

Racing on

Motorsport magazine

2005 November
980yen

11

CABIN

[特集]

Young Drivers Program

～分散化し多様化する頂点への近道～
メーカー、スクール、チームなどが取り組む
若手育成の現状は？

[特集]

一世を風靡した

GC

グランチャン

その隆盛の頃

GC誕生秘話～本田耕介に聞く～

GCヒストリー

データ&全車総覧

[好評連載]

伝説のレースを追って

1983年3月13日

'83全日本BIG2&4レース





バトンは自らウィリアムズへ違約金を支払ってBAR残留を決めた。レースでは来季のチームメイト、バリチェロと争いながら7位入賞。



バトンの残留（と琢磨のシート喪失）を発表するニック・フライ（左）とジル・ド・フェラン（右）。日本中の期待はため息へと変わった。



全曜日朝のセッションでは全体で2位のタイムを出した琢磨。「飛ばさないとやってられないというか」と苦笑しつつ、手応えはあった様子。

ジョーダンへの移籍やIRL転向など噂は多いがどれも憶測の域を出ないもの。琢磨は目の前のレースに集中する。



R' Topics

1 Possibility
可能性

速報・ブラジルGP アロンソ戴冠決定!

鈴鹿までの持ち越しを期待したチャンピオン争いだったが、フェルナンド・アロンソが3位に入ったことで2戦を残しタイトル獲得が決定。キミ・ライコネンは優勝したファンバプロ・モントーヤとともに今季初の1-2フィニッシュを達成したものの、アロンソとのポイント差は23となり逆転の夢は潰れてしまった。

レースはスタート直後のクラッシュによりセーフティカーが導入されるという波乱で始まった。ポールスタートのアロンソはリスタートで出遅れ、モントーヤが終始レースをリード。各車2度のピットインを終えるとマクラーレンの1-2体制に。結局上位3台は不変のままチェッカー。皇帝ミハエル・シューマッハーも4位と気を吐くが、

完全に蚊帳の外。眼前でみすみすタイトルを明け渡してしまった。5位にフィジケラ、以下バリチェロ、バトン、ラルフ、クリエンと続き、佐藤琢磨は10位で完走を果たした(正式リザルトは次号に掲載)。



24歳での王座獲得は史上最年少。ベネトン買収後、ルノーワークスで初めて輩出した王者でもある。

F1第17戦ブラジルGP

BARR残留は「ない」 窮地の琢磨どうなる!?

ブラジルでは10位完走、来季に向けて鈴鹿でアピールを期す

Text: Joe Kojima (Racing on) Photos: Hiroaki Matsumoto, LAT Photographic

「序盤はマシンが重くて苦労したが、路面が乾いてからはペースを上げられた。無事に完走することだけを心がけたよ。鈴鹿を楽しみにしている」
10位となったブラジルGPを終えた佐藤琢磨は自身のレースをこう振り返った。前戦ベルギーで受けたペナルティとエンジン交換に伴うグリッド降格により、最後尾スタートとなった琢磨。スタートの混乱をうまく切り抜け11位へ浮上すると、全下

ライバー中唯一の1ストップ作戦を敢行。次から次へと迫りくる他車を抑えつけた結果、グリッド位置からすれば望外ともいえるトップ10フィニッシュとなった。これはマシントラブルにより土曜日のフリー走行で満足に走れなかったことを考えれば上出来だったといえるかもしれない。この結果ならば次戦・鈴鹿の予選出走順位は有利に臨むことができ、好結果にも期待ができる……と喜ん

ではかりはられない。なにしろ琢磨には、もうあと2戦しか、自身の能力をアピールする機会が与えられないのだ。
ジェンソン・バトンの去就をめぐるウイリアムズとBARの交渉は結局、残留を望むバトンが違約金を支払うことで解決し、結果として琢磨は来季のレギュラードライバーの座を失うことになった。
グランプリウィークの木曜日、バ

トンを囲んで行なわれた記者会見の席上でチーム代表のニック・フライはバトン残留を嬉々として語り、琢磨についてはサイドドライバとしての起用を示唆した。しかしスポーティングディレクターである(バリチェロにオファーを持ちかけた張本人でもある)ジル・ド・フェランは「今後の迂回を祈りたい」とチーム離脱が確定路線であるかのように話した。ある程度は予想されていたこととはいえ、落胆したファンは多かつたに違いない。
当の琢磨はこのニュースを前日の水曜日に聞かされたといい、「すごく残念」とコメントした。そしてBAR残留については本人が「ない」と断言している。琢磨はレースドライバとしての参戦にこだわっており、現在も交渉中であることを認めている。しかしそれがどのチームであるかは明らかにしておらず、また現実にはシートが「空いて」いるのはウイリアムズとミッドランド、そしてミナルディ(レッドブル)のみという状況ではどれも可能性が高いとはいえないのが実情だ。琢磨自身は「今は目の前のレースに集中したい」と語るのみだが、日本GPまでには何らかの発表があると思われる。
19回目の鈴鹿は最年少王者の凱旋と、激化するコンストラクターズ争いの行方に注目が集まるだろう。そして、ひとまずは「これが見納めとなってしまうかもしれない琢磨の走りにも日本中が注目することになる。鈴鹿は3年連続入賞しているサーキットであり、昨年の盛り上がりも思い出し、今年も実力以上の結果を期待していいのかもしれない。ただしそれとして「時すでに遅し」の感否めない。前出のフライの言葉を借りるならば、今季の琢磨は「すべてのレースでポイントを狙える確実性と安定感」に欠けていた。しかしホンダはバックアップを続ける、と約束した。状況は厳しいが、可能性が皆無というわけでもなさそうだ。
動向に注目である。



マイケル・パークは1966年6月22日生まれ。バーンスのグラベルクルーとしての経験もある。2000年にマルティンのコ・ドライバーとなりスバル、フォードとワークスを渡り歩き、今季からブジョーに加入。ここまで全戦入賞だった。享年39歳。

WRC第12戦 ウェールズ・ラリー・グレートブリテン

悲しみに暮れたGB

マイケル・パークの訃報に際し、それぞれがとった行動とは――

Text/Keisuke Koga Photos/Naoki Kobayashi



スプリットタイムを示すタイムリ
グモニターは突如として動きを止め
た。よくあることだ。誰かがスピン
でもしてコースを塞いだのだから。
すぐに競技は再開されるはずだ。I
SCのモニターをのぞき込んでいた
ジャーナリストたちは、この隙にと
残っている仕事を片づけるべく各自
の席に戻りキーボードを叩き始めた。
WR C第12戦ラリー・グレートブリ
テン、セバスチャン・ロウプが優勝
もマーカス・グロンホルムの3位入
賞でタイトル決定は次戦ラリー・ジ
ャパンに持ち越し……。かなり多く
のライターのこのような結末を想定
していたらどう。こしばらくラリ
ー最終日のレグ3は何事も起こらず
ただ淡々とステージが進むことが多
かったからだ。ロウプの突出した強
さが原因の退屈な日曜日、WR C
が抱える大きな問題でもあった。

しかしいくら時間が経過してもS
Sは再開されない。プレスルームは
ざわめき始めた。いつもとは何かが
違う。異常な空気を察知したジャー
ナリストたちは事の真相を確かめる
べく各チームのサービスマンへと散っ
ていく。その時だった。マルコ・マル
ティンのプジョー307WR Cがコー
ースアウトしてコース上で止まっ
ていることがアナウンスされたのは。
マシンのダメージは大きいドライバー
バーは無事、しかしコ・ドライバー
のマイケル・パークはヘリコプター
で病院に搬送された。詳細は不明。
プジョーのサービスマンは重苦しい雰
囲気に包まれていた。誰もがうつむ
き、中には涙を流している者もいる。
「パークは危険な状態らしい」とい
う噂はすでに流れていたが、その情報
は数分後に撤回されることになる。
「パークはこの世を去った」と。

マルティンはSS15マーガムの左
高速コーナーでコースアウトし、コ
・ドライバー側からコースサイドの
木に激突。マシンはコ・ドライバー
側のドアを中心にくの字型に大きく
ゆがみパークは即死。詳細はなぜか
明らかにされないが、現場を見た後

続車のクルーによる証言をもとに推
測するところなる。レーシングマシ
ン、量産車を問わず車もつとも不
得手とするサイドインパクトがパー
クの命を奪ったと考えて間違いない
だろう。

コースから戻り事実を知ったドラ
イバーたちがサービスマンパークのタイ
ムコントロール前で顔を揃える。ロウ
プ、ベター・ソルベルグ、フランソ
ワ・デュバル。ドライバーたちが悲
痛な表情を浮かべながら状況を確認
し合うが、そこに総合3位を走って
いたグロンホルムの姿はなかった。
チームメイトの死を知ったグロンホ
ルムはラリーからの撤退を決意。マ
シンをサービスマンに譲ると、彼の30
7WR Cにはすぐに赤いカバーがか
けられた。そして、ほどなくしてラ
リー・グレートブリテンに残るステ
ージをすべてキャンセルして競技を
終了することがアナウンスされた。

ロウプが優勝した場合、グロンホ
ルムが6位以内に入らなければタイ
トルはそこで決定する。実際、ロウ
プは競技中止時点で1位を走行して
おり、グロンホルムが戦列を去ると
自動的に王座が決定してしまう。人
の死が遠因でチャンピオンにならな
りたくない。それはロウプとシトロ
エンが共に抱いていた素直な気持ち
だった。シトロエンのディレクター、
ギ・フレランはすぐさまグロンホ
ルムが3位につけていた時点でのり

ザルトをもって最終結果とすること
を認めてもらうべく各マニユファク
チャラーの同意を集め、嘆願書を主
催者に提出した。しかし、シトロエ
ンの願いはスチュワードにより却下
された。

ロウプが規定の時間よりもはやく
TC(タイムコントロール)をくぐ
ったのはその直後のことだった。T
Cへの到着にはシビアなペナルティ
タイムが科せられる。ラリーでは早
着は遅着よりもペナルティが厳しい。
ロウプはそれを利用して自ら2分間
のペナルティを受け3位に順位を落
とす道を選んだのだ。そうすれば少
なくともイギリスでタイトルは決ま
らない。苦渋の選択だった。チーム
は今後、不測の事態が起こり得る可
能性も考慮してロウプにタイトルを
決めるよう伝えたがロウプは拒否し
た。結果、ソルベルグが繰り上がり
優勝。2位はデュバルという結果に
なった。

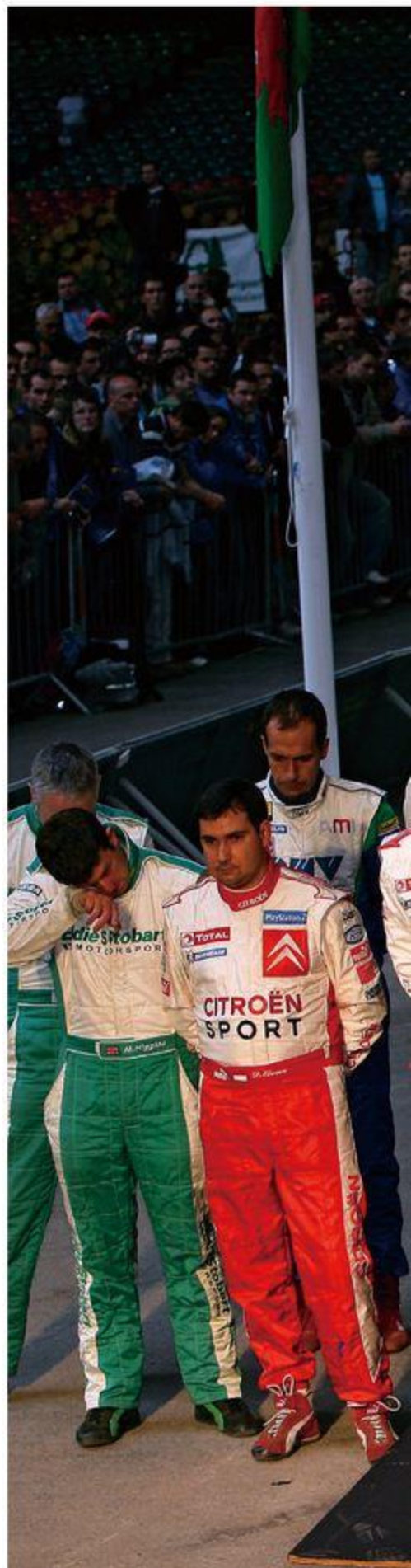
ソルベルグは最後の最後までラリ
ー・グレートブリテン4連勝という
事実を受け入れることに抵抗を示し
た。ラリーが終了しカーディフでパ
ルクフェルメに入る際、ソルベルグ
はインプレッサWR C 2005のアク
セルを激しくあおって爆音を轟か
せた。それは結果的に当てる馬となっ
たソルベルグの悲しみと怒りを表す
ものだろう。あるいはロウプに対す
る抗議の雄叫びだったのかもしれない

い。ソルベルグとて、こんな形で
優勝は望んでいなかったのは確かだ。
マルティンはその時の状況をほと
んど覚えていないという。そして、
次戦ラリー・ジャパンへの出場は取
り止めることになった。彼が受けた
精神的な衝撃を考えれば当然だ。プ
ジョー総帥、ジャンピエール・ニコ
ラは残るイベントへの出場をすべて
キャンセルする可能性すら示唆して
いたが、結局、代役としてダニエル
・カールソンが走ることが正式発表
された。しかしプジョーが今回の事
故から受けた衝撃は我々の想像以上
に大きい。

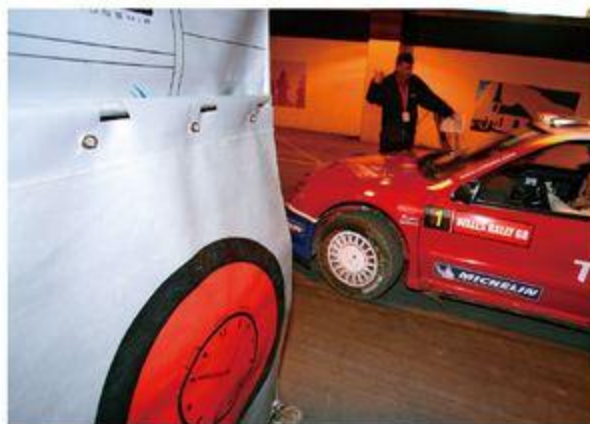
WR Cでは久々の死亡事故となっ
た今回のアクシデントは、今後様々
な議論を巻き起こすことだろう。マ
シン規定改定などWR C大改革のき
っかけになるかもしれない。

「サーキットではなく一般道で行な
うのがラリーなのだから、リスクを
ゼロにすることは不可能だ。もちろ
ん安全性を高めることは重要だが、
僕の考えではプジョーのマシンにも
コースにも過失はなかったと思う。
いくら万全を期しても今回のように
最悪の結果を迎える可能性があるこ
とは、WR Cに参加している誰もが
分かっていることだ」

フォード時代、チームメイトとし
てパークとともに戦ってきたデュバ
ルはそう言った。溢れ出る涙を必死
にこらえながら。



話し合うソルベルグ、ロウプとロウプのコ・ドライバー、エレナ。ロウプの後退で優勝となることにソルベルグは最後まで抵抗、悲しみと怒りをあらわにした。



TCへの早着には遅着よりもシビアなペナルティが科せられる。ロウプはそれを利用して自ら3位に順位を落とし、ラリーGBでのチャンピオン決定を拒否した。

差が1秒を切った48周目から65周目の決勝まで、18周にもわたるコンマ差のバトルを繰り広げた2台は、そこにいたすべての観客をくぎづけにした。



SUPER GT第6戦 FUJI

ラスト2週の決着

コンマ差のバトルを制し立川祐路&高木虎之介が富士ラウンドを連覇

Text/Toshiyuki Endo Photos/Michinao Ishibashi, Masateru Akiyama

R' Topics

3 Admirable game

息詰まる攻防



今季、2005年から生まれ変わった富士スピードウェイ。新しく紡がれてゆくその歴史において、おそらくは「最初の名勝負」として刻まれることになるであろう、それほどに素晴らしいバトルが、スーパーGTシリーズ第6戦で展開された。

立川祐路vs松田次生、レース終盤の約20周にわたる激闘。懸命に逃げる松田&NSXを、立川&スーパーGTが攻める。この局面でのマシンの戦

闘力は、明らかに立川のスーパーGTが上回っていた。「基本的には1コーナーを狙っていた」と言う立川。「スーパーGTの直線での速さは、正直、勝負にならないほどだった」と松田が評するほどの圧倒的な直線戦闘力を主武器に、立川は攻めた。そして最終盤には、もはやコース全域で鋭い攻撃を仕かけるようになり、松田のテールを脅かし続けたのである。



レース終了直後、多くの人に健闘を称えられながらも、松田はひとり、ヘルメットの中で悔しさを噛みしめた。

マシン群も巧妙に利用しながら、松田は逃げた。その絶妙な守備力を、「決してラクについていけないペースでもなかったし、ミスをしてくれなかった。しぶとかった」と立川は評する。速さで上回る状況にありながら、「余裕なんてなかった。あれだけ何度も攻めて抜けないと、もう2位でも仕方ないか、という気持ちをもってしまえばもういい。でも、あきらめずに、最後までついていってチャ

マシン群も巧妙に利用しながら、松田は逃げた。その絶妙な守備力を、「決してラクについていけないペースでもなかったし、ミスをしてくれなかった。しぶとかった」と立川は評する。速さで上回る状況にありながら、「余裕なんてなかった。あれだけ何度も攻めて抜けないと、もう2位でも仕方ないか、という気持ちをもってしまえばもういい。でも、あきらめずに、最後までついていってチャ

「最後に力尽きました……。悔しい。(きつと全夜は)眠れないくらい悔しいです」と言う松田だが、マシンとタイヤのポテンシャルをフルに引き出して力走した彼を責める者などいるはずもない。表彰式へ向かう松田を、ダンロップのスタッフのひとりが握手で迎えたとき、そのスタッフは松田に対して「ありがとう」という言葉を贈ったのだ。この言葉に、この日の富士にいたすべての人々の想いが、象徴されていたのである。

そしてふたりは、相手を「フェアでクリーンだった」と讃え合う。ここにこそ、名勝負成立の由縁があるのだろう。惜しくもダンロップ。復帰後初優勝」という大魚を逃し、悔しさ極まる松田ではあったが、「最後は、どっちから(攻めて)くるんだ?」って感じで、もう楽しんでいました。負けたことは悔しい。でも、本当に面白いレースでした」と、自らが演じた名勝負をふりかえる。

一方の立川に、レース終了から2時間経ったころ、松田選手に何かひとこと言つとすれば? と問いかえると、こんな答えが返ってきた。「うーん、そつたなあ……。楽しかったよ、つとところかな。勝ち負けはともかく、いいレースでした。勝ったから、なおさらいいんですけどね」名勝負の余韻を残しつつ、スーパーGTは中2週ずつのタイトスケジュールで、終盤2戦へと向かう。



三栄書房

TOPICS

- 4 F1第17戦 ブラジルGP
- 6 WRC第12戦 ウェールズ・ラリー・グレートブリテン
- 8 SUPER GT 第6戦 富士スピードウェイ

[特集]

一世を風靡した

12 GC

その隆盛の頃

- 14 本田耕介に聞く『GC誕生秘話』
- 18 GCヒストリー
- 26 GC全車総覧
- 42 GCデータ集

[GCコラム]

- 24 サポートレースこそ必見だった……
- 40 暴走族は専用の駐車場で隔離した!



Cover Photo: Yuki Sawada

[特集]

108 Young Drivers Program

分散化し多様化する頂点への近道

- 110 トヨタとホンダの育成プログラム
- 114 飛躍への最初の一歩 SRS-FとFTRS
自動車メーカー主導の育成プログラム
- 116 キーワードは「体系的」&「世界規模」
TDPのホープ
- 120 小林可夢偉インタビュー
- 122 鈴木亜久里とともに歩むARTA
- 126 塚越広大F3デビュー
FDから異例のステップアップ
- 128 ZAP SPEED流ドライバー育成哲学
- 130 今、なぜFJ1600なのか?
- 132 私の若手育成論
ブリヂストンタイヤの若手育成論
- 135 「タイヤが伝える成長の足跡」

Racing on Interview

IRLのおかわりくん

48 松浦孝亮、05年を振り返る

Special Issue

F1日本グランプリレビュー

53 3リッターV10最後の鈴鹿

RAYBRIG NSX 優勝記念対談

67 2317日ぶりの歓喜!!

[好評連載]

58 伝説のレースを追って

「'83全日本BIG2&4レース」

- 72 2005 Formula Dream もうひとつの顔
- 74 GO! GO! FALKEN 「連覇への思い」
- 76 モビリティレポート
- 78 ランエボワゴン試乗レポート
- 80 桂 伸一が語る スロットカーの魅力
- 82 '05爆走坂東組日記
- 100 スズキ新型スイフト試乗レポート
- 106 カー・オブ・ザ・イヤーを六本木ヒルズで見よう!

101 けんざわコラム「R'out」

102 5thコラム [byナイジェル・ルーバック]

104 ニスモ総監督・柿元邦彦コラム

Others

- 83 RESULT & REPORT
- 93 レースカレンダー
- 95 ニュース&トピックス
- 141 R'on セレクション
- 142 インフォメーション
- 144 R'on バラエティ & readers' voice
- 145 プレゼント
- 146 次号予告 / R'on Parc Ferme



一世を
風靡した

G C

グラン

チャン

その
隆盛の頃

Photo/Yuki Sawada
Text/Ring Archives

(グランチャン)

きみ知るや 富士GCという魔物を——

むかし日本に、絶大な人気を誇る自動車レースがあった。
富士GCシリーズ。グランチャンあるいはグラチャンと人々は呼んだ。
壮大な富士スピードウェイという舞台に、流麗なレーシングスポーツカーはよく似合う。
日本にF1はおろか国内トップフォーミュラさえ存在しない時代に
何故グランチャンだけが人々の心を掴み取ることができたのか。
1971年、国内レース史上最初の危機の中で誕生し
1989年、レースブームの真っ只中で消えていった
その19年間に及ぶやや不可解な歴史は
後世の者たちに多くの教訓を示唆するという点で、実は貴重な一財産でもある。
消滅して早16年。
富士GCシリーズの存在すら知らないレースファンが今では多くなっている。
グランチャンとはいったい何だったのか。
それはいったい、過去や未来とどうかかわっているのか。
知れば知るほど、その奥深さにはまり込んでしまう富士GCシリーズ。
その特集、第一弾をまずはご賞味あれ。



GC後期、88年型MCS/マーチ88C・無限は
いま御殿場のインパル倉庫で静かに眠る。
センターシートのレーシングスポーツカーは
70~80年代の北米Can-Amを除くと世界的に
見ても珍しい存在だった。



LAP 28
I 88
II 03
III 05
IV 6
V 7
VI 2

一世を
風靡した

GC
その
歴史の項

富士GCが生まれた背景

「ボクは大学を卒業してから4年間JAFにいて、1966年の富士スピードウェイ・オープン前後にそっちに移ったんですが、当時の富士スピードウェイは所有先の日本ナスカからそっくり三菱地所が買った頃なんです。そのころ富士スピードウェイのある東富士というのは日本のチベットのようになって、箱根なんかと違ってまったく観光開発されていないんですよ。」

東名高速もないしね（開通は69年）、ボクも東京から富士へ行くのに国道246を使って6時間かけて行ったもんです。三菱地所は富士霊園や東富士カントリークラブ（当時白金カントリークラブ）があったあの辺約1000万坪を押さえたんですが、その中に富士スピードウェイがあったんです」と本田耕介は語る。

我々レースファンのいまの感覚ではまず富士スピードウェイありき、なのだが発端はそうではなく、オーナーの三菱地所にすれば東富士という大きな買い物の中にもたまたま富士スピードウェイがついていたのだ。ひとつビルを買ったから、屋上に遊園地があったというようなものから、三菱地所にとって富士スピードウェイは最初から「お荷物」的存在なのだ。

「当時の富士スピードウェイはいまの十勝やセパンやバーレーンなんかと同じ状況だった。つまり日本グランプリをやれば数々の観客が来て観戦人口はあるんだけど、スポーツ人口がない。セパンもバーレーンもあるいはトルコも、F1をやればそりゃ観客は来るでしょう。しかし、あとの三百何十日はガラガラ。スポーツ走行でサーキットを借りてくれる企業やカーショップがない。それこそいまの日本のカーショップなんかセパンへ行って走行会やったほうが割安になったりするんだけど、当時の富士スピードウェイも普段は閑古鳥。いまのセパンなんかより状況は悪かったかもしれない。そうなるよね、いきおいイベント指向。イベント事業をやらないう限り、食っていけないわけですよ。」

それが富士グランチャンピオンレース誕生の直接的原因であり、レース開催の中核にあって豊富なノウハウを持つ本田耕介が富士スピード

ウェイに引き抜かれた理由のひとつなのだが、こうした事情に時代のすう勢も絡んでいた。日本のモータースポーツそのものが、大きな曲がり角にさしかかっていたのだ。

「富士スピードウェイは66年からJAFにお金を払って興行権を買って日本グランプリをやったわけですが、68年にはウイング付きの日産R381が勝ったり、翌年はR382が出たりしてものすごく盛り上がったんですよ。」

いわゆるTNTの時代で、トヨタ・日産・滝レーシングがスポーツプロトのグループ6や、のちに排気量無制限のビッグマシン、グループ7を投入して激戦を繰り広げたのだ。だが、その終焉は70年にやってくる。

「いわゆる排ガス規制が問題になって日産もトヨタも『やめろ』と、メーカーが手を引いてしまった。富士スピードウェイはそこでまさに自分で食っていかなければならなくなった。はつきり言って切羽詰まっちゃったんです。結局、富士スピードウェイはサーキットオーナーであって、レース興行会社でもなんでもないわけですよ。でもお店を開いてもお客さんは来てくれない。ビルにたとえればテナントがない。それで自分たちで花屋さん開こう、レストラン開こうと。カーメーカーに頼っても、彼らは彼らの事情で止めるのだからというのが痛切に分かった。やるんだったら徹底的にやろうと」

和製NASCARの誕生

当時NAC（日本オートクラブ）がアメリカのCan-Amを呼んだりもしてたけど（68、69年）、やるんならやっぱり自主路線を作ろう、となった。幸い国内に日本グランプリや、日本Can-Amに出場していたブライベイトチームのマクラーレンやローラがあったから、それを中心にやればいいんじゃないかと。その時に何か「目玉」をとということでフェラーリ512Sを呼びに行ったんですよ。」

メーカー主導型ビッグマシン激突が呼び物だった70年10月の日本グランプリは中止となったが、この年、富士スピードウェイは6月に全日本300マイルレース、9月に富士インター200マイルレースを開いた。いずれもグループ



GC 誕生前夜

生みの親・本田耕介に聞く、富士GC誕生秘話

本田耕介は富士グランチャンピオン・シリーズを創った男である。しかし、なぜ富士GCを創らねばならなかったのか？話は富士GC前史から始まった。グランチャン誕生のバックグラウンドは、富士スピードウェイの特殊な成り立ちにあった。

Text/Hirao Nishiyama Photos/San'ei Shobo, Fuji Speedway, Hiroharu Sato(I-dea), Toshikazu Moriyama Special Thanks/Shinji Hayashi 参考文献/富士スピードウェイ最初の40年(林信次著)、日本モーターレース史(桂木洋二著)

6、7を主体としたもので、後者にはスクーデリア・ビッキオ・ロッソのフェラーリ512Sが招聘されたのだった。ドライバーは現MOMO社長のジャンピエロ・モレッティである。

「フェラーリ512Sはボクが呼びに行つて、エンツォ・フェラーリに1時間半くらい会つてゐるんです。彼は「ワシのところのワークスは行けないが、サテライトチームですごくいいのを紹介するよ」と言われて、それがモレッティ。当時1ドル360円の時代で、しかも日銀がなかなか外貨を許可しないのでそれにはまいりましたけど、フェラーリが来て、お客さんもかなり入つて、幸いモレッティが優勝もしましたね。よし、これで行こう」と

瓢箪から駒ではないが、日本GPの中止をきっかけに、イベント指向を採らざるをえない富士スピードウェイの苦肉の策が71年からの名物シリーズ、富士GCを誕生させたのだった。最初の2年間はグループ6あり、グループ7あり、GTカーありの混走で、日本GPの焼け跡ともいえる「ごった煮」の様相を呈していたが、人気はうなぎ上り。本田はGCの事務局長として、さらに盛り上がる案を練つていた。そこで、フェラーリ512Sたった1台の参加で数万人を集めたことがひとつのヒントとなった。

「いいクルマ、いい選手が必要ですが、やっぱりスターが要る。それでボクは生沢徹と風戸裕を押さえちゃおうと。当時彼らは海外活動してたんで年間契約した。それから高額賞金。優勝100万円というのはいまからすれば大した額じゃないけど、当時は破格でしたからね。プロ野球は参加報酬の交渉をオフシーズンにやりませんが、GCはあれをレースごとにやっていた」。東京丸の内ビルにある富士スピードウェイの事務所、本田がドライバーと相対でいわゆる

スターティングマネーを決める。いちばん低いところで1レース15〜20万円、高いところで50〜100万円。72年頃の物価は東京のタクシール乗り170円、私立大学の年間授業料12万円、内閣総理大臣の給料90万円の頃だから、いくらレースとはいえスターティングマネーの100万円は破天荒といつても良かった。

「今でもそうですけど、こういうシリーズイベントが苦しいのは立ち上がりなんです。それが大きく間違つていなければ、あとはほとんどうまく転がっていく。生沢、風戸のふたりを看板スターでやった後は、シリーズをヨーロッパで隆盛の2リッターのスポーツカーに完全に移行したんです。その最初の功労者がローラを入れて高原敬武とシエプロンの田中弘です。彼らには感謝してるし、富士GCの貢献者です。とにかく観客も、収入も、利益も、参加台数もすべて右肩上がり。あとはもう放つておいても育つ」

富士グランチャンピオンレースの初年度、1971年8月15日に行なわれた富士500キロスピードレースの様子。酒井正のマクラレンM12と風戸裕のボルシェ908MK-IIは、黎明期のGCの花形だった。



当時の富士スピードウェイは普段は閑古鳥
イベント事業をやらない限り食つていけない
そこで日本GPや、日本Can-Amに出場していた
マクラレンやローラを中心に行こう、となった



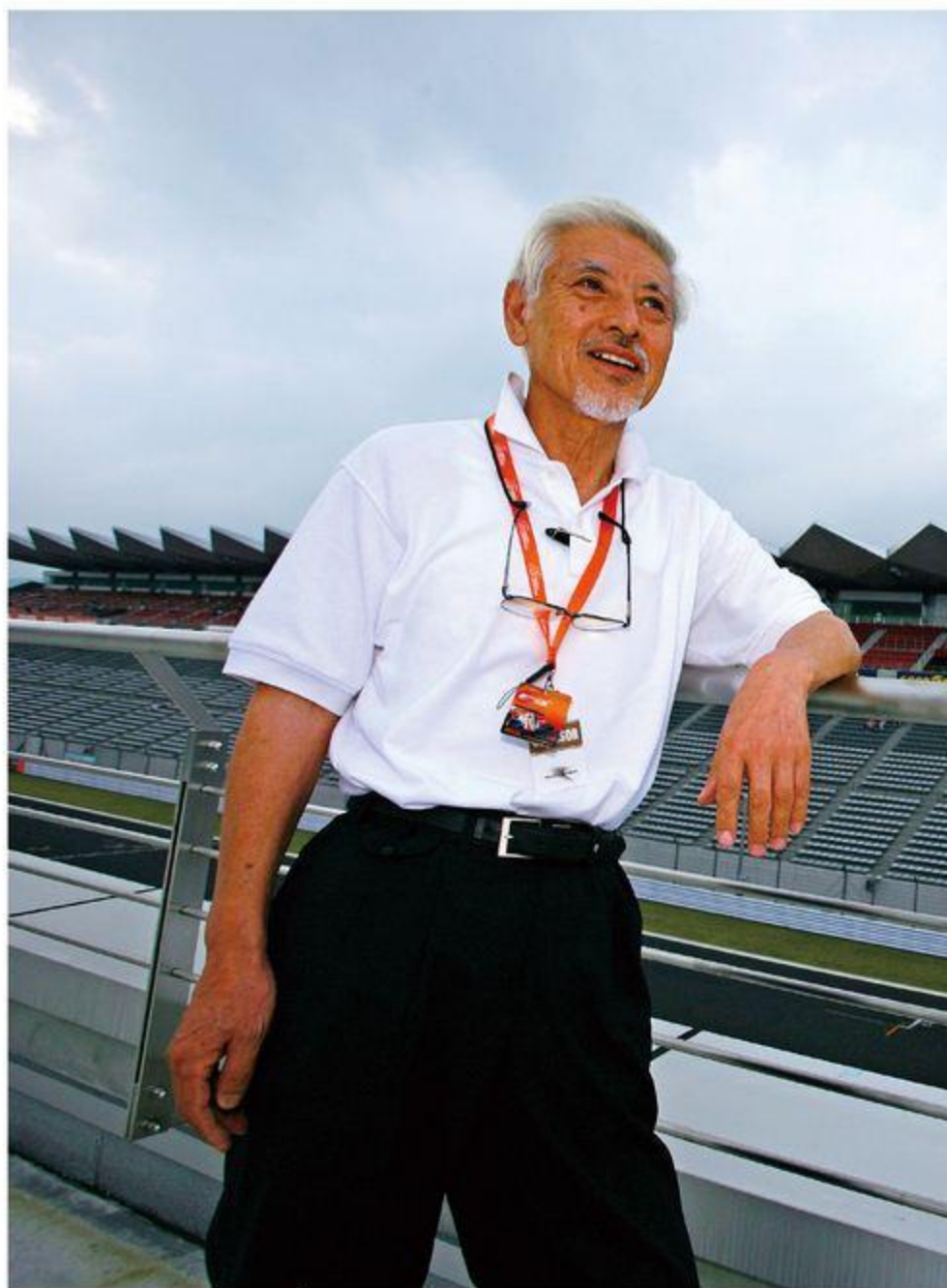
そのピークは22のみとなった73年。決勝の台数だけを見ても第1戦の29台から、第2戦31台、第3戦30台、第4戦33台、最終戦はなんと35台。当時のスターティンググリッドを見るとあの広い直線がマシンで埋まり、しかもグリッド配列は4台・3台・4台……。ある識者は「まんなまNASCAR!」というが、まさしく富士GCとはヨーロッパおよび日本産22スポーツカーを使い、富士スピードウェイを舞台に咲いた和製NASCARだったのかもしれない。それは月見草のように富士によく似合った。

オイルショック、そして終焉

だが、隆盛を誇る富士GCにも弱りが見え始める。73年秋に勃発した第4次中東戦争を引き金に、世界を石油危機（オイルクライシス）が襲ったのだ。富士GC（のみならず日本のモータースポーツ全般）はモロにその波を被って大口スポンサーが引き上げ、74年開幕戦の参加台数はなんと17台。4カ月前の最終戦の半分になつてしまった。さらに6月の第2戦では風戸裕、鈴木誠一が亡くなる事故が発生。シリーズは続行されたものの、それまでとは同じGCではもはやなくなっていた。

「ボクは富士スピードウェイの森下春一常務とケンカして、偶然あの事故のレースをもって退社することになっていました。ケンカの理由は、ボクは国内にもいろんなサーキットができたんだからGCも全国展開するべきだと言ったんです。いっぽう森下さんは冗談じゃないとGCは何億円、何十億円かけてウチが作ったもんだ、それをなんでほかに持って行くんだ」と。開国派の本田は鎖国派の森下との激論の末富士スピードウェイを去るのだが、確かに参加台数やイベント数から見ても、富士GCの規模は富士スピードウェイという器からはみ出しそうになっていった。しかし、本田のそうした危機意識は富士スピードウェイの内部組織には切実なものとして伝わらなかった。

「今のGT・Aもそうだけど、マンネリになりかけたトップシリーズというのは組織自体を内部改革していかない限り潰れてしまいますよね。でも、内部にいる人間は変わらない方が楽なん



本田耕介
Honda Kosuke

1938年10月6日生まれ。早稲田大学卒業。卒業後JAF（日本自動車連盟）創立事務局へ、66年1月にJAFから引き抜かれるようにして富士スピードウェイに移り、各種企画を担当した。74年秋に日本モーターレーシングセンターを設立して独立。WEC、インターTECなどを成功させ、十勝インターナショナルスピードウェイを開設。現在同社長を務めるなど日本のレースプロモーションの礎を築いた。

です。いつも悪口を言ってただけで、プログラムの表紙のバタインなんか全部同じで、マンネリ。こんなんじゃないや、「いや、前の持ってますから今日は要りません」と言うお客さんがいっぱいいた。出場してる選手も同じだしね。いまのGT・Aもみんな。画が同じでしょ。キレイな画ではあるんだけどね」

本田耕介が生み出した富士GCシリーズは89年、19年の歴史の幕を閉じた。

「ボクのようにレースのプロモーターを長年やっていると、ひとつのシリーズが長くて10年なんだという感がある。たとえばWECが12年、グループAが9年、JTCが6年。そういう意味では富士GCの19年は異例ですよ。最終的にはタイヤメーカーが撤退したのが決定的だった。もっと早い時期に手を打ってればなんとか生き延びた可能性もあるだろうけど、19年というのは長かったという気がしますね」

70年9月6日富士インター200マイルレースに逸来、優勝したフェラーリ512S。イタリアのスクーデリア・ピッキオ・ロソからのエントリーで、ドライバーはかの有名なMOMOの社長、ジャンビエロ・モレッティ。





一世を
風靡した

GC
その
陰謀の項

1963年に、誕生間もない鈴鹿サーキットにおいて始まった国内4輪レースの歴史は、66年の富士スピードウェイ開設以降、トヨタやニッサンといった国内主要メーカーによる真つ向勝負と対外国車の争いとして大いに盛り上がるが、国際的視野に立てば奇形とも思える重んだ進展を結果的に遂げることとなった。そして70年代突入と同時に起こった排ガス公害騒動に端を発し、メーカーはその対策に専念するという大義を掲げてモータースポーツ活動を大幅に縮小し、サーキットを包んでいた熱気も瞬く間に冷めていった。

F1はまだまた地球の裏側で行なわれる日本とは無縁の世界であり、フォーミュラカーによる全日本選手権すら73年にたった数回によって競われるまで始まりもしないという時期。66年に始まった市販車による全日本選手権も、この

Legend of GC

激動の 19年

——時代の荒波に呑み込まれた歴史

日本独自のビッグレースシリーズとして産声を上げ
プロフェッショナルドライバーとチームを生み出し
名勝負で人々を熱狂させたハイスピードバトルは
他カテゴリーの繁栄に多くのものを引き継ぎ、退いていった

Text/Ring Archives
Photos/San'ei shobo, l-dea



30度バンクを疾走するGCマシン群。
初期GC全盛期73年秋のマスターズ250キロ。
上位陣はすでに去り、シグマ、GRDなど
ユニークなマシンが集団となって競り合う。
見つめる観客もまた命がけ!?

比較的廉価にて購入可能な2リッタースポーツの台数急増により、シリーズ賞典対象者は72年に2リッターまでと限定され、73年は大排気量車の参加自体が禁じられた。フェアレディZ等GTカーも73年限りで除外され、74年以降は2リッター級純レーシングスポーツに集約されて、廃物レースの域を完全に脱することになる。当時海外レースに挑戦中だった生沢徹や風戸裕といったスター選手、大排気量マクラレンを駆ってGC初代チャンピオンに輝いた酒井正、最初に2リッタースポーツを持ち込んだ若き高原敬武や田中弘といった面々は、自ら新たにプライベートチームを組織し、マシン・メンテナンス工場という新しい職種を成立させることにも貢献した。

自動車メーカー直属のワークスチーム契約ド

ライバーたちは70年以降、市販車中心の前座レ

イスしか活躍の場がなかったが、GC3年目の

73年ともなると、メーカーの許可を得てGCメ

インレースに参戦する者が少しずつ現われ始め

頭次第に権威を失いつつあった。

そういつた国内レース界の危機的状況下、1971年に富士GCシリーズは始まった。最初は廃物利用による混走レースだった。メーカー対決時には単なる脇役にすぎなかった各種スポーツカーが寄せ集められた。大は7000ccのアメリカンV8を搭載したマクラレンから、小は1000ccにも満たないホンダS800改造車まで、いわゆるスポーツカーなら何でも出られた。

しかし、高額賞金、TV放映、予選アタック方式や2ヒート制導入など、従来の国内レースには見られないアイデアが随所に盛り込まれ、その魅力に引きつけられて有名ドライバーが数多く参戦し始めると、それは急速にファンの支持を増していくことになる。

大排気量レーシングスポーツは絶対的スピードこそ速かったが脆かった。大雨のレースならフェアレディZにだって勝機があった。そしてシリーズ初年度71年の夏に英国から持ち込まれたシエブロンB19とローラT212という、2リッター2座席スポーツカーがその後のGCの流れを決めることになる。



た。GCの主力エンジンがフォードやBMWといった外国製だったことが幸いした。一足先にニッサンを退社して田中弘幸いるヒロトス・レーシングに加わっていた黒沢元治に、ニッサンのエースたる高橋国光や北野元、マツタの片山義美、トヨタの高橋晴邦らが挑むといった形で、参加選手のレベルもこの時期、急激に上がった。

しかし73年秋のGC最終戦、世界的な石油ショックと同時発生した30度バンクでの炎上死傷事故、その石油ショックも相らいだ74年6月のストリートエンドで再度発生した多重炎上死傷事故により、GCシリーズは重大な岐路に立たされることになる。富士の名物だった高速30度バンクはこの2件の重大事故によって廃止されることが決まった。これ以後は右回り一周4.4kmコースに統一される。また、石油ショックによるメーカー・ワークスチーム完全解体によって、何人かの実力派選手はここが瀬時とヘルメットを脱いだ。

安全で紳士的なレース、石油ショックによる活動資金の縮小と勝てるチームの固定化、そして当時社会現象として問題となっていた暴走族の蔓延、さらに富士スピードウェイ自体の廃止転用の動き、それらが複合的に重なりあって、70年代後半のGCシリーズは緩やかな下降線を辿り始める。日本独自のロータリーエンジン(マツタ)対BMWという図式を作って人気を煽ったり、外国人ドライバーをしばしばゲスト参戦させてみたり、79年には単座席マシンの参加を容認することで目先の変化がもたらされるが、それも次第に、鈴鹿中心に支持層を広げつつあったF2レース用マシンの中古シャシーをGCに再利用する方向に陥り、GCは再び「廃物レース」という色彩を帯び始めるのだった。また、それが富士スピードウェイ固有のシリーズということから、空力を追求し続けた結果に、ボディカウルのひとつとすべてが由良拓也率いるMCS製となってしまう、マシンバラエティの減少という興味を削ぐ事態も招いた。

遡って70年代半ば近く、人気のGCシリーズを富士以外の各サーキットが招きだしたことがある。しかし富士は頑なにそれを拒んだ。自



運命の74年6月2日、
セート2スタート直後に発生した大惨事。
30度バンクに向けての先陣争いの末に
風戸裕と鈴木誠一が命を落とした。
コースに残ったタイヤ跡が生々しい。

分たちが育てたシリーズをほかのサーキットに横取りされたくなかったのだ。サーキット間を跨いでシリーズを広めるイベント・プロモーターが、この時期の日本にはまだ存在していなかった。サーキットそれ自体が競技場所の提供と同時にイベント・プロモーターまでしなければならなかった点に、国内レース界の問題点の一端が見える。皮肉的に言うなら、その後も富士スピードウェイ「でのみ」競われたG.C.シリーズが、観客に飽きられるまでにさらに10年以上の歳月を要したところに、G.C.シリーズの底力があつたと言えなくもない。

80年代に入つて国内では、グループC耐久スポーツカー、グループAツーリングカーのレースが始まり、さらに国内トップフォーミュラはF2からF3000へと改まり、87年以降は鈴鹿でF1GPP開催が恒例化するなど、モータースポーツブームの環境が急速に整う。そういつた中で、G.C.シリーズは終焉を迎えた。88年にはシリーズ内に鈴鹿と菅生を加え、89年にはJAFの全日本選手権が懸けられるまでになったものの、結局はそれが断末魔となった。70年代前半の栄華にしがみついているだけのG.C.シリーズは、F1や国際舞台を知ってしまったレースファンの目には過去の遺物としか見えなかつたようだ。

「戦一戦を克明に見ていけば、晩期のG.C.シリーズにもやはりそれなりの面白さと奥深さが見て取れる。しかし、他カテゴリーの新しさ・華やかさ・分かりやすさと比べると、それは「マシネリ」以外の何物でもなくなつてしまつていた。加えて、保守的な富士スピードウェイ運営陣の姿勢だ。国内レース界の主役であるタイヤメーカー3社が次期G.C.シリーズへの供給を停止するという引導を渡す形で、グランチャンの命は儚くも潰えたのだ。

その時、国内レース界は、F3000やグループCやグループAの繁栄に浮かれていて、消えゆくG.C.など一顧だにもされなかつた。そして誰もが富士G.C.を忘れ去つた。

80年代末、日本国内で競われた非常にゴンベ「テイティブな」レースアカデミー生々残り競争」にグランチャンは破れ去つたのだ。

Ⓡ

【国内レース界】

「第1回日本GP」鈴鹿で開催

ホンダF1が世界初挑戦

船橋サーキット開設

富士スピードウェイ開設。「日本インディ」開催

「富士1000km」初開催

「日本GP」でニッサン&トヨタ対決。「日本Can-Am」初開催

「日本GP」でニッサン&トヨタ再対決、世紀の一戦

メーカー撤退、「日本GP」中止。筑波サーキット開設

全日本選手権がフォーミュラに懸かる。厚保サーキット開設

秋に富士でF1デモラン

「F1世界選手権イン・ジャパン」富士で開催

F1「日本GP」で観客ら2名事故死。以後開催されず

国内F3シリーズ開始

「WECジャパン」富士で初開催

全日本耐久選手権開始

「インターTEC」初開催。全日本ツーリングカー選手権開始

西仙台サーキット開設

鈴鹿でF1「日本GP」初開催。全日本F2からF3000に移行

「F3リーグ」富士で初開催。オートボリス、TI英田開設

【世相】

ケネディ米大統領暗殺

東京オリンピック

ビートルズ大人気

国内で航空機事故相次ぐ

メキシコ五輪。キング牧師暗殺(米)

アポロ11号、月に着陸

大阪万博。ビートルズ解散。三島由紀夫自殺

ボウリング・ブーム

札幌冬季五輪。沖縄返還。あさま山荘事件

金大中誘拐事件。オイルショック

長嶋茂雄引退

ベトナム戦争終結

田中角栄元首相逮捕。毛沢東死去

ニューヨーク大停電。プレスリー死去

VWビートル生産中止

サッチャー英首相誕生

モスクワ五輪を米日ボイコット

スペースシャトル「コロンビア」打ち上げ

フォークランド紛争。グレース王妃事故死

アキノ元上院議員暗殺

ロス五輪

日航ジャンボ機、御巣鷹山に墜落

「チャレンジャー」爆発。三原山大噴火

国鉄分割・民営化

天皇崩御。東欧民主化革命

東西ドイツ統一



GC 19年間の歴史

Data/Ring Archives

一世を
風靡した

GC

その
隆盛の頃

年 [GCシリーズ関連]

1963	
1964	
1965	
1966	
1967	
1968	
1969	
1970	
1971	「富士GCシリーズ」開始。排気量無制限
1972	得点対象2ℓ級以内
1973	参加車両2ℓ級以内。最終戦で中野雅晴が事故死
1974	第2戦で鈴木誠一と風戸裕が事故死。30度バンク廃止
1975	
1976	
1977	
1978	
1979	単座席化。スーパーTはスーパーシルエットに
1980	
1981	
1982	
1983	第2戦練習で佐藤文康が、最終戦で高橋徹が事故死
1984	Bコーナー設置。スーパーシルエットはJSSに
1985	第1戦予選で標徹が事故死
1986	
1987	排気量が2ℓから3ℓへと拡大
1988	菅生と鈴鹿を加えて「GCシリーズ」という名称に
1989	全日本選手権が懸かるも、この年かぎりでの消滅
1990	



88年、GCは鈴鹿にも遠征した。
シリーズには全日本選手権も懸けられた。
派手なカラーリングをまとった各車が
バブル景気を強く感じさせる。
しかしGC自体は翌年消滅する。

[GCコラム①]

サポートレースこそ 必見だった

グランチャンのもうひとつの華
マイナーツーリングからスーパーシルエットまで

Text/Ring Archives
Photos/i-dea, San'ei Shobo



80年代に入り人気を呼んだスーパーシルエット。星野一義の愛機シルビアターボ。



一世を
風靡した
GC
その
隆盛の頃



火を吹くトミカ・スカイラインはスーパーシルエットの代名詞的存在 (83年)。

かつて一世を風靡した富士GCシリーズの絶大な人気は、純レーシングスポーツカーによるメインレースにのみ負うものではない。いわゆる前座レースだった「マイナーツーリング」と「スーパーツーリング」(後者は後に「スーパーシルエット」「JSS」へと移行)にもまた絶大なファンがついていた。一日に3種類の个性的なレースが見られるというところに、GC人気の鍵があった。「マイナーツーリング」と「スーパーツーリング」は、TS(後のN2)仕様の改造ツーリングカーによる戦いで、排気量1300ccを境に下がマイナー、上がスーパーと呼ばれた。初期(73年まで)は「スーパーツーリング」の中に1600ccまでの「ミドルツーリング」クラスが存在し、セリカ&レビンvsサニーエクセレント等が激闘を演じた。

中でも「マイナーツーリング」の競争としての密度の高さは、30年を経た現在でもレース関係者の語り種となっている。GCシリーズが始まった71年の時点では、トヨタ勢(カローラクーペやパブリカ)が優勢だった。そこにサニー1200クーペが割って入り、翌年にはFFのチェリーが一気に台頭する。トヨタと日産のワークス対決は日産優勢に変わるが、73年最終戦になってトヨタはDOHCスターレットを投入、日産勢を一蹴する。そして石油ショック到来とワークス撤退、30度バンクの廃止。

74年以降のマイナーツーリングはサニー・チェリー同士の戦いが白熱して、人気を集めた。東名・土屋・鳥居といった後の著名エンジンチューナーたちはここで牙を研いだのだ。75年半ばには、「あの」DOHC

スターレットがトムスからトヨタ系3チューナーに放出され、実戦に復帰する。操るドライバーたちはベテランや若手が入り混じった腕利き揃い。少数だがパワフルなツインカム・スターレットと多数のサニーが一塊となって高速富士を走り回るレースは最高に面白かった(右ページ写真)。70年代末には少数の初代シビックもトップ争いに絡み始める。

DOHCでFRのスターレット、OHVでFRのサニー、SOHCでFFのシビック、3種3様なマシンがほぼ同タイムで競り合う。シケインがない当時、長い直線路ではスリッパストリームを使い合い、コーナーでは勝負所となるラスト2周に向けての駆け引きが繰り返された。たかが150馬力ほどのマシンながら、それだからこそ駆け引きは重要で、ドライバーの腕が顕著に表われた。それは毎戦たった30分ほどの競争だったものの、実はマイナーツーリング見たさにGCに通っていたというファンは意外なほど多かった。

80年代に変わる頃、ツインカムK P47スターレットや1100サニーの公認が切れ、SB1シビックが去り、310サニーと61スターレットの時代が来て、富士にふたつのシケインが設けられ、ドライバー層からベテランが消えていくと、「マイナーツーリング」はゆっくりと下降線を辿り始める。

一方、大排気量の「スーパーツーリング」も紆余曲折を経験した。71、72年は常勝スカイラインGT・R(PGC10)にマツダ・ロータリー勢(カベラからサバンナRX3に移行)が挑むという図式により「マイナーツーリング」以上の熱い歓声を受けた。ワークス対決は体当たり合戦にまでエスカレートする。しか

激戦のマイナーには隠れファンがいっぱい 大排気量スーパーは迫力の走りが醍醐味



スーパーツーリング、スーパーシルエット、そしてJSSへと発展。しかしGC末期にはプロダクションレースが始まり、徐々に求心力は低下していった。



しGT・Rは72年いっばいで撤退、代わってフェアレディZ勢がGCメインレースから外れて74年以降「スーパーツーリング>」として加わるが、大勢はRX3有利、70年代後半になって柳田春人のZが孤軍奮闘して喝采を浴びた。しかし参加台数はマイナーと比べると半数ほどでしかなく、79年、西欧のすう勢を取り入れて「スーパーシルエット」へと変貌する。

市販車のループラインのシルエツトが残っていたらばは改造し放題といった過激な内容で、ターボエンジンの流行もあって、80年代初頭には日産ワークスと言うべき3台のシルエツトマシン(スカイライン、シルビア、ブルーバード等)が派手な外観と圧倒的直線スピードとで「スーパーカー」ファン卒業生を魅了した。トヨタもトムス童夢セリカターボで応戦、BMW M1との争いは見応え十分だったが、経費高騰の宿命は拭えず、84年以降、新設「JSS」(ジャパンスーパースポーツセダ

ン)に改まる。サバンナRX7、シルビア(スカイライン)ターボ、スーパーラといった人気車種が勢揃いするが、暴走族ファンに迎合するかのような雰囲気も漂っていて、全国規模の支持を得るには至らなかった。

こうして80年代後半、「マイナーツーリング」にかつての熱き勝負師戦の様相はなく、「JSS」は派手な外観の割に中身の薄さが透けて見えてしまっていた。この間、TSマシンより低性能で入門者向けであるプロダクションカーレースやワンメイクレースを併催し始めたことで、GCシリーズは次第にその魅力を薄めていった。

前座レースがいかに重要であるかを、GCシリーズは我々に示してくれている。

いつまで経ってもメインレースのことだけしか考えていないレースプロモーターなどは、「シリーズ整備不良」を理由に再車検で失格を言い渡されても反論できない。



GCマシン名鑑

1971

1989

歴史を彩った名車、珍車の数々

高速コースFISCO専用マシンとして発展したGCカーは
独自の改造を受けて、次第に特化していった
多様な車種バラエティのおもしろさを
当時の貴重な写真の数々で楽しもう

Data/Ring Archives
Photos/i-dea, San'ei Shobo



一世を
風靡した

GC
その
隆盛の境

初期「混走」時代の 雑多なヒーローたち



マクラーレンM12
シボレーV型8気筒7ℓ・72年第5戦 富士ビクトリー-200キロ・酒井正



いすゞベレットR6スパイダー
いすゞ直列4気筒1.6ℓ・71年第5戦 富士マスターズ250キロ・浅岡重輝

ポルシェ917
ポルシェ水平対向12気筒5ℓ・71年第5戦 富士マスターズ250キロ・生沢徹



ニッサン フェアレディ240Z
ニッサン直列6気筒2.4ℓ・72年第4戦 富士マスターズ250キロ・#99大塚光博、#19石村靖雄、#98清水省一



デイ&ナイトMkV (前)

ホンダ直列4気筒0.8ℓ・71年富士500キロスピード・黒須隆一

オカモトG7 (後)

ロータス直列4気筒1.6ℓ・71年第3戦 富士500キロスピード・岡本全幸

ベルコ72D

ニッサン直列6気筒2ℓ・71年第3戦 富士500キロスピード・津々見友彦

GCマシン名鑑

1971

1989



ボルシェ908II

ボルシェ水平対向8気筒3ℓ・71年第3戦 富士500キロスピード・風戸裕



ローラとシェブロンの登場 英国製2ℓスポーツ時代の幕開け

ローラT280
フォードDFV V型8気筒 3ℓ・72年第4戦 富士マスターズ250キロ・高原敬武



KE RE1 (ヤマモトSPL)
マツダ12A 2ローター 1.1ℓ×係数2・72年第3戦 富士インター200マイル・片山義美



ニッサン フェアレディSPL (RS25)
ニッサン直列6気筒 2.5ℓ・71年第5戦 富士マスターズ250キロ・中村昌雄



ローラT212
フォードBDA直列4気筒 2ℓ・75年第1戦 富士300キロスピード・津々見友彦



Tetsu & his Company



「元気でねローラ」driven by木倉義文



シェvronB19

フォードFVC直列4気筒 1.8ℓ・72年第4戦 富士マスターズ250キロ・田中弘



KS 02

BMW直列4気筒 2ℓ・73年第1戦 富士300キロスピード・田中弘



GRD S72

フォードBDA直列4気筒 2ℓ・72年第4戦 富士マスターズ250キロ・生沢徹

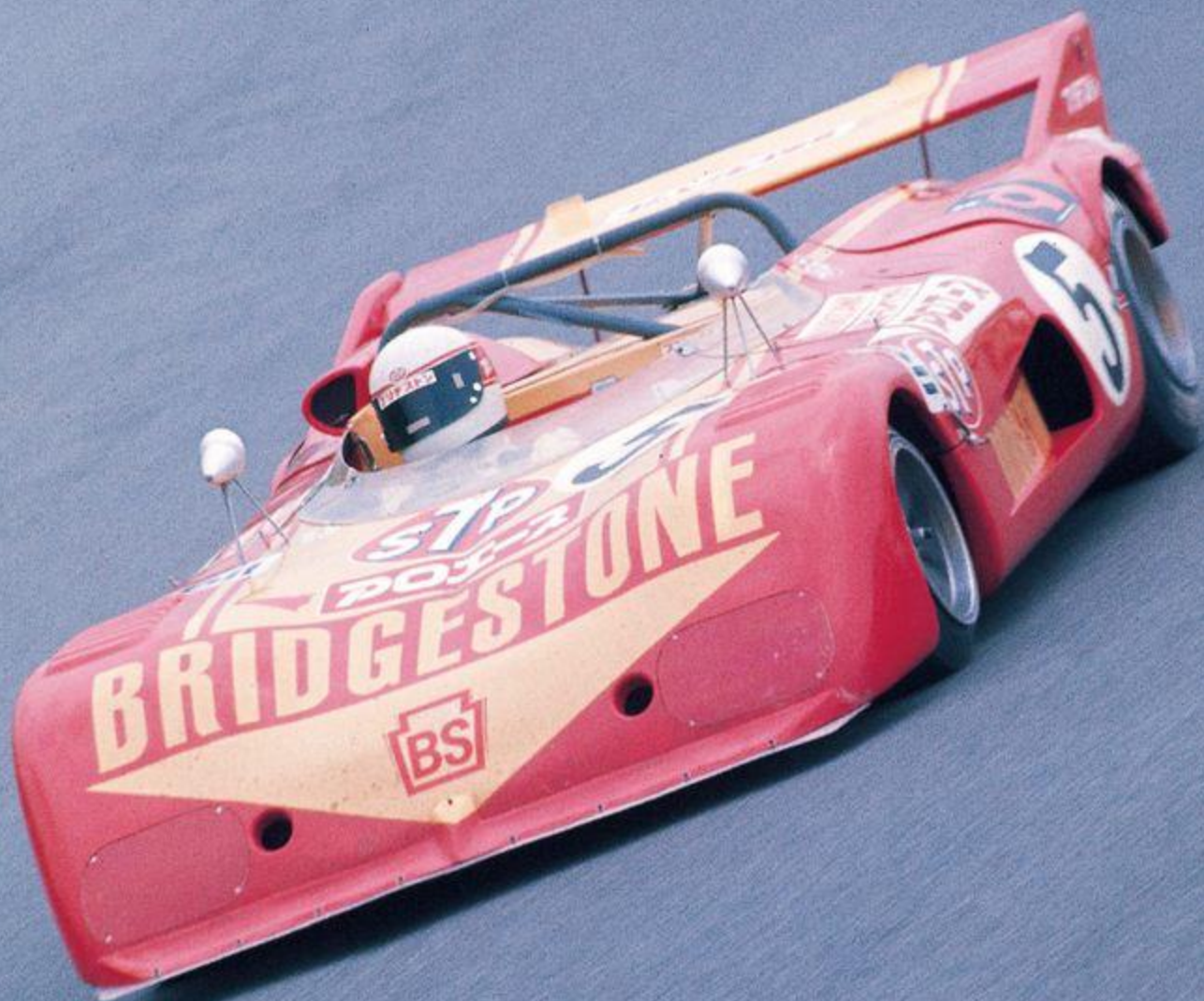


ローラT290

三菱直列4気筒 2ℓ・72年第4戦 富士マスターズ250キロ・永松邦臣



GC初の女性選手、マリー・クロード・ポーモン（75年）



爛熟期からの転落 急増するマーチ・BMW勢



シェブロンB23

フォードBDA直列4気筒 2ℓ・75年第2戦 富士グラン250キロ・都平健二

マーチ73S

BMW直列4気筒 2ℓ 73年第2戦 富士グラン300キロ・黒沢元治



マナ09

マツダ12A 2ローター 1.1ℓ X係数2・73年第3戦 富士インター200マイル・杉山博



レッドラインMkIII

マツダ12A 2ローター 1.1ℓ X係数2・73年第1戦 富士300キロスピード・武智俊憲



シェプロンB23/26
BMW直列4気筒 2ℓ・74年プレシーズンテスト・風戸裕



いすゞ2000スパイダー
シボレーEAA直列4気筒 2ℓ・73年第1戦 富士300キロスピード・浅岡重輝



マーチ74S
BMW直列4気筒 2ℓ・75年第2戦 富士グラン250キロ・高原敬武



シグマGC73
マツダ12A 2ローター 1.1ℓ×係数2・75年第2戦 富士グラン250キロ・岡本安弘

GCマシン名鑑
1971
1989



GRD S74
BMW直列4気筒 2ℓ・77年第1戦 富士300キロスピード・生沢徹



ローラT290改 (コンドウSPL)
マツダ13B 2ローター 1.3ℓ×係数2・77年第1戦 富士300キロスピード・赤池卓

ローラT390
BMW直列4気筒 2ℓ・75年第4戦 富士マスターズ250キロ・柳田春人



80年4冠達成の長谷見昌弘



アルピーヌA441
ルノーV型6気筒 2ℓ・75年第4戦 富士マスターズ250キロ・J.P.ジャブイユ

新電
BMW直列4気筒 2ℓ・77年第1戦 富士300キロスピード・高原敬武



個性豊かな
ワンオフ・スペシャル群

ノバ53S
BMW直列4気筒2ℓ・79年第1戦 富士300キロスピード・星野一義



MCS
BMW直列4気筒2ℓ・79年第4戦 富士マスターズ250キロ・長谷見昌弘



KR1
マツダ13B 2ローター 1.3ℓ×係数2・81年第1戦 富士300キロスピード・片山義美

シェプロンB36
BMW直列4気筒 2ℓ・79年第1戦 富士300キロスピード・松本恵二



GCマシン名鑑
1971
|
1989



「単座」新時代の到来と
変わり種の彩り

MCS II/マーチ792
BMW直列4気筒 2ℓ・81年第3戦 富士インター-200マイル・#7松本恵二、#19星野一義 (中央はロイスRM1)



ロイスRM1/マーチ792
BMW直列4気筒 2ℓ・82年第1戦 富士300キロスピード・高橋国光



サンダーLM39
BMW直列4気筒 2ℓ・79年第4戦 富士マスターズ250キロ・藤田直廣



火の鳥
マツダ13B 2ローター 1.3ℓ×係数2・79年第4戦 富士マスターズ250キロ・清水正智



MCS改
BMW直列4気筒 2ℓ・81年第1戦 富士300キロスピード・藤田直廣



希望T80
マツダ13B 2ローター 1.3ℓ×係数2・79年第3戦 富士インター200マイル・赤池卓



オカモト82S
マツダ13B 2ローター 1.3ℓ×係数2・82年第5戦 富士ビクトリー-200キロ・岡本全幸



SSRII/マーチ812
BMW直列4気筒 2ℓ・82年第4戦 富士マスターズ250キロ・黒沢元治



MCS IV/マーチ822
BMW直列4気筒 2ℓ・83年第3戦 富士インター-200マイル・高橋徹



MCS III/マーチ802
BMW直列4気筒 2ℓ・82年第2戦 富士グラン250キロ・中野常治



MCS V/マーチ832
BMW直列4気筒 2ℓ・84年第4戦 富士マスターズ250キロ・星野一義



HMS/ラルトRT4
BMW直列4気筒 2ℓ・83年第2戦 富士グラン250キロ・長谷見昌弘



MCS7/マーチ85J
ヤマハV型6気筒 2ℓ・86年第2戦 富士グランスピード・高橋健二



MCS VI/マーチ842
BMW直列4気筒 2ℓ・85年第3戦 富士インター-200マイル・鈴木亜久里



MCS9/レイナード89DGC
無限V型8気筒3ℓ・89年第6戦 富士マスターズスピード・G.リース



MCS8/ローラT87-50
無限V型8気筒3ℓ・88年第5戦 鈴鹿スーパースポーツ200km・長谷見昌弘



マッドハウス/ローラT88-50
無限V型8気筒3ℓ・89年第6戦 富士マスターズスピード・和田孝夫



東京R&D88Q/ローラT88-40
マツダ20B 3ローター2ℓ×係数1.8・89年第6戦 富士マスターズスピード・E.エルグ



レイトンマーチ89GC
無限V型8気筒3ℓ・89年第6戦 富士マスターズスピード・関谷正徳



セルモ89G/ローラT89-50
無限V型8気筒3ℓ・89年第6戦 富士マスターズスピード・星野一義

歴代MCSの進化と他カウルの反撃

GCマシン名鑑
1971
1989



[GCコラム②]

暴走族は 専用の駐車場で隔離した

事務局長が語る
グランチャン19年分の裏話

Text/Nobuyuki Nishizaki
Photos/i-dea, San'ei Shobo



GC事務局長を長く務めた福士克二氏に当時の思い出を語っていただいた。



一世を
風靡した
GC
その
隆盛の頃



グランチャンシリーズ負の遺産である暴走族問題。

「グランチャンには最初からかわってました。最初は事務局次長で、74年からは事務局次長として。エントリーなどの事前業務や企画などやっていました。」

GCシリーズは結局、19年で終わったわけですが、当初は結構進んだレースだったと今も思っています。ドライバーをやる気にするために賞金も出してたし、テレビを使ったプロモーションも行なったりして。電通が広くGCをアピールするにはスター選手が必要だったことで、生沢徹にはお金を使いましたね。ほかの選手と違って生沢はヨーロッパで走ったりしてたから、GCに出るようには押さえなくちゃいけなかったんですよ。しかしあとにも先にも、ああいうスター性のあるドライバーはいませんね。

また日本人vs外人ドライバーという、格闘技の対決じゃないですけど、そういうライバル関係を築くために海外ドライバーを呼んだりもしましたね。

エントリーがもつとも集まったのは73年の秋のレース（最終戦）。42台だったんですよ。なんでこの数字を覚えてるかというところ、そのレースで中野（雅晴）が事故で亡くなるんですけど、そのレーススイークにみんなが「42なんてイヤな数字だね」と話してたんです。このあとオイルショックが来て台数が減るんですけど、それでもその影響でレースが削減することはありませんでした。でもそれが好景気のパブル期になくなるんだから不思議なものですよね。

72年の入場料は1500円、前売り1200円という設定でした。前売り当日売りでは、やはりGCでは当日売りが主でしたね。グランプリなどの大イベントとは違って、当

日の天気次第でレースを見に行くか決めていたお客さんも多かったし、席が決まってるわけじゃないから当日来ても十分に見られましたから。それでも前売り券は熱心に売って歩いてましたよ。千葉と茨城を除いては。

暴走族が問題になったときに警察から、そのふたつの県で前売りをしてはいけないとお達しがあったんですよ。だから暴走族が下火になるまでは、千葉、茨城の前売り拠点はなかったんです。

しかし暴走族は来ましたね。スーパーシルエットとリンクして増えた感じがします。あのレースを70年代後半から始めて、80年代中盤までずっと来てましたから。警察も検問をして入れないようにしていましたが、彼らはそれをかいくぐってスピードウェイまでやって来る。で、どこそこを通過してオレはサーキットに到着した、みたいな武勇伝になっていたようなんです。

彼らのクルマはスーパーシルエットそのままなんです。ある時、富士に続く道路をインパルのシルビアが走ってた。サイドにイナスマラインが入ったヤツ。「え、星野のヤツこんなところでな走ってた」と思ったら、それお客さんだった（笑）。でも場内で人身事故が起きたりして、そのうちにサーキット内には入れないようにして、メインゲート横に18番という駐車場があって、そこを暴走族専用にしてました。でも舗装してないから、彼らは入りたがらないんです。車高低いし、「ここにクルマ停めたらサーキットに入っていない」って対応をしたんですよ。まあ彼らはレースを見に来るといっても、自分のクルマを見せに来てるから、そのうちにだんだんとい

くなりましたね。

あの当時は夢中でやってたから楽しいとか面白いってことはなかったんですけど、今思えばいろいろやってたなと思います。新人歌手の売り込みが来て、その娘をレースクイーンとして使ったり、オカモト理研のスポンサーをサーキットがとって来て、ドライバーがステッカーを貼って走ったら賞金を出したり、なかなか進歩的なシリーズだったと思います。チームもカウルがあつてスポンサーのアピールがしやすいから、フォーミュラよりもGCがいいって言ってたくらいですからね。

あとGCシリーズには伝統のゴルフ大会があつたんですが、それは楽しかった。僕らサーキット関係者とドライバー、チーム、それとプレスの人たちでGCのあとに行くんですよ。ドライバーの中には、どっちをメインに考えてんだかって人もいたりして（笑）。金曜の練習走行が終わると、薄暮練習しにコースにすっ飛

んで行ってましたね。よく来てたドライバーは星野（一義）、高原（敬武）とかですかね。あと和田孝夫も来てたな、ヘタだったけど（笑）。

当時は今よりもドライバーがレースになるとキラキラと闘志むき出して、あいつには絶対負けないという雰囲気がサーキット全体に漂っていました。それがGCの魅力だった気がします。実際には仲が良くても、いざ勝負となるとそういう雰囲気が出るといいうのが大事な点ですよ。今のレースだと、あまりそういうのが感じられないのがちょっと不満ですかね」

初期のグランチャンは意外と進歩的なレースだったんですよ



70年代には6万人以上の観客が富士スピードウェイに詰めかけた（写真左・72年第2戦インター200マイル）。写真下は82年第2戦グラン250。雨まじりの天候ながら3万5000人が来場した。



Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	4月25日	富士6km	富士300キロスピード	R/S/GTS	晴れ	31500人	50周	300.0km	25台	23台	21台	田中健二郎	ローラT160・シボレー	
2	6月6日	富士6km	富士グラン300マイル	R/S/GTS	雨	13000人	60周	360.0km	23台	22台	19台	北野 元	ダットサンスポーツ240Z	2ヒート制
3	8月15日	富士6km	富士500キロスピード	R/S/GTS	晴れ	31250人	82周	492.0km	30台	26台	22台	酒井 正	マクラレーンM12・シボレー	2ヒート制
4	9月5日	富士6km	富士インター200マイル	R/S/GTS	曇り一時雨	21000人	53周	318.0km	19台	15台	13台	酒井 正	マクラレーンM12・シボレー	
5	10月10日	富士6km	富士マスターズ250キロ	R/S/GTS	雨	56000人	41周	246.0km	25台	23台	20台	風戸 裕	ボルシェ908 II	

1971

クラス	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	III	酒井 正	マクラレーンM12	シボレー 24
2	I/II	田中 弘	ワールドAC7/シェブロンB19	ホンダ/フォード 23
3	II	高野 敬武	ボルシェ906/ローラT212	ボルシェ/フォード 23
4	III	風戸 裕	ボルシェ908 II	ボルシェ 20
5	I	清水 弘	ベルコ72A	いすゞ 19
6	III	鯉沼 三郎	フェアレディZ-Spl	ニッサン 18
7	III	田中健二郎	ローラT160/マクラレーンM12	シボレー 16
8	I/II	浅岡 重輝	ベレットR6ス/バイター	いすゞ 15
9	III	柳田 春人	ダットサン・スポーツ240Z	ニッサン 14
10	II	P.ベラミ	ボルシェ906	ボルシェ 13

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月20日	富士6km	富士300キロスピード	R/S/GTS	雨	33000人	33周	198.0km	25台	25台	22台	酒井 正	マクラレーンM12・シボレー	
2	6月4日	富士6km	富士グラン300マイル	R/S/GTS	雨	51000人	65周	390.0km	37台	30台	22台	柳田 春人	ニッサン・フェアレディ240ZG	2ヒート制
3	9月3日	富士6km	富士インター200マイル	R/S/GTS	曇り	63000人	53周	318.0km	31台	29台	19台	高野 敬武	ローラT280・フォードDFV	
4	10月10日	富士6km	富士マスターズ250キロ	R/S/GTS	晴れ	65000人	41周	246.0km	30台	29台	21台	高野 敬武	ローラT280・フォードDFV	
5	11月23日	富士6km	富士ビクトリー200キロ	R/S/GTS	晴れ	59000人	33周	198.0km	31台	27台	24台	高野 敬武	ローラT280・フォードDFV	

1972

クラス	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	II	鮎子田 寛	シェブロンB21P	フォードFVC 49
2	II	漆原 徳光	ローラT290	三菱R39B 46
3	II	柳田 春人	フェアレディ240ZG/ローラT212	ニッサン/フォード 44
4	II	木倉 義文	ローラT290	フォードFVC 37
5	II	永松 邦臣	ローラT290	三菱R39B 30
6	II	生沢 徹	ローラT212/GRD-S72	フォードFVC 23
7	II	田中 弘	シェブロンB19	フォードFVC 20
8	II	大塚 光博	フェアレディ240ZG	ニッサン 17
9	II	星野 一義	フェアレディ240ZG	ニッサン 15
9	II	高橋 健二	フェアレディ240ZG	ニッサン 15

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月18日	富士6km	富士300キロスピード	R/S/GTS	曇り	67000人	50周	300.0km	37台	29台	14台	高野 敬武	ローラT292・フォードBDA	
2	6月3日	富士6km	富士グラン300キロ	R/S/GTS	曇り	65000人	50周	300.0km	41台	33台	25台	黒沢 元治	マーチ73S・BMW	2ヒート制
3	9月2日	富士6km	富士インター200マイル	R/S/GTS	晴れ	68500人	52周	312.0km	39台	30台	25台	黒沢 元治	マーチ73S・BMW	2ヒート制
4	10月10日	富士6km	富士マスターズ250キロ	R/S/GTS	晴れ	51000人	41周	246.0km	37台	33台	24台	風戸 裕	シェブロンB23・BMW	
5	11月23日	富士6km	富士ビクトリー200キロ	R/S/GTS	晴れ	26000人	33周	198.0km	42台	35台	17台	鈴木 誠一	ローラT292・フォードBDA	

1973

ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	高野 敬武	ローラT292/シェブロンB23	フォードBDA 46
2	黒沢 元治	マーチ73S	BMW M12 40
3	風戸 裕	GRD-S73/シェブロンB23	フォード/BMW 40
4	鈴木 誠一	ローラT292	フォードBDA 37
5	田中 弘	KS-02/マーチ73S	BMW M12 35
6	酒井 正	マーチ73S	BMW M12 33
7	津々見友彦	ローラT292/T212	フォードFVC 24
8	鮎子田 寛	シェブロンB21P	フォードFVC 24
9	中野 雅晴	シェブロンB19/23	フォードFVC 16
9	長谷見昌弘	ローラT212/マーチ73S	フォード/BMW 16

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	5月5日	富士6km	富士300キロスピード	R	晴れ	69500人	35周	210.0km	19台	17台	13台	長谷見昌弘	マーチ73S・BMW	
2	6月2日	富士6km	富士グラン300キロ	R	晴れ	56000人	15周	90.0km	22台	18台	17台	高橋 国光	マーチ73S・BMW	ヒート2事故で中止
3	7月7日	富士6km	富士グローリー250キロ	R	第2戦の事故で中止									
4	9月1日	富士4.3km	富士インター200マイル	R	雨	23000人	30周	129.0km	18台	17台	11台	鮎子田 寛	シェブロンB21P/23・フォードBDA	
5	10月10日	富士4.3km	富士マスターズ250キロ	R	晴れ	46000人	50周	215.0km	19台	16台	12台	高野 敬武	マーチ74S・BMW	
6	11月24日	富士4.3km	富士ビクトリー200キロ	R	晴れ	58500人	45周	193.5km	16台	15台	12台	高野 敬武	マーチ74S・BMW	

1974

ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	長谷見昌弘	マーチ73S	BMW M12 51
2	高野 敬武	マーチ74S	BMW M12 50
3	生沢 徹	GRD-S74	BMW M12 37
4	高橋 国光	マーチ73S	BMW M12 32
5	鮎子田 寛	マーチ73S/シェブロンB21P/23	BMW/フォード 31
6	津々見友彦	ローラT212	フォードBDA 26
7	藤田 直広	シェブロンB23	BMW M12 24
8	鈴木 誠一	ローラT292	フォードBDA 17
8	岡本 安弘	シグマGC73	マツダ12A 17
10	黒沢 元治	マーチ74S	BMW M12 15
10	従野 孝司	シェブロンB23	マツダ12A 15

全90戦データと各年ランキング・トップ10

Data/Ring Archives

GC DATA 1971—1989

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月23日	富士4.3km	富士300キロスピード	R	曇り	41000人	50周	215.0km	23台	19台	17台	高原 敬武	マーチ74S・BMW	2ヒート制
2	6月8日	富士4.3km	富士グラン250キロ	R	晴れ	38000人	50周	215.0km	23台	21台	14台	高原 敬武	マーチ74S・BMW	
3	9月7日	富士4.3km	富士インター200マイル	R	晴れ	45000人	60周	258.0km	21台	19台	15台	高原 敬武	マーチ74S・BMW	2ヒート制 直線にシケイン
4	10月19日	富士4.3km	富士マスターズ250キロ	R	曇り	41000人	50周	215.0km	23台	21台	16台	高原 敬武	マーチ74S・BMW	2ヒート制 大雨の10.12から延期
5	11月23日	富士4.3km	富士ビクトリー200キロ	R	曇り	46000人	45周	193.5km	23台	19台	13台	高橋 国光	マーチ73S・BMW	

1975

	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	高原 敬武	マーチ74S	BMW M12	88.5
2	高橋 国光	マーチ73S	BMW M12	50.5
3	藤田 直広	シェブロンB23	BMW M12	42.5
4	生沢 徹	GRD-S74	BMW M12	33
5	桑島 正美	マーチ74S	BMW M12	28
6	北野 元	マーチ73S/74S	BMW M12	26.5
7	木倉 義文	ローラT292	BMW M12	26
8	星野 一義	マーチ74S	BMW M12	16
9	杉崎 直司	シェブロンB23	BMW M12	14
10	B.ヘントン	マーチ74S	BMW M12	13.5

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月21日	富士4.3km	富士300キロスピード	R	晴れ	38000人	55周	236.5km	23台	21台	16台	高原 敬武	マーチ74S・BMW	
2	6月6日	富士4.3km	富士グラン250キロ	R	曇り	31000人	50周	215.0km	21台	19台	13台	高原 敬武	マーチ74S・BMW	
3	9月5日	富士4.3km	富士インター200マイル	R	晴れ	32000人	55周	236.5km	25台	20台	16台	生沢 徹	GRD-S74・BMW	
4	10月10日	富士4.3km	富士マスターズ250キロ	R	晴れ	18000人	50周	215.0km	22台	18台	16台	生沢 徹	GRD-S74・BMW	
5	11月21日	富士4.3km	富士ビクトリー200キロ	R	曇り	24500人	45周	193.5km	18台	15台	13台	星野 一義	マーチ74S・BMW	

1976

	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	高原 敬武	マーチ74S	BMW M12	68
2	生沢 徹	GRD-S74	BMW M12	56
3	藤田 直広	シェブロンB23	BMW M12	52
4	佐藤 文康	マーチ73S	BMW M12	30
5	北野 元	マーチ74S	BMW M12	29
6	星野 一義	マーチ74S	BMW M12	28
7	高橋 国光	マーチ73S	BMW M12	26
8	N.ニコル	マーチ74S	BMW M12	19
9	B.エバンズ	アルピーヌA441	ルノーCH1B	18
10	長谷見昌弘	マーチ76S	BMW M12	15

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月20日	富士4.3km	富士300キロスピード	R	曇り	38000人	60周	261.5km	21台	18台	13台	星野 一義	マーチ74S・BMW	
2	6月26日	富士4.3km	富士グラン250キロ	R	曇り	25800人	60周	261.5km	21台	20台	15台	生沢 徹	GRD-S74・BMW	
3	9月4日	富士4.3km	富士インター200マイル	R	曇り一時雨	24500人	65周	283.3km	22台	21台	16台	從野 孝司	マーチ76S・マツダ	
4	10月9日	富士4.3km	富士マスターズ250キロ	R	曇り	16000人	60周	261.5km	20台	20台	14台	星野 一義	マーチ74S・BMW	
5	11月27日	富士4.3km	富士ビクトリー200キロ	R	晴れ	27000人	47周	204.9km	20台	20台	18台	星野 一義	マーチ74S・BMW	

1977

	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	生沢 徹	GRD-S74	BMW M12	64
2	星野 一義	マーチ74S	BMW M12	63
3	片山 義美	マーチ75S	マツダ13B	39
4	從野 孝司	マーチ76S	マツダ13B	36
5	船子田 寛	シェブロンB36	BMW M12	28
6	佐藤 文康	マーチ73S	BMW M12	26
7	桑島 正美	マーチ73S	BMW M12	24
8	高原 敬武	マーチ73S/紫電/シェブロンB36	BMW M12	23
9	長谷見昌弘	シェブロンB23	BMW M12	22
10	藤田 直広	シェブロンB23	BMW M12	19

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月26日	富士4.3km	富士300キロスピード	R	晴れ	36500人	60周	261.5km	25台	23台	15台	星野 一義	マーチ74S・BMW	3ヒート制
2	6月4日	富士4.3km	富士グラン250キロ	R	雨	19500人	40周	174.4km	25台	23台	13台	星野 一義	ノ/53S・BMW	事故で赤旗
3	9月3日	富士4.3km	富士インター200マイル	R	曇りのち雨	25500人	65周	283.3km	25台	24台	15台	從野 孝司	マーチ76S・マツダ	3ヒート制
4	10月8日	富士4.3km	富士マスターズ250キロ	R	晴れ	22500人	60周	261.5km	26台	25台	20台	星野 一義	ノ/53S・BMW	
5	11月26日	富士4.3km	富士ビクトリー200キロ	R	曇り	33000人	50周	218.0km	21台	19台	18台	片山 義美	マーチ75S・マツダ	

1978

	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	星野 一義	マーチ74S/ノ/53S	BMW M12	27
2	片山 義美	マーチ75S	マツダ13B	24
3	從野 孝司	マーチ76S	マツダ13B	16
4	寺田隆次郎	シェブロンB36	マツダ13B	16
5	高原 敬武	紫電改/マーチSpl.	マツダ13B	11
6	藤田 直広	シェブロンB36	BMW M12	9
7	船子田 寛	シェブロンB36	BMW M12	6
7	桑島 正美	マーチ73S	BMW M12	6
9	生沢 徹	GRD-S74	BMW M12	3
9	長谷見昌弘	アルピーヌA441	ルノーCH1B	3

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月25日	富士4.3km	富士300キロスピード	R(単座)	晴れ	42000人	70周	305.1km	18台	18台	10台	中嶋 悟	GRD-S74・BMW	
2	5月3日	富士4.3km	富士グラン250キロ	R(単座)	晴れ	38500人	60周	261.5km	19台	17台	13台	星野 一義	ノ/54S・BMW	
3	9月2日	富士4.3km	富士インター200マイル	R(単座)	曇り	24000人	75周	326.9km	18台	17台	13台	從野 孝司	MCS・マツダ	
4	10月21日	富士4.3km	富士マスターズ250キロ	R(単座)	晴れ	22500人	60周	261.5km	20台	17台	10台	片山 義美	KR1・マツダ	

1979

	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	中嶋 悟	GRD-S74/MCS	BMW M12	57
2	從野 孝司	マーチ76S/MCS	マツダ13B	45
3	片山 義美	KIR801/KR-1	マツダ13B	43
4	船子田 寛	シェブロンB36	マツダ13B	37
5	星野 一義	ノ/53S/54S	BMW M12	30
6	高原 敬武	GRD-S74	マツダ13B	22
7	佐藤 文康	マーチ73S	マツダ13B	17
8	赤池 卓	ローラT290改	マツダ13B	16
9	藤田 直広	シェブロンB36/サンダー-LM39	BMW M12	12
9	関谷 正徳	マーチSpl./MCS/GRD-S74	マツダ13B	12

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月30日	富士4.3km	富士300キロスピード	R(単座)	晴れ	18200人	70周	305.1km	19台	18台	13台	関谷 正徳	MCS・マツダ	3.23から延期
2	5月3日	富士4.3km	富士グラン250キロ	R(単座)	晴れ	31500人	60周	261.5km	19台	18台	14台	星野 一義	MCS/ノバ・BMW	
3	9月7日	富士4.3km	富士インター200マイル	R(単座)	晴れ	45200人	75周	326.9km	20台	19台	17台	片山 義美	KR1・マツダ	
4	10月12日	富士4.3km	富士マスターズ250キロ	R(単座)	曇り	41000人	60周	261.5km	19台	18台	13台	長谷見昌弘	MCS・BMW	

1980

順位	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	長谷見昌弘	MCS	BMW M12	47
2	片山 義美	KR-1	マツダ13B	35
3	関谷 正徳	MCS	マツダ13B	32
6	藤田 直広	MCS/コジマ	マツダ13B	32
5	星野 一義	MCS/ノバ	BMW M12	30
5	高橋 国光	ロイスRM1/マーチ792	BMW M12	30
7	鯉子田 寛	MCS/解良Spl.	マツダ13B	23
8	従野 孝司	MCS/マーチ73S	マツダ13B	20
9	佐藤 文康	マーチ73S/MCS	マツダ13B	12
10	松本 恵二	サンダーLM39/MCS/サンダー	BMW M12	11
10	岡本 全幸	マーチ74S	マツダ13B	11

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月29日	富士4.3km	富士300キロスピード	R(単座)	晴れ	39500人	70周	305.1km	20台	17台	15台	高橋 国光	ロイスRM1/マーチ792・BMW	
2	5月3日	富士4.3km	富士グラン250キロ	R(単座)	曇り	38200人	60周	261.5km	16台	16台	12台	高橋 国光	ロイスRM1/マーチ792・BMW	
3	9月6日	富士4.3km	富士インター200マイル	R(単座)	晴れ	41500人	75周	326.9km	20台	14台	10台	藤田 直広	MCS II/マーチ812・BMW	
4	10月11日	富士4.3km	富士マスターズ250キロ	R(単座)	晴れ	36500人	60周	261.5km	21台	20台	18台	松本 恵二	MCS II/マーチ792・BMW	

1981

順位	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	藤田 直広	MCS改/マーチ802/MCS II/マーチ812	BMW M12	51
2	高橋 国光	ロイスRM1/マーチ792	BMW M12	42
2	片山 義美	KR-1/MCS II/KR-II	マツダ13B	42
4	星野 一義	MCS/ノバ/MCS II/マーチ792	BMW M12	33
5	佐藤 文康	MCS	マツダ13B	30
6	松本 恵二	MCS/サンダー/MCS II/マーチ792	BMW M12	25
7	中嶋 悟	MCS/GRD	マツダ13B	24
8	関谷 正徳	MCS	マツダ13B	22
9	赤池 卓	MCS/MCS II/マーチ792	マツダ13B	18
10	長谷見昌弘	MCS/MCS II/マーチ792	BMW M12	15

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月28日	富士4.3km	富士300キロスピード	R(単座)	晴れ	35600人	70周	305.1km	23台	21台	14台	藤田 直広	MCS III/マーチ802・BMW	
2	5月3日	富士4.3km	富士グラン250キロ	R(単座)	雨	35000人	42周	183.1km	25台	25台	20台	松本 恵二	MCS III/マーチ802・BMW	
3	9月12日	富士4.3km	富士インター200マイル	R(単座)	雨	12000人	豪雨のため中止							
4	10月24日	富士4.3km	富士マスターズ250キロ	R(単座)	晴れ	43500人	58周	252.8km	23台	23台	16台	藤田 直広	MCS III/マーチ802・BMW	
5	11月28日	富士4.3km	富士ビクトリー200キロ	R(単座)	晴れ	26500人	45周	196.2km	23台	20台	16台	星野 一義	MCS II/マーチ792・BMW	9.12の代替戦

1982

順位	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	星野 一義	MCS II/マーチ792	BMW M12	50
2	藤田 直広	MCS III/マーチ802	BMW M12	48
3	松本 恵二	MCS III/マーチ802	BMW M12	48
4	高橋 国光	ロイスRM1/マーチ792	BMW M12	25
5	佐藤 文康	MCS II/マーチ792	マツダ13B	22
6	中嶋 悟	MCS II/マーチ792	マツダ13B	19
7	高橋 健二	MCS III/マーチ802	BMW M12	16
8	長谷見昌弘	MCS II/マーチ792	BMW M12	16
9	片山 義美	MCS II/KR-II	マツダ13B	16
10	従野 孝司	MCS/解良Spl/ロイスRM1/マーチ802	マツダ13B	15

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月27日	富士4.3km	富士300キロスピード	R(単座)	雨	22500人	50周	218.0km	30台	25台	19台	星野 一義	MCS IV/マーチ822・BMW	
2	5月3日	富士4.3km	富士グラン250キロ	R(単座)	晴れ	43000人	60周	261.5km	24台	24台	13台	松本 恵二	MCS IV/マーチ822・BMW	
3	9月4日	富士4.3km	富士インター200マイル	R(単座)	晴れのち雨	27000人	75周	326.9km	25台	23台	14台	中嶋 悟	MCS III/マーチ812・マツダ	
4	10月23日	富士4.3km	富士マスターズ250キロ	R(単座)	曇り	32000人	40周	174.4km	23台	20台	15台	星野 一義	MCS IV/マーチ822・BMW	事故で赤旗

1983

順位	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	松本 恵二	MCS IV/マーチ822	BMW M12	43
2	星野 一義	MCS IV/マーチ822	BMW M12	40
3	高橋 健二	MCS III/IV/マーチ812/822	BMW M12	40
4	萩原 光	MCS II/マーチ792/MCS IV/マーチ822	BMW M12	33
5	中嶋 悟	MCS III/マーチ812	マツダ13B	31
6	藤田 直広	MCS III/マーチ802	BMW M12	22
7	従野 孝司	ロイスRM1/マーチ802	マツダ13B	22
8	赤池 卓	ロイスRM1/マーチ792	マツダ13B	19
9	高橋 国光	ロイスRM1/MCS IV/マーチ792/822	BMW M12	13
10	G.リース	MCS/MCS IV/マーチ802	トヨタ18RG改	12

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
2	5月3日	富士4.4km	富士グラン250キロ	R(単座)	晴れ	36000人	57周	251.4km	24台	23台	16台	星野 一義	MCS V/マーチ832・BMW	
1	6月10日	富士4.4km	富士300キロスピード	R(単座)	雨	28000人	50周	220.5km	21台	21台	17台	星野 一義	MCS V/マーチ832・BMW	積雪で3.25から延期
3	9月2日	富士4.4km	富士インター200マイル	R(単座)	晴れ	21500人	72周	317.5km	20台	19台	11台	星野 一義	MCS V/マーチ832・BMW	
4	10月21日	富士4.4km	富士マスターズ250キロ	R(単座)	晴れ	32500人	57周	251.4km	24台	22台	15台	星野 一義	MCS V/マーチ832・BMW	

1984

順位	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	星野 一義	MCS V/マーチ832	BMW M12	80
2	中嶋 悟	MCS V/マーチ832	BMW M12	60
3	高橋 国光	MCS V/マーチ832	BMW M12	30
4	柳田 春人	MCS V/マーチ822	BMW M12	28
5	G.リース	MCS V/マーチ822	BMW M12	24
6	長谷見昌弘	MCS V/III/マーチ832/802	BMW M12	24
7	萩原 光	MCS V/マーチ832	BMW M12	15
8	高橋 健二	MCS V/マーチ832	BMW M12	12
9	松本 恵二	MCS V/マーチ832	BMW M12	11
10	清水 正智	MCS V/マーチ832	BMW M12	9

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月31日	富士4.4km	富士300キロスピード	R(単座)	晴れ	32500人	70周	308.7km	25台	24台	17台	中嶋 悟	MCS V/マーチ842・BMW	
2	6月9日	富士4.4km	富士グラン250キロ	R(単座)	雨	26000人	60周	264.6km	26台	25台	22台	星野 一義	MCS V/マーチ842・BMW	
3	9月8日	富士4.4km	富士インター200マイル	R(単座)	晴れ	24500人	75周	330.8km	24台	23台	17台	松本 恵二	MCS V/マーチ842・BMW	
4	10月20日	富士4.4km	富士マスターズ250キロ	R(単座)	曇り	36500人	80周	264.6km	23台	23台	17台	星野 一義	MCS V/マーチ842・BMW	

1985

順位	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	星野 一義	MCS V/マーチ842	BMW M12	55
2	中嶋 悟	MCS V/マーチ842	BMW M12	50
3	松本 恵二	MCS V/マーチ842	BMW M12	42
4	E.エルグ	MCS V/マーチ842	BMW M12	33
5	長谷見昌弘	MCS V/マーチ842	BMW M12	27
6	萩原 光	MCS V/マーチ842	BMW M12	22
7	G.リース	MCS V/マーチ842	ヤマハOX66	22
8	高橋 健二	MCS V/マーチ842	BMW M12	19
9	高橋 国光	MCS V/マーチ842	BMW M12	16
10	中子 修	MCS V/マーチ832	BMW M12	12

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月30日	富士4.4km	富士スーパースピード	R(単座)	雨	26000人	25周	111.0km	21台	18台	11台	星野 一義	MCS7/マーチ85J・BMW	
2	6月8日	富士4.4km	富士グランスピード	R(単座)	曇りのち晴れ	27500人	45周	199.8km	16台	16台	12台	G.リース	MCS7/マーチ85J・ヤマハ	
3	9月7日	富士4.4km	富士インタースピード	R(単座)	晴れ	24300人	40周	177.6km	22台	22台	17台	松本 恵二	MCS7/マーチ85J・ヤマハ	
4	10月19日	富士4.4km	富士マスターズスピード	R(単座)	晴れのち雨	34500人	45周	199.8km	25台	24台	15台	G.リース	MCS7/マーチ85J・ヤマハ	

1986

順位	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	G.リース	MCS7/マーチ85J	ヤマハOX66	46
2	松本 恵二	MCS7/マーチ85J/86J	ヤマハOX66	44
3	中子 修	MCS V/7/マーチ852/842	BMW M12	38
4	星野 一義	MCS7/マーチ85J	BMW M12	35
5	和田 孝夫	MCS7/マーチ85J	ヤマハOX66	29
6	高橋 国光	MCS V/マーチ842	BMW M12	22
7	高橋 健二	MCS7/マーチ85J	ヤマハOX66	19
8	鈴木重久里	MCS V/マーチ842	BMW/ヤマハ	14
9	清水 正智	MCS V/マーチ842	ヤマハOX66	13
10	長谷見昌弘	MCS7/マーチ85J	ヤマハOX66	12

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月29日	富士4.4km	富士スーパースピード	R(単座)	曇り一時雨	25500人	45周	199.8km	21台	20台	17台	星野 一義	MCS7改/マーチ86B・フォードDFV	
2	6月7日	富士4.4km	富士グランスピード	R(単座)	曇りのち晴れ	22500人	40周	177.6km	21台	19台	17台	松本 恵二	MCS7改/マーチ86B・フォードDFV	
3	9月6日	富士4.5km	富士インタースピード	R(単座)	晴れ	15200人	45周	201.2km	20台	18台	15台	星野 一義	MCS7改/マーチ86B・フォードDFV	
4	10月18日	富士4.5km	富士マスターズスピード	R(単座)	晴れ	33500人	40周	178.8km	22台	21台	14台	星野 一義	MCS7改/マーチ86B・フォードDFV	

1987

順位	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	星野 一義	MCS7改/マーチ86B	フォードDFV	75
2	松本 恵二	MCS7改/マーチ86B	フォードDFV	41
3	鈴木重久里	MCS7/マーチ85J	ヤマハOX66	38
4	長谷見昌弘	MCS7改/マーチ86B+T87/50	フォードDFV	28
5	関谷 正徳	MCS7改/マーチ86B	フォードDFV	27
6	和田 孝夫	MCS7改/マーチ86B/T87/50	フォードDFV	23
7	從野 孝司	MCS7/マーチ85J/86J	マツダRE20B	21
8	森本 晃生	MCS7改/マーチ86B	フォードDFV	18
9	高橋 国光	MCS7改/マーチ86B	フォードDFV	16
10	高橋 健二	MCS7改/マーチ86B	フォードDFV	12

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	3月27日	富士4.5km	富士スーパースピード	R(単座)	曇り	24500人	45周	201.2km	21台	21台	18台	G.リース	MCS8/マーチ88GC・無限	
2	4月24日	菅生3.7km	SUGOグランチャンピオン	R(単座)	晴れのち曇り	24500人	50周	185.2km	20台	19台	17台	G.リース	MCS8/マーチ88GC・無限	
3	5月15日	富士4.5km	富士グランスピード	R(単座)	曇りのち雨	21500人	45周	201.2km	23台	23台	18台	和田 孝夫	マッドハウス/ローラT87/50・無限	
4	6月26日	富士4.5km	富士インタースピード	R(単座)	晴れ	22500人	40周	178.8km	22台	21台	18台	星野 一義	MCS8/ローラT88/50・無限	
5	7月17日	鈴鹿5.8km	鈴鹿スーパースポーツ200キロ	R(単座)	曇り	29500人	35周	205.1km	19台	20台	12台	G.リース	MCS8/マーチ89GC・無限	
6	9月4日	富士4.5km	富士マスターズスピード	R(単座)	晴れ	35500人	40周	178.8km	23台	23台	20台	星野 一義	MCS8/ローラT88/50・無限	

1988

順位	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	G.リース	MCS8/マーチ88GC	無限MF308	98
2	和田 孝夫	マッドハウス/ローラT87/50	無限MF308	69
3	星野 一義	MCS8/マーチ88GC/ローラT88/50	無限MF308	60
4	関谷 正徳	MCS8/マーチ88GC/ローラT87/50	無限MF308	51
5	高橋 国光	MCS8/ローラT88/50	無限MF308	49
6	長谷見 昌弘	MCS8/ローラT87/50	無限MF308	29
7	松本 恵二	MCS8/ローラT87/50	無限MF308	27
8	鈴木 利男	MCS8/マーチ88GC	無限MF308	25
9	片山 義美	MCS7改/マーチ86B	マツダRE20B	22
10	E.エルグ	東京R&D88Q/ローラT88/40	マツダRE20B	15

Rd	開催日	コース	イベント	参加車両	天候	観客	周	距離	参加	決勝	完走	優勝者	優勝車	備考
1	4月2日	富士4.5km	富士スーパースピード	R(単座)	晴れ	21500人	40周	178.8km	17台	17台	13台	和田 孝夫	マッドハウス/ローラT88/50・無限	
2	4月23日	菅生3.7km	SUGOグランチャンピオン	R(単座)	晴れ	30500人	50周	185.2km	14台	14台	13台	G.リース	MCS9/レイナード89DGC・無限	
3	6月4日	富士4.5km	富士グランスピード	R(単座)	晴れ	30500人	40周	178.8km	17台	17台	14台	E.ピッコ	MCS9/レイナード89DGC・無限	
4	7月9日	鈴鹿5.8km	鈴鹿スーパースポーツ200キロ	R(単座)	曇り	13000人	35周	205.1km	16台	16台	8台	関谷 正徳	レイトン・マーチ89GC・無限	
5	9月3日	富士4.5km	富士インタースピード	R(単座)	雨のち曇り	22600人	36周	160.9km	18台	17台	13台	E.ピッコ	MCS9/レイナード89DGC・無限	
6	10月29日	富士4.5km	富士マスターズスピード	R(単座)	晴れ	67800人	36周	160.9km	18台	18台	13台	関谷 正徳	レイトン・マーチ89GC・無限	

1989

順位	ドライバー	シャシー	エンジン	ポイント
1	G.リース	MCS9/レイナード89DGC	無限MF308	32
2	E.ピッコ	MCS9/レイナード89DGC	無限MF308	24
3	和田 孝夫	マッドハウス/ローラT88/50	無限MF308	24
4	関谷 正徳	レイトン/マーチ89GC	無限MF308	23
5	星野 一義	MCS8/セルモ89G/ローラT88/50/89/50	無限MF308	22
6	高橋 国光	セルモ89G/ローラT88/50	無限MF308	9
7	松本 恵二	MCS9/ローラT87/50/88/50	無限MF308	6
8	E.エルグ	東京R&D88Q/ローラT88/40	マツダRE20B	4
9	岡田 秀樹	レイトン/マーチ89GC	無限MF308	3
10	太田 哲也	MCS8/ローラT87/50	無限MF308	2



グランチャン特集Part2、3にご期待ください。

to be continued...

一世を
風靡した
GC
その
隆盛の頃



三栄書房



カストロネベス(外)とライスを抑えて優勝! こんなシーンが見られるのはいつになるのか。ポテンシャルとしてはトップグループと遜色ないのは誰もが認めている。

インディのおかわり君

松浦孝亮のIRL もう一杯!

目指すは初勝利! 松浦自身による2年目の総括

IRL勝利まであと一步に迫る健闘を見せた昨年の松浦
今年こそはと期待していたが、そのシーズンももう終盤……
果たして今の状況は? コースケ本人の言葉で振り返ってもらった

Text/Nobuyuki Nishizaki Photos/Shimpel Suzuki, Eiji Takeuchi(Studio BIS)



「レース自体は結構いいのが、一杯あるんですよ」

シーズン終盤を迎えた9月上旬、シカゴランドのレースを前に一時帰国した松浦孝亮は、こうインタビュウを切り出した。

昨年、IRLへデビュー。ルーキー・オブ・ザ・イヤーを獲得するなど、初めてのアメリカンレースでその存在感を示し、今季の活躍に期待が高まっていた。しかし現時点で念願のIRL初勝利の報はなく、本人も周囲も何かもやもやしたままシーズンを過ごしている。

「マシンのパッケージのチョイスから失敗していることがすべての原因ですね。ウチのチーム、レイホール、ガナツシ。パノスを使うこのチームで開幕前にミーティングを行ない、アンダーフロアなどの空力パッケージを決定したのですが、我々とレイホールが使いたいと言ったパーツと、ガナツシが使いたいパーツが異なった。結局、パノスのワークスという関係でガナツシの意見が通ったんです。それで決定的な差がほかのマシンと出てしまった格好ですね……」

とはいえその中でベストを尽くさなければならぬのがレーシングドライバーという職業。実際、松浦は健闘と聞いていいシーズンを過ごしている。チームも昨年からサイモン・ホジソンをマネージャーに迎えて、総合力がアップ。ピットのミスも、メカニカルトラブルもなく、チーム状況はベストに近い状態になっている。まずは松浦自

身に8月までの各レースを振り返ってもらった。

★ 開幕戦のホームステッド。プレシーズンテストを含めて、準備は万全でしたか？

「ホームステッドでのレース用のセットアップは順調でした。レースになってちよっとダウンフォースをつけすぎたという感じはありましたが、いい雰囲気でも戦えてたと思います。でも最後のリスタートで大暴れ(笑)。あのアクシデントはアウトから行ったんですけど、路面が汚いところだったからそこに乗ってしまった。ただあの場面はリスタートで前に行くシエクターを抜いておきたかった。あのレース一番の勝負所でしたから仕方がないし、悔いはありません。身体のダメージはなくてラッキーだったんですけど、でも周りはアンラッキーだったでしょうね」

—— 続くフェニックスではトップ4を走るなど、快走を見せていましたね。

「なにもなければトップ6フィニッシュはいいけど、レースでした。ただ3セット目のタイヤを履いたときに、オーバーステアになってしまった。空気が圧なのかトラブルなのかは分かりませんが……。そして次はIRL初となるロードコースイベントのセントピーターズパーク。ロードでどういうレースになるのか分からなかったけど、予選7位はパノス勢ではトップ。しかもマシンも決まりました。ただ決勝セットでは外した部分もあったんですけど、粘って粘って最後はトップ5を走って



いた。結果はギャートルプルでしたけど、粘りは出せたと思つてます。

よくこのときに「ロードとオーバー、どちらが得意ですか？」と聞かれましたが、今はオーバーも自分ではうまく走れてると思います。現時点ではまだロードコースの方が慣れというか、一日の長がありますけど、そんなに差は感じませんね」

——そして次は凱旋帰国となるもてぎ地元レースということで意識はするものですか。

「もちろんします。一発やってみようというか、やらなきゃいけないって気持ちで戦うラウンドですね。

今年のもてぎでは最初に何度かイエローがあつて、そのリスタートでスピンをしかけて一気に抜かれたこともあつてペースをつかめなかった。あのときはタイヤも冷えてるし、ちょっとアクセルを早く開けすぎたかな、と。でも前を抜こうと思つていつてるわけですから、仕方がないですね。ただ最後のスタートはすごく良かったし、マシンも仕上がっていたので、全体的に歯がゆいレースでした」

——続くインディ500はアメリカ最大のイベント。走ってる側としても気分が盛り上がるんじゃないですか。

「決勝日のお客さんの入りはすごいし、今年もステルスが飛んできたりして普段のレースとは違いますよね。全然ほかとは比べようがない、伝統のレースというのをひしひしと実感します。ほかのレースも毎回ああいうのだったらもっと面白いのに(笑)。

ただ今年のインディは予選はほぼほちいけたけど、決勝のクルマが決まらなかった。テストを何度しても、納得できるマシンが作れなかったんです。もうホイールベース替えたりしても、ダメでした。で、レースにいつてハ

ンドリングが良くなかったけど、それでも8位あたりを走れて、まだ給油していないドライバーもいたからトップ6フィニッシュは十分にできたレースだったんですけどね」

——インディでひと区切りのあと、フオートワースでは7位に入賞しましたが、マシンセットがうまくいったんでしょうか。

「いやあのときは予選でマシンのバランスはいいのに、スピードが足りなかった。遅くてドラフトについていけないんです。こんな状態じゃまったくダメ

たとたんリーダーが後ろに来るくらい感じ。すごく忙しいし、コーナーもきつい。そして平均速度だけは270km/hくらい出てて速いんですけど、なんかあり得ない空間でレースをしてるというか、競輪場でやってるような感じですね。ここまでシヨートだと常に誰かと接戦になる。前後にいつも誰かがいる状態だから、集中力があるので精神的にはすごく疲れますね。



インディのおかわり 松浦孝亮のIRL もう一杯!



チームとのコミュニケーションには問題なし。メカニックを含めてチームの能力もアップしたと松浦は太鼓判を押す。あとは強いマシンにさえ乗れば、ジレンマがドライバーを悩ませる。

1台がいた。それについていたら救急車が慌てて出てきて……。まあありや、ぶつかるわなあって感じですよ。ナッシュビルは1・2マイルという中途半端な長さのオーバーバルでしたが、結構良かったんですよ。トップ10には常について、あのあと最後のリスタートでどうなるかな、一番楽しみなときだったんですよ。無線でも「どうしようか」って話してるときに、ドーンってもう笑えないし、悔しいですね」

——ところでナッシュビルはナイトレースですが、その雰囲気はどうですか？

「そこら辺はパノス勢が全滅でしたが、原因はなんだったんでしょう。「アンダー」が出まくりました。たぶんアンダーフロアの影響だと思えますよ。ボク自身は悪くなり粘って、トップ10いけそうなくらいだったんですよ。でも目の前でスピニングされて避け切れなかった。まあレーシングアクシデントだから仕方ないですね。ボクがそういう原因を作ったこともあるし(笑)」

——続くケンタッキーは昨年、自己ベストとなる4位に入っているコース。今年も8位と健闘しましたが、相性がいいんでしょうか。

「ボクというよりもチームの相性がいいんでしょう。だからマシンも決まるし、そういう状態だとドライバーも乗れてくる。リズムがいいというか、いい感じでチームが回るといふ雰囲気なんです。このときも100周くらいまではいいレースしていたんですけど、エンジン系のトラブルでパワーダウン。それでもリスタートで4位に上がったりましたから。最後は8位まで下がっちゃったけど、これが今年のベストレースですね」

——ベストレースで調子の出た次戦はバイクスピード。標高の高いここでは、マシン、ドライバーともに辛かったのでは？

「フィジカル面では特に辛くはないのですが、標高が高いからダウンフォースが少ない。それが大変でしたね。グリップも雨で予選ができずに良くなかった。すぐに周回遅れになって、そのあとはほとんどイエローが出ない……

メダなあと思ってレースにいつたら、すぐにトップグループにつけられるし、最後のピットイン前には4番手まで浮上。最後にアウト側からウエルドンが来て7位になっちゃいましたが、意外といいレースでしたね。スピードがなくてもバランスが良かったから、そんなに差がなく戦えたんでしょう」

——次のリッチモンドは1周0・75マイルの超シヨートオーバー。ここは独特の戦い方が要求されるコースなので？

「1周15秒とかですから、スタートし

機でした。パノス勢がシヨートオーバーで苦戦する中で、ちゃんと走り切つてポイント獲れたのは良かったですね。ダメなときはダメなりに走るのも大事なことです」

——続くカンザスではメカニカルトラブルでリタイア。そしてそのあとのナッシュビルではあり得ないトラブルに巻き込まれましたね。

「もう、ね。セーフティカーと接触なんて、ありえない、ありえないですよ(苦笑)。ターン4でクラッシュがあつて、ボクの前にはペンスキーの

「ナイトレースの爽やかさからは一転して、そのあとのミルウォーキーは暑かった。

「もうデロンテロンに暑かった(笑)。お客さんも暑さで誰も見に来ないだらうって感じで、確かにいませんでした



IRLで今シーズンから採用されたロードコース。今の松浦はロードとオーバルで得手不得手の差はないという。写真は後続を見事に抑え切ったインフィニオンのレース。

「というかずっとグリーンだったんじゃないかな。ほとんどのドライバーが周回遅れになった珍しいレースですね。元々ショートオーバルはダメだと分かっていたから淡々と走ってましたよ」

「そのあとはセントピーターズバーグ以来のロードコースイベント、インフィニオン。最後の20周、ハータたちを抑え切ったシーンは見応えがありました。走っていて最後まで抜かれるとは思ってませんでしたか？」

「抜かれるとは思ってませんでした。ほとんど松浦孝亮レーシングスクール状態でしたね(笑)。あのときはバランスは悪くないけど、グリップが低くて遅かった。これはチームの課題でもあります。でもノミズで走って、6位に入ってから満足です。あそこだけ見

★

たからスーパーレースですよ。後ろのハータには3回くらいぶつけられました(笑)」。ときには悔しそうな表情を浮かべながら、今季のレースを振り返った松浦。その話を聞いていると、確かに善戦している印象を受ける。が、ファンはもう善戦では満足しないのである。求められているのは自己ベストリザルト(4位)の更新と、その先にある初優勝。善戦や健闘という壁を越えるには何が必要なのか。今一度、松浦の言葉を聞いてみよう。

★

「チームも、そして自分も勝てるレベルにきていると思います。足りないのは強いマシン。いつももう少し強いマシンがあったらいいなと思いますね。レースというのはシャシー、エンジン、タイヤ、ドライバー、そのどれかがダメでも勝てないものだと思います。その平均点を上げて戦うのがレースというもの。今のボクにはそのひとつが欠けている状態だから……。ただドライバーのポテンシャルとしては、もちろん勝てる自信はあります」

「昨年、アメリカに来るまではまったく接点なかったIRLというレース。実際に2シーズン走ってみての印象は？」

「おもしろい！ 予選でダメなときでも、フォートワースのときみたいに、決勝いってみると意外といけたりとかダメなりにそこでレースがあるからおもしろい。F3とかのヨーロッパスタイルのレースでは、もちろんどっちも勝者はひとりですけど、予選10位とかだとダメじゃないですか。でもインディはレース距離長いです。ピットインもいっぱいあるし、そういうところで何が起きたり、何かを起せばチャン

スが転がりこんでくるのがおもしろいですね。クラッシュしたときのリスクは高いですけど……。個人的にはアメリカが合っているといます」

「インディカーと一緒に走って、すごいと感じたドライバーは？」

「ウェルダンの運の良さにはビビリますね(笑)。あとホーニッシュ。Jrはアウト側をうまく走れるし、すごい。タリオ(フランキッティ)も結構速いですね、ロードでもオーバルでも。あとシエクターは脳みそがなくて、考えなしに開けるタイプ(笑)。まあやっぱり個々の選手を見ると才能のある人が多いし、F1に行きそびれた人たちがだからレベルは高いレースですよ」

「そのレベルの高いレースの中で来季、そして将来的な目標を聞かせてください」。

「来季の契約がどうなるかはまだ分からないですが、ボク自身はアメリカで走りたいと思っています。そしてまずはアメリカで1勝したい。日本人初のIRLウィナーという肩書きがつけば、また新しいストーリーが展開するでしょう。ボク自身はまだF1へ行けるチャンスがあるのかどうかも、そのときに分かれると思います。どこで走っていたとしても、いずれは日本に帰らなくてはいけないから、それまでにどういうステータスを得ているのか、それが大事ですよ」

「勝つレースはどこでもいい？」

「もてぎ、インディアナポリスだったら最高ですね。インディだったらエライことでしょう。お金も一杯入ってくるし(笑)、名誉もすごい。まあお金に換えられないものでしょうし。もてぎは地元ということで、ファンの人たちの前でアピールできるという点で勝ちたいレースですね。まあこのレースでも勝てば最高なんですけど、このふ

たつは特別ですね。

「あともてぎ、インディはともに予選にもこだわっているレースなので、予選でも結果を残せたら最高。インディはフロントロウスタートというだけでメディアの取り上げ方も違うし、やっぱり名誉なこと。もてぎはボクがフロントロウスタートとなったら、決勝日のお客さんがプラス1万人とかになると嬉しいですよ(笑)」

「屈託のない笑顔で「まずは1勝」と言ったときに松浦の目は輝きを増していた。アメリカでの生活にも「まったくストレスを感じません。合っていると「思いますよ」と環境への適応性も高い松浦には何かを期待せずにはいられない。果たしてこの先、松浦の笑顔がどこのピクトリーレーンで見られるのか。このピクトリーレーンで見られるのか。瓶入りのミルクを用意してその瞬間を待つことにしよう」。



松浦孝亮の2005年レースリザルト

R1	ホームステッド	予選15位/決勝アクシデント(12位)
R2	フェニックス	予選15位/決勝10位
R3	セントピーターズバーグ	予選7位/決勝メカニカルトラブル(13位)
R4	もてぎ	予選9位/決勝9位
R5	インディアナポリス	予選8位/決勝アクシデント(17位)
R6	フォートワース	予選14位/決勝7位
R7	リッチモンド	予選11位/決勝9位
R8	カンザス	予選15位/決勝メカニカルトラブル(20位)
R9	ナッシュビル	予選18位/決勝14位
R10	ミルウォーキー	予選20位/決勝11位
R11	ミシガン	予選12位/決勝16位
R12	ケンタッキー	予選14位/決勝8位
R13	バイクスピーク	予選10位/決勝13位
R14	インフィニオン	予選15位/決勝6位
R15	シカゴランド	予選12位/決勝アクシデント(23位)
R16	ワトキンスグレン	9月25日
R17	フォンタナ	10月16日



三栄書房

TELEVISION

3リッターV10最後の鈴鹿
2リッター1エンジン制でも1分29秒台は夢じゃない？



日本グランプリレビュー

来シーズンからレギュレーション変更によりF1エンジンは2.4リッターV8となる
1995年から11年にわたりF1を支えてきた3リッターV10エンジンは今年で見納め
3リッターV10の歴史を振り返り、今年の鈴鹿ではその集大成に注目したい

Text/Shigenori Ogura
Photos/Hiroshi Kaneko, I-dea, RENAULT, FERRARI, BMW, McLAREN, MUGEN

RENAULT RS25 (2005/Renault R25)

広角バンクで培った耐久性
今季のチャンピオンエンジン

ルノーは1992年から97年までF1のトップエンジンだった。2002年にF1復帰したときのエンジンは広角バンクの低重心型V10に。これは、振動対策などの技術的課題との戦いのすえ2003年にかなりの戦闘力をもった。だが、2004年からはエンジンの耐久性を求めるルールに対応して、72度バンクを採用した。それでも、広角バンクで培った耐久性とドライバビリティ向上の技術を活かして、RS25は勝負強いエンジンになった。





YAMAHA OX11
(1997/Arrows A13)

**大きな結果は残せなかったが
V8並みに小型だった画期的なエンジン**

3リッターF1エンジン規定に対応してヤマハが専用設計した。V8のように超小型で、重量も97kgと当時のF1エンジンの寸法をはるかに下回る脅威のエンジンで、現代のコンパクトなV10F1エンジンへのバイオニア的存在。当初は、性能も構造強度も懐疑的に見られていたが、アロウスA13に搭載され、ハンガリーGPではデimon・ヘルが2位に入っておりその有効性を立証した。潤沢なリソースがあればもっと結果が残せたはず。



**MERCEDES ILMOR
FO110G** (1998/McLaren MP4-13)

**新素材を積極的に導入し
マクラーレン黄金時代を築いた**

マリオ・イリエンは、まずコンパクトなV10エンジンを作り、そこから性能を上げる手法をとった。これを実現するために、ベリリウムなどの新素材を積極的に導入していた。この1998年のFO110GはマクラーレンMP4-13に搭載されて、ミカ・ハッキネンとマクラーレンにタイトルをもたらした。その後のマクラーレン・メルセデスの黄金時代を築いた。ただ、2001年のベリリウムの使用禁止は、イリエンにとって不利になった。

F1のエンジン排気量規定が自然吸気の3000ccにされたのは、1995年から。前年までは自然吸気の3500ccだったが、あいついで起きた大事故から、F1マシンの性能を落とすとして、安全を確保するための措置として排気量削減が行なわれた。当時は、V8、V10、V12のエンジンがあった。ところが、技術は次第に収斂され、V10が主流となっていった。V8よりもパワーがあり、V12よりもパッケージングデザイン上でも有利として、F1ではV10が好まれたのだ。こうした動きの結果、1998年からF1用エンジンは、排気量3000cc、自然吸気式V型10気筒となった。それから8シーズンで、F1用エンジンは驚異的なブレイクスルーを達成する一方、個性的な技術も生み出してきた。

とされていたスペックを実現した究極の3リッターV10

前後だったのに対して、OX11Aは105kgだった。ヤマハのOX11Aエンジンは、画期的な設計だったが、開発にもなうリソースがほかのワークスエンジンより少なかったため、さほど大きな結果は残せなかった。だが、F1のエンジン関係者には小型軽量化という重要なヒントを残した。ヤマハのあと、コスワースが小型軽量化を推進し、いまや小型軽量のV10エンジンは当たり前のようになっている。

イルモアのマリオ・イリエンもやはりコンパクトなエンジンを開発しようとしていた。イリエンははじめにエンジンの外形寸法を重視し、そこから必要な性能をつけていく方法をとっていた。そして95年にメルセデス・ベンツのエンジンを開発するようになって潤沢なリソースが得られるようになると、やはり小型コンパクトで、高出力な方向をより追求していった。そんなイリエンの切り札のひとつが新素材で、そのなかのひとつがアルミニウムとベリリウムの合金だった。これは、アルバメットとも呼ばれ、アルミよりも軽量で丈夫な素材だった。だがベリリウムは、きわめて高価なうえ、人体に入ると慢性の肺疾患を起こすというきわめ

て強い毒性があった。それでも、イリエンはこの素材を利用してメルセデス・ベンツエンジンを、軽量で高性能なものにした。結果、メルセデス・ベンツエンジンは、98年、99年とミカ・ハッキネンの2年連続チャンピオン獲得に貢献した。軽量化も加速し、00年のメルセデスFO110Jエンジンは、97kgと100kgをきった。

だが、ベリリウムの使用は01年から健康上の安全を理由に禁止とされた。このルール変更はフェラーリが出したもので、実際はライバルであるメルセデスの切り札を封じる狙いもあったともいわれた。以後、メルセデス・ベンツエンジンは、出力も向上して善戦をしているが、耐久性で弱さが出してしまうときがある。

メルセデスを封じたフェラーリは、95年からパオロ・マルティネッリの指揮のもとでエンジン開発をしてきている。マルティネッリは、イリエンとは逆に、目標パワーから入るフェラーリ伝統の設計手法を重視する。そのため、同時期のメルセデスエンジンと比べると、フェラーリのエンジンは、やや大きめで、構造にも素材の選択でもがっしりした印象を与える設計になってい

SUZUKA PREVIEW POINT ②

**ミナルディ、ザウバーらが消える
今年最後のチームを見ておこう**

ジョーダン、ザウバー、ミナルディの名前も今年で見納めとなる。ジョーダンは今季からミッドランドグループに買収された体制で参戦し、来年にはチーム名もミッドランドに変わる予定だ。ザウバーはBMWのワークスチームに移行する。ミナルディはレッドブルに買収され、レッドブルの若手育成チームとなる。スイスの好漢ベーター・ザウバーが率いたザウバー。ジャンカルロ・ミナルディとポール・ストッダートの情熱で動いていたミナルディ。ともにクラブチームのような温かい雰囲気があった。そして、多くの若手ドライバーを発掘し育てた。ジョーダン以外優勝経験はないが、情熱を武器にF1で一時代を築いたチームが、最後の鈴鹿を迎える。



SUZUKA PREVIEW POINT ①

**フェラーリとトヨタが3位争い!
コンストラクターズ選手権が面白い**

今年、日本GPでは、激しいコンストラクターズランキング争いになるだろう。ルノー対マクラーレンが接戦でチャンピオンを争っているだけでなく、トヨタも激しい追い上げでフェラーリと3位争いを展開している。BARとレッドブルも6位をめぐる戦っている。さらには、ザウバー、ジョーダン、ミナルディの争いもある。ジョーダンはもうひと頑張りザウバーを、ミナルディももう一息でジョーダンを食べる立場にいる。コンストラクターズランキングは、来年の収益金の分配率やスポンサーとの商談を大きく左右するので、各チームとも熾烈な総力戦を展開するはずだ。そして、鈴鹿でランキングが大きく入れ替わる可能性がある。





MUGEN-HONDA MF301HD (1999/Jordan 199)

小さな技術進歩を積み重ねてきた無限のV10F1エンジンの集大成

1999年はすでにワークスエンジンによる性能と小型軽量化の激戦だった。そうしたなか、ホンダの技術支援はあったとはいえ、無限ホンダの規模はライバルよりもはるかに小さかった。それでも、小さな技術進歩を積み重ねてきたプライベートエンジンであるMF301HDは、ジョーダン199でイタリアとフランスで2勝を挙げた。翌年ホンダの正式参戦が決まり、MF301HDは無限ホンダにとってV10F1エンジンの集大成になった。



FERRARI TIPO 051 (2002/Ferrari F2002)

パワーを出してから、軽量化を図るフェラーリのF1用V10の基本形

95年からレース部門のエンジン技術部長を務めるパオロ・マルティネッリは、「まずエンジンパワーありき」というフェラーリ伝統の思想を継承している。もちろん車体側の要求にも応えてはいるが、マルティネッリたちのエンジン作りは、パワーを出してから軽量化を図るというやり方だ。このティポ051は2002年F2002に搭載されて優勝したエンジンであり、現在のフェラーリのF1用V10エンジンの基本形ともいえる。

た。マルティネッリたちが作り出した一連のエンジンは、00年から昨年までフェラーリの黄金期を支える存在だった。またエンジン開発に、マルティネッリは母校のポロニヤ大学をはじめ、周辺の大学や研究機関の頭脳を積極的に活用した。こうして既存の素材でも高出力で、コンパクトで、信頼性の高いエンジンを実現してきたのだ。

出力競争では、近年はBMWが他を圧倒していた。BMWは87年のターボエンジンから撤退したあと社内内でF1エンジンの基礎研究を継続していた。BMWモータースポーツディレクターのマリオ・タイセン博士は「この基礎研究から直接役立った技術はなかった」としているが、00年にBMWがF1に復帰したときの貴重な技術ベースになっていたのは確かだ。実際BMWは、復帰から、わずか2年という短期間で、F1でトップクラスの性能を持つエンジンになっていた。

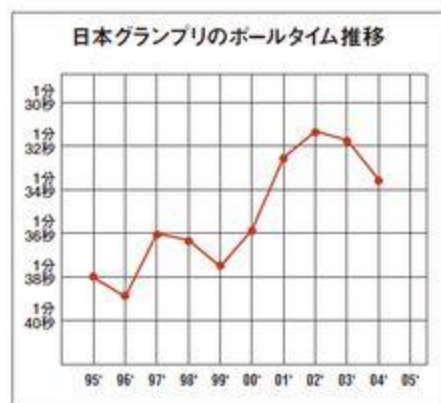
98年のF1用V10エンジンは、毎分1万8000回転で760馬力前後だった。だが、02年には、BMWのP82をはじめとして多くのワークスエンジンが毎分1万9000回転に突入していた。98年にはまだ夢の数字でしか

今年の鈴鹿に投入されるのは、98年には不可能

かった1万9000回転を、F1のエンジンニアたちは、わずか4年で達成してしまい、さらに回転を上げてきている。現在は、1万9000回転は常用回転数の部分になりつつある。

一方ルノーは、96年で一度ワークスによるエンジン供給から撤退した。だが、02年にベネトンを買収してワークスチームとして戻ってきたときには、目新しいコンセプトで挑んできた。それは、バンク角度を広げて、低重心とすることで、車体の運動性能に貢献しようというものだった。一般には11度とされたこのバンク角度は、実際には11.2度から11.3度だったよう

で、03年のRS23はややバンク角が狭められたという。この広角バンクのV10エンジンは、振動の問題が大きく、出力向上と信頼性確保の間で、かなり苦勞していた。だが、この苦勞もR23のころにはかなり解決し、振動を制御するためのエンジンの電子制御技術や、耐久性を増すための設計技術を蓄積していた。また、ほかがピークパワー競争になるなか、ピークパワーで負けていたルノーは、中・低速から広いパワーバンドをもうけて、操縦しやすく、加速性能の良いエンジン作りの思想を



身につけていた。これは、元コスワースやTURBOエンジンでチーフデザイナーとして活躍したジェフ・ゴダードのアドバイスでもあり、それは次のようなものだった。

「ピークパワーで負けたとしても、相手の有効パワーバンドが狭ければ、コーナーの立ち上がりは遅い。だが、ピークパワーで負けても、有効パワーバンドを広くして、低回転からパワーが出るようにしてやれば、コーナー出口での加速が良く、現代のF1サーキットの直線区間なら、前半はライバルよりも優位に立てる。そうすれば、あとはブレーキングで位置を守れば抜かれない」

SUZUKA PREVIEW POINT 3

トヨタはBスペックを投入？ BS&ホンダ&トヨタ、日本勢の見どころ

日本GPでの地元勢はどうなるだろうか？

まずトヨタは、イタリアGP前後のテストに投入していた改良版マシンTF105Bを鈴鹿に投入してくるかもしれない。これは、外観上ではフロントサスペンションが大きく変更されている。また順当にいけば、ラルフ・シューマッハーは、鈴鹿で新品エンジンとなり、ヤルノ・トゥルーリはブラジルからの2レース目エンジンになるはずだ。両ドライバーとも今年は入賞率が高く、鈴鹿でトヨタがフェラーリからコンストラクターズ3位の座を奪う場面が見られるかもしれない。

一方、BARホンダは2台とも鈴鹿で新品

エンジンになるはず。BAR007は優れたシャシーではなかったが、RA005Eエンジンは、出力ではトップレベルに成長しているという。とくに鈴鹿サーキットで育った佐藤琢磨には、地元での好結果に期待がかかる。

フェラーリの不振で、ともに苦戦したブリヂストンタイヤ。だが鈴鹿は知り尽くしたコース。詳細な情報を武器に、フェラーリを足元からジャンプアップさせることができるか？

また、ルノーは英仏混成チームだが、日本のJTの支援と応援を受けている。チーム初のダブルタイトルに向けて準地元グランプリを戦うことになる。





BMW P82 (2002/Williams FW24)

1万9000回転突破を公式発表 F1トップエンジンの座を掴み取った

2002年のイタリアGPの予選で、ウィリアムスFW24に搭載されたP82エンジンがファン・バプロ・モンターヤの操縦でポールポジションを獲得。その後BMWは1万9000回転を突破したことを公式発表した。当時、他メーカーも1万9000回転に突入しつつあるといわれていたが、公式に初めて発表したのがこのエンジンだった。2000年のF1復帰からわずか3シーズンで、BMWはこのP82でF1のトップエンジンの座を掴み取った。

3リッターV10最後の鈴鹿

ドライで予選タイムはどこまで伸びるか?

今年、レギュレーションの変更によって2レースエンジン制となり、エンジンの耐久性がより問われるなかで、ルノーのRS25が優れた耐久性と安定した強さを見せるのも、こうした広角バンク時代の苦戦の中から得られた技術蓄積を活かしたからだ。

3000cc V10のF1用エンジンは、素材規制、エレクトロニクスへの規制と規制解除と部分規制、エンジン交換規制といくつかの技術的制約が課せられてきた。だが、エンジニアたちはそのつと困難を克服して、さらに性能を向上させてきている。今年の鈴鹿に投入されるエンジンは、究極の3000cc V10エンジンで、それらは、98年には「不可能」とされていたスペックを実現し、重量は90kg台で、性能は毎分2万回転、900馬力に迫るといわれている。

このエンジンで今年の鈴鹿を走つたらどれくらいタイムが出るのだろうか？ ちなみに、鈴鹿の予選でのF1による最速ラップは、03年にヤルノ・トゥルーリがルノーで記録した1分30秒281だ。だが、これは現在と違う予選方式で、燃料が軽い金曜日に出したものだ。実際のポールタイムでは、

02年、03年とも1分31秒台だ（昨年は台風翌日の路面で予選が行なわれたため、問題外）。

今年、2レースエンジン規制でエンジンの性能が多少抑えられる上に、ドライタイヤの使用規制もある。これで、予選タイムが大幅に短縮されるかは疑問だ。でも、予選のアタックで1分31秒台を超えるかどうか、超えたとしたらどこまで行くのかという興味は大きいはず。

来年からF1は、2400ccの90度V8となる。前出のゴダードは「クラシクシャフトが短くなるぶん、剛性がとりやすくなり、毎分2万回転は簡単に達成できる。しかも回転数が高いので、昔のV8とは比べものにならない高い排気音になる」と予測している。

コスワースは、来年用F1エンジンのベンチテストを公開しているが、それは2万2千回転に達している。だが、来年のエンジンがどうなるろうとも、鈴鹿サーキットを3000ccのV10エンジンのF1が駆け抜けるのは今年限り。いくつもの困難を乗り越えて作り出された、エンジニアたちによる究極の作品を、耳と目に焼き付ける最後のチャンスだ。

SUZUKA PREVIEW POINT 4

Text/Motoko Shimamura Photos/Taro Imahara

山本左近が金曜フリー走行に参加 シルバーストンでのテストも順調

「夢にみたF1マシンのドライブだったのでワクワクしましたが、特別緊張することもなく、逆に興奮することもありませんでした」。今季スーパーGTとF2に参戦中の山本左近が、日本GPでのサードドライバーデビューを前に、イギリス・シルバーストンでのF1合同テストに参加。9月13～15日のうち、山本は14日からの2日間、ジョーダン・グランプリのEJ15をドライブした。

レーシングカートを経て2001年に全日本F3デビューした山本は、2002年に渡独。まず独F3に参戦し、翌年はユーロF3に挑戦した経験を持つ。だが、満足なレース環境を確保できずシーズン途中でチーム移籍という苦難を味わったのだが、移籍したチームTMEの代表が現ジョーダンのマネージングディレクターであるコリン・コレス氏だった。渡英前、「ちょうど辛い人生のポイントにいたときに出会った人が、今の僕にまた新しいチャンスを与えてくれたと思うと、世の中何があるか分からないですね」と今回のチャンスに巡り会った経緯に触れた山本。この旧知の間柄となるコレス氏とは、すでに今春からコンタクトを互いに取り合っており、夏には日本GPデビューの話が浮上。そして9月上旬に正式な契約締結に至ったという。

渡英翌日にはジョーダンのファクトリーでシート合わせを行ない、週末にはスタッフとともにベルギーGPに帯同。日本GPで自らがこなす仕事のシミュレーションを兼ね、ミーティングにも参加した。そして迎えたテストでは、アンソニー・デイビットソンが初日を担当したため、山本自身はコースサイドではかのドライバーの走りチェックしたりコースを確認するなど、大半の時間をピット以外で過ごしたとのこと。「シルバーストンはイギリスF3にスポット参戦したとき以来で、そのときはショートコースのみレースウィークに走っただけなので、いろんな場所を見ておきたかった」と、初のフルコース走行に向けてできる限りの準備をして、実走行に挑んだ。

14日は約7時間の走行で計73周を消化。「最初は(山本を)“お客さん”扱いしていたスタッフの対応が次第に変わっていった」というように、午後からはチームの希望に沿ったタイヤテストのメニューを任せられ、「楽しんで走ろうという気持ちから、チームに必要な仕事をしなくては、という気持ちになった」と振り返る。15日は午前中が雨模様となり、ウェット、インターミディエイトのタイヤをテスト。さらに来季用リヤサスペンションのチェックも行ない、全69周をこなした。通常のサードドライバー並の任務を遂行し、「エンジニアから“いい仕事をした”と言われ、うれしかったですね。ただ、今後は体面や精神面など、強化しなくてはいけない課題も見えてきました。今回の走行で自分が今まで求めていたのは、コレ、つまりF1なんだということも再確認できました」と手応えも十分。現地スタッフとのコミュニケーションも難なくクリアできているという。抱き続けてきた夢を新たな目標に変えて、鈴鹿を走ることにしようだ。





三栄書房

1983年3月13日 ● 全日本BIG2&4レース

夢をみたのか、 天才登場物語

プロドライバーをめざして鈴鹿へ引越してきた19歳はものすごい速さで人生を駆け抜けていった。初レースから5年目の春にはトップカテゴリーへのぼりつめた。1983年のF2開幕戦鈴鹿で22歳の高橋徹は2位でゴールする。その記事には「F1」の文字が躍り、驚異の新人ドライバーあらわる。だが、彼の行く手には運命としかいえないような事故が待ちうけていた。いまも語りつがれる日本レース界最良の青春物語があった。

文／中部博

Photos:San'ei Shobo, i-dea

伝説の レースを追って

いま明かされる名勝負の真相

22年前に思い描いた
スター誕生の青春物語

「スターティンググリッドについてたカーナンバー3のマーチ832BMWの cockpitには、22歳の新人ドライバーがおさまっていた。」

1983年3月13日。日本最高峰のレース・シリーズである全日本F2選手権第1戦「鈴鹿BIG2&4レース」のスタートが切られようとしていた。

若いドライバーの、スタウト・ブルーに太いホワイトのストライプがはいったシンプルなデザインのリフレインスヘルメットは、シールドが上げられていた。そのなかに、緊張にみまじり、決意をしめす澄んだ目があった。

その視線は、見ようによってはうろたえて不安定だった。そう、まだ22歳の新人ドライバーである。緊張するのも不安にかられるのも当たり前じゃないか。そう思われたとしても仕方がない。だが、レースを知りつくした男たちにとつてこのドライバーの目は頼もしかった。なぜならば、その目こそまさにレーシングドライバーの目なのである。彼の目は、すでにレーシングスピードの世界を見ているだけなのだ。

ドライバーの名前は高橋徹。トップチームであるヒーローズ・レーシングのナンバー1ドライバーになったばかりだ。22歳。いちばん若いF2ドライバーである。

※ ※ ※

と、22年前に僕は書いている。若者週刊誌の別冊グラビア誌の記事だ。デビュー4年目の29歳のルポライターだったが、文体修行から逃げていた頃なので、思わせぶりが鼻についた読みにくい。この記事のタイトルは「F2BOY 高橋徹」であった。

「すごい新人がF2にデビューするぞうじゃないか」と、その記事原稿を書かせてくれた編集者から言われたこと

1983年3月13日、高橋徹のF2デビューレースとなった鈴鹿BIG 2&4レース。星野一義のリタイアで3番手を走行していた高橋徹は2位表彰台を獲得し、一気に注目される。



を覚えていた。モーターレーシングが大好きな編集者で、どこで情報を仕入れてくるのか、オートバイのモトクロスやロードレースからカーレースにいたるまで新人ドライバーの動向に詳しくあった。残念ながら僕は、そのF2にデビューするという有力新人の存在を知らなかった。

「高橋徹という22歳だ」と編集者は電話で言った。数年前まで机をならべて働いていた先輩の編集者は、母親の介護におわれて自分の仕事ができなくなった僕を不憫に思っていたようで、このあることに声をかけてくれた。そのことで僕はかろうじてルポライターの仕事をつづけることができていた。余談になるが先輩編集者は、この数カ月後、深夜の高速道路で愛用のオートバイとともに一瞬にして人生をおえる。

電話の打ち合わせで、ただちにテーマがたち、デビューレースのレポートを中心に高橋徹の素顔を紹介する記事に仕立てようということになった。いそいで高橋徹の電話番号を調べ、取材のアポイントメントをとると、僕はひとりで彼が住んでいる鈴鹿へ日帰りしてむかった。デビューレース直前の3月初旬だった。カラオケクラブアベジだったが、写真撮影は気心のしれたカメラマンにそっくり頼み、僕はインタビ



まだあとけなさの残る、22歳の高橋徹。おとなしかったが、物おじしない、ストレートな貪欲さがあった。

ユーだけの取材時間をもらった。

鈴鹿で会ったときの高橋徹のファーストインプレッションは、いまもよく覚えている。すこしもギトギトしたところが無い、爽やかな人柄だった。のびのびと育ったようなやわらかさがあり、初々しかった。やさしい青年だなどと思った。華奢で小柄だったが、存在感があった。コンプレックスを剥き出しにしたような人や騒がしいがさつな人が苦手だが、高橋徹にはそのようなところがひとつもなかった。

高橋徹がインタビュに答えはじめた。話を聞くうちに、イケると思った。いい記事が書けると思った。これはスター誕生の青春物語なのだと感じた。

3人兄弟の末っ子もった レーシングドライバーという夢

「80年1月、1台のトラックが広島県を出発し、三重県鈴鹿市へやってきた。トラックには引越し荷物が積まれている。ごくわずかな身のまわりのものと、ミニ・フォーミュラカーKS・07FL500。あとは、夢。レーシングドライバーになるんだという夢。引越しの主は、当時19歳だった高橋徹である。」

FL500はレーシングガレージに預けられ、彼は六畳ひと間のポロアパートに住んだ。この鈴鹿でアルバイトをしながらレースに参加し、必ずやプロフェッショナルドライバーになってやろうと徹は決めていた。だからポロアパートだろうが、すきっ腹になろうが、そんなことは気にもならなかった。彼は、嬉しかった。レーシングドライバーをめざして、たったひとりの生活が始まった。

※ ※ ※
と、22歳の高橋徹について、29歳の僕は書きつづけている。新人レーシングドライバーの青春物語を語りはじめている。

60年10月6日に、高橋徹は広島県東広島市西条町で生まれた。現在の広島空港のちかくである。高橋家は西条で40代つづく旧家だった。のちに僕はこの高橋徹の生家を訪ねることになる。

徹は男ばかりの3人兄弟の末っ子で、父親は地方公務員をつとめあげた、もの静かな人物であった。母親は積極的に生きる女性で、芯のしっかりした人だと思った。10歳年上の長男はインテリで、5歳上の次男は元氣闊達で、個性豊かな兄弟であった。年のはなれた末っ子の徹が、どれほど可愛がられて育てられたのかは、この家族を見れば一目瞭然だと思った。すでに家族と呼べるものを失っていた僕には、うらやましいとさえ思える、あたたかさうな家族だった。

しかし徹が、すくすくと成長したのは中学生までだった。思春期独特の混乱は、学校の勉強嫌いとなってあらわれた。黙って学校の勉強に耐えていくという消極的な生き方はできなかった。自分で人生を開拓するように、もっと積極的に生きたいが、それを許さないのが学校の枠というものである。工作好きだったので工業高校の機械科への進学をのぞんだが、成績が追いつかず、興味のない化学科へ入学した。こういう環境に耐えられるタイプではない。高校2年生を2回やったところで学校を飛び出した。もちろん両親は大反対をしたが、自分で自分の生き方を決めた17歳のエネルギーの方向をかえることは不可能であった。高校を中退して板金工場の見習い工員になった。そしてひとつの夢をもった。

レーシングドライバーになりたいと高橋徹は思っていた。中学2年生のとき、クルマ好きの5歳年上の兄についてちかくにあった野呂山スピードパークという小さなサーキットへ行き、草レースを見た。そのときからレースが好きになった。高校生になるとレース

1982年3月14日、F3デビューとなった全日本BIG 2&4レース。ハヤシ320でF3を戦うかたわら、ハヤシ410Jおよび411JでFJ1600にも出場。この年、全日本F3選手権シリーズ2位を獲得した。





1981年7月19日、筑波チャレンジカップFJを戦う高橋徹 (27号車)。

専門誌を熱心に読むようになり、クラスメートに「レーシングドライバーになるんだ」と口に出して言ったりした。それでもレーシングドライバーになるという思いは夢のような、曖昧で模倣とした願望でしかなかっただろう。親子喧嘩のテーマになることで、願望は決意にちかづくことはあったかもしれない。

「自分の人生が見えたような気がしたんです。板金工を仕事にしながら、たまにレーシングをやったりして生きていく。そんな人生が見えてしまったのです。僕はレーシングをやった。だから、そんな人生はイヤだ、どうせ生きるのなら自分の好きなようにやってみようと思った。だから、成功するか失敗するかをはっきりさせたいと思って、鈴鹿へ行き、自分を試してみたいからなんです」

夢をみたのか、天才登場物語

1983年3月13日 ● 全日本BIG2&4レース

福山英朗 (ふくやま・ひでお)

1950年三重県生まれ。クルマ好きが盛じて1977年に鈴鹿FL500レースに出場を開始する。79年鈴鹿シルバーカップFL500チャンピオンを獲得する。その後F3、F3000、ル・マン24時間などに挑戦する。スカイラインGT-Rで全日本ツーリングカーやスーパーN1耐久のシリーズチャンピオンとなる。96年からナスカのストックカーレースに挑戦し、03年はウインストンカップのドライバーとして全米を転戦する。今年27年目の現役生活となるタフなドライバーである。柔らかな人柄だ。



「徹と初めて会ったのは、コウノイケ・スピードのガレージだった。79年の秋だったと思います。兄貴に連れられて鈴鹿のレーシングを見に来た帰りにコウノイケのガレージに寄ったんでしよう。まるで兄貴に手を引かれてきて、兄貴

仲良しドライバー4人組
気がつけば弟分になっていた

レーシングドライバーの福山英朗に会った。粘り強い活躍をする苦学人のレーシングドライバーである。近年はGT300やスーパーN1耐久のチャンピオンを獲得しているが、最初に手にしたチャンピオン・タイトルは79年の鈴鹿シルバーカップFL500である。その次に獲得したチャンピオンは92年の全日本ツーリングカー選手権だ。プロへの登竜門をくぐってからは、実際にプロとしてチャンピオンを獲得するまでに13年かかっている。27年のキャリアがあるベテランだが、96年からナスカのストックカーレースへ積極的に出場し、チャレンジすることを忘れていない。

「徹が鈴鹿へ引越してきてから、すぐに僕は4人組になった。それまでの徹は兄貴のうしろにいて話もしないし、神経質そうで、大丈夫かオイ、って感じだったけれど、鈴鹿でひとり暮らしをしてからは、僕ら3人と水があったのか、いつも一緒にいるし、メシのときも、だれかのアパートでごろごろするときも、ずっと黙って横にいた」

「気がつけば、弟分ようになっていた」

男3人兄弟の末っ子という資質がいかに発揮されたわけだが、この3人の仲間に入れてもらったことの意義は大きかった。結局のところ80年に高橋徹はシルバーカップFL500チャンピオンを獲得するが、それは78年の中子修、79年の福山英朗につづくもので、シルバーカップのレースの勝ち方とチャンピオンの獲り方を、ふたりの先輩から学んだ結果だろう。

はこういうものだったと思える。

もちろん徹の才能と努力を抜きには、鈴鹿初年度でチャンピオンを獲得したことの説明にはならない。

福山英朗は徹がもっていた才能について、こう言っている。

「徹のすごいところは、一を聞いて十を知るといふのか、砂漠に水をまいたみたいに知識を吸収するところでした。FL550の練習をしているときに、スプリンカーの走り方がよくわからないと、立ち話で相談されたことがあった。スプーンは、ヘアピンから全開でいって200Rでサーツとなつて、ひとつめ右をカーンといつて、そのあとはパンバーンといけばいいんだよ、とアドバイスするだけで、もう次に走るときは僕が言っていたことが完全にできている。擬音でイメージを伝えれば、その走りの実体を掴んでしまう鋭い感覚があった。それはかりではなく、すぐに応用までしているんですよ。吸収力というか、読解力というか、飲み込みがはやいというか、無駄がないというか、イメージを掴むと細部まで理解してしまう力があつた」

もうひとつは熱心なあまり、ちよつと図々しいじゃないかと思えることを、平気で口に出してしまうことだと福山は言っている。

「ジェネレーションがちがうなと思つたことがある。僕は、ちよつとくらいエンジンがわるくても、黙って限界ぎりぎりまで頑張ることが大切なんだと思つていたけど、徹はちがった。エンジンがちよつとわるいなら、ちよつとわるいとはつきり言う。交換するエンジンがあるのなら、交換したいと言う。僕の世代のドライバーだと、壊れていないエンジンを交換するとは言い出せない。徹には、勝つために必要なものを集めるといふ物おじしなストレートな貪欲さがあつたと思う。これはいまの若いドライバーなら当たり前のこ

とでしょう。徹はそのハシリだった」

鈴鹿シルバークップFL550のチャンピオンになったことで高橋徹には新しいチャンスが生まれていた。当時の鈴鹿では最大手のコンストラクターであるハヤシ・レーシングがレース活動のバックアップを約束してくれたのだ。ドライバーフィーはもらえないが、レーシングマシンの開発のためにテスト走行をしたり、レースに出場できた。それは大きなチャンスであつたが、徹はここでもまた、よき指導者に恵まれるのである。

驚くべき学習能力で 掴み獲つたビッグチャンス

鈴鹿サーキットのちかくにある東京R&Dのファクトリーで畑川治と会つた。この建物は、ハヤシ・レーシングがコンストラクター事業の拠点として建設したのだが、のちにハヤシ・レーシングが倒産したので東京R&Dが買い取つている。

畑川はハヤシ・レーシングのワークスドライバーとしてFL550の鈴鹿チャンピオンになるなどの活躍をして、79年のイギリスF3シリーズにフル出場したというキャリアの持ち主である。開発中のマシンをテストドライブした際に、FRPの粉塵を大量にあび、目を傷めてドライバー生命を縮めた。81年からハヤシ・レーシングのマネジャーをつとめて多くのレーシングドライバーを育成してきた。現在もレーシングスクールのアドバイサーや講師をつとめる鈴鹿のレース界では中心的な人物である。

「可愛い奴でしたよ、徹は」と畑川はいまも目をほそめて言う。

「僕が初めて徹に会つたのは、ハヤシの新しいFJ1600をテストしたときなんです。僕はドライバーを引退していたのですが、そのFJ1600の開発がうまく進んでいないからテスト

夢をみたのか、 天才登場物語

1983年3月13日 ● 全日本BIG2&4レース

畑川治 (はたがわ・おさむ)

1947年静岡県生まれ。1960年代後半、航空自衛隊のメカニック時代にホンダS600でジムカーナに出場を開始する。1972年に鈴鹿サーキットのレースにホンダN360でデビューし、始まったばかりのFL500レースに打ち込む。77年鈴鹿FL500チャンピオン獲得。FJ1300へステップアップするが、78年から欧州へ遠征し、79年はイギリスF3にフル出場した。ハヤシ・レーシングのマネジャーとして多くの若手を育てた。現在もレーシングスクールの講師として活躍し、レース界の発展に尽力する。



で乗ってくれという話があつた。当時のハヤシのドライバーは徹で、またレース経験が20レースもない新人だから、僕がテストに引張り出されたわけだ。徹としては悔しい話だったかもしれないけれど、僕はひとまわりも年上ですから、若い後輩としか思えない。結局そのFJ1600はトレッドを広げればいいことがわかつて、そのように設計変更しました」

その後、畑川はハヤシ・レーシングのチームマネジャーに就任して、ふたたび徹と出会う。今度はチーム監督と所属選手という関係になった。82年のシーズンをむかえるにあつて徹の希望は、できるならF3へステップアップすることであつた。81年は鈴鹿チャンピオンシリーズFL550でシリーズ3位、FJ1600はテストドライバーだったから、足踏みをしているような状態だった。

F3へステップアップするのは不可能にちかかった。レース資金が圧倒的に足りなかつた。毎月の給料と親や兄からせしめた小遣いをつぎこめば、それでなんとかあつた。F3の年間予算は平均元があつた。F3の年間予算は平均

的なサラリーマンが買うマシンの値段と同じだった。しかしハヤシ・レーシングはコンストラクターであり、マシンが不足していたわけではない。エンジン・レナルファイアの400万円だけでF3へ挑戦するチャンスが徹にあたえられた。マシンは1年落ちの中古であつたが中子修が乗つたチャンピオンカーだった。このチャンスを掴まないドライバーはいないだろう。徹は親の援助をえて予算半額を用意し、あとは借金覚悟で、F3へのステップアップを決めた。

この選択は正解であつた。ハヤシ・レーシングの全面的なバックアップをうけ、畑川治が監督をつとめるチームで徹は大活躍を演じる。F3とFJ1600に挑戦し、17レースに出場、優勝7回、2位4回、3位2回という好成績を残し、F3のシリーズランキング2位を獲得するのであつた。その年のことを畑川はこう言っている。

「徹はすごい速さで成長していった。イギリスF3でナイジェル・マンセルを相手にレースをやつてきた僕には、鈴木重久里が天性の才能を輝かせて、F3ドライバーとしてトップクラスに

育つていてと思つていた。徹はそこまで磨かれていなくてFJ1600でそこそこ速いというレベルだった。それがF3に乗るようになったら、どんどん成長した。すごいと思つたのは学習能力です。ひとつヒントをあたえたら、すぐに全体を理解して、さらに応用する。ぱつとひらめいたら、体でどんな覚えていくと言えはいいのか、みるみるうちに成長していった」

とくにラジアルタイヤのグラブドエフェクトマシンの操縦にかんしては、マシンとタイヤの限界ぎりぎりをさぐりあて、そのゾーンでコントロールするのが上手かつた畑川は言っている。11月上旬で1982年はシーズンオフに入ったが、高橋徹の身辺はあわただしかった。全日本ドライバー選手権F2と富士GCシリーズに出場している複数のプロチームが高橋徹に目を付けていたのである。

とこのチームも若く可能性をひめたドライバーがほしかつた。1982年の全日本ドライバー選手権F2のチャンピオンは中嶋悟である。その中嶋は30歳になろうとしていた。2位の松本恵二は33歳、3位の星野一義は35歳、



鮮烈なデビューレースを戦い終えた後、鈴鹿サーキット内で行なわれた表彰式でインタビューをうける高橋徹(2位/中央)、中嶋悟(優勝/左)、エイエ・エルグ(3位/右)。大先輩に挟まれて、徹のはにかんだ笑顔が初々しい。

4位高橋健二36歳、5位藤田直廣34歳である。そこには20代の若手ドライバーがいなかった。

結局のところ畑川らハヤシ・レーシングが自信をもって推薦する22歳の高橋徹は、ヒーローズ・レーシングのナンバー2ドライバーになった。ナンバー1は「日本一速い男」の異名をとる星野一義である。万全の体制をもって毎年のようにチャンピオン争いを展開しているチームであった。徹はナンバー2ドライバーで、トップクラスのレースを経験するために1年落ちのマシンがあたえられる計画だった。

高橋徹というレーシングドライバーについてまわる強い運は、猛烈な速度をもっている。レース活動を開始して2年目に最初のチャンピオンを獲得し

ている。そこまでで13レースである。4年目には資金難という最大の壁をのりこえてF3ヘステップアップをはたしたの驚きである。5年目にはヒーローズ・レーシングと契約してプロの末端に名をつらねた。

それだけじゃなかった。83年開幕直前になって、星野一義は突如としてヒーローズ・レーシングを脱退し、自分のチームを興すと発表した。星野がチャンピオンを狙うために用意された強力な最新鋭マシンに高橋徹が乗ることになった。なんとという強運だろう。22歳のドライバーはトップクラスのパッケージを手に入れたのだ。

そのことを高橋徹はこう言っていた。「ひたすら、びっくりしたけれど、僕は嬉しかった。なぜなら、いいマシン

に乗れるし、F2と富士GCにフルエントリーできる。すごいチャンスがやってきたという感じだった。もちろん、責任をずしりと感じましたよ」

83年の鈴鹿BIG2&4がF2のデビューレースになった。強運はすこしも失速しなかった。

衝撃のデビューレース まさかの2位表彰台獲得

鈴鹿BIG2&4 F2レースは、どしゃぶりの雨が降った午後2時30分に、クリンスタートが切られた。

徹は、中嶋悟、松本忠二、星野一義

について予選4番手からスタートしていく。元気にダッシュしていった。スタート直前の徹は、さすがに緊張していた。昼食も満足に食べられないほどだった。

だけれど徹は、予選の出来が不満だというような話をしていない。口こそ出しはしないが、どうやらポールポジションを狙っていたようだった。彼はたしかに優しい気さくな若者であったけれど、ときとしてたいへんにぶてほしい顔と大胆な目をするところがある。勝負の世界で、つねにトップグループにいれば、そんな顔つきも覚えるにちがいない。その顔でポールポジションを狙っていた。

グランドスタンド前にトップグループが戻ってきた。徹は6番手につけている。前はG・リース、後ろはE・エルグだ。ヨーロッパF2ドライバーにはさまれているが、小気味のよい走りをしていく。9周目、4位につけていた高橋国光選手がカシオトライアングル・コーナーでスピン、徹はポジションを4位に上げた。12周目、エンジン不調のG・リースをパスして、これで3位だ。1・2位は中嶋、星野である。このままのポジションで走り切れば3位入賞だ。だれもが上出来だと思った。そして「何か」が起こることを心配し

た。レースには「もし」がない。「絶対」はありえない。

だが、「何か」が起きた。徹にはない。星野選手のリヤタイヤがプロローシてしまう。なんなく2位の座が徹にころがり込んできた。徹は、速く確実なドライブで、このポジションをキープし切った。

速いドライバーは、必ず強い運をひきつけている。このジンクスを、徹はまたも証明した。F2デビューレースで、徹は2位でチェッカーフラッグをうけた。

衝撃のデビューレースを若き日の僕がレポートしている。トップカテゴリーのデビューレースで2位になったという記録は、おそらく今日まで破られていないだろう。それほどまでにすばらしい記録だ。だが、このレースの結果は、ひとり歩きし、高橋徹のブームを巻き起こしてしまっ

た。知川治はこう言っている。

「ヒーローズの体制と星野のために用意されたマシンなら、徹は中嶋、星野について3番手を走る実力があると思っただけです。だから星野がリタイアしなければ、3位入賞の順当な結果になった。ところが幸運な2位になった。2位の次は優勝だと思われた。これで大騒ぎになったんですよ。みんな夢をみてしまった。だけれど徹は成長途中であって、まだまだ中嶋と星野と勝負をして勝つまでに実力がついていない。これから経験を積んで、体ができて、それからなら期待ができたと思う。だが大騒ぎになってしまった」

高橋徹について書かれるマスメディアの記事に、F1という単語がつきまとうた。マスメディアは、いつも短気だ。ささやかな期待を最大限の期待にまでふくらませてしまう。僕もそのひとりであった。

弁解になるかもしれないが、その時代のレースを見つめるマスメディアの

状況を説明しておかなければならない。すでにホンダF2エンジンが登場していた。80年にはヨーロッパF2チャンピオンシップを制覇し、81年からは全日本F2選手権へもエンジン供給が始まっていた。ホンダ・レーシングというワークスチームをすこしでも知る者なら、これがF2エンジンだけで終わるはずがないと考えるのは当然すぎるほど当然であった。その証拠に、82年11月に、スピリット・ホンダF1が公然とテスト走行を開始し、83年4月にはイギリスのノンタイトルレースに出走する。強力なウィリアムズ・チームとパートナーシップをむすぶことは



右から順に高橋徹の2位表彰台に喜ぶ松浦賢、森脇基恭、田中弘。



表彰台に立つ。本人も戸惑っているのか遠慮がちなポーズ。

あきらめなかった。ホンダ・レーシングがF1グランプリ活動を再開する。そのときに日本人ドライバーが起用されるという期待は、日本のレース界に大きく存在していた。しかしホンダ・エンジンの日本のテストドライバーであった中嶋悟は30歳になろうとしていた。日本人ドライバーの起用が、いつになるかは不明だったが、若く速いドライバーがホンダF1に乗るものだ、すくなくとも僕は考えていた。

そのような期待が高まっているところに高橋徹が登場したのである。気ははやいマスメディアが記事にしないわけがない。

たしかに当時の全日本F2選手権レースの面白さは、今日まで語り草になるほどである。星野一義のレースはロクンロールのコンサートより楽しさにあふれていた。中嶋悟、松本恵一、高橋国光、藤田直廣、高橋健二とそうそうたる役者が揃っていた。だが、やや高齢化と状況膠着のきざしがあり、必要なのは若く速いドライバーの登場であった。そのところで高橋徹の登場は通のレースファンをよるこぼせたものである。

それが核であったが、徹のブームはホンダ・レーシングのF1グランプリ復帰計画とからみあって次元をちがえて巨大となった。現実には高橋徹とホンダ・レーシングは、ひとつのラインもつながついていなかった。

高橋徹はいやおうなく日本のレースファンの夢をせおった期待の新人ドライバーとなった。徹には夢をみさせる人間的魅力があったのだ。

短い人生を駆け抜けた高橋徹 そして夢は語り継がれた

83年の鈴鹿BIG2&4レースで鮮烈なF2デビューをかざった高橋徹は、順調に成長をしているかに見えた。ヒーローズ・レーシングでのふたつ



1983年全日本F2選手権第3戦、西日本サーキット。走り慣れたコースで高橋徹は予選2番手を獲得。そしてその次の第4戦、鈴鹿で行なわれた「JPSトロフィーレース」で、「たった一度のポールポジション」を獲得する。

日のレースは、富士GC第1戦・富士300キロスピードレースで、マーチ822ノバSPL・BMWを駆っている。富士スピードウェイでレースをするのは、これで2回目なので走り込みがたならなかったのか、マシンの戦闘力がいまひとつだったのか、予選は18番手と苦戦している。決勝では粘り強く走り6位でフィニッシュした。

その後たてつづけに富士スピードウェイのF2とGCでクラッシュしている。さらにF2第3戦の西日本サーキット（現・MINEサーキット）では、地元レースという意識があったのか予選2番手と頑張ったが、レースではエンジントラブルをおこした。

5月29日のF2第4戦・鈴鹿JPSトロフィーレースは、高橋徹というレーシングドライバーの真骨頂をみせたレースであった。3レースつづいたリタイアをはねかえすようにポールポジションを獲得した。決勝レースは3位に甘んじるしかなかったようだが、速いところを見せた僕は思っていた。

僕はサーキットへ取材に行くことがなかったし、テレビ中継やレース専門誌による情報しかもっていないかった。もはやひとりのファンとしてレース結果を楽しみにしていた。

F2第5戦となる鈴鹿ゴールデントロフィーレースは予選2番手でレースはクラッシュでリタイア。第6戦の富士チャンピオンズレースは予選5番手でレースでは4位になった。

9月4日のGC第3戦・富士インター200マイルレースは予選12番手でレースはエンジントラブルでリタイアした。9月25日のF2第7戦・鈴鹿グレート20レースでは、予選4番手で決勝6位であった。

そうして10月23日がやってくる。富士GC第4戦・富士マスターズ250キロレースで予選5番手からスタートした高橋徹は2位につけてトップの星



またたく間にスターダムにのし上がった高橋徹だが、ビッグチャンスを掴んでからは非常に孤独だったと推測される。運命の日、10月23日富士スピードウェイにて。23年と17日、短い人生を駆け抜けた。

野一義を追った1周目の最終コーナーでハーフスピンし、それがクランドエフェクト・マシンのあったから宙を飛び、コースサイドのコンクリートウォールに激突した。狙ったようにコクピットから激突したのだから、高橋徹は即死だった。激突したあたりは立ち見席となっており、金網越しにレースを視戦していた観客1名が死亡し8名が負傷した。

その事故をテレビのニュースで知った僕は唖然とした。言葉が出なかった。忘れられない男になってしまった。

高橋徹のF2デビューを取材した記事で、才能のあるスポーツ選手は短時間でスターとなる、というような意味の一節で僕は終わらせている。スターとなった高橋徹はあつという間に人生を終えた。ものすごい速さで人生を駆け抜けてしまった。

いったい徹に何がおこっていたのかを、現的に検証することは不可能だ。残されたチームの中心人物が取材に尽さない。だが、高橋徹は死してなお、1冊の本をひとりルポライターに書かせている。

一志治夫に会った。

高橋徹の23年間と17日のみじかい生涯をえがいた長編ノンフィクション「たった一度のポールポジション」を書いた作家である。

「僕は高橋徹君に会ったことがないんですよ。月刊総合誌の記者だった頃に、星野一義さんと女性レーサーの草分けだった吉川とみ子さんを取材し、このおふたりの口から高橋徹という若く速いレーシングドライバーがいたことを聞く。徹君が亡くなって2年がすぎた頃です。その人生に興味をもって調べると、僕は高橋徹という人間に魅

了された。それから休みの日を利用して、身銭をきって取材をはじめた。そうして4年がかりで書いたのが「たった一度のポールポジション」で、僕のデビュー作になりました」

その本は89年に講談社からハードカバーで出版され、のち文庫になった。現在は在庫切れだが、発行部数が多かったので古書のマーケットで流通している。

一志治夫はその後、すぐれたルポルタージュを発表して旺盛な作家活動をつづけている。その一志の話の聞きながら、高橋徹という男の人生は、ひとりの作家を世に出すほどのエネルギーがあったのだと思った。

このルポライターは星野一義に、高橋徹のことを取材に行ったのではない。ようするに星野一義が語りついでたのである。吉川とみ子も同じだろう。高橋徹を忘れがたく、誰かに語りつきたかったのだ。その意識が一志治夫に伝わると、彼は1冊の本を書き下ろして上梓するという情熱的な語り部になった。

畑川治も福山英朗も同じであった。徹のことなら取材をことわるわけにはいかなんと言って、時間の都合をつけてくれた。

また徹のことを語りながら、畑川も福山も目をうるませた。一志治夫もそうだった。正直に言えば僕は悲しみだけではないような不思議な感情がこみあげてきた。もう一度、高橋徹に会って話ができないのかという悔しさのよくな気持だった。こういうことが僕らのなかで高橋徹が生きていると表現すべきことなのかと思った。

ここまで原稿を書いてようやく僕は高橋徹の墓へまいろうという気持ちになった。忘れようとしていたのではない。もうそっとしておくべきなのかと思っていた。

その墓は、高橋徹の生家から道ひとつへだてた雑木林のなかにある。 R

夢をみたのか、天才登場物語

1983年3月13日 ● 全日本BIG2&4レース

● '83全日本F2選手権第1戦「全日本BIG2&4レース」決勝結果 1983年3月13日(予選12日) / 鈴鹿サーキット / 主催: ホンダランド
6.03335km×24周=144.8004km 参加17台・決勝出走15台・完走13台 雨のち曇り 観客:59000人

Data by Ring Archives

順	No	ドライバー	車名	マシン	タイヤ	エントリー	周	タイム	ベストラップ	予選結果
1	1	中嶋信	EPSONマーチ	マーチ832・ホンダRA263E	BS	ハラダレーシングカンパニー	24周	53'40"40	2'12"18/17周目	1位/1'56"50
2	3	高橋徹	UNI-PEX 832	マーチ832・BMW M12	BS	Heroes Racing Corp	24周	54'43"44	2'12"07/22周目	4位/1'57"96
3	7	E.エルグ	マーチ832	マーチ832・BMW M12	BS	チームルマン	24周	54'44"23	2'12"00/22周目	11位/1'59"61
4	2	星野一義	マーチ832	マーチ832・BMW M12	BS	ホシノレーシング	24周	54'55"25	2'13"17/14周目	3位/1'56"72
5	8	松本恵二	マーチ832	マーチ832・BMW M12	BS	チームルマン	24周	55'12"13	2'11"06/23周目	2位/1'56"69
6	37	G.リース	SPIRIT-HONDA	スピリット201・ホンダRA263E	DL	JPS TEAM IKUZAWA	24周	55'46"00	2'17"18/23周目	10位/1'59"58
7	25	高橋国光	ADVAN・PIAAマーチ	マーチ822・BMW M12	YO	ノバエンジニアリング	24周	55'59"04	2'16"49/19周目	7位/1'59"00
8	24	高橋健二	ADVAN・PIAA東名マーチ	マーチ832・BMW M12	YO	東名自動車(株)	23周	54'02"51	2'18"50/4周目	6位/1'58"70
9	33	清水正智	トライデントマーチ	マーチ832・BMW M12	DL	トライデントレーシング	23周	54'19"01	2'14"03/22周目	13位/2'00"63
10	16	萩原光	オートバックス東名マーチ	マーチ822・BMW M12	BS	オートバックスレーシング	23周	54'20"09	2'14"76/23周目	9位/1'59"45
11	23	和田孝夫	三益建設マーチ	マーチ822・BMW M12	YO	三益レーシング	21周		2'19"53/20周目	12位/1'59"98
12	28	内田審司	マーチ832	マーチ832・BMW M12	DL	ウチダレーシング	21周	53'42"71	2'25"80/18周目	15位/2'07"64
13	10	小河等	ホルクマーチ	マーチ802・トヨタ18R-G	DL	レイズレーシング	21周	55'06"52	2'20"21/17周目	16位/no time
11		伊谷謙治	スーパースターマーチ	マーチ822・BMW M12	YO	伊谷謙治	7周	2'24"23/4周目	14位/2'03"63	
5		藤田直廣	佐川急便スピードスターマーチ	マーチ832・BMW M12	DL	スピードスターホイールレーシング	4周	2'27"90/3周目	5位/1'58"25	
ns	6	中子修	スピードスターマーチ	マーチ832・BMW M12	DL	スピードスターホイールレーシング	-	アクシデント	-----	8位/1'59"35

・優勝スピード:161.868km/h

・最速ラップ:松本恵二(マーチ) 2'11"06 165.726km/h 28周目

・ラップリーダー:1-2=星野、3-24=中嶋

次回予告:「量産技術者がF1へ、世代交代の一戦」 1986年 ● "F1第7戦デトロイトGP"



三栄書房



2317日ぶりの歓喜!!

RAYBRIG NSX
SUPER GT優勝記念特別対談



2317日を振り返る

高橋国光チーム国光監督(以後国)・・・
レイブリックNSXのGT優勝が2317日ぶり……？ひと昔前なんて話をするときには5年前ぐらいのことですよ。笑い話じゃないですけど、「晋々レース」という世界に国さんというレーシングドライバーがいました……「なんていうくらい、前の優勝がそれほど昔の出来事なんですね。」

三好さやか(以後さ)・・・1999年といえば、私が初めてレースクイーンになった年なんです。開幕戦が鈴鹿サーキットだったんですけど、とにかくブツギリで速かったですね。そのときは、トラブルで優勝できなかったものの、第2戦の富士で簡単に優勝。「レイブリックNSXって本当に速いんだな」ってそのとき思ったのですが、それは国さんが乗っているからだと感じていました。今でもやっぱり国さんが乗っていたほうが速いんだと思いますよ(笑)。
国……いやいや(笑)。それはともかく、勝利を望みながらずっときたんですがなかなか恵まれなくてね。惜しいところ、何かワンスミスがあったり不運があったりしてお立ち台にもなかなか乗れなかった。ですから今回は間違いなく完璧な勝利でしたね。
横嶋藤雄スタンレー電気株式会社AP事業部宣伝担当(以後横)・・・99年当時を振り返ると、レイブリックの知名度はまだでした。それからモータースポーツを通じてPRを行わない、技術的な開発も上がってきたなかで徐々に認知度も上がってきた。それは、国さんという偉大な方が一緒に長い間やってきてくださったなかで上がったってきたわけです。また、レースクイーンに関して

RAYBRIG NSXが
SUPER GT第6戦で完勝!
誰もが待ちにまった3度目の栄冠である
実に6年という月日を経ての優勝の味とは?
チーム、スポンサー、サポーター
それぞれの立場から喜びの気持ちを
ありのままに語っていただいた
キーワードは、「チーム愛」である

Photos/Koji Miura(Cracker Studio),
Masaru Hirata, Masahide Kamio, I-dea
取材協力/スタンレー電気株式会社



も、さやかちゃんをはじめレイブリックのイメージに合った女の子たちが活動してくるなかで知名度も上がってきました。お陰様でGTで走っているチームの中ではある意味老舗的なチームになってきたのかなという印象と、(今回の優勝で)新しいステップに入ったのではないかと考えています。
国……初期のころを思い出すと、実をいうと、スタンレーさんは自動車のパーツメーカーであることは知っていたけど、レイブリックってナンダ?

高橋国光 × 横嶋藤雄 × 三好さやか

チーム国光監督

スタンレー電気株式会社AP事業部

元チーム国光レースクイーン



RAYBRIG NSXの6年ぶりとなる勝利に喜びを爆発させるチームスタッフ。「スタッフはもちろん、ふたりのドライバーが真面目に頑張ってくれましたよ」と、歓喜の場面を振り返る。

横…商品開発に関しては、カーメーカーに納めているものと同等の品質プラス、純正にない格好良さを目指しました。ちなみにNSXはもちろん、セルシオやシーマのヘッドランプもスタンレー製です。今では多くの車種にHIDランプが標準装着されていますが、HIDが普及していない時代からル・マンに投入するなとして開発を進めました。現在はチーム国光ブランドのHIDランプを出させて頂くようなこともやっ

ていような印象を持っていたことは事実なんです。それでも月日が経つにつれ、徐々にレイブリックがブランドとして確実に日本中に知れ渡ってきたという印象がありますね。さ…私も全国をキャンベーンで回りましたが、「レイブリックのGTマシンが使っているのと同じ物を買う」という話をする、「えっ!」と驚いてくれて、同じならということを買ってくれるお客さんがたくさんいたんですね。私は詳しいことは分からないですけど、長持ちするとか、光の強さだとか、レーシングカーに載せても大丈夫というところを含めると、やっぱりいい製品だったというのは伝えやすかったですね。

横…この6年間、優勝はなかったんですけど、国さんのお客さんに対する接し方とか、そういうものを本当に勉強してもらいました。そういうものとレースクイーンのファンサービスが一体になって、レイブリックのPR活動をしてきましたね。だから勝てないからレイブリックがほかのチームにスポンサーしようとか、そういう話はなかったですね。国…当然我々は目標に向かってチー

横嶋 藤雄

89年にスタンレー電気株式会社入社。91年レイブリックブランド立ち上げ当初から宣伝を担当。95年チーム国光のル・マン24時間レース出場時にレイブリックがスポンサーしたこときっかけとなり、以来チーム国光のGTレース活動を支援している。また、レースクイーンとともに商品価値を高めるという独自のスタイルを築き上げた仕掛け人でもある。



ます。徐々にレースの活動と、お互いの商品をコラボレーションさせるという次元にまで深まりました。期待とプレッシャー



99年5月2日富士スピードウェイ、3番手スタートのRAYBRIG NSXは42周でピットイン。2番手の高橋国光が後続を抑えて見事優勝。表彰台のふたりの後ろで喜んでいるのが三好さやかちゃんだ。

三好 さやか

99年にレースクイーンとしてデビュー後、03年まで一環してRAYBRIGレースクイーンとして、サーキットのみならず全国のカーショップでのキャンペーンなどでも大活躍。RAYBRIGのブランド認知度向上の立て役者のひとりと言えるだろう。現在は映画や舞台、テレビ、ラジオなどでマルチタレントとして活躍中。

実は今回、シャンパンを用意していたんですよ(笑)



PLAY BACK SUPER GT Round5

リヤタイヤ2本交換作戦が見事に決まり完勝!

9月4日にツインリンクもてぎで開催されたスーパーGT第5戦。RAYBRIG NSXは予選で3番手と好位置につけると、決勝ではレース10周目に2番手に浮上する。27周目にピットインしたRAYBRIG NSXは、なんとタイヤをリヤのみの2本交換作戦を敢行してトップに浮上する。セバスチャン・フィリップからステアリングを託されたジェレミー・デュフォアは、タイヤを労りながらも2番手を引き離すパフォーマンスを見せ、ついに今季初優勝を遂げた。



「土曜夕方、1コーナーに歩いてコースを確認に行く姿を見て、これだ!と思いました。日本人が忘れてしまった真面目さが勝利を呼んだのだと思うんですよ」と国さんはふたりのドライバーを絶賛。「レースは良いことも悪いこともあるものです。今回は良いことばかりが続きまして」とS.フィリップ。「マシンが本当に良いコンディションに仕上がっていたからこそできたリヤタイヤ2本交換作戦でした」とJ.デュフォアはメカニックを讃えた。

高橋国光

言わずと知れたチーム国光監督そしてGTアソシエーション会長の高橋国光(通称国さん)。59歳で現役としては第一線から引退したものの、65歳となった今もなおJOY耐やセパンサーキットでの耐久レースなどの参戦を続けるほか、趣味のゴルフはスタンレーレディースのプロアマ戦に出場するほど。

来年は10周年。チャンピオンを狙っていきいたいね!

ム一丸となっているわけじゃないですか。でも、レースはそんな簡単にいくわけではない。うちのスタッフもよくやってくれるけど勝てない。でも、スポンサーさんは勝ってくれなきゃ困るにきまつてる。で、あるとき横嶋さんが「チャンパンを持ってくるんですよ(笑)。勝ったときのためにそれが、すっごいプレッシャーでしたね。あのお酒、嫌い(笑)。長い間ね、とても嫌いだった。だからレイブリックさんが勝ちを望んでチャンパンを持ってくるというのは、実を言うとプレッシャーでしたね。でも、当然勝つてみれば、お祝いのお酒としてあれはいいなとつくづく思いましたよ。今回は、用意してありましたよね?」

横嶋「実は今回、久しぶりに用意していたんですよ(笑)。」

国「それにしても、世界中を探しても、これほど面白くて厳しいGTレースというのはないと思いますよ。だから、そんななかでいい結果を出せたというのは嬉しいですね。」

横嶋「そうですね。こんなふうに国さん国さんってお話しさせていたたいているけど、モータースポーツ界の重鎮でいらっしゃるわけじゃないですか。それを感じさせないフレンドリーさ。国さんっていうのがいつもそばにいるっていうのがほんとうに

いい感じで続いて来たんだなというふうに思っていますね。」

国「99年と比べて今は歩きづらくなるくらいお客さんも増えましたね。やっぱりそれはGT・A会長の(笑)国さんのおかげかなと思います。横嶋さんがおっしゃったように、国さんって会長っていう役割がつきながらも、うちのチームのなかでは一番チームの雰囲気や和らげられる方なんです。」

横嶋「ところで来年はレイブリックNSXとしてGT参戦が10年になります。やはり節目なんで、今までレイブリックNSXとして走ってきたクルマをネットで紹介したり、商品キャンペーンとか展開したいし、元レースクイーンにも集まってもらって一緒にイベントができればいいな、なんて考えているんですよ。」

国「(チームとしては)お礼というか、ファンやスタッフそしてスポンサーさんに応えるために、チャンピオンを獲りたいと思いますよ。今までこの約2年くらいは、色々な状況で苦しいかなと思ってはいたんですが、ここに来て望みっていうのはすごくあるんじゃないかと思えますよ。さ…わたしもまだまだ応援しつづけますよ!」

今でも国さんが乗った方が速いって思っているんですよ(笑)





三栄書房

Racing on

2006
FORMULA 1
GRAND PRIX
CALENDAR

Photos by HIROSHI KANEKO

2006 FORMULA 1 GRAND PRIX CALENDAR by Racing on ¥2,800(税込)

撮影:金子博 フェルナンド・アロンソとキミ・ライコネンが6年ぶりの「新王者」の座を奪い合うという、まさに大転換期にあるF1グランプリ。この激動の一年を撮るのは、1976年日本GP以来F1を追い続けるフォトグラファー金子博だ。研ぎ澄まされたF1マシンの緊張感あふれる迫力を、テクニカル・レギュレーションの変更により大きく変化したディテールとともにお楽しみください。

2006
SUPER GT
CALENDAR

Photos by Masaru Hirata

2006 SUPER GT CALENDAR by AUTOSPORT ¥2,000(税込)

撮影:平田 博 トヨタ、ニッサン、ホンダと国内自動車メーカーが火花を散らすスーパーGTは、今や世界トップレベルの「ナゴ」レースだ。これを撮るのは平田 博。走っているマシンへのピントの合わせ方は尋常ではなく、世界でも右に出る者はいないと言われるカマクランだ。「リアル」かつ「大迫力」の06年スーパーGTカレンダーをご堪能あれ! (SUPER GT CALENDARは書店でお求めになれません)

F1/佐藤琢磨/スーパーGT/グループC 2006年カレンダー発売

各カレンダーサイズ:縦43cm×横59cm 表紙+12カ月分 13枚綴り

C U L T I M A T E
M O N S T E R S
F O R E V E R !
2006 CALENDAR

Racing on

C—ULTIMATE MONSTERS FOREVER! 2006 CALENDAR by Racing on ¥2,800(税込)

究極のモンスター グループC モンファの森でボルシェとランチアが編を削り、ジャガーとザウパーは並んで雨のオールラージュに向かう。ロスマンズ・ボルシェがサルテに陥め、マツダは眠らない夜を疾走す。ディジョンの丘を往くシルバアロー・メルセデス、富士の1コーナーに青嵐れ込むモンスターたち……究極のマシン、グループCカーが今よみがえる!

THE FIGHTER
TAKUMA SATO
CALENDAR 2006

PHOTOS BY HIROAKI MATSUMOTO

THE FIGHTER TAKUMA SATO CALENDAR 2006 by F1 SOKUHO ¥2,800(税込)

撮影:松本浩明 イギリスに活動拠点を置き、F1をはじめ様々なカテゴリーの取材・撮影活動を精力的に行っていた1990年代、フォーミュラ・ボグゾール参戦のため渡米した佐藤琢磨と面会。その後は公私にわたり親交を深め、現在はF1グランプリ全戦に帯同。友人として、グランプリフォトグラファーとして琢磨の活躍を日本に発信し続けている。

ご購入方法

■ お電話の場合はアイデア販売部までご連絡ください。TEL.03-5750-6033 (平日10:00~18:00) 送料は一律¥500です。

■ FAXからの場合は下の注文書をコピーしてご希望のカレンダーの本数、ご住所、お電話番号、お名前をご記入のうえ、アイデア販売部までお申込みください。FAX.03-3783-4670 送料は一律¥500です。

■ インターネットからの場合はAUTOSPORT web (<http://as-web.jp/>) からお申込みください。送料は一律¥500です。

特別記念キャンペーン 通信販売送料無料!

※アイデア販売部では今回4大カレンダーの発売を記念して、キャンペーンを実施します。2005年11月30日(水)までにアイデア販売部に通信販売で購入をお申込みの方は、何本購入されても送料無料でお届けします。

品名	価格	本数	ご住所 〒
佐藤琢磨カレンダー 2006 [THE FIGHTER]	¥2,800	本	お電話番号 お名前 株式会社アイデア販売部 〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3 TEL.03-5750-6033 FAX.03-3783-4670
金子博 F1カレンダー 2006 [2006 RACING ON F1 CALENDAR]	¥2,800	本	
グループC カレンダー 2006 [C—ULTIMATE MONSTERS FOREVER!]	¥2,800	本	
スーパーGT カレンダー 2006 [SUPER GT 2006 CALENDAR]	¥2,000	本	

AUTO SPORT web

<http://as-web.jp/>

お問い合わせはこちらまで
株式会社アイデア販売部
〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3
TEL.03-5750-6033 (平日10:00~18:00)
FAX.03-3783-4670

●商品の発送は10月中旬から開始いたします。
個人情報について:お申込時にお預かりしたお客様の情報は当該商品の発送、および弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

鈴鹿での生活 松下昌揮

レースもアルバイトも、そして日常の生活もサーキットのある鈴鹿を拠点にしている松下昌揮はレース三味の毎日を“それが小さい頃からの夢だった”と語った

Text/Yoshiko Muramatsu
Photos/Noriaki Mitsuhashi(N-RAK PHOTO AGENCY), FDO

高校を卒業したらひとり暮らしをする、と、松下昌揮は前から決めていた。しかし、住所が決まったのはフォーミュラドリム(FD)に参戦が決まってからだ。FDはほとんどのレースとテストを鈴鹿で行なう。ならば住む場所もアルバイトもここでと思い、鈴鹿サーキットでコースオフィシャルをすることに決めた。そうと決めたら一

日て部屋を決め、数日のうちに静岡から鈴鹿に引越した。「高校を出てまで親に面倒見てもらうこともないかなと、卒業したらひとりやっていくつもりでした。でも、まさか鈴鹿に住むとは思ってませんでしたね」と、松下はあわただしい当時は思い返す。現在、オフィシャルの仕事は週に5日ほどだが、鈴鹿サーキット

Profile: Masaki Matsushita

1986年5月23日生まれ。全日本カート選手権ICAクラス(東地域/01年)、FAクラス(02年)を経て、03年は鈴鹿FJ1600選手権に参戦(ランキング4位)。同年末のFJ日本一決定戦では3位に、04年、東日本F4選手権に参戦、ランキング4位を獲得した。





サーキットの近くに住み、レースに触れながら日々の生活を送る……小さい頃からの夢を少しずつ現実のものにしていく松下。

「今思えば、ボクの小さい頃からの夢はこんな生活だったんだろうなあって思います」



バイトの後には、真剣に選手を目指していたという水泳でトレーニング。

「今思えば、小さい頃からの夢は今みたいな生活だったなと思います。レース活動ができないときも、どこかのサーキットでオフイシャルをやるといいなと思ってました。それが夏にインターバルの間に大きく成長した松下は、FDのテストでトップタイムを何度もたたき出し、ポイントランキング上位のドライバーにまでなりました。間近に迫った大舞台で最高のパフォーマンスを見せることが、きつと鈴鹿サーキットへの恩返しにもなるはずだ。」

「GTの専有走行を見ていて気づいたことをFDのテストでやってみたら、意外とそれが重要なポイントだったみたいで、そのセッションでは一番を取れました！ スクールでも、講師の方々の走りとかはやっぱり違うなと思うし、とても参考になります」

また、自分がドライバーとして走る側になったとき、どんな形でオフイシャルに世話になってるかを実感として感じることができた。

「ひとり耐久レース」である。常にコース上のことを把握している必要があるため、一瞬も気を抜けない。ただ、どんな困難も大して苦にはならない。いつもレースにかかわっていられていることが、松下にとって何より楽しいからだ。

FD NEWS

2005年度SRS-Fスカラシップ対象者が決定！

8月30日、鈴鹿サーキットレーシングスクールフォーミュラ（SRS-F/アドバンスコース）の修了式が行われた。

その席上では、修了式に先がけて行われた卒業記念走行をもってスクールの全カリキュラムを終えた8名の中から2005年度のスカラシップ対象者が発表され、田中誠也、中山友貴、小林崇志の3名が選出された。

スカラシップ対象者の3名は05年度FDの後半戦（3イベント4レース）と3回の公開テストに参加し、改めて06年度FDシリーズ参戦のスカラシップ獲得を賭す。



中嶋信校長をはじめ、佐藤浩二、服部尚貴、田中哲也ら講師陣とともに、卒業写真に収まった2005年度SRS-Fの8名の卒業生たち。



中嶋信校長をはじめ、スカラシップを受賞した左から中山友貴、田中誠也、小林崇志。



8月、9月に行なわれた公開テストではトップタイムをマークするなど、後半戦での1勝に期待がかかる。

内にあるクアガーデンのプールやジムを使用してトレーニングを行っていることもあり、結局は何かと毎日サーキットに通っている。



広いコース上を自分の足で歩くことで新たな発見があると言う。

仕事は早ければ朝7時前から始まり、夜7〜8時まで続く。配属されるコースポストは日によって違い、南コースのこともあるが本コースのポストに入る機会も多い。走行中は走行状況を見守り、必要があればすぐに旗を振り、インターバルにはコースを清掃する。

知り合いの走行が入ったときはビットまで挨拶に出かける。そこでまた人脈が広がることもある。オフイシャルの業務が終わると、プールで運くまで泳ぎ続ける。もちろん、FDのレースやテストのときは、ドライバーとしてコース上を思い切り走る。つまり1年中、鈴鹿サーキットを中心に生活が回っている状態だ。ある意味、レー

シングドライバーにとって理想の生活といえるかもしれない。

「タダで、それも一番近くでレースが見られるのが楽しいです」と松下は語るが、それ以上にドライバーの勉強になるという利点が大い。近くでコースを見たり、自分の足で歩きながら清掃したりすると、場所によって意外と勾配がきついたりなど、細かい点に気づくことがある。また、多種多様のクルマが走る様子を観察することが勉強にならないはずはない。

トップドライバーたちが操るスーパーGTや、FDとクラスが近いSRS-Fなどの走行はとくに参考になるそうだ。

「GTの専有走行を見ていて気づいたことをFDのテストでやってみたら、意外とそれが重要なポイントだったみたいで、そのセッションでは一番を取れました！ スクールでも、講師の方々の走りとかはやっぱり違うなと思うし、とても参考になります」

また、自分がドライバーとして走る側になったとき、どんな形でオフイシャルに世話になってるかを実感として感じることができた。



[ファルケンモータースポーツ]

連覇への思い

2005 Vol.5

支援の輪に応える力

今年も熱戦の続くスーパー耐久シリーズ
 ファルケンモータースポーツはその印象的なカラーリングと
 幾度の優勝&タイトル獲得という圧倒的な戦績から代名詞的存在に
 しかしその輝かしいリザルトの裏にはチームのたゆまぬ努力と
 幾多のスポンサーの存在があるということを忘れてはならない

Text/Naoyuki Hata Photos/Takashi Ogasawara

スーパー耐久が、まだN1耐久と呼ばれていた頃から、ファルケンはこのカテゴリーに力を入れてきた。シリーズ発足の91年からチャンピオンを獲得し、これまで挙げたタイトルや優勝は数知れない。そのファルケンの国内レース活動における最大の特徴は、スーパー耐久をトップカテゴリーと位置づけていること。それはあくまで頑に、長くポリシーとされている。

そのことはファルケンというブランドが、ハイスペックのスポーツラジアルタイヤを主力としていることと、大きな関連を持つ。そのPRには、より市販車に近いレーシングカーによって争われるカテゴリーが最もアピール度が高い。つまりスーパー耐久に挑むことは、ファルケンにとって必然でさ

えあるわけだ。

しかも、ここ数年はグリーン&ブルー、お馴染みのオリジナルカラーをまとっての参戦。そのことは、チームとしての「ファルケンモータースポーツ」にとつて、ファルケンはオーナーであり、メインスポンサーでもあることの何よりの象徴だ。そのスタンスをよりの確に表現するなら、「優勝を目指して一丸となるパートナー同士」ということか。

したがって、チームをサポートするのは、いずれもそうだったスタンスを理解した企業ばかり。テクニカルスポンサーとして自社製品を供給し、実際にレースに用いてもらう。狙いとするのは性能のアピールであり、そのことはまったくファルケンと共通する。また、レースによって得られたデータやノウハウは、それぞれの企業が販売する製品にフィードバックされるのだから、ユーザーにも喜ばしいことであるのは間違いない。

しかも、それぞれのスポンサー企業とファルケンモータースポーツとの関係が、長く続いているのも見逃せないところ。本誌などのバックナンバーをお持ちであれば、ぜひチェックしてほしい。現在と変わらぬロゴマークが何年も前から記されているはずだから。そのことはお互いの信頼関係の強さを意味している。優勝にこだわり、性能向上を最大の主旨に、ご存知のとおり、スーパー耐久とは、改造自体がそれほど許されないレースである。基本となるレイアウトは変更できず、可能とされるのはパーツの交換ぐらい。その性能が低ければ、優勝など望み得ないのだから、企業としても性能の向上を怠ることは絶対に許されない。もちろん、チームとしても製品の性能を生かし、なおかつ最大限に引き出すことが優勝への近道になる。その努力を欠かしては、企業としてもサポートし続ける意味がないし、チームの側に立ってみても、性能の劣る製品を使い続ける必然性はない。しかし、そうならず長く関係が続いているのだから、「優勝を目指して一丸となるパートナー同士」という表現の持つ意味合いを、きつと理解してもらえらるだろう。ひとりでも多くのユーザーに、最高の性能を提供するために。

bp
BPルブリカンツ株式会社
 (オイル)

開発と販促のパートナーです

「エンジンオイルに代表される油類の提供をさせていただいています。もちろん技術開発の場でもあり、また新しいBPロゴの露出効果にも期待しています。(マーケティング・矢島氏)」



ENKEI
エンケイジャパン株式会社
 (ホイール)



TAKATA
タカタ株式会社
 (シートベルト)



RECARO
レカロ株式会社
 (シート)

製品を最もアビールできます

「03年のレカロ新体制スタートを機に、スポンサーを開始しました。ニュルも含め、市販車ベースで長距離を戦うというまさにレカロ向きのカテゴリーですから、欠かせませんね。ファルケンさんはレベルが高く、レスポンスも有益です。(広報・宇藤氏)」



ICHIKOH
市光工業株式会社
 (ライト)



FALKEN ダンロップファルケンタイヤ株式会社 (タイヤ)



TEIN
株式会社テイン
 (サスペンション)



ZEROSUN
株式会社シーウエスト
 (エアロパーツ)



5ZIGEN
インターナショナル株式会社
 (マフラー・レーシングギア)



ODYSSEY
ODYSSEY正規販売元 株式会社プロジェクション
 (バッテリー)



FMU
株式会社プロジェクト・ミュウ
 (ブレーキパッド)



RACE REPORT

2005 スーパー耐久 Rd.6 岡山国際サーキット

岡山国際サーキットが舞台のシリーズ第6戦。FALKEN☆PORSCHEは2番手から決勝レースに挑むことに。今回、スタートを担当するのは田中哲也。決勝レース序盤には25号車と激しいつば迫り合いを見せた。また、通常400kmレースにおいては、1ストップがセオリーなのだが、ピットでのロスも考慮してもスピードを押し進めたいとチームは判断。あえて2ストップ策を採ることに。これが功を奏し、いったんはトップを走行するも、ピットでの作業ミスがあり、その後ドライブスルーペナルティを受けたため、無念の2位に留まることとなった。



作戦は順調かみえたが、まさかのミスでペナルティとなってしまった。残るは2戦、ディフェンディングチャンピオンの意地を見せたいところだ。

9/10~11 曇り/ドライ 3.703km×109周 参加36台・出走36台・完走31台

順位	クラス	No.	車名	周回数	ドライバー
1	ST1-1	25	ADVAN DENAG GT3	109	藤戸 学/谷口 信輝
2	ST1-2	1	FALKEN☆PORSCHE	108	田中哲也/荒 聖治
3	ST1-3	3	エンドレス アドバン Z	108	木下みつひろ/影山正実
4	ST2-1	13	シーケンシャルエンドレスアドバン 2500	106	WADA-O/村田 隆博
5	ST2-2	2	FUJITSUBO hpi IMPREZA	106	吉田 秀博/小泉和寛
6	ST1-4	24	PCJ ADVAN PORSCHE	105	富田 順広/簡 登

ファルケンタイヤにとってS耐とは……?



住友ゴム工業(株) モータースポーツ部
吉永 純利

「クルマを見てもあれば分かる通り、(クルマとの関連がない) 異業種のスポンサーっていうのはついていません。レースシーンでの優良企業さんとだけ、おつき合いさせてもらっているというか。勝つためには当然いろんなパーツが不可欠なので、各パーツメーカーの一流どころにお願いして、サポートを受けています。そうすることでクルマのパフォーマンスを上げる。そして今年であれば「連覇を目指す」といった、具体的な目標に対して協力をいただいている、というのが実情ですね。そうすればファルケンというタイヤだけでなく、サポートしていただいているメーカーも知名度が上がって、お互い知名度やシェアが増えるという相乗的なプロモーション効果を究極的には狙っています。その意味で街乗りにフィードバックしやすいスーパー耐久っていうのは、理想的なカテゴリーと言えますね」



ダンロップファルケンタイヤ 消費財部 販売部長
濱田 裕史

「いわゆるメインスポンサーではありますが、我々ファルケンもスポンサーのひとつであり、ほかのスポンサーさんとは“一緒に戦っている”ということに大事にしています。スーパー耐久に参戦している意義ですが、まずファルケンというタイヤが、比較的身近なイメージを持たれていると思うんですよ。よりストリートに近いというか。スーパー耐久は市販車に近いカテゴリーですから、共通点がありますよね。プロモーションをする立場からすると、お客さんの顔が見えるのは大きいです。きっと、ほかのスポンサーさんと同じようなスタンスを持った上で、おつき合いいただいているんだと思います。だから、ほかのカテゴリーへの参戦予定は、今のところありません。これはつまり、企業活動の一環としてやっているのだから、多くに供給して知名度を上げるというスタンスでは、そもそもないのですから」

“危険”を“安全”に学ぼう!

新生富士スピードウェイの本コースとともに話題となっている施設がトヨタ交通安全センター“モビリティ”旧Aコーナーアウト側の駐車場をさらに拡張した広大な敷地を十二分に活用したプログラムは申し込み開始とともに即満員になってしまうというその人気の秘密に迫った

Text/Racing on Photos/Takashi Ogasawara



レーシングドライバーとともに極限の自分を体感!!



約10万m²のフラット路面!

新生富士スピードウェイを訪れたことがある方は、旧Aコーナーの外側に広大な敷地があることにお気づきだろうか。約10万m²というこの広くフラットなアスファルト路面は、クルマの「走る・曲がる・止まる」の限界を知ることで安全運転に役立ててもらおうという趣旨のもと建設された、トヨタ交通安全センター「モビリティ」である。

このモビリティでは、すでに様々なプログラムが開催されている。トヨタのテストドライバーが講師を務める安全運転プログラムとともに、オープン以来、絶大な人気を集めているのが、今回取材したトヨタレーシングドライバーミーティングだ。

インストラクターは、鈴木恵一塾長を筆頭に、田中美、影山正彦、竹内浩典、佐々木孝太、番場琢、中嶋一貴ら現役ドライバーが毎回参加し、さらにスペシャルゲストが加入するという超豪華布陣である(第1回は高木虎之介、第2回は関谷正徳)。

各レッスンでは、ゲストを含め、インストラクター陣が自らステアリングを握って手本を示し、参加者が運転するときは必ず助手席に座ってアドバイスを送るから、参加者にとっては一言一句・一挙手一投足が心にしみる。定員24名が毎回募集開始とともに2、3日で完売するというのもうなずける。

土屋圭市絶賛のプログラム

「これはすばらしいよ。より一般の環境に近いスピード域で、より安全に危険な状態を学ぶことができる施設だね。受講料を払って納得できるメニューだよ」とは、9月18日にモビリティで開催されたトヨタレーシングドライバーミーティングに今回初めてゲストドライバーとして参加した土屋圭市の第一声だ。

例えばメニューのなかには「ウェット路面で100km/hからステアリングを切りつつフルブレーキングを行なう」という、一般公道であればすなわち事故直結となる状況を体験するレッ

スンがある。しかし、広大な敷地のおかげで切迫する壁やグラベルもなく、思い切ったフルブレーキングできるのだ。クルマはより現実に近い動きとなり、その動きを繰り返し体験できる。さらにそこからの立て直しや、未然に回避するテクニックを講師からマンツーマンで学ぶことができるのである。

「(危機的状況を)知らないよりは知っているほうがいいにきまつてる」と土屋圭市は言う。万が一、今後公道において同様の状況に陥った場合、もしもしたら今回のレッスンのおかげで最悪の事態は回避できるかもしれない。また、そうした事態に陥らないような運転を、参加者は心がけるようになるかもしれない。

「レーシングドライバーはクルマの動きをすべて把握しているし、スピードの怖さ、クルマの怖さを一番良く知っている。だから、僕らが怖かったこと、そしてクルマはこう動くんだよということを皆さんに伝えるのが僕らの使命なんです」とは鈴木恵一塾長。長いレース経験と人生経験、そして18年間のトヨタドライビングコミュニケーションで得られた参加者の声を活かしたプログラムだけに、この内容の濃さをぜひとも読者の皆さんにも体感していただきたい。

「どうしたら運転がうまくなるのかということもレーシングドライバーによるマンツーマンのレッスンで学んでほしい」という鈴木恵一塾長。トヨタレーシングドライバーズクリニックには開講した18年前からかかわる。さらに充実したメニューを作成すべく、講習終了直後にはアンケートを見ながらトヨタのスタッフとミーティングに入った。





とにかく広いモビリティで安全安心レッスンを!

■ひたすら広がる前方視界。これでもこのクルマのスタート位置は敷地のほぼ中央だ。後方には同距離の路面が開けている。■実車プログラムはまずドライビングポジションの確認から。無理な姿勢では叱咤の場面で対処に支障が生じる。■抜群の4輪制御を誇るマークXだが、ABSやVSCをカットできる。そのため、写真のようにロック状態におけるマシンの挙動も体験できる。■講師のレーシングドライバーたちと昼食も共にできる。■ワ

インディング低μ路は全長約500m。これも公道の甬道と同等の車速で走行が可能。フロントにしっかりと荷重をかけて、リアをブレークさせるやフルカウンターを当てるクルマがかなり上手いと思いきや、助手席に受講者を乗せた土屋圭市の模範ドライブだった。■最後のプログラムはタイムアタック。午前中、最初にトレーニングしたウエットのパイロンコースを再び攻める。自分の上達が確認できる。■閉校式では講師全員と握手。

クルマの持つ基本的な挙動を学ぶことができるよう、講習車種は2.5Lエンジン搭載するFRのマークX。低ミュー路でABSやVSCの電子制御の威力を体感することも可能だが、ABSとVSCがカットできる特別仕様車となっているため電子制御なしの状態でもコントロールスキルをアップするトレーニングも可能だ。



「俺の師匠のスズケイさんが一生懸命考えたプログラムだから間違いないよ。5回やってもできなかったら3回に1回でもできるように練習することが大事。今までだったら絶対ダメだった状況でも、諦めないでグリップさせる運転を学んでほしいよね」という土屋圭市の助手席に座り、ドラテクをまのあたりにした参加者の感激の表情が印象的だった。

「(参加者が)自分より年上の方がかりなので最初は気を遣いましたがだんだん慣れてきました。それでも短い時間のなかで受講者の皆さんのドライビングを理解して、相手に教えるということは本当に難しいです。これはエンジニアに短い時間で連絡にマシンの状況を伝えるというようなことと通じることがあると思うので、僕の勉強にもなりますよ」と中嶋一貴。



「ひとそれぞれの理解度が違うから、ちゃんと伝わっているのかを確認することを心掛けています」と田中美。「ゴルフだったら足腰の動きは見て分かるけど、クルマの運転はドライバーがうまいのかクルマが速いのか分からない。そうした文字、言語、映像で伝えられないものを、このレッスンで感じてほしいですね」とレッスンの意義を語る。

「トヨタレーシングドライバーミーティング」に参加しての感想は?



もう1回参加したい!
山梨県から参加の網野千鶴さんは、将来ロード・エスプリにどうしても乗りたいという夢の実現に向けてレッスンに参加したという。「とある掲示板で評判だったので、モビリティのサイトから申し込みました。とにかく楽しかったです!」



とにかくうまくなりたい
サーキットで全損事故を起こして以来、自分の力で運転することの重要性を認識したという石和政さんは京都からの参加。「土屋圭市さんにドライビングポジションやタイヤのノウハウを教えていただき、大変参考になりました!」



スズケイさんのおかげ!
タイムアタックでトップタイムを記録した東田孝伸さん。「とにかく講師陣が豪華。圭市さんの同乗ではじめてもらったのが嬉しいですね。タイムはブレーキとステアリングのコツをスズケイさんにアドバイスをいただいたのおかげです!」

モビリティの各種プログラムに参加するには……

トヨタ交通安全センター「モビリティ」で開催されるトヨタドライバーコミュニケーション(一般・個人向けプログラム)の予約や問い合わせは、モビリティのウェブサイト上から可能だ(アドレスは<http://www.toyota.co.jp/mobilitas/>)。トヨタレーシングドライバーミーティングは人気により受講者は申し込み後の抽選により決定されることになったのでご注意ください!





三菱ランサーエボリューションワゴン登場

エボの走りを そのまま受け継いだ 最強のワゴン



1992年に初登場したランサーエボリューションシリーズ
略してランエボは今や三菱のフラッグシップ的存在となった
そんなランエボシリーズに新たな仲間が加わった。それがエボワゴンだ
かつてリベロワゴンにランエボの顔を付けたGTなるグレードがあったが
このエボワゴンは文字どおりランエボのエンジンを搭載した最強ワゴンだ

Text/Shigeyuki Konishi Photos/Shoji Mita

MITSUBISHI LANCER Evolution WAGON



■GT-Aはナンバープレートがセンター配置となるのが外観上の相違点。
 ■ランサーワゴンのイメージを色濃く残すが、プリスターフェンダー周りの処理とディフューザー付リヤバンパー、そしてエンブレムがエボであることを主張。■GTのエンジンはエボIXと同じMIVEC付で、280psを発揮する。■GT-AにはエボVIII GT-Aに搭載された273psのエンジンが載る。これでも十分なパワーだ。■乗降性を考慮したシートサイドのデザインを除けばエボセダンとの相違点は少ない。■マルチリンクリヤサスペンションの関係で若干タイヤハウスの張り出しが大きいことを除けば十分なカーゴスペースを確保。■走り指向にはストラットバーもオプション設定される。



■GT (6MT) 346.5万円 / GT-A (5AT) 341.25万円

三菱といえば世界的にもR/V市場で地位を確立する日本メーカー。その一方でランエボシリーズという、スポーツカーとは異なる、超高性能セダンという分野を確立し、国内のみならず世界の市場をリードしてきた。そんな三菱が今回そのふたつの分野を本気で融合した究極ワゴンを送り出してきた。これまでもワゴンにハイポテンシャルな動力性能を融合させたクルマは数多くあった。しかしそのスベックをみればいままでとは次元の異なる本気度合いであることが伝わってくる。フロント周りの造形はエボIX譲りの迫力ある顔つき。だがもともとエボワゴンらしいのがリヤフェンダー。リヤビューからの迫力のプリスターフェンダーは実にワイルドな造形だ。メカニズム的にもワゴンとしては驚異的。エボIXに搭載された新開発のMIVECターボエンジン（MT車）を搭載し、同じくACD（アクティブ・センター・デイアレンシャル）付き6速MTと組み合わされる。ブレーキやサスペンション周りもすべて同じスベック。ワゴンボディだけにボディ剛性が気になるところだが、ルーフをはじめリヤ周りのボディ補強もエボIXと同様の考え方のもと一切妥協はない。

走り出してみると、スポーツABSやACDの恩恵で上質感ある抜群の安定感が印象的。しかしひとたび振り回してみるとその「エボぶり」が伺える。カッチリとした制動力の高いブレーキを残してコーナーに進入すれば簡単にテールスライドさせることも可能。そしてアクセルを開ければそのスライドを保ったままぐいぐいコーナーの出口に向かって加速するし、限界走行時にも実にコントロールラブル。ワゴンといえども高いボディ剛性を確保し、LSDなどの駆動系も手を抜かない「走り」を追求した」からこそ成したものだろう。

最近では欧州車も迫力あるハイポテンシャルワゴンが増えてきている。しかしこのエボワゴンこそ最も過激な一台。ワゴンのユーティリティは使ってみて真価を実感するもの。行動派モーターズポーツファンなら気になる一台だ。□

ぼくとスロットカーの出会いが小学一年生のとき。誕生日に親からもらって、すぐハマっちゃったね。当時住んでいた神戸のサーキットで走らせて、目が覚めたというのかな、そのスピードに完全にやられてしまったんだね。それまではモーターライズといって、ただ走るだけのモデルしか知らなかったから、自分で加減速がコントロールできて「人との競争」も楽しめるスロットカーはすごく魅力的だったんだよね。センス？ あったと思うよ(笑)。

それと好きなクルマが自分の手で走らせることができる、ということかな。ぼくはクルマ好きではあったんだけど、どちらかといえば「レーシングカー好き」だったんだ。「オートスポーツ」や「CG」を読んで、ボルシェ917カッコいいなって唸るような。それが忠実に再現されたモデルになっていて、ものすごい速さで走る。そりゃ楽しいはずだよ。

その辺は今も変わらない魅力なんじゃないのかな。レーシングオンの読者だったら一発でハマるようなマシンがいっぱい、世界中のメーカーから出てくるからぜひ探してみてほしいね。そのどれもミニチュアモデルばりに完成度が高く、そのまま飾っておけるフィニッシュだからコレクション目的だって全然構わない。もちろんどんどん走らせてみて、レースの世界も味わってほしいけどね。

レースの世界、という意味では「フルーツ」はスロットカーということになるんだね。すべてはスロットカーから始まっているんだ。その後チューニングの奥深さを追求してR/Cカーを始めて、そこで知りあった人とレーシングカート始めた。ラジコンやカートを続けるうちに自動車雑誌の仕事をするようになって、実車でもチューニングを追求し始めたんだよね。それで最後には実車のレーサーになっちゃった。今のぼくがあるのはスロットカーがあったからなんだよね。

それにスロットカーにはもうひとつ感謝していることがあるんだ。初めてレースに出たとき、チームのスタッフにビックリされたの。デビュー戦なのに度胸が据わっている。スロットカーだってレースになればスタートの緊張は一緒。レース中に一瞬も気が抜けない点も同じ。それを小さいうち

スロットカー万歳

桂 伸一が語る スロットカーの魅力

レーシングドライバーにして自動車ジャーナリスト
桂 伸一氏のスロットカー好きは業界内でも有名だ
「スロットカーは自分のルーツ」という彼が
そのきっかけやレースとの共通点、魅力を語る

Photos/Takashi Ogasawara



から何度も繰り返していたわけだから、知らない間に身につけていたんだろうね。肉体的な面はともかく、動体視力の向上やメンタル部分ではレースへのトレーニングに取り入れていいぐらいだと思うよ。

スロットカーの魅力？ それはとにかく手軽なレースだってこと。好きなマシンをチョイスしてバンバン練習できる。メンテナンスも楽だし、空いた時間にバツと走らせる。クラッシュしたっていくらもか

からないしね。つまりスタートも維持も安くて楽だったことだね。同じことを実車でやろうと思っただってそれこそ大きな出費が必要になるし、手間だって相当じゃない？ それに危険がないとも言えないわけ。

R/Cカーにもチューニングやライバルと争う喜びはあってどちらも長所と短所があるけれど、スロットカーはもっと手軽だ。レインドアなのも大きい。ぼくがそうだったように、小さい子たちがもっと興味を持ってくれると嬉しいね。読者のお父さん、ぜひ息子さんと一緒にスロットカーを始めましょう(笑)。

最近1/24で、ハイスピードオーバルをよく走らせてる。サイドバイサイドのままずっと全開にするためにはセッティングも究める必要があって難しいんだけど、やっぱり楽しいよ。1/32は集める専門……のはずがこのラリーコース見ちゃったから、走らせたくなっちゃうね(笑)。





現在ハマっているというオーバルスペシャルのNASCAR仕様(1/24)。セッティングの奥深さと圧倒的なスピードはやはり魅力だ。



コボちゃん自身の1/32コレクションを披露(一部ショップ展示品)。F1にIRL、DTMにWRC、ストックカーとカテゴリーは多彩に揃う。

S l o t R a c i n g C a r

Shinichi Katsura

桂 伸一

1959年生まれ。東京都出身。雑誌「OPTION」編集部を経てレーシングドライバーに。85年に本格的にレースを始め、Gr.AやN1耐久で活躍した。現在はレースの経験を活かした執筆活動を行ない、日本カー・オブ・ザ・イヤーの選考委員も務める。スロットカーでもよく知られた存在で、等々力のオーバルが最近の主戦場。愛称は「コボちゃん」。



読者のお父さんたち、ぜひ
息子さんとスロットカーを
始めるべきです(笑)



協力ショップ紹介

レーシングパラダイス横浜

神奈川県横浜市中区羽衣町3-63-7 B1
Tel.045-231-5957 <http://banproject.com>

バンプロジェクト代表の伴野氏が手がける「レーシングパラダイス」の3店舗目として、9月2日にオープンしたのが「レーシングパラダイス横浜」だ。横浜の中心地である関内駅から徒歩圏内にあり、また大型タワーパーキングも至近にあるということで早くもファンが通い出している模様。

何よりその魅力はコースの素晴らしさ。プラ仕様の4レーンと、天井近くまでそびえる本格ラリーコース（2レーン）があり、どちらも計測システムを備える。営業時間は14:00~22:00(年中無休)、料金は500円/15分、1500円(50分)。まだオープンして間もないためレース開催は目下検討中、とのことだがとにかくその目でこのコースのクオリティとディテールを確かめてほしい。本誌では次号、このページで徹底解説を行なう予定。



およそスロットコースとは思えない、このディテールを見よ！ 直角コーナーあり、ヒルクライムありのラリーコースはスウェディッシュを模したスノーステージやモンテの崖をイメージしたガードレールなど随所にファンを魅了する演出がなされており、誰もが興奮の声を上げる迫力をもつ。またこれらは今後もどんどん進化していくのだとか。メインの4レーンも高いスロットルワークが要求される好レイアウト。



オープン前には毎日徹夜して、イチからこのラリーコースを作り上げた山崎洋一店長。「本誌を見た」と告げれば割引などの特典があるかも？

9月4日
第5戦

念願の今季初表彰台!!

早 いものでスーパーGTも残すところ2戦となった。この号が出る頃には、富士の第6戦が終わってははずだからな。と言いつつ、今この原稿を作ってる段階では、まだレースウィーク前っていう舞台裏があるんで、今回はもてぎで行なわれた第5戦のことを聞いてくれや。富士のことは次回報告するからよ。

結果から言うと、第5戦はオレたちのウェッズスポーツセリカにとって、嬉しいことに今季初表彰台を獲得したレース。優勝には届かなかったが、2位でフィニッシュしたんだよな。

予選は1回目が8番手ということで、無難にスーパーラップに出場。もてぎから、スーパーラップは1台ずつのタイムアタックに変更になって、オレたちは3番目に走行したんだけど、上手いけばコマ4秒ぐらいタイムが上がるかなとピットでは話していた。そしたら、加藤がホントにコマ4秒上げてくれて、2番手を獲得。あの予選のやり方は、ウチのタイヤの発熱と加藤のやる気のあつたまりに、合ってるのかもしれない。

ま、ただ今回PPを獲ったZには全然追いつかなかった。あのクルマはリストラクター付いてなかったんじゃないの? (笑) とにかく本番レースがスタートしてすぐに抜くのは無理だと判断して、谷口にも現状キープの2位で行って指示を出した。そしたら谷口が暑いだヘチマだって言い出しやがって。フォーメーションの時にクールスーツのホースが抜けちゃったんだな。だから、こっちも無線でずっと話しかけてた。何か喋ってないと、意識がどっかにいっちゃうんじゃないかって思ってな。で、オレ:「もう暑い?」、谷口:「結構暑い」、オレ:「でももうちょっと走れ!」とか、オレ:「ピットインの時、ドライバー交代のサポートできる?」、谷口:「ちょっとできないかも」、オレ:「できなくてもやって」とかいう会話をしてたわけだ。タイヤの磨耗が進んできてからは、谷口が「もう抜かれちゃう……」とか「もうムリかも」って無線で言ってくるんで、そこからあと何周で入れるか考えていた。あの緊張感と、Sの快感はなかなか楽しいな。本人には分からない程度に心配しているような声で話しかけてるんだけど、ホントはクスッと笑いながら「でもあと〇周走れ!」とか言ってるんだから (笑)。

後半はタイヤの状態とも相談しながら、ちょっとだけ早目に加藤に交代した。それで順位が落ち着いたところで2番手。前にはZしかなかった。

ウェッズスポーツレーシングチームwithバンドウ

ウェッズスポーツセリカ

爆走坂東組日記

'05



ウェッズスポーツwithバンドウの坂東親分による連載コラム第4回
苦戦の続く今季、初表彰台をゲットした第5戦の舞台裏が明らかに!

だけど、あのZには明らかに追いつくわけがなかったから、あとは2位を守る戦い。ガライヤが後方に迫ってたからな。でも、ラップタイムを見て、ガライヤには抜かれないだろうと思っていた。向こうは後ろにピッタリつけて、加藤のミスを待つしかないってね。それより気になったのはフェラーリの10号車。松田(秀士)も目の前に敵が見えると、どうしても勝負しなきゃいけないという

本能を持ってるからさ。それでロックオンが開始されて、ガライヤが追突されてスピンしちゃったんだけど、その後フェラーリにペナルティが出た時はラッキーって思ったね。2位が安泰になったんだから。でも、残り3戦に関して、これ以上の結果があるかっていったら、ないんじゃないかっていうのが正直なところ。富士とかオートポリスはターボのオレたちにとってキツイんだよな。



苦戦が続く厳しい状況の中、加藤寛規(写真・右)と谷口信輝の頑張りで今季初めての表彰台に上った。

雨さんのとこのセブヤガライヤ、フェラーリの猛追を振り切ったの2位。現状は+30kgのウエイトはキツイけど、今回のお立ち台は素直に喜びたいね。



RACING
PROJECT
BANDOU

SUPER GT Rd.5 MOTEGI

GT300 Class RACE REPORT

加藤の渾身のアタックで予選2位をゲット! 決勝でも他車の猛追を振り切り今季初めての2位表彰台に!!

前戦のSUGOラウンドから約1カ月半のインターバルを空けて、スーパーGT第5戦がツインリンクもてぎで行なわれた。

今回からスーパーラップ(SL)の方式が変更となり、SLに進出できるのは予選1回目の上位10台、アタックは1台ずつ行なわれることになった。その予選1回目で8番手となりSL進出を決めたウェッズスポーツレーシングチームwithバンドウは、SLの3組目に加藤寛規がアタック。予選1回目のタイムを上回る1'55"210をマークトップに躍り出る。その後加藤のタイムを上回るマシンはなく、暫

定PPのDream Cube's ADVAN Zが登場、他車を大きく引き離してPPを決め、ウェッズスポーツもフロントロウを獲得した。

翌日の決勝では、スタートを谷口信輝が担当。フォーメーションラップ中にクールスーツのホースが外れるトラブルに見舞われるものの、そのままスタート。谷口は、5周目と23周目に後続車にかわされ4番手に後退するが、迅速なピットインが功を奏し、加藤が2番手でレースに復帰。後半を受け持った加藤が他車の猛追を凌いで、今季初の表彰台となる2位でチェッカーを受けた。

RESULT/Rd.5 MOTEGI

Rd.5 9月4日 曇り/ドライ ツインリンクもてぎ
4.801379km×63周=302.48687km 参加台数44台・出走台数44台・完走台数39台

順位	総合順位 No.	ドライバー	マシン	タイヤ	周回数	ベストタイム	予選/タイム
1	17	46 星野一樹/青木孝行	Dream Cube's ADVAN Z	YH	59	1'56"422	1/1'54"124
2	18	19 加藤寛規/谷口信輝	ウェッズスポーツセリカ	YH	59	1'57"423	2/1'55"210
3	19	43 新田守男/高木真一	ARTA Garaiya	MI	59	1'56"816	5/1'55"548
4	20	13 木下みつひろ/影山正美	エンドレス アドバンZ	YH	59	1'57"742	13/1'56"018
5	21	*10 三船 剛/松田秀士	MACH-GO FERRARI DUNLOP	DL	59	1'56"933	9/1'56"029
6	22	2 高橋一穂/渡辺 明	Privee Zurich アップル RD320R	YH	58	1'56"792	4/1'55"339

・ベストラップ: No.31 吉兆宝山MR-S 中嶋一貴 1'56"295 33/40 148.63km/h
・*Car.No.10/super GT 2005 Sporting Regulations 第30条3.適用により、ドライビングスルーペナルティを科した

F1世界選手権(全19戦中16戦終了)
FIA Formula One World Championship

1	フェルナンド・アロンソ	111点
2	キミ・ライコネン	86点
3	ミハエル・シューマッハー	55点
4	ファン・バプロ・モンターヤ	50点
5	ヤルノ・トゥルーリ	43点
6	ジャンカルロ・フィジケラ	41点

世界ラリー選手権(全16戦中12戦終了)
FIA World Rally Championship

1	セバスチャン・ロウプ	99点
2	ベター・ソルベルグ	65点
3	マーカス・グロンホルム	61点
4	マルコ・マルティン	53点
5	トニ・ガルデマイスター	47点
6	ハリ・ロバンペラ	26点

プロダクションカー世界ラリー選手権(全8戦中6戦終了)
FIA Production Cars World Rally Championship

1	ナッサー・アル・アディヤン	31点
2	新井 敏弘	30点
3	マルコス・リガト	28点
4	クサビエ・ボンズ	20点
5	アンジェロ・メデギーニ	19点
6	ファビオ・フリージェロ	15点

ジュニア世界ラリー選手権(全8戦中7戦終了)
FIA Junior World Rally Championship

1	ダニエル・ソルド	35点
2	ガイ・ウィルクス	35点
3	パー・ガンナー・アンダーソン	30点
4	クリス・ミーク	29点
5	ウルモ・アーバ	22点
6	コスティ・カタヤマキ	17点

世界ツーリングカー選手権(全20戦中16戦終了)
FIA World Touring Car Championship

1	アンディ・プリオール	74点
2	ディルク・ミュラー	73点
3	ファブリツィオ・ジョバルディ	70点
4	ガブリエレ・タルクイーニ	55点
5	ジェームズ・トンプソン	51点
6	リカルド・リデル	49点

GP2(全23戦中21戦終了)
GP2

1	ニコ・ロズベルグ	102点
2	ヘイキ・コバライネン	99点
3	スコット・スピード	65.5点
4	アダム・キャロル	53点
5	アレキサンダー・プレマー	53点
6	ニール・ヤニ	48点

ワールド・シリーズ・バイ・ルノー(全17戦中13戦終了)
World Series By Renault

1	ロバート・クビカ	132点
2	アドリアン・パレス	89点
3	トリスタン・ゴメンディ	79点
4	マルクス・ビンケルホック	68点
5	ウィル・バワー	63点
6	アンドレア・ズーパー	47点

FIA GT選手権(全11戦中8戦終了)
FIA GT Championship

1	K.ベンドリンガー/A.ベルトリニ	63点
2	T.シャイダー/M.バルテルズ	56点
3	T.ピアジ/F.パビーニ	54点
4	G.ガルデル	52点
5	P.ラミー、P.ベーター	37点
6	A.クンペン/B.ロンギン/M.ヘゼマンズ	30点

point standings

ドイツ・ツーリングカー・マスターズ(全11戦中9戦終了)
Deutsche Tourenwagen Masters

1	マティアス・エクストロム	69点
2	ゲイリー・パフェット	68点
3	トム・クリステンセン	47点
4	ミカ・ハッキネン	22点
5	ジャン・アレジ	20点
6	ハイッツハラルド・フレンツェン	17点

ル・マン・エンデュランス・シリーズ(全5戦中4戦終了)
Le Mans Endurance Series

1	下田 隼成	27点
2	J.C.プリオン/E.コラール	24点
3	V.イクス/M.ショート	22点
4	R.ミツシバ/J.キャンベル/ウイター、S.ステリ/A.マクニッシュ	18点
5	T.チルトン	17点
6	S.ヒグネット/J.スタック、J.J.ロベサ	16点

F3ユーロシリーズ(全20戦中18戦終了)
Formula 3 Euro Series

1	ルイス・ハミルトン	150点
2	アドリアン・シュティル	94点
3	ルーカス・ディ・グラッシ	60点
4	フランク・ペレラ	59点
5	セバスチャン・フェッテル	49点
6	ロウ・デュバル、ジェームス・ロシター	47点

イギリスF3選手権(全22戦中20戦終了)
British Formula 3 Championship

1	アルバロ・パレンテ	289点
2	チャーリー・キムボール	204点
3	マイク・コンウェイ	174点
4	マルコ・アスマー	141点
5	ダン・クラーク	140点
6	ダニロ・ディアニ	132点

IRLインディカー・シリーズ(全17戦中15戦終了)
Indy Racing League IndyCar Series

1	ダン・ウェルドン	570点
2	トニー・カナーン	468点
3	サム・ホーニッシュJr.	456点
4	ダリオ・フランキッティ	413点
5	エリオ・カストロネベス	400点
6	スコット・シャープ	390点

チャンプカー・ワールドシリーズ(全14戦中10戦終了)
Bridgestone Champcar World Series

1	セバスチャン・ボーダイ	276点
2	オリオール・セルビア	215点
3	ポール・トレーシー	211点
4	ジャスティン・ウィルソン	204点
5	A.J.アルメンディンガー	164点
6	マリオ・ドミンガス	163点

アメリカン・ル・マン・シリーズ(全10戦中8戦終了)
American LeMans Series

1	F.ビエラ/E.ピッコ	137点
2	A.ウォレス	119点
3	C.ダイソン、J.J.レート/M.ベルナー	116点
4	J.ウィーバー/B.ライツィンガー	113点
5	T.クリステンセン	26点
6	A.マクニッシュ	22点

NASCARネクステル・カップ・シリーズ(全36戦中27戦終了)
NASCAR Nextel Cup Series

1	トニー・ステュワート	5230点
2	グレッグ・ビッフル	5210点
3	ライアン・ニューマン	5190点
4	ラスティ・ウォレス	5190点
5	マット・ケンセス	5180点
6	ジミー・ジョンソン	5177点

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン(全9戦中7戦終了)
Japanese Championship Formula Nippon

1	本山 哲	36点
2	井出 有治	32点
3	リチャード・ライアン	28点
4	小暮 卓史	14点
5	松田 次生	14点
6	ブノワ・トレルイエ	11点

スーパーGTシリーズ(GT500)(全8戦中5戦終了)
Super GT Series(GT500)

1	土屋武士/ジェームス・コートニー	44点
2	本山哲/リチャード・ライアン	39点
3	ミハエル・クルム/柳田真孝	36点
4	伊藤大輔/ラルフ・ファーマン	35点
5	片岡龍也/山本左近	34点
6	S.フィリップ/J.デュフォア、道上徹/小暮卓史	26点

スーパーGTシリーズ(GT300)(全8戦中5戦終了)
Super GT Series(GT300)

1	新田守男/高木真一	53点
2	木下みつひろ/影山正美、佐々木孝太/山野哲也	49点
4	田中実/中嶋一貴	44点
5	黒澤治樹/飯川慎弥	38点
6	星野一樹/青木孝行	37点
7	加藤寛規/谷口廣輝	35点

全日本F3選手権(全20戦中18戦終了)
Japanese Formula 3 Championship

1	ジョアオ・バオロ・デ・オリベイラ	262点
2	中嶋 一貴	197点
3	横溝 直輝	177点
4	武藤 英紀	153点
5	バオロ・モンティン	146点
6	ロベルト・ストレイト	131点

スーパー耐久シリーズ(全8戦中6戦終了)
Super Taikyu Series

ST1-1	織戸 学組	
ST2-1	吉田 寿博組	
ST3-1	尾本 直史組	
ST4-1	渡辺 明組	
ST5-1	峰尾 恭輔組	

全日本ラリー選手権 4輪駆動部門(全5戦中6戦終了)
Japanese Rally Championship 4WD

1	奴田原文雄	67点
2	鎌田 卓麻	52点
3	石田 雅之	35点
4	勝田 範彦	28点
5	平林 健郎	22点
6	飯泉 忠男	19点

全日本ラリー選手権 2輪駆動部門(全6戦中4戦終了)
Japanese Rally Championship 2WD

1	大庭 誠介	80点
2	青島 巧	54点
3	藤井 博樹	27点
4	野島 健一	20点
5	高崎 巧	16点
5	山崎 庸由	16点

※Point standingsは9月18日現在の結果を掲載しています。
※ランキング表内の太字はチャンピオンが決定していることを示します。

Race-by-Race

pointstandings & race report

F1 Turkish Grand Prix 8月21日/イスタンブール(トルコ)
●F1世界選手権第14戦
Photos/Hiroaki Matsumoto, Kenji Sawada



ライコネン優勝も、モントーヤが2位を逃す

F1初開催となったイスタンブール。予選はスリッパな路面に多くのドライバーが苦戦し、ジャック・ビルヌーブ、ミハエル・シューマッハーらがスピンでノータイムとなった。そんな中、マクラーレン、ルノー勢は好タイムを連発。キミ・ライコネン、ジャンカルロ・フィジケラ、フェルナンド・アロンソ、ファンバプロ・モントーヤというグリッド順となった。

決勝のフォーメーションラップでは、最後尾の佐藤琢磨がスタート直後の給油に備えピットインした。スタートではフィジケラが奪首。しかし、ターン10で早くもライコネンに抜かれてしまった。その後方はアロンソ、モントーヤ、トゥル

ーリと続いた。序盤戦はこの5者が数秒差で争っていたが、13周目にアロンソ、14周目にフィジケラが最初のピットインを行ない均衡が崩れた。一方、マクラーレン勢はモントーヤが21周目、ライコネンが22周目と遅いピットイン。これにより、モントーヤが2番手に浮上、3番手以下はアロンソ、フィジケラ、トゥルリー、バトンとなった。その後、バトンがトゥルリーをかわし5番手に。ゴールも間近に迫った55周目、思わぬアクシデントが起こった。モントーヤがモンテイロに追突されスピン、さらに56周目のオーバーランでアロンソにかわされてしまったのだ。これで優勝はライコネン、2位アロンソ、3位モントーヤとなった。



今季5勝目も、2位をアロンソに奪われ「シーズン終盤に2ポイントが大きな意味を持つことになるかもしれない」と複雑な心境的ライコネン。



「モントーヤがトラブルに見舞われたのはちょっとラッキーだった」とアロンソ。2位でもライコネンとのポイント差は依然24ポイントあり納得の様子。

RESULT

5.338km×58周-0.208km=309.720km 出走20台・完走15台 晴れ

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	順位差	金曜ベスト	予選土曜	グリッド
1	9	K.ライコネン	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	58周	1:24'34"454	1'25"030/40周目	1位	1'27"274	1'26"797	1位
2	5	F.アロンソ	ルノー-R25	MI	58周	1:24'53"063	1'25"524/58周目	2位	1'27"579	1'27"050	3位
3	10	J.P.モントーヤ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	58周	1:24'54"089	1'24'770/39周目	2位	1'26"525	1'27"352	4位
4	6	G.フィジケラ	ルノー-R25	MI	58周	1:25'12"427	1'25"604/34周目	2位	1'27"673	1'27"039	2位
5	3	J.バトン	BAR 007・ホンダ	MI	58周	1:25'13"758	1'25"790/58周目	3位	1'27"346	1'30"063	13位
6	16	J.トゥルリー	トヨタTF105	MI	58周	1:25'29"874	1'26"178/52周目	3位	1'27"964	1'27"501	5位
7	14	D.クルサード	レッドブルRB11・コスワース	MI	58周	1:25'43"750	1'26"417/58周目	4位	1'28"235	1'29"764	12位
8	15	C.クリエン	レッドブルRB11・コスワース	MI	58周	1:25'46"076	1'26"374/58周目	4位	1'28"828	1'28"963	10位
9	4	佐藤琢磨	BAR 007・ホンダ	MI	58周	1:26'24"441	1'25"858/54周目	7位	1'28"081	1'30"175	14位
10	2	R.バリチェロ	フェラーリF2005	BS	57周	1:24'37"474	1'26"635/45周目	6位	1'28"460	1'29"369	11位
11	11	J.ビルヌーブ	ザウバー-C24・ベトロナス	MI	57周	1:25'08"046	1'26"967/44周目	11位	1'28"404	no time	19位
12	17	R.シューマッハー	トヨタTF105	MI	57周	1:25'08"608	1'27"025/38周目	12位	1'28"641	1'28"594	9位
13	20	R.ドーンボス	ミナルディPS05・コスワースBS	BS	55周	1:24'48"942	1'29"229/53周目	13位	1'30"628	no time	20位
14	19	N.カーティケヤン	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	55周	1:25'01"551	1'29"286/42周目	13位	1'30"899	no time	18位
15	18	T.モンテイロ	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	55周	1:25'15"082	1'29"035/50周目	11位	1'30"626	1'30"710	15位
21	C.アルバース	ミナルディPS05・コスワースBS	BS	48周	フェューエルリグ	1'29"392/13周目	13位	1'30"730	1'32"186	16位	
1	M.シューマッハー	フェラーリF2005	BS	32周	パワステ	1'26"991/21周目	10位	1'28"293	no time	17位	
8	N.ハイデルフェルド	ウイリアムスFW27・BMW	MI	29周	タイヤ	1'27"353/25周目	6位	1'28"959	1'27"929	6位	
12	F.マッサ	ザウバー-C24・ベトロナス	MI	28周	エンジン	1'26"514/27周目	11位	1'28"681	1'28"419	8位	
7	M.ウエバー	ウイリアムスFW27・BMW	MI	20周	タイヤ	1'26"791/12周目	6位	1'28"120	1'27"944	7位	
ns	38	R.ゾンタ	トヨタTF105	MI	--	全曜のみ	--	--	1'25"583	--	--
ns	35	P.デ・ラ・ロサ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	--	全曜のみ	--	--	1'26"196	--	--
ns	37	V.リウッツィ	レッドブルRB11・コスワース	MI	--	全曜のみ	--	--	1'27"578	--	--
ns	39	N.キエサ	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	--	全曜のみ	--	--	1'30"884	--	--
ns	40	E.トゥッカチェロ	ミナルディPS05・コスワースBS	--	--	全曜のみ	--	--	1'32"813	--	--

・優勝スピード:219.496km/h
・最速ラップ:J.P.モントーヤ(マクラーレン) 1'24"770 226.693km/h 39周目
・ラップリーダー:1-58=ライコネン

F1 Gran Premio Vodafone d'Italia 9月4日/モンツァ(イタリア)
●F1世界選手権第15戦
Photos/Hiroaki Matsumoto



モントーヤ優勝、アロンソにマジック点灯

今年で実に75回目の開催となったイタリアGP。予選は、トップタイムをマークしたライコネンが土曜日午前中のエンジン交換のために10グリッド降格。これによりグリッドトップ5は、モントーヤ、アロンソ、バトン、琢磨、トゥルリーというオーダーとなった。

53周目の決勝は、モントーヤ、アロンソ、バトンまではグリッド順でスタート。トゥルリーが4番手に浮上したが琢磨がすぐに抜き返した。上位陣のピットストップは13周目のミハエルから。16周目には琢磨が入ったがここで給油がしかりなされていない疑いが発生。琢磨は翌周にもピットインを行ない16番手まで順位を落とした。その後、アロンソが19周目、

モントーヤが20周目、フィジケラが21周目、ラルフが22周目にピットイン。彼らが2回ストップを選択するなか、11番手スタートのライコネンは25周目に最初で最後のピットストップを行なった。26周目時点でのオーダーはモントーヤ、アロンソ、フィジケラ、トゥルリー、ライコネン。ライコネンは更なる上位浮上が期待されたが、28周目左後輪のトレッドに異常が発生しタイヤ交換を敢行。これで再び12番手まで後退し、結局4位でゴールした。優勝はモントーヤ、2位アロンソ、3位フィジケラ。これによりアロンソはライコネンに3点差をつけ、次戦スバ・フランコルシャンでタイトルが決定する可能性も出てきた。



終盤、ライコネンと同じように左後輪にプリスターができたモントーヤだが、なんとか無事にゴール。今季2勝目を挙げた。



徐々にセカンドロウスタートをゲットした琢磨だったが、ピット作業の思わぬミスで、好成績に結びつけられず、結局16位に終わった。

RESULT

5.793km×53周-0.309km=306.720km 出走20台・完走20台 晴れ

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	順位差	金曜ベスト	予選土曜	グリッド
1	10	J.P.モントーヤ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	53周	1:14'28"659	1'21"828/15周目	1位	1'21"583	1'21"054	1位
2	5	F.アロンソ	ルノー-R25	MI	53周	1:14'31"138	1'22"146/16周目	2位	1'22"594	1'21"319	2位
3	6	G.フィジケラ	ルノー-R25	MI	53周	1:14'46"634	1'22"587/16周目	2位	1'22"440	1'22"068	8位
4	9	K.ライコネン	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	53周	1:14'51"434	1'21"504/51周目	2位	1'21"735	1'20"878	11位
5	16	J.トゥルリー	トヨタTF105	MI	53周	1:15'02"445	1'22"831/19周目	3位	1'22"278	1'21"640	5位
6	17	R.シューマッハー	トヨタTF105	MI	53周	1:15'13"584	1'23"076/19周目	3位	1'23"126	1'22"266	9位
7	8	A.ピッツォニア	ウイリアムスFW27・BMW	MI	53周	1:15'13"302	1'22"870/21周目	4位	--	1'23"291	16位
8	3	J.バトン	BAR 007・ホンダ	MI	53周	1:15'32"294	1'23"161/16周目	3位	1'23"415	1'21"369	3位
9	12	F.マッサ	ザウバー-C24・ベトロナス	MI	53周	1:15'44"072	1'23"365/18周目	7位	1'23"052	1'23"060	15位
10	1	M.シューマッハー	フェラーリF2005	BS	53周	1:16'04"729	1'23"594/5周目	6位	1'22"749	1'21"721	6位
11	11	J.ビルヌーブ	ザウバー-C24・ベトロナス	MI	52周	1:14'29"901	1'23"892/13周目	9位	1'23"208	1'22"356	12位
12	2	R.バリチェロ	フェラーリF2005	BS	52周	1:14'33"570	1'23"466/13周目	5位	1'23"213	1'21"962	7位
13	15	C.クリエン	レッドブルRB11・コスワース	MI	52周	1:14'34"359	1'23"633/17周目	9位	1'22"600	1'22"532	13位
14	7	M.ウエバー	ウイリアムスFW27・BMW	MI	52周	1:14'35"624	1'22"935/40周目	14位	1'21"816	1'22"560	14位
15	14	D.クルサード	レッドブルRB11・コスワース	MI	52周	1:14'51"151	1'23"867/18周目	13位	1'23"506	1'22"304	10位
16	4	佐藤琢磨	BAR 007・ホンダ	MI	52周	1:14'52"104	1'23"341/14周目	4位	1'22"568	1'21"477	4位
17	18	T.モンテイロ	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	51周	1:14'42"264	1'24"810/9周目	15位	1'23"994	1'24"666	17位
18	20	R.ドーンボス	ミナルディPS05・コスワースBS	BS	51周	1:14'53"706	1'25"193/31周目	15位	1'24"233	1'24"904	18位
19	21	C.アルバース	ミナルディPS05・コスワースBS	BS	51周	1:15'26"715	1'24"966/33周目	19位	1'24"264	1'26"964	20位
20	19	N.カーティケヤン	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	50周	1:15'45"892	1'25"146/17周目	20位	1'24"202	1'25"859	19位
ns	35	P.デ・ラ・ロサ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	--	全曜のみ	--	--	1'20"201	--	--
ns	38	R.ゾンタ	トヨタTF105	MI	--	全曜のみ	--	--	1'20"531	--	--
8	N.ハイデルフェルド	ウイリアムスFW27・BMW	MI	--	体調不良	--	--	--	1'22"107	--	ns
37	V.リウッツィ	レッドブルRB11・コスワース	MI	--	全曜のみ	--	--	--	1'22"253	--	--
ns	40	E.トゥッカチェロ	ミナルディPS04B・コスワース	BS	--	全曜のみ	--	--	1'25"245	--	--
ns	39	N.キエサ	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	--	全曜のみ	--	--	1'25"374	--	--

・優勝スピード:247.097km/h
・最速ラップ:K.ライコネン(マクラーレン) 1'21"504 255.875km/h 51周目
・ラップリーダー:1-51=モントーヤ
・ライコネンは予選前にエンジン交換をしたためグリッド10位降格。
・ハイデルフェルドは体調不良のため、土曜以後、ピッツォニアに交代。

F1 Grand Prix of Belgium 9月11日/スパ・フランコルシャン(B)
●F1世界選手権第16戦
Photos/Kenji Sawada



ライコネン6勝目、アロンソ王座獲得を阻止

雨がレースを左右したベルギーGP。予選はモントーヤ、ライコネンがマクラーレンでは4年ぶりのフロントロウ独占を達成。3番手以下はフィジケラ(エンジン交換で10グリッド降格)、トゥルーリ、アロンソ、ラルフ、ミハエルとなった。

決勝は濡った路面の中、ミナルディ以外はウエットタイヤでスタート。上位陣はほぼグリッドとおどりで1周目を終えたが、10番手スタートの塚磨が6番手まで順位を上げた。その後、10周目までに7番手に浮上していたフィジケラが、11周目にオールウェットで緑石に乗りクラッシュ、セーフティカーが導入された。ここでシューマッハー、トゥルーリ、BAR勢、ウイリアムズ勢らが次々にドライタ

イヤに交換。しかし、路面はまだ乾き切っておらず、彼らは再びウエットタイヤへの変更を余儀なくされ、順位を落とすこととなった。この混乱の中、13周目のリスタートで塚磨がシューマッハーに追突、両者ともにリタイアとなる。一方、先頭争いは首位モントーヤとSC前にピットインしていたラルフで争われることに。しかし、ラルフは24周目にドライタイヤに換えたことが裏目に出てコースオフ、再びピットインを行ない13番手に後退した。34周目、気がつけばライコネン、モントーヤの1-2体勢に。ただしモントーヤは残り4周でピットフォニアに追突されリタイア。結局、ライコネン、アロンソ、バトンの順でゴールした。



混乱したレースを制したのはライコネン。2位にはアロンソが入り、ふたりの今季の勝負強さが際立った。3位は今季2回目の表彰台となるバトン。



塚磨の追突に「いつも以上に無益なアクシデント」と怒り心頭のミハエル。塚磨は次戦ブラジルGPで10グリッド降格のペナルティを受けることになった。

RESULT

6.976km×44周=306.944km 出走20台・完走15台 雨

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	順位差	金庫ベスト	予選土壇	グリッド
1	9	K.ライコネン	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	44周	1:30'01"295	1'53"810/34周目	1位	1'48"206	1'46"440	2位
2	5	F.アロンソ	ルノーR25	MI	44周	1:30'29"689	1'56"131/31周目	2位	1周のみ	1'46"760	4位
3	3	J.バトン	BAR 007・ホンダ	MI	44周	1:30'33"372	1'53"323/44周目	3位	1'49"890	1'47"978	8位
4	7	M.ウエバー	ウイリアムズFW27・BMW	MI	44周	1:31'10"462	1'52"287/44周目	4位	1'49"692	1'48"071	9位
5	2	R.バリチェロ	フェラーリF2005	BS	44周	1:31'19"431	1'52"590/44周目	4位	1'51"177	1'48"550	12位
6	11	J.ビルヌーブ	ザウバー-C24・ベトロナス	MI	44周	1:31'28"730	1'54"251/44周目	2位	1'52"173	1'48"889	14位
7	17	R.シューマッハー	トヨタTF105	MI	44周	1:31'28"869	1'51"453/43周目	2位	1'50"820	1'47"401	5位
8	18	T.モンテイロ	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	43周	1:30'02"004	1'57"886/41周目	8位	1'55"174	1'51"498	19位
9	15	C.クリエン	レッドブルRBR1・コスワース	MI	43周	1:30'15"290	1'52"582/43周目	9位	1周のみ	1'48"994	16位
10	12	F.マッサ	ザウバー-C24・ベトロナス	MI	43周	1:30'52"661	1'57"748/28周目	4位	1'52"236	1'47"867	7位
11	19	N.カーティケヤン	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	43周	1:30'53"970	1'55"885/43周目	8位	1'53"148	1'51"675	20位
12	21	C.アルバース	ミナルディPS05・コスワース	BS	42周	1:31'36"029	2'01"627/6周目	12位	1'53"807	1'49"842	18位
13	20	R.ドーンボス	ミナルディPS05・コスワース	BS	41周	1:30'26"656	2'01"148/38周目	13位	1'54"973	1'49"779	17位
14	10	J.P.モントーヤ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	40周	アクシデント	1'55"988/14周目	1位	出走せず	1'46"391	1位
15	8	A.ピットフォニア	ウイリアムズFW27・BMW	MI	39周	アクシデント	1'57"541/32周目	7位	1'53"535	1'48"898	15位
16	16	J.トゥルーリ	トヨタTF105	MI	34周	アクシデント	1'56"953/3周目	3位	1'50"542	1'46"596	3位
14	D.クルサード	レッドブルRBR1・コスワース	MI	18周	エンジン	1'58"451/8周目	10位	1周のみ	1'48"508	11位	
1	M.シューマッハー	フェラーリF2005	BS	13周	アクシデント	1'57"444/10周目	5位	1'50"564	1'47"476	6位	
4	佐藤琢磨	BAR 007・ホンダ	MI	13周	アクシデント	1'57"534/10周目	6位	1'51"003	1'48"353	10位	
6	G.フィジケラ	ルノーR25	MI	10周	アクシデント	1'57"117/9周目	7位	1'48"619	1'46"497	13位	
ns	35	A.ブルツ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	--	金庫のみ	--	--	1'48"216	--	--
ns	38	R.ゾンタ	トヨタTF105	MI	--	金庫のみ	--	--	1'49"445	--	--
ns	37	V.リウツィ	レッドブルRBR1・コスワース	MI	--	金庫のみ	--	--	1'50"951	--	--
ns	39	N.キエーサ	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	--	金庫のみ	--	--	1'54"437	--	--
ns	40	E.トッカチェロ	ミナルディPS04B・コスワース	BS	--	金庫のみ	--	--	2'02"502	--	--

・優勝スピード:204.580km/h
・最速ラップ:R.シューマッハー(トヨタ) 1'51"453 225.329km/h 43周目
・ラップリーダー:1-32=モントーヤ、33-44=ライコネン
・フィジケラは予選前にエンジン交換をしたためグリッド10位降格。

WRC ADAC Rallye Deutschland 8月25~28日/ポスタルゼー(ドイツ)
●世界ラリー選手権第11戦/ジュニア世界ラリー選手権第6戦
Photos/Naoki Kobayashi



シトロエンが1-2でランキングトップに復帰

モンテカルロ以来のターマック戦となったドイツは、セバスチャン・ロウプが4連覇を達成。2位にもフランソワ・デュバルが入り、シトロエンが1-2フィニッシュを飾った。

SS1からシトロエン2台は突出した速さを披露。ベストのロウプに、セカンドベストのデュバルが2秒差で食い付く一方、3番手マークス・グロンホルムをさらに11.8秒後方に置き去りにした。4番手以下はロマン・クレスタ、マルコ・マルティン、ステファン・サラザン、ベター・ソルベルグと続く。その後、ロウプ、デュバルは順位を入れ替えながらも1-2体勢を維持したまま初日を終了。その59.8秒後方にグロンホルム、さらに1分以上後

方にソルベルグ、ガルデマイスターらが固子状態で連なった。Leg2は、バウムホルダーの演習地ステージが中心に。そのオープニングのSS9でデュバルがコースオフ、2番手こそ維持したもののロウプから32.4秒後方に沈む波乱があった。Leg2はほかにもトラブルが頻出。SS8ではソルベルグがスタート前の油圧トラブルで90秒のペナルティ、ガルデマイスターも電気系トラブルで36番手まで順位を落とした。一方、ロウプは磐石の走りでもシトロエンの1-2体勢は変わらず。シトロエンは再びポイントトップに返り咲いた。3、4位はグロンホルム、マルティンのプジョー勢が入った。



Leg1こそチームメイトのデュバルにトップを奪われる場面があったものの、Leg2以降は首位をキープ。タイトル獲得も間近に迫った。



今年最高位の2位に入ったデュバル。「セバスチャンと競えるだけの力を示せたことは、自信になったし、僕の将来のために重要なことだ」

RESULT (Top10 and major competitors)

Leg1(26日) 486.90km (SS×6=119.38km) ポスタルゼー〜トリアー〜ポスタルゼー
Leg2(27日) 538.94km (SS×7=145.94km) ポスタルゼー〜トリアー〜ポスタルゼー
Leg3(28日) 272.41km (SS×6=90.08km) ポスタルゼー〜トリアー〜ポスタルゼー
トータル1298.25km (SS×19=355.40km) 出走57台/完走38台

順位	クラス	周	No	ドライバー/コドライバー	マシン	タイヤ	Leg1	Leg2	競逐地点	タイム
1	*A8	1	1	S.ロウプ/D.エレナ	シトロエン・クサラWRC	MI	1位	1位		3:27'13"2
2	*A8	2	2	F.デュバル/S.スミーツ	シトロエン・クサラWRC	MI	2位	2位		3:27'50"6
3	*A8	3	7	M.グロンホルム/T.ラウティヤイネン	プジョー-307WRC	PI	3位	3位		3:29'18"0
4	*A8	4	8	M.マルティン/M.パーク	プジョー-307WRC	PI	7位	4位		3:31'22"6
5	*A8	5	10	G.ガリ/G.ダモーレ	三菱ランサーWR05	PI	8位	6位		3:32'16"8
6	*A8	6	4	R.クレスタ/J.トマネク	フォード・フォーカスRS WRC04	MI	6位	5位		3:32'25"5
7	*A8	7	5	P.ソルベルグ/P.ニルズ	スバル・インプレッサWRC05	PI	4位	9位		3:35'01"3
8	*A8	8	6	S.サラザン/D.ジロウト	スバル・インプレッサWRC2004	PI	14位	7位		3:35'47"3
9	A8	9	19	X.ボンス/C.デル・バリオ	シトロエン・クサラWRC2004	MI	12位	12位		3:36'22"4
10	*A8	10	9	H.ロバンベッラ/R.ビエティヤイネン	三菱ランサーWR05	PI	11位	10位		3:36'24"8
11	A8	11	15	C.アトキンソン/G.マクニール	スバル・インプレッサWRC05	PI	15位	13位		3:37'46"2
12	A8	12	14	D.ソラ/X.アミーゴ	フォード・フォーカスRS WRC04	PI	9位	8位		3:43'56"3
13	*A6	1	41	D.ソル/D.マルティ	シトロエンC2	PI	17位	14位		3:46'58"3
14	*A6	2	35	K.ミーグ/C.バスターソン	シトロエンC2	PI	18位	15位		3:48'24"2
15	*A6	3	32	G.ウイルクス/P.ブー	スズキ・スイフト	PI	19位	16位		3:50'53"9
16	*A6	4	31	P.G.アンダーソン/J.アンダーソン	スズキ・スイフト	PI	21位	17位		3:51'44"1
17	*A8	13	3	T.ガルデマイスター/J.ホンカネン	フォード・フォーカスRS WRC04	MI	5位	23位		3:52'50"2
18	N4	1	67	H.ガスナー/K.タンハイザー	三菱ランサーEvoIII		23位	18位		3:53'06"9
19	*A6	5	33	K.カタヤマ/K.アラネ	スズキ・イグニス	PI	22位	19位		3:53'07"7
20	*A6	6	38	L.ベッティ/G.アニューゼ	ルノー・クリオ	PI	26位	21位		3:57'20"3
A8	16	J.コベッキー/F.ショバネク	シュコダ・ファビアWRC		13位	11位	SS16	アクシデント		
A8	18	M.ストール/ミノール	シトロエン・クサラWRC2004		MI	45位	--	SS11	アクシデント	
*A8	11	A.シュバルツ/K.ビヒヤ	シュコダ・ファビアWRC		MI	10位	--	SS8	アクシデント	
*A8	12	A.ベンゲー/C.エスクデロ	シュコダ・ファビアWRC		MI	--	--	SS3	アクシデント	

*A8はWRCマニファクチャーズ対象車、*A6はジュニアWRC対象車
・SSウイナー:1-2=ロウプ、3=デュバル、4=ロウプ、5=デュバル、6-9=ロウプ、10=デュバル、11=ロウプ、12=デュバル、13-15=ロウプ、16=マルティン、17=ガリ、18=ソルベルグ、19=ロウプ

IRL

Honda Indy 225 8月21日/バイクスピーク(アメリカ・コロラド州)
●インディ・レーシング・リーグ第13戦
Text/Masahiko Amano(Amano e Associati) Photos/Eiji Takeuchi(Studio BIS)



ウェルドンが5勝目でホンダがタイトルを獲得

標高1600mを越える高地にあるバイクスピークで行なわれた第13戦は、ダウンフォースが小さいためマシンセッティングが難しく、タイヤへの負担も大きいレース。そこで、ダン・ウェルドン(AGR)が2位でフィニッシュしたサム・ホーニッシュJr.(ペンスキー)に12秒4763の差をつけて、インディ500以来の優勝を飾った。これでホーニッシュJr.とのポイント差は97点に拡大。このレースで今シーズン9勝目を挙げたホンダは、2年連続のマニファクチャラーズ・タイトル獲得を4戦を残して決定した。

レース序盤はPVのエリオ・カストロネベス(ペンスキー)とホーニッシュJr.がリードしたが、1回目のピットストップ

後は予選4位のダリオ・フランキッティ(AGR)と予選11位のウェルドンによる勝負となった。しかし、フランキッティは2回目のピットストップでエンジントラブルし、優勝争いから脱落。ホーニッシュJr.が2位へ、トニー・カナーン(AGR)が3位へと浮上した。カナーンはそのまま3位でゴール。ここまでがトップと同一周回だった。アンダーステアが消せずにかastroネベスは後退を余儀なくされ、1周遅れの4位でゴール。5位にはパノス最上位となるピットール・メイラ(レイホール)が来た。パノスは今回から新しいフロントウイングを投入。ダラーラとの差は縮まったが、まだ完全に對抗できるレベルには達していない。



「目標としていたタイトルを2年連続で獲得でき、本当にうれしい。この調子で残る4戦もすべて勝ちたい」とクラークHPD社長も満悦。



レース序盤は、カストロネベス&ホーニッシュJr.のペンスキーコンビがリードしたが次第に後退。ホンダのタイトル獲得を許してしまった。

RESULT

1,609km×225周=362.025km 出走21台 晴れ

順位No	ドライバー	マシン	チーム	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	順位	予選タイム	グリッド	
1	26	D.ウェルドン	ダラーラR3・ホンダ	アンドレティ・グリーン	FS	225周	1:27'46"9201	21'1908/103周目	1位	20'7302	11位
2	6	S.ホーニッシュJr.	ダラーラR3・トヨタ	マルボロ・ペンスキー	FS	225周	1:27'59"3964	21'3311/ 9周目	1位	20'5241	2位
3	11	T.カナーン	ダラーラR3・ホンダ	アンドレティ・グリーン	FS	225周	1:28'00"8840	21'2735/173周目	2位	20'6460	6位
4	3	H.カストロネベス	ダラーラR3・トヨタ	マルボロ・ペンスキー	FS	224周	1:28'04"9781	21'3776/166周目	1位	20'5218	1位
5	17	V.メイラ	パノSP209C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	224周	1:28'06"3471	21'4650/101周目	5位	20'7099	9位
6	2	T.エンゲ	ダラーラR3・シボレー	パンサー	FS	224周	1:28'06"5767	21'4895/201周目	6位	20'6521	7位
7	27	D.フランキッティ	ダラーラR3・ホンダ	アンドレティ・グリーン	FS	224周	1:28'08"7146	21'1234/ 96周目	1位	20'6012	4位
8	16	D.パトリック	パノSP209C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	223周	1:27'50"7250	21'5043/198周目	7位	20'6435	5位
9	8	S.シャープ	パノSP209C・ホンダ	デルファイ・フェルナンデス	FS	222周	1:27'47"0590	21'3679/ 97周目	4位	20'7257	10位
10	83	P.カーベントニア	ダラーラR3・トヨタ	レッドブル・チーバー	FS	222周	1:27'50"0915	21'5126/171周目	8位	20'9661	17位
11	15	B.ライス	パノSP209C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	222周	1:27'59"9223	21'4751/171周目	9位	20'7438	12位
12	7	B.ハータ	ダラーラR3・ホンダ	アンドレティ・グリーン	FS	222周	1:28'04"3091	21'4192/ 3周目	3位	20'5430	3位
13	55	松浦孝亮	パノSP209C・ホンダ	スーパーアグリ・フェルナンデス	FS	222周	1:28'08"3704	21'5338/169周目	5位	20'9296	16位
14	4	T.シュクター	ダラーラR3・シボレー	パンサー	FS	221周	1:27'48"2604	21'6144/ 4周目	6位	20'6972	8位
15	24	ロジャー・安川	ダラーラR3・ホンダ	ドレイヤー&レインボールド	FS	220周	1:27'55"2763	21'5521/165周目	7位	20'8159	15位
16	9	S.ディクソン	パノSP209C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	220周	1:28'05"3556	21'6578/166周目	15位	20'7445	13位
17	91	J.カイト	ダラーラR3・トヨタ	エタノール・ヘルメガン	FS	219周	1:27'47"1656	21'7776/ 98周目	16位	21'4102	20位
18	51	A.パロン	ダラーラR3・トヨタ	レッドブル・チーバー	FS	219周	1:27'55"8304	21'6552/100周目	16位	21'2761	21位
19	20	E.カーベントニア	ダラーラR3・トヨタ	ビジョン	FS	217周	1:27'46"4038	21'7634/160周目	18位	21'0982	18位
20	33	R.プリスコ	パノSP209C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	76周	アクシデント	21'7395/ 14周目	12位	20'7601	14位
21	14	A.J.フォイトN	ダラーラR3・シボレー	A.J.フォイトEnt	FS	38周	アクシデント	21'0595/ 5周目	20位	21'1875	19位
ns	10	J.ラジア	パノSP209C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	---	アクシデント	---	---	no time	22位

・優勝スピード:247.500km/h
・最速ラップ:D.フランキッティ(ダラーラ) 21'1234 274.275km/h 96周目
・ラップリーダー:1-18=カストロネベス、19-75=ホーニッシュ、76=カストロネベス、77-81=フランキッティ、82-95=ホーニッシュ、96-132=フランキッティ、153-158=ウェルドン、159-164=フランキッティ、165-200=ウェルドン

IRL

Argent Mortgage Indy Grand Prix 8月28日/ソノマ;インフィニオン(アメリカ・カリフォルニア州)
●インディ・レーシング・リーグ第14戦
Text/Masahiko Amano(Amano e Associati) Photos/Eiji Takeuchi(Studio BIS)



初の常設ロードコース戦でカナーンが勝利

IRL史上初の常設ロードコースでのレースは、5万人の観客を集めてインフィニオン・レースウェイで開催され、予選3位のカナーンが優勝した。1秒1826秒差の2位はパディ・ライス(レイホール)。3位はアレックス・パロン(チーバー)だった。

ワインの名産地カリフォルニア州ソノマ・バレーにある全長2.3マイルのコースで初PPを獲得したのはライアン・プリスコ(ガナッシ)。予選2位はカストロネベスだったが、彼らはダニカ・パトリック(レイホール)とのアクシデントでリタイア。

レース中盤、燃費に配慮するスマートな走り続けたカナーンは、56周目のリ

スタート前にトップに立ち、悠々とその座を守り切ることに成功した。彼を迫るライスはより燃費が厳しい状況に置かれていた。ポイントリーダーのウェルドンは燃料ポンプ破損でリタイア。ポイントランキング2位だったホーニッシュJr.は1周目にスピン、駆動系トラブルで戦列を離れたが、マシンを直してレースに復帰、ウェルドンよりひとつ上の17位に。しかし、優勝したカナーンがウェルドンに続くポイント2位へと浮上した。松浦孝亮(スーパーアグリ・フェルナンデス)は予選こそ15位だったが、レースではシーズンベストとなる6位でゴール。ロジャー・安川(ドレイヤー&レインボールド)は11位だった。



ウェルドンが優勝したセント・ピータースバーグに続き、ロードコースに強いところを見せたAGR。カナーンが今季2勝目を挙げた。



IRL史上初の常設ロードコースでのイベントで、自身初となるPPを獲得したプリスコ。元F1サードドライバーらしい速さを見せつけた。

RESULT

3,701km×80周=296.080km 出走21台 晴れ

順位No	ドライバー	マシン	チーム	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	順位	予選タイム	グリッド	
1	11	T.カナーン	ダラーラR3・ホンダ	アンドレティ・グリーン	FS	80周	2:01'15"9187	1'18"3081/74周目	1位	1'17"1336	3位
2	15	B.ライス	パノSP209C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	80周	2:01'17"1013	1'18"3884/72周目	2位	1'17"6778	6位
3	51	A.パロン	ダラーラR3・トヨタ	レッドブル・チーバー	FS	80周	2:01'17"7730	1'18"4734/74周目	2位	1'17"8679	10位
4	83	P.カーベントニア	ダラーラR3・トヨタ	レッドブル・チーバー	FS	80周	2:01'18"5831	1'18"3962/75周目	3位	1'18"0621	12位
5	2	T.エンゲ	ダラーラR3・シボレー	パンサー	FS	80周	2:01'26"8258	1'18"4827/37周目	1位	1'17"4534	4位
6	55	松浦孝亮	パノSP209C・ホンダ	スーパーアグリ・フェルナンデス	FS	80周	2:01'46"7783	1'19"7428/66周目	5位	1'18"8987	15位
7	9	S.ディクソン	パノSP209C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	80周	2:01'47"1836	1'19"1079/31周目	2位	1'17"8452	9位
8	27	D.フランキッティ	ダラーラR3・ホンダ	アンドレティ・グリーン	FS	80周	2:01'48"3868	1'18"8772/31周目	3位	no time	21位
9	17	V.メイラ	パノSP209C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	80周	2:01'59"3842	1'18"8863/43周目	4位	1'17"9738	11位
10	14	J.バクナム	ダラーラR3・シボレー	A.J.フォイトEnt	FS	80周	2:02'05"0888	1'19"8409/35周目	9位	1'19"4114	17位
11	24	ロジャー・安川	ダラーラR3・ホンダ	ドレイヤー&レインボールド	FS	80周	2:02'22"1411	1'20"7509/73周目	11位	1'19"8319	18位
12	8	S.シャープ	パノSP209C・ホンダ	デルファイ・フェルナンデス	FS	80周	2:02'40"9737	1'19"7836/66周目	6位	1'19"9138	19位
13	7	B.ハータ	ダラーラR3・ホンダ	アンドレティ・グリーン	FS	79周	2:01'25"9695	1'18"7424/51周目	1位	1'17"8099	8位
14	10	G.バンター	パノSP209C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	78周	アクシデント	1'19"0857/64周目	3位	1'18"4477	13位
15	20	E.カーベントニア	ダラーラR3・トヨタ	ビジョン	FS	77周	2:02'28"9432	1'20"2478/70周目	15位	1'22"3532	20位
16	4	T.シュクター	ダラーラR3・シボレー	パンサー	FS	57周	サスペンション	1'19"4433/38周目	3位	1'18"7626	14位
17	6	S.ホーニッシュJr.	ダラーラR3・トヨタ	マルボロ・ペンスキー	FS	56周	2:01'49"1035	1'18"7574/56周目	17位	1'17"6236	5位
18	26	D.ウェルドン	ダラーラR3・ホンダ	アンドレティ・グリーン	FS	52周	燃料ポンプ	1'18"3096/46周目	1位	1'17"7804	7位
19	33	R.プリスコ	パノSP209C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	20周	アクシデント	1'18"8958/ 9周目	1位	1'16"4913	1位
20	16	D.パトリック	パノSP209C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	19周	アクシデント	1'20"8870/12周目	6位	1'19"2495	16位
21	3	H.カストロネベス	ダラーラR3・トヨタ	マルボロ・ペンスキー	FS	19周	アクシデント	1'18"9377/15周目	2位	1'16"9057	2位

・優勝スピード:146.514km/h
・最速ラップ:T.カナーン(ダラーラ) 1'18"3081 170.165km/h 74周目
・ラップリーダー:1-16=プリスコ、17-32=ハータ、33-45=エンゲ、46-50=カナーン、51=ウェルドン、52=ハータ、53-80=カナーン



Peak Antifreeze Indy 300 presented by Mr.Clean 9月11日/シカゴランド(アメリカ・イリノイ州)
●インディ・レーシング・リーグ第15戦
Text/Masahiko Amano(Amano e Associati) Photos/Naoki Shigenobu



ウェルドンが6勝目で初タイトルに王手

シカゴランドではウェルドンがシーズン6勝目をマーク。これまでの記録であった2002年のサム・ホーニッシュJr.による5勝を上回る新記録を樹立した。予選では最速のプリスコが失格となりパトリックが今季3度目のPPを獲得した。

レースのほぼ中間点である99周目にピットスピード制限の違反で3位から17位までポジションを下げたウェルドンは、141周目には早くも5位へと復活。さらにトーマス・シェクター(パンサー)、ホーニッシュJr.、カナンといった強豪を立て続けにパスし、149周目にはトップに立った。この日の彼はトラフィックの中で素晴らしい速さを見せていただけでなく、トップに立ってもライバル勢を引き寄せ

るスピードを備えていた。ゴール直前の184周目、スコット・ディクソン(チップ・ガナッシ)がコース上にストップしたためフルコースコースションに。ウェルドンのリードは消え、リスタート後にカストロネベスらが最後のアタックを仕掛けてきた。しかも、ベンスキーのコンビはチームメイト同士によるドラフティング利用で逆転を狙った。しかし、ウェルドンはイン側のラインをガッチリ守り続けて0.0133秒差で勝利を手に入れた。2位はカストロネベス、3位はホーニッシュJr.、4位はシェクター。ポイント2位のカナンは5位で、次戦ワトキンスグレンにウェルドンが出走すれば彼の初王座が決まる。



「シーズン新記録となる勝利を挙げる事ができるなんて最高だ」と笑顔で語ったウェルドン。最後はベンスキー勢の猛追を退けた。



20周目、プリスコのマシンがパロンの左フロントタイヤに乗り上げ宙を舞うアクシデントが発生。プリスコはヘリコプターで病院に運ばれた。

RESULT

2,446km×200周=489,200km 出走23台 晴れ

順位No	ドライバー	マシン	チーム	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	最高位	予選タイム	グリッド	
1	26	D.ウェルドン	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	1:47:49'6126	25'0555/107周目	1位	25'3940	5位
2	3	H.カストロネベス	ダラーラIR3・トヨタ	マルボロ・ベンスキー	FS	200周	1:47:49'6259	25'2633/129周目	1位	25'4533	11位
3	6	S.ホーニッシュJr.	ダラーラIR3・トヨタ	マルボロ・ベンスキー	FS	200周	1:47:49'6799	25'2243/182周目	2位	25'3666	4位
4	4	T.シェクター	ダラーラIR3・シボレー	パンサー	FS	200周	1:47:49'8166	25'1245/193周目	1位	25'3649	3位
5	11	T.カナン	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	1:47:49'8970	25'1119/165周目	1位	25'5221	13位
6	16	D.パトリック	パノスPZ09C・ホンダ	レイノール・レターマン	FS	200周	1:47:50'0523	25'0727/76周目	1位	25'3369	1位
7	17	V.メイラ	パノスPZ09C・ホンダ	レイノール・レターマン	FS	200周	1:47:50'0650	25'1922/194周目	5位	no time	20位
8	8	S.シェーブ	パノスPZ09C・ホンダ	デルファイ・フェルナンデス	FS	200周	1:47:50'2099	25'1275/80周目	4位	25'4392	9位
9	83	P.カーベントア	ダラーラIR3・トヨタ	レッドブル・チーバー	FS	200周	1:47:50'2638	25'1010/198周目	5位	25'7626	16位
10	95	B.ラジア	ダラーラIR3・シボレー	パンサー	FS	200周	1:47:50'5403	25'1637/194周目	3位	25'4011	7位
11	14	A.J.フォイトN	ダラーラIR3・シボレー	A.J.フォイトEnt	FS	200周	1:47:50'5614	25'1635/199周目	4位	25'5823	14位
12	27	D.フランキティ	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	1:47:50'6546	24'9852/194周目	3位	25'4432	10位
13	15	B.ライス	パノスPZ09C・ホンダ	レイノール・レターマン	FS	200周	1:47:50'7661	25'1039/109周目	1位	25'3569	2位
14	7	B.ハータ	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	1:47:50'9746	25'0026/88周目	1位	25'3963	6位
15	24	ロジャー・安川	ダラーラIR3・ホンダ	ドレイヤー&レインボールド	FS	200周	1:47:51'7915	25'1746/42周目	2位	25'7209	15位
16	10	J.ラジア	パノスPZ09C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	200周	1:47:52'4481	25'1863/193周目	5位	no time	21位
17	20	E.カーベントア	ダラーラIR3・トヨタ	ビジョン	FS	199周	1:47:57'0346	25'3188/142周目	10位	25'9560	19位
18	91	J.カイト	ダラーラIR3・トヨタ	エタノール・ヘルメガン	FS	199周	1:48:02'5911	25'3730/130周目	10位	25'8076	17位
19	9	S.ディクソン	パノスPZ09C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	169周	ギヤボックス	25'1414/104周目	14位	no time	22位
20	2	T.エンゲ	ダラーラIR3・シボレー	パンサー	FS	140周	サスペンション	25'1811/5周目	1位	25'4378	8位
21	51	A.パロン	ダラーラIR3・トヨタ	レッドブル・チーバー	FS	19周	アクシデント	25'3191/99周目	15位	25'9103	18位
22	3	R.プリスコ	パノスPZ09C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	19周	アクシデント	25'2563/13周目	16位	no time	23位
23	55	松浦孝亮	パノスPZ09C・ホンダ	スーパーアグリ・フェルナンデス	FS	19周	アクシデント	25'4372/19周目	12位	25'5128	12位

・優勝スピード:272.236km/h
・最速ラップ:D.フランキティ(ダラーラ) 24'9852 352.462km/h 194周目
・ラップリーダー:1=D.パトリック、2=37=シェクター、38=78=ウェルドン、79=80=シェクター、81=エンゲ、82=ハータ、83=84=エンゲ、85=94=カストロネベス、95=カナン、96=カストロネベス、97=98=カナン、99=104=ハータ、105=カナン、106=ハータ、107=148=カナン、149=173=ウェルドン、174=178=ライス、179=200=ウェルドン



全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第7戦 富士スピードウェイ 8月28日(予選28日)/富士スピードウェイ/主催:富士スピードウェイ
●全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第7戦
Text/Fumio Watanabe(Racing on) Photos/Masaru Hirata



「集中するために無線のボリュームを絞っているし、リチャードのピットは見えていなかった。ピットサインもギャップ表示だったから、ラスト15周くらいまでトップにいないと知らなかった」とロッテラー。ようやく不運の呪縛から逃れた。



「新人に抜かれていいとは思っていないけど、左近とのバトルでは冷静になって前を譲りました。GTではミスなよって書かれてやりますよ(笑)」と、クールなレースマネジメントでこちらも今季初ポイントを取った片岡龍也。

RESULT

4,563km×65周=296,595km 出走15台 完走13台 晴れ 2万1000人

順位No	ドライバー	チーム	マシン(チューナー)	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	最高位	予選タイム	グリッド	
1	31	A.ロッテラー	PIAA NAKAJIMA RACING	ローラB351・無限MF308(尾川)	BS	65周	1:40'15'339	1'31'849/41周目	1位	1'29'647	3位
2	7	片岡 龍也	Forum Engineering Team LeMans	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	65周	1:40'18'230	1'31'960/43周目	2位	1'29'772	5位
3	20	井出 有治	mobilecast TEAM IMPUL	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	65周	1:40'18'889	1'31'663/54周目	3位	1'29'776	6位
4	1	R.ライアン	DeCoMo TEAM DANDELION RACING	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	65周	1:40'20'112	1'30'866/60周目	1位	1'29'372	1位
5	8	土屋 武士	Forum Engineering Team LeMans	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	65周	1:40'50'111	1'31'867/39周目	4位	1'29'987	9位
6	11	平中 克幸	TEAM CERUMO	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	65周	1:41'00'899	1'32'159/39周目	6位	1'30'120	11位
7	2	原部 尚貴	DeCoMo TEAM DANDELION RACING	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	65周	1:41'02'195	1'32'172/60周目	6位	1'30'252	13位
8	12	高木虎之介	TAKAGI PLANNING with CERUMO	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	65周	1:41'25'389	1'32'799/9周目	8位	1'30'408	15位
9	5	松田 次生	TEAM SZIGEN	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	65周	1:41'26'590	1'31'432/65周目	3位	1'30'093	10位
10	28	野田 英樹	CARROZZERIA Team MOHN	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	65周	1:41'32'742	1'32'045/43周目	6位	1'30'250	12位
11	32	小暮 卓史	PIAA NAKAJIMA RACING	ローラB351・無限MF308(尾川)	BS	64周	1:40'38'320	1'31'842/64周目	11位	1'30'322	14位
12	19	B.トレルイエ	mobilecast TEAM IMPUL	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	64周	1:40'39'597	1'31'587/37周目	12位	1'29'867	7位
13	23	本山 哲	Aring RACING TEAM with IMPUL	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	64周	1:40'42'151	1'30'769/40周目	13位	1'29'621	2位
4	R.クインタレリ	KONDO Racing Team	ローラB351・無限MF308(尾川)	BS	55周	1:32'130/46周目	1'32'130/46周目	3位	1'29'674	4位	
3	山本 左近	KONDO Racing Team	ローラB351・無限MF308(尾川)	BS	51周	アクシデント	1'31'366/48周目	3位	1'29'961	8位	

・優勝スピード:177.685km/h
・最速ラップ:本山哲(ローラ・無限) 1'30'769 180.974km/h 40周目
・ラップリーダー:1=6=ロッテラー、7=41=ライアン、42=65=ロッテラー
・ペナルティ:松田はドライブスルー。

ロッテラーが今季初勝利 片岡も嬉しい今季初表彰台

勝てばチャンピオンが大きく近づく本山哲は予選2番手。追う井出は6番手と出遅れるが、長いストレートを持つ富士スピードウェイだけに予断は許さない。PPはようやく復調して「今日は調子が良かった」リチャード・ライアンが獲得する。

しかし、決勝ではまさかのシーンがスタートに待っていた。なんと本山哲と予選7番手のブノワ・トレルイエがエンストという大波乱。またライアンも5番手まで順位を落とした。この混乱をかわしてアンドレ・ロッテラーと片岡龍也がレース序盤のトップ争いを展開するが、ライアンが猛然と追い上げを見せ、7周目についてトップに立ったのだった。

このレース、実はレース前にタイヤの減りが非常に少ないことが判明しており、燃費的にも問題ないということからどのドライバーもノーピット戦略を採るものと予想されていた。そんな中、ライアンだけが11周目にピットイン。その後必死の追い上げを見せたがベスが上がり切らず、4位が晴れいっばいだった。一方、レースを制したのはノームスで走り続けたロッテラー。今季初ポイントが初優勝となった。また、特筆すべきは山本左近。井出有治と片岡龍也との激しいバトルを制して2位に浮上し、あとはトップを狙うだけという場面の最終コーナーで痛恨の単独スピン。「燃費も全然いけただけに本気で悔しかった」とレース後に顔を擦っていた。

F3

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第7戦 富士スピードウェイ 8月27-28日(予選27日)/主催:富士スピードウェイ

●全日本F3選手権第15&16戦
Text/Fumio Watanabe(Racing on) Photos/Michinao Ishibashi

「勝てて嬉しい。ここまでアンラッキーだったけど、いいときが必ず来ると思っていた。ラストラップで中嶋が来たことが分かったけど、ブレーキングが遅れたんだと思う」と6月の岡山国際以来となる今季2勝目を挙げたモンティン。



簡単にチャンピオンを渡すまいと、必死にオリベイラに対して抵抗を見せた。土曜の2回の予選でいずれもPPを獲得したのだ。しかし、第15戦のレースで好スタートを切ったのは2番手のオリベイラ。中嶋も食らいつき、緊張感溢れるバトルを展開するが、3周目のAコーナードオリベイラが中嶋に被さるような形で姿勢を乱し、コースアウト。5番手まで順位を落とす。中嶋は2番手をキープするが、その間隙を縫ってトップに立ったのがバオロ・モンティンだった。「足りなかったパワーを改良して、富士のロングストレートに対応できた」というモンティンが、最終ラップの中嶋の猛アタックを振り切って優勝を飾った。3位にもスリーボンドの横溝直輝が入った。

中嶋が2戦PPも優勝ならず オリベイラが今季6勝目

チャンピオン獲得間近のジョアオ・バオロ・デ・オリベイラに対して中嶋一賞が必死の抵抗を見せた。土曜の2回の予選でいずれもPPを獲得したのだ。

しかし、第15戦のレースで好スタートを切ったのは2番手のオリベイラ。中嶋も食らいつき、緊張感溢れるバトルを展開するが、3周目のAコーナードオリベイラが中嶋に被さるような形で姿勢を乱し、コースアウト。5番手まで順位を落とす。中嶋は2番手をキープするが、その間隙を縫ってトップに立ったのがバオロ・モンティンだった。「足りなかったパワーを改良して、富士のロングストレートに対応できた」というモンティンが、最終ラップの中嶋の猛アタックを振り切って優勝を飾った。3位にもスリーボンドの横溝直輝が入った。

第16戦は、スタートでPPの中嶋と2番手オリベイラが並走して1コーナード入っていく間に、モンティンが割って入るという激しい展開となるなか、2コーナード中嶋とモンティンが軽く接触。中嶋はなんとか2番手に踏みとどまるが、モンティンは7番手まで順位を落としてしまう。中嶋はその後も必死にオリベイラを追い続けるが、最終ラップに0.3秒差まで迫るのが晴いっぱい。オリベイラが6勝目を挙げ、チャンピオン争いに手をかけた。また、第15戦からM-TECでデビューを果たした塚越広大は、第16戦で7位初入賞を果たした。

RESULT

第15戦 27日 4.563kmX15周+68.445km 空走16台 出走15台 曇り					第16戦 28日 4.563kmX21周+95.823km 空走15台 出走15台 曇り														
順位	No	ドライバー	周	タイム	ベストタイム	予選タイム	グリッド	順位	No	ドライバー	車名	マシン	周	タイム	ベストタイム	予選タイム	グリッド		
1	14	P.モンティン	15周	24'46"013	1'38"512	6周目	1'39"258	4位	1	36	J.P.デ・オリベイラ	トムスF305	ダラーラF305-トヨタ(トムス)	21周	34'37"339	1'38"569	4周目	1'38"185	2位
2	37	中嶋 一貴	15周	24'46"676	1'38"442	13周目	1'38"373	1位	2	37	中嶋 一貴	TDPトムスF305	ダラーラF305-トヨタ(トムス)	21周	34'37"645	1'38"478	7周目	1'38"070	1位
3	12	横溝 直輝	15周	24'51"018	1'38"895	12周目	1'39"240	3位	3	14	P.モンティン	ThreeBond	ダラーラF305-ニッサン(東名)	21周	34'44"307	1'38"498	5周目	1'38"557	3位
4	36	J.P.デ・オリベイラ	15周	24'51"543	1'38"596	9周目	1'38"909	2位	dq	12	横溝 直輝	ThreeBond	ダラーラF305-ニッサン(東名)	21周	34'53"142	1'39"144	3周目	1'38"610	4位
5	1	R.ストレイト	15周	24'57"561	1'39"174	12周目	1'39"503	7位	4	33	香場 琢	DeODEOダラーラF305	ダラーラF305-トヨタ(トムス)	21周	34'56"005	1'39"086	18周目	1'38"793	6位
6	38	池田 大祐	15周	24'58"468	1'39"023	15周目	1'39"382	5位	5	1	R.ストレイト	INGING F107	豊夢F107-トヨタ(トリイ)	21周	34'56"253	1'38"855	17周目	1'38"825	7位
7	5	J.リード	15周	24'59"492	1'39"077	2周目	1'40"211	11位	6	10	武藤 英紀	Honda-M-TEC F107	豊夢F107-無限(M-TEC)	21周	34'56"740	1'38"978	8周目	1'39"075	8位
8	10	武藤 英紀	15周	25'01"011	1'39"392	12周目	1'39"617	8位	7	16	塚越 広大	Honda-M-TEC F106	ローラ豊夢F106-無限	21周	35'00"982	1'39"160	9周目	1'39"137	9位
9	33	香場 琢	15周	25'02"769	1'39"505	14周目	1'39"450	6位	8	3	安岡 秀俊	INGING F107	豊夢F107-トヨタ(トリイ)	21周	35'10"264	1'39"738	12周目	1'39"696	12位
10	62	堀越 宏紀	15周	25'08"957	1'39"669	5周目	1'40"348	13位	9	62	堀越 宏紀	DENSO-ルノーセF305	ダラーラF305-トヨタ(トリイ)	21周	35'11"728	1'39"781	16周目	1'40"037	13位
11	16	塚越 広大	15周	25'09"206	1'39"491	12周目	1'40"006	10位	10	2	高橋 保志	Honda-戸田FIGHTEX	豊夢F107-無限(戸田)	21周	35'11"856	1'39"230	18周目	1'39"357	11位
12	19	折目 遼	15周	25'18"171	1'40"154	8周目	1'40"282	12位	11	38	池田 大祐	TDPトムスF305	ダラーラF305-トヨタ(トムス)	21周	35'13"114	1'38"745	11周目	1'38"708	5位
13	11	河内 浩成	15周	25'27"273	1'40"847	4周目	1'41"907	16位	12	50	堀越 元彦	ZAP SPEED F305	ダラーラF305-トヨタ(トリイ)	21周	35'27"097	1'40"563	13周目	1'40"800	15位
14	50	堀越 元彦	15周	25'29"423	1'40"712	6周目	1'41"243	15位	13	19	折目 遼	セリ同業with M0ダラーラ	ダラーラF304-トヨタ(トムス)	21周	35'28"408	1'40"245	20周目	1'40"058	14位
15	2	中嶋 一貴	14周	25'10"015	1'39"503	12周目	1'39"832	9位	14	11	河内 浩成	フリームファクトリーF106	ローラ豊夢F106-無限	21周	35'49"062	1'40"534	16周目	1'41"088	16位
3	安岡 秀俊	8周	アクシデント	1'39"617	2周目	1'40"356	14位	5	J.リード	INGING F107	豊夢F107-トヨタ(トリイ)	0周	アクシデント	---	1'39"269	10位			

・第15戦・優勝スピード:166.551km/h ・第15戦・最速ラップ:中嶋一貴(ダラーラ・トヨタ) 1'38"442 166.868km/h 13周目
 ・第15戦・ラップリーダー:1-2=デ・オリベイラ、3-15=モンティン
 ・第16戦・優勝スピード:166.587km/h ・第16戦・最速ラップ:中嶋一貴(ダラーラ・トヨタ) 1'38"478 166.807km/h 7周目
 ・第16戦・ラップリーダー:1-21=デ・オリベイラ
 ・ペナルティ:第15戦の高橋は1周減算。第16戦の横溝は再車検の結果インテークシステム制御違反により失格。 ・タイヤは全車ブリヂストン。

F3

全日本フォーミュラ3選手権第17戦&第18戦 MINEサーキット 9月10-11日(予選10日)/主催:MRSC、CGM/観客:3900人

●全日本F3選手権第13&14戦
Photos/Masahide Kamio

A1GP参戦のため、今季最後の全日本F3出場となったリードが、インギングのホームコースで有終の美を飾った。トップの3台が1コーナードコースオフして、ラッキーな展開ではあったけれど、自分にとってますます自信になった。



第17戦で早くもドライバーズタイトルを決めたオリベイラ。「念願のチャンピオンを獲得することができて本当にうれしいです」と喜びを爆発させた。第18戦でもプレッシャーからも解放され、オリベイラらしい狂勝劇も演じてみせた。

オリベイラがタイトル獲得 リードが念願の初優勝

F3単独イベントとなったMINEラウンドは、オリベイラが2戦のうちどちらかで2位以上に入ればタイトル獲得という状況の中、開幕した。予選、オリベイラはポールポジション&3番手という好位置を獲得。ランキング2位の中嶋は、2番手&4番手と2戦ともオリベイラの横に並ぶことになった。

第17戦決勝は、曇り空の下、土曜日午後後にスタートした。ここでオリベイラはホイールスピンを喫して3番手に後退。中嶋、武藤、オリベイラ、リード、ストレイトというオーダーでレースは始まった。その後、4日あたりから雨が降り始め、6日目に入るころには完全なウェット状態に。これには中嶋、武藤、オリベイラ、ストレイト、横溝、安岡らがたまたまコースアウト。4番手だったリードが一気にトップに躍り出た。リードはそのまま逃げ切りを果たし、シリーズ初優勝を達成。一方、オリベイラは3番手でゴールしたが、中嶋がエンジントラブルでリタイアしたためチャンピオン獲得を決めた。

日曜日の第18戦決勝は、ポールポジションのリードが素早い動きでトップのまま1コーナードへ。しかし、そのリードにはライジングペナルティが降り、後方へ沈んでしまう。代わってトップに浮上したのはオリベイラ。その後は2番手中嶋以下を圧倒する速さで今季7勝目を飾った。2位には中嶋、3位には横溝が入った。

RESULT

第17戦 10日 3.330839kmX20周+66.61678km 空走16台 出走12台 雨					第18戦 11日 3.330839kmX30周+99.92517km 空走16台 出走15台 晴れ														
順位	No	ドライバー	周	タイム	ベストタイム	予選タイム	グリッド	順位	No	ドライバー	車名	マシン	周	タイム	ベストタイム	予選タイム	グリッド		
1	5	J.リード	20周	30'02"578	1'23"869	4周目	1'23"469	5位	1	36	J.P.デ・オリベイラ	トムスF305	ダラーラF305-トヨタ(トムス)	30周	42'28"400	1'24"368	17周目	1'22"093	3位
2	10	武藤 英紀	20周	30'02"870	1'23"668	4周目	1'23"182	4位	2	37	中嶋 一貴	TDPトムスF305	ダラーラF305-トヨタ(トムス)	30周	42'36"150	1'24"541	11周目	1'22"107	4位
3	36	J.P.デ・オリベイラ	20周	30'14"586	1'23"781	4周目	1'22"903	1位	3	12	横溝 直輝	ThreeBond	ダラーラF305-ニッサン(東名)	30周	42'38"847	1'24"560	9周目	1'22"087	2位
4	12	横溝 直輝	20周	30'33"095	1'24"413	3周目	1'23"488	6位	4	10	武藤 英紀	Honda-M-TEC F107	豊夢F107-無限(M-TEC)	30周	42'39"663	1'24"680	4周目	1'22"389	6位
5	3	安岡 秀俊	20周	30'33"467	1'24"432	3周目	1'23"624	9位	5	1	R.ストレイト	INGING F107	豊夢F107-トヨタ(トリイ)	30周	42'43"188	1'24"769	22周目	1'22"123	5位
6	1	R.ストレイト	20周	30'45"072	1'23"993	4周目	1'23"163	3位	6	14	P.モンティン	ThreeBond	ダラーラF305-ニッサン(東名)	30周	42'48"232	1'24"754	8周目	1'22"548	9位
7	16	塚越 広大	20周	30'57"425	1'23"708	4周目	1'23"950	11位	7	38	池田 大祐	TDPトムスF305	ダラーラF305-トヨタ(トムス)	30周	42'50"391	1'24"985	10周目	1'22"450	7位
8	33	香場 琢	20周	31'03"747	1'24"343	4周目	1'23"826	10位	8	16	塚越 広大	Honda-M-TEC F106	ローラ豊夢F106-無限	30周	42'54"281	1'25"108	22周目	1'22"808	11位
9	11	河内 浩成	20周	31'04"834	1'24"991	4周目	1'25"098	15位	9	33	香場 琢	DeODEOダラーラF305	ダラーラF305-トヨタ(トムス)	30周	42'56"723	1'25"001	26周目	1'22"822	12位
10	50	堀越 元彦	19周	30'59"313	1'25"349	4周目	1'26"361	16位	10	2	高橋 保志	Honda-戸田FIGHTEX	豊夢F107-無限(戸田)	30周	43'00"676	1'25"052	21周目	1'22"505	8位
11	38	池田 大祐	19周	31'00"912	1'24"478	4周目	1'23"965	12位	11	19	折目 遼	セリ同業with M0ダラーラ	ダラーラF304-トヨタ(トムス)	30周	43'17"716	1'25"496	20周目	1'23"066	13位
12	19	折目 遼	19周	31'04"135	1'26"486	4周目	1'24"700	13位	12	5	J.リード	INGING F107	豊夢F107-トヨタ(トリイ)	30周	43'17"826	1'24"801	12周目	1'21"967	1位
nc	14	P.モンティン	16周	31'07"470	1'24"418	3周目	1'23"617	8位	13	62	堀越 宏紀	DENSO-ルノーセF305	ダラーラF305-トヨタ(トリイ)	30周	43'26"905	1'25"918	8周目	1'23"183	14位
62	堀越 宏紀	11周		1'26"672	3周目	1'24"835	14位	14	11	河内 浩成	フリームファクトリーF106	ローラ豊夢F106-無限	30周	43'28"595	1'25"665	11周目	1'23"589	15位	
37	中嶋 一貴	11周		1'23"551	4周目	1'23"162	2位	15	50	堀越 元彦	ZAP SPEED F305	ダラーラF305-トヨタ(トリイ)	30周	43'36"994	1'25"703	17周目	1'23"765	16位	
2	高橋 保志	6周		1'24"328	4周目	1'23"614	7位	3	安岡 秀俊	INGING F107	豊夢F107-トヨタ(トリイ)	15周	1'25"108	15周目	1'22"734	10位			

・第17戦・優勝スピード:133.043km/h ・第17戦・最速ラップ:中嶋一貴(ダラーラ・トヨタ) 1'23"551 143.61km/h 4周目
 ・第18戦・優勝スピード:141.159km/h ・第18戦・最速ラップ:J.P.デ・オリベイラ(ダラーラ・トヨタ) 1'24"368 142.12km/h 17周目
 ・ペナルティ:第18戦のリードはドライブスルー。 ・タイヤは全車ブリヂストン。

S-GT

MOTEGI GT 300km 9月4日(予選3日)/ツインリンクもてぎ/主催:MOSC、ツインリンクもてぎ
●オートバックス・スーパーGT第4戦
Photos/Naoki Kobayashi



NSX勢今季初となる勝利をRAYBRIGが6年ぶりの優勝で飾る!

ツインリンクもてぎを舞台に延べ約7万人の観客を集めた第5戦。これまで12台で行われていたスーパーラップ(SL)方式が今回から一部変更となり、SL進出は予選1回目の上位10台に改められ、1台ずつのアタックとされた。

そのSL進出を懸けて行われた予選1回目。残り10分を切って各車続々とアタックを開始するとNSX勢が次々とタイムを更新。GT500クラス専有走行終了直前にRAYBRIG NSXが1分46秒111でトップに立つが、数秒後にはARTA NSXが1分46秒103で逆転。SLでは1番手アタッカーのカルソニックIMPUL Zが予選1回目のARTAを上回る1'46'074をマークするが、4番手に出走したZENTセルモスーパーが16秒台を破る1'45'972でトップに浮上。そして8番手にアタックしたTAKATAがさらにコンマ4秒縮める1'45'560を出しトップへ。9番手のRAYBRIGはこれを上回れず2番手に。そして満を持して登場したARTAが1'45'199でTAKATAを上回り、NSX勢が1-2-3グリッドを獲得した。以下、ZENT、GZOX・HASEMI・Z、IMPULと続く。

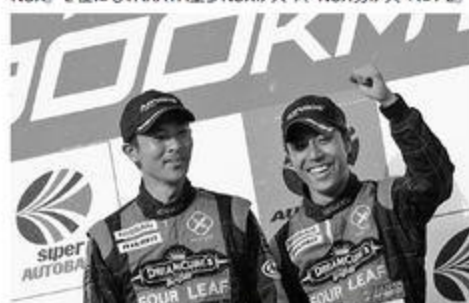
翌日の決勝では予選順位とおりのNSX勢の後方で、GZOXと8番手スタートのEPON NSXがそれぞれポジションアップを果たし、4番手、6番手でオープニングラップを終える。10周目、RAYBRIGがTAKATAをかわし2番手に浮上。12周目にはGZOXとZENTがV字コーナーで接触、ともに大きく後退する。これによりEPSONが4番手に浮上し、NSX勢の1-2-3-4フォーメーションができ上がるが、NSX同士の熾烈な

争いは続く。22周目、EPSONがTAKATAをかわして3番手に上がる。26周目あたりからGT500クラスが競々とピットインを開始。27周目、トップのARTAがシフトリンケージのトラブルで緊急ピットインしたところに、同じHonda RacingのTAKATAのピットインが重なり、さらにGT300クラスのARTA Garaiyaまでピットに戻ってきたため、ピットアウトに手間取ったTAKATAはタイムロスを強いられることとなった。28周目にピットに戻ったRAYBRIGは後輪2本だけのタイヤ交換+給油のみで作業時間を短縮してコースに復帰、事実上のトップに浮上する。暫定トップを走行していたEPSONは黄旗追い越しのためドライビングスルーペナルティが科せられたうえ、ルーティンのピットを済ませると5番手に後退。上位陣がピットインを終えての順位は、RAYBRIG、TAKATA、IMPUL、モジュールと続く。レース終盤までこの順位に変動はなく、60周目の90度コーナーでEPSONがモジュールをかわして4番手に浮上するが、最終ラップの最終コーナー前でガス欠でストップ、チェッカーを受けることなくレースを終えてしまった。RAYBRIGがチームクニミツ6年ぶりの優勝を飾り、2位にはTAKATAが、3位にはIMPULが入賞した。

GT300クラスは予選1回目、SLとも圧倒的な速さでPPを獲得したDream Cube's ADVAN Zが決勝でも強さを見せつけ初優勝を遂げた。2-3位には今季初表彰台となったウェッズスポーツセリカとARTA Garaiyaが入賞した。



99年5月の富士以来、実に6年ぶりの勝利となったレイブリックNSX。2位にもTAKATA豪華NSXが入り、NSX勢が久々に1-2。



「もてぎは事前のテストから調子が良く、Zとの相性も良かったので、開幕前からチームのみんなと勝とうと言っていた」と星野。

RESULT

順位	クラス	順位	No	ドライバーA	ドライバーB	車名	シャシー	エンジン	タイヤ	WH	重量	パートタイム	ベストタイム	記録	予選タイム	記録	スーパーラップ	記録	グリッド
1	500	1	100	S.フィリップ	J.デュフォア	RAYBRIG NSX	NA2	C32B(NA)	BS	10kg	63kg	1:56'31'713	1'48'112	A	1'46'111	A	1'45'847	A	3位
2	500	2	18	道上 肇	小暮 卓史	TAKATA 豪華 NSX	NA2	C32B(NA)	BS	10kg	63kg	1:56'36'102	1'47'850	A	1'46'195	A	1'45'560	A	2位
3	500	3	12	B.トレルイエ*	井出 有治	カルソニック インパル Z	Z33	VQ30DETT	BS	20kg	63kg	1:56'58'890	1'48'632	A	1'46'539	A	1'46'074	A	6位
4	500	4	22	M.クルム	柳田 真孝*	モジュール ピットワークZ	Z33	VQ30DETT	BS	30kg	63kg	1:57'09'546	1'48'506	A	1'46'263	A	1'46'104	A	7位
5	500	5	35	服部 尚貴	P.ダンプレック*	イェローハットYMSスーパー	ZJA80	3UZ-FE	DL	--	63kg	1:57'33'511	1'48'921	A	1'46'855	A	--	--	15位
6	500	6	1	本山 哲*	R.ライアン	ザナヴィ ニスモZ	Z33	VQ30DETT	BS	70kg	63kg	1:57'38'449	1'49'149	A	1'47'330	A	--	--	16位
7	500	7	36	土屋 武士*	J.コトニー	TOM'S SUPRA	ZJA80	3UZ-FE	BS	50kg	63kg	1:57'48'646	1'49'163	B	1'46'785	A	--	--	14位
8	500	8	37	片岡 駿也*	山本 圭近	TOM'S SUPRA	ZJA80	3UZ-FE	BS	50kg	63kg	1:57'49'680	1'48'952	B	1'46'558	A	--	--	11位
9	500	9	6	藤原 寿一	飯田 豊*	エッソウルトラフロースーパー	ZJA80	3UZ-FE	BS	40kg	63kg	1:57'53'455	1'49'051	B	1'46'237	A	1'46'283	A	9位
10	500	10	32	松田 次生	A.ロッテラー*	EPSON NSX	NA2	C32B(NA)	DL	10kg	62kg	--	1'48'265	B	1'46'463	B	1'46'221	B	8位
11	500	11	34	兎 聖治	横溝 直輝*	BANDAI スーパー	ZJA80	3UZ-FE	DL	--	62kg	1:56'38'239	1'49'360	B	1'46'467	A	1'46'609	A	10位
12	500	12	38	立川 祐路	高木虎之介*	ZENT セルモ スーパー	ZJA80	3UZ-FE	BS	30kg	62kg	1:56'46'937	1'48'190	B	1'46'305	A	1'45'972	A	4位
13	500	13	3	金石 年弘*	E.コマス	GZOX・HASEMI・Z	Z33	VQ30DETT	BS	--	62kg	1:57'11'452	1'48'316	A	1'46'201	A	1'46'058	A	5位
14	500	14	39	A.コート*	R.クインタレリ	デンソーサードスーパーGT	ZJA80	3UZ-FE	BS	30kg	61kg	1:56'43'827	1'48'399	B	1'46'627	A	--	--	13位
15	500	15	25	織戸 学*	D.シュワガー	ECLIPSE ADVAN スーパー	ZJA80	3UZ-FE	YO	10kg	59kg	--	1'48'379	B	1'46'615	B	--	--	12位
16	500	16	8	伊藤 大輔	R.ファーマン*	ARTA NSX	NA2	C32B(NA)	BS	40kg	59kg	1:56'36'430	1'48'078	B	1'46'103	A	1'45'499	A	1位
17	300	1	46	星野 一樹*	青木 孝行	Dream Cube's ADVAN Z	Z33	VQ35DE	YO	--	59kg	1:57'33'917	1'56'422	B	1'54'105	A	1'54'124	A	19位
18	300	2	19	加藤 寛規	谷口 信輝*	ウェッズスポーツセリカ	ZZT231	3S-GTE	YO	--	59kg	1:58'05'533	1'57'423	B	1'55'683	A	1'55'210	A	20位
19	300	3	43	新田 守真*	高木 真一	ARTA Garaiya	SA9VGR	VQ35DE	MI	75kg	59kg	1:58'13'029	1'56'816	B	1'55'052	B	1'55'548	B	23位
20	300	4	13	木下みつひろ*	影山 正美	エンドレスアドバンZ	Z33	VQ35DE	YO	35kg	59kg	1:58'23'455	1'57'742	B	1'56'018	A	--	--	31位
21	300	5	10	三船 剛*	松田 秀士	MACH-GO FERRARI DUNLOP	F360	F131B	DL	--	59kg	1:58'24'384	1'56'933	B	1'55'792	A	1'56'029	A	27位
22	300	6	2	高橋 一徳	遠辺 明*	Privee Zurich アップルRD320R	RD320R	C32B	YO	--	58kg	1:56'33'973	1'56'792	B	1'55'279	B	1'55'339	B	22位
23	300	7	7	山路 慎一*	井入 宏之	南宮アスパラドリンクRX7	FD3S	RE20B	YO	15kg	58kg	1:56'38'540	1'57'186	A	1'55'428	A	1'55'285	A	21位
24	300	8	30	佐々木孝太*	山野 哲也	RECKLESS MR-S	ZZV30	3S-GTE	MI	50kg	59kg	1:56'39'931	1'57'564	B	1'55'463	A	1'55'865	A	25位
25	300	9	11	田中 哲也*	P.モフィン	JIM GAINER FERRARI DUNLOP	F360	MF408S	DL	--	58kg	1:56'49'361	1'57'228	A	1'55'919	A	--	--	30位
26	300	10	62	柴野 眞介	植松 忠彦*	WILLCOM ADVAN VEMAC 350R	RD350R	ZV348	YO	10kg	58kg	1:57'07'507	1'58'107	A	1'56'111	A	--	--	32位
27	300	11	87	WADA-O	古谷 直広*	JLOC ムルシェ RG-1	BC10E	L535	YO	--	58kg	1:57'23'744	1'57'487	A	1'55'895	A	1'56'479	A	28位
28	300	12	0	黒澤 治樹*	細川 慎弥	EBBRO M-TEC NSX	LA-NA2	C32B	DL	95kg	58kg	1:57'34'620	1'57'767	B	1'56'640	A	--	--	36位
29	300	13	77	小林 且雄	谷川 達也*	クスコスバルADVANインプレッサ	GDB	EJ20	YO	--	58kg	1:57'53'066	1'58'554	A	1'55'640	B	1'55'823	B	24位
30	300	14	52	竹内 浩典*	平中 克幸	プロム 太陽石油 KUMHO セリカ	ZZT231	3S-GTE	KM	--	58kg	1:58'10'419	1'58'218	B	1'56'560	B	--	--	35位
31	300	15	47	清水 剛*	藤井 誠暢	CCI・リカルデント・ADVAN Z	Z33	VQ35DE	YO	--	58kg	1:58'10'925	1'58'005	B	1'56'431	A	--	--	34位
32	300	16	5	玉中 哲二*	筒井 克彦	プロム MACH 5 B-1 320R TEAM KYUSHU	RD320R	C32B	YO	--	57kg	1:57'44'191	1'58'604	A	1'56'371	A	--	--	33位
33	300	17	77	高見沢一吉	砂子 駿長*	梁山治・TEAM高見沢ADVAN GT3	996GT3RS M96/77	YO	--	57kg	1:58'01'077	1'59'180	B	1'56'767	B	--	--	37位	
34	300	18	27	宮川やすお*	蓮山 祥吾	direxiv ADVAN 320R	RD320R	C32B	YO	15kg	56kg	1:56'25'087	1'56'771	B	1'55'289	B	1'55'990	B	26位
35	300	19	72	井上 貴志	平川 晃*	T.T.O ADVAN ボルシェ	996GT3RSR M96/73	YO	--	55kg	1:56'59'197	2'00'358	B	1'59'577	A	--	--	39位	
36	300	20	9	山下潤一郎	岡崎 彰悟*	Gulf ADVAN FOTUNE MT	MT900R	LS1	YO	--	55kg	1:57'00'181	2'02'554	B	2'01'806	B	--	--	43位
37	500	17	88	M.アビチュラ	山西 康司*	JLOC ムルシェ RG-1	BC10E	L535	YO	--	55kg	1:57'23'567	1'53'059	B	1'51'492	B	--	--	18位
38	300	21	70	石橋 義三*	武井 寛史	外国屋アドバンボルシェ	996GT3RS M96/77	YO	--	54kg	1:58'28'897	2'01'392	B	1'59'584	A	--	--	40位	
39	300	22	913	福山 英朗*	山田 英二	フィールズ ADVAN CORVETTE C6	GH-X245	LS1	YO	--	52kg	1:57'40'586	2'06'939	A	2'05'657	A	--	--	44位
300	31	田中 英樹*	中嶋 一貴	吉兆宝山 MR-S	ZZW30	3S-GTE	MI	65kg	40kg	1:58'12'113	1'56'295	B	1'55'914	B	--	--	29位		
300	110	菅 一東*	大井 貴之	ARKTECH TOTAL BENEFIT BOXTER GT	986	M96/77	YO	--	33kg	2'03'213	A	2'00'408	A	--	--	42位			
300	112	余部 孝*	森川 貴也	ARKTECH RodeoDrive WAKO'S GT3	996GT3RS M96/77	YO	--	16kg	2'00'157	A	1'58'466	B	--	--	38位				
500	21	黒澤 琢弥	光貞 秀俊*	ノマド フェラーリ550GTS	F550	F133	DL	--	11kg	1'49'661	B	1'47'830	B	--	--	17位			
300	111	飯島 寛也*	Guts城内	ARKTECH with Team LeyJun 968GT4	968	M44	YO	--	1'59'861	B	--	--	41位						

・優勝スピード:155.75km/h
・最速ラップ:道上肇(ホンダ) 1'47'850 160.27km/h 2周目
ラップリーダー:-1-26-No.8、27-No.100、28-32-No.32、33-63-No.100
・ペナルティNo.111は一般安全規定違反により失格、No.27は30秒加算、No.25は10秒ストップ、No.32と38と10と47はドライブスルー。
・印が付いたドライバーが決勝のスターティングドライバー。

Race Report

・最速ラップ: G.タルクイニ(アルファロメオ156) 1'33"250 141.568km/h 2周目
・レース2ではアレクサンドロ・ザナルディが追い上げる様子を降して優勝、01年にCART事故で下半身を負傷して以来初となる国際レース優勝を成し遂げた。

BTCC

●8月28日/ノックヒル(GB)/イギリス・ツーリングカー選手権第22~24戦
【第22戦結果】 2,090km×25周=52,250km 出走16台 グリッド
1 2 Y.ミューラー ボクスホール・アストラ 25周 27'30"191 354'225
2 5 M.ニール ホンダ・インテグラ 25周 27'30"925 454'233
3 6 C.ターキントン ボクスホール・アストラ 25周 27'36"347 154'076
4 8 D.イブズ ホンダ・インテグラ 25周 27'45"788 554'255
5 9 T.シルトン ホンダ・シビックタイプR 25周 27'46"815 654'373
6 11 J.ブラト SEATレイド・キョプラ 25周 27'47"562 754'467

・優勝スピード:113.987km/h
・最速ラップ:M.ニール(ホンダ) 59'861 125.691km/h 14周目
【第23戦結果】 2,090km×24周=50,160km 出走17台 グリッド
1 5 M.ニール ホンダ・インテグラ 24周 26'16"364 2
2 2 Y.ミューラー ボクスホール・アストラ 24周 26'17"132 1
3 9 T.シルトン ホンダ・シビックタイプR 24周 26'17'407 5
4 6 C.ターキントン ボクスホール・アストラ 24周 26'17'872 3
5 57 L.ハムズ SEATレイド・キョプラ 24周 26'18'546 7
6 25 J.ハルエル ホンダ・インテグラ 24周 26'20'875 16

・優勝スピード:114.552km/h
・最速ラップ:M.ニール(ホンダ) 59'972 125.459km/h 5周目
【第24戦結果】 2,090km×25周=52,250km 出走15台 グリッド
1 21 R.コラード MG ZS 25周 27'32'558 2
2 5 M.ニール ホンダ・インテグラ 25周 27'34'258 10
3 9 T.シルトン ホンダ・シビックタイプR 25周 27'39'138 8
4 25 G.ハルエル ホンダ・インテグラ 25周 27'41'421 5
5 11 J.ブラト SEATレイド・キョプラ 25周 27'42'094 3
6 8 D.イブズ ホンダ・インテグラ 25周 27'45'069 14

・優勝スピード:113.824km/h
・最速ラップ:M.ニール(ホンダ) 1'00'328 124.718km/h 20周目
ユーロF3 (DTM第8戦)
●8月27~28日/ザンドフォルト(NL)/F3ユーロシリーズ第8戦
【レース1結果】 27日 4,307km×16周=68.912km 出走21台 グリッド
1 15 G.モロー ダラーラ・オペル 16周 30'05"230 5'132'305
2 9 S.フェッセル ダラーラ・メルセデス 16周 30'08'623 6'132'437
3 23 F.ペレラ ダラーラ・オペル 16周 30'11'549 8'132'869
4 11 G.フランキ ダラーラ・オペル 16周 30'16'572 10'132'994
5 10 A.アプジョ ダラーラ・メルセデス 16周 30'19'429 11'133'409
6 18 E.グエリエーリ ダラーラ・トヨタ 16周 30'20'698 12'133'095

・優勝スピード:137.425km/h
・最速ラップ:P.ディスタ(ダラーラ) 1'33'497 165.836km/h 12周目
・PP:L.ハミルトン(ダラーラ・メルセデス) 1'31'259
【レース2結果】 28日 4,307km×19周=81.833km 出走20台 グリッド
1 1 L.ハミルトン ダラーラ・メルセデス 19周 30'08'794 1'131'592
2 6 G.バン・デル・ホルデ ダラーラ・オペル 19周 30'21'481 5'132'883
3 15 G.モロー ダラーラ・オペル 19周 30'22'085 6'132'943
4 8 P.ディスタ ダラーラ・メルセデス 19周 30'22'375 7'132'982
5 23 F.ペレラ ダラーラ・オペル 19周 30'26'150 9'133'072
6 11 G.フランキ ダラーラ・オペル 19周 30'27'047 10'133'281

・優勝スピード:162.870km/h
・最速ラップ:L.ディ・グラッシ(ダラーラ・メルセデス) 1'34'134 164.714km/h 5周目
・ルイス・ハミルトンはレース1スタート直後の1コーナーではチームメイトでありライバルのアドリアン・シニョレティとぶつかりリタイアするが、レース2では後続に13秒差をつけてシーズン11勝目を挙げ、チャンピオンを早々に決めた。レース2で2番目にフィニッシュしたセバスチャン・フェッテルは再乗車の結果600g程すぎたため失格。平手勝負はレース1は予選14位&0周リタイア、レース2は予選11位&DNS。

イギリスF3 (ADAC1000kmレノン)

●9月3日/ニューブルックリン(DI)/イギリスF3選手権第17~18戦
【第17戦結果】 5,137km×14周=71.918km 出走25台 グリッド
1 2 J.ウーカー ダラーラF305-オペル 14周 26'29'503 6'152'322
2 26 M.コウエイ ダラーラF305-オペル 14周 26'31'116 4'152'231
3 14 A.バレンテ ダラーラF305-無限 14周 26'31'843 1'151'763
4 1 D.ディラニ ロー805/30-無限 14周 26'32'258 3'152'126
5 11 T.ブリッジマン ダラーラF305-無限 14周 26'44'773 13'153'558
6 12 M.アスマー ダラーラF305-無限 14周 26'45'084 2'152'113

・優勝スピード:162.884km/h
・最速ラップ:J.ウーカー(ダラーラ・オペル) 1'52'283 164.702km/h
【第18戦結果】 5,137km×14周=71.918km 出走25台 グリッド
1 14 A.バレンテ ダラーラF305-無限 14周 26'26'953 3'151'206
2 28 B.セナ ダラーラF305-無限 14周 26'27'204 1'150'919
3 27 D.クラーク ダラーラF305-無限 14周 26'28'735 2'151'103
4 26 M.コウエイ ダラーラF305-オペル 14周 26'31'769 6'151'345
5 6 C.カムホル ダラーラF305-無限 14周 26'35'848 5'151'253
6 12 M.アスマー ダラーラF305-無限 14周 26'37'823 4'151'211

・優勝スピード:163.146km/h
・最速ラップ:A.バレンテ(ダラーラ-無限) 1'52'532 164.337km/h
・ドイツへと遠征した一戦で、ポルトガル人アルバル・バレンテのチャンピオンが決定。井原慶子は第17戦が予選23位&決勝リタイア、第18戦が予選23位&決勝21位。

チャンプカー (モルゾン・インディ・モントリオール)

●8月28日/モントリオール(CDN)
BSチャンプカーワールドシリーズ・パワード・バイ・フォード第10戦
【結果】 4,360km×25周=109,000km 出走18台 グリッド
1 2 O.セルビア ローラ・フォード 79周 1:59'10"516 2'120'698
2 8 A.トグロク ローラ・フォード 79周 1:59'11"516 11'122'066
3 9 J.ライオン ローラ・フォード 79周 1:59'11"932 3'120'932
4 1 S.ボグダロー ローラ・フォード 79周 1:59'12"153 1'120'396
5 15 A.タグリアーニ ローラ・フォード 79周 1:59'13"737 6'121'160
6 21 C.ダマッタ ローラ・フォード 79周 1:59'14"968 8'121'623
7 12 J.ババサー ローラ・フォード 79周 1:59'15'827 9'121'794
8 3 P.トローサー ローラ・フォード 79周 1:59'17'188 5'121'039
9 10 A.ムルメティン ローラ・フォード 79周 1:59'17'729 4'120'954
10 7 M.ドミンゴス ローラ・フォード 79周 1:59'18'194 7'121'600
11 27 A.レンジャー ローラ・フォード 79周 1:59'23'130 14'122'315
12 31 R.ハンターレイ ローラ・フォード 79周 1:59'24'670 13'122'285
13 4 B.ウールドハイム ローラ・フォード 79周 1:59'26'620 15'122'651

14 55 R.ラビン ローラ・フォード 79周 1:59'27'491 12'122'262
15 34 N.フィリップ ローラ・フォード 79周 1:59'55'875 10'121'893
16 5 M.マシヤール ローラ・フォード 78周 1:59'34'324 18'123'266
17 19 R.ブレマー ローラ・フォード 78周 1:59'37'175 17'123'214
18 11 R.セラベラフィコ ローラ・フォード 55周 アクシデント 16'122'917

・優勝スピード:173.400km/h
・最速ラップ:S.ボグダロー(ローラ) 1'21'667 192.178km/h 40周目
・今季半ば、インディ500で負傷欠場となったブルーノ・ジュンケイラに代わってニューマン・ハース入りのスペイン人オリオール・セルビアが速に初優勝を達成した。それも、残り12周目でイエロー解除となり、各車接近戦のなかで最終ラップに首位チーム・グロックをかわしての勝利だった。

NASCAR (GFSマーケットプレイス 400)

●8月21日/ミシガン(USA,MI)/NASCARネクステル・カップ第23戦
【結果】 3,219km×200周=643,800km 出走43台 グリッドmph
1 19 J.メイフィールド ダッジ・チャージャー 200周 2:49'33" 11'189.943
2 10 S.リグズ シボレー・モンテカルロ 200周 19'188.947
3 17 M.ケンセス フォード・トラス 200周 13'189.718
4 99 C.エドワーズ フォード・トラス 200周 12'189.803
5 20 T.スチュワート シボレー・モンテカルロ 200周 36'187.583
6 16 G.ビッフル フォード・トラス 200周 31'188.229

・優勝スピード:227.804km/h
・PP:J.メイフィールド(シボレー) 37'592 191.530mph=308.237km/h
・伏兵ジェレミー・メイフィールドが最後の燃費節約作戦が奏功して勝つ。

NASCAR (シャービー 500)

●8月27日/アリゾナ(USA,AZ)/NASCARネクステル・カップ第24戦
【結果】 0.858km×500周=429,000km 出走43台 グリッドmph
1 17 M.ケンセス フォード・トラス 500周 3:08'50" 1'127.300
2 31 J.ハートン シボレー・モンテカルロ 500周 24'125.576
3 16 G.ビッフル フォード・トラス 500周 4'127.014
4 21 R.ラッド フォード・トラス 500周 5'126.980
5 2 R.ウォレス ダッジ・チャージャー 500周 20'125.823
6 24 J.ゴードン シボレー・モンテカルロ 500周 2'127.199

・優勝スピード:136.276km/h
・PP:M.ケンセス(フォード) 15'073 127.300mph=204.869km/h
・シートオフバルのプリストルでの夜間戦。03年チャンピオンマット・ケンセスが今年初の優勝。ライアン・ニューマンと接触して後退したディール・ジャレットが後に持ち伏せてぶつ返す場面も。

NASCAR (ソニーHD 500)

●9月4日/フロリダ(USA,FL)/NASCARネクステル・カップ第25戦
【結果】 3,219km×254周=817,626km 出走43台 グリッドmph
1 5 K.ブッシュ シボレー・モンテカルロ 254周 3:43'32" 25'182.195
2 16 G.ビッフル フォード・トラス 254周 4'189.370
3 25 B.ビッカーズ シボレー・モンテカルロ 254周 9'183.702
4 99 C.エドワーズ フォード・トラス 254周 1'185.061
5 20 T.スチュワート シボレー・モンテカルロ 254周 14'182.987
6 9 K.ケーン ダッジ・チャージャー 254周 7'183.805

・優勝スピード:219.443km/h
・最速ラップ:C.エドワーズ(フォード) 38'906 185.061mph=297.826km/h
・ルーキーのキール・ブッシュが20歳4カ月でシリーズ最年少ウイナー記録を達成。
NASCAR (シェビー・ロックンロール 400)
●9月10日/リッチモンド(USA,VA)/NASCARネクステル・カップ第26戦
【結果】 1,207km×400周=482,800km 出走43台 グリッドmph
1 97 K.ブッシュ フォード・トラス 400周 3:02'37" 5'127.859
2 17 M.ケンセス フォード・トラス 400周 13'127.239
3 16 G.ビッフル フォード・トラス 400周 2'128.309
4 5 K.ブッシュ シボレー・モンテカルロ 400周 7'127.605
5 2 R.ウォレス ダッジ・チャージャー 400周 15'127.161
6 19 J.メイフィールド ダッジ・チャージャー 400周 10'127.292

・優勝スピード:158.628km/h
・最速ラップ:K.ハーベック(シボレー) 2'10'24 128.425mph=206.679km/h

ALMS (ジェネラック500)

●8月21日/ロードアメリカ(USA,WI)/アメリカン・マン・シリーズ第7戦
【結果】 6,515km×72周=469,080km 出走24台 グリッド
1 P1-1 2 E.ビッロ/フ.ビエラ アウディR8 72周 2:45'46'441 4'153'619
2 P1-2 20 C.ダイソン/A.ウエレス ローラEX257-AER 72周 2:45'49'680 3'153'566
3 P1-3 1 J.J.レート/M.ベルナー アウディR8 72周 2:45'50'218 2'153'346
4 GT1-1 4 O.キヤビン/O.ベレック コルベックC6R 71周 2:46'32'160 8'200'382
5 GT1-2 3 R.フェウズ/J.オコネル コルベックC6R 71周 2:46'32'302 9'200'582
6 P2-1 10 J.マカルソン/C.マッカー/ジャクナム クラージュC65-AER 69周 2:46'13'722 6'158'760
9 GT2-1 31 M.ビーターセン/P.ロング/J.ベルクマイスター ボルシェ911GT3RSR 69周 2:46'53'978 17'208'487

・優勝スピード:169.778km/h
・最速ラップ:E.ビッロ(アウディ) 1'54'596 204.715km/h 10周目
・PP:J.ウーバー(ローラEX257-AER) 1'53'042

ALMS (グランプリ・オブ・モスポート)

●9月4日/モスポート(CDN)/アメリカン・マン・シリーズ第8戦
【結果】 3,957km×127周=502,539km 出走22台 グリッド
1 P1-1 16 J.ウーバー/B.ライオンローラEX257-AER 127周 2:31'04'796 2'107'883
2 P1-2 1 J.J.レート/M.ベルナー アウディR8 127周 2:31'08'421 3'107'989
3 P1-3 2 E.ビッロ/フ.ビエラ アウディR8 126周 2:31'22'685 4'108'165
4 P1-4 20 C.ダイソン/A.ウエレス ローラEX257-AER 125周 2:32'15'352 1'107'682
5 P2-1 37 C.フィールド/L.ハリディ/J.フィールド

ローラB0540-AER 120周 2:31'55'668 5'110'355
O.キヤビン/O.ベレック
コルベックC6R 119周 2:31'58'014 9'113'765
13 GT2-1 31 M.ビーターセン/P.ロング/J.ベルクマイスター
ボルシェ911GT3RSR 110周 ノイール 15'118'446

・優勝スピード:199.579km/h
・最速ラップ:B.ライオンローラ(ローラ) 1'08'596 207.668km/h 79周目
・チャンピオン・レーシングのオーディ、デザイン・レーシングのローラ・AER、各2台ずつの争いが今回も演じられるが、歴史あるモスポートにて後者が今季2勝目を達成。

グランダム (コムUSA 200)

●8月12日/ワトキンスグリーン(USA,NY)/グランダム・ロレックス・スポーツカー・シリーズ第10戦
【結果】 3,943km×75周=295,725km 出走45台 グリッド
1 DP-1 10 W.テイラー/M.アンジェレリ
ライラー・ボンティアック 75周 2:00'06'194 5'109'085
2 DP-2 99 B.スタリングス/A.ガニー
ライラー・ボンティアック 75周 21'111'771
3 DP-3 66 J.ベルクマイスター/C.フィッパルディ
ライラー・ボンティアック 75周 21'108'523
4 DP-4 01 L.ディアス/S.ブルエト
ライラー・レクサス 75周 4'108'901
5 DP-5 4 E.フォーバス/ロビンソン/B.ライフインガー
クロフォード・ボンティアック 75周 17'110'798
6 DP-6 2 M.デュノ/J.マラス
クロフォード・ボンティアック 75周 19'111'719
19 GT-1 84 P.エドワーズ/J.マグヌッセン
ボンティアックGTO.R 72周 27'116'114

・優勝スピード:147.735km/h
・最速ラップ:M.アンジェレリ(ライラー) 1'09'189 205.160km/h 62周目
・PP:F.ゴリン/M.ソビビ(ドラゴン・フォード) 1'08'409

グランダム (EMCOギアーズ・クラシック)

●8月27日/ミッドハイオ(USA,OH)/グランダム・ロレックス・スポーツカー・シリーズ第11戦
【結果】 3,634km×94周=341,596km 出走44台 グリッド
1 DP-1 4 E.フォーバス/ロビンソン/B.ライフインガー
クロフォード・ボンティアック 94周 2:46'17'084 6'122'068
2 DP-2 01 L.ディアス/S.ブルエト
ライラー・レクサス 94周 2'120'474
3 DP-3 10 W.テイラー/M.アンジェレリ
ライラー・ボンティアック 94周 11'122'375
4 DP-4 19 M.マクドウェル/M.キドレイ
ライラー・BMW 94周 3'120'878
5 DP-5 66 J.ベルクマイスター/M.バビス
ライラー・ボンティアック 94周 4'121'345
6 DP-6 67 T.クローン/N.コンソ
ライラー・ボンティアック 94周 15'123'937
18 GT-1 21 K.コリンズ/R.J.バレンタイン/T.ミルナー
BMW M3 91周 24'128'572

・優勝スピード:123.257km/h
・最速ラップ:M.アンジェレリ(ライラー) 1'21'525 180.471km/h 67周目
・PP:A.ガニー/B.スタリングス(ライラー) 1'20'395

グランダム (レースチケット・コム250)

●9月9日/フェニックス(USA,AZ)/グランダム・ロレックス・スポーツカー・シリーズ第12戦
【結果】 DP車のみ 2,430km×146周=354,780km 出走20台 グリッド
1 66 J.ベルクマイスター/C.フィッパルディ
ライラー・ボンティアック 146周 6:58'168
2 10 W.テイラー/M.アンジェレリ
ライラー・ボンティアック 146周 5:58'118
3 4 E.フォーバス/ロビンソン/B.ライフインガー
クロフォード・ボンティアック 146周 12:59'239
4 02 C.ワグナー/S.ヨハンソン
ライラー・レクサス 146周 8:58'243
5 6 M.ボウスキー/O.ネグリ
ライラー・ボンティアック 145周 2:57'640
6 19 M.マクドウェル/M.キドレイ
ライラー・BMW 145周 7:58'221

・最速ラップ:B.ライフインガー(クロフォード) 58'353 149.915km/h 114周目
・PP:T.ボウチャー/R.クレーナズ(ドラゴン・ボンティアック) 57'540
・今回は別として開催されたGTクラッシュは注目ポイントGTO.R(ボル・エドワーズ/ゼン・マグヌッセン)がワトキンスグリーンに次いで2勝目。

トヨタAt (ボスホカー・コム・グランプリ・オブ・ロード・アメリカ ALMS第7戦)

●8月21日/ロードアメリカ(USA,WI)/チャンプカー・トヨタ・アトランティック選手権第11戦
【結果】 6,515km×17周=110,755km 出走15台 グリッド
1 6 T.ケースメツ スウィフトトヨタ 17周 35'12'283 1'201'747
2 12 K.レジェ スウィフトトヨタ 17周 35'14'831 5'202'871
3 7 D.マルティネス スウィフトトヨタ 17周 35'28'621 6'203'131
4 10 A.アンサーIII スウィフトトヨタ 17周 35'36'938 9'203'606
5 24 K.ケラー スウィフトトヨタ 17周 35'37'993 13'204'852
6 11 C.ツウォルスマン スウィフトトヨタ 17周 35'38'695 7'203'183

・優勝スピード:188.750km/h
・最速ラップ:T.ケースメツ(スウィフト) 2'02'799 191.109km/h 13周目

トヨタAt (モルゾン・インディ・モントリオール チャンプカー第10戦)

●8月28日/モントリオール(CDN)/チャンプカー・トヨタ・アトランティック選手権第12戦(最終戦)
【結果】 4,360km×25周=109,000km 出走13台 グリッド
1 3 A.ベセト スウィフトトヨタ 25周 40'47'532 3'135'690
2 6 T.ケースメツ スウィフトトヨタ 25周 40'48'087 2'135'277
3 7 D.マルティネス スウィフトトヨタ 25周 40'50'870 1'135'084
4 12 K.レジェ スウィフトトヨタ 25周 41'03'411 4'135'970
5 10 A.アンサーIII スウィフトトヨタ 25周 41'17'044 6'136'480
6 11 C.ツウォルスマン スウィフトトヨタ 25周 41'33'666 5'136'239

・優勝スピード:160.314km/h
・最速ラップ:D.マルティネス(スウィフト) 1'35'648 164.198km/h 25周目
・最終ランキング:1位C.ツウォルスマン306点、2位T.ケースメツ289点、3位K.レジェ267点、4位A.ベセト267点、5位D.マルティネス238点、6位A.ワース234点。

Race Result

Compilation/Ring Archives

OVERSEAS EVENT

GP2 (F1第14戦トルコGP)

●8月20~21日/イスタンブールパーク(TR)/GP2シリーズ第9戦

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 20 laps and a grid list.

・優勝スピード:176.974km/h

・最速ラップ:S.スピード(ダラーラ) 1'38"288 195.515km/h 34周目

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 21 laps and a grid list.

・優勝スピード:167.862km/h

・最速ラップ:O.ブラ(ダラーラ) 1'41"209 189.872km/h 23周目

・レース1はスタート直後のニコラ・ヤニ大破によるセーフティカー出動。レース2はウエイトコンディションでのタイヤ交換等で混乱するも、アレクサンダー・プレマー(ART)とヘイキ・コバライネン(Aーデン)が1勝ずつを挙げる。

GP2 (F1第15戦イタリアGP)

●9月3~4日/モンファロ/GP2シリーズ第10戦

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 3 days and a grid list.

・優勝スピード:205.933km/h

・最速ラップ:N.ロスベルグ(ダラーラ) 1'36"315 216.527km/h

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 4 days and a grid list.

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 10-19 laps.

・優勝スピード:204.500km/h

・最速ラップ:N.ロスベルグ(ダラーラ) 1'35"881 217.507km/h

・コバライネンとヤニが1勝ずつ手伸ばすが、両レースとも僅差で2位のニコ・ロスベルグ(ART)がポイント争いでは95点となりコバライネン99点に肉薄してきた。

GP2 (F1第16戦ベルギーGP)

●9月10~11日/スパンフランクス(日)/GP2シリーズ第11戦

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 10 days and a grid list.

・優勝スピード:159.521km/h

・最速ラップ:A.プレマー(ダラーラ) 2'07"563 196.872km/h 3周目

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 11 days and a grid list.

・優勝スピード:159.297km/h

・最速ラップ:A.キヤロル(ダラーラ) 2'14"936 186.115km/h 7周目

・両レースは波乱のレース。予選は今回からデュランゴに移籍したジャンマリア・ブルーニがトップ。レース1はプレマーに追突しながらもネルソン・ピケ JrがGP2初勝利。ただし彼はレース2のグリッド10位でスタートとなる。そのレース2は雨がひどくなった10周目のオールウェットで多重事故が発生。吉本とヤニが大破し、赤旗中止となる。ポイントはハーフポイント。ロスベルグ(102.5点)がコバライネン(99点)を逆転し、残るはバーレーンのみ。

WSR

●9月11日/ドニントンパーク(GB)/ワールド・シリーズbyルノー-第7戦

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 1 day and a grid list.

・優勝スピード:173.611km/h

・最速ラップ:T.ゴメンディ(ダラーラ) 1'18"04 183.420km/h

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 2 days and a grid list.

・優勝スピード:158.759km/h

・最速ラップ:F.ボルトイロ(ダラーラ) 1'18"42 184.637km/h

・スペインの若手アドリアン・パレスとドイツのマルクス・ビッケルネックが1勝ずつ。福田良はレース1が予選14位とリタイア。レース2が予選14位と決勝14位。

イタリアF3000

●8月28日/ラウジッパリング(D)/3000プロシリーズ第6戦

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 1 day and a grid list.

・優勝スピード:169.967km/h

・最速ラップ:R.カー(ローラ) 1'34"877 172.037km/h 3周目

LMES (ADAC1000kmレンセン)

●9月4日/ニュルブルクリンク(D)/ルマン・エンデュランス・シリーズ第4戦

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 1 day and a grid list.

・優勝スピード:164.731km/h

・最速ラップ:下田 圭成(ザイテック) 1'46"042 174.395km/h

・下田圭成の独り舞台。ポールタイム樹立後、マシンのエアボックスチェックに引っ掛かり最後尾スタートとなり、レース序盤のイエロー下での追い越しによりストップ&ゴーペナルティを受けるも、20歳のイギリス人トム・チルトンとともに猛追に転じ、6時間レースも残り7周というところで、下田はアラン・マクニッシュ(アウディ)から首位の座を奪い取り、10秒差の勝利を収む。

FIA-GT

●8月28日/オッシャーレーベン(D)/FIA-GT選手権第7戦

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 1 day and a grid list.

・優勝スピード:149.223km/h

・最速ラップ:M.ヘセマンズ(シボレー) 1'24"837 155.607km/h

・PP:M.バルテルス/T.シャイダー(マセラティMC12) 1'22"991

・2年連続から見届けられていたフアビオ・パビニ/トマス・ピアジがマセラティを駆って久々の勝利。

DTM

●8月28日/ザンドフォルト(NL)/DTM第8戦

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 1 day and a grid list.

・優勝スピード:150.074km/h

・最速ラップ:G.バフェット(メルセデス) 1'34"785 163.583km/h 9周目

・PP:B.シュナイター(メルセデスCクラス) 1'32"730

・ドライバーバフェットが12秒の大差を付けて快勝。ポイント争いでもマティアス・エクストロムを1点差で逆転して首位に。

WTCC

●8月28日/オッシャーレーベン(D)/FIAツーリングカー選手権第7戦

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 1 day and a grid list.

・優勝スピード:139.409km/h

・最速ラップ:J.ミューラー(BMW) 1'34"063 160.344km/h 11周目

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 1 day and a grid list.

・優勝スピード:140.023km/h

Race Result

OVERSEAS EVENT

インフィニティ・プロ (ハイクス・ビーク100 IRL第13戦)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 24 drivers in the Infiniti Pro (Hixs Peak 100) race.

インフィニティ・プロ (ノノマ100 IRL第14戦)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 24 drivers in the Infiniti Pro (Nonoma 100) race.

インフィニティ・プロ (シカゴランド100 IRL第15戦)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 24 drivers in the Infiniti Pro (Chicago Land 100) race.

APRC (マレーシア・ラリー)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for 5 drivers in the APRC (Malaysia Rally) race.

DOMESTIC EVENT

鈴鹿1000km (第34回インターナショナルポッカ1000km)

Large table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Contains results for the Suzuka 1000km race, including 100 drivers.

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Contains results for drivers 25-32 in the Suzuka 1000km race.

優勝スピード:153.18km/h
最速ラップ:R.ファーマン(ホンダ) 1'57'926 177.27km/h 4周目
ペナルティ:No.70はドライブスルー.

S耐 (スーパー耐久岡山400km)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Contains results for the S耐久 (Super Endurance) race, including 100 drivers.

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Contains results for drivers 3-10 in the Suzuka 1000km race.

優勝スピード:132.458km/h
最速ラップ:田中 哲也(ポルシェ) 1'37'552 136.653km/h 2周目
ペナルティ:No.54は再乗車の結果エアフィルターボックス規定違反により失格.

Fトヨタ (筑波チャレンジカップ)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes results for the F Toyota (Tsukuba Challenge Cup) race.

ジムカーナ (OSCCスーパーサラローム IN SUZUKA)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Contains results for the Jimkarna (OSCC Super Saloom) race.

ダートトライアル (ダートスプリング IN 門前)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Contains results for the Dirt Trial (Dart Spring) race.

※Race Reportは9月11日終了時点のイベントを掲載しています。

event calendar

2005年開催イベント日程 & ウイナー一覧

世界選手権

F1世界選手権(全19戦中16戦終了)

Rd.1	3/6	オーストラリアGP	G.フィジケラ(ルノー)
Rd.2	3/20	マレーシアGP	F.アロンソ(ルノー)
Rd.3	4/3	バレーンGP	F.アロンソ(ルノー)
Rd.4	4/24	サンマリノGP	F.アロンソ(ルノー)
Rd.5	5/8	スペインGP	K.ライコネン(マクラーレン)
Rd.6	5/22	モナコGP	K.ライコネン(マクラーレン)
Rd.7	5/29	ヨーロッパGP	F.アロンソ(ルノー)
Rd.8	6/12	カナダGP	K.ライコネン(マクラーレン)
Rd.9	6/19	アメリカGP	M.シューマッハー(フェラーリ)
Rd.10	7/3	フランスGP	F.アロンソ(ルノー)
Rd.11	7/10	イギリスGP	J.P.モンターニャ(マクラーレン)
Rd.12	7/24	ドイツGP	F.アロンソ(ルノー)
Rd.13	7/31	ハンガリーGP	K.ライコネン(マクラーレン)
Rd.14	8/21	トルコGP	K.ライコネン(マクラーレン)
Rd.15	9/4	イタリアGP	J.P.モンターニャ(マクラーレン)
Rd.16	9/11	ベルギーGP	K.ライコネン(マクラーレン)
Rd.17	9/25	ブラジルGP	インテルラゴス
Rd.18	10/9	日本GP	鈴鹿
Rd.19	10/16	中国GP	上海

世界ラリー選手権(全16戦中12戦終了)

Rd.1	1/20~23	モンテカルロ	
S.ロウフ/D.エレナ	(シトロエン・クサラWRC)		
Rd.2	2/10~13	スウェーデン	
P.ソルベルグ/P.ミルズ	(スバル・インプレッサWRC2004)		
Rd.3	3/10~13	メキシコ	
P.ソルベルグ/P.ミルズ	(スバル・インプレッサWRC2005)		
Rd.4	4/7~10	ニュージーランド	
S.ロウフ/D.エレナ	(シトロエン・クサラWRC)		
Rd.5	4/28~5/1	サウジアラビア	
S.ロウフ/D.エレナ	(シトロエン・クサラWRC)		
Rd.6	5/12~15	キプロス	
S.ロウフ/D.エレナ	(シトロエン・クサラWRC)		
Rd.7	6/2~5	ターキー	
S.ロウフ/D.エレナ	(シトロエン・クサラWRC)		
Rd.8	6/23~26	アクロポリス	
S.ロウフ/D.エレナ	(シトロエン・クサラWRC)		
Rd.9	7/14~17	アルゼンティナ	
S.ロウフ/D.エレナ	(シトロエン・クサラWRC)		
Rd.10	8/4~7	フィンランド	
M.グロンホルム/T.ラウティアイネン	(プジョー307WRC)		
Rd.11	8/25~28	ドイチェラント	
S.ロウフ/D.エレナ	(シトロエン・クサラWRC)		
Rd.12	9/15~18	グレートブリテン	
P.ソルベルグ/P.ミルズ	(スバル・インプレッサWRC2005)		
Rd.13	9/29~10/2	ジャパン	日本
Rd.14	10/20~23	ツール・ド・コルス	フランス
Rd.15	10/27~30	カタール	カタール
Rd.16	11/10~13	オーストラリア	オーストラリア

プロダクションカー世界ラリー選手権(全8戦中6戦終了)

Rd.1	2/10~13	スウェーデン	
新井敏弘/T.サーカム	(スバル・インプレッサWRX STI)		
Rd.2	4/7~10	ニュージーランド	
X.ホンス/O.ジュリア	(三菱ランサーエボリューション)		
Rd.3	5/12~15	キプロス	
B.ティラバッシュ/M.バウム	(スバル・インプレッサWRX STI)		
Rd.4	6/2~5	ターキー	
新井敏弘/T.サーカム	(スバル・インプレッサWRX STI)		
Rd.5	7/14~17	アルゼンティナ	
N.アルティヤン/C.バスターン	(スバル・インプレッサWRX STI)		
Rd.6	9/15~18	グレートブリテン	
N.アルティヤン/C.バスターン	(スバル・インプレッサWRX STI)		
Rd.7	9/29~10/2	ジャパン	日本
Rd.8	11/10~13	オーストラリア	オーストラリア

世界ツーリングカー選手権(全20戦中12戦終了)

Rd.1	4/10	モンツァ	D.ミューラー(BMW 320i)
Rd.2	4/10	モンツァ	J.トンプソン(アルファロメオ156)
Rd.3	5/1	マニクール	J.ミューラー(BMW 320i)
Rd.4	5/1	マニクール	J.ミューラー(BMW 320i)
Rd.5	5/15	シルバーストン	G.タルキーニ(アルファロメオ156)
Rd.6	5/15	シルバーストン	R.リバル(セアトトレド キュブラ)
Rd.7	5/29	イモラ	F.ジョバナルディ(アルファロメオ156)
Rd.8	5/29	イモラ	D.ミューラー(BMW 320i)
Rd.9	6/26	フェブラ	F.ジョバナルディ(アルファロメオ156)
Rd.10	6/26	フェブラ	P.ターティング(セアトトレド キュブラ)
Rd.11	7/30	メルセデス	D.ミューラー(BMW 320i)
Rd.12	7/30	メルセデス	F.ジョバナルディ(アルファロメオ156)
Rd.13	8/28	ワグネル	A.プリオール(BMW 320i)
Rd.14	8/28	ワグネル	A.ザナルディ(BMW 320i)
Rd.15	9/18	イスタンブール	F.ジョバナルディ(アルファロメオ156)
Rd.16	9/18	イスタンブール	G.タルキーニ(アルファロメオ156)
Rd.17	10/2	バレンシア	スペイン
Rd.18	10/2	マカオ	中国

その他主要イベント

1/1~16	ダカールラリー	
S.ベテランセル	(三菱パジェロエボリューション)	
6/18~19	ル・マン24時間	
J.J.レート/M.ベルナー	(トヨタクリスタル)	
11/20	マカオグランプリ	中国

ヨーロッパ

GP2(全23戦中21戦終了)

Rd.1	4/23	イモラ	H.コバライネン(ダラー・ルノー)
Rd.2	4/24	イモラ	A.キヤロル(ダラー・ルノー)
Rd.3	5/7	バレンシア	G.フルーニ(ダラー・ルノー)
Rd.4	5/8	バレンシア	J.ロベス(ダラー・ルノー)
Rd.5	5/21	モンテカルロ	A.キヤロル(ダラー・ルノー)
Rd.6	5/28	ニルブルグ	H.コバライネン(ダラー・ルノー)
Rd.7	5/29	ニルブルグ	C.ビッチャー(ダラー・ルノー)
Rd.8	7/2	マニクール	H.コバライネン(ダラー・ルノー)
Rd.9	7/3	マニクール	N.ロスベルグ(ダラー・ルノー)
Rd.10	7/9	シルバーストン	N.ロスベルグ(ダラー・ルノー)
Rd.11	7/10	シルバーストン	O.アラ(ダラー・ルノー)
Rd.12	7/23	ホッケンハイム	N.ロスベルグ(ダラー・ルノー)
Rd.13	7/24	ホッケンハイム	O.アラ(ダラー・ルノー)
Rd.14	7/30	ブダペスト	N.ヤニ(ダラー・ルノー)
Rd.15	7/31	ブダペスト	A.アレマ(ダラー・ルノー)
Rd.16	8/20	イスタンブール	A.アレマ(ダラー・ルノー)
Rd.17	8/21	イスタンブール	H.コバライネン(ダラー・ルノー)
Rd.18	9/3	モンツァ	H.コバライネン(ダラー・ルノー)
Rd.19	9/4	モンツァ	N.ヤニ(ダラー・ルノー)
Rd.20	9/10	スバフランコルシオン	N.ビケル(ダラー・ルノー)
Rd.21	9/11	スバフランコルシオン	A.キヤロル(ダラー・ルノー)
Rd.22	9/30,10/2	バレーン	バレーン

ワールド・シリーズ・バイ・ルノー(全17戦中13戦終了)

Rd.1	5/1	ゾルター	R.クビカ(ダラー・ルノー)
Rd.2	5/1	ゾルター	E.トコチエロ(ダラー・ルノー)
Rd.3	5/22	モンテカルロ	C.モンターニャ(ダラー・ルノー)
Rd.4	6/4	バレンシア	F.ホルティ(ダラー・ルノー)
Rd.5	6/5	バレンシア	T.コメンティ(ダラー・ルノー)
Rd.6	7/10	ル・マン	M.ビナルホック(ダラー・ルノー)
Rd.7	7/10	ル・マン	W.ハバー(ダラー・ルノー)
Rd.8	7/17	ヒルバオ	R.クビカ(ダラー・ルノー)
Rd.9	7/17	ヒルバオ	W.ハバー(ダラー・ルノー)
Rd.10	8/7	ワグネル	R.クビカ(ダラー・ルノー)
Rd.11	8/7	ワグネル	R.クビカ(ダラー・ルノー)
Rd.12	9/11	ドントバーク	A.パレス(ダラー・ルノー)
Rd.13	9/11	ドントバーク	M.ビナルホック(ダラー・ルノー)
Rd.14	10/2	エストリル	ポルトガル
Rd.15	10/23	モンツァ	イタリア

FIA GT選手権(全11戦中8戦終了)

Rd.1	4/10	モンツァ	
P.ラミー/G.ガデル	(フェラーリ550マラネロ)		
Rd.2	5/1	マニクール	
A.ヘルトリニ/K.ベンドリ	(マセラティMC12 GT1)		
Rd.3	5/15	シルバーストン	
P.コックス/P.ラミー	(アストン・マーチンDBR9)		
Rd.4	5/29	イモラ	
B.ロンギン/A.グムン	(マセラティMC12)		
Rd.5	6/26	トルノ	
P.ラミー/G.ガデル	(フェラーリ550マラネロ)		
Rd.6	7/31	スバフランコルシオン	
E.バン・デル・メル	(マセラティMC12)		
Rd.7	8/28	オックスレーベン	
F.バビニョ/T.ピアジ	(マセラティMC12)		
Rd.8	9/18	イスタンブール	
M.バルテルス/T.シャイダー	(マセラティMC12)		
Rd.9	10/23	珠海	中国
Rd.10	11/18	ドバイ	UAE
Rd.11	11/25	バレーン	バレーン

ドイツ・ツーリングカー・マスターズ(全11戦中9戦終了)

Rd.1	4/17	ホッケンハイム	J.フレジ(メルセデスベンツ)
Rd.2	5/1	ラウジッツ	G.ワグネル(メルセデスベンツ)
Rd.3	5/15	スバフランコルシオン	M.ワグネル(メルセデスベンツ)
Rd.4	6/5	フルノ	M.エクストロム(アウディ)
Rd.5	6/26	オックスレーベン	G.ワグネル(メルセデスベンツ)
Rd.6	7/17	ノリスリンク	G.ワグネル(メルセデスベンツ)
Rd.7	8/7	ニュルブルクリンク	M.エクストロム(アウディ)
Rd.8	8/28	ザントワールト	G.ワグネル(メルセデスベンツ)
Rd.9	9/18	アビニオン	M.エクストロム(アウディ)
Rd.10	10/2	イスタンブール	トルコ
Rd.11	10/23	ホッケンハイム	ドイツ

F3ユーロシリーズ(全20戦中18戦終了)

Rd.1	4/16	ホッケンハイム	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.2	4/17	ホッケンハイム	J.ロスター(ダラー・ルノー)
Rd.3	5/7	ホー	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.4	5/8	ホー	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.5	5/14	スバフランコルシオン	M.ワグネル(ダラー・ルノー)
Rd.6	5/15	スバフランコルシオン	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.7	5/20	モンテカルロ	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.8	5/21	モンテカルロ	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.9	6/25	オックスレーベン	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.10	6/26	オックスレーベン	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.11	7/16	ノリスリンク	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.12	7/17	ノリスリンク	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.13	8/6	ニュルブルクリンク	M.ワグネル(ダラー・ルノー)
Rd.14	8/7	ニュルブルクリンク	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.15	8/27	ザントワールト	G.モロ(ダラー・ルノー)
Rd.16	8/28	ザントワールト	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.17	9/17	ラウジッツ	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.18	9/18	ラウジッツ	L.ニルソン(ダラー・ルノー)
Rd.19	10/22~23	ホッケンハイム	ドイツ

アメリカ

IRLインディカー・シリーズ(全17戦中15戦終了)

Rd.1	3/6	ホームステッド	D.ケルソン(ダラー・ルノー)
Rd.2	3/19	フェニックス	S.コウツェル(ダラー・ルノー)
Rd.3	4/3	セントペーターズバーグ	D.ケルソン(ダラー・ルノー)
Rd.4	4/30	モーター	D.ケルソン(ダラー・ルノー)
Rd.5	5/29	インディアナポリス	D.ケルソン(ダラー・ルノー)
Rd.6	6/11	テキサス	T.カナーン(ダラー・ルノー)
Rd.7	6/25	リッチモンド	H.カズン(ダラー・ルノー)
Rd.8	7/3	カンザス	T.カナーン(ダラー・ルノー)
Rd.9	7/16	ナッシュビル	D.ケルソン(ダラー・ルノー)
Rd.10	7/24	ミルウォーキー	S.コウツェル(ダラー・ルノー)
Rd.11	7/31	ミシガン	B.ハート(ダラー・ルノー)
Rd.12	8/14	ケンタッキー	S.シャープ(ダラー・ルノー)
Rd.13	8/21	ハイクスビーク	D.ケルソン(ダラー・ルノー)
Rd.14	8/28	ソノマ	T.カナーン(ダラー・ルノー)
Rd.15	9/11	シカゴランド	D.ケルソン(ダラー・ルノー)
Rd.16	9/25	ワトキンスグレン	ニュージャージー
Rd.17	10/16	フォンタナ	カリフォルニア

チャンプカー・ワールドシリーズ(全14戦中10戦終了)

Rd.1	4/10	ロングビーチ	S.ボータイ(ローラ・フォード)
Rd.2	5/22	モンテレイ	B.ジャンイ(ローラ・フォード)
Rd.3	6/4	ミルウォーキー	P.トラーシー(ローラ・フォード)
Rd.4	6/19	ボートランド	C.ダマタ(ローラ・フォード)
Rd.5	6/26	クリブランド	P.トラーシー(ローラ・フォード)
Rd.6	7/10	トロント	J.ウイリス(ローラ・フォード)
Rd.7	7/17	エドモントン	S.ボータイ(ローラ・フォード)
Rd.8	7/31	サンノゼ	S.ボータイ(ローラ・フォード)
Rd.9	8/14	デトロイト	S.ボータイ(ローラ・フォード)
Rd.10	8/28	モントリオール	O.セルビア(ローラ・フォード)
Rd.11	9/24	ラスベガス	ネバダ
Rd.12	10/16	アンサン	韓国
Rd.13	10/23	ゴールドコースト	オーストラリア
Rd.14	11/6	メキシコシティ	メキシコ

アメリカン・マン・シリーズ(全10戦中8戦終了)

Rd.1	3/19	セプリング	
J.J.レート/M.ベルナー	(トヨタクリスタル)		
Rd.2	4/17	ロードアトランタ	
J.J.レート/M.ベルナー	(トヨタクリスタル)		
Rd.3	5/22	マイノリティ	
J.ウィーバー/B.ライツンガー	(ローラEX257・AER)		
Rd.4	7/4	ライムロックパーク	
J.J.レート/M.ベルナー	(トヨタクリスタル)		
Rd.5	7/17	ソノマ	
E.ヒッロフ/F.ヒエラ	(アウディR8)		
Rd.6	7/31	ボートランド	
E.ヒッロフ/F.ヒエラ	(アウディR8)		
Rd.7	8/21	ロードアメリカ	
E.ヒッロフ/F.ヒエラ	(アウディR8)		
Rd.8	9/4	モスポート	
J.ウィーバー/B.ライツンガー	(ローラEX257・AER)		
Rd.9	10/1	ロードアトランタ	ジョージア
Rd.10	10/16	ラグナセカ	カリフォルニア

NASCARネクステル・カップ(全36戦中27戦終了)

Rd.1	2/20	デイトナ500	J.ゴードン(シボレー)
Rd.2	2/27	フォンタナ	G.ビッフル(フォード)
Rd.3	3/13	ラスベガス	J.ジョンソン(シボレー)
Rd.4	3/20	アトランタ	C.エドワーズ(フォード)
Rd.5	4/3	プリストル	K.ハービック(シボレー)
Rd.6	4/10	マーティンズビル	J.ゴードン(シボレー)
Rd.7	4/17	テキサス	G.ビッフル(フォード)
Rd.8	4/23	フェニックス	K.ブッシュ(フォード)
Rd.9	5/1	タラヒガ	J.ゴードン(シボレー)
Rd.10	5/7	ダートリントン	G.ビッフル(フォード)
Rd.11	5/14	リッチモンド	K.カーン(ダッジ)
Rd.12	5/29	ロウズ	J.ジョンソン(シボレー)
Rd.13	6/5	ドーバー	G.ビッフル(フォード)
Rd.14	6/12	ボクノ	C.エドワーズ(フォード)
Rd.15	6/19	ミシガン	G.ビッフル(フォード)
Rd.16	6/26	ソノマ	T.シュワート(シボレー)
Rd.17	7/2	デイトナ	T.シュワート(シボレー)
Rd.18	7/10	シカゴランド	D.アンハート(シボレー)
Rd.19	7/17	ルードン	T.シュワート(シボレー)
Rd.20	7/24	ボクノ	K.ブッシュ(フォード)
Rd.21	8/7	インディアナポリス	T.シュワート(シボレー)
Rd.22	8/14	ワトキンスグレン	T.シュワート(シボレー)
Rd.23	8/21	ミシガン	J.メイフィールド(ダッジ)
Rd.24	8/27	プリストル	M.ケネシー(フォード)
Rd.25	9/4	フォンタナ	Ky.ブッシュ(シボレー)
Rd.26	9/10	リッチモンド	K.ブッシュ(フォード)
Rd.27	9/18	ルードン	R.ニューマン(ダッジ)
Rd.28	9/25	ドーバー	デラウェア
Rd.29	10/2	タラヒガ	アラバマ
Rd.30	10/9	カンザス	カンザス
Rd.31	10/15	ロウズ	ノースカロライナ
Rd.32	10/23	マーティンズビル	バージニア
Rd.33	10/30	アトランタ	ジョージア
Rd.34	11/6	テキサス	テキサス
Rd.35	11/13	フェニックス	アリゾナ
Rd.36	11/20	ホームステッド	フロリダ

アジア

アジア・パシフィック・ラリー選手権(全8戦中6戦終了)

Rd.1	4/22~24	キャンベラ	
C.クローカー/D.モスカット	(スバル・インプレッサWRX)		
Rd.2	5/20~22	ニューカレドニア	
J.バリマキ/J.カリオリホ	(三菱ランサーエボリューション)		
Rd.3	6/17~19	ロルバ	
新井敏弘/T.サーカム	(スバル・インプレッサWRX)		
Rd.4	7/22~24	北海道	
田口勝彦/M.ステイヤー	(三菱ランサーエボリューション)		
Rd.5	8/19~21	マレーシア	
新井敏弘/T.サーカム	(スバル・インプレッサWRX)		
Rd.6	9/9~11	インドネシア	
J.バリマキ/J.カリオリホ	(三菱ランサーエボリューション)		
Rd.7	10/21~23	タイランド	タイ
Rd.8	11/25~27	チャイナ	中国

日本

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン(全9戦中7戦終了)

Rd.1	4/3	ツインリンクもてぎ	R.リアン(ローラ・無限)
Rd.2	4/17	鈴鹿サーキット	井出有治(ローラ・無限)
Rd.3	5/15	スノーランドSUGO	本山哲(ローラ・無限)
Rd.4	6/5	富士スピードウェイ	



三栄書房

F1、WRC、Fニッポン、SUPER GTを中心に
世界中のモータースポーツシーンで
起こったさまざまな出来事を伝える
レーシングオン・ニュースページ

WRC

ラリーGBのアクシデントで マイケル・パークが死去

Photo:Zumi Hironaka

WRC第12戦ウェールズ・ラリーGBのレグ3、この日2本目のSS15のスタート直後、マルコ・マルティンがドライブするプジョー307 WRCがクラッシュし、コ・ドライバーのマイケル・パークが帰らぬ人となった。現場は緩やかな左コーナーで、マシンはコースアウトして助手席側から木に激突した。この事故により3番手を走っていたチームメイトのマーカス・グロンホルムはすぐにこのラリーから撤退を表明、主催者はSS15以降の競技を中止し、セレモニアルフィニッシュおよびイ



前日撮影されたマイケル・パーク。ご冥福を祈ります。

ベント後の記者会見も行なわな
いと発表した。
グロンホルムは各マニファ
クトプを走行していたセバスチ
ャン・ロウフが優勝するとロウ
プのチャンピオンが決定するは
ずだったが、このような形で
タイトル決定を良しとしなかつ
たシトロエンのディレクター、
ギ・フレランは各マニファク
クチャラーの同意のうえ、グロ
ンホルムが3位につけていた時
点での結果を最終結果にするよ
う嘆願書を提出したが、ステュ
ワードはこれを却下。そこでロ
ウフは最終タイムコントロール
に故意に早着して2分のペナル
ティを受け、優勝ベター・ソル
ベルグ、2位フランソワ・デュ
バル、3位セバスチャン・ロウ
プという結果になった。
マイケル・パークは「ヒーロー」
の愛称で親しまれたイギリス人
で、2000年にマルティンと
コンビを組んで以来、ともにス
バル、フォード、プジョーとワ
イクスを渡り歩き、これまでに
優勝4回。享年39歳。合掌。

F3

F3の苦勞人オリベイヤが 7年目のチャンピオンを獲得

Text:Tomonori Taguchi Photos:Masahide Kamio



「今年は絶対に勝つ」という公約を果たしたJ.P.

すでにチームタイトルとエン
ジンチューナータイトルをトム
ス陣営が獲得、残るはドライバ
ーズタイトルのみとなっていた
今季の全日本F3選手権。その
第17/18戦が9月10/11日にM
INEサーキットで行なわれ、
トムスのジョアオ・パオロ・デ
・オリベイヤが第17戦で3位表
彰台を獲得し、見事今季のチャ
ンピオンの座を手中にした。
第17戦を迎えた段階で、すで
にチャンピオンの可能性はトム
スのふたり、オリベイヤと中嶋
一貴に絞られていたが、ポイン
ト差は56と大きく、中嶋が残
り4戦を全勝したとしても、2位
に一度入りさえすればオリベ
イヤが自力で王座を勝ち獲るとい
うオリベイヤ有利の状況だった。
その第17戦、オリベイヤはポ
ールを獲得。一方の中嶋も予選
2位と、チャンピオンを争うふ
たりがフロントロウに並んだが、
決勝のスタートでは中嶋が先行
ホイールスピンで出遅れたオリ
ベイヤは武藤英紀にもかわされ
3番手に。そのままのオーダー
ではタイトル決定は持ち越しと
なるはずだったが、なんと4周
目あたりから降り始めた雨が急
に強さを増し、1コーナー付近
では瞬く間に路面がウエットに。



18戦終了時点で7勝&入賞17回と強さを見せた。

このため6周目に入ったばか
りのトップ集団は、中嶋、武藤、
オリベイヤと相次いでコースア
ウト。万事休すかと思われたが、
オリベイヤは武藤に続いてコー
ス復帰を果たし、結局ジョニー
・リード、武藤に次ぐ3位でレ
ースをフィニッシュ。中嶋は周
回遅れとなりながらレースに復
帰するも、終盤エンジントラブ
ルで力尽き、天候の急変がもた
らした波乱の末に、オリベイヤ
のチャンピオンが決定した。
「チェックカーを受けた瞬間に、
すべてから開放されたような素
晴らしい気分を味わった」とオ
リベイヤ。「自分が3位でタイ
トルが決まるのかどうか分からな
かったので無縁で問い合わせた
が返事が聞き取れず、チェックカ
ー直前にサインボードの「CH
AMPION」の文字を見るま
で状況が分からなかったんだ。
しかし、チャンピオンになっ
ても気は抜かない。残りのレース
もプッシュし続けるよ」と語り、
第18戦ではその言葉どおりの独
走優勝を飾ったオリベイヤ。昨
年はM・T・E・Cから参戦もラン
キング2位に甘んじたブラジリ
アング、一昨年のドイツF3タ
イトルに続いて、全日本F3の
王者という栄冠を勝ち獲った。

F1

バトンがBARに残留決定 どうなる佐藤琢磨の06年!

Photo:Hirosi Kaneko

BARと本田技研工業株式会
社は9月21日にリリースを配信
し、BARの来季のシートがジ
エンソン・バトンとルーベンス
・バリチェロに決定したことを
発表した。一説によればバトン
側がウイリアムズに対して来季
契約に関する違約金33億円を支
払ったことにより、BAR残留
への道を確認させたという。ニ
ック・フライBAR代表は「と
ても刺激的なドライバーライン
ナップ」と評価している。
気になる佐藤琢磨の去就だが、
本田技研工業株式会社の大島裕
志モータースポーツ担当執行役
員は「マシン開発においてもレ
ースにおいても優秀なドライバ
ーのひとり。今後何らかの形で
のチーム残留を期待している」



このアクシデントが痛かった……!?

F1

山本左近がF1デビュー 日本GP第3ドライバーに登録!

Photo:Tao Inahara

フォーミュラ・ニッポンとス
ーパーGTシリーズに参戦中の
山本左近が10月7/9日開催の
F1日本グランプリに、ジョー
ダン・トヨタのサードドライバ
ーとして参戦することが決まっ
た。9月12/13日にシルバース
トンでシート合わせとテスト走
行を行ない、慣熟が完了したと
みなされたことからスーパーラ
イセンスが発給されることは確
定的だ。
山本左近の役割は全曜日の特
別参加ということになるが、
ナレイン・カーティケヤンかテ
ィアゴ・モンテイロに不測の事
態が起こった場合、決勝出場も
あり得ることになる。
スーパーGTではわずか4戦
目で優勝し、フォーミュラ・ニ
ッポンでも優勝まであとわずか
と急成長をみせる左近。このチ
ャンスを活かしてレギュラーシ
ート獲得の道を切り開くのか?
左近の鈴鹿でのF1デビューが
楽しみである。



鈴鹿にビッグウェーブを起こすことができるか?

IRL

ウェルドンのタイトル獲得間近 ワトキンズグレンで決定か？

9月25日、IRL第16戦が今季最後のロードコースであるワトキンズグレンで開催されるが、ここでダン・ウェルドン（AG R）のタイトルが決定することになりそうだ。



フル参戦3年目でタイトルを獲得間近なウェルドン。

在ポイントランキング2位のトニー・カナニン（AG R）に102点差をつける570点を獲得。1レース最大で獲得できるポイントは53点（優勝50点、最多リードラップ3点）なので、ウェルドンはカナニンに対し、1戦を残して54点差をつければ良いことになる。そうなるとうエルドンは初日のプラクティスに出走しさえすれば、自動的に12点以上が加えられるため、例えばカナニンが最大得点を獲得したとしてもふたりのポイント差は61点以上になり、自身初のIRLチャンピオンが決まることになる。また、ダニカ・パトリック（レイホール）のルーキー・オブ・ザ・イヤーもほぼ確定しそうだ。

IRL

R・ブリスコーが大クラッシュ 今季絶望の重傷も命に別状なし

Photo/LAT Photographic

シカゴランド・スピードウェイで開催されたIRL第15戦の20周目、ライアン・ブリスコーとアレックス・バロンの接触がきっかけとなり、ブリスコーのマシンは宙に舞いながらフェンスに激突。マシンは炎を上げながら3分割されるといった事故が



図らずもモノコックの安全性が証明された。

発生した。誰もが最悪の事態を想像したが、幸いモノコックとHANSデバイスに守られたブリスコーの命に別状はなかった。即座にヘリコプターで病院に搬送されたブリスコーは、精密検査の結果、脳震盪と鎖骨2本の骨折、肺の損傷、両腕両足の打撲と診断されて入院。今季残りレースの欠場が決定したとともに、チップ・ガナッシは代役を立てずに2台で参戦することを表明している。

「空に投げ出されたあとのことば覚えていない。アレックスとコウスケが無事だと聞いて安心した」と、病院から仲間を気遣うコメントも発表しているブリスコー。早期回復を祈りたい。

WRC

WRC2006年 暫定カレンダー発表

FIAから2006年のWRC暫定カレンダーが発表された。全16戦は今年と変わりないが、開催時期についてはかなり変更されたイベントもある。カタリニヤとツール・ド・コルスは秋の開催から3月下旬〜4月上旬に移動し、またキプロスとタイキも変更になりそうだ。オーストラリアとニュージーランドはコスト削減の関係で、続けの開催となり、最終戦はGBが務める。正式カレンダーは10月に発表される予定だ。ちなみにラリー・ジャ

2006年WRC暫定カレンダー

Round	開催日	イベント	開催国
1	1月20～22日	モンテカルロ	モナコ
2	2月3～5日	スウェディッシュ	スウェーデン
3	3月3～5日	メキシコ	メキシコ
4	*TBA	カタリニヤ	スペイン
5	4月7～9日	ツール・ド・コルス	フランス
6	4月21～23日	アルゼンチン	アルゼンチン
7	5月5日～7日	サルディニア	イタリア
8	5月19～21日	アクロポリス	ギリシャ
9	8月11～13日	ドイチェラント	ドイツ
10	8月18～20日	フィンランド	フィンランド
11	9月1～3日	ジャパン	日本
12	9月22～24日	キプロス	キプロス
13	10月6～8日	トルコ	トルコ
14	10月27日～29日	オーストラリア	オーストラリア
15	11月10～12日	ニュージーランド	ニュージーランド
16	11月24～26日	グレートブリテン	イギリス

バンは第11戦に予定されており、今年より1カ月早い開催となる。（カタリニヤはラリー・メキシコとツール・ド・コルスの間に開催される予定で、日程は3月31日〜4月2日になる模様）

WRC

ルノー、フィアットが S2000テストを開始

今年3月から南アフリカの国内戦にトヨタとVWのスーパードライバーが出走を開始したのは既報のとおりだが、先日ルノー・ローガンとフィアット・プントのS2000マシンもテストを開始した。ローガンは当初東欧用として計画されていた低価格車で、ルノー傘下のルーマニア企業・ダチア製のS2000バージョンにはメガイアの2リッターエンジンを搭載。8月下旬にフランスでシモン・ジャン・ジョゼフがテストした。一方、フィアットはフランクリン・モーターショーでデビューさせたグラランデ・プントをベースにS2000マシンを開発。ラリー・フィンランド開催中にトリノ近郊でパウロ・アンドレ



8月にフランスでテストしたローガンS2000マシン。

ウッチの手によりテストを行った。両車ともホモロゲーションの取得は来年の1月1日の見込み。その他にもプジョー207やシトロエンC1など、S2000マシンの開発が噂されているメーカーがあり、今後の動向が注目されている。

F1 Nippon

チームインバルが2戦を残して チームタイトルを獲得！

Photo/Toshiyuki Moriyama

8月28日に富士スピードウェイで開催されたフォーミュラ・ニッポン第7戦で、チームインバルが2戦を残してチームタイトルを獲得した。このレースで井出有治が3位に入ったことにより4ポイントを獲得。チームダンディライアンに43ポイント



圧倒的な強さでF1ニッポンを制したチームインバル。

差をつけたことで、タイトルを確定させた。今季はモバイルキャストチームインバルの井出有治とブノワ・トレルイエに加え、アーティン・グレイングチームWithインバルとして本山哲が加入したことにより、層の厚さは群を抜いた。3台チームは上位2台のポイント加算となるが、本山と井出が2勝ずつ、トレルイエも1勝するなど他チームを圧倒した。

一方、ドライバーズタイトルは、トップを走る本山哲と2番手井出の差はわずか4ポイントと接近しているが、第8戦もてぎで本山が優勝し、井出4位以下の条件でゴールすればタイトルが決まる。

A1GP

話題のA1GPいよいよ開幕 日本チームからは福田良が参戦

Photo/A1GP

前号でテストの様をお伝えしたA1GPが、ついにフランスハッチで開幕する。「モータースポーツのワールドカップ」を謳いF1のオフシーズンをピークに転戦するこのシリーズは当初、その知名度の低さから関係者の間でも層薄モノとして扱われていた感もあるが、追加チームのエントリーが発表されるに至って現実のものとなった。

追加チームには日本の名もあつた。野田英樹と福田良のふたりがエントリーされており、野田はすでにシート合わせも済ませている。急遽参戦が決まった福田も日本代表としての参戦決定を喜んでおり、開幕戦を心待ちにしているという。なお野田はスーパーGTと日程が重なる



ついに新たな選手権が誕生。頑張れ、ニッポン！

登場！和製タニカ・パトリック 『みか姫』が富士FJで初優勝

Photo: Takashi Ogawara

9月18日に富士スピードウェイで開催されたFJ1600富士シリーズ第4戦で、『みか姫』選手が見事ポール・トゥ・ウインを飾り、関係者を喜ばせている。

今シーズン、カートから4輪レースにステップアップしたばかりのみか姫は19歳。開幕戦はクラッシュによりリタイアしているものの、第2戦で3位表彰台を獲得するなど速さを存分に発揮。見事デビュー4戦目で初優勝を果たした。

「まだヒールアンドトゥが不完全なんです」とはにかみか姫だが、レースモードに入ると男性顔負けの気合を迸らす。早くも「和製タニカ・パトリック」と命名されているとか。今後は



俄然注目のみか姫。

フォーミュラトヨタへのステップアップを目指し、将来は頂張ってF3まで上がりたいという「スリッパストリートの効く富士では簡単に勝てるものではありませんよ。これは素晴らしいことですよ」とFJ協会の畑川治氏。

池田大祐が2度目のマカオ挑戦 ザップスピードからエントリーへ

Photo: Masahide Kamio

今季、全日本F3にトムスからエントリーシリーズ7位(第18戦終了時点)につけている池田大祐が、第52回マカオGPへザップスピードから参戦することになった。マシンはダラーラF305、エンジニアは内閣淳代表が務める。トムスからの参

戦が困難となった池田だったが、F1時代の古巣から昨年の雪辱を期することになる。昨年はスイスレーシングからのエントリーで初のマカオ挑戦、予選18位/決勝リタイアだった池田。しかし走り自体は悪くなく、チームからも高い評価を受けた。本人も2年目の今季に手応えを感じている模様で「昨年手が届かなかった表彰台を目指したい」という。F1時代には年間4勝の最多勝利記録(03年)を挙げるなど抜群のコンビネーションを見せた池田と同チームだけに、好結果を期待したい。



後半戦の不調を払拭する走りを見せてほしい。

なお、池田サイドは今回の参戦はあくまでマカオに限ったもので、来季以降のシリーズ参戦については否定した。

Others

吉田秀彦擁するジェイロックと井出がマネージメント契約締結

Photo: Masahide Kamio



「自分自身の意識を高めることになれば」と井出。

フォーミュラ・ニッポンやスーパーGT等で活躍する井出有治が、数多くのアスリートを擁するマネージメント会社「ジェイロック」とマネージメント契約を締結。今後は、ドライバとしての環境づくりとPR事業のより一層の充実を図る。井出は「活動の幅を広げることで、モータースポーツの素晴らしい人を多くの人に伝えていきたい」とコメントしている。

関谷監督の愛娘も歌った！ メガウェブでデモ走行イベント

EVENT

9月18日、東京・台場のメガウェブで「DREAM DRIVE, DREAM LIVE 2005」が開催された。会場では、TS020やトヨタ2000GT、カストロール・トムス・スーブラなど計9台のマシンがデモ走行を実施。

また、関谷正徳監督の愛娘である桃子(Tohko)もライブステージに立ち、歌声を披露した。



関谷監督と見事なライブを行なった桃子。

EVENT

レースの楽しさを子供たちに！ 本山哲が手がけるイベント開催

Photo: Idea



「日本一遠くて優しい男・本山」の今後に注目！

9月19日、カートコース「サーキット秋ヶ瀬」において「ドリウムチャレンジカップ」が開催され、600人を超える来場者で賑わった。これは本山哲が「子供でも楽しめるように」と企画、アーテイングやニスモらの協力により実現したものだ。当日はカートの体験走行やGTマシンのデモラン、トークショーなどが行なわれた。

SPOTNEWS

- レッドブルはミナルディの買収が完了し、11月1日付けで全株式を取得することを明らかにした。これにより、ミナルディのイギリス・レッドバリー・ファクトリーは閉鎖され、PR部門はすべてレッドブルの本拠地であるザルツブルグに移転することになる。
- ビューレット・バックカードが今シーズン限りでウィリアムズとのパートナーシップを解消することになった。
- 04年IRLチャンピオンのトニー・カナーンが、9月29日からヘレスでのF1テストに合流し、BARをテストドライブすることになった。
- ラリー・ジャパンのゼロカーに新型インプレッサWRX STI spec Cが採用されることになった。同車両は、スバルが06年のグループNベース車として開発を進めているもの。昨年はトミ・マキネンがドライブしたゼロカーだが、今年は97年WRCラリー・オーストラリアでグループN優勝を飾った小西重幸選手がステアリングを握る。
- 2006年のIRL暫定カレンダーが発表された。今

- 季よりも3戦少ない全14戦が組まれており、3月26日にホームステッドで開幕し、9月10日にシカゴランドで最終戦を迎える。ツインリンクもてぎで行なわれるインディジャパンは、4月20~22日に設定されている。
- 9月4日、ル・マン耐久シリーズ第4戦ニュルブルクリンク1000kmが行なわれ、下田隼成/トム・チルトン組のザイテック04Sが優勝した。下田組は予選で最速タイムをマークしたものの、車検で車両規定違反が発覚し最後尾グリッドに。さらに、レース中にはストップ&ゴーペナルティを受けるなど不運が続いた。しかし、レース終盤にはトップ争いを展開するまでになり、残り7周でアラン・マクニッシュの 아우ディR8を抜き去って勝利を手にした。(写真1)
- 8月27~28日、ザンドワルトでユーロF3第8戦が行なわれ、ルイス・ハミルトンがドライバースタイルを獲得した。ハミルトンは第1レースこそリタイアに終わったものの、第2レースではポール・トゥ・ウインを成し遂げ、2戦を残して

- 王座を決めた。なお、9月17~18日にラウジッツリンクで行なわれた第9戦でもハミルトンが2連勝を飾っている。(写真2)
- 9月10~11日、ワールドシリーズbyルノーの併催レースとして、フルノー・ユーロシリーズ第11/12戦がドニントンパークで行なわれ、小林可夢偉が2戦ともにポール・トゥ・ウインを飾った。予選は、第11戦がドライ、第12戦がウェットと違ったコンディションでのアタックとなったが、2戦ともにトップタイムを記録した。また、第2レースではコースアウトする車両が続出し、セーフティーカーが導入されたうえに、リスタート後に再びイエローが提示される荒れた展開となったが、最後まで後続を押さえ込んだ。(写真3)
- 9月17~18日、世界ツーリングカー選手権第15/16戦が行なわれた。レースはファブリツィオ・ジョバルディとガブリエレ・タルクイーニと2戦ともにアルファロメオ156勢が優勝を飾った。また、第16戦でBMW320iを駆るアレックス・ザナルディが3位表彰台に上がった。



Domestic Race Guide | 国内レースガイド

SUGO スーパー耐久レース スーパー耐久シリーズ第7戦

10/1(公式予選)・10/2(決勝)

■開催場所：スポーツランドSUGO (宮城県栗原郡村田町菅生6-1)

■併催レース：フォーミュラトヨタ、F4、ヴィッツ

■観戦料金

	前売り	予選当日	決勝当日
大人	3200円	1000円	3700円
高校生	--	300円	1800円
バドックパス	--	3000円	4000円
ピットウォークパス	各日1000円		
駐車料金	4輪1000円、2輪300円		

■問い合わせ先

スポーツランドSUGO 総合インフォメーション ☎0224-83-3111
URL: http://www.sportsland-sugo.co.jp

SUPER GT IN KYUSHU 300KM スーパーGT第7戦オートポリス

10/15(公式予選)・10/16(決勝)

■開催場所：オートポリス (大分県日田市上津江町)

■併催レース：ゴールドカップレース第4戦 (N1-1600、ツーリングカー)

■観戦料金

	前売り	予選当日	決勝当日
大人	5000円	3000円	6000円
ロイヤルルーム観戦券(大人)	7000円	4000円	4000円
ロイヤルルーム観戦券(子供)	--	1500円	1500円
バドック券	--	3500円	7000円
キッズバドック券	--	1000円	2000円
*1ロイヤルルームファミリー観戦券	1万5000円		
*2観戦券+バドックパス	1万2000円		
*3ロイヤルルーム観戦券+バドックパス	1万4000円		
ピットウォーク券	各日2000円		
駐車料金	4輪1000円、2輪500円(各日)		

*1は、大人2名+小学生2名(前売り)。

*2と*3は、前売り2日間通し券。

■問い合わせ先：オートポリスSUPER GT事務局 ☎0973-55-1111

URL: http://www.autopolis.jp

フジテレビ日本グランプリレース F1世界選手権第18戦

10/7(公式練習)・10/8(公式予選)・10/9(決勝)

■開催場所：鈴鹿サーキット (三重県鈴鹿市稲生町7992)

■併催レース：フォーミュラドリーム、インテグラ

■観戦料金

大人	中・高校生	小学生	幼児(3歳~未就学時)
9000円	4500円	2000円	1500円

●公式練習日(金)・公式予選日(土)チケット

	大人・前売り	大人・当日	高校生以下
公式練習日	3200円	4200円	*ゆうえんち料金
公式予選日	5000円	6000円	*ゆうえんち料金

*は、大人(中学生以上)1600円、小学生800円、3歳~未就学時600円。

*指定席券はすべて完売となっている。

■問い合わせ先

鈴鹿サーキット F1電話予約センター ☎0120-134-577

URL: http://www.suzukacircuit.co.jp

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第8戦 ツインリンクもてぎ

■開催場所：ツインリンクもてぎ (栃木県芳賀郡茂木町松山120番地1)

■併催レース：フォーミュラトヨタ、インテグラ

■観戦料金

	前売り	予選当日	決勝当日
大人	3800円	2000円	5000円
子供(3歳~中学生)	--	700円(2日間有効)	--
バドックパス	5000円	5000円(2日間有効)	--
ピットウォーク券	各日1000円	1000円	1000円
駐車料金(コースサイド)	3000円	4000円(2日間有効)	--
(4輪)	1000円	2000円	2000円
(2輪)	500円	500円	1000円
(バス)	--	2000円	2000円
*前売りファミリー券	8600円		
VIPテラスバス	大人8000円、子供3500円		
VIPスイートバス	大人2万5000円、子供1万9000円		

*は、大人2名+子供2名+4輪駐車券。

■問い合わせ先：ツインリンクもてぎチケットセンター ☎0285-64-0080

URL: http://www.twining.jp

TV Schedule | テレビスケジュール

テレビ

●フジテレビ系

10/2 23:50~24:50	F1日本GP特番
10/8 14:00~15:00	F1第18戦日本GP予選
10/9 13:15~13:40	「いよいよF1日本GP」
10/9 13:40~16:00	F1第18戦日本GP決勝(生中継)
10/15 25:20~25:50	F1第19戦中国GP予選
10/16 夕方予定	F1第19戦中国GP決勝
10/23 深夜予定	Fニッポン第8戦もてぎ

●フジテレビ(721ch)

10/6 19:30~20:20	F1GPニュース(鈴鹿から生放送)
10/7 10:50~12:10	F1第18戦日本GP全曜フリー走行1
10/7 13:50~15:10	F1第18戦日本GP全曜フリー走行2
10/7 19:30~20:20	F1GPニュース(鈴鹿から生放送)
10/8 8:50~11:10	F1第18戦日本GP土曜フリー走行3・4
10/8 12:50~14:10	F1第18戦日本GP公式予選
10/8 19:30~20:20	F1GPニュース(鈴鹿から生放送)
10/9 10:50~12:10	F1第18戦日本GP決勝
10/15 9:50~11:10	F1第19戦中国GPフリー走行
10/15 13:50~15:10	F1第19戦中国GP予選
10/16 14:50~16:20	F1第19戦中国GP決勝
10/21 14:50~16:20	F1第19戦中国GP決勝

●日本テレビ系

10/2 25:50~26:50	IRL第16戦ワトキンスグレン
10/22 26:20~27:20	IRL第17戦フォンタナ

●テレビ東京

10/10 10:30~12:00	WRC第13戦ジャパン
-------------------	-------------

●CS日本(G+ 309ch)

10/3 19:30~20:00	「WRC+」第13戦ジャパン事前情報
10/4 25:45~28:45	NASCAR第28戦ドバー
10/8 28:30~31:30	NASCAR第29戦タラテガ
10/10 19:30~20:00	「WRC+」第13戦ジャパン速報
10/16 24:45~27:45	NASCAR第30戦カンザス
10/17 19:30~20:00	「WRC+」ツール・ド・コルス2004を振り返る
10/22 25:45~28:45	NASCAR第31戦シャーロット
10/24 19:30~20:00	「WRC+」第14戦ツール・ド・コルス事前情報
10/29 24:45~27:45	NASCAR第32戦マーティンズビル
10/31 19:30~20:00	「WRC+」第14戦ツール・ド・コルス速報

●J SPORTS 1(306ch)

10/16 13:00~13:30	ボルシェカレラカップ第5戦
10/16 13:30~17:00	スーパーGT第7戦オートポリス

●J SPORTS 2(307ch)

10/22 19:55~21:55	Fニッポン第8戦もてぎ予選
10/23 13:30~17:00	Fニッポン第8戦もてぎ決勝
10/30 14:00~14:15	GTコクピット7

●J SPORTS 3(308ch)

10/10 12:30~12:45	GTコクピット6
10/14 22:00~23:00	Rev Limit #42
10/21 25:00~27:30	スーパーGT第7戦オートポリス【オンボードカメラ+】

●スポーツ・アイESPN(300ch)

10/1 22:00~22:30	「WRC速報!」第13戦ジャパン DAY2
10/2 22:00~23:00	「WRC速報!」第13戦ジャパン DAY3
10/9 20:00~21:30	WRC第13戦ジャパン
10/21 23:00~23:30	「WRC速報!」第14戦ツール・ド・コルス DAY0
10/22 24:55~25:00	「WRC速報!」第14戦ツール・ド・コルス DAY1
10/23 24:55~25:00	「WRC速報!」第14戦ツール・ド・コルス DAY2
10/24 24:55~25:00	「WRC速報!」第14戦ツール・ド・コルス DAY3
10/28 23:30~24:00	「WRC速報!」第15戦カタルーニャ DAY0
10/29 24:55~25:00	「WRC速報!」第15戦カタルーニャ DAY1
10/30 20:00~21:30	WRC第14戦ツール・ド・コルス
10/30 24:55~25:00	「WRC速報!」第15戦カタルーニャ DAY2
10/31 24:55~25:00	「WRC速報!」第15戦カタルーニャ DAY3

●GAORA(302ch)

10/9 20:00~22:00	スーパー耐久第7戦SUGO
10/9 22:00~24:30	IRL第16戦ワトキンスグレン
10/23 26:30~29:00	IRL第17戦フォンタナ

●AXN

10/2 23:00~23:30	WRC第10戦フィンランド・プレビューショー
10/2 23:30~24:30	WRC第10戦フィンランド・ハイライト
10/16 24:30~25:30	WRC第10戦フィンランド・AXNシェイクダウン
10/16 22:00~22:30	WRC第11戦ドイツ・プレビューショー
10/16 22:30~23:30	WRC第11戦ドイツ・ハイライト
10/16 23:30~24:30	WRC第11戦ドイツ・AXNシェイクダウン

テレビ・レギュラー番組

- 「F1 Model」
毎週木曜日/深夜(フジテレビ系)
- 「MOTOR MAX」(「SPORTS MAX」内)
毎週金曜日/23:59~24:24(日本テレビ系)
- 「激走! GT」
毎週曜日/17:30~18:00(テレビ東京系)
- 「WRC2005 THE RALLY」
毎週木曜日/23:00~23:30(BS日テレ)
- 「フォーミュラ・ニッポンTV」
毎月1回/18:30~19:00(フジテレビ739)
- 「Fアスリート」
([「ワクドキ!元氣」内 松田次生レギュラー出演]
毎週月~金/18:30~19:25(三重テレビ)
- 「朝生イチャイチャ!」
([「朝生とちぎ」内 ツインリンクもてぎ情報]
毎週金曜日/7:00~8:10(とちぎテレビ)
- 「Exciting Racing Report Fの魂!」
(富士スピードウェイ情報)
毎週全曜日/25:05~25:10(テレビ静岡)

PICK UP RADIO

FM三重で鈴鹿予選スペシャル放送 山本左近のジョーダンドライブ秘話も!?

日本GP開催期間中の10月8日(土)19時~19時55分、レディオキューブFM三重(78.9MHz)で「F1日本GRAND PRIX 予選SPECIAL」を放送する。予選結果をはじめ、決勝の見どころや最新ニュースなどを伝える。また、サーキットドライバーとしてジョーダンのテスト走行が決まった山本左近選手がゲストとして登場する予定だ。



三栄書房

コンパクトハッチバックがおとなしい昨今だがスズキからスポーツを重視したクルマが登場。スイフトスポーツは欧州車の乗り味を目指したJWRCマシンとは一味違う大人のスポーツをぜひとも堪能してもらいたい

Text/Shigeyuki Konishi

ヨーロッパ的味付けでひとつ上の走りを実現



■新開発の1.6リッターエンジンは可変バルブタイミング機構付で125psを発揮。■2本出しマフラーがスポーティさを演出している。もう少し官能的なサウンドなら満点だが。■車内レイアウトにはまったく無理がない。ステアリングの造形も極めて真っ当だと云える。■エアロダイナミクス造形となったフロントバンパー。できればスーパー1600風にしては良かった?



SUZUKI SWIFT SPORT



■スイフトスポーツ5MT(172.2万円)/4AT(177.45万円)

スズキはラリーファンには最近特に気になるメーカーだろう。JWRCにおけるグラマラスな外観とエキサイトな走り、長い間FFキットカーの世界はフレンチカーやイタリアンカーが上位を独占。これらを日本車が圧巻する姿は実に気持ちがいい。そんなWRCCで活躍するスイフトスポーツの市販車が発表された。待ちに待ったファンも多いことだろう。3ドアハッチやJWRCマシンのようなあのワイドボディはラインナップされていないが、イメージカラーのイエローボディはラリーコンペティションイメージに溢れている。

実際にドライブしてみるとアグレッシブなラリーイメージとは裏腹に、そのフィーリングは意外にも、大人っぽい。ものだった。欧州車を意識したというそのハンドリングやサスペンションの走りの仕上がりからそれを感ずる。外装や内装の細かなデザインからも同様だ。搭載される1.6Lエンジンは決して高回転タイプとはいえないが全域にわたるトルク感が十分で、剛性の高いボディと相まって限界の高いスポーツドライビングができる。とくにブレーキ性能が高く思わずコーナーの突っ込みを楽しんでしまう。お勧めは意外にもAT仕様。ATとは思えないようなアクセルレスポンスの良さは実に軽快だ。ただ、WRCCの舞台でもライバルの1台となっているシトロエンC2のようなパドルシフトがないのが実に残念なところ。

今の時代、決して驚異的な動力性能をもつコンパクトハッチとはいえないかもしれない。だがブジョーだつてシトロエンだつてあのWRカーのようなマシンが買えるわけではない。あくまでラリーイメージを少しみと感しながらベースとなるクルマをさりげなく日常的に楽しむのが正統派スタイル。そういう意味ではこのクルマのキャラクター全体に欧州車のコンセプトが反映されているといえるだろう。

R

この原稿を、日本の真裏であるブラジルはサンパウロで書き始めた。

本来はもっと早めに原稿を投了しなくてはいけなかったのだが、書けなかった。書くに書けない、書きたくならない、恥ずかしながらこの「軽口けんさわ激早原稿」の筆が走らなかったのだ。

それというも、締め切りと前後して発生した“あの”事態である。あの行方がはっきりするまでは書き始める集中力が高まらなかった。何がどうしてどうなるのか、まったく逆の展開も考えられることであったから身動きができなくなっていたのである。

成田からニューヨークに飛び間にリリースが出され、ブラジルに着いた頃に記者会見が開かれていたからうかつには書けなかった。今日、ブラジルに入って関係者からたくさんのお話を（オフレコを含めて）聞かせていただき、昼夜逆転の最悪時差ボケ状態ながらやっとパソコンのキーを叩き始めたところだ。

※ ※ ※

2006年はウィリアムズに保有権があり、当然移籍してウィリアムズをドライブするだろうと考えられていたジェンソン・バトン選手

が、その保有権の根拠となる契約を移籍金で「買い」、BAR残留の道を選んだのである。

先だってBARは、来季のドライバーとして現フェラーリドライバーのルーベンス・バリチェロ選手と契約したことをリリースしていたから、バトン選手とバリチェロ選手の2名が来期のBARをドライブし、我が佐藤琢磨選手がレギュラードライバーのシートを失う事態となってしまった。

F1ストーブリーグには混乱や予想外が付き物。とはいえ、バトン選手は昨シーズン中に05年からのウィリアムズへの移籍を望んだものの裁定機関によって指示されて「なかばいやいや」BARに残ったと思われていた。06年からウィリアムズに移籍することは本人が望んだものであり既定事実ははずだった。

ところが今季のウィリアムズの不振、そして来季はBMWワークスエンジンを失うことで戦闘力に疑問が生じたため、急転直下BARへの残留を希望し、かなえてしまった。

「バトンの06年保有権は我々にあり、それを譲るつもりはない」と公式にはコメントしていたフランク・ウィリアムズ代表も、水面下ではバトン&BARサイドに移籍金額を提示し、



無念琢磨……。レーシングドライバーはレースを戦ってこそ。早く「良い知らせ」を伝えてほしい。

「と評価していたからこそ可能だった「うっちゃり契約」だった。

しかし、BARチーム内には若干の軋轢を残してしまっただけだ。

「バトンが残るのはいい。しかし、なぜルーベンスと契約する必要があったのか」という声だ。

ルーベンスを必要としBARと契約するように話を進めたのは、ブラジル人で現BARスポーティング・ディレクターのジル・ド・フェラン。そしてそれを後方からバックアップしたのが、BARの親会社であるBATの重役のブラジリアングループだといわれている。それが果たしてBARが06年シーズンに必要とする「ドライバー要素」だったかどうかについて疑問の声が出ているようなのだ。

「バトンという計算できるドライバーがいるのならば、もうひとりのドライバーに求められるのは違うタイプであるはず」「しかし、どう考えてもルーベンスはバトンと同じ確実性タイプのドライバーであって、バトン以上に速く走ることを求められるドライバーではない」「バトン以上に若いドライバーか、またはそれほど予算があるのであればモンターヤを引っ張ってくるなど、誰もが納得するドライバーであるべきではなかったか」

そういった辛口のチーム関係者の声を聞くにつれ、分かってきたことがあった。

それは「バトンとウィリアムズの契約買収はギリギリの交渉とタイミングで成立したもので、当のBAR首脳ですらルーベンスを保険として考えていた節がある」ということ。

生き馬の目を抜くといわれるF1の契約交渉には失敗は許されない。バトンとの来季契約ができなかったことを考え、「確実にポイントを獲得してくるドライバー」を確保しようとした場合、バトンとの契約が決裂した後は交渉が格段に不利になる。つまり決裂と同時に、一挙に売り手市場になってしまう上、時期が遅くなるほど有力ドライバーとの交渉が難しくなる。だからバトンとの交渉と並行して、あるいはそれ以前にドライバーを確保しておく必要があったということか。

我々日本の星であった佐藤選手のシートは、そうした「渦巻くF1契約裏事情」によって失われた、といえるのだろう。

「F1にはまだまだやり残したことがたくさんあるし、自分の速さへの自信も揺らいでいないので、必ずレギュラードライバーとして来季も戦います」と佐藤選手が述べてくれたのがせめてもの救いであった。 [R]

R'out

世界最速カメラマン“けんさわ”の
F1グランプリ漫遊コラム



書けるだけ書きます…… 「渦巻くF1契約裏事情」

Lap
7

けんさわ近況

①「今回のコラム、どうしよっか〜」 編「そうですね。そろそろ日本GPだし、けんさわ祭りネタでいきますかっ!」 ②「そうですね。でもねえ、でも琢磨選手の件、気になるよねえ。日本の情報はどうよ?」 編「微妙っすねえ」 ③「そうだよねえ……」 編「とはいももの、そろそろブラジルに出發ですよねえ? 成田から送っていただけます?」 ④「そうですね」 編「お願いしますよっ!」 という具合になかなかコラムの内容が決まらなかった今回。ブラジルのホテルで寂しくノートパソコンで原稿を叩くけんさわの指は、きっと史上最悪な重さだったことだろう……。

「金になるのなら移籍も受け入れる」つもりだったようだ。

ウィリアムズが来季はワークスエンジンを失い、スポンサーの一部（ヒューレットパカード等）との契約も切れることから来季のチーム運営に際して予算的にもチーム力的にも不安を感じていたのだろう。

自分で「行きたい」と揉めに揉めた揚げ句に勝ち取ったはずの「06年からのウィリアムズのシート」を、朝令暮改とまではいわないまでも、高額な移籍金で買い取ってまでBARに残る道を選んだわけだが、非常に珍しい残留劇との印象を強く持った。

ブラジルで木曜の朝行なわれた残留発表の記者会見では「望んでいた最高の結果で満足している」と手放しで喜んでみせたバトン。もちろんバトン選手的能力は高く、BARチームが「なんとしても残したい大切なドライバ

2005年のカレンダーが発表されてからというもの、ずっと不思議に思っていたことがある。なぜスバとモンツアの日程を動かしたのか？ 8月末にベルギーGP、その2週間後にイタリアと、昔から決まっていた。それが伝統というものだ、違うか。じゃあ、なぜ変えたのだ？ フラビオ・ブリアトーレに尋ねてみたことがある。「うーん、知らない。理由があるはずだが、忘れた……」

フラブがご存知ないとなると、あと知っている者はひとりしか思いつかない。「何かと思えば、そのことか」とバーニー・エクレストンは言い淀んだ。カレンダーにもうひとつレースを加えたのだ。君らだつて気がついてはいたはずだ。トルコGPと呼ばれてるヤツさ。地図を眺めていて、これしかないなと思ったのだ。トルコ、イタリア、ベルギーの順でやって、そこでひと休み、家に帰る。逆の順番だと、ちよつとマズいだろう、えっ……

ナイジェル・ルーバック

Photo/Kenji Sawada
Translation/Yutaka Mita(Quality Translation)

Tells you a true story Nigel Roebuck [5th] COLUMN

joy and sorrow 悲喜こもごも

だ。いつもより2週間早くモンツアに足を踏み入れると、めつたやたら暑く、しかも湿度が多いのに閉口する。イタリアGPの美点である、あの爽やかな空気が抜けるような青空は、まず期待できない。

一方、例年より2週間遅れのスバは、秋が一段と深まって、暗く鬱陶しい雨の季節が到来する。アルデンス地方の悪名高いマイクロクライメートが、分単位、キロメートル単位で変化する驟雨を運ぶ。レースをやる方もそうだが、サーキットに足を運ぶ観客にとつても、これほど意地悪い天候はない。

今年のベルギーGPは、金曜午後のセッションがヘビウエットで、公式計時がひとつも出ていない。ピタントニオ・リウツツイがインターミディエイトを履いてコースに飛び出したものの、アウトラップの半分もいかないうちに大クラッシュ。以後、コース上のアクションはほとんど沙汰止みとなつてしまった。

チームメイトのジェンソン・バトンを上回るハイペース。ジャンカルロ・フィジケラの事故でリストアードが切られた直後のラ・ソース、そのプレーキング区間で制動距離を読み違え、前のクルマに手もなく追突してしまった。2台ともその場であえなくリタイア。BARホントの餌食になった赤いマシンの主は、言わずと知れたミハエル・シューマッハーである。先行き不透明なタクマの将来が、この一件でさらに怪しくなった。

この種の出来事に、ミハエルは久しく遭遇していない。もう何年も前のことになるが、マーティン・ブランドルが、アラン・プロストの戦いぶりについて、次のように語ったことがあった。「たまにラップされると、俺の半分も仕事してねーぞ、あれほどラクチンだったら楽しいだろうな、といつも思つたもんさ。でも、大抵は彼の姿を目にすることさええない。ホントと一緒にレースやってんのか？」

予報では、日曜はこれに輪をかけた悪天候。レースキャンセルを懸念する声もあったが、幸い、言われたほどひどくはならなかった。だが、スタート時刻を迎えてもトラックはずぶ濡れ。結局、最後までドライと言えほど路面は改善せず、難しいコンディションの中、最高峰のF1に相応しい高度なドライビングが随所で展開されたのだった。

れ右往左往する現実、屈辱感などまだ生やさしい方で、カルチャードとシヨックと言うくらいの衝撃を受けている。しかもスバは、生まれ故郷にほど近いロケーション、彼がもつとも得意としているトラックである。序盤すつと5番手の好位置——今年の彼の基準で言えば——につけ、内心期するところがあつたから、それをフイにされた怒りも並大抵ではなかつたはずだ。サトウのもとに歩み寄り、思わず上げた手に、ミハエルの内心の悔しさが現れていた。

あの場面、こみ上げる怒りをつくつとコラえたシューマッハーの自制心は見事なものだつたが、それよりもつと驚いたのは、アントニオ・ピッツォニアに押し出されたファン・バプロ・モンターヤの、にわかには信じがたい落ち着きぶりだ。予選でキミ・ライコネンを打ち負かし、レースの大半をリードしたモンターヤが、またしてもレース終盤、それまでの活躍を帳消しにする大コケをやらかしてしまつたのだ。

キャリア屈指のドライビングを何度か披露している今季のモンターヤだが、彼がコケたときに限つてライバルがそれ以上にいい仕事をする、というのが悩ましい。しかも、そういうことが何度も起きている。チーム首脳に指摘されたかして、彼自身もそれは十分承知しているようだった。いかにも彼らしい屈託のなさで、しきりに反省とも取れる言葉を口にしている。

スバのファン・パプロは、自分の責任は十分に自覚している、と神妙だった。「キミは依然タイトル獲得の望みをつないでいる。もし明日のレースで何かしら役に立つことがあれば、僕は喜んでそれをやるつもりだ」

土曜日にこういう殊勝な台詞を語っていたくらいだから、レース終盤、ファンがキミを従えてクルーシングに移ったときも、じきにふたりはポジションを入れ替えるだろう、くらいのつもりで見守っていた。レース後、ロン・デニスが発したコメントがいかにも彼らしい酸味を含んで興味深い。「判断規律、チームワーク、どれも申し分ない余裕の戦いだった。何事もなければ1・2フィニッシュは確実だっただろう。こう、物事が思いどおりに運んでいるときに、我々には如何ともしがたいハプニングが起きると、落胆もひとしおだ」

私自身はどうかというと、ハプニングもそうだが、モントローヤの冷静さがとにかくショックだった。怒り心頭のはずなのに、腕を上げるでも、声を荒げるでもない。ファン・パプロといえば、現役中もいつもラテン気質を醸されるドライバーで、それを裏付けるようなシーンを過去何度も目撃している。それだけに、今回の反応は驚きを通り越して、何だか不気味だった。まさかノルベルト・ハウグも同じ薄気味悪さを感じたわけではあるまいが、「素晴らしいの一語に尽きる。ファン・パプロは、週末を通



帝王にしてみれば、カルチャーショックというくらいの衝撃だ 思わず上げた手にミハエルの内心の悔しさが現れていた

じてただの一度もミスを犯さなかった」と、彼を全面的に支持するコメントを残している。

この週末、らしからぬミスを犯したのは、ジャンカルロ・フィジケラの方だ。名物コーナー、オールージュでコースアウト。完全に独り相撲だった。モントローヤ/ピッツォニア事件でマクラーレンは8ポイントを失ったが（さもなければコンストラクターズ部門でルノーを逆転していたはずだった）、得点したのは片方だけという図式はルノーも同じである。

フィジケラの子選はずこぶる好調で、アロンソを抜き3番手タイム。しかし、ルノーには珍しくエンジンに異変が起き、換装を余儀なくされたため、10グリッド後退してのスタートとなった。序盤も快調そのもので、次々とポジションを挽回していく。しかし、6つ順位を上げ、7番手走行中の日曜日。テールが流れたと思ったら、そのままタイヤバリアに直行。なんともあつけない幕切れだった。しかし、当のフィジケラにとつては、それほど意外ではなかったらしい。予選の好タイムが示すとおり（と言っても後知恵だが）、大きくウイングを寝かせたセッティングで、本人も「ウエットでは苦戦するだろう」と語っていたのだ。

トータルの速さでは到底マクラーレンの敵ではないが、第1セクターのフィジケラは誰よりも——つまりアロンソやマクラーレン・コンビよりも——速かった。唯一

30秒台を切る28・8秒のセクショントタイムは、レ・コームの長い直線でレスドラッグを最大限に活かした結果である。

ところが、そこから先のフィジケラは、目も当てられないスローペース。フルウエットで臨んだジョーダンには別にして（その走りの危なっかしいことと言いたらない）、第2セクターでは誰よりも遅かった。その極端に遅いセクションには、むしろオールージュも含まれている。

オールージュ。シリーズ屈指の観戦ポイントというだけでなく、ドライバーの人氣もすこぶる高い、伝説のコーナーである。しかし、このコーナーをアクセルべた踏みで抜けるのがドライバーの勲章、と言われたのは過去の話だ。ここをクリアするのに、特別な心構えとか勇氣といったものは必要ない。いろいろ手が加えられて今のような姿になったオールージュを、「子供の砂場みたいになっちゃまったな」と皮肉ったのはケケ・ロズベルグ。さすがにこれは言いすぎだが、路面が改善され、タイヤや空力性能が飛躍的に向上したせいで、この名物コーナーを名物たらしめてきた牙やトゲの部分がすっかり丸くなってしまった。

良かれと思ってやったことで、それ自体文句を言う筋合いのものではない。しかし、引き換えに貴重な何かを失った。その喪失感を、単なるノスタルジーで片づけてはいけないような気がする。 □

この原稿は締め切りの関係で第6戦富士の前
に書いているが、第5戦もてきを終え、残り3
戦での各車の展開を読み、ドライバースチャン
ピオンシップの行方を予想したい。

この頃になるとオートスポーツ誌をはじめ様
々な形で予想がなされているが、理論的なシミ
ュレーションを行えば、現在の獲得ポイント
で上位にあるものが優位になるのは当たり前
のことである。各車のハンデウエイトの大きさと
サーキットとの相性はわずかな変動要因となる
だけで、これではレースをやらすに予選の結果
で決勝の順位を決めるようなものだ。

今年のレース結果を見ると5戦やってポール
ポジションのクルマが勝ったのは第2戦の富士
だけである。ドライバースチャンピオンシップのメ
ンタル面の要素や天候、アクシデント、メカニ
カルトラブルといった波乱要因があるから、レ
ースは速さ以外で決まることも多く結果を予測
するのは極めて難しい。スーパーGTは特にそ
ういう人智の及ばない要素で結果が左右される
から人気があるわけで、これらが選手権の行方
に大きく影響することを忘れてはならない。

NISMOは2003年はGT・Rで、20
04年は350Zでドライバースとチームのダ
ブルチャンピオンを獲得した。そのキーポイン
トとなったのはいずれも最終戦のひとつ前のオ
ートポリス戦である。

チームの士気が生んだ03年の大逆転劇

2003年の選手権は全8
戦で、第5戦富士が終了した
時点でGT・R 23号車(本山
哲/ミハエル・クルム組) 65
点、ハンデ110kg、スー
プ1号車(脇阪寿一/飯田章
組) 59点、ハンデ90kgでこ
の時点でシミュレーションす
ればハンデウエイト差は20kg
なので6ポイントの23号車が
有利である。ところが第6戦
もてぎで23号車はガス欠でリ
タイア、1号車は4位に入賞

2003年	#23	#1
Rd.5富士終了時	65点/110kg	59点/90kg
Rd.6もてぎ終了時	65点/90kg	69点/90kg
Rd.7AP終了時	73点/70kg	79点/90kg
Rd.8鈴鹿終了時	86点	83点

*各ラウンドごとのポイント&ウエイト相関図

スーパーGTチャンピオンを予想する

SUPER GTニッサン系チーム・柿元邦彦総監督による
書き下ろし連載コラム第7回目の今回は
終盤戦に突入したSUPER GTの05年チャンピオンを大予想
——各チームの戦略が明らかになる!?

Photos/Masahide Kamio, I-dea



し逆に4点リードした。加えて第7戦オートポ
リスでは23号車は5位、1号車は4位で、最終
戦・鈴鹿には23号車は1号車に6点ビハインド
で臨むことになった。
ここでNISMO 23号車のスタッフの心理状
況を分析すると、6点リードして迎えたもてぎ
でガス欠という前代未聞のミスを犯し1号車に
逆転されたので、「しまった! 申し訳ない!」と
落ち込む気持ちは、「何とか挽回せねば!」と
焦る気持ちは交錯して、オートポリスでのチ
ム状態は不安定であり良くなかった。
そのような中、ライバルの1号車はレース終
盤まで2位を走行していたが、そのままゴール
してポイントも15点得ても更にハンデ30kgを付
加させられるので、10点獲得しハンデを付加さ

れない4位まで順位を下げてゴールした。2位
なら23号車との差は11点に広がり最終戦1戦だ
けでは23号車はとも追いつけないポイント差
のはずだったが、追いつける6点差になり、こ
れがNISMOのチームスタッフに火をつける
ことになった。ちなみに11点差であれば、1号
車が4位に入った場合23号車は優勝しても追いつ
かないし、1号車がリタイアしても23号車は
3位以上が必要であった。6点差であれば23号
車は予選で3位以内に入り、決勝も軽い燃料で
スタートしてベストラップが獲れば実質4点
差となり、1号車の前でゴールすればかなり逆
転する可能性が出てくることになる。
1号車の2位ゴールが見えてきた時点で諦め
のムードが漂ったが、4位でのゴールで「何と

NISMO総監督

『柿元邦彦の私的モータースポーツ概論』

INSIDE COLUMN

第7回



か挽回せねば！」があたかも挽回できたかのような錯覚が起き、23号車のドライバーやチームスタッフは一気に気持ちが前向きに転じ、追いつくために何をせねばならないかが検討されていった。

1号車にしてみればオートボリスでうまい状況判断のもと作戦勝ちしてチャンピオン確定と思ったかもしれないが、それはそれで気持ちの緩みも出てくる。案の定、鈴鹿の最終戦はセツトアップに苦しみ予選は6位に沈んだ。23号車は予選3位を得たので、最終戦は、NISMOからは逆転を演出するお決まりの舞台にしか見えなかった。

結果は今度は23号車が出てきた作戦勝ちで6点差を逆転して、R34・GT-Rの最後のシーズンをダブルチャンピオンで飾ることができた。

チーム力で奪取した04年タイトル

2004年は、全7戦で戦われたがやはり最終戦前のオートボリスがキーとなった。第5戦もてぎが終わった段階で、350Z・1号車(本山/リチャード・ライアン組) 47点、ハンデ80

kgとスーパー6号車(脇阪/飯田組) 48点、ハンデ80kgと、2003年と同じ組合せの一騎打ちの様相を呈してきた。最終戦・鈴鹿は混戦となるのでオートボリスで8点以上の差をつければほぼタイトルを手中にできると踏み、表彰台に乗るか、悪くても6号車の上位でゴールすることを目標とした。

日産GT500チームは4台が参加しているのでそれを活かして、各車が実走りで確認したハード的の良い仕様を1号車に集中させた。現地での金曜日のテスト走行後や土曜日の予選の後にも1号車に部品を渡さざるを得ないチームもあり、気まずいムードが醸し出されたが、本山/ライアン組の1号車のコンビは自分たちの置かれた立場を十分に理解し、期待に応えて見事優勝を飾ることができ、様々な軋轢はレース後には雲散霧消していた。

結果として2位に浮上してきたスーパー39号車に11点差で最終戦に望むことができ、1号車はリタイアしないことだけに集中して、350Zのデビューの年に再びダブルチャンピオンに輝いたわけである。オートボリスで我慢のレースを強いられた350Z・12号車(井出有治/ブノワ・トレルイエ組)はその甲斐あって最終戦を優勝で飾ることができた。

05年のタイトルの行方は……

さて、今年であるが最終戦前3戦目に当たる富士の結果が分らない中で予想するのは困難だが、今年のドライバーズタイトルはシリーズポイントで34点以上のトップ5に絞られたと見て良い。6位以下に可能性がないとはいえないがビッグポイントを得なければならず、そのためにハンデウエイトが重くなり終盤でのポイント稼ぎが厳しくなるからである。

クルマの戦力としては富士は高地補正のハンデでターボ車はどうしても不利になるので、スーパー36号車(土屋武士/ジェームス・コー

2004年	#1	#39	#6
Rd.5もてぎ終了時	47点/80kg	43点/40kg	48点/80kg
Rd.6AP終了時	69点/120kg	58点/70kg	57点/100kg
Rd.7鈴鹿終了時	73点	61点	57点

*各ラウンドごとのポイント&ウエイト相関図

トニー組)、37号車(片岡龍也/山本左近組)、N S X 8号車(伊藤大輔/ラルフ・ファーマン組)がやや上位でポイント稼ぎ、350Z・1号車(本山/ライアン組)、22号車(クルム/柳田真孝組)は20kgのハンデを降ろし4点のポイント稼ぎという効率的な7位を狙うことになるだろう。

従って6号車や38号車、39号車、25号車のスーパー勢とN S X 32号車が軽ハンデでトップ争いをし、350Z・3号車や12号車も割り込んでくるので、富士ではランキングトップ5間に大きなポイント差はつきにくいと思われる。

よって今年もまた各車の性能差が拮抗してくるオートボリス(これも高地補正があるが中速コーナーが多くエンジン出力の影響が出にくい)での成績がシリーズチャンピオンのキーとなる。最終戦になるとドライバーやチームスタッフのメンタル面の影響が出やすいので、過去の実績が物語るようにメンタルな影響を受けやすい理性の過ぎるドライバーを抱える36号車と、若い力を擁する37号車と22号車は可能性が低いように思われる。よって1号車と、8号車の戦いとなりオートボリスでリードした方がタイトルに近づくが、最終的にタイトルを得るポイントは65~70点になると思われるので、オートボリスか鈴鹿で優勝する必要がある。どちらで優勝を狙うかはその時々々の彼我の置かれた状態で判断することになる。

したがって日産/NISMO陣営としては、1号車の最後の2戦での攻めと守りの選択肢を広げておくために、3、12、22号車の3台はできるだけ表彰台に乗って他車のポイントゲットを最小限にすることが戦略の要となる。

波乱要因は、ウエイト条件等で5台の中から富士で抜け出すクルマがあった場合と、このコラムを読んで可能性が低いと論じられたドライバーやチームスタッフが発奮し、好結果を生む場合である。

日本のモータースポーツやスーパーGTの更なる繁栄を望む筆者には、いつまでも変り映えない顔ぶれより新鮮さを求めて、大いなる波乱を期待している節もある。

今年のドライバーズタイトル争いはシリーズポイントのトップ5に絞られた



NISMO総監督
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
常務取締役

柿元 邦彦
KUNIHICO KAKIMOTO

1945年生まれ。69年日産自動車入社。レース、ラリー仕様の車両開発を担当し、サファリラリー、RACラリーに参戦。84~89年、NISMOに出向しル・マン24時間レースのチーム監督を務める。94年日産自動車スポーツ車両開発センター部長を経て、96年NISMOへ。98年ル・マンでは総合3位を獲得する。以来JGTCを中心に監督の立場としてワークスレース活動の最前線で活躍。JAF委員会や自動車技術学会など多方面で要職を務め、モータースポーツの運営、発展に多忙な日々を送る。現NISMO常務取締役。また、東海大学動力機械工学部で講師も務める。



昨年はカー・オブ・ザ・イヤーにホンダ・レジェンドが、インポート・カー・オブ・ザ・イヤーにフォルクスワーゲン・ゴルフ/ゴルフトゥーランが決定(右)。都内随一の場所に位置する六本木ヒルズ(下)。



2005-2006日本カー・オブ・ザ・イヤー詳細決定

表彰式は六本木ヒルズ 10ベスト選考会は 横浜赤レンガ倉庫で一般公開

日本の自動車業界で権威ある賞として確固たる地位を築いている日本カー・オブ・ザ・イヤー。今年は10月31日～11月9日を「カー・オブ・ザ・イヤー・ウィーク」として一般公開される。

第26回日本カー・オブ・ザ・イヤー開催概要

- 「全ノミネート車の展示確認会 & 10ベストカー選考会」
日時 10月31日(月)～11月1日(火)
会場 横浜赤レンガ倉庫
内容 約60台の全ノミネート車両の展示
10ベストカーの選考
対象 関係者および一般来場者
- 「10ベストカー車両展示」
日時 11月3日(木)～11月9日(水)
会場 六本木ヒルズアリーナ
内容 第1次選考でノミネートされた10ベストカーの展示
「10 BEST CARS & 10 DEBUT ARTISTS」ライブステージ
対象 関係者および一般来場者
- 「最終プレゼンテーション & 投票および前夜祭」
日時 11月8日(火)
会場 六本木アカデミーヒルズ
内容 各車10分程度の最終プレゼンテーション、投票
対象 関係者のみ
- 「最終選考会(開票)」
日時 11月9日(水)
会場 六本木アカデミーヒルズ
内容 本賞および特別賞3賞を決定
対象 関係者のみ
- 「表彰式」
日時 11月9日(水)
会場 六本木ヒルズアリーナ
内容 開票の状況をライブにてアリーナへ放映
2005-2006日本カー・オブ・ザ・イヤー表彰式
受賞車両の展示
「10 BEST CARS & 10 DEBUT ARTISTS」ライブステージ
対象 関係者および一般来場者

横浜赤レンガ倉庫ではノミネート車両となる新型車約60台を見学できる。



トヨタが満を持して日本市場に投入したレクサス、北米・欧州・日本と全世界的にリリースを開始した新型シビック、7年ぶりにフルモデルチェンジしたマツダ・ロードスターと話題満載の新車市場。その中でも一番魅力的だったクルマを選出する「2005・2006 日本カー・オブ・ザ・イヤー」が決定する時期がやってきた。

今年10月31日～11月9日を「カー・オブ・ザ・イヤー・ウィーク」として設定。これまでのクローズドイベントというイメージを一新し、より一般の人々にアピールする形で開催されることになった。

メイン会場となるのは、東京で今一番のホットスポットである六本木ヒルズ。11月1日に横浜赤レンガ倉庫で決定した10ベストカーを、3日から1週間、六本木ヒルズアリーナに展示。さらに、9日に行なわれる表彰式が一般公開される。表彰式の会場では、六本木アカデミーヒルズで直前に行なわれる最終選考会(開票)の様子もライブで放映されるので、まさにカー・オブ・ザ・イヤー決定の瞬間に立ち会えることが可能だ。また、カー・オブ・ザ・イヤー・

六本木ヒルズへは車でGO!

「カー・オブ・ザ・イヤー・ウィーク」の主会場となる六本木ヒルズ。都内一等地に位置するだけに、車で向かうには駐車料金が気になる。しかし、クルマの鑑賞に行くからには、愛車で行きたいというもまた心算だ。そんな人たちのために、下記のとおり、お得な駐車サービスが実施されている。あなたも港区最大2762台の収容能力を誇る六本木ヒルズ駐車場にカッコ良く乗りつけよう。

- その1: 24時間以内なら料金は一律3000円!
六本木ヒルズの駐車場料金は10分100円。しかし、5時間を越えると24時間まで一律3000円の固定料金となる。
- その2: お買い物割引でさらに安くなる!
5000円で2時間、1万円で4時間、3万円で24時間と買い物をする駐車料金が無料になる。
- その3: カーウォッシュ・サービス実施中
六本木ヒルズの駐車場P2では「カーケアサービス」を行なっている。マイカーを駐車している間に、6種類のサービスが受けられる(有料)。
- 六本木ヒルズ公式サイト
<http://www.roppongihills.com>

ウィーク開催期間中「10 BEST CARS & 10 DEBUT ARTISTS (仮称)」と題したライブステージを企画。週末の昼と夜、平日の夜に新人アーティストによるライブがイベントを盛り上げる。

最終選考では、イヤー・カーと特別賞3賞(アドバンスト・テクノロジー賞、ベスト・バリュー賞、モスト・ファン賞)が選出されるほか、もしイヤー・カーが国産車の場合には、輸入車の中で最も得点の高かったクルマにインポート・カー・オブ・ザ・イヤー賞が与えられる。

2005-2006 COTY表彰式に 本誌読者10組20名をご招待!

レーシングオンでは、11月9日に六本木ヒルズアリーナで行なわれる2005-2006日本カー・オブ・ザ・イヤー表彰式に10組20名をご招待します。ご希望の方は、ハガキに郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号を明記のうえ、〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3株式会社イデアレーシングオン編集部「日本カー・オブ・ザ・イヤー表彰式招待券」係まで郵送してください。締め切りは10月31日(必着)です。招待者には、特別プレゼントも用意していますので、奮ってご応募ください。



三栄書房

分散化し多様化する頂点への近道

「若手育成プログラム」の根源は70年代にまで遡ることができる。近年は自動車メーカーが介在し規模を拡大、世界的な潮流となった。しかし選にもれること＝最短ルートからの脱落をも意味する事態となり「メーカーによるシビアな選抜機構」と受け取ることもできる。国内に目を転じれば、一刻も早く“琢磨の次”を生み出さんと2大メーカーが独自のプログラムを展開中……現在の「若手育成事情」を探った

今回のテーマはいわゆる「育成プログラム」である。だがその実態はかなり曖昧だ。はたして誰が何をどのようにして育成するのか、はっきりしていないからである。

おもしろいことを言う人がいた。もし「才能」を育成するのだとしたら、それは不可能だ。才能は育成できるものではない。古今東西、芸術家にしろトップアスリートにしろ、彼らは真の才能を持って生まれた人々で、訓練により才能を手にしたのではない、と。これは事実だろう。育成プログラムにも様々な目的を持ったものがある。だが少なくとも海外で活躍する、あえて言うならばF1で活躍できる才能を育成するためのプログラムであるとするならば、ふたつの機能が不可欠である。

ひとつは、「生まれつきの才能を発掘する」機能。もうひとつは「選り出した才能を磨き上げる」機能である。才能発掘の過程で、持たざる者が選り分けられる。さらに才能を磨き上げる過程で伸びない者が選り分けられる。世界の頂点を目指すドライバーを生み出すとするならば、そのための育成プログラムは、才能を「作り出す」システムではなく、「才能を持った人間を見つけ出しそれを切り捨てる」という、厳しくも残酷な仕組みでなければならぬ。これは、育成プログラムに挑戦しようと思う若い選手はもちろん、運営する側にも必要な心構えである。

* * *

現状の育成プログラムの軸は、レーシングカートで才能を見出し、ミドルフォーミュラで四輪レースの基礎を学び、国内外F3で実戦を身につけてステップアップさせるというものだ。近年、優れた才能はできるだけ早く海外のレースへ送り込んで育成をすべきたという海外至上主義が横行しているが、もっと冷静になって良いときだ。

何度も言ってきたことだが、海外モータースポーツ界には成績に応じた昇級システムは存在しない。上位カテゴリへ昇級するためにはほぼ例外なく持ち込み



ers Program

資金でシートを買い取らねばならない。ましてや東洋人が乗り込んでその仕組みの中に割り込むのだ。割り込んだ上で、才能の育成を行なうためには資金に裏づけされた十分な体制が必要だ。

今や海外ミドルフォーミュラチームの運営目的はドライバーの育成ではなく、ステップアップを期すドライバーから料金を取ってレースをさせ、ビジネスを成り立たせることにある。チームにとって、契約ドライバーが育とうが育つまいが関係はない。こうした環境の中、シートを買いチームに預けただけでは、未熟な才能が育つはずもない。

実戦経験を活かして未熟な才能を育成するためにはそれなりのトレーナー、あるいはコーチがドライバーに密着して状況を把握し、ドライバーに指針を与えつつチームのエンジニアリングをコントロールする必要がある。だが、未熟なドライバーに加えて、トレーナーを送り込み、しかもチームのエンジニアリングに口を出すだけの体制を確保するためには、膨大な資金と労力、場合によってはチーム自体を買い取るくらいの覚悟が問われる。それができるのは事実上、自動車メーカー以外にはあるまい。海外F1参戦メーカーがミドルフォーミュラレベルに事実上の傘下チームを組織している現状を見れば、およその状況が分かるはずだ。ざっと見渡す限り、国内から海外へ続く可能性を切り開いているのはトヨタが推進するトヨタ・ヤングドライバーズ・プログラム（TDP）のみで、TDPですらミドルフォーミュラからF1に至るステップアップの経路確保はまだその途上にあるように見える。とはいえ、少なくともできるだけ早く海外で腕を磨き上位を目指そうと思うならば（もちろんその目標にもよるが）現時点ではTDP路線に乗れないのであれば、努力が徒勞に終わる可能性はきわめて高い。

だが今日では、冒頭述べたように何が何でも早く海外へ飛び出さなければならぬと思いつめる必要はあるまい。なにしろ極東の島国から世界を目指すのだ。時間も含め、ヨーロッパに生まれ育った選手たちとは

異なる方法をとろうと割り切るのもひとつの道ではないか。言い換えれば海外のF3に挑戦するにしても、そのための準備は国内で積んでからでも遅くはないのではないか、と思うのだ。

全日本F3はヨーロッパで開催されているF3に比べてレベルが低く、そこで時間を過ごすのは時間の無駄だという意見もあるが、必ずしもそうとは言えない。たとえば上位選手のレベルは海外でも通用するはずで、実際、海外からやってきた選手は「レベルは高い」と証言する。しかも事実上の世界戦であるマカオGPなどで日本から参戦した選手が見せるパフォーマンスも、海外勢に対して決定的に劣っているように見えない。確かに、世界から種々雑多な才能が多数集まるユーロF3選手権をはじめとする一部シリーズ戦の混戦は全日本F3とは違うもので、そこから学び取れるものは多いだろう。だが、若いドライバーが身につけなければいけない技術は、格闘以前の基本テクニックなのだ。その点で未熟な才能が実戦の基礎を学び取る場として、全日本F3の意義は決して小さくはない。

単純にレースのコスト、走り込みのコストを比較した場合、海外へ出かけた方が安いという見方もあるが、発展途上の才能を支援育成する体制を含めて考えれば、日本国内でレースを重ねる意味は大きく、しかもトータルコストでは安くつくだろう。「いくら英会話が堪能で海外チームと意思の疎通が問題なくできても、実際のドライビングを知らないエンジニアと、まだ実力を備えていないドライバーがロガーデータを眺めてクルマを造りドライビングを改善しようとしても無理」と、ある関係者は言う。先述したように、本当に才能を育成するつもりならば、ドライビングとエンジニアリングの両方を理解したうえでドライバーとエンジニアの間に立ちチームに対して適切な方針を示すことのできるコーチが必要なのだ。中途半端な海外進出に比べれば、国内できちんとした育成体制を整えて経験を正しく積んだ方がはるかに効果的だろう。フォーミュラドリウム(FD)初期に海外志向のあったホンダの育成プロ

特集 Young Drive

文/大串 信

Photos/LAT Photographic

グラムが、近年国内型へ方針転換したのはこうした判断があった結果に違いない。

どちらの路線をとるにせよ、現時点ではレーシングカートやその他カテゴリーで発掘した才能をフォーミュラトヨタ(FT)やFDを舞台に戦わせる過程で初期の選抜と訓練が行なわれているのだが、できるならばこのクラスのレースの間口を広げたい。世界で頂点をきわめられる才能を発掘し基本的な訓練を加えて磨き上げるためには、育成プログラムの入り口を広げ競争の規模を拡大しなければいけない。

こうしてできるだけ多くの才能を迎え入れた上で徹底的に走り込ませ、才能選出と同時に基礎を学び取らせる。そこを勝ち抜いた人間を全日本F3なり海外レースなりへ送り込んで最終的な仕上げをする。これが理想だ。

そのためには、FT、FDが別々に異なる手法で育成の軸になっている現状は若干歯がゆい。現在のFTとFDには一長一短があるうえ、同等のレベルにある才能が分割されてしまうため、選抜の競争率も半分になってしまふからだ。現状ではたとえばFTチャンピオンとFDチャンピオンのどちらが優れた才能かを比較することは困難で、現場では昔から「年に1回くらい交流戦をやればいいのに」という現実的な方法論は棚に上げての夢物語が語られてきたが、闊い幅、言い換えれば選抜の幅を広げる意味では本当にそう思う。

* * *

現時点で確認できる事実はないが、ここへきて自動車メーカーが、その枠を越えて才能育成プログラムの一部を統合するのではないかと噂が、国内レース業界に流れている。もし、これまで現場で語られていたようなFTとFDの交流戦が実現したり、あるいはそれ以上踏み込んだ新しい形のレースが開催されるならば、日本のドライバー育成プログラム、ひいては日本のレース界にとって非常に意味の大きな改革になるのだが。

□



林博美

トヨタ自動車
モータースポーツ部
主査

Interview

トヨタは
こう考える。

Text/Naoyuki Hata
Photos/Masaru Hirata
Masahide Kamio
Takashi Ogasawara

Young Drivers Program

育成プログラムの担当になってまだ日が浅いとのことですが、育成の核となるFTRS（フォーミュラトヨタレーシングスクール）は、さっそくご覧になられたそうですね？

「ええ、この夏に4回開講したうちの1回を、3日間それぞれ最終から最後まで張りつかせていただきました」

実際の印象はどうでしたか。

「うーん、これはね、手前味噌かもしれませんが、これまで担当は違っても同じ部署で働いていて、どういふものかは聞かされていたんです。でも、実際に見ると、あんなにすごいものだとは思わなかった。まずは講師陣。関谷正徳校長をはじめとして、みなさんが国内外のトップカテゴリーで実績を残してきたドライバーですし、彼らが10年、20年間培ってきた技術を、惜しみもなく若い子たちに伝えているんですよ。しかも、分かりやすく、ほぼマンツーマンで、教え方も良かった。内容が素晴らしいですね」

受講生たちにはどんな印象を持たれましたか？

「カートレースの経験はあっても、ほとんどの受講生は、まだ免許も

取れない未成年ですから、初日はシフトとかクラッチ操作とか、そこから始まるんですが、2日目にはもう完璧にできているんですよ。練習していくうちにどんどんうまくなっているって、この子たちは天才だと思いました（笑）。最終日には模擬レースがあるんですが、これが見ているともうかなりのレベルでびっくり！ 本当にすごいと思います。講師の、みなさんを見守る視線もすごかったですね」

では、FTRSは育成プログラムに必要な不可欠なものだと？

「もちろんそうですね。許される限り、続けていかなければならないと思いましたが、でも、感動ばかりじゃなく、変えなきゃいけない部分も確実にありましたけどね」

そのFTRSをツールのひとつとして、これからの優秀な若手ドライバーを発掘し、育てていくことになると思うんですが……

「これね、根本的な考え方として、自分が思うにはね、トヨタという自動車メーカーが「ドライバーを育成しよう」と、そういう意図でやっているんじゃないんですよ。今は小さい頃からいろんな環境で、カートレースをやっている方がいっぱいいて、それぞれ目標を持つ



今年のF1にはTDPカテゴリーのマシンが3台エントリーしている。林氏は彼らに「天狗にならず、クリーンなレースを心がけるように」と指導する。



F1出身で、F3二年目を走る中嶋一貴の今後について林氏は「本人が海外志向ならそれはそれで、検討材料にはします」と語った。

ているわけですよ。でも、モータースポーツってご存知のとおりお金のかかるもので、まして「F1が目標です」なんて言っても普通のサラリーマン家庭じゃほとんど不可能です。そこで自分たちメーカーのやらねばならないことは、そういう、将来モータースポーツで活躍したいと希望されている方に、自動車会社の持つ資金の一部を使って支援すること。ただ、いろんな状況や予算の関係上、どうしても優秀な人だけに絞らなくてはならないんですけどね。だから、我々が優秀な人たちを育成したいということではなくて、希望を持って頑張っている方を、なんとか支援してあげたい。そういう考え方なんです」

つまり、実力のある人を支援し、才能を埋もれさせたくないということですね。

「まったくそのとおりです。だからまずはFTRSで、そういう（ステップアップの）希望があって、なおかつ優秀な方にはフォーミュラトヨタ（FTT）で支援させていただきます。もっとステップアップしたい方には、その実力を見極めさせていた上で、さらに支援をさせていただくということ

です。だから、その先が国内のF3なのか、あるいは海外のレースなのかは限りません。その方の希望が実力に見合っていれば、支援の対象になると思います」

なるほど、トヨタがかかわっているカテゴリーをフレキシブルに活用していくわけですね。話は変わりますが、今年からヨーロッパと日本の育成プログラムがジョイントして、TDP（トヨタヤングドライバープログラム）になりました。ここまでの流れや結果をどう見ますか？

「いいところもあり、反省点もあり、だと思えます。いいところは優秀なスタッフ陣の経験を若手に伝授してもらったことで、短期間で優秀なドライバーになっていきますよ。レースマナーの良さなんか、TDPの成果のひとつじゃないかと思えますよ。彼らがこの後、トップカテゴリーを戦うとしても、本当にクリーンなレースをすると思います。もちろん技術も高いですよ」

反省点としては……

「スカラシップドライバーになったことがゴールになってしまっている方が見受けられるんですよ。トヨタが先々までなんとかして



れると思っっているような。実際、FTRSの参加希望者だけで今は何百人もいて、いろんな都合でほとんど絞り込まなきゃいけない。その中で残った方はもちろん優秀で、一般的に見たら本当に天才ですよ。でも、上のカテゴリーは天才の集まりで、天才の天才、そのまた天才のししか行けません。熾烈な競争なんだから、受かっただけで安心していいような方には来年の契約はないです。彼らにはことあることにそう、はっきり伝えてあるんですけどね」

スト経験があるんですよ。それは本当にシエイクダウンとかシステムチックとか、そういうレベルのものですけど。若い時期にF1を体験させることができたのは良かったけど、それでもそこまで3年半ぐらい時間がかかっている。そのためには実力だけでなく語学はもちろん、ある程度メカニズムに関する知識も必須です。海外での生活や移動も自力で行なう必要があります。いきなり連絡が来て、翌朝には指定のサーキットにいる必要がある。そのぐらいできないと道は閉ざされるし、できた方が残れる世界なんですから」

「そうです。我々ができるのは環境を整備してあげることだけ。もう、あんまり時間もかけてもらえません。上がれる実力の人は上がってもらって、残念ながらそういう基準に達しなかった人には、別な道を探してもらわないと。ですから、トヨタのF1にTDP所属の日本人ドライバーを乗せたいというのは希望としてありますけど、ここから先は彼らの才能次第です」

ドライバーは、やっぱりライコネンとかアロンソだと思っんです。はつきり言って、このふたり以外に興味はない……って、自分が言い切っちゃっていいのかな(笑)。だからもし、日本人で候補を挙げると平手君や小林可夢偉君なんですけど、彼らがF1に乗りたくなら、そのレベルにまで達してくないと、道はないですよ」

育成、ではなく支援と捉えてほしい TDP出身者をF1の表彰台に立たせたい

林 博美
Hiromi Hayashi

ターボ全盛のグループCカーを担当したのちWRCでセリカを走らせ、その後はCART-IRLと国内外のトヨタ・モータースポーツを見つめてきた林氏。前任の柘植和廣氏から国内グラスルーツカテゴリーを引き継いだのが今年の6月という、まさに兼任早々のインタビューとなった。「あまり詳しくないのですが」と丁寧に前置きしながら小林可夢偉の快速や国内勢への期待を熱く語る姿が印象的だった。トヨタ発の日本人F1ドライバー誕生は彼の手懸かっている。

Text/Naoyuki Hata
Photos/Masahide Kamio
Takashi Ogasawara
FDO

Interview

ホンダは
こう考える。

スクール形式には
賛否両論ありますが
わたし自身は
ベストなカタチだと
思います

——ホンダの若手育成として、我々が最初に注目したのは、SR S・F（鈴鹿レーシングスクール・フォーミュラ）開講からということになりますが、実際にはその前段階があるんですよね。

「そうです。本格的には95年からということになりますが、4輪の窓口はカートでしょう、という捉え方が当時からありました。モータースポーツで成功するには能力が必要ですから、小さい頃から磨いた方が伸びると考えたのです。

したがって、93年から始めたカートのスクール、SR S・Kがルーツということになりますね。ホンダはそもそも交通安全教育の経験がありましたから、下地はそこです。2輪でもその前年からSR S・Jを、同様のコンセプトで始めています」

——しかし、カートだって当時は低年齢から始めるという考え方はそんなになかったわけですから、画期的な試みだったのでは？

「こういうのを始めたことによって、つながりがようやく理解してもらえたというか。当時は18歳になって免許を取ってもすぐにレースに出られたわけじゃないですよ。そこそこ走れるようになった時には、結構時間が経っているわけですよ。それではもったいないので、18歳になったらすぐレースができるように、と思ったのです」

——それは現在の、18歳未満でも限定Aライセンスでレースに出られるという、その流れを狙っていたんですか？

「いや、そこまで踏み込むつもりは当時はありませんでしたよ。それでもSR S・Fで基本を学んだ人たちなら、18歳でF3に乗って



「時間をかけてはられない」とは言いながら、スクールではとにかく基礎を丹念に教育する。「基礎の積み重ねが後年、必ず活きる場面がくる」と橋本氏は力説する。



全日本F3では武藤英紀に加え、SRS-Fスカラシップ生である塚越広大もシーズン途中から参戦を果たした。来季の動向は未発表だが、Fニッポンも含めた広がり期待したい。

活躍できていましたからね。そんなに遅くはなかったと思います」
でも、ひとつのきっかけにはなった。

「それでしょね。でも何を基準にするかといえば、全日本のカーッとなるわけです。それだけじゃ駄目なんです。スクールでしっかり学んでもらわないと(笑)。でも、道ができたからか、分りやすくなったのか、最近はずごく受講希望者が増えましたね」

それは昨年、SRS・Fのあり方を少し変えられたのと何か関連があるわけですか？

「入口から上まで、体験、ベシツク、アドバンスの3段階に分けました。8人しか受けられないんですよ、従来のスタイルだと。残念ながら、「ごめんなさい」って言うてお断りしなきゃいけない。それに03年までは800万円という受講料だったので……ほとんどの人たちがスカラシップを取れなくても、惜しくはなかったって言うてくれていますけどね。そこで、

まず入口で考えてもらおうと。それと何回も体験してもらおうと。これは良かったと思います。これによってアドバンスまで上り詰めたい方も実際いますし」

練習の機会とチャンスを増やしたという形ですね。

「普通はやっぱり免許がないと練習できませんからね。それに費用もかかるわけで。書類選考が重視されるようだと、全日本で何番目という人はまだしも、地方選手権とかローカルレースでやっていた人たちは、いくら速くても目立たないでしょう？ でもいざ入ってきたら速かったってこともあるわけですよ。才能とか熱意によって上がってくるべき人たちは、ちゃんと上がってきますよ」

卒業生に、世界をまたいでいろいろなカテゴリーで活躍しているドライバーが多数存在します。ご自身はどう評価しますか？

「これは今も昔も、満足はしていません、僕は。きつとこれからも満足することはないのではないで

しょうか。本当にこのレベルでいいのかって、絶えず思っていますから。教え方も、もっといい方法がないのかな、って常に考えていますよ」

それでも、卒業生はさまざまなたップカテゴリーで活躍しているわけで、きつと何か秀でた部分があるからなのでは？

「これはね、基礎をきちつとやっているということだと思いますね。だから、何に乗ってもすぐ対処できたり、応用できたりする。スクールの先生方も同じ思いなんですけど、結局、最後にいくら何をしようかと、ドライバー本人の仕事量なんです。ドライバーの仕事っていっぱいありますが、究極は手足がどれだけ早く動くかっていう技能の部分もあるんですよ。スクールでは基本の操作を徹底的に教えますから、ほかのレースだけだと上がっていく方と比べると、その部分が違うんですね」

F1など、底辺カテゴリーを経験してきたドライバーとは、違った経験値があるって？

「いや、むしろF1は否定できなくて、競い合いを学ぶという点では、スクール方式にも弱い面はあるんですね。そこでフォーミュラドリウム(FD)ができた、といういきさつもあるんですけどね」

橋本さんから見て、こんな子は伸びるっていうのは、何かありますか？

「自分の枠を作らないことですね。意外とカートをやっていたり、自分でレースやっていたりすると、自分のパターンみたいなものを持っているケースが多いんですよ。だから、先生から聞いても、都合よく解釈して自分のパターンに戻し

ちゃう。素直じゃないというか、真っ白になれないというか。試せるドライバーじゃないと、差は後々すくく出ますね。でも、気づいて直せる人もいます」

ところで、少し話は飛びますが、SRS・Fで頑張ったらFDへ、FDの次はF3、という流れが今までありました。来年からはFニッポンがスタイルを変えて、ホンダも直接関与します。その辺りのつながりはどうなりますか？

「うーん、つながっていった方がいいんじゃないかと、ラインが引けるかどうかという……でも、個人的な意見ですけど、やっぱり日本である程度活躍してほしいんですよ。いろんなケースがあつて良くて、全員が海外に活路を求めなくても、日本から足固めしているのもいいんじゃないかな、と。

早い時期に、太刀打ちできないような性能を体験させてあげられる方が可能性っていうのは見えるんですよ。FDで勝った人たちにF3テストをさせてあげるっていうのは、まさにそういうことであつて。だから、Fニッポンにもテストドライバー、サードドライバー的なシステムができたらいなあと思いますね」

確かにそうですね。

「やっぱりね、国内のフォーミュラ人気が上がらないと、上を目指すが若い子が増えないですからね。嬉しいことに最近では、(SRS・F卒業生の)佐藤琢磨選手が目標という応募者が増えました。ちょっと前なら圧倒的にセナだったんですけど、亡くなってからもう10年経ちますから……。そういうのがF1だけじゃなく国内のレースの中にもできたら、小中学生が自

分から興味を持って、カートやりたい！とかなると思うんですよ。TV中継も1週間遅れてでもいいから、土曜とか日曜の夕方にやってもらいたい。夜更かしできない小さい子に、こんなにすごい世界があるんだ、って感じてもらえたらいいなあ、と思います」

では、我々は近い将来、若い日本人ドライバーの登場を期待しているのでしょうか？

「うーん(笑)。それが現実的な、いちばんの目標なんですけど、期待したいですよ、僕としてはね。琢磨の時代はスクールしかなかったから、海外に出ていって成し遂げざるを得なかった。今はFDというステップアップの機会を作り

ましたので、国内も足場として、成し遂げてほしいですね」



橋本 正 Tadashi Hashimoto

橋本氏は鈴鹿サーキットのスタッフである。しかし「ホンダの若手育成」を語るには適任だという。ニュースに合わせSRSのプログラムを進化させてきたのもホンダとの強固な関係があつてこそだという。インタビュー中、「世界で戦える日本人ドライバーを生み出したい」とのコメントが何度も出た。それもそのはず、橋本氏はF1を目指し必死に国内F2を戦う中喉痛を併せてきた人なのだ。ホンダの育成の底辺は、氏の審美眼の鋭さに支えられているのである。

スクールから始まる育成のスタートライン

内容充実・効果抜群 飛躍への最初の一歩

カートの次、を操るドライバーにはFTやFDなどのミドルフォーミュラが現実的な路線となる。双方ともに背景には自動車メーカーの存在があり、どちらも本格的なレーシングスクールを開設している。それぞれの特徴を比較してみよう。

Text/Naoyuki Hata Photos/Masahide Kamio, Shimpel Suzuki, Takashi Ogasawara, FDO

トヨタとホンダの若手育成プログラムは、将来的にF1を頂点として、内外のトップカテゴリで通用するドライバーを見出すという点においては共通するものの、そのほかの部分ではあまりに対照的だ。例えば、単純にFTRSとSRS・Fだけを比較しても、前者は3日間の短期決戦であるのに対し、後者は以前より短くなったとはいえず、6カ月に及ぶ。

ホンダのライン。

SRS(鈴鹿サーキットレーシングスクール)→FD(フォーミュラドリーム)→F3→Fニッポン?

交通安全教育、という観点からスタートしたホンダの若手育成。SRSはそれをややスポーツ的に振ったものと考えれば分かりやすい。2輪から始まったSRSはカートを経て95年から4輪も開講し、豪華な講師陣と本格的なカリキュラムが話題を集めた。佐藤琢磨が講師を質問責めにしたというのは有名な話だ。現在SRS-Fはその習熟度と目的に応じて体験スクール、ベーシック、アドバンスと3コースを備えており、段階を踏んだステップアップが可能。

アドバンスの成績優秀者へは翌年からのFD参戦のスカラシップが与えられ、これまで幾多のレーシングドライバーを輩出してきている。

FDはF3の下に位置するミドルフォーミュラでありながらSRS-Fの発展形ともいえ、実際の競争の場を提供するという目的がある。ここでチャンピオンを獲得すると翌年にはF3への道がある。井出有治や松浦孝亮らもその道をたどり現在のポジションを掴んだのだ。



全日本F3をFD&SRSカラーで走る武藤英紀。彼は03年のFD王者であり、そのスカラシップによりステップアップを果たした。また富士ラウンドからは塚越広大の昇格も実現した。



体験スクールでは通常「フォーミュラ・エンジンジョイ」で基礎を学ぶ。ベーシック以上は専用スクールカーを使用し、より実践的に。



今年度のSRS-F、基礎レースの模様。即レイスチュアが可能なのはハイレベルだが、FDへの切符を握るのにはまだ振り回さず。



校長を務めるのは中嶋悟氏。山西康司や松田次生を輩出した日本人でも、世界を知る人間として、そのアドバイスは貴重だ。

SRS-F(鈴鹿サーキットレーシングスクール-フォーミュラ)

SRS-F体験スクール	SRS-Fベーシック	SRS-Fアドバンス	名称
16歳以上の普通運転免許所持者 またはカートレース経験者	16歳以上の体験スクール到達基準達成者 またはJAF公認レース参加実績を有する者	16~24歳のベーシック到達基準達成者	参加資格
実技2日間/年間10回程度	実技2日間×2回/年間4回程度	1泊2日×6回	スケジュール
10名/回	10名/回	8名/年	定員
鈴鹿サーキット 交通教育センター訓練会場/南コース	鈴鹿サーキット 交通教育センター訓練会場/南コース	鈴鹿サーキット 国際レーシングコース	使用コース
9万4500円(税込/昼食含む)	21万円(税込/昼食含む)	493万5000円 (税込/宿泊費、食事代、SMSC入会金等含む)	受講料
STH-NF03/HONDA L13A	SDH-F04/MF224F	SDH-F04/MF224F	マシン/エンジン
フォーミュラカーの乗り方 ルールとマナー レーシング走行の基本 レーシング走行の応用 タイムアタック	フォーミュラカーの乗り方 ルールとマナー メンテナンス レーシング走行の基本 レーシング走行の応用 タイムアタック	フォーミュラカーの乗り方、ルールとマナー、基礎体力づくり メンテナンス、セッティング レーシング走行の基本&応用&実践 タイムアタック レーシング走行の応用 レース視察、JAFライセンス講習等	カリキュラム
SRS-Fアドバンス講師	SRS-Fアドバンス講師	校長:中嶋 悟/主任講師:佐藤浩二/講師:服部尚貴、田中哲也、 金石勝智、伊藤大輔、金石年弘、松田次生ほか	講師
		佐藤琢磨、松浦孝亮、山西康司、伊藤大輔、黒澤治樹、金石年弘、 松田次生ほか	卒業生
		成績優秀者はFDへの参戦を支援	スカラシップ

また、年に4回開催されるFTRRSは合計で40名の受講が可能だが、SRS・Fは最多8名という狭き門だ。また、その選考に関しても対照的だ。下の表中にもあるとおり、03年よりSRS・Fは体験スクールを設け、そこで適性を計ることで選考の幅を広げた。対してFTRRSはあくまで実績重視。こちらも体験コースを設けているが、むしろ経験者のスキル向上を目的としており、そうした背景もまた対照的に見える。

前頁までのインタビューをとおして分かるように、国内と海外のどちらを重視するかにおいても(担当者それぞれ意見もあるのだから)海外で名をなす方が理想とするトヨタ、国内レースの活性化も望んで理想とするホンダという違いがある。個人的に、失礼を承知で言うならば、すでに佐藤琢磨という人材を生み出した分だけホンダの方がややゆとりを持っているか。トヨタはTDP初年度ということもあり、やや理想先行にも見える。最強の人材でないも頂点には送り出せないという、頑な姿勢を感じさせました。しかし、ひとつ共通点があった。それは両者とも「あまり時間がない」と語っていたこと。そう、誰だって悠長に構えてはいられないのだ。それにしても、これだけ対照的であつたら、その目前にいる者には、どちらを選んだらいいのか大いに迷うところ。ただし、選ばれし者となるために、まずその前に自身を磨き上げてほしい。選ばれなければ迷いも何も、夢や幻想のうちに残ってしまおうということ、大いに肝に銘じてほしいものである。

トヨタのライン。

FTRS(フォーミュラトヨタレーシングスクール)→FT(フォーミュラトヨタ)→F3→Fニッポン?

FTは日本初のワンメイクフォーミュラであり、その歴史は1990年と歴史は古い。その14シーズンもの間には高木虎之介や立川祐路、土屋武士といったドライバーを輩出、F3への最適なステップボードとして機能し続けている。FDとの最大の違いはマシンがチーム所有であるためセッティングの差がチームによって出やすいことと、国内何カ所もサーキットを転戦することである。

FTには95年から、FTRSというスクール制

度が確立している(当時はワンデイ)。SRSと違い最大でも3日間程度ではあるがその内容充実ぶりはヒケをとらない。講師がマンツーマン的にドライバーにつきっきりで指導にあたり、実戦のFTと同じマシンをスクールカーに用いる。FTRSで優秀だと判断されたドライバーはFT参戦が支援されるほかF3やFニッポンへの道もないとは限らない。近年は平手晃平や小林可夢偉らの活躍により世界からの注目度も高く、応募者も増加の一途だとか。



トヨタの育成プログラムは今年から欧州のTDAと名称を統合、TDPとなった。全日本F3へ参戦するトモスの2台も世界共通カラーとなり、ドライバーの中嶋一貴はFTRS出身者だ。



ブレーキとオーバードライブを指示するラングがドライバーに説明され、走行を終えるたびに講師陣からアドバイスがもらえる。



昨年から富士スピードウェイのショートコースがスクールの舞台。模擬レースシューティングを繰り返して、実戦力を高めるべく。



FTRSの校長はトモス監督でもある。同監督は、卒業生たちの成長ぶりに目を細めるが、光る才能はまだまだ埋もれているという。

FTRS(フォーミュラトヨタレーシングスクール)		
名称	ワンデイコース	スカラシップコース
参加資格	14歳以上のカートレース出場経験者 または普通運転免許所持者	14歳以上のカートレース出場経験者 または4輪レース出場経験者
スケジュール	1日/2回	2泊3日/4回
定員	各日程10名、合計20名	各日程10名、合計40名
使用コース	富士スピードウェイ ショートコース	富士スピードウェイ ショートコース
受講料	10万5000円 (税込/食事代含む)	21万円 (税込/宿泊費、食事代含む)
マシン/エンジン	FT30/TOYOTA 4A-GE(1587cc)	FT30/TOYOTA 4A-GE(1587cc)
カリキュラム	開校式、座学、コクピットドリル、シート合わせ パイロン走行、基本走行①(シフトアップ)、基本走行②(フルブレーキング) 基本走行③(ヒール&トゥ、コーナリング)、先導走行、フリー走行 座学講習、ロガー学習、閉講式	1日目) 開講式、座学、コクピットドリル、シート合わせ 基本走行①(シフトアップ)、パイロン走行 2日目) 基本走行②(フルブレーキング) 基本走行③(ヒール&トゥ、コーナリング) 先導走行、フリー走行、座学 3日目) フリー走行、ロガー学習、予選、模擬レース、閉講式
講師	校長: 関谷正徳ほかTOYOTA系レーシングドライバー	校長: 関谷正徳/主任講師: 田中 実 講師: 黒澤琢弥、影山正彦、竹内浩典、高木虎之介、荒 聖治ほか 片岡龍也、平中克幸、平手晃平、番場 琢、中嶋一貴、小林可夢偉 大嶋和也、関口雄飛、山内英輝、国本京祐
卒業生		
スカラシップ		別途オーディションののちにFTシリーズ参戦を支援(若干名)

SRS-K(鈴鹿サーキットレーシングスクール-カート)	
参加資格	9~20歳
スケジュール	26日間程度/年
定員	15名
使用コース	鈴鹿サーキット 南コース
受講料	127万5000円 (税込/宿泊費、食事代、SMSC入会金等含む)
マシン/エンジン	J-RMC/125cc GX200/200cc
カリキュラム	カートの乗り方、基本操作 ルールとマナー、基礎体づくり メンテナンス、セッティング レーシング走行の基本&応用 模擬レース、レース参戦(制限あり) レース視察、JAFライセンス講習等
講師	校長: 中嶋 悟/主任講師: 中村良裕 城内政樹、津田浩次、道上 龍、松浦佑亮ほか
卒業生	
スカラシップ	

頂点としてのF1はどうなっている

キーワードは「体系的」と「世界規模」

現在、F1チームの多くが独自の若手育成プログラムを発効しているその原動力となり、強い影響を与えているのが自動車メーカーの存在だ。そのシステムは機能的で、即戦力養成機関として成果を出しつつある一方ではレッドブルがスポンサーの枠を超えた規模で拡大傾向。最高峰の舞台で繰り広げられる「F1虎の穴」の現状とは――

Text/Ken Kawakita Photos/LAT Photographic

Young Drivers Program

「未来のF1ドライバーを育てる」とは、いわゆる「若手育成プログラム」の決まり文句だ。近年、自動車メーカーによる育成プログラムが多角的・世界的に発展し、その効果が明らかに。これにつれ注目を集めている。若い才能にチャンスを与え、F1への道をサポートする。この目的に対し誰よりも具体的な手段を持っているのもまた、自動車メーカーなのだ。

2というピラミッドを利用してフランス人ドライバーの育成を図った。このプロジェクトからは、ジャン・ピエール・ジャブイニエ、ルネ・アルヌー、パトリック・タンベ、ジャック・ラフィット、パトリック・デューバイエ、ディディエ・ピローニ……など多くのF1ドライバーを輩出し、これがルノーの第1次F1参戦（78年）とシンクロすることで、当時のF1界にフランス人ドライバーの黄金時代を築き上げた。そして、こうした流れの最後にいて、世界チャンピオンに輝いたのがあのアラン・プロストである。

系ドライバー育成を目標にスタートし、F3などのジュニアフォーミュラと当時ワークス参戦していたスポーツプロトタイプカー（グループCカー）レースを活用する形でハインツ・ハラルド・フレンツェン（ただし途中で離脱）、カール・ベンドリンガーなどを輩出。そしてその最も象徴的な成功例がミハエル・シューマッハーであることはいうまでもないだろう。

スへの対応などを総合的に教育、指導するという点でも当時としては非常に画期的なシステムであり、現在も多くの若手育成プログラムの基本形となっていると言える。仮にメルセデス・ジュニアチームのようなプログラムがなかったら、豊かな家庭の生まれではないシューマッハーのF1デビューはなかったかもしれないし、事実、ジュニアチーム出身の彼らが活躍したことで、精彩を欠いていたドイツでのF1人気が一気に火が付き、こちらもメルセデスのF1参戦とシンクロすることになった。

セデスの活動は、その目的を見事に実現したと言えるだろう。だが、メルセデス・ジュニアチームの活動は、結果として皮肉な状況をもたらすことにもなった。成功の象徴であるミハエル・シューマッハーは91年のF1デビューと共に彼らの手を離れ、その後2度と帰ってこなかったばかりか、メルセデスのF1活動における最大のライバルとして君臨し続けることになる。また「自国の」若手ドライバーを中心にサポートするというコンセプトと、「グローバル化」を積極的に推し進める近年の自動車メーカーのスタンスにも矛盾が生まれてしまった。自国内だけでなく海外の様々な市場を相手に商売している自動車メーカーが、国際的なマーケティング効果を持つF1であまりにナショナルイズムを強調することは企業イメージのマイナス要素



現在、直接プロジェクトにはかかわっていないとされるリアトーレだが、この男の発掘能力と強力な管理体制が昨今の育成プログラムの起点であることは間違いない。アロンソもまた、彼の優秀な「門下生」のひとりだ。



RENAULT

▶RENAULT DRIVER DEVELOPMENT (RDD)

メーカー主導型育成プログラムの筆頭たる存在なのがルノー。ペネトンを買収してルノーワークスとなった02年から本格的に若手支援を開始し、現在テストドライバーを務めるフランク・モンタニーやGP2でトップを争うヘイキ・コバライネンを輩出している。70年代から若手育成に熱心だったルノーだけあり、そのサポートカリキュラムは資金援助のみならず精神的・肉体的トレーニングまでをカバーする本格的なもの。芽が出るとすぐにF1テストをさせるのもルノーの特徴だ。①写真は2年前のものだが、統一されたスーツと相まって、その幅の広さを感じさせる。②現在はGP2ディレクターであるブルーノ・ミシェルがプロジェクトの責任者となっている（写真・中央）。



2005年RDDドライバー

ドライバー(国籍)	参戦カテゴリ(チーム)
ヘイキ・コバライネン(フィンランド)	GP2(アーデン)
ホセ・マリア・ロベス(アルゼンチン)	GP2(DAMS)
バスター・マルドナード(ベネズエラ)	WSR(DAMS)
ロイ・デュバル(フランス)	ユー-OF3(シグネチャ)
ルカ・ディ・グラッシ(ブラジル)	ユー-OF3(モノー)

にもなりかねない。しかも、過去10年ほどのあいだにF1チームの数が激減したことで、自分たちが育てたドライバーを乗せるF1の「シート」が絶対的に不足しているという現実も問題になり始めている。かつては「ジュニアチーム」のサポートを受けるということが「F1への予約席」を手に入れるに等しかったが、しだいに空席待ちの列は伸び、予約券の価値は下がっていった。ウエバーがメルセデスを去り再びF3000からF1を目指したのも、メルセデス学校の超エリートだったニック・ハイドフェルドが辿った道も、こうした現実を象徴する出来事である。

各チームのカラーを反映

それでは、現在の主流となっている自動車メーカーによる「若手育成プログラム」は「どうなっているのだろうか?」ここでも最も体系的な仕組みを構築しているのは、ドライバー育成に長い歴史と伝統を持つルノーだ。ペネトンを買収し、ワークスによる第2期F1参戦と同時にスタートしたルノー・ドライバー・デベロップメント(RDD)はF1とF3、更にルノー自体が運営に大きく関与しているGP2などを有機的に活用しながら、世界各国の有望な若手ドライバーをサポート中。現在、ルノーF1の第3ドライバーに登録されているヘイキ・コバライネンはRDDの1期生であり、このプログラムが生み出した最も有望な若手ドライバーのひとりである。

「ドライバー育成はF1参戦と同じで、メーカーに直接のメリットはない。モータースポーツの活性化を図るための、一種の社会貢献のひとつだと思っている」(同、木下氏)というトヨタだが、現在フォーミュラ・ニッポンで活躍中の平中克幸やユーロF3の平手晃平、F1でランキング上位につける小林可夢偉など、すでに何人かの日本人ドライバーをヨーロッパに送り込んでおり、今後はTDPという新体制の中で、どうやって国内での活動と欧州での育成を統合していくかが注目される。前述のメルセデスも、規模は小さいが有能な才能を発掘、成果を上げつつある。今年のユーロF3を制したルイス・ハミルトンがそれだ。また、自動車メーカーではないが、規模という点では世界各国で22人も

「ドライバー育成はF1参戦と同じで、メーカーに直接のメリットはない。モータースポーツの活性化を図るための、一種の社会貢献のひとつだと思っている」(同、木下氏)というトヨタだが、現在フォーミュラ・ニッポンで活躍中の平中克幸やユーロF3の平手晃平、F1でランキング上位につける小林可夢偉など、すでに何人かの日本人ドライバーをヨーロッパに送り込んでおり、今後はTDPという新体制の中で、どうやって国内での活動と欧州での育成を統合していくかが注目される。前述のメルセデスも、規模は小さいが有能な才能を発掘、成果を上げつつある。今年のユーロF3を制したルイス・ハミルトンがそれだ。また、自動車メーカーではないが、規模という点では世界各国で22人も

「ドライバー育成はF1参戦と同じで、メーカーに直接のメリットはない。モータースポーツの活性化を図るための、一種の社会貢献のひとつだと思っている」(同、木下氏)というトヨタだが、現在フォーミュラ・ニッポンで活躍中の平中克幸やユーロF3の平手晃平、F1でランキング上位につける小林可夢偉など、すでに何人かの日本人ドライバーをヨーロッパに送り込んでおり、今後はTDPという新体制の中で、どうやって国内での活動と欧州での育成を統合していくかが注目される。前述のメルセデスも、規模は小さいが有能な才能を発掘、成果を上げつつある。今年のユーロF3を制したルイス・ハミルトンがそれだ。また、自動車メーカーではないが、規模という点では世界各国で22人も

MERCEDES

▶ MCLAREN YOUNG DRIVER SUPPORT PROGRAM



2005年契約ドライバー

ドライバー(国籍)	参戦カテゴリー(チーム)
ルイス・ハミルトン(イギリス)	ユーロF3(ASM)
チェン・チョンフー(中国)	イギリスF1ルノー(マノー)

1 F1さながらの黒/銀カラーではあるがメルセデスの、というよりはマクラーレン主導によるプログラムと考えた方がいい。90年代前半の「メルセデス・ジュニアチーム」とはやや趣が異なる。比較的規模は小さくユーロF3にルイス・ハミルトン(2)、イギリスF1ルノーに中国人ドライバーを起用するのみだ。しかし長期的な育成計画である点の特徴と言えよう。ハミルトンはじつにカート時代(00年)からの「子飼い」であり、その前はハイドフェルドを長らくサポート(結局放出)。ハミルトンは今年の圧勝劇から察するに近い将来のF1昇格は疑いないように思われる。マクラーレンとメルセデスの、長きに渡る強力タッグが生み出した、未熟らしい20歳だ。



Young Drivers Program

頂点としてのF1はどうなっている?

キーワードは「体系的」と「世界規模」

モータースポーツが多岐の機械と機会、資金を必要とする極めて特殊なスポーツである限り、こうした様々な「育成プロジェクト」が大きな力となっていることは間違いない。これまではチャンスのなかった才能に光を当て、彼らがF1へと至るための道を切り開く有効手段であることは明らかだからだ。メルセデスのミハエル・シューマッハー1しかり、プリアトリーに見出されたフェルナンド・アロンソしかり。佐藤琢磨も英国F3時代にホンダのサポートがなければおそらくF1には到達できていなかったはずだ。

だが、これほど洗練されたシステムやメソッドを持つ「育成プログラム」が構築されたとしても、そこで最後に試されるのは「個人」の力であり、本当に才能のあるドライバーが「何としてもF1に乗る」という強い意志を持って全力で努力し続けなければ、そうしたプログラムも本来の意味を發揮しないことを忘れてはならないだろう。最近では自動車メーカーの育成プログラムに選ばなければ海外に飛び出すことも、F1を目指すことも無理だとアタマから思い込んでしまっている若手ドライバーが多いと思えるし、一方のメーカーにとっても、可能な限り幅広いカテゴリーに目を向け、いかに正しくドライバーの才能を評価できるかという点が今後は非常に重要になってくるように思われる。

不可欠なメーカーの力

「育成」というと、何だかゼロから育てるようなイメージがあるけれど、本当はある程度長い時間をかけて行なうドライバーオーディションだと考えたほうがいいと思います。より幅広い人たちにチャンスを与えるために、メーカーとしてある程度のサポートはするけれど、最後はヨイドンで一番速いヤツが勝つ……。結局はそういうことなんじゃないですかね」と語るのはHRDの和田康裕社長。

ちなみに今年にはGP2参戦中のアダム・キヤロルとユーロF3のジェームズ・ロシターのふたりをテスト等で走らせながら育成しているBARホンダだが、現在、日、米、欧でホンダがかわっているカテゴリーを有効に活用する、新しいドライバー育成の枠組みを構築しようとしている最中という後日アラン・パン・デル・メルベとタニロ・デイラーニの追加起用を発表)。ポイントナリーのジル・ド・フェランとともに取り組んでいて「将来的には来年から始まる新しいF2ニッポンなども活用していきたいと思っています」と和田社長は語った。

F1だけでなく他カテゴリーのレースとの有機的なリンクを作り上げるには、自動車メーカーの力が不可欠である。そうした形での「育成プログラム」が本当にうまく機能すれば文字どおり、モータースポーツ全体の活性化にも繋がるのではないだろうか?

TOYOTA

▶ TOYOTA YOUNG DRIVERS PROGRAM (TDP)



2005年TDPドライバー

ドライバー(国籍)	参戦カテゴリー(チーム)
フランク・ベレラ(フランス)	ユーロF3(プレマ)
平手 晃平(日本)	ユーロF3(ロスベルグ)
小林可夢偉(日本)	F1ルノー・ユーロ/イタリア(プレマ)
中嶋 一貴(日本)	全日本F3(トムス)
池田 大佑(日本)	全日本F3(トムス)
番場 琢(日本)	全日本F3(ナウ・モータースポーツ)
安岡 秀徒(日本)	全日本F3(インギング)
関口 雄飛(日本)	フォーミュラトヨタ(TDP)
大嶋 和也(日本)	フォーミュラトヨタ(TDP)
山内 英輝(日本)	フォーミュラトヨタ(TDP)
国本 京佑(日本)	フォーミュラトヨタ(訓練生)

F1参戦と同時にスタートしたプログラムで、当初はトヨタ・ドライバーズ・アカデミー (TDA) としてTMG主導のもとに展開された。IRL参戦中のライアン・プリスコアのほか全日本F3を戦うロベルト・ストレイトもその一員だった。
 1 今年から国内FTRS (のスカラシップ) とTDAを合わせてTDPとし、現在は国内外のF3およびミドルフォーミュラで10名を走らせている。F1からF1、IRLまでを網羅する点にはほかにない強み。
 2 マシンやスーツのカラーリングも基本的に世界共通で、たとえカテゴリーが違っても同じ色のマシンが世界中で走っていることになる。写真はユーロF3に参戦中の平手晃平。例外的にTDPカラーで走る平手の去就も含め、今後はF1ニッポンの位置づけがどうなるのが注目だ。



REDBULL

▶ REDBULL DRIVER SEARCH



2005年契約ドライバー ※一部

ドライバー(国籍)	参戦カテゴリー(チーム)
スコット・スピード(アメリカ)	GP2(スポーツ)
ニール・ジャニ(スイス)	GP2(レーシング・エンジニアリング)
コリン・フレミング(アメリカ)	WSR(ジェンツァー)
セバスチャン・ベッテル(ドイツ)	ユーロF3(ミュッケ)
フィリップ・アルバカーキ(ポルトガル)	スペインF3/F1ルノー
マーティン・ラッシンガー(オーストリア)	フォーミュラBMW(ミュッケ)
セバスチャン・ブエミ(スイス)	フォーミュラBMW(ミュッケ)
ステファノ・コレッティ(モナコ)	フォーミュラBMW(エイフェラント)
ミハエル・アマムラー(ドイツ)	F1ルノー・ユーロ(ジェンツァー)
ミハイル・アレシシ(ロシア)	F1ルノー・ユーロ(ルクオイル)
マティアス・ミツラ(アルゼンチン)	F1ルノー・ユーロ(モトパーク)
ジム・カトー(中国)	F1ルノー・ユーロ(モトパーク)
チーム・ナイマン(フィンランド)	F1ルノー・ユーロ(モトパーク)

自動車メーカー主導に相対するカタチで、スポンサーによる育成プログラムを世界的に展開するのがレッドブル。チームのF1参戦自体はジャガー買収後の今年が1年目ではあるが、育成プログラムの歴史は長い。国際F3000を中心に支援していたが若手大好きオーナー、マテシツ (1・写真左) の意向で年を追って大規模化。今年は一席のシートに2名を交代で起用して話題を呼んだ。今年に限っても20人近いサポートドライバーを抱えるが受け皿の増える今後はさらに拡大するのかもしれない。先頃発表されたミナルディ買収はステップアップ組へのシート提供目的とされているからだ。そしてその候補筆頭には2スコット・スピードの名が挙げられている。





New Face 1
小林可夢偉

ヨーロッパスタイル

いづれもいづれも「カムイ流」

15歳でF1にデビュー、翌年ランキング2位となりヨーロッパへ渡った小林可夢偉
F1ドライバを目指して一直線に走り続ける「カムイ流」スタイルに迫る

Text: Yumiko Kajima Photos: Prema Power, LAT Photographic

Young Drivers Program

eparco  Kamui Kobayashi #13



ヨーロッパに渡って2年。あくまでも“ボク流”を貫く可夢偉。しかし、体力もつき、サイド・バイ・サイドのバトルになっても接触しなくなるなど成長の跡は確実に見える。



フォーミュラノーは、ユーロ、イタリアシリーズともに多い時には約40台のエントリーを集める激戦区。

Kamui Kobayashi

1987年9月13日生まれ。96年カートレースへの参戦を開始。00年全日本ジュニア選手権および鈴鹿カート選手権RSOクラスのダブルタイトルを獲得。翌01年には全日本カート選手権ICAクラスでチャンピオンに輝くとともに、FTRSのスカラシップを獲得。03年FTシリーズランキング2位。04年TDAよりフルノー・イタリアシリーズに参戦。今年はフルノー・ユーロシリーズで4勝、イタリアシリーズで5勝を挙げ、2シリーズ制覇を狙う。

2005 All Result

Formula Renault Eurocup	Qualify	Race
Round Circuit		
Rd.1 Zolder/Belgium	16	27
Rd.2	19	15
Rd.3 Valencia/Spain	3	2
Rd.4	3	4
Rd.5 Le mans/France	2	1
Rd.6	8	5
Rd.7 Bilbao/Spain	7	5
Rd.8	10	R
Rd.9 Oschersleben/Germany	4	1
Rd.10	5	4
Rd.11 Donington/Great Bratin	1	1
Rd.12	1	1

Formula Renault Italy	Qualify	Race
Round Circuit		
Rd.1 Vallelunga/Italy	4	R
Rd.2	1	1
Rd.3 Imola/Italy	1	1
Rd.4	1	3
Rd.5 Spa/Belgium	3	2
Rd.6	1	1
Rd.7 Monza/Italy	1	1
Rd.8	1	3
Rd.9	1	1
Rd.10 Mugello/Italy	Nonparticipation	
Rd.11 Misano/Italy	4	6
Rd.12	1	2
Rd.13	6	5

トヨタが5年前から始めたフォーミュラトヨタレーシングスクー

ル(FTRS)のスカラシップ。今では、そのプログラムもTMG

と共同で進められ、トヨタヤング

ドライバープログラム(TDP)と名称変更された。これまでFTR

Sが輩出してきたドライバーに

は、現在フォーミュラ・ニッポン

で活躍する第一期生の片岡龍也や

平中克幸をはじめ、全日本F3選

手権に参戦中の中嶋一貴や番場琢

らが顔を揃える。平中をはじめ、

すでにヨーロッパに渡ったドライ

バーもいる。今回は、そのヨーロ

ッパ勢の中でも将来を嘱望されて

いる小林可夢偉に話を聞いた。

――まずTDPにいてることで、ほ

かのドライバーと比べて有利だと

思う点がありますか？

小林可夢偉(以下、可夢偉)・・今

の状態やったら、ちゃんとやるこ

とさえやれば、次の年もあること

ですかね。翌年のことを考えず、

う少しできる。そういう意味では、

成長するのにいい状態を作っても

らってるんじゃないかな。

――トヨタの看板を背負ってると

いう意識は？

可夢偉・・走ってる時はトヨタの看

板を背負ってるとか、そんなこと

は考えませんね。レースでは、た

だ自分ができる限りのことをやる

だけ。けど、クルマから下りて

時は、マズいことはできへんな

って思いますよ(笑)。

――日本とヨーロッパのレースの

違いはどんなところですか？

可夢偉・・ヨーロッパは当てても前

に出たらOK。ワザとらしい当て

方はダメやけど。サバイバルです。

日本ではありえない。日本ではプ

ロックしてもいろんな人に怒られ

ますからね。だから、日本は何か

甘えてるなと感じることがありま

「ボクはみんなが言うような

天才じゃないですよ

でも、天才は天才ほど

頑張るって知ってます?」

可夢偉・・みんな上手い。エグいプ

ロックとか幅寄せするけど、なか

なか当たたらへん。ボクも負けてな

いと思いますけどね。性格は国に

よって違う。去年一緒に走ってい

たベン(クルーカス)はハングリ

ーやった。ロベルト(ストレイト)

はレースに熱心。自分が思ったこ

とをいつまでも言ってる。しつこ

いと思われても、ずっと同じこと

を言ってる。最初はくそワガママ

やと思いましたが。けど、それが当

たり前なんですよね。自分が走っ

て勝つためには。だから、いろん

なドライバーから学んでいますよ。

――イタリアではどんな生活を?

可夢偉・・トレイニングに毎日2時

じゃないし、ボクはボク。すごい

個人主義で、世間でイメージが悪

いAB型です(笑)。

――将来、本当にF1ドライバー

になれると思ってますか？

可夢偉・・なれるかどうか分からな

いけど、信じてなければこんなと

ころでひとりやってられません。

根拠は何もないし、いつなれるか

も分からないけど、なれると思っ

て人一倍努力すれば、なれると信

じてますよ。

――人一倍の努力? 可夢偉くん

を天才だと言う人もいますが……。

可夢偉・・天才じゃないですよ。で

も、天才は天才ほど頑張るって知

ってます? ボクは天才じゃない

けど(笑)。

――トヨタは08年までに日本人を

乗せたいと言ってるようですが?

可夢偉・・そら、早く乗ればいい



Young Drivers Program



亜久里とともに…… ARTTAの 過去と未来

育成プロジェクトの先駆者

メーカーによるドライバー育成が主流となりつつある昨今
しかしかつてのマルボロや現在のレッドブルのように
スポンサーが推進する育成プロジェクトも存在する
国内では唯一無二の規模と実績を誇る、ARTTAはその代表だ
鈴木亜久里の情熱と、それを支えるスポンサーの思いとは……

Text: Makoto Ogushi | Photos: Takashi Ogasawara, Masahide Kamio, Junya Sasaki, Shimppei Suzuki, HONDA, i-dea

若手育成プログラムは様々な形で日本国内に存在しているが、その規模と範囲という意味で、トヨタ、ホンダが運営するプログラムに並立しているといえるのはひとつしかない。オートバックスという大スポンサーのバックアップを受けた元F1ドライバー、鈴木亜久里が運営するARTAプロジェクトである。というよりも、2メーカーが若手育成プログラムを系統立てて運営し始める以前から、1998年に亜久里は自らのレーシングチームでレースを戦う一方で、才能育成プログラムであるARTAプロジェクトを立ち上げ、活動を開始していた。

亜久里は言う。

「一石を投じたかな、という感じはするよね。(メーカーに)そういう活動をしなくちゃいけないんだってこういうことを気づかせたというか。本当は、メーカーがもっと早くからこういうプログラムをやるなくちゃいけないんだけど、やらないんだって俺がやるよ、って言ってやり始めただけで、メーカーがレーシングカートからキックとやってくれたら良かったら俺がやる必要はないんだからさ」

亜久里自身、レーシングカート時代には神童と呼ばれながら、金銭的な壁にぶつかって四輪レースへのステップアップに手間取り、一時期は自分でレース資金を稼ぎ出すために自動車用品輸入販売会社を設立して活動するなど、苦勞を重ねた経歴の持ち主である。せっかく才能を持っているなら自分のような遠回りをしないよう、そういう若者を支援したいという気持ちが生じたのは分かる。

ただし亜久里自身は「育成」と

いう言葉には難を示す。

「問題は、本人がたとえはF1に行きたいかどうかだけ。俺はそのための応援をしてやるだけ、そういう志を持つてる子たちにいい環境だけ作ってあげられたらいいなと思ってるだけであって、別に俺がF1への行き方を指導してるわけじゃない。モータースポーツは金がかかるから、なかなか普通の場合ではできない。その応援が少しでもしてやればいいかなっていうだけだからさ。そんな、人を

「育成する」だなんて大それたことは考えたこともないよ」

亜久里は「上へ行くのは自分の力であって、誰かに何かを教えるもらうてできることではない。ARTAは、上へ行くことと頑張る人間の手伝いをするだけ」と繰り返す。何にせよ、その亜久里の思いをスポンサーが受け止めたからこそ、このプロジェクトは成立した。

興味深いのは、心情的に育成をとらえる亜久里に対して、それをバックアップしたオートバックス

「育成する」だなんて大それたことは考えたこともないよ」

「わたしはね、本当なら小学校の授業にカートを取り入れてほしいくらいなんです。ちょっと今のクルマは(進歩しすぎて)ドライバーに対して過保護ですよ。それのおかげで事故も減るのは良いことなんです。失うものも多いとは思ってます。たとえばクルマを操るおもしろさですね。そういうことを若いうちから憶え

てくれると、日本のモータースポーツはもっと盛んになるだろうし、結果的にアフターマーケットも活性化するでしょうから」

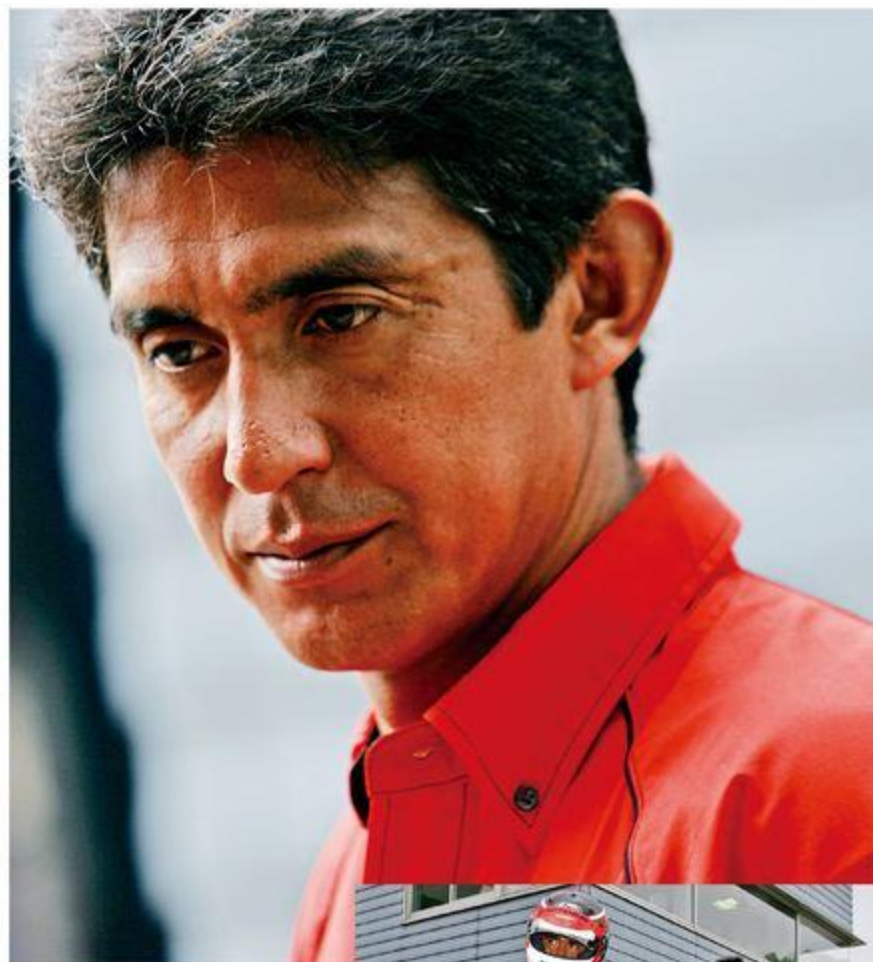
埋もれた才能はどこにいるのか

こうした、ふたつの思いが噛み合ってARTAの育成プログラムは進み始め、現在に至る活動を続け大きな成果を残してきた。もっとも、育成プログラムの方針が、8シーズンのうちに大きく軌道修



98年、発足と同時にオートバックスのCIカラーであるオレンジ色が国内のサーキットを席巻した。フルカラーリングのマシンがカテゴリーを問わず、トップフォーミュラから市販車改造のワンメイクレースにいたるまで参戦し日本中のモータースポーツシーンに鮮烈な印象を残した。当時のF1ニッポンドライバーは金石勝智と駿阪寿一、GTは本山龍と土屋武士だった。翌年からは鈴木亜久里自身もARTAドライバーの一員となってGT-Rのステアリングを握った。「若手育成」とは反するように見えるお取組について佐野CEOは「マーケティングの側面を考えると、目前の結果を求めているのは事実」と語る。

21世紀に入ると、オレンジカラーは海外へと飛び出す。金石年弘や井出有治へサポートを開始したほか03年にはDTMへ参戦する金石勝智を支援した。同年、アメリカンフォーミュラの最高峰・IRLへの参戦も開始。A.フェルナデスと共同でチームオーナーとなり、現在も松浦幸亮の挑戦をバックアップしている。今年にはさらにスーパーGT、スーパー耐久、FDへ参戦している。もちろんヴィッツレースやマーチカップといった参加型モータースポーツへの支援も継続されている。



「メーカーがやらないんなら俺がやるよ。少しでもいい環境を作ってあげたいんだ」

正したのは事実だ。当初、育成プログラムを立ち上げたとき鈴木重久里にはこんな思いがあった。モータースポーツの入口であるレーシングカートですら、入門するには非常に敷居が高いのではないかと。そもそもその機会すら探り当てることができず、実は才能を秘めているにもかかわらず気づかないまま野球やサッカーなど身近なスポーツに進んでしまいう子供が多いのではないかと。日本国内にもきっとミハエル・シューマッハーレベルの才能を持った子供がいるのに、その才能に気づかないまま、せっかくの才能を無駄にするケースが

多いのではないかと……。このように、これまでは埋もれてしまっていた才能を発掘し、カートに乗る機会を与えて育てよう、というのが当初重久里が描いた発想である。この発想は重久里ならではなかった。選抜、あるいは淘汰の母集団を大きくすればするほど、統計上そこに優秀な才能が含まれる可能性が高まる。実際の初期のARTAのオーディションではカート経験を問わず、まず基本的な身体能力を基本に選抜を行い、選ばれた子供たちにカートを経験させ才能を引き出すという手法をとった。全国から募集して

行なわれたオーディションでは基礎体力や反射、判断力などを基準に候補生が選出された。選出者の中にはカートに触れたこともない子供が混じっていたりもしたものだ。確かに理論的にはきわめて正しい試みではあった。しかし現在の日本の状況を考えると実験性が高い手法であったことも事実だ。実際、この初期の方針はじきに壁にぶつかった。重久里の思い描くように選抜の幅を広げる仕事は、たとえ元F1ドライバーとそれを全面的に支援をするスポンサーがい

たとしても手に余った。さすがにいくら全国へ呼びかけを行なったとしても、その呼びかけの意味が通じる相手は限られており、本当の意味で選抜の母集団を広げることとはできなかったのだ。また、「何の経験も必要ない」という条件を曲解して、選抜されればそれでF1ドライバーになれるまで手取り足取り面倒を見てもらえるという誤解も生み出した。

「最初は、特定のドライバーを応援するようにしてただけど、やっぱり本来は、いっぱいいろんな子たちにチャンスを与えてあげるような場を作った方がいい、と思っただ」と重久里は方針転換の理由について語る。このときを為された方針転換はその後さらに整備されていく。2004年度にはARTAチャレンジャーとしてクロスド格式ながら全国転戦する独自のシリーズ戦が開催されるようになり、ARTAはそこで繰り広げられる実戦をおして未来へ通じる才能を探し始めたのだ。今年度はさらに発展し、ジャパン・オープン・マスタースとしてF・ARTAクラスは国内格



「オートボックスにはただただ感謝、その一語だよ」と語る鈴木重久里。あのオレンジ色を見るだけでブランド名を連想するようにまで浸透させたのは彼の功績だろう。カートスクールに集う少年らについて、もっとも重視したい選手基準は？ の問いには「日本一の悔しがり屋だね」と回答した。

きわめて象徴的な1枚。元・F1ドライバーと未来のレーシングドライバーの間に立つのはARTAのサポートを受けてFDシリーズを支配した塚越広大。シーズン途中からF3へも参戦を開始し、その才能に注目が集まっている。

方針転換の意味

そこでARTAは理想論からの軌道修正を行なった。現在彼らの力でできること、それに総力を結集することになったのである。育成プロジェクト開始後4年目の2001年からARTAのオーディション方法は大幅に変わった。この方針転換について当時の重久里は、「これまで、レースに興味はなくてカートをやってなくても野球とかサッカーとかなんでもいいか、体力勝負でオーディションして才能を発掘しようというやり方をしてきたけれど、やめた。やっぱりレースが好きでやる気がある子の伸び方は全然違う。いくら心肺能力や体力が優れていてもダメなんだ、そしてそれだけやる気のある子は、ほくらがオーディションをやる前から、とっくにカートを始めているんだってということが3年やって分かった」と言った。表現は粗雑だが、重久里の説明は適切だ。当初の理想に間違いはなかった。しかし現実問題としてできることには限界があった。そこで大幅に方針を転換し、レーシングカート以前に置いていた育成プログラムへの入口をレーシングカート以降へずらしたのである。

Aは新たな展開に挑戦している。サマースクールとしてこれまでオーディションで選り出された候補生のみで行なわれていた合宿に一般参加者を受け入れるようにしよう、え、ARTAカップとして夏に一般参加者を募ってレーシングカートレースイベントを開催し、そこで繰り広げられる実戦からめばしい才能を発掘する制度を設けたのである。



98年の第1回ARTA夏合宿。体系的で実践的な、こうしたプロジェクトは当時としては異例の規模だった。15歳の山本左近の姿も確認できる。

ARTA

カート・サマースクールとは?

●8/17~18
●ツインリンクもてぎ北ショートコース

今年で5回目を迎えるARTAジュニアカート・サマースクール。まる2日間、もてぎの北コースを舞台に文字どおりカート漬けのカリキュラムが組まれている。土屋圭市や井出有治、金石勝智&年弘らARTAドライバーを講師陣に、セッティング指南からレース中の駆け引きまで、より実践的なアドバイスが自慢。

参加者の多くは10歳前後と若い。すでにレース経験は数十戦という強者も。それぞれ地方戦レベルの経験者が大半で、模擬レースでは毎戦勝者が異なるなどまさに「F1ドライバーの卵」と呼ぶにふさわしい激しさ。

初日に講義やフリー走行などをこなした後、夜もプロドライバーと相部屋になって質問も好きにだけできるという環境。積極的に質問する姿が印象的だった。「とにかく進歩の幅がすごい。僕らの時代にもこうしたスクールがあったらなあ」とは井出先生のコメント。2日目は終日フリー走行、レース、ミーティングの繰り返し。ミーティングでは毎回熱の入った講義やアドバイスが展開されていた。修了式で鈴木亜久里プロデューサーは「次はレースで会おう!」と言った。この経験が糧となり自信となって、さらなる成長を生むのだ。



少年たちの走りをやさしく見守る鈴木亜久里「校長」。



子供たち以上に熱かった? 親も必死に子供たちにサインを送る。



レースが終わればすぐミーティング。すぐまたレースの繰り返し。

Young Drivers Program

式、RSOクラスは準国内格式で開催されるようになり、F・ARTAのチャンピオンはレーシングカート世界選手権、RSOのチャンピオンは鈴鹿サーキットレーシングスクール(SRS・F)を含む四輪へのスカラシップが与えられるようになった。

ただし、ARTAが当初抱いていた、カートへの入口を広げるといふ理想が全面的に取り下げられたわけではない。ARTAチャレンジには、通常のカートライセンス取得年齢に達しない8歳以上の子供たちのためのクラスも設けられ、いわゆるキッズカートからのステップアップ組を受け入れているほか、北海道、北九州で行なわれるカートスクールを支援、真夏のもてぎで行なわれる合宿形式のサマースクールに優秀者を招待するなど地道な活動も再整備されているのである。

現在、自動車メーカーが推進する育成プログラムに並立する育成プログラムはARTAのみだ。しかもその範囲ときめ細かさ、特に若い才能を見出して拾い上げるといふ面では、メーカーを凌ぐ内容を持っている。それがひとりの元F1ドライバーと、いち「スポンサー」の熱意によって成り立っていることは、驚き以外の何物でもない。初期に行なわれたオーディションの印象が強く、今でもARTAの育成プログラムは純粋培養のように思われがちだが、現在はカートで実力を示せばARTAが支援の手を加えるシステムになっている。この、現場に密着した目の配り方は、メーカー系育成プログラムには欠けがちなARTAならではの特色である。

実は、今年のF1日本グランプリでF1走行デビューを果たす山本左近は、ARTAプロジェクト第一期生として選抜された選手である。その後左近はARTAの支援からは離れているが、才能を掘るといふ意味でARTAプロジェクトは、大きな成果をあげつつあるといえよう。

□



「人材育成には時間がかかる。とにかく若いうちから機会を与えなさい」



子供たちの意欲は絶えず高い。この日、スクールの講師を務めた山本尚貴はARTAスクールシップにより海外のカートシリーズに参加する17歳、彼らの「現実的な目標」でもある、講師陣の層の厚さもまた、ARTAの強みだ。



「世界中のドライバーをクルマ好きにしたい」と語る住野公一CEO。レースの 대중化を強く望み、全国の店長ら300人を集めてカート大会を実施したこともあるという。8年もの間、プロジェクトのパートナーとなった鈴木亜久里については「魅力的なパーソナリティとビジネスセンスを持っている」と評した。写真は98年、ARTA発足時の発表風景。

ドキュメント
0827

F3デビューの日

近年の育成プログラムでは異例となる
シーズン途中でのステップアップを果たし
全日本F3第15戦に鮮烈デビューした
塚越広大の速さの理由と今後の可能性を探る

Text/Makoto Ogushi Photos/Masahide Kamio, Jun Goto



「どんなクルマでも速く走りたいと思ってきた。FDもF3も同じフォーミュラカー。どうやったらこのクルマを速く走らせるかを考えて、少しでも早くその方法を見つけた」と塚越。

Young Drivers Program



8月10日鈴鹿サーキットでのテスト走行を行なった塚越。2セッション目にはニュータイヤも経験した。



レース前、マシンに乗り込んだ塚越に田中監督からクルマの状態や路面の状況などが伝えられたという。

FDの1年先輩で昨年のスカラシップを獲得した高崎保浩ともサイド・バイ・サイドのバトルを演じた。



レース後、塚越は、「ある程度予想していたとおり。結果は良くなかったけど、目標は見えた」とコメント。



塚越広大は、ホンダ育成プログラムの特例を受けて、フォーミュラドリフト(FD)参戦中であるにもかかわらず、チームM・TECから全日本F3選手権シリーズに途中参戦した。

塚越に前例のない特例が適用されたのも納得できる。なにしろ彼は昨年、SRS・Fに参加し成績優秀者としてFDのシーズン後半戦に参加すると、デビュー戦こそ3位だったものの、最終戦までの残り3戦で2回ポールポジションを獲得し3連勝を遂げるや、今年もFDに正式参戦。開幕戦から第5戦まで、フリー走行を含むすべての計時セッションでベストタイムを記録して5連続ポール・トゥ・ウインを飾っているのだ。

この飛び抜けた成績を評価された塚越は、優れた才能にはできるだけ早く上位カテゴリの経験を

積ませようという育成プログラムの方針もあり、シーズン途中にして全日本F3選手権デビューを果たすことになった。デビュー戦は8月最終週、富士スピードウェイで開催されたシリーズ第15戦。与えられたマシンは、昨年型のローラ童夢F106である。それまで塚越は、FD優勝のご褒美としてF3ドライブレの経験をしていたが、富士スピードウェイを走った経験はなく、インテグラを使っていたスポーツ走行をしただけの、ほぼぶっつけ本番のデビュー戦となった。

塚越を担当することになった田中弘監督は、塚越が車両の挙動について伝えるコメントを評価する。「短時間の走行で返ってくるコメントが的確。こっちがカメラをかけて違うことを言っても、それをきちんと訂正してくれる。ちゃんと分

かって乗っている証拠で、思った以上に頭がいいドライバーだ」塚越が与えられた車両は1シーズン実戦で用いた旧型車両で、空力面で遅れているうえ剛性面でも万全の状態にあるという保証はない。したがって正確な評価はできないものの、走って何か足りない部分があった際に、セッティングに注文をつける前にまず自分のドライビングを工夫して対応しようとしていることがデータで読み取れるという。これも田中監督の評価ポイントである。

走行中常にステアリングを細かく動かす塚越独特のドライビングスタイルはFD関係者のあいだでも話題になった。しかし田中監督は言う。「確かに後ろのスリップアングルを細かく感じ取って修正を与えながら走るタイプだが、その調整幅

はほんとうに細かいので特に問題が生じることはない。むしろ荷重の移動が少ない非常にスムーズなコーナリングをする」

デビュー戦となった第15戦の予選で、塚越は同じホンダ勢の武藤英紀、高崎保浩に次ぐ10位につける健闘を見せたが、決勝のスタート時にクラッチミートに失敗し、出遅れて最後尾へ下がった。FDでもスタートは不得意だったがさすがに初のF3スタートでタイムングがうまくつめなかつたのだろう。だがそこから少しずつ順位を上げ、11位で完走を遂げた。そして第16戦では武藤に次ぐ予選9位から今度はうまくスタート、7位でフィニッシュして早くも選手権ポイントを獲得した。

「F3デビューは、メディア的には大したことのない結果だったかもしれないけれども、チームとし

ては及第点。非常に頭が良く感覚にすぐれており、四半世紀にひとり出てくるかどうかというドライバーであることは分かった。私の経験では中嶋悟以来の才能ではないか。と言って今のままでどうなるものでもないから、あとはきちんとした環境で十分な経験を積ませたい」と田中監督は塚越のF3デビュー戦を評価した。

塚越本人は言う。

「F3は、これまで乗ったクルマとはレベルが違ってもすごく難しいです。経験ももちろん足りないけど、それ以外に何か新しく自分で学び取らなければならぬところがあるように思います。田中監督の言うことは非常にためになるのでそこから勉強するつもりです。まだまだトップは見えませんが、シーズンが終わるまでに5位には入ってみたいですね」



ステアリングを細かく動かす
独特のドライビングスタイルは
FD関係者のあいだでも
話題になった

Koudai Tsukakoshi

1986年11月20日生まれ。96年よりカートレース参戦開始。翌97年のGKT長野シリーズSクラスをはじめ、東日本（98年）およびJAFジュニア選手権（99年）でタイトルを獲得。その後、鈴鹿選手権、全日本カート選手権チャンピオンを経て、04年SRS-Fiに入校。同年F4西日本シリーズで4輪デビューイヤーながらチャンピオンに輝くと同時に、FD後半4戦にも出場し3勝を挙げた。05年もFDで5連勝中。

2005 All Result

Formula Dream	Round	Circuit	Qualify	Race
	Rd.1	Suzuka	1	1
	Rd.2	Suzuka	1	1
	Rd.3	Suzuka	1	1
	Rd.4	Suzuka	1	1
	Rd.5	Suzuka	1	1

Formula 3	Round	Circuit	Qualify	Race
	Rd.15	Fuji	10	11
	Rd.16		9	7
	Rd.17	MINE	11	7
	Rd.18		11	8

ZAP SPEED流 レーシングドライバー 育成哲学

プライベートだからこそ求められるレーシングドライバーの資質とは!?

「速い者が優先される」というイコールな環境が実現しにくいレース界にありながらあえてその理想を追求してチームを結成し、FJ1600からスタートしたザップスピード設立から10年を数え、今ではF3を頂点としたピラミッドを形成する有力チームに成長したあくまでもプライベートとして、彼らが目指すこれからの10年とは?

Text/Toshiyuki Endo Photos/Naoki Kobayashi



FJ1600もてぎシリーズはZAP SPEEDの栗原宗之、熊谷徹、丸木光春が、東北シリーズでは栗原正之がチャンピオン争いをリードする。



来季は参戦復活が予想されるフォーミュラトヨタ。03年には池田大祐のドライブで最多勝を獲得している。



F4関東シリーズには切替優太、安達元氣、大西寿茂、橋下英幸の4人が参戦し、F3を目指してしのぎを削る。

「オーデイションで受験者を見分けるポイント、ですか? そうですなね……。いい意味で、バカであってほしい。言い方をかえるなら、オーデイションの段階から、スピードを落とすまともな走りをしてほしくない。そういうことをする受験者は評価できないです。仮にオーデイションを通ったとしても、やっぱり伸びないと思うんですよ。最初の段階では、「オレならイケる!」と思って(コーナリー)突っ込みました」くらいの方がいい。スピードを楽しめる、という感覚ですね。慎重になりすぎてしまうのは良くない。だからといって、コースオフばかりしているのが良い、ってことではありませんが(笑)」

東北や関東地域のFJ1600シーンを中心に、紫のカラーリングで大活躍。ザップスピードを率いる、笹川健志氏はこう語る。

「ヘタなところは、あとから巧くすればいい。巧くしてあげることができませんが、スピードに対する感覚っていうのは、あとからどうこうできない部分ですからね。小暮くん(卓史選手、ザップスピード出身)は、自動車免許を取得して3日目くらいでオーデイションに来たんですが、最初はシフトも満足にできない、停止することさえうまくいかない状態でした。でも、やっぱり走っている最中は元気があるところを見せてくれましたからね」

1996年の発足以来、F1やミドルフォーミュラでチャンピオンや上位ランカーを続々と輩出してきたザップスピードの発祥は、既存の日本レース界の、特に底辺からステップアップしていく道程



38歳でレース界の門を叩き、わずかにレース歴4年目の磯崎元彦は全日本F3選手権2年目を戦う。育成が本業のZAP SPEEDにより着実に実力をつけ、まだまだ成長を続けそうだ。



に存在する様々な「旧弊」に疑問をもった志士たちが集い、「走るためにだけに必要な金額で、速い者こそが優先される、本音の意味で『イコール』な参戦システムを構築したい」というものだった。

「もともと、僕はシステムをつくらず、当時のマシンを速く仕立てる手段がなかった。そこに内間（淳監督）が合流してくれたことで、ザップスピードという『私たち』をつくることのできたんです」と磯川氏は語る。FJチャンピオンの経歴をもつ内間監督がマ



上級カテゴリーに上がるためには資金力も必要。そのためには、所属ドライバーに営業力をつけさせるのも課題と磯川氏は語る。

シンを速く仕立てて、「山口明（元筑波FJ王者）や工藤和明（元もてぎ&東北FJ王者）たち、初期のドライバーが期待に応えて頑張ってくれた」ことよって、ザップスピードは順調に船出し、すでに約10年を戦ってきた。

ところで、ザップスピードのザップとは、どんな意味なのだろうか？ そして、印象的な紫のカラーリングの由来は？

「ZAPっていうのは、アメリカのコミックなんかで出てくる擬音なんです。もともとは、それがスラング化したもので、日本語で言うなら『激○○』とか『めっちゃ○○』の、『激や。めっちゃや』にあたるものだと思います。僕らはエリートではなく、雑草なんです。だから上品にいくよりも、ありのままの、スラングみたいな言葉がいいんじゃないか、ということでした。カラーリングについては、変な色にしよう、と（笑）。特徴的な色に、という考えでした。目立つからには、結果がでないとい何と言われるか分からない。つまり、特徴的なカラーリングで走ることで、我々の不転の決意を示したかったんです」

ザップスピードのオーディションのポリシーは、「定数」ではなく、「定率」で採用すること。キャパシティがあるぶんだけ数を採る、という安易な採用をしないところに、質実剛健な強さの源泉があるようにだ。そして実際にオーディションで採用した選手たちの育成には、どんな方針を採っているのだろうか。

「あらかじめのキャリアラムはもたないんです。家庭教師と塾、あるいは、ゴルフのレッスンプロとスクールの違いですね。ゴルフスクールでは、みんな同じ型に合わせようとして、レッスンプロなら、教えられる側の人間の個性は残る。これは、残さなければいけないんです。ナイジェル・マンセルに『アラン・プロストを見習え』って教えても、きっと良いことはなかったでしょう？ それと、上にあがっていく若いドライバーには、ドライビングの能力とともに、営業力もつけさせるように意識しています」

そして年齢や性別、経歴は問わない。これもまたザップスピードの流儀だ。大切なのは資質と、本人の意志。ここでも『イコール』が買われているわけだが、その象

徴たる存在こそ、全日本F3選手権にザップスピードから参戦している磯崎元彦選手であろう。38歳でレースをはじめた超遅咲きのドライバーであるが、レース歴4年にして、今季はF3で立派に戦えるまでに成長した。

「真面目で、素直で、負けず嫌いで、そして教えたことを何でも吸収してくれる選手です。変な先入観をもたないから何でも吸収できる。それを可能にする器用さもちあわせています。それなりに以上の社会的な立場をもった方ですが、驕ることなく、若手と同じ苦労を一緒に味わいながら、『若手の大変さが分かって、良かったです』と言ってくれる人です」

来季以降へ向かって、ザップスピードの展望はさらに広がる。「我々はF3までのなかで、有望なドライバーを育てていきたい。そこから先は自動車メーカーさんの領域だと思いますので、そこにお渡しできるようにドライバーを多く育てることが仕事だと思っています。そのため、ほかのチームやガレージのみなさんと協調して、さらに新しいシステムをつくるっていくことも具体的に考えてい

求められるのは、器用なエリートより無心に攻められる『レースバカ』

ます。カート界との連携も大切になりますね。それから来季は、F3を2台体制にする予定です。F3までのなかで人材を育てるといふ展開において、チームとして、マカオGPなどの世界戦に近い将来に勝てるような存在になりたいという夢もありますから」

すばらしい活躍を演じてレース界にその名を知らしめた、ザップスピード船出の10年。06年からはじまる新たな10年期に、さらなる充実を遂げるであろうことは疑いない。ザップスピードと、そこから果立つ新たな才能たち。それぞれの活躍に、期待は高まる。



04年FJマスターズレースでの好走が評価されてスカラシップを得た安達元気は、F4関東シリーズでさらなる飛躍を目指す。

主な ZAP SPEED 卒業生

1996年結成のザップスピードは、これまでレーシングドライバーを目指す人々に夢と希望を与えてきたのみならず、多くのチャンピオンや全日本選手権参戦ドライバーを輩出している。96年の望月時道を筆頭に、97年の山口明、工藤和明、98年の大串大介、藤沢彰彦、高木崇、99年の清水彰太郎、遠田崇雄、00年の今村大輔、山崎信介、01年の荒井卓、切替優太、02年の小林祐輔、03年の関健太郎、遠山勇人、04年の大西寿茂というFJ各シリーズチャンピオン、98年には岸剛之が関東F4選手権チャンピオンを獲得。さらに00年には小暮卓史、03年には池田大祐を擁護。池田大祐は03年のフォーミュラトヨタにザップスピードから参戦し、チャンピオンの中嶋一貴を上回る4勝を挙げて最多勝を獲得している。

（※はダブルタイトル獲得者）



03年のフォーミュラトヨタ後半戦で怒濤の追い上げを見せて関係者の注目を集めた池田大祐。

ZAP SPEEDのホームページアドレス <http://www.zap-speed.com>

FJ RENAISSANCE



今、なぜFJなのか!?

育成カテゴリーとして新時代に入ったFJ1600を探る

カテゴリーが創設されて25年が経ったFJ1600に復興の気配が見られる
04年型シャシーの販売台数は40台にも上るといい、停滞ムードは払拭されたと言える
メーカー系育成カテゴリーが注目される今、なぜFJ1600なのか？
盛り上がりが顕著な鈴鹿シリーズを中心に検証しよう

Text/Fumio Watanabe(Racing on)
Photos/Yoshiki Kitaoka, Naoki Kobayashi, Racing on

今、FJ1600の主要シリーズが活性化している。5年ほど前だろうか、「FJはもう終わる」などという悲観論が一部関係者の間で飛び交っていたことを考えれば雲泥の差である。

育成カテゴリーとしてメーカー系ばかりがクローズアップされる時代になって、なぜ今、FJに復興の気運が見られるのか？
特に環境の変化が顕著だといわれる鈴鹿シリーズを取材した。

9月11日、鈴鹿クラブマンレース第5戦の会場となる鈴鹿サーキット西コースのパドックは活気に満ちていた。シビックやインテグラといった派手なハコ車に負けないう存在感を、FJマシンも示している。プログラムを見れば、参加台数は31台。今回も予選落ちが発生することになる。

注目すべき点は、2000年以降製造のシャシーが7割以上を占めていることだ。これまでのFJのパドックにありがちな、90年代中盤年式のシャシーが大勢を占め



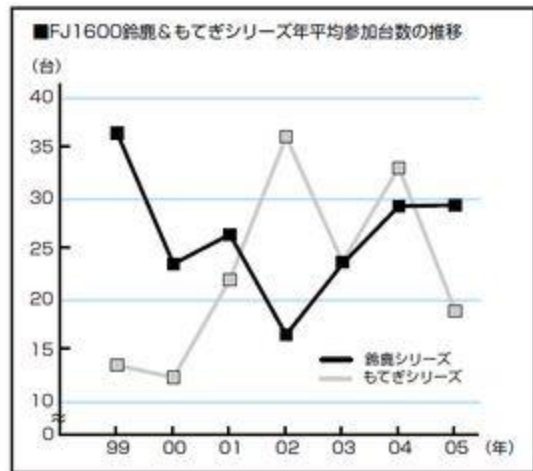
鈴鹿シリーズのランキングトップはチーム尚貴の吉田広樹。FJドライバーらしい元気な走りは、これまで鈴鹿の上位を占めていたベテラン勢を凌ぐ勢いだ。



もてぎシリーズは、参加台数の減少に反比例してザップスピード、ディープレーシング、ウィンス等の有力チーム勢が高いレベルでのバトルを繰り広げる。また、ツインリンクもてぎがスポーツ走行枠での練習時にスタート練習を設けたり、チームと連携してオーディション会場の場を設けるなどの努力が関東の盛り上がり貢献しているようだ。また、関東系チームが共同して底辺層の育成に乗り出すという動きが始まりそうな気配だ。



鈴鹿サーキットとレース村がタッグを組み、Fエンジン（写真右）などから多くのレース実践派の取り込みに成功した一方、参加年齢層が高めであることに関し、「ヨーロッパのFフォードなどは若者が明確にF1を目指す一方、アメリカのレースは趣味のおじさんがいるのが当たり前。日本はその中間を目指せば良いのではないか」と今後の方向性を示唆する畑川治氏（写真左の左の人）。ステップアップ嗜好の若手層が厚くなったとき、真のFJ復活の日といえるだろう。



02年に年間平均20台の参加者を割った鈴鹿FJシリーズ。以降、順調に回復基調が見られる。一方、もてぎは今シーズンに台数減少が見られるものの、関東系チームに底辺層拡大の動きがあり、こちらも回復が見込まれる。

るといった雰囲気が一転し、テナの下に並んでいるマシンのほとんどがひと目で00年以降のそれだとすぐ分かる。

「一時期はエントリーが15台なんていう時代があり、あのときは正直どうなることかと思いましたが、お陰様でこれだけ台数が増えたんです。これは各コンストラクターをはじめ鈴鹿レース村のみならずの頑張りだと思えますよ」とは、FJ協会の畑川治氏だ。

最もエントリーが少なかったのは02年第4戦の15台。畑川氏によれば、当時はザップスピード等を中心とした関東勢の頑張りで、中古車輛の多くが筑波、もてぎ、東北の各シリーズに集中し、鈴鹿シリーズで用意できる車輛がなくなってしまっただったという。

そんな状況に危機感を覚え、新型シャシーを作らなければという気運が、そして新しい参加者を募ろうという気運が鈴鹿周辺のコンストラクターの間で高まった。

「これまでは『FJに乗りたければ自分でなんとかしろ』的な雰囲気がありました。でも、いまの時代はそれではだめなんです。ですから、まずは入り口を提供してあげることから始めたんです」と畑川氏。多少年齢層は上がったが、フォーミュラ・エンジンやFK4といった入門フォーミュラが多く、のレース実践派を刺激し、続々と鈴鹿FJシリーズの門を叩くドライバーが現れた。

「まずは参加者が集まらなければ良いドライバーも出てきません。30、40、50歳台のドライバーもい

ますが、若手は上に上がりたいのなら、若手は上を押し上げる必要はない。だから頭を使わないと絶対に勝てない。予算にないあればレースができるから、手の届く夢なんじゃないかな？」

高貴とは、服部高貴のことである。今年からレプリススポーツとのコラボレーションでチームを立ち上げ、FJ1600にふたりの若手ドライバーを参戦させている。

「FJではトップカテゴリーでも役立つことを学べる」と、服部は田中実や和久、金石勝智、野田英樹らを相手に激しいトップ争いを繰り広げた当時を振り返り、FJの利点を熱く語ってくれた。「タイヤが細くてふらふらだったから、まずはクルマをコントロールしな

なければいけない。そして、フォーミュラカーで一番って言うくらいスリッパが効く。だから頭を使わないと絶対に勝てない。予算にないあればレースができるから、手の届く夢なんじゃないかな？」

服部高貴は、自チームのドライバーが年末のFJマスターズレースで優勝して日本一の称号を手に入れた場合、ダンディライアンの協賛でフォーミュラ・ニッポンのテスト機会を与えることを約束している。

関係者の努力で盛り上がりを見せるFJ1600。メーカー系カテゴリー再編の気配がある今、より現実的かつ実践的、そして参戦メリットも増えつつあるこのカテゴリーの「復興」は続く。

タイトル獲得に向け絶好調! 『Team Naoki with LePRIX SPORT』 服部尚貴監督が語るFJ1600

自分の今の基礎になる部分は、FJに教えてもらった。2年間のFJがあったからこそ、F3やフォーミュラ・ニッポンに続いたんだと思う。FJは前に出れば簡単に勝てるというカテゴリーじゃない。戦術を考えないとだめなんだよね。

メーカーが絡んだカテゴリー、例えばFTはヤマハからのラインがあるし、FDもSRS-Fからの流れがある。スカラシップがある一方、投資金額も大きいから裕福な若者でなければ手が出せない。でも、FJはクルマがあれば年間200万円くらいで参戦できる。これは夢を追いかけられる人だったら手が届く金額はず。



吉田広樹と白坂卓也を擁して鈴鹿FJにデビューしたチーム尚貴。鈴鹿に若者の風が吹き始めた。

オレの時代のFJは、みんなプロを目指していた。でも今は、昔に比べたらミドルフォーミュラの影響が大きくて、プロを目指す人間が減っている。色々な目的の人がいていいし、50歳台の人がいていい。ただ、正直、上を目指すドライバーがどんどん増えてほしいと思っているんだ。鈴鹿でFJチームを作ったのは、そういう状況をなんとか

かしたいという気持ちがあったから。ダンディライアの村岡代表も理解してくれて、日本一になったらFニッポンのテストをさせてくれる約束してくれた。これは、このクラスでやっている人には夢の話。FJから上になかなか行けない現状にあって、日本一になればその先の可能性が見えるということを示してあげたい。日本一のドライバーがちゃんと速く走れるとういうことを周りに見せる場が必要なんだと思う。

FJの経験は、トップに行っても必ず生きる!



吉田広樹はこれまで2勝。鈴鹿開催のFJマスターズレース制覇に向けて前進を続ける。



スターティンググリッドでレース運びに関する具体的なアドバイスを送る服部尚貴監督。

私の若手育成論

レース関係者が語るそれぞれの育成論

チームに所属する監督やスタッフ、実際に若手育成プログラムに従事する関係者
さまざまなジャンルで活躍するジャーナリストなど総勢15名に訊いた

それぞれが考える「若手ドライバー育成論」

どんなドライバーが頂点まで上がっていきけるのか……
厳しい意見も多いが、長いあいだレースに携わってきた目がスバリ指摘する

Tokuken Kawakita, Shigeharu Kumakura, Makoto Ogushi, Yumiko Kajima, Naoyuki Hata, Tomonori Taguchi
Photos: Hiroaki Matsunoto, Masahide Kamio

レッドブルが探しているのは “新たなシューマッハー”

クリスチャン・ホーナー

「レッドブルの『ドライバーサーチ』が最終的な目標としているのは文字どおり『新たなシューマッハー』を見つけ出すこと。そのため、我々はレーシングカートのレベルまで視野を広げて、世界中で有望な才能の活動を支援している。プログラムは現在22人の若手ドライバーを擁しており、すでにクリスチャン・クリエンやピタントニオ・リウツィ、スコット・スピードなどがF1でも活躍できることを証明しているし、現実問題として彼らがF1で活躍するシートが足りないと、まさに成功ゆえの悩みもあるが、新たなシューマッハーが見つかるまで、このドライバーサーチが終わることはない。今回ミナルディを買収したのも、そうしたドライバーにより多くのチャンスを与えることが目的だ」



レッドブルレーシング代表。レーシングドライバー、アーデンインターナショナルのチームオーナーを経て、今年からレッドブルの代表に就任、チームの実質的な運営を任せられる。

育成にはワインのように 当たり年もハズレ年もある

和田康裕

「育成」という言葉にはゼロのものを育てるといふような響きがありますが、現実には長期間にわたる「オーディション」だと考えたほうがいいでしょう。また、本当に才能のある人というのは毎年現れるとは限らないわけで、ワインのように当たりの年もあればそうでない年もある。ですからたとえばF1で活躍したドライバーを毎年、自動的にヨーロッパに送り込むというのはちょっと違うんじゃないかと思えます。ちなみにBARホンダでは現在、アダム・キャロルとジェームズ・ロシターと契約していますが、今後、ヨーロッパ、日本、アメリカのレースをより有機的に結びつけたプログラムを作れないかと、ジル・ド・フェランとともに検討しているところです」



HRD（ホンダレーシングデベロップメント）社長。BARホンダマネージメントボードメンバー、ホンダのモータースポーツ部長、アメリカのHPD社長を経て今シーズンから現職に。

ドライバーの感性を伸ばすために 勝てる体制を整えてあげたい

田中 弘

「伸びる若い子をどう見つけるかと言っても、底辺カテゴリーの全レースをチェックできるわけでもないし、非常に難しい話。ただ、他人が作ったクルマで走っているのを外から見ても、なんとなくしかドライバーの能力は分からないから、やはり自分たちのクルマに乗せてみると。自分たちのクルマならば、そのクルマの特性や反応の仕方が分かっているから、ドライバーのコメントや扱い方を見れば、そのドライバーが持つ生まれた感性を備えているかどうかは大体分かる。感性がない人間でも努力すればある程度まではいけるが、感性を持っている人間が同様に努力をしたら、普通の人間は絶対追いつけない。では、素晴らしい感性を持った人間がいたとして、どう伸ばすか。モータースポーツは人間だけでなく、ハードウェアとのパッケージでの戦い。F1に行くためには結果を残す必要があるわけで、ドライバーの育成の点でも勝てる体制を整えてあげる必要があるだろうね」



70年代にはGCやF3000などで活躍。引退後は中嶋信、片山右京などを輩出したヒーローズレーシング代表を務める。現在はF3に参戦するM-TEC監督を請ける。

Young Drivers Program

基本的なドライビングスキルはきちんとした指導で改善可能

ピーター・ウィンザー

「多くの関係者が『ドライビングは習ってどうなるモノじゃない』と言うがそれは大きな間違いだ。基本的なドライビングのスキルというものはきちんとした指導で大きく改善するものだし、また、そうした基本を見ることでドライバーの持つ本来の才能も見えてくる。本当に問題なのは、この世界にはほかのスポーツのような体系的なコーチングの仕組みがないことなんだ。また、多くのF1チームが『育成』と称して若手ドライバーにいきなりF1をテストさせているがもし、ドライバーの本来の力を見極めたいのなら、彼らをツーリングカーで走らせたほうがはるかに経済的に基本的なスキルを磨くことができると思う。BARはすでにそれに気づき始めているはずだ」



イギリスのベテランジャーナリスト。一時はウィリアムズやフェラーリにスタッフとして在籍した。現在はテレビコメンテーターや若手ドライバーのアドバイザー等も務めている。

我々のようなメーカーの支援によってモータースポーツ界が活性化する

ブルーノ・ミシェル

「ルノーは昔からシングルシーターレースの世界で多くのドライバーを育ててきた歴史と実績があり、現在のRDD（ルノー・ドライバー・デベロップメント）もそうした流れの中にあると考えてもらっていいだろう。モータースポーツは多くの資金と機会を必要とする特殊なスポーツであり、我々のようなメーカーが若い才能を支援することでモータースポーツの世界を活性化することができると考えている。今年からスタートしたGP2シリーズにもルノーはオフィシャルパートナーとしてエンジンを供給、メインスポンサーも務めているが、このシリーズはF1へのステップアップを目指して作られたものであり、我々ルノーのドライバー育成における最終段階としても理想的なカテゴリーだと思う」



ルノー・ドライバー・デベロップメント責任者/GP2シリーズ代表。フラビオ・ブリアトーレの右腕としてメカトロームなどで活躍。ルノーの若手育成プログラムを当初から担当。

スカラシップは1年でいいそこで芽が出なかったら諦めるべき

長谷見昌弘

「新人を発掘する場として、メーカーがチャンスを作るのはいいことだと思います。日産にもやってほしいですね（笑）。新人はまだ自分でスポンサーを取れないと思いますし、メーカーやジャーナリストが最初は才能ある人を応援してあげてほしい。ただ、スカラシップで選ばれたとしても、そこから先は本人次第。僕はスカラシップは1年でいいと思うし、そこで芽が出なかったら、次の人に交代してほしい。ステップアップしてるならいいですけど、例えばF3で2年も3年もというのね……。才能がある人は1年で結果を出せるはず。逆に1年で結果を出せないなら才能がないと諦めて、交代していく。そうしたら、何年後には天才が現れるかもしれませんね」



ニッサンやタキレーシングのエースとしてGC、F2、Gr.Aなどで活躍。76年にはコジマを駆ってF1GPイン・ジャパンに参戦した。現在は自チームを設立、監督としてGTチームを率いる。

極論は優れたドライビングスキルそれ以外は2次的なもの

木下美明

「我々が若手の育成で最も重視するのは何よりもドライビングスキルの向上であり、それ以外の要素もプログラムには含まれていますが、あくまで2次的なものだと考えています。当然、エンジニアとコミュニケーションをとってマシンを作っていくだけの語学力は必要ですが、極論すればドライバーとして優れていけば、別に英語が苦手でもかまわない。それから、常に気になっているのがどこで見切りをつけるのかということですね。ただ、我々が育成する以上、仮にF1に乗れなくても、その後があるようにしたいというのは考えていますし、10代のドライバーには日本人のスタッフやエンジニアのサポートもつけるようにするのが当然の責任だと思いますね」



トヨタモータースポーツ部長/TMG会長。TRD-USA副社長としてCARTプログラムを担当し、04年からモータースポーツ部長に就任、05年からTMG会長としてF1活動を指揮する。

“コイツはとんでもない”と誰かの目に止まらせないと

星野一義

「育成システムを見ていると、夢を見ているドライバーにとってこんないいチャンスはないと思う。そこで『コイツはとんでもない』って目に止まらせない。それは人が教えてくれるものではなくて、自分で磨いていくもの。だけど、才能がある人となない人がいるからね。厳しい言い方もされないけど、才能ってというのはそう沢山の人のいるもんじゃあない。そこは自分でよく見極めて、努力して欲しいと思う。ほかのスポーツでもとんでもない才能を持っているのは何人もいないからね。だから、プロとしての評価が得られる走りというのは、ただ運転が好き、レースが好きぐらいじゃあないと思う。ちょっとキレかかっているぐらいでちょうどいいんじゃないかな」



FニッポンおよびGTで活躍するTeam IMPUL監督。現役時代は「日本一速い男」として、GC、F2、FP、JSPC、F3000、GTなどで活躍。76、77年のF1にスポット参戦も果たした。

“ナチュラルな速さ”と“頭を使って走る”ことが必要

関谷正徳

「伸びるっていうより、やっぱり速いヤツは最初から速いですよ。最初は遅かったけれど、後々飛び抜けるほど速くなったね、っていう例外はなかったですから。FTRSに下のカテゴリーから挑戦してくる子たちでも、いきなり知らない世界に入ったときに新しい環境にどう対応・処理するか。結局その子に高い処理能力がないと、速くはならないんですよ。練習すれば速くなる子はいますよ、たくさん。でも、決められた時間の中でどこまでいけるかという話になるとね。走っているときにロガーを見なくても、走りながら考えられることも大切でしょう。ナチュラルな速さと頭を使って走る、その両方が必要。そしてそうした子たちをどう伸ばすか。FTRSでは日本と海外で色々なやり方で環境を整えています。それをどう活かすか、どう受け止めるかは本人次第。F1で勝てる素質を持った子はいらぬ。いい環境もある。けれど、本当にF1で勝てるようになるかは彼ら次第じゃないですか」



GC、JSP、Gr.A、JTCCなどで活躍。95年のル・マン24時間では日本人初の優勝を果たした。現在、TOMSのGTおよびF3チーム監督のほか、FTRS校長も兼任。

トップフォーミュラに至るまでの昇・降級システムが必要だ

大串 信

「昔のワークスドライバーの話を知ると、足回りのセッティングを最小単位で変化させながらそのたびに走り込んでクルマの挙動を理解し身につけたとか、夜を徹してテストコースをひとりで走り込んだとか、とにかく走り込みの量が違うのに驚く。本当に才能を伸ばし磨き上げるためには十分走り込む環境を作ってやるのが不可欠だとは思いますが、現代の日本ではそれを実現するのは難しい点、今のレーシングドライバーは可哀想だ。もちろん誰でも走り込めばうまくなるというものでもないで、現状に即した淘汰のシステムが必要だろう。国内だけでもカートからトップフォーミュラに至るまで成績次第で出走資格を与える昇級降級システムが必要ではないか」



コンピュータ関連の会社から独立後、フリーランスのシステムエンジニア兼ライターに転身し、コンピュータおよび自動車関連雑誌に寄稿。87年よりモータースポーツ全般を扱う。

伸びるか伸びないかは技術以上に精神的な強さでしょうね

山田 淳

「外国人にしても、日本人にしても同じなんですけど、技術ではないですよ、やっぱり。天性のセンスとメンタルな部分でしょう。才能やセンスがあるかないかって、結局コントロール能力が高いかどうか、という部分になると思うので、雨のときに走ったり、古いタイヤで走ったときなんかに分かりますよね。でも、そのドライバーが伸びるか伸びないかというのは、やはり精神面がしっかりしているかどうかでしょう。どちらも欠かせないことでしょけれど、どちらかという僕はどういう状況でも自分を見失わないという精神的強さの方が大事なんじゃないかと思えますね。才能がある人間は勝手に伸びていくけれど、そうでない人は練習するしかない。でも、同じ時間しか走れないとなれば、やはり何かを持っている人じゃないと。速いクルマを活かすのは、やはりドライバーですから。伸ばす伸ばさない、伸びる伸びないって、実際はすごく難しいことだと思いますよ」



TOMSのF3担当エンジニア。トム・クリステンセンなど歴代のエース格外国人ドライバーを担当。国際舞台での優勝経験も持つ。05年はオリベイヤを担当。

レースにすべてを捧げるほど貪欲で夢中で自分を磨ける子なら“勝手に育つ”

貝島由美子

「国内のプログラムしか知りませんが、メーカーが支援している『若手育成プログラム』は、入り口としてはいいチャンスですね。ただ、私は基本的に“育つものは勝手に育つ”と思います。持って生まれた速さと感性は、努力では手に入らないですから。でも頂点に行くには、「速さという才能」プラス、自分の目標に向かって最大限「努力できる才能」も大事でしょうね。レースにすべてを捧げるほど貪欲で、夢中で自分を磨ける。そういう子は独特のオーラがあるはずなので、偉い人たちにそれを見抜いてほしい。性格も大切じゃないですか？ 勝負の世界なので、優しすぎる良い子は致命的。あとはある程度環境を与えれば、本物なら勝手に育つと思いますよ」



Fニッポン、GTを中心に活躍するフリーライター。レースを見始めて約20年。昔はスター選手に憧れていたが、最近は若手の成長が楽しみ。今や気分はすっかりPTA?

トップに昇り詰めるための『育成』でもその実態は『振るい落とし』

熊倉重春

「言葉は『育成』でも、実態は『振るい落とし』。誰でも努力すれば、それぞれの世界の平均値までは到達できる。そのうえでトップクラスに食い込める人材が欲しいからこそ『育成』だが、クルマの操縦も楽器の演奏も生まれつきの資質で決まるもので、それを発見するにはできるだけ多くの素材を集めて篩にかけ、次々にその網目を粗くして、最後に残る大きな粒を選ぶ以外にない。そのきっかけは、選ぶ側の『目利き』の問題で、選ばれたい側としては、正しいタイミングと正しい機会に才能の片鱗を見せられるかどうか、つまり『巡り合わせ』がポイントになる。その閥門をクリアした若者には、状況が許す範囲で最高のクルマを与え、次々とレベルの高い環境にたたき込むことが、すなわち『育成』にほかならない。その課程で欠かせないのは、どこで『見切り』をつけるかということ。『捨てる』作業をくり返した者だけが、本当のトップの地位まで昇り詰める資格を持つだけだから」



FJ1600レースをこよなく愛するジャーナリスト。カーグラフィックの編集長を経て、現在はフリーランスとして活躍。CSでのF1解説者としてもおなじみ。

いかに多くの人間を味方にできるか外堀も埋めていける能力が大切

田口朋典

「いわゆるセンスや速さを持った、可能性のあるドライバーは過去にもたくさんいました。ですが、そういう可能性を持ったドライバーたちがみんなF1で活躍したかといえば、答えはノーですね。圧倒的多数がF1に乗るチャンスさえ掴めなかった。F3やF3000クラスで目を見張る速さを発揮するドライバーならば、ハードウェアに恵まれればF1で勝てる力があるかもしれませんが、まずはF1という高いハードルを超えなければ。しかし、残念ながら今のF1ほどの高いハードルとなれば、現実問題として周囲の多くの人々の協力やバックアップなくして独力で超えられないというのが実情でしょう。飛び抜けた速さや技術は言うに及ばず、いかに多くの人間を自分の味方につけるかということも大切だと思います。F1という本丸を落とすためには、直接的には本丸に関係のなさそうな外堀をも埋める力が求められる。外野からの意見ですが、そんなふう感じますね」



F3を中心に取材活動を行なうモータースポーツライター。レーシングオン誌編集部に在籍時の95年から全日本F3を担当。01年からフリーランスとなる。

メーカーによる若手育成を喜ばしいと思う反面最近のFJ1600に元気がないのは残念

秦 直之

「ほかの人より、底辺層のレースを多く見ている身からすると、近年メーカーが若手育成に力を入れているのは、喜ばしいことだと思っています。ただ、その一方で、原点のFJ1600に元気がないのが、どうにも気になってしまいました。昔は育成プログラムとか、スカラシップなんてなかったから、自分でアピールしてチャンスを掴むしかない。みんな、あの時代はキラキラしていました。リスク承知で突っ込んで、その結果、飛び出してしまったけど、次のレースでは限界ぎりぎりまで走って勝つとか……。最近では限界ぎりぎりまで走ることが少ないですね。FJだと吉本大樹で最後かな。そういうドライバーをひとりでも多く見つけて、みんなに紹介したいと思っていますんですけどね」



FT、F4、FJ1600などミドルカテゴリーを中心に取材活動を行なっているジャーナリスト。現在、トップカテゴリーで活躍するドライバーはみな、氏を通り過ぎていった。



Young Drivers Program



タイヤが伝える成長の足跡

ブリヂストンの若手育成論

タイヤメーカーとして国内でトップシェアを誇るブリヂストンは、F1をはじめとする国内外のモータースポーツシーンでも幅広く採用され、特にフォーミュラ路線ではワンメイク供給など手厚いサポートを行なっている。そのブリヂストンが考える若手ドライバー育成論をうかがうとともに、国内のミドルカテゴリーにおいて実際に行なわれているサポートについて訊いた。

Photos: Hiroshi Kaneko, LAT Photographic
Special Thanks: BRIDGESTONE



A close-up portrait of Hiroshi Hiroshima, a middle-aged man with dark hair, wearing a light-colored checkered button-down shirt. He is looking slightly to the left with a thoughtful expression. His hands are clasped in front of him, and a silver watch is visible on his left wrist. The background is a soft, out-of-focus light color.

ブリヂストンの若手育成論

1

MSタイヤ開発室
浜島裕英室長インタビュー

F1への近道

ミハエル・シューマッハーをはじめ
数々のトップドライバーとともに歩んできた
ブリヂストンMSタイヤ開発室・浜島裕英室長に
F1直下に位置するGP2への
グループドタイヤ供給に至った経緯や
GP2をはじめとするステップアップ途中の
ドライバーへのアドバイスなどを訊いた

Text/Toshiyuki Endo
Photos/Shimpei Suzuki, LAT Photographic, i-dea

Young Drivers Program



F1直下のカテゴリーとして今年からヨーロッパで始まったGP2シリーズにおいてもブリヂストンのワンメイク供給が行なわれている。



GP2はブリヂストンの若手エンジニアの育成の場でもあり、ドライバーからのコメントの聞き方や報告書の書き方などを勉強する。



91年の全日本F3000第6戦・菅生にスポット参戦したM.シューマッハー。F3000初レースながら2位表彰台に（予選はB組2位）。

「今季からスタートしたGP2において、ブリヂストンはグループドタイヤを供給しています。まず、このグループドタイヤ導入の経緯について、お聞かせください。」

「GP2というカテゴリーは、F1直前のドライバーのためのシリーズとして発足しました。つまり、セミATやカーボンブレーキなど、F1と共通するコンポーネントを取り入れて、本当にF1を勉強できるカテゴリーを目指したんですね。そのなかで、タイヤもF1と同じグループドタイヤにしようという方向性に決まったんです」

「スリックタイヤとグループドタイヤでは、どのような違いが？」

「特に違いが大きいのはフロント

でしょうね。グループドタイヤの場合は、ブロックのカドからめくれるような現象が起きるんですが、これがフロントの傷み方について大きな意味をもつてきます」

「今季終盤、あるいは来季に新人としてF1に上がってくるドライバーには、そのあたりをF1以前に学べた効果がありそうですね。『そうですね。グループドタイヤの特性など、いくつかF1と共通する要素を知っていることで、F1に上がったときに受ける『ショック』が緩和される。そのぶん、ほかのことへの対応に力を注げるわけですから、これまでの新人たちと比べて有利な面ですよ』」

「GP2の若いドライバーたち

の習熟の度合いは？」

「急激にうまくなったりするんですよ、若いドライバーは。ニコ（ロズベルグ）あたりは、かなり自信をつけたと思いますし、ピケJrもメキメキと力をつけています」

「これは、総体論としてお聞きしたいのですが、GP2やF3に上がってくる過程で、タイヤの使い方がうまいかどうかは、すでに決まっているのでしょうか？」

「ある程度、そういう面はあるでしょうね。ドライビングスタイルが決まりつつあるわけですから。下のカテゴリーでタイヤの使い方上手だった選手は、上に行っても器用に使いこなせたりしますね」

「F1に行ってからでは遅い、ということですね。さて、お忙しいスケジュールのなか、国内レースにもしばしば足を運んでいらっしゃる浜島さんですが、浜島さんの視点から見ると、いまの若手たち、フォーミュラでステップアップしていくこうとしている日本のドライバーたち全般に、共通して言えることはどんなことでしょうか？」

「うーん……もっともっと食いついてきてほしいですね。少しでも疑問に思ったことがあったら、最後まで、分かるまで、我々タイヤエンジニアに訊いてもらってかまわないんです。最近、そういう若手が少なくなつたように思います。もちろん、なかにはしつこく食い下がってくる選手もいますけどね。

とにかく、速く走りたいと思っ

ているなら淡白ではダメなんです。情熱をもって訊いてくれば、我々は必ず答えますから」

「真のトップドライバーになるような人は、みんなしつこい？」

「そうですね。星野（二義）さん、中嶋（悟）さん、長谷見（昌弘）さん、みんなそうですね」

「F1における浜島さんの『パートナー』とも呼べる存在、7回もワールドチャンピオンになったドライバーも、やはり……？」

「マイケル（M・シューマッハー）が1991年に菅生で全日本F3000にスポット参戦したことがありましたよね（結果は決勝2位）。最初の走行の日の夜、チームとの打合せを終えて、7時くらいになつてから我々のところに来たんですよ。それから、延々とタイヤについて訊くわけです。彼は当時、フォーミュラの予選用タイヤの経験がなかったんですね。だからなんです。アタックラップに入るときは、どこから全開で行けばいいんだ？とか、3時間くらい粘つたんですから（笑）」

「タイヤに関して、彼のすごさを実感できるようなF1でのエピソードがあればお聞かせください。」

「そうですね。1998年の日本GPの直後に、翌年からF1がブリヂストンのワンメイクになるための合同テストが鈴鹿で実施されたんです。それまで別のタイヤを



Hirohide HAMASHIMA

77年ブリヂストンに入社。乗用車タイヤ開発を経て、81年英国に赴任。83年に帰国後はF2、F3000、Gr.C等を担当。89年からはF1用タイヤの先行開発にも携わる。97年よりF1をはじめとするレース用タイヤの開発責任者として活躍する。

使っていたマイケルが、初めてうちのF1タイヤを使うことになつたんですが、実に落ち着いたテストぶりで感心させられました。彼はタイヤの内圧だけを0.5、あるいは1psiずつ変えて走っていったんですね。その間、ほかのものは一切いじらずに走る。そうして、『B.Sの内圧感度はこういうものだ』っていうことを、『腰』でしっかりと把握していったんです」

「若手にとってヒントになりそうなエピソードですね。それ以外に、何かアドバイスはありますか。『機会があったときには、ほかの人の走りをよく見ることも大切ですね。これもマイケルや、星野さんたちに共通していることです。それから、たとえ体制に恵まれていないチームで走っているときでも『チームメイトには絶対勝つ』などの明確な目標をもって、ベストを尽くすこと。キミ・ライコネンがすぐにマクラーレンに上がっていったことが良い例ですが、やはり必ず見えていますから」

ブリヂストンが支える

国内フォーミュラのジュニアミッド

日本国内におけるフォーミュラカーレースのうち、国内最高峰のフォーミュラニッポンを頂点にフォーミュラヒラミッドを形成する3つのミドルカテゴリーにもワンメイク供給を行なうなど若手ドライバー育成カテゴリーを支えるブリヂストンのサポート内容を探る

Text/Toshiyuki Endo Photos/Masahide Kamio, Junya Sasaki, Takashi Ogasawara, FDO, LAT Photographic, Racing on



Formula 3



Formula TOYOTA



Formula Dream

Young Drivers Program



ブリヂストンのテクニカルアドバイザーを務める 幸澤康雄氏は、F3やFD、FTなども担当する。ドライバーから直接質問を受けることも多いとか。



「自動車メーカーが行っている育成プログラムを、タイヤサプライヤーとしてサポートしていきたい」と語るモータースポーツ推進室の根岸章氏。



富士スピードウェイや鈴鹿サーキットのブリッジをはじめ各サーキットにブリヂストン看板が設置される。上はF1&GP2開催時のホッケンハイム。



チームのピットを訪ね、走行後のタイヤをチェックするテクニカルスタッフ。写真はF3第11&12戦、鈴鹿サーキットでのトムスビットの様子。

読者のみなさんもご存知のように、ステップアップを狙うための中間〜下位フォーミュラにおいては、タイヤがワンメイク供給となつていくことが多い。現在の国内フォーミュラでいえば、全日本F3選手権がそうであり、その下に位置するフォーミュラトヨタやフォーミュラドリムも然りだ（※Fニッポンは論議対象外とする）。そして、これらのカテゴリーに実際にワンメイクタイヤの供給が行なっているのが、ブリヂストンである。F1やスーパーGTといったトップカテゴリーではほかの

メーカーと激しい戦いを演じながら、一方でステップアップを目指す若手が競い合うフィールドを、まさに足もとから支えている。「ドライバーを育てるカテゴリーにおいては、やはりワンメイクタイヤが正解だと思えます。同じ道具でウデの差を見るためにも」ブリヂストン・モータースポーツ推進室課長の根岸章氏は語る。「言うまでもなく、タイヤはゴムの物性は、鉄などに比べると、非常にコントロールが難しい。具体的にどういうことかと言いますと、

現在の高度な製造技術をもってしても、個体差を完全になくすことは難しいんですね。もちろん、我々は「この範囲であれば同一」という厳格な基準をもってタイヤをつくります。レース用ともなれば、マシンもドライバーも極めてタイヤに敏感になりますから、より高い基準を用いて、タイヤを生産しています。さらに全日本F3選手権のタイヤについては、完全な同一ロット供給を実施しているんです。製造週（どの週間に製造されたか）のレベルまで同一な「生まれ」のタイヤを揃えることで、完全なイコールコンディションを実現する。この、同一ロット供給は、宿命的に「余り」のタイヤが生じてしまうため、タイヤメーカーの採算性にとって望ましい手法ではないのだが、若きドライバーたちの真闘争の場を真なるイコールコンディションとするために、ブリヂストンはこだわる。

「工場には、ものすごく頑張ってもらっています。そしてこれからは、我々はクオリティコントロールのさらなる向上を目指します」全日本F3選手権などの上位入賞者に対して「ブリヂストン賞」を用意するなどの賞金サポートも行なっているが、やはり、ブリヂストンが実施している最大の「若手育成事業」は、この真なるワンメイク供給を実現していることである。若い挑戦者たちにイコールな戦いの場を提供していることこそが育成、なのだ。それはタイヤという現物を供給するだけでなく、テクニカルアドバイザーやエンジニアが豊富な知識を携えてスタンバイしている体制も含めてのことである。

「特定のドライバーのスカラシツプなどは、やはりマシンを総合的に仕立てる自動車メーカーさんの領域だと思います。我々はゲタ屋ですから、あくまでそれに徹しているんです」と言う根岸氏。若手に対しては、「いまのレースはタイヤの使い方がとても重要になってきていますから、下のカテゴリーの段階から、タイヤをうまく使うことを覚えていってほしい。日本のモータースポーツは、欧米に比べるとまだまだ未成熟です。いいドライバーが出てくることでしか、さらなる発展はできないと思うんですよ。そういう意味でも、多くの若者にこの世界に入ってきてほしいですし、頑張ってもらいたいですね」と、エールを送る。

他メーカーと戦うこととは違った意味の困難がつきまとうワンメイク供給。完全に同じものを揃えるという、ある意味で永遠の難題ともいえるテーマに挑戦し続けるブリヂストン。その気概と技術力が、すべてのドライバーたちを等しく「育成」しているのだ。

BSがサポートする国内フォーミュラカテゴリー

現在、トップフォーミュラのF1やインディカーレースをはじめ、GP2、フォーミュラ・ニッポンなど数多くのカテゴリーにタイヤを供給しているブリヂストン。量産品同様、モータースポーツにおいても幅広い活動を目的に、特にフォーミュラ路線を手厚くサポートしている。日本国内においては、全日本F3選手権、フォーミュラトヨタ、フォーミュラドリムの3つのステップアップカテゴリーでワンメイク供給を行っており、若手ドライバー育成の一端を担う。



*太字で記されたカテゴリーは、BSのワンメイクタイヤで争われる。

BRIDGESTONE's Prizes

カテゴリー	アワード	内容
F3	ブリヂストン賞	1大会あたり1~10位入賞者に対して総額150万円を提供、年間10大会 シリーズチャンピオンにはチャンピオン賞として100万円を提供
FD	ブリヂストンアワードレース	年1戦、ブリヂストンアワードレースを開催。1位100万円、2位50万円、3位25万円を提供
FT	ブリヂストン賞	1大会あたり1~8位入賞者に対して総額40万円を提供、年間8大会 シリーズチャンピオンにはチャンピオン賞として100万円を提供
GC21	ブリヂストン賞	1大会あたり1~10位入賞者に対して総額71万円を提供、年間5大会 シリーズチャンピオンにはチャンピオン賞として100万円を提供
MARCH CUP	ブリヂストン賞	1戦あたり1~6位入賞者に対して総額12万円を提供 年1回(チャンピオン戦)、シリーズ賞として1~6位までに総額24万円を提供

現在・過去・未来
モータースポーツの真髄を
より深く詳しくお伝えする月刊誌

Racing on

Motorsport magazine

読者の皆さまへお知らせ バックナンバー通信販売、定期購読の受付窓口が(株)ニュース出版 営業部より(株)イデア 販売部に変更になりました。

[レーシングオン]
バックナンバー
のご案内

バックナンバー通信販売

送料手数料500円(全国一律何冊でも)

●2005年10月号 No.395
エアロダイナミクス Part II
由良拓也ヒストリー & 全作品集ほか
■雑誌コード09681-10 定価980円(税込)



●2005年9月号 No.394
WRC2005
今シーズンの前半戦ダイジェスト
■雑誌コード09681-9 定価980円(税込)



◇◇◇ご注文方法 (下の2つからお選びください)

1 お電話にて
03-5750-6033
2 インターネットにて
http://as-web.jp/shop/

◇◇◇ご注意!! 個人情報について：お申込時にお預かりしたお客様の情報は当該物品の発送、および弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

■バックナンバーの在庫については、お電話または、インターネットでご確認ください。

- 2005年8月号 No.393 雑誌コード09681-8 定価980円(税込) **F1の真実**
F1の裏表を多角的に分析
- 2005年7月号 No.392 雑誌コード09681-7 定価980円(税込) **Cカーの時代 Part III**
ワークスが大激突したル・マン24時間レース
- 2005年5月号 No.390 雑誌コード09681-5 定価980円(税込) **レーシング・サスペンション**
F1からFJまで最新サスペンション研究
- 2005年4月号 No.389 雑誌コード09681-4 定価980円(税込) **2005年の決意**
開幕直前38人インタビュー

[レーシングオン]
定期購読の
ご案内

送料無料で確実に あなたのお手元にお届けします

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

送料無料

◇◇◇お申し込み方法 (下の2つからお選びください)

1 お電話にて
03-5750-6033
2 下のFAX申し込みシートにて
03-3783-4670

◇◇◇ご注意!! 個人情報について：お申込時にお預かりしたお客様の情報は当該物品の発送、および弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

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

申込書	〒 _____ フリガナ _____			
	ご住所 都道府県 _____			
	フリガナ _____	電話番号 () _____	<input checked="" type="checkbox"/> クレジットカードでお申し込みの方のみご記入ください <input type="checkbox"/> 使用カード <input type="checkbox"/> MASTER <input type="checkbox"/> VISA ご署名 _____ 有効期限 _____ 年 _____ 月	
	お名前 _____	お支払い方法 <input type="checkbox"/> 代金引換着払い <input type="checkbox"/> クレジットカード	カード番号 _____ _____	
<h2>レーシングオン 定期購読を希望</h2> <p>(1年分/11,760円)</p> <p>■発売されている号からのお申し込みはできません。</p>				

●購読料金は税込みとなっております。 ●海外発送についてはお取り扱いいたしておりません。 ●ご不明な点、お問い合わせは(株)イデア販売部(〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3 TEL.03-5750-6033)までお願いします。

“ハイディテール”な仕上がりがうれしい ニッコーのラジオコントロールモデル



すでに発売されている1/10モデルが「性能重視型」なら、今回の1/14モデルは「クオリティ重視型」。目的に合わせて選びたい。

ラジオコンという「小さくてもスピードは出るし走らせるといって面白く楽しいもの。ただディテールにはやや不満が残る。そんな偏見を持っている方も多いのではないだろうか。そんな大人たちの考えを良い意味

で裏切ってくれる新商品が登場した。ニッコーオリジナルのラジオコントロールモデル「1/14 Evolution F-1」だ。速く走るための空力性能、最高速度25km/h(オプションモーター装着時は32km/h)

のハイスピードに対応する耐久性とラジオコンに求められる基本性能に加え、大人のコレクションとしても耐えるよう「ハイディテール」をコンセプトに製作。05年モデルのルノー、マクラーレン、フェラーリ、ウ



ルノーのCADデータ、ルーバーダクトや、少し丸みがあったノーズがよく分かる。これをもとにデフォルメを行ない、全型を製作する。

NIKKO

「1/14 Evolution F-1」

■商品ラインナップ
「フェラーリ F2005」
「マクラーレン・メルセデス MP4/20」
「ルノー RS25」
「ウィリアムズBMW FW27」
「パナソニック・トヨタ TF105」
「ミナルディ」
「マクラーレン・ホンダ MP4-6」(発売時期未定)

■商品詳細
本体サイズ 長さ370mm×幅150mm×高さ95mm
箱形態 ウィンドウボックス
箱サイズ 長さ467mm×幅360mm×高さ140mm
カートンサイズ 長さ480mm×幅300mm×高さ380mm
使用電池 006P (9V) 乾電池×1
7.2Vパック ミニ電池×1
7.2Vパック ミニ充電器×1

■商品予備
1万2600円(税込)

■商品発売時期
11月中旬予定
※フェラーリ、マクラーレン、ルノーのみ、F1日本グランプリ開催期間中、鈴鹿サーキット・正面ゲート前にて数量限定で先行販売されます。

■問い合わせ先
株式会社ニッコー ☎03-3620-3151
東京都葛飾区亀有5-15-15
URL: <http://www.nikko-group.com>

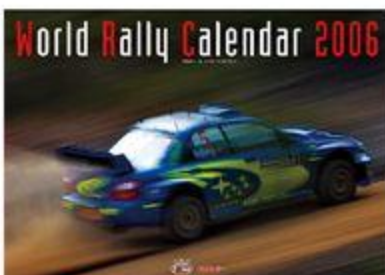
イリアムズ、トヨタ、ミナルディの6車種を揃えた。セナの愛機マクラーレン・ホンダMP4/6も久々後発売される予定だ。
そのこだわりは、形状、色と細部にまで及ぶ。まず、形状については、05年型ルノーの特徴であるサイドポインツ上部後方のルーバーダクトや、マクラーレンの絞り込まれたノーズ部分などをリアルに表現。チームから全面協力を得て金型を製作しているのだから、かなり精度の高い仕上がりと云っていい。

サンプルを作成し、太陽光や蛍光灯、カクテルライトと様々なシチュエーションのもとで指定プレートと比較し、色を決定した。塗装の際には二度塗り直して深みを出している部分もあるという。また、フロントウイング、リヤウイング、チームカラーなど細かいパーツ部分は、剛性確保のためにボディとは違った材質を採用しているの、同じ色でも別の塗装色を使用している。
「走るダイキャストモデル」と呼べるような美しい仕上がりのラジオコントロールモデル。あなたも休日の余暇のお供に加えてみてはどうだろうか。

DVD

スパイク「ワールド ラリー カレンダー 2006」

スパイクは、99年から今年までのWRC名場面を集めた「ワールド ラリー カレンダー 2006」を発売した。雪上を疾走するインプレッサや、ランエボをドライブするマキネンなどを収めた写真が、13枚綴りのカレンダーになった。カメラマンは、本誌でも活躍中の小林直樹氏。縦430mm×横590mm。
 ■2800円
 ■スパイク公式サイト
 URL: <http://www.spike-rally.com>



GOODS

タミヤ・マスターワークコレクション「1/24カルソニックIMPUL Z」



タミヤからリリースされている完成モデルシリーズのマスターワークコレクションに、04年JGTC最終戦を制した「1/24カルソニックIMPUL Z」が登場した。迫力あるフォルムはもちろん、バケットシートやロールバー、各種スイッチなどインテリアもリアルに再現した。
 ■7140円
 ■タミヤ カスタマーサービス
 ☎054-283-0003
<http://www.tamiya.com>

CD PRESENT

ヴィレッジ・レコード T-SQUAREコンピレーション・アルバム「Grand Prix~Eternal TRUTH~」

ヴィレッジ・レコードから、T-SQUAREの最新アルバム「Grand Prix~Eternal TRUTH~」が発売された。CDは2枚組で、1枚目には93、94年のフジテレビF1中継エンディングテーマ「A LATCHKEY」などが、2枚目には05年版「TRUTH」などが収められている。また、本誌読者5名に初回特典のBARホンダマシンポスターをプレゼント。希望者は、住所、氏名、電話番号を明記し、〒142-8577 品川区戸越5-4-3 Ron編集部「T-SQUARE」係まで。
 ■2625円
 ■ヴィレッジ・レコード公式サイト
 URL: <http://www.village-records.com>



EVENT

「La Festa Mille Miglia 2005」



10月2〜5日、クラシックカー108台が1都8県1600kmを走破する「La Festa Mille Miglia 2005」が開催される。原宿・明治神宮をスタートし、横浜・元町がゴールとなる。ゲストにスターリング・モスを迎えるほか、飯田章、千葉泰常、堺正章、近藤真彦、パンツェッタ・ジローラモらが出場する。
 ■フォルツァ ☎03-5707-7041
 URL: <http://www.lafestamm.com>

EVENT

「服部尚貴の荷重コントロールミーティング」

10月29日(土)、「服部尚貴の荷重コントロールミーティング」が福井タカスサーキット(福井県福井市西二ツ屋町2字1番35号/☎0776-87-2330)で開催される。サーキット走行の荷重コントロールのマスターに重点を置いた走行会で、服部選手による同乗走行も行なわれる。走行枠は15分×1回と30分×2回。参加希望者は下記まで問い合わせること。
 ■参加料: 1万8000円
 ■服部尚貴の荷重コントロールミーティング事務局
 ☎03-5565-4389



CAR

三菱自動車「ランサーエボリューションワゴン」

三菱自動車からランサーエボリューション・シリーズ初のワゴンモデルとなる「ランサーエボリューションワゴン」が発売された。ランエボXをベースに、ランサーワゴンのルーフレールなどを結合させ、2.0インタークーラーターボエンジンと電子制御4WDシステムを搭載した。グレードは、6速MTの「GT」と5速ATの「GT-A」の2種類。12月末までの限定販売となる。
 ■GT: 346万5000円 GT-A: 341万2500円
 ■三菱自動車お客様相談センター
 ☎0120-324-860
 URL: <http://www.mitsubishi-motors.co.jp>



PARTS

STI「スポーツマフラー」



スバルテクニカインターナショナルから、インプレッサWRX STI用「スポーツマフラー」が発売された。ステンレス製のストレートタイプで、耳障りな排気の気流音を効果的に消す吸音テール構造を採用している。また、出口付近にはSTIロゴがエンボス加工されている。出口外径はφ100。
 ■8万6100円
 ■スバルテクニカインターナショナル
 ☎0422-33-7848
 URL: <http://www.subaru-sti.co.jp>

PARTS

テイン・スープラ(JZA70)、エクリプス(D32A)用スポーツサスペンション「SUPER STREET」

テインからリリースされている入門者向けスポーツサスペンション「SUPER STREET」に、スープラ(JZA70)用とエクリプス(D32A)用が追加された。車高調整範囲は、スープラ用が-72mm〜+8mm(フロント)、-57mm〜+10mm(リヤ)。エクリプス用が、-86mm〜+10mm(フロント)、-50mm〜+10mm(リヤ)。また、車内から減衰力が調整できるEDFCも取り付けられる。
 ■11万8650円
 ■テイン 業務課 ☎045-810-5501
 URL: <http://www.tein.co.jp>



PARTS

新型ロードスター用チューニングパーツ



マツダスピードから、新型ロードスター用のチューニングパーツが発売された。ラインナップは、①フロントノーズ(塗装済/メトン製)、②スポーツサウンドマフラー(メインパイプ: φ60.5、テールパイプ: φ89.1)、③ショックアブソーバー、④スポーツシートTYPE-Fなど全29種類。
 ■12万1800円 ②8万6100円 ③F: 2万1000円、R: 1万6800円 ④8万5050円
 ■マツダ コールセンター ☎0120-386-919
 URL: <http://www.poweraxel.com/mazdaspeed>

TIRE

フェデラルタイヤ スポーツラジアルタイヤ「595RS」

フェデラルタイヤ・ジャパンは、スポーツ走行やドリフト走行に最適なスポーツラジアルタイヤ「595RS」を、10月中旬からリリースする。高いトラクション性能を発揮するように、最新のステレンおよび合成ゴムを採用している。サイズは、195/50ZR15〜255/40ZR17の全5サイズ。
 ■オープンブライス
 ■グラッセ ☎022-390-6231
 URL: <http://www.federaljapan.com>



E V E N T

「TOYOTA MOTORSPORTS FESTIVAL 2005」

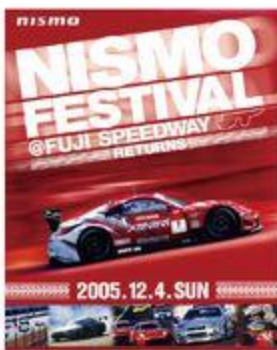


11月13日(日)、今年で5回目を迎える「TOYOTA MOTORSPORTS FESTIVAL 2005」が富士スピードウェイで開催される。当日は、ヤルノ・トゥルーリがTF105のデモランを行なうほか、愛・地球博で注目を集めたパートナーロボットやunitも登場する。また、Fトヨタとアルテツァの最終戦、ヴィッツのチャンピオン戦も併催される。
 ■入場料：前売り1500円、当日2000円
 駐車料金：4輪1000円、2輪無料
 ■TMSF運営事務局 ☎03-5213-0331
 URL：http://www.tmsf-2005.com

E V E N T

「NISMO FESTIVAL @FUJI SPEEDWAY 2005」

12月4日(日)、ニッサン、ニモのファン感謝イベントである「NISMO FESTIVAL@FUJI SPEEDWAY 2005」が、3年ぶりに富士スピードウェイを舞台で開催される。当日は、歴代レーシングカーによるカテゴリー混走模擬レースや、マーチカップ・エキシビションレースなどが予定されている。詳細は決定次第、下記ホームページで公開される。
 ■入場料：前売り1500円、当日2000円
 駐車料金(当日のみ)：4輪1000円、2輪500円
 ■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423
 URL：http://www.nismo.co.jp



H O M E P A G E

**WRCオフィシャルグッズ販売サイト
「WRC-SHOP JAPAN OFFICIAL」**



WRC第13戦ラリー・ジャパンに合わせ、日本初のWRCオフィシャルグッズ販売専門サイト「http://www.wrc-shop.jp」がオープンした。ディレクターズチェア、トレーナー、ジッポーなど「WRC」ロゴを配したグッズが通信販売で購入できる。
 ■エス・アンド・リレーションズ ☎03-3341-8001
 ※この商品はP145の読者プレゼントでも紹介しています。

T V

**月刊少年マガジン連載中「カペタ」
テレビ東京系列で放映開始**

月刊少年マガジンで好評連載中の曾田正人原作のレーシングマンガ「カペタ」がアニメ化し、10月4日より、テレビ東京系全国6局ネットで放映されることになった。幼い時に母を亡くした小学4年生の平路平太が、ふとしたきっかけでレーシングカートを手にし、ライバルたちと熱い戦いを繰り広げていく物語。毎週火曜日18時～、オープニングテーマは今井翼の「Never Ever」。
 ■カペタ応援サイト
 URL：http://www.capeta-tv.com
 ©2005曾田正人・講談社/マーベラスエンターテイメント・エイペックス・エンターテインメント・創通エージェンシー・テレビ東京



W A N T E D

**「2006 SUNOCO POWER-UP PLAN」
サポートドライバー募集**



Fニッポンのチーム・ルマンヘテックニカルスポンサードを行なっている日本サン石油では、ドライバー向けスカラシップ制度「2006 SUNOCO POWER-UP PLAN」のサポートドライバーを募集している。サポート内容は、日本サン石油の指定するエンジンオイルの無償提供。対象は、JAFまたはMFJの公認・承認競技参加者。期間は契約後～2006年12月31日まで。希望者は、資料請求のうえ、11月31日まで(必着)に応募すること。
 ■日本サン石油 SPP事務局 担当：及川 ☎03-3238-0231
 URL：http://www.sunoco.co.jp

E V E N T

**「ルマン・クラシック・ジャパン2005」
前売り観戦券発売開始**

10月28～30日にMINEサーキットで開催される「ルマン・クラシック・ジャパン」の観戦券が発売された。これは、ル・マン24時間開催80周年を迎えた2002年からフランスで行なわれている「ルマン・クラシック」の日本版。
 ■前売り入場料：4500円(3日間有効/駐車場1台分込み)/当日入場料：28日1000円、29日2000円、30日4000円/駐車料金：28日無料、29～30日1000円/パドックワーク券：1000円
 ■ルマン・クラシック・ジャパン公式サイト
 URL：http://www.lemansclassic.jp



E V E N T P R E S E N T

「第7回スズカワールドラリーフェスタ2005」

11月20日(日)、鈴鹿サーキットで「第7回スズカワールドラリーフェスタ2005」が開催される。当日は、WRCワークスマシンの展示や、トップドライバーによるデモランなどが予定されている。このイベントのステッカー2枚組を25名にプレゼント。希望者は、郵便番号、住所、氏名、電話番号を明記して、〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3 Ron編集部「鈴鹿ラリーフェスタ」係へ。締め切りは10月31日(消印有効)。
 ■鈴鹿サーキット ☎0593-78-1111
 URL：http://www.suzukacircuit.co.jp



E V E N T

**F1ファッションハウスGRANDPRIX
「F1日本GP・オールナイトテントショップ」**



三重県伊勢市に店舗を構えるF1ファッションハウスGRANDPRIXでは、10月6～9日のF1日本GP開催中、鈴鹿サーキット南ゲートより東方向へ200mのサーキット道路沿いに、24時間営業のオールナイトテントショップをオープンする。また、下記のホームページからショッピングメールに登録すると、様々な特典が受けられる。
 ■F1ファッションハウスGRANDPRIX ☎0596-24-2985
 URL：http://www.grandprix21.com

E V E N T

**センチュリー豊田ビル
「2005パナソニック・トヨタ・レーシング応援フェア」**

名古屋駅近くにあるグルメ&ショッピングビルディングのセンチュリー豊田ビルでは、F1日本GP事前イベントとして10月3～9日、「2005パナソニック・トヨタ・レーシング応援フェア」を開催する。会場では、トヨタF1カーのレプリカやドライバーズギア(レプリカ)の展示などを行なう。また、オフィシャルグッズの当たる順位予想クイズも計画されている。
 ■センチュリー豊田ビル・公式サイト
 URL：http://www.century-toyota.jp



E V E N T

「墨のF1 ～琢磨と鈴鹿～垂井ひろしイラスト展」

10月3～9日のF1日本GP開催中、鈴鹿サーキット・ヒストリックギャラリー(遊園地内 PIAAショップ2F)で、「墨のF1～琢磨と鈴鹿～垂井ひろしイラスト展」が開催される。垂井氏が、佐藤琢磨と鈴鹿サーキットをテーマに、墨とアクリルカラーで表現した作品15点が展示される。
 ■垂井ひろしウェブサイト
 URL：http://tarui.net



VARIETY

Photos/Tomokazu Matsukawa(Cracker Studio), Takashi Ogasawara, Naoki Kobayashi

EVENT ●●● みなとみらいで「MITSUBISHI MOTORS Rally Meeting」開催

今年ラリー・ジャパンに初参戦する三菱ワークスチーム。9月3日(土)には横浜みなとみらい新港埠頭特設会場で「MITSUBISHI MOTORS Rally Meeting」が開催され、WRCにワークス参戦しているハリ・ロバンペラ、ジジ・ガリが来日。田口勝彦、奴田原文雄ら日本人ドライバーとともにトークショーや選手なデモンストレーション走行を行ない、集まった観客を沸かせていました。



EVENT ●●● 新宿タカシマヤにミニチュアカーが勢ぞろい!

8月24~29日、新宿タカシマヤでミニチュアカーフェアが開催された。イベントには計17社が出展。■1968年日本GPで活躍したニッサンR381などを並べたエムエムビー (EMMBO) や、■シューマッハーのF1初勝利マシンを展示した京高 (ミニチャンプス) などが参加した。■鈴鹿の最終コーナーを模したディスプレイも設けられた。また、未発表品の先行販売もあり、会場には溢れんばかりの人が訪れた。



EVENT ●●● ビビビと来たらファルケンまでご一報を!

P74~75で紹介されていないロゴをリヤバンパーに見る。「J.W.P」なるこれはチームメカの神保氏に花嫁を! という有志のお遊び企画から生まれたその名も「Jinbo Wedding Project」の略なのでした。



EVENT ●●● チーム国光号がマレーシアで大暴れ

マレーシアの独立記念日にセパンで「MEDERKA MILLENNIUM ENDURANCE」が行なわれた。ここにチーム国光がサポートするホンダ・マレーシア・レーシング・チームが2台参加。加藤寛規組が2位、高橋国光/道上隆組が4位に入賞した。また、三上和美も参戦し19位に入った。



EVENT ●●● 鈴鹿では私たちに会いに来てネ!

マイルドセブン・ルノーF1チームのイメージガール、山崎みどりちゃん (左) と村上麻里恵ちゃんが観客部に遊びに来てくれました。応募総数1832名から選ばれただけでもキュート! 日本GPでは彼女たちと一緒にアロンソ&フィジクラを応援しよう。



EVENT ●●● スーパーGTにも入魂だあー!

「イチ、ニ、サン、だあー!」の叫び声とともにスーパーGTもてぎの会場に現れたアントニオ猪木。チーム・トータルベネフィットで1日チーム監督を務めた。決勝レース前には菅一乗、大井貴之両選手に闘魂ピスタを食らわして、気合いを入れる場面も。



readers' voice

F1日本グランプリ&ラリー・ジャパン、各選手権のタイトル争い、来季の動向……
気になる話題が満載の今日この頃、編集部にも多数お便りが寄せられました

チーム・ノバの復帰は?

来年のFニッポンの概要が発表され、以前から噂されていたホンダとトヨタがエンジン供給を行なうことになりました。それも楽しみなのですが、森脇基泰さんのチーム・ノバはFニッポンに復帰しないのでしょうか。気になります。 栃木県・池澤翔

ツインリンクもてぎの花火

第1回目から毎年、もてぎの夏の花火大会に行っていますが、年々人が増えていてすごいです。それ以上に花火もすごいです。来年も行きます。 栃木県・椎名孝典

レーシングカーの個性

エアロダイナミクスに関する特集記事、興味深く読みました。CAD、CFDといったデジタルがレースにも深く入り込んでいるのが印象的でした。開発スピードは上がるのでしょけれど、各チームの個性が失われていくようで、オジサンは何か淋しいなあ……。 岡山県・古給秀之

帯広と鈴鹿をハシゴします

ラリー・ジャパンと日本グランプリ、今年は両方観戦に行きます。少々家族の視線が気になりますが……。 東京都・田中弘人

2006年のFニッポンに期待!

フォーミュラ・ニッポン第7戦とスーパーGT第2戦を見に行きました。どちらも富士スピードウェイでの開催でしたが、前者は観客が少なく、後者はとても多くのお客さんが来場していました。2006年からのFニッポンには、トヨタとホンダがエンジン供給を行ない、新シャシーも導入されます。これを機会に、スーパーGTの人気の理由を分析して、多くの観客を呼べるレースになるよう頑張ってください。個人的にはピットストップのない全開のレースを期待しています。 神奈川県・青柳結花

皆様からの投稿をお待ちしています

リーダーズボイスでは、皆様からのおたよりを募集しています。二大世界選手権戦報、本誌を読んだ感想など、モータースポーツに関することなら何でも結構です。Eメールでも受け付けています。名前、住所の明記もお忘れなく。なお、収集したハガキやメールの個人情報は、本誌の掲載以外の目的には使用いたしません。

あて先
〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3
Eメール: racinon@i-dea21.co.jp
レーシングオン「readers' voice」係

PRESENT

今月はサイン入りグッズとダイキャストモデルを多数揃えました
あなたの部屋に飾りたいものを選んで奮って応募ください



03

木下隆之・田中哲也サイン入り
レカロ特製Tシャツ 3名
提供:レカロ



02

ミスタークラフト オリジナルチョコQ
「HONDA T360シーズンズスペシャル第3弾
夏の思い出...スイカ屋さん」 2名
提供:ミスタークラフト

04

ヘンケルテクノロジーズ
マクラーレンキャップ 2名
提供:ヘンケルジャパン



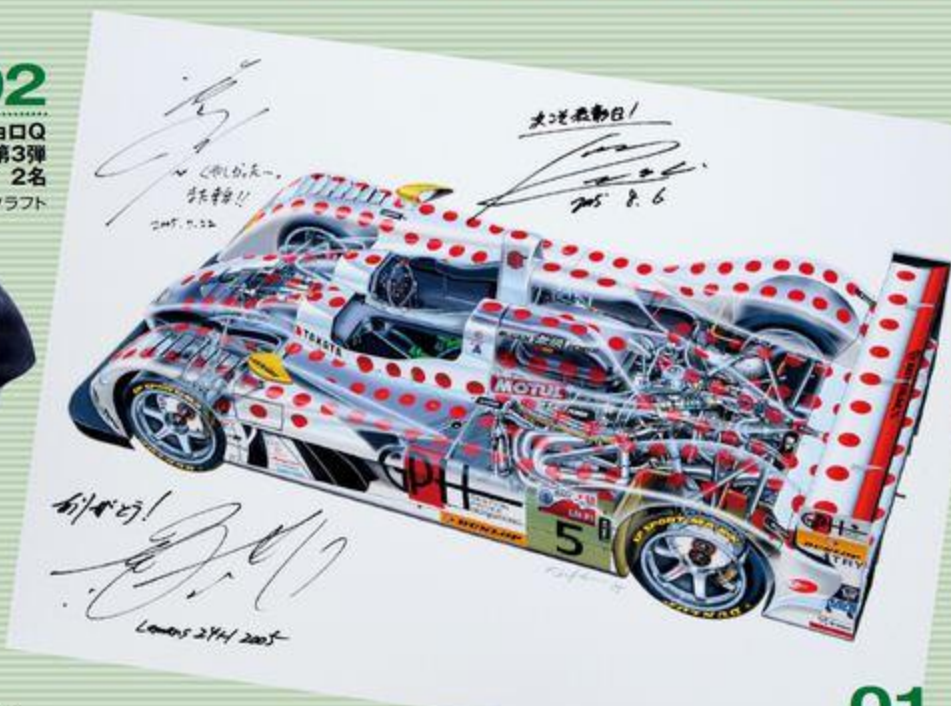
05

GP2特大ポスター 5名
提供:ブリヂストン



06

鈴木重久里サイン入り
ARTAキャップ 2名
提供:ARTA事務局



01

道上龍・荒聖治・金石勝智サイン入り
アウディR8・童夢 ル・マン24時間参戦車
寿福隆志透視図イラスト 2名

ミニチャンプス 1/43ミニカー
BAR HONDA 2004
CONCEPT CAR TAKUMA SATO 1名
提供:モデルガレージ・ロム

WRCオフィシャルグッズ 各1名

提供:エス・アンド・リレーションズ
※この賞品はP143のインフォメーションでも紹介しています。



12
キャップ



13
ディレクターズチェア



14
Tシャツ



09

EBBRO 1/43ダイキャストモデル 各1名
XANAUI NISMO Z
Super GT500 2005 No.1
提供:エムエムピー
(URL: http://www.ebbro.co.jp)



10
M-TEC NSX
Super GT 2005 No.0



08
ロードスター
(レッド)

07
ロードスター
(グレー)

マツダ・新型ロードスター
ダイキャストモデル 各1名
提供:マツダ

※左の原型に、右のように装着できる
ハードトップが各車に付いています。

応募方法

官製ハガキに左下の応募券を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号を明記のうえ、①希望するプレゼントの番号とプレゼント名、②今月号で良かったと思う記事ふたつとその理由、③つまらなかったと思う記事ふたつとその理由、④readers' voice (本誌読者コーナーへの投稿メッセージ) を書き、下記のあて先までお送りください。締め切りは10月31日(消印有効)です。なお、当選者の発表は発送をもって代えさせていただきます。収集したハガキの個人情報、当該プレゼントの抽選および当選者への発送、読者ページへの投稿文掲載、誌面作りのためのアンケートデータとしてのみ活用させていただきます。あらかじめご了承ください。

〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3
株式会社アイデア
レーシングオン編集部「11月号プレゼント」係



15

フェラーリ
クルーネックTシャツ 1名
提供:F1ファッションハウス・グランプリ

フェラーリ
VネックTシャツ 1名
提供:F1ファッションハウス・グランプリ

16



18

CHAMPION
350勝(1950-1999)
記念ポスター 3名
提供:フェデラルモータール

17

スパイク「世界ラリー選手権
公認DVD2005VOL.10
フィンランド」 3名
提供:スパイク



応募券
11月号
プレゼント

2005 **11** NOVEMBER

STAFF
 CHIEF EDITOR 福江剛司 Tsuyoshi Fukue
 DEPUTY EDITOR 松沼 猛 Takeru Matsunuma
 渡辺文緒 Fumio Watanabe
 EDITORIAL STAFF 河野亜希子 Akiko Kono
 小嶋 稔 Joe Kojima
 鶴沢真紀 Maki Uzawa
 尾上朝香 Tomoka Ogami
 CONTRIBUTOR 遠藤俊幸 Toshiyuki Endo
 西崎暢之 Nobuyuki Nishizaki
 ART DIRECTOR 西山剛由 Takeyoshi Nishiyama
 DESIGN STAFF i-dea
 広瀬恵美 Emi Hirose
 石田 崇 Takashi Ishida
 吉岡広樹 Hiroki Yoshioka
 稲垣 聡 Akira Inagaki
 袴田 智 Satoshi Hakamada
 DTP STAFF 小野小百合 Sayuri Ono
 EXECUTIVE ADVISER 三好正巳 Masami Miyoshi

次号予告

[特集]

「ツーリングカー」今昔物語

～第一部～

似て非なるもの——FIA-GTとSUPER GT
 ふたたび大きな潮流へ? WTCCレビュー
 独自路線で人気上々——DTMの未来

～第二部～

関係者が明かす インターTEC狂騒記
 今なお語り継がれる中嶋悟の激走
 理想と現実の差に揺れたJTCC

検証:新生国内ミドルフォーミュラレース
 F1日本GP&ラリー・ジャパン詳解
 綴じ込み付録:「三菱ディーラーメカニックの挑戦」

[好評連載]

■伝説のレースを追って
 1986年F1第7戦デトロイトGP

※掲載企画は予告なく変更される場合があります。

次号レーシングオン **12月号は11月1日(火)** 発売です

レーシングオン 11月号 No.396
 発行所:株式会社ニュース出版
 〒141-8662 東京都品川区上大崎1-1-17 LSビル4F
 営業 TEL:03-6408-4111 FAX:03-6408-4101

編集部:株式会社イデア
 〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3
 TEL:03-5750-6906 FAX:03-3783-8491
 広告営業03-5750-6061
 発行人:三好正巳 編集人:福江剛司
 印刷:凸版印刷株式会社

RACING ON
 NOVEMBER 2005 No.396 PUBLISHED 1st NOVEMBER
 PUBLISHED by "NEWS PUBLISHING CO.,INC"
 LS bld.4F 1-1-17 KAMIOSAKI,SHINAGAWA-KU,TOKYO
 141-8662 JAPAN
 SALE TEL:+81-3-6408-4111 FAX:+81-3-6408-4101
 EDITORIAL ROOM
 5-4-3 TOGOSHI,SHINAGAWA-KU,TOKYO 142-8577 JAPAN
 EDITORIAL TEL:+81-3-5750-6906 FAX:+81-3-3783-8491
 ADVERTISING TEL:+81-3-5750-6061
 PUBLISHER:MASAMI MIYOSHI
 EDITOR:TSUYOSHI FUKUE
 PRINTED by TOPPAN PRINTING CO.,LTD

●本誌中の記事、写真、イラストなどの無断転載、使用を禁じます。

R'on PARC FERME



魅力満載・FJサイコー!

メーカー系もいいんですが、やっぱりダウンフォースに頼らず腕と頭だけで戦うFJは見応えあり。そんななか、鈴鹿の服部尚貴チームの活躍は大変面白い限り。是非とも日本一になってFポテンテストに参加してもらいたいぞ! それから富士のみか娘ちゃん。将来が楽しみですな。それからそれからZAP SPEED出身の池田大祐選手がZAPからマカオに参戦というのは大注目! (渡辺)



WRCプラスもヨロシク

横浜などみらいで行なわれた三菱のRally Meetingに行ってきました。タイヤをバンクさせるほど派手なパフォーマンスで観客を喜ばせてくれたジジ・ガリ君は一気に人気者。この本が発売される頃には帯広でラリー・ジャパンが開催されていますが、姉妹誌「WRCプラス」は今年もイベント3日後の10月5日に速報号を発売予定。そちらもよろしくお祈りします! (あ〜楽しみ。河野)



IMPULの皆さんありがとう

今回の表紙撮影の際、IMPULさんの意匠の裏に眠っていた88年のGCを引っ張り出してもらったのですが、撮影前日に、メカさんたちがキレイにワックスがけしてくださったご様子で、当日目にした17年前のマシンはピカピカ。でも、カウルを外したら……。スタッフの方たちが作業の手を止めて、掃除しているの図です。IMPULの皆さん、ご協力ありがとうございますm(_ _)m (うざわ)



万博は終わりましたが

今年はとにかく東海地方が元気。レース界でも松浦孝亮に平手晃平、片岡隆也に中嶋一貴、山本左近と軒並み活躍。個人的に驚いたのが松浦亮亮。今はARTAの「教頭先生」なんだそう。言わずと知れた孝亮の兄ですが、地元じゃ亮亮も伝説だった。なんせカートじゃ無敵。遠攻でF3(琢磨の後任)までいった逸材。早い引退を決めた彼、育成で夢を追うとはスバラシイ! (蛭車っ子・小嶋)



三栄書房

Racing on

No.396

レーシングオン11月号 No.396 2005年11月1日発行(毎月1日発行) 第20巻第15号 昭和61年9月2日 第3種郵便物認可
発行人:三好 正巳/編集人:徳江 隆男
発売元:株式会社ニュース出版 〒141-0602 東京都品川区上大崎1-1-17LSビル4F
TEL:03-6408-4111(営業)
発行元:株式会社イデア 〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3
TEL:03-5750-6906 FAX:03-3783-8491(編集)/03-5750-6961(広告営業)

news publishing 凸版印刷株式会社