジャガーにとってはちょうど30年ぶりのル・マン制覇だ。ジャガーがこの地位を築くために、イーガンは同じように野望と競争力を持つトム・ウォーキンシヨウと手を組んだ。イギリスはオックスフォードシャー州キドリントンに自らのファクトリー「TWR」を持つ、この快活な40歳のスコットランド人は、'85年にジャガ

のグループCプロジェクトを一任され、それは現在、'88年末まで継続されることが決まっている。さらに付け加えるなら、彼らはMSA-GTシリーズでもジャガーの「ワークス・チーム」として来年から'91年まで活動することが決まった。

イーガンとウォーキンシヨウ、そのコンビネーションは大成をおさめてきている。両者はともに最高のスタッフを集めた。たとえばTWRはトム・ウォーキンシヨウ・レーシングは、40人ものデザイン/エンジニアリング・スタッフを擁し、マシンは部分的に外注することもなくキドリントンのワークショップ内で完成することが可能だ。

このところのジャガーの成功の最も重要なファクターは、勇氣(カレッジ)と決断力(デタミネーション)だ。勇氣は高い目標を掲げさせ、決断力はそれを実現させるに足る資金を集める。

資金面は、ジャガー自身と、以前からモータースポーツを通じて自社製品を宣伝してきたギヤラハ・インターナショナル(シルクカット・マイルド・シガレットのメーカー)の二社によって賄われている。

これら充分な予算を使って最大の効果を上げるのはウォーキンシヨウの役目だ。性能的に言えば、彼らの産物は疑いなく最強のグループCマシンとなっている。

マシンの設計にあたっているのは、経験豊かなフリーランス・デザイナー、トニー・サウスゲートだ。彼はローラ、ブラバム、BRM、ロータス、シャドウ、アロウズなどのF1マシン、イーグルのインテイクカーなどを手がけてきたことで知られる。その彼が言う、「今どうしてポルシェに勝っているのかその理由を一言で説明するのは不

U A R

ジャガーの勇氣と決断力、ポルシェのレジメンマン

■テクニカル・ディテール—Technical Details

エンジン アラン・スコットの手による最新エンジンは、イギリス・キドリントンにあるTWRのファクトリーで、6人の優れたエンジニアによりメンテナンスされる。'85年にモスポートでデビューして以来、様々な排気量のエンジンが使われてきたが、最新型は74に僅かに欠ける排気量だ。未だに2バルブ・シリンドラーヘッドを持ち、当初言われた4バルブ・ヘッドは、よりパワーアップが望めるものの、もう既に充分大きくて重いエンジンにさらに重いバルブギヤを加える必要もないうらうという判断で棚上げされたままになっている。この2バルブ・ユニットは6800rpmで最高出力——数値は未公表——を生ずる。エンジン各部はTWR独自の電子制御システムによってコントロールされ、このシステムは、グループCで最大重要事たる、パワー対燃費競争で少しでも優位に立つと、磨きがかけてられている。

大きなV12エンジンは、完全にシャシー・メンバーとしてストレスを受ける。また、マシンの全長が長くないよう、エンジンの一部はモノコック後端に引っ込んでいて、これは重量バランスにも貢献している。TWR製ベルハウジングには特製5速トランスミッションがおさまっている。

サスペンション 幅のあるロワ・ウィッシュユポーンはベルハウジングにボルト止めされ、ボディ下部の大きなベンチユリーを妨げるのはこのウィッシュユポーンとドライブシャフトくらしいもの。ショックアブソーバーはトランスミッションの上を横切るように配置されたトランスバース・ビームから吊られ、それらとアップライトは、19インチのホイール・リムの中にコンバクトにおさまっている。

フロント・サスペンションはシングル・マダグネシウム・キャスティングに取り付けられ、ブッシュロッドはほとんど水平、スプリング/ダンパー・ユニットは車の中央に横向きにおさまる。フロント・リムは17インチ。サスペンションは前後とも新しいアップライトの採用によりジオメトリーが変わった。新しいフロント・アンチロールバーはカーボンファイバー製で、40%の剛性アップ。加えてアップライトのトップにつながることで、大きく変わったブレーキ・ダクトのスペースを稼いでいる。アクスルとロッカーアームも頑丈になった。

シャシー/ボディ エンジンはライバルであるポルシェのフラット6と比べて約70kgも重い。そこで高剛性かつ軽量化を見据えて努力が注がれた。メイン・ストラクチャー(コクピット、前後バルクヘッド、サイド・スポンソン、ルーフ)などはTWRの高圧釜が生んだ様々な強度のカーボンファイバー/ケブラーで作られている。ノーズの巨大なラジエターを支えているのもコンポジットで出来ていて、メイン・ストラクチャーに取り付けられている。ボディパネル、ドア、リヤ・ウイング、アンダーボディも同様だ。燃料タンクはリヤ・バルクヘッドとコクピット後端の形にそって、その間に位置する。

強力なダウンフォースのほとんどは、マシン下部で発生するようにデザインされている。最新のXJR8は、かつてないほどのダウンフォースとパワーを得たが、これらは改良の一部でしかない。特に手が加えられたのはエンジン・ベイで、作業性が大いに向上している。大型化されたオイルクーラーを除けば、この部分はほとんどV12エンジンそのものだけに占領された形で、バッテリーや燃料システムはサイド・スポンソンに移された。特にこの燃料システムは巧妙かつコンパクトに作られている。馬鹿らしいほど交換は簡単だ。というのも、去年のプランズハッチでレースをリードしていたXJR6は、フェューエル・フィルターの交換に7分を費やして勝利を失った苦い経験があるからだ。このXJR8ではそれが20秒で済む。

タイヤ ダンロップ製の新しいタイヤも重要なもののひとつ。昨年、ダンロップはジャガーとポルシェの両ワークスにタイヤを供給していたが、グッドイヤー、それに特にミシユランに開発面で遅れをとってしまった。しかし今年にはケブラーを使った全く新しいパイアス・タイヤを作って、ライバルのラジアル勢に対抗している。ケブラー使用によって、軽く、スタビリティに優れたものとなった。高速時におけるタイヤの成長も防ぎ、グラウンド・エフェクト面でも効果的だ。ケブラー・タイヤは昨年12月にTWRがフロリダ州セプリングで初めてテストを行い、XJR8に投入されるまでの時間的余裕もあった。

可能だが、ただ、そう。プレッシャー」ということができるだろうか。きっちり仕事をしなければという自分達に対するプレッシャーと、我々がボルシエに与えているプレッシャーとだ。

「去年のXJR6だって充分コンペティティブだった。シルバーストンでしか勝てなかったのは、信頼性が欠けていたからだ。マシンのどの部分も、それ自体は決して信頼性が低かったわけではないが、沢山の小さなトラブルが多かった。それらを冬の間に徹底的に調べ上げた結果、今では信頼性が我々の最も自信のあるところとなった。マシンの改良箇所は全部で64カ所に及んだ。シャシーの改良も含めてだ。だからこれは、XJR6でもXJR6改でもなく、XJR8」と呼ぶことにした。

新しいマシンに搭載されているエンジンは、より一層効率の良いジャガー製V12だ。

XJR8の最初の2台は2月に完成し、フランス南部ポール・リカールで、チームリーダーのエディー・チーパー(U.S.A./29歳)、ヤン・ラマース(オランダ/31歳)、ジョン・ワトソン(イギリス/41歳)の手により走り込みを行った。インディカー・ドライバーのラウル・ボエセル(ブラジル/29歳)にも試走の機会が与えられ、彼がすぐに印象的な走りを披露するや、ウォーキンショウはためらうことなくその場で彼と契約を交わした。

このテストでXJR8が好タイムをマークしたのは、ケブラーを使用して大幅に性能アップしたダンロップ・タイヤも大いに貢献している。

チームの広範にわたる冬期テストはイギリスでも続けられ、スペインでの開幕戦を迎える時点では既に万全の体制が整えられていた。トムキヤットは、ハラマで優勝と3位、ヘレスで優勝とリタイア(ドライブレシヤフト折損)、モンツァで優勝とリタイア(ボエセルが俄か雨の中、スリック・タイヤでコースアウト)、そして地元イギリスのファンの前、シ

ルバーストンで待望の1-2フィニッシュ。それらのどの時もマシンは速くかつ好燃費で、4人のドライバーは同等に強力だった。

さて、ジャガーが今年のル・マンに向ける用意したマシン、XJR8LMに話を移そう。これは通常のXJR8とは別のプロジェクトで開発されたもので、ドラッグの減少が最大の特徴となっている。ユーノディア・ストリートで230mph(370km/h)を目標としているからだ。

シルバーストン1000kmはそのシエイクダウン・レースとなり、マーティン・ブランデル(イギリス/28歳)とジョン・ニールセン(デンマーク/31歳)がドライブした。ル・マン以外のコースではグリップが少なすぎてトリッキーな挙動を見せるにもかかわらず、それは一時兄弟車に次ぐ3位を走って、ライバル達を驚かせた。彼ら2人はエンジンをオーバーレブさせることもいとわずマシンにストレスを与えるよう言われていて、それでどこにトラブルが出るかをチームは探ろうとしていたのだ。そして結局、バルブスプリングが弱いことが分かった。

先の4人にこの2人が加わって、ル・マンにジャガーは3カールで臨む。

こういった積極的な取り組み方を見れば、ジャガーの成功物語を支えるチーム・マネージメントがいかに高い水準にあるかが自ずと分かってくる。

チーム責任者はロジャー・シルマンだ。以前マーチF2やトールマンF1に関わった彼は、シルバーストンでは素晴らしい42歳のパースデイ・プレゼントを手にするようになった。

サウスゲートはTWRの成功を、プレッシャー、と言ったが、シルマンは違った意見を持っている。「財力(リソース)、それがすべてだ。我々にはしななければならないプログラムを実行するのに十分な資金がある。冬の間は資金を集めようと最大の努力をしてきた。

JAGUAR

以上は87年SWCシリーズ前半で4連勝したマシンの話だ。ル・マン24時間に出場するXJR8LMはTWR内の別のプロジェクトによって開発された。TWRは昨86年のル・マンでは通常のマシンをロングテールにして走っている。

ル・マン用XJR8LM このXJR8LMは従来の概念を捨て、ショート・ボディだ。インペリアル・カレッジの風洞実験を通じて、ダウンフォースを減らすべく設計されている。6km近いユーノディア・ストリートで230mph(370km/h)を目指していることだ。

最初のXJR8LMは、昨年のモノコックを改造することで2月初めに完成した。2号車も昨年のXJR6をベースにして4月には走り始めている。そして完全に新しい3号車は5月17日のル・マン・テストで姿を現わす。1号車は2月に1週間をわたってポール・リカールで徹底的にテストされ、その間27時間はレース並みのタイムで走っている。その後、シルバーストン、スネッタートン、ドニントンでもテストされ、重大なトラブルはなかった。ただ、ケブラー製のボディが小石でダメージを受けやすいと分かり、より厚いパネルに代えられた。

XJR8LMのボディは、スプリント仕様。XJR8とかなり変わっている。リヤ・ホイールアーチあたりは見ると低く、切り詰められたテールも特徴だ。リヤ・ウィングはよりフラットな形状になり、エンドプレートは小さくされ、マウント位置は低い。エア・トンネルの長さも面積も小さくなり、ドライブレシヤフトの下を通るほど浅いものだ。どんなところでもストリートさえあれば少なくとも通常のXJR8より16km/hは速い。さらに燃費も格段に向上している。

LMはXJR8ではお馴染みのリヤ・ホイールのスパッツを持たない。これも空力対策のひとつだったが、ル・マンでの25回に及ぶタイヤ交換を考慮して取り外された。デザイナーのトニー・サウスゲートによれば、通常のXJR8からスパッツを取った時よりもLMからそれを取った方が、ダウンフォースの減量は半分だという。

LMではリヤエンドをモディファイしてドライブレシヤフトを水平にマウントしている。XJR8では角度がついていた。このため、特製のマウントを使ってエンジンは後傾されている。これにより、別のトランスミッション・ヘルハウジングが求められ、サスペンションの変更がそれに続く。

エンジンは基本的には7Lで変わらず、エキゾーストの位置が低められた。LMでは、

1000kmレースの時より4000rpm低い6400rpmが上限となる。LMは普通のXJR8と比べるとかなり重い。XJR8はカーの規則である850kgを10kgとオーバーしていない。ツイン・ヘッドライトを備えたノーズ・セクション、コクピット内の様々な装置、エンジン・ルームの断熱シールドの強化、大型化されたオルタネーター、太くなったドライブレシヤフトCVジョイントなどがLMの重量を、昨年のル・マン仕様より若干重い880kgにしている。



ル・マン用に特製された「XJR8LM」。外観以外でも相違点は数多い



こちらが87年通常モデル「XJR8」。ともにシルバーストン1000km出場車



そして現在、その面では驚くほど強力になっている。

「もうひとつの重要なファクターは、レース中のチーム作業の分担整理を行ったことだ。特にピットストップの際のそれだ。要約すれば、我々が冬の間にやったことは、昨シーズン犯したミスから学んだことを確かめたということになる。マシンに関しても、チームに関しても、だ」

TWRは確かに現在グループCのベスト・チームだ。エンジンアリングの質や、真にプロフェッショナルなアプローチを見ると、それはF1チームと比べてもほとんど遜色ないほどだ。高水準なTWRは最近ポルシェをも打ち破っている。

ペーター・フアルク率いる類稀なほどに完成されたドイツのファクトリー・チームは、'82年から'86年までのグループCを常にリードしてきた。彼らは確かなしはば強力をチャレンジャーを受けてきたが、それでもランチャに一度破れたにすぎなかった。ロスマンズ(ワークス)とプライベーター・チーム群のポルシェは48戦38勝という数字を残している。ポルシェに油断があったとしても不思議ではないが、現在の苦境を招いた原因はそれだけではない。

どうしてポルシェは7年も前の基本デザインのマシンで闘い続けているのだろうか。そこには、それを強いる社内的な問題があるのだ。仮りに全くのニューマシンを開発するとしても、限られた時間の中でどうやって事を進めればよいのだろうか。それも、数多く出回っている、カスターマー・カーのプラットフォームをうまくこなしながらだ。

グループC界の中にある関係者たちは一様にポルシェに対して同情的だ。もしポルシェがこれまでイエスト、ブルン、クレマー、ロイドといったプライベーター・チームにマシンを売っていなかったら、おそらくこの世界選手権シリーズはガタガタになっていたに違いない。プライベーターにマシンを売ることはポルシェにとって営利業務であり、そこで得た利益によってワークス・マシンの開発が行われることを考えると、カスターマーたちの予算の都合もポルシェにとっては重大関心事ということになる。

バイザッハR&Dセンターの圧倒的な技術力にもかかわらず、ポルシェは常に表面的には、ワークス・チームがプライベーター・チームの手に届くところにあるようつとめてきた。これまで9回、プライベーターはワークスを打ち破っている。

これまで、ワークス・ドライバーの方がほんのちよびり優位に立っていたことに対してプライベーターからの不満がなかったわけではないが、概ねこのやり方はうまく行っていたと言えよう。今までは彼らプライベーター・ポルシェ勢にも可能性はあった。しかし、ジャガーという強敵の出現を前にしてポルシェも遂に動かざるをえなくなった。彼らはシャシーに手を加えて改良を施しただけでなく、カスターマーに供給される空冷2.8とフラット6より格段にパワフルな水冷ヘッドの3.0エンジン、そして独自のPDKトランスミッションを投入した。

しかし'87年緒戦ハラマで、ワークス・ポルシェはジャガーよりコンマ5秒かそれ以上遅く、プライベーター・ポルシェにいたっては2秒以上遅いことが早くも歴然としていた。カスターマーたちも今や苦しい立場にある。資金のあるプライベーターは独自にシャシー開発をし始めているが、ポルシェは彼らに水冷エンジンを売ろうとはしない。

30年ぶりル・マン制覇なるか。決戦は14日後に



ポルシェ勢はこの姿を見せつけられることになる??



マーティン・ブランドルとトム・ウォーキンショー(右)



出番を待つXJR8LM。決戦は2週間後



ジョン・ヘッドライトのXJR8LM

エディ・チャーバーとサー・ジョン・イーガン会長

TWRワークショップにトランスポーター到着

ポルシェがこの悪循環を打ち破るには、全くのニューマシンを開発するしか方法はない。もしその決定がなされるなら——多分そうなる——、そのエンジンは新しいインディカー用V8エンジンの技術が生かされるはずだ。何と言っても、幅広いフラット6の採用によるエア・トンネルの制限こそが、V型エンジンで多大なグラウンド・エフェクトを得ているジャガーに負け続けている一因でもあるからだ。XJR8はポルシェ962Cのそれより70%以上のダウンフォースを得ているのだ。もしポルシェのニュー・グループCプロジェクトにGOサインが出ても、それも再びブライベーターに売られるのだろうか、そしてカスターマーたちはそれを買うだけの財力を持っているのだろうか。ポルシェは深刻なジレンマに陥っている。

ポルシェにとつてさらに厄介なのは、グループC以外にもTAGのF1エンジン、'88年からのインディカー本格挑戦にも精力を注がなければならぬ点だ。ジャガーにはそのような問題はない。コモンリリーに本社のあるジャガー社が考えるのは、基本的には同一デザイングループCとIMS Aだけなのだ。ジャガーはブライベーター・チームに対してCカーを売るつもりはないと最近再び言い切った。サービス・デパートメントを持っていないから、というのがその理由だ。この決定は、現在C2クラスで活躍中のエキュリー・エコッスをがっかりさせている。彼らは'88年からC1へステップアップしようとしていたのだ。この有名なスコットランドのチームこそ、30年前の'57年、ジャガーに最後のル・マン制覇をもたらしたチームだ。

エキュリー・エコッスのDタイプはブルーだった。しかし'51・'53・'55年にル・マンで勝ったワークス・ジャガーは有名なブリティッシュ・レーシング・グリーンに塗られていた。それに比べれば'87年のシルクカット・ジャガーはどこから見ても現代的で、派手なスポンサーカラーをまとっているが、よく見るとジャガーの主張、ブリティッシュ・グリーンはこれにも生きている。フロント最先端、ノーズ・スプリッターにそれは残っているのだ。サー・ジョン・イーガン会長は、6月13日、ル・マンで「Return of the Green」が成し遂げられることを今から楽しみにしている。

「24時間にわたる緊張の連続にも私は耐えてみせよう。もしそのあとに祝福が待っているなら、そつとそつとそうなる……」



ジョン・ニールセン

●ジャガーのレース・ミニヒストリー。'50年代にはル・マンで5勝。ジャガーの起源は1931年のSS社誕生に始まる。'35年に初めて車名にジャガーが登場。戦後の'48年、3.4リットルスポーツカー「XK120」でジャガーの名前は確固たるものとなる。ル・マン24時間制覇を目論んだジャガーは大改造したXK120「C」を開発。見事'51、'53年と勝利を挙げた。これが通称Cタイプと呼ばれるものだ。'54年にデビューしたDタイプは斬新なエアロダイナミック・ボディ(後面に垂直フィンがある)。当時としては他に例のないモノコック・フレーム、ディスク・ブレーキを持つ、高性能レーシングスポーツだった。Dタイプはル・マンで'55-'57年と3年連続優勝を果たす。その後もしばらくは純コンペティション・モデルは現われず(60年代半ばのXJ13は試作車)。GTカーのEタイプやツーリングカーが活躍する程度。しかし'82年、アメリカのチーム「グループ44」がIMS A-GTPマシンのXJR5を開発。この活躍に刺激され、本国イギリスでもTWRのグループC計画が始まった。

●19戦に41台出走。優勝6回、1-6位内入賞19回。入賞率46.3%。グループCのTWRジャガーが実戦にデビューしたのは'85年8月の、モスポート1000km(カナダ)。いきなり2台のワークス・ポルシェに次ぐ3位でフィニッシュし、大いに注目を集めた。当時はカラーリングもブリティッシュ・グリーン。大雨のWEC富士1000kmでは予選19-20位とふるわず、悪天候を理由に競う前に消えた。最終戦セランゴール800kmで2位。チーム・ランキングは7位。翌'86年、シルクカット・タバコのスポンサーでカラーリングもパープルとホワイトに一新。D、ワーウィックやE、チャーバーを主力とした強力体制でSWCフル出場を開始した。第2戦シルバーストン1000kmで特設の特別優勝。ル・マンでは終盤2位からリタイアしたものの、他レースでは常に上位を奔走。最終戦WEC富士1000kmでは一旦は2位=チーム・チャンピオンと発表されたが、間もなく3位=シリーズ3位と訂正。王座を逃がした。そして今年、開幕戦ハラマ、ヘレス、モンツァ、シルバーストンと4戦すべてで勝利を挙げる。

女神の微笑

'87 F3000 ALL STAR RACE

'87 JAPAN F3000 RACE SERIES ROUND 3
9-10 MAY, NISHI-NIHON CIRCUIT

星野VSリース——。F 3000 第3戦は、いよいよこのふたりによる一騎打ちになる。

多くの者がそう思っていた。しかし、やはり、レースに筋書きなどなかった。

関谷とチャーバーの接触によるレッドフラッグ。再スタートへのドライバーズミーティング。

さらには2度にわたるスタートのやり直し。レースは荒れに荒れた。

そんな中、際だった明暗を見せたふたりのドライバーがいる。

鈴木利男と鈴木亜久里。勝利の女神は、またしても、悪戯っぽく微笑んだ。

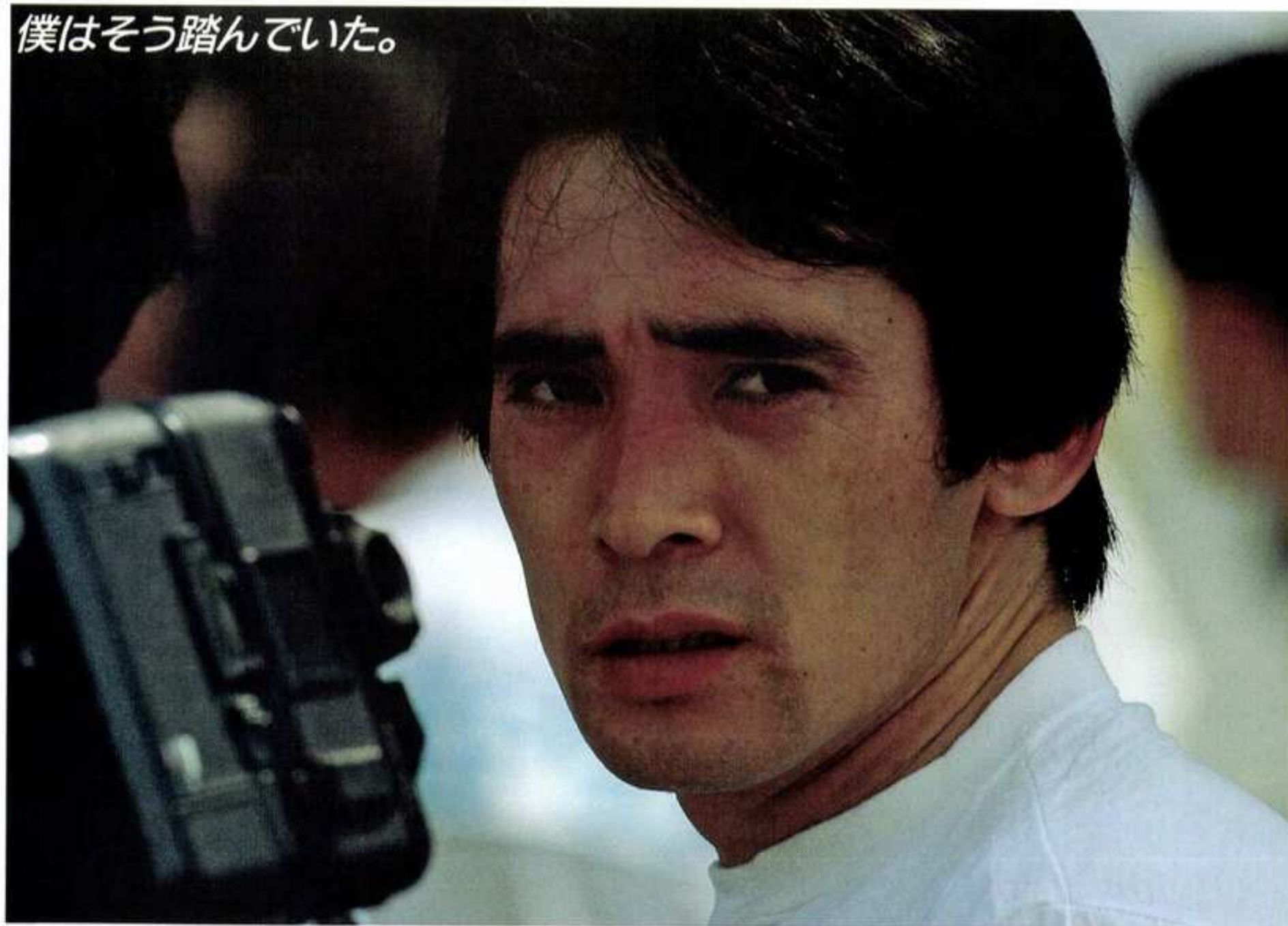


シーズン前から、この第3戦に照準を当てていた。

トップを走ろうって決めてたんだ。

勝ちたいね。オレ、ほんとに、勝ちたいよ。

当日のウォームアップ、いいタイム出てたんです。
これなら、スタートさえうまくいけばいい所にいける。
僕はそう踏んでいた。





このレースには何としてでも勝りたい。亜久里は予選が始まる前からそう言っていた。シーズン当初からこの第3戦に目標を置いていた。亜久里はそうも言った。

この言葉には、当然ながら裏付けがある。チーム監督である由良監督の言葉を借りれば、それは例えばこういうことだろうか。

「西日本はカーブの経験が有利に働くコースなんです。狭いコース幅とマシンの感覚がカーブに似ているというが、実際、インフィールドでの区間タイムは亜久里が一番なんです。」

もっとも、亜久里は由良監督のこの言葉は否定している。強いて言えば、ほとんどのカーブコースと同じようにこの西日本も左回りであることがカーブに結びつくかもしれない、というのが亜久里の見解だ。むしろ、亜久里自身がこの第3戦に目標を定めていた理由は次の点にある。

「マーチは高速コーナーでは挙動が今ひとつ安定しないんです。やっぱりローラーの方がすぐれていると思うでも、ここは中低速コースだしハンドルはない。それにコースにはメリハリもあるし、なんとなくオレには相性が合っている。いい所を走れるっていう自信、ありますよ。」

亜久里のその自信は、やがて予選2位という事実によって実証されることになる。1回目の予選でリース、星野について3位のタイムをマークしていた亜久里は、同時に予選用タイヤの感覚をその時につかみ取っていた。タイヤのグリップは2周しかもたないことが確認できたのだ。

中低速コース。それが決め手だった。相性もよかった。



今回の結果が亜久里にどんな成長をもたらすか、少なくとも確かな自信を持ったことだろう。

そのために1回目では今ひとつアタックできなかったが、2回目では全てを最後の2周にかけた。そしてついに、星野のタイムを0・079秒上回ったのである。

もっとも、予選時の星野は今ひとつセッティングに悩んでいたのも事実である。両セッションを通して、トップのリースが20周、亜久里が24周でラップを終えているのに対し、星野は何と39周もラップを重ねていた。それでも、ベストセッティングは見つからなかった。

「予選2位と言っても、私はそれほどアグリを怖いとは思わない。速さ、レースの駆け引き、全体的な面から見ても、私のライバルはホシノだよ。」予選結果に対して、リースはそう言っていた。バリバリの若手である亜久里をさう評するのは、リースとしては当然かもしれない。しかし、亜久里は今回のレースに優勝への熱い思いを賭けていた。（肝心なのはスタートだ。何としてでも前に出ないことには、このコースでは追い上げは難しい。何がなんでも、スタートさえうまくいけば――）

思いが亜久里を駆り立てた。決勝スタート直後、亜久里は2速に入れた時にシフトミスはしたものの好スタートを切り、リースを抑えようとイン側へマシンを寄せた。リースは慌ててブレーキを踏み6位にまで後退。さらにその時にバイロンに接触し左ウィングを失ってしまう。

「アグリはフォーミュラのレースというものを、まだわかつちやいないんだ。」

レース後、リースはそう言った。森脇監督がさらに言葉を付け加えた。「いくら競り合いとは言っても、相手の道を塞いじやいけない。インに突っ込んだ者はインを守るべきだし、アウトから入ってきた場合でも、先にインについている者にラインを一本分けておくべきだ。幅寄せは絶対にいけない。それがレースのマナーだよ。」

だが、この時の亜久里は無我夢中だった。そして、亜久里はトップでコースに飛び出した。



亜久里のストールによって再スタートもやり直しとなったが、新たなフォーメーションラップのあと今度はさらにリースもストールしてしまい、レッドフラッグが振られた。度重なる中断にコース上には緊張が高まる。ピットスタートとなったレースは初めてウィングを取りかえた





レッドフラッグ。 レースを決した運。 そして、これからへ。

やるべきことがやれてホッとしたという利男
亜久里同様、西日本のコースには相性がいいと言う



結論から言おう。第3戦に賭けていた亜久里は、ことごとく運に見放された。かわって勝利を手にしたのは、予選6位の利男の方だった。亜久里は二度、不運に付きまわっている。それ以外にもレース序盤トップを走っていた時のヘアピンでのスピンがあったが、これは「ピール&トゥーのタイミングを間違えてオーバースピードでコーナーに進入した」亜久里のミスであり、逆に2位の星野を巻き込んで星野をトップ争いから脱落させてしまっている。



①チーバーが前を走る3位以下の集団はトップから大きく離れていく。チーバーをかわそうと思っても、狭い西日本のコースではなかなか前に出られない。やがてこのフォーメーションは大きな事故へとつながっていくのだが……。レースのマシンは、スタート直後のアクシデントにより左フロントウイングを失っている



レース8周目、亜久里のスピンについて一気にトップに立ち上がった星野は、しかし亜久里のリヤタイヤに接触して宙を舞ってしまう。マシンはエンジンマウントがずれてしまうダメージを受け、この時点でトップ争いから脱落してしまった。再スタート後は、2位をキープし続けた

亜久里にとって痛かったのは、まずはレッドフラッグによるレース中断だ。スピンで2位に後退してからも、亜久里はトップに立った利男との差をじわじわ詰めていた。5秒以上あったふたりの差も、レッドフラッグ直前は1秒弱にまで詰まっていた。周回数はまだ半分以上。このままだまれば、ラップタイム上からも亜久里は利男をかわしていただろう。不運はもうひとつ。再スタートのフォーメーションラップを終えスタートを迎えようとしたその時に、よもやのストールを起こしてしまったことだ。「クラッチを踏みっぱなしだとくっついてしまう。だからニュートラルのつもりでクラッチを離したら、ギヤが入っていた」のである。これにより、亜久里はピットスタートを余儀なくされる。コース幅が狭く抜くポイントも少ない西日本では、これはもう致命的だ。しかも、周回数はわずか15周しかない。そんな中、驚異的だったのは、亜久里は14位から4位にまで浮上し、ほぼ毎ラップ、ベストタイムをキープし続けたという事実だ。

しかし、女神の悪戯と激笑みに左右されるのもまたレースである。亜久里とは対照的に利男は運を手にした。事実、レースを冷静に運んでいった。

「前回の富士では1周目1コーナーで松本さんと接触、リタイアしてしまっただけ、それが悔しくて仕方なかったんです」

そういう利男は、亜久里、星野に続いて3位を走っている時は自分の走り確かめることに専念している。「決勝仕様のマシンは予選時とは違った挙動を示すから、それを探りながら走ってました。そして、前の2台がスピン。正直言って、もうけたいと思いましたよ。トップに立ってからは周回後れを抜くのに手間取ったりで亜久里に追い上げられたけど、再スタートの時は具体的な目標もラ目の前にあったから――」

「この勝利が即自信につながるというものでもないけれど、これからはリラクセスしてレースができるようになると思います。今日みたいに気持ちを大きく持ってレースをやればいい。田中監督のレース後のその言葉が、そしてチャンスが物にできたという事が、嬉しかった」

亜久里はどうだろう。

「再スタートの時の追い上げは、やっぱり、すごい自信になりましたね。今回のようなタバタの中じやなくいいレースの中で星野さんとレースについていて、そして勝利をした。何回かそれをやっているうちに、いけると思っています」

スタート直後の亜久里のブロックに関しては、少なからぬドライバーから批判の声が出た。関谷とチーバーの接触事故もあり、その声は真剣に受け止められるべきだろう。その上で、こういった若手の台頭を心待ちにしたい。才能はほとんどフル加速していきべきなのだ。そう、言えば、由良監督はこんなことも言っていた。「マーチの諸問題はかなり改善されているんです。今度の鈴鹿が、ほんとうに楽しみですよ」

F U J I 1 0 0 0 km

1987 MAY 2-3



新たなる挑戦

—トヨタ・チーム・トムス監督 舘信秀



82年のセリカCの登場から5年
遂にトヨタ87Cは、強豪ポルシェを打ち破った
——マシン、ドライバーだけでなく、
チーム全体がパワーアップしての優勝だ——
ドライバーとしてセリカCを駆った舘信秀は
トムスのチーム・ダイレクターとして、
今、世界の壁を見つめている

Photos / Izumi Iwata, Ken-ichi Yoshida, Hiroshige Satta, Racing on



勝利

クローズアップ



トヨタ87C初優勝

4時12分。193周を走ったトヨタ87Cがピットに滑り込んできた。最後のガソリン給油、そしてタイヤ交換を終えると、ドライバーをジェフ・リースから関谷正徳に替えゴールに向かってピットアウトしていった。

勝てる。チームの誰もがそう確信していた。このピットインでイセキ・ポルシェに首位の座をあげ渡したものの、彼らはレース序盤の2度にわたる黄旗追い越しによって2周減算のペナルティを受けている。トムスのリードに変わりはない。

燃費の問題も全くなかった。給油したガソリンは58ℓ、残りの33周、146・553kmを走りきるには、リッター当たり2・5km走れば良い。さらに、1分21秒というハイペースで追いつけていたトラストポルシェはドライブシャフト系統にトラブルが生じペースダウン。これで追いつかれる心配はまったくなくなった。あとはマシンさえもってくれば――

ポルシェの牙城を打ち崩すことができる。そしてスタートから6時間。トヨタ87Cは226周、1003・667kmを誰にも脅かされることなく走り切った。堂々の勝利だった。

F U J I 1 0 0 0 km

思惑

トヨタ・エンジンを搭載したグループCマシンの優勝は今回が初めてではない。85年の鈴鹿500kmでエイエ・エルグ／ジェフ・リースのドライブする童夢84Cが優勝している。しかし、ポルシェを蹴散らすような速さを見せつけた今回の優勝の意義は大きい。86Cと比べ、パワー、信頼性ともに格段に向上したトヨタ87Cは、緒戦鈴鹿500kmでも優勝のフロムAポルシェと同一周回で3位に入り、その実力を示している。

トムスはこのレースに賭けていた。1000kmという距離で、トラブルなしにレースをリードし続けられるというのを、ここで証明しておきたかった。レースを前にしてトムスのチーム監督、館信秀は言った。

「500kmのときははつきりいって失敗した。20ももガソリンを余らせちゃったからね。あれを使い切れるようになきゃダメなんだ」

走る距離が倍だというだけでなく、燃費の面でも1000kmは500kmよりいっそうきついレースといえる。使えるガソリンが500kmで275リットルなのに対し、1000kmでは510リットルしかないからだ。単純に計算すれば、550リットルは欲しいところである。

「でもうちは燃費に関しては全く問題ない。それにどうせ明日は雨でしょ？ そうなったら作戦も何もないねえ。臨機応変、その時々状況次第でやっていくしかないねえ」

しかし、チーム・トムスを含め、全てのBSユーザーにとっては、その雨こそが頼みの綱だったのだ……。

今シーズン、19インチラジアルをトラ



イしていたブリヂストンは、前回見事にグループC初優勝を成し遂げた。しかしこのタイヤに、パーストの恐れが発生していた。事態を憂慮したブリヂストンは、ラジアルタイヤの供給を取り止め、急速に16インチのバイアスタイヤを全ユーザーに提供することを決定した。これでは19インチラジアルのヨコハマ、ダンロップに対して、かなり不利だと言わざるを得ない。もちろん、過去に使われていたタイヤであるからそれなりに走るものの、やはりラジアルと較べてしまうと、どうしても進まない、曲がらない、止まらないう、とデメリットが見えてくる。しかし、雨ならばそのバイアスのデメリットも、なんとか消えるはずだった。

鈴鹿500kmで、アドバン・アルファと熾烈なデッドヒートを演じた優勝をもちぎ取ったフロムAポルシェの岡田秀樹も、雨のレースはやりたくないがそれでも雨が降って欲しいと、ウエットコンディションを切望していた。ドライブではアドバ

ン・アルファ、あるいはクレマー・ポルシェが逃げきってしまうだろうと……。ヨーロッパから海を越えてやってきているクレマーは、日本ではブリヂストンと契約しているものの、今回特別にヨコハマにタイヤサプライを要請した。16インチに対応できるパーツを持っていないか、と貼られていた「BRIDGESTONE」のロゴマークは、「ADVAN」に変えられていた。

しかしトムスにはBSのタイヤを使う以外に道はない。19インチのラジアルがダメならせめて去年使っていた16インチラジアルを……。あれだったら去年ノータラブルだったという実績もあるし、性

能的にもまったく不満はない。しかしブリヂストンの答えはノーだった。たとえ僅かでも不安のあるものを使うわけにはいかなかった。

現れた実力

予選第1回目、ジョーンズのマークした1分16秒657というタイムは、予選終了直前に長谷見昌弘が叩きだした1分16秒506によって破られた。午前中、Tカー申請してあるカーナンバー10のマシンに専念していたリースは、午後には14秒台を狙っていたのだが、昼から降り始めた雨にそれかなわなかった。もしラジアルタイヤであったならジョーンズのタイムはもう11・5秒は速かったはずだった。

しかし、ポールポジションこそ逃したものの、本番でのトヨタ87Cの速さはずば抜けていた。スターティング・ドライ

P O R S C H E



天候の好意とともにポジションを上げ、中盤トップの座に躍り出たクレマー・ポルシェ。しかしながらターボトラブルで20分以上もロスしてしまい、トップ戦線から脱落。それでもタービンをたったそれだけの時間で交換してレースに復帰しようとするはさすがSWCで鍛え抜かれたチーム。クリス・ニッセン／フォルカー・バイドラーの2人の速さも申し分ない。ル・マンでは国光のチームメイトになる



終盤、息詰まるデッドヒートを演じたトヨタ87Cとアドバン・アルファ。トヨタ87Cは2周のペナルティにもかかわらず、1分21秒台のハイペースでトヨタ87Cを追撃したが、ドライブシャフト系のトラブルで後退を余儀なくされる。アドバン・アルファは序盤にレノマ962とシケインで接触。ポディ左側に大きなダメージを受けながらの完走、3位入賞を果たした

N I S S A N

予選で1分16秒506をマークしてポールポジションを獲得したのは、長谷見昌弘／鈴木重久組のヨマーチ87Sニッサン。鈴鹿500kmでは使えなかったVEJ30を今回搭載していた。しかしレースでは、朝のウォーミングアップから誤ったワイパーが作動せず1周でピットイン、この修理にかなり時間を奪われてしまう。修理後レースに復帰したものの、走るたびにワイパーが吹き飛んでしまいピットインを繰り返す。雨がやんだ後、ワイパーの心配はなくなったが、32周を走ったところでエンジントラブルのためリタイアとなる。パワーは充分だが今後、信頼性・耐久性の向上が重点課題



VEJ30がふるわず今回VG30Eをマーチ86Sに搭載してきた星野一義／高橋健二組。予選では電気系トラブルのため満足に走ることが出来ず、なんとグリッド最後尾からのスタートとなる。おまけに長谷見のマシンと同様ワイパートラブルに見舞われ、やはり1周でピットイン。その後もマイナートラブルに悩まされながらも懸命に走り続けたが、結果は8位にとどまった



パーを引き受けたリースは、思惑どおりの雨の中を1分37・38秒のペースでトップを独走していった。2番手を行くフロムAポルシェが42秒台、3位以下はそれよりさらに2秒ほど遅かった。7周目にペースカーが入り、38秒になっていた2位との差がなくなってしまう。ペースカーがコースアウトすると同時に再び飛び出し、みるみる2位以下を引き離していった。11周目には35秒台をマークしている。が、20周目、寺田陽次朗のマツダ757が100Rの立ち上がりでストップし、再度ペースカーが入ってきた。必死に稼いだ40秒の差は、これでまた消え失せた。それでもペースカーがいなくなると、またもやトヨタ87Cはハイペースで他車をぐいぐいと引き離していった。「ハイペース？ 他と較べたらそうかもしれないけれど、これは燃費も考えた上で、予定どおりのペースだよ。これぐ



らいふつうよ、ふつう。全然無理してない。うちはドライバーが速いからね”

しかしそういう館監督の言葉とは裏腹に、リースは得意とする雨の中、シケインでハーフスピンするようなペースで走り続けた。そして67周目、リースに続いて関谷がステアリングを握る。すでに雨は上がっていたものの、依然路面は濡れている。富士に不慣れなジョーンズよりも、コースを知り尽くし、雨を得意とする関谷を、というのが作戦だった。そうすればコンディションの良くなってくる頃にジョーンズを使える。119周目、関谷は他車の追従を許さなままジョーンズと替わった。2位を走っていたクレマーのクリス・ニッセンも、トムスを追いつくというとは思わなかった。THEY ARE JUST TOO QUICK

見えてきた世界

鈴鹿500km 3位、そして富士1000km優勝。トヨタ87Cは、今やポルシェにまったく劣らない速さを身につけた。館監督は、これでようやく完全に同じ土俵に立った、という。

トヨタ・チーム・トムスは今年、ル・マンに2台の87Cを送り込む。はたして、ワークス・ポルシェやジャガーという強豪を相手に、どこまで食い込んでいけるのだろうか。

「ル・マンはまだ、ちょっときつい。分からないね、どうなるのか全く。データもないし、取りようがない。ベンチでいくら24時間うまく回ったとしても、実戦の状況は読めないからね。気温や天候が24時間の間にどうなっていくかなんてまるでわからない。作戦なんて立てようがないし、はつきりいって、そんなのスタートの5分前に決めりゃいいと思ってる。まあ、今年は去年と較べて多少いいかな、

テストデイに出れるから。やっぱりポルシェは実績があるから、強いだろうねえ。いくらジャガーがSWCで4連勝しているといっても、ル・マンとなるときついだろうな。そういう評価ってのは、全部実績の問題なんだよ”

確かに、耐久レースにおけるポルシェの強さは、マシン自体のポテンシャルの高さもさることながら、長年の経験によるデータの蓄積によるところが大きい。それに引き換え87Cには、24時間、それも6kmに届こうというストレートを持つル・マンを走るとなると、あまりにもデータ上実績がない。今シーズン4戦4勝と圧倒的な速さでポルシェ勢を悩ませていたジャガーは、2台のXJR-18に加えてさらにもう1台、ル・マン用マシン、XJR-8LMを投入する。これに対してワークス・ポルシェも必勝を期して、万全の体勢で挑んでくるに違いない。世界の壁はまだ厚い。

「1000kmはね、ル・マンの前ということもあつたけれど、WECのことも考えて、絶対に勝ちたいと思ってた。距離も、コースも同じなんだから。もちろんいつだって勝ちを狙ってレースに臨むけれど、今回は特にね。レースに勝つにはマシンとドライバーがいいというだけじゃ不十分で、チーム全体が効率良くオーガナイズされていなければならぬんだ。まだル・マンでは、可能性はある、としか言えない。しかし、WECだったらはずきり言える。優勝を狙う。世界の土俵で、勝ちたいと思ってる”



REYNARD 873 TOYOTA



今、すべてのF3チーム、そしてドライバーに注目されているF3マシン、レイナード873。その系譜の始まりは、85年にブリティッシュF3でデビュー戦からいきなり6連勝した853にある。モノコックにカーボンコンポジットを全面的に用い、空力を最重要視した、まさにミニF1だ

撮影 / 但馬 治

協力 / 舟本レーシングチーム、東京R&D、東京港祭り実行委員会





上：カウルをはずしたレイナード873。全体にすっきりした造りが特徴だ。冷却系は左側のサイドポッドに置かれる
 中左：逆デルタタイプのフロントウイングは863に比べ5%面積が広い。ノーズも細くなりウイングの効率は高い
 中右：インテイクシールド以外は空気の流れを極力乱さないようにデザインされた形状をしている。
 下右：このマシンに搭載されている3S-Gには戸田レーシングが独自に開発したEFIが装着されている。ロス・チーバーの言うところ「最高のエンジン」
 右：プッシュロッドのフロントサスペンションを見る。キャンバーは0度からネガティブ側に4度まで簡単に変更できる。アンチダイブジオメトリーも組み込まれている

レイナード873・トヨタ主要諸元

全長	4150mm
全高	980mm
全幅	1555mm
ホイールベース	2585mm
トレッド前/後	1350/1270mm
車両重量	525kg
エンジン	トヨタ 3S-G
種類	直列 4 気筒 DOHC 16バルブ
総排気量	1998cc
ボア×ストローク	86×86mm
圧縮比	12.5:1
燃料供給	EFI
最高出力	167ps/5500rpm
最大トルク	24.5kg-m/4800rpm
シャシー形式	フルカーボンコンポジットモノコック
サスペンション前	プッシュロッド
後	プッシュロッド
ステアリング	ラック・アンド・ピニオン
トランスミッション	ヒューランド Mk 9 (レイナード製ケーシング)
ブレーキ	前/4ポッド 後/2ポッド

REYNARD 873 TOYOTA



REYNARD WHAT

1985年、日本でもようやくレイナードという名のレーシングカーが広く知られるようになった。この年のブリティッシュF3選手権で、新参のF3マシンとしてデビューしたばかりのレイナード853は華々しく6連勝を飾ったのである。確かに、この年モデルチェンジを行ったラルトのRT30はシリーズ序盤牙えがなかった。しかし、このシーズンのチャンピオンの座は、シーズン序盤から勢いを盛り返したラルトが保持した。それでもデビューしたばかりのニューブランド、レイナードの6連勝は、F3の定番シャシーとして君臨していたラルトに対し強烈な先制パンチを喰らわしたことは間違いない。

翌86年、この年のブリティッシュF3選手権は、レイナードのアンディ・ウォレスとラルトのマウリツィオ・サンドローサーラの二人の争いとなった。ポイント争いはウォレスとサンドローサーラのシーズンゲームに終始したが、ウォレスは遂にシリーズ16戦目、残り2レースにしてチャンピオンを決め、レイナードはデビュー2年目にしてチャンピオンマシンとなったのである。

レイナードが日本にその勇姿を現したのは85年のJAF鈴鹿GPである。本邦初登場となったこのレースで、森本晃生のレイナード853は、セッティングもままならぬデビューレースにもかかわらず、予選2番手のポジションを得、決勝ではエンジントラブルで後退したものの、その実力の片鱗を見せた。86年には数台のレイナードがシリーズに登場したが勝ち無し。そして今年4月、シリーズ2戦目に登場したレイナード873は、第3戦の富士でR.チャーバーのドライブにより2位になった。今のところ、日本には5台の873が輸入されている。

DEVELOPED with NEW CONCEPT

レイナードのF3は、第1作の853からF3シャシーとしては珍しいカーボンファイバーでモノコックが造られて

いる。そのモノコックは、基本的に873に至るまで変更はない。そしてモノコック以上にレイナードF3で特徴的なのは、十分に空力を意識してデザインされたボディシェイプである。特にリアカウルはエンジン、ミッションまでをすべて覆っている。リアウイングはカウルの一部から後ろへ伸ばされた翼端板に支えられ、センターポール支持ではない。

ノーズはフロントウイングの面積を稼ぐために細められ、その結果、863で先鞭をつけた逆デルタウイングの面積は5%広がった。この形状は長時間に渡る、 $\frac{1}{4}$ のムービングベルト風洞での実験によって決められたものだ。フロントウイングの効率を高めることによって、フロントと比べてドラッグの大きいリアウイングをあまり動かすことなく、フロントウイングの調整で広範囲の空力セッティングが可能になった。

さらに873は前のモデルに比べてトレッドを狭くしている。逆にホイールベースを延長して空力特性と操縦安定性の向上を図っている。トレッドを狭くする場合、エンジン、ミッションのあるリアは、サスペンションジオメトリーと兼ね合いがあって設計が困難なのだが、レイナードは、このために思い切ってベルハウジングと一体式のミッションケースを造る、という英断を下した。その甲斐あって、863に比べ最高速は上がり、全体としてダウンフォースも高くなっている。またナロートレッドとロングホイールベースは低速コーナーでのターンインの際のアンダーステアを弱め、高速コーナーでの安定性を高めているという。

このようにレイナードは、ラルトがオーソドックスな造りを基本とするのに対して斬新なアイデアを取り入れたF3である。デザイナーであり、製作者であるアドリアン・レイナード自身が、イギリスで行われていたオーロラF1シリーズのチームでエンジニアとして働いていた経験を持っており、常に彼の意識の中にF1が描かれているのであろう。

3S-G with EFI

写真のマシンに搭載されるエンジンは戸田レーシングチューンのトヨタ3S-Gである。もちろん他のエンジンも搭載可能である。かつて853にはジョン・ニコルソンが開発したサーブのエンジンが搭載されたこともある。

戸田レーシングは、トムスと並ぶ3S-Gチューナーの雄である。戸田チューンの特徴は、独自に開発したEFIを採用していることである。F3のエンジンは、インダクションポッドの入口に空気流入量を制限する目的で直径24mmのフランジが取り付けられているため、どのエンジンでもパワーに大きな差はない。従って、F3エンジンに求められる要素は軽さ、そしてフラットなトルク特性である。3S-Gは十分に軽い。その上EFIを採用することで、戸田3S-Gは低回転域でのトルクの落ち込みを抑え、また高回転域でのエンジンの伸びを良くしている。これはレース本番で競り合いに有利で、ストレートで相手をパスしやすいことを意味する。要するに扱いやすいエンジンなのである。

No.1 FORMULA 3 AT THE PRESENT

昨年のレイナードは前述のようにウォレスによってブリティッシュF3選手権を制した他、スウェディッシュF3選手権のチャンピオンマシンにもなっている。さらにF1 S Aヨーロッパカップでもステファノー・モデーナが勝っている。そしてマカオGPではウォレスが並み居る強豪を抑えて優勝したことは記憶に新しい。

デビュー2年目にして生産台数が50台を超えたレイナードのF3は、今年さらにその勢力を伸ばしている。昨年のJAF鈴鹿GPに来日したアドリアン・レイナードは、日本のマーケットをつぶさに見ていったという。ヨーロッパと日本を股にかけてのレイナードの快進撃はどこまで続くのだろうか。老舗であるラルトとの対決を、そしてチャンピオンの行方を興味深く見守っていきいたいものだ。



AN.
いんだけど、爽かさ、最高でした。



●シアーズ・ポイント・レースウェイ

正確な名称を英語で書くと「Sears Point International Raceway」。小高い丘を利用したアップダウンに富んだテクニカルなコースは1周2.52マイル、アメリカのロードコースとしてはアッパーミドル級といった規模だ。サンフランシスコから北へクルマで45分ほど。周囲はサンフランシスコ湾に面したワインの名産地で、その地名をとって別名「ソノマ」と呼ばれることもある。なだらかな丘陵を駆けめぐるコースは文句なしに美しい。日本のサーキットのイメージカラーとなったクラッシュパッドの汚れたオレンジ色が目に入らないだけでもすごく新鮮な印象を受ける。さらにガードレールも必要最小限でほとんどタイヤウォールで済まされているから、のどかな雰囲気はさらに強調される。しかしこんな状態では、このコースでヨーロッパ風のビッグレース、例えばF1を開催しようと思っても、まず安全設備の欠陥で100%流れるに違いない。でも、そんなことを心配するのは無稽なレースに慣れ親しんで来てしまった日本人ぐらいなもの。遠征に明るいアメリカ人に関いたら、

さっとこんな答えがかえってくるだろう。
「F1? そんなもんどーでもいい。ここはオレたちのサーキットだけ、これがオレたちのレースなんだ!」



●ショールーム・ストック

読んで字のごとくショールームに展示してあるときの状態、つまり全くのノーマルでレースをやろうというのだ。この無改造精神はかなり徹底していて、いじれるのは安全装備、ハンドル、シート、ショック、パッドぐらい(スプリング交換は黙認されているようだ)。マフラーもそのままのサイズレント・レースだ(触媒は除去)。しかし、日本なら入門レースで終わってしまうこのカテゴリーに、メーカーやディーラーが本気で取り組んでいる(成績がはっきりと販売に影響するという)ところが、このレースの醍醐味なのだ。参加車両は年間1000台以上生産されたアメリカ製またはアメリカで販売されている市販車。パワーウェイト・レシオを基準にSS/GT/A/Bの4クラスに分けられる。この日のレースは夕方スタートで6時間の長丁場。全7戦の予定で北米を転戦する4~24時間の耐久シリーズ「エスコート・エンデュランス・シリーズ」の第1戦である。全米のロードコースで開催されているショールーム・ストックによるレースの中で、これが唯一のプロ・シリーズ(賞金のかかっているレースをこう呼ぶ)である。優勝はSSがコルベット。ライバルのボルシェ944ターボを圧倒した。GTはフォード・ムスタングがわずかにボルシェ944Sを抑え、Aはスタリオン、Bは接戦の末ゴルフGTIがホンダCR-Xを下した。



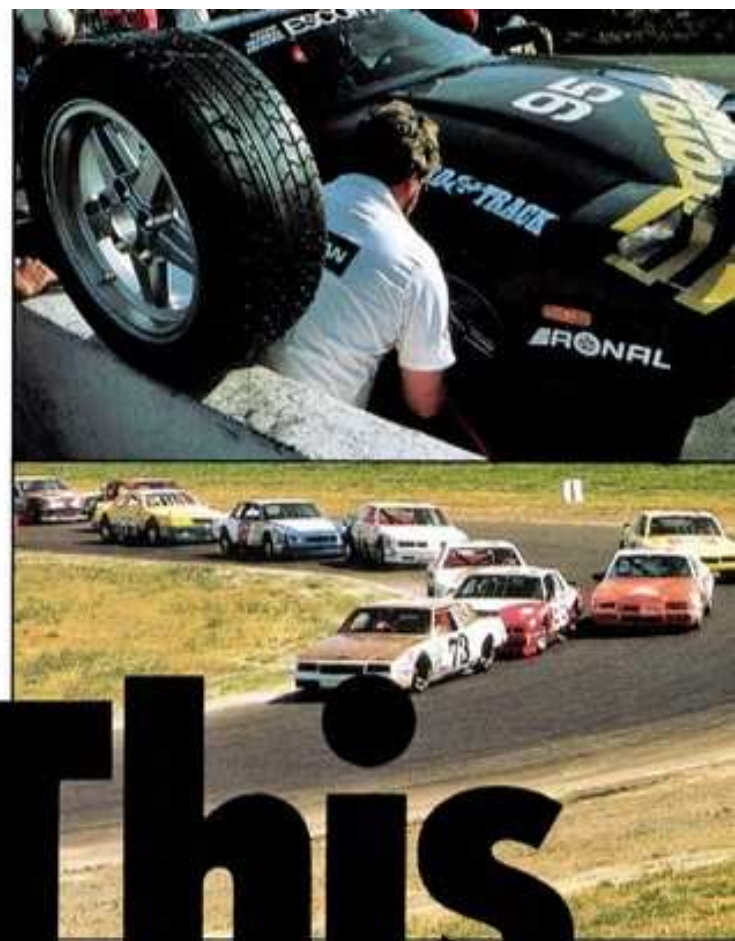
この日のレースは夕方スタートで6時間の長丁場。全7戦の予定で北米を転戦する4~24時間の耐久シリーズ「エスコート・エンデュランス・シリーズ」の第1戦である。全米のロードコースで開催されているショールーム・ストックによるレースの中で、これが唯一のプロ・シリーズ(賞金のかかっているレースをこう呼ぶ)である。優勝はSSがコルベット。ライバルのボルシェ944ターボを圧倒した。GTはフォード・ムスタングがわずかにボルシェ944Sを抑え、Aはスタリオン、Bは接戦の末ゴルフGTIがホンダCR-Xを下した。

●シボレー・コルベット

ショールーム・ストックでのコルベットの強さは圧倒的だ。予選上位20台中16台、1~7位を独占。決勝でも8位までがコルベットだった。V型8気筒5.7l 240馬力の力強い走りには定評のあるところだが、ボルシェ944ターボや928Sよりも速いというのは正直驚かされる。アメリカ人はコルベットの「ベット」と呼び、唯一純粋な2座席スポーツとして生き続けてきたこのクルマに憧れをいだいているという。そのコルベットが惜み輸入車どもを蹴散らしての快進撃は、アメリカ人にはしごく痛快に違いない。

●トヨタ・スープラ

エスコート・エンデュランスに2台のトヨタ・スープラがデビューした。もちろん3l ツインカムターボの最強モデルで、車両の製作はTRDが担当。トーヨータイヤがそれをスポンサードするかたちで出走した。予選では21、22位。GTクラスでは最速のムスタングに遅れること0.52秒の3位、4位という。なかなかのポテンシャルを披露した。決勝では序盤トップを快走して悔いがたいところを見せるも、軽い接触やマイナートラブルでわずかながら後退。総合19、21位。クラス5、6位でのフィニッシュだった。乾足になるが、エスコート・シリーズに出場したマシンが補助灯を装着しているのはレースの半分を占めるナイト・セッションに備えてのこと。まっ暗な山腹を光の筋が彩る様は、なんともエキゾチックな光景だ。

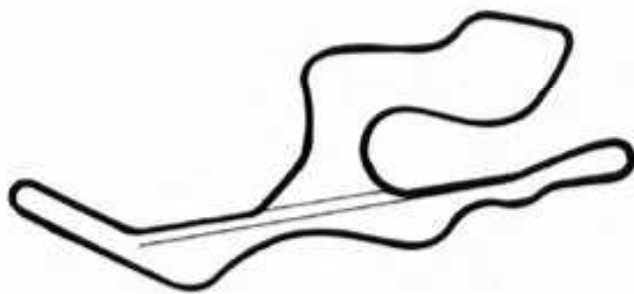


This is AMERIC

アメリカのレースに触ってみた。初めて飲んだコークみたいにチョット臭

Text/RACING ON, Photos/Hiroshi Ogawara,RACING ON

25-26 APR. 1987
SEARS POINT INTERNATIONAL RACEWAY
Racetruck Challenge
SCCA Escort Endurance Championship
Southwest Series 100km
Winston West 200km etc



●トーヨータイヤ

タイヤ戦争はアメリカでもなかなか熾烈だ。とくに市販タイヤを使うショールーム・ストックは、イメージアップや技術開発に加えて販売に少なからず影響を及ぼすこともあって、どのメーカーも真剣勝負である。エントリー52台中、コルベットを中心に15インチタイヤを供給しているグッドイヤーが16台でトップの着台数だが、これに12台で続くのがトーヨータイヤというには驚かされた。トーヨーがアメリカでモータースポーツ活動を始めたのは3年前、国内のグループAとほぼ同時期にスタートしていることになる。コンペティション用としては600-C1と600-4DRの2タイプを供給する。どちらも国内の製品と基本的に変わらないが、アメリカではトランピオの名称は使わず、全て600シリーズで統一している。



●NASCAR

アメリカで一番人気のあるレースがストックカーレースだというのは本誌の読者ならもう承知のことだろう。そのストックカーレースのほとんどを統括しているのがNASCAR (The National Association for Stock Car Auto Racing) だ。この日もメインイベントはウィンストン・ウェスト・シリーズと呼ばれる西海岸最大のストックカー・レース・シリーズだった。詳しいレギュレーションやシリーズ紹介は別の機会にゆずるとして、ダイナミックとよく表現される大雑把で巧みにショーアップされたレースは文句なく楽しめた。また、スピードが売り物のNASCARだけはツイスティな部分をカットしたショートコースを使って行われるのもうれしいショーアップだ。ストックカーレースを大きなツーリングカーのレースだと思っている人が多いのだが、それは間違い。セダンのフリはしているがフレームから完全に作り直された純レーシングカーで、どちらかといえばシルエット・フォーミュラに近いモンスターによる超高速レースなのだ。



●ボディ・アクション

アメリカ人はレースを盛り上げるのが上手い。例えばコース上のオフィシャルがポストに状況を伝え処置を依頼するボディ・アクション。ちょっとカッコ良すぎる体全体の表現を、オフィシャル達は照れる素振りも見せずに演じる。信号旗を義務的に振る日本流に較べると、少なくとも観客の目をおおいに楽しませることだけは間違いない。大袈裟と言われればそれまでなのだが、ピットレーンの景色も彼らは無意識のうちにちゃんとショーアップしている。そこには日本のグループAなど比べものにならない華やかさが漂っている。ショールーム・ストックでも給油担当者には耐火グローブ、マスク、ゴーグルでのファイア・プロテクションが義務付けられ、その姿だけでもピット作業の緊張感はグンと高まる。よく考えれば普通のガソリンを普通のクルマに給油しているのだから事故の心配はまずないのだが、完全武装に口唇制限された細い給油ホースが滑稽だったけれどムード満点。なんとなく楽しくなりました。

●レーストラック・チャレンジ

オフロードやスタジアムで行われてきて人気急上昇の小型ピックアップのレースがロードコースでも始まった。この日の「レーストラック・チャレンジ」が記念すべき初レース。このピックアップのレースはこれまで、エンジンからサスペンションまで改造自由で行われて来たが、ロードレースの車両規則はタイヤやマフラーがやや緩和されたショールーム・ストック仕様となった。なんでこんなクルマでレースをやるのか我われ日本人には理解しにくいし、正直それほど面白いレースでもなかった。レースはトーヨータイヤにバックアップされたミツビシの2台が速く、それをニッサンが追う展開で進み、けっきょくミツビシが1-2フィニッシュで殊戦を飾った。ところがゴール後の再

車検でこの2台のエンジンに改造が認められて失格が宣告されてしまう。これに対して強硬にミツビシは抗議をしているというが、ノーマル規定のレースでは日米の格差なくこの手の問題が起きるところにノーマル規定の難しさをあらためて痛感させられた。



This is AMERICAN.



1987 F1 GRAND PRIX TOUR

1987 F1グランプリ観戦ツアー

●フランス、イギリスGPコース 7月3日金～7月14日火
●ハンガリー、オーストリアGPコース 8月7日金～8月20日木
●イタリアGPコース 8月4日金～8月12日土

FRENCH & BRITISH GP (12DAYS)
12日間 ¥478,000(全朝食・昼食4回・夕食3回) 乗車人員30名 最少催行人員20名

HUNGARIAN & AUSTRIAN GP (14DAYS)
14日間 ¥635,000(全朝食・昼食6回・夕食5回) 乗車人員30名 最少催行人員20名

ITALIAN GP (9DAYS)
9日間 ¥458,000(全朝食・昼食3回・夕食2回) 乗車人員30名 最少催行人員20名

'87イギリス・フランスGPコース
¥478,000
7月3日金～7月14日火(全朝食・昼食4回・夕食3回)

日付	出発地	到着地	時間	立寄地	備 考
7.3	東京	香港	21:30	6F-175	新東宝航空機でヨーロッパに飛出、空路ヨーロッパ
7.4	パリ	パリ	8:40	11-643	フランス国内観光、市内観光、フランスの歴史、フランスの文化を堪能していただきます。
7.5	パリ	パリ	12:00		フランス国内観光、市内観光、フランスの歴史、フランスの文化を堪能していただきます。
7.6	パリ	パリ	12:00		フランス国内観光、市内観光、フランスの歴史、フランスの文化を堪能していただきます。
7.7	パリ	パリ	12:00		フランス国内観光、市内観光、フランスの歴史、フランスの文化を堪能していただきます。
7.8	パリ	パリ	12:00		フランス国内観光、市内観光、フランスの歴史、フランスの文化を堪能していただきます。
7.9	パリ	パリ	12:00		フランス国内観光、市内観光、フランスの歴史、フランスの文化を堪能していただきます。
7.10	パリ	パリ	12:00		フランス国内観光、市内観光、フランスの歴史、フランスの文化を堪能していただきます。
7.11	パリ	パリ	12:00		フランス国内観光、市内観光、フランスの歴史、フランスの文化を堪能していただきます。
7.12	パリ	パリ	12:00		フランス国内観光、市内観光、フランスの歴史、フランスの文化を堪能していただきます。
7.13	パリ	パリ	12:00		フランス国内観光、市内観光、フランスの歴史、フランスの文化を堪能していただきます。
7.14	パリ	パリ	12:00		フランス国内観光、市内観光、フランスの歴史、フランスの文化を堪能していただきます。

'87ハンガリー・オーストリアGPコース
¥635,000
8月7日金～8月20日木(全朝食・昼食6回・夕食5回)

日付	出発地	到着地	時間	立寄地	備 考
8.7	東京	香港	21:30	6F-175	新東宝航空機でヨーロッパに飛出、空路ヨーロッパ
8.8	ブダペスト	ブダペスト	8:40	MA-100	ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.9	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.10	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.11	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.12	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.13	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.14	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.15	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.16	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.17	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.18	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.19	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。
8.20	ブダペスト	ブダペスト	12:00		ハンガリー国内観光、市内観光、ハンガリーの歴史、ハンガリーの文化を堪能していただきます。

'87イタリアGPコース
¥458,000
8月4日金～8月12日土(全朝食・昼食3回・夕食2回)

日付	出発地	到着地	時間	立寄地	備 考
8.4	東京	香港	21:30	6F-175	新東宝航空機でヨーロッパに飛出、空路ヨーロッパ
8.5	ミラノ	ミラノ	8:40	6F-175	イタリア国内観光、市内観光、イタリアの歴史、イタリアの文化を堪能していただきます。
8.6	ミラノ	ミラノ	12:00		イタリア国内観光、市内観光、イタリアの歴史、イタリアの文化を堪能していただきます。
8.7	ミラノ	ミラノ	12:00		イタリア国内観光、市内観光、イタリアの歴史、イタリアの文化を堪能していただきます。
8.8	ミラノ	ミラノ	12:00		イタリア国内観光、市内観光、イタリアの歴史、イタリアの文化を堪能していただきます。
8.9	ミラノ	ミラノ	12:00		イタリア国内観光、市内観光、イタリアの歴史、イタリアの文化を堪能していただきます。
8.10	ミラノ	ミラノ	12:00		イタリア国内観光、市内観光、イタリアの歴史、イタリアの文化を堪能していただきます。
8.11	ミラノ	ミラノ	12:00		イタリア国内観光、市内観光、イタリアの歴史、イタリアの文化を堪能していただきます。
8.12	ミラノ	ミラノ	12:00		イタリア国内観光、市内観光、イタリアの歴史、イタリアの文化を堪能していただきます。

※行程は交通機関等の都合で変更になることがあります。

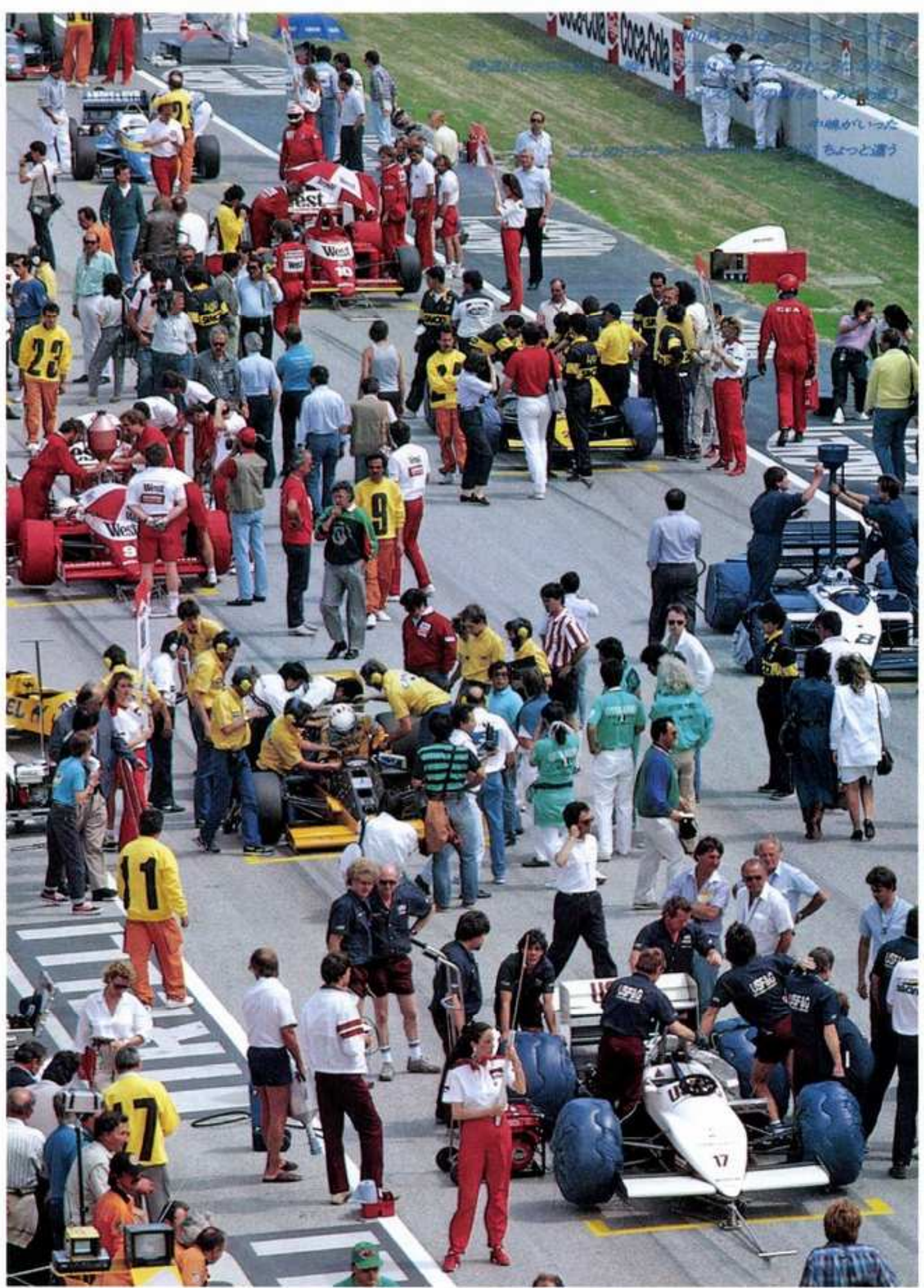
■旅行条件
 (費用に含まれるもの) ●往復航空運賃●ホテル代 (1室2名、バスまたはシャワー付) ●旅行中の観光、移動に要するバス、列車など利用交通機関の料金●地上手荷物運賃●税金 (1人1個) および1人20kg以内の航空手荷物料金●団体行動中の税金、サービス料およびチップ●添乗員費用
 ※詳しくはパンフレットをご覧ください。

■主催
 東京観光株式会社
 運輸大臣登録一般旅行業66号

■お問合せ・申込み
 (株)パシフィックトラベラーズエージェンシー

〒104 中央区銀座3-9-4 文成ビル 3F 03-542-0281代
 日本旅行業協会会員 運輸大臣登録1128号

R RACING ON



フランス生まれ、ルノーのセンスがアンブレラに凝りました。雨の日もハートはLight♪
No: 460700
Umbrella RENAULT
color: yellow & white
presented by: France
price: ¥6,000~¥10,000



真っ赤なアンブレラはフェラーリ、随分な彩りでもお楽しみください。
No: 460700
Umbrella Ferrari
color: red
presented by: England
price: ¥6,000~¥10,000



カラーが鮮やか、アルファが鮮やか、そんな鮮やかは、ロレアルRACカラーのスポーツバッグ。
No: 460020
Bag Lombard RAC only
price: ¥10,000



色だけでなくバックプリントも違います。ど1枚なら2枚ともRenoのトレーナーです。
No: 270201・270202
Ran Trainer
color: blue gray, beige
size: free
price: ¥6,300



いくつもの名勝負を生んだ「フランスハッチ」のトレーナー。着心地の良さにも注目です。
No: 470200
Trainer BRANDS HATCH
color: red, blue
size: M (red) S (blue)
price: ¥7,800



ホワイトは男性向け、赤は女性にピッタリです。胸のエンブレムがポイントです。
No: 470201
Trainer Ferrari
color: white, red
size: M (white) S (red)
price: ¥7,800



レーシングスピリットが は じ け て る



いっぺんにコーディネートが楽しめる、3色ブルーのトレーナー。気分も、軽くなります。
No: 470204
Trainer BRABHAM
size: M
price: ¥7,800



毎日の練習場面にぴったり、F1を応援する、サウスウエストのトレーナーです。
No: 470206
Trainer West ZAKSPEED
size: M
price: ¥7,800



競馬のようなスポーツ感覚で着て下さい。ベストのフィットワークのトレーナーです。
No: 470202
Trainer BENETTON
size: M
price: ¥7,800



レーシングが大好きなら、気分は電です。ヘアでもOK。フェラーリの赤はロケットです。
No: 470401
Polo Shirt Ferrari
color: yellow, red
size: M (yellow) S (red)
price: ¥7,000



F1サーキットのピットロードから選んで、いったん感しの鮮やかな色が楽しめます。
No: 470402
Polo Shirt Ferrari
size: S
price: ¥7,000



"W"のロゴは、ウィリアムズの歴史。赤の競、大人のカラーの華やかさです。
No: 470403
Polo Shirt Williams
size: M
price: ¥7,000



MAIL ORDER

(通信販売の方法)

全国各地、どこからでも「RSグッズ」を購入していただける、便利な通信販売(MAIL ORDER SYSTEM)を御利用下さい。

通信販売の方法は必ずお申し込み前に必ずご希望の商品の在庫を、PRESS ROOMへTELにて確認して下さい。2台車を確認したうえで、品名、色、サイズ、お客様の氏名、住所、電話番号を明記して現金書留で、商品

代金+送料800円を添えてお申し込み下さい。
●商品のお取り換え及び返品は商品到着後一週間以内に電話確認のうえお返送下さい。また、商品お取り換の場合は送料800円を添えてお返送願います。
●PRESS ROOMでは商品の向上のため、予告なく仕様、デザイン、価格の変更をすることがありますので、あらかじめ御了承下さい。
●掲載の商品の色調は、撮影条件及び印刷の関与で実際のものとは多少異なって見える場合があります。
送り先 / 〒213 神奈川県川崎市高津区久地219
PHONE 044(844)7300 FACSIMILE 044(844)7270
OPEN A.M.11:00 - PM10:00 CLOSED/毎週水曜日

こんなペンで紙に向かうと気分も新しくなるというもの。レポートだって、サラサラです。
No: 470002
Ball-Point Pen Marlboro
price: ¥2,000



繰り返すと、シックな色合いが魅力的なボールペン。裏に、24Kのゴールドが貫通しています。
No: 470004
Ball-Point Pen PORSCHE etc.
price: 各¥3,000



カラフルなデザイン。サーキットの意匠をふんだんに取り入れたレーシングペンです。
No: 470002
Racing Pen(s)
price: 各¥1,500



※この広告に掲載されている商品は全て輸入品につき、品切れの場合があります。MAIL ORDERを御利用の方は、必ず在庫を電話で(044-844-7300)に確認のうえ、お申し込み下さい。この広告についてのお問い合わせも直接プレスルームまでお電話どうぞ。

腕に「R」、背中「RACING ON」のロゴ、
大きめのサイズは、軽やかに着てほしいから。
No. 270102 - 270103
Ran T-Shirt
size: free
price: ¥2,500

RACING ON



フロント部分の白さがキミカメキック、ロゴ・
マークをパッチリ貼せつづけます。
No. 8480801
Cap JPS etc.
presented by: England
price: ¥3,900



秀れたレーシングプロドライバーは、また一流の
スポーツマインドを持っているものです。
No. 461201
Wrist Band Ferrari
price: ¥1,200 (1箱)



これは、お洒落なネクタイデザイン、控え目なサ
イズが、小粋に彼のセンスを演出します。
No. 460013
Tiepin Ferrari
presented by: England
price: ¥3,500



サラッとした着心地、袖の「R」マークに、
バックプリントが何より素敵。ヒコックマス。
No. 270101 - 270104
Ran T-Shirt
size: free
price: ¥2,500



RACING ON

英国紳士の着こなすに、欠かせないネクタイ
センス。私たちが身に付けたいですね。
No. 460600
Necktie Ferrari
price: ¥6,000~¥16,000



思いっきりポップなTシャツ。これを着たら
年齢は忘れてしまうことが鉄則。
No. 460015
Illustration T-shirt
presented by: England
price: ¥2,000



フレッシュマンが携のフェラーリ・ネクタイ。
これくらいカラフルなもの、1本は欲しい。
No. 460600
Necktie Ferrari
price: ¥6,000~¥16,000



そろそろ新しいタイが欲しくなったら、こんな
上品な赤もイイ。
No. 460600
Necktie Ferrari
price: ¥6,000~¥16,000



カタチは軽装でも、これはキーホルダー。
見ためどなりに、丈夫な造りが売り物です。
No. 460907
Keyholder FIAT etc.
price: ¥1,500



お持ちのFerrari ライター、4色揃って登場
です。モータースポーツをこよなく愛する人へ。
No. 271000
Ran Lighter
price: ¥1,100



さりげなくおチビと笑を付けてほしい。そんな
フェラーリのライター、どうぞ。
No. 461001
Lighter Ferrari
price: ¥26,000



ちょっとしたメモも、スマートに。フェラーリ
のメモ帳なら、うってつけです。
No. 461004
Scratch Pad Ferrari
presented by: Italy
price: ¥800



見る者の心にストリートに何かを訴えてくるべ
う読まれる写真集。後悔させない1冊です。
Photograph "RALLY"
Tetsutsu Futamasa
price: ¥10,000



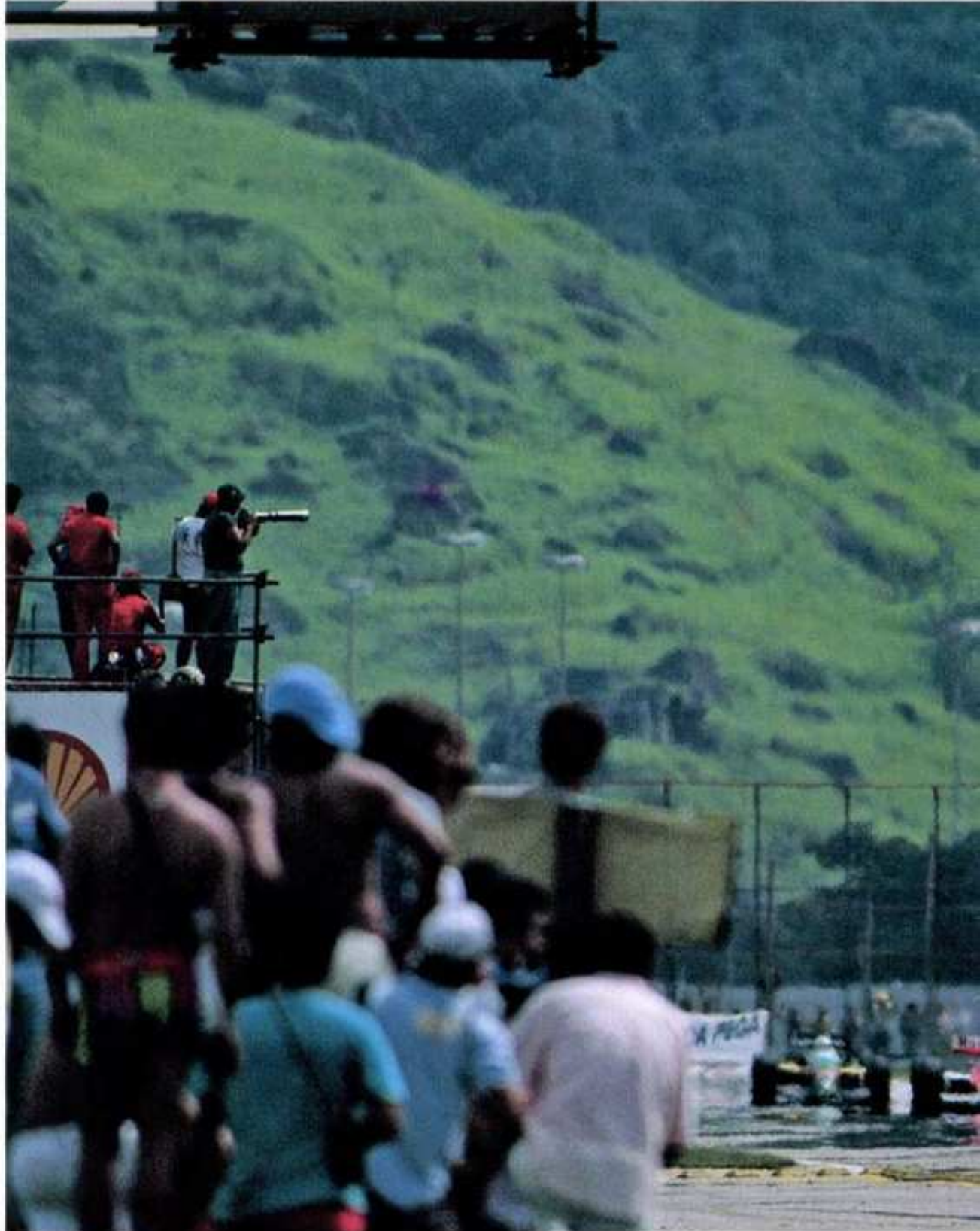
パスケースが行動的になりました。見せるカ
ース、とてもおもしろいから。
No. 460005
Pass Case
presented by: England
price: ¥6,500



集める楽しさは、いつも無限。ステッカー
コレクションは、大人になってもやめられない。
No. 461900
Sticker
price: ¥900



F1サーキットから直送のレーシングステ
ッカー。さあ、これにする？
No. 461900
Sticker
price: ¥900



MOTOR SPORT FANA SPACE
PRESS ROOM
PRESS ROOM PROJECT. OFFICE & KEY SHOP

すべてのモータースポーツファンのために
生まれたPRESS ROOM。
熱い期待をけして裏切らない、商品アイ
テムと情報サービスでコミュニケートの電波
をおくりつづけます。



NO.	SIZE	A	OFFSET B	C	D	PRICE
MS1/1455	5.5JJX14	+34				¥46,000
MS1/1460	6.0JJX14	+40				¥47,000
MS1/1555	5.5JJX15	+19	+31			¥48,000
MS1/1560	6.0JJX15	+13	+25	+38		¥49,000
MS1/1565	6.5JJX15	+7	+19	+12	+45	¥50,000
MS1/1570	7.0JJX15	0	+12	+25	+38	¥51,000
MS1/1575	7.5JJX15	-6	+6	+19		¥52,000
MS1/1580	8.0JJX15	-12	0	+13		¥53,000
MS1/1585	8.5JJX15	-7	+6			¥54,000
MS1/1590	9.0JJX15			0		¥55,000

The center cover for FF is used for blue colored.

COLOR: WHITE/SILVER

P.C.D: 4H 98mm~120mm/5H 100mm~120.65mm

Wheels of all sizes come with 4 or 5 holes.

DISK: MONOCOQUE DISH • 16 HOLES

14" wheels for FF and 15" wheels for FR can be used in common.

15" wheels for FF and 16" wheels for FR can be used in common.

NO.	SIZE	B	OFFSET C	D	E	PRICE
MS1/1560	6.0JJX15	+40				¥49,000
MS1/1565	6.5JJX15	+34				¥50,000
MS1/1655	5.5JJX16	+31				¥50,000
MS1/1660	6.0JJX16	+25	+38			¥52,000
MS1/1665	6.5JJX16	+19	+32	+45		¥54,000
MS1/1670	7.0JJX16	+12	+25	+38	+50	¥56,000
MS1/1675	7.5JJX16	+6	+19	+32	+44	¥58,000
MS1/1680	8.0JJX16	0	+13	+26	+38	¥60,000
MS1/1685	8.5JJX16	+7	+20	+32		¥62,000
MS1/1690	9.0JJX16		+13	+25		¥64,000
MS1/1695	9.5JJX16			+19		¥66,000

14.15.16 inch



McLaren

INTERNATIONAL

McLAREN INTERNATIONAL LOGO AND TRADEMARK UNDER LICENSE

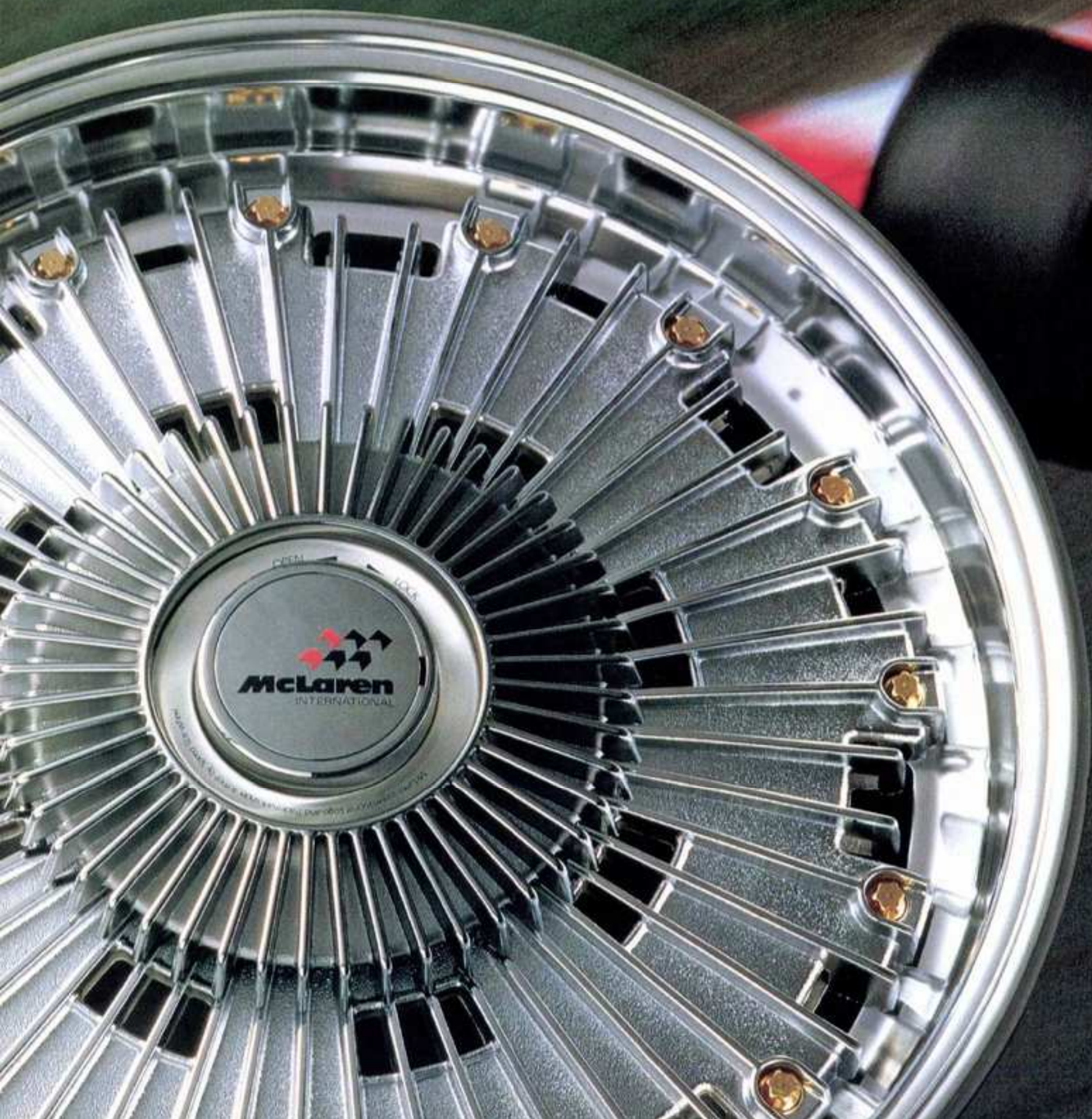
by

Speed Star Wheel

McLaren (MS1) *Speed Star Wheel*

McLaren (MS-1) Speed Star wheels are high-tech car wheels manufactured along the very same lines as those found on the technically innovative F-1 (Formula-1) of McLaren. The center disk, using the same special monocoque casting method employed in building the bodies of F-1 machines, provides high rigidity in the surface fins of the disk. The major advantage of this special construction is its ability to effectively cool the intense heat generated by braking during high speed driving.

第3戦ベルギーグランプリ、1,2フィニッシュ。



僕たちは、
この世界を
変えたい。



THANKS 70

Dear



走っているうちに、ストリートが語りかけてくるものが、
自分の気持ちに映写されてくる。ウエットであったり、ドライであったり、
まっすぐであったり、曲っていたり、そして、そのすべてであったりする。
そんな、スピードとGと気持ち、境界線のない世界をつくり、僕たちは、自由になる。
その時、基準は、僕たちのもの。クライテリアは、僕たちと一語にいられるブツーです。

CRITERIA

クライテリア

トラスティの10周年記念プレゼントの歴史。スポーツマインドを満ちた450車種がのびのびと伸びた



○スキンドライビングセットも沢山用巻したよ!

○フギーボードも当るぞ!

○ローラースケートも当っちゃうぞ!

○スケボーも当っちゃうぞ!



○スポーツタオルがトラスティカラーで当るぞ!

○なんとサーフボードが当る



○なんとウィンドサーフィンが当る

○ウェットスーツも当っちゃうぞ!

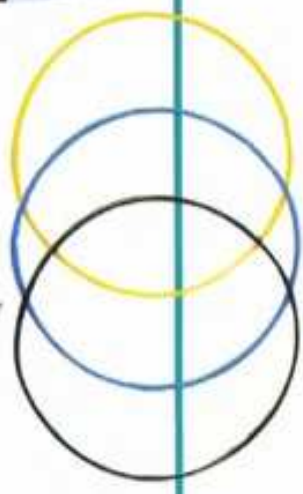


○なんとウエーブスキーが当る。



○ナイスボールも当る!

○フラフープも当るぞ!



○チニスラケットも当るぞ!



○ヘルメットも当る!



○BMXも沢山用巻したよ!

6/1

12/31

TRUST 10周年1000名様プレゼント

今シーズンも耐久レースでアグレッシブな走りを見せる日石トラスティボルシェ。そのスポーツ感覚はモータースポーツ好きの君なら、もう知ってるよね。さて、トラスティは今年で10周年。そいつを記念してスポーツグッズを、なんと1000名様にプレゼントしちゃうぞ。どれも君のスポーツシーンをバッチリキメてくれそうだ。



○アレイが2タイプそれぞれ!

○スキー板も沢山用巻したよ!



これはプレゼントではありません、ハイ。ニフリスピーも沢山用巻したよ!

○シャトルボールも当っちゃうぞ!



○スキーゴーグルも当るぞ!



○バトミントンも当る!



○ディレクターチェアとテーブルがセットで当っちゃう!



AIR WOLF

○ロードランナー超小型高性能レーザー4名様



○バレーボールがバスケットボールがサッカーボールが当る!



○クーラーBOXも当るぞ!



BBS

○高性能鍛造アルミホイールをセットで1名様

GS BATTERY

ブースト機能。電子メロディー付高性能充電器GS ATC-6Zを9名様

CIBIE



黄から白へワントッチチェンジのランプ、レオンIIセットを2名様。フランスの高性能スーパーハロゲンバルブセットを5名様。



○アーチェリーセットも当る!



○レジャーシートも当るぞ!

DUNLOP FORMULA M2



○原点はサーキット。フォーミュラM2。レーシングコンパウンド使用の最高級品をセットで1名様。

VITALYTE

バッテリー強化剤のベストセラー。バイタライト2本とウィンドウォッシャー液2本をセットで29名様

TECHRON PAN-RX



○日石。高性能モーターオイルPAN-RX、OIL IMPROVER DOOPS、ハイテック時代のガソリン添加剤TECHRONをなんとセットで20名様

VWB

サーキットからストリートまでクリアな視界を守るVWBワイパーブレードを20名様



○CBコーティングセットを10名様

応募要項

- 期間：62年6月1日～62年12月31日
- 抽選：63年1月 会場にて公開抽選
- 発表：抽選会場にて当日発表の他、本誌、誌上及び参加店頭にて発表

THE MAN

兵藤 秀二

Text/Jiro Takahashi, Photos/Toshiki Kobayashi



デビュー2戦目にしてポールポジション
雨の鈴鹿東コース、シルバーカップのFJ1600
雨のレースということを含めて、なにもかもが初体験だった
自分の実力も、運も
兵藤秀二はそのすべてを自らのものにし、シルバーカップFJ1600チャンピオン
デビュー3年目にしてF3にステップアップ
そしてチャンピオンに
デビュー6年目、体制もかわり、そして自身も一回り大きくなったという

84年のチャンピオンは、結果としてそうなったあの年は緒戦で勝っただけで後は勝つことはできなかつたですから

●兵頭秀二 Shuji Hyodo. 1960年12月28日、愛媛県宇和郡生まれ、26歳。82年、鈴鹿シルバーカップにFJ1600でデビュー。83年鈴鹿FJ1600-Aシリーズ3位。翌年、全日本F3シリーズにステップアップ、緒戦でいきなり勝ち、チャンピオンにも輝く。85年はシリーズ3位、86年はシリーズ11位。86年マカオGP17位。今年は4年目のF3シーズンとなる。



2つのチャンピオンシップを、レースにデビューして5年間で手にする。というドライバーはそうザラにはいないだろう。兵頭秀二は、そのような、ザラにいない、ドライバーのひとりである。

1982年にシルバーカップのFJ1600レースにデビューし、2戦目。雨の東コースでポールポジションを獲得し、決勝ではアクシデントに巻き込まれてしまいリタイアしたが、そんな彼を周囲は、ちゃんと見ていた。

「あの雨の予選は、自分にとって生まれて初めての雨の走行でしたから、何がなんだか全くわからず、ただひたすら走ったという感じだけでしたね。そうしたらポールでしょう。あ、こんなもんかなって思いましたね」

82年は、結果として見るべきものはなかったが、2年目にして、兵頭はハヤシから誘いをうけ、ワークス体制でレースに臨めるようになった。

デビューの年は、マシンメンテナンスからすべてのことを自分自身でやっていたが、2年目にしてメカ付きのワークスという恵まれた環境のなかで彼は戦った。結果は、シルバーカップのFJ1600のチャンピオン、フルコースシリーズでも3位に入るという成績を残した。兵頭の名がモータースポーツ誌に登場するやいなや、チャンピオンという頂点に立ってしまったのだ。

そして3年目にF3にステップアップするという、いわばエリートコース。なんと彼は、F3チャンレンジ1年目にして、チャンピオンを手中にしてしまう。



THE MAN



「84年のチャンピオン（F3）は、結果としてそうだっただけです。あの年は、緒戦で勝っただけで、後は勝つことはできなかったからですね。」

と、兵頭自身が言うように、84年はFJのチャンピオンを取ったときは、ちよつと違っていた。着実にポイントゲットしたものの、いまひとつ光りなかった。しかし、彼が第6代全日本F3チャンピオンとなったのは事実であった。

そのF3チャンピオンが、85年、86年とまだ一勝もあげられずにいる。

「ここんどこ、ちよつとトップ争いから遠ざかっちゃっていますからね、おもしろくないな。」

本人がおもしろくないのと同じに、彼を応援している者もおもしろくなかったのではな

いか。
この2年間、兵頭は一体何をしていたのか。ただ単に、F3レースに参加していただけだったのか……。いや違う。彼は、彼のなかで常にベストを尽くして来たのだ。相対的に見れば、チャンピオン争いに加われなくなったとしか見えないが、ワーゲンエンジンやラルトのニューシヤシーの登場は、彼の強

力なライバルとなって襲ってきたのだった。

「FJなら、ドライバーのテクニクによって85%、いや90%まで勝負は決まると思っていますよ。だけど、F3はFJとは状況が違うんです。ドライバーのテクニクが占める範囲は、50%ぐらいじゃないでしょうか。あとの50%は、エンジンとかシヤシー、タイヤが占めるんです」数字には出ないにしても、運というファクターも勝負には付き物だ。「運ですか、ボク自身運はいいほうだと思いますよ。もし、運が良くないのなら、いまこうしてレースしてないと思います」

● 昨年の暮れに、兵頭のもとに日産からオッファーがあった。彼自身「何か自分に変化をつけないといけない」と思ってたときのオッファーに当然心は動いた。そして、もうひとつ日産エンジンに対する彼の印象が、今年日産に乗る決断をさせた。

「昨年の9月、グレート2&4に中川選手のドライブしていた日産エンジンがストリートでめちゃめちゃ速かったんですよ。まだまだレースデビューして間もないCA18なのに、素性がいいエンジンだと感じました」

今年、彼は東名自動車の準社員となってF

3にフルエントリーする。ただレースに参戦するだけではなく、「CA18」の開発ドライバーとしての仕事も彼には、あるのだ。

自分の開発するエンジンの出来がそのまま今年の成績に跳ね返ってくる。

ボールを投げるのは自分で、そのボールを受けるのも自分という状況の兵頭だ。今年の彼の仕事は、将来の兵頭秀二というドライバーの大きな評価基準となるかもしれない。

85年、86年と、マカオのレースで海外のドライバーと一緒に走るという機会もあった。日本人と、世界的にもトップレベルのF3ドライバーの違いについても自分なりの答えがでている。85年は霧開気に吞まれ、86年は2年目ということもあって、自分の置かれた状況のなかで頑張った。そして、その結果が日本人最上位のフィニッシュだ。

「ほんのちよつとずつなんです。ただ、1周してしまえば大きな差として現れてくる。今年もマカオは予定しています。去年以上にトップクラスとの差をつめたいと思っています」FJ1600をスタートしたときから、兵頭の心は決まっていた。プロドライバーとして、この道で生きると決めていたのだ。

87年は彼にとって6年目のレースシーズンだ。そのような彼を見ていると、テクニク云々よりも、ひとりの人間として何か、変化があったように思える。それも、マイナス面の変化でなく、プラス面の変化があったと感じられずにはいられない。

「ええ、自分でも思いますよ。去年よりは一回り大きくなったとね」

これまでの兵頭がこんな自信のある言葉を口にすることはなかった。こんなことから、兵頭に変化があったことが証明できるのだ。

当面の目標として、いま兵頭は、自分で開発していくエンジンで、ワーゲンのインジェクション仕様をつかまえようと必死だ。そして、その目標（ターケット）は、すでに手のとどく範囲に入りつつある。

全国の人に公平に券が行き渡るようにハガキ予約に…

ホンダランド取締役社長 千々岩雄平氏談

チケットの発売方法をハガキ申し込みにしたのは、どうしても今までのプレイガイドを利用した販売方法では大都市圏中心になってしまうからなんです。F1っていうのは、今まで映像でしか見たことのない人がほとんどで、そういう意味で全国から見たいという人がいっぱいいらっしゃるはずなんです。3月の2輪GPの時は、指定席がハガキ申し込みにしたんです。これが、今まで手に入らなかった券が手に入るようになったと好評でしたね。例えば北海道や九州の人も買えるわけですよ。そういう意味では、ハガキによる申し込みは全国の見たいと思っているファンにとっては、たいへん公平感のあるものではないかと思っています。

抽籤方法は、2輪GPの時は先着順抽籤方式（1週間ごとに抽籤を行う）だったんです。これで早く出した人の当選率が当然高くなりますので、今回は全部同時抽籤となります。またもう一つ特化したのは、より公平感をたずために各県の人口比率とか申し込み比率によって車別にうまくわけられないかという点です。これは申し込みの状況にもよるのでまだわかりませんが、料金については、まず一般席を決めました。これはできるだけお求めやすい価格に、ということでは2000円になりました。

4日間通してですからね、そう高い感じではないだろうと、それから5席を決めました。最高はどれくらいかと、5席は一種のステータスみたいなものですから、当初5万円という案もありました。しかし第1回での記念料金の意味も含めて3万円が適当ではなかったわけですね。他のGPと比較すると、まあ下の方に属する値段ではないかと思っています。



車で行く人は
要注意!!

数あるサーキットの中では最も交通の便のいい鈴鹿サーキット。しかし、観戦に行く際の交通手段としては、やはり車を中心にするのはほぼ確実。その場合気になるのは駐車場の問題。ここに掲載した図は、3月に行われた2輪の日本GPの際のものだ。



図にある5カ所と、西コースのバドックにある西駐車場を含めた全部で6カ所だった。当然F1GPの際も2輪のGPの時とほぼ同じ形で駐車場が提供されることになると予想される。この6カ所の駐車スペースの収容台数は、全部で4万台。サーキットからかなり離れてしまいう第4、第5駐車場(図参照)からは、無料送迎バスが運行されることになるだろう。

また、最近恒例のFMラジオを使った駐車場情報のサービスが行われることは、まず確実。しかし、現時点では期間中のいつから行われ、その放送範囲がどうなるかは未定だ。もう一つ気になるのは、サーキット周辺の通行規制だ。これは昨年の8時間耐久の時から実施されたもので、サーキットに向かう道路を、バス、タクシー、2輪以外は手前で通行止めにしてしまうというもの。F1というビッグイベントだけにこの規制が行われる可能性は高い。

チケットが当たっ



観戦ツアー
アゴアシ付きのお得なツアー

8時間耐久などお馴染みの鈴鹿観戦ツアー。今回のF1GPの場合も、現段階では未定の部分が多いが、すでにいくつかの旅行会社、そしてJR東日本が計画 중이다。しかし、チケットがハガキ予約方式になったことで、チケットの確保が困難、という理由からいくつかの旅行会社がツアーを断念している。計画中のものも、チケットを持っていない人を対象に行われる可能性が高い。F1GPの時期はちょうど秋の行楽シーズンと重なるため、料金もちょっと高くなりそうで、2日間観戦のツアーで5万以上になると予想されている。

- 鈴鹿F1GP観戦ツアー (計画中) 5月20日現在
- 日本交通公社 団体旅行新宿支店 東京都新宿区西新宿1-18-8 スカイビル4F ☎03-346-0171 担当:日藤
30日夜-2日朝までのツアーを計画中。土曜の予選と日曜の決勝を観戦。名古屋泊。
 - 日本旅行 渋谷営業所 東京都渋谷区渋谷3-8-12 渋谷第一生命ビル ☎03-407-5211
一応計画中だが、まだツアーを行うかは未定。
 - JR東日本
新幹線での日帰りツアー、夜行列車利用のツアー、バスツアー等を現在計画中。

お買い物
本場物が
買えるかも…

F1GPといえば、マールボロ、フェラーリ等の帽子やキーホルダーなどの小物類、さらにF1マシンのミニチュアモデルなどのF1グッズを売っている売店も名物のひとつ。

鈴鹿でも本場のグッズが購入できるとなれば、レース観戦とはまた一味違った楽しみも増えるし、F1GPの雰囲気も盛り上がるというも。

では、今年の鈴鹿F1GPの場合はどうなるのだろうか。

通常の鈴鹿のレースの場合は、グランドスタンドの裏にレースグッズの売店が出店されているが、ここにいつもとは違う売店が出店されれば誰にでも買いたい、また見ているだけでも楽しい物となる。

その辺をホンダランドに聞いてみると、「通常の売店スペースは、これまでのお付き合いもありますし、毎回使われている業者さんで一杯になると考えています。ただ、園内全体で考えれば、まだまだスペースがありますので、今後そういう申し出が

あれば可能性がないわけではありませぬ」とのお答え。このように、既存のスペースはいつもと同じになりそうだが、その他の場所については可能性が残っているというわけ。ただし、現時点ではまだ未定であり、またそういう申し出も今のところないそうだから、どうなるかはわからない。



Ron後援F1GP観戦ツアー

Ron後援の鈴鹿F1GP観戦ツアーは、日本交通公社の企画によるもので、チケット所持者を対象にしたツアーだ。現在の予定では、コースは下表のように全部で4コース。すべて交通機関、ホテル等がセットされている。どのコースも宿泊は津あるいは松坂となる。また、決勝前後には、ゲストを招いての座談会など、Ron独自のイベントも計画中だ。ツアーの計画はチケットの抽籤後に決定する予定。興味のある人は交通公社観光サービス部までパンフレットを請求してほしい。

- <コース概要>
- 東京発バス利用5日間コース 羽根夜発・車中2泊・ホテル2泊
・金曜予選より観戦
 - バス利用4日間コース 羽根夜発・車中2泊・ホテル1泊
・土曜予選より観戦
 - バス利用3日間コース 羽根夜発・車中2泊
・決勝のみ観戦
 - 新幹線利用2日間コース 羽根夜発・ホテル1泊
・土曜最終予選より観戦

〒103 東京都中央区日本橋2-8-11 旭洋ビル
交通公社 観光サービス部 Tel. 03-275-1723 (直通)

集合、そして車検から この一日が始まる



サーキットに集合する時間は朝の7時から8時30分の間。だから充分に早起きしなければならない。受付を済ませると、次にやることはカーナンバーをドアに貼りつけること。ヘッドライトとホイールのバランスウェイトに目貼りをする。その間にオフィシャルの人がやって来て、エンジンルームやブレーキ、ウインカーなどのチェックをする。車仕様のような車はここで参加が拒否される。サーキットを走るのだから、ブレーキやオイル、冷却水などは事前に自分でチェックしておこう。レーシングマシンのメンテナンスと同じだ。車検を受けている間に前後ウィンドにポテンザのステッカーを貼る



“モータースポーツは今が旬です” ご存知ポテンザのCFコピー。昔から旬のものを味わってみたいくなるのは人の常だ。でも、レースに出るとなると、それなりの準備が必要なのは当たり前。そこでPOTENZA DRIVING LESSON。この一日で手軽に車を走らせることの楽しさを充分に知ることができる

トップドライバーが伝授する ドライビングの基本とベストライニング



ルールとマナーの後は、ドライビングテクニックについての講義だ。講師はブリヂストン契約のトップドライバー。この日は星野一義、関谷正徳、森本晃生の3選手だった。

ここでは、まずドライビングポジションについての話から始まる。どんなスポーツでもフォームが決まっていなければ満足にプレーできないが、これはドライビングについても同じだ。ではどんなフォームがいいか。それは下のイラストをご覧ください。腕が「くの字」になるところまで上半身を立たせ、シートは体がステアリングに当たらない程度に前進させる。もちろんシートには目一杯深く座るようにする。今度、運転する時に試してみたいかがだろう。

さて次はドライビングについて。でも、ここで聞くことは奥義ではない。あくまで基本中の基本だ。星野選手の話はブレーキングのことから始まる。できるだけ強く、ホイールロックさせないように減速することが重要だ。またヒールとトゥは必須テクニックだが、これもアクセルは軽く踏むだけ。余裕を持って、ミッションの特性をうまく利用すれば、まずシフトミスはしないだろう。

この後で、話はF1SC0の走行ラインに移る。どこで加速し、減速するか。コーナーのどのあたりを狙って進入するのかなどを説明してくれる。この話をよく頭に刻み込んで、実際に走る時に役立てよう。初めての人は、慣れがつかないかも知れないが、あとでナルホドと納得するはずだ。以上で講義は終了する。



サーキットを走るための 基礎的なルールとマナー



9時から簡単な開講式があり、その後、ルールやマナーについての講義が始まる。講師は塩沢三子夫氏。まず、服装のことから話が始まる。もちろん一番いいのはレーシングスーツ着用だが、このドライビングレッスンに参加するためならばイラストのように、長袖のトレーナーとジーンズなどのズボンでもOK。ヘルメットとグローブは絶対必要。

次はコースイン、コースアウトのしかた。そして各フラッグの意味の説明へと講義は続く。コースイン、コースアウトの時には、イエローラインに注意しよう。レースではこれを踏んでしまうとペナルティを受ける。フラッグは公道上の信号、標識と同じ。どの色のフラッグがどういう意味を持つか、よく覚えよう。レースではないと言っても、ルールは守らなければならない。なお、テキストの一番最後には、各フラッグの意味が解説してある。サーキットの基本的ルールも公道上のそれと大きく変わらない。



昼休み

PDLってどんなレッスン?

さてプログラムはここで昼休み。そこで、この間を利用して、このポテンザ・ドライビング・レッスン（PDL）とはどういうものかを紹介しよう。

このドライビングレッスンは、より多くのポテンザユーザーにサーキット走行の楽しさを味わうことで、よりレースに親しみをもちたいという思いで、85年の4月にスタートした。以来、今までに34回開催され、約2300人が受講している。このドライビングレッスンと本格

講義が終了したあと、いよいよコースを走ることになるわけだ。ただしベースカーの後ろを走る慣熟走行で、追い越し禁止だ。全員コントロールタワーの下に集って、ベースカーのドライバーを務める関谷選手から注意事項を聞く。慣熟走行での注意点は、前の車との車間距離を必要以上にあげすぎないこと。そしてコーナーでは充分に減速してから進入することなどだ。

この日は全部で62人が参加していたので、A、Bの2グループに別れての走行となる。先頭には、関谷選手の乗っている白いポルシェ928がいて、その後ろに続くわけだ。ここでアドバイスを一つ。とにかく早くベースカーの後ろにつくこと。そうすれば、ベースカーの通る正しいラインをトレースすることができるのだ。しかし、ベースカーから離れたところを走っていると、前の車は、たいていベースカーが通るラインからはずれているので、正しいラインを実際に通ることが難しくなってしまうのだ。15分を2回で、だいたい1〜8周ぐらいできるだろう。

この慣熟走行でも、F1SC0の長いストレートでは150km/hに近いスピードが出る。そこから（普通の感覚では）一気に減速して1コーナーに入るわけだ。また260Rでも簡単に100km/hを超えるスピードが出る。最終コーナーでもスピード警告のチャイムが鳴っている。それでも、コースが広いのでスピードが出ているという感覚はあまりない。

サーキットで走っているには大変にゆっくりだが、その分、コーナーでは、落ちついてステアリングを切るタイミングや、アクセルを踏むタイミングを試してみることができ、車の動きを体感できる。ここで自分の車がどういう動きをするのか確認しよう。



いよいよサーキットを走る

Driving

的なレーシングスクールとの大きな違いは、こちらが競技ライセンスを持つていなくてもいいこと、ノーマル車で参加できることだ。そのため、レッスンのカリキュラムもレーシングドライビングというより、スポーツドライビングのスキルアップを主眼としている。例えば、この日、星野選手がした基礎的なテクニックの講義も、タイムを縮めるためのものではなく、安全、確実に走るためのものだ。だから、星野選手も無理なコーナーへの突っ込みはしないようにと注意していた。ノーマル車で横転なんて考えただけでもぞっとする。本気でタイムを縮めるのは、ライセンスを取って、レース用の車に乗ってからにしよう。しかし、ここで教

クニックはいつでも試すことができる。ぜひやってもらいなさい。このレッスンは、もちろん、レースに参加するための初歩的なガイダンスとしての性格も持っている。だから一番始めにルールやマナーの講義があるわけだ。そして、この内容の内容はもっとも初歩的なものだけに、その内容はしっかりと覚えておくようにしよう。

このポテンザ・ドライビング・レッスンでは、希望者に対して、JAF・B級ライセンスの講習会も行っている。今までに500人ほどがこのドライビングレッスンでライセンスを取得したそうだ。あなたもこの際いかがかな。

さて、昼休みもあとわずか。高ぶる心を落ち着けて、午後の実技のレッスンに進むことにしよう。



この日の講師陣を紹介しよう。まずルールとマナーの講義を担当するのが、ジュビター・レーシング・スポーツカークラブ (JRS CC) の会長で、JAFのスポーツ委員も務める塩沢三子氏。PDLのこのルールとマナーの講義は年間を通して塩沢氏が担当する。

テクニックの講義と実技のインストラクターを務めた星野一義、関谷正徳、森本晃生の3選手については今さら説明する必要はないだろう。この他にも、松本憲二、鈴木利男、鈴木重久、岡田秀樹、中子修、黒沢元治、佐藤浩二、浅野武夫、大平キクミの各選手が講師として名を連ねている。

ジムカーナのセッターとインストラクターを務めた森田勝也選手は、ジムカーナの85、86年・全日本A2クラスのチャンピオンだ。

PDLに参加するには
 ここまで読んで、ポテンザ・ドライビング・レッスンに参加したくなった人に、参加方法を説明しよう。まず参加資格だが、普通免許を持っている、以下の条件を満たせる人なら誰でも参加できる。

その条件は、所有車が(1)無改造車(2)POTENZA装着車(ラリー用は除く)(3)普通乗用車(3、5、7ナンバー車)(4)3点式シートベルトがついていること(5)ヘルメット(JIS・C種以上、ジェット、フルフェイスを問わない)とグローブを持参すること、だ。要するに、オンロード用ポテンザを装着した普通自動車であればいい。なお4点式のシート

ベルトは、装着されていれば、その方が望ましい。

次に参加申し込み方法だ。(1)下のスケジュール表を見て、参加できそうな日を選ぶ(6月1日のPDLはもう間に合わないが)。(2)参加したい日が決まったら、主催・事務局のレッツスポーツクラブオフィスに、電話で受講予約をする。受付は開催日の2ヵ月前から始まる。予約が確認されると事務局から申し込み書が送られてくる。(3)申し込み書に必要事項を記入し、受講料1万円と3×2.5cmの写真と2枚同封して、受付後2週間以内に事務局に返送する。以上が参加のための手順だ。期限までに送金しないとキャンセルとみなされるので注意が必要だ。

PDL開催スケジュール(予定)

開催地	6月	7月	8月	9月	10月
北海道・北海道スピードパーク	20日		2日		
宮城県・スポーツランド菅生					21日
宮城県・西仙台ハイランドレースウェイ		27日			
茨城県・筑波サーキット				10日	12日
静岡県・富士スピードウェイ	11日		17日		
三重県・鈴鹿サーキット		6日	24日		23日
岡山県・中山サーキット					1日
山口県・西日本サーキット					24日

これは実際にレースにエントリーするための手順と同じ。多少面倒に感じてもきちんとやっておこう。

POTENZA DRIVING LESSON主催・事務局、レッツスポーツクラブオフィス 〒104 東京都中央区築地7-18-28 築地コーポラス305 ☎03-5461-8151



と言うわけで、旬のものを味わう一日も終わりに近づいた。スケジュールの最後は終了式。講師のみさんから、直接、終了証を受け取る。この終了証、写真のものはサンプルだけど、実際に受け取るものは、自分の名前はもちろん、顔写真と、おまけにその日の講師のサインまで入っている。

お疲れさま。でもまた走りたいたい



ジムカーナで素早く、正確に車をコントロールすることを練習したあと、いよいよ仕上げのフリー走行になる。先ほどの慣熟走行とは違い、今度は自分のペースでコースを走ることができる。もちろん遅い車をパスしてもかまわない。



ストレートでは全開で走れるし、ヘアピンやシケインなど、比較的低速のコーナーでは自分の限界を試してみることもできる。サーキットを初めて走る人にとってはかなり刺激的な体験になるはずだ。しかし、ぜひ注意してほしいのは、これは決してレースではないということ。無理に他の車と競り合ったりしないようにしよう。そもそも、車がサーキット走行用に改造されているわけではないので、間違えば大ケガをする可能性もあるからだ。また、後方から速い車が来た時には、じゃませずに先行させてあげることも必要だろう。一人の走行時間は約30分。だいたい10周ちょっとはできるだろう。

このフリー走行中にも、インストラクターがペースカーで周回している。その助平席には抽選で当たった参加者が同乗している。当たった人はプロの操作をよく見ておこう。

車の動きを体で覚えるジムカーナ



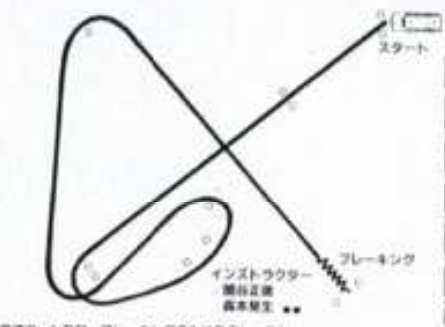
昼休みの後はジムカーナが行なわれた。このレッスンは毎週行なわれるというわけではない。時によって、コース上でブレーキングレッスンやラインどりのレッスンが行なわれることもある。

今回のジムカーナでは、A、B二つのコースがセットされた。Aコースは下の図でおわかりのように、比較的高速のセットだ。ここで覚えるのは正確なブレーキングだ。ストレートをできるだけ速く走り、一気にブレーキをかけてから車の向きを変える、ということだが、実際に走ってみるとこれがなかなか難しい。ブレーキをロックさせてしまうと、車を狙った方へ向けるまでに時間がかかり、タイムロスになってしまう。かと言ってゆっくりとブレーキングしていたのでは、はなからタイムは期待できない。

このセットでは関谷、森本両選手がインストラクターとして参加者の走り、特にブレーキングのタイミングと強さが適切かどうか、アドバイスする。ゴール手前のフルブレーキングでもロックさせないように、足の裏に神経を集中させ、タイヤがどういう状態なのかを感じよう。



ジムカーナ Aコース



*高速ターン及び、ブレーキングのためのレッスン

もう一方のBコースでは、アクセルコントロールを課題にしたコースがセットされた。こちらのインストラクターは、森田勝也選手。ちなみにA、B両コースとも森田選手がセッターだ。

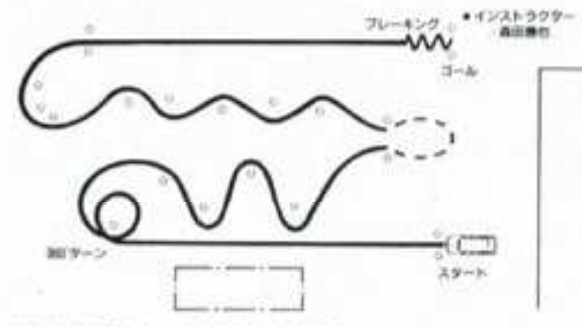
図のように、こちらはブレーキングもさることながら、ステアリングとスロットルをうまく使ってターンをこなして行かないと、タイムの短縮ができないばかりか、次のコーナーに入れなくなってしまふ。そこで駆動輪の位置(前輪駆動か後輪駆動か、それとも4輪駆動か)にかかわらず、スロットルとアクセルの微妙な操作で、素早く行きたい方向にノーズを向け、加速して行くわけだ。

このコースで森田選手が見せた模範走行(写真)はさすがに素晴らしいもので、車の動きに無駄がない。特に素早い切り返しや、タイトなターンでは一発で車の向きを変え加速する。大げさにカウンターを当てたり、ステアリングを切り増したりしないのだ。

今回のPDLでプログラムに組み込まれていたジムカーナは、午前中に星野選手から教わった基礎テクニックを練習するためには都合がいい設技だ。だから、始めのうちはタイムのことをあまり考えず、車の動きを確実に覚えるように練習した方がいいだろう。それにしても自動車の運転とは奥が深い。



ジムカーナ Bコース



*ハンドリング、アクセルワーク、主にスローロムのレッスン



最後の仕上げ、フリー走行

Let's **POTENZA DRIVING LESSON** Sport

R'ON CHALLENGE



●5月2日 全日本富士1000kmレース大会(TNC・Tシリーズ第2戦) 富士スピードウェイ

レーシングオン・ターセル チャレンジレポート

Vol.1

遅ればせながら登場の男北島! 予選4周目、行くっきゃないと100Rでアクセル全開!! 見事転倒虫であわれ車は全損 次回はガンバルゾ!

第1戦筑波はマシンの製作が間に合わず欠場。TNC・T初チャレンジとなる第2戦富士はホームコース、密かに入賞を狙って予選に挑んだのだが……。 by北島滋穂

Photos/Hiroshige Satta, Racing on

忙しいながらも楽しい日々

思い起こせば2月の半ば、寒さ厳しい冬の夜に、我が家(アパート)で唯一ブランド品のオートクレージのテレビジョンが、品良く「トゥルルル」と鳴った。電話に出た美女(現在こう言わざるを得ない状況にある)が「レーシングオンからよ。これを聞いた僕は、思わず「うっせー」と突然女子大生になってしまったのです。

レースを引退して早二年。引退したF1ドライバーの復帰も珍しくない今日この頃、シロウトレーサーの復帰もいもんだ、と勝手に自分とニキ・ラウグを同じレベルで考えてこの企画に冗談半分で応募したらこの結果「やったー」

「この喜びも束の間、本当の「うっせー」が……。それはレースにかかる経費のこと。レーシングオンの担当者は「300万は覚悟して下さい」などと平気でおっしゃる。これには少々悩んでしまう。しかし、カミさん一言で勇気100倍、チャレンジしてみることにして、OKの返事をする。

それから3日後、仕事で東京へ行った帰りにレーシングオン編集部へ行き、出場に際し



クラッシュ後医務室から引き上げる。人間が無事でよかった

の打ち合わせ。タイヤ、オイル等の消耗品に関してはR'ONで用意してくれるとのこと。また車のメンテナンスは、あの有名なトムスにお願することに決定。これだけの体制は、個人ではそう簡単に揃うものではない。ただし、良い体制イコール金がかかる。これレースの常識。でもこの頃になると完全に開き直って、星野選手じゃないけれど、「やるっきゃない。今年に金に糸目をつけずに燃えてやるわい」と、年甲斐もなく考えていたのだ。

男北島、やっちゃんるわい!

こんな具合に時は過ぎ、人々にっては楽しい、僕にとっては不安な、ゴールデンウィークが近づいてきた。そう、第2戦は5月2日(受理書が届くまで決勝は1000kmの決勝日である3日だとはかき思っていたのに、TNC・Tは前日のワンデーレースだったのだ。

味も含めて筑波サーキットまで観戦に行く。第1戦というのにも思ったよりエントリーの多いのにまずビックリ。これはうかうかしてると2戦目は予選落ちが出るかも、などと早くも弱気になっている自分に気が付く。

14ページの大作(実は童夢の企画書のマネをした)。我ながら出来の良さに思わず納得。まず、伝を頼って傑エバの三村社長にお会いし、御協力頂けることになる。アリガトウゴゼイマス。他にも僕が富士フレッシュユマンレースに参加していた時に御世話になった、スプリントの小泉社長に相談したり、幾つか見知らぬ所へもアタックしたものの壁は厚く、公務員という営業活動に無縁の仕事をしている僕には、辛い日々が過ぎて行った。

でガツカリ!」なので。肝心の車は、なんと第2戦の2日前の4月30日に完成。夕方、R'ONの人達に協力してもらい、車両製作を担当して頂いたTRDで車を引き取り、スプリントへ運搬。夜8時過ぎから夜中の2時半まで、皆でワイワイガヤガヤと車のカラーリングとステッカー貼り。皆で「スポンサーはビッグレース並だ」と好きなことを言っている。「どうせドライバーは3流以下ですよ」といいながらも、それなりになっていく車を見て一人でニヤニヤ。裏不足は辛いけど、これもレースの楽しさの一つ。



そして翌日、この日はレースまでに唯一練習できる日。それもたった1時間。この時間内で車とドライバーのナラシを済ませ、タイムアタックをしなければならぬ。車には今日初めて乗るわけだし、ドライバーは約2年半振りの本格的レース参戦。これは誰が見ても勝負は諦めたほうがいいに決まっている。しかし、男北島、こんなことではくじけない。密かに入賞を狙っていた。ターゲットは同じターセル/コルサ/コロラIIで前回入賞しているチーム・トムスの山口選手と上原選手。

初めてターセルに乗って感じたことは、パワーのある車のわりには安定しているし、4輪ディスクのおかげで、ブレーキの効きが抜群にいいこと。ただアンダーが強く、しかもターボのためかアクセルオフしても回転がすぐに下がらないため、コーナーの進入にタックインを使って向きを変えるのは難しい。やっぱりスロイーンが一番良かった。

■初体験はやっぱり怖い!

予選の作戦は、ターゲットの二人のおしりナメナメ、スリップベタベタ。そしていざコースイン。しかし、予想通り(僕としては予想に反して)二人は逃げて行く。1周目1分57秒6、2周目55秒4、僕がピットサインを見たのはこの周が最後となってしまふ。この後、1コーナーで抜いた車が260Rでは後ろにビツタリ。そして運命の100R。進入でイン側に並ばれた僕は、ここで勝負に……

後になって考えて見れば、別に予選で勝負することないのに、その時は目は吊り上がり顔は鬼のよう(だったと思ふ)。前日の練習では怖くて試せなかったノーブレイキ全開を試みた。実は前夜、布団の中で一人モンモンと考えていたのだ。富士でタイムを詰めるなら100Rがポイント、練習の感じではまだまだ攻められる、行くっきゃない!

そして結果は……。我が愛車「R on KE NWOODトムス31」はコースから外れ、アウト側のガードレール目指して一直線。この間、僕もただ乗せられていたのではなく、アクセルオフで向きを変えようとしていたり、ハンドルを切ってアクセルを踏んだりしたものの、すべては無駄だった。ダートに出てからは「あー」とターザンにも似た叫び声を発しながら……。たぶん150km/h近く出たのでは。車はもんどりうって転倒虫。着地に失敗したようで、我に帰るとなぜか天地が90度ずれている? とりあえず体は異常なし。それからはずキルスイッチをオフにし、出っ張った腹を引

つ込めてシートベルトを外し、まるで潜水艦から出るごとくドアを開けて車から脱出。なにせ久しぶりの大クラッシュ、しかも転倒は初体験、やっぱり初体験は怖いもので、正直アセってしまった。

うなだれてポストに歩いて行こうとするとお迎えの救急車が。そして医務室でお決まりのチェックを済ませて外に出ると、R onの人達。そしてその脇には目から水を出しているカミさん。いやーまじりました。夢よ醒めろと頬をつねってみてもやっぱり現実。

この結果、もちろん決勝は不出走。ちなみに予選は1分54秒933で12位と出た。あのまま走っていればあとコンマ5秒位は詰められたかな? そうすれば予選7-8位、十分入賞を狙える所にいただけに悔しさ一杯。でもサンマリノGPではビケもクラッシュして

いるし、こんなこともあるさ」と性懲りもなくGPドライバーと比べている自分に気が付いて苦笑い。

空しく決勝レースを見てから、クラッシュした車をTRDに運んでR onターセルの第一戦は終了。TRDの人達も2日前とは変わり果てた車の姿に呆れ顔、ほんとにスイマセン。また、トムスの皆さん、スポンサー各社の方々、そしてR onの皆さん、1戦



●予選のコースインの時はこんなにキレイだったのに
●100Rの大クラッシュで見事全損、こんな無残な姿に、デビュー戦から早くも借金地獄にはまり込みそう!? 下の本人自筆のイラストを見ればわかるように、全然悪くない。5月17日の第3戦筑波までに無事修復も完了。しかしまたも悪夢が……。このレポートは次号で



●サーキットメンテナンス代については、チームトムスの会員価格であり、サーキット、カテゴリ、レースごとのメンテナンス台数により変動あり。また、タイヤ運搬のためのレンタカー代は、今回はチーム・トムスのTNC・T出場車による割り引きで算出。

●協賛各社 トヨタ自動車㈱/TRD/トムス多摩店/ペトルロピインターナショナル㈱/梅田ウィンマックス/西ブリヂストン/昭栄化工 ㈱/後オートルック (順不同)

●活動協力各社 タイヤプロショップ スプリント/機エバ

目からとんでもない結果になって本当に申し訳ありません。誌面を借りてお詫言致します。今回のクラッシュはすべて私のミスですが、これに懲りずに次回からもガンガンいきますので期待して下さい。(でも今回は少し抑えて

走りませう?)

■ラフォーレ・フロム北

読者の皆さんにお願い。今回のレポートに関して御意見等がありましたら「R on編集部 R onチャレンジ TNC・T係」までお願いします。動まじのお便りなど頂ければ、今後それを活気に張り上げたいと思います。できれば個人的に粗品でもと思っていますので、是非よろしく。

経 費	
■3月10日 (筑波・ミラージュ練習)	
有料道路代	2,900
ガソリン代	3,000
食事代、その他	2,240
小計	8,140
■3月30日	
チームトムス入会金&年会費	10,000
小計	10,000
■3月31日	
第2戦富士1000kmレースエントリーフィー	35,000
郵送料	460
小計	35,460
■4月25日	
カットティングシート代	4,850
小計	4,850
■5月1、2日 (練習、レース)	
有料道路代	3,200
ガソリン代	2,800
ゼッケン、スパークシート代	1,500
FISC0入場料(3名分)	1,500
走行料	6,500
ガソリン代(レースガス36l)	8,640
レンタカー代	22,000
宿泊代(3名分)	14,700
食事代、その他	4,300
小計	65,540
●車両整備代(トムス)	
5月1、2日 サーキットメンテナンス 10,000×2日	20,000
レンタカー代(タイヤ運搬用)	5,500
小計	25,500
総合計金額	149,490



TRDの不村さん、トムスの牧野さんをはじめ関係者の皆様、本当にご迷惑をおかけいたしました。つつしんでお詫言申し上げます。

サーキットで磨かれたスーパー・ストッパー
Winmax, Developed by Competition

勝負は、



BWOAMN

ブレイキだ。

アプローチでどれだけこらえられるか。

どこまでブレーキングポイントを遅らせるかがすべてだ……

コーナーは、ドライバーたちの決戦場となる。

Winmax

株式会社ウィンマックス / 〒385 高野原佐久間大字土呂1145 TEL.0267-58-5225 FAX.0267-58-4662

VICTORY CIRCLE

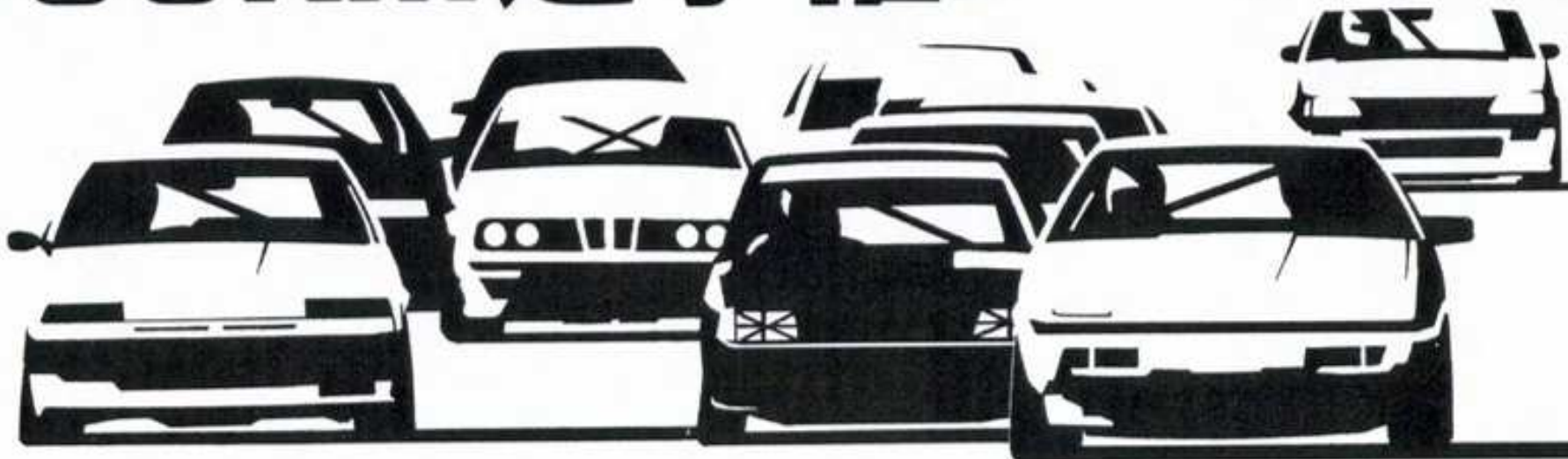
1987 vol.7

グループAマシンが西仙台を疾走する!

6/20-21

全日本ツーリングカー選手権レース第2戦

ハイランドツーリングカー 300km選手権レース大会



決勝レース
6/21

公式予選日
6/20

入場料 ■大人¥4,000(前売¥3,500)
■小学生¥1,000

前売券発売場所
仙台市内有名プレイガイド/カメイガソリンスタンド/
東北地区有名タイヤショップ、カーショップ/東京地区チケットぴあ

決勝当日ゲートオープン AM8:00

入場料 ■大人¥600(当日のみ)
■小学生¥400

西仙台ハイランドレースウェイ

宮城県宮城郡宮城町新川早坂山12 TEL.022-395-2505

仙山線「西仙台ハイランド駅」新設。
国道48号線仙台市内より24km、
東北自動車道宮城インター下車20分。



同時開催レース

- N1-1300レース 6月21日(日)決勝
- マーチ・スーパーターボレース 6月21日(日)決勝
- 日産マーチレース 6月21日(日)決勝
- NA-1300レース 6月21日(日)決勝
- FJ-1600Aレース 6月21日(日)決勝

BOOK

F3 YEAR BOOK

'86 F3 シリーズの全成績、過去からのデータなどが豊富に盛り込まれた「1986-1987 JAPAN FORMULA 3 YEAR BOOK」が発行されました。

定価¥500(1部)

お求めの際は定価¥500に送料¥240(1部の場合)を添えて現金書留にて下記日本モーターレーシングセンター恵比寿事務所までお申し込み下さい。



ビクトリーサークルクラブ新会員募集中!

ビクトリーサークルクラブ(VICIC:バイシクと呼んでください)ではモータースポーツを愛する新会員を募集しています。



VICIC

INTERNATIONAL MOTOR SPORTS CLUB

ますます白熱するF3レース、
いよいよSUGOに!

6/13-14

全日本F3選手権第5戦

SUGO

日本F3選手権レース大会

決勝レース

6/14

入場料 ■大人 ¥3,500 (前売 ¥3,000)
■小学生 ¥1,000

前売券発売場所
仙台市内有名プレイガイド/
東北地区有名タイヤショップ、カーショップ/東京地区チケットぴあ

決勝当日ゲートオープン AM8:00

公式予選日

6/13

入場料 ■大人 ¥800 (当日のみ)
■小学生 ¥500



スポーツランドSUGO

宮城県栗田郡村田町大字菅生字猪石6-1 TEL.022-483-3111

東北自動車道村田インター下車15分、仙台南インター下車30分。
東北本線仙台駅下車直通バス50分。

同時開催レース

- トヨタスターレットKP61レース 6月14日(日)決勝
- トヨタスターレットEP71レース 6月14日(日)決勝
- マツダサバンナRX-7レース 6月14日(日)決勝
- ヤマハフォーミュラ100カートレース 6月14日(日)決勝

EVENT

全日本F3選手権第6戦

7/11-12

ハイランド日本F3選手権レース大会

7/12 決勝レース 入場料:大人 ¥4,000 (前売 ¥3,500) 小学生 ¥1,000

7/11 公式予選 入場料:大人 ¥600 (当日のみ) 小学生 ¥400

前売券発売場所:仙台市内有名プレイガイド/カメイガソリンスタンド/東北地区有名タイヤショップ、カーショップ

7/18-19

全日本富士500mileレース大会

7/19 決勝レース 入場料:大人 ¥5,000 (前売 ¥4,000) 小中学生 ¥2,000

7/18 公式予選 入場料:大人 ¥2,000 小中学生 ¥500

前売券:6月中旬発売開始予定

株式会社日本モーターレーシングセンター

インフォメーション・ダイヤル 03-409-2365

●広島事務所 〒730 東京都台東区山王3-2-15 (Aマビル3F) TEL.03-409-2391(代) ●奈良事務所 〒150 東京都北区区東3-9-6 (立木ビル2F) TEL.03-409-2604 ●東京事務所 〒990 宮城県仙台市国分町3-6-28 (豊戸ビル4F) TEL.022-225-1301 ●新潟事務所 〒412 静岡県静岡市清水区山崎428 (TKCビル3F) TEL.0550-84-1254

プログラムは都合により変更する場合がありますのでご了承下さい。

営業時間:AM10:00~PM6:00(土、日を除く)

F1の生中継と面白い やいさなり開票速報に

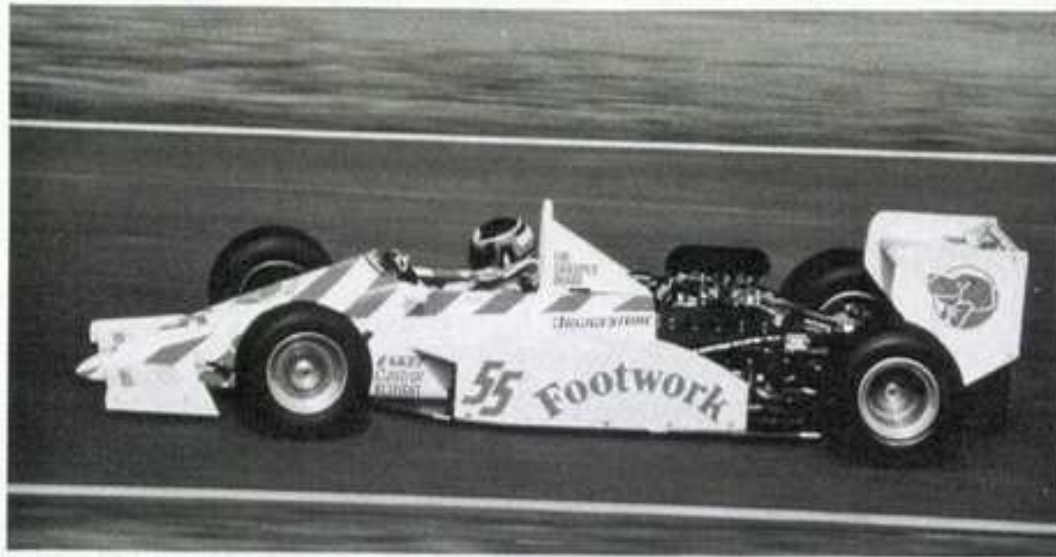
ちょっと古い話になりますが、F1の第一線ブラジルGPの生中継に向けて私の頭はつっ走っていた。

当日私は午前中に知事と北海道議会議員の選挙をすませ、夜までいつもの日曜と変わらぬ時間を過ごし、明日の午前中は死んでいて仕事にならないなどと考えていた。

オッ、あと10分、5分、ウキウキ、テレビのスイッチON!!

その時グランプリのポールポジションにいたのはキャメルロータスでもフェラーリでもHONDAでもなく、北海道知事横路孝弘だった。ガーン。つまり北海道では開票速報のためにGPが入らなかったのです。

北海道 菊地正樹 31歳
●このハガキ読んだ時は笑いましたがふと東京でもこんなことが起きたらムカつくだろうなとお気持ちお察しいたします。これはやっぱガーンだよな



なんといっても今年は至久選手ですよ。若いしカッコイイし、獲りながらコープンしたもん。兵庫 山之内孝一
●いや本当に至久選手の光る年になりそうだよな。ドライビングを見てもノッてるって感じに走ってる。期待できるノ

今年、昨年のBT 55のような突然変異はないみたいで、それはそれで少し淋しいような気もしますが……。まあそれにしてもベネトンは今年も目立ちますね。奇抜なカラーリングもさることながら、走りにも期待できそう。テレビの放映日が毎回待ち遠しいかんじです。

福岡県 和佐野徳淑
●ベネトンのカラーリングがシーズン初めの一番の楽しみで、今年もその期待を裏切ることなくハデハデにキメてくれましたよ。でも個人的に言えば去年のベネトンのカラーリングが大好きなので



今年もランチア、速いですよ 大阪府 則尾 修
●夜中に走ってる感じが出来る。光の方向を明確にしては

どんでん返しがよひつつあるF1シヤシーたち

F1マシンを同方向から見ると、本当にみんなソックリな型になってきましたよ。こんなに似ているのにマシンのポテンシャルが違うのだから、不思議なものです。

それになんといってもカラーリングが鮮やかで、スポンサーのカラーもみんな取り入れられるように見えても楽しいと思いませんか？

●完走率44% F1はやっぱオモロイレースや
そう言えばF1は毎レース車の壊れた写真が雑誌なんか載ってるな、と思いつき昨シーズンのレースを調べてみました。
F1全16戦 延べ参加台数405台・完走177台・事故34台(完走率44%)
1レースあたりの事故2.1台
全日本F2全8戦 延べ参加台数108台・完走90台・事故4台(完走率83%)
1レースあたりの事故0.5台
走る距離が違うので比較はできないでしょうがF2に比べてF1のリタイアの多いこと、2&4のような波乱レース(完走率47%)が毎回あつてるんだと思つてやっぱ面白い。サダオカ
●よく聞かれたね。こういう見方も新鮮というかなんというか、やっぱF1だ



ファンではないけど髪の毛がよい。 横原敏彦
●ウマイ! F1ドライバーの似顔絵全員送って

ほんの一言だけと言わせてほしいことがある

- ▼11月の釣魚は親を質に入れてでも見に行きます。ところで私は今年から富士フレッシュマンレース出場を目指し、ファミリアのプロダクションカーを購入しました。今まで思い続けていたことをやっと始められそうです。 藤原宏一 22歳
- ガンバッテノ 藤原くんの名前を見つけたら応援しちゃかんわー。御両親は大切に!?
- ▶長く苦しい成人生活も終わりを告げ、これからは盛大にモーターススポーツします。 P.N MAKOTO
- ▶私の夢は、ばあさんと一緒に、孫のレースをMR2なんかのミッドシップ2シーターで観戦に行く事。できれば自分でも走りたけれど、こればかりは今の時点ではまだわかりません。 有光勉信 22歳
- まあ、なんと先のおはなしですこと
- ▶「フ……。今日もやっとなんか買えた。」 本屋で自動車関係の雑誌の前はいつも学生や社員の男性で大混雑。かき分けてやっとなんか買った Ron。こんな私を「女のくせにカーレースが好きだなんて……」と笑はう。でも何と
- ▼ われようと好きなんで一す。 水谷容子 23歳
- ▶私もアンドレティのような家庭に生まれたかった。 一色大輔 23歳
- ▶至久選手、やってくれますね。やっとなんかのドライバーが出てきたって感じ。(超選手最近運がないですね。やっぱヒーローズに移籍すべきだった) レースが増え面白くなる。そんな予感だ。 松原友雄 21歳
- ▶ぼくはカッティングシートでヘルメットのカラーリングをしようと思っています。Ronを片手に、仕上がりが楽しみノ 中嶋一彦
- 完成したら、ぜひ写真を撮って送ってちょ
- ▶ジェラルド・ドゥカルージュさん、もっと中嶋選手を愛のムチでびしりコーチして、セカンドドライバーとしてでなく、マンセルピケのように世界に通じるドライバーに育ててください。 小島誠一 26歳
- ▶レースのことあまり知らないけど、マシンってカッコイイけど、あんなにお金がかかるのは、恐ろしいものでした。(先月のHOW MUCHを読んで) 寺田弘美 25歳

とにかく思った以上の 中嶋選手の活躍に脱帽

中嶋選手がこんなに活躍するなんて、まだモーターススポーツ史の浅い日本の初フルシーズンエントリーの中嶋がこんなにも世界のトップと渡り合えるなんて夢にも思ってませんでした。

ホンダの力でF1に出場できたんだろう、大したことはないさなんて思っていた自分が情けなくて仕方ありません。中嶋選手、めんなさい。

桜井監督の言っていた10ポイントというの、この分で行くと遠い夢ではないかもしれないですね。

テレビを見る姿勢も思わず緊張します。中嶋ガンバレ!

滋賀県 柏木大心 17歳

●ホント、驚きですね。序々効果に順あけていく中嶋選手の姿には、全くブレッシャーなんて感じさせない。気持ちよくF1に乗ってるって印象だよな



今年もアマチュアカメラマンでガンバル 神奈川県 金川浩之
●楽しみにしています。秀作どしどし今年もピットインまで

ラブ・コール・フロム担当者
F1も中嶋選手がいいと二行ってテレビもたのしみのしみ。テレビを見ての感想、今後も送ってください。レースを見に行つて感じたこと、撮った写真、授業中に描いたイラスト etc. なんでもピットインプレスが引き受けます。宛先は〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 レーシングオン編集部ピットインプレス係まで。ここに載つてお名前の方にはRon特製ステッカーをプレゼント。一言いいたい人はボイスレコードまで、待つてマス

PIT-IN

UKIO

の 答え放題



フランスでF3に乗って頑張ってる片山右京と話をしよう
若手期待度ハチャメチャ度No.1なものであるからどんな質問
にも明朗活発な答えをはね返してくれる。これでスッキリ

Vol.3

アロー！ たくさんハガキくれてメルシーね マシン不調で2戦欠場は痛いけどヤル気満々 ぼくに聞きたいことあったら手紙書いてよね

ぼくは受験勉強に追われる中学3年になりました。
小学生の頃からプラモデルなんか大好きで、レ
ースももちろん好きです。

それで、ぼくは将来F1のメカニックになりたいと思
っているんです。でもチームはヨーロッパにありますよ
ね。ぼくはどのように進んで行けばよいのでしょうか。
右京選手のメカをやつたらしやる坪松さんはどうや
つてこられたんでしょうか。いろいろと聞かせてくれ
ると嬉しいのですが……



これも大変だと思っね。将来F1のメカニ
ックになりたいが、そのためにはその前に必
要な要素がたくさんありますね。まーぼく
はメカニックに関してプロじゃないので責任はもてない
けど、まずいきなりF1にこだわらずメカニックになる
その間に一生懸命、語学やレーシングカーの基本から全
部勉強しないといけないよ。

静岡県 真部 修 16歳

でもそれは一日の仕事が終わって疲れてる中で自分一
人でやらなくちゃいけないことだからとにかく大変だね
そうやってキャリアを積んで仕事ができるということ
認められる様になって、講義にも自信がついたら、今度
は世界に向けて勉強してきますって出て行くんだね
坪松くんの場合は、堀さん（オートルック筑波ガレージ）
の所で土木の仕事をしていてぼくと知り合ったんだ。

今年

のF3は出走台数が特に多いよう
ですね。右京選手のガッツに期待して
います。

ところでぼくの質問、今、ダートラをやつ
てまして、右京選手のカテゴリとは全く違
うのですが、少しでも速く、いいタイムを出
すことには変わりないと思うんです。
それでふと思っただんですが、1秒を縮める時、
右京選手はまず何をどうしますか？ 思いつくま



とっても苦しい質問ですね。今現在偉そうな
事言えないけど、いつも、いつもこの件に関
しては考えています。

多分ぼくがいつも思っている事を書こうと思っ
ても書ききれないと思うんですが、
1秒といつてもその時その場所その状況で、考える事
は変わってくると思います。
まず自分が本当に何々まで知っているサーキットでは
もしタイムがのびなければあとは車の状態を考慮。
また知らない初めてのサーキットの場合は、と
りあえず走りこむことです。

いずれの場合もまず落ち着いて、その状況で何が劣
っているかを判断することが大切。これは本当に重要な判
断で、ドライバーの基本的センスにつながると思います。
そして前者の場合、まずドライバーは判断のできる正
確な運転ができていようかが問題になってきます。
ラップタイムを見せられていながら自分がベストを尽く
して走ってみる。その結果が0.2、0.3秒以内
に全部収まればいいといえるでしょう。一つ二つタイム
が悪くても、その時このコーナーで何が原因でそれだ
けタイムが落ちたのかしつかり自分で判断できれば許せ
る範囲です。その後、2、3通り思いっきり違う攻め方
で7、8ラップ攻めてみてタイムを比較する。タイムアッ
プしていったら最初からやり直し、変わらなければ次へ進
む。落ちていたら攻め方をもとに戻す。

ここからは、時間とお金と根性物語が始まるので
す。タイムアップに終わりは無いと思います。コー
スレコードが限界では決まら無いと思うし、
さらに、その時点でトップから1秒落ちると
すると、それからはぼくの短い経験からいうと、
ドライバーの感情では判断しない方がベター
だと思います。



ハッキリ言って好きよ。ぼくの知ってるコー
スの中で一番好きです。ヘアピンあり、高速
コーナーあり、リズムもか、かつ、ウルトラ
ムズカシイ。特に130R、裏のストレートは頭引つ込
めて全開で、ムッって言って、ちよつとライン
が狂って出口で苦しい時のヒヤヒヤ。モーターは

右

京選手は国内はもちろん、海外でもたくさん
のサーキットを走っていると思うんですが、日本の鈴
鹿サーキットというのはどんなもんでしょう？

今年の11月にはF1が開催されます。それに向けてピ
ット拡張やパドック広げたりとコース周辺の改修をや
つたようですがコース自体はそれほど変わりません。
まず、鈴鹿サーキットをどう見るか、それとここをF
1が走るとどうなると思うか、片山選手から見ての生
の意見をお聞かせください。

愛知県 中野康信 21歳

KART

■カートにおけるノーマルとは

全日本カート競技選手権やグランプリといった、カートレースの中でもシビアなイベントに出場するマシンは定められた規則の中で最大限のチューニングアップをしてレースに参加している。そのためエンジントラブルも多くランニングコストは少なくない。安価なモータースポーツと位置付けられているカートといえども、FKクラスなどでは年間何百万というレベルになる。これはもう4輪へ早く移行しろと言っているようなもので、それゆえFKドライバーは限られてくる。

さて、その金のかかるカートに対して、金のかからない方のカートがストッククラスと呼ばれるノーマルカートのクラスだ。前号で紹介したフォーミュラ・ヤマハ100もストッククラスの中に入ると言ったら疑問に思うかもしれないが、カートはエンジンを基準にしているの、ヤマハK100Sのノーマルエンジンを使うF100はもストッククラスに入る。

カートコースレースではないF100は別として、一般的な、カートレースでのストッククラスについて紹介しよう。



昨年のSL全国大会でのSSストックレース

かのクラス分けがある。最もレース数の多いSLカートレースでは4つのクラスがある。

JF、Sストッククラッチ、Sストックダイレクト、SSストックの4つだ。

JFクラスはレディスなどが行われるカウリング付きのヤマハRC100JFのワンメイククラスで、フレームのカラーリング以外は何も変更できない。

SストッククラッチクラスとSストックダイレクトクラスは、遠くクラッチのあるなしの差以外は全く同じで、エンジンはヤマハK100Sのノーマル。フレームはヤマハのRC100J、S、SCとRS-I

カートドライバー

NOW

んー、そのうちまた走りたいと思ってます。F1が走ると？ん、もーこれは凄いでしょ。ただドライバーの方はやっぱりかなり苦労すると思うなあ。それと余談ですが富士は今嫌いです。別に富士自体が嫌いなんじゃないけど先日ばかりの友だちが死んでしまいました。女屋さんの御冥福を心から、心からお祈りします。クソッ！バカヤロー。

先

日のサンマリノGPのビケのクラッシュ見ましたか。昔なら大ケガしたに違いないクラッシュでしたがモノコックが丈夫なのでビケはなんともない。そこで思ったんですが、F3000、F3など、クラ



ッシュしてひどいダメージを受けたあと、そのマシンの行方はどうなるのでしょうか。モノコックにまでダメージを受けた場合、やっぱり捨てられてしまったりするのでしょうか？

東京都 野村勝正 17歳

モノコックまでダメージを受けた場合？やっぱりばっさり切られてそのままやって使えなくなったら、捨てるでしょうね。アルミ製が来て、いくらからかってメカニックはうさ晴らしにイッパイやる。ただ、最近ではカーボンがふえてきて、安全性が向上し

●文 花井 昇

DIRT TRIAL

■ダートを走ってみると

●文 御堀 直嗣

ているので、また二歩レースはモータースポーツに近づいたのでは？それからですねえ、ビケのクラッシュ。残念！、ぼくは見えてないですよ。クソッ！ハラハラのクラッシュシーン見たかったなあ。アッ！でもそんなこといってバチがあたって自分がクラッシュしちゃうのでごめんさい、ごめんさい、ごめんさい。でもそんなクラッシュ、本当にしたくないです。ただその瞬間というのは結構ブツン来て何もわけわからなくなっちゃうんです。ホント。

くやしいし、残念なんだけどマシンの不調で2戦じっと我慢することになりました。今、モノコック指して体制を整えるのに頑張ってます。レーシングオン編集部からドドドドッと送られてくるFAX、みんなのハガキに励ましの言葉なんか入っていると本当にウレシいです。頑張れ一日も早く期待にそいますのでもう少し待って下さい。ぼくに答えられるかぎりバンバンお答えしますので何か役に立てることがあればなんでも聞いてください。宛先は〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 レーシングオン編集部UK10の答え放題です。R'onからFAXでフランスまで届くシステムというわけ。質問は長めの方がわかりやすくマルノ

ダートトライアルはその名の通り土のコースを走り一周のラップタイムを争う競技で、トライは2回、専用のダートコースや採石場など広場を利用して作られるコースは1-2分走り切れてしまう長さしかない。その中で100分の1秒を争う競技。従ってほんのさ細なミスでたちどころに順位を落とすことになる。

そのさ細なミスはダートの上ではとても生じ易い。つまり路面が滑りやすくクルマが常に(舗装路より)不安定な状況にあるからだ。

生まれて初めてダートラのコースを走った時のこと。場所は千葉県にあるオートランド千葉というコースだったのだが、赤土に覆われたそのコースは、両サイドを土手で囲まれコース幅は狭く、アップダウンと共に右へ左へとカーブが連続するレイアウトだった。スタートしてあつという間にコーナーが近づきブレーキング、そしてステアリングを切る



ちー一周が終わった。

そして2回目。少しはいいタイムを出してやろうと欲を出したのがまずかった。まるでクルマに乗せられたままの走行が続いた後の最終コーナー。ところが僕はつきりS字の途中と勘違いしてしまい、そのままコーナーへ飛び込んだ。ヤバイッ！ヘアピンカーブの最終コーナーに気が付いた僕は悪かにもコーナーリング途

のだが、その間ずっとクルマは上下に振られ、コーナーを回った後は次のコーナーが右なのか左なのか、回り込んだヘアピンカーブなのかどうか、一切わからなく、行き当たりばったりのドライビング。結局自分でどこをどう走ったのかわからぬう

中で2速から1速へシフトダウン。一応コーナー出口の立ち上がり加速を考えたのだがそこはダートラを知らない浅はかさ。タイヤのグリップをコーナーリング中に失ったクルマはハンドルを切ったまま曲がれずにまっすぐコースサイドの立ち木へ、ドスン。やってしまった。

タイヤのグリップが良く、スピンしてもすぐに止まる舗装路より、ダートの走行ではさらに細かな注意を払わなければならないということ。この時、まさに体で知ったのです。さて、その繊細なドライビングテクニックを必要とする第一の要素はやはりブレーキング。ダートで経験を積むことも大切だが、さらにブレーキングを積めるのはレーシングカートである。

基本的にリアにしかブレーキがなくすべてにおいてシビアなカートでのフルブレーキングはそれは難しいものだ。

ダートラで活躍の鶴一郎選手や湯本敬選手がカートをやること一段とブレーキングテクニックを向上させたという事も聞いている。

ダートコースに必要な繊細さ。そのテクニックの差は100分の1秒の争いに大きな差をつける。

● Garage Talk ●

7. 限られた燃料で、より速く。勝敗の鍵を握る燃費のこと。

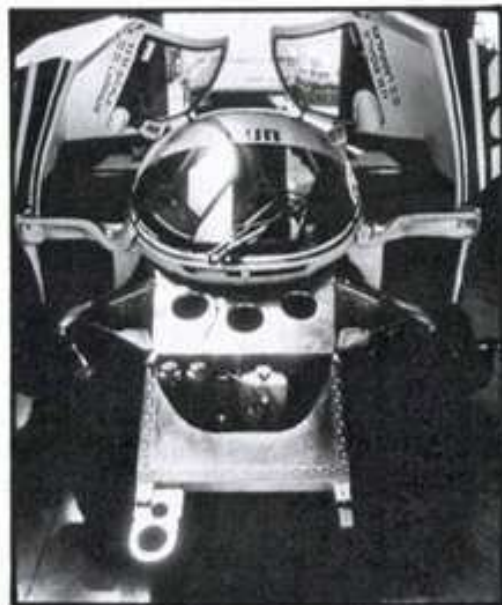
ガレージ・トーク / 森脇 基恭

70年代半ばに世界を震撼させたオイルショックは、見境のない石油大量消費時代を謳歌していたクルマ社会の黄金時代にピリオドを打った。資源の有効利用にクルマを作る側が初めて真剣に取り組みはじめたのは、この時からだ。これとほぼ同時期にクルマ社会に吹き荒れたのがいわゆる排ガス規制問題で、世界一厳しい基準を引かれた日本の自動車メーカーは、その必要性は認めながらも異口同音に規制値のあまりの厳しさを指摘し達成不可能を訴えた。いわく、テストベンチのまわりをとりまく空気よりも、どうやって排気を綺麗にしろというのだ！ しかし、ありとあらゆる可能性を追求する前向きな姿勢とテストの繰り返しとで、日本の自動車メーカーはこれを達成するのだが、この時の技術開発が世界をリードする今日の日本の自動車産業の礎になっていることは言うまでもない。

排気ガス規制こそ無かったが、省燃費時代を反映してレースの世界にも燃費規制が取り入れられた。とくに頂点レースのF1と長距離で争うグループC（以下G-C）のレギュレーションブックにはハッキリとレース中に使用できる燃料の上限が明記してある。G-Cの場合は1982年に初めて燃料消費量の規制が行われ、まず初年度が1000kmあたり600ℓ、1.667km/ℓであった。ノバでは1983年からボルシェ956（962Cも基本的には同一）を走らせていたが、毎レースやと走りきる状態で、当時この規制値がずいぶん厳しかったことを覚えている（1985年からは1000kmで510ℓの1.961km/ℓに規制強化され、1989年からは2.174km/ℓが予定されている）。今年の鈴鹿500kmを83年の同レースと比較してみると、ラップタイムは17秒もアップして1.98km/ℓの燃費をマークしている。これはまさに驚異である。

燃費の良いクルマを作るには、あらゆる回転域とアクセル開度で常に完全燃焼するエンジンと機械損失の少ない伝達機構、空気抵抗が少なく軽いボディ、転がり抵抗の小さいタイヤなど、複雑にからみあった要素をうまく組み合わせる必要がある。まず、燃費を十分に考慮したエンジン作りだが、この場合は高回転、高出力を狙うのは得策ではない。回

転を上げると必然的に時間あたりの燃料消費量が増すからだ。しかし、力のないエンジンではレースはできない。レーシング・エンジンである以上、まず速さを確保してからの燃費なのだから。それを補うのがトルクだ。トルクに富んだエンジンの手っ取り早い作り方は排気量のアップにつきる。これで簡単確実に十分なトルクが得られる。6ℓ以上といわれるV12を載せて今年も圧倒的な強さをみせるジャガーがこのやり方だ。もうすこし小さな5ℓエンジンを使うメルセデスは、その不足分をターボで補う。ただし過給圧はごく低くして、燃費の悪化を抑えている。それよりもさらに小さな3ℓに1.2〜1.3バールのター



ボを使うのがボルシェだし、2バール以上にさらにターボでパワーを稼いでいるのがトヨタである。どの方法がベストかの判定は難しいが、限られた燃料からパワーを絞り出そうとすると、その方法はエンジン・デザイナーのセンスで決めても何ら問題はないと思う。いま競うべきは「吸い込んだものを、どれだけ効率良く燃やせるか、なのだから。

クローズド・ボディのG-Cカーでは、ボディは決定的な役割をはたす。マシンの優劣を決める最大の要素といっても過言ではない。言うまでもないが、問題は空気に集中する。燃費のためにはドラッグ（抵抗）はできるだけ小さく、路面を強くグリップするためにはダウンフォースは大きいほど良い。その妥協点をいかに高めるかがデザイナーの腕のみせどころだ。ボルシェ956にはルマンのためのロ

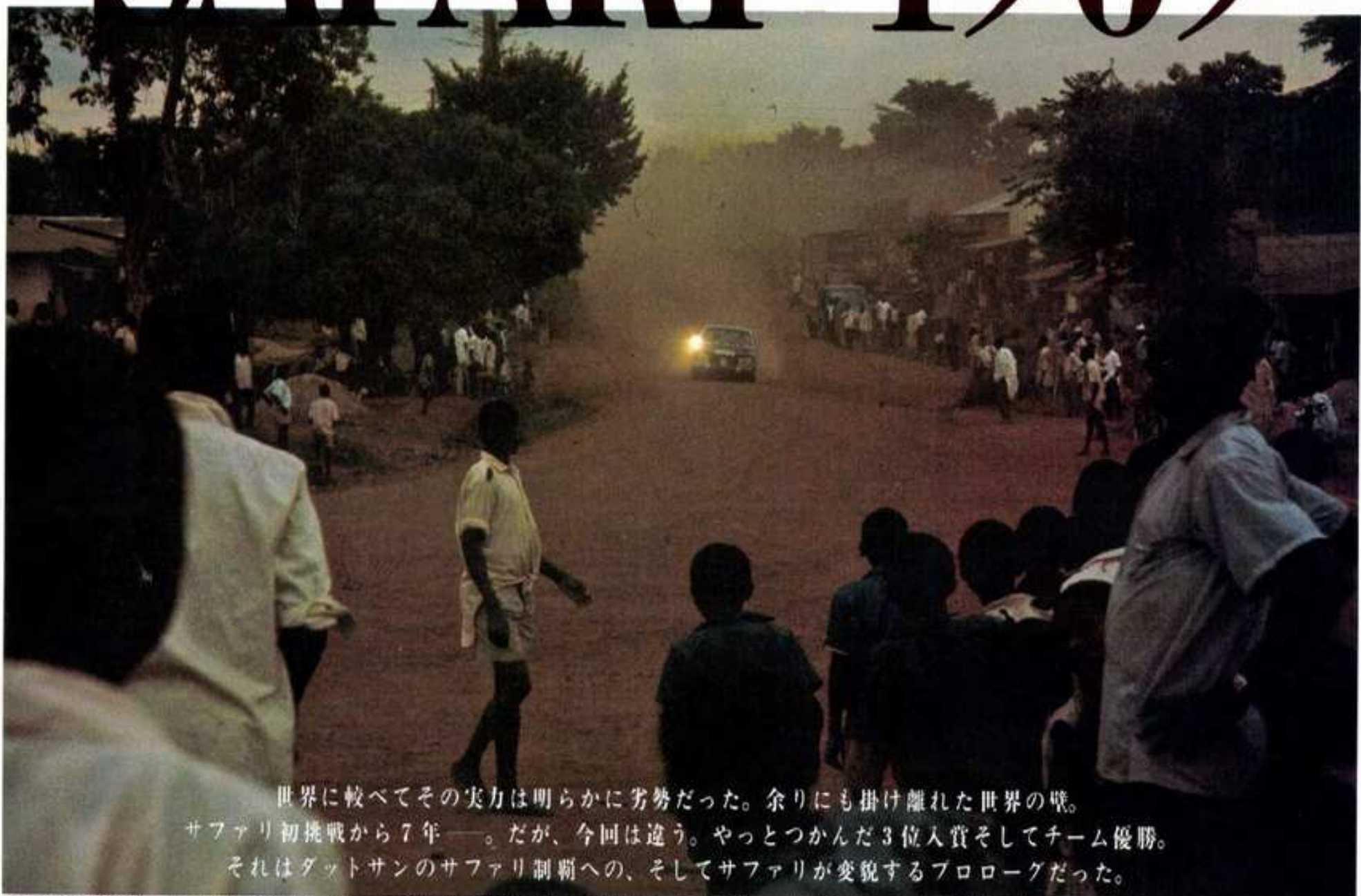
ングボディがある。ルマンのシンボルともいふべき6kmに及ぶ気の速くなるような直線路、ユーノディエールに照準を合わせてデザインされたルマン専用ボディである。ドラッグを減じるためフロントにはほとんどダウンフォースを与えず、安定性を確保するために長く伸びたリヤ・オーバーハングでダウンフォースを集中的に稼ごうというわけだ。当然ながらドラッグはオリジナル・ボディの約半分しかない。このボディなら、ストレートスピードは格段にあがって確実にタイムを削りとってくれる。燃費の向上も疑う余地がない。しかし、このボディはあくまでもルマン専用であって、他のサーキットでは使いものにならない。ダウンフォースを失ったマシンはコーナリング・スピードはもちろん加減速性能も大きく低下してしまっている。燃費の面でのメリットはそのまま残り、コーナリング性能の低下に伴ってアクセルを開けていられる時間が短くなるので燃費は向上する。しかし、レーシングマシンの命ともいふべき速さを失ってしまっているのだから、これは何の役にも立たない。まさに「無用の長物」になってしまうのである。

レーシングタイヤの研究はコンピュータを駆使するようになって、ずいぶん進んだ。しかし、タイヤの性能というのはすべて非線形でしか表現できないので、本当に正確なところは掴めず解析の難しいものである。燃費のいいタイヤとは転がり抵抗の小さなタイヤということだ。これはあくまでもタイヤを単体でみた場合にあってはまる。しかし実際にマシンに装着されると話はずいぶんかわってくる。そう、いちばん転がりやすいようにタイヤは付いていないのだ。マシンを安定させて走り曲げるために、タイヤにはキャンバー、トーイン/アウトなどいろいろな角度をつけられマシンに装着されている。これらは全て転がり抵抗となって燃費の邪魔をする。さらに、まわり辛くなったところへダウンフォースがかかるのだから、タイヤは常時膨大なサイドスラストを生じながら回っていることになる。こう考えてみると、燃費の良いタイヤの条件とは、単に転がり抵抗の問題ではなく、必要以上のサイドスラストを必要としないタイヤということになるわけだ。

●プロフィール 森脇 基恭 昭和21年生まれ、東京都出身。昭和43年成蹊大学工学部卒業。同年本田技術研究所に入社。設計者として4輪関係の研究開発に従事する。昭和48年、同社を退社。渡米後、レーシングカー・メーカーのGRD社に入社。日本人としては初めてのチーフデザイナーとなり、数多くのレーシングマシンを生み出した。故の手になるGRDのF3マシンは英国をはじめとする各国でチャンピオンマシンに輝いた。また、GCMマシンGRD・S74は生沢 徹のドライブで77年のグランプリチャンピオン・マシンとなる。昭和51年、52年のF1日本グランプリでは主催者事務局長を担当。昭和54年、ノバ・エンジニアリングの副社長に就任して現在に至る。

Photos/ Joe Honda

EAST AFRICAN SAFARI 1969



世界に較べてその実力は明らかに劣勢だった。余りにも掛け離れた世界の戦。
サファリ初挑戦から7年——。だが、今回は違う。やっとつかんだ3位入賞そしてチーム優勝。
それはダットサンのサファリ制覇への、そしてサファリが変貌するプロローグだった。

猛烈な雨の中を疾走する、1位。現地在住のヒリヤーのフォードM20。この年は近年にないドライサファリであり、常勝のアシローも4位につけるのが精一杯。相変わらずヨーロッパドライバーに勝利の女神は微笑まなかった

A DAY
IN
A SCENE

16



ラリーのセレモニーはケニヤック大統領自らが出席した



ラリー中は、「栄光への5000km」の撮影も同時進行



プジョーの次代を担う504が404に交じり、サファリに登場



第3回サファリの勝者ビッグ・プレストンのボルチーナ・ロータス。68年の雪辱を果たすだろうと期待されたが、換の欄干に激突し、戦列から去る



ボルシェは今回ワークス参加はなく、1台の911をザサダに供与



ランチアは、3台のフルビアに有力ドライバーを従えてきた



今年こそはと、ダットサン(日産)はマシンをP510のみでエントリー



ドイツ・フォードからは20MR Sが2台エントリー。スウェーデンのサンドストロームと、もう1台は現地のヒリヤーに託し万全を期す



トリアンプ2.5P1。重量ハンディは隠しきれない



中速コーナーをハイスピードで立ち上がるサンダースの510。フロントのポジティブキャンバーと、車高の高さが時代を物語る

ダットサン・ブルーバード1600 S S S (Datsun Bluebird 1600 SSS)。ダットサン、つまり日産がサファリ・ラリーに初めて登場したのは63年、そのときのマシンは310ブルーバードだった。以来410、411と途中の67年のみセドリックで出場したほかは、ブルーバードを中心に戦ってきた。68年のサファリから510で参加、69年からはワークスとプライベートが多数エントリーし、70年には速にハーマンの手で総合優勝をダットサンにもたらした記念すべきマシン。ゆえに、われわれ日本人にも、69年のサファリでロケーションした日活映画「栄光への5000km」の公開とともに、サファリといえば510ブルーバードというイメージが強かった。1595ccのエンジンはノーマルのSUキャブレターからソレックスに変えられ、パワーは120PSまでアップしている。

フォード20MRS (Ford 20MRS)。インターナショナル・ラリーシーンにおいて、フォードのコンペティションモデルといえば普通はイギリスフォードを指すのだが、この20MRSはドイツフォードのもの。同じクラスでもロータス製の4気筒ツインカムエンジンを搭載するエスコートTCとは、エンジンのタイプが異なる。2993ccのV6エンジンを搭載し、パワーは200PSを絞りだしている

ボルボ142S (Volvo 142S)。ボルボ自身は積極的にラリーには参加していないが、その伝説的ともいえるタフネスを買われて、耐久色の強いラリーにプライベートが好んで使った。このサファリでは65年にボルボP544で優勝したこともあるジョギンダ・シンが、再びボルボ142Sでエントリーしている。ジョギンダ・シンは翌年、ダットサンに移り、そして74年、76年には三菱ランサーで優勝している。

プジョー504 (Peugeot 504)。前年まで3年連続優勝した404もウェット・サファリでこそ、そのタフネスでラリーをリードしてきたが、ドライともなれば404のパワーはやはり非力だった。ラリー全体のアベレージが、100km/hを越えようとしていたからだ。69年のサファリは1台の504が出場したのみだが、70年からは本格的にワークス参加。やがてはクーペも登場し504の時代を築く。その最盛期には1.8ℓのインジェクション仕様で165PSを発揮した。プジョーはサファリにはなくてはならない存在だ

ポルシェ911 (Porsche 911)。ラリーシーンでのポルシェはモンテカルロ・ラリーでの活躍が知られるところだが、サファリのような耐久ラリーも、ダットサンやプジョーのように大部隊のチームを送り出すことはないが、サファリにはなくてはならないメークスだ。出場台数はすくないがドイツ的緻密さでクルマを仕上げてくる。パワーは6気筒2.0ℓエンジンで190PSを絞りだす。

ランチア・フルビア1.3HF (Lancia Fulvia 1.3HF)。イギリスBMCのミニクーペと同じく、ランチア・フルビアは当時としては数少ない前輪駆動車だ。そのエンジンルームには珍しい形式の13度狭角V4エンジンが縦置にレイアウトされている。排気量は1298ccで、101PSのパワーで、さらに70年からはスーパースポーツバージョンも登場する。72年のワールドチャンピオン

コルチナ・ロータス (Coltina Lotus)。70年後半から80年にかけて登場したクルボ・サンビーム・ロータスと同様、フォードとロータスの密接な関係から生まれた。フォード・コルチナのMkIIボディにロータスのエンジンを搭載したわけだ。1558ccのDOHCユニットから105PSのパワーを発揮。ヨーロッパではそのMk-IがRACやアクロポリスにサンドストロームの手で優勝している

トライアンフ2.5PI (Triumph 2.5PI)。PIとはベトロールインジェクションの略。いかにもイギリスのサルーンといった4ドアボディに6気筒の2.5ℓエンジンを搭載したもの。ルーカス製のインジェクションを装着し、132PSのパワーを発揮する

イーストアフリカン・サファリ (East African Safari)。第1回は1953年、エリザベス二世の戴冠を記念してラリーが企画された。FIAの公認は57年の5回大会から、インターナショナル・チャンピオンシリーズに組み入れられたのは70年の18回目から。



速さだけで、パワーだけでは勝てない。それがサファリだ



ハーマンが駆るダットサンD510。総合5位に入ってチーム優勝に貢献



われわれにも馴染み深いジョギング・シンも、ボルボ142で2位

少なくとも1972年にフォード・エスコートRS1600を駆った、ハンス・ミッコラが優勝するまで、スカンジナビアン、あるいはヨーロッパドライバーがサファリで優勝したことなど、それまでただの一度もなかった。

それほどサファリは過酷で、地元のスベシヤリスト以外全く歯が立たなかった。これはどのラリーはヨーロッパのスプリントラリーでは考えられなかった。

1953年にその第1回がスタートして以来、69年で17回をむかえたサファリ・ラリーは、4月4日ケニアのナイロビをスタートし、8日に再びナイロビに戻ってくる。ルートはおよそ5000km。アベレージは前年より高い96km/h以上を常に要求される。しかも事前の子報では雨は少なく、ドライサファリになるという。

主要コースが泥の海と化すウェットサファリは、アベレージが必然的に下がってパワーの差は少なくなる。だが一度ドライとなると、逆にアベレージは高くなり、クルマのハンドリングは縮まらない。それに舞い上がる土ホコリのため、簡単に前車に追いついてもホコリに遮られて抜き去ることは非常に困難だ。

ヨーロッパから有力なチームとドライバーのエントリーが相次ぎ、ラリー前から、アフリカ対ヨーロッパドライバーの勝負が大きな話題となっていた。ラウノ・アルトネン、バット・モス・カールソン、トニー・フォールのランチア・フルビア、ベング・ソーダストロームのフォード20MRS、シモ・ランビネンのサーブ96V4、ソビエスロフ・ザサダのボルシェ911Eというヨーロッパ勢に対決するのは……。

65年ウィナー、ジョギング・シンのボルボ142S、ビッグ・プレストンのコルチナ・ロータス、ロビン・ヒリアーのフォード20MRSだ。そしてもうひとつ注目を集めたのは、遠く極東からエントリーしてきたダットサンの存在だった。

すでに63年の11回から毎年欠かさずエントリーして、地元ではすでにその名を知らぬものはさすがにいなかったが、トップコンテナーの域にはいまひとつ追いつかなかった。だが今回はいつもとマシンが違う。



60年代最強の女性ラリーリスト、ランチアに乗るバット・モス・カールソン

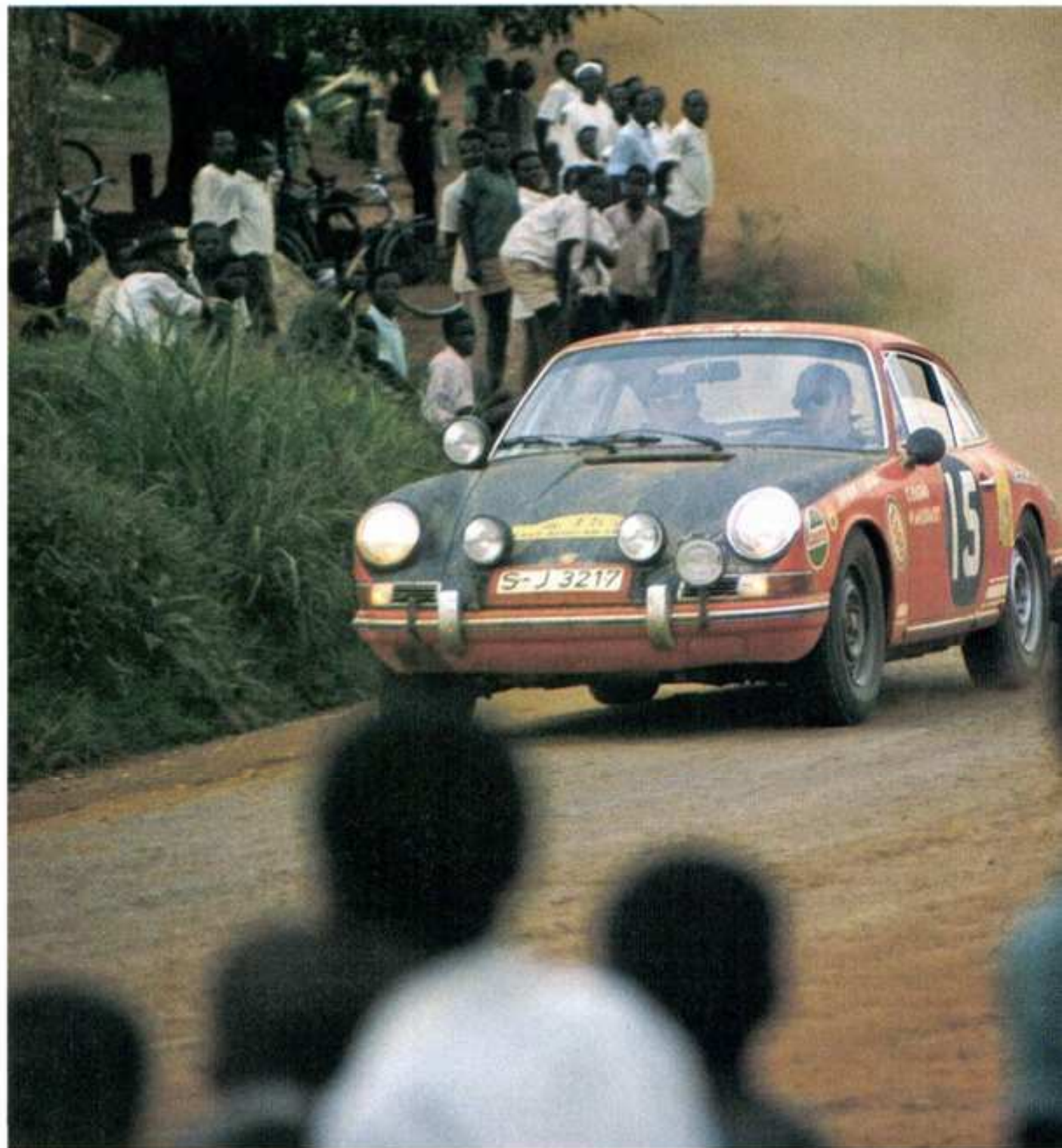
ドライサファリを制した、フォード20MRSのヒリヤーとエアド



散々だったアルトーンのランチア



プライベートながら6位と健闘した911だったが……



ザサダのホルシェ911。ラリー途中でのスピード違反による50点が大きく響いて、健闘むなく惜しくも3位から6位に転落してしまう

RESULT

1	JRヒリヤー/エアド	フォード20MRS	246
2	JJシン/BJパドワジ	ボルボ142S	280
3	DJディン/M.ミナス	ダットサンP510	299
4	SMアームストロング/B.バーブリー	プジョー404	305
5	HEハーマン/H.シュラー	ダットサンP510	343
6	SSザサダ/M.ワシウスキ	ボルシェ911	348
7	BRランドール/B.パーキンソン	ダットサンP510	349
8	BJグリーン/N.コリンジ	ダットサンP510	384
9	IRアルトーン/H.リドン	ランチア・フルビア1.3HF	393
10	IN.ナウィック/P.クリフ	プジョー404	399
11	BJサンダース/H.ビートリング	ダットサンP510	410
12	BJ.サルト/T.フジヤスキッド	アウディ・スーパー90	458
13	SK.オールトン/D.マコーネル	ダットサンP510	498
14	HL.ローレンス・ブラウン/K.シレット	トライアンフ2.5PI	505
15	IT.フォード/L.トルース	ランチア・フルビア1.3HF	586

※チーム名：ダットサン、スタート55台、フィニッシュ31台

1ダールは、トップがソーダストローム。以下、プレストン、ヒリヤー、シンの順。第2レグはカンパラを再スタート、ややあってトップを走るソーダストローム、そして、プレストンが、ヨーロッパと現地の期待を集めたドライパーがあいついで脱落。この時点でヒリヤー、シン、ディンの510、アームストロングのプジョーの4つともえのバトルとなったが、順位は変わらず4日目の朝10時にナイロビのシテイホールにヒリヤーのフォード20MRSがトップで戻ってきた。総合優勝ともうひとつ、名誉ある賞典、チーム優勝を手にしたのはダットサンチームだった。初挑戦から6年、この成績は70年から始まるほんの小さなプロローグだった。抜群の完走率と3位にはいるポテンシャルを見せて。

いつものようによく統率されたサービス隊とともに、前年に後のチーム監督となる若林が単独でテスト参加した、四輪独立懸架を採用するダットサンP510へとマシンをチェンジしてきた。

勝負には運が付きものだ。ドライカウエツトか、スタート順は何番か、これも運だ。ヒリアーのフォードはそういう意味で幸運だった。抽選でゼッケン①を手に入れたからだ。これでホコリになやまされなくてすむし、誰の後塵もあびなくてもすむ。

一方同じフォードを駆る②ソーダストロームは決して順調とはいえなかった。サーブ96のシモ・ランビネンとともに優勝候補のひとり数えられていたが、サスペンション・トラブルに悩まされ、結局、リヤアクスルを破損しリタイアした。散々なのはランビネンのサーブ、スタートして僅か100kmを走り切らないうちにエンジンが焼きついてしまった。ランチアも無事ではない。アルトーン、モスの2台とも投石にあい、フロントウィンドウを失ってしまう。無事なのはフォールのランチアだけ。

ラリーの第1レグはフォードのヒリヤー、ソーダストローム、ダットサンのシモニアによるリードで展開しはじめた。これに、ビッグ・プレストンが加わりトップ争いは予断を許さない。第1レグ終了時点でのオ

A DAY
IN
A SCENE
16

SIEG/5S



ホワイトポリッシュ(N)

SIZE 6JJx14/COLOR B /HOLE M/P.C.D.00A/OFFSET 40/PRICE ¥36,800
 SIZE 6JJx14/COLOR B /HOLE S/P.C.D.100/OFFSET 40/PRICE ¥36,800
 SIZE 6½JJx15/COLOR S-(W)-(N)/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 23/PRICE ¥36,800
 SIZE 6½JJx15/COLOR S-(W)-(N)/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 28-50/PRICE ¥36,800
 SIZE 7JJx15/COLOR S-(W)-(N)/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 17/PRICE ¥37,800
 SIZE 7JJx15/COLOR S-(W)-(N)/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 22/PRICE ¥37,800

※掲載中のPRICEはシルバーの希望小売価格です。
 ホワイト(W)は2,000円アップ、ホワイトポリッシュ(N)は4,000円アップとなります。
 ●00Aは100・114(4穴車対応)のマルチP.C.D.です。

ジーク。

てっぺんに立つ「こ」とを忘れたときが、男をやめるときだ。と言ったレーサーの言葉に共感。



SIEG

Introducing the new spirit of real German engineering, reliable and high-performance [zi:k]

SIEG/F



ホワイトポリッシュ(N)

SIZE 6JJx14/COLOR S-W-(N)/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 20/PRICE ¥31,800
 SIZE 6JJx14/COLOR S-W-(N)/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 23/PRICE ¥31,800
 SIZE 6JJx14/COLOR S-W-(N)/HOLE 4/P.C.D.100-114/OFFSET 38/PRICE ¥32,800
 SIZE 6JJx14/COLOR S-W-(N)/HOLE 5/P.C.D.100/OFFSET 40/PRICE ¥32,800
 SIZE 6JJx15/COLOR S-W-(N)/HOLE 4/P.C.D.100-114/OFFSET 38/PRICE ¥35,800
 SIZE 6JJx15/COLOR S-W-(N)/HOLE 5/P.C.D.100/OFFSET 40/PRICE ¥35,800
 SIZE 6½JJx15/COLOR S-W-(N)/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 10-23/PRICE ¥36,800
 SIZE 6½JJx15/COLOR S-W-(N)/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 26/PRICE ¥36,800
 SIZE 7JJx15/COLOR S-W-(N)/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 17/PRICE ¥37,800
 SIZE 7JJx15/COLOR S-W-(N)/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 20/PRICE ¥37,800

※掲載中のPRICEはシルバー、ホワイトの希望小売価格です。
 ホワイトポリッシュ(N)は4,000円アップとなります。

SIEG/S



SIZE 6JJx14/COLOR S-W-B/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 22/PRICE ¥31,800
 SIZE 6JJx14/COLOR S-W-B/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 28/PRICE ¥31,800
 SIZE 6½JJx15/COLOR S-W-B/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 23/PRICE ¥36,800
 SIZE 6½JJx15/COLOR S-W-B/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 27/PRICE ¥36,800





ホワイトポリッシュ(N)

SIZE 6Jx14/COLOR S-W/HOLE 4/P.C.D.100-114/OFFSET 38/PRICE ¥32,800
 SIZE 6Jx14/COLOR S-W/HOLE 5/P.C.D.100/OFFSET 40/PRICE ¥32,800
 SIZE 6Jx14/COLOR S-W-B(IN)/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 22/PRICE ¥32,800
 SIZE 6Jx14/COLOR S-W-B(IN)/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 25/PRICE ¥32,800
 SIZE 6 $\frac{1}{2}$ Jx15/COLOR S-W-B(IN)/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 23/PRICE ¥37,800
 SIZE 6 $\frac{1}{2}$ Jx15/COLOR S-W-B(IN)/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 26/PRICE ¥37,800
 SIZE 7Jx15/COLOR N/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 17/PRICE ¥42,800
 SIZE 7Jx15/COLOR N/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 20/PRICE ¥42,800
 ※掲載中のPRICEはシルバー、ホワイト、ガンメタの希望小売価格です。
 ホワイトポリッシュ(N)は上記価格に4,000円アップとなります。(除く7Jx15)



SIZE 6Jx14/COLOR S-W/HOLE 4/P.C.D.100-114/OFFSET 38/PRICE ¥31,800
 SIZE 6Jx14/COLOR S-B/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 22/PRICE ¥31,800
 SIZE 6Jx14/COLOR S-B/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 25/PRICE ¥31,800
 SIZE 6 $\frac{1}{2}$ Jx15/COLOR S-B/HOLE 4/P.C.D.114/OFFSET 23/PRICE ¥36,800
 SIZE 6 $\frac{1}{2}$ Jx15/COLOR S-B/HOLE 5/P.C.D.114/OFFSET 26/PRICE ¥36,800



株式会社ブリヂストン 東京都中央区京橋1-10-1
 お問い合わせ先 TEL.03(274)5761



RACER DRIVERS

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

●F1世界選手権(全16戦中3戦終了)
▽ドライバーズ

1	アラン・プロスト(F)	18点
2	ステファン・ヨハンソン(S)	13点
3	ナイジェル・マンセル(G B)	10点
4	ネルソン・ピケ(B R)	6点
4	アイルトン・セナ(B R)	6点
6	1ケーレ・アルボレート(I)	4点
6	アンドレア・デ・チェザリス(I)	4点

●F1世界選手権(全16戦中3戦終了)
▽コングストラクターズ

1	マクラーレン・T A G	31点
2	ウィリアムズ・ホンダ	16点
3	ロータス・ホンダ	9点
4	フェラーリ	7点
5	ブラバム・BMW	4点
6	アロウズ・メガトロン	3点

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WRC(世界ラリー選手権)
▽メイクス(全11戦中5戦終了)

1	ランチア	74点
2	アウディ	48点
3	フォルクスワーゲン	39点
4	ルノー	35点
5	マツダ	30点
6	フォード	28点

SPORTS-PROTOTYPE WORLD CHAMPIONSHIP

●SWC(スポーツプロトタイプ世界選手権)
▽チームズ(全12戦中4戦終了)

1	シルクカット・ジャガー	80点
2	ボルシェAG	54点
3	ブルン・モータースポーツ	34点
4	クレマー・ボルシェ	25点
5	スパイス・エンジニアリング	22点
6	エキュリー・エコッス	19点

●SWC(スポーツプロトタイプ世界選手権)
▽ドライバーズ(全13戦中3戦終了)

1	ジョン・ワトソン(G B)	55点
1	ヤン・ラマース(N L)	55点
3	アレック・ベル(G B)	54点
3	ハンス-ヨアヒム・シュトゥック(D)	54点
5	エディー・チーパー(U S A)	52点
5	ラウル・ボエセル(B R)	52点

●WRC(世界ラリー選手権)
▽ドライバーズ(全13戦中5戦終了)

1	ユハ・カンクネン(S F)	37点
2	マッシーモ・ビアシオン(I)	35点
3	ジャン・ラニュッチィ(F)	29点
4	マルク・アレン(S F)	28点
5	バルター・ロール(D)	27点
6	ケネス・エリクソン(S)	21点

F3000 INTERNATIONAL CHAMPIONSHIP

●F3000国際選手権(全12戦中3戦終了)

1	マウリツィオ・グージェルミン(B R)	13点
2	ステファン・モデーナ(I)	12点
3	ミッフェル・トロレ(F)	10.5点
4	ロベルト・モレノ(B R)	6点
4	ルイス・ペレス・サウラ(E)	6点
6	マーク・ブランデル(G B)	4点

WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●WTC(世界ツーリングカー選手権)
▽メイクス(全11戦中3戦終了)

1	BMW(Nº40)	60点
2	アルファロメオ(Nº79)	58点
3	BMW(Nº42)	56点
4	フォード(Nº6)	55点
4	フォード(Nº7)	55点
6	BMW(Nº46)	40点

●WTC(世界ツーリングカー選手権)
▽ドライバーズ(全11戦中3戦終了)

1	イバン・カベリ(I)	60点
2	ワルター・フォウラツ(I)	58点
2	マルチェロ・チブリアーニ(I)	58点
4	ステーブ・ツーパー(G B)	55点
4	クラウス・ニーツビーツ(D)	55点
4	ビエール・デュードンヌ(B)	55点
4	クラウス・ルドビク(D)	55点

EUROPEAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●ETC(ヨーロッパツーリングカー選手権)
▽チームズ(全7戦中2戦終了)

1	フィナ・レーシング	48点
2	BMWモータースポーツ	40点
2	BMWシビエム	40点

▽ドライバーズ(全7戦中2戦終了)

1	ビエール・フェルミニア(B)	48点
1	セルジユ・ド・リーデカーク(B)	48点

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3選手権(全18戦中5戦終了)

1	ジョニー・ハーバート(G B)	44点
2	ゲイリー・ブラバム(A U S)	21点
3	ペルトラン・ガショー(B)	17点
4	ニコラス・ジョンストロム(S)	12点
5	トーマス・ダニエルソン(S)	11点
6	ペリー・マッカーシー(G B)	10点

JAPANESE F3000 CHAMPIONSHIP

●日本F3000選手権(全9戦中3戦終了)

1	鈴木泰久	40点
2	星野 一義	36点
3	鈴木 利男	32点
4	ジェフ・リース(G B)	29点
5	松本 憲二	24点
6	長谷見昌弘	16点
6	中子 修	16点

FUJI GRAND CHAMPION SERIES

●富士グランチャンピオンシリーズ(全4戦中1戦終了)

1	星野 一義	20点
2	和田 孝夫	15点
3	高橋 国光	12点
4	鈴木泰久	10点
5	長谷見昌弘	8点
6	高橋 健二	6点

ALL-JAPAN ENDURANCE CHAMPIONSHIP

●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権(全7戦中2戦終了)

1	アラン・ジョーンズ(A U S)	32点
1	ジェフ・リース(G B)	32点
3	岡田 秀樹	28点
4	高橋 国光	27点
4	ケネス・アチソン(G B)	27点
6	マイク・サックフェル(N Z)	20点

ALL-JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

●全日本F3選手権(全10戦中3戦終了)

1	中谷 明彦	52点
2	ロス・チーパー(U S A)	45点
3	佐藤 浩二	29点
4	小岡 篤	24点
5	デブ・スコット(G B)	16点
5	マウリツィオ・サンドロ・サウラ(B R)	16点

ALL-JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●全日本ツーリングカー選手権(全6戦中1戦終了)

1	高橋 国光	29点
1	中谷 明彦	29点
3	中子 修	26点
3	岡田 秀樹	26点
5	原田 春人	19点
5	関根 基司	19点

ALL-JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権(全8戦中2戦終了)
▽Cクラス

1	後藤 正和	105点
2	三好 秀昌	100点
3	松本 誠	95点
4	藤田 宏志	80点
5	西尾雄次郎	50点
5	中村 善浩	50点

CART PPG INDY CAR WORLD SERIES

●CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ(全15戦中2戦終了)

1	マリオ・アンドレッティ(U S A)	33点
2	マイケル・アンドレッティ(U S A)	24点
3	ロベルト・グエレロ(C O L)	22点
4	ホセ・ガルツァ(M E X)	18点
5	ボビー・レイハル(U S A)	16点
5	アル・アンサー Jr(U S A)	16点

IMSA CAMEL GT CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGT選手権(全16戦中6戦終了)

1	チップ・ロビンソン(U S A)	97点
2	ブライス・コップ(U S A)	51点
3	アル・ホルバート(U S A)	50点
4	ジェームズ・ウィーバー(G B)	44点
5	ボビー・レイハル(U S A)	40点
5	ヨッヘン・マス(D)	40点

NASCAR WINSTON CUP

●NASCARウィンストン・カップ(全29戦中3戦終了)

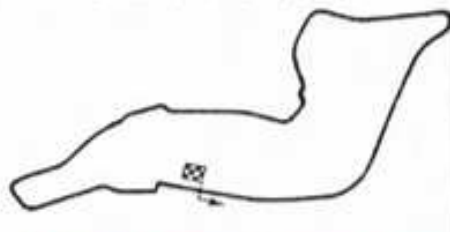
1	デイル・アンハート(U S A)	1555点
2	ビル・エリオット(U S A)	1335点
3	ニール・ボンネット(U S A)	1289点
4	テリー・クラボンテ(U S A)	1253点
5	リチャード・ベティ(U S A)	1220点
6	ラスティ・ウォレス(U S A)	1216点

POINT STANDINGS

F1

サンマリノ・グランプリ F1世界選手権第2戦

●5月3日 / イモラ: イタリア

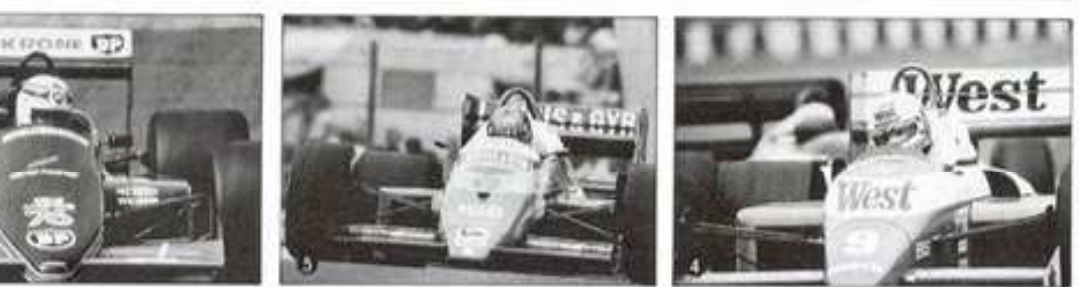


STARTING GRID

①A, セナ ロータス99T-4 1'27'54D 25'326	⑤N, マンセル ウィリアムズFW18-B 1'26'204D 25'916
②A, プロスト マクラーレンMP4/3-3 1'29'317D 26'135	⑥T, ファビ ベネトンB187-04 1'27'601D 27'270
③G, ヘルガー フェラーリF187-095T 1'28'229D 27'260	⑦M, アルボレート フェラーリF187-096 1'29'653D 28'014
④R, バトレーゼ ブラバムBT56-2 1'28'447D 28'421	⑧S, 中嶋 信 マクラーレンMP4/3-2 1'30'416D 28'758
⑨C, タナー アロウズA10-2 1'30'379D 28'848	⑩D, ワーウィック アロウズA10-1 1'28'887D 29'236
⑪T, ブーフエン ベネトンB187-03 1'28'523D 28'908	⑫中嶋 信 ロータス99T-1 1'29'579D 30'545
⑬A, デ・チェザリス ブラバムBT56-2 1'30'627D 30'382	⑬M, ブランドル ザクスピードF37-1 1'31'931D 31'054
⑭A, ナニーニ ミナルディM186-03 1'31'789D	⑭A, カンボス ミナルディM186-05 1'41'520D 31'838
⑮C, タナー ザクスピード86-3 1'32'977D 31'903	⑮P, ギンザーニ リジェJ529B-1 1'32'833D 32'248
⑯A, カッパ オゼッラFA10-01 1'32'308D 32'206	⑯P, ストレイフ チレムA016-1 1'35'001D 33'155
⑰P, アリオ ローラLC87-01 1'34'548D 33'846	⑰I, カベリ マーチ871-01 1'37'403D 33'877
⑱J, バルマー チレムA016-2 1'34'632D 34'127	⑱P, ファブル AGS-J1422-02 1'39'747D 36'159
⑳G, タルグイニ オゼッラFA10-02 1'42'446D	㉑N, ビカ(ウィリアムズFW18-B-2) 1'25'997D
	㉑R, アルノー(リジェJ529B-2) 1'31'078D(29'76)



①セナ「エーイ、シャンパンでも浴びてろ。マンセル&アルボレート「良かったヨカッタ」
②地元でフェラーリ復調の兆し。前半セナのロータスと2台のフェラーリの争いは焦点の一つ
③バトレーゼのブラバムも善戦。一時は2位に立ってマンセルとの差を縮めさせてみせた
④ザクスピードはブランドルの操縦で初得点
⑤オゼッラに乗る若いカッパも大健闘。終盤のガス欠さえなければ7位も充分にありえた
⑥実戦デビューのラルース・ローラ・D.F.Z



MISCELLANEOUS DATA

レース中のベストタイム		最高速 (km/h)	
1	ファビ	29'246.51	335.309
2	中嶋 信	29'543.54	333.333
3	マンセル	1'30'711.56	332.820
4	セナ	1'30'851.93	329.771
5	アルボレート	1'31'054.32	326.087
6	デ・チェザリス	1'31'180.31	325.850
7	プロスト	1'31'401.11	325.192
8	バトレーゼ	1'31'584.46	324.324
9	ワーウィック	1'31'582.22	324.037
10	ブーフエン	1'31'586.35	323.935
11	中嶋 信	1'31'891.57	323.525
12	ナニーニ	1'32'262.21	323.388
13	ヘルガー	1'32'929.48	322.870
14	アリオ	1'33'668.53	322.388
15	ナニーニ	1'34'006.18	321.620
16	カッパ	1'34'506.31	321.429
17	ブランドル	1'34'573.44	320.856
18	カンボス	1'34'709.20	318.021
19	ギンザーニ	1'34'817.48	316.994
20	タナー	1'34'996.31	313.134
21	ストレイフ	1'35'406.49	308.219
22	バルマー	1'36'182.17	305.689
23	カベリ	1'37'839.14	295.328
24	ファブル	1'38'543.62	290.167
25	タルグイニ	1'40'126.53	276.144
26			
27			

マンセル優勝、中嶋F1初ポイントを獲得
ネルソン・ピケの予選クラッシュというアクシデントが始まったサンマリノGPは、ライバルが脱落していく中を力強く走ったマンセルがシーズン初勝利を飾った。
ピケのクラッシュは、予選第1セッション開始20分後に起こった。全開で突っ込んでいく高速左コーナーでコースアウト、時速270kmでコンクリートウォールに激突したのだ。この時点でピケは最速タイムをマークしていた。幸いにも大事には至らなかったが医師から出走を認められず、レース当日はコメントイターとしてTVに出演することになった。
ポールポジションを得たのはアイルトン・セナだった。マンセルは自分がポールを取れると信じていたが、ファイナルセッションでウィリアムズは彼にフルタックで走るよう命じ、マンセルは予選2番手に留まった。
フォーメイションラップを終えてグリッドに戻って来たとき、エディ・チーバーがストール、腕を上げて合図する。続いてブイツェン、さらにブランドルも。

レースは60周から59周に短縮され、フォーメイションラップからやり直しとなった。これに助けられたのがアクティブサスペンションのトラブルで、ウォーミングアップランからピットインしていた中嶋信。この間にマシンをセナのTカーに乗り換えてピットスタートとなった。
セナはスタートから真っ先に飛び出したが、すぐにマンセルがトップに立つ。3番手にプロスト。2-3ラップの間、プロストはセナの後ろについていたが、6周目に入ったマンセルはミラーに移る見慣れた赤/白のノーズに気がついた。次の周には、それはさらに大きくなっていった。しかしプロストの追撃は14周で終わった。ジェネレータートラブルである。
マンセルはこの時、2位を走るアルボレートに10秒の差をつけていた。セナは3位に落ちている。ミニサンマリノでフェラーリは快調だった。マシンはアルボレートが期待していた以上に素晴らしい仕上がりを見せていた。しかし、一方のゲルハルト・ベルガーは15周目にピットイン。彼のフェラーリはターボのブースト

トが落ちてきていた。ベネトンのテオ・ファビもまた18周でピットイン。こちらはスタートでエディ・チーバーのアロウズと接触、フロント・ウイングを破損してアンダーステアに苦しんでいた。修理後ファビはファステストラップを出すなど猛烈な追い上げ。22周目マンセルはタイヤ交換のためピットイン。その後、シケインでコースアウトしてリヤブレーキがロックしやすくなった以外はトラブルもなく、安定したペースでトップを走り切った。
リカルド・バトレーゼと4位を争っていたヨハンソンは43周目、突然フロントウイングが外れ、予定外のピットストップで順位を落とす。バトレーゼはセナ、アルボレートを追い抜いて2位を走りイタリヤのファンを沸かせたが、50周目にオルタネーターが壊れてスロウダウン、9位でフィニッシュ。これで2位に上がったアルボレートだったが、ベルガー同様ターボトラブルで後退、セナに2位を明け渡し、3位でゴールした。
中嶋はピットスタートながら終盤安定した走りで見事にポイントを獲得。日本人初のポイント獲得。

RESULT

5,040x59周=297.36km 決勝出走25台・完走13台		レース後重量		順位		
①N, マンセル	ウィリアムズFW18-B・ホンダ	GY	59.90	1'31'24.076	549%	1位
②I, セナ	ロータス99T-4	GY	59.90	1'31'51.621	563%	2位
③M, アルボレート	フェラーリF187	GY	59.90	1'32'03.720	554%	3位
④S, 中嶋 信	マクラーレンMP4/3-TAG	GY	59.90	1'32'24.664	551%	4位
⑤M, ブランドル	ザクスピードF37	GY	57.90	1'31'32.235	577%	5位
⑥T, 中嶋 信	ロータス99T-4	GY	57.90	1'31'31.203	566%	6位
⑦G, タナー	ザクスピード86-3	GY	57.90	1'32'19.109	577%	7位
⑧P, ストレイフ	チレムA016-1	GY	57.90	1'32'50.146	577%	8位
⑨R, バトレーゼ	ブラバムBT56-BMW	GY	57.90	1'32'27.029	578%	2位
⑩P, アリオ	ローラLC87-01	GY	55.90	1'32'39.468	553%	10位
⑪D, ワーウィック	アロウズA10-メカトロ	GY	55.90	1'32'49.661	561%	4位
⑫A, カッパ	オゼッラFA10-01	GY	54.90	1'32'49.661	561%	3位
⑬P, ファブル	AGS-J1422-02	GY	53.90	1'32'51.943	560%	13位
⑭T, ファビ	ベネトンB187-04	GY	51.90	---	---	4位
⑮P, ブーフエン	ベネトンB187-03	GY	48.90	---	---	5位
⑯C, タナー	アロウズA10-メカトロ	GY	48.90	---	---	8位
⑰A, デ・チェザリス	ブラバムBT56-BMW	GY	48.90	---	---	12位
⑱A, カンボス	ミナルディM186-モザン	GY	30.90	---	---	14位
⑳G, タルグイニ	オゼッラFA10-02	GY	26.90	---	---	20位
㉑A, ナニーニ	ミナルディM186-モザン	GY	25.90	---	---	13位
㉒I, カベリ	マーチ871-01	GY	18.90	---	---	18位
㉓G, ヘルガー	フェラーリF187	GY	16.90	---	---	5位
㉔A, プロスト	マクラーレンMP4/3-TAG	GY	14.90	---	---	2位
㉕P, ギンザーニ	リジェJ529B-1	GY	7.00	---	---	11位
㉖R, アルノー	リジェJ529B-2	GY	---	---	---	---
㉗N, ビカ	ウィリアムズFW18-B	GY	---	---	---	---

RACE DIARY

Photos/Norio Koike

F1

ベルギー・グランプリ F1世界選手権第3戦

●5月17日/スパ-フランコルシャン：ベルギー



STARTING GRID

①A.プロスト マクラーレンMP4/3-3 2'11'205D-1'54'186	②M.アルボレート フェラーリF187-096 2'07'459D-1'53'511	③A.マンセル ウィリアムズFW118-B 2'06'965D-1'52'026	④A.セナ ロータス99T-4 2'08'450D-1'53'426
⑤R.バトラーゼ ブラバムBT56-3 2'12'914D-1'55'064	⑥T.ブーフヴェン ベネトンB187-03 2'08'752D-1'54'300	⑦S.ハーンソン マクラーレンMP4/3-2 2'12'063D-1'55'781	⑧T.ファビ ベネトンB187-04 2'12'358D-1'55'339
⑨D.ワーウィック アロウズA10-1 2'10'946D-1'56'359	⑩C.ナーバー アロウズA10-2 2'15'321D-1'55'899	⑪A.ディ・チェザリス グラハムBT56-2 2'13'871D-1'57'101	⑫A.カピリ マラーチ871-01 2'13'355D-2'02'036
⑬R.アルヌー リジェJS298-2 2'15'012D-1'59'117	⑭P.ドンゼーニ リジェJS298-1 2'15'339D-1'58'291	⑮A.カンボス イナルディM186-05 2'14'945D-2'00'763	⑯カベリ マラーチ871-01 2'13'355D-2'02'036
⑰P.アリオー ローレル016-01 2'13'082D-2'02'347	⑱P.スレイフ チェルシ016-1 2'18'900D-2'03'098	⑲A.カピリ マラーチ871-01 2'13'355D-2'02'036	⑳P.ファブル AGS-JH22-02 2'26'499D-2'07'361
⑳A.カピリ マラーチ871-01 2'13'355D-2'02'036	㉑P.ファブル AGS-JH22-02 2'26'499D-2'07'361	㉒A.カピリ マラーチ871-01 2'13'355D-2'02'036	㉓P.ファブル AGS-JH22-02 2'26'499D-2'07'361



①前を行くホンダ勢3車の「トラブル」をよそに、プロストは悠々と27周目
②2度目のスタート直後、セナ+マンセル+アルボレート+ピケ+ベルガー
③最後ガス欠に見舞われながらも3位となったア・ディ・チェザリス。意外な入賞
④プロスト+ヨハンソンのマクラーレン1-2 ⑤善戦したファビだったが...



MISCELLANEOUS DATA

レース中のベストタイム		決勝日のウォームアップ	
1	プロスト 1'57'193/26周目	プロスト 1'58'278	
2	ヨハンソン 1'59'015/33周目	ヨハンソン 1'59'705	
3	ピケ 1'59'512/8周目	ベルガー 1'58'859	
4	マンセル 1'59'651/12周目	マンセル 1'58'909	
5	ファビ 1'59'927/8周目	ブーフヴェン 2'00'354	
6	アルボレート 2'00'017/7周目	アルボレート 2'00'463	
7	ディ・チェザリス 2'00'154/33周目	ピケ 2'00'693	
8	ブーフヴェン 2'01'020/4周目	ファビ 2'01'165	
9	中嶋 悟 2'02'306/34周目	ワーウィック 2'01'466	
10	ナーバー 2'03'091/29周目	バトラーゼ 2'01'612	
11	ワーウィック 2'03'843/6周目	ディ・チェザリス 2'01'767	
12	ブランドル 2'04'227/16周目	セナ 2'02'000	
13	アルヌー 2'04'471/15周目	ナーバー 2'02'503	
14	ドンゼーニ 2'04'691/13周目	アルヌー 2'02'518	
15	バトラーゼ 2'05'206/2周目	ブランドル 2'02'872	
16	ダナー 2'05'247/8周目	キンザーニ 2'05'077	
17	アリオー 2'05'456/16周目	ダナー 2'05'295	
18	カピリ 2'05'825/6周目	ナニニ 2'05'309	
19	カベリ 2'06'011/13周目	中嶋 悟 2'05'371	
20	ベルガー 2'05'414/2周目	アリオー 2'05'779	
21	スレイフ 2'05'812/19周目	カンボス 2'06'350	
22	ファブル 2'05'977/15周目	カピリ 2'06'559	
23	ナニニ 2'17'571/1周目	スレイフ 2'07'320	
24		バーマー 2'07'794	
25		ファブル 2'11'657	
26		カベリ 2'15'345	

RESULT

順位	ドライバー	チーム	タイム	周回数	失格
1	A.プロスト	マクラーレンMP4/3-TAG	1'27'03"217	55.7%	1位
2	S.ハーンソン	マクラーレンMP4/3-TAG	1'27'27"991	54.7%	2位
3	A.ディ・チェザリス	グラハムBT56-BMW	1'28'21"788	56.5%	3位
4	C.ナーバー	アロウズA10-メカトロ	1'28'22"923	56.5%	4位
5	中嶋 悟	ロータス99T-ホンダ	1'27'44"166	56.0%	5位
6	R.アルヌー	リジェJS298-メカトロ	1'27'48"192	52.6%	6位
7	P.ドンゼーニ	リジェJS298-メカトロ	1'29'39"718	52.0%	7位
8	P.アリオー	ローレル016-フォードDFZ			8位
9	R.スレイフ	チェルシ016-フォードDFZ			9位
10	P.ファブル	AGS-JH22-フォードDFZ			10位
11	T.ファビ	ベネトンB187-フォード			11位
12	M.ブランドル	ゼクスビー-FRTI			12位
13	T.ブーフヴェン	ベネトンB187-フォード			13位
14	S.A.マンセル	ウィリアムズFW118-ホンダ			14位
15	R.カベリ	マラーチ871-フォードDFZ			15位
16	R.ピケ	ウィリアムズFW118-ホンダ			16位
17	A.カピリ	オゼンラFA11-アルファロメオ			17位
18	M.アルボレート	フェラーリF187			18位
19	C.ダナー	ゼクスビー-FRTI			19位
20	D.ワーウィック	アロウズA10-メカトロ			20位
21	R.バトラーゼ	ブラバムBT56-BMW			21位
22	R.ベルガー	フェラーリF187			22位
23	A.ナニニ	イナルディM186-モデルニ			23位
24	A.セナ	ロータス99T-ホンダ			24位
25	C.バーマー	チェルシ016-フォードDFZ			25位
26	A.カンボス	イナルディM186-モデルニ			26位

・優勝タイム：205.680秒/分
 ・最速ラップ：A.プロスト(マクラーレン-TAG) 1'57'153 213.260秒/分 26周目
 ・レースリタイア：1-9=ピケ、10-43=プロスト
 ・レース11周目の事故のため赤旗中断、バーマーとカンボスを除く24台で再レース
 ・選手権順位：①プロスト-18、②ヨハンソン-13、③マンセル-10、④ピケ-6、⑤セナ-6、⑥アルボレート-4、⑦ディ・チェザリス-4、⑧ベルガー-3、⑨ナーバー-3、⑩中嶋-3、⑪ブーフヴェン-2、⑫ブランドル-2、⑬アルヌー-1(コンストラクターズ)⑭マクラーレン-TAG-31、⑮ウィリアムズ-ホンダ-16、⑯ロータス-ホンダ-16、⑰フェラーリ-7、⑱ブラバム-BMW-4、⑲アロウズ-メカトロ-3、⑳ベネトン-フォード-2、㉑ゼクスビー-2、㉒リジェ-メカトロ-1

マクラーレン1-2。プロスト27勝記録タイ

第3戦ベルギーGPは、1周目に起こったマルチクラッシュのためスタートからやり直し、さらに予選上位のマシンが相次いで脱落と荒廃様のレースとなった。その中を着実に走り続けたプロストが、レースをものにした。2位にはチームメイトのヨハンソンが入り、マクラーレンの1-2フィニッシュ。

スパ・フランコルシャンは例年のことく悪天候に悩まされ、予選で晴れたのは最終セッションでの25分間のみ。その中でベストタイムをマークしたのはウィリアムズの2台。しかしポールのマンセルが1分52秒026、2番手のピケは1分53秒416と、その差は1秒以上も離れていた。3番手はコンマ1秒差でセナ、これにベルガー、アルボレートが僅差で続く。プロストは6番手。

しかしプロストは例のごとく、決勝のウォーミングアップランまでには必ずてを整え、最速タイムを出すまでになっていた。

このレースでのポイントはスタート直後の1コーナーだ。これはタイトに右に曲がりこむヘアピンで、序盤の順位に大きく響く。1回目のスタートでは、マンセル、セナ、ピケとトラブルなくここをクリアしていったが、オールラウンドでアルヌーとディ・チェザリスが接触、2周目に入るストレートでベルガーがスピニングしてブーフヴェンが絡む。さらに2台のティレルとオゼラのカッフィがクラッシュしてレースは赤旗中断。43周のまま初めからやり直しとなった。このクラッシュで、バーマーとカンボスは1カーを用意できずに出走せず。

40分後、再スタートで前に出たのはセナだった。強引とも見える走りでもピケをかわし、1コーナーではマンセルも抑え込んだ。セナとマンセルはすぐに3位以下を離し始める。しかし右、左と続くS字の進入でマンセルがセナに並びかけてコーナーに突っ込み、セナの左前輪とマンセルの右後輪が接触、2台はまるで絵に描いたように並んだままスピニングアウトしてしまった。マンセルは再びコースに戻ったが、セナはそこでリタイアとなる。これでトップに立ったのがピケ、その後ろにはアルボレート、そしてプロスト。しかしピケは10周目、電気系のトラブルに見舞われ、アルボレートのリタイアにスピンしてリタイアとなった。これでプロストがトップに立つ。2番手にはファビが上がって来たが、17周目にはヨハンソンがファビを捉え、マクラーレン1-2の態勢となる。ファビはその後、27周目にエグゾーストパイプのトラブルでベスタワン、結局リタイアとなった。

プロストにとって一番危なかったのは、37周目、周回遅れのアリオーが勢いよくスピニングコースに飛び出して来た時だった。幸運にもすんでの所でこれをかわし、プロストはシーズン2勝目を挙げた。この勝利によりプロストはそのF1GP優勝回数を27勝とし、ジャッキー・ステュワートが13年以上も保持し続けてきた記録に並ぶこととなった。得意とする次戦モナコGPで新記録樹立に挑む。

予選15位からスタートした中嶋悟は着実に走り、5位でフィニッシュ、再びポイントを得た。

事故やピットでの出来事を除けば、抜き合いもない退屈な一戦と言えた。

F3000 第37回ローマ・グランプリ FIA国際F3000選手権第2戦

● 5月10日 / バッレレンガ：イタリア



①モデーナはF3000初優勝、手前サーラ
②ローラのエース、サーラは2位に入賞
③モデーナがダルマをリードする序盤戦



強い陽光降り注ぐイタリアはバッレレンガ。決勝進出を果たした26台ものF3000マシンはF3並みの接戦を続けて観客を沸かした。勝ったのはマーチ・ワークスと言うべきオニクス・チームのNo.1、ステファノー・モデーナ。イタリア期待の新星だ。

元カート・チャンプ、モデーナが地元イタリアで初優勝

強い陽光降り注ぐイタリアはバッレレンガ。決勝進出を果たした26台ものF3000マシンはF3並みの接戦を続けて観客を沸かした。勝ったのはマーチ・ワークスと言うべきオニクス・チームのNo.1、ステファノー・モデーナ。イタリア期待の新星だ。

RESULT

順位	ドライバー	チーム	タイム	予選順位	タイム
1	モデーナ	マーチワークス	1'10.0670	A1	1'06.56
2	サーラ	ローラエース	1'10.1853	B2	1'06.38
3	グーゼン	ラルトRT21	1'10.4072	B3	1'06.65
4	ラファエリ	マーチワークス	1'10.4325	B4	1'06.80
5	ジョーゼ	ローラエース	1'10.4866	A5	1'06.95
6	ブルンダ	ローラエース	1'10.0683	A3	1'06.87
7	ワレラ	ローラエース	1'11.1210	B7	1'07.26
8	レオニ	マーチワークス	1'11.2756	B6	1'07.18
9	カイザー	マーチワークス	1'11.3073	A4	1'06.89
10	フェルナ	ローラエース	1'11.3493	B1	1'07.02
11	モレノ	ラルトRT21	1'11.3597	A8	1'07.27
12	ガビアーニ	マーチワークス	1'11.0787	A2	1'07.11
13	アルティン	ラルトRT21	1'11.4508	A10	1'07.61
14	カイザー	ラルトRT21	1'11.4752	B12	1'08.16
15	ジョーゼ	マーチワークス	1'11.4885	A13	1'08.42
16	ヘルムント	ローラエース	1'13.3279	B13	1'07.86
17	ワレラ	ラルトRT21	1'10.3458	B10	1'07.75
18	ブルンダ	ローラエース	DNQ	B8	1'07.75
19	トロー	ローラエース	DNQ	A12	1'07.84
20	アビエッタ	ラルトRT21	DNQ	A9	1'07.44
21	ダルマ	マーチワークス	DNQ	B11	1'06.30
22	タルカイニ	マーチワークス	DNQ	B5	1'07.16
23	スベンス	マーチワークス	DNQ	A11	1'07.94
24	グーゼン	ローラエース	DNQ	A2	1'06.66
25	グーゼン	ラルトRT21	DNQ	A6	1'07.10
26	ジョーゼ	ラルトRT21	DNQ	A14	1'08.14
27	カイザー	ラルトRT21	DNQ	B14	1'08.14
28	ヘルムント	マーチワークス	DNQ	B15	1'08.10
29	ワレラ	マーチワークス	DNQ	B16	1'08.21
30	ブルンダ	ローラエース	DNQ	A15	1'11.03
31	トロー	マーチワークス	DNQ	A16	1'11.06

F3000 スパ・フランコルシヤン FIA国際F3000選手権第3戦

● 5月16日 / スパ・フランコルシヤン：ベルギー



①タイトナラ・スルススを抜けるトローと新鋭ブランデル
②表彰台上的ブランデル、トロー、モレノ（右から）
③ジャック・ビルヌーブは予選落ち④雨中のスタート



雨とグリッドのF1前座戦、フランス人のトローレ勝つ

雨とグリッドのF1前座戦、フランス人のトローレ勝つ

スパでの天候の急変はよく知られた話だ。ただでさえ難コースのそこは、天候によってさらにリスクなものとなる。そして今回の一戦にもわながやはり仕掛けられていた。

RESULT

順位	ドライバー	チーム	タイム	予選順位	タイム
1	トロー	ローラエース	38'57.67	8	2'24.78
2	ブランデル	ローラエース	39'00.72	5	2'24.00
3	モレノ	ラルトRT21	39'07.52	1	2'23.77
4	カイザー	マーチワークス	39'10.31	2	2'23.84
5	ワレラ	ローラエース	39'25.46	14	2'25.67
6	アビエッタ	ラルトRT21	39'51.52	18	2'26.27
7	ジョーゼ	ローラエース	39'51.75	4	2'23.94
8	ラファエリ	マーチワークス	39'52.90	17	2'26.21
9	スベンス	マーチワークス	40'15.86	9	2'24.85
10	ジョーゼ	マーチワークス	40'17.88	24	2'26.91
11	ヘルムント	ローラエース	40'29.59	21	2'26.59
12	タルカイニ	ローラエース	40'44.24	11	2'25.23
13	レオニ	マーチワークス	40'51.12	25	2'27.91
14	フェルナ	ローラエース	40'52.78	13	2'25.46
15	カイザー	ローラエース	40'53.47	12	2'25.18
16	ブルンダ	ローラエース	40'54.11	6	2'24.18
17	モレノ	ラルトRT21	40'58.21	26	2'27.11
18	トロー	ローラエース	40'58.63	20	2'26.53
19	ブルンダ	ローラエース	41'11.61	16	2'26.06
20	アビエッタ	ラルトRT21	40'42.29	15	2'25.71
21	グーゼン	ラルトRT21	DNQ	7	2'24.49
22	カイザー	ラルトRT21	DNQ	23	2'26.72
23	ジョーゼ	マーチワークス	DNQ	3	2'23.92
24	カイザー	マーチワークス	DNQ	22	2'26.47
25	ジョーゼ	マーチワークス	DNQ	22	2'26.47
26	ジョーゼ	ラルトRT21	DNQ	10	2'24.88
27	カイザー	ラルトRT21	DNQ	27	2'28.27
28	タルカイニ	マーチワークス	DNQ	28	2'28.58
29	カイザー	マーチワークス	DNQ	29	2'28.86
30	ジョーゼ	ラルトRT21	DNQ	30	2'30.60
31	ジョーゼ	マーチワークス	DNQ	31	2'30.62
32	トロー	マーチワークス	DNQ	32	2'30.76
33	トロー	マーチワークス	DNQ	33	2'32.31
34	トロー	マーチワークス	DNQ	34	2'35.68

RACE DIARY

Photos/Max Press, EPSON

WRC

サファリ・ラリー 世界ラリー選手権第4戦

●4月16-20日/ケニア



①アウディ 200クアトロを駆り久し振りのシャンパンを平にする1位のミッコウ
②一時はトップを快走していたトヨタ・スープラだったが、3位にトルファが入る
③スバル勢の最上位は5位のエクルト
④カデットGSiのアルトネンは9位に
⑤シャレードの最上位は、平林の17位だ
⑥ゴルフは小肌量ながら健闘し4位が



ハヌー・ミッコウ15年振りのミッキー

広大なアフリカ大陸の自然を駆けるサファリ・ラリーは、永年、日本車の天下だった。その気候・風土の特殊性から、かつてここでは北欧のドライバーに勝ち目はないと言われていたこともある。

15年前、サファリ史上初めてヨーロッパ出身のドライバーとなったハヌー・ミッコウが、今度は日本車しか勝てないと思われていたところでその通説をくつがえす張本人となった。彼のアウディ200クアトロには7番というカーナンバーを持っていったが、15年前の彼のナンバーもまた7番だった。ミッコウにとってはまさにラッキー・セブンそのものだった。

すでに時を越したと見られWRC戦への参戦もこの1、2年めっきり減ったミッコウだが、このタフなサファリでまだまだ第一人者たるところを見せた。とはいってもラリー前半はビヨルン・ワルデガルド(トヨタ・スープラ)やケネス・エリクソン(VWゴルフ)との争いが激しく、いずれが勝つかは全く予断を許さぬものだった。しかし、このワルデガルドとエリクソンがラリー終盤に至ってエンジントラブルのため相次いで脱落すると、ミッコウは安全圏に逃げ込み、続く2位にもチームメイトのバルター・ローグが上がってきた。アウディの1-

2だ。不思議なことに、4WD車の総合優勝もサファリ史上初めてのことだった。これに対して、4年連続優勝を狙っていたトヨタは恵まれていなかった。若いラルス・エリク・トルフは体調を崩してどうにか3位に食い込むのが精一杯。ロビン・ウリヤチが6位。いずれにせよ、今回がデビュー戦となるスープラ3・0に昨年まで常勝だったグループBセリカ・ターボと同じ結果を望むこと自体やはり無理というものだろう。それでもトヨタはニッサンと比べれば良かった方で、ニッサン200SXを持ち込んだニッサン勢は、すぐにエリスのシエカー・メツタが消え、アンドレア・ザヌツシも脱落。わずかにマイク・カーランドが8位になったにとどまった。

大健闘のエリクソンが消えたあとでもVWはエルビン・ペーバーが頭張り4位。スバル4WDターボで様々なトラブルを経験したバー・エクルトが5位でナイロビに戻ってきた。スバルといえば、85年の負傷以来WRCから遠ざかっていた87バリー・ダカール・ラリー勝者アリ・パタネンがこれに乗ったのも話題。彼は10位で完走。スバルはチーム賞を獲得した。予想のつきにくかった今年のサファリ、3番目のウィナーはアウディだった。

RESULT

●サファリ・ラリー(4月16日朝14:00)→ケニア(4月20日朝10:00) 558km
ケニア(全長6:00)→カバネット(全長10:51) 542km
カバネット(全長17:00)→キスム(全長22:54) 616km
キスム(全長5:00)→ナタル(全長10:57) 562km
ナタル(全長15:30)→ナイロビ(全長19:27) 390km
②ナイロビ(日曜10:30)→ボイ・サファリ・ロッジ(日曜17:13) 641km
ボイ・サファリ・ロッジ(月曜2:30)→ナイロビ(月曜10:00) 649km
トータル 4003kmの中に計のタイムコントロール

順位	ドライバー	車種	タイム
1	ミッコウ/Aヘルツ	アウディ 200クアトロ	3'39'44"
2	ワルデガルド/ゲイストドール	アウディ 200クアトロ	3'56'39"
3	エリクソン/B.メランダー	トヨタ・スープラ3.0	4'31'09"
4	ペーバー/A.フェルツ	VWゴルフGTI 16V	5'47'27"
5	エクルト/ト.ウォットク	スバル4WDターボRX	6'00'42"
6	ウリヤチ/ス.ス.リット	トヨタ・スープラ3.0	6'33'07"
7	カーランド/ス.ニクソン	アウディ・クアトロ	6'45'27"
8	パタネン/A.ランカスター	ニッサン200SX	7'15'04"
9	アルトネン/A.ドリューズ	オペルカデットGSi	8'08'10"
10	ペーバー/A.ランカスター	スバル4WDターボRX	9'06'17"
11	ペーバー/A.ランカスター	スバル4WDターボRX	9'10'10"
12	シャレード/カー	ニッサン200SX	9'36'14"
14	プレストン/リナル	ランチア・デルタHF4WD	10'06'11"
17	平林 誠/T.ソイン	ダイハツシャレード	11'49'04"

●主なりタイア

①K. エリクソン/A.ティクマン	VWゴルフGTI 16V	A TC78	エンジン
②B. ワルデガルド/A. キヤラガー	トヨタ・スープラ3.0	A TC68	エンジン
③A. ゼンネン/A. マーティ	ニッサン200SX	A TC56	サスペンション
④中. 正雄/A. カン	ニッサンマーチターボ	A TC46	クラッチ
⑤ヘリヤー/ウィリアムズ	フォードシエカーRSコスワース	A TC45	ミッション
⑥松本 勇一/A. テイルブリー	ニッサンマーチターボ	A	エンジン
⑦高橋 正博/河田 博章	ニッサンマーチターボ	A TC44	カスケッド
⑧S. ブロンクビスト/ベルクセント	フォードシエカーRSコスワース	A TC27	電気系統
⑨岩崎 泰弘/A. ヒサヤシ	マツダ・フェイクリア4WD	A TC13	サスペンション
⑩高橋 真徳/A. マンチャリア	スバル4WDターボ	A TC13	タイムアクト
⑪S. メツタ/A. コルズ	ニッサン200SX	A TC1	アブ

WRC ツール・ド・コルス 世界ラリー選手権第5戦

●5月7-9日/コルシカ島、フランス

●ベルナルド・ベギンのドライブするBMW M3。WTCの実力を、WRCでも証明。今後の活躍はいかに
●優勝したベルナルド・ベギンは、77年に桑島らとF3を経験している
●2位は、地元コルシカ島のイブ・ルーベのランチア・デルタが入る
●7位に入ったのは、このマールボロ・カラーの、カルロス・セインツのフォード・シエラRSコスワース
●フォード・シエラよりも300Kgも軽いといわれる、総合4位はジャン・ラニョッティのルノー11ターボ
●ヘンリ・トイボネン、セルジオ・クレストここに語る……



RESULT

●ラリールート①アンジャツチオ(5月7日木曜00)-マスタリア(木曜20:00)
562.05km うちSSは9つ=232.25km
②マスタリア(金曜00)-カルビ(金曜18:00)
399.20km うちSSは8つ=205.37km
③カルビ(土曜00)-アンジャツチオ(土曜16:30)
405.77km うちSSは7つ=181.60km
トータル:1367km うちSSは24=619.22km

●上位車種 出走95台・完走35台

1 (98) ベルナルド・ベギン	BMW M3	A	7'22'30"
2 (5) イブ・ルーベ	ランチア・デルタHF4WD	A	7'24'38"
3 (6) Mヒアソン/T.シセーロ	ランチア・アルファHF4WD	A	7'24'58"
4 (3) ラニョッティ/J.シセーロ	ルノー11ターボ	A	7'25'11"
5 (8) ショット/リオー/M.ペラン	ルノー11ターボ	A	7'27'05"
6 (14) デュエッソ/G.ヒアール	BMW M3	A	7'37'58"
7 (10) セインツ/A.ソト	フォード・シエラRSコスワース	A	7'41'16"
8 (15) オーリオル/ル.オジェツリ	フォード・シエラRSコスワース	A	7'44'16"
9 (16) オレイト/ユ.オレイト	ルノー11ターボ	A	7'50'08"
10 (11) ボッジン/R.シアラロニ	VWゴルフGTI 16V	A	7'52'52"
11 (7) シンジャン/シディニ	ルノー5GTターボ	N	7'57'02"

●主なりタイヤ

5K エリアソン/ド.ティータマン	VWゴルフGTI 16V	A	SS14	エンジン
①P.ルーベ/J.L.マルタン	ルノー11ターボ	A	SS12	オルタネーター
②S.サビー/J.D.フォーシユ	ランチア・デルタHF4WD	A	SS10	サスペンション
③S.ブロンカビスト/B.ベルクルント	フォード・シエラRSコスワース	A	SS9	構造
④P.ベルナルド/A.ニ/J.ベルナルディニ	BMW M3	N	SS7	ミッション
⑤P.ヒアール/M.C.ラヌマン	プロジョー205GTI	A	SS6	パツタリー
⑥G.ファンラン/ア.ティルバール	オペル・カデットGSi 2.0	A	SS4	エンジン
⑦K.グルンデル/T.ハリーマン	フォード・シエラRSコスワース	A	SS1	アアクシデント
⑧P.アルニョ/J.A.マエ	メルセデスベンツ190E2.3-16	A	SS1	ホイール

●SS上位者

1 ラニョッティ	ルノー	1位	2位	3位	4位	5位	6位
2 ベギン	BMW	3位	7位	10位	13位	—	—
3 サビー	ランチア	2位	—	1位	1位	3位	—
4 オーリオル	フォード	1位	2位	3位	5位	4位	4位
5 ショット	ルノー	1位	—	—	—	—	—
6 ショット/リオー	ルノー	—	8位	6位	2位	2位	3位
7 ヒアソン	ランチア	—	4位	2位	3位	4位	5位
8 ベギン	ランチア	—	1位	3位	7位	6位	1位

BMW-M3、WRC初登場で初優勝を飾る

5月7-10日フランスのコルシカ島で開催された、WRC第5戦ツール・ド・コルスは、今回も惨事が発生し、今後のWRC開催に何らかの形で、その問題が表面化しよう。

エントリは、当初からマツダが不参加を表明し、アウディも勝目のないコルスに消極的でその姿を現していない。その他のチームにも、多少のメンバーの変更がある。ランチアのマルク・アレクシ、ユハ・カンクネン、きついロードセクションのアレージ設定を考慮し、ラリーをポイコット。大多数のフィンランド人ドライバーも賛同し、ポイコットを決めた。

それが幸いしたが、今回、意外なマシン、意外なドライバーの活躍が光った。

光ったマシンは、WRC初登場のBMW M3。ワークス体制ではないがイギリスのデビッド・リチャード率いる「ブライト・プロドライブチーム」からエントリし、ドライバーはいぶし銀のベルナルド・ベギンとマルク・デュエツ。

光ったドライバーは、地元コルシカ島のドライバー、イブ・ルーベ。マシンはトイップカラーではなく、なんとワークスのランチア・デルタHF4WD。

その片鱗はラリー初日から、ベギンのM3がフォード・シエラより6秒も速く、ルーベは3台のワークスランチアの中で最速をマークするという形で現れた。第1ステージ最後のSS9では、ルーベがベギンを12秒もリードし、白熱した序盤の展開だ。このトップ争いとは別なところで悲しい事故が起きた。グループNの「コ・ドライバーが帰らぬ人となった」。

コルスはオール・クイックながら、ドライバーには苛酷だ。ベッティが、トイボネンに続き惨事は再現された。

2日目、ベギンは安定して実力を発揮し、2位との差を49秒、やがて2分に広げることに成功。ルーベはタイヤのパンクで大きくタイムロス。

3日目、ベギンのM3は完走に標準を合せ、ベイスを落とす。ルーベはゴール直前にまたもタイヤトラブルで、ベギンに有利に動く。結局、ルーベは2位でランチア最上位、BMW M3は見事にWRCのデビューを、総合優勝で飾った。

グループAとなり4WD至上の風潮から、極くコンベンショナルな2WDでも勝てることを証明したBMW M3の優勝だった。

RACE DIARY

Photos / Max Press

WTC

マールボロ・ハラマ4時間 世界ツーリングカー選手権第2戦

●4月19日/ハラマ：イタリア/観客10000人



①ハラマのカーブを攻めるアルファ75ターボ
②そのドライバーはこのジャック・ラフィット。昨年イギリスGP重傷以来の初レースだ



①

RESULT

順位	ドライバー	チーム	タイム
1	ニコラ・ピッコロ	R. ラッペンバール	4:01:25.268
2	カベリ	R. ラッペンバール	4:02:16.433
3	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
4	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
5	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
6	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
7	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
8	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
9	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
10	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
11	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
12	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
13	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
14	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
15	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
16	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
17	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
18	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
19	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
20	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
21	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
22	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
23	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
24	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
25	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
26	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
27	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
28	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
29	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811
30	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	4:03:01.811

Photos / Willem J. Staat

シムニツァーM3がニコハム・タイヤデビュー2位独占

BMW M3が今度こそ本当にWTC勝利をものにした。ニコハム・タイヤを履いた2台のシムニツァーM3が1-2フィニッシュ、今回はレース後の失格騒動もなかった。

2台のシムニツァーのうち初エマヌエーレ・ピッコロ/ロランド・ラッペンバール(昨年のF1600フェスティバル優勝者)の予定だったが、ピッコロの素晴らしいドライブで優勢がはっきりしたところで、チームはラッペンバールに代えてロベルト・ラバリア(昨年のTCCチャンピオン)をピッコロと組ませ、優勢をさらに強固なものにしようとした。結局はイバン・カベリ/ラッペンバールの4人も2位に食い込み、F3000ドライバー2人(ルイス・ベレス・サラーとオリビエ・グリュイール)が繰るM3が3位となった。

前戦モンツァでは直前になって出走を断念したエッゲンバール/シエラRSコスワースは、今回がデビュー戦。そしていきなり予選1-2位を奪ってその速さを印象づけた。レースでは彼らのピレリがシムニツァーM3のニコハム

ほと熱い路面にマッチせず、結局4-5位でフィニッシュすることになる。しかし白を基調にしたマシンが多いM3群に対して、黒地に赤のテキサコ・カラーをまとったエッゲンバール/シエラは、WTCを面白くする無気味な存在と言えそう

そして今回のもうひとつの焦点は、ジャック・ラフィットの復帰第一戦ということだった。昨年7月のイギリスGPで両足骨折の重傷を負ったGP最多出走記録更新の可能性を絶たれたこの43歳のフランス人は、それでもレースがしたくてたまたま、依然ピッコロをひきながらニコハムの人となった。マシンのアルファロメオ75ターボが性的に今一つということはあるが、ワークス・アルファの一員として今後も機会を見て走るとい

このレースではまた、BMWレディス・チームのアネット・ミュービセン操縦するシムニツァーM3がガードレールに激突する事故もあった。衝突のショックでヘルメットが脱げ落ちてしまったが、幸い彼女に怪我はなかった。

WTC

ブルガンディ500 世界ツーリングカー選手権第3戦

●5月10日/ディジョン：フランス



①ディジョンの丘を行く3台のシエラRSコスワース。M3にはわずかに及ばず3-4-5位に連なる
②ウィナー、チェコット/ブランカテリのシビエム・チームM3。写真のドライバーは「ブランカ」



①

RESULT

順位	ドライバー	チーム	タイム
1	ニコラ・ピッコロ	R. ラッペンバール	2:51:14.81
2	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:52:09.17
3	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:52:19.40
4	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
5	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
6	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
7	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
8	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
9	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
10	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
11	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
12	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
13	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
14	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
15	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
16	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
17	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
18	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
19	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
20	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
21	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
22	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
23	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
24	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
25	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
26	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
27	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
28	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
29	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13
30	ジャンフランコ・ブルーノ	シエラRSコスワース	2:53:27.13

終盤の突然の大雨に大混乱。M3がニコハムをトクナー2

M3の優位は依然として続いている。第3戦ディジョンの覇者はシビエム・チームのジョニー・チェコット/ジャンフランコ・ブランカテリのマシンだった。

シムニツァーM3は連勝を狙っていたが、ポールポジションから飛び出して前半をリードしたピッコロは油圧低下のため77周でリタイア、彼と組むはずだったラバリアは急遽シスターカーたるカベリ/ラッペンバール組に組み入れられたが、その追撃もシビエムM3には届かなかった。

好天の下のレースも、後半に至って空模様が一変、残り30周というところで大量の雨がコースに落ちてきた。アツという間にサーキット中が水浸しとなり、スピンするマシンが続出した。中にはキャッチフェンスに飛び込んでそこからレースに復帰した方がいいが50mものフェンスをひきずりながらコースを走るカローラもいる仕末。

いち早くタイヤ交換をしたピエール・テュードノマのエッゲンバール/シエラが洪水の中

次々に他車をかわす場面も見どころのひとつ。優勝することになるシビエムM3がタイヤ交換のためにピットインした際、ホイールナットを締め忘れたためホイールが外れ大慌てする場面もあった。

この大洪水のため、レースは当初の予定よりも20周も早く終了となり、500kmならぬ425kmとなった。結果は1-2周終了時点の順位により決定されることになり、シビエムM3の勝利を怪しむ声もあるにはあったが、直接のライバルとなるエッゲンバール/フォード陣営からクレームは出なかった。彼らのシエラは今回3-4位を占めた。イギリスのアンディ・ロウズ/ティエリー・エラも5位で続いている。ロウズ/ティエリー・タッサン組は新しいダンロップ・ラジアルのおかげでスピードをアップさせるのに成功したものの、そのバンクによる余計なピットインのせいで5位に甘んじた。

アルファロメオ75ターボもやや調子を上げてきたようで、ホルデンと争うスピードを身につけたレースでワークスカーは8-9位となった。

SWC

オートグラス1000 スポーツプロトタイプ世界選手権第4戦

●5月10日/シルバーストン:イギリス/観客23000人



①ジャガー連勝で湧く一方、ザウバー・メルセデスの速さも印象的。今後が楽しみ
②真赤なエコス2台のタンデム走行③ポルシェのスパルサーはオートグラス

開幕以来3連勝を続けてきたシルクカット・ジャガーが、地元イギリスのシルバーストンでも優勝、それも期待の1-2フィニッシュとあって、ル・マンへの期待が大いにふくらむ結果となった。優勝したエディー・チーバーは昨年同様2連勝、今年の相棒は意外なほど速いラウル・ポエセルだ。彼らはチームメイトであるヤン・ラマース/ジョン・ワトソン組と終盤タフシユ競争を繰り広げ、6秒差でそれを下した。2位に終わったふたりはそれでもドライバーズ・ポイントのトップに躍り出た。

ジャガーは3台目のマシンとしてル・マン用のXJR8LMも投入、トラブルの洗い出しをするなど、余裕を見せた。対するワークス・ポルシェ962Cはここでも勝ち目はなく、予選では1-3位を占めたものの、レースでは3-4位に連なるのが精一杯だった。ポルシェよりもむしろ、ジャガーを苦しめる役を果たしたのは新型ザウバー・メルセデスベ

RESULT

Table with columns for driver names, car models, and race results. Includes names like 1. E. Cheever, 2. J. Ramsay, etc.

F3

鈴鹿フォーミュラジャパン自動車レース 全日本F3選手権第4戦

●5月24日(予選23日)鈴鹿サーキット晴/主催:ホンダランド



●独走で2連日のチーバー。これでポイントリーダーに ●予選22位から3位入賞の兵頭 ●日本に初登場のウォレスは6位に終わる

中谷明彦2勝、ロス・チーバー1勝の後を受けて行われた全日本F3選手権の第4戦。このレースの意味は、この二人のポイント争いの他、トムスが招いた、昨年のイギリスF3チャンピオン、アンディ・ウォレスの走りにもあった。土曜日の予選は、始まった途端に雨足が激しくなり、赤旗、中断になった。その後、天候は幾分か回復し再開されたが、優勝候補の一角である中谷、佐藤浩二は共に、インジェクションのコンピュータが水をかぶり、エンジンが不調になる。そのため順位はそれぞれ11位、21位と低迷した。

一方、ポイントリーダーの中谷は、1周目のS字までに、6位に上がっていたが、すぐにエンジンがバラつき出し1周してピットイン。これで彼はポイント圏外になってしまった。結局チーバーは2位の小河を2秒近く離してゴール。20点を加え中谷に13点の差をつけた。3位は兵頭、注目のウォレスはギア比が合わず6位に終わった。次戦は新装なった菅生で行われる。

RESULT

Table with columns for driver names, car models, and race results. Includes names like 1. E. Cheever, 2. T. Sato, etc.

RACE DIARY

Photos/Ken-ichi Yoshida, Izumi Iwata

日本F3000

'87 F3000オールスターレース

日本F3000選手権第3戦

5月10日(予選9日) / 西日本サーキット / 晴 / 主催: 西日本サーキット



- ① F3000初優勝の利男、最終的には独走だった
- ②表彰台で星野、松本から祝福を受ける利男
- ③ツキに見放された垂久里、序盤トップだったが
- ④救出された関谷、全周一週間は不幸中の幸い
- ⑤チーバーに手を握りリース、関谷、松本の集団

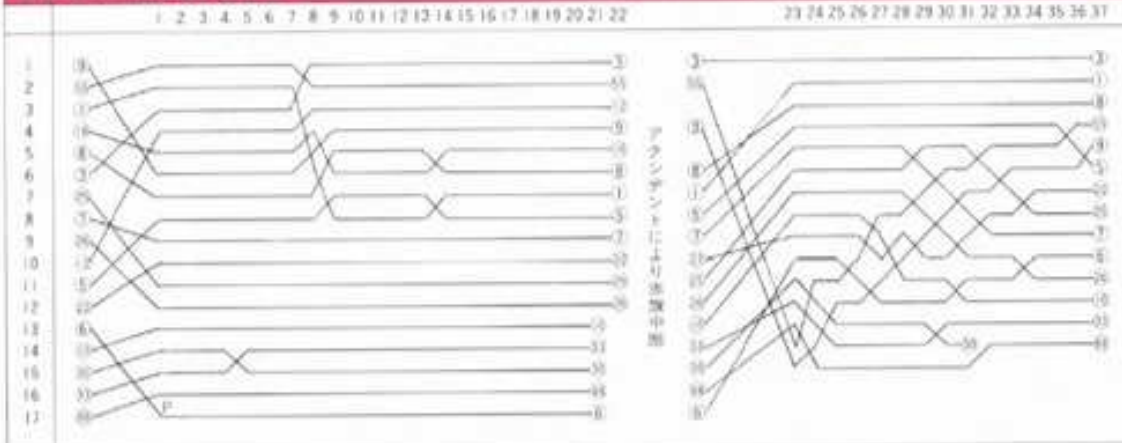
QUALIFY

順位	ドライバー	マシン/エンジン	エンジン/マシン	タイム	第1セッション		第2セッション	
					順位	タイム	順位	タイム
1	利男	ローラT87/50/NOVA	ホンダRA387C/本田	01:00.363	1	01:00.363	1	01:00.040
2	星野	ローラT87/50/アストニッシュ	フォードDFV/松本	01:01.594	2	01:01.594	2	01:01.233
3	松本	ローラT87/50/セルシ	ホンダRA387C/本田	01:01.318	3	01:01.318	3	01:01.840
4	関谷	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:03.722	4	01:03.722	4	01:01.849
5	星野	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:01.989	5	01:01.989	5	01:02.299
6	利男	ローラT87/50/セルシ	ホンダRA387C/本田	01:02.400	6	01:02.400	6	01:02.280
7	高橋	ローラT87/50/セルシ	ホンダRA387C/本田	01:03.006	7	01:03.006	7	01:02.619
8	エルグ	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:02.327	8	01:02.327	8	01:02.640
9	松本	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:03.199	9	01:03.199	9	01:02.740
10	関谷	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:03.227	10	01:03.227	10	01:03.040
11	星野	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:03.369	11	01:03.369	11	01:03.180
12	星野	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:03.250	12	01:03.250	12	01:03.649
13	松本	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:03.320	13	01:03.320	13	01:03.750
14	関谷	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:05.619	14	01:05.619	14	01:04.460
15	星野	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:05.370	15	01:05.370	15	01:05.920
16	松本	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:05.960	16	01:05.960	16	01:05.780
17	関谷	ローラT87/50/セルシ	フォードDFV/関谷	01:06.405	17	01:06.405	17	01:07.355

RESULT

順位	ドライバー	マシン	エンジン	タイム	タイム差	タイム差
1	利男	EPSON 87B HONDA	ホンダ	37.00	29 (14.52)	159.28
2	星野	LEYTON HOUSE T87 HONDA	ホンダ	37.00		
3	松本	CABIN 87B COSWORTH	ホンダ	37.00		
4	関谷	Footwork 87B	ホンダ	37.00		
5	星野	Marlboro LDLA T87	ホンダ	37.00		
6	高橋	佐川急便スピードスターローラ	ホンダ	37.00		
7	関谷	オライオンアット87B	ホンダ	37.00		
8	高橋	ADVAN-MARCH-87B HONDA	ホンダ	37.00		
9	エルグ	SANSU-R&S 87B	ホンダ	37.00		
10	松本	ADVAN-MARCH 87B	ホンダ	37.00		
11	関谷	スピードスターフォーミュラ87B	ホンダ	36.00		
12	星野	カローライイトマフ86B	ホンダ	36.00		
13	関谷	ドラゴンロッドローラT86/50	ホンダ	36.00		
14	関谷	DRAGONROD ローラ	ホンダ	36.00		
15	関谷	TAKENAKA SUNDAY SPIRIT 87B	ホンダ	30.00		
16	関谷	タンロップフォーミュラ87B	ホンダ	22.00		
17	関谷	LEYTON HOUSE T87 DFV	ホンダ	22.00		

LAP CHART



鈴木利男、混乱した西日本で念願の初優勝

今年から、西日本のレースも土曜日に2回の予選が設定された。1回目、トップは、ジェフ・リースで、一分一秒9.6秒、2位は星野一義で一分一秒3.18秒、3位は星野一義で一分一秒3.18秒、そして3位に鈴木利男がいた。

2回目、各選手ともなかなかタイムアップできない。その中で垂久里は、セッション後半にフレッシュユタヤに交換し、一分一秒2.39秒をマーク。星野は一分一秒8.40秒に終わり、垂久里は初めてフロントローに着いた。また関谷正徳が一気に一分一秒8.49秒をマークし4位のグリッドを得た。以下、鈴木利男、マーチからローラにスイッチした松本恵二、高橋国光、エイエ・エルグ、和田孝夫、ロス・チーバーというオーダーになった。

決勝の日曜日、スタートは藤田直廣技長の振る日章旗が合図だ。旗が振られるや、垂久里が飛び出した。ポールポジションのリースは、1コーナーでインを

刺さるとしたが、垂久里の方が一瞬早くインを抑えた。行き場を失ったリースはやむなくイン側に逃げ、一気に6位まで下がってしまった。一方、後方からグッドスタートしたのは、予選10位のチーバーだった。彼はスタートでの混乱にも助けられ1周目、垂久里、星野、利男に続く4位でホームストレッチに戻ってきた。

8周目、先頭の垂久里がヘアピンでスピン。続く星野も垂久里を避けられず、接触して、コースから出てしまう。2台が塵を立上げて直している間にトップに立ったのが利男だ。そして、垂久里が利男を追い掛ける。星野はチーバーを先頭とする集団の中に飲み込まれてしまった。

チーバーは必死に3位をキープして走る。しかし、24周目、業を煮やした関谷が、スタンド前のストレートで、一気にリースとチーバーを抜きにでた。そして1コーナー、関谷とチーバーがからみ、

2台ともコースアウト。そしてチーバーのマシンが関谷のマシンの上に重なり、関谷にとってはあわやの状態になった。この事故のため、リースは赤旗、中断ドライバーたちは、事故現場付近にマシンを止め、関谷の救出にあたった。

レースは、残り20周で再開されることになった。しかし、グリッドで、まず垂久里のエンジンが止まり、やりなおし。さらに、2度目にはリースのエンジンも止まり再度やりなおしとなった。ここで、松本と星野が、運営の不手際を怒りを爆発させる、という一幕もあった。

3回目によりやく切られたスタート、1列目(2列目はない)の利男が、すんなりとトップになり、そのまま、さらに15周に短縮されたレースを逃げ切った。

2位は星野、3位は松本だった。

垂久里とリースはピットからのスタートで、よく追いつけ4位と5位。この結果、垂久里は10点を加えシリーズポイントのトップを守った。

日本F3000 鈴鹿フォーミュラジャパン自動車レース 日本F3000選手権第4戦

●5月24日(予選23日) / 鈴鹿サーキット / 快晴 / 主催:ホンダランド / 観客:36,000人

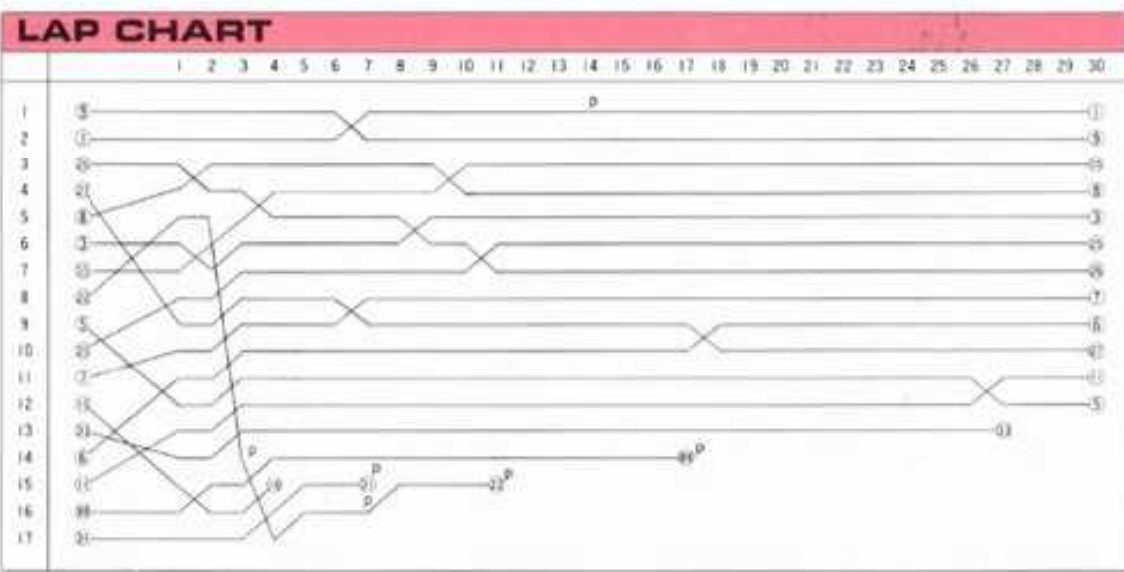


●誰一人寄せつせず、完全なぶつかり。まさに星野ならではの勝ち方●ポールからトップを走ったものの、いま一つ滑らずに2位に引き下がったリス●松本はセッティング不足で新エンジンのパワーを活かし切れなかった●サス・トラブルに苦しんだ利男と国光の5位争い●今回からローラを投入した星は、ドライセッティングを出せずに終わる



QUALIFY				予選第1セッション		予選第2セッション	
順位	ドライバー	シャシー/メンテナンス	エンジン/メンテナンス	タイム	タイム	タイム	タイム
1	⑤G. リース	ローラT87/50/NOVA	ホンダRA387E/無題	05 2'14'168	1	1'58'289	
2	①星野 一義	マーチ87B/セルモ	ホンダRA387E/無題	05 1' 2'13'932	2	2'02'519	
3	②松本 孝夫	マーチ87B/富士レーシング	フォーDFV/兼名	Y0 8' 2'17'247	3	2'03'577	
4	②K. アナソソ	マーチ87B/兼名	フォーDFV/兼名	Y0 4' 2'15'892	4	2'03'963	
5	③松本 孝二	ローラT87/50/セルモ	フォーDFV/兼名	05 5' 2'16'137	5	2'04'211	
6	③鈴木 利男	マーチ87B/ヒーローズR	ホンダRA387E/無題	05 10' 2'17'369	6	2'04'326	
7	③鈴木重久里	マーチ87B/アストニッシュ	フォーDFV/松浦	05 3' 2'14'921	7	2'04'386	
8	②中子 修	マーチ87B/近藤レーシング	フォーDFV/兼名	05 17' no time	8	2'04'464	
9	⑤松本 孝夫	ローラT87/50/スピードスター	フォーDFV/尾川	DL 9' 2'17'641	9	2'05'956	
10	③高橋 国光	マーチ87B/NOVA	ホンダRA387E/無題	Y0 6' 2'16'641	10	2'07'587	
11	③E. エルグ	マーチ87B/近藤レーシング	フォーDFV/マージョ	DL 7' 2'16'870	11	2'08'483	
12	③松田 秀士	マーチ86B/スピードスター	フォーDFV/ラルオータ	Y0 13' 2'22'597	12	2'08'945	
13	③清水 正智	ローラT86/50/NOVA	フォーDFV/兼名	DL 14' 2'25'361	13	2'09'060	
14	⑤長谷見昌弘	ローラT87/50/スピードスター	フォーDFV/尾川	DL 12' 2'20'137	14	2'11'124	
15	③J. ラマース	マーチ87B/兼名	フォーDFV/松浦	DL 11' 2'18'698	15	2'13'927	
16	③太田 哲也	ローラT86/50/グラントートホン	フォーDFV/ラルオータ	DL 16' 2'32'959	16	2'17'297	
17	③真田 健明	ローラT86/50/エクセル	フォーDFV/スミス	DL 15' 2'25'798	17	2'17'506	

RESULT			
5.91198km x 30周 = 177.3594km 予選出走17台・決勝出走17台			
1	①星野 一義	LEYTON HOUSE T87 HONDA	ローラT87/50・ホンダ BS 30周 58'16'719 182.597km/h
2	⑤G. リース	Marlboro LDLA T87	ローラT87/50・ホンダ BS 30周 58'29'746 181.920km/h
3	③鈴木重久里	Foot Work 87B	マーチ87B・フォー DL 30周 59'05'413 180.050km/h
4	③松本 孝二	CABIN T87 COSWORTH	ローラT87/50・フォー DL 30周 59'14'316 179.635km/h
5	③鈴木 利男	EPSON 87B HONDA	マーチ87B・ホンダ BS 30周 59'26'546 179.023km/h
6	③高橋 国光	ADVAN MARCH 87B HONDA	マーチ87B・ホンダ Y0 30周 59'40'573 178.321km/h
7	②松本 孝夫	マーチ87B	マーチ87B・フォー Y0 30周 59'43'614 178.170km/h
8	③E. エルグ	SANSUI RAS 87B	マーチ87B・フォー DL 30周 59'44'117 178.145km/h
9	⑤松本 孝夫	ダンロップ・フォーミュラ T87B SPEED STAR	ローラT87/50・フォー DL 30周 1'00'01'597 177.280km/h
10	②K. アナソソ	ADVAN MARCH 87B	マーチ87B・フォー Y0 30周 1'00'02'251 177.248km/h
11	③J. ラマース	ダンロップ・フォーミュラ 87B	マーチ87B・フォー DL 30周 1'00'05'829 177.072km/h
12	⑤長谷見昌弘	佐川急便スピードスターT87	ローラT87/50・フォー DL 30周 1'00'17'325 176.509km/h
13	③清水 正智	トライデントローラT86	ローラT86/50・フォー DL 27周 ガス欠
14	③真田 健明	doダンロップローラ	ローラT86/50・フォー DL 17周
15	②中子 修	オリオフィアット マーチ87B	マーチ87B・フォー BS 11周
16	③太田 哲也	チェッカーFLAT OUTローラ	ローラT86/50・フォー DL 7周
17	③松田 秀士	カローレメイト マーチ86B	マーチ86B・フォー Y0 4周 スピン



星野、鈴鹿5連勝ノホンダエンジン強し

波乱の西日本から鈴鹿サーキットに帰って来たF3000は、金曜、土曜とあいにの雨に見舞われ、荒れ模様の予選となった。1回目の予選は、雨のためベストタイムは星野の2分13秒932にとどまった。しかし午後になって若干天候が回復し、2回目はほとんどドライコンディションとなりタイムは軒並みアップした。ドライバー達は、ドライ、インタミミディエット、そしてウェットと、各者三様のタイヤで走り出したが、ポツポツと落ちてきた雨を見て早めにタイムを出そうとスリックに換える。好機を逃さずベストタイムをマークしてポールポジションを獲得したのがリース。タイムは1分58秒289。2番手は星野だったが、これは2分2秒519と振るわなかった。後ろには和田孝夫、アナソソ、松本と続いている。和田と松本は、今回ショートストローク化された新しいコスワースD

星野は7周目のイエローフラッグ無視によりピットストップのペナルティを食った。7周目にはリースを捕らえてトップにたっていた星野は13周目、黒旗を出され、15周目に猛烈な勢いでピットイン、すぐさまコースに戻り首位をキープした。それまで14秒もあつた2位リースとの差はこれで4秒弱となつてしまつたが、星野はすばらしいペースでリースをぐんぐん引き離していった。一方、4位に上がつてきた重久里は、9周め、裏のストレートで松本をかわして3位に上がったが、2位を行くリースとの差は15秒近くもあり、追い上げは不可能と判断する。

また、サスペンションに苦しむ利男を追い掛けていた高橋国光は、最終ラップにガス欠となりシケインでエンジンが止まってしまったが、何とか息を吹き返し順位を落とすことなく6位でゴールした。星野は圧倒的な速さで30周を走り切り、シーズン2勝目を物にした。これで星野は鈴鹿5連勝となつたわけである。

RACE DIARY

Photos / Izumi Iwata, Ken-ichi Yoshida, Hiroshige Satta

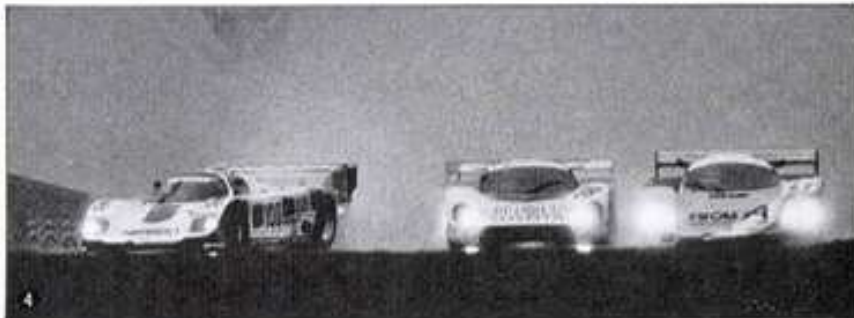
LD

全日本富士1000kmレース大会

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第2戦

●5月3日(予選2日) / 富士スピードウェイ / 雨のち曇 / 主催: TMSC、スポーツニッポン新聞社、VICIC / 観客41000人

①リースから関谷へ最後のドライバー交代。ゴールは近い②クレマーとフロムエーの好バトル③倒れボルシェの意図を察したリース、ジョーンズ、関谷④ストレートのイン側は特に水が多い。スタート直後にスピントラスト⑤ダンロップ62Cはアンラッキーなスタート⑥リタイア⑦レノマ962と絡んでマシン左側を壊しながらも3位のアドバン⑧ポールポジションを奪ってニッサンの意地を見せた長谷見⑨雨の中、中子/サーラ組のドライブで好走を見せたLM07



トムスートヨタ、念願の1000km初優勝

ウェットからドライへというコース条件下で行われた全日本富士1000kmレースは、強豪ボルシェ勢が追いつける中を、アラン・ジョーンズ/ジェフ・リース/関谷正徳組のトムス87Cが終始安定したペースで走り切り初優勝を飾った。

曇天の中で行われた予選第一回目、ジョーンズの乗るトヨタ87Cは一分16秒657で他車をリードしていたが、予選終了間際に長谷見富弘のマーチ87Sニッサンが一分16秒506を出してこれを逆転。さらに予選2回目にも長谷見は一分15秒450をマークし、ポールポジションを獲得。2番手はリースの一分16秒508、この後ろにアドバン、フロムエー、トラ

ストとボルシェ勢が続く。星野は電気系のトラブルで一分44秒110にとどまり基準タイムをクリアできなかったが、大会審査委員会の判断で最後尾からの出走を認められた。

決勝レースは強い雨の中でのスタートとなった。ところがここでボルシッタの長谷見がローリングからそのままピットイン、ワイパーが作動しないのだ。スタート直後、星野兼に和田孝夫が追突し、リタイア。和田もフロント左側を傷めて一周を走ってリタイアとなった。

コーナリーを制したのはフロムエーボ

ルシェ、その後ろにトヨタ87C、アドバン・アルファと続く。スタートは岡田に譲ったものの、リースはすぐに岡田をパスし、その後、1周4〜5秒と圧倒的なペースで2位以下を引き離しに入る。しかし、7周目と20周目にペースカーが入り、せつかくのリードもなくなってしまう。それでもその後は快ペースで周回を重ね、レースをリードしていくのだった。

また、トラスト・ボルシェはペースカーがコースインする際に、コントロールライン通過以前に他車を追い越してしまい2周減算のペナルティを科せられる。

スタートで思わぬ遅れを取った長谷見は、その後もワイパートラブルでピットイン、アウトを繰り返して、結局最後はエンジントラブルでリタイア。星野はワイパーやバッテリーのトラブルに悩まされ

たが、その後はトップグループと変わらぬタイムでレースを続けた。重宝87Cは序盤にシケインでフロムエーボルシェに追突、フロントにダメージを受けてリタイア、またフロムエーボルシェの方もエアジャッキが曲がってしまい、タイヤ交換の時にジャッキが降りなくなるといったトラブルにてこずった。

トヨタ87Cがトップを明け渡したのは、23周目に右後輪をパンクした時と、11〜8周目と195周目のドライバー交代の時だけだった。11〜9周目、トップに立ったクレマー・ボルシェは、関谷から替わったジョーンズがコースに戻ったときには、一分20秒もリードしていた。この時、ラップ遅れではあったがクリス・ニコッセンとテッドヒートを演じたのがプロ

ムエーに乗ったジョン・ニールセン。ヨロップバでのライバル同士の好バトルだった。しかしクレマー・ボルシェは129周目、突然のターボトラブルに襲われて白煙を吐きながらピットイン、ターボの交換に20分も奪われてしまう。

ライバルの脱落に安心したトムスは安全のためペースを落とし、そのままチェッカーを受けた。3位にいたアドバンは最終ラップに2位のトラスト・ボルシェを追い越したが、この国光の追い上げは徒勞に終わった。トラストは223〜222周、アドバンも221周を走ったのだが、この場合221周時点でのオーダーで順位が決定されるからだ。トラストが21周を走った時、まだアドバンはトラストの後ろにいたのである。

RESULT

予選1回 / 1日目・2日目タイム / 25分制		予選2回 / 1日目・2日目タイム / 25分制	
1	1-1 96A, ジョーンズ / G, リース / 関谷 三徳	トヨタ87C	トヨタ 87S 225分 6'00'16'355 2 (116'557) / (116'308) / リース
2	1-2 34A, シュンビン / 鈴木 善一	ボルシェ962C	ボルシェ D.L 223 230 6'00'43'266 5 (119'552) / (119'311) / シュンビン
3	1-3 ① 藤村 隆光 / K, アナソフ / 茂木 和典	ADVAN-ALPHA 962C	ボルシェ Y.O 221 224 6'00'28'718 3 (117'880) / (120'730) / 藤村
4	1-4 42 星野 孝一 / D, ケネディ	マツダ757	マツダ D.L 215 216 6'00'38'808 15 (123'711) / (124'652) / ケネディ
5	1-5 ② 関谷 正徳 / J, ニールセン	フロムエー ボルシェ962C	ボルシェ D.L 212 214 6'00'17'026 4 (118'441) / (117'969) / 関谷
6	1-6 62C, ニールセン / M, ナイトロー	PORSCHE 962	ボルシェ Y.O 211 213 6'01'27'458 8 (119'547) / (121'546) / ナイトロー
7	1-7 ③ 中子 博 / M, サンドローサー	LM07 トヨタ	トヨタ Y.O 210 212 6'00'24'650 13 (121'389) / (124'545) / サンドローサー
8	1-8 ④ 星野 兼一 / 瀧崎 健二	マーチ86S	ニッサン B.S 209 192 6'01'06'110 24 (124'618) / (127'765) / 瀧崎
9	3-1 ⑤ 藤村 隆光 / 丸子 善吉 / 早川 美	マキナム415	マツダ D.L 190 194 6'00'21'489 19 (117'349) / (136'647) / 藤村
10	3-2 ⑥ 三浦 隆 / 鈴木 誠吉	サバコR X1	マツダ O.L 185 190 6'00'21'590 20 (116'467) / (142'351) / 鈴木
11	3-3 ⑦ 菅井 新 / 菅井 弘	サバコR X1	マツダ D.L 179 184 6'00'47'252 23 (119'050) / (143'848) / 菅井
12	2-1 ⑧ 白鳥 寛次 / 岡本 金孝	マツダ737C	マツダ D.L 176 181 6'00'25'493 17 (113'541) / (132'744) / 白鳥
13	3-4 ⑨ 菅井 新 / 西沢 信也 / 瀧崎 健二	サニー310	ニッサン D.L 158 164 6'01'25'710 22 (114'683) / (148'470) / 瀧崎
1	⑩ 小池 謙 / 白井 正美 / 安部 俊司	サバコR X1	マツダ Y.O 154 161 6'01'14'038 21 (114'840) / (141'996) / 小池
2	⑪ 野上 敏彦 / 玉本 秀幸	フェスト85S	マツダ O.L 125 130 6'01'46'027 18 (115'517) / (121'777) / 野上
3	⑫ 佐々木秀太 / D, シアーズ	サーブM C87S	トヨタ D.L 118 119 デフ 12 (122'402) / (121'777) / シアーズ
1	⑬ 橋山 誠一 / 藤井 健二	MCSグッピー	マツダ D.L 112 113 ミッション 16 (113'578) / (131'415) / 橋山
1	⑭ 戸谷千代三 / 長谷 尚徳 / 小川 寿	ボルシェ962C	ボルシェ B.S 107 108 無燃料ポンプ 7 (119'185) / (122'100) / 長谷
1	⑮ 長谷見富弘 / 鈴木正徳	ニッサン R87E	ニッサン D.L 36 37 エンジン 1 (116'506) / (115'450) / 長谷見
1	⑯ 野山 義典 / 寺田隆次郎 / P, デュードント	マツダ757	マツダ D.L 13 14 電気系統 14 (122'551) / (123'476) / 野山
1	⑰ E, エルグ / R, チューバー	ワコールトヨタ屋87C	トヨタ O.L 11 12 フロントカウチ 6 (119'338) / (119'090) / エルグ
1	⑱ 和野 孝夫 / A, オロファン	ニッサン R66V PERSON'S	トヨタ Y.O 1 10 サスペンション 9 (120'063) / (121'490) / 和野
1	⑳ W, ホイ / 星野 兼	TOYOTA DUNLOP 86C	トヨタ D.L 0 0 クラッシュ 10 (120'711) / (120'914) / ホイ
1	㉑ 関谷 正徳 / G, リース	ミノルタトヨタ87C	トヨタ B.S 11 (120'931) / (120'931) / 関谷

※観客スピード: (1) 147km/h (平均) 35'650
 ※234号車(星野)が予選基準タイム(139'996)以下のため(144'110)最後尾からのスタート
 ※実シケイン/鈴木(2)星野、瀧崎、佐々木/シアーズはHDD記録(実速記録)のためペナルティ減算

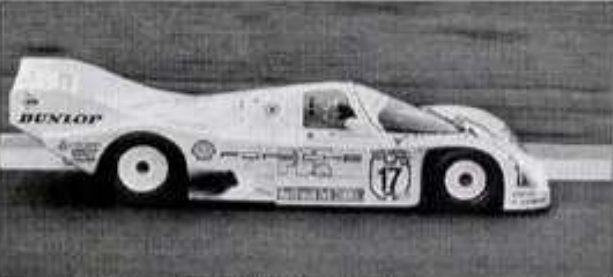
OVERSEAS RACE

スーパーカップ アイフェルレンネン

●4月26日/ニュルブルクリンク:西ドイツ/ADACヴェルト・スーパーカップ第1戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①H.シュトゥック	ボルシェ962C	38周 5'47"40
2	②B.ウォレク	ボルシェ962C	38周 5'54"03
3	③J.マス	ボルシェ962C	38周 1'01"18"90
4	④J.ダウアー	ボルシェ962C	38周 1'01"26"46
5	⑤V.バイドラー	ボルシェ962C	38周
6	⑥F.コンラート	ボルシェ962C	38周

・優勝スピード:178.00km/h
 ・最速ラップ:H.シュトゥック(ボルシェ) 1'29"96 181.76km/h
 ・グループCカーによるスプリント、ハンズ・ヨアヒム・シュトゥックがポブ・ウォレクとの争いに勝つ



シュトゥックの駆るワークス「DUNLOP」962Cが優勝を飾る

イギリスF3 シルバーストン

●4月12日/シルバーストン:イギリス/イギリスF3選手権第3戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①G.ブラバム	ラルトRT31-VW	16周 24'24"81 2/1'30"92
2	②B.ガショー	ラルトRT31-アルファ	16周 24'26"00 5/1'31"19
3	③J.ハーバート	レイナード873-VW	16周 24'31"52 1/1'30"89
4	④M.ドネリー	レイナード873-VW	16周 24'35"40 7/1'31"75
5	⑤P.マッカーシー	レイナード873-VW	16周 24'35"83 6/1'31"48
6	⑥D.ツィル	ラルトRT31-VW	16周 24'37"05 8/1'31"79
7	⑦R.ホッケンハル	レイナード873-VW	16周 24'43"77 12/1'32"21
8	⑧P.コックス	レイナード873-VW	16周 24'44"99 10/1'31"97
9	⑨M.モンティ	ラルトRT31・トヨタ	16周 24'49"89 18/1'32"73
10	⑩G.ワード	B優勝 ラルトRT30/86-VW	16周 24'59"86 18/1'32"80

・優勝スピード:187.88km/h
 ・最速ラップ:G.ブラバム(ラルト・VW)、B.ガショー(ラルト・アルファ) 1'30"70 189.84km/h
 ・ラルトが盛り立てた2、ガイリー・ブラバムが優勝

イギリスF3 スラクストン

●4月20日/スラクストン:イギリス/イギリスF3選手権第4戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①J.ハーバート	レイナード873-VW	20周 24'17"11 1/1'12"07
2	②T.ダニエルソン	レイナード873-アルファ	20周 24'31"02 2/1'12"35
3	N.シュンストロム	レイナード873-VW	20周 24'32"27 5/1'12"78
4	⑤G.ブラバム	ラルトRT31-VW	20周 24'34"53 7/1'13"05
5	M.ドネリー	レイナード873-VW	20周 24'36"29 13/1'13"68
6	⑥D.ツィル	ラルトRT31-VW	20周 24'42"33 17/1'14"00
7	G.エイズ	レイナード873-VW	20周 24'54"94 12/1'13"54
8	G.ダン	B優勝 レイナード863-VW	20周 24'57"45 11/1'13"53
9	G.ワード	B ラルトRT30/86-VW	20周 24'57"64 19/1'14"22
10	C.シミス	レイナード873-VW	20周 25'04"52 18/1'14"08

・優勝スピード:187.37km/h
 ・最速ラップ:J.ハーバート(レイナード・VW) 1'11"82 190.075km/h
 ・ジョニー・ハーバートが3勝目、エイボン・タイヤ内部のセパレーションに見舞われる者が多かった。

イギリスF3 シルバーストン

●5月4日/シルバーストン:イギリス/イギリスF3選手権第5戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①J.ハーバート	レイナード873-VW	25周 22'37"58 1/53"52
2	②P.マッカーシー	レイナード873-VW	25周 22'39"34 2/53"63
3	B.ガショー	ラルトRT31-アルファ	25周 22'44"21 4/53"65
4	T.ダニエルソン	レイナード873-VW	25周 22'46"01 9/53"69
5	D.ヒル	ラルトRT31・トヨタ	25周 22'46"74 8/53"86
6	N.シュンストロム	レイナード873-VW	25周 22'49"35 12/54"02
7	R.ラッセンバーガー	ラルトRT31-VW	25周 22'53"10 13/54"05
8	M.ドネリー	レイナード873-VW	25周 22'53"73 6/53"73
9	P.コックス	レイナード873-VW	25周 22'57"39 10/53"92
10	G.ツィル	ラルトRT31-VW	25周 22'59"80 11/53"99
12	D.ダン	B優勝 レイナード863-VW	25周 23'02"18 7/53"79

・優勝スピード:171.55km/h
 ・最速ラップ:J.ハーバート(レイナード・VW) 53"81 173.14km/h
 ・予選ヒート(10周)ウィナー:R.ホッケンハル(レイナード873-VW)
 ・ペリー・マッカーシーが先行していたが、目前の周回遅れがスピンのためにひるんだ23周目、ハーバートがかわして4勝目

ETC エストリル500km

●4月26日/エストリル:ポルトガル/FIAヨーロッパ・ツーリングカー選手権第2戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①J.チェコット/G.ブランカテリ	BMW-M3	II 115周 4/1'47"84
2	②K.ニップビーツ/S.ゾーバー	フォードシボレーコスワース	I 115周 2/1'47"36
3	③P.デュードナ/K.ルドルフ	フォードシボレーコスワース	I 114周 1/1'47"18
4	④M.ネスタリ/L.ロバート	BMW-M3	II 112周 7/1'50"43
5	⑤G.ボシャル/N.A.サンナム/バネナ	BMW35CSi	I 112周 8/1'50"57

6 J.チェコット/S.ピエロ/ス.フェルベール/BMW-M3 II 110周 9/1'50"81
 13 G.アルバー/ハ.マイヤー/ス.シャロウ トヨタ・カローラGT III 104周 24/1'58"07
 ・優勝スピード:139.925km/h(3'34"30"51)
 ・最速ラップ:K.ルドルフ(フォード) 1'48"17 144.772km/h

イタリアF3 ミザーノ

●4月26日/ミザーノ:イタリア/イタリアF3選手権第3戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	⑤E.ベルタッジア	ダッラーラ387-アルファ	35周 44'36"34 1/1'15"07
2	⑥M.マルティネーニ	ダッラーラ387-アルファ	35周 44'41"52 2/1'15"11
3	①R.カペロ	レイナード873-アルファ	35周 44'42"25 4/1'15"16
4	③A.キニーセ	ダッラーラ387-アルファ	35周 44'47"83 5/1'15"25
5	⑧E.スベッティ	ダッラーラ387-アルファ	35周 44'48"05 9/1'15"42
6	②E.ビスコ	レイナード873-アルファ	35周 44'59"25 3/1'15"15

・優勝スピード:164.212km/h
 ・最速ラップ:E.ベルタッジア(ダッラーラ・アルファ) 1'15"84 165.570km/h
 ・予選ヒート(12周)ウィナー:M.マルティネーニ(レイナード873-アルファ)

ドイツF3 ニュルブルクリンク

●4月27日/ニュルブルクリンク:西ドイツ/ドイツF3選手権第1戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	B.シュナイダー	ダッラーラ387-VW	20周 32'59"46 1/1'31"99
2	F.ビエラ	レイナード873-VW	20周 33'13"86 3/1'39"01
3	H.P.カウフマン	ダッラーラ386-VW	20周 33'17"11 4/1'39"02
4	V.ロソ	ラルトRT31-VW	20周 33'23"83 6/1'39"30
5	D.コイン	レイナード873-VW	20周 33'24"49 7/1'39"50
6	Q.レンジング	マルティネーニMK52-VW	20周 33'25"08 5/1'39"15

・優勝スピード:165.209km/h
 ・最速ラップ:B.シュナイダー(ダッラーラ・VW) 1'37"82 167.156km/h

フランスF3 ノガロ

●4月19日/ノガロ:フランス/フランスF3選手権第3戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①J.アラージュ	ダッラーラ386/387-アルファ	25周 30'18"21 1/1'12"23
2	⑤E.ベルナル	ラルトRT31-アルファ	25周 30'18"64 2/1'12"31
3	③E.バショール	ラルトRT31-VW	25周 30'31"48 4/1'12"62
4	④P.ゴシュ	レイナード873-VW	25周 30'37"27 5/1'12"74
5	⑧E.コマ	ラルトRT31-アルファ	25周 30'39"12 7/1'12"83
6	②A.フェルネ	マルティネーニMK52-VW	25周 30'39"71 8/1'12"84

・優勝スピード:154.438km/h
 ・最速ラップ:E.ベルナル(ラルト・アルファ) 1'12"12 155.740km/h
 ・ジャン・アラージュが新型マルティネーニMK52から昨年乗っていたダッラーラに乗り換えて優勝、片山右京は予選28位(1'14"23)、決勝リタイア

フランスF3 マニークール

●5月3日/マニークール:フランス/フランスF3選手権第4戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	⑧P.ゴシュ	レイナード873-VW	22周 31'07"17 10/1'24"47
2	③E.シュリ	ラルトRT31・トヨタ	22周 31'08"69 6/1'24"31
3	⑤E.ベルナル	ラルトRT31-アルファ	22周 31'09"42 3/1'23"94
4	①J.N.ランクトップ	ラルトRT31-VW	22周 31'15"71 8/1'24"34
5	⑧E.コマ	ラルトRT31-アルファ	22周 31'16"72 18/1'25"06
6	④F.ジロワ	ダッラーラ387-アルファ	22周 31'22"13 5/1'24"06

・優勝スピード:163.300km/h
 ・最速ラップ:E.ベルナル(ラルト・アルファ) 1'23"63 165.730km/h
 ・1〜2位を争っていたグラン・フェルネとファビエン・ジロワが最終ラップに接触、フィリップ・ガシュが優勝、トム・スト・ヨタ・エンジンのエリック・シエリが2位、片山は欠場。



トム・スト・ヨタ350エンジンを用いるエリック・シエリ、2位

フランスSP ノガロ

●4月19日/ノガロ:フランス/フランス・スーパープロダクション選手権第1戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①J.ペルトワーズ	ブジョー-S05ターボ	26周 35'23"89 3/1'18"92
2	④M.スール	アウディ200クアトロ	26周 35'45"67 2/1'18"87
3	⑤J.ジョアブイユ	ブジョー-S05ターボ	26周 36'12"81 11/1'20"60
4	⑧E.コマ	ルノー5マキシターボ	26周 36'37"06 5/1'21"08
5	⑤J.アルメラ	ボルシェ911ターボ	26周 36'48"09 8/1'24"32
6	③C.パッツ	BMW-M635	25周 6/1'23"32

・優勝スピード:137.499km/h
 ・最速ラップ:J.ペルトワーズ(ブジョー) 1'19"51 141.265km/h
 ・フランスのメジャー・ツーリングカーレースが今年から2つに分かれた。ひとつは従来NOS-CARと呼ばれていたものが発展してスーパープロダクションに、もうひとつは新たなグループACによるものだ。

フランスGp.A ノガロ

●4月19日/ノガロ:フランス/フランス・ツーリングカー選手権第1戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①F.ジロワ	BMW-M3	20周 27'48"97 1/1'21"57
2	④D.スノベック	メルセデスベンツ190E2.3	20周 28'12"53 2/1'22"52
3	③C.パコロレータ	BMW-M3	20周 28'12"78 4/1'23"18
4	④D.モラン	BMW35CSi	20周 28'17"14 8/1'23"32

5 ①A.フェルネ メルセデスベンツ190E2.3 20周 28'20"64 3/1'22"83
 6 ②A.クティエニ メルセデスベンツ190E2.3 20周 28'20"84 6/1'23"51
 ・優勝スピード:134.598km/h
 ・最速ラップ:F.ジロワ(BMW) 1'22"50 136.145km/h

CART チェッカー200

●4月12日/フェニックス:USAアリゾナ州/CARTインディカー・ワールド・シリーズ第2戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①R.グエレロ	マーチ87C・コスワース	200周 1'26'56"62 22/no time
2	②B.レイバル	ローラT87/00・コスワース	200周 1'27'05"34 4/22"352
3	③A.ルイエンダイク	マーチ87C・コスワース	199周 13/23"280
4	④M.アンドレッチェ	マーチ87C・コスワース	199周 2/21"950
5	⑤M.アンドレッチェ	ローラT87/00・シボレー	198周 1/21"832
6	⑥J.ガルフ	マーチ87C・コスワース	196周 18/23"215
7	⑦D.ファイアストーン	ローラT87/00・コスワース	195周 9/22"075
8	⑧G.ブラバム	マーチ87C・ホンダ	194周 12/23"265
9	⑨J.ラザフォード	マーチ87C・コスワース	194周 10/23"186
10	⑩D.サイモン	ローラT87/00・コスワース	189周 6/22"652
11	⑪D.サリバン	ペンスキーPC16・シボレー	186周 7/22"872
12	⑫F.バルバッファ	マーチ87C・コスワース	183周 15/23"784
13	⑬J.マクファアソン	マーチ87C・ホンダ	183周 14/23"456
14	⑭A.アンサー	マーチ87C・コスワース	175周 ギヤボックス
15	⑮T.ベッチェンハウゼン	マーチ86C・コスワース	175周 19/25"673
16	⑯G.ベッチェンハウゼン	マーチ86C・コスワース	173周 16/23"822
17	⑰T.スニーパー	マーチ87C・コスワース	153周 17/24"492
18	⑱E.フィッティバルディ	マーチ87C・シボレー	137周 電気系統 21/no time
19	⑲R.ルイス	マーチ86C・コスワース	95周 オフコース 18/25"394
20	⑳R.メアーズ	ペンスキーPC16・シボレー	56周 エンジン 3/22"273
21	㉑M.コーガン	マーチ87C・シボレー	45周 電気系統 5/22"509
22	㉒L.ヘムラス	ローラT87/00・コスワース	30周 CVジョイント 20/no time

・優勝スピード:222.121km/h
 ・コースは1マイル・オーバル、元F1ドライバーのロベルト・グエレロが得意のインディカー・初優勝をあげる。それも最後尾からのスタートでだ。

NASCAR ファーストユニオン400

●4月5日/ノースウィルクスボロ:USAノースカロライナ州/NASCARウィンストン・カップ第6戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①D.アーハート	シボレー・モンテカルロ	400周 2'39"24 3
2	②K.ベティ	フォード・サンダーバード	400周 12
3	③N.ボンネット	ポンティアック・グランプリ	400周 21
4	④A.クルウィック	フォード・サンダーバード	400周 19
5	⑤R.ラッド	フォード・サンダーバード	399周 11
6	⑥R.ベティ	ポンティアック・グランプリ	399周 15
7	⑦P.ライオンズ	オールズモビル・デルタ88	399周 17
8	⑧T.ラボンテ	シボレー・モンテカルロ	398周 5
9	⑨R.ウォレス	ポンティアック・グランプリ	398周 9
10	⑩B.エリオット	フォード・サンダーバード	398周 1

・優勝スピード:151.444km/h
 ・PP: B.エリオット(フォード) 15"356 186.719km/h

NASCAR バレイデル・ミーツ500

●4月12日/プリストル:USAテキサス州/NASCARウィンストン・カップ第7戦

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①D.アーハート	シボレー・モンテカルロ	500周 3'31"27 3
2	②R.ベティ	ポンティアック・グランプリ	500周 18
3	③R.ラッド	フォード・サンダーバード	500周 15
4	④B.エリオット	フォード・サンダーバード	500周 11
5	⑤A.クルウィック	フォード・サンダーバード	500周 5
6	⑥H.ギャント	シボレー・モンテカルロ	500周 1
7	⑦K.ベティ	フォード・サンダーバード	500周 16
8	⑧M.シェファード	ビュイック・ルサーブル	495周 8
9	⑨T.ラボンテ	シボレー・モンテカルロ	495周 13
10	⑩D.ワレット	シボレー・モンテカルロ	497周 24

・優勝スピード:121.700km/h
 ・PP: H.ギャント(シボレー) 16"588 186.207km

RACE DIARY

Photos/Max Press

OVERSEAS RACE

フランスGp. A ルドノン

●4月26日/ルドノン: フランス/フランス・ツーリングカー選手権第2戦

予選順位/タイム	
1	①F.シロワ BMW-M3 22周 36'33"09 2/1'36"10
2	②D.スノベック メルセデスベンツ190/165 22周 36'37"99 1/1'35"95
3	③A.グラマティコ BMW-M3 22周 36'43"49 5/1'37"31
4	④A.クディーニ メルセデスベンツ190/165 22周 36'44"13 4/1'37"26
5	⑤A.フェルテ メルセデスベンツ190/165 22周 36'45"65 3/1'36"14
6	⑥D.モラン BMW635CSi 22周 36'51"73 6/1'37"54

・優勝スピード: 113.757km/h
 ・最速ラップ: F.シロワ(BMW) 1'38"34 115.314km/h

フランスGp. A マニ-クール

●5月3日/マニ-クール: フランス/フランス・ツーリングカー選手権第3戦

予選順位/タイム	
1	①F.シロワ BMW-M3 22周 35'15"07 1/1'33"99
2	②D.スノベック メルセデスベンツ190/165 22周 35'23"06 6/1'36"10
3	③A.クディーニ メルセデスベンツ190/165 22周 35'30"31 2/1'35"22
4	④D.モラン BMW635CSi 22周 35'31"10 7/1'36"13
5	⑤G.フェルテ BMW-M3 22周 35'36"40 3/1'35"63
6	⑥A.フェルテ メルセデスベンツ190/165 22周 35'54"39 5/1'35"54

・優勝スピード: 141.020km/h
 ・最速ラップ: F.シロワ(BMW) 1'34"64 143.254km/h



フランスで今年から始まったグループAレース。シロワの駆るM3が優勝

ドイツGp. A ソルダー

●4月12日/ソルダー: ベルギー/ドイツ・ツーリングカー選手権第2戦

予選順位/タイム	
1	M.ヘッセル BMW-M3 24周 51'12"18
2	T.フォンレビスオメナー BMW-M3 24周 51'22"09
3	D.マンティ BMW-M3 24周 51'25"21
4	J.ファン・オメン メルセデスベンツ190E2.3-16 24周 51'37"72
5	A.グーワー BMW635CSi 24周 51'44"24
6	F.クラマー メルセデスベンツ190E2.3-16 24周 51'55"75

・優勝スピード: 117.949km/h
 ・最速ラップ: E.バン・デ・ベル(BMW-M3) 1'53"66 126.178km/h

イギリスGp. A シルバーストン

●4月12日/シルバーストン: イギリス/RACイギリス・ツーリングカー選手権第1戦

予選順位/タイム	
1	①A.ロウズ フォード・シエラRSコスワース A優勝 15周 25'58"83 1/1'39"87
2	②D.リーチ ローバー・ビテス A 15周 26'00"43 2/1'42"84
3	D.カーベル ローバー・ビテス A 15周 26'20"88 7/1'46"32
4	P.ホール フォード・シエラRSコスワース A 15周 26'27"29 4/1'43"68
5	⑤G.グード フォード・シエラRSコスワース A 15周 26'38"48 8/1'45"62
6	G.スカーボロー ローバー・ビテス A 15周 27'05"59 5/1'44"72
7	M.ヘイルズ フォード・エスコートRSターボ B優勝 15周 27'33"56 8/1'48"22
8	⑧C.ホジヤック トヨタ・カローラGT D優勝 15周 27'34"28 9/1'49"74

・優勝スピード: 165.519km/h
 ・最速ラップ: A.ロウズ(フォード) 1'41"94 168.735km/h

イギリスGp. A オールトン・パーク

●4月17日/オールトン・パーク: イギリス/RACイギリス・ツーリングカー選手権第2戦

予選順位/タイム	
1	①T.ハーベイ ローバー・ビテス A優勝 14周 25'36"81 2/1'45"92
2	G.グード フォード・シエラRSコスワース A 14周 25'39"55 6/1'49"49
3	M.ニューマン BMW635CSi A 14周 25'50"13 3/1'47"97
4	G.スカーボロー ローバー・ビテス A 14周 25'51"43 5/1'48"88
5	P.ホール フォード・シエラRSコスワース A 14周 25'53"49 7/1'50"20
6	D.カーベル ローバー・ビテス A 14周 26'14"76 4/1'48"18
7	M.ヘイルズ フォード・エスコートRSターボ B優勝 14周 26'48"72 12/ no time
8	C.ホジヤック トヨタ・カローラGT D優勝 14周 27'12"91 8/1'50"40

・優勝スピード: 146.135km/h
 ・最速ラップ: T.ハーベイ(ローバー) 1'47"59 148.967km/h
 ・PR: M.オブライエン(ホールデン・コモディア) 1'45"53

イギリスGp. A スラクストン

●4月20日/スラクストン: イギリス/RACイギリス・ツーリングカー選手権第3戦

予選順位/タイム	
1	D.リーチ ローバー・ビテス A優勝 16周 23'16"12 1/1'25"59
2	G.グード フォード・シエラRSコスワース A 16周 23'20"67 9/1'29"78
3	D.カーベル ローバー・ビテス A 16周 23'25"86 3/1'26"73
4	M.オブライエン ホールデン・コモディア A 16周 23'40"46 5/1'27"12
5	C.ホジヤック トヨタ・カローラGT D優勝 16周 23'48"45 8/1'28"52
6	P.ホール フォード・シエラRSコスワース A 16周 23'59"88 7/1'28"33
8	M.ヘイルズ フォード・エスコートRSターボ B優勝 16周 24'03"91 10/1'31"00

・優勝スピード: 156.409km/h
 ・最速ラップ: M.オブライエン(ホールデン) 1'25"97 158.748km/h

IMSA-GT アトランタ・ジャーナルGP

●4月12日/ロード・アトランタ: USAジョージア州/MSAキャメルGT選手権第4戦

予選順位/タイム	
1	①P.コップ/J.ウィーバー ボルシェ962 124周 4/1'13"605
2	②C.ロビンソン/A.ホルバート ボルシェ962 124周 3/1'12"843
3	③S.シェルトン/A.シェルトン ボルシェ962 121周 5/1'14"750
4	④D.ブラッスフィールド/W.ダレンバックJ. ボルシェ962 121周 7/1'15"244
5	⑤B.レッドマン/D.ナイフェル ボルシェ962 120周 8/1'16"448
6	⑥J.ドナルド/J.クライン L優勝 スバイス・ボンティアック 114周 9/1'20"558
7	⑦J.ダウニング/J.マフッチ L2位 アルゴM19-マツダ 111周 15/1'23"088
8	⑧S.ダースト/M.ブロックマン L3位 スバイス・ボンティアック 110周 15/1'23"026

・優勝スピード: 181.741km/h(2'46"00"040)
 ・最速ラップ: S.バン・ダー・マーフェ(シボレー・コベットGTP) 1'14"540 195.841km/h
 ・PR: S.バン・ダー・マーフェ(シボレー) 1'11"638

IMSA-GT LAタイムズGP

●4月26日/リバーサイド: USAカリフォルニア州/MSAキャメルGT選手権第5戦

予選順位/タイム	
1	①J.モートン/H.ヘイウッド ジャガーXJ7 122周 8/1'13"890
2	②C.ロビンソン/A.ホルバート ボルシェ962 122周 3/1'11"704
3	③D.ブラッスフィールド/W.ダレンバックJ. ボルシェ962 121周 9/1'14"354
4	④P.コップ/R.ダウソン ボルシェ962 121周 4/1'11"786
5	⑤J.アダムズ/J.ホックキス ボルシェ962 119周 5/1'12"118
6	⑥J.ドナルド/J.クライン L優勝 スバイス・ボンティアック 114周 12/1'17"932
7	⑦S.ダースト/M.ブロックマン L2位 スバイス・ボンティアック 114周 13/1'18"953
8	⑧J.ダウニング/J.マフッチ L3位 アルゴM19-マツダ 112周 15/1'21"949

・優勝スピード: 174.452km/h(2'51"31"917)
 ・最速ラップ: S.バン・ダー・マーフェ(シボレー・コベットGTP) 1'13"08 201.379km/h
 ・PR: S.バン・ダー・マーフェ(シボレー) 1'10"070

予選順位/タイム	
1	①G.コード トヨタ・セリカ・ターボ GTO優勝 73周 1'50'41"599 1/1'19"813
2	②T.リギンズ シボレー・カマロ GTO2位 73周 1'50'42"254 7/1'22"599
3	③T.グロイ フォード・マスタング GTO3位 73周 4/1'21"608
4	④J.ボードウィン シボレー・カマロ GTO 73周 3/1'21"053
5	⑤B.アール ボンティアック・フィエロ GTO 73周 16/ no time
6	⑥B.ジェナー フォード・マスタング GTO 72周 8/1'23"035
7	⑦A.ジョンソン マツダRX7 GTU優勝 71周 22/1'28"776
8	⑧T.ケンダール マツダRX7 GTU2位 70周 17/1'25"905
9	⑨A.ベイコン マツダRX7 GTU3位 69周 24/1'29"417

・優勝スピード: 161.757km/h
 ・最速ラップ: C.コード(トヨタ) 1'22"20 179.036km/h
 ・PR: G.コード(トヨタ) 1'19"070

予選順位/タイム	
1	①G.コード トヨタ・セリカ・ターボ GTO優勝 73周 1'50'41"599 1/1'19"813
2	②T.リギンズ シボレー・カマロ GTO2位 73周 1'50'42"254 7/1'22"599
3	③T.グロイ フォード・マスタング GTO3位 73周 4/1'21"608
4	④J.ボードウィン シボレー・カマロ GTO 73周 3/1'21"053
5	⑤B.アール ボンティアック・フィエロ GTO 73周 16/ no time
6	⑥B.ジェナー フォード・マスタング GTO 72周 8/1'23"035
7	⑦A.ジョンソン マツダRX7 GTU優勝 71周 22/1'28"776
8	⑧T.ケンダール マツダRX7 GTU2位 70周 17/1'25"905
9	⑨A.ベイコン マツダRX7 GTU3位 69周 24/1'29"417

・優勝スピード: 161.757km/h
 ・最速ラップ: C.コード(トヨタ) 1'22"20 179.036km/h
 ・PR: G.コード(トヨタ) 1'19"070



リバーサイドでボルシェ勢を打ち破った“グループA” ジャガーXJ7



速さでは群衆のシボレー・コベットGTP



ラグナ・セカGTOで優勝したセリカ・ターボがワークス・マスタングを退す

IMSA-GT モンテレイ・トリプル・クラウン

●5月3日/ラグナ・セカ: USAカリフォルニア州/MSAキャメルGT選手権第6戦

予選順位/タイム	
1	①K.ルドビク ボルシェ962 98周 1'42"34"085 4/ 56"991
2	②S.バン・ダー・マーフェ シボレー・コベットGTP 98周 1'43"01"001 3/ 57"334
3	③C.ロビンソン ボルシェ962 98周 8/ 58"498
4	④H.ヘイウッド/J.モートン ジャガーXJ7 98周 11/ 59"004
5	⑤D.ホップス ニッサンGTP-ZXT 97周 6/ 58"200
6	⑥B.ウォレック ボルシェ962 97周 7/ 58"080
9	⑨J.ドナルド L優勝 スバイス・ボンティアック 90周 14/1'02"224
10	⑩J.ダウニング L2位 アルゴM19-マツダ 90周 16/1'03"610
11	⑪S.ダースト L3位 スバイス・ボンティアック 89周 17/1'03"707

・優勝スピード: 175.309km/h
 ・最速ラップ: K.ルドビク(ボルシェ) 58"887 189.948km/h
 ・PR: P.コップ(ボルシェ962) 57"214

予選順位/タイム	
1	①K.コード トヨタ・セリカ・ターボ GTO優勝 98周 1'55"20"495 2/1'04"249
2	②W.ダレンバックJ. シボレー・カマロ GTO2位 98周 1'55"21"829 6/1'05"623
3	③T.リギンズ シボレー・カマロ GTO3位 98周 5/1'04"917

4	④W.T.リブズ トヨタ・セリカ・ターボ GTO 98周 3/1'04"611
5	⑤J.ボードウィン シボレー・カマロ GTO 97周 1/1'03"900
6	⑥T.グロイ フォード・マスタング GTO 97周 4/1'04"675
12	⑫T.ケンダール マツダRX7 GTU優勝 94周 12/1'07"965
13	⑬T.ビスガー ボンティアック・フィエロ GTU2位 93周 16/1'08"140
14	⑭A.ベイコン マツダRX7 GTU3位 92周 19/1'09"126

・優勝スピード: 155.374km/h
 ・最速ラップ: J.ボードウィン(シボレー) 1'05"364 168.423km/h

FSV フェニックス

●4月12日/フェニックス: USAアリゾナ州/SOCAバルボリン・ボッシュ/VWスーパー-Vee選手権第1戦

予選順位/スピード	
1	①K.ジョンソン ラルトRT5/84-VW 60周 39'23"32 1/135.952mph
2	②D.クドレイブ ラルトRT5/86-VW 60周 39'23"66 3/135.034mph
3	③R.グロフ ラルトRT5/87-VW 60周 2/135.186mph
4	④B.ピトロ ラルトRT5/87-VW 60周 5/133.531mph
5	⑤S.アチソン ラルトRT5/85-VW 60周 8/131.483mph
6	⑥J.ルビオ ラルトRT5/86-VW 60周 4/133.879mph

・優勝スピード: 147.089km/h
 ・最速ラップ: K.ジョンソン(ラルト・VW) 26"03 222.575km/h

AUS-Gp. A レイクサイド

●4月5日/レイクサイド: オーストラリア/オーストラリア・ツーリングカー選手権第3戦

予選順位/タイム	
1	J.リチャーズ BMW-M3 60周 58'48"3
2	G.セトン ニッサン・スカイライン・ターボ 60周 59'02"1
3	T.ロングハースト BMW-M3 60周 59'02"9
4	L.バーキンス ホールデン・コモディアVX 60周 59'22"2
5	P.ブロッグ ホールデン・コモディアVX 60周 59'23"0
6	A.グライス ホールデン・コモディアVL 59周

・優勝スピード: 145.457km/h
 ・最速ラップ: D.ジョンソン(フォード・シエラRSコスワース) 57"4 149.017km/h
 ・PR: G.セトン(ニッサン)

OVERSEAS RALLY

ERC ラリー・アルペン・ペーラ

●4月9日~12日/フランス/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数2)

1	D.オリオール/B.オセリ	フォード・シエラ・コスワース	A	3'16"46"
2	A.オレイユ/オレイユ	ルノー11ターボ	A	3'18"01"
3	B.ベギン/J.レネヌ	BMW-M3	A	3'18"56"
4	C.パローニ/タペ	フォード・シエラ・コスワース	N	3'22"38"
5	パルー/ラユマン	プジョー205GTi	A	3'24"09"
6	ベルナルディーニ/グエラン	BMW-M3	N	3'24"48"

ERC サーキット・オブ・アイルランド・ラリー

●4月17~19日/イギリス&アイルランド/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数1).RACイギリス・オープン・ラリー選手権第2戦

全255S 出走103台・完走71台				
1	①J.マクレイ/J.グリーンロッド	フォード・シエラRSコスワース	A	3'05"25"
2	②D.ルウェリン/P.ショート	アウディ・クーパー・クアトロ	A	3'06"36"
3	③S.リンドホルム/S.ベテルソン	アウディ・クーパー・クアトロ	A	3'10"06"
4	④P.コリス/8.トーマス	フォード・シエラRSコスワース	A	3'11"06"
5	A.マクヘイル/C.アフレル	オペル・モンターゴS	A	3'11"00"
6	⑥T.ケイビー/R.アーマー	プジョー205GTi 1.9	A	3'13"17"

ERC コスタ・スメラルダ・ラリー

●4月22~24日/イタリア/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数4)

全275S(420km)				
1	①J.カンクネン/J.ピロネン	ランチア・デルタHF4WD	A	4'46"14"
2	②D.ケツラート/G.ケツリ	ランチア・デルタHF4WD	A	4'47"29"
3	③D.ルウェリン/P.ショート	アウディ・クーパー・クアトロ	A	4'54"49"
4	④P.アンソンドリーニ/A.アレンゾリニ	アウディ80クアトロ	A	4'58"10"
5	⑤A.ザッセル/P.アマテ	プジョー309GTi	A	5'00"27"
6	⑥G.デル・ゾッポ/P.スカルビーニ	フィアット・ワーノ・ターボ	A	5'06"41"

ERC ヘレンドールン・ラリー

●4月24~25日/オランダ/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数1)

1	G.ベテルソン/シェンケンハイム	アウディ・クーパー・クアトロ	A	2'38"50"
2	B.ルステファンソン/ハカラ	ボルボ240ターボ	A	2'41"56"
3	ボセン/トニッセン	アウディ80クアトロ	A	2'42"34"
4	ウェーランド/エスキルソン	ボルボ240ターボ	A	2'44"02"
5	J.バン・ダー・マレル/リュウマ	フォード・シエラRSコスワース	N	2'45"13"
6	ブド/マリス	ルノー11ターボ	A	2'46"05"

DOMESTIC RACE

チェッカープレート30レース 東京プロダクションシリーズ第2戦

● 4月19日(予選18日)/筑波サーキット/種/主催:CL-CHECKER

● FJ1600-B(JAF筑波FJ1600-B選手権第2戦)

15周=30.675km 予選出走54台・決勝出走24台・完走20台		予選順位/タイム	
1	藤原 勇貴 SOLアーマードWEST86J	15周	15'58"55 1/1'02"62
2	日比野 貴男 ビレリー種FJ1600	15周	16'06"91 6/1'03"57
3	伊沢 清士 マキシム36J	15周	16'07"11 4/1'03"50
4	清田 新一 栄進オートRDエリートMK-V	15周	16'07"50 11/1'03"82
5	藤原 健一郎 サイタマシブハンクス36J	15周	16'12"91 10/1'03"71
6	伊藤 勇貴 MA9-36Jインテリア保護	15周	16'13"52 18/1'04"27
7	三上 弘弘 ヨシナガ工業&藤原388J	15周	16'13"75 9/1'03"65
8	村山 悠久 オートデルタ量産ビビュー104	15周	16'19"11 16/1'04"19
9	藤田村 村大 イーストペーパーATGマキシム36	15周	16'20"97 8/1'03"61
10	西崎 性太郎 エノモートチューン36J	15周	16'22"17 7/1'03"57
11	村田 利大 伊勢崎ロマン38J	15周	16'23"59 13/1'03"94
12	結部 一広 マナティMK-V	15周	16'25"89 14/1'03"99
13	高橋 史康 クエーカーズサーキットTAMA34	15周	16'26"03 17/1'04"21
14	森崎 志康 マナティMK-V	15周	16'26"43 20/1'04"35
15	荒川 幸雄 日言マキシム38J	15周	16'28"19 24/1'04"58
16	藤原 勇貴 タイラント中村モータース38J	15周	16'43"00 12/1'03"93
17	田中 三枝 コックピット高橋DUK38J	15周	16'47"31 23/1'04"48
18	尾崎 明彦 カタノFZ104	15周	16'58"74 19/1'04"30
19	中村 浩 マキシム36フワヤ	15周	16'59"56 21/1'04"40
20	野田 英樹 KM2+人文堂38J	14周	15'58"66 3/1'02"17
21	藤原 勇貴 オートワークFRDMF83J	11周	5/1'03"53
22	村山 悠久 Formula-clubイータ	2周	2/1'03"15
23	藤原 勇貴 CITIZENベガ&2J	2周	15/1'04"08
24	川崎 利也 ワエスト84J	2周	22/1'04"46

・優勝スピード:115.205km/h(平均1'03"90)

● RJ

20周=40.5km 予選出走22台・決勝出走23台・完走23台		予選順位/タイム	
1	藤川 英道 アドバンシアワールドシステムライオン827	20周	19'44"53 2/ 57"59
2	藤原 勇貴 ナムFNF855	20周	19'45"00 1/ 57"42
3	藤原 勇貴 FAMスピードS485	20周	19'54"66 6/ 58"54
4	藤原 勇貴 コスモスMOTULS485	20周	20'00"88 5/ 58"51
5	野上 敏彦 マツダオート東京中央(望)855DX	20周	20'01"40 3/ 57"77
6	藤原 勇貴 TAMAスーパーランS485	20周	20'10"83 9/ 59"26
7	大倉 力 十に美容整形JASC855	20周	20'22"37 19/1'00"71
8	金子 健一 ADVAN PMAAレーディアS①	20周	20'22"95 8/ 59"11
9	藤原 勇貴 JASC野郎レーシング855	20周	20'28"20 4/ 58"37
10	丸尾 博二 キャロット455Hリード875	20周	20'29"42 13/ 59"80
11	中平 勇雄 オートカミ975	20周	20'30"94 14/ 59"80
12	土方 博弘 FAMスピードS415	20周	20'32"41 11/ 59"63
13	大橋 達弘 レーシングプラザ・メック835DX	20周	20'32"57 7/ 58"92
14	藤原 勇貴 アドバンベスト875	20周	20'35"30 12/ 59"73
15	藤原 勇貴 ビットイン茨城855	20周	20'37"04 23/出せせず
16	西沢 ひろみ かつむりS485	20周	20'43"78 18/1'00"73
17	藤原 勇貴 Age855	19周	19'49"61 17/1'00"70
18	村山 悠久 RPM-CROG1S	19周	19'53"09 20/1'00"90
19	藤原 勇貴 ACES栄進会栄進自工855	19周	19'54"34 16/1'00"16
20	大川 政和 メディアベスIC855	19周	19'57"14 24/出せせず
21	白石 豊 ADVAN PMAAレーディア②	19周	20'16"36 22/1'01"83
22	小池 昌彦 JASCチェッカーFLATOUT	19周	20'44"32 15/ 59"93
23	藤原 勇貴 Zモーター835	16周	19'48"75 21/1'01"42

● TSC

15周=30.675km 予選出走18台・決勝出走18台・完走17台		予選順位/タイム	
1	藤原 勇貴 INTERMEZZOオオハシレーサー	15周	17'05"43 1/1'06"96
2	藤原 勇貴 フタタケエンジニアリングKPG1	15周	17'08"18 3/1'07"18
3	小林 秀夫 ADVANフォルムスターレット	15周	17'11"31 2/1'07"05
4	藤原 勇貴 スポーティ&レーシングG-KPG1	15周	17'13"59 4/1'07"37
5	藤原 勇貴 ビットイン茨城フォルムKPG1	15周	17'22"09 5/1'08"26
6	藤原 勇貴 スピードショッププロトサーニー	15周	17'27"26 7/1'08"78
7	結田 匡也 茨城日産工業(株)ブリットサーニー	15周	17'28"37 8/1'08"84
8	大西 龍二 プロロンダインガキKPG1	15周	17'33"72 6/1'08"58
9	藤原 勇貴 NISSANサーニー	15周	17'37"60 11/1'09"67
10	藤原 勇貴 ビットイン茨城フォルム310	15周	17'44"68 10/1'09"56
11	藤原 勇貴 ヒタチレーシングスペシャルサーニー	15周	17'45"17 出せせず
12	藤原 勇貴 WAKO'Sグランプリシステム水戸61	15周	17'53"76 14/1'10"15
13	藤原 勇貴 カーショップ鳥有SP5 KPG1	15周	17'58"10 15/1'10"68
14	藤原 勇貴 K-autoサーニー	15周	18'10"95 13/1'11"26
15	藤原 勇貴 ワコーズグランプリシステム水戸61	14周	13/1'09"98
16	大野 秀夫 アチュレットイデオサーニー	14周	17'20"53 16/1'10"92
17	なんばこうじ 象SPc INAGAKIトヨタ	14周	18'01"75 12/1'09"97
18	藤原 勇貴 ヒタチスペシャルサーニー	5周	クラッシュ 9/1'09"51

● P-3000(JAF東日本ツーリングカー選手権第2戦)

12周=24.54km 予選出走19台・決勝出走19台・完走13台		予選順位/タイム	
1	木村 雅彰 TEAM+ageノアア7	12周	14'26"97 1/1'10"35
2	藤原 勇貴 ビットイン茨城(16)ボリン&a7	12周	14'27"88 2/1'10"79
3	水谷 乃美 エッセンシャル・HAL・RX7	12周	14'29"20 5/1'11"42
4	藤原 勇貴 COOKRY TAKANORX7	12周	14'35"74 6/1'12"09
5	大野 秀夫 ロータス成田+成田山サパンナ	12周	14'41"15 3/1'10"82
6	年田 博孝 デックラムス②スカイライン	12周	14'43"50 8/1'12"11
7	藤原 勇貴 イデオン&小嶋銀金RX-7	12周	14'52"93 10/1'12"64
8	大塚 亮利 TEAM+age竹内銀金7	12周	14'53"37 11/1'12"76
9	藤原 勇貴 アドバンアルファインターバル7	12周	14'53"64 13/1'12"94
10	藤原 勇貴 ターゲットワークスRX7	12周	14'53"86 12/1'12"92
11	藤原 勇貴 伊藤自動車ERC子カチャン7	12周	15'12"78 15/1'13"83
12	山根 太 チームターゲットスペシャル7II	11周	14'37"09 18/1'16"09
13	小林 武司 チームターゲットスペシャル7	11周	15'26"34 17/1'14"41
14	中田 敬明 SSRCサパンナ	8周	16/1'14"25
15	菅野 亮夫 ぱれっとYours7	7周	14/1'13"03
16	増田 弘ノ ERG BOSEタカササパンナ	0周	4/1'10"95
17	結谷 知明 アダフ&カラー一佐和子セブン	0周	7/1'12"69

● P-1600(JAF東日本ツーリングカー選手権第2戦)

15周=30.675km 予選出走15台・決勝出走15台・完走15台		予選順位/タイム	
1	酒井 義明 ホンダツインカムシビック	15周	17'45"75 1/1'09"80
2	新井 博史 TBSキタモ・レビン	15周	17'56"65 8/1'11"87
3	高橋 誠哉 H&CレイスプリンターD-D-F	15周	17'58"70 2/1'11"13
4	高橋 忠勝 アルボーカローラ	15周	18'03"00 3/1'11"16
5	高林 義明 アルボー豪華型カローラ	15周	18'07"05 5/1'11"19
6	森 浩次 シェフトレビン	15周	18'11"75 6/1'11"37
7	山内 勇二 スポーツクラブ・テカニカ・5	15周	18'14"61 4/1'11"16
8	藤原 勇貴 シェフトFF-FX	15周	18'23"02 12/1'12"37
9	藤原 勇貴 TBSラムハウスレビン	15周	18'24"33 10/1'12"30
10	藤原 勇貴 第一 浅野自動車レビン	15周	18'27"43 7/1'11"57
11	宮前 清人 ギャラクシーレビン	15周	18'31"71 11/1'12"31
12	吉沢 和明 DOMA-LEADレビックス	15周	18'33"66 13/1'12"38
13	藤原 勇貴 ROSA★BAR・DOOPS	15周	18'44"07 14/1'13"18
14	藤原 勇貴 アルボーレーシングカローラFX	15周	18'55"59 9/1'11"98
15	阿部 全治 Run-For-YH福島V6サー	14周	17'47"16 15/1'15"17

● P-1300(JAF東日本ツーリングカー選手権第2戦)

15周=30.675km 予選出走17台・決勝出走17台・完走16台		予選順位/タイム	
1	小林 弘 ガレージピットリトラス7I	15周	18'03"47 2/1'11"94
2	藤原 勇貴 トランビオンレディオカルタス	15周	18'04"17 1/1'11"53
3	谷中 良 ガレージピットリトラス7I	15周	18'11"67 3/1'12"58
4	藤原 勇貴 アルフォーレディオカルタス	15周	18'12"85 4/1'12"60
5	藤原 勇貴 アクアクリス★GABカルタス	15周	18'20"47 6/1'13"37
6	安部 敏弘 明日電モコレーシングE7I	15周	18'31"06 5/1'13"88
7	藤原 勇貴 ホンダフィンカムシティー	15周	18'36"47 10/1'13"98
8	藤原 勇貴 プラスビートルランビオカルタス	15周	18'37"40 8/1'13"82
9	藤原 勇貴 シェルカムスターレット	15周	18'42"71 12/1'14"10
10	八尾 明 ズーム7Iトランジャーアイランド	15周	18'45"02 13/1'14"13
11	大塚 亮利 トランビオンレディオ北本	15周	18'45"29 5/1'13"20
12	吉道 浩 クエーカーズサーキット&タマP	15周	18'48"18 14/1'14"38
13	高橋 誠哉 グランドスラムゴーマルEPTI	15周	18'49"74 16/1'14"87
14	石山 忠哉 TOM'S EPTI	15周	18'54"31 7/1'13"77
15	有輪 秀明 カオチャンスターレットD30	15周	19'19"43 17/1'16"93
16	藤原 勇貴 カルタス施設あつかわ自動車	14周	18'04"91 15/1'14"05
17	藤原 勇貴 相模ヨコハマGABスターレット	7周	クラッシュ 11/1'14"62

● リトル・ダイナマイト・カップ

10周=20.45km 予選出走25台・決勝出走25台・完走24台		予選順位/タイム	
1	藤原 勇貴 OPTONグランプリスマーチ	10周	12'30"59 1/1'12"72
2	藤原 勇貴 モーターファンマーチ	10周	12'31"66 3/1'13"36
3	藤原 勇貴 ホリデーオートおもしろのマーチ	10周	12'32"40 5/1'13"43
4	藤原 勇貴 ホリデーオート80マーチ	10周	12'36"78 2/1'13"27
5	藤原 勇貴 自動車産業流通社マーチ	10周	12'39"17 6/1'13"76
6	藤原 勇貴 プレイトライズマーチ	10周	12'39"50 8/1'14"06
7	藤原 勇貴 ベストカーセンターマンマーチ	10周	12'39"51 7/1'13"81
8	藤原 勇貴 ヤングバージョンマーチ1	10周	12'46"35 12/1'14"27
9	中村 孝仁 モーターマガジンマーチ	10周	12'47"18 9/1'14"09
10	藤原 勇貴 ビットイン・コフタク・マーチ	10周	12'47"87 13/1'14"29
11	三好 秀喜 チーム609マーチ	10周	12'48"25 15/1'14"41
12	名取 剛雄 GENROOスーパーターボ	10周	12'48"64 10/1'14"15
13	小林 聖江 オートスポーツマーチ	10周	12'51"81 17/1'14"62

14	藤原 勇貴 オートルートマーチ	10周	12'53"24 18/1'14"74
15	藤原 勇貴 ヤングバージョンマーチII	10周	12'54"46 21/1'15"05
16	清水 信雄 GP Xpressマーチ	10周	12'55"04 18/1'14"33
17	長谷川 伸明 レーシングオンマーチターボII	10周	12'56"05 24/1'16"31
18	村上 知雄 詩とメルヘンダイナマイトマーチ	10周	12'57"56 11/1'14"23
19	藤原 勇貴 カークラフティク・マーチ	10周	12'59"01 19/1'14"74
20	天野 聡 F-Roadスーパーターボ	10周	13'00"26 25/1'16"50
21	藤原 勇貴 くるまにK10ダイナマイト	10周	13'00"79 22/1'16"60
22	藤原 勇貴 ルーボランスポールマーチ	10周	13'01"26 20/1'16"56
23	藤原 勇貴 レーシングニュース★マーチ1	10周	13'08"12 23/1'15"66
24	藤原 勇貴 レーシングニュース★マーチII	10周	13'18"31 16/1'14"58
25	藤原 勇貴 レーシングオンマーチターボI	10周	4/1'13"43

・優勝スピード:98.083km/h(平均1'15"06)
・25台は特別規則第21条(反則スタート)により失格

● KPG1 1時間耐久

1時間=48周=96.16km 予選出走32台・決勝出走30台		予選順位/タイム	
1	高野 聡 カムモーターズスポーツKPG1	48周	1'00'56"48 2/1'15"49
2	小野 孝行 ガレージピットリトラス7II	48周	1'00'58"73 3/1'15"66
3	藤原 勇貴 ハーフムーンダンシングKPG1	48周	1'01'10"03 4/1'15"81
4	全次 忠志 今にきてる!!全開スペシャルII	48周	1'01'25"56 5/1'15"92
5	藤原 勇貴 エリート&モーターサービス1	48周	1'01'25"95 8/1'16"09
6	小暮 吉則 スピードハウスリトラスKPG1	48周	1'01'31"40 7/1'16"08
7	吉岡 肇 EXCEED光&藤原KPG1	48周	1'01'33"69 9/1'16"20
8	藤原 勇貴 2&MAGEスターレット	48周	1'01'34"50 13/1'16"34
9	藤原 勇貴 ヤマハ 銀金スターレット	48周	1'01'34"89 6/1'15"95
10	藤原 勇貴 タカハダイヤスターレット	48周	1'01'43"91 15/1'16"47
11	山本 照太郎 小自動車スターレット	48周	1'01'55"20 16/1'16"61
12	河内 美子 CSI No.1 TBSスターレット	48周	1'02'10"13 12/1'16"26
13	藤原 勇貴 木更津レーシングセンター	48周	1'02'15"85 18/1'17"04
14	藤原 勇貴 所立南SDE	47周	11/1'16"26
15	藤原 勇貴 一夫 レイノオートバード&KPG1	47周	1'00'57"98 10/1'16"21
16	藤原 勇貴 藤原 勇貴インテグレーションKPG1	47周	1'01'50"81 17/1'17"88
17	藤原 勇貴 DUCKHAMS出陣KPG1	47周	1'01'50"81 21/1'17"97
18	藤原 勇貴 タカハダイヤHELLOBE	47周	1'01'51"67 23/1'17"59
19	藤原 勇貴 ACCS栄進会スターレットKP	47周	1'01'59"95 20/1'17"06
20	大塚 亮利 マレーンKPG1	47周	1'01'58"75 18/1'17"04
21	藤原 勇貴 Team 8 KPG1 プリヴアット	47周	1'02'05"62 21/1'17"47
22	藤原 勇貴 一部 スズケンKPG1	46周	24/1'17"61
23	藤原 勇貴 藤原 勇貴 SOLTECスターレットE1	46周	1'01'09"81 26/1'17"93
24	藤原 勇貴 千原RSワンダーランF KPG1	41周	1'00'57"45 22/1'17"48
25	藤原 勇貴 RTナガサキ谷電電スターレット	36周	クラッシュ 20/1'18"82
26	藤原 勇貴 タカハダイヤスターレット	20周	クラッシュ 1/1'15"18
27	藤原 勇貴 イナガキプロジェクトKPG1(藤原)	12周	エンジン 25/1'17"64
28	藤原 勇貴 チームガレージピットリトラスKPG1	10周	エンジン 14/1'16"38
29	藤原 勇貴 ビューティフルターボKPG1	7周	エンジン 28/1'18"11
30	藤原 勇貴 オートプラザスターKPG1	3周	ミッション 29/1'18"23

・優勝スピード:96.644km/h(平均1'16"18)

● KPG1 レディース

10周=20.45km 予選出走6台・決勝出走6台・完走6台		予選順位/タイム	
1	木村 智恵子 GAB杉並・HOBOSターレット	10周	13'01"55 1/1'16"97
2	藤原 勇貴 純子 SAA KPG1	10周	13'03"95 4/1'17"75
3	藤原 勇貴 千登美 ALC-選手の子ネコKPG1	10周	13'05"46 3/1'17"61
4			

RACE DIARY

Photos/Izumi Iwata, Iwao Komiya, Ken-ichi Yoshida, Hiroshige Satta

18⑤水沼 隆	エハラタイヤスターレット	10周	22'55"99	14/2'08"14
19⑥内田 政宏	チーム10ポイントスターレット	10周	23'04"10	18/2'08"36
20⑦吉井 明彦	FR7.佐野自動車スターレット	10周	23'09"05	23/2'08"96
21⑧大谷 高生	ALFA No3スターレット	10周	23'09"15	24/2'09"83
22⑨広野 勝也	S岩倉共和スターレット	10周	23'10"57	15/2'08"14
23⑩山口 勉	TTレックス山科スターレット	10周	23'13"28	27/2'10"44
24⑪吉田 浩	青嶋オオキ自動車整備スターレット	10周	23'15"63	29/2'10"54
25⑫成木 由典	盤城自動車整備スターレット	10周	23'17"11	25/2'10"09
26⑬松橋 信雄	GRKワグナスターレット	10周	23'22"62	3/2'05"48
27⑭石川 秋雄	HPS石川石造スターレット	10周	23'23"40	22/2'08"68
28⑮中田 新三	アウトライン中田レーシングスターレット	10周	23'29"28	21/2'08"96
29⑯北川 弘	クレストAgoスターレット	10周	23'30"10	26/2'10"31

⑤黒川 典史 レイトンハウススターレット 2周 タイヤースト 28/2'10"51

・優勝スピード: 120.44km/h(平均2'12"34)

● スターレットB

10周=44.41km 予選出走39台・決勝出走30台・完走24台

1 ①山田 納	TPS-F1 STARLET	10周	23'04"89	7/2'06"00
2 ②山崎 孝文	四季車道車道スターレット	10周	23'12"32	6/2'05"70
3 ③青田 邦美	小林タイヤ山見見スターレット	10周	23'14"05	17/2'08"00
4 ④藤田 忠志	伊豆下田との高級金スターレット	10周	23'26"43	2/2'05"30
5 ⑤増田 秀徳	Gアネックス無敵スターレット	10周	23'28"31	3/2'05"39
6 ⑥美志 秀徳	福田ゴム食品店スターレット	10周	23'41"30	3/2'06"70
7 ⑦小山 浩	コヤマスピードスターレット	10周	24'07"74	28/2'09"18
8 ⑧美川 雄也	内海自動車スターレット	10周	24'10"60	26/2'08"91
9 ⑨八木 三幸	西井自動車みゆきスターレット	10周	24'15"30	24/2'08"57
10⑩富澤 結仁	お好み焼たかみスターレット	10周	24'16"06	13/2'07"13
11⑪高橋 伸行	ハートレーシングスターレット	10周	24'17"46	18/2'08"17
12⑫石井 敏	タカカバ自動車スターレット	10周	24'18"61	20/2'08"47
13⑬佐藤 彰	ビレリー機油W2スターレット	10周	24'24"87	15/2'07"67
14⑭成瀬 隆一	OZ RACINGスターレット	10周	24'37"40	25/2'08"70
15⑮権名 良夫	セブスオーグスターレット	10周	24'39"65	14/2'07"45
16⑯久保田 優子	★HPS★ハギワラスターレット	10周	24'46"22	10/2'06"36
17⑰斎藤 幸	エキスパートスターレット	10周	24'46"69	21/2'08"51
18⑱井上 高利	R5クレタみのわスターレット	10周	25'01"69	27/2'09"06
19⑲安西 正次	Gアネックス&安西スターレット	10周	25'16"40	30/2'09"40
20⑳遠藤 謙	中野自動車スターレット	10周	25'19"31	25/2'09"38
21⑳横田 宏之	庄岡アウトバーンRスターレット	10周	25'32"75	5/2'05"57
22⑲石井 健司	トータルシステムスターレット	9周	24'14"55	16/2'07"82
23⑳松浦 孝也	海産物タカヤスターレット	8周		19/2'08"38
24⑳小野 明秀	セブスオーグスターレット	8周		1/2'05"19
⑳千野 大次郎	エキスパートRスターレット	6周		22/2'08"52
⑳土橋 昌巳	Gアネックス&土橋スターレット	4周		8/2'06"18
⑳渡辺 政孝	アウトランRSCスターレット	4周	オートベスト	12/2'06"99
⑳西山 直道	エンドウAS&相沢スターレット	2周	クラッシュ	11/2'06"98
⑳南 賢子	ワニタケENG直員スターレット	0周	クラッシュ	4/2'05"53
⑳国分 明彦	スターレット	0周		22/2'08"69

・優勝スピード: 115.44km/h(平均2'18"43)

'87インターナショナルフォーミュラ選手権レース大会

● 4月19日(予選18日)/富士スピードウェイ/種/主催/日刊スポーツ新聞社・テレビ朝日・VICC

● カローラ/スプリングターグループAカップ

15周=66.615km 予選出走14台・決勝出走14台・完走11台

1 ①茂木 和真	ADVANカローラFX	15周	26'21"984	1/1'43"257
2 ②伊藤 俊彦	ADVAN JapanレンドFX	15周	26'37"541	4/1'44"844
3 ③坂井 勲	ADVAN-FET TBSJペン	15周	26'37"801	2/1'44"198
4 ④石川 雅章	フジメカトリックGT	15周	26'37"929	3/1'44"314
5 ⑤渡野 武夫	ウェックススポーツカローラFX	15周	26'48"571	5/1'45"587
6 ⑥小池 伸子	ワゴスカローラ	15周	27'05"316	6/1'45"782
7 ⑦岡本 信雄	トムスカローラFX	15周	27'24"879	12/1'47"856
8 ⑧内田 慎司	FET極東CPD&ALFA FX	15周	27'24"980	11/1'47"755
9 ⑨佐藤 清治	SSワローフォーミュラ86	14周	28'04"671	5/1'46"857
10⑩森田 てるみ	渡野自動車スターレット	13周	28'38"023	14/1'56"242
11⑪小林 正和	エッセンシャルFX	12周		13/1'47"995
⑫佐藤 伸一	オリジナルボックス井上道雄FX	6周		10/1'47"007
⑬野野 重夫	SSワローFX	5周		8/1'46"787
⑭石井 邦彦	タカハギタイヤカローラFX	3周		7/1'46"530

・優勝スピード: 151.59km/h(平均1'45"46)

● ミラージュ・インターナショナルラリアートカップ

15周=66.615km 予選出走39台・決勝出走30台・完走28台

1 ①中谷 明彦	インターセプトミラージュ	15周	28'13"722	2/1'50"976
2 ②伊藤 清彦	PEOPLE・シロヤマ・コルト	15周	28'25"719	1/1'50"755
3 ③見崎 康志	ミツビシミラージュ	15周	28'27"050	5/1'51"808
4 ④山本 泰吉	PUMA-SPORTS・コルト	15周	28'31"566	3/1'51"540
5 ⑤清水 和夫	フルクオンミラージュ	15周	28'34"980	8/1'52"089
6 ⑥横山 栄	スプロレン・ミラージュ	15周	28'36"386	4/1'51"696
7 ⑦真田 健明	エナゴゼミミラージュ	15周	28'36"876	10/1'52"408
8 ⑧藤井 守生	WAMARACING13A	15周	28'39"359	15/1'53"529
9 ⑨小宮 昌雄	イエローハットミラージュ	15周	28'40"365	6/1'52"057
10⑩田部 隼雄	POTENZA・中巻コルト	15周	28'45"413	14/1'53"476
11⑪茂木 和真	HKS-SPORTS・アドバン	15周	28'47"510	11/1'53"245
12⑫鈴木 政夫	エナゴゼミミラージュ	15周	28'48"323	18/1'54"010
13⑬中野 直道	スエンセンス減量とせうコルト	15周	28'49"364	17/1'53"841



C/SACCレベラン谷茂木和真が賞状を手に

14⑭岡崎 正志	カンノGSADVANミラージュ	15周	28'49"844	13/1'53"406
15⑮鈴木 洋	中巻FIS JUN COLT	15周	28'51"066	20/1'54"057
16⑯金子 繁夫	AZULミラージュ	15周	28'53"527	19/1'54"053
17⑰小橋 栄	イエローハットミラージュ	15周	28'53"606	9/1'52"181
18⑱熊谷 勉	熊谷商事ハイテックミラージュ	15周	28'59"801	24/1'54"432
19⑲中田 健久	トランビオサンチャンドRSM	15周	29'10"477	21/1'54"647
20⑳八島 正人	レイトンハウスミラージュ	15周	29'10"810	26/1'54"582
21⑰村松 康生	FALKEN-FIS・ベルコ	15周	29'15"693	12/1'53"331
22⑳金子 健智	スコラチャレンジミラージュ	15周	29'17"550	23/1'54"264
23⑳辻村 秀和	オルフェウスレーシングミラージュ	15周	29'21"025	16/1'53"767
24⑳杉山 淳	アージュールRS株式会社コルト	15周	29'23"920	30/1'54"995
25⑳松本 和子	チームイワキミラージュ	15周	29'29"501	21/1'54"140
26⑳D.スロット	オーツレーシングニュースコルト	14周	28'17"500	28/1'54"711
27⑳長島 孝司	FRYCLUB・シレーナコルト	14周	28'54"287	7/1'52"068
28⑳D.チャウ	BSP COLT	13周	29'35"199	29/1'54"769
⑳奥山 道子	カーブラザー・チューン	2周	エンジン	22/1'54"194
⑳橋田 明弘	EXCEL-MIRAGE	1周	クラッシュ	25/1'54"477

・優勝スピード: 141.84km/h(平均1'52"875)



ミラージュは中谷明彦が制す FFシビックは青川正正が勝つ

● FFシビック

10周=44.41km 予選出走25台・決勝出走25台・完走24台

1 ①芥川 孝正	AgoエニマックスロードS	10周	19'11"067	5/1'53"652
2 ②池澤 謙夫	YAMATOシビックS	10周	19'12"990	6/1'53"742
3 ③金屋 謙和	明和シビックS	10周	19'14"615	4/1'53"642
4 ④山崎 猛	ハイテックテックニカロードスタS	10周	19'14"789	3/1'53"496
5 ⑤佐藤 忠孝	アイワシビックBY1ZERO	10周	19'14"987	7/1'53"850
6 ⑥松本 健	明和シビックS	10周	19'15"208	8/1'53"976
7 ⑦村田 清孝	モリタRエンティS	10周	19'18"589	1/1'53"351
8 ⑧小林 信行	アイアイアド・F1オートS	10周	19'21"731	2/1'53"419
9 ⑨木村 隆	SAYAMAシビックR1	10周	19'25"293	10/1'54"280
10⑩相原 英樹	トップ&ズズキS	10周	19'26"702	15/1'55"703
11⑪鈴木 隆吉	YAMATO CIVIC S-1	10周	19'27"790	13/1'55"588
12⑫日下部 保雄	KYB-ADVAN CIVIC	10周	19'31"916	11/1'55"359
13⑬桐山 大行	セフティスポーツY&S	10周	19'33"802	14/1'55"596
14⑭江藤 隆仁	シビック	10周	19'38"049	17/1'56"067
15⑮竹久 俊	岩通テックロニクスS	10周	19'41"343	12/1'55"975
16⑯鈴木 大行	オートファッションCIVIC	10周	19'41"981	18/1'56"540
17⑰加藤 潤	セフティAME&尾道院東方S	10周	19'43"080	21/1'57"553
18⑱花山 雅彦	TAC-CIVIC-S	10周	19'47"394	9/1'54"150
19⑲山口 正敏	早川鉄道・伊藤MGコルトS	10周	19'55"861	16/1'55"776
20⑳榎原 加	セフティAME尾道院東方S	10周	19'57"376	25/1'59"365
21⑰新屋 忠孝	セフティAME尾道院東方S	10周	20'00"722	23/1'58"011
22⑱坂井 貴典	セフティAME尾道院東方S	10周	20'00"999	24/1'58"637
23⑳大庭 博司	ホンダクリオ横浜シビックS	10周	20'04"682	22/1'57"818
24⑳遠藤 哲夫	八王子中央ホンダエンドレスS	10周	20'09"065	20/1'56"810
⑳宮崎 浩大	八王子中央ホンダエンドレスS	3周	クラッシュ	19/1'56"657

・優勝スピード: 138.89km/h(平均1'55"106)

'87ハイランドゴールデンカップレース第1戦

● 4月29日/西谷山ハイランド/種/主催/長HVCC

● NA-1300

13周=45.08km 予選出走20台・決勝出走20台・完走17台

1 ①大塚 啓	モンシェリーチームムス	12周	24'57"647	1/2'03"586
2 ②大谷 保志	S&S VICICスターレット	12周	25'02"460	3/2'04"372
3 ③千野 信哉	チームムススターレット	12周	25'10"840	2/2'04"271
4 ④丹野 健	GSオプションアドバンSP1	12周	25'25"922	4/2'05"563
5 ⑤日下 博樹	無限レーシングKPS1	12周	25'26"483	6/2'06"827
6 ⑥川崎 俊夫	レーシングサービススタコ61	12周	25'26"928	5/2'06"205
7 ⑦佐藤 伸也	JRT-GSオプションEP71	12周	25'29"577	8/2'09"237
8 ⑧藤原 貴	フライングミットスターレット	12周	26'02"724	12/2'10"176
9 ⑨堀田 博利	レーシングサービススタコ61	12周	26'03"884	18/2'14"263
10⑩海谷 正人	オートボーイ新光石山KPS1	12周	26'21"402	14/2'10"228
11⑪深瀬 利明	レーシングサービススタコ61	12周	26'22"633	15/2'10"614
12⑫横田 昌志	ロット・オートボーイEP71	12周	26'24"977	10/2'09"748
13⑬斎藤 潔	SSワロースターレット	12周	27'04"131	20/2'16"143
14⑭渡部 茂	AUTO BODYスターレット	12周	27'04"433	17/2'11"460
15⑮西谷 義光	クラウンIIKPS1スターレット	11周	26'21"953	9/2'09"574
16⑯横 真	レーシングサービススタコ61	9周	26'08"565	19/2'14"161
17⑰西岡 実夫	GSオプションアドバンKPS1	9周	24'48"087	11/2'10"126
⑱田中 正行	チェッカーフラッグKPS1	8周		7/2'08"120
⑳野野 正人	加藤自動車フォーミュラFET61	7周		16/2'10"821
㉑津塚 祐	GSオプションKPS1	3周		13/2'10"216

・優勝スピード: 108.372km/h(平均2'04"804)

● N-2500

10周=37.57km 予選出走12台・決勝出走12台・完走11台

1 ①藤原 賢吾	ロードイン佐々木自動車RX-7	10周	21'45"382	3/2'10"044
2 ②鈴木 秀明	若柳交通商事トランビオa7	10周	21'46"522	2/2'09"534
3 ③佐々木 正徳	新日本自動車ボテンダRX-7	10周	22'04"399	4/2'11"109
4 ④渡辺 一夫	オートバックスWAKO-S1	10周	22'22"939	5/2'11"944
5 ⑤沢村 順一	EPSONベルグZONE調音7	10周	22'24"284	6/2'14"367
6 ⑥大野 豊	佐々木自動車RX-7	10周	22'30"302	7/2'15"084
7 ⑦伊藤 広幸	おんごろっくーランビオ	10周	22'47"138	12/2'20"647
8 ⑧伊藤 正昭	仙正興業RS山ももノ木RX7	10周	22'52"865	9/2'16"686

9 ⑨野木 信夫	おんごろっくーランビオ	10周	23'08"848	10/2'17"422
10⑩藤原 久幸	えいのしんRX-7スペシャル	9周	22'02"526	11/2'20"304

RACE DIARY

Photos/Izumi Iwata, Iwao Komiya, Hisakazu Matsumoto

DOMESTIC RACE

全日本富士1000kmレース大会

●5月2・3日(予選2日/富士スピードウェイ/主催: TMS、スポーツニッポン新聞社、VICC)

●カローラ/スプリンターグループAカップ

15周=66.61km 予選出走15台・決勝出走14台・完走12台(3日)

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①二瓶 勇児	アカハギタイヤカローラFX	15周 30'25"084 8/1'46"586
2	②安部 隆	ADVAN JapanトレットFX	15周 30'32"473 2/1'43"974
3	③浅野 武夫	ウェッズスポーツカローラFX	15周 30'32"536 7/1'46"310
4	④太田 哲也	ADVANカローラFX	15周 30'32"801 1/1'42"971
5	⑤石川 雅章	フジメカトリックFXGT	15周 31'49"050 4/1'45"801
6	⑥岡本 信雄	トムスカローラFX	15周 32'14"554 9/1'46"584
7	⑦内田 慎司	FET種車OPの中ALFAFX	15周 32'17"315 12/1'47"758
8	⑧野崎 恵司	レディーススポーツ/野崎自動車	14周 30'26"046 11/1'47"650
9	⑨小林 正和	エッセンシャルFX	14周 30'53"159 15/1'49"546
10	⑩佐藤 康治	SSスワローフォーミュラ86	14周 31'15"300 6/1'46"241
11	⑪森田 伸子	ワコーカローラ	13周 5/1'45"346
12	⑫小池 てるみ	浅野自動車スターレット	11周 10/1'46"652
	⑬松野 竹巳	オリジナルボックス井上道磨FX	1周 タイマ 13/1'48"208
	⑭坂井 勲	ADVAN-FETTBSレビン	0周 スタック 3/1'44"704

・優勝スピード: 131.399km/h(平均0'16"72)

●トヨタノーマルカップターボ

12周=53.25km 予選出走27台・決勝出走27台・完走26台(2日)

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①高橋 浩樹	トランシオシャフトターセル	12周 22'56"275 6/1'54"040
2	②千田 智寛	シャルムスターレットターボ	12周 22'56"395 1/1'52"682
3	③久保 健	ペンテスターレットターボ	12周 22'56"611 2/1'52"709
4	④山口 さとし	ハイテックブリヂストンEL	12周 22'57"209 3/1'53"475
5	⑤中田 雅久	ブラストアオキコルサGPターボ	12周 23'08"901 4/1'53"496
6	⑥高橋 敏行	日光青アトランGPターボ	12周 23'10"170 7/1'54"311
7	⑦小林 博行	アドバントヨクレンタEP217	12周 23'10"925 21/1'56"556
8	⑧川中子 和孝	レーンクワトロABSナカカ71	12周 23'15"158 8/1'54"319
9	⑨高野 秀樹	鈴木タイヤコスモスターレット	12周 23'15"347 11/1'54"851
10	⑩上原 秀郎	アドバントムスターセル	12周 23'15"517 5/1'53"503
11	⑪石原 義徳	ASCO-GP/TURBO	12周 23'18"228 15/1'55"232
12	⑫森竹 史郎	ホシノスポーツGPターボ	12周 23'20"645 14/1'55"111
13	⑬中田 優子	シャルムスターレットターボ	12周 23'21"256 13/1'55"066
14	⑭森田 元	B&Lレーンクワトロメデアクナカ	12周 23'21"383 17/1'55"349
15	⑮鈴木 浩	ファルクスターレットターボ	12周 23'24"435 19/1'55"871
16	⑯藤見 和久	ビットイン競見自動車EPターボ	12周 23'26"723 10/1'54"739
17	⑰渡辺 喜久子	レイテシハスコスモターボ	12周 23'31"838 16/1'55"338
18	⑱青木 真一	カヤマオートスポーツターボ	12周 23'34"892 23/1'56"680
19	⑲金海 茂彦	鈴木競全ミスSPスターレット	12周 23'35"131 22/1'56"651
20	⑳佐藤 隆男	シキチンターセル	12周 23'36"475 20/1'55"955
21	㉑渡野 孝忠	AME70KYOTUMS・コルサ	12周 23'41"265 18/1'55"712
22	㉒上田 正則	ウエダジドウシャスターレット	12周 23'46"606 26/1'57"723
23	㉓新藤 誠	アカハギタイヤターセルターボ	12周 23'55"223 24/1'56"764
24	㉔斎藤 慎	トランシオシャフトカローラ2	12周 23'59"589 27/1'58"828
25	㉕山本 剛規	トヨタスターレット	12周 24'09"714 25/1'57"206
26	㉖高野 栄二	ランナウェイスターレット	11周 24'17"607 28/2'03"270
	㉗牧口 茂雄	マキダスターレットターボ	7周 エンジン 9/1'54"595

・優勝スピード: 139.399km/h(平均1'54"690)



雨の中、③二瓶勇児が激戦を駆け出して見事な勝利。⑧浅野と④太田が並んで続く



新しいTMC T1は高橋川路が大降豪雨の害に制す。競走の公道が多い

'87鈴鹿スーパーカブス自動車レース第4戦

●5月3日/鈴鹿サーキット/西コース/主催: OSCC

●FJ-1600(JAF鈴鹿F1600-B選手権第4戦)

15周=52.691km 予選出走54台・決勝出走24台・完走21台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①森谷 賢二	RACER'S-MK6	15周 22'40"724 3/1'28"978
2	②安井 勝巳	モチュール&ライズMK6	15周 22'41"263 5/1'29"375
3	③藤原 尚貴		15周 22'41"715 6/1'29"824
4	④水谷 正道	河合企画トヨタクラブ86J	15周 22'48"587 19/1'30"862
5	⑤藤田 佳久	東海自動車レース86J	15周 22'56"489 12/1'30"866
6	⑥戸田 晋史	レーシングマイトMK6	15周 22'57"885 2/1'29"007
7	⑦天崎 雅人	スキルスピード430J	15周 23'04"856 13/1'30"245
8	⑧池田 正澄	クラフト池田自動車MK6	15周 23'05"113 7/1'29"974
9	⑨松見 隆介	東京アルアンドデー	15周 23'08"812 11/1'30"205
10	⑩松田 利正	ハヤシ420J	15周 23'15"100 8/1'30"486



FJ1600はマナティMK6が1-2、森谷賢二が優勝



SJは藤川元浩が勝り、その勝ち差を増やしている



セニーとAE86の争いとなるN2は坂谷孝典セニーが勝つ



57台を集めたNS、勝ったのはCRXを駆る藤原正行



FFシンビックは競走車が9秒差をつけて制す



レディースで争う各車、先頭を行く③上村真理子の優勝

11

①大文字 良浩	FRANCO TRP 411	15周 23'23"257 14/1'30"951
②北口 実作	スキルスピード430J	15周 23'24"157 9/1'30"136
③石田 勝人	南海部品ピットクルー86J	15周 23'28"043 24/1'31"963
④中堂 紀夫	ちわき競走自動車マニティ86J	15周 23'28"645 18/1'31"168
⑤伊藤 和彦	ライプMK-5	15周 23'30"419 21/1'30"934
⑥花岡 雅之	オートいんなんレブMK6	15周 23'30"973 10/1'30"627
⑦内藤 真伸	ウォルターウルフ86	15周 23'36"837 23/1'31"154
⑧河本 実規	うさぎ800-3	15周 23'38"598 17/1'30"761
⑨尾崎 和仁	マナティ-MK6	15周 23'40"882 16/1'31"063
⑩藤原 善		15周 24'02"321 20/1'31"216
⑪山口 善	三菱平安堂MK-6	13周 22'42"783 22/1'31"260
⑫早野 弘二	MANATEE BP MK 6	7周 1/1'28"966
⑬金久 善司	トワイアル&スキルS430J	1周 4/1'29"549
⑭安達 昭	ビットマンMK5	1周 15/1'30"581

・優勝スピード: 139.412km/h(平均1'30"714)

・予選はA、Bの2グループに分けて行われ、両グループ合計上位24台が決選出走

●SJ

10周=35.13km 予選出走17台・決勝出走17台・完走13台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①藤川 元浩	ADVANアイワールドS87	10周 14'19"482 3/1'25"387
2	②田中 社一朗	カタマレーシングカローラ	10周 14'20"029 7/1'27"003
3	③山崎 祥史	コスモス・ウッドベーカー87S	10周 14'22"166 5/1'25"935
4	④浮田 好雄	247アースオスカー-S86	10周 14'31"016 8/1'28"117
5	⑤森原 修	ADVAN・ER・SK85	10周 14'33"818 9/1'28"774
6	⑥野田みちひろ	松本S1競走センター-S85	10周 14'42"664 10/1'29"177
7	⑦竹中 祐志	オガタデントQ283S	10周 14'43"232 11/1'29"433
8	⑧高橋 幸吉	アサヒ400S32	10周 14'54"485 15/1'31"767
9	⑨松下 功一	くらまや大五郎ウエスト	10周 14'54"869 13/1'31"061
10	⑩富安 達一	富安レーシングSP	10周 15'21"681 14/1'31"523
11	⑪富岡 崇一	新米栄成85S	9周 14'25"489 17/1'33"686
12	⑫藤田 雄介	チームエアリアルMK4	9周 14'28"140 16/1'33"340
13	⑬藤田 雄三	ヤマモリフーズ87S	9周 4/1'25"642
⑭池谷 勝明	オートヨーロッパ87S	5周 2/1'25"155	
⑮橋本 成夫	コスモスPumpkinS85	5周 1/1'24"228	
⑯福安 正一	レーシングS85S	1周 6/1'26"680	
⑰奥村 雅生	真藤準ディスプレイモ85S	0周 12/1'30"984	

・優勝スピード: 147.144km/h(平均1'25"944)

●N2

15周=52.691km 予選出走27台・決勝出走24台・完走19台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①坂谷 孝典	BIG JOHN・チェックセニー	15周 22'56"530 7/1'31"524
2	②竹上 浩明	カワサキEngセニー	15周 23'04"058 5/1'31"465
3	③川上 正昭	浅野レーシングセニー	15周 23'07"958 8/1'32"096
4	④夏川 隆一	トリビカーナ、スポーツ、トレノ	15周 23'08"898 6/1'31"493
5	⑤若杉 善徳	ミュルレーシングTBMレビン	15周 23'26"688 1/1'29"267
6	⑥米田 幸史	千葉レーシングURS8P青セニー	15周 23'26"933 10/1'32"495
7	⑦富田 光夫	ボクシング宮田SEVENTセニー	15周 23'38"812 9/1'32"364
8	⑧黒木 光洋	ワンダーワーカースセニー	15周 23'46"617 4/1'31"296
9	⑨川島 幸史	シュートン川島屋スタセニー	15周 23'48"225 18/1'33"626
10	⑩千手 雅彦	RSアオヤギボロボリーセニー	15周 23'49"598 22/1'34"441
11	⑪梅川 明	MIOセニー	15周 24'26"561 17/1'33"521
12	⑫小畑 浩志	セニー	15周 24'27"142 19/1'33"973
13	⑬森本 武	ロックンビートシモンRS上田セニー	14周 22'40"279 16/1'33"318
14	⑭森安 透介	森安工作所青セニー	14周 21/1'34"226
15	⑮藤川 芳孝	カワサキEngA86	12周 15/1'33"166
⑯田中 博行	ロックンビートセニー	9周 11/1'32"509	
⑰池井 幸彦	TSサカイRTYスダセニー	8周 24/1'34"881	
⑱船谷 健	Hayama CRX-Si	5周 13/1'32"706	
⑲北岡 正治	高橋第一倉ESS/OKERSi	4周 14/1'33"118	
⑳前田 信哉	DLフォミュラーBP青セニー	2周 3/1'30"993	
㉑小泉 明彦	アクエリアススポーツジェミニ	1周 20/1'34"211	
㉒中矢 隆彦	ハイテックRS川崎セニー	0周 2/1'29"763	
㉓大野 芳弘	RTシビロ須田セニー	0周 12/1'32"564	
㉔高野 浩明	カフェ・ループル細野善セニー	0周 23/1'34"479	

・優勝スピード: 137.811km/h(平均1'31"768)

●NS(JAF鈴鹿ツーリングカー選手権第4戦)

10周=35.13km 予選出走57台・決勝出走24台・完走20台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①藤原 正行	大東自動車・セントラムCR-X	10周 16'45"560 B 3/1'41"070
2	②村田 清孝	エンケイモリシタRS	10周 16'46"372 A 2/1'42"341
3	③亀田 真嗣	ホンダツインカムPSiシビック	10周 16'47"267 B 1/1'40"518
4	④池田 孝	ネーミンシビックテクニカ	10周 16'51"423 B 2/1'40"823
5	⑤竹内 政雄	クラフトFunny House Si	10周 16'52"032 B 5/1'41"215
6	⑥上杉 和也	アクエリアスフォーミュラレビン	10周 17'03"223 A 1/1'41"726

7

⑦村井 久敏	カローラレビン	10周 17'05"070 A 3/1'42"918
⑧山根 正巳	よいこのポピーCR-X	10周 17'06"099 B 7/1'41"359
⑨高成 浩明	アクエリアス第六甲自動車レビン	10周 17'11"667 A 6/1'43"585
⑩久田 悟	ランナーバードアクティ	10周 17'15"895 A 7/1'43"823
⑪池田 雅彦	勝さんNY大東カワサキ	10周 17'16"328 B 10/1'42"089
⑫橋山 栄彦	SRSレノ	10周 17'17"664 A 8/1'43"946
⑬谷口 太夫	ACT BPレビン	10周 17'20"885 A 12/1'44"446
⑭野村 洋三	ニッポン自動車レビン	10周 17'21"461 B 12/1'42"243
⑮近藤 達男	共石トランビオン・アクロスレビン	10周 17'23"723 B 9/1'42"074
⑯藤田 博樹	ブリッドYSSトランビオンレノ	10周 17'23"762 A 10/1'44"173
⑰米谷 浩	シビックSi	10周 17'32"051 B 6/1'41"759
⑱加藤 篤志	ファミリーRS TOTALレビン	10周 17'37"019 B 12/1'42"177
⑲湯浅 毅	シーサー150NセフィアCR-X	10周 17'51"683 A 11/1'44"393
⑳藤田 博之	BOOBOWフェルカム汎用86	9周 16'53"235 B 8/1'41"640
㉑前川 真典	テクニカCIVIC	5周 B 4/1'41"111
㉒池田 晋史	ターボレビン	4周 A 5/1'43"486
㉓伊藤 秀夫	BY-ZEROシビックSi	3周 A 4/1'43"467
㉔中岡 浩司	Cafe de FLEUR Si	0周 A 9/1'43"864

・優勝スピード: 125.756km/h(平均1'40"586)

・予選はA、Bの2グループに分けて行われ、各グループ上位12台が決選出走

●FFシンビック

10周=35.13km 予選出走39台・決勝出走24台・完走19台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①藤原 武	テクニカフォーミュラシビック	10周 16'35"480 2/1'38"573
2	②大山 豊彦	インダストリアルみちくさ	10周 16'44"066 3/1'38"678
3	③藤原 圭嗣	Back-Yard URS Si	10周 16'49"467 1/1'38"394
4	④高橋 一智	VANS・URS Si	10周 16'52"960 9/1'40"042
5	⑤白石 充用	Hayama CIVIC-3	10周 16'53"101 6/1'39"720
6	⑥木田 義文	カワサキEngシビックSi	10周 16'57"180 17/1'40"525
7	⑦岡本 和郎	東三宮コンタクト・シビック	10周 16'58"004 13/1'40"265
8	⑧藤島 健一	インダRSニューバシ	10周 17'00"533 10/1'40"066
9	⑨藤井 英吉	タックイン99VinoNi	10周 17'03"115 6/1'39"303
⑩山口 正敏	早川鉄工伊藤MGクロキ	10周 17'14"064 8/1'40"018	
⑪藤本 一夫	藤本電機シビックSi	10周 17'16"089 18/1'40"530	
⑫池田 純光	クラフト池田自動車Si	10周 17'19"632 14/1'40"348	
⑬藤田よしゆい	オートテック若江EkoHi Si	10周 17'26"528 26/1'41"849	
⑭岡田 純嗣	RSヤマダシビック	10周 17'27"430 22/1'41"623	
⑮住藤よしあき	ダンロップSSR須田産業Si	10周 17'27"547 15/1'40"192	
⑯藤村 隆彦	TSモータースシビックSi	10周 17'28"762 25/1'41"656	
⑰ヤツ ヒロコ	Gスラム千葉アクエリアス	10周 17'41"373 4/1'39"137	
⑱和山よしひろ	東加古川P16シビック	10周 17'41"411 5/1'39"177	
⑲見本 秀夫	Cプラザアノアクエリアス	9周 19/1'40"643	
⑳竹中 隼人	ZOOMWEST-MIOシビック	3周 16/1'40"422	
㉑藤田ヨシシ	インダRSシビックSi	2周 11/1'40"083	
㉒高津 和男	ハイテック・BP・テクニカSi	2周 12/1'40"136	
㉓伊藤 隆昌	オートいんなん・レブCIVIC	1周 23/1'41"026	
㉔木下 英夫	タックイン99ADVANSi	1周 20/1'40"665	

・優勝スピード: 127.042km/h(平均1'39"548)

開催日の翌月末に発売!
各巻カラー55分(予定) ¥6,800 (直輸入英語版)



W
C
R

on Video

大地をゆるするラリーのビートを完全収録。

World Championship of Rally '87

開催地(タイトル)	品番	開催日	発売日	開催地(タイトル)	品番	開催日	発売日
1 モンテ・カルロ・ラリー <第1戦>	AR-21	5/1~24	発売中	9 アルゼンチン・ラリー <第9戦>	AR-29	5/1~9	9月末日
2 スウェディッシュ・ラリー <第2戦>	AR-22	5/1~15		10 1000湖ラリー <第10戦>	AR-30	5/1~30	10月末日
3 ポルトガル・ラリー <第3戦>	AR-23	5/1~12		11 アイボリーコースト・ラリー <第11戦>	AR-31	5/1~26	10月末日
4 サファリ・ラリー <第4戦>	AR-24	5/1~20	5月末日	12 サンレモ・ラリー <第12戦>	AR-32	5/1~17	11月末日
5 ツールド・コルス・ラリー <第5戦>	AR-25	5/1~10	6月末日	13 RAC・ラリー <第13戦>	AR-33	5/1~26	12月末日
6 アクロポリス・ラリー <第6戦>	AR-26	5/1~5	7月末日	14 1987 パリ・ダカール・ラリー ¥9,800 (55分)	AR-34	発売中	
7 オリンパス・ラリー <第7戦>	AR-27	5/1~29	8月末日	15 1987, WCR総集編 ¥9,800 (55分)	AR-35	第1巻(3月末日) 第2巻(8月末日)	
8 ニュージーランド・ラリー <第8戦>	AR-28	5/1~14	8月末日	16 ル・マン24時間'87 ¥9,800 (55分)	AE-14	5/1~14	8月末日

'86シーズンF-1WCR, WSCも各ラウンド¥9,800にて好評発売中!!
AF-17:F-1総集編'86. AF-18:F-1総集編'85は各¥12,000です。

〈通信販売〉

必ず現金書留に1本につき送料一部負担金¥200を追加して、下記の申し込み用紙に記入したものをそえて、本社までお送り下さい。

通信販売申込書

氏名 _____

〒 _____

住所 _____

品番 _____ 商品名 _____

品番 _____ 商品名 _____

品番 _____ 商品名 _____

○で読んで下さい VHS β-Max

関東地区代理店

フリーロード
〒150 東京都渋谷区神山町5-5NRビル
☎03-485-7141

サイクルビジョンマック

〒142 東京都品川区荏原2-1-8
☎03(784)4664

輸入元
MOTORCYCLE SPECIALIST

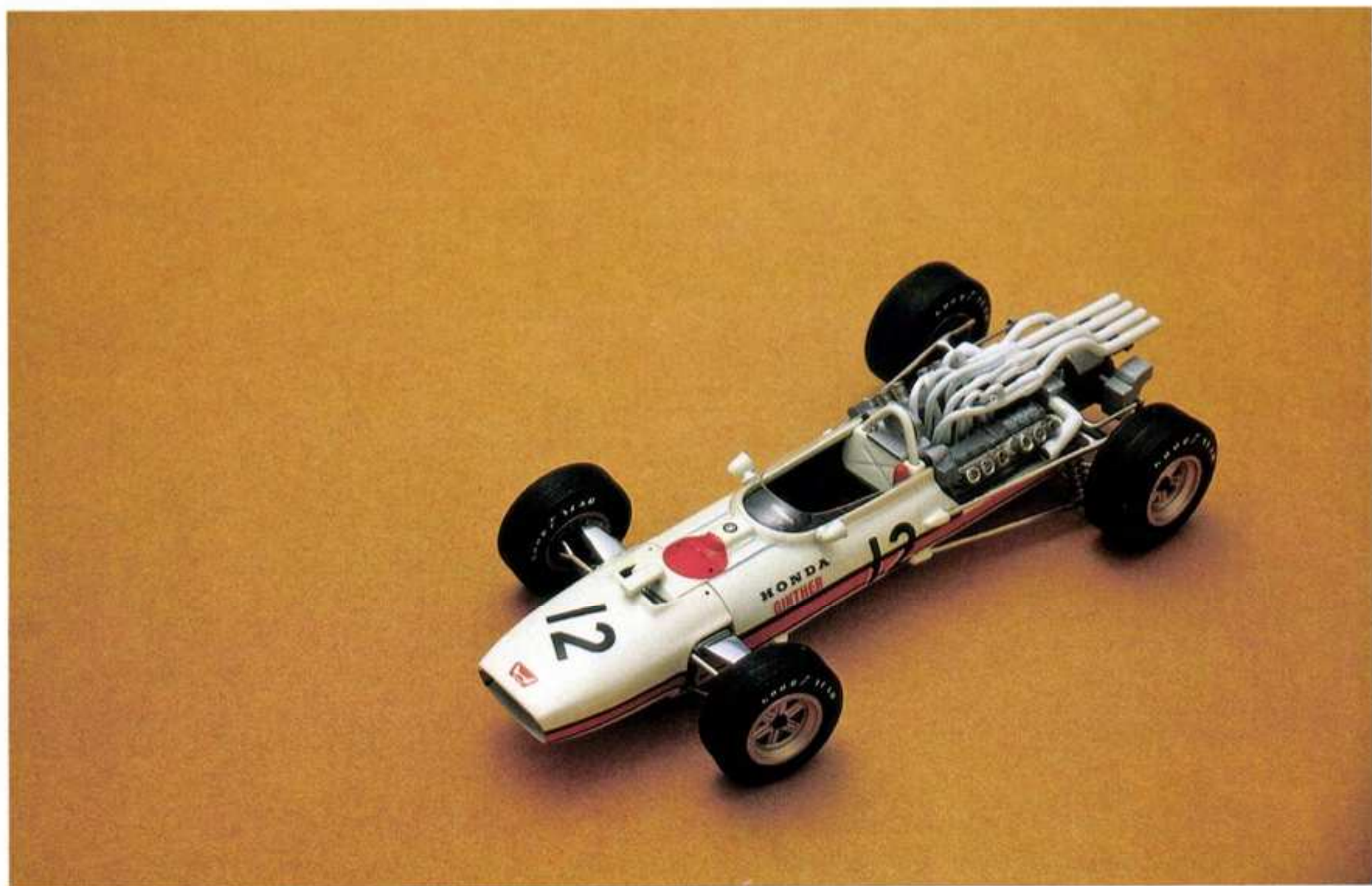


株エムシー・インターナショナル

〒553 大阪市福島区玉川2丁目7番4号ケイエムビル201
☎06-448-0234(代表) FAX06-448-2751

SCALE CAR

Text/Rocky Kumada Photos/Hiroshige Satta 協力/マイクアップ



43分の1 RA273からホンダF1のルーツを探る

いまやホンダ・エンジンはF1GP界最強最速のエンジンとなったが、今からおよそ20年も昔、3ミリオートルがスタートした頃に、今日のホンダを誰が想像したのだろうか。

エンジンばかりではなくシャシーまで自製しGPに挑戦していた当時のホンダは、東洋からやってきた小さなチャレンジヤーにすぎなかった。日本のナショナルカラー、アイボリーホワイトに鮮やかな赤い日の丸を付けたホンダRA273は、ホンダ初のF1らしいF1だった。

しかしあまりにもF1を知らなすぎたひとりよがりのRA273は、パワーはあっても重すぎるマシンだった。重戦車とアダ名され、テクニシャン、リッチー・ギンサー、そして名手、ジョン・サーティースをして遂に一度も勝つことができなかった。

いまのようにTV、ビデオで観戦するなどというのは夢のまた夢、2カ月も3カ月も遅いモータースポーツ誌の情報に失望しながら、それでも日の丸にまぶしさを感しながら、今度こそ、今度こそと応援を続けたものだ。あれからずんぶんと長い年月がたち、RA273が成し得なかったことを、現在のホンダが現実とした。長い空白がその間にはあったが、ホンダが86年に王座を勝ち得たいま、そのルーツに誰もが興味を抱き始めている。今、をれば歴史を辿りたくなるのが人の常、モデル界にもその図式は当てはまる。

そこでまず登場したのが3ミリオートル直系の根、RA273だ。レーシングカーでは定評のあるSR

Cの43分の1ホワイトメタルキット。内容はなかなかリアルなフルディテール。実車が実車だけに複雑なカウル構成だったりするが、エンジンが



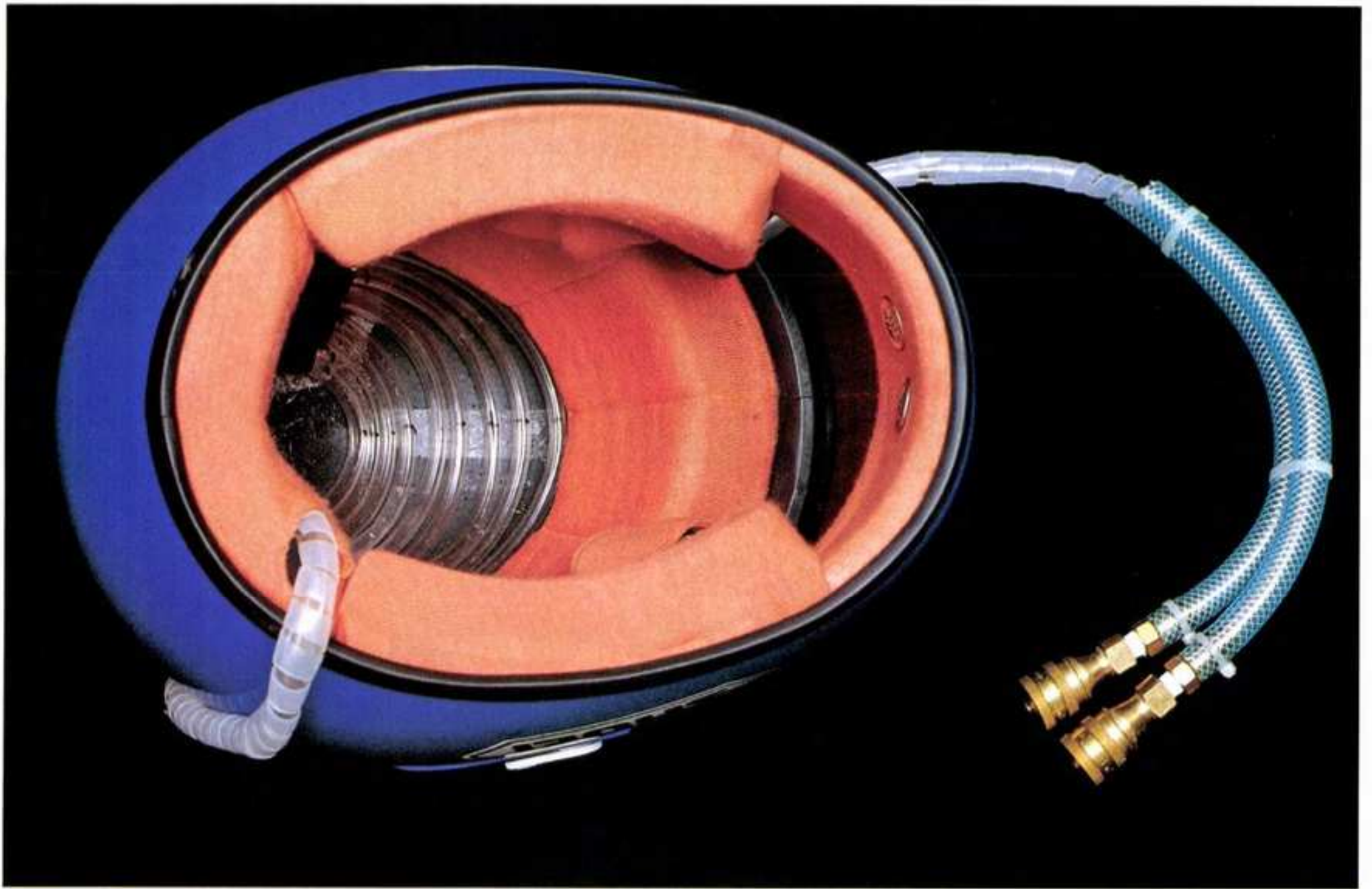
ミッション、ドライブシャフトまで一体となつているなど、SRCらしい上手なパーツ構成で、実に作りやすくなっている。(8700円)

モデルはデビュー時のナロートレッド仕様だが、基本的にはRA300にスイッチする67年中盤まで大きな変化はないので、手を加えて改造も可能だ。なお赤いストライプの縁取りは実際は黒ではなく、濃いブルーグレーだったはず。

ホンダF1の旧タイプがモデル化されるのは、やはりホンダがGP界で市民権を得た証、何とも嬉しい限りである。今後ホンダF1が何タイプ、モデル化されるか大いに楽しみである。キットの取り扱いはマイクアップ。03(498)9876。

FOR RACING PURPOSE ONLY

Photos/Hiroshige Satta 協力 昭栄化工株式会社



クールヘルメット。快適さは安全性を生む

レーシングマシンは、熱い。乗り物だ。時速300kmで空気の壁を切り裂き突き進んで行きながら、その殻の中には猛烈な熱気が渦巻いている。レーシングマシンから降りたドライバーを見ると、誰もが一樣に顔を上気させ、頭は汗でびっしょりになっている。一つのレースで体重が数キロも減ってしまうといえども、それだけのものかわかるだろう。

ここに取り上げたクールヘルメットは、グルーブCで長坂尚樹が使用したもの。他にも長谷見昌弘、寺田陽次朗らの昭栄ユーザーが使用している。構造は至極簡単で、通常のヘルメット内側、頭頂部から後頭部にかけて直径8mmほどのビニールチューブが取り付けてあり、その中を冷たい水が循環し頭を冷やす仕組みになっている。チューブの長さは3メ



ートルから5メートルにも及ぶ。その中を流れる水はクールスーツ用のものが共用され、燃料ポンプを用いて送り出される。シンプルながらその効果は大きく、当初ドライバーから、「冷えすぎて頭が痛くなる」と言われたことさえあったが、現在で

はウォーターチューブの取り回し等の改良で、頭部全体を適度に冷やせるようになっていた。

クールヘルメットは、長時間にわたってマシンを操り続けなければならぬ耐久レースにおいて特にその威力を発揮する。ターボチャージドされたビッグパワーユニットを背中に積んだCカーの内部は想像を絶する暑さになる。コクピットにこもった熱は、容赦なくヘルメットの中に入れて入込んでくる。常に適度な緊張を保ちながら情報を察知し、瞬時的確な操作を行わなければならないレーシングドライバーにとって、この熱は大敵だ。肉体的にハードなだけでなく、ドライバーにとって必要不可欠な集中力の低下を招くことさえあるからだ。この熱を何とか解消できたらと、まずダクトから走行風を取り込むベンチレーション機構のついたヘルメットが登場した。しかしこれも、ダクトを通ってきた風そのものが暖かくなってしまったりとまったく意味がなくなってしまう。そこでさらに積極的に頭を冷やす方法はないものかと作り出されたのが、このクールヘルメットというわけである。

ビニールチューブという柔らかい材料を使用していること、また、通常のヘルメットの内装を全く損なうことなく加工されているため、安全性に全く問題はない。むしろ頭を快適に保つことで集中力の低下を防ぐというメリットさえ持っている。ますます暑くなっていくこれからのシーズン、その威力が充分に期待されるシステムである。

POKAL RACE VERSION

- VWゴルフCI(市販タイプスペック) ●全長×全幅×全高=3985×1665×1415mm ●ホイールベース=2475mm ●車両重量=920kg(レース仕様車の最低車両重量は825kg)
- エンジン=直列4気筒OHV ●排気量=1780cc ●最高出力=90ps/5250r.p.m.(DIN) ●最大トルク=14.0kg-m/3000r.p.m.(DIN)
- サスペンション前/後=マクファーソンストラット/トレーリングアーム ●ブレーキ前/後=ディスク/ドラム ●タイヤサイズ=175/70 R13 82S

カストロールNORISS ゴルフ 稲垣潤一
グリーンとオレンジのストライプは御存知、オイルメーカーのカストロールのコーポレートカラーだ。そしてドライバー、稲垣潤一の本業はミュージシャン。予選は最後尾30位でスタート、決勝は22位



CG TV GOLF 川野和哉
赤+青+白のトリコロールカラーのストライプは、ストライプの幅が太く、そしてシンプルで、意外に単純な色の組み合わせながら凝ったカラーリングより効果的に見える。残念ながら決勝進出ならず



MOTUL GPA ゴルフII 中沢利明
フランスのオイルメーカー、モチュールのカラーはシンプルカラーリングの極致、白と赤の組み合わせだが、色の境界線は大きな変化するストライプでアクセントをつける。残念ながら決勝進出ならず



VW GOLF Ci

ゴルフ・ポカールレースは、カラフルでグラフィカルな一味違うワンメイクレースだ

日本で唯一の輸入車によるワンメイクレース、ゴルフ・ポカールレースは83年3月の筑波スターレットカップ・レースがその緒戦で、87年でシリーズ5年目を迎える。当初16台だったエントリー台数も87年3月22日の第1戦では何と43台を数え、人気のあるワンメイクに成長した。

ポカールレース仕様車は、2ドアのCタイプ(型式E-19 GX、右/左ハンドルを含む)をベースとし、エンジンは1.8 LのGXタイプを使用することが義務づけられている。ただしエンジンは、ポカールクラブが公認したGTI用の純正ピストン(2種類)とフューエルインジェクション(Kジェトロニク)に交換することが必要だ。

エンジンはいわゆるNIに近い仕様となるが、サスはグループAのパーツが使えるため、足回りがパワーより勝った仕様となり、さまざまな技量のドライバーが安全に、しかも扱いやすいようにセッティングできる。

ウィングレイバーゴルフ 志村 久

アメリカのCARTでおなじみ、ダニー・サリバンのスポンサーと同じミラービールカラーのゴルフは、元ラリーリスト志村のマシン。情けしいムーンステッカーも貼ってある。予選5位、決勝は4位



FETレーザーGOLF 井上欣也

トレーザーとは、ドイツのアウディの名チューナーとして知られる人物。そのトレードマークともいえるベキストライプを配したカラーリングはモノトーンでグラフィカルだ。予選は29番手、決勝は11位



イタルボランテGOLF 鮎川麻弥

イタリアのステアリングメーカー、イタルボランテのロゴマークを黒と黄色を使って大胆にデザインしたマシンは歌手、鮎川麻弥がドライブ。予選は17位、決勝は18位。小林里江も同様のカラーリング



デザイン・アシスタント募集

グラフィック・デザインのアシスタントを募集します

株式会社グラフィティでは、4輪・2輪に関する雑誌等の制作を行なっています。クリエイティブな仕事のなかでも、グラフィック・デザインに興味のある方、アシスタント経験のある方、またデザイナー志望の方で長期アルバイトの可能な方を募集します。

●仕事内容＝グラフィック・デザインのアシスタントおよび雑務

●時間＝10:00～18:00(残業あり、応談)

●給与＝当社規定による

詳しくは面談の上、まずは履歴書をお送り下さい。追って、ご連絡をさし上げます。

担当：広石、新宅



〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 TEL/03-711-7171代 FAX/03-711-7173

AD CONTENTS

表2見開き	株ケンウッド
P4~5	東洋ゴム工業株
P6~7 P120~121	株ブリヂストン
P8~9	スピードスター株
P10~11	株極東
P26	日本たばこ産業株
P28	株エスエスリミテッド
P30	昭栄化工株
P32	日本グッドイヤー株
P34	いすゞ自動車株
P39	株レイトンハウス・レイトンハイクス事業部
P47	株ホンダランド
P49	ベトルブインターナショナル株
P51	株ホシノインバール
P52~53	株トムス
P54~55 P96~97	横浜ゴム株
P92~93	プレスルーム
P94~95	McLaren INTERNATIONAL
P98	株トラスト
P107	株ウィンマックス
P108~109	株日本モーターレーシングセンター
P139	株エムシー・インター・ナショナル
表3見開き	株インターハウス
表4	三菱自動車工業株

●広告に関する問合せは03-440-5741 営業課用営業部まで

CHIEF EDITOR/三好 正己
 EDITORIAL STAFF/三田 正二・神品 貴子・中島 敦・野呂 尚夫
 CONTRIBUTING EDITORS/西山 平夫・タロマツ・林 信次・長谷川伸昭
 STAFF PHOTOGRAPHERS/西ヶ谷 周二・吉田 研一・若田 泉・小宮 若男・小池 宣夫
 小林 俊樹・風田 浩重
 SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS/二村 保・ジョー・ホンダ・金子 博
 ART DIRECTOR/鬼道 理恵子
 DESIGN STAFF/後藤 恵二・昌山 龍・佐藤 直樹・小林 清志

月刊「レーシング・オン」1987年7月号 No.015
 発行所：株式会社武蔵書房
 〒150 渋谷区恵比寿1-5-1 ボックス初見ビル2F, PHONE 03-440-5741 FACSIMILE 03-444-9453
 編集室：株式会社グラフィティ
 〒150 渋谷区恵比寿南2-6-16, PHONE 03-711-7171 FACSIMILE 03-711-7173
 発行人：西ヶ谷 治男 編集人：三好 正己
 印刷：大日本印刷株式会社

MONTHLY MAGAZINE "RACING ON"
 1987 JULY ISSUE No.015/PUBLISHED JULY, 1987
 PUBLISHED by "BUSHUSHOBO Co., Inc."
 BOX HATSUMI BLD 2F, 1-5-1 EBISU, SHIBUYA-KU,
 TOKYO, 150 JAPAN PHONE 03-440-5741 FACSIMILE 03-444-9453
 EDITED by "GRAFFITI Co., Inc."
 2-6-16 EBISU MINAMI, SHIBUYA-KU,
 TOKYO, 150 JAPAN PHONE 03-711-7171 FACSIMILE 03-711-7173
 PUBLISHER-HARUO NISHIGAYA EDITOR-MASAMI MIYOSHI
 PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

AFTER FIVE

1



あっ、ブルーバード510だ、それもレース仕様の。あっ、またいた、あれ、サニーB110も、ありや27レビンかい？どーしたんだい、これは……シアーズ・ポイントで、なつかしーツーリングカー・レースを見る事ができた。もちろん速くなんかないが、コーナーを見事なドリフトで抜ける姿は、あのころのレースの興奮を見事に呼び覚ましてくれたのでした。趣味のレースとしては、これは最高だ(三好)

2



こちら、そのふたり、いかにないかなあ。そんな君の影に隠れて、そこはAまでだよ、ちやんと標識に出てるでしょ。ほらほら、いま走ってったのがナカゾマだよ。これがちよっと、注目だよ。まさかF1ー6位入賞者年間トカルちゃんかやってる編纂部なんかないかと思うけど、いかにいかに、入れるんならちやんと入れるよーに、中途半端はやあよ、なわけ、そのふたりもしっかりね

3



い、いや、ヤメテ、そ、そんな、追いつめないで！ ヒュ……。そりや速く走りたのはわかるけど、アタシたちの住み家でもあんのよ。しつこい人は嫌いよ。もうマッタク、そんなにせきたてたってどうせジャガーにや追いつけないわよ。ま、アタシから見てもアタシらポルシェはカメね。と強気な言葉を残しながらもシルバーストンを全力疾走するラビット嬢

4



「えーい悔しや、大丈夫だと言っているのだから走らせてくればいいのを」 悪め予選のクラッシュで、サンマリノは決勝不出場となったビケ。新しく買ったドカティに乗って、レース前にちよっと1周、「ミ、ミスター、何ぶんドクターストップのかかった身ゆゑ、くれぐれも無理をなさぬように」「えーい、うるさい。F1と較べたら何のこれしき」だけどせめてヘルメットぐらいは……

5



お待たせいたしました。吉き良き時代を皆様と一緒に語り合う想の広場、「レトロ」コーナーでございます。さて今月のお客様は大英帝国が世界に誇りうる偉大な競走自動車選手、ジョン・サーティースさんとスターリング・モスさんのおふたかた。あ、もちろん、左側が20年前にイタリアGPでホンダF1に勝利をもたらした「ビッド・ジョン」さんでございますね。昔話に花咲くSPAからでした

R 8月号No.016は7月1日(水)発売です。

BACK NUMBER

■BACK NUMBER お近くの書店に注文するか(送料無料)、武蔵書房「ブックナンバー」まで号数明記のうえ、現金書留または定額小為替で直接ご注文下さい。定価700円、送料は1冊85円、2冊135円。
 ■定期購読のご案内 レーシング・オンは毎月1日発売です。確実にお求め頂くために定期購読をおすすめします。近くに書店がない、すぐ売り切れてしまう方はぜひお申し込み下さい。「〇年〇月号より〇ヶ月定期購読希望」と明記のうえ、武蔵書房「定期購読係」まで現金書留または定額小為替でお申し込み下さい。6ヶ月分4200円(送料510円)、12ヶ月分8400円(送料1020円)です。
 ■申し込み先 株式会社武蔵書房 〒150東京都渋谷区恵比寿1-5-1 ホックス初見ビル PHONE 03-440-5741 BUSHUSHOBO



1986 No.000 MARCH (プレ創刊号)スナップボイス 松本恵二、羽豆圭一、中村良夫、関口修平、菅原義正/第8回バリーダカールラリー/Ronインタビュー カロスロイテマン/Ronステージ「光の中へ、好きで、大好きで」/ハイライト 金子博/ハイアングル ウィリアムスFW10ホンダ/速報/WRC第1回モンテカルロラリー/THE MAN 永山政寛/内外モータースポーツの最新情報/A DAY IN A SCENE 1966年セブリング12時間レース/THE DIMENSION プジョー205 ターボ16ほか



1986 No.006 OCTOBER スナップボイス 赤城明、セラ・ロウエル、森脇基徳/ドキュメント「中嶋 悟「F1へ」/Ronインタビュー ナイジェル・マンセル/スーパーランコルシヤン24時間レース「24時間を超えて」/Ronステージ「熱い」ハンガリーGP ホール・カイエ/ハイアングル マキシム38J/筑波ナイター9時間耐久レース/THE MAN 北野元/A DAY IN A SCENE 1970デイトナ500/THE DIMENSION RALT RT30-86/TRACK IMPRESSION ラルトRT20ーホンダ ティアノール



1987 No.012 APRIL ホットラップス 中嶋F1初テスト、スウェディッシュラリー、デイトナ24時間、DCCS/スナップボイス ハイニ・マダー、北村美佳、高橋国光、杉良太郎/ボールリカールF1テストに中嶋 悟を追って/Ronインタビュー 藤塚建次郎/ハイアングル マーチ87B コスワース/Ronステージ 第9回バリーダカールラリー/モンテカルロラリー/THE MAN 中子 健/引き継がれる伝説カーナンバー27物語/A DAY IN A SCENE 1969年インディアナポリス500



1986 No.001 MAY (創刊号)スナップボイス 片山右京、デレック・ワーウィック、早川実、真弓一郎、鈴鹿美津雄/F1第1回ブラジルグランプリ/鈴鹿ビッグ2&4レース/Ronステージ「聴こえる」/ハイアングル MGメトロ6R4 クラブマン/第19回ホルトガルラリー 一枚のフロントウィンドウを隔てて/F1チーム予算はいくら?/ランチア テルクS4/THE MAN 高橋晴邦/A DAY IN A SCENE 「1968年タルガ・フローリオ」ジョー・ホンダ/THE DIMENSION 2&4を走ったマーチ86



1986 No.007 NOVEMBER スナップボイス ジェラルド・ルース、三橋 孝、中谷明彦、和田孝夫、松田秀士、岡田秀樹/第36回1000マイル「光を手にした」/トラックインプレッション ニッサンR86V/WEC JAPANに向けて/Ronステージ「揺れた実像」1986年F1シーン 北島主税/ハイアングル ラルトRT30 86トヨタ/F1第13回イタリアグランプリ「マクラーレンの憂鬱」/THE MAN 永松邦臣/富士GC第3戦/A DAY IN A SCENE F1 in ジャパン1976/ミラージュ1600



1987 No.013 MAY ホットラップス F1リリオテスト、全日本ツーリングカー選手権第1戦、ホルトカールラリー/スナップボイス アラン・ジョーンズ、藤 信秀、金子豊、ファビアーナ・デ・アンジェリス/ALL JAPAN BIG 2&4 RACE「滑走したF3000」/ハイアングル ローラT87/50 ホンダ/Ron STAGE「いつも、マシンを駆り立てる人間を——」小林 祐/Ronインタビュー「3人のF1リリーターに聞く」/F1ドライバーのBODY/父子業——アンドレティ物語



1986 No.002 JUNE スナップボイス 星野一義、ジャック・ラフィット、後藤正和、本田研介/第34回サファリラリー「セリカに転移」/Ronインタビュー「道」中嶋悟/Ronステージ「星野へ」富士300キロスピードレース 岩田京、ETC第2戦ニントン・パーク/ハイアングル マツダ757/F1第2回スペイングランプリ/全日本F2選手権第2戦/THE MAN 酒井正/追悼一萩原光/A DAY IN A SCENE 「1967年モナコGP」/THE DIMENSION トヨタ 豪華トムス85C



1986 No.008 DECEMBER スナップボイス 長谷見昌弘、コロシ・ポンド、江上裕子、関谷正徳/WEC in Japan 「逆転したエピソード」/WECマシン&ドライバー/Ronインタビュー ゴードン・マーレイ/Ronステージ「存在」WEC in Japan 但馬 治/ハイアングル トヨタ 豪華86C/ジェイムズ・ハーディー1000/F1第15回メキシコグランプリ/新レギュレーション「F1はこう変わる」/THE MAN 藤田直夫/A DAY IN A SCENE メキシコGP 1972/THE DIMENSION ホルシェ965-962C



1987 No.014 JUNE ホットラップス F1ブラジルGP '87インターナショナルF3000第2戦、鈴鹿500km/スナップボイス エルビン・クレマー、滝沢栄治、川本信彦、ロン・クレメン/感動「中嶋 悟、初めてのF1グランプリ」/Ronステージ「マジだよ、今、オレ、中嶋に勝ちたい」/F1ブラジルGP 金子 博/ハイアングル ニッサンR87E/ニュー・カテゴリー「これならレースに手が届く、気になる3つのカテゴリー」/TVTRスペシャル「見たぞ!F1生中継」/タイヤ・ウォーマー



1986 No.003 JULY スナップボイス 鈴木泰孝、湯本 文雄、ブルーノ・サビー、米田 茂/「前哨戦」第54回ル・マン24時間レースにむけて/Ronステージ「一瞬」ツール・ド・コルス 宮崎真申/F1第4回モナコグランプリ/ハイアングル MCS-Vヤマハ/追悼一ヘンリ・トイボネ「疾すぎた最終章」/全日本F2選手権第3戦/F3000第2戦バレンシア/THE MAN 渡森康郎/A DAY IN A SCENE 「ラグナセカ1969」ジョー・ホンダ/THE DIMENSION ランチアラリー037



1987 No.009 JANUARY ホットラップス オーストラリアGP、RACラリー、インターTEC、ファラオラリー/スナップボイス クリス・ニッセン、アラン・プロスト、後藤 治、デニス・ハルム/1986年F1三國志/Ronインタビュー ケケ・ロズベルグ/Ronステージ JAF鈴鹿グランプリ/第28回サンレモラリー「スカンジナビアン・ドライバーはなぜ、速い?」/ハイアングル フォード・シエラ・RSコスワース/THE MAN ジェフリー・ス/A DAY IN A SCENE 1964年第2回日本GP/スカイラインRS



1986 No.004 AUGUST スナップボイス 桜井淑敏、バドリック・タンベイ、ケン田島、長谷川浩之/インディアナポリス500 CAN'T SLOW DOWN 今宮 純/Ronインタビュー マイク・サクワエル/F1第7回デトロイトグランプリ「F1があふない」/Ronステージ「1000馬力の勇者たち」ベルギーGP ジョー・ホンダ/ル・マン24時間レース「難攻不落」/THE MAN 横山文一/A DAY IN A SCENE 「RACラリー1971」ジョー・ホンダ/THE DIMENSION マーチ86C インディアナポリス500



1987 No.010 FEBRUARY ホットラップス 鈴鹿F1開催発表、マカオGP、オリンパスラリー、オールスター・グランドスナップボイス 千々岩雄平、山本昌美、土屋 春彦、津川哲夫/RACラリー「Bを追って」/Ronインタビュー ケレハルト・ベルガー/第33回マカオグランプリ人と海と夕陽の街で/Ronステージ RACラリー 平田勝/ハイアングル マーチ86Cホンダ/1987日本はF1カーニバル/THE MAN 和田孝夫/A DAY IN A SCENE 1969年BOAC 500/THE DIMENSION MGメトロ6R4



1986 No.005 SEPTEMBER スナップボイス 中嶋 悟、そのまんま東・つまみ粒豆、ユハ・カンクネン、六田 登/F1第8回フランスグランプリ「逆転の軌跡」/Ronインタビュー 片山右京/鈴鹿ゴールデントロフィー「初挑戦」/Ronステージ「溶ける」イギリスGP ベルナル・アセ/ハイアングル ニッサンR86V/第16回ニュージーランドラリー「放たれた時間」全日本富士500マイルレース/THE MAN 生沢 徹/A DAY IN A SCENE デイトナ24時間 1970/THE DIMENSION MCS-V



1987 No.011 MARCH ホットラップス モンテカルロラリー、バリーダカールラリー、マーチ87B、富士F1テスト/スナップボイス ジャニー・マリー・ヴェストル、太田初美、萩原 任、萩野史朗/TRACK IMPRESSION フォード シエラRSコスワース/Ronインタビュー 星野一義/ハイアングル ブリッヂ・キャロッセ87D/世界選手権ラリー全159戦徹底分析/THE MAN 山内伸彦/1987年国内レースカレンダー/A DAY IN A SCENE 1968年オランダGP/THE DIMENSIONトヨタカラーラフXGT

は、日本モータースポーツ界の最強チームである
グのノウハウにより開発されたレーシングホイールである



男は男らしく、女は女らしく、そして、クルマはクルマであることだけに精一杯だった、そんな60年代。ひとつのホイールがあった。それは、モータースポーツがまだ若かった頃、いまから18年前、より速く走ることを目的にして製造された。一般には、ホイールと言えば鉄製が常識であった。それは、サーキットで生まれた。モータースポーツという、当時ではまさしく特殊な世界。それに賭けた男。数年後にはヒーローズレーシングを名乗ることになる、その男は、鉄製ホイールの時代に、それなら自分たちの手で、と果敢にも軽合金ホイールをつくりあげてしまったのだ。技術力はまだ拙かったかもしれない。しかし、熱意、クルマに魅せられた男の夢こそが、そのホイールを完成させたのであった。夢の可能性。夢は限りない可能性の源泉である。クラシックAC-7。当時のホイールのフォルムをできる限り多く残し、その上で現代的なデザインセンスを加味した、まさに歴史のリバイバル・ホイール。聞こえてこないか。モータースポーツが若かった頃の、男たちの夢やロマンや、溜息とか咳きが……。



18年前、現在のヒーローズレーシングによって製造された軽合金ホイール。
ホイールと言えば鉄製が常識であった時代のまさにバイオニア的開発であった。

Sales Outlet : **UNI-PEX** Co., Ltd. Sole Agent : **interhouse** Inc.

Yotsubachi Nissei BLDG. Bekkan 1-1-3 Kitahorie Nishi-ku OSAKA Postal Code 550 Phone. 06-533-2277

カタログご希望の方は、切手 600円・カタログ請求券同封の上、弊社企画室までご請求下さい。

カタログ請求券 R.O.6/1AC7

「栄光の軌跡」

クラシックAC-7
ヒーローズレーシング

Classic AC-7

Harmonize the old fashion with the new concept.

●特殊バフクローム調アルマイト処理
光輝素材のメタリックな質感を十二分に引き出し、しかも変色防止、防錆効果を発揮

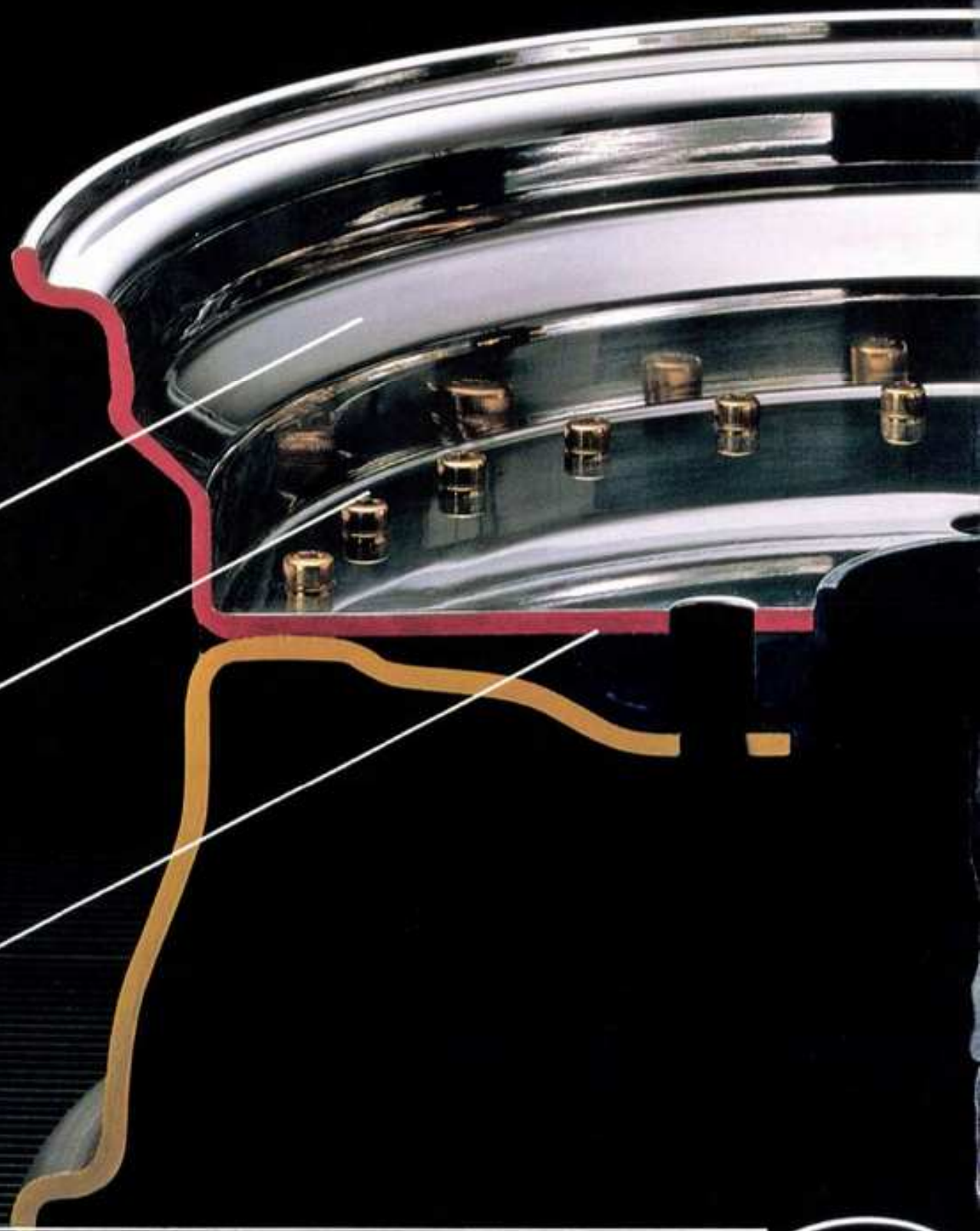
●ピアスボルト (特殊トルクスタイプ)

●ディスクの中空モノコック構造
高剛性と軽量化を同時にクリアし、レスポンスに優れた操作性を実現

●センターキャップのロゴ
シンボリックなゴールドカラー (オプション)

●専用ボルト 高品質な24金メッキ (オプション)

Spirit of  HEROES RACING



'87 MIRAGE INTERNATIONAL RALLIART CUP SERIES



No.7 M.OKUYAMA

GO ON

グループAで活躍中のトップドライバーをはじめ、強豪がちな
ミラージュ・ランエボリューション。その中へ、チャレンジしていく女性たちがいる。
P'S CLUBは、そんな熱いスピリッツを支えていく。
引き金を引くようにスロットルを踏み込む。マシンは風が変わる。

P's club
TUNED BY CAR PLAZA



1987 MIRAGE INTERNATIONAL RALLIART CUP SERIES

1st	4 18-19	FUJI SPEED WAY
2nd	5 9-10	NISHINIHON CIRCUIT
3rd	6 6-7	FUJI SPEED WAY
4th	7 18-19	TSUKUBA CIRCUIT
5th	9 19-20	SPORTS LAND SUGO
6th	10 17-18	FUJI SPEED WAY
SP.	11 20 22	MACAU

'87 FRESH MAN SERIES SCHEDULE

1st	3 14-15	TSUKUBA CIRCUIT
2nd	5 23-24	TSUKUBA CIRCUIT
3rd	6 13-14	TSUKUBA CIRCUIT
4th	7 25-26	SPORTS LAND SUGO
5th	9 12-13	FUJI SPEED WAY

'87 TOHOKU SERIES SCHEDULE

1st	4/29	NISHISENDAI RACE WAY
2nd	7/25-26	SPORTS LAND SUGO
3rd	9/19-20	SPORTS LAND SUGO
4th	10/25	NISHISENDAI RACE WAY