

ミカ・ハッキネン復活! F1開幕戦オーストラリアGPに出場

平成8年3月5日発売
第11巻第3号
昭和41年3月27日創刊
第1種郵便物第23号

レーシングオンは隔週金曜日発売

RACING ON

BIWEEKLY MAGAZINE

津川哲夫のF1メカニズム解説

ベネトンB196/ティレル024

JTCCニューマシン緊急レポート

新型オペル・ベクトラの秘密



WRC開幕!

マキネン&ランサー、スウェディッシュ優勝

ニッサン IRL 参戦を発表

ホンダトヨタに続き、97年からインデーカーへ進出

続々登場F1ニューマシン

ウィリアムスFW18、マクラーレンMP4/11、ザウバーC15

緊急速報!

1996. 3. 8
212
定価420円
次号は3月8日発売!

これがフェラーリF310だ!

GROOVED by COMPETITION.

そのトレッドに息づくのは、
まさにADVANレーシングレインに刻まれていたパターンだ。
つねに第一線で蓄積し続けてきた、先進のサーキットテクノロジーを結集。
強大なドライグリップに、確かなウエットグリップをバランスさせた
高性能ストリートラジアル〈ADVAN NEOVA^{ネオバ}〉。
いま未知なるグリップは、未知なる表情でやってきた。



AD-06(右用)



AD-05(左用)

ADVAN NEOVA

アドバン・ネオバ

グリップ、レスポンス、高速耐久性…すべては実戦の中で磨かれた、M・A・G・Uコンパウンドを採用。
ピュアスポーツの記憶をトレッドに刻み付けた、YOKOHAMA高性能ストリートタイヤのトップブランド、ADVAN NEOVA
偏平率: 35・40・45・50・55・60%

●左には左用、右には右用パターンを専用設計した、「非対称・方向性パターン」を採用。
●スムーズな排水性を確保し、優れた制ハイドロプレーニング性を発揮する「アクアカット・ガルフィンンググループ」を採用。
●発熱によるグリップ低下を抑えるとともに、高度なドライ&ウエットグリップを維持する「M・A・G・U(マーシナルグリップアップ)コンパウンド」を採用。

 **YOKOHAMA**
Performance Radials



Get a step ahead
ADVAN

PIAA

DISTRIBUTOR:PIAA CORPORATION DESIGN:L'UOMO TERZO DESIGN PRODUCE:PIAA DESIGN CARROZZERIA

スポーツダンディズム……大人をよりスポーツに
 曲面と直線の融合、大胆かつ繊細、タイプC登場。
 シャープな直線と豊かな曲線が織り成す
 10本フィンのフォルムに漲る、比類なき
 格調の高さ。一切の無駄を削ぎ落とした
 細く長いスポークが、繊細なイメージの
 中に大胆なまでの速さを表現。しかも強
 度は大幅アップ。すべてを大人のスポー
 ツのために開発。BMW、ベンツ等、セ
 ダンでありながらスポーツカー以上の動
 力性能を備え、大人の走りを主張するハ
 イパフォーマンスセダンの、スポーツダン
 ディズム、PIAAタイプC誕生。●16×
 7JJ~17×9JJ Y43,000~Y50,000

TAKUYA KUROSAWA



PIAA NAKAJIMA RACING TEAM
 GENERAL DIRECTOR
 SATORU NAKAJIMA



TORANOSUKE TAKAGI



時代の先鋒
 格調高い10本フィン…速いセダンのために



TYPE
C



CONTENTS

COVER PHOTO by Takayuki Numaguchi

Racing ON 1996.3.8
212



フェラーリのニューマシン、F310がついに初公開された。一線にはクラッシュテストに落ちたとも伝えられるのが気になるところだが、真紅の競い馬に絶望誕生のチャンスはあるか?

EXPRESS

F1ニューマシン速報3連発

フェラーリF310	6
ウィリアムズFW18	8
マクラーレンMP4/11&ザウバーC15	10

SPECIAL

アジアのモータースポーツ事情96 韓国初のフォーミュラがスタートする	28
津川哲夫のF1ニューマシン速攻チェック ベネトンB196・ルノー& ティレル024・ヤマハ	37

JTCC96 4・7開幕を占う	42
合同タイヤテスト in 富士スピードウェイ	

スペシャル・マシン解説 95年アジア〜パシフィック・ラリー・チャンピオンマシン ランエボの全貌	62
---	----

インタビュー/野田英樹	68
インディライツは将来への布石、来年のインディカーを待っていてくれ!	
開幕まであと1か月、全日本GT選手権をゲームで先取れ!	70

24時間テストって何をするテスト?	82
トヨタ/TRD/サード合同GTテスト in TIサーキット・英田	

速報/ニューマシン解説 オペル・ニューベクトラ	120
----------------------------	-----

TOPICS

JTCC	12
●ニュープリメーラ、いよいよシェイクダウンへ	
F1	13
●製作快調、重夢F105、ニッポンの挑戦、公開迫る!	
FORMULA NIPPON	14
●開幕まで2か月、着々とテストが進むフォーミュラ・ニッポン	
INDYCAR TESTING	18
●開幕直前インディカー合同テスト	
ITC	20
●メルセデスとアルファの96年モデルがシェイクダウン	

RACE & RALLY REPORT

IMSA第1戦 テイトナ24時間	57
全日本ラリー第1戦 DCCSウインターラリー	86
WRC第1戦 スウェディッシュ・ラリー	114

OTHERS

ニュースネットワーク	21	イベント&リザルト	54	レースダイアリー	95
松本浩明のレース西方見聞録	30	イベントカレンダー/バックナンバー	56	レーシングカートクラブ	100
5thコラムbyナイジェル・ルーバック	32	ピットイン・プレス	73	プレゼント	109
GPSグランプリ・ステーション	34	アスキングオン	78	レース・で・プロモーション	110
西山平夫と林信次のちょっとコースアウト	49	ウラネタリング	80	GOODS SELECTION	111
インフォメーション	50	GO / GO / チャレンジクラブ	90	WHAT'S UP?	112

THIS TWO WEEKS ●これからの2週間

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
2.26	2.27 ダンロップGT、JTCC、N1タイヤテスト (鈴鹿・28日まで) 無限JTCC、チーム 国光テスト (鈴鹿・28日まで)	2.28	2.29	3.1	3.2 APRC第1戦 タイランド・ラリー (9日まで)	3.3 BPR GT第1戦 ポール・リカール インディカー第1戦 ホームステッド
3.4	3.5 W2L第2戦 ポルトガルラリー (9日まで)	3.6	3.7	3.8	3.9	3.10 F1第1戦 オーストラリアGP

レーシングオン
213号発売!

Photos/Takayuki Numaguchi

「シューマッハーと共にイタリアはよみがえる」とモンテゼモロ



イタリアリアンブレッドは染まらないうわ！ ハイノーズなんかぶっ飛ばせ フェラーリF310ついに登場！



「V10エンジンに致命的な欠陥があるようだ。……クラッシュテストでモノコックが大破したらしい」等々、当初、2月10日に予定されていたフェラーリの新車発表が延期されるやいなや、ニューマシンに関するさまざまなうわさがイタリア中を飛び交った。しかし、完璧主義で知られるジョン・バーナードのマシンの完成が遅れるのは決して珍しいことではない。2月15日、フェラーリは本拠地のマラネロでニューマシン、F310を発表した。

「このマシンは我々が造り上げた2005年までの社大な10年計画の第一歩といえるものだ。今やフェラーリには最高のラインナップがそろっている。単に参加するだけではなく、勝たなければならない。最終目標に向けて大なる飛躍を試みるのだ！」

新車発表を前に、朗々と語るルカ・モンテゼモロ社長。そしてミハエル・シューマッハー、エディー・アーバイン、テストドライバーのニコラ・ラリーニによってF310のペールがはがされると、会場内には大きなよめきが起こった。

大方の予想に反して、ハイノーズを採用せず、スラントノーズに1本のステーを使ってフロントウイングを支持。サイドポンツーンのエアインテークをモノコックから離れた位

置に置き、その間の部分をRのついた形状に仕上げていたあたりは、92年にジャン・アレジとイバン・カベリがドライブしたF92Aに似たデザインだ。サイドポンツーンの側面もF92Aのようなダブルデッカー（二重構造のアンダーパネル）ではないものの、下面が大きくえぐられた独特のもの。他のチームのほとんどが昨年のベネトンやウィリアムズの文法にのっとった似たようなマシンを造り上げてきたなかで、良くも悪くもフェラーリらしい強烈な個性を主張している。

このF310のデザインに関して多くを語らなかつたバーナードだが、サスペンションは今回もお得意のトーションバー方式を前後

ウイングはスラントノーズ先端から1本のステーで支持するタイプ





FERRARI F310 フェラーリF310

多くのチームがハイノーズを採用し、ベネトンやウィリアムズに近いマシンを発表するなか、独特な個性を発揮するF310。マシン全体の雰囲気は92年のF92Aに近いが、果たしてその真意は？

F1エントリーリストほぼ確定!

2月20日現在、赤字は未発表

No.	ドライバー	コンストラクター	エンジン
1	M.シューマッハー	フェラーリ	フェラーリV10
2	E.アーバイン	フェラーリ	フェラーリV10
3	J.アレジ	ベネトン・ルノー	ルノーV10
4	G.ベルガー	ベネトン・ルノー	ルノーV10
5	D.ヒル	ウィリアムズ・ルノー	ルノーV10
6	J.ビルトープ	ウィリアムズ・ルノー	ルノーV10
7	M.ハッキネン	マクラーレン・メルセデス	メルセデスV10
8	D.クルサード	マクラーレン・メルセデス	メルセデスV10
9	O.バニス	リジエ・無限・ホンダ	無限・ホンダV10
10	P.ディニス	リジエ・無限・ホンダ	無限・ホンダV10
11	R.バリチェロ	ジョーダン・ブジョー	ブジョーV10
12	M.ブランド	ジョーダン・ブジョー	ブジョーV10
13	J.ハーバート	ザウバー・フォード	フォードV10
14	H.H.フレンツェン	ザウバー・フォード	フォードV10
15	J.フェルスタッペン	アロウズ・ハート	ハートV8
16	R.ロセッ	アロウズ・ハート	ハートV8
17	片山右京	ティレル・ヤマハ	ヤマハV10
18	M.サロ	ティレル・ヤマハ	ヤマハV10
19	岸上隆智博	ミナルディ・フォード	フォードV8
20	P.ラミー	ミナルディ・フォード	フォードV8
21	A.モンテカルモ	フォルティ・フォード	フォードV8
22	L.バドエル	フォルティ・フォード	フォードV8



特徴的なミドルセクション、サイドポットーンの形状はF92Aそっくりだ

とも採用。長年の希望であったV10エンジンに合わせ、練りに練って造り上げたマシンであることを強調した。ただし注目目のノーズに関してはハイノーズも含めた3種類の形状が検討されたもよう。今後変更が加えられる可能性もありそうだ。

「シューマッハーを得た今、フェラーリに欠けているものはワールドタイトルだけだ。私は最後通牒を突きつけるつもりはないが、単純に勝ってくれるものと確信している」と語る。

その言葉どおり、最高のスタッフ、V10エンジン、そしてワールドチャンピオンがそろった今、このF310の出来がフェラーリ復活への最後の鍵を握っているといっても過言ではない。そんな中で、あえて強い個性を主張してきたバーナードの狙いはどこにあるのか？ フェラーリを含め、ほぼすべてのチームが顔をそろえるエストリル最終テストが注目される。

速報デイトナ500

アーンハート、0.1秒差で敗れる!

2月18日に開催されたNASCARウインストンカップ第1戦デイトナ500マイルレースは、2位に約0.1秒という僅差でフォード・サンダーバードのデイル・ジャレットが優勝した。2位はポールポジションからスタートしたシボレー・モンテカルロのデイル・

アーンハート。過去7回もシリーズチャンピオンを獲得しているアーンハートは、どうしてもデイトナ500では勝つことができず、今度こそはと入念な準備をしてきたが、またしてもジグスを破ることはできなかった。なお、3位にはシボレー・モンテカルロのケン・シュレイダーが入り、94、95年と2年連続でこのレースを制しているシボレー・モンテカルロのスターリング・マーリン、そして95年チャンピオン、シボレー・モンテカルロのジェフ・ゴードンらはリタイアに終わっている(詳細は次号で)。



95年最高のマシンFW17、それもシーズン途中から投入されたFW17Bのコンセプトを受け継いだFW18。完成直後から高い信頼性を見せ、タイトルの最短距離にいる？

WILLIAMS FW18 RENAULT

ウィリアムズFW18・ルノー

王者は動かさず

95最強マシンの後継車はキープコンセプト

Report/Adam Cooper Photos/Sutton

95年最強のマシンと呼ばれたウィリアムズFW17・ルノー。その後継車となるFW18が2月12日、エストリルサーキットに初めてその姿を見せた。正式発表は4日後の16日の予定だが、開幕までに残された時間は少ない。さっそく、デimon・ヒルがその日の午後、完成したばかりの1号車でテストを開始。

「最初のテストとしては十分な手ごたえを感じている。設計段階から風洞実験の結果などで良くなっているとは期待してたけど、実際に走りだしてみても、それが見事に現実化されたことを実感したよ」と上機嫌だ。

テクニカルディレクターのバトリック・ヘッドも認める通り、FW18は大成を収めたFW17の発展型とでもいいだろう。レギュレーションが変わったコクピット周辺を除けば、全体の印象はFW17そっくり。しかし一見して分からない部分に、多くの進歩が隠されているのだという。

「FW17はすばらしいマシンだった。そのマシンをベースにするのは当然のことだろう」とバトリック・ヘッド。「そこで我々は昨年、FW17に残されていたいくつかの問題点を解決することからスタートしたのだ」



コクピットまわり以外に大きな変化はない。ベネトン同様のウィングレットを採用



RS8へと発展したルノーV10。シルとビルヌーブ、ふたりのドライバーの争いも楽しみだ



チーフデザイナーのエイドリアン・ニューイによれば、昨年のハンガリーから投入したFW17Bがウィリアムズにとって大きな転機だったという。「17から17Bへの改良は性能を大きく進歩させた。そこで我々は17Bのコンセプトを継続しながら、エアロダイナミクスの見直しと、新レギュレーションへの対応を図ることとした。具体的な変化としてはコクピットサイドが高くなり、サイドポッドはやや短く、高くなった。ディフューザーの形状にも変更が加えられている」とニューイ。

96規定に合わせて、リヤのウイングレット（小型ウイング）が前方に移動されたのはマクラレンやベネトンと同様。ただし、他チームの多くが空力上の理由で細長い縦置きギヤボックスを採用しているのに対して、ウィリアムズは昨年後半から使用しているコンパクトな横置きミッションを採用している。

「縦置きも検討したが、全く新設計のギヤボックスは時として頭痛のタネになることがある。その点、我々の横置きは十分にコンパクト

トで、信頼性という点では他チームに対してアドバンテージを得ることが可能だろう」とヘッド。

大きな変化を避け、あえて、キープコンセプトで造られたFW18。各チームともニューマシンの開発時間不足に苦しむ中で、本命とみなされるウィリアムズにとって、この信頼性の高さこそが今シーズンの大きな武器となりそうだ。

**ウィリアムズFW18・ルノー
主要諸元**

シャーシ	カーボンモノコック
サスペンション	ダブルウィッシュボーン
ギヤボックス	ウィリアムズ内製6速
ブレーキ	AP/カーボンインダストリー
クラッチ	AP
ホイール	OZ
タイヤ	グッドイヤー
プラグ	チャンピオン
燃料/オイル	elf
マネージメントシステム	マニエッタ・マレリ
ホイールベース	2890mm
フロントトレッド	1670mm
リアトレッド	1600mm
全長	4150mm
重量	600kg (ドライバー含む)
エンジン	ルノーRS8 V10

井上隆智穂、ミナルディに移籍! アロウズ残留から急転、2年目のフル参戦へ

隆智穂、ミナルディに電撃移籍ノ アロウズへの残留が有力視されていた井上隆智穂は2月6日、ミナルディとの契約を発表。既に1月20日、ミナルディ入りを発表したペドロ・ラミーとのコンビで2年目のF1フル参戦を果たすことになった。

ミナルディのドライバー候補としては、昨年のドライバー、ルカ・バドエルやテストドライバーのジャンカルロ・フィジケラなどのイタリア人ドライバーが挙がっていたが、ジャンカルロ・ミナルディはこれらのドライバーと並行して、隆智穂にもオファーを出していたもよう。隆智穂は資金の持ち込みを条件に、アロウズ、ミナルディ、フォルティコルセの3チームを選べる立場にあり、結果的に

ミナルディを選択したという。昨年のマシン195をモディファイして96年を戦うミナルディ、隆智穂も19日からエストリルテストに参加する予定だ。



「3チームを選べた!」という隆智穂

STOP PRESS! ニッサン、97年から IRL参戦を発表!

米国ニッサンは2月14日、97年からIRL(=インディ・レーシング・リーグ)参加チームに、エンジンを供給すると発表した。

ニッサンが供給するエンジンは、今年8月のニューハンプシャーから導入されるIRL独自のレギュレーション(市販車ベースで、NA4とV8)に合致し、インフィニティQ45に搭載されている4.5ℓV8エンジンをスケールダウンしたものがベース。

米国ニッサンとニッサンの共同開発となるこのエンジンが実際のレースに登場するのは、97年1月のディズニーワールドからといわれているが、初年度からインディ500マイルで優勝争いに加わるべく開発を進めるといふ。シリーズこそ違えどニッサンのインディカーレース参入で、日本でのインディカーの認知度はさらに高くなるだろう。



コクピットサイドの張り出しをきれいに後方へと流したまとまりのあるデザイン。リヤボディのフラットデッキ化、+前方へ伸びた翼端板は今年のトレンドだ

マクラーレンMP4/11 メルセデス主要諸元

シャシー	カーボンモノコック/コック
サスペンション	ダブルウィッシュボーン
ギヤボックス	マクラーレン内製6速
ダンパー	ペンスキー
ブレーキ	APレーシング
クラッチ	AP
ホイール	エンケイ
タイヤ	グッドイヤー
プラグ	チャンピオン
燃料/オイル	モービル
マネージメントシステム	TAGエレクトロニクス
ホイールベース	.....
フロントトレッド	.....
リヤトレッド	.....未発表
全長	.....
車重	.....
エンジン	メルセデス・ベンツ FO110F V10

McLAREN MP4/11 MERCEDES

マクラーレンMP4/11・メルセデス

再生を賭けた ふたつの挑戦...

復活ハッキネンとマクラーレンは頂点をめざす

2月12日、マクラーレンはエストリルでニューマシンMP4/11の発表会を行い、オーストラリアGPでのアクシデントから見事なカムバックを果たした、エースドライバーのミカ・ハッキネンが事故後初めて公の場に姿を見せた。

「このマシンはすべてがゼロからデザインされた全くの新型だ。通常は前年から25%程度のパーツを流用するものだが、今シーズンはそれが7・5%にとどまっている。非常に短い開発期間のあいだにマクラーレンのデザインチームは、2500ものコンポーネントをデザインしなければならなかったのだ」とロン・デニス。91〜92年以来、久々に2年連続して同じエンジンを使用するマクラーレンだが、デニスの言葉どおり、デザイナーのニール・オートレイはマシンのデザインを抜本的に変更。新しいMP4/11は、失敗作といわれたMP4/10から大きな変化を遂げている。マクラーレンでまず目につくのが、コクピットまわりの処理の美しさ。今シーズン、レギュレーション変更で最も大きな影響を受けたのがコクピットサイドの大きな張り出しだが、エンジンカウルの傾斜とならかにつながるMP4/11のデザインは、今年のニューマシンの中で最もまとまった印象を受ける。流行のハイノーズとつり下げ式ウイングを採用しているのは昨年と同様だが、ノーズとウイングの形状は共に見直され、より洗練された形となった。

ニール・オートレイ が語る MP4/11

去年のMP4/10は多くの問題を抱えていたため、我々はその対策に追われて、なかなかニューマシンのデザインに取りかかることができなかった。MP4/10の問題点はひとつではなく、むしろ多くの小さな問題が複合していたといえるだろう。そこで、そうした課題をひとつひとつクリアしながら、その過程で新しいマシンの方向性を理解したのだ。

ほとんどのチームがV10を採用するようになった今年はパッケージング自体に大きな違いは生まれず、その他の部分、例えば空力でのアプローチがより重要視されることになる。コクピットサイドの造形に関しては、ドライバー保護の重要性を考慮し、FIAと密に連絡を取りながらデザインしたが、空力的にも十分満足いく方法が見つかったと思う。また新しい縦置きギヤボックスを採用したがこれはベネトンなどのようなインライン式でなく、整備性の高さなど、多くの点を考慮した結果、コンベンショナルな6速タイプとした。シーズン途中にもいくつかのモディファイを加える予定で、3ダンパータイプのサスペンションも開発が続いている。

また、サイドポッド上面をフラットに成形。リヤウイングの翼端板をフェンスのように前方に伸ばして、その先端に小型のウイングレットを取り付ける手法は、ベネトンなどと共通する今年の空力トレンドといえるだろう。ギヤボックスも流行の縦置き6速を採用し、これに新開発のメルセデスV10、FO110フェーズ3が組み合わされることになる。そして、このニューマシン以上に注目を集めたのが、ついに復活を遂げたハッキネン。事故以来、一切マスコミの前に姿を見せず、その回復を巡っては諸説が入り乱れていたハッキネンだが、この発表会の前週にフランスのポール・リカールで極秘に初テストを実施。いきなり同じコースで、シューマッハーのテストタイムを上回る快走を見せ、完全復活を宣言しての初登場となった。

まだ左目に充血が残り、耳の障害も残っているというハッキネン。少しやつれ、物静かになった印象はあるものの、開幕戦の出場は確実。「みなさんの前に姿を見せることができ、言葉にできない喜びをかみしめている」と語り、翌日からはMP4/11のテストを開始し、好タイムを連発している。チームスタッフにアラン・プロストを加え、真のトップチームへと振り返る目指すマクラーレン。そして地獄から奇跡的によみがえった未来のチャンピオン候補、ハッキネン。96年はこの両者にとって、それぞれの再生を賭けた重要なシーズンとなりそうだ。



「ミカのパフォーマンスはチームを驚かせてくれた」とロン・デニス。ハッキネンの復帰とプロストのチーム加入でマクラーレンの士気は高い

ポール・リカルドで機密テストを行っていたザウバーのニューマシンC15が2月8日、スイスのチューリッヒで正式に発表された。「昨年のC14はイルモアV10を想定してデザインされていたため、V8エンジンへの変更によって重量配分が狂い、マシンのパフォーマンスに根本的な問題を与えてしまった。しかし今年は、10kgも軽い新型V10と同じく軽量化を果たした縦置きギヤボックスを組み合わせて、理想的なバランスを実現できた」とテクニカルディレクターのレオ・レス。コンパクトなディファレンシャル部分の詳細は明かされなかったものの、レスによればこれまでにない、画期的なシステムが採用されているという。

フォードV10を97年からスチュワートGPに奪われることが決まっているザウバーにとって、チームの将来はこの1年のパフォーマンス次第といえる。ニューマシンC15の出来が大いに注目される場所である。

SAUBER C15 FORD

ザウバーC15・フォード

フォードV10で重量バランスの適正化を実現

チーム存続を賭けたザウバーの96年

正式発表されたザウバーC15。新たにマレーシアの石油会社、ペトロナスがスポンサーとなった



ザウバーの今季を左右するフォードV10とハーバート

TIでシェイクダウン。96モデルの狙いは即戦力だ

JTCC開幕に向け 新型プリメーラ 準備完了!



右上：制動力強化のためフロントはツインキャリアーを装備。左上：リヤはストラットを採用。下：ロールケージの剛性はさらに強化



JTCC開幕戦からの投入に向けて、スーパーリング仕様の新型ニッサン・プリメーラが完成。2月21〜22日にTIでシェイクダウンテストを行った。

参戦する2台のプリメーラのうち、完成したのは影山正彦がドライブ、ニスモがメンテナンスを担当するプリメーラ・カミノ。ホシノレーシングがメンテナンス、星野一義がステアリングを握ることになるプリメーラもニスモで製作が進められており、こちらは3月1〜2日富士のテストでのシェイクダウンが予定されている。

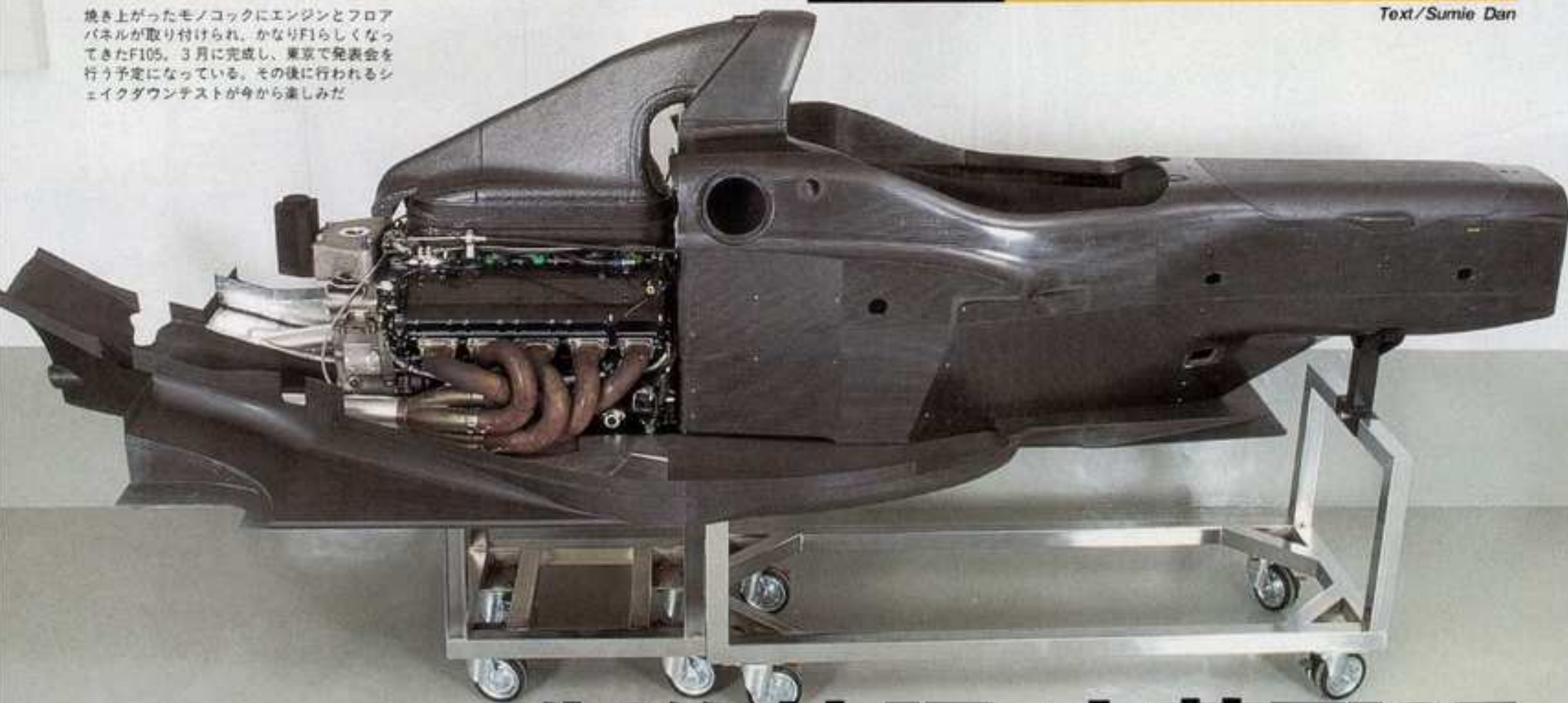
カミノはテスト直前の2月17日に完成、慌ただしくトランスポーターに積み込まれた。4月7日の開幕戦までは1カ月あまりと、開発に残された時間はわずかだが、新

型プリメーラは即戦力が大いに期待できる内容に仕上がっている。

最も重要なポイントとなるサスペンションは、フロント/マルチリンク、リヤ/ストラットと旧型と同様。あえてリヤにマルチリンクビームを採用しなかったのは、これまで熱成してきたジオメトリーを生かすため。ゼロから模索するのではなく95プリメーラ最終仕様のレベルからスタートすることを選んだのだ。ボディワークも同様で、パワートレインとその支持方法も95モデルを踏襲、ロールケージによって各取り付け点を中心に剛性を高めるにとどめている。大きく変わったのは、ニッサンの風洞設備を使いその形状が決定されたというフロントスポイラーで、BMWに似たダウンフォース重視の設計となった。

手堅くまとめたマシンと共にその体制も強化され、個々のチームごとに開発を進めていたのを改め、ニスモ、ホシノレーシングが一体となり開発を進め、エンジンも一括して東名エンジンがメンテナンスを行うソフト・ハード両面でより実戦的に仕上がったニッサンは開幕から期待大だ。

焼き上がったモノコックにエンジンとフロアパネルが取り付けられ、かなりF1らしくなってきたF105。3月に完成し、東京で発表会を行う予定になっている。その後に行われるシエイクダウンテストが今から楽しみだ



製作快調、童夢F105 ニッポンの挑戦、公開迫る!

カーボンモノコックが完成、発表は3月中旬に

昨年7月から本格的な開発が始まり着々と製作が進められてきた、純国産F1マシン「童夢F105」のモノコック部分が完成、先日同社ファクトリーで公開された。

モノコックの広い開口部やハイノーズ、アンダーパネルのステップドボトムなど目につく。F1らしさ、だけでなく、カーボンの切り口ひとつを見ても、過去に童夢が手掛けたマシンとは段違いの手間ひまをかけた。逸品であり、緻密かつ繊細なフォルムは完成時の全体像をほうふつとさせるのに十分な迫力だ。

「F1は予想していたよりうんと難しい」と林ミノル代表。

「それは技術的にできないという意味ではなく、作業を進めるほどにF1の奥深さが見えてきたということ。毎日の新しい発見や挑戦が面白い」と造って初めて体感したF1の魅力を強調する。

チーフデザイナーの奥明栄開発部長もまた、「F1がフェラーリだとするとF3000は国産の市販スポーツカーのようなもの」と改めてF1の魅力に取りつかれた様子。「F3000でも不満な箇所はあったが、まあいいかと済ませられた。ところがF1はどんな些細なことも徹底的に追求しなければ済まされない。1000かけて1000の物ができたのがF3000ならば、105なり110なり、1000を超えたレベルでモノ作りをするのがF1なんです。かといってその超えた部分がコンマ何秒とかの形になるわけじゃない。けれど、その見えない形の集積こそが、世界最高峰と言われるF1の技術を進めてきたんですね」

フォーミュラ・ニッポンやF3など国内レースに加え、レース以外の仕事でも多忙を極めるなか、童夢のF1開発計画はさほどの遅れもなく予定どおりに進行している。サスペンション、ブレーキ、ギヤボックスなどのパーツも近々仕上がりが3月中旬ころにはマシン全体が完成。下旬には国内でシエイクダウンされ、そこでよほどの問題がない限り、6月には英国のシルバーストンで走らせることになるという。

こうなると97年のF1参戦もいよいよ現実味を帯びてくるのだが、本格的参戦の詳細についてはまだ決める段階にないと林代表。「あくまでもF105はプロトタイプ。我々のF1への挑戦の本気度を世間にアピールするためのものだから、完成したからといってすぐに参戦、というほど簡単なものではない」と続ける。

実際、現時点で97年以降の本格参戦のためのスポンサー候補とはまだ世間話の段階だというのが、「それは初めから予想していたこと」と林代表はアッサリ。「我々が今やろうとしているのは、モータースポーツにソッポを向いている今の日本社会に、F1という外来文化を「正攻法」で理解してもらうことなんだ。そのためにプロトタイプを造って走らせる、なんてまわりくどいことをしているんですよ」

こうしたF1計画の進展に合わせ、メカニックの増員などマンパワーの面でもチーム体制の補強が進んでいる。今年フォーミュラ・ニッポンに2台エントリーする理由のひとつには、メカニックの教育システムの一貫、という背景もあるのだろう。2月末には林代表はじめ首脳陣が渡英し、ヨーロッパにおける前線基地の候補地を視察する予定だ。

さて、気になるシエイクダウン担当ドライバーは、やはり一昨年のF3000チャンピオン、M・アビチェッラが最有力候補。だが「マシンが煮詰まれば中野信治や山本勝巳、その他の若手日本人もほとんど乗せたい」と林代表は明言。速さプラス開発能力を求める童夢の意向に添える若手日本人ドライバーが出現してほしいものだ。

ともあれ、3月18日前後には東京のホテルで正式な発表会を行い、その後には鈴鹿でF105の実走テストを開始する予定。ここで昨年のベネトンやウイリアムズと遜色ないタイムを出せば、今は様子を見るに留まっている世間も俄然色めき立つことになるだろう。そしてその時こそが「童夢F1チャレンジ」の本格的なスタート地点となるはずである。



ディフューザー部分からステップフロアをのぞく



スリムな縦置きギヤボックスが納まる予定だ



テストに使用することが正式に決定した無限V10



ノーズコーンなどのパーツ類も完成している

4.28開幕スタートダッシュへ向けて

開幕まであと2ヵ月 着々とテストが進む フォーミュラ！ ニッポン

高木、シューマツハー、そして星野

3日間のテストを終え、帰国支度をしているラルフ・シューマツハーに、「今シーズン、勝てそうか」と訊ねると、しばらく考えて「こういう答えが返ってきた。今、この段階では勝てることも勝てないとも思えない。勝つことはとても難しいことだと思ってる。そもそも今、この時期に何かを言うことが難しい。とにかく、もっとテストを積み重ねないといけない。」

おそらく今回のテストに参加したチームのすべてが、こう考えていたことだろう。表向きはタイム競争が行われはしたが、それはあくまで目安だということは念頭に置かねばならない。

とはいえ、今回も高木虎之介の速さが目立った。前回のテストに引き続き好調の高木は、チームともども勢いに乗っており、初日から飛ばし始めた中野信治に食らいつ



タイヤの ワンメイク化は 結局 見送られる 紆余曲折の末 「従来どおり」で決勝

前21日号誌上でフォーミュラ・ニッポンのタイヤワンメイク化の動きがあるように報じたが、結果的には、1996年シーズンは、これまで同様にフォーミュラ・ニッポンで使用されるタイヤの銘柄指定はなく、複数のタイヤメーカーから供給が行われるという正式通達が2月15日の鈴鹿における合同タイヤテストで、チームに対して書面で示された。

フォーミュラ・ニッポン事業本部によって横断されていた国内トップフォーミュラのプロスポーツとしてのビジネス再構築の中で行われてきたタイヤメーカーとの折衝。そのひとつの方法論として出てきたワンメイク化は、現状のタイヤメーカーとチームとの関係を考えると影響は大きく、なおかつ調整に時間を費やしてしまったことで、まずは今シーズンはワンメイク化を見送り、来シーズン以降の懸案としてフォーミュラ・ニッポンとタイヤメーカーの関係を考えたいこととなったようだ。

この問題については、別項にこの通達に至る経緯をレポートを掲載している(P21)。



開幕まであと2カ月。各チームともまだ体制固めという段階のようだ



2日目にクラッシュしたものの、虎之介はトップタイムを記録



くと、2日目の午後のセッションで、今回のテストでベストの1分41秒950を叩き出したのだ。もともと、2日目に影山正彦とアクシデントを起してマシンを大破。そこでテストを打ち切って鈴鹿を引上げってしまった。

一方、高木とともに96年フォーミュラニッポン元年の注目を浴びるシューマツハハは、今回もじっくりとマシンの感触を確かめるように走り込んでセッション毎にタイムを縮め、最終日には前回のテストを上まわる1分43秒023を記録して見せた。もちろん実戦の上位を狙うためには、まだ十分な速さではない。「もっとテストを」というシューマツハハの言葉は、彼自身が課題をしっかりと認識している証だと受け取ることにしよう。

衰えを指摘されながら、昨シーズン終盤には、依然としてその実力がトップレベルにあることを見せつけた星野一義は、やはり今年もやる気満々で開幕に向けてのテストに取りかかった。既にローラの新車を発注しており、最初の入荷車を手する予定になっている。散えて不安を蒙れば、レイナードがシニアを伸ばし流れが変わる気配のする中、今シーズンもローラにこだわった感からいのものだ。

見えてきたF1ニッポン元年体制

昨年暮れに行われたフォーミュラニッポン第1回目のテスト以降、いくつかの動きがあった。まず、前回複数のチームでテストをした山本勝巳が、星野との契約を固めて2台目のマシンとともに走り込みにかかったこと。F104の消耗という問題が浮上していた星野では、大柄な山本の身体に合わせて新しいモノコックを製作し、中野との全体制を固めた。フロントウイングを吊り下げ式にするなどの改良が加えられたF104。先行開発仕様マシンに乗った中野は、3日間のテストを通して最終安定した速さを見せ、これで一気に96シーズンの注目株に浮上した。

ステラ・インターナショナルがレイナードを持ち込んだのも、大きな動きである。ステラではアンドリュー・キルバートとスコット・ミハエル・クルムのドライバーラインナップはそのままだが、今シーズンは長年使い続けたローラをレイナードにスイッチすることを決めたのである。

「去年見ていて、レイナードが良さそうだと感じたので決めた。操縦性がシビアだけどコクピットのスペースがあるので、どちらのドライバーも喜んでますよ」と横井清志監督は言う。ステラでは96年型シャシー1台と96コンバインキットを組み込んだ95年型シャシー1台という体制を予定しているが、新型シャシーの入荷が遅れる場合にはシリーズ座席は昨年のローラでしのぐことになるだろう。

注目の全日本F3チャンピオン、ベドロ・デ・ラ・ローサは予想どおりノバとの契約を当確に持ち込んだ。ノバは今回、もう1台にノルベルト・フォンタナを乗せてテストしたが、こちらの車態はまだ流動的である。5Z-GENは、最終日ベストラップを叩き出した光貞秀俊が当確、もう1台は未定ではあるものの、F1から天下りのマッシュミリアーノ・バビスが濃厚。腕部尚書もシューマツハハのパートナーとしてチーム・ルマンからの出走を決めたもようだ。

昨年、全日本F3000の王座についた鈴木利男は、昨年と同じ体制でフォーミュラニッポン元年を迎えることができそうだ。金石勝賢はCABINの文字の消えたマシンでテストを続けているが、こちらも臨戦態勢を崩してはいない。タイヤのワンメイク化の動きによっては難しい立場になるところだったアドバンの影山正彦は、腰を据えてテストを続けることになった。

気になるのは、このところ常にチャンピオン争いに食い込む活躍を見せているセルモの動向が不明確なことだ。これは、メイנסポンサーのコスモ石油の96年計画決定が遅れているため。セルモは前回、2台のマシンで何人かのドライバーを走らせたが、今回のテストには1台体制で臨み、コクピットにはエリック・コマスが座った。少な

2/14~16

合同タイヤテスト レポート

圧倒的な速さの高木虎之介が驚異の41秒台に入れたトップを奪う

今シーズン最初のF1ニッポン・タイヤテストには9チーム16台、計17人のドライバーが参加した。テストは3日間とも2月半ばとは思えない好天に恵まれ、開幕戦の4月ごろに近い気象条件でデータが収集された。

初日の路面はホコリでかなり滑りやすい状況で、トップは中野信治の1分44秒510。ところがテスト・プログラムが佳境に入る2日目になると各チームにトラブルやアクシデントが続出。マシンバランスを模索しつつも圧倒的な速さで常に他を1秒引き離していた高木虎之介も、強風が吹き覚れる午後のセッション終了間際、驚異の1分41秒950をマークした直後にスピン。すぐ後ろに迫っていた影山正彦がそれを避けきれずに追突し、2台は車に大きなダメージを受けてその日のうちにサーキットから撤収した。また星野一義は午前のセッション終了後に体調を崩し、3日目のテストは大事をとってパス。

その最終日は、底板から飛び散る火花がコース脇の芝生に引火するハプニングで何度か走行が中断されたものの、各チームとも概ね予定通りに全プログラムを消化。常にフルタック状態のレースセッティングで走った影山正彦の204周が今回の最高周回数だった。



ラルフ・シューマッハーは順調にタイムアップを果たし、6番手のタイムをマーク。JGTCにマクラレンで参戦するという知らせもあり、今後の動向が注目される所だ

●注目ドライバーに聞く
エリック・コマス
チャンピオンを狙える
勝てるパッケージで乗りたいた

ウーン、困っちゃったね。今回はトラブル（ギヤボックスなど）が多かったし、赤旗が多かったから全く納得できる走りをしていないんだ。コースに出れば、いざアタックの時にはトラブルになっちゃうんだ。

F3000、フォーミュラのマシンに乗ることについては、全然戸惑いはない。僕はもともとフォーミュラ・ドライバーだからね。ただ日本のF3000はタイヤが占める比重

が大きいんじゃないのかな。90年にヨーロッパでF3000のチャンピオンを取った時のタイヤはクロスプライだったし、同じF3000でもフィーリングは全然違うね。

何度も言うようだけど、ベストパッケージ、つまり勝てるチーム、勝てるマシン、勝てるエンジンじゃないとレースに出るつもりはないんだ。チャンピオンになれる体制じゃなくてはね。僕はもう、一度F1まで行ったからフォーミュラのレースがいかに難しいか知ってるつもりだ。だから勝てるパッケージが必要なんだ。

チームとはもう1回ミーティングをして決めるつもりだ。GTとJTCCはもう決まっているから、F3000も決まればいいけどね。

●注目ドライバーに聞く
ラルフ・シューマッハー
F3000マシンを理解できた
もう心配はないよ

テストの具合はまあまあだったね。いいというわけでもないし、かといって悪いというわけでもない。タイム的に43秒台はまずまずといったところじゃないかな。締めようと思えばもっとタイムは縮められたと思うけど、最後にマシンにトラブルが見つかってしまったからね。最後は路面の状態も良くなかったし、ベストなコンディションを逃してしまったんだ。

マシンについては、F3000のクルマをだいたい理解できた。鈴鹿のコースも十分に走ったから、もう心配はない。ただし、状況が変わればベストのセッティングも変わるから、いいタイムを出すにはいいタイミングが必要ということなんだ。今日のテストでもタイミングさえあえば、いいタイムが出たはずさ。だけど、火事になったり、赤旗になったり、いいコンディションを逃してしまうんだ。それでタイヤのコンディションも変わってしまうね。

このテストのあと、一度ドイツに帰って、3月にまた日本に戻ってくる。そして、そのあとはゴテンバの近くに住むことになると思うよ。

風雲児たちの動向

くとも現在、セルモとトム・クリステンセンとの契約は切れた状態にある、と見ていいだろう。

高木の突進の蔭に隠れた形になってしまったが、影山正彦は昨シーズン終盤に何かの壁を破ったかのように速くなった。服部や黒澤琢弥のF3同期生として、少々遅まわりした影山のトップフォーミュラ初優勝は目前だと言ってもいい。しかし、不運なことに影山正彦のマシンは最終戦のアクシデントで剛性に問題が生じている。一発のタイムに影響があるわけではない。今回も敢えてアタックしなかっただけで41秒台には入れたはず。でも、シャシーの問題があって、ドライバーが納得する操縦性が得られないんです」とナビコネクションの宮坂宏エンジニアは言う。

しかも影山は今回のテストの2日目、因縁深い高木とアクシデントを起こして手負いのマシンをさらに中破してしまった。今回のアクシデントの影響は不明だが、せっかくの影山の勢いを伸ばすためにも、ここはできる限り早い時期に新型マシンを手に入れたいところ。

しかし今年から、国際F3000選手権のレギュレーションが大幅に変わったため、ローラ及びレイナードとも、日本市場への対応は遅れ気味だ。レイナードの新車は3月第1週、ローラの新車は3月20日ころになってようやく日本へ入ってくる見通しだ。もちろん、この時期に発注された全車が入荷するわけではない。うちに入ってくるのは開幕直前になりそうなんですよ」と宮坂氏。開幕で使うためにはその前にそれなりのテストもしなければなりませんから、困っているんです。ジャンプを期する影山にとっては、もどかしい状況ではある。

さて、ウワサが先行している鈴木亜久里の新チームは、順調に準備が進んでいるもようだ。亜久里はテスト最終日の夜、こう語った。「今回、テストを視察に行こうと思ってたんだけど、寒かったからねえ（笑）。



GTとJTCCについてはセルモからの参戦を決めたコマス。果たしてフォーミュラは?



最高の周回数をこなした正美、光直も最終日午後にトップタイムをマークし、ヨコハマ勢は快調

童夢96年新体制はこうなる
F104投入/中野&山本の2台体制で参戦

新車デリバリーが遅れているローラ、レイナード勢に先駆け、オリジナルマシンで参戦する童夢ではDOM E-F104のモディファイが進み、2カー体制が決定した中野信治と山本勝巳の手でテストが行われている。

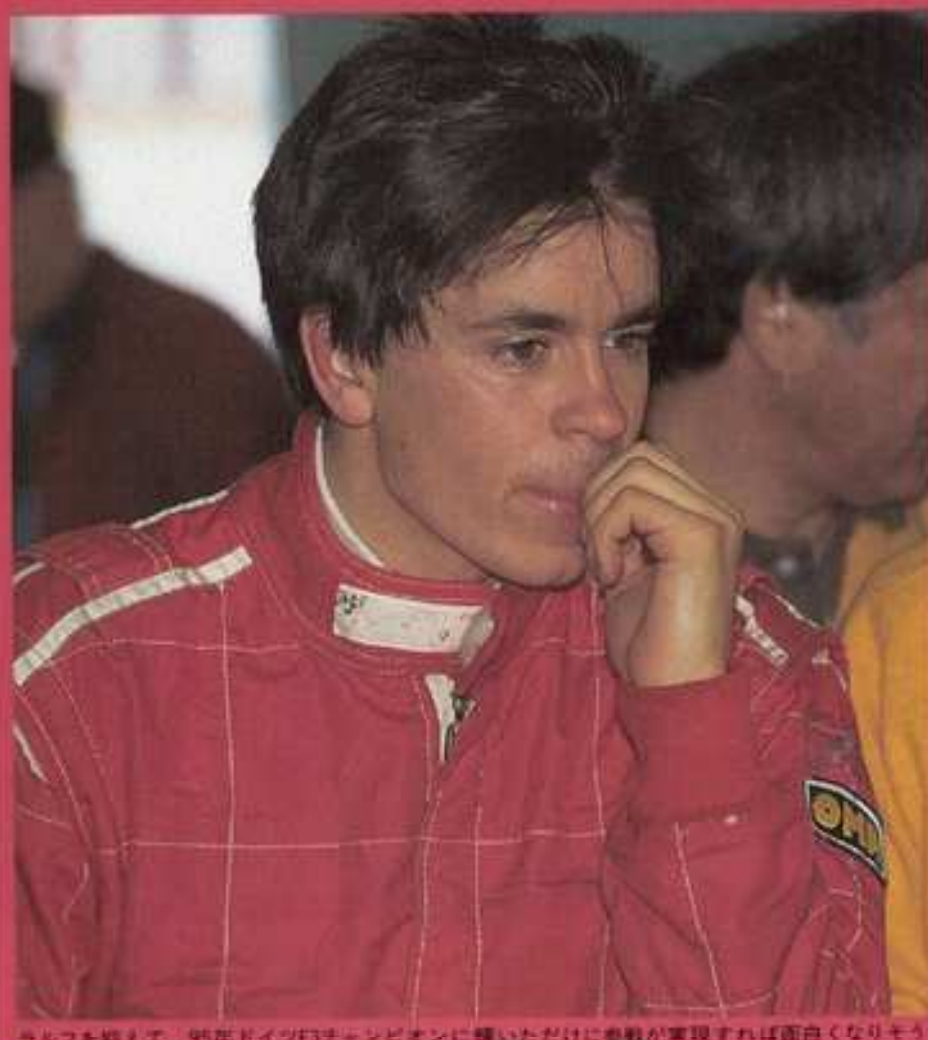
今回、変更が明らかになったのはフロントウィングの形状だ。大きな波形をしていたメインウィングが、やや小さくラインも直線的なものとなり、全体の地上からの位置も低くなっている。この新型Fウィングの意図するところは、マシンの姿勢変換に対してダウンフォースの数値変動を抑制すること。中・低速コーナーでフロント部のグリップ不足を解消することの2点で、走行時のさらなる挙動安定が目的である。岸本雅義チーフエンジニアによると、「この形はまだ暫定のもの。このウィングを使うかどうかは今回のテスト結果次第」とのことだが、ドライバーの中野は「低速コーナーのグリップ力が上がっている」と好感触を得た様子。実際にコーナー

中野はニュータイプのフロントノーズを装着して走行。終始好タイムをマーク



ノルベルト・フォンタナ

ヨーロッパのF3000に興味はない
できれば日本でレースがしたいね



ラルフを昇格して、95年ドイツF3チャンピオンに輝いただけに参戦が実現すれば面白くなりそう

まず問題なのは、僕の体力が完全に回復してないことだね。マカオのクラッシュの後、本格的にテストをするのは初めてだけど、全然身体がついてこないんだ。体重もだいぶ落ちてしまったし、もともとレーシングが必要だね。手術をした前の部分はそれほど痛いわけじゃないけど、Gがかかるのとやっぱりつらくなるんだ。

F3000に乗るのは初めてだ、とてもエキサイティングで楽しいよ。F3と比べてもコーナーが複雑に速いんだ、きっとダウンフォースがあるからだと思う。それにタイヤもとってもグリップするしね。F1のクルマと比べてもコーナーの速さは遜色ないよ。

鈴鹿はテクニカルなコースはとっても速いサーキットだね。セッタアップを見つけてるのは難しい仕事だと思うよ。コーナーリングスピードが速いから、高速コーナーがとっても楽しいね。

日本のF3000には興味があるんだ。F1のテスト契約(「ザウバー」はしているんだ)けど、それ以外はまだ何も決まってる。できれば日本でレースをしたいと思っているよ。ノバがテストに呼んでくれたのはとっても嬉しいし、いいチャンスだと思っているよ。日

本のF3000のチームはどれもプロフェッショナルだし、ここでレースができれば僕にとってもいい経験になるはずだ。

ノバと契約はまだしてない、このテストが終わってからも一度ミーティングがある予定だ。日本は初めてだけど、マカオとは全然違うんだね。設備もいいしサーキットもきれいだ、お客さんもいっぱい入るんだろ?

そういういい条件のなかでレースをしたいんだ、僕をいうとヨーロッパのF3000にはあまり興味はないんだ。確かにいろいろなチームと話していたんだけどね。どちらかといえば日本でレースをしたい、F1のテストだけというのはいくらもないものじゃないだろうね。レーシングドライバーは、やっぱりレースをしないといけない。

このあと一度ヨーロッパに戻る予定だ。日本のF3000が決まればまた戻ってくるし、決まらなかつたら夏(ころ「ヨーロッパラウンド」)からザウバーのテストをする予定で、フォーミュラ・ニッポンが決まってもザウバーのテストと平行して進めることになるだろうね。

できればまたSUZUKAに戻ってきたいと思ってるよ。

フォーミュラ・ニッポン 合同タイヤテスト/鈴鹿サーキット/2月14~16日

ドライバー	チーム	マシン・エンジン	タイヤ	14日午後	15日午前	15日午後	16日午前	16日午後
① 高木虎之介	PIAA REYNARD	レイナード95D・無限	BS	1'44'966	1'43'550	1'41'950	---	---
② 金石 勝智	LOLA JUDD	ローラT94/50・JUDD	BS	1'45'542	1'45'335	1'44'452	1'42'179	1'42'565
③ 光真 秀俊	SZIGEN LOLA	ローラT94/50・JUDD	YO	1'48'553	1'45'922	1'45'163	1'44'477	1'42'185
④ 中野 信治	豪華F104無限	豪華F104・無限	BS	1'44'516	1'44'733	1'42'932	1'42'312	1'42'189
⑤ 鈴木 利男	パーソンズ レーシング ローラ	ローラT94/50・無限	BS	1'46'573	1'44'525	1'45'656	1'43'352	1'42'791
⑥ R.シューマッハー	X-JAPAN REYNARD	レイナード95D・無限	BS	1'45'368	1'44'681	1'43'856	1'43'134	1'43'023
⑦ 影山 正美	ADVAN ローラ MF308	ローラT95/50・無限	YO	1'46'569	1'44'802	1'44'373	1'45'279	1'43'116
⑧ M.クルム	神奈川クリニックLOLA MCS	レイナード95D・無限	BS	1'45'929	---	---	1'43'177	1'43'589
⑨ 山本 勝巳	豪華F104無限	豪華F104・無限	BS	1'45'370	1'46'263	1'45'384	1'43'666	1'43'369
⑩ 近藤 真彦	ALEXEL "龍" レイナード	レイナード94D・無限	BS	1'47'802	1'45'980	1'45'404	1'44'174	1'43'496
⑪ P.デ・ラ・ローサ	SHIONOGI LOLA	ローラT95/50・無限	BS	1'47'346	1'46'253	1'44'883	1'44'939	1'43'552
⑫ 藤部 尚貴	Le Man's REYNARD	レイナード94D・無限	BS	1'47'606	1'45'266	1'53'894	1'43'707	1'54'315
⑬ A.G.スコット	神奈川クリニックLOLA MCS	レイナード95D・無限	BS	---	1'45'852	1'43'970	---	---
⑭ 影山 正彦	ALEXEL "龍" レイナード	レイナード95D・無限	BS	1'45'338	1'46'386	1'44'056	---	---
⑮ E.コマス	コスモオイルローラムゲン	ローラT94/50・無限	BS	1'46'788	1'47'403	1'47'167	1'44'589	---
⑯ 星野 一義	NISSEKI LOLA	ローラT95/50・無限	BS	1'45'304	1'45'631	1'45'329	---	---
⑰ N.フォンタナ	SHIONOGI LOLA	ローラT95/50・無限	BS	1'51'624	1'48'670	1'48'233	1'46'909	---

予想エントリーリスト

チーム	ドライバー	状況
ホシノレーシング	星野一義 鈴木利男	エントリーは昨年同様2台で、ドライバーも変わらず。マシンはローラの別モデルで、スポンサーは鈴木については過渡期の会社で内定したようだ
中嶋企画	黒澤雄弥 高木虎之介	スポンサーや体制、そしてドライバーラインナップなどは昨年と同じ。マシンはレイナードの96モデルを2台投入。エンジンは2台とも無限チューンになるもよう。メインスポンサーは引き続きPIAAとなる
ナビコネクション	影山正彦 近藤真彦	昨年と同様の体制で参戦。影山はレイナードの96モデルを使用するもよう
チーム・ルマン	藤部尚貴 ラルフ・シューマッハー	ドライバーは確定。マシンはもちろんだらりともレイナードの96モデルを使用。スポンサーについては現在交渉中
豪華	中野信治 山本勝巳	2台体制での参戦が決定。マシンはモノコックを新たに造り、空力関係に改良を加えたF104の改良モデルを使用。エンジンは2台とも無限チューン。スポンサーについては交渉中
スライナー・ナショナル	アンドリュー・ベルバート・スコット ミハエル・クルム?	2台体制になれば、ミハエル・クルムが起用されるもよう。マシンはレイナードの96モデルが少なくとも1台は投入される。スポンサーは神奈川クリニックの継続が決定したもよう
チーム・ノバ	ペドロ・デ・ラ・ローサ ノルベルト・フォンタナ?	ドライバーは、ペドロについては決定。残るひとりについては未定で、今後のテストで新たな外人ドライバーを乗せる予定もあるもよう。スポンサーは、シオノギと森水が継続。もう1社と現在交渉中とのこと
ヒーローズレーシング?	金石勝智?	参戦体制については台数も含めて未定。ドライバーについては、ひとりは金石で決定。
セルモ	エリック・コマス? 田嶋宗一?/樋口統也?	ドライバーは未定。マシンはおそらくローラの96モデルになるはず。スポンサーについては現在交渉中
SZIGEN	マルコ・アビテッラ 光真秀俊?/マツリリアーノ・パビス?	2台体制での参戦がほぼ決定的。ドライバーについてはひとりはマルコ・アビテッラで決定。今年から自社メンテナンスに変更される。タイヤはヨコハマを引き継いで使用する昨年を引き継いで、アドバンカラーのマシンでの参戦が決定。2カーでの参戦も検討されているもよう
PALスポーツ?	影山正美?	
ウィズ・プロジェクト	大西太一郎	パルスポーツのセカンドチーム的な存在の新チーム。タイヤはヨコハマを使用。マシンはローラの94改。エンジンは東名エンジン・メンテになるもよう
ガルウイング?	岡田秀徳?	昨年を引き継いで参戦へ向けて現在準備中。3月末の鈴鹿テストから参加の予定。参戦が決まれば、ドライバーは岡田秀徳が確定
チーム遠久里?	本山哲?	鈴木遠久里が率いる新チーム。参戦が確実視されている。現在、スポンサーと交渉中。2カー体制になる可能性も。エンジンは無限のケン松浦チューンが
新チーム?	?	新しい体制のニューチーム。2台体制での参戦に向けて、現在準備が進められている

それはウソだけど、チームの準備は万全。楽しみにしててよ。重久里によれば、既に2台のレイナードと(一説には1台は96年型となるという)新品のエンジンを5基購入して、ドライバーは本山哲が決まったようだ。さまざまな観測のあったエンジンはどうやら無限に落ち着いたが、注目されるのはメンテナンスをケン松浦が手がけることになるらしいこと。これまで無限イーターとしてコスワースDFV、ジャッドKVを送り込んできた松浦だけに、その出方は非常に興味深いところ。場合によってはいきなりフォーミュラニッポンを引っかきまわしてくれることになるかもしれない。

のブレーキングを見ても、昨年よりピッチングがはるかに少なく、ラップタイムも3日間テストを通じて常にトップクラスと上々。このまま新型が採用される可能性は高い。

またF1ウイングだけでなく、今後はリヤウイングとモノコックも順次モディファイされる。3枚羽の一番下、ミッドウイングの形状が変わるRウイングは既に設計も終わり、来月の富士テストには登場の予定。モノコックについては、F104はもともと身長164cmのマルコ・アビテッラを基準に作製されただけに、身長170cm以上の中野と山本にとっては狭く、シフトチェンジの際に手や足が思うように動かせなかった。そこで2台とも右側のシフトノブ部分を大きく丸く広げ、

膝がステアリングに引っ掛からないようにフットレスト部分の形状も変更。ヘルメットを支えるヘッドレスト部も丸みを深めて後頭部がより安定するようにし、山本車についてはさらにペダルの位置を最大限前へ移動させることになるという。現在使用されているモノコックは中野車が1昨年前半にアビテッラが乗っていた01号車。山本車が昨年前半に使用された02号車で、どちらも製作から丸3年を数える年季もの。モノコックの目に見えない老朽化、いわゆる原因不明のタイムロスにつながるため、チームとしても山本車は第1戦鈴鹿、中野車は第3戦富士までにはモノコックを交換。1年ぶりのタイトル争奪を自ら指して若手ふたりの戦力強化を図る考えだ。



ついにトヨタエンジン搭載マシンが、その走る姿を一般に披露した。ジェフ・クロスノフ駆るアルシエロ・ウェルズの95レイナーD96は、ファイアストーンタイヤを装着し、順調に周回を重ねた。

開幕直前インディカー合同テスト トヨタ現わる!

最速タイムはホンダユーザーのジミー・バツサーがマーク



日本育ち! のインディカードライバー、ジェフ・クロスノフ



一方、オリジナルシャシー+トヨタエンジンという組み合わせのAARは、ファンジオIIがステアリングを握った

PPGインディカー・ワールドシリーズの新しい試み。スプリングトレーニングが、マイアミ近郊に新しく完成したホームステッド・モータースポーツコンプレックスで、2月5日から5日間開催された。開幕戦を行う1.5マイルオーバル(4日間)と、インフィールドを使ったロードコース(1日)、両方を使用しての合同テストだ。初日からトップタイムを連続してたたき出したのは、ベンスキーに戻ったポール・トレイシー(ベンスキー・メルセデスベント)。最終日にジミー・バツサー(レイナード・ホンダ)が最速の座を射止めたが、今年のトレイシーは初タイトルに照準を合わせている。「新型シャシーはメカニカルグリップも高い」と彼は語った。95年インディ・ライツのチャンピオン、グレッグ・ムーア(レイナード・メルセデスベント)も好調で、大型新人ぶりをアピールした。

そして、ホームステッドでは、ついにトヨタエンジン搭載車が初めて我々の目の前を走った。ジェフ・クロスノフ駆るアルシエロ・ウェルズレーシングの95レイナーD96と、ファン・マヌエル・ファンジオIIに委ねられるオール・アメリカン・レーサーズ(AAR)のイーグルMKIVである。エンジンは去年の東京モーターショーに出品されていたものとは異なるニューバージョンで、そのサイズの小さは驚異的だ。

両チームともこのエンジンでの本格的走行は今回が初めて。「タイムが出ていないのは、まだエンジンが一番おいしい部分を使っていないから」とクロスノフが語り、AARを率いるダン・ガニーが「タイムは今より1秒半は速くないと勝負にならない」と言うとおり、トヨタインディV8はまだ走り出したばかりで、データ収集が主な目的という状況だ。

パワーと信頼性を両立させ、優勝争いに絡んでくるまでに果たして彼らはどれだけ時間を必要とするのだろうか? ともかく、これからのインディカーエンジンは、ダウンサイジングとパワーの両立が最大のテーマとなるだろう。



トップタイムこそバツサーに更新されたものの、終始安定して速かったベンスキーのポール・トレーシー。今年は本気でチャンピオンを狙っている



この写真では分かりづらいが、最新型トヨタV8「RV8A」は非常にコンパクト、かつ軽量に仕上がっている



自らのチームを作り上げたエマーソン・フィッティバルディ



マーク・ブランデルも慣れないオーバーで奮闘する



エディ・ローソンはトラブルで初日にテストを終えた



インディライツ・チャンピオン、カナダ人のグレッグ・ムーアはインディカーでも絶好調

INDYCAR TESTING

・2月5-9日 ホームステッド・オーバー(1.5マイル)/フロリダ

Pos	NO.	ドライバー	マシン	タイヤ	ラップタイム	スピード(mph/kmh)
1	11	ジミー・バツサー	レイナード96 1・ホンダ	FS	27'743	195.938/315.331
2	3	ポール・トレーシー	ベンスキー-PC25・メルセデス	GY	27'899	194.848/313.577
3	8	グレッグ・ムーア	レイナード96 1・メルセデス	GY	27'904	194.808/313.512
4	29	スコット・ブルエット	ローラT96/00・フォード	FS	28'240	192.490/309.782
5	28	エイドリアン・フェルナンデス	ローラT96/00・ホンダ	FS	28'242	192.481/309.767
6	1	ラウル・ボエセル	レイナード96 1・フォード	FS	28'292	192.141/309.220
7	10	アンドレ・リベイロ	ローラT96/00・ホンダ	FS	28'307	192.036/309.051
8	14	アレックス・ザナルディ	レイナード96 1・ホンダ	FS	28'315	191.980/308.961
9	9	シル・ド・フェラン	レイナード96 1・ホンダ	GY	28'354	191.718/308.539
10	19	パーカー・ジョンストン	レイナード96 1・ホンダ	FS	28'424	191.248/307.783
11	26	ブライアン・バータ	レイナード96 1・メルセデス	GY	28'580	190.205/306.105
12	20	ロビー・ゴードン	レイナード96 1・メルセデス	GY	28'743	189.122/304.362
13	5	ロビー・ゴードン	レイナード96 1・フォード	GY	28'763	188.993/304.154
14	11	クリスチャン・フィッティバルディ	ローラT96/00・フォード	GY	28'782	188.859/303.954
15	21	マーク・ブランデル	レイナード96 1・フォード	GY	28'791	188.808/303.856
16	16	エマーソン・フィッティバルディ	ベンスキー-PC25・メルセデス	GY	28'852	188.408/303.213
17	17	マウリシオ・グージェルミン	レイナード96 1・フォード	GY	29'045	187.157/301.199
18	29	ジェフ・クロスノフ	レイナード96 1・トヨタ	FS	29'169	186.365/299.925
19	19	エディ・ローソン	ローラT96/00・メルセデス	GY	29'224	186.011/299.355
20	14	ステファン・ヨハンソン	レイナード96 1・メルセデス	GY	29'227	185.990/299.321
21	21	アル・アンサーズ	ベンスキー-PC25・メルセデス	GY	29'435	184.677/297.206
22	10	スコット・グッドイヤー	レイナード96 1・フォード	GY	29'527	184.100/296.279
23	16	ファン・マヌエル・ファンジオ II	イーグルMk.V・トヨタ	GY	30'054	180.874/291.068
24	18	ヒロ・松下	ローラT96/00・フォード	FS	33'275	163.364/262.908



ロビー・ゴードンは初日のみテストに参加。トレーシーに次ぐ2位のタイムだった

ホンダパワー、絶好調

5日間のテストのうち、1日はロードコースが使われたが、開幕戦が行われるのは1.5マイルオーバーの方。そこで最終日にトップタイムを出したのは、今年からホンダエンジンを使うチップ・ガナッシレーシングのジミー・バツサーだった。また、昨年の最終戦で初勝利を飾ったホール・レーシングのシル・ド・フェラン、

昨年ホンダに初勝利をもたらしたタスマン・モータースポーツのアンドレ・リベイロ、新たに彼のチームメイトとなるエイドリアン・フェルナンデスも好タイムを記録。ホンダ勢の好調さが目立つ。ホンダ・パフォーマンス・デベロップメントの朝澤弘氏も「今年はマニファクチャラークタイトルを狙う」と意気込みを語った。



絶好調のホンダ・インディV8。ヘッドカバーがブラックに変更されている

エイドリアン・フェルナンデスは、ローラ+ファイアストン

シル・ド・フェランはレイナード+グッドイヤーの組み合わせ

パーカー・ジョンストンはレイナード+ファイアストン





メルセデスとアルファの 96年モデルがシェイクダウン

新たなシリーズを制するのは果たしてどのマシンか!?



ほぼ同時期にシェイクダウンを果たしたアルファロメオとメルセデスの96年マシン。どちらも大幅な変更はなく、エアロパーツが微妙に異なるぐらいだ

オペルのドライバー決まる 新たにシュトゥックが加入

ITCに参加するオペルのドライバーラインナップが決定した。今年は大幅に体制が強化され、8台で新生ITCに臨むことになるオペルだが、既にドライバーを決めたメルセデスとアルファに比べ、決定が遅れを取っていた。チームとドライバーの組み合わせもこれですべて決定し、4月のシーズン開幕に向けて万全の体制が取られることになった。

エントリーはこれまでの2チームにザクスビードを加えた3チームからとなり、それぞれのチームの台数の内訳はイエスト4台、ロズベルグが2台、そしてザクスビードが2台。ドライバーはイエストがマヌエル・ロイターとヤニック・ダルマスという残留組ふたりと、95年イギリスF3チャンピオンのオリバー・ギャビン、そしてアレキサンダー・ウルツという若手が組み合わされることになる。

また、ザクスビードはクラウス・ルドビクとウベ・アルツェンの組み合わせになることが既に発表されている。そして、最後までドライバーが決定していなかったチームロズベルグについても、既に決定していたJJ、レー

トのチームメイトとしてベテランのハンス・ヨアヒム・シュトゥックが起用されることが発表された。シュトゥックは95年はアウディからドイツSTWに参加していたが、ルドビクが放った穴を埋めるべく、ロズベルグ入りすることになったようだ。

これでドライバーラインナップが決定し、あとは開幕に向けてニューマシンのセットアップを進めていくことになったオペル。ニューエンジンの採用など不安要素がないわけではないが、着々と準備は進んでいる。



オペル入りを果たしたベテラン、シュトゥック

ITCを戦うクラス1マシンが次々にシェイクダウンテストを開始している。ドイツフェンディング・チャンピオンとなるメルセデスは、2月中旬エストリルでテストを行い、ベルント・シュナイダーがステアリングを握った。96年仕様のCクラスは、リヤの大きくなったデフューザーと2段となったリヤウイング、フロントまわり、そしてカーボンファイバーで作られたアンダーフロアと、エアロダイナミクスをモディファイを中心に改良が加えられて、新しいセミオートマチック・トランスミッションも採用されているという。従来にも増して大幅なポテンシャルアップが期待できそうだ。

またアルファロメオもフィオラノでニュー1155をシェイクダウンした。93年からアルファロメオの主戦力となっていた1155だが、昨年が不振だっただけに今年にかけると期待は大きい。ドライバーを担当したのはベテランのジョルジョ・フランチャで、マシンの主な改良点はXトラック社製の新しいギヤボックスと、リヤのデフアレンシャルが変更となり、メルセデスのようなエアを積極的に取り入れるフロントエアダムに変わっている。またエンジンも従来のスペックより20psもアップしているといわれ、これはアルファにとって強力な武器となるだろう。マシンはこのあとラリーニ、ナニーニ、ダナー、フィジケラなどにデリバリーされていく予定だ。

オペル勢も近々マシンのシェイクダウンを予定している。特にドライバーのラインナップを中心に、大幅な体制変更を図っており、ハンス・ヨアヒム・シュトゥック、オリバー・ギャビンらが加入。メルセデスにならってジュニアチームを結成している。ITCのクラス1マシンは、この後3月19日から3日間、ホッケンハイムで合同テストが予定されている。

Text/Jiro Takahashi Photos/Hiroaki Matsumoto

徹底検証●その背景に何があったのか!?

フォーミュラ・ニッポンの タイヤワンメイク化の 見送り決定までの経緯

株式会社日本レースプロモーションのフォーミュラ・ニッポン事業本部は、96年から新たにスタートする国内トップフォーミュラ「フォーミュラ・ニッポン」をプロスポーツとして成立させるために、既存の同カテゴリを再構築する作業を進めてきている。それは、これまでも本誌で数回リポートしている。

折に触れて同本部の浜口哲夫本部長が口にして「フォーミュラ・ニッポンのスポーツソフトとしての価値を高めたい。ファンを獲得し、より多くのスポンサーに協賛していただく、このカテゴリに携わっているエンタラントならびに関係者に利益の配分(マネーフロー)を行っていくのが、この事業本部の使命です」という言葉が示すとおりである。

まず、モータースポーツ、国内トップフォーミュラに深い関係の深いタイヤメーカーに対して事業本部は資金的な支援の打診を開始した。これが昨秋の時点のことだった。まず最初に日本コンベティションタイヤ協会(水野雅男会長)にフォーミュラ・ニッポンに使用するタイヤメーカー間の調整を行ってほしい、できる限り均等なポリシーでのタイヤ供給と資金援助のとりまとめを要請した。しかし、協会ではそのような調整は無理ということで、メーカー個々に協会と同じ内容の要請をすることになった。ブリヂストン、横浜ゴム、ダンロップの

3社にタイヤの無償供給とシリーズの協賛金3分の1ずつの負担を要請したが、ダンロップは、依然として阪神大震災の被害によって物理的にエンタラントの3分の1へのタイヤ供給は無理と回答。その結果、おのずと残る2社に2分の1ずつの負担を要請することとなった。

折衝の経過の中でブリヂストンが条件としてワンメイクを要求。だが、当初協賛金に対し拒否反応を示していた横浜ゴムも協賛金の供出を承諾したことで、基本的には複数のタイヤメーカーが競合することを望んでいた事業本部は、2社競合の調整に入った。調整はすんなりとはいかず、難航。ブリヂストンがワンメイクを望んでいることを横浜ゴムに伝えると共に、逆に横浜ゴムのワンメイクとなった場合に協賛金の供出はどの程度まで可能なのかも打診した。

しかし、ブリヂストンが要求と共に協賛金の供出にも積極的な姿勢を示したこと、2社が提示した協賛金の金額に大きな差があったことなどから、2社の協力が無理だったため、事業本部はフォーミュラ振興会に対して96年から98年までの期限付きでワンメイクタイヤ案を上申したのだ。

これを受けて振興会委員が召集され、この上申に至るまでの経緯をヒアリングし、協議した。既に1月の末を迎えようとしていた時期であった。当然各カテゴリのレギュレーションは発表の作業に入っている

時期であり、なおかつワンメイクタイヤ化については、まだ調整する時間が必要と判断した振興会とJAFスポーツ局は、事業本部の上申を差し戻すこととした。

ざっとここまでが、これまでの経緯だ。実際には、この2月15日のエンタラントに対する通達があるまで、正式にタイヤに関する動向は、関係者を除いては表面化することはなかった。そして、この通達には冒頭で、この決定に至るまで調整が難航を極め、時間が経過してしまっただけで、それ

に伴って特にエンタラントに対して少なからず影響があったことをお詫びしている。

通達の内容は、96年について、公式予選決勝レースを通じて使用するタイヤの銘柄を指定しない。つまりワンメイクタイヤレギュレーションとはしないこと。タイヤテストの回数をタイヤメーカーとチームと協議して事業本部が決定する。これは、経費節減のために事実上タイヤテストの回数を減らすことを打ち出している。

また、事業本部はシリーズ協賛会社となつたブリヂストンからタイヤ供給を受けて、希望するチームに対してレース1台につき3セットまで無償提供する用意があることを付け加えている。これは、タイヤメーカーに打診していた協賛金とは異なり、事業本部内で規定している「業種1社のシリーズスポンサー(協賛会社)」としてブリヂストンを位置づけたものだ。

これで今シーズンは、フォーミュラ・ニッポンを楽しみにしているファンにとつては、タイヤについて昨年同様の状況でレースが行われていくことになった。

しかし、なぜここまで事業本部の調整が難航を極めてしまったのだろうか。それは、昨年までの国内トップフォーミュラを支え、成り立たせている構造が、新たなビジネスの方向を構築しようとしている事業本部方針と少なからずフリクションを起こしてしまつたからだ。特にタイヤメーカーとチームとの関係は、チーム運営におけるバックボーンであり、その関係変化はチームに大きく影響するものだ。事業本部のワンメイク化の上申書の提出直後から、ワンメイク化に反対する関係者からは、現段階におけるワンメイク化への移行に対して懸念と

あとは関係者の間にしこりが残らないことを願うのみだ

反対の意志表示があった。その行動ももつともであり、振興会、JAFの判断も、現状では最良の選択だったろうと思われる。しかし、今回のタイヤに関するこの成りゆきは、ワンメイク化が大前提にあつたわけではなく、あくまでもプロスポーツとしてのレースを模索していく打診、要望、調整の中で結果的に出てきたことだった。これから先、このタイヤに関する問題は、時間をかけて関係メーカー、チーム、振興会などが事業本部を中心として協議されていくことになる。状況によっては、ワンメイク化が来年にも現実のものとなるかもしれない。それは今後の協議を見守って行きたい。

今回はタイヤの問題として表面化したのが、今事業本部がやろうとしていることは、前にも述べた既存の構造を再構築してプロスポーツとして確立させていくということである。F2000、F2、F3000という流れによって形作られてきたものを、ある意味では根底から覆すことになる可能性もある。タイヤに限らず、エンジン、シャシーなどのハードウェアは将来どのように変化していくのだろうか。また、ソフト面、プロモーターに対する興行権の設定、テレビ局に対する放映権など、フォーミュラ・ニッポンに携わる者が潤うようなビジネスを目指している事業本部が処理すべきことは山積みとなっている。

我々が望みたいのは、最終的にファンを楽しませてくれるイベント、エンターテイメントとして成功するフォーミュラ・ニッポンを作ってほしいということである。そのためには、関係者相互の協力と協調性が原動力になると思われる。特に、スタートして間もないこの新シリーズにとっては、それらは不可欠なものではないだろうか。開幕まで2カ月。我々は、素晴らしいシーズンの幕開けを待ち望んでいる。



Photos/Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto, Racing on

利男／近藤のGTRは ガンメタのKUREカラーに



ガンメタリックのすこみあるカラーリング。「KURE」の六角形のマークは赤。ゼッケンは商品にちなんで「556」が認められたようだ

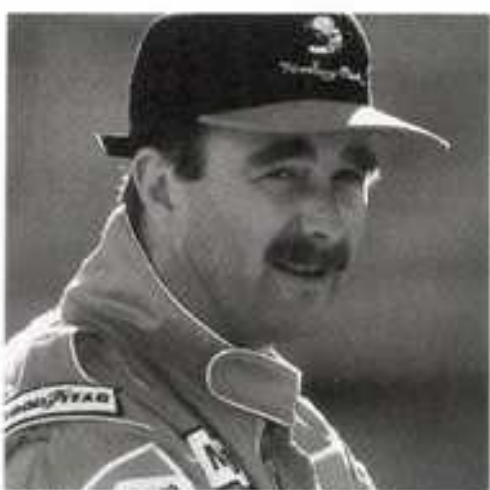
JGTCのマシンの中で最も注目されるニスモのGTRのカラーリングが発表された。鈴木重久／福山英朗のマシンにはZEXELがスポンサーとしてつき、おなじみのホワイトベースのものとなる。昨年ZEXELカラーだったリミットは、別のカラーリング＆車番となる見込み。また開幕戦には95改ボディのまま登場となる。もう一台、鈴木利男／近藤真彦のマシンには呉工業がスポンサー。カラーはガンメタリックに六角形の赤い「KURE」のマークが入った迫力あるもの。同社の製品にちなみ、車番は556という3桁のナンバーが付くことになりそうだ。この車両は開幕戦より96ボディとなる予定。

マンセルが1年ぶりにレース復帰か？ ル・マン24時間にマクラーレンで？

昨年のF1スベインGP以来、事実上ドライバー活動を休止しているナイジェル・マンセルが、レースにまたもや復帰するかもしれない。

現段階ではまだうわさの域を出ないが、デイビッド・ブライース・レーシングチーム(DPR)のマクラーレンF1 GTRで、ル・マン24時間に参戦するのではないかと噂されているのだ。DPRは95年BPR GTシリーズでウエスト(タビドフ)、ハロツズと2台のF1 GTRを走らせチャンピオンを獲得しただけでなく、ル・マン24時間でも終盤までトップを争った。

しかしブライースは、「何も聞いていないよ。でもこのことについては、話し合ったことがないとは言わない」とブライースは意味ありげに話している。95年ル・マンでハロツズ・マクラーレンを駆ったデレック・



マンセル、またもやレース復帰か？

ベルも、これを否定しない。さらにワークスサポート車で走るといううわさも。

今年からマクラーレンとジョイントするプロドライブのデイビッド・リチャーズもこのうわさを否定していないようだ。1年ぶりのマンセルのドライブは、初めてのル・マンとなるのかもしれない。



野田英樹、インディ・ライツに急ぎよ参戦 挑戦初年度からチャンピオンを目指す！

野田英樹が今年、アメリカのインディ・ライツに参戦することが決定した。

野田はF1、そしてインディーカーのシートを得るべく複数のチームと交渉を続けてきたが、「勝てる体制でレースをやりたい」という野田の意向で、今年をあえて「ステツダウン」ともいえるインディ・ライツで走る道を選択したのだという。

しかし、野田は「マシンはイコルコンデイション、ドライバーの実力が大きくものをいうインディ・ライツでチャンピオンになり、97年からはインディーカーにステツブアップしたい」と語り、再びトップカテゴリーのレースで戦うことを計画している。

野田が加わるのは、インディ・リージェンシーレーシング。61年にサル・インカンデルにより設立され、94年にはオリビエ・グルイヤールを擁しPPGワールドシリーズにも参戦。同チームは1年間の休止期間を経て今年、野田と共にインディ・ライツでチャンピオンを狙う。

(野田のインタビュはP68～69に掲載)

F1のシート獲得が難しくなった野田は、アメリカに新天地を求めた



96年をもって、ローテーションシステムは終了する

F1A、97年WRCは全14戦の開催を予定 さらに今世紀末までには、全16戦に拡大!

WRC開幕戦、スウェーデンのストックホルムで開幕。F1Aは全14戦を開催し、今世紀末までには全16戦にまでシリーズを拡大する予定だ」と語った。

97年に開催が予定されるのは、第1戦モナコ(1月)、第2戦スペイン(2月)、第3戦サファリ(3月)、第4戦ポルトガル(3月)、第5戦カタロニア(4月)、第6戦コルス(5月)、第7戦アルゼンチン(5月)、第8戦アクロポリス(6月)、第9戦ニュー

ジーランド(8月上旬)、第10戦イギリス(8月下旬)、第11戦インドネシア(9月中旬)、第12戦サンレモ(10月中旬)、第13戦オーストラリア(11月上旬)、第14戦RAC(11月下旬)の全14戦。以上のように大幅にカレンダーが変更されるが、これにより各ラリーの天候的な問題が解決されるとF1Aは見えている(ただし、ニュージーランドは天候の関係で10月の開催も考えられている)。

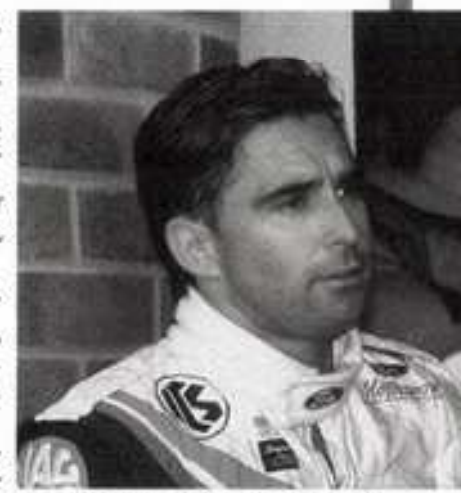
さらにモズレーは、得点制度に関しても98年からはF1同様のシステムを採用することを思案中だと述べた。

94BTCC王者のラディシクがGTレースに挑戦

94年BTCCでフォード・モンデオをドライブし、チャンピオンを獲得したポール・ラディシクが、GTレースに出場することがほぼ決まった。

ニュージーランド人であるラディシクは、同国のアングロ・ニュージーランド・パーク・モータースポーツと合流し、3月24日にモンツァで行われるBPR GTシリーズ第2戦にボルシェグーリーGT2で参戦。この後も、BPR GTの何戦かに出場することになりそうだ。

今年は、ニュージーランド出身のクリ



94年BTCCチャンピオンのラディシク

FAF公式登録発表

F3

No.	エントリー	ドライバー	車両	エンジン/チューナー
1	ENTRANT			
2	TODA RACING with ASSO MOTOR SPORTS FCS	藤坂 薫一	ダラーラF395	ホンダ/戸田
3	TOMEI SPORT OPEL TEAM JAPAN	西宮 圭一	ダラーラF395	オペル/スペース
4	TOMEI SPORT OPEL TEAM JAPAN	内山 清史	ダラーラF395	オペル/スペース
5	RANK UP TOMEI SPORT	藤坂 薫一	ダラーラF395	ミツビシ/HKS
6	DOME Co.,LTD			ホンダ/無限
7	TOM'S		トムス036F	トヨタ/トムス
8	TOM'S		トムス036F	トヨタ/トムス
9	PAL SPORT			ミツビシ/HKS
10	ASADA RACING			
11	TAKU UTAGAWA	飯川 祐	ダラーラF395	トヨタ/鳥居
12	チーム・カリスマ・ラリーアート	土屋 武士	ダラーラF395	ミツビシ/HKS
13	TEAM TAKU			トヨタ/鳥居
14	TEAM TAKU			トヨタ/鳥居
15	STELLAR INTERNATIONAL			トヨタ/鳥居
16	ASADA RACING			
17	MORISAWA Racing Co.,Ltd	榎林 直樹	ダラーラF395	トヨタ/トムス
18	MORISAWA Racing Co.,Ltd	立川 純	ダラーラF395	トヨタ/トムス
19	J-RACING			
20	NOW MOTOR SPORTS	道上 敏	ダラーラF395	トヨタ/トムス
21	GAPS RACING TEAM with Le Beausset	藤田 孝博	ダラーラF395	トヨタ/ケン松浦
22	NAKAJIMA HONDA	山西 康司	ダラーラF395	ホンダ/無限
23	THE-NEXT-ONE	宮川 正徳	ダラーラF395	
24	LENOX RACING PROJECT	宮本 新	ダラーラF395	トヨタ/鳥居

JTCC

No.	エントリー	ドライバー	車両	エンジン	タイヤ
1	HKS OPEL Team Japan	長谷見昌弘	オペル・ベトラ	X20XEV	MI
2	HKS OPEL Team Japan		オペル・ベトラ	X20XEV	MI
3	Y.T.R with MAZDASPEED	寺田隆次郎	マツダ・ランティス	KL-ZE	MI
4	FET RACING TEAM		トヨタ・カローラ	3S-G	MI
5	FET RACING TEAM		トヨタ・カローラ	3S-G	MI
6	MAZDASPEED CO.,LTD.		マツダ・ファミリア	KL-ZE	MI
7	object T	原 貴彦	トヨタ・エクシブ	3S-G	TY
8	HOSHINO RACING	星野 一義	ニッサン・プリメーラ	SR20DE	BS
9	ASANO RACING SERVICE	浅野 武夫	BMW318i	206S	BS
10	JACCS MOON CRAFT MOTOR SPORTS PROJECT	藤原 典夫	ホンダ・アコード	H22A	MI
11	NAKAJIMA RACING	高瀬 勇亮	ホンダ・アコード	H22A	BS
12	TEAM Castrol MUGEN HONDA	中子 健	ホンダ・アコード	H22A	BS
13	SUZUKI BANKIN	金海 辰彦	オペル・ベトラ	C20	YO
14	ENDLESS SPORTS	木下みつひろ	BMW318i	M42	YO
15	RACING PROJECT BANDOH	金子 勝賢	トヨタ・エクシブ	3S-G	MI
16	HITOTSUYAMA RACING	一ツ山 康(一ツ山幹雄)	オペル・ベトラ	3S-G	YO
17	NISMO	影山 正彦	ニッサン・プリメーラ	SR20DE	BS
18	TSUCHIYA ENGINEERING	影山 正義	トヨタ・エクシブ	3S-G	YO
19	NISMO	本山 哲	ニッサン・ゼニー	SR20DE	MI
20	STELLAR INTERNATIONAL		BMW318i	S-14	BS
21	AUTOTECH RACING TEAM		BMW318i	M42	BS
22	TOYOTA TEAM TOM'S	関谷 正徳	トヨタ・エクシブ	3S-G	MI
23	TOYOTA TEAM TOM'S	シハエル・クルム	トヨタ・エクシブ	3S-G	MI
24	TOYOTA TEAM CERUMO		トヨタ・エクシブ	3S-G	BS
25	TOYOTA TEAM CERUMO		トヨタ・エクシブ	3S-G	BS
26	SYMS RACING	船谷 俊二	スバル・インプレッサ	EJ-20	BS
27	SYMS RACING		スバル・インプレッサ	EJ-20	BS
28	DANDELION RACING	田中 哲也	トヨタ・エクシブ	3S-G	DL

JGTC

No.	エントリー	ドライバー	車両	エンジン	タイヤ
1	HOSHINO RACING	星野 一義/影山 正彦	ニッサン・スカイラインGT-R(R33)	RB26DETT	BS
2	NISMO	鈴木重久/稲山 英樹	ニッサン・スカイラインGT-R(R33)	RB26DETT	BS
3	HASEMI MOTORSPORTS	長谷見昌弘/田中 哲也	ニッサン・スカイラインGT-R(R33)	RB26DETT	BS
4	RACING TEAM 中尊	木下 隆之	ニッサン・スカイラインGT-R(R32)		
5	TEAM TAKU	藤田 薫	ボルシェグーリー GT2		BS
6	MURAYA RACING TEAM	川崎 哲哉/藤田 一輝	トヨタMR2	3S-G	DL
7	REINER レーシングチーム		アンフィニRX-7(FD3S)	13B	YO
8	FET RACING TEAM		トヨタ・スープラ	3S-G	MI
9	SCHLOSS MOTORSPORTS		ボルシェグーリーRS		DL
10	TEAM TAKU				BS
11	M FACTORY RACING CLUB	石森 浩元	ニッサン・スカイラインGTS-R	RB20	BS
12	HOSHINO RACING				BS
13	EMEI AUTO	永井 明	ミツビシ・ランシエーター	4Q63	
14	プロバ モータースポーツ		ボルシェグーリー(964)	M64	
15	プロバ モータースポーツ		ボルシェグーリー GT2	M64	
16	KAGESEN RACING TEAM	野上 敏彦/清水 敏明	マツダRX-7(FD3S)	13B	YO
17	TEAM JUN	小林 昌雄	ニッサン・スカイラインGT-R(R32)	SR20DET	YO
18	AI-AUTO RACING TEAM	高橋 健二/須賀 宏明	ボルシェグーリー RS(993)	M64/70	YO
19	HITOTSUYAMA RACING	一ツ山幹雄	BMW-M3		YO
20	ダンライオン レーシングチーム	水沼 文夫	ニッサン・スカイラインGT-R(R32)	RB26DETT	YO
21	B.H. Studio Racing	鈴木 隆司	ボルシェグーリー RS(993)	M64/70	YO
22	ヒラノ モータースポーツ	平野 敏行	ニッサン・スカイラインGT5	RB20DET	YO
23	TEAM TAISAN	武藤 文雄	BMW-M3(E30)	S-14	YO
24	NAC WEST	杉山 正典	ニッサン・シルビア(S14)	FJ20TB	YO
25	TEAM TAISAN Jr	長尾 正典/山梨 順一	BMW-M3(E30)	S-14	YO
26	KEGANI RACING				
27	TEAM TAKE ONE	山田 洋二	ボルシェグーリー GT2	M64	BS
28	COBRA RACING TEAM	池谷 勝則	ボルシェグーリー RS(993)		YO
29	OHYAMA-RACING	大山 茂	ニッサン・スカイラインGT-R(R32)	RB26DETT	YO
30	TEAM TAISAN		ボルシェグーリー GT2	M64	YO
31	TEAM TAISAN	松田 秀士/中子 健	ボルシェグーリー GT2	M64	BS
32	TEAM TAISAN	A.レイド/土屋 武士	ボルシェグーリー GT2	M64	YO
33	TEAM TAISAN		トヨタ・スープラ	3S-G	BS
34	TOYOTA CASTROL TEAM		トヨタ・スープラ	3S-G	BS
35	TOYOTA CASTROL TEAM		トヨタ・スープラ	3S-G	DL
36	TOYOTA TEAM SARD		トヨタ・スープラ	3S-G	YO
37	TEAM TAISAN	鈴木 孝一/新田 守男	ボルシェグーリーRS.8(993)		DL
38	RANK UP TOMEI SPORT	中田 雅久/桂 伸一	ボルシェグーリー(964)	M64	YO
39	COBRA RACING TEAM	石原 将光	ボルシェグーリー RS.8(993)		YO
40	PIT Racing Team	岡野 晋 純			
41	石橋 義三	石橋 義三	ボルシェグーリー RS(993)		YO
42	MAKIGUCHI ENGINEERING		BMW-M3(E30)	S-14	YO
43	MAKIGUCHI ENGINEERING	牧口 規雄	BMW-M3(E36)	S-14	YO
44	SOUTH EAST MOTORSPORTS	塩見 勝治	ボルシェグーリー RS(993)		DL
45	KENWOLF with JLOC CORSA	和田 孝夫	ランボルギーニ・ディアブロイオタ		YO
46	KENWOLF with JLOC CORSA		ランボルギーニ・ディアブロイオタ		YO
47	TEAM DAISHIN		ニッサン・シルビア	SR20	BS
48	チーム国光				
49	チーム国光	高橋 国光/土屋 圭市	ホンダNSX	C30A	YO
50	NISMO	鈴木 利男/近藤 真彦	ニッサン・スカイラインGT-R(R33)	RB26DETT	BS
51	313RACING	中野 秀樹/船野 智行	ボルシェグーリー RS(993)	M64	YO

全日本選手権のJAF公式登録は、登録をまだ受け付けていないフォーミュラ・ニッポンを除く3カテゴリーが終了。上表のように今年参戦を予定しているチーム、ドライバー他が一部明らかになった。この登録はゼッケン確保のために重要なもので、追加登録も今後ありそう。

F3は23台が登録しているが、実際は20台弱ほどに落ちつくのではと予測される。またJクラスは登録がわずかに台なので、クラスが成立しない可能性もある。

JTCCは登録台数が減少。95年チャンピオンのステイブ・ソーパー(シニニツツァー)が参戦を表明していないため、①番は欠番になっている。

JGTCは現在50台もの大量エントリーとなっているが、まだマクラレンやリミットなどの登録も行われておらず、さらに増加しそうな気配がある。

なお公式登録に關しての問い合わせは、JAFモータースポーツ局競技課公式登録担当(☎03-355844067、FAX 03-355843525)へ。

Photos/Kenji Sawada, Takayuki Numaguchi, Akira Kuroda, Hiroaki Matsumoto, Hiroharu Sato

ティレル好調、新車テスト開始!

3月10日の開幕戦まであと一カ月を切り、ニューマシンを発表したばかりの各チームが続々と実走テストを開始している。2月7日からエストリルでニューマシンを走らせ始めたのはティレルとベネトンの2チーム。既にフランス・ハッチでハイノーズ採用の新車、024のシェイクダウンを行ったティレルは、片山右京、ミカ・サロのふたりが参加してテストを開始。ニューマシンが1台しか完成していないため、エンジンとリヤセクションが96年仕様に変更された023Bと024の2台を持ち込んでのテストとなった。

初日はあいにくのウエットコンディションの中、サロが024をドライブし、右京は023Bのテストを担当したが、1分23秒54とベネトンのアレジを1秒以上も上回るトップタイムをマーク。翌8日にはコースコンディションも回復し、サロが新車024で1分21秒66と順調な滑り出しを見せた。そして9日からはいよいよ右京がニューマシンを担当。初日はマイナートラブルに見舞われたものの、最終日の22日にはこの日から参加したマクラーレンを含め、新車中のトップタイムとなる1分22秒31をマーク。心配された信頼性に關しても、4日間でも十分な周回数を消化し、024のポテンシャルに自信を深めていた。

一方、思うようにテストが進んでいないのがベネトン。シシリアでの発表会後、初めての本格的なテストとなるベネトンB196だが、7日のテスト初日から新型の縦置き7速キヤボックスやフライバイワイヤなどに初期トラブルが続出。10日からはゲルハルト・ベルガーがステアリングを握ったが、テストを通じてのベストタイムはアレジが1分22秒37、ベルガーが1分27秒00といまひとつといった様子。ただし新型のルノーRS8に關しては、「高回転域でのパワーもアップしトルクも太い。最高なエンジンだよ」と好印象を持ったようだ。

10日には、翌日の正式発表を前にマクラーレンがアラン・プロストのドライブで新車、MP4/11のテストを開始。さらに新車の完成が遅れていたウイリアムズもニューマシンFW18をサーキットに持ち込むなど、開幕を直前に控えてエストリルはまさに新車ラッシュ。週明けの19日からはポール・リカルドでテストを行っていたリジェやジョーダン、そして15日にマラネロで新車を発表するフェラーリも合流し、ほぼ、全チームがニューマシンと共に顔をそろえることになりそうだ。



初の本格的なテストながら、早くも高いポテンシャルを見せるティレル。右京も1分22秒台の好タイムをマーク



マクラーレンのシェイクダウンはプロストが担当



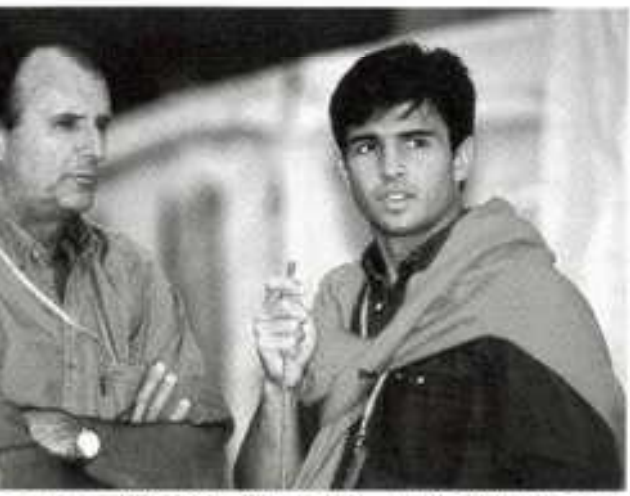
マイナートラブルに苦しんだベネトンの2台



館信吾もイギリスF3クラスBに参戦が

トムスGBがイギリスF3に6台で参戦が注目されるダ・マッタの去就

イギリスで活動しているトムスGBは、今季のイギリスF3選手権に合計6台で参戦する可能性があるようだ。そのうちの2台はサテライトチームが請け負うという。先日、スネッタートンでニューマシン、トムス035Fのシェイクダウンのステアリングを握ったクリスチャン・ホーナー、横山崇、ブライアン・スミス、そして昨年まで日本でF4をドライブしていた桑川和人の4人のドライバーはほぼ決定。さらにクラスBにはトムスの代表取締役である館信秀氏の息子、館信吾が参戦する可能性が非常に高い。そしてもうひとりにはインディ・ライツへの参戦を計画しているクリスチアーノ・ダ・マッタ。トムスGB代表の榎子田寛氏が、ダ・マッタにオファーしているという情報があるものの、正式な発表はまだなく、ダ・マッタの去就が注目されることだ。



ウィルソン(左)とクリスチャン親子。ル・マン24時間に参戦?

トムス035Fのシェイクダウンのステアリングを握ったクリスチャン・ホーナー、横山崇、ブライアン・スミス、そして昨年まで日本でF4をドライブしていた桑川和人の4人のドライバーはほぼ決定。さらにクラスBにはトムスの代表取締役である館信秀氏の息子、館信吾が参戦する可能性が非常に高い。そしてもうひとりにはインディ・ライツへの参戦を計画しているクリスチアーノ・ダ・マッタ。トムスGB代表の榎子田寛氏が、ダ・マッタにオファーしているという情報があるものの、正式な発表はまだなく、ダ・マッタの去就が注目されることだ。

ロベルト・モレノ、インディカーへヒロ松下のチームメイトに?

元F1ドライバーのロベルト・モレノは今シーズン、PPGインディカー・ワールドシリーズに参戦することになりそうだ。モレノが加わるチームは、シカゴに本拠地を置き、ヒロ松下が今シーズンから移籍してきたベイトン・コリン・レーシング。マシンは、新車のレイナード/フォード・コスワースを使用する。これによりモレノは、PPGインディカー・ワールドシリーズにおいて8人目のブラジル人レギュラーインディカー・ドライバーとなる。なお、当初ヒロ松下のチームメイトにな



ロベルト・モレノの活躍やいかに?

フィッティパルティ家3人がボルシェK8でル・マンに参戦か

フランツ・コンラッドが今年のル・マン24時間に登場させようとしているボルシェK8スパイダーを、ウィルソン、エマーソン、クリスチャンのフィッティパルティ家がドライブするかもしれない。フィッティパルティ・ファミリは、アンドレティヤアンサーのファミリのように、名門を確立させたいようだ。ウィルソンはレースに出場したがっており、弟のエマーソン、息子のクリスチャンも日程的には大きな問題はなさそうだという。ボルシェエンジンを搭載するLMPIマシンは、クレマー、クラージュ、イエスト、シャドウなどがあるが、コンラッドはワークス供給は受けられなさそうだ。



活躍を期待したい服部。マシンはワンメイクのローラ・ビュイック

服部茂章、ジェフ・ワードも擁する トップチームでインディ・ライツにフル参戦

昨年インディ・ライツにスポット参戦し、最高位5位を獲得した服部茂章が、インディ・ライツにフル参戦することが決定した。チームは昨年同シリーズ2位のロビー・ブールを擁したドリコット・レーシングで、チームメイトはジェフ・ワード。

服部は昨年11月にサンダービルドで同チームでのテストを終了。1月に再び渡米し、1月19日に正式発表が行われた。

「去年のテストでいい印象を得た。インディ・ライツはとてもコンベティティブだが、シゲアキの才能でトップグループを走ってくれるものと期待している」とチームオーナーのボブ・ドリコット。

無限の新F3エンジンはVTECを採用 テスト次第では開幕戦から投入の可能性も

無限の新F3エンジンの開発テストが着々と進行しているようだ。今年に入ってから1月に1回、そして2月13日にも総力で2回目の実走テストを行った新F3エンジンの型式名は「MF204A」になる。

このMF204Aは、1800ccインテグラ用B18C・VTECエンジン（4気筒16バルブ）をベースにボア、ストロークを変更、2000ccにスリーブアップしたもので、F3エンジンとしては初めてVTEC（可変バルブ機構）を備えているという。

「VTECは、中低速を求めて採用した。ベンチ上では、トップエンドで従来より若干の上乗せがある程度だが、中低速ではかなりいいデータが得られている」と無限ではコメントしている。また、VTECという機構上、エンジンの重心がやや上方になり、フォーミュラでは不利ではと思われるが、「重量バランスの問題は、マウント位置の変更や、エンジンの軽量化で解消されており、実走テストでもドライバーから不満は出ていない」とコメント。順調に開発が進んでいることから、今後のテスト次第では、開幕戦からの投入も考えられる。

しかし、97年はレギュレーションの変更でリストラクター径が拡大、可変バルブ機構の使用も不可となるため、MF204Aは1シーズンのみのエンジンとなりそうだ。

2月のバトンウェイローでのテストは雨となり、ほとんど走れない状態だったが、2月中旬には再び渡米し、月末のテストで走り込む予定の服部。「野田（英樹）君もインディ・ライツに来ますが、フィードバックと一緒に走れる絶好のチャンスなんです。キーです。ワードは長く乗ってますから、いろいろアドバイスをもらっています」と服部は明るい声で話す。

今年のインディ・ライツは、フィッティバルディやブレイヤーズのチームが3台体制を取り、ヨーロッパで活躍していたドライバーの参戦もあり、ハイレベルでしかもフルグリッドという、いわば「チャレンジジ」がいのあるシーズン（服部）開幕は3月3日、ホームステッドだ。

キヤメル・トロフィー 国際選考会へ向け 国内でトレーニング



実戦さながらのハードなトレーニングメニューが課せられた

3月31日〜4月22日にかけてインドネシアのカリマンタンで開催されるキヤメル・トロフィー本戦。日本からもこの本戦に参加するために先日、ジャパンファイナリスト4名が選抜された。しかし本戦に参加するためには、さらにもうひとつのハードルをクリアする必要がある。それが、2月25日〜3月1日にスペインはセビリアで行われる国際選考会だ。各20カ国から4名ずつ、合計80名がセビリアに最終し、最終的には各国2名ずつ、合計40名の選手が本戦に参加する権利を得ることができた。

その国際選考会を前にして、国内トレーニングが1月26〜28日の3日間にわたり、静岡県御殿場市の特設会場と山梨県本栖ハイランドで行われた。ランドローバー・デイスカバリーTdiキヤメル・トロフィー仕様車を使用してトレーニングが行われ、ファイナリスト4人は泥だらけになりながらも本戦出場目指し真剣に取り組んでいた。

VOICE

全日本F3に参戦するチームトムスのドライバーに決定した。鈴鹿F4チャンピオン、水野昇太とオランダ人ドライバー、トム・コロネル。開幕前のふたりに心話を聞いた。

水野昇太 トム・コロネル

Shota Mizuno Tom Coronel



フ オーミュラでレースを始めて5年ほどになりますが、その中でも今年は大きなチャンスでもあり、同時に壁でもあると感じています。また、ドライバーとしての自分の力を試すには、今はF3しかない、とも思っています。トムスというチームで走ることについては、チームの雰囲気もとてもよく、ニューマシンである036Fについても、何も心配することはないと信じています。さらに、自分の力を100%発揮するためにも、チームのある御殿場に住まいを移して

今年はチャンスでもあり壁でもある

頭張っているところと考えているところ。今シーズンの終わりに、チームへ「感謝の言葉」を（現時点でも感謝していますが）言えるような1年にしたいものですね。（水野昇太）

将 東F3000にステップアップするため、そして国際的なサーキットのT1と鈴鹿を知るために日本に来た。ヨーロッパでのスポンサーは向こうに残ってほしかったみたいだけど、僕はトムスと日本で走ってみたい。将来のためにもいい経験だからね。日本のF3選手権については3カ月前まではよく知らなかったけれど、ヨーロッパ人のクリステンセン、クルム、デ・ラ・ローサたちがいい結果を残し、向こうのプレスも日本のF3に興味を持つ人が増えてきているのは事実だよ。

必ずトムスとチャンピオンを獲る!

は、「勝つための考え方がとてもプロフェッショナルだ」とつてことだね。ニューマシン、036Fについては、ファーストインプレッションは良かったけれど、まだまださんのテストをして、もっとよくマシンを知らないといけないね。

今季の目標は、必ずトムスとチャンピオンを獲る、ということだね。大変だけれど、可能だと思ってる。ただし、まずはじめにコースを覚えたい。なぜなら今はまだ日本のサーキットはひとつも知らないからね。（トム・コロネル）



Photos/Sutton, Masahiko Amano, Takayuki Numaguchi, Naoyuki Hata, Racing on

最新ポルシェ911 GT2エボ登場



大型リアウイング、フロントスポイラー横側のエア出口などが特徴のEVO

先ごろ行われたデイトナ24時間に、新しいポルシェ911 GT2 EVOが登場した。このエボリユーシオンモデルは、昨年ル・マンに登場したエボリユーシオン(RSR GT1)とは異なり、今年登場する予定のミッドシップモデル、911 GT1と同様の3.2Lエンジンが搭載されている。ターボはRSR GT1同様KKK製。6連バタフライ・スロットルでエンジンの最大回転数も6500から8500までアップし、最高出力は600馬力を発生している。車重も現在の1155kgから2030kg軽量化され、BPR GTシリーズに登場するところには1120kgを達成しそうだ。このGT2 EVOは、ル・マンの子供予選でミッドシップのGT1と同等の走りをするのではないかと推測されている。

ニッサン・レーシングスクール各クラスの96年スケジュール決定

ニッサン・ザウルス・ジュニアを使用して95年からスタートした「ニッサン・レーシングスクール」N TOKACHEIの96年のスケジュールが左表のように決定した。JOYクラスは普通免許所持者なら誰でも参加できる1泊2日のスクールで、受講料は9万8000円(1泊4食付き)。別途受講料(3万3千700円)で同時にAライを取得することもできる。スーパーJOYクラスは、JOY終了生、レース参加者を対象とした自己レベルアップクラスで受講料は12万5000円。ドライバーズクラスは、プロドライバーを目指す人専用のクラスで受講料は22万5000円(2泊7食付き)。なおドライバーズクラス参加者の中から優秀なドライバーが、10月に行われる検定会に参加できる。詳細はニッサン・レーシングスクール事務局/☎03-3409-0531へ。

NRS開催日程表

●JOYクラス	●スーパーJOYクラス
①4月27~28日	①6月15日
②5月11~12日	②8月24日
③6月1~2日	③10月12日
④7月6~7日	
⑤7月20~21日	●ドライバークラス
⑥8月1~2日	①5月23~25日
⑦8月30~31日	②8月14~16日
⑧9月7~8日	③9月23~25日
⑨10月5~6日	
⑩10月26~27日	●検定会
	10月9日

デイトナ500予選はアーンハートがPP 2番手には不死鳥、アーバンがつける



是非でもデイトナで勝ちたいアーンハート

デイトナ500スターティンググリッド(上位10台)

参加43台	シボレー・モンテカルロ
1D アーンハート	フォード・サンダーバード
2A アーンハート	シボレー・モンテカルロ
3S マーリン	シボレー・モンテカルロ
4K ショレイダー	シボレー・モンテカルロ
5T ラボラ	フォード・サンダーバード
6J アンドレッティ	フォード・サンダーバード
7D ジャレット	シボレー・モンテカルロ
8J ゴードン	フォード・サンダーバード
9W グレンパッパ	フォード・サンダーバード
10R ラッド	フォード・サンダーバード

この号が出るころには既に終了しているデイトナ500(2月18日開催)だが、その決勝グリッドを紹介しよう。デイトナ500の決勝グリッド決定方法はかなり複雑だが、2月10日に行われた予選でこの大会初のポールポジションを獲得したのは、過去7回シリーズチャンピオンに輝きながらまだデイトナ500での優勝経験がないデイル・アーンハート。2番手には、94年練習走行中の大クラッシュによる瀕死の重症から不死鳥のごとくよみがえった、アーニー・アーバンがつけている。トップ2以下のグリッドは、2月15日に二組に分かれて行った予選レースの結果、右表のように決まった。なおラステイ・ウオレスは最後尾の43番手スタートとなる。

インポート・カー・オブ・ザ・イヤーにローバーのMGFが輝く

1月31日、1996インポート・カー・オブ・ザ・イヤーの開票/結果発表が行われ、MGFが選ばれた。



ワンメイクレースも行われる予定のMGF

今年で2回目を迎えることになったインポート・カー・オブ・ザ・イヤーは自動車専門誌、一般誌など27媒体の編集者によって構成される日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会が主催するもので、自動車評論家、ジャーナリスト、一般有識者など54人の選考委員の投票により、日本に輸入された乗用車の中から最も優れたクルマとして1台が選ばれる。

最終選考の対象となった11台のクルマの中から選ばれたMGFの選考理由は、「イギリス車伝統のライトウェイト・スポーツカーならではの楽しさを、現在の技術により高い次元でまとめあげた。しかも、国産車と十分な競争力のある価格設定も評価された」と発表されている。

名門復活なるか!? マキシム309 期待度大のデビュー

カネコレレーシングの新型FJ1600マシン、マキシム309が、2月11日に筑波で開催されたレースでデビューを飾った。直前に完成したばかりの309は、トラブル、アクシデントなどで、決勝日朝の予選が初めての連続周回。ドライブレはFJ優勝経験もあり、今年からF4へのステップアップを決めている平野功が担当。予選タイムは、1分0秒196と参加18台中12番手と今ひとつだったが、決勝ではレースの最速ラップから0秒427遅れの59秒477をマーク。スタートも決め一時は6位を走行したが、終盤スピもあり13位フィニッシュとなった。

309は、前作の308に似ているが、足まわりなどを新設計。リヤのフレームの取り外しを楽にさせ、エンジンやミッションの整備性を高めているのも大きな特徴。カネコレレーシングでは、今後309を煮詰めたまま、307以来しばらく遠ざかっている優勝を目指している。シャシー価格は250万円。詳細はカネコレレーシング/☎0466-873005へ。

マキシム309主要諸元

全長×全幅×全高	3815×1700×980mm
ホイールベース	2250mm
トレッド(F/R)	1520/1480mm
車重	400kg
燃料タンク	20L
サスペンション(F/R共)	ウィッシュボーン、プッシュロッド
ブレーキ(F/R共)	スバルEA71
エンジン	250万円
シャシー価格	85万円



スタイリングは308を踏襲しているが、完全新設計に近いマキシム309

開幕戦出場OK メルボルンの目標は もちろん優勝さ!

ミカ・ハッキネン、奇跡の復活を語る

ミカ・ハッキネンが帰ってきた。昨年の最終戦、あの悪夢のアデレードから3カ月、意識不明の重体から奇跡的な回復を果たし、リハビリに励んできたハッキネンが2月5日ポール・リカルドで初のテストを行い、11日に行われたマクラーレンの新車MP4/11の発表会で事故後初めて公式の場に姿を見せた。やややつれ、物静かになった印象があるものの、既に体調は万全。テストでも好タイムをマークし、開幕戦オーストラリアGPでの復帰が確実となったハッキネンが自らの復活を語る。

Q:こんなに早くカムバックできた最大の理由は?

A:確かに自分でも早かったと思うよ。こうしてテストができるようになったのは、まず本当のプロフェッショナルと呼べる人たちが常に僕の復讐を支えてくれたこと、そして何より自分自身の意思と努力が重要だった。結局、最後は自分が何をやるか?ということにかかっていると思う。

このオフの間、僕はただベッドに寝ころんでテレビを見ていたわけじゃない。自分の置かれている状況を冷静に認識して、フィットネスとメンタルの両面で努力してきた。常に「僕はもう一度レースをするんだ」と自分に言い

聞かせながらね。こうすることで、自分がやらなければならないことに集中することができたんだ。

Q:ドクターからOKをもらったのはいつ?

A:はんの4週間ほど前のことさ。トレーニングの許可をもらって、すぐにリハビリを開始したんだ。体に無理がこないよう、少しずつ慎重にね。その後急速に良くなった。

Q:最初のテストはどんな感じだった?

A:確かにチョットばかり緊張したよ。だって僕がサーキットに着いてマシンに乗り込む間、メカニックたちはシーンと静まり返ったまま僕を見て

いるんだ。誰だってこんな状況では「自分はおびえていないか? 本当に大丈夫か?」といろいろと考えてしまうだろう。でもエンジンをかけて、マシンがガレージを飛び出したとたんに「これだ!」って思ったよ。このエキゾーストノート、このフィーリング、これこそ僕が愛し続けてきたものなんだってね。そう思ったならもう大丈夫。今は体には問題は残っていないし、開幕戦までの数週間でもっとコンディションが良くなるはずだ。

Q:体の方には、もう何の障害も残っていないの?

A:あえて言えば、耳の中の小さな骨にちょっとしたズレがあってね。そのために簡単な手術を受けなきゃいけないんだ。それ以外は全く大丈夫だよ。

Q:精神的にも問題は残っていない?

A:もちろん!

Q:あの事故で、君自身に何か変化はあったのかな?

A:まわりから見るのと違って、自分自身の変化に気付くのは難しいね。ただ、仮に僕が変わったとしても決して不思議なことじゃないだろう? 生死の境をさまよい、ロン(デニス)やメルセデスのノルベルト・ハウグといった本当に親しい人たちに囲まれ、あんなに献身的に助けてもらった後ではむしろ当然のことじゃないかな。

Q:デイビッド・クルサードについてはどう思う?

A:ナイスガイさ。ドライバーとして彼がどれだけ高いポテンシャルを持っているかは実際にふたりでコースに出てみるまで分からないけど、勝つことをめざして同じチームで戦うんだから、ふたりで力を合わせていくことは確かだ。



2月11日、マクラーレンMP4/11の発表会に姿を見せたハッキネン。開幕戦の参戦は確実となった



ポール・リカルドのテストでは1分7秒09の好タイムをマーク

SPOT NEWS

- 1997年以降のフランスGP開催サーキットについてフランス自動車連盟(FFSA)は投票を行い、ポール・リカルド21票、マニークール5票、ルマン3票という結果でポール・リカルドが選ばれた。しかしマニークールはこの決定に不満で、既にFOCAからGP開催の内諾を受けていると主張。事態はポール・リカルドでの開催を希望するFFSA会長、ジャン・マリー・バレストルとバーニー・エクレストンの対立にまで発展しそうだ。
- 資金難から今シーズンのF1参戦が危ぶまれているフォルティ・コルセは、昨年度の改良シャシーでようやくテストを開始。今年からゼテックR V8を使用する予定のフォルティだが、マジオーネサーキットで行われた今回のテストはフォードEDのまま。新しいセミATシステムが主目的だった。テストを担当したアンドレア・モンテルミーニによれば、ヨーロッパラウンドからは本格的なニューマシンFG03が投入される見込みだという。ちなみに彼のチームメイトは、フランス人ドライバーのフランク・ラゴルスになるもよう。
- 映画監督のシドニー・ポラック氏は、エンツォ・フェラーリの生涯に関する映

- 画の撮影を計画。既にフェラーリの合意を取り付け、制作準備に取りかかっている。「フェラーリの映画化は私の夢だった」とポラック氏。公開時期は未定。
- 中絶企画のエンタラント名が変更された。フォーミュラ・ニッポンやJTCCには「NAKAJIMA RACING」、F3には「NAKAJIMA HONDA」の名称を使用することになる。
- BPR GTシリーズ開幕戦、3月3日のポール・リカルド4時間には、35台ほどのマシンがエントリーしているようだ。マクラーレンは6台出場、ロータスV8、キャラウェイC7、アルピーヌA610といったマシンの名前も見られる。
- JGTCにコルベットがいよいよ参戦しそうだ。94年の鈴鹿1000kmに出場したウェストが、いよいよJGTCに本格参戦してきそうだ。開幕戦への出場は微妙だが、「第2戦、仙台からはぜひやりたい」と金沢ウェスト代表。エンジンはV8 6.6ℓ OHVを予定している。
- 富士スピードウェイで開催されるレースリザルトが「ハローFAX」で引き出せることになった。レース結果、タイムスケジュールなどに関しては、FAX0990-60-8602、番組番号1755#(スポーツ走

- 行)、1758#(4輪予選)、1759#(4輪決勝)。コース案内、年間カレンダー、ライセンス講習会などに関しては、FAX044-455-0862(関東)、FAX06-324-8602(関西)、FAX092-662-8602(福岡)、FAX0975-22-0975(大分)で、番組番号は1755#となっている。
- ル・マン24時間に参戦するチーム国光を応援するツアーが今年も開催される。Aコースは6月10~18日の9日間で40万8000円、Bコースは6月13~19日の7日間で35万5000円。特典は決勝日前チーム国光ドライバーとの昼食会+記念撮影、チームサポートテントへの出入りOK、グランドスタンド指定席、チーム記念品進呈など。詳細は東急観光渋谷支店 担当:加藤、本間、嶋木、小林/☎03-3464-3941へ。
- 3月8~9日に筑波サーキットで行われる「1996クラシックカーフェスティバル筑波ミーティング&電気自動車レース」のバドック付き観戦券がベア10組20名にプレゼントされる。希望者は官製ハガキに、住所、氏名、年齢、性別を記入し、〒115 東京都北区西が丘1-45-9 日本クラシックカー協会 レーシングオン・筑波ミーティング大会事務局へ。締

- め切りは2月29日消印有効。
- 4月6~7日に筑波サーキットで行われる「ブレインズスーパーカップレース1」では、フェラーリF355/348チャレンジ、ミニ、スーパーセブン、F4、FJ160L、RSの各レースが開催される。このチケットがベア15組30名にプレゼントされる。希望者は、往復ハガキに住所、氏名、年齢、職業を記入し、〒154 東京都世田谷区池尻2-37-2-3F ブレインズスポーツジャパン内 ブレインズモータースポーツクラブ事務局へ。なお締め切りは3月20日消印有効。
- 片山右京率いるル・ボーセでは、フォーミュラ・トヨタ(F1)のドライバーを募集中。マシンは95年FTチャンピオンを獲得した藤田孝博のもの。問い合わせは、ル・ボーセ 担当:京極/☎0427-48-9402へ。
- ドイツF3のKMSモータースポーツは、3年契約でベネトンの傘下に入ることになった。同チームのドライバー、ヤルノ・トゥルーリにフラビオ・ブリアトーレが興味を持った、というのが真相のようで、この契約には向こう2年間、トゥルーリがF1のテストを行うという条項も含まれているという。

韓国初のフォーミュラ

フォーミュラ・コリアが

スタートする

Text/Hideyasu Usui (R-20)
Photo/Eiji Takeuchi (Studio Bisi)

中国、タイ、インドネシア、香港、台湾など、これまでさまざまな国を巡ってきたアジアのモータースポーツ事情。今回お伝えするのは一番近い国なのにその姿がほとんど見えてこなかったお隣の韓国

アジアでは日本に次ぐ自動車生産国でありながら、モータースポーツに関しては最も後発国だった韓国が今、大きく動き始めたのだ

93年10月に韓国初のサーキットが完成。昨年からはずーリングカーによる「コリア・モーターチャンピオンシップシリーズ」がスタート
そして今年、韓国初の本格的フォーミュラレースが開催されるまでに急成長した



極寒の会場前公園では雪まつの準備中

朝の気温がマイナス10℃以下になるのはさらの真冬のソウル。凍えるようなソウルから北東に向かってクルマで1時間40分走ると、さらに寒い山あいの街、春川(チュンチョン)市に着く。道路も川も点在する湖も、すべてが凍りついている寒さだ。だが1月27日、この日はかりは、この寒さを吹き飛ばすような熱気に街全体が包まれていた。市内のホテルで、韓国初の本格的なフォーミュラカーレース、「FK(フォーミュラ・コリア)シリーズ」(仮称)の発表があり、テレビ、新聞、雑誌を中心に200人を超える関係者が詰めかけたのだ。

この中にはKAA(コリア・オートモビル・アソシエーション)会長や、韓国のトップドライバーたち、各自動車メーカーの担当者らもズラリと顔をそろえ、初めてのフォーミュラによるレースへの関心の高さをうかがわせた。会場には真っ赤にペイントされたフォーミュラカーが展示され、そのまわりは黒

山の人のだかり。記者会見後には、同ホテルの駐車場をデモ走行するパフォーマンスも見せてくれた。

このフォーミュラマシン、名称は「JK 96 FK」。鈴鹿サーキットの近くにあるウエストレーシングカーズと、ソウルにあるエンジンチューナーが共同で設立した「JK自動車技術研究所」が製作したもので、オリジナルのセミモノコックシャシーにウエストのF4マシン、ウエスト956のカウルとミッションを流用したマシンだ。これに現代(ヒュンダイ)社の直4 1600cc DOHC 16バルブエンジンを搭載しているが、起亜(KIA)社の直4エンジンも搭載可能のように造られているという。

どちらのエンジンを使用するかはまだ決まっていなかったが、ほぼノーマルのままでシールドして使用する予定で、セミモノコックと合わせてコストの低減を計っている。価格は、日本のF4に比べてかなり安い額で販売される予定だ。

日本も協力をして

さてこのマシンを使用するレースだが、これが何とストリートレースとなる。詳細はまだ決まっていないが、春川市のメインストリートを使用して1周2km程度のコースを作ったというわけだ。マカオをはじめいろいろな国のレースを視察した市長が、最終的に出した結論が「フォーミュラレースの誘致」だった。

ちょうどそのころに韓国でのフォーミュラレース浸透を考えて、マシンを試作していたのがJK技研で、まさに両者の意思がピッタリと一致。これに韓国のプロモーター会社とK

AAが加わってレース開催が決定したわけだ。「マレーシアやインドネシアではフォーミュラ・アジア、台湾ではフォーミュラ・ルノー・キャンパス、今年からはフィリピンでバンデイエーメン製シャシーによるレースが始まる。アジアはみんなヨーロッパの影響下だ。お隣の国くらい日本が協力しないとね」と、ウエストの神谷誠二郎社長。

また市長は「モータースポーツで春川を発展させたい。このレースをモナコのようなものにした」と意気込みを語った。さらに「今はまず簡単なコースを作ってレースをやりたいながら、FIA公認のサーキットを作る予定」と、将来同市にある湖に浮かぶ島に1周

発表会場には200人を超える報道陣、関係者が詰めかけた

春川市長(右)とKAA会長が開催の覚書を交わし握手



デモ走行を行った賞賛起選手。ダートトラックレースのチャンピオンでフォーミュラレースの経験もある



春川市長(右)とKAA会長が開催の覚書を交わし握手



JK技研の趙興植社長(右)とウエストRC神谷社長



発表会場には200人を超える報道陣、関係者が詰めかけた

4.5kmの大規模なパーマネントコースを作る計画も明らかにした。

また今回エンジンを提供した現代の全責(チヨン・クアンソ)モータースポーツ担当

は「韓国でフォーミュラカーを作るという話を聞いて協力させてもらった。現在社内でフォーミュラカー製作の検討をしている。いずれは製作したいと思っている」と語り、韓国の

自動車メーカーのフォーミュラへのなみなみならぬ関心をうかがわせた。

フォーミュラ経験者はひとり

レースは今年の5月11〜12日に開幕戦が行われ、10月までに全6戦の開催が予定されている。現在JK技研では20台のバックオーダーがあり、これを4月までに納入。今年中に

は40台が造られる予定だ。当面は主要部分を日本で製作して韓国で組み立てることになるが、将来的には韓国国内ですべてを製作すること。

またタイヤも基本的には韓国製のものを使用する考えだが、現在韓国でスリックタイヤを製造しているのは1社しかなく、それもツリーングカー用のものだけ。現在この会社を含め2社ほどと交渉しているが、当初は日本製タイヤになる可能性もあるようだ。

一方気になるドライバーだが、今回デモ走行を担当した黄雲起(ファン・ウンギ)選手は、ダートトラックレースのトップドライバー。過去にバリエータカールに出場したり、イギリスでフォーミュラ・ボクスホール・ロー

タスのレースにも出場し、フォーミュラレーサーの経験を持っているが、その他のドライバーのほとんどがフォーミュラの経験はないのが現状だ。

しかしながら今回の発表に数多くの現役ドライバーが顔を覗かせていたように、フォーミュラレースへの関心は高く、今後参戦希望者が急増しそうで、現在フォーミュラによるレーシングスクールの構想も同時に進められているとのことだった。サーキットの完成以来モータースポーツが市民権を得つつある韓国参加者はもちろん、レースファンも飛躍的に増加しているという。今回のFKシリーズの発表でこの国のモータースポーツ熱が一気に火がつきそうである。



駐車場でデモ走行。開催日程は第1戦5月11〜12日、第2戦6月15〜16日、第3戦7月20〜21日、第4戦8月17〜18日、第5戦9月14〜15日、第6戦10月12〜13日



JK96FXに搭載されているのは現代社製の直4 1600ccエンジンだが、起亜社の直4エンジンの搭載も可能



市長、KAA会長らがそろってマシンのお披露目となった。いよいよ5月に開幕戦が行われる



「このレースをモナコのようなものにした」と語る榎桂書、春川市長

スレー西方面見聞録

by HIROAKI MATSUMOTO

1968年8月22日生まれ、28歳。高校時代からレースにひかれ、競艇に行くようになる。大学在学中から国内のレース取材を開始。卒業後、本誌でも活躍中の西山平夫先生に師事(?)。レーシングオン編集部でアルバイトを始める。13年単身イギリスへ。好きなドライバーはシュテファン・ペロフ。

第22回

96年欧州進出計画!?パート2

果たしてヨーロッパはレーシングドライバーにとって桃源郷なのか? そう信じて疑わない人は多いかもしれないが 実際にはそうでもなかったりするんだな、これがまた

前回にお話ししたように、今回はちょっと暗いお話を書かなくてはならない。気になることというのは、どうしてもグチっぽくなるし、今回は少々自戒の念もこめながらワープロに向かっているのだ。あんまりブツブツはやくと担当氏にはもつと明るい原稿を書きましようよと言われそうだが、今回だけは勘弁してもらおうことにしよう。

もう、マツモトのそんなお説教なんて聞き飽きたという人は、どうぞ今回のコラムは飛ばしていただいてケッコウ。次のページに進んでもらいたい。

一通の手紙

編集部宛にマツモト指名でお手紙をいただいた。内容を要約すればこうである。私は、将来F1ドライバーになりたい。そのために

イギリスでレースをしたいと思っている。だからイギリスの事を教えて欲しい、といったものだ。この類の相談は年を追うことに増えている。前回にも話したように津川哲夫さんや、渡辺経験のある方々には、似たような質問や相談が何回か持ちかけられているようである。

この手紙はあまりキレイな字ではなかったけど、それなりの熱意は行間から伝わってきた。だが、個人的な感想を言わせてもらえば、うれしさ半分、悲しさ半分といったところだろうか。

うれしさというのは、レーシングオンを通してでも相談に乗って欲しいと思われたことか。それだけでも、このコラムを続けていて良かったと思う。イギリスやヨーロッパのことに関心を持ってもらえれば、レースの取材にも熱が入るといえるものだ。

悲しさというのは、彼こそF1へ行く人物ならば、すでにつまずいてしまっただけではないかという不安である。

自分なりにもつと貪欲にヨーロッパのレースを調べるなり、資金調達の方法を考えるなり、やるべきことがあるのではないかと。相談もいろいろだが、だいたい僕に相談しに来た人間で成功したヤツはいない。実行力が何よりも優先する。元気のいいヤツらは、あつという間にイギリスに現れてやっばり来ちゃいましたと、あっけらかんと言ったりするのである。

とりあえず自分でやれるべきことにトライしてみるべきではないだろうか。いつも相談内容は決まっている。このレースだと年間予算はどれくらいですか? 日本でレース経験がないとダメですか? イギリスで住むにはどうしたらいいんですか? といったものだ。たまには「F1に行くのでマツモトさんと契約したいんですけど、契約金はどれくらい払いますか?」と聞かれてみたいのだけれど……。

僕は反省してます

冒頭に自戒の念と言った。つまり、僕自身も反省しているのだ。

生まれつきかどうか定かではないが、口は達者な方かもしれない僕は、この連載が始まってからというもの、イギリス賛歌、ヨーロッパ賛歌に終始してしまい、その現実の厳しさに目をそらし続けていたのではないかと、

という反省である。イギリスはいい。ヨーロッパはいい。あたかもイソップの少年がこたくホラを吹いてしまったために、回りに誤解を招いてしまったのではないかとこの疑念だ。イギリスやヨーロッパで戦う日本人諸君は、同胞のよしみで応援を続けてきた。だがそれが仇となって、彼らの弁解を手伝うだけだったのかもしれない、という第2の反省もある。

毎年実施しているのだが、イギリスにレースをしに来たドライバーにアンケートを取っている。そのなかで「あなたがイギリスでレースをすることを選んだ理由は?」という設問で、ほとんどのドライバーは「イギリスがレースの本場だから」「本場で自分の実力を試したかった」「F1に行くために」といった返事をする。僕が考えるにこの答えは正解であり、不正解であるように思う。

正解であるという意味は、過去を振り返れば、渡英した経験は必ずそのドライバーの将来の役に立つということ。

不正解という意味は、イギリスが本場という固定概念はそろそろ捨て去っていいのではないかとこのことだ。たしかにイギリスのレースは伝統もあるし、社会的認知度も高く環境もよい。

だがそれがかえって日本のレースでステツブアップできないから、イギリスへ行ってしまうという逃げ道になってはいないだろうか

だがそれがかえって日本のレースでステツブアップできないから、イギリスへ行ってしまうという逃げ道になってはいないだろうか





日本にいと、きっとイギリスでレースすることが素晴らしいと見えることでしょう。でも、実際には……

か？ 日本でステップアップアップでいって、イギリスでステップアップアップしていきると思っているとしたら、それはとんでもない間違いだと思ふのだが。もし本当に本場と考えているなら、中途半端な実力でイギリスに渡るのは、失礼なことではないか、とも思ふのだ。

ヨーロッパは桃源郷か？

いま一度、僕自身が反省しよう。イギリスの、ヨーロッパのレースの魅力を伝えようとするあまり、見たくないところには



フォーミュラ・ボクスホール・ジュニアで活躍した小西クン



日本の頂点まで上り詰めた山本勝巳クンもヨーロッパ帰り

目を伏せていたようにも思ふ。過去にも触れたが、ヨーロッパにいるがゆえの弊害もあることを忘れないでほしい。言葉、金銭問題、人種感情など、これらを経験すると、決してそれが素晴らしいことじゃないと気付くはずである。それに、これは絶対になくならない問題なのだ。

だがこの壁を越えることができるなら、キミはドライバーとしてだけでなく、人間としてもひと回り成長することだろう。これだけは、日本では経験できないと断言できるからだ。

ヨーロッパでレースをするという事は、日本にいるときには想像もできないリスクがあることを覚悟してほしい。もし、それでビビってしまうなら、ハイそれまでよ。F1なんて夢また夢だ。

今はヨーロッパのドライバーが日本のレース環境（待遇など）をうらやましがっている時代なのだ。ラルフ・シューマッハーしかり、エリック・コマスしかりだ。勝てる体制が整



イギリスを本拠に活躍した日本人3人衆。今年もガンバレ

うのなら、彼らは喜んで日本でレースをするのだ。

もし、君が本当にヨーロッパでレースをしようと考えているなら、レーシングオン208号の中嶋 悟×高木虎之介のインタビュをもう一度読んでからでも遅くない。

ヨーロッパがレースの桃源郷かどうか。それは僕が判断することではない。キミ自身が本当にレースを体験して判断してほしい。

昔話をすると、年寄りのように言われてしまいがちだが、日本人がヨーロッパで活躍するのが夢のような時代もあった。

だけど時代は刻々と変わっている。メジャリーグで日本人が新人王を取る時代なのだ。そのうちに日本人がF1の表彰台の中央に上ることも、そう遠い未来の話ではないだろう。

谷水くん。日本に戻るの巻

今回もヨーロッパから日本にレース復帰するドライバーを紹介しよう。

谷水慶介くんは、昨年、一昨年とイギリスでルノー・クリオのレースをしていたドライバーだ。彼のクリオには日の丸が描かれ、遠くから見てもよく目立ったものだ。

彼は言ってみればレース帰国子女みたいなもので、お父さんの仕事の関係から海外の生活が圧倒的に長い。英語力も抜群だ。ロンドンで日本料理の店で手伝いながら、コツコツとレース資金を用意していた谷水くんは、近年珍しいツーリングカー大好き青年で、尊敬するドライバーはクラウス・ルドビクという

友人好みだ。その谷水くん、ついに日本に戻るようになった。日本ではどのカテゴリーに出場するか、情報はまだ入ってきていないが、どうか日本のレースをエンジョイしてほしいと思う。

それから某所より、イギリス遠征予定のふたりのドライバーの名前を入手。中納（なかのう）徹くんがFVLに、宮本 純くんがFVJに出場するということだ。

どうだ、この情報収集能力は、両名があえて名乗りでなかったのが、こちらから逆指名することにしよう。高選手よ。サーキットにいたら、覚悟しておけよ。徹底的に取材して



谷水クンには日本でもがんばってほしいなあ

やるからな。

これで、96年のイギリス遠征予定ドライバーは7~10名程度になるだろうか。こりゃまた大変な年になりそうだ。

だが、僕はいまだ日本人の優勝を見られずにいる。強いて言えば、関谷さんのル・マンの優勝くらいだ。F3でもいい。フォーミュラ・フォードでもいい。日本人の優勝を間近で見たい。それが見たくて、ヨーロッパに居残っているようなものだ。

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム——ナイジェル・ルーバック

「悲惨な戦争」

[A sad situation]

翻訳/見田 豊(Quality Translation)
Photos/Masahiko Amano

人は言う。インディカーを巡る内紛は、今や完全な武力衝突を避けられない状態に陥ってしまった。その、IRLが主催するシリーズ開幕戦が、この週末にデイズニーワールドで予定されている。当然ながら、我がアルボレートもこれに出場する見通しである。もちろん、彼の躍進を阻む対抗勢力というものが存在しないわけではない。アリー・ルイエンダイクやエディー・チーバー、またスコット・ブレイトンなど、インディカーで名をはせたドライバーもいるし、トニー・クルコ、リック・デロルトなど、伝説とうたわれた大ベテランも姿を見せるという。IRLのプレスリリースによれば、現在18名のエントリーが確定、そのほかにも23名がノミネートされているとある(注:IRL開幕戦は1月27日に開催された)。

私は逃げも隠れもしない大インディカーファンである。しかし、かくいう私は、これを本業たるF1と比較して論じようなどとは、金輪際考えたことがない。それぞれの文化に根ざした、全く異なる種類のモータースポーツというのが私の見解だ。比べるという試み自体、ほとんど意味を成さないのである。

長年にわたってインディカーを見続けてきた私だが、実際に現地でもこれを観戦したレースは、その大半がオーバルという巡り合わせ。過去10年から15年の歴史を振り返ると、ここ数年は強豪が目白押しといううれしい状況で、イ

ンディカーはかつてない最盛期を迎えつつあるとの印象を強くしている。それだけに、トニー・ジョージとその一味が企てた今回の「造反」は、時期的に奇異の感を否めない。

私が初めてインディアナポリスを訪れたのは78年のことだが、このときは500マイルレースを見ようという目的ではなかった。うわさに聞く「ブリックヤード」をこの目で一度は見ておきたいという、言うなれば一種の「参詣」である。なぜというに、例年カレンダーがF1のそれと重なってしまうため、行きたくても行けない日々が続いていたのだ。レース当日にここを訪ねたのは、実に生涯にわたる3度きり。その中でも91年のインディ500は、リック・メアーズとマイケル・アンドレティによる両雄対決という、願ってもない展開に狂喜乱舞した覚えがある。

しかし、実際にその場にいらぬが、レース当日の朝に始まってスタートの瞬間まで、徐々に緊迫の度合いを増していくインディ500のあの独特の雰囲気は、いまだにその魔力を失っていない。ジェントルメン、スタート・ユア・エンジン。というおなじみのアナウンスを聞いても背筋がゾクゾクしなかつたら、きつとどこか悪いところがあるはずだから、早めに医者に診てもらった方がいいと私は思う。

33台のクルマを従えて周回していたベースカーがピットロードに進路を取り、後続にレーンを譲った瞬間、興奮はその頂点に達する。まるで、世界の中心が今まさにここにあるという感じだ。人によっては、スーパーポウルあるいは、ワールドカップサッカーやウィンブルドンテニスの決勝で似たような感覚を覚えるかもしれない。厳しい予選を勝ち抜いたよりすぐりの者たちが、最後の晴れの舞台で雌雄を決しようとしているのだ。まさに天王山というのが、その共通項である。

それと同じ感覚が今年も期待できるだろうか? この問いに私は、あえて「ノー」と言わざるを得ない。トニー・ジョージとその取り巻きの、まず初めにインディ500ありき、しかる後ドライバーがいるのであって、決してその逆ではない」と主張している。私

インディカーの内紛

伝統のインディアナポリス500マイルレースはIRLのものとなり
老舗インディカー・ワールド・シリーズは同日
インディアナポリスからわずか200マイル隔てたミシガンで
その名も「ザ・US500」を開催するという
インディアナポリス500という格式と伝統に彩られたレースは
いまその存続の危機に瀕している

昨年、マニクールのインターナショナル・ツリーングカーレースで出会ったミケール・アルボレートは、いいかげん飽き飽きしたという気分を全身から発散させていた。アルファロメオから相当のギャラを約束されていた彼だが、いかんせん勝てるマシンにありつけない。いわゆる「ファクトリーマシン」は、ニコラ・ラリーとアレックス・サンドロ・ナニーニの分しか用意されず、その彼らでさえ、速さに優るメルセデスベンツの前に、95年シーズンは全く手も足も出ない状態だった。

この先どうするつもりかと尋ねる私に、まだ具体的には何も決まっていなと答えるミケール。しかし他に何をしても今の状態を来年もまた続けるつもりはないという彼の決意は、痛いほどに伝わってきた。その前年、ミルウォーキーのインディカー取材した時、たまたま物見遊山気分でここを訪れていたミケールに出会ったことを思い出し、インディカーはどうかと水を向けてみた。

アルボレートは、どちらかというと「昔かたぎ」のドライバーである。かつてフェラー

リを駆り一世を風びしたが、その栄光が遠い昔のことになったからといって、走る喜びそのものが失われたりすることはない。というわけでインディカーも、言われるまでもなく彼の選択肢の中に入っている。私は私で、もしいいクルマに巡り会えば、必ずや立派な仕事をしてくれるという気持ちを抱いていた。

しかし、同じアメリカにシートを得るにしても、それが通称「IRL」として知られるインディ・レーシング・リーグと聞いて、私はあつけに取られてしまった。このオーバルレースを専門とするシリーズは、少なくとも私の見るところ、85年F1ワールドチャンピオンシップ・タイトルをかけてアラン・プロストと張り合った男にふさわしい戦場ではない。

「承知のとおり、インディカーレースは今、真つたつに割れている。主要ドライバーならびにチームを擁するPPGインディカー・ワールド・シリーズと、インディアナポリス500を所有するインディ・レーシング・リーグである。

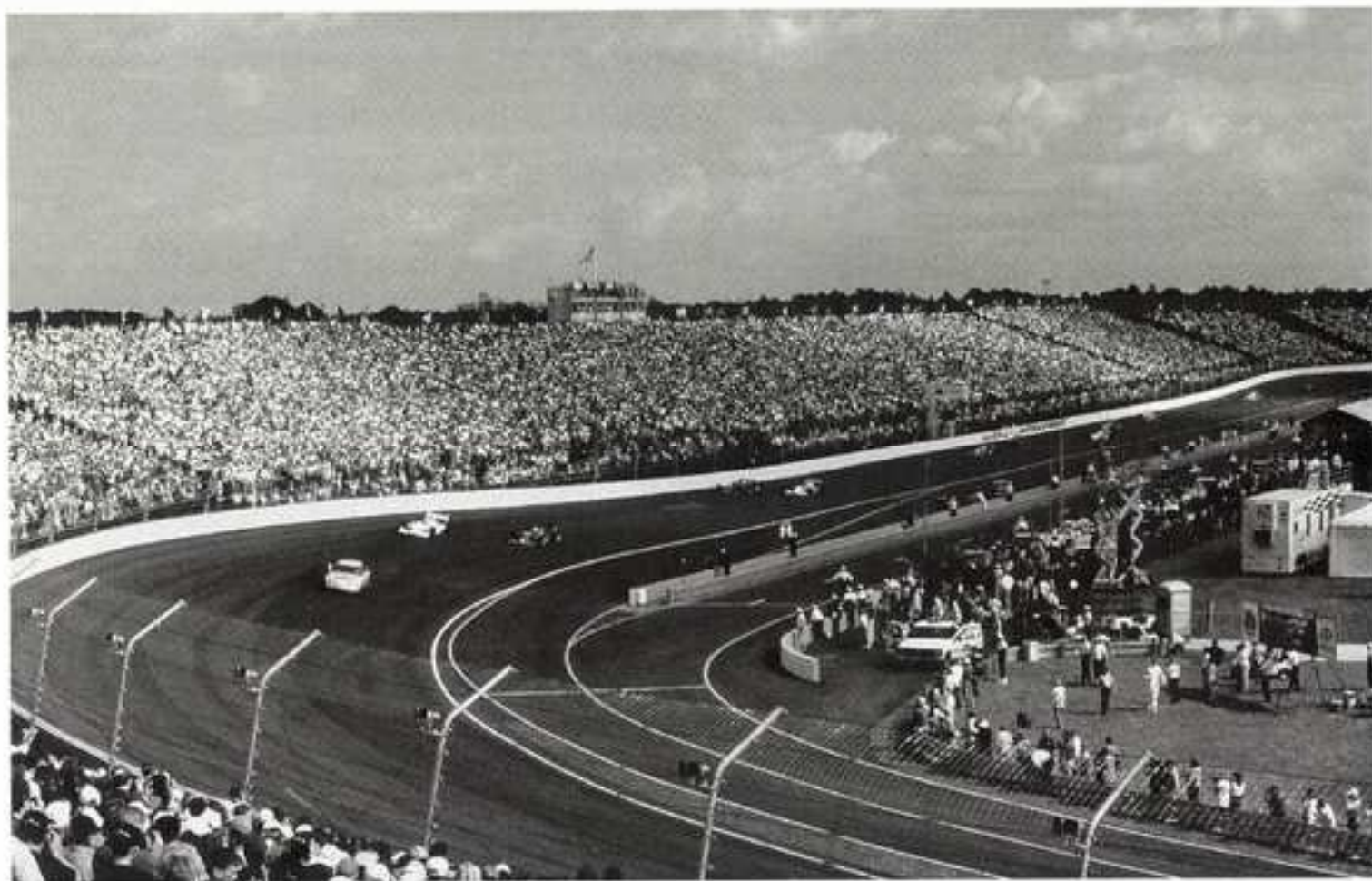
身内の争いほど醜く、悲惨なものはないと

CART vs IRL
身内の争いほど醜く
悲惨なものはない

インディカーを巡る内紛は
いまや完全に武力衝突を
避けられない状態に陥っている

に言わせれば、これはどういひきめに見積も
つても近視眼的である。もちろん、伝統が育
んだサーキットというものがこの世には存在
する。私がこよなく愛するモンツァもそのひ
とつだ。しかし——それぞれタキとベドロに
はタイヘン申し訳ないが——、イタリアGP
がイノウエやディニスを売り物にしなけれ
ばならないような状況に立ち至ったなら、わざ
わざモンツァまで取材に行く気になるかどう
か私としてははなはだ疑問である。

実際問題として、レースファンにとつては
やはりドライバーこそがすべてなのである。
毎年インディ500には欠かさず足を運ぶと
いう人もいるだろう。F1にも、モナコ・グ
ランプリの常連、という人たちがいる。しか
し、本当にモータースポーツを愛する人た
ちは、ベストのドライバーがベストのマシンを
駆るといふ、実にその部分にエクスタシーを
覚えるのである。今年のインディ500マイ
ルは、アンドレティ、トレーシーなど有力
ドライバーの多くを欠くことになる。ビル・
テンペロ、ジム・ビュイック、ステファン・
グレゴリーなど、IRLの「引き」で出場を
果たすことになったドライバー連中に、彼ら
の代わりが勤まるとは到底思えない。



の名を、ザ・US500」という。もちろ
ん、前述のアル・アンサー、マイケル・ア
ンドレティなど、インディカーの一流とこ
ろはほとんどこちらに姿を見せるのだ。私自
身は、これまで一度もインディカーに行つたこと
がない。果たして、インディアナポリスのあ
の雰囲気を感じることができ
るかどうか? 大いに疑わしいところだが、ど
ちらの500マイルレースを見たいかについ
ては、私に疑問の余地はない。

インディ500を戦うためには、ほぼ一カ
月分の予算をそのために相まなければなら
ないという。それなのに、今年の開催では
——ジョージ氏のありがたいご宣託により、
33ある決勝グリッドのうち、8つしか出場枠
が与えられないことになってしまった。残る
25台分はどうなるかというと、IRL加盟チ
ームに優先的に割り当てられるのである。有
力チームがこぞってインディ500出場を見
合わせ、別途レース開催に走つたことも無理
からぬ仕儀と言えよう。

その昔、1978年、当時ナショナル・チ
ャンピオンシップと銘打っていたそれは、ア
メリカ合衆国自動車連盟(USAC)の主権
その差し金により、シリーズ終盤の2戦を英
国はシルバーストンとブランズハッチで開催
している。あの時、チームやドライバーから
噴出したUSACに対する非難の激しさは、
今も私の記憶に強烈に焼き付いて離れない。
もはや分裂は必至という情勢。実に、このと
きの出来事をきっかけにCARTが設立され、
その肝入りでインディカー・ワールド・シリ
ーズが始まったのだ。つまり、翌79年は、ア
メリカ国内にふたつのチャンピオンシップが
併存したのである。

しかし、USACの主権するそれは、惨た
んたる結果に終わることになった。ようやく
頭数だけはそろったがらくたチーム(失礼!)
を相手に、AJ・フォイトは向かうところ敵
なし。実に、全7戦のうち5勝、残る2戦も
2位がふたつと、ほとんどひとり勝ちの様相
を呈してしまつたのである。奇しくも、この
シリーズの最終戦に予定されていたのがイン
ディアナポリス500。これではイケナイと

いうので、両者間で土壇場の妥協が成立。
このレースだけはスター級がすべて出そろい、
緊迫した戦いが繰り広げられることになつた
のだ。しかし、今回の分裂騒ぎは、似た
ような妥協案を模索するにはすでに手遅れの
段階を迎えている。ちなみに、そのUSAC
選手権の方は、スタードライバーの不在
がたり、79年のシリーズを限りに挫折の
憂き目を見ている。この時、インディ500
マイルだけがUSACの所有として手元に残
り、80年にインディカー・ワールド・シリ
ーズの一戦として組み入れられたという経緯で
ある。これが年を追うごとに人気を高め、世
界一の規模を誇るモータースポーツに成長し
て、今日の姿になつたというわけだ。

IRLサイドの主張では、ミジェット・ク
ラスやスプリントカーなどで活躍する若手に
活躍の機会を与えるということだが、これは
いささかの外れと云うほかない。というのも
これらのカテゴリーがスピードウェイへの登
竜門となり得たのは、今から四半世紀も前の
ことなのだ。その文法を90年代に通用させよ
うというのは、あまりにも現実を無視したや
り方である。デイズニーワールドで開催され
るエントリリストには、確かにそうした経
歴を持つジョニー・バーソンスというドライ
バーが載っている。しかし、若手有望株な
どとうたわれた日には、きっと彼も赤面する
に違いない。そのジョニー、当年とつて52歳
という高齢なのである。笑っている場合では
ない。私など、インディカーにとつては単
なる口うるさい門外漢にすぎないかもしれない
が、目下これが直面する問題は、目に余るほ
どの惨状を呈しているのだ。率直なところ、
インディアナポリス500マイルという格式
と伝統に彩られたレースが、危殆に瀕してい
ると言つても過言ではなからう。

余談だが、つい先日パッチ・ブリックルと
かいようドライバーがデイズニーワールドでテ
スト中にクラッシュ、重症を負っている。そ
の時、パッチ某は、通常のペースの時速60km
落ちて周回中だったという。
ミケレには、くれぐれも用心を怠るんじ
やないぞと注意しておきたい。

▶フランス人のテストとは
あーいうことだけじゃない

古巣マクラーレンのためにテストで頑張るプロスト先生。去年、テストドライバーで復帰した時には、「来年、プロストがマクラーレン!!」なんてうわさ（のわりには言いすぎが多かったのは、なぜ？）が、パドックに流れたもんだ。しかし当のプロスト本人は今でも「テストだけ」とサラリ。で、プロストといえばフランス人だからして「当初の目的は達成した」なんつって、突然実験ならぬテストをやめてしまうんじゃないかなんて心配が、ちらほら。プロストさん、あっちは中止しても、こっちは別に中止しなくていいんだからね。

いやー
寒いねえ～

昨日何したっけ？

ねえねえ
見て

きゃー
やだあ～

さーて仕事
しなくちや

またみんな僕の復帰話で
盛り上がってる、フフフ

あの人の話は
もう、しないでー

F1グランプリの
裏話、こぼれ話とウツサ
前によくみたことある
F1野郎のスキー姿
最近見ないのはなぜ

G
GRAND

P
PRIX

S
STATION

今年、チャンピオン
獲れると思う人？

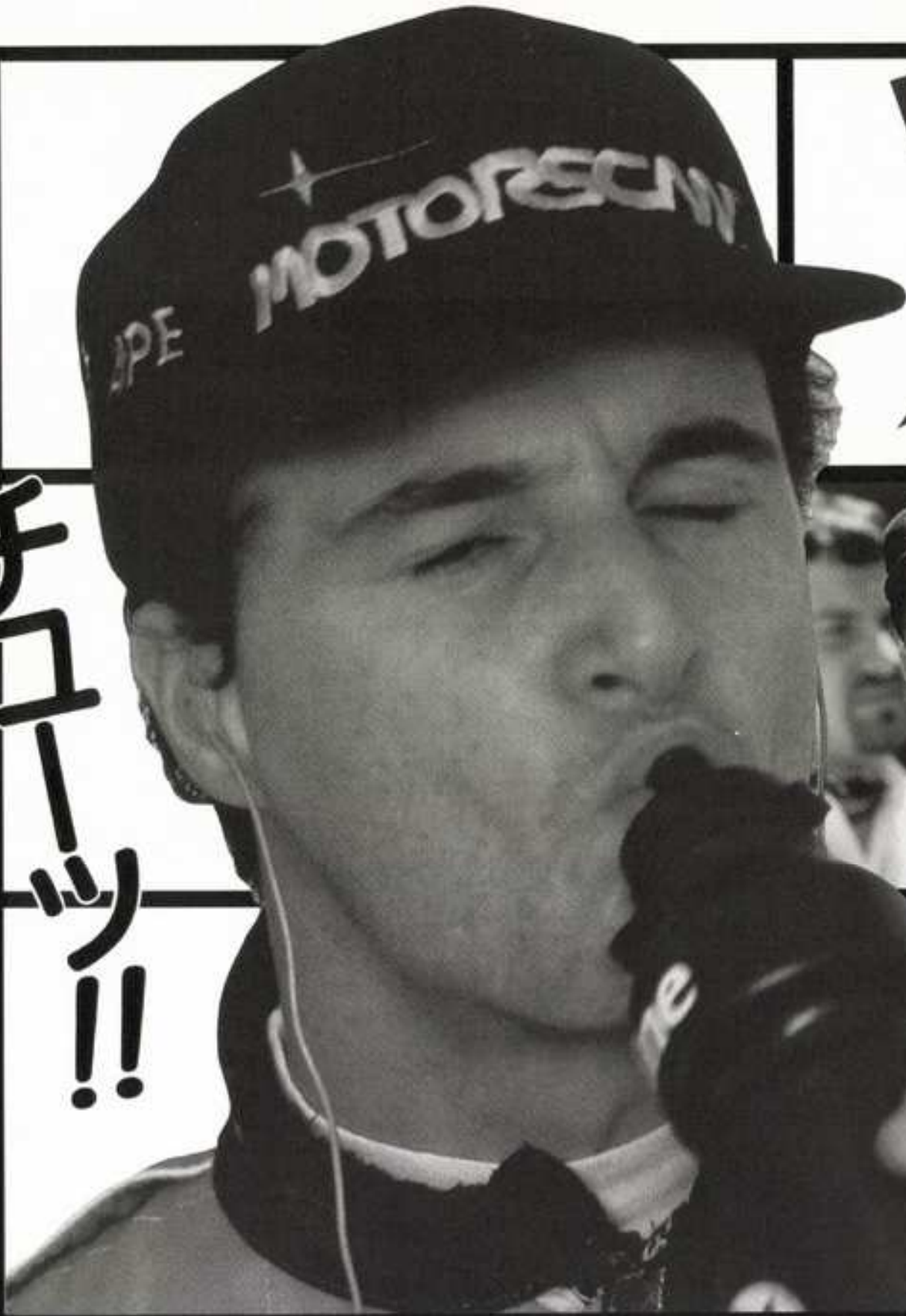
ハイ！自信す！
まんまんでーす！

その昔、アントニオ猪木は
試合前に「今日負けたら……」
と聞いてきたアナウンサーを
一発ぶっとぼして
「やる前から負けること
考えるヤツいるかよ!!」と
大激怒したことがある
だからベルガー、キミは正しい
ま、結果は別の話だけだね

あーあんな
大げさな
店げんじや
なかつた……



チュウツ!!



パツキンの
ねーちゃんを
こんな感じで
チュウツ!!
なんてよ、へへ



◀テスト好調、そして息切れ
そうなるよりも今はマイペース

クラッシュテストに落ちたとうわさされ、シューマッハーとアーバインの不仲がうわさされたり、とにかくよくない話ばかりが聞こえてくるフェラーリ。肝心のテストの進み具合は、ちーっとも伝わってこないけど、そんなので大丈夫？
しかし、別にクラッシュテストに落ちても、ドライバーが仲悪かろうとわがままだろうと、開幕してから勝てばいいのがレースの世界。つーことで、今の段階ではいいニュースがなくても全然大丈夫！ 今良くて、開幕すりゃ影が薄くなるチームだってよくあるんだから、ね。どこだ？

な〜にやってんだ
あいつは……

▶なんだかマヌケな顔だけで
やるときゃやるぜクルサード

昨年、ナンバーワンのヒルを差し置いて大活躍を見せたクルサード。ほんとだったらフランク・ウィリアムズも、ビルヌーブと組ませて若者コンビにしたかったが、なぜかヒルが残留で、仕方なく才能あるクルサードは、マクラレンに移籍。ま、これはこれで良かったんじゃない？ で、すごい才能を秘めながらも、ルックスと雰囲気かパツとしないクルサード。ミーハーファンはミカ（復帰すればね）に任せて、キミはマニア系ファンの獲得に努めなさい。いいぞー、マニアは。うっとうしくて。つーことで、頑張ってね、クルちゃん。

ん!?なに?
オレに言ってる



←実は全然
分からない

ねーねー
撮って撮って
ボクを撮って



ピットインせ
よーごいんせ



えーとね
うーんとね
あーうー……

グランプリ・オブ・マイアミ プレゼンテッド・バイトヨタ

3 / 3

インディカー・ワールドシリーズ第1戦

いよいよ本家インディカーシリーズが始まる！ 新興団体IRLに開幕を先行されてしまったPPGワールドシリーズだけど、やっぱり内容的には本家の方が面白そう。何といってもスタードライバーが多いし、日本人にとってはホンダやトヨタが出場するのがポイント。マイアミに新しく作られたホームステッドのオーバルで始まる開幕戦、これはおもしろい注目の必要アリです。

ホームステッド



合同テストでトップタイムを出したジミー・バッセーも、ホンダユーザー

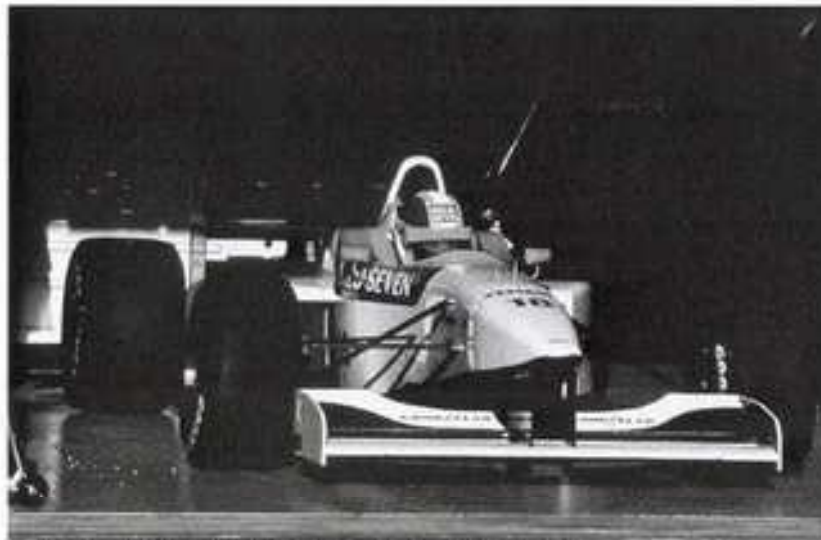
オーストラリアGP

3 / 10

F1世界選手権第1戦

シューマッハーの移籍、ビルヌーブの参戦などなど注目の96年F1 GPがオーストラリアでついに開幕。コースはこれがF1初開催のメルボルンだ。レギュレーションの完成が遅れ、第1戦の日程が昨年より3週間近く早まったこともあって、ニューマシンの完成度が大きなポイントになりそうだ。初めてのコースで新人の活躍など意外な番狂わせの可能性も。

メルボルン市街地コース



ニューマシン024が好調の右京、開幕戦は大きなチャンス！

OTHERS

2/23~3/10

2/24~25 96筑波チャレンジカップレース第1戦
会場：筑波サーキット
開催レース：C/SNC(22周)、SNC(20周)、FJ1600(15周)、P3000、P1600、P1300、EP71、P-FR(各10周)
入場料金：予選当日/大人1000円・子供無料
決勝当日/大人3000円・小中学生500円
バドックバス/2000円(料金はすべて予定)
駐車料金：予選/4輪1000円・2輪無料
決勝/4輪1000円・2輪500円
問い合わせ先：VICICインフォメーションダイヤル ☎03(3409)2365

2/25 西日本フレッシュマンレース第1戦
会場：美祿サーキット
開催レース：FJ1600(16周)、マーチ、シビック、SNC、シルビア(各10周)
入場料金：当日/大人2500円・小中学生無料
バドックバス/2000円(2/24は大人500円)
駐車料金：4輪1000円・2輪500円
問い合わせ先：MINEサーキット ☎08375(8)0321

3/3 96鈴鹿クラブマンレースRound 2
会場：鈴鹿サーキット(西コース)
開催レース：クラブマンGT、RS、FJ1600、シビック、N1
入場料金：前売り/大人1200円
当日/大人1500円・子供800円
駐車料金：4輪500円
問い合わせ先：鈴鹿サーキットランド ☎0593(78)1111

**3/9~10 1996クラシックカーフェスティバル
筑波ミーティング&電気自動車レース**
会場：筑波サーキット
開催レース：クラシックカー耐久(100km)、クラシッ

クカースプリント(15周)、電気自動車
入場料金：2日券前売り/大人4000円・中高生2400円
1日券前売り/大人2800円・中高生1600円
2日券当日/大人5000円・中高生3000円
1日券当日/大人3500円・中高生1600円
問い合わせ先：TACS ☎03(3909)2221

3/9~10 96富士フレッシュマンレース第1戦
会場：富士スピードウェイ
開催レース：マーチN2、NA1600、シルビアN2、RX-7、ユーノス・ロードスターN2(各12周) EP71、AE92A、B、マーチターボ、フェスティバ、AE101、シルビア、MR2、バルサーツインカム、ユーノス・ロードスター、EP82A、B(各10周)、EP71グリーンカップ、EP82グリーンカップ、ユーノス・ロードスターグリーンカップ(各8周)
入場料金：予選当日/大人2000円・小中学生無料
決勝当日/大人4000円・大人2人3500円・大人3人9000円・小中学生無料
バドックバス/4000円
駐車料金：4輪1000円、2輪500円
問い合わせ先：FISCO-C ☎03(3216)5611

3/10 96Tiチャレンジカップレース第2戦
会場：TIサーキット・英田
開催レース：F4(15周)、N1-1300(10周)、ザウルス Jr. AE86A、B(各10周)、マーチ(8周)
入場料金：前売り/大人1500円
当日/大人2000円・小中学生以下無料
問い合わせ先：TIサーキット㈱ ☎08687(4)3311

TV&RADIO

2/23~3/10のモータースポーツ番組

- FIGP(フジテレビ系)
3/9 放送時間未定 F1第1戦 オーストラリアGP予選
3/10 放送時間未定 F1第1戦 オーストラリアGP決勝
- カーグラフィックTV
毎週土曜日 24:30~25:00/テレビ朝日系
2/24 MGF、フィアット・バルケッタ
ユーノス・ロードスター
3/2 ホンダS800レーシング
ホンダ・コレクションホール「夢の追求」
3/16 ベストハンドリングFWD クリオ・ウイリアムズ
インテグラ・タイプR
- モーターランド2
毎週日曜日 23:30~24:00/テレビ朝日系
2/25 イタリア・オープンカー&スポーツカー特集
アルファロメオ・スパイダー/GTL/155TS/155V6
3/3 キャデラック/リンカーン
3/17 日下部保雄のレーシングカー&ラリーカー徹底解剖
- NHK(BS-1)
2/25 11:00~11:55 インディカーワールド95 ③
3/3 6:30~7:30 インディカーワールド95 ④
3/8 19:00~20:50 インディカー第1戦 ホームステッド
- スポーツアイ(CS-BAAN)
2/29 22:00~ スピードウィーク⑤
3/7 22:00~ スピードウィーク⑥
(各番組再放送あり)
- WOWOW
3/10 15:00~16:00 F1第1戦 オーストラリアGP予選
- 佳市倶楽部
毎週土曜日 23:30~23:58/TVKテレビ
- モーターレーシング クラブ「F1エクスプレス」
毎週日曜日 12:30~12:55/FM埼玉・NACK5(79.5MHz)
- FALKEN DREAM ON THE ROAD
毎週月曜日 19:00~19:30/FMヨコハマ(84.7MHz)
- アドバン・サウンド・コックピット
~土屋圭市のレーシングダイアリー~
毎週土曜日 18:00~18:30/Tokyo FM(80.0MHz)系
- ICHIKOH ROAD NAVIGATOR
毎週土曜日 16:30~16:55/Tokyo FM(80.0MHz)系
- サンデー・モータースポーツ
鈴鹿サーキットでレースが開催された日曜日のみの放送
19:00~20:30/FM三重(津78.6/名播85.5/鳥羽、大宮83.2/
志摩78.1/尾鷲80.4/熊野85.7MHz)

※放送日程および内容は予定。
詳細は新聞等でその都度ご確認ください。



安全性向上を目的に導入された96レギュレーション
 大型化したコクピットとリヤまわりの規定変更は
 F1デザイナーたちはどう対応したのか？
 昨年の王者ベネトンと、起死回生に賭けるティレル
 2台のニューマシンを津川哲夫がチェックする

BENETTON B196/RENAULT

今年の特トレンドは ハイノーズ& フラットデッキ!

津川哲夫の
 F1ニューマシン
 速攻チェック!

ベネトンB196・ルノー
 ティレル024・ヤマハ

文/津川哲夫 Photos/Takayuki Numaguchi, SUTTON, MAX PRESS

TYRRELL 024/YAMAHA





BENETTON B196

フラットデッキ化されたリヤセクション
195のぜい肉を削ぎ落とし
スリムでよりシンプルなデザインに進化

RENAULT

今年のニューマシンは96年の新しいレギュレーションに沿って、主にふたつの大きな変更が加えられている。最も大きな変更がコクピット。ドライバーの頭をクラッシュの衝撃から守る幅の広いクラッシュバッドが義務付けられ、そのためにコクピットは大きく開かれ、肥大化することになった。コクピットの肥大化は、マシン後方へ流れる気流に大きな影響を与えるはずで、この部分の処理には各エンジニアの苦悩やさまざまなアイデアを見ることができよう。

さらに96レギュレーションでは、昨年流行したウイングレットや、リヤタイヤフェアリングといった空力付加物にも規制が加えられたため、リヤタイヤ周辺に大きな空間を作らねばならなくなっている。

こうしたレギュレーション変更はエアロダイナミクスに大きな影響を与え、エンジニアたちはこの部分の大幅な見直しを迫られることになったのである。2月早々に発表されたベネトンB196ももちろん例外ではなく、空力面に大きな変更を受けている。

B196で特に目立つのは他のチーム同様コクピットであるが、そればかりではなく、B196では昨年度のB195で特徴的だったサイドポッドとリヤカウルのまわりにもリファインが加えられている。B195ではラジエーターエアのダクト部がせり上がり、ポッド上面に溝状の段がついていたのだが、B196ではこの段が姿を消し、他チーム同様フラットになって、サイドポッド上面が低位置化したのである。

これはウイングレットやタイヤフェアリングの規制により、リヤタイヤの作り出すドラッグや空気流の乱れを制御することが難しくなり、リヤウイングやデیفューザーの効果が増減されてしまうので、これに対処してポッド上面を今までのように段付きではなく、フラットなものとしたのだろう。

さらにB196のサイドポッドは、後方へ向かって外側の部分がレギュレーションで決められた高さまで急激に落ちこみ、かつ、マシンの中心線に向かって絞りこまれたボディワークが採用された。また、レギュレーション

今シーズンは他チームの多くが採用し、今やF1のスタンダードとなったハイノーズ。昨年に比べてややスリムになった印象だが、フロント部の造形に大きな変化はない。レギュレーションの変更にもよって翼端板の前面は丸みを持った形になっている

で禁止された位置を外して、リヤタイヤ前方までリヤウイングの翼端板が伸びてフェンスの役目をし、これに小型のウイングレットが搭載されている。これによって、サイドポッド上面と側面の空気をリヤウイングとデیفューザー上面に送り、双方を効果的に働かせようという考えなのだろう。

また、リヤ部分ではB195で採用されたリヤサスペンションフェアリング（リヤアッパーム）をカバーしていたウイング状のカウルも形を変えて取り付けられている。このB196では、B195以上に大きくサスペンションの上部がカバーされてほとんどフラットデッキ状になっており、これによってポッド上面の空気をより確実にリヤウイングに導こうとしているようだ。この部分がリヤカウルエンドのフラップ的な効果を狙っているのはB195と共通の考えであろう。B196のリヤ部はリヤウイングと、デیفューザーの相乗効果を巧みに狙ったものということができそうだ。

あまり自立ちはしないが、モノコックも当然新しいデザイン。特にコクピット床下のキール部からサイドポッド下面への処理がB195とは大きく変わっており、デیفューザー共々、下面の処理に大きな変化が見られる。B196は、シューマッハースペシャルと言われたB195よりもかなりマイルドな味付けがなされているという。それはB195が高いダウンフォースを得るために車高の変化にダウンフォースの量が敏感に反応してしまっ、いわゆるピッチセンシティブなマシン





B196で最も注目されるのがリヤボディ上面のデザイン。B195でリヤサスペンションのアップアームを覆っていたフェアリングはフラットデッキへと発展し、リヤタイヤ前方まで伸ばされたリヤウイング翼端板によって、ウイングに効率良く気流を導く。特徴的なミドルウイングは今年も採用されている

TSUGAWA CHECK

- ①サイドポッドのフラット化と絞りこみ
- ②リヤフェアリングのフラットデッキ化
- ③マイルドなサスペンション



昨年のB195の発展型ながら、空力面でいくつかの大きな変化を見せるニューマシンB196。B195で特徴的だったサイドポッド上部の段がなく、ボディ後半部はよりシンプルなデザインとなった。肥大化したコクピットへの対応が今年のF1では大きなテーマとなっている



特徴的なリヤビュー。前方まで延びた翼端板とサイドポッド後部の絞りこみによって、コクピット以降の気流はウイングとディフューザー上面へと整理されて導かれる。リヤボディ上面からウイングへの造形は今年の大きなポイントとなりそうだ



正面のアンクルからは大きくなったコクピットサイドの張り出しと、フラットになったサイドポッドの変化がよく分かる。リヤウイング翼端板の前端には小さなウイングレットが追加されている



ルノーV10もRS8に発展。ベネトンへのワークス供給も2年目となり、補機類のとりまわしや冷却系への対応もより密接なコンビネーションのもとで行われているはずだ。多くの新型V10が登場するなか、今年も最強の座を守ることができるか？



レギュレーション変更でドライバー頭部を保護するパッドの装着が義務付けられ、肥大化したコクピットの処理は今年の大きなポイント。ベネトンにはコクピットサイドの膨らみをなだらかにリヤボディへと導いている。後端を急激に落としこんだ短いサイドポッドの形状も特徴的だ

ベネトンB196・ルノー主要諸元

シャシー	カーボンファイバーコンポジットモノコック
サスペンション	前後ともプッシュロッド式 ダブルウィッシュボーン
ギヤボックス	ベネトン内製 樹脂インライン7速セミAT
ブレーキ	カーボンファイバーディスク&パッド
クラッチ	トリプルプレート
タイヤ	グッドイヤー
燃料	elf
ステアリング形式	ロック&ピニオン式
ホイールベース	.....
フロントトレッド	.....
リヤトレッド	.....
全長	..... 未発表
全幅	.....
全高	.....
エンジン	ルノー-RSE V10

これはメカニカルな部分の向上ばかりではなく、スリムになった分、ディフューザーのデザインにも幅が広がり、エアロダイナミクス的にも良い影響を与えるものだ。

B196はB195から随分とせいで肉を取り去り、各部がスリム化されて、よりシンプルな形状になってきたようである。昨年、ルノーとベネトンはお互いに初めてのパートナーとして慣れない部分が多く、シーズン開幕当時は初期トラブルに悩まされていたが、共同2年目の今年はマシン造りでも補機類の取りまわしなどがかなり整理され、各部にその成果が見られる。ベネトンB196が、96シーズンもトップコンテナーであることはどうやら疑いようがなさそうだ。

B196では、エアロダイナミクスのリファインばかりではなく、メカニズムでも大きな変更が加えられている。その最も大きな部分はギヤボックスであろう。昨年まで採用されていた横置きギヤボックスは、インライン縦置きタイプの7速ギヤボックスに変更された。

これはメカニカルな部分の向上ばかりではなく、スリムになった分、ディフューザーのデザインにも幅が広がり、エアロダイナミクス的にも良い影響を与えるものだ。

B196では、エアロダイナミクスのリファインばかりではなく、メカニズムでも大きな変更が加えられている。その最も大きな部分はギヤボックスであろう。昨年まで採用されていた横置きギヤボックスは、インライン縦置きタイプの7速ギヤボックスに変更された。

であつたからで、限界を超えると全く余裕のない過激な反応を示し、そうしたセッティングを好むミハエル・シューマッハー以外のドライバーでは、コントロールが非常に難しいマシンとされてきたからだ。

しかし、この過激な部分は、一般で思われているほどエアロダイナミクスのみ影響ではないのだとロス・ブラウンは言う。そこでこのB196では、ダウンフォースの発生量を抑えるといった方法ではなく、各ドライバーのニーズに合ったセッティングが可能で、より調整範囲の広いサスペンションジオメトリに変更されている。

B195がシューマッハーにスベシタルであったことはやはり事実で、他のドライバーの望むようなセッティングはとて難しかったということなのだろう。この冬のテストでもゲルハルト・ベルガーがB195の運転の難しさを訴えているし、どちらかといえば、本来はこうしたマシンが好みのジャン・アレジですら、その過激さを訴えていたことでもそれは分かる。

95

年に大きな期待を背負ってデビューしたティレル023であったが、結果は期待を大きく裏切る散々なものだった。その理由の多くは、エアロダイナミクスとサスペンションというマシンの基本的な要素であり、シーズン中の細かい開発でどうにかする素性のもではなかったためである。

今年、ティレルはエアロダイナミクスもサスペンションの開発も、昨年のように外部との提携での開発をやめ、すべてティレル内部で行っている(もともと新しいダンパーのシステムはコニとの提携ではあるが)。このため、開発のレスポンスはかなり良くなっているともみられる。

新しい024は、昨年の023から全く新しく生まれ変わってきた。023と共通するものはほとんどなく、唯一目に付くのが特徴的なリヤウイングで、これだけは023を踏襲しているが、シーズン中の変更が十分に考えられそうである。

外見での変更で最も目立つのがノーズとフロントウイングだろう。ティレルもついにF1スタンダードともいえる、吊り下げ式の一本ウイング形式を採用するようになった。ノーズとフロントウイングの形状はいずれもベネトンのだが、ウイングを吊るす2本のマウントに特徴があり、前から後ろに向けて末広がりに弧を描く形のものが使われていて、この部分でわずかに024の個性を主張している。

もともとハイノーズをGPに流行させたバリオニアなのに、ここ数年は逆にスラントノ

ーズを使い、流行に逆行していたティレルではあるが、024では再びハイノーズが採用され、それもかなり高く持ち上げられたのである。これは、昨年の023で泣いたフロントのダウンフォース不足への対策なのだろう。もはやステップドボトムと数々のエアロダイナミクスの規制で、効率的にフロントのダウンフォースを稼ぐにはこの方法しかないかもしれない。

また、サイドポッドのエアインテークはかなり後方に下がり、コクピット下部のキール部からこのインテークへのフロアの処理にも独特な形を採っていて、昨年のエアロダイナミクスでの欠点を極力解消しようという努力が表れている。しかしコクピットのクラッシュユバッドの張り出しは、コクピット後端で極端に切り落としたように処理されており、このあたりにはまだ開発改良の余地がありそうな気がする。

リヤカウルは023のように上面が後方で極端に落ちるスタイルをやめて、なだらかにリヤへと続き、サイドポッドエンドはかなり絞りこまれていく。これは、レギュレーションのリヤタイヤまわりの規制を配慮した結果なのだろう。残念ながらリヤウイングはまだ023と共通のものを使用しているが、どこかアンバランスで、シーズンに入ってから変更される可能性もあるだろう。

全体的にコンベンショナルな作りを見せる024だが、それは外見ばかりでなく、サスペンションシステムにも言える。

023で完成を見ることのできなかったハイドロリンクシステムは、この024には搭載されず(ティレルとしてはシーズン早期にこのシステムを再び搭載したい意向を持っている)、プッシュロッドによるコンベンショナルなコイルスプリング・ダンパーユニットが使用されていて、現在ではF1純正部品になりつつある3つ目のダンパー・スプリングがピッチコントローラーとして採用された。

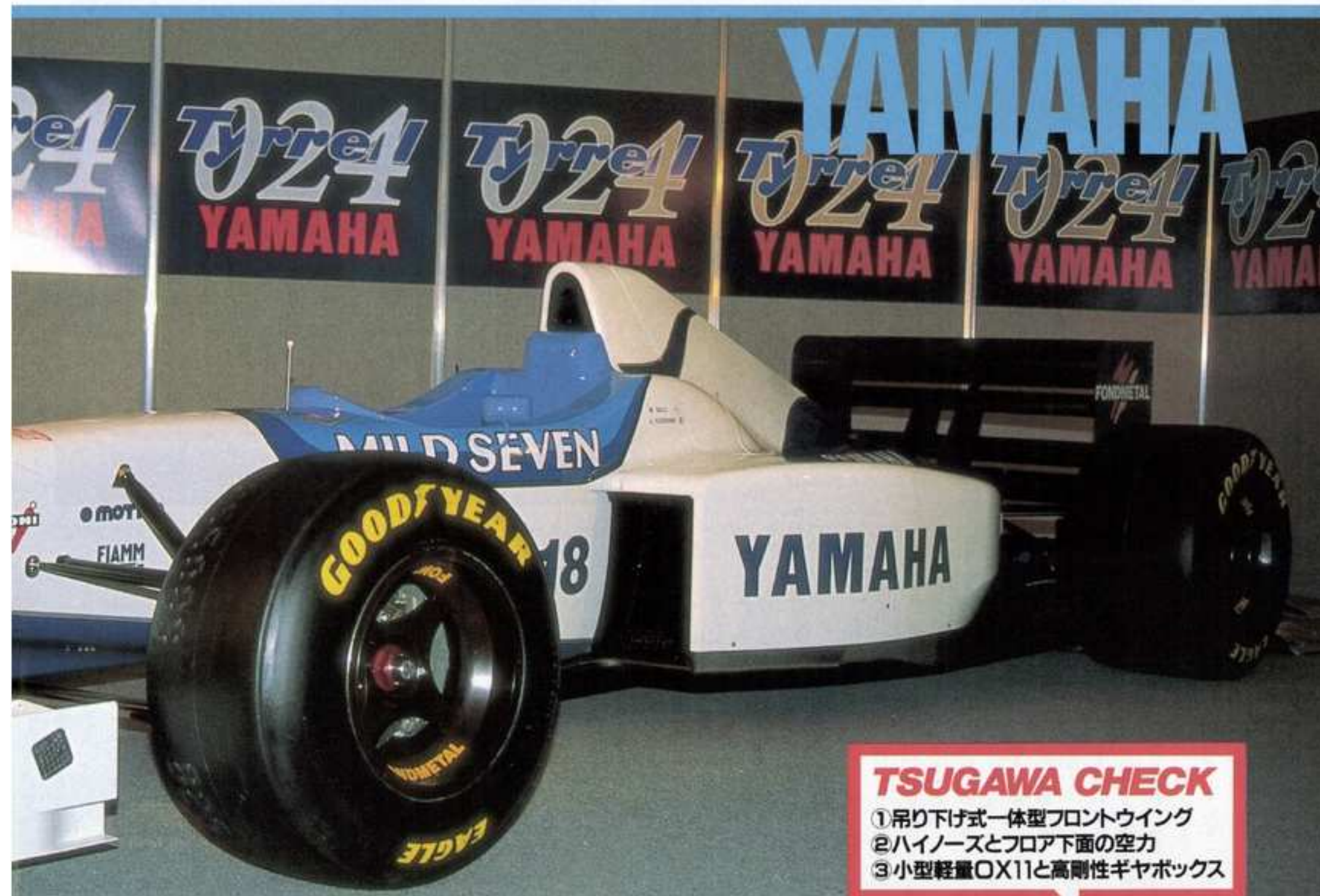
このように、024の全体的なシェイプとシステムはいたってコンベンショナルではあるのだが、024にはリヤカウルの下にかなりラジカルなテクノロジーが隠されている。

コンベンショナルなデザインながら最も先鋭的なのが超軽量コンパクトなヤマハV10。このエンジンがマシン全体に及ぼすメリットは計り知れない。新開発の縦置きギヤボックスもコンパクトで高剛性。エンジンと同じ空気圧で作動させるシステムだ。

ついにハイノーズに回帰したティレル
コンベンショナルなシャシーと
ラジカルなヤマハV10をドッキング!

TYRRELL 024

YAMAHA



TSUGAWA CHECK

- ①吊り下げ式一体型フロントウイング
- ②ハイノーズとフロア下面の空力
- ③小型軽量OX11と高剛性ギヤボックス

それはヤマハOX11という、超小型軽量な3リッターV10エンジンの存在である。

ヤマハOX11は初めて3リッター専用設計されたエンジンで、その軽量化、コンパクトさはグランプリ界でもセンセーショナルな出来事であった。

エンジンが軽量であることは、重量バランスに余裕を与え、マシンの特性とセッティングに大きく貢献するものだ。また、コンパクトな作りはマシンの重心を下げることも可能になり、これまたコーナリング特性に良い影響を与える。

そればかりでない。エンジンがコンパクトであればリヤカウルの小型化も可能で、エアロダイナミクスにも余裕が生まれてセッティングの幅が広がるわけだ。さらにエアロダイナミクスの向上による冷却効率のアップ、ラジエターの小型化やそのマウント方法などにも良い影響を与え、ドラッグの低下にも通じてくるわけである。

ティレルでは、ヤマハOX11の特徴をそのまま利用した新しいギヤボックスも開発した。これは縦置き3軸のギヤボックスで、セミATはヤマハV10のニューマチックバルブ用エアポンプからの圧搾空気で動作させるという、グランプリ唯一のニューマチックシステムを使用している。

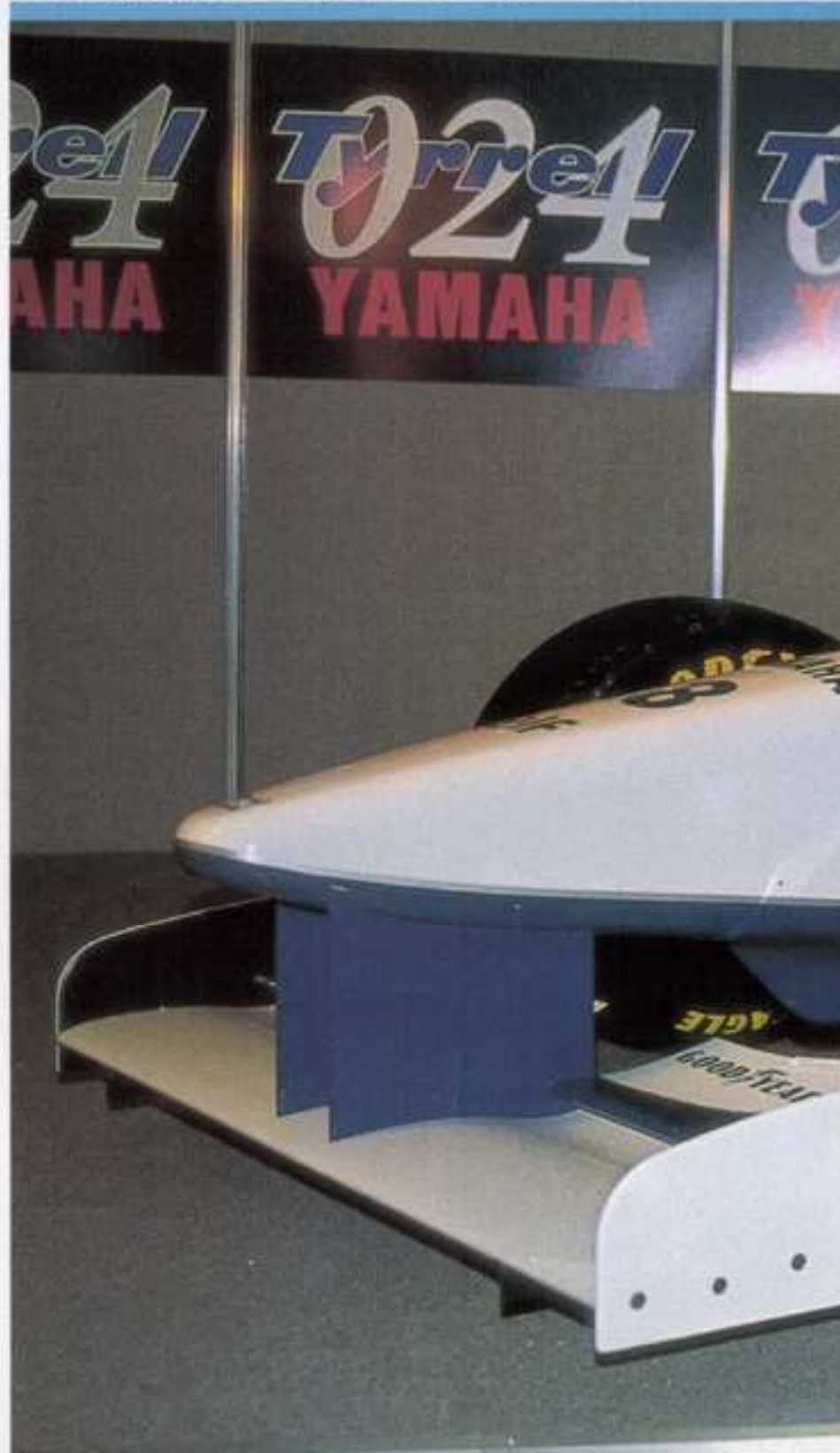
特徴的なケーシングは、OX11の過激なまでに低いエンジン高に合わせて作られ、まるでエンジンキャスタイングそのままのように、エンジンに同化してしまっている。この新しいギヤボックスケーシングは剛性が高く、これにより、昨年のティレルが抱えていたギヤボックスの剛性不足を解消し、より高いシャシー剛性と操縦性の安定につながっているはずである。

昨年の023の失敗は、開発時間も潤沢な資金もないままに全く新しいシステムの開発に手を出してしまい、かつエアロダイナミクスの方向性を見失ってしまったところにあったはずだ。しかし、024は再びティレルらしいコンベンショナルなスタイルに戻ってきた。信頼性を確立できれば、今年も期待を持って良さそうである。

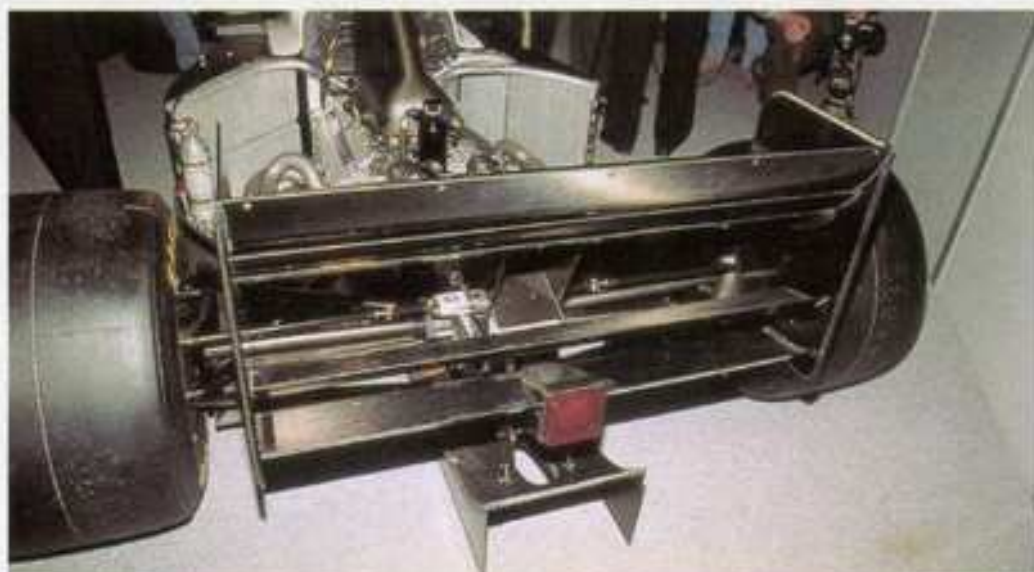


大きくなったコクピットがよく分かるカット。コクピット内側には分厚い衝撃吸収パッドが装着され、サイド部がバックレストに向けて斜めにカットされているほか、ロールバーによる保護面積の拡大など、ドライバー保護のためにさまざまなレギュレーションが変更されている

ジャンクロード・ミジョーのフォンドメタルと提携を解消。独自の空力デザインでハイノーズを採用したティレル。ノーズ前端は他チームと比較してもかなり高い位置に置かれており、全体的にスリムな印象を受ける。フロント部のダウンフォースも増しているようだ



ノーズとフロントウィングの処理はベネトンの。昨年苦しんだハイドロリンクからコンベンショナルなプッシュロッド式になったサスペンションは、ピッチ制御のための第3のスプリングダンパーユニットを備えている。シーズン途中からは改造型ハイドロリンク投入の予定だというが……



昨年からあまり変わっていないのがリヤウイング。他の部分が一掃されているだけにアンバランスな印象を受ける。このアングルから見るとリヤバルクヘッドの中にスッポリと収まったヤマハV10のコンパクトさが際立っている



コクピットサイドの膨らみを短い区間で一気に収束させているのがティレル。スリムなエンジンカウルのメリットを生かしたかったためか……? 023で特徴的だったサイドポッド後端の大きな落としこみが廃止されたのはベネトンと対照的だ

ティレル024・ヤマハ主要諸元

シャシー	カーボンファイバー コンボジットモノコック
サスペンション	前後ともプッシュロッド式 トリプルスプリングユニット
ダンパー	コニ
ギヤボックス	ティレル内製 ニューマチック 式縦置き3速セミAT
ブレーキ	APレーシングカーボンディスク
クラッチ	APレーシングカーボンプレート
タイヤ	グッドイヤー
燃料	エルフ
ステアリング形式	ラック&ピニオン式
ホイールベース	2940mm
フロントトレッド	1700mm
リヤトレッド	1810mm
全長	4430mm
全幅	2000mm
全高	950mm
エンジン	ヤマハOX11A V10



軽量、コンパクトなヤマハV10のメリットを生かし、シンプルなデザインに立ち戻ったティレル024。エンジン、シャシー両面の信頼性が確保できれば、今年もティレルの復活が大きく期待できそうだ

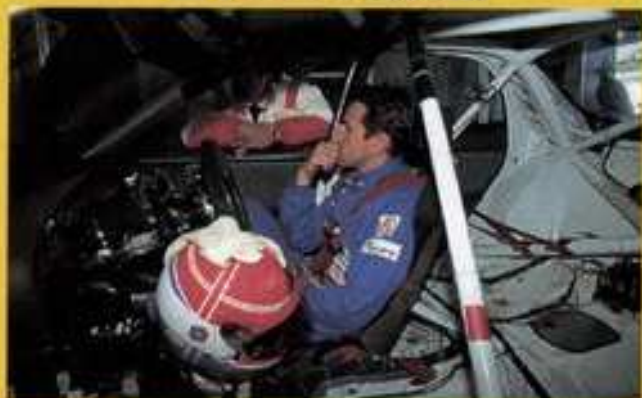
4.7開幕を占う

2/7~8 JTCC合同タイヤテストin富士スピードウェイ

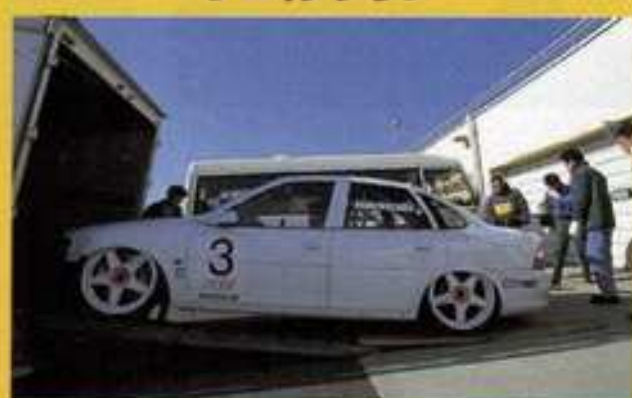


Text/Hiroaki Matsumoto, Atsushi Miyashita
Photos/Hiroaki Matsumoto, MAX PRESS

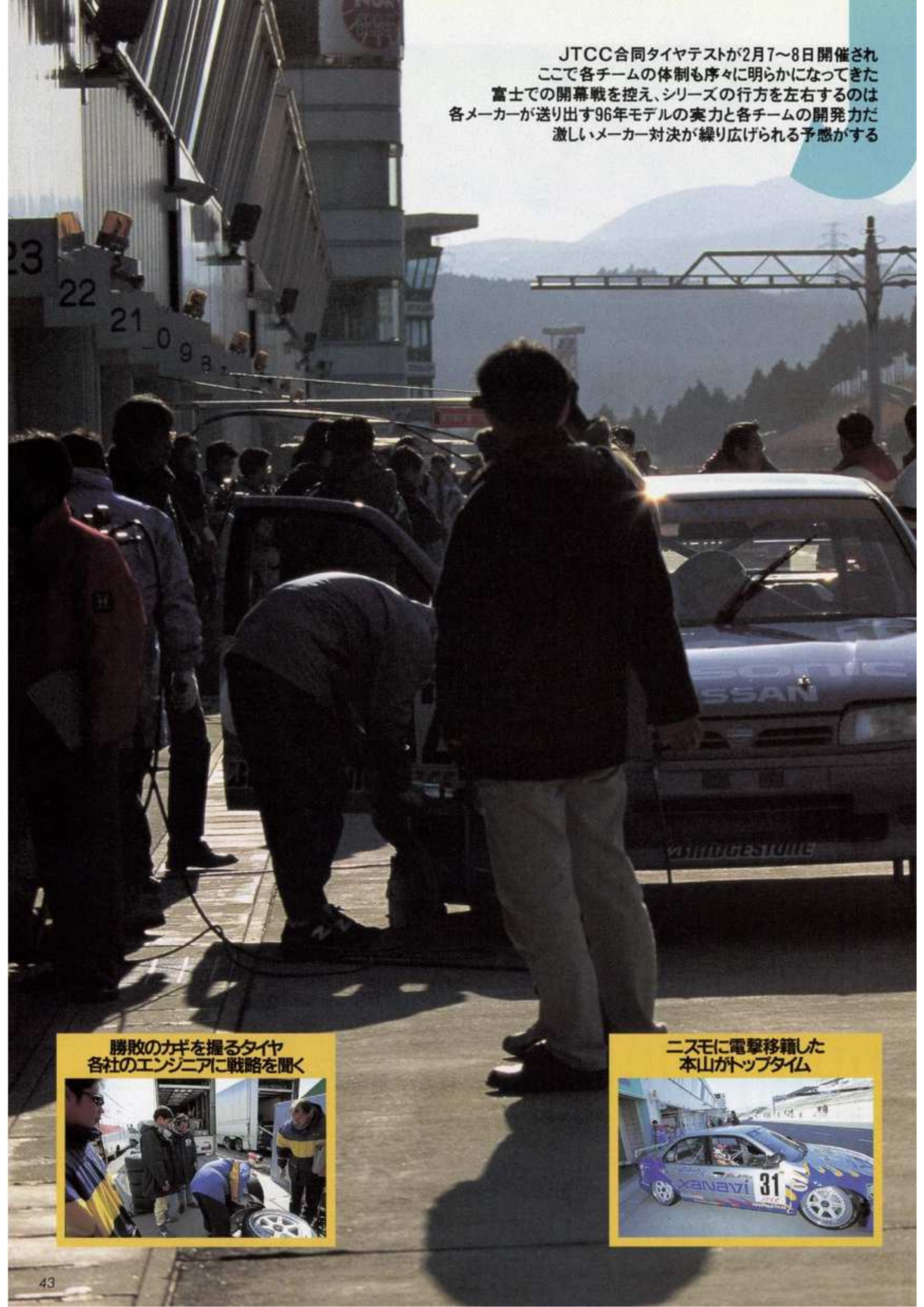
エリック・コマスが
JTCC参戦決定



新型オペル・ベクトラが
シェイクダウン



JTCC合同タイヤテストが2月7～8日開催され
ここで各チームの体制も序々に明らかになってきた
富士での開幕戦を控え、シリーズの行方を左右するのは
各メーカーが送り出す96年モデルの実力と各チームの開発力だ
激しいメーカー対決が繰り広げられる予感がする



勝敗のカギを握るタイヤ
各社のエンジニアに戦略を聞く



ニスモに電撃移籍した
本山がトップタイム





JTCC96



マイナートラブルが発生し、今回は十分なテストができなかった

OPEL

新型ベクトラを長谷見がシェイクダウン

今回が、日本初お目見えとなるニューベクトラがシェイクダウンテストを行った。

イギリスのレイマロック社で製作されたこのマシンはレーサーとしては1号車。HKSオペルチームに最優先で納車されたわけだ。しかし1月末の予定が遅れ、マシンがエアカーゴで成田に到着したのは2月5日、テストの2日前だった。各部のチェックとアライメントの調整など最低限の作業だけ終え、テストにこぎつけた。

富士に登場したベクトラはまだカラーリングはされておらず真っ白。実際に目にするると写真から受ける印象よりずっと小柄だ。装着されている空力パーツはまた暫定仕様で、日本のコースも配達した低ドラッグタイプで今後公認を取得する予定だという。

テスト初日、午前の走行時間は各部の調整、準備に費やされ、本格的に走り出したのは午後から。しかし「シートポジションもちゃんと合わせられてい

ない状態。また攻めるところまではいかないね」と新車を心待ちにしていたドライバーの長谷見昌弘が語るように、トラブルの洗い出しに終始した。そして走行終了後、パワーステアリングのポンプに不具合が発見され2日目の走行はキャンセルとなった。

95年BTCCチャンピオンを獲得し、JTCCでもその速さを印象づけたオペル・ベクトラだが、今回のモデルチェンジで、製作したレイマロックもその開発に少し手を焼いているのは事実だ。

これまでHKSオペルチームは、ベクトラがBTCCで熟成されていたため、そのデータを生かすこともできたが、新型に関しては基本となるデータもまだ確立されていないだけに、今後開発能力を問われることになりそうだ。そのためチームでは開幕に向けてT1で3~4日間連続でテストを行い、セッティングの方向性を探ろうと計画している。

●マシン解説はP120から

コースレコードを3台がクリア

1月17日~18日に鈴鹿で行われたJTCC合同タイヤテストに続いて、2月7日~8日に富士でもJTCC合同タイヤテストが行われた。開幕戦が富士で開催されることもあって、各チームとも精力的にテストをこなしていた。しかし、4月7日の開幕まで2カ月の期間があることから、今回96年仕様のニューマシンで走ったのはHKSオペルと、ホンダ・アコードを投入する無限だけだった。他のチームは95年モデルで96年スペックのタイヤをテストすることに終始していた。最も注目されたニュー・ベクトラは、2月5日に荷が降ろされ、その日の夜中

目標は95年に築いたアドバンテージのキープ

タイヤの長い、悪いというのは難しいんですけど、クルマにタイヤを装着するとクルマとしてひとつになるんで、どちらが悪いのか分らない場合もあって、でも95年は良い結果が残せたと思っています。特にシーズン中ごろの養生や仙台のテストで大きな成果が得られました。昨年19インチを投入したのは第2大会からですが、投入した理由は耐久性が良かったことと、ドライバースタイルにフィードバックが良かったことですね。1周のタイムでは18インチとあまり変わらないけど、走りを考えると耐久性とか少ない輪荷でもきちんと反応するレスポンスの長さはメリットが大きいかな。

今年はタイヤも19インチを開発して、みなさん努力しているから、レースが始まるまではどのような状況になるかちょっと分からない



研究実験部車上性能試験およびレーシンググループ課長 N.グベール

いし、ウチでもアドバンテージをキープするために色々やってゆきますよ。JTCは5社のタイヤメーカーがコンペティションしているから大変ですけど面白いんですよ。

各タイヤメーカーのエンジニアに聞く今年の戦略 ミニチュラン

長谷見はオペル レイドはニッサンに

長谷見がニッサンではなくオペルに乗るといふニュースには驚かされたが、イタリアでは、長谷見と入れ替わるようにアンソニー・レイドがプリメーラをドライブした。これはパッレルンガで行われたテストに参加したもので、レイドは今年ドイツSTWに参戦する。



HONDA

無限がレースカー(?)をシェイクダウン。最高速の意味するものは……

今年からワークス色が強まったホンダ。今回のテストには、鈴鹿での過去2回のテストに登場したMSD製のテスト車とは別のアコードを走らせた。その内容についてはいっさい明らかにされていないが、メンテナンスを担当していたのが無限のスタッフであったことから、無限で製作したレースカー

だと推測できる。

テストには無限のスタッフだけでなく、ホンダ栃木研究所のスタッフが大勢参加し、物々しい雰囲気。サスペンションなどの仕様は分からないが、外から見て大きく違うのが、シフトがコラムに移動している点だ。中子修がステアリングを握り、2日間のベスト

タイムが1分34秒97。スピードガンによる計測では最高速はトップから7~8km/h遅く、テスト用の低パワーのエンジンを搭載している可能性も高い。昨年後半から相当なエンジンパワーを得ているだけに、場合によってはホンダの3台が開幕戦からトップ争いに加わることも十分に考えられる。



フェンダーの色が違うなど、いかにもテスト車といった雰囲気だが、これが無限のレースカーとなるのか



マイナーチェンジ後のコンビネーションランプを装着



シフトレバーのマウントがコラムになるなど、各部の仕様がMSD製テスト車とは異なる。テストは無限と研究所のスタッフが担当し、物々しい雰囲気の中行われた

にHKSのファクトリーへ到着したばかりで、その2日後にはサーキットで走行という忙しいスケジュールだったこともあって、1日目にマイナートラブルが出てあまり周回数はこなせず、2日目の走行は不具合箇所が発見されたことからキャンセル。そのためマシンのポテンシャルを探ることはできなかった。

ホンダは「テストの詳細について、今回はノーコメント」という厳しい取材規制を引き、テストを行っていた。これまでのテスト車とは明らかに仕様が違っていたことから、今回走らせたアコードはおそらくこれがシェイクダウンだったと思われる。そんな中ドライバースタイルの中子修はテスト2日目、1分34秒97にタイムを乗せてきた。

今回のテストで好調だったのが、前回の鈴鹿のテストからタイヤをミニチュランへとコンバートしたレーシングプロジェクトバンドウのエクシヴ。金石勝智のドライブで、1日目には1分33秒86とその日のトップタイムを出して、2日目もさらにタイムを縮め1分33秒76のタイムで午前中のトップを取った。

この金石とほぼ同タイムを出していたのが、ニュープリメーラのシェイクダウンを目前に控えた星野一義。95年仕様のままのプリメーラでタイヤテストのメニューをこなしていた。タイヤだけでなくエンジンについても順調に開発が進められているようで最高速でも好データを残している。星野の顔は明るかった。ただ午後の走行開始から30分ほどに1000Rでクラッシュしてしまい右前後にダメージを負って、今回のテストを終了してしまった。

この2日間を通しての1番時計だったのが、今年ニスモからサニーで参戦することが先日発表された本山哲。体制は昨年の飯田章と同様アストニッシュの加藤祐二氏がエンジンアを務め、ミニチュランタイヤを装着する。記録した1分33秒70というタイムは、昨年までのレコードである1分33秒79(95年インターTE



トムスは田中実が初めてテストを行った



土屋エンジニアリングは仕様変更はせずタイヤテストが中心



オブジェクトTは松田秀士がテスト。こちらも初



96仕様の空力パーツも試したFET。谷川達也もテストに参加

クリステンセンに代わりコマスがエクシヴのステアリングを握る



JTC96

TOYOTA

コマスがFFを初ドライブ

エリック・コマスがセルモのトヨタ・エクシヴをドライブした。コマスは昨年の全日本GT選手権で、セルモのトヨタ・スープラをドライブしており、コマスを見込んだセルモはスーパーツーリングにも彼を起用することに決めている。

この日初めてエクシヴをドライブすることになったコマスは、順調に周回を重ね午前、午後合わせて85周をこなし、1分34秒91で総合で7番手のタイムをマークした。

コマスは「GTカーと比べると、とても神経を使うクルマだね。GTカーは、パワーがあるからドライブしていても楽だけど、このエクシヴの場合は、次にマシンがどうなるかっていうことを常に考えながら、ドライブしないといけないんだ。特にむずかしかったのはブレーキだね。FFの性格ということなんだろうけど、富士はストレートの終わりとか、シケインとかでブレーキをハードに踏まなくちゃならないから大変だよ。クルマがダンスしそうになるんだ。だけど、マシンのことに関して全く心配していない。サトウさん（セルモ代表）は、とっても頭のいいエンジニアだ

からね」と初ドライブの感想を語った。

このほかに、コマスはこのセルモからトム・クリステンセンに替わり、新生フォーミュラ・ニッポンへの参戦が予定されている。「フォーミュラ・ニッポンについても、確かに話を進めているよ。来週の鈴鹿のテスト（2月14～16日）でドライブする予定なんだ。だけどまだサインはしていない。僕がマシンに乗ってテストをしてみて、これなら勝ると確信しないかぎり、サインするつもりはないんだ。すべてはテストをしてからだよ。

GTカーやツーリングカーは新しいトライだったし興味があったけど、フォーミュラの経験は僕は十分に積んでいるんだ。だからもしフォーミュラに戻るのなら、勝って、チャンピオンシップを取れると実感できなければ出ないだろう。今年は家族も呼んで東京に住むつもりだ。もちろん、トリプル・チャンピオンを目指すよ」

ベースをイギリスから東京に移し、本格的に日本のレースを戦うことになったコマス。はたして3カテゴリーの台風の目となるか。



コマスは2日間のテストでマシンの感触を確かめた

C/ステイブ・ソーパー）、昨年末のテストでトムスの間谷正徳が残した1分33秒5と比べても、遜色ないタイムだ。

また、今回セルモのエクシヴをドライブ、初めてFFのレーシングカーを体験したエリック・コマスは、初日午前が35秒台、午後が34秒後半、2日目午前中に1分34秒11と徐々に慣れて、着実にタイムを削った。監督の佐藤正幸氏がピットインの度にコマスのコメントに聞き入り、それに対してアドバイスを与え、チームの力の入れようが伝わってきた。

コマスは94、95年にセルモからエントリーしていたトム・クリステンセンに代わり96年、エクシヴのステアリングを握ることが決定している。これまで好成绩を収めているクリステンセンが契約を更新しなかった背景には、フォーミュラ・ニッポンも含め、その内容でチームとの折り合いがつかなくなったのではないかと推

スーパーツーリングへの体制をさらに強化

95年の反省という意味から言えば、大反省しています。タイヤを取れなかったということもそうですけど、ニッサンさんも、ホンダさんも、トヨタさんも今年に向けて体制を整えているので、それに応えるために、スーパーツーリングへの人員を内部的に補強しています。

冬のテストというのは、時間的に気温や路面の温度が低くて、コンディションのいい時間帯が非常に限られてしまっています。だから今日の後半のように冷え込んでいた時は、新しいタイヤを何回も変えるより、マシンのセッティングを重点的に進めてもらうようになります。

1日のテストでは、各チームのメニューにもよりますが、だいたい1台につき6セッティングくらいを準備する。1回のテスト(2-3日)で合計約600本くらいのタイヤを用意しています。



モータースポーツタイヤ開発部
開発部長
浜島裕英

開発する上で、開幕に向けていろいろなトライもしていますが、今回のテストである程度タイヤのセッティングを絞り込んで、3月のテストでもう一度試し、最終的に4月の開幕に備える予定です。

各タイヤメーカーのエンジニアに聞く今年の戦略—プリチストン

FORD

モンデオの全戦参戦は微妙

昨年の仙台ラウンドからデビュー、フォード・モンデオを投入したことで話題を集めたチーム・ビューアーズもこのテストに参加した。和田久が

ドライブしたがトラブルが発生し7日だけでテストを終えた。資金面で今年全戦参加できるかどうかは微妙なところのようだ。



初日トップはレーシングプロジェクトバンドウの金石

テスト初日のトップタイムをマークしたのが、レーシングプロジェクトバンドウのエクシヴに乗る金石勝智。前週、鈴鹿のテストからミシュランタイヤにスイッチ。今回はそのタイヤに合わせたセッティングが功を奏し、またTRDの手による3S-Gエンジンも改良されピークパワーが向上している

という。トヨタ勢ではこの他、ダンディライニングのエクシヴが初テストを行った。このマシンは95年前半ミハエル・クルムが使用したマシン。田中哲也のドライブで、タイヤはダンロップの19インチを使用する。また、今回はタイヤテストに終始してい

たトムスは開幕戦に96年モデルを投入を予定しており、他のトヨタ勢も順次96年モデルに変更する計画になっている。セルモはテスト車を1台しか持ち込まなかったためコマスのテストに集中し、テストに姿を見せた日本人ドライバーはドライバーのチャンスにあまり恵まれなかった。

エクシヴ96スペックは空力面でさらに有利に

トヨタは開幕戦に向けて96年モデルのエクシヴを1-2台投入する予定だ。トムスもしくはトムスとセルモがまず96年モデルを投入し、その後順次他のエクシヴ・ユーザーも96年モデルに切り替える。

その内容についてだが、各部の見直しのみで、ポルポやルノーそしてホンダが採用しているミッションレイアウトの変更によるエンジンのミッドシップ化のような大きな設計変更は行ってないようだ。「現状を見て明らかにその効果があるとは言えない」とトヨタ・モータース

スポーツ部の橋本利幸氏はその理由を説明するが、将来的には投入も検討されているようだ。

また、前後バランスを探っている段階で、まだタイムとしてその成果を得てはいないようだが、既にテストしている96年スペックのフロントスポイラーとリアウィングは高ダウンフォースを狙っている。空力パーツの公認は年間1タイプのみと決められているが、95年に公認を受けた物も引き続き使えるため、合わせて2タイプが選べることになる。そのためトヨタは低ドラッグの95仕様と高ダウンフォースの96仕様のふたつを使い分けることを狙っているのだ。96年にモデルチェンジしたマシンは当然1種類の空力パーツしか使えず、これでさらにエクシヴの空力面での有利が増しそうだ。



開幕にはこのカラーリングで登場する予定



エクシヴにマシンをチェンジ、田中哲也が初テストを行った

19インチタイヤ開発に今後は集中する

95年よりも早く94年が良すぎましたね。ソーバーとBMW、アンソニーとオベルとクルマもドライバーも経験と実績を積んでいたことが良かったんです。実は、94年は僕々が良かったんじやなかったんです。彼らの力を我々の力と悪い勝負にしました。それと、95年になってからはウィングがなかったんですけど、ダウンスポイラーが増えたことに即座に対応できなかった。その対策ができたのがインスターTECの事前テスト。本当はあそこからスタートできなかったといけなかったんですけどね。

今年に向けての課題は、19インチへの対応ですね。ウチはまだまだですけどテストを始めてから数ヶ月しか経っていないのに2年掛けた18インチにも追いついていない。先を考えるとこれからは19インチが主流になるでしょう。今の



モータースポーツ開発部長
飯野 寛

時期は比較で18インチと19インチの両方を試しているけど、ドライバーは19インチに慣れてから18インチに乗ると50タイヤから70に乗り換えなみたいというコメントしてるよ。

各タイヤメーカーのエンジニアに聞く今年の戦略—ヨコハマ

ニッサン勢は先のふたりにニスモがプリメーラ・カミノを影山正彦のドライブで走らせることが発表されており3台。

トヨタ勢は先週のふたりにニスモがプリメーラ・カミノを影山正彦のドライブで走らせることが発表されており3台。

トヨタ勢は先週のふたりにニスモがプリメーラ・カミノを影山正彦のドライブで走らせることが発表されており3台。

こうして数えてみると、予想エントリーは95年から減少し25台前後となる。しかし、この台数の減少でレースが単調になっってしまうというのではなさそうだ。

この他、今回のテストには参加しなかったものの開幕にエントリーが見込まれるのが、粕谷俊二がドライブするシムスレーシングのスパルインプレッサ・スポーツワゴンだ。

測される。クリステンセンは今後、フォードと契約しBTCCに参戦するといううわさもある。

開幕富士には25台前後が参戦

コマスの他、今回のテストでJTCCに参戦する各チームのドライバーラインナップがほぼ明らかになったので、ここで整理しておこう。

トムスは今回、ミハエル・クルムに代わり田中実がテストしていたが、ドライバーラインナップは昨年同様、関谷とミハエル・クルムとなる。トヨタ勢ではこれにセルモ、土屋エンジニアリングとオブジェクトT、ダンディライニングのエクシヴ、FETのカロラが加わる。ドライバーは、土屋エンジニアリングが影山正美、オブジェクトTが原貴彦、ダンディライニングが田中哲也で決定している。セルモはエリック・コマスが決定したが、残るひとは依然未定。日本人若手という「線」は決まっています。昨年のドライバー光貞俊以外に、山本勝巳、羽根幸浩、田嶋栄一、竹内浩典をテスト。佐藤監督の決定待ちといったところだ。FETも未定となっている。

ホンダはアコードが3台、無限が中子修、ムーンクラフトが服部尚貴、中嶋企画が黒澤琢弥で、服部がミシュランタイヤを使用する。

HKSオベルはニュー・ベクトラを長谷見昌弘に託し、ゼッケンは長谷見が昨年まで使っていた「3」をつける。ラルフ・シューマツハーがドライバー候補としてうわさに挙がっていたが、計画があった2台体制は結局見送られそう。

マツダスピードはこの日、鈴鹿1000km、ル・マン24時間で寺田陽次朗と組んだ、フランク・フレオンを起用した。寺田と共にファミリーとランティスをテストしていたが、96年仕様をどちらの車で製作するかは、今後検討するという。ドライバーは、ステラがBMW 318iで中谷明彦、エンドレスがBMW 318iで木下みつひろ、一ツ山レーシングが昨年HKSオベルが使用したオベル・ベクトラでテストを行っていた。

UKのデータを生かし 開発を立ち上げる

昨年は英米の影響で、国内でのレースシタタイヤ開発がすべてストップしてしまいました。これまでUKダンロップには多くの面で助けられ、向こうでは使わないタイヤを日本のためだけに生産してもらったこともありました。

スーパーリーグに同じく、95年はUKダンロップ製の19インチタイヤをJTC C用として供給。今年も立ち上がりはUK製のタイヤを使う予定で、これから国内での開発を立ち上げる計画になっています。物資の面でも体制の面でもできるだけ早く、そのための準備を整えようとしているところ。もちろんUKからの技術協力や、データのやり取りもある。それをベースにというところになります。供給するのは、ダンディライアンとチームピュアーズの2チームです。特にダンディライアン



モータースポーツ部 課長 飯尾信光

は今年、エクシヴを使いドライバーに田中哲也タンを起用するなど体制面で充実している。我々が走るタイヤが高い性能を發揮するように頑張りたいと思っています。

各タイヤメーカーのエンジニアに聞く今年の戦略

NISSAN

サニー+本山がトップタイムをマーク

ニッサンの96年モータースポーツ活動の正式発表のリリースによって初めて知らされ、驚かされた本山哲のニスモとの契約だが、早くも最初のテストからトップタイムをたたき出し今後大いに期待を抱かせた。



ドライバー以外の体制は昨年同様

新車待ちの状態の星野一義は、95仕様のプリメーラでタイヤテストを精力的に行っていた。

ニスモのメンテナンスで新型プリメーラをドライブすることが決まっている影山正彦は、今回のテストには参加しなかったものの、富士に姿を見せテストの様子を見守っていた。

2台のプリメーラのうち影山のマシンが先に完成。2月20~21日、T1サーキット・英田でシェイクダウンテストが行われた。



95年型プリメーラ最後となるだろうテストでトップに肉薄するタイムをマーク



本山は初テストで実力をアピールした

MAZDA

ランティスかファミリアか? 今後選択



初テストしたフランク・フレオン



95年スペックのサスペンションをテストした



車種の選定は今後行われる予定だ

95年はランティスとファミリアを走らせたマツダスピードは、より効率的な開発ができるように体制を一新した。

今回のテストでは96年仕様のサスペンションを両方のクルマで試し、この結果から今年、ファミリアを使うかランティスを使うかを決めるという。

また今回のテストにはインディカードライバーで、95年の鈴鹿1000kmではポールを獲得したフランク・フレオンが参加。おそらく彼が今年マツダのマシンをドライブすることになる。

理想像を追うのが今年 19インチも開発開始

一昨年は問題点を抽出することに終始してしまっていて、昨年も理想像は持っていたんですけど、データ取りに終始してしまいました。今年はそのデータをもとに理想の追求しようと思っっています。今年は自動車メーカーさんのワークス色が強くなるんで、プライベートは苦しくなってしまうんですけど、なんとかしたいです。昨年はピデオを使って先行中のタイヤの変形を記録して映像としてデータを取りました。まだ完全にそのデータを使い切っていないものの、ベンチテストでは見えない限界時の挙動をそれで確認することができました。



タイヤ先技術開発部 設計研究担当 瀬川政弘

体制としては、資金的には絞られている状況ですけど21世紀に向けてモータースポーツでの技術が市販タイヤに生きてくると思っています。また勝つためのだけと言っただけで面白くないです。今年も19インチも同時に開発してゆくことになる。理想像が開通していなければ今年も楽しみます。

各タイヤメーカーのエンジニアに聞く今年の戦略

BMWは どうなる?

既報のとおり、外誌によればBMWのワークス活動は英、独、伊に限定されるとの報道があり、いまだに日本における活動について正式発表はなく、その時期は引き伸ばされている。

仮にワークス活動がJTCCにおいて行われないとして、これまで参加してきた国内のBMWプライベーターをセミワークス待遇にするということも考えられるが、そのような動きも今のところ見られない。

これまでJTCCを盛り上げる中心的存在だったBMWだけに、どのような形にしろ、96年も活躍する姿を見せてほしいところだ。

エクシヴの 有利性は既にある!?

95年はマシンが早く完成したのを武器に、常に開発競争で優位に立っていたエクシヴを使うトヨタは、既に96モデルの準備をしている。しかしコロナからエクシヴへの移行で築いたアドバンテージに比べて、各部の見直し、モディファイによる戦力の上乗せはわずかだと予想され、そう簡単に飛び抜けた速さを發揮するのは難しいはずだ。

コンディションの違いがあるにしてもマシンが95年仕様のままであるにもかかわらず、トムス、R・Pバンドウ、ホシレーシング、ニスモと4チームが既にコースレコードを破っているのを見ても分かるように、各チームの実力は高いレベルでかなり接近してきているからだ。優勝を狙えるドライバーが常に10人を下回ることはないだろう。

2 / 7~8 / JTCC合同タイヤテスト / 富士スピードウェイ

ドライバー	チーム/マシン	車種	タイヤ	7日午前	7日午後	8日午前	8日午後
本山 哲	ザナヴィ・サニー	ニッサン・サニー	MI	1'34"560	1'34"390	1'34"220	1'33"700
星野 一義	ワエックススポーツエクシヴ	トヨタ・コロナ・エクシヴ	MI	1'35"110	1'33"870	1'33"760	1'34"420
影山 正彦	カルソニック・プリメーラ	ニッサン・プリメーラ	BS	1'34"340	1'34"270	1'33"770	1'34"590
谷 正徳	トヨタ・エクシヴ	トヨタ・コロナ・エクシヴ	MI	1'34"720	1'34"140	1'33"960	1'33"870
E. コマス	トヨタ・エクシヴ	トヨタ・コロナ・エクシヴ	BS	1'35"180	1'34"910	1'34"110	1'34"680
田中 真	トヨタ・エクシヴ	トヨタ・コロナ・エクシヴ	MI	1'35"980	1'34"870	1'34"340	1'34"260
影山 正彦	STP ADVANエクシヴ	トヨタ・コロナ・エクシヴ	YH	1'34"520	1'34"920	1'34"590	---
中子 修	Castrol無限Accord	ホンダ・アコード	BS	1'37"050	1'36"120	1'35"040	1'34"970
田中 哲也	NTT DoCoMoエクシヴ	トヨタ・コロナ・エクシヴ	DL	1'36"380	1'35"410	1'35"040	1'35"040
松田 秀士	BPTランビオ・エクシヴ	トヨタ・コロナ・エクシヴ	TY	1'36"380	1'35"910	1'36"060	1'35"290
長坂 尚樹	FETカローラ	トヨタ・カローラ	MI	1'37"430	1'36"570	1'37"590	1'35"700
寺田隆次朗	カストロール・ランティス	マツダ・ランティス	MI	1'37"260	1'37"960	1'36"680	1'36"130
木下みつひろ	エンドレス・アドバン・BMW	BMW318i	YH	1'36"810	---	1'36"180	1'36"910
F. フレオン	マツダ・ファミリア	マツダ・ファミリア	MI	1'41"400	1'38"610	1'38"510	1'38"090
長谷見昌弘	HKSオベルベクトラ	オベル・ベクトラ	MI	---	1'38"410	---	---
一ツ山 康	オベルベクトラ	オベル・ベクトラ	YH	1'39"160	---	---	---

ただし、開幕戦に話を限定すればテスト結果から確実に開幕戦の優勝争いに加わりそうチームを挙げると、ニスモのサニーを除けば、トムス、セルモ、R・Pバンドウといったエクシヴ勢ばかり。

ホンダ、ニッサンのプリメーラ、オベルは96年に、フルモデルチェンジ。を行ったので、即戦力としては熟成され尽くしたエクシヴが有利なのは否めない。ホンダ、ニッサン、オベルがトヨタ勢に割って入り優勝争いに加わるためにはこれから開幕までにどれだけ開発を進めることができるかが、大きなポイントとなるわけだ。各チームとももちろん、そんなことは百も承知で、開幕までに残すところわずか1回の合同タイヤテスト以外に、T1、鈴鹿などでテストを予定しているというから、その成果に期待したい。

激しいバトルが売り物のスーパーツーリングだけに、各メーカー入り乱れての接戦を今年こそ実現してほしいものだ。

データ提供:プリチストン



「あのさあヘイさんさあ、今年のF1チャンピオン誰になるかヒラメいたよ。アレジなんだ。平凡？でもさ、面白いのはアレジの奴、16戦14入賞なんかしちゃってるのに、優勝が1回もないの。ヒヒヒヒ……。でも、トータルポイントでチャンピオンなわけ。どう、これ？面白いでしょう？」

面白い……かなあ。

「あ、ウケない？じゃあ、こういうのはどうかな。アーバインがね……」

林さん、ともさかりえチャンって知ってる？

「私、ハッキリ言ってるよ」

「そこでなんで正座なんかしちゃうわけ？」

「とっても好きだっていう態度なの。りえチャン見てくれるかなあ」

「おいおい、森高が好きだったんじゃないの？」

「ああアイツとは別れた」

「うそをつけ！いやね、こないだ「メニコン・サード・チーム、ル・マン24時間挑戦発表会」って

いうのがあってヒマなもんだからノコノコ出かけて行ったら、ともさかさんという人が来てたんですよ。なんでもメニコンのTVCMに出てるんだってね。

「うん、ボカア心よく許可したよ」

「誰が？」でさあ、いつもいつもエフワンの話だけじゃなくてたまにはル・マン24時間レースの話なんかしたいわけよ、今日あたりは。

「いいねえ。ル・マンで勝って、デイトナで勝って、セブリングで勝った英国人ドライバーがいるんだけど誰だか知ってる？」

「うーん……ヒントは？」

「ねずみ男、と言えはわかるっしょ」

「アンデイ・ウォレス！ マカオでも勝ったのをオレ生で観たよ。」

「いないよね、ああいうドライバーは、若いのに。

でも、誰も尊敬してくれないの」

「ル・マンでいちばん偉大なドライバー」というと

立春やエディーともさかマラネッロ

西山平夫
by Hirao Nishiyama

やっぱりジャッキー・イクスかなあ。

「でしようね。そのあとがアレック・ベル。じゃあそのあとは？」

「アンリ・ベスカロロとか？」

「違う！ 脂槽よ」

「と、申しますと？」

「ヤニック・ダルマス。過去4年間で優勝+2位+優勝+優勝というすごいヤツなの」

「はあ。いや、意外にエフワン落ちこぼれ組がル・マンで良かったりね。」

「たとえば？」

「エリック・コマスなんか将来性あるんじゃないかな。」

「いいかもよ。コマスも眼鏡使用じゃなくて、いつもコンタクトにすればメニコン・サード・チームに入れるかもね」

「いや、ホント。だって今年もサードに乗るマウロ・マルティーニはコンタクトレンズで走ってるんだってね。」

「僕もコンタクト派よ」

「あなたは運転免許すら持っていないじゃないか！

「内緒にしていね」

——しとくけども、だったら1955年を除いてだね。ル・マン最高の名勝負ってどの年か答えなさい。

「あ、それは1994年のル・マンです。ね、りえチャン」

「オレはりえチャンじゃないよ。で、1994年というそのココロは？」

「TVは観なかったの？ サード・トヨタが、さあ残り2時間というあたりまでトップに立ってて、あとトヨタが優勝しちゃう！」と思っただもんね」

「勝っちゃイケナイの？」

「ダメ。そうこうしてるうちにピットの出口を過ぎたあたりで急にストップ！ ドライバーのクロスノフが必死の応急修理でなんとかノロノロと動き出してピットまで戻るんだけど、その間にダウアー・ポ

ルシエの2台に抜かれちゃってさ。ところがそれからがすごい。サード・トヨタはダウアーを追って追

つてさすがにトップには届かなかったけど、24時間レースの最終ラップの最終コーナーで2位のダウアーを強引にインから抜いてしまったんだ！ 2位と3位の差はたったの3秒よ！」

「すげえなあ。ドラマだなあ。泣けるね。」

「でしよう、でしよう。でね、その時3位に落ちたダウアーの乗り役がブーツエンで、インを果敢に突

いたサード・トヨタに乗ってたのがエディー・アーバインだったんだ」

「——いいッ！ アーバインはイカスなあ。」

「だよー。あのころエディーは国内のCカー・レースでジャック・ビルヌーブと組んでさ」

「エディーにもジャックにも頑張っただよいな、フエラーリとウイリアムズで。」

「ウン……で、あのさあ、今日はエフワンの話しないんじやなかったっけ？ でもまてよ。そうかあ。フ

エラーリがエディーを獲ったのは、実は将来ル・マンで勝つつもりだったんだよ！」

「——なんか今回のオチも無理っばいなあ……」

西山平夫の「ちんぼん」から

モータースポーツ

MOTOR SPORT ESSAY

ハセミスポーツ・エアロイクイップメントを装着して さりげない性能アップを図ってみよう

ハセミスポーツ・エアロイクイップメントシリーズから、R33スカイラインGT-R用のフロントアンダーリップ、リヤウイング用カーボンウィッカー、フードトップモール(価格は1万3000~4万8000円)、R33スカイラインGTSエアロフォルムバンパ

ー車用のフロントハーフスポイラー、フロントグリル、フードトップモール(価格は1万2000~3万6000円)が発売された。これらを装着することにより、高速安定性などがアップする。●ハセミ・モータースポーツ ☎0462(86)3801



サンクスキャンペーン このチャンスを逃すな!

3月1日~5月31日までにM'sハイパワークリーナー、K&Nエアフィルターを買い、ハガキにパッケージのJANコードを添付してアンケートに答えると、抽選で4830名にブルゾンかTシャツが当たるぞ。

●株オートロック ☎048(649)2011



BRAND NEW

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

あのBBSと人気のSTERNの華麗なる融合 待望の「BBS STERN」が新登場

ホイールトップブランドのBBSと、STERN(シュルテン)のジョイントで「STERN BBS」が発売された。鍛造シームレスリムと鍛造ディスクによる2ピース構造で、エア漏れの皆無、バランス精度の大幅向上、軽量化などを達成。また、オー

バーヘッドディスクの採用でノーマルリムに比べ、約1インチ大きなデザインとなる。さらに、ホイールキャップを2種類用意したことにより車種の選択をワイド化。サイズは17インチ用で、価格は8万3000~9万3500円。●株ヒノデ ☎03(3824)2022

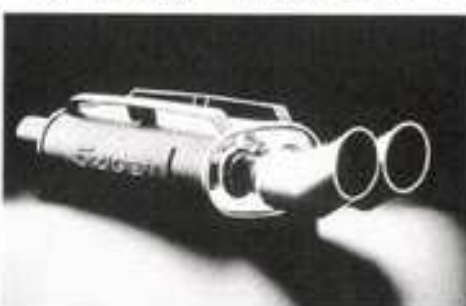


アメリカで大好評の「TYPE DTM」が国内販売 さらに進化した「BORDER II」も発売

全米に輸出販売して大好評を得た「5 ZIGEN TYPE DTM」が、国内販売を開始。競技用にユニバーサル80mmシングルテール(3万2000円)、ツインテール(3万6000円)の2タイプ、車検対応のツインテールタイプにEXIV(ST203)、プリメーラ

(HP10)、シビックフェリオ(EG8)などが用意されており、価格は各5万3000円。さらに、好評のBORDERが進化した「BORDER II」が発売された。価格は4万5000円からとなる。

●株ディジョンカーズ ☎06(747)4155



TRDウインター キャンペーン実施中

トヨタテクノクラフト(TRD)では、3月25日まで「TRD96ウインターキャンペーン」を実施中だ。この期間中に対象商品を購入すると、もれなく特製Tシャツなどがプレゼントされる。●トヨタテクノクラフト株 ☎045(543)4633



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

迫力ボディのスーパーが ラジコンになって登場

激戦のJGTCで優勝を飾るなど、速さを見せたカストロール・トヨタ・トムススーパーGTがRCカーになって登場。迫力あるボディはそのままに、高速安定性に優れた4駆シャシーが採用されている。価格は1万6800円。●田宮模型 ☎045(286)5105



相反する条件を克服した トリプルレッドタイヤ

住友ゴム工業では、パターンノイズと対ハイドロブレーキング双方で、基本的に不利な条件にある偏平・ワイドトレッドタイヤを、新開発の「トリプルレッドタイヤ」という技術で両立させることに成功。特徴的な、トレッド断面が3分割されるような形状を持っている。●住友ゴム工業株 ☎078(265)3004



エッソレーシングドライバー 伊藤健二選手が決定

フォーミュラトヨタ・エッソチャレンジ(FTEC)に自ら参戦しているエッソレーシングは、昨年12月に行われたオーディションで伊藤健二選手を選考。今年、新監督を迎えて一新した同チームは、可能性を秘めたドライバー伊藤健二選手とともにFTECに参戦する。●エッソレーシング ☎03(5570)7050



本格レースを始めたいなら 筑波スクールを受講しよう

ジャパン・レーシング・アカデミーでは、今年も1泊2日の予定で筑波サーキットを使用してレーシングスクールを開催する。このスクールは本格的レースを始めたい人のためなので、走行時間が多く、ドライビングテクニックに合わせたいい指導でステップアップが可能。国内A・B級ライセンス&サーキットライセンスが同時に取得できることなどが特徴だ。開催日程は4月15~16日、6月24~25日、8月26~27日、10月7~8日、12月2~3日。使用車種はFJ1600で、参加資格は普通免許所持者(20歳未満は親権者の同意が必要)。参加費用は23万8000円。●ジャパン・レーシング・アカデミー ☎043(266)3703

3月12~30日まで、ケイワールドの第9回企画展 写真展「ラリーの狩人/飯島俊行」開催

ケイワールドでは、第9回企画展として写真展「ラリーの狩人/飯島俊行」を、3月12~30日まで開催する。場所は、ケイワールド・ギャラリー(東京都中央区入船

2-3-8 大日本ビーアールビル2F)。開場時間は12:00~18:00、休館日は月曜日と祝祭日。写真家の飯島俊行氏は、大学時代からモータースポーツに参加し、在学中にモータースポーツ専門誌の編集部に入る。レースとラリー、特にメカニズムに詳しいライターとなり、70年代からWRCとF1の取材を始める。85年からはWRCをライフワークとし、88年にフリーとして独立。WRC全戦取材するようになった。●ケイワールド ☎03(3206)7631



編集部のおすすめ

MAIL ORDER CATALOGUE

レーシングパーツ、ウェアの宝庫
モチロン値段も安い!



demontweeks

デモンツイークス・メールオーダーカタログ

「デモンツイークス」の96年日本語版メールオーダーカタログが完成した。このデモンツイークスってのを説明しておく、イギリスのカーアクセサリ、パーツを扱う会社でカタログ販売が中心。創業が71年というから、今年で25周年という歴史を誇っています。今はやりのメールオーダーカタログのレーシングバージョンがこれってわけです。

内容としては、レーシングスーツ、シューズ、グローブなどのウェア類にはじまって、ヘルメットやカート用パーツ、バケットシートなどなど。すごいのはコーナーウエイトゲージとか、6ボッドの

ブレーキキャリパーとか、その道のプロしか買わんだろうという物まで盛りだくさんに載っていること。メカ好きなら実際に買うことがなくても、見るだけで楽しめてしまう内容です。商品説明は英語だけど、オーダー方法は日本語で書いてあるので誰でも簡単に申し込める。さらにカタログの申し込みはナント無料! 下記まで官製ハガキに住所、氏名、電話番号を書き、さらに「レーシングオンで見た」と書いて送ってください(住所、氏名には必ずフリガナを)。●デモンツイークス日本事務所 〒248 神奈川県鎌倉市扇が谷1-8-1 山口ビル3F

アライヘルメットから 特別サイズのメットが発売

アライヘルメットでは、61-62cm以上のサイズの人に向け、フルフェイスタイプではラバイドμXXL、オープンフェイスタイプではS-80XXLの2種類の特別サイズヘルメットを発売する。その他、シールド付きオープンフェイスのSZ-αIIにも、XXLサイズである63-64cmと65cmの2種類を発売する。カラーは白および黒。スーパーアドシズタイプシールド、イヤークップなど、基本的な仕様はすべてSZ-αIIと同一になり、規格に関しても改正されたスネル95をクリアする安心設計がなされている。価格は2万8000円で、発売開始は2月下旬からの予定だ。

●株アライヘルメット ☎048(641)3825

オペルブラッツ福岡(仮称) 96年4月にオープン

オペルジャパンでは、96年4月に竣工する都市型複合施設、キャナルシティ博多のショールーム棟1階に、国内2番目となるコーポレートショールーム「オペルブラッツ福岡(仮称)」をオープンさせる。

●オペルジャパン ☎03(5424)2626



WANTED!

チーム・ルマンが スタッフ募集

チーム・ルマンでは、営業スタッフ、メカニック、コンピュータエンジニア(ソフトとハード)を若干名募集している。応募者は、写真貼付の履歴書を送付のこと。

株ルマン
〒412 静岡県御殿場市深沢1279
☎0550(84)0100 担当/井川

ディジョンカーズは 君を待っている!

ディジョンカーズでは京都工場を設立する。この京都工場の主な業務は、サーキットで活躍中のTEAM 5 ZIGEN F3000マシン等のメンテナンスが中心となる予定だ。そこで、ディジョンカーズではこの京都工場設立に伴い、やる気のある元気な若手メカニックを急募している。勤務地は京都府八幡市。応募資格は、30歳くらいまでの男性経験者。応募者は下記まで問い合わせのこと。

株ディジョンカーズ
〒578 大阪府東大阪市新庄東52
☎06(747)4155
担当/梅沢、木下

タクレーシング メカニック募集

赤池卓氏率いるタクレーシングでは、レーシングメカニックを募集している。経験者歓迎はもちろんのこと、新人メカニックの応募も歓迎している。待遇は委細面談のうえ決定。募集人員は数名。応募者は、写真貼付の履歴書を下記まで郵送のこと。

タクレーシング
〒400-15 山梨県東八代郡中道町白井673
☎0552(66)261140
担当/飯田

東名パワードが 業務拡大に伴い正社員募集

東名パワードでは業務拡大に伴い、正社員を募集している。職種は、①営業幹部(営業企画、商品企画、ルート営業)、②営業アシスタント(営業企画、顧客管理、商品管理、電話対応)の2種。資格は、①は高校卒業、25歳以上の男性で、3年以上の営業経験者。②は男女不問で、高校卒業、18歳

以上。②は内勤。①②ともワープロ、パソコン修得者。クルマ、レース好きな人歓迎。勤務地は東京都町田市。応募方法は電話連絡のうえ、写真貼付の履歴書を下記まで送付のこと。

株東名パワード
〒194 東京都町田市鶴間1737-3 正社員募集係あて
☎0427(95)8411
担当/蒲野(かまの)

レーサーを目指す 若者、大募集!

日産レーシングスクールの主任講師を務める和田孝夫選手が、レーサーを目指す若者を募集している。過去に行われたオーディションの優秀生は、和田選手の指導により早くもザウルスでレースデビューを果たしている。今回もザウルス・ザウルスJrを使用し、3月22日に富士スピードウェイでオーディションが行われる。詳しくは電話にて問い合わせのこと。

WADA RACING SPORTS
〒243 神奈川県厚木市山際518-1
☎0462(46)5829
担当/青山

まじめにレースに 取り組める人募集

FJ、F3で活動中のフォークレーシングでは、まじめにレースに取り組める人を募集している。少人数で徹底的なマンツーマンシステムを採用しているため、初心者、レース未経験者でもOK。また、1日フォーミュラ体験スクールも実施中だ。その他、レースのこと、ステップアップやスポンサーの取り方などもアドバイスしてくれるので、気軽に電話で聞いてみよう。

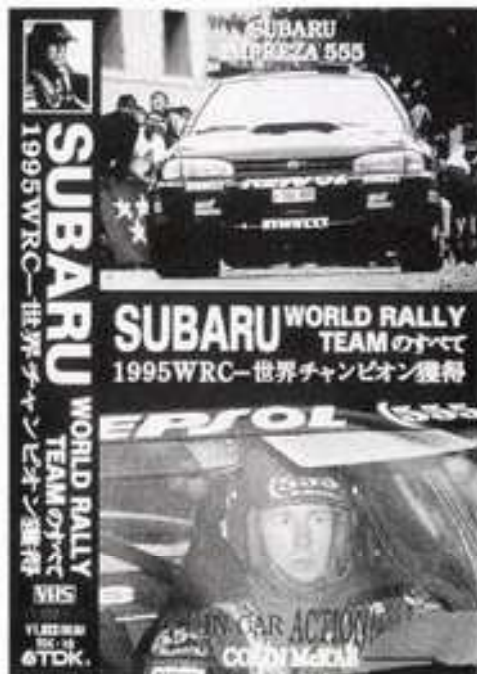
フォークレーシング
〒228 神奈川県相模原市上鶴間1-8-36
☎0427(65)5801

ガソリンスタンドの 従業員募集

赤池商店では、ガソリンスタンドのスタッフを募集している。モータースポーツ好きで元気いっぱいの若者を大歓迎だ。業務内容は、ガソリンスタンド、自動車整備等。待遇その他は委細面談のうえ決定。応募者は、履歴書を下記まで送付のこと。

株赤池商店
〒400-15 山梨県東八代郡中道町白井673
☎0552(66)261140
担当/坂口

スバル・ワールド・ラリー チームのすべて



いまや破竹の勢いでWRCのトップチームに躍り出たスバル・ワールド・ラリー・チーム。その人気はトヨタ、ミツビシが東になってもかなわないくらいのごさだ。そのチームのすべてをファン待望の「IN CAR ACTION」の第2弾(第1弾はセリカ)として「SUBARU WORLD RALLY TEAMのすべて〜1995WRC—世界チ

BOOK & VIDEO

詳しく、楽しく
よりすぐりの本やビデオを
紹介するコーナー
ブック&ビデオ

ャンピオン獲得〜」を発売する。内容は、WRCトップチーム/インプレッサ&マクレレーで世界を制したプロドライブの取材や、最強のスーパーハンドリングマシン/スバル・インプレッサ555徹底分析、チャンピオン・マクレレー他主要メンバーの直撃インタビュー、コリン・マクレレー/チャンピオンドライブなど盛りだくさん。取り扱いはローソン、セーブオン、有名書店およびレコード店で、2月25日に発売開始される。45分、1980円。

●TDKコア株 ☎03(3555)1133

スポーティーさを強調したエクステリアで、精かんと存在感を高めたスカイライン

日産自動車では、スカイラインにエクステリアの変更、デュエルエアバッグ（運転席・助手席SRSエアバッグシステム）の全車標準装備などを内容とするマイナーチェンジを行い、全国一斉に発売した。現行型スカイラインは、「卓越した走りの本流グラウンドツーリングカー」をコンセプトとして開発されたが、今回のマイナーチェンジでは、エクステリアをより精かんなデザインに変更した。また、デュエルエアバッグの全車標準装備、ブレーキの仕様向上など商品の向上を図りながら、主力商品についてはセダンの価格を引き下げ、クーペの価格は据え置きなどの設定をしている。その肝心の価格は194万8000～599万円。

●日産自動車株 ☎0120(315)232



STREET TOPICS

話題のニューカーを
厳選して紹介する
新車情報コーナー
ストリートトピックス



トヨタテクノクラフトがMR SPIDERを開発

トヨタテクノクラフトは、トヨタMR2をベースとしたオープンカー「MR SPIDER（MRスパイダー）」を開発し、全国のトヨタオート店およびトヨタビスタ店を通じて一斉に発売した。この「MRスパイダー」は、トヨタMR2のGグレードをベースに「オープンを楽しむ」を基本コンセプトとし、オープンエアモータリングの魅力を付加した車両。フルオープン時のスタイリングを重視した専用のエンジンフード、着脱式簡易幌等の架装を施すとともに安全装備であるABS、運転席SRSエアバッグなどを装備している。価格は5速マニュアル307万円、4速AT316万3000円。●トヨタテクノクラフト株 ☎045(543)5635

96グラナダ～ダカール・ラリー出場記念車 バジエロ「フィールドマスター」発売

三菱自動車工業は、今年から展開している「三菱スターカーズ」キャンペーンの第2弾として、昨年12月30日から1月14日まで開催された「96グラナダ～ダカール・ラリー」において総合3位入賞、基本性能の高さが求められるT1（市販車無改造）部門優勝の「バジエロ」と、初参戦ながら総合6位を獲得した「RVR」の同ラリー出場記念車（バジエロ「フィールドマスター」、RVR「X3 Special」）を発売した。バジエロ「フィールドマスター」は、スタイリッシュで空力特製に優れたルーフスポイラーを装着し、優れた乗降性を実現するサイドステップも装着した。外装色は、メタルトップワイドの方は専用のロイヤルブルー/ハ

ミルトンシルバー（2トーン）、およびハミルトンシルバー（モノトーン）を採用している。ミッドルーフワイドは、エクシード以外では初めて3ウェイ2トーン塗装（ハミルトンシルバー/ムーンライドブルー/ハミルトンシルバー、フレーザーベージュ/ゴールドリーフオリーブ/フレーザーベージュ）を採用した。RVR「X3 Special」は、X3（2&DOHCインタークーラーターボエンジン搭載車）をベースにいろいろな装備を追加した。価格は、バジエロ「フィールドマスター」263万9000～306万8000円、RVR「X3 Special」242万8000～257万8000円。

●三菱自動車工業株 ☎03(5232)7164



「96グラナダ～ダカール・ラリー」新型テラノ参戦記念。テラノ特別仕様車「デザートランナー」発売



日産自動車の関連会社であるオーテックジャパンでは、こちらも昨年12月30日から1月14日にわたって開催された「96グラナダ～ダカール・ラリー」への新型テラノ参戦を記念した特別仕様車「デザートランナー」を、全国一斉に発売した。このグラナダ～ダカール・ラリーに参戦した「チームニッサンプライベートジャパン」の2台はともに無事完走を果たした。今回発売された「デザートランナー」は、テラノ2700インタークーラーターボディーゼルのワイドR3m-Rをベースとし、フロントグリルガード、背面スペアタイヤキャリア、大型フォグランプ、専用ボディサイドストライプ、専用「ブラッドレー」アルミホイール、助手席SRSエアバッグシステム等を装備し

ている。その他、UVカット断熱グリーンガラス（フロントドア）+熱反射ハーフミラーガラス（リヤドア、リヤサイド、リヤ）、本革巻4本スポークステアリング、本革巻シフトノブ&トランスファーノブなども装備するという豪華な特別仕様車となっている。駆動は、電子制御トルクスプリット4WD「オールモード4×4」、エンジンはTD27ETiインタークーラーターボディーゼ直列4気筒OHV2663ccだ。ミッションはフルレンジ電子制御4速オートマチック（E-AT）となっている。また、特別専用色のホワイトと、パーブッシュブルーパールメタリックを設定している。価格は323万円となっている。●株オーテックジャパン ☎0467(87)8001

スポーツ性と 快適性が高バランス

ファルケンのニュータイヤ ZIEX ZE-502

今回登場したZIEX ZE502は、従来からあるZIEXよりスポーティー性能を高めた味付けになっている。ブリヂストンのGグリッドや、ヨコハマのグランプリM7、ダンロップのW-1といった位置付けにあるタイヤだ。

このタイヤの特徴は、オーツタイヤのタイヤ設計理論である「アップル理論」を採用して開発され、独特の乗り味を持っているところ。簡単にアップル理論というのを説明しておく、タイヤにかかる力を分散して受け止める、応力制御理論、あらゆる場面でタイヤを路面に最適に接地させるための接地形状最適化理論、コンパウンドの分子配列を整えウエット

性能と耐摩耗性を高めるためのウエット&ウエア理論、さらに新ビード設計理論とか新ピッチ配列理論（トレッドのブロックの並べ方）といったものが盛り込まれている。

実際に試乗してみると、タイヤがベタンと路面に接地している印象で、その接地面積でグリップ性能が発揮されているように感じる。ついでに言うと、直進性もよく、しっかりとした安定感がある。コンパウンドが粘着して路面にグリップする感触の、ファルケンGR-β系のスポーツタイヤとはちょっと性格が異なっている。面白いのはコーナーを攻め込んでいった時で、一般的なタイヤだと横Gが増えるにしたがってタイヤがゆがみ、それに伴ってグリップ性能が少なくなっていくように感じるのだが、ZIEXの場合、タイヤがゆがんでも接地面積の変化が少なく、いつまでも同じようなグリップ感が持続する。

ファルケンGR-β系のハイグリップタイヤと比べると、グリップ性能自体がそれほど高くないから、2.2オーバーのターボ付きハイパワー車だと、比較的簡単にホイールスピンが起きてパワーをためあましてしまうが、それ以下の、例えばシルビアターボとか、スーブラのNAくらいだと十分に走りを楽しめる。滑り出し



「アップル理論」を導入。トレッドデザインは幅広い車種に似合いそうだ

も穏やかで、コントロール性にも優れているのもこのタイヤのいいところ。ただFR車の場合は、トルセンLSDやクラッチ式のLSDなど、効きのいいLSDがついたクルマのほうがより相性がいい。これはインリフトしてトラクションが逃げてしまうことがないからだ。

FF車との相性は文句なしにいい、これは最近のFF車のフロントのトラクション性能が高くなっているからだろう。それがタイヤの性能とよく合っているのだ。よほどこじったステアリング操作をしない限りはタイヤの変形も最小限。サーキットを攻め込んでも、タイヤの接地面はトレッドのみで、ショルダーまで削れている箇所は見当たらなかった。サーキットでも十分なパフォ

ーマンスを見せてくれたが、もっともこのタイヤが得意とするのは、高速やワインディングを含む一般道。走りを期待してハイグリップタイヤから履き替えるというよりは、ノーマルタイヤが物足りなくたってプラスαのスポーツ性を求める人にピッタリくると思う。

(斎藤 聡)



軽量FRの走りを楽しむのに最適



FF車との相性は文句なし。タイヤの変形も最小限だ

SUZUKA CIRCUIT NEWS

鈴鹿サーキットから世界をめざせ!
鈴鹿サーキット・レーシングスクール受講生募集中!

世界への道は鈴鹿からはじまる。

鈴鹿サーキットでは、世界に通用する日本人ドライバーの育成を目的とし、「世界の頂点にチャレンジするには年少時からの教育が不可欠である」ことを理念に各種レーシングスクールを開校しています。

鈴鹿フォーミュラレーシングスクール SRS-F

今年で開校2年目を迎え、ますます内容の充実した「SRS-F」では、現在受講生を募集しています。スクールではフォーミュラレースに関する様々な知識やノウハウを校長の中嶋悟氏や講師の服部尚貴選手、高木虎之介選手などから直接講義が受けられます。専用設計のフォーミュラカーでの走行に際しては自動計測装置でのタイム計測はもちろん、走行記録をコンピュータによる最新のデータ解析システムで管理し、科学的・論理的な指導が受けられます。

鈴鹿サーキットカートレーシングスクール SRS-K

「SRS-F」と同じく、中嶋悟氏が校長を務め、一流の講師陣が1年間にわたり、初心者向けの50ccカートと無制限リードバルブエンジン搭載のレーシングカートを用いて、安全に、しかも速く走るための理論とテクニックを教えてください。2年目以降のカリキュラムとして実戦参加型の上級コースも用意されています。

SRS-F 鈴鹿フォーミュラレーシングスクール



対象	16才〜22才(身長160cm以上)
開校期間	'96年4月〜'96年12月
開講日数	26日間(平日) 走行練習時間/計100時間以上 ※上記の走行時間には基礎練習を含みます。また、国際レーシングコースのフルコース、ショートコース、南コース、交通教育センターでの走行を含みます。
定員	10名
受講料	年間700万円(消費税別途) [車両貸与・メンテナンス・宿泊・食事 SMSC入会金・年会費・共済会費を含みます]

SRS-K 鈴鹿サーキットカートレーシングスクール



対象/定員	小学校3年生(9才)〜中学校3年生(15才) (身長140cm以上)/30名
開校期間	'96年4月〜'96年12月
開講日数	30日
受講料	100万円(消費税別途) [車両貸与・メンテナンス・宿泊・食事 SMSC入会金・年会費・共済会費を含みます]

お問い合わせ

■鈴鹿サーキットSMSC事務局…… ☎(0593) 78-3405

インディカー・ワールド・シリーズ(全18戦)

①3/3	ホームステッド	フロリダ州
②3/17	リオ・デ・ジャネイロ	ブラジル
③3/31	セーフティ・パラダイス	オーストラリア
④4/14	ロングビーチ	カリフォルニア州
⑤4/28	ナザレス	ペンシルバニア州
⑥5/26	ブルックリン	ミシガン州
⑦6/2	ミルウォーキー	ウィスコンシン州
⑧6/9	デトロイト	ミシガン州
⑨6/23	ボヘミアン	オレゴン州
⑩6/30	クリーブランド	オハイオ州
⑪7/14	トロント	カナダ
⑫7/28	ブルックリン	ミシガン州
⑬8/11	レキシントン	オハイオ州
⑭8/18	エルクハート・レイク	ウィスコンシン州
⑮9/1	バンクーバー	カナダ
⑯9/8	ラグナ・セカ	カリフォルニア州

インディ・レーシング・リーグ(全5戦)

①1/27	オーランド	フロリダ州
②3/24	フェニックス	アリゾナ州
③5/20	インディアナポリス	インディアナ州
④8/18	ロードン	ニューハンプシャー州
⑤9/15	ラス・ベガス	ネバダ州

IMSAエクソ・ワールドスポーツカー選手権(全10戦)

●2/1~4	デイトナ 5.5シャープ/W.タイラー/J.ベイス	R&S/M&C・オールズモビル
②3/16	セプリング12時間	フロリダ州
③4/21	ロードアトランタ	ジョージア州
④5/5	カレッジステーション	テキサス州
⑤5/27	タイムロップ	コロンビア州
⑥6/9	ワトキンス・グレン	ニューヨーク州
⑦7/14	シアーズポイント	カリフォルニア州
⑧8/20	モスポートパーク	カナダ
⑨9/15	未定	未定
⑩10/6	ニューオリンズ	ルイジアナ州

NASCARウインストンカップシリーズ(全31戦)

①2/18	デイトナ	フロリダ州
②2/25	ロッキンガム	ノースカロライナ州
③3/3	リッチモンド	バージニア州
④3/10	ハンプトン	ジョージア州
⑤3/24	ダーリントン	サウスカロライナ州
⑥3/31	プリストル	テキサス州
⑦4/14	ノースウィルカスボロ	ノースカロライナ州
⑧4/21	マーチンズビル	バージニア州
⑨4/28	アラバマ	アラバマ州
⑩5/5	ソノマ	カリフォルニア州
⑪5/26	コンコルド	ノースカロライナ州
⑫6/2	デーバー	テラウェア州
⑬6/16	ロングポイント	ペンシルバニア州
⑭6/23	ブルックリン	ミシガン州
⑮7/6	デイトナ	フロリダ州
⑯7/14	ロードン	ニューハンプシャー州
⑰7/21	ロングポイント	ペンシルバニア州
⑱7/28	アラバマ	アラバマ州
⑲8/3	インディアナポリス	インディアナ州
⑳8/11	ワトキンス・グレン	ニューヨーク州
㉑8/18	ブルックリン	ミシガン州
㉒8/24	プリストル	テキサス州
㉓9/1	ダーリントン	サウスカロライナ州
㉔9/8	リッチモンド	バージニア州
㉕9/15	デーバー	テラウェア州
㉖9/22	マーチンズビル	バージニア州
㉗9/29	ノースウィルカスボロ	ノースカロライナ州
㉘10/13	コンコルド	ノースカロライナ州
㉙10/20	ロッキンガム	ノースカロライナ州
㉚10/27	フェニックス	アリゾナ州
㉛11/10	ハンプトン	ジョージア州

DOMESTIC RACE●国内レース

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン(全10戦)

①4/28	鈴鹿	鈴鹿
②5/12	INTER FORMULA IN MINE	美祇
③5/26	インターナショナルフォーミュラカップレース大会	富士
④6/23	十勝インターナショナルフォーミュラ選手権レース大会	十勝
⑤7/7	鈴鹿	鈴鹿
⑥8/4	SUGO INTER FORMULA	菅生
⑦9/1	FUJI INTER	富士
⑧9/15	INTER FORMULA IN MINE	美祇
⑨9/29	鈴鹿	鈴鹿
⑩10/20	INTERNATIONAL FUJI FINAL	富士

全日本F3選手権(全8戦)

①3/31	SUZUKA GT 300km	鈴鹿
②4/21	筑波チャレンジカップレース	筑波
③5/12	INTER FORMULA IN MINE	美祇
④5/26	インターナショナルフォーミュラカップレース大会	富士
⑤7/7	鈴鹿	鈴鹿
⑥8/4	SUGO INTER FORMULA	菅生
⑦9/8	ハイランドスーパーフォーリング&F3選手権レース大会	仙台
⑧9/29	鈴鹿	鈴鹿
⑨10/20	INTERNATIONAL FUJI FINAL	富士

全日本ツーリングカー選手権(全14戦)

①4/7	富士スーパーツーリングカーレース大会	富士
②5/19	SUGOスーパーツーリングカー選手権	菅生
③6/2	JTCC-SUZUKA SUPER TOURING	鈴鹿
④7/14	美祇スーパーツーリングカーレース	美祇
⑤9/8	ハイランドスーパーフォーリング&F3選手権レース大会	仙台
⑥9/27	十勝スーパーツーリングカー選手権レース大会	十勝
⑦11/3	INTER TEC	富士

全日本GT選手権(全7戦)

①3/31	SUZUKA GT 300km	鈴鹿
②5/4	全日本富士GTレース大会(300km)	富士
③6/30	ハイランドGT選手権レース大会(280km)	仙台
④8/11	JAPAN SPECIAL GT-CUP(250km)	富士
⑤10/6	SUGO GT選手権レース(300km)	菅生
⑥10/27	グランドツーリングカー耐久レース(250km)	美祇
⑦11/17	セントラル・オールスター	セントラル

NI耐久ラウンドシリーズ96(全7戦)

①3/24	SUPER-NI 500km RACE	美祇
②4/14	ハイランドスーパー-NI耐久レース	仙台
③5/6	T&E耐久400km・スーパー-NIレース	T
④6/5	富士6時間・スーパー耐久レース	富士
⑤7/27~28	第3回 十勝24時間レース	十勝
⑥9/15	SUZUKA SUPER NI-500	鈴鹿
⑦11/10	SUGOスーパー500km耐久レース	菅生

その他の耐久レース

7/27~28	十勝24時間	十勝
8/11	筑波3時間	筑波
8/25	鈴鹿1000km	鈴鹿

全日本ラリー選手権 第1部門(全8戦)

●Cクラス		
①2/4	DCCSクイーターリー 桜井幸彦/大瀧敏夫	スバル・インプレッサ
②2/25	冬のくりきり96	北海道
③4/14	96 ACK SPRING RALLY	大分
④5/26	モンレー96	群馬・長野
⑤7/7	96ノースアタックラリー	北海道
⑥7/21	ひぐつぎ96・夏	宮崎
⑦9/8	96 HELDM RALLY MEETING	福井
⑧10/13	第24回M.C.S.C.ハイランドラリー II 96	長野・岐阜
●Bクラス		
①2/4	DCCSクイーターリー 小林康弘/竹本昌史	ミツビシ・ミラージュ
②2/25	冬のくりきり96	北海道
③4/14	96 ACK SPRING RALLY	大分
④5/26	モンレー96	群馬・長野
⑤7/7	96ノースアタックラリー	北海道
⑥7/21	ひぐつぎ96・夏	宮崎
⑦9/8	96 HELDM RALLY MEETING	福井
⑧10/13	第24回M.C.S.C.ハイランドラリー II 96	長野・岐阜
●Aクラス		
①2/4	DCCSクイーターリー 平塚忠博/秋田豊彦	ダイハツ・ミラ
②2/25	冬のくりきり96	北海道
③4/14	96 ACK SPRING RALLY	大分
④5/26	モンレー96	群馬・長野
⑤7/7	96ノースアタックラリー	北海道
⑥7/21	ひぐつぎ96・夏	宮崎
⑦9/8	96 HELDM RALLY MEETING	福井
⑧10/13	第24回M.C.S.C.ハイランドラリー II 96	長野・岐阜

全日本ラリー選手権 第2部門(全8戦)

①5/19	M.C.S.C.ラリーハイランドマスターズII 96	長野・岐阜
②6/23	RTN ザ・ナイト 96 in 庄川	岐阜
③8/4	96ザ・ラリー in 北海道	北海道
④9/15	ツール・ド・ニッポン	北海道
⑤10/27	第2回DCCSオータムラリー	長野・群馬
⑥11/17	MCA BARRI 96	大分

全日本ジムカーナ選手権(全8戦)

①3/24	コカ・コーラCUP「POWER SLALOM」	奈良
②4/29	96昭和シェルCUPジムカーナ府中大会	愛知
③5/12	96SUGOオールジャパンジムカーナ	宮崎
④6/2	FETカップ96ジムカーナ IN HIROSHIMA	広島
⑤6/30	96ザ・スラローム in 北海道	北海道
⑥7/21	GYMHANA in 九州	福岡
⑦9/15	1996 GYMHANA in 関東	千葉
⑧10/6	96スラロームアタック in 四国	香川
⑨11/3	1996 JAFカップジムカーナ	福島

全日本ダートトライアル選手権(全8戦)

①4/21	スズキカップSSCS ダートトライアル	熊本
②5/12	96 CRMC ダートトライアル in 九州	福岡
③5/26	96ロードナイト ダートトライアル	長野
④6/23	96北海道ダートトライアルスペシャル in スナガワMA	北海道
⑤7/7	トライアル・ド・ニッポン96	福島
⑥8/25	96東北 夏 ダートトライアル	宮城
⑦9/22	96ダートトライアル in HIROSHIMA	広島
⑧10/13	ダート イン 関西	奈良
⑨11/10	96JAFカップオールスターダートトライアル in 九州	福岡

WORLD EVENT & RESULT

●世界中のイベントと結果が分かるページ

OVERSEAS RACE ●海外レース

F1 世界選手権 (全16戦)

① 3/10	オーストラリアGP	メルボルン
② 3/31	ブラジルGP	インテルラゴス
③ 4/7	アルゼンチンGP	ブエノスアイレス
④ 4/28	ヨーロッパGP	ニュルブルクリンク
⑤ 5/5	サンマリノGP	イモラ
⑥ 5/19	モナコGP	モンテカルロ市街地
⑦ 6/2	スペインGP	バルセロナ
⑧ 6/16	カナダGP	モンリオール
⑨ 6/30	フランスGP	マニクール
⑩ 7/14	イギリスGP	シルバーストン
⑪ 7/28	ドイツGP	ホッケンハイム
⑫ 8/11	ハンガリーGP	ハンガロリンク
⑬ 8/25	ベルギーGP	スパ・フランコルシャン
⑭ 9/8	イタリアGP	モンツァ
⑮ 9/22	ポルトガルGP	エストリル
⑯ 10/13	日本GP	鈴鹿

世界ラリー選手権 (全9戦)

① 2/8~12	スウェーデン	T.マキネン/S.ハルヤンネ	シブシブ・ランサー
② 4/4~7	サファリ		ゲニア
③ 5/10~12	インドネシア		インドネシア
④ 6/1~5	アタロポリス		ギリシャ
⑤ 7/3~5	アルゼンチン		アルゼンチン
⑥ 8/23~25	1000湖		フィンランド
⑦ 9/13~15	オーストラリア		オーストラリア
⑧ 10/12~16	サンレモ		イタリア
⑨ 11/3~6	カタロニア		スペイン

24時間世界ラリー選手権 (全1戦)

① 1/28~26	モンテカルロ	P.ベルナルディーニ/B.オセリ	フォード・エスコート
② 3/5~9	ポルトガル		ポルトガル
③ 4/29~31	ツール・ド・ユルス		フランス
④ 7/3~6	アルゼンチン		アルゼンチン
⑤ 7/26~30	ニュージーランド		ニュージーランド
⑥ 9/13~16	オーストラリア		オーストラリア
⑦ 11/3~6	カタロニア		スペイン
⑧ 11/24~27	RAC		イギリス

アジア・パシフィック・ラリー選手権 (全6戦)

① 3/2~4	タイランド		タイ
② 5/10~12	インドネシア		インドネシア
③ 6/14~16	マレーシア		マレーシア
④ 7/26~30	ニュージーランド		ニュージーランド
⑤ 9/13~16	オーストラリア		オーストラリア
⑥ 10/19~25	香港・北京		中国

国際F3000選手権 (全10戦)

① 5/12	ニュルブルクリンク		ドイツ
② 5/26	ポー		フランス
③ 7/21	エンターベルグーサ		イタリア
④ 3/27	ホッケンハイム		ドイツ
⑤ 8/18	シルバーストン		イギリス
⑥ 8/24	スパ・フランコルシャン		ベルギー
⑦ 9/15	マニクール		フランス
⑧ 9/22	エストリル		スペイン
⑨ 9/29	ムジェロ		イタリア
⑩ 10/13	ホッケンハイム		ドイツ

イギリスF3選手権 (全10戦)

① 3/31	シルバーストン		イギリス
② 4/14	スラクストン		イギリス
③ 5/5	ドニントンパーク		イギリス
④ 5/26	ブランズ・ハッチ		イギリス
⑤ 6/9	オールドトンパーク		イギリス
⑥ 6/23	ドニントンパーク		イギリス
⑦ 7/14	シルバーストン		イギリス
⑧ 7/28	スラクストン		イギリス
⑨ 8/11	スネクタートン		イギリス
⑩ 9/1	ペンブレイ		イギリス
⑪ 9/15	シルバーストン		イギリス
⑫ 9/29	ザンドフォルト		オランダ
⑬ 10/13	シルバーストン		イギリス

フランスF3選手権

① 4/1	ノガロ		フランス
② 4/21	レドゥノン		フランス
③ 5/5	マニクール		フランス
④ 5/26	ポー		フランス
⑤ 6/9	ディジョン		フランス
⑥ 6/23	バル・ドラ・ビエンタ		フランス
⑦ 7/21	クロワゼー・テルノワ		フランス
⑧ 9/1	アルビ		フランス
⑨ 9/22	ルマン		フランス
⑩ 10/20	ポール・リカール		フランス

イタリアF3選手権

① 3/24	パレルモ		イタリア
② 4/7	マジオーネ		イタリア
③ 4/21	ピネット		イタリア
④ 4/28	パラーノ		イタリア
⑤ 6/2	エンターベルグーサ		イタリア
⑥ 6/16	イモラ		イタリア
⑦ 6/23	モンツァ		イタリア
⑧ 7/14	ムジェロ		イタリア
⑨ 9/22	ミザーノ		イタリア
⑩ 10/6	マジオーネ		イタリア

その他のF3イベント

5/18	モナコF3 GP		モンテカルロ市街地
8/4	マールボロ・マスターズ・オブ・F3		ザンドフォルト
11/17	マカオGP		マカオ市街地

国際ツーリングカー選手権 (全13戦)

① 4/14	ホッケンハイム		ドイツ
② 5/12	ニュルブルクリンク		ドイツ
③ 5/26	エストリル		ポルトガル
④ 6/9	ヘルシンキ		フィンランド
⑤ 6/23	ノリスリング		ドイツ
⑥ 7/7	ディープホルツ		ドイツ
⑦ 7/21	リオ・デ・ジャネイロ		ブラジル
⑧ 8/4	Tiサーキット・英田		日本
⑨ 8/18	シルバーストン		イギリス
⑩ 9/1	ニュルブルクリンク		ドイツ
⑪ 9/15	未定		フランス
⑫ 9/29	ムジェロ		イタリア
⑬ 10/13	ホッケンハイム		ドイツ

イギリス・ツーリングカー選手権 (全25戦)

① 4/7	ドニントンパーク		イギリス
② 4/21	ブランズ・ハッチ		イギリス
③ 5/5	スラクストン		イギリス
④ 5/19	シルバーストン		イギリス
⑤ 5/26	オールドトンパーク		イギリス
⑥ 6/16	スネクタートン		イギリス
⑦ 6/30	ブランズ・ハッチ		イギリス
⑧ 7/14	シルバーストン		イギリス
⑨ 7/28	ノックヒル		イギリス
⑩ 8/11	オールドトンパーク		イギリス
⑪ 8/26	スラクストン		イギリス
⑫ 9/8	ドニントンパーク		イギリス
⑬ 9/22	ブランズ・ハッチ		イギリス

フランス・スーパーツーリズム選手権

① 4/1	ノガロ		フランス
② 4/21	レドゥノン		フランス
③ 5/26	ポー		フランス
④ 6/9	アルザス・ポージュ		フランス
⑤ 6/23	バル・ドラ・ビエンタ		フランス
⑥ 7/7	シャレー		フランス
⑦ 9/1	アルビ		フランス
⑧ 9/23	モンレリー		フランス
⑨ 10/20	ポール・リカール		フランス

イタリア・スーパーテューリズム選手権

① 4/14	ムジェロ		イタリア
② 5/12	モンツァ		イタリア
③ 5/26	ピネット		イタリア
④ 6/9	イモラ		イタリア
⑤ 6/23	マジオーネ		イタリア
⑥ 7/7	エンターベルグーサ		イタリア
⑦ 8/4	ミザーノ		イタリア
⑧ 9/1	エンターベルグーサ		イタリア
⑨ 9/15	パラーノ		イタリア
⑩ 10/20	パレルモ		イタリア

ドイツ・スーパーツーリングカー選手権

① 5/5	ゾルゲ		ベルギー
② 5/19	アッセン		オランダ
③ 6/2	ホッケンハイム		ドイツ
④ 6/30	ザクセンリング		ドイツ
⑤ 7/14	ブンシュトフ		ドイツ
⑥ 8/11	ツバイブルクケン		ドイツ
⑦ 8/25	ザルツブルクリング		オーストリア
⑧ 9/8	アプス		ドイツ
⑨ 9/22	ニュルブルクリンク		ドイツ

その他のツーリングカー

6/15~16	ニュルブルクリンク24時間		ドイツ
7/27~28	スパ24時間		ベルギー
10/6	FIAツーリングカーワールドカップ		未定

BPR GTシリーズ

① 3/3	ポール・リカール		フランス
② 3/24	モンツァ		イタリア
③ 4/14	ハラマ		スペイン
④ 5/12	シルバーストン		イギリス
⑤ 6/30	ニュルブルクリンク		ドイツ
⑥ 7/14	アンデルストープ		スウェーデン
⑦ 8/25	鈴鹿		日本
⑧ 9/8	ブランズ・ハッチ		イギリス
⑨ 9/22	未定		未定
⑩ 10/6	未定		未定
⑪ 11/3	フーハイ		中国

その他のGT

6/15~17	ル・マン24時間		フランス
---------	----------	--	------

EVENT CALENDAR 2/23-3/10 ● イベントカレンダー

BIWEEKLY EVENTS		OVERSEAS				
● 海外レース						
開催日	シリーズ	イベント	コース	開催国	参加車両	
2月25日	NASCAR Winston Cup シリーズ第2戦	ロッキンガム	ロッキンガム	アメリカ	NASCAR	
3月3日	インディカー・ワールド・シリーズ第1戦	ホームステッド	ホームステッド	アメリカ	インディカー	
3月3日	NASCAR Winston Cup シリーズ第3戦	リッチモンド	リッチモンド	アメリカ	NASCAR	
3月3日	BPR GTシリーズ第1戦	ポール・リカルド	ポール・リカルド	フランス	GT	
3月10日	F1世界選手権第1戦	オーストラリアGP	メルボルン	オーストラリア	F1	
● 海外ラリー						
開催日	イベント	開催国	シリーズ	参加車両		
3月2-4日	タイランド・ラリー	タイ	アジア・パシフィック・ラリー選手権第1戦	グループA, N, F 2		
3月5-9日	ボルトガル・ラリー	ボルトガル	24時間ラリー選手権第2戦	グループA, N, F 2		
BIWEEKLY EVENTS		DOMESTIC				
● 国内レース						
開催日	イベント	開催地	主催者	格 式	参加車両	
2月24-25日	96筑波チャレンジカップレース第1戦	筑波サーキット	TMSC	03-3221-9950	国内	FJ1600, N1, N2, NE
2月25日	西日本フレッシュマンレース第1戦	美和サーキット	MINEサーキット	08375-8-0321	準国内	FJ1600, N1, N2, NE
3月3日	96鈴鹿クラブマンレースRound2	鈴鹿サーキット(西)	KRHC	075-681-7820	準国内	FJ1600, RS, N1, GT, NE
3月9-10日	1996クラシックカーフェスティバル 筑波レーシング&電気自動車レース	筑波サーキット	TACS	03-3909-2221	準国内	NE(クラシックカー、電気自動車)
3月9-10日	96富士フレッシュマンレース第1戦	富士スピードウェイ	FISCO-C	03-3216-5611	準国内	N1, N2, NE
3月10日	96T1チャレンジカップレース第2戦	T1サーキット・美田	T1サーキットM&AC	08687-4-3311	準国内	F4, N1, NE
● 国内ラリー						
開催日	イベント	開催地	格 式	主催者		
2月24-25日	全日本ラリー選手権第1部門第2戦 冬の(り)は96	北海道 250km	準国内	DCCS 011-853-5608		
3月9-10日	サファリ九州96(H地区第1・2部門)	大分 200km	準国内	RC-OITA 9972-63-6695		

BACK NUMBER ● バックナンバー/定期購読のご案内

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

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

●在庫/定価 93年1/1号(No.134)以降最新号まで在庫があります。それ以前の号はすべて品切れです。定価=93年は各450円(ただし、3/15・11/15号は特別定価480円)。増刊号は93年「インディ」定価650円(送料:108円)、94年「A伝説」定価1500円(送料:164円)の在庫があります。臨時増刊号のF1速報はすべて品切れとなっておりますのでご注意ください。なお、現在在庫がある号でも品切れになる場合があります(94年6/15号(No.167)、94年7/22号(No.170)は品切れです)。

●送料1冊108円、2冊164円、3冊の場合は1冊分+2冊分=272円、4冊の場合2冊分×2=328

円、以下同様です。10冊以上の場合は宅急便による送料着払いにさせていただきます。申し込み時に誌代のみ送金ください。

■定期購読のご案内 レーシングオンを確実にとお求めいただくために定期購読をお薦めします。「〇年〇月〇日号(No〇)より〇か月間定期購読希望」と明記のうえ、株式会社「レーシングオン」定期購読係」まで現金書留または定額小為替でお申し込みください。料金は6か月間13冊分8880円(送料含む)、12か月間26冊分1万3700円(送料含む)です。申し込み先 〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 株式会社「レーシングオン」バックナンバー係」/「レーシングオン定期購読係」03-5430-4440

*お届けまでに3週間ほどかかる場合があります。ご了承ください。



1995.9.14 No.200
定価420円

特集:95WRCのすべて/速報:船越、国際F3000参戦/F1第11戦ベルギーGP/インターナショナル鈴鹿1000km/インタビュー:近藤真彦/レーシングオン創刊200号記念特別プレゼント/インディカー第13・14戦/DTM第7・8戦



1995.9.29 No.201
定価420円

速報:F1第12戦イタリアGP/JGTC第5戦菅生/動きはじめたフォーミュラ・ニッポン/マクラーレンF1 GTR徹底分析/鈴鹿1000kmアラカルト/船越決意「夢」へのチャレンジ/全日本F3000・F3富士/インディカー第15・16戦



1995.10.13 No.202
特別定価450円

速報:F1第13戦ポルトガルGP/特集:DTMスペシャル/船越、国際F3000ポルトガルに参戦/N1耐久第6戦鈴鹿/F3第9戦鈴鹿/ジャック・ビルヌーブインタビュー/JTCCチャンピオンは誰だ?/F3000第7戦/インディカー第17戦



1995.10.27 No.203
定価420円

緊急インタビュー、片山右京/特集:F1日本ラウンド直前プレビュー/速報:JTCC第13・14戦仙台、F3代3戦仙台/DTMチャンピオンインタビュー、バルント・シュナイダー/F1第14戦ヨーロッパGP/JGTC最終戦船越



1995.11.10 No.204
定価420円

速報:F1第15戦パシフィックGP、シューマッハーV2達成/香港-北京ラリー/インタビュー、エディー・アーバイン/インターTEC直前ドライブーズインタビュー/全日本F3000第8戦富士/W2シラリー選手権/ザナヴィ、サニー



1995.11.24 No.205
定価420円

速報:JTCC第15・16戦インターTEC/BPR GTシリーズ第13戦ツアール/ホンダ・インディ8開発ストーリー/ステップドトムがもたらしたもの/WRC第7戦カタルニア・ラリー/F1第16戦日本GP/全日本ラリー第7戦ハイランド・マスターズ



1995.12.8 No.206
定価420円

ミハエル・シューマッハー、フェラーリを初ドライブ/全日本F3000最終戦鈴鹿、鈴木利男が逆転王座に/BPR GTシリーズ最終戦ツアール/インタビュー、ミカ・ハッキネン、事故前に聞く/F1最終戦オーストラリアGP/N1耐久最終戦菅生



1995.12.22 No.207
定価420円

特集:マカオGP/F3000最終戦鈴鹿ドキュメント-王座への明と暗-インタビュー鈴木利男/F1ラスト最新情報/スバル・インプレッサWRCダブルタイトル獲得/NASCAR日本開催決定/1995世界のスーパーツーリングカー・レビュー/WRC最終戦RACラリー



1996.1.12 No.208
特別定価450円

インタビュー特集:中嶋悟×高木虎之介、M.シューマッハー、星野一義、関谷正徳、片山正彦×正美、F.リアトーレ/とじ込み特別付録モータースポーツイヤブック1995/スバル撤廃解説/1995鈴鹿Part1海外編/アジア・パシ第6戦



1996.1.26 No.209
定価420円

グラナダ・ダカール速報/モータースポーツ完全レビュー-6号子想/フォーミュラ・ニッポン開幕への動き/95総括・国内編/トヨタ・エクシブ96スベック試乗/ITCクラス1ツアリングカー3大ファクトリー訪問/トヨタ・スーパーラ激闘速報



1996.2.9 No.210
定価420円

片山右京、ティレル残留決定/F1テスト最新情報/インタビュー、ジャン・トッド/NASCARについて日本上陸、これがストックカーだ!/インタビュー、ジャック・ビルヌーブ/特集:今年こそレースを始めよう/グラナダ・ダカール



1996.2.23 No.211
定価420円

特集:モータースポーツビギナーのための入門百科/全国サーキットアクセスガイド/ベネトン、ティレル、リジェがニューマシン発表/星久雄ニッサンへ復帰/G、ベルガーインタビュー/グラ・ダカ96マシン解説/タータンエッグの野望



BMW M3
GTS-2 BMW M3



DODGE VIPER RT/10
GTS-1 ダッジ・バイパーRT/10



MAZDA RX-7
GTS-2 マツダRX-7



CHEVROLET CAMARO
GTS-1 シボレー・カマロ



PORSCHE 911
GTS-1 ポルシェ911



OLDSMOBILE AURORA
GTS-1 オールズモビル・オーロラ



PORSCHE 911
GTS-2 ポルシェ911



FERRARI 333SP
WSC フェラーリ333SP

IMSAシリーズ第1戦

デイトナ 24時間

●第34回ロレックス24・アット・デイトナ●2月3~4日
●デイトナ・インターナショナル・スピードウェイ、デイトナビーチ、フロリダ

グレートレース!
今年のデイトナには
熱いバトルが存在した

長いストレートがないため
手を休めることができない分
ル・マン24時間よりも過酷
とさえ言われるデイトナ24時間
IMSAの第1戦ともなる
このイベントに今年も
全米、そして世界各国から
突に数多くのマシンが集結した



Photos & Text/Masahiko Amano

優れたプライベーターチームが、いかにもアメリカらしくカラフルにカラーリングされたボルシェ911 2で競い合った80年代、ワークスチームが華々しいバトルを繰り広げた80年代後半から90年代初頭……。当時から比べれば、確かに94、95年のデイトナ24時間は魅力的ではなかった。94年は下位クラスのGTSマシンに総合優勝をかつさらわれ、95年は、フェラーリ333SPというニューマシンが出てきたのは良かったが、依然中古プロトタイプマシンの屋根を切り落としただけといった見ても無残な出場車が多かったのも事実だった。

しかし、今年はずれもかなり改善されていた。また前述のような悲しい姿のマシンも見られるが、IMSAが自らGT時代の終焉を告げ、新たに作り出したワールドスポーツカー（WSC）というカテゴリは、ゆっくりとだがエントラントたちの理解を得て着実に成長を遂げている。24時間を全力で走り通す力がないと言われ続けてきたWSCマシンだが、どのチームも昨年1年間で信頼性はかなり向上させることができたようだ。今年はずれのマシンが最後の最後までトップ争いを続け、「レースとは2台いれば成り立つもの」ということを証明して見せたのだった。オールズモビルV8搭載のアメリカ製シャシー、ライリー&スコット（R&S）マークIIIと、

フェラーリ333SPはコース上で激しく争い、ピットストップでも何度も順位を入れ替えて走り続け、最終的に1分5秒518という僅差で、ゼッケン4番のオールズモビルR&SマークIIIが栄冠を手に入れたのだった。さらに今年のデイトナは、世界的な流行とも言うべきGTカーレースの影響で、大量のGTマシンのエントリを集めることに成功、実に80台を越すマシンが集結したが、その順位は下位クラスであるGTS-2のボルシェ911よりも悪いものだった。ヨーロッパから遠征してきた55ステッドラレーシング・ボルシェは、2年連続クラス優勝を果たしたばかりでなく、総合でも4位に入る素晴らしい成績を残したのである。



CALLAWAY CORVETTE
GTS-1 キャラウェイ・コルベット



FORD MUSTANG
GTS-1 フォード・ムスタング



NISSAN 240SX
GTS-2 ニッサン240SX



CHEVROLET COURAGE C-41
WSC シボレー・クラージュC-41



OLDSMOBILE CUTLASS
WSC オールズモビル・カトラス



DODGE VIPER GTS-R
GTS-1 ダッジ・バイパーGTS-R



LISTER STORM
GTS-1 リスター・ストーム



MAZDA RX-7
GTS-2 マツダRX-7



時間

オールズモビル・R&S マークIII

スタートから24時間が経過し、
デューカー・マラーがほかの車まで
7分30秒のリードを築いた。
その差はデイトナ24時間史上
最も僅差の1分5秒518
戦いは今、伝説になる



既製のR&Sシャシーにオールズモビル40V8エンジンを搭載

今までレースをしてきた中で、一番厳しい戦いだ。本当に一番激しいバトルだった。ウイナーのウエイン・テイラーは、ピクトリーレーンでオールズモビル・R&SマークIIIから降りると、そう語った。接戦がずっと続いたため、モーターホームでゆっくりと休むこともできなかった彼は、デイトナ24時間初優勝にももちろん笑顔を見せていたが、ヒゲはのび、疲労で頬がくぼんでいた。「24時間ずっとトップ争いは続いた。1時間ほどで互いにビットインする度にトップが入れ代わる。それが延々と続いた。途中から2速ギヤが使えなくなったのが、戦いをさらに厳しいものにした。我々のV8エンジンはトルクがあり、タイトコーナーの立ち上がりでフェラーリにアドバンテージを持っているんだが、2速が使えなくなったことで、その優位性が消し飛んでしまったんだ」

オールズモビルのWSC用40V8エンジンは、24時間を戦うのが今回初めてであり、データ不足が彼らの心配の種だった。テストを重ね、入念に準備を進めてきてはいたが、テストとレースは常に異なる。レースを戦った実績を持たないことが、彼らを不安にさせていた。「慎重を期してエンジンの回転数をマキシマムより1000回転も落として走ることと決めていた。レースがゴール前の土壇場を迎えた時、フェラーリに激しく追い上げられたので回転を上げて逃げるようになったけれどね」とテイラーは言う。チームメイトのスコット・シャープ、ジム・ベイスとガッツリ手を握りあった。

一方、デイトナ24時間は2年目となるフェラーリ333SPは、去年に比べ格段に耐久性を上げてきていた。90モモ・ヨコハマ・フェラーリがポールポジションを獲得、2チームのうち1台はクラッシュを消したが、90フェラーリは最後まで高周波のエンジン音を響かせ、弱点と見られていたトランスミッションも、4人のドライバーたちが丁寧に扱い最後まで持たせた。ただ、朝8時を過ぎてからギヤボックスの上のオイルキャップが緩んで外れ、そこからオイルを吐き出してしまったことが、彼らを勝利から遠ざけた。今年



市販シャシー+ファクトリーエンジンの組み合わせは意外にも？ コンペティティブだった



やがて朝を迎え、マシン、ドライバー共に疲労のピークを迎える。しかし、それでもバトルは終わらない……



ビットストップごとにトップの順位は入れ替わる。まるで永遠に続くかのごとく

デイトナ24時間



フェラーリ製4.0 V12エンジンをミッドにマウント

激闘24

フェラーリ333SP VS

のデイトナは非常に寒く、固くなったオイルを注ぎ込むのに時間がかかった。ドリリとゆっくりと流し込まれるオイル。コクピットでは、ポブ・ウオレクがスタートの合図をジリジリしながら待っていた。

ゴール前3時間から2時間にかけて、トップを走る④オールズモビル・R&SマークIIIと③フェラーリの間には2周の差があったが、この1時間のペースを比較すると③フェラーリの方が2周多く走っており、ゴールまでに逆転は可能な状況だった。彼らは差を1周に詰め、最後のチャージを仕掛けた。

しかし、ゴールまで1時間を切ったところでクラッシュが発生。その処理に20分を要し、フェラーリの望みは絶たれた。若いマツシミリアーノ・パビスが素晴らしい走りて差を縮め、残り25分で同一周回に復帰させたが、午後1時過ぎ、チェッカーフラッグは④オールズモビル・R&SマークIIIの頭上に振り下ろされた。モモ・ヨコハマ・フェラーリのチームオーナー兼ドライバーであるジャン・ピエロ・モレッティ(55歳)は、発表こそしていないが、今年でレースを走るのは最後にすると心に決めていた。世界でもトップレベルに数えられるフランス人のウォレクを雇い入れ、ベルギー人のデイディエ・テイズ、イタリア人の元F1ドライバー、パビスをパートナーとし、最後のデイトナに勝負を賭けていた。

話は93年のデイトナに遡る。この年モレッティはニッサンGTP ZX-TTで出場。耐久王デレック・ベルらと組み、ゴール前2時間までトップを走行していた。しかし、モレッティ自身がドライブしていた時にエンジンがブロー。目前の優勝を逃したのだった。その雪辱を果たすべく、母国イタリアのフェラーリを駆り、去年に続き2度目のエントリーを行ったのだった。「私がどれだけこのレースで勝ちたいと思っているかは、誰にも理解できないだろう。本当に惜しかった。24時間走って差はたった1分。負けたという事実を受け入れるのはたやすいことじゃない。これがレースだ。なんて簡単に口に出せはしない」。学生時代、親に知れないようにと偽名でレースに出場し始めた彼は、そう語った。



ポールポジションを獲得した③フェラーリ333SPがスタートダッシュを決める



2回目のデイトナ出場となるフェラーリ333SP。熟成が重ねられスピードと信頼性が向上した

モモ社社長、ジャン・ピエロ・モレッティの情熱が赤いフェラーリを走らせるのだ





総合3位に入ったのはマツダ製トリプルロータリーエンジンを搭載するWSCマシン、マツダ・クッズDLM

偉大なる 草レース

実に多種多様なマン&マシンが
年に1度、デイトナに大集合!

今年もデイトナ24時間には、WSC、GTS-1、GTS-2の各クラスに、多種多様なマシンが出場していた。

WSCクラスのR&SマークIIIシャシーは、フォード、オールズモビル、シボレーの3タイプのエンジンを搭載して出場。昨年このシャシーを最初に使い始めたのは、フォードエンジンを使用するダイソンレーシングだが、今年のワークスチームはオールズモビルを搭載して見事優勝したドイルレーシング。4とV8エンジンもファクトリーから供給されたものだ。タイヤはピレリを使用していた。

4とV12搭載のフェラーリは、スキヤンディア・モータースポーツ、モモ・コルセの2チームからそれぞれ1台が出場。スキヤンディアは去年から装着しているピレリ、対するモモは今年からヨコハマタイヤをチョイスし、その緒戦でポールポジションを獲得（デイエイエ・ティズ）してみせた。

この他には、マツダ・3ローター搭載のクッズDLM、シボレーエンジンを積むクライジュC-41などがコンペティティブな存在。逆に目を覆いたくなるようなマシンは、ニッサンのGTPマシン（NPTI、GTP、ZX-1）の cockpit をパツサリと切って落としたBMWベガサSNPTI、いまだにエンジ



一見ただのポルシェだが、もはやリヤエンジンにはあらず



ミッドにエンジンをコンパートしているのだ



スイス人女性リリアン・ブレイナーは、GTS-2ポルシェを総合4位に導くノ



リスター・ストームをドライブする懐かしい顔触れ。左からティフ・ニーデル、ケネス・アチゾン、そしてジェフ・リース



ダッジ・バイパー-GTS-Rは2台が出場したが、結果は今日手だった



羽根幸浩は唯一の日本人エントリーだったが……



オールズモバイル・オーロラはGTS-1優勝だが、総合順位はGTS-2のボルシェより下だった



ゼッケン43のオールズR&Sマーク田も、4位に入る健闘ぶりを見せた



往年の名ドライバー、フィル・ヒルを囲むブガッティのクルー。左は息子のアレック

ンがドライバーの前に搭載されているシボレー・カンニバルなどだ。

GTS-1クラスはレース前、ボルシェ911のシングルターボ、ツインターボの2仕様とオールズモバイルワークスのオーロラが優勝候補に挙げられていた。しかし、意外にもボルシェ勢はインタークーラー用冷却ファンやエンジンのトラブル、そしてクラッシュでパタパタと倒れてしまった。昨年のクラスウィナー、フォード・マスタングはベルのチームが購入して出場。他にもダッジ・バイパーGTS-R、ジェフ・リース/ケネス・アチソン/ティフ・ニードル組がドライブする、イギリスのリスター・ストーム、ブガッティEB110、シボレー・キャラウェイ・コルベット、シボレー・カマロ、シボレー・モンテカルロ、ポンティアック・ファイアーバード、オールズモバイル・カトラス・サブリームなどバラエティに富み、見ていて一番楽しいクラスとなっていた。

GTS-2クラスは、ほとんどボルシェ911のワンメイクといっている状況だ。この中にはアメリカのファブカーが製作し、昨年もエントリーしていたエンジンをミッドシップにマウントしたマシンもあった(ただし、ドイツのボルシェワークスが今年のル・マン24時間に投入するものとは無関係)。BMWはワークス活動2年目にしてクラス3位に入賞。日本車は、なつかしのL型エンジン搭載のニッサン240SX、新旧マツダRX-7が各1台ずつエントリーしていた。また、今回日本人は羽根幸浩がボルシェで出場していたが、エンジントラブルのために、スタート後約3時間でリタイアしている。

RESULT/DAYTONA 24

順位	クラス	ドライバー	車種	周回数	予選順位
1	WSC-1	W. ナイラー/S. シャープ/J. ベース	R & SマークIII・オールズモバイル	697 (24'00'53"552)	2
2	WSC-2	G. モレット/D. ナイス/B. ウェルク/M. ノビス	フェラーリ333SP	697 (24'01'59"070)	1
3	WSC-3	J. ダウニング/T. マカダム/B. ハムレット/B. ワデル	クッスDLM・マツダ	649	10
4	GTS2-1	L. プライナー/E. カルデラー/J. リヒター/F. デ・ルセップス	ボルシェ911	649	40
5	WSC-4	L. ベイン/R. ベントレイ/F. フレオン	R & SマークIII・オールズモバイル	645	8
6	GTS2-2	R. ライス/M. ドーリン/C. ウグナー/S. デンチ	ボルシェ911	641	45
7	GTS1-1	I. ヘア/D. プラスフィールド/R. モーガン/J. ペッツァ/J. グーディング/C. モーガン	オールズモバイル・オーロラ	641	15
8	GTS1-2	E. ディボス/J. ディボス/R. オランディニ/B. セット/J. ケーリン/J. オコネル	フォード・マスタング	639	18
9	GTS2-3	D. タオヘュー/J. ボーグ/J. キロス/P. ハルスマー	BMW M3	638	32
10	GTS2-4	F. ラ・ローザ/K. ティエリス/M. ノイグレン/K. デヤルディン	ボルシェ911	608	60
11	GTS2-5	D. トロット/J. ルーサー/P. キュービック/R. バイ/G. ウィンガム	ボルシェ911	604	51
12	GTS2-6	L. シューマッハー/A. ビルグリム/W. ベース/H. グロス	ボルシェ911	603	36
13	GTS1-3	A. コッペリ/R. アグスタ/B. シモ	キャラウェイ・コルベット	602	22
14	GTS2-7	R. フィンガー/M. シェルトン/J. コグビル/J. ラザフォード/C. スレーター	ボルシェ911	599	53
15	GTS2-8	D. マーシャル/S. マーシャル/M. コニグ/P. チャンパーズ	ボルシェ911	598	74
16	GTS2-9	J. ルイス/E. ルーチ/V. ライス/K. バックラー	ボルシェ911	591	49
17	GTS2-10	B. ローチ/K. コリンズ/L. ガルボ/J. マッカーシー/D. レイヤー	ボルシェ911	577 (エンジン)	73
18	GTS1-4	R. マクティル/B. マクティル/T. クラケット	シボレー・カマロ	562	31
19	GTS2-11	A. バニアショット/P. カンペン/J. F. エムール/S. コーエン	ボルシェ911	560	47
20	WSC-5	R. ダイブ/J. フィンバー/B. ライツィンガー/A. ウォレス	R & SマークIII・フォード	555	4
21	GTS2-12	C. ウース/R. トネッティ/R. ボググ/H. ハウセッカー	マツダRX-7ターボ	554	65
22	GTS1-5	R. シュッチ/J. L. シェル/J. ルコン/J. バルト/J. バレサ	ボルシェ911ターボ	518	27
23	GTS1-7	P. コフ/M. ディスモア/S. ヘンドリックス/T. アーチャー/V. シフトン	ダッジ・バイパー-GTS-R	472	16
24	WSC-7	H. カムファーダム/R. マンデビル/T. クスター/B. オーバーレン	ホンダC8・シボレー	466 (エンジン)	9
25	GTS2-20	R. クライダー/C. ハイネケル/F. デル・ベッキオ/G. クスター/M. ユラス	ニッサン240SX	358	72
26	GTS2-22	D. キャンベル/R. トーマス/A. ジョーンソン/C. フロント	マツダRX-7	300 (ミッション)	69
27	GTS1-14	H. ヘイワード/S. グッドイヤー/J. オスティーン/D. マリー	ボルシェ911ターボ	284 (エンジン)	20
28	GTS1-17	G. リース/K. アチソン/T. ニーデル	リスター・ストーム	254 (アクシデント)	17
29	WSC-8	R. サザランド/J. P. リーベル/S. フォセット/E. バン・デ・ポール	クラージュC41・シボレー	209 (アクシデント)	7
30	GTS1-18	I. ヘア/D. プラスフィールド/B. カンガム/M. ボーゴウスキー	オールズモバイル・オーロラ	207 (火災)	11
31	GTS1-20	B. バラ/T. ルセルフ/M. スピネッ/J. クロス/R. ヘルバート	ダッジ・バイパーRT/10	203 (DNF)	52
32	GTS2-25	P. ハルスマー/D. クスター/M. ボルガルトン	BMW M3	198 (DNF)	33
33	GTS1-21	H. J. シュットク/B. アダム/T. ブーツェン/J. ファーガス/D. ベル/D. シュレーダー	ボルシェ911ターボ	181 (アクシデント)	14
34	WSC-9	J. オコネル/C. ネルソン/D. クラーク/C. モンゴメリ	R & SマークIII・フォード	180 (電気系統)	5
35	WSC-10	J. シュナイダー/E. フォーバス-ロビンソン/ドン・ベル/L. ベンダー	スバイスHC94・オールズモバイル	159 (メカニカル)	12
36	GTS1-22	V. シフトン/G. ロビンソン/T. セイバート/E. パチェラート	ダッジ・バイパー-GTS-R	157 (アクシデント)	29
37	GTS1-23	G. バランカ/D. J. ヒル/D. グルイヤー	ブガッティEB110	154 (ミッション)	21
38	WSC-12	F. ベレス/M. バルティ/M. アルボレート	フェラーリ333SP	106 (サスペンション)	3
39	GTS1-27	M. スノウ/D. アーセ/J. トレボス/P. J. ジョーンズ	ボルシェ911ターボ	91 (DNF)	24
40	GTS1-28	J. ファーガス/D. ベル/D. シュレーダー/H. J. シュットク/B. アダム/T. ブーツェン	ボルシェ911ターボ	71 (メカニカル)	25
41	GTS1-29	羽根幸浩/W. カフマン(E. ドレン/K. シェア)	ボルシェ911ターボ	48 (メカニカル)	38
42	WSC-14	F. モンターニ/G. タッコ(G. ローザ)	シェボンB73-BMW	48 (メカニカル)	43
43	WSC-15	R. ダイブ/J. フィンバー/B. ライツィンガー/A. ウォレス	R & SマークIII・フォード	43 (エンジン)	6
44	GTS2-29	H. クレブ(J. P. ミケール/W. アマール/R. ウィルソン/D. ウルティア)	ニッサン240SX	28 (アクシデント)	56
45	WSC-16	(M. シラジ) J. ベル(G. スプレング/J. シャピロ)	スバイス・キャディラック	7 (DNF)	70

モナコレシング……、ハチ!

なぜか日本語

ブガッティのリヤウイングには「モナコレシング」一方ボルシェのボンネットには日本人の名前が。理由? ワッカリマゼン

一体、誰の名前なんだろうねん!

技術の全貌

Photos / Takahito Naito Text / Shoji Mita

MITSUBISHI LANCER EVOLUTION III IN ASIA-PACIFIC RALLY CHAMPIONSHIP 1995

小ぶりの4ドアボディに、印象的なエアロパーツ
日本の街中でも元気に走り回る姿をたびたび見かける
三菱の最新ウエポン、ランサー・エボリューションIIIが
95年のアジア・パシフィックを制覇したのは記憶に新しいところだ
年々激しさを増すアジア・パシフィックで、並みいる強敵を破り
ついに念願のダブルタイトルを奪い取った
この95年アジア・パシフィック最強マシンの秘密を今ここに明かそう



ランサー・エボリューションIIIの開発を担当する岡崎
研究センターのモータースポーツグループを率いる山
本祥二主幹。自らが生んだランエボを心から愛す

SUSPENSION Front: Independent-MacPherson struts with coil spring
Rear: Independent-multi-link with trailing arm and coil springs
Dampers: OHLINS

STEERING Type: Power assisted rack&pinion

TYRES MICHELIN
WHEELS ENKEI 6x15inch

BRAKE Front: Ventilated discs with 4-pot calipers
Rear: Ventilated discs with 4-pot calipers



ランサーエ

「スペシャルマシン解説」
95年アジア・パシフィックラリー
チャンピオンマシン

勝因は3つのポイントにあった

ファミリーカーを憚れたラリーカーに仕立て上げるのは概して難しいことだ。ファミリーカーには快適な乗り心地や居住性などが求められる一方、ラリーカーには必要とされるのは鋭いエンジンレスポンスや大きめのサスペンションストロークなど、ハード面が重視されることになり、当然ながらその方向性は異なってくる。実は、ランサー・エボリューションIIIにアクティブコントロール4WDシステムという、今が旬の先進的なテクノロジーが導入されることになった大きな要因は、このファミリーパーバージョンとラリーバージョンとのギャップだった。

ギャランVR-4、そしてランサー・エボリューションのラリー仕様車の開発を担当してきた三菱自動車乗用車開発本部研究部モータースポーツ担当の山本祥二主幹は「ランサー・エボリューションをラリー仕様車に仕上げる苦労のすべては、ベース車がFFで4ドアセダンだったことに尽きる」と言う。

もともとランサーはファミリーカーとして開発されてきたのだから、それは無理からぬことだ。ラリーカーのベースとするには、サスペンションのストロークは大きく取れないし、アライメント変化が大きくアーム類も短い。何よりもエンジン+ミッションがきつちりと横置きされ、結果的にフロントヘビーになっている点が、ラリー仕様車にする際の大きな悩みになったわけだ。

それでは、なぜベース車を他に求めなかったのかと思う人も多いだろう。しかし、ミツビシにとっては、ラリーカーのベースとしてこれ以上のクルマは考えられなかった。グループAのレギュレーションでは、例えば室内スペースなどは細かく制限されており、ラリーカーとしてのパッケージングはある程度限定されてしまう。ランサーの4ドアは、サービシス性やスペースという点で非常に利便性が良いのである。

ミツビシは、まず難題とも言えるフロント

MITSUBISHI LANCER EVOLUTION III GROUP A RALLY SPECIFICATION (GRAVEL)

DIMENSIONS	Overall length:	4310mm	ENGINE	Model:	4G63	TRANSAXLE	Transmission:	6-speed manual
	Overall width:	1695mm		Type:	4 cylinders, 16-valve DOHC, Turbocharger, Air/Air Intercooler with Twin Water Spray Nozzle, Post Combustion Control System		Drive system:	Active Control 4-Wheel Drive
	Wheelbase:	2510mm		Restrictor:	34mm		Final gear ratio:	4.222
	Front Track:	1465mm		Fuel system:	ECI-Multi-injection		Clutch disc:	Carbon-triple disc
	Rear Track:	1470mm		Bore x stroke:	85.0 x 88.0mm			
Minimum Weight:	1200kg	Displacement:	1997cc					
		Maximum output:	198Kw(270ps)/6000rpm					
		Maximum torque:	440Nm(45.0kg-m)/4000rpm					





95年シーズン、ランサー・エボリューションIIIはWRCは第4戦ツール・ド・コルスからの登場となったが、APRCには開幕戦のインドネシアから投入された

MITSUBISHI LANCER EVOLUTION III IN ASIA-PACIFIC RALLY CHAMPIONSHIP 1995

へビーを解決するために、フロントデフとトランスファーをアクティブにコントロールする4WDシステムを開発したほか、リヤスポイラーの形状を変えるなど、空力対策を強化することにした。さらにFIAの規制によってターボチャージャーのエアリストラクター（吸入口）が38mmから34mmへと小径化されたことを受け、レスポンスの改善のために2次エアを有効に使うPCC（再燃焼制御システム）、いわゆるミスファイアリングシステムも遅ればせながら採用されることになった。

アクティブコントロール4WDシステムやPCCは、当時の契約ドライバー、アルミン・シヌワルツやケネス・エリクソンらによって、94年中盤から精力的なテストが日本国内で行われた。そして、まずはエボリューションIIをテストベッドにして、アクティブコントロール4WDが94年アジア・パシフィック・ラリー選手権（APRC）の最終戦タイランド・ラリーで初めて実戦投入された。ここでこのシステムの良い感触をつかみ、94年末からエボリューションIIIによる本格的なテストがエリクソンらによって行われることになったのである。

94年の実戦やテスト結果を念頭に入れて、三菱自動車は、世界ラリー選手権（WRC）とAPRCというふたつのシリーズを戦っていくにあたり、3つの目標を立てた。すなわち①APRCのマニファクチャラータイトルを獲得。②WRCで1、2勝を挙げる。③APRC最長の香港―北京ラリーで勝つ――というものだった。

信頼性の高いPCC

エボリューションIIIから採用されたPCCは、エアリストラクターが40mmから38mmに縮小された時から開発が進められてきた。このリストラクターの小径化によって、パワーダウンが余儀なくされ、同時にエンジンのレスポンスにも影響を与えるようになった。ランサーのPCCは、減速時に不要となるスロットル直前の高圧エア（2次エア）をエキゾーストに導き、燃焼室を通過した不完全燃焼ガスをターボ前のエキゾースト内で燃焼させるもの。これによって、タービンの回転低下による余計なターボラグを抑え、レスポンスを向上させるというのが目的となる。

「アイデア自体は決して新しいものではない」というのだが、このシステムのミソは既存のEGRパイプ（排ガスシステムのパイプ）を流用することにある。「金がかからぬ、信頼性の高いシステムです。だからといって消極的ではなく、強い燃焼を行います。ドライバーのコントロール範囲内にあるもので、そのファイリングはまるでNAエンジンのようなんです」と山本主幹。

PCCの作動音は他メーカーのマシンと比べると明らかに異質で、中低速コーナー手前でバンバンと目立つ音も、エボリューションIIIの場合はいたって小さい。

アクティブコントロールで4輪制御

フロントへビー対策の一環として、エボリューションIIの後期から投入されたアクティブコントロール4WDシステム。アクティブコントロールとはソリッドなものではなく、時々刻々ベストなものを探し出していくというもの。そのアクティブコントロールデフは、フリーからフルロックまで走行中にどんどん変わっているんですよ。スロットル開度、過給圧、車速、ハンドルの切り角、ブレーキ液圧、シフト位置、そしてハンドブレーキの7つの入力情報によってECUがその瞬間の制御最適値を決定するんです」（山本主幹）

エボリューションIIIの場合、前輪へのトルク伝達制御は電子制御のトランスファーが行い、フロントデフも7つの入力情報によって、左右のタイヤへのトルク伝達が電子制御されている。このセンシングのスピードは10mm/sec、つまり100分の1秒という瞬時でECUがデフを制御する。リヤは機械式のLSDとなるが、近い将来アクティブ化される見通しで、既にそのテストが行われているという。撮影車にもリヤのバルクヘッドにリヤ



市販車と見間違ふほどきれいに仕上げられた室内。シフトはXトラック製で、サイドブレーキも装着

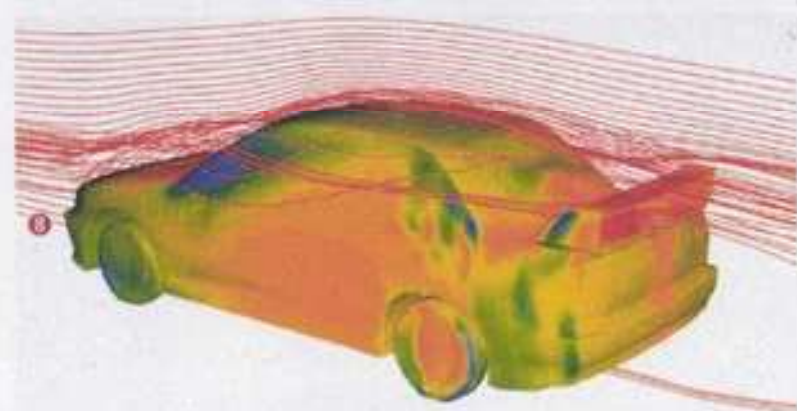


エボリューションIIIの登場とともに装着されたPCCを得て、レスポンスが向上した4G63

決め手はアクティブ4WDとPCC、そして空力だった

- リヤのバルクヘッドにセットされたアクティブコントロール4WDのコントロールユニット。フロント、センター、リヤのデフが制御される
- トランクルームにもスペアタイヤが収納できる
- 今のところ、リヤデフには機械式LSDが使われているが、将来的にはアクティブ化されるはず
- ミッションと一体化となっているため、写真では分かりにくい。これがアクティブコントロール4WDの要となるフロントのアンダーセクショ

- ン。テスト中のアルミ製クロスメンバーにも注目
- リヤのスペースにはスペアタイヤと、規定よりリスペアターボ(ノ)が搭載される。室内に張りめぐらされるロールケージは意外に細い
- フロント、そしてリヤのサスペンション。ダンパーはオーリンズ製だ。ブレーキはAP製で、フロントが6ポッド、リヤが4ポッド
- 風洞テストで空力が徹底的に追求された。微妙な空気の流れがイラストで再現されている



写真のマシンは95年のオーストラリアで実際に走ったマシンそのもの。リヤのナンバープレートとウィンドウのステッカーがその戦歴を物語る。現在では日本で開発用車両として使われているという



専用のECUがマウントされており、実用化も間近のものと思われる。

94年のAPRC最終戦、タイランドで投入されたアクティブコントロール4WDシステムだが、既にシステム自体はコンピュータでシミュレーションが行われ、さらにエリクソンとシユバルツが開発テストを重ねており、問題となったのは実戦での信頼性だった。

このシステムにとって、3戦目にあたったWRCスウェディッシュ・ラリーの路面は最も効果的なものだった。「2日目までの圧雪と氷のコースはほとんどターマックと同じで、そんなところをスパイクで走るのだからグリップは十分。3日目のフカフカの新雪はほとんどグラベルと同じ低ミュー路なので、トラクションが重視されるわけです。まるでグラベルとターマックが繰り返して出てくるようなあるいは瞬間的に出てくるような路面に対して、アクティブコントロール4WDシステムは非常にうまく働いた」(山本主幹)

これはポールベアリングロードと呼ばれるオーストラリア・ラリーの非常に滑りやすい路面も同様に、エリクソンのテクニクも手伝ってシステムは有効に働いた。

一方、悪い面が出たのはAPRC開幕戦のインドネシア。路面がサファリ並みに悪い部分やジャンピングスポットがあつて、コンピュータが入力情報を錯覚してしまったのだ。

「ジャンプが多くて、えらく大きな入力が入ってしまった。コンピュータがデフを解除するところをロックしてしまい、フロントデフまわりが壊れてしまったんです。路面の悪さが裏目に出てしまいました」(同)

また、路面の状況に対応できない部分が残されているものの、このシステムの投入によってドライバーの操作量が減り、コンセントレーションが高められるようになったという。システムの完成度は95年夏の段階で70%だったというが、耐久性の向上などにより96年シーズンの開幕を目前にして90%にまで上がったと語る山本主幹。「タイムを上げるのがいかに難しかったか」と、このようにこの1年を



MITSUBISHI LANCER EVOLUTION III
IN ASIA-PACIFIC RALLY CHAMPIONSHIP 1995

振り返ってくれた。

空力対策も万全

忘れてはならないのが、エポリユーシヨンの空力だ。なぜラリーカーに空力かと思うかもしれないが、あの特徴的なリヤスポイラーをはじめとする、このクルマのエアロパーツは立派な武器となっている。

「リヤスポイラーは100km/h以上だと30kgのダウンフォースを得ている。これがラリー中に外れたらコントロールが難しくなる。例えば、オーストラリアでのトミーはフロントスポイラーが外れて相当の影響が出たんですよ。CD値についても、形状を変えるだけで5〜10km/hはすぐ変わります(山本主幹)」

また、空力とエンジンなどの冷却との関連も密接だ。エンジンルームに内部流を導くとCD値は悪くなっていくというのだ。ラリーカーの空力も、今やレーシングカー並みに神経を遣って造形されているのである。

「95年は満足とともに反省の年だった」と語る。目標は達成できたが、WRCのタイトルに色気を示しすぎ、シリーズ後半戦がちがはぐな戦い方になってしまったからだ。そして、96年シーズンには新たなマシンが登場が控えている。新たな4WDシステムの投入も予想されるだけに、ミツビシの新しいチャレンジに注目しないわけにはいかない。

ROUND 1



Round1 BANK UTAMA RALLY OF INDONESIA

1. Colin McRae(GB)	Subaru Impreza 555	4h53m05s
2. Kenneth Eriksson(S)	Mitsubishi Lancer Evolution III	4h55m19s
3. Tommi Makinen(FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution III	4h57m51s
4. Possum Bourne(NZ)	Subaru Impreza 555	5h03m39s
5. Kenjiro Shinozuka(J)	Mitsubishi Lancer Evolution III	5h17m31s

エポリユーシヨンのAPRCでのデビュー戦となったが、デフトラブルでエリクソンが2位、腹痛に見舞われたマクレーが3位にとどまる。補隊は5位入賞

ROUND 4



Round4 TELESTRA RALLY AUSTRALIA

1. Kenneth Eriksson(S)	Mitsubishi Lancer Evolution III	4h53m59s
2. Colin McRae(GB)	Subaru Impreza 555	4h54m18s
3. Juha Kankunen(FIN)	Toyota Celica GT-Four ST205	4h55m54s
4. Tommi Makinen(FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution III	4h57m26s
5. Armin Schwarz(D)	Toyota Celica GT-Four ST205	4h58m10s

エリクソンとスバルのマクレーによるし烈なバトルが最後まで続き、目が離せない展開となったオーストラリア。これでミツビシは2連勝

95年アジア

ROUND 2



Round2 SMOKEFREE RALLY OF NEW ZEALAND

1. Colin McRae(GB)	Subaru Impreza 555	5h33m06s
2. Didier Auriol(F)	Toyota Celica GT-Four ST205	5h33m50s
3. Juha Kankunen(FIN)	Toyota Celica GT-Four ST205	5h34m15s
4. Armin Schwarz(D)	Toyota Celica GT-Four ST205	5h34m51s
5. Kenneth Eriksson(S)	Mitsubishi Lancer Evolution III	5h35m38s

序盤マキネンがトップに立ち、レグ2までその座を守るが、コースアウトで無念のリタイア。エリクソンは確実な走り、5位フィニッシュ

ROUND 5



Round5 555 HONG KONG-BEIJING RALLY

1. Kenneth Eriksson(S)	Mitsubishi Lancer Evolution III	4h39m28s
2. Ari Vatanen(FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution III	4h40m04s
3. Richard Burns(GB)	Subaru Impreza 555	4h42m42s
4. Possum Bourne(NZ)	Subaru Impreza 555	4h44m38s
5. Yoshio Fujimoto(J)	Toyota Celica GT-Four RC	4h56m13s

日本でも知名度の高い香港〜北京。ウェット路面で圧倒的な強さを見せ、レグ2以降は終始1-2状態。エリクソンはドライバーズチャンピオンを決める

ランエポの軌跡

ROUND 3



Round3 RETRONAS RALLY OF MALAYSIA

1. Kenneth Eriksson(S)	Mitsubishi Lancer Evolution III(N)	4h08m32s
2. Tommi Makinen(FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution III(N)	4h07m34s
3. Karamjit Singh(MAL)	Mitsubishi Proton Wira 4WD(N)	4h23m36s
4. Tolley Challis(MAL)	Mitsubishi Galant VR4	4h30m38s
5. Nobuhiro Tajima(J)	Suzuki Cultus GT(F2)	4h48m43s

ミツビシ勢が圧倒的な強さを見せたマレーシア。ラリーが半分も消化しないうちに1-2体制を形成し、そのまま圧勝。エポIIIにとっても初勝利となった

ROUND 6



Round6 SINGHA BEER RALLY THAILAND

1. Tommi Makinen(FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution III	2h18m30s
2. Kenneth Eriksson(S)	Mitsubishi Lancer Evolution III	2h18m34s
3. Richard Burns(GB)	Subaru Impreza 555	2h18m36s
4. Piero Liatti(I)	Subaru Impreza 555	2h21m22s
5. Possum Bourne(NZ)	Subaru Impreza 555	2h21m30s

スバルとの激しいタイトル争いに決着をつけたのは、マキネンのアジア初優勝だった。エリクソンも続き、3度目の1-2フィニッシュで有終の美を飾った

1995 FIA Asia-Pacific Championship POINT RANKING

MANUFACTURERS (TOP5)		DRIVERS	
1. MITSUBISHI	140(187)	1. Kenneth Eriksson(S)	Mitsubishi Lancer Evolution III 98(75)
2. SUBARU	124(156)	2. Tommi Makinen(FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution III 57
3. TOYOTA	—	3. Colin McRae(GB)	Subaru Impreza 555 55
4. FORD	41	4. Possum Bourne(NZ)	Subaru Impreza 555 32
5. SUZUKI	31	5. Juha Kankunen(FIN)	Toyota Celica GT-Four ST205 —

野田英樹

「勝って、勝って、勝ちまくって、チャンピオンになってやる。正直言うと、ホントにアタマにキテますからね……」

開口一番、野田はインディ・ライツでチャンピオンを取ると言い放った。野田自身が「ステップダウン」と認める選択に、周囲の声は賛否両論。将来を憂う声が少なくないのも事実である。だが、89年以来戦い続けたヨーロッパを離れ、新天地のアメリカでインディカーを目指すために、インディ・ライツのチャンピオン獲得が何よりも必要、そう野田は判断したので。

「インディ・ライツは、考えられるものの中でベストな選択だった。チームはインディ・リージェンシー・レーシングで、94年にインディカーでアリー・ルイエンドイクを走らせて最高2位になっている。チームオーナーのサル・インカンデルとアメリカで会って話したけれど、彼は白黒ハッキリしていて勝てる体制でないとレースをやらない人。もう一度勝てる体制でインディ・ライツをやって、インディに戻りたいと言ってる」

野田はこれまで、F1がインディカーで走るべく交渉を進めてきた。それが急転直下、インディ・ライツとなった経緯は？

「去年の夏ごろからF1やインディカーのいろんなチームと話をしていて、インディカーでは結構いい条件のところもあった。F1では、ミナルディとフォルティに可能性があったんだけど、その中で少しでも可能性のあるフォルティと交渉していたわけです。フォルティにはいろいろと条件をのんでもらいましたが、スポンサーサイドの問題で急ブレーキがかかってしまった。それが1月の下旬。また1年間何もできないのかって、もう、真つ暗になっちゃいましたよ。その後は、残った条件の中で選ぶしかなかったし、もう浪人するわけにはいかなかった。ヨーロッパのF3000、フォーミュラ・ニッポン、インディ・ライツ、それにツーリングカーなんかの選択があったけれど、僕はずっとフォーミュラでやってきたし、ずっと続けていきたい。

インディ・ライツは 将来への布石 来年度のインディを 待たせていてくれ!!

2月7日、野田英樹がインディ・ライツに参戦することを正式に表明した。昨年はシムテックのF1撤退やスーパーライセンスの発給問題など、度重なる障害に全くステアリングを握る機会を得られなかった野田だが、F1やインディカーの数チームと交渉を進め、契約の一手前までこぎ着けていた。だが契約は暗礁に乗り上げて、野田はシートをつかむことはできなかった。時既に遅く、他のF1、インディカーとも得るべきシートは見当たらない。野田自ら最後に下した決断——それがインディ・ライツへの出場である。

その中でも、アメリカのインディカーにいきたくてという気持ちが強かった。これまで口には出さなかったが野田の頭の中で、現実のF1というものが、自分の理想とするものとズレてきているのは感じていたという。しかし、実力だけではF1に上がっていけないというのが分かっていても、それを認めたくないという気持ちもあり、ガムシヤラにF1を目指してきた。

「ただ一度つまずいて、ここで現実を見ないといけないって思った。まだインディカーのほうが実力でなんとかなる部分もある。フォーミュラ・ニッポンでもいい話をもらっていただけ、フォーミュラ・ニッポンからインディカーに行くには、それなりのスポンサーを持つていかなくちゃならない。アメリカで認められてインディカーへ行くには、やっぱりインディ・ライツだった」

一度F1の入口までいった野田にしてみれば、F1への未練がないわけでもない。だが、

野田ひとりの力ではどうにもならないことが多すぎた。

「レースはスポーツなんだけど、F1はそういう要素が少なくなっちゃってしまっている。政治の争いがあったりとか……。いろいろ言いづらいですけどね。正直なところ今のF1に対して昔ほど魅力があるかって言われたら、それはない。仮に僕が政治力を付けてトップチームにいったとしたら勝てる自信はある。でも今の僕にはその政治力がない」

正直な話をすれば、インディ・ライツには興味なかったから、何も知らなかった。それでローラに電話してみたなら、すべてワンメイクでこういうレースだよって教えてくれた。チャンピオンを取るとインディカーに行く時にこういう特典があるよと。賞金もカテゴリーのわりにいいし、チャンピオンを取ればインディカーでローラからサポートを受けられる。タイヤがファイアストーンからもサポートしてもらえたりとかね。でもその時に「何で

今さらインディ・ライツをやらなくちやならないんだ。せつかくヨーロッパでここまで頑張ってきたのに」とも言われましたよ」

インディカーの世界では、ジャバニーズドライバー野田英樹の知名度は今ひとつ。自分のことを「知っているチームもあれば、知らないチームもあった」と野田は言う。しかし知らないチームでも、最初に交渉を行った後に、ヨーロッパに問い合わせた野田の評価を調べ、その後で強くアプローチしてきたチームが多かったという。

「どのチームも必死になって僕のことを取ろうとしてくれました。アメリカはすべてオープンだから、インディ・ライツの予算はこれくらいというのが、きれいに計算されて分かっている。だから政治的な駆け引きもない。インディ・リージェンシー・レーシングも一度は話を断られたんだけど、彼らがフォルティとも話をしたりして、それで結局チームがIRLを予定していたスポンサーを納得させて話が決まった。条件的にすごく良くなった。日本人の野田でもいいって、アメリカのスポンサーが付いてくれるんですからね。決して日本人の評価は低くないですよ」

インディ・ライツで学べることは、なくはないだろうけど多くはない。オーバル以外ではね。去年アメリカに行って、クリスチャン・

インディ・ライツ参戦が決まった野田英樹。新たな挑戦に向けアメリカへと渡った



フィットバイバルデイやジル・ド・フェランやステファン・ヨハンソンも同じことを言っていた。「オーバルは難しい」と。そういう意味では勉強になるかもしれない。いきなりインデーカーに乗るよりはね。

でもね、やっぱり悔しいですよ。今さらブライドを捨ててインデイ・ライツをやらなくちゃならないのは。せっかく山を登ってきたのにね。もっと僕に政治力や資金力があれば、どこかの誰かみたいにヘリコプターで山の頂

上まで行けたりしたんだろうけど。実力では負けるとは思わないけど、体制面で劣っていた。だからインデイ・ライツは実力を証明できる一番の場所だし、思いつきり勝ってやろうと思ってる。来年インデイカーへ上がるためにも、今年1年でそういう体制を築き上げなければならぬ。

開幕まで1カ月もない中で、野田は慌ただしくアメリカに渡り、マシンをシェイクダウンする予定だ。事前にオーバルのルーキーテ

ストも受けなければならぬし、開幕までのスケジュールは目白押しだ。だが、体制的にも、そして自身の能力にも自信があるせいか、野田は落ち着いてシーズンを見据えている。

「1戦目はあせらずに、2戦目から勝負かな。開幕と2戦目には、1カ月以上あるからそこでもいろんなテストもできるだろうし」

ホンダとトヨタ、そしてブリヂストン（フアイアストーン）の参入で、日本国内でもインデイカーに対する認識は次第に高まりつつあ

る状況だ。もちろん、野田自身もそれを十分に認識しているだろう。

「僕も日本人だから、日本のエンジンやタイヤで活躍できればうれしいし、メーカーにとってもいいことだろうね。近い将来もときにインデイカーが来ると言われているから、その時に日本人がトップ争いしていれば、みんな興味を持ってくれるだろうし、そのために今年頑張るって、日本の企業から「乗ってくれ」って言われるようになっていたよ」

僕には政治力も資金もないけれどこの1年で勝てる体制を築いてみせる

開幕まであと1ヵ月

全日本GT選手権を

ゲームで先取れ!

GT「改」 ALL JAPAN GRAND TOURING CAR CHAMPIONSHIP



3月31日の全日本GT選手権開幕まで
いよいよあと1ヵ月となった
マクラーレンF1 GTRの参戦など
今年も大盛況が予想されるGT選手権
そこで開幕まで待てないキミに
大迫力のゲームを紹介しよう!



開幕直前のGT選手権を 自分の部屋で楽しめる!

全日本のタイトルが懸かったカテゴリーの
中で、トップクラスの人気を誇るのが全日本
GT選手権(JGTC)だ。ド派手なエアロ
に身を包んだGTマシンたちが激しいバトル
を繰り広げるあたりが人気なワケだけれど、
3月31日の第1戦の開幕まで待てないとい
う人に、オススメのゲームを紹介しよう。
KANECOが発売した「全日本GT選手
権・改」というこのゲーム、聞き覚えのある
人はツウかもしれない。このゲームは、昨年
大人気となったスーパードライヴゲームソフトの
パート2。今回はプレイステーション用とし
て、さらにさまざまな趣向が凝らされての新
登場。自分の部屋に居ながらにして、GT選
手権の大迫力が楽しめるのがこのゲームなの
だ。

JGTCが行われる 4つのサーキットが舞台

それでは、簡単にこの「全日本GT選手権・
改」を紹介していこう。
ゲームには4つのサーキットを転戦し、全
5戦を戦う「GT選手権」モード、好きなマ

シンを選んで

コンピュータ

が操る有名ド

ライバーたち

と1対1で勝

負する「バト

ル」モード、

ひとりでタイ

ムアタックを

行う「フリー

ラン」モード、そして1レースのみを好きな

マシンで戦う「レース」モードの4つのモー

ドがある。「GT選手権」モードでGTチャン

ピオンを目指すもよし、孤高の速さを追求し

て「フリーラン」モードを楽しむもよし、と

いうワケだ。

舞台となるのは、実際に全日本GT選手権

が行われる富士スピードウェイ、仙台ハイラ

ンド、スポーツランド菅生、MINEの4つ

のサーキット。中でも、ゲーム中では第1戦

と第3戦の2戦が開催される富士スピードウ

エイは「GT選手権」モードでチャンピオン

を目指すためには、重要なポイントとなっ

てくるだろう。当然どのコースもそれぞれに高

速コースやテクニカルコースなどの特色があ

るのとは実際と同じだ。

そして、前作以上に細かく本格的になった

セッティングがさらに面白くしてくれるぞ。



これがモード選択画面だ

これがGT「改」の舞台となるサーキットだ



MINE

全長約3kmと短いサーキットだが、折りた
まれるようにコーナーがあり、最終戦にふさ
わしく、かなりテクニカルなコースだ



スポーツランド菅生

一見単純そうなレイアウトのサーキットだが、
コーナーとストレート、どちらを重視するか
でセッティングが難しい



仙台ハイランド

4本のストレートとタイトなコーナーの組み
合わせによるテクニカルコースで、マシンセ
ッティングがかなり難しいサーキットだ



富士スピードウェイ

長い直線と高速コーナーを持つサーキットで、
シリーズでは唯一2回レースが行われるため、
非常に重要なポイントとなるサーキット

GT「改」のポイントは?

こだわったつくりの
マニュアルさが◎だ



© 1996. KANEKO CO., LTD

①AT、MTが選択可能



前作ではミッションは全てATだったが、GT「改」では、希望のマニュアルでのプレイが可能になって、さらに操作が楽しくなった

②登場台数が倍に!



選択できるマシンが新しく14台も追加され20台に、カストロールスーパーも追加された中の一台だ。この内の12台でバトルするのだ

③拡大、縮小モード採用で操作もしやすい

拡大モード



縮小モード



前作ではマシンの縮尺は変わらなかったが、GT「改」ではストレートなどではマシンがアップになり、コーナーが近づくと自動で縮小されて先が見えやすくなって、操作もしやすくなった

④直線では3D画面も



ストレートの区間では、3D画面に切り替えることもできるようになった。これでスリップに入れば大迫力が味わえそう

⑤セッティングがより細かく



さらに、セッティングの項目やピット作業内容も細かく指定できるようになって、より実際に近い、マニュアルなものになった

95年はJGTC全戦をKANEKOのスタッフでレースを取材に訪れた、というだけあって、このゲームはなかなか気合が入ってかなりマニュアルなものに仕上がっているのもオススめのポイントだ。ゲーム中のエンジン音はすべて実際のレースマシンからDATで収録したもので迫力十分。コースサイドには実際のスポンサーの看板や、はたまたレーシングオンの看板まであったりするから、コースアウトしても(?)楽しめちゃう。

人気車種であるGT-Rを中心に、GT2クラスも含めてバラエティーに富んだ20台のマシンから、最大12台(前作の倍)を選んで戦うのだが、レース中の実況モードを選択すれば、「さあ、最終コーナーを立ち上がったアノ」などと、気分を盛り上げてくれる。

さらに前作ではATのみだったが、マニュアルでの操作も選択可能になって、GTマシンを操る楽しさも倍増。ストレート区間では3D画面も楽しめて、スリップストリームに入っていれば迫力も満点。自動で自分のマシン

が走っている画面がストレートではアップに、コーナーへの進入では縮小したりして、操作がしやすくなったのも特徴のひとつ。

マシンのセッティングはさらに細かく思いのままになったし、ピット作業ではタイヤ、ブレーキなど消耗パーツの交換やエンジンやボディの修理ができるようになるなど、前作以上にマニュアルさを増しているといえる。

どう? 開幕までのあと1カ月、この「全日本GT選手権・改」でGTマニアになってみない? 気になる価格は5800円(税別)で、2月23日に発売されているぞ。

●問い合わせ先
KANEKO ☎0422-7117811



バトルモードではこんなセリフも!

実際の「GT-R」は
今年もさらに
盛り上がるぞ!

なんでこんなマニュアルなゲームを作ったの? KANEKOって? なんて思った人のために、ちょっと紹介しちゃいましょう。KANEKOは言うまでもなくゲームメーカーなわけだけれど、チーム国光などのスポンサーとしても全日本GT選手権に参戦、シリーズ全体をも強力にバックアップしている。昨年には若手の道上龍をドライバーに起用、「全日本GT選手権」カラーのポルシェでも参戦したりしていた。ゲームのマニュアルもこれで納得できたかな?

それじゃ実際の全日本GT選手権の今年の見所は、といえば、やはりマクラレンF1-GTRの参戦だろう。ル・マンや鈴鹿1000kmなどを制したGTRが日本でどんな戦いを見せるか。また、元2輪チャンピオン、ワイン・ガードナーの参戦など、96JGTCはさらに盛り上がることを期待したい。



昨年登場したポルシェは道上龍がドライブ

参戦が楽しみなGTR

総額ポルシェ1台分の超豪華賞品が当たる!

この「全日本GT選手権・改」の発売を記念して、なんと総額でポルシェ1台分相当の豪華賞品が当たるプレゼントキャンペーンが実施される。

ポルシェ1台分といえば、1000万円!?はするからとにかく凄いプレゼントなワケ。SONYのカーナビ、ワイドTV、ビデオカメラ、ビデオデッキ、MDウォークマンなどの電化製品がもらえちゃうのだ。

電化製品が外れても、抽選で2000名にチーム国光ジグソーパズルが当たっちゃうし、さらになあ〜ん

にも当たらなくても全員がGTオリジナルグッズをもらえちゃうという、まさに夢のプレゼント。

応募は「全日本GT選手権・改」のソフトのパッケージに入っている、アンケートハガキのアンケートに答えて、このゲームの広告やチラシ、またはこのページに付いている「GT改チケット」を貼って応募するだけ。さらに、このアンケートはFAXでも受け付けている。期間は3月1日〜6月30日(必着)。このチャンスを逃す手はない!

2000名に当たるチーム国光パズル。ちなみに1000ピースだ



GT「改」
応募チケット
Form-001

ロードスターオーナーの熱気を
伝え合うクラブマガジン

[ロード&スター]定価1200円(税込み)



Road & Star

EUNOS ROADSTER CLUB MAGAZINE

一冊まるごと、ロードスター三昧。

'96年、1発目となる「ロード&スターNo.6」の
キーワードは、「とことん本気チューン」。
各パーツメーカーの最新情報や動向、
ショップ対抗パワーチェック合戦など、
エンジンチューニングの楽しさや可能性を探ります。
もちろんドレスアップ系の情報も完璧にフォロー。
そして、ストリート用サスのネオ・トレンド探訪や
おなじみのメンテナンス講座、クラブ伝言板などなど。
ハードなものからソフトなものまで、テンコ盛り。
全ページ、ロードスターの熱気で一杯です。ご期待あれ!!



3月15日(金)発売

**HYPER
REV**
[ハイパーレブ]

車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

vol. **13**

ホンダ・オデッセイ

ODYSSEY

大人気のオデッセイを
もっと楽しむための徹底ガイド

さまざまなクルマのドレスアップ&チューニングを
車種別に詳しく解説して大好評のハイパーレブシリーズに
ホンダ・オデッセイの特集号がいよいよ登場!
発売と同時に大人気となった新感覚ムーバー オデッセイ
その魅力はもちろん、もっとオデッセイを楽しむための
アイデアや、ドレスアップ&チューニングのノウハウ
そしてオデッセイ用のアフターパーツを徹底的に網羅した
オーナー必携の完璧ガイドがこれだ!



3月16日(土)発売

A4変形判/
全212ページ 定価2,000円(税込み)

NEWS PUBLISHING CO., INC.
株式会社 ニュース出版

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

RIT-in PRESS

ピットインプレス
FROM READERS

あなたか作るも又ひとつの

Racing ON

私が速いと思うドライバーは、

MIKA HAKKINEN

どろ。せたいに速いどろよ。
信は。マシンを走らせば、すぐに
勝てる人だと思ってる。今更、20
シーに負けて。速い。は負けてない
思ってます。で、今はまだ、元氣に
なう。情勢をどうもを祈るおどろ!!



東京都町田市「KAGRA♡」

今一番速いと思うドライバー。

COLIN MCRAE

見た目も速いドライバーと速い。
しかも、マシンは、ちやうど、それ。
文句のつけようがない!!



長崎県長崎市「すんどら・けいぶ」

発表

みんなでTalk! スペシャル 95-96 いろいろランキング

- 今一番好きなドライバーは?
- 今一番嫌いなドライバーは?
- 今一番速いと思うドライバーは?
- 将来が楽しみだと思ふドライバーは?
- 95年一番心に残ったレースは?



福岡県春日市「バカクミ」
今一番速いと思うドライバーは
どろ。せたいに速いどろよ。
信は。マシンを走らせば、すぐに
勝てる人だと思ってる。今更、20
シーに負けて。速い。は負けてない
思ってます。で、今はまだ、元氣に
なう。情勢をどうもを祈るおどろ!!

15年のF3
をダントツ
ファンだから
ほかからファン
の引にも、
111チームで
ちゃんと書いて
れるから。(笑)
かみしんない。



高木虎之介!!

ほれた!!

東京都練馬区「みかん」
久々に

Eddie
今一番好きな
ドライバーは
理由? 今更、20
シーに負けて。速い。
思ってます。で、今はまだ、元氣に
なう。情勢をどうもを祈るおどろ!!



江戸紋
阿場院(笑)

福井県坂井郡「アーバインズ下出智美」

一番大好きなドライバー

理由? F3000開幕戦の
あのオーバーテイクでハマりました。
そのと、業はプロBM19月号での
7ラリーの紹介の時の「ホルド
は、もういっちょ(見ても
人にはおかないな、これは)
と、RonのJTCCのコラム
と、と、Furi-Finalのホル
ホジソン(これは見に行きた
いから、すーと応援します!!



1995. N. HARRISON
埼玉県熊谷市「林部尚貴」



北海道札幌市「濱田由樹」

SCHUMACHER

たくさんの方に協力いただいた5つのアンケート。いよいよ集計結果の発表です。トップ10のみの発表ですが、モータースポーツファンの心が今どっちを向いているのか、だいたいの傾向が分かったような気がします。……と言っても、別に多数派が偉いってわけじゃない。「おいおい、オレが投票した名前がひとつも入っていないよ」って人、自信を持って我が道を行きましょう。参加もせずに「違のよねー」って腕を組んでる人、来年はちゃんと参加してあなたの意見をぶつけましょうね。それじゃ、ワクワクしながらページをめくりましょう。77ページには参加者プレゼントもあるので、そっちもチェックしよう!!

1番好きなドライバーは？

参加総数840。個人個人の趣味で決めるものだけに、票は81人もドライバーに割れました。その中で全体の10%の票を集めて堂々1位はトラちゃんです。去年の「94ベストドライバー」22位からの大躍進だ！ 昨シーズン後半の活躍に、たくさんの方が心を奪われちゃったみたいですね。今「旬」なのは、やはりトラちゃんらしいのだ。

好きなドライバー Top 10 (投票総数 840)

1	高木虎之介	84票
2	ミカ・ハッキネン	60票
3	飯田 章	58票
4	星野 一義	57票
5	片山 右京	56票
6	ミハエル・シューマッハー	40票
7	土屋 圭市	38票
8	関谷 正徳	32票
9	影山 正彦	30票
10	ゲルハルト・ベルガー	24票

1 高木虎之介

●静岡県民、年が近いという理由で応援はじめました。「F3000のドライバーの中で一番好きだったのが、「世界一好きなドライバー」になっていました。まさかベルガーより好きになれるドライバーがいたなんて、自分でも驚いています。(静岡県賀茂郡・垂井 幸)

●レースに勝っても決しておごらず、次から次へとつなげていく姿勢がとて素晴らしいです。

●今年のはじめ、笑顔をいっぱい、輝いてるよ。(愛知県豊明市・布施真喜子)

●モータースポーツの世界には全く興味なかった私をすっかりハマたから。(福岡県福岡市・山崎 千春)

●今年の全日本F3000は新人ドライバーの当たり年であった。その中でも高木虎之介はひとり群を抜いている。若さとパワーで押しまくる走り、見る者の視線を釘付けにしてしまっている。最近では安定性も増し、ここぞというところで何かやってくれる。私は彼をレース界のイチローと呼びたい。(愛知県瀬戸市・井上 祐)



2 ミカ・ハッキネン

●レーシングドライバーらしくからぬルックスほんと、ハンサムですね。ドキドキするぐらい。強気な発言をするけれど、口だけじゃないところもいい。(鳥根県益田市・山田万里子)

●F3時代からのファンで、マカオGPの時のファイトは忘れられない。(北海道虻田郡・佐藤めぐみ)

3 飯田 章

●ほんわかした表情の裏に潜んだ多面性がい。ハコに乗せたら熱い走りを見せるレーサー。動物好きな好青年、はじめて女装までしちゃうところや、ファンに親切だというのもです。将来は「チーム章」で活躍してほしい。(北海道苫小牧市・三浦 麻紀)

●理由と言われると、ミーハーな私は「顔」と答えてしまいましたが、それだけじゃないのが飯田さんのすごいところ。各カテゴリーで熱い走りを見せてくださいます。観戦している私たちがドキドキするほどコーナーでのバトルは絶品。十勝24時間のは、土屋さんに「スーパーマン」と言われたほどです。(北海道沙流郡・Kusinawa)

4 星野 一義

●ただただカッコイイ。「星野さんはサーキットと目には全く印象が違いますね」。「サーキットでは勝つことオンリーだから……」なんてカッコイイ言葉だ。(大阪府枚方市・西田 信哉)

●いつも勝つことしか考えず、ピットロードに一番に並んでいる。ああいうところはとても他のレーサーには見られない。(茨城県取手市・久保 博忠)

●ただ走ってるだけでなく、常に優勝を狙っているのが好きです。星野に勝たなきゃF1には行けない。状態をいつもでも作って下さいな。(大阪府交野市・鈴木 秀司)

5 片山 右京

●私がモータースポーツを好きになるきっかけになった人だから。どんなにつらくても言い訳しないところがいい。すこくファン思いなところも大好きです。(埼玉県川口市・高野 歩)

6 ミハエル・シューマッハー

●簡単に言うと「速い！ うまい！ スゴイ！」ってなっちゃうんだけど、本当に彼のレースの仕方が好きなんです。みんなつまらないって言うけど、僕は違う。シューマッハーはいつも攻めて走っている。そして、パフォーマンスシヨウのようなオーバーテイクを見せてくれる。性格は少し悪いのかもしれないけど、F1を始めて4年目にチャンピオンになって、今年はV2なんだから、誰も文句は言えないよ、やっぱ！(静岡県浜松市・加藤 友秀)



7 土屋 圭市

●異次元のドリフト！ 世界中探してもあんなに美しいドリフトができる人はいない！ キヤラクターもサイコー！(東京都八王子市・小林 秀馬)

8 関谷 正徳

●安定感ある走り、星野一義と対照的なところがいい。95年はJTCのチャンピオン座は逃したが、今年には必ずチャンピオンになることを願っています。(千葉県八街市・石田 博道)

9 影山 正彦

●前人未到の3年連続GTチャンピオンはすごい！ TVではおちゃめなところを見せてくれるのに、勝負の世界ではあの目が厳しくなる。いつも前に向かって進み、1周1周に勝負をかけている姿勢が大好きです。来年はF3000で一番高いところに上がってほしい。(愛知県豊南市・高山なみ子)

10 ゲルハルト・ベルガー

●今のF1界で、もっともF1ドライバーらしい人。ドライバーとしてのマナー、姿勢がいい。この人こそミスターF1です。フェラーリは何を考えているのでしょうか。(東京都板橋区・小林 雅士)

●あのドライビング。そしてF1ドライバーとして、ひとりの男として魅力的で、男クササを感じ、人間的にも尊敬できる。「男の中の男」といえるのは今のところ彼だけだ！(私の中では。(東京都江東区・真菜 洋美))



一番速いドライバーは?

参加総数834。客観性のあるテーマだと思っただけ、票は47人のドライバーに分かれました。その中で31.4%もの支持を受けて1位に輝いたのはシューマッハー。ま、当然って感じもするけど、「嫌いだけど速いのは認めざるを得ない」ってハガキも多く、誰もが認める速さを持つてゐることを証明しました。2位のトラちゃんは、やはり去年の3勝が効いたみたい。あと、故人にもかかわらず、セナがトップ10入り。今もその速さはファンの心に強烈に残ってるのね。



兵庫県川西市 天野高太郎

1 ミハエル・シューマッハー

●2年連続でワールドチャンピオンになっているのだから、速いのは確かだ。シューマッハーを認めない人が多いけど、フェラーリでチャンピオンになったらみんな認めてくれるかな? (山形県東根市・大江 武)

●セナのように賭けをし、プロストのように計算された走りができる。(岐阜県本巣市・加藤博基)

●常に冷静沈着で淡々とラップを重ねているように見えて、ここぞという勝負どころではファステストラップをたたき出せるところ。(広島県廿日市市・山之内 仁)

速いドライバー Top 10 (投票総数834)

1	ミハエル・シューマッハー	262票
2	高木虎之介	154票
3	ジャン・アレジ	62票
4	星野 一義	58票
5	ミカ・ハッキネン	34票
5	コリン・マクレ	34票
7	服部 尚貴	20票
8	アイルトン・セナ	18票
9	エディー・アーバイン	17票
9	ジャック・ビルヌーブ	17票

2 高木虎之介

●間違いない今年速さと強さを見せたドライバー。忘れてならないのは、彼のこの速さは既に完成されたものではなく、まだ発展段階のものだということだ。(愛知県瀬戸市・井上 祐)

3 アレジ

●アグレッシブで情熱むき出しのパトルを見せてくれる。(山口県小野田市・田原 弘之)

●美しいものが一番速いんです! (大阪府大阪市・田川 嘉大)

4 星野 一義

●もうじき50歳のおじさんが、この間の鈴鹿でコースレコード。最近は丸くなっちゃって前のような「ビケー!」お前、殺したろか! 〃〃 というような走りはなくなっちゃったけど、

ど、いつまでも走ってほしいです。(愛知県名古屋市・鬼頭 博之)

5 ミカ・ハッキネン

●95年鈴鹿に行ってきたんですが、彼の速さとはかく別格でした。彼がウイリアムズで走ったら、まず誰も勝てないでしょう。(東京都板橋区・小林雅士)

5 コリン・マクレ

●解説の国沢さんに「神経ないですから」とまで言われ、サインもあきれて身を引くほど。この人、2輪、ジェットスキー、カート、スクーター、なんでもマシン壊れるまでスピード緩めないんだよ、きつと。ああ、F1に乗せたい! (東京都大田区・佐藤亨子)

7 服部 尚貴

●服部選手はどF3000、JTCC、ゲームやRCまで、オールマイティーに速い人はいない。(愛知県高浜市・赤木 剛)

8 アイルトン・セナ

●あの集中力、勝ちへの執念にはいつも鳥肌がたつた。あれほど速さを美しく見せてくれるドライバーはいないと思う。(東京都世田谷区・石田博人)

9 エディー・アーバイン

●フェラーリでもキレイな走りを見せてくれると思う。ただ、キレすぎて出場停止にならないといいのだが。そんなところが好きなのだ。(秋田県大曲市・佐々木陽二)

9 ジャック・ビルヌーブ

●参戦2年目、あの若さでインディ500優勝&チャンピオン。96年はウイリアムズでF1。すごい! (鹿児島県阿久根市・小浦淳二)

一番嫌いなドライバー

参加総数は586。ネガティブなテーマなので、他のアンケートよりは参加者が少なかった。イニシャルでひっそりと発表してみたけど、でもだいたい誰か分かるでしょ?

嫌いなドライバー Top 10 (投票総数 585)

1	M.S	136票	23.2%の票を集めての1位。「態度がデカイ」「ふてぶてしい」「生意気」「自意識過剰」「人間らしくない」などの理由でトップといえたい分るでしょ? 「速すぎてF1をつまらなくしている」っていうのもあるけど、これは僕の言葉にも取れるな。
2	D.H	70票	1位のドライバーと確執のあった人。「期待を裏切った」「償けない」「最高のマシンを手しながらタイトルが取れない」「グサイ」って声が多かった。95年は評価が下がった年だったねえ。
3	J.A	44票	あーら、トップ3はすべてF1ドライバーだ。このヒト。「色ボケ」で一気に入感度を下げちゃったみたい。もう何も期待できない。「バツカみたい」とまで言われてますよ。あーあ……。
4	A.R	30票	このヒトは、JTCCでのラフプレイですっかりファンの信頼を失ったようだ。「フェアじゃない」「プロとして恥ずかしくないのか」との声が、「ピットウォークの時は気さくで良い人なのに……」と残念がる人も。
5	N.M	28票	大丈夫かなーとは思ってたけど、あれほどあっけなく去ってしまうとは。「自分勝手」「引退と復帰を繰り返すな」「自分のミスを認めない」「協力もせずわがままばかり言ってチームを去った」といった感じで、ファンの堪忍袋の緒が切れちゃったみたいね。
6	T.I	26票	「ハングリー精神が感じられない」「実力的にF1に参戦すべきドライバーじゃない」など楽しいコメントの他、「スーツがグサイ」なんてのもあった。オイオイ。
7	M.K	25票	「芸能人とレース」という問題がピットインで持ち上がったことがあったね。「あまりうまくないのにチャボヤされている」「レースを片手間でやっている」だって……。
8	N.H	23票	本当はこの場所にいるべき人じゃないんです。「最終戦でトラのチャンプ獲得をダメにした」なんて理由で票が入っちゃったんだから。トラちゃんファン、落ちついてくれよ。
9	T.T	18票	「態度がデカイ」「性格に問題がある」など。「長髪が似合わない」なんてのも。まあ、好きな人もいれば嫌いな人もいるってことで。
10	U.K	17票	「嫌い」っていうより、「期待してたんだぞ」「来年こそ結果残せよ」といった、愛情のこもった「叱咤激励」の声が多かった。それだけ思い入れがあるんだよね。

今一番好きなのは……

みはえる

しゅうまっは。



に理由はない… (笑)
アゴ長くて生気気りでもいいじゃない。速いし上手い。今年はベルギーGPに感動した。あとドイツGPも。フェラーリでキーンはね!

北海道名寄市 栗野 亜紀

将来楽しみみなドライバーは？

参加総数832のうちなんと43.0%の票を獲得して、トラちゃんがダントツの1位だ。伝説のドライバーの息子も、最速の男の弟も、トラちゃんの前ではすっかりかすんじゃった感じ。4位のアーバインは、「ごく近い将来」にフェラーリで活躍するのでは、と期待されてのランキンです。

将来が楽しみなドライバー Top 10(投票総数832)

1	高木虎之介	358票
2	ジャック・ビルヌーブ	82票
3	ラルフ・シューマッハー	52票
4	エディー・アーバイン	34票
5	飯田 章	26票
6	服部 尚貴	20票
7	山本 勝巳	18票
8	影山 正彦	16票
9	片山 右京	15票
10	ヤン・マグヌッセン	14票

1 高木虎之介

●久しぶりに若手でイキのいいF1に行けるような名が出てきた。バイクのノリックに負けるな。(愛知県岡崎市・米田訓真)
●来年はフォーミュラ・ニッポンでチャンプ。そして虎十中嶋十ホンダ十童夢でF1進出。……夢のような話だね。(北海道音更町・赤堀敏志)



愛知県海部郡「かつみちゃん」

2 ジャック・ビルヌーブ

●この男ならシューマッハーと対決しても、食らいついていけそうな気がするから。(愛知県名古屋市長・本田真一)
●私はシル・ビルヌーブを知らない。だけどジャック・ビルヌーブは知っている。ジャックと同じ時代を過ごせてよかったと思わせてくれるようなドライバーになると思う。(京都府福知山市・山田照栄)

●もしかしてF1初ドライブ・初ポール・初勝利があるかも。今年開幕戦を見に行きます。(大阪府高槻市・秋月信人)
●やはりあのシルの息子ですから、これから

3 ラルフ・シューマッハー

●フォーミュラ・ニッポンを世界にアピールする顔として頑張っていたみたい。(大阪府羽曳野市・山崎昌彦)
●若・費対決にも勝るとも劣らない「M・R」対決を、F1の世界で見たい!!(青森県十和田市・江渡義泰)

4 エディー・アーバイン

●将来というより、96シーズンが見もの。フェラーリでチームメイトはシューマッハーという中で、モチベーションを保ち続けられるか、イマスコミからのくらくらしたたかされるか。(埼玉県蓮田市・本橋伸宏)
●「近い将来」と考えると、フェラーリでの活躍は楽しみだ。意外に速く、シューマッハーが青い顔してあわてている様子が目に浮かぶ。(秋田県能代市・佐藤周二)

5 飯田 章

●日本を代表するハコ使いになりそうだから。(愛知県豊橋市・田中幹尚)
●ハコの方はもう十分速いけど、フォーミュラの方は今から速くなるんだ。(鳥根県松江市・渡辺伸巳)

6 服部 尚貴

●95年のスタートは100%で、チャンピオン有力と思いきや……。新たなフォーミュラ・ニッポンのタイトル目指し、今度こそ夢のF1へ。目指せ、四日市初F1ドライバー!!(三重県四日市市・清水正文)

7 山本 勝巳

●走りがきれいで、オーバーテイクがあざやか。土屋圭市さんも評価していた。もう何年かしたらもっと速くなると思う。5年以内にF1に行くのではないかなと思う。(神奈川県横浜・田中志)

8 影山 正彦

●コースレコード、ポール獲得というように、実力は期待できる。来年もG.T.、フォーミュラ・ニッポンで頑張ってほしい。将来はやっぱりF1にも乗ってほしいな。(山梨県東山梨郡・藤原泉)

9 片山 右京

●彼から努力することの美しさを教えていただきました。いいクルマさえあれば、右京さ

10 ヤン・マグヌッセン

●F1デビュー戦で10位完走!! トウルリやコート、フィジケラもくるだろうが、最も早くくるのはヤンだと思おう。なんたって94年イギリスF3で17戦13勝の男ですよ!!(東京都葛飾区・難波智和)

熊本県熊本市「崎谷孝子」



熊本県熊本市「崎谷孝子」

95年1番心に残ったレースは？

参加総数958中15.9%の票を獲得しての1位は、波乱のレース、全日本F3000最終戦。同じくトップ10入りしているF3000第8戦はトラちゃんが星野さんをぶち抜いたレース、第5戦はトラちゃんの初優勝のレースと、トラちゃん人気がこのアンケートにも表れているのだ。あとは日本人初優勝ということで、ル・マンが3位。一方、95年のF1はバツとしなかった感じで、最高位がアレジ初優勝のカナダGPの4位にとどまった。トップカテゴリーとしての威信を賭けて、今年面白いいレースを見せてくれ!!

95年心に残ったレース Top 10(投票総数958)

1	全日本F3000最終戦(鈴鹿)	152票
2	全日本F3000第8戦(富士)	130票
3	ル・マン24時間	89票
4	F1カナダGP	84票
5	F1日本GP	40票
6	インターTEC	38票
7	鈴鹿1000km	36票
8	全日本F3000第5戦(菅生)	34票
9	全日本GT最終戦(美祿)	26票
10	F1ベルギーGP	24票

1 F3000最終戦・鈴鹿

●服部尚貴の優勝と高木虎之介のシリーズチャンピオンが一瞬にして夢と消えたあの瞬間が心に残る。(三重県・川喜田昌彦)
●130Rの悪夢、トラの中指、正美のスタ

「将来が楽しみなドライバーは？」



愛知県豊橋市「たかみね すいさ」

読者提供

「いろいろランキング」参加者プレゼント

ありがたいことに、読者の方が時々「これ、読者プレゼントに使ってください」なんて、いろんな物を送ってくれるの。それを今回の参加者プレゼントとして使わせていただくことにしました。すいぶん前に送ってくれた方もいるんだけど、この日のためにキープしといたんです。ゴメンね。プレゼントをご提供くださった方々、本当に本当にありがとうございました!! ちなみにまだ自分が送ったプレゼントが出てないって方、次号のシーズンオフプレゼント企画でど〜んと紹介しちゃうので、もうちょっと待ってね。

それではプレゼントの詳細と気になる当選者の発表をしましょう。ささやかながらR'onからもプレゼントがあるよ。参加した人全員に当選の可能性があるので、ドキドキしながら自分の名前を探してね!

R'on提供 95インターTEC ドライバーサイン入りR'on 5名



R'on No204でインターTEC直前ドライバーインタビューを掲載したのを覚えてるかな? そのドライバー10人(関谷、ソーパー、クリステンセン、星野、木下、ベル、服部、黒澤、金石、岡田)のそれぞれのページにご本人からサインをいただいちゃいました。すっげえ! ……ただ、事情があって、黒澤さんのサインが入ってるのは2冊だけです。ゴメン。というわけで、10人全員サイン入り本3冊と9人サイン入り本2冊をプレゼントだい!

(当選者) 山口県・竹林清和、静岡県・鈴木寛治、北海道・金澤史絵、愛知県・浅井義幸、埼玉県・関 一郎

C.R.E 提供 ステッカーセット 1名



チームのステッカー、イベントのステッカーなど、全部で52枚/豪華でしょ! コレクターでなくてもうれしーよね。
(当選者) 東京都「びん子」

C.R.E 提供 F1グッズ 14名



セナのヘルメットをあしらったコースター、ハッキネンのポストカード、そして93年マクラーレンステッカー。これはオイラも欲しいなーと思いつつ、14名にプレゼントだ。
(当選者) コースター: 東京都・佐藤智美、大阪府・吉川香子、カード: 佐賀県・大谷賢介、鳥取県・岡本真二、千葉県・香 紗子、三重県・中島美和子、山梨県・大森託二、東京都・西田聡子、岩手県・松田陽一、東京都・飯島秀夫、埼玉県・安岡未優、福岡県・中田彰二、ステッカー: 京都府・新谷由紀、青森県・菅谷タ香

嶋津孝志さん提供 岡安由美子サイン色紙 ドライバー写真 4名



岡安由美子さんのサイン色紙と写真、ハーバート、サロ、ピッコの写真を、3ドライバーの写真は89~90年ごろのものなので懐かしい感じがするよ。
(当選者) 岡安グッズ: 兵庫県・佐田健介、ハーバート写真: 千葉県・寺山結之、サロ写真: 京都府・小坂めぐみ、ピッコ写真: 兵庫県・津島やよい

1トダツシユ、星野さんの追い上げ、利男さんの優勝&チャンプ。今年のすべてがこの1戦にまつていた。(大阪府・城智司)

2 F3000第8戦・富士

ベテラン星野vsルーキー高木の熱いバトルが印象に残った。ここ数年見られなかった良いレースだった。(三重県・山口直)
●力強いレースをできる若いヤツがやっとな現れた。重久里も右京も年齢が高すぎたけれど、高木には将来を期待できる若さがある。いいレースだった。(和歌山県・西木第之)

3 ル・マン24時間

●新婚旅行で見に行きました。関谷さんが優勝、チーム国光もクラス2で優勝。日本人にとつてはたれりつくせりのレースでした。一生忘れられません。(埼玉県・吉田進、順子)

4 F1カナダGP

●何と云ってもアレジの記念すべき初勝利のレースですから。シニーマッハーのベネトンの上に乗ってのピクトリールランにも感激しました。(大阪府・秋月信人)

5 F1日本GP

●今年唯一生で見たレース。シニーマッハーの強さとアレジの熱さが印象的だった。(大阪府・吉田友子)

6 インターTEC

●シニーマッハー&ソーパーの底力を見た! ドラマチックなタイトル決定戦でした。(東京都・大崎太一)

7 鈴鹿1000km

●妊娠4カ月でしたが、頑張って出掛けました。TVでは味わえない感動をエンジンの爆音と共に体中で受け止めた素晴らしいひとときでした。(兵庫県・渡辺明子)

8 F3000第5戦・菅生

●とらの初優勝! 若手が表彰台を独占し、世代交代を強く感じた。星野のファンなので

複雑な気持ちですが。(岩手県・東海林俊之)

9 GT最終戦・美祿

●もうダメだと思つた影山がチャンピオン獲得で大感動! レースって何が起ころか分からない。あきらめないことが大事なんです。(岡山県・吉川妙子)

10 F1ベルギーGP

●シニーマッハーの幸運さ、ヒルの不運さが極端に出て、シニーマッハーが完全勝利に近い強さを見せつけた。(東京都・観波智和)

いかがでしたか? いろいろランキング

多数派意見が正しいとか偉いとかいうんじゃない、単純にランキングものって楽しいと思わない? まあこれを見る限り、95年はトラちゃん年だったと言ってもいいでしょう。今年は何の年になるか……? 楽しみだね!

さて、今回はスペシャルで定例コーナーをすべてお休みしちゃったのでここでお知らせ。今号募集の「みんなのTALK」のテーマは「高橋国光について」。ラブリーな国光さんを愛しちゃってる人は多いと思う。どんなご意見&イラストをお寄せくださいな。

あて先は

〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
レーシングオン編集部
「PIT-IN PRESS」係

待ってるよん!

ASKING

VOLUME 161

難問、珍問、あらゆる疑問にスッキリ答える
レーシングオン随一の良心的質問解答コーナー

GTレースって面白い。しかし疑問がフツフツ GTへの謎、2題

Q 私はF3000も好きですが、それ以上にやはりGTノ、GTが好きなんです。みなさんにお聞きすればいいでしょうか？ JTCなどいろいろとファンクラブがあると思うんですが、GTにもあるんでしょうか？ ついでにF3000とかにもあったら教えてください。ニスモの「クラブ ル・マン」を見つけたんですけど、本当はニスモ好きだから入りたいんだけど、私はトヨタ車に乗ってるんです。せっかくステッカーもらっても貼れない……。トヨタのファンクラブとかJTC CCみたいにGTのファンクラブとかあればいいのに……。もしなかったら、トヨタ車でも私は「クラブ ル・マン」に入るカクゴはできています。今年はマクラーレンF1 GTRとかNSXとかすっごい楽しみ♡

福岡県 藤谷玲香 22歳
GTカーが好きで、JGTCをいつもテレビで楽しく見ているのですが、ル・マンや十勝、鈴鹿1000kmにNSXは参戦しているのに、どうしてJGTCには参戦していないのでしょうか？ ミナさん、教えてください。

A 藤谷さん、あなたの描いたイラスト（多分藤谷さんの後ろ姿にGパン、手入れされてなさそうな長髪）が何だか私の姿に似ているので思わず笑ってしまいました。それはさておき「クラブ ル・マン」（☎03-3767-669）は、別にトヨタ車に乗っていてもル・マンに挑戦するGTRを応援しているのであれば、誰だって入会できます。どうしてもトヨタ車ということであれば、スーパーやオリジナルのMC8Rで内外のGTレースに参戦しているサードの「SARDファンクラブ」（☎03-3479-1192、KOA内）に入会してみてもいい？ ドライバーとのパーティーも開催されるしアットホームな雰囲気です。その他にはレーススイークにイベントを開催して交流を図っている「チーム国光サポーターミーティング」（☎03-3461-9231）もあります。「JTCファンクラブ」（☎03-3409-3058）のようなJGTCファンクラブ、「GTメンバーズ」（☎03-3461-9881、トランスポーツ内）も近々会員募集が始まるようです。これについては発表され次第、二

ユースで紹介することにしませう。さて次の質問ですが、これは以前に答えていますよね。つまりJGTCはメーカーワークスの参戦を非常に嫌っており、昨年までのNSXの体制はそれに近かったというわけ。またNSXはNAなので燃費がいい。300km程度のレースより、長時間レースのほうが勝つ可能性が高いので、どうしてもそういうレースがメインでした。しかし今年は、チーム国光のNSXがついにJGTCに参戦してきました。NAながらもタイトなコースでは結構いい勝負をしてくると思われまふ。カラーリングも赤/黒に決まったようですよ。（ミナ）



今年は、これとは違う赤黒のカラーリングになる予定のNSX

ジェフがいく インディのことを教えて



Q ジェフ・クロスがインディカーに行ってしまうため、少しでもインディカーのことを知りたいのです。エンジンやシャシーなど、こういった種類を使っているか全く分かりません。あと、IRLとCARTの違いについても教えてください。

愛知県 野端一美 23歳

A そう、一美ちゃんの言うとおり、今年からジェフはインディカードライバーの仲間入り。しかも、トヨタエンジンを使用するから要チェックだね。ところでインディカーエンジンは、ストックプロックの3430ccOHVブッシュロッドか、2650ccDOHCレーシングエンジンの2種類が許されています。どちらも最大8気筒、ターボは1個だけ許されているけど、インタークーラーは禁止。ただし、今ではほとんどのチームが2650ccレーシングエンジンを使って、今年からはフォード、ベンツ、ホンダ、そしてトヨタの4種類のエンジンが出場します。ちなみに燃料はメタノールです。シャシーは、F1と違って市販のものを使用できるため、各チームともレイナードやローラの既成品を使っています。ただしペンスキーや、今年から久々に復帰するAARなどは自家製シャシーで頑張っています。最後の質問だけど、従来のインディカーシリーズの主催団体がCART。これに対抗して、インディ500の主催者たちが作ったシリーズがIRL（インディ・レーシング・リーグ）で、現在全面対決中です。（けいすけ）

一発即答のコーナー

モータースポーツの情報欠乏症難民の方々を救済べく開設されたのが当コーナーである。したがって、質問者はありがたがって読むよ〜に。

Q レーシングオン206号に載っていたオーストラリアGPレポート（P58）の中で、「アイドルスラテジーが働いた」と書いてありました。何のことやら全然分かりません。教えてください。

岐阜県 村岡俊孝 37歳

A ハイハイ、デビッド・クルサードがピットレーン入口でクラッシュした時、「アイドルスラテジーが突然働いて……」みたいな言い訳をしてたやつですね。アイドルスラテジーというのは、エンジンマネジメントシステムのプログラムのひとつで、まあアイドル回転数の自動制御装置とでも言ったらいいいでしょうか？ 現代のF1では、エンジンのさまざまな要素をコンピュータで制御していますが、セミATと連動して回転数をコントロールするのがアイドルスラテジー。これが自動で回転が上がったからクラッシュしちゃった……。というのがクルサードの言い分だけど、真相のほどは？（PAPA）

Q PAPAさんに質問/僕は91年の日本GPからF1を見に行っています。毎年700枚ぐらい写真を撮り続けているのですが、望遠レンズを使うためにあまり美しい写真が撮れません。コース内にいるプロのカメラマンは首からバスを下げていますが、あのバスはどうやって手に入れられるのでしょうか。コース外ではなく、コース内でF1の醍醐味を撮ってみたい

です。三重県 山本智也 17歳

A 一般の人がコース内に入るバスを手に入れるのは、ハッキリ言って至難のワザだと思われま

す。FIAが発給するF1のプレスパスは、1シーズン有効のパーマネントパス（クレジットカード状なので通称プラスチックパス）と、各グランプリごとに申請して発給される暫定パス（以前は紙でできていたので通称紙パス）の、大きくふたつに分かれています。さらに、それぞれがジャーナリスト（ライター）用、カメラマン用、テレビクルー用というふうになり、立ち入り可能なエリアが細かく指定される仕組みになっているのです。

このうち、コース内に出られるのはパーマネントパスの所有者と、トラック立ち入りOKの暫定パスをもらった人だけ。パーマネントパスを持っているカメラマンは、シーズン初めに支給されるFIAのカメラマンベストを着て、それ以外の暫定パスの人は、レースごとに配られるタバード（ゼッケンのようなもの）を着ていなければコース内に入ることはできません。

このパーマネントパスを申請できるのは、年間を通じてコンスタントにF1を報道する一部の媒体だけに限られていますし、レースごとの申請となる暫定パスも報道媒体なしには発給されませんから、アマチュアがコース内に入ることはまず不可能なのです。（PAPA）

ダブルクラッチはなぜ必要か シンクロを持たないクルマはなぜシフトで運転するの？

Q おさんに質問です。よくダブルクラッチという言葉が聞きますが、これはどういう操作なのでしょう。そしてシンクロメッシュを持たないクルマを運転する時、どのような足さばきをするのでしょうか。シーケンシャル、H型パターンでの違いも教えてください。

石川県 山森大悟 17歳

A ダブルクラッチというのは、シフトアップする時でもシフトダウンする時でも、ニュートラルで一度クラッチをつなぐことです。例えば、3速から4速にシフトする時、普通はシフトする間クラッチを踏みっぱなしなのを、ニュートラルのポジションで一度クラッチから足を離します。身近な例ではバスの運転手さんがよくやっていますね。

何でそんなメンドクさいことをしなきゃならないか、説明すると難しくなってしまうので簡単に言ってしまうと、ギヤもしくはシンクロ（もしくはドグクラッチ）を

傷めないためです。無理にシフトするとギヤがギヤと鳴くことがあるでしょ。あれを防ぐのが目的。

でもレーシングカーのドグクラッチ・ミッションの場合、今はダブルクラッチを使わないだけでなく、速くシフトしたい時には、ヘタすると全くクラッチを踏まないこともあります。シンクロメッシュ式に比べてドグクラッチは、エンジン回転さえ合っていればシフトが素早くできるからこんなことが可能になるわけですね。

さらに、Hパターンに比べて、シフト操作に時間が掛からないシーケンシャルシフトの場合その傾向が強くて、JTCOなんかだとスロットル全開のままでもシフトアップしていきなんて話も聞きました。ダブルクラッチを使うとすれば、壊れかけたミッションを温存するためとか、ウォームアップ走行でまだミッションが温まっていない時にゆっくりとシフトするというような限られたケースしか考えられないなあ。

ASKING ON 96 解答陣からのごあいさつ

PAPA	F1 セミレトロもの	とりあえずF1ものは私の用〜どうも、それから70年代あたりのレトロものにもお答えしましょう。どんなオマケな質問でも、若くてかわいい女の子がいたら親切丁寧に答えちゃっ。チャンピオンまでの質問も担当します。
あ	ツーリングカー メカもの ドラテク関係	ニューツーリングは95年からスーパーツーリングという名前になったんで私の担当もスーパーツーリングってことに。それから日産規定会議のこの私が、メカニズム関係とかレース入門方法なんて質問にお答えします。
ナガシ	ドライバーもの その他よろず相談	担当は神になし。というわけで逆に何でも受け付けます。「こんなバカバカしいこと聞いてもいいのかな〜」と不安になったら、迷わずワタシまでどうぞ。でも、専門的な質問は、それぞれの表担当者にお願ひします。
ミナ	GT、N1 いろいろ	人気のGT、アレンジャーから見つけているN1耐久ラウンドシリーズ、そしてトヨタと入門フォーミュラ、プロダクションカーレースなど、多岐にわたってお答えします。あと、分かる範囲でのレトロ物についてもOK。
けいすけ	ラリー全般 アメリカもの	ラリーラリーラリー。ラリーのことならWRC、全日本、ラリーレイド、さらに昔のことまで何でもラリー界の「カワイちゃん」を自認する僕のところへ、さらに、アメリカものまで御用ひしましょう。
おさる	F3 カート	ちいとおこ行くキミ。カート乗ったことある？ えっ、ないの？ それじゃ、ワタシがおさるが親切丁寧、カートについてなんでもかんでもお答えしましょう。さらにはF3に関する質問だっておまかせだよ〜ん。
梅	F3000 BTCC DTM	6月からレーシングオン編集部にて配属された梅でございます。F3000とBTCCとDTMに関しては何でも聞いてチャージ！ って言いたいところだけれど、ええい、買ってしまえ、何でも聞いてチャージ！

応募するにもしきたりあり

レーシングオンを読んでいて気がついてしまった疑問、テレビを見ていてアレッと思っただこと、そんなことが気になって気になって眠れなくなる前に、ハガキに質問を書いてすぐに送ってください。あて先は〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「アスキングオン係」まで。住所、氏名、年齢、職業、電話番号、質問に加えて、左に書いてある解答者を必ずひとり指名してください。特別に優秀な質問には左の特別懸賞か、レーシングオン特製オリジナルステッカーを贈呈します。今回の特別懸賞は、サーキットでキャンギャルがよく持っているような巨大カサです。人の見だところをこれと差して歩くのはやめようね。



今シーズンの開幕まで
いよいよカウントダウン開始！
なんて思ってたけど
ラリーはWRCがもうとっくに
始まっちゃってるんだよね

URRA-

NETA-RING

Illustration/Kiyoshi Kobayashi

意表の電撃移籍で またしても 驚かせてくれた H氏の切実な悩み!?

「すうっとニッサンの、頗る的存在だったHさんの話」

「JTCでドイツメーカーのチームに電撃移籍した大御所ね。あのお方っていつも予想外の動きで驚かせてくれるからホント好きだなあ」

「でしょ。今度のも驚いたもんなあ。オマケに今年はル・マンにも復帰しちゃうなんてねえ」

「それもそっちはニッサンからなんてさ、なかなかヤルよなあ」

「でね、今回の移籍で、国内ではGTでニッサン、JTCでオベルに乗ることになるわけじゃない。それでたいへんなのが、スポンサー関係なんだって」

「なに、それ、どういうこと？」

「スポンサーってさ、普通は一業種一社っていうのが決まりなわけじゃない。まあ、同じチームだどいたい同じところが付いているから、たいていの場合は何も悩むことはないわけ」

「うんうん」

「それが今度のHさんの場合は、チームが違うGTとJTCでスポンサーが思いっきりバツティングしてるんだって」

「へええ、そうなんだ」

「それも、オイルやらプラグやらといったパーツ類の協賛スポンサーをはじめとして、シューズやら模倣メーカーやらといったスポンサーまで、ことごとくぶつかってるんだってさ」

「そりゃあ、レーシングスーツなんか困りそうだね」

「そう。でも、スーツはある程度はつきり違ってから、間違えることはない。それよりももっと困るのがヘルメットなんだって」

「そうか。ヘルメットも違うんだね」

「貼ってあるステッカー類も全部違うからね。もし間違えたらたいへんなことになっちゃうからね」

「そうかそうか。そりゃたいへんだ。さすがのHさんも神経遣うってわけね」

「それにしてもさ、Hさんが今度は何やらかしてくるか、楽しみだねえ」

「それにしてもさ、Hさんが今度は何やらかしてくるか、楽しみだねえ」

「聞いた、聞いた。で、ナニ？」

「SテライインターナショナルのFさんのところにファンさんのコが来て言うんだって。『FさんFさん、レイナードの96はやめた方がいいですよ』って」

「そりゃまた、どうして？」

「そのコが言うには『だってHトリくん、遅いじゃないですか。真っ白のニューカーで走ってる』なんだって」

「そりゃまた、どうして？」

「だからね、真っ白なクルマだから、そのコったら96のニューカーだと思っちゃったわけ。あれって94だったのに」

「ふうん、そうなんだ。でも、それにしてもマニアックだね、その女のコ」

「でしよう？ 最近のファンのコってそんなとこ見てるんだあって、ちょっとびびっくりました。Fさんも笑ってたよ」

「でもさ、真っ白だからニューカーだってのもアマイよね」

「そう。今年は新車がいぶ遅れてるからね。スポンサーとかも決まってるって、多いし」

「それにしても、ファンのコの生態ってな

んか不思議。今回のタイヤテストも平日だったのにズラッとバドックにお集まりになられてたしね。学校とか会社とか、いったいどうしてるんだろ？」

「それはそれでなんかこなししてるみたいだけどねえ。今回はバレンタインだったからどうしても来たかったんじゃないのかなあ」

「チームのピットにもチョコレートがいる



「うーん、まだ取れないか」とHさん。身体に染みついたイレズミは洗っても洗ってもなかなか落ちない。ようです

いろ並んでみたいだしね」

「でもさ、みんなエライよね。よくあれだけ待たされるって感心しちゃう」

「そうそう。いろんなもん、持ってる」

「でも、ああいうファンがいるから、やっていけるんだよね」

「そう。レーシングオンも同じ、です。みなさん、見捨てないでね」

SUBARU

WORLD RALLY TEAMのすべて

IN CAR ACTION! ——— COLIN McRAE

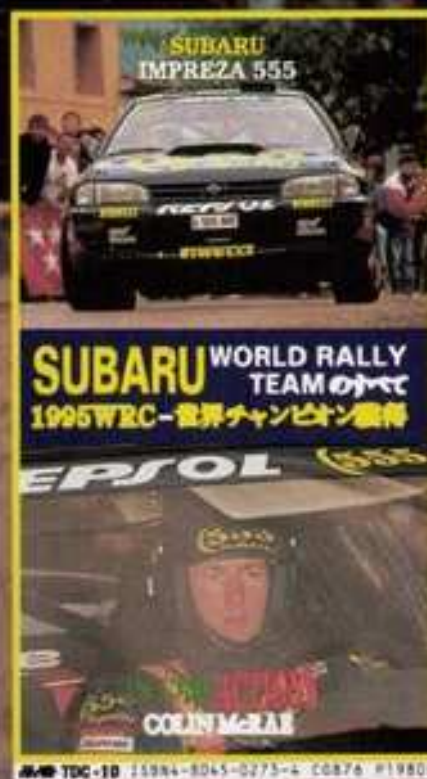
'95シーズン
スバル遂にWRCの頂点へ



今、最高に熱い男達のすべてを見せるSpecial Edition

- WRCトップチーム/Prodrive factoryのすべて
インプレッサ&マクレーで世界を制したプロドライブを取材
- 最強のスーパーハンドリングマシン
スバル・インプレッサ555 徹底分析
- チャンピオン、マクレー他主要メンバーの直撃 interview
- コリン・マクレー/チャンピオンズドライビング
パフォーマンスwith In Car Action!!

ローソン・有名書店・レコード店にて発売



ON SALE
2/25

¥1,980 税込
(¥1,922 税抜)

【通信販売のお知らせ】



BTCC '95
Part 1~6 各巻とも ¥1,980 税込

The Champions
with The Celica
¥1,980 税込

西風VIDEO Vol. 1~3
スペシャル1-2 各巻とも ¥2,980 税込

ADAC
スーパー・リングカー・カップ'95
¥3,800 税込

レースチャンピオンズ
1995
¥3,800 税込

お申し込み

お支払い

お届け

お問合せ

お電話にてお願い致します。
なお、ご注文は2本以上からとなります。
☎0120-039-558 (フリーダイヤル 通話料金無料)
受付時間：午前9時30分より午後5時30分まで
※(土・日・祝日を除く)

*一括払い(代金引換宅配便)
商品お届けの際に、代金をお支払い下さい。
宅配便にてお届け致します。

お届けはお申し込み後、10日程度お待ち下さい。
完全包装の上、宅配便にてお届け致します。
なお、送料は無料です。
万一、配送途中の事故により商品が損傷した場合は、お取り替え致します。また、開封後の返品はご容赦下さい。

TDKコア株式会社
〒104 東京都中央区八丁堀1-9-6
TEL:03-3555-1133

24時間 テストって

24時間
戦う
ための



Report/Motoko Shimamura Photos/Kazuhiro Yamashita(Tetsu Inter Press)

1月下旬、小雪の舞う極寒のサーキットで耐久テストを行ったトヨタ/TRD/サード
4月のル・マン予備予選の3カ月も前に、なぜTIサーキット・英田を選んだのか
年明け早々から着々と進められるル・マン24時間レースへのプロローグは
昨年よりも早い季節からスタートを切った。目指すは6月15～16日のル・マンだ

何をやるテスト!



トヨタ/TRD/サード 2/29~31 Tテスト



トヨタ・スープラのテストは1月29日から3日間のスケジュールで行われた。30日の朝、Tサーキット・英田へ向かう途中の道端には雪が残る。こんな状況下で果たしてテストができるのだろうか。一抹の不安を抱えサーキットに入る。確かにマシンは走っていた。だが、時間の方は当初の予定から大幅にずれ込んでいた。雪化粧というほどのものではないのだが、朝8時からの走行ができず、9時半からスタートしたのだという。ドライバーには、今シーズンのJGTCにサードから参戦することが内定しているワイン・ガードナー、TRDの開発担当である長坂尚樹、そしてGTカー初走行となる光貞秀俊、さらに谷川連也を加えた4人が顔をそろえていた。

今回、Tに持ち込まれたスープラは2台。純白の1台がJGTC用マシンで、白と黒のツートンカラーの1台がル・マン用となる。とここでル・マン用のマシンだが、黒いボディカウルの部分はカーボン製か?と思われたのだが、実は昨年のパーツを流用しただけのこと。今回テストに持ち込んだ2台のマシンは、ボディパネルが95年バージョンのものであったため、今シーズンを戦うマシンの姿は今しばらくお預けの状態なのだ。しかし、旧モデルとなってしまうボディを使っている。十分データを取ることができないのではないかと。結局のところ、なぜこの時期にテストをするのか、ということに疑問が集中するのである。

連続&夜間走行のできるT

「できるだけ早い時期にトラブルを出してしまおうというのが狙いだ」と、トヨタ自動車モータースポーツ部のスタッフが言うように、今回のテストはあくまでも、ル・マンへの準備段階としてのワンステップにすぎない。マシンのすべてを96年度のル・マン車にする必要はない。

さらに、Tだからこそのできるテストがある。ひとつはロングラン。そしてもうひとつが夜間走行なのだ。意外なようにも聞こえるが、サーキットの占有走行とはいっても、長時間を通して走り続けるテストを行うことはなかなか難しい。1時間、あるいは2時間走ると、インターバルが設けられるパターンが多い。また現時点で夜間走行のテストが可能なのは、サーキットも限定される。菅生でも可能なのだが、積雪によるリスクがTより大きい。つまり、ル・マン車をテストするにふさわしいサーキットを選定していくと、Tになつたというわけだ。

確かに、ル・マンのレースをシミュレートすると、高速サーキットの方が望ましい。事実、トヨタではCカー時代のデータを豊富に持つ。富士を利用すれば、それとの比較・参考も十分に行うことができる。だがそうしなければならぬ。今度はマシンのトータルバランスが要求されてくる。富士を走るのなら、現時点のマシンよりも96年モデルでデータを取るのが、より多くのメリットを得ることができるとは当然のこと。

予期した&予期せぬトラブル

テストの中日、JGTC車は午前中のわずかな走行を終え、エンジン積み替えの作業に入ってしまった。この時、ラジエターのトラブルで幾度となくピットインを繰り返していたのだが、担当者から見ると、これは「起こるべくして起こったもの」であるらしい。時間の都合上、きちんと対策ができていないままTへ持ち込んだこともあり、すべて予測されたものだったという。まずエンジンとトランスミッションを96年モデルにしただけで、ショック関係にいたっては全く手をつけておらず、その他のパーツはテスト中に96年モデルへと代えていくことができれば、という状態だったのだ。スタッフも「本来ならばもっといろいろな部分を96年仕様にしてから走るべきだったかもしれない」と、若干早すぎるテストであったことを口にしながら、「コースを長時間走ることで、マイナートラブル以外の予期せぬトラブルを発見できるかもしれない」ということを考えれば、十分にメリットはあつ



連続走行ではいくつかのトラブルも発生したが、大きな問題とはならなかった。インターバルを利用してチェック、交換作業を行う



今回のテストに参加したのは、ガードナー(上)、長坂(右上)、光貞と谷川の4名。ガードナーの車・マン参戦は確実と見られるが、すべては未定だという

	29日	30日	31日
8:00			
	サーキット入り	サーキット入り	サーキット入り
9:00		除雪作業	
10:00	荷下ろし	ガードナー ▼ 長坂	除雪作業
	準備		点検・整備
11:00			
12:00			
	セットアップ走行	連続走行	連続走行
13:00	長坂		
14:00			
	セットアップ走行		
15:00	長坂		
16:00			
	セットアップ走行		
17:00	長坂		
18:00			
19:00			
20:00			
21:00			
22:00			撤収

白いJGTC車両も走行 マシンゴキウと、ドライバーの夜間走行慣熟には関係ない



エンジンのオイルクーラーはパンパー右下へ移動されている フレーキはカーボン製で、フロントボトムも見える



当たり前だが、ル・マン24時間は昼間だけ走れば良いというものではない。夜間走行は重要なテストだ



たのではないかと、時間の使い勝手が良かったことをメリットとして挙げた。

今回のテストでメインとなったのは、言うまでもなくル・マン車の方。耐久レースの足をサポートするダンロップタイヤのテストは、最終日になってようやく精力的に取り組むことができた。ただし、装着を行ったのはN-GT車の方。日本ダンロップと英国ダンロップが開発されたタイヤを組み合わせて装着していたと思われるのだが、気になるマシンとのセッティングについては、「去年の春のことを思えば、とんでもなくいいタイムが出せたと思う」とスタッフも手応えを十分に感じることができたようだ。

3日間のテストを通じ、ベストタイムはル・マン車に乗るガードナーがマークした1分32秒49。ロングランが目的のため、サスペンションも、初日、そして2日目の午前中の時点である程度のセッティングにとどめていた。レベルアップするための走行ではないからである。また、走行も決して攻めることなく、余裕を残してのトライだったので、これだけのタイムが出たのならまずまずだといえる。

その一方で、予定外の結果だったのがブレーキ関係。その消耗が予想に反して多かったのだ。T1ならではのコースレイアウトゆえにストップ＆ゴーが多い。そういう意味ではやむを得ないのだが、改めてきちんと対策を立て直す必要が出てきたことをスタッフも認めている。実際、最終日には「大手術をしてみたい」のだとか。ロングランをいったんストップさせ、整備を含めてセッティングの時間を取った際にマストシリンドラーを交換するなど、

ブレーキの消耗を少しでも減らすためのトライを行った。もちろん、さまざまなスベックに基づいてのテストも行ったわけだが、さらに今後は熱対策も含めて、具体的なシミュレーションテストが行われる予定だ。

3月のテストではさらに熟成

さて、もうひとつの夜間走行はどうだったのだろうか。取材日には夜になって強く降り始めた雪に邪魔をされ、長坂がドライブレステにだけにとどまり、十分なテストはできなかったのだが、最終日には多方面にわたってチェックができたようだ。今回のテストでは、インパネ類の照明を準備する段階で時間が足りず、十分なものを用意できなかったため、「案の定、その点を(ドライバーから)指摘された」とスタッフは苦笑したが、今後の準備に向け

てのテストはかなり満足に行えたようだ。また、ドライバー自身は、照明のないコースでの操縦の習得に時間を割くことができたことになり、過酷な夜のル・マンを戦ううえでかなりのメリットを得られたものと思われる。雪によって多少の時間調整は強いられただけの、与えられた時間をフルに活用し、3日間のテストはル・マン車が約1900kmを走り終了した。取材に訪れた現場、そしてスタッフの話から感じたこととは、かなり明るい見通しが立っているということだ。

2月22日に行われる富士でのテストには、ついに96年モデルのボディカウルがお目見えする予定になっている。より進化した空力性能を発揮させるために、95年モデルよりもさらにシャープなスタイルに仕上げているのだという。見た目にもかなりシェイプアップに

成功しているとのこと。富士では空力面を重視したテストをメインに、新しく装着されたボディカウルのチェックも厳しく行われる予定だ。もちろん、今回のT1で見られたブレーキの消耗についても、現在見直しがされている。富士でのテストは4時間ほどの走行のため、次の本格的なテストは再びT1で3月5〜7日に行われる。このテストでも、今回同様のスケジュールで、ロングランおよび夜間走行を予定している。この時には、T1のコースレイアウトに合わせてマシンをセッティングし、シミュレーションが行えるように準備が進められている。まずは予期せぬトラブルに見舞われることなく、その第1段階を終了したトヨタ・スープラ。3月のT1では、ますます戦力をアップさせたモンスターマシンを見ることができそうだ。

DCCSウインターラリー

●全日本ラリー選手権第1部門第1戦
●2月3～4日●長野:200km、群馬:100km●主催:DCCS

Photos & report / Shoji Mita

今年も雪と氷のウインターラリー
DCCSで幕を開けた全日本ラリー第1部門
豊富な積雪による白銀のスノーロードを
圧倒的なスピードで駆け抜けたのは
インプレッサ2年目となる
95年チャンピオン桜井幸彦だった



群スベ (群馬スペシャリスト) がCクラス上位を独占する結果となった

王者 桜井幸彦 華麗に氷上を舞う

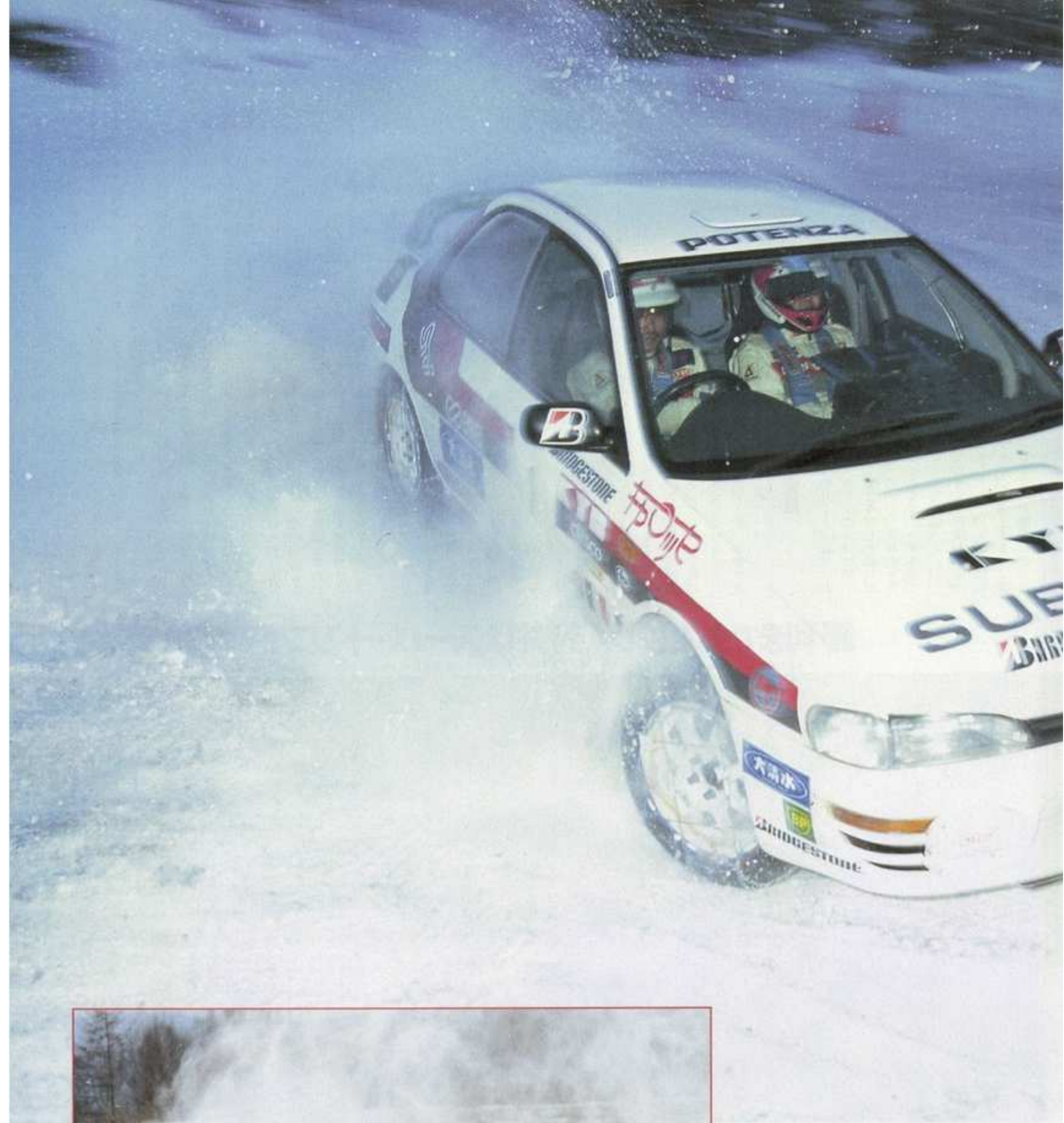
SS最速! 初戦からタイトル防衛に向けスパート開始

ここ数年暖冬が続き、雪不足が続いてきた全日本ラリー選手権の開幕戦「DCCSウインターラリー」だが、今シーズンは一転して大雪注意報の中で開催された。例年は、八千穂レイクの氷とスポーツランド信州の雪で何とか格好をつけてきたが、今回は山間部のラリー区間にも結構な量の積雪があるという。大雪は絶好のコンディションに見えるが、主催者にとってはラリールートを確認しなければならず、雪が多すぎて少なくとも問題という不確定要素が大きい、いかにもウインターラリーらしい問題に悩むことになる。

ウインターラリーとしては絶好のコンディションとなったはずなのだが、出走が38台とエントリーは相変わらず寂しい状況だ。Cクラスでは、キャロッセ・スポーツが加勢裕二、桜井幸彦、大嶋治夫の3台体制。さらに綾部美津雄、西尾雄次郎らの強豪に加え、俳優の神田正輝をチーム監督に迎えた「チームパツクRミスター・カンダ」は、今回は新井敏弘、金子裕光の2台体制をとるなど、インプレッサが8台参戦。ランサー勢は、片岡良宏、山口修、石田正史、茅根秀紀がエポ3、奴田原文雄、松本誠、水野泰治らがエポ2を駆る。一方、セリカは石田雅之が急きょエントリーを取りやめ、高橋一志の1台だけ。

Bクラスは、ウインターラリー対策で有力エントリーのほとんどが旧型のミラージュ4WDでエントリー。ただ1台、松井孝夫が新型ミラージュを投入してきたが、FFでは上位を狙うのは難しいだろう。また今回から増村淳がプリヂェストンからヨコハマに、松井もダンロップからヨコハマにタイヤを変更している。

Aクラスでは、95年のダートトライアルA1チャンピオン原室司がアルトでエントリーしているのが目立つところで、師匠格の栗津原豊アルトとの対決が見物だ。また、堀田憲幸が事実上ラリーの第一線から退いたため、その代わりに若槻幸治郎が第2部門から昇格してきた。前嶋光男、守屋教昭、榊雅広らのヴィヴィオ勢は6台がエントリーしてきたが、バックRミスター・カンダの蒲池光久は第3戦以降から参戦のもようだ。



大嶋は3本のSSでベストタイムをマーク。ここ一番の速さはあるものの、3位と今回も“お師匠さん”の桜井に負けた

桜井、驚異のスピード!

ラリーは、舗装のフォーミュラクラブ・サーキット、氷上の八千穂レイク、雪とアイスバーンのスポーツランド信州という具合にクローズドできるコースをSSとして使い、公道はすべてラリー区間としていた。出走はCクラスを先頭に、Aクラス、Bクラスの順ながら唯一のFF、松井のミラージュは最後尾からのスタートとなる。八千穂レイク、信州の8本のSSではすべての選手がチェーンを装着して走行した。

第1ステージは、フォーミュラクラブのSS1、2、そして八千穂レイクのSS3、4

をこなし、信州で4本のSSを行うもので、SS主体のステージだ。

開幕ステージとなる舗装のSS1、2を最速で上がったのは大嶋で、1秒差で桜井が続く、さらに1秒差で加勢が続く。短いラリー区間をこなし八千穂レイクのSS3、4で今度は桜井が連続してベストタイムをマーク。そのタイムは2番手の新井に対してSS3では1秒、SS4では8秒と驚異的なもので、



ミスのない走りで、増村はBクラス2位の座をゲット

桜井の走りを見ていたライバルたちはただあ然とするばかりだった。こうして、序盤のSSをすべてキャロッセ勢が独占し、まずは順調なスタートを切った。

ラリーは八千穂から長いトランスポートを経て上田市を越え、第1ステージ最後の山場信州を迎える。ところが開始早々のSS5で何と桜井がコース上でストップ。グリップ力の良さが裏目に出た格好だが、トップタイムを出した新井に5秒もの差をつけられてしまった。続くSS6、7でも八千穂のお返しとばかりに新井がベストタイムを連続してたたき出す。桜井はSS8で新井を1秒差でかわし、第1ステージのトップは確保したが、2番手の新井に10秒差まで迫られる。

信州から佐久市に向かう第2ステージはラリー区間のみ。ここでトップ桜井との差を藩実につめてきた新井に、ステージ終盤とんでもない落とし穴が待ち構えていた。スリップすると予想していた雪道が実はグリップし、補正して先行したタイムがそのまま早着減点となってしまう。ここでは桜井も早着減点を受けたものの新井ほどではなく、トップは安泰でタイム差はかえって開くことになった。第3ステージに入り、桜井は2番手に対して八千穂のSS9で3秒、SS10で8秒と圧倒的な走りを見せ、29点差で新井を2位に押し今季初優勝を獲得した。桜井の雪煙を押し新井だが、終始桜井にプレッシャーをかけた新井が、今シーズンを予感させる走りを見せた。一方、キャロッセ勢は大嶋が3位、加勢が5位に入るなど上位を独占した。

Bクラスは小林が金星

松井の新型ミラージュのリードで始まったBクラスだが、雪道に入るとが然4WD勢が力を発揮し、八千穂の2SSを制した田口がトップに浮上してきた。しかし、信州の4SS中3SSでベストタイムをマークするなど小林が猛追し、田口に5秒差と迫った。

だが、第2ステージのラリー区間が始まって間もなく田口がスタックし、何と最下位に転落。難なく小林がトップに浮上する。2番手にはベストタイムこそないが藩実に走った

小林康弘は田口のリタイアでトップに浮上。そのまま逃げきりの優勝を飾った

勝利まであと少し! 新井はスーパードリフトで攻め続ける

神田正輝氏をチーム監督に迎えマシンのカラーリングも一新された新井。2位を得るも「勝たなかった」と悔しがるが、優勝はもうすぐ手の届くところにある



増村、3番手には鎌田がつける。しかし、鎌田は第3ステージのSS9でスタックし、大量減点を抱え込んでトップ争いから脱落して3位に後退し、2位には増村が入った。こうして小林は師匠の脱落もあって初戦を優勝で飾ることができた。

SS1でベストタイムをマークした栗津原豊が1〜2CP間でコースアウトと、波乱の幕開けとなったAクラス。栗津原はコースアウトの脱出にチェーンを使いすぎ、氷上SSで満足なタイムが出せずに低迷。この間に平塚が氷上のSS3、4で連続ベストタイムをたたき出すなど奮戦し、序盤からトップに浮上した。平塚は2番手の前嶋とトップ争いを展開していたものの、差は徐々に広がり第3ステージでは氷上のSS9、10でダメ押しのパフォーマンスをたたき出し、第1部門の初優勝を飾った。2位には前嶋、そして3位には終始好調に戦った原が入った。



栗津原の脱走後、前嶋を退け第1部門初優勝を飾った平塚



平塚との競り合いに負け、惜しくも優勝を逃した前嶋

どんなにスタッドレスが進歩しても 氷の上では チェーンが〇

ラリールートではスタッドレスタイヤを使用するものの、氷上SSではやはりチェーンが有利で、その使用方法が勝利を左右すると言っても過言ではない。今回、圧倒的なシェアを誇っていたのがイタリアはコーニック社製の亀甲形に編まれたノープロブレム・チェーンだった。このチェーンを2重にしてSSに臨んだ競部美津雄は、そのセッティングを「チェーンも大事だけれど、それが食い込むタイヤの柔らかさも大事だよ。今回はタイヤが固めでダメだったよ」と語った。



チェーンとタイヤのマッチングもポイント



ランサー勢最上位は坂田原。昨年はこのラリーで優勝しているだけに、4位の成績には不満が残るだろう

桜井+インプレッサは無敵!?



セッティングが決まった桜井はさらにパワーアップノ

桜井の優勝を筆頭に、大嶋が3位、加勢が5位に入るなど、開幕早々キャロッセ勢が好調だ。SS1、2の舗装SS、SS3、4、9、10の氷上SSでのクルマの挙動を見ればこの好調さは一目瞭然だ。「他のクルマが良くなかった」と桜井は言うものの、氷上でインプレッサをあれほど自在に操れるのは、やはりサスペンションなどのセッティングが煮詰まってきた証だろう。「去年1年間、苦勞してきたセッティングがやっと今年に入って決まってきた。やっと自分の動きになってきた」と桜井は語る。一方、サスペンションのみならず、ボディ補強やロールケージなどの車造りに関しても、前年タイプ以上の見直しを固めたことを加勢自身も認めている。

RESULT/C class

順位	車番	ドライバー	ナビゲーター	チーム名	マシン	CP減点	SS減点	合計
1	①	桜井 幸彦	大瀧 敏夫	キャロッセスポーツ 桜井	インプレッサ	67	967	1034
2	②	新井 敏弘	中田 省吾	チームバックアールミスターカンダ	インプレッサ	65	998	1063
3	③	大嶋 治夫	小井戸 聖三	キャロッセスポーツ 大嶋	インプレッサ	84	1009	1093
4	④	坂田原 文雄	小田切 類之	ADVAN・PIAA 坂田原	ランサー	74	1019	1093
5	⑤	加勢 裕二	美細津 正	キャロッセスポーツ 加勢	インプレッサ	124	1002	1126
6	⑥	松本 誠	岡本 憲	オートハウスラリーチーム	ランサー	103	1039	1142
7	⑦	高橋 一志	高村 哲也	TEAM C-ONE SPORT	セリカ	98	1073	1171
8	⑧	片岡 良史	田口 雅生	ADVAN-KYB 片岡	ランサー	93	1124	1217
9	⑨	手根 秀紀	塚原 雅和	チーム シロクマ	ランサー	170	1048	1218
10	⑩	山口 修	吉谷 公美洋	スクーデリア スポーツ	ランサー	76	1185	1261
11	⑪	水野 春浩	多比羅 三男	東京メカニカルラリーチームドスコイ	ランサー	309	1097	1406
12	⑫	鎌田 範彦	西村 末吉	LUCK 鎌田	インプレッサ	4331	1085	5416
⑬		競部美津雄	市野 誠	チーム Ayabe	インプレッサ			リタイア
⑭		西尾雄次郎	松尾 博成	ファルケン インプレッサ西尾	インプレッサ			リタイア
⑮		金子 裕光	鈴木 裕	チームバックアールミスターカンダ	インプレッサ			リタイア
⑯		石田 正史	小野田 樹	オートハウスマルシェラリー	ランサー			リタイア
⑰		石田 雅之	澤田 茂	TEAM C-ONE SPORT	セリカ			不出走

RESULT/B class

順位	車番	ドライバー	ナビゲーター	チーム名	マシン	CP減点	SS減点	合計
1	⑱	小林 康弘	竹本 昌史	ファルケン CMSCカマタスポーツ	ミラージュ	109	1082	1191
2	⑲	増村 洋	吉田 和広	ALEX 増村	ミラージュ	121	1084	1205
3	⑳	鎌田 豊	重田 満彦	かまたスポーツ	ミラージュ	111	1115	1226
4	㉑	星野 博	成澤 宏樹	カーマジック・オズ	ミラージュ	144	1092	1236
5	㉒	水瀬 浩一	小久保 昌巳	東京メカニカル ナガセ	ミラージュ	168	1113	1281
6	㉓	原口 真	木宮 圭一	エナジイ原口CMSC鹿児島	ミラージュ	171	1133	1304
7	㉔	香取 恒治	新井 正和	アンテロープLOVIX 香取	ミラージュ	189	1126	1315
8	㉕	木村 謙治	塩沢 善	オートランドKYBキムラ	ミラージュ	262	1110	1372
9	㉖	松井 孝夫	遠藤 彰	CMSC・ラリーアート・松井	ミラージュ	288	1149	1437
10	㉗	横山 武浩	福村 幸則	グループ4ラリーチーム	ミラージュ	817	1074	1891
11	㉘	田口 幸宏	藤田 浩一	ALEX 田口	ミラージュ	1071	1054	2125

RESULT/A class

順位	車番	ドライバー	ナビゲーター	チーム名	マシン	CP減点	SS減点	合計
1	㉙	平塚 忠博	秋田 憲吾	DCCS平塚	ミラ	110	1045	1155
2	㊱	前嶋 光男	星野 元	キャロッセスポーツ 前嶋	ヴィヴィオ	99	1082	1181
3	㊲	原 憲司	金子 雄二		アルト	157	1081	1238
4	㊳	島田 雅道	地神 潤	BOOBOW	ミラ	157	1134	1291
5	㊴	小田切 真	福本 秀之	ソウルエアロ・WINIX・メカニカルチーム	ヴィヴィオ	221	1136	1357
6	㊵	山田 修	柳田 健一	チェックメイトヴィヴィオ	ヴィヴィオ	291	1123	1414
7	㊶	松原 邦夫	北口 慎正	TEAM北口	ヴィヴィオ	300	1174	1474
8	㊷	若槻幸治郎	宮城 孝仁	DCCS若槻	ミラ	945	1078	2023
9	㊸	栗津原 豊	高橋 昭彦	スズキスポーツカークラブ	アルト	2048	1115	3163
⑱		柳 雅広	秋竹 誠之	J&Sモータースポーツチーム	ヴィヴィオ			リタイア
㉚		守屋 教昭	小花 敏也	東京スバルビッグヘア	ヴィヴィオ			リタイア

CHALLENGE CLUB

当チャレンジクラブは、レースに参戦しているアナタ
これから参戦しようと思っているキミと一緒に作るコーナー
レース、マシン、新製品、中古車両などホットな情報をどうぞ!

INDEX

スカラシップを上手に活用(P90)
チャレクラNEWS(P92)
マシンを探せ! BUY&SALE(P93)
イベント、講習会、情報コーナー(P94)



かつてFJで活躍した選手の中には、スカラシップで賞金総額100万円を獲得し、レース活動資金を完全に黒字に転じさせた強者もいた!

やるじゃないとやっつけてれば、絶対お心得 スカラシップ活用術、教えます

レースをやっていくうえで、どうしても必要な軍資金
自分の所持金の限度は見えてるし、借金も……
でも実力があるなら、シーズンオフにお金や物が手に入る
そんなスカラシップ制度を利用しない手はないぜ!

誰にでもチャンスはある!

レースをやりたいけど、お金はなし。それなりや、どこかの会社にスポンサーになってもらおう……。ちょっと待てい! そう考えるのは簡単だけど、世の中そんなに甘くない。もし、それなりの実績を既に残しているならともかく、海のものとも山のものともつかぬアンちゃんに「あいよっ!」とお金を渡してくれることは、よっぽど強烈なコネでもない限り、まずあり得ないだろう。

最初はしょうがない。一生懸命働いて資金を稼ぎ、まあちょっとの借金も覚悟で体制を整えるというのが一般的なケースであるはずだ。しかし、少なからず活動を楽にする術がないわけでもない。それはスカラシップ制度を活用することだ。

スカラシップ制度というと、最近ではFJからF4へのステップアップというビッグブライズを思い浮かべるだろうが、これはこの際、ちょっと向こうに置いておく。1戦ごとあるいはシリーズを通じた成績に応じ、賞金やパーツを支給してくれる制度のことである。コイツはいいゾ! なんてったって協賛してくれるのは、ほとんどが消耗パーツのメーカー。1回買って、長いこと使っていられるというモノではないから、経費削減に大きく貢献すること請け合い。また、同一業種でなければ、いくつかのスカラシップを合わせて受けることもできるので、うまくすると1戦分のランニングコストを軽くペイできる可能性だってある。ついでに言っちゃえば、スポンサーしてもらったよりも数倍は高くない。

あとは「ガッツだせ!」

つまり、誰にでも恩恵が受けられるチャンスがあるってのが、最大の特徴なワケ。



エンケイ、STI、SUBARUなどのステッカーはスカラシップ登録の証拠

ただし、その最大の特徴、実は両刃の剣であることも忘れちゃいけない。まず第一に、規定で定められた成績に満たない場合は、ありがたい恩恵を受けることはできないからだ。そして第二に、ちょっとでも浮気をしようものなら、厳しいお仕置きが待っているということ。なんらかのトラブルが発生して、やむを得ずという場合でも、駄目なものは駄目。逆に言えば備えあれば憂いなし、そのくらいの準備がないヤツが立派な成績を残せるはずがないとも言えるんだね。

その成績だって、同じようなことが言えると思う。努力した分、報われなくっちゃね。それが積み重なっていけば、翌年度は本格的にスポンサーしてもらええる可能性だって出てくるかもよ。

勝てば最高においごちね!

で、ここからは実際に行われているスカラシップ制度の紹介ね。本当のコト言うと、一時期よりはちょっと減っちゃっているのが残

FREE TALK

from アンクル

103

参加型モータースポーツ、 だからN1耐久はおもしろい。

早いもので、96年も2月中旬を迎えたが、N1耐久レース以外の話は、いまだ決定には至っていないのが現状である。というところで、そのへんの話は決定してからということに。

さて、今年からN1耐久レースの名称に「スーパー」が加えられ、「スーパーN1耐久」と名称が変更された。それに伴い、ブレーキダクトの取り付けや、デフのオイルクーラーの取り付けがOKになる等、若干ながら車両の

改造範囲が広がった。また、給油ホースの径が細くされたり、給油時の安全面が厳しくなったりなど、安全面に関して今まで以上にレベルアップされた。

タイヤ交換に関しても、同時に2輪逆しか交換できなくなる等、ピットワークについても若干の変更がなされた。

スーパーN1耐久のいいところは、こういった車両規則ルールに関して、主催者側と参加者側が話し合いでかな

りのところ迄煮詰めることができる点である。

参加者サイドでN1リーグなる組織を作り、参加者それぞれの意見交換が毎レースごと行われている。もちろん全員の意見が一致することばかりではないが、同じレースを戦う者同志というところで、少しでもレースが盛り上がるべしといった観点で話が進むため、かなり具体的かつ現実的な話し合いが行われており、決定事項が早急に実施されることが多い。

私も運営委員の一員として、できる限り話し合いには参加しており、ブライターの立場として意見を述べて

いる。

とかく勝負が最優先されがちで、トップチーム主体でいろいろな物事が決定してしまうカテゴリーが多いが、ブライターのができる限り参加し易いようにという雰囲気が、今のN1リーグの中には色濃く残っており、そういった面でもN1の現状に則しているのではと感している。

私自身も今以上にブライターの参加し易くなればと思っているのですが、「ああして欲しい、こうして欲しい」等の意見があったら、遠慮せず是非聞かせて下さい。

アンクル=山内伸弥(やまうち しんや)



(1961年)11月14日生まれ。過去にも度の全日本ラリーチャンピオンに輝き、引退、7年振りに7度目の全日本ラリーのタイトルを手に入れた日本を代表するラリードライバー。海外ラリーにも積極的に参加。毎年マレーシア・ラッキーストライクラリーで2位入賞。引退後、日本のラリーで日本人最上位の総合15位完全を果たす。また2004年以降グループAレース、N1耐久レースにも参加。レース活動も本格的となり地々観客も増えている。



こちらはプロムのスカラシップに登録したのか、スポンサーを受けているのか?



ブレーキパッドやホイールといった消耗品がもらえるだけでもありがたい

念。だけど、残ってくれたのは、この世知辛い二世に迷える子羊たちを導いてくれようというメーカーさんばかり。感謝感謝！

今回こうやって調べて分かったことは、人気が高くて台数も多いレースは、受けられる賞典も大きいってこと。その典型が、やっぱりFJ1600。アルミホイールのエン

ケイが設けている「エンケイプレミアムプラン」がその際たる例で、優勝すると最高12万円(61台以上出走の場合)も頂けるんだから、問い合わせ先はエンケイスポーツEPP事務局(☎03-5760-877)です。

また、FJに関してはスバルとSTIが設けている「SUBARU賞」も、実に魅力的。こちらは年間を通じて成績に対し、賞金(もしくはそれに相当する物品)が授与される。ユニークなのは各シリーズごとではなく、全シリーズがポイント集計の対象となっていること。ちなみに1位賞金は30万円/問い合わせ先はテクニチューン内「SUBARU賞」

事務局(☎0467-23-0980)です。

なお、このふたつのスカラシップシステムは、ラリーやダートラ、ジムカーナも対象としています。ご参考まで。

どれにしようか迷っちゃっ!

オイルメーカーさんも、けっこう各社ともにスカラシップ制度に力を入れてきているのが頼もしい限り。ペトルロブインターナショナルの「BPスカラシップ」に、和光ケミカルの「ワコーズブライズ」、それに日本サン石油の「スノコパワーアッププラン(SPP)」っていうのが主など。このうち、SPPは昨年の暮れで既に受付を終了している。次回の機会を待たないのが残念なだけどね。残るふたつに関しては、どちらを選ぶか頭を悩ましてください。ただ、ワコーズブライズに関しては富士フレッシュマン限定なので注意。事務局は次のとおり。

- ・BPスカラシップ (☎03-3942-9277・キーストン)
- ・ワコーズブライズ (☎0550-89-6297・モーターレーシングシステム)

続いてはブレーキパッドメーカー。これもまた悩む。プロジェクト・ミューに、エンドレス、そしてウィンマックスが君たちを招きしているんだから。各社とも富士フレッシュマンに比較力を入れているけれど、ほとんどのサーキットをカバーしてくれている

このスカラシップにも注目

スカラシップの奨学制度という本来の意味からすると、本文でチラッと触れたFJスカラシップは、その対象者にF4マシンを1年間無償貸与してくれるんだから、さらなる向学が最大の目的からすると、まさにピタリとくるよね。同じような位置づけとなっているのが、鈴鹿で行われているSRS-Fでの翌年のF3デビュー。このふたつは本誌でも既に何度か取り上げているので、ご存じでしょうけど、注目する価値は絶対的にあるよね。

実は同じようなシステムを今年からプロジェクト・ミューも設け、N耐やFT、ミラージュ等へのステップアップを考えているとのこと。今年、スカラシップ登録をして、優秀な成績を収めたドライバーをオーディションするそうです。なお、事務局は一律。

あと、ミラージュカップの各シリーズ上位3名に受講資格が与えられる米ジム・ラッセル・レーシングスクールツアーも、かなり勉強になるのでぜひとも狙ってくださいね。

のが特徴。授与されるのはパッドが中心という点でも共通している。事務局は次のとおり。

- ・プロジェクト・ミュー (☎0427-615291・ミュースポーツインターナショナル)
- ・エンドレス (☎03-5688-6571・エンドレスアドバンス東京営業所)
- ・ウィンマックス (☎0425-46-3098・ウィンスモータースポーツ)

最後に注意点を。まず、どのスカラシップ制度も購入した時点で誰にでもOKというわけではなく、登録が必要ってこと。それに指定の条件を完全に満たしていなければ、頂けるモノも頂けないよ。その際の詳細に関しては各事務局に早めに問い合わせせてね。それでは諸君の成功を祈る!

(はた☆なおゆき)

こちらのFJはエンドレス、F4/FJ協会、STIなどに登録している



BP潤滑油日本総代理店

ペトルロ インターナショナル株式会社

本社 〒102 東京都千代田区麹町4-5-21 ☎03-3265-1711
大阪支社 〒550 大阪市西区西本町1-3-10 ☎06-5361-1701

※このコーナーへの応募も、ペトルロインターナショナル「アンクル」までお寄せください。お送りいただいた方には商品をプレゼント致します。

4年目を迎えたF4、まずは筑波から開幕!

大分阿蘇レーシングパークの閉鎖に伴い、九州シリーズがなくなってしまうのが残念だが、新たに美祿でのシリーズが設けられる



96年F4が、まずは筑波シリーズからスタート。第2戦からは台数も増加

こととなったF4レース。FJスカラシップの対象となったドライバー2名も初めて挑んでくることもあり、今年はいよいよ一層注目を集めそうだ。



新車(ウエスト956・マツダ)を投入した豊林がポールto初優勝

6戦で争われるシリーズの開幕戦が、2月11日に開催された。エントリー台数は12台と、昨年の最終戦よりも減ってしまったが、これは時期が時期だけに仕方ないところだろう。実際、4月6、7日に行われる第2戦からの出場を予定しているドライバーも少なからずおり、今後台数も次第に増えていくはずだ。ちなみに、昨年のシリーズ上位陣の中で引き継ぎの参戦を決めたのは、ランキング2位の豊林貴也と同4位の塩野入陸。ルーキーの中で目立った存在としては、昨年のエビスFJチャンピオンの鈴木将之の名が挙げられる。レース当日は好天に恵まれ、まさに絶好のレース日和となった。昨年のチャンプ藤原靖久が第3戦でマークしたレコード、54秒876にコンマ2秒差にまで迫るタイムをマークした豊林がポールポジションを獲得。2番手は塩野だ。決勝でもこのふたりが後続を大きく引き離して、し烈なトップ争いを繰り広げ25周の間、その差は終始1秒以内。しかし、最後までトップの座を明け渡さず、辛くも逃げ切った豊林が初優勝を飾った。

新型FJマキシム309が実戦デビュー

FJマキシムの96モデル一番乗り。カネコレーシングのマキシム309が、筑波でのシリーズ第2戦で実戦デビューを果たした。ドライビングを担当したのは平野功だ。

この309は外観こそ前作308Bに酷似しているが、足まわり等は完全な新設計。マキシムの伝統である高いボディ剛性、安全性を保ちながら、エンジン/ミッションの整備性を高めているのが特徴だ。また、フロントノーズからラジエターのインレットまでのラインをスムーズにすることで、冷却性能と最高速の向上が図られている。

シエイクダウンはレース2日前に行われたが、マイナートラブルが続き、予選で初めて連続周回をこなすという状況だったため12番手からのスタートとなったものの、決勝では一時6番手にまで浮上。終盤のスピンドルでのフィニッシュとなったが、高いポテンシャルの一端を見せつけた。



フレームを簡単に取り外せるようにしたことで、リヤの整備性をアップ

「今の段階ではまだすべてを語ることはできませんが、フロントのシャープさは抜群。ただ、少しオーバーステアが強く、それがスピンドルの原因にもなったけど、セッティングで対処できるレベルです」と平野は語っている。

競技用ミラージュ車両&パーツ発売中

ミツビシ・ミラージュの競技用ベース車両とパーツが現在発売中だ。

まずミラージュ・インターカップ用のベース車両は98万円。ラリーアート(担当:浜村/03-5232-7682、FAX5232-7797)へ申し込んで、最寄りの販売会社から2月より順次引き渡される。またミラージュ用パーツ、スポーツキットは135万円分を90万円限定30台分発売中。こちらの受付窓口はテストアンドサービス(担当:松沢/044-854-1945、FAX044-854-9246)。

さらにミラージュ3ドアRS、ミラージュアスティRSを使用してラリー、ダートラリー、ジムカーナに参戦するためのコンペティションパーツも発売。内容はスプリング、

ミラージュカップ技術説明会開かれる

今年から新たに新型ミラージュRS(CJ4A)が投入されるミラージュ・インターナショナル・ラリーアートカップ。その開幕を前にして、都内のホテルで技術説明会が開かれた。



ミラージュにN2規定復活。しかしこれは限りなくN1に近い程度

まず、車両規定上の区分としてはN2規定が採用されているのが第一の特徴だ。しかし、スーパーN1耐久もそうであるように、ベースとなるのはあくまでもN1規定であり、唯一その枠を超えて認められたのは空冷式エンジンオイルクーラーの追加装着のみ。他の部分すべてがN1規定の範囲内にとどめられている。なお、そのオイルクーラーはMSAの指定パーツであり、取り付け方法に関しても厳密に定められた。

また、新設される関西シリーズも含め、従来どおりインター以外の3シリーズで使用されるCA4Aに関しては、N1規定のままだが、ラバーマウントとブッシュ類がMSA指定パーツの使用のみ認められ、従来は溶接も認められたロールケージの装着が、新たにポルトナットのみに限定された。これに関してはCJ4Aにも共通する。なお、これはミラージュカップに限らず、N1全般に当てはまるのだが、今年から車内に搭載する消火器は進行方向に対し直角に取り付けなければならないので、注意されたい。



ラリー、ダート、ジムカーナでも活躍しそうなミラージュ

個人売買における金銭トラブルは、編集部では責任を負いかねますのでご了承ください

●売りたい

●フォーミュラ・トヨタ (FT10)

95西日本シリーズ
4戦使用 T&W2セ
ット スプリング・ス
タビライザー ギヤ
その他スベアP多数あ
り 価格140万円応
談
中井博行 〒6662
兵庫県西宮市満池谷町3-3306 ☎0
793-72-9777 or 030-845-113
92



●フォーミュラ・トヨタ (FT10)

RSセリザワチューン スベアP有り
程度上 価格150万円応談
松田勇人 〒800 福岡県北九州市門司区
寺内1-6-39 ☎093-381-0617
●フォーミュラ・トヨタ (FT10)
10レース使用 程度上 P多数 価格応談
●トヨタ・カローラレビン (AE92)



●ウエスト936・トヨタ

N2 (NA1600)
仕様 スリーテック製
作車 フレッシュマン
NA1600最終戦優
勝 J.P.第1戦J.P.3
クラス第1レグ・第2
レグ共に優勝 価格2
50万円
勝スリーテック 〒41013 静岡県駿東
郡小山町大御神290 ☎0550-7810
030



●ウエスト936・ニッサン

F4 95筑波F4シリーズチャンピオンフレ
ーム 東名バードニスモ 1レース使用
即レース可 価格450万円
ハップ 八方博行 〒335 埼玉県戸田市
下前2-4-7 ☎048-445-2225
●FRD MF104
FJ 平野 功使用車 仙台ハイランド(コ

イスレコード/優勝車) W&T2セット付
き EG・TMレスでもOK 価格応談
ル・ポッセ 担当:坪松 ☎0297-4217
519 or 0297-4217205

●FRD MF104

FJ/白 戸田チユー
ンタツミレーシング
メンテナンス レイン
T1セット付き 価格
応談
中村健治 〒834
12 福岡県八女郡黒木
町大字鹿生子1701
☎0943-422806 or タツミレーシ
ング 担当:近藤 ☎092-923163
52



●マキシム307

FJ/青(エンドレス
カラー) カネコレ
シングワークスカー
95年仕様 土屋エンジ
ニアリング製 3レー
ス使用 スリックT2
セット レインT1セ
ット W付 程度極上
一見されたし 価格140万円 値引き可
レーシングチーム大平 担当:大平良彦 〒
981-15 宮城県仙台市小坂字西迎52 ☎
080-92-04285



●マナタイムK9

FJ/白・蛍光レッド セキグチチューン
上位入賞車 T&W3セット付き 価格17
0万円応談
山本純一 〒915 福井県武生市野上町3
2-48 ☎0778-23156 or フナキ
レーシング 担当:吉尾 ☎0593-701
0987

●R&D FV/94

FJ/赤・白・銀 R&Dメンテ 戸田チ
ューン 上位入賞車 スベアPあり 価格20
0万円応談 詳細は電話にて
田頭浩之 〒752 山口県下関市長府浜浦
南町1-18 ☎0832-571467

●オスカーク94改

FJ/白 尾川チューン EG/TM・OH
済み 95年1月製作 レース2戦のみ使用
スリックT2セット レインT1セット ス
ベアW3セット付き スベアPあり フレ
ーム及びカウル等補修済み 至急売りたいし 価

格250万円

●ニッサン・ザウルスJr.

92、94、95東北シリーズ年間チャンピオンカ
ー スベアカウル T新品2セット付き 備
格100万円
佐栄自動車内 佐藤栄一 〒981-11 宮
城県仙台市太白区中田2-131 ☎022-
241-8468

●ホンダ・シビック (EG6)

95インテークアップ&東
日本シリーズ仕様 優
勝 入賞多数あり 即
レース可 EG TM
OH後1レース使用
スベア EG TM
W4セットその他P付
き 至急売りたいし 備
格160万円値引き可
オートガレージトミザワ ☎0273-44
5518 or 松村辰巳 ☎0485-59149
04 (22:00)



●ホンダ・シビック (EF9)

N1仕様/白 EG&TM・OH済み レ
ス未使用 T&W2セット その他Pあり
足まわり及びその他Pはすべて無限製 至急
売りたいし 価格50万円
テツレーシング 代表:江上 ☎096-3
5210709

●トヨタ・カローラレビン (AE92)

富士フレッシュマン
NA1600仕様/青
スリーテック製作 入
賞車 45秒確実 3レ
イスのみ使用 スベア
P多数あり 価格20
0万円 値引き可
浅沼善太 〒167
東京都杉並区荻窪2-44-6 ☎030-341
53699



●トヨタ・カローラレビン (AE92)

美称フレッシュマン仕様/白 95年チャンピ
オンカー 戸田レーシングコンピュータ(燃
調付き) GABレースシヨック 燃圧レキ
ュレーター ビストン・クラシク・コンロッ
ド新品で製作 T&W各2セット他P多数使
用価格55万円
一色陽介 〒800-02 福岡県北九州市小
倉南区中吉田1-3-25 ☎093-471
10993

●トヨタ・カローラレビン (AE92)

富士フレッシュマン仕様 アルボーマンテ
T&W1セット スベアP多数有り 価格80
万円
西村孝一 〒345 埼玉県南埼玉郡宮代町
和戸1-7-16 ☎0480-352358

●トヨタ・カローラレビン (AE86)

富士P仕様 程度良 詳細は☎にて 価格50
万円
刀根 巖 〒879-15 大分県速見郡日出
町豊岡 ☎0977-724306

●トヨタ・スターレット (EP71)

T1仕様/青 LSD 7点ロールバ
W2セット 価格27万円
グリーンオートNUI 〒679-41 兵
庫県龍野市龍野町島田 ☎079-6219
328

●トヨタ・スターレット (EP71)

95富士P仕様 入賞車 コンピュータ付き
初心者の方レース参戦お手伝いします 価格
30万円
田村達彦 〒214 神奈川県川崎市多摩区
掛形3-18-201 ☎044-91114
883

●トヨタ・スターレット (EP82)

95富士P仕様 TRD車高調 大型ラジエタ
ー 価格85万円
伊藤孝幸 〒431-12 静岡県浜松市笠山
寺町578-2 ☎053-48710597
(20:00~21:00)

●トヨタ・スターレット (EP82)

筑波SNC仕様 即レ
イス可 スベアTM
W2セット P多少あ
り EG・OH後2戦
デフォ後1戦使用
コンピュータ交換済
詳しくは☎にて 94新
車より製作 多少クラ
ッシュの跡あり 価格100万円応談
黒田隆幸 〒261 千葉県美浜区真砂5-
2-1305 ☎043-27812306
or 030-0433384



●トヨタ・スターレット (EP71)

95富士フレッシュマン仕様 入賞多数 最高
位2位 予選シングルグリッド確実 小山ス
ピードメンテナンス EG・OH済 絶好調
LSD入りスベアミッション レイン用W1
セット付き 価格25万円応談

原田智明 〒193 東京都八王子市東浅川
町340-9 ☎0426-6517907

●スキ・アルトワークスR (CM22V)

筑波ワークスカップ仕様 アキ・プロジェクト
トメンテ OH後2戦し タイトラCI仕様にも
も応じます 詳細は☎またはFAXで 価格
80万円値引き可
長澤英樹 〒214 神奈川県川崎市多摩区
南生田4-11-8 ☎044-976-303
0 or FAX 044-976-4836

●ニッサン・マーチ (K10)

筑波P仕様 入賞多数 メックチューン 車
高調 LSD 大型ラジエター スベアT&
W&P多数 即レース可 価格35万円応談
鈴木モーターズ 〒329-04 栃木県河内
郡南河内町緑5-25-1 ☎0285-442
989 or FAX 0285-443710

●ニッサン・マーチ (K11)

95富士フレッシュマンN2仕様 94、95シリ
ーズチャンピオン車 スベアW スベアEG
P 聖勲系Pあり 価格応談安価
吉川賢一 〒941 新潟県糸魚川市大野3
71-3 ☎0255-521871

●ミツビシ・ミラージュ (CA4A)

ミラージュカップ仕様 94年小幡栄車 95年
テイポ車 入賞確実 W3セット+α 現
状渡し カイプラザ&東北&関西シリーズに
最速 価格180万円応談
青藍(セイラン) 担当:青木 〒153 東
京都目黒区目黒2-14-16 ☎03-3794-
0625

★T1タイヤ、W11ホイール、P11パーツ、
EG11エンジン、TM11ミッション、OH11
オーバードライブ、P11プロダクションカー
※このコーナーでは4輪レース用マシン、パ
ーツに限り誌面を開放しています。掲載希望
の方は、マシン名、セールスポイント等詳細
と写真(カラープリント、モノクロ可)を同
封のうえ封書にて、左記へお送りください。
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
R10編集部「BUY&SALE」係

- **A級ライセンス講習会**
 ・岡山/3月20日/12:00~17:00/ティーサーキット・英田/2万円/ツーランドフォー/06-761-0248
 ・茨城/4月27日/11:00~17:30/筑波サーキット/2万円/JRSSC/03-3584-0035
 ・福島/4月21日/エビスサーキット東コース/2万円/チームクレバーレーシング/03-3766-3312
- **国際Cソーラーカーライセンス講習会**
 ・①東京/4月4日/朝日新聞社・東京本社/②大阪/4月5日/朝日新聞社・大阪本社/③岡山/4月6日/瀬戸内海放送・岡山本社/18:30~21:00/2万円/ツーランドフォー/06-761-0248
- **走行会ほかイベント**
 ● **「チーム・ラ・ロッサ ラン オン アト 日光」** /3月2日/日光サーキット/参加車両・ノーマル車/参加料・1名2万円(昼食付き)/内容・JGTC参戦ドライバーを講師に、自車フリー走行、インストラクター同乗走行、タイムアタックを行う。
 ティーム・ラ・ロッサ 担当・増田/03-5800-2152
 ● **「ジムカーナ走行会in筑波中央サーキット」** /3月16日/筑波中央サーキット/参加料・1日9000円/午前4500円/午後5500円/締め切り・3月9日。
 プロクルーズ ジムカーナ走行会 担当・田代/0493-621-485
 ● **「北港・舞州 03300&スラロームシリーズ第3戦」** /3月20日/北港・舞州スポーツアイランド内特設会場/参加車両・A・C・D車両/参加資格・クロスド・普通免許所持者 準国内競技・96年度国内B級ライセンス以上所持者/参加料・1名1万円(ダブルエントリー可)/締め切り・3月8日/03-2000台
 株ツ・アンド・フォー内 舞州ジムカーナシリーズ事務局/06-761-0248
 ● **「全日本ジムカーナ選手権 第1戦 コカ・コーラCUP POWER SLALOM 96」** /3月23~24日/名阪スポーツランド/格式・準国内/参加車両・A・C・D車両/ソーラーカー、電気自動車/参加資格・国内B級以上所持者/ソーラーカー国内C級/参加料・1台1名39140円/締め切り・2月26日/03-1600台
 ツー・アンド・フォー内 コカ・コーラCUP事務局/06-761-0248
 ● **「バーデンサーキットクロスRd.2」** /3月30日/スポーツランド山梨/参加料・1名1万6000円/同乗者3000円/タイム計測2000円/締め切り・3月23日。
 プロクルーズ サーキットクロス係 担当・田代/0493-621-485
 ● **「ロデオオートラ練習会」** /4月6日/九和オートランド那須/参加車両・ダートトラA・C・D車両/参加料・1名1万円
 チームロデオ/0429-431-388
 ● **「富士スピードウェイ走行会」** /4月10日/富士スピードウェイ/参加資格・普通免許所持者 ライセンス不要/参加料・1名1万8000円/MAX・50名/※サーキット初心者大歓迎
 FUN PLANNING/045-985-1127
 ● **「北港・舞州 03300&スラロームシリーズ第4戦」** /4月14日/北港・舞州スポーツアイランド内特設会場/参加車両・A・C・D車両/参加資格・クロスド・普通免許所持者 準国内競技・96年度国内B級ライセンス以上所持者/参加料・1名1万円(ダブルエントリー可)/締め切り・4月1日/03-2000台
 ツー・アンド・フォー内 舞州ジムカーナシリーズ事務局/06-761-0248
 ● **「ロデオジムカーナ練習会」** /4月20日/関越スポーツランド/参加車両・ジムカーナN・A・C・D車両/参加料・1名1万円
 チームロデオ/0429-431-388
 ● **「バーデンサーキットクロスRd.3」** /4月27日/ミュージアムサーキット/参加料・1名1万6000円/同乗者3000円/タイム計測2000円/締め切り・3月23日。
 プロクルーズ サーキットクロス係 担当・田代/0493-621-485
 ● **「朝日エレクトリックカーレース T1サーキット96」** /4月28日/T1サーキット・英田/参加車両・96年度ソーラーエレクトリックカー競技車両規定第2編・第1章・1及び第3編の車両とする/参加車両・一般20600円・会員18540円/締め切り・4月5日/内容・スプリントレース(7周) 株ツ・アンド・フォー内 エレクトリックカー事務局/06-761-0248
 ● **「名阪スポーツランド練習会」** /4月29日/名阪スポーツランド・Cコース/参加車両・A・C・D車両/参加資格・普通免許所持者(ライセンスの有無は問わない)/参加料・1名8240円/締め切り・4月18日/MAX・1000台/内容・ミニサーキット最高10回走行(タイムカード決定)。
 ツー・アンド・フォー内 名阪SL練習会事務局/06-761-0248
 ● **「クレバー走行会inミュー」** /4月30日/ミューサーキット/参加車両・ノーマル/ライトチューン車/参加車両・80分1万6000円/締め切り・4月15日/MAX・45台、チームクレバーレーシング/03-3766-3312
- **「走行会ほか年間スケジュール」**
 ● **「T1サーキット走行会」** /①3月16日、②3月20日、③4月17日、④4月27日、⑤5月6日/T1サーキット・英田/参加車両・改造車はナンバー無し、トラックにて搬出入の車、オープンカーはロールバー又は最低フロア以上が必要/参加料・一般2万6000円/会員登録1万8540円/締め切り・①3月6日、②3月11日、③4月4日、④4月17日、⑤4月25日/MAX・50台
 株ツ・アンド・フォー内 T1走行会事務局/06-761-0248
 ● **「ハイスピードミューティング96」** /①5月5日、②7月21日、③9月8日、④12月8日/中山サーキット/参加車両・ジムカーナA、N、TS(軽クラス、ユーノクラスもあり)/参加料・2万2000円(模擬レース参加のN1車両は2万3000円) 会員は500円割引/締め切り・開催日の14日前まで/MAX・150台/内容・フリー走行と計測装置によるタイムトライアル及びN1車両による模擬レース、エキスパートは模擬レース形式のスタート練習あり。
 T・O・スポーツ/0867-22-3134
 ● **「ドリフト練習会」** /①2月24日、②3月23日、③4月20日、④5月25日、⑤6月29日、⑥8月3日、⑦9月21日、⑧10月19日、⑨11月16日、⑩12月28日/中山サーキット/参加料・マッシーモクラブ会員1万1000円、仮登録と新規の方1万2000円/MAX・50台/当日の持ち物・ヘルメット、グローブ、運動靴、参加料、運転免許証、保険証(コピーも可)、印鑑
 T・O・スポーツ/0867-22-3134

3月の関東地区国内B級ライセンス講習会

※申し込み・問い合わせは直接主催者へ

日/曜	時間	地域/会場	申し込み・問い合わせ先	日/曜	時間	地域/会場	申し込み・問い合わせ先
1/金	19:00	群馬、関越スポーツランド	RRC群馬 0273-27-2079	17/日	14:30	川崎、川崎教育文化会館	TMAC 03-3611-6687
2/土	10:00	茨城、茨山南南流通センター	PRAC 0471-50-0330	16:30	町田、東急ハンズ町田店	東急ハンズ町田店 0427-28-2511	
	19:00	千代田、中央大学駿河台記念館	AJSAA 03-3534-9197	18:00	新潟、新潟テルサ	JAF新潟 025-284-4656	
3/日	10:00	調布、調布スポーツセンター	調布レンタカー 0424-88-4111	18:00	成田、成田国際文化会館	JARAC 043-266-3703	
	13:00	宇都宮、宇都宮市東コミュニティセンター	JARAC 043-266-3703	18/月	19:00	川崎、川崎市民会館	ALC 03-3705-3070
	17:30	渋谷、東急ハンズ渋谷店	東急ハンズ渋谷店 03-5489-5200	20/水	13:30	川崎、武蔵小杉中原市民館	CLEVER 03-3766-3312
	18:00	土浦、土浦電機プラザ	JARAC 043-266-3703	14:30	坂戸、坂戸市文化会館	TMAC 03-3611-6687	
6/木	19:00	小田原、小田原市民会館	ソニックレーシング 0559-77-4478	18:00	世田谷、カーサロンスANDORA	JACS 03-3429-2517	
7/木	18:30	墨田、墨田区文化センター	TMAC 03-3611-6687	19:00	豊島、池袋区民センター	CLEVER 03-3766-3312	
8/金	19:00	港、六本木JRSCC事務局	JRSSC 03-3584-0035	22/金	19:00	港、六本木JRSCC事務局	JRSSC 03-3584-0035
9/土	13:00	浦和、浦和市文化センター	JARAC 043-266-3703	23/土	10:00	与野、日産プリンス埼玉販売株式会社	ニスモパニックインテ 048-444-1641
	13:00	横須賀、横須賀市勤労福祉会館	JARAC 043-266-3703	13:00	大宮、大宮ソニックシティビル	JARAC 043-266-3703	
	13:30	川崎、川崎市民プラザ	TOK 045-984-8830	18:00	横浜、長津田TOK事務局	TOK 045-984-8830	
	13:30	横浜、横浜市国際文化会館	JRSSC 03-3584-0035	18:00	世田谷、カーサロンスANDORA	JACS 03-3429-2517	
	18:00	市川、市川市文化会館	JRSSC 03-3584-0035	18:00	横浜、ワークピア横浜	JARAC 043-266-3703	
	18:00	世田谷、カーサロンスANDORA	JACS 03-3429-2517	18:30	上尾、上尾市福祉会館	CLEVER 03-3766-3312	
	18:30	横浜、横浜駅西口西公会堂	TOK 045-984-8830	19:00	足利、足利市民会館	SHAKE DOWN 0287-96-4505	
	19:00	宇都宮、コンセール栃木県青年会館	SHAKE DOWN 0287-96-4505	24/日	10:00	品川、大井町キョリアン	ALC 03-3705-3070
10/日	10:00	八王子、石森石油	石森石油 0426-91-1241	10:00	取手、取手市立福祉会館	PRAC 0471-50-0330	
	10:00	三郷、三郷市文化会館	PRAC 0471-50-0330	13:00	墨田、錦糸町すみだ産業会館	JARAC 043-266-3703	
	10:00	埼玉、上里町東公民館	プロクルーズ 0493-62-1485	13:30	大田、大田区蒲田産業会館	CLEVER 03-3766-3312	
	13:00	柏、柏市勤労会館	JARAC 043-266-3703	18:00	松戸、松戸市民会館	JARAC 043-266-3703	
	13:00	美濃、丸和オートランド那須	丸和産業南 0287-68-0345	19:00	板橋、板橋区立文化会館	CLEVER 03-3766-3312	
	13:00	横浜、トヨタカレリア	トヨタカレリア 048-625-0211	29/金	19:00	市川、市川市文化会館	東日本レース企画 0474-66-5400
	13:30	葛飾、かつしかシンフォニービルズ	CLEVER 03-3766-3312	19:00	甲府、JAF山梨	JAF山梨 0552-43-2811	
	14:30	水戸、水戸市民会館	TMAC 03-3611-6687	20/土	13:00	所沢、所沢市民文化センター	JARAC 043-266-3703
	18:00	千葉、千葉市市民会館	JARAC 043-266-3703	15:00	成田、成田国際文化会館	東日本レース企画 0474-66-5400	
13/水	19:30	北、栃とびあ	TMAC 03-3611-6687	17:00	川口、川口ドライブインシアター	チームラロッサ 03-5308-2152	
16/土	13:00	横浜、戸塚サンライフ	TOK 045-984-8830	18:00	杉並、杉並区立公会堂	JARAC 043-266-3703	
	18:00	世田谷、カーサロンスANDORA	JACS 03-3429-2517	19:00	練馬、練馬文化センター	CLEVER 03-3766-3312	
	18:30	厚木、厚木市文化会館	TOK 045-984-8830	10:00	八王子、石森石油	石森石油 0426-91-1241	
	18:30	港、田町勤労福祉会館	CLEVER 03-3766-3312	13:00	千葉、千葉市文化センター	JARAC 043-266-3703	
17/日	10:00	墨田、墨田区文化センター	TMAC 03-3611-6687	19:00	所沢、ニュー所沢市民文化センター	CLEVER 03-3766-3312	
	10:00	調布、調布スポーツセンター	調布レンタカー 0424-88-4111	14:30	春日部、春日部文化会館	TMAC 03-3611-6687	
	10:00	経谷、経谷コミュニティセンター	PRAC 0471-50-0330	18:00	船橋、船橋市勤労市民センター	JARAC 043-266-3703	
	13:00	浦安、浦安市文化会館	JARAC 043-266-3703	19:00	新宿、新宿文化センター	CLEVER 03-3766-3312	

●P-FR

・15周=30.675km 予選出走19台・決勝出走18台・完走13台 予選順位/タイム

1	宮野 紀之	スズキ・スバル・スバル	15周	17'17"021	1/1'07"744
2	渡辺 英晃	スズキ・スバル	15周	17'20"652	2/1'08"281
3	酒井 徳重	MG・Ford・スズキ	15周	17'25"055	5/1'08"584
4	浅黄 太郎	FIRST・スズキ	15周	17'25"235	4/1'08"381
5	小林 敏幸	OPUS・スズキ	15周	17'25"866	7/1'08"690
6	内田 謙	ナリィ・スズキ	15周	17'26"369	3/1'08"351
7	三平 勝之	三波/WAKO・スズキ	15周	17'37"708	8/1'09"080
8	増田 和久	三波/WAKO・スズキ	15周	17'46"825	11/1'09"267
9	白石 邦彦	カーショップ・スズキ	15周	18'00"450	12/1'09"277
10	関戸 慎一	FEI・スズキ	15周	18'02"814	10/1'09"214

・優勝スピード：106.488km/h
・最速ラップ：宮野 紀之 1'08"427 107.589km/h 3周目

東プロとは異なり、シルビアは出場できない実質のAE86ワンメイクレース。昨年の筑波シリーズ2位の宮野紀之が、唯一1分7秒台の予選タイムでポールポジションを獲得。スタートも割し、2番手につけた渡辺英晃がこれを追うが、2周目にわずか0.4秒だった2台の差は次第に離れ、6周目で1.4秒、10周目では2.3秒差に。宮野が昨年の東プロ第7戦以来の勝利をおさめた。「レースを始めてこれで足かけ4年になります。今後はユーノスで富士を走る予定です」と言う宮野の今後の活躍に期待したい。

宮野が2番手、予選5番手からスタートで3位にポジションを上げた酒井徳重が3位の表彰台に上がる結果となった。



「これで筑波ラストランです」と言う宮野が有終の美を飾る

96 *FISCO OPEN* January Cup 45

・1月28日/富士スピードウェイ/晴れ/ドライ/主催:富士スピードウェイ
・Photos:Yoshikuni Okumura-Report/Shin Kitajima

●第1レース

・22周=44.34km 予選出走37台・決勝出走36台・完走32台 予選順位/タイム

1	鈴木ひろし/玉造 進	TAC・スズキ	22周	45'02"222	1/1'58"404
2	小澤 浩史/山口 司	スズキ	22周	45'15"090	9/1'59"799
3	藤原 浩之/若林 健夫	スズキ	22周	45'15"222	1/1'58"941
4	長沢 孝/新井 勉	スズキ	22周	45'15"821	4/1'59"267
5	山梨 秀夫/黒川 孝	スズキ	22周	45'21"593	6/1'59"404
6	上野 和夫/黒川 孝	スズキ	22周	45'22"888	10/1'59"988
7	小澤 浩史/山口 司	スズキ	22周	45'25"675	3/1'59"256
8	小澤 浩史/山口 司	スズキ	22周	45'37"935	5/1'59"288
9	千島 幸村/安達 淳	スズキ	22周	45'55"344	11/2'00"051
10	宮野 紀之/関戸 慎一	スズキ	22周	46'03"977	13/2'00"430

・優勝スピード：131.012km/h
・最速ラップ：鈴木ひろし 1'58"820 135.432km/h 22周目

慣れないローリングスタートに戸惑い、陣列の整わないままスタート。序盤、首位争いは予選上位を占めたEP82勢の鈴木/玉造組、前嶋/鈴木組、長沢/新井組らで争われたが、中盤に入ると予選9位の強豪小澤/山口組、バルサーで追軍奮闘の黒川/黒川組が浮上し、普段のスプリント同様混戦模様。

勝負が決したのはドライバーチェンジのピットイン。10周を終了して真っ先にピットに飛び込み早いピットワークを見せた鈴木/玉造組がここで8秒の大量リードを築き、以後も差を開き独走で優勝。「昨日、ストップウォッチ片手に30分程ドラチェンの練習をした」と、してやったりの結果に2人でいんまり。



耐久らしくピットワークで勝利を収めた鈴木/玉造組EP82



バルサークラスは黒川久夫/黒川 孝が優勝

●第2レース

・24周=107.28km 予選出走32台・決勝出走31台・完走29台 予選順位/タイム

1	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	24周	45'42"868	1/1'48"612
2	山梨 秀夫/黒川 孝	スズキ	24周	45'44"861	4/1'51"734
3	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	24周	46'02"394	2/1'49"963
4	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	24周	46'09"719	5/1'52"215
5	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	24周	46'41"578	8/1'52"713
6	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	24周	46'41"746	7/1'52"419
7	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	24周	46'42"782	6/1'52"302
8	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	24周	46'43"006	9/1'53"311
9	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	24周	47'25"822	15/1'54"957
10	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	24周	47'26"624	16/1'54"900

・優勝スピード：140.804km/h
・最速ラップ：黒川久夫 1'49"874 146.459km/h 22周目

パワーに勝るRX-7、MR2というマシンをそろえ万全の体制で臨むAS勢。黒川/長谷川組(RX7)、黒川兄弟組(MR2)、黒川村/黒川組(MR2)が予選トップ3を獲得し、レースも安泰かと思われた。しかし、レースが始まると、予選4位につけた黒川兄弟の黒川/野口組(AE101)が、「勝つにはこれしかない」と1周目にドライバー交代を行う奇襲作戦を敢行。RX-7のピットイン後は見事4秒リードのトップに躍り出た。残り15分、必死に逃げるAS勢だったがパワー差はいかんともしがたく、残り8分でRX-7が再逆転に成功し優勝。



奇襲作戦vsパワーの戦いを制した黒川/長谷川組RX-7



惜しいところで総合優勝を逃したAE101の黒川 孝/野口 章組



MR2は黒川村/黒川 孝組がクラス優勝を達成



多車種が乱れる混戦の中、AE92クラスは宮崎/川口組が割した

●第3レース

・23周=102.81km 予選出走 31台・決勝出走29台・完走18台 予選順位/タイム

1	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	23周	45'53"333	1/1'58"520
2	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	23周	47'13"290	2/1'59"374
3	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	23周	47'33"840	3/1'59"475
4	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	23周	47'34"635	5/1'59"906
5	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	23周	48'12"084	7/2'00"614
6	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	23周	48'15"940	4/1'59"857
7	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	23周	48'18"563	12/2'03"137
8	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	23周	48'54"155	6/2'00"557
9	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	23周	48'54"190	10/2'00"174
10	黒川 久夫/黒川 孝	スズキ	22周	46'59"858	14/2'03"421

・優勝スピード：131.558km/h
・最速ラップ：黒川 久夫 1'59"134 135.075km/h 10周目

レコードタイムでPPを獲得した黒川/黒川組をはじめとするロードスター勢がレースでも主導権を握り、これに山梨/黒川組のマーチが絡む。前半は黒川/黒川組、黒川/黒川組、黒川/黒川組、黒川/黒川組も加わりトップ争いが展開されたが、黒川/黒川組に交代してからは、黒川/黒川組の独壇場。他より確実に1秒速いペースで周回するロードスターには誰も太刀打ちできず、黒川/黒川組は自分に課した1分59秒のラップを刻み続け終わってみれば、20秒の大量リードで優勝。前半トップに食い付いた黒川/黒川組、黒川/黒川組の快走と黒川/黒川組が見せた絶妙のコンビネーションが際立ったレースだった。



「ピットワークが最高だった」という黒川/黒川組ロードスター



総合4位の山梨秀夫/黒川浩太郎が、マーチターボクラス優勝

●TSC1300

・15周=30.675km 予選出走7台・決勝出走7台・完走7台 予選順位/タイム

1	保田 薫	BPオーエー・ジュニア・土通コムRS	15周	16'34"791	1/1'04"890
2	山崎 久夫	ベガスP27・マツダセーニ	15周	17'03"226	3/1'06"600
3	野村 英乙	ユー・シー・アール・カシロール	15周	17'03"952	2/1'05"93E
4	井戸 精川	井戸商会SPGスターレコ	15周	17'18"311	4/1'07"47E
5	坂本 義	オートマ・キング・カニマス	14周		5/1'08"132
6	竹中 健二	藤田自動車・竹中船店SP	14周		6/1'09"548
7	橋本 智之	橋本車庫・M&I・セノー	14周	17'00"302	7/1'13"845

・優勝スピード：111.008km/h
・最速ラップ：保田 薫 1'05"702 112.051km/h 3周目

N2規定のツーリングスポーツカーレース(TSC)だが、7台のエントリーにとどまった。これまでのレコードタイムを1秒近く更新した、1分04秒890でポールポジションを獲得したのは、「スリックが今回はなくて、EP82用の溝付きタイヤです」と言う保田薫のEP71。同じEP71ながら、2番手の野村英乙に1秒以上のタイム差をつけた保田は、決勝でも1人旅の展開。2周目で2番手に浮上してきていた山崎久夫のB310セーニに3.6秒差をつける。「初めて作ったN2車両を、とりあえずのセッティングで持ってきて勝てました。勝因はエンジンでしょうか」と保田。山崎が2位、昨年前終戦で勝っている野村が3位に入った。



6年ぶりのコースレコードを決めた保田が、ポールtoワイン

●P1300

・15周=30.675km 予選出走6台・決勝出走6台・完走6台 予選順位/タイム

1	中田 卓児	マツダカタルス	15周	17'26"003	2/1'08"606
2	坂本 信三	AGEレーシングサービスMS	15周	17'35"338	3/1'09"488
3	松原 義孝	SP-ED-YRカタルス	15周	17'36"086	1/1'08"396
4	岡本 正巳	プレイバグGAZカタルス	15周	17'41"681	4/1'09"547
5	藤沼 一弘	トコSPカタルス	15周	17'51"490	5/1'12"020
6	石原 石光	コブカカタルスGT	15周	18'31"247	6/1'12"311

・優勝スピード：105.573km/h
・最速ラップ：中田 卓児 1'08"598 107.321km/h 3周目

カタルス4台、シティ2台とたった6台のグリッドながら、1分8秒台でPPを獲得したのはカタルスの松原義孝。だがスタートは、予選2番手のカタルス中田卓児が決めて1周目で松原に2.3秒差をつける。7周目、松原は予選3番手のカタルス坂本信三にも1コーナーでかわされる。10周目に僅差の2位争いを展開していた2台は接触し、その間隔が開いた。15周のレースは、中田が好スタートから逃げ切った。「去年は、このクラスで最終戦は3位でしたが、東プロの方はシビックでP1600は全戦勝てました」と中田。坂本が2位、松原が3位の表彰台に上がる結果となった。岡本正巳のシティは4位に入賞した。



「自分のベストラップを出そうと思いました」と言う中田が優勝

●S/C-GN&S2000

・25周=51.125km 予選出走21台・決勝出走27台・完走19台 予選順位/タイム

1	西岡 清貴	4レーシングPRカ70	25周	26'18"585	2/1'01"258
2	菊池 誠	2nd-GRALカ70	25周	26'27"936	1/1'00"875
3	野村 幹男	C-4・スワカ70	25周	26'31"645	6/1'04"700
4	吉川 孝一	NTC 166 DR30	25周	27'10"247	8/1'06"573
5	海老原 敏夫	スワカ70	25周	27'10"795	3/1'02"678
6	佐藤 貴史	Toffiカ70	24周	26'29"200	7/1'04"803
7	賀集 孝二	CASHカ70	23周		4/1'02"982
8	飯田 淳一	プレイバグDRカ70	23周	26'40"273	10/1'07"750
9	村田 信博	SUNOカ70	23周	26'51"250	11/1'08"249
10	富儀 孝彦	プレイバグカ70	23周	27'04"432	13/1'08"909

・優勝スピード：116.592km/h
・最速ラップ：西岡 清貴 1'01"600 119.513km/h 3周目

2クラス合わせても参加21台。出走18台と今回はGNクラスとS2000クラスが混走となった。NI耐久で木下みつひろとコンビを組み、エンドレスGT-Rに乗る菊池誠が1分00秒875でポールをマークする。ベースカーに先導されて3周のローリングの後、25周のレースがスタート。序盤は、菊池のスカイラインがリードするが、3周目にトップに立ったのは、予選2番手の西岡清貴のカマロだった。3周目には1分1秒台のベストラップをたたき出すなど、勢いに乗る西岡は、後続を突き放し久しぶりの優勝を飾った。「GTのお下がりなんかのスペシャルパーツを付けたクルマがいるから、うかうか出来ない」と西岡は語った。



「クルマを塗り替えて丸2年ぶりの優勝です」と言う西岡



S2000クラスは飯田淳一がクラス優勝を果たした。

●FJ1600(筑波第1戦)

・18周=36.81km 予選出走23台・決勝出走22台・完走14台 予選順位/タイム

1	山田 勝男	ウィンズMF SKM	18周	18'07"648	4/59"204
2	福田 洋史	BPEO 308	18周	18'03"213	8/59"680
3	鎌田 好則	ライオンフォーミュラ600	18周	18'05"674	9/59"730
4	藤沢 新彦	ウィンズMF SK3	18周	18'05"823	12/59"898
5	菊池 誠	ウィンズMF SK3	18周	18'15"729	10/59"752
6	上江 敦也	カメカメ305	18周	18'20"738	11/59"880
7	大村 萬子	NRT-F432	18周	18'20"738	7/59"591
8	岡崎 裕二	ウィンズMFエンプレス305	18周	18'32"093	17/60"218
9	森田 善信	NRT-F430	18周	18'33"282	15/60"602
10	平出 英敏	オートロック・305	18周	18'34"356	23/61"776

・優勝スピード：122.400km/h
・最速ラップ：西村 秀樹 58"858 125.081km/h 9周目
・PP：藤地 正博 58"990

筑波地正博が唯一の58秒台でPPを獲得するが、スタートは予選2番手の山田勝男が一歩リード。59秒台のラップタイムで2台は周回を続け、筑波地は何度も山田に襲いかかるが、山田も引かない。中盤には、山田山田勝男、福田洋史も加わりトップ争いは4台の展開になる。終盤、12周目の最終コーナーで筑波地は山田のインに飛び込むが、2台は接触。山田は最終コーナーのグラベルでストップ。筑波地もメインスタンド前でマシンを止める。3番手を走っていた山田は難なくトップに立ち、18周を終える。シリーズは異なるがこれで今季2連勝とした。2位には福田が、3位には鎌田好則が入るという予想外の結果になった。



「何か起きる予感がしていた」と言う山田が終盤の逆転でV

RACE DIARY

DOMESTIC RACE

96鈴鹿クラブマンレース Round1

・1月28日/鈴鹿サーキット/晴れ〜曇り/ドライ/主催：MSC
・Photos/Atsushi Bessho Report/Naoyki Hata

●N1

・10周=34.6651km 予選出走29台・決勝出走20台・完走17台 予選順位/タイム

1	①松井 陸幸 K.BEASTRAM SEGE	10周	15'40"711	1/1'31"751
2	②水原 正博 3.5L/AZZ カンJENGGG	10周	15'51"734	3/1'32"844
3	③南野 誠 SHFT CIVIC	10周	15'54"331	8/1'33"759
4	④八木 貴司 スピードマスター/モハレD	10周	15'58"271	2/1'31"978
5	⑤村上 和敏 257ポーター/井上自動車	10周	16'02"746	6/1'33"550
6	⑥三浦 一晃 ワグン/カーレンピク	10周	16'07'601	7/1'33'678
7	⑦六坂 秀夫 EGシビック	10周	16'13'421	9/1'34'182
8	⑧大谷 健児 シビック	10周	16'13'651	13/1'35'049
9	⑨佐野 隆規 TOMCO CIVIC	10周	16'15'180	11/1'34'656
10	⑩伊井 繁典 移動電話CS-X	10周	16'16'764	19/1'36'366

・優勝スピード：133.94km/h
・最速ラップ：松井 陸幸 1'32"031 136.91km/h 3周目

ボールを奪ったのは、鈴鹿を、しかもシビックで走ったのも初めてという松井陸幸。昨年はT1のAE86でシリーズ4位を奪っているドライバーだ。決勝でもスタートからトップに立つが、ショートカットで痛恨のオーバーラン、3番手に後退してしまう。これで劣勢を脱してトップに躍り出たのは八木貴司。しかし、次の周に山山西光輝をかわして2番手に上がった松井は、早くも3周目には八木とサイド・バイ・サイド状態に。背後に迫る新鋭を何とか振り切ろうとしたベテラン八木だが、エンジンがあと1周というところで音を上げた。白煙を上げ、辛うじてゴールしたものの4位にダウン。松井が逆転で準先のいいスタートを切ることとなった。



「八木にくっついて勉強させてもらった」と語る松井が初V

●RS(鈴鹿第1戦)

・10周=34.6651km 予選出走10台・決勝出走10台・完走9台 予選順位/タイム

1	①安山 一秋 FX BP ED-3K52	10周	13'07'681	1/1'17'483
2	②富田 光夫 4x4M8P/AゼフING	10周	13'08'006	2/1'17'941
3	③松山 政孝 GENLINE 96S2 ED	10周	13'27'082	3/1'18'494
4	④藤川 光道 ADVAN シーフク96S2	10周	13'28'013	4/1'19'830
5	⑤高橋幸三郎 レンタカー/0011-A-ONE	10周	13'52'554	6/1'21'017
6	⑦山本 真典 日産LANDY YPP5K52	10周	13'56'775	7/1'21'252
7	⑧富樫 照広 新東オート/プーシーキング	10周	14'04'579	8/1'22'313
8	⑨水野 峰幸 クラスター/スノーティコキ	10周	14'23'221	5/1'19'842
9	⑩長谷川高司 ダイナミック/336プロキティ	10周	14'28'811	ノータイム

・優勝スピード：56.12km/h
・最速ラップ：富田 光夫 1'17'309 57.18km/h 9周目

シーズンが改まってもお不動、安山一秋と富田光夫のフロントロウ独占の因。決勝でも、このふたりが後続を引き離してトップ争いを繰り広げた。一時は安山が約2秒の差をつけたが、終盤に入ると富田が予選で更新されたばかりの記録タイムをさらに縮めて再接近。辛うじて逃げ切った安山は「僕に何かあったんじゃない。向こう(富田)が速い。次からは油断でけへん」と、好敵手の躍進を讃えていた。一方、3番手争いも激しく、「予選の時よりはマシンになったけど、たぶん電気系のトラブル」と藤川光道が抱えていたハンディはあるけど、「4位は7回あるんですが、表彰台は初めて」と語る松山政孝が、5周目の逆転に成功している。



RS戦線に変化あり? 王者安山も今年は苦戦を強いられるかも

●CIVIC(鈴鹿第1戦)

・10周=34.6651km 予選出走35台・決勝出走30台・完走26台 予選順位/タイム

1	①渋谷 勉 (5.1L) CIVIC	10周	15'26'948	1/1'30'758
2	②今瀬 昭彦 ナイター/エヌベタAEG6	10周	15'31'077	4/1'32'084
3	③井田 雅彦 RingPARQUE	10周	15'33'485	2/1'31'704
4	④西川 雅文 J/SHADING CIVIC	10周	15'33'793	5/1'32'204
5	⑤藤田 博久 シンクスオー/千重シビックD	10周	15'35'771	3/1'32'054
6	⑥山西 敏明 ムビロックス/オーサード	10周	15'36'431	6/1'32'292
7	⑦佐次 佳和子 長尾建設/マクラーレン Emi	10周	15'36'785	10/1'32'725
8	⑧前山 直 J/SHADING CIVIC	10周	15'40'843	8/1'32'658
9	⑨三浦 誠 R-ONE/ATXシビック	10周	15'44'285	17/1'33'462
10	⑩石井 雄策 記念サービシビック	10周	15'45'160	13/1'33'115

・優勝スピード：135.92km/h
・最速ラップ：渋谷 勉 1'31'403 137.85km/h 10周目

「インターカップでフルコースは走ってるけど、シビックで西コースは初めて。デビュー戦です(笑)」と語る渋谷勉が、2番手の井田雅彦に約1秒の差を付けてポールを獲得。その速さは決勝でも披露され、1周目から大差をつけてピット前を通過する。「トップを走っていても、すごく緊張しましたよ」とは果たして本音か? それはともかく一昨年の日本GPサポートのF4以来、久々の勝利を渋谷が挙げた。2番手も中盤からは今瀬昭彦が単独走行。しかし、「序盤にプレーキで張ってたせいか、終盤はさすがにきつくなった」ため、渋谷を追いつめるまでには至らなかった。3位は西川雅文をコナマ3秒差で振り切って井田が奪っている。



FJ以来の王座獲得に向け、準先のいいスタートを切った渋谷

●FJ1600 FINAL PRACTICE

・7周=24.26557km 予選出走32台・決勝出走25台・完走21台 予選順位/タイム

1	①鈴木 史典 東宝820 FX/55 真川	7周	10'11'478	A-14/1'26'092
2	②中村 祐樹 フェルダ90レ/レ/印原	7周	10'17'547	B-15/1'27'124
3	③野田 浩一 ステルス/1990	7周	10'17'745	A-17/1'26'474
4	④小林 慎三 NEオート/トリス/印原	7周	10'18'232	B-17/1'27'477
5	⑤近田 真入 COSMOS/セクタ、ED	7周	10'18'429	A-18/1'26'817
6	⑥井上 鉄也 COCOMO SK4 ED	7周	10'21'961	A-13/1'25'932
7	⑦西田 好伸 西田重工SP/印原/96レ/7	7周	10'24'884	A-20/1'27'256
8	⑧又多 幹弘 MainAPPLE/FV95	7周	10'26'345	B-21/1'28'165
9	⑨小川 聡史 印原和石/SP/96レ/8	7周	10'26'658	B-19/1'28'107
10	⑩高木 慎宜 OXRES/ R.M.K-S	7周	10'26'746	B-22/1'28'296

・優勝スピード：144.24km/h
・最速ラップ：井上 鉄也 1'24'981 148.26km/h 6周目

●FJ1600(鈴鹿第1戦)

・14周=48.53114km 予選出走52台・決勝出走28台・完走25台 予選順位/タイム

1	①吉田 景一 8P&光高/90M/F	14周	19'39'890	A-1/1'23'315
2	②窪田 俊浩 ファイン/ト/FV95	14周	19'39'995	A-2/1'23'671
3	③千田 富之 日産DMF-104	14周	19'40'621	B-1/1'24'164
4	④福田 詩久 TRフォー/1.7/M03	14周	20'04'875	B-2/1'25'087
5	⑤吉川 政浩 オート/ファイナル3/レ/ED	14周	20'05'040	B-3/1'25'261
6	⑥佐藤 真 オスカ/90M3/見川/F	14周	20'05'308	B-5/1'25'483
7	⑦南達 匡徳 朝日フェル/4590/F/印原川	14周	20'06'161	A-7/1'25'258
8	⑧末広 雄祐 バック/F&D/FV95	14周	20'06'414	B-4/1'25'320
9	⑨田代 武志 8P&光高/104ED/F	14周	20'06'569	B-11/1'26'006
10	⑩村上 弘明 TEAM GRD SJ	14周	20'09'149	A-6/1'25'159

・優勝スピード：149.50km/h
・最速ラップ：吉田 景一 1'22'619 152.50km/h 12周目

持ち前の速さに、昨年の後半から安定感も備わってきた吉田景一がポール。これに続いたのは千田富之と窪田俊浩。そして一昨年の西日本シリーズ4位で、1年ぶりのFJ復帰となる窪田時久だ。フォーメーションラップで予選5番手の谷大原昭宣と7番手の谷佐木孝太が接触。コースを塞いでしまったため、スタートダイヤレとなり、1周減算の14周でレースは仕切り直された。1周目のリーダーは千田。だが、これぞFJ/ と言うべき展開で吉田と窪田がすぐ背後に続き緊張感に満ちた戦いを繰り広げた。やがてその順は吉田、窪田、千田に変わるが、コナマ差での戦いは変わらず、逃げ切った吉田が最後のFJで初優勝を飾った。



鈴鹿フル/西、T1のレコードホルダー吉田が完全に優勝

96グランナショナル筑波スピードカップ1

・1月28日/筑波サーキット/晴れ/ドライ/主催：JGTC
・Photos/Katsumi Aoyama Report/Koichiro Takehita

●EP71&EP71-SM

・15周=30.675km 予選出走8台・決勝出走8台・完走7台 予選順位/タイム

1	11-1 伊豆藏 謙 しゃん/インテック/EP71	15周	17'50'353	3/1'09'729
2	11-2 伊豆藏 静次 ビースト/サーボ/40C/F	15周	17'50'655	1/1'09'129
3	11-3 佐藤 伸一 560x EP/83/F	15周	17'53'435	4/1'09'852
4	11-4 伊田中 亨 800x EP/83/F	15周	17'53'713	5/1'09'985
5	11-5 伊田代 順也 バグワップ/KM3/F	15周	18'19'883	7/1'11'395
6	11-6 伊石田 拓郎 オールジュニア/83/F	14周		6/1'11'156

11-7 伊坂 和広 コット/比羅/F11 15周 18'57'923 8/1'17'058

・優勝スピード：103.172km/h
・最速ラップ：伊豆藏 静次 1'09'998 105.174km/h 11周目
※No.6は賞典外とする

昨年このシリーズの最終戦も勝っている、全日本ジムカーナ・ドライバー、伊豆藏静次がポールポジション。

スタートも伊豆藏が決めて、予選3番手の谷地昭宣が後に続くが、その差は2周目で1秒差、4周目で2.3秒と伊豆藏の独り舞台。10周目を過ぎた時点では1.2位の差は4.4秒と、誰もが伊豆藏の勝利を信じて疑わなかったといえる展開だった。だが、フィナルラップにドラマは起こった。突然、最終コーナーを走行中の伊豆藏のマシンが白煙を吹いてスローダウン。「3周ぐらい前から煙が出た。ミッションクラッチのトラブルだと思う」と言う伊豆藏は、なんとかチェッカーを受け2位。ラッキーVは谷地昭宣。



「5年目の初表彰台が初優勝です」と谷地昭宣はラッキーV

DO KARTING!

今月の
イチオシ



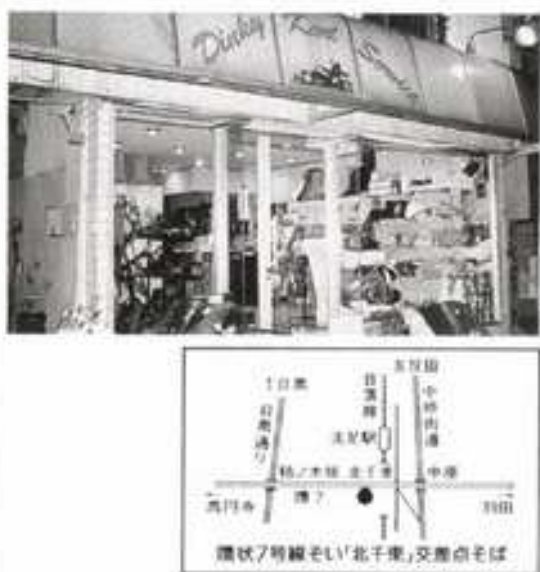
AKASAKA

〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町二本木山田台907-1
☎0425-56-5432

試乗会はいつでもOK!

ホームコースの標名や富士サーキットなどなど、各地のホビーレースはもちろん、全日本選手権まで、常に上位で活躍している赤坂レーシング。その本拠地は、東京の西部、国道16号沿いのサーフショップみたいなお店。ゆったりとした店内には、ミーティングルーム、メンテナンスルームにリフト付きガレージも完備。運搬もOKだから、走るためのあらゆるサービス、態勢が勢ぞろい。試乗会も常時開催中。気軽に問い合わせしてみてください!

★ライセンス講習会/3月10日(日)



Dinky

東京本店 〒145 東京都大田区北千束1-5-4
☎03-3717-9539
湘南本店 〒252 神奈川県藤沢市湘南台1-21-15
☎0463-43-5790

本格スクール開始! 生徒募集!

*レンタルでカート为基础からみっちり学び、レーシングドライバーへの第一歩を踏み出そう! というのがディンキーのカートスクール。1ステージ6回の講習で3か月と6か月の2コース。会場は潮来サーキット。詳しくは電話で。

★ライセンス講習会/東京本店3月2日(土)、潮来サーキット3月3日(日)、17日(日)



Sawall

〒733 広島市西区上八誠町1-4
☎082-292-6405
FAX.082-296-2810

とにかくレースを楽しむならここ!

広島のお話といえば野田 優オーナー率いるここ。全日本ばかりでなく、レースといえばSLから国際レースまでなんでもござれ。地元カートピスタヒロシマでのSLレースではスコール勢も大活躍。話題のミッション付き80ccのYZストック80も楽しいよ。

★ライセンス講習会/3月3日(日)



BEAR RACING SERVICE

〒356 埼玉県川口市加賀5-5-14 (三井ビル)F
☎0492-63-1455

上福岡でも仲間を待っています!

チャオ、スーパーチャオが好評のベアの姉妹店、ベア埼玉は、上福岡で新しいカート仲間を待っている。お店へは、東武線上福岡駅から歩いて3分ほど。カート歴20年の店長深田和剛さんと、カート遊びのすべてに挑戦してみよう。たがいま新人大募集中。走行会もあるよ。



広告出稿希望受け付け中です。ご連絡は、☎03-3495-4410 オフィスIZまで。



4店の協力で皆をバックアップ

本店は創業23年のカート界の老舗。かつては野田英樹も仲間だった。そのジェミニの輪がどんどん広がって、今ではグループ4店の強力な協力態勢が出来上がった。右の欄にある各店のどこに行っても同じサービスを受けられる。家の近くのジェミニでも、コースの近くのジェミニでも、職場や学校の近くのジェミニでも、都合のいい所にかけていいのだ。さらに、近畿地区のコースなら、生駒、宝塚、関西、堺、猪名川の5つがホームコース。どこでもたいていジェミニのスタッフがいるから安心。

★ライセンス講習会/3月3日(日)、4月14日(日)(宝塚カートフィールドにて)他、各店で随時受け付け。



GEMINI 本店
〒661 兵庫県尼崎市武庫の里1-1-34
☎06-433-9504
FAX06-438-7560
月曜定休

GEMINI 阪奈店
〒574 大阪府大東市平野野瀬1-44
☎0720-70-1501
FAX0720-72-5786
月曜定休

MSK. G
〒564 大阪府吹田市岸部南1-25-16
第2キシペビル1F
☎& FAX06-317-0109
火曜定休

Garage.g
〒665 兵庫県宝塚市山本野里1-1-12
☎0797-80-1022
FAX0797-80-1023
月曜定休

熟成、新登場

6速シーケンシャルミッションを駆使し、エンジンパワーをフルに生かすシフトワーク。
トリプルディスクを利用して、瞬時にスピードをコントロールするブレーキング……。
ミッションカートレースの醍醐味を手軽に満喫できる『Winforce』が、
水温計標準装備ほか、細部にわたる熟成を加えて新登場！
YZストック80が、さらに熱い火花を散らし始めた。



¥598,000 (完成車キット価格)

80ccミッションカート・M80YZ

'96 Winforce

	<p>WF-1 ¥350,000 ミッションカート80cc クラス用単体フレーム。 イタリア製。</p>		<p>YZ80-SK ¥189,000 ミッションカート80ccクラス用単体エンジン。モトクロス用エンジンをベースとして、カート専用に変更した。</p>		<p>YZ125-SK ¥350,000 よりパワフルなミッションカート125ccクラス用単体エンジンの'96モデル。マフラー、ラジエーターなども付属。</p>
--	---	--	---	--	---

※「Winforce」は完成車キットであり、写真は組立予想図です。 ※「Winforce」はイタリア製フレームを使用しています。
※「Winforce」の価格は完成車キット参考価格です。組立工賃等は含まれません。 ※上記の価格はすべてメーカー希望小売価格です。消費税額は別途計算のうえ申し受けます。

北海道 カートショップアトム 011-824-0863	東京 シルクロードレーシングサービス 03-3869-6116	愛知 カートショップアルファ 052-803-5602	兵庫 カートショップKIKI 078-882-4779
YSP札幌 011-563-6021	ディンキー 03-3717-9539	トモロウ 0564-22-2679	広島 スコールドカート 082-292-6405
ノースポイント 011-722-8887	赤城レーシングサービス 0425-58-5432	カートワークスヒグチ 052-443-9153	カートプラザハリタ 0849-41-7297
ハヤシモータープロジェクト 0155-47-1296	レイランドセールスリミテッド 03-3395-8906	モーターショップヨロビ 05336-6-1568	岡山 YSP岡山南 0862-25-0769
レーシングカートWITH 0186-53-5285	神奈川 ガレージ源 0465-83-4702	岐阜 ジナレーシング 0582-72-7770	中山 ムンザキット 0869-93-3963
レーシングカートサービスZERO 0157-24-9120	ラマレーシングガレージ 045-901-0789	三重 ハラタカートサービス 0120-028856	福岡 コリンス 0899-26-7515
道北レーシングサービス 0166-87-3584	ユニラックス 0466-27-4825	京都 カートショップナカハラ 0774-32-5640	カートショップリバー 0899-62-6903
岩手 ネットレーシングユニオン 0196-37-5246	山梨 YSP甲府 0552-26-1961	びんばば 075-381-7402	福岡 カートショップハラ 092-923-4688
宮城 ビーレーシングスポット 022-382-5159	長野 レーシングサービスBB 0263-26-2286	カートショップユニ 075-981-1997	R. K. C. ZEST 093-741-2005
山形 YSP山形南 0236-31-6707	新潟 スポーツランド 0258-47-1861	トレンタックワト本店 0742-62-3434	カルロツツア 092-731-9630
茨城 カートサービスアオキ 0280-87-7408	モトガレージ 0259-28-1160	モーターズショップ 07444-5-1769	新潟 大村湾サーキット 0957-55-4979
カシマレーシング 0299-83-7428	群馬 ファークスショップスヤマ 0543-35-5021	大阪 マーメイドレーシングサービス 06-673-7089	熊本 カートショップスタッフ 0968-42-1078
水戸コミネオートセンター 0292-31-2536	EXキッズ 053-473-6108	道レーシングサービス 0722-91-7087	大分 小川コンペティション 0975-51-0811
栃木 アクティブカートクラブフェスタ 0282-25-1500	カートガレージ000 054-261-1478	プレイメイト 0727-22-9479	鹿児島 オートショップ大栄 0992-54-4266
群馬 オビカート 0273-22-4849	ひうせカート 0550-82-2232	MSKジェミニ 08-317-0109	マルオカートランド 0995-72-1953
埼玉 コソマブレーンファクトリー 048-874-8041	マスダスピードカーズ 054-638-4758	和歌山 カートガレージラッシュメイト 0736-43-0654	
PRKCばどっく 0485-96-5922	愛知 カートショップあまーと本店 0561-82-3510	兵庫 ガレージ源大阪 06-498-6758	
アルデックスジャパン 0429-25-8584	カートプラザ05の本店 0568-32-6431	ナガオカート 078-351-2818	

※試乗をご希望の方は、事前に上記カートショップまで電話でご確認ください。

ENJOY A KARTING LIFE! レーシングカートは、あなたのモータースポーツです。

●レーシングカートは運転者の認定を受けていないので、ナンバープレートを取得することはできません。●レーシングカートは道路を走行できません。道路を走行すると、道路交通法及び道路運送車両法の違反となります。●私道、社寺の境内、公園、海辺、堤防上、農道、林道など、いわゆる道路の形態を定めていないところでも、人や車が自由に出入りできる場所は道路とみなされます。●走行場帯には十分注意してください。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社

カートワールドの最新情報満載!

RACING KART CLUB



カートに関する情報なら、み～んなそろってしまうのがこのページ
新製品やイベント紹介、BUY&SALE、Q&A、全日本レポート……
「RACING KART CLUB」はカートのワンダーランドだ
みんなからのお便りやレース報告など、何でもかんでも受け付けているゾ

PCRエンジンに メーカー自身による チューニング版登場

長い伝統を誇り、ジャンカルロ・フィジケラらを育て上げたPCRは、シャシーとエンジン両方を作るカートメーカー。そのロータリーバルブエンジン「TSL95」とリードバルブエンジン「TSL95」に、PCR自身がチューニングを施した新バージョン「ダイヤモンド」が加わった。

ボア/ストロークは両モデルともに50mm×50mmとオリジナルから変わらないが、特に低速から中速へのパワーバンドがスムーズになり、乗りやすさが向上している。シリンドラーヘッドはアルミ地肌そのままのオリジナルに対し、「ダイヤモンド」は艶消しのダークブルーに塗装されて、ルックスも迫力を増している。価格はオリジナルから3万円アップで、「TSL95ダイヤモンド」が26万円、「TSL95ダイヤモンド」が24万円。

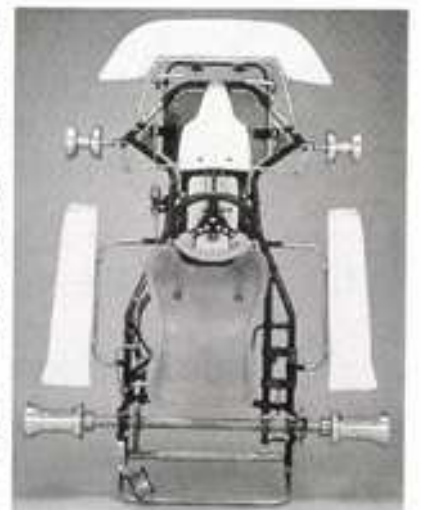
●PCRジャパン
〒463 愛知県名古屋守山区小幡南3-3-8 / ☎052-791-2425



メーカーチューンのTSL95ダイヤモンド

ゴールド/アルカート スカラシップを サントムが開始

「ゴールドカート」と「アルカート」を使用するドライバーに対して、経輸入元のサントムがスカラシップを開始した。これは両メーカーのカートを駆って今年の国内レースでシリーズチャンピオンを獲得し



アルカートは昨年のA型フレームから一新

たドライバー10名に、97シリーズ用マシンとしてシャシー（96年度と同じメーカー）とエンジン（サントム取り扱い機種から選択）をサポートしようというもの。対象となるシリーズは、クラブマン等一部のものは除かれるが、SLカートレースなどのローカルシリーズでもOKだ。該当者が多数の場合は抽選で受賞ドライバーを選ぶことになる。またこのスカラシップにエントリーしたドライバーは、純正パーツを破損した場合、5%オフの価格で購入できるサービスもついている。

エントリーできるマシンは、ゴールドカートがサントムポルト/ファイヤーフォックスともに31万9000円、アルカートが96ファントム/96アパッチともに35万円。詳しい問い合わせは同カート販売店か、サントム内スカラシップ事務局まで。

●サントム
〒470-01 愛知県愛知郡東郷町白鳥2-4-11 / ☎056-138-0006

普及機運の合同表彰式 カートスポーツ協議会 中部地区も盛大に開催

4輪界ではあちこちで行われている合同表彰式が、近年カートの分野においても、各地の地方選手権シリーズを中心に地区ごとで開催されるようになってきた。

1月21日には中部地区の合同表彰式が初めて開催され、ドライバーの表彰とともに、レースオーガナイザーや功労者の表彰も合わせて行われた。日ごろはお国意識の強い土地柄ゆえまとまりに欠ける部分もあるが、この日はばかりは大人の雰囲気の中で地域のカート関係者の親睦が図られたのが印象的だった。

会場には東海3県はもとより静岡、長野、北陸などから400名を超える参加者が集い、大きな会場も立錫の余地もないほどの盛況で、「見るも聞くも初めて」の趣向を凝らしたパーティーに、参加者すべてが新鮮な驚きと感激で感懐ひとしおのようだった。

特に北陸からの参加メンバーは、積雪による足元の悪さを考慮して、合同でバスを仕立てて会場に乗り込むなど、日頃の地域の団結ぶりをアピール。行き帰りの車中も宴会とカラオケで大いに盛り上がったとのこと。

また会場の設営でも、メイン会場のエントランスにヤマハ、サントム、PCRジャパンといった中部地区を代表するメーカーやインポーターが展示ブースを設けてカートや用品を展示、ニゴが格好のレストルームとなって表彰の合間の息抜きやディスプレイの場に活用されていたのが目を引いた。

会場の2階席に設けられた来賓席から、永年にわたる地域のカートの発展に尽くしてきた重鎮や、ゲストの高木虎之介選手などがステージで祝福されるドライバーたちを見守る姿に、ほのほとした温かさを感じる一日だった。

(写真・レポート 瑞穂次郎)

400名以上が集い、広い会場は満員の大盛況だった



杉山茂雄氏や大竹時夫氏らの功労者がわが子のように見守る

期待の若手が4輪へ！ 元ハッセR1T徳田照幸 F4鈴鹿シリーズ参戦

カート界からまたひとり、勢いのあるドライバーがフォーミュラへと進出する。昨年、全日本2年目ながらハッセレーシングチームに抜擢された徳田照幸だ。昨年の徳田は、目立つことの少なかつた94年から大きな成長を見せ、随所でトップ争いからむき出しを披露。エンジントラブルの多発に泣かされた結果はなかなか残せなかったものの、西地域FA第5戦で全日本初優勝を飾っている。

このレース参戦計画にはプロキダイレーシングと河本レーシングプロジェクトが協力。ピーカーブレーシングからのエントリーで、ウエスト956+無限でF4鈴鹿シリーズ全戦に挑戦する予定だ。95年の勢いがフォーミュラにもつながるか、注目したい。



遠境著しい徳田の活躍に期待したい

海外カートメーカーの 国内ワークス活動で FSA戦線が激化!!

94年にハッセRTで始まった海外カートメーカーの日本でのワークス活動は、95年にはハッセ、ピエッセ、ハットレス(シーズン前半で中絶)に拡大、そして今年はさらにその数を増やすこととなった。

今年にはハッセ、ピエッセ、コスミック、メルリン、トニーカートの5メーカーがすでに国内ワークスドライバーを決定している。ハッセには95年から変わらず松谷隆郎と津田浩次、ピエッセには佐野和志と95全日本FRチ



期待の松浦がFRからFSAへ進出

チャンピオンの松浦孝亮、コスミックには大竹時幸、メルリンには宮澤久克と五十嵐勇大、トニーカートには下山征人と中尾秀彰が搭乗。全日本などの国内レースFSAクラスにエントリーする。またワークスではないものの、直井秀樹がコスミックの、山口大陸がトニーカートのサポートを受けて、こちらもFSAに参加することとなる。これでFSAクラスをワークス/セミワークス体制で走るドライバーは、ヤマハの4名(樋口信之、小野尾司、金石年弘、李好彦)を含めて15名。またCRG/カリも、国内ワークスチームを結成する予定がある。大量のドライバーがメーカーの威信を賭けて戦うだけに、今年のFSAはさらに激戦となること必至だ。

SPOT NEWS

■1月25、28日、オーストラリアのオランダパークで今年最初のCIK/FIA国際レース。オセアニアカップが開催され、日本からもFSAクラスに3名が出場した。結果は松谷隆郎(チタン/ハッセ/BS)が4位、田原玄也(PCR/PCR/DL)が7位、北上健太郎(ロータックス/ギラード/DL)が9位。FSAクラスの優勝はA・マネットイ(CRG/CRG/BS)、FAクラスの優勝はB・ホーストマン(MRC/ジョリーカート/VG)だった。

■今年の全日本FRクラスについて検討されていたタイヤのデストリビューション制は、JAFカート部会で却下された。これは参加者が持参したタイヤを主催者が預かり、主催者がメーカーごとランダムに配るという案で、カートスポーツ協議会で議決され、同部会に上程されていた。同部会では今後タイヤについて、97年度からのFA/FRクラスのワンメイク化を前提に継続審議されるといふ。

レースフレンドリー

3/10

全日本カート競技選手権 西地域第1戦

つま恋国際カートコース 静岡県掛川市濁水2000 ☎0537-24-9820

今年もいよいよ日本一の戦いが開幕! 95シーズンも西地域FAは混戦模様か?

●全日本選手権がいよいよ幕を開ける。その口火を切るのは西地域の2クラスだ。昨年の西FAは6戦で6人のウィナーが乱立する混沌状態。今年も西地域ならではのカラーッと明るく激しいバトルを期待したい。舞台のつま恋は芝生スタンドも大きく、観戦にはもってこいだ。●開催クラス：FA、FR ●主催：ヤマハリゾート(※コースに同じ) ●観戦料金：大人1600円、中高生1000円、小人500円、パドックバス2000円

アレックスお手紙 待ってるからね!

そろそろ本格的にシーズンが始まるころ。プレビューにもあるとおり、お待ちかねの全日本シリーズも間もなく開幕だ。レーシングオンは今年も全戦レポートに行きます。西ローのつま恋では、公式練習やTTの時に芝生スタンドまで足をのびず予定だから、バイナダーにレーシングオンのステッカーを貼ったレポーターを見かけたなら気軽に声をかけてよね。それからレースを見に行った人の観戦記、レースの報告や失敗談、分からないことの質問など、読者の皆さんからの手紙を募集中。ショップやメーカーの方も、新製品やイベント等の情報をドシドシお寄せください。宛て先は「〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部 レーシングカートクラブ」まで。楽しみに待ってます!



四輪競技の中で「一番低予算」で実現できる モータースポーツ=レーシングカート、 カートを購入すれば レース参戦も思いのまま

スピードコレクションでは昨年デビューしたほとんどのクラブ員がトロフィーを手にする事ができました。

- 初心者でも親切・丁寧指導、納車時だけでなく練習時もサーキットへ同行指導します。
- カートの保管・運搬・体験試乗・エンジンOHなんでもお任せ下さい。

中古カート(フルコンプリート)15万円より
ブリヂストンSL86 } 1.5割引!!
ダンロップSL83

試乗会(¥6,000~)も随時受付中!
是非、カートを始めたい方ご連絡下さい。

- 取り扱い商品
TONYカート
ヤマハ
VORTEX
IAME
etc.....



〒277
千葉県柏市大室中野台1196-1
営業時間 11:00~20:00
日・祝 10:00~19:00
定休日 月曜日
TEL 0471-32-2774
FAX 0471-32-2754

カー用品、F1グッズもある総合モーター-SHOP!! 通信販売OK!! スピードコレクション

このシーズンオフはCIKのシャシー公認年度の狭間なのだが、それでも各メーカーからは96シリーズ開幕に向けて、改良を受けたモデルやニューモデルが積極的にリリースされ、今シーズンのカート戦線のさらなる激化を匂わせている。今までもいくつかの新しいモデルを紹介してきたが、今回は5メーカーの96モデルをまとめて紹介しよう。今後もハッセやPCRなど数メーカーの登場が控えている。今年の覇権を握るのは、どのカートだ!?

NEW MODEL CLOSE UP

カートウォーズますます激化?

96ニューモデル あいつぎ登場!



イカ型のM632BはRスタビを追加



R632Bはフロントにもスタビが備えられた



ミッション付きレース用のCR632B

BIREL 96MODEL SPECIFICATIONS

モデル	M632B	R632B	R630B	CR632B
フレームパイプ	φ32mm	φ32mm	φ30mm	φ32mm
フレームカラー	レッド	レッド	レッド	レッド
カウルカラー	レッド	レッド	レッド	レッド
ホイールベース	1040mm	1040mm	1040mm	1040mm
リヤシャフト	φ40mm中空 3ベアリング支持	φ40mm中空 3ベアリング支持	φ40mm中空 3ベアリング支持	φ40mm中空 3ベアリング支持
ブレーキ	油圧フローティング式	油圧フローティング式	油圧フローティング式	油圧フローティング式
ホイール	アルミニウム製	アルミニウム製	アルミニウム製	アルミニウム製
燃料タンク容量	F:130mm R:210mm	F:130mm R:210mm	F:130mm R:210mm	F:130mm R:210mm
標準装備	シート、ホイール、Fパネル	シート、ホイール、Fパネル	シート、ホイール、Fパネル	シート、ホイール、Fパネル
	サイドボックス、Fフェアリング	サイドボックス、Fフェアリング	サイドボックス、Fフェアリング	サイドボックス、Fフェアリング
	Rスタビライザー	F/Rスタビライザー	F/Rスタビライザー	F/Rスタビライザー
価格	38万円	38万円	38万円	48万円
備考	イカ型、Rスタビライザー追加	変形X型、F/Rスタビライザー追加	R632Bのφ30版	ミッション付きレース用モデル

BIREL F/Rスタビライザーの追加で
ビレルからポテンシャルアップ

根強い人気を持つビレルは、従来のモデルに対してタイロッドを太いものに変更、リヤバンパーを後方に突き出すカラーを採用するなどの小改良を加えた上に、前後のスタビライザーを追加。それぞれのモデルナンバーを「B」に進化させた。ラインナップは今までどおり、メインパイプ径がφ32mmのもの2モデルにφ30mmのもの1モデル、そしてミッ



オルシニが「世界」を獲ったモデル、マキシモ

SWISS HUTLESS 96MODEL SPECIFICATIONS

モデル	MAXIMO
フレームパイプ	φ30mm
フレームカラー	スイス・ハットレス・レッド
カウルカラー	レッド
ホイールベース	1040mm
リヤシャフト	φ40mm中空 3ベアリング支持
ブレーキ	油圧式 ベンチレーテッドディスク
ホイール	マグネシウム製 F:130mm R:210mm
燃料タンク容量	8L
標準装備	シート、ホイール、Fパネル
	サイドボックス、Fフェアリング
	Rスタビライザー
価格	38万円
備考	95世界チャンピオンマシンの別モデル

A型フレームで注目を浴びたハットレスは、昨年の半ばから事実上、日本への輸入が途絶えていた。そのハットレスが、PCRジャパンを総輸入元として再び日本に上陸する。A型のデルタに替わり新たに輸入される「マキシモ」は、昨年マツシミア・オルシニが駆ったワークスモデルの市販版。すなわち95年のヨーロッパ選手権と世界選手権のFS Aクラスを席巻し、低迷していたオルシニをドラマチックにのみがえらせたマシンなのだ。マキシモはフレーム中央の絞りにストレー

ト部分を持つ変形X型フレームで、デザイン自体は比較的オーソドックス。メインパイプは一時φ32mmが主流だったが、最近φ30mmのものが増加しつつある。マキシモはこの点はトレンドどおりにφ30mmだ。ホイールはマグネシウム製を採用、リヤスタビライザーを標準で備えている。「フロントの入り口が良好で、アクセルオンでアンダーステアを出すことなくコーナリングできる」とのインプレッションが伝えられるこのマキシモ、日本ではどんな活躍を見せるか楽しみだ。価格は38万円。

●PCRジャパン
〒463 愛知県名古屋守山区小幡南3-1
3-8/ ☎052-791-2425

ハットレス 95世界チャンピオンマシンの市販モデルが日本上陸!

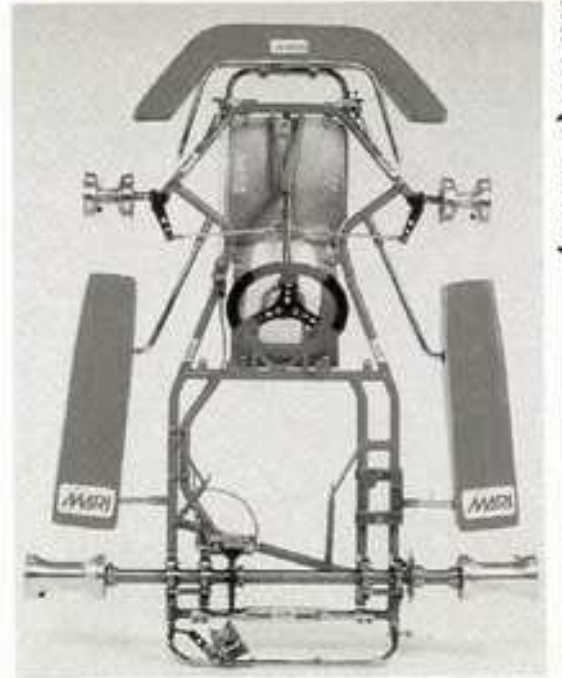
こちらが昨年モデルにF/Rスタビライザー
SWISS HUTLESS

今年のはじめビレル・ユーザーが増加するもよう。またヨーロッパのワークス活動も拡大されるうわさがあり、96年のビレルは注目を集める存在になりそう。価格はM632B/R632Bが48万円、R630Bが38万円、CR632Bが48万円。

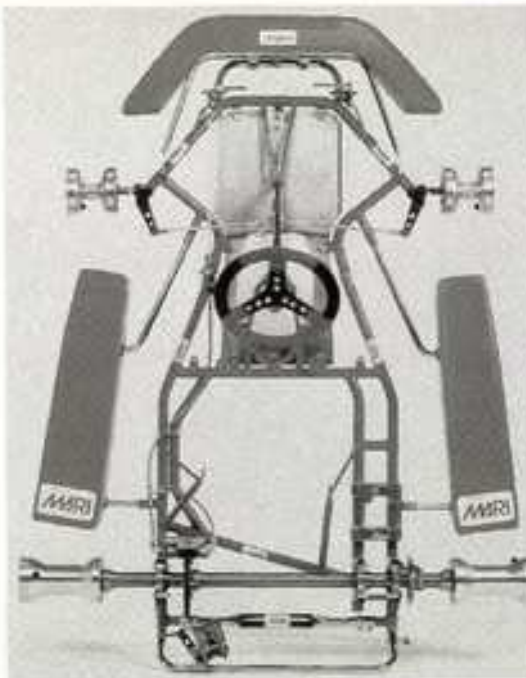
●(有)ビレル・パシフィック
〒334 埼玉県川口市江戸2-5-6
☎048-285-4000

ヨン付きレース用モデルだ。メインフレーム中央にストレート部分を持たない「イカ型」の「M632B」は、前モデルのM632にリヤスタビが追加された。シリーズの中ではトラクションを重視して、フレーム本来のしなりを利用するモデルだ。一方ストレート部分のある変形X型フレームのR632は、リヤに加えてフロント(ナックル部の後方)にもスタビライザーを装着して「R632B」となった。こちらはMに対してシャープな動きが身上で、ミューの高い路面でもパワーロスが少ない。R632Bのφ30mm版が「R630B」。パイプ径以外はR632Bと同じ仕様で、オルマイティイ乗りやすさは旧モデルと同様。こちらも昨年モデルにF/Rスタビライザー

が追加されている。また「CR632B」はR632Bをベースに、ミッショント付きレース用としてフロントブレーキなどの装備を加えたモデル。これも新たにF/Rスタビライザーを備えた。ミッショント付きカートとしての歴史は長く、そのクオリティは高い。



MK III 4Bは4ベアリングを採用、ブレーキの位置に注目



旧モデルの美点を融合したMK III DL

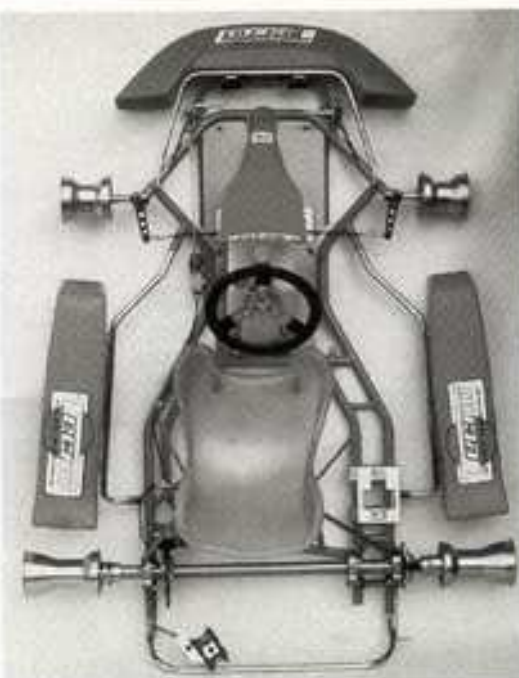
MARI 96 MODEL SPECIFICATIONS

モデル	MK III DL	MK III 4B
フレームパイプ径	φ30mm	φ30mm
フレームカラー	イタリアンレッド	イタリアンレッド
カウルカラー	イタリアンレッド	イタリアンレッド
ホイールベース	1030mm	1030mm
リヤシャフト	φ40mm中空 3ベアリング支持	φ40mm中空 4ベアリング支持
ブレーキ	油圧式 ベンチレーテッドディスク	油圧式 ベンチレーテッドディスク
ホイール	アルミニウム製 F:128mm R:210mm	アルミニウム製 F:128mm R:210mm
燃料タンク容量	8ℓ	8ℓ
標準装備	シート、ホイール、Fパネル サイドボックス、Fフェアリング Rスタビライザー	シート、ホイール、Fパネル サイドボックス、Fフェアリング Rスタビライザー
価格	38万円	39万円
備考	CIK公認モデル	FA/FSAクラス用

Tecno
テクノ 価格を大幅引き下げ
Fホイール部が改良された

全日本で多くのチャンピオンを生み出しているテクノは、「H10マジスター」のフロントホイール部を改良、従来はホイールにベア

リングが組み込まれたものだったが、96モデルではハブを介してホイールをフロントアクセルに取り付ける形式とした。これでハブをロ



価格を引き下げ、セット幅も広がったH10マジスター

TECNO
96MODEL SPECIFICATIONS

モデル	H10 MAGYSTER
フレームパイプ径	φ30mm
フレームカラー	レッド
カウルカラー	レッド、ホワイト、ブラック、ブルー
ホイールベース	1035mm
リヤシャフト	φ40mm中空 (φ30mmも可) 3ベアリング支持
ブレーキ	油圧式 ベンチレーテッドディスク
ホイール	マグネシウム製 F:130mm R:212mm
燃料タンク容量	8ℓ
標準装備	シート、ホイール、Fパネル サイドボックス
価格	34万8000円 (リヤシャフトφ30mmは33万8000円)
備考	Fホイール部を改良、価格引き下げ

マリーリー(デルタ)4ベアリングを採用

デルタ社がリリースするマリーリーの96モデルは、「MK III DL」と「MK III 4B」の2つのフレームだ。

メインとなるMK III DLは、94モデルのMK III Bの剛性感とMK IIIのしなやかさを融合させたマシン。メインパイプはφ30mm、リヤスタビライザーを標準装備する。テストでは「高速コーナーでのステアリング応答性に特筆すべきものがある」とのインプレッションが出ている。価格は38万円。

そして注目されるのがMK III 4B。FA/FSAクラスを対象に作られたこのスペシャルモデルは、一見するとほとんどMK III DLと同じに見える。だがリヤの剛性を高めるため、リヤシャフトを支持するベアリングを4個も備えるという特徴を持つ。現在の市販カートでは唯一の4ベアリング・モデルだ。価格は39万円。

また入門者や中級者に最適な低価格モデル「デルタIV」も引き続き、28万8000円で販売。こちらはコンプリートもあり、ヤマハ・

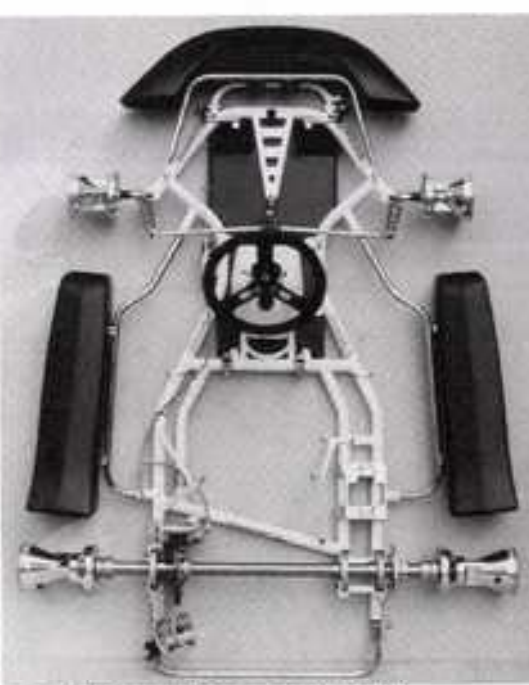
コンビカート
パイプ材質変更で剛性を改良2モデルをリリース

K T100S付きが37万8000円、コメット・K55付きが38万8000円。問い合わせはコジマレーンファクトリーまで。

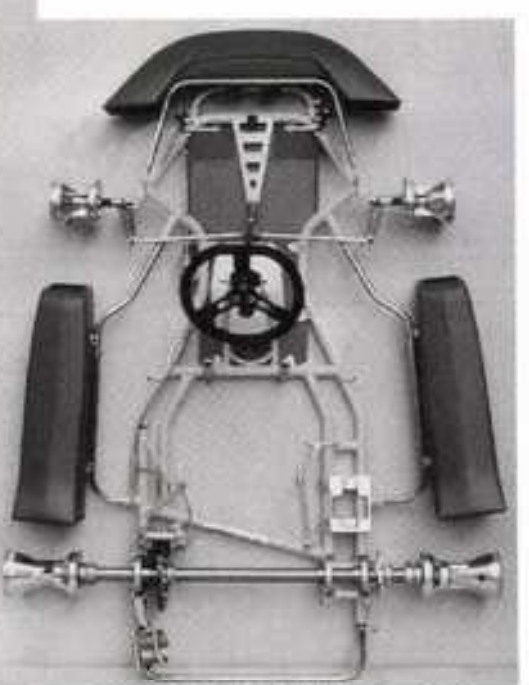
オランダ製のコンビカートは、昨年の全日本で少数派ながら表彰台を得るなど、なかなかの活躍を見せた。その96モデルはパイプの材質を変更して剛性を改良、メインパイプ径φ30mmの「T-Rex S-30」とφ32mmが「T-Rex S-32」の2モデルをリリースする。

パイプ径以外のデザインは共通。リヤ左のサイドメンバーは取り外し式。特徴のひとつはフロアパネルで、従来同様FRP製だ。価格はS-30が41万円、S-32が43万円。問い合わせは美郷毛無/0883432857

- コジマレーンファクトリー
〒336 埼玉県浦和市大間木1-6-6
048-874-8041
- アルゴレーシング(東日本販売元)
〒284 千葉県四街道市物井1-405-1
043-421-5857
- プレストカート(西日本販売元)
〒631 奈良県奈良市中町2-2-1-2
0742-4510873
- レーシングカートショップ キタハラ(四国地区販売元) / 〒779-34 徳島県麻植郡
美郷毛無 / 0883432857



パイプ径32φの上級モデル、T-Rex S-32

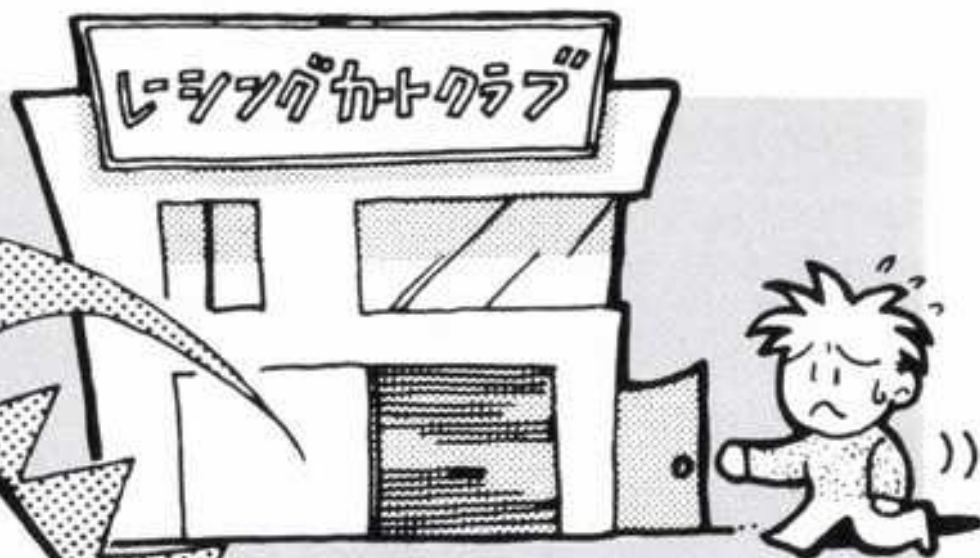


パイプ材質に変更を受けたT-Rex S-30

KOMBIKART 96MODEL SPECIFICATIONS

モデル	T-Rex S-30	T-Rex S-32
フレームパイプ径	φ30mm	φ32mm
フレームカラー	イエローメタリック	イエローorホワイトメタリック
カウルカラー	ホワイト、レッド、ブラック、ブルー、イエロー	ホワイト、レッド、ブラック、ブルー、イエロー
ホイールベース	1040mm	1040mm
リヤシャフト	φ40mm中空 3ベアリング支持	φ40mm中空 3ベアリング支持
ブレーキ	油圧式 ベンチレーテッドディスク	油圧式 ベンチレーテッドディスク
ホイール	アルミニウム製 SL83/86用 選択可	アルミニウム製 SL83/86用 選択可
燃料タンク容量	8ℓ	8ℓ
標準装備	シート、ホイール、Fパネル サイドボックス、Fフェアリング	シート、ホイール、Fパネル サイドボックス、Fフェアリング
価格	41万円	43万円
備考	パイプ径以外はS-32と共通	より高剛性の上級クラス用

カートライフのトビラを開こう! 開けゴマROOM



ライセンスを 取りこいごう!

ライセンスはなんたってカーターの証し
コース走行にもレース参加にも必要なものだ
こいつを取ってカートの第一歩を踏み出せ!

4輪レースと同じように、レーシングカートにもライセンスがある。これは「あなたはカートレースに出る資格があります」という証明、つまりカーターの証しなんだ。ではカートライセンスの仕組みや取り方って、どうなっているんだろう。

ライセンスはカートの必需品

主なカートのライセンスは2種類ある。ひとつはJAFが発給するカートライセンス。これは10歳から取得することができる。そのグレードは、ジュニアとセニア合わせて8段階に分かれている。グレードはレースの実績により上がっていく。例えばセニアBからセニアAへ昇格したいと思った場合、24カ月以内にJAF公認の制限付き競技に6回以上、または地方選手権に3回以上出場していることが申請の条件になる。ライセンスのグレードが上がるに従って参加できるレースもハイレベルなものになり、最終的には国際レースのFSAクラスに出場できるセニア国際Aに達するわけだ。

最初に取得するJAFライセンスは、15歳以下ならジュニアB、16歳以上ならセニアB。ここから一歩ずつ上がっていくんだ。

もうひとつは一般に「SLライセンス」と呼ばれるSLメンバーズカードで、12歳から取得できる。これは厳密にはライセンスではなく、全国各地でSLカートレースを開催するSLカートクラブ（SLKC）の会員証。基本的にはSLKCのクロースド競技（クラブ内で開催するレース）に参加するためのパスだ。しかしカート界ではこれも、ライセンスと同等のものとして価値を認められている。SLカートレース以外のクロースド競技でもSLメンバーズカードを参加資格にしているレースも少なくない。ただしこれは、あくまでもそのクロースド競技を開催するクラブが認めた特別規則。クラブ単位の枠を超える制限付き以上のレースでは、JAFライセンスの所持が参加の必須条件だ。

SLメンバーズカートのグレードは3段階で、JAFライセンスと同様にレース実績によってグレードが上がり、SLカートレース

ライセンスの種類はこんなにある!

JAFライセンスの種類

グレード	出場可能レース								
	セニア国際グループ1	セニア国際グループ2	セニア国内	セニア制限付	セニアクロースド	ジュニア国際	ジュニア国内	ジュニア制限付	ジュニアクロースド
カリア	国際A	○		○	○				
	国際B		○	○	○				
	国際C		○	○	○				
	国内A			○	○				
	国内B				○				
ジュニア	国際			○	○	○	○	○	○
	A				○		○	○	○
B					○		○	○	

*ジュニアBの11歳以下はFP-Jrカテゴリークラスのみ出場可能

SLメンバーズカードの種類

グレード	出場可能レース						
	YZストック80	Aストック	FPストック	SSストック	SストックD	SストックC	ジャックラビット
スーパーA	○	○	○	○	○*	○*	○*
A	○	○	○	○	○*	○*	○*
B					○	○	○

*ヤマハカップミーティングは出場不可



上がJAFライセンス、下がSLメンバーズカード、これがカーターの証明書だ

そっと教えて! 『ボク』な疑問

ちょっぴり不安なんですけど 女の子でもカートはできるの?

Q こんにちは。カートのページはもちろん、全部楽しく読ませていただいています。ところでカートでは、女性でやっている方はいるのでしょうか? 私も昨年はずっと「やりたいな〜」と思いつつ、まったくやっていません。それと、ショップが遠くてなかなか……。埼玉県で近くのショップとコースを教えてください。今年こそぜひカートを始めたいと思っています。お願いします。

A 埼玉県「セブンスター」セブンスターさんは何か不安に思っていることがあるのかな? 心配はご無用。女性カーターはたくさんいますし、全日本選手権で活躍した人だっています。以前は山本純子選手や高橋佐和子選手が全日本で表彰台を獲得。最近では「史麻ちゃん」こと成澤史麻選手が、高校2年生の時に全日本で優勝してシリーズ2位を獲得、去年はフォーミュラ・ミラージュでも活躍していました。



史麻ちゃんも押しがけはできなかった

女性で心配なのことのひとつは、スタートでの押しがけだと思います。でも高橋選手も史麻ちゃんも、ひとりで押しがけはできなかったそうです。押しがけがダメでもクラッチ付きのレースだってありますし、なににスピンしなけりゃいいだけのこと。女性の苦手なメカだって、カートは構造が単純だからすぐに覚えられますし、分からないことがあったらまわりの人に聞けば、気軽に教えてくれるはず。セブンスターさんも一度、近くのコースに見学に行ってみてはいかがですか。日曜だったら、多分女性カーターもいるはず。何なら手が空いているところを見計らって、声をかけて話を聞いてもらうといいでしょう。いろんな不安も吹き飛ばすと思いますよ。

もうひとつの質問ですが、埼玉県にはサーキット秋ヶ瀬(浦和市・☎048-855-7862)、桶川スポーツランド(桶川市・☎030-234-8888)とふたつのカートコースがありますし、スポーツカートのヤマハ・FK-9専用コース、フォーミュラ・レーン(飯能市・☎0429-77-3066)もあります。ショップはセブンスターさんの住む東松山市の近くだと、PRKIぼどく(鴻巣市・☎0485-96-5922)、デルタ(熊谷市・☎0485-21-7880)といったところが近くですね。埼玉県はカートショップが多い地域で、全部で10軒ほどありますから、コースで紹介してもらって自分に合うところを探すのもいいでしょう。ともかく試乗会やレンタルカートでカートに乗ってみること。それですべて解決だと思いますよ。

ライセンス取得はどれくらいかかる?

	15歳以下	16~17歳	18歳以上
講習料金	1万2000円程度		
JAFライセンス	申請料 3000円 JAF入会金2000円	申請料 4000円 JAF入会金2000円	申請料 4000円 JAF入会金2000円 JAF年会費4000円
SLライセンス	申請料4500円		
合計	JAFのみ 1万7000円程度	SLのみ 1万7000円程度	JAF/SL両方 2万2000円程度



講習会は午前中が座学、午後が実技走行というのが一般的

では高いグレードほど上級のクラスに参加できることになる。まず最初に取るのはグレードBのメンバーズカードだ。
カートレースへ参加するには、一部の初心者向けイベントなどを除き、JAFかSLのライセンスが必要だ。またスポーツ走行をする場合にも、JAFかSLのライセンスを持つていないと走れないコースは多い。つまりカートライフを楽しむためには、ライセンスは必需品ともいえるものなのだ。
またJAF/SL以外にも、カートコース独自のコースライセンスを発行して、コースの走行資格として発行しているところもある。
講習会は格好のカート教室
JAFとSLのライセンスを取得する最も一般的な方法は、各地のカートコースやショップで開催されているライセンス講習会を受けることだ。とはいえ両方のライセンスを取

るのに、それぞれ講習会を受ける必要はない。一回の講習会でJAFとSL両方のライセンスを取得できる場合が多いからだ。
講習会というとなんだか大げさに聞こえるが、内容は決して難しいものではない。一般的には、午前中にカート走行のマナーやレースの規則、カートのメカニズムなどの基礎的な話を聞いて、午後から(場合によっては後日)コースに出て試し乗り程度にカートに乗って終了、後はライセンスが送られてくるのを待つだけ、というものだ。講習会を真面目に受ければ、まず100%ライセンスは手に入る。難解な話やテストはないから安心を。取得にかかる費用は表のとおり、1万円弱から3万円弱といったところだ。
ライセンス講習会では、カートとはどんなものかという話が聞けて、実際に乗って体験することもできる。つまりカートに触れる第一歩としては、絶好の機会なのだ。

またカートスクールの形式を取って、コースで基礎的な走り方をレクチャーしながらライセンスを取らせるタイプのものも、最近増えてきている。これならたっぶり走れて、より楽しくライセンスを取れるはずだ。
ライセンス講習会(SLメンバーズカードの場合は「SLカートスクール」と呼ぶ)は、全国各地でひんぱんに開催されている。探せば君の近くでも、ここ2カ月くらいに開催される講習会が見つかるはずだ。最寄りのカートコースやカートショップに聞けば、日程を教えてください。それが分からなければSLKC(☎0538-37-9414)に問い合わせるという方がいいだろう。
ライセンスを持つと、「俺はカーターなんだ」って自覚とヤル気がジワジワわいてくる。こいつはなかなかいいもんだぞ。まずは気持ちから固めてみる、これもひとつのカートライフの始め方だ。

開けゴマインフォメーション

好評、フェスティカのマンズリーGP 春の大会は初心者にもチャンス!

栃木県のアクティブカートクラブ・フェスティカが、好評企画の「マンズリーグランプリ」を、3月から新たなシステムで「スプリングシリーズ」として開催する。

まずは窓口でマンズリーGPへのエントリーを申し込んで、ヤマハ・FK-9のレンタルカートに一日に3回以上、違うゼッケンのマシンで乗る。12歳以上なら誰でもOK。エントリー代は不要、レンタルカートの料金だけ。競うのは3セッションのベストタイムを集計した「速さ」というのは、前回と同じ。さらに今回のスプリングシリーズでは、ベスト1とベスト2のタイム差の少なさもポイントになる。例えばベスト1のタイムが37秒ジャストでベスト2とのタイム差が0.035秒の人と、42秒ジャストでタイム差が0.006秒の人ならばほぼ同ポイント。つまり速さに自信がない初心者でも、タイムをきれいにそろえれば勝機があるってことだ。

スプリングシリーズの期間は3月1日~5月31日の3カ月間。この間、月ごとに受賞者

が決まる。この大会がまた豪華! 1位はグアムからサイパンにペアで招待、2位はカートスーツ、3位はヘルメット。また1~7位の人にはライセンスを無料で取得できる特典が付く。他に飛び賞もあり。このチャンスを逃す手はないぞ!

●アクティブカートクラブ・フェスティカ
〒328 栃木県栃木市柏倉町ナメリ石1275-1
☎0282-25-1500



レーシングオン カートチーム結成!?

今年は那須で 戦うぞ!!

全日本東地域の行われるサーキットの中で
屈指の高速コースといえば那須MSL
ここを舞台に96年、レーシングオンが戦う!

なぜ那須を選んだか?

- ①直線が長くスリップストリームバトルが味わえる!
- ②他では体験できないほどの高速レイアウト!
- ③コースがきれいで設備も〇のため4輪レース気分!
- ④近くに温泉があって打ち上げ場所にこと欠かない!!

全日本戦も行われる屈指の高速コース、那須を舞台に今年はやませ!

那須モータースポーツランド

全長1120m
最大直線長281m(スタンド前直線174m)
幅員7~12m



'96 SL NASU SUPER CUP カートレースシリーズ開催日程

第1戦	3月3日
第2戦	5月19日
第3戦	9月1日
最終戦	10月6日

開催クラス・格式

国内格式	FA
制限付格式	FR-2 FR-2 K55 YZ125
クローズド	M80YZストック FPストック SSストック Sストック SSストックビギナー Sストックビギナー

高速コースとして知られる那須モータースポーツランドは、全日本戦や地方戦の舞台としても有名。毎回長い直線ならではのスリッパを駆使したバトルが繰り広げられている。その那須モータースポーツランドで、今年「'96 SL NASU SUPER CUP」が行われる。初心者向けのSストックビギナーから、80&125のミッドジョン、そしてFAまでと、幅広いクラスでのレースだ。ここで重大発表しちゃうおう! なんとレーシングオンでは、このレースにガンガン参加していくことを決定したのだ。なんで那須を選んだのかは上の表を見てもうえば一目瞭然と。かくこれほどのサーキットで行われるレースが面白くないはずがない、ってわけ。詳細は追って掲載するとして、このレースに読者からドライバーを一般公募! これからもレースに参加したり、ミッションカートにチャレンジしたりと、気合を入れていくから、みんなも参加&応援をよろしく!

イベントは耐久レース ナント優勝賞金は20万円!

2月11日、およそ1か月後の3月3日にスタートする那須スーパーカップに先立って、3時間耐久レースをメインイベントとしたイベントが開催された。

当日は午前中にSストックの1時間耐久、お昼休みには酒井浩選手によるフォーミュラ・トヨタのデモ走行やミッションカートの

無料試乗会、フリーマーケットなどの催しが満載。そして午後からSSストックの3時間耐久レースが行われた。

ちなみにこの3時間耐久に、元全日本カートの鈴木立一さんを助っ人に本誌へ、おさるが参戦。1時間半も乗ってくれた鈴木さんのおかげで賞典外ながら5位。幸先いいぞ!



レース形態のイベントのため、ちゃんとドラマも行われた。後ろには試乗会用のミッションカートが



ヘルメットの塗装で有名なフィールドプレイデザインも出店を出して車を添えていた



3時間耐久で一審お世話になったのがこのBSのSL86。最後までタレずにバッチリ!



フォーミュラ・トヨタのデモ走行も行われた。ドライバーはイギリスで頑張る酒井浩選手だ



急ぎ参戦のR'onチーム、元全日本鈴木立一さんひとりで頑張ってくださいました

20万円!という巨額の賞金を手中にしたのはレイランド福島のふたりの遠征選手



NAGAO KART

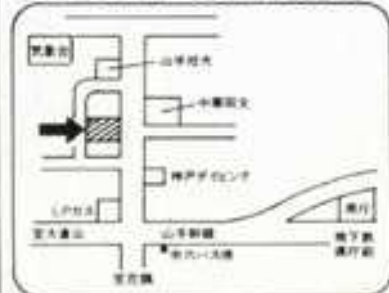
ナガオカート

神戸店

高槻店

〒650 神戸市中央区中山手通7丁目11-30
☎078-351-2818

〒569 大阪府高槻市岡本町16-6
☎0726-95-4746



■営業時間/AM10:30~PM9:00 月曜定休

岡山市街地に

NAGAO KART 姉妹店 オープン!

ACT with NAGAO

〒700 岡山市弓之町13-20アートタウン1F
phone.086-226-1163
営業時間/10:00a.m.~8:00p.m. 月曜定休



YAMAHA 外国製 カート全種取り扱い
★カートガレージ(保管) 致します
★トランスポート(運搬) 致します

スタッフが親切にアドバイスいたしますので
初心者の方もお気軽にご来店ください。

中古カート在庫しています クレジット・カードOK!!

■ライセンス講習会

神戸店：毎月第2水曜日 / 高槻店：毎月第3水曜日

チームナガオ クラブ員募集中 ★メンバーズカードで特典有り!!



関西カートランド・宝塚カートフィールド
ホームコースまで30分

レーシングカートショップ
プレイメイト

箕面市瀬川3-4-29 石橋ドリームハイツ1F
(阪急石橋駅から徒歩5分) TEL.0727-22-9479

RACING KART SHOP PLAY MATE

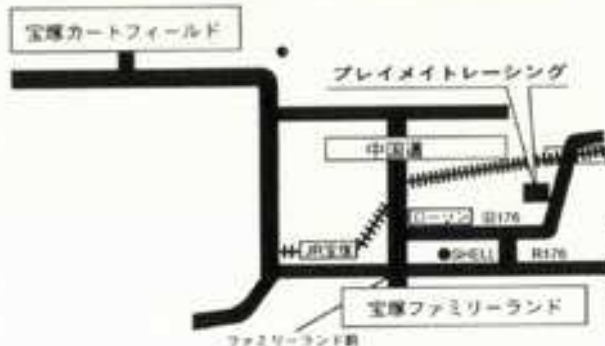
'96 New Model

商談会実施中!!

ヤマハ・外国製カート各種取扱い

— 中古カートの在庫も豊富です! —

■ホビー~レース活動まで、お客様のご予算に応じた
プランニングをいたします。
○カート保管ガレージ有り ○カートの運搬もおまかせ! ○各種クレジット取扱
ライセンス講習会を毎月実施。詳細はお問い合わせください。



宝塚カートフィールドに一番近いカートショップ
たからづかカートフィールドまで5分

レーシングカートショップ
プレイメイト宝塚店

宝塚市旭町1-17-1 (阪急・JR宝塚から徒歩10分)
TEL.0797-81-5854

ALFA

RACING KART SHOP NISHI NAGOYA JAPAN

TEL.052-803-5602

名古屋市天白区
島田2-511
月曜定休
営業時間10:00~21:00

名古屋インターから15分
豊田インターから30分
名古屋高速堀田から15分
名四尾崎から20分



名古屋地区2店舗で

カートに関することなら全て
ALFAならALFA IIにご相談ください。

カートで風をきる爽快さ!!

君は観戦派、それとも体験派……
★ライセンス講習会を毎月実施しています。

3月23日(土)

初心者の方歓迎いたします

★各種カート新車・中古多数取扱い中!!
★カートウェア、ヘルメット等アクセサリも在庫豊富。
カートガレージ(保管)、トランスポート(運搬)、
サーキットサービス、テクニカルアドバイス……
ALFA、ALFA IIでパッチリ全てフォローいたします。

ALFA II

RACING KART SHOP NISHI NAGOYA JAPAN

チーム名: KART KOZO RACING(カートコゾレーシング)

TEL.052-504-4088

FAX.052-504-4061
〒452 名古屋市西区
市場木町176-2

(庄内緑地公園より徒歩5分)
月曜定休 営業時間10:00~22:00
※サーキットサービスの時は閉店します。
夕方7:00以降は営業しています。
(不在の時は留守番電話にメッセージをお願い
いたします。)



瑞浪レイクウェイ

15分間 ¥3,000

○レンタルカート営業時間 ●10:45~11:00 12:00~13:00 14:00~14:15

○レンタルカート用レーシングスーツ、ヘルメット、
グローブ等も用意しています。

○コース概要 ●全長/1,177m ●コース幅/9~11m ●最大直線長/145m

○設備概要 ●ウェイトングルーム ●ミーティングルーム ●トイレ ●更衣室
●自販機コーナー ●医務室

瑞浪レイクウェイでは、
日曜日と水曜日に開催される
レース、シリーズ戦があります。

※イベント開催の直前切替となり、ご利用いただけない場合もあります。



レンタルカート営業中!

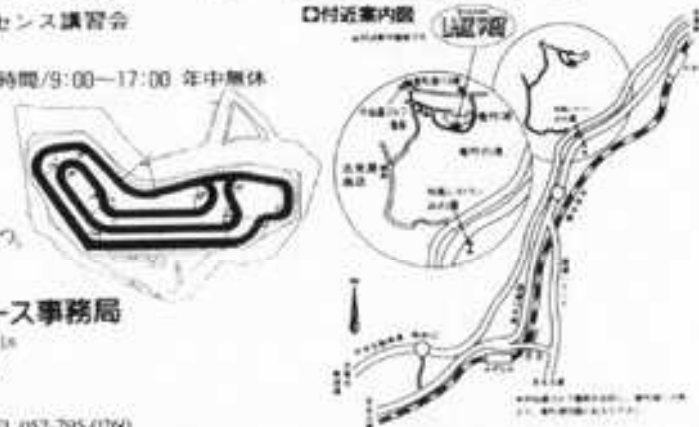
レンタルカート、スポーツ走行、ライセンス講習会
お気軽にお問い合わせください。

詳細はお問い合わせください。 ☎営業時間/9:00~17:00 年中無休

最終コーナーを抜けて300mの
フルスロウル。そこにはスリッ
プスリムの異次元世界が待っている。

☎お問い合わせお申し込みは
瑞浪レイクウェイ・カートコース事務局
岐阜県瑞浪市・町定数1064 115
☎(0572)63-3178

株式会社広海観光
〒463 名古屋市守山区小六町21-19 TEL.052-795-0260



G.P.



サラブレッドの血統がいま吃驚をあげる!

..... G.P. RACING 日本上陸

R A C I N G

レーシングオン No.213は 3月8日(金)発売です

次号予告……96年F1ニューマシンカタログ/
フォーミュラニッポン、オフシーズン情報/全日本ラリー第2戦/
開幕直前/全日本GT選手権&全日本F3選手権プレビュー/他

表2見開き	……横浜ゴム株
P4, 126	……PIAA株
P53	……鈴鹿サーキットランド
P71, 124	……株ニュース出版
P81	……株TDKコア
P91	……ペトルブインターナショナル株
P98	……Do KARTING I
P99	……ヤマハ発動機株
P101	……スピードコレクション
P107	……ALFA/G.P. RACING/NAGAO KART/ PLAY MATE/瑞波レイクウェイ
P125	……株バシフィック・トラベラーズ・エージェンシー
表3	……株ワーク
表4	……スズキ株

●広告に関するお問い合わせは03-5430-4441広告部まで

AD CONTENTS

STAFF

FROM EDITORS

CHIEF EDITOR	中島 敦
SENIOR EDITOR	梅原 康之
EDITORIAL STAFF	皆越 和一 川島 研 有富 誠一郎 田口 朋典 古賀 敬介 石原 久仁子
CONTRIBUTING EDITORS	西山 平夫 家村 浩明 水谷 一夫 磯田 浩重 佐藤 忠治 須藤 章一
STAFF PHOTOGRAPHERS	二村 保博 金子 賢志 澤田 剛由 西山 剛由 後藤 康二 佐藤 直樹 吉岡 広樹 木村 祐一 津田 昌平 吉田 周 稲垣 聡
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS	
ART DIRECTOR	
DESIGN STAFF	
編集委員	三好 正己

「レーシングオン」3-8号 No.212
発行所：株式会社ニュース出版
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
広告部 TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5486-7402
販売企画部 TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
編集部 TEL:03-5430-4462 FACSIMILE:03-5430-4460
発行人：西ヶ谷治男 編集人：中島 敦
印刷：大日本印刷株式会社

「RACING ON」
3-8 1996 ISSUE No.212 PUBLISHED 8 MARCH
PUBLISHED by "NEWS PUBLISHING Co., INC."
2-4-7 MISHUKU, SETAGAYA-KU,
TOKYO 154 JAPAN
ADVERTISING TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5486-7402
SALES TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
EDITORIAL TEL:03-5430-4462 FACSIMILE:03-5430-4460
PUBLISHER:HARUO NISHIGAYA
EDITOR:ATSUSHI NAKAJIMA
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

●本誌中の記事、写真、イラスト等の無断転載、使用を禁じます

●サーキットのスポンサーにメニコンがついたのは前号でお伝えしたとおりですが、確かにコンタクトレンズと耐久レースというのはいまや結び付けやすい。それにドライバーの立場で考えれば、24時間走るのに「メガネかコンタクトか？」と悩む人も多いはず。実は私も以前はメガネで、最近では使い捨てのコンタクトに変えたんだけど、もしも24時間走るとなったら、目に負担がかかりそうでもちよつと不安が残る。その辺を今度、マウロに聞いてみることにしよう。(ナカシ)

●社員旅行でボーリング大会があるっていうから練習したら、もう最低。近ごろは悪くても120点くらいは出ていたのに、このあいだはアベレージ106点。その賞、最高186点まで出したこともあったのに、最近では99点っていうのもあったしなあ。一節には、私は田吉のボーリング場（それは安来グラウンドポウルです）でしか高得点は出ないという話もあるんですけど。(でも、また勝手に練習行くぞ、原健)

●最近カーベントリースやオフコースなど、古い曲がテレビやラジオでかかる。聞くたびに、教室で隣の席だった男の子のことが、「愛を止めないで」のレコードを貸してくれたっけ。ウチに初めてレコードプレーヤーが来た日（親がカーベントリースのレコードを買ってきたっけ）を思い出す。でも、今の少年少女たちは昔のことなど知るはずもなく、「カーベントリースって、今度いつ来日しますか？」なんて問い合わせがあるそう。フーゴは、今カーナビのCMに出てる渡辺真知子も、彼らにはナゾなのかな。(迷い道ってはやったのよ、ステファニー山田)

●扇塚の嵐……前号に引き続き、悲しき呪縛からの脱出を模索していた私の目の前で、オアシスがまた壊れてしまった……。確切り直前にワープロが壊れたのはこれで4回目。思えば、私の編集後記はいつだって何か壊れた話ばかりだ。ワープロが壊れ、人格が壊れ、恋が壊れ、クルマが壊れ、理性が、生活が、体調が、信頼が、家庭が、友情が……。私の周りを取り巻くすべてと、そして私自身が音を立てて壊れていく……。壊れていくのか？ それとも壊しているのか？ 早く沈黙するモニターは、いま、私に問いかけている。(PAPA)

●フグが食いたいの！とオレが入社作業中叫んだのに喉が呼んで、フグ食いたいの！と計画で、フグ刺しをガアアとほしてかき集め、フグ炒りをハフハフしながら食い、雑炊でフィニッシュ。なんて幸せは果たして暮が来るまで実現するのか。ちなみに、自腹でフグを買ったことは生まれて、このかたない。(私情、佐瀬さん写真は編集部にありませんでした。ごめんなさい)

●結局3回しか行けなかったベイジ・プラン東京公演は、連日変わるセットリストにピククリ、オーブニングが一掃だったのは初日と5日目だけ。外野からはそんな羨望みいたなバンド見に行つてどうすんだって意見もあるけれど、ZEPの黄金期にライブは見ると、ヤンスはなかったし(24年ぶりの来日だぞ)。夢みたいなライブだった。一番うれしかったのは、約20年前の高校時代に一生懸命コピーした(当時はタブ譜なんてなかったから、ひたすら聞くしかなかった)ワントン・ソングのサビのリフの弾き方が、全くエイジ御大と

同じだったってこと。(本当に、ミナ)

●悲しい、悲しいゾ。ストロー級からヘビー級までの、すべての階級の統一チャンピオンでもあるオレが、なんたる失態をやらしたのだらう。悲しすぎる。2月11日に行われた那須モータースポーツランドでの1時間耐久カートレース。スタート直後のフォーメーションラップで、タイヤをアツアツとしようとしてスピン。ガードレールに直行してしまつた。なぜだ、なぜなんだあア！。こうなりゃオレもおさるの凄くね。いさぎよくチャンピオン君の軍門にくだり、絶望の嵐に身をまかせてしまおう……。そうしておいでください。(おさる)

●ちよつとはかり地味めだなあと思つてしまつた。フォーミュラニッポンのタイヤテスト。他のカテゴリーでは威勢のいい話がバンバン聞こえてくる中、今年なんか出遅れてる。開幕が遅いのにも影響してるとんどううけど、ちよつと気になる……。なあって、心配は二無用。すこし話が出てくるのはこれからだからね。期待していい、と思つよ。(ワグメ)

●朝8時が近づくと、会社に来ている編集委員は例外なく無口となり、それぞれが……。そう、書き上げているはずの原稿をバイク使のオニオンが取りにくるのだ。当然、書き終えているはずはないので、「ちよつと待ってらえますか？」なんて呼びながら、全開でワープロをひっぱたき、あつ、こうしてうちにも来てしまったので、とりあえず「ここまで書いて渡しましょう。(AM8時1分)

さて、今は夜の12時。この部分を赤ペンで書き込んで、いっちょよがり。(はいすけ)

●電話休職

もういくつ寝ると雛祭り

Present

明かりをつけましょぼんぼりに、お花をあげましょ桃の花
五人囃子の笛太鼓、今日は楽しい発売日……?

応募方法

官製はがきに左下の応募券を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望する賞品の品番と品名、今号で面白かった記事3つとその理由、高橋国光選手について思うひと言を書いて下記まで。締め切りは3月8日の当日消印有効。当選者の発表は4月19日号(4月5日発売)で行う予定です。たくさんのご応募をお待ちしています。

〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
レーシングオン編集部
「3/8」号プレゼント係



A

CIBIE Tシャツ 2名

ちょっと古いハナシで恐縮ですが、昨年の鈴鹿1000kmで原田淳選手駆るマクラーレンF1 GTRをスポンサードしたCIBIEの記念Tシャツを2名に。提供/エス・エス・リミテッド

B



CIBIE オリジナルライト 6名

携帯に便利なミニサイズ。ライト点灯部分が回転するレンジガードタイプだ。単3電池2本使用。こちらも「Le CIBIE」で購入することができる。提供/エス・エス・リミテッド

C



D

CIBIE キーホルダー 6名

金額のコンビがおしゃれなキーホルダー。シビエ商品をラインナップしたショールーム兼ショップ「Le CIBIE」(☎03-3757-5503)でも販売されている。提供/エス・エス・リミテッド

E



ビデオBTCC95 IN CAR ACTION 3名

世界最高のレーシング・エンターテインメントBTCC。このスーパーツーリングカーバトルを特別編集した、ノンストップ・オンボードパフォーマンスの世界を3名に。提供/TOKコア

G



マクラーレンF1 LM パッチ 10名

外観はF1 GTR。世界限定5台発売の究極のマクラーレンF1ロードゴーイングバージョン「LM」のパッチを10名にプレゼント。提供/マクラーレンカーズ

F



NASCAR カーカバー 2名

今年11月には日本でも観ることができるNASCARの、モデリング1/24用ナイロン製カーカバー「バルボリン」と「バドワイザー」を各1名に。提供/デイトナスピードウェイ

H

アル・アンサーJr. アーケード・レーシング 4名

アルJr.とバトルができるゲーム「アル・アンサーJr. アーケード・レーシング」。Windows95とMacintosh対応のふたつがあるので、希望の方を明記してね。提供/ハイパークラブ

I



ビデオ「アジ・パン95」Part2 6名

アジ・パンのR3マレーシア、R5香港〜北京、最終戦タイランドの3戦を収録したビデオ。ミツビシ&エリクソンvsスバル&マクレーのチャンピオン対決がここに！提供/メルダック

【1/26号プレゼント当選者】A：ADVAN特製スタジオアムジャンパー 東京都・東川 淳、埼玉県・斎藤 幸、滋賀県・本郷和典 B：BTCCホルボロ50エステートプラモデル 東京都・金野 翔 C：映画「007 ゴールデンアイ」鑑賞券 長野県・小笠原隆法、東京都・田中 淳、奈良県・高林 仁、他2名 D：ビデオ英国旗日記 ①兵庫県・香口優崇、静岡県・和井 康浩、和歌山県・柳家建夫、②宮城県・池野 豪、愛知県・高木 茂 E：1996ハセガワ総合カタログ 茨城県・大津義雄 F：ニスコ・クラリオンGT-Rプラモデル 神奈川県・片野隆介、岐阜県・渡辺佳守博 G：ビデオBTCC95 茨城県・井上武彦、千葉県・小川 裕子、他3名 H：北海道・榎田隆志、鹿児島県・榎田隆弘、他2名 I：カネコ・プロマイドカード 埼玉県・藤崎健一、三重県・高橋紀子、新潟県・近藤 忠、他24名。(敬称略)

応募券 R'on 3/8号
プレゼント応募券

●前号213号101ページのプレゼント表と表に誤りがありました。正しくは、①は「メルセデスベンツ・カレンダー」提供/メルセデスベンツ、②は「BTCC Part2&3ビデオセット」提供/TOKコアです。各方面にご迷惑をおかけしましたことをお詫びして訂正いたします。



苛酷な条件のレースシーンで 自社製品の性能を実証 ウルト ジャパン株式会社

ミラージュ・インターナショナルカップといえは、N1程度の改造範囲のいわゆるハコワンメイトシリーズながら、著名なベテランドライバーから若手までが参戦、激しいバトルを展開していることで人気のシリーズだ。そのミラージュ・インターナショナルカップを94年に制したのが、その他のカテゴリーでもいぶし銀の走りを見せるベテラン・横島久だ。95シーズンも常にトップ争いを繰り広げた横島は、残念ながらシリーズチャンピオンは小幡栄、吉富章に譲ったものの、ランキング3位を獲得、健在ぶりを見せつけた。

その横島を今季スポンサーとしていくのが、自動車修理・整備用商品で知られるウルトジャパンだ。

「95年に取引先の紹介でプロダクツ・スポンサーを開始したばかり」とはいふものの、「ウルト社は、元来自社商品をテストするために最高のフィールドとしてレースを捉えてきた」とコメントしているところ、日本国内で

はN1耐久での山内伸弥やミラージュ・インターナショナルカップでの玉本秀幸などをスポンサーしていた。今季は引き続きN1耐久での山内伸弥に加え岡安由美子、F3に参戦が決定している藤田孝博、そして冒頭に触れたようにミラージュ・インターナショナルカップでは、王座奪回を狙う横島久と2連覇を狙うチームメイトの吉富をスポンサーすることを決定。また、国外ではこれまでも本拠地ドイツでDTMからF3に至るまで、幅広いスポンサー活動を行っている。

「サーキットのガレージで使用される製品はその性能、耐久性はもとより、高い作業効率が必要される。PR活動にもなりつつ実際のユーザーの反応を知ることができる。そういった意味でモータースポーツは広報と実証を兼ねた理想的なフィールドといえる」とモータースポーツ参入の感想をコメントしているウルトジャパンだが、今後のスポンサー活動に関する展望についても、「あくまでも商品供給を中心に活動していくことで、社名PRと同時に自社製品の苛酷な条件における作業性・耐久性を実証していきたい」というコメントが得られているように、引き続き幅広いカテゴリーへのスポンサー活動を行っていくようだ。

よく「モータースポーツは走る実験室」という言葉を耳にすることがあるだろう。当然その「実験室」で使用されるウルトジャパンのハンドツールやケミカル製品にも、常に高いレベルの性能が要求されるわけだ。この要求に答えていくためにも、ウルトジャパンはこれからもモータースポーツシーンを「製品性能の実験室」というフィールドとして活躍していくことだろう。

正式名称：ウルトジャパン株式会社
所在地：神奈川県横浜市港北区

設立年月：1987年7月

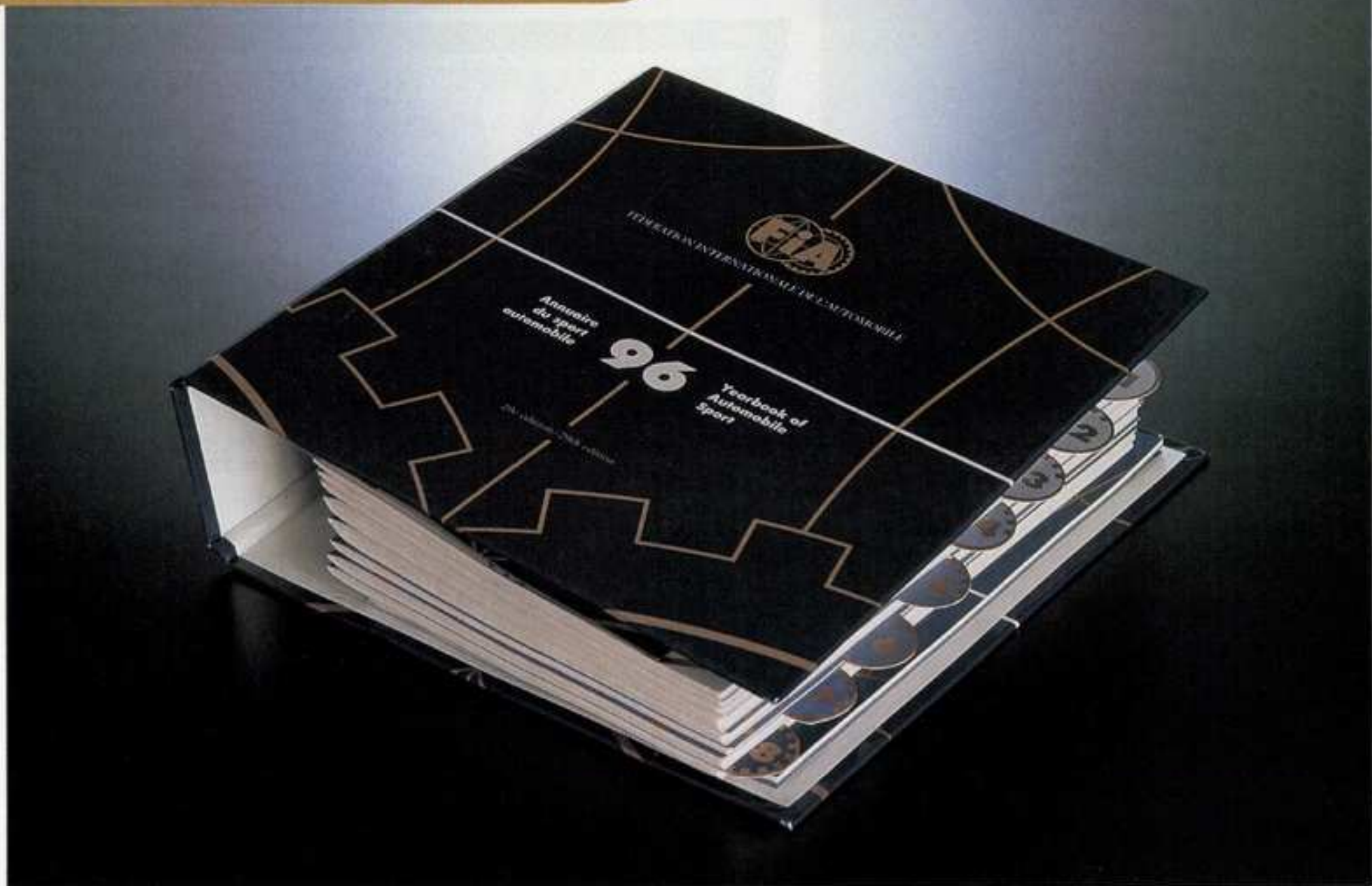
資本金：4億1000万円

従業員数：50名

主な業務内容：自動車修理・整備用商品（フラスナー類、ハンドツール類、ケミカル類）の販売

アップサイドダウンバルブ採用で逆さにしても使用できるウルト ニューブレーキクリーナー。容量477mlという大容量でノンフロン、ノンエタン、ノンアセトンタイプだ





これを読んで国際レギュレーションに強くなる
眺めているだけでも楽しめるモータースポーツの羅針盤

FIA YEAR BOOK

FIAイヤーブック

さまざまなカテゴリーにおいて、毎年のように目まぐるしく変更や改正を受けるモータースポーツのレギュレーション。それを正確に理解し、把握しておくことは、エントラントはもちろん、主催者、オフィシャルにも求められる必須条件といえるだろう。レギュレーションを理解していなければ、モータースポーツに参加することは許されないといってもいい。

そんなモータースポーツを根底で支える規律ともいべきFIA（国際自動車連盟）の国際レギュレーションを1冊にまとめたものが、今回紹介するFIAのモータースポーツイヤーブックだ。

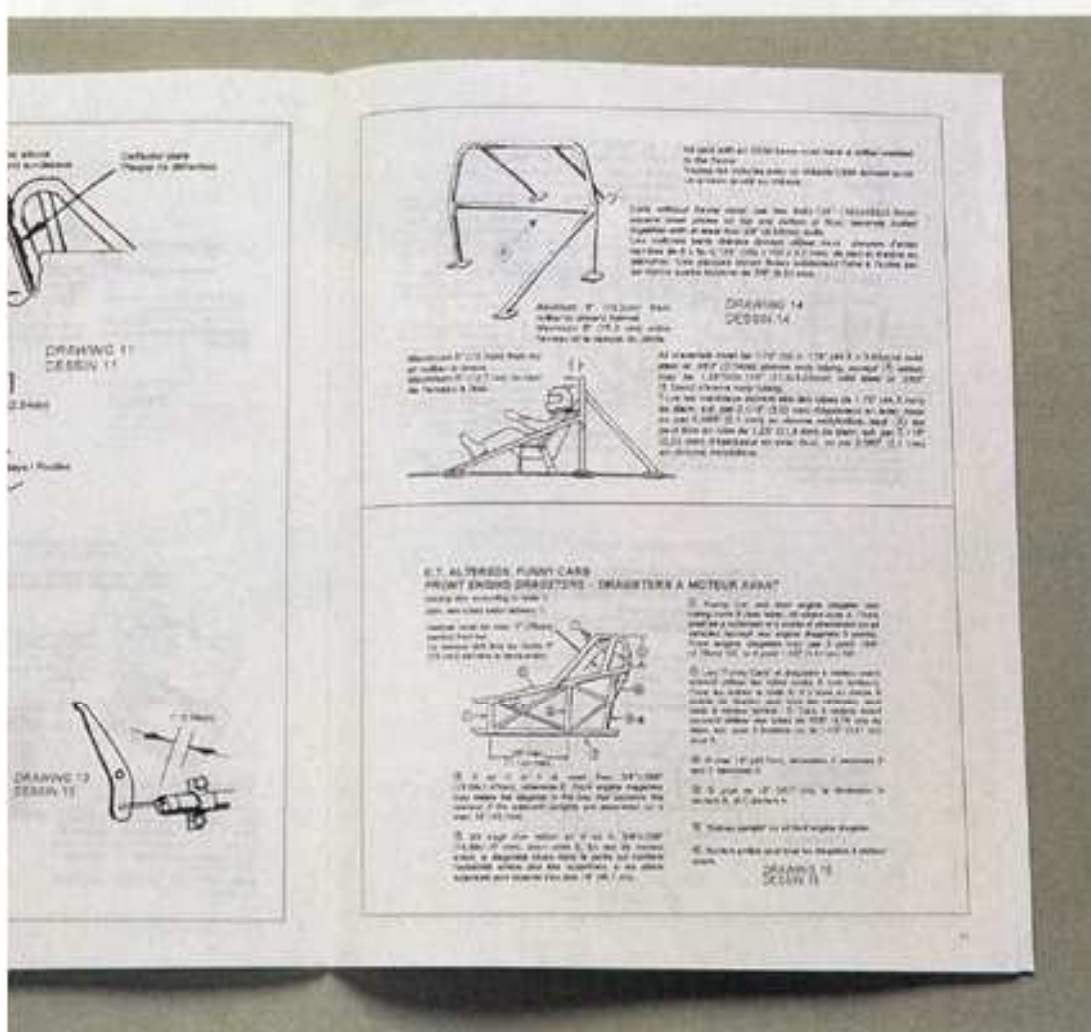
毎年シーズンの初めにFIAの出版局から出されるこのイヤーブックも、今年で28年目。93年までは、電話帳が分厚いペーパーバックのような表装であったが、94年から表装も新たに現在のようなバインダー式のものに生まれ変わった。

内容やカテゴリー別にいくつかの小冊子に分けられたイヤーブックは、レース関係者は



このようにバインダー式に生まれ変わったイヤーブック

もちろん、一般のモータースポーツファンにとっても非常に興味深いものといえるだろう。英文と仏文のみの記載のため、簡単に読むとはいかないかもしれないが、それもまたモータースポーツファンならではの楽しみということだろうか。



問い合わせ先/FIAにオーダーする場合は郵便(8, place de la Concorde, 75008 Paris)またはFAX(001-33-1-43-124466)で。価格は351フラン。日本国内では、Mr.CRAFT(☎03-3461-2665)などの自動車関連の洋書店でも入手できる

TOPICS FROM AROUND THE WORLD WHAT'S UP?

やっぱり海外での日本のイメージはコレだ!

昨年はラルフ・シューマツハーのチームメイトとしてドイツF3に参戦、今季はトムスのドライバーとして全日本F3に参戦が決まったトム・コロネル選手。母国オランダはアムステルダムのホテルオークラで記者発表したらしいが、そこのスナックがコレ。やっぱりヨーロッパで「日本」といえば「和服」なんですよなえ。

どうやらおねえさんたちはホテルの日本料理店のスタッフらしい



まずは右から次のドライバーが



シートを開け渡して...



シートベルトを締めて、つ



お役御免のドライバーが左から降りる

世界中からニュース、トピックス、よもやま話をどうぞ!

デイトナのドライバー交代はビリヤード方式が定番?

2月3〜4日に開催されたデイトナ24時間。当然のようにこれほどの長丁場ともなれば、ドライバー交代もひんばんだし、そのタイムの短縮が重要なポイント。ところがWSCマシンはドライバー交代がたいへん。そこでこんな光景が見られた。広いコクピットを利用して、玉突きのようにドライバー交代。頭は使うモンです。

しゅしゅしゅ

新シリーズ開幕戦 陰の功労者はこの人でも少し痛過ぎ!?

今季から始まったIRLの開幕戦は、なかなかの盛況だったようだが、その成功を陰で支えたのが、このエリセオ・サラザール選手。フリー走行中にクラッシュ、なんとサスペンションアームが大腿部にグサリ。骨折して、そのクラッシュの映像が世界を駆け巡った(ハズ)。42歳ながら、サラザール選手の早期復帰を祈ります。

OH NO!

ジャッキー・チェン最新作はN1マシンが大挙出演!



ジャッキーの映画に付き物のド派手なカーアクションやスタントシーンは今回の「デッドヒート」でも満載!



これが注目の「GTスナック」。定価50円だから、みんなで買おうぜ!

昔は仮面ライダースナックとか、プロ野球スナックとかが子供のおやつ定番だったが、やっぱお目当てはオマケのカードでした。時代は変わって96年、ついにGTアソシエーション公認の「GTスナック」が登場する。それもカード付きで。3月5日発売予定のこのスナック、コンビニやサーキットの売店で買えるぞ!

ついに出了た! カード付きGT選手権スナックが登場

「これで今度からは捕まえないでよね」とホッチもおまわりさんたちに最敬礼!! しました



ジャッキーみずからスチアリングを握っての撮影も大迫力だが、アクションでGTが! が大躍進らしい

龍

香港映画の大スター、ジャッキー・チェンの注目の最新作「DEAD HEAT」(全国東宝洋画系にて3月2日からロードショー)は、R'ON読者は必見の一本だ。仙台ハイランドでのN1耐久の翌日にロケを敢行、現役マシン以外にもありとあらゆるレーシングマシンが登場するから、ジャッキーファン以外にも絶対オススメ!

スピード違反? ホッチがおまわりさんに囲まれた!

富士でのJTCCテスト。なんと当日はおまわりさんたちがサーキットで走行訓練? を行っていた。そこへ通りかかった星野選手。アツという間におまわりさんに囲まれて、記念撮影となった。「これでもうキップ切られないよね?」とホッチもニッコリ!?。ただしおまわりさんも「それはそれです」とニッコリ!?。だったそう。



スウェディッシュ・ラリー RALLY REPORT

●世界ラリー選手権第1戦●第45回インターナショナル・スウェディッシュ・ラリー●2月9～11日●スウェーデン

今年は伝統のモンテカルロがW2Lイベントとなったため
WRC開幕戦となったスウェディッシュ・ラリー
チームオーダーで失った去年の勝利を取り戻すかのごとく
白銀の大地を圧倒的なスピードで駆け抜けたのは
ミツビシ唯一のグループAランサーを駆るマキネンだった

Photos/Graffiti Tamotsu Futamura Text/David Williams Translation/Kenji Mizugaki



LOWMAN



エースマキネン TOMMI THE SI 365日ぶりの雪辱

孤軍奮闘するマキネン&ランサーの前に
必勝体制だったスバル軍団は敗退
サインツはエスコートでいきなり2位!





「エスコートのパフォーマンスを向上させるにはまだ時間が必要だ」と語っていたサインツだが、どっかい愛々と優勝争いに加わり、最強のオールラウンダーぶりを再確認させた

心機一転、エル・マタドールは早くも目を覚ました

最終ステージを走り終えたトミー・マキネンは、弾かれるようにランサーを降りると、じっと最後のコーナーを見つめていた。本当に自分がこのラリーに勝ったのかどうかを、自らの目で確かめたかったのだ。そんな彼の姿を目にするのは、十分に予想できたが、ただ意外だったのは、マキネンが待っていたのはフォード・エスコートに乗るカルロス・サインツだったことである。

仕事師、サインツ

このラリーで最も光っていたドライバーは、間違いなくサインツだった。そして彼は、大方の予想を覆して、これから始まるシーズンがかなりの接戦になる可能性をはっきりと示した。これまでフォード陣営は、チームもサインツ自身も口をそろえて、エスコートがトップレベルの戦闘力を得るまでにはそれなりの時間がかかるだろうと明言していた。シーズン序盤の、スウェーデン、サファリ、インドネシアと続くイベントが、チームにとってサインツにとってもほとんど未経験に近いことは、また別としてである。

しかしいざ意を調べてみると、彼はあと少しで勝利に手が届くところにまで迫っていた。最終レグの皮切りとなった40kmのロングステージでは、サインツは非公式ながら中間タイムでマキネンを5秒上回っていた。ところがその後、センターデフの油圧バルブが不調をきたして、結局マキネンから2秒遅れでフィニッシュ、リードを17秒まで広げられてしまった。また最終ステージでは、エスコートのフロントストラットが壊れてしまい、マキネンの逃げきりを許してしまう形になった。だが、これらのマイナートラブルさえなければ、フォードはミツビシをぎりぎりまで追い詰めることができただろう。いずれにしても、最終結果の23秒という数字はマキネンにとって決して楽勝と言えない。

サインツにとってスノーラリーの経験は、以前たった一度スウェディッシュ・ラリーに出場したことがあるだけで、それもわずかにステージを終えたところでリタイアしている。それを考えると、今回の彼のパフォーマンス

は見事というほかない。しかしフォードの子想外の活躍は、実はドライバーの能力だけによるものではなかった。昨シーズンの終盤、彼らはアクティブフロントデフの完成が遅れたために苦戦を強いられた。それは、すでにシーズン半ばから投入していた電子制御の油圧アクティブセンターデフを生かすために、どうしても必要なものだったのである。そしてようやくフロントデフのアクティブコントロールを手に入れたフォードは、再びライバルと互角の戦闘力を発揮し始めたのだ。昨シーズンのスバルの好成績は、プロドライバーが他に先駆けて開発したこのアクティブデフによるところが大きいと言われているが、フォードが同様のシステムを開発するにあたって、スバルでこのシステムを経験したサインツが重要な役割を果たしたであろうことは、まず間違いない。

いまやサインツは、ワールドチャンピオンの最有力候補とはいえないまでも、対抗馬としての資格は十分である。あえてフォードの弱点を挙げるとすれば、それはやはり車の信頼性だろう。実際、ステイグ・ブロンクピストとフランソワ・デルクールの前は、ラリー中終始トラブルに悩まされ続けた。とくにデルクールは、3度にわたるパワーステアリングのトラブルに加えターボのブローにも見舞われ、さらに最終ステージの終了後、車両火災で危うくリタイアとなるところだった。

ミツビシはかつてないほど強力な体制を整えて、この開幕戦に臨んだ。20年以上の国際ラリー経験を持つ彼らは、ランサー・エボリユーションIIIというすばらしい武器を得て、今年初めてWRC全戦に参加するのだ。ミシランを履くランサーが最初からこのラリーをリードしたのも、いわば当然のこととさえ言えた。さらに彼らにとって心強いのは、今回マキネンがさまざまなプレッシャーに最後まで耐えたことである。95年はWRC6戦に出場し、そのうち3回をアクシデントで自滅している彼は、不必要なリスクは避けるよう厳しく指示されていた。

昨年、一昨年の1000湖ラリーでの優勝は、どちらかといえば楽勝と言えらるものだった

だが、今年のスウェーデンでは、彼は常に大きなプレッシャーにさらされていた。背後に迫ってくるライバルたちの足音のみならず、彼は2日間にわたって、新雪に覆われたコースを先頭で走らなければならなかった。さらに第2レグ途中からは、ギヤの破損でひどい音をたて始めたリヤデフをなだめながら、ついに最後までステアリング操作を誤ることはなかった。今回の優勝を経て、マキネンは多少なりともリラックスして次のラリーに臨むことができるだろう。

スバルの敗因はスパイクタイヤ

スバルにとってこのスウェーディッシュ・ラリーは、まったくの期待外れに終わった。ケネス・エリクソンとデイディエ・オリオールのふたりは最後までインプレッサになじむことができず、コリン・マクレーでさえ3位に食い込むのがやっとというありさまだったのだ。選手権を視野に入れて考えるなら、マクレーとしては、本来彼の方がはるかに有利なはずのこのスノーラリーで、とりあえずサインツをたたいておくことができたはずである。ワークス勢の中ではスバルだけがピレリ・タイヤを使っていることが、今回は完全に裏目に出た。積雪がほとんどなく、わたちの部分は氷とグラベルだけになっていた第8、第7ステージで、ピレリのスパイクタイヤはあつと言う間にスタッドを失ってしまった。スタート時点から、すでにセンターデフのトラブルによるハンドリングの悪化に悩まされていたマクレーは、このセクションで1分の遅れをとる。そしてこれに続く44kmに及ぶラリー中最長のステージでは、3人のドライバーが全員異なるタイヤを選んでスタートしたが、結果的にはマクレーの使ったタイヤが正解で、他のふたりはさらにそれぞれ40秒を失った。これは正しいタイヤチョイスを見いだすための戦術だったのだろうか、どちらかというところ、ヤケクソに近いという感じも否めなかった。しかしトラブルのあったギヤボックスを交換し、雪も深くなるにつれてマクレーは本来のスピードを取り戻し、瞬く間に9位から4位まで駆け上がった。積雪が多くなり、コ



サインツのマシン開発力は、フォードにとって心強い味方だろう



ブロンクビストは、95年スウェーデン国内選手権でシリーズ2位



エリクソンにとってここは自分の庭。しかし、慣れないインプレッサとスパイクタイヤのトラブルにより5位にとどまる

RALLY REPORT

チャンピオンナンバー1番をつけたインプレッサを豪快に振り回すマクレー。しかし、第1レグの遅れが最後まで響き、サインツに先行を許す結果となってしまった





グループNはランサーのバックlundが優勝



カクネンは序盤2位を走るが、やはりセリカの大きさが障害となり、4位でラリーを終える



インプレッサをドライブするオリオール。10位と奮わなかったがマシンの感触はつかめたという



バタネンはエスコートで出場。序盤は上位を走るものの結局リタイアに終わる

スガツイステイになるほど、彼のアドバンテージは大きくなる。だがそれでも第1レグでの致命的な遅れのために、すでに優勝は望むべくもなく、最終レグの第1ステージでカクネンが自らスピニングしてスノーバンクに突っ込むまでは、彼に追い付くことさえかなり難しいと思われたのである。

オリオールは10位。結果としては見るべきものはなかったが、意外にもオリオール自身の表情は明るい。「こんなことを言うとはだと思われられるかもしれないけど、今回の結果には十分満足しているんだ。このクルマのことは、これでだいたい分かったからね。アクロポリスで初めて乗る前にここで一度試しておきたかったんだ」と、オリオール。

彼はこのラリーの前に、たった1日半インプレッサをテストしたに過ぎず、しかもその時彼が語ったところによると、この車のハンドリングには何度か「ヒヤッとさせられた」のだという。現代のラリーカーをセットアップするのは、かなり厄介な仕事である。というのも、そのハンドリング特性はスプリングや、ダンパーや、アンチロールバーだけではなく、駆動系の設定によっても大きく左右されるからだ。しかし、通常デフのプログラムの組み直しには何日もかかるため、ラリーの

競技中にその様な問題を解決することは、ほとんど不可能ということになる。オリオールがクラッシュせずにラリーを完走できただけで満足だと言ったのは、そういう意味においてのことなのだ。

今後彼が、3月、4月の2カ月間で十分なテストをこなし、かつプロドライブが彼をレギュラーとして雇うための資金調達に成功したならば、スバルのラインナップは他チームにとつて大きな脅威になるだろう。ただしそれは、スバルにとっては危険な戦略ともなるかもしれない。オリオールは、人間的には好ましい性格の人物ではあるが、はたしてマクレイを中心に動いているチームに本当に溶け込むことができるかどうかは難しいところだ。それはともかく、現時点ではスバルが今年の世界チャンピオンの有力候補であることは間違いない。世界選手権の全9戦をフルに戦うのはマクレイだけはあるが、すべてのイベントにトップクラスのドライバーを送り込んでくるのは、ワークス勢の中でもスバルだけなのだ。

ネックとなったセリカのサイズ

カクネンは第1、第3ステージでトップタイムをマークしてラリー序盤をリード、その後もトヨタ・チーム・スウェーデンのチームメイト、トマス・ラドストロームと共に何度か最速タイムをたたき出した。しかしラリーが進むにつれて、セリカ固有の弱点である車体寸法の大きさが足を引っ張りはじめた。ノーズの長いセリカは視界が良くない上、ライバル車に比べて挙動も鈍くなりがちだ。また今回に限っては、トレッドの広さもメリットにはならない。確かにスピードの乗る、雪が取り除かれて固く凍った路面では、セリカは他にまったく引けを取らない。しかし降り積もった新雪の上では、前を行く車の軌跡に乗って走るのが唯一の正しい走り方であり、ランサーやエスコートやインプレッサはまったく問題なく走れるのに対して、セリカだけはトレッド幅の違ひから前車の軌跡にうまく乗ることができないのだ。そのため、多くのステージで雪が降り始めたのと時を同じくし

異常あり。次戦サファリの勝負の行方は?



モンテカルロでW2L優勝を決めたデルクールもワークスエスコートをドライブしたが、数々のトラブルに見舞われ11位がやっと

RESULT/WRC Rd.1

●ラリールート：①カールスタッド(2月9日金曜 8:00)〜ファールーン(金曜 22:22)
616.86km うちSSは9=195.67km オフィシャルサービス6ヵ所
②ファールーン(2月10日土曜 7:00)〜カールスタッド(土曜 21:37)
620.80km うちSSは11=186.26km オフィシャルサービス6ヵ所
③カールスタッド(2月11日日曜 6:00)〜カールスタッド(日曜 15:00)
442.17km うちSSは5=113.70km オフィシャルサービス4ヵ所
トータル1676.78 km うちSSは27=495.65km

●上位17台 出走101台・完走55台

1	② T. マキネン/B. ハルヤンネ	ミツビシ・ランサー・エボリューション	A優勝	4'37'10"
2	④ C. サインツ/L. モヤ	フォード・エスコートRSコスワース	A	4'37'33"
3	① C. マクレー/D. リンガー	スバル・インプレッサ555	A	4'38'15"
4	③ J. カンクネン/N. グリスト	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	4'38'38"
5	② K. エリクソン/S. パルマンダー	スバル・インプレッサ555	A	4'39'36"
6	⑤ T. ラドストローム/H. バックマン	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	4'40'00"
7	⑥ M. グロンホルム/T. ラウティネン	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	4'41'58"
8	⑧ S. ブロンクビスト/B. メランダー	フォード・エスコートRSコスワース	A	4'42'56"
9	⑦ T. ヤンソン/I. アルガースタット	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	4'43'54"
10	⑩ D. オリオール/B. オセッリ	スバル・インプレッサ555	A	4'43'56"
11	⑨ F. デルクール/D. グラタローブ	フォード・エスコートRSコスワース	A	4'44'43"
12	⑪ P. リアッチィ/M. フェルフォリア	スバル・インプレッサ555	A	4'47'30"
13	⑬ P. サバノ/J. オルソン	フォード・エスコートRSコスワース	A	4'48'10"
14	⑫ K. バックランド/T. アンダーソン	ミツビシ・ランサー・エボリューション	N優勝	4'51'15"
15	⑭ S-O. ヴェルフリッドソン/G. パース	ミツビシ・ランサー・エボリューション	N	4'53'54"
16	⑯ U. ニッタル/T. ソーナー	ミツビシ・ランサー・エボリューション	N	4'55'28"
17	⑰ P. エクルンド/A. オルソン	スバル・インプレッサ	A	5'00'01"
23	⑬ J. アンダーソン/M. エリクソン	フォルクスワーゲン・ゴルフGT12.0	A F2優勝	5'00'20"
	⑫ A. バクネン/D. ボンス	フォード・エスコートRSコスワース	A	リタイア

RALLY REPORT WRC戦績

て、カンクネンは2位の座をサインツに譲り渡し、徐々に追い上げてくるマクレーに対してもまったく抵抗する術を持たなかった。またトヨタは、第6、第7ステージでスバルと同じピレリのスパイクタイヤを使用したのが、前輪の荷重が重いセリカの方が被害の度合いは大きかった。ラドストロームなどは、第6ステージのフィニッシュまであと200メートルというところで、車がスライドして溝に落ち2分を失うはめになった。しかし今回のラリーでのパフォーマンスを見る限りでは、セリカのポテンシャルはまだかなり高いと言えそうだが、ただし車の開発が完全に止まってしまうならば、シーズンが進むにつれて相対的な競争力が低下していくことは避けられないだろう。今年、セリカは「ディーラーチーム」の手によってラリー参加が続けられる。スウェーデンでは、ラドストロームが着実に走り、最終的には6位まで順位を戻した。ケニアではイアン・ダンカンが間違いなく立派に自分の務めを果たしてくれるはずだが、いずれにしてもトヨタのエースがカンクネンであることに変わりはない。

オペルの 奇襲

BTCCチャンピオン獲得など
多くの成功を取めたオペル・ベクトラの
96年モデルがJTCC参戦に向けて
日本でもシェイクダウンした
フルモデルチェンジに伴い
これまでのコンベンショナルな造りから一変
オペル社としても開発に
相当な力を注いだという新型では
極めて斬新な手法が取り入れられている

Text/Naotsugu Mihori Photos/Masakatsu Sato

秘密はフロントセクションにあり

ボディ高が高くなった分、地上高を下げて重心低下に努めている



速報!
ニューマシン解説

OPEL VECTRA



俄たしいシェイクダウンの後、カラーリングされたHKSオペル・ベクトラ。今後調整がつけば2台体制となる予定だ

フルモデルチェンジを行ったと同時にスーパーツーリング仕様のお披露目を行った新型オペル・ベクトラは、昨年の9月にシェイクダウンテストを実施している。これまで各国のFIAクラス2によるツーリングカー選手権で目覚ましい活躍をしてきたベクトラだけに、新型の積極的な開発が注目されていた。当初は、昨年内にもデリバリーが開始されるのではと言われていた新型ベクトラのスーパーツーリングカー仕様が、この2月5日にHKSに到着。翌6日に慌ただしく準備が行われた後、7日には国内初のシェイクダウンテストが富士スピードウェイで行われた。

まるでDTM仕様

そこで、さっそくそのニューマシンの概要をお伝えすることにしよう。と言っても、実は新型ベクトラは各所に斬新な手法が採用されているように、詳細は秘密のベールに包まれたままなのである。斬新な手法とはいったい何をさすのか？ たとえばカテゴリーと呼ばれる、いわゆるDTM仕様のように、フロントセクションなどはエンジン、ミッション、サスペンションといったアッセンブリーが一体式となっているような、大胆な構造となっているらしいのである。そのため開発にもFIAの公認取得にも時間がかかり、デリバリーが今年にずれ込んだようなのだ。

斬新さが、吉と出るかどうかが、熟成を重ねてみなければ判断しにくいというのが本当のところのようである。しかしメカニズムに興味を持つ者としては、そうと聞けば聞くほど、すべてをのぞき見たいというのが心情である。レースが開幕すれば、いずれその中身を見るチャンスはやってくるだろう。

具体的な話としては、そういうわけでHKSオペル・チーム・ジャパンの望月明人チーフメカニックのコメントを頼りにするしかない。まず車体寸法的にホイールベースが旧型より伸ばされた。旧型ではリヤの挙動が敏感になりすぎるといった傾向があり、「リヤが滑り出すと、もう止まらないんだよ」と、今年新型ベクトラに乗ることになった長谷見昌弘



アウディやアコードと同様にラジエターからのエアはサイドから抜く Fブレーキは4ポッド2連装。リムはエンケイ・1ピース リヤウイングは暫定的に旧タイプのまま

の旧型インプレッションにもそのようなコメントがあるのだが、新型についてはホイールベースの延長を受けたことで、その挙動が改善されたようだ。富士スピードウェイで行われたシェイクダウンテストでは、マイナートラブルで十分に走り込むことができなかったが、高速コーナーでの安定性は確認できたということであった。

また、新型ベクトラは、リヤサスペンション形式がそれまでのセミトレーリングアーム式からマルチリンク式に変更となっている。そのため、旧型でブレーキング時に出力リヤの敏感な挙動についても、マルチリンク化によるアンチリフトジオメトリの採用によって改善される方向にあるといえる。このアンチリフトジオメトリについては、昨年の本誌9月15日号のスーパーターリングマシン解説のページで、HKSオベルの小藤純一シャシー担当エンジニアが、はからずも、「……マルチリンクなんかだと、アンチリフトジオメトリをうまく利用できるのでも利便なんです……」と語っていたことが、新型で実現したことになる。

パッケージングについては、そこが新型ベクトラの大きなポイントといえそうなのだが、横置きエンジンをフロントミッドシップ化するため、どうやらミッションの搭載位置がエンジンの前側となっているようである。そしてフロントサスペンション形式はストラット式を継承しているが、そのサスペンションとエンジンとミッションの取り付け方法が、先に述べたように一体構造となっているのだとすれば、どのような工夫がなされているのか興味深い。

課題はストレートスピード

エンジンは、新型ベクトラからコスワースが製作している。コスワースはカテゴリーでオベル・カリブラのエンジンチューニングを行ってきたおり、今回からクラス2のベクトラもチューニングを行うことになった。そして、これまでベクトラのエンジンチューニングを行ってきたスウィンドン氏は、エンジン組み立てやベンチテストなど、主にメン

オベルの奇襲

テナンスを行う役まわりとなった。しかし、いまのところコスワースチューンのエンジンはパワー不足の問題を抱えているようだ。

HKSオベルが実施した富士スピードウェイでのシェイクダウンテストでも、ストレートスピードが伸びず、エクシヴに比べ20km/hは遅いのではないかと言われ、今後の課題のひとつとなっている。HKSオベルは、これまでスウィンドンチューンのエンジンについても独自のチューニングを施すことにより、パワーアップを果たしてきたおり、今後はこのコスワースチューンのエンジンにも手を加えていくことになるはずだ。昨年まで、HKSエンジンについてアンソニー・レイドも「素晴らしい。エンジンは問題はないんだ」と、太鼓判を押しており、新型ベクトラのエンジンについても、HKSへの期待は大きい。

ストレートスピードの問題については、他に空力も関係してくる。特に富士スピードウェイではストレートが長く、事態は深刻だ。旧型ベクトラのスタイリングは、正統派セダンとして十分なスペースを確保する一方、オベルは各モデルについて空力を大変重視してきたメーカーで、その上級グレードにはCDと名付けているほどだ。しかし、さすがにエクシヴにはかなわなかった。それはベクトラに限った話ではないが、空力が悪くないはずのベクトラで問題となったのは、昨年からの装着できることになったフロントスポイラーとリヤウイングの形状であった。

95年仕様は、BTCを主な視野に入れたダウンフォース重視の形状でFIAの公認が取られていたのである。一度公認を取ってしまうと変更はできない。したがって日本国内

リヤサスペンションはセミトレーリングアームからマルチリンクに変更された。これによってジオメトリ設定の自由度が広がったはずだ



サス、エンジン、ミッドシップが
クラススーパーマシンのように一体に
その斬新な手法の成否は
今後の開発にかかっている



PIシステムはスーパーツーリングのもはや定番。コラムのシーケンシャルシフトは長谷見のリクエストでブルアップ、プッシュダウンに改められた

でも、ベクトラ特有の足まわりのしなやかさとともに、ダウンフォースを生かしたコーナリングスピードは十分に高かった。ストレートでのマイナスをコーナリングでカバーしていたと聞いていいだろう。シェイクダウン時の新型ベクトラに装着されている物は暫定仕様であり、今年日本を重視した低ドラッグタイプの形状が採用され、FIAの公認が取られる予定であるという。

新型ベクトラのボディそのもののスタイリングは、あいかわらず正統派セダンとしての実用性を十分に備えたパッケージングの上に立ち、旧型を正常進化させたデザインといえるだろう。実際、実用性の観点から車高自体は高くなっているのだが、ロードクリアランスを旧型以上に下げることによって、地上からの車体全高は旧型レベルにおさまっているようだ。

HKSチューンのエンジンと、低ドラッグ仕様の空力パーツによって、新型ベクトラがストレートでも速いマシンに仕上げられることを期待したい。

これからが開発本番

ところで、おそらくエンジン前方に搭載されているであろうトランスミッションは、旧型と同じメトラック製で、シフトレバーはこれも同じくステアリングコラムにある。ただし、従来はシフト方向が、押すとシフトアップで引くとシフトダウンであったものを逆転させ、引くとシフトアップで押すとシフトダウンとしている。これはドライバーの長谷見からの要望で、ニッサン車のプリメーラやGTのスカイラインGTRが、ブルアップ/プッシュダウン方式であるため、旧型のようにシフト方向が逆では混乱することから変更することになったのである。

その他、FIAレギュレーション仕様で来た新型ベクトラは、触媒マフラーが取り付けられていたり、側面衝突用の衝撃吸収パッドが取り付けられたりしていたという。環境対策や安全対策などの関係でレギュレーション変更が頻繁に行われるようではプライベート

チームへの負担が増すという問題はあるにしても、今後モータースポーツがさらに一般への浸透を高めることを期待するのであれば、日本の主要自動車メーカーが参戦するスーパーツーリングでは、使用ガソリンの成分を含め、排気浄化や排気の消音、車両の安全対策を率先してマシンに盛り込み、逆にJTCCが世界へ手本を示すべきだろう。

新型ベクトラは、富士スピードウェイでのシェイクダウンテストでは、パワーステアリングのポンプにトラブルが出て、30周ほどで走行を切り上げ、たっぶり走り込むことができなかった。その時点でのベストラップは1分38秒5ほどで、まだまだこれからという状況だ。しかしそれはあくまでもシェイクダウンなのであって、チームの手応えとしては、「エクスツウの1秒落ちまではすぐに追い付くだろう」と言う。

あとは、斬新な技術的アプローチが成果を発揮し、次のトレンドとなるための早急な熟成が必要であり、開幕戦までのテストの積み重ねが重要な意味を持つ。その点、ニッサンのワークスドライバーを長年務めている長谷見の加入は、マシン開発にとって大きな力となるはずだ。



95年仕様からカラーリングが変更され、よりオベル色が強くなった



F1全史

1991 ————— 1995

1950年にはじまるF1GPの中で
 どんなレースが繰り広げられ、どんなドラマがあったのか
 知りたかったF1のすべてを5年ごとに1冊に凝縮した
 豪華シリーズ書籍「F1全史」。シリーズ最新刊の第6集は
 1991年から1995年までの5年間の収録
 セナが、プロストが、マンセルが、ドライバーとしての絶頂期を戦い
 シューマッハー、ヒルたち新世代のスターが華々しくデビューする
 激動の91年-95年、そのすべてをいまこそプレイバック!

シリーズ最新刊
 緊急刊行!

2月末発売

A4判・ハードカバー
 全136ページ
定価4,500円
 各刊とも税込み
 お求めは
 全国の書店または
 ニュース出版まで

第1集～第5集 好評発売中



第1集
1986-1990
 第2集
1981-1985
 第3集
1976-1980
 第4集
1971-1975
 第5集
1966-1970

NEWS PUBLISHING CO., INC.
 株式会社 ニュース出版

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



レーシングオン オリジナルファイル

レーシングオン12冊分を1部に収めるオリジナルファイル



レーシングオンを
 オリジナルファイルで
 スッキリ収納。
 見やすく機能的です。

価格1,200円
 (消費税込み)
好評発売中!

〔購入方法〕申し込み券（コピー
 または同じ書式のメモでも可）を
 必ず同封のうえ、ファイル代に送
 料を加えた金額を現金書留、また
 は定額小為替でニュース出版ファ
 イル係までお申し込み下さい。
 送料は北海道・九州・沖縄地方＝
 1,020円、青森・秋田・岩手・京都
 大阪・奈良・和歌山・兵庫・鳥取
 岡山・鳥根・広島・山口・四国地
 方＝820円、それ以外の地域は610
 円（東京都多摩市内は510円）と
 なります。なおオリジナルファイ
 ルの送料は3部まで、または3部
 ごとに上記の料金がかかります。
 また、10部以上お買い上げ希望
 の方は送料着払いも出来ますので
 電話にてご相談下さい。

※お届けまでに3週間ほどかか
 ります。

R'onファイル申し込み		品名	数量	金額
フリガナ	住所 〒	R'on速報ファイル		
フリガナ		送料		
氏名		合計		

※申し込み券はコピー、または同じ書式のメモでもOKです。なお、R'on'94 7-15号（No169）以前のものは、とじることが出来ません。

株式会社 ニュース出版 〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 TEL.03-5430-4440

MOTOR SPORT TOUR 1996

レーシングオンとF1速報が後援する信頼と安心の旅



お申込み受付中

サンマリノGP ゴールデンウィーク 魅惑のイタリア 観戦の旅 11日間

4月27日(土)～5月7日(火) ￥448,000

日次	月/日(曜)	スケジュール	食事
1	4/27(土)	午前 成田発 空路ローマへ 夜 ローマ到着後、ホテルへ	ローマ泊
2	4/28(日)	終日 永遠の都 ローマ市内観光	ローマ泊
3	4/29(月)	終日 フリータイム	ローマ泊
4	4/30(火)	午前 列車(1等)にて花の都フィレンツェへ 午後 到着後、フィレンツェ市内観光	フィレンツェ泊
5	5/1(水)	午前 フィレンツェよりモデナへ モデナ マラネロのフェラーリエ場前にて記念撮影 午後 アドリア海に浮かぶ水の都ベニスへ	ベニス泊
6	5/2(木)	午前 ベニス市内観光 午後 フリータイム	ベニス泊
7	5/3(金)	午前 ベニスよりサンマリノ共和国へ 到着後、サンマリノ市内観光 夕刻 サンマリノよりラベンナへ	ラベンナ泊
8	5/4(土)	終日 サンマリノグランプリ予選観戦	ラベンナ泊
9	5/5(日)	終日 サンマリノグランプリ決勝観戦 レース終了後、ミラノへ	ミラノ泊
10	5/6(月)	午前 ミラノより一泊、帰国の途に	機中泊
11	5/7(火)	午前 成田着 解散	

食事条件：毎朝食、昼食4回、夕食3回

旅行条件

- 費用に含まれるもの ●往復航空運賃 ●ホテル代(1室2名、バスまたはシャワー付)
- 旅行中の観光、移動に要するバス、列車など利用交通機関の料金
- 地上手荷物運賃(1人1個)および1人20kg以内の航空手荷物料金
- 団体旅行中の税金、サービス料およびチップ ●添乗員費用 ※詳しくはパンフレットをご請求ください。
- *各ツアー乗車人員25名、最低乗車人員20名 ※現地事情およびレースに精通したツアーコンダクターが同行します。

後援



F1速報、レーシングオンが後援している
海外F1観戦ツアーは当社だけです

お問合せ・お申込み

(株)パシフィック・トラベラーズ・エージェンシー

☎03-3542-0281(代) 担当・杉野、山中

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

ヨーロッパGP観戦の旅 お申込み受付中

4月25日(木)～5月4日(土) 10日間 ￥418,000

日次	月/日(曜)	スケジュール	食事
1	4/25(木)	午前 成田発 空路ブリュッセルへ 夕刻 ブリュッセル到着後、ホテルへ	ブリュッセル泊
2	4/26(金)	午前 ブリュッセル市内観光 夕刻 ベルギー・オランダ・ドイツの三国国境地帯を経て、アーヘンへ	アーヘン泊
3	4/27(土)	終日 ヨーロッパGP予選観戦	アーヘン泊
4	4/28(日)	終日 ヨーロッパGP決勝観戦 レース終了後ロランディング街道の空襲ロビビアブルグへ	ピュルツブルグ泊
5	4/29(月)	午前 ロランディング街道を南下ローテンブルグ等珠玉の街々を観光しながら 夕刻 フュッセンへ	フュッセン泊
6	4/30(火)	午前 ノイシュヴァンシュタイン城観光 午後 ミュンヘン市内観光	ミュンヘン泊
7	5/1(水)	午前 空路、車の都パリへ 午後 パリ市内観光	パリ泊
8	5/2(木)	終日 フリータイム あなたのパリを見つけて下さい	パリ泊
9	5/3(金)	昼 パリより一泊、帰国の途に	機中泊
10	5/4(土)	午前 成田着 解散	

1996年度 モータースポーツ 関連ツアー出発予定表

1. 開幕戦/オーストラリアグランプリ観戦の旅	￥398,000
3/7(木)～3/16(土) 10日間 (食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食3回) 成田-メルボルン(3泊)-シドニー(2泊)-ゴールドコースト(3泊)-成田	
2. 春休み/ブラジルグランプリ観戦の旅	￥378,000
3/28(木)～4/4(木) 8日間 (食事条件 毎朝食、昼食1回、夕食1回) 成田-サンパウロ(4泊)-成田	
3. アルゼンチングランプリ観戦の旅	￥368,000
4/4(木)～4/11(木) 8日間 (食事条件 毎朝食、昼食1回、夕食1回) 成田-ブエノスアイレス(4泊)-成田	
4. ヨーロッパラウンド開幕戦!!ヨーロッパグランプリ観戦の旅	￥418,000
4/25(木)～5/4(土) 10日間 (食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回) 成田-ブリュッセル(1泊)-アーヘン(2泊)-ピュルツブルグ(1泊)-フュッセン(1泊)-ミュンヘン(1泊)-パリ(2泊)-成田	
5. ゴールデン・ウィーク サンマリノグランプリ観戦の旅	￥448,000
4/27(土)～5/7(火) 11日間 (食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回) 成田-ローマ(3泊)-フィレンツェ(1泊)-ベニス(2泊)-ラベンナ(2泊)-ミラノ(1泊)-成田	
6. モナコグランプリ観戦の旅	￥438,000
5/16(木)～5/25(土) 10日間 (食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回) 成田-ミラノ(1泊)-サンレモ(4泊)-パリ(3泊)-成田	
7. スペイングランプリ観戦の旅	￥338,000
5/30(木)～6/6(木) 8日間 (食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回) 成田-バルセロナ(4泊)-パリ(2泊)-成田	
8. カナダグランプリ観戦の旅	￥338,000
6/14(金)～6/22(土) 9日間 (食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食2回) 成田-モントリオール(3泊)-ナイアガラ(1泊)-ニューヨーク(3泊)-成田	
9. フランスグランプリ観戦の旅	￥418,000
6/25(火)～7/5(金) 11日間 (食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食4回) 成田-パリ(3泊)-オルレアン(2泊)-リヨン(1泊)-アルル(1泊)-ニース(2泊)-成田	
10. イギリスグランプリ観戦の旅	￥378,000
7/12(金)～7/19(金) 8日間 (食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回) 成田-オックスフォード(2泊)-ロンドン(2泊)-パリ(2泊)-成田	
11. 夏休み/ドイツグランプリ観戦の旅	￥448,000
7/25(木)～8/3(土) 10日間 (食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回) 成田-フランクフルト(3泊)-ローテンブルグ(1泊)-フュッセン(1泊)-ミュンヘン(1泊)-パリ(2泊)-成田	
12. 夏休み/ハンガリーグランプリ観戦の旅	￥458,000
8/8(木)～8/16(金) 9日間 (食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食1回) 成田-アムステルダム(1泊)-ブダペスト(3泊)-ウィーン(1泊)-パリ(2泊)-成田	
13. 夏休み/ベルギーグランプリ観戦の旅	￥428,000
8/22(木)～8/29(木) 8日間 (食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回) 成田-ブリュッセル(1泊)-アーヘン(3泊)-パリ(2泊)-成田	
14. イタリアグランプリ観戦の旅	￥438,000
9/5(木)～9/16(月) 12日間 (食事条件 毎朝食、昼食5回、夕食4回) 成田-ミラノ(4泊)-ベニス(2泊)-フィレンツェ(1泊)-ローマ(3泊)-成田	
15. ポルトガルグランプリ観戦の旅	￥328,000
9/19(木)～9/24(火) 6日間 (食事条件 毎朝食、昼食1回) 成田-リスボン(4泊)-成田	
16. ル・マン24時間レース観戦の旅	￥358,000
6/14(金)～6/21(金) 8日間 (食事条件 毎朝食、昼食2回) 成田-パリ(1泊)-車中(1泊)-パリ(2泊)-ニース(2泊)-成田	
17. インディカー インディアナポリス500マイルレース観戦の旅	￥218,000
5/24(金)～5/28(火) 5日間 (食事条件 毎朝食、昼食1回) 成田-インディアナポリス(3泊)-成田	
18. ITC&F3000(ニュルブルクリンク)観戦の旅	￥368,000
5/9(木)～5/16(木) 8日間 (食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食2回) 成田-フランクフルト(1泊)-アーヘン(3泊)-パリ(2泊)-成田	
19. ITC&F3000(ムジェロ)観戦の旅	￥388,000
9/24(火)～10/3(木) 10日間 (食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回) 成田-ミラノ(1泊)-ベニス(2泊)-フィレンツェ(3泊)-ローマ(2泊)-成田	
20. マカオグランプリ観戦の旅	￥139,000
11/15(金)～11/19(火) 5日間 (食事条件 毎朝食、昼食1回、夕食1回) 成田-マカオ(3泊)-香港(1泊)-成田	

PIAA

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

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

レーシングの主張



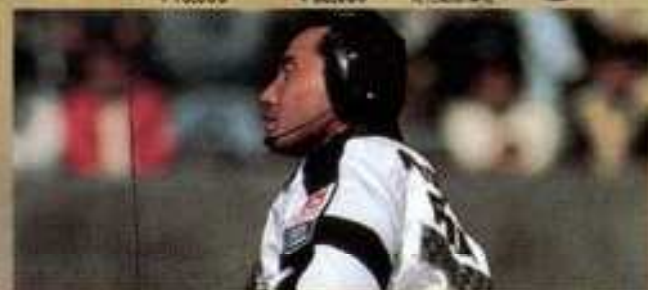
PDR107
¥165,000



PDP501
¥10,000

PDR118
¥68,000

PDR109
¥98,000
実売定価



PIAA NAKAJIMA RACING TEAM 中嶋悟



東京・白金 TEL.03-3444-8267 東京・広尾 TEL.03-3444-1344 東京・銀座(並木通り) TEL.03-3575-4751 兵庫・芦屋 TEL.0797-38-3367 大阪・長堀 TEL.06-531-3061 名古屋・四谷通り TEL.052-781-6181 札幌・真砂道 TEL.011-613-6617 岩手・盛岡 TEL.0196-51-9877 長野・軽井沢 TEL.0267-42-1433 リーガロイヤル広島 TEL.082-211-1277 福岡・天神 TEL.092-731-8111 福岡・天神 TEL.092-725-5839

東京・六本木 TEL.03-3403-5561 東京・青山(青葉通り) TEL.03-3797-8991 名古屋・石川橋 TEL.052-836-7321 名古屋NOVA TEL.052-243-5560 福岡県プリンス TEL.045-751-0696 福岡県プリンス TEL.043-296-1451 鹿児島プリンス TEL.082-253-3033 那覇県プリンス TEL.0898-22-2352 那覇九州プリンス TEL.099-622-6782 那覇サーキット TEL.099-78-1111 那覇ロビンソン札幌 TEL.011-531-1111 ※カタログ請求は、各ショップまで。もしくは、ハガキに住所・氏名(フリガナ)・年齢・TELをご希望のカタログを、この広告を掲載になった雑誌名(何月号)を明記のうえ送りください。※送料別：〒108東京都港区白金台3-19-6白金ビル PIAA株式会社 TEL.03-3448-1911 ※本誌の定価は消費税別のもので、©全国有名カーショップ・時計店でもお求めになります。 PIAA CORPORATION

STYLISH MOTOR SPORTS
PRESENTED BY WORK

PHOTO: '95ダンディライアンレーシング・カローラ with WORK WHEELS

Change & Not Change

'95 JTCCをワークホイールで闘ったダンディライアンレーシングチームは、
'96のシーズンを、カローラからエクシブへと変更し、
勝利へより近づくためにすべてを一新します。
ホイールサプライヤーである我々ワークも、
以前より開発を進めていた19インチホイールを供給する事が決定しました。
ダンディライアンレーシング with WORK WHEELSは、
新しく生まれ変わった体制と、
決して変わる事のないチャレンジスピリットで、'96 JTCCに挑みます。



PHOTO: '96ダンディライアンレーシング・エクシブ with WORK WHEELS

シートベルトを必ず着用し、安全運転は常に第一に守りなさい。

PERSONAL BEST SUZUKI



第73回バイクスピーク・オートヒルクライムの総合優勝を達成したスズキエスクード（※レース仕様）
1995年7月4日/アメリカ・コロラド州コロラドスプリングス会場。ドライバー：田嶋伸博

エスクード総合優勝！ バイクスピークを制覇。

（※レース仕様）

その力と技術の蓄積は、すべてのエスクードへ



ロッキー山脈の秀峰バイクスピークを舞台とし、名実ともに世界最高峰のダートトライアルとも形容される「バイクスピーク・オートヒルクライム」。1995年7月、第73回を迎えたこのアメリカ伝統のレースイベントで、田嶋伸博選手が駆るスズキエスクードが堂々の総合優勝。鍛え上げた走りの基本性能を見事に実証しました。多くのモータースポーツファンとともに、興奮と感動と走る歓びを分かち合い、そしてさらなる勝利を求めて、スズキはモータースポーツへのあくなきチャレンジを続けます。



※レース用に開発されたツインエンジン搭載車です。

BURNING RUN SUZUKI

