

レーシングオンは隔週金曜日発売

平成7年3月31日発行 第10巻第7号
昭和61年8月2日 第3種郵便物認可

RACING ON

BIWEEKLY MAGAZINE

緊急速報!

JTCC開幕戦富士

やっぱりエクシワトム・クリステンセンと連勝で気になるライバルの動き

亜久里、出場は8戦だけ!?

なぜ? プリアトーレに翻弄されたリジェとの契約



保存版レース用品カタログ

西山平夫/津川哲夫/川井一仁が多角的に分析
F1開幕直前マルチガイド

イタリア捜査当局がセナ事故死の真相を発表
やはりステアリングコラムは折れていた!

188

1995. 3. 31

定価420円
次号は3月31日発売!

全日本ツーリングカー選手権
初代ドライバーチャンピオン

関谷正徳が語る

トヨタ純正用品
体験レポート

使つて、納得。安全走行を重視した
使いやすさと高品質。
トヨタ純正用品は快適ドライブの
心強いパートナーだね。

関谷正徳氏は、94年から始まったJTCC（全日本ツーリングカー選手権）にトヨタのコロナで参戦し、初代のドライバーチャンピオンに輝いた。トヨタの高い技術力をレースという極限の状況で実感している関谷氏は、安全に対して常に厳しい視点をもってクルマを運転されている。今回はそんな関谷氏に、トヨタ純正用品の快適な使用実感と、そこに込められた安全思想について語っていただいた。

僕はプロドライバーとして常に安全を考えてクルマを走らせてきた。だからトヨタが「安全」という視点から一つ一つの純正用品にどれだけ配慮しているかが、使ってみてよくわかったよ。オリジナルにこだわり、自動車メーカーの責任として「クルマ全体をトータルに考える」というトヨタの姿勢に共感する部分は多いね。



スピードはひかえめに。シートベルトは忘れずに。



5インチ液晶テレビ搭載のハイブリッド方式
トヨタ純正ナビゲーションシステム

263,000円

(本体127,000円、専用モニター「1DINテレビ-N5」136,000円)

「1DINテレビ-N5」はテレビチューナー内蔵ですからテレビ単体としてもお求めいただけます。

(画面はハメコミ合成です。)

●運転中の操作は安全のためにおやめください。

知らない土地を走る時に、カーナビがあると
すごく安心できるよね。トヨタの純正ナビは
画面の下に操作ボタンがあるから操作が簡
単だし、その正確さにはびびりたよ。試
乗中はまったく間違いがなかったね。しかも
走行中は進行方向を常に上にできるなど、
地図と自車の位置関係を瞬時に判断しや
すい。この気遣いは便利だけでなく、安全
面において、とても重要なことだと思ふよ。
それに画面も大きいし、夕日が当たっても反
射が少ないからすごく見やすかったよ。

トヨタの純正ナビって、
すごく正確なんだね。
テレビが付いているのもうれしいね。



高性能ヘッドユニット
見やすいミルキーホワイルミネーション
チェンジャーコントロール
AMステレオワンボディ

66,000円

●AM(ステレオ放送対応)・FMラジオ、ハイ
パワーアンプ内蔵のフルロジックカセット。ワイ
ヤレスリモコン付属。

シンプルで、すごく使いやすい。
純正カーオーディオなら
レーシングカーにつけてもいいよ(笑)。
レーシングカーの運転席は、誤って操作しな
いよう、ドライブビギンに集中できるよう、シン
ブルなレイアウトになっているんだ。
運転中は一瞬の脇見が大きな
事故につながるからね。これは一般
道を走る時も一緒だよ。純正カー
オーディオのちよつと大きいかな
と思えるボタンも、走行時の安全
を最優先した結果なんだね。実際
に使ってみるとよく分かるけど、慣
れてくると視線を移さずに、手を
伸ばすだけで操作ができるんだ。
そのうえ3年間6万kmと保証期
間が長いのも安心だね。



アタッチメントの交換で海へ山へ、
活動の舞台が広がる
マルチシステムラックEX
(ベースラックセット)

23,000円

●写真はベースラックにスキーラックアタ
achment(別売22,000円)を装着した状態です。

でも、この純正シ
ステムラックな
ら、アタッチメン
トを付け替えれ
ば、夏はオート
キャンプ、冬はス
キーと、いろいろ
使い分けられる
から便利でいい
よね。

レースが終われば僕も一人の父親。
家族サービスのために
ルーフラックが必要な。

子供が大きくなるにつれ、家族で出かける機
会がふえ、レジャーの荷物も多くなってきた。

街中で、子供をひざのせて運転している人
を見ると、ぞっとするね。みんなが思っている
ほど衝突時や急停車のショックは軽いもんじ
やない。装着が面倒くさいと思っている人
には、このトヨタのチャイルドシートはおすす
めだよ。取り付けや取り外しがすくく楽だし、
僕の娘が4時間も座っていたぐらだから
座り心地もいいはずだ。実は、この夏に2人
目が生まれるんだけど、コレ、もらえないか
な(笑)。

ドライバーとして親が子供にして
やれること。チャイルドシートは
子供を乗せる時の常識だよ。



新機構でらくらく装着。
快適性と安全性を実現
トヨタ純正チャイルドシート

28,000円

●体重7~18kg未満・身長105cm
以下(参考年齢:生後6カ月~4歳)。



- 価格は取付費を含まないメーカー希望小売価格(消費税抜き)です。取付費の詳細は販売店へお問い合わせください。
- 車種・仕様・グレードにより装着できない場合がありますので、詳しい設定につきましては販売店にお問い合わせください。
- お求めはトヨタの販売店又は部品共販店へ。



関谷正徳(せきや まさのり)

トヨタチームトムス契約ドライバー。1992年、ル・マン24時間耐久レースで総合2位を獲得。日本人として初の表彰台に立つ。94年は全日本ツーリングカー選手権にコロナで参戦し、チームを優勝に導くとともに、自らもドライバーチャンピオンに輝く。1949年生まれ、45歳。

PIAA

L'UOMO TERZO DESIGN COLLECTION/PIAA's apparel has been produced in Japan after the L'UOMO TERZO DESIGN

レーシングの主張

あのF1パイロット中嶋信也の率いるPIAA NAKAJIMA RACING TEAM オフィシャルウォッチ新登場。大人の男の主張を求めるPIAAの繊細で華麗なレーシングウォッチ。クロノグラフとゴールドの織りなす世界は、まさにレーシングウォッチの真髄…今PIAAから。



PDR103
¥98,000
※タイプライター記念価格



PDR105
¥165,000
※ストップウォッチ機能:1/5秒・60分計
※ムーブメント:スイス製クォーツ
※ガラス:サファイアクリスタル
※裏蓋:ステンレス
※ケース:ステンレス
※ベルト:牛革
※精度:月差±30秒以内
※サイズ:径40×厚21mm
※重量:70g
※電池寿命:1年
※イタリヤ製 ※日常生活防水



時計も色を楽しむ時代

精悍に、力強く、よりファッションブルに演出する…PIAAの求めたレーシングウォッチ。単に時を刻みただけではなく、思いっきり自己主張できる時計。自分の好みの色を楽しむ。時として服装に、ネクタイに、そしてハンドバッグに合せ。その日の時の心の変化を楽しむ。もちろんPIAA NAKAJIMA RACING TEAM オフィシャルウォッチとして新登場。



スポーツウォッチ **PDS206** ¥38,000
ファッションウォッチ **PDP501** ¥10,000



- | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|--|---|---|--|---|---|--|--|
| PIAA ITALIAN BOUTIQUE 白金
東京都港区
白金台5-15-2
TEL.03-3444-8267 | PIAA ITALIAN BOUTIQUE 広尾
東京都港区
南麻布5-15-20
TEL.03-3444-1344 | PIAA BOUTIQUE 芝木通り
東京都中央区
銀座8-5-5
TEL.03-3575-4751 | PIAA ITALIAN BOUTIQUE 戸塚
兵庫県芦屋市
松ノ内町3-14
TEL.0797-38-3367 | PIAA BOUTIQUE 長塚(大阪)
大阪府大阪市
西区北堀江2-11-14
TEL.06-531-3061 | PIAA ITALIAN BOUTIQUE 西谷通り
愛知県名古屋市
千種区西谷通1-12
TEL.052-781-6181 | PIAA BOUTIQUE 美夢道(札幌)
北海道札幌市
中央区南2条西22
TEL.011-613-6617 | PIAA BOUTIQUE 盛岡
岩手県盛岡市
内丸6-8
TEL.0196-51-9877 | PIAA KARUZAWA BOUTIQUE
長野県北佐久郡軽井沢町
大字軽井沢623
TEL.0267-42-1433 | PIAA BOUTIQUE リー・ゴロイヤル広島
広島県広島市中区基町6-7
リー・ゴロイヤルホテル2F
TEL.082-211-1277 | PIAA KEYAKI BOUTIQUE
福岡県福岡市中央区6A2-4-5
TEL.092-731-6111
天神店・OPEN
TEL.092-723-5839 |
|--|---|---|--|---|---|--|---|---|--|--|

■PIAA BOUTIQUE 六本木 東京都港区六本木3-11-5 TEL.03-3403-5561 ■PIAA BOUTIQUE 横浜プリンス 神奈川県横浜市磯子区磯子3-13-1(横浜プリンスショッピングアーケード) TEL.045-751-9696 ■PIAA BOUTIQUE 名古屋 PARCO 愛知県名古屋市中区栄町3-29-1(名古屋パルコ東館) TEL.052-264-8541 ■PIAA RACING BOUTIQUE 鈴鹿 三重県鈴鹿市稲生町7992(鈴鹿サーキットショップ内) TEL.0593-78-1111 ■PIAA BOUTIQUE MAKUHARI 千葉県千葉市美浜区ひび野2-3(幕張プリンスホテル内) TEL.043-296-1451 ■PIAA SHOP ロビンソン札幌 北海道札幌市中央区南4条西4-1(ロビンソン札幌5F) TEL.011-531-1111 ■PIAA BOUTIQUE 徳島プリンス 徳島県徳島市万代町3-5-1(徳島プリンスホテル1F) TEL.0886-22-2352 ※カタログ請求:ハガキに住所、氏名(ふりがな)、年齢、TEL.ご希望の製品カタログ名、この広告をご覧になった雑誌名(何月号)を明記のうえお送りください。 ※送り先:〒1108 東京都港区白金台3-19-6 URD白金ビル PIAA株式会社 TEL.03-3448-1911 本広告の定価は消費税抜きのものです。

PIAA CORPORATION

- 2/27月 X JAPAN、全日本F3000参戦発表
BMWシュニッツァー、95JTCC体制発表(P.36~)
- 28火 PIAAレーシングチームが95発表会
- 3/2木 童夢がF3000&F3参戦を正式発表
- 3金 ホンダ・インディ、95シーズンを2番手で発進
- 5日 ジャック・ビルヌーブ、インディカー開幕を制す(P.118~)
モータースポーツチャリティーで約400万円
- 7火 鈴木亜久里、マニークールでリジェをドライブ
- 11土 カロス・サインツ早くも2勝目(P.122~)
- 12日 トヨタ・エクシヴ、デビュー戦で2連勝(P.6~)

CONTENTS

Racing ON

31 MARCH 1995 No.188
COVER PHOTO by HIROSHIGE SATTA
TOM KRISTENSEN at FUJI SPEEDWAY



95年全日本選手権は、富士スピードウェイでいよいよ本番始動した。JTCC開幕戦を制したのはトム・クリステンセン駆るトヨタ・エクシヴ。第1、第2レース両制覇という完璧なスタートを切った。だが、シーズンはまだ始まったばかり。次戦菅生で反撃の旗手となるのは誰だ?



EXPRESS

JTCC開幕戦 富士 6

クリステンセン、エクシヴのデビューを2連勝で飾る

WRC第3戦/ポルトガル・ラリー 122

セリカGT-FOURまでも敗れる。スバル・インプレッサ今季2勝目

SPECIAL

95F1GP開幕直前ガイド 29

テストから見えてきたものby 西山平夫/津川哲夫が選んだ95ニューマシン
注目の6台はコレだ! 川井ちゃんが斬る! 全14チームの収支決算

アイルトン・セナ事故死の真実 42

原因はステアリングコラム! イタリア当局が調査報告を発表

ニューF3000マシン解説 57

レイナード95D&ローラT95/50

レーシングギアカタログ95 89

スーツ、アンダーウェア、グローブ、シューズ、ヘルメット他

戦うマシンカタログ 110

JTCC開幕戦に参加した28台

TOPICS

F1 12

●鈴木亜久里、リジェで8戦出場へ/エストリル最終テスト。ウイリアムズ速し、マンセルも本格始動

GT 15, 38

●JGTCのニューマシン続々登場/マクラーレンF1 GTRあつまりデビューウイン/ル・マン24時間に向け準備着々。ホンダNSX、モンツァでテスト

F3000 18

●激動の95年、開幕戦鈴鹿を制するのは? /開幕戦インフォメーション/F3は道上本命説を覆し、童夢の本山が急浮上

SUPER TOURING 20

●今年もイタリア制覇を狙うドイツの重戦車。スーパーツーリング唯一の4WDマシンアウディA4続報

JTCC 36

●95年チャンピオン獲得に向け動き出したスティープ・ゾーバーとシュニッツァーBMW

RACE REPORT

インディカー開幕戦 マイアミ 118

OTHERS

- ニュースネットワーク 21
- MOTOR SPORT ESSAY「ちょっとコースアウト」41
- 5thコラム/ナイジェル・ルーバック 46
- グランプリ・ステーション 48
- インフォメーション 50
- WORLD EVENTS & RESULTS 54
- イベントカレンダー/バックナンバー 56
- JTCCタイトルを目指すホンダの意気込み 62
- GO!GO! チャレンジクラブ 67
- レースダイアリー 78
- レーシングカートクラブ 82
- ベネトンB195マシン解説 98
- ピットインプレス 101
- ウラネタリング 105
- アスキングオン 106
- プレゼント 109
- WITH RACING MIND 114
- レース・で・プロモーション 115
- WHAT'S UP? 116

スーパーツーリング 開幕 関谷不運のトラブルに泣く クリステンセン2連勝

やっぱりエクシヴ速し

「そんなに簡単にはいかないよ」とテストでの好調にもかかわらず慎重な発言を繰り返してきた関谷だったが開幕戦に関して言えば
エクシヴの敵はエクシヴだった
トップ独占状態は今後も続くのだろうか

Photos/Akira Kuroda, Hiroshige Saita
Graffiti, Racing on



JTCCの開幕戦は、トム・クリステンセンとセルモの実力がどれほどのものであるかを余すことなく現したレースとなった。もちろん、ハードウェアとしてコロナ・エクシヴのポテンシャルの高さがあればこそなのだが、そのエクシヴを富士で走らせたのが、彼らの場合はレースウィークが初めて。さらに公開練習は雨。ドライコンディションでの公

式予選がぶっつけ本番となったのである。そうした条件の中で、セルモは持てる技のすべてをエクシヴに投入した。またクリステンセンは冷静なレース運びと、ここの一番の集力で2連勝をものにしたのである。今回はクリステンセンに勝たせてもらった」と、セルモの佐藤正幸代表は、率直に語った。

一方、年間走行距離の30%近くも走り込んでエクシヴを開発し、この日に備えたディフェンディングチャンピオンの関谷正徳にとつては、つらい開幕となった。ポールを奪いながら、第1レースはマシントラブルで3位に甘んじ、第2レースでは、同じエクシヴに乗るクリステンセンのスピードに追い付けず、ドライバーとしての負けさえも認めざるを得なかったのだ。

今回のもうひとりのヒーローは木下みつひろである。予選は、スリップストリームをえず単独走行でのタイムとなり10番手の目立たぬ位置となったが、得意のスタートで第1レースは5位に食い込み、第2レースでは一時的にせよあわよくばトップ争いの可能な2番手に着けたのである。そしてそのレース後は、まるで何もなかったかのように飄々とした表情を見せた。クエストのシャシーメンテナンスと、東名エンジンによってパワーアップされたエンジンを手に入れた木下としてみれば、シュニツァーより速く、BMW最上位を獲得したのである。まさにしてやったりといったレースだったはずだ。木下は、これで今後目の離せないドライバーとなったこと



フロントロウをエクシヴが独占した。テストで終始好調だった関谷がポール。レース直前シェイクダウン、ドライの富士を走るのは予選が初めてという状態だったクリステンセンが2位につけた



スタートをやや苦手とする関谷は、クリステンセンに出し抜かれた

は間違いない。
 ADVANワークスの座を手に入れF3を
 まっぴり卒業した影山正美の落ち着いた表情
 も、開幕戦にふさわしい印象的な光景だった。
 「早く結果を出さなければ」という、これまで
 のややおびえたような表情はもはや微塵もな
 い。速いと言われるエクシヴを相手に、堂々
 の走りをカローラ・セレスで見せ付けた。彼
 がエクシヴにマシンを換えたとき、クリステ
 ンセンもうかうかしていられないだろう。
 一方、95年型の新車を持ち込んだシュニツ
 ツァーは、悪くはないが良くもないという状
 態に終始した。もちろん、このままシーズン
 が進んで行くはずはないが、今さらながら遠
 来のチームのハンドの大きさを感じた。既に
 シュニツァー抜きでのJTCCは考えられ
 ないほどその存在意義は大きくなって以上、
 第2戦まで開いた2カ月でテストを消化
 した後の展開は、全く予想がつかないと言っ
 ていい。昨年1シーズン戦ったことで、シュ
 ニツァーは日本のサーキットと日本のレー
 スのデータを十分に手に入れているからだ。
 シーズンはまだ始まったばかりだ。



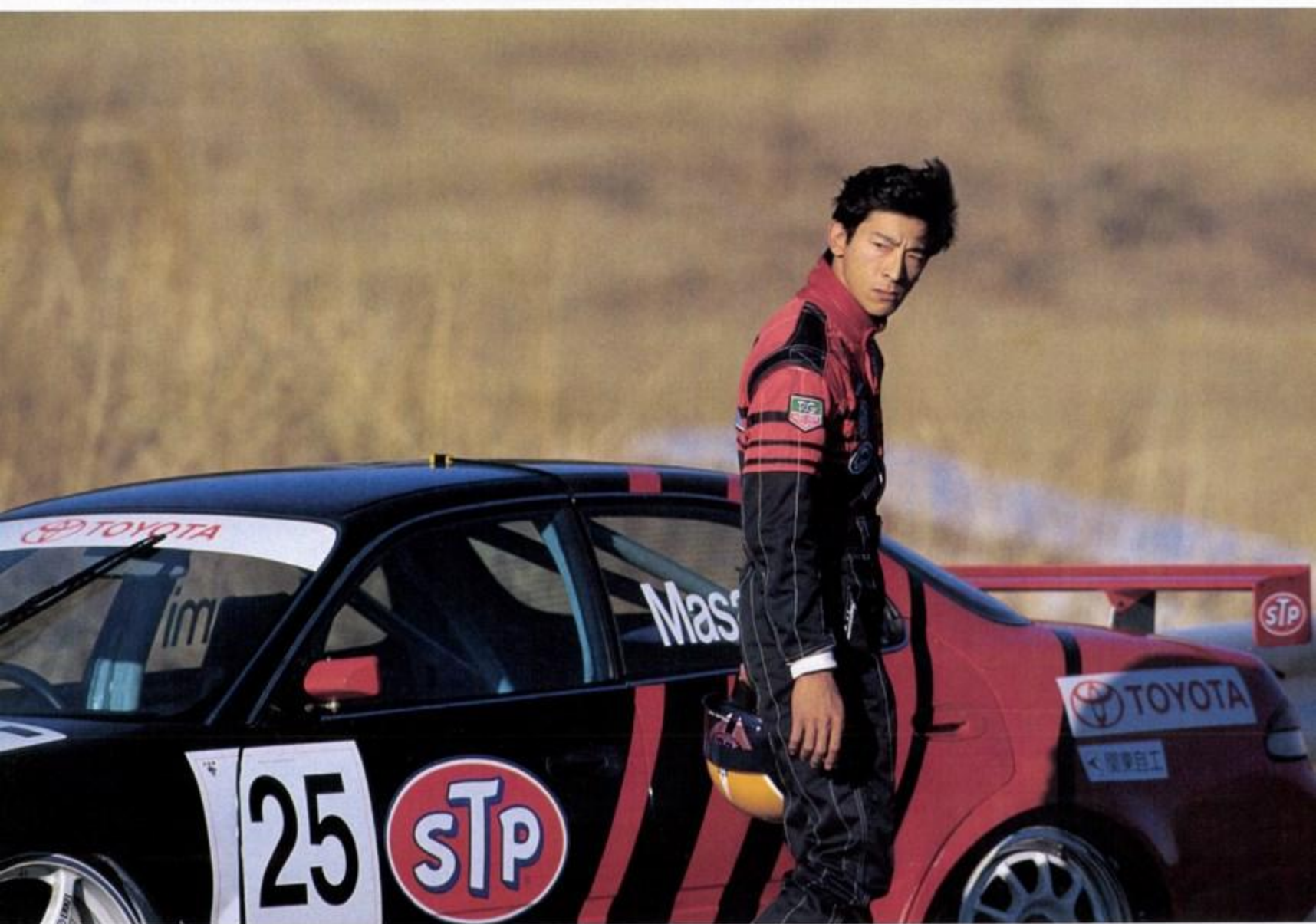
第1レース、関谷は激しくクリステンセンを攻め立て、12周目にトップに立った。しかし、レース残り2周、一瞬のマシントラブルでその座を失った



予選からこれまでとは違う速さを見せていた木下は、第2レースは5番手のグリッドからスタートダッシュを決めて、2位にジャンプアップ。関谷を抑え込む



新型エンジンとコンピュータが十分に力を発揮せず、それをカバーしようと「120%の力で走った」というスーパーは、木下を攻めあげた末、スピン



第1レースで劇的に4位に入った影山正美。第2レースはオーバーヒートで落としたが、その走りの安定感は抜群。エクシヴを得た時に怖い存在となるだろう

RACE REPORT

予選
エントリー28台中、14台が
コースレコードを更新

また春と言うには肌寒い富士スピードウェイで今年のJTCCは開幕した。毎年恒例だった8月のレース・ド・ニッポンがJTCCに組み入れられないこともあり、これまで各サーキット1回の開催という慣例が覆され、最終戦のインターTECに加え開幕戦が3月の富士で決まったのだ。

低気圧の集団が日本列島を横断し、公式練習は雨となったが、土曜日の予選はドライコンディションで行えることになった。ただし、低気圧の影響はまた大きく、メインストレートでほぼ追い風となる強い風が吹き荒れた。

公式予選は午前と午後に分けて30分ずつ行われた。そして、満を持してコースインしたコナ、エクシヴの関谷正徳がまずベストタイムを出す。タイムは1分36秒072。これは昨年のインターTECのレース中にトム・クリステンセンが出したコースレコード1分37秒525を大きく上回るものであった。シーズンオフからの速さが注目されていたエクシヴは、その力を遺憾なく発揮したかっつうだ。しかし、事前テストでは1分34秒台が出していたことを考えると、不本意なタイムであるかもしれない。そのところを関谷は「天気は良いけれど気圧が低く、エンジンパワーが今ひとつ足りない」と話す。上空は晴れているが、まだ近くを大型の低気圧が通過している影響だろう。

雨の公開練習中にトップタイムを出していたシニッツァーBMWのステイブ・ソーパーも「どういわけかタイムが出ない。トップ3に入ってもいいはずなのだが」と言い、彼の場合は1回目の予選5番手。シニッツァーは95年型のBMW318iを持ち込んでいたが、シーズンオフの走り込みは不足気味。事前テストは3月上旬に富士で行ったのみだ。ヨーロッパから遠征してくるチームの辛さが出る結果となった。しかも、開幕日程が早まったのだから、なおさらである。

一方、「金曜日は雨だったから、今日がエクシヴでの実質上のシニッタダウン」と言うトム・クリステンセンは、上々の1分36秒113で関谷に続く2番手を得た。そして、「電気系トラブルでシフトチェンジが素早くできなかった」と話すアンソニー・レイドが3番手。今年はオベルからの支援を受けることになったHKSは、タイヤをミシランに替えている。他の国のスーパーツーリングカーレースでもオベルはミシランを使っており、データの互換性を持たせるためだ。ただし、マシンは94年型のまま。95年型は1週間前にできたばかりと、レイドは話す。

4番手のタイムをマークしたのは、土屋エンジ

ニアリングのカロラ・セレスに乗り影山正実、もちろんADVANワークスだ。チームでは、「マシンは基本的に去年のインターTECを走ったまま」と言うが、今年から許されるフロントスポイラーとリアウイングの空力効果は絶大のようだ。影山も「特に無理をしたという走りではなく、逆に他のチームはどうしたのかと感心するくらい」と話すのである。

この上位5人は、1回目の予選がベストタイムとなり、予選順位は午後になっても変わらず。そして、112回の予選を通じて参加28台中半数の14台がコースレコードを更新して、この日の予選を終えた。マシンの新たなモディファイや新車の投入効果ももちろんあるだろうが、速さの要因は空力パーツに負うところが大きい。フロントスポイラーとリアウイングを取り付けることで、「1秒はラップタイムが上がる」というのが、多くの意見である。

翌日曜日朝から良く晴れ、雪に覆われた富士山がくっきりと姿を見せた。朝方に行われたウォーミングアップ走行でも関谷のエクシヴは速く、昨日のポールタイムをさらに上回る1分36秒7ラップで走った。続いてトム・クリステンセン。3番手には予選で9位に終わったエクシヴのミハエル・クルムが着ける。

第1レース
トップを奪い返し関谷を
襲った不運のトラブル

決勝の第1レースがスタートする午後、上空が雲に覆われ風も一段と冷たくなった。1周のフォーメーション走行を終え、グリッドに着いたマシンが青のシグナルとともに一斉にスタートを切る。予選2番手のクリステンセンが良いスタートを見せ、ポールの関谷に並び掛かった。そして、2台のエクシヴが車体を擦り合わせるようにして先を争う。

1コーナーを制したのはクリステンセンだ。2番手関谷の後ろにレイドのベクトラ。4番手はなんと予選10番手の木下みつひろである。昨年のシニッツァーワークスドライバーを入手した木下は、「スタートは得意なんです」と事もなげに言うが、その存在に一番驚いたのは5番手に落ちたセレスの影山だ。

1周を終えた段階から、トップ争いはエクシヴの2台、クリステンセンと関谷に絞られた感じだ。これに、ベクトラのレイドが必死で着いて行くという構図。レイドのベクトラはこの日もコンピュータの調子が思わしくなくストレートで速度に伸びがない。

序盤にクリステンセンを圧倒しようという関谷は、毎周のように1コーナーでクリステンセンに

今月の新車情報
マツダスピードはファミリアで

現在走っているランティスとは別に、マツダスピードが今後開発するのは、これまでMS-8や、クロノス、カペラという候補が挙がっていたが、ファミリアとなりそうだ。エンジンは直列4気筒DOHC1.8LのBP-JEがベースとなる。夏をめどに開発を目指すと言われており、参戦には外国人ドライバーを起用することになると思われる。

第2ラウンド菅生から登場する、2台のサニー、チーム国光のシビック・フェリオ、ユニコルセのアルファロメオは95モデルとなるはずだ。そのほかにも、2台のプリメーラ、ムーンクラフトと中嶋企画のシビック・フェリオ、HKSのオベル・ベクトラも95モデルを投入する予定がある。ホンダは事情が複雑でムーンクラフトは無制限のマシン、中嶋企画は栃木研究所もしくはTCP製のマシンとなり、無限のマシンはロングストロークB18Cエンジンを搭載、栃木研究所のマシンはリバースヘッド、ショートストロークH22Aを搭載する模様。コンセプトもオブジェクトTもエンジンをH22Aへ換装する予定だという。

トヨタ勢では、土屋エンジンアリング、レーシングプロジェクト坂東、オブジェクトTがエクシヴにマシンチェンジをする予定で、全車そろえば7台になる。

ウエイトハンデ制実施
あんまり効かないみたい

今年から導入されたウエイトハンデ制。94年は1開催で2連勝というバターンが多かったため、第2レースの展開を面白くしようという狙いで導入された。

第1レースの1位に20kg、2位に10kgのウエイトが課せられるのだが、果たしてこの効果はあったのだろうか。レース前に聞いたところでは、トムス、セルモともウエイト搭載状態でのテストを行っており、HKSはテストしてなかった。トムスでは「順位を入れ替えるほどの効果はないはず。影響が出てもスタート程度」と見ており、セルモでは「加速に影響が出て富士でコンマ1〜2秒は落ちる」とコナで行ったテストから予想していた。

第1レース終了後、クリステンセンとレイドのマシンに、それぞれ20kg、10kgのウエイトが搭載されることになったが、その搭載位置はチームに任されており、セルモは助手席側に、HKSは左リヤシートに取り付けた。

第2レース、クリステンセンはスタートからトップに立ち、そのままゴール。セルモの佐藤代表は、レース後「コーナリングに関してはかえってバランスが良くなる方向に働いたかもしれない」と語り、3位となったレイドも「10kgのウエイトを積んだ影響は全く感じられなかった」とコメントしていた……。

JTCC TOPICS

木下みつひろ一時は2位を走行
何でそんなに速くなったの?

「1コーナーで2番手に立ったときは気持ち良かった」

今年は体制が良くなって、クエストに1年を通じてシャシーメンテナンスをしてもらっているので、自分はクルマのフィーリングを正確に伝えるだけで済むようになったんです。エンジンは、打倒シニッツァーということで、東名エンジンさんに頑張ってもらった結果です。今回は、10位以内でゴールすることが目標でした。

2位に上がった時には、とにかく攻めて走らないといけないと思っていました。スタートから1〜2周はとにかく攻めまくって、どれだけトップ3に割って入れるか、後ろを離せるかを見て、自分のペースを作ろうと思った。単独走行になった時、色々考えてしまいそうになったけれど、攻めて走ろうと考えていたのを思い出して走り出しました。

予選でもっと前へ行けるようにしないとダメですね。それから当たらないように、それだけに速く走るかが課題です。

去年は、F3、N1耐久、JTCCといろいろやりましたが、今年はJTCC一本です。

レースは8年目。トップ集団に入れたのがとにかくうれしかった。今回、少しはアピールできたかな。ホームコースの富士だけは言われないようにこれからも頑張ります」



今回、その活躍が最も注目された木下は30歳



JAFによって用意されたウエイトを取り付ける



今回は28台が参加。菅生以降は40台近く参加の見込み

仕掛けていく。しかし、クリステンセンは絶対にインを避け渡さない構えだ。ストレートエンドでスピードに乗ってくる関谷のエクシヴに対して、クリステンセンのエクシヴは最終コーナーからの加速で勝っているようだ。序盤、ふたりの関係はやや膠着状態となる。

レイドにおいて、その後方では木下と影山の4番手争いが4周目に決着を見て、1コーナーのアウト側から攻め入った影山がその進入で木下を下のした。4番手に上がった影山はややペースを上げ、先を急ぐが、トップ3台は手の届かぬ先へ逃げていた。

5番手となった木下を、今度はBMWワークスのソーパーが攻め立てた。だが、木下の走りには動じる様子がいつこうにない。逆に、攻めあぐねたソーパーがヘアピンで単独スピードを上げ、木下を



「パワステが付いてなくて、コントロールは容易ではなかった」とクリステンセン

楽にさせてしまうのであった。
さて、トップ争いに変化が起きたのはレース半ば過ぎ。やはり1コーナードで、インを抑えたクリステンセンに対し、関谷がアウト側から抜き去ったのである。「インは抑えていたけど、路面はイン側のほうが滑りやすくなっていた。それで、ブレーキングでより突っ込むことのできた関谷が前に出たんだ」と、クリステンセン。
今度は車立場となったクリステンセンが、1コーナードのアウト側からブレーキング競争へ持ち込み、なんと逆も抜こうとしてコーナード途中までは関谷に並び掛かるのだが、「そこから先でアンダーステアが出た」と言うクリステンセンのエクシブは、自力で関谷を抜くところまで行けなかった。
ハブリングが起きたのは、レースもあと2周という20周目。1、2コーナードを曲った関谷のエクシブが加速せず、がっかりと速度を落とした。燃料ポンプの電気系ブレーキが遮断され、燃料がエンジンへ供給されなくなったのだ。テストでもトラブルが出たことがあるというのだが、原因は不明。いずれにしても、これで難なくクリステンセンがトップに戻り咲き、レイドもこれを機会に2番手へ浮上。一方の関谷は、すかさずブレーキをオンにして走り出したが、3位を手に入れるだけで精一杯のゴールとなった。
マシンを降りた関谷の表情はぶ然然したものだったが、不運としか言いようがない。原因究明は急を要するが、取りあえず第2レースへ向けて電気系を直結とすることで対処することになった。

第2レース スタートで木下が2位にノ 恐るべしクリステンセン

今年から、第1レースの結果、上位2台はウエイトハンデを背負って第2レースに臨むことになる。第1レース優勝のクリステンセンは20kgのウエイトを助手席の床に搭載した。2位のレイドは運転席と反対側の左側座席に位置する床に10kgのウエイトを搭載した。そのオベルが使うミニチュウは今年19インチタイヤをテスト中で、第2レースでは採用するかもしれないとの情報もあったが、今回は18インチのままであった。
10分間のインターバルでタイヤ交換と給油を済ませた各マシンは、僅かたたくスターティンググリッドに着く。そして間もなく第2レースのスタートである。第1レースの結果、ポールポジションからのスタートとなったクリステンセンは、またも良いスタートを切りトップに立つた。そのクリステンセンをあわよくば出抜くほどのスタートダッシュを見せたのが木下だった。1レースを5位で終えた木下は、このスタートで2番手を手に入れ、喝采を浴びる。
その木下を、すかさずレイドがヘアピンで捕らえ2番手となる。だが、それで諦める木下ではなかった。東名エンジンさんに打倒シニツツァーでチューニングしてもらいました」という木下のBMWは、スタートスピードにものを言わせて再び2番手を奪うのだ。しかし次の2コーナードの立ち上がりでインを開けた木下のスキをレイドは突き、順位を入れ替える。3番手となった木下を今度は関谷が300Rでアウト側から攻めた。そして木下は4番手。ブレーキングでタイヤヤスモチクを上げながら果敢に走る木下は、ベテランふたりから強烈なプレッシャーを受けたのであった。木下を抜いた関谷は、レイドを追う。そしてレイドと関谷のふたりは、トップのクリステンセンをなんとか捕らえようと、必死の追い上げ体制に入る。まずスタートスピードで勝るエクシブの関谷が、1コーナードでレイドのインを撃つて前に出た。さらに、前のクリステンセンを追う。ところが、今回はクリステンセンとの差が縮まるどころか、逆に関谷はじわりじわりと離されてしまっていた。前を走るクリステンセンは20kgのウエイトを搭載しているのだ。第1レースの攻防からすれば、関谷は簡単にクリステンセンを攻略できるだろうと誰もが思っていた。
結局、クリステンセンが関谷を3、6秒も離して2連勝を飾った。そして2位に関谷、3位はレイドである。また、今回大活躍の木下は4位でゴール。BMWワークスのシニツツァーが精彩を欠いた今大会、木下がBMWの名譽を守った。第

RESULT/JTCC Round1

●4.470km×21周=93.870km 予選出走28台・決勝出走27台・完走16台

順位	ドライバー	チーム	車種	クラス	周回	タイム	タイム差	タイム差(秒)	タイム差(分)	タイム差(時)	
1	T.クリステンセン	デンソー-EXIV	トヨタ・コナ	エクシブ	BS	21周	34'00"214	1'36"215	2/	1'36"113	1'36"426
2	A.レイド	HKS オベル	ベクトラ	オベル・ベクトラ	MI	21周	34'00"729	1'36"297	3/	1'36"272	1'43"484
3	関谷 正徳	トヨタ コナ	エクシブ	トヨタ・コナ	BS	21周	34'02"545	1'36"309	1/	1'36"077	1'57"867
4	木下みつひろ	ADVAN COROLLA	セレス	トヨタ・カローラ	YO	21周	34'09"595	1'37"108	4/	1'36"385	1'57"471
5	星野 一義	アドレス	アドバン BMW	BMW318i	YO	21周	34'11"738	1'37"082	10/	1'37"301	1'57"511
6	J.ピンケルホック	アドレス	アドバン BMW	BMW318i	BS	21周	34'14"178	1'37"186	8/	1'37"214	1'57"095
7	服部 尚貴	ジャックス	シビック	ホンダ・シビック	BS	21周	34'19"600	1'37"039	6/	1'36"894	1'57"706
8	田中 哲也	PIAA CIVIC VTEC	ホンダ・シビック	ホンダ・シビック	BS	21周	34'23"250	1'37"203	17/	1'38"326	1'57"904
9	S.ソーパー	BMW318i	アドバンBMW	BMW318i	BS	21周	34'24"120	1'37"116	7/	1'36"902	1'56"932
10	見崎 清志	TOYOTA COROLLA	トヨタ・コナ	トヨタ・コナ	MI	21周	34'24"713	1'37"110	5/	1'36"436	1'56"821
11	金子 勝智	ワエズスポーツマリノ	トヨタ・コナ	トヨタ・コナ	MI	21周	34'29"625	1'36"834	14/	1'37"530	1'57"499
12	中子 修	Castrol 無限 CIVIC	トヨタ・コナ	トヨタ・コナ	YO	21周	34'44"639	1'37"852	13/	1'37"822	1'57"488
13	長谷川 弘	ユニシアジェックス	アドバンBMW	BMW318i	BS	21周	34'52"588	1'37"903	20/	1'38"180	1'58"077
14	茂木 和男	アドバンBMW	アドバンBMW	BMW318i	BS	21周	34'59"637	1'38"313	19/	1'38"287	1'58"047
15	茂木 和男	アドバンBMW	アドバンBMW	BMW318i	BS	21周	35'00"638	1'37"860	15/	1'37"595	1'57"940
16	中谷 明彦	オートテック	BMW318i	BMW318i	BS	21周	35'04"242	1'37"606	12/	1'38"167	1'57"473
17	小林 正吾	上野アメ横センター	ランティス	マツダ・ランティス	YO	17周	34'17"798	1'39"148	24/	1'40"154	1'40"697
18	J.ベル	HKS オベル	ベクトラ	オベル・ベクトラ	MI	17周	35'36"019	1'39"411	25/	1'40"688	1'26"260
19	原 貴彦	BPオイル・トランビオシビック	ホンダ・シビック	ホンダ・シビック	TY	15周	タイヤ	1'38"257	16/	1'37"703	1'37"755
20	浅野 武夫	FINEBOYS	ワエズスポーツ	BMW318i	BS	15周	デフ	1'41"012	28/	1'41"209	1'41"147
21	山 康	BP-アドバン318i	BMW318i	BMW318i	YO	9周	ブレーキ	1'41"104	26/	1'41"548	1'40"807
22	本山 智	トランビオ・コナ	トヨタ・コナ	トヨタ・コナ	TY	8周	マシントラブル	1'37"946	18/	1'38"070	1'37"957
23	真田 健明	ジャラーナBP	ダンロップBMW	BMW318i	DL	8周	34'49"339	1'37"937	23/	1'39"868	1'39"653
24	光 秀俊	デンソー-COLONA	トヨタ・コナ	トヨタ・コナ	BS	4周	マシントラブル	1'37"937	11/	2'00"538	1'37"383
25	寺田 隆次朗	カストロール・ランティス	マツダ・ランティス	マツダ・ランティス	MI	1周	クラッシュ	22/	1'40"059	1'39"482	
26	清水 和夫	GATHERS・CIVIC	ホンダ・シビック	ホンダ・シビック	MI	0周	クラッシュ	21/	1'38"736	1'38"917	
27	M.クルム	トヨタ コナ	エクシブ	トヨタ・コナ	BS	0周	マシントラブル	9/	1'37"411	1'37"276	
28	福山 英樹	DoCoMo COROLLA	トヨタ・コナ	トヨタ・コナ	DL	出走せず		27/	1'41"098	出走せず	

・優勝スピード: 165.173km/h
・最速ラップ: トム・クリステンセン (トヨタ・コナ・エクシブ) 1'36"215 167.350km/h 3周目

RESULT/JTCC Round2

●4.470km×21周=93.870km 決勝出走25台・完走18台

順位	ドライバー	チーム	車種	クラス	周回	タイム	タイム差	タイム差(秒)	タイム差(分)	タイム差(時)	
1	T.クリステンセン	デンソー-EXIV	トヨタ・コナ	エクシブ	BS	21周	33'53"051	1'36"226			
2	関谷 正徳	トヨタ コナ	エクシブ	トヨタ・コナ	BS	21周	33'56"732	1'36"082			
3	A.レイド	HKS オベル	ベクトラ	オベル・ベクトラ	MI	21周	33'57"669	1'36"207			
4	木下みつひろ	アドレス	アドバン BMW	BMW318i	YO	21周	34'10"911	1'36"886			
5	S.ソーパー	BMW318i	アドバンBMW	BMW318i	YO	21周	34'13"345	1'36"770			
6	服部 尚貴	カルソニック	プリメーラ	ニッサン・プリメーラ	BS	21周	34'13"632	1'36"822			
7	田中 哲也	ジャックス	シビック	ホンダ・シビック	BS	21周	34'13"931	1'36"771			
8	見崎 清志	TOYOTA COROLLA	トヨタ・コナ	トヨタ・コナ	MI	21周	34'24"600	1'36"981			
9	金子 勝智	ワエズスポーツマリノ	トヨタ・コナ	トヨタ・コナ	YO	21周	34'25"057	1'37"029			
10	中子 修	PIAA CIVIC VTEC	ホンダ・シビック	ホンダ・シビック	BS	21周	34'27"993	1'36"873			
11	原 貴彦	BPオイル・トランビオシビック	ホンダ・シビック	ホンダ・シビック	TY	21周	34'38"005	1'37"959			
12	光 秀俊	デンソー-COLONA	トヨタ・コナ	トヨタ・コナ	BS	21周	34'41"226	1'37"225			
13	長谷川 弘	ユニシアジェックス	アドバンBMW	BMW318i	BS	21周	34'51"456	1'37"874			
14	小林 正吾	上野アメ横センター	ランティス	マツダ・ランティス	YO	21周	35'08"712	1'38"889			
15	寺田 隆次朗	カストロール・ランティス	マツダ・ランティス	マツダ・ランティス	MI	21周	35'16"335	1'39"576			
16	清水 和夫	GATHERS・CIVIC	ホンダ・シビック	ホンダ・シビック	MI	21周	35'16"551	1'39"318			
17	浅野 武夫	FINEBOYS	ワエズスポーツ	BMW318i	BS	20周	34'27"535	1'40"717			
18	茂木 和男	アドバンBMW	アドバンBMW	BMW318i	YO	19周		1'37"097			
19	真田 健明	ジャラーナBP	ダンロップBMW	BMW318i	DL	16周	ソフトリネージュ	1'39"484			
20	本山 智	トランビオ・コナ	トヨタ・コナ	トヨタ・コナ	TY	13周	ハブ	1'37"750			
21	J.ピンケルホック	BMW318i	アドバンBMW	BMW318i	YO	13周	エンジン	1'36"567			
22	中子 修	Castrol 無限 CIVIC	ホンダ・シビック	ホンダ・シビック	BS	11周	エンジン	1'37"318			
23	山 康	BP-アドバン318i	BMW318i	BMW318i	YO	11周	ブレーキ	1'41"964			
24	原山 正美	ADVAN COROLLA	セレス	トヨタ・カローラ	YO	10周	マシントラブル	1'36"947			
25	中谷 明彦	オートテック	BMW318i	BMW318i	BS	5周	タイヤ	1'37"571			
26	J.ベル	HKS オベル	ベクトラ	オベル・ベクトラ	MI	出走せず					

・優勝スピード: 165.755km/h
・最速ラップ: 関谷 正徳 (トヨタ・コナ・エクシブ) 1'36"082 167.482km/h 3周目

POINT STANDING

1	T.クリステンセン	30
2	A.レイド	21
2	関谷 正徳	21
4	木下みつひろ	13
5	星野 一義	10
6	影山 正美	7
6	S.ソーパー	7
6	服部 尚貴	7
9	J.ピンケルホック	4
10	見崎 清志	3
10	田中 哲也	3
12	金子 勝智	2

(脚増直樹)

1レースで4位、第2レースも5位を走行しA.D.VANワークスとして初の責務を果たしていた影山は、第1レースで起ち始めていたエンジンのオーバーヒートが致命傷となって、第2レースをリタイアしている。その5位に、シニツツァーのソーパーが入った。
優勝したクリステンセンは、「シエイクダウン走行といえるレースで2連勝できてとてもうれし。なにしろ1レース目は途中でブレーキバランスを把握しながら走った。それほどまだエクシブのことを握っていない状況だったんだ。第2レースではウエイトを積んでいるから、アクセルワークもブレーキ操作も、そしてハンドルの切り方も注意して走った。それでも、レイドが2番手のうちはス

トレートで抜かされる心配がないから、自分のペースで走れた。関谷さんが後ろに来てからはハードにプッシュしたよ。特にスタートスピードに影響するBコーナードからの加速には、最大限の力を注いだ」と、レース後に話した。
一方の関谷は、「シニツツァーの関すつとエクシブをテストしてきたにもかかわらず、トムにいいところを持って行かれて悔しい」とコメント。3位のレイドは、「94モデルで、しかもトヨタを抱えたまま走ったレースとしては上出来。次からは95モデルだし、19インチタイヤも使えるだろう」と目を輝かせたのであった。
エクシブ恐るべし。だが、富士以外のサーキットでは未知数だ。

リジェとの交渉開始から4カ月、ようやく正式な契約にサインした鈴木亜久里。契約をめぐる複雑な動きの中で、16戦フル参戦を断念しなければならなくなったことは残念だが、何とかチャンスを広げてほしい。J.S.41のシヤンツワ(右)には、リジェが担当した。





3.2化に伴い高回転化を実現、注目が集まる無限-ホンダV10

垂久里、リジェと契約 95年は8戦に出場!? ニューマシン、JS41・ムゲン・ホンダを初テスト 南米での開幕2戦には出場の方で調整中

垂久里がついに走った。既にリジェのドライバーとして発表されながら、契約内容をめぐってチームとの交渉が難航していた鈴木垂久里が、3月7日マニクールでニューマシン、リジェ・JS41・無限・ホンダをドライブ。オリビエ・パニスと共に計13ラップを消化した。現地からの情報によれば、ようやく正式契約にもサインした模様。

垂久里がリジェとの交渉を始めたのは昨年の11月。当初からフル参戦を前提に契約交渉を進め、12月に無限・ホンダV10のリジェ供給が正式に決定。懸案となっていたスポンサーの確保も年明けには見通しが立ち、

行われたニューマシンJS41・無限・ホンダのシエクダウンテストにも参加できないという状況に追い込まれていたため、垂久里もやむなく年間8戦のみの出場という条件を承諾。初テストが行われた前日の、3月6日に正式契約に至った模様だ。

ドライバーを操り、巧みな交渉術を見せたヤリ手のフラビオ・ブリアトーレとトム・ウォーキンショー。

垂久里のフル参戦断念も彼らの術中にハマったという感じで、何とも悔しい限りだが、垂久里本人も語っているように、こうなったらコース上でその存在をアピールするしかない。

具体的な8戦の内訳はまだ決定していないが、ブラジルGPの出場は確定。続くアルゼンチンGPも出場の可能性が高い。

序盤のレースとテストでライバルたちを上回るパフォーマンスを首脳陣に見せつけ、1戦でも多い出場のチャンスを作り出してもらいたい。

垂久里のリジェ入りに関する障害はほぼなくなったかと思われた。ところが、正式契約のための渡欧を目前に控えた1月25日、突然リジェ側が95年のドライバークラッシュを発表。

そこで契約を交わしていないはずの垂久里が、マーティン・ブランドルと交代でカーナンバー26のマシンをドライブ、という内容のリリースが出されたことから、状況は一変する。その後、あくまで当初の条件である16戦フル参戦を求める垂久里サイドとリジェとの交渉は難航。3月3日に

3日から走り始めたリジェJS41はモノコックの形状から前後のウイング、リヤカウルまでが先に発表されたベネトンB195にソックリ。フロントノーズ上部の小さな膨らみとカラーリング以外はほとんど同じクルマと言っても分らないほどで、ベネトンの「ナンバー2チーム」としてのリジェの存在がハッキリと表れている。

今後、開幕戦のブラジルGPまで、パニス、ブランドル、垂久里の3人がマニクールでテストを続ける予定だが、初めてドライブした垂久里は3と仕様の無限V10に好印象を持ったというのだ。

昨年モミハエル・シューマッハー、JJ・レート、ヨス・フェルスタッペン、さらにジョニー・ハーバートとベネトンで4人の

ミナルディ・M195登場 エンジンはフォードEDに

契約の目前で、無限-ホンダV10をリジェに奪われ、新車の開発が大幅に遅れていたミナルディは、3月5日、チーム本拠地のファエンツァでニューマシンM195を発表した。アルド・コスタデザインのM195はマクラーレン、ウィリアムズと同様にハイノーズと吊り下げ式フロントウイングを採用。ただし、ウイングのステーが斜めに伸びているのが特徴だ。問題のエンジンは何とかフォードED-V8を確保。今シーズンの参戦が微妙な

ルールズを入れると、フォードEDは4チームに供給されることになった。

ドライバーはルカ・バドエルがF1に復帰。ピエールリジ・マルティーニとコンビを組む。またジャンカルロ・フィジケラがテストドライバーとして契約した。残る95マシンはアロウズとシムテック、そしてルールズのみ。アロウズは3月14日に新車を発表する予定で、ドライバーは井上隆智徳とジャンニ・モルビザリになる模様だ。



何とかフォードEDを確保、ニューマシン完成にこぎ着けたミナルディ

リジェ JS41・無限-ホンダ 主要諸元

シャーシ	リジェボール内製 カーボンファイバーコンポジット
フロントサスペンション	ブッシュロッド式 ダブルウィッシュボーン
リヤサスペンション	ブッシュロッド式 ダブルウィッシュボーン
ブレーキ	ブレンド
トランスミッション	5速セATギヤボックス トリプルプレートクラッチ
ホイールベース	2935mm
フロントレド	1693mm
リヤレド	1608mm
全長/全高/全幅	4335/950/1995mm
エンジン	
名称	無限-ホンダ MF-301H
形式	V型10気筒・N A
総排気量	3.0L
最大出力	630ps以上
全長/全幅/全高	625/530/480mm
インジェクションシステム	ホンダ PGM-FI
イグニッションシステム	ホンダ PGM-IG



雨で予定どおりのテストをこなせていないにもかかわらず、エストリルテストをリードするウィリアムズヒル。クルサードも好調でニューマシンFW17の高いポテンシャルをうかがわせる

3月26日に迫った開幕戦、ブラジルGPを控え、各チームにとって実質的に最終チェックの場となるエストリルテスト。2月25日から始まったテストには、ザウバー、ジョーダン、ウィリアムズ、マクラーレンが続々と参加。後半からはベネトン、ティレル、フェラーリ、そしてフォルティコルセも加わって総勢8チーム、16人のドライバーが参加した。

マニークールでテストを続けるリジェを除けば、95年型のマシンを発表したすべてのチームが顔をそろえたこのテストで、主導権を握ったのはウィリアムズ。デimon・ヒルが1分21秒77の好タイムをマーク。クルサードも好調でウィリアムズFW17の高いパフォーマンスを印象づけている。

一方、注目のナイジェル・マンセルは3月2日からテストを開始。走りだしてわずか3周でスピニングし、フロントサスペンションを壊すというハプニングもあったが、その後は慎重にテストを続けている。昨年のアデレード以来のF1ドライブレブながら、ベストタイムも23秒80と、滑り出しはまずまず。ただしMP4/10のコクピットの狭さに不満を述べており、チームは対応に苦慮しているというのだ。

3月7日までの段階で、ウィリアムズ以外で速さが目立つのはベネトン、ジョーダン、ティレルの3チームで、これにマクラーレンが続くといった状況。ティレルは片山右京の他、ミカ・サロ、ペドロ・ラミーがテストを行っている。

一方、フェラーリは好タイムをマークしたベルガーが6日、メカニカルトラブルが原因で大クラッシュ。アレジもトラブルで満足に走行できない状況で、不安が残る。

F1エストリル最終テスト ウィリアムズ速し マンセルも 本格始動

顔をそろえた95マシン 8チーム、16台が参加

F1エストリルテスト ベストタイム 2月25日～3月8日

1	M. シューマッハー	ベネトン・ルノー	1'21'30
2	E. アーバイン	ジョーダン・ブジョー	1'21'64
3	D. ヒル	ウィリアムズ・ルノー	1'21'74
4	D. クルサード	ウィリアムズ・ルノー	1'21'75
5	R. バリチェッロ	ジョーダン・ブジョー	1'22'29
6	M. サロ	ティレル・ヤマハ	1'23'10
7	片山 右京	ティレル・ヤマハ	1'23'25
7	G. ベルガー	フェラーリ	1'23'25
9	M. ハッキネン	マクラーレン・メルセデス	1'23'50
10	H.-H. フレンツェン	ザウバー・フォード	1'23'63
11	N. マンセル	マクラーレン・メルセデス	1'23'80
12	J. ハーバート	ベネトン・ルノー	1'23'78
13	P. ラミー	ティレル・ヤマハ	1'24'14
14	K. ベンドリンガー	ザウバー・フォード	1'26'08
15	P. デニツ	フォルティコルセ・フォード	1'28'70
16	J. アレジ	フェラーリ	1'37'25



右京のティレルも依然好調。ブラジルGPが楽しみだ

パシフィック・ロータス ニューマシンPR02を発表

名門ロータスとの合併を発表したばかりのパシフィックGPが、2月23日ロンドン市内の劇場で、今シーズン用のニューマシンPR02・フォードを発表した。フランク・コバックがデザインしたマシンはフロントウイング前方に突き出した“出っ歯”のようなノーズが印象的だ。出資者に五島浩氏を加えた新体制で予算を大幅にアップ。ドライバーにはベルトラン・ガショーが決定。もうひとりにはペドロ・ラミーが有力視されている。

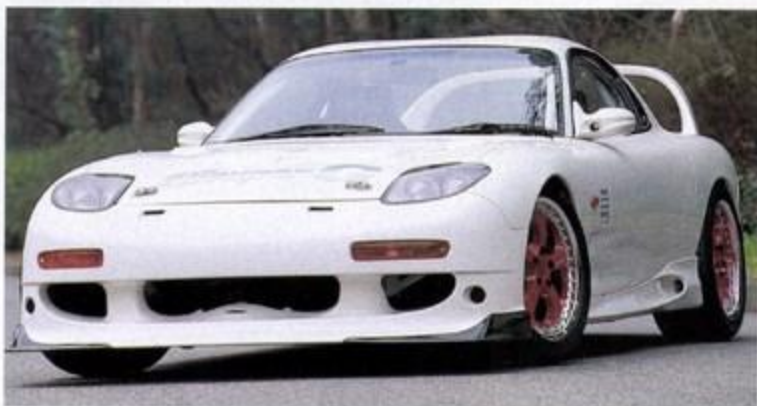


独特なノーズが特徴のパシフィックPR02



GT開幕を控え姿を見せ始めた新規投入マシンとニューカラーリング

JGTCニューマシン続々登場

第2戦で狙うぞデビューウイン
RE兩宮/RX-7(FD3S)

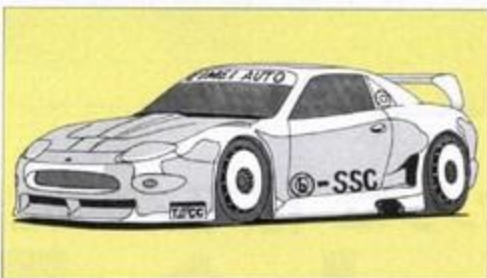
安全タンクに手間取っており、残念ながら開幕戦には間に合わず。第2戦からの登場となる。カラーリングは94JSSマシン同様、ブルーに赤いラインが入ったものになる予定。ドライバーには富士フレッシュマンのMR2で活躍した松本晴彦を起用。3ローターではなくあえて2ローターを選んでのGT2クラス参戦だが、BMW-M3とのバトルが楽しみだ。ヒューズやワイパーなどのスイッチ類がまとめられたパネルにも注目。

カラーを一一新し国産勢を迎え撃ち
チーム国光/ポルシェRSRターボ

チーム国光のポルシェRSRターボは、マシン、高橋国光/土屋圭市のドライバーラインナップ、ノバ・エンジニアリングによるメンテナンスなど、体制は基本的に94年と同じ。ただしイラストのようにカラーリングが一一新されるが、緑は実際にはもっと濃いものになる。94年は第3戦からの参戦であったため1勝のみにとどまったが、今年もツインターボから発生されるパワーと信頼性を武器にトップ争いに加わって来ることだろう。

スタイル一新で今年は巻き返し
プローバ/ポルシェ・ターボ

昨年、F3000エンジンのマネージメントシステムで知られる「ゼイテック」システムを使用して参戦したプローバが、今年も精力的にチャレンジする。マシンのベースは旧型の964だが、993同様のスタイルに変更。またワイングもオリジナルデザインを採用した。ドライバーにはF3000復帰の古谷直広を起用。IMSで鍛えたエンジンでどこまで食い込めるか期待したい。なお現在、スポンサー募集中とのこと。

GT初のFFマシン登場
エイメイオート/FTO、ミラーージュ

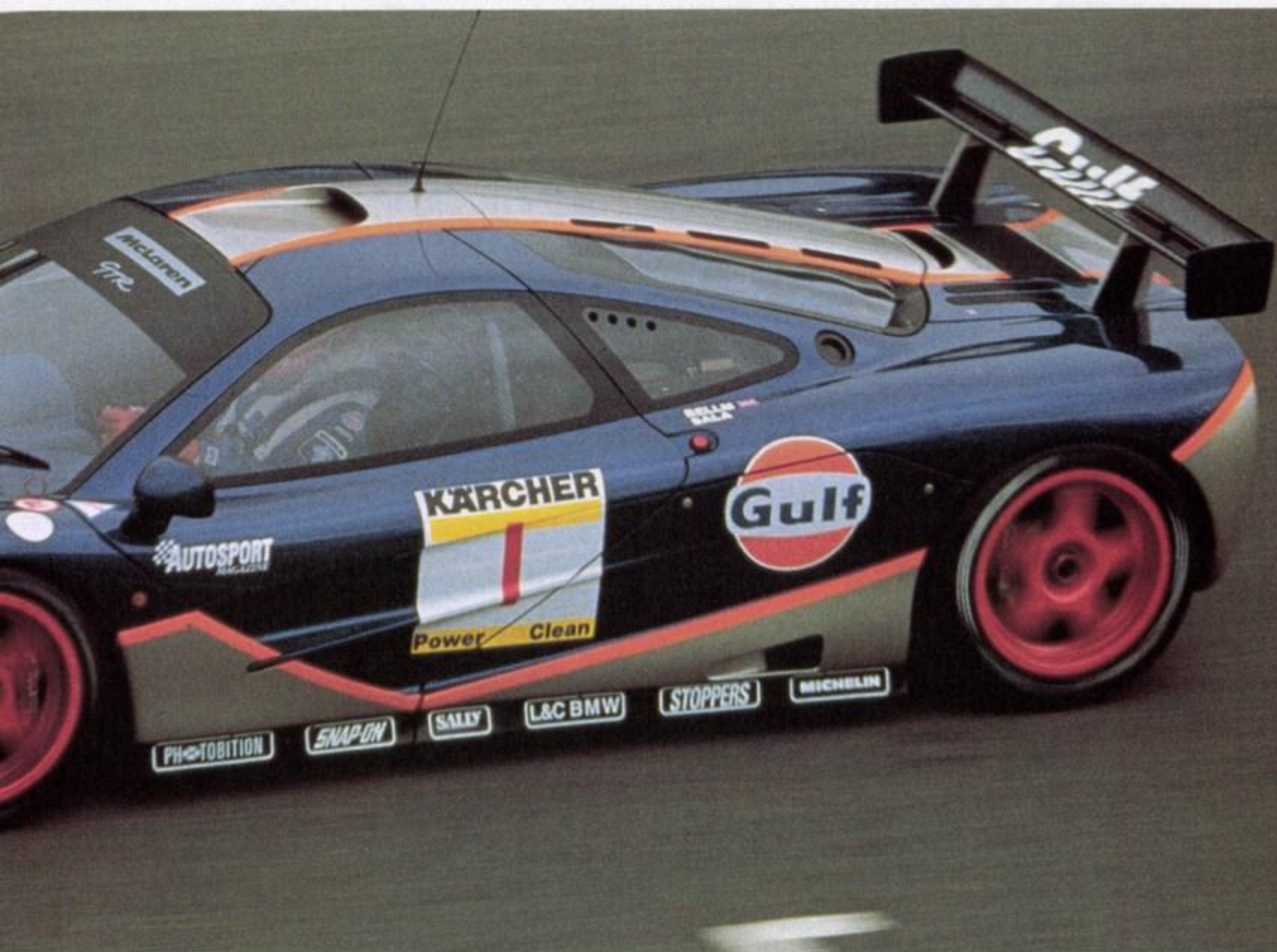
エイメイオートでは、GT初のFF車を投入する。まず第2戦に、94JSSに登場させたミラーージュ・ターボ(C53A)で参戦。エンジンも1.60ターボの4G61から2.0ターボの4G63に。そして熟成させた4G63を搭載したFTOを次期車種とした意向。これに先がけチームは、GTAに「JTCC同様FF車の車重軽減」の奨励書を提出したが、当面の予定はないと回答されたようだ。ドライバーはオーナーの永井明。

後半戦には入賞多数圏内に
JUNオートメカニック/R32 GT-R

ドラッグレースやチューニングマシンを手がけるJUNオートメカニックは、開幕戦からR32GT-Rで参戦する。スタイリングは独自のデザインで、カラーはレモンイエローに。エンジンは4気筒のSR20DETを2.20化。駆動方式はFR。そしてヒューランドのシーケンシャルミッションを搭載する。レースで開発テストされたパーツは順次市販される予定だ。ドライバーは小林且雄を起用して中盤戦以降シングルを狙う。



- 4月2日の開幕戦・鈴鹿300kmを控え、各チームの動きが活発になってきた。前号では、39台のJAF公式登録を掲載したが、これに以下2台のR32GT-Rの追加があった。
- ④レーシングチーム中春 福山英朗/水野文則(94年のZEXELと同じ仕様)
 - ⑦WISE SPORTS 都平健二/河合博之(94年のジョンソンと同じ仕様)
- また現在判明している各チームの状況をお伝えしておこう。
- トヨタ・スープラ
セルモのドライバーが未定だが、エリック・コマスが3月中旬の鈴鹿テストに合流。このままシートを獲得するかもしれない。
 - ニッサン・スカイライン
ニスモは第4戦からR33の2台体制となり、ジョンソンのスポンサーで飯田章がドライブする。R31で参戦するエムファクトリーは、外国産同様JSSのボディをモディファイしての参戦となる。
 - ユーノス・コスモ
アムゼレーシング(静岡マツダ)が、第2戦からの投入を目指し、3ローターで準備中。4月下旬にシェイクダウンの予定。
 - ポルシェ911GT2
タイサンマシンが日本上陸第1号となり、3月中旬下旬にはシェイクダウン。東名スポーツの車両は到着が遅れ、3月中旬にはシェイクダウンされる予定。ティクワンのGT2は、開幕戦ぎりぎりの到着となる予定。タイヤはティクワンがブリヂストンで、他はヨコハマ。
 - ランボルギーニ・ディアブロ
目下イタリアで準備が急ピッチで進められており、3月下旬に日本に到着の予定。
 - BMW-M3
牧口エンジニアリングがDTMのリンダーから購入したM3(E36)は、第2戦もしくは第3戦からの登場となる。それまでは94年最終戦で優勝した旧型(E30)での参戦で、ドライバーは牧口則夫/松田秀士のコンビ。E36投入後は2台体制で臨む予定になっている。



ゴルフカラーの1台、①号車がラスト30分でトップに立つと、ボルシェ911GT2の追撃を振り切り、デビューレースで見事優勝。マクラーレンとしては93年F1オーストラリアGP以来の優勝だ

“あわや1-2フィニッシュ”はなかったけれど

マクラーレンF1 あっさりデビューウイン

マクラーレンF1が、93年のオーストラリアGP以来、久々の優勝を果たした。とは言っても、今回はF1GPの話ではない。636馬力を誇るGTマシンが、デビューレースで息詰まる接戦を制したのだ。

ワールドワイドに展開するBPR GT耐久シリーズの開幕戦は、2月26日にスペインのヘレスで開催された。登場したマクラーレンF1 GTRは、3台。GTCチームからエントリーされた2台は、ゴルフカラーに彩られていた。①号車は、レイ・ベルム/マウリツィオ・サンドロ・サーラ、もう1台の③号車はビエール・アンリ・ラファネル/リンゼイ・オーウェン・ジョーンズがドライブ。そしてウエスト・タバコのカラーにペイントされたウエスト・コンペティションの⑧号車には、ジョン・ニールセン/トーマス・ブシャーが乗り組んだ。

25日の予選では、新旧のボルシェ・ターボが大半を占める中、NA6・11のF1 GTRは、見事トップ3を独占。デビューレースとなった2月のデイトナ24時間レースでクラス優勝を果たしたツインターボのボルシェ911 GT2が、1分49秒90というタイムをやっとマークしたというのに、F1 GTRは3台ともそろって47秒台のタイムを叩き出したのだ。

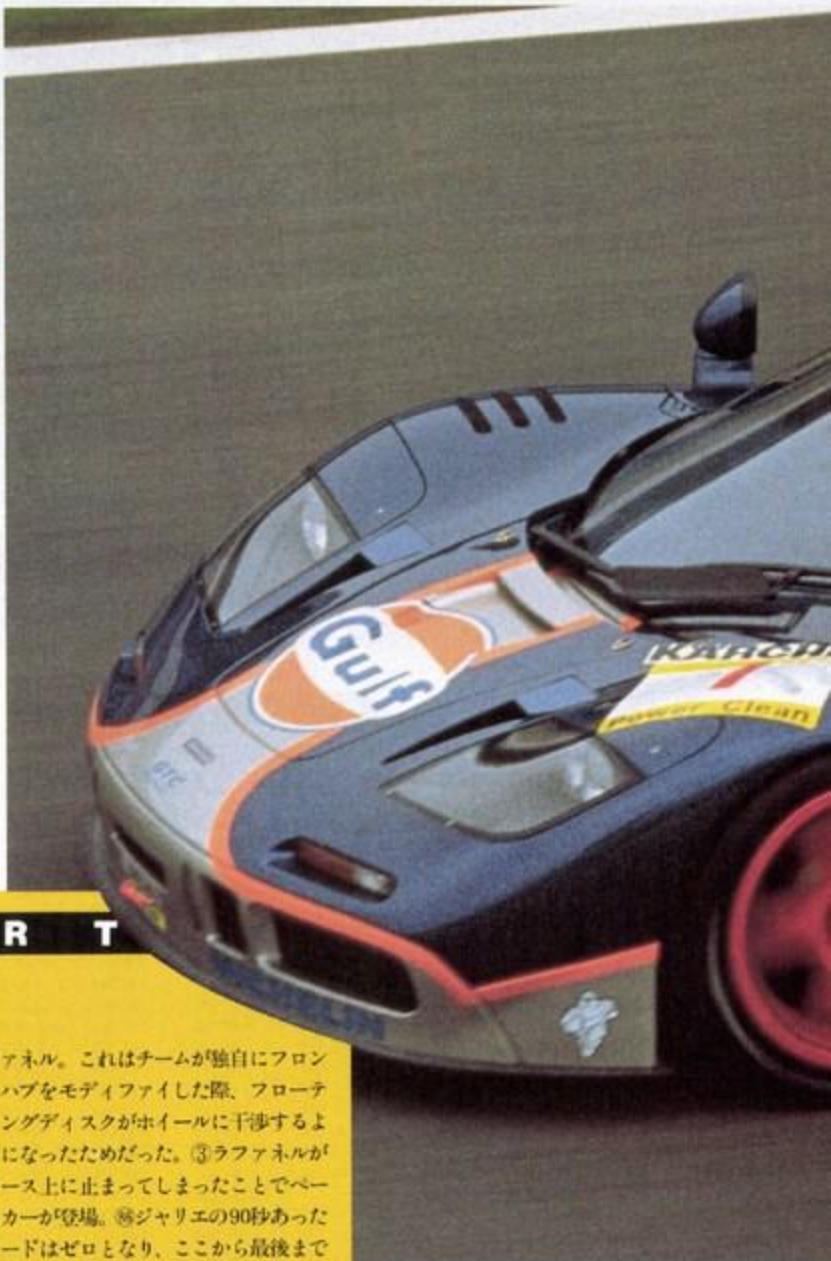
しかし26日に行われた4時間レースでは、簡単にトップ3独占とはならなかった。最初の1時間までは3台が先行。しかしラブル・コンペティションのボルシェGT2の第2ドライバーであるクリストフ・ブシユが、F1 GTRのベテランドライバーたちを圧倒して逆転。⑧号車はリヤホイールが緩むというトラブルで遅れ、③号車もこちらは前輪2本が外れるというトラブルでコース上でストップ。しかしここでベイスカーが出動したことにより、ボルシェの約1周分のマージンは失われ、①号車がボルシェに追いつき最後の30分で逆転、デビューウインを飾ることになったのだ。遅れていた⑧号車もリカバリーして3位を走行していたが、ギヤボックスのトラブルでリタイアとなった。



マクラレン、ポルシェ、ベンチュリ、デ・トマソ、フェラーリとBPR GTの主力マシンが並んだ



94ル・マンGT2クラス、鈴鹿、チューハイなどを制覇したラルブルがポルシェ911GT2で2位に



R A C E R E P O R T

マクラレン、予選1~3位を独占

BPRオーガニゼーションのプロモートによるGT耐久レースシリーズが、2月26日にスペインのヘレスで開催された。参加したのは18台とやや寂しい台数ではあったが、これがデビューレースとなるマクラレンF1 GTRが3台、そして先のデイトナ24時間で総合4位/クラス優勝のポルシェ911 GT2が4台も姿を見せた。今回の興味は、この2タイプ、革新的な強力マシンと信頼性を誇る伝統的なマシンの直接対決にあった。

予選はマクラレンがトップ3を独占。ポールポジションを獲得したのは、③号車のビュルマン/アンリ・ラファネル。ウエスト・カラーに彩られた⑧号車のトマス・ブシャーが2位、③号車同様ガルフカラーをまとった①号車のマウツィオ・サンドロ・セーラが3位につけた。

94ル・マンでGT2クラス優勝のラルブル・コンペティションは、ボブ・ウォレック/クリストフ・ブシュー/ジャン・ピエール・ジャリエのトリオで「非マクラ

レンクラス」最上位の4位。ポルシェ911 GT2のリヤホイールの幅を11インチから14インチに広げるなどモディファイを施して、参戦させてきた。

決勝の序盤の1時間は、マクラレンが有利だった。⑧ジョン・ニールセンがポールシッターの③ラファネルをパス、①レイ・ベルムがその5秒後につけた。⑥ウォレックは徐々に脱落し、マクラレン勢が最初のピットインをするころには30秒の差がついていた。各マシン、ドライバーはそれぞれ8ブシャー、③リンゼイ・オーウェン・ジョーンズ、①サンドロ・セーラに交代。彼らベテランたちに⑥ブシューが若さで対抗、みるみる間にポルシェが独走を始めてしまった。

レース中盤、⑧ブシャーのマシンはリヤホイールが緩み遅れを取っていた。また③ラファネルは突然のトラブルに襲われた。「1コーナーに進入した時、片側のホイールが、2コーナーでもう片方も外れ、クルマを止めるしかなかった」とラ

ファネル。これはチームが独自にフロントハブをモディファイした際、フローティングディスクがホイールに干渉するようになったためだった。③ラファネルがコース上に止まってしまったことでペースカーが登場。⑥ジャリエの90秒あったリードはゼロとなり、ここから最後まで1時間、①ベルムとのトップ争いが展開されることとなった。

①ベルムは⑥ジャリエを最後の30分で逆転、そのまま15秒差でポルシェを振り切り、マクラレンF1にデビューウインをもたらした。⑧ニールセンも3位にリカバリーして、マクラレンの1-2フィニッシュを狙ったが、こちらはラスト3周でギヤボックスのトラブルによりリタイアしてしまった。

次戦ポル・リカルには、4台のマクラレン、2台のキャラウェイ・コルベットを含む37台がエントリー。ル・マン24時間への実戦テストはいよいよ本格化しそうな勢いだ。



⑧ウエストはあと3周の時点で痛恨のストップ

RESULT/Round 1

クラ	順位	ドライバー	マシン	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	GT1-1	① R.ベルム/M.サンドロ・セーラ	マクラレンF1 GTR	123	4'00'14.83	3 / 1'47.73
2	GT1-1	② B.ウォレック/J.P.ジャリエ/C.ブシュー	ポルシェ911GT2	123	4'00'30.50	4 / 1'49.90
3	GT1-1	③ E.カルデラール/L.ブラナー	ポルシェ911GT2	120	4'00'19.50	6 / 1'51.98
4	GT1-2	④ O.アルテンハイプ/F.ライネマン	ポルシェ911ツインターボ	119	4'00'35.00	14 / 1'54.01
5	GT1-2	⑤ B.ブローグ/G.レイバ	ポルシェ911RSR3 8	119	4'00'41.40	11 / 1'53.74
6	GT1-3	⑥ J-L.シェルー/P.イバル	ポルシェ911RSR3 8	116	4'00'25.49	17 / 1'56.48
7	GT1-3	⑦ D.ヒューブナー/E.ノルムベルガー/S.オベルンドルフ	ポルシェ911RSR3 8	116	4'02'12.21	15 / 1'54.38
8	GT1-3	⑧ J.L.モーリー/ラビエル/L.レイヤー/P.フアブル	ベンチュリ500L M	113	4'00'16.13	10 / 1'53.15
9	GT1-5	⑨ T.サルダナ/A.ド・ホルテン/アルボン	ポルシェ911ツインターボ	113	4'00'48.24	13 / 1'53.76
10	GT1-4	⑩ F.コンラート/F.ドルセッパ/M-A.テ・カストロ	フェラーリ348LM	109	3'59'34.66	12 / 1'53.77
11	GT1-6	⑪ T.リング/R.スミス	マクラレンF1 GTR	107	4'01'02.42	18 / 1'58.60
GT1	⑫ J.ニールセン/T.ブシャー	マクラレンF1 GTR	119	ギヤボックス	2 / 1'47.52	
GT1	⑬ W.カワフマン/M.リゴネ	ポルシェ911ツインターボ	103	ドライブシャフト	9 / 1'52.37	
GT1	⑭ S.ブリグ/M.ノイグレン/P.ベルモンド	フェラーリF40	101	燃料漏れ	8 / 1'52.34	
GT1	⑮ L.オーウェン・ジョーンズ/P.H.ラファネル	マクラレンF1 GTR	63	ホイール	1 / 1'47.30	
GT3	⑯ S.ティケンズ/B.G.カミー/W.ハウグ	ポルシェ911GT2	44	ホイール	7 / 1'52.26	
GT1	⑰ A.ウォレック/T.シリング	デトマソ/ベンチャー	5	燃料系	5 / 1'51.54	
ns GT1	⑱ F.ビルボア/E.グレアム/M.フドー	ベンチュリ500L M	14	燃料系	16 / 1'55.05	

・123周=544.029km 予選出走18台・決勝出走17台・完走11台
 ・優勝スピード135.867km/h
 ・最速ラップJ.ニールセン(マクラレンF1 GTR) 1'49.68 145.175km/h 62周目
 ・NEXT ROUND=3月12日 ポル・リカル4時間

今回のレースについて、マクラレンの安川氏は、「優勝という結果については満足しています。F1 GTRは、買って勝てるクルマ。ですから、プライベーターにレースを楽しんでもらおうというマクラレンの狙いどおりです」とニコリ。今後F1 GTRは、ル・マン24時間レースに向け、カーボンブレーキにするなどの改良も順次進められる予定だ。このままF1 GTRは連勝街道を突き進むのか、それともポルシェが巻き返すのか、BPR GTシリーズの結果に注目したい。



ゼッケン①が誇らしげなディフェンディングチャンプのマルコ・アビテッラ。5 ZIGENカラーもマイナーチェンジで心機一転だ！

18人中12人が新体制！ 混迷度極まる全日本F3000

激動の95年、開幕戦 鈴鹿を制するのは？

阪神大震災の影響によるダンロップの活動休止で、一時はエントリーの激減さえ懸念された全日本F3000選手権。しかし、いざ蓋を開けてみれば台数的にはほぼ現状を維持、大幅に入れ替わったラインアップと共に、混迷度をさらに高めることとなった。2年連続開幕戦制覇を成し遂げてきたロス・チャーバーのいない今、幸先のいいスタートを切るのは果たして誰か？

F3000合同タイヤテスト非公式タイム(3月7~9日/鈴鹿サーキット)

ドライバー	マシン	7日午前	7日午後	8日午前	8日午後	9日午前	9日午後
① 影山 正彦	レイナード94D・無限	1:45'826	1:45'758	1:45'447	1:44'276	1:45'007	1:42'218
② 金子 勝智	ローラT94/50・ジャッド	1:46'081	1:44'320	1:43'212	1:43'360	1:43'106	1:42'314
③ M.アビテッラ	レイナード95D・ジャッド		1:47'407	1:45'873	1:45'105	1:45'282	1:42'442
④ 服部 尚貴	レイナード95D・無限	1:45'400	1:42'653	1:45'722	1:45'000	1:45'722	1:42'440
⑤ 鈴木 利男	ローラT94/50・無限	1:47'171	1:44'847	1:43'901	1:45'816		1:42'837
⑥ T.クリステンセン	ローラT94/50・無限	1:46'109	1:44'009	1:43'586	1:44'338	1:42'988	1:43'251
⑦ 黒澤 琢弥	レイナード94D・無限		1:47'618	1:44'678	1:44'308	1:43'047	1:42'818
⑧ 影山 正典	ローラT94/50・無限	1:46'526	1:44'695	1:43'994	1:43'783	1:44'340	1:42'878
⑨ 高木虎之介	レイナード94D・無限	1:46'308	1:45'516	1:43'281	1:44'404	1:44'202	1:43'081
⑩ M.マルティニ	ローラT95/50・無限	1:53'670	1:44'847	1:43'203	1:43'187	1:43'850	
⑪ A.ギルバート・スコット	ローラT93/50・無限	1:46'710	1:43'583	1:44'415	1:46'386	1:44'057	1:43'547
⑫ J.クロスノフ	ローラT94/50・ジャッド		1:46'177	1:46'249	1:45'083	1:44'759	1:44'085
⑬ 中野 信治	富士F104・無限	1:47'884	1:45'846	1:44'749	1:44'818	1:44'135	
⑭ 山本 勝巳	レイナード94D・無限	1:48'137	1:45'494	1:45'637	1:44'788	1:45'899	1:44'824
⑮ 飯田 章	ローラT94/50・無限	4:02'869	1:48'481	1:47'680	1:46'382	1:46'809	1:45'282
⑯ 星野 一貴	ローラT93/50・無限	1:47'643	1:46'148	1:45'762	1:43'386	1:45'822	

昨年は何かとネガティブな話題が先行しがちだった全日本F3000選手権。大手スポンサーの撤退が相次ぎ、観客数も減少の一途をたどってしまっただけに無理もない。しかしながら、シリーズを通じたレース内容は、ここ数年に比ぶむしろ濃かったのではないかと判断する関係者は決して少なくはない。

その理由のひとつは、マルコ・アビテッラとアンドリュウ・ギルバート・スコットとの間で最終戦までもつれ込んだチャンピオン争い。このことは上位陣の実力の、高いレベルでの均衡を表現していたはずだ。第2の理由は若手日本人ドライバーの台頭。ペテランと外人ドライバーが牛耳ってきた戦況を、黒澤琢弥と服部尚貴の優勝によって打破し、今後への期待を高めることとなった。また、第3の理由として、F3ポイズのスポット参戦時の奮闘も欠かすことはできない。

結論から言えば、「ブーム」に浮かっていたころの全日本F3000に欠けていたのは、ショーアップという要素だったのではなかろうか？ ただし、それを給油やタイヤ交換の義務付けなどといった安易な手段に頼らず、緊迫感を持ったエントリーライントサイドが大幅な「人事異動」や若手の抜擢に求めた点は、大いに評価できよう。

加えて今年は、1局ネットによる全戦テレビ放映が初めて実施されるシーズンでもある。シリーズの一般的認知度を再び高め、人気低迷による失地回復を図る上においてまたとないチャンスといえるはずだ。

さて、鈴鹿を舞台とする開幕戦へのエントリー台数は18台。重夢がスピードスターとのジョイントで復活を果たして中野信治を起用、またミハエル・クルムの参戦が見送られたことを除けば、既に報じられたとおりのラインアップとなっている。この中で新たなスポンサーを獲得したのは、マウロ・マルティニと飯田章を擁するノバとチーム・ルマンのルーキー・山本勝巳だ。ノバにシオノギ製菓と森永乳業が、山本に人氣ロックグループのXジャパンという、共

に自動車関連企業以外のスポンサーが見ついたことを見逃すことはできない。

また、影山正彦が新加入したナビコネクションに、俳優の館ひろしが監督として就任することも話題のひとつ。Xジャパン同様、鈴鹿を訪れる予定となっているため新たなレースファン層を開拓する可能性も十分にあるはずだ。

ところで開幕戦の最終調整とも言うべき、3月7~9日の鈴鹿のタイヤテスト。最終日こそ、影山正彦を筆頭に1分42秒台を数人がたたき出したが、興味深いのはテスト初日に服部が、2日目にマルティニがトップタイムをマークしていること。レイナードとローラの違いこそあれど、共に95年型シャシーをドライブしているのだ。昨年は94レイナードを駆るロス・チャーバーが開幕戦を制しているが、この数年来、少なくとも序盤戦は熟成の進んだシャシーの方が好結果を収める傾向が強かった。

レイナードもローラも、外観上から新旧の相違点を見いだすににくいことから分かれるようにモデルチェンジは最小限に抑えられたため、従来のデータが有効に活用できるのが、95年型シャシー好調の要因とも言えるだろう。加えて、F3ほどではないにせよF3000でもフロントのポテックスジェネレーターの装着が禁止され、エアロダイナミクスに変化があったのは事実だ。



体制の充実が整ったピットからもうかがえるノバは2カー体制



影山正美にすべてを託し、高橋国光が陣頭指揮をとるアドバン



ナビコネクションには宮坂エンジニアも加入し戦力アップを図る



中野信治を起用し、全くの新体制で挑む童夢



Xジャパン・カラーは精悍さ十分の山本勝巳



マシンもスーツも無地の鈴木利男、好機を得て台風の日となるか?



開幕ダッシュに手ごたえ十分」と語る阪部だがスポンサーは未定

I N F O R M A T I O N

●土・日の2回で予選はさらに緊迫する!

今年からレーススケジュールが大変更。予選は土・日曜の午前中に各1回ずつ。F3000予選1回目は3月18日(土)の午前10時50分~11時50分、2回目は19日(日)の午前9時~9時40分。決勝スタートは午後2時。なおF3の予選は、18日の午前10時からと午後2時からの各30分×2回。決勝スタートは19日の午前11時40分だ。

●観戦バックは憧れのイベントがたくさん!

サーキットホテルに宿泊してレース観戦。さらに自分の車でサーキットを走れるというお得な観戦バックが、今年も発売される。料金は別表のとおり。詳しい内容は宿泊バックが、①マッシュルーム先導によるレーシングコースのマイカーでの走行、②グランドスタンド(S2)指定席券とプログラムがセットになったレース観戦券、③トップドライバーと過ごすパーティーへの招待(Bバックは除く)、④HONDAコレクションホール入場券、⑤鈴鹿サーキット天然温泉「クア・ガーデン」利用。一方、

日帰りバックは、Eエリア席の予選・決勝通し券に、①と④が付いたものだ。(シリーズセット券、観戦バックの予約・問い合わせは、鈴鹿サーキットチケットセンター ☎0593-78-1111まで)

●中・高生、女性向けにお得な新チケット発売

詳しい観戦料金は別表に。なお今年から鈴鹿サーキットでは、中・高校生、女性向けにお得な料金のチケットを新発売。中・高校生の土曜当日券に至っては、遊園地の入園料金のみという安さ! さらに今年、鈴鹿でのF3000(全3戦)すべてに行く人にオススメなのが、シリーズセット券。これは観戦券とEエリア(2コーナースタンド)指定席が3戦分セットになったもので、通常2万1000円のところ1万3000円になっているのだ。

●日曜深夜はフジテレビから目が離せない

今年全日本F3000は、フジテレビがシリーズ全戦を放映することが決定している。基本的にはF1放映と同様、レース当日(同日にF1が開催される場合は1週遅

れ)の深夜に放映。しかも75分と放映時間もタップリ。さらにコメンタリー陣は、昨年までF1解説を行っていた今宮純氏、本誌でもおなじみのモータージャーナリストの高橋二郎氏、そしてマッチこと近藤真彦という顔触れ。フジテレビのこれまでのF1中継を考えると、充実した内容のF3000中継が期待できる。今回のレースの放映は3月19日(日)深夜26時40分~27時55分だ。

レース観戦料金

対象	前売(2日連続し券)	土曜日当日	日曜日当日
大人	5,000円	3,000円	6,000円
中・高生	1,600円	遊園地料金	2,000円
女性	3,200円	2,000円	4,000円
小学生(3歳以上)	前売料金設定なし 当日遊園地料金	遊園地料金	遊園地料金

レース観戦バック料金

宿泊バック	Aバック(日帰り)	Bバック(土曜日)	Cバック(土・日連続)
2・4名様利用	21,000円	27,000円	40,000円
3・5名様利用	20,000円	26,000円	38,000円
日帰りバック	大人7,400円	中・高校生5,000円	3歳~小学生3,000円

道上本命説を覆し 童夢の本山が急浮上

F3000同様、鈴鹿で開幕戦を迎えるF3のエントリー台数は20台。うち11台を95年型シャシーでの「全日本クラス」で占め、辛うじて過半数を越えることとなった。ところで、懸念された94/93年型シャシーによる「クラスとの戦力力の逆転現象」は、現状ではなさそうだ。フラットボトムのままであっても、リヤのディフューザーのはほぼ全体が切り取られた「クラスシャシー」は、リヤの安定感が著しく損なわれているとのこと。ちなみに、今回の直前テストが公の場として初めての比較の機会となったが、鈴鹿でのタイム差は約2秒にも及んでいる。



トムス勢も開幕戦はダッラーラで迎える

トムスの新シャシーの完成が遅れていることもあって、今回の全日本クラスはダッラーラのワンメイク状態。トムスからエントリーの早田信史とベドロ・デ・ラ・ローサもその例外ではない。このふたりに加え、テストでは童夢の本山哲、ナウモーターススポーツの道上龍、フナキレーシングの川本篤が好タイムをマークしており、優勝争いはこの5人を中心に繰り広げられそうだ。

全日本F3第1戦エントリーリスト

No.	ドライバー	車名	マシン
3	フィリップ・ベーター	TOMEI SPORT OPEL	ダッラーラF395・オベル
4	西宮 圭一	TOMEI SPORT OPEL	ダッラーラF394・オベル
5	浅井 亮博	TOMEI SPORT OPEL	ダッラーラF395・オベル
6	本山 哲	ANABUKI・童夢・無限	ダッラーラF395・トヨタ
7	ベドロ・デ・ラ・ローサ	TOM'SダッラーラF395	ダッラーラF395・トヨタ
8	早田 信史	TOM'SダッラーラF395	ダッラーラF395・トヨタ
9	脇坂 泰一	ASSO DALLARAホンダ	ダッラーラF395・無限
11	井出 有治	boutiqueZ F393	ダッラーラF393・トヨタ
12	歌川 拓	リコエンジニアリングF3	ダッラーラF393・トヨタ
16	土屋 武士	ENDLESS F394-J	ダッラーラF394・トヨタ
21	藤岡健一	エスオアル ダッラーラ	ダッラーラF395・トヨタ
27	ディランタ・マガラムワ	Dallara F393MUGEN	ダッラーラF393・無限
27	川本 篤	ASAHI KIKO F395	ダッラーラF395・トヨタ
32	横林 尚樹	ダッラーラF395TOM'S	ダッラーラF395・トヨタ
33	道上 龍	ダッラーラF395TOM'S	ダッラーラF395・トヨタ
36	鎌宮 正	セントラルサービスダッラーラ	ダッラーラF393・無限
37	若田 実嗣	御美サービスTOM'S033F	トムス033F・トヨタ
38	浅見 武	イエローハットダッラーラ393	ダッラーラF393・無限
72	戸田 哲史	MORISAWA RACING	ダッラーラF395・トヨタ
87	太田太一郎	TOKYO NEWSダッラーラ	ダッラーラF395・HKS

全日本F3000第1戦エントリーリスト

No.	ドライバー	車名	マシン	クワ
1	マルコ・アピチュエラ	5 ZIGEN REYNARD	レイナード94D・ジャッド	YO
2	金子 勝智	LOLA JUDD	ローラT94/50・ジャッドFKV II	BS
3	ジェフ・クロスノフ	5 ZIGEN LOLA	ローラT94/50・ジャッドFKV II	YO
7	影山 正美	ADVANローラMF398	ローラT94/50・無限	YO
8	中野 信治	童夢F104無限	童夢F104・無限	YO
9	マウロ・マルティニ	SHIONOGI LOLA	ローラT95/50・無限	BS
10	船田 肇	SHIONOGI LOLA	ローラT95/50・無限	BS
11	トム・クリステンセン	コスモオイルローラムゲン	ローラT94/50・無限	BS
15	鈴木 利男		ローラT94/50・無限	BS
17	トマス・ダニエルソン	AD RACING LOLA	ローラT94/50・ジャッドFKV II	YO
18	吉谷 廣広	AD RACING LOLA	ローラT93/50・フォードDFV	YO
19	星野 一義	NISSEKI LOLA	ローラT93/50・無限	BS
20	アンドリュウ・ギルバート・スコット	STELLAR LOLA MCS	ローラT93/50・無限	BS
24	阪部 尚貴	ルマン レイナード	レイナード95D・無限	BS
25	山本 勝巳	X-JAPANレイナード	レイナード94D・無限	BS
27	影山 正彦	ALEXEL "熊" レイナード	レイナード94D・無限	YO
64	高木虎之介	PIAA REYNARD	レイナード94D・無限	BS
65	黒澤 謙弥	PIAA REYNARD	レイナード95D・無限	BS

これがないことを前提に設計されたシャシーの方が、バランス的に優れていることは十分に考えられる。

この開幕戦に参加する18人のドライバーのうち、ルーキーも含め12人が新体制でのスタートとなる。それだけに混迷度が例年以上に高くなるのは間違いない。だからこそ、ニューシャシーと不動の体制で挑む阪部とマルティニがウイナーの最有力候補となりそう。

また5 ZIGENに移籍してセツケン1が誇らしげなアピチュエラがシリーズ2連覇に向け、どれだけ好調なスタートダッシュを切れるか? 鈴木利男とのジョイントで体制を強化、星野一義は復調を果たせるか? 黒澤は、ギルバート・スコットは? プリチストンとヨコハマの一騎打ちとなるタイヤウォーズとも合わせ、見どころは尽きない激動の95シーズン。チャンピオンの栄誉を賭けた熱き戦いの火蓋は、間もなく鈴鹿で切つて下ろされる。(秦 直之)



リヤウインドウのRに合わせたウィング形状が特徴的だ



車両寸法は全長4479mm×全幅1733mm×全高2607mmとスーパーツーリングでは大柄な部類に入る。今年はイタリア、ドイツに加え、ベルギー、オーストラリア、南アフリカにも参戦する

昨年イタリア・スーパーツーリングモナコ選手権(S-T)でチャンピオンを獲得したアウディ80コンペティションの後継モデル、アウディA4、スーパーツーリング仕様の極秘テストの模様は既にお伝えしているが、その最終バージョンのテストが、イタリア、パッレルンガで行われた。

これまで同様、マシンカラーはシルバークラッシュに、アウトウニオン以来の伝統の4つのリングが大胆に描かれている。アウディのコンペティション部門の責任者であるウオルフガング・ウルリッヒ博士は、「今年のマシンに、メインスポンサーのステッカーが貼られることはない。何よりも我々アウディ自身をプロモートするのだ」と語り、メーカーワークスとしての活動であることを明確にしている。

昨年のレギュラードライバーであったフランク・ビエラとエマヌエレ・ピッコ、そしてハンス・シュトゥックに加え、リナルド・カベッロと元BMWワークスドライバーのアルトフリート・ヘーガー、そしてイタリア人女性ドライバーのタマラ・ビダリがワークスドライバーとして名を連ねる。今年はピッコとカベッロがADACスーパーツーリングをメインに戦い、残り4人がイタリアS-Tをメインに参戦する。

ピッコとビエラのふたりはテストの後、「これは80コンペティションとは全く別物のマシンだ。ステアリングの反応がけた違いに繊細で、まるでレーシングカートに乗っているみたいだよ」とコメントしている。アウディはこのA4で、80コンペティションから重心を60mmと大幅に低くすることに成功した。トレッドもフロントが25mm、リヤが48mm拡大。サスペンションは従来の

今年もイタリア制覇を 狙うドイツの重戦車

スーパーツーリング唯一の4WD新マシン、アウディA4続報

昨年イタリア・スーパーツーリングモナコ選手権(S-T)でチャンピオンを獲得したアウディ80コンペティションの後継モデル、アウディA4、スーパーツーリング仕様の極秘テストの模様は既にお伝えしているが、その最終バージョンのテストが、イタリア、パッレルンガで行われた。

これまで同様、マシンカラーはシルバークラッシュに、アウトウニオン以来の伝統の4つのリングが大胆に描かれている。アウディのコンペティション部門の責任者であるウオルフガング・ウルリッヒ博士は、「今年のマシンに、メインスポンサーのステッカーが貼られることはない。何よりも我々アウディ自身をプロモートするのだ」と語り、メーカーワークスとしての活動であることを明確にしている。

昨年途中から、車両最低重量の規定が変更され、FF975kg、FR1025kgとなりFRのウエイトハンデは軽減されたが、4WDは1040kgと最も大きいハンデを課せられている。このレギュレーションに関して、ウルリッヒは「レース距離を走っ

これまで同様、マシンカラーはシルバークラッシュに、アウトウニオン以来の伝統の4つのリングが大胆に描かれている。アウディのコンペティション部門の責任者であるウオルフガング・ウルリッヒ博士は、「今年のマシンに、メインスポンサーのステッカーが貼られることはない。何よりも我々アウディ自身をプロモートするのだ」と語り、メーカーワークスとしての活動であることを明確にしている。

昨年途中から、車両最低重量の規定が変更され、FF975kg、FR1025kgとなりFRのウエイトハンデは軽減されたが、4WDは1040kgと最も大きいハンデを課せられている。このレギュレーションに関して、ウルリッヒは「レース距離を走っ

昨年途中から、車両最低重量の規定が変更され、FF975kg、FR1025kgとなりFRのウエイトハンデは軽減されたが、4WDは1040kgと最も大きいハンデを課せられている。このレギュレーションに関して、ウルリッヒは「レース距離を走っ



「ステアリングの反応が繊細で、まるでカートのように」とピッコ



今年のワークスドライバー6人



手前に見えるふたつのダイヤルは駆動配分の調整用だろうか



4WDのためかエンジンはフロント寄りにマウント

童夢、ニコハムズへ30000へ ドライバーは中野信治を起用!



ヨコハマタイヤ+昨年型の改良マシンで、童夢は今年の全日本F3000に臨む

童夢が今年も、全日本F3000選手権に参戦することが明らかになった。

童夢はダンロップが阪神大震災で被害を受け、F3000タイヤの供給を休止したことにより今年の参戦が危ぶまれていた。だがヨコハマのタイヤサポートを受け、無限の協力もあり参戦することが決定した。

JAFへの年間エントリー名はスピードスターホイールレーシングだが、実際の運営は童夢が行い、ドライバーは中野信治が起用される。エンジンは無限がメンテナンスを行う無限/ホンダ。また監督は昨年同様、松本恵二が務め、スポンサーは未定だ。童夢はかねてから目標はF1参戦にあり、タイトル獲得時点でF3000参戦の意味はないとしており、ダンロップの開発もなくなったことで今年の参戦は見送られると



若手育成の意から、中野信治を起用

思われた。だがそのF1プロジェクトの中には日本人ドライバーの育成も含まれており、今回の決定もその一環と見られる。マシンは、昨年型F104のモディファイ版となる。既に新しい空力パーツの開発が終わり設計も済んでいるので、後は製作するのみとなっている。このため開幕戦には問題なく間に合うと見られている。

DTMの影響でドイツ・ツーリングカー選手権の主催者であるITR発表の最新カレンダーによれば、今年の開幕戦は4月9日から23日に2週間遅らされたことが分かった。

これはF1アルゼンチンGPが、3月12日から4月9日に変更になったことなどが影響しているようだ。

別表のカレンダーはまだ暫定版だが、9月3日にはフランスでの選手権(非選手権の「オン・ツアー」ではない)も予定されているものの、開催サーキットは未定となっている。また、ポルトガルのエストリルで予定されていた「オン・ツアー」は、8月6日と大幅に変更されている。



レーサーアモリム(マシン内)もDTMで争われるか?

ドイツ・ツーリングカー選手権カレンダー

1	4/23	ホッケンハイム	ドイツ
2	5/7	アブス	ドイツ
3	5/21	ムジュネロ	イタリア
4	6/4	ヘルシンキ	フィンランド
5	6/25	リスリング	ドイツ
6	7/9	ドニントン・パーク	イギリス
7	7/23	ディープホルツ	ドイツ
8	8/6	エストリル	ポルトガル
9	8/20	ニュルブルクリンク	ドイツ
10	9/3	兼定	フランス
11	9/17	ジンガン	ドイツ
12	10/8	ホッケンハイム	ドイツ

慮して、4WDマシンをFRにすることも検討中と言われている。

また元F1ドライバー、JJレイトがオペル・チーム・ロスベルグに94カリブラで

加わるようになった。チームメイトは、アモリム。本誌186号で報告したとおり、今シーズン大きく進化したオペルも初のタイトルに向けて楽しみな存在だ。

SATCAR/Round 3

1	M.ブリッグス	オペル・ベクトラ
2	P.サディック	フォード・モンデオ
3	G.マクレー	オペル・ベクトラ
4	D.ビルターズ	ニッサン・プリメーラ
5	T.モス	アウディ80
6	N.デ・ワール	ニッサン・プリメーラ

SATCAR/Round 4

1	M.ブリッグス	オペル・ベクトラ
2	N.デ・ワール	ニッサン・プリメーラ
3	T.モス	アウディ80
4	G.マクレー	オペル・ベクトラ
5	V. D. リンデ	BMW318i
6	A.タイラー	トヨタ・カムリ

トヨタ・カムリ(日本名セプター)がSATCAR(南アフリカ・ツーリングカー選手権)に参戦していることは既にお伝えしたが、その続報が入ってきた。

一方、優勝はまたもオペルのブリッグス。これで彼は開幕4連勝を飾った。なおトヨタによれば、SATCARで走っているカムリはF1Aのホモロゲーションを受けておらず、F1AクラスIIに準じたマシンではあるものの、南アフリカ国内での認可にとどまったマシンとのこと。そのため現在、地元のドライバーチームからカムリのF1Aのホモロゲーション取得を依頼されているということだ。

南アフリカのトヨタ・カムリ続報 SATCARはオペル・ベクトラが連勝

今年にはコンベンショナルなセタンボディを採用し、開幕前のテストではF1以外のカテゴリには初というウイリアムズのルノ・ラグナよりも速いタイムを出している。

DTM出場も考えられるかもしれない。

ボルボ、ニエル24時間へ参戦 さらに96年はADAC参戦か?

ドイツ・ボルボは、今年のニルブルクリンク24時間レース(旧コース)に2台の850(セダン1台、エステート1台)を出場させる模様。マシンはHEICOというセミワークスチームがエントリーする。

イギリスからドイツへ、ということでは2台マシンの開発が進んでいるようだが、既に600馬力の2・5ℓの直列5気筒ターボエンジンを搭載した850・ズベシャルサルーンがステファン・ベターソンのドライブでノルディック・スベシャルサルーンカー・シリーズで優勝も経験している。



外観はほぼDTMマシン?と思わせるボルボ850「スペシャルサルーン」

モータースポーツ関係者による チャリティイベント開催

阪神大震災は多くの被害をもたらした。モータースポーツ界にも大きな影響を与えた。その被災者にモータースポーツ界からも支援の手を差し延べようと、3月5日、新宿で「モータースポーツマン・チャリティーイベント」が開催された。これは今宮純氏とカメラマンの原富治雄氏が発起人となり、モータースポーツ関係各所からさまざまな協力を仰いで実現させたもの。

「集まった義援金をすべて被災者に送るためにも、とにかく皆で力を合わせて手作りイベントにしよう」という今宮、原両氏の思いが実を結び、会場を提供した東京ガス都市開発㈱をはじめ、イベントはすべてがボランティアの協力によって成功した。レーシングドライバーやライダーも多数会場を訪れ、それぞれトークショーやオークションに参加。また、F1ドライバーやチームなど海外からのメッセージやオークションのために品物が数多く提供されるなど、モータースポーツ界全体から大きな反響を集めることになった。

この日会場を訪れたファン総数は2680名に上り、集まった義援金は389万5422円はイベントの翌日に日本赤十字社に振り込まれた。なおイベントに参加したドライバー、ライダーは以下のとおり(順不同、敬称略)。飯田章、織戸学、鈴木利男、関谷正徳、高木虎之介、高橋国光、田中哲也、長谷見昌弘、服部尚貴、古谷直広、本間勝久(チーム・ルマン監督)、武石伸也、辻本聡、藤原儀彦、柳川明、生見友希雄、沼田憲保、村川美保子、及川ルイ子。



オークションには右京のヘルメットをはじめ、国内外から数多くのさまざまな品物が寄せられた

「モータースポーツマン・チャリティーイベント」 ご協力いただいた方々は下記のとおり

東京ガス都市開発株式会社
デュボン株式会社
日本たばこ産業株式会社
日本コダック株式会社
富士写真フイルム株式会社
株式会社堀内カラー
有限会社エスワン
株式会社リベラルアーツ
第一企画株式会社
本田技研工業株式会社
ヤマハ発動機株式会社
株式会社カワサキモーターズジャパン
スズキ株式会社
トヨタ自動車株式会社
日産自動車株式会社
三菱自動車工業株式会社
マツダ株式会社
富士重工業株式会社
Scuderia Ferrari
フィリップモリス株式会社
株式会社アライヘルメット
株式会社ミスタークワット
株式会社小学館
日本モータースポーツ記者会(JMS)
日本レース写真家協会(JRPA)
日本ロードレース協会(RRPA)
日本レーシングドライバーズアソシエーション(JRDA)
日本レーシングカーエントラント協会(JTEA)
日本F3000レーシングチームアソシエーション(JFRA)
GTアソシエーション(GT-A)
青山学院大学体育会自動車部
日本大学保健体育会自動車部
明治大学体育会自動車部
キャンパル株式会社
株式会社オズマビール
株式会社無題

以上36社(順不同)
平成7年3月5日



ベネトンB194が展示され、カメラマンによる記念撮影も開催



ドライバー、ライダーたちのサイン会も人気を博していた

富士開催のお得なレースチケット発売 しかも中学生以下は無料に

富士スピードウェイで開催される4輪のビッグレース大会の前売り入場券に、新たなチケットが発売されることになった。これは日本モーターレーシングセンター(VMIC)主催のレース(JTCC、F3000、GT、NI耐久)に限られるが、最大で20%の割引になるというお得なチケットだ。

まず、前売りヘアチケットはふたり用のチケットで10%の割引引きに、また、前売りグループチケットは4人用のチケットで20%の割引引きとなる。例えば前売りのJTCC、F3000、GTのチケット5000円が、ヘアチケットでは9000円(ひとり4500円)、グループチケットでは1万6000円(ひとり4000円)に。NI耐久のチケット4000円が、ベ

アチケットでは7200円(ひとり3600円)、グループチケットでは1万2800円(ひとり3200円)とそれぞれお得になる。

またVICでは、中学生以下の入場料金を無料とした。

さらにメインスタンド中央の第一総合案内所の2階に、特別席である「ラウンジ」を設置することになった。ラウンジには専用の観戦シートが設けられ、フリードリンクサービスも付く。こちらは決勝当日のみ、1名分2000円で第一総合案内所において販売されることになった。なおこのチケットは、年齢、性別による価格差はなく、一律のものとなる。シートの数は200。もちろん屋根付きなので、天候が急に悪くなくても大丈夫だ。

チーム・アクロス&RONスカラシップ シビックインター第一戦のドライバー決まる

こくまのマーク、名鉄運輸カラーでおなじみのチーム・アクロスと本誌の共同スカラーシップとして企画された。シビック・インターカップ ドライバー募集。

3月18、19日には、鈴鹿サーキットで第一戦が開催されることになっているが、この日のドライバーには岡崎真一選手が決定した。岡崎選手は、昨年まで鈴鹿サーキットで開催されたシビックレースやF4を中心に活躍していた。

チームでは「30を超える応募件数がありましたが、鈴鹿の経験があつて、そこそこ走れる人ということで、岡崎選手を選びました。うまくいけば入賞も狙えるのではないのでしょうか」と期待をかけている。

4月8、9日に富士で開催される第2戦のドライバーも、間もなく決定する予定。なお第3戦以降、そしてNI耐久のドライバーについても現在募集中なので、詳細は左記まで直接問い合わせしてみよう。



チーム・アクロスからシビック・インターに参戦のチャンスが

谷市井ヶ谷町久伝原37 / ☎0566-361-8272 FAX0566-361-8236 愛知県刈



各カテゴリーでの活躍が期待されるPIAAチーム。今年はF3000、JTCC、ル・マンなどへ参戦

PIAAレーシングチームの体制発表 F3000はチャンピオンを狙う!

2月28日、東京プリンスホテルにて、95年のPIAAモータースポーツ活動についての発表が行われた。

まずF3000は、黒澤琢弥(レイナイD95D・無限)、高木虎之介(レイナイD95D・無限・ホンダ)を起用。中嶋悟監督は、これまで思うような結果が残せなかったので、勝負の年にしたい。黒澤はもろんのこと、高木が予想していたより調子が良いので期待できる」と抱負を語り、また黒澤は「開幕から勝つのは当然として、チャンピオンを獲得」と断言してみせた。

JTCCには、昨年同様ホンダ・シビックフェリオで参戦するが、第2戦からは新ボディを投入し、フェリオ初のJTCC優勝を狙う。ドライバーは田中哲也が、昨年引き続き起用される。

また今年は海外レースに初挑戦。ル・マ

ン24時間レースにホンダNSX(GT2クラス)で出場することになった。ドライバーは佐藤浩二/黒澤琢弥/田中哲也と暫定発表されたが、ル・マン経験者がひとりいないことから、決定事項ではなく今後変更される可能性があるようだ。

なおNSXは3月中旬に富士でシェイクダウンされる予定になっているが、最初は中嶋が自らステアリングを握る予定。場合によっては、中嶋自身のル・マン参戦も考えられるようだ。また同チームのNSXは、ル・マンの後、十勝24時間、鈴鹿1000kmにも出場する予定になっている。

モンツァでNSXをテスト(P38/39参照)した田中は「NSXは去年の鈴鹿1000kmで乗ったものではなく、94ル・マンの改良版。3日も雨で距離的にはこなせなかったが、ポテンシャルは十分に確認できた」と語っていた。

またこの日は、ミスPIAAガールのお披露目も同時に行われた。こちらはPIA6スーパー7に掲載。

パリ/北京を改め マスター・ラリーの 大会概要が明らかに

92年に開催されたユーラシア大陸を西から東まで走破する「パリ/北京ラリー」。このイベントが「マスター・ラリー」と名称変更し、今年第2回目の大会が開催されることになった。そしてこのために設立されたMAG社が、2月28日にパリでプレス向けのプレゼンテーションを開催した。

日程は8月4日から26日まで。総走行距離は約1万kmで、間に休息日1日を含む16日間で開催される。参加車両はFIAのレギュレーションに合致する4輪およびカミオン。そして2輪はFIM規定に合うもの。レギュレーションもFIAのもの適用される。エントリーフィーは極力安く設定され、4輪とカミオンは登録ひとり当たり77000フラン(約140万円)だ。これには保険、食費、受賞パーティーなどの費用も含まれている。

なおラリー出場希望者は、直接パリの主催者(☎33-1-42-310440/FAAX33-1-42-310444)まで連絡を。

十勝の運営はインターランドに移管 年間90000円の入場パスも限定発売

株式会社日本モーターレーシングセンターは、2月24日、サーキットにかかわる運営、企画、開発部門を分離独立させ、インターランド株式会社を設立。代表取締役社長には本田耕介氏が就任した。インターランドは、十勝スピードウェイの営業、運営管理権を十勝モーターパーク株式会社より全面的に委託され、既に活動を開始している。また同時に、日産自動車およびニスコと提携し、常設レーシングスクールの運営とモータースポーツの情報通信事業などを展開していく。

本店と支店の所在地は左記のとおり。本店・〒150 東京都渋谷区東3-16、

1ベルザ恵比寿ビル/☎03-3409-0531
支店・〒089-15 北海道河西郡東別村字弘和477 十勝スピードウェイ内/☎0155-52-3910

マウロ・マルティニがFFチームを結成 イタリアへの参戦ドライバーを募集

今年もノバ・エンジニアリングから全日本F3000に出場することになったマウロ・マルティニが、母国イタリアでレーシングチームを結成し、イタリアのフォーミュラ・フォードに参戦することが決定した。そして同チームでは、参戦する日本人ドライバーを募集している。

これはマルティニが「日ごろからお世話になっている日本のモータースポーツ界に、意義ある形で恩返しをしたい」との考えから企画したもので、安い費用で参戦することが可能になっている。

レース当たりの費用は50万円。これには、マシンのレンタル、エンジンリビルド、メカニクス、タイヤ、ホテル(2泊)、食事、保険などの費用が含まれる。レースは、土曜のフリー走行、日曜の予選・決勝の2デー。ドライバーはライセンスなどの書類と、スーツやヘルメット等を持参するだけでOK。活躍すればマルティニがイタリアF3にステップアップできるような強力にバックアップしてくれる。

詳しい問い合わせ等は、ミッション・インタープライゼス(☎&FAAX0427166-0074 担当:伊藤)まで。



参戦し自チーム結成のマルティニ

アーンハート、NASCARと掛け持ちで インディアナポリス500に出場か?

昨年のNASCARチャンピオン、デイブ・アーンハートが、今年の5月28日に開催されるインディアナポリス500に出場するのでは? といううわさが上がっている。チームはメナードで、マシンはローラ・ビュイックの模様。しかしインディ500に参戦するということは、アーンハートは同日にシャーロットで開催されるNASCAR第11戦のコカコーラ600にダブル参戦するという意味なのだ。

「アーンハートは今年走らせるとも走らせないと、今は何も言えない。この業界で仕事をしたいけれど、メルセデス・エンジンを秘密裏で製作してインディ500に投入するなどというペンスキー・レーシングの仕事ぶりに敬服しているものでね」とチーム・メナードのマネージャー、ラリー・カリーは意味深なコメントを発している。

ただし資金不足で今シーズン参戦できなかったアーンハートは、メナードからインディ500参戦が決定している。なおメナードは今年のインディ500に95ローラ・ビュイックと94ローラ・ビュイックを各4台ずつ、計8台投入の予定だ。



NASCARチャンピオンアーンハート

ドイツを飛び出し DTMが日本に?

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

N1耐久第1戦・美祿500km 予想エントリーリスト

ドライバー	車名	マシン
クラス1 (3501cc~)		
1 桂 伸一/木下 隆之	日産アルティマ/FALKEN-GT-R	ニッサン・スカイラインGT-R/R33
2 中谷 明彦/大井 貴之/TBN	PUMA-GT0	ミツビシGT0
3 船田 草/福山 美朗	ロックタイトGT-R	ニッサン・スカイラインGT-R/R33
4 原 貴彦/和田 久	RAZO-TRAMPIO-GTR	ニッサン・スカイラインGT-R/R33
5 駒 光武/菊池 晴	エンドレス アドバン GTR	ニッサン・スカイラインGT-R/R33
6 川崎 哲哉/福島 裕大	FKマシン/FALKEN GT-R	ニッサン・スカイラインGT-R/R32
7 河合 博之/都平 健二/酒宮 宏明	アイ・オートGT-R	ニッサン・スカイラインGT-R/R32
8 砂子 智彦/藤島 敏也	プリンス東京フジツボGT-R	ニッサン・スカイラインGT-R/R33
9 横島 久/竹内 浩典	日産アルティマGT-R/FALKEN	ニッサン・スカイラインGT-R/R33
クラス2 (2501~3500cc)		
10 榎本 広行/加藤 隆史/山路 慎一	シャレーナ SP デュッポ BMW	BMW-M3(E36)
11 小川 日出生/細野 賢行	RSオガワランサー	ミツビシ・ランサー
12 三好 正己/村松 康生	ミツビシランサーエボIII	ミツビシ・ランサーエボリューションIII
クラス3 (1601~2500cc)		
13 越 誠樹/佐藤 光彦/中田 雅久	TUNTECザハラー・プレリウド	ホンダ・プレリウド
14 脇田 一輝/TBN/黒木 健次	井村屋・ヤマモリ・プレリウド	ホンダ・プレリウド
クラス4 (~1600cc)		
15 沖友 隆晴/前山 美子	日通ペリカン・シビック	ホンダ・シビック
16 香尾 文夫/鈴木 憲一	ez Tropical CIVIC	ホンダ・シビック
17 土屋 武士/長島 正典	Castrol civic	ホンダ・シビック
18 佐藤 清治/佐藤 淳	バーベーズ Ago X70-EG6	ホンダ・シビック
19 中谷 誠志/高木 雅宏	バーベーズ Ago X70-EG6	ホンダ・シビック
20 松永 雅博/三原じゅん子	バーベーズクラブカラーレピン	トヨタ・カローラ・レピン
21 河合 隆仁/井入 宏之	バーベーズクラブCIVIC	ホンダ・シビック
22 渡辺 明/市橋 樹/TBN	スプーン シビック	ホンダ・シビック



ハイテクノロジーの塊であるDTMは、新時代の世界ツーリングカー選手権に成長していくのだろうか?

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

DTMは現在、年に数戦がドイツ国外で開催され人気を博しているが、FIAは基本的に国内選手権はその国内で開催されるのが望ましいとしている。そのためドイツ国外のDTMは非選手権扱いだ。

無限のワークスで本山は童夢からエントリー

大西の発表会には中嶋が駆けつけた

No.	チーム	マシン	予想ドライバー
1	DAMS	レイナード・ジャッド	ジェローム・ゴメスト
2	DAMS	レイナード・ジャッド	クリストフ・ティンソー
3	ポール・スチュワート・レーシング	レイナード・コスワース	アラン・マクニッシュ
4	ポール・スチュワート・レーシング	レイナード・コスワース	TBN
5	アポマトクスF3000	レイナード・フォード	エマヌエル・クレリコ
6	アポマトクスF3000	レイナード・フォード	ジャン・フィリップ・ベロク
7	スーパーノヴァ・レーシング	レイナード・コスワース	ファブリツィオ・デ・シモーネ
8	スーパーノヴァ・レーシング	レイナード・コスワース	TBN
9	ミトスSRL	レイナード・ジャッド	ステイブ・フットソン
10	ミトスSRL	レイナード・ジャッド	TBN
11	ノルディック・レーシング	ローラ・コスワース	ケニー・ブラック
12	ノルディック・レーシング	ローラ・コスワース	TBN
13	マツウィック・インターナショナル	レイナード・ジャッド	ジェローム・ボラカン
14	マツウィック・インターナショナル	レイナード・ジャッド	TBN
15	マツウィック・インターナショナル	レイナード・ジャッド	クリスチャン・ベスカトリー
16	ホルテクス・モータースポーツ	レイナード・コスワース	フィリップ・ベーター
17	ホルテクス・モータースポーツ	レイナード・コスワース	ギヤレス・リース
18	ダニエルソン	レイナード・コスワース	アラン・フィルオール
19	ダニエルソン	レイナード・コスワース	クロード・イブ・ゴッセル
20	デュランゴ・エキップSRL	レイナード・コスワース	ニコラス・ルボフセチエ
21	デュランゴ・エキップSRL	レイナード・コスワース	マルコ・カンボス
22	オメガランド・インターナショナル	レイナード・ジャッド	ミック・バン・ワール
23	オメガランド・インターナショナル	レイナード・ジャッド	
24	SARLゴッセル・コンペティション	レイナード・コスワース	
25	SARLゴッセル・コンペティション	レイナード・コスワース	
26	オートスポーツ・レーシングSRL	レイナード・コスワース	
27	ドラコ・エンジニアリングSRL	ローラ・フォード	
28	チーム・アストロメガ	レイナード・ジャッド	
29	RWEレーシング・ウィム・アイクマン	レイナード	

今年は無スズキ・スーパー1600を制するのは誰だ

最後の国際F3000を制するのは誰だ

2月28日付けで、F1から今年の国際F3000エントリーリストが発表された。2月上旬に一度は発表されていたが、結局DAMSがF1へのステップアップを諦めて国際F3000に残留を表明。またホルテクス・モータースポーツやオメガランド・インターナショナルの追加エントリーもあり、今回改定版として発表されている。ドライバーが決定しているチームもいくつかあるが、その中のチャンピオン最有力候補はスーパーノヴァ・レーシングで2年目を迎えるピンチエンツォ・ソスピーリ。昨年優勝こそできなかったが、コンスタントに上位を走り、チームの総合力も考えれば、タイトルを逃す方がおかしいほど。

その彼に絡んでくるのは、ポール・スチュワート・レーシングのエースとして、久々の国際F3000フル参戦となるアラン・マクニッシュ。かつてはマクラーレン、そしてベネトンのテストドライバーに起用さ

ポルシェ、WSC計画を中止

セプリングもル・マンも出場せず

ポルシェは、予定されていたワールドスポートカー（WSC）シリーズへの参戦を取りやめた。これにより3月のセプリング12時間、6月のル・マン24時間にもエントリーしないことになった。

この決定の背景には、IMS Aがデイトナ24時間の直前に急ぎ行ったレギュレーション変更がある。ポルシェのエアリストリクター径は、当初予定されていた34・5mmから32mmへ縮小され、さらに車重も45kg



タイトル有力候補のソスピーリ



マクニッシュは久々のF3000

上乗せされた。このためデイトナ24時間だけでなく、伝統あるセプリング、ル・マンへの出場もキャンセルすることにした。

ポルシェは今後も国際的なトップカテゴリーを重視すること、そのためにも主催者や関連団体と連携していくという。もしポルシェが必要と考えているようなレギュレーション変更が取り入れられることがあれば、ポルシェは適時、レースへの復帰を再考することだ。

スズキスポーツは今年のモータースポーツ参戦計画のひとつとして、新たに全日本ジムカーナ選手権（DおよびC1クラス）への参戦を決定した。今回の決定は近年のドライビングテクニク向上を志すドライバー増加に伴い、よりビュアなドライビングフィールを楽しめるFRマシンの楽しみ方をより広く認知させるため、また世界でもたぐいまれなライトウエイトスポーツカーである「カプチーノ」のプロモーションのために企画されている。

従って参加マシンのカプチーノもミッドシップ主流のDクラスにありながら、FRレイアウトにこだわっている。一方C1マシンは参戦と同時にユーザー向けのスポーツパーツを開発・デリバリーし、ユーザー支援を行っていく。

ドライバーはDクラスに、昨年全日本ジムカーナ選手権Dクラスランキング3位の大澤勉を、C1クラスには93年全国日本ダートライアル選手権A1クラスランキング3位の石塚秀雄を起用する。

また両マシンともメインスポンサーである「POWER FILLER」の赤をメインにカラーリングされる。

スズキスポーツの新たな活躍、そしてカプチーノの快走に期待しよう。

スズキスポーツ、カプチーノで全日本ジムカーナ選手権に参戦

スズキスポーツは今年のモータースポーツ参戦計画のひとつとして、新たに全日本ジムカーナ選手権（DおよびC1クラス）への参戦を決定した。今回の決定は近年のドライビングテクニク向上を志すドライバー増加に伴い、よりビュアなドライビングフィールを楽しめるFRマシンの楽しみ方をより広く認知させるため、また世界でもたぐいまれなライトウエイトスポーツカーである「カプチーノ」のプロモーションのために企画されている。

従って参加マシンのカプチーノもミッドシップ主流のDクラスにありながら、FRレイアウトにこだわっている。一方C1マシンは参戦と同時にユーザー向けのスポーツパーツを開発・デリバリーし、ユーザー支援を行っていく。

ドライバーはDクラスに、昨年全日本ジムカーナ選手権Dクラスランキング3位の大澤勉を、C1クラスには93年全国日本ダートライアル選手権A1クラスランキング3位の石塚秀雄を起用する。

また両マシンともメインスポンサーである「POWER FILLER」の赤をメインにカラーリングされる。

スズキスポーツの新たな活躍、そしてカプチーノの快走に期待しよう。



漆黒に黄色のロゴが映える新たなナビのマシンカラーリング



ナビコネクション新監督、館ひろし

その効果は早くも現れており、3月7日9日に鈴鹿サーキットで行われたF3000のタイヤテストでは見事、最終日にトップタイムをたたき出している。

なおカラーリングは昨年までの赤から一新、漆黒ベースの凄味のあるものになった。

ナビコネクションの監督は館ひろし

黒い軍団がF3000に風を呼びよ

ナビコネクションレーシングチームが俳優の館ひろしを監督に迎え、今年の全日本F3000選手権に臨むことになった。

館ひろしは、故石原裕次郎が率いた石原軍団のひとり。テレビドラマや映画での活躍は十分過ぎるほどで、彼がチーム監督に収まったことから、石原軍団も全面的にチームをバックアップすることを約束した模様。

このためサーキットでの話題はもちろん、チーム内の雰囲気も開幕前から大いに盛り上がっているようだ。

今年のナビコネクションは、タイヤがヨコハマに変更され、ドライバーは影山正彦を起用。さらにチーフエンジニアには名エンジニアとして名高い宮坂宏氏が加わることも明らかにされた。

カプチーノDクラス車主要諸元

製造者	株式会社スズキスポーツ
ボディシールド	スズキ・カプチーノ
エンジン	スズキ株式会社 形式F6B (T)
	排気量: 875cc 最高出力: 200ps/7000rpm
トランスミッション	スズキ株式会社 5速
全長	3480mm (リヤウイング含まず)
	3700mm (リヤウイング含む)
全幅	1600mm
ホイールベース	2200mm
トレッド	前 1380mm
	後 1360mm
車両総重量	480kg (ドライバーを含む設計値)
シャーシ	アルミハニカムセミモノコック構造 (前後アルミサブフレーム)
サスペンション	前 ダブルウィッシュボーン
	後 ダブルウィッシュボーン
アップライト	前 後 スズキスポーツ製ファブリケイテッド
	スズキスポーツ製ファブリケイテッド
ボディ形式	CFRP製一体成型カウル
ブレーキ	前 後 スズキ製 256mmリッドディスク+AP製2ポッドキャリパー
	スズキ製 256mmリッドディスク+スズキ製2ポッドキャリパー
ダンパー	前 後 SHOWA製
	SHOWA製
スプリング	前 後 4kg/mm
	4kg/mm
タイヤ	前 後 日コハマ 200/560-R15
	日コハマ 210/560-R15
ホイール	前 後 スピードスター 8.0J-15
	スピードスター 8.0J-15
燃料タンク	ATL製 11L
ステアリング	φ320
シート	スズキスポーツ製
シートベルト	サベルト



Dクラス仕様のカプチーノ。カプチーノとはいえ、中身は全くの別物だ

フジテレビがF1だけだけでなく F3000全戦放映に至った背景

フォーミュラ振興会の活発な動きと、シリーズのテレビ中継一元化に奔走した中嶋悟氏

昨年のシーズン当初から全日本ツーリングカー選手権、全日本GT選手権では各々振興会組織が設立され、その下部に実質の事務レベル作業を行う協会が置かれて沈滞ムードが漂うモータースポーツ界に振興策を展開してきたのは読者の多くの方々もご存じだろう。そして、この2カテゴリーに選ばれるながら、国内トップカテゴリーである全日本F3000選手権を中心としたフォーミュラカテゴリーの振興を図るためにJAFフォーミュラ振興会が昨年7月末に正式設立、インフォメーションされた。

本誌では、その前から瀬進太郎JAFモータースポーツ運営委員、振興会担当委員、岩崎俊夫モータースポーツ局長のインタビュを通じて、JAFの振興策をモータースポーツファンにできるだけ具体的に報じてきたが、フォーミュラ振興会のそれについては、現実味のある策が我々に知らされることなく年を越してしまった。それは、他のカテゴリーのように振興会の下部に存在するはずだった振興策を実際にハンドリングする組織が設立されなかったこと、そして、国内トップカテゴリーゆえに他のカテゴリーよりも大きな利害関係が渦巻いていたことなどが理由として挙げられる。

しかし、開幕戦を約1カ月後に控えた2月半ばに、昨年からうわさされていたとおりフジテレビジョンがF3000のシリーズ全戦放映を発表。映像放送の一元化が実現した。そしてこれを突破口として、それまでの遅れを取り戻すかのようにフォーミュラ振興会とそれを取り巻く関係者、組織の動きが活発化してきている。

今回は、フジテレビジョンがF3000のシリーズ全戦放映を決定に至るまでの水面下の動き、そして今後シリーズに与える影響などをレポートする。

テレビ導入が不可欠と判断

F3000ではJAFとの関係は別枠として、レースを主催する側のJOA（日本オーガナイザー・アソシエーション）と参加する側のJFRA（日本F3000レーシングチーム・アソシエーション）がある時は対立し、またある時は協調して互いの利害の中で綱引きをしてきた。それが、この沈滞ムードの中で昨シーズンの半ばに協調性を高め、人気回復、シリーズを取り巻く環境の改善を目指して動き始めた。そのひとつの現れが、JAFと連係をもって振興会を設立したことがあった。

しかし、振興会設立がその後の即効性のある振興を約束してくれたことにはならない。現在の状況を改善するには、水面下で一生懸命に水をかく地味な、そして困難な作業を担う組織が必要だった。

振興会では報道関係者に対し、いくつかの振興案を発表したが、机上の空論と言っては失礼かもしれないが、それらは本格的な案とは言いがたく、小手先の变化でファンの興味を引こうというものでしかなかった。一方、JOAとJFRAでは、レースの現場に携わる当事者としてJAFとは異なるレベルで静かに、そして確実な歩みを始めていた。昨年の後半から、業界の不況は深刻となつて、観客数の減少、翌年のスポンサー獲得、継続交渉などに悪影響が出始

めたのは明らかだった。このままだとF3000は立ち枯れてしまう」という危機感と共にJOAとJFRAが何となく話し合いを進める中で、F3000を取り巻く環境の改善が最も大きな課題であり、解決策であるという結論に至った。そして、これにはどうしたらよいのか具体的な検討に入ったのだ。

環境の改善とは抽象的な表現だが、つまりチームとしては、レース活動を続けるための最大の原動力である資金・スポンサーの獲得が容易な環境を、主催者としては多くの観客がサーキットに詰めかけ興行収入が上がる環境を目標とし、そうなるために



日本GPの冠スポンサーをはじめ、フジテレビが日本にF1を浸透させたのは疑いない

はどうしたらいいかを討議。それにはマスメディアの王者である、テレビの力を導入することが不可欠となった。

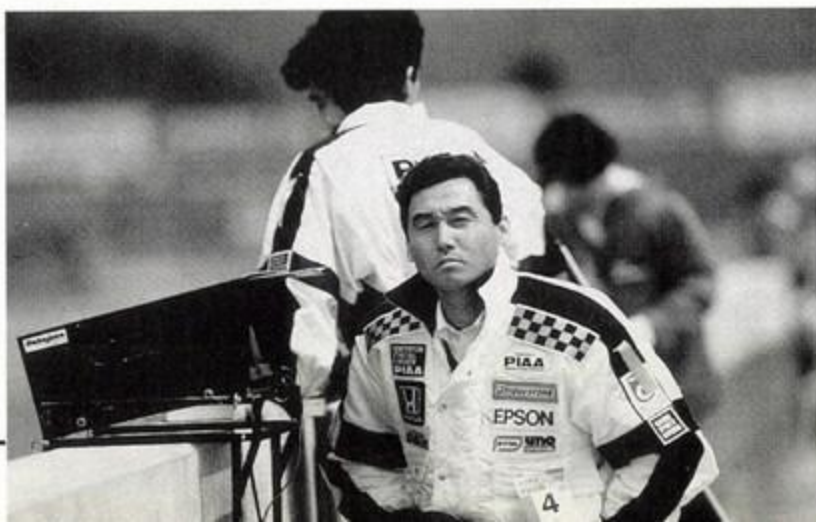
これまでもテレビの放映はすべての大会で行われていたが、シリーズを一元化したものではなく、昨年の例では4つのネットワークが10大会を分け合って放映していた。一元化による統一感と複数のネットワーク間ではできなかった企画を展開することによりシリーズの活性を図る。人気の回復により、しいては多くのお金が再びこの業界に流れ込んでくることを実現できればと考えた。それにプラスαの何かがあれば両者にとっては願ってもない状況となる。

プラスαの何かとは、全戦の放映だけでなく、シリーズ全体を盛り上げてくれる事業を展開する意欲をもってテレビが参入してくれることだ。あるJOAのメンバーによれば、「単に放送するだけでなく、F3000を本気で振興しようという気持ちを持つていただけることが大切だった」とのことだった。

しかし、それを要望し、実現させるためには、JOA側にとってこれまで保持してきた権利を振興のために供出する必要があった。それは、テレビの放映権であり、一部の営業権も含まれていた。

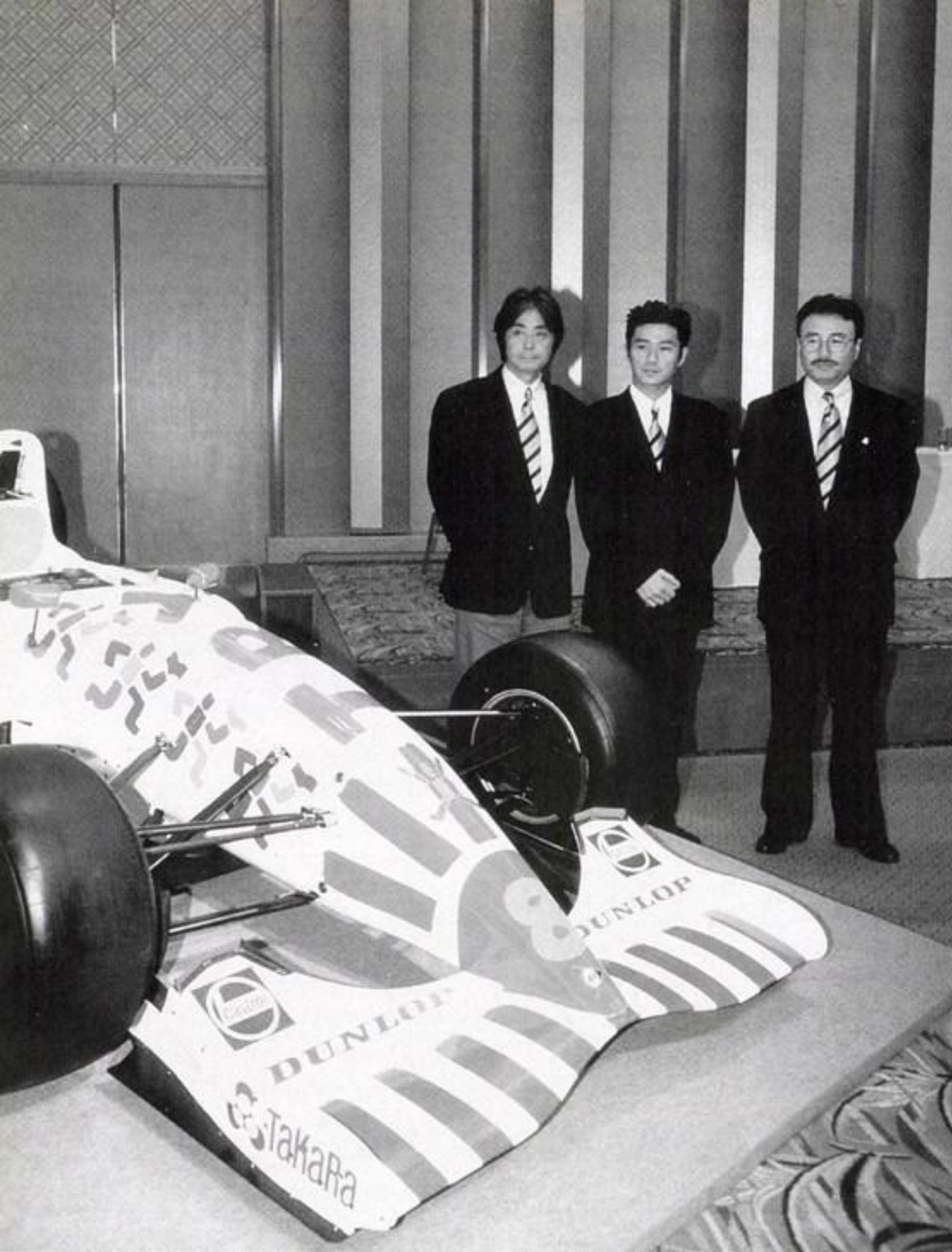
コーディネーター、中嶋の存在

前にも記したように、昨年は4つのネットワークが、各々の主催者、プロモーターの持っている放映権を獲得してテレビ番組を制作していた。テレビの放映を一元化しようとするためには、その各々の放映権を



ひとつに束ねる必要があった。主催者、プロモーターにとってはこの放映権を手放し、ある組織に帰属させるということは当初少なからず抵抗があったはず。だが、そうしなかったらテレビ一元化は不可能であることは明確である。しかし私利私欲に走るのではなく、業界全体の利益を考えて、その供出を決定、公正な立場としてのJAFにF3000の放映権を帰属させるに至っている。2月16日にフジテレビジョンがシリーズ全戦放映を正式に発表する前日にJAFからF3000の放映一元化、放映権のJAFへの帰属がインフォメーションされた。

フジテレビジョンの発表に至るまで、各主催者、プロモーターは、新たに放映権を保持することになったJAFの運営委員または岩崎局長と連絡だつてそれまで連係して番組制作をしてきたテレビ局を回り、今回の事情を説明、理解を得る作業に入っ



今年のフジテレビの全日本F3000中継には、今宮純、近藤真彦、そして私(高橋)の3名が携わる。どうぞよろしく!

た。説明を受けた局側は、すんなりと理解を示してくれたものもあれば、反発するものもあった。だが、最終的にはJAFも含めたF3000業界側が押し切る形で一元化を実現させたのだ。

その作業の反対側では、フジテレビジョンとの交渉作業が行われていたのは言うまでもないが、そこにはひとりのキーマンの存在があった。いくら業界側からラポコーを送ったとしても、互いに納得できる線が見つかからないことには、この一元化は実現しない。業界側の思惑と、フジテレビ側の思惑を最良のレベルでまとめあげる役目をする人間が必要だった。その人間は、両者のことを熟知していなければならない。

それに適任であり、自らもこの大役を買って出た人間こそ、F1ドライバーを引退した後、レーシングチームを率いてF3000、F3、GT、N1耐久に参戦してきた中嶋悟氏だったのだ。彼は、JFRAの幹事チームのひとりとしてというポジションにとどまらず、F3000の振興を望むひとりとして業界とテレビ局とのコーディネート役を引き受けたのだ。

現在の日本の政局風と言え、連立与党を設立させてこの苦しい局面に立ち向かうとしてF3000の業界は、テレビ局との交渉に当たっては中嶋氏にかたりの部分を任せ、JFAのある関係者は「テレビと話し合いを進める作業では、全権と

まではいかないが、それに近いレベルで彼(中嶋氏)に任せて事を進めてもらった。彼の努力がなかったら、今回のことはうまく行ったかどうか。それくらい彼は、素晴らしい働きをしてくれた」と語っている。

当の本人、中嶋氏にこのことを確認しようとしても、彼は自分の行いについて、これまでにも細々と説明することもなく、結果を皆の判断に委ねてきた。それを考えてあえて聞いたことより、前出のJFA関係者のコメントで中嶋氏の成し遂げたことは、十分に我々に伝わっていると思う。

また、フジテレビジョンの発表会の席上で局の部長のあいさつの中に「中嶋さんの念願であった全戦放映の実現が……」とあ

真のプロモーションを基本に

テレビの一元化が現実のものとなって、これですべてが解決するというものではない。フジテレビは業界との約束で、F1に近い規模でF3000の振興を手助けしたいとしているという。しかし、当然のようにF1とF3000ではいろいろな点で異なっていることをしっかりと認識して今後に当たってはならないと思う。F3000チーム関係者の中では「フジテレビがやってくれば、問題はすべて解決できるだろう」と安易に構えている向きもある。

F1をこれまでメジャーに仕立て上げたのは、疑いなくフジテレビジョンの力であった。しかしF3000も同じように即メジャーと成り得るかどうかは、まだ分からないだろう。

フジテレビの関係者も「ウチが入っていることで、フジテレビがすべてを牛耳るとか、人気回復を約束するなどということはないんです。ウチが、F3000に参入することで業界全体のパイを広げることはできます。それから先は皆さんの努力だと思います。ですから、ウチが全部やるというのではなく、皆さんのお手伝いをさせていただくという立場であるというのが正しいですね」と語っている。

現在では、一歩引いて振興の手助けをさせていただくという立場をとっているフジテレビであるのだが、業界の中には逆にフジテレビに対して新しい血をこのF3000にどんと入れてほしいと望んでいる者も少なくない。

F3000の人気回復をどのように行うかを企画し、実行に移すであろう組織は、既にフジテレビを中心に設立されようとしている。それが「フォーミュラニッポン設立準備室」というものだ。フジテレビの関係者は「この準備室がいつまでウチ(フジテレビ)に置かれていくのか全く分かりません。できればウチではなく、外にあるべき

ものなのかもしれません。今はお手伝いの意味もあって、たまたまウチにあるのです」と控えめだ。これがF1というものを広く一般に浸透させた「F1事務局」と同じ機能を果たして動いていくとするならば、やはりフジテレビを中心とした、今後のF3000振興の拠点となっていくことだろう。

新しい血を入れることを望んでいる者の中で、フジテレビに期待している部分は、これまで自分がやろうとしてできなかったことをフジテレビに肩代わりしてやってみようとしているようにも見受けられる。つまり、これまでは業界内部のひとりとしてある域を越えることのできなかつた画期的な企画や振興策も、フジテレビの名の下においてブルドーザーのように突き進めてしまおうという意図が見え隠れしている。

F3000は来年レギュレーションが変わり、大きなターニングポイントを迎えようとしている。フォーミュラニッポン設立準備室は、実は今年の振興策を云々するものではなく、来年以降、日本のトップフォーミュラがどういう方向性を示すかを具体的に決定し、JAFとのすり合わせを行う組織であるのだ。ハード面だけの規則とありの面白みのないカテゴリーにしてしまおうのではなく、国内最高峰というステータスを損なわず、ファンに大いにアピールするカテゴリーの構築をするためにフジテレビの力を導入してもらおうとしているのだ。

また昨年の夏ごろから設立が計画されながら、遅れに遅れてやっと3月1日に興されたJAFのレースプロモーションを司る法人「株式会社日本レースプロモーション」と、この「フォーミュラニッポン設立準備室」とが、どのような連係をもってF3000の振興に当たっていくのかも大いに興味のあるところだ。現状では、経験のない分日本レースプロモーションの方が実際に動き出すのに時間がかかるのではないかと思われる。できることなら変な縄張り意識は一切捨て、真のプロモーション、振興には何をすべきなのかを基本として進んで行ってほしいものだ。

(高橋二郎)

COMING SOON!

BIWEEKLY EVENTS PREVIEW

3/17~4/2

インテルラゴス

F1
3/26

F1世界選手権第1戦



ブラジルGP

●結局、開幕戦は昨年と同じインテルラゴス。ウイナー最有力候補はルノーを得た新チャンピオン、ミハエル・シューマッハー。だが開幕戦ゆえに混乱が起る可能性は非常に高し。注目はなんといっても41歳のナイジェル・マンセル。灼熱地獄に彼+マクラーレン・メルセデスがどのように抗していくか、まずはお手並み拝見●テレビ放映：フジテレビ系列 予選・3/25 25:40~26:40 決勝・3/26 25:10~27:10

美祿サーキット

N1 ENDURANCE
3/26

N1耐久ラウンドシリーズ95
第1戦



MINE N1 500kmレース

●開催レース：N1耐久(155周 スタート予定11:40)、FJ1600、FT、マーチ、スーパーシルビア、シルビア
●入場料金：前売り/大人3500円(2日間有効)、予選当日/大人2000円・子供1000円、決勝当日/大人4000円・子供2000円、パドックパス・ピットウォークパスは当日限定発売●駐車料金：予選/4輪1000円、2輪300円、決勝/4輪1000円、2輪500円●問い合わせ先：MINEサーキット ☎08375-8-0321

鈴鹿サーキット

JGTC
4/2

全日本GT選手権第1戦



SUZUKA GT300

●開催レース：GT(51周)、F4(15周)、FJ1600、スーパーシルビア(各12周) ●入場料金：前売り/大人5000円・子供1600円、予選当日/大人3000円・子供1500円、決勝当日/大人6000円・子供2000円、パドックパス/1万6000円●駐車料金：4輪1000円●鈴鹿でのツーリングカーレース4戦分をまとめた、おトクなシリーズセット券あり●問い合わせ先：鈴鹿サーキットチケットセンター ☎0593-78-1111

フェニックス・インターナショナル・レースウェイ

INDYCAR
4/2

PPG インディカー
ワールドシリーズ第3戦



スリック50 200

●市街地コースから一転、第3戦にして今年初のオーバルコースでの1戦。第1 & 2ターンの11度、第3 & 4ターンの9度のカントがついた1マイル・オーバルを200周するレースだ。昨年のPPはポール・トレーシーの20秒42。だがレースはエマーソン・フィッティパルディ・アル・アンサーJrの1-2。予選、決勝を通じてペンスキーの強さが現れ、以降のシーズンをリードしていった。果たして、今年はどうなる?

OTHERS

3/18~19 全日本ジムカーナ選手権第1戦
CoCa-Cola CUP「POWER SLALOM'95」
会場：名阪スポーツランド
開催クラス：D、C1~3、A1~3
入場料金：当日/大人1500円
パドックパス/3000円
駐車料金：4輪500円
問い合わせ先：TWO&FOUR ☎06-761-0248

3/19 九州フレッシュマンレース第1戦
会場：オートボリス
開催レース：FJ1600、NI-1300、NI-1600(各10周)、
マーチ、EP71、NI-FR、EVA(各7周)
入場料金：当日/大人2000円・子供1000円
駐車料金：4輪1000円
問い合わせ先：MCO ☎0973-26-1111

3/26 95東京プロダクションカーレースシリーズ2
会場：筑波サーキット
開催レース：P-1600、P-OPEN、P-FR、EP-71、FJ1600、
シビック、ザウルスJr(各15周)、FJミドル(12

周)、マーチ(10周)
入場料金：当日/大人3000円・子供1000円
駐車料金：4輪1000円
問い合わせ先：ACC・S ☎03-3901-0158

3/26 95フレッシュマントロフィーレースn SUZUKA 第2戦
会場：鈴鹿サーキット
開催レース：FJ1600、フレッシュマンGT(各15周)、
NI、シビック、RS(各10周)
入場料金：大人・子供ともに入園料のみ
駐車料金：4輪500円
問い合わせ先：鈴鹿サーキットランド
☎0593-78-1111

3/26 95中山フレッシュマンカップレースNo.3
会場：中山サーキット
開催レース：NP-1、NP-2、NP-3、NP-4、NP-5A、
NP-5B(各17周)
入場料金：当日/大人2000円・子供500円
駐車料金：無料
問い合わせ先：佛山陽スポーツランド ☎0869-93-2333

TV & RADIO

3月17日~4月2日のモータースポーツ番組

- 全日本F3000(フジテレビ系)
3/18 26:40~27:55 全日本F3000選手権第1戦
ミリオンカードカップレース
ラウンド1 鈴鹿
- F1GP(フジテレビ系)
3/25 25:40~26:40 F1第1戦 ブラジルGP予選
3/26 25:10~27:10 F1第1戦 ブラジルGP決勝
- カーグラフィックTV
毎週土曜日 24:30~25:00/テレビ朝日系
3/18 マクラーレンF1計画
WRC第2戦 スウェディッシュ・ラリー
3/25 ホンダNSXオープントップ
4/1 ジュネーブショー現地取材
フェラーリF130発表会
- モーターランド2
毎週日曜日 23:30~24:00/テレビ愛知系
3/19 新車インプレッション
ホンダ・インスパイア/セイバー
メルセデス・ベンツSL320
3/26 JTCC第1・2戦
富士スーパーツーリングカーレース大会
4/2 新車インプレッション オベル・ヴィータ/ブジョー306
- CAR'S Spirits
毎週日曜日 14:00~14:30/テレビ東京系
3/19 RVダートアタック
3/26 英国ラリー
4/2 内容未定
- NHK(BS-1)
3/19 16:00~17:30 全日本ツーリングカー選手権第1・2戦
富士スーパーツーリングカーレース大会
3/24 19:00~20:50 インディカー第2戦
サーファーズ・パラダイス
- スポーツアイ(CS-BAAN)
3/18 20:00~20:30 スピードウィーク②
3/18 21:30~23:00 インディカー、NASCAR総集編
3/19 17:30~18:00 スピードウィーク③
3/25 21:30~23:00 インディカー第1戦 マイアミ
3/26 17:30~18:00 スピードウィーク④
4/1 21:30~23:00 オフロードレース クランドン2
4/2 17:30~18:00 スピードウィーク⑤
(各番組再放送あり)
- WOWOW
3/26 11:00~12:00 F1第1戦 ブラジルGP予選
4/2 10:00~12:00 F1第1戦 ブラジルGP決勝
- モーターレーシング サタデー「F1エクスプレス」
毎週土曜日 12:00~13:00/FM埼玉・NACK5(79.5MHz)
- FALKEN DREAM ON THE ROAD
毎週月曜日 19:00~19:30/ハマラジオ(84.7MHz)
- アドバン・サウンド・コックピット
~土屋圭市のレーシングダイアリー~
毎週土曜日 18:00~18:30/TokyoFM(80.0MHz)系
- ICHIKOH ROAD NAVIGATOR
毎週土曜日 16:30~18:55/TokyoFM(80.0MHz)系
- サンデー・モータースポーツ
鈴鹿サーキットでレースが開催された日曜日のみの放送
19:00~20:30/FM三重
(津78.6/名張85.5/鳥羽、大宮83.2/志摩78.1
/尾鷲80.4/熊野85.7MHz)

※放送日程および内容は予定。
詳細は新聞等でその都度ご確認ください。

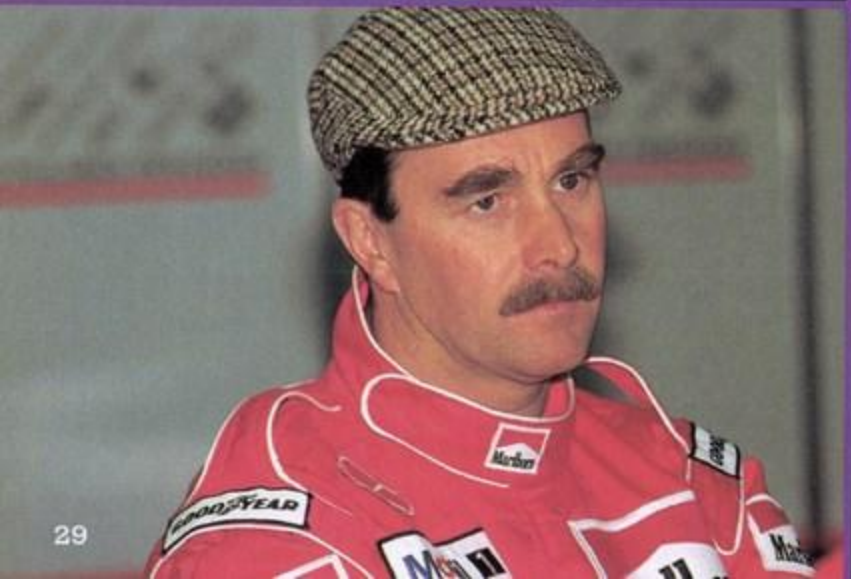
95F1GP開幕直前ガイド

新時代への

1995 F1 RENAISSANCE

カウントダウン

- PART 1 ウインターテストを通して見えてきたもの、西山平夫
- PART 2 トップ4プラス2、95年注目の6台をチェック 津川哲夫
- PART 3 ストーブリーグ総ざらい、各チームの収支決算は？ 川井一仁



エンジンの3ℓ化やステップドボトムの導入など、レギュレーション変更で新しい時代へ突入するF1GP。いつになくトップチームの力が接近する中、新王者シューマッハーが新たな伝説を作り上げるのか？ ウィリアムズ、マクラーレン、そしてフェラーリの逆襲は？ そして、期待の片山右京、復活マンセルの活躍はいかに!? 3月26日に迫った開幕戦を前に見どころたっぷりの95シーズンを徹底チェック。遙かブラジルから、エキゾーストノートが聞こえてくる。

Photos/ Takayuki Numaguchi, Kenji Sawada, Bryn Williams, SUTTON Photographic.

●PART 1

“混戦”を制するのは…

レギュレーションの変更で、変化の兆しが見えるトップチームの勢力分布
F1は新たな時代に向け、過渡期の段階に入ったと言えるだろう
大詰めを迎えたテストから見てきたもの、それは“混戦”のシーズンだ
文/西山 平夫

3月5日現在、オフ・テストもいよいよ最後のツメに入った。主要チームは今、ポルトガルはエストリルに集まって、実質的にはこれが最後となる4日間連続周回を開始したはずだ。

開幕戦ブラジルは3月26日。F1チームの多くが集まるイギリスからは大体3月16日あたりにマシンおよびパイロットを送り出さないと間に合わない。ということはエストリル・テストの後イギリスに戻って走るにしても、ほんの少しだけであって、食事の最後のコーヒを飲むようなものにはかならないはずだ。つまり3月上旬のこのエストリル・テストこそがオフの総決算となるわけだ。各チームともニューマシンの完成が遅れ気味だったこともあり、2月下旬ごろには、ブラジル開幕直前にインテルラゴスで2日間ほどテスト日を設定するという要望をFIAに出しているチームがあったというが、実現は難しいのではない。

残念ながらエストリル・テスト最後の様子は締め切りの関係でこの一文には反映できないけれど、これまで各チームがそれぞれに行ったテストを振り返ると、見えてきたものがある。それは、混戦、ということだ。

昨年の16戦を振り返ると、ベネトンが開幕4連勝を含む8勝、ウイリアムズが7勝、フェラーリが1勝というものだった。ベネトンとウイリアムズのふたつが飛び抜けて強かったのだ。では大幅なレギュレーション変更を受けてこの勢力分布がどう変わっていくのか？

パイの分け前が多くなる——つまり、ベネトン、ウイリアムズ以外のチームにも勝つチャンスが広がるだろう

と考えられる。マクラーレン、あるいはジョーダン、そしてティレルあたりにもパイの分け前にあずかる可能性が出てくるのではないかと。フェラーリ？ フェラーリはちよつと遠うかもしれないが……。

なぜパイの分け前が増えるのかと言えば、過渡期には混戦が付きものだからだ。発表されたトップチームのニューマシンの見ると、ベネトン、マクラーレン、ウイリアムズとも似たようなコンセプトだ。ひとりマクラーレンのセンターウイングが特異だが、これとて、効く。となれば多くのチームが同じようなものをつけてくるだろう。方向性が同じであれば、その差異は極めて小さい。だからそのほんの小さな取りこぼしが、深手となってハネ返る。例えば、ベネトン、ウイリアムズと同じパワーバンドを使う意地で過度に張り合うと共倒れとなり、そこにマクラーレンがつけ入るといったパターンがそこに見られると思うのだ。

いや、漁夫の利を得るのはひとりマクラーレンだけとは限らぬ。先に述べたジョーダンやティレルがハイエナのように食いつくことも考えられるのだ。あるいはザウ



注目のセンターウイング



V10への移行は正解か？

パイあたりもその可能性があるだろう。ただし、パイの分け前にあずかるには条件がふたつある。ひとつは、初戦までに十分な信頼性を持つマシンを準備すること。信頼性さえ高ければ多少絶対性能が低くても構わない。そしてもうひとつは、序盤で一気に成果を上げることだ。

「トップチームは底力がありますからね。最初モタついていてもすぐに挽回してくる」とは片山右京の言葉だが、そのモタつきを衝くには序盤戦しかない。そのための最大の武器は信頼性——と、このふたつのポイントは密接にリンクしているわけだ。

こう考えてみると、大きくクローズアップされるのがジョーダンとティレルである。ともにトップチームよりもかなり早く新車を発表し、時を移さずテスト・ランに入り、マイレージを稼いでいる。基本設計に大きな手抜かりはなさそうだが、トラブルもマイナーなものにとどまっている。だから、序盤戦はこの2チーム、そして同じような立場にいるザウバーに大きな期待を寄せたい。

フェラーリはどうか？ 新車の発表も早かったし、テストも積んでいる。だが、その成果が上がっていない。多くの情報によると、どうやらこのチームも勝つためにV12を捨て、V10を開発中とか。それが本真なら、F1の過渡期にチームの方針の過渡期が重なっているわけで、状況としてはうまくない。それにマシンのシェイプもトップチームのマシン共通のニートさに欠けており、空力分野でのアドバンテージが取れていない。V12ゆえの宿命か、冷却系がかなり大きく見える。エキゾーストノールは依然素晴らしいのだが——。

さて、王座を争うと目されるベネトン、マクラーレン、ウイリアムズの御三家はどうだろうか？

この3チームは目先の利ではなく大局的な勝利を目指すしているため、まず絶対性能をギリギリまで高めてくるだろう。その分、序盤での取りこぼしが期待（？）できるわけだが、ヨーロッパ・ラウンドに入るころには他チームを確実に引き離していくに違いない。

トップチームの中では新車の発表が最も遅れたウイリアムズだが、それだけに相当に出来はいい。ノーズはベネトン流の吊り下げ式に変わったが、シェイプの無駄のなさはずがルノーを長年使ってきた経験を生かしているように見える。ポテンシャル的にはこのマシンがトップなのではないだろうか。ドライバーのヒルも、昨年終盤に驚くほどの成長を遂げており、今年は序盤からシューマハーと対決していくはずだ。

対するベネトンは1月30日に早々とニューマシンを発売

1995 F1カレンダー

第1戦	3月26日	ブラジル	インテルラゴス
第2戦	4月9日	アルゼンチン	ブエノスアイレス
第3戦	4月30日	サンマリノ	イモラ
第4戦	5月14日	スペイン	カタロニア
第5戦	5月28日	モナコ	モンテカルロ
第6戦	6月11日	カナダ	モントリオール
第7戦	7月2日	フランス	マニクール
第8戦	7月16日	イギリス	シルバーストン
第9戦	7月30日	ドイツ	ホッケンハイム
第10戦	8月27日	ベルギー	スパ-フランコルシャン
第11戦	9月10日	イタリア	モンツァ
第12戦	9月24日	ポルトガル	エストリル
第13戦	10月1日	ヨーロッパ	ニュルブルクリンク
第14戦	10月22日	バシフィック	TI 英田
第15戦	10月29日	日本	鈴鹿
第16戦	11月12日	オーストラリア	アデレード



レギュレーション変更をきっかけに群雄割拠の様相を見せる95シーズン。こんなときこそマンセルが真価を発揮する？

表したが、そのわりにはテストは順調といかず、2月下旬のポール・リカルドでもギヤボックスに不調を訴えていた。客観的に見て、マシンのにはウイリアムズに二歩遅れを取ってしまいか。フォードV8を捨て、ルノーV10を得たことでウイリアムズと同じ土俵に登ったことが果たして良かったのかどうか。昨年のあの軽快なフラットワークが今年も見られるかどうかは大きな疑問だ。

マクラーレンもまたフロントノーズを流行のウイング吊り下げ式にして現れた。

それよりも驚かされたのは、いわゆるセンターウイングである。合法か非合法かの論議はここでは抜くとして、あるチームによるとあれはダウンフォースも大きいドラッグもまた大きく、低速コースでなら効果が期待できるかもしれないという。要するに一昨年アロウズが始めたダブルデッキ・ウイングの性格の空力付加物らしい。であるならコピーが出回るのはアツという間で、マクラーレン専用の秘密兵器とはなりえない。

それよりこのチームのポイントとなるのはやはりエンジンだと思ふ。コンバクトなイルモアV10にとって3リットルは歓迎すべきことだろうが、果たしてベントツがどこまで力を入れるか(資金的援助も含めて)が、マクラーレンの今季を占う要素。一説にはメルセデス・ベンツの本格参入はやはり来年からというから、ウイリアムズ、ベネトンと正面切って戦うのはどうそう簡単なことではないかもしれない。

こんなふうになると、マシンとして今シーズンをリードするのはウイリアムズであり、これをベネトンとマクラーレンが追うという構図が浮かんでくる。しかし再び言うが、どのチームも信頼性の確認という点では万全とはいかない。ブラジル・アルゼンチンの開幕南米シリーズは大いに荒れてもおかしくないのだ。

過渡期であり、しかも群雄割拠の状況での開幕戦は意外なドライバーが意外な勝ち方をするものだ。

1989年、すなわち3・5F1元開幕戦は、伏兵マンセルがトラブルの巣と言われたフェラーリで勝った。今年もそんなことが次々に起きる予感かしてならないのだが――。



95最強のマシンとなるか

●PART 2

津川哲夫が選んだ 95ニューマシン 注目の6台はこれだ!

ベネトンB195・ルノー

BENETTON B195 RENAULT

●エンジン/ルノーV10 ●デザイナー/ロス・ブラウン



B194正常進化させながら、ルノーV10に対応

マシンはB194を継承し、RS7とのマッチングに力を注ぎ、B194の持っていたアドバンテージを進化させている。エアロダイナミクスもシンプルで、徹底した乱流の制御と効率的なダウンフォースを狙う。リヤサスペンションフェアリングも、マシンのフロントからリヤまでを一体化して考えられ、突出したデバイスではない。このフェアリングはウィッシュボーンの作り出す乱流でのドラッグを削り、スムーズなエアを低いリヤウイングに与えている。チムニー型のインダクションアウトレットは問題があるかも。空気の排出を嫌っていて、インテーク効果さえ期待できそうだからだ。ねじられたフロントウイング先端はウイング翼端で発生するポーテックスを巧

みにコントロールし、低速でもダウンフォースが期待される。昨年よりダルに設定されていたようなサスペンションは、ダウンフォースの抜けた今年、メカニカルグリップの重要性からであろう。



3次曲面を使ったフロントウイング

ウィリアムズFW17・ルノー

WILLIAMS FW17 RENAULT

●エンジン/ルノーV10 ●デザイナー/ハトリック・ヘド



外観とは対比的に手堅いエンジニアリング

FW17はついにハイノーズとつり下げウイングを採用してきた。しかし、マシンの基礎はベネトン同様大きな冒険を避けている。このフロントウイングにしても形状は従来型を継承していて、ノーズが高くなった分をつり下げで処理しているだけだ。モノコックセーフティーでは94年の後遺症を隠せず、かなり慎重で、コックピット開口部も昨年までのような切り欠きではなく、モノコックの断面の高さを保っている。真横から見ると、コックピットの開口部が見えないほどにだ。

サスペンションも特にフロントでの強度問題で気を使っているのは、やはりイモラ恐怖症からだろう。エイドリアン・ニューイも、サスペンションの破壊強度などについて熱弁

を振っている。リヤ周りもギャボックスも、FW16のエボリューションモデルであり、手堅くまとめている。マシンの基礎ができあがってれば、ドラマティックな改造など、現在のF1ではあり得ないのだから。



特徴的な形状のリヤサスペンション

フェラーリ412 T2

FERRARI 412T2

●エンジン/フェラーリV12(V10?) ●デザイナー/ジョン・バーナート



全面的なコンセプトの変更、V12は依然最強か?

毎年のように大きくコンセプトを変えたマシンが登場するのがフェラーリである。ベネトンやウィリアムズが手堅く旧型を進化させていくのとは逆の道を選んでいる。トップ3チームはフロントウイングをノーズの干渉から避けてハイノーズ、吊り下げ式にしているのだが、フェラーリはあえてスタンダードなローノーズを採用、コックピット前縁のフロアも低く、すべてでハイノーズ化を捨ててしまった。革新的なソリッドサスペンションも、スタンダードなボールジョイントタイプに変更され、ジオメトリーも新しく、旧型との関連性は全くない。サスペンション機構も前後トーションバーに換えられた。エアロダイナミクスも旧型との関連性はなく、ボディワー

クトップにフラットデッキを採用してボディ上面の空気流をリヤウイングへ導いている。エンジンはフェラーリのアイデンティティーを保つV12。このパワーだけは相変わらず業界最強であろう。V10も現在開発中だ。



ボディ上面はフラットな造形を見せる

F1グランプリは、歴史的に大きな変革を繰り返してきた。葉巻型モノコック、ウイングカー、フラットボトム、ターボ、3・5とNA、超ハイテク、それぞれに大きなエポックを作ってきた。そして95年、F1は今までにない大改革を迫られたのである。それは3とエンジンと、ステップボトムの導入であった。

レギュレーションの大幅な変更は安全の名のもとに、F1マシンのスピードを抑えるように手を尽くされた。3000ccエンジンでパワー、トルクを落とすとして絶対スピードを下げ、大幅なダウンフォースの前減でコーナリングスピードを抑えたのである。

しかし、レーシングカーのデザイナーたちの、一体誰が自分たちのマシンのスピードを抑えることを真剣に考えるだろうか？ エンジニアたちの挑戦が始まった。

500ccの欠落は、エンジンから幾ばくかのパワー、トルクを奪うが、回転数にはかえって楽になり、高回転エンジンが續々と登場してきたのである。パワーが94年3・5と仕様と並ぶのはそう遠いことではないだろう。

マシンもステップボトム化され、リヤウイングの位置も下げられ、かなりのダウンフォースを削り取ってしまったが、エンジニアたちはそれを取り返すために、あらゆる手段を講じてきた。

リヤウイングエンドブレートの両外に取り付けられたウイングレットなる小さなフラップはそれなりにマシンのダウンフォースの総量を増すので、95年仕様車のほとんどすべてのマシンがこれを装着してしまい、F1純正部品になってしまった。また、リヤサスペンション周りの処理も、ダウンフォース獲得へ必死の努力がなされている。ペネトンのウィッシュボーンフェアリング、ウィリアムズのウィッシュボーンそのもの、フェラーリのハイデックトップなどは、大体同じコンセプトの中にあるし、マクラーレンのエンジンカバー後部に取り付けたチョンマゲウイングなども、結局は苦しまぎれの、藁もつかんだ結果なのだろう。この手のおかしなデバイスが今シーズンの流行となることは目に見えている。

しかし、サスペンションは逆に、相当練り込んだ、優れたものが登場している。ティレルのハイドロリンクサスペンションはその最右翼で、かなりのアドバンテージを発揮するだろうし、これを追うチームもすぐ出現するだろう。この技術は新たなトレンドのハイライトになるかも知れない。

ともかく、新レギュレーションの導入でトップチームの実力が接近したことは間違いない。今シーズン、活躍が期待される6台のマシンを選んでみた。

マクラーレンMP4/10・メルセデス

McLAREN MP4/10 MERCEDES

●エンジン/メルセデスV10 ●デザイナー/ニール・オードレー



センターウイング、ハイノーズで空力的に変身

革新的と言われるマシンの登場である。その「革新的」とはインダクションボックスの最上段に載せられたごく小さなチョンマゲウイングを指している。これにはダウンフォースよりも、インダクションのエアアウトレットの効率を悪くしようとする目的が隠れているようだ。これらのことはそれほど驚くことではなく、本当の驚愕はチョンマゲウイングとつり下げウイングをあの保守的なロン・デニスが認めたことだろう。

エンジンは徹底してサブを狭め、オイルポンプさえVバンクに閉じ込めてステップボトムとエアロダイナミクスの要求に応じた、イルモア製のメルセデスFO110。すべて白紙からスタートした3とV10にはベントとマ

クラーレンの双方からの強烈なプレッシャーがあるはずで、前途は多難かもしれない。エアロダイナミクスではラジエーターのエアアウトレットと垂直尾翼、チョンマゲウイングとディフューザーに新しい試みを見ている。



センターウイングはトレンドとなるか？

ジョーダン195・プジョー

JORDAN 195 PEUGEOT

●エンジン/プジョーV10 ●デザイナー/ゲイリー・アンダーソン



スリム&コンパクト、今シーズン注目の1台

195はスリム・コンパクトを前面に押し出したマシンだ。そのエアインテークはF1の常識を破り、冷却エアをモノコック周りとフロアから導入、サイドポッドそのものをストラクチャーの一部とし、サイドインパクトの強度を上げるのに利用している。この方法はサイドポッドをエアロダイナミクスに十分利用でき、ドラッグの減少に役立っている。フロントのトップウィッシュボーンとブッシュロッド、そしてリヤのブッシュロッドにカーボンを使用し、軽量化と剛性アップを図り、フロントサスペンションは昨年のフェラーリのようなカンチレバータイプのソリッドマウントで、この部分ですらソリッドカーボンを使用している。機構的にもアンチロールバー

マウントにダンパーを搭載、プログレッシブなセッティングを可能にしている。プジョーA10は3と化して高回転型に実装、耐久力も上がり、データの蓄積もできた。今季最も注目のマシンである。



2年目のプジョーV10は信頼性も向上

ティレル023・ヤマハ

TYRRELL 023 YAMAHA

●エンジン/ヤマハV10 ●デザイナー/ハーベイ・ポスルスウェイト



高い信頼性でトップ4を脅かす存在に

オーソドックスな023。基本で022を継承、正常進化を果たしている。特にモノコックは今までになくモダン化され、グランプリチームの中で、最も早くに新しいクラッシュテストを通過している。

すべてに当たり前で目新しさはない。ただサイドポッドのリヤへの落ち込んだ処理が独特だ。これはいずれペネトンのようなサスペンションフェアリングの登場も考えてのデザインかもしれない。しかしサスペンションには先進技術投入、ハイドロリンクサスペンションである。油圧サスペンションを左右と、アンチロールバー、油圧スプリング、ライドハイトシステムなどにリンクし、バルブの調整により、セッティングのバリエーションが

豊富で、素早いセッティングが可能である。ヤマハV10エンジンは昨年からの信頼性もパワーも増してきたので、3と化したOX10Cも期待できるし、冬季テストも充実していた。トップチームを脅かす最右翼である。



細く絞り込まれた023のリヤセクション

PART 3

川井ちゃんが斬る! 全14チームの収支決算

ドライバーラインナップ、エンジン、そしてチーム体制と、大きな動きを見せた今年のストーブリーグ
新たな時代の到来に向けて、各チームはどのような補強を行ったのか？ そして、そのパフォーマンスは？
チームの力が接近し、戦国時代到来の予感を漂わせる今年のF1グランプリ
各チームの新体制を見直しながら、川井一仁がストーブリーグの成果をチェックする



①片山右京



②TBA

ティレル

戦力アップ

開幕へ完璧な準備、信頼性に期待

右京が「シーズン前に新車の走り込みがこれほどできたことはない」と語ったとおり、ティレルは95年の開幕戦に向けて、ハード面では完璧な準備をしてきた。ハイドロリンクサスペンション・システムもヤマハの新型3リッター・エンジンもオフの早い時期から旧型マシンで熟成してきたために、信頼性も抜群。昨年はずまらないトラブルでレースを落としてきただけに、マシンの信頼性を上げることが第一に考え、設計段階からそれを見直しただけのことはあるよね。低速コーナーでのハンドリングの悪さを解決したの油王式の足まわりに加えて、もうひとつのポイントが、あのジャンクロード・ミジョーがフォンドメタルの風洞に入りきりてやった空力。非常にオーソドックスなフォルムだけど、効率が抜群に良いそうだ。チーム体制も技術陣の層が厚くなったということもマル。あえて心配な点を上げれば、スポンサーが少ないことかな？ F1がクルマという機械を使う以上、その部品の品質の高さは、資金力と結構比例しちゃうからね。今年は右京の表彰台をぜひ見てみたい。

現状維持



③ナイジェル・マンセル



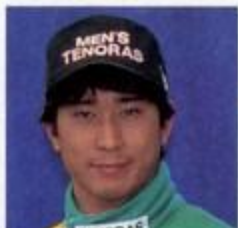
④ミカ・ハッキネン

マクラーレン

前半戦はトップ8でも上出来?

2月に入って、ドライバーとそのマシンの奇抜さからF1界の話題を独占したマクラーレンだが、このチームの95シーズンを予想することが一番難しいと思う。ナイジェル・マンセルがあの気難しいロン・デニスと一緒にやっていると聞かされたら、仮にハッキネンのほうが速かったときはマンセルが気分を害するかもしれない。マシンで目を引くのはやはりセンターウイング。ただし、あれが合法だとしてもマクラーレンがそれを生かせるのは南米のシリーズだけだね。F1の世界ではすぐに真似されちゃうから、それよりメルセデス・エンジンの仕上がりに注目したい。というのも実際にこのV10を製作しているのはイルモアで、彼らはF1でビークパワーに優れたエンジン作りをしたことがない。しかしマクラーレンと組むからにはトップ狙いが必須。高回転のパワーと中低速域での粘りを両立させたエンジンに仕上げなくてはならないはずだ。前半はトップ8のグリッドにマシンを並べられれば上出来？ それでもマクラーレンは表彰台フィニッシュを決めてくるだろうけどね。

戦力アップ



⑤野田 英樹



⑥ヨス・フェルスタッペン

シムテック

ニック・ワースの新車に期待

このシムテックもベネトンの息がかかることになったチームだね。こんな言い方をすると、あやしい政治的な匂いがするようだけど、これはそうでもない。それで野田英樹のチームメイトとして2月17日にフェルスタッペンの名が発表された。これはフリートレックが彼に走る機会を与えるため、ベネトンのギヤボックスとの交換条件にシムテックにシートを用意しようと思ったことが発端。仮にフェルスタッペンが乗らない場合は、昨年スポット参戦で乗ったミモ・スキアッタレラがドライブするらしいけど、野田はフェルスタッペンのほうが燃えるだろう。新しいスポンサーもついたので、昨年より良い体制でシーズンに臨めそうだね。ただし新車の登場が遅れ、南米での2戦は辛い闘いを強いられるかも。でもチーム代表でありデザイナーのニック・ワースは非常にロジカルな技術的アプローチをするから、そこそこ走るマシンを登場させてくるはずだ。昨年は型落ちのエンジンで苦しんだけど、今年は他のコスワースユーザーと同じ仕様のエンジンだから、ハンデは少ないね。

TBA



⑦ミハエル・シューマッハー



⑧ジョニー・ハーバート

ベネトン

戦力アップ

ルノーとジョニーで戦力アップ!

ベネトンは早々と今年のマシンB195を発表。すぐにそのポテンシャルの高さを見せてくれたね。もし開幕戦が予定通り3月12日だったら、他のチームはついてこられず、またもベネトンの開幕ダッシュが成功していただろうな。昨年までの設計コンセプトの延長上にあるマシンを出してきた理由には、新しいルノー/マレリー・システムとのマッチングに専念して、他での冒険は避けようと思ったからだろうけど、コレ大正解。最強のルノーパワーを手に入れただけで、昨年まで持っていたパワー・ハンディキャップがなくなるわけだからね。それに今年はドライバー・ラインナップもハーバートが加わったことで一層充実した。これまでと違い、ジョニーだったら1-2フィニッシュもできるはず。もともとジョニー本人に言わせると「優勝するのは俺でマイケルが2位ノ」となる。ともかく、今年のベネトンは昨年との比較ですべての面においてプラス。ということで、ドライバーズ、コンストラクターズの両タイトルに一番近いところにいるチームだと思うな。

現状維持



⑨テイモン・ヒル



⑩デイビッド・クルサード

ウィリアムズ

ドライバーの得点能力が不足?

新車の登場が遅かったが、これはウィリアムズが同じエンジン・サプライヤーやギヤボックスを継続使用しそれらのチェックをほとんどやらなくて良かったため、時間的余裕があったからだ。事実、テスト初期の段階でも、新車FW17はシステム的なトラブルで止まるようなことはなかった。その戦闘能力の方もタイムの出方を見る限り相当高そうで、今年もトップ争いをするマシンとなるだろうね。それでは何がウィリアムズの弱点かという点、やはりドライバー。昨シーズン初頭のセナ&ヒルというコンビから比べると、クルサード&ヒルの得点能力は明かに劣ると思う。ヒルは昨年後半見逃せるような走りをしたが、絶対的な安定感に欠けるし、マクラーレンと契約承認委員会まで争って獲得したクルサードも、一発の速さに難があるからね。ライバルのベネトンがドライバーの面で戦力アップを果たしているだけに、ウィリアムズは、相対的にその総合ポテンシャルをダウンさせている。コンストラクターズ・タイトルを4年連続で獲得するには、よほどFW17が強いマシンでないといけない。

戦力ダウン



⑪TBA



⑫TBA

アロウズ

ポジティブな要素が見えない

多くの中堅チームがレギュレーションが大きく変わる今シーズンをチャンスととらえ、体制作りを早くからやってきたにもかかわらず、積極的な動きを少しも見せなかったのがアロウズだね。開幕まで3週間となった95年仕様のマシンの姿は見えず、これは中堅の地位をキープするどころか、大きく後退することすら考えられる。アラン・ジェンキンスがデザインするマシンに搭載されるのはハート・エンジン。だけど、昨年のV10の縮小版ではなくV8になる。ただし満足にテストもしていない状況なので、高いポテンシャルを期待するのは無理だろう。このハート・エンジンに関しては韓国の大宇自動車から資金援助を行うと言われていたが、その話も最近ではトーンダウンしている。サソリのスポンサーを得られることが決定しているが、その他の運営資金はどうしてもドライバーに頼らなければならないということ、井上隆智徳とジャンニ・モルビデリがステアリングを握りそうだが、マシンパッケージのこともあり、ふたりのドライバーに多くを期待するのは無理だろう。

戦力アップ



①ベルトラン・ガショー



②TBA

パシフィック

今年は結構いけるかも……

ロータスがF1参戦を断念するという発表から3週間後、新興パシフィックがこの伝統あるチームと合併することになった。「ロータス」という名はこれに残ることになったけど、パシフィックには何のメリットがあるんだろう？ だって彼らは95シーズンに向け着々と周到に準備を進め、単独でもなかなか良い体制で戦えるようになったかと思っていたんだ。なにしろ東急グループの一員として知られる五島氏を共同出資者としてチームに迎え、マーケティング面をバッチリと決め、コスワースEDも一番最初に獲得しちゃったからね。今年のパシフィックは結構いけるはずだよ。開幕1カ月前に発表された新車PR02はフランク・コバックが設計。ノーズが面白い形をしているけど、中味はオーソドックスだ。昨年のマシンが遅かった原因を理解して設計されているし、そこそこには走ると思う。ドライバーはベルトラン・ガショーが決定。もうひとりにはポール・ペルモンド以外の本当のレーシング・ドライバーを選ぶだけで、昨年より戦力アップだと思う。

現状維持

フォルティコロセ

ブラジルコネクションでF1に参戦

F3000からステップアップするイタリアのチームだけど、その資金のほとんどをドライバー、ペドロ・ディニツのブラジルコネクションから得ている。つまりF1ドライバーになりたいお金持ちの息子が、F1に進出する野心とポテンシャルがありそうなF3000チームを自分のプランに巻き込んだということだね。

そんなわけで、ドライバーのペドロ・ディニツに大きなものを期待するのは無理。もうひとりのモンテルミーニのほうにはフェラーリのテストドライバーだったぐらいだし、ブラジル人の坊ちゃんより速いだろうから、彼が開発を行っていくだろう。でも新参チームとしては土台、つまり資金的なことがしっかりしているし、レース・マネージメントも経験豊富だから、マシンさえ良ければ、そこそこモンテルミーニは走るのではないかな。コスワースEDとイギリス製のパーツを多用するマシンのポテンシャルは未知数だ。スタンダードな格好をしたマシンだけでも、全体のまとめは元ブラバムのセルジオ・リンランドがやったらいい。

戦力アップ

リジェ

無限パワーでトップ争いも可能！

昨年、フラビオ・ブリアトーレに買収されたリジェはオリビエ・パニス、マーティン・ブランドル、そして鈴木亜久里の3人体制で95シーズンを戦うと発表。亜久里のフル参戦は事実上なくなってしまったようだ。複数のドライバーを競わせることで、彼らのポテンシャルを十二分に引き出そうという、ベネトンが昨年採用している方法だが、ドライバーにとっては非常に厳しいプレッシャーを受けながら走ることに、昨年のレートのようにキャリアを左右されかねない結果を招く可能性もある。エンジンが決まったのが遅かっただけに、新車の完成が3月になってしまったが、登場したマシンはベネトンB195のものの、違いはカラーリングとエンジンだけと言ってもいいんじゃないかと思う。そのエンジンだが、定評のある無限ホンダV10だけにトップクラスの戦闘力を発揮するはずだ。これでルノーと無限ホンダが直接比較、競われる状況になったわけで、巧妙に計算された、いやらしいまでのマネージメントだと思う。一気にトップ争いをしそうな力を秘めたチームになった。

現状維持

ザウバー

資金難を解消、チャンスを生かすか

メルセデスと別れたザウバーの昨までの最大の問題は資金難だったんだけど、これを強化するために独立したマーケティング会社を設立。その甲斐あってかオーストリアに本拠を置くスポーツドリンクメーカーがメインスポンサーに決まった。メルセデスからの違約金も受け取ったし、フォードのワークスエンジンであるゼテックRを使用するために、ドイツ・フォードの支援も受けられるらしいし、これで安心してレースに臨めることになった。早々と発表された新車C14は非常にオーソドックスな作りで、設計は元ジョー・スポールにいたアンドレ・ド・コルタンツの指揮でレオ・レスが行った。テスト走行でもトラブルらしいトラブルは出なかったが、いまひとつタイムが伸びず、ティレル、ジョーダンといった中位グループの中では最も遅いのが気になる。ドライバーにはあのペンドリンガーが復活し、フレンツェンとパートナーを組むことになった。このふたりのコンビネーションは抜群でマシン開発はスムーズに運ぶだろうね。チャンスを生かせるかはマシンの熟成次第。



④カール・ペンドリンガー



⑤ハインツ・ハラルド・フレンツェン



⑥ルーベンス・バリチェロ



⑦エディー・アーバイン

ジョーダン

チームを拡大、大きな飛躍の予感

ジョーダンが3.5LバージョンのブジョーV10のテスト開始したのは、94シーズンの終了後、2週間ほどしかたっていない12月初旬のこと。その1週間後には新型3.5Lエンジンをテストという具合に、素早い準備と豊富なテスト量で開幕を迎えるジョーダンは、他のチームからもマークされる存在になった。何しろ今年からはチーム規模も拡大し、レースチームとは別にテストチームも編成。また、ブジョーとの関係も最大限に生かし、フランスの大手石油グループのトタルのスポンサーを取り付けるなど、さすがにエディー・ジョーダン、抜けないぞといったところだ。注目のジョーダン195・ブジョーの完成度は非常に高く、事前テストではウィリアムズと肩を並べる速さを見せている。F1、2年目のブジョー・エンジンも性能、耐久性ともにアップしてきているし、バリチェロとアーバインというドライバーの組み合わせも申し分ない。ふたりとも頭脳的なドライビングができるし、お互いに刺激しあって速さを十分に引き出している。今年、大きな飛躍が見られるはずのチームだ。

戦力アップ

戦力ダウン

ラルース

深刻な資金難で参戦に赤信号

もう問題だらけのチームですね。このオフ、何にもいい話がない。一時はF3000で有力チームだったDAMSと合併するということがあったけど、それも2月の中旬に流れちゃったし。3月初めになると、ジュニアチームと合併するなんて話も出てきた。ジェラルド・ラルースは南米での開幕2連戦を欠場して、残りのレースには出場したらいらいしで、今シーズンの参戦は無理かもしれない。ともかくマシンがない！ これまでマシンを製作してきたロビン・ハード率いるラルースUKでは既に昨年中から95マシンの設計だけはしてある。後はラルースがハードに借金を返し、今年のマシンに必要な金を払えばいいんだけど、実際には、このふたりは決裂状態だと聞く。すべて資金繰りの悪さが原因なんだけど、その人のマネージメントがしっかりできないようだったら、もうF1には生き残れないよ。エリック・コマスがドライバーとして登録されているけど、既にラルースは単独では生き残ることができないところまできているみたいだね。

戦力ダウン

ミナルディ

エンジン問題でのつまずきが痛い

無限エンジンに見捨てられたミナルディは、1月末の時点では使用エンジンが決まっていなかったが、どうやら今まで通りコスワースからEDDの供給を受けることになりそうで、とりあえず今年も参戦する。この無限の行為に対してジャンカルロ・ミナルディは非常に腹を立てているというけれど、もし彼の言うことが本当なら同情しないわけではない。ただ、チームの年間予算が1億程度と知らされては、無限がそのエンジンの行き先を再考したとしても無理もないかも。ともかく、このエンジン問題でミナルディは大きく出遅れてしまった。新しいレギュレーションが施行されたにもかかわらず、開幕前にほとんどテストできない状況だ。ドライバーはマルティニと1年ぶりにF1に返り咲くバドエルで、またもイタリア人コンビに固執。ふたりとも実力的には問題ないが序盤戦は出遅れから辛い戦いになるだろうね。ミナルディは昨年、スクーデリア・イタリアと合併したのに、また同じことを繰り返している。技術的には独創的なことをトライし続けているだけに残念な気がする。

現状維持



⑧ビエール・ルイジ・マルティニ



⑨ルカ・バドエル

フェラーリ

エンジン次第だが、3勝は確実？

ジョン・バーナードは燃料タンク容量制限なしという今年のレギュレーションを最大限に生かし、重量配分とトータルバランスに注意をはらってフェラーリ412T2のデザインを指揮した。設計の自由度が増えたおかげで、大きなV12でもうまく対応できるからね。開幕前のテストでドライブしたアレジも、そのハンドリングを非常に良いと評している。しかしベルガーに言わせるとV12はピーキー過ぎて、扱いづらいとのこと。ただし、また開発の初期段階なので、それほど悲観することもはないはずだ。それに4月には新設計のV10もベンチ上で回り出すしね。412T2もV10に対応できるように設計されているんだ。今年のマシンならエンジンさえ良ければ、モンテゼモロー社長が目標として掲げた3勝はクリアできるはず。チームの体制も大幅に入れ替えられ、指揮系統が非常に明確になったことも成功へのプラス材料として作用するだろう。ベルガーとアレジというドライバーの組み合わせは昨年と一緒だが、ベストに近い組み合わせだと思う。今年フェラーリにとってチャンスの年なんだ。



⑩ジャン・アレジ



⑪ゲルハルト・ベルガー

2年目は 負けない

テストではコースアウトの一幕も…
チャンピオン獲得に向け動き出した
ソーパーとBMW



ボディ下面に積極的に空気を導入

空力パーツが公認部品となったことに伴い、BMWが発表会で登場させたフロントスポイラーは極めて特徴的なデザインを持っていた。多くのマシンがボディ下面へ空気を入れないようなデザインを採っているのに対して、積極的に空気をボディ下面に取り込もうという狙いが見える。さらにその空気の流れに対する配慮も怠りなく、サイレンサーの形状やカーボン製のタンクガードなど、ボディ下面を規則の範囲内でできるだけフラット化しようとしている。

開幕1週間前に日本でのシェイクダウンテスト、その前々日に参戦発表会と、今年も懐かしいスケジュールをこなしたBMWワークスであるチームシュニッツァー。その富士でのテスト2日目には、最終コーナー、そして1コーナーでもコースアウトというシーンも見られたが、1分35秒31とこのテストを通じてのベストタイムをマーク。今年も間違いなくチャンピオン争いに加わるであろうことを予感させるパフォーマンスを示した。

「昨年のJTCCは、1年目だということに物凄くレベルの高いものだった」という参戦発表会におけるチームシュニッツァー監督のカル・ラムの言葉に、94年チャンピオンは、各国でタイトルを得てきた我々が獲れるものと思っていた、というニュアンスがあり、今年こそはという思いを強く感じさせた。それは、ドライバの起用にも表れており、ステイブ・ソーパーに加え、ADAC（ドイツ・スーパーツーリングカーカップ）と日程がバッティングしない限りヨアヒム・ピンケルホックがJTCCを戦うという。

マシンもかなりモディファイが加えられており、この95モデル、名前こそ318iと同じだが中身は全く違うマシンに仕上がっている。まず、エンジンがこれまでのS14ベースからインターTECから投入されたM42ベースへと換えられたことが大きい。M42は、318isや318tiコンパクトに搭載されるツインカムヘッドの1.8Lエンジンで、設計が新しいだけに軽量コンパクトが特徴だ。このエンジンのボア×ストロークを84mm×81mmから86.5mm×85mmに拡大して排気量を1998ccにまでアップ。エンジンマネージメントシステムも変更され、公称最高出力は288馬力/8300回転から285馬力/8300回転へ、最大トルクも240Nm/7000回転から259Nm/7000回転へとアップ。出力性能だけでなく、マウント位置も下げられ、重心を下げる努力が見られる。



テスト2日目、最終コーナーでコースアウトするスティーブ・ソーバー。フロントスポイラーを破壊したが、幸いこの時はスベアの旧タイプのスポイラーを装着していた



フロントのタイヤハウスは大幅に拡大されている



ロールケージはダンパーピボットに直付け



フロントブレーキキャリパーはブレンボ8ポッド



サスに大変更はないが、ジオメトリーを見直し



ロールケージは94モデルからさらに剛性アップ



エンジンはM42に変更。マウント位置も下がった

ボディに目を移すと、ロールケージの形状に変更が加えられ、93モデルから大幅な剛性アップを果たした94モデルよりさらに剛性が高められている。特にバルクヘッド付近は、エンジンからの入力に対応するためか、縦横にパイプが張り巡らされている。デフに対しても同様で、デフケースはサブフレームで抱え込むようなマウントとなり、ボディへの入力を分散させている。カー・ラムの解説では、94モデルからの変更点はマシンの軽量化、エンジンとマシン双方のフリクションの低減、旋回時の慣性モーメントの低減の4つだということだ。

ただ、車両重量に関してFFとFRは速さにおいて既に同レベルにあるのだから、最低重量はイコールであるべきだというのがBMW側の言い分で、その部分だけが95モデルの改良で達成できなかったとカー・ラムは不満を漏らしていた。

もうひとつ、最大の改良点と言えるのは空力パーツだ。95年の空力規定に沿ってフロントスポイラー、リヤウイングが作られ

BMW318i 95年モデル主要諸元

全長×全幅×全高 (mm)	4433×1698×1270
ホイールベース (mm)	2700
トレッド前/後 (mm)	1470/1510
車両重量 (kg)	1025以上
エンジン名称/型式	M42/直列4気筒DOHC16バルブ
排気量(cc)/ボア×ストローク(mm)	1998/86.5×85.0
圧縮比	12.5:1
燃料噴射システム	BMW Ecu(BMW M Grtrn製)
最高出力 (bhp/rpm)	285/8300
最大トルク (Nm/rpm)	250/7000
ミッション	ホリゾンタル製6速シーケンシャル
サスペンション型式前/後	ストラット/マルチリンク
ブレーキキャリパー前/後	ブレンボ8ポッド/4ポッド
ブレーキローター径前/後(mm)	355/304
タイヤ	210/640-18
ホイール	8J×18

ているのはもちろんだが、多くの空気を床下へと導入しようというコンセプトでフロントスポイラーが作られている点が目新しい。デューザーは装着できなくとも、グランドエフェクトがダウンフォース獲得の有効な手段となるという考えがここには表われている。

わずかなテスト時間のうちにトップタイムを叩き出したBMWとチームシュニッツァーが、シリーズ展開をより楽しくしてくれることは間違いないだろう。(宮下 敦)



ル・マン24時間に向け準備着々 ホンダNSX、モンツァでテスト

GT2クラス優勝を目指すホンダが、2台のNSXを精力的に走らせた

今年、ル・マン挑戦2年目を迎えるホンダNSXが、2月22〜24日にイタリアのモンツァでテストを行った。

テストに使用した車両は2台。1台は94年GT2仕様をモディファイしたテスト用マシン。もう1台は今年のル・マン用GT2仕様の1号車で、今回がシェイクダウンとなった。なおこの95年型1号車は中嶋企画に渡される予定で、今月上旬には日本に上陸する。そして中嶋悟の手により、3〜4月には富士(?)で国内シェイクダウンが行われ、4月下旬にはル・マン入りすることになる。

今回のテストに参加したドライバーは、土屋圭市、岡田秀樹、田中哲也の日本人3人に、ほぼシートを確定させているアルミン・ハーネ、さらにバスケル・ファブルのふたりを加えた計5人。タイヤはヨコハマを使用した。初日の午後からは、あいにく雨にたたられたため、テストメニューをこなせなかった。しかし、マシン製作上の遅れなどはなく、GT2仕様のNSXは、ル・マン24時間参戦2年目の今年、GT2クラス優勝に向けて順調に仕上がっているようだ。ちなみに、ラップタイムは、雨ながらも1分56秒前半(時速約180km/h)を記録している。

エンジンは、94年仕様と比べパワーアップ。昨年トラブルの発生したシーケンシャルミッションのコントロールも、ワイヤタイプからリンクタイプに変更され、よりスムーズになったようだ。また、コーナー立ち上がりでマシンが振らついていた挙動が安定し、ドライバーはいずれも「スツゴク良くなった」とコメントしている。



土屋圭市も参加。左は橋本健首席研究員

ホンダの95年ル・マン体制

GT1 出場台数未定

・ワークス/赤
A. ハーネ(確定)、他未定

GT2 2台

・中嶋企画/白(PIAAカラー)
佐藤浩二/黒澤琢弥/田中哲也(暫定)
・チーム国光/赤
高橋国光/土屋圭市/飯田章

しかし、去年トラブルが集中したドライバーシャフトについては、今回のテストで対策の確認をするつもりだったようだが、悪コンディションのため走行距離が延びず、耐久性などのチェックは思ったようには進まなかったようだ。

赤/黒の94マシンにはエアスクープも装着されていたが、テスト用に装着しただけで、車両規定に触れるため本番では付けられないという。大型のリヤウイングも、ダウンフォース重視よりもストレートスピードを考慮して、実戦では小ぶりのタイプが採用されるようだ。リトラクタブルヘッドライトも1月にホンダ本社で発表されたマシン同様、埋め込みタイプの固定式となる。

一方、ワークスチームでの参戦になるGT1仕様は、GT2より車幅がワイドとなる予定で、3月末から4月上旬にはシェイクダウンテストが行われる。エンジンがN

雨のモンツァでシェイクダウンされた95GT2の1号車。94モデルに比べオーバーフェンダーが張り出している。この1号車は中嶋企画に引き渡される予定



94年型モディファイ車にもオーバーフェンダーが付けられているが、フロントにはルーバーが見える。また煙突状のエアスクープは、テスト専用のもの



95年途中からJTCCに投入される新フェリオのテストも行われた



ホンダ橋本研究所とTCPのスタッフを中心にテストは進められていった



95年仕様のGT2モデルは、既に1月に発表されているルックス(写真)となる予定。プリスタータイプのオーバーフェンダー、いかついリヤビューが特徴

Aなのかターボになるのか、1台なのか2台なのかなどの最終決定はまだ。去年組んだクレマーとのジョイント体制は今年も採用されず、ザウバーとのジョイント体制の可能性も低いとのこと。

なお、正式な体制発表は、4月30日、ル・マンでの予備予選当日に行われる。ホンダとしては予備予選免除となっても、テスト走行のためル・マンに登場するようだ。

BTCC用アコードもテスト開始

NSXよりも1日早い2月21日、モンツァでBTCC用のアコード(日本名アスコット・イノーバ)がシェイクダウンを行った。

ドライバーは昨シーズン前半にマツダ・クセドスでBTCCを戦ったデイビッド・レスリー(41歳)。ラップタイムは2分0秒ほどで、同日テストしていたBMW318iの約2秒落ちといったところ。シェイクダウンとしてはまあまあといった感じだろう。

マシンは、イギリスのモータースポーツデ

イベロップメント(MSD)で作られたもので、エンジンの搭載位置もJTCCのシビックフェリオよりも後方下部に移動され、よりマシンのセンター寄りに搭載されている。

ホンダ広報部では、「日本で開発中のシビックフェリオとは直接比較できるものではない」とことわりつつも、「非常に可能性を感じるクルマになっています」ということだ。ただし、今後シビックフェリオに代えて日本に投入する可能性は低そうだ。



BTCC用アコードもモンツァでシェイクダウンされた。JTCCへの投入の予定はない模様

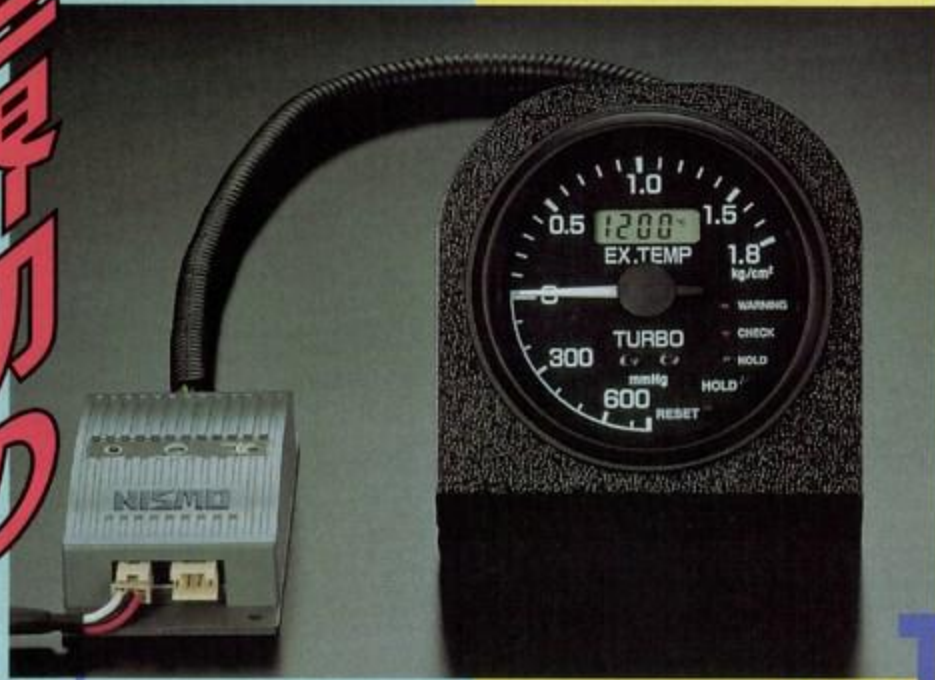


猛々しく咆哮するタービンの息吹をアナログが伝え、
力にあふれたエンジンの体温を、デジタルがクールに表示する。

世界初の

画期的スポーツ・インジケーター

登場!



アナログ式φ80ブースト計の中に、デジタル式の排気温度計を組み込んだツインメーターが登場。パワーソースからの情報をリアルタイムで必要とするドライバーにおくる、世界初のスポーツドライビングギアだ。

NISMO TWIN METER

BOOST METER+EXHAUST TEMPERATURE

ブースト計

機械式ブルドンタイプ
計測範囲：-750mmHg~1.8kg/cm²
ゴムホース内径：約3mm

排気温度計

計測範囲：0~1,200℃（単位は10℃きざみ）
電圧：DC12V
計測センサー：精密型耐高温センサー
補助機能：ピークホールド、ワーニング設定、センサーランニングチェック、別体式回路ボックス付

寸法

メーター全長：58mm（奥行）
コード長さ：メーター本体～回路ボックス=0.5m、回路ボックス～電源=0.3m
センサー=2.0m、ブースト計ホース長さ=1.8m

標準小売価格…39,800円（ゴムホース1.8m、Y字管、排気温度センサー付）

※写真のメーターパネルは別売です。



LIMITED SLIP DIFF

BNR32 スカイラインGT-R用 リアメカニカルL.S.D.発売

「完璧」を求めた開発を経て、いまBNR32 GT-R用L.S.D.が登場。RB26DETTの大トルクを、路面へ確実に伝える性能を確保しました。

■仕様

デフサイズ：R200 4ピニオン2WAY
イニシャルトルク：7kg・m（STD2.5~4.0kg・m）

■特性

トラクション性能向上のため、標準装着のメカニカルL.S.D.を見直し、次のように基本構造を変更。
●プレッシャープレートのカム角の変更→ロックトルクUP
●クラッチ盤（フリクションプレート類）の配列を変更→イニシャルトルクUP

標準小売価格/部品番号

- BNR32 GT-R
マイナーチェンジ前車用（'93/2）
98,000円/38420-RS580
- BNR32 GT-R
マイナーチェンジ後車用（'93/2~）
98,000円/38420-RS581

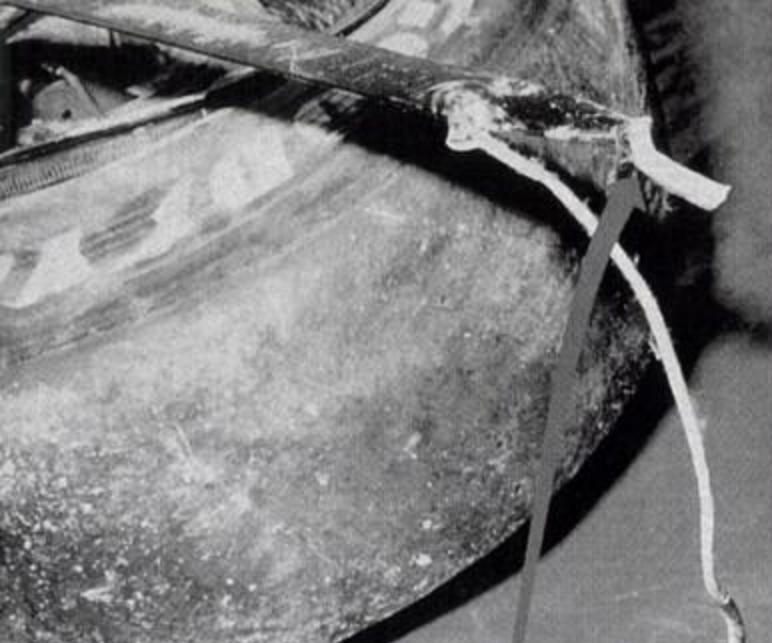


ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社

〒140 東京都品川区南大井2-10-6

お問い合わせは ☎ (03) 3767-1123

●ショールームは日曜日・祭日もオープン ●営業時間 AM10:00~PM6:00 ●定休日 毎週月曜日
●京浜急行線 大森海岸駅下車、徒歩3分 ●首都高速 鈴ヶ森入口近く、第一京浜沿い



La sospensione killer

Questa è la sospensione anteriore della Williams che si è slacciata dall'attacco della scocca e si è trasformata in una lancia acuminata: è il braccio assassino che si è conficcato nella visiera del casco uccidendo Ayrton. Questo reperto, come la carcassa della Fw 16, sono stati ora trasferiti dal box di Imola alla caserma della Polstrada di Bologna

アイルトン・セナ死亡の技術的な説明が待たれ何カ月もたった。ある者は恐れを、またある者は不安と憤激を持って待った報告だ。

一番最初に発表された真実は、もう随分前の、法医学報告だった。それによるとセナの死亡は、彼のヘルメット、バイザーの右上部への激しい衝撃によるものだった。右前輪のサスペンション、あるいはアップライトの一部が、コンクリートウォールへの衝撃のエネ ルギーによって、激しい勢いで飛ばされた。

彼の受けた傷は、前頭部、右眉弓部分の頭蓋骨陥没、無数の頸部骨折、脳水腫、側頭部動脈の多量の出血……。あまりにも大きな傷は、たったひとつの金属部品が剣と化し、恐るべき力で衝撃を与えたことを物語っている。

世界中のどんなヘルメットも剣の力を止める、あるいはそらすことはできなかっただろう。

無力、運命、馬鹿げた状況の連続。そんな言葉が浮かぶのも、もしこの気の狂った車輪

が致命的な軌跡を描かなかつたら、セナが大きな傷を負わずに事故から生還したであろうと思われるからだ。シートベルトによる胸部の打撲傷、腰部の血腫が見られたぐらいで、生 態機能は全く傷ついていなかったはずなのだ。マックス・モズレーとバーニー・エクレストンが次のように発言するのも、そのためだ。

「アイルトンはサスペンションの一部による 頭部への衝撃により死亡した。しかしもしこ れがあと10 cm 上か右に落ちていたなら、いかなる傷も引き起こさなかっただろう。アイル トンはショックを受けながらも、自分でマシ ンを下りてきたはずだ。自分が勝てると思っ ていたレースを序盤でリタイアしなければなら なかったことを、とても不満に思いながら、 茫然自失し、彼の死を信じられなかった時 間は過ぎた。そして、ひとつの、基本的な疑 問が残った。なぜ、この悲劇は起こったのだ ろう？」

なぜ起こったか？

同じく両号より。アームはバイザー上部を貫き、セナの頭部を直撃。内装は血でにじんでいた



Una vera maledizione

Il destino è stato crudele: bastava che il braccetto assassino colpisse un paio di millimetri più in alto e Senna non si sarebbe fatto assolutamente niente. Purtroppo si è infilato nella guarnizione di gomma, performando l'imbottitura e devastando il volto di Ayrton che si è trasformato in una maschera di sangue

giustizia italiana sarebbe arrivata a caso di un caso che fin dall'inizio ha rilevato contorni da giallo. E anche questo aspetto viene smentito dalle continue novità che emergono dalle indagini sull'incidente. A partire dalla rottura del piantone dello sterzo sulla monoposto più tecnologica della Formula 1 scatenando una tragedia da cui il mondo del- le corse non si è ancora ripreso. Tocche- cota è realmente avvenuto in quei pochi secondi che hanno rivoluzionato la storia del Circus. Noi scoprendo le immagini che pubblichiamo in queste pagine siamo rimasti sciocci nel ricevere la conferma del tragico destino che ha giocato contro il più grande di tutti. Contro Ayrton si è abbattuta una maledizione. Non la si può definire diversamente. Si è trovato nel punto più critico del circu- noposto. Ha cercato di reagire da campione: ha provato a correggere la traiettoria eppoi ha cercato di ridurre la velocità d'impatto inchiodando le ruote con i freni. Degli oltre 300 kmh a cui viaggiava ha saputo decelerare la sua Williams di circa 100 kmh. L'impatto con il muro è avvenuto a una velocità che permette a una Formula 1 moderna di assorbire l'urto senza recare danni irre-

by Patrick Camus **パトリック・カミュ**

Translation / Masako Imamiya (IRIS)
Photos / Jiro Ishida, Takayuki Numaguchi, Kenji Sawada

— 事故調査委員会はその使命を果たし
イタリア法廷に調査報告書を委ねた
ウィリアムズ・チームの責任
場合によると有罪性は、そこで決定される
表面に浮かび上がった確かな事実はひとつ
改造を施されたステアリング系の一部の
謎の破損が、事故原因として公に認められた点だ
それでも、彼を殺したのは
コンクリートの壁とひとつの車輪なのだ



Un progetto del destino che non ha sciolto scampo alla sua vittima, si potrebbe davvero definire un delitto quasi perfetto. E forse proprio per questo, tutti vogliono sapere fino in fondo cosa è accaduto. Perché nei puzzle mancano ancora alcuni tasselli che possono completare un'immagine che ha ancora da farsi punti oscuri da chiarire. Al per le riposte...

Il piantone indebolito



Questa è la prima foto con il piantone rotto in evidenza: si tratta di un documento importante perché dimostra come il cedimento sia stato netto. È interessante notare come il tubo che è cavo, sia stato lavorato al tornio con una evidente riduzione di sezione per consentire ad Ayrton una posizione di guida più confortevole. Il metallo ha mostrato gravi segni di affaticamento.

伊のモータースポーツ誌、アウトスプリント(94年第47号)より。疑念のシャフトと凶器のアーム

導き出された真実

マウリツイオ・パッサリニ判事によって作られた調査委員会は、現場と研究所における無数の分析と、コンピュータ上の3次元映像の論理的作成、不撓不屈の鑑定を終え、答えを見いだした。調査委員会のメンバーには、マウロ・フォルギエリ、ジャンクロード・ミジヨ、トマソ・カルレッティ、ロベルト・ノゼット、エマヌエレ・ビッロ、ダルモンテ教授らが含まれていた。

調査委員会の仕事は、彼らの手に入るすべてのものをベースに進められた。ウイリアムズの残骸、テレメーターのチャート、ビデオカセット、特に、イタリアGPの際にパッサリニ判事が要求するまで、FOCA・TVがひたすら存在を否定してきた、セナの車載カメラの映像だ。調査委員たちは、テレメーター・データの数字を分析していくうちに、

自分たちの疑問に対する答えを見いだした。

衝撃は、セナがコントロールラインを通過した12・8秒後に起こっている。テレメーターの数字がゼロになった瞬間だ。それより前コントロールラインの11・3秒後には、ステアリング系の異常を示す兆候が現れ、セナは0・2秒の間アクセルを40%閉じた後、完全にアクセルから足を上げ、激しくブレーキを踏んだ。この瞬間の速度は時速310 km。その0・8秒後、つまりコントロールライン通過後、12・3秒後には速度は時速50 kmまで落ちていたが、これはブレーキングによりタイヤがロックしたためデータ上のスピードではない。その0・3秒後の速度は時速240 km、そしてその0・2秒後、衝撃の瞬間の速度は、時速210 kmとなっているのだ。

最初に、このタンブレロ・コーナーについて考えてみよう。長く大きな左コーナー。F1マシンのグリップの大きさを考えると、こ

悲劇よ

アイルトン・セナ 事故死の真実

これはほとんどストレートだと考えてよい。この事故の原因がドライビングミスによるものだと考えるのは、不要なことだ。そこで、技術に関する3つの仮定が考えられる。

まず第一に、1回目のスタートの際の事故の破片を踏んだタイヤがバーストしたという仮定。第二にサスペンションにトラブルが生じ、マシン後部が沈んだという仮定。第三にステアリング系にトラブルが発生したという仮定。第一の仮定は、グッドイヤーにより即座に否定され、第二の仮定はウイリアムズにより否定された。至近距離でセナの後ろを走っていたミハエル・シューマッハも、セナのマシンには何も異常が認められなかったことを打ち明けている。それでも、ウイリアムズのマシンから、多量の火花が発生していた点は記しておく……。また、第一、第二の仮定の場合にはマシンが突然スライド状態に陥ることが考えられるが、それが認められな

かったことも記しておかなければならない。

ジャンバオロ・ダッラーラはこう語る。「サスペンションのトラブルというのは、私には考え難い仮定だね。もしそうであれば、たとえそれがパンプや舗装の継ぎ目の上であっても、トラブルは目に見えたはずだ。それでも、もし、マシンの底が激しく路面に当たったとしたら、確かにマシンのダウンフォースが失われる状況にも陥りかねないし、場合によっては、操舵性も失われたかもしれない」。調査委員たちが問題の原因を突き止めたのは、テレメーターのデータを徹細にわたって見つけた結果だった。コンピュータアシストのステアリングシステムに異常が発生したようだ、というものだ。衝撃の1・5秒前、突然上昇したシステムの油圧は、その直後に500psiまで急下降。そして衝撃の0・5秒前にはまた1500psiまで急上昇した。この事実を、事故の原因に結び付けるのは、



Ecco il punto in cui il braccio della sospensione anteriore ha sfondato la visiera del casco di Ayrton: si tratta di una lacerazione che all'inizio non era stata nemmeno notata. Ha esattamente le dimensioni del ferro acuminato che lo ha colpito. La calotta, invece, ha resistito perfettamente anche all'impatto della ruota che l'ha sfiorata e avrebbe retto anche al colpo della sospensione...

quanto è accaduto alle 14.17 di domenica 1 maggio nel corso del Gp di San Marino disputato a Imola, quando la Williams di Ayrton Senna si schiantò senza più controllo contro il muro del Tamburello al settimo giro. Subito si era criminalizzato il muro, in mondovisione si era detto che il tre volte campione del mondo aveva urtato con il casco la proiezione in cemento. Non era vero

無謀と言えるだろうか？ ただひとつ確かなのは、自分のマシンで何か正常に働いていない部分があることに、セナが気付いたという点だ。彼は最初、状況を立て直そうと少しずつアクセルを閉じ、その後、何の効果も現れないと分かる、完全にアクセルを閉じている。後にバトリック・ヘッドが語ったところによると、セナが命を守るために行ったこのブレーキングの減速Gは4・3Gであった。ミジョーにとっては事故が技術的なトラブルによるものだったことは、疑う余地もない。「もし、多くの分析や再分析がこの報告の公表を遅らせなかったら、もうずっと以前から、物事は誰にとってもはつきりしていただろう。我々にとっては、非常に明らかなことだった。関係する各者を考えると、この報告が議論を呼ばないとは言えないが、我々にとっては、これ以上のどんな再鑑定も、新たな事実をもたらすはしない」

うわさは現実になった。ステアリング系の破損。もつと正確に言うなら、ステアリングの主たるパーツであるシャフトの破損。このシャフトには、セナの要求にこたえるために、改造が施されていた。開幕以来、ドライビングポジションが不完全であると不満を訴えていたセナのために、ウイリアムズのエンジニアたちはステアリングコラムの改造を選んだのだ。非常に厳しいFIAのクラッシュテストにコントロールされているモノコックには、触ることができない。そこで、幾度かの改良も効果をもたらさぬまま訪れたイモローの現場でシャフトを切断し、真ん中の部分を小径のシャフトに入れ替え、両端をもととのシャフトに接合するという改造が決定された。

もし調査委員、とりわけ大学の専門家や科学者たちが以下のような不安材料を指摘しなければ、この改造も大きな結果を引き起こさなかつただろう。ふたつに分かれたオリジナルのシャフトは、オリジナルのものとは違う材質、違う厚さ、違う金属特性の、新品でないパイプでつながれていたようだという点だ。不均等に分散された応力？ 金属疲労？



セナの要求にこたえるため
彼らはステアリングシャフトへの
改造を決定、それを“現場”で実行した

フランク・ウィリアムズはもちろん、バトリック・ヘッド、エイドリアン・ニューイラウィリアムズのチーム首脳たちは、あのセナの事故死の“真実”を知っているはずだが……

あるいは材質の不一致？ 破損は下の接合部分のすぐ上で起こっているようなのだ。もし、次のような、この仮定を否定する声が上がらなければ、すべては明白過ぎるほど明白だった。まず、車載カメラの映像を見つめた人間たちの反論だ。もしステアリングコラムが破損していたなら、強くステアリングを握りしめていたドライバーの両手は、激しく左に動くのではないだろうか？ 彼の両手は、ステアリングの異常な回転を表したのではないだろうか？ ウイリアムズの弁護士の一ひとり、ロベルト・カウソは最近、調査段階においてこう説明している。

「セナは運命の衝撃の瞬間の前には、ステアリングのトラブルを経験してはいない。逆に、衝撃の瞬間まで正常に機能していたことは、非常に明らかだ。これはまた、セナ側を代表するエンジニアのエイドリアン・レイナードも認めた点である。航空研究所における会議の席でも、ステアリングコラムのテストを行ったが、誰ひとりとして、それが衝撃の前に破損したものだとは証明できなかった。」

逆にバトリック・ヘッドと私は、ビデオを見ていてある事実が驚かされた。全車セーフティーカーの後ろを走っていた時のことだが、セナはセーフティーカーにびつたりとついて走っていた。逆にシューマッハは少し間隔を置き、ピットウォールの方にラインを変えている。あの時に、アイルトンが事故の破片を踏んだのではないかと、私は疑問に思っている……事故を見た瞬間、私が咄嗟に考えたのは、1輪がバーストしたということだった。しかしこれもまた、テレメーターのデータには現れていない。ウイリアムズの車高は低い

が、バランスは保たれていたようだ。カウソはまた、セナがヒルに対して、タンプレロのイン側はパンプが多いのでイン側には寄り過ぎないようにと助言していたことを付け加えた。パンプの上で跳ね過ぎると、ウイリアムズは突然グリップを失うのだ。だからこそ、後にチームメイトがそのイン側のラインを走っていたのを知ったヒルは驚いた。

カウソの言う、重要だが、肝要ではない。見解は、映像から得られる真実につながるものではない。なぜ、両面に映ったふたつの前輪は完全に真つすぐ前を向いているのだ？ なぜ、こんなに、素直に、真つすぐにスライドすることもなく、カウスターステアを切ることもなくコースアウトしてしまったのだ？ もうひとつの要素は、車載カメラの映像には、いつも映っていたはずのナシオナルのステッカーが映っていない点だ。ヘルメットは左に傾き、前に倒れ、彼の腕の位置を我々の視線から隠しているのだ。異常に軽くなったステアリングをつかみ、彼の両腕は左の下の方で交差していたことだろう。頭は腕の動きに伴って動いたのだ。彼の視線はバックミラーでシューマッハを確認する方には向かわず、ウイリアムズが時速310kmで離れようとしているコーナーのイン側に向かっている。

もし、バーストによるアンダーステアやサスペンション・トラブルが原因なら、セナはマシンをスピンさせて命を守ろうとしたはずだ。恐らく彼はその努力をした。しかし、彼の命令はもはや車輪には伝わらなかったのだ。真つすぐ前方に向かうふたつの前輪の映像そしてFOCAがその存在を否定し続けてきた車載カメラの映像は、どんな分析よりも調査委員たちに真実の大部分をもたらした。しかし我々は恐らく、真実の証拠を得ることは水久にないだろう。たとえそれが手に入ったとして、今となつては何の役に立つだろう？

アイルトン・セナの天与の才能は、神秘ですらあった。彼の死もまた、神秘であるべきなのか……。

法廷で展開される“今後”

鑑定と分析を終え、調査委員会はその結論を判事の手に乗せた。今後、必要に応じて訴訟を起こすか否かは、彼の決断による。フランク・ウィリアムズが、処罰を受ける可能性はあるのだろうか？ ウイリアムズ・チームのオーナーであり、監督である彼には、チームの活動に関しての直接責任がある。しかし、



フランク・ウイリアムズの罪状はありふれた交通事故に対する“過失致死”だけなのだろうか？

責任に有罪性とは限らない。
FIAの広報責任者であり、イタリアの法律に精通するフランチェスコ・ロンガネシは、彼の見解を以下のように説明する。
「私の考えではフランクには全くリスクはない。確かに事故は起こり、彼のドライバーが亡くなった。彼のマシンのパーツの破片が原因で、そして恐らく、マシンの改造には十分な耐久性がなかった。しかし責任があるからといって、必ずしも有罪であるとは限らない。この改造が、それを行った人間の能力の限りを尽くして行われたものであること、この種の改良を行う場合に留意すべき点をすべて満たし、彼らの良識に従って行われたものであることが証明されれば、この件は処罰を科することなく一件落着するだろう。通常の死亡事故、一般道で毎日起こっている事故と同じように扱われるんだ。フランクには、最高でも執行猶予付きの数カ月の懲役が言い渡されるだけだろう」

人間はいない。きれいに切断されたステアリングコラム、優れた材質のパーツを使っただけの完璧な接合作業、慎重に成された仕事……少なくとも、グランプリ現場における品質管理と通常の手順は満たされているはずだ。
「飛行機のパイロットは、毎回、離陸の前に非常に厳密なチェックリストに従ってチェックを行う。だからもし機体にトラブルが発生しても、誰もパイロットのミスだと咎めることはできない。彼はすべての条件を満たしているのだからね。今回の場合も、フランクが罪を問われるというのは、私には非常に想像し難い。もし彼の有罪性が証明されたとしても、彼は民事訴訟の通告を受けるにとどまり、処罰はごく小さなものに過ぎないだろう。フランクは危険な殺人者ではない。自分のドライバーのマシンをぞんざいに扱ったわけではないのだから」ともロンガネシは続けた。
イタリア法廷の出す判決は小さなものかもしれない。しかしながらウイリアムズの有罪性が認められた場合には、処罰が軽いものであっても、他に不安な影響が及ぼされる可能性がある。一般に対するイメージの低下がひ

悲劇はなぜ起こったか？

とつ。そしてもうひとつはアイルトン・セナの家族、あるいは保険業者が訴訟を起こす法的なよりどころになるという点だ。
ロンガネシはこう締めくくった。
「たとえ彼らが訴訟を起こす理由がなくても、誰もそれを妨げられないだろう。調査結果がウイリアムズに対する有罪の嫌疑を残すものである限り、彼らにはその権利がある……」
今までのところ、毅然とした態度で沈黙を守っているアイルトンの家族だが、イタリア法廷がウイリアムズの有罪を決定した場合に、どのように対処するだろうか？ 亡くなった息子の唯一の情熱であり存在理由でもあったスポーツに、彼らが復讐をすることなど想像できないが、最近、彼の姉ヴィヴィアン・セナは次のように語った。
「私たちにこの悲劇の理由を知るのには大切なことです。私たちはプレスの方々が今までに知り得たより少しは多くのことを知っている、私は思います……。それでもウイリアムズが利害のためであれ、他の理由のせいであれ、この事故を誘発するようなことを行ったとは私は一度も考えたことはありません」

あれは基本的には、残酷な運命だったのです。運命に対しては、どんな訴訟も起こすことはできない。
しかし保険業者の場合、もし数百万ドルの保険金を取り戻す口実を見つけた場合には、彼らがある機会を利用すると見て間違いない。有罪が無罪か。結論は、法廷の手に任せられる。ただ我々にとっては、たつたひとつ、恐らく決して答えを見いだせない疑問が残る。なぜエンジニアは、ステアリングコラムほど重要なパーツの改良を、あらゆる安全管理が保証されている場所（すなわちファクトリー）以外で、命じることができたのだろうか？
判事は、これとは違った反応を示すだろう。そう、セナは壊れたステアリングコラムのせいでコースを飛び出した。しかし彼の死を引き起こしたのは、コンクリートウォールに当たって跳ね返った前輪の一部なのだ。ウイリアムズの弁護士たちは、不幸な、悲しい状況が重なり合ったことを、有利に使おうとするだろう。法的には、過失致死、ということか。あれは、ありふれた交通事故だったのだろうか……。

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム——ナイジェル・ルーバック

ドライビングスタイルは千差万別

[Different strokes]

翻訳/見田 豊 (Quality Translation)
Photo/Kenji Sawada

ウィリアムズとの会食

先日、ウィリアムズの招待でチームスタッフと共に
ランチをとるチャンスに恵まれた
バトリック・ヘッドをはじめ、彼らは本当に気のいい連中だった
そこで話題となったのは、ウィリアムズを走らせた
ドライバーたちのドライビングスタイルの違いである

世の中というか、人間というか、実に不思議なものです。人によっては、ハタとひざを打ちたくなるくらい、全面的な共感を覚えるくせに、ちょっとタイプが違っただけでもない。感じるのは反感ばかりという手合いもある。その対極にいるのがバトリック・ヘッドである。正直で分別があり、しかもユーモアのセンスに長けている。それだけでも十分に魅力的だが、およそ政治的な駆け引きというものをしない人だから、こちらからはますますうれしくなってしまう。

というわけで、シーズン開幕を前にウィリアムズが内外ジャーナリストを招待した昼食会は、愉快の一言に尽きた。こういう座のこゝとだから、もちろんゴシップの類はつきもの。しかし、レース好きが高じてそれを商売にしまった連中ばかりの集まりとあって、悪意なんぞはひとかけらもありません。しかもこのチームは、そろいもそろってレース野郎どもばかりときている。何を話しているも、そこで真っ先に感じるのはモータースポーツへの情熱、それ以外にない。美辞麗句を

連ねたPRトークではなく、まともな英語で心情を吐露してくれるのも、これまたうれしい限りである。

時間が時節だけに、話題がひとりのドライバーに集中するのは、どうやら避けられない事象だったらしい。既にウィリアムズとは袂を分かつたドライバーである。即ち、昨シーズン、ナイジェル・マンセルを走らせたことについて、ウィリアムズとしては何らかの意義らしきものを認めることはできるのだろうか？「恐らく、イエスということになるんだらうな」と、しばらく言い耽んだヘッド。

「子飼いのふたりのドライバーよりも経験が積んでいた、という意味でそれはあつたと思ふ。ヒルはそれまで一度も予選でクルサードに先を越される心配はなかった。ところがそこにマンセルが加わって、彼としても、もっと頭張らにイイカン、さもないとチームメイトにやられてしまう、という危機感が生まれたはずだ。ナイジェルの予選の速さはナミじゃないからね。日本であつて、あれで雨にならなければ、彼がポールを取っていたんじ

やないかな。その反面、まるで、心ここにあらず、という感じだったのがヘレスだ」

つまり、チームが期待したような働きをマンセルはした、ということになるのだろうか？「その点に関しては、私は何も言わないでおいた方がよさそうだ」と、意味ありげに笑うヘッド。だってホラ、皆も知っているように、彼を雇うことについては、私は必ずしも賛成していたわけではなかったから……。

いずれにしてもあれは、主にルノーとバーニー・エクレストンが言い出したことなんだ。人々の興味をかき立てた、という意味では効果はあつたと思うね。まあ、彼らもそれが狙いだったわけだし、良かったんじゃないかな。それにしても、ドライバーの性格がドライビングスタイルにどう現れるのかという点について、今回の件でヘッドは今更のように思いを深くしたという。

「アラン・ジョーンズは性格がそのまま外に出るタイプ。ジェイムズ・ハントもそうだったな。でもね、大抵のドライバーは、走っているところを見ても、彼らの性格をうかがわせるようなものはそれほど見えてこないものなんだ。ところがナイジェルは、性格そのまんなまの走りをする。実はアラン・プロストもそうなんだよ。マクラーレンTAGターボに乗っていたころなんか、ちょっと忘れられない。レースが始まるだろ、すると「一体、プロストはどこに行っちゃったんだ？」なん

マンセルの速さはピカイチだった
彼の速さの理由の一端は
とんでもない腕力にあるんだ

てことがよくある。そういううちに、5番手くらいで走っているのに気が付いて、それがなんだかよく分からないうちに4位になり、スルスルと3位に浮上しているのさ。そのころになって、「オイオイ、こりゃあちょっとマズいよ」とか思ったって後の祭りだね。そんなことが何度もあった、だらう？」

「一方のマンセルだ」と、バトリックの話はいよいよ興に乗る。「彼は、自分がいかに速いかを全員に見せつけたいと気が済まないタイプなんだ。テストでもそう。もう引き上げようかというところになって、タンクを空にしてニュータイヤで一発決めたい、という。そんなことをしたって何の足しにもなりやしないのに、それでもヤルといって聞かない。確かに、それで皆がいくらか気分が良くなったことは確かだけれどね。そこにいくとアランなんかは、自分の調子が良くてテストもうまく行ったとなれば、そんな必要はこれっぽちも感じない。ネルソン・ピケも似たようなタイプだったっけ……」

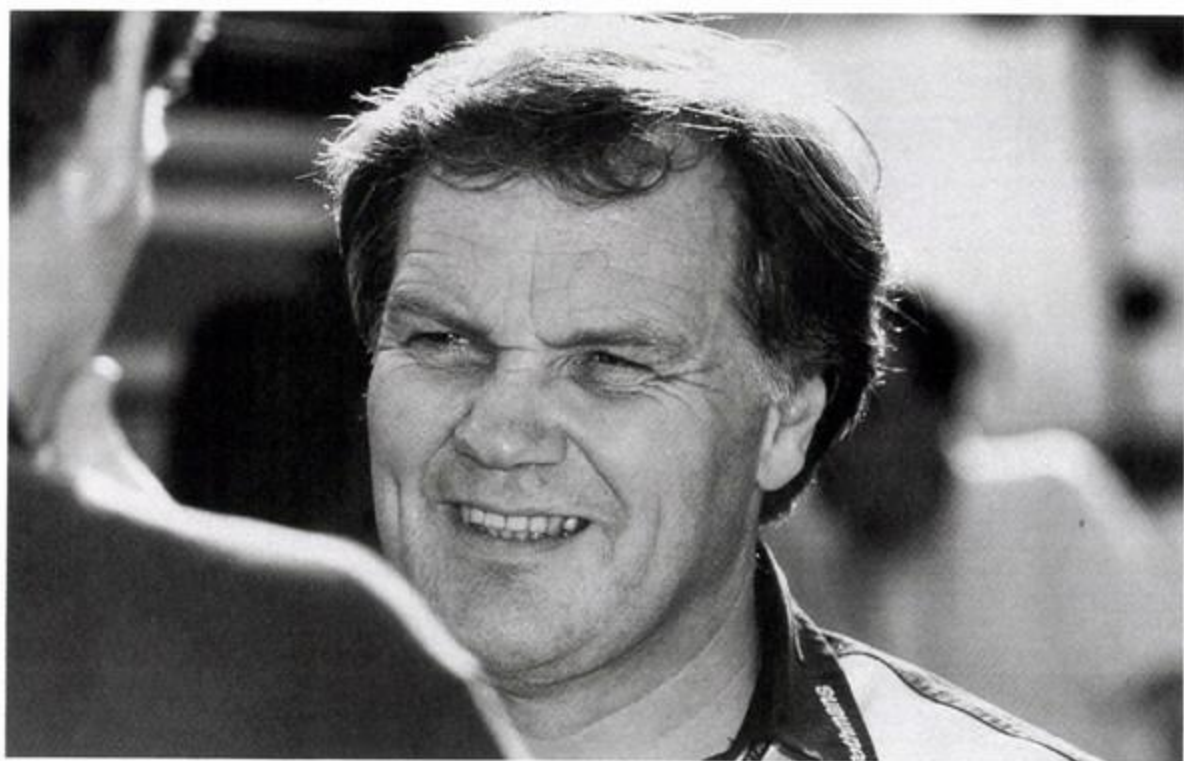
「プロストってのはね」とヘッドは続ける。「レースにしか関心がないんだ。もちろんテストはよくやったよ。それだって、マシンを完璧なものにしたからそうしているのであつて、自分が速いところを見せたいというのは訳が違う。速さなんかどうでもいい、って調子だな。しかしだね、チームの士気が鼓舞されるという点では、クイックラップが取れるというのはいいものだ。ロスベルグ症候群と呼んでいるんだけどね、その、なんというか、「ウタウタ言っただんじやねえ、やりやあいいんだ、やりやあ」という、アレ」

「予選というのが私は大好きでね」と、感慨深げなヘッド。「ドライバーがこう、ゲツソリとやつれちゃって、それでも目だけがキラキラ光っている。すこいプレッシャーにさらされていくことが、こっちにもヒシヒシと伝わってくるんだ。こっちはもう行くっきゃない、ということ彼らは知っているし、それも今度ばかりは、ちょっとやそつとのアタックでは済まない……。予選のそういう極限状態になると、誰の感情もすっかり剥き出しになっ

からのレース好き、というヘッドの面目躍如のコメントである。しかしそんな彼は、昨今サーキットに吹き荒れる「安全思想」に、一抹の不安を感じるひとりでもある。「フエノス・アイレス・サーキットのことなんだけどさ」と彼は言う。「ありやあまるで、改装した後のキャラミみたいなア。昔は、アルゼンチンのあのサーキットは、そりや良かったもんだ。ところが、コイツは一体どうだい。まるで、ほとんど2速と3速のコーナーばかりじゃないか。これじゃ、どこのサーキットへ行ったら変わらんない。お天道様さえ照ってりやそれでいい、つてくらのもんかい？ アイルトンの事故があつてからというもの、サーキットはどいつもこいつも、こんな具合にすっかり去勢されちまった。情けないことじゃないか、え？ 皮肉なのはさ、こういう減法勇気の要るコーナーで、あのセナが飛びきり速かつたことだよ」

しかし、それでもまだいくつか、チャレンジングなコーナーは残っている、とヘッドは言う。「シルバーストンのベケッツ、あれは大きなコーナーだ。6速で飛び込んで、それからコーナーリングにかけて5速に降り込んで、ちよつとだけスピードを殺す。最後にもう一段落として4速にして出口に向かうんだ。ドライバーによって攻め方が違うという点でも面白いコーナーだよ。ひとりひとりのスピードの「乗り」を追っていると、それが次第に

今のF1にはどこかでしっかり
物事のバランスを取るような
力が働かないとマズイことになる



分かるようになるんだ。前半部分がやたらに速くて、後半でビビってペースを落とす者もいる。それだと、先に待ち受けたハンガーストレートにかけてツケが回ってくるんだ」

「そういえば、あそこの攻略法は、アランとデイモンとは対照的だったね」と、口を挟んだのはエイドリアン・ニコイ。「デイモンは入り口で減法速いが、出口ではまあまあとあったところ。アランはそれと全く逆だった。同じことはポール・リカールにも言えるね。アランは、シーニュを速く回ろうなんてことはこれっぽちも考えてない。つまり、彼にしてみれば、そのすぐ後のホースシューでフルブレーキングしなくちゃならないのに、そんなことをして何の得があるんだ？」というわけさ。シルバーストンのブリッジも話は一緒あそこを全開で回れるというのは、確かにエライよ。だが、それで何がかわるかといえど、何も変わらない。その向こうがストリートになっている、というのは全く条件が違うからね」

「高速コーナーでは、マンセルの速さはピカイチだったね」とバトリックが話をつなぐ。「その理由の一端は、彼のとんでもない腕力にあるんだ。上腕二頭筋が異様に発達している。だから、ほんの少しでもクルマが自分の意志に反する挙動を示すと、それを無理やり腕力で元に戻してしまう。それができるくらい力があるんだ。あれほど小さなステアリングホイールを使っているのも、腕力があればこそなのさ。去年彼がカムバックしてきた時他のドライバーはきつと全員がそのことを思い知っただろうね。必ずしも、それでトータルのラップタイムが際立って良くなるわけじ

やないんだけど。高速コーナーを回る時のスピード、これは掛け値なしにマンセルが群を抜いていると思うよ。あれはもうはつきり言つて、腕力以外の何物でもない」

「この腕力が、オーバーテイクする時の武器になる。彼の場合、大抵の人とラインが違ってた。うんと早めにクリッピングポイントを取る。普通はもつと奥の方なんだけど、その手前でインについて、出口にかけてもタイトなラインでいくのさ。アクセスを開ける時間も長くて、かなり手前でアベックスについて、ブレーキング態勢のまま、文字どおり力任せにクルマを回してしまうんだ。そこで、クリッピングポイントを奥に取った他のドライバーと同じラインに戻る、という寸法だ。その時のスピードは少し遅めだが、インで相当稼いでいるからなんてことはない。ターンインにかけて彼がよくインを取るの、こういうことができるからなのさ」

それにつけても、こうした面白い高速コーナーがますます少なくなるのは悲しいことだ、とバトリックは言う。「コースサイドの看板にだって願つてもないことなんだろうけど、ね」と彼、「それだけTVに映る時間が長くなるわけだし……。しかし、私としては、同じF1でも商売の方はとんと疎いし、第一、あまり好きになれないんだ。別にコマージュがいけないと言つてもいい。どこかでしっかり物事のバランスを取るような力が働かないとマズイことになる、それを言いたいんだ」

「さもないや」と、すかさずエイドリアンが合の手を入れた。「レースはすべてハンガロリンクでやることにして、あとは全部やめちまう、つてのはどうだろう……」

ガキちゃん

F1グランプリの裏話、こぼれ話とウワサ

行け！ 進め！
ジャイアントウキョー
開幕戦はもう間近！

ウキョオッ！
ボンバイエ！



PRIS STATION



あれだけデカくて
速いといいなあ
僕なんか……

3・26ブラジルに向け
グワワァーンと動き始めた
我がジャイアントウキョー
カワイイ普段の顔とは一変
ヘレスの名物タワーより高く
巨大化して敵をぶち倒す！
操る木村少年もニッコニコ
今年は頼むぞ、表彰台
センターホールに日の丸を！

うちの新兵器は
あのウイング
だけなんだ！

それだけじゃ
ウキョーには
どうやって
勝てません！

出たー、ウキョーだ
早く押さえる！
東宝が写真買うって



平塚モータース



▶ウキョー巨大化完了!
いつでもOK、臨戦態勢

昨年、日本人F1ファンを最も期待させ、最もガッカリさせてくれた男、ウキョー。彼が3・26ブラジルに向け、パワーアップ完了。ジャイアントウキョーとなり、ヤマハの悲願とティレルの83年以來の勝利に向け、操る木村少年の目もキラキラ! 表彰台なんてケチなことは言わない。優勝してくればいい。マンセルが来ようが、バリチェロが笑わせようが、シューがアゴ突っ込もうが、シルガルバン三世を真似しようが、アーバインが勝手にスピシしようが、ベルガーの顔がフサフサしよう……なわけないが、来るヤツはぶっ飛ばせ! 邪魔するヤツはぶっこ抜け! みんなの希望を乗せて、行け、ジャイアントウキョー!

カッパッパッ



カッパッパッ

ヤマハV10も調子いいし今年はいいと思いますよ



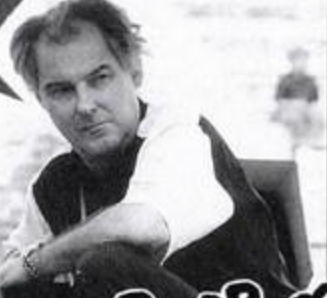
カッパッパッ!

戦闘モード

ウーン、今年は昨年よりラク操縦ミスでも勝手に先頭走るから!

12月25日(木)午後7時30分
フジテレビ
F1グランプリ

ウキョーはワシらが造つとるんじゃ



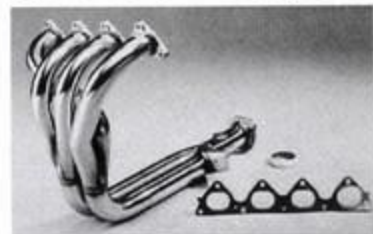
カッパッパッ



職人気質が息づく エキゾーストマニホールド

F3000などのレースにパーツを供給しているマキシムワークスがインテグラDC2 (価格8万9500円)、シビックEG6 (価格8万5000円)用のEXマニを開発、発売した。(写真はインテグラ用)

●株マキシムワークス ☎0485(84)6430



ファミリア用グリルが 今度はカラーで登場

ファミリアセダンの表情を個性的に変身させるカラーフロントグリルが登場した。BHALP、5P、7P、8P、6R、7Rの形式車に取り付け可能でカラーバリエーションは全6色、価格は各2万8000円となっている。●株マツダスピード ☎03(3533)6496



M'sのエアロパーツで ひと味違うNSXを目指せ

ノーマルホールを使用しボディを傷めずに取り付けができるNSX用エアロパーツキットがM'sより発売された。価格はフロントリップスポイラー6万8000円、サイドステップキット15万円、リアスポイラー18万円。●株オートロック ☎048(649)2011



BRAND NEW

タイヤにホイールに
ステアリングetc...
とても役に立つ
今月の新製品コーナー

快適な走りを約束する 17インチのベルサスセスト

好評を得ているポルクレーシングのベルサスセストに、17インチが追加された。このホイールは、ヨーロッパで主流のフラットフェイス化されたリムまでのびやかにつながる6スポークデザインに、平面的になりやすいフラットディスクに奥行きを与える



ラウンドリムの組み合わせでボリューム感、立体感を表現している。サイズは17×7.0JJで価格3万5000円。●株レイズ ☎06(746)1010

WORKの限定モデルで 足元をイキに飾ろう

荒目のメッシュデザインが好評のレザックス3ピースホイールに、今回WORK20周年記念限定モデルとしてブライトバージョンがリリースされた。このモデルは、従来のレザックスが持つ高機能性を失うことなく、メッキの持つ美しい輝きを持たせた仕上がりとなっている。



サイズは17×6.5~10JJで、価格は7万2000~7万9000円。200台の限定発売となる。●株ワーク ☎06(787)7000

理想を形にしたホイール LIVOLNO誕生

ENKEIより理想のアルミホイールLIVOLNO(リボルノ)が誕生した。バランス良く配置された3本スポークデザインが印象的で、その調和を壊すことなくアルミホイールに求められる軽量性、高剛性、ブレーキ冷却効果などの機能面を充実させた



仕上がりとなっている。サイズは13×4.5J~16×8.5JJがそろう。価格は2万4000~4万2000円。●ENKEI PR DIVISION ☎0538(34)4321

JTCCで2冠を独占した OZホイールを商品化

94年度のJTCCでチーム&ドライバーチャンピオンの2冠を独占したチャンピオンホイールがイタリアOZ社とTOM'Sの共同開発により「OZ/TOM'S BLANZO」の名で商品化された。取り付け車種と価格はセリカ、コロナ、エクシヴが4万6000円、セリカGT-Fourが4万9000円、スーブラのフロント7万1000円、リヤ7万4000円(各1本)となる。●株トムス営業部 ☎03(3704)6191



JTCCで頑張るBMWが プラモデルで登場

JTCC初年度の昨年、FRであることから重量ハンデを受けながらも、中谷明彦の果敢な走りとともにレースを沸かせた総合整備BMW318iが1/24スケールプラモデルとなって登場した。価格2200円。

●株長谷川製作所 ☎054(628)8241



トータルカーケアブランド オートグリム発売

イギリスでカーケア・ケミカル商品を製造・販売を手がけている「オートグリム」。英国王室御用達の高性能コーティング剤など、6アイテムが発売された。また業務用も12アイテムが発売される。

●テクノイルジャパン株 ☎045(592)9629



雰囲気異なる2タイプ あなたはどちらを選ぶ

ATCから、グリップ部にBKウッドを使用したatc SPRINT LIMITED EDITION N(写真左、350mmφ価格2万9000円)と、LEGNO MODE-4のウッド&BKレザーコンビネーションモデル、LEGNO MODE-4 Combi DW(写真右、360mmφ価格4万5000円)の2アイテムが新発売された。●株ATC INTERNATIONAL ☎0727(27)0881



さりげなく自然に マレッサのランプステー

牽引フックを利用して取り付けるマレッサランプステーは、車体に加工なしで取り付けできるのがうれしい。取り付け車種はニューレガシィ、カローラ、アコード、オデッセイ、カルディナ等となる。価格2万7500円。●株バシフィック ☎0473(52)6766



機能を追求したマールポロ レーシング・ウォッチ

マールポロのロゴをあしらった腕時計「マールポロ・レーシング・ウォッチ」が発売された。今回発売されたのはF1 PRO、F1、パドック、チャレンジの4種類。F1 PRO、F1は耐久性にすぐれた一体射出成型スチールを採用、また10気圧防水となっている。パドックはスチールケース、カレンダー機能も装備。紳士用、婦人用の2サイズ用意されている。チャレンジは5種類の文字盤がありバリエーションも豊富だ。価格はF1 PROが12万5000~21万円、F1が12万円、パドックが4万5000円、チャレンジが3万5000円。

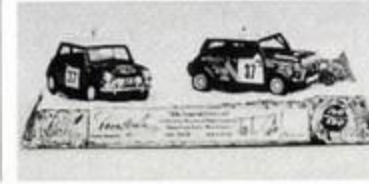
●ブルーベル・ジャパン株 ☎03(3214)4027



新旧ミニ・クーバーが 1/43スケールモデルで登場

1964年のモンテカルロ・ラリーで初優勝してから30年を迎えたミニ・クーバー。昨年のモンテカルロ・ラリーでは現市販車を使用して出場した。その新旧ミニ・クーバー2台がイギリスSMTS社より1/43スケールモデルとして登場した。価格は2台組3万6000円で500セットの限定販売。

●株メイクアップ ☎03(3498)9876



第3のワークス オペル・カリブラのRC

日本でも人気のDTM、第3のワークスとして活躍しているオペル・カリブラのラジコンが、田宮模型から発売された。シャシーは4駆を採用、コーナリングの安定感も高くなっている。価格は1万6800円。

●田宮模型 ☎054(286)5105



編集部のおすすめ

BOOK/Le Mans

注目! NSXの開発秘話が文庫本になった♪
でも本屋さんでは入手不可能なので注意して!



「ル・マンへ…」1994レーシングNSXの挑戦

家村浩明著 380円 ニュース出版 販売企画部 ☎03(5430)4440

編集部のおすすめなんてチョット気がヒケてしまうけど、昨夏からレーシングオンで好評連載していた「ル・マンへ…」が文庫本になっちゃいました! っわけで——。

時は89年の春。まだ、ホンダNSXが市販に向けてテストを重ねているところのことから物語は始まる。

このストーリーの主人公とも言えるホンダ・栃木研究所の橋本健氏が、開発段階から携わったNSXとともにル・マンを目指し、初めてのル・マンを戦い、ル・マン24時間を終えるまでをドキュメン

ト形式で綴った読み物だ。

レーシングオンのNo174(94年9月9日号)からNo180(94年12月2日号)まで全7話にわたって掲載したものを、文庫本化にあたって全面的に見直しを図った。また、新たにエピソードを追加して、一気に読み通すことができる。

しかーし。日本中、どこの本屋さんにもないからご注意! どーしても欲しい人は、ニュース出版 販売企画部まで問い合わせるように。発行部数がスゴク少ないから、必ず申し込む前に電話で在庫を確認してくださいネ。(ONS)

横浜ゴムのコマーシャルに泉谷しげるが登場!

横浜ゴムから昨年発売されたセダン用ラジアルタイヤ「A.V.Sエクセリード」のCMに、シンガーソングライター泉谷しげるが登場した。タイヤのイメージキャラクターとしてはあまりピンとこないが、CMを見ると思わず見入ってしまうぞ。



ATTENTION

観る/聞く/参加する!
一番ホットな情報が
ゲットできるコーナー
それが「アテンション」

文教堂書店の新規開店でバックナンバーを探そう

首都圏全域に独自のネットワークを広げる文教堂書店が新たに7店舗をオープンする。そのうち神奈川県藤沢市の鶴沼店と、東京都清瀬市の清瀬店では新規開店を記念してR'onの姉妹誌、F1速報のバックナンバーフェアが開催される。この機会に今までに買いのがしたF1速報を見つけよう。また同時に、カーナビゲーションフェアや車の洋雑誌&ビデオのバーゲン、月刊NAVIのブックフェア等の開催も予定されている。2店舗とも駐車場を完備しているので、車のアクセスもバッチリだ。

●文教堂本部 ☎044(812)3663
鶴沼店・神奈川県藤沢市鶴沼海岸6-10
清瀬店・東京都清瀬市梅園2-10



文教堂 鶴沼店



文教堂 清瀬店

インディカーファンの人もヒロ松下ファンの人も必見

ヒロ松下選手の活躍やホンダの本格参入で今年も注目のインディカー。しかし日本ではレースの開催がないので海外に行くしかない。そこで今回、ヒロ松下選手の応援を兼ねたロサンゼルス インディカーレース観戦ツアーが企画された。4月7日に福岡を出発しロサンゼルスへ、市内観光の後にヒロ松下選手を囲んでの夕食会。8日は自由行動で、9日は待ちに待ったレース観戦(グランドスタンドとピットパス付き)。10日も自由行動になり、11日にロサンゼルス空港出発で12日夜に福岡到着予定だ。金額は15万9000円。東京と大阪からの出発も可能。詳しくは●YOU・1 DESIGN ☎092(732)3770担当:古川まで。

気分は大富豪 モナコGP観戦ツアー

ウィンフィールド・ジャポングが企画するモナコGP観戦ツアーは、大富豪気分が味わえるツアーだ。モナコGPはヌーベルシケイン先、マルチビジョン前のヨットハーバーに停泊するクルーザーから観戦。4日間有効のフリーパスも用意。決勝前夜にはエルフがサポートするチーム関係者、ドライバーが参加するディナーパーティーが開催される豪華なツアーだ。そしてGPのあとはふたつのコースが用意。Aコースはウィンフィールドレーシングスクールポルリカール校にてフォーミュラノの1日体験走行。Bコースは南フランスの旅。価格はAコース97万8000円、Bコースは86万円。
●近畿日本ツーリスト株 ☎03(3255)7077

NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO

ニスモ新商品情報

●ザウルス Jr.用CGエンジンキット

本年よりザウルス Jr.レース全シリーズで参加が認められるCG10DE型エンジンを、従来型シャシー(NSJ91)に搭載するためのキットです。

本キットは、昨年販売していたキットにECUを追加したものです。

*主な構成部品

- エンジンアッセンブリー ●トランスミッションアッセンブリー
- RRフレーム ●エンジン、トランスミッションマウント
- ECU ●エンジンハーネス 他

*価格/部品番号

¥555,000(輸送費別)/9999M-RR33M

●タイヤエアゲージ

メーター本体の外側にガードラバーを使用。ホースはステンレスメッシュホースを採用し、耐久性を向上させました。

*仕様

圧力表示範囲:0~5kg/cm²(0~50×10kpa)

文字盤:ホワイト

目盛色:kg/cm²目盛=レッド、kpa目盛=ブラック

機能:ピークホールド(最高圧力を記憶)表示

*価格/部品番号

¥7,200/99990-RN005

F1好きの若い人はレースにかかわるチャンス!

パシフィックGPを盛り上げていくため、学生を主体に「F1パシフィックGPサポーターズクラブ」が昨年12月に設立された。クラブではプロモーターであるタナカ・インターナショナルの協力を得て会員を募集。パシフィックGPのPR活動やドライバーのサッカー大会開催等、その外にも様々なイベントを行う予定だ。資格はF1に関心のある15~25歳の男女で、年会費は3000円(18歳未満は2500円)。応募方法は、写真貼付の履歴書に入会金と80円切手を貼った返信用封筒を同封し、現金書留で下記の住所まで。〒102 東京都千代田区麹町5-7 TBR407 mik planning 内「F1パシフィックGPサポーターズクラブ事務局」

各チューナーの傑作が走りとスタイリングを競う

日本オートスポーツセンターと筑波サービスでは、4月1~2日に筑波サーキットにおいて「コカ・コーラ、オートパワーショー・イン筑波サーキット」を開催する。日本を代表する各チューナーの作品を一堂に集めて展示し、またコースでのタイムアタックなどにより、性能と優美さを披露するというチューニングカーファン待望のイベントだ。1日は「土屋圭市杯争奪・スーパーテックチャレンジカップ」の選考会、2日には一般走行会や各ドリフト大会での成績優秀者による走行もある。時間はAM7:00~PM5:30、入場料大人2000円・中高生1000円となっている。
●筑波サービス株 ☎03(3459)1950



〒140 東京都品川区東大井2-10-5
●営業時間/AM10:00~PM6:00

NISMO PADDOCK
●定休日/毎週月曜日

☎(03)3767-1123

イニッサン

チャンピオンプラグが 300勝記念楯をプレゼント

チャンピオンsparkプラグが、F1グランプリ300勝を達成したのを記念して製作された記念楯が、30名にプレゼントされることになった。応募方法はハガキに住居、氏名、年齢、職業、本誌名およびチャンピオン・グッズへの要望を書き添えて、下記まで送付のこと(期間：4月1日～5月31日)。また記念楯は通常販売も行っており価格は9000円、100個の限定販売となる。応募方法は現金書留にて申し込むこと(100通になり次第締め切りとなる)。
●〒231-91 横浜港郵便局私書箱48号
日本チャンピオンsparkプラグ株式会社
F1記念楯プレゼント係
☎045(641)5876



RV購入を考えている人は アムラックストヨタへ

東京の池袋にある「トヨタオートサロンアムラックス東京」では、4月4日から5月7日まで「アムラックスRVフェア'95」を開催する。ランドクルーザーやエステマ、ハイエースなどのキャンピング仕様車を特別展示するほか、トヨタのRV17台を一堂に展示し、パネル・パンフレット・映像でRV車の魅力をあますことなく紹介する。フェアオリジナルのパンフレット配付や、映像コーナーではRVドライブテクニクなどの公開し、また、土曜、日曜、祝日にはRVクイズラリーなど素敵な商品の当たるミニイベントも開催予定だ。
●株アムラックストヨタ 企画グループ
☎03(5391)5900

SUZUKA GT300を ツアーで見に行こう!

454 MOTOR SPORTSが、4月2日に開催される全日本GT選手権第1戦SUZUKA GT300のツアー参加者を募集している。日程は当日朝8:15にJR名古屋駅西口をバスにて出発、高速道路を経由して鈴鹿サーキットに到着。その後レースを十分に観戦して、全レース終了後1時間後にサーキットを出発、18:00ごろに名古屋駅西口に到着予定になっている。費用は大人1万5000円、女性7100円、子供6300円となる。またバスのみの利用も可能だ。希望者は「454 MOTOR TOUR」に、☎0567(25)7252もしくは、FAX 0567(24)0561で申し込もう。なお、申し込みの際には代表者の住所・氏名・電話番号も連絡のこと。

レーシングオン持参でアート画集をプレゼント

前号のウィズレーシングマインドで紹介したフランスの画家、ヴィクトール・スパンなど、多くのアーティストの作品を扱っているリリカルアート株式会社では3月18日から21日までの4日間、原宿、表参道のハナエ・モリビルで「光と影の結晶、色彩のシャングリラ」と題してイゴール・スミノフ&スーザン・パトリシア2人展を開催。これを記念して前述のスパンとスーザン・パトリシアの画集をレーシングオン読者に各5名づつプレゼントする。さらに展示会の期間中、会場にレーシングオンを持参した人には、もれなくアート画集がプレゼントされる特典も。入場は無料。画集プレゼントの応募先、及び今回の展示会とヴィクトール・スパンの作品に関する問い合わせは

●リリカルアート株式会社 〒107 東京都港区赤坂9-1-2 大永赤坂ビル5F ☎03(3405-6502)担当:仕入れ 広報部 横田



FcollectionのF1イラストコンテスト

Fcollectionの「F1イラストコンテスト」が、今年も開催されることになった。F1のイラストなら何でもOK。審査にはイラストレーターの諸岡理氏があたり、優秀作品は店内に展示される。イラストはB4サイズで折り曲げ厳禁。作品と短いコメント、住所、氏名、年齢、電話番号を明記したものを同封してFcollectionに直接来店するか郵送で。最優秀賞はロスマンズ・ウィリアムズのウィンドブレーカー、優秀賞にはFcollectionお買い物券、参加者全員にウィリアムズグッズがプレゼントされる。締め切りは4月23日だ。

●Fコレクション 〒150 東京都渋谷区渋谷2-12-13 八千代ビル Fコレクション/F1イラストコンテスト係
☎03(3400)2666



WANTED!

ハセミ・モータースポーツが メカニックを募集中

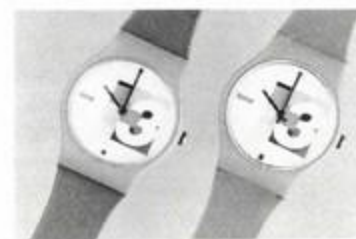
長谷見昌弘率いるハセミ・モータースポーツではメカニックを募集している。経験は不問。希望者は写真付き履歴書を下記まで送付のこと。
〒243-03 神奈川県愛甲郡愛川町中津6758
有ハセミ・モータースポーツ
☎0462(86)3801 担当:川端

3つの新機種が登場 多摩テック招待券プレゼント

多摩テックでは、今年の春に3種類の新機種が登場する。無限プレイングカート50で本格的なレース体験ができるカートランド(カートランドは原付以上の免許が必要)。(カートランドは原付以上の免許が必要)。標高224mまで上昇し、大パノラマが楽しめる大観覧車。落差11m、山林を駆け降りる急流すべり。どれも楽しそうなものばかりだ。今回新機種登場を記念して、入園料と新機種試乗1回券が封入された招待券を25組50名にプレゼント。ほしい人は往復ハガキに住居、氏名、年齢、職業(学校名)電話番号を明記の上、〒191 東京都日野市程久保5-22-1 多摩テック レーシングオン係まで。
●多摩テック 業務課 ☎0425(91)0820

BMW318ti compact 発売記念キャンペーン実施

BMWとして初めて300万円を切る3シリーズ、BMW318ti compactの発売を記念し、このモデルにふさわしいイメージをもつ著名人を選出する「Q(クエスチョン)キャンペーン」が、青山「BMWスクエア」で4月11日まで実施される。BMWスクエアの受付で配付されるアンケート用紙に、318ti compactのイメージにふさわしい著名人を記入して集計、後日発表される。また、アンケートに答えた方に抽選で、BMW特製ペアウォッチ、特製シルクスカーフ、特製サングラス、特製トランプ、ミュージックカセットテープがプレゼントされる。ぜひBMWスクエアに行ってみよう。
●BMWスクエア ☎03(5474)8921



プラモデルを凌ぐ勢い ミニカー専門誌が創刊

ミニカーショップのイケダでは、去年10月に月刊誌「ミニカーマガジン」を創刊した。海外では大人のホビーとしてすっかり定着したミニカーの、日本における唯一の専門誌となっている。詳しくは●ミニカーショップイケダ ☎03(3806)1219まで。



セナ、プロストが若い! 81~85年のF1総集編

1987年から始まったF1全戦テレビ中継によって、日本にもF1ファンが定着したが、ファンになると気になるのが'86年以前のF1グランプリ。そんな人にはポニーキャニオンから登場した1981~85年F1総集編がオススメだ。それぞれのビデオのおもな見所として、81年はマシンが先端技術の結晶と化しターボエンジンが台頭、カーボンモノコックの名車MP4が登場したのもこの年だ。82年はジル・ビルヌーブの事故死とピローニが再起不能に陥るといふ悲劇がフェラーリを襲う。83年にはホンダが復帰し、ピケとプロストのチャンピオン争いが激化。84年はセナやベルガー、ペロフといった有望な新人がデビューする。85年はプロストによる初のフランス人チャンピオンが誕生した。これ以外にも1981年から1985年までのグランプリシーンを余すことなく映像で見せてくれるこのビデオは、税込みで各3800円となっている。●ポニーキャニオン ☎03(3555)6770



BOOK & VIDEO

より詳しく、楽しく
今話題の本やビデオを
一気に紹介するコーナー
ブック&ビデオ

1995インポート・カー・オブ・ザ・イヤーはメルセデス・ベンツC200に決定

日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会が主催する「1995インポート・カー・オブ・ザ・イヤー最終選考会」が2月14日、日本出版クラブで行われ開票の結果メルセデス・ベンツC200が選ばれた。インポート・カー・オブ・ザ・イヤーは今回が初めてのことで、日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会の主催による。自動車評論家、ジャーナリスト、学識経験者など51名の選

考委員の投票により平成6年2月から7年1月までに日本国内で発表ないし販売された輸入乗用車20車種から選ばれた。主な受賞理由としては、高い次元でまとめられた操縦性能と、小型セダンとしてのトータルパフォーマンス及び、コストパフォーマンスの高さが評価されたことによる。10位までの得票結果は以下のとおり。

1位 メルセデス・ベンツC200 166点

2位 BMW3シリーズ・コンパクト 164点
3位 オベル・オメガ 156点
4位 フェラーリF355 128点
5位 ジャガーXJシリーズ 113点
6位 プジョー 306シリーズ 106点
7位 ローバー 600シリーズ 86点
8位 フォード・モンデオ 68点
9位 ボルボ 960シリーズ 35点
10位 シトロエンZXシリーズ 35点



STREET TOPICS

今話題のニューカーを一挙に紹介する
新車情報コーナー
ストリートトピックス



2位はBMW 3シリーズ・コンパクト



3位はオベル・オメガ

ユーノスロードスターRリミテッドが限定発売

今やマツダの顔となっているオープンスポーツカー、ユーノスロードスターの特別限定車、「Rリミテッド」が全国のユーノス系の販売店で発売された。

Rリミテッドは足まわりを強化した機種、ロードスター1.8直4 DOHC Sスペシャルをベースに、手が加えられたスペシャルカーとして登場したもので、ロードスターの魅力を一層引き出したモデルに仕上がっている。

まず走行面では最終減速比を4.100から4.300に変更して加速性能を向上、また15インチタイヤとBBS社製アルミホイールを装着し、路面接地力と操縦安定性を高めるなど、走行性能の向上を実現している。

外観も1月に限定発売したGリミテッドで好評だった、サテライトブルーマイカのボディカラーとダークブルーの幌との組み合わせとなり、内装も赤の本革シートにドアトリム、インパネの一部、フロアカーペットも赤を採用、外観のブルーと内装の赤との美しいコントラストによってファッション性も高まっている。その他ナルディ社製ウッドステアリングホイールとシフトノブを採用し、高級感あふれる仕上げとなっている。

このRリミテッドは5MTのみで、販売台数は1000台の限定となる。気になる価格の方は、東京・広島で217万5000円、大阪・名古屋で218万2000円、札幌で224万5000円、仙台で220万2000円、山口で218万5000円、福岡で220万円、沖縄で224万円となっている。



2代目となり、スポーツウェッジを基本としたエレガントなフォルムとなったインスパイア25G

上品なFFミッドシップインスパイア/セイバー

4ドアハードトップスタイルと、独自のFFミッドシップ方式で好評だったホンダ・インスパイア/ビガーがフルモデルチェンジされ、NEWインスパイア/セイバーとなって発売された。「スマート・ラグジュアリー・ハードトップ」をテーマに、全方向にわたる広い視野と空間デザインがもたらす解放感、スポーティさと上質な乗り心地を両立する走行性能、セダンとしての使いやすさをそれぞれ追求した。エンジンは全車ミッドシップに縦置5気筒エンジンを搭載。排気量は2.0ℓと2.5ℓの2種類。価格は2.0ℓの20Gが213万3000円、2.5ℓの25Gが228万8000円、25Sが246万3000円、25XGが268万3000円（東京の価格）。

その他のツーリングカーイベント

6/17-18	ニュルブルクリンク24時間	ドイツ
7/29-30	スパ24時間	ベルギー
10/8	バヤースト1000	オーストラリア
10/15	ル・マン24時間(ポール・リカール)	フランス
10/22	TOCAシートアウトドラン(バーバ)	イギリス

BPR GTシリーズ

● 2/25-26	ヘレス	Rベネム/M-S.キアラ	マクラーレンF1 GTR
② 3/11-12	ポール・リカール		フランス
③ 3/25-26	モンツァ		イタリア
④ 4/8-9	ハラマ		スペイン
⑤ 4/22-23	ニュルブルクリンク		ドイツ
⑥ 5/8	ドニントン・パーク		イギリス
7 5/13-14	"ハル1000km"モンレレー		フランス
⑧ 7/2	アンデルスレーブ		スウェーデン
⑨ 8/26-27	"鈴鹿1000km"鈴鹿		日本
⑩ 9/16-17	シルバーストン		イギリス
⑪ 9/24	セントポール		インドネシア
⑫ 10/8	ノガロ		フランス
⑬ 10/15	シャー・アラム		マレーシア
⑭ 10/12	チューハイ		中国

その他のGTイベント

6/17-18	ル・マン24時間	フランス
---------	----------	------

NASCARウィンストン・カップ・シリーズ (全32戦)

● 2/19	デイトナ	S. マーリン	シボレー・モンテカルロ
● 2/26	ロッキンガム	J. ゴードン	シボレー・モンテカルロ
③ 3/5	リッチモンド		バージニア州
④ 3/12	アトランタ		ジョージア州
⑤ 3/26	ダートン		サウス・カロライナ州
⑥ 4/2	プリストル		テネシー州
⑦ 4/9	ノース・ウィルクスボロ		ノース・カロライナ州
⑧ 4/23	マーティンズビル		バージニア州
⑨ 4/30	アラバマ		アラバマ州
⑩ 5/7	ソノマ		カリフォルニア州
⑪ 5/20	シャーロット		ノース・カロライナ州
⑫ 5/28	シャーロット		ノース・カロライナ州
⑬ 6/4	ドーバー		デラウェア州
⑭ 6/11	ボコノ		ペンシルバニア州
⑮ 6/18	ブルックリン		ミシガン州
⑯ 7/1	デイトナ		フロリダ州
⑰ 7/9	ルードン		ニュー・ハンプシャー州
⑱ 7/16	ボコノ		ペンシルバニア州
⑲ 7/23	アラバマ		アラバマ州
⑳ 8/5	インディアナポリス		インディアナ州
㉑ 8/13	ワトキンス・グレン		ニュー・ヨーク州
㉒ 8/20	ブルックリン		ミシガン州
㉓ 8/26	プリストル		テネシー州
㉔ 9/3	ダートン		サウス・カロライナ州
㉕ 9/9	リッチモンド		バージニア州
㉖ 9/17	ドーバー		デラウェア州
㉗ 9/24	マーティンズビル		バージニア州
㉘ 10/1	ノース・ウィルクスボロ		ノース・カロライナ州
㉙ 10/8	シャーロット		ノース・カロライナ州
㉚ 10/22	ロッキンガム		ノース・カロライナ州
㉛ 10/29	フェニックス		アリゾナ州
㉜ 11/12	アトランタ		ジョージア州

DOMESTIC RACE ●国内レース

全日本F3000選手権 (全9戦)

① 3/19	ミリオンカードカップレース	ラウンド1 鈴鹿	鈴鹿
② 4/9	インターナショナルフォーミュラカップレース		富士
③ 5/7	F3000 MINE ALL STAR		美祿
④ 5/21	ミリオンカードカップレース	ラウンド2 鈴鹿	鈴鹿
⑤ 7/30	SUGO INTER FORMULA		菅生
⑥ 9/3	FUJI INTER		富士
⑦ 9/17	十勝インターナショナルF3000選手権レース		十勝
⑧ 10/15	INTERNATIONAL F3000 FUJI FINAL		富士
⑨ 11/19	ミリオンカードカップレース	ファイナルラウンド 鈴鹿	鈴鹿

全日本F3選手権 (全10戦)

① 3/19	ミリオンカードカップレース	ラウンド1 鈴鹿	鈴鹿
② 4/9	インターナショナルフォーミュラカップレース		富士
③ 4/23	筑波チャレンジカップレース第2戦		筑波
④ 5/7	F3000 MINE ALL STAR		美祿
⑤ 5/21	ミリオンカードカップレース	ラウンド2 鈴鹿	鈴鹿
⑥ 6/18	ツーリングカー 300km耐久レースinTIサーキット・英田		TI
⑦ 7/30	SUGO INTER FORMULA		菅生
⑧ 9/3	FUJI INTER		富士
⑨ 9/24	MILLION CARD NI-500		鈴鹿
⑩ 10/8	ハイランド・ニューツーリングカー選手権レース		仙台

全日本ツーリングカー選手権 (全16戦)

① 3/12	富士スーパーツーリングカーレース大会		富士
② 5/14	SUGOニューツーリングカー選手権レース		菅生
③ 6/11	十勝ツーリングカー選手権レース		十勝
④ 7/2	JTCC SUZUKA SUPER TOURING		鈴鹿
⑤ 7/23	NEW TOURING CAR in MINE		美祿
⑥ 8/6	英田スーパーツーリングカー選手権レース		TI
⑦ 10/8	ハイランド・ニューツーリングカー選手権レース		仙台
⑧ 11/5	INTER TEC		富士

全日本GT選手権 (全8戦)

① 4/2	SUZUKA GT 300(300km)		鈴鹿
② 5/4	全日本富士GTレース大会(250km)		富士
③ 6/25	ハイランドGT選手権レース(250km)		仙台
④ 8/13	JAPAN SPECIAL GT-CUP(250km)		富士
⑤ 9/10	SUGO GT選手権レース(250km)		菅生
⑥ 10/1	グランドツーリングカー耐久レース(300km)		美祿

NI耐久ラウンドシリーズ95 愛車爆走・耐久シリーズ (全7戦)

① 3/26	MINE・爆走500km		美祿
② 4/30	ハイランド・爆走200マイル		仙台
③ 6/4	富士・爆走6時間		富士
④ 6/18	TI・爆走400km		TI
⑤ 7/15-16	第2回 十勝24時間レース		十勝
⑥ 9/24	MILLION CARD NI-500km		鈴鹿
⑦ 11/12	SUGO・爆走500km		菅生

その他の耐久レース

7/15-16	第2回 十勝24時間レース	十勝
8/12-13	95筑波ナイター9時間耐久レース	筑波
8/27	インターナショナル鈴鹿1000kmレース	鈴鹿

全日本ラリー選手権 第1部門 (全7戦)

● Cクラス		
① 2/4-5	DCCSウインター-別 坂田原文雄/小田切剛之 ミツビシ・ランサー	
② 2/18-19	TRCAウインター-別 坂井 幸彦/大瀧 敏夫 スバル・インプレッサ	
③ 4/22-23	'95 ACK SPRING RALLY	大分
④ 5/27-28	モンレー'95	群馬・長野
⑤ 7/8-9	'95 ノースアタックラリー	北海道
⑥ 7/22-23	ひまつぎ'95	宮崎
⑦ 10/14-15	第23回M.C.S.C.ラリー・ハイランドマスターズ	長野・岐阜

● Bクラス

① 2/4-5	DCCSウインター-別 田口 幸彦/藤田 幸一 ミツビシ・ミラージュ	
② 2/18-19	TRCAウインター-別 藤田 豊/船坂 豊 ミツビシ・ミラージュ	
③ 4/22-23	'95 ACK SPRING RALLY	大分
④ 5/27-28	モンレー'95	群馬・長野
⑤ 7/8-9	'95 ノースアタックラリー	北海道
⑥ 7/22-23	ひまつぎ'95	宮崎
⑦ 10/14-15	第23回M.C.S.C.ラリー・ハイランドマスターズ	長野・岐阜

● Aクラス

① 2/4-5	DCCSウインター-別 藤澤 豊/高橋 昭彦 スズキ・アルト	
② 2/18-19	TRCAウインター-別 藤澤 豊/高橋 昭彦 スズキ・アルト	
③ 4/22-23	'95 ACK SPRING RALLY	大分
④ 5/27-28	モンレー'95	群馬・長野
⑤ 7/8-9	'95 ノースアタックラリー	北海道
⑥ 7/22-23	ひまつぎ'95	宮崎
⑦ 10/14-15	第23回M.C.S.C.ラリー・ハイランドマスターズ	長野・岐阜

全日本ラリー選手権 第2部門 (全5戦)

① 6/17-18	第1回M.C.S.C.ハイランドマスターズII'95	長野
② 8/26-27	'95 HELOM RALLY MEETING	福井
③ 9/30-10/1	'95 ザ・ラリーin北海道	北海道
④ 10/28-29	MCA-BARU'95	大分
⑤ 11/18-19	第1回DCCSオータムナイトラリーII(仮称)	長野・群馬

全日本ジムカーナ選手権 (全8戦)

① 3/18-19	名阪スポーツランド	三重
② 4/8-9	三井・三池オートスポーツランド	福岡
③ 4/29-30	キョウセイスポーツランド	愛知
④ 5/28	スポーツランドタマダ	広島
⑤ 6/17-18	フリーキッズ伊那Aパレット	長野
⑥ 7/23	スポーツランドSUGO国際カートコース	宮城
⑦ 8/26-27	三井グリーンランド	北海道
⑧ 9/16-17	逸間台スポーツランド	千葉
⑨ 11/4-5	JAFカップ	鈴鹿サーキット南コース

全日本ダートトライアル選手権 (全8戦)

① 3/11-12	三井・三池オートスポーツランド	福岡
② 4/23	丸和オートランド那須	栃木
③ 5/28	鈴鹿サーキットモトクロス場	三重
④ 6/17-18	オートスポーツランド砂川	北海道
⑤ 7/16	丸和オートランド那須	栃木
⑥ 8/27	スポーツランド信州	長野
⑦ 9/17	テクニクスレーダカタ	広島
⑧ 10/7-8	坂出基ノ州特設会場	香川
⑨ 11/11-12	オールスター	鈴鹿サーキットモトクロス場

WORLD EVENTS & RESULTS

●世界中のイベントと結果が分かるページ

OVERSEAS RACE ●海外レース

F1世界選手権 (全18戦)

1	3/26	ブラジルGP	インテルラゴス
2	4/9	アルゼンチンGP	ブエノスアイレス
3	4/30	サンマリノGP	イモラ
4	5/14	スペインGP	カタロニア
5	5/28	モナコGP	モンテカルロ市街地
6	6/11	カナダGP	モントリオール
7	7/2	フランスGP	マニクール
8	7/16	イギリスGP	シルバーストン
9	7/30	ドイツGP	ハンガロリンク
10	8/27	ベルギーGP	スパ-フランコルシャン
11	9/10	イタリアGP	モンツァ
12	9/24	ポルトガルGP	エストリル
13	10/1	ヨーロッパGP	ニルブルクリンク
14	10/22	パンフィックGP	T1サーキット・英田
15	10/29	日本GP	鈴鹿
16	11/12	オーストラリアGP	アダレイド市街地
17	8/13	ハンガリーGP (リザーブ)	ブタペスト

世界ラリー選手権 (全8戦)

1	1/21-27	モンテカルロ	C.サントル、モヤ	スバル・インプレッサ
2	7/9-12	スウェディッシュ	K.エリクソン/S.バルマンダー	三菱ランサー
3	3/6-11	ポルトガル		ポルトガル
4	5/1-6	ツール・ド・コルス		フランス
5	7/27-30	ニュージーランド		ニュージーランド
6	9/15-18	オーストラリア		オーストラリア
7	10/22-25	カタロニア		スペイン
8	11/19-22	RAC		イギリス

2Q世界ラリー選手権 (全10戦)

1	1/21-27	モンテカルロ	J.ラニョッティ/G.シモニエ	ルノー・クリオ
2	7/9-12	スウェディッシュ	P.サバン/J.オロソン	オペル・アストラG5i
3	3/6-11	ポルトガル		ポルトガル
4	4/13-17	サファリ		ケニア
5	5/1-6	ツール・ド・コルス		フランス
6	5/27-31	アクトポリス		モリシャ
7	7/5-8	アルゼンチン		アルゼンチン
8	7/27-30	ニュージーランド		ニュージーランド
9	8/25-27	1000湖		フィンランド
10	10/8-12	サンレモ		イタリア

アジア・パシフィック・ラリー選手権 (全6戦)

1	7/7-9	インドネシア		インドネシア
2	7/27-30	ニュージーランド		ニュージーランド
3	8/12-14	マレーシア		マレーシア
4	9/15-18	オーストラリア		オーストラリア
5	10/12-18	香港		中国
6	12/1-5	タイランド		タイ

クロスカントリーラリー・ワールドカップ (全7戦)

1	4/13-23	チュニジア		チュニジア
2	5/19-29	アトラス		モロッコ
3	6/22-25	バハ・ニコラ1000		ポルトガル
4	7/21-23	バハ・エスパーニャ		スペイン
5	7/27-30	イタリアンバハ		イタリア
6	8/18-27	オーストラリアン・サファリ		オーストラリア
7	11/6-11	UAEデザート・チャレンジ		アラブ首長国連邦

国際F3000選手権 (全7戦)

1	5/7	シルバーストン		イギリス
2	6/5	ポール		フランス
3	7/23	エンナ・ベルグーサ		イタリア
4	7/30	ホッケンハイム		ドイツ
5	8/27	スパ・フランコルシャン		ベルギー
6	9/24	エストリル		ポルトガル
7	10/15	マニクール		フランス

インディカー・ワールド・シリーズ (全17戦)

1	3/5	マイアミ	J.ビルメープ	レイナードF351-フォード
2	3/19	サーファーズパラダイス		オーストラリア
3	4/2	フェニックス		アリゾナ州
4	4/9	ロングビーチ		カリフォルニア州
5	4/23	ナゼレス		ペンシルバニア州
6	5/28	インディアナポリス500		インディアナ州
7	6/4	ミルウォーキー		ウィスコンシン州
8	6/11	デトロイト		ミシガン州
9	6/25	ポートランド		オレゴン州
10	7/9	エルクハート・レイク		ウィスコンシン州
11	7/16	トロント		カナダ
12	7/23	クリーブランド		オハイオ州
13	7/30	ブルックリン		ミシガン州
14	8/13	レキシントン		オハイオ州
15	8/20	ロンドン		ニューハンプシャー州
16	9/3	バンクーバー		カナダ
17	9/10	ラグナセカ		カリフォルニア州

IMSA エクソ・ワールドスポーツカー選手権 (全12戦)

1	2/4-5	ドイツ24時間	J.カウセ/ヘルマン・ベック	メルセデス・ベンツ
2	3/18	セブリング12時間		フロリダ州
3	4/30	ロード・アトランタ1時間		ジョージア州
4	5/21	ハリファクス		カナダ
5	5/29	ライムロック2時間		コネチカット州
6	6/24	ワトキンズ・グレン3時間		ニューヨーク州
7	7/16	シアーズ・ポイント		カリフォルニア州
8	7/23	ポートランド		オレゴン州
9	8/6	プレイトナード4時間		ミネソタ州
10	8/13	モスポートパーク		カナダ
11	9/16	カレッジ・ステーション		テキサス州
12	9/30	フェニックス		アリゾナ州
13	10/8	ニューオリズ		ルイジアナ州

イギリスF3選手権 (全12戦)

1	3/26	シルバーストン		イギリス
2	4/17	スラクストン		イギリス
3	4/23	ドニントンパーク		イギリス
4	5/29	シルバーストン		イギリス
5	7/16	シルバーストン		イギリス
6	7/29-30	ドニントンパーク		イギリス
7	8/19	オールド・パーク		イギリス
8	8/28	ブランズ・ハッチ		イギリス
9	9/10	スネクタートン		イギリス
10	9/24	ペンブレイ		イギリス
11	10/8	シルバーストン		イギリス
12	10/15	スラクストン		イギリス

ドイツF3選手権 (全8戦)

1	4/9	ホッケンハイム		ドイツ
2	5/7	アプス		ドイツ
3	6/25	ノリスリング		ドイツ
4	7/23	ディープホルツ		ドイツ
5	8/20	ニルブルクリンク		ドイツ
6	9/3	ル・マン		フランス
7	9/17	ジンゲン		ドイツ
8	10/1	ホッケンハイム		ドイツ

フランスF3選手権 (全10戦)

1	4/7	レドゥワン		フランス
2	4/16	ノガロ		フランス
3	4/30	マニクール		フランス
4	5/21	ディジョン		フランス
5	6/4	ポール		フランス
6	6/25	バル・デュ・ピエンヌ		フランス
7	7/2	クロワゼン・テルノワ		フランス
8	7/23	ポール・リカル		フランス
9	9/3	アルビ		フランス
10	9/17	ル・マン		フランス

イタリアF3選手権 (全10戦)

1	3/26	モンツァ		イタリア
2	4/9	ミザーノ		イタリア
3	4/17	マジオーネ		イタリア
4	5/7	エンナ・ベルグーサ		イタリア
5	6/4	バッセルンガ		イタリア

6	6/18	バラーノ		イタリア
7	6/25	モンツァ		イタリア
8	7/23	ムジェッロ		イタリア
9	9/3	ピネット		イタリア
10	10/1	イモラ		イタリア

その他のF3イベント

5/27	モナコF3GP	モンテカルロ市街地
8/6	マルボロ・マスターズ・オブ・F3	ザンドワルト
11/19	マカオGP	マカオ市街地

ドイツ・ツーリングカー選手権 (全16戦)

1	4/23	ホッケンハイム		ドイツ
2	5/7	アプス		ドイツ
3	5/21	ムジェッロ		イタリア
4	6/4	ヘルシキ		フィンランド
5	6/25	ノリスリング		ドイツ
6	7/9	ドニントンパーク		イギリス
7	7/23	ディープホルツ		ドイツ
8	8/6	エストリル		ポルトガル
9	8/20	ニルブルクリンク		ドイツ
10	9/3	未定		フランス
11	9/17	ジンゲン		ドイツ
12	10/8	ホッケンハイム		ドイツ

ドイツ・スーパーツーリングカーカップ (全15戦)

1	4/30	ゾルダー		ベルギー
2	5/14	スパ・フランコルシャン		ベルギー
3	5/28	エステルライヒング		オーストリア
4	6/11	ホッケンハイム		ドイツ
5	7/2	ニルブルクリンク		ドイツ
6	8/27	ザルツブルクリンク		オーストリア
7	9/10	アプス		ドイツ
8	9/24	ニルブルクリンク		ドイツ

イギリス・ツーリングカー選手権 (全19戦)

1	4/7	ドニントンパーク(2ヒート)		イギリス
2	4/17	ブランズ・ハッチ(ショートコース/ダブルヘッダー)		イギリス
3	5/8	スラクストン(2ヒート)		イギリス
4	5/14	シルバーストン(ショートコース/ダブルヘッダー)		イギリス
5	5/29	オールド・パーク(2ヒート)		イギリス
6	6/11	ブランズ・ハッチ(ダブルヘッダー)		イギリス
7	6/25	ドニントンパーク(ダブルヘッダー)		イギリス
8	7/16	シルバーストン(1レース)		イギリス
9	7/30	ノックヒル(2ヒート)		イギリス
10	8/13	ブランズ・ハッチ(ショートコース/ダブルヘッダー)		イギリス
11	8/28	スネクタートン(2ヒート)		イギリス
12	9/10	オールド・パーク(ショートコース/2ヒート)		イギリス
13	9/24	シルバーストン(ショートコース/ダブルヘッダー)		イギリス

フランス・スーパーツーリズム選手権 (全9戦)

1	4/16	ノガロ		フランス
2	5/21	ディジョン		フランス
3	6/5	ポール		フランス
4	6/11	シャレード		フランス
5	6/25	ル・ピジューアン		フランス
6	7/9	クロワゼン・テルノワ		フランス
7	7/23	ポール・リカル		フランス
8	9/3	アルビ		フランス
9	10/1	モンレリー		フランス

イタリア・スーパーテューリズム選手権 (全10戦)

1	4/9	モンツァ		イタリア
2	4/23	ミザーノ		イタリア
3	5/21	ピネット		イタリア
4	6/4	イモラ		イタリア
5	6/18	マジオーネ		イタリア
6	7/9	ムジェッロ		イタリア
7	8/6	ミザーノ		イタリア
8	9/3	エンナ・ベルグーサ		イタリア
9	9/17	バラーノ		イタリア
10	10/1	バッセルンガ		イタリア

EVENT CALENDAR 3/17-4/2 ● イベントカレンダー

BIWEEKLY EVENTS/OVERSEAS

● 海外レース

開催日	シリーズ	イベント	コース	開催国	参加車両
3月18日	IMSAエクトン・ワールドスポーツカー選手権第2戦	セブリング12時間	セブリング	アメリカ	IMSA
3月19日	PPGインディカー・ワールド・シリーズ第2戦	サーファーズパラダイス	サーファーズパラダイス	オーストラリア	インディカー
3月25~26日	BPR GT選手権第3戦	モンツァ	モンツァ	イタリア	GT
3月26日	F1第1戦	ブラジルGP	インテルラゴス	ブラジル	F1
3月26日	イギリスF3選手権第1戦	シルバーストン	シルバーストン	イギリス	F3
3月26日	NASCARウィンストンカップ第6戦	トランサウス・ファイナシヤル500	ダーリントン	アメリカ	NASCAR
4月2日	イギリス・ツーリングカー選手権第1戦	ドニントン・パーク(2ヒート)	ドニントン・パーク	イギリス	スーパーツーリング
4月2日	PPGインディカー・ワールド・シリーズ第3戦	スリック-50 200	フェニックス	アメリカ	インディカー
4月2日	フランスF3選手権第1戦	レドワン	レドワン	フランス	F3
4月2日	NASCARウィンストンカップ第7戦	ワード・シチヤ500	プリストル	アメリカ	NASCAR

BIWEEKLY EVENTS/DOMESTIC

● 国内レース

開催日	イベント	開催地	主催者	格 式	参加車両	
3月19日	'95九州フレッシュマンレース第1戦	オートポリス	MCO	〒0973-26-1111	準国内	FJ1600, N1, N2, NE
3月18~19日	'95全日本フォーミュラ3000選手権/F3選手権 リオンカードカップレース ラウンド1鈴鹿	鈴鹿サーキット	株鈴鹿サーキットランド, SMSC	〒0593-78-1111	国際	F3000, F3, F4, N1
3月18~19日	'95富士フレッシュマンレース第1戦(延期分)	富士スピードウェイ	FISCOクラブ	〒03-3216-5611	準国内	N1, N2, NE
3月25~26日	N1耐久ラウンドシリーズ'95 愛車博走・耐久シリーズ 愛車博走・MINEの陣 MINE・博走500km・N1耐久開幕戦	MINEサーキット	MINEサーキット	〒08375-8-0321	国内	FJ1600, N1, N2, NE
3月26日	'95東京プロダクションカーレースシリーズ2	筑波サーキット	ACC-S	〒03-3901-0158	国内	FJ1600, N1, NE
3月26日	'95中山フレッシュマンカップレースNo.3	中山サーキット	株山陽スポーツランド	〒0869-93-2333	準国内	N1
3月26日	'95フレッシュマントロフィーレース IN SUZUKA 第2戦	鈴鹿サーキット	MCH	〒06-771-5237	準国内	N1, FJ1600, RS, N2, NE (GT)
4月1~2日	'95全日本GT選手権第1戦 SUZUKA GT 300	鈴鹿サーキット	株鈴鹿サーキットランド	〒0593-78-1111	国内	N-GT
4月1~2日	'95SUGOビクトリーカップレース 第1戦	スポーツランドSUGO	廣州VICIC	〒022-225-1301	準国内	FJ1600, N1, N2, NE

● 国内ラリー

開催日	イベント	開催地	格 式	主催者
3月18~19日	JMRCチャンピオンシリーズ第1戦 サファリイン九州'95(第1・2部)	大分 200km	準国内	RC-CITA 0972-63-6695

● 国内スピード行事

開催日	イベント	開催地	主催者	格 式	参加車両	
3月18~19日	'95全日本ジムカーナ選手権第1戦 CoCa-Cola Cup「POWER SLALOM '95」	名阪スポーツランド	TWO&FOUR, TWO&FOUR-S	〒06-761-0248	準国内	A・C・D・EV/S

BACK NUMBER ● バックナンバー/定期購読のご案内

●バックナンバーのご案内 バックナンバーは下記の要領でお買い求めいただけます。

購入方法 お近くの書店に注文されるか、または直接株ニュース出版「レーシングオン バックナンバー係」まで、希望号数および冊数を明記の上、誌代に送料を加えた代金を現金書留、もしくは定額小為替でご注文ください。

在庫/定価 91年1/1号以降最新号まで在庫があります。それ以前の号はすべて品切れです。定価=91年は各400円(1/15・2/1合併号・7/1号は特別定価430円、11/15~12/15号は特別定価450円)92年は各450円(11/15号は特別定価480円)、93年は各450円(ただし、3/15・11/15号は特別定価480円)。94年7/22号からは各390円。増刊号は93年「インディ インディ」定価650円、94年「A伝説」定価1500円の在庫があります。臨時増刊号のF1速報はすべて品切れとなっていますのでご注意ください。なお、現在在庫がある号でも品切れになる場合があります(94/7/22号は品切れ)。

送料1冊108円、2冊164円、3冊の場合は1冊分+2冊分=272円、4冊の場合2冊分×2=328円、以下同様です。10冊以上の場合は宅急便による送料着払いにさせていただきます。申し込み時に誌代のみご送金ください。

●定期購読のご案内 レーシングオンを確実に読みたいために定期購読をお薦めします。「年 月 日号(No.)より 〇ヵ月間定期購読希望」と明記の上、株ニュース出版「レーシングオン定期購読係」まで現金書留または定額小為替でお申し込みください。料金は6ヵ月間13冊分6500円(送料含む)、12ヵ月間25冊分1万2450円(送料含む)です。

●申し込み先 〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 株ニュース出版「レーシングオン・バックナンバー係」/「レーシングオン定期購読係」03-5430-4440

*お届けまでに3週間ほどかかる場合があります。ご了承ください。



**1994 No180
2-DECEMBER**
定価390円
F1オーストラリアGP・シューマッハー王座へ/F1日本GP/インタビュー・ミハエル・クルム/新型セリカGT-FOURの戦力を探る/全日本F3000第9戦富士/N1耐久最終戦香土/4人が戦った日本GP/伝井孝幸のインプレッサ試乗



**1994 No181
16-DECEMBER**
定価390円
ヤマハ3.0エンジンの開発テストをキャッチ/WRC最終戦RACラリー/津川哲夫のF1マシン解説・ベネトンB194/全日本F3000最終戦鈴鹿/第41回マカオGP/APTC第3・4戦マカオ/94IMSA-GT in JAPAN



**1995 No182
6-JANUARY**
特別定価420円
津川哲夫のF1マシン解説・ウィリアムズFW16/今宮純と川井一仁のF1オフシーズ最新情報/木村操編、ヤマハF1エンジンのすべてを語る/マルコ・アビテッラ・インタビュー/インタビュー・ジョニー・ハーバート/藤本吉郎、WRCでの1年



**1995 No183
20-JANUARY**
特別定価420円
95F1最新情報/94モータースポーツ重大ニュース/津川哲夫のF1マシン解説・ティレル022/WRCニューセリカGT-FOUR徹底解剖/操縦マニュアル/豊田ファクトリー訪問/インタビュー、デimon・ヒル/D・オリオール、インタビュー



**1995 No184
3-FEBRUARY**
特別定価420円
巻頭大特集「95年はこうなるぞ」/津川哲夫のF1マシン解説・フェラーリ412T/1/18/インタビュー、ミハエル・シューマッハー/95グラナダ・ダカール/HKSの過去・現在・未来/早稲川40本モーターズビデオ/N1耐久GT-Rの速さを早く



**1995 No185
17-FEBRUARY**
定価420円
WRC第1戦モンテカルロ/95年世界のGTを眺む/95 WRCはここに注目/1994チャンピオンマシン秘密イラストPART1/BMWモータースポーツの30年/インタビュー、F・ウィリアムズ/兵庫県南部地震がモータースポーツ界に与えた影響



**1995 No186
3-MARCH**
定価420円
ル・マンに向けてGT-R発進/全国主要サーキットアクセスガイド/1994チャンピオンマシン秘密イラストPART2/バーニー・エクレストン・ストーリー/無敵F1エンジン・チューンアップ/最新車次インタビュー/WRC スウェディッシュ・ラリー



**1995 No187
17-MARCH**
定価420円
F1ニューマシンとテスト情報/緊急インタビュー・片山右京/95JTC開幕直前ガイド/インタビュー、阪田尚貴/インタビュー、ナイジェル・マンセル/イギリスレース産業マップ/ティナ500/WRC第2戦スウェディッシュ・ラリー・レポート



NEW F3000

レイナード95D
&
ローラT95/50

マシン 解説

Photos/Yukio Yoshimi,
Racing on

レイナードとローラのニューF3000マシンが例年よりも遅れたが2月22日から鈴鹿で行われたタイヤテストに2台が同時に姿を現しシェイクダウンを行ったFIAが96年からはF3000に代わる新しいカテゴリーを導入すると発表していることもあり

共にモノコックは昨年度のもの流用となっているしかし、内容的にはかなりのモディファイが施されこれまで空力に優れると言われたレイナードはサスペンションをサスペンションが日本のタイヤにマッチしているローラは空力をメインにモディファイするという、ライバル同士が互いに歩みよるといような興味深いアプローチを見せている



●レイナード95D

サスペンションを煮詰めたレイナード



レイナードのマシンは、92-93年を逃して、コーナリング時のコントロールがあまりにシビアで、乗り手を選ぶと言われていた。94年型でも、まだある一定の滑り角を超える瞬間の車両全体の挙動変化が激しく、ある時点まで境にダウンフォース、メカニカルグリップの前後バランスがガラリと変化してしまっていた。この瞬間をコントロールできるのはロス・チーバーだけだった。

日本と比較し、タイヤ、路面ともにグリップレベルの低いヨーロッパでは、その訪れもマイルドで、日本で起きるような急激な変化はなく問題にはならない。ヨーロッパと日本のタイヤの個性の違いが与えるこのような現象を、レイナードが早く認識し、解決策を提案するのが待たれていた。

95Dのシャシーはこの点に改良の主眼が置かれ、主にサスペンションを日本のタイヤに合わせて、レイナードとチーム・ルマンが共同で開発を進めていた。

エアロダイナミクスは、ポータックスジェネレーター禁止という今年からのレギュレーションに対応するために、フロント翼端板が短いものになった。またフロントノーズボックスが短くなったため、フロントウイングが前方へ突き出たように見える以外は変化はない。ノーズボックスが縮められたのは、サスペンションのジオメトリ変更で、ピッチングに対する反応が若干変わったため、それへの対策ということが考えられる。アンダーパネルも大きな変更はなく、モノコックデザインも共通。キーコンセプトで、特別な進化もない。サスペンションアームも昨年同様のエアロチューブを使用している。

サスペンションには、日本のハイグリップなタイヤと路面に対してのさらなる適応を求め、前後とも手を加えられている。

フロントサスペンションは、ノーズボックスが付いてしまえば外観上は全く変化ないが、フロントロワアームの前側の取り付けポイントが、アルミ削り出しの取り付けブラケットの設計変更およびアーム側の取り付けブラケット設計変更により、大きく内側に移動され、ジオメトリの変更が施されている。





95サスペンションは既に昨年末から服部尚貴がテスト

SPECIFICATION/REYNARD 95D

ホイールベース	2795mm
トレッドF	1720mm
R	1580mm
モノコック	カーボン/アルミハニカム
サスペンション F	フレッシュロッド・ダブルウィッシュボーン
R	フレッシュロッド・ダブルウィッシュボーン
ギヤボックス	横置きシーケンシャル

これはクルマにコーナリングフォースが働いた時の挙動の安定化と一定ロール時のタイヤの発生する力の増大を狙ったのだが、クルマがバウンドした時の対地キャンバー、タイヤ設置点の移動が今までよりわずかに大きくなるので、ターンインした時点でのピッチングに対する反応が変わることが予想される。リヤサスペンションも各部の設計変更が行われている。全体的な見直しながなされているが、特にリヤアッパーアームのトランスミッション側取り付け点が、94年型レイナードに比べ、取り付けブラケットとアッパーアームの設計変更により、大幅に上方、外側へ移動後ろから見ると、アッパーアームの角度が、94年型に比べ内側がかなり高くなっているのびと目でそれと分かる。ロワアームも取り付けブラケットのみの変更により、若干取り付け点が上方へ移動している。この変更により、車体の瞬間回転中心、ロールセンターの高さが微妙に変更され、またロール時の対地キャンバー変化量が増やされている。このジオメトリの変更により、コーナリング時のリヤのふんばりがより高く、グリップの変化がよりコントロールラブルになった。

NEW F3000

レイナード95D

ローラT95/50

マシン解説

また今回のテストでは、昨年から実戦使用されていた、リヤの3本目のダンパーが取り付けられていた。これはリヤのスタビライザーに装着されているもので、ノーズダイブ、リヤスタックなどのピッチング時の荷重移動の速度をコントロールし、ブレーキング、アクセルオンの瞬間の挙動を緩和することを狙ったものだ。

このように前後ともに施されたサスペンションジオメトリの変更で、コーナリング時のGフォースの前後バランスが良くなり、到達最大横Gフォースも上がり、ブレーキコーナリングで加速の挙動もマイルドになった。トランスミッションはやはり外観上の大きな変更はないものの、内容は進化している。ケース自体の設計変更や、鋳物の型の改修は見当たらない。シフトパターンも従来どおりのシーケンシャルとなっている。しかしシフトドラムの駆動方法が変わり、シフトストロークとシフトドラム回転角度の比が変更を受けた。従来型ではモーターサイクルのシフトチェンジベダルと全く同様の機構を使用し、レバーとラチェット機構を組み合わせ、シフトレバーの前後の動きをレバーに伝えシフトドラムを回転させていた。この機構ではシフトロッドとレバーが直角の、シフトチェンジ開始時点のドラム回転角に比べ、角度の変わるシフトチェンジ終了付近のドラム回転角が小さくなってしまったため、ストロークを多く取らなければならぬというデメリットがある。95Dではそれに代わり、ローラと同じラックアンドピニオン方式を採用。これにより、ストロークが短縮され、タッチ、確実性が向上した。

AERODYNAMICS

●エアロダイナミクス



定評ある空力関係はノーズの小変更のみ

空力に定評のあるレイナードは、ウイングに大きな変更は見られない。ただし、写真右のフロント部には若干の変更が見られる。これはクラッシュの耐久性を高めるためにリデザインされたため。また、ポータックスジェネレーターの禁止に伴うジオメトリ変更で、ピッチング反応が変化したことへの対策のため、ノーズが短くなり、ウイングが前に突き出たように見える。これ以外、写真左のリヤウイングを含め、他のボディワークに変更はない。

SUSPENSION

●サスペンション

日本の高グリップに対応し大きく変更された足まわり

最も大きく変化したサスペンション。リヤ（写真右）はアッパーアームのトランスミッション側の取り付け位置が上に移動し、ブラケットも外側に突き出るような形になっている。写真にはないがリヤのスタビにダンパーを装着したテストも行っている。またフロント（写真左）もロワアームの前側取り付け位置が内側に移動。これらの変更は、日本のグリップの高さに合わせた変更で、その結果コーナリング時の前後バランスが向上し挙動もマイルドになった。



TRANSMISSION

●トランスミッション

ラック&ピニオン方式採用で確実性と操作性が向上したシフト

トランスミッションは、引き続き横置きシーケンシャルでケース本体にも変更点は見当たらない。しかし、シフトフォークを動かす、シフトドラムの駆動方式が変更されるなど、内部的には改良されている。従来はモーターサイクルのチェンジベダルと同じ機構だったが、今回からローラ同様、ラック&ピニオン方式を採用。この機構にすると、シフトストロークは小さくなり、タッチが良くなるばかりではなく、より確実なギヤチェンジが可能になるのだ。



●ローラT95/50

空力に 主眼をおいた ローラ

日本のローラ代理店であるノバ・エンジン・アリングは、鈴鹿サーキットにニュー・ローラを持ち込みシエイクダウンを行ったが、このマシンは日本への到着が予定よりも遅れ、テスト前日によく組み上がったばかりという状態でのテストとなった。

その新型マシンT95/50は、モノコックタブ、エンジンカウル、リヤウイングには変更はない。しかし、モノコックは共通とはいえず外観は大きく変化している。昨年から変更されたクラッシュヤブルストラクチャーのレギュレーションにより、94年型はサイドポンツーンが短縮されとてもスマートな外観となった。今年はそのさらに洗練され非常にまとまったデザインとなった。

それは、エアロダイナミクスの面でもさまざまなアプローチがなされた結果でもある。

その内容を細かく見てみると、まずフロントウイングが従来のフロントノーズ固定式から、アルミブロックを介しての吊り下げ式となった。

今まではポテックスジェネレーターが、ウイングの後の空気流とタイヤが巻き起こす乱流をうまく整流していたが、今年からそのポテックスジェネレーターの使用が禁止になり、ウイングの効果が若干落ちている。ウイングを吊り下げ式にしたのはそれを補うためで、これにより今まで使われていなかったノーズボックス下面に当たる部分も有効に利用するための工夫だ。

メインウイング自体の形状も、中心から数十センチ外側で迎え角が変化する従来のガルウイングタイプのものから、やはり後端が一直線であることは変わらないが、外側に向かって迎え角がなだらかに垂れ下がっているものに変更された。

このメインウイングの形状変更は、マシンのピッチングに対する、ダウンフォースの変化の緩和が目的と言われる。

次に目を引くのが、ラジエーターダクト手前に取り付けられているサイドディフレクターだ。F1でもよく使われ、F3000でもセルモなどが使用しているものと期待する効果は同じだが、より小さな、抵抗の少ないもの





シェイクダウンには開発担当ベン・ボルビーも立ち会った

SPECIFICATION/LOLA T95/50

ホイールベース	2819mm
トレッド F	1718mm
R	1594mm
モノコック	カーボン/アルミハニカム
サスペンション F	プッシュロッド・ダブルワイヤッシュポン
R	プッシュロッド・ダブルワイヤッシュポン
ギヤボックス	横置きシーケンシャル

で同じ効果を得ようとしている。サイドディフレクターを装着することにより、タイヤによって巻き起こされた乱流を車体の外側に整流し、排除して、フロントウイングの働きを助け、ラジエターの冷却効率を上げ、リヤウイングを含みボディ後半へ乱れのない風を導くことが可能となるのだ。

また、冷却に関してもより良い効率を追求し、さまざまな変更がサイドポンツーンやラジエターレイアウトに施された。タイヤの乱流の影響や入り口の形状の問題のため、あまり空気が入りやすいとはいえなかった94年型に比べ、新型では94年型の開口部だったところを塞ぎ、今まではECUなどの電子部品を収めるためのカバーがあった場所を、新たな開口部としている。電子部品は小型化された場所に移された。

この結果、サイドポンツーンの開口部は外側からモノコックのすぐ横へ移り、ディフレクターの効果と併せてタイヤからの影響も減り、吸入効率は上がった。

ラジエターのレイアウトも変更を受けている。94年型では空気が外側から内側へ抜けるデザインだったが、これではラジエターを通過した熱い空気がモノコックの燃料タンクに当たってしまい、ガソリンを温めてしまう。ガソリンが温まって得られるメリットは皆無なので、ニューマシンでは、逆の内側から外側へ抜けるタイプに変えられた。

この他にも冷却系では、空冷式のオイルクー

NEW F3000

レイナード95D

ローラT95/50

マシン解説

1ラーが廃止され、代わりにF1などで多く使われる水冷式が採用されている。これも効率アップを狙った変更だ。

大幅に変更された空力関係とは逆に、サスペンションに施された変更は、最小限にとどめられている。

外観で変化が見られるのは、サスペンションアームが今までの楕円パイプに代わり、フロントタイロッドを除くすべてがエアロチューブになった点。これはレイナードには以前から使用されていたもので、断面が涙滴型の空気抵抗の最も少ないパイプだ。

そしてリヤのスタビライザーには、今までのトーションバータイプに代わり、フロントと同じシャトルタイプが採用された。これはエンジンのバルブスプリングを使用しているものだが、今までのものに比べて汎用品なため、種類が豊富にあり交換も迅速に行える。またセッティングの面でも、プリロードをかけるなど自由度が高い。ジオメトリーに関しては全く変更はなく、昨年同様の動きが与えられている。

トランスミッションには外観上大きな変更は加えられてはいないが、内部構造で若干の変更を受けるにとどまっている。いくつかのチームで問題の出たメインベアリングの保持方法が改良された。

また、もともと92年にF1用にデザインされたミッションケースはとても重く、94で大幅に軽量化されたが、今年さらさら軽量化されているという。

トランスミッションとエンジンをつなぐベルハウジングも変更された。エンジンとベルをつなぐホルトの数が増やされ、剛性が上げられている。このためスムーズかつ高いレベルの走りを見せている。

AERODYNAMICS

●エアロダイナミクス



一新したフロントウイング 吊り下げタイプに

レイナードとは対比的に大きく変わった空力関係。リヤウイング(写真左)には94年モデルとの違いは見られないが、フロント(写真右)は大きく変わった。これはポータブルジェネレーター禁止によって減少した効果を補うため、レイナードほどの高さはないが、吊り下げ式が採用されている。メインウイングも、中心から外側に向かって数十cmのところまで角度が変化するガルウイングタイプから、なだらかに垂れ下がる形状のものとなっている。

SUSPENSION

●サスペンション

空力重視の現れか アームはエアロチューブ採用

サスペンションはフロント(写真左)、リヤ(写真右)ともにジオメトリーは変更されていない。外観で変更されているのは、これまで楕円チューブだったサスペンションアームが、断面が涙滴型のアロチューブになったことだ。またリヤのスタビライザーも、フロント同様、シャトルタイプとなった。これはスプリングにプリロードをかけることで簡単に強弱を調整することが可能で、交換も容易にできるというメリットを持っている。



SIDE DEFLECTOR

●サイドディフレクター

より効果的な空力を得るために サイドディフレクターを装着

空力を大きくモディファイし、サイドディフレクターも採用。これはF1に見られるものと狙う効果は同じだが、サイドにフロアパネルを追加してその上にディフレクターの乗せたもので、ロッドなどのステーだけで固定されているF1のものとは、サイズが小さいこともあり見た目の印象は違う。また冷却系も変更を受けている。ラジエターは、通過した熱い空気が燃料タンクに当たらないよう逆向きになり、オイルクーラーは水冷式となった。





「F1に賭ける気持ちに勝るとも劣らない意気込みで、JTCCを戦うつもりです」と、無限代表の本田博俊氏は「チーム カストロール ホンダ」体制発表会の席上、95年のJTCCに賭ける決意のほどを示した。

グループA規定を採用、85〜93年に開催された全日本ツーリングカー選手権において、ホンダは、その9年間のうち7年連続してメーカータイトル（クラス3）を獲得。圧倒的な強さを誇っていた。しかし、F1Aクラス2規定（現スーパーツーリング規定）を採用レース形態もセミ耐久からスプリント2レース制へと移行した94年JTCCでは、ドライバーズポイント・ランキングを見ても、ジャックス・シビックを駆る服部尚貴の7位が最高位と不本意な成績に終わった。

開幕直前、3月2〜3日にシェイクダウン・テストが行われた無限のニューマシン。これまでに比べ車高が大幅に下げられている

今年のホンダは違う!

JTCCタイトルを目指すホンダの意気込み

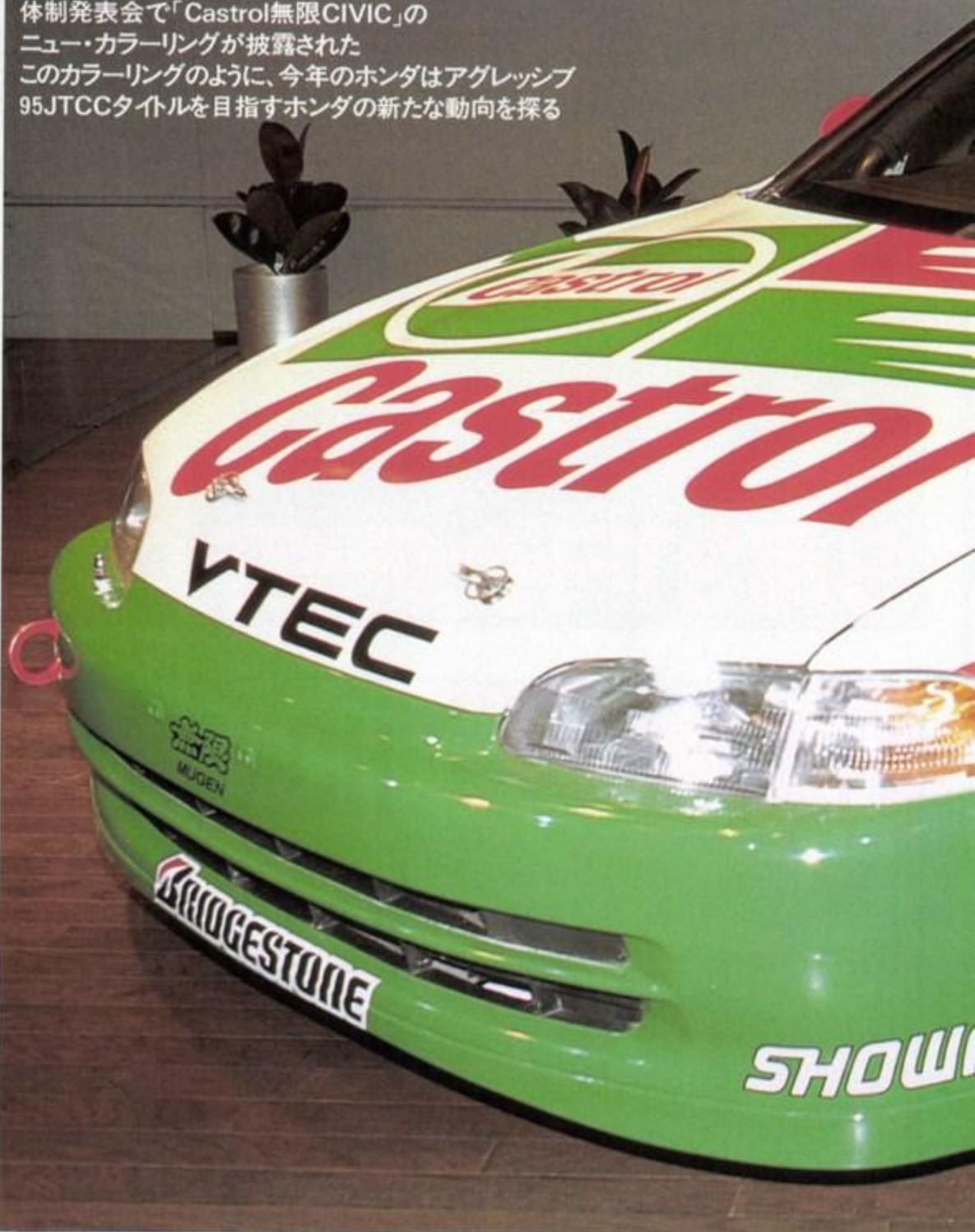
HONDA WELCOME PLAZA AOYAMA

BODYSONIC FLOOR



本田博俊氏は今年のJTCCに賭ける意気込みを語った

3月3日、「TEAM Castrol HONDA」体制発表会で「Castrol無限CIVIC」のニュー・カラーリングが披露された。このカラーリングのように、今年のホンダはアグレッシブ95JTCCタイトルを目指すホンダの新たな動向を探る



N耐カストロールシビックは土屋/長島コンビで決定

発表会ではN1耐久ラウンドシリーズの参戦体制も発表された。N1耐久におけるチームカストロールホンダの、これまでの若手ドライバーを育成するというコンセプトを継承して、今年はF3で活躍、本誌連載でもおなじみの土屋武士(23歳)と長島正典(24歳)の若手コンビが、シビックをドライブする。また、カートでは全中で行われている「無限カートクラス」に協賛、「Castrol無限チャレンジカップ」として開催されることになった。耐久サーキットで行われる鈴鹿チャンピオン戦(仮称)も同様に協賛する。



監督の熊倉氏がすべてが新しいパッケージと新車を説明

本来ならば、これまで培ってきたF1レーシングカーに対するテクノロジーと、低回転域から高回転域までトルクを十分に発揮するVTECエンジンを武器に、チャンピオン争いの一角を占めて当然だった。さらに言えばホンダ車を走らせるBチームはいずれ劣らぬ日本のトップレベルにあるチームであり、そのドライバーについても然りである。

JTCC2年目の今年、ホンダは昨年同様のポジションに甘んじるのだろうか。マシンは昨年同様シビック・フェリオを使い、確かにトヨタがコロナからコロナ・エクシヴにマシンを換えたように目立った変更は見られない。だが、そのマシンの内容や、開発の進め方について、大きな流れの変化を感じさせる。

まず、無限が開幕に投入するカストロール無限シビックが、ニューマシンであることに注目したい。94年モデルは、ホンダ栃木研究所で基本的なマシンの設計・開発がなされ、各チームにその後のモディファイは任されていた。それに対して今回無限が投入したマシンは、無限が独自に製作したマシンだというのが興味深い。サスベンションなどのパーツも、これまでとは大きく異なり、外觀上では車高がこれまでのフェリオと比較して大幅に低くなっていることが目につく。このマシンは無限だけでなく2戦以降ジャックス・シビックを走らせるムーンクラフトも使用する予定となっている。

このほか、P1Aシビックを走らせる中嶋フランニングは、ホンダ栃木研究所で開発した95モデルを今後投入する予定で、チーム国光のマシンを走らせるノバ・エンジニアリングは独自にマシンを開発しているといううわさもある。エンジンに関しても、1・8とベイスB18Cと、リベイスヘッド採用の2・2とベイスのH22Aの両方を開発。これまでに以上にエンジンパワーの追求を行っていくようだ。また無限とムーンクラフトのマシン開発には、これまで初期の開発のみを担当した栃木研究所のスタッフが加わるという。これまでのBチーム横並びという体制から、それぞれの力が発揮できる、より攻撃的な布陣がなされたと見える。今年のホンダは要注目だ。

F1速報

FI SOKUHO

ブラジルGP

1995 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

ROUND 1

BRAZILIAN GRAND PRIX
INTERLAGOS

定価500円
(税込み)



ついに新時代のF1がサンパウロに集結する
3Lエンジンのパフォーマンスやいかに?
各チームが自信をもって送り出す
ニューシャシーのポテンシャルは?
すべてはこのレースで明らかになるはずだ

3月31日(金)発売!

専門書

マグナ

HONDA V-TWIN MAGNA STYLE BOOK

V-TWIN

初めての

[ホンダV-TWIN マグナ スタイルブック]

—昨年、のホンダステッドスタイルブックに引き続き第2弾が、このV-TWINマグナスタイルブックです。
いかに決めて乗りこなすのか。ハイクオリティーの誌面でV-TWINマグナの新しい世界を提案します。

スタイルブックシリーズNo.2
「ホンダV-TWIN マグナスタイルブック」
ライティングスポーツ判・全148ページ・平とし お求めは全国書店で

定価1,500円 (税込み)

3月31日(金)発売です。

スタイルブックシリーズNo.1

ホンダステッドスタイルブック

定価1,500円 (税込み) 好評発売中

お求めは全国書店、またはニュース出版へどうぞ



NEWS PUBLISHING CO., INC.

株式会社 ニュース出版

〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 TEL.03-5430-4440/FAX.03-5430-4455



レーシングオンとF1速報が後援する
信頼と安心の旅



伝統のル・マン24時間レース
'95年はGT-R、NSXをはじめ
スープラ、RX-7、Z等、
国産スポーツカーが勢ぞろいします。

MOTOR SPORT TOUR 1995

ル・マン24時間レース観戦の旅

6月16日金～6月23日金8日間 ¥358,000-

目次	月日(曜)	発着/滞在地名	時間	交通機関	スケジュール
1	6月16日(金)	東京(成田)パ	午前 夕刻	航空機	新東京国際空港より空路、華の都パリへ到着後、ホテルへ (パリ泊)
2	6月17日(土)	パ ル・マン	午前	専用バス	専用バスにてル・マンへ ル・マン24時間レース観戦 (車中泊)
3	6月18日(日)	ル・マン パ	午前 夕刻	専用バス	ル・マン24時間レース観戦 レース終了後、パリへ (パリ泊)
4	6月19日(月)	パ リ	午前	専用バス	午前：パリ市内観光 市内レストランにて昼食 午後：フリータイム (パリ泊)
5	6月20日(火)	パ リ ニース	午前 昼	航空機	午前：空路、コートダジュールのニースへ到着後、市内レストランにて昼食 午後：ニース市内観光 (ニース泊)
6	6月21日(水)	ニ ース			終日：フリータイム ご希望によりモナコ、サンポール等にご案内 (ニース泊)
7	6月22日(木)	ニ ース	午前	航空機	ニースより一路、帰国の途に (機中泊)
8	6月23日(金)	東京(成田)パ	午前		到着後、解散

食事条件：毎朝食、昼食2回
利用予定航空会社：エールフランス又は日本航空
利用予定ホテル：パリ(アンバサダーコンコルド) ニース(ウエストミンスター)

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(1人1個)および1人20kg以内の航空手荷物料金
●団体旅行中の税金、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請求ください。
*各ツアー募集人員35名 最低実施人員20名
*現地事情およびレースに精通したツアーコンダクターが同行します。

後援



F1速報、レーシングオンが後援している
海外F1観戦ツアーは当社だけです

お問い合わせ・申し込み

株パシフィック・トラベラーズ・エージェンシー

☎03-3542-0281(代) 担当・杉野、山中

〒104 東京都中央区銀座3-9-4 文成ビル 日本旅行業協会会員 運輸大臣登録1128号

1995年度 モータースポーツ 関連ツアー出発予定表

1.春休み!ブラジルグランプリ観戦の旅 価格¥388,000- 3/23(木)-3/30(木) 8日間(食事条件 毎朝食、昼食1回、夕食1回) 成田-サンパウロ(4泊)-成田
2.ヨーロッパラウンド開幕戦!!サンマリノグランプリ観戦の旅 価格¥448,000- 4/27(木)-5/6(土) 10日間(食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回) 成田-ミラノ(1泊)-ラベンナ(2泊)-フィレンツェ(1泊)-ローマ(2泊)-ノリ(2泊)-成田
3.スペイングランプリ観戦の旅 価格¥338,000- 5/11(木)-5/18(木) 8日間(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回) 成田-バルセロナ(4泊)-ノリ(2泊)-成田
4.モナコグランプリ観戦の旅 価格¥438,000- 5/25(木)-6/3(土) 10日間(食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食2回) 成田-ミラノ(1泊)-サンレモ(4泊)-ノリ(3泊)-成田
5.カナダグランプリ観戦の旅 価格¥338,000- 6/9(金)-6/17(土) 9日間(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食2回) 成田-モントリオール(3泊)-ナイアガラ(1泊)-ニューヨーク(3泊)-成田
6.フランスグランプリ観戦の旅 価格¥418,000- 6/29(木)-7/9(日) 11日間(食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回) 成田-パリ(1泊)-オルレアン(2泊)-リヨン(1泊)-アルル(1泊)-ニース(2泊)-ノリ(2泊)-成田
7.イギリスグランプリ観戦の旅 価格¥398,000- 7/13(木)-7/22(土) 10日間(食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食2回) 成田-ロンドン(1泊)-オックスフォード(3泊)-ノリ(2泊)-ローマ(2泊)-成田
8.夏休み!ドイツグランプリ観戦の旅 価格¥448,000- 7/27(木)-8/5(土) 10日間(食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回) 成田-フランクフルト(3泊)-ローテンブルグ(1泊)-フュッセン(1泊)-ミュンヘン(1泊)-ノリ(2泊)-成田
9.夏休み!ハンガリーグランプリ観戦の旅 価格¥468,000- 8/10(木)-8/19(土) 10日間(食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食2回) 成田-ブダペスト(4泊)-ローマ(2泊)-ノリ(2泊)-成田
10.夏休み!ベルギーグランプリ観戦の旅 価格¥428,000- 8/24(木)-8/31(木) 8日間(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回) 成田-ブリュッセル(1泊)-アーヘン(3泊)-ノリ(2泊)-成田
11.イタリアグランプリ観戦の旅 価格¥438,000- 9/7(木)-9/18(月) 12日間(食事条件 毎朝食、昼食5回、夕食3回) 成田-ミラノ(4泊)-ベニス(2泊)-フィレンツェ(1泊)-ローマ(3泊)-成田
12.ポルトガルグランプリ観戦の旅 価格¥338,000- 9/20(水)-9/26(火) 7日間(食事条件 毎朝食、昼食1回、夕食1回) 成田-リスボン(5泊)-成田
13.ヨーロッパグランプリ観戦の旅 価格¥418,000- 9/29(金)-10/8(日) 10日間(食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食2回) 成田-デュッセルドルフ(2泊)-ハイデルベルグ(1泊)-ローテンブルグ(1泊)-フュッセン(1泊)-ミュンヘン(1泊)-ノリ(2泊)-成田
14.オーストラリアグランプリ観戦の旅 価格¥438,000- 11/9(木)-11/18(土) 10日間(食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食3回) 成田-アダレード(3泊)-シドニー(2泊)-ゴールドコースト(3泊)-成田
15.ル・マン24時間レース観戦の旅 価格¥358,000- 6/16(金)-6/23(金) 8日間(食事条件 毎朝食、昼食2回) 成田-パリ(1泊)-車中(1泊)-ノリ(2泊)-ニース(2泊)-成田
16.インディカーインディアナポリス500マイルレース観戦の旅 価格¥218,000- 5/26(金)-5/30(火) 5日間(食事条件 毎朝食、昼食1回) 成田-インディアナポリス(3泊)-成田
17.マカオグランプリ観戦の旅 価格¥148,000- 11/17(金)-11/21(火) 5日間(食事条件 毎朝食、昼食1回、夕食1回) 成田-マカオ(3泊)-香港(1泊)-成田

**HYPER
REV**
[ハイパーレブ]

車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

マツダRX-7

vol. **6**

RX-7

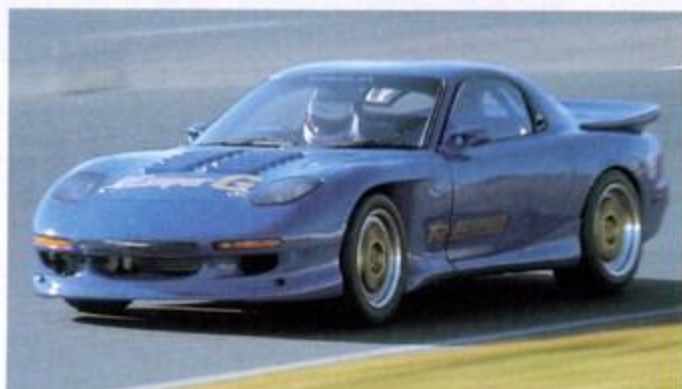
FD3S FC3S

待望のRX-7徹底ガイド、ついに登場!

ロータリー・ピュアスポーツ——RX-7

その走りの血統にさらに磨きをかけるためにチューンする
FD&FC、新旧RX-7のチューニングノウハウのすべてと
専用パーツ1000アイテム余を完全に収録した
セブンファン必携の完璧ガイド、ハイパーレブにいよいよ登場!

- エンジン・チューニングノウハウ集
- 実車ホイール・マッチングカタログ
- ハンドリング・チューニングノウハウ集
- 全国ファクトリースペシャルRX-7大集合
- エアロからエンジンパーツまでオールパーツカタログ
- 徹底テスト、アンフィニRX-7の実力 他



3月29日発売!

A4変形判/全212ページ 定価2,000円(税込み)

ユエノス・ロードスター・クラブマガジン
[ロード&スター]

No. **3**

A4変形判/全148ページ 定価1200円(税込み)

4月中旬発売!

Roadster & Star

EUNOS ROADSTER CLUB MAGAZINE

一冊まるごと、 ロードスター三昧。

みんなの声や最新の情報、そして何よりも
ロードスターの熱気を伝えあうための
唯一のクラブマガジン「ロード&スター」。
その時々、ロードスターにまつわる香りをすべて含んだ専門誌が
いよいよ3号目を迎える。
今回の目玉は、開発者自身によるロードスターへの熱い想い。
もちろん、いろんなオーナーのそれぞれの楽しみ方もお伝えしよう。
そして、「夢のクルマを造る」
スーパーロードスタープロジェクトもクライマックス!!
全ページ、ロードスターの風をたっぷり楽しんでほしい。



好評発売中

[ロード&スターNo.1] 定価880円(税込み)
[ロード&スターNo.2] 定価1200円(税込み)

NEWS PUBLISHING CO., INC.

株式会社 ニュース出版

〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 TEL.03-5430-4440/FAX.03-5430-4455

ゴー!ゴー!

Go!Go! Challenge Club

チャレンジクラブ

News & Information

「ニュース&インフォメーション」は、モータースポーツに参加しているアナタ、参加したいキミに、お役立ち情報をお届けします!

95日産レーシングスクール、ドライバーズ&ジョイイクラスは十勝で

日産レーシングスクールのシステムが4年ぶりに改訂。今年もレーシングドライバーズ、レーシングジョイイ、スポーツの3つに区分して開催されることになった。

レーシングドライバーズ(旧テクニカル)

クラスは、ザウルスを使用して行われるもの。参加対象はモーターレーシング経験者のみで、プロドライバーを目指す人向け。開催地は十



ザウルスを使用したドライバーズクラスは年3回十勝で開催される

勝スピードウェイで、現地集合&解散の2泊3日となり、受講料金は19万5000円(宿泊費込み)。日程は以下のとおり。

第1回 5月29〜31日、第2回 7月18〜20日、第3回 9月18〜20日

参加資格は、JAFのAライセンス所持し、aクラスに3回以上の出場経験、bフォーミュラタイプ車両の運転経験、cカートレースに5回以上出場経験のある人。定員は各12名。レーシングジョイイクラスは、これからレースをしようという人向け。普通免許を所持していれば誰でも参加可能だ。こちらはザウルスJrを使用して行われる。開催地は十勝スビドウェイ(ジュニアコース)で、現地集合&解散の1泊2日となり、受講料金は7万5000円(宿泊費込み)。なお同時にJAFのAライセンス取得することも可能(料金別途)だ。こちらの日程は以下のとおり。

第1回 4月25〜26日、第2回 5月12〜13日、第3回 6月3〜4日、第4回 6月24〜25日、第5回 7月8〜9日、第6回 7月22〜23日、第7回 8月1〜2日、第8回 8月10〜11日、第9回 8月21〜22日、第10回 8月30〜31日、第11回 9月9〜10日、第12回 9月23〜24日

フォーミュラ・トヨタのレーシングスクール、関谷正徳を校長に迎え開催

6年目を迎えるミドルフォーミュラ、フォーミュラ・トヨタ・エッソチャレンジ。今年も安全性と走行性能をアップさせたニューマシンも登場してのシーズンとなる。

さて、カートやFJから、もしくはツーリングカートのレースから、FT参戦を希望するドライバーは多いと思われるが、なかなかFTに試乗する機会が少ない。そこで、FTのレーシングスクールが企画された。

フォーミュラ・トヨタ・エッソチャレンジ・レーシングスクールは、FT未経験ドライバーに対して乗車機会を与えることにより、FTシリーズへの参加促進と、若手ドライバー育成の足掛かりとすることが目的。そのため参加対象は、レース出場経験者とカートレー...

第13回 10月7〜8日、第14回 10月21〜22日、第15回 11月4〜5日

以上ふたつのクラスに関しては、以下の事務局へ3週間前までに申し込む。

東京/03-3409-0531

札幌/011-572-9461

十勝/011-551-3910

もうひとつ、新車登録5年未満の日産スポーツカー持ち込みによるスポーツクラス

は、5月10日に鈴鹿で開催される。講師は長谷見昌弘、木下隆之、砂子智彦。受講料は2万6000円となっている。

申し込み(4月8日消印有効)は、往復官製ハガキに住所、氏名(フリガナ)、年齢、職業、性別、電話番号、参加車両名、型式、登録年月日、返信用ハガキに自分の住所、氏名を記入して左記へ送付。締め切りは4月8日消印有効。

なおこのスクールは9月4日に富士でも開催される予定で、講師に鈴木利男、山田英二、飯田章を迎える。こちらの受け付けは8月からとなる。〒140 東京都品川区南大井2-10-6 ニスモ 日産レーシングスクール事務局

スからステップアップを考えている若手。今年以下のスケジュールで計4回が開催されることになっている。

第1回 5月2日 富士スピードウェイ
第2回 6月2日 富士スピードウェイ
第3回 9月26日 筑波サーキット
第4回 11月23日 筑波サーキット

スクールの内容は、実車に乗り組んで行う実技講習の他、マシンの構造や運動理論、セッティング方法や実践的なレースの駆け引きなどを指導する座学講習も実施。このため今後の参戦を検討しているドライバーには有益なものになるだろう。なお実技は1時間の予定で、1台を3人が交代で乗車する。

スクールの校長には関谷正徳を迎え、経験豊かなトヨタ系ドライバー3名が講師を務める予定。受講定員は各12名で計48名。使用する車両はFT(4台)。受講料は、保険料、昼食代、消費税込みで1万5450円と安価な設定になっている。

福島・二本松にSSパークサーキットオープン

福島県二本松に、新たなサーキットが、5月5日のオープンを目指して現在建設中だ。これはグラベルコース、ターマックサーキット、ジムカーナコースなどで構成されている



ダートラ、ジムカーナが中心の新たなサーキットがオープンする

多目的モータースポーツ施設で、「SSパークサーキット」という。場所は二本松インターから9.5kmで約20分のところ。このコースで特に注目されるのはグラベルコースで、これはFIAやACCUSの関係者から世界屈指のグラベルコースであると評価を受けているとのこと。

同サーキットでは、現在スポーツ会員を募集中。入会金/年会費は、18歳以上1万5000円/1万円、高校生1万2000円/8000円、中学生1万5000円/7000円、小学生7500円/5000円(高校生以下はカートのみに適用)。会員になるとスポーツ走行料金が約20%オフとなる。またサーキットライセンスは、受講料3000円、発行料1000円、年会費1000円、更新料2000円。詳細は左記へ。
〒964 福島県二本松市五月町1丁目225
1/2/020243-22554655



毎回激戦のFTに挑戦してみようと思ったら、ぜひ受講しよう

N2ロードスター、富士にデビュー

かねてより開発が進められていたユーノス・ロードスターのN2バージョンが、このほど完成。富士フレッシュマンレースにデビューする。このN2ロードスターが参加できるのは、RX-7/NA1600/N2シルビアとの混走クラスで、富士フレッシュマンの中でも最もスピードの楽しめるレースとなる。

N2ロードスターを開発したのはマツダスピード。ジムカーナC2クラスのチャンピオンマシンをベースに、レース用車両としたもので、当然オーバーフェンダーも装着。このままGT選手権にも出場してもらいたいくらいのカッコ良さだ。エンジンも直4 2.2のフルチューン（約260PS）で、足まわりもフルビロボール化されるなど、性能もバリバリのN2マシン。富士のストレートでの安定性を考えオープンとはせず、ハードトップを装着する姿となっている。

N2ロードスターは、とりあえず一台のみの参戦で、アクティブとの共同開発で、ミドルフォーミュラなどで活躍する奥住英徳がドライブの予定。テストでは既に一分44秒台のタイムをマークしているようで、開発が進めばN2シルビアなどのタイムに近い一分42秒台もマークできるようだ。



ハードトップを装着したN2ロードスター。車高はあと5cm下がる予定



2.2のチューニングエンジンを搭載。エキゾーストノットも心地好い



ブレーキはRX-7のものを使用している

開発に携わるマツダスピードの大川課長は、「かつてのTSよりも一度という気持ちを持ちました。チューナーがいじれて、ドライバーステップアップできるというクラスを作りたいかったです。ロードスターを選んだのは、ジムカーナのC2マシンがあったし、モデルチェンジのスペアの長さも考えたから。ニスモと一緒にN2を盛り上げて行きたいですね」と語っている。

気になる販売価格は、エンジンパーツが70万円、シャシーのキットが160万円ほどだという。雷のため延期されてしまった開幕戦のスタートは、3月18日（土）午後1時30分ごろとなった。

AE86の有効利用は東北のスキルフルで!

富士から姿を消してしまったAE86でレースをめいっぱい楽しむ方法はいくつもある。お手軽なところで筑波のPFR、遠いところで超激戦区のT1（2レースがフルグリッド、



N1とN2のおいしいところをくっつけたハチロクのレース

タイヤはスリック。そして今回紹介する東北地区のプロジェクト#AE86スキルフルだ。スキルフルとは「熟練した」といった意味の言葉で、N1の手軽さとN2の楽しさを足して割ったようなマシン規定で行われるレースだ。AE86をベースに、カム（ハイカム）、マフラー（サイド出し）、牽引フックを指定パーツ化、さらにスリックタイヤを装着する。チューニングマシンでありながら、指定パーツの設定でコストも抑えているのが特徴だ。なお富士フレッシュマン仕様から改造すると、費用は約90万円ほどでできるという。

日程は、第1戦4月29日、第2戦5月28日、第3戦7月9日、第4戦9月10日、第5戦10月7日、第6戦11月12日、1、2、5戦がハイランド、残りが菅生で開催される。

詳細はプロジェクト#担当：飯塚 千一 9012 東京都西多摩郡瑞穂町箱根ヶ崎東松原9-18 / ☎0120-4413688へ。

ADVANCEレーシングスクールは全国で開催

今年もADVANCEドライビングスクールが鈴鹿、筑波、ミュー（栃木県鹿沼市）の各サーキットで開催されることになった。

講習は、ビギナー、エキスパート、スペシャルの3コースに分かれ、参加者は自分のレベルに応じて選択できるようにしている。ビギナーコースでは、基本的なブレーキングテクニックなど、エキスパートコースでは、コーナリングテクニックなどが中心。またスペシャルコースでは、ドリフト、タックインなどの講習の他、プロドライバーによるレーシングの同乗走行も予定されている。

日程は、まず鈴鹿ビギナー4月26日、同エキスパート6月27日、同スペシャル9月20日、ミュービギナー5月31日、同エキスパート8月29日、筑波スペシャル12月5日。カリキュラムは、午前中に講義と1時間の実走行、午後にはたっぷりの実走行となる。定員は各クラス30名。参加資格は、普通免許所有者で、車両は持ち込み、講習料は2万円（保険料、昼食代、消費税込み。ADVANCEクラブ員一万



去年はこのN2シルビア（ドライバー：織戸学）の同乗走行も開催

5000円。また希望すればJAFのBライセンスも取得OK（料金別途）。なお、同一車両での複数参加はできないので注意。申し込みは、ADVANCEクラブ事務局/☎03-5449-3116へ。受け付けは受講日の2カ月前から開始される。

東名スポーツからカーボンパーツ発売

東名スポーツでは、スーパーセブン用のカーボン製ノーズコーン、フェンダー、ダッシュボードパネルを製作した。これは同社とウィングの湯山氏が共同技術開発したもので、綾織りカーボンクロスを使用したドライ成形で、十分な強度を持ちながらも軽量。しかも価格もかなりリーズナブルに設定されている。ノーズコーンと前後フェンダーの5点セットは49万8000円（単体販売あり、ノーズコーン16万4000円）。詳細は左記へ。

製造元：東名スポーツ・コンポジット技術部 / ☎0550-7810972、販売元：ウィング / ☎0550-7613749



東名スポーツのカーボン技術をフルに生かしたカウル類



アルミハニカム、カーボン繊維などでしっかりと製作してある

上を目指す
チーム&ドライバーにおくる

UKYO'S TEAMル・ポセの 育成塾物語

第18回

充実体制で 今年はFJ とFTに!

昨年はF3/FJT/FJと3つのフォーミュラで戦ったル・ポセ。今年はFJとFTで頑張ります。まずは京極マネージャーからの報告をどうぞ!

いよいよFJの第1戦が1月末に行われ、今シーズンも開幕。長いようで、オフはあっという間に終わってしまい、新しいドライバーたちと激しいシーズンが始まりました。今回は今年の体制について報告します。

まず、今年からFRDの代理店として一段と力を入れていくFJの活動ですが、筑波を中心に、遠征ができるときは東北、鈴鹿へも参戦をしていきたいと思っています。



FJ新メンバーの西村秀樹はMF104を駆る

たが、スムーズにレースは進行しました。FJ関係者がこの苦しい状況を乗り越えようという努力しているおかげで、なんとかレースができることを感謝しています。頑張ってください。

また、筑波にも関東FJ1600協議会が発足。筑波FJの活性化と振興に大きな動きになっていくことでしょう。第1戦、2戦のエントリー台数を見ても分かるとおり、筑波では去年より若干ですがエントリー台数が増え30台以上が参戦しています。今年はレース内容も濃く、激戦の年になるでしょう。

ドライバーでは、森岡真一が本格フル参戦する他、3~4人の新人ドライバーが参戦する予定です。カーブ出身、レーシングスクール出身、レース初体験などキャリアの違ったそれぞれのドライバーの成長ぶりをレポートでお届けしていきます。

そして今年もFTに参戦していく予定です。新型になったFTはエン



FJ2年目の森岡真一は前年同様MF103に

ジン、サスペンション、タイヤなどが一新され、ドライバーに今まで以上のドライビングやセッティング能力を要求するようになると思われる。FJの新しいカテゴリに参戦しながら、ステップアップを目指すドライバーに向けています。

また1台は昨年引き続き藤田孝博選手が参戦します。藤田の見た去年と今年のFTがどのようになっているかが違うのかを、具体的にお伝えすることができるといいでしょう。

このように、キャリアの違ったドライバーたちの参戦ぶりをお伝えできることで、今まで以上のいろいろな人たちに参考になるレポートをお届けできると思います。新しくなったFTをインサイドでレポートしていきます。少しでも皆さんの役に立てることができるよう努力していきますので、応援をお願いします。

最後に阪神大震災による混乱の中、今年ご支援をいただきありがとうございます。一層の努力を誓います。レポートを切りたいと思います。(京極)

大村篤子の

いろいろやって みなけりやね

やったネ! 手応えの 開幕戦

第4回

予告どおり体制を一新して臨んだFJの2シーズン目。きなことちゃんも開幕戦で9位入賞とやってくれました。でも、いろんな疑問や不満もあったりして……



予選16位決勝9位。これが私の95FJ開幕戦の結果だ

レージに任せた体制にチェンジ。ついでにマシンも変わったんだけど、これはあまり関係ない。

他が変わったといえは、スリックタイヤになったこと、エンジンチューンの解釈が統一され、エンジンの仕様が変わったこと、いろいろなけど、これは他の皆も同じ条件だから。ただ、自分の実力を本番で出せなかったことは少々反省。

実はマシンの手配が予定より遅れたため、95年仕様のマシンをシエイターダウンしたのは、レースウィークの水曜日。レース当日まで2日しか練習する時間がなくて、マシンにも自分にもかなり不安があった。にもかかわらず、レース前日にはトップから0.5秒落ちくらいのところまで来ていたので、「もしかしらたら？」

とはのかな期待を寄せていたんだけど、予選、決勝中はこのタイムを出すことができなかった。なぜなのかはまだまだ経験不足と勉強不足であると再確認したわけです。

ところで今回の開幕戦では、阪神大震災の影響で、レインタイヤが全参加者に行き渡らないという事態が

起きた。私もそのうちのひとりです。

「雨が降ったらどうするの?」とJAFに問い合わせたら、「晴れるのを祈るのみです」という答えが返ってきた。こんなやりとりじゃ何の発展もなく、お話にならない。次に話をしたのは某主催者「JAFは審査委員会が決定されたことをまとめる事務処理をする機関であって、タイヤのことはメーカーに聞け」という答え。どちらも責任のなすりあい結局レースまでに結果を聞くことができなかつた。もちろん幸いにも雨が降らなかつたので大きな問題にはならなかつたけど、今回タイヤがないことは前々から分かっていたので何の連絡もなく、エントリーがアクシジョンを起こさない限り何の通達もなし。「やってみなければ分からない」じゃ、何かあってからでは遅すぎる。エントリーにしわ寄せが来るなんておかしいよね。

日本のレース界を統括している組織が「エントリーラントあつてのモータースポーツ」ということを分かってないんじや仕方ないか? というわけで今回のレースでは喜んでみたり、がっかりしてみたり、とバタバタの開幕戦ではありましたが、去年とは違っていろいろ発見があり、わずか数日の間にたくさんのお話を勉強したと思います。このことで次は何をしたらいいのか、少し先が見えてきたので、第2戦も頑張ります。



Vサインの余裕。黄色の36番を応援してネ

K10 マーチ

レース参戦

Auto

ベース車両主要諸元

全長×全高×全幅	3760×1560×1395mm
車重	670kg
総排気量	987cc
最高出力	57ps/6000rpm
最大トルク	8.0kg-m/3600rpm
トランスミッション	5速マニュアル
タイヤ	155SR12

イナガキRAが今年新たに製作したマーチ。グリルやヘッドライトから最終型であることが分かる。このマシンは関東シリーズにフル参戦の予定



とにかく安価に参戦可能
女のコだつて活躍できるゾ
10年以上も続いているワンメイクレース、マーチ
その人気の秘密は何といつてもコストが安上がりってこと
それに軽量さがモノを言うから、女のコにも有利なんだ



キャブ仕様のMA10Sが横置きされるエンジンルーム。小型バッテリーで軽量化を図っている



小さいながらもムダな物を一切削したコンパクト。シート脇のバーが取り付け義務づけのサイドバー



フロントの足まわり。超小型のブレーキローターが見える。ショックなどはほとんどがニスモ製



リアの足まわりをのぞくとブレーキローターがないのに驚くが、これはドラム式のブレーキのため

小さくても軽いってことは、ドライバーの体重も性能を左右する要素にもなる。だから、女のコにもお勧めできちゃうのが、このレースのいいところでもあるわけ。実際、マーチレースで大暴れしてる女性ドライバーは多いんだ。新井久美子、壺岐聡子、岩山美子……って具合に、上上がったも頑張ってる女性選手の手大半は、マーチレース出身であるしね。

ただ、このレースをこれからやってみたいという人に、あえて一言、どうしたって10のクルマだから、絶対的な速さは望むべくもないんです。でもそれはデメリットじゃない。パワーに頼る走りができないから、ほんの些細なミスがタイムに大きく響くことになる。じゃあ逆に速くなるコツはと言うと、正確なドライビングを身に付けること。そういう意味では変なクセをつけず、このレースで結果を残せば、多分うまいドライバーになれるはず。

(はた☆なのおゆき)

で、このマーチレースの最大の魅力って言やあ、もう文句なしに安いこと。具体的な金額はのちのコーナーで触れるけど、造っても中古マシンを買ってとにかく安い。しかもレースっていうのは、どうやってランニングコストって名目でお金は掛かってしまうもの。だけど、このクルマは軽いから、タイヤとかブレーキパッドなどのパーツの消耗は少なくて済むわけだ。ついでに言えば、そのパーツ自体も安いんだね、小さいから。

さて、今回のA10Zは、マーチのマーチ。こと、初代K10マーチでございませう。しかしこのレースの息の長さって言ったら並みじゃないね。改めて調べてみたら、最初にシリーズが設けられたのが84年なんだわさ。単一車種でずっと続いてきたレースとしては、最近ではAE86だけしかこれだけの歴史を持つていないんだから、いかにアマチュアレーサーにとって必要かつ重要なレースであるか分かるうってもんです。

K10マーチのことがエライ!
まさに入門用のレース
基本テクが十分に学べる

速いマシンの造り方

トップクラスのマーチを製作するばかりでなく、蛍光グリーンにペイントされたエンジン「イナガキチューン」で知られるイナガキレーシングエリア(☎03-3898-1554)の稲垣勇社長に、速いマーチを造るコツを聞いてみた。「小さいクルマだから簡単だろうと思ったんですが、トップクラスを走るようになるまで3年かかりましたね。マーチというのは、640kgのパワーのあるクルマより、600kgのパワーのないクルマのほうがいいんです。それほど軽量化して大事なんです。ですから体重の軽い女のコミカ活できるんですね。太ってる人は減量したほうがいいでしょうね(笑)。

今エンジンのパワーは、68psぐらい出ています。うちのコンプリートエンジンは35万円、薄いガスケットを使ったエンジン+キャブ+マフラーを取り替えて慣らしまでやって60万円です。他には、エキゾーストマニホールドの4-2-1の部分アルミ鋳型で造って脱

着式にしたものがあるんですが、これは人気です。それからキャブの調整を3万円で行っていますが、年間50基ぐらい扱わせてもらっています。あと6JJの軽量ホイールも造りました。

ちなみに、うちのチーム員のマシンのパネレートは、フロントが13kg/m²、リヤが15~17kg/m²ぐらいです。オイルはレッドラインを使っていますが、これはお勧めです。分からないことがあったら気軽に電話をください」



イナガキレーシングエリアの稲垣勇社長

しかし、マーチレースも今年で11年目を迎えるわけだから、レース用の中古車両も全国各地、あちこちのガレージに眠っているはずだ。マーチレースに参戦しているチームやガ

レージに問い合わせるのがいいだろう。なおK10マーチは純粋なN1規定ではなく、ニッサンのワンメイクレース規定(NE)なので、今年もアクリルガラスの使用はOK。ちなみにK11マーチは、96年から登場する予定で、現在準備が進められている。なお全国に200台近く存在するK10だが、96年もK11との混走もしくは単独でレースは行われるようだ。

ベースマシン購入ガイド 製造中止のモデル 中古車両を探そう



車重は、ほとんどのマシンが規定の580kgをオーバー

82年デビューのK10マーチは、既にモデルチェンジを済ませ現行のK11に移行している。したがってK10マーチのベース車両は、販売されておらず、中古車市場で探すしかない。ただ人気のあった長寿モデルだっただけに、タマ数は多く、程度の良い中古車を探すより、解体屋をあたるのが賢明だろう。そこそこの程度のもので1万5000円前後で手に入るようだ。ボディは、ターボ、スーパーターボのものではないとOK。したがって、フロントグリルが格子状、横バータイプ、斜めタイプ……、ヘッドライトも埋め込み型、ラウンドした角型……、好みでいろんなマスクが選べることになる。

NISMO K10マーチ用主要パーツリスト

	価格(円)
●サスペンション系	
Fストラットアッセンブリー RH, LH	各1 51000
ロワシートスプリング F, R	各4 7200
ロックナット F, R	各4 5800
アッパーシートスプリング F	各2 13000
Rショックアブソーバー	各2 28100
コイルスプリング (08~16)	各2 13000
●ブレーキ系	
Fブレーキパッドアッセンブリー (長距離用)	各4 7300
Fブレーキパッドアッセンブリー (中距離用)	各4 4700
Fブレーキパッドアッセンブリー (WINMAX31)	各4 5000
●ブッシュ系	
コンプレッションロッドブッシュ	各2 1100
Fトランスバースプリングブッシュ	各2 1100
ロワリンクブッシュ	各4 1100
●エンジン系	
ヘッドガスケット (アスベストタイプ)	1 5000
ヘッドガスケット (メタルタイプ)	1 33000
バルブスプリング	各8 1800
バルブロッカー	各8 3900
インテークマニホールドアッセンブリー	1 受注生産
リリーフバルブアッセンブリー	1 7000
アクチュエーター	1 14500
キャブレターアッセンブリー	1 受注生産
ジェットセット (≒125, 130)	各1 5000
エキゾーストパイプ	現在生産中止
エキゾーストマフラー	1 93600
ラジエターアッセンブリー	1 31500
ラジエターフィッティングキット	1 11300
コイルキット	1 65000
ハイテンションケーブルキット	1 11000
オイルキャッチアッセンブリー	1 13300
Fエンジンマウント	2 1800
Rエンジンマウント	1 5800
●駆動系	
クラッチディスク (セラメタタイプ)	1 22000
クラッチディスク (フェーシングタイプ)	1 7200
LSD	1 130000
●ボディ系	
ロールバー	1 103800
サイドバー	1 17500
カットオフスイッチ	1 34300
カットオフスイッチステッカー	2 230/550
アルミホイール	各4 30000
●メーター類	
タコメーター	1 19800
オイル温度計	1 9500
オイル温度計アダプター	1 1500
オイル圧力計	1 7000
オイル圧力計ホース	1 5500
水温計	1 9500

新たに車両を製作する場合、解体屋からベース車両を購入して1万5000円ほど。これにレース用エンジン代、ロールケージやサイドバーといった指定パーツ代、組み立てのための工賃などの代金を加えると、200~220万円ほどになる。他のカテゴリーに比べても破格だが、もっと安く、半額ほどで上げる方法がある。

それは、レース用の中古マシンを購入するという方法だ。中古にも程度の差があつて、価格も40~100万円ほどと幅が広いが、新たに車両を製作するより、はるかに安価で済むことになる。ちなみに各地区のチャンピオンマシンでも100万円程度で購入可能だ。マーチのエンジンは、2年間はオーバーホールフリーと言われるので、もし100万円のマシンが1年以内にオーバーホールを済ませていたなら、今年の年末までオーバーホール不

マシンまるごとハウマッチ 100万円もあれば 程度極上が手に入る

ベース車両	1~2万円
パーツ類	130~140万円
エンジン	30~40万円
工賃	30~40万円
合計	190~220万円

要ということになる。製作して数年が過ぎたマシンであれば、普通はボディの剛性が落ちていたりとか気になるものだが、マーチの場合、ほとんどの車両がストラットタワーバーを必要としないくらい、ボディのたわみ&しみが少ない。したがって、他のマシンのように製作年式に神経質になる必要もないだろう。最もチェックしたいのは、車重。とにかく軽いマシンを選ぶに越したことはない!



鈴鹿と富士を除く、ほぼ全国のサーキットで、マーチレースは開催されている

レースまるごとハウマッチ
年間100万円以内
これまた安く済む

一戦に必要な経費は、地元のシリーズに出場するとして、エントリーフィー(3万円ほど)、練習走行料、ガソリン代、宿泊費、そしてタイヤ3本(フロントは1レースごとに、リヤは2レースごとに交換するパターンが多い)、2レースで6本、つまり平均で1レース3本、ブレーキパッドセットなどを合わせても15万円ほど。メンテナンス代も、人まかせにせず、自分たちでいろいろ覚えながらやっていくので、基本的にはお金は掛からない、というが掛かるべきではないだろう。

一戦15万円として、年間6戦のシリーズに出場すれば90万円。どんなにお金を掛けても200万円まではいかないだろう。これだけで済むカテゴリーにはE.P.71ぐらいか。

年間に必要なタイヤは18本程度で、定価の2万3000円で計算しても40数万円。リヤ

気になるパーツ何選ぶ?
タイヤはBSオンリー
パーツもニスモが主

マーチレースに出場するためには、指定パーツを組み込むなど、ルールを守らなければならない。指定パーツとなっているのは、ロールケージとサイドバーだけ。しかし車高調整式サスペンションやLSDなど、ニスモ製のものやバツグンに性能が良いと言われており、実質指定パーツのようなものだ。

タイヤは、ブリヂストンのポテンザRE510SもしくはRE520Sの175/60R13がコンロールドタイヤとなっている。現在最も主流なのは520のソフトタイプ。ちなみに溝の深さによる差はほとんどなく、筑波で0.2秒ほどのこと。他のクラスでは新品タイヤの性能が一番いいとの声も聞かれるが、少なくともマーチでは、そういった声は聞こえて来なかった。

ブレーキはドラム式のため、数百円のライニングで一年OK。フロントパッドは1万7000円ほどのものが6セットで10万円ほど。オイルは1戦で3リットル使用するとして6万円。プラグも毎回4本交換するとして2万4000円。ミッションオイルも3レースは確実にもつ。エンジンのオーバーホールは、2年間必要と言われているので、年頭にオーバーホールするとしても30〜50万円だ。

1レース参戦で
10~20万円
1年間参戦で
80~120万円



タイヤはBSのRE520が主流。このホイールは6JJ

ホイールは5・5JJが主流で、オフセットは広いトレッドを確保するため+38あたりが最も好まれている。またフロントに6JJを履く場合は、+32あたりがベストのようだ。

ブレーキパッドは、94年筑波のエントラントには、ウインマックスが一番人気で6割ほどのシェアを占めていた。次いでエンドレスが3割ほど、そしてその他のトキコやバツシンクなどで1割ほどだったようだ。

K10レースの次に何選ぶ?
K11いよいよ96年登場
上のクラスを狙うテも

エントリーカテゴリーとして人気のマーチレース。しかしやがてトップクラスを走り出すようになると、やはりもうひとつ上のクラスに挑戦したくなる。昨年までエントリー代数の多かった筑波では、エキスパートのA、入門用のBとクラスをふたつ設け、Bクラスである程度の成績を残さないとAクラスには上がれなかった。しかしこれも今年からなくなってしまう。

マーチレースの仲間には、富士フレッシュマンレースで開催されている、ちょっと特殊なカテゴリーもある。それがマーチターボであり、マーチ1300N2だ。

まずマーチターボは、マーチレース用のK10のターボ版、K10Tを使用して行われている。またマーチ1300N2は、現行モデルであるK11を使用して93年から始まったカテゴリーで、その名のとおりN2規定で行われている。ただN2とはいっても、指定パーツを多く設定することでコストの高騰を防いでいる。車両代が必要となるため、初年度こそ500万円ほどが掛かるが、2年目以降は2



富士で開催されるK11型マーチ1300N2は、オーバーフェンダーも付く



マーチと同じエンジンを搭載するフォーミュラ感覚のザウルスジュニア

00万円ほどで参戦OK。

初期に発生したマイナートラブルも減少し、経費も意外と安価で済む。もちろんメンテナンスする側も楽しめるし、オーバーフェンダーをまとったルックスも人気。もちろんスリックタイヤだし、エキゾーストノットもいい。富士スピードウェイに近い関東甲信越地区のエントラントなら、ちょっと興味あるカテゴリーだろう。

もうひとつ、形は全く異なるものの、マーチ用の1.8エンジンを搭載したスポーツカーレース、ザウルスジュニア(以下ザウルスJr)もある。ザウルスJrは、フォーミュラ感覚でレースができ、また車両代を別にすれば年間コストも200万円ほどとお手軽。エンジンも、K10に搭載のMA10とK11に搭載のCG10の両方があるため、マーチレースにかかわるガレージでも比較的参戦しやすく、また実際に多く参加している。

さらにザウルスJrは、マーチ同様全国展開しているし、最近ではザウルスJr出身ドライバーがFJやF4(種口統也)、FT(横田輝樹)、はたまたF3(小泉和寛)で活躍するなど評価も高いのだ。

イエローページ of K10マーチ

●窓口/サーキット

- ニッサンワンメイクレースOFFICE 〒140 東京都品川区南大井2-10-6ニスコ内 ☎03-3762-9623
- 北海道スピードパーク 〒044 北海道札幌市東区南155 ☎011-864-3393
- 仙台ハイランドレースウェイ 〒980 宮城県仙台市青葉区新川早坂12 ☎022-395-2120
- スポーツランド SUGO 〒989-14 宮城県栗原郡村田町菅生6-1 ☎0224-83-3111
- 筑波サーキット 〒300-34 茨城県筑波郡千代田村村岡 ☎02964-4-3146
- 富士スピードウェイ 〒410-13 静岡県駿東郡小山町大塚神 ☎0550-78-1234
- T1サーキット・美田 〒701-26 岡山県美田郡美田町清宮1210 ☎08687-4-3311
- 中山サーキット 〒709-04 岡山県和気郡和気町中山751 ☎0869-93-2333
- MINEサーキット 〒759-21 山口県美祿郡西厚保町長尾 ☎08375-8-0321
- 阿蘇サーキット 〒771-25 徳島県三好郡三好町東山滝久保319 ☎0883-79-3705
- 大分阿蘇レーシングパーク 〒870-03 大分県日田郡上津江村上野田尾/岳1110-12 ☎0973-26-1111

●主要メンテナンスガレージ

- オートアドバイザービームス 〒003 北海道札幌市白石区南郷通19丁目南5-1 ☎011-864-3393

- 松浦自動車工業 〒003 北海道札幌市白石区中央2条3 ☎011-812-5551
- グラウンドスラム パル 〒020 岩手県紫波郡南村三本柳23-1-1 ☎0196-73-5855
- 東北スフト 〒028-34 岩手県紫波郡紫波町富手宇佐花34 ☎0196-73-8130
- カーコーナー・メッカ 〒300-35 茨城県筑波郡八千代町江上1361 ☎02964-8-2081
- テクニカルショップ・リミット 〒310 茨城県水戸市千波町1794-4 ☎0292-41-3200
- あかつきオート 〒336 埼玉県浦和市原山1-12-5 ☎048-887-1100
- オートクリニック日産 〒144 東京都大田区萩中2-3-6 ☎03-3743-4500
- 東名パワード 〒194 東京都町田市鶴間1737-3 ☎0427-95-8411
- RS・アイザワ 〒339-07 神奈川県横浜市磯区1333 ☎0462-52-8798
- テクノファースト 〒651-21 兵庫県神戸市西区伊川谷前開1832 ☎078-976-0202
- オーディ企画 〒654 兵庫県神戸市須磨区角松町1-9 ☎078-735-4131
- 広内自動車 〒701-01 岡山県今保145-1 ☎0862-41-8708
- 小川自動車 〒720 広島県福山市入船町2-5-13 ☎0849-23-4431
- 三葉自動車 〒732 広島県東区光町2-7-27 ☎082-263-1351
- 美央技研 〒744 山口県下松市横木町349-10 ☎0833-41-2424
- 結城設備サービス 〒780 高知市東島3-6-7 ☎0888-83-4061
- 城野レーシング 〒806 福岡県北九州市八幡西区穴生4-15-8 ☎093-622-2234
- エスケータック 〒816 福岡県博多区東郡1-7-15 ☎092-471-1193

どこでレースはやっている?
北海道から九州まで
ほぼ全国をカバーする

●筑波サーキット

2.045km



今年からA、Bのクラス分けが廃止された。最終戦では「マーチ日本一決定戦」の復活なるか?!

ACC+S/☎03-3901-0158
CL CHECKER/03-5707-4115
SCCN/☎03-3763-8010

95関東シリーズカレンダー

1.3/26	第70回筑波サーキットシリーズ	ACC+S
2.4/29-30	グレート30レース1	CL CHECKER
3.5/27-28	第70回筑波サーキットシリーズ	ACC+S
4.8/19-20	レース・ド・ニッポン	SCCN
5.9/16-17	第70回筑波サーキットシリーズ	フレックセル ACC+S
6.10/14-15	グレート30レース3	CL CHECKER
7.11/26	フカワナイトモータースポーツフェスティバル	SCCN

●仙台ハイランドレースウェイ

4.02960km



エビスサーキットでの開催はなくなった。第2戦がスポーツランド菅生で開催される以外は、仙台ハイランドが東北シリーズの舞台となる。

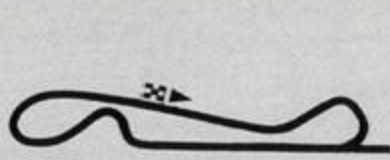
VICIC/☎03-3409-2391
奥州VICIC/☎022-225-1301

95東北シリーズカレンダー

1.4/25-30	耐久爆走シリーズ仙台の陣	VOG 奥州VICIC
2.6/27-28	ハイランドゴールドカップレース第1戦	奥州VICIC
3.7/8-9	SUGOビクターカップレース	奥州VICIC
4.8/29-30	ハイランドゴールドカップレース第2戦	奥州VICIC
5.19/7-8	全日本ツーリングカー選手権	VOG 奥州VICIC
6.19/21-22	ハイランドゴールドカップレース第4戦	奥州VICIC

●北海道スピードパーク

1.38944km



十勝でもレースが開催されたことはあったが、現在は5戦全戦が北海道スピードパーク(HSP)で開催。

AG MSC北海道/☎011-864-1101
MARVEL/☎011-871-2225
TEAM ARK/☎011-852-6601

95北海道シリーズカレンダー

1.5/14	AG MSC北海道スーパーファイナルレース	AG MSC北海道
2.7/2	スーパーリングカーレース X	MARVEL PMCS
3.8/6	アークロングディスタンスレース	TEAM ARK
4.9/3	PMCS ツーリングイン 北海道	PMCS MARVEL
5.9/24	95北海道モータースポーツフェスティバル	AG MSC北海道

●オートポリス

4.674003km



エントリーの難化は、西日本シリーズのそれと非常に近い。アップダウンに富むコースだが、天候が変わりやすいコースのため、チーム、ドライバー共にフレキシブルな対応が要求される。

MCO/☎0973-26-1111

95九州シリーズカレンダー

1.3/19	九州フレッシュマンレース第1戦	MCO 大分県レーシングパーク
2.4/30	九州フレッシュマンレース第2戦	MCO 大分県レーシングパーク
3.9/10	九州フレッシュマンレース第3戦	MCO
4.11/19	九州フレッシュマンレース第4戦	MCO

●美祿サーキット

3.23889km



テクニカルな美祿で開催され、ますます充実したシリーズになっている。T1での山陽シリーズ、オートポリスでの九州シリーズにも遠征が可能で、うまくやれば3地区制覇も夢ではない。

AMSC/☎08375-8-0321

95西日本シリーズカレンダー

1.2/26	西日本フレッシュマンレース第1戦	MNE ヤマハ
2.3/25-26	N1耐久爆走シリーズ美祿の陣	MNE ヤマハ VCC AMSC
3.4/23	西日本フレッシュマンレース第2戦	AMSC
4.6/4	西日本フレッシュマンレース第3戦	AMSC
5.8/27	西日本フレッシュマンレース第4戦	AMSC
6.11/5	西日本フレッシュマンレース第5戦	AMSC

●T1サーキット・英田

3.702km



中山サーキットから場所をT1英田に移して開催されている。コースやストレートの長さや幅、連続するタイトなコーナーなど、マーチには打ってつけのサーキットかもしれない。

AC (アイダクラブ)/☎08687-4-3311

95山陽シリーズカレンダー

1.2/12	T1 チャレンジカップ 第1戦	AC T1サーキット
2.4/30	T1 チャレンジカップ 第3戦	AC T1サーキット
3.6/11	T1 チャレンジカップ 第5戦	AC T1サーキット
4.9/3	T1 チャレンジカップ 第7戦	AC T1サーキット
5.10/8	T1 チャレンジカップ 第8戦	AC T1サーキット

マーチレースは、6つのシリーズが全国7つのサーキット(東北シリーズは仙台ハイランドと菅生で開催)で開催されている。また、中山サーキット、阿讃サーキットでもマーチクラスのカテゴリが設定されており、ほぼ全国のサーキットでレースが楽しめることになる(鈴鹿で開催されないのが残念だが)。ちなみに車両規定は全国共通したがってFJ同様、全国を転戦行動するということも可能なクラスなのだ。

KMSはあなたのやる気を応援します。



KMS INFORMATION

走る前から負けていませんか?
走る環境は整っていますか?
KMSには、もっとやる気にさせる車があります。もっとやる気にさせる仲間がいます。レースで速くなるには、良い車と、良い仲間を作ることです。
KMSに来て良かったと思っただけの様には本気で努力します。

KMSは筑波サーキットの側です。
セッティングドライバー・エンジンチューナー・板金塗装職人がいます。お気軽にご相談ください。

貸しガレージ空き有り 1ヶ月 18,000円



コシミズモータースポーツ (代表/興水 好則)

〒304 茨城県結城郡千代川村大字五箇530-9 ウエツハラモータース・ガレージ内 TEL 0296-44-6755 FAX 0296-44-6756

2号に一度掲載のコーナー

倶楽部 フォーミュラ

FOR F4/FM/FT/FJ DRIVERS

4月のイベント

- 4/2 F4鈴鹿②
FJ東北① 菅生
FJ鈴鹿③
- 4/9 FT① 富士
FJエビス①
- 4/16 F4九州②
FJ九州②
- 4/23 FM① 筑波
FT② 筑波
- 4/30 FJ筑波④
FJ鈴鹿④ 西

1~2月のウイナー

- 1/29 FJ筑波① 小林 英幸 SK94
- 2/12 F4筑波① 谷川 達也 KFP-01・T
- FJ鈴鹿① 市原 弘之 MF103
- FJT I① 新田 佳弘 SK91
- 2/26 FJ筑波② 中嶋 洋幸 F4/92
- FJ西日本① 本庄 康幸 MF104

**もう一度おさらい
今年のFJ1600は
どう変わったのかが**

2月下旬、FJ協会から以下のような通知が到着したので、これを掲載しておこう。

「1995年度FJレースに参加するには、

① エンジンのシリンダーヘッドに関しては平面研磨となっています。1994年までのエンジンは、段付き加工のシリンダーヘッドが多いので、エンジンチューナー等に確認してください。

② 1994年12月末までに製造されたFJで、1995年FJ車両規定に則っていない車両は、そのままレース参加できません(①のシリンダーヘッドの平面研磨はしなくてはなりません)。

③ タイヤは本年度コントロールタイヤを使用してください。」

今年から車両規定が変更されたFJ1600。しかし、これからFJを始めようという

**来年はF4に乗るぞ!
FJドライバー対象の
スカラシッパ決定**

FJ協会とF4協会は、優秀なFJドライバーを96年F4に参戦させる「ジャパンスカラシッパシステム」を設立した。これはかねてより計画していたスカラシッパで、優秀なFJドライバーを上クラスにステップアップさせ、将来のトップフォーミュラドライバーを育てようというもの。

スカラシッパの対象となるのは、今年のFJ1600JAF地方選手権チャンピオンと優秀なドライバーで、人数はふたり。選出されたドライバーは、希望するF4地方選手権に参加ができる。車両の貸与とメンテナンスは協会が負担。ドライバーの負担は、レースのエントリーフィー、練習走行料、ガソリン代、クラッシュの修理費、食事代や移動日など車両に関するもの以外の諸雑費だ。スカラシッパ希望のためには、各自のFJ車両にシステム指定のステッカーを貼ることだけ。上を目指すFJドライバーにはまたないチャンス! 問い合わせは左記まで。

ジャパンスカラシッパシステム事務局(ウエストレーシングカーズ内) 〒513 三重県鈴鹿市住吉町5769-8/☎0593-7910939



FJで優秀な成績を残せばF4に進めるかも!



95年車両規定に合わない車両も参加OK。でもエンジンに要注意

エントラントには、疑問点が多いようだ(特に旧規定車両が使用できるかどうか)。本誌でも随時ニュース欄やチャレンジクラブでもポイントをお伝えし、2月17日号ではFJを始めるためのガイドを掲載しているのので、本誌バックナンバーなどを読み返して、もう一度おさらいするのがいいだろう。

FORMULA RACE CALENDAR 1995 FORMULA 4/FORMULA MIRAGE/FORMULA TOYOTA/FJ1600

- F4
 - ▽筑波(全4戦有効4戦)
 - ① 2/12 谷川 達也 KFP-01・トヨタ
 - ② 6/18 筑波
 - ③ 11/5 筑波
 - ④ 12/3 筑波
 - ▽鈴鹿(全5戦有効4戦)
 - ① 3/19 鈴鹿(F3000)
 - ② 4/2 鈴鹿(GT)
 - ③ 6/25 鈴鹿
 - ④ 9/17 鈴鹿
 - ⑤ 11/26 鈴鹿
 - ▽T I(全5戦有効4戦)
 - ① 3/12 T I
 - ② 5/14 T I
 - ③ 8/6 T I(JTCC)
 - ④ 10/8 T I
 - ⑤ 12/3 T I
 - ▽九州(全5戦有効4戦)
 - ① 3/12 AP
 - ② 4/16 AP
 - ③ 9/10 AP
 - ④ 10/15 AP
 - ⑤ 11/19 AP
- フォーミュラ・ミラージュ(全6戦有効)
 - ① 4/23 筑波(F3)
 - ② 5/14 菅生(JTCC)
 - ③ 7/2 筑波
 - ④ 9/3 富士(F3000, F3)
 - ⑤ 10/1 筑波
- ⑥ 10/15 富士(F3000)
- フォーミュラ・トヨタ(全10戦有効8戦)
 - ① 4/9 富士(F3000, F3)
 - ② 4/23 筑波(F3)
 - ③ 5/14 菅生(JTCC)
 - ④ 6/4 富士(N1耐久)
 - ⑤ 6/25 仙台(GT)
 - ⑥ 7/30 菅生(F3000, F3)
 - ⑦ 8/13 富士(GT)
 - ⑧ 9/10 筑波
 - ⑨ 9/24 仙台
 - ⑩ 11/5 富士(JTCC)
 - ▽西日本(全7戦有効6戦)
 - ① 3/26 美祿(N1耐久)
 - ② 5/7 美祿(F3000, F3)
 - ③ 6/18 T I(F3, N1耐久)
 - ④ 7/23 美祿(JTCC)
 - ⑤ 8/6 T I(JTCC)
 - ⑥ 10/1 美祿(GT)
 - ⑦ 12/3 美祿
 - FJ1600
 - ▽北海道(全6戦有効4戦)
 - ① 5/4 十勝
 - ② 6/11 十勝(JTCC)
 - ③ 6/25 十勝
 - ④ 8/20 十勝
 - ⑤ 9/17 十勝(F3000)
 - ⑥ 10/15 十勝
 - ▽東北(全7戦有効5戦)
 - ① 4/2 菅生
- ② 5/28 仙台
- ③ 7/9 菅生
- ④ 8/20 仙台
- ⑤ 9/24 仙台
- ⑥ 10/22 仙台
- ⑦ 11/19 仙台
- ▽エビス(全5戦有効4戦)
 - ① 4/9 エビス東
 - ② 5/28 エビス東
 - ③ 7/30 エビス東
 - ④ 9/3 エビス東
 - ⑤ 10/22 エビス東
- ▽筑波(全12戦有効8戦)
 - ① 1/29 小林 英幸 SK94
 - ② 2/26 中嶋 洋幸 F4/92
 - ③ 3/26 筑波
 - ④ 4/30 筑波
 - ⑤ 5/28 筑波
 - ⑥ 6/18 筑波
 - ⑦ 7/2 筑波
 - ⑧ 7/30 筑波
 - ⑨ 9/10 筑波
 - ⑩ 10/8 筑波
 - ⑪ 11/5 筑波
 - ⑫ 11/12 筑波
- ▽鈴鹿(全11戦有効8戦)
 - ① 2/12 市原 弘之 MF103
 - ② 3/26 鈴鹿西
 - ③ 4/2 鈴鹿(GT)
 - ④ 4/30 鈴鹿西
- ⑤ 5/21 鈴鹿(F3000&F3)
- ⑥ 6/25 鈴鹿
- ⑦ 7/9 鈴鹿西
- ⑧ 9/17 鈴鹿
- ⑨ 10/8 鈴鹿西
- ⑩ 11/19 鈴鹿(F3000)
- ⑪ 11/26 鈴鹿
- ▽T I(全6戦有効4戦)
 - ① 2/12 新田 佳弘 SK91
 - ② 3/12 T I
 - ③ 5/14 T I
 - ④ 7/23 T I
 - ⑤ 10/8 T I
 - ⑥ 11/5 T I
- ▽西日本(全6戦有効4戦)
 - ① 2/26 本庄 康幸 MF104
 - ② 5/7 美祿(F3000, F3)
 - ③ 7/23 美祿(JTCC)
 - ④ 8/27 美祿
 - ⑤ 10/1 美祿(GT)
 - ⑥ 11/5 美祿
- *3/26に予定されていた第2戦は10/1に置き替えられた
- ▽九州(全5戦有効4戦)
 - ① 3/12 AP
 - ② 4/16 AP
 - ③ 5/28 AP
 - ④ 9/10 AP
 - ⑤ 11/19 AP

●売りたい

●フォーミュラ・トヨタ
10レース使用 W3セット スペアEG フロントカウル フロントウイング付き 価格300万円希望
山川孝治 〒229 神奈川県相模原市当麻 807-1 原当麻Mハイウェイ05/04 2778-0192 (19:00~)

●フォーミュラ・トヨタ



市園府町7656-1/0593-7911-28

93、94西日本シリーズ参戦車 94第1戦M1NEポールポジション獲得車 その他シリーズ中入賞多数 価格40万円希望
徳水貴大 〒862 熊本市新大江1-9-24/096-1371-6228 (昼間) or 371-6207 (夜間)

●SRS FJ06

FJ/赤 サイドラジエター車 価格80万円
テイクファースト 〒513 三重県鈴鹿市末広町5313-1/0593-831321

●マナティMK9



松浦隆泰 〒510-13 三重県菟野2553-1 ラポールA/C/0593-9313685 or 東京E&D鈴鹿/078-7385

●オスカークン(SK88)

FJ/黒 セグチチューン スペアWスベアP台分 ビルシュタインダンパー3セットあり オスカークレージ保管 価格40万円
和良 〒471 愛知県豊田市田中町2-40/0565-264076 or オスカークレージ/0593-7815019

●オスカークン(SK94)

FJ/黄&赤 戸田チューン EG・OH後2レース使用 スベアT&Wセット付き A・ONEフルメンテ車 価格180万円
山本秀喜 〒525 滋賀県草津市野路町21-90/0775-651262 or A・ONE 代表・大河原 〒513 三重県鈴鹿

●R&D F4/92
FJ/白 尾川チューン 価格40万円
乾 隆弘 〒661 兵庫県尼崎市南武庫之荘6-16-10 ハイッポヌール01/06432-2628 or オートマック鈴鹿店/0593-787018

●R&D F4/90

FJ 94年T1B戦ランキング3位車 90B用カンチレバー 大型ラジエター フレーム極上車 美車 価格70万円
榎原啓文 〒583 大阪府藤井寺市小山9-406/0729-539297 or 会社/058-9297 (11:00~20:00) or 携帯/030-84-34378 (24時間OK)



030-84-34378 (24時間OK)

●R&D F4/92

FJ/レッド 戸田チューン 93年4月製作車 EG95年仕様OH済み スリックタイヤ仕様車 スベアW2セット付き 即リース可 価格170万円/月可
松浦隆泰 〒510-13 三重県菟野2553-1 ラポールA/C/0593-9313685 or 東京E&D鈴鹿/078-7385

●オスカークン(SK94)

FJ/白 戸田チューン 寿エンジニアメント 95レギュレーション対応 スリックT9分山2セット レインT新品1セット W2セット その他スベアP付き 94年9月末製作 極上車 2戦のみ参戦 T13位入賞経験あり ノークラッシュ 価格250万円
重光敏伸 〒729-14 広島県賀茂郡大和町下徳良2083/0847-330033 (山陽モータース、自宅) or 0790-6613687 (寿レーシング)

●トヨタ・カローラレビン(AE86)

AE86スキルフルカット仕様 94年度シリーズ2位入賞車 安藤自動車製作 EG・OH済み TRDクロスウェーバー45φ 安全タンク スベアW3セット 価格100万円
95年度スキルフルカット仕様者により値引



95年度スキルフルカット仕様者により値引

飯塚善英 プロジェクトM内 〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町瑞穂ヶ崎東松原9-18/0425-564877

●トヨタ・カローラレビン(AE86)

3.0A 94年富士P仕様 T&W2セット EG・OH後1戦使用 価格29万円/月
楠沼 充 〒242 神奈川県大和市上和田703/0462-693256

●ニッサン・マーチターボ(K10)

トキコカラー 富士P仕様 94年度入賞者 スベアW4本 LSD付き 価格50万円/月可
長塚直樹 〒197 東京都秋川市菅生300/0425-587437 (19:00~)



0425-587437 (19:00~)

●ミツビシ・ミラージュ(CA4A)

白 ミラージュカッパ仕様 入賞多数 94年新車から製作 価格80万円 詳しくはスクエアマツナミ担当・渡辺 〒303 茨城県水海道市内安谷4792/0297-271469 (19:00~20:00)



0297-271469 (19:00~20:00)

●トヨタ・カローラレビン(AE92)

94年筑波仕様/黄&青日月塗装 小山スピードワークス車 安全タンク TM&クラッチOH後1戦使用 価格130万円
高沢敏弘 〒350-02 埼玉県鶴ヶ島市三ツ木184-2/048652-2264 (会社のため昼休みにお願いします)

※T10タイプ、W11ホイール、P11パーツ、EG11エンジン、TM11ミッション、OH11オーバーホール、P11プロダクションカー ※このコーナーでは4輪レース用マシン、パーツに限り誌面を開放しています。掲載希望の方は、マシン名、セールスポイント等詳細と写真(カラープリント、モノクロ可)を同封のうえ封書にて、左記へお送りください。なお写真は返却しませんのでご了承ください。 〒154 東京都世田谷区三宿2-14-7 R'on編集部「BUY&SALE」係

F1パイロットへの最短コース! 本格的FJスクールで君のテクニックを磨け! 大幅プライスダウン!



JARACはここが違う
①本格的レースをはじめたい方のためのレーシングスクールだから、走行時間はたっぷり。納得のスクールです。
②大幅プライスダウンを実施。もちろん講習内容は充実。あなたの夢を身近にしました。
③ドライビングテクニックに合わせた丁寧な指導でステップアップが可能です。
④国内B級・A級ライセンス&サーキットライセンスが同時に取得できます。

レーシングスクール開催日程(2泊3日/予定)
'95年3月29日(水)~3月31日(金)
'95年4月 5日(水)~4月 7日(金) 以降年内隔月実施予定
●場所: 大分阿蘇レーシングパーク ●最少催行人数: 15名
●使用車種: FJ-1600
●参加資格: 普通免許所持者(20才未満の方は親権者の同意が必要)

お問い合わせ・資料請求は JAF加盟団体
株式会社 ジャパンレーシング・アカデミー
〒260 千葉県千葉市中央区戸名町702
TEL 043-266-3703
FAX 043-266-3731
"JARACは、新しいモータースポーツ文化を創造します"



チャレクラ・インフォメーション
講習会/走行会/イベントetc.

●関西地区B級ライセンス講習会
・堺/4月2日/10:00/大阪トヨベツト
北営業所/チーム時間割/☎0722-96-6886

●大阪/4月7日/19:00/日産大阪ギャラ
リー/ツイー・アンド・フォー/☎06-761-0248

●京都/4月8日/18:30/京都工業会館/
KRHC/☎075-351-6163

●大阪/4月9日/13:00/JAF滋賀支
部/☎0775-443300

●大阪/4月15日/18:00/天満橋OMMビ
ル2F/PMC・S/☎06-322-8622

●明石/4月15日/19:30/明石市民会館/
TOD/☎078-735-4131

●奈良/4月15日/18:00/オートコム
シヨールーム/オートコム/☎0742-615000

●大阪/4月22日/18:30/森/富青少年会
館/OSCC/☎06-771-5237

●吹田/4月23日/13:00/大阪日産自動車
吹田支店/OCCCK/☎06-323-7008

●大阪/4月26日/19:00/日産プリンス大
阪スポーツプラザ/N・POSSE/☎06-8584005

●平野/4月28日/19:00/大阪トヨベツト
中環平野営業所/淀レーシング/☎06-633-3448

●須磨/4月29日/9:30/神戸オーディビ
ル3F/REK/☎078-736-2113

●姫路/4月29日/14:30/姫路勤労市民会
館/TWC/☎078-736-2236

●走行会ほかイベント
●「J16000体験走行会」/3月25・29・31日、4月12・28日/筑波サーキット東コー
ス/参加料・3万円/各種ライセンス不要/
申し込み・レポート用紙に参加日、住所、氏
名、年齢、電話番号を書き現金書留にて、
FORK RACING 〒228 神奈川
県相模原市上野原1-8-36/☎0427-65
5801、FAX5-5864

●「プロクルーズ」ダート練習会/4月2
日/オートランド千葉 第2コース/参加料
1名9000円/締め切り・4月1日必着
プロクルーズ ダート練習会係/☎0493
62-1485

●「95インターゲットエントランスラリー」
011/4月8・9日/埼玉県内150
km/参加料1万2000円/締め切り・3
月31日必着
プロクルーズ エントランスラリーVオー
係/☎(前出)

●「ワープ・スポーツラン・イン・ツクバ」
①4月8日 ②5月21日/筑波サーキット/
参加料①・②各1万7000円 一般2万円
②会員1万8000円 一般2万1000
円/MAX①28台 ②56台
ワープモーターズスポーツ/☎03-3772-6371

●「ホンダワンメイックジムカーナ」/4月9
日/名阪スポーツランド・Cコース/格式・
JAF公認準国内およびクロズド競技/参
加料・7000円/MAX・200台/参加
資格・車両を購入した販売店の店名スタンプ
が必要/締め切り・3月30日必着
ホンダワンメイックジムカーナ事務局/☎06-761-0248

●「車楽人ミレーティング・イン・成田モータ
ーランド」/①4月15日 ②5月21日/参加料
①・②各1万7000円 一般1万円 ②会員9
000円 一般1万2000円/MAX①
②各45台
ワープモーターズスポーツ/☎(前出)

●「アディダスカップジムカーナチャレンジ
Rd3」/4月16日/浅間台スポーツランド/
格式・準国内&クロズド/参加料・1万2
000円/締め切り・4月1日必着
プロクルーズ/☎(前出)

●「バーデン・アディダス サークロクロ
スRd3」/4月22日/日光サーキット/参加
料・1万6000円 同乗者3000円/締め
め切り・4月18日
プロクルーズ サークロクロス係/☎(前
出)

●「JAF公認クロズド競技・フォーミュ
ラジムカーナレース95」/4月23日/名阪
スポーツランド/参加料・1台1名9000
円(昼食&記念品付き)/参加資格・普通免許
をお持ちの方(違法改造車はお断りします)/
締め切り・4月13日
フォーミュラジムカーナミレーティング事務
局/☎06-761-0253

●「T1サーキット走行会」/①4月23日 ②
5月7日/T1サーキット・英田/内容・ス
ポーツ走行(30分×2回)計60分走行/参加
料・会員2万2600円 一般2万5750
円/締め切り・5月2日
フォーミュラジムカーナミレーティング事務
局/☎06-761-0253

●「インターゲットサタデーアタックRd3」/
5月20日/茨城中央サーキット/参加料・1
万円/締め切り・5月12日
プロクルーズ インターゲットサタデーア
タック係/☎(前出)

●「FORMULA GYMKHANA M
EETING 95」/5月14日/スポーツラ
ンドTAMADA/参加料・1台1名9000
0円(昼食、記念品付き)/参加資格・普通免
許をお持ちの方(違法改造車はお断りしま
す)/締め切り・5月2日
フォーミュラジムカーナミレーティング事務
局/☎06-761-0253

●「JAMRC埼玉第3戦 KSLダートトラ
イアルシリーズWタイトル」/5月28日/関
越スポーツランド第2コース/格式・準国
内&クロズド/参加料・1万2000円/
締め切り・5月20日
プロクルーズ 関越ダートシリーズ係/☎
(前出)

●「WANTED! いろいろ募集
●チーム募集
「チームタックイン(TUCKIN)」では、
ナンバー付き車両によるターマック競技(ジ
ムカーナ)を中心としてこれからモーターズ
スポーツを始められる方や、ライセンスが仮登
録の方などの参加をお待ちしています。現在
の活動内容は月1回のミレーティングとイベン
トの参加などで今後は練習会や走行会の企画
から、やがては競技会の開催も行いたいと思
います。またライセンス更新のみを目的に入
会される方のためにも入会金10000円、年
会費2000円と格安です。設立したばかり
でメンバーは15人程度(女性3名)のクラブ
ですが興味があればぜひご連絡してください。
谷口真一郎 〒143 東京都大田区西馬込
2-12-15/☎03-5742-0893
(20:00~23:00)

●「私たちがモーターズコミュニティに
ジョインしようファミリー(旧名称「ラリ
ー」)のサークルを、セイジョウファミリー」と
セイジョウファミリー ヨコハマ」はJAF
加盟クラブで、今年13年目のシーズンを迎
えます。会員は男40名、女10名の計50名。ジ
ョップ系クラブのような派手さはありません
が、プライベートクラブらしく地道に、ジム
カーナ、ラリー、レース、ダートと幅広く
活動しています。毎月1回のミレーティング(第
3土曜日夜)の他、ジムカーナ練習会、練習
ラリー、ハゲ岳夜宿、宴会なども開催。毎月
会報を発行しています。オフィシャルに関心
のある方も大歓迎です。入会金は6000円
年会費は6000円、通費が2000円
詳細は事務局まで 〒227 神奈川県横浜
市青葉区つじが丘18-6 大川方/☎04
5-9822-2476 (20~22:00)

●「私たちがモーターズコミュニティに
ジョインしようファミリー(旧名称「ラリ
ー」)のサークルを、セイジョウファミリー」と
セイジョウファミリー ヨコハマ」はJAF
加盟クラブで、今年13年目のシーズンを迎
えます。会員は男40名、女10名の計50名。ジ
ョップ系クラブのような派手さはありません
が、プライベートクラブらしく地道に、ジム
カーナ、ラリー、レース、ダートと幅広く
活動しています。毎月1回のミレーティング(第
3土曜日夜)の他、ジムカーナ練習会、練習
ラリー、ハゲ岳夜宿、宴会なども開催。毎月
会報を発行しています。オフィシャルに関心
のある方も大歓迎です。入会金は6000円
年会費は6000円、通費が2000円
詳細は事務局まで 〒227 神奈川県横浜
市青葉区つじが丘18-6 大川方/☎04
5-9822-2476 (20~22:00)

●「私たちがモーターズコミュニティに
ジョインしようファミリー(旧名称「ラリ
ー」)のサークルを、セイジョウファミリー」と
セイジョウファミリー ヨコハマ」はJAF
加盟クラブで、今年13年目のシーズンを迎
えます。会員は男40名、女10名の計50名。ジ
ョップ系クラブのような派手さはありません
が、プライベートクラブらしく地道に、ジム
カーナ、ラリー、レース、ダートと幅広く
活動しています。毎月1回のミレーティング(第
3土曜日夜)の他、ジムカーナ練習会、練習
ラリー、ハゲ岳夜宿、宴会なども開催。毎月
会報を発行しています。オフィシャルに関心
のある方も大歓迎です。入会金は6000円
年会費は6000円、通費が2000円
詳細は事務局まで 〒227 神奈川県横浜
市青葉区つじが丘18-6 大川方/☎04
5-9822-2476 (20~22:00)

●「私たちがモーターズコミュニティに
ジョインしようファミリー(旧名称「ラリ
ー」)のサークルを、セイジョウファミリー」と
セイジョウファミリー ヨコハマ」はJAF
加盟クラブで、今年13年目のシーズンを迎
えます。会員は男40名、女10名の計50名。ジ
ョップ系クラブのような派手さはありません
が、プライベートクラブらしく地道に、ジム
カーナ、ラリー、レース、ダートと幅広く
活動しています。毎月1回のミレーティング(第
3土曜日夜)の他、ジムカーナ練習会、練習
ラリー、ハゲ岳夜宿、宴会なども開催。毎月
会報を発行しています。オフィシャルに関心
のある方も大歓迎です。入会金は6000円
年会費は6000円、通費が2000円
詳細は事務局まで 〒227 神奈川県横浜
市青葉区つじが丘18-6 大川方/☎04
5-9822-2476 (20~22:00)

●「私たちがモーターズコミュニティに
ジョインしようファミリー(旧名称「ラリ
ー」)のサークルを、セイジョウファミリー」と
セイジョウファミリー ヨコハマ」はJAF
加盟クラブで、今年13年目のシーズンを迎
えます。会員は男40名、女10名の計50名。ジ
ョップ系クラブのような派手さはありません
が、プライベートクラブらしく地道に、ジム
カーナ、ラリー、レース、ダートと幅広く
活動しています。毎月1回のミレーティング(第
3土曜日夜)の他、ジムカーナ練習会、練習
ラリー、ハゲ岳夜宿、宴会なども開催。毎月
会報を発行しています。オフィシャルに関心
のある方も大歓迎です。入会金は6000円
年会費は6000円、通費が2000円
詳細は事務局まで 〒227 神奈川県横浜
市青葉区つじが丘18-6 大川方/☎04
5-9822-2476 (20~22:00)

1994 FINAL RANKING PART 3

北海道シリーズ

1	FJ1600 (全7戦/有効5戦)	
1	高橋 秀行	39点
2	平中 繁雄	24点
3	高橋 正昭	20点
4	高橋 剛行	20点
5	上村 慎司	15点
6	高宮 徹	14点
★スターレットE.P.71 (全7戦)		
1	藤井 茂	420点
2	岩佐 実	310点
3	茂相 トヨタ・スターレット	260点
4	町谷 光成	160点
5	太田 謙介	100点
6	藤澤 雅宣	90点
★NI-1500 (全5戦)		
1	中谷 誠志	230点

2	高木 雅史	150点
3	広沢 智基	140点
4	高橋 博人	110点
5	高橋 雅人	90点
6	佐藤 誠	75点
★ニッサン・ザウルスジュニア (全8戦)		
1	平中 繁雄	154点
2	太田 謙介	122点
3	高橋 雅之	112点
4	藤松 洋二	84点
5	宮本 善之	67点
6	大橋 勝利	44点
★A.E.85 (全5戦)		
1	関谷 幸徳	360点
2	馬場 洋也	220点
3	西海 文一	170点
4	石井 裕司	120点
5	茂吉浩賢	110点

ホンダ・シビック	150点
ホンダ・シビック	140点
ホンダ・シビック	110点
トヨタ・ミラー	90点
ホンダ・シビック	75点
★ニッサン・ザウルスジュニア (全8戦)	
ニッサン・ザウルスジュニア	154点
ニッサン・ザウルスジュニア	122点
ニッサン・ザウルスジュニア	112点
ニッサン・ザウルスジュニア	84点
ニッサン・ザウルスジュニア	67点
ニッサン・ザウルスジュニア	44点
★A.E.85 (全5戦)	
トヨタ・カローラ・レビン	360点
トヨタ・カローラ・レビン	220点
トヨタ・カローラ・レビン	170点
トヨタ・スプリングター・トレ	120点
トヨタ・カローラ・レビン	110点

6	下沼 国男	トヨタ・カローラ・レビン	100点
★ニッサン・マーチ (全7戦)			
1	池田 章	ニッサン・マーチ	128点
2	相馬 津	ニッサン・マーチ	97点
3	松本 和夫	ニッサン・マーチ	88点
4	曾根 義聖	ニッサン・マーチ	84点
5	嵐川 博	ニッサン・マーチ	57点
6	森本 祐二	ニッサン・マーチ	49点

★スターレット (全5戦)			
1	窪田 美紀	トヨタ・スターレット	33点
2	藤井 太郎	トヨタ・スターレット	22点
3	村上 政隆	トヨタ・スターレット	13点
4	村上 克彦	トヨタ・スターレット	9点
5	藤井 和夫	トヨタ・スターレット	6点
6	門屋 寛花	トヨタ・スターレット	4点
★A.E.85 (全5戦)			
1	林 聖一	トヨタ・カローラ・レビン	18点
2	下村 貴志	トヨタ・カローラ・レビン	15点
3	村上 政隆	トヨタ・スプリングター・トレ	15点
4	稲見 剛	トヨタ・カローラ・レビン	12点
5	村上 克彦	トヨタ・カローラ・レビン	9点
6	白石 京平	トヨタ・カローラ・レビン	6点
★P.1300 (全4戦)			
1	林 聖一		9点
2	二川 武		9点
3	安藤 寛教		6点

ACICツウリングカーレース			
★P.1000 (全4戦)			
1	池上 龍彦	ニッサン・マーチ	27点
2	佐野 昭彦	ニッサン・マーチ	18点
3	田中 宏明	ニッサン・マーチ	12点
4	福井 啓之	ニッサン・マーチ	10点
5	伊東 賢二	ニッサン・マーチ	10点
6	城地 宏明	ニッサン・マーチ	9点

★スターレット (全5戦)			
1	窪田 美紀	トヨタ・スターレット	33点
2	藤井 太郎	トヨタ・スターレット	22点
3	村上 政隆	トヨタ・スターレット	13点
4	村上 克彦	トヨタ・スターレット	9点
5	藤井 和夫	トヨタ・スターレット	6点
6	門屋 寛花	トヨタ・スターレット	4点
★A.E.85 (全5戦)			
1	林 聖一	トヨタ・カローラ・レビン	18点
2	下村 貴志	トヨタ・カローラ・レビン	15点
3	村上 政隆	トヨタ・スプリングター・トレ	15点
4	稲見 剛	トヨタ・カローラ・レビン	12点
5	村上 克彦	トヨタ・カローラ・レビン	9点
6	白石 京平	トヨタ・カローラ・レビン	6点
★P.1300 (全4戦)			
1	林 聖一		9点
2	二川 武		9点
3	安藤 寛教		6点

YAMAHA CUP MEETING



KARTに、乾杯。

スポーツランからレースまで、ビギナーからベテランまで、
みんなが楽しい'95ヤマハレーシングカート、新発売。
みんなでワイワイ遊べる気軽なレース「'95 ヤマハカップ・ミーティング」も、
全国25会場で開催中!

RC100SD / RC100SC ¥ 339,000 / ¥ 349,000

十分なパワーとニュートラルなハンドリング性能を兼ね備えるベストセラー。SDは本格派の押しがけ始動。SCは始動、再始動が楽な遠心クラッチとリコイルスターターを装備したモデル。SストックD/Cクラスに対応。※写真はSD



RC100FP ¥ 399,000

RC100SDのエンジンをさらにパワーアップし、ハイポテンシャルフレームに搭載した中・上級者用モデル。力強い加速感とトップスピードの伸び、コーナリング安定性の高さが魅力。FPストッククラスに対応。



Jackrabbit ¥ 298,000

RC100SCと共通のピストンバルブエンジンを搭載。ひとまわりコンパクトな車体で、ジュニアからオトナまでフレキシブルに対応するニューベーシック・カートだ。SL・ジュニア、レディスクラスにも対応。



Winforce ¥ 598,000

現在、人気上昇中の“ミッション・カート”。6速・シーケンシャル(連続式)トランスミッションと、水冷・80ccエンジン、フロントディスクブレーキを装備して、今までにない操縦感が魅力。YZストック80クラスに対応。



※表記の価格はすべてメーカー希望小売価格です。※「Jackrabbit」「Winforce」は完成車キットであり、写真は組立予想図です。※「Jackrabbit」「Winforce」の価格は、完成車キット参考価格です。立上料等は含まれません。※「Jackrabbit」「Winforce」にはイタリア製フレームを使用しています。※消費税額は別途計算のうえ申し受けます。

ENJOY A KARTING LIFE!

レーシングカートは
あなたのモータースポーツです。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社

●ヤマハレーシングカートは運輸省の認定を受けていませんので、ナンバープレートを取得することはできません。●ヤマハレーシングカートは道路を走行できません。道路を走行しますと、道路交通法及び道路運送車両法の違反となります。●私道、社内の境内、公園、海辺、堤防上、農道、林道など、いわゆる道路の形態を整えていないところでも人や車が自由に出入りできるところは、道路とみなされます。●走行場所には十分注意してください。

95 西日本フレッシュマンレース第1戦

・4月26日/美祿サーキット/晴れ/ドライ/主催: MINEサーキット
・Photos & Report/Kouji Nakayama

●MARCH(西日本第1戦)

順位	ドライバー	チーム	10周	予選順位	タイム
1	⑤ 投野 達也	花城野軍コンパニオン	10周 20' 21' 561	1/2	14' 601
2	③ 樋口 俊幸	AGPS4同僚Rマナー	10周 20' 45' 206	2/2	15' 165
3	⑦ 高木 崇	ヤマダ全プライム-K10	10周 20' 55' 845	3/2	15' 197
4	⑥ 杉本 秀安	Te-Good77サーキット	10周 21' 01' 289	9/2	18' 547
5	② 渡辺 剛	KAZIモータースポーツマナー	10周 21' 01' 785	13/2	22' 054
6	⑧ 平尾 忠志	サンビーム同僚Rマナー	10周 21' 02' 610	4/2	15' 940
7	④ 新谷 栄章	フットリ-栄田 軍艦マナー	10周 21' 02' 992	10/2	19' 447
8	⑨ 森本 英紀	サンビーム同僚Rマナー	10周 21' 03' 491	7/2	16' 764
9	⑩ 熊谷 慎一		10周 21' 06' 691	5/2	16' 382
10	⑪ 川上 晃史	オートランド同僚Rマナー	10周 21' 14' 861	14/2	22' 245

・優勝スピード: 94.98km/h
・最速ラップ: 投野 達也 2' 00' 970 96.35km/h

新しい顔ぶれが混んだマーチクラス、昨年のチャンピオンカーである城野レーシングマーチには⑤投野達也が乗る事になった。レインコンディションの予選ではタイムこそ伸びなかったが無事PPを獲得。2番手に③樋口俊幸、3番手には⑦高木崇とグリット上位が決まった。雨も上がりドライで迎えた決勝ではボールの⑤投野がホールショットを決めレースをリードする。トップグループはグリットの順で周回を重ねる。9番手スタートの⑥杉本秀安が果敢に迫るがはじき出されて最後尾まで落ちてしまい、結局⑤投野が最後まで逃げきり初戦を飾った。2位には③樋口、3位には⑦高木が入った。



昨年のチャンピオンカーで⑤投野がボールtoワインを飾った

●SNC(西日本第1戦)、STARLET

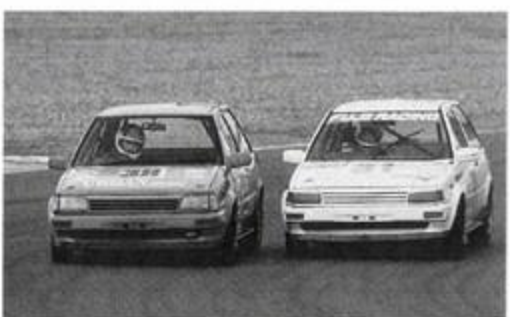
順位	ドライバー	チーム	10周	予選順位	タイム
1	① SNC-1 木下 淳	オースティン・スターレット(EPI)	10周 18' 50' 001	2/2	03' 873
2	④ SNC-2 井門 義典	30P+1(星野スターレット)(EPI)	10周 18' 56' 788	1/2	03' 424
3	③ SNC-3 渡 真一	557+1(星野スターレット)	10周 19' 03' 391	3/2	04' 633
4	② SNC-4 土肥 康由	77+1(星野スターレット)(EPI)	10周 19' 04' 490	4/2	05' 486
5	⑤ SNC-5 山下 徳一	127+1(星野スターレット)	10周 19' 12' 388	9/2	07' 627
6	⑥ SNC-6 早瀬 武	95+1(星野スターレット)(EPI)	10周 19' 12' 512	11/2	10' 208
7	⑦ SNC-7 上村 宏明	557+1(星野スターレット)	10周 19' 13' 692	5/2	06' 125
8	⑧ SNC-8 岡田 茂	557+1(星野スターレット)	10周 19' 19' 610	10/2	08' 155
9	⑨ SNC-9 山下 哲也	77+1(星野スターレット)(EPI)	10周 19' 20' 048	7/2	06' 900
10	⑩ SNC-10 保 泰守	30P+1(星野スターレット)	10周 19' 20' 265	6/2	06' 879

・優勝スピード: 103.18km/h
・最速ラップ: 木下 淳 1' 50' 412 105.61km/h

昨年までのTNCクラスはEPI1とEPI2の別賞典となり、混走レースの形は残るもののパワー差に悩むEPI1勢には朗報となった。予選では井門義典が④木下淳を抑えボールを獲得した。EPI1は④保泰守がトップのポジションに置く。決勝では予選2番手の④木下がスタートで④井門をパス、一気に引き離しそのままゴール。見事優勝を決めた。2番手争いは出遅れた④井門に④渡真一が勝負かかる。2台のバトルは最終ラップまでつれづれに、結局④井門が④渡を押しさえ込み2位に入った。EPI1は④保と④山下徳一を先頭に激しい混戦の結果、④山下が抜け出し優勝を決めた。



スタートで一気にトップを奪った④木下が優勝



混戦の中、④山下がスターレットクラスを制した

●CIVIC(西日本第1戦)

順位	ドライバー	チーム	10周	予選順位	タイム
1	① 小亀 剛	津島豊田日産(77+1)(MOSBY)(EPI)	10周 17' 38' 982	6/2	58' 287
2	② 前 吉永 功治	ミックシビック(EPI)	10周 17' 48' 161	3/2	57' 184
3	③ 中村 晴久	プロジェクト&SP.856(EPI)	10周 17' 48' 347	1/2	58' 506
4	④ 藤田 隆之	まごころの山田石山チーム(77+1)(EPI)	10周 17' 53' 610	2/2	56' 614
5	⑤ 真島 俊之	M&M 5 ネットワーク(EPI)	10周 18' 13' 368	12/2	04' 338
6	⑥ 厚東 聡宏	まごころの山田石山チーム(77+1)(EPI)	10周 18' 14' 004	5/2	57' 769
7	⑦ 中野 浩典	中野浩典不動産チーム(77+1)(EPI)	10周 18' 25' 716	8/2	59' 025
8	⑧ 塚田 典明	HS&S野軍コンパニオン(EPI)	10周 18' 44' 265	9/2	01' 731
9	⑨ 長江 雅裕	HP1+1(77+1)(EPI)	10周 19' 00' 770	10/2	02' 898

・優勝スピード: 110.01km/h
・最速ラップ: 小亀 剛 1' 44' 148 111.96km/h
・PP: 吉原 信行 1' 54' 319

毎戦激しいレースを展開するシビッククラス、ポールポジションは④藤田隆之がゲットする。2番手に②藤田隆之、3番手前吉永功治とグリットが決まり昨年の覇者①小亀剛は6番手からのスタートとなった。まずポール座の④藤田がコーナーでオーバーラン、大きく後退してしまう。続いて3コーナー出口で多重クラッシュが発生、④吉村と①山井民雄の2台がリタイアとなる。大混乱のあとトップに立ったのは①小亀であった。それに前吉永、③中村晴久が続き一度後退した④藤田は4位まで追い上げるが、重量違反により失格となってしまった。結局、①小亀が最後まで逃げきり優勝を決めた。2位に前吉永、3位には③中村が入った。



多重クラッシュを尻目に、予選6番手から逆転勝利した①小亀



序盤戦は激しいトップ争いが演じられた

●C/SNC(第1戦)、LEVIN/TRUENO

順位	ドライバー	チーム	12周	予選順位	タイム
1	① C/SNC-1 木下 淳	オースティン・スターレット(EPI)	12周 21' 34' 019	1/1	45' 932
2	② C/SNC-2 佐藤 正弘	アークライム(星野)	12周 21' 45' 907	2/1	47' 423
3	③ C/SNC-3 中村 伸一	557+1(星野スターレット)	12周 22' 10' 171	6/1	48' 590
4	④ C/SNC-4 坂井 淳	557+1(星野スターレット)	12周 22' 14' 627	10/1	49' 822
5	⑤ C/SNC-5 宮崎 昭二	557+1(星野スターレット)	12周 22' 16' 821	5/1	48' 364
6	⑥ C/SNC-6 川口 真也	557+1(星野スターレット)	12周 22' 27' 076	8/1	49' 625
7	⑦ C/SNC-7 一色 陽介	77+1(星野スターレット)	12周 22' 33' 835	7/1	48' 888
8	⑧ C/SNC-8 長門 弘徳	77+1(星野スターレット)	12周 22' 37' 117	12/1	50' 710
9	⑨ C/SNC-9 本田 和義	557+1(星野スターレット)	12周 22' 40' 923	14/1	50' 989
10	⑩ C/SNC-10 相本 孝徳	557+1(星野スターレット)	12周 22' 43' 809	21/1	52' 096

・優勝スピード: 108.13km/h
・最速ラップ: 坂井 淳 1' 49' 023 106.95km/h



スターレットとダブルエントリーの④木下がボールtoワイン



常にトップを走った③中村がそのままゴールした

スターレットとダブルエントリーの④木下淳が予選で1分45秒の好タイムをマークしてPPを獲得。⑧佐藤正弘、⑥岩崎博、⑦ヒロ松原がそれに続く。AE86は前中村一伸がトップのグリットに置く。決勝では④木下がスタートをうまく決め、序盤から後続を引き離して早くも独走状態。一方、岩崎は2番手争いで弾き出されてリタイアしてしまう。結局④木下が2位の⑧佐藤に12秒近い差をつけて優勝、ダブルエントリーダブル優勝を決めた。AE86はトップの前中村を中心にダンゴ状態でバトルを展開。⑧一色陽介はオーバーランで大きく後退してしまう。レース中盤には坂井淳や中村がジリジリとトップの前中村に迫るが届かず、前中村が優勝を決めた。

●FJ1600(西日本第1戦)

順位	ドライバー	チーム	12周	予選順位	タイム
1	① 本庄 康幸	会谷石油(77+1)(EPI)	12周 19' 34' 831	1/1	35' 845
2	② 南辻 臣徳	会谷石油(77+1)(EPI)	12周 19' 35' 611	6/1	37' 101
3	③ 中田 和徳	SP&Sレーシング(FI)	12周 19' 35' 755	2/1	36' 260
4	④ 渡本 信之	フォーシーズン(MF)	12周 19' 40' 918	11/1	37' 489
5	⑤ 松尾 重俊	77+1(星野)	12周 19' 44' 128	8/1	37' 228
6	⑥ 古賀 聖士	会谷石油(77+1)(EPI)	12周 19' 44' 830	4/1	36' 916
7	⑦ 入江 恒徳	77+1(星野)	12周 19' 48' 552	9/1	37' 260
8	⑧ 河野 勝也	77+1(星野)	12周 19' 48' 614	12/1	37' 508
9	⑨ 佐藤 孝彦	会谷石油(77+1)(EPI)	12周 20' 00' 429	3/1	36' 910
10	⑩ 濱田 太郎	77+1(星野)	12周 20' 02' 551	7/1	37' 174

・優勝スピード: 119.101 km/h
・最速ラップ: 南辻 臣徳 1' 35' 837 121.67km/h

今年からタイヤがスリックとなり、一段と期待されるレースとなったFJ1600。初戦のポールポジションは①本庄康幸が獲得する。予選2番手には③中田和徳がつける。決勝ではポールの①本庄がスタートをうまく決めトップを死守。③中田は①本庄の後ろにピッタリとつけ隊を組む。続く②南辻臣徳、④古賀聖士の4台がトップグループを作って周回を重ねる。予選でタイムの伸びなかった④渡本信之がジリジリと追い上げトップグループに迫る。9周目ついに古賀を抜き4番手まで上がるがそこで、結局、①本庄がボールtoワインで初戦を飾った。②南辻は最終ラップに③中田を抜き2位に入った。



①本庄がスリックタイヤ初戦のレースをボールtoワインで飾った

●SAURUS(西日本第1戦)、SAURUS Jr(西日本第1戦)

順位	ドライバー	チーム	10周	予選順位	タイム
1	① SAURUS-1 堂嶋 聡子	ヒューンズ(77+1)(EPI)	10周 16' 44' 673	1/1	39' 955
2	② SAURUS-2 藤井 和秀	サンビーム(77+1)(EPI)	10周 16' 45' 488	2/1	40' 820
3	③ SAURUS-3 金重 俊也	Amu-7701(77+1)(EPI)	10周 17' 00' 531	3/1	41' 064
4	④ SAURUS-4 山下 泰治	557+1(星野スターレット)	10周 17' 13' 394	6/1	46' 386
5	⑤ SAURUS-5 宮本健次郎	557+1(星野スターレット)	10周 17' 27' 785	8/1	48' 901
6	⑥ SAURUS-6 坂田 文樹	557+1(星野スターレット)	10周 17' 38' 577	4/1	41' 850
7	⑦ SAURUS-7 三崎 哲朗	77+1(星野)	10周 18' 01' 964	7/1	48' 192
8	⑧ SAURUS-8 長野たけし	77+1(星野)	10周 18' 07' 699	10/1	49' 203
9	⑨ SAURUS-9 緑水 淳也	557+1(星野)	10周 18' 16' 192	11/1	49' 463
10	⑩ SAURUS-10 村上 克彦	77+1(星野)	10周 18' 16' 443	13/1	50' 919

・優勝スピード: 116.06km/h
・最速ラップ: 堂嶋 聡子 1' 38' 829 117.98km/h

ザウルスとザウルスJrの混走でスタートした第1戦、PPは「ザウルス」に絞り込んで今年も優勝を狙うと語る①堂嶋聡子が獲得。ザウルスJrは⑦三崎哲朗がトップのポジションに置く。決勝では出遅れた①堂嶋を岩井和秀がバスしてホールショットを決めるが、2周目には①堂嶋が抜き返し①堂嶋と岩井のバトルはラップ毎に激しくなっていく。ザウルスJrは⑦三崎がトップをキープして周回を重ねる。レース終盤、ザウルスは岩井を押しさえ込んだ①堂嶋が念願の初優勝を決める。3位には金重が入った。ザウルスJrは⑦三崎が最後までトップを守り抜き初戦を制し、2位には⑧長野たけしが上がった。



今年はザウルスJrに絞った①堂嶋が、幸先よい1勝を挙げた



ザウルスJrは予選から好調の⑦三崎が優勝した

RACE DIARY

OVERSEAS RACE/OVERSEAS RALLY/DOMESTIC RACE

DOMESTIC RACE

95 筑波チャレンジカップレース第1戦

・2月26日/筑波サーキット/晴/ドライ/主催:TMSC
・Photos & Report/Katsumi Aoyama

●EP71

順位	ドライバー	チーム	予選出走	決勝出走	完走	予選順位	タイム
1	伊豆蔵 静次	ビーンズスポーツ・DL北本	17	16	15	1	1'17'544
2	伊豆蔵 静次	ビーンズスポーツ・DL北本	17	16	15	1	1'15'675
3	松島 達也	マルベック中野 KM57	17	16	15	2	1'16'390
4	鈴木 三学	スピットフルDL北本	17	16	15	2	1'15'907
5	榎本 隆太郎	KMS 芝浦BPスターレ	17	16	15	5	1'18'492
6	経間 雅彦	カージョーシワワークスEP71	17	16	15	6	1'18'767
7	谷口 美穂	FET コナエスポーツ	17	16	15	8	1'19'099
8	渡辺 信一	AGSインパルススターレ	17	16	15	9	1'19'070
9	北村 知路	エンリス・BP・スターレ	17	16	15	9	1'19'138
10	鈴木 進二	AGSインパルススターレ	17	16	15	11	1'19'772

・優勝スピード: 98.690km/h
・最速ラップ: 伊豆蔵静次 1'12'933 100.942km/h 15周目

冷たい雨に小雪が散らつくなか前周優勝を決めている伊豆蔵静次がPPを決め、鈴木三学、松島達也と続く。

スタートも伊豆蔵が決め、序盤から若干のリードを保って周回を重ねていく。2位には鈴木三学、さらにその後方には鈴木三学、松島達也が続く。松島と鈴木三学は2周目にポジションを入れ替ると、2台はテールtoノーズで鈴木三学を追い上げていき7周目に2台そろってこれをかわす。今度は鈴木三学が前に出て2台はトップの伊豆蔵との差を縮めていく。そして、レース終盤この3台の差は一気に縮まり13周目に鈴木三学が伊豆蔵を逆転して残りを逃げ切り優勝を決めた。「次からはEP82です」と竹内。



竹内がPPからスタートした伊豆蔵を逆転、優勝を決めた



「次からはEP92」と語った竹内、結果やいかに

●P-FR

順位	ドライバー	チーム	予選出走	決勝出走	完走	予選順位	タイム
1	武井 寛史	カージョーシワワークス(PS3)	25	23	22	1	1'16'428
2	加藤 和則	TSマーク・DEE・ユナロ(AG6)	25	23	22	3	1'17'294
3	経間 雅彦	バックアップ78P(AG6)	25	23	22	1	1'16'792
4	手塚 雅司	シャム性連中エンパル(AG6)	25	23	22	6	1'17'995
5	宮田 周也	竜巻興業 RS あつし(AG6)	25	23	22	11	1'18'525
6	佐藤 茂雄	マスターピース(PS3)	25	23	22	7	1'18'213
7	小池 実	アネックスSPORTS(AG6)	25	23	22	5	1'17'645
8	吉橋 大	シャム性連中エンパル(AG6)	25	23	22	10	1'18'428
9	野野 治男	Winmaxムス丸尾(AG6)	25	23	22	14	1'18'953
10	三平 勝之	松之(AG6)	25	23	22	13	1'18'836

・優勝スピード: 104.558km/h
・最速ラップ: 宮田 周也 1'09'306 106.225km/h 13周目



今回からカラーリングを一新した武井が後続を引き離し圧勝した



危なげない勝利に、表彰台でも余裕の表情の武井

PPはシルビアを駆る武井弘文、フロントロウには伊藤寛克彦が、前回優勝の伊藤和剛は2列目に並ぶ。

今回からマシンのカラーリングを新しくした武井はスタートを決めると、序盤から他車を寄せつけず独走のまま周回を重ねていく。

後方では、伊藤寛を伊藤和剛がかわして2位にポジションを上げると、こちらもまた伊藤寛を付けていきトップ2台は共に独走状態になる。そして、結局上位陣の順位は最後まで入れ替わらずチェッカーとなりシルビアの武井が圧倒的なレースで優勝を決め、伊藤和剛が2位に、伊藤寛は3位にそれぞれ入賞を決めた。

「あとは富士で勝つだけです」と武井は抱負を語る。

●FJ1600(筑波第2戦)

順位	ドライバー	チーム	予選出走	決勝出走	完走	予選順位	タイム
1	中嶋 洋幸	MFT・成順・FA-92	32	24	17	1	1'13'726
2	岡村 智周	ウイングDMF エンリス・ケリン	32	24	17	10	1'14'617
3	福田 洋史	エ/ENR3	32	24	17	6	1'14'185
4	森岡 真一	ジャムス・ドゥーゼ・FRD	32	24	17	2	1'13'655
5	田中 浩行	オールバックオーバルPR	32	24	17	5	1'14'134
6	本部 学	ウイングDMF EPS91D	32	24	17	14	1'14'891
7	塚本 成人	ENDLESS・0-1584	32	24	17	15	1'15'516
8	上村 浩一	スピードマスター301エンパ	32	24	17	14	1'14'245
9	野本 和浩	TEAM F-WEST-302	32	24	17	11	1'14'809
10	森本 由和	サンエ自動車PR-903	32	24	17	16	1'16'056

・優勝スピード: 117.116km/h
・最速ラップ: 本部 学 1'00'057 122.584km/h 8周目
・PP: 平野 功 1'11'869

ウェットの手立て、19歳の新平野功がPPを決め、森岡真一がフロントロウに続き、FRDを駆る山本が1列目に並んだ。

ところどころ濡れた路面が残る決勝で新平野はスタートに失敗して大きく遅れ、ウェットタイヤを選んだ森岡がトップに立つと序盤から後続を引き離して周回を重ねていく。

しかし、中盤を過ぎタイヤが温まってスリック勢のペースが上がってくるとその差は縮まり、中嶋洋幸と岡村智周が森岡を立て続けにかわしてテールtoノーズのトップ争いを始める。

そして、岡村を抑え切った中嶋が初優勝を決め、3位には森岡洋史が入り、序盤レースをリードした岡村は4位に終わった。



スリックタイヤの選択が見事当たり、中嶋が初優勝を決める



記念すべき初優勝、シャンパンを抜く中嶋もさすがにうれしそう

●SNC(第1戦)

順位	ドライバー	チーム	予選出走	決勝出走	完走	予選順位	タイム
1	松浦 俊之	小山SP7-48P(EP2)	28	28	19	1	1'14'210
2	宮川 雅行	KMS・BP・EP82	28	28	19	2	1'14'590
3	原山 正樹	ZAL・MEAR EP82	28	28	19	3	1'14'601
4	秋本 浩	古武信金業家LAP・テック2	28	28	19	8	1'15'436
5	高橋 宏	BPJ土まぐろ・RS82	28	28	19	7	1'15'182
6	萩原 淳	フォルムスターレ(EP2)	28	28	19	14	1'16'223

7	松川 知也	MARVEL30P(EP82)	28	28	19	15	1'15'672
8	佐藤 直貴	藤原BP BUKUPEP82	28	28	19	17	1'15'084
9	馬場 信也	303スターレ(EP2)	28	28	19	17	1'18'612
10	植田 直基	TMSCマーベル(EP82)	28	28	19	17	1'17'876

・優勝スピード: 105.137km/h
・最速ラップ: 植田 直基 1'08'834 106.953km/h 8周目

昨シーズン、シリーズ2位の松浦俊之がPPを決め、予選2位は宮川雅行。2列目には原山正樹と宮川明昭が並ぶ。

スタートではフロントロウの宮川が先行したが、松浦はすぐにトップの座を取り戻すと序盤からハイペースでリードを広げていき独走体制を築き上げる。

後方では宮川、原山、宮川の順でつかず離れず周回を重ねるが6周目に宮川がリタイアした後、宮川と原山の差も次第に開いていく。この後、結局トップ3台の順位は入れ替わりなくチェッカーとなり、昨年あと一歩のところまでタイトルを逃した松浦は安定したレースで幸先のよい1勝を挙げた。



ポールからスタートした松浦は安定した走りでもゴール



今年こそチャンピオンに、まずは1勝をあげた松浦

●RS(第1戦)

順位	ドライバー	チーム	予選出走	決勝出走	完走	予選順位	タイム
1	山本 茂	ウイング カレー930	11	11	9	1	1'03'310
2	藤川 光造	ADVAN レーシング95.2	11	11	9	3	1'04'359
3	野上 敏彦	東京科学芸術専門学校930	11	11	9	7	1'08'043
4	葛藤 淳	西門SHOPテイノール790	11	11	9	6	1'05'369
5	長島 正明	WAOTECH 東都自動車930	11	11	9	4	1'04'345
6	宮田 和樹	ウエスト885	11	11	9	11	1'09'791
7	大石 敏行	ASCAR東都自動車930	11	11	9	10	1'09'230
8	日向野陽一	トヨタZ2・SK90	11	11	9	14	1'08'716
9	長瀬 浩	Zモーター930	11	11	9	10	1'05'276

・優勝スピード: 127.439km/h
・最速ラップ: 山本 茂 56'145 131.145km/h 6周目

他車より1秒以上速いタイムで山本茂がポールを決め、その隣に長島正明が並ぶ。久々に登場の藤川光造が、フルカーボンノックでうわさになったSK5.2を駆り予選3位につける。

スタートでは今年からマシンを変えた長島が抜きのスタートダッシュを決めたが、第1ヘアピンでハーフスピンしてトップの座を失う。続く第2ヘアピンでは藤川が山本からトップの座を奪うがしばらくして山本はこれを返す。

中盤を過ぎたところから野上敏彦と藤川の激しいバトルが始まるが、結局順位は入れ替わりなく、それを尻目に山本が見事逃げ切り、優勝を決めた。

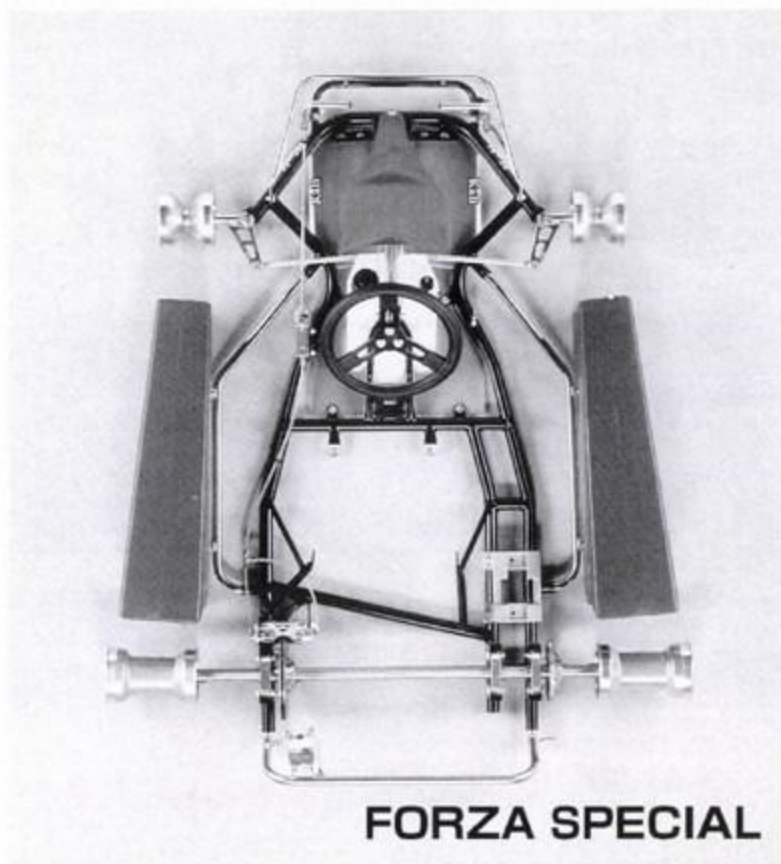


落ち着いたレース運びで山本が優勝を決めた



3位の野上にシャンパンシャワーで祝福される山本

'95 MODEL LINE UP



FORZA SPECIAL



EPOCH

MAIN TUBE $\phi 39 \times 26$ (Oval) REAR AXLE $\phi 40$
¥440,000

EVOLUTION FLUX

MAIN TUBE $\phi 32$ REAR AXLE $\phi 40$
¥400,000

FORZA SPECIAL

MAIN TUBE $\phi 30$ REAR AXLE $\phi 30$
¥300,000

New Kafi

STRIKE

MAIN TUBE $\phi 34$ REAR AXLE $\phi 40$
¥400,000

KALIFORNIA X-3

MAIN TUBE $\phi 32$ REAR AXLE $\phi 40$
¥400,000

DAYTONA

MAIN TUBE $\phi 30$ REAR AXLE $\phi 40$
¥400,000

■いずれもフロントパネル、サイドボックス標準装備 (フロントスポイラーは別売です)



FORZA SPECIAL K470 COMP. ¥370,000

FORZA SPECIAL KT100S COMP. ¥370,000

COMPLETE KART

NEWリリース
トーチコンプリード
"レバンテ"
¥350,000



PICCOLO Comer60cc COMP. ¥260,000

PICCOLO K470 COMP. ¥280,000

α A.B.S
ANTI-LOCK BRAKE SYSTEM
¥30,000



TOHATSU K470



■ SPECIFICATION

形 式：自然空冷単気筒
排気量：99.2cc
ボア×ストローク：50×50.0mm
圧縮比：8.0
点火方式：C.D.I.
定価 ¥135,000

Kafi Racing Japan Corp.

社員募集中 (社保完備)

千葉県稲毛区長沼原町 279-8

TEL043-258-3455 FAX043-258-3578

今年もいよいよ開幕！
3月18日～9月22日は仲間とコースを貸り切って
FK-9でレース三昧

インスタントGPは、5人以上のグループでフェスティカを貸り切っちゃうシステム。あとはフリー走行や模擬レース、耐久レースなど、お好みに合わせてお楽しみ下さい。好きな人と好きなスタイルで好きなだけFK-9を楽しめる、それがフェスティカのインスタントGPなのです。

3月18日～
9月22日のうち
80%以上を占めるこれらの
日は、スケジュールをしっかりと
空けておいてください。インスタ
ントGPを楽しむ日です。営業は一般走行終
了後の午後5時から。5人以上のグループ
で、スタートの20分前までにフェスティ
カにお越しください。マシンからスーツまでオ
ールレンタルOKなので、手ぶらでお気軽に
どうぞ。

インスタントGP
営業日

インスタントGPの確率を

誠に残念
ではございます
が、この日はインス
トGPをお楽しみいただけ
ません。しかし、レースやイベ
ントを開催している場合もありま
すので、事前にお問い合わせの
うえ、フェスティカまでお越
しください。

インスタントGP
休業日

4/1 4/2
4/4 4/5 4/23
4/24 4/25 5/13 5/14
5/15 5/16 5/27 5/28
6/10 6/11 6/12 6/13 7/8
7/9 7/29 7/30 7/31 8/1 8/8
8/9 8/19 8/20 8/21 8/22
9/9 9/10

4/16
4/22 4/26
5/3 5/4 5/5 5/6 5/7
5/18 5/19 5/20 5/21 5/22
5/31 6/1 6/2 6/3 6/4 6/5 6/6 6/7 6/8 6/9 6/14 6/15 6/16
6/17 6/18 6/19 6/20 6/21 6/22 6/23 6/24 6/25 6/26 6/27 6/28 6/29
6/30 7/1 7/2 7/3 7/4 7/5 7/6 7/7 7/10 7/11 7/12 7/13 7/14 7/15
7/16 7/17 7/18 7/19 7/20 7/21 7/22 7/23 7/24 7/25 7/26 7/27
7/28 8/2 8/3 8/4 8/5 8/6 8/7 8/10 8/11 8/12 8/13 8/14 8/15
8/16 8/17 8/18 8/23 8/24 8/25 8/26 8/27 8/28 8/29
8/30 8/31 9/1 9/2 9/3 9/4 9/5 9/6 9/7 9/8 9/11
9/12 9/13 9/14 9/15 9/16 9/17 9/18 9/19
9/20 9/21 9/22

お知らせします。

さまざまな人数、
時間にフレキシブルに対応

インスタントGPのご利用人数は、5名様以上から。ご利用時間は、30分、60分、90分の3タイプです。コース使用料金には、レンタルウェア、ヘルメット、計測器などのレンタル料が含まれています。ご利用プランは、人数・時間に応じて多数用意しておりますので、ご相談ください。

ご利用プラン例	1名あたり 7,000円	日曜10名(カート5台) 60分耐久レース
平日 5名(カート5台) 30分フリー走行		コース使用料 26,000円
コース使用料	10,000円	カート使用料(8,000円×5台) 40,000円
カート使用料(5,000円×5台)	25,000円	レースサポート 5,000円
合計	35,000円	合計 71,000円

※イベントなどの開催により、日程は変更になることがあります。事前にお問い合わせください。

- カートライセンスも免許も不要。12歳以上ならどなたでも！
- 営業は、一般走行終了後の午後5時より。
- お申し込みは、電話にて確認のうえ、ご予約ください。

ACCESS MAP



いつも何かが
おもしろい。

FESTIKA
ACTIVE KART CLUB

アクティブカートクラブ・フェスティカ

〒328 栃木県栃木市柏倉町ナメリ石1275-1
TEL.0282(25)1500 FAX.0282(25)1512

カートワールドの

最新情報満載!!

RACING KART CLUB

カートに関する情報ならみ〜んなここでそろってしまう、そんな便利なページがココ
 新製品やニュース、イベント紹介、BUY & SALE、Q & A、全日本レビュー……
 何でもかんでもここで受け付けてるよ! キミだけのヒミツ情報も教えてね
 〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「レーシングカートクラブ」まで
 みんなからののお便りやレース報告など、楽しみに待ってるから、バンバン送ってね!



94FSA王者の松谷はハッセでヨーロッパ選手権フル参戦

今まで日本のカーターが海外のレースに参加する場合はスポット参戦となることが通例で、92〜93年にヨーロッパ/イタリア選手権にフル参戦した高橋毅のような例はまれだった。しかし今年には5人もの日本人ドライバーがヨーロッパをメインに戦うこととなった。

94全日本FSAチャンピオン松谷隆郎は、ハッセ・レーシングチームからヨーロッパ選手権FSAクラスにフル参戦する。松谷は95年の活動のメインをヨーロッパと考えている。ただし全日本も全戦参加となる模様だ。エンジンは新生メーカーのチタンになる。

松谷と94全日本チャンピオンを競った松浦佑亮も、念願のヨーロッパ選手権フル参戦を果たす。こちらはピエッセでFSAクラスへの出場だ。94年も2戦のスポット参加(FSAクラス)を行っており、馴れについての心配はなさそうだ。

昨年、100cc世界選手権で日本人初の表彰台(FSAクラス)に上った山西康司は、ヨーロッパ選手権全4戦や世界選手権活動の主体に、アルカートのサポートでFSAクラスを戦う。全日本選手権は、その合間をぬって数戦のみの出場になる模様だ。エンジンは未定だが、日本では見られないヤッコになる可能性もある。「94年の参戦で向こうの雰囲気

ヨーロッパに日本人が大挙挑戦 日本カート界の国際化が始まる?



道上也イタリアへ、ピエッセで働く



田原はPCRで働きながらの挑戦

は分かっているんで、ぜひ結果を残したい」と語る山西は、初めてのアルカートにもまずまずの手応えをつかんでいる様子だ。

他にも18歳の若手ふたりが、ヨーロッパのカートメーカーで働きながらレースに挑む道を選んだ。ひとりには94年に全日本FSAに参戦していた田原玄也。PCR社で働いて生活費を稼ぎ、当面は同社の社長ルイジ・カバチユエ氏の家でお世話になって、ヨーロッパ選手権全戦とイタリア選手権のFSAクラスに出場する。田原は「本場イタリアのカート事情を身を持って体験して、日本のカート界との橋渡し役をしたい」との抱負を抱いて、2月20日に早くもイタリアへと旅立った。

もうひとり、94全日本F3で活躍した道上龍の弟、道上学。94年の全日本をピエッセで戦っていた経緯などもあり、イタリアはミラノのピエッセ社で働きながら、ヨーロッパ選手権全戦とイタリア選手権のFSAクラスにフォックス・エンジンを駆使して出場する。3年間の予定でイタリアへ渡る道は「取りあえず今年一年頑張るって、できればレースで勝ちたい」と抱負を語っている。

ケストレスのキャブ 2タイプが日本上陸 特別仕様EGもアリ!

イギリス、ケストレル・カート社のオリジナルキャブレターが、日本でもリリースされる。仕様はイギリスで好評のベンチュリー径24mmタイプと、日本向けに開発された19・8mmタイプの2仕様。どちらも最高のレスポンスをうたう自作だ。価格は共に4万5000円で、19・8mm仕様は20個の限定版となる。問い合わせはガバ・エンタープライズかK1大阪ファクトリーまで。

またケストレル社タコメーター販売が日本で100個を越えた記念として、全日本トップクラスの性能を有するケストレル・ワークスチューンのロータックスD・S・Cに、φ24mmキャブを付けたスペシャルエンジンが、5台限定で販売される。価格は特価の29万円。申し込みはハガキに住所、氏名、電話番号を明記してガバ・エンタープライズまで。

●ガバ・エンタープライズ 〒612 京都府京都市伏見区深草綿森町29メゾンドウース
 11206 / ☎075-647-2036
 ●K1大阪ファクトリー
 〒542 大阪府中央区上本町西3-2-18
 ☎06-761-4932



19.8φと24φ、2タイプのバタフライ・キャブレター

こんなレースで お気楽気分のカート デビューはいかが?

1月29日に栃木県のアクティブカートクラブ・フェスティカで開催された「第1回ミスタークラブト・カートGP」は、お楽しみ気分です。楽しいレースだった。スタイルは5周と7周のスプリント2レース。A組でブッチギリの優勝を飾ったのは、抽選で決まったマシンが当たりの、本誌コラムでおなじみ林信次氏でした。

キリキリした雰囲気とは別物のこのレースは、初心者でも気軽にレーシングドライブができる「ヤマハ・F・K19」を使用、ライセンスも不要とされているから、カートに興味のある人がトライしてみるにはうってつけだ。今回は7周のスプリント2レースで、4月16日(日)に開催決定。エントリー代は会員が8



第1回のレース模様。ご覧のように楽しさイッパイだった。今回はレディースもあり



000円、一般は1万円、申し込みはミスタークラブまで。定員30名だから急げ!
●ミスタークラブ本店
〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-7-4
☎03-3446-12665

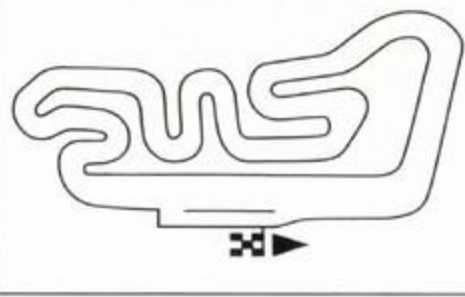
多摩テックにもうすぐ カートランドが登場 クラブ員を募集中だ

東京都日野市の遊園地、多摩テックに3月下旬、カートランドがオープンする。これは素人でも安心&興奮のスポーツカート「無限プレイングカート50」を使用、レース形式で遊んでタイム表ももらえる施設だ。そこで同カートランドでは、カートクラブとジュニアカートクラブのメンバーを募集している。資格はカートクラブが18歳以上、ジュニアカートクラブが12~18歳の中学・高校生。入会すると多摩テックは入園無料、月々金曜日はカートランド乗り放題、土・日・祝日(特別営業期間を含む)は割引料金に、など特典いっぱいだ。費用は年会費がカートクラブ1万円/ジュニア5000円、講習料が共に1500円。講習会は毎月第2・4土曜日の午前中に行われる。問い合わせは多摩テックのカートランドクラブ事務局まで。

●多摩テック
〒191 東京都日野市程久保5-12-1
☎0425-910820

多摩テック カートコース

全長/340m
幅員/5-6m



ディンキーの カートスクールは 希望日に乗れる!

カートショップ「ディンキー・カートサービス」が、レーシングスクールを開催中だ。これは「カートに興味はあるけど、いきなり買うのは……」なんて人歓迎のスクール。インストラクターのいい指導致で、カートのルールやドライビングのコツを学びつつ、自分にカートができるか試せちゃうんだ。マシンは本格的なSストックを使用、女性はモチロン12歳以上の子供もOK、ヘルメットなどの装備も貸してくれる。加えてうれしいのが、2週間前に予約すれば、参加者が希望する日に開催してくれること。これなら仕事や学校が忙しい人でも無理なく参加できる。費用は一切込みで1万8500円だ。

カートに触れて F1裏話まで聞ける カートスクール

佛有隣堂・生涯学習部が、ピクトリーサークルクラブと共催で「フォーミュラカー実践」と題したカートスクールを開催する。これはジャーナリスト今宮純氏の弟である今宮真氏らを講師に、座学ではレースの現状や仕組みについてF1の裏話も交えて講義、メカニズムもエンジン構造を中心に教えてくれる。その後で各々の力に合わせた実技走行だ。開催日は4月29日(祝)午後2~7時で小雨決行、参加費はテキスト・保険料込みで1万9000円、定員は30名。会場は神奈川県の大井松田カートランドで現地集合・解散だが、小田急線・新松田駅より送迎もある。また別途1万円ですしカートライセンスの取得もできる。申し込みは左記まで電話にて。

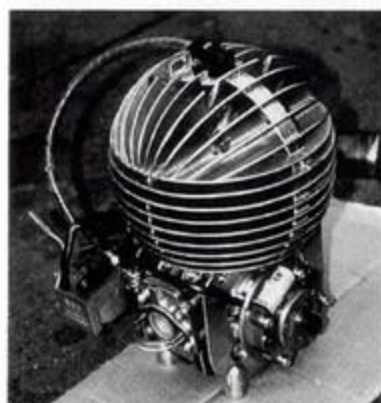
●佛有隣堂・生涯学習部
☎045-825-5539

気になるエンジン チタン&フォックスの 価格が決定



新生エンジンのチタンは全日本にも登場予定

ハッセとパローニが組んで今年新たに生まれたメーカー「チタン」と、日本ではまだ目立たないが海外では大活躍を見せるピエツェ社のエンジン「フォックス」、気になる2ブランドのエンジンの価格が決定した。チタンはリードバルブの「L1」が23万



海外の実績は十分、フォックスにも期待

円。ロータリーバルブの「RV1」が25万円。L1はオーバル形状のポートを持つモデルで、94年末の発表会で登場したY型ポートのモデルは、日本のラインナップから外れている。またフォックスはリードバルブの「MC10L」が21万円、ロータリーバルブの「MC20V」が23万円。2ブランドとも問い合わせは佛有隣堂まで。

●佛有隣堂
〒486 愛知県愛知郡東郷町白鳥2-1-4
☎0561-318-0006

TIARA Racing Service

メンテナンス&チューニングに自信アリ

- カートの事なら何でもお任せ
- カートガレージ、トランスポーター有
- チーム員募集



全日本選手権(東)FAクラス
斎藤利治(ティアラレーシングサービス)

新東京サーキットまで

車で3分



〒284 千葉県四街道市物井1537-9
TEL.043-421-5222

「高校生カーターはどんな クラブ活動をしてる？」 に さっそくハガキが 来たよ!

●バイトをしながらカートをするなら、部活はまず無理。同じチームのT君も陸上部に入っているが、練習には全く出ていないそうです。もしバイトの必要がなくても、カートは結構きついし、初めのうちは筋肉痛で次の日まで腕が痛かったりするので、本気でカートをするのならクラブには入らず、日曜はカート、平日は自分で体力づくりというのが一番いいと思います。どうしてもクラブに入りたかったら、簡単に休めそうなクラブですね。 福岡県北九州市「高校3年のカーター」

●僕の場合は入っていない、つまり帰宅部。カートにお金が分かるわけですから、平日は帰宅部、そしてアルバイトでお金をためる。土・日曜は練習&レース&ビットクルー。体力に問題があるなら、メニューを作ってひまな時に自分の部屋でトレーニング。これで大丈夫。速くなりたいならカートだけに熱を入れるべし!! ちなみに私は高2です。 埼玉県北葛飾郡「トムスカーティングのハツシカ」

♪3/3号に掲載した木村慎吾君の「カートをやりながら運動部に入るとしたら、どんな方法が?」って質問に、さっそくみんながハガキをくれた。ほとんどが「本気でやりたいなら高立は無理」って結論だ。木村君は、どんなやり方を選ぶのかな?

クラブメンバー& コーススタッフ 募集してます!

「かあと百貨店」First Lane*では、新規クラブ員を募集中です。当クラブはレーシングカートを核に、いろいろなモータースポーツを楽しんじゃおうというクラブです。レンタルカートなど、予算を抑えて楽しくやっています。4輪の運転にちょっと自信がある方、バイクに乗らせたらうるさいよって方などなど、モータースポーツに興味があったら気軽に電話を。モータースポーツ大運動会など気軽に手軽なイベントで楽しんじゃおう!

●かあと百貨店

〒1133 東京都江戸川区北葛崎2-14-16

☎03-3676-9640

「ウエルストンカートショップのWELL Being」では、その昔モータースポーツ

の世界に足を踏み入れていた方や興味を持っていた方、さまざまな形でモータースポーツをいつくしんでくださる方など、30歳以上の方を募集しています。このクラブの目的は、カートを核としたモータースポーツの振興、レースイベントを通しての青少年の育成です。モータースポーツへの単なる参加者としてだけではなく、主催者側・主役としていろいろなイベントを企画・運営していきましょう!

●ウエルストンカートショップ

〒1133 東京都江戸川区北葛崎2-14-16

☎03-3676-9640 石井まで

「FK-9のレンタルカートでおなじみのモトレーバーク・ベスカ」では、コースオフィシャル、FK-9メカニック、レストランスタッフを募集。各々20歳以上の方。寮完備で、コース走行などの特典あり。土・日曜日のみのアルバイトも同時募集します

●モトレーバーク・ベスカ (担当:堀野)

〒406 山梨県東八代郡一宮町国分131

4-1/☎0553-4714641

BUY&SALE

■売りたい

●ビレル+エンジン2基

シャシー92年式・OH済み・エンジン:ヤマハKT100(OHしたて)&AZ100・スプロケット83/84/87T(TKF用)/タイヤ中古2セット/吸気ボックスKT用&AZ用/チェーンカバー/ゼッケンプレート/チャンバーKT用&AZ用2本/燃料混合容器/チェーン3本付き・価格26万5000円・値引き可
〒561 大阪府豊中市庄内幸町4-2-5/☎06-333-0461/FAX 06-334-5372 加藤達也

●カート、エンジン、キャブレター

◇ラカママイク2・94年式・フロントフェアリング付き・25万円・値引き可 ◇イアメシリオTT85・2基・レース2回使用・1基10万円・値引き可 ◇キャブレター・ヒップチューン19.8φ・2万5000円……全部買ってくれたらさらに値引き可、その上他のパーツも付きます
〒511-11 三重県桑名郡長島町松蔭770/☎0594-45-0103(午後8~11時) 宇佐美友康

●ヤマハF100

92年式・程度上・スペアエンジン/タイヤ4セット/カートスタンド/スプロケット多数付き・価格13万円・値引き可
〒331 埼玉県大宮市三橋2-216 エステートピア三橋102/☎FAX048-647-3725 (自動切替) 吉田茂徳

●カート用ヘルメット

アライ GP-2K・新品未使用・サイズ57~58cm・2万円・連絡はハガキにて
〒250 神奈川県小田原市南町1-3-8 吉田睦

●ヤマハRC100 SD

91年式・程度上・14時間練習・2レース使用・スタンド/レインタイヤ&ホイール/サイドボックス/ノイズボックス/シューズ他付き・10万円・値引き可・近県の方届けます
〒461 愛知県名古屋市中区筒井2-5-22/☎052-935-4154 浅野学

●アルファ・ミストラル

93年式・程度上・室内保管・10回走行・即レ

ース可・価格20万円・その他応談・現車は宝塚カートフィールドで見ることができません・連絡はハガキかポケットベルまで
〒542 大阪府大阪市中央区心斎橋筋2丁目1-6 延田ビル4F/☎078-296-9623(PB) 崎元健二

●ヤマハRF-II・F100仕様

フレーム91年式RF-II・カウル東京R&Dセイバー・エンジン:ヤマハKT100FP95年式・筑波サーキットベストラップマーク・レインタイヤ付きスペアホイール/カートスタンド/スペアカウル一式付き・価格25万円
〒940 新潟県長岡市殿町1-2-14/☎FAX 0258-32-3455(午後8時以降)石田茂

●CRG-O2A+ヤマハKT100S

92年式・程度上・サイドボックス/ノイズボックス/ホイール2セット/レインタイヤ1セット/カートスタンド/タコメーター/タイヤホルダー/カストロールTTS/特殊工具いろいろ付・15万円
〒575 大阪府西条市田原台8-13-10-A205/☎07437-9-2790 吉川昭彦

BUY&SALE投稿の決まり

このコーナーに掲載をご希望の方は、ハガキに「売りたい」「買いたい」を明記の上、①品目、②年式、③程度、④付属品、⑤価格、⑥備考を記入してください。またあなたの郵便番号、住所(県名から)、氏名、電話番号も記入をお忘れなく。電話番号は、編集部からの連絡用に必ず記入してください。誌面に電話番号を掲載しない人は「掲載不可」と書き添えてください。それ以外の場合はすべて掲載します。

ハガキの到着から掲載までには1~2カ月程度かかります。また売買に関するトラブルについて、編集部では一切の責任を負いかねますので、あらかじめご了承ください。金銭面でのトラブルが発生しないよう、お互いに直接会って確認するなど、十分ご注意の上やり取りをしてください。

ケストレルカートの ステッカーをプレゼント!



「ケストレル・カート」はイギリスを代表するカートとパーツのメーカー。その製品を日本に紹介しているガバ・エンタープライズ(☎075-647-2036)から、イエロー&ブラックのステッカーを3枚1組で3名にプレゼントだ。希望者は「ケストレルのステッカー希望」とハガキに書いてレーシングカートクラブまで(3月30日必着)。

花粉症もなんのその
春だカートだけイケケッ!
いや、春ですなア。春といったら何かを始める季節。今までカートをやりたいと思ってた人は、思い切って始めちまおうぜ。レーシングカートクラブもそんな人をバックアップするべく、新コーナーを始めるぞ。詳しくは左のページを見てくれい。カートライフ開始の具体的なノウハウを教えていくから、今まで夢見るだけだった人も活動開始だ!
ところで現役カーターのキミ、このページでライバルたちに95年の宣戦布告をしちやおう。キミの写真に今年の参加シリーズと宣言文を添えて、レーシングカートクラブまで。ライバルたちに「この顔をナメるなよ」とプレッシャーかけておこうぜ。その他なんでも、元気なお手紙待ってるからねッ。

カートを始めたい人のコーナー 『開けゴマROOM』 が始まるゾ!!

お知らせ
大募集

カートはモータースポーツの中で最も参加しやすいカテゴリー。それでも「お金がなくて」とか「どうやって始めたらいいかわからない」とか、カートに興味シンシンなのに始められずにいる人がいっぱいいる。これではイカン! そこでレーシングカートクラブは立ち上がった(大ゲサカ)。その名も『開けゴマROOM』。みんなにカートライフのドアを“開けゴマ”してもらおうための新コーナーだ。カートを始めるには何をすればいいのかわからない、カートを買わずに走れる方法はないか、そもそもカートって何?……カートをやりたいのに、できずにいた人たちに、そんな情報をドシドシ提供していきたい。そこで読者やカートショップ/コースの方々、意見や疑問、情報の投稿をお願いしたい。みんなの声が、このコーナーのエンジンなのだ!!

募集 その1
ちょっと聞きづらい
『リボクな疑問』
「マシンの横には、なぜ箱が付いているの?」「FK-9って何?」……
カーターには当たり前でも、シロウトには分からないことっていろいろある。プロには聞きづらい読者のそんな疑問に、分かりやすく答えていこう。

募集 その4
『うちのクラブに
いらっしやい』
「新人さん、歓迎しますヨ」
ってカートクラブの方、あなたのクラブをみんなに紹介します。クラブの特色、アピールポイント、活動内容などを教えてください。クラブイベントなどの写真同封も大歓迎です。

募集 その3
『レンタルカートは
ウチで乗れる』
レンタルカートは、気軽にできるカート初体験の貴重な舞台。そこで「うちのコースはレンタル走行やっています」というコースの方、料金、走行資格、開催時間、使用マシン、案内地図などの情報を送ってください。

募集 その2
カートはウチで試して!
『試乗できるショップ』
食べ物には試食がある。カート食へ物には試乗がある。カートを買おうか否かを決めたいもの。試乗会を行っているショップの方、そんな人にあなただけのお店を教えてください。参加費用、開催日時、試乗内容等の情報を求めます。

他にも提案や要望、割引情報など何でも気軽に送ってください。宛て先は……

〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
レーシングオン編集部レーシングカートクラブ

『開けゴマROOM』まで!



CHARIOT RACING GROUP

カートなんでも相談受付中 ハヤイナイコー



0120-881715

全日本ドライバーがあなたの疑問、質問にお答え致します。



チャリオットレーシングY・K・S

〒224 横浜市都筑区荏田南2-4-32
TEL045(943)1210 FAX045(941)1499

“夢の扉を開く時”

ホビー派から、F1レーサーを夢見る本格派までチャリオットレーシングではそんなあなたの『夢』を応援しています!!
初心者の方でも大歓迎。ステップアップを目指してみんなで山口選手に続こう!!



'95 F4 筑波シリーズ 『挑戦』

- カート体験走行&レーシングスクール
始めての方でも体験走行で手軽にカートを楽しめます。タイムで伸び悩む君、スクールに参加してエキスパートを目指そう!
- ライセンス講習会
SL・JAFライセンス講習会の日程はお気軽にお問い合わせ下さい。
- サーキットサービス



フォーシーズン・チャリオットレーシングチーム
DRIVER:山口 和宏 ('95全日本CRGカート、ワークス参戦中)

『君の挑戦待ってます!』

- 大井松田SLシリーズ第1戦 (2月19日)
- | | |
|------------------|------|
| FP オープンクラス優勝 | 龍川竜二 |
| SL フォーミュラークラス3位 | 浅尾祐貴 |
| SS オープンヤマハFクラス4位 | 鈴木重臣 |
| SS オープンヤマハFクラス5位 | 蒲原 隆 |

- 只今クラブ員募集中
充実したレース活動、楽しいカートライフをチーム全体でバックアップ。自社のサポートカーで遠征、合宿、レース観戦もみんなで楽しく出かけます。(商品割引販売を始め数多くの特典有り)
- カートガレージ
- カートトランスポート



各クラスで熱い争いが繰り広げられた94年のレースシーン。今年も激戦が期待できる

今年も始まる日本の戦い 全日本シリーズを 見に行こう！

最高のトップカーターたちによる
全日本カート競技選手権が
3月26日、いよいよ開幕する！
そのハイレベルな戦いは
見るだけでも興奮モノだし
ローカルカーターたちにとっては
盗みたいワザが山盛りだ
そんな全日本がもっと楽しくなる
観戦のノウハウを紹介しよう！

Photos/Kazuhsa Sawada

全日本シリーズは、東は宮城県から西は福岡県まで、日本全国で開催される。君の家の近くでレースがあったら、ぜひとも見に行ってみよう。現役カーターにとっては日本を代表するドライバーたちの走りが勉強になることと請け合ひだし、ビッグレースしか見たことがないような単なるレースファンにも、ワクワク楽しめる要素がいっぱい詰まってるんだから。でも、いくつかのノウハウを知ってれば、もっと楽しく快適にレース観戦ができる。そのポイントをお教えしよう。

こんな観戦グッズを 用意して行こう

カートコースってのは、交通の便が良くない所にある場合が多い。それは全日本シリーズでも同じこと。車でなければ行けないコースもある。だからカート仲間やレース好きで

集まって、みんなで車に乗り込んで行くのがオススメ。けっこう場所が分かりにくかったりするけど、これなら地図を見る係がいて安心だ。加えてコース付帯の駐車スペースも、レース当日には駐車料金を取られたりするから、みんなで行けば安く上がる。ちなみに観戦料金は500〜1000円、駐車料金は1000円程度が一般的だ。

観戦に持って行きたいものもアレコレある。まずはお弁当。食事施設がないコースもあるし、あっても必ず混雑する。愛情弁当でもコンビニ弁当でも、飲み物と一緒に必ず用意して行こう。お次は場所取りに便利なビニールシートや折りたたみチェア。全日本の時は関係者がいっぱい。この面々が、手が空いた時にはギャラリィに早変わり。で、オイシイ観戦スペースはいつも満員なのだ。

テクニク勉強派は 朝イチからコース入りを

さて全日本ドライバーの技を盗みにいこうって人は、早い時間にコースへ行くことをお勧めする。最初のスケジュールである公式練習、これを見てほしいのだ。公式練習はレース前にセッティングとコースを最終チェックする大事な時間。ここで出場者が何をやっているか、ピットの上からしっかりと見届けよう。セッティングを変えたりマシンを乗り換えた日本番タイヤの確認をしたりと、わずか10分間の内容が盛りだくさんなことに驚くはずだ。それから、カートコースは4輪に比べてグッとコンパクトだから、一か所に腰を落ちつけたたりしないで、いろんなコーナーを回って走りを見たい。興味深いのは、高速からハードブレーキをかけるコーナー。最も難しいブレーキングテクニクが盗めるし、走りの違いも出やすいぞ。もちろんストップウォッチはお忘れなく。

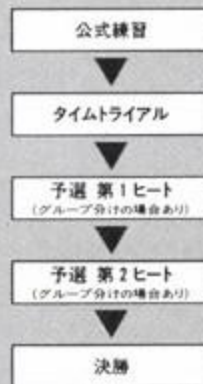
お楽しみ派は 情報収集をぬかりなく

カートレースはヒート制だから、一日中バトルが山盛り。レースの間が長くて退屈するなんてことはない。しかもドライバーのアク

“全日本”ってどんなレースなの？

全日本カート競技選手権は、その名のとおり、日本のカーターを決める国内最高峰のレースだ。ここに出場するには、前年の地方選手権でランキング10位以内など厳しい資格制限がある。マシンも高度にチューニングされたエンジンに、F3000並みのソフトコンパウンドのハイグリップタイヤと、そのステイタスにふさわしいもの。その発生する横Gは、3Gオーバーといわれる。開催されるのはFSA、FA、FRの3クラスだ。カートの最高峰となるFSAクラスは、ロータリーバルブエンジンに32φの大口径キャブレターを装着、5インチのタイヤはプロト

タイプも使用できる。メンバーは厳選された少数尖鋭で、テクニクもレース展開も他のクラスとはひと味違う。3クラスの中間に位置するFAクラスは、ロータリーバルブエンジンに24φキャブレターの組み合わせ。全日本に馴れてきた中堅と伸び盛りの若手が激突するから、レースは最もエキサイティングになる。FRクラスは全日本への入り口で、ルーキーが多い。特徴は24φキャブレター装着のリードバルブエンジンだ。一番下とはいえ、コースの特性にエンジンが合うと、FSAを凌ぐタイムをマークすることも。



レースのシステムは？
全日本のレースシステムはちょっと複雑だ。まず公式練習を終えると、2周のタイム計測による「タイムトライアル(TT)」から戦いが始まる。この結果が「予選第1ヒート」のグリッドに。参加台数がコース容量以上に多い場合、TT順でグループ分けが行われる。第1ヒートの結果が「予選第2ヒート」のグリッド。そして予選2ヒートをポイント集計したグリッドで、決勝が行われる。決勝の結果がレースの最終結果だ。

'95 全日本カート選手権シリーズカレンダー

東地域

FA FR	FSA	開催日	開催場所	主催者
第1戦		3月26日	サシマカートランド 茨城県猿島郡猿島町菅谷 Tel 0280-88-0646	レーシングカートチームバッドック Tel 0485-96-5922
第2戦	第2戦	4月30日	那須モータースポーツランド 栃木県東武市寺子字坂の上 Tel 0267-63-7300	ラ・マール レーシングチーム Tel 045-901-0789 ・レーシングカートチームバッドック Tel 0485-96-5922 ・レーシングカートクラブ機 Tel 048-874-8041
第3戦		5月14日	新東京サーキット 千葉県西街道市亀崎 522-1 Tel 0434-23-9130	後モーターレーシング マネジメント Tel 0434-23-9130
第4戦	第3戦	6月11日	SUGO国際カートコース 宮城県栗原市郡田町豊生 6-1 Tel 0224-83-3116	SUGOスポーツクラブ Tel 0224-83-3116
第5戦		7月30日	榛名モータースポーツランド 群馬県北群馬郡榛東村山子田 Tel 0279-54-8199	ハルナカートクラブ Tel 0279-54-8199 ・レーシングカートクラブ機 Tel 03-3953-8622
第6戦	第5戦	8月27日	ウリーキッズ伊那 長野県伊那市妻倉近字水裏+原 Tel 0265-73-7070	オレインクラブ Tel 0552-28-1961 ・レーシングカートクラブ機 Tel 048-874-8041

西地域

FA FR	FSA	開催日	開催場所	主催者
第1戦		4月9日	鈴鹿サーキット南コース 三重県鈴鹿市稲生町 7992 Tel 0593-78-1111 代	鈴鹿モータースポーツクラブ (SMSC) Tel 0593-78-1111 代
第2戦		4月23日	瑞浪レイクウェイ 岐阜県瑞浪市船戸町字足敷 1064-118 Tel 0572-63-3178	シロキヤカートクラブ Tel 0564-22-2679
第3戦		5月21日	みゆきサーキット 福岡県筑紫野市筑紫 973-1 Tel 092-926-7499	シロキヤカートクラブ Tel 0564-22-2679 ・レーシングチーム特平 Tel 092-926-1282
第4戦	第4戦	6月25日	津保川カートランド 岐阜県津保郡武儀町富之保 Tel 0575-49-2582	シロキヤカートクラブ Tel 0564-22-2679
第5戦	第5戦	7月16日	中山カートウェイ 岡山県和気郡和気町大中山 751 Tel 0869-93-2333	山陽スポーツランド Tel 0869-93-2333
第6戦		8月6日	陸奥川サーキット 兵庫県川辺郡種名川町清水 字前谷 72-1 Tel 0727-69-0193	関西スプリントカーターズ Tel 0726-95-3380
第7戦		9月3日	清久カートランド 大阪府堺市東 1045-1 Tel 0722-92-8519	カートクラブM Tel 0722-97-1156
最終戦(東西統一戦)				
FA FR	FSA	開催日	開催場所	主催者
最終戦		10月8日	つよ志国際カートコース 静岡県掛川市清水 2000 Tel 0537-24-8448	ヤマハリゾート機 Tel 0537-24-8448



95全日本を 楽しむためのチェックポイントは これだ!

メーカーワークスが急増

94年に話題をまいたハッセ・レーシングチームは、日本初となる海外カートメーカーのワークスチームだった。そういってメーカーワークスのチームが今年は増加する。「ハッセ・レーシングチーム」はメンバーを変更、FSAクラスに松谷隆徳と津田海次、FAクラスに徳田照幸、FRクラスに田野口晃を擁する。新規チームを組むのはハットレスとビエッセ。「ハットレス・レーシングチーム・ジャパン」はFSAクラスが大竹時幸、FAクラスが倉本武と松浦孝亮のメンバーに、「Aプロジェクト・ビエッセ・レーシングチーム」はFSAクラスに佐野心志、松浦佐亮、直井秀樹の3名、FAクラスに宮森理となる。また国内ワークスの元祖、ヤマハワークスは、FSAクラスが樋口信之と津好彦、FAクラスが小野尾司と新加

入の赤塚大典の計4名となる。こちらの使用エンジンはまた流動的だが、シーズン半ばに新型ヤマハ・エンジンが投入される模様だ。全日本のレース形態も、ワークス活動がリーダースHIPを取るヨーロッパに近づいていくのだろうか?

覇権を握る新エンジンはどれ?

カートのエンジンはCIK(国際カート委員会)の公認が必要だが、その新規公認が今春に行われた。これにより各メーカーは新型エンジンを一斉に発表。またホルテックス、チタン、CRGといった新しいメーカーも誕生している。94年はロータリーバルブではロータックスとイタルシステム、リードバルブではイアメ、アトミック、PCRといったメーカーがエンジン争いをリードしていたが、95年は何か覇権を握るのか?

シオンが丸見えで、コースと観客席が近い。観戦するだけでも、とっても楽しめるレースなんだ。でも楽しくレース観戦をするためには、ちょっとしたコツがある。それはメモを持っていくこと。別項でも説明したように、予選はグループ分けが行われる。参加台数が多い時には、1クラスが3グループに別れることもある。ヒート数の多さに、途中でレース展開が分からなくなっちゃうと興味は半減だから掲示板を見に行くと、どんな順番でヒートが進行するのか、次のグリッドはどうなっているのか等々、メモを取っていけば展開を把握しやすい。ただし掲示板はドライバーも焦って見に来るから、混雑している時は参加者を優先してあげてほしい。

それからレースが終わったら、速攻で帰るのもいいけれど、戦いが終わったコースを歩いてみるとオモシロイ。コース上にはタイヤのゴムがベッタリ、ハイグリップタイヤの威力がどんなにすごいかわかる。たかがカートタイヤとあんななるべからず。鈴鹿のオフィシャルが「F」よりゴムの乗りがすごい

全日本カート競技 選手権プレビュー

3/26

サシマカートランド 茨城県猿島郡猿島町菅谷 / ☎0280-88-0646

東地域第1戦

開催クラス:FA FR

ハイスピード&ツイスティの難コースで 95シーズンの初勝利をつかむのは誰だ!

95年の全日本シリーズは、サシマカートランドから幕を開ける。本来のスケジュールでは1週間前に、福岡県のみゆきサーキットで西地域第1戦が開催される予定だったが、阪神大震災の影響で5月に延期となり、東地域が95年の口開けとなった。

サシマは全長630mと短めながら、多くのタイトコーナーと長いストレートを併せ持つコース。体力的に厳しいことでも評判があり、特に腕力を要するハイグリップタイヤに不慣れた全日本ルーキーたちには、34周目の決勝は極めて厳しいものになるはずだ。

東地域のFAクラスは特に毎年混戦となるが、今年もその傾向に変わりはないだろう。注目するなら、昨年すでのところでタイトルを取り逃がした小野尾司か。またFRクラスは、地方選手権から上がってきたばかりの

ルーキーが大挙進出してくる。果してここでスタートダッシュをかけて、95年のシリーズ争いを逃げ切る存在が現れるだろうか?

全長/630m
幅員/7-8m
最大直線長/170m



いノ」と驚いていたくらいなんだから。オスシメの観戦ポイントは、ストレートエンドのコーナー。何しろレースの醍醐味はバツキングなのだ。抜き所はコースによってほぼ決まっているから、予選で追い抜きが多いコーナーをチェックしておいて、決勝でそこに移動してみるのもいい。ゼッケンの文字は4輪に比べて小さいから、双眼鏡があれば楽しさ倍増になるぞ。

楽しい観戦の最大の敵は「お天気」なのだ。魅力いっぱい全日本シリーズなんだけど、実は難敵がある。それはお天気だ。4輪のサーキットでも同じなんだけど、カートのコースの観客席はほとんどがむき出し。夏の日差しや冬の寒さは、容赦なく襲いかかってくる。暑さ寒さの対策は、過剰なくらいに用意していつて間違いない。夏にはツバの大きい帽子を、冬にはぶ厚いコートを(ヒザ掛けなんてグッドだ。女性は冬でも日焼け対策を怠りなく。雨の心配があるなら、上下セパレートのを、冬にはぶ厚いコートを(ヒザ掛けなんてグッドだ。女性は冬でも日焼け対策を怠りなく。雨の心配があるなら、上下セパレートの

カッパに長グッツが一番便利だ。何しろ泥で汚れても大丈夫な装備でいい。もしバドックに入れたら、カートの移動に十分注意を。各ヒートの間隔が短いから、バドックからコースへ、コースからバドックへと、マシンがひっきりなしに移動する。レース中のドライバーはナーバスになっているから、邪魔にならないよう気をつけよう。知り合いやこひいきのドライバーに声をかける時も、相手の表情をよく見てリラックスしている時に。ただしドライバーは「応援されるとうれしい」ってのがほとんどだから、声援を送る時は遠慮なく大声で行こうぞ!



ハードバトルが観客の関心を引く

RACING TEAM
MERMAID
OSAKA JAPAN



マーメイドキャンペーン

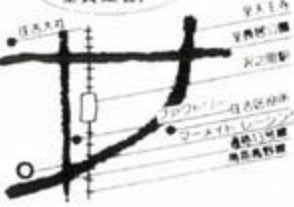
金利 **0%** ローンセール

新車お買い上げの方に、
ヤマハヘルメットをサービス致します。

ヤマハ/外国製カート
新車・中古車各種在庫しています

レーシングウェア/
アクセサリー類の
豊富に揃った
ショールームへ
是非お越しください

カート大好き人間
全員集合!



SHOW ROOM ☎06-673-7089
FACTORY ☎06-673-7227
〒558 大阪府住吉区筆江4-10-27-101
13号線高野線踏切西ノハカネイテ1F
営業時間 10:00am~10:00pm

NAGAO KART
ナガオカート

スタッフが親切にア
ドバイス致しますの
で、初心者の方も
気軽にご来店ください。

阪神大震災で被災された皆様に心よりお見舞いを申し上げますとともに、
一刻でも早い復旧をお祈り申し上げます。

皆様からご心配をいただきましたが、ナガオカート神戸本店はお陰様で無事に営業を再開させて
いただくことができました。

今後ともより一層の努力をしてみたいですので、ご愛顧のほどお願い申し上げます。

がんばれ神戸!

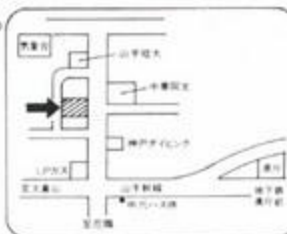


スパルコレーシング・スーツ
西日本代理店
地方発送、業者取扱します。

ライセンス講習会受付中! (R1/R2) 神戸店 毎月第2水曜
高槻店 毎月第3水曜
外国製カート、エンジン、パーツ全機種取扱い。

神戸店

〒650 神戸市中央区中山手通7丁目11-30
☎078-351-2818



高槻店

〒569 大阪府高槻市岡本町16-6
☎0726-95-4746



チームナガオ クラブ員募集中

営業時間/10:30a.m.~9:00p.m.(月曜休み)

★中古カート有ります。買取可。

★カートガレージ(保管)致します。

Crystal MOTOR SPORTS
RACING KART DIVISION

'95 モデル YAMAHA KART プライスダウン(ー¥30,000)
RC100SD ¥339,000 RC100SC ¥349,000

カート試乗、ライセンス講習会、レース出場等アドバイスいたします。

'93、'94 琵琶湖FP-4EXP 2年連続シリーズチャンピオン
シリーズチャンピオン 高坂寛史選手、2位 吉岡英樹選手

YAMAHA, HAASE, SW/SS HUTLESS, TONY KART, Kali, CRG

〒525 草津市東矢倉4-8-52
営業時間/平日 10:00~20:00
12:00~17:00

定休日/毎週月曜日

TEL 0775-66-2550

ライセンス講習会日程
4月16日(日) 5月21日(日)



レーシングカートショップ **プレイメイト**
箕面市瀬川3-4-29 石橋ドリームハイツ1F
(阪急石橋駅から徒歩5分) TEL.0727-22-9479

RACING KART SHOP

PLAY MATE

プレイメイト宝塚店

宝塚市旭町1-17-1

(阪急・JR宝塚から徒歩10分) TEL.0797-81-5854

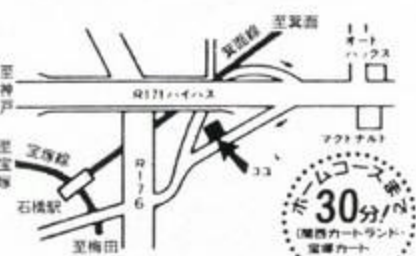
ライセンス講習会 随時実施中!

OPEN 10周年

北大阪地区初のカートショップとしてOPENしたプ
レイメイトも、お陰様で10周年を迎えることができま
した。

今年もより一層のサービスに努力してまいりますので
ご支援をお願いいたします。

阪神大震災で被災された皆様に心よりお見舞い申し上げます。



水曜定休 営業時間/A.M.10:00~P.M.8:00



たからづかカートフィールドまで 5分

レーシングギア カタログ 95

これから真剣にレースを始めちゃおうと考えているキミも
憧れのレーサーと同じレーシングギアが欲しいアナタも
きっとお気に入りの一品が見つかるはず、ゆっくり選んでチョーダイな!

SUIT UNDERWEAR GLOVE SHOES HELMET

オー・エム・ピー [競エフイーティー] **OMP**



インターナショナルカート

ノーマックスを使用したトリプルレイヤー。JAF
公認のカート専用スーツ。肩、肘、膝部分をMAR-
IMO織りで補強。

●カラー/レッド、ブルー ●サイズ/44、46、48、
50、52、54 (身長160~185cmくらい)
●価格/7万円



ジュニア1

FIA公認に準ずる仕様で、ノーマックスのシング
ルレイヤーモデル。ピットクルースーツとしても
使用可能。

●カラー/レッド、ホワイト、ブルー ●サイズ/
46、48、50、52、54 (身長165~185cmくらい)
●価格/5万4000円



リーダー3

ノーマックスを使用したトリプルレイヤー。FIA
公認モデル。表記サイズ以外のサイズやカラーも
特注で選べる。

●カラー/レッド、クリーム、グリーン、グレー
●サイズ/46、48、50、52 (身長165~180cmくら
い) ●価格/10万円

SUIT

レーシングスーツ

エアールティー [競エアールティー] **ARD**



041T II プロギアNX II

あらゆるカテゴリーのプロからアマまでサポート。
無類の軽さと薄さを実現し機能性とともに着心地
も向上。素材はノーマックス。FIA公認。

●カラー/レッド、ブルー ●サイズ/S、M、L、
LL ●価格/9万9000円・オーダーメイド/18万
円



041 プロギアXT

プロギアXR同様ショルダー部とスリーブ部の縫
製には激しい動きでもドライバーの動きに応える
フリーアーム機構を採用。素材はノーマックス。
FIA公認。

●カラー/レッド、ブルー ●サイズ/S、M、L、
LL ●価格/11万・オーダーメイド/18万円



025F プロギアNR

腕から肩の動きがスムーズな従来仕様の大形アク
ションブリーツを採用。素材は通気性と柔軟性に
富むノーマックスを使用。FIA公認。

●カラー/シャイニーホワイト ●サイズ/S、M、
L、LL ●価格/12万8000円・オーダーメイド/21万円



025 プロギアXR

プロギアシリーズにはソフトタッチのノーマック
ス製ニットを使用。多量の汗でもサラッとした着
心地を確保している。FIA公認。

●カラー/シャイニーホワイト ●サイズ/S、M、
L、LL ●価格/13万8000円・オーダーメイド/21万円



ファイアレックスF-21

耐熱性素材ノーメックスを二層構造にして採用することで安全性を追求。運動性と快適性を考慮したダブルレイヤーモデル。●カラー/シャイニングホホワイト (特注色もあり)
●サイズ/S、M、L、LL
●価格/8万円



ファイアレックスF-32C

F-31Cと同じ素材、構造を持ちながらさらに機能面を細部にわたり徹底追求した最上級FIA公認トリプルレイヤーモデル。
●カラー/シャイニングホホワイト、アイボリー、レッド、ブルー (特注色もあり)
●サイズ/S、M、L、LL ●価格/18万円



ファイアレックスF-31C

ノーメックスニットを使用し軽量化を実現したクールバージョン。安全性と快適性を両立させたFIA公認のトリプルレイヤー。
●カラー/シャイニングホホワイト、アイボリー、レッド、ブルー (特注色もあり)
●サイズ/S、M、L、LL ●価格/14万円



M'sスーパートライアルスーツ

安全性を第1に考え表地はノーメックスに防災加工を施し裏地には肌ざわりの良い防災ニットを採用したダブルレイヤー仕様。
●カラー/ミントグリーンコンビ、ブルーグレーコンビ、ミントグリーン、ブルーグレー ●サイズ/M、L、LL ●価格/3万9500円



ファイアレックスF-13

F-11、F-12と同一の素材、風合い、特性を持つピクニー向けのシングルレイヤーモデル。
●カラー/アイボリー、レッド、ブルー (特注色もあり)
●サイズ/S、M、L、LL
●価格/3万8000円



ファイアレックスF-12

F-11と同一の素材、風合い、特性を持ち、より運動性を高めるために機能面を徹底追求したシングルレイヤーモデル。
●カラー/アイボリー、レッド、ブルー (特注色もあり) ●サイズ/S、M、L、LL
●価格/5万5000円



ファイアレックスF-11

FIA規格に適合した耐熱繊維素材ノーメックスを採用。安全性と運動性を両立したシングルレイヤーモデル。
●カラー/アイボリー、レッド、ブルー (特注色もあり) ●サイズ/S、M、L、LL
●価格/4万6000円



ファイアレックスF-22

F-21と同一の素材、構造、風合い特性を持ち、機能面を細部にわたり徹底追求したダブルレイヤーモデル。
●カラー/シャイニングホホワイト (特注色もあり)
●サイズ/S、M、L、LL
●価格/9万円

モータースポーツを始めるならまず レーシングスーツを選ぶ

レーシングスーツを選ぶ際に最も重要なことは、言うまでもなく自分にピッタリのサイズのものを選ぶことだ。しかしこれがなかなか難しい。というのはレーシングスーツを店頭で、しかもすべてのサイズをそろえているショップは多くないからだ。通信販売を利用するという方法も一般的だが、ここで問題なのがサイズ表記の違い。同じMサイズでも、メーカーによって設定しているサイズが違ってくる場合があるからだ。ただしメーカーでは、胸囲、ウエスト、股下など、そのサイズに対して設定している数字のデータを持っているので、試着せずに購入を考えている人はメーカーに細かいサイズを問い合わせるのが正解だろう。

次にメンテナンス方法だが、多くのレーシングスーツはその素材としてアメリカのデュポン社が開発したノーメックスという難燃性の化学繊維を使用している。この素材、自己消化性に優れたうえ、対薬品性にも優れているため洗濯用の洗剤を使用することは問題ない。またドライクリーニングに出しても基本的にはOKだが、ウエストのシャリング部などにはゴムを使用しているため、頻繁なドライクリーニングはあまりお薦めできない。やはり一番良いのは、水で揉み洗いで日陰干しする方法だ。ただし、ノーメックスは色が日に経て退色しやすいので、裏返しにして干した方が賢明といえる。また予選などで雨が降りスーツが濡れてしまった場合、急速に乾かすために乾燥機を使用しても特に問題はない。



スパルコII 112(レッド)

ドライバーの操作性、快適性をより高めるため、ダブルレイヤー構造を採用しながらも、激しい耐火テストをクリアしたFIA公認モデル。
●カラー/レッド、ブルー ●サイズ/44-60 (身長180-185cmくらい) ●価格/9万8000円



スパルコII 112(ブルー)



#0733

FIA公認の防災加工コットンの採用で安全性を高め、しかもコットン100%の着心地と風合いに優れたトリプルレイヤー。
●カラー/ホワイト、マリンプール、レッド
●サイズ/F、M、L、LL
●価格/6万8000円



#0742

#0741同様耐熱繊維素材ノーマックスと新素材ソントラの採用により、ダブルレイヤークラスの薄さと軽量化を実現。安全性と快適性を両立させたFIA公認トリプルレイヤー。
●カラー/マリンプール、レッド、ネイビー
●サイズ/F、M、L、LL ●価格/9万円



#0741

FIA規格をクリアする耐熱繊維素材ノーマックスと新素材ソントラの採用により、ダブルレイヤークラスの薄さと軽量化を実現。安全性と快適性を両立させたFIA公認トリプルレイヤー。
●カラー/マリンプール、レッド、ネイビー
●サイズ/F、M、L、LL ●価格/9万8000円



#0740

表地にノーマックス、中地にソントラアラミドを採用。裏地にはノーマックスニットを使用したトリプルレイヤー。FIA公認。
●カラー/シャイニーホワイト
●サイズ/F、M、L、LL
●価格/11万円

シンプソン

[西三和レーシング]

SIMPSON

ザ・マン・スピリット

THE MAN SPIRIT



シンプソン カスタムメイド・スーツ

スーツはすべてオーダーメイドとなりノーマックスを使用したシングルレイヤー、ダブルレイヤー、トリプルレイヤーの各種があり、FIA公認モデルもシングルレイヤー以外には用意されている。またデザインも自由にできる。
●カラー/シルキーホワイト、オレンジ、レッド、ブルー、イエロー、グリーン、ブラック ●サイズ/オーダーメイド ●価格/10~21万円 (FIA公認モデルは16万5000円)



#0018

表地はコットン100%。防火加工されたシングルレイヤーでモータースポーツ入門者向けのレーシングスーツ。
●カラー/ホワイト、マリンプール、レッド、イエロー、ネイビー ●サイズ/F、M、L、LL
●価格/2万円



#0721

表地はコットン100%で防火加工。裏地にはノーマックスを使用。安全性、操作性に優れたダブルレイヤー。
●カラー/ホワイト、マリンプール、レッド
●サイズ/F、M、L、LL
●価格/4万8000円



#0734

#0733同様FIA公認の防災加工コットンの採用で安全性を高め、しかもコットン100%の着心地と風合いに優れたトリプルレイヤー。
●カラー/ホワイト、マリンプール、レッド
●サイズ/F、M、L、LL
●価格/7万3000円

アディダス [新アサント]

ADIDAS

スタンド21 [ル・カラージュ]

STAND21



AMS-007

上半身アラミドニット、下半身アラミド織物を組み合わせた業界初めのコンビネーションレーシングスーツ。上半身の動きをスムーズにシステマリングワークを最大限追求した新製品。
●カラー/レッド、ブルー ●サイズ/M、L
●価格/5万5000円



AMS-005

軽量、動きやすさ、吸汗放出性能向上にポイントをおいたレーシングスーツ。F1パイロット使用モデル。FIA公認。
●カラー/ホワイト、グリーン、レッド、ブルー
●サイズ/S、M、L、LL
●価格/9万5000円



右 021
左 015

デザインはレーシングスーツST021に準じている。素材は防災加工コットンでどちらのタイプもCIKホモロゲーションを公認されている。
●カラー/ホワイト、レッド、ブルーなど8色(021)、ブラック×ピンクなど5種類のコンビカラー
●サイズ/SS、S、M、L、LL、3L
●価格/7万7000円~(021)、6万4000円~(015)



右 ST021
中 ST015
左 ST2000

015はレーシングスーツの基本形デザイン、021は腕の動きを規制しないプロユースモデル、2000は優れた耐火性能を備えた021と同じデザインのモデル。すべてFIA公認。
●カラー/グリーン、イエロー、ピンクなど11色
●サイズ/SS、S、M、L、LL、3L
●価格/16万2000円~(021)、13万6000円~(015)、19万8000円~(2000)

COMPETITION LICENSE A

コンペティション・ライセンスA [競レース]

UNDER WEAR

アンダーウェア

ノーメックス製アンダーTシャツ

耐火性に優れたノーメックス素材を使用したアンダーTシャツ。

- FIA公認モデル。
- カラー/ホワイト
- サイズ/フリー
- 価格/9000円

ザ・マン・スピリット

[ザ・マン・マーケティング・アソシエーション(山田家製内)]

THE MAN SPIRIT



レーシングフェイスマスク # 0072 / # 0073

ワンホールタイプとツーホールタイプがあるフェイスマスク。どちらもFIA公認モデル。

- カラー/ホワイト
- サイズ/フリー
- 価格/4500円(ワンホール # 0072)、6000円(ツーホール # 0073)



レーシングアンダーウェア # 0060

素材はアロマティック、ポリアミドを採用したアンダーウェア。

- FIA公認モデル。
- カラー/ホワイト
- サイズ/M、L
- 価格/上下セット1万5000円

COMPETITION LICENSE A



プロ

トップカテゴリー向けに開発。ノーメックスIIIを表地に、中綿、裏地ともすべてノーメックスを採用。耐火性に優れたモデル。FIA公認。

- カラー/ホワイト、グリーン、レッド、ブルー
- サイズ/S、M、L、LL
- 価格/13万8000円

スーパープロ

デュポン社の難燃素材ノーメックス、超強カペララーのニットを採用。F1パイロットの激しい要求に応えた最上級クラスのFIA公認モデル。

- カラー/ホワイト、レッド、ブルー
- サイズ/S、M、L、LL
- 価格/15万・サイズオーダー/18万円・フルオーダー/19万8000円

コンペティション・ライセンスA [競レース]



トリプル

表地にノーメックスIIIを採用し、FIA公認を得たサーキットモデル。確かな耐火性、耐久性、優れたコストパフォーマンスを実現している。

- カラー/グリーン、レッド、ブルー
- サイズ/S、M、L、LL
- 価格/9万8000円



プロライト

ケブラーとノーメックスを使用したダブルフェイスニットを裏地に採用したダブルレイヤースーツ。安全性と快適性を追求したFIA公認モデル。

- カラー/ホワイト、グリーン、レッド、ブルー
- サイズ/S、M、L、LL
- 価格/11万8000円

オー・エム・ビー [競エフイーティー] OMP



フェースマスク

ノーメックスIIIを採用した2ホールタイプのフェースマスク。シングルレイヤーモデル。他に1ホールタイプ(3000円)、ダブルレイヤーモデル(1ホールタイプ7000円、2ホールタイプ8500円)もある。

- カラー/ホワイト
- サイズ/フリー
- 価格/3400円



アンダーウェア/ソックス

ノーメックス素材を採用したアンダーコート&ソックス。

- すべてFIA公認モデル。
- カラー/ホワイト
- サイズ/S、M、L
- 価格/ウェア上下セット2万5000円、ソックスショート3000円・ロング3800円

備えあれば憂いなし、ところで FIA公認って?

レーシングスーツは大きく分けてFIA公認のもの、そうでないものに分類できるが、FIAの準国際格式以上のイベントに出場するドライバーは、FIA公認レーシングスーツの着用が義務づけられている。この規定は、ドライバーを火災などが発生した際の危険から守るためのもので、対防災性に対する厳しい基準が設定されている。国内におけるJAFのレギュレーションでは、特にスーツに関する規定は設けられていないが、レース主催者が特別規則書の中でスーツに関する規定を載せており、そこでFIA公認スーツの着用を勧めている。これからレースを始めようとしている人は、多少値段が高くともFIA公認スーツを購入するのが賢明といえよう。レース以外の、ラリーや、ジムカーナ、ダートトライアルなどのスピード競技ではすべてにスーツの着用が義務づけられているわけではないが、安全のためにはやはりレーシングスーツを着用したい。万が一、アクシデントに見舞われて車両火災などが発生した場合、命にもかかわることなので、安全のためにもやはりFIA公認のワッペンもしくは刺繍入りのレーシングスーツの着用をお薦めする。



オー・エム・ビー [競エフイーティ] **OMP**

シンパソン
[競三和トレーディング] **SIMPSON**



チャレンジャークラブ

スウェードレザーとノーメックス3を使用した内縫いタイプ。ショートモデル。FIA公認。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/S、M、L
●価格/1万2000円
競エフイーティ



プロフェッショナルクラブ

素材にスウェードレザー+ノーメックス3を使用したミドルモデル。内縫いタイプでFIA公認。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/S、M、L
●価格/1万8000円
競エフイーティ



グローブ2レイヤー&3レイヤー

ノーメックスとカーフスキンを使用。FIA適合。
●カラー/レッド、ブルー、オレンジ (特注ホワイト、ブラック) ●サイズ/S、M、L
●価格/3レイヤー: 2万円、2レイヤー: 1万6000円
競三和トレーディング

GLOVE
レーシンググローブ

ジーエービー [競ウイングス・コーポレーション ジャパン] **GAB**

エーアールディー [競エーアールディー] **ARD**



RACING GLOVES typeB

グリップ時、最も伸びが必要な部分は、伸縮性に優れたシャーリングを採用。
●カラー/ブルー、レッド、蛍光グリーン、蛍光オレンジ ●サイズ/M、L
●価格/7800円
競ウイングス・コーポレーションジャパン



RACING GLOVES typeA

常に酷使されるグリップ側の縫製は、耐久性に優れた20ヶ所ダブル糸を使用している。
●カラー/ブルー、レッド、ネイビー
●サイズ/M、L
●価格/9800円
競ウイングス・コーポレーションジャパン



ARD 233・プロギアTUショート

独自のガンカットパターンとシームレスフィンガーを採用、ステアリングに対するアタリを解消した。FIA適合。
●カラー/ブラック、レッド、ブルー
●サイズ/S、M、L
●価格/1万3800円 競エーARD



ARD 234 MS・TUロングバムパッド

衝撃吸収材NASA・メモリーフォームを拳全体に封入。ニットはアラミドニット。皮はシープスキンを使用。FIA適合。
●カラー/ブラック、レッド、ブルー
●サイズ/M、L
●価格/1万7000円 競エーARD

エムズ [競オートレック] **M's**

エーアールディー [競エーアールディー] **ARD**



M's SPORTS GLOVE

100%コットンと良質牛革を使用しフィット感が向上。甲にプロテクターを備える。
●カラー/レッド、ダークブルー、イエロー
●サイズ/フリー (レッドのみSサイズあり)
●価格/7500円
競オートレック



ARD 238・プロギアアラリーII

ナチュラルなフィット感と柔軟な動きを確保するニットファブリックの2レイヤー仕様。大型プロテクター装備。牛皮採用。
●カラー/ブラック、レッド、ブルー
●サイズ/M、L
●価格/1万1000円 競エーARD



ARD 235・プロギアTN

人差し指側面から親指先までガードしたニューデザイン2レイヤーグローブ。手のひら部には鹿皮スウェードを採用している。FIA適合。
●カラー/ブラック、レッド、ブルー
●サイズ/M、L
●価格/1万8000円 競エーARD



ARD 234・プロギアTUロング

独自のガンカットパターンとシームレスフィンガーを採用した、プロギアのロングバージョン。アラミドニットとシープスキンを採用。FIA適合。
●カラー/ブラック、レッド、ブルー
●サイズ/M、L、LL
●価格/1万6000円 競エーARD

ファイアレックス [競オートレック] **FIRELEX**

スポーツ [競オートレック] **SPORT**

ミズノ [競オートレック] **MIZUNO**



Firelex RACING GLOVE TYPE A-2

タイプA-1のフィット感と安全性はそのままに、革部分ベッカーリーを使用。最上の感覚を得られる。
●カラー/レッド、ブルー、アイボリー
●サイズ/S、M、L
●価格/1万8000円
競オートレック



Firelex RACING GLOVE TYPE A-1

手のひらにはシープスキン、甲にはノーメックスを二重構造として、フィット感と安全性を高めたモデル。
●カラー/レッド、ブルー、アイボリー、ブラック
●サイズ/S、M、L
●価格/9500円 競オートレック



SPORT GLOVE

100%コットンにソフトな良質牛革をプラス。軽快なフィット感により、確かな操作性を約束してくれる。
●カラー/レッド、スカイブルー
●サイズ/フリー
●価格/5500円 競オートレック



MIZUNO RACING GLOVE

素材にはノーメックス+良質牛革を採用。レーシンググローブに要求されるあらゆる条件をクリアしたロングタイプ。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/S、M、L
●価格/1万3500円 競オートレック



139 PRO FIJ

素材にはノーメックスと牛革を使用。甲の部分で保護する形状が採用されている。

- カラー/ブルー、レッド
- サイズ/S、M、L、LL
- 価格/1万5500円

※送料ヨロブロダト



#0050

素材に人工皮革+コットン95%、ポリウレタン5%を使用。コストパフォーマンスに優れたモデル。

- カラー/マリブルー、イエロー、レッド、スカイブルー、グリーン
- サイズ/M、L
- 価格/5500円

※送料サ・マン・マーケティング・アソシエーション



#0058

本皮革とノーメックスを使用した、ショートタイプのレーシンググローブ。

- カラー/マリブルー、レッド
- サイズ/S、M、L
- 価格/8500円

※送料サ・マン・マーケティング・アソシエーション



#0059

素材には本皮革とFIA公認の最高級素材ノーメックスを採用。

- カラー/マリブルー、レッド
- サイズ/S、M、L
- 価格/1万2000円

※送料サ・マン・マーケティング・アソシエーション

コンペティション・ライセンスA [競車レース]

COMPETITION LICENSE A



TRIAL

低価格が魅力のトライアルは、コットンオベロンとクラリーノの組み合わせでウォッシュアップ。

- カラー/レッド、ブルー、グリーン、イエロー、ネイビー
- サイズ/S、M、L
- 価格6000円 競車レース



SHORT

ショートタイプは、3色のカラーから選択できるエントリーモデルだ。

- カラー/レッド、ブルー、グリーン
- サイズ/S、M、L
- 価格9000円

※送料競車レース



SEMI LONG

全タイプ、ステアリング・グリップの丸みに合わせた立体裁断を採用し、フィット感を重視。FIA公認。

- カラー/レッド、ブルー
- サイズ/M、L
- 価格1万2000円 競車レース



LONG

ブランクスビニートを表に、破れやすい部分はダブルレザーになっている。FIA適合。

- カラー/レッド、ブルー
- サイズ/M、L
- 価格1万5000円

※送料競車レース

スタンド21 [ル・ガラージュ]

STAND21

アディダス
[競車デサント]

ADIDAS



Rally

このタイプラーを含め、全モデル素材は表にノーメックス、手のひら部に牛革を使用。

- カラー/レッド、ブルー
- サイズ/S、M、L、LL、3L
- 価格/1万5500円

※ル・ガラージュ



Circuit

2レイヤーのサーキットは、手首の部分を守るストラップが付く。

- カラー/レッド、ブルー、ブラック
- サイズ/S、M、L、LL、3L
- 価格/2万円

※ル・ガラージュ



Top

3レイヤーのプロフェッショナル用、トップには豊富にカラーバリエーションがそろう。

- カラー/レッド、ブルー、イエロー、ブラック、グリーン
- サイズ/S、M、L、LL、3L
- 価格/2万3500円 競車・ガラージュ



JAD-660

ブディーマールシーブスキンを使用。ゲージソーイングやスペシャルレイフォース仕様が特色だ。

- カラー/ブルー、パープル、グリーン、レッド、ピンク、イエロー
- サイズ/S、M、L、LL
- 価格/8000円 競車デサント

正確なステアリング操作のために
グローブに気をつかう

グローブはそのカタチで大きく分けて、ショートタイプとロングタイプのふたつに分類できる。一般的にショートタイプはツーリングカー用、ロングタイプはフォーミュラ用とされているが、ツーリングカーでロングタイプを使用するドライバーも多い。またラリーでは、ステアリングの操作量が多いためショートタイプを使用するのが一般的だ。

グローブを選ぶ時に最も重要なのはフィット感。裁断や縫製、素材によって違いが出てくる。革が厚すぎたり、硬すぎたりしては、ステアリング操作がスムーズに行えない。ステアリングインフォメーションも伝わりにくくなる。また、ステアリングの革とグローブの革の相性によ

てもフィーリングが変わってくるので注意が必要だ。耐久性も気になる場所だが、グローブはある程度消耗品と割り切った方がいいだろう。

フォーミュラで使用する場合には、シフト側の手の甲にプロテクションがあるものを勧める。コクピットが狭いフォーミュラでは、シフト操作時に手の甲がコクピット内壁と擦れることがあるからだ。ステアリング操作の激しいラリーでの使用も、プロテクションがあった方がいいだろう。

メンテナンス方法は、洗濯用洗剤で手洗いし、陰干し。半乾きになったところで革用のクリームを塗り、再び陰干しするとい。

アディダス

ADIDAS



JMS-614

手のひら部分すべり止め、破れ防止のビタードエンボス採用。合成皮革のオールウェザータイプ。

- カラー/ブルー、レッド、ピンク、イエロー、ネイビー、グリーン、グレイ
- サイズ/S、M、L、LL
- 価格/6000円 競車デサント

スバルコ [靴/クリムゾン]

SPARCO



127 RACING

本格的モデルながら、比較的値段が抑えられたショートタイプ。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/24.5~26.5cm
●価格 2万9000円
※靴ヨーロッパプロダクト



124 LONG

全タイプ、素材はノーメックスとバックスキンを使用。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/24.5~26.5cm
●価格 3万4000円
※靴ヨーロッパプロダクト

エアールティ
[靴/エアールティ]

ARD



ARD-312

プロギアIIステア表皮でノーメックスライニング、ハードなペダルワークに対応するプロフェッショナル仕様。FIA適合。
●カラー/レッド、ブルー、ブラック、ホワイト
●サイズ/23.0~28.0cm
●価格 3万6000円 ※靴ARD

SHOES

レーシングシューズ

ファイアレックス
[靴/オートルック]

FIRELEX



Firelex RACING SHOES PRO

素材にノーメックスを使用。足首のプロテクションを考慮したモデル。
●カラー/ブルー
●サイズ/23.0~28.0cm (特注サイズ有り)
●価格 1万8000円~
※靴オートルック

エンネスポーツ [靴/レアーズ]

ENNESPORT



EASY DRIVER

イタリア製の靴ながら、特に日本人向けに開発されたモデル。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/23.0~27.5cm (ライン付26.5~27.5cm)
●価格 3万3000円
※靴レアーズ



FORMULA UNO

ソフトバックスキン採用。靴底は薄手の軟質ゴムによって確実にペダルを捕らえる。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/23.0~27.5cm
●価格 3万6000円
※靴レアーズ

オー・エム・ビー
[靴/ファイアーティ]

OMP



レーシングシューズスウェード

素材はスウェードレザーとノーメックス3ライニング。ツーリングカー、ラリーカーソール採用。FIA公認。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/23.5~28.0cm
●価格 4万円 ※靴ファイアーティ

ランバード [靴/オートルック]

RUNBIRD



SPORT SHOES

足首の負担を軽くするバックベルトを採用したハイカットタイプ。スポーツ走行からカジュアルまで使用できるドライビングシューズ。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/23.0~27.0cm (特注サイズ有り)
●価格 1万6800円 ※靴オートルック



ランバード ロング

スポーツシューズのバイオニア「ミズノ」とオートルックが共同開発。素材にノーメックスを使用し、高い安全性と様々な条件をクリア。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/23.0~27.0cm (特注サイズ有り)
●価格 3万5000円~ ※靴オートルック

ティアドラ
[靴/マン・マーケティング・アソシエーション]

DIADORA



#0098

アッパーにリバースカンガルスキンとノーメックスライニングを使用。アウトソールには耐磨耗性ラバーを使う本格モデル。FIA公認。
●カラー/ブルー×ホワイト、レッド×ホワイト
●サイズ/24.5~27.5cm
●価格 4万5000円
※靴ザ・マン・マーケティング・アソシエーション

ザマンスピリット
[靴/マン・マーケティング・アソシエーション]

THE MAN SPIRIT



#0097

素材にはスウェードと、耐熱、防火性に優れたアロマティック・ポリアミドを採用している。FIA公認。
●カラー/マリブルー
●サイズ/23.5~27.0cm
●価格 2万円
※靴ザ・マン・マーケティング・アソシエーション

スタンド21 [靴/ガラージュ]

STAND21



021 F-1モデル

ラリーモデルと同じく、バックスキンを採用。サイズが豊富に取り揃えられている。
●カラー/レッド、ブルー、ブラック
●サイズ/23.0~28.5cm
●価格/5万5000円
※靴ガラージュ



015 ラリーモデル

バックスキンを使用し、ラリーのために開発されたモデル。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/23.0~28.5cm
●価格/3万7000円
※靴ガラージュ

シンパソン [靴/三和トレーディング]

SIMPSON



ハイトップ・シューズ

アメリカ製シンパソンのハイトップシューズ。スウェードレザーとノーメックスを使用。FIA公認。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/24.5~28.5cm
●価格/3万4000円
※靴三和トレーディング



ロートップ・シューズ

アウトターがスウェードレザー、インナーにノーメックスを使用したローカットモデル。FIA適合品。
●カラー/レッド、ブルー
●サイズ/24.5~28.5cm
●価格/3万円
※靴三和トレーディング

**ミリ単位のペダルワークには
シューズにこだわる**

レーシングシューズは、ペダル操作をスムーズに行えるようにカカトを丸めてあり、靴幅も狭くなっている。ソールもペダルの感覚をつかみやすいように薄い。内張はレーシングスーツと同様の不燃性素材が使用されており、表面は革と、耐火性に優れている。レーシングシューズの操作性の機能のみを取り入れたものは、ドライビングシューズとして別に分類されている。形状は、ロングタイプとショートタイプがある。機能的にはロングタイプはプロテクシ

ョン性に優れ、ショートタイプは操作性に優れると、一長一短だがこれは好みによる。選ぶ際のポイントは、自分にぴったりのサイズを選択することはもちろん、靴底の厚さ、堅さが重要となる。靴底の厚さはデリケートなペダル操作のために薄い方がいいが、堅さはメーカーによって考え方が違いマチマチなので、自分のフィーリングに合ったものを選ぶ。メンテナンスは、革製品のため基本的には洗えないが、汚れがひどい場合は手洗いして陰干しする。

アディダス
[靴/デサント]

ADIDAS



ACORD-007

サンデーレース、トライアル走行用途のドライビングシューズ。ペダル用ヒールカット、つま先巻き上げが特徴。同形状、色違い(ブルー)のACORD-008もある。●カラー/レッド、ブルー (ACORD-008) ●サイズ/24.5~27.5cm
●価格/1万6000円 ※靴デサント

シーズン・イン直前、
日夜努力の真っ最中。

今年もシーズン・イン直前になった。例年のN1耐久用のシビックに加え、前回での報告通り、ミラージュ・インターカップ用の車両の方も急ピッチで準備しているところである。ミラージュの方は、できれば3月初旬にFISCOでシエイク・ダウンを、そして、中下旬に筑波で走り込みをしたいと思っている。N1カーは慣れているとはいえ、ミ

ラージュは初めてなので、いわゆるカンドコロを掴むために、ある程度走る必要があると思う。聞いたところ、そして、走りを見たところでは、ミラージュならではの癖がいくつかあるらしく、エンジンにもサスペンションにもそれぞれセットアップが独特のものがあるような気がしている。サスペンションの方は、考えている

アイデアが上手く機能してくれば、「乗りやすく、接戦に強い車になるのでは？」と期待している。N1耐久の方は、第一戦のMINEは欠場が決定したため、第二戦の仙台ハイランドが精戦となる。その為、時間的にはまだゆとりがあるが、ミラージュと同様の予定で走らせてみようと思っている。今年からレギュレーションでウインドウの材質がガラスに変更となり、最低重量も引き上げられたが、まだまだ軽量化の余地が残っており、一つ一つ手をかけているところである。

サスペンション関係では、昨年仕様と変更する予定であり、昨年仕様との比較も早いうちに掴んでおきたいと思っている。ポディは昨年SUGOの一戦で使っただけなので、まだまだ問題は無いと思うが、今年のシーズン途中でポディ補強とローラーの変更をしようと考えている。資金難は相変わらずであるが、より良い車に仕立て上げ、少しでも楽なレース展開が行えるようにと、シーズン・オフの現在、日夜努力の真っ最中である。

アンクル=山内伸弥(やまうち しんや)



(1981年11月4日生まれ、過去にも度の全日本ラリーチャンピオンに輝き、91年、7年連続に7度目の全日本ラリーのタイトルを手中にした日本を代表するラリードライバーにも積極的に参戦。毎年マッセル・プロトタイプラリーにて2位入賞、91年WRC・RACラリーで日本人最上位の総合3位入賞を果たす。また99年以降グループAレース、N1耐久レースにも参戦。レース活動も本格的となり様々な賞状もアンクルである。

最後に自分を守ってくれるものだから
後悔しないヘルメット選び

4輪用のヘルメットと2輪用のヘルメットの外觀上の大きな違いは開口部の大きさ。4輪レースの場合2輪と比べて頭部はさほど多く動かない。つまり天地方向の視野はそれほど広く要求されないため、開口部を狭くしてその分安全性を向上させているのだ。また、内張も火災に巻き込まれる危険性を考慮して、ノーマックスなどの不燃素材や難燃素材を使用している。しかし使用条件が刻々と変化し、路面変化が大きいラリーではジェットタイプを使用するドライバーが多い。またツーリングカーレースでも、ジェットタイプをかぶるドライバーを多く見かける。しかし、「安全性」という点で考えればやはりフルフェイスを選択するのがベターだろう。

ヘルメットを選ぶ際に最も重要なポイントは、購入を考えているメーカーのインナー形状に、自分の頭の形がフィットするかどうかだ。例えば、頭が入ってもユルユルではヘルメットとしての役

割を果たさないし、頭の一部だけが強く圧迫されていてもダメだ。バイクのヘルメットと違い、なかなかショップに置いていない4輪用のヘルメットだけに試着するチャンスも少ないが、同じメーカーのバイク用ヘルメットでサイズをチェックしておくとおおよその判断がつく。

また、出場するレースによって要求される安全規格が変わってくるので注意が必要だ。スネルM90、JIS C種、JAF公認は国内格式のイベントに、スネルSA90をクリアしたものは国際格式のイベントにまで使用可能だ。いずれにせよ、自分の命を守ってくれるものだけに多少高価でもキチンとしたものを選びよう。

最後にメンテナンス方法だが、インナーは汗や泥(特にラリーやダートラの場合)で汚れがち。その手入れ方法だが、中性洗剤を薄めたお湯で布拭きした後、お湯で布拭き。そして乾いた布でしっかり拭いて陰干しする。

人と同じがイヤならば...
オリジナルペイントを施す

スーツ、グローブ、シューズを自分のお気に入りのカラーやデザインでセレクトし、さあ残るはヘルメットと思いきや...。4輪レース用の市販ヘルメットはそのほとんどがまっ白。「やっぱさー、純白が一番だよな♡」という人はとまかくとして、好きな色やデザインのヘルメットが欲しいとか、憧れのドライバーのレプリカモデルをかぶりたい! と思ってしまうのが人情。レプリカモデルに関しては、超有名選手のものならば契約しているヘルメットメーカーから発売されている場合もある。しかし例えば「F3000 1年目の時の片山右京のメットがイイ」とか「R'onのレプリカが欲しい」というマニアの方や、自分でデザインしたオリジナルヘルメットを作りたい人に残された道は無いのだろうか、いやある。

例えば、神奈川県藤沢にある「フィールドプレイデザイン」(☎0466-47-0620)では、F1ドライバーのレプリカから、エアブラシを使ったド派

手なオリジナルペイントまで何でもOK。ペイントの料金はセナ・レプリカで5万円、マンセル・レプリカで4万5000円となっている。丁寧な仕上げを考えると、リーズナブルといえる。その他にも、千葉県四街道市にある「イーグルJAPAN」(☎043-423-0858)でも相談に乗ってくれる。

さあ、自分だけのヘルメットで差をつけよう!



もちろん競技には使用できないが、こんなことも可能

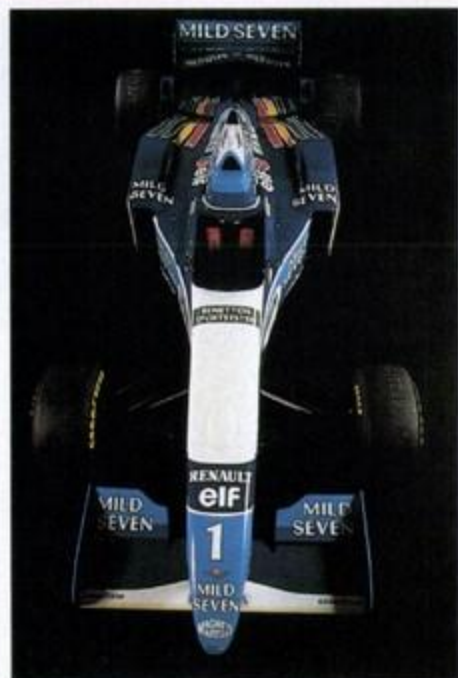
問い合わせはこちらに

- 株アライヘルメット..... ☎048-645-3661
- 株ウイングス・コーポレーション ジャパン..... ☎03-3431-9921
- 株ARD..... ☎0729-61-8688
- 株エフイーティー..... ☎03-3484-3121
- 株オートルック(東京支店)..... ☎048-649-2011
- ザ・マン スピリット アソシエーション(山田辰株内)..... ☎06-968-0008
- 株三和レーティング..... ☎044-599-6111
- 昭栄化工株..... ☎03-5688-5185
- 株クリムソン..... ☎06-934-0234
- 株デサント(アディダス営業本部アウトドア課)..... ☎03-3817-0649
- ル・ガラージュ..... ☎03-3587-2785
- 株レアーズ..... ☎03-5716-3501

津川哲夫のF1ニューマシン解説

徹底分析! マイルドセブン ベネトン・ルノー B195

Text/Tetsuo Tsugawa
Photos/Takayuki Numaguchi, MAX PRESS,
Bryn Williams, Jo Kawaguchiya



上面からサイドポンツーンを見ると、ボディ上面の空気をスムーズにリヤウイングへ流そうという意図がよく分かる



後退したコックピット、小型化された燃料タンク、そして低くなったりリヤウイングなど、レギュレーション変更の影響が最もハッキリと現れたサイドビュー。高いサイドポンツーンも特徴のひとつだ

テクニカルレギュレーションの大幅な変更で、全く新しい時代を迎える95年のF1グランプリシーズン中でもルノーV10を獲得したディフェンディングチャンピオン、マイルドセブン・ベネトンは今シーズンも注目のマツダシューマツハーの新たな武器、マイルドセブン・ベネトン・ルノーB195を津川哲夫が徹底分析する

ついに実現した最強のコンビネーション

「グランプリマシンの進歩は速い。そんなことは今更言うまでもないのだが……」

95年は過去のF1をテールプルごとひっくり返したような、時代を変える大レギュレーション改革が行われた。新しいエンジンキャパシティー、ニューエアロダイナミクス、強固なセーフティシールドシステム……。これらは今までのF1のルーティンから大きく外れ、マシンデザインの方角を一から見直さなければならなかったため、エンジニアたちを戸惑わせたのである。

そんな中、マイルドセブン・ベネトン・ルノーB195が登場した。94年からの重要なチーム戦略のひとつとして、早期のマシン完成、十分なテスト、十分なパーツ、手慣れた作業での開幕スタートダッシュ……。というマイルドセブン・ベネトンのスローガンは今年も守られてきたのだ。

もちろん、レギュレーションの大幅かつ遅れた変更は、デザインスタッフに猛烈なハードワークを強いることとなり、昨年よりは完成が遅れたが、それでもベネトンは最も早くニューマシンを完成させたチームのひとつである。このおかげで、チームのスローガン通りに、冬季テストではその走行距離を順調に伸ばしており、開幕ダッシュへの準備に万全を期している。

マイルドセブン・ベネトンのデザインスタッフを率いるロス・ブラウンと、チーフデザイナーのロリー・バーンのタッグチームは、このB195の開発にも彼らのデザインポリシーを崩そうとはしなかった。多くのチームが大幅なレギュレーションチェンジに対応して大々的なデザイン変更、あるいは全く新しいコンセプトに移行し、新時代を一からやり直すのに対して、ロリー・バーンはむしろコンサバティブにB192から延々と続くコンセプトを守ったのである。

今年、長年付き合ってきたフォードから、グランプリ業界最強エンジンをプロデュースするルノーへスイッチしたのは、過去にロータスやフェラーリ、そして近年ではマクラーレンやウイリアムズが築いたような栄光を、マイルドセブン・ベネトンもまた、築こうとするその第一歩なのだろう。「フォードV8からV10のルノーRS7への移行と新レギュレーションへの対応をB195の最重要課題とし、他の部分での大きな冒険を避けた」というロス・ブラウンの言葉通り、マイルドセブ

MILD SEVEN

FORMULA 1
TEAM 1MILD SEVEN
BENETTON
RENAULT
B195

マイルドセブン・ベネトン・ルノー-B195主要諸元

シャシー	ベネトン内製 カーボンコンポジット製
フロントサスペンション	プッシュロッド式ダブルウィッシュボーン
リアサスペンション	プッシュロッド式ダブルウィッシュボーン
ブレーキ	ブレンボ製 カーボンファイバーディスク
トランスミッション	ベネトン内製 横置き6速セミAT
マネージメントシステム	マニエッチマレリ
ホイールベース	2880mm
リヤトレッド	1618mm
フロントトレッド	1690mm
全長/全高/全幅	4500mm/950mm/1696mm
ルノーRS7 V10	
レイアウト	67度V型10気筒
全長/全高/全幅	623mm/420mm/540mm

エアロダイナミクス

ウイング形状にカバーされたリヤサスペンションマシン全体のエアフローを意識したデザイン

エアロダイナミクスの基本コンセプトに大きな変更はないが、50mmステップドボトム対策と、低位置化リヤウイングへの対応に大きく力を注がれている。

リヤウイングの低位置化で、今までのボディワークの高さでは最高のエアフローが得られないため、ボディ上面はできる限り低めたいのだが、50mmのステップドボトムはサイドポンツーンの上昇を強要している。

その結果、B195は両サイドポンツーンのエアーインレットをなるべく外側に置き、モノコックとラジエーターの隙間を低めて深い溝を作ることでこれに対処した。これはB194でも同じ考えなのだが、B195ではステップドボトムの分、この溝が深くなったわけだ。

この溝によって薄かれた空気の流れは、そのままリヤウイングに流れるのだが、このマイルドセブン・ベネトン・ルノー-B195ではリヤサスペンションのアップパーアームをウイング形状に仕上げたカウルでカバーする形態を取ってきた。この「ウイング」は基本的にはボディワークのひとつなのだが、ボディ後端とこのカウルは、ちょうどウイングフラップの役目似て、ここでも多少のダウンフォースを発生する。ただしその目的の多くは、ボディワーク、リヤウイング、ステップドボトム、ディフューザー、そしてラジエーターアウトレットなどの総合的なエアフローを整理して、マシン全体で総合的なダウンフォースを得ようとする試みと言うことができるだろう。

パワーユニット

1万6000回転オーバーを実現
ルノーV10は今年も「最強のエンジン」だ

昨年までのフォード・ゼテックR V8エンジンは軽量コンパクトが売り物のエンジンであった。B194がこのパッケージに助けられて、その俊敏さを生んだのは確かだ。

しかし、絶対的パワーはルノーRS6に及ぶものではなく、それはパワーサーキットなどでトップスピードに顕著に表れていた。

これに対して新型のB195はフォードと袂を分かち、F1界最強のエンジンであるルノーとパートナーを組んで、RS7という3.1V10エンジンを獲得した。

ニューマチックバルブエンジンの先駆者たるルノーは、RS7でもこのシステムを採用(今やグランプリエンジンのすべてがこのシステムを採用している)。さらに500~800回転近くR

S6より高回転化され、その回転数は1万6000回転以上と言われている。

基本的な変更はRS6のボア、ストロークを見直し、クランクシャフトを変えているのだが、高回転化はこのボアの縮小と、ショートストローク化、そしてフリクションロス削減の徹底した追求によるものである。3.1化により、実際にはパワーで12~14%、トルクで15%近くを失ってしまったが、パワー面ではこの落ち込みの取り返しは早いはずだ。

3.1エンジンの開発も、他のライバルと比べてかなり早くから始められており、その結果も良好な様だ。今シーズンもルノーV10がグランプリ最強エンジンのタイトルを失うことはないだろうと思われる。



3.1化によって、いっそうの高回転化が図られたルノーRS7。今年最強のエンジンか?



燃料タンクの小型化で、マシンの重量バランスを保ちながらベネトンのシャシーに搭載できた

シャシー/サスペンション

ステップドボトムによるダウンフォースの減少に
メカニカルグリップ重視のサスペンションで対応

マイルドセブン・ベネトン・ルノー-B195のシャシーは、B192から続くコンセプトを継承している。もともと定評のあるシャシー、サスペンションではあるが、ダウンフォースを昨年後期から15~25%ほど失っているために、サスペンションでのメカニカルグリップの必要性はこれまで以上に高まってきている。

B195のサスペンションは機構的にはB194を継承し、進化させたものだが、ジオメトリの構成はかなり変更された。これはレギュレーションの変更によるダウンフォースの減少が大きな影響を及ぼしているのだ。B194のエアロダイナミクスを主としたサスペンションジオメトリから、サスペンションそのものの働きを重視したものへと、変わってきたのだ。

もともと、ピッチ変化に敏感だったB194だから、ターンインの向上のために、少ない動き方で大きく変わったキャンバー変化も、このB195ではわずかに薄められてきた。減少したダウンフォースのバランスがリヤ側で弱くなり、もともとフロントが勝っているナロータイヤのバランスがますますフロントに寄ってしまうので、前後のバランスを考えての変更であろう。未だに詳細は分からないが、アンチロールバーにも、昨年のマシンからトライを続けているコントロールシステムが採用されているはずだ。

シッカリとしたコンセプトに則ったディフェンディングチャンピオンマシン、マイルドセブン・ベネトン・ルノー-B195は今年もライバルにとって手ごわい存在となるだろう。



冒険を避けたサスペンションだが、メカニカルグリップ重視のジオメトリに改められている



特徴的なエアアウトレットを持つエンジカウル。ラム庄の利用禁止は95年も継続される



後方から見たリヤセクション。カバーされたリヤアップパーアームが、この写真でも確認できる



フロントウイングはこのタイプの他、3次曲面を持ったハイダウンフォース仕様もテスト中



空力を考えて、リヤサスペンションのアップパーアームはウイング形状のカウルでカバーされた

ン・ベネトンB195は他のチームのような目を見張るレポリューションは行わず、すべてを固くデータの豊富なコンセプトの継承で仕上げ、B194のエボリューションモデルとも言えるマシンとしたのである。

もともと、そのシャシーの完成度はグランプリでもトップクラス。確実にパワーの劣るフォードV8エンジンを使用しながら94年を席巻したB194のポテンシャルには今更異議を唱えるものはないだろう。B195ではサスペンション、ギヤボックス、エアロダイナミクス、すべてにおいて基本を変えずに正常進化を進め、余力のすべてをルノーRS7へのマツチングに費やしたのである。「エンジンサイズの違いはフェニエルタンクのサイズ縮小が幸いし、ドライバーのポジションが後退したので、重量バランスの面でもB194から大きな変化はなく、決してバランスを崩してはいない」これはロス・ブラウンの言葉である。それを証明するかのよう、開幕前のテストでは既にリーダーシップを握ってしまった。

このマイルドセブン・ベネトン・ルノー-B195は保守的にコンセプトを守ったと述べたが、それはデザインポリシーの問題で、各部のデザインは新しいレギュレーションに対して、独特のアプローチをしている。特にF1エアロダイナミクスの第一人者であるロリー・パーンは、彼独特の哲学でこのレギュレーション変更に対応してきた。失ったダウンフォースの回復に、リヤサスペンションをカバーするウイングの取り付けや、独特の形状のインダクションアウトレット……。このあたりはロリーの面目躍如といったところだ。

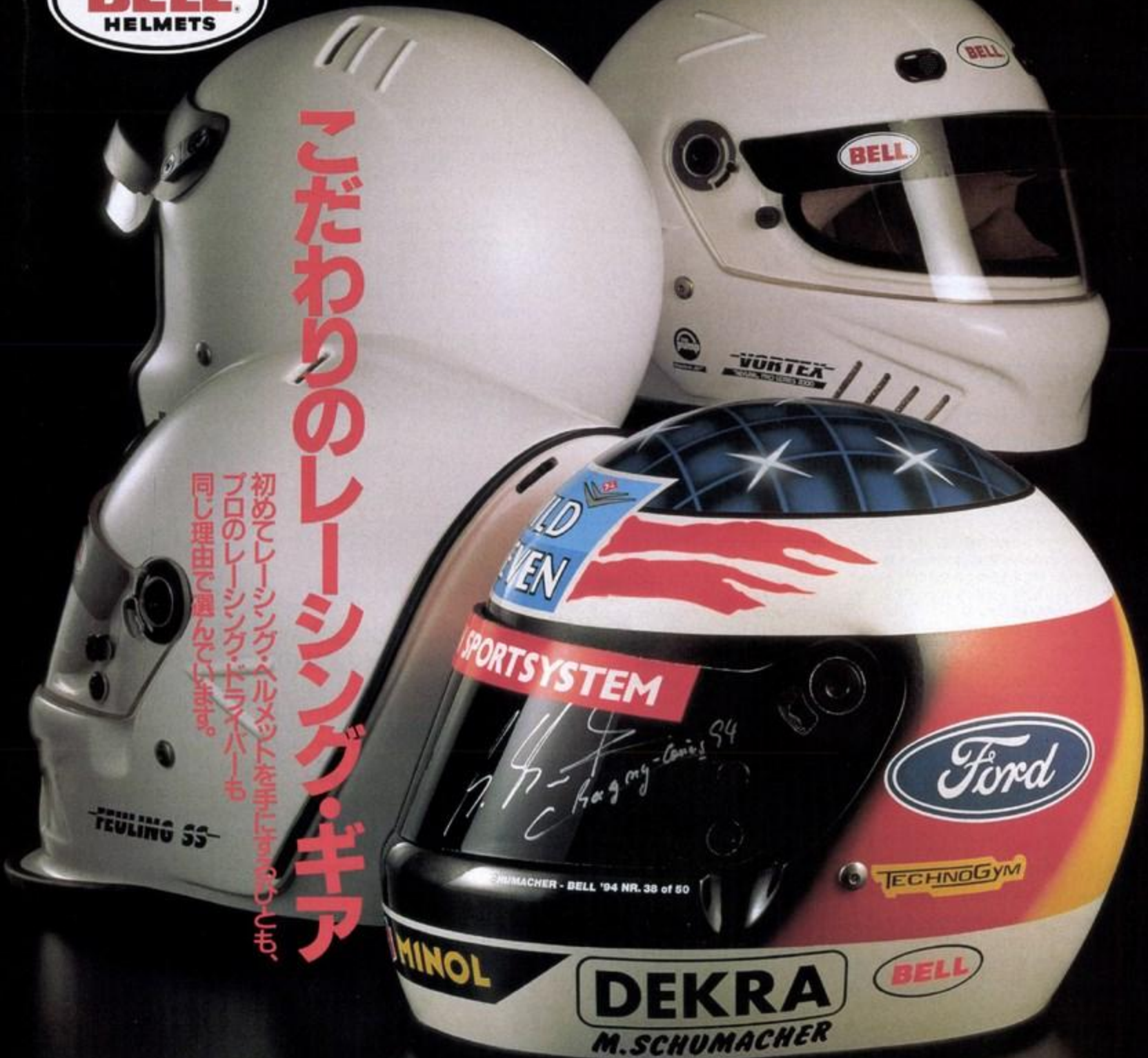
冬季テストではいくつかのマイナートラブルが生じたが、その多くは新しいパートナーのルノーRS7とのハードとソフト両面でのマツチングであった。こういったトラブルを洗い出すことこそが、新車を早期に発表し、冬季テストの走行距離を伸ばすマイルドセブン・ベネトンの戦略の神髄なのだ。そしてこれらのテストによって、既にほとんどのトラブルが解消され、開幕に向けてのセットアップに入っている。

ベネトンの黄金時代を築くためのフィルター、マイルドセブン・ベネトン・ルノー-B195のステアリングは、2年連続のワールドチャンピオン獲得に向けて既に大きく切り切られたようである。



こだわりのレーシング・ギア

初めてレーシングヘルメットを手にする方も、プロのレーシングドライバーも、同じ理由で選んでいます。



モータースポーツに使うものだから、命を守るものだから安全性と機能が第一であることは言うまでもありません。しかし、自分が身に着けるものには徹底的にこだわりたい。BELLは堅固な帽体と機能的な内装のデザインで、個性を主張します。強さでは他のどんなヘルメットにも負けない。そして他のどんなヘルメットにも似ていない自分だけのレーシング・アイテム。こだわるこそ、モータースポーツ。



RACE STAR IV (SNELL M90) ¥30,000



MAG-5 PRO (SNELL SA90) ¥42,000

BELL SPRING CAMPAIGN ベル・スプリング・キャンペーン

BELL オリジナルTシャツ プレゼント実施中!

BELLヘルメットをお買い上げのお客様に、BELLオリジナルTシャツをプレゼント! 数に限りがありますので在庫が無くなり次第終了とさせていただきますので、ご了承下さい。



BELL 特約店	北海道	札幌 札幌 011-74-0666	札幌 RSアイザワ札幌 011-612-8898	東北	仙台 モータースポーツショップ・アサヘ 027-259-6633	山形	山形 クラントスラム郡山 0245-34-5834	関東	東京 アルファ 048-873-6989	茨城	茨城 アンパニ 0423-47-0216	栃木	栃木 キャロッセ 0273-52-3578	群馬	群馬 バックアール 0272-34-3284	埼玉	埼玉 オートプロデュースBOSS 0262-22-2688	千葉	千葉 レイル 045-824-1835	中部	中部 プラザ・オートスポーツ 044-955-7579																	
	青森	青森 オクヤマ 045-934-5334	岩手	岩手 アライヴシステム 0429-25-3448	宮城	宮城 赤松レーシングサービス 0425-56-5442	秋田	秋田 東宮メカニカル 03-3701-8425	山梨	山梨 ブローバ 03-3421-3621	長野	長野 カブヤマルレーシング・ファクトリー 03-3500-6117	新潟	新潟 スタークラブ新潟本店 03-3461-2965	富山	富山 スタークラブ新潟支店 03-5269-1764	石川	石川 エムアイコーポレーション・レーサーズ 03-5445-2323	福井	福井 イーレップ 0586-77-5904	山梨	山梨 オートブティック・カルヘット 0572-68-5144	長野	長野 アクティブ・オーガニゼーション 0564-32-1115	山梨	山梨 ラリー・テクニク・アンプル 053-461-9433	山梨	山梨 店直 ベースメーカー・ウェスト 0734-25-2851	山梨	山梨 コルサ・カーテイングクラブ 0732-33-2830	山梨	山梨 中国 中国 0864-85-1886	山梨	山梨 クラントスラム・レイトスポーツ 082-877-7828	山梨	山梨 丸南 アルテックレーシング 082-621-0650	山梨	山梨 ラリーサービス・マサダ 0947-32-5790
	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨	山梨																	

WINGS 株式会社 ウィングス・コーポレーション・ジャパン 〒105 東京都港区新橋5-23-7 TEL.03-3431-9921 FAX.03-3431-9841

★95年GAB総合カタログご希望の方は、資料請求券に切手800円分を添えてお申し込み下さい。

資料請求券 R on 3-31 BELL

ヒットマン

PIT-IN PRESS
FROM READERS
あなたが作る、もうひとつの
Racing



埼玉県川越市 五十嵐 記代

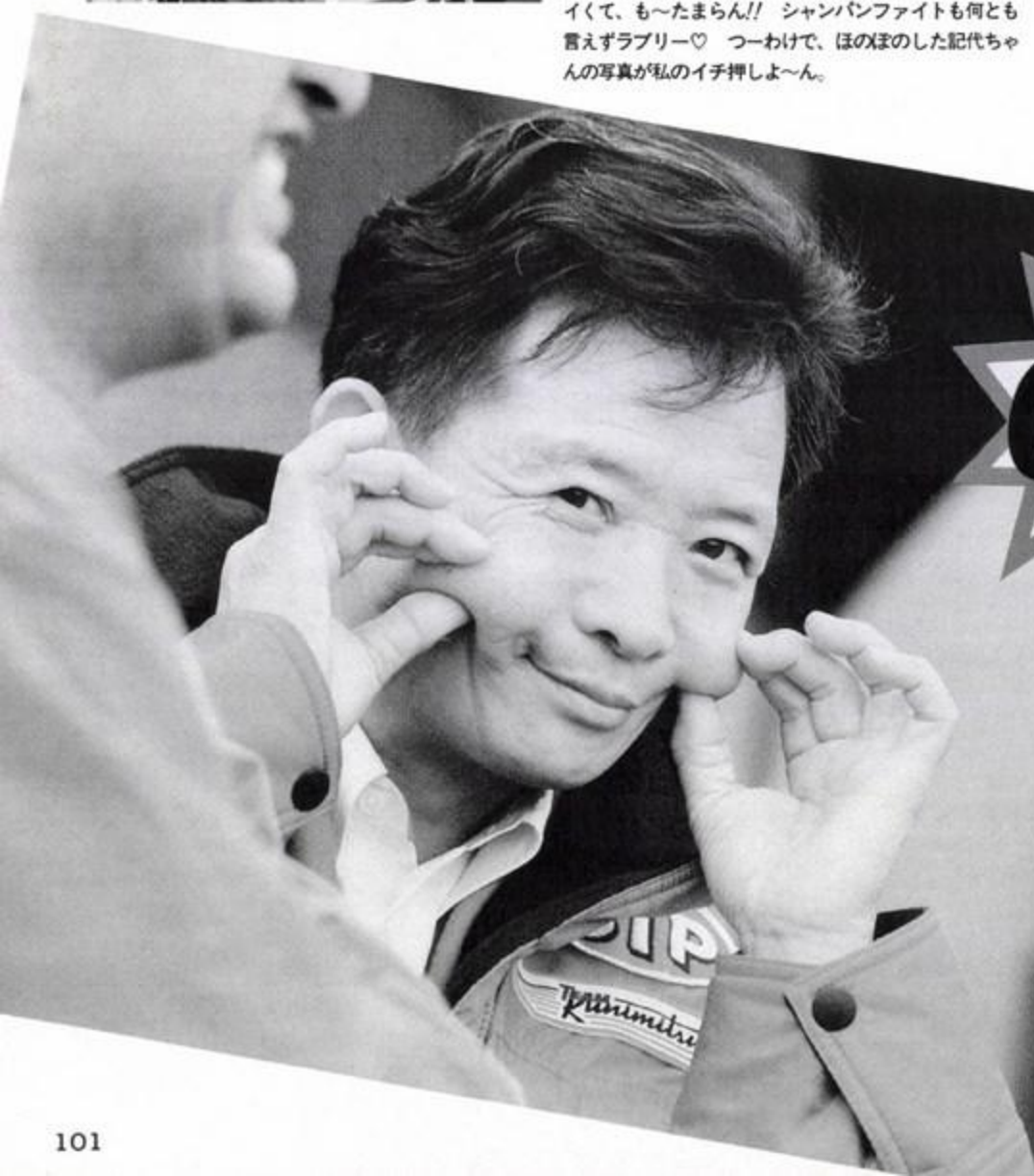
94年の写真の中で私のお気に入りには「お茶目なカントクさんシリーズ（国さんと由良さん）」の2枚です。でもチーム国光が優勝したGT（菅生）での国さんのシャンパンファイトの笑顔もスキ!! あと服部さんのカメラ目線も捨てがたいし……。結局は「え〜、全部送ってしまえ」ということになりました。見てくださいね。

■この国さんの「ほっぺ・タコヤキ状態」の写真、カワイくて、も〜たまらん!! シャンパンファイトも何とも言えずラブリー♡ つーわけで、ほのぼのした記代ちゃんの写真が私のイチ押しよ〜ん。



94シーズンに撮った「こりゃあエエ写真だあ」という自信作を送ってくれ、というこの企画に、たくさんの方が参加してくださいました。いい写真がたくさんあったので、選ぶのがたいへんだったよ。すっごく上手な写真、上手とはいえないかもしれないけど絵柄がイイ写真……。心をオニにして選んだ11名の写真をじっくりごらんくださいませ〜。そっそも、今回は掲載された人の中から4名にステキなプレゼントがあります。そっそもお楽しみにね。

決めただぜ、ベストショット祭り





神奈川県横浜市・宮田 剛史

丸和オートランドで撮影しました。コーナーへドリフト状態でアプローチするオールです。「いまひとつ」か「いまふたつ」ですが、一応、応募してみます。カメラ＝キャノンEOS620、フィルム＝コニカ・スー

パー・XG100、1/125、F11。

■クルマの走りの写真って、やはり撮影が難しいせいか、少なかったんですよ。でもこの作品はカッコいいと思います。勢いが出てるよね。

北海道札幌市 「影山正びこ」

この写真は十勝のF3000で撮ったものなのですが、ミカ・サロがイナをほじってます。このミカがF1に乗るなんて、夢にも思いませんでした。やっともうひとりのミカ、「アイム・ミカ・ハッキネン」と同じ舞台に立てたのですね。うっうっ……。

■むせび泣くなよ～。ところで誌面で分かるでしょうか。ほじってるのよ、ホント。何もカメラ向けられてる時にたまたまほじらなくなったって……。しかもシブい表情で。



94年9月4日の全日本F3000第6戦FUJI INTERのスタート直前の写真です。ピットウォールにもたれてコンセントレーションを高めている(だろう)黒澤選手を撮ってみました。ベルビアらしい派手な発色がとても気に入っています。

カメラ＝ニコンF3、レンズ＝50mm F1.2、



11月、雨の鈴鹿に日本GPを見に行きました。すごくラッキーなことに大好きなフェラーリのピットの上でレースを見ることができました。目の前のストレートではスピン、クラッシュなどいろいろなことがありましたが、私のベストショットは給油!! 間近で見ていると緊張感がこちらまで伝わってきました。レースではアレジがマンセルとすこいバトルを見せてくれ、3位入賞

するし、ピット作業を見ることもできたし、94年最高の1日でした。

PS: この写真を見た私の母は、「皆で寄ってたかって何してるの?」だとさ。

■タイヤを換えて、給油してるのよ、お母さん。ところで、ピット作業の連続写真を撮れたとはラッキーだったよねえ。しかもフェラーリ! 94年日本GPのいい思い出ですね。

愛知県宝飯郡 山口 邦康

94年F3000(鈴鹿)で撮影した写真です。カメラを手にしてからまだ1年弱の私なので、ついついレンズはキャンギャルの方に向けてしまいます。モデルは94年STPレーシングギャルの近藤雅子ちゃん。このコは本当にいいコです。

■山口さんは他にも何人かのキャンギャルの写真を送ってくれたんだけど、どうも近藤雅子ちゃんが一番のお気に入りらしい。ということで、雅子ちゃんのセクシーな写真を載せちゃいます。女気のないこのコーナー、たまにはサービスショットも入れとかないとね～。



愛知県名古屋市 児玉 孝幸

シャッタースピード＝絞り優先AE、絞り＝F11相当、フィルム＝RVP

■これはね、実はすごく色彩のきれいな写真なの。後ろのウォールのビビッドな赤にスーツのグリーンが映えて、ホント、モノクロなのか残念。でも、すごく雰囲気のある写真だってことは伝わるでしょ。



プリーズ! PLEASE!

欲しいな! 貸してよ! あげるぜ! 友だちになろうよ~!
そんなあなたの希望が必ずかなう、お願いプリーズのコーナー

★譲ってください

●ゲルハルト・ベルガー、アイルトン・セナに関するものなるべく安価で譲ってください。リスト同封の上、連絡ください。

〒930 富山県富山市四ツ葉町12-23

小野寺宏美

●国際F3000のビデオをお持ちの方、ダビングさせてください。送料などは負担します。まずはハガキで連絡を。

〒930-13 富山県上新川郡大山村中巻220

坪井 一浩

●ハーバート、アレジに関する写真などを譲ってください。お礼としてF1ドライバーの写真を送ります。また、モータースポーツの好きな人、お手紙ください。

〒712 岡山県倉敷市福田町浦田2378-135

三宅 崇之 (22歳)

●片山右京、影山正美に関するもの、情報など、何でも構わないので譲ってください。送料は負担します。また、ふたりのファンの方、お手紙ください。

〒441-13 愛知県新城市石田字方福5-7

伊藤寿巳柱

●94F1日本GP、パシフィックGPの公式プログラムを、できれば1000円程度で譲ってください。電話番号および電話で応談できる時間を記入の上、ハガキで連絡を。

〒485 愛知県小牧市小本3-337

船橋 要士 (16歳)

●93ポルトガルGP、日本GP(直前特集なども含む)を録画された方、ダビングさせてください。また、ミカ・ハッキネンに関するものを譲ってください。送料などは負担します。

〒976 福島県相馬市原産字沼尻18-1

立谷 綾子

●87年開幕戦~92年ブラジルGPまで、94年サンマリノGPの予選と決勝のビデオを貸してください。送料は負担します。お礼にセナのプライベートビデオを送ります。

〒553 大阪府大阪市福島区福島2-10-22

大垣 悟

★譲りませ

●ラルースのブルゾン (L) を9800円で譲ります。買ってしまった方にはラルースのトレーナーを送ります。また、日本GPで野田英樹選手の写真を譲った人、ぜひ譲ってください。

〒290 千葉県原市原巴台西3-9-927

山田 俊二

●94ペネトンオフィシャルブルゾン (L) 定価2万4000円。1回着用のものを1万4000円で譲ります(価格定談)。ペネトンステッカーなどおまけもつけます。

〒731-31 広島県広島市安佐南区沼田町伴

4980-47 飯田 秀実

●①バイオアレーザードィスク=F1グランプリ89No1~5②GPX=88~92年 ③F1速報=89(R'on別冊)~92年 ④J-Formula(F3000速報)=91年 ⑤オートテクニク別冊WRCラリー&ラリー=90, 91, 92年 ⑥その他AS, R'on, RALLY-X——往復ハガキで連絡ください。詳細をお知らせします。まとめて買ってください方にはポニーキャニオンF1グランプリ87(CD)を送ります。

〒390-11 長野県松本市今井2328 清沢秀夫

★お友達にならましょ

●シューマッハー本のためのアンケートの回答者を募集中です。アンケートに参加してくれた方には本+αを送ります。80円切手を同封の上、連絡ください。

〒207 東京都東大和市高木2-206-2

関田コーボ102 鈴木かおる

●モータースポーツに興味があるのに、クルマ、ドライバー名はあまり知りません。F1については少し分かりますが、それ以外のレースについても知りたいと思っています。各レースのドライバー、マシン、政治的なこと、サーキットのことなど、レースに詳しい方、私に教えてください。年齢性別は全く問いません。

〒399-04 長野県上伊那郡野野町平出1982

エーデルハイツ323 白鳥 千鶴 (19歳)

●井上隆智穂のファンの方、友達になってください。また、井上さんの写真をお持ちの方、焼き増ししてください。お礼は必ずします。連絡は必ず封筒で、あなたの住所・氏名は封筒ではなく、手紙の文中か最後に明記してください。

〒476 愛知県東海市兜尾町洞ヶ山23-28

5棟301号 谷山 英子

●F1が大好きです。また好きになって数か月しかたっていないので、F1のことはあまり知りません。周りにF1の好きな人がいないので、お友達になってくれる女性の方、お手紙ください。私が特に好きなドライバーは、片山右京さんです。

〒323 栃木県小山市向野972-3

男玉 恵子 (25歳・主婦)

■プリーズに掲載希望の方は「譲ってください」「譲ります」「お友達にならましょ」のいずれかを明記して、できるだけハガキでお送りください。ハガキの数が多いため、掲載には3~4か月かかる場合もありますが、ご了承ください。なお、実際にやりとりする場合には、会うなどしてよく確認をとるようにしてください。郵便だけのやりとりはトラブルの原因になることがあります。万が一トラブルが発生した場合、当編集部では一切の責任は負いかねますのであらかじめご了承ください。



神奈川県藤沢市・「Macky」

まだカメラ小僧(女だから小娘?)になりたてですが、94年に知人から市価の約4分の1で手に入れた400mmのレンズに夢中になり、サーキットに行く楽しみが倍増しました。この写真は10月16日の富士のもので、場所はドラサロ横のヘアピンを見下ろす丘の上。お昼に親バカチャーバーさんが、お子さんと共にリラックスしていらっしやるところをフォーカスさせていただきました。

た。後にこの写真を引き伸ばしてロスババに差し上げましたら「ベリーナイス! アリガトウ! サンキュー、サンキュー!!」と、日本語英語ゴチャマゼで喜んでいただきました。

■ハートウォーミングなものに弱い私は、こういう写真にはキューンときゃうの。うへ、天使のように可愛い子供たち。もう食べちゃいたいくらい(コワイ?)。

愛知県名古屋市・天野 秀也

94年のパシフィックGPで撮った写真を送ります。よろしくお願ひします。

■パシフィックGP、日本GPで撮った写真をたくさん送って来てくれたんだけど、コメントが短くて寂しいなあ。この1枚は個人的な趣味で選んじゃった「94ベストショット」の中にセナの雄姿が1枚あってもいいでしょ?



シーズンオフ企画第3弾プレゼント 片山右京サイン入り レーシングオン



早くサインしてくれた右京さん。いいヒトだ

今回はシーズンオフ企画の最後にふさわしく、豪華に右京さんサイン入りR'onを1名にプレゼントします。ほら、「94ベストドライバー」の取材の時もらったヤツよ。誌面で「GOODマーク」をつけた五十嵐代さん、見玉孝幸さん、松本雄一さん、「Macky」さん、おめでとうございます!! 本が読めるのを楽しみに待っててくださいね~!!



あて先は
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
レーシングオン編集部
「PIT-IN PRESS」系
待ってるよん!

上手な写真、楽しい写真
今後も送ってくださいね!!
「94ベストショット」にいい写真をたくさん送ってくれてありがとう。で、皆さんにお願いしたいんですけど、今後も引き続き写真をガンガン送ってくださいませんか? こんな楽しい企画、年一回じゃもつたないから、毎号掲載スペースを取ろうと思うのだ。ただし1号につき1~2名の作品しか紹介できないけどね。それじゃ、今までと変わらないじゃないかって? まあいいじゃん。これから積極的に写真作品を募集するぞ、という心意気を皆さんにお知らせしたかったんだい! というわけでヨロシクね!!

ASKING

VOLUME 138

難問、珍問、あらゆる疑問にスッキリ答える
レーシングオン随一の良心的質問解答コーナー



昨年の少々オチャメなレースぶりから判断すると、明らかにゴードンは頭脳派というよりも肉体派のドライバーなのであった

Q オイラが決めるノ、94ベストドライバーで、ロビー・ゴードンが（私の入れた1点も入れて）21点もいただいているのを見てビックリしてしまいました。辛うじてですが、かんのさんより上なんでしょうね。というわけで、ロビー・ゴードン第43位&21ポイント獲得記念として、今を時めく（？）ロビー・ゴードンってどんな人？かを教えてください。

A 北海道 佐々木留美（27歳OL）
かんのさんより辛うじて上という言葉に引かれて、思わず採用してしまったこのハガキ。では、

砂漠の王者は、単なるダダダっ子だった
インディカー期待の若手ゴードンは体力だけで勝負する？

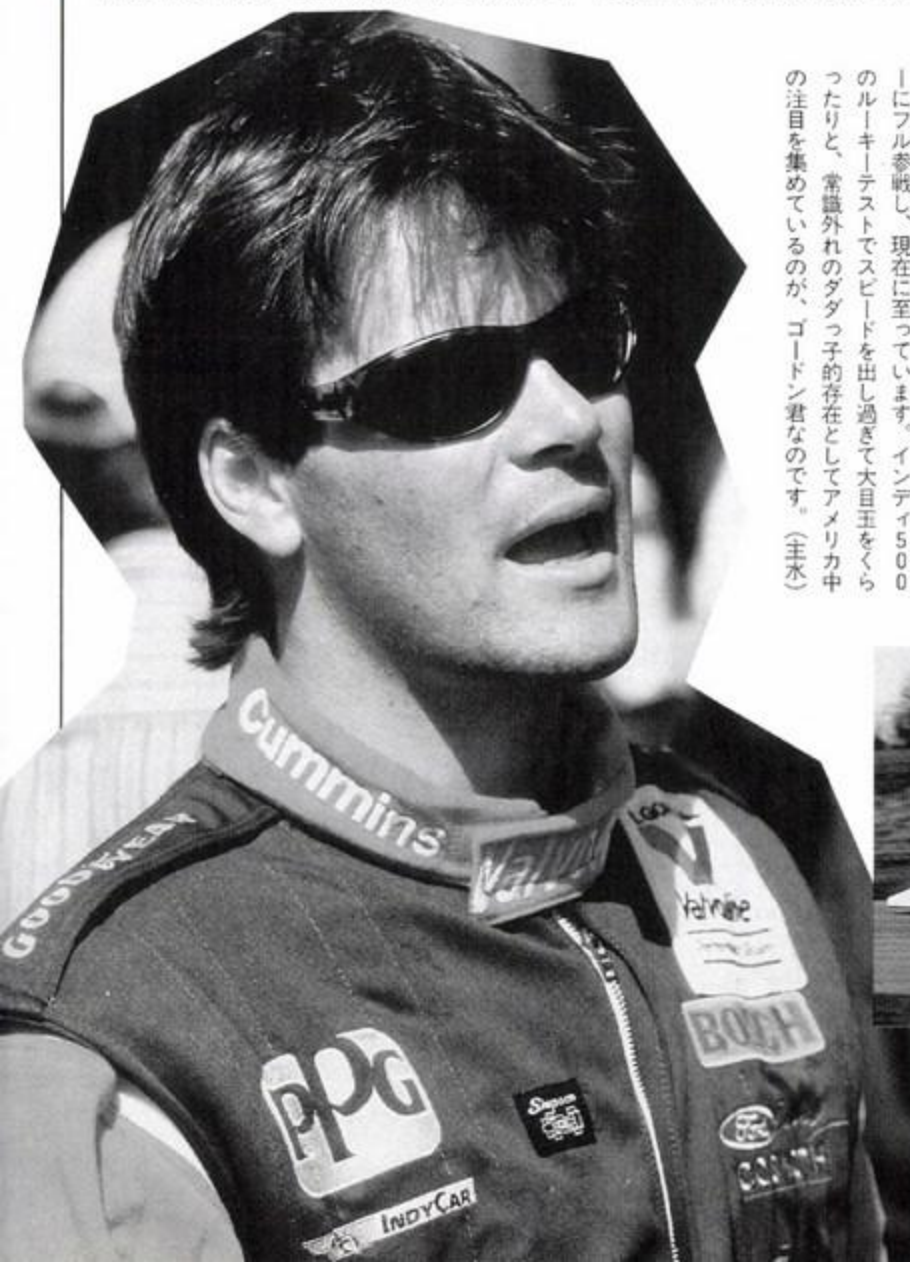
早速ロビー・ゴードンのプロフィールを紹介しましょう。ゴードンは、69年の1月2日にカリフォルニアで生まれました。そもそもロビー少年のお父さんのボブさんは、オフロードレーサーとして活躍していたのです。ロビー少年は7歳でモトクロスを始め、85年、16歳の時にはオフロードレース（こっちは4輪ね）で初優勝しています。その後、フォードやトヨタといったワークスチームで、スタジアムレースやオフロードレースを戦って、数々のレースで優勝しています。

90年にはIMSAのデイトナ24時間に出場、GTOKクラスをシ/MクーガーXR7で走ったゴードンは、見事クラス優勝を遂げています。砂漠のレースで培われた強靱な体力を武器に、以後3年連続でデイトナ24時間のクラス優勝をすることになります。93年からはインディカーにフル参戦し、現在に至っています。インディ500のルーキーテストでスピードを出し過ぎて大目玉をくらったりと、常識外れのダダっ子的存在としてアメリカ中の注目を集めているのが、ゴードン君なのです。（主水）



今年もロビー君は、昨年と同じバルボリンカラーで走ります。今年もたくさん暴れてネノ

こちらが砂漠で鍛えた体力で恐らく今年も勝負する野性派の男、ロビー・ゴードン、26歳





でも、1年たてば使い道なし……。誰か買っとくれー

莫大な開発費を考えるとF1マシンに値段なんて付けられないの

お金に余裕があるなら考えてみては？ (PAPA)

ちなみに売り主はチームロータス・ジャパンで、イベントなどの展示用に使っていたようですが、なるほど、値段の付けようがないほど高価なF1も、1年たてばタダの不用品。最近では流用できるパーツもほとんど無いし、多くのチームがこうやって売りに出しているんですよ。お金に余裕があるなら考えてみては？ (PAPA)

F1でござるか？ 型落ちなら勉強しまっせ

Q PAPAさんに質問。単純な質問で申し訳ないんですが、F1マシンって、一体いくらぐらいなんですか？ 教えてください。

神奈川県 岡村 隆弘 (24歳)

A 「申し訳ない」って思うんだら、質問すんなよー。「単純」だつて？ そのとおりだよ、そんなの分かるはずないじゃんか。大体F1の値段なんて、あって無いようなモノなんだからさあ。売ってネーからF1なワケで、F3000とか、そこらの吊るしのマシンとは違うのよ、分かってないなあ……。主水も何でこんなハガキ選んだんだよー

なんてフツフツ言つたら、ONSが「ロータス107を700万で売ってるよ」と、カーマガジンの4月号を持ってきた。「ナノ」といって見ると、ありました。「売りたいし売りたい」的コーナーで他の中古車に混ざって、昨年前半に活躍した。ロータス107C。が売りに出されているじゃないですか、お値段は700万円、残念ながら無限ホンダV10は付いてません。

一発即答のコーナー

モータースポーツの情報欠乏症難民の方々に救済すべく開設されたのが当コーナーである。したがって、質問者はありがたがって読むよ〜に。

Q ウチには、スカイラインGT RSターボのミニカーがあるのですが、台座に「スカイライン優勝記念 1982.8.8富士スピードウェイ」と誰かのサインが書いてあるだけで、ドライバーが誰か分かりません。このレース結果と、もし分ればレースの内容を教えてください。サインを見る限りでは、長谷見さんばいですが、

北海道 上田良光 (23歳)

A そのとおり、長谷見さんです。この日開催されたイベントは、「RRC富士チャンピオンズ」で、FP(フォーミュラ・パシフィック)がメインレースで、SS(スーパーシルエット)がサポートレース。このSSで優勝したのが、真っ赤な「トミカスカイラインターボ」を駆る長谷見昌弘で、スカイラインはSS初優勝となりました。スカイラインのこともR30系で今のR33より3代前。ポール・ニューマンが宣伝した「ニューマン・スカイライン」のグループ5規定マシン(直4・2リターボ 570ps)です。

レースは、PPを獲得した長坂尚樹のBMW-M1と、長谷見のスカイライン、星野一義のシルビアターボ(S110)、柳田春人のブルーバードターボ(910)のニッサンのターボトリオが先頭争い。星野はタイヤのトラブルでリタイアとなり、長谷見、柳田、長坂の順でチェ

ッカーを受けました。

ちなみにSSは、84年からJSSとなり、昨年に終了しました。(ミナ)

Q PAPAさんに質問。エディー・アーバインは何人(国籍)ですか？ 日本GP開会式ではアイルランド人として紹介されていたのに、スーツにはイギリス国旗が付いています。昨年、スポット参戦したときはイギリスとアイルランド両方の国旗が付いていたということですが、何か複雑な事情があるのでしょうか？

新潟県 坪井一郎 (23歳)

A あの古館さんに「ひとりIRA」というニックネームをもらったアーバイン。IRAは爆弾テロで有名な「アイルランド共和国軍」の略で、彼は北アイルランドの出身です。

この地域はイギリスからの分離、独立を求めて長い間戦っている、政治的に複雑な地域で、アーバインも法律上はイギリス国籍ですが、アイルランド人としての意識もかなり強いはず。その結果が「ふたつの国旗」になったりしているんだと思います。

ちなみにエディー・ジョーダンもアイルランド、ダブリンの出身。テクニカル・ディレクターのゲイリー・アンダーソンも北アイルランドということで、ジョーダンはアイルランド色が非常に強いチームです。(PAPA)

アキ君、キヤァー！ 教えてチヨウダイ、応援方法を

Q 私は昨年5月の富士で行われたGTレースを見に行つて以来、飯田選手さんのファンノ。でもだからといって、何も知らなければ何もできずに、ただむなし日々を送ってます。そこでナカジさんに、HEL Pというわけ。F3000に参戦し、頑張っている飯田選手さんの身近で応援するには、どんな方法があるのですか。ぜひ教えてください。また彼のファンクラブがあるのでしょうか。長野県 前島のぞみ

A 質問の順番とは違つてしまってますが、先にファンクラブについてお答えします。飯田選手本人に聞いてみたのですが、いわゆるファンクラブというのはいないそうです。多分、前島さんが見たのは、雑誌の誌上でやつてい



今年F3000もフル参戦が決定ノ

るヤツでしょう。姉妹誌「レブスピード」でも同様の企画をやつていますが、これはハガキだけで構成されているもので、直接飯田選手と読者が会つたりするのではないようです。そこで、どうやったら身近で応援できるか？ これはもうサーキットに直接行くしか方法はあります。今年、飯田選手は、F3000、JGTC、JTCCと3カテゴリーに出場するので、応援のしがいもあるつもりです。で、サーキットに行ったら、必ずパドックバスやピットウォークバスを買いましょう！ そうすれば、本人に会える確率はかなり高くなります。さらに本人と話したいならテストに行くのがオススメ。テストはレースと違い比較的ノビリした雰囲気なので、声をかければこたえてくれるはず。飯田選手も気軽に声をかけてほしいぞーです。(ナカジ代理 かの)

るヤツでしょう。姉妹誌「レブスピード」でも同様の企画をやつていま



飯田選手は見た目は完全にこのセンだけ、ノセるとこんなポーズもしてくれる

ASKING ON 95解答陣からのごあいさつ

PAPA	F1セミレトロもの	とりあえずF1ものは私の所へどうぞ。それから70年代あたりのレトロものにもお答えします。どんなにオマケな質問でも、若くかわいい女の子だったら親切丁寧に答えちゃう。チャンパン着あての質問も担当します。
あ	ツーリングカーメカものドラテク関係	ニューツーリングは95年からスーパーツーリングという名前になったんで私の担当もスーパーツーリングってことに。それから日本陸連会主催のこの私が、メカニズム関係とレース入門方法なんて質問にお答えします。
ナカジ	ドライバーものその他よろず相談	担当は特になし。というわけで逆に何でも受け付けます。「こんなハガキかいたこと聞いてもいいのかなあ」と不安になったら、迷わずワタまでどうぞ。でも、専門的な質問は、それぞれの各担当者にお願いします。
ミナ	GT、N1いろいろ	人気のGT、プレシーズンから見続けているN1耐久ラウンドシリーズ、そしてモデル入門フォーミュラ、プロダクションカーレースなど、多岐にわたつてお答えします。あと、分る範囲でのレトロ物についてもOK。
かの	近代の全日本F3000と国内外ラリー	89年の入社以来、ずーっと全日本F3000と、WRC、全日本ラリーの担当をしています。このカテゴリーの最近のことが一番得意なところ。それより古いことかもキチンと調べて答えてあげます。任せちゃーだい
けいけい	WRC全日本ラリーラリーレイド	ラリーラリーラリーノ。ラリーのことならWRC、全日本、ラリーレイド、さらに量のことまで何でも僕のところへ。ラリー界の「カワイちゃん」を自認するラリーオタクの僕が、どんな質問にでもお答えします！
ONS	チームやメーカー・スポンサー関係	個人的にはフォーミュラよりGT、ツーリングカーの方が好き。でも、それぞれのカテゴリーには強力な専門家がいますので、チームやメーカーやスポンサー関係は私にどうぞ。ホンダ車と外車のこともお答えします。
あられ	国際F3000以下海外のレース全般(除USA)	やっぱり牧瀬かなノ。エッ？アスティングオンなの、じゃあね。F1とUSAもの以外の、海外のレースはまとめてメンドーみるよノ。アッ、60年代とかの古いF1だったら分かるかもしれない。あとはテレビと並行ネット
主水	USAものプラモデルよろず分業	アスティングオンの担当。インディカー、NASCAR、IMSAなど北米系ならホクの分担。その他にもプラモデルとか、キャンキャルとか、誰に聞いていいかわかんないものもホクに、こちらで勝手に解答者を決めてあげます。

応募するにも しきたりあり



さて、R'onを読んで、気がついてしまった疑問、テレビを見てアレッと思ったこと、そんなことが気になって気になってどうしようもなくなる前に、ハガキに質問を書いてすぐに送ろう。あて先は〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「アスキングオン」係まで住所、氏名、年齢、職業、質問に加えて、左に書いてある解答者を必ずひとり選んで指名してください。特別に優秀な採用分には左の特別懸賞品か、R'onステッカーをお送りします。ということになっていますが、R'onステッカーが現在、品切れ状態なのでちょっと時間がかかります。ご了承ください。

アメリカもの担当の私が、久々に活躍できた今回のロビー・ゴードン君伝説物語はいかがだったでしょうか。まあ、性格的にはアメリカ版マンちゃんだと思っていただければよろしいのではないのでしょうか。ふつけれたらキチンとお返しするというところで、去年のレースでエディー・チャーパーンに思いっきり突っ込んだというのは、インディカーでは既に逸話になってると本誌特約のメキシコ人ライターの高野氏が教えてくれました。

今回の特別懸賞は、ポルシェ911カレラのカテゴリで、911、928、968の合体カタログを2冊一組でプレゼントします。じゃ、またね。

レーシングオン No.189号は 3月31日(金)発売です

次号予告……F1世界選手権開幕戦 ブラジルGP緊急速報
WRCポルトガル・ラリー、全日本F3000&F3開幕戦
インディカー第2戦 サーファーズパラダイス、他

表2見開き	……トヨタ自動車株
P4	……PIAA株
P40、51	……ニッサンモータースポーツインターナショナル株
P65	……株パシフィック・トラベラーズ・エージェンシー
P73	……コシモズモータースポーツ
P75	……株ジャパンレーシングアカデミー
P77	……ヤマハ発動機株
P80	……カリレーシングジャパン
P81	……アクティブカークラブ・フェスティカ
P83	……TIARA Racing Service
P85	……チャリオットレーシング
P88	……Crystal racing/NAGAO KART/ PLAY MATE/マーメイドレーシング
P97	……ペトルブインターナショナル株
P100	……株ウイングス・コーポレーション・ジャパン
P103	……阪急交通社
P104-115、121見開き	……株ブリヂストン
表4	……スズキ株

●広告に関するお問い合わせは☎03-5430-4441広報部まで

AD CONTENTS

STAFF FROM EDITORS

CHIEF EDITOR	中島 敦
EDITORIAL STAFF	大西 顕夫 中村 和哉 竹村 正則 菅野 和也 菅越 和也 川喜田 研 有富誠一郎 古賀 敬介 西山 平浩 家村 浩明 堀田 浩重 佐藤 幸治 酒藤 章一
CONTRIBUTING EDITORS	二村 保博 金子 博 澤田 賢志 西山 剛由
STAFF PHOTOGRAPHERS	後藤 恵二 佐藤 直樹 吉岡 広樹 木村 祐一 丹野 弘城
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS	
ART DIRECTOR	
DESIGN STAFF	
編集委員	三好 正己

“レーシングオン” 3-31号 No.189
発行所：株式会社ニューズ出版
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
広告部 TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5486-7402
販売企画部 TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
編集部 TEL:03-5430-4462 FACSIMILE:03-5430-4460
発行人：西ヶ谷治男 編集人：中島 敦
印刷：大日本印刷株式会社

“RACING ON”
3-31 1995 ISSUE No.188 PUBLISHED 31 MARCH
PUBLISHED by “NEWS PUBLISHING Co., INC.”
2-4-7 MISHUKU, SETAGAYA-KU,
TOKYO 154 JAPAN
ADVERTISING TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5486-7402
SALES TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
EDITORIAL TEL:03-5430-4462 FACSIMILE:03-5430-4460
PUBLISHER HARUO NISHIGAYA
EDITOR:ATSUSHI NAKAJIMA
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

●本誌中の記事、写真、イラスト等の無断転載、使用を禁じます

●チャリティーイベントの話が3回も続いて
恐縮ですが、3月5日、無事に開催すること
ができました。集まった義援金は389万
円。多方面からの援助があったとはいえ、
正直言って期待を上まわった。それだ
けモータースポーツファンがいるというこ
ともうれしかったし、わずかで被災地の方の
役に立てたと思うと、非常に意義のあるイ
ベントだったと覚えるでしょう。改めてご協力
くださった方々に感謝いたします。(ナカジ)

●新作映画「ガメラ」が、ガメラとキヤ
オスの起源にささか無理があるものの、最近
のゴジラシリーズみたいに「へんな怪獣や野
獣は出てこないし、ひたすらガメラvsキヤ
オスに終始して、まるで「T2」のように最後
まで面白かった。ヘンに子供に媚びることも
なかったし、ガメラがピンチのシーンでは
会場から「ガメラ死んじやったの？」なんて
子供の声も聞こえてきて、ほほえましい雰囲
気も最高だった。(ONS)

●僕のロードスターが帰ってきた。ベッコリ
とへこんでいたボディサイドは壁のように滑
らかな曲線を描き、5年前の購入以来見たこ
とがないくらいにピカピカと光っている。そ
れと引き換えに、修理の間借りしていた車、ト
ヨタ・コルサは僕の元を去っていった。10年
以上前に作られた「えびちゃん」の不細工な
ボロ車はしかし、良く動き、エンジンは超非
力ながらも特に不満はなかった。どうやらた
った1カ月ながらも情が移ってしまったよう
で、一瞬「これでもいいかな」と思っていま
った自分は10年後、一体どんな車に乗ってい

るのか少し心配になった。(けいすけ)

●私は今とってもHAPPY! なぜって、
5月にボン・ジョヴィが来日するからよ。あ
ら、愛しのジョー。あなたは相変わらずおほ
さんパーマみたいな髪形で、実は顔は大き
くて、なのに自分が世界で一番いいオトコだ
と勘違いしてませんか？ そしてもう狂ったよう
にマラカスを振りながら「KEEP THE
FAITH」を歌ってくれますか？ あ、
来してみたいわ。(次なる目標は
オザケンのおケツトよ、ステファニー山田)

●週末に大雪が降ったり、季節外れの台風が
来たりせず、オレが逃亡もせず、遠慮もし
せず、ちゃんと入籍してれば、この本に「
TCC開幕戦の結果が載っていることと思
います。一体、誰が勝ったんでしょうか？ 関
谷さん、レイド、ソーパー、この辺が本命だ
と思うけど、穴として……と言っただけは失礼だ
けどオレが推したいのが、影山正義と中谷さ
ん。今週末が楽しみです。(A)

●2月末、社員旅行で21年ぶりに宮城へ行っ
た。21年前は大沼川を走るC61やC57を撮っ
たっけ。今回、シーガイアの施設は全く利用
せず、いざ都井岬へ。途中、幸島付近に野
猿はいるわ、野性の馬は出てくるわ、海はす
つこくきれいだわ、刺身定食はうまくて安い
わ、サボテン公園にはロハで入れるわで、本
当に感慨にも行きたかったんだけど、いやあ
良かった。帰って来て、淡谷駅で遭遇した悲
惨な車禍を思い出せば、わ……。(私の
知り合いで自殺した人が7人もいる。ミナ)

●歳とトルより、公介とくるみより、耕介

と麻由美より、最近ハマっているのが吉宗
と麻の午後、NHKつけっ放しにしてたっ
らハマちゃんか、オイオイ男の包帯外した
らあるが、ケツコウ面白くて、ただ登場人
物が多く、すべて把握してないのが、少し
髪型とか顔に慣れがあれば分かりますの
に、まあ時代劇じゃ、そんなの無理で、もうひ
とハマってるのがNINKUよ。(あられ)

●インディカーの開幕戦のマイアミに行った
一番印象的だったのは、お客さんが大車にさ
れていくということ。たった15ドルのバド
ックバスを買えば、ベンスキーのモノコックか
ら、ナマのホンダのエンジンまで見られるし、
エマソンに「エモッ、サインよーい」とい
とかいつてサインをもらえろ。コースサイド
の観客席にはマシンが通るたびに砂やらタイ
ヤのゴムやらが飛んでくるし、ビット作業だ
って、屋根も壊れないからランドスタンド
からは全部見えるのだ。アメリカのファンは
優遇されてるぞ。

(自分以外のお土産はなんとか買った。主志)

●激夜の後だけに起こる、チンパン現象が
常時維持できるようにすれば、それは春の訪
れである。疲れていなくても精神状態はか
り分製気味で、脚と場所を違はず、奇声をあ
げたり、踊ったりしたくなる。私はこれを精
神の花柳症と呼んでいるのだが、空気中の
スキ花粉が、脳に何らかの影響を与えている
のは間違いないさそうだが、まあ今年の日差
しの中、街行く人々が投げかける、イブカ
シゲな視線が眩しい……。(PAPA)

JTCCがいよいよ開幕、2年目の今年も人気爆発しそうだよね
F3000やF1も続々シーズンインして、モータースポーツ春真っ盛り
新生活をスタートするアナタ、R'onプレゼントで運だめしでもしてみたら？



A

ナカ様ファンなら 絶対欲しいでしょー PIAAウォッチだよ

PIAAといえば中嶋悟、中嶋といえばPIAAということで、ナカ様ファン御用達、PIAAのF1レーシングウォッチをプレゼント。ティレルF1、監督ナカ様、影山F3000の3タイプをそれぞれ1名様に。提供：PIAA

B

祝、F3000全戦中継開始 これがテーマソングだ！

今年からフジテレビで全9戦の中継が始まる全日本F3000。解説はF1でおなじみの今宮さんだし、今から放送が楽しみだよね。このF3000中継のテーマ曲、「ポールポジション」のCDシングルを4名様に。提供：フジテレビ



POLE POSITION
Isamu Ohashi



C

あのセナ様の愛唱歌 "カンサンアメリカ"

昨年6月に行われたセナ追悼のミサで、集まった人々が合唱したのが「カンサンアメリカ」。生前のセナが最も愛したという、このブラジルのラブソングのCDを5名様にプレゼント。提供：東芝EMI



D

GT-FOURのピンバッジ なぜか知らんがドイツ製だぞ

新型GT-FOUR ST205を投入、昨年のダブルタイトルに続き、WRC3連覇を目指すトヨタ。そのセリカのピンバッジを3名様にプレゼント。ドイツ製だったりするあたりが、何だかうれしいのよ。提供：トヨタ自動車



E

こっちはセリカのポストカード シュバルツってのが渋いでしょ

こっちはセリカGT-FOURのポストカード。種類はカンクネン、オリオール、シュバルツの3種類。あえてシュバルツに応募するというマニアックなアナタ、編集部けーすけのお友達になってあげてね。各10名様。提供：カストロール



F

な、何だ？ 何なんだ？ 全日本F3000の SMAPかあ！

全日本F3000期待の若手、山本勝己、高木虎之助、飯田豊、影山正美の4人が逞しい肉体で迫る鈴鹿サーキットのポスターを3名様に。このカッコでピットウォークしたら、女性ファンが激増しないかな？ 提供：鈴鹿サーキット

G

限定/94タイトル獲得記念 シューマッハーTシャツ

シューマッハーの94年チャンピオン獲得を記念した、フジテレビF1クラブ特製のTシャツを2名様にプレゼント。限定版だからよそでは手に入らない貴重品だぞ。サイズはフリー。提供：フジテレビF1クラブ



【2/17号プレゼント当選者】A：セリカミニカー 林田真一、佐藤真一、東京都、羽賀啓介 B：マイルドセブンブルゾン 藤原典、和久健雄、山口真一、清水泰、松本康、鈴木健二、他7名 C：ポロシャツ 野田真、吉野晃弘、野田真、富貴次真、三浦典、坪内大介、他17名 D：アドバンパズル 北海道、佐々木美幸、山口真一、河村美佳恵 E：ファルケンカレンダー 長野県、石井泰夫、秋田県、藤原典、京都府、伊藤浩一、滋賀県、田辺弘隆 F：キャメルトロフィーバック 福原崇、根本吉男、埼玉県、池田謙二、大阪府、森敦史 G：右京ポスター 福岡県、森田正夫、鳥取県、田嶋淳、岩手県、清口陽子、広島県、長沢明美、三重県、遠藤由香里 H：ブリッツカレンダー 福原崇、伊藤和典、千葉県、中嶋真一、宮城県、千成孝、神奈川県、水野真美子、石川県、越野裕二 H：グッドイヤーカレンダー 愛知県、松原薫、香川県、山田祐一郎、岡山県、富田啓二、山形県、大森正明 I：F1ビデオ 福岡県、新野正二、北海道、鈴木理恵(敬称略) おめでとーございます。

R'on 3/31
プレゼント応募券



3 長谷見昌弘
ユニシアジェックスプリメーラ

- タイヤ プリヂェストン
- エントラント ハセミ・モータースポーツ
- シャシーメンテナン ス ハセミ・モータースポーツ
- エンジンメンテナン ス 東名エンジン(写真はテスト時)



1 関谷正徳
トヨタ コロナ エキシヴ

- タイヤ プリヂェストン
- エントラント TOYOTA TEAM TOM'S
- シャシーメンテナン ス トムス
- エンジンメンテナン ス トムス



6 寺田陽次郎
カストロール・ランティス

- タイヤ ミシュラン
- エントラント YTRwithMAZDASPEED
- シャシーメンテナン ス モーラ
- エンジンメンテナン ス マツダ



5 眞田睦明
ジャラーナBPダンロップBMW

- タイヤ ダンロップ
- エントラント チームトランスグローバル
- シャシーメンテナン ス MRB KAWAGUCHI
- エンジンメンテナン ス BMW M GmbH(写真1294年)



11 原 貴彦
BPオイル・ランピオ・シビック

- タイヤ トーヨー
- エントラント object T
- シャシーメンテナン ス シフト
- エンジンメンテナン ス 無限



10 スティーブ・ソーバー
BMW318i

- タイヤ ヨコハマ
- エントラント BMW Motorsport Team Schnitzer
- シャシーメンテナン ス チームシュニッツァー
- エンジンメンテナン ス BMW M GmbH



15 田中哲也
PIAA CIVIC VTEC

- タイヤ プリヂェストン
- エントラント NAKAJIMA PLANNING
- シャシーメンテナン ス 中嶋企画
- エンジンメンテナン ス 無限



14 服部尚貴
ジャックス シビック

- タイヤ プリヂェストン
- エントラント JAGCS MOONCRAFT MOTOR SPORTS PROJECT
- シャシーメンテナン ス ムーンクラフト
- エンジンメンテナン ス 無限

1995 ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

戦う マシン カタログ

JTCC開幕戦に参加した28台

第2ラウンド以降40台近い参戦が見込まれている
JTCCが、全日本のトップを切って開幕した
まずは開幕戦に集まった28台の
スーパーツーリングマシンをここで一挙に紹介しよう

Photos/Hiroshige Saito, Hirosharu Saito, Graffiti, Racing on



8 見崎清志
TOYOTA COROLLA

- タイヤ ミシュラン
- エントラント TOYOTA TEAM FET
- シャシーメンテナンス FET POWER CRAFT
- エンジンメンテナンス TRD



13 浅野武夫
FINEBOYSウェッズスポーツ

- タイヤ プリヂェストン
- エントラント 浅野レーシングサービス
- シャシーメンテナンス 浅野レーシングサービス
- エンジンメンテナンス 未定



12 星野一義
カルソニック プリメーラ

- タイヤ プリヂェストン
- エントラント HOSHINO RACING
- シャシーメンテナンス ホシノレーシング
- エンジンメンテナンス 東名エンジン



18 木下みつひろ
エンドレス アドバン BMW

- タイヤ ヨコハマ
- エントラント 株式会社エンドレススポーツ
- シャシーメンテナンス クエスト
- エンジンメンテナンス 東名エンジン



ニューマシンはエンドレスのロゴが入る予定



16 中子 修
Castrol無限CIVIC

- タイヤ プリヂェストン
- エントラント TEAM Castrol無限HONDA
- シャシーメンテナンス 無限
- エンジンメンテナンス 無限



21 一ツ山 康
BP-アドバン318i

- タイヤ ヨコハマ
- エントラント HITOTSUYAMA RACING
- シャシーメンテナンス マックストライ
- エンジンメンテナンス 服部エンジニアリング(写真は94年)



19 金石勝智
ウェッズスポーツマリノ

- タイヤ ヨコハマ
- エントラント RACING PROJECT BANDOH
- シャシーメンテナンス レーシングプロジェクト坂東
- エンジンメンテナンス TRD



35 中谷明彦
オートテックBMW318i

- タイヤ プリチストン
- エントラント オートテックレーシングチーム
- シャシーメンテナンス ステラ・インターナショナル
- エンジンメンテナンス 東名エンジン(写真はテスト時)



33 本山 哲
トランピオ・コロナ

- タイヤ トーヨー
- エントラント object T
- シャシーメンテナンス トリイレーシング
- エンジンメンテナンス トリイレーシング



47 小林正吾
ジャラーナランティス

- タイヤ ヨコハマ
- エントラント ジャラーナ レーシング
- シャシーメンテナンス モーラ
- エンジンメンテナンス マツダ(写真は94年)



39 トム・クリステンセン
デンソーEXIV

- タイヤ プリチストン
- エントラント TOYOTA TEAM CERUMO
- シャシーメンテナンス セルモ
- エンジンメンテナンス TRD



77 清水和夫
GATHERERS・CIVIC

- タイヤ ミシュラン
- エントラント CONCEPT L RACING TEAM
- シャシーメンテナンス Pテクニク
- エンジンメンテナンス 無限

1995 ALL JAPAN
TOURING CAR
CHAMPIONSHIP

戦馬
カマシ
ウ
グ
カタ
ログ



25 影山正美
ADVAN COROLLAセレス

- タイヤ ヨコハマ
- エントラント 土屋エンジニアリング
- シャシーメンテナンス 土屋エンジニアリング
- エンジンメンテナンス 土屋エンジニアリング



22 茂木和男
アドバンBMW

- タイヤ ヨコハマ
- エントラント TEAM ADVAN YAMAICHI
- シャシーメンテナンス ギアーズ
- エンジンメンテナンス 東名パワード



レースでは94年と同様のカラーリングになる



38 光貞秀俊
デンソーCORONA

- タイヤ プリヂェストン
- エントラント TOYOTA TEAM CERUMO
- シャシーメンテナンス セルモ
- エンジンメンテナンス TRD



37 ミハエル・クルム
トヨタ コロナ エクシヴ

- タイヤ プリヂェストン
- エントラント TOYOTA TEAM TOM'S
- シャシーメンテナンス トムス
- エンジンメンテナンス トムス



73 ヨアヒム・ピンケルホック
BMW318i

- タイヤ ヨコハマ
- エントラント BMW Motorsport Team Schnitzer
- シャシーメンテナンス チームシュニッツァー
- エンジンメンテナンス BMW M GmbH(写真はテスト時)



68 福山英朗
DoCoMoCOROLLA

- タイヤ ダンロップ
- エントラント DANDELION RACING
- シャシーメンテナンス ダンディライアンレーシング
- エンジンメンテナンス TRD



87 アンソニー・レイド
HKSモトローラベクトラ

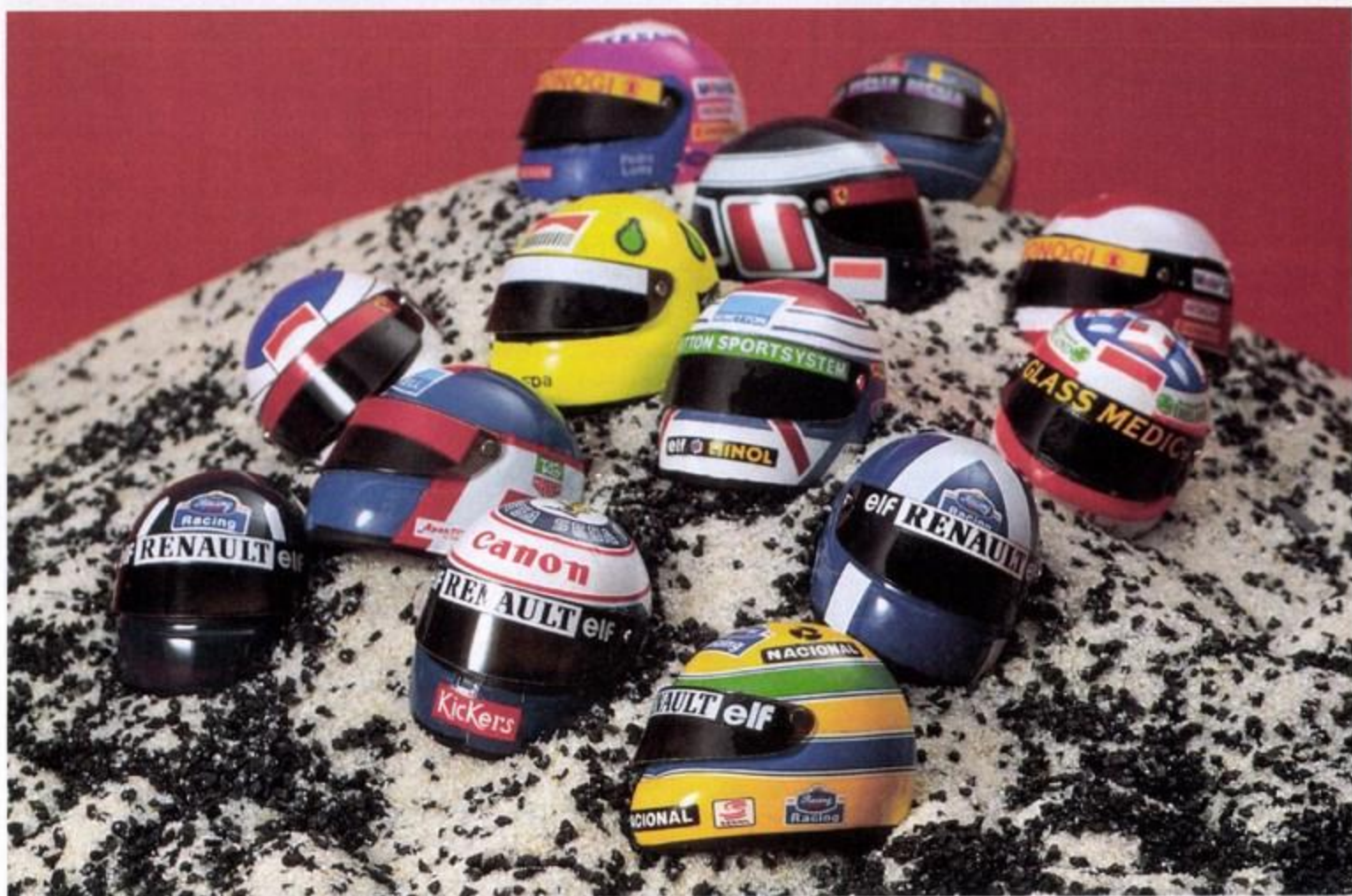
- タイヤ ミシュラン
- エントラント HKS MOTOROLA OPEL Team Japan
- シャシーメンテナンス HKS
- エンジンメンテナンス HKS



86 ジャスティン・ベル
HKSモトローラベクトラ

- タイヤ ミシュラン
- エントラント HKS MOTOROLA OPEL Team Japan
- シャシーメンテナンス HKS
- エンジンメンテナンス HKS

MINIATURE HELMET



1/12スケールに込められたプライド

「尊敬するロニー・ベテルソンのヘルメットのカラーリングを真似したんだ」

元F1ドライバーのエースドライバー、ミケール・アルボレートは自分のヘルメットのデザイン由来をこう説明している。「北欧の貴公子」と呼ばれ78年モナコで命を落とした偉大なドライバー、ベテルソンはそのヘルメットをブルーとイエローにペイントしていた。そしてこの色の組み合わせは、言うまでもなく彼の祖国、スウェーデンの国旗の色である。

ベテルソンに限らず、自分のヘルメットをナショナルフラッグと同じ色に塗るF1ドライバーは多い。そのものズバリのマンセルを筆頭に、セナ、ベルガー、シューマッハー、ハッキネンなど枚挙にいとまがない。今年から晴れてウイリアムズのレギュラードライバーの座を射止めたクルサードはスコットランド出身のイギリス人である。イギリスはイングランド、ウェールズ、スコットランド、北アイルランドの4つの王国から成る連合王国であるが、それぞれ独立心が強く、例えばスコットランド人は自分のことを「イングリッシュ」ではなく「スコティッシュ」と呼ぶ。そしてクルサードのヘルメットにはスコットランドの旗のカラーリングが施されている。余談ではあるが、北アイルランド出身のエディ・アーバインのレーシングスーツにも同様の理由が、イギリス国旗と並んで北アイルランドの旗のワッペンが着いていた時期があった。

このように、年間を通じて世界中を転戦するF1ドライバーにとって、ヘルメットは自分のアイデンティティを主張する手段のひとつである。だからこそ我々はそこに、そのドライバーが背負っているモノを見て取れるのだ。

デimon・ヒルは偉大なチャンピオン、グレーム・ヒルを父に持つ。彼のヘルメットのデザインが、亡き父のものを継承していることは有名だが、それは同時に、常に父と比較される運命を享受していることも意味

する。「親の七光」などと言われる続けた彼が、見事自力でトップドライバーの仲間入りを果たした94シーズンはまた記憶に新しいが、ヒルは自らヘルメットを父と同じデザインにすることで自分を鼓舞していたのかもしれない。

ふだんはあまりパツとしない表情のヒルが、ヘルメットをかぶった瞬間、ドキッとするのは眼光鋭く精神を表情へと変身するシーン。シーズン中幾度となく見られた。ドライバーにとってヘルメットをかぶるといふ行為は、日常のすべてを遮断して、自分の意識をコンパットモードに切り替える儀式なのであろう。

今回紹介する、ポルトガルのオニクス社製の1/12スケールダイカストミニチュアヘルメットは、ヒルをはじめプロスト、マンセル、アレジ、片山右京、ベルガー、ハーバート、パリチエッロ、フィッティパルディ、そして新発売のセナなど数多くのF1ドライバーのミニチュアヘルメットがラインナップされている。精巧なミニチュアカーで有名なオニクス社製だけに、カラーリングはもちろん、パイパーやスポンサーロゴまで精密に再現されているのは言うまでもない。一つずつプラスチックのクリアケースに入っているの、机の上で自分のひいきのドライバーのものをさりげなくディスプレイしておくのにもピッタリ。また、値段も手頃(各1000円)に設定されているので、全種類をそろえてみるのも楽しいだろう。

ヘルメットに込められたドライバーのメッセージ、その意味するところを理解できた時こそ、新たなF1の魅力を見ることができるかもしれない。



クリアケース入りの他に、キーホルダー付きのものもある(各1200円)。残念ながらハッキネンモデルは現在発売中止、シューマッハーモデルも発売の予定はない

SPONSOR

BBS®

サーキットで磨かれた ドイツの技術 BBS

レースでプロモーション

ル

・マン24時間耐久レース。毎年6月にフランスで行われるこの伝統のイベントは、今年で63回目を迎える。たくさんの国産マシンの出場が予定されている今年のル・マンは、かつてないほどの注目を浴びていると言えるかもしれない。

エンジン、シャシーなどに想像を絶する負荷がかかるル・マンでは信頼性が何よりの武器になる。耐久レースで好成績を得るためにはつまらないトラブルは無用だ。そのような状

マシンによって争われるル・マン24時間レースだ。昨年発表したモデル「LM」はその名の通り、ル・マン24時間レースに由来しており、そういった意味では同社にとっても今年のル・マンの注目度アップは気になるところだろう。

72年にフォード・ワークスのカプリにサポートを開始したBBSは、当時のETC（ヨーロッパ・ツーリングカー選手権）でチャンピオンを獲得、一気にモータースポーツ界で力を付けていった。以来、ドイツでは長年にわたってBMWやボルシエなどドイツの自動車メーカーと共にレースをサポートし続けてきた。そして近年ではF1のトップチームにも採用されるようになった。今年BBSホイールを使用するチームを挙げてみると、フェラーリ、ベネトン、リジエ、そしてインディカー・チャンピオンマシンのペンタスキーなど、おなじみのトップチームばかり。つまりこれらのトップチームが信頼を置いているのがBBSのホイールなのだと見える。

一方、ツーリングカーに目を向けてみても、JTCCに参戦しているシュニツァーのBMW318iの足元もBBS。彼らをはじめ、DTMのメルセデス・ベンツ、オペルなど、BBSの地元ドイツのマシンには欠かせないアイテムとなっているようだ。

同社としてはモータースポーツに関してはスポンサーというよりも、あくまでサポートというスタンスをとっている。しかし、その期待通りの「信頼性のサポート」こそが、ユーザーがBBSに求めている何よりのものなのかもしれない。

数多くのレースに参戦し、トップチームの信頼を獲得しているのがBBSなのだ。

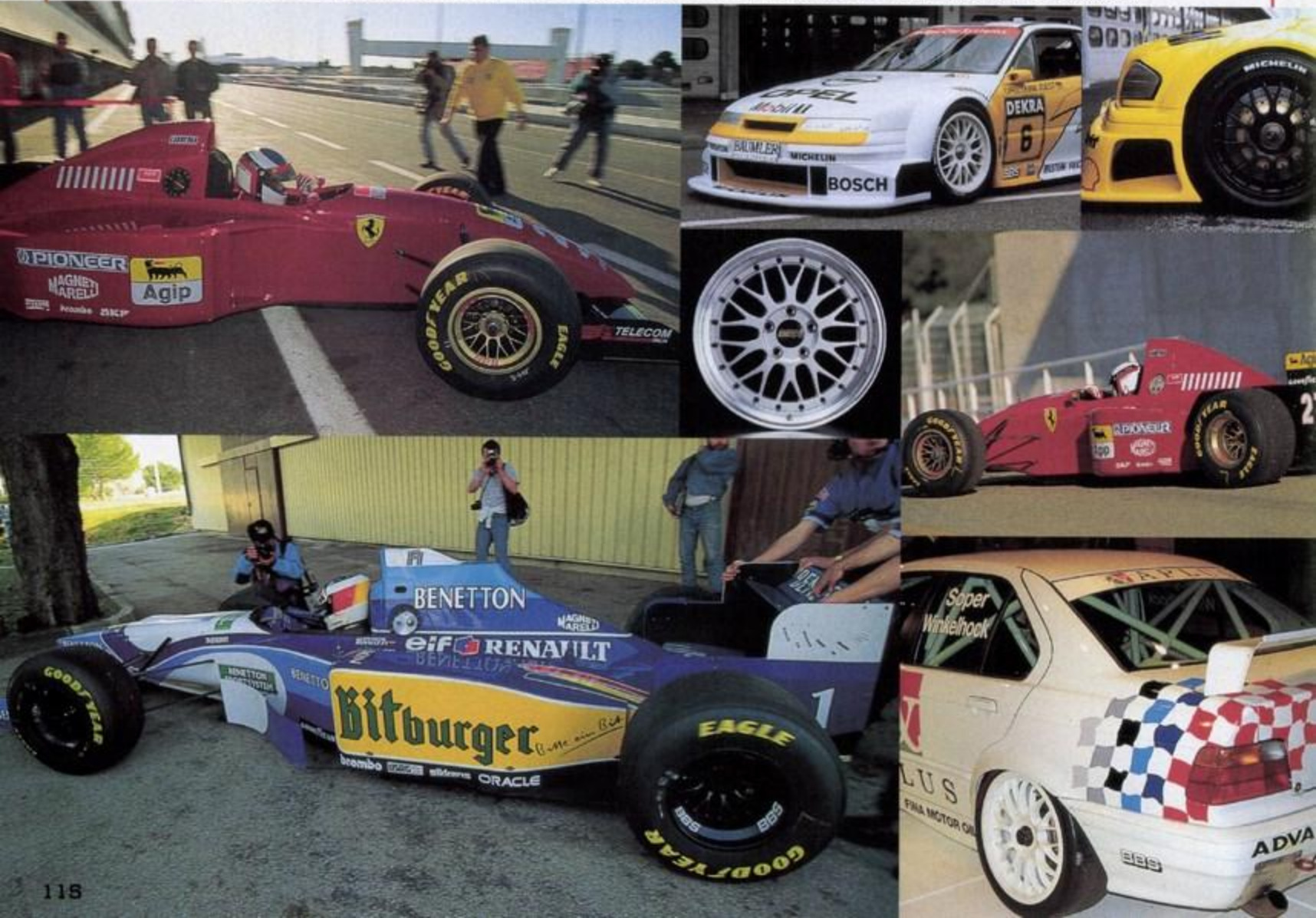
況では、ある意味ホイールなどのパーツはエンジンやシャシーなどと比較にならないほど、トラブルは許されないと云っても過言ではない。つまり信頼性がキーになるのだ。

クルマ好きの人だったら、BBSの3文字を知らない人はいないだろう。ツーリングカーレースをはじめ、F1やインディカーなどトップフォーミュラでも使われているホイールメーカーだ。

そのBBSが最近力を入れているのがGT

正式名称：日本BBS株式会社
所在地：東京都港区芝2-28-8
設立年月：83年5月
資本金：13億円
従業員：10名
業務内容：BBSドイツより自動車用ホイールの輸入・販売

現在BBSが力を入れているのがタイプLM。その名のとおり、ル・マンをイメージしたモデルで、スーブラ、フェアレディ、スカイライン、RX-7、GTOなど多くの国産GTマシンにも対応している



チーム・ルマンの山本勝巳とX JAPANはともに89年にデビュー。世界進出という共通の目的に共感したような



X JAPAN Racing Team 体制発表会

X JAPANがF3000に登場!
世界に誇るロックグループ「X JAPAN」が全日本F3000開幕戦でチーム・ルマンの山本勝巳をサポート、その発表会が2月27日開かれた。この日はあいにくバンドのメンバーは姿を見せなかつたけれど、開幕戦の鈴鹿には登場する予定だとか。ここはひとつバドックパスを奮発して、X JAPANに会いに行こう!



PIAAガールのみなさま〜♡今年もミロシク
「PIAA NAKAJIMA RACING TEAM」と「ミロシク」の発表会があった。で、ここは「ガールズ」に注目。ズラりとそろった皆さんはどうも身長順に並んでいるみたい。で、スカートの5人はみんな163cm以下、レオタード姿は165cm以上。つてことは、この辺がポーターラインなのかしら?

向かって左から背の高い順にズラ〜りと勢ぞろいの15名



クイーンに輝いた、中山麻衣子ちゃん(左)と神口奈々ちゃん(右)



空力パーツの開発つてタイヘンなんです
今シーズンからエアロパーツ解禁のJTCCだけど、みんないろいろ試してるのがテスト。で、前号のウラネタの証拠写真がコレだ。榎やさんがフロントスポイラーを金ノコでギコギコ……つていうアレ。でも、こういう地道なトライの結果、「セレス、ソーパーBMWに次ぐタイムをマーク」できるようになるんデス。

テストでは絶対調のカローラ・セレス。影山正美はF3000ともどもヨコハマのエース

スポイラー下のリップの部分をギコギコギコ……つて具合に。まさにレースの職人芸



世界中からニュース、トピックス、よもやま話をどうぞ!

TOPICS FROM AROUND THE WORLD
NEWS DR?

Photos/Shoichi Sudoh, Racing on



優勝したTAGホイヤーチームの面々。「ワレシィ〜」



**初心者だもOK
速さの秘訣は
このヘルメット!**

トム・クリさん、ナニ気張っちゃ
やっつんの? なになに、「ボクノ
メットカブレバ、カナライチバ
ンニナレル」ってか? ミハ・ク
ルやデ・ラを引き連れて、センバ
イさんは大暴れ。ベスカっていう
カートコースで遊んだんだけど、
でもこの日勝ったのは何を隠そう、
トム・クリのメットをかぶった女
性のチームだったのです。

**今シーズンの
エッソクイーンは
ダブル「麻」**

90年から続いているフォーミュ
ラ・トヨタも今年で6年目。その
FTをずうっとサポートしている
エッソのレースクイーンが今年も
決定。左の吉浦麻子ちゃんは、エ
クボと小さい目がチャームボイン
ト。右の高橋麻美ちゃんは、「いつ
も明るくて元気」がセールスポイ
ント。JTCCの時もいるから、
サーキットで見かけたらヨロシク
ね♡

麻子ちゃん(左)はカラオケ大好き、麻美ちゃん(右)はフルート演奏が特技



トム・クリメットは心臓ドッキドキのグリッド2番手だい!



目つきがちょっとこわいトム・クリさん。でも、このヘルメットが御利益をもたらした?

TOPICS FROM AROUND THE WORLD

WHEEL

INDYCAR

RACE REPORT

マイアミ市街地コース
全長2.943km

PPGインディカーワールドシリーズ 第1戦

●マールボログランプリ・オブ・マイアミ・プレゼンテッド・バイ・トヨタ 3月5日 マイアミ市街地コース
●天候:晴れ 観客:9万人(ソールドアウト)

いよいよ開幕した今年のインディカーシリーズ
去年、圧倒的な強さを発揮したペンスキーは全くいいところがない
予選からずば抜けた速さを見せたのは、ニューマン・ハースに戻ってきたマイケルだったが
30度近い気温と、ランオフエリアの全くない市街地コースを制したのは
94年のルーキー・オブ・ザ・イヤー、ダークホースのジャック・ビルヌーブだった

Photos & Report / Masahiko Amano



インディ開幕戦は、灼熱のサバイバルレース ジャック・ビルヌーブが優勝をさらう

マイケル・アンドレッティ、ダニー・サリバンといったベテラン勢が次々と脱落していく中で、コンスタントに走り切り、ピットストップにも助けられてトップに浮上。そのまま逃げ切ったビルヌーブ





公道部分と公園路を組み合わせたマイアミの市街地コース



金曜の時点では暫定ポールだったジル・ド・フェランだが……



インディカー初優勝のチャンスもあったクージェルミンだが、ピットストップの際にビルヌーブに抜かれて2位でゴール



開幕戦を制して通算2勝目のジャック・ビルヌーブ



さあPPGインディカー・ワールド・シリーズの開幕だ。今年はおーストラリア、サーフアーズパラダイスが第2戦目となり、代わってフロリダ州南端の街マイアミが開幕戦の舞台となった。年間レース数も16戦から17戦に増え、いつもより2週間早いシーズンインだ。

IMS Aのレースを10年以上も開催してきた実績を持つマイアミストリートサーキットは、マイアミ市街地の公道と、湾に隣接するバイセントリアルパーク内の外遊路を使っている。ただし、IMS A時代とは逆の時計回り。ランオフエリアが小さい仮設サーキットにもかかわらず、超の字がつくほどのハイスピードな性格になっている。

そんなリスキーで、スリリングなコースで最速タイムをマークして、ポールポジションを獲得したのはマイケル・アンドレティだった。とにかくアクセルを踏み込んで、マシンの暴れても何とかコントロールしてしまおうという感覚的なドライビングを予選から披露。小さなミスが即座に大きなクラッシュになるだろうが、とにかく、踏んでいく。マイケルらしい走りだ。去年はレイナードのセッティングがうまく出せずに悩んだ彼だったが、95年型ローラとの相性はいいようだ。

ローラは90年から93年まで、4年連続のチャンピオンシャシー。しかし、去年は1勝しかできなかった。88年にはマーチとのシエラ



センシティブなセッティングでポールポジションのマイケル

競争に勝利したローラだが、7年の後、今度はレイナードによって最大勢力の座から引きずり下ろされた。開幕戦の95年モデル数を比べると、レイナードが10台でローラは8台。今年、ローラはナンバーワンチームのニューマン・ハースに力を集中、レイナードにさらわれた評判の奪回を目指す。その第一歩が、マイケルのポールポジション奪取によって踏み出されたわけだ。

マイケルに0.38秒差で予選2位につけたのは、マウリシオ・グージェルミン。マシンはバックウエストのレイナード・フォード。去年のグージェルミンはレイナードのワークスチームであるチップ・ガナッシからのエン

トリーながら、待遇はプライベートターナリ。資金不足からテストもほとんどできずにくすぶっていた。だが、今年心機一転、1月にバックウエストからの参戦を確定させ、そこから集中的に15日間のテストを敢行。95年型シャシーの性能を引き出して見せた。

パワーが上がったホンダ

予選上位の結果から、イルモア製メルセデス・ベンツV8、コスワース製フォードXBR、今年も両エンジンの力、そして市販シャシー2種の力量は均衡していることが見てとれる。ホンダエンジンは？ 今回、タスマンモータースポーツから1台、ルーキーのアンドレ・リペイロのドライビングでエントリ。もう1チームのコンプテックの方は、現在はホンダのエンジン開発チームとしての役割を果たしており、実戦には出てきていない。

ホンダはシーズンオフの間にテストを繰り返した結果、彼らはパワーではライバルに追いついたようで、いよいよ本領発揮の時期と言える。リペイロが公式練習1回目のセッションで2番手のタイムを出した時、ライバルたちの顔色が変わった。予選の結果はリペイロがルーキーらしさを出してアクシデントを起し、15位と今ひとつの結果になったが、チームのムードは明るい。パワーアップを果たしたホンダエンジンが1台しかユーザーが



Hondaは、数十馬力のパワーアップと10kg単位の計量化を達成



タスマン・レイナード・Hondaをドライブするリペロ



予選5位、決勝でも3位を走るなど活躍したダニー・サリバン



ポールから独走という思いどおりの展開に持ち込んだマイケルだが、周回遅れを抜こうとしてコンクリートフェンスに接触してリタイア

BS/ファイアストーン、デビューレースで4位

いないのは残念だ。
テオ・ファビに代わってベンジイルカラーのホールレーシング/レイナード・メルセデスに乗るルーキー、ジル・ド・フェランは、夕方涼しい時間をうまく使って、予選1回目で暫定ポールを獲得した。予選2回目にタイムを縮めることはできなかったが、ポール・トレーシーよりひとつ上の4番手という好位置につけた。トレーシーはマイケルに0.54秒差で5番手。金曜日には3度もスピニングクラッシュ。走るマシンがなくなってしまうんじゃないか?と心配されたが、3度とも決定的ダメージをマシンに与えるほどではなく、無事レースに出場した。

復活したダニー・サリバン

予選6番手はダニー・サリバン。去年はギヤレスチームが開幕直前に2台から1台へと体制を縮小したため、88年のチャンピオンはシートを失ってNASCARウィンストンカップにトライしていた。しかし、去年テストを依頼されたバックウェストで能力を發揮。そこから話が進んで復帰が実現したのだ。1年のプランクを一切感じさせないパフォーマンスを見せ、チームメイトのグーリエルミンももともと予選上位に食い込んだ。バックウェストはフルシーズン2年目の新興チームながら、要注意の存在と認められることとなった。

今回目立ったルーキーは、ド・フェランだけではない。クリスチャン・フィッティパルデイはウオーカーレーシングのレイナード・フォードで予選7番手。隣りの8番グリッドにはチームグリーン(去年までのフォーサイス・グリーンがフォーサイスとグリーンに分裂した)のジャック・ビルヌーブが並んだ。荒れた路面のストリート、と来ればロビィ・ゴードンが元気なはずだったが、今回の彼は空回り。強力なライバル、クリスチャンのチーム参入で精神的に動揺しているのか?なじみのエンジンアがチームを離れてしまったのも響いているようだった。

不調のベンスキー勢

ベンスキー勢は? 94年チャンプのアル・

アンサーJrは予選9番手、エマーソン・フィッティパルデイに至っては16番手と大きく低迷。去年の圧倒的な強さが強く印象に残っているが、彼らはスロースターターというのがインディカーの世界では一般的な見方だ。サファーズパラダイスでの過去4年間の開幕戦では、92年にエマーソンがレース終盤の雨を利用して1勝しているのみ。彼らはインディ500の長いブラクティス期間を使ってマシンを熟成させ、シーズン中盤以降から本領を發揮、というのが得意のパターンなのだ。今年もタイヤがグッドイヤーとファイアストンの2ブランドになっている。74年以来21年ぶりの参戦を果たしたファイアストーンは、日本のブリヂストンと共同でタイヤを開発。今回は日本で製造したモデルを持ち込んだ。実際の開発テストを担当したバトリックレーシングのスコット・ブルエットが予選10番手を獲得してまずまずの滑り出し。ブルエットの他、タスマンのリペロ、ペイトン・コインの2台、そしてヒロ松下を擁するアルシエローウエルズズの4チーム計5台がファイアストーンを使用する。

マイケルがスタートから独走

レースはポールポジションからマイケルがダッシュ。「接近戦によるトップ争いが見たい」というファンの期待を見事に裏切った。逃げの一手。1周目の半分が過ぎたあたりで、もう2位のグーリエルミンとは大きな差がついていた。フルコースコーションでリードが消滅してもマイケルは再スタートから悠々とリードを広げる。完全に彼のペースだ。

しかし、マイケルは楽勝のレースをエリセオ・サラザールとの接触でフィに断つ。周回遅れにするところだったので、彼の方が抜くのに必要なスペースを開けてくれると思っただけでマイケルは残念がる。「イージーレースになるはずだった。今週ずっとマシンのフィッティングは絶好調だったから、今年がそういうシーズンになる。いい前兆という風に考えるさ」とポールポジションと最多リードラップによるボーナス2点のみで開幕戦を終えた彼は語った。



去年の強さがまったく見られなかったアルファ



電撃移籍のヒロ松下は地元の低下でリタイア



デビューレースのブリヂストン/ファイアストンのタイヤを履くブルエットは表彰台のチャンスもあった。がピットストップで抜かれて4位



2年ぶりの表彰台のレイホール、初の表彰台のグーゼルミンと荒れたレースを物語る表彰台



インディカーデビューのクリスチャン・フィッティバルディは予選7番手からスタートし、5位ゴール

RESULT/Round 1

・2.944km×90周=264.96km 決勝出走27台

順位	No.	ドライバー	マシン	周回数	予選/タイム
1	27	ジャック・ビルヌーブ	レイナード951・フォード	90	8/1'04"257
2	28	マウリシオ・グーゼルミン	レイナード951・フォード	90	2/1'03"635
3	3	ボビー・レイホール	ローラT95・メルセデス	90	11/1'04"585
4	29	スコット・ブルエット	ローラT95・フォードXB	90	10/1'04"546
5	26	クリスチャン・フィッティバルディ	レイナード951・フォード	90	7/1'04"217
6	30	ラルフ・ボエセル	ローラT95・メルセデス	90	3/1'03"689
7	25	クリスチャン・ダナー	ローラT93・フォード	90	21/1'06"115
8	31	ジミー・パッサー	レイナード951・フォード	90	12/1'04"603
9	24	ダニー・サリバン	レイナード951・フォード	89	6/1'04"125
10	32	ブライアン・ハータ	レイナード951・フォード	87	20/1'05"379
11	33	エイドリアン・フェルナンデス	ローラT95・メルセデス	86	17/1'04"998
12	23	ジョン・ホール	ローラT95・フォードXB	86	26/1'09"715
13	34	ロビー・ゴードン	レイナード951・フォード	83	14/1'04"621
14	35	エディ・チャーパー	ローラT95・フォードXB	81	22/1'06"548
15	36	アル・アンサー	ペンスキ-95・メルセデス	79	9/1'04"408
16	37	チオ・ファビ	レイナード951・フォード	72	18/1'05"218
17	38	エリック・サラザール	ローラT95・フォードXB	71	23/1'06"720
18	39	デニス・ビトロ	レイナード941・メルセデス	55	27/1'09"774
19	40	エリック・バシエラル	ローラT94・フォードXB	54	24/1'07"463
20	41	マイケル・アンドレッティ	ローラT95・フォードXB	49	1/1'03"254
21	42	アンドレ・リベイロ	レイナード951・ホンダ	47	15/1'04"705
22	43	ステファン・ヨハンソン	ペンスキ-94・メルセデス	46	13/1'04"614
23	44	アレックスandro・ザンベドリ	ローラT94・フォードXB	34	19/1'05"290
24	45	エマソン・フィッティバルディ	ペンスキ-95・メルセデス	24	16/1'04"834
25	46	シル・ド・フェラン	レイナード951・メルセデス	14	4/1'03"773
26	47	ヒロ松下	レイナード941・フォード	10	25/1'08"254
27	48	ポール・トレーシー	ローラT95・フォードXB	1	5/1'03"798

マイケルが戦列を離れ、2位を走っていたグーゼルミンが自動的にトップに立った。抜きどころの少ないマイアミ。しかも、ライオンを外れるとタイヤのグリップが下がってしまったため、ほとんどが勝負を仕掛けるのは終盤土壇場まで待つ作戦のようだ。レースは淡々と進み、グーゼルミンの初勝利へ周囲が重ねられて行くように見えた。

それを覆したのは、チームグリーンズのピットクルーたちだった。給油と4本のタイヤ交換を驚くべきスピードで済ませ、ビルヌーブのレイナード・フォードをグーゼルミンの前でピットアウトさせたのだ。

ビルヌーブのうまいレース展開

ビルヌーブの予選順位は8位。それがいつの間にかやたらトップ3へ上がり、結局はキヤリア2勝目のチェッカーフラッグを受けてしまった。まるで、超ベテランのレース巧者といった勝ち方だ。

実際、今回の90周のレースで、彼がコース

上でバトルの末に抜き去ったライバルはひとりもいない。彼より前を走っていた中からトラブド・フェランが消え、ボエセルはサラバンを1回目のピットストップで抜き、マイケルがリタイア、2度目のピットストップでグーゼルミンの前へ出たのだ。

チームペンスキーはエマソンがエンジントラブルにより14周でリタイア。アンサーJrは電気系トラブルで序盤早々にスロウダウン。アルはその後走り続けて原因解明を目指したが、ゴールまで走り切っても、原因を特定できないという苦しいスタートとなった。

一時は3位を走るなど、21年ぶりのレースで、いきなり表彰台獲得かと思わせる活躍を見せたファイアストン装着のブルエットが、ファステストラップを記録した上で4位に入賞。新人のクリスチャン・フィッティバルディが、いよいよドライバーデビューで5位を獲得するなど、今年はかなり混戦になる。天野雅彦



カンクネンを振り切り サイントツィンが今季2勝目

今シーズンの最初の グラベルでのラリーは スバルが制する

フォードのトルクホールが序盤に姿を消したために今回のポルトガルは完全にトヨタ対スバル、カンクネン対サイントツィンの戦いになった。結局スバルのサイントツィンが逃げ切つて、モンテに続く2勝目を獲得。また本部隊は欠場したミツビシだが、ラリーアート・ジャーマニーがグループN1〜3を独占したためランキングトップをキープしている

Photos & Text/Shoji Miya

今年初のグラベルでのラリーとなるポルトガル・ラリー。本来なら、シリーズはここからスタートするはずなのだが、今シーズンのWRCはわずか8戦。既にその4分の1を終え、シリーズはいつもとは違う熱気に包まれている。

スバルの後塵を拝した第1戦モンテカルロ、そして第2戦スウェーデンでもミツビシに先を越されるなど、これまでの2戦を不振のうちに終えていたトヨタとフォードにとっては、何とかここポルトガルで1勝を挙げたいところ。一方、スバルは全車リタイアという第2戦の悪夢を何とか払拭し、トップを行うミツビシの追撃態勢を固めたい。

しかし、当のミツビシ(RAE)はランサー・エポリユーションIIIのデビューを目前に控えて第3戦を欠場。ラリーアート・ジャーマニーがその代理を務めることになるが、エントリーはいつものグループN。というわけで、ラリーは事実上トヨタ、スバル、フォードの3メイクスの激突となった。

従来の4レグ制から3レグへ、しかもオーグラベルと、大きく変貌した今シーズンのポルトガル・ラリー。スタート場所も、エストリルとポルトのほぼ中間の海岸線にある観光地、フィグエラ・ダ・フォスに変わった。

第1レグは、そのフィグエラ・ダ・フォスからポポア・デ・バルジムに向かうSSを11本含んだルートで、そのほとんどが新設のコースだ。まだ夜も明けぬ午前6時30分にスタ

大部分でリードしていたカンクネンだが、12秒という僅差で2位に終わりポルトガル2連覇はならず



ートしたラリーは、SS1から立て続けに6本のSSでベストタイムをマークしたユハ・カンクネンが、まずはラリーをリード。

しかし、SS7をデイディエ・オリオールが取り、そしてSS8、9ではカルロス・サントネンがベストタイムをマーク。おまけにカンクネンがSS10でステアリングを傷めそのままSS11を走りきったため、サイントツィン



今季2勝目を挙げランキングトップに立ったサインツ。しかし最終SS、コーナーでインカットし過ぎフロントブレーキのパイプを破損し、残り8kmをリヤブレーキのみで走るという危ないシーンもあった

秒のリードを許してしまった。

一方、トヨタとスバルの白熱したバトルとは裏腹に、フォード勢は苦戦する。フランソワ・ドルクルがSS5で戦線離脱。ブルーノ・テイリーとアレックス・サンドロ・フィオーリも元気がなく、初日が終わって見ると、1番手サインツ、以下カンクネン、オリオール、コリン・マクレイ、アルミン・シュバルツと続き、そして6番手によりやくテイリーが顔を出す始末だった。

2台同時にスタートするという、スーパーSSのSS12からスタートした第2レグ。ポア・デ・バルジムから内陸部の中央にあるビズーに向かうルートだ。

この序盤のSS12から、前日2番手に後退したカンクネンが、オリオール、シュバルツを従えて1-2-3フィニッシュを飾るなど、トヨタ勢の反撃が始まった。第2レグ序盤で瞬間にトップに立ったカンクネンは、サインツの追い上げがあつた2番手に退け、2日目をトップで上がった。

一方、オリオールはSS14で転倒し、4番手に後退。ボディにダメージを負ったがSS19でベストタイムをマークし、何とかトップ争いに残ることはできた。

2番手サインツとカンクネンとのタイム差は22秒。3日目には難所のアルガニールを控え、おまけに天気予報は雨。このタイム差が多いか少ないのかトップのトヨタ勢もちょっと判断しかねる様子だった。

ビズーからフィグエラ・ダ・フォスに向かう第3レグは、前日の予報どおり1本目のSS22をトップグループが走り終えるところから雨となった。

この雨は、カンクネンとサインツの激しいバトルを冷やすどころか、難所といわれるSS23アルガニールから一気にホットな展開となった。スバル勢はこの難所で驚異的な追い上げを見せ、サインツがカンクネンに14秒差そしてマクレイも1秒差でサインツに続くタイムをたたき出した。

サインツはトップのカंकネンにこれで4

秒差に迫る。カンクネンとサインツの一進一退の走りが続いた後、SS30で両者は同タイムで並び、SS31でついにサインツが逆転。

最終のSS32でブレーキトラブルが待ち構えていたが、サインツはこれを気力で押し切り、カンクネンを12秒差の2位に下し今季2勝目を獲得した。この優勝によりサインツはドライバーポイントではトップに立った。

一方、日本からグループNのインプレッサで参戦した注目の神岡政夫と三好秀昌は、強豪のミツビシ勢と渡り合い、神岡が総合12位クラス4位、三好が総合15位クラス5位を獲得した。グループN優勝は、地元のルイ・マデイラのランサーが獲得した。

RESULT/Round 3

●ルート：①フィグエラ・ダ・フォス (3月8日水曜6:30) →ポア・デ・バルジム (水曜23:50)
727.30kmのうちSS11=177.25km オフィシャルサービス4カ所
②ポア・デ・バルジム (水曜8:00) →ビズー (水曜 21:50)
463.89kmのうちSS110=147.85km オフィシャルサービス4カ所
③ビズー (金曜7:00) →フィグエラ・ダ・フォス (金曜 20:15)
515.48kmのうちSS112=141.82km オフィシャルサービス3カ所
トータル1706.67kmのうちSS133=466.92km

順位	ドライバー	車種	タイム	順位
1	⑤ C.サインツ/L.モヤ	スバル・インプレッサ555	A 5'32'37"	
2	② J.カンクネン/N.グリスト	トヨタ・セリカGT-FOUR	A 5'32'49"	
3	④ C.マクレイ/D.リンガー	スバル・インプレッサ555	A 5'35'51"	
4	③ A.シュバルツ/K.ビヒャ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A 5'37'36"	
5	① D.オリオール/B.オセッリ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A 5'38'50"	
6	⑧ B.ティリー/S.アレボット	フォード・エスコートRSコスワース	A 5'41'23"	
7	⑥ R.バーンズ/R.レイド	スバル・インプレッサ555	A 5'46'58"	
8	⑦ A.フィオーリ/V.ブランビッラ	フォード・エスコートRSコスワース	A 5'58'14"	
9	⑩ R.マデイラ/N.シビラ	ミツビシ・ランサーRSエポリョーションII	N 6'03'36"	
10	⑨ J.レカルデ/M.クリスティ	ミツビシ・ランサーRSエポリョーションII	N 6'07'22"	
11	⑪ I.ホルグリード/T.ソーナー	ミツビシ・ランサーRSエポリョーションII	N 6'13'33"	
12	⑫ 神岡 政夫/K.ゴムレ	スバル・インプレッサ555	N 6'14'21"	
13	⑬ 三好 秀昌/M.コーナー	スバル・インプレッサ555	N 6'22'28"	

●主なリタイア
⑦ F.ドルクル/C.フランソワ フォード・エスコートRSコスワース A SS5 エンジン

POINT STANDING MANUFACTURERS

1	ミツビシ	132
2	トヨタ	121
3	スバル	106
4	フォード	101

POINT STANDING DRIVERS

1	C.サインツ	40
2	J.カンクネン	37
3	T.マキネン	25
4	B.ティリー	20
4	K.エリクソン	20
6	D.オリオール	16
7	F.ドルクル	15
8	T.ラドストローム	12
8	C.マクレイ	12
8	A.シュバルツ	12

4WDとのグリップバトルに勝つために、
AMGメルセデスが指名したのは、ホテンザだった。



PARADISE
ENZA



RE710

BRIDGESTONE



RACING
POTI



RE710は「テクニックを活かすハイグリップタイヤ」、 G'GRIDは「テクニックを磨くコントロールラブルなタイヤ」。

4人のトップドライバーが、ノーマルカーにRE710、G'GRIDをつけてスポーツドライビングを楽しんだ感想は、「ノーマル同士の組み合わせでこんなにスポーティなドライブを楽しめるとは思わなかった」というものだった。そして、彼らの鋭敏な感覚がそれぞれのタイヤの特性をこう分析した。

まずRE710は、圧倒的にグリップレベルが高い。33GTRでかなりハードなブレーキングをしても鳴き出すことはなく、派手にスライドさせようとしてもそれが難しいぐらい。グッと路面を押さえ込むようなグリップ感で、グリップしながらタイヤの状態を伝えるインフォメーションが豊富に伝わるといふことだ。だからタイヤとの対話ができ、コントロールのできるドライバーなら、技術を際立たせる走りができる。

G'GRIDは、コーナーでじわりとナチュラルに滑りながら小気味よくグリップし、感じ取りやすいインフォメーションを提供してくれる。だから、コントロールしやすく、操る楽しみが味わえるし、腕を磨くにはいいとのことだ。足回りのハードなハイパワースポーツにはRE710、高性能ながらもよりソフトなライトウェイトスポーツは、まずはG'GRIDから入って楽しみながら腕を磨くのがいいという結論に達した。



'94全日本チャンピオン山野vs服部

対決 PART2

ジムカーナ



ジムカーナの対決もひとつご報告したい。'94年全日本ジムカーナA-1クラスチャンピオン山野哲也に、服部が挑んだ。これも、プレゼントビデオの内容の一つで、クルマはMR2、タイヤはRE710。フリーターン、スラロームなどを盛り込んだ、ハイスピードなコースを山野選手が設定。タイムトライアルを行った。もちろん山野選手が勝ったが、服部選手も僅差のところまで詰め寄った。

ここでもG'GRIDとの比較が行われ、スポーツドライビングと同様のフィードバックが語られた。G'GRIDは、自然に滑るからリアを外に振り出しやすく、気持ちよくクルマの向きを変えやすい。RE710は、グリップが高くてフロントの入りがよく、路ん張りがきくのでうまく操ればタイムアップを期待できるとのこと。また、山野選手が貴重なコメントを残してくれた。

「失敗してもタイムが落ちるとあきらめないで、その失敗を活かす走りをする。大きくはらんでしまったら、大回りしてスピードで稼ぎ、スピードを落とすすぎたら小回りして距離を稼ぐという具合に。絶対、毎回同じように走れないから、ジムカーナは対応力が大事」とのことだ。

ウェット時のドライビングをサポートするPOTENZA TT-01が NSXのオプションタイヤとして新登場。

新世代スポーツカーとして進化を続けるNSXが、ブリヂストンと共同で専用のウェット強化タイヤを開発した。名称はPOTENZA TT-01。トレッドをツイン構造とすることで、細いタイヤの持つハイブレリットを活用し、高いハイブレ性能を実現。

この新構造は、トレッドゴムだけを盛り上げたのではなく、内部のベルト形状から新設計しているため、摩耗後期においてもウェット性能が維持される。そのうえスリックライクなパタンと高いトレッド剛性により、ドライでも通常の使用においては優れた走行性を発揮する。

このポテンザは、NSX専用のオプションタイヤとしてニュルブルクリンクでテストを重ねて開発された。



BRIDGESTONE

RACING PARADISE
POTENZA RE710
THE DRY & WET 50-55&60SERIES

PRESENT

ご紹介したトップドライバー達が、POTENZA RE710・G'GRID装着のノーマルカーを駆ってスポーツ走行や、ジムカーナバトルを楽しむビデオ「RACING PARADISE」(非売品)を、抽選で50名様にプレゼントします。「POTENZA WORLD」で取り上げてほしい話題や、ご意見ご希望をご記入のうえ、下記住所まで官製ハガキでご応募ください。当選者は、商品の発送をもって発表にかえさせていただきます。

●送り先:〒104 東京都中央区築地2-1-2-409 レッツスポーツクラブ「PW」係
住所・氏名・年齢・電話番号・所有車・装着タイヤ・ポテンザについてのご感想をご明記ください。



このビデオは、ポテンザ販売店の店頭でもご覧いただけます。



POTENZA WORLD

Bridgestone Motorsport & Car Topics

1995

Mar./Apr

星野一義、黒澤元治、黒澤琢弥、服部尚貴が R33GT-R、R32GT-R、SILVIA、FTOで対決!?

アップダウンの激しいテクニカルなコースレイアウトで、2輪・4輪のスポーツドライビングファンに人気の中山サーキット(岡山県和気郡)。

ここに、星野、黒澤親子、服部の4大ドライバーが、ノーマルカーでのスポーツドライビングを楽しみにやって来た。サーキットで見る厳しい表情と違い、4人とも笑いがたえない。「レース以外でサーキットを走るのが一番楽しい」と、3現役ドライバーは本心を明かしてくれた。

やはり、みんな基本的に「クルマ好き」なのだ。ドライバーズミーティングが終わるのを待ちかねていたように、それぞれのクルマへ急いだ。

星野・R33GT-R、元治R32GT-R、両車ともにPOTENZA RE710。琢弥・SILVIA、服部FTO、こちらはG'GRID。これが、この日のエントリーカー。まずは、星野が、豪快な走りを見せてくれた。下り切った最終コーナーでは、アウトぎりぎりにはらむドリフトまで披露。レースでは見られない迫力のシーンだ。先輩元治も、俺の方がうまいと言わんばかりに、様々な進入の仕方に変幻自在のコーナリングをみせる。琢弥、服部もそれに続いた。

そして、体が温まってきたところで、2周のタイムアタックが行なわれた。

結果は、予想通りタイトルに紹介した通りの順。しかし、僅差だった。

せっかくタイムも計ったし、コースも貸し切りということで、遅い順にならべてレースをやろうということになった。もちろん、通常のスポーツ走行では、レースはできない。コースがクリアなことで、経験豊富なプロドライバーということで実現したわけだ。

先頭にFTO、2グリッド離してSILVIA、その後4グリッド間隔で32、33GT-R。ラップは5周。序盤は各車混走してのバトルとなったが、すぐにGT-R勢が抜け出した。G'GRIDの2台を引き離し、32、33GT-Rの順でラップを重ねる。最終ラップ。スタンド前を駆け抜け、後半のヘアピン、S字へと向かう時点でも順位に変更なし。そしてファイナルコーナーの進入も同順。しかし、ドラマはそのコーナーの立ち上がりには待っていた。ブレーキングを詰めてタイトに回った星野が、チェッカー直前、僅差で32GT-Rをかわしたのだ。結局タイムアタックと同順のリザルトとなった。

クルマから降り立った4人は、上気した顔に満面の笑みをたたえている。「星野と走ったのは何十年ぶりかな。実に楽しかった」と、元治はくり返す。「こんなに楽しいとは思わなかった」と、3人も大感激。RE710、G'GRID、ノーマルカーによるスポーツドライビングは感動のうちに幕を閉じた。なお、この模様はビデオに収録されている。非売品なので右記のプレゼントにご応募を。

POTENZA、G'GRID、ノーマルカーで楽しむスポーツドライビング

プロドライバーも大感激!

スズキ勢、連覇達成!

1994年シーズンも、スズキは国内外の多彩なモータースポーツ・フィールドに挑んだ。カルタスGT-iAが全日本ダートトライアル選手権Dクラス/総合で5年連続シリーズ制覇。また、アルトワークスRは全日本ラリー選手権Aクラス2連覇、全日本ダートトライアル選手権AIクラス3連覇とダブルタイトルを獲得。その鍛え上げた走りの性能を実証した。多くのモータースポーツファンとともに、興奮と感動と走る喜びを分かち合い、そしてさらなる勝利を求めて、スズキはモータースポーツへのあくなきチャレンジを続けます。



'94 ALL JAPAN DIRT TRIAL CHAMPION/SUZUKI CULTUS GT-i 4WD Driver:NOBUHIRO TAJIMA



'94 ALL JAPAN RALLY A-CLASS CHAMPION/SUZUKI ALTO WORKS R Driver:YUTAKA AWAZUHARA Co-Driver:AKIHIKO TAKAHASHI



●SUZUKIからモータースポーツ情報誌“SCENE”をプレゼント。ご希望の方は“SCENE”希望と明記のうえ、カタログ請求券と一緒にスズキインフォメーションセンターまでどうぞ。

カタログ請求券3・17
レーシングモデル



レーシングモデルの非劇的な登場の瞬間を捉えた写真。スズキのモータースポーツ活動の中心を担うレーシングチームの活躍を伝える。レーシングモデルの非劇的な登場の瞬間を捉えた写真。スズキのモータースポーツ活動の中心を担うレーシングチームの活躍を伝える。