レーシングオン7/15号 平成4年7月15日発行(毎月2回 1日・15日発行) 第7巻第13号 昭和61年8月2日第3種郵便物認可

R RACING ON

7-15

RACING OFF/NEWS CLOSE-UP/NEWS NETWORK/SNAP/VOICE/THE COLUMNS/GRAND PRIX STATION/ASKING ON/COLUMN DE RACING ON/EVENT PREVIEW/5th COLUMN/INTERVIEW/EVENTS/RACING ON CHALLENGE/STREET TOPICS/PIT-IN PRESS/URA-NETA RING/POINT STANDINGS/EVENT&WINNER INFORMATION/RACING KART CLUB/WITH RACING MIND/SPONSOR AND OTHERS

レーシングオン
毎月2回●1日・15日発売

15 JULY 1992 No.123

LAST INTERVIEW
追悼——小河 等
チャンピオンシップを求めて

F1GP
第50回モナコGP
ついにマンセルの連勝ストップ!
モナコ得意のセナが大逆転で4年連続V

F3000
ミリオンカードカップレース鈴鹿
4人目のウイナー登場! 戦いはさらに激しく

INDY CAR
インディアナポリス500
0.043秒差!
史上最僅差でアンサーJr.念願の初勝利

"ガイジン"対談 / 言いたい放題! ニッポンのレースを斬る
全日本F3選手権鈴鹿 レイド完勝で初の開幕4連勝達成!
N1耐久富士6時間 / プリンス東京スカイラインが3年目の初優勝
鈴鹿ワールドカップKART 若手ヨーロピアンの走りに世界を見た
F1メカニズム解説 / ジョーダン192

GPS CRUISING

コーナーを過ぎるたびに、アクセルを踏み込むたびに、刻一刻と変化する景観。
視線はその中から旅に必要な情報を切り取っていく。
そして、いま、ドライバーはさらに有能なナビゲーターを得た。
詳しく、より的確に。多彩な情報を提供する、
ケンウッドのGPS。最新のテクノロジーが目的地へ速やかにご案内します。

※画面はハメコミ合成です。



液晶モニターテレビ
LCD-100 NEW 7月上旬発売予定

GPS内蔵コンパクトディスク・プレヤー
KNV-100 NEW 7月上旬発売予定

DSP/AV/CDチェンジャーコントロール・インテグラルコンポ
KRC-PX990 NEW 標準価格72,000円（取付費別・税別）

自車位置をセンターに固定。分かり易いナビゲーション。

GPS用人工衛星からの電波をキャッチし、その方角と高度から自車の位置を算出、TVモニターの画面上の地図に表示するGPS（グローバル・ポジショニング・システム）。ケンウッドではそのシステムを、お手持ちの車載TVモニター（4インチ以上）にKNV-100と付属のアンテナ、GPSレシーバー、コマンダをセットすることで完成させます。また、その表示画面には、より縮小率の小さな地図を用意するとともに、自車の位置をつねに中心に置き地図が自動的にスクロールするセンターポジショニング方式を採用し見易さ、使い易さを追求しました。目的地設定機能を使い目標地点を指定すれば、そこまでの直線距離と方向を表示しナビゲーションすることが可能。使い易さをコンセプトに最新技術が実現した進化です。



ドライブ・インフォメーションの内容も充実。緊急時も便利。

ケンウッドのGPSでは地方別に用意された新しいCD-ROM（別売：標準価格9,800円／1枚）を採用。宿泊地、プレイスポット、レストランなどの情報とともに、思わぬアクシデントに対しても、JAF、病院、道路交通情報センターなどの連絡先がワンタッチで呼び出せます。





道案内が要らない街ではCDプレヤーとして大活躍。

ケンウッドのGPSユニットは世界最小の1DINサイズ。CD入力可能なケンウッドのインテグラルコンポと組み合わせれば、コンソール内のCDプレヤーとして、通常の音楽CDをお楽しみいただけます。

●製品の価格には、消費税、取付費用が含まれていません。●他のCD-ROMは使用できません。●定格・意匠は改善のため変更されることがあります。●撮影・印刷の条件で実際の色調やイルミネーションと異なることがあります。●カタログを差し上げます。郵便番号・住所・氏名・年齢・職業・カーステレオの有無・希望商品名をご記入のうえ、〒150 東京都渋谷区渋谷2-17-5シオノギ渋谷ビル 株式会社ケンウッド ROC-N6A係までお申し込みください。

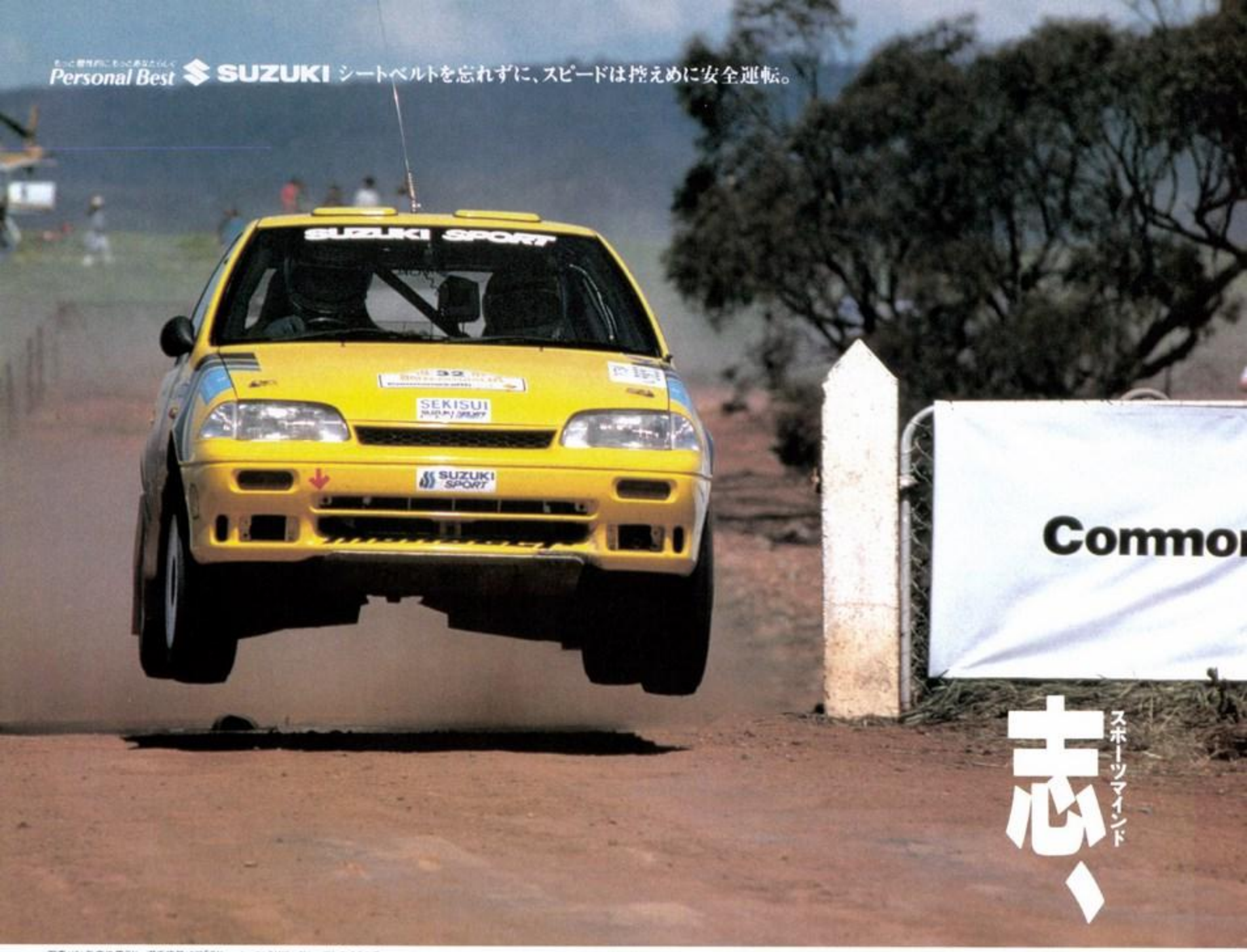
KENWOOD CORPORATION

オリジナルF-1グッズがもらえる、ケンウッド「F-1カーニバル」開催中（6月20日～8月20日）。詳しくは店頭で。

KENWOOD

Official Supplier
Radio Communication Systems
Honda Marlboro McLaren
F-1 World Champions

ケンウッドは、F-1のホンダ・マールボロ マクラーレンチームで
使用されている通信システムのオフィシャルサプライヤーです。



写真：'91年度世界ラリー選手権第10戦「ラリー・オーストラリア」、グループA・T1クラスで
2年連続優勝を達成したカルタスGT-i（グループA・競技仕様車）

スポーツマインド、高く。

疾駆するカルタスGT-i。WRCラリー・オーストラリアでの2年連続クラス優勝、全日本ダートトライアルでは出場3クラス(D・CI・AI)を全制覇、さらにレース、ジムカーナと多彩なモータースポーツ・シーンで活躍を演じる。
1300ccノーマルアスピレーションで、最高出力115ps(NET)を発生。その鍛え上げた走りの基本性能をさまざまなフィールドで実証し続ける。
スポーツマインド、高らかに——。カルタスは、走る。

※NET:「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。

CULTUS
GT-i
1300 TWIN CAM



BURNING RUN SUZUKI

●カタログご希望の方は、カタログ請求券を添えて住所・氏名・年齢を明記し、〒432-91 静岡県浜松市高塚町300 スズキ(株)スズキインフォメーションセンター・GT-i係まで。

カタログ請求券
カルタスGTi
レーシングスポーツ
6・15

CONTENTS

F1世界選手権第6戦 モナコGP——6
●女神棲むモンテカルロ——マンセル連勝ストップ、セナが大逆転で4年連続V!
全日本F3000選手権第4戦 鈴鹿——20
●27周目の悲劇…アクシデントで赤旗中断、白熱のレースはパイドラーが制す
第76回インディアナポリス500——28
●吹けよ風、呼べよ嵐——波乱のインディでリトル・アルが大きな1勝
ニュースネットワーク——35

プレビュー——44
●第60回ル・マン24時間耐久レース
●全日本F3選手権第6戦…T1
パトリック・カミュのフロム・ザ・インサイド——48
●モナコGP
ガイジン・ドライバー対談——52
●ロス、エディー、パウロを囲み——ガイジン・ドライバー達のヒソヒソ話
メカニックの20日間——58
●ステラ・インターナショナルF3000担当の福井宏尚メカの20日間を追う
レース東方見聞録 by アダム・クーパー——62

ナイジェル・ルーバックの5thコラム——64

SNAP VOICE——67
●エイドリアン・レイナード
モータースポーツCOLUMNS——68
●F1…今宮 純／国際…西山 平夫／USA…天野 雅彦／全日本…家村 浩明
GPステーション——70

ASKING ON——72

コラム・で・レーシングオン——74
●BOOK
追悼 小河 等——76
●さよなら、ジェントリー／ラスト・インタビュー…「チャンピオン・フラッグを求めて」
ポイントスタンディング——91

われ来たれり、見たり、勝てり…イベント&ウイナー——92

インフォメーション／イベントカレンダー——94

レースダイアリー——99
●全日本ダートトライアル選手権第3戦
●全日本ジムカーナ第3戦 '92SUGOオールジャパンジムカーナ
●'92富士フレッシュマンレース第4戦
●'92東京プロダクションカーレース シリーズ4
●ミリオンカードカップレースRd.2 鈴鹿サポートレース
●TIサーキット英田チャレンジカップレース第2戦
レーシングカートクラブ——111

GO! GO! R'onチャレンジクラブ——120

チーム国光 体験レポート——123
●Vol.2 IRIS OHYAMA SUGO グループA 300kmレース
ストリートトピックス——124

PIT-IN PRESS——126

ウラネタリング——130

全日本F3選手権第4戦 鈴鹿——132
●追いつかない、追いつけない…レイF3初の開幕4連勝!
'92 N1耐久ラウンドシリーズ第3戦 富士6時間——136
●3年目の快走—プリンス東京スカイライン念願の初優勝
1992 F1メカニズムを斬る…Vol.1——140
●JORDAN 192
Aへのいざない'92——142
●Vol.3 IRIS OHYAMA SUGO グループA 300kmレース
鈴鹿ワールドカップKART——144
●ヨーロピアンの走りに、世界の壁を見た!
野田英樹 海外レース挑戦記 国際F3000編…㉒——148

What's UP!?——150

スポンサー——155
●シオノギ製薬株式会社

COVER PHOTO
by KENJI SAWADA



AYRTON SENNA
at MONACO GRAND PRIX

R' RACING ON
15 JULY 1992 No.123 7-15

RACING OFF

マウンテンバイクは バランスが肝心 三角フレームが自慢だよ!?

トム・クリステンセン



「せっかく来て貰ったのに残念だな。この雨じゃちょっと走れないよ」と部屋の前で自慢のマウンテンバイクを披露してくれたのはトム・クリステンセン。今年は故郷デンマークを離れ、全日本F3やグループAと、日本のレースで活躍している。

「デンマークやドイツでは、よく森の中で走ったよ。知り合いにBMXの選手がいて、一緒に走るといろいろアドバイスしてくれるんだ。もっとも僕は、トレーニングを兼ねて趣味で走っている程度だけどね」

クリステンセンが日本で買った自転車はアメリカのトップブランド、マングース社のもの。メインフレームはアルミ製で、トップチューブの断面が三角形になっているのが特徴だ。

「アルミフレームというのが気に入ってこれを選んだんだ。値段のわりに性能はいいよ。特に、フレームのバランスがいいんだ。こんなこと言うと興味のない人は『自転車にアンダーステアだオーバーステアがあるの?』って不思議そうに言うけれど、バランスの良いマシンは取り扱いが楽なんだ。近くにいいコーナーがあるんだけど、今度はぜひそこで僕の走りを見てもらいたいね」

サーキットでは、ちょっとキレてるけど意外にクレバーな走りで観客を湧かせてくれるクリステンセン。これからの活躍に期待しよう。

アパートの前で。ドアのネームはカッティングシート製だ





トップチューブの断面は三角形になっている

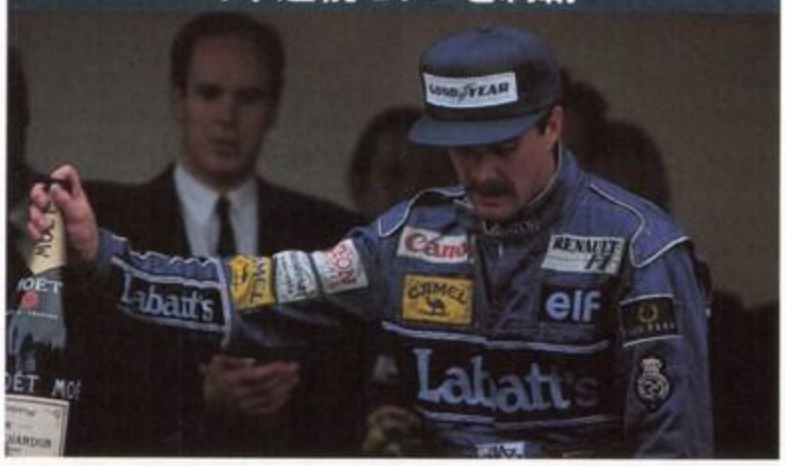
RAND PRIX



GOOD LUCK BAD LUCK

女神棲むモンテカルロ

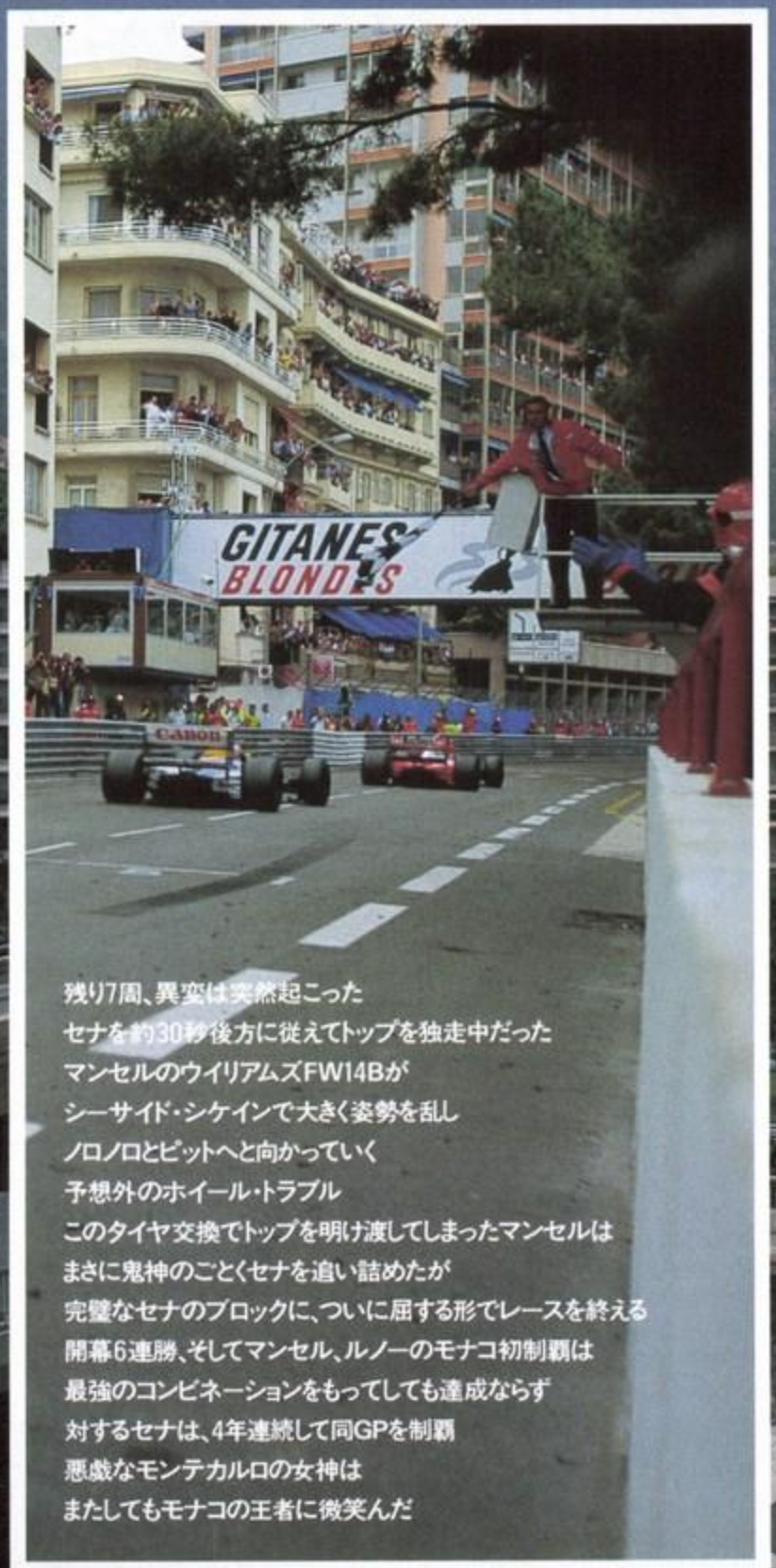
マンセル、残り7周で
開幕6連勝の夢費える！
終盤の激闘に競り勝ったセナが
4年連続モナコを制覇



MONACO GP

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 6 28-31 MAY 1992 ; MONTECARLO

Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Ken-ichi Yoshida



残り7周、異変は突然起こった
セナを約30秒後方に従えてトップを独走中だった
マンセルのウイリアムズFW14Bが
シーサイド・シケインで大きく姿勢を乱し
ノロノロとピットへと向かっていく
予想外のホイール・トラブル
このタイヤ交換でトップを明け渡してしまったマンセルは
まさに鬼神のごとくセナを追い詰めたが
完璧なセナのブロックに、ついに屈する形でレースを終える
開幕6連勝、そしてマンセル、ルノーのモナコ初制覇は
最強のコンビネーションをもってしても達成ならず
対するセナは、4年連続して同GPを制覇
悪戯なモンテカルロの女神は
またしてもモナコの王者に微笑んだ

西山平夫



モナコの魔物 マンセル76

敗北

50回目という記念すべきこのモナコGPに、いったいどれだけのカメラマンが来ていただろう？ 数百人か、あるいは千人を越したか。

しかし、彼らの多くは今年のシーズンが始まって以来、ずっと待ち続けていた決定的シーンを撮り逃してしまった。マンセルの前をバトレーゼ以外のドライバーが走るという、今季初のシーンを、である。

「もう残り10周を切ってましたからね。みんな表彰台の前のカメラマンスタンドで押し合いへし合いして陣取り合戦ですよ。マンセルがピットアウトして、ボクらの後ろをもの凄い勢いでピットオフして行ったはずなんですけど、それも気がつかなかったですもんね。ただ、何かコースサイドが騒然としているんで、ストレートを見るとセナにマンセルがピッタリくっついているじゃないですか。いやあ、凄い！ マンセルはセナをラップ遅れにしようとしてるのかァ」てなもんですよ」とは、ある日本人カメラマンの失敗談である。

結局、モナコGPバトル史上に永遠に残るだろうラスト数周のセナvsマンセルの超接近戦を撮れたカメラマンは、表彰式を撮ることを最初っからあきらめて最後までコースにいた者か、あるいはバトレーゼ対シューマッハーの40周にもわたる3位争いの攻防の決着を見ようと粘っていた者かのどちらかだったようだが、それにしても首位が入れ代わったことに気がつくまで、数分の時を要したに違いない。

他方、プレス・ルームで仕事をしていたジャーナリスト達も、モニターTVがマンセルのピットインを映さなかったため、いったい何が起きたか正確に理解した者はごく少なかった。だから、TAG-オリベッティのタイムモニターが首位の逆転を示した時も最初はキョトンとするばかりで、蜂の巣をつついたような騒ぎになるまで数秒間の空白があったのである。

その空白の間、誰もが心の中ではこう呟いていた。

（まさか……まさか！）

マンセルが、そのまさか……の思いに呑み込まれたのは71周目のトンネルの中でだった。マシンがスピン寸前になってしまったんだが、幸いなことに壁にはぶつからなくて済んだよ。といっても、そりゃあ嫌な気分だろ、こりゃシケインじゃあ止まりそうになるだろ、とはてっきりサスペンションが壊れたか、タイヤがパンクしたんだと思った――」マンセルの不運は、ピットに戻るまでまだ半周近い距離が残っていたことと、加速しようとするとマシンの前部が浮き上がり、ステアリングが効かず、ブレーキも使えなかったことだ。

マンセル自身はこれでピットにたどりつくまで15秒をロスしただろうと言っている。

それに、ピットストップが通常よりもやや長く15秒近くかかっているから、セナとの間にあった28・406秒の差は一挙に逆転し、ピットロードを狂獣のように飛び出したマンセルの数秒先をセナは走っていた。

それからチェッカーまでの7周、マンセルは足腰が立たないほど精力を使い果たす、久しぶりの彼ならではの追い込みを見せた。

フレッシュ・タイヤとはいえマンセルが履いたそれは、ウイリアムズ陣営の、まさか……の油断もあって冷えきっていた。タイヤのエア圧とトレッド・ゴムの温度が上がるまでにまず2〜3周は待たなければならない。

ラスト6周、セナとの差5・159秒。ラスト5周、4・369秒差。カジノ・スクエアを立ち上がったマンセルの視界に、ミラボーへ進入しようとするセナのリヤビューが見えて来た。

ラスト4周、マンセルは1分21秒598（平均時速146・827キロ）という最速ラップを叩き出して、セナとの差を1・960秒まで縮めた。ラスト3周、一気に0・244秒差。ラスト2周、0・312秒差。完全にテールtoノーズである。

そして、マンセルが勝負をかけたのはそのラスト2周前である。ロウズ・ヘアピンを過ぎ、ポルティエへのターンインで大きな弧を描いて加速したマンセルは、あの恐ろしいトンネルの中で完全にセナのリヤについた。蛮勇をもって鳴るマンセルならではの超高速クリンチ戦法。昨年のモナコでは、トンネルの出口に続く海のシケインへの進入で見事にブロストのインを奪って2位に浮上したこともある。マンセルはセナのインサイドだけを狙っていた。この周の、その一点突破にしかマンセル再逆転のチャンスはなかった。

だが、セナもまた十分にそのことを知り尽くしていた。アウトからは絶対に抜かれないことを熟知していたセナは、真ん中からややインサイド寄りのラインを取り、マンセルの進路を断ってシケインに入って行く。

ただし、マンセル封じのこのラインと、相手に合わせたスピードではさすがのセナも苦しい。シケインに入ってからは思わずサイドウェイ状態になる。

それでもマンセルはセナに並べなかった。シケインを立ち上がり、タバコ屋コーナー、プールサイド・シケイン……と、マンセルはセナのインにアウトに回りながら、ノーズをこじ入れようとするが、どうしても無理だ。

ラスカス・ヘアピンでまたもマンセルは大外を回って一気に加速。ストレートでセナのスリップに入ろうとするが、ここは800馬力を噛されるホンダV12の独壇場である。マンセルにはチャンスがない。

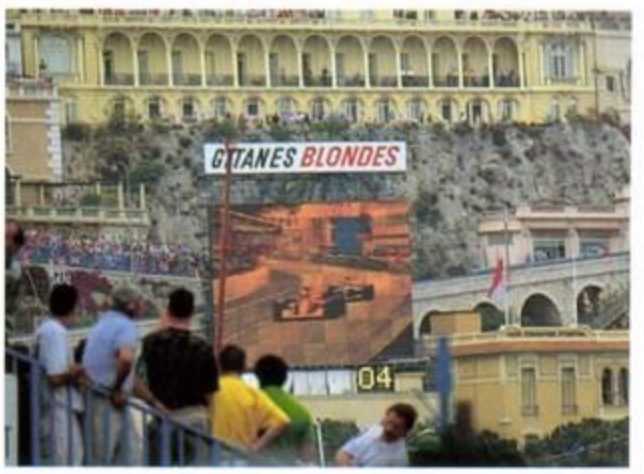
ラスト・ラップ。セナとマンセルのドッグファイトはそれまで数周とほぼ同じパターンをトレースしたが、セナがミスをしない限りセナの奇跡が、そしてマンセルにとっての奇禍がひっくり返ることはない。いや、それはすでに数周前に決まっていたことでもある。

レース後、マンセルはこう語っている。

「ピットアウトする時、アイルトンに先行されたことを知った。その瞬間、レースを失ったことを悟ったよ」

素晴らしいバトルだった。世界中でこんな真似をやれるのは、セナとマンセルしかいないだろう。マンセルの先、先を読んで見事なブロックワークを見せたセナも、

「ラスト数周はタイヤのグリップも体力も限界だった。まるで地獄だったね。すべての区





ドライバーズコンテストby西山平夫

N.マンセル……10点
A.セナ……10点

間でナイジェルは僕より速く、僕にできることはとにかくラインを外れないようにすることしかなかった。直線の加速競争はまるでドラッグスターさ。1速から4速まで、ずっとホイールスピンしっ放しでね」と述懐している。

それにしても、さすがはセナだ。マンセルがトラブルを出した時、2位にいたのがバトレーゼでもなく、アレジでもなく、シューマッハーでもなく、ベルガーでもなく、セナだったというところにセナの凄さがある。

振り返れば、スタートで3位の座からバトレーゼを蹴落として2位にジャンプしたこと。その後、バトレーゼのプッシュに動ぜず2位をキープし、バトレーゼがシューマッハーへの防戦にかかったとみるや一気に間隔を開けたこと。さらに、60周目。ミラボー立ち上がりでスピンしたアルボレートを、ほとんど一時停止するようにしてかわしたこと——など、セナはずっと〝もし何かが起きた時〟のための準備を怠っていなかった。

モナコ史上初の4連勝、故グレアム・ヒルと並ぶモナコ通算5勝目を劇的な逆転で手にしたセナが、手放しでこの奇跡を喜んだのも無理からぬところだ。

マンセルは、トラブルそのものにではなく、モナコに負けたといえるだろう。これがオーバーテイク・ポイントの少ないモナコではなく、どこか別のコースだったら、いともたやすくセナを抜き返していたに違いない。しかし、まごうことなくここはモナコなのであり、ここにモナコというコースの怖さがあり、マンセルはそのモナコの魔に魅入られてモナコ初優勝と、開幕6連勝を逸したのだ。

「アイルトンにとってのモナコは、私にとってのシルバーストンみたいなものさ。ここで勝つには運が要る」と、マンセルは言う。

マンセル連勝の流れは確かに止まった。だが、速さと強さのアドバンテージは依然としてマンセルにある。それでも、セナとマクラーレンはひとまず反撃の糸口をつかんだのだ。これをどう生かすかに、彼らと、'92年シリーズの存亡がかかっているといってもいい。

マンセルとしては、モナコでの厄を払うために次のカナダで圧勝するしかあるまい。

去年、99%勝利を手中に収めながら最終ラップで悪夢を見た、あのカナダで——。

RACE REPORT

by Nigel Roebuck ナイジェル・ルーバック

スタートが切られて1時間と40分は、はっきり言って
退屈な展開であったと言えるだろう
マンセル&ウイリアムズのスタートは文句のつけようがなく
その後も順調に後続を引き離していった
ここまでは、まったく我々の予想通り
しかし、レースも残りあと7周という時点になって
先頭を走るマンセルが予期せぬピットストップ
第50回モナコGPは、いきなり興味深い内容へと一変した
トップを奪われたマンセルは執拗にセナのテールに食らいつく
セナもチャンピオンの意地を賭けて踏んばり通す
チェッカーを受けた時のふたりの差は
わずかコンマ2秒という際どさであった

今年のモナコは例年にも増して静かである。'80年代半ばのあの目眩を覚えるような華やかさを思い出すと、どうにも隔世の感に打ちひしがれる。それもこれも、世界的な経済の冷え込みが影響しているのだろう。忍び寄る不況という名の流砂が、盤石に思えた土台をいつの間にか浸食していた、ということか。

それにしても街に英国人の姿がやけに目立つのは、やはりサンマリノに続く我等がナイジェル・マンセルの連勝記録が果たしていったいどこまで延びるのか、それをこの目で見届けたいという思いからなのだろう。イタリア人観客の多さはこれはいつものことで、例によって希望を糧に生きている彼等は、たとえそれが奇跡と呼ばれるような確率であっても、フェラーリの優勝を望み続ける。そして今年はもうひと組、明らかに他とは違うグループがいる。例年をはるかに上回る数で、ドイツから大挙して駆けつけたミハエル・シューマッハー軍団だ。ピールとソーセージの屋台に長蛇の列をなすひと群れの太鼓腹の集団は、お揃いのミハエルTシャツで確認するまでもなく、ひと目でそれと分かってしまう。

朝のウォームアップでウイリアムズ・ルノーがトップタイムをマークしたが、これはもう予定通りの行動である。しかし今回は、リカルド・パトレーゼの方が速かった。クリアラップを取れなかったマンセルは5番手のタイムに甘んじている。その間に入ったのが不死鳥ミケーレ・アルボレート、そしてアイルトン・セナにジャン・アレジだ。シューマッハーとマーティン・ブランドルのベネトン・コンビが6、7番手、その後ろに、ニュー・ロータスを得て意気上がるミカ・ハッキネンがゲルハルト・ベルガーを抑えて8番手。さらにイバン・カペリのフェラーリと続く。



GOOD LUCK BAD LUCK

アレジとシューマッハー、次世代を担うこの恐れを知らない若者達
序盤に目の覚めるようなバトルを繰り広げていたふたりは、ステーション・ヘアピンで
ついに接触。シューマッハーはその後も戦列に加わり4位をゲットするが
アレジはコンピュータにダメージを負い、ついにはセミATのトラブルを併発する
幸運と不運、明暗を分けたのはトップのふたりだけに限らない

スタートでセナがジャンプ！

モンテカルロのスタートは、いつもながらごくのんびりしたスケジュールが組んである。レーニエ侯は、たとえTVの放映時間の関係があろうがなかろうが、そのために昼食をかき込むようなはしたない真似はなさらぬ。従って我々下賤の輩は、3時30分定刻のスタートを待ちわびて、死ぬほどじりじりするという次第である。

やっとその時間になったと思ったら、マンセルがするすると前に出て、あわよくばスタートでトップを奪おうと狙っていたパトレーゼの意図をあっさりと打ち砕く。

ところがパトレーゼは、トップはおろか2位のポジションさえ維持できなかった。第1コーナーのサン・デボーテでセナに前に出られてしまったのである。

「モンテカルロは世界中で一番オーバーテイクが難しいコースだ」というのは、これはセナの台詞である。「スタートの時でさえ、よほど慎重に寄せていかないと無理なんだ。最後のぎりぎりの瞬間にスパッと飛び込まないと、リカルドに察知されてしまう。気付かれたらドアを閉じられて、あとはどうにもならないからね……」

スタート直後の数秒に勝負を賭けてポジション・アップを果たしたのはシューマッハーも同じ。首尾よくアレジの前に出たのは良かったが、しかし相手が悪かった。今日のジャンは気合十分、誰よりも素早く自分を『レース・モード』にセットし、ミラボー・コーナーへの下りにかけて改めてベネトンを抜き返した。ファースト・ラップを終えて、順位はマンセル、セナ、パトレーゼ、アレジ、シューマッハー、ベルガー、ブランドルそしてカペリと続く。早くも姿を消したのはピエルルイジ・マルティーニで、ポルティエの手前のガードレールに当たって立ち往生。ジャンニ・モルビデッリ（バッテリー切れ）とカール・ペンドリンガー（ギヤがスタック）も、まもなくこの仲間入りだ。

早くもマンセルの勝利は濃厚で、何か不測の事態でも起きない限りそれは動きそうもない。ここでもしマンセルが勝てば、彼にとっては初のモナコ制覇である。2周目にして既に2位のセナに水を開けつつあり、そのセナも、結局セナやパトレーゼを抜けなかった。しかし、反対に言えばセナとパトレーゼのブロックのうまさは格別やね。まあ、そんなこんなを考えると、今回のレースでブランドルが見せたゴボウ抜きはエライ。だから、彼が今年のモナコGPのヒーロー。

そしてPQを初めて通り、本予選まで通っちゃったアンドレア・モーダ・フォーミュラのモレノも評価するわ。やっぱモレノはうまい。シューマッハーは言うまでもなく、もう若さブイブイね。

それから関係ないけど、モナコの中華料理屋で会ったというか見た、藤本義一はん、モナコには何しに来はったんやろか？　レース観に来はったん？　それともギャンブル？

赤井邦彦のモンテカルロでひと言

まあ、モナコのレースは毎年毎年つまらんですよ。なにしろ、前に出た方が勝ち、というんだからね。とにかく、同じぐらいの技量のドライバーが争うと、もうそれで抜けなくなってしまう。マンちゃんも、シューちゃん

ドライバーズコンテストby赤井邦彦

M. ブランドル	10点
M. シューマッハー	4点
A. セナ	2点
R. パトレーゼ	2点
N. マンセル	1点
R. モレノ	1点



GOOD LUCK BAD LUCK

かすかな望みを生かせたセナとは対照的に
ベルガーは、またしてもバッドラックに見舞われてしまう
レース序盤のミクスチャー・トラブル、そして
最終的に襲ってきたセミATの油圧低下
今季、彼の頑張りに、結果がどうしてもついてこない

はマンセルを追うというよりむしろパトレーゼの厳しい追撃にさらされていた。

「そりゃあ、マンセルを捕まえるのは無理な相談だってことは百も承知だよ。ダメダメ、クルマが全然違うもの……。今のこっちの状態じゃまず勝てっこない。まあそれは他の誰にしても同じだけど——。だから、こっちにできる最善のことをやるしかない。つまり、マンセルに何か起きた時に、その隙を突ける位置をキープすることが大事なのさ。それも、特に序盤のフルタンクの時にできるだけタイヤをセーブしながらね……」とセナ。

ところがしばらくするうちに、その彼が序々にタイヤにハードなドライビングを見せ始める。どうやらパトレーゼを引き離しにかかったらしい。豆粒ほどでも構わないから、なんとかマンセルを視界のうちにとどめておきたいのであろう。しかし、それもダメとなれば、せめてどうにもならないほどギャップを広げられてしまうのだけは避けたい……。

「彼を負かそうなんて考えもつかなかった。だけど、何が起こるか分からないのがモナコなんだ。だから、僕は序盤からもうレース終盤のことを考えていた……」

激闘、ニュージェネレーション

それを知ってか知らずかマンセルは、その後も悠々と、ほぼ1周に1秒の割合でセナ以下を置き去りにする快走を続けている。どう考えても何か起こりそうには見えないが、しかし、アイルトンの考えは最終的に当たるのである。まあ、それはまだ先の話となるけれど、今はなんといっても、たとえ1台だけにしろウイリアムズ・ルノーの前を走っていることの方が重要である。その通り、今年に入って初めてマクラーレンは、2台のウイリアらしかった。特に亜久里君は普通のコンディションでも辛いモナコを、コマスとバトルしながら完走した。バトルした時こそ亜久里君の真価が発揮される。今回は、実に彼らしいレースができたと思います。この頑張りは必ずや次につながっていくでしょう！

今宮　純のモンテカルロでひと言

今回はセナに10点。形式的にはタナボタの勝利だったけど、今回の勝利はモナコの勝ち方をよく知っているセナならではの勝利だったといえるだろう。彼がなぜモナコのレースという特殊性を知り抜いているのか？　それは、彼が何度もこのレースで痛い目に会っているからに他ならない。'84年の初勝利目前の赤旗中断、'88年独走しながらもプロストのプレッシャーに負け、ポルティエで単独クラッシュをしてしまった経験……。他にも昨年は目の前を鳥にさえぎられたり、今年もコーナーを抜けてみたらアルボレートがコースいっぱいに横たわっていたりと、本当に色々な目に会っているのだ。ちょっと心の隙をみせると、本当に何があるか分からない公道サーキット。それを知り尽くして1時間50分、78周を「マイペース」で走り切る力——ここでいう「マイペース」とは、現在のマシンで引き出せる力を出し切って走ることなのだが——、これが、今回のマンセルとセナの勝敗を分けることになったのだと私は思う。また、このところ世界的にウイリアムズばっかり勝ってF1がつまらないだのという声が高まるなかでマンセルの連勝を止めるべきところで止めるべき人が止めたこと、これも今季最高に面白かったレースを見せてくれたこととともにおおいに評価したい。

対してマンセルですが、本当は点あげないよ、とも思ったけど、やはりモンテカルロに来てもパフォーマンス・レベルの高さを実証したことは評価しなくてはならないだろう。現在のマンセルとウイリアムズの組み合わせはどんなコースでも異次元の速さだ。

あとはここ最近オーバーリミット・ドライビングで熱い走りを見せてくれているアレジやモナコ初体験ながら百戦錬磨のバトレーゼを追い回したシューマッハー。決勝前のウォーミングアップでクラッシュし、ダメージを引きずりながら完走を遂げた亜久里君が素晴

ドライバーズコンテストby今宮　純

A．セナ	10点
N．マンセル	5点
J．アレジ	3点
M．シューマッハー	1点
鈴木亜久里	1点



PADDOCK NEWS 1

紅白に塗りつぶされた第50回モナコGP

セナがモナコ4連覇、通算5勝

今年、大逆転でモナコGPの勝利をものにしたセナは、この勝利で同GP4年連続制覇、そして'87年の初勝利以来通算5勝目を記録した。この4連勝はG・ヒル（'63〜'65年）、A・プロスト（'84〜'86年）の3連勝を抜く新記録、通算5勝はG・ヒル（'63〜'65、'68、'69年）に並ぶ一位タイ記録となった。

モナコGPは50回目

モナコGPは今年の開催で通算50回目を迎えた。同GPの初開催は1929年。以後第2次世界大戦による影響で1937年から'48年までの10回、また1951年と'53、'54年の3回は開催されなかったため、今回で50回目を数えることとなった。ちなみに、F1が正式に確定した'50年から、大きくコースレイアウトを変えずに現在まで続いてきたGPは同GPのみ。

マールボロも20周年

今やF1界において切っても切れない大手スポンサーとなったマールボロも、今年でGP参戦20年目。その記念セレモニーが初参戦の'72年に初優勝を遂げた記念の地、モナコで催された。マールボロは、'72年同GPにBRMチームのスポンサーとして参加。その後、'73年には現ウイリアムズにあたるソもバックアップし、'74年からマクラーレンに。その後'80〜'83年までマクラーレンと平行してアルファロメオにもスポンサード。このモナコまでで通算168勝ドライバーズ選手権13回、コンストラクターズ7回を獲得した。

金子　博のモンテカルロでひと言

まずほめたいのは何といってもモレノ！　よくぞあのマシンで、あのチーム体制で予選を通過したもんだ。だって、アンドレア・モーダなんて中身はまるでママゴト。日本のF3チーム以下のレベルなんだよ。そんな状況の中であそこまでもっていくんだからね。もう本当に職人芸だね。なんかさ、もうヘルメットとスーツだけ持って転々とチームを渡っていく職人っていう感じ？　彼を見てるとするんだよな。セナやマンセルみたいな大御所ってほどじゃないんだけどさ、純粋なドライバー能力とか芸ぶりでは最高！　彼がもうひとつパッとしないのは、何が足りないんだろ？　もう紙一重の能力かな？　それとも自分の場所をチームの中で築く政治力かな？

で、結局今回のレース、ボクは結果がどうあれマンセルのものだったと思うんだ。いや、実は僕らカメラマンはレース終盤になると表彰台を撮ろうと持ち場を引き上げるんだけど、今回ももうマンセルの勝ちだって思ってたわけ。そしたら、周りがなんか異様な雰囲気に包まれているじゃない？　で、セナの後マンセルがひっちゃきになって追っている姿を見かけて「ははあ、2位以下全車を周回遅れにしようとしているな」なんて思っちゃったほどだもの。今回もマンセルは絶対モナコじゃなければ勝ててたね。対してセナは、今回たまたま勝てただけだけどとりあえずグレアム・ヒルのモナコ5勝の記録に並んだものね。まあ御祝儀ってことで4点かな。

ところで、最近カメラマン仲間で世界的にスウォッチ熱が高まっています。もうGPカメラマンの中でスウォッチに興味を示さないのは原さんかイギリス人カメラマンぐらいっていう熱の高まりよう。F1ドライバーでもモデーナは昔からスウォッチ・オタクとしてその名をとどろかせています。さて、モナコでもその熱の高まりようは異常なもので、クロノグラフの「ブラック・フライデー」なるシロモノが7000フラン（約17万5000円）／モナコはプレミアばっかりなので今回収穫はありませんでしたけど、次のカナダは結構穴場で今から楽しみ……。まあ、こんな調子で楽しみながら僕らは世界を転戦してまーす。

ドライバーズコンテストby金子　博

N．マンセル	10点
A．セナ	4点
R．モレノ	3点
J．アレジ	2点
B．ガショー	1点

ムズに置き去りにされるのでなく、間に割って入っているのだ。

そのはるか後方では先程からアレジとシューマッハーが、決闘というにふさわしいバトルを繰り広げていた。実にふたりとも見事な戦いぶりだが、ふたりの若さ溢れるハツラツとした敢闘精神を思うと、興味は倍加して尽きるところを知らない。幾分ベネトンの方が速いような気もするが、モンテカルロを得意とするアレジはひと味もふた味も違う。4位を明け渡すつもりはさらさらない。

その頃トップを悠々と行くマンセルは、この時点でセナに対して10秒のリードを持っている。その後ろのパトレーゼはいつの間にかさらに遅れていた。というわけで、観客の興奮がもっぱらアレジとシューマッハーのバトルに集中したのは当然の成り行きである。しかし12周目。なんとこの2台がロウズ・ヘアピンで接触する。ミハエルが意を決して飛び込んだ隙間は、しかしベネトンがすんなり通り抜けられるほど広くはなかったのだ。ちょうどコーナー出口にいたジャンは、たまらずにスピンするがなんとか態勢を立て直し、かろうじて4位の座を守る。

「衝撃でフロントウイングが壊れた」と言うのはシューマッハーだ。「その後ハンドリングがどうもおかしくなってしまった」

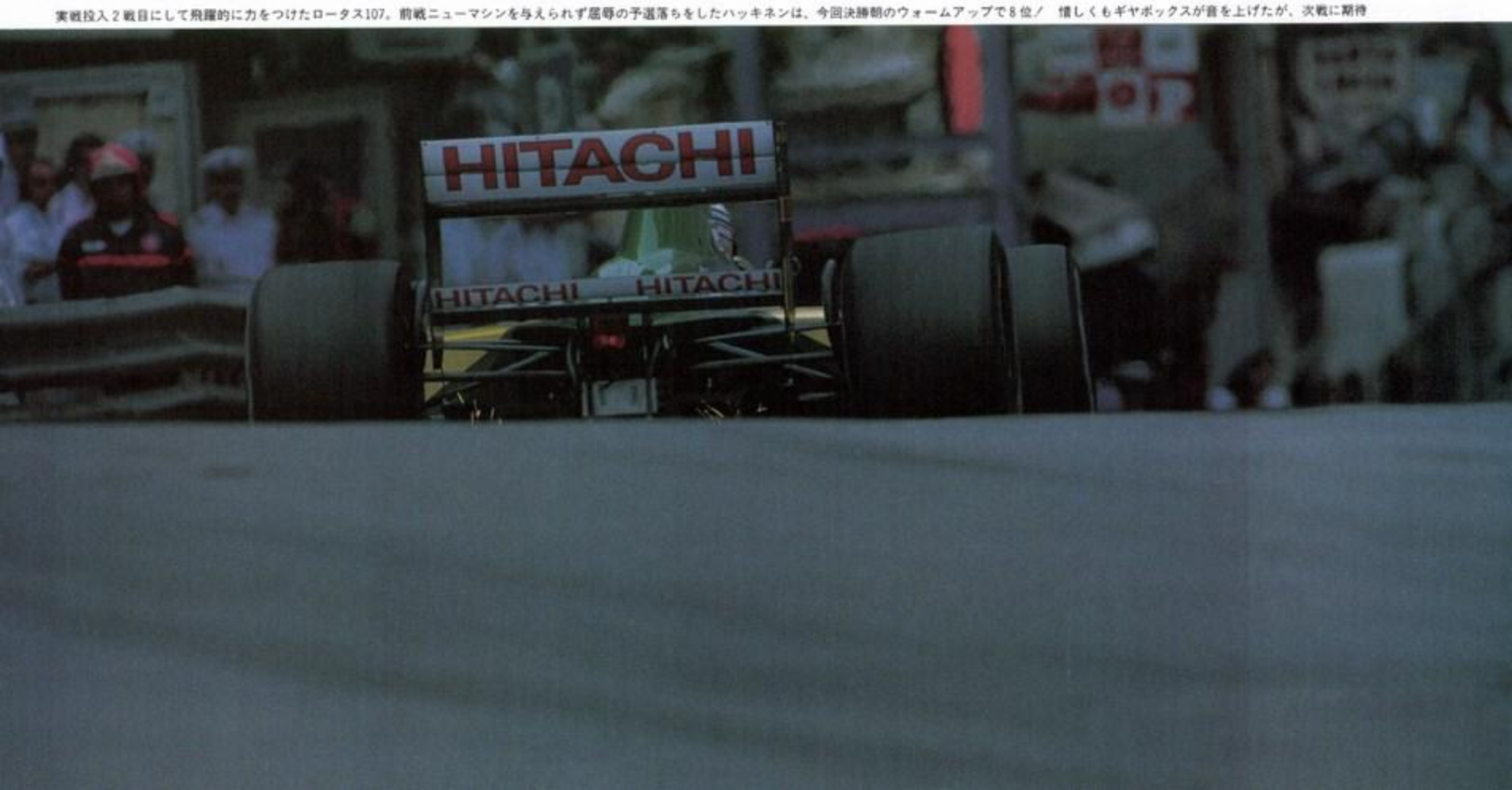
しかし影響はアレジの方がより深刻だった。フュラーリはギヤボックスにダメージを負ってしまい、結局29周目にリタイアの憂き目を見るのである。だが、マシンを降りたアレジの表情は意外なほどさばさばしている。思う存分戦ったという満足感からか、残念そうな様子は少しもない。さぞかし楽しいバトルだったのだろう。

アレジに戦いを挑んだシューマッハーを見習ったというわけでもないだろうが、チームメイトのブランドルも、ベルガーに対して果敢な攻撃を試みていた。そのベルガーはどうもギヤボックスの調子が悪い。ついにマクラーレンは19周目、シケイン入口でラインを乱し、普通なら踏むはずのないバンプを拾って、そのままコントロールを乱す。ベネトンはこのシケインを真っ直ぐ突っ切って、すんでのところでその先にいたカペリのフェラーリと絡みそうになる。この一連のドタバタの中でベネトンは、ガードレールにフロント・ウイングをヒットし、新しいノーズとタイヤを求めてピットへの道を急ぐ羽目になった。これで彼は7位から15位まで転落したが、ニュー・グッドイヤーを得て元気いっぱい。矢継ぎ早にファステスト・ラップを叩き出す。なんと、この時点でマンセルよりも速いというから驚きである。

33周目、ベルガーにもとうとう最後の時がやってきた。ギヤボックスが油圧を失って機能しなくなってしまったのである。これで、先程から見事なドライビングを披露していたアルボレートが得点圏内に駒を進めた。

こういう展開になると、フィールド上に取り立てて見るべきスペクタクルはほとんどなくなってしまったのであるが、『アンファン・テリブル』――と言っては育ち過ぎだが――シューマッハーが観客の視線を釘付けにしているのフェラーリが消えたあと、彼の前方を遮る邪魔者はいない。恐れを知らぬこの若者がパトレーゼの3位を狙いたくなるのは、至極当然のことである。見る間に2台の間隔は狭まって、40周を数える頃には、ウイリアムズとベネトンはほとんど食いつかんばかりだ。

実戦投入2戦目にして飛躍的に力をつけたロータス107。前戦ニューマシンを与えられず屈辱の予選落ちをしたハッキネンは、今回決勝朝のウォームアップで8位／　惜しくもギヤボックスが音を上げたが、次戦に期待








Marlb
CAMOZ


Agip
Agip
Agip
Agip


Agip
Ag
RENA


Tyrrell
CALBEE
elf
3
CLUB
SINGLE















❶目立たなかったものの、終始激闘を続けていたコマスと亜久里。亜久里は決勝朝のクラッシュのダメージを引きずりながら、11位で完走を果たす
❷パン・デ・ベールは奮闘の甲斐なくわずか0.035秒差で予選通過ならず
❸ガショー健闘。彼にとって、そしてチームにとっても念願の今季初得点
❹1周目にボルティエ手前でクラッシュ。マルティーニは0周リタイア
❺カジノ・コーナーで突如スピン。昨年2位のモデーナも6周で消え去る
❻モナコは毎年ギヤボックス・トラブルが目立つ。ベンドリンガーも餌食に
❼予選でオフィシャルを無視し罰金。決勝はリタイアと散々なグルイヤール
❽予選9位と期待されたハーバートだったが、ラスカス手前でクラッシュ
❾最後の逆転に失敗。クラッシュで初PQ落ちという屈辱を味わった右京
❿レートはサバイバル・レースを淡々と走り切り9位と今季4度目の完走
⓫「すぐタイヤがグリップを失ってしまった」バトレーゼは防戦一方の3位
⓬マシンが進化しないのか今ひとつパッとしないフォンドメタル・コンビ
⓭フィッティパルディはモナコ初見参ながら8位完走と立派な成績を残す
⓮予選でコマスを破ったブーツェンだが、決勝でマシンに手を焼き最下位
⓯ベルガーとのバトルで痛めたノーズを交換してから、炎の追撃を敢行したブランドル。抜きにくいモナコで5台抜きを見せ、最終的に5位に入賞

GOOD LUCK
BAD LUCK









GOOD LUCK BAD LUCK

どうしてもアレジに遅れをとってしまうもどかしさ
「感覚派」カペリは今、重圧なプレッシャーに悩まされ続けている
フェラーリ・ドライバーだけにつきまとう苦しみ
それに打ち勝つのに、大きなチャンスだったモナコGP
だが、些細なミスから今回も5位を逃す。彼らしくないレースは続く

ところが、前を走るパトレーゼだって百戦錬磨の強者である。モナコだけでも16回目を数えるベテランだ。長年の間に、このコースのどこであれ、必ずひとつやふたつ学んだことがある。

「僕の方が彼より速かった。だけど、ここはモナコだから……」とシューマッハーが言えば、パトレーゼも、

「今日はマシンがいまひとつパッとしなかった。オーバーステアがひどくて、それもだんだん悪くなる……。だからシューマッハーが追いついてきた時は忙しかったよ。彼に抜かれずに済んだのは、結局のところ経験の差だと言われても仕方ないだろうな」

セナが待っていた『何か』

50周を過ぎて、マンセルが改めてファステスト・ラップを連発し、再びセナを引き離しにかかる。まるで、集中力を維持するためにそうしているようなものだ。労さずセナとの差は20秒近くまで広がるが、アイルトンも決して手を抜いているわけではない。最後の土壇場でマンセルに何か起こるかもしれない、そのかすかな希望を頼りに懸命のドライビングを続けているのだ。

ラップ60。運命の振り子はさらに振幅を増して、マンセルの勝利はもはや動かないかのように見える。いきなり2台の差が30秒になったのだ。その少し前、ブランドルにオーバーテイクを許してリズムを狂わせたかアルボレートがミラボーで一瞬コースを塞ぐ恰好でスピン。折悪くここを通りかかったのが2位を走るワールド・チャンピオンであった。

「あの時は、とにかく止まることだけしか頭になかったよ」とセナは言う。「50センチくらい余裕があったかな……。ヘタに動いて避けない方がいい、そう思った。その時点で、彼はまだ動きを止めていなかったからね。通れるようになるまで数秒あったかな……。これでたぶん9秒くらいロスしたんじゃないかな。ちょっとガッカリしたけど、とにかく行くしかないんだと気を取り直して、後はもうガンガン行った」

61周目にカペリが脱落する。とうとうマンセルにラップされてしまったが、フェラーリでの初ポイント獲得の期待は依然として十分だ。最近何気なく危うい雰囲気の立場も少しは癒されるかもしれない。そんな矢先にカジノ・スクエアでスピンだ。ステアリング・アームにダメージを負い、スイミング・プールあたりまで来たところで、どうしてもクルマが言うことを聞かなくなった。フェラーリは スピンし、後ろ向きに半分横向きになってバリヤに突っ込んで行った。ピットに戻ったイバンに怪我はなかったが、肉心の傷はそれよりはるかに重症である。

さて、これまでマンセルの楽勝パターンで続いていたレースは71周目にしてがらりと事情が変わってしまった。'92年モナコ・グランプリ1戦の様相が一変しただけならまだしも、これまでのシーズンを完全に支配してきたひとつのパターンが、ここで崩れてしまったのである。シケインを抜け、タバコ・コーナーを行くマンセルの様子がどこかおかしい。ウイリアムズのいつものペースではなく、コクピットの中ではドライバーがピットに向かってなにやら慌ただしく説明している風にも見える。と思ったら、いきなりピット・ストップを敢行した。

モンテカルロのピット・ストップは普通よりロスタイムが多い。進入路がめっぽう狭いこともあって仕方がないといえばそうなのだが、それにしてもマンセルの目にはノロい作業に見えたようで、後に自分でそう指摘している。彼がピット出口に差しかかる一瞬前に、セナがそこを駆け抜けていく。ウイリアムズ・ルノー以外のマシンがグランプリで先頭に立つ、今シーズンに入って初めて目にする光景である。

この後に及んでタイヤ交換とは、いったい何がそうさせたのだろう？ トンネルの中でマンセルはマシンに横揺れを感じたという。おそらくパンクだろう、それならばタイヤを替えなければならない、そう結論した。しかし、後になってグッドイヤーが発表したところでは、パンクではなかったという。するとホイール・ベアリングだろうか？

「あり得ない」というのはエイドリアン・ニューイだ。「もしそうならば、交換したホイー



ドライバーズ・サーキットでついに決勝進出を果たしたモレノ。このトリックは彼の技量に他ならない

津川哲夫のモンテカルロでひと言

久しぶりに面白いレースを見せてもらったね。何もアイルトンやナイジェルばかりでなくて、シューマッハーとアレジ、マーティンとゲルハルト、アルボレートにカペリ……。相当のレースをやってくれたよね。アイルトンとナイジェルはナイジェルの驚きのピットイン後に本当のプロの攻防戦を見せてくれて、ニュータイヤとマシンの良さで徹底的に突き上げるナイジェルと、狭いサーキットを最大限に利用して絶対に抜かせまいとするアイルトン、悪く言えば狼と狸、良く言えば宮本武蔵と佐々木小次郎の一騎打ち。

パトレーゼはスタートでアイルトンに抜かれてしばらくはテールtoノーズで追いかけまくったけど、これまたアイルトンのブロックのうまさに音をあげて3位キープ、無茶苦茶に追い上げてきたシューマッハーをこれまたアイルトンと同じくオジン狸技を駆使して抑え切り、ポジションを死守。シューマッハーはアレジの過激な爆走をステーションヘアピンで交わそうとして激突と、今回過激さではこのシューマッハーとアレジの二人が最高。

こんなに激しいレースになったのはモンテカルロのストリート・サーキットが狭く、追い越すポイントがほとんどなく、トリッキーで難しいからなんだ。だからこそここで走るには経験が大きなパーセンテージを占めるわけね。まあシューマッハーを除けば、アイルトン、ナイジェル、パトレーゼ、皆経験の固まりみたいなドライバー、今回大活躍のアルボレート叔父さんもその経験を十分に利用して叔父さんらしからぬ過激な走り……。今回のモナコはオジンパワーの凄さがとっても光ってたよね。でも、現在のF1のパフォーマンスに、いくら歴史のモンテカルロ・サーキットでも、余りにもマッチしなくなってきているよね。もしも他のサーキットだったらまずここでのグランプリ開催はないだろうね。FISAもモナコの歴史とステイタスとギャラの多さだけで、文句を言わないんだからいい加減といえば物凄くいい加減だよね。

というわけで激ブロックのアイルトンに10点。激追のナイジェルに4点。オジンパワーのミケーレに2点。若さのシューマッハーとアレジとジョニーとミカに各1点……。

ドライバーズコンテストby津川哲夫

A. セナ	10点
N. マンセル	4点
M. アルボレート	2点
M. シューマッハー	1点
J. アレジ	1点
J. ハーバート	1点
M. ハッキネン	1点

ドライバーズコンテスト総合表 R8モナコGP	赤井邦彦	今宮純	金子博	津川哲夫	西山平夫	今回の合計	総合得点
N. マンセル	1	5	10	4	10	30	189
M. シューマッハー	4	1		1		6	99
R. パトレーゼ	2					2	59
J. アレジ		3	2	1		6	50
A. セナ	2	10	4	10	10	36	46
M. ブランドル	10					10	34
片山右京							26
J. ハーバート				1		1	24
M. アルボレート				2		2	22
鈴木亜久里		1				1	9
K. ベンドリンガー							7
G. ベルガー							5
E. コマス							5
M. ハッキネン				1		1	4
R. モレノ	1		3			4	4
I. カペリ							4
A. デ・チェザリス							3
G. タルクイーニ							2
M. グージェルミン							2
P. マルティーニ							2
P. ベルモンド							2
B. ガショー			1			1	1



ルに印を付けるはずだ。レースが終わった後で見たが、そんなものはなかった」

ではいったい何だろう？

「難しい質問だな」とニューイ。「ホイールナットが弛んだということは、たぶんありそうなことだな……」

いずれにしてもマンセルはピットインを余儀なくされ、これがためにトップの座をセナの手に譲った。おかげで我々も、やっとレースらしいレースを見ることができるというものである。追うはマンセル。クルマは文句なしの最速、おまけにフレッシュ・タイヤだ。一方追われるセナは、モナコでここ3年というもの負け知らずである。

セナとマンセルが火花を散らした！

しかし、いくらここがオーバーテイクの難所であっても、セナのトップ・キープはいかにも危なっかしい。72周目でウイリアムズに5・1秒のリードが、その次のラップでは4・3秒に縮まっているが、これはまだ序の口だ。その次のマンセルのラップが抜群であった。なんと74周目にはその差1・9秒。それまでのファステスト・ラップを一挙に2秒も切り詰める、驚くべきマンセルのスーパー・チェイスである。3周を残してふたりの間に、ほとんど間隔はない。ここに来てセナが持ちこたえることができると予想した者が、果たして何人いただろうか。

コース上のあらゆるポイントでマンセルは、ひっきりなしにマシンを振ってマクラーレンを牽制する。右に切ると見せかけて左、左に行くと見せかけて右と、片時もその手を休ませることをしない。ほんのわずかでも隙を見せてみろ、その時は勝負だ……。しかし、その少しの隙も、頑としてトップをキープするセナには見当たらない。

「どうしたらいいのかまったく分からなかった」とアイルトンは言う。「こっちよりもはるかに早いタイミングで彼は仕掛けてきた。僕の方のタイヤはほとんどグリップがなくなってしまっていたし……。それに、もうそれまででクタクタさ、ホントだよ。あれくらい押し詰まってからプッシュしなければならなかったってのは、まったく地獄だね」

「マンセルがあらゆる手を使ってくるだろうことは分かっていた。こっちにできるのは、

PADDOCK NEWS 2

パドックでひろった様々なニュース、etc



燃料メーカー、モナコで声明

モナコGPでは来季以降のレギュレーション変更についてキーポイントとなる燃料問題が話し合われた。その場においてFOFAP（F1燃料諮問委員会――F1参加主要燃料メーカーで組織）はFISA及びFOCAに対して声明文を提出した。

今回の声明では、FOFAPはFISAおよびFOCAのアドバイザー役として、将来制定されるであろうEEC基準に合致した燃料規定を定めていくことを確認。また、モータースポーツ研究開発と一般ユーザーとの関連、特殊燃料の毒性などについての定義づけがなされた。

欧州モータースポーツ連盟結成

5月29日、FIA及びFISA加盟各国代表会議の席上において、ヨーロッパ・モータースポーツ連盟が結成された。この組織はヨーロッパのモータースポーツにおける諸問題についてより広く対処し、またより確固たる組織づくりを目標に結成されたもの。

その他のニュース

●今回マクラーレンMP4／7Aはアンダーボディに若干のモディファイを施してサーキットに現れた。関係者によれば空力的に改良の成果はあったとのこと。

●ルノーは、軍用メーカーとして知られるエアロスパシアル社と技術提携を契約。この契約はエアロスパシアル社における高耐熱、軽量、高耐久性素材のノウハウをレースに生かすのが目的と見られており、ウイリアムズ・ルノーにまた強力な助っ人登場となった。



このところ奮闘続くアルボレートは、終盤のスピンで得点は逃したが7位に

とにかくコースに居座ることだけさ、それも肝心の場所にね……。ストレートなんてまるでドラッグ・レースさ、ホラ、3速か4速で派手にホイールスピンさせて……」

「アレをやらせたらアイルトンの右に出る奴はいないね、完璧さ。ポジションをキープすることにかけちゃあね……」一方、こう言うのはマンセルだ。「タイヤ交換が何秒か余分にかかってしまったのは残念だったな。それがなければあるいはトップのままでコースに戻れたかもしれない。それにタイヤが冷えたままで、頃合いの圧と温度になるまで1、2周しなければならなかったんだ。最後の数周なんかは、あれほどハードに攻めたのはちょっと記憶にないくらいだな……」

セナの方は、このハード・レースという解釈についてはちょっと違う見方をしている。「ハードなレースというんだったら、これより何倍も厳しい経験を、それこそいくらでもしたことがある。ただ今回は、自分とマシンをいかにコントロールするか、という意味では大変だったけどね。僕にしてみれば、普通の展開にならとてもじゃないが勝てるわけがない。それはレースが始まる前から分かっていたよ。だから、必然的に何か予想外のファクターを想定するしかない。その可能性に賭けるしかないわけだ。もし、そういう『もしも』の事態が起こった時に、こっちはいつでも準備できる状態でいたかったんだ」

「今回までのことで、これだけははっきりと言うことができる」とアイルトン。

「ウイリアムズは、マクラーレンだけじゃなくて、他のどのマシンよりもはるかに速い。サーキットも関係なし。コンディションも関係なし、さ。結果を見れば一目瞭然だ。彼らに肩を並べられる完成度のマシンは、まだしばらくは出て来ないと思う。彼らに追いつけるかどうかは、目下ウイリアムズ以外の我々全員の問題なんだ」

そこでナイジェルが横やりを入れる。

「我々のエンジンが一番パワフルだと言ってる連中に一言注意しときたいんだが、今回のバトルでアイルトンのギヤボックスにひっつかんばかりにしてトンネルに入った時、出てくる頃には1台分引き離されてたよ。これはいったいどう説明してくれる……？」

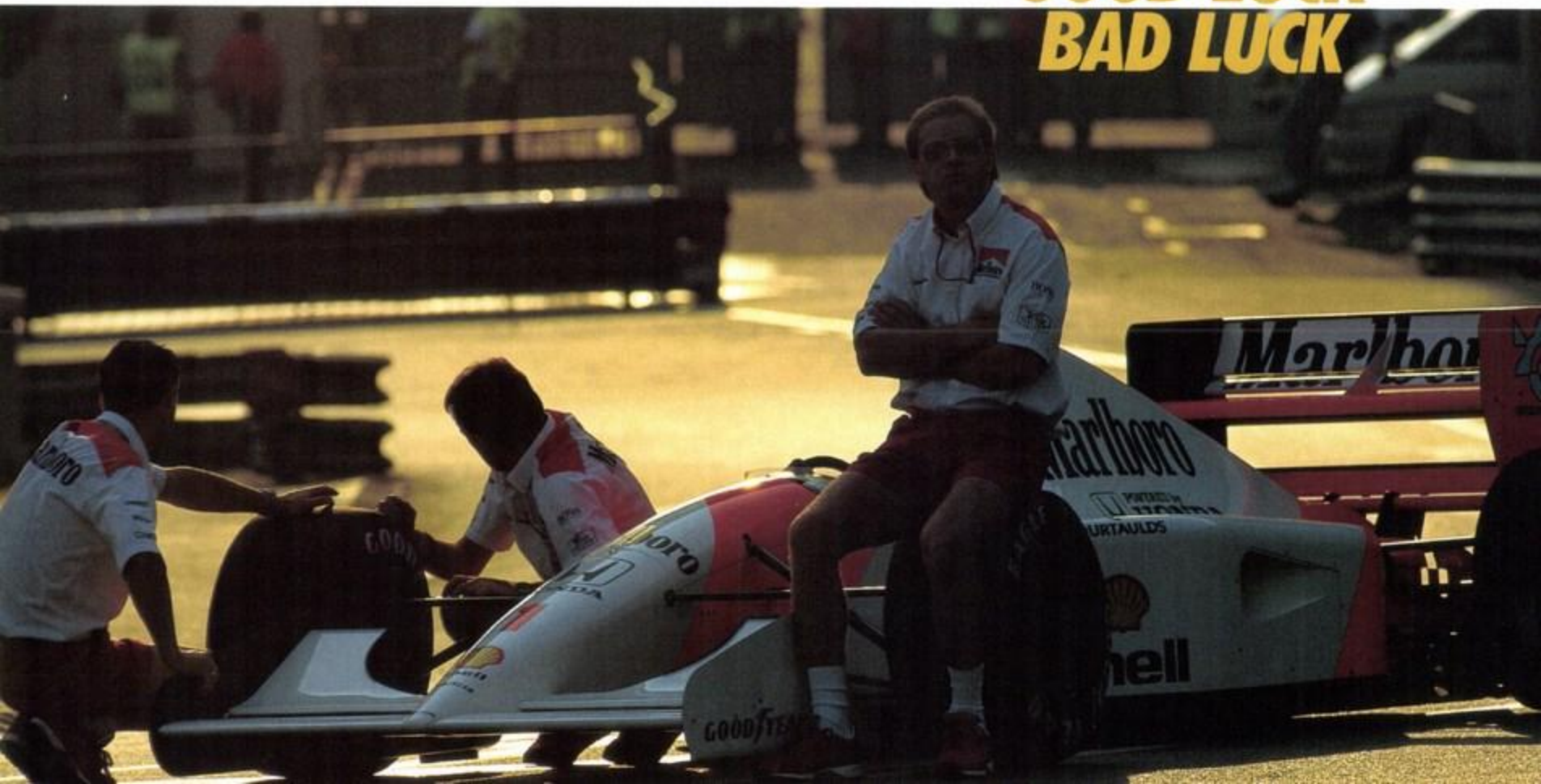
アイルトンが向き直って言うには、

「そうだね、ナイジェル。今度僕を追い掛ける時はもう少しウイングを寝かせた方がいい。そうすればストレートでもっと速く走れるはずさ、分かった？」

まったく、なんて負けず嫌いな連中だろう。グランプリ・ドライバーっていうのは、チェッカー・フラッグが振られた後でもこうしてやり合うことを忘れないんだから……！

セナのマシンがマンセルを従えてチェッカーをくぐった時
手を取り合い、涙を流して喜んだスタッフ達
たった1%でも、その望みに託せばうまく実を結ぶこともある
そんなことを教えてくれた1戦だった
逆襲へのカウンター。チームに一番欲しかった「士気」が戻ってきた！

GOOD LUCK
BAD LUCK



RESULT

●5月28日～31日/モナコ・モンテカルロ/モンテカルロ市街

PRE-QUALIFY

1	⑤M.アルボレート	フットワークFA13・無限	1'25"413/18周目
2	㉙B.ガショー	ベンチュリLC92・ランボルギーニ	1'25"980/22周目
3	⑭R.モレノ	アンドレア・モーダS921・ジャッド	1'27"186/18周目
4	⑭A.キエーサ	フォンドメタルGR01・フォード	1'27"756/18周目
5	⑱片山　右京	ベンチュリLC92・ランボルギーニ	1'28"310/17周目
6	㉚P.マッカーシー	アンドレア・モーダS921・ジャッド	17'05"924/ 1周目

STARTING GRID

▲

⑥R.パトレーゼ ウイリアムズFW14B 1'22"309 ▷ 1'20"368	⑤N.マンセル ウイリアムズFW14B 1'20"714 ▷ 1'19"495
㉗J.アレジ フェラーリF92A 1'22"942 ▷ 1'20"895	①A.セナ マクラーレンMP4/7A 1'21"467 ▷ 1'20"608
⑲M.シューマッハー ベネトンB192 1'23"150 ▷ 1'21"831	②G.ベルガー マクラーレンMP4/7A 1'22"359 ▷ 1'21"224
⑧I.カペリ フェラーリF92A 1'23"813 ▷ 1'22"119	⑲M.ブランドル ベネトンB192 1'23"872 ▷ 1'22"068
④A.デ・チェザリス ティレル020B 1'23"552 ▷ 1'22"647	⑱J.ハーバート ロータス107 1'25"979 ▷ 1'22"579
㉘G.モルビデッリ ミナルディM192 1'24"567 ▷ 1'22"733	⑤M.アルボレート フットワークFA13 1'23"774 ▷ 1'22"671
⑰M.ハッキネン ロータス107 1'25"809 ▷ 1'22"886	⑨M.グージェルミン ジョーダン192 1'24"235 ▷ 1'22"863
㉕K.ベンドリンガー マーチCG911B 1'23"978 ▷ 1'23"264	㉙B.ガショー ベンチュリLC92 1'23"606 ▷ 1'23"122
㉖P.マルティーニ BMSダッラーラ192 1'25"565 ▷ 1'23"508	㉒C.フィッティパルディ ミナルディM192 1'25"561 ▷ 1'23"487
⑮J.J.レート BMSダッラーラ192 1'25"050 ▷ 1'23"862	⑧鈴木　亜久里 フットワークFA13 1'24"340 ▷ 1'23"641
㉚T.プーツェン リジェJS37 1'25"222 ▷ 1'23"905	⑭S.モデーナ ジョーダン192 1'23"890 ◁ 1'23"909
③O.グレイヤール ティレル020B 1'24"533 ▷ 1'23"990	㉖E.コマス リジェJS37 1'24"816 ▷ 1'23"974
⑭R.モレノ アンドレア・モーダS921 1'25"185 ▷ 1'24"945	㉛G.タルクイーニ フォンドメタルGR01 1'25"614 ▷ 1'24"479

RESULT

●1.328km×78周＝259.584km　予選出走30台・決勝出走26台・完走12台

							最高位	ベストタイム/速度/周回数		
1	①A.セナ	マクラーレンMP4/7A	ホンダV12	78周	1'50'59"372		1位	1'23"470	143.534km/h	49周目
2	⑤N.マンセル	ウイリアムズFW14B	ルノーV10	78周	1'50'59"587		1位	1'21"598	146.827km/h	74周目
3	⑥R.パトレーゼ	ウイリアムズFW14B	ルノーV10	78周	1'51'31"215		3位	1'24"080	142.493km/h	37周目
4	⑲M.シューマッハー	ベネトンB192	フォードHB-V8	78周	1'51'38"666		4位	1'23"868	142.853km/h	32周目
5	⑲M.ブランドル	ベネトンB192	フォードHB-V8	78周	1'52'20"719		5位	1'23"406	143.644km/h	48周目
6	㉙B.ガショー	ベンチュリLC92	ランボルギーニV12	77周	1'51'23"959		6位	1'24"932	141.063km/h	43周目
7	⑤M.アルボレート	フットワークFA13	無限V10	77周	1'51'45"533		6位	1'25"004	140.944km/h	49周目
8	㉒C.フィッティパルディ	ミナルディM192	ランボルギーニV12	77周	1'52'19"665		8位	1'25"594	139.972km/h	40周目
9	⑮J.J.レート	BMSダッラーラ192	フェラーリV12	76周	1'51'08"976		9位	1'25"390	140.307km/h	55周目
10	㉖E.コマス	リジェJS37	ルノーV10	76周	1'51'17"721		10位	1'26"002	139.308km/h	50周目
11	⑧鈴木　亜久里	フットワークFA13	無限V10	76周	1'51'19"200		11位	1'25"909	139.459km/h	50周目
12	㉚T.プーツェン	リジェJS37	ルノーV10	75周	1'51'49"764		12位	1'26"320	138.795km/h	15周目
	⑧I.カペリ	フェラーリF92A	フェラーリV12	60周	アクシデント		5位	1'25"032	140.898km/h	28周目
	②G.ベルガー	マクラーレンMP4/7A	ホンダV12	32周	ギヤボックス		5位	1'24"172	142.337km/h	30周目
	⑰M.ハッキネン	ロータス107	フォードHB-V8	30周	ギヤボックス		8位	1'25"871	139.521km/h	12周目
	㉗J.アレジ	フェラーリF92A	フェラーリV12	28周	ギヤボックス		4位	1'24"827	141.238km/h	25周目
	⑨M.グージェルミン	ジョーダン192	ヤマハV12	18周	ギヤボックス		12位	1'26"863	137.928km/h	9周目
	⑱J.ハーバート	ロータス107	フォードHB-V8	17周	アクシデント		9位	1'26"005	139.304km/h	16周目
	⑭R.モレノ	アンドレア・モーダS921	ジャッドV10	11周	エンジン		19位	1'30"344	132.613km/h	11周目
	④A.デ・チェザリス	ティレル020B	イルモアV10	9周	ギヤボックス		10位	1'26"916	137.843km/h	7周目
	⑱G.タルクイーニ	フォンドメタルGR01	フォードHB-V8	9周	エンジン		20位	1'30"718	132.066km/h	8周目
	⑭S.モデーナ	ジョーダン192	ヤマハV12	6周	アクシデント		17位	1'28"149	135.915km/h	6周目
	③O.グルイヤール	ティレル020B	イルモアV10	4周	ギヤボックス		19位	1'28"590	135.239km/h	4周目
	㉕K.ベンドリンガー	マーチCG911B	イルモアV10	1周	ギヤボックス		14位	1'44"613	114.525km/h	1周目
	㉛G.モルビデッリ	ミナルディM192	ランボルギーニV12	1周	電気系		25位	5'34"500	35.817km/h	1周目
	㉖P.マルティーニ	BMSダッラーラ192	フェラーリV12	0周	アクシデント		——	——		
ns	⑦E.バン・デ・ベール	プラバムBT60B	ジャッドV10	——	DNQ(1'25"702 ▷ 1'24"981)					
ns	⑧D.ヒル	プラバムBT60B	ジャッドV10	——	DNQ(1'26"889 ▷ 1'25"394)					
ns	⑭A.キエーサ	フォンドメタルGR01	フォードHB-V8	——	DNQ(1'27"140 ▷ 1'25"650)					
ns	⑰P.ベルモンド	マーチCG911B	イルモアV10	——	DNQ(1'26"501 ▷ 1'25"750)					

・優勝スピード：140.329km/h
・最速ラップ：N.マンセル(ウイリアムズ・ルノー) 1'21"598　146.827km/h　74周目
・ラップリーダー：1～70＝マンセル、71～78＝セナ

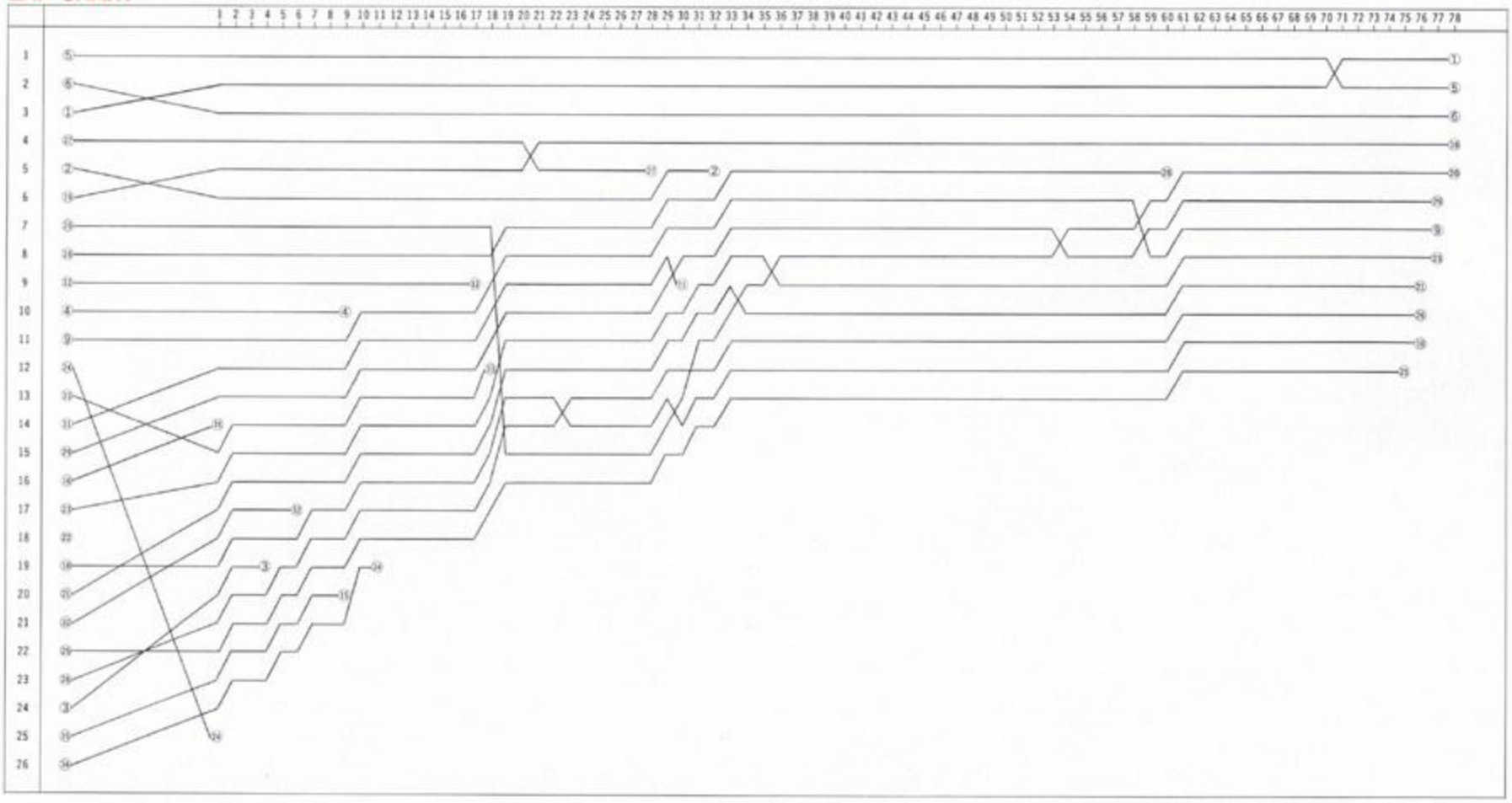
POINT STANDING/ DRIVERS

1.	N.マンセル	56
2.	R.パトレーゼ	28
3.	M.シューマッハー	20
4.	A.セナ	18
5.	G.ベルガー	8
6.	J.アレジ	7
7.	M.アルボレート	5
7.	M.ブランドル	5
9.	A.デ・チェザリス	2
9.	I.カペリ	2
9.	P.マルティーニ	2
12.	J.ハーバート	1
12.	M.ハッキネン	1
12.	B.ガショー	1

POINT STANDING/ CONSTRUCTORS

1.	ウイリアムズ・ルノー	84
2.	マクラーレン・ホンダ	26
3.	ベネトン・フォード	25
4.	フェラーリ	9
5.	フットワーク・無限	5
6.	ティレル・イルモア	2
6.	ロータス・フォード	2
6.	BMSダッラーラ・フェラーリ	2
9.	ベンチュリ・ランボルギーニ	1

LAP CHART



フロントロウのアーバインがスタートできず

これに後続のマシンがクラッシュするというアクシデントが発生したが

レースは序盤から白熱した展開となっていた

スタート以降、各マシンの力が拮抗し激しい攻防が

さまざまなところで見られるが大きな順位の変動はない

そして20周を過ぎ、レースが終盤戦へと入ろうとしている頃になっても

トップのバイドラーから、7番手を走るラッツェンバーガーまでのタイム差が

わずかに5秒以内という激しい争いが繰り広げられていたのだ

しかし、あまりにも突然に悲劇が襲ってきた——

27周目の1コーナー手前で4番手を争うギルバート・スコットと小河が接触

2台のマシンは十分な減速を行う間もなく激しくクラッシュ

27周目の悲劇

ギルバート・スコットは転倒したマシンから自力で脱出したが、小河が出てこない

レースは直ちに中断され、小河の救出作業が行われた。しかし……

アクシデントによりレースは26周で終了
接戦のレースはバイドラーが制し、今季初優勝を挙げる

中断から約15分後、重苦しい雰囲気が支配する中、コースに残されたすべてのマシンが

ペースカーに先導され27周目のコントロールラインを通過してレースは終わった

'92 ALL JAPAN F3000 SERIES ROUND 4
MILLION CARD CUP RACE ROUND 2 SUZUKA

'92年ミリオンカードカップレースROUND 2 鈴鹿

'92年5月23-24日/鈴鹿サーキット/主催：株式会社スズカサーキットランド、鈴鹿モータースポーツクラブ（SMSC）

Text/Makoto Ogushi, Adam Cooper
Photos/Hisakazu Matsumoto, Ken-ichi Yoshida, Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta

'92 ALL JAPAN F3000 SERIES ROUND 4
MILLION CARD CUP RACE ROUND 2 SUZUKA

RACE REPORT

by Makoto Ogushi 大串 信

またしてもチーバーがポールポジションを獲得！

今回も例によってロス・チーバーは、予選の動向をピットにマシンを止めたまま見守っていた。鈴鹿サーキットは晴天となって気温も上がり、決してタイムアタックに好ましいコンディションではなかった。しかし気象情報は午後に雷雨の可能性のあることを伝えていたため、多くのチームと選手は、予選の勝負を午前中のうちに賭ける決断を下す。

徐々にレイナードの操縦性に慣れてきた服部尚貴がまず1分47秒739を記録してペースメーカーとなった。服部は、レイナードの敏感な操縦性に慣れようと苦労を続けてきたが、徐々にレイナードを調教し、外国人選手がハバをきかせる全日本選手権にあって、日本人選手の先鋒としての地位を確立した。

セッションが始まって13分が経過した頃、黒沢琢弥が服部のタイムを更新。これをきっかけとしたように、主だった選手が次々とタイムアタックを開始し、予選セッションは一挙に騒々しくなった。

今回の予選で注目を浴びていたのが前回の第3戦で屈辱の予選落ちを喫した星野一義だ。開幕戦以来いいところのない星野にとって、このレース、そしてその公式予選は、悪い流れを変えるために重要な意味を持つ。

最初のタイムアタックにかかったが星野の闘争心はいまひとつ噛み合わなかった。高速コーナーでリヤが落ち着かなくなる症状が星野を悩ませ続けていた上に、2コーナーで遅いマシンに進路を塞がれてしまったのだ。星野は午後に2セット目を温存してタイムアタックをやり直す決断を下した。その結果、午前中の星野の予選順位はなんと16位にまで後退することになる。

星野に続いて、ピットの中に潜んでいたチーバーが姿を現し、コースへ向かった。チーバーにとっても、大事なレースだった。チャンピオンの最右翼に挙げられながら、開幕戦の優勝以来、結果を残すことができず、ポイントではすでにエディー・アーバインに先を越され、流れは不利に傾いた。

チーバーがタイムアタックにかかったところで、マウロ・マルティーニが1分46秒870を記録して僚友フォルカー・バイドラーに次ぐ2位に進出した。その直後だった。チーバーがコントロール・ラインを駆け抜け、1分45秒440が記録されたことがディスプレイに表示された。トップのバイドラーを0秒838退ける圧倒的なタイムである。

狙い定めたように好タイムをたたき出し帰還したチーバーは、そのままピットの建屋にマシンを乗り入れた。すると、ピットクルーがシャッターを下ろしてチーバーとマシンを隠しこんでしまった。すべては予定した通りの一連のルーティンワークのようにピット内での打ち合わせを済ませたチーバーとマシンを、サインガードに現れ、ストレートを走りぬけるライバルを眺め始めた。これでチーバーの公式予選は終わるはずだった。

全日本F3000選手権における外国人選手の勢力伸長はすでに何度もレポートしてきたが、今回の予選の展開の上でもその傾向は著しかった。セッション半ばを過ぎると、外国人選手が続々とコースイン、好タイムを記録して予選上位に名前を連ね始めたのだ。

押され気味の日本勢の中では、最近予選での速さが目立つ唯一のジャッドKV・ユーザー、関谷正徳が1分46秒197を記録して外国人勢に割り込んだほか、スポーツカー世界選手権から凱旋、久しぶりに日本のサーキットに姿を見せた小河等が1分46秒376で鈴鹿を走り、健在ぶりを改めて印象づけた。

小河の乗り込んだマシンは、第3戦でリカルド・リデルがクラッシュさせたローラで、修復は終えたもののセッティングはデタラメの状態にあったものだ。それを、帰国したばかりの小河は短時間のうちに仕上げて予選上位に食い込んできたのである。

予選の第1セッション終わり間際、事態が揺れ動いた。第3戦の優勝者、アーバインが1分45秒200を記録してチーバーのベストタイムを引っ繰り返してしまったのだ。さらにたたみかけるようにバイドラーが2回目のアタックに成功、タイムを1分45秒325へ更新してアーバインに続いた。

アーバインやミカ・サロや、全日本選手権2年目を迎える選手たちがこのところ安定した速さを示すようになっている。かつて星野や小河が繰り広げていたポール争いは、いまや外国人たちが中心になって進められるようになった。これを我々は日本のレースの国際

スタート直後のアクシデント。スタートできないアーバインに後続の黒沢が追突。また、もう1台スタートミスした関谷を避けたダニエルソンが和田久と接触して、飛ばされた和田もアーバインのマシンに激しくクラッシュしてしまう





オープニングラップの逆バンクでトップに立ったバイドラーは、序盤、後続との差を少しずつ広げて行く



服部はこのレースで自己ベストの3位を獲得した

今回もまたチーバーがP.Pを獲得 そしてレースは序盤から白熱した

化と喜ぶべきだろう。もちろん、その上で日本人選手の逆襲を待つのは言うまでもない。

それまで予選の展開を余裕満々で見守っていたチーバーは、アーバインの突進を見て急きょピットに戻り、マシンに飛び乗った。ピットのシャッターが開き、マシンがピットロードに引き出される。

セッション終了時刻は迫っていた。チーバーが猛然と2度目のタイムアタックにかかったとき、前述したようにバイドラーまでもがチーバーを上回るタイムをたたき出した。チーバーは追い詰められたように見えた。

しかし、チーバーは難なく形勢を逆転してしまった。セッション終了1分前、チーバーがストレートを通過すると、ディスプレイには1分44秒383という数字が表示された。アーバインを一挙に0秒8も突き放して、チーバーはカブくで公式予選首位の座をもぎとったのである。

午前中のセッションで、ほぼ予選の勝負はついた。午後の興味はタイヤを1セット残している星野が予選16番手という屈辱のポジションからいかに抜け出すかにあった。しかし鈴鹿サーキットには雷雨が迫っていた。星野は午前中に使ったタイヤでコースインし、マシンの状態を確かめ、ピットに帰還した。そのときには上空は黒い雲がたちこめていた。

星野は急きょ2セット目のフレッシュタイヤに履き替え、コースに飛び出していった。結果は1分45秒997。総合で6位に進出するタイムである。もちろん星野にとっては決して満足のいく結果ではなかっただろうが、シリーズの流れを考えたとき、星野がとりあえず優勝圏内に並んだことでチームが安堵の拍手をしたのは、自然な反応だっただろう。星野がタイムを記録するのを待っていたように、空から雨が降りだし、コースはまたたくまに濡れてしまった。

レースはスタートから混乱 そして27周目に……

決勝レースを控えたウォームアップ・セッションで、アーバインはしきりにスタート加速の練習を繰り返した。フロントロウ内側に並んだ彼が、得意のスタートダッシュでポールポジションにいるチーバーを出し抜こうとしているのは明らかだった。

ところが、その混乱は思いがけない形で現実のものとなった。スタート合図が下された瞬間、こともあろうにもっともスタートに勝負をかけていたはずのアーバインが、グリッドの上で立ち往生してしまったのだ。

さらにグリッドの中団では関谷も同様にクラッチミートに失敗していた。このため、スタート加速は大混乱となった。

黒沢は、左側から関谷を避けて近寄った鈴木利男から身をかわしてコース右寄りを加速したところ、前方に停止しているアーバインを発見した。しかしすでに黒沢のマシンはスピードに乗っており、回避がわずかに間に合わなかった。黒沢のマシンの左タイヤがアーバインのマシンの左後輪に接触したのをきっかけに、和田久、トーマス・ダニエルソンらが次々と接触してコースに飛び散った。もっとも、幸いにしてどのドライバーも無事マシンから脱出。オフィシャルの迅速な作業によって損壊したマシンも整理されたため、レースはそのまま続行されることとなった。

事故直後の第1コーナーには、アーバインと戦うことなくチーバーが先頭で飛び込み、それにバイドラー、服部が続いた。バイドラーは言う。「スタートを失敗したが、チーバーはいつも1コーナーが遅いから追いつくことができた。1周目にチーバーをかわすことができなかったら、もう前に出ることはできないと思っていたから、もしかしたらいけるかもしれないと思って、アウト側からついていったんだ」



予選で関谷はまだ非力さは否めないジャッドエンジンながら健闘した



徐々に調子を上げてきたサロは4番手のグリッドからスタート



チーバーのタイムアタックをモニターで見るアーバイン



予選2回目に起死回生の3列目グリッドを確保した星野だったが……



サロが後退した後、9周目頃から約10周に渡って繰り広げられた2位以降のチーバー、服部、ギルバート-スコット、星野らの戦い

確かに決勝レースのチーバーには、予選で見せた圧倒的な速さはなく、むしろもたついて見えた。第3戦のMINEでも同じ傾向は1日目についた。どうやらチーバーのレイナードは、予選用に比べて決勝用のセッティングが不完全であることがその原因であるようだ。

今回もチーバーの決勝のペースは遅かった。そこにバイドラーがズバリと切り込んだ。バイドラーはなんと1周目の逆バンク外側からチーバーに仕掛け、あっと言う間にチーバーをかわして首位に立ったのである。

狙い定めて決めたこのバイドラーの攻撃は、見事だった。これまでにもバイドラーはここで同じようなワザを見せたことがある。走り慣れた鈴鹿サーキットではあるが、勝負どころを探して結果に結びつける積極性こそが、外国人ドライバーの強みなのかもしれない。と改めて思わせるファインプレーであったと高く評価したい。

さて、バイドラーに隙をつかれたチーバーには反撃する余裕はなかった。バイドラーとの間隔はみるみる広がり、むしろ背後の服部の攻撃を守る態勢に入る。

服部はヘアピンでチーバーにテールtoノーズになるまで張りついて攻め寄るが、コーナーの立ち上がりではチーバーの加速が勝っており、勝負をかけるまでには至らない。バイドラーが逃げ、チーバーがフタになる形で上位集団を塊にしていった。

服部の後ろにはギルバート-スコットがつけ、それにサロ、星野、小河が続いた。この塊の中で目についたのが星野の突進だ。星野が5周目あたりからサロの背後にピタリとつけ、1130Rではマシンと左右に揺すって襲いかかる構えを見せるのだ。星野は6周目にも1130Rの大外からサロのインに切り込みかかるが引き、7周目にはヘアピンの立ち上がりでサロの外側に並びかかり、スプーンの入口まで突っ張って見せた。

星野がこれほどまでに燃え上がったレースを見せたのは久しぶりのことだ。星野もまたバイドラー同様、非常に積極的なレースを展開したのである。かたや外国人ドライバー、かたや日本を代表するドライバー。このふたりが見せた闘争心は、現在の全日本選手権の状況が、いい結果につながることを予感させたものだった。







ストレートで2～3回マシンを左右に振って勝負を賭けた小河は、1コーナーの手前でギルバート-スコットのマシンに接触。このとき小河のマシンがはじき飛ばされていれば、まだ救いはあったかもしれない。だが不運なことに小河のマシンはギルバート-スコットのマシンに乗り上げたまま、ひとつの塊になって1コーナーを直進してしまったのである。さらに不運だったのは、小河のマシンがコース外側の縁石に当たって飛び上がり、サンドトラップでバウンドした後タイヤバリヤを飛び越えてしまったことだ。そして、その先にはなんとフェンスを支える鉄柱が立っていた。一方のギルバート-スコットは、激しくクラッシュしマシンは横転したが、ドライバーは自力で脱出

'92 ALL JAPAN F3000 SERIES ROUND 4
MILLION CARD CUP RACE ROUND 2 SUZUKA



26周目のシケインをクリアするギルバート-スコット、小河、マルティーニの3台のマシン。激しく4番手を争うギルバート-スコットと小河が、この後1コーナーの手前でクラッシュするとは

あちこちで繰り広げられる激しい攻防戦 しかし、27周目……

結局星野は8周目の130Rでサロを下し、続けてギルバート-スコットに襲いかかった。星野にかわされたサロはシケインの入口で小河にも刺されて順位を落としていく。もちろん、相手の隙を見逃さずズバリと勝負をかけた小河のワザも高く評価すべきではある。

バイドラーはひとり先を急いでいた。10周目にはバイドラーとチーバーの間隔は3秒にまで広がり、レースの興味は早くも2位以降の集団の順位の入れ替えに移っていく。

もたつくチーバーの後ろで服部はチーバーを攻めあぐねていた。バイドラーや星野が積極的なプレーを見せた分、服部は若いにもかかわらず消極的に見えた。もっとも服部も決勝のセッティングを詰めることができないまま走っており、「決勝ではバンバン抜かれてしまいそうだ」と言っていたことを考えれば、健闘だったというべきかもしれない。

しかし、その後方では再び激しい戦いが始まろうとしていた。良くも悪くもブロックに定評のあるギルバート-スコットに星野がいかかったのだ。ギルバート-スコットはこれを巧みに抑え込もうとする。当然ペースは落ちて小河が星野に追いつき、3台は一塊になって4位争いを始めたのである。

「バイドラーには逃げられてしまったけれどチーバーに追いつく自信はあった」と星野は言う。星野はギルバート-スコットの背後につけて隙をうかがった。星野の走りは第3戦の屈辱の予選落ちの記憶を吹き飛ばして余りあるものだった。







ここで、小河の動向も指摘しておかねばなるまい。小河はギルバートースコットと星野が格闘を始めてペースが落ちたために一旦はこのふたりに追いついた。しかし、2台の争いを見ておそらく慎重策を採ったのだろう、再び星野との間隔を広げたのである。まさに和製プロストと呼ばれた小河らしい戦略であった。

ギルバートースコットと星野の格闘は続いた。9周目から毎周、スプーンとシケイン入口で星野はギルバートースコットに襲いかかるが、体を入れ替えるには至らない。それを後方に小河が眺めて決着の時を待つ。これもまた見応えのある戦いであった。

しかし、この戦いは予想もつかない結末につながっていた。まず、19周目、星野が突然スローダウン、ピットに駆け込んでしまったのだ。星野は第2戦からひとり無限の新仕様エンジンを搭載している。このエンジンは吸気系の大幅な改造を加えたものだが、そのエンジンの性能がどうしても安定しないように見受けられる。

今回は、突然ミスファイアが始まったためのスローダウンで、チームはCDIを含む電気系統を交換して星野を再びコースに送り返すが症状は好転せず、星野はまたピットに舞い戻って今度はコクピットを降りてしまった。

バイドラーが24周を回り終える頃、星野が脱落したのを見た小河はそれまで開いていた間隔を詰め、ギルバートースコット攻略にとりかかった。そして悲劇が起きた。

26周を回り終えた小河はギルバートースコットとの間隔をテールtoノーズになるまで縮め、そして第1コーナーへ向けて突進していった。確かに1コーナー手前でギルバートースコットはマシンを左右に振って小河をブロックした。しかし、それは決して小河を危険に追い込むほどに異常な動きではなかった。しかし、タイミングが悪かったのだ。

ギルバートースコットのブレーキングと、小河の進路変更がまさに重なったように見えた。その途端、小河が右前輪でギルバートースコットの左後輪に乗り上げた。2台のマシンは1コーナーを真っ直ぐ飛び出し、激しくクラッシュしてしまったのだ。

この事故でレースは27周を完了する直前赤旗で中断された。そして間を置いて全車が徐行してコントロールラインをまたぎ、レース

WINNER'S VOICE

僕にとってはとても良い週末だったけど……
——フォルカー・バイドラー



スタートは、僕もロスもほとんど同じようなものだった。上手くスタートを決めようと思っていたけど、少しミスしてしまった。今回はグリーンに変わるまでずいぶん長かったんだ。レッド・シグナルになってからマシンが少し動き出してしまったので僕はもう一度ブレーキを踏まなくちゃいけなくなったんだ。そうしたら、僕がブレーキを踏んだちょうどその瞬間にシグナルがグリーンに変わったんだよ。僕の斜め前にいたエディーは、完全に失敗したみたいだね。でも僕の方はトラクションが上手くかかって、ロスのすぐ後ろにつくことができたんだ。

ロスはスタート直後の1コーナーで、アンダーステアがひどく、かなり遅かった。それでもロスは僕に抜かれないようにラインを取るので、1コーナーで激しくアタックするのは止めたんだ。でも僕は、オープニングラップでロスの前にでることができなければ、勝つことはできないと思っていたので、最初の1周目のうちに勝負を賭けようと考えていた。そして僕は逆バンク・コーナーを待ち、ロスのアウトに出てしかけたんだ。ロスはあそこで僕で来るとは思っていなかったんだろうね。狙い通りトップに立つことができたよ。

僕はタイヤを労りつつ、ハードに攻めて、リードを広げようとしたんだ。だけど、ロスは突然ペースを上げて1分51秒を切って僕の背後に迫ってきた。ところがその頃僕は、フロントタイヤにトラブルが出始めて、ペースを上げるどころか、アンダーがどんどんひどくなってしまったんだ。そこで僕は少し冷静に考えて、「一度ロスを先に行かせて、後ろから様子を見よう」という結論を出したんだけど、リラックスすると同時にフロントタイヤのグリップも回復してきたので、僕も楽々1分51秒台のタイムが出て、またロスを引き離すことができたんだよ。結局、ロスとの間隔は開いたり縮んだりしたけど、そのままレースを終えることができた。

マシンに関しては決して完全ではなかったけど、不満を言うつもりはないよ。だって勝つことができたんだからね。でも、まだ改良の余地は残されている。フルタンクの時、マシンはとてもナーバスなんだ、特に130Rでね。アンダーステアが出てしまって、その結果フロントタイヤに負担が掛かってしまうんだよ。これは多分、ローラのホイールベースの長さが原因なんだと思うんだけど。僕等はまだマシンを煮詰めなきゃいけないし、このチームならもっと改良することはできる。

とにかくチームのみんなは素晴らしい仕事をしてくれた。だけどあんなアクシデントが起こってしまったのはとても悲しいことだ。だから、この勝利は素晴らしいものではないね。



PADDOCK TOPICS

●火災により福山がエントリー取り消す

前回の美祢では、星野がマシン火災に見舞われ、これが原因でまさかの予選落ちを喫したが、今回はチーム・ノジ・インターナショナルの福山英朗がマシン火災に見舞われエントリーを取り消すはめに遭った。福山のマシンは金曜の練習走行中に、燃料漏れからマシン火災を起こしてしまったのだ。この火災でエンジンカウルの後ろ3分の1を焼いてしまい、翌日土曜の予選までに修復することは不可能ということで、止むなくエントリーを取り消した。幸いカウル以外のダメージはほとんど無く、ドライバーの福山も無傷なので、次の第5戦菅生からは再び、元気な姿を見せてくれるだろう。

●開幕戦での負傷を負った古谷が復帰

今年の第1戦の決勝レース中にヘアピンでクラッシュし、負傷を負ったため欠場していた古谷直広が復帰した。まだ右脚と右肩に痛みがあり、完治はしていないもののドライビングにはまったく問題なしと本人が語るように、予選17番手からスタートし見事8位で完走を果たした。復帰1戦目にしてはなかなかの成績だが、このことについて古谷本人は「リフレッシュできたという意味で、しばらく乗っていなかったのが逆に良かったのかもしれない」と語っている。

●国さん亀トラブルに遭う

金曜の練習走行ではF3のヘザー・ベイリーがコース上にいた亀によるトラブルに見舞われたが、F3000でも高橋国光がその被害に遭った。国光は決勝朝のフリー走行開始早々にスプーンでコース上にいた亀をはねてしまった。「コースの上にいたのは分かって避けようとしたんだけど……」はねられた亀は国光のマシンのサイドポンツーン左側に入ってしまったのだ。これを取り除く作業のため、国光はほとんど走行できず終い。なおその亀だが、スプーンは比較的速度が落ちるところとは言え決して遅いスピードではないので、無惨にも……。

●ノバのタイヤ交換練習

日曜朝のフリー走行終了後、チーム・ノバがタイヤ交換の練習を行った。フリー走行が行われた時点では、サーキット上空は良い天気に恵まれていたが、前日、前々日と鈴鹿サーキット地方は午後になってから雷雨に襲われていたために、決勝でも途中から雨が降るのではないかと予想されていたためだろう。レース中にコンディションが変わりタイヤ交換を強いられるような状況になれば、このタイヤ交換作業が勝敗を分けることも十分に考えられるのだ。しかし、決勝中に雨が降ることはなかった。

●レイナードを投入しなかったダニエルソン

チーム・テイクワンのトーマス・ダニエルソンは、美祢サーキットで開催された第3戦の前に鈴鹿で行われたタイヤテストでレイナードの走らせていた。このところ好調なダニエルソンだけに、レイナードでの活躍が期待されたのだが、今回は星野と同様にレイナードではなくローラでの参戦となった。テストではレイナードでなかなかの好タイムをマークしていたダニエルソンだが、予選前日の金曜の午前中にレイナードをドライブした時にひどいアンダーステアに悩まされ、午後からはよりデータが揃うローラに乗り換えた。しかし、そのローラも思うように走らず、グリット後方からのスタート。そのためダニエルソンはレースでは雨を期待したが、雨は降らず。さらにスタート時のアクシデントで1周もすることなくリタイアとなってしまった。

●金石の復帰に期待

スポンサーを失い前戦から欠場していた金石勝智が、この鈴鹿に姿を現していた。その金石に今後のF3000活動について訊ねたところ、「このレースが終わると、次のレースまでにしばらく間が空くので、その間になんとかスポンサーを探します」とのこと。ぜひとも新たなスポンサーを獲得し、再びF3000をドライブしてもらいたい。



2戦の欠場後に無事復帰した古谷。決勝は8位



雨に備えタイヤ交換の練習を行うノバ



ダニエルソンはレイナードではなくローラを選択



2時24分に発生した事故によりレースは赤旗中断となり、直ちに小河の救出作業が行われた。そして残されたマシンは27周目を走りきる直前のストレートに停止させられた。そして事故発生から約15分後、レース終了の判断が下され、コース上で止められたマシンは、ペースカーの先導により27周終了のコントロールラインを通過し、そのままピットレーンを逆走してパドックへ。レースは26周終了時点での順位が結果となり、全周回数35周の75%（26.25周）をクリアしているためレースは成立した

は中断のまま成立することになった。

しかし、レースを終えた選手たちにレースを戦い終えた満足感はなかった。2位を守り通して貴重なポイントを重ねたはずのチーバーが、コクピットを降りてコントロールタワーに上るや、口にした言葉がそのとき鈴鹿にいた人々すべての気持ちを代弁したように思った。彼は不安な表情を浮かべながら、こう言ったのだ。「オガワが無事かどうか、誰か知らないか！」と……。

RESULT

ALL JAPAN
F3000
CHAMPIONSHIP

Rd.2

5月24日（予選23日）/鈴鹿サーキット/観客数：6万人/天候：晴れ/気温：24.7℃

POINT STANDING

順位	ドライバー	第1戦 3/8	第2戦 4/12	第3戦 5/10	第4戦 5/24	第5戦 7/19	第6戦 8/2	第7戦 8/16	第8戦 9/6	第9戦 9/27	第10戦 10/18	第11戦 11/15	総得点
1	ロス・チーバー	9	0	0	6								15
2	フォルカー・パイドラー	4	0	0	9								13
3	マウロ・マルティーニ	1	4	6	1								12
3	エディー・アーバイン	0	3	9	0								12
5	パウロ・カルカスチ	0	9	0	0								9
5	服部　尚貴	3	0	2	4								9
7	星野　一義	6	0	0	—								6
7	トーマス・ダニエルソン	0	6	0	0								6
9	ロランド・ラッツェンバーガー	0	0	4	0								4
10	ミカ・サロ	0	0	3	0								3
10	アンドリュー・ギルバート-スコット	0	0	0	3								3
12	黒沢　琢弥	2	0	0	0								2
12	和田　久	0	2	—	0								2
12	小河　等	—	—	—	2								2
15	リカルド・リデル	0	1	0	—								1
15	マルコ・アピチェッラ	0	1	0	0								1

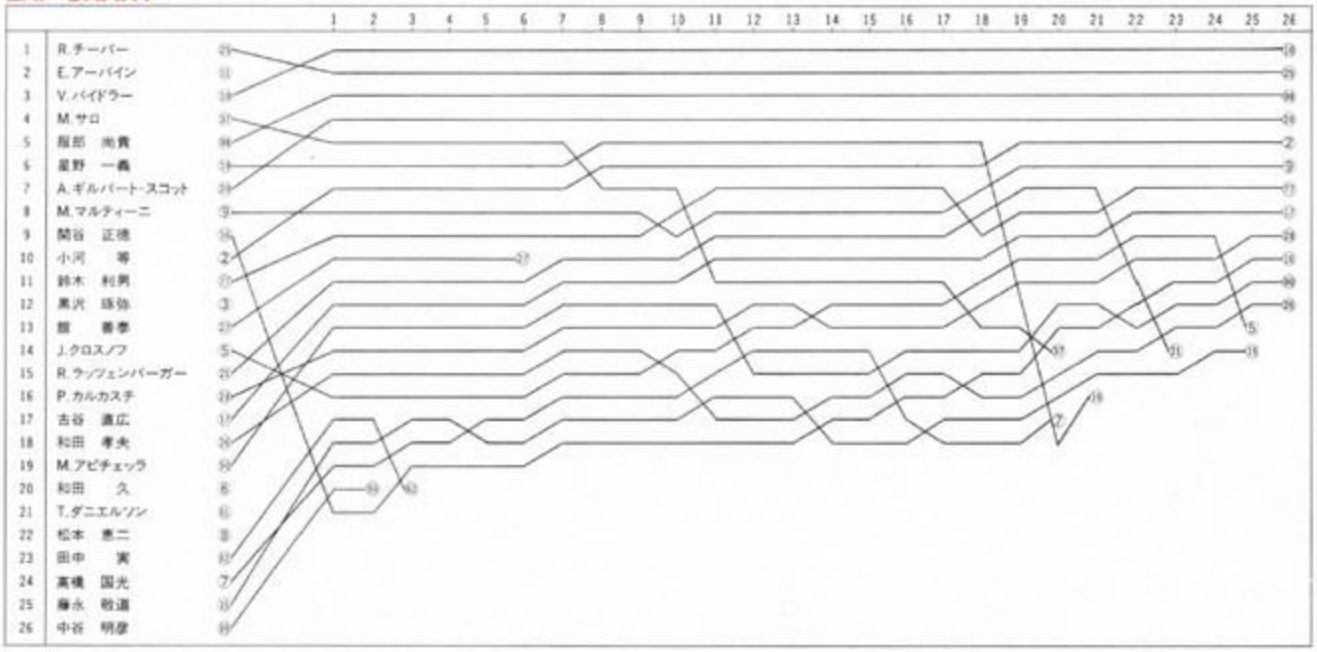
RESULT

●5.8640km×26周＝152.4647km　予選出走27台・決勝出走26台・完走14台

								ベストラップ
1	⑱V.パイドラー	KAWAI STEEL T92	ローラT92/50・無限	BS	26周	48'32'513		1'51'080
2	㉖R.チーバー	プロミス REYNARD 92D	レイナード92D・無限	BS	26周	48'35'357		1'51'156
3	㊱服部　尚貴	TOSTEM REYNARD 92D	レイナード92D・無限	BS	26周	48'36'057		1'51'004
4	㉙A.ギルバート-スコット	KYGNUS, TONEN, REYNARD	レイナード92D・無限	BS	26周	48'37'744		1'51'354
5	②小河　等	NISSO LOLA T92	ローラT92/50・無限	DL	26周	48'37'905		1'51'225
6	⑤M.マルティーニ	アコム エボリューション T92	ローラT92/50・無限	BS	26周	48'38'185		1'50'859
7	㉗鈴木　利男	UNIVERSAL LOLA	ローラT92/50・フォードDFV	YO	26周	48'40'471		1'51'294
8	⑪古谷　直広	エボリューション T92	ローラT92/50・無限	YO	26周	48'46'776		1'51'046
9	㉔P.カルカスチ	ALEXEL-92D	レイナード92D・無限	DL	26周	48'49'024		1'51'048
10	㊴関谷　正徳	レイナード92D JUDD ハヤシ	レイナード92D・ジャッド	BS	26周	49'09'686		1'50'820
11	㉚M.アピチェッラ	オムロン ダンロップ F103	童夢F103・無限	DL	26周	49'18'377		1'51'637
12	㉞和田　孝夫	NISSEKI レイナード92D	レイナード92D・無限	BS	26周	49'23'171		1'51'367
13	⑤J.クロスノフ	メイテック DL スピードスターT92	ローラT92/50・無限	DL	25周	48'18'803		1'51'219
14	㉟藤永　敬道	RALT RT24 無限	ラルトRT24・無限	BS	25周	49'28'109		1'51'846
	㉑R.ラッツェンバーガー	KYGNUS, TONEN, LOLA	ローラT92/50・無限	BS	23周	エンジン		1'50'999
	⑲星野　一義	CABIN T92 無限	ローラT92/50・無限	BS	21周	エンジン		1'51'464
	㉝M.サロ	アドレーシング レイナード92D	レイナード92D・無限	YO	20周	クラッチ		1'51'465
	⑦高橋　国光	ADVAN LOLA MF308	ローラT92/50・無限	YO	20周	エンジン		1'51'532
	㉒舘　善泰	ALEXEL-T92	ローラT92/50・無限	DL	6周	スピン		1'51'646
	㊵田中　実	PLUS LOLA T92/50	ローラT92/50・フォードDFV	DL	3周	ブレーキ		1'54'237
	㊽中谷　明彦	TOSTEM REYNARD 92D	レイナード92D・無限	BS	2周	オーバーヒート		2'00'380
	㉛E.アーバイン	コスモオイル ローラT92 無限	ローラT92/50・無限	DL	0周	ミッション		——
	③黒沢　琢弥	CABIN F103 DFV	童夢F103・フォードDFV	BS	0周	アクシデント		——
	⑥和田　久	CAPCOM LOLA T92	ローラT92/50・無限	DL	0周	アクシデント		——
	㉛T.ダニエルソン	SUNTORY 無恋 LOLA	ローラT92/50・フォードDFV	DL	0周	アクシデント		——
	⑧松本　恵二	ダンロップ 童夢F103	童夢F103・無限	DL	0周	アクシデント		——
	㉜中野　信治	PIAA RALT RT24	ラルトRT24・無限	BS	DNQ（1'49'592 ◁ 1'51'390）			

・優勝スピード：188.45km/h
・最速ラップ：関谷　正徳（レイナード・ジャッド）1'50'820　190.49m/h
・ラップリーダー：1〜26＝フォルカー・パイドラー
NEXT ROUND：全日本F3000選手権第5戦　7月18〜19日　全日本F3000選手権レース in AUTOPOLIS（オートポリス）

LAP CHART



STARTING GRID

▲

㉖ ロス・チーバー
1'44'383 ◁ 1'47'306

① エディー・アーバイン
1'45'200 ◁ ——

⑱ フォルカー・パイドラー
1'45'325 ◁ 1'45'737

㉝ ミカ・サロ
1'45'752 ◁ 1'46'586

㊱ 服部　尚貴
1'45'859 ◁ ——

⑲ 星野　一義
1'47'194 ▷ 1'45'597

㉙ アンドリュー・ギルバート-スコット
1'47'999 ▷ 1'46'157

⑤ マウロ・マルティーニ
1'46'175 ◁ 1'47'404

㊴ 関谷　正徳
1'46'197 ◁ 1'48'308

② 小河　等
1'46'376 ◁ 1'46'473

㉗ 鈴木　利男
1'47'893 ▷ 1'46'574

③ 黒沢　琢弥
1'46'633 ◁ 1'47'087

㉒ 舘　善泰
1'46'695 ◁ 1'48'726

⑤ ジェフ・クロスノフ
1'46'705 ◁ 1'47'765

㉑ ロランド・ラッツェンバーガー
1'46'728 ◁ 1'47'953

㉔ パウロ・カルカスチ
1'46'755 ◁ 1'46'828

⑪ 古谷　直広
1'47'176 ◁ 1'48'265

㉞ 和田　孝夫
1'47'190 ◁ 1'48'545

㉚ マルコ・アピチェッラ
1'47'295 ▷ 1'47'282

⑥ 和田　久
1'47'451 ◁ 1'48'149

㉛ トーマス・ダニエルソン
1'48'307 ▷ 1'47'652

⑧ 松本　恵二
1'48'013 ▷ 1'47'833

㊵ 田中　実
1'47'909 ◁ 2'21'280

⑦ 高橋　国光
1'48'059 ◁ ——

㉟ 藤永　敬道
1'48'130 ◁ 1'49'400

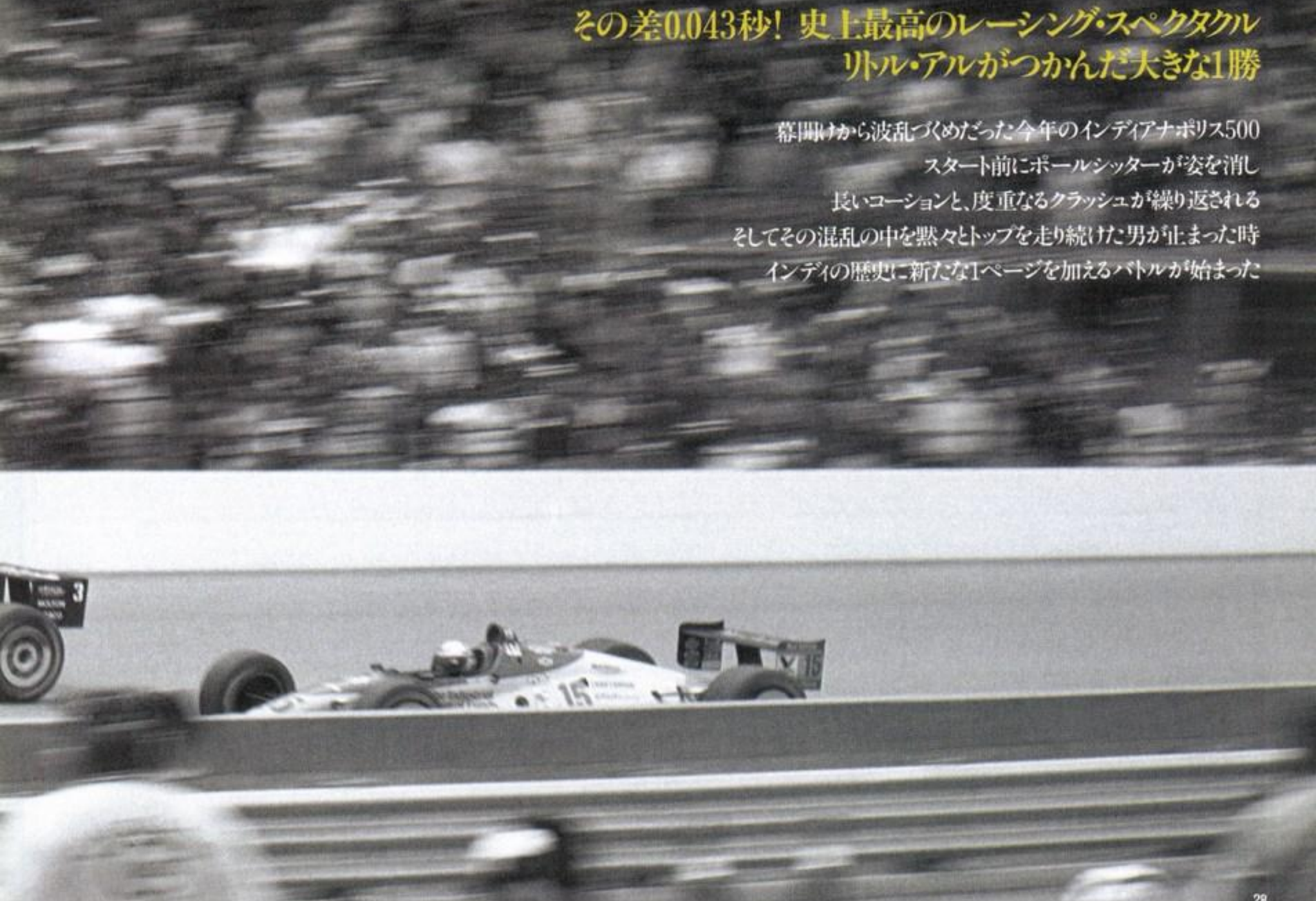
㉜ 中谷　明彦
1'48'190 ◁ ——

S 500

吹けよ風、呼べよ嵐

その差0.043秒! 史上最高のレーシング・スペクタクル
リトル・アルがつかんだ大きな1勝

幕開けから波乱づくめだった今年のインディアナポリス500
スタート前にポールシッターが姿を消し
長いコーションと、度重なるクラッシュが繰り返される
そしてその混乱の中を黙々とトップを走り続けた男が止まった時
インディの歴史に新たな1ページを加えるバトルが始まった



76th INDIANAPOL

May 24, 1992 Indianapolis Motor Speedway
1992 PPG INDYCAR WORLD SERIES Round 4





Text/Jeremy Shaw, Masahiko Amano
Photos/Art Flores\IMPAC., Masahiko Amano, MAX PRESS

STARTING GRID

POLE !

3R.グレーロ ローラT92/00・ビュイック 237.498mph	5E.ボーバー ローラT92/00・フォードXB 229.633mph	2Mi.アンドレッティ ローラT92/00・フォードXB 229.503mph
9A.ルイエングイク ローラT92/00・フォードXB 229.127mph	6G.ベッテンハウゼン ローラT92/00・ビュイック 228.992mph	1Mi.アンドレッティ ローラT92/00・フォードXB 228.169mph
7S.ブレイトン ローラT92/00・ビュイック 226.147mph	4B.ガリバン イルマーG9200・シボレーA 224.659mph	12R.アーズ ペンスキーPC20・シボレーA 224.554mph
8B.レイホル ローラT92/00・シボレーA 224.158mph	15E.フィッティパルディ ペンスキーPC20・シボレーB 223.607mph	14A.アンサー イルマーG9200・シボレーA 222.085mph
11S.フォックス ローラT91/00・ビュイック 222.867mph	18Jo.アンドレッティ ローラT92/00・シボレーA 222.644mph	16E.バシェラール(R) ローラT90/00・ビュイック 221.549mph
44P.ガシュ(R) ローラT91/00・シボレーA 221.434mph	35S.ブルニット トゥルースポーツ92C・シボレーA 220.482mph	33E.ボールJr. ローラT90/00・ビュイック 220.244mph
20B.レーナー(R) ペンスキーPC20・シボレーA 219.751mph	19Mi.アンドレッティ ローラT91/00・シボレーA 219.103mph	17J.クロスィード ローラT92/00・ビュイック 218.654mph
10A.アンサー ローラT92/00・ビュイック 217.740mph	21R.レイド ローラT92/00・シボレーA 222.796mph	23D.シェア ローラT91/00・ビュイック 217.448mph
41R.ボエセル ローラT92/00・シボレーA 222.434mph	40B.ボナー(R) ローラT91/00・ビュイック 220.845mph	30J.スチュワーズ(R) ローラT91/00・シボレーA 220.350mph
27J.パッサー(R) ローラT91/00・シボレーA 220.011mph	42D.ドワン ローラT91/00・シボレーA 220.359mph	37T.スニーバ ローラT91/00・ビュイック 219.737mph
6S.ジョンソン ローラT91/00・ビュイック 218.248mph	31T.プラッパス(R) ローラT91/00・シボレーA 218.172mph	25S.グッドイヤー ローラT92/00・シボレーA 221.851mph

※1・2・3・4・5・6・7・8・9・10・11・12・14・15・16・17・18・19・20・21・23・25・27・30・31・33・35・37・40・41・42・44・R・S・Mi・Jo・E・A・B・G・T・D・J・P・Mo・Ma・Ba・Ha・Ro・Ri・Ch・Ga・Ma・Ja・Ju・Ke・Ra・Ro・Ma・Ma・Ma

今年のインディは「史上最高のレーシング・スペクタクル」と呼ぶに相応しい内容となった。続出したクラッシュはさて置き、アル・アンサーJrとスコット・グッドイヤーが見せた終盤のバトルは手に汗を握らずにはいられなかった。わずか6フィート、タイム差でいえばたったの0・043秒、で決着が付いたことなど史上例を見ない。

さて今回のレースをひと言でいうならば、悲喜こもごものレースということになろう。アンサー一家にしてみれば、ジュニアの優勝に加え、シニアも3位に食い込むという理想的な結果。歓喜の涙を流したというわけである。さてもうひとつのレーサー・ファミリー、アンドレッティ家は大いなる失望を感じざるを得ない。というのも、'69年以来久々に優勝の期待がかかった御大マリオはターン4でウォールに激突し、両足指を骨折している。さらに末っ子のジェフは、右リヤのハブが壊れたためホイールを失い、ターン2のウォールに叩きつけられた。この衝撃でジェフは同足と両足首に重症を負ってしまう。アンドレッティ家の不幸はこれだけにとどまらず、悠々とリードしていたマイケルにまで降りかかる。残り11周というところで燃料ポンプのトラブルが彼を襲い、残念ながらリタイアの憂き目に遭ってしまったのだ。

トラブル発生時のマイケルはすでにクルージング体勢に入っていた。彼の駆るフォードXB搭載のローラT92/00は、完全に他とは一線を画した走りを披露していたのである。マイケルはレースの大半でトップを走り、時に周回速度は229mphに達した。しかし、またしても彼は勝利を手中に収めることはできなかった。運命といってしまえばそれまでだが、またしてもアンドレッティ家にとってインディアナポリスは鬼門であった。

ところで、インディ500にはハイスピード・クラッシュが多発。13度ものコーションが入ってしまい、そんな中で終盤まで駒を進めたのはわずか12台であった。

今年のインディ500は、8人のドライバーが病院送りとなっている。ペンスキーのリック・メアーズ、エマーソン・フィッティパルディのベテラン・コンビはほとんど同時にリタイアした。インディアナポリス優勝経験コンビの彼らでさえこうなのだから、ルーキーは言わずもがなである。ジミー・バッサーは右大腿骨骨折の重症を負った。こんなに荒れたインディ500を目にしたのは、今年が初めてのことだった。

ポールシッターなき波乱のスタート

アクシデント第1号は、なんとグリーンフラッグの前に発生した。しかもポールシッターのロベルト・グェレーロである。予選で彼のマークした4周の平均スピードは232・482mph。もちろんコースレコードだ。タイヤをウォームアップしていたグェレーロは突然コントロールを失う。クエーカーステートカラーを施したグェレーロのマシンは、いきなり左へ向きを変えグリーンを突っ切り、ウォールに直撃した。このショックで右側のサスペンションにダメージを受け、彼のインディ500はこれで終了した。

グェレーロは言い訳することはなかったが、失望感は隠し切れない様子でこう語った。「夢であってくれと願ったんだが…。けっこう涼しかっただろ、それでリヤタイヤを温めようとしたんだが、どうやらちょっと踏みすぎたみたいだ」。こうして今年のインディ500は、ポールシッターがいないままスタートが切られることになった。

グリーンフラッグが振られると、好スタートを切ったのはエディー・チーバー。しかしターン1でマイケル&マリオのアンドレッティ親子のツープラトン・アタックの餌食となった。マリオがアウトから仕掛け、マイケルは左タイヤをグリーンにはみ出さんばかりの勢いでインからトップに躍り出る。マイケルはすぐさまリードを広げ始める。

6周目には、マイケルは9秒ものアドバンテージを築いていた。この時点でルーキーのエリック・バシェラールのビュイックがブロー、この日初のイエローフラッグが振られた。今年のレースの展開を暗示するような早々のコーションであった。案の定、再スタートのグリーンフラッグが振られると、ベテラン、トム・スニーバが間髪入れずにクラッシュ。彼自身、インディアナポリスではこの7年で5度目のクラッシュである。

コーションの最中ピットに入ったマイケルは3位までポジションを落としたが、20周目に再スタートが切られるとすぐさまトップに復帰した。彼に立ち向かえる者はおらず、レースはマイケルをリーダーとして進んでいった。62周目にマイケルと同一周回にいたのは、同じくフォードXBユーザーのチーバーひとりであった。この後、クラッシュの連続で中







昨年、日本人として初めてインディ500出場を果たしたヒロ松下。今年は新型ローラにエンジンはシボレーAと条件はトップ・グループと同じものを手にしただけに大きな期待がかかっていた。

5月に入ってプラクティスが始まると、ヒロ松下はすぐに昨年ピュイック・エンジン搭載車でマークしていた218マイル台を突破し、220マイル台へ乗せた。そして、予選初日を迎えるまでには、224マイル台へとスピード・アップしており、予選通過はもちろん不安なし。ポール・デイにクォリファイする条件を整えることができれば、かなりのポジションを獲得できるのではないかと見られていた。「レース用セッティングはもう完全にできています。予選も大丈夫。でも、やはり緊張しますね、インディの予選というのは」と彼自身も明るく語っていた。

が、その希望はポール・デイのプラクティスのクラッシュで諦めざるを得なくなった。クラッシュ後から現在までヒロの走行は順調だ。

インディ500に挑戦したふたり ヒロと桃田、次があるじゃないか

ドライビングは、7月から可能と見られている。卓郎は「次から出られる」と言っているぐらいなのだ。リハビリ中に会って話した時、ヒロ自身は、7月19日決勝の第9戦トロントで復帰したいと語っていた。一日も早い復活を祈りたい。

一方の桃田健史は自己最高を予選計測中に更新しながらバンプ・アウトを喰し決勝進出はならなかった。天気予報が今回の桃田の予選不通過のキーであった。テレビは「雨が来るのは午後2時頃。予選アタックは早めに行うことが賢明でしょう」と語っていた。正午ちょうど、予選アタックは予定通りに始められた。空は快晴で、気温が上昇し始めており、最高のコンディションではなかった。しかし、天気が今日一日ずっと持つ保証はなく、気温の上がり切らないこの時にアタックすることが彼にとって最善の道に思えた。

桃田の初めての予選アタックは、1周目218.760マイル。2周目・218.909マイル、3周目・218.845マイル。そして4周目には219.357マイルと初めて219マイル台へ乗せ、平均218.967mph。前日まで210~214マイルで走っていたことを考えれば、素晴らしい予選を送げた。

しかし現実は過酷だ。天気予報が外れたのだ。少しばかり雨が落ちてきたが天気は回復。4時を前に、トム・スニーバが219マイル台で4周を走り、ついに33台のグリッドは埋め尽くされた。インディ独特のバンプ・アウトの始まりだ。最初のバンプ・ターゲットはルーキーのジミー・バッサーだった。バッサーをバンプしたのはゴードン・ジョンコック。これで晩田は次なるバンプ・ターゲットとなった。ジョンコックに弾き出されたばかりのバッサーがコースに入る。バッサーはプレッシャーに潰されることなく、全ラップを222マイル台で走行。桃田を弾き出したのである。

しかし、この後「ジョンコックがルール違反」という噂が流れた。「パディ・レイシアが戦に使ったエンジンを、ジョンコックが使った」というのである。更には、「それは4人が予選で使っている」という情報も飛び交んできた。エリック・バシェラール、パディ・レイシア、ブライアン・ボナー、ジョンコックの4人である。

ところが、この噂を鵜呑みにすることは賢明ではない。午後6時過ぎ、USACに抗議を提出したのはティームカー・インターナショナル、デリック・ウォーカー・モータースポーツの2チーム。彼らが問題にしているのがジョンコックのクルマだけなのだ。仮にエンジンを使ったのが当初の噂通りにレイシアとジョンコックのふたりだけだとして、USACのルールに抵触するのは後に使ったジョンコックのみ。最初に使ったドライバーに関しての罰則はない。

午後8時、最終判断がプレス・オフィサーによって読み上げられた。「今年のルールブックには、他人が戦に予選を通過した際に使用したエンジンをもう一度使ってはならない、という一文はない。よって、ジョンコックは失格にはならず、抗議は全て却下する」というものだった。この結果、桃田健史の決勝出場の夢は絶たれた。しかしインディの予選でドライバーにのしかかるプレッシャーは並大抵のものではない。その中で、自己最高の219マイル台を出せたことは、彼にとって一番の収穫だったのではなかろうか。



インディアナポリスを走るのは、ピケにとってもちろん初めての経験だが、デビュー走行で彼ほど鮮烈な印象を与えたドライバーはいない。F1ワールド・タイトル獲得通算3回という記録を持つ彼は、ジョン・メナードのローラT92/00・ビュイックに乗ってインディを走ってみないか、という誘いを一も二もなく引き受けた。オーバル・コースはまだ一度も走ったことはなかったが、短期間でそのコツをのみ込んでしまった。

「ジョンが電話を掛けてきて彼のチームで走ってみる気はないかと言ってくれたんで、いいとも、って答えたのさ。それで、気に入るかどうかとにかく行って2、3日走ってみようかと思ったんだ」この最初のテストの終わりにピケは223マイル以上という記録を出している。それだけではない。卓抜した技量、さらに持ち前の陽気さですっかり周囲を魅了してしまった。

「F1界のスーパースターといえばみんなそういうもんだって聞いてたから、偉そうな顔して来るんだろうなァ、なんて思ってたけどね…」と言うのはインディアナポリス・スター紙のモータースポーツ編集者、ロビン・ミラーである。「ところが全然そういうところがなかったんだ。教養はあるし、ウィットにも富んでいる。それに、あのドライビング、がウマいんなんてもんじゃない…」

チームメイトのゲイリー・ベッテンハウゼンは「驚いたのなんのってそうだろ、過去3回もワールド・チャンピオンになった男だろ？　いったいどういうことになるんだか、こっちもさっぱり分からないわけさ。ところが一目で気に入ってしまった。教える苦労なんてこれっぽちもないのさ。こうしてみなって言うと、いとも簡単にやってのける。それにあのジョーク、最高だよな」

コースの中でも外でも、ピケのインディ参加は大成功であった。オフィシャル・プラクティスが始まった最初の週にピケは228.571マイルのベストタイムを叩き出す。これでファステスト・ドライバーの殿堂入りを果たしたばかりか、ピケの感触では、クルマはまだまだ速くなりそうだった。ただ問題がないわけではない。ピケ自身も認めていることだが、度重なるイエロー・フラッグによってせっかくのラップを台無しにされ、次第に苛立ちを募らせていったのである。

そして、5月7日木曜日の午後2時35分、ピケがバック・ストレートを230マイル以上で走っている時、またしてもイエローランプが点灯する。彼の心の中で、ほんのわずかだが動揺があった。インディを知り尽くしたベテラン・ドライバーであれば、即時にスロードダウンしたはずである。クルージングでピットに戻ることが真先に頭に浮かぶのだ。条件反射とまでよい。しかしピケにはそれがない。代わりに彼は完全にペタ踏みの状態でターン3に進入し、ターン4にかけて、それまでスロットルを踏みしめていた右足を無造作に離したのであった。クルマはその瞬間後のものではなくなり、完璧な360度スピンを演じて、そのままウォールに正面から突っ込んで行った。その時のスピードは220マイルを下らない。衝撃でシャシーのフロント部分は完全に潰れていた。ピケが病院に負った怪我は「目を背けたくなるような悲惨な状態」と報道された。

インディアナポリスはメソジスト・ホスピタルのテリー・トラメル医師の迅速かつ適切な処置により、奇跡的にピケは最悪の状態を脱することができた。トラメル医師によれば、一時はより重症の片足の切断まで考えたということだが、現在は驚くほどの回復ぶりを見せているという。

「もう走ることはない。リスクを負うことは願い下げにしたい」天才ピケから、あのクラッシュが奪ったものはあまりにも大きい。病院のベッドからピケが語った最初で最後のインディ500

事故後20日経って、今週初めて彼を見舞ったが実に意気軒昂なので驚かされた。よく笑うし、ジョークの連発も相変わらずで、いつもどおりの陽気で明るいピケがそこにいた。ちょうどその前日にやっと車椅子に乗ることを許可されたそうで、自由人ピケがあらためて自由のありがたみを味わっていた。そういえば今年のインディは本番のレースでもことのほかクラッシュが多かったが、その唯一の犠牲者のひとりマリオ・アンドレッティが憤慨にいて、彼とお揃りを楽しんでいるのだという。

彼自身、インディに出たことを決して後悔していない。「20年の間レースを続けてきたけど、全然問題を感じたことはない。出場したカテゴリーでチャンピオンになれなかったものはないんだ。カートだろ、F3もそうだし、それにF1。だから別にそうする必要があってインディに出たわけじゃないんだ。やってみたかったから出たというだけの話でね…。高速サーキットは好きだった。ここは飛びきり速いしね。だけど2、3周もしたら慣れて、あとはもう大丈夫さ。全周も別に難しくはなかった」と元気なものだ。

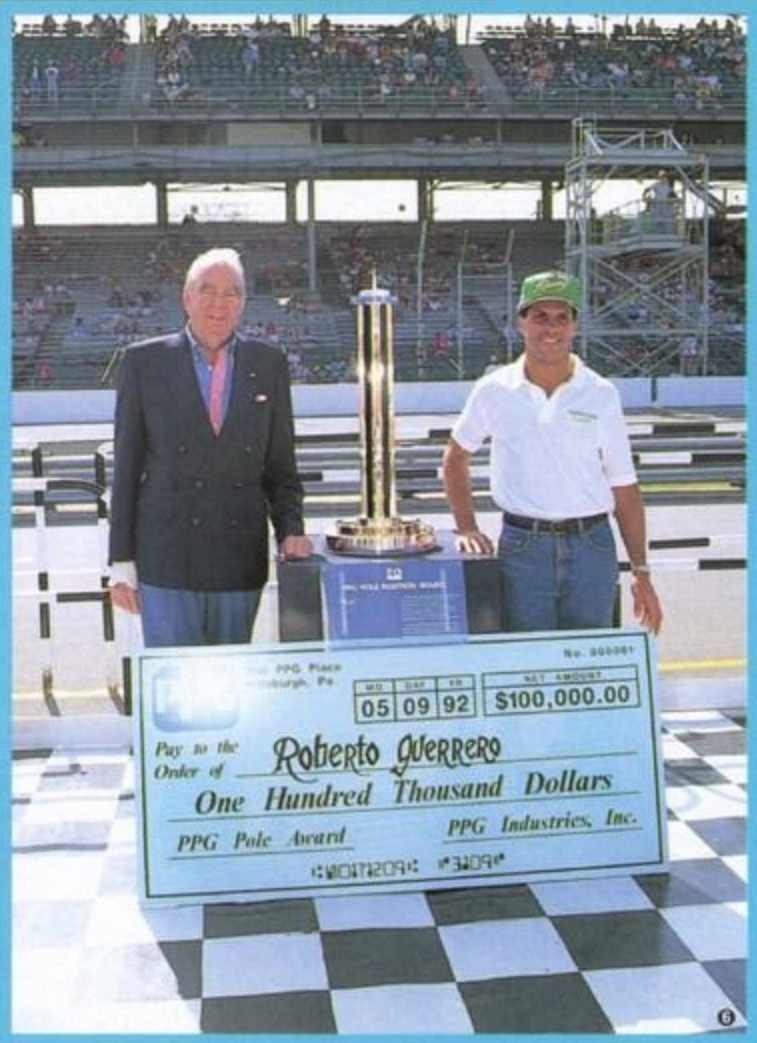
ピケが言うにはF1とはまったくの別物だそうだ。「これは比較すること自体できない相談だよ」ときっぱり。「マシンが比べ物にならない。技術的には特に見るべきものはないね。だけど、このインディっていうレース、こりゃあスゴイ。こんなのはF1には絶対ない。興奮らしいの一言さ。まるで家族みたいで、F1に比べてすべてがリラックスしている。楽しいよね。レースに出られなかったのがすごく残念なんだ」

ということは、もし完全に治ればまたインディに戻って来るってこともあるのだろうか？　この質問に対するピケの返答は、文字通り間髪を入れないものだった。「ノー。リスクが大き過ぎる。ブラジルに帰れば結構な生活が待っている。必要なだけの金はあるし、事業も手掛けている。まったく新しい人生を始めようと考えているんだ。だから大怪我をするようなリスクを背負いこむのは、金輪際願い下げにしたいね…。ピケの雄姿をインディアナポリスで見たかった。この思いが私の胸から消えることはないだろう。それほど彼のインディでの走りは鮮烈だったのだ。




④


③



⑥



⑤

❷メアーズの目の前でクロフォードがクラッシュ。避けられるわけもなくメアーズは激突し、そのままウォールにヒットしレースを終えた。この後方ではほぼ同時にフィッティパルディがクラッシュ。ベンスキーにとっては信じられない光景❸「レディ・アンド・ジェントルメン…」スタート前のあの言葉はこう言い変えられていた。久々にインディに登場した女性ドライバー。リン・セント・ジェイムズは11位でフィニッシュしルーキー・オブ・ザ・イヤーを獲得❹今年も不幸がマリオを襲った。大クラッシュで足指を骨折❺ポールのゲェレーロがスタート前に消え、①チーバーが好スタート。序盤マイケルを脅かす❻やはりあの人はここに帰ってきた。Mrインディ、フォイトは3位でフィニッシュ❻コースレコードでポールを獲得したゲェレーロ。まさかスタート前に消えてしまうとは。荒れた今年のインディの象徴か

クラッシュ続出で大荒れの今年
波乱、混乱、そして興奮のエンディングへ



76th INDIANAPOLIS 500

盤の攻防に水が差されてしまった。

続出するクラッシュで消えた強豪

76周目、グェレーロが消えた後、クエーカーステートの期待を一身に担って順調に8位を走行していたジム・クロフォードがターンでスピンを喫する。彼の直後につけていたメアーズのペンスキーはこれをかわせずに激突。そのまま2台はウォールへと直行する。メアーズのチームメイト、フィッティパルディは彼らの少し後の集団にいたため、アクシデントを避けようとスローダウンした際、コントロールを失ってしまった。マールボロカラーのペンスキーは一瞬にしてコースから消えてしまったのである。

またしても長いコーションとなった。そして再スタート直後に今度はターンでマリオ・アンドレッティがクラッシュする。「私のミスだ。フレッシュタイヤだったから、ゆっくりとパワーをかけていたんだ。アクセルを踏んでたわけじゃないのに、急にリアがズルっときた」と語るマリオのアクシデントは、オンボードカメラを通じて世界中に伝えられたが、クラッシュ時の衝撃ときたら尋常ではなかった。マリオは足の指を何本か骨折し病院へと担ぎ込まれた。

ルーキーのバッサーもターンでクラッシュ。また、マリオの息子、ジェフはリヤホイール・ハブが破損し、ターン2で激しいクラッシュに見舞われ、重症を負った。ジェフはその夜、7時間にも及ぶ手術を受けた。復帰までには数ヶ月を要するものと思われる。

度重なるクラッシュの間もトップをキープしたマイケル。2位にはアリー・ルイエンダイクが上がってきていた。

チップ・ガナッシのターゲット/スコッチ・ローラ・フォードを駆るルイエンダイクは、アンダートレイが残ってハンドリングに問題を抱えたチームメイトのチーバーをかわしていたのだった。チーバーのマシンはアンダートレイ破損のため空力バランスが狂い、ダウンフォースが大幅に減少すると同時に、ドラッグが急上昇していたのである。

一昨年の事よもう一度、マイケルの後ろからチャンスをうかがっていたルイエンダイクだが、136周目、突然ルイエンダイクがクラッシュ、リタイアとなる。

「ハンドリングがすごく良かったんだ。ウイングを立てたから、スタートの時よりずっと良くなっていたんだ。ターン3でAJ（フォイト）を抜きにかかった。その時、マシンが跳ねたんだ。それでステアリングが利かなくなって…。それからは自分が生きるために闘ったのさ。どうにかしてダイレクトにウォールにぶつかるのだけは避けようとしたんだ」とルイエンダイクはクラッシュの様子を振り返っていた。

マイケルを襲った悪夢。そして…

このようにイエローフラッグとピットストップが相次ぐと、何人かのドライバーはポジションを回復してきた。しかしそれでもマイケルは全員を周回遅れにするという凄まじさを見せて独走。186周目、マイケルは229・118mphの最速ラップを記録、まさに彼の独り舞台である。

一方2位には、ステディな走りに終始していたグッドイヤーが上がってくる。彼の後ろにはアンサーJrと文殊のアル・アンサーがつけている。173周目、マイケル・アンドレッティとグッドイヤーは最後のピットストップに入る。アンサーJrはこの1周後にピットに入った。この一連のピットストップで、アンサーが88年以来久しぶりにトップを走行した。実はアンサーは再びコーションが出るのを期待していたのだが、それもかなわず、177周目にピットイン。彼がトップにいたのはわずか3周のみであった。

その後は再びマイケルがリード、2位グッドイヤーとの差は約22秒もある。そのグッドイヤーは、フレッシュタイヤを履くというギャンブルに出たアンサーJrからの強烈なプレッシャーに負かされていた。アンサーJrのこの賭けは見事に功を奏し、188周目のターン3でグッドイヤーをかわして2位に上がる。前を行くマイケルと、お互いインディ500初優勝を賭けたジュニア・ドライバー同士の戦いが始まろうとしていた。

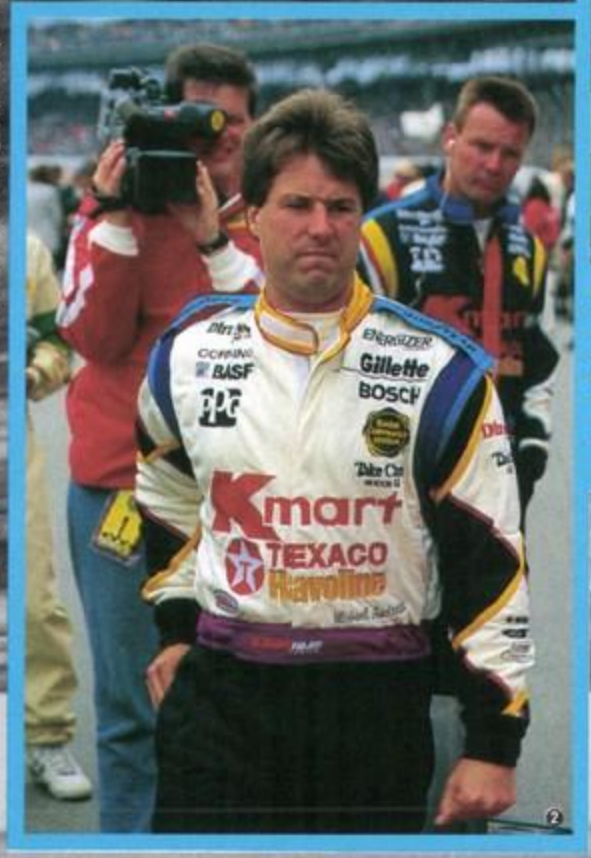
しかしこの2周後、マイケルに考えられないことが起こる。彼のフォードXBのフューエル・プレッシャーが突然、抜けてしまいスローダウン。勝利がするりと逃げていったのである。「これより悪いことなんてあるわけがない」病院に父マリオと弟ジェフの様子を見に行く前、マイケルはどうにか語ってくれた。「もうすぐ終わりだと思っていた。これほどマシンの調子が良かったことはなかったし…。信じられないよ」

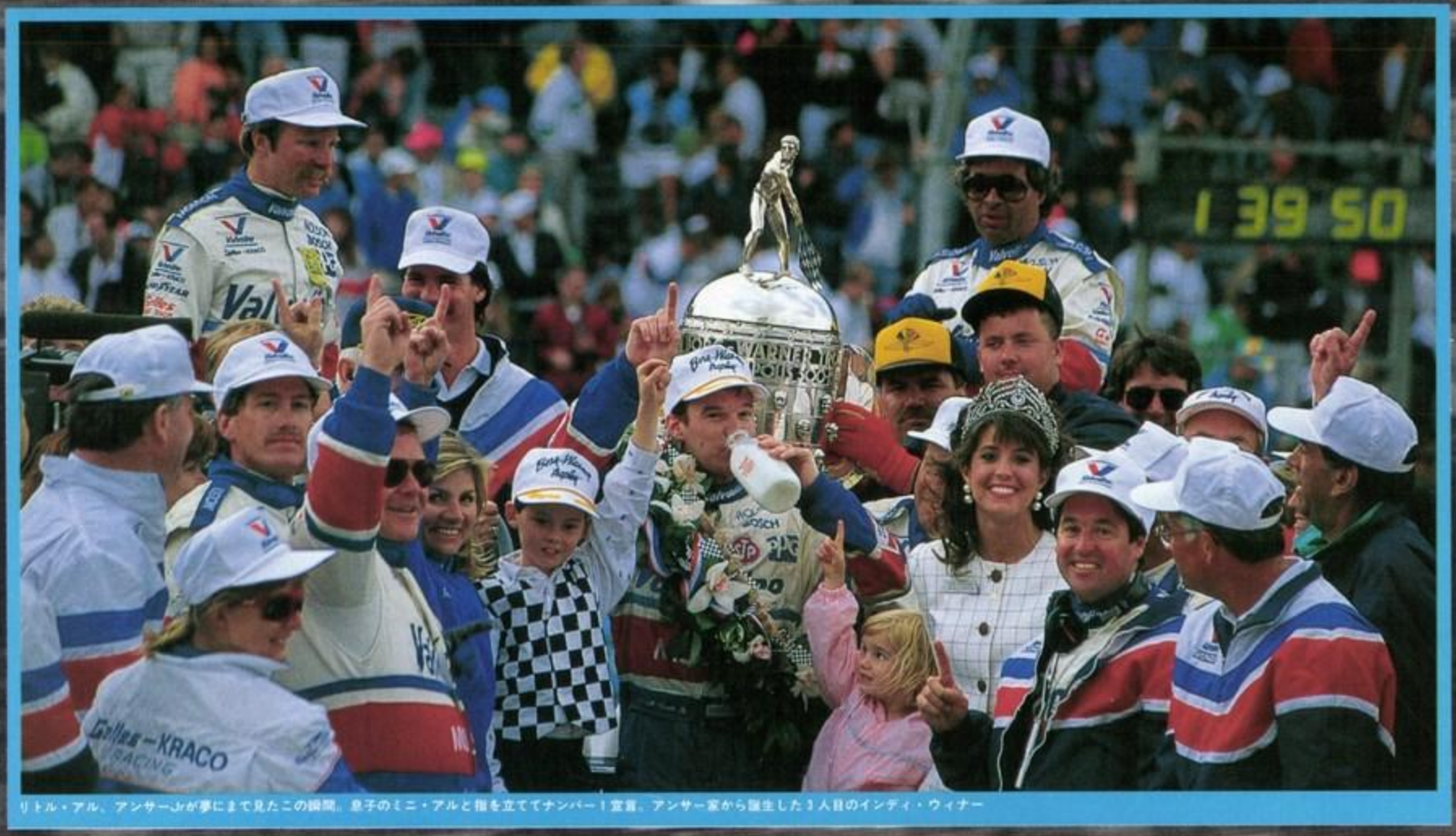
マイケルのリタイアにより、トップに立ったのはアンサーJrだ。1度は抜いたグッドイヤーが、ここへ来て最後のアタックをかけてくる。ファイナル・ラップ！ ほとんどの観客が立ち上がっている。スリップストリームについたグッドイヤーが徐々にアンサーJrに迫る。インに切り込んだグッドイヤーがアンサーJrに並びかける。フィニッシュの瞬間、外から見ている人間には勝利の行方は分からなかった。インディカー史上もっとも際どいフィニッシュであった。コクピットの中で何度も拳を突き上げるアンサーJr。インディ参戦の時から、いや子供の頃からの夢にまで見た瞬間だった。

アンサーJrとグッドイヤーが壮烈な闘いを演じた76回インディ500は、世界中のモータースポーツ・ファンの記憶に長く残ることだろう。もちろんウィナーのアンサーJrにとっても生涯忘れることのできないイベントになるに違いない。この勝利で偉大な父と報父に肩を並べたのである。



❶「これが10秒とか20秒の差だったら諦めもつくけど…」。33番手からスタートしたグッドイヤーがハナ差で2位。うなだれるグッドイヤーだったがアンサーJrに負けない拍手と歓声を浴びていた❷「アンドレッティ、インディにツキなし」この伝説は生き続けた。残り11周、そこまで順調だったマイケルのマシンが突然スローダウン。レース後マイケルは「信じられないよ…」を繰り返すだけだった





リトル・アル、アンサーJrが夢にまで見たこの瞬間。息子のミニ・アルと指を立ててナンバー1宣言。アンサー家から誕生した3人目のインディ・ウィナー

親父に連れられてサーキットに行ってた頃から夢だった
昔、親父がここに立っていたのを見たことがある
子供の頃から憧れてたインディアナポリスのビクトリーレーン
リトル・アルなんて呼ばれてみんなに可愛がられてたっけ
F1だって夢見ないわけじゃないけど、まずはここに立つのが先だった
10回目のチャレンジでようやくたどり着いた夢の場所
父の持つインディ4勝の記録を破るため、踏み出した大きな一歩に乾杯

RESULT



レースで認められた品質が、エンジンの性能を極める。

STPの起源は第2次世界大戦に始まります。創立者のひとりであるラルフリゲットが、ドイツで作られた、少量で潤滑油の働きを強化する添加物を発見。アメリカの石油精製業者にこの添加物を作らせ、独自の薬品を混ぜ合わせてSTP(Scientifically Treated Petroleum:科学的に処理された石油)と名づけ販売を開始しました。会社設立の翌年1955年には、製品の性能を証明するため、カーレース関係者に紹介。その性能、品質の高さは、すぐに知れ渡り、レーサーやレース関係者を魅了しました。その後10年間で、インディアナポリス500に出場する車の3台に2台が、STPオイルトリートメントを使ったという実績を残し、昨年、NASCAR出場車の86%が使用しました。レースで実証されたグレードの高さは、最も安全で効果的な添加剤として、米国で、そして世界で、STPブランドは愛され続けています。





新発売

NEW OIL 500SERIES

RACING SYNTHETIC

化学合成油と最高品質の添加剤を強化配合。モータースポーツ用のスペックに極寒時のスムーズなエンジンスタート高速走行や渋滞運転に抜群の効果を発揮します。
API/SG-CD SEA/10W-50
希望小売価格4Q/¥7,000



新発売

NEW OIL 500SERIES

RV-DIESEL TURBO

新規CF-4に合格し、高速ディーゼルエンジンの乗用車、特に4WDなどのリクリエーショナルビークルに最適のオイルです。
API/CF-4 SAE/15W-40
希望小売価格4Q/¥5,000



新発売

高性能オイル強化剤

TURBO

高度の摩擦防止効果に重点を置き、摩擦防止効果が大幅にアップしました。そのためレース、連続高速運転などエンジン状態が過酷な状況ほど、効果を発揮。
希望小売価格443ml/¥3,000



新発売

高性能オイル強化剤

Hi-MECHANIC

高速高温でのオイルのヘタリを防止する粘度強化剤の理想の処方を追求した製品で、最高級(SG)のオイルに使用しても、効果が抜群です。
希望小売価格443ml/¥2,000

オリジナルTシャツ10名様又はステッカー30名様プレゼント

〈新発売記念キャンペーン実施中〉
応募の方法はハガキに住所、氏名、年齢、職業、ご覧になった雑誌と号数、STPの製品に関するご意見、ご感想を明記になりご投函ください(7月15日消印有効)。抽選の上、当選された方には、Tシャツもしくはステッカーのどちらかをお送りします。なお当選者の発表は発送をもってかえさせていただきますので、ご了承ください。

送り先:〒150 東京都渋谷区神宮前4-3-15株式会社シスコジャパン プレゼント係

NEWS NETWORK

プロスト、ようやくフェラーリと和解成立



フェラーリとの長い対立に終止符を打ったプロスト。引き続き今後の動向が注目される

昨年のオーストラリアGP直前の解雇劇から続いていたフェラーリとアラン・プロストの対立関係は、モナコGP開催直前の25日、フェラーリがプロストとの和解が成立したとの発表で終わりを告げた。

昨年の解雇劇からプロストは、フェラーリに対し違約金の請求など強硬な態度を示してきたが、新体制になって社長に就任したルカ・モンテゼモロ、アドバイザーのニキ・ラウダとスペインGPで話し合った結果、今回の和解に結びついたといわれている。

和解の内容など詳細については明らかにされていないが、一説によれば和解金は300万ドルとも500万ドルとも言われており、これが単なる噂としても休養中ながらその大物ぶりを誇示する結果となった。

また、今回の和解によりプロストはフェラーリと再び良い関係を築けたと語っており、今シーズン途中でカペリに入れ替わってGPに出るのでは？　との憶測も呼んだが、これはモナコGPでモンテゼモロの言葉により打ち消された。

だが、今回の一件で来年プロストが復活する選択肢にフェラーリも入ったことは確かで、ますます今季のストーブリーグが混沌としそうなことは確かだ。

ブラバムがまたしても消滅の危機に？

スペインGPでは移動の際にトレーラーをフランスで押さえられたり、サンマリノGPではフリー走行1回目に、ジャッド・エンジンのサブライヤーのエンジン・デベロップメント社からエンジン代金未払いのため走行を差し止められたりと、資金不足のため苦しい戦いが続いているブラバムだが、今度はPR関連会社のCSSから訴訟を起こされた。

ロンドンの高等裁判所に対して出された訴訟の内容は、スポーツ・スポンサーシップ・コンサルタント業務を営むCSSが、'91年度に行ったブラバムのPR関連サービスの経費と報酬の未払いを原因として、ミドルブリッジ・グループの解散を求めたものだ。だが、ブラバムの所有権に関しては複雑で、ブラバムの名称に関してはモーターレーシング・デベロップメントが所有し、チームの株式に関してはアロリク・グループ（元のミドルブリッジ）が所有していると言われている。

この件に関してブラバム・サイドでは、ありもしないミドルブリッジを解散させることがどうしてできるのか、と息巻いていると言う。

資金難で予選落ちを続けている名門ブラバムが、この新たな危機を乗り越えられるのだろうか。



PR会社から訴訟を起こされてブラバムに新たな危機が

アダムズがADRに移籍。緒戦で初勝利

昨年は全日本F3選手権を戦っていたフィリップ・アダムズだが、今年は心機一転イギリスF3に戻り、ボウマン・レーシングから出場していた。そのアダムズが5月中旬の第6戦を前に、アラン・ドッキング・レーシング（ADR）に移籍、今シーズンの残りはラルトRT36をドライブすることになった。

第3戦の事故でエースのマルセル・アルバースを失ったADRだが、これで再び2台体制でシーズンを戦うことになる。アダムズは、移籍後初レースとなったスラクストンでの第6戦で初勝利をマークし、これ以上ない素晴らしいスタートを切った。

チームオーナーのアラン・ドッキングは、「フィリップはこの世界でずいぶんやっているが、良い結果は残せなかった。ウチのチームへ来て彼の評判が上がるのは嬉しい。ボウマンを悪く言いたくはないが、レイナードが彼に合っていなかったのではないかと思う」と語っている。

アダムズのマシンはチームメイトのエルトン・ジュリアンと同じカラーリングが施され、彼のフロント部には、アルバースに敬意を表するためのマークが入れられる予定だ。


ボウマンからADRに移籍したアダムズ

テクニカル・レギュレーションは変更なしか？

ウイリアムズの独走となってしまった今シーズン、最近のF1人気の低下風潮と世界的不況の現実を踏まえ、サンマリノGPでは現行のF1テクニカル・レギュレーションを変更しようとするFISAのF1委員会が開かれた。

この会議に先立った木曜日、バトリック・ヘッドやニール・オートレイ、ハーベイ・ポスルズウエイトを始めとする主なF1デザイナーが会合を持ち、現在のF1マシンにおける諸問題について話し合いが持たれ、そこで持ち上がった議題について委員会が検討した。検討された議題はカーボンブレーキの禁止、タイヤ幅の縮小、ガソリン銘柄のワンメイク化、最低車高規定など。

現在のF1はマシン差が大きく開き過ぎたためコンペティションがなくエンターテイメント性が低い、コーナリングスピードが高くなり過ぎてしまっている、コストがかかり過ぎるなどの声が高く、今回持ち上がった議題もそれを要因とするものが多かった。だが、コスト低減を唱えるフェラーリがカーボンブレーキの禁止に前向きな姿勢をみせた他は、いずれの案も今回の会議で全体的な合意をみることはできなかった。

Photos/Kyodo Photo Service, Willem J.Staat, Art Flores /IMPAC, TEQUENTUNE, Tamotsu Futamura, Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Toshiki Kobayashi, Masahiko Amano, Hiroshige Satta, Hiroharu Sato, Racing on

NEWS NETWORK

エレン・ロール接戦の末 DTM史上初の女性ウイナーに

エレン・ロールがホッケンハイムでの第9戦で、ドイツ・ツーリングカー選手権史上初の女性ウイナーとなった。ロールの勝利はベルント・シュナイダー、チームメイトのケケ・ロズベルグを抑えてのものだ。

第9戦の序盤をリードしたのはロズベルグ。だがロールはゴール直前にロズベルグを抜き去った。「ケケが私よりソフトコンパウンドのタイヤをチョイスしたのは知っていたわ。それで終盤チャンスを待ったの」と語るロール。「まだ勝ったという実感が湧いて来ない。スタートした時はメルセデスの一団からは大きく遅れてしまったけど、その後多くのマシンがオイルに乗って戦列を離れたの。私も危ないところだったわ」

ロールの勝利は前回のアブスでの2位入賞に続くもの。今シーズン同選手権は既に10レースを終了しているが、その内8レースをメルセデスが制している。


表彰台で僚友クラウス・ルドビクに祝福され大喜びのロール

ランチア、'93年にはWRCから撤退か

ランチアが来年以降、WRCから撤退するという噂が出ている。

現在はジョリークラブがランチアのワークスとしてWRCを戦っているが、そのジョリークラブの活動を支援しているオフィシャル・サポーターが来年の活動費を賄えるだけの額を集めることができなければ、今年限りで撤退すると発表したのだ。

年間2億円を超える、と言われているチーム予算は、プライベートチームが用意できる額ではない。アバルトのニニ・ルッソはこの噂を否定したが、ジョリークラブのオーナー、クラウディオ・バルトレットは「資金的な問題を抱えているので、将来的な計画について今のところ何も言えない」と説明している。

マルティニ・レーシングは、来年もアルファロメオのツーリングカーをサポートする予定になっているが、ラリー活動の支援についてはやや危ぶまれている。マルティニの関係者は「ランチアにデルタの開発を来年も続けるよう説得する必要がある。それができなければ、活動を取り止める可能性もある」と語っている。来年はランチアの姿をWRCで見ることはできないのだろうか。


'93年の活動が危ぶまれているランチアだが……

トゥルースポーツ、オリジナルを断念

昨年からオリジナル・シャシーでインディカーシリーズに参戦を続けているトゥルースポーツのコ・オーナーのスティーブ・ホーンがチームを離れることになった。

前オーナーのジム・トゥルーマンの死去の前に、ホーンはチームの所有権の25%を譲り受け共同オーナーとなっていた。ジムの死後、オーナーとなった未亡人のバーバラとの意見の相違がチームを離れた理由と見られている。

バーバラはオールアメリカンのオリジナル・シャシーでの参戦は金がかかり過ぎると考え、'93年参戦予定のトゥルースポーツ・シャシーの開発にストップをかけた。ローラのシャシーを購入して、'93年は戦うことを希望したのである。一方のホーンはオリジナル・シャシーの必要性を強く主張したが、彼のこの意見は受け入れられなかったのである。

ホーンに対してバーバラは、残りのシーズンの指揮を執ることを要請したが、ホーンはこれを固辞、今回のチーム離脱となったのだ。

残り13戦で誰がトゥルースポーツの指揮を執るのかは、まだ明らかになっていないが、チーム・マネージャーを務めていたホーンを失う事は、トゥルースポーツにとって大きな痛手となることは間違いない。



トゥルーマン夫人(左)とオリジナルシャシーで意見が対立しチームを離れたホーン(右) チームは大きな痛手だ

ピケ、退院と同時に引退をほのめかす

インディ500の練習中にクラッシュし、両足骨折の重傷を負ったネルソン・ピケが、6月1日に車いす姿で退院した。今後は病院近くに借りたマンションでリハビリを行い、5~6週間で歩行練習が開始される予定だという。

この退院の際にピケは、地元誌の記者の取材に対して、

「とりあえず僕と自動車レースの付き合いは終わった。この20年間、レースでは素晴らしい成績を残せたが、今後は別の人生を楽しみたい」

と、引退宣言とも取れる発言をしている。

一時は両足切断か、と言われたピケだが、担当医師からは、完全に元に戻る可能性は85%と診断されている。しかし、度重なる手術の成果で快復は順調に進んでいるだけに、この現役引退発表が事実とすれば非常に残念だ。

最悪の事故発生率を受けて 安全対策の声高まるインディカー

インディアナポリスの最悪とも言うべき事故発生率を受けて、今後のインディ500の安全性を真剣に考えるべきだという声があちらこちらで上がっている。

今年のインディアナポリスでは、予選までの間にネルソン・ピケの重症事故、ジョビー・マルセロの死亡などのショッキングなニュースが続き、本番レースでは13台がクラッシュで姿を消し、6名のドライバーが入院治療を必要とするケガを負った。

日曜日の事故で最も重症だったのがジェフ・アンドレッティだ。彼はリヤ・ハブの破損でマシンのコントロールを失い、コンクリート・ウォールに正面衝突。ジェフは脳震盪のほか、スネと足首に複雑骨折を負った。彼は2、3ヵ月はこのまま入院が必要で、歩けるようにはなるが完治するかは疑問だという。

マリオ・アンドレッティも4時間に及ぶ手術を受け、両方の踵に10本のピンを入れてジェフと同じ病院のベッドに横たわっている。ルーキーのジミー・バッサーも手術組だが、こちらは右大腿骨の骨折で、マリオ同様、早い時期に退院できるらしい。

今回の事故があったからというわけではないが、インディカーではシャシー前部の強度を改善すべきだという声がかなり前から出ており、レース後の土曜日にUSACとインディの技術スタッフに、トップ・デザイナーやエンジニアを加えたミーティングが招集された。ここで行われた話し合いは、主にインディカー自体の安全性の向上とラップ・スピードを落とさないまでも、現状以上にはならないような方法を長期的に探るべきだ、という狙いで進められた。

このミーティングを「たいへん有意義だった」と言うのは、ローラのデザイナーのブルース・アシュモアだ。「いろいろなことがかなり具体的に話し合われた。非常に協力的な雰囲気があり、今後、必ずクルマの安全性を高め、スピードをコントロールできるような、なんらかのプランが実現すると確信している」

ニューマン/ハース・チームのマネージャー、エド・ナスマンの意見はさらに強行だ。正面衝突した際のクルマの耐衝撃強度を上げる対策を、今すぐにでも取らなければならない、というのだ。「皆で話し合うのはたいへん結構なことだと思う」と彼は言う。

ニューマンは現在の取り外し式のノーズを禁止すべきだと主張している。もっとノーズ部分を延ばし、しかもシャシー本体と一体型にすべきだというのである。「今の状況では、ノーズが衝撃で飛んでしまうと、あとはドライバーの足を保護するものが何もなくなってしまうんだ」と言うのがその理由だ。

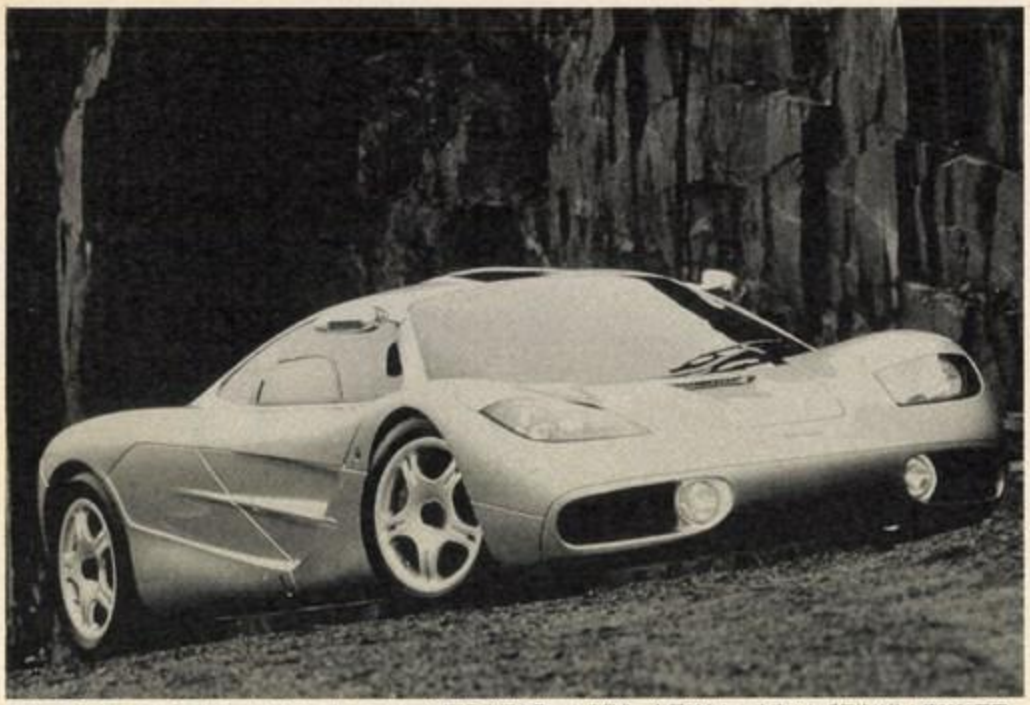

今年のインディはクラッシュが続出、早い安全対策が望まれる

モナコでマクラーレンの市販車が登場
年間50台で価格は1億3000万円！

かねてから開発が続けられていたマクラーレンの市販ロードゴーイングカー「マクラーレンF1」がモナコGPの初日である28日、モンテカルロ市内のスポーティング・クラブで発表された。

ゴードン・マーレイが開発指揮をとって製作が進められてきた「F1」は、BMWの6ℓV12エンジンをミドシップに搭載し、アドバンスドコンポジット・モノコック、電動ファンアシストのグラウンドエフェクト、電子制御によるブレーキクーリングなどの前衛的なシステムを満載したいかにもマーレイらしい意欲作。中でも目を引くのはこのクルマが3人乗りというところ。コクピットにはバケットシートが3つ連なり、ドライバーはその中央のシートでドライビングするという。

この「F1」は年間50台生産、価格は53万ポンド（約1億3000万円）で今世紀中には300台が生産される見込みという。



モナコで発表された「マクラーレンF1」は、マーレイが開発指揮を取った意欲作。年間50台しか生産されず価格は約1億3000万円

主要諸元　マクラーレンF1	
全長	4288mm
全幅	1820mm
全高	1140mm
ホイールベース	2718mm
最低地上高	120mm
エンジン	BMW製V12
総排気量	6064cc
最高出力	550ps以上
トランスミッション	フルシンクロ6速

モズレーがF1とインディ統一を画策？

就任後、初めてインディ500を観戦したFISAのマックス・モズレー会長は、レース終了後に行われた共同記者会見で、F1とインディが将来、統一ルールのもとで合同開催されることを強く望んでいることを表明した。

インディアナポリス・スピードウエイのボスであるトニー・ジョージと同席しての共同記者会見で、モズレーは、「事前に聞いていたとおり、驚くほど速いし、どの瞬間も印象的だ。とても面白い」とインディ500の感想を語った。

さらに「F1とインディの違いは表面的なものでしかなく、具体的な理由もないのに現在それぞれ異なったレギュレーションで開催されているのはもったいない話だ。仮にF1とインディが同一レギュレーションとなれば、両者にとってプラスになるばかりか、世界各国でモータースポーツをよりポピュラーにすることができるのではないかと思う。いずれにしても私の仕事は、モータースポーツを他のスポーツイベントと同等に育てあげることだ。その意味でF1とインディカーのレギュレーション統一に大きな関心を寄せている」と語り、新たな考えを示したというわけだ。さて……。



F1とインディの統一ルールを提唱したモズレーFISA会長

WRCアクロはランチアが1-2フィニッシュ

5月31日から6月3日にかけてギリシャで開催されていたWRC第6戦「第39回アクロポリス・ラリー」はランチアのワン・ツー・フィニッシュという結果に終わった。

優勝したディディエ・オーリオルは、スタートからトップの座を明け渡すことなくゴールを迎え、今季3勝目を挙げた。今年いまのところ勝率10割を誇るオーリオルのポイントは60。2位に入ったユハ・カンクネンは、62ポイントでドライバーズ・ポイントのトップに立った。

またランチアとメイクス・タイトルを争うトヨタは、このラリーにカルロス・サインツとマルク・アレン、そしてアルミン・シュバルツと3台のワークス・セリカを投入したが、すべてリタイアに終わってしまった。この結果トヨタは、メイクスポイントでランチアに30ポイント差をつけられてしまうという厳しい状況に追い込まれることになった。

なお、日本車最高位の4位には期待の若手コリン・マクレーが駆るスバル・レガシィが入っている。

RESULT/TOP10

1	⑥D.オーリオル／B.オセッリ	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A優勝	7'12'08"
2	①J.カンクネン／J.ピーロネン	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A	7'13'37"
3	⑧M.ビアシオン／T.シビエーロ	フォード・シエラ・コスワース4×4	A	7'14'33"
4	⑨C.マクレー／D.リンガー	スバル・レガシィ	A	7'16'02"
5	③F.ドルクール／D.グラタループ	フォード・シェラ・コスワース4×4	A	7'27'22"
6	⑪J.レカルデ／M.クリスティ	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A	7'31'58"
7	⑫A.フィオーリオ／レブランビッラ	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A	7'44'53"
8	⑮"ジガー"／C.ステファニス	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	8'00'35"
9	⑭G.ド・メビウス／W.ラックス	ニッサン・バルサーGTI-R	N優勝	8'05'11"
10	⑯F.カブデビラ／A.ロドリゲス	フォード・シェラ・コスワース4×4	N	8'07'40"

SPOT NEWS

●フォンドメタルのニューシャシーがクラッシュテストに合格した。このシャシーは、6月14日の第7戦カナダGPから登場の予定だ。

●ベンチュリ・ラルースが、自動車修理業のスピーディ、不動産業のヴィラ・デル・ソル、ボールベアリング製造のオリジナル・ソールの3社の新スポンサーを獲得した。

●オーストラリアのアデレイドでは、現在ランオフ・エリアの拡張を検討するためのコースの測量が行われている。

●現在、ドイツ・ツーリングカー選手権のポイントリーダーであるクルト・ティームは、ジョン・ニールセンとともにクレマー・ポルシェを駆って、今年のル・マン24時間レースに出場する予定だった。だが、ドイツ・ツーリングカー選手権で彼が所属するメルセデスは、ティームのル・マン24時間レースへの参加を認めず、出場は危うくなってきた。

●ユーゴスラビアから新しく独立国となったスロベニアで、初のラリー選手権が開催された。

「サタルナスECR」と名付けられたこのイベントでの記念すべき初勝利を記録したのは、トヨタ・セリカGT-4をドライブしたフランツ・ウィットマンだった。また、このイベントにアキュラの名前で、ホンダが新しいコンストラクターとしてフィールドに登場したのも、注目に値するだろう。

●NASCARドライバーのビル・エリオットと、インディカー・ドライバーのスコット・プルエット、そしてドラッグレースのドライバー&チームオーナーのケニー・バーンスタインは、アメリカの飲酒運転撲滅運動のTVCFに出演した。

●トゥルースポーツから今年もPPGインディカー・ワールド・シリーズに参戦しているスコット・プルエットが、レースに関する著作を発表した。「DEFINING MOTORSPORT, ALL INSIDERS GUIDE TO A BETTER UNDERSTANDING」。日本語に訳せば『モータースポーツをもっと知り、楽しむためのインサイダーからのガイド』といったところか。プルエットはファンやスポンサーにもっとレースのことを理解してもらおうと、この本を書いたという。総ページ数は60ページ。内容は、500以上の専門用語解説と興味深いデータの数々など。レースへの理解を深め、より楽しんでもらえれば、とプルエットは語っている。販売はインディカー開催サーキットの他にメールオーダーでも受け付ける。問い合わせ先は、

MR. SCOTT PRUETT
c／o NEXZUS MOTORSPORTS MARKETING INC.
PO. BOX 4499
PHOENIX AZ
85064-9879 USA
☎ (602) 957-7220

興味のある方はどうぞ。

●4月下旬にロード・アトランタで開催されたIMSAキャメルGT第4戦で、NPTIの2台が同じ高速コーナーでタイヤバーストによる大クラッシュを演じた。グッドイヤーではこの時に装着されていたタイヤを調査し原因究明を進めたが、明確な原因を突き止めることはできなかった。グッドイヤーでは「コースに落ちていた何かを踏んだんだろう、などという責任を回避するように簡単に結論を出すことは避けたい。エントラント全員が不安なくレースに参加できるように、我々は徹底的にデータを見直し、これ以後は今までと全く異なるスペックのタイヤを用意することを決めた」と語っている。

●アラード・モータースポーツはJSPC第4戦富生に、改良されたスパイス・DFRでエントリーする模様だ。ドライバー候補は、IMSAでワークス・スパイスを駆るデイビッド・テニソンと、スタンレイ・ディケンズの名前が上がっている。

●ピレリは今週、大規模なBTCCタイヤ・テストプログラムをスタートさせる。ドイツとイタリアで最近勝利を挙げたタイヤの改良タイプもテストされる予定だ。

マツダスピード、ル・マン参戦体制発表



シルバーとダークグレイで鹿島のロゴマークが入ったマツダMX-R01とおなじみのレナウン・カラーの2台で挑戦する

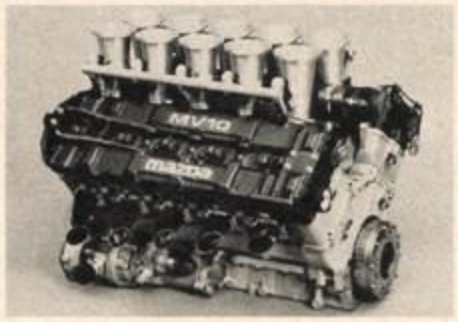
5月29日、マツダスピードは第60回ル・マン24時間レースへの参戦体制を発表した。

'74年に初めてエントリーして以来、マツダスピードは過去13回ル・マンに出場している。これは日本のチームとしては最多であり、また、昨年は国産マシン初のル・マン優勝という偉業を達成している。

マシンはマツダMX-R01。レナウン・カラーのマシンと、新たにスポンサーとなった鹿島建設のカラーの2台を走らせる。鹿島は、アメリカズカップに挑戦したニッポン・チャレンジ艇にも、オフィシャル・スポンサーとして参加している。

ドライバーは、去年の優勝クルーであるフォルカー・バイドラー／ジョニー・ハーバート／ベルトラン・ガショーと、マウリツィオ・サンドロ-サーラ／従野孝司／寺田陽次朗という組合せだ。

既に今年のJSPC、SWCにエントリーしているマツダMX-R01は、SWC第2戦シルバーストンでは優勝したプジョーに続く2位でフィニッシュしている。また、ポール・リカールでも耐久テストを行っており、ル・マンへの準備は着々と進行しつつある状況だ。



エンジンは耐久仕様のMV10。燃料はエルフを使用する

これまで常にロータリー・エンジンを搭載したマシンでル・マンを始めとする耐久レースに参戦していたマツダスピードにとって、今年は初のレシプロ・エンジンによるル・マン挑戦となる。しかし長年の参戦で培ってきた経験を生かし、手堅いレースを展開してくれることだろう。

今年もマツダスピードの活躍に期待したい。

CABIN FJ1600スカラシップ 今年の内容が決定&発表される

FJ1600で将来のトップフォーミュラを目指すドライバーには、すでにおなじみの「CABIN FJ1600スカラシップ」の今年の内容が発表された。

対象となるのは、全国各地で開催されるJAF選手権のかかったFJ1600計9シリーズに出場するドライバー。登録は事務局に対し必要事項を確認の上、事務局指定のステッカーをマシンに貼付すればOK。各戦1〜6位の者には9-6-4-3-2-1点が与えられ、シリーズ終了後のポイント合計上位6名に活動援助金（A戦は50万〜3万円、B戦は30万〜2万円）が与えられるものだ。

また登録者の各A戦のシリーズチャンピオン、CABIN FJ1600イヤーズカップ優勝者には、CABIN Racing Teamパーソナルドライバーオーディションへの参加資格が与えられる。このオーディションで適性が認められた場合、CABIN Racing Teamとの契約資格が与えられることになる（パーソナルスポンサー契約など）。

なお、この件に関する詳しい問い合わせは、〒100 東京都千代田区内幸町2-2-3 日比谷国際ビル 第一企画㈱ キャビン・レーシングチーム事務局内「CABIN FJ1600スカラシップ事務局」／☎03-3595-0619へ。



ボディに貼られた「キャビン」のステッカーが、スカラシップを受ける者であることを証明する

インディアナポリスでストックカー開催!?

インディアナポリス・モーター・スピードウェイと言えば、1年にインディ500だけを開催し、それだけで運営されているレーシングコースとして有名だ。しかしあれだけの施設を持ちながら、年に1回しか使わないのはいかにも非経済的だ。そこで考えられるのが、同じくオーバルコースを使用するストックカーレースの開催だ。

40万人を収容できる巨大な施設を満員にすることができるのはインディ500の他にはウインストンカップ以外に考えられない。以前にもウインストンカップ招聘の噂はあったが、インディの伝統と歴史をあまりに重んじる体質のために実現しなかったことがある。

今年のインディ500のプラクティスが始まってから、ウインストンカップが来年インディアナポリスで開催されるとの噂が広まっていた。その噂の中には、この夏にもウインストンカップ参加チームが、インディでテストを開始するというところまで含まれていた。タラデガでNASCAR代表のビル・フランスJr.は、この噂を一応否定。インディアナポリスのオーナー、トニー・ジョージと話し合ってもいないと言っている。


あのインディアナポリスでストックカーが開催されるのか!?

過去最高のエントリーを集める '92年ニュージーランド・ラリー

今年のWRC第7戦ニュージーランド・ラリーは、エントリー締め切りまであと10日の時点で、すでに69台の参加申込みがあり、選手権開催12年の歴史の中でも過去最高のエントリー数になることは確実となっている。日本からも5月中旬の時点で井上潔を始め13台、23人がエントリーしている。

このイベントはドライバーズ・タイトルのみで、マニュファクチャラーズ・タイトルはかからず、今年から採用された「参戦最大数10戦」というレギュレーションの影響が懸念されていた。というのも、エントリー数は多いものの、6月2日の時点でAシード・ドライバーの参加予定は3名のみ。完全なワークスも今のところ、スバルのアリ・バタネンとコリン・マクレーだけなのだ。

ところが、6月2日現在ではまだエントリーはされていないものの、ランチアのユハ・カンクネンとトヨタのカルロス・サインツが、アクロポリス終了後にエントリーすると言われている。このふたりが参加すれば、ニュージーランド・ラリーが盛り上がることは間違いない。

ミツビシがパリ-北京に正式エントリー

ミツビシが「第1回ウエスト・イースト パリモスクワ北京 マラソンレイド」に参戦することを正式に発表した。チームは2チーム、マシンはそれぞれ2台ずつの計4台での参戦となる。

「チーム三菱マックレガー・ラリーアート」から篠塚建次郎、「チーム三菱ロスマンズ」からはアービン・ウェーバーの参戦が決定しており、それぞれもうひとりのドライバーは未定。

なお、ミツビシ最大のライバルと目されるシトロエン・チームだが、同チームのマネージャー、ギ・フレクリンは「パリ-北京マラソンレイドを含め、この先の参戦計画はまだ未定のままだ。来年以降についてもレイドのワールドカップが創設されるかどうかにかかっている。参戦は希望しているが、まだ決定していない」と述べている。


ミツビシは4台のワークス・パジェロを送り込み総合優勝を狙う

竹内正宏両選手は、前半戦を終了した時点でのスペシャルタスクは最下位の16位。後半戦に入って最下位からの脱出を図るべく努力したものの、スペシャルタスクでは最下位から抜け出すことはできなかった。

なお、総合優勝はスイス、スペシャルラスク賞はフランス、チームスピリッツ賞はアメリカがそれぞれ獲得した。

キャメルトロフィー、日本代表は9位に

4月28日～5月15日にかけて開催された「キャメル・トロフィー／ガイアナ'92」で日本チームは、スピリッツ部門で3位と健闘し、総合では9位の成績を挙げた。

キャメル・トロフィーは、純然たる競技部門のスペシャルタスク賞と、参加者とオフィシャルによる投票で決められるスピリッツ賞があり、この両方を足してキャメル・トロフィー賞が決定されるのだ。

今年はブラジルのマナウスからガイアナのジョージタウン(約2千km)で戦われたが、日本代表の小原一文、


各国の代表らと力を合わせてジャングルを走破する

ファラオ・ラリーの開催概要発表

今年で11回目を迎えるファラオ・ラリーの概要が発表された。

これによるとエントリーは3月15日から7月31日まで。そして10月11日にカイロのスフィンクス前をスタートし、11日間毎日1回のスペシャルステージを行い、約4600kmを走行し、21日に3大ピラミッド前でゴールを迎える。今年はスペシャルステージの割合が、全走行距離の80パーセント以上となり、その60パーセントが全く新しいコースとなる予定。また、今年初めての試みとして、全く標識のないナビゲーション走行区間も設定、導入する予定となっている。

なお、一般向けの日本語版パンフレットの完成は、5月中旬の予定。希望者は左記の事務局宛に、125円分の現金もしくは郵便切手を同封の上、申し込めば完成次第郵送されるとのこと。また同事務局では、チーム子連れ狼が使用した車両を保管しており、同車両のレンタルも行う。こちらも同事務局の子連れ狼係りまで

●日本レーシングマネージメント株式会社 ファラオ・ラリー日本事務局 〒150東京都渋谷区恵比寿2-29-6 ☎03-3440-5581


パリ・ダカ前哨戦のファラオはワークスの激戦が予想される

楽しいブリヂストンのイベントは今年もあちらこちらのサーキットで開催

世界中の様々なモータースポーツシーンで活躍するブリヂストン。そのブリヂストンが、主に全日本タイトルがかかるレース決勝日にサーキットで一般観客を対象としたイベントを開催しているのをご存じの方も多いだろう。

イベント内容としては、ブリヂストン契約ドライバーによるサイン会、ジャンケン大会や○×クイズといったゲーム、そしてイメージガールによるファッションショーや水着撮影会など盛り沢山。せっかくサーキットに足を運んだなら、こういった楽しいイベントに参加しない手はないだろう。なお今後の開催予定スケジュールは以下の通りになっている。

8月2日　F3000第6戦　富士
8月23日　グループA第6戦　筑波
10月18日　F3000第10戦　富士
10月25日　F-GP第15戦　鈴鹿
11月8日　グループA第8戦　富士
11月29日　F3リーグ'92　富士
7月19日　F3000第5戦　オートポリス


このイベントに行けばBSギャルにも会える

カンクネン、'93年ミツビシ入りか!?

過去に3度、WRCのタイトルを獲得した経験を持つユハ・カンクネンが、来シーズンはミツビシのマシンに乗るかもしれない。

先頃行われたWRC第5戦ツール・ド・コルスでは、この例年より少し早めのストーブリーグ話でもちきりだった。来年ランチアの撤退が噂される中、カンクネンのミツビシ入りの噂が出るのも当然と言えば当然のこと。フィンランドからはすでにカンクネンがポケットマネーでミツビシのパジェロを購入したとのニュースが伝えられ、また先頃ローマで開かれたFISAの会合では、アバルトのニニ・ルッソが「ランチアの動向次第ではそれもあり得る」と発言し、この噂の信憑性を高めた。

カンクネン自身は、'93年以降、余裕あるスケジュールを望んでいるらしく、ミツビシならばその希望も叶うことだろう。もしティモ・サロネンが今年いっぱいでミツビシを離れて来年マツダに復帰するとなれば、カンクネンのミツビシ入りはすんなりと問題なく事が運ぶことになる。

しかし、ランチアがカンクネンの'93年についてのオプション権を有しているので、アクロポリスが終了するまでは何の決定もなさそうだ。


カンクネンの移籍はランチア次第

ヒロ、順調に回復。レース復帰は7月にも

インディアナポリス500予選初日の5月9日にクラッシュし、足を骨折したヒロ松下が5月13日に入院先のメソジスト病院を退院した。

気になるレースへの復帰だが、ヒロの手術を担当したテリー・トラメル医師は当初「インディの次のデトロイトからでも復帰できる」と語っていたが、完全な回復には3ヶ月ほど必要と、ヒロ松下陣営では判断しており、レース復活は7月が予定されている。

なお、ヒロが欠場している間、パナソニック・セガ／ローラT92・シボレーAには、今回のインディ500でも代役を引き受けた元スポーツカー世界チャンピオンのラウル・ボエセルが引き続きステアリングを握ることになる。ヒロの一日も早い回復と、その後の活躍を祈りたい。

タバコ広告、とりあえず今シーズンは安泰

昨今、ヨーロッパではEC統合に向けてモータースポーツにおけるタバコ広告の禁止に対する動きが強まっているが、とりあえず今季はそういった動きが実行に移されることはないということが5月に開かれたヨーロッパ議会で確認された。

ヨーロッパ共同体（EC）はこの会議で、6月から特殊タバコ一部銘柄の販売禁止と、パッケージに記載する人体における害についての警告を強化するという点では決定をみたが、タバコ広告の禁止については英国、オランダ、ドイツが続行していくとの結論しか得られなかった。

これでとりあえずひと安心といった感じのタバコ広告だが、この動きに積極的な欧州各国の保健相が次に会合を開く11月23日には、またどうなるか分からないといった状態だ。

この件についてフィリップ・モーリス社のアルフレッド・フィリポーネ広報官は「タバコ広告の禁止については何度も話し合ったが、いつも合意を得られないままだ。まずは今の提案を一度廃案にして、それから皆が合意できる案を考え出した方が良いのではないか？」と語っている。



タバコ広告全面禁止となれば、F1界は大きなダメージを負うことになるが……

NASCARウインストン・カップからオールズモビル、ポンティアックが撤退!?

ゼネラル・モータース社は、各GM系列メーカーがお互いに争うことのないようにレース参戦体制の変更を進めている。これで一番大きな影響を受けるのが、NASCARウィンストン・カップだ。シボレー、ポンティアック、ビュイック、オールズモビルの4ブランドが参戦していたGM軍団だが、今年からビュイックがいなくなり、来年からはオールズモビルも姿を消すことになる。

現在、オールズでエントリーしているドライバーの代表は、何と言っても大ベテランのハリー・ギャントだが、ギャントはどうやらポンティアックにスイッチする模様。それでもGMはシボレーとポンティアックの2ブランドを持つことになるため、一部にはポンティアックもなくなりシボレーのみになるとの噂もある。

バレストルが指示を表明。'93年よりWRCにフォーミュラ2規定導入か

WRC第5戦ツール・ド・コルスのゴール後、FIAそしてFFSA（フランス自動車連盟）の会長であるジャン＝マリー・バレストルが記者会見を行い、世界選手権に「フォーミュラ2」規定を導入したい考えであることを発表した。

このフォーミュラ2規定とは、ノンターボ2ℓエンジンを搭載する2輪駆動車によって争われるメイクスタイトルのことで、この規定が導入されることになれば、もっともその恩恵を受けるのは、クリオ16Vのルノー、309GTi-16Vのプジョー、そしてAXのシトロエンなど、すべてフランスの自動車メーカーであることは明らか。

これに対してWRCに参戦するメーカー間では、'93年よりこの新しいフォーミュラ2規定を導入することに関しては基本的に合意しているものの、中にはこの規定の導入によりグループNが自然消滅してしまう恐れがあるとの反対意見もあった。

バレストルはまた、「FFSAとしては、ラリー距離の短縮、サービス回数の削減、そしてタイヤを含めたラリー費用の高騰を抑えるための規制の導入についても支持していく考えだ」と述べた。


フランス第一主義のバレストルは、今度はWRCに新規定を提案

富士スピードウェイのピット設備、大幅に改修

来年10月末竣工予定。富士のコントロールタワー、ピットが近代的に生まれ変わり、設備も充実することに

一部の新聞などで既に報道されているように、富士スピードウェイのコントロールタワー、そしてピット設備が大幅に改修されることになった。正式な発表は近々行われる予定だが、6月初旬時点での現状を報告しておこう。

計画によると、まず、コントロールタワー棟は、幅28m、奥行き14m、高さ12mの3階建てと大規模なものを新たに建築。場所は現在のNGKタワー（電光掲示板）の位置となる。そして、そのコントロールタワーから第1コーナー寄りの位置に、ピット2棟が建築されることになっている。

ピット棟はガレージも兼ねるもので、奥行き10m、また間口は15mで仕切られ、そのワンユニットにマシンが3台割り当てられることになる。もちろんシャッターも備えることになり、鈴鹿のピットに近いものが完成する見込みだ。コントロールタワー棟寄りのピットA棟には計9コマのガレージが入り、2階部分にはドライバーズ・ミーティングができる部屋、プレスルームといったものも入る予定。ピットロードへの通路を隔てたピットB棟には、計6コマのガレージが入り、2階部分は鈴鹿のように、ベランダ状の観戦設備が設けられる予定となっている。単純計算すると長さ225mのピットが、第1コーナー寄りに横たわるわけだが、これにより最大45台までの車両が、決勝レースに出走できることになる。

今年の2月に、この計画を告示するための看板が、サーキット内に設置された。これによると、「建築主＝富士スピードウェイ㈱、設計者＝三菱地所㈱　一級建築士事務所、工事施工者＝大成建設㈱　横浜支店」。建築物の概要は「敷地面積＝1万9974㎡、建築面積＝3245.45㎡、延べ面積＝5025.03㎡。構造＝鉄骨造り、基礎工法＝直接基礎、階数＝地上3階　地下0階、高さ＝12.3m」。「着工予定年月日＝平成4年7月1日、完成年月日＝平成5年10月30日」となっている。

富士スピードウェイは、1966年のサーキットオープン以来、国際サーキットとして、日本インディ、F1世界選手権、WECインジャパン、インターTECといった国際ビッグイベントを開催してきた。また、コースレイアウトは幾度となく変更されてきたが、ピット設備は旧態依然。コントロールタワーとピットを新しくすることについて、富士スピードウェイ営業課長・坂本佑氏は「FIA／FISAの定めた国際サーキットの設備は、F3000以上のレースを行う場合、間口12～15m、奥行き8～10mというスペースがなければならないんです。さらにガレージ機能も兼ねなければならない。ですから、それに見合った規格のものを作ろう、ということになったわけなのです。F1誘致を考えているわけではありません」と答えている。

また「ピットのデザインなど、細かい部分については決まっていません。ル・マンのようなデザインにしてみたいとか、いろいろな案は出ているんですが、資金とも相談しなければなりませんし（笑）。新聞紙上では総工費20～30億円などと書かれていたようですが（笑）。今、FISAに図面を提出している状態ですから、うまくいけば6月の半ばごろには発表できると思います」とも。

これまでのコントロールタワーは取り壊されることになる見込みで、また現在救急設備のある場所が、ピットロードの入口となる予定だ。

ピット設備全体が第1コーナー方向へ移動する形になるが、これは昨年スタートラインが第1コーナー方向に移動したための措置と解釈できるだろう。なおこの工事は、長期改修の1期工事として行われるもので、今後2期工事として、タイヤガレージ付近や車検場の改修も構想に入っているようだ。

以前、存続問題で騒がれたこともあったが、このことにより、富士スピードウェイが将来的に存続することは、間違いがないものと思われる。またコースの改修については「手を加える場所は、100R手前のAコーナーや最終コーナーなど検討中」（坂本氏）という状態のようだ。予定どおりに工事が進めば、来年晩秋には近代的な設備が完成することになる。そしてその後は安全面、観客設備の充実が期待される。



右奥に見えるコントロールタワーは取り壊され、新たに手前のNGKタワーの位置に新タワーが建設される

フォードの次期WRCマシン エスコートが英国でデビュー・ウイン

フォードの次期WRCマシン、エスコートRSコスワースが、英国ラリーでデビュー・ウインを飾った。

5月16日に開催されたBTRDAクラブマン選手権第4戦、センチュリオン・ラリーで、エスコートを駆るマルコム・ウイルソンは、新しいコ・ドライバー、ブライアン・トマスとともに、後続に2分以上の大差を付けて圧勝。

ウイルソンは、これまでのテストで相当距離をエスコートで走っているものの、本番のラリーで走らせるのはこれがもちろん初めてだった。

「シークレット・ラリーは'90年以来だし、コ・ドライバーも新しくなったばかりなので最初は多少戸惑ったけど、すぐに問題ではなくなった。エスコートはシエラに比べて、ハンドリングが良くなった。動きが実にクイックなんだ。またターボが大きくなってもエンジンレスポンスは劣ってないし、スコットランドでスバルと勝負するのが楽しみだ」とウイルソンは語る。

エスコートの次回参戦予定は6月11～13日のパース・スコティッシュ・ラリー。



実戦にデビューしたエスコートは、外観から判断するにエアアウトレットのデザインがかなり変更を受けているようだ

F3000第5戦オートポリスから鈴木利男がブリヂストン・ユーザーに

これまでヨコハマ・タイヤを装着しF3000に参戦してきたユニバーサル・レーシングの鈴木利男が、7月に行われる第5戦オートポリスからタイヤをブリヂストンに変更することになった。利男はすでに6月初めのオートポリスのタイヤテストでBSタイヤを装着している。

全日本レベルのレース界において、タイヤメーカーをシーズン途中で変更するというのは非常に稀だ。近年では一昨年にニスモのCカーが変更しているが、今回のタイヤ変更もニスモが関係している。ニスモは今年から同チームに開発協力ということで参画しているが、BSにタイヤの供給を申し出たのは利男のチーム側ではなく、そのニスモなのだ。

市販車の分野では既に常識となりつつある車とタイヤの同時開発は、モータースポーツ界においてはまだ一般的にはなっていないが、ニスモではすでにCカーの分野においてブリヂストンと共同開発を行っている。

「勝った負けたと言うことよりも、もっと日本のレーシングカーとタイヤのレベルを向上させることが最大の目的であり、異なるメーカーと開発作業を行うと、不都合な点もあるので、タイヤメーカーを一元化する必要があった（ヨコハマは現在Cカーのタイヤ開発を行っていない）ため」とニスモのグループC監督も務める水野和敏氏は説明している。



ニスモとチームの協力関係から第6戦からタイヤをブリヂストンに変更することが決定したユニバーサル・レーシングの鈴木利男

KAWASHO、2年目のグループA参戦

6月1日、都内で、今年、全日本ツーリングカー選手権・ディビジョン3に2年目の参戦を行う「KAWASHO RACING TEAM」の社行会が開催された。

今年のKAWASHO RACING TEAMの体制としては、ドライバーに山路慎一、松永雅博、三原じゅん子の3名を起用し、鈴鹿、筑波、そして富士の3レースに出場を予定している。

マシンはトヨタ・カローラ・レビン（AE101）を使用し、タイヤはトーヨー、そしてマシンメンテナンス及びチームのマネージメントは昨年同様、有限会社ニュートンランドが担当することになっている。



シリーズを戦う山路、三原、松永のドライバー

また、この日の社行会では、レースに華を添えるKAWASHOレースクイーン、さらに社内から募集したKAWASHOマスコット・ガールのお披露目も行われた。

3名のドライバーのうち、KAWASHO RACING TEAMで今年2年目のグループA参戦となる山路は、「去年以上の成績を残せるように頑張りたい」とその抱負を語っている。今年の全日本グループAの中でももっとも混戦となっているディビジョン3に参戦するKAWASHOの活躍に期待したい。



鮮やかなブルーにカラーリングされたKAWASHOレビン

アンディ・ソービーの加入からわずか2週間 バンディーメンF3のノーズ形状が変更

アンヘドラル・ノーズで注目を集めたバンディーメンのF3シャシーだが、イギリスのワークスチームにトムス03IFやラルトRT36を手がけたデザイナーのアンディー・ソービーが加入して、わずか2週間ほどで新しいノーズが採用された。

フラットとなったニューノーズに対し、ワークスドライバーのジェイソン・プラートは、「ピッチに対する過剰反応がかなり少なくなった」と語り、効果を証明する。

日本でも全日本F3選手権第4戦鈴鹿で、同マシンを使用するハヤシレーシングが、このノーズとともにリヤサスペンションのベルクランク部にも改良を加えすでに実戦を戦い始めている。

初のF3マシンを送り出したバンディーメンの今後の活躍に期待。

アトラスでミツビシが1-2フィニッシュ

5月9日から20日にかけて北アフリカのモロッコで開催されたクロスカントリーレイド「第10回アトラス」で、ミツビシ・パジェロがワン・ツー・フィニッシュを飾った。

アトラス山脈の山岳路や砂漠を舞台にして、全走行距離3500kmで戦われたこのアトラスで、優勝したブルーノ・サビーと2位のサエド・アルハジリの2台のミツビシ・パジェロは序盤からワン・ツー・フォーメイションを築き、3位以下を大きく引き離したままゴールを迎えた。この2台でHカ所のSSのトップタイムをマークしたが、最後のSSだけはバギーのジャン・ルイ・シュレッサーに奪われた。

サビーにとってこれがラリーレイドでの初めての優勝だ。2位には33分の差をつけていたが「この差はWRCで言ったら30秒だよ。レイドは何が起きてもおかしくないから、このプレッシャーは相当のものだった」と感想を語った。



昨年のアトラスは湾岸戦争で中止だったので、ミツビシは'90年に続き2連勝となった


特徴的なアンヘドラルから普通のフラットウイングに変更された


リヤサスはベルクランクの差動方向を通常の方向に変更している

M3に続きBMW-M5がN1耐久に登場
初戦を無事予選突破し決勝も完走

かねてより噂のあったBMW-M5が、5月30～31日、富士スピードウェイで開催されたN1耐久第3戦・富士6時間レースで、日本のレースにデビューした。

このマシンを持ち込んだのは、オートテックレーシングチームで、マシン製作はグループA・オートテックM3でおなじみのステラ・インターナショナル。またドライブしたのは、長坂尚樹、小宮延雄、さらにBMWドライビングスクールのインストラクターとしても知られるこもだきよし、のベテラン勢。


市販車のスペックに近い状態でN1初挑戦したBMW-M5。6時間を168周完走

しかしマシンは、ほとんどノーマル（排気量3530ccで最高出力325psのスペック）の状態に近く、予選通過は難しいと言われていた。ところがウエット・コンディションの予選でクラス12位。決勝もクラス9位（総合22位）で無事完走を果たした。元々M3やGT-Rのように、レース専用のマシンとして設計されたわけではないM5。さらにウインドウやボンネットもノーマルのままという仕様で、車両重量も1600kgにまでしか落としていない状態だった。「F3000のピリピリムードと違って、Nのホノボノ感が魅力。また挑戦は続けますよ」と明るい福井監督。今後の熟成に期待したいものだ。

片山右京、トヨタからル・マン参戦か！

本稿締め切り時点ではまだ最終的な契約には到っていないが、6月20～21日に開催されるル・マン24時間レースに、片山右京が参戦する可能性が高くなってきた。

右京がドライブするのはデンソー！カラーのトヨタTS010。過日、鈴鹿のF3000で不慮の死を遂げた故小河等選手に代わってのエントリーだ。ジェフ・リース／デイビッド・ブラバムと組むことになる。

小河選手の事故の後、トヨタは代役を務めるドライバーを探していた。しかし3・5ℓNAエンジンのTS010を、24時間レースでコンスタントにドライブできるドライバーとなると簡単には見つからず、片山に白羽の矢が当たったわけだ。

片山は過去、クラージュ・コンペティションからル・マンに参戦した経験を持つが、この時は残念ながらリタイアに終わっている。


F1ドライバー、片山右京がル・マンに挑戦か？

'93年の規則改定で混乱するATC

'93年のツーリングカー選手権の規則改定を巡って、オーストラリアのモータースポーツ連盟（CAMS）は今、頭を抱えている。

もともとCAMSは、'93年はオーストラリアでのツーリングカー選手権で伝統を持つ、ホールデンとフォードのV8に合わせて450馬力の枠を新たに設定し、往年のホールデンvsフォードの名勝負を再現しようと計画していた。

ところが、それでは2ℓカテゴリーへの移行を予定しているBMW、ニッサン、マツダなどのマシンがまるでワキ役になってしまうというので不満が爆発。BMWに至っては、この計画が白紙に戻らない限りシリーズ撤退も辞さぬとの構えを打ち出した。対応に困ったCAMSは、V8を410馬力に制限してはどうか、との新たな提案を出し、各マニュファクチャラーの反応を伺っている。

逆にホールデンとフォードにしてみれば、'93年に向けて、すでに多額の投資を行っていることもあって、今更変更されてもと大混乱。フォード・オーストラリアでは'93年のレース計画を一時中断し、近日中に行う予定だったニュー・ファルコンの発表も見合わせたというから深刻だ。

三原じゅん子夫妻スパ24時間に初挑戦！

全日本ツーリングカー選手権やN1耐久レースなどを夫婦で戦ってきた三原じゅん子と松永雅博が、今度はツーリングカー最大のイベントであるスパ24時間レースに参戦することが決定した。

使用するマシンはトヨタMR-2で、昨年、一昨年とスカイラインGT-Rが2年連続して制覇しているグループNクラスへの出場となる。マシンメンテナンスは同レースのグループA3クラスで、優勝の実績を持つベルギー・トヨタが担当する予定だ。

チーム体制は、ドライバーに三原じゅん子、松永雅博のふたりに、昨年の筑波ナイター9時間耐久レースの覇者である上原秀郎が加わる。また、三原と親友のライオネス飛鳥がマネージャー役として加わるが、スケジュールの都合でレース当日は現地に行けないため、練習段階までの参加となるという。さらに、元トヨタ・ワークスドライバーの大坪善男がチーム監督を務めるという豪華版となっている。

今年は8月1日に開催されるスパ24時間で、彼らがどんな戦いを展開するか。この挑戦の模様は、後日テレビで放映される予定だというから楽しみだ。


N1耐久レースでも活躍する上原秀郎



念願かなって夫婦で初のスパに挑戦する三原と松永。どんなレースを展開するのか

SPOT NEWS

●第1回インターナショナルF3リーグでホルディ・ヘネに、第2回ではミカ・サロへのスポットスポンサーを行った実績を持つ、アーバンヒルズマンションや2階建て駐車場で知られる扶桑レクセル㈱が、今度はF3000にステップアップ。全日本F3000第2戦からミカ・サロがドライブするADレーシングのレイナードへのサブスポンサーを開始、今シーズンの残りのレースをサポートする。


●レーシングスーツを始めとするレーシングギアでおなじみの「株式会社エーアールディー」がオフィスを移転、5月18日から通常営業を開始した。新住所は、〒578　東大阪市菱江348-1　☎0729-61-8688（代）

●株式会社ニューランドの新工場が陸運局認証工場として認可され、本格的に稼働を開始した。これに伴い、同社が運営するスーパーエボリューション・レーシングチームの事務局も6月1日より同工場に移転することになった。新住所は、〒223 神奈川県横浜市港北区新吉田町3219-5　☎045-593-4448（代）

●日産自動車（株）は、5月29日開催の取締役会で新役員人事を内定した。それによると、現社長の久米豊氏が取締役会長に、現副社長の辻義文氏が取締役社長に、現専務の藤井大至氏が副社長に、など計6名が昇格し、新たに2名の取締役が誕生する。また、現取締役会長の石原俊氏は相談役に退くことになる。この人事、正式には6月26日開催予定の定例株主総会とその後の取締役会で決定する。新人事の発行は6月26日付けの予定。

●F1関係者の間では、ナイジェル・マンセルがフランク・ウイリアムズとすでに2年間の契約延長に同意したらしいという推測が強まっている。噂によれば、ウイリアムズは早いうちに契約をまとめ、交渉を長引かせることを避けたい意向だという。

●ロン・デニスが5月中旬、マラネロのフェラーリ本社を訪れ、フェラーリのボスであるルカ・モンテゼモロと会談した。会談終了後デニスはモンテゼモロの誘いにのって、フィオラーノのテストコースでテスタロッサをドライブしたが、あえなくコースアウトしてしまったとか。また、時ならぬデニスのフェラーリ訪問に、マスコミは来季フェラーリがマクラーレンにエンジン供給するのでは、大騒ぎとなった。

●今シーズン限りで引退を表明しているNASCARの「帝王」リチャード・ペティ。彼の引退を記念し、7月4日の第15戦デイトナでは、ペプシ400スペシャル・プログラムが400部限定発売される。

●'77～'84年にF1フランスGPが開催されたフランスのディジョン・プレノワ・サーキットは、今年開設20周年を迎えた。

●元ベンチュリ・ラルースのチーム・マネージャー、フレデリック・デノーが、アンドレア・モーダ・フォーミュラに移籍した。彼の後任にはフィリップ・レロが就任。

●ポール・リカールでは、現在新たに全長1.8kmのクラブコースが建設されている。このコースの新設は、テスト時の混雑解消に一役買うと期待されている。

●フランスF3で掃子取りゲームが行われた。まず、ボウマン・レーシングのパトリック・ルマリエが西井浩のチームメイトとしてフューチュラへ移籍し、ルマリエのシートにはKTRからローレン・バレイルが迎えられた。

●BMWイタリアのツーリングカー・マネージャーのウンベルト・グラーノは、このところ速さを見せつけているライバルのアルファロメオ155GTAに対して、150kgのバラストを搭載するよう要請した。現在のアルファロメオのバラストは60kg。

プジョーvsトヨタ。SWCで激戦を繰り返す両者が雌雄を決する



6・20ル・マン決戦

今年のル・マン24時間レースは近年になく寂しいものとなりそうだ。メルセデス・チームの参加はない。それどころか、ワークス・ジャガーも、ニッサンも今はなく、ポルシェに至っては、ワークスに続いてイエストさえも姿を消した。おまけに、ブルン、リチャード・ロイド、シュバンといった有力プライベート・チームも今年はエントリーを見合わせている。

これらのすべてが、近年スポーツカー・レースを取り巻いている曖昧さと政策的混乱の不幸な結果なのである。しかし、少なくともひとつの伝統であるメーカー同士のバトルはどうやら健在である。過去、フォード対フェラーリ、フェラーリ対ポルシェ、ポルシェ対ルノー、ポルシェ対ジャガー、ジャガー対メルセデスと、数々の名勝負が繰り広げられている。歴史は変われどビッグ・チーム同士の一騎打ちというル・マン特有のスタイルはいまだに生き長らえている。そして今年は、トヨタとプジョーの両雄が相まみえる。

それぞれスター・ドライバーを抱え、3台のマシンを用意してフルエントリーの構えは、両メーカーとも同じだ。ともに大きな予算を注ぎ込んで、ル・マンを記念した恒例の24時間テストを行ってNAマシンの熟成を図っている。

互いに一歩も譲らずの構えでル・マンに臨む両チームだが、プジョーにとってこのイベントの重要さはトヨタの比ではない。ジャン・トッドは昨年、完走できないことを百も承知で敢えて2台のプジョーをスタートさせており、案の定というべきか、2台が2台とも日曜を待たずにリタイアを喫したという経緯がある。それ以後、マシンは長足の進歩を遂げた。広範囲にわたる耐久テストをこなし、今やチームは、完走することについて絶対の自信を持つに至った。

ドライバー・ラインアップはさすがにトップレベルだ。今や常連のアリオー、バルディ、ワーウィック。さらにダルマスがいて、これにブランデルとベンドリンガーという助っ人が加わった。これだけを見ても、プジョー対トヨタのバトルが目を放せないものとなることは確実だが、経験的にほんのわずかの違いでプジョーに傾きかげんと言っていいかもしれない。

それにしても今年は、トヨタにとって優勝するまたとないチャンスである。トニー・サウスゲートの手によるTS010は、昨年10月のオートポリス・デビュー以来見事な仕上がりを見せている。

ル・マン仕様は、彼の長年にわたる経験を余すところなく反映したものだ。プジョーのように現役F-ドライバーを揃えていないトヨタだが、どっこいこちらは耐久スペシャリストとして実績を積んできた強みがある。ウォレス、ラマース、アテソンそしてラファネルは、24時間レースについては豊富な経験を持っている。リースと関谷に至っては、'80年代半ばから参戦を続けている強者である。

トヨタとプジョーの2強がレースをリードするだろうが、忘れてはならないのがマツダの存在だ。長年親しんだ〝壊れない〟ロータリー・エンジンと訣別し、今年は大きな変化の時を迎えた。TWRで組み上げられたマシンはジャッドが供給するV10エンジンを搭載、マツダによるモディファイがなされている。

もっぱら耐久仕様を狙ったエンジン熟成に力を注き、すでにJSPCシリーズに参戦、鈴鹿と富士で実戦経験を積んだ。このスプリントマシンは、シルバーストンで2位に入るという好成績を残しているが、さすがにプジョーやトヨタの速さについて行くのは無理な相談である。それでなくとも劣勢なところへ2台だけの参加、しかも耐久テスト・プログラムも十分でないとあっては、マツダの勝ち目はますます薄い。しかし、こうした地道なアプローチが案外実を結んだりすることがないとはいえない。ナンバーワン・カーのハーバート、ガショー、バイドラーというスター・ドライバーの組み合わせは、まったくノーマークで済ますわけにはいかないだろう。

その他の3・5ℓマシンのチームはどうであろう。チャールズ・スウオルスマンによって昨年作られたユーロ・レーシングは、SWCをスパイスで2カー・エントリー。今年に入って、チームはマシンをローラとジャッドV10にスイッチしたが、ユーロ・レーシングはこのローラの基本的なトラブルによってその期待を少々裏切られてしまっている。シルバーストンでの3位入賞はいわば棚ボタで、ワークス以外の3・5ℓマシンがレースを制するのは容易なことではない。

ワークス・ジャガー・チームが去り、イギリスのファンはBRMへと応援の対象を変えている。周囲の嘲笑をものともせず、出場に燃えているが予算が泣き所で、特にエンジンの開発については深刻である。

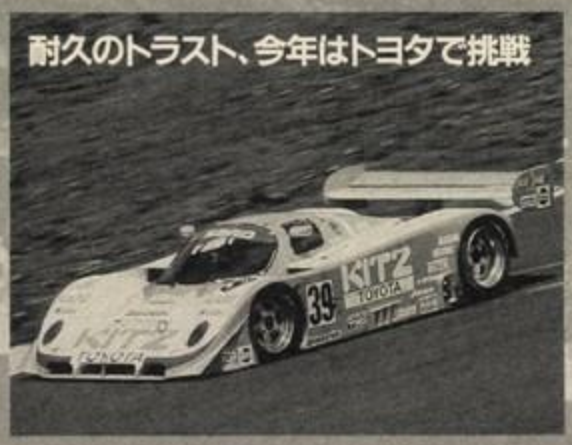
もし3・5ℓマシンがフィニッシュしなかった場合、他のカテゴリーにチャンスが巡ることになる。わずか数台だがターボが戻ってきた。皮肉なことに問題はマシンのボテンシャルではない。燃費を保たせるためにはどれほどゆっくりと走らなければならないか、というのが問題なのである。多くのチームはむしろ手を引くことを選んだが、敢えて出ようというチームはこれから全くの未知の領域に踏みだすことに他ならない。実際、燃料総使用量の規制は約3時間分にも相当し、これは彼らが、ブースト圧とダウンフォースを限りなく低く抑えて走らなければならないということを意味する。ドライバーのフラストレーションたるや、相当なものがあろう。

そんな中で日本からふたつのチームがターボカーで参戦する。まずはサード・チーム。そして今回何としても完走をと願っている。ドライバーのラインアップは最高だ。一方のトラスト・レーシングにとってル・マンは3度目の挑戦となる。'83年以来ポルシェで走っ









間近に迫ったル・マン24時間
NAに移行しつつある時流の中で
伝統のイベントも大きく揺れている
スポーツカー最大の祭典の
今年の見所と疑問点をここで最終チェック



ル・マン24時間直前プレビュー

開催迫る!

Photos/Kenji Sawada, Tatsuo Sakurai, Toshiki Kobayashi
Text/Adam Cooper

ていたが、チームは今年、マシンをトヨタへとスイッチした。開幕戦の鈴鹿で3位を飾り、幸先よいスタートを切っている。ジョージ・フーシェは若干27歳ながら豊富な経験を持っており、なんとこれが彼の9回目のル・マンとなる。最近になってステファン・ヨハンソンの加入も伝えられた。

イエストは今年参加を見合わせるが、ライバルであるクレマー・チームが2台のポルシェ962Cで戻ってきた。クレマーは1979年にル・マンで勝利を飾っているが、以後は目立った成績は残していない。ADAと言えば、理屈でどうのと言う前にル・マンにとって欠かせない存在だ。この姿を去年は見ることができなかったが、このチームが戻って来る。それも、初めてビッグ・クラスで走ることになるのだ。ADAは1988年、グループC2で優勝しており、今年チームはリチャード・ロイドのポルシェを購入し、そしてかつてのRLRのドライバー、ティフ・ニーデルとデレック・ベルが組んでいる。デレックは、今年、そのパートナーとして息子のジャステンとともに彼の22回目のスタートを果たそうとしている。

今年、地元のイブ・クラージュはクーガーでのル・マン24時間レースへのデビュー10周年を迎える。今年SWCには参加していないので、クラージュはル・マンへの参加準備に集中することが可能となった。そして燃料規制が問題なければ、ここ数シーズンで最高のレースが可能になるだろう。21回目の出場となるポブ・ウォレクがチームに加わり心強い。

そういうわけで、さまざまなクルマがフィールドを埋めることになるが、枯れ木も山の賑わいという言葉がチラと浮かんだとしても致し方ない。これ以外のマシンはほとんどがF1Aカップクラスのスパイスで、若干のプジョー・スパイダー、イギリスのプロスポーツ・シリーズから参加のマシン（これが遅い）、フランス国内シリーズから参加するアルファ・エンジンを搭載したマシンがこれに加わる。

こうやって見てみると、すっかり様変わりしてしまったのは、やはりル・マンも例外ではなかったということだ。とりあえず土曜日のスタートを待ちたい。

ENTRY LIST/1992 LE MAN 24HOURS

1	プジョー903	プジョー・タルボ・スポール	D.ワーウィック/Y.ダルマス/M.ブランデル
2	プジョー905	プジョー・タルボ・スポール	F.アリオー/M.バルディ/J-P.ジャブイーユ
3	プジョー905	プジョー・タルボ・スポール	K.ベンドリンガー/A.フェルテ/E.バン・デ・ベール
3	ローラ・ジャッド	ユーロ・レーシング	C.オイサー/C.スフォルスマン/T.B.N
4	ローラ・ジャッド	ユーロ・レーシング	J.パルバ/T.B.N
5	マツダMXR-01	マツダスピード	M.サンドロ・サーラ/従野孝司/寺田陽次郎
11	マツダMXR-01	マツダスピード	J.ハーバート/V.バイドラー/B.ガショー
7	トヨタTS010	チーム・トムス	G.リース/D.プラハム/T.B.N
8	トヨタTS010	チェンバーレン	J.ラマーズ/A.ウォレス/T.ファビ
31	トヨタTS010	チェンバーレン	関谷正徳/K.アチソン/P-H.ラファネル
34	トヨタ32C-V	チェンバーレン	E.エルグ/R.ラップエンバーガー/T.アーバイン
36	トヨタ32C-V	トラスト・レーシング	G.フーシェ/S.アンドスカー/S.ヨハンソン
9	BRM P351	BRM	H.トイボネン/W.テイラー
35	BRM P351	BRM	T.B.N/T.H.N
11	コンラート・ランボルギーニ	コンラート・モータースポーツ	F.コンラート/T.B.N
12	RMRジャガー	RMR	T.B.N
14	RMRジャガー	RMR	T.B.N
27	RMRジャガー	RMR	T.B.N
28	RMRジャガー	RMR	T.B.N
21	スパイス・フォード	アクション・フォーミュラ	L.タベルナ/A.ジーニ/B.デ・ドリベル
22	スパイス・フォード	チェンバーレン	F.ド・レセップ/R.バイバー/O.ラコベッリ
26	スパイス・フォード	チェンバーレン	飛田　準/梶村健太/吉川とみ子
37	スパイス・フォード	チェンバーレン	T.B.N/T.B.N
23	アルゴ・フォード（ジャガーXJR-12）	ジーピー・アルゴカーズ	D.コイン/G.ポーリン/"スティング・ブラーチェ"
24	アルゴ・フォード（ジャガーXJR-17）	ジーピー・アルゴカーズ	R.ランダッチオ/B.バルベリオ
24	スパイス・フォード	GPモータースポーツ	T.B.N/T.B.N
25	ゲプハルト・フォード	GSR	I.コッペリ/A.クレマー
30	ムッサート・フォード	ムッサート・アクション・カー	T.B.N/T.B.N
31	スパイス・フォード	チームSCI	R.スミス/V.ペニナータ/M.ジェリーニ
?	ALD-フォード	SCI/ルイ・ドスカルト	T.B.N/T.B.N
38	スパイス・フォード	TDR	池谷勝則/C.オリバー
61	ポルシェ962C	クレマー・レーシング	M.ロイター/J.ニールセン/G.ラバッジ
62	ポルシェ962C	クレマー・レーシング	R.ドノバン/C.リケット
66	ポルシェ962C	ADAエンジニアリング	D.ベル/J.ベル/T.ニーデル
54	クーガー・ポルシェ	クラージュ・コンペティション	B.ウォレク/P.ファブル
55	クーガー・ポルシェ	クラージュ・コンペティション	M.ブランド/L.ロベルト
56	クーガー・ポルシェ	クラージュ・コンペティション	T.ロペス/M.サルダーナ
57	スパイダー905WR	ウォルター・レーシング	T.B.N/T.B.N
58	スパイダー905WR	ウォルター・レーシング	P.ゴニン/T.ペリエ
59	ノルマ・アルファロメオ	ニール・デ・ベロ・レーシング	N.デ・ベロ/T.レセルフ
60	ALD-アルファロメオ	チームMPレーシング	R.トゥロール/E.パショ
61	デボラ・アルファロメオ	ボネット・オートレーシング	D.ボネット/G.トレンブレイ/J.ヒュークリン
63	プロスポーツ3000	マーティン・クラス・レーシング	T.B.N/T.B.N
63	プロスポーツ3000	ドン・ファーリング・レーシング	T.B.N/T.B.N
64	プロスポーツ3000	クリス・テイラー	I.アシュレイ/J.モリソン/T.トリマー
65	プロスポーツ3000	クリス・テイラー	R.モレルス/N.アダムヌ/J.シェルドン

TV ON AIR

テレビ朝日系
6/20 22:50〜24:30
24:40〜26:20
26:30〜29:00
6/21 16:00〜17:25
23:00〜24:30

●全日本F3選手権第6戦

TIサーキット英田F3チャンピオンシップレース

6/28

●TIサーキット英田●主催：SCCN、VICIC、TMSC、A C

TI CIRCUIT AIDA F3 CHAMPIONSHIP RACE

外人勢vs日本勢、常勝レイドを倒すのは誰か!



4戦終了時点で全戦入賞を果たしシリーズポイントでレイドに続くビルヌーブだが……



打倒レイドの筆頭はクリステンセンか

TIサーキット初のF3レース

'92全日本F3選手権もこのTIサーキットでの1戦で早くも6戦目と、シーズンの折り返し点を迎える。本稿締め切り時点では、第5戦仙台ハイランドの1戦がまだ終了していないが、ここまではアンソニー・レイドが開幕4連勝を達成し、シリーズ面ではかなり有利な展開となっている。

今回の1戦は、岡山県英田町に一昨年オープンしたばかりのTIサーキット英田が舞台となる。昨年からFJ1600などのシリーズ戦を開始し、今シーズンからすでに終了した全日本ツーリングカー選手権や全日本F3選手権などの全日本選手権を開催するようになった。当然、F3ドライバー&チームにとっては今回が初レースとなる。

1周3・702kmのこのTIサーキットは、比較的コースの高低差が少なく、2本のストレートをはさんで、前半部分は中速コーナーが多く、後半部分は低速コーナーが続くという、どちらかといえばテクニカルなレイアウトとなっている。

すでにシーズン開幕前から、走行時間が多く確保できることを理由に、関西方面のチームを中心に多くのチームがこのTIサーキットでのテストを重ねている。このため、初レースとはいってもデータを持っているチームが多いことは間違いない。この点で、レース前に初めてテストを行うチームと若干の差がつくかもしれない。コンマ一秒以下の戦いとなっている現状のF3で、各チーム&ドライバーの実力が試されるI戦となることは間違いないだろう。

さて、第4戦終了時点でレイドのシリーズポイントは36点。2位のジャック・ビルヌーブが12点だから、今後よほどのことがない限りレイドがシリーズチャンピオンを獲得する可能性が高くなってきたと言えるだろう。その点でシリーズ面での興味は薄れてはいるが、まさにF1のナイジェル・マンセルのような安定した強さを見せつけるレイドを破るのは果たして誰なのか。

順当にいけば、第2、第3戦は不運に泣いたが第4戦で2位と、ようやく結果に結びついたトム・クリステンセンがその筆頭に挙げられるだろう。そして、開幕戦からコンスタントにポイント圏内を走行し、'92年モデルのトムス032Fが煮詰まってきた第4戦では初の表彰台に登ったビルヌーブ、そしてリカルド・リデルやエウジニオ・ピスコ、デレック・ヒギンズなど、第4戦鈴鹿で上位を占めた外人勢も、シーズンが進むに連れて本来の実力を発揮し始めているだけに恐い存在だ。

対する日本勢は、第3戦でレイドに惜敗した高村一明が打倒レイドの筆頭に挙げられるだろう。これに続くのが、石川朗、本山哲、井上隆智穂らだが、これら日本人の若手達が、外人勢が実力を発揮し始めヨーロッパスタイルとなったレースで、どこまでファイトをして、最後まで戦列に残って結果に結び付けることができるかどうかが焦点となるだろう。また、続々と改良パーツが到着し、戦闘力が高まるであろうラルトRT36勢の活躍にも期待したい。

いずれにしても初サーキットでのレースだけに、いままで以上の激戦となることは必至。見逃したくないI戦だ。



日本人で打倒レイドの筆頭に挙げられる高村はTIでのテストも経験ずみ。期待したい

●開催レース

F3		25周
FJ1600-A		15周
フォーミュラ・トヨタ		12周
ザウルスジュニア		10周
ユーノスロードスター		12周
N1-1600		12周
スーパーカート		8周

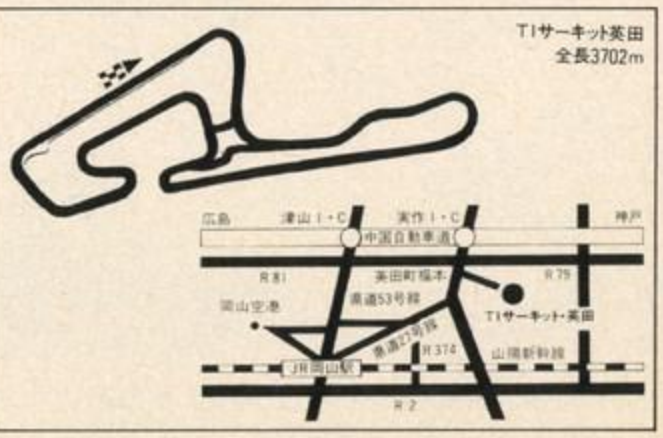
●入場料

前売り(決勝日のみ)		小中学生2000円
		高校生以上5000円
前売り(F3&7月19日N1耐久の決勝日セット券)		一般入場者8000円
当日(予選日のみ)		小中学生1000円
		高校生以上3000円
パドックパス(入場料別)	(土)	小中学生1000円
		高校生以上2000円
	(日)	小中学生3000円
		高校生以上5000円

※前売り券は、2万枚限定発売で5月23日から。チケットぴあ、チケットセゾン、丸井チケットぴあ、CNプレイガイド、ローソン、サンチェーン、全日信販各営業所、JAF中国、JAF関西にて発売中。決勝日は前売り券、予選日は当日券のみなので要注意。

●駐車料　場内駐車場(場外駐車場は無料)　(土) 1000円　(日) 2000円

●ゲートオープン予定時刻(変更の可能性あり)　AM6：00



予想エントリーリスト

No.	ドライバー	シャシー	エンジン	チームエントラント
2	戸田 哲史	ラルトRT35	無限	TOMEI SPORT
3	A.レイド	ラルトRT35	無限	TOMEI SPORT
4	井上隆智穂	ダラーラ392	無限	SUPER NOVA
5	沢登 栄一	ラルトRT35	無限	LE GARAGE COX RACING TEAM
7	田中 哲也	トムス032F	トヨタ	セキスイツーユーホーム with TOM'S
8	J.ビルヌーブ	トムス032F	トヨタ	ITOHAM RACING with TOM'S
9	R.リデル	トムス032F	トヨタ	TAKASU CLINIC RACING TEAM
10	伊藤 直澄	ラルトRT35	無限	GIZA RACING TEAM
11	本山 哲	ラルトRT35	無限	XEBEC MOTOR SPORT
12	中野 信治	ラルトRT36	無限	NAKAJIMA PLANNING
14	土屋 圭市	ラルトRT36	無限	TEAM 5 ZIGEN
15	西垣内正義	ラルトRT35	無限	TEAM 5 ZIGEN
16	影山 正美	ラルトRT35	無限	TOMEI RACING
17	夏川 竜一	ラルトRT35	無限	CHERENA レーシングチーム
18	T.クリステンセン	ラルトRT35	トヨタ	NAVI CONECTION RACING
19	高村 一明	ラルトRT35	無限	CLINIC RACING TEAM WITH IMPAL
20	J.ウエストウッド	バンディーメンRF92	無限	HAYASHI RACING
21	浜谷 勉	バンディーメンRF92	無限	HAYASHI RACING
22	石川 朗	ラルトRT35	無限	CAPCOM RACING TEAM
23	H.ベイリー	レイナード923	無限	SHE'S F3
24	鳴村 健太	ラルトRT35	無限	GN-MOTION
25	新田 守男	レイナード923	トヨタ	KANAGAWA CLINIC RACING TEAM
26	武田龍太郎	ラルトRT35	トヨタ	NAVI CONECTION RACING
27	早田 岳史	ボウマンBC-2	無限	FUNAKI RACING CO.,LTD.
28	栗原 真介	ボウマンBC-2	無限	FUNAKI RACING CO.,LTD.
29	大文字良浩	ラルトRT36	無限	FGレーシングチーム with LUCKY PENNY
30	近藤 真彦	ラルトRT35	無限	CHERENA レーシングチーム
31	青木 博之	ラルトRT35	無限	モリサワレーシングカンパニー
32	山路 慎一	ラルトRT36	無限	TM-Motor Sport Project
33	光貞 秀俊	ラルトRT36	無限	NOW MOTOR SPORTS
34	奥冨 直	ラルトRT35	無限	SUNTEC・RACING・TEAM
35	斉藤 薫	ラルトRT36	無限	SUNTEC・RACING・TEAM
36	藤村 満男	ダラーラ392	無限	エンドレス スポーツ
43	岡本 幸夫	ラルトRT35	無限	S-OS with CITY LIFE 43
44	E.ピスコ	ダラーラ392	無限	SUPER NOVA
58	金海 辰彦	ダラーラ391	無限	鈴木鋲金レーシングサービス
69	高橋 浩二	ボウマンBC-2	無限	テクノスジャパンレーシングチーム
70	D.ヒギンズ	レイナード923	無限	ステラインターナショナル
71	E.シェリ	レイナード923	無限	ステラインターナショナル
80	金久 恵司	ラルトRT35	無限	金久 恵司
90	檜井 保孝	ラルトRT35	無限	TEAM REGAL ACTIVE

SANWA TRADING CORP.
〒211 川崎市幸区南加瀬4-39-1 Phone 044(599)6111 Fax 044(599)6116
カタログを差し上げます。ブランド名を明記し、175円切手を同封の上ご請求下さい。

共感したものだけをお届けします。

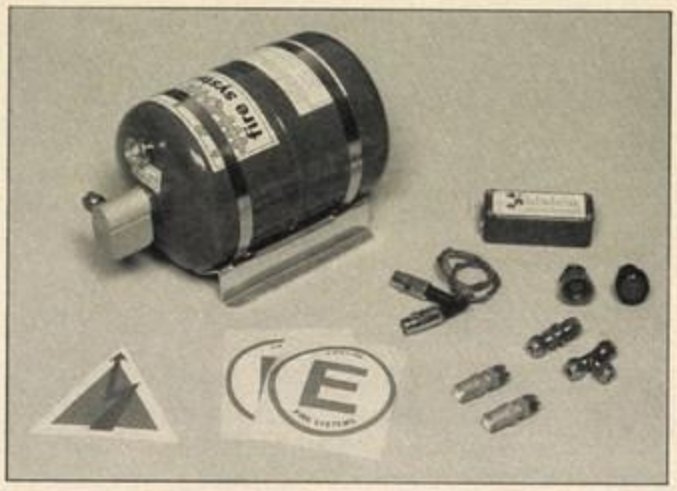
三和トレーディングは、世界のモータースポーツシーンをリードするスペシャリスト達に選ばれ、絶大な信頼性と高い安全性を両立した優れたカーアイテムのみを厳選し、お届けしています。そしてプロフェッショナルからストリートドライバーまで、あなたと愛車との総合的な魅力アップのための、広範囲なサポートを行っています。



シンプソン カスタム・オーダー・スーツ
86,000円～
〈仕様〉素材：ノーメックスIII*/デザイン：シルキーホワイト、オレンジ、レッド、ブルー、イエロー、グリーン、ブラックなど自由なデザイン、仕様が可能。

シンプソン レディーメイド・スーツ
65,000円
〈仕様〉素材：ノーメックスIII*/サイズ：M/カラー：シルキーホワイト(1レーヤーのみ)

*ノーメックスはデュポン社の登録商標です。



ライフライン ハロン消火器 75,000～120,000円
ハロン1211消火ガス/内容量：メカニカルシステム(2.5kg、5.0kg)
エレクトリカルシステム(2.5kg、5.0kg)



ミニマックス ハロン消火器 ステンレスバンド付 18,500円
ハロン1211消火ガス/内容量：2kg

Racing Beat

一人の日本人と一人のアメリカ人がはじめたレーシングビート社。1986年夏、今話題のボンネビルで、彼らのマツダRX-7がC/GTクラス最高速、238mph(381km/h)を達成。またデイトナ、セブリング、モスポートをはじめとした国際耐久レースへの参戦、RX-7 IMSA GT 100勝の一翼を担った技術が、レーシングビートの製品すべてに活かされています。

SIMPSON RACE PRODUCTS

重力の海で競われるマシンとドライバーの極限スポーツ。1957年アメリカに生まれたシンプソンは、モータースポーツ界をサポートしつづけて30余年。世界のサーキットに鍛え上げられた信頼のブランドです。勝つための技を知り尽くして開発されたそのデザインとマテリアルは、安全性と機能性を高次元融合させた、トップ・ドライバーの勝利へのみだしなみと自負しています。

K&N FILTERCHARGER

日常生活の生命線を担っている米国の車社会。ユーザーの車への要求が最も厳しいのは今更いうまでもありません。イギリスで生まれアメリカで育ったK&Nは、エアー・フィルトレーション・システムの開発を手掛けてきた、実績あるフィルター専門メーカーです。その製品は全米の車種を網羅することはもちろん、ヨーロッパにおいても高い評価を受けています。

PULSAR RACING BATTERY

クルマの心臓部であるエンジン。今やその大部分がコンピューター制御されつつあります。それに伴い、より安定した電源が必要になってきました。その期待に応えたのがパルサー・レーシング・バッテリーです。安定した電圧供給と耐震動性を高次元で両立すると同時に、軽量・コンパクト化も実現。現在、国内で始どすべてのグループC、グループAなどに採用されています。

lifeline fire systems

ハロン消火器の代名詞となっているライフライン。殆どのフォーミュラーカー、FIA公認競技参加車両に装着されています。

MINIMAX

2kgのハロン消火器。モータースポーツ以外に、一般のガレージ、また工場等でのすべての火災に対応する能力があります。

ドラマは、残っていた

——モナコGP

セナにとって、勝利のチャンスはここモナコ以外にはあり得なかった
最後のエネルギーを振り絞って
彼はこの思いがけない勝利を手中に守り通した
結果的にマンセルは、セナに公国の勝利を捧げたのだ
もしかしたら、マンセル、そしてルノーは
永遠に、モンテカルロの勝利を手に入れることができないのだろうか?

by パトリック・カミュ

翻訳・構成/Masako Imamiya
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada



連勝の終わる時

マクラーレンは自分のピットの前のウォールそばで、一瞬停止した。レオナルドが狭いコクピットに上半身を乗り出し、兄アイルトンを抱き締める。それから、チャンピオンは表彰台へと向かった。疲労の表情は、喜びによってすっかり隠されている。

すでに、マンセルはロイヤル・ファミリーの待つステージを目の前にしている。しかしあまりの疲労に、オフィシャルが両側から支えなければならないほどだ。視線は、しっかりと表彰台に向けられている。自分の場所にやっとたどり着いた彼の足は、その身体を支えることができたのさえ奇跡のようだ。たくましい首を持ったライオンが揺らめく。伝統のシャンパン・ファイトに参加しようとするが、それも無理だ。モエ・エ・シャンドンのマグナムボトルを手に数段の階段を降りた彼は、アスファルトのコースの上に座り込んでしまう。

茫然とした表情に斜めの帽子。彼は、何が起こったかを理解しようとしている。しかし、それができないのだ。彼にとっては複雑すぎることが起こったからだ。自分はトップにいた。レースはほとんど勝ったようなものだった。ところが、ここでは2位にいる。だから、答えは出ない。

ヒグマのような動作で立ち上がった彼は、ガードレールを越え、パドックに向かおうとする。腕をぶらぶらさせながら、いつも以上に肩を落として。パドックに戻れば、きっとすべてが説明されるだろう。

彼はどんな説明を望んでいるのだろう？何故チェッカーまで7周のところで、あのタイヤ交換なのだ？　スタートからリードしていたこのレースを、何故逃してしまったのだ？　セナに対して28秒40もあったリードが、何故0・215秒に変わってしまったのだ？　普通ではない。正当ではない。正確には17時15分のことだった。彼の素晴らしい連勝記録には、ピリオドが打たれようとしていた。そう、6勝目はなかったのだ。幾分、ミステリアスな出来事のせいで。

"何よりもまず、ショーを見せなければ"という目的で、計算され尽くしたシナリオがあったのだと、ひねくった考え方をする者も少なくない。しかし、自分のドライバーが目立ったトラブルもなくトップを独走している時に、ピットに戻れなどという命令をするウイリアムズを、どうして想像できよう？　十分なマージンもないのにタイヤ交換？　追い越しが不可能なこのコースで、しかもゴールまで7周しかないのに追走のレースを見せようなどと、誰が考えつくだろう？

それでも、この出来事が十分役立ったことは確かだ。またしてもマンセルのウイリアムズ・ルノーの独走に終わりそうだったレースには、これによって多少のスパイスが加えられた。しかし、事実はずっと重大なものだった。マンセルは語る。

「私が最初に感じたのは、トンネルの中でマシンが突然バランスを崩したことだった。マシンはスライドし始め、私はトンネルの出口でガードレールにぶつかりそうになった。あれは最悪の瞬間だったね。その後のシケインで、私は自分のマシンがほとんどブレーキを失っているのに気付いたんだ。すぐに、サスペンションのトラブルかリヤタイヤのバーストを思い浮かべた。ピットに戻ってくるのは何よりも難しかった。ペースを落として走らなければならなかったから、おそらく15秒はロスしたと思う。アクセルを踏むたびにマシンのフロント部が浮き、それからステアリングが効かなくなり、ついにはブレーキもまったく効かなくなった」

不幸の極致だ。タイヤ交換にはかつてなかったほどの時間が費やされた。セナにとっては、これ以上望みようもなかっただろう……。

マクラーレンから5秒遅れてコースに復帰したマンセルは、たった3周でセナの後ろにぴったりとついた。しかし彼の勇敢さも、曲芸のようなドライビングも、ノーズを右に左にと突っ込むアタックも、最後の4周の間彼が発揮した力も、何の役にも立たなかった。新しいタイヤも、擦り減ったセナのタイヤを打ち負かすことはできなかった。しかし、直接対決を好むマンセルの血が、彼にアタックさせたのだ。

「アイルトンのすぐ前でコースに戻れなかったのは残念だった。私のトラブルがあまりに突然で、新しいタイヤは十分に温められていなかったんだ。理想的な温度とプレッシャーに達するまでには、3周かかった」

あと1周か2周あれば、マンセルは目標を達げていたことだろう？……。この熱狂の終盤、輝くようなドライビングを見せた彼がミスを犯さない限り。

「最後には、私達はふたりとも限界を越えた走りをしていた。この2位の成績は、今までもっとも素晴らしい2位として僕の中に残ることだろう」

公国は彼を拒んだ

不思議なことに束の間の意気阻喪は消え、マンセルの顔に失望の表情はもう見られない。このシーズン最初の敗北に、彼は随分前から備えていたのだ。木曜日の最初の予選後すでに、彼はマクラーレン・ホンダの健在ぶりと、セナがクリアラップを取れずに予選のタイムを出していたことを強調した。だがそれは、誤った検証だった。モナコでは、マクラーレンはイモーラやバルセロナより優れていたわけではなかった。そしてセナは、どんな渋滞も免れてタイムを記録していた。しかし、マ



全身全霊を使い果たし、頭から水を被ったように汗をかいたマンセルがおぼつかない足どりで、表彰台を下りパドックへと向かう
まるで、まだ自分に起こったことを受け入れられないかのように——



ンセルは自分でそう信じようとしていたのだ。そう、'92年最初の敗北はここで突然やってくる可能性があった。だから、勇気を持ってそれに立ち向かい、落ち着いて受け入れなければならなかったのだ。つまり、そう信じることが必要だったのだ。金曜日、マンセルはこう語っていた。

「このグランプリは、いつも本当に大変なんだ。いいマシンと、いいドライバーと、そして大きな幸運が要求される。というのは、自分だけですべてが決まるわけではないからね。では今まで、何が私の勝利を邪魔してきたかって？　細かいトラブルだよ。もう、自分でも覚えていないようなね。私はここで勝ったことがない。それだけだ。今回、もしここで勝てたら、それは本当に素晴らしいことだけど、私は地に足をつけていたいんだ。私は自分のマシンも、自分自身も、チームも信頼している。でも……このようなレースを前にして、私にはどんな結果も受け入れる用意があるよ」

あまりにも考え過ぎたために、それを望みさえすることもある。そして最終的に、風向きは変わってしまったのだ！

しかしそんなことはどうでもいい。いずれにしろ、開幕からシーズンを大きく制覇してきたマンセルは、2回目の予選でいつものカを発揮した。このオペレッタの舞台のようなサーキットでは、即興的で曲芸のような、本能的なドライビングが要求される。それはマンセルのもっとも得意とするところだ。そして彼のウイリアムズ・ルノーは、この曲がりくねったコースでも力を見せつけた。その大部分はアクティブ・サスペンションによるものだ。車重の移動はすべて抑えられ、バランスを崩さず、余計な振動を受けることなく非常にハードなブレーキングが可能になる。必要だったのはただ、それをこのコースの特徴や急激な姿勢変化に適合させることだった。結局のところ、このウイリアムズのマシンはこのコースも制覇するはずだった。通常のコースよりはマシンの差が出ないことを考えると、いつもほど快適に、とはいかないまでも……。6度目の勝利がマンセルの手に届くところにあったことに変わりはない。

だがまたしても、公国は彼を拒んだ。そして同時に、ルノーをも拒んだのだ。このグランプリを愛し、そして同時に憎むのに十分なだけの理由がマンセルにはある。

「その伝統、歴史、様々なコーナーがもたらす喜び、独特の雰囲気、他にもいろいろな理由から、私はこのグランプリが大好きだ。私がこのグランプリを嫌う理由はただひとつ、ドライビングにおいてある程度の慎重さを要求されるという事実だ。しばしば、自分を抑制することが必要になる。モナコはどんなミスも許さない。それでも幸運なことに、F1のカレンダーにモナコGPはひとつしかないけれどね！」

レース終盤に起こったのは？

日曜日の夕方、我々もまた同じことを考えていた。いったいどんな理由で、マンセルはピットストップをしなければならなかったのだろう？　まず最初に、タイヤバーストが考えられたが、これはグッドイヤーによってきっぱりと否定された。イモーラ・テストでのパトレーゼの事故の後、このグランプリでは、ウイリアムズのコクピットには、タイヤの空気圧の減少を伝える警告灯がつけられていた。それだけに、グッドイヤーの言うことはなおさら信憑性のあるものになった。次に考えられたのは、ホイールの外側あるいは内側にその跡が認められた欠陥。軽い接触があったのだろうか？　左後輪のキャリパーとホイールの間に、金属片が挟まったのだろうか？　このようなトラブルは過去にも数回にわたって起こり、パトレーゼとセナがその犠牲になっている。しかしこの場合は2回とも、タイヤの空気圧が下がったのだが……今回の場合はそうではなかった。そして次に考えられたのは、車輪のベアリングの欠陥。その可能性はある。車輪がほんの少し傾斜し、サスペンションのピボットを擦り続けた。跡が認められたのもこれが原因だ。しかしそれなら、マンセルはいったいどうやって最後の7周をこの同じベアリングで、解き放たれたように走れたのだろう？　そこで彼はこの日のファステスト・ラップ、1分21秒598さえ記録しているのだ。

最後に残ったのは、左後輪部分のアクティブ・サスペンションに何か異常が発生したという仮定だが、タイヤ交換の間にも、特別な作業は何ら行われなかったようだ……。マンセルには、身に迫る危険を感じながら、ステアリングを握って出て行く勇気があっただろうか？　チームは彼に、もう一度コースに戻るように勧めることができただろうか？　それとも、メカニックのひとりが密かにアクティブ・サスペンションのトラブルを直したのでない限りは……。

レースの日の夕方、左後輪と車体の左後部はプライベート・ジェットでモナコを発ち、デイドコットに向かった。我々は、間もなく分析の結果を知ることができるだろうか？

それまでの間、最悪の大胆な推論を蒸し返してはならない。つまりこの信じられないようなレースの終盤に、テレビのショー的な要素を作り上げる目的でトリックが行われたなど、考えてはならない。そういえばテレビは、現場を取り囲んでいた多くのカメラにもかかわらず、まるで偶然のようにこのエピソードを逃してしまった。トップのウイリアムズが時速80kmで走ってピットロードに入っていく様は、どんなに目立たない動きも捕らえていたはずの20もの画面の前に釘付けになったディレクターの、視線を引きつけなかったのだろうか？（訳者注：日本で中継放送されたマンセルのタイヤ交換の場面は、フジテレビ独自のカメラによって撮影されたもの。レース中の国際共同の画面では、マンセルのトラブルは一切伝えられなかった）確かに、おかしなことだ。

同じように奇妙なのは、マシンがバランスを崩し、ブレーキとステアリングの機能を失って非常に危険な状態になったとマンセルが語る一方で、ウイリアムズは4輪のタイヤを交換しただけで爆発的な力を取り戻していたことだ……。

運命？　だったのか……

スキャンダルの匂いのする、この論理に反して考えよう。フランク・ウイリアムズには、ひとつの勝利を諦めることが可能だっただろうか？　マンセルとルノーは、F1に参加して以来ずっと、病的なまでに追い続けてきたこのモナコでの勝利を諦めることができただろうか？　ジャッキー・スチュワートと並ぶ27回目の勝利、連続6回目の勝利を諦めることが、マンセルに可能だっただろうか？　そう、これほど貴重な目標を他のものにすり替えることなどできない。たとえ、もっと大きな利益という名のもとにおいても。ベルナール・デュドは憂鬱な表情で語る。

「絶対に、モナコは我々に微笑んでくれない。タイヤバーストは（訳者注：この時点で原因はバーストだと考えられていた）、ピットに帰ってタイヤを交換する以外、打つ手のないトラブルだ。残念だね。ナイジェルは序盤では非常に賢いレースを見せ、自分のマシンを完璧に管理していた。そして終盤の走りは、見事としか言いようがない。信じられないような見せ場を作ったね。結局、我々がもっともうんざりさせられ、苛立ちさえ覚えること、我々が今夜いちばん感じていることは、モナコで勝てないという事実だ。南アフリカから始まった連勝が止まったことはまだ受け入れられる。これは、いつかはやって来ることだった」

そう、運命論者になるしかない。もちろん、いつもは大きなリードを奪ってもひとりで突



「絶対に、モナコは我々に微笑んでくれない」GP参戦のべ14年を数えてもルノーはいまだこの伝統あるモナコのコースを制覇していない
完璧な体制で臨み、完璧にレースを支配したはずだったが。これが運命というものか



賭けるところは賭け、計算を最後まで怠らない。「モナコは何が起こるか分からない」それを一番良く知っているセナだからこその戦術これがうまく功を奏した勝利。今回のセナの大逆転劇は、そんな解釈も成り立つものと思われるだが、その他にもひとつだけはっきりした要因がある。ホンダがルノーに肩を並べてきた、いや、追い越すほどのパフォーマンスを示したということだ

進するマンセルが、何故すべての可能性（たとえばタイヤ交換）に備えて十分なリードを取っておかなかったのかと質問する人間はいるだろう。もちろん、マンセルはモナコでは55秒までリードを広げようとはしなかった。しかし、彼は今日のように30秒のリードで満足するようになるまで、非難され続けたのだ。ところが残念ながら、これはタイヤ交換に十分なリードではなかったのだ。本能に従って走らなかったことを、彼は後悔しているに違いない。また、最初に挑戦してくるのがセナであることも、彼は予期しておくべきだった。モナコは技術面のアドバンテージをある程度消してしまうから、そして、ホンダが大きく進歩してきたからだ。それを理解するには、レースの終盤のマクラーレンとウイリアムズを見つめるだけで十分だった。擦り減ったタイヤにもかかわらず、セナはマンセルの前のポジションを守り続けたのだ。パワーと加速によって、互角の闘いが許されたのだろうか？　それとも、マクラーレンがダウンフォースを小さくしたセッティングを採用したことによって、トップスピードの差が非常に小さくなったおかげだろうか？　セナはこう説明している。

「スタートからすでに、まともに行っても勝つ可能性がないのは分かっていた。僕はほんの小さなチャンスを待つしかなかった。でも、ここではいつもそれが訪れるんだ！　それに達するためには、マンセルとの距離をできるだけ小さく保つことが必要だった。そうしたら、マンセルがピットに入ったことを無線で知らされたんだ。トップに出るために、僕はアタックした。そして、僕はそれに成功したんだ。でも、ナイジェルはクレイジーな速さで僕に追いついてきた。レースのあの段階になると、タイヤは擦り減っているし、僕もへとへとだった……。こんな状態で、どうやって抵抗できるだろう？　彼がどんなことをしても僕を抜こうとするだろうというのは分かっていたし、実際、彼はそうしたね。僕は有利なライン上にとどまろうとした……。ストレートでは、まるでドラッグスター・レースだったね。2速、3速、4速……アクセルを踏み込むだけだ。それが、精一杯だったんだ」

ゴールから30分も経った頃、ホンダのモーターホームの豪華なサロンに、小柄な老人の姿が見られた。日本のフォーミュラワンの、最後のサムライのひとりである中村良夫サンは、記憶をたどり、ある格言をつぶやいた。

「我々はこの勝利には値しない。しかしレースの勝者が、常に最初にゴールした者であることに変わりはない」

エンジニアであった彼は、今は哲学者だ。アイルトン・セナはマンセルと同じように、このモナコでのレースを、道筋の途中の出来事として考えなければならないだろう。

リカルド・パトレーゼは我々に重要なメッセージを残している。彼は2位でゴールしたのではない。3位だ。このモナコGPはどこまでミステリアスなのだろう！

「スタートではナイジェルとの接触を気にしたあまり、セナを抑えることができなかった。その後は、シューマッハーを抑えることに甘んじたレースだった……」

それは簡単なことではなかった。

最後に特記すべきこと、これははっきりしている。ガショーとベンチュリ・ラルースが、シーズン最初のポイントを獲得したのだ。

「金の値打ちがある1ポイントだ」

ベルトランは語る。

「銀の値打ちもある」（訳者注：フランス語で銀＝お金の意味もある）

彼のボスは強くこう考えたことだろう。







全日本F3000第4戦を翌日に控えた鈴鹿で、4人のガイジンが日本のレース事情について熱い討論を交わしていた。第3戦までの勝者、チーバー、カルカスチ、アーバイン、そして今年から日本で活躍するジャーナリスト、アダム・クーパー。果たして彼らは、何を思い、語っていたのだろうか？

ガイジン達のこの話

Text/Adam Cooper　Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta

日本に来た理由とは？

アダム・クーパー（以下アダム）：まず始めに、全日本F3000選手権シリーズについてどう考えているか、というあたりからそれぞれに聞かせてもらおうかな。競争の激しさとか、なぜ全日本シリーズに参加するようになったかという経緯とか……。

ロス・チーバー（以下ロス）：もちろん金に釣られて日本に来る奴もいるだろうけれど、僕の場合は競争のレベルがものすごく高いということが主な理由だな。お金だけが目当てで日本でやっているわけじゃないよ。タイヤ開発に関しても最先端の技術で行われているし、マシンもきちんとメンテナンスされている。チームの予算も十分だ。資金があるということは、すなわち最高の道具を用意できるということだからね。スポンサーから入ってくるお金がはるかに大きい、という面だけとってみても、ヨーロッパのシリーズよりも全日本の方が進んでいると思う。

パウロ・カルカスチ（以下パウロ）：僕はヨーロッパのF3000選手権で走ったことはないけれど、やはり全日本の方がレベルが高いと思う。というのも、ヨーロッパのシリーズではほとんどのドライバーがF3から上がってきたばかりの新人だからね。それに対して全日本で走っているドライバーは全員日本で長い経験があるか、ヨーロッパで経験を積んできた連中だよね。つまりそれなりの経験のあるドライバーばかりが集まっているわけで、全くの新人というのはいないと言ってもいい。

エディー・アーバイン（以下エディー）：技術的な面でも全日本の方がはるかに進んでいるよね。ヨーロッパではエイボンのワンメイクだから、タイヤを選ぶなんてこともない。それにヨーロッパのシリーズではまともなチームと言えるのは、3チームくらいじゃないかな。残りはトップチームのせいぜい3分の1くらいの予算しか持ってなくて、ただシリーズに参加しているだけみたいなものだから。ドライバーにしてもいい線行っていると思われるのは上から5、6人で、後はどうでもいいようなその他大勢に過ぎないからね。

アダム：それにヨーロッパでは、ほとんどのドライバーがスポンサー持ち込みで乗っているわけだろう？

ロス：日本では、ドライバーの持ち込みスポンサーにお金を依存していないから、チームが善を乗せるか選べるんだよね。逆に金を払うとなれば、それなりにいいドライバーを手に入れることもできる、と。

アダム：では逆に、ヨーロッパの選手権にあって日本にないものは、と言えば？

エディー：名誉かな。つまり、同じチャンピオンならば全日本のチャンピオンよりヨーロッパのチャンピオンの方が偉いと思われていることだろう。

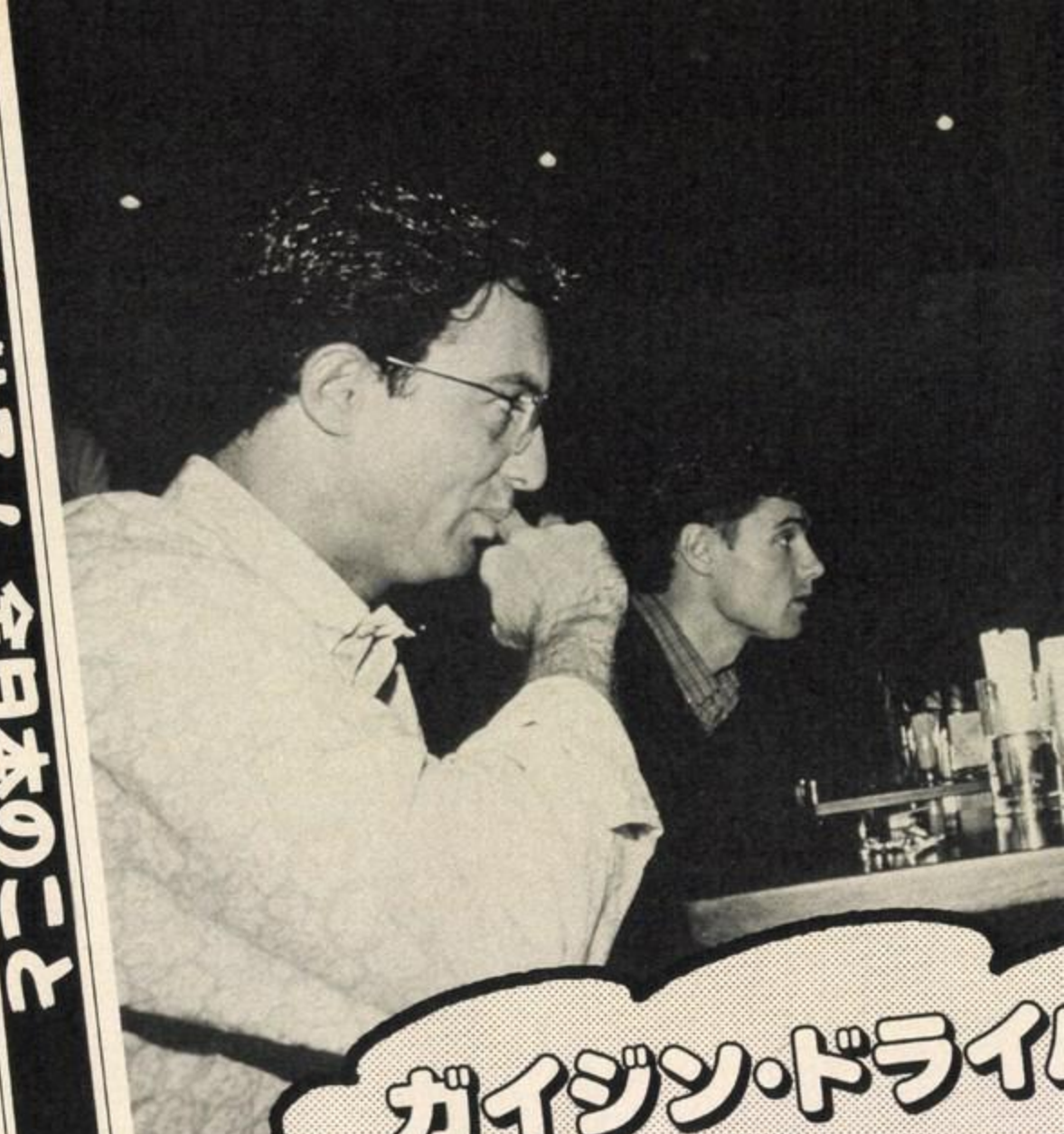
ロス：目立ち度、とても言うのかな。ヨーロッパで走っている方が、F1チームの関係者の目に止まる可能性が高い。

エディー：それから、ヨーロッパの方がサーキットの数が多いことかな。より国際的、ということは言えるよね。日本では富士と鈴鹿





勝手に言わせろ！ 全日本のこと



ガイジン・ドライバーに聞く ヒソヒソ話

のレースが多いから。

バウロ：でも、それも変わりつつあるんじゃないかな。外国人のドライバーも増えてきて、2、3年前から比べればだいぶ国際的になってきていると思うけど。

行き場が無くなったから日本へ？

エディー：うん。だけど日本に来ている連中は、結局みんな他に行き場が無くなったから日本へ流れてきたわけでしょ？

ロス：でも、他に行き場が無くなったのはドライバーとしての競争に敗れたからじゃないだろう？　ヨーロッパでレースを続けていくだけの、経済的な後ろ盾がなかっただけのこと。例えば、君（エディー）だってヨーロッパではF3000で勝っていたわけだしさ。（注：エディー・アーバインは'90年7月28日、国際F3000第7戦ホッケンハイムにて優勝。当時の所属チームはエディー・ジョーダン・レーシング）

エディー：だけど向こうではそう思われているんだよ。ヨーロッパで仕事が無くなった奴らが日本へ流れて行くんだ、ってね。

ロス：仕事が無くなったっていうけど、それはスポンサーを見つけられなかったからだろう。そんなドライバーだってみんな、戦績から言えば、すんなりF1へ行ってもおかしくないだけのものがあるんだぜ。

エディー：今年全日本に来たマルコ・アピチエッラを例として考えてみなよ。奴はものすごくいいドライバーで、日本のチームならどこでも彼と契約したいと思うだろうけど、ヨーロッパではF3000で3年間もトップクラスにいたけれど、一度も優勝しなかったがために向こうでは全然評価されていないんだ。（注：マルコ・アピチエッラは'87～'91年の5年間に国際F3000選手権に53戦参戦。ちなみにこれは最多参戦記録。しかし最高位は2位が7回で優勝は1回もない）彼以外にも、日本にはヨーロッパではほとんど評価されていないドライバーが大勢いて、しかもそういった連中も日本へ来ればまあまあのチームと契約できてそれなりに活躍しているよね。そうなると、ヨーロッパでそこそこの成績を挙げていたドライバーも彼らと同じ程度にしか見てもらえないわけさ。ヨーロッパでは、勝った奴だけが上へ上がっていけるからね。

ロス：それは、ヨーロッパではそういうシステムができあがっているからであって、ある意味ではF1へ行く連中はフォーミュラ・フォードの時点で既に選ばれているとも言えるわけだよ。そういうドライバーにはすぐにスポンサーがつくからね。

バウロ：そのとおり。だけどそういう連中にしても、たまたま運悪く何かの問題に引っ掛かって1シーズン低迷してしまったら、それで終わりなんだよ。次の年はスポンサーがつかない。ほとんどの場合、チャンスは一度きりだよね。

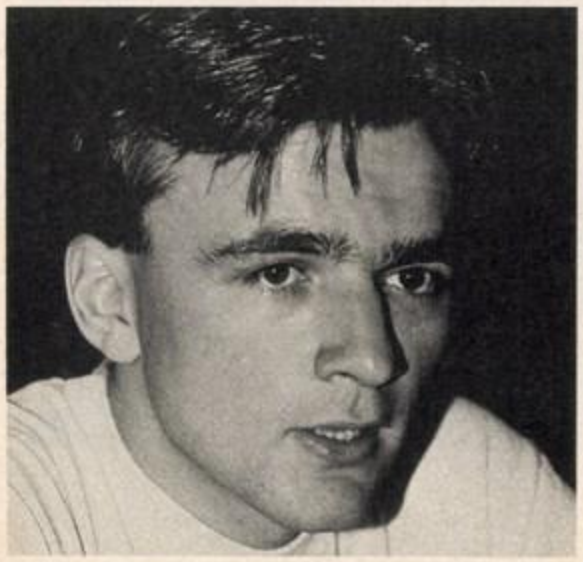
コネは若いころに作っておく？

ロス：僕らはみんなイギリスのシステムの中でレースをした経験を持っているけれど、フォーミュラ・フォードやF3では全然ダメだったのに、その後なんとか這い上がって行った、なんて奴がひとりでもいたかい？　いないだろう。そんなことは絶対起こり得ないんだ。F1へ行った連中は、例外なくFF1600でいい成績を挙げて、すぐにスポンサーがついて、そうして勝ち上がって行ったんだ。選ばれたドライバーには、まだ18か19の頃から、F1へと進むべき道が既に開かれているんだ。

エディー：それはそうなんだけど、要はヨーロッパにいる連中が僕らをどう見ているか、という問題だからね。僕は今こっちにいて、日本にいる中でもいいドライバーと大したことない奴とを見分けることができるよ。だけど、ヨーロッパにいたらそんな区別はつかないから、それこそ十把一からげに落ちこぼれとしか見てもらえないんだよ。

登場人物その1(司会者)

アダム・クーパー



どうして日本で走っているの？

ガイジン・ドライバー達の

ヒソヒソ話





アダム：そうは言っても、ステファン・ヨハンソンとか、エマヌエーレ・ピッロとか、ロベルト・モレノ、ジョニー・ハーバート達は日本で走っていたけど、F1へ戻っていっただろう。ヨーロッパではその辺をどう見ていると思う？

エディー：彼らは、非常に運が良かったんだと思うね。

パウロ：返り咲き組の典型的な例としては、イバン・カペリを挙げるべきだろうね。彼は日本のスポンサーをつかまえたおかげでF1へ行けたわけだから。

エディー：ジョニーの場合は、ピーター・コリンズのおかげだね。

ロス：要するに、コネがあるかどうかってことだよな。それも、日本へ来る前にコネを作っておかなければダメだってことだ。彼らは日本でコネを得たわけじゃない。ヨハンソンはここへ来る以前から接触があったから、向こうでドライバーが必要になった時に呼んでもらえたんだ。つまりは運とタイミングということかな。

エディー：僕は、今こっちでレースをしているドライバーの誰かがヨーロッパへ呼び戻される可能性はほとんど無いと思うな。よほどの大金でもつかまない限りはね。誰ひとりとして、ヨーロッパでは特に高く評価されてはいないからね。

パウロ：でも最近のF1を見ていると、過去の経歴ははとんど関係なくなっているようにも思えるけれど。ジョバンナ・アマーティでさえF1に乗れるくらいだから。

ロス：まあ、そういうチームでは財政困難の打開策として、その手のドライバーを雇っているからね。アマーティなら金を集められると思ったんだろう。すべては金さ。ジュリアン・ベイリーなんて奴もいたけど、あいつはいったい何だったんだ？

エディー：だけど、いつまでもそういう状況が続くとは思えないし、僕らの名前がF1チームのドライバー候補リストの上のほうに載っていないことは確かだよ。

F1に行きたい？

アダム：金の話と言えば、昨年の国際F3000チャンピオンになったクリスチャン・フィッティパルディでさえ、スポンサーからのお金を持ち込んでF1のシートを確保したくらいだからね。

パウロ：それもちょっとやそっとの金額じゃないからね！　彼はヨーロッパのF3000で走り始めたその年にいきなりチャンピオンを取ったでしょ。もちろん、優勝も何度かしているし、ポールも取っている。それでも何百万ドルも持ち込まなければF1に乗れなかったんだ。それだけの金があったら、僕だってF1へ行けたかもしれない。だけど、僕は最近あまりF1へ行きたいとは思わないようになり始めたよ。F1へ行って、それで何ができるかって考えるとね。まあ、F1と言えば聞こえはいいけど、果たして例え1回でも勝てる可能性があるのかな、と。

エディー：まあ、ろくでもないマシンに乗せられるのがせいぜいで、おそらく壊れまくってリタイアばっかりだろうし、怖い思いもするだろうね。F1なんて言っても、結局は自己満足の道具に過ぎないのかもしれないよ。

ロス：だけどF1へ行けば、もう時差ボケに悩まされずに済むぜ！　はるばる日本まで行ったり来たりするのにはもううんざりしてきたよ。もういやだね。僕はこれまでに、通算84回も飛行機に乗ったんだぜ。

エディー：日本がスペインのちょっと先くらいの所にあれば最高なんだけどな。

ロス：想像してみなよ。ちょいと飛行機に乗るだけで、レースの翌日の晩は家で過ごせるくらいの距離だったら、どんなにいいだろう。もしそうだったら、本当にF1なんかどうだっていいや、と思っちゃうよね。

パウロ：全日本F3000とF1の大きな違いは、F1ではトップクラスになれば莫大な収入が得られるというところかな。だけど日本ではほとんど誰にでも勝つチャンスがある。僕はこの間富士で優勝したけど、次のレースでは予選15位だったからね。

全日本の問題点とは

アダム：ヨーロッパの人々の日本のレースに対する見方を変えさせるには、どうしたらいいと思う？

エディー：向こうでどう思っていようといいんじゃないの？　彼らが考えを変えたからって、僕の身入りが百万円ほど増えるってわけでもないし。

パウロ：僕はヨーロッパサイドの考え方がどうこうよりも、全日本の選手権シリーズをより良いものにしていくことを考えるべきだと思うな。それが、今こっちにいるみんなにとっても良いことであるはずだからね。僕はもうヨーロッパでレースをしたいとは思っていないからね。

ロス：日本にいると、なんとかならないかと思うことがふたつある。ひとつはレースに関することでの言葉の壁。何かを伝えるためには、言葉を極端に簡略化して話さなければ正しく理解してもらえないんだ。だけど僕にとっての最大の問題は、レースがない時の時間の過ごし方なんだ。日本でレースがあるのは、1年のうちのほんの何日かだからね。これといった適当な娯楽もないし、できることはごく限られているわけで、残りの時間をアパートの中でじっとして過ごすなんて耐えられないよ。

パウロ：まあ、その話は置いておくとして、全日本シリーズをより良くするためにはレース数をもっと増やした方がいいんじゃないかと思うんだ。今、年間11レースあるけれど、それでも僕らは何もせずにブラブラしている時間の方が多いくらいなんだ。イギリスのF3なんかでは、16レースくらい平気でこなしていたからね。

ロス：レースを増やして、テストを減らすべきだよ。

エディー：テストは、レースの週の木曜日だけに限ることにするべきだね。

ロス：いや、そういうわけにはいかないだろうな。全日本選手権は、ブリヂストンとダンロップとヨコハマの、タイヤメーカーのためのシリーズでもあるということを忘れちゃいけないね。彼らはタイヤの開発をしなければならない。彼らだって何も得るところがなければ、テストなんかやらないよ。ドライバーの立場から言えば、もっとレースを増やして欲しい。だけど全日本のシリーズ全体のことを考えれば、テストは重要なんだ。

アダム：富士と鈴鹿の他にも素晴らしいサーキットが3つもあるというのに、そこへ行くのはそれぞれ1年に1回だけで、あとはいつでも富士か鈴鹿というのはなんだかもったいないような気がしないかい？

パウロ：全日本選手権が16レースくらいになれば、菅生とか美祢とかオートポリスのレースを増やすことになるんじゃないかな。

エディー：そうなったほうがレースも面白くなるだろうね。僕は富士だけはどうしても苦手。それに富士へ行くと、前の富士でのレースの結果から見れば、誰が速いかだいたい見

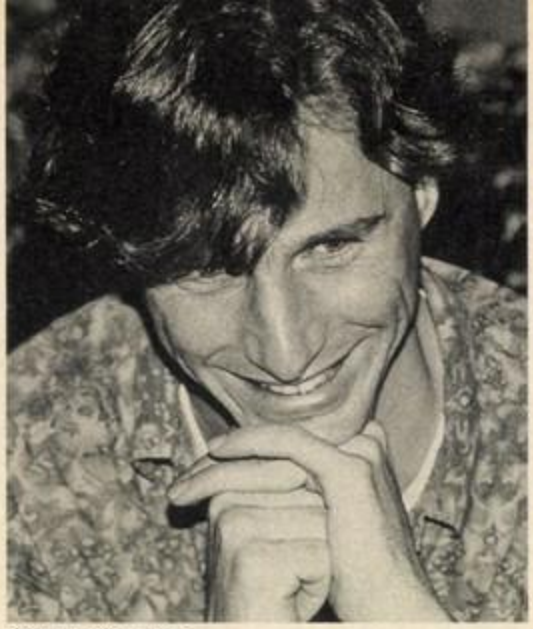


レースがない時の過ごし方が最大の問題！



登場人物その2

ロス・チーバー



登場人物その3

エディー・アーバイン

チームが信頼してくれるから気分よくドライブできる

当がついてしまうんだ。鈴鹿へ行っても同じことが言える。だけど、菅生とか美祢とかに関しては全く予想がつかないだろう。この点では、ヨーロッパのF3000の方が面白みがあると言えるよね。あるサーキットでは速かった奴が、次のレースでは全く問題外、とかね。

ロス：確かに、サーキットのバラエティというものは必要だな。

エディー：日本では、何でも政治的な理由で決められるからな。鈴鹿で4回もレースがあるのもきっと何かの理由があるんだろうし、富士で4回あるのもまた何かの理由があるんだろうね。

バウロ：まあ、日本には日本のやり方というものがあって、それを変えたくはないんだろうね。

タイヤが日本のレースを面白くする

アダム：タイヤにまつわるいろいろな要素が日本のレースを面白くしている、と言えると思う？

ロス：ドライバーとしての立場から言うと、全員が同じタイヤでレースをした方が面白いだろうね。誰が一番優れたドライバーかが、一目瞭然になるはずだろうから。

エディー：良くもあり、悪くもありといったところかなあ。ドライバーにとってはいろいろと興味深いことが多いけどね。

ロス：例えば、このところ雨になるとダンロップの連中がメチャクチャに速い。だけどみんな同じタイヤを使えば、そういう差が無くなって面白くなるんじゃないかな。

バウロ：けれどタイヤメーカーが互いに競い合っているからこそ、全日本選手権には活気があるとも言えるわけでね。

ロス：そのとおりだね。全日本選手権とは何かと問えば、それは3つのタイヤメーカーの争いに他ならない、と。

バウロ：タイヤのテストと開発に関与できるというのも、ヨーロッパにいては経験できないことだよ。通常のレース活動というものとはまた別のものだね。

エディー：こっちでは予選用タイヤがあるのがうれしいね。予選用タイヤを履いてドライブするのは最高に楽しいよ。

ロス：危険でもあるけれど、予選用タイヤは確かに楽しいよね。

アダム：でも、土曜日1日で2セットしか使ってはいけないというやり方についてはどう思う？

ロス：いい面もあるんだけど、厄介なところもあるな。1日予選をやったら、誰もが1回は誰かに引っ掛かっただろうし、逆に誰もが1回は別の誰かを引っ掛けてしまったはずだ。要は車の台数が多すぎるんだ。でも、ブロックされるかもしれないと思いながら走っていたのではタイムアタックはできないしね。タイヤはたったの1周しか持たないんだから。もう少し持つタイヤを造るべきだと思う。せめて3周くらいはタイムの出せるタイヤでないとね。

バウロ：F1と同じスタイルの予選にしてもいいよね。金曜日の午前はテストに当てて、午後は2セットを使って予選をやる。土曜日もこれと同じパターンにしてさ。いまのやり方では、他の車に引っ掛かったらそれで終わりになっちゃうし、美祢でのホシノ選手みたいに車がトラブった時にはもう取り返しがつかないよね。1回目の予選で車から火が出て、それだけのために大きなスポンサーのついている有力ドライバーが予選落ちしてしまったでしょ。だからあまりいいやり方とは言えないよね。プロフェッショナルなシリーズなんだし、どのチームも莫大な金をつぎ込んでいるんだものね。大体、金曜日はテストだけで予選はなしというのは時間の無駄でもあると思うよ。

ロス：僕は予選用タイヤが大好きだけど、何だか予選は全く別なひとつのレースのように感じることもある。予選は面白いよ。だけど、ひとつのイベントの一部とは思えないんだな。ともかく、予選用タイヤを無くしてしまうことには反対なんだけれども、やはりもう少し安全なやり方を考えなければならないだろうね。鈴鹿に関して言えば、タイムアタックを終えたらすぐにピットに入って来られるようにピットへの入口を工夫して欲しいな。あるいは一度に走る台数を5台ずつにするとか、なんらかの手を打つべきだよ。バウロが言った、金曜日と土曜日に1回ずつの予選というのもいいアイデアだと思うな。

エディー：鈴鹿はS字の先でショートカットして、ピットに戻れるようにすべきだよ。そこから先をぐるっと回ってきても、他の車の邪魔をすることになるだけで何の意味もないと思うよ。

バウロ：富士はまだいいよね。コース幅が広いから。どうしようもないのは鈴鹿だけなんだ。コース幅が狭いから、後ろから誰が来ているのか、全く分からないんだから。

ロス：見えた時にはもう遅すぎるんだ。その瞬間にはもう相手はこっちの頭の上に乗っかってしまっているさ。

アダム：鈴鹿や富士以外のサーキットについてはどう思う？

エディー：オートポリスはいいな。僕の経験した中でも最高のサーキットだよ。間違いなく日本で一番のサーキットだと思うし、僕自身も大好きだ。

ロス：唯一の問題は、追い抜ける場所が少ないというところかな。

エディー：菅生も結構いいよ。

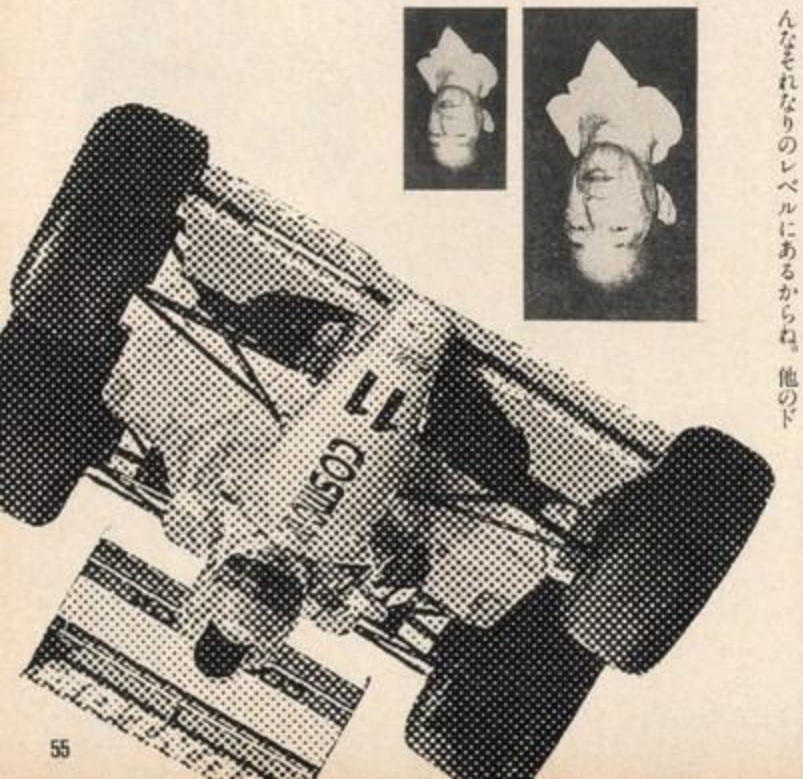
ロス：でも菅生の場合もやはり抜く場所が少なすぎる。今のF1と同じだよ。追い越しができなくて、走り出したらずっと一列縦隊だ。何か事件が起こらない限り、ポールを取った奴が勝つのさ。F3000マシンが技術的に進歩しすぎているのかもしれないな。マシン自体もタイヤもグリップの限界がすごく高いところにあって、みんなその限界を越えてしまわないように走ろうとしているだろ。そういう意味では、フォーミュラ・フォードみたいな面白さはないよね。

バウロ：鈴鹿では、ものすごく速が良ければ1台くらいは抜けるかな、という程度だからね。例え前を走っているマシンより自分の方がずっと速くてもね。

ホシノさんは素晴らしい！

アダム：日本人のドライバーについてはどんな感想を持っているの？　ガイジン・ドライバーの諸君はホシノさんを相当尊敬しているようだけど。

ロス：僕のドライバーに対する見方というのは、ちょっと変わっているんだ。どんなドライバーもみんな人間であることに変わりはなくて、腕が2本と脚が2本ついているわけでしょ。ナイジェル・マンセルも昔はごく月並みなドライバーだったのに、見てごらんよ、いまや大ヒーローだ。つまり、僕はドライバーを表面的な特徴で分類してしまいたくないんだ。いま日本にいるドライバーなら誰をとっても、最高の車、チーム、タイヤ、その他諸々の組み合わせ、つまり、正しいパッケージさえ与えられれば、それなりの成績は残せると思うよ。ドライバーとしての競争力はみんなそれなりのレベルにあるからね。他のド









ガイジン・ドライバー達の

ヒソヒソ話

ライバーと比較して飛び抜けた能力を持っている、なんて奴はいないと思う。主に成績を左右しているのはパッケージの違いか、あるいはあるパッケージから最大限のものを引き出すことができるかどうかなんだ。ホシノさんのすごいところは、レースに対してものすごく真面目で、良心を持っているところだと思うな。彼は今43歳だけど、マシンに乗ると常に全力を出し切っている。しかも、トップを走っている時も7位を走っている時も全く変わらないんだ。これはすごいと思うね。みんなそこまではやらないんだな。並のドライバーが全力を尽くすのは、すべてのいい条件がそろって何も言い訳ができない時だけだからね。

パウロ：ホシノさんは偉大なドライバーだよ。富士の土砂降りの雨の中でも彼だけはコースに出て行くし、そんな時でもとにかく少しでも速く走ろうとする。僕たったら、予選でもないかぎり、適当に流すだけだけどね。ホシノさんは常に全開なんだよな。

ロス：彼にはそういう走り方しかできないんだよ。

パウロ：あとは、トシオ・スズキもいいと思うな。だけど、これからの若いドライバーの中にはこれといって目立っている奴はいないね。F3の時にはタカムラがいいと思ったけれど、F3では車の違いもあったから実際のところどの程度のドライバーなのか判断をつけにくいところがあるよね。他には、カネイシとかナカノとかがF3000に出てるけど、今のところあまりパッとしないでしょ。いい線まで行っているのは、やはりハットリということになるだろうな。ナカヤは時々速いことがあるんだけど、それがコンスタントに続かないんだよね。

エディー：ホシノさんの水準に近づいているドライバーは、今のところ、ひとりもいないな。セナみたいなものだよね。彼と彼に続く者との間には、まだまだ非常に大きなギャップがある。

ロス：ドライバーとしての立場からは、他のドライバーを評価するのはかなり難しいことなんだ。どんなセットアップで走っているのかとか、どんなエンジンを使っているのかとかが分からないからね。せいぜい言えるのは、そいつがどんなタイプのドライバーかってことくらいかな。信頼してもいい奴かどうか、とかね。つまり、あるドライバーとストレートでホイールをぶつけあっても平気かどうかは分かるけど、そいつが与えられたパッケージからどの程度のものを引き出しているかは分からない、ということさ。

日本のチームについて

アダム：**全日本のチームは、こちらへ来る前に想像していたよりも程度が高いと感じたのかな？**

エディー：実はセルモなんてチームは聞いたことがなかったし、ヨーロッパでは誰も知らなかった。ホシノ・レーシングを知っている者はいても、その実体がセルモだということは誰も知らなかったんだ。まあ、想像していたよりははるかに良かったね。たぶんサトウさん（セルモ代表、佐藤正幸氏）は日本でも最高のエンジニアだと思うよ。今年の僕のマシンは完璧としか言いようがない。彼がほんのちょっといじっただけで、もうバッチリなんだ。

ロス：ヨーロッパと比較して、日本のチームはより分かりやすい考え方を持っていると思うな。日本では基本的にはすべてをタイヤに合わせてセットアップしていくんだけど、ヨーロッパではまず車のセットアップを決めて、それから新しいタイヤを付けてみる。考え方がまるっきり違うんだ。ヨーロッパでは、例えばタイヤのコンパウンドがどうこう、なんて話は一度もしたことがなかったよ。

パウロ：日本の多くの組織がそうであるように、日本独特のやり方というものがあるんだ。どうも、あちこちにボスが大勢いるらしいんだよ。去年のセルモではそうでもなかったんだけどね。だけど今年のナピ・コネクションは新チームだということもあるんだろうけど、決断を下す人間がいないんだ。それが日本的なやり方というものなのか、あるいはチームができたばかりで体制がまだできていないだけのことなのか、僕にはよく分からないけれどね。

ロス：僕はその正反対の環境にいるよ。最終的にどうするか決めるのは僕なんだ。これ以上の環境はあり得ないだろうな。僕はいまだかつて一度も〝ノー〟と言われたことはないよ。

エディー：同じチームで2年目というのは今回が初めてなんだけど、2年目はいろいろな面でものすごく楽になるよね。僕の方も言うべきことはチームに言えるようになるし、彼らもそれをよく聞いてくれる。

ロス：要するに、チームという組織に自分を



教われるんじゃないの？

ロス：僕の場合はそうでもないな。あまり付き合いのいい方ではないからね。たいていは家族も一緒にこっちに来ているし、基本的に僕は内向的なタイプなんだよ。

エディー：同じドライバーの仲間がいるというのは、とってもいいことだよ。友達になれるからさ。ヨーロッパのF3000では、そういうことは一切なかったんだ。みんな「俺はF1へ行かなきゃならないんだ」ってな風で、自分のことしか考えていないんだ。

ロス：こっちでも、以前はお互いにもっと親しく付き合っていたんだけどね。

パウロ：エイエ・エルグとマウリツィオ・サンドロ・サーラしかいなかったころには、他には付き合う相手がいなかったからね。

エディー：まあ、みんな仲良しってわけにはいかなくなってきたよね。

ロス：僕らはまだ若いし、それぞれ野心も持っている。たぶんF1へは行けないだろうということは分かっているけれども、心の奥の方では、運が良ければまだ2%くらいのチャンスは残っているかもしれないとも思っているんだ。だから、楽しくやればそれでいい、

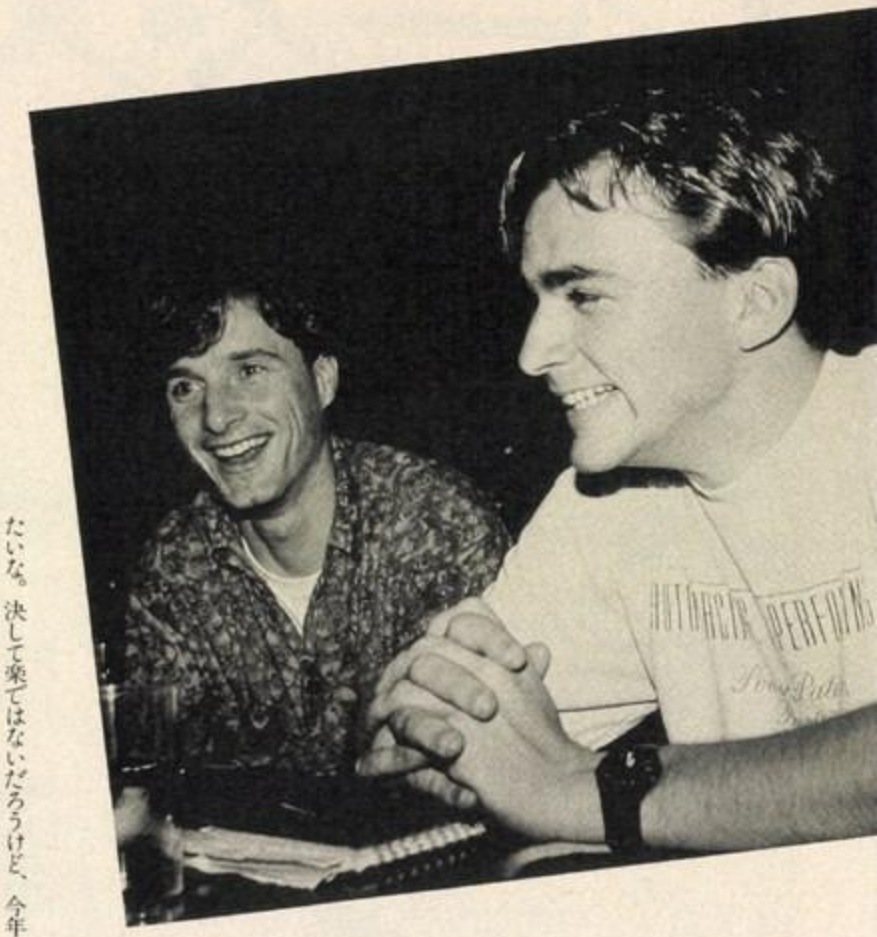


日本で全力を尽くす

登場人物その4

パウロ・カルカスチ





という風に割り切ることはまだできないんだよ。僕らのグループにエイエ・エルグがいてくれれば、みんなのまとめ役になってくれたかもしれないんだけど。

エディー：ヨーロッパでレースをしていたころは、F3000のドライバーズ・ミーティングに行っても隣に座っている奴が誰だか知らないなんてことがよくあったよ。今、考えるとおかしなことだったよね。

アダム：**日本でのレース活動で、何か不自由を感じていることはある？**

ロス：そうだなあ、車のセットアップを決めてくれるエンジニアがいてくれればいいのに、と思うことはあるよ。もっとも、自分の考えを他人に正確に伝えられるように自分の頭の中を組み立て直すのには、結構時間がかかりそうだけどね。日本では、契約をする時点で相手を信用することに決めたら、後は一切口出しをしないんだ。一度相手に任せたら、そいつの判断を全面的に信じるんだよ。ヨーロッパではドライバーが一度でも誤ちを犯したら、チーム全体が全くこっちの言うことを聞いてくれなくなる。そうなったら、遅くとも6カ月以内に自分の能力をチームに対して証明して見せなければならなくなるんだ。

エディー：僕はとにかくチャンピオンを取りたいな。決して楽ではないだろうけど、今年はチャンスがあるからね。僕はこの国が気に入っているわけではないけれど、すごくレベルの高いレースが行われているし、僕にはここでレースをする以外には生活費を稼ぎ出す方法がないからね。僕の場合、チームを始めいろいろな面で恵まれている方だとは思うけれど、どうしても今の地位に満足することはできないな。やっぱり、いいチームでF1をドライブしたいよ。まあ、実現する可能性はほとんどないけどさ。去年は勝てる見込みなんか全くなくて、どんなに頑張って走っても8位とか9位がやっとだった。本当にガッカリだったよ。それに比べれば今年は、まあまあいい線いっているし、結果も残しているからね。だけど、レース以外の生活に関して言えば、ヨーロッパに帰りたくて仕方がないんだ。こっちにいるっていうのは、やっぱりキツイよ。

将来の展望について

アダム：**さて、みなさんそれぞれの将来の展望は？　日本以外のどこかへ行くことも考えているのかな？**

パウロ：僕はここで全日本選手権シリーズに全力を尽くすこと以外考えていないよ。クリスチャン・フィッティパルディでさえ、F1ではあの程度だものね。僕は日本にいた方がずっといいと思うな。ここでは、誰かが僕をよ。僕らのグループにエイエ・エルグがいてくれれば、みんなのまとめ役になってくれたかもしれないんだけど。

エディー：ヨーロッパでレースをしていたころは、F3000のドライバーズ・ミーティングに行っても隣に座っている奴が誰だか知らないなんてことがよくあったよ。今、考えるとおかしなことだったよね。

アダム：**日本でのレース活動で、何か不自由を感じていることはある？**

ロス：そうだなあ、車のセットアップを決めてくれるエンジニアがいてくれればいいのに、と思うことはあるよ。もっとも、自分の考えを他人に正確に伝えられるように自分の頭の中を組み立て直すのには、結構時間がかかりそうだけどね。日本では、契約をする時点で相手を信用することに決めたら、後は一切口出しをしないんだ。一度相手に任せたら、そいつの判断を全面的に信じるんだよ。ヨーロッパではドライバーが一度でも誤ちを犯したら、チーム全体が全くこっちの言うことを聞いてくれなくなる。そうなったら、遅くとも6カ月以内に自分の能力をチームに対して証明して見せなければならなくなるんだ。

エディー：僕はとにかくチャンピオンを取りたいな。決して楽ではないだろうけど、今年はチャンスがあるからね。僕はこの国が気に入っているわけではないけれど、すごくレベルの高いレースが行われているし、僕にはここでレースをする以外には生活費を稼ぎ出す方法がないからね。僕の場合、チームを始めいろいろな面で恵まれている方だとは思うけれど、どうしても今の地位に満足することはできないな。やっぱり、いいチームでF1をドライブしたいよ。まあ、実現する可能性はほとんどないけどさ。去年は勝てる見込みなんか全くなくて、どんなに頑張って走っても8位とか9位がやっとだった。本当にガッカリだったよ。それに比べれば今年は、まあまあいい線いっているし、結果も残しているからね。だけど、レース以外の生活に関して言えば、ヨーロッパに帰りたくて仕方がないんだ。こっちにいるっていうのは、やっぱりキツイよ。

将来の展望について

アダム：**さて、みなさんそれぞれの将来の展望は？　日本以外のどこかへ行くことも考えているのかな？**

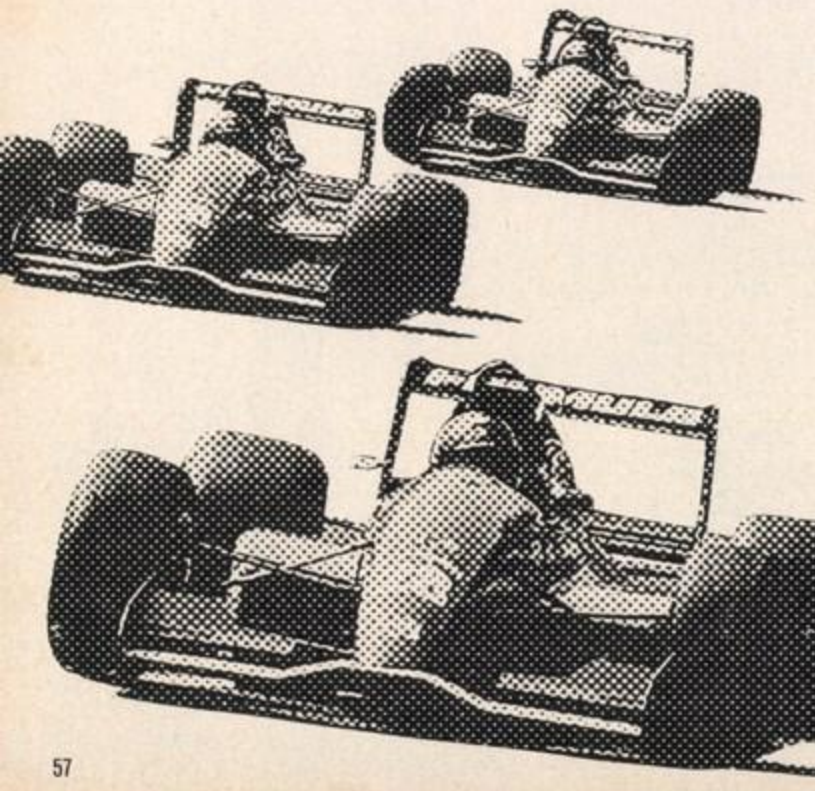
パウロ：僕はここで全日本選手権シリーズに全力を尽くすこと以外考えていないよ。クリスチャン・フィッティパルディでさえ、F1ではあの程度だものね。僕は日本にいた方がずっといいと思うな。ここでは、誰かが僕をよ。僕らのグループにエイエ・エルグがいてくれれば、みんなのまとめ役になってくれたかもしれないんだけど。

エディー：ヨーロッパでレースをしていたころは、F3000のドライバーズ・ミーティングに行っても隣に座っている奴が誰だか知らないなんてことがよくあったよ。今、考えるとおかしなことだったよね。

アダム：**日本でのレース活動で、何か不自由を感じていることはある？**

ロス：そうだなあ、車のセットアップを決めてくれるエンジニアがいてくれればいいのに、と思うことはあるよ。もっとも、自分の考えを他人に正確に伝えられるように自分の頭の中を組み立て直すのには、結構時間がかかりそうだけどね。日本では、契約をする時点で相手を信用することに決めたら、後は一切口出しをしないんだ。一度相手に任せたら、そいつの判断を全面的に信じるんだよ。ヨーロッパではドライバーが一度でも誤ちを犯したら、チーム全体が全くこっちの言うことを聞いてくれなくなる。そうなったら、遅くとも6カ月以内に自分の能力をチームに対して証明して見せなければならなくなるんだ。

エディー：僕はとにかくチャンピオンを取りたいな。決して楽ではないだろうけど、今年はチャンスがあるからね。僕はこの国が気に入っているわけではないけれど、すごくレベルの高いレースが行われているし、僕にはここでレースをする以外には生活費を稼ぎ出す方法がないからね。僕の場合、チームを始めいろいろな面で恵まれている方だとは思うけれど、どうしても今の地位に満足することはできないな。やっぱり、いいチームでF1をドライブしたいよ。まあ、実現する可能性はほとんどないけどさ。去年は勝てる見込みなんか全くなくて、どんなに頑張って走っても8位とか9位がやっとだった。本当にガッカリだったよ。それに比べれば今年は、まあまあいい線いっているし、結果も残しているからね。だけど、レース以外の生活に関して言えば、ヨーロッパに帰りたくて仕方がないんだ。こっちにいるっていうのは、やっぱりキツイよ。



ロス：僕の思っていることはみんなとは少し違う。僕はもう今年で6年目だ。自分でもそれなりによくやってきたと思っているけど、もうそろそろ別なことを始めてもいいころかもしれないとも感じているんだ。退屈してきたよ。以前のように、挑戦する価値のあるものとは思えなくなってきた。このまま続けてて金を稼ぎたいのも確かだけど、別なことに取り組むべき時が来ているという気もするんだ。それがインディカーでもF1でも何でもいい。それができるだけの運が僕にもあるのかどうか、分からないけどね。ヨーロッパのF3000でもいいよ。とにかく、どこか別の場所へ行きたいんだ。日本で得たいろいろなものに対してはすごく感謝しているけど、そろそろもっとレベルの高い、大きい舞台へ移りたいんだよ。

パウロ：日本のF3000より、インディカーの方がレースのレベルが高いと思っているのかい？

ロス：インディカーの方がいいよ。サーキットの数も多いし、向こうの方がまともな生活ができるからね。

パウロ：レース自体のレベルのことを言っているんだよ。僕だってアメリカには住んでみたいと思っているし、インディ500は最高のレースのひとつだってことは認めるよ。だけど、レースそのものはどうかなあ。日本のF3000よりも厳しいレースをしているとは思えないけどね。

エディー：勝つチャンスがあるのはせいぜい4、5人だからね。

ロス：僕個人にとっての挑戦なんだよ。新しいことに挑戦したいんだ。新しいものはより良いものなんだよ。僕にとっては。まあそうは言っても、来年も日本でやることになるかもしれないけどね。とにかく、僕としては環境を変えたいんだ。

アダム：**みんなの夢がかなうといいね。今日は貴重な時間をどうもありがとう！　明日のレースでも頑張ってね。**

レース・メカニックの20日間



ステラ・インターナショナルF3000担当の福井宏尚メカの場合

華やかなモータースポーツの世界しかし、外から見えるマシンやドライバーだけがすべてではない決して表には出ることはないもののモータースポーツを陰で支える、なくてはならない人達がたくさんいるレーシングチームのメカニックも決して欠くことのできない存在だ今回はステラ・インターナショナルでF3000を担当する福井宏尚メカニックに20日間、作業日誌をつけてもらい普段知ることのできない、レース・メカニックの行動や作業内容など、その実態を追ってみた



福井 宏尚［HIRONAO FUKUI］
ステラ・インターナショナルに入って4年目を迎えた中堅レース・メカニック
5年間のサラリーマン生活後にこの世界へ入り現在に至る
F3000（ローランド・ラッツェンバーガー車）を担当。八王子市在住の27歳

Photos/Hiroshige Satta
協力／ステラ・インターナショナル

	イベント・スケジュール	福井メカのスケジュール
4月21日		Gr.A荷積み、床掃除
22日		F3000テスト準備、F3組付
23日		F3000整備
24日		F3000テスト準備
25日	↑全日本ツーリングカー第2戦	飛行機でオートポリスへ
26日	（オートポリス）	Gr.A決勝、夜、車で鈴鹿へ向う
27日	↑F3000タイヤテスト	F3000タイヤテスト
28日	（鈴鹿）	F3000タイヤテスト、夜、車で八王子へ戻る
29日		F3000エンジン運搬
30日		F3000整備
5月1日		F3000整備
2日	↑全日本F3第3戦	F3000整備
3日	（富士）	休み
4日		F3000整備
5日		F3000整備
6日		夕方、車で美祢へ向う
7日		美祢到着
8日		F3000練習走行
9日	↑全日本F3000第3戦	F3000予選
10日	（美祢）	F3000決勝、夜、車で八王子へ戻る

●4月21日（火）晴れ

朝、車で出勤すると、会社の前に11tトラックが止まっていた。今日は5日後に九州のオートポリスで開催される全日本ツーリングカー選手権第2戦のための積み込みの日だ。うちはグループAにBMW-M3で参戦している。レースはマシンとドライバーだけでは戦えない。メカニックの工具、スペアパーツ、ホイールなど、様々な物が必要なのだ。積み込み作業は、初めにそのサーキットで必要な物を積み込んだ後、最後に5人がかりでマシンを載せて完了。この積み込みが終わると、先週、富士スピードウェイでのレースで走ったF3000マシンのメンテナンスも終わっていたし、天気もいいので床の掃除をすることにした。この後、タイラップが入荷したとの連絡が入ったので、部品屋に取りに行く。帰りには金物屋でパーツボックスを購入。そして会社に戻ると今度は週明けに鈴鹿サーキットで行われるF3000テストのための積み込み準備をする。ツールボックスにボルトやワッシャー、ケイナットなどを整理して入れる。今日はこれで帰れると思ったら、F3のレイナードが到着するまで帰れなかった。

本日の作業終了時刻　21：00

●4月22日（水）雨

今日は4月27～28日に鈴鹿サーキットで行われるF3000テストのためのギヤ整理。今年型のローラで鈴鹿を走るのが初めてなので、しかたなく去年のデータを参考にしてギヤを決める。これが終わると時計が12時を差していたので、お昼御飯にした。午後からは昨日入荷したF3のフロント足まわりの取りつけを行う。F3のメンテナンスするのは3年ぶりだったが、こんなに面倒だとは思わなかった。ボルトのサイズがミリとインチでごちゃごちゃになって頭がパンクしそうだ。これを終えた後、デフのボルトの締めつけトルクのチェックをしていると、グループAの先発隊がオートポリスに向け出発。それを見送っ

て、今日は帰る。

本日の作業終了時刻　20：00

●4月23日(木)晴れ

朝8時50分ごろ会社に着くと、誰もいなかった。グループAの先発隊で後輩もオートポリスに行ってしまったので、まず掃除と工場の準備をした。工場ではいつもエアガンやエアドリルを使用するので、コンプレッサーの電源をオン。うちの工場は手狭なので、作業を始める前にはF3とF3000のカウルやウイングを外に出すのだ。それから昨日F3000用に届いた新しいキグナスのギヤオイルを入れてから、鈴鹿用のセッティングに合わせるため、車を大理石の鋳板上に動かす。鈴鹿用のセッティングは……。ここから先のセッティング内容は企業秘密でよそに知られるとマズいのでここでは書けない。土曜日には僕もグループAの手伝いでオートポリスに行かなければならないので、そのレースの翌日に鈴鹿で行われるF3000テストの準備も少しずつ始める。

本日の作業終了時刻　20：00

●4月24日(金)晴れ

朝、会社に着くとすぐにF3000の荷物を倉庫とコンテナに取りに行く。倉庫までは片道40分ぐらいかかるので、ドライブ気分を味わう。倉庫には古いレーシングカーやタイヤ、パーツ類が沢山あって、一度中に入ってしまうと出て来られなくなるジャングルのようだ。コンテナは会社から5分くらいのところにあるが、そこからホイールと発電機を取ってくる。午後からはF3のブレーキとクラッチのエア抜きを手伝う。レイナードの923はラルトに比べクラッチ容量が多いため、ペダルの位置をずらしたり踏みしろを増やしたりしてより高い圧力をかけてエア抜きをするのだ。そしてこのマシンのドライバーであるデレック・ヒギンズが来た。ヒギンズは、片言の日本語と英語を喋りまくり、メカニック達にちょっかいを出すので仕事にならない。レースに対してはとてもハングリーなドライバーなのだが……。明日は、会社に朝4時45分に集合し飛行機でオートポリスに向かう。早く帰ろう。

本日の作業終了時刻　19：00

●4月25日(土)晴れ

羽田発8時50分の飛行機で熊本に向かう。飛行場からは迎えに来てくれた会社の人と車でオートポリスに向かうが、到着したときにはすでに予選1回目が始まっていた。ピットに行くと動きが慌ただしく、何事かと思ったらタイヤを冷やすための水がないという。そばにあったポリタンクを取り急いで水を汲みに行き、タイヤにかけた。一段落して作業着に着替えて準備万端、仕事に就く。ローランドからアンドリューにドライバー交替した時点での順位は、依然BirngM3がトップで、うちのオートテックM3は0・04秒差の2番手にいる。このまま午前の予選は終了。アンドリューの足の具合が良くないので、午後の予選はローランドがひとりでタイムアタックすることになる。そしてその結果、Birngに0・02秒差をつけスターティンググリッドはクラストップで決勝に臨むことになった。予選終了後、車のメンテナンスを始める。ブレーキローターとパッドを新品に交換。後は通常のスパナチェックなどをして終わりにする。ピットを夕方6時30分頃に出て、近くのペンションへ行き食事をする。食後、後輩とビールを飲み、12時ぐらいに寝た。

本日の作業終了時刻　20：00


F3000の予選中はタイヤ交換などを行う

●4月26日(日)晴れ

朝、6時30分頃朝食をとる。サーキットに7時15分ぐらいに入り、ピットの準備を開始。ウォーミングアップ走行が始まると、うちのオートテックM3はトップタイムを出した。その後、再度チェックを行い決勝に備える。これを終えて昼食をとった。決勝では、タイヤ交換と給油を行うので防火服に着替える。2クラストップのBirngM3に約13秒差でピットイン。ドライバー交替と給油、そしてタイヤ交換を行うが、右フロントのタイヤ交換がトラブり、ピット作業が遅れた。作業の遅れに対してローランドが怒りまくっていた。ピット作業は1回のみで、その後もトップとの差は縮まらず、結局2位でレースを終え、終了後、荷物の整理と積み込みをして、F3000組は鈴鹿のテストに向かう。もちろん僕もそのひとりだ。鈴鹿へは車で約800kmの行程。熊本を夜9時に出て、鈴鹿のホテルに着いたのは朝の4時30分だった。部屋はツイン。プライベートの時間が欲しい。

本日の作業終了時刻　5：00

●4月27日(月)晴れ

朝8時30分起床。少し寝てから朝食抜きで鈴鹿サーキットに入る。昨日から来ている先発隊がピットの準備をしていた。タイヤウォーマーをセットしてガソリンも入れる。午前中の走行は10時30分から12時まで。今回は3社のタイヤメーカーの合同テストで、タイヤとそれぞれのマシンセッティングを煮詰めるのが目的だ。'92年型ローラで鈴鹿を走るのは初めてなので、ペースを抑えたまま周回を重ねる。一度ピットに入り、マシンをチェックしてまたコースイン。ストップウォッチとラップチャートを持ちタイムを計る。午前中ローランドは、ブリヂストン勢の中では3番手のタイムを出す。午前の走行が終了するとマシンのチェックをしてから食事にする。2時30分から始まる午後の走行までには少し時間があいたし、天気もいいのでピットの裏で日向ぼっこをする。午後のテストはガソリンを100ℓ入れて始める。セッティングにはちょっと手こずったが、1分49秒23のベストタイムはまあまあの出来だ。午後の走行が終わった後は、明日のテストのためにギヤのチェックを行う。

本日の作業終了時刻　20：00

●4月28日(火)晴れ

テスト2日目。朝8時30分頃サーキットに入る。走行前の準備をしてから、ガソリンを100ℓ入れる。レース前のロングランテストを行うためだ。路面の状態が悪いのでタイム的にはそれほどでもなかった。午後は最終的なセッティングの確認をして、最後に予選用タイヤに付け替える。予選用タイヤで、1分47秒15のタイムを出し、2日間のテストを終える。積み込みをして、夜7時30分にサーキットを出る。途中で食事をして、午前0時くらいに八王子に到着。会社から自分の車で帰ろうとすると、なんと長期間駐車していたためバッテリーがあがってエンジンがかからなかった。修理して帰る。

本日の作業終了時刻　1：00

●4月29日(水)晴れ

今日はみどりの日で、世間ではゴールデンウィークの始まりだ。昨夜、鈴鹿のF3000テストから乗って帰ってきたトラックから荷物を下ろす。次は5月9日にレースがあるので、エンジンを下ろしてすぐに東名エンジンに持っていった。エンジンを下ろすには、まずフロアーを外し、次にミッションケースを外してから、モノコック本体から取る。もちろんエンジンを下ろすには、オイルや水も抜かなければならない。午後3時ぐらいに、御殿場の東名エンジンに向かう。着いたのは夕方6時ぐらい。次のレース用エンジンを積んで帰る予定だったが、そのまま使うはずのカーボンクラッチが故障したため、1時間半くらい待った。エンジン屋さんはデータとエンジン構造はトップシークレットだということで、工場の中へは入れてもらえない。結局、今日エンジンを受け取るのは無理ということで、手ぶらのまま会社へ帰る。

本日の作業終了時刻　19：00

●4月30日(木)雨

今週末は富士スピードウェイでF3のレースがあるので行く予定になっていたが、F3000のレースが近いので会社に残ってF3000のメンテナンスをする。工場は手狭で、今日のように雨が降るとクラックチェックをすることはできない。しかたがないのでとりあえずミッションケースと、フロントとリヤの足まわりをバラした。アームとプッシュロッド、そしてアップライトの中身をバラバラにし、ガソリンできれいに洗ってクラックチェックの準備をした。今日はこれで終わり。

本日の作業終了時刻　18：30

●5月1日(金)晴れ

朝からパーツ一つ一つ慎重にクラックチェックを行う。そしてフロント・アップライト


F3000走行中はデータ取りのためにタイムを計測する

のオーバーホールをする。これをサボると故障の原因となるのだ。フロント足まわりの組み立ても行う。文章にするとたったこれだけのことだが、作業は1日がかりだ。

本日の作業終了時刻　19：30

●5月2日(土)晴れ

リヤの足まわりとアップライトのオーバーホールを行う。その後、ミッションケースにアームとアップライトをくっつける。これで1日かかる。普通の車は、ほとんどの部品がメンテナンスフリーで10万㎞以上ももつが、レーシングカーは寿命が短い。中でもF300はスピードとパワーがあるので、3000から5000㎞しかもたないのだ。部品の値段も普通車とは比べようもないほど高額だ。車体もかなり高額で、一度クラッシュすると修復するのに何百万円もするときがある。金額の問題だけではなく、小さなチェックミスが大事故につながることもあり、車を触るときにはいつもこのことが頭にあって、車をメンテナンスするメカニックとしては走るまでは安心できないのだ。

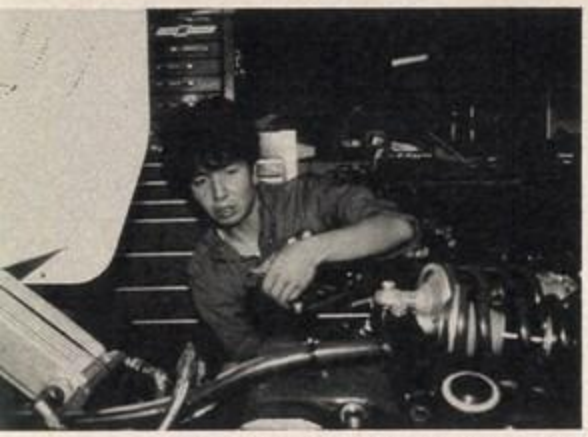
本日の作業終了時刻　19：30

●5月3日(日)晴れ

今日は、2週間ぶりの休みだ。

●5月4日(月)晴れ

朝から新品のエンジンをドッキングさせる。モノコックにエンジンをくっつけて、エンジンにミッションケースをつける。そして配線、オイルと水のラインをつないで、オイルと水を入れる。この作業は、いつもレース前に必ずやることだ。エンジンをかけて、再度チェックをしてからフロアーをつける。ここまでを3時頃に終了、その後は今週末の美祢でのF3000レース行きの準備を始める。



毎走行後に行うメンテナンスは4日から1週間かけて行う

本日の作業終了時刻　19：00

●5月5日(火)晴れ

今日は子供の日だ。F3000を美祢用のセッティングに合わせる。前にも書いたが、内容は極秘だ。午後から11tトラックを会社の前の国道16号上に横付けして、車と工具一式その他を積み込む。これが終了するとこの11tトラックは一足先に出発する。物がなくなると、工場が広く感じる。一応、明日出発する4tトラックに積み込む荷物を揃えて、今日は終わり。

本日の作業終了時刻　19：00

●5月6日(水)晴れ

4tトラックを会社前に横付けして、残りの荷物を積む。今回も車で山口県にある美祢サーキットへ向かう。片道1000㎞のロングドライブだ。そのため出発前に車のチェックをする。エンジンオイルとブレーキのチェック、タイヤ交換までしてしまった。そして準備万端、夕方4時30分頃、美祢に向け出発。ドライバーは僕と後輩の2人。単純に計算すると、ひとり500㎞の運転だ。サーキットに着くのは、多分明日の午前中だろう。

本日の作業終了時刻　……？

●5月7日(木)晴れ

美祢から約200㎞手前のサービスエリアに深夜1時頃到着。そこには、キグナス・カラーの11tトラックが停まっていたので、一緒に仮眠を取る。朝7時頃起きて朝食にする。8時頃に出発して、10時30分頃美祢サーキットに到着。少し休憩してから荷物を下ろす。翌日の走行の準備をしていたら、他のスタッフが飛行機でやってきた。BSにお願いしていた明日用のタイヤがホイールに組まれているので、それを取りに行く。ピットに運び込んでから、空気圧を一定の値に合わせる。これは空気漏れがないかどうか、翌日の朝チェックするためだ。ピットに鍵をかけてホテルへ。着くなりベットへ直行。おやすみなさい。

本日の作業終了時刻　17：30

●5月8日(金)大雨

朝7時にホテルを出る。外は土砂降りの雨。車の中で、今日は中止だろうと皆で話していたが、やっぱり午前中は中止になった。午後は雨が小降りになり走行が始まったが、うちのアンドリューとローランドは嫌がって乗らない。明日は午前中の予選1時間のうち15分がフリー走行に充てられることになった。予選用のギヤを組み、今日は終わりにする。

本日の作業終了時刻　18：00



レース・メカニックは機械いじりが好きな人が向いてますね

ステラ・インターナショナルは、F3000、F3、グループA、フォーミュラ・トヨタ、N1耐久と幅広いレース活動を行い、これらを現在8人のメカニックがそれぞれ担当を持ってメンテナンスを行っている。

今回ここに登場してもらった福井宏尚メカは、昭和40年6月8日生まれの27歳。メカニック歴は約3年でステラの中では中堅にあたり、現在はF3000を担当している。八王子にあるガレージを訪ね、福井メカにいろいろな話を伺ってみた。

※

――まずメカニックになった動機は？

「僕はここに来る前に5年間サラリーマンやっていたんですけど、その会社は年功序列型で、それが嫌だったんです。メカニックは実力の世界で、普通のサラリーマンよりすぐに結果が出てそれが評価につながりますよね。それと小さい頃から車が好きで、ここがBMWのM1でレースをやっている頃から手伝いをしていたんです。ここステラ・インターナショナルの社長は僕の叔父さんなんですが、僕は中学生の頃からサーキットに行ってワックスがけとかタイヤを取りに行ったりして手伝っていたんです。高校を卒業してすぐ、この会社に入ろうと思ったんですけど、その時は断られました。一度、外に出て社会経験を積んでから来いと言われたんです」

――福井さん以外のメカニックの方はどうですか？

「入ってくる若い人とかに聞くと、やっぱり車が好きだからっていう理由が多いですね。最近は、自分で乗りたがる人じゃなくて、イジるのが好きだからメカニックになりたいっていう人が多いです。

やっぱりレースが好きだって言って入って来る人はすぐに辞めちゃいますね。実際にやると、メカニックの仕事はレースの表面的な華やかさとはあまりにも掛け離れているから。車をイジるのが好きだっていう人の方がこの仕事は向いているみたいです。一般車のディーラー・メカニックとは根本的に違いますから、変に知ってプライドを持っているよりも、趣味で機械イジりをしていた人のほうが素直でいいですよね」

――まったく未経験者がレース・メカニックになった場合、どのような段階を経て一人前になるのでしょうか？

「未経験者の場合、最初の1年は車には触れないですね。で、何をやるかと言えば、ホイールを洗ったり、掃除したりとか、物を揃えたりとか……。サーキットに行っている時はタイヤを運んだりワックスがけとかそういう感じですね。でもうちの場合は半年ぐらいで車を触るようになりますね。人が少ないですから(笑)。次の段階は、ちょっとずつ教わりながら1年ぐらい、徐々に車に触るって感じです。だいたい3年ぐらいでようやく普通のメカニックっていう感じでしょうね。

うちの場合は、エンジニアになって初めて1人前って言われますから、そう言う意味ではまだ僕も半人前って言われてます。ある程度、車がデキるメカニックになったら、それからセットアップができるエンジニア。これができるようになって始めて1人前っていう考えみたいですね。他のチームは採る時にメカニックとエンジニアは分けていると思うんですけど」

――メカニックになって良かったこと、逆に嫌なことは？

「すぐに結果が出るから、仕事としてやり甲斐があって面白いですね。嫌なことは休みがないことだけかな(笑)。

レース中に自分が整備した部分にトラブルが出てリタイアなんてこともありますよ。今はギヤとかも含めて全部、自分で組んでいるので、本当に走り出すまではすごく不安ですね。ちゃんと組めているつもりでも、やっぱり走らないとわからないから」

――福井さんの今の仕事内容は？

「うちでは今年もキグナス石油をメイン・スポンサーに2台のF3000を走らせてますが、1台は外部にメンテナンスを委託して、

●5月9日(土)晴れ

予選開始。午前中はフリー走行だけ走り、午後に勝負を賭けた。予選用タイヤ1回目のタイムは1分15秒35で8番手。ローランドはもっとタイムを出せると言って、2回目のタイムアタックに入る。しかしタイムは更新できず。ローランドはピットに戻ると、4台の車に引っかかったと言って去って行く。結果はローランドが4列目の8番手で、アンドリューは……、後ろの方だったと思う。ローランドはまあまあの結果で、本番タイヤも速いので明日の決勝がすごく楽しみだ。最後にギヤをチェックして終わる。

本日の作業終了時刻　18：00

●5月10日(日)晴れ

F3000第3戦決勝。美祢はサーキットまでの道が1本しかないので、渋滞を避けるため朝5時30分にホテルを出る。ウォーミングアップ走行を終えて、最終的なチェック。フリー走行のあとコースイン。ダミーグリッドに着き、いったんエンジンを切る。ここで僕たちはスターター用の窒素ボンベを転がしてコースに入り、選手紹介が行われている間は、他のチームの人達と雑談する。いよいよフォーメイションラップが始まる。スターターをつないで、エンジンがかかると思わずホッとする。そのまますぐに自分のピットへ戻る。レース中はストップウォッチ片手にラップタイムの計測をする。今回は某石油会社のカラーのマシンがポールなので、ローランドにはどうしても頑張ってほしかった。レース中盤からローランドがペースを上げて追い上げていくのがわかるので、ストップウォッチを握りながら「行け行け!」と大声を出して応援した。しかし、抜くポイントはなく3位でゴール。僕がF3000を始めてから3シーズン目にして初めてのお立ち台だった。感激して思わず、ウルウルしてしまった。自分を抑えて走りきったローランドに感謝、感謝。しかし、一番上にはポールtoフィニッシュで優勝した某石油会社の車に乗るアーバインがいた。今度こそ一番上に上りたい。この後、片付けをして皆を最寄り駅まで送り、八王子まで1000kmの道のりを帰る。

本日の作業終了時刻　……?

グループAは担当ではないが、レースには手伝いで参加



ローランド・ラッツェンバーガーが乗るマシンを僕と一条さんの二人でメンテナンスしています。他は時々手伝ったりはしますが、今はF3000だけですね。

F3000の1レースを例に取ると、まずサーキット入りする2日前から準備を始めます。ホイールとかタイヤ、それに例えばインパクトレンチなど僕たちがサーキットで使うものを用意するのに、倉庫に取りにいったりするので、ほとんど2日かかります。

マシンを積んだトレーラーは業者の人が運転しますけど、僕たちも別の車でサーキットに行きます。運転は僕と今見習い中の高柳君、たまに一条さんがするっていう感じです。この間の美祢は、二人でだいたい300kmぐらずつ交代で行きました。

サーキットで車が走るのが金曜日からだから、前日の木曜日にサーキットに入ります。鈴鹿だったら木曜の朝に出発。

金曜の朝、走行前に準備がありますから、走行が始まる2時間前にはサーキットに入ってます。そして余裕を持って、タイヤとかタイヤウォーマー、ガソリンを入れたりの準備をします。マシンは下ろしてすぐ走れるような状態にして積んでありますから、金曜の朝にそれほどイジる必要はありません。

走行が始まると僕はタイムを計測します。あとは車がピットに入ってきたときは、ウイングの角度を変えたり、車高さげたり、スターターを回したりします。一度走り出しちゃうとそれほど忙しくはないですね。それで午前中の走行が終わった後は、マシンチェックをします。これはボルトの緩みとか掃除とか。それと最近はギヤのもちが距離的にも短くなっているので、そのチェックですね。一度全部バラしてチェックします。

午後もこれの繰り返しですね。土曜日は予選でそれほど距離を走らないので、そんなには忙しくないです。でも、クラッシュなんか起こると徹夜なんて場合もありますよ。

それで日曜は朝のフリー走行が終わった後、ギヤを新品に変えます。レース中はラップタイムをデータとして残すために計測して、サインボードなんかはまた別のメカニックが担当します。レース後はあとかたずけして、積み込みをして帰ります。積み込みはだいたい1時間ですみますから、だいたい6時から7時にはサーキットをでます。荷物を下ろすのは翌日です。

そしてレース後のメンテナンスですが、マシンをバラすのに1日。パーツを洗うのに1〜2日。そしてチェックしてまた組むのに1日。急げばだいたい4日ぐらいの作業ですけど、時間がある時とかはゆっくり1週間とかかけてやっちゃう場合もあります。

エンジンは、うちは東名エンジンさんでやってもらってますから、バラしたその日に持っていきます。エンジンを取りにいくのは、レース前3日ぐらい前、早いときには届けに行った時にもう出来てるっていう場合もあります。エンジンはうちの2台で5基ぐらいをまわしてて、その中でもいいエンジンをレースの時に使うようにしてます。

テストの時は金曜日の繰り返しのようなものですけど、意外とノンビリしてますね」

――休日はどれくらいありますか?

「シーズン中は、毎週レースが続くときはないですけど、レースが飛び飛びだとその間に1日とか、日曜日とかには休みを取れます。ル・マンをやる頃は3日か4日休めるんですよね。年末年始は、12月31日から1月10日まで休みです。うちの業務はほとんどがレースなんですけど、暮れによく一般車の整備とか車検とかよく頼まれるんです。だから、オフでレースがないからといってヒマになるわけではないですね。あと、夏休みっていうのは特別ないんですが、9月の少し空く時期に休む1日か2日が夏休みなのかな。

その休日ですけど、疲れが溜まっちゃってるから、ゴロゴロして終わっちゃうって感じですね。うちの他のメカニックも、休みの日はゴロゴロしてるみたいですよ（笑）」

――他チームのメカニックとの横のつながりみたいなものはありますか?

「サーキットで顔を合わせるうちに仲良くなったりすることがありますよね。

僕の場合は、'90年に1年間、御殿場のセルモで修行していたことがあるんです。ステラがキグナスで2台走らせた時に1台はセルモにメンテナンスを委託していたんですけど、勉強のためにセルモに行ってたんです。そこで、まずセルモの人と仲良くなって、そこから横のつながりが広がりました。御殿場にはレース村があってみんな固まっているから、それで段々仲良くなっていったんです」

――それでは最後に、福井さんの将来的な目標は?

「もっと修行を積んで、いずれはエンジニアになって、将来的には自分でチームを持ちたいと思っています」

ステラ・インターナショナル



ステラ・インターナショナルの前身でもあるオートビューレック（オーナー／福井清志氏）は、'81年よりBMW・M1でスーパーシルエットに参戦しレース活動を開始。この後、富士ロングディスタンスや耐久、グループAでチャンピオンを獲得する。'89年よりレース専門会社として現在のステラ・インターナショナルを興し、この年小河等を擁していきなり全日本F3000チャンピオンを獲得。ちなみにステラとは星座、輝くものの集団の意で、インターナショナルはF1チームに多く付くのでそれにあやかったと言う。

今年は2台のキグナスF3000をはじめ、グループAにオートテックM3、そしてF3やフォーミュラ・トヨタ、N1耐久と幅広い活動を行う。工場は八王子駅に近い国道16号に面したところにある。



東京都八王子市緑町950 ☎0426-25-5853

レース見聞録

by ADAM COOPER

アダム・クーパー

ロンドン生まれ27歳。11歳の時にヘルパーとしてF2チームに加わりマシン磨きに専念。大学に進んだ'85年から英オートスポーツ誌でアルバイトを始め、'87年正式入社。以来スポーツカーレースを担当する。今年からフリーランスとして日本のレースを取材することになった。敬愛するドライバーはロニー・ピーターソン

碧い眼が見たニッポンのレース――其ノ六

極度に高度なコンペティションを繰り広げている日本のF3000だが
レース本来の魅力である、抜きつ抜かれつ、というバトルを見ることはほとんどない
いったい何が問題なのだろう? どうしたら解決できるのだろうか?

小河等選手の死は、日本のレース界に大きな衝撃をもたらした。彼はガイジン・ドライバーともなじみが深く、言うまでもなくレーシング・ドライバーとしても非常に高く評価されていた。星野一義と並んで、最も尊敬されていたドライバーと言えるだろう。

実を言うと私はそれほど彼と親しかったわけではないし、昨年11月のJSPC最終戦以来会うこともなかった。しかし鈴鹿のF3000でたまたまピット裏で顔を合わせると、スタートの2時間前だというのに、いつものように親しみを込めた笑顔と握手で私を迎えてくれた。私達はSWCのことや、ル・マンに向けての期待、そして彼の久々のF3000復帰などについてしばらく立ち話をし、そして別れた。

スタート直前になって、私はマシンに乗った彼の写真を撮ろうとグリッドに向かった。彼は私の姿を見かけると、ヘルメットを被ろうとしていた手を止めてカメラに向かって微笑んでくれた。ありがとうという気持ちを込めて軽く手を振り、そして私はグリッドを離れた。

それが彼の最後の笑顔だった。

レースにおける死亡事故は常に私達の心に傷を残す。だがその中でもとりわけ、今回の事故はあまりにも悲しい出来事だった。彼には数多くの友人があり、誰からも尊敬され、好かれていた。また、今年からSWCでもトムスのマシンをドライブするようになり、彼の名はようやく国際的に知られ始めたばかりだった。将来のトムスの(あるいはトヨタの)F1チームのドライバー候補のひとりとしても語られることも多くなり、誰もが注目するようになっていた。

当のアクシデントが、全く小河選手らしくないものだったということも、彼の死がこれほど悔やまれる理由のひとつかもしれない。アラン・プロストのように注意深く、慎重なドライバーとして定評があり、本来、攻撃的なバトルを仕掛けるようなタイプのドライバーではなかった。ましてや、高速で他のマシンと接触するような危険は決して犯さなかった。

今年に入ってから、日本のF3000では2台のマシンが絡み合う事故が既に何回か起こっている。3月に行われた鈴鹿の開幕戦では、シケインで中谷明彦が鈴木利男のマシンに後ろから乗り上げて宙を舞うという大きなアクシデントがあったが、奇跡的に中谷は大きな怪我を負わずに済んだ。富士ではストレートの終わりで黒沢琢弥がアンドリュー・ギルバート-スコットと絡むという場面があったし、美祢では2位を争うロス・チーバーとフォルカー・バイドラーが激しいバトルの末に接触し、物議を醸している。

プロフェッショナル・ドライバーが互いにぎりぎりのところで競い合えば、接触が起こるのは避けられないことなのかもしれない。しかしこれらのアクシデントは、すべて前を走っているマシンを強引に追い抜こうとして起こったものだ。問題の核心は追い越しの可能なポイントが少なすぎるということにあるのだ。日本に来て以来、数々の素晴らしい接戦を見てきたが、本当の意味での追い越しと言えるものはそれほど多くはなかったように思う。富士と美祢で私たちが目の当たりにしたように、フィニッシュの瞬間まで全く気の抜けないレースもあった。だが、どのレースも結局のところ一列縦隊の行進で、抜きつ抜かれつという展開のレースではなかった。なぜそうなってしまうのだろうか?

これはおそらく、いくつかの要素が組み合わさっての結果なのだろう。だが、まず第一に挙げなければならないのは、サーキットのレイアウトがオーバーテイクしやすいようにできていないということだ。鈴鹿のF1グランプリでのアラン・プロストとアイルトン・セナの場合を覚えておられるだろうか。全く同じマシンに乗った2人のバトルは、最終的にあのアクシデントで決着をつけることになってしまった。そして問題のシケインはいまやさらにタイトに改修され、進入で追い越しをかけることはますます難しくなってしまっている。

美祢は全周にわたってコース幅が狭く、きついコーナーの連続なので、抜かれないようにラインを抑えて走ることはいとも簡単である。そして富士では、ストレートでのスピードさえ速ければ、その他の部分を差し引いても楽にリードを保つことができる。

もうひとつ注目すべき点は、予選の順位が各マシンの決勝のスピードに対応していないことがよくある、という事実だ。あるメーカーの予選タイヤがうまく当たれば、当然そのタイヤを使ったドライバーがグリッドの上位を占めることになる。だが、決勝レースでもそのメーカーのレースタイヤがいいとは限らないのだ。そうなると、レースでは後方のグリッドからスタートしたドライバーのほうが速いということになるが、それも前を走る遅いマシンを抜くことができたらの話になる。

しかし、後ろから追い上げてきたマシンを先に行かせなければならないというルールはない。美祢での例の一件の後のチーバーのセリフを引用しておこう。「どんなに遅く走ろうと僕の勝手じゃないか。抜きたければ抜けばいいんだよ。ただし、抜いて行くなら僕にぶつからずに行って欲しいもんだね」

時にはまた違った理由でスターティング・グリッドが入り乱れたものになることもある。美祢のレースで星野選手は不運な予選落ちを喫してしまったが、彼のような最高のドライバーでさえ予選でマシンにトラブルが起こったり、タイムアタック中に他のマシンに引っ掛かってしまったりすれば、グリッドの後方





緊迫シタ接戦ヲ演ジナガラ戦イハ次第ニ一硬直シテイク

からスタートしなければならなくなることもあり得るわけだ。

さらにもうひとつ、車の特性の違いを挙げなければならない。直線のスピードにおいてレイナードがライバルに勝っていることは衆目の一致するところだが、チーバーはこれを最大限に利用できるように車をセットアップしている。彼の戦術はストレートを誰よりも速く走り、後方から追い上げてくる者にそこで差をつけてしまうことだ。そうすれば多少コーナーでもたついても抜かれないだけの距離を保っておくことができる。

あの不幸な事故の翌日、ギルバート・スコットと話す機会があったが、彼もまた私と同じく追い越しが極めて難しくなっていることが、現在のF3000の重大な問題だと考えていた。

「レイナードはコーナーでは遅いのにストレートだけはメチャクチャに速いから、こいつを抜いて行くのはなかなか容易なことじゃない」と言う。

美祢のレースでのマルティーニのように、自分よりも明らかに遅いマシンの後ろで延々と走り続けなければならないとしたらどんなにイライラするか、誰にでも想像がつくだろう。過去3レースにおいて、マルティーニは決勝では誰よりも速く走ることができた。しかし、にもかかわらずいつも1周目でいいポジションにつけなかったがために勝利から見放されてきたのだ。

「僕らがドライブしているのは遊園地のゴーカートじゃないんだってことをよく理解してもらわないとね。特に鈴鹿では追い越しをかけるのは非常に難しいことなんだ。コース上のあちこちにこっちよりも2秒も遅いマシンがいて、しかもこれがストレートへくるとまるで酔っ払いみたいにヨタヨタしながら走っている。後ろからきたマシンはみんなこれにつっかえてしまうわけさ。遊園地のゴーカートなら強引に抜いて行ったっていいけれど、こっちはストレートで時速270㎞も出ているんだよ。ちょっとでも接触すればすっ飛ばされてしまうんだ」

どうすればこのような状況を変えることができるのか、私には分からない。だが、ひとつ言えるのは、観衆の誰もが、カラフルなレーシングカーの行進ではなく抜きつ抜かれつの白熱したバトルを見たがっているということだ。日本のF3000に関しては、この他の面でまだまだおもしろいレースが展開され得る可能性を残している。しかし、現在のF1ではこれが非常に深刻な問題になっており、FISAはグランプリレースをより見応えのあるものにする方法を検討している。例えばカーボンブレーキを禁止してブレーキングの距離を長く取らせるようにする、というのもひとつの案ではある。F3000では当面そのような荒療治の必要があるとは思われないが、F1のレギュレーション変更は追って他のカテゴリーにも波及してくるのが、これまでの常であった。

サーキットのレイアウトもそう簡単に変えられるものではない。鈴鹿のシケインが現在の形に変更されて以来、ドライバーたちは苦言を呈し続けているが、今のところ何の改善策もなされていない。

しかし、ドライバー自身についてはどうなのだろう？　それがどこまでが許されるのかは意見の分かれるところであろうが、ドライバーにある程度までは自分のポジションを守る権利があることは確かだろう。一方では、他のマシンを故意に抑え込んでいるドライバーに対して、オフィシャルは罰則を含めてより厳しい態度を示すべきだという意見もある。だが、競り合いの中でどこまでがフェアであるのか、いったい誰に判定を委ねようというのだ？　その立場に立たされた者は、非常に難しい判断を下さなければならないことになる。

どうやらこの問題についてはドライバー自身による自己規制に頼る他ないのかもしれない。だが、そうはいってもドライバーである限り誰もが勝ちたいだろうし、できる限り上位でフィニッシュしたいであろう。自分のポジションを守るために精一杯頑張っているドライバーを責めることは誰にもできない。そこには、スポンサーやタイヤメーカーを満足させなければならないというチームの事情を始めとして、さまざまな利害が絡んでいるのだから。

しかし、これ以上後続を抑え続けるべきではないな、と感じられるような境界線がどこかにあるはずだ。その一線を越えそうになった時には潔くあきらめてラインを譲り、後方のより速いドライバーに彼の力のすべてを発揮したレースをさせてやることがフェアな行動であると自然に感じられるはずである。それは確かに難しい判断になるだろう。

だが、ドライバーが自ら判断していかない限り、結局はオフィシャルの判定に委ねざるを得なくなる。そうなってしまうと、おそらくかなりのドライバーが不愉快な思いをするのではないだろうか。私はそれが不安でならないのだ。

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム―ナイジェル・ルーバック

ネルソン、カムバック!

[*Piquet's accident*]

高速サーキットを制覇することを至上の喜びとし、インディに活躍の場を移して再出発を狙っていた3度のF1ワールド・チャンピオン、ネルソン・ピケ一時は初出場ながらポールシッター有力候補とも言われた才能がたった一度のミスで廃人になってしまうとは……。彼の一刻も早い回復を祈りたい

翻訳／見田　豊(ISS)

Photos/MAX PRESS

「インディアナポリスなんかに行ったりして、ネルソン・ピケも馬鹿な奴だな――」そんな声が聞こえてきそうだ。通算3回もワールド・タイトルを獲得し、200以上のグランプリに出場して骨一本折らなかった男が、だよ……。あんなところに近づくなんて、わざわざ罠にはまりに行くようなものじゃないか……。まるですべてお見通し、それみたことかと言わんばかりのしたり顔で言われちまうのだろう……。

思えば、ネルソンがあのような形でベネトンを放り出されるようにしてF1を去ったという出来事は、私としてはまったく残念でならない。ロータスから移籍以来、2シーズンで3勝をチームにもたらした彼だが、中でも'90年アデレイドでの1勝は、長いレースキャリアの中でも1、2を争う素晴らしいレースであったと私は記憶している。折から、二流どころのドライバーが次々とグランプリ・レーシングに首を突っ込んでくる中で、彼のような偉大なドライバーが行きどころを失ってしまうところを見ることは、私にとってもなんとも複雑な心境であった。

ベネトン・チームの誰かの目には、ピケが一生懸命にやっていないように見えたのであろう。ロベルト・モレノの後釜として登場してきたミハエル・シューマッハーの驚異的な走りが、彼を擁護する人間達の口を封じる格好のネタになったのも確かである。しかし、あるチームスタッフの話を小耳に挟んだところでは、そんなことがあるはるか以前から、ピケは間違いなくその年限りでお払い箱だという話が伝わっていたという。

気さくで気取らない言動で知られるネルソンだが、そのような外見に騙されてはいけない。彼は誇り高い男である。あれほどの能力を備え、しかも実績も申し分ないとあれば、むしろそうでない方がおかしい。F1残留の話があるにはあったが、当然チームは一流であるはずもなし。彼がこの話を蹴ったと聞いた時、私は正直のところ嬉しかった。どんなスポーツでもそうだが、偉大なプレーヤーが脇役に甘んじている光景ほど、見ていて悲しいものはない。

彼のF1キャリアの最後を飾ったのが、ほかならぬベネトンだったというのも、考えてみれば皮肉である。このチームで彼は、昇り調子と褒められることはあっても、落ち目だなどと後ろ指さされる筋合いはなかった、と記憶する。もし彼が、ロータスでのあのような惨憺たるシーズンを最後に引退を決めたのだったら、私もこれほど驚きはしなかっただろう。'89シーズンが幕を下ろした時、大方はピケの時代もこれで終わりだと感じていた。しかし、その翌年のアデレイドで彼は、ナイジェル・マンセルの終盤の猛追を見事に振り切って優勝してみせているのだ。

ネルソンの能力は、F1キャリアの最後の数年においても、それまでと何ら変わることはなかったのである。あれくらいの才能になると滅多なことでなくなったりはしないものなのだ。じゃあどうなるのかと言えば、年輪と経験がこれを覆い隠すのである。何も考えずやみくもに走るのは若いうちで、年とともにそうしたリスクを避けるコツを覚え、ベテランといわれるようになる頃には、全く別のアプローチが見えてくる。

今を去る1979年。当時ピケのチームメイトだったニキ・ラウダは、この若きブラジリアンが何の躊躇もなくブラインド・コーナー目がけて飛び込んで行くのを見て、自分とのあまりの違いに目を丸くしたという。それから12年経た今になって、シューマッハーがまったく同じことをやっている。そして一方のピケが、老獪なベテランという役どころを演じるという寸法である。そういうベテランは、勝利の匂いを嗅ぎつければこそ伝家の宝刀を抜きもするが、さもなければむやみやたらと奥の手を出したりはしないのである。しかしながら、チャンスが訪れた時の勝負強さは、もうあえて説明するまでもない。

私の見るところではこうだ。F1最後の数年、ネルソンは基本的に与えられたマシンの性能に見合った成績を挙げていたと思う。'90年のアデレイドの勝利は、ベネトンがひょんなことからトップに立ち、あとはネルソンが最後までこれを引っぱってフィニッシュに持ち込んだものと断言できる。しかし昨年は終

始ピレリが足手まといになってしまったし、シャシーも本当の意味で競争力があるとは言えなかった。となれば、ドライバーだってそれほど良い成績を残せるはずもない。

思えばF1も因果なスポーツではある。かつてマクラーレンの監督を務めていたテディ・メイヤーは、ドライバーを電球に例えたことがある。

「切れたら、外して付け替えるだけさ」というわけだ。一部のチームではもはやそれが当たり前といった雰囲気だが、トップドライバーが要求する法外な契約金が、こうした動きに拍車をかけていると言ってもいいだろう。払った分に見合うだけの価値がない、ベネトンではそう判断してピケという「電球」を付け替えたのである。

おそらく、こうした傾向は今後も続くだろう。それもこれも、ドライバーが年とともに慎重になるという傾向が避けられないからである。もちろん例外はあって、マリオ・アンドレッティなどはその点まことに希有な存在である。

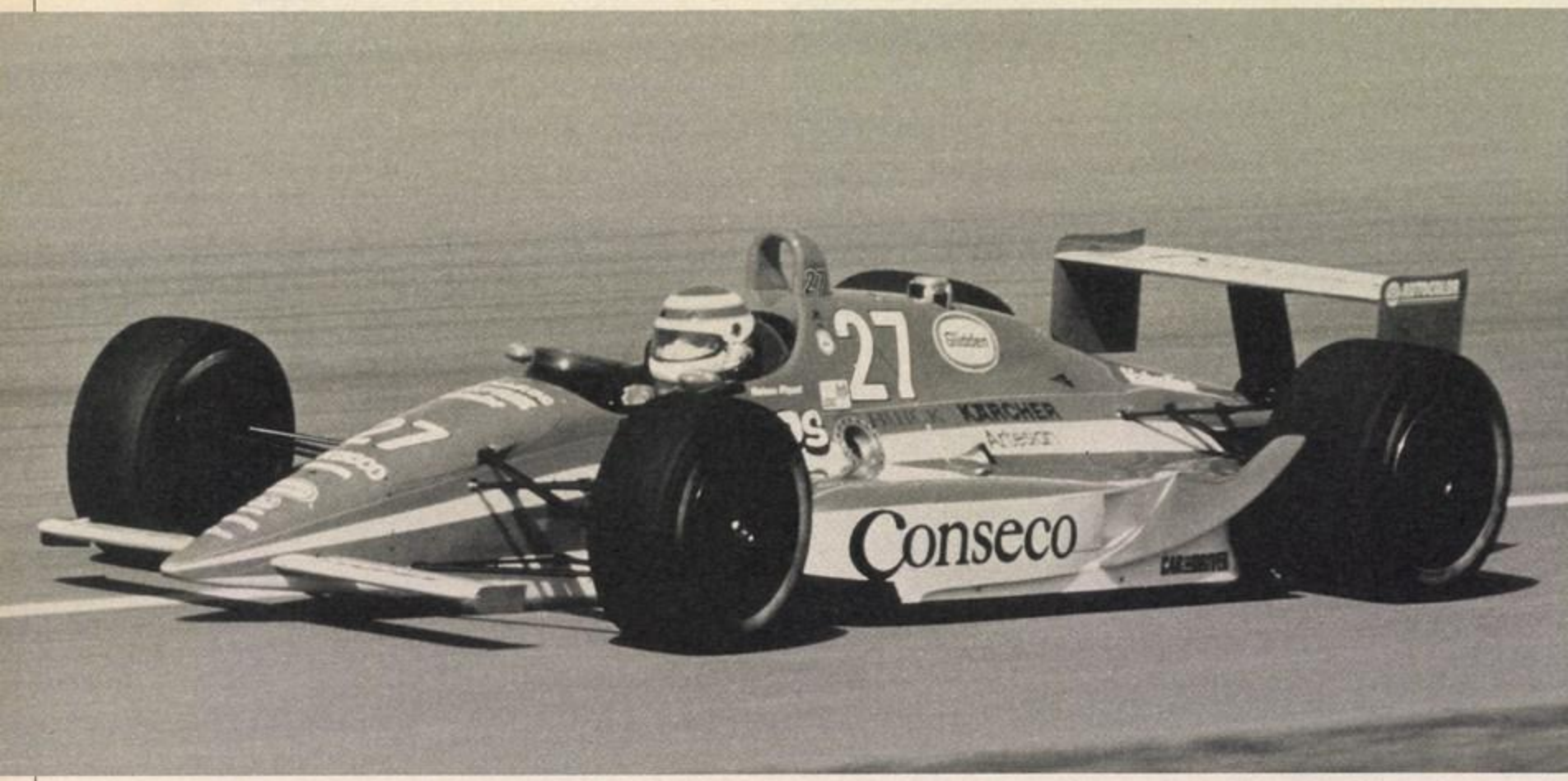
「そう。普通はそう考えるものなんだ」と、彼を指して言うのはポール・ニューマンだ。

「あれくらいの年になれば、いくらマリオだって、1インチか2インチのマージンを取るのは当たり前だと思うだろ。ところがそうじゃないんだな、彼は……」

これは本当である。さすがに齢52歳ともなれば昔の速さは望むべくもないが、レースに対する根本的な姿勢はまったく変わっていないのだ。もっとも、それが変わるようなことがあればとっくに引退している、というのは彼自身の弁だ。

しかし、大抵のドライバーはこれほどはっきりした哲学を持っているわけではない。少しでも自分が遅ければ、理由はどうあれ地団太を踏んで悔しがる。その悔しがり方が30年前とちっとも変わらないというのは、マリオなればこそである。しかし、ピケのような男は違う。「長い物には巻かれろ」と言っては少し気の毒だから、発想が柔軟だということにしておこう。つまり、もしマシンの出来がイマイチならば、まあ来年には良くなるだろう、というように考えるのが彼のやり方である。

その一方で、この程度のマシンでも22歳の若さをもってすれば速くて当然——まさにシューマッハーの恐れを知らぬ才能がこれだが——、そう考えて、本人はいたってケロリとしていたはずである。

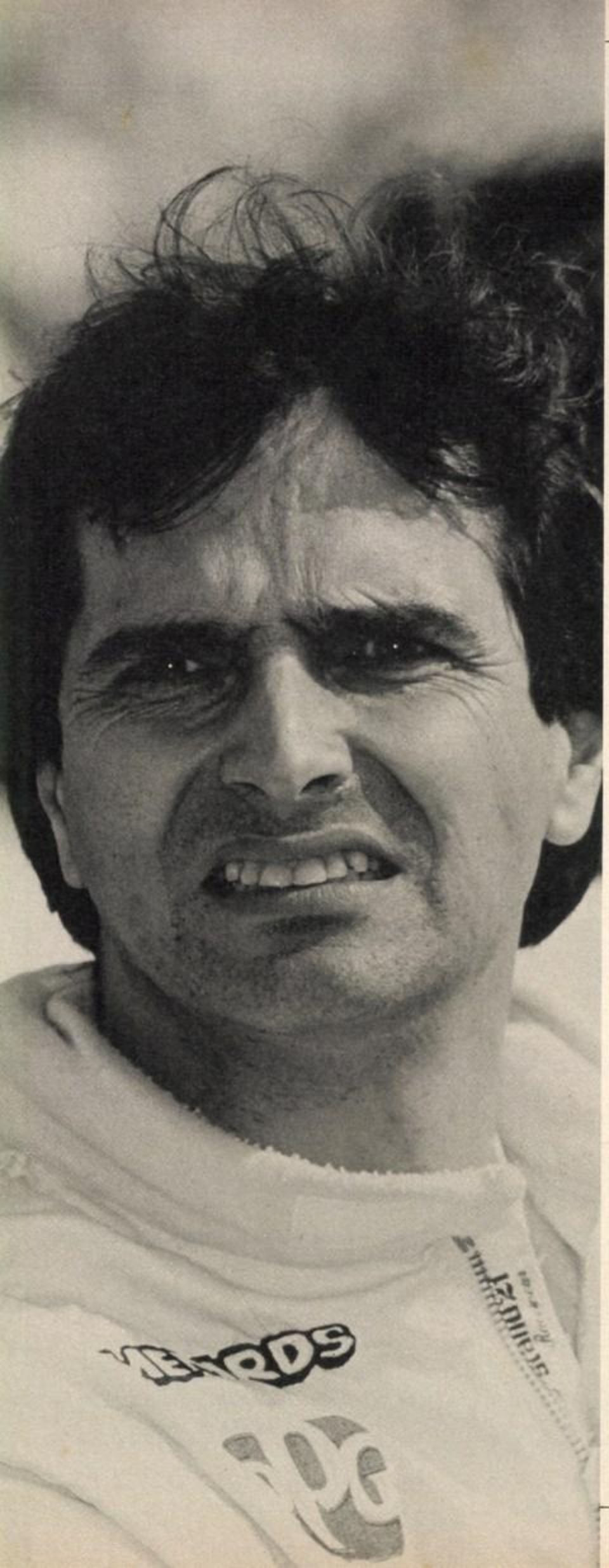


駆け引き熾烈なF1に見切りをつけ
新天地を求めたピケ
まさかこんな結末を迎えようとは

ところがトム・ウォーキンショウはそうは考えず、気がつけばネルソンは放り出されていたという具合だ。この夏には四十歳の声を聞こうという彼であるからして、そろそろ潮時という観測もそれなりに理屈が通っている。だが何か見逃してやしませんか、と私は言いたい。そう、彼ほどレースをこよなく愛しているドライバーはいなかったのだから。

F1を始めてからその仕事に終止符を打つまで、ピケはその間一度たりとも真剣に引退を考えたことはないという。それ以外にやりたい事がないから、というのだ。そういう彼だから、最後のシーズンを目前にしたオーストラリアで無理矢理将来の計画について喋らされた時は、さすがに気分を害した様子であった。ピケにしては珍しいことだが、当たり前だろう。それを自分の口から言わなければならないのは辛い。然り、'92年についてはこれといった誘いがない。吐き捨てるような口調は、さぞかし口惜しかったに様子がうかがえる。インディアナポリスで走ってみないかという話が来て、一もニもなく飛びついたのはそういう背景があったのだ。

そして実際にインディアナポリス・スピードウェイにやってきてみると、これがなんとも彼の性に合っている。おまけにチームにもあっさり溶け込んでしまった。受け入れるアメリカ側も最初はF1あがりのプリマドンナがやって来るということで警戒心もあったが、会ってみればどうして気の置けない愉快なイイ奴ではないか、というわけですっかりファンもできてしまった。それにタマゲタのなんの、やっぱりプロはプロ。コースに出て走り出すと、打って変わった豹変ぶりで皆を唸らせる走りを披露してしまったのだから、もう



5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

シメたものである。

過去大勢のグランプリ・ドライバーがインディアナポリスで走っている。ある者はすんなりそのスピードに馴染んだし、またある者はてんで物にならずにスゴスゴと引き上げて行った。スピード感覚という点では、オーバル・コースほど精度厳しくドライバーに求めてくるコースはない。その意味でピケは、F1時代から常に高速サーキットを得意にしてきただけに、当地のトップグループと並んでも何ら遜色がない。現に彼のローラ・シボレーは、ポールポジション獲得の有力候補のひとつに数えられていたのである。例の事故が起きる直前の木曜日に彼は、平均時速228マイルというタイムを叩き出している。その週の初めに彼は、ゴードン・カービィと将来について話し合っている。すぐにでもF1にカムバックしないかという話があって、フェラーリあるいはベネトンなどの名が挙がったらしいが、ネルソンが私の友人に語ったところでは、もうF1はたくさんだというようなことだったらしい。新しい経験を大いにエンジョイしているし、来年はフルタイムでインディを走るつもりだったそうだ。

今回の事故で、ピケはこの先二度とレーシングカーをドライブできない、ということも大いに考えられる。こうなってみると、彼がインディで走るなどと言い出さなければ……という気持ちも、なるほど理解できなくはない。まして、このカテゴリーを敵扱いしている者にしてみれば、この事件は火に油を注ぐようなものだ。

「'60年代に大勢のドライバーがインディに移って行ったのはよく分かる」と、あるドライバーが私に語ってくれたのは、そう遠い昔のことではない。「つまりさ、当時F1で貰ってた金額をはるかに上回る金が手に入ったからなんだよ。でも今じゃどうだい、あの程度じゃ誰も見向きもしないよ……」

インディアナポリスでネルソンの身に降りかかった不幸について、私は心の底から残念に思っている。彼の速やかな回復を願うファンの末席に私も連なろうではないか。それにしても私は、インディに行ったネルソンを馬鹿だとなじる言葉だけは聞きたくない。自分が何をやろうとしていたのか、彼自身が知らないはずは絶対になかったからだ。

それは何故か？　ネルソンは正真正銘のプロフェッショナルだったからである。断っておくが、今だって絶対にそうなのだ——。



1951年3月23日、イギリスのウェルウィン・ガーデン生まれ。9歳でカートを始めて以来、2輪／4輪を問わずモータースポーツに熱中。1974年にコンストラクターとなり、現在「レイナード」を主宰

エイドリアン・レイナード

[ADRIAN REYNARD]

SNAP VOICE

全日本F3000で開幕2連勝
国際F3000でも圧倒的多数派として君臨し、開幕戦優勝をなんなく制した
レイナード92D
そのコンストラクターに聞く今年のF3000様々な話題

シルバーストンのF3000開幕戦で、エントリー26台のうち19台がウチのマシンだったのは嬉しい限りだよ。

予算的に十分といえない状態で参加してくるチームがあまりにも多いのでこれが少し心配だったけれど、シルバーストンのレースは素晴らしかったし、資金面で苦しいわりには全体的にプロフェッショナルとして立派に通用するレベルにあることが分かって心強かったね。各チームのマネージャーにも、金銭的な面で周到さを発揮する習慣が身に付き始めているようだ。

ウチもマニュファクチャラーとして、このF3000を支援する方向で徐々に力を入れているんだ。たとえば、今チームがあまりたくさんのパーツを持ち歩けない状況になっているので、こっちとしてもこれまで以上に豊富なパーツ・ストックを用意しておくようにするとかね。商売を考えたらこれはかなり辛い状況だが、まあ20台も売っているから、そういう手助けも可能になるわけなんだ。

ローラの今年のシャシーは素晴らしいと思うけど、シリーズ全戦でチームをサポートするとしたら、これはかなり大変な仕事になるだろう。我々は20台も出ているから問題ないけど、ローラにとってはその費用をカバーするのは並大抵の努力ではない。その点ラルトはほとんど終わりと言っていい。次のレースではI台も出てこないと思うよ。

国際F3000の今年のドライバーでは、パリチェッロ、アイエロ、ヘネあたりが見るからに速そうだ。でも、同じ英国人という身びいきもあるんだけど、クルサードやマクニッシュの2人がいいところへ行くんじゃないかな。豊富な経験と欠点がないという点で、クルサードはトップになる条件が揃っている。

日本のF3000で最も厳しいのは、タイヤがローラ用にデザインされていたことだ。初めて日本で走ったのは'88年だが、タイヤが合わないということはすぐに判明した。これに対応するのに数年かかったんだ。最近ようやくタイヤとのリレーションがうまく行くようになってきて、ローラと同等になった。

これまではほとんど孤軍奮闘という状況で戦ってきたが、これもロス・チーバーの力によるところが大きい。もしチーバーがいなかったら、今の成功はおぼつかなかった。その意味ではフロミスやル・マンも同じで、彼らの協力なしに'91年が生き延びることはできなかっただろうね。

Photo/Kenji Sawada

1 マンセル敗れたり！同情したいがしかし……

F1

by Jun Imamiya

今宮 純

マンセルがピットに飛び込んで来た時、隣のフランスTF1局の〝ゲスト〟、アラン・プロストも思わず席を立った。腰を浮かした私は最終コーナーをにらみ、セナがアルベール1世通りを通過するのを見送った。

絶対に抜けないモナコ。まるで追い越し禁止の〝ストリート・コース〟のここで、セナは競り合うことなくピットロード脇で⑤ウイリアムズ・ルノーをかわして行った。

レースにはこういう『抜き方』もある。

モナコだからこそのこれが抜き方なのだ。

私の正直な気持ちを言えば、それからあとのマンセルの激走を見ていて、少なからず同情の念にかられた。連勝記録がここで止まる。またしてもマンセルは、そしてルノーは、忌まわしきモナコ伝説（勝てない伝説）の前にひれ伏すのだ……。

一体どうして彼らがここで勝ってはいけないのだろうか。赤と白のモナコ国旗、赤と白のマールボロのグランプリでは、赤白マクラーレンが勝たねばいけないのか。そんな法律でもあるのか、エッ、どうなってんだ（ア）。

おそらくスタンドだけでなくメディアルームも（あとで聞いたら予想どおり）、そして全世界のTVの前の人々も、このスリリングなセナ逆転劇に手を叩き、声を張り上げ、熱狂していたのだろう。しかし、あの時、私はあまりの『モナコ伝説』の恐ろしさに、ナンデコウナルノと我を忘れかけた。

マンセルのホイールナットが緩もうが、真相はもっと他のメカニズム因果関係にあろうが、それはそれはとして私が改めて〝分析解説〟したいことが一点だけある。

それは何故マンセルが、中盤から終盤にかけて自分のペースを抑えたかという点である。「（モナコでは特に）自分のペースを変に上げたり下げたりせず、乗れている時はそのマイペースを維持して（集中力を保って）いくべき」と私はしゃべった。

マンセルは10周目で8・899秒。
20周目で13・603秒。
30周目で16・393秒。
40周目で21・248秒。
50周目で22・480秒。

というようにセナとの〝リードタイム〟を徐々に減らしていった。いや、増えてるじゃないかと思う読者はまだ『モナコ伝説』を本当に理解していない。

60周目で30・501秒に一気に広がったのだが、これはセナがM・アルボレートのミラボー出口スピンに前を塞がれ、約10秒のタイムロス（一時停止状態）になったから。決してマンセルが〝速いマイペース〟に戻したからではなかった。

はっきり言おう。マンセルは甘かった。

この時点で〝もう大丈夫さ〟とモナコを見切った。私がいつも気にするそのあとの彼のラップタイムにはっきり、マンセルの心理が読み取れる。マンセルはそれまで1分23～24秒台で走っていたのに、1分25秒台に下げ、しばしばセナよりゆっくり走ろうとした。

車の差からすれば、セナと同じ1分25秒台で走るウイリアムズ・ルノーは80%の力と断言できる（マンセルは74周目に驚異の1分21秒598で走っているのだ（ア））。

マンセルはマンセルらしく、何らトラブルの前兆も無かった60～70周目を〝マイペース〟のまま集中力を維持していたら、リードタイムは確実に40秒以上に増していた。緊急ピットストップが仮にあっても逃げられたのだ。

――普段のモナコのレースが意外に独走パターンのつまらないレースになるその理由は、勝者たる者は徹底的に『マイペース』を貫き通すからなのだ。今年のウイリアムズFW14B・ルノーRS3Cのマイペースとは、予選で1分19秒495、決勝で1分21秒598が出せる非常に速いマイペースだった。

モナコのマイペース、強い集中力とその維持ができない者には『モガネスクの（モンテカルロの）女神』は微笑まない。マンセル敗れたり。赤と白のドレスをまとった女神はすうっと今年もアイルトン・セナに乗り移った。

2 犬の生活――ロンドン篇

INTERNATIONAL RACE

by Hirao Nishiyama

西山平夫

ボクがいましきりに気になるのは、月夜の晩の、ロンドンの、とある公園のことなのである――。

ボクは5月の上旬から中旬にかけて、ロンドンのはずれのとある町で、約10日間の下宿生活を送った。家主は、本誌や姉妹誌F1速報などでおなじみのカメラマン、ケンサワであった。彼は、毎食海苔、ボクのためにフリカケ定食や、目玉焼き定食や、シャケカン定食など、彼の言うところの純和風食を作って食べさせてくれた。ボクはその見返りとして、毎食後せっせと茶碗と箸と皿を洗った。

情けない話だが、3週間も海外をうろつくと日本食が食べたくなる。これも外食ではなくいわゆる家庭料理を、自らの手で再現したくなるのだ。

たとえば、イタリアやポルトガルやスペインへなど行くと、新鮮な魚介や野菜やパスタがあり、とても満足感のある食事ができる。

それでも日本食が食べたいのは、移動とか仕事で身体がくたびれて、ちょっと食休めをしたがっているからなのではないだろうか。

そうして、必須栄養素をしっかりと含んだ、こくこく軽い食事を求めると、行きつくところ日本の普通の家庭料理というあたりに落ちつくのだろう。

そんなわけで、ケンサワはけなげにボクに日本食をふるまってくれたのだけれど、あれはスペインGPからロンドンへ着いた翌々日の仕、彼はボクに野菜カレー（ライス）を作ってくれた。それはいいのだが、カレーがしょっぱいのなんの、死海の水でスープを作ったか？　と思われるほどで、ボクは故国のソバ屋の、まずいカレーライスに思いを馳せ、泣きながら食べたのだが、その時に炊いたご飯の量たるや、ゆうに4合はあったろう。この大事をひとりでペロリたいらげたあと、ケンサワはこうのたまった。

「じゃあ、西山さんはお仕事でもして下さい。僕ア、シエスタに入りますから」

スペインから帰ったら、すぐこれだ。シエスタ（昼寝）だからね。

それはいいのだが、シエスタに入ったケンサワはそのまま夜寝を終行し、けっきょく、次の日の朝まで起きて来ず、夕食を取りっぱぐれたボクは津川哲夫さんからもらったスコッチを、コーンフレークを肴に呑んで、淋しくソファーに横たわることとなった。

シエスタの世界記録はかくして作られたのだが、翌朝バカは……いや、ケンサワ、ボクを近くの公園に誘った。トレーニングをしませんか？　という。ボクは公園には行ったものの、散歩しただけで帰って来た。

帰って気がついたのだが、足の裏にマメができて痛い。どうも新しい靴が合ってないみたいだ。そのことをケンサワに言うと、どれどれとボクの靴を手でさし上げ、どんな靴底かを見てくれた――と思ったその時、

「臭あい！　これ、犬の糞ついてるよお」

「そんなはずないなあ、本当に犬の？」

「だって、ほら、クンクン……臭いもん」

「え？　本当？　もっとよく確かめてみて、よ」

「クンクンクン……オエエ、オエーッ。なんだっていいっしょ！　こんな靴で他人ん家に上がんないでよッ!!」

いやあ申し訳ないと頭掻きつつ、ボクは洗面所で靴の裏の異物の始末をした。どうやら芝生に入った時に踏んだらしい。異物はしつこくくっついていたが、ボクは洗面所にあった水色の柄の細いブラシを使ってついに完璧にこれをこそぎ落とした。

気まずい1日が終わったその翌朝、ニヒヤマヒヤン・ビヤン・タヘマフカア……と言いながら洗面所から出て来たケンサワを見て、ボクは戦慄した。歯磨きしているその水色の柄のブラシは、もしや昨日の……。

もし、イースト・クロイドンのパークヒルという公園で、月に吠える日本人を見かけたら、そっとボクまで教えてくれないか。

3

明暗を分けた宿命のライバル アルJrとマイケル

AMERICAN RACE

by Masahiko Amano

天野雅彦

今年のインディ500。200周のうちの189周までトップを堂々と走り続けたマイケル・アンドレッティは、フォードXBエンジンに燃料を供給するポンプが壊れたことが原因でバックストレッチでガクンとスピードを落とした。189周のうちの160周をトップで周回したマイケル。その力強い走りは、インディ初制覇に十分値するものであり、観客席からは大きな溜め息が漏れた。

1周目のターン1でエディー・チーバーをアウトから力づくで抜いたマイケルは、そのままグイグイと差を広げ、同じくチーバーをイン側からパスしてきた父マリオをも全く寄せつけずに独走態勢を築いた。その後も、頻発するアクシデントでライバルたちが次々とリタイアして行く中、マイケルのリードは一瞬の間も揺るぐことなく続いた。

'89年も、そして昨年もマイケルはレースが終盤を迎えた時に優勝に一番近い位置を走っていた。しかし'89年はエンジンがブローし、昨'91年はゴール前の上層場でリック・メアーズに追いつかれ、結局は2位の座に甘んじるしかなかった。タイヤがスロー・パンクチャーを起こしていたことを、サスペンション・セッティングが路面に合っていないと判断したことが敗因で、レースが進むに従ってセッティングを向上させて行ったメアーズに、遅った判断でセッティングを狂わしてしまったマイケルは太刀打ちすることができなかったのだ。

マイケルは、どうやら父親のマリオからドライビングの才能だけではなく、インディ500における不運までも受け継いでしまったらしい。27回のインディ挑戦の中で、父マリオは僅かに'69年の1回しか優勝していないばかりか、8回しかチェッカード・フラッグを受けていない。「マリオ・イズ・スローイング・ダウン」というボイス・オブ・インディ＝トム・カーギー氏――インディのコース・アナウンサー――のフレーズがプレス及び毎年通っているファンたちの間に定着してしまうほど、彼はインディでの成績に恵まれていない。

今年の10月に30歳になるマイケルは、ご存じの通り幼年期からサーキットで長い時間を過ごし、ごく自然にレーシング・ドライバーとなった。その彼にとっての最強のライバルと言えば、もちろんアンサー一家のアルJrをおいて他にいない。マイケルと同じ'62年に生まれたアルJrは、やはりマイケルと同じようにサーキットで育ち、歩んできたカテゴリーこそ違うが、'82年に1年早くインディカー・デビューを果たしている。

アルJrもインディで'89年に苦杯を嘗めている。ゴール前の上層場までトップを保ちながら、周回遅れの処理に一瞬躊躇した隙にエマーソン・フィッティパルディにインを奪われ、最終ラップのターン3で両車は接触、アウト側にいたアルJrは弾き飛ばされてコンクリートの壁に打ちつけられた。

レース後にピット裏の一室で行われた記者会見で「'89年のことをボクに思い出させることは誰にでもできたけれど、'92年の勝利をボクから奪うことは誰にもできなかった」とアルJrは2年前からこの日までのことを振り返った。

マイケルよりも1年早い'82年にインディカー・デビューを果たしたアルJrは、'91年にシリーズ・チャンピオンをマイケルに先立って掴得し、今度はインディ500を、やはりマイケルに先立って制覇した。このことから考えると、マイケルは来年インディ500で優勝するかもしれない。奥さんの年齢が3歳年上ということまで同じのマイケルとアルJr。ふたりの戦いはこの先もずっと続いて行くことだろう。

1960年代から'70年代はじめ頃の、現存する当時のレーシングカーのいくつかを、まおかで見たことがある。

現在の眼からすると、それらは本当に、叩けばペシャッとつぶれるという意味で、まさに〝張り子のトラ〟だというのが実感だった。パイプの組合せによってフレームが組まれそれにアルミだか何だかの薄っぺらい板が張られて、ボディラインを形成する。

そのガランとした、スケスケの空間のなかにシートが置かれていて、インストルメントパネルと向かい合う。脚の先には何もなく、両サイドにもまた、何にもない。

そしてドライバーの背中に、今日の基準でも出力的には負けていないような、しかし重そうな、巨大なエンジンがある。これまた、何かあったら、ドライバー自身をつぶしてしまうんじゃないかというド迫力である。

あらゆる意味で、レーシングドライバーは裸だった。

そうだ、連想したのは、サンドバギーとかああいう類のクルマだった。これにカウルが付き、それに数百馬力のエンジンがくっついてるのだ。

すげェ〝ゲーム〟をやってたんだな、ムカシの人たちは……と、ぼくは本気で思ったね。空力だってまだ未知の部分の方が多かったはずだし、サスペンション・ジオメトリーなんかだって、どこまできちんと「高速」をこなしていたものか。エンジンだって、どピーキーだったろうし、タイヤ性能の違いはちょっと想像の範囲を超えるほどだろう。

こういうクルマをまっすぐ走らせ、レースさえしていた。そして、これでは鳥カゴの中の生身のドライバーは、何かがあったらもうひとたまりもなく、事実、いくつかの悲劇が起きた。

そのような「蛮勇の時代」から、二十数年が経つ。

たしかに、レースのスピードは日に日に上がったが、それ以上の速度で、ドライバーをプロテクションするハード的対象やシステムも整備され、カテゴリーが上になればなるほど、もう悲劇には出会わないで済むと、ぼくは思いかけていた。

たとえばゲルハルト・ベルガーは、イモーラの高速コーナーでクラッシュし炎上してもなお、いまTVカメラの前で笑ってみせてくれる。そういう時代になっているのだ、と。

……あのことを考えると、ぼくはいまでも、ちょっとぼんやりしてしまう。虚脱感があり、大きな息を吐きたくなる。

頑丈になったフォーミュラ・カーの、ほとんど〝針の穴〟的な唯一の弱点が、頭上であるだろう。ロールバーは、文字通り転がることに対してはたしかに有効なプロテクションにはなるが、頭部そのものをガードしているわけではなかった。

オープンカーであること、剥き出しのホイール&タイヤであること。これらの、フォーミュラの魅力と恐さが重なって、クルマが飛ぶというフォーミュラ・カーだけに起こり得るアクシデントとなった。

そして、あらゆる着地の姿勢のうち、最もウィークな方向から落ちて、さらにその現場はフラットでもバリアーの上でもなかった。

もし、不運がひとつだけだったら、最悪の事態にはならなかったと、ぼくは思う。

「もし……」は、この世界では禁句であることはわかっているが、不運が重なってしまった結果に失われたものというのは、あまりにも大きかったと言わねばならない。

小河さん！　またどこかで会ったら、レースの話などいろいろ聞かせてくださいね。SWCのことなんか、まだ話を聞いていませんでしたものね。その時は、よろしくお願いしますね！

とりあえず、さよならだけ言います。小河等さんの遠い旅路のために。さようなら……。

4

逝きしひとへ 小河等さんに捧ぐ

DOMESTIC RACE

by Hiroaki Iemura

家村浩明

せっかく3位に入ったのに
開幕以来の表彰台だったのに
ボロカスに言ってたヤツらを
見返すチャンスだったのに
セナさんたら暑さにやられて
お休みだってさ
それに比べてマンちゃん・パトさんの
元気なことったら、ねえ
これぞまさに老体にムチ打って!
さあ、アイルトン
チャンピオン様とお呼びっ!

ハイハイハイハイ、セナさんこちらハイハイハイ

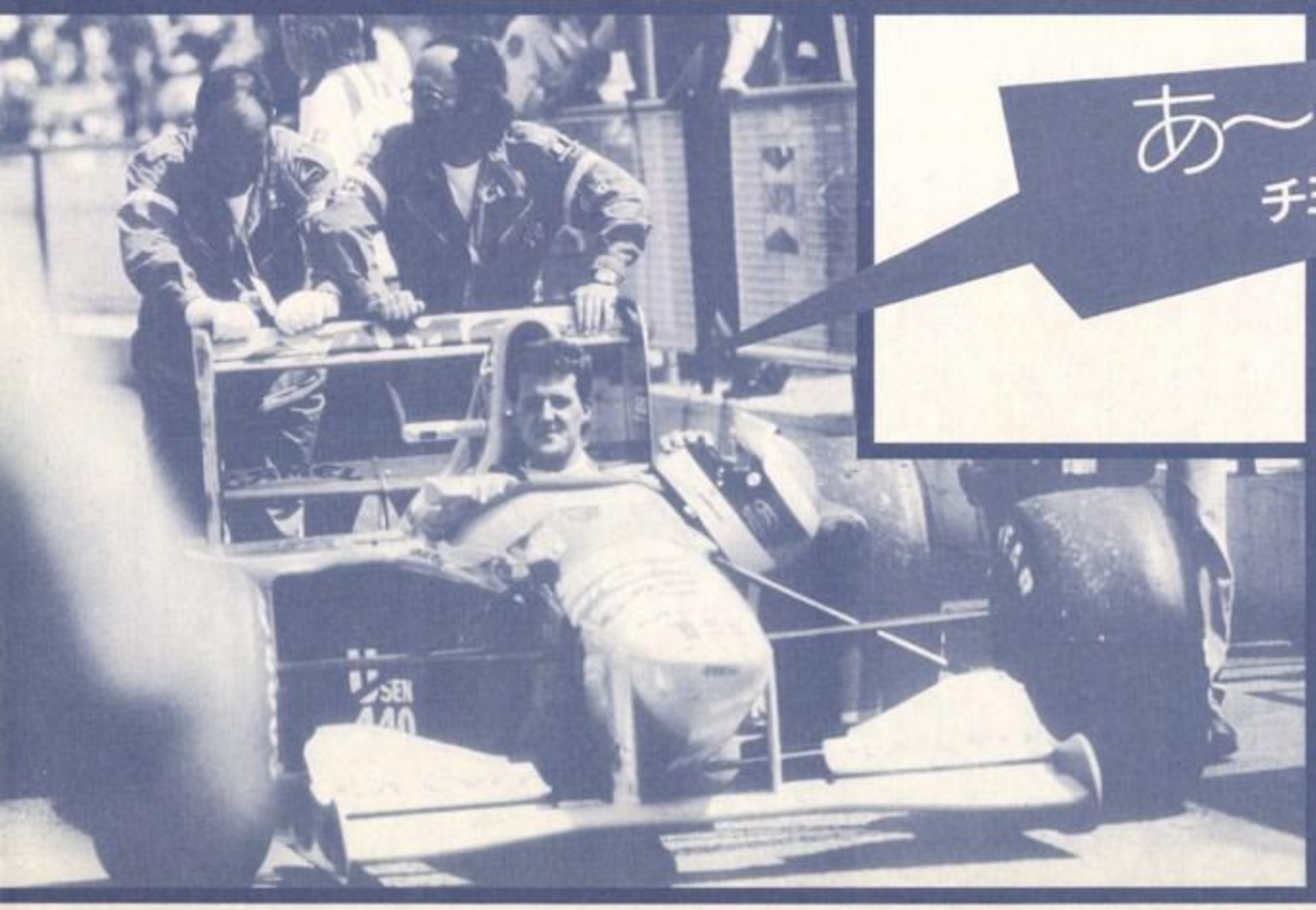
よお〜〜〜
お疲れさま



F1グランプリの
裏話、こぼれ話と噂

新装開店GPS
中身そのまま。なんも
変わってないのよね

GRAND PRIX STATION GPS



あ〜
チミチミ

ハナ高々だったのは昨日の話
ハナを折られたシューマッハー

今年の開幕戦から4位、3位、3位、2位と絶好調で来たシューマッハーだが、サンマリノでは高々だったハナがポッキリと折れたのよね。

前を行くブランドル。後ろから迫るシューマッハー。「ドケドケドケ」と後ろから猛チャージのシューマッハーだが、ブランドルにだって意地がある。そう簡単には抜かせはしない。で、ジレるシューマッハー「どけったら、どけよ!」てなもんで、あせるあせる。…とそのウチに、らしくないスピンアウトがもとでジ・エ〜ンド! どーしちゃったの。

まあよく考えてみればシューマッハーもまだまだ経験1年未満のF1初心者クン。あせって、ジレて、またまたあせって、んでスピンして自滅なんてよくあることじゃんね、1年生だったらさ。

こんなことで騒がれる（ま、騒いでんのはココだけだったりするけどさ）のも、並じゃない。まあ馬並ってことよね、才能も顔もね。

で、またまた勝手に推測するとだね、こんな自滅しちゃったレースのことはすっかり忘れて、またまた快進撃しちゃったりするのが、シューマッハーのシューマッハーたるユエンだったりなんかしちゃったりするのよね。さあどうなることやら、チュー目よねっ!









ふたりのオタンコがウイリアムズを強くしたっ!

ウイリアムズってすごい。なにがって、そりゃずっと勝ってんだもん。マンセルは「マシンがいいんじゃない。オレ様のウデがグッドだからずーっとウィンをゲットしてるわけなのさ。ジョンブル!」と吹きまくってるけど、それはそれ。

で、ここだけの話を教えてあげよーか。実はね、今年のウイリアムズの快進撃の元になってるリアクティブサスだの、トラクション・コントロールだの、セミオートマチックなどのハイテクメカ（古いっ!）の数々はマンセル、パトレーゼのふたりがオタンコなドライバーだから生まれたっていう話よ。

スタートのヘタクソなパトレーゼのためと、ドライブシャフト折りの名人マンセルのためにトラクションコントロールでしょ。で、シフトチェンジがヘタクソでミッションに優しくないマンセルのためにセミオートマでしょ。で、えーと、リアクティブサスはなんだろう。メキシコでゲリピーがちなパトレーゼのためと、決して若いとは言えないふたりのために採用されたと考えるのが自然だろう。だな!

となると、バーベキ（これまた古いっ）ドライバーのセナ様を抱えるマクラーレンが、こういうのを採用するのが遅れるのも分かる。だな! だって、そーいうのがなくても、セナ様ったらスーパーだから勝ってたんだもーん。今までなら。もしセナが並のドライバーだったら、もしセナがオタンコだったら…ここまでウイリアムズが独走することもなかった。こうなるとセナは自分のスーパーぶりがうらめしだろう。良かったねマンちゃん、並の人間で。

日本人ペアが生まれたらどーだ!

突然なんだが、日本人ペアのF1チームってあったら良いと思わない? 思わない! そーですか。

でも、まあ、日本人がペア組んでたりすると、応援しがいもあるよね? そーでもない! あっそ。

でもさ、でもさ。片一方が優勝なんかしたりして、で、もうひとりがリタイアしてたりするんだけど、自分のことのように喜んで、涙ぐんでたりすると、とっても感動するよね? そーでもない! ふーん。

でもでもでもでもでも、日本のチームでもなんでもないチームで、日本人がそのウデを買われて組んでたりすると結構、嬉しかったり…しないよね。

で、まあマンセル連勝中でこんなことでも考えないと、F1楽しめないもんね? そんなこたぁない! あっ、あなたマンセルファンでしたか、シツレー。







セナってば調子どころかギャル人気も下降中!?

ちょっと前までネコも杓子もセナセナセナセナだったF1界だけど、最近のセナの不調でネコはまだしも杓子はセナからそっぽを向きだした。ホントかな。

いやそこの人、怒らないで。不調な時に応援してこそ、本当のファンだもんね。ケッ。いやあなたのことじゃなくてさ、パドックにいる外人（海外でやってるから当然よね）おっかけギャル、しかもパツキンだ、のターゲットからセナが外れてきてるらしーんだ。

セナも若いといっても32歳。もっと若くてピチピチした奴らが出てきてる最近のF1。昔みたいにキャーキャー言われなくなるのも当然よね。で、これからはアダルトの魅力でセナは迫るそーだ。シブセナよね。







ASKING ON

聞くは一時の恥、聞かぬは一生の恥

Vol. 75

オスガタ？メスガタ？モノコック製法の違いって何？

Q モノコックには雄型成形と雌型成形のふたつのタイプがあるそうですが、これはどのように違うのでしょうか？　オムさんお願いします。

大阪府　柳原健志　15歳

A 昨年のマクラーレンMP4／6やフェラーリ643に代表されるように、メインモノコックがあって、その上にカウルを乗せる形を取るシャシーを雄型成形。またウイリアムズFW14やベネトンB191のように、メインモノコックがボディを兼ねるものを雌型成形と言うことができます。

これはシャシーの成形段階における手法の違いで、最初にカーボンの成形分だけ小さい型を取って、その上にカーボンを張り込んで製作するのが、雄型成形。反対に石膏モデルのように張り子を取って、内側からカーボンを張っていくのが雌型成形です。雄型は直線的な製作ができるので強度を簡単に出しやすく、また、上からカウルを被せることによって空力的なリファインが容易にできます。雌型は用いる繊維が滑らかなため、成形表面がきれいにできます。ですから、モノコックをそのままボディとして使うことができます。また自由な成形デザインが可能なため、モノコックの段階から空力を考えることができます。

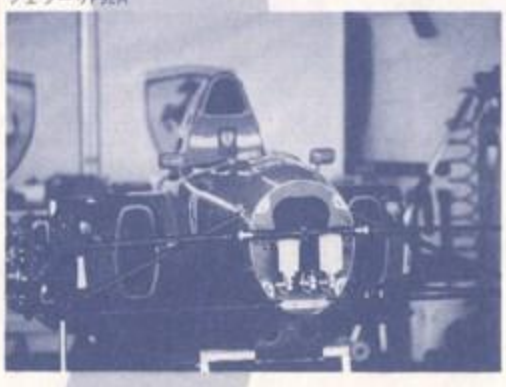
昨年まではマクラーレン、フェラーリとも雄型成形でモノコックを作っていましたが、やはり重量増とかカウルを乗せることによるボディサイズアップなどのデメリットからか、再び空力が重要視されている今季になって、雌型を取り入れているようです。それはマクラーレンMP4／7Aやフェラーリ F92Aを見れば、一目瞭然でしょう。

オム



雌型成形

マクラーレンMP4/7A



フェラーリF92A



マクラーレンMP4/6

雄型成形



フェラーリ643

ローラでは1速は使わない!?それって本当なんですか？

Q 鈴鹿における92ローラの使用ギヤは、2～5速のみで、シケインでもローギヤは用いていないという話を聞きました。これは本当なのでしょうか？　もし本当だとしたら、なぜなのですか？

東京都　豊本カツオ　25歳

A ローラT92／50のローギヤは非常に使いにくく、対するレイナード92Dはローが使いやすい、と言われています。

ローラもレイナードも、シフトパターンは、左手前が1速、中向こうが2速、中手前が3速、右向こうが4速、右手前が5速、さらに左向こうがリバースというようになっています。

ローラに乗るドライバーがローに入れようとしているのを見ると、ほとんど、右足をシフトノブから遠ざけながら、左手も使って両手でなんとか入れているという動作をしています。ローに入れたときのシフトノブのある場所にも多少の問題があるようです。さらに、シフトノブとミッションをつなぐシャフトが、縦置ミッションという構造上の問題もあって、3分割されていることにも原因があるようです。3分割されたシャフトは、2カ所においてジョイントで連結されているので、シフトが少々シブくなってしまうようなのです。

これに対してレイナードは横置ミッションなので、シフトノブとミッションとが一直線で結べるようになっています。そのため、シャフトは分割されていない1本の棒になっていて、まさしくダイレクトに、つまりすんなりとシフトチェンジを行うことができるのです。またローの場所もローラよりはレース中の使用にも耐えられるところにあるというハナシです。スタイルだけでなく、こんなところにもマシン構造上の違いはあるのです。

なお、ローラでもレース中に1速を使えるようにすることは、絶対に不可能というわけでもないらしいのですが、実際に使っているという話を聞かないので、今のところは、1速を使っているローラ・ユーザーはいないようです。

かんの



シフトレバーにもメーカーの個性が出ている（写真はラルト）

一発即答コーナー

いやはや毎日毎日ドサドサと編集部に届く質問の山こりゃもうど〜しようもないっというわけで、迷える質問者をズバリひとことで救済いたしましょう！

Q 先日のインディ500のレースＴＶ中継で、オープニングとエンディングに流された曲を教えてください。

埼玉県　荒井文彦　18歳ほか

A まずオープニングのタイトルバックに使われたのは、コージー・パウエルの「ザ・プリスター」。この曲の頭には「GENTLEMEN START YOUR ENGINES」という声が入っています。イメージはズバリ、インディでしょう。エンディングに使われたのは、スティーブ・ヴァイの「リバティ」。これはいろんな番組で、ＢＧＭとして使用されているナンバーです。（ミナコ）

Q '70年代に長谷見昌弘選手や星野一義選手らがＦ１に出場しているのに、どうして中嶋悟選手が"日本人初のＦ１ドライバー"なのですか？

徳島県　向風剛ツヨシムカイカゼ　16歳

A 中嶋選手は"日本人初のフルタイムＦＩドライバー"という表現をR'onでは使っています。フルタイムとパートタイム（スポット参戦）では、大きく意味が違ってくるものね。（オム）

Q フォーミュラ・トヨタはいつから始まったのですか？また歴代チャンピオンを教えてください。

三重県　山下活年　13歳

A Ｆ３とＦＪ1600の間を埋めるミドルフォーミュラとして、フォーミュラ・トヨタが誕生したのは'90年。その年のチャンピオンは、現在Ｆ３でも活躍中の影山正美。'91年は、今年グループＡやＮＩ耐久に出場している田嶋栄一が王座を獲得しています。またＦＴと同じ'90年に登場したのが、フォーミュラ・ミラージュ。チャンピオンは'90年が、おなじみドリキンこと土屋圭市。'91年がＮＩ耐久でZEXELスカイラインを操る山田英二です。（ミナコ）

Q 以前Ｆ３には、ニッサン製のエンジンも登場していたような記憶がありますが、これはどんなエンジンをベースにしていたのですか？　またニッサン・エンジンの勝利数を教えてください。

神奈川県　佐久間信一　19歳

A '84〜'89年に全日本Ｆ３に登場したニッサン・エンジンは、ＦＪ20型。つまりスカイラインＲＳやシルビアＲＳに搭載されていた直４のＤＯＨＣでした。ＰＰ獲得が４回、優勝は６回という成績で、うち３勝は鈴木亜久里が、２勝はマウリシオ・サンドローサラ、１勝は岡田晃典が挙げています。（ミ）

Q 高橋国光選手と高橋健二選手は兄弟だということを聞いていますが、本当のところはどうなのでしょうか？

東京都　アドバンカラーは不滅　24歳

A クニさんとケンジさんは、どちらもヨコハマタイヤと大きなつながりがありますし、ふたりでコンビを組んでいたこともありましたから(ポルシェ956／962C)、もしかしたら兄弟ではないか？　という誤解をしてしまったのではないでしょうか？　答えは全くの他人です。（ミナコ）

やっぱり気になる中国語表記判明分を追加発表するよ！

Q '60年代、ロータスはジム・クラークを擁し圧倒的強さを誇っていましたが、この時ロータスに搭載されていた、クライマックスというエンジンについて、いろいろ詳しく教えてください。

大阪府　秋月信人　19歳

A '50〜'60年代に活躍したコベントリー・クライマックスというイギリスのエンジンは、そもそもＦ２用に作られ主流になっていた４気筒のエンジンで、排気量はＩ・５ℓでした。それを２ℓにアップさせＦＩ用としたものの登場は、'57年のモナコＧＰ。搭載したのはこちらもＦ２用のミドシップ・マシンで参戦したクーパーです。当時のトップチームであるマセラーティやフェラーリのエンジン出力が３００ps前後であったのに対し、Ｉ７５psと非力でしたが、この年のイギリスＧＰで初ポイントを獲得しました。翌'58年にＦＰＦ型エンジン（直４、２・２ℓ、Ｉ９５ps。２ℓのタイプもあり）がクーパーとロータスに供給され、２勝（クーパー）を挙げています。'59年、ＦＰＦ型は２・５ℓに成長し、クーパーはコンストラクターズタイトルを奪取しました。'61年にはＶ８のＦＷＭＶ型も登場。'63・'65年にはロータスがチャンピオンとなりました。しかし'67年には名作・コスワースＤＦＶが登場し、コベントリー・クライマックスは'69年を最後にＦＩから姿を消しました。

エンジンとしてのＦＩＧＰ参戦は計97戦で、ポールポジション獲得45回、40勝。使用したのはクーパー（'57〜'68年）、ロータス（'58〜'66年）、ファーガソン（'61年）、ギルビー（'61〜'62年）、エメリソン（'61〜'62年）、ローラ（'62〜'63年）、ブラバム（'62〜'65、'67、'69年）、イーグル（'66〜'67、'69年）です。（K）

和漢ドライバー／マシン名などなど対照表

中嶋	中鳴
プロスト	保魯斯
デ・チェザリス	捷査利斯
マンセル	文塞
カペリ	卡貝里
アレジ	阿雷西
モデーナ	毛丹拿
ブランドル	布蘭徳爾
ブランデル	布蘭戴爾
グージェルミン	古魯傑明
レート	利多
マリティーニ	馬路堤尼
コマス	堪瑪斯
ベルナール	貝爾納爾
ガショー	加郝
ラリーニ	那利尼
チーバー	基巴
ティレル	泰利爾
ウイリアムズ	威廉士
ベネトン	班尼頓
ダッダーラ	達拉那
ミナルディ	米那路堤
ジョーダン	喬登
イルモア	依路莫亞
ジャッド	傑特
ルノー	雷諾

どが当て字ですが、ベンシルノーズ→鉛筆鼻子、ヒーローズ→英雄隊といった表現には思わず笑ってしまいます」ということです。

その他、いろいろな当て字をご紹介したいのですが、誌面の都合もありますし、写真種字に該当するものがなかったりで、残念ながら……というものもあります。興味のある人は、台湾や香港のクルマの雑誌を洋書屋さんで手に入れて、読んでみることをお勧めします。これがどうにか読めちゃうから不思議なんですけどね。（ミナコ）



クライマックス・エンジンはどんなスペックだったの？

Q '60年代、ロータスはジム・クラークを擁し圧倒的強さを誇っていましたが、この時ロータスに搭載されていた、クライマックスというエンジンについて、いろいろ詳しく教えてください。

大阪府　秋月信人　19歳

A '50〜'60年代に活躍したコベントリー・クライマックスというイギリスのエンジンは、そもそもＦ２用に作られ主流になっていた４気筒のエンジンで、排気量はＩ・５ℓでした。それを２ℓにアップさせＦＩ用としたものの登場は、'57年のモナコＧＰ。搭載したのはこちらもＦ２用のミドシップ・マシンで参戦したクーパーです。当時のトップチームであるマセラーティやフェラーリのエンジン出力が３００ps前後であったのに対し、Ｉ７５psと非力でしたが、この年のイギリスＧＰで初ポイントを獲得しました。翌'58年にＦＰＦ型エンジン（直４、２・２ℓ、Ｉ９５ps。２ℓのタイプもあり）がクーパーとロータスに供給され、２勝（クーパー）を挙げています。'59年、ＦＰＦ型は２・５ℓに成長し、クーパーはコンストラクターズタイトルを奪取しました。'61年にはＶ８のＦＷＭＶ型も登場。'63・'65年にはロータスがチャンピオンとなりました。しかし'67年には名作・コスワースＤＦＶが登場し、コベントリー・クライマックスは'69年を最後にＦＩから姿を消しました。

エンジンとしてのＦＩＧＰ参戦は計97戦で、ポールポジション獲得45回、40勝。使用したのはクーパー（'57〜'68年）、ロータス（'58〜'66年）、ファーガソン（'61年）、ギルビー（'61〜'62年）、エメリソン（'61〜'62年）、ローラ（'62〜'63年）、ブラバム（'62〜'65、'67、'69年）、イーグル（'66〜'67、'69年）です。（K）

エントリーのしきたり

R'on読んで、ふと気がついた疑問、TVみてオヤッ？と思ったこと、なんでもOK。ハガキにクエスチョンを書いて下記まで送ろう。

〒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
住所、氏名、年齢、職業、コメントに加え、右の解答者を必ずひとり選んで明記してください。採用分にはR'onステッカーをお送りします。また往復ハガキなどによる個人的質問には、お答えしかねます。

答えきれなくてゴメン！

申し訳ない！　今回運悪く答えることができなかった人、名前だけでも掲載させていただきます。ひょっとしたら次号以降答える場合もありますので、乞うご期待！　福田マツダ、三浦健司、杉田ナイジェル孝志、すぎえ・たけし、溝口秀夫、平川貞二、金本哲也、福岡雄二、雁の塚政美、柴純一郎、栗原敏弘、橋本哲子、サニーＧＴＩ-Ｒ、勝俣伸、小林功次郎、ＫｉＺＡ、中村拓也、福井平、深田晃、ヴァイドラー、宮崎美穂さんほかどうもありがとう。

ASKING ON '92　解答陣はこの8人

ナカジ	グループC	「どっちかというとマニアックなファンが多いグループC。フツーの人が見逃してしまうような突っ込んだ質問に期待します。逆にミーハーな質問もウエルカム。ビギナーから達人まで、バンバン質問してちょーだい。苦手なメカ物もOK」	かんの	ラリー	「世界ラリー選手権と全日本ラリー選手権を担当していますので、ラリー関係の質問に答えましょう。最近のラリーは、国内の自動車メーカーが力を入れてきているので、これからもっと面白くなりますよ。ダートラの質問もどうぞ！」
Kぴん	全日本Ｆ3000 ドライバー モロモロ	「全日本Ｆ3000のことならワタシにどうぞ！　ずばり解答してあげましょう。こまごまミーハーなこと、ドライバーなこと、知りたかったのに恥ずかしくて聞けなかったこと、全部引き受けましょう。お時さんが教えてアゲル！」	オム	ＦＩ プラモデル	「さぁークたちエーフワン・トーリオだぞ！　しーつもんされるの大好きさ、時間無問、どーんとこーいー♪　てなもんでＦＩ担当その３中野オムです。ＦＩに関することなら何でもお答えしましょ。今までどおりホビー関係の質問もOKよ」
あられ	国際Ｆ3000 ＦＩ ヨーロッパもの	「海外ものに強い！　とは断言できないけど一応ダイアリーを担当してますから、あっちゃこっちゃのレースを調べませう。主に国際Ｆ3000ですが、色々な国のＦ３とかGr.Aとかにも手を出してます。手広くやってる、あられだよ」	は	ＦＩ Ｆ3	「ひさびさにASKING ONに戻るのはです。ハコのことはＫちにまかせて、これからはＦＩへの質問を受け付けます。オム君と力を合わせてNowな解答をしていきますのでヨロシクねッ！　メカについてもOKよ（？）ノ」
ZAKi	アメリカもの	「２代目アメリカ担当のZAKiです。とにかく見る楽しみがぎっしりのIMSA, CART, NASCARなどなどアメリカで開催されてるレースのことだったらなんでも聞いてちょ。知って得して楽しさ倍増させちゃうこと請け合いです」	ミナコ	入門カテゴリー その他	「ASKING ONの３代目番長です。入門カテゴリーから編集長への質問、んとそれから記録など細かいデータ、古いﾅｲﾝﾃｸなどなど、何でも受け付けます。解答者に選ばれたときは私にドーゾ！」

Column de Racing on

モータースポーツウンチク講座

BOOK

モーターレーシングを知るこの一冊



[WORLD SPORTSCAR RACING]

数あるレース年鑑の中でも、スポーツカー・レースに的を絞ったものはそう多くない。この「WORLD SPORTCAR RACING」（グスタフ・ビュージング／ウルリッヒ・ウピーツ編、ドイツ、独英仏語併記）と「LE MANS 24 hours」（クリスチャン・モワティー／ジャン＝マルク・テイスドル編、フランス、仏語版・英語版あり）があるくらいだ。前者は最新刊（'91／'92年）が3年目、後者は'78年版以降毎年刊行されている（仏語版だけの年もあったが）。もう一種、イギリスのケン・ウェルズが編集する廉価版ル・マン年鑑と言うべきものもあったが（本のタイトルは毎年異なる）、今年の初めにウェルズ自身が42歳で病死したため、おそらく今年以降刊行されることは残念ながらないだろう。そして、いずれの本にも共通しているのは、編者・著者のスポーツカー・レースに対する深い愛情だ。

モワティー／テイスドルのル・マン年鑑には既に歴史もあり、ル・マン自体がビッグネームだから、確たる購買層があるものと思われる。これに対して、ビュージング／ウピーツの方は、存亡の危機に瀕しているSWC戦を中心としたものであり、まじめな本づくりの姿勢が感じられるだけに、余計なお節介かもしれないけれど、この難しい状況をくぐり抜けて今後も長く頑張ってほしいという気分になる。

A4版、ハードカバー192ページの本はオールカラー。イギリスでは32.95ポンド（8000円弱）。文字量はさほど多くなく、写真が450点ととても多い。ジャガー／プジョー／メルセデスといったおなじみのマシンに限らず、ポルシェやスパイスやらもたくさん写っているから、スポーツカー・ファン／モデルカーファンには心ときめく内容だ。スポンサー・マネーに苦しむ弱小チームは例えば毎戦異なるカラーリングやデカールをまとうことが多いが、そのあたりもこの本を見ればひとめで分かる。

一冊の前半3分の2ほどはSWC各戦に費やされ、残りはIMSA-GTP選手権、JSPC（もちろん全日本スポーツプロトタイプ耐久選手権）、インターセリエによって占められる。JSPCに関しては20ページ近くが割かれ、鈴鹿1000㎞の花火の写真がきれい。5月の富士で発生したスタンレイ・ディケンズの大事故の連続写真にも目が止まる。巻末には各戦のリザルトとポイント表が載っていて、20年以上の歴史があるのにいまひとつマイナーな存在であるインターセリエのピリまでの結果は外誌にもまず見られないものなので、貴重なもの。ちなみに昨年のインターセリエ・チャンピオンは、かつてザクスピードF1で鈴木亜久里のチームメイトだったベルント・シュナイダー（イェスト・ポルシェ 962C）。同シリーズにはかつての富士GC用カウルをそのまま流用した単座席スパイダーなども参戦している。



写真が美しいがJSPCの記事も嬉しい

40ページに写っている、SWC鈴鹿における一風景も妙に良い。一冊パラパラとページをめくり終えると「スポーツカー・レースってやっぱり楽しいはずなんだよなぁ」という思いが湧いてくる。

フォーミュラカー・レースにはない"ぬくもり"が感じられる。

来年の春に発刊されるだろう'92／'93年版も楽しみに待ちたい。'92年開幕戦モンツァで勝利した小河等の笑顔をそこに見たいから。

Text/SH

ウイランズの赤。

——スーパースポーツ・シリーズに赤色、新登場。——

仕立てのよい服を着ていると、自然と気持ちが楽になる。シートベルトにしても、このこだわりがある。ウイランズセーフティハーネスはパラシュートハーネス創りで培われたクラフトマンシップがある。それは優れた強度と耐久性。スピーディかつ確実な着脱。体にフィットする素材。イギリス仕立てのウイランズを紳士、淑女に着こなしてほしい。



WILLANS

SUPER SPORTS



スーパースポーツ
4×3リアバックル付

スーパースポーツ
4×4リアバックル付

CLUB4



クラブ4　4×3

クラブ4　4×4

STOCK CAR



ストックカー4　4×3

ストックカー4　4×4

SUPER SPORTSスーパースポーツ4×3リアバックル付■¥21,000(アイボルト、ストレスプレート付)スーパースポーツ4×4リアバックル付■¥22,000(アイボルト、ストレスプレート付)
スーパースポーツ4×3■¥20,000(アイボルト、ストレスプレート付)スーパースポーツ4×4■¥21,000(アイボルト、ストレスプレート付)
CLUB4クラブ4 4×3 ■¥35,000(アイボルト、ストレスプレート付)クラブ4 4×4■¥37,000(アイボルト、ストレスプレート付)
STOCK CAR4 ストックカー4 4×3■¥30,000(アイボルト、ストレスプレート付)ストックカー4 4×4■¥32,000(アイボルト、ストレスプレート付)
SILVERSTONE6シルバーストーン6 6×6■¥55,000 **CLUB6**クラブ6 6×6■¥43,000 **INDY6**インディ6 6×6■¥35,000
クラッチストップ■クラブ4用/¥4,500■ストックカー4用/¥4,000 ショルダーパッド■¥5,000(2本1セット)アイボルト/ロングアイボルト■¥290(1個)ストレスプレート■¥260(1枚)

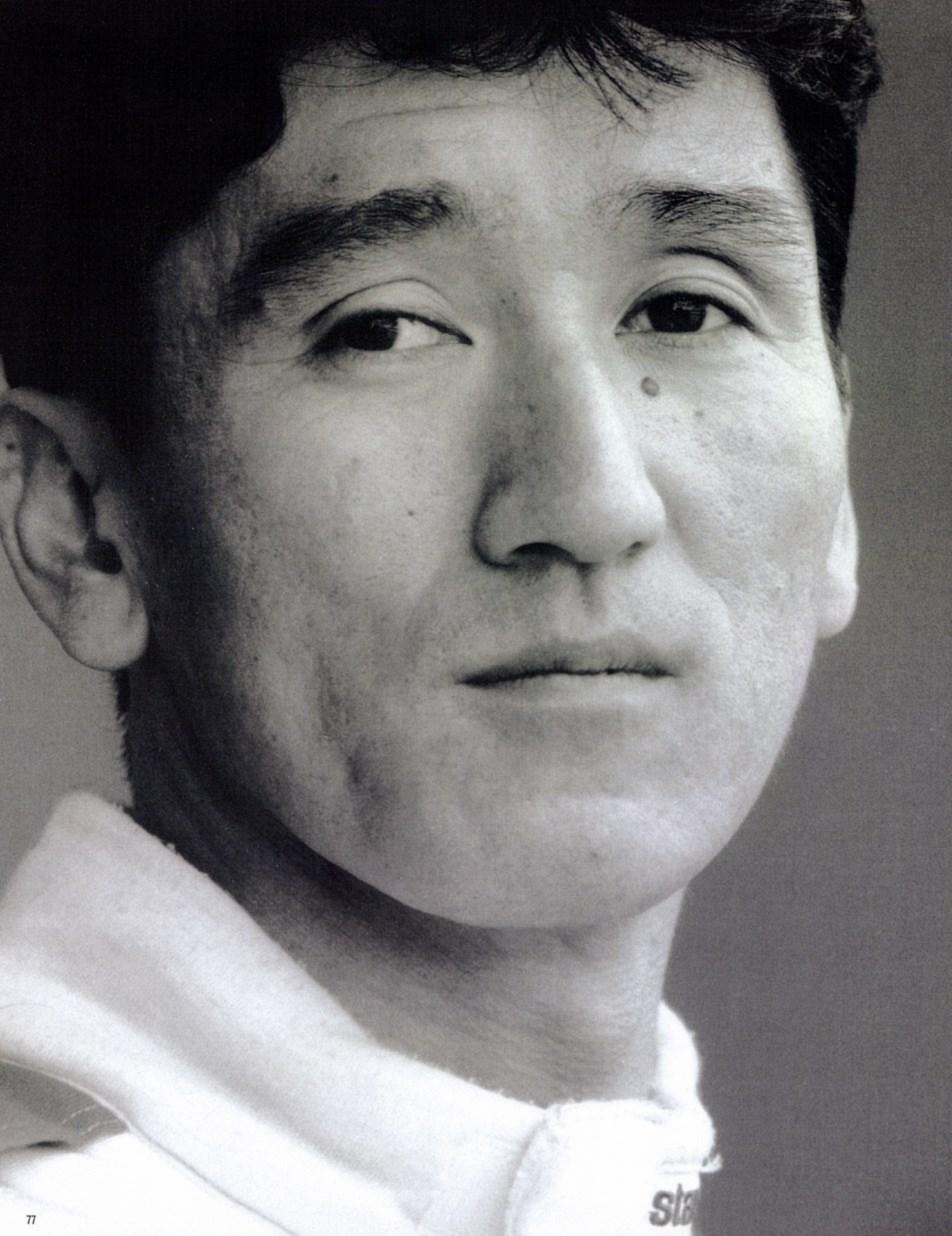
FET ●イギリス・ウイランズ社 日本総代理店㈱極東 本社〒157東京都世田谷区千歳台4-30-11 ☎03(3484)3121

■商品の価格には消費税は含まれておりません。

追悼 小河等

タイヤバリアの向こうから、ヘルメットとグローブを脱ぎながら
何事もなかったかのような涼しい表情で、彼が現れることを、誰も疑っていなかった
しかし、不運は幾重にも絡み合い、重なりあうようにして、掛けがえのない命を奪った
小河 等。享年36歳。その才能において、あまりに惜しい男が、忽然と消えた
あの笑顔が忘れられない。あの優しさが、潮が引くように、悲しく遠ざかっていく

Photos/Peter J.Fox- WORDS & Pictures, Izumi Iwata, Kenji Sawada, Naojiro Ito, Ken-ichi Yoshida, Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta



「あれぇ！」とボクが頓狂な声をあげると、「おやまあ」と彼もびっくりした顔をみせた。

5月18日午後、ヒースロー空港第3ターミナルで夕刻6時発の日本へ帰る飛行機待ちをしていた僕は、ばったりと小河等さんと再会したのだった。

「こないだのシルバーストンは、レース後あいさつもできずごめんなさい。モーターホームに行ったんだけど、皆さん帰っちゃって誰もいなくて」とわびると、

「いやいや、気にしないでください。すぐ止まっちゃったからねえ……」と言って、彼は人を包み込むような、独特の笑みを浮かべた。

「ボクはいまサンマリノGPからの帰りですけど、小河さんは？」

「うん。鈴鹿のF3000に出ることになってねえ」

「そりゃあ、いいな。鈴鹿、行こうかな」

「ねえ、セナはなんで立てなかったの？」

「あ、テレビ観てました？　あれはどうもシートベルトをきつく締めすぎたみたいで、肩のあたりがしびれたようですよ」

「ははあ、それでか。いや、そういうことあるんですよ。よし、行くぞって、こうギュッギュッとやると締まりすぎちゃうことが」、そう言って彼はシートベルトを締める仕草をしてみせた。

じゃあまた機内で、ということでその場は別れ、ボクは安ワインを物色しに免税店の方に向かった。

その約2週間前――スペインGPの取材を終えたボクは、ロンドンの友人のカメラマンのアパートに居候をきめ込み、その週末シルバーストンのSWC第2戦に出走する小河さんにインタビューを申し込むべく、ロンドンのウッドサイド・パークに住む彼に電話を入れた。

「木曜からサーキットに入ってますから、いつでも声をかけてください」と、彼は取材依頼を快諾してくれた。電話の向こうから、たぶん子供と話しているのだろう、奥さんの快活な声もかすかに流れて来た。サーキットで会っていろいろ話して知ったのだが、小河一家は4月からロンドンのマンションに住んでいたのだった。もちろん、SWCを転戦するベースとしてである。

どうですか、こっちの生活は？　と聞くと、

「自宅ができて、日本と同じ食生活に戻ったからちょっと楽ですけどね。やはりご飯と味噌汁という基本的なものがないと辛いですね、日本人は」と言うから、

いやあ実はボクも友人に頼み込んで、いま日本食作ってもらってます。元気出ますもん、と告白すると、

「絶対出るよね！　肉もおいしいんだけど、日本人はそういうふうに身体ができてないんでしょうね」と彼も身を乗り出してきて、2人で大笑いした。

奥さんは2人目のお子さんを身ごもっているとかで、8月には先に日本へ帰る予定だが、

「来年、もう少し状況が分かれば、本当は一軒家で庭があって芝生で子供を遊ばせて、というふうにしたいんですけどね。せっかくのイギリスなんだから」と、てみたいですね。せっかくのイギリスなんだから」と、小河さんはそんなことも言っていた。

シルバーストンでのインタビューは、ほぼその全文をこのあとに掲載したからぜひ読んでいただきたいが、おや？　と思ったのは、彼が日本のF3000にびっくりするほどの関心を寄せていたことだ。

5月10日、日曜日の朝。SWCのウォームアップが始まる前、ボクはレーシングオン編集部から送られて来た全日本F3000第3戦・美祢のリザルトを手に、小河さんのピットに行き、見ましたか？　と聞くと、

「いや、決勝のはまだなんですよ。それ、そうなの？」と言うので、

「そう。でも、ウォームアップ終わってからの方がいいんじゃないかな」と、少しもったいつけてやった。最初は彼も、そうだよね、と答えたが数秒も経たないうちに、

「でも、やっぱり見せて！」と、笑いながら手を出した。

「誰が勝ったと思います？」

「ロスじゃないの？　ん？　アーバインか」

そんなことを言いながら、彼は嬉しそうにリザルトをのぞき込み、それを見ながら想像の翼を広げ始めた。

「あ、これはロスとバイドラーがまた当たったんじゃないの？　同じ13周目にリタイアしてる。2連勝を狙れなかった。ピット裏に戻って来た彼は、スタッフにの中団で何かあったね――」

時おり真剣な表情も交えて、時が経つのも忘れたように彼は話していた。

SWCの決勝では、リースからトップでマシンをバトンタッチされながら、ピットオフしたその周にイグニッションが原因とおぼしきトラブルでリタイア。2連勝をトラブルの症状を説明したあとちょっと硬い声で「もったいないよ」と言った――。

さて、イギリスから日本へと帰る飛行機の中で、見るとはなしに彼を見ていると、シート備え付けのポータブルTVで、ずっとゲームを楽しんでいた。できればいろいろな話も聞きたかったけど、こっちはこっちで原稿書きの仕事をかかえており、それはかなわなかった。

しかし、成田へついて荷物を受け取るところでまた会い、少し立ち話をした。どんな話だったか、寝不足だった頭には鮮明に残っていないけれど、たしか、なぜいまま日本ではローラが速く、ヨーロッパでは逆にレイナ



さよならジェントリー

by 西山平夫

ードじゃなきゃ勝てないのか、といった内容で、ひとつ言えることはタイヤの違いでしょうね、と彼がキッパリ言ったことは今も覚えている。

別れしなに、

「鈴鹿行けたら、応援にうかがいますから」

と言うと、

「ああ、来たらぜひ寄って下さいよ」と答えてくれた。

税関を出ると、迎えの若い人と合流する彼の姿がチラッと見えた。ちょっとペイズリーぽいような柄のシャツ。タックをたっぷりと取ったパンツ。茶色とも草色ともつかぬシックな色のそのコーディネイトは、長身の彼によく似合った。機内へ持ち込んだのは、たしかこれも茶色っぽいアタッシュケースひとつで、スカッとした雰囲気があった。

空港の建物から、出迎えの人と話しながらカートを押して彼は出て行った。それが、ボクの見た小河さんの最後の姿だった。

ボクは、小河等というドライバーを最初はうまく理解できなかった。レーシング・ドライバー＝ファイターというイメージで見ると、小河等はちっともそれらしくないのだ。ここ数年は押しも押されもせぬ存在となったが、1980年代半ばまでは非常に不遇で、しかも不運なレース生活を送っていたと思う。それに人間的にはとても素直な好青年だけれども、取材の対象としてはちょっと食い足りない、というのが正直なところであった。

だが、彼がF3000で活躍し始めた頃から、ボクはボクなりに小河等のレーシング・スタイルというもの——ごく手前勝手にだ——が、少しずつ見えて来た。

小河等はマシンの動きというものを非常によく理解していて、決してその限界を越えようとしないのである。マシンも最小限の動きで走らせ、絶対にタイヤに負担をかけない。どんな状況でも、過剰な攻撃性を見せない。マシンの扱いも、マインド・コントロールも実にジェントリーなのだ。そういう意味で、ボクは小河等に中嶋悟と一脈相通ずるものがあるのではないか、と思っている。

あれは去年だったか、タイヤのグリップを失ってフラフラになって逃げる片山右京を、小河等が追うというシーンを見たことがある。鈴鹿と、富士で。けっきょく、小河等は右京を捕え切れなかったけれど、しかし、実に味わい深いレースだった。あの小河が、あそこまで追ってダメだったのだから、あれがあの日のマシンとエンジンとタイヤの限界だったのだと、誰もが納得できた。小河等とはそういうレーシング・ドライバーだった。

そういう意味では、小河等の速さというのは一種の水準器のようなもので、たとえば、シリーズの開幕戦などで、タイヤやシャシーが混乱した様相を見せる時など、ボクらはまず小河等のポジションを見た。それが仮に3位だとしたら、そのタイヤは無理なくそこまで来れる能力を持っているのである。そのシャシーについても、同じことが言えた。リトマス試験紙——などと言うと叱られるかもしれないが、敵だろうが味方だろうが、小河等の走りには、いわば全幅の信頼を置いていたと思う。

内輪話になってしまうけれど、この小河等の能力を最も高く買っていたのは、ボクの知る限り、事故当日のテレビ放映でコメンテイターを務めていた三好正己である。まことにあやふやな記憶で言うのだが、レース中盤、三好正己は小河を評して、パッと帰って来てパッと乗って、トップグループ走っちゃうんだからさすがですねえ——といった意味のことを言っていたが、あの発言には小河等に対する万感の想いがこもっていた。

それに、残念な結果に終わってしまったが、あのレースは事故直前まではF3000屈指の内容を持っていたとボクは思う。そして、終盤にかけてのレースのキーは、小河等が握っていたときさえ感じた。小河があそこでスコットに仕掛けたのは、レースの流れからいって十分うなずけるのだ。まさかあのあと、トップのバイドラーに届いたとは思えないが、スコットさえ抜けば、2位のチーバーと3位の服部を攻略することは現実に可能だったかもしれない。

それはなぜか？　三好正己の弁を引こう。

「あの時点で、タイヤを酷使してなかったのは小河とマルティーニだけなんだ。それより前の連中はみんなメロメロだったんじゃない」

チェッカーの間に向けて、まるで数台がひと塊となってゴールしたいつかのF1のような盛り上がりを、あのレースは見せてくれた。

その終盤の主役が動いた時、あの痛ましいアクシデントが起きたのだ。

愚か者のボクは、いままた、喪って初めてそのものの大切さを知るという、憂鬱な気分に浸っている。ふだん気がつくことはないのだけれど、実は最も頼りにしていたもの、いわば空気のような存在をボクらは喪ってしまったのではないだろうか。

きらめくような5月の鈴鹿の空へ、小河等は風となって吹き抜けて行った。あのジェントリーな人柄と、ソフトでナチュラルなレースに接することはもうできない。

誰にどうすることもできないアクシデントだった。でも、事故の翌日、はからずもボクと三好正己は同じことをつぶやいた。

「もったいないよ……」




CARA COAT

ラストインタビュー／小河 等

チャンピオンフラッグを求めて

このインタビューはSWC第2戦を控えたシルバーストンで5月8日に行われた

Interviewer/Hirao Nishiyama

——SWC第1戦モンツァの優勝、劇的でしたね。嬉しかったでしょう。

小河　嬉しかったですよ。君が代鳴ったしね。気持ち良かったですよ。よその国で君が代が流れたっていうのは、すごく気分が良かった。

——モンツァのレース前の感触は？

小河　ウチのクルマもテストの時はずっと調子が良かったんです。プジョーなんかも一緒にテストしてたりなんかしてウチはそれほど悪い感触はなかったんですけど、レースの週になって多分プジョーが新しいスペックのエンジンを投入して来たらしくて、それでちょっと向こうが速くなっちゃって、予選は少し辛かったですね。ただ、本番タイムに関してはまったく互角でしたけど。

展開としては、ストレートのプジョー、コーナーのトヨタという感覚だったですね。モンツァに関しては。

——ここ（シルバーストン）はどうですか？とりあえず、今日（金曜日）走ってみて。

小河　ここですか。ここはもう離されすぎていて、1・5秒くらい離されてます。これを縮めるのは相当辛いですね。

——いまフリープラクティスをウッドコート・シケインで見ていたんですけど、トヨタは柔らかくフワーとコーナリングして行きますね。プジョーはサスペンションが硬くてカンカンカン……て感じで。最大のライバルであるプジョーについてはどう見てますか？

小河　各サーキットを去年回っているだけにデータは豊富に持っているから、そういう強みはあるね。クルマも去年の後半からすごく速くなっているし、その勢いが続いてどんどん速くなってる。ウチもいろんなことをしないと、これからどんどん辛くなるだろうね。

——プジョーは特にどこがいいんですか？

小河　いま、極端に速くなったな、と思うのはエンジン。コーナーでは離される感じはしないんですけど、プジョーはこの間のモンツァからエンジンが速くなった。

——つまり、ストレート・スピードですね。

小河　特に予選仕様がすごく速いね。ウチは本当の予選エンジンなんてないし、これからはもうちょっと予選だけに絞ってやらなければならないでしょうね。

——予選はそんなに大事ですか？

小河　大事ですよ。ターボ時代のグループCカーに関しては、どうせ燃費レースだし最後尾から出たところでたいしたことはないな、という感触はあったんだけど、いまはスプリント・レースだから1列目と2列目では最初（レース序盤）が全然違って来る。この間のレースなんかはたまたまみんなトラブったからああいうバラバラの展開になったけど、基本的にはコンマ何秒の争いで最後（レース終盤）まで行く可能性があるの。そういうところでは、1列目にいるか2列目にいるかでだいぶ違って来ます。F1ほどじゃないでしょうけど。

——じゃあ、対プジョーということでは、モンツァでは勝ったけれども決して安閑としてはいられないと。むしろ危機感が……。

小河　危機感はありますね。

——走りの話に戻りますけど、現在のSWCマシンはコーナーによってはF1より速いんじゃないですか？

小河　F1より200kgくらい重いから立ち上がりの加速は悪いんでしょうけど、F1よりタイヤが太いでしょ、ウイングが大きいで

1956　2月15日、愛知県岡崎市生まれ
1979　レース・デビュー。鈴鹿シルバーカップFL500シリーズ2位。それ以前には、メカニックとして活動したこともある
1980　鈴鹿フルコースFL550シリーズ2位
1981　全日本F3選手権にステップアップ。マーチ803B&ラルトRT3・トヨタを駆り最高4位、シリーズ8位
1982　全日本F3選手権シリーズ6位。ハヤシ320&321・トヨタ。開幕戦・鈴鹿の1コーナーでの接触事故で重傷を負う
1983　全日本F2選手権にマーチ802&822・トヨタで出場、最高6位、シリーズ19位
1984　全日本F2選手権にマーチ832・BMWで出場、最高7位、シリーズ18位
1985　全日本耐久選手権にレイズ・レーシングのトムス84C・トヨタで出場、最高4位、シリーズ18位


'79年鈴鹿シルバーカップ・FL500 2位


'83年F2にステップアップ


スポーツカーデビューは'85年、トムスで

しょ。おのずからコーナーが（F1より）速いんですよ。瞬間的なところでは。

——ただ、プジョーとトヨタ以外はちょっと迫力不足ですね。

小河　いまのところはね。でもこの先ローラにしてもマツダさんにしても、だんだん煮詰まって来てもっと速くなるでしょう。

——かなりシビアな部分で戦ってるんですね。

小河　エンジンもそうだし、クルマもそうだし、前が良かったから次のレースも大丈夫だろうって感覚はないですね。この次のレースはル・マン24時間なんだけど、ル・マンのあとのレースはいきなりローラ色になるかもしれないし、マツダ期に入るかもしれないし、それは本当に分からない。やってるところはみんな真剣だから。これがあと10チームもあればすごいレースになるでしょうね。

——数が少ないのが残念ですね。

小河　それだけがね。

——当然、小河さんとしてはチャンピオン狙っていくと。

小河　なりたいですね。ル・マンまでしのげばあとは面白いでしょうね。ル・マンに向けて、クルマも熟成させてるし、エンジンもちおう全部違うのでやってるから。エンジンに関してはまったく別の24時間仕様のものを開発してるんで、その準備もあってかなり忙しいんです。

——このシルバーストンのあと、ポール・リカールで24時間テストをやるとか？

小河　このあとすぐあります。来週の火・水・木と。プジョーと一緒にやるんです。

——ル・マンは何回目でしたっけ？

小河　4回目だな。

——それじゃあ、ル・マンの何たるかは全部分かるでしょ？

小河　いや、このクルマでのル・マンっていうのは、想像つかないんです。どのくらいの感じで走るのか、というのが。ル・マン仕様のエンジンは全開で走っても壊れないのを目標にしている。ということは、パワーは少し足りないけど、いまやっているスプリントを24時間くり返すってことでしょう。信じられないね。どの程度なのか分からないけど、かなり辛いと思いますよ。身体が。でも、ル・マンよりも鈴鹿の1000kmの方がキツい。あの暑さがねえ。

——8月の末の。

小河　いちばん暑い時期ですよ。ウチのクルマ、フロント・ラジエターなんで冬でも暖かいんです。だから今頃（5月中旬）がベストですね。最高気温は15度がベスト！

——その身体のことなんですけど、どうですかSWCマシンは。F1は横のGフォースがすごいって聞きますけど。

小河　いやあすごいですよ。僕はF3000なんかでレースしてるからまだいいけど、他にしてなくて、いきなりこのスピードってのはかなり辛いでしょうね。F3000の予選（時の集中力と緊張感）でレースしてるみたいです。極端な話をすれば。それこそ、グループCカーという感覚をまったく捨てないと追いつかないですね。

——モンツァのあとで首が痛くなったりしましたか？

小河　モンツァに関してはそうでもなかったですね。あそこはストレートも長いし。だけど、みんなそれぞれストラップしたり、ヘルメットに加工したりとか、いろいろしてますよね。

——小河さんは？

小河　モンツァは何もしなかったけど、ここはどうかな？　もうちょっと様子を見て辛そうだったら、ベルトでもつけようかな、と。本当はドライバーとしてはカッコ悪いんですけどね。だけどベースが落ちるよりはね。やる前は（ストラップやサポーターを）つけたらカッコ悪いとか、鍛えれば済むとかいろんなこと思っていたけど、実際はそんなこと言ってられないっていうのが本音。

——普段はどんな体力トレーニングをしているんですか？

小河　トレーニングはしてるんだけど、自宅でいろんなことをして（体力や筋力が）つくのと、マシンで走ってつくのとでは、やはり違うんだよね。もちろん、基本的なことは普段のトレーニングでやらなきゃいけないけど、それじゃあ横Gのかかった状態は作れないから。身体全体にGを受けながら手足を動かすというの（力）はクルマに乗らないとつかないですね。だから、なるべく多く乗ってればだんだん身体も慣れてくるんじゃないか、と。だから今年はSWC1年目ということで、辛いですよね。

——いままで乗ったあらゆるマシンの中で一番辛いですか？

小河　辛いですよ、全然。

——さきほど、F3000の予選のラップを決勝でずっと続けてるという話でしたが、タボCカーとはまた別物という感じですか？

小河　全然、別。同じグループCとは呼べないですね。感覚が全然違う。もちろんターボカーの予選もしびれますけどね。パワーがありすぎて。ターボの予選なんかはすごくパワーが出てるし、気持ち悪くなるくらい加速するから。重いクルマがあれだけ加速して行くということはすごく恐怖感ありますよね。タイヤで予選タイムを出した時というのは、自分のテクニックがどうのこうのよりも、いかにアクセルをたくさん踏めたかという我慢比べみたいな。コーナーを制した気はしない。

——現在のSWCマシンは）そういう気持ち悪さはないんですけどね。だからうまく回れるほど、このクルマはフォーミュラカーで速くなれるみたいな感覚がありますよね。

——ブレーキは？

小河　ブレーキもすごくいいですよ。ブレーキに関しては、F3000なんて比べ物にならない。F3000もカーボン・ブレーキでいければ速いんでしょうけど。

——初めてこのマシンに乗った時の感触はどうでした？

小河　初めて乗ったのは——袋井のコースでの程度はあったけど——去年の夏、鈴鹿で。あの時乗って何秒だったかな……48秒くらい。それでも、それまではグループCというイメージがあったから、「いやあ、速い」と思ったんだけど、この間のテストで42秒だったもんね。初めて鈴鹿で乗った時はグループCというイメージを捨てなきゃだめだ、というくらいの感覚はあった。

——スピンは？

小河　しましたよ、何度か。あちこちで。みんなしますよ、それなりに。

——いきなり（限界が）来るんですか？

小河　やはり速い分だけ、だらだらとは来ない。待ってもちゃくれない。

——でも、マシンには慣れました？

小河　クルマには慣れましたね。昔、ターボ（のグループC）の時に何戦かこっちで出ていて、シルバーストンにも出てるんだけど、



1986　全日本耐久選手権にトムス85C＆86C・トヨタで出場、最高位2位、シリーズ8位

1987　久々のフォーミュラ挑戦となった全日本F3選手権でシリーズ2位。トムス・チームのラルトRT31・トヨタを駆って2勝、10戦中8戦で3位以内入賞、ロス・チーバーに僅差で及ばず。全日本耐久選手権にポルシェ962Cとトムス87C・トヨタで出場

1988　全日本F3選手権シリーズ4位。ラルトRT32・トヨタで1勝。シーズン後半、レイトンハウス・チームから全日本F3000選手権に参戦、マーチ88B・無限で最高8位。全日本耐久選手権にトムス88C・トヨタで出場、最高5位。全日本ツーリングカー選手権では、トヨタ・スープラターボを駆り、JTC1クラス6位。ル・マン24時間に初出場。

1989　トップ・リーグで一気に台頭し、全日本F3000チャンピオン。ステラ・チームのローラT88／50&T89／50・無限を駆り、優勝1回（鈴鹿）・2位3回。最終戦でロス・チーバーの不運にも助けられる。全日本耐久選手権にトムス89C-V・トヨタで出場、インターチャレンジ富士1000kmで優勝、シリーズ7位。全日本ツーリングカー選手権ではトヨタ・スープラターボを駆り、総合4位



'87年、全日本F3で僅差のシリーズ2位


'88年、シーズン後半にF3000デビュー


'89年F3000で1勝を挙げ、チャンピオン

もうコース変わっちゃってるし。毎回毎回新しいところでできるからすごく面白いです。

つくづく思うのは、シケインの作り方だとか、いろんなところがうまいね、こっちのサーキットは。鈴鹿のシケインなんかは、モンツァのようなシケインになればものすごく面白くなると思う。ただ130Rがあるし、観客席もあるから、あまりスピード高めると危ないというコース側の言い分もすごく分かるんですけど。あそこは下に一般の道路が通ってるんですよね、県道が。だから変なレイアウトにはできないんですって。橋がかかっているから。

そういうことはあるんだけど、モンツァには2速で入ってシケインの中で3速に上げて行くとか、3速で入って途中で4速に上げて出て行くとか、すごく速いシケインがあるんです。ああいう感覚って、日本じゃ勉強できない。どこのシケインも、いったん停止だものね、日本のシケインは。

――たしかにヨーロッパはハイスピード・シケインが多いようですね。

小河 広いところに速いシケインを作って差をつけるという感覚が出てきてるみたいですね、新しいサーキットでは。

――SWCマシンに乗ると、やはりF1にも乗ってみたいと思いませんか？

小河 去年ちょっとヤマハに乗らせてもらったんだけど、テストだけはね。やっぱり面白いですね。オジン臭いことを言うわけじゃないけど、ちょっと前にレースを始めたばっかりだったら、すごく面白いだろうなと思う。20歳そこそこくらいだったら。

僕は特に(レースを始めるのが)遅くて、24歳くらいで始めてるから、その時にF1なんてことはまったく考えてなかったですけどね。いまたとえば日本でFJやってる人なんかが、将来自分がF1に乗ってみたい、あのレースをしたい、と思うのは直接見てるじゃないですか。すごく身近、ということはないけど、自分が、どういうものか分かっているものを目標に置けるでしょ。

僕らがレース始めた頃のF1なんて、あることは知ってる、と。本で見て『オーッ！』とか言って、『今度富士に来るらしいから一度見に行こうか』と。本当に、そんな感覚だったんです。だからF1にはもちろん乗ってみたいですよ。自分は年寄りでだめだという感覚もまったくないです。乗って、そのレースに集中して乗りこなすことはある程度できると思うんです。まったく自信がないわけじゃない。

ただ、レースで世界中転戦して年間16戦。テストであっちだこっちだと――それを1年間続ける自信は今のところない。相当辛いと思う。だから、右京クンなんかもシーズン途中くらいから辛いと思う。

――日本へ帰る予定が入ったりすると、ことに大変みたいですね。

小河 それはよく分かる。日本にいれば『何やってんだ』くらいに思われるだろうけど、移動というのはすごく疲れるね。

――疲れますね。僕らでさえそうですから。

小河 身体の調子というのは、金曜日に今からレースが始まるからと言ってパッとできるものじゃないから。1週間も2週間も前からだんだん整えて行くんだけど、それがF1の場合はほとんどできないから。移動があって、時差ボケがあって、そういう状態でレースに臨むというのは、相当に体力があり余ってないと辛い。やっと1レースできる、というくらいじゃ……ね。

――だめでしょうね、F1の場合は。ところで予選なんですが、ジェフ・リースが主にタイム・アタックするでしょう。あれは理由があるんですか？

小河 今年は予選に関してはジェフさんがやります。というのは、ジェフさんはいちおう全部のサーキットを回っているから。テストできるならともかく、あまりテストができないところもあるし、下手にドタバタやるよりは僕が本番セットをテストして、ジェフさんがタイムアタックしてという形がいちばんスムーズに行くと思うしね。

また来年やるようになって、こっちも慣れて来れば順番にタイムアタックするとか、いろんな手はあるでしょうけど、いま変に突っぱったりするとよくないし、いろいろ徹しないとね。

――レースの時のスターティングは？

小河 ジェフさんです。ジェフさん-僕-ジェフさん-僕とやります。モンツァに関してはジェフ-ジェフ-僕-僕でした。

――そのひとり連続2クールというやり方は、





何か理由があるんですか？

小河　初めてだし、ドライバー交代の時間ももったいないし。それと、ドライバー交代の練習はしてるんだけど、なるべくリスクを減らそうということでね。

――ところで、日本のレースは全然出ないんですか？

小河　日本のレースは……いまのところスケジュールいっぱいなんですよね。本当は1週間くらい空く時は空くんですけど、1週間空いたからって、すぐ帰って……という近さじゃないでしょ。だから、どうしても2～3週間空いててちょうどいいレースがないと出られないんです。いちおう今年は全面的にトムスと契約しているのでうまくスケジュールを合わせてもらって、日本でこのレースに出てくれと言われれば僕は出ますけど。出たいと思ってるし。出たいのはやまやまなんですけど。

今のところはル・マンまでスケジュールがいっぱいで、本当は今度の鈴鹿（5月24日の全日本F3000第4戦）も、出られたら出ようかという話は来たんですけど。僕は（スケジュールを）調整してもらえればいつでも帰りますよ、と。でも、今のところまだ返事が来ないんで、たぶん出ないんじゃないかな。分かんないですけどね。このレースが終わって、（ポール・リカールでの）24時間テストがあって、日本でレースやりに帰ってこいよ、と言われたら帰ってきますけど。日本のレースは出たいですよ。

――テストもしてましたよね、美祢なんかで。

小河　走ってましたよ。鈴鹿のテストもやったし、富士のテストもやったし、美祢のテストもやったし。

――やっぱり、気になるでしょう？

小河　気になりますね。結果はいつも（FAXで）入れてもらってますけどね。

――また話をSWCに戻しますけど、このシルバーストンで難しいコーナーってどこなんですか？

小河　難しいところは、最後のグチュグチュしているところ。

――ウッドコート・シケインですね。

小河　それと、トンネルくぐったあそこもすごいコーナーだね。速くて。

――シケインの手前のブリッジ・ベンド。日本はこういうフラットなコースが少ないからなじみにくいような感じですか？

小河　景色がね。まったく何も目標がないでしょ、だだっ広くて。日本のコースはだいたいバンクがついてるからね、多少なりとも。だけどここは全然ないから。見た目よりもグリップは低いです。

――1コーナーはどうですか？

小河　1コーナーはそんなに分からないコーナーじゃないですね。そのむこうのストウ・コーナーまではそんなに分かりにくくない。

――鈴鹿ですと、130Rコーナーがひとつのポイントで、あそこが速いと全体的なタイムもいいみたいなこと言うでしょ。そういうコーナーはありますか？

小河　ここは最後にグニャグニャがあるでしょう。だからグァーッとうまく行っても、あそこで一発ギュッと来たら『あーあ』っていう感じで。鈴鹿もそうですけどね。鈴鹿も全部うまく行っても最後のシケインでフニュフニュと来たら1秒変わってしまうくらい。

ここはゴチャゴチャしてるわりにスピードは速いから、タイムを詰めるのに、ここがこれだけいけるというのは少ないですね。本当にちょっとずつちょっとずつ（タイムを縮める）……ですよ。さっきの話じゃないけど、クルマもダウンフォースが多いし、速いでしょ。だから、中速コーナーなのが高速コーナーになっちゃってるんですよね、速いから。

コース図を見て、これは中速コーナーだなと思ってるところがほとんど高速コーナーなんです、あのクルマ（トヨタTS010）だと。だから自分達で『ここは3速のコーナーだな』と思ったら、間違いなく4速。『ここは6速から5速に落として……』と思ったら、間違いなく6速のまんま。本当にそういう感じですよ。Rで見て感覚が合うのはヘアピンくらいですね。

――それはすごい！

小河　自分の考えより、ギヤひとつ分ズレてるんですから、速い方に。ターボの時だったら、初めてそのコースを走って、あるコーナーを4速で走ったら、いくら速くなっても4速のままなんです。ところが、いまのクルマは最初4速で入ってたのが、慣れてくると5速でほとんどブレーキ踏まなくなっちゃう。だから、すごく速いんですよ。ここの1コーナーなんかも、最初の数周は4速。それが慣れてくると、そのうち5速になっちゃう。

――SWCはF1と同じスタイルで、金曜と土曜の午前中1時間半フリー・プラクティス

1990 全日本F3000選手権シリーズ2位。ローラT89/50&T90/50・無限を駆って、2位5回（タイヤはこの年からDLからBSへ）。全日本耐久選手権にトムス90C-V・トヨタで出場、富士500kmで優勝、シリーズ13位。ル・マン24時間で6位（G.リース/関谷正徳と）

1991 全日本F3000選手権シリーズ5位。ローラT90/50・無限を駆って、2位2回。全日本耐久選手権にトムス90C-V&91C-V・トヨタで出場、富士500マイル優勝、最後までニッサンとタイトルを争うが僅かに及ばずシリーズ3位

1992 家族とともにイギリスに移り住み、SWC＝スポーツカー世界選手権にトヨタTS010で参戦、ジェフ・リースとのコンビで開幕戦モンツァにて優勝、世界選手権レースで優勝した2人目の日本人となる。5月24日、スポット参戦した鈴鹿F3000レースで他車と接触、クラッシュして死亡。享年36

中子修/高橋徹/小河等/福山英朗といった"若手鈴鹿80's"の中でも大器晩成の典型を行っていた。コンペティティブな全日本F3000の中にあって速く確実でクレバーな走りには定評があり、トヨタの新しきエースとして国際舞台（スポーツカー・レース）での活躍も約束されていた。ナイスガイの冥福を祈りたい　（GIRO）



'90年、JSPC開幕戦・富士で優勝



'91年、仙台でカローラを駆りクラス優勝



'92年、SWC開幕戦・モンツァで優勝



で午後1時間のクォリファイですよね。この2日間でセッティングを出して行くのは難しいですか？

小河　ある程度しょっぱなにテストしてますけど、条件が違ったりしてるから、ちょっと手探りの状態ではありますね。あっという間に時間が過ぎます。

だけどこのタイム・スケジュールというのはベストですね。1日ずつ予選がある。練習やって予選やって、練習やって予選やってを、2日間にわたってやる。これはすごくいい。日本のF3000もこうした方がいいですね、絶対。そうじゃないと、いくら金曜日テストしたからといっても、土曜日に『おはよう！』と言って、走り始めて2周目がアタックラップでしょう。それで3周目になったらタイヤが終わっているというのは危ないですよ。うまくいった時といかない時の差ですごくタイム差が出ちゃうし、何かあった時に危ないし。午前中に練習があって、午後から予選。それが二日間続けば……

——が理想的でしょうね、確かに。

小河　タイヤのセット数とかいろいろ問題があって、タイヤ屋さんの方がだめだって言ってるらしいですけどね。

あと、オフィシャルが集まらない。レスキューがいないのに、予選はできないし。そう、日本でとにかく足りないのは——さっきのシケインの話もそうですけど——レスキュー。

モンツァなんて感心しますね。すっごいですね。あっけにとられる。すごい人数ですよね。コース占有でテストに行っても、コースがオープンになる前に朝礼みたいにしてちゃんとミーティングしてコースに散って行くんですよ。彼らは、マシンが走ってる間中（レスキューの）クルマに乗ってるしね。そのクルマが出て行くと、あ、何かあったな、と。たとえば何かトラブルで（自分達のマシンが）どこかで止まったよ、というのが自分のピットで知るよりも早く分かる。それくらいのレスポンスで出て行きますからね。

レース中に見てても、旗の振り方にしてもすごいし、クルマがクラッシュした時の出し方もすごいし。もちろん、何かあったらいけないんだけど、何かあった時はすごく安心ですよね。

——なるほど。

小河　なんとかしてレスキュー隊のプロのチームか何かがあって、レースについて回るとかそういうふうになったらいいでしょうね。いま（の日本）は、ほとんどボランティアの世界ですよね。『仕事休んで来てくれよ』という感覚じゃないですか。鈴鹿はF1をやるからかなりいろいろ訓練されてやってるけど、それでも専属チームがあるわけじゃないし。

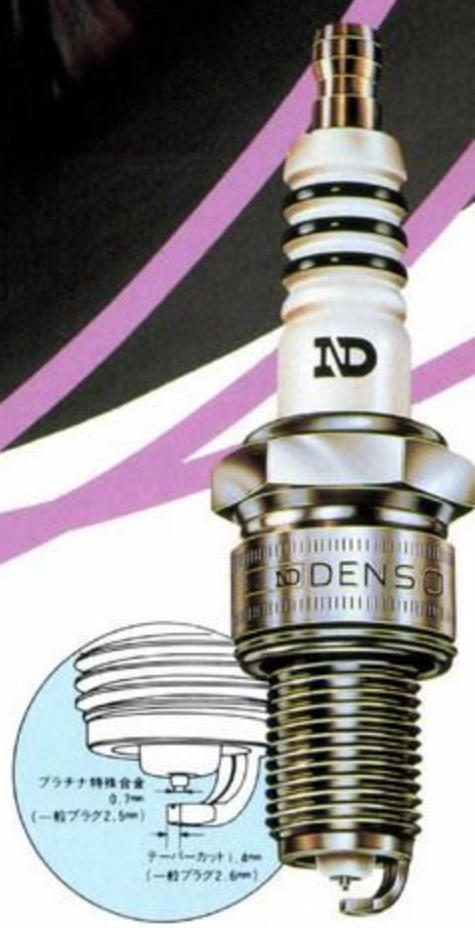
こっちの人達がそれ（レスキュー）でメシ食ってるのかどうかは知らないですよ。あの人達がふだん何をしてるのか知らないけど、確実にレースの時は来てる。すごい装備で。

——その辺はさすがヨーロッパ、かな。明日はモンツァに続いてこのレースも制して、その勢いをル・マンにつなげたいですね。

小河　そう。ル・マンまで景気いい話を続けたいですね。

Friendly Technology

極められた
レスポンスの音は、
音楽のように美しい。



プロの加速レスポンスを生む

高性能プラグZu。

プラチナ特殊合金中心電極

プラチナ特殊合金の超極細中心電極(0.7㎜)使用により、飛火性を向上。接合部はレーザー3点溶接により、優れた信頼性を発揮します。

テーパーカット接地電極

従来のU溝カットをさらに極めたテーパーカット接地電極の採用により、消炎作用を低減させ、着火性を向上。絶妙の加速レスポンスと高出力を実現しました。

ND DENSO
SPARK PLUGS

Zu

日本電装株式会社
〒448 刈谷市昭和町1-1 ☎〈0566〉25-5511(案内

The Oil Specialist

ふりまる。





走りを、マインドをチューンする高性能。
RS15W-50 SG新登場。

その高性能が走りを研ぎ澄ます。
そのポテンシャルがマインドを挑発する。
RSでなければ体感できないレスポンス、
フィール、そして信頼。15W-50 SG。
その誇らかなスペックにつつまれて、
エンジンはさらなる性能の極みに向かう。
RSでチューンしたとき、
いつもとは違う道が見えてくる。

RSチューニングだ。

- お求めは、お近くのカーショップおよび、ホームセンターでどうぞ。
- 本仕様は改良のため、予告なく変更する場合があります。



カストロール独創のシンセティック(＝化学合成)
テクノロジーから生まれた100%化学合成オイル。

一　滴　の、速　さ。

Castrol

カストロール株式会社
〒102 東京都千代田区麹町3-1 泉屋ビル TEL.03(3265)6101(代表)





▲刻々と変化する路面状況。タイヤの選択と交換作業という2つの難しい作業を迅速に正確に行なわなければ勝ちはない。
▶絶好調のロス・チーバー選手とディスカッションする浜島氏。選手もブリヂストンのスタッフには全幅の信頼を置いている。

一発を狙ったタイヤでいいんです。しかし、決勝レースで勝つためには、ドライバーがコントロールし易い、つまり滑り出しが緩やかで感じ取り易いタイヤが要求されます。その上でグリップ力を高めてゆく、そんな感じをドライバーと一緒に探りつつ開発をしています。

川田：最後の質問ですが、F3000で得られたノウハウは一般タイヤに活かされているのでしょうか。

浜島：一般タイヤの中でも「エクスペディア」「ポテンザ」等のスポーツ指向のタイヤには、モータースポーツの思想と技術がフィードバックされています。先程お話しした「速く、かつ操縦安定性を高める」といった考え方が、構造設計の中に生かされているのはもちろん、材質、パターン等にもレースのノウハウが応用されています。

速く走るために常に進化するコンパウンドでは、レーシングコンパウンドの思想から、BB/VEC-Tコンパウンドが開発され、POTENZA RE71に採用されます。POTENZA、GRIDのユニディレクショナルパターンもレースから生まれたんです。

このように走る実験室とも言えるレーシングカーで生まれ育った技術は、脈々と市販タイヤに受け継がれています。

川田まとめ：技術のかたまり、レーシングタイヤが、実はドライバーとのコミュニケーションというヒューマンな部分で完成してゆくと聞き、驚くと共に感動しました！私がジムカーナで使っているRE610Sもそんな中から出来たんだと思うと、とても心強く感じ、ますますガンバらねば、と勇気が湧いてきたインタビューでした。

See! 真夏も全開グループA 筑波へLet's Go!

レースの醍醐味はサーキットへ行くこと、これはもうジョーシキ。常識とくれば、ブリヂストンの嬉しいキャンペーンは、もうみんな知ってるよね。このキャンペーンが、いよいよ関東に上陸なんだ。

この関東でのキャンペーンは、8月23日に筑波サーキットで行なわれる、「レース・ド・ニッポン」。全日本ツーリングカー選手権の第6戦に当たるこのレース、TIサーキット英田での第1戦に続く、グループAでは2回目のキャンペーンで、関東のグループAファンには絶対見逃せないもの。

真夏の祭典レース・ド・ニッポン、昨年はスカイラインGT-Rの激しいバトルにファンはさぞドキドキさせられた事だろう。今年も我らが星野／影山駆るカルソニック・スカイラインに、熱い声援を送ってほしい。

さて、この筑波グループAキャンペーンは、7月1日から8月22日の期間、関東一円のショップにて展開される。キャンペーンののぼり、横幕のあるショップでブリヂストンのタイヤ（60シリーズ以下偏平）いずれか1台分（4本）を購入すると、もれなく招待チケットがもらえる。ぜひ、みんなもこのチャンスをモノにして欲しい。

そして、このレース・ド・ニッポンでも、レース当日のお楽しみがあるから、そちらも期待して欲しい。

POTENZAイベントステージでは、夏の太陽もまぶしがる水着撮影会、グッズが当たっちゃうゲーム大会いろいろ、そしてサイン会も期待ものだよね。レースも熱いけど、真夏のポテンザ・ステージも熱いぞ！

さて、お楽しみのキャンペーン、現在F3000キャンペーンの方も進行中なので、忘れないで欲しい。

7月19日のオートポリスはあと僅か、九州と山口のファンはあせって欲しい。決勝前日までキャンペーンはやってるよ。

8月2日の菅生は、7月31日までがキャンペーン期間、東北と新潟の皆さんよろしく。

と、言うわけでブリヂストンのキャンペーンは、夏もノンストップ、全開だぁ！





▲向井田彩子ちゃんもバリキッています！





▲楽しいゲーム。皆で盛り上がろう。
◀キャンペーンでの入場者には記念品がプレゼントされるのサ！



▶今回は星野選手のサイン会ダゾ。
◀真夏の筑波でHOTなシーンを見よう！



5/15日号プレゼント当選者……星野一義サイン色紙：神奈川県・大谷淳子様…他9名様・向井田彩子CDカレンダー：兵庫県・佐藤昭様…他9名様

資料提供／ブリヂストン　構成・制作／チーム・パメラ

わいわい

POTENZA News Paddock

from BRIDGESTONE MOTORSPORT

レース用タイヤの秘密、覗いちゃおう！
これで、わたしもモータースポーツ通!?



▲タイヤウォースF3000。参加する28台のうち、実に13台がブリヂストンタイヤを装着する。それは技術のチョイスであり、勝つための条件なのだ。



▲どちらも同じ偏平率40%という事に注目！

■F3000タイヤ、エクスペディア比較表

	F3000タイヤ	EXPEDIA（ポルシェ911ターボリア用）
サイズ	〈リム径〉13インチ（FIA規定） 〈外　径〉620㎜(F) 620㎜(R) 〈偏平率〉55%(F)　40%(R) 〈幅〉240㎜(F) 340㎜(R)	255/40ZR17 〈リム径〉17インチ 〈外　径〉639㎜ 〈偏平率〉40% 〈幅〉255㎜
重　量	約10㎏	約14㎏
トレッド厚	5~6㎜	約10㎜
適正空気圧	1.3㎏f/㎠	2.0㎏f/㎠

浜島裕英：株式会社ブリヂストン・モータースポーツタイヤ開発部所属。F3000、グループA、グループCのレース用ラジアルタイヤを開発している。「意外かもしれませんが、レーシングカーを走らせていない時が一番怖いんです。次のレースで、どこかが新しい技術を投入してきて負けてしまうと考えるとね。だから、どんなに勝ち続けている時でも気を許せないんです。シーズン中には、休みはありません、月曜日はレースで使ったタイヤの分析、火曜からはそれを活かした開発が始まります。」「考えていた通りのタイヤが出来た時の気分は最高！」と、終始充実した笑顔を絶やさずインタビューに答えて頂きました。

川田恵美子：チームパメラ所属。ジムカーナドライバー。'90、'91年と、2年連続全日本ジムカーナ選手権・レディースクラス優勝。日本一速い女。F3000用タイヤが話題なのに、ついついジムカーナ用タイヤへと話が行ってしまいながらも、インタビューは無事終了。

F3000用タイヤ 秘密のベール。その奥は…!?

川田：今日は、普段秘密のベールに包まれたという感じのF3000タイヤの事を、伺いたいのですが、まず、私達が日頃使っているタイヤと違う点を教えて下さい。

浜島：基本的な構造は一般市販タイヤと同じですが、レースで勝つために、高い操縦安定性を保ちつつ、速く走れる構造になっています。フォーミュラーは13インチという規定があるために、一般市販の超偏平技術とは違った、独特の構造技術も必要です。もちろん、コンパウンド等、材料も最先端の特殊なものをつかっています。また、レースの走行距離、レーシングカーの重量（一般車の約1/2）に合わせ、サイドウォールやトレッドは非常に薄くして軽量化を図っています。但し、トレッドのゲージ（厚さ）は、一般車用の約1/2（5~6㎜）ですが、走行距離がレース用タイヤでは200km前後であることを考慮すると絶対量は多いといえますね。『エクスペディアとの比較表を参照』

川田：TVで見ていると、「○○チームはハード、××チームはソフトを選択しています。」などと聞きますが、何種類くらいのタイヤを用意しているんですか。

浜島：F3000では1レースにおよそ10スペックを用意しています。予選では実際に使用する予定の1スペックに、プラス万一の為の1スペックを、決勝では同様に2スペック、プラス1スペック、それとレイン用は雨の量により4~5スペックといった内容です。

川田：チームごと、ドライバーごとに、オーダーメイドのように作られてるんじゃ無いんですか。

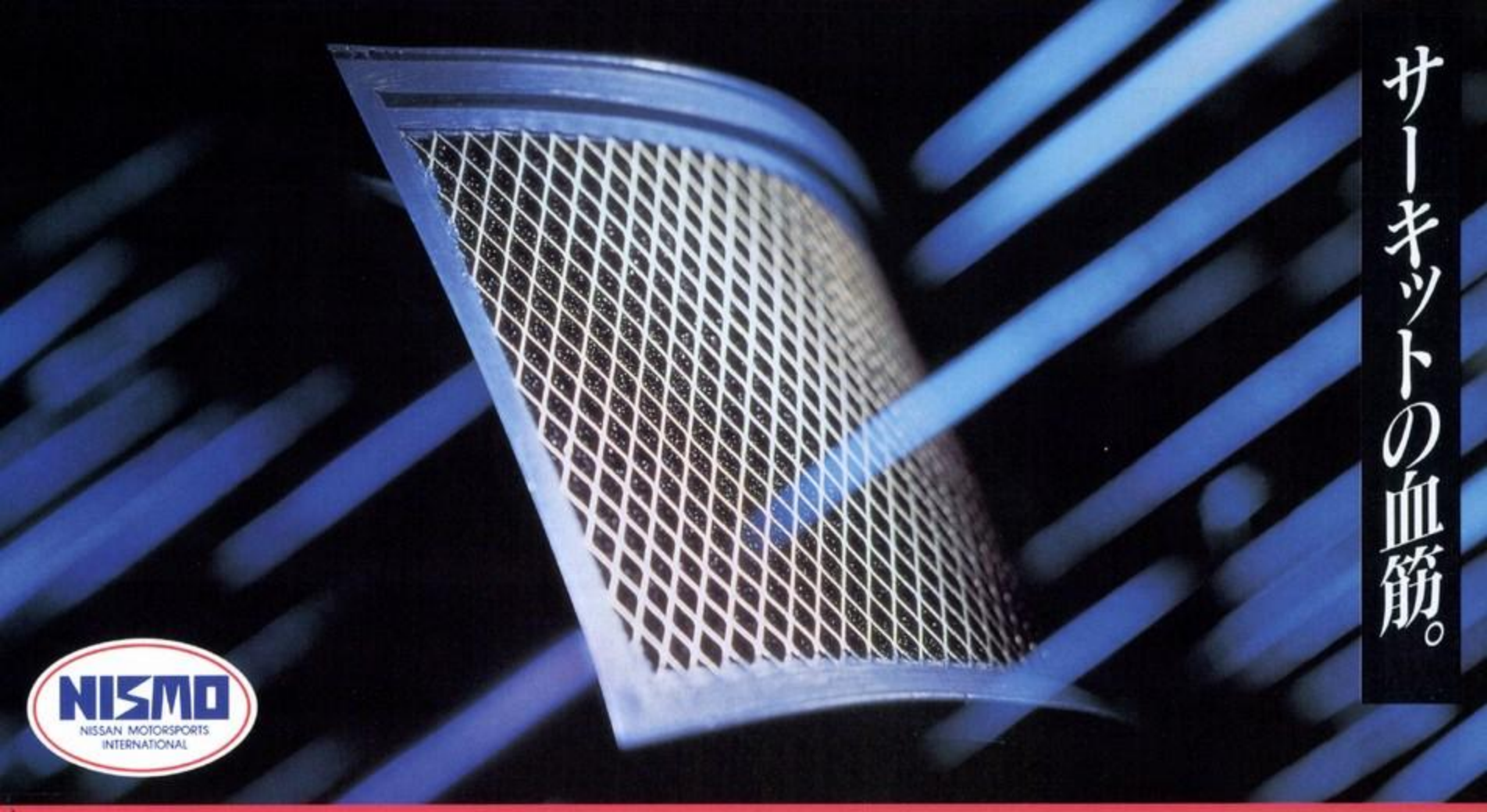
浜島：レーシングカーを極限まで速く走らせるためには、状況に合ったタイヤが必要です。サーキットの舗装の種類、路面温度、コースが高速、或いはテクニカルなのかレーシングカーの種類、ドライバーの走り方による違い等、それぞれの状況に合わせたタイプのタイヤはいくらでも作られるのですが、これら全部に対処していたのでは種類が増えるばかりで、逆に選ぶのが難しくなってしまいます。こうなると、テストや予選の時には良かったのに、決勝では外れたという事態も起こりうるわけで、選択の段階で非常に高度な技が必要となり、リスクも大きくなってしまいます。

ですから、様々な状況を包み込める汎用性の高いタイヤ、言うなればオールマイティーなタイヤで、且つ操安性、走行性能レベルが他より一歩リードしたタイヤがベストと考え、それを目指して開発に全力投球をしています。

現在、年間を通してコンパウンドの違うタイヤを、多くても5種類にまで絞り込む事が出来たのですが、今後は「ハード、ミディアム、ソフト」と、3種類まで絞り込むことを目標にしています。

川田：F3000常勝という感じのブリヂストンですが、ズバリ開発の秘訣というと。

浜島：一般的には、勝てるタイヤを開発するには、コンパウンド、形状設計、構造設計という3つの技術力が重要です。しかし、それらはあくまでベースです。最も大切な秘訣と言えばドライバーとのコミュニケーションでしょうね。機械が運転してタイムを出すタイヤなら考え方は簡単です。また、予選だけなら人間が運転するにしても



サーキットの血筋。

NISMO
NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL

PIPERCROSS

HIGH PERFORMANCE AIR FILTER
ハイパフォーマンス・エアフィルター

WRC。グループC。そしてF3000。数々のレースにおいて、
そのアビリティを証明した、ハイパフォーマンス・エアフィルター。
ここには、サーキットから受け継いだスピリットと
テクノロジーが、存分に凝縮されている。

- 空気抵抗を減少させたうえで、吸気効率を増加。レスポンスアップと同時にパワーアップを実現しました。
- ピスカスタイプの採用により、高い防塵効果を実現。微細なダストさえ、エンジン内部への侵入を許しません。
- 表面に耐火材を採用。バックファイア時の着火を防止します。
- 純正商品と同一サイズなので、ワンタッチで簡単に取付けられます。
- 様々な車種に適応します（下表をご参照ください）。

適応車種	型式	エンジン型式	年式
サニー	B12	E15E,E15ET,GA15E,CA16D,CD17	85.9～90.1
	B13（含）NXクーペ	GA16DE,SR18DE,CD17	90.1～
パルサーラングレー	N13（含）エクサ	E15E,E15ET,GA15E,CA16D,CD17	86.5～90.8
	N14（含）GTI-R	GA16DE,SR18DE,SR20DET,CD17	90.8～
プレセア	R10	SR20DE	90.6～
アベニール	W10（含）4WD	SR20DE,CD20	90.5～
プリメーラ	P10（含）4WD	SR20DE	90.2～
シルビア／180SX	S13	CA18DE,CA18DET,SR20DE,SR20DET	88.5～
ブルーバード	U12（含）4WD	CA18DE,CA18DET,SR20DE,SR20DET	87.9～91.9
	U13（含）4WD	SR18DE,SR20DE,SR20DET,CD20	91.5～
マキシマ	J30	VG30E	88.10～
スカイライン	R31	RB20E,RB20ET,RB20DE,RB20DET	85.8～89.5
	R32	RB20E,RB20DE,RB20DET,RB25DE	89.5～

適応車種	型式	エンジン型式	年式
スカイライン	BNR32	RB26DETT	89.8～
セフィーロ	A31	RB20E,RB20DE,RB20DET	88.9～
ローレル	C33	RB20E,RB20DE,RB20DET	88.12～
レパード	F31	VG20E,VG20ET,VG20DET VG30DE,VG30DET	86.2～
セドリック グロリア	Y31	VG20E,VG20DET	87.6～
	Y32	VG30E,VG30D,VG30DET	91.6～
シーマ	PY31	VG30D,VG30DET	88.1～91.8
プレーリー	M11（含）4WD	CA20S,KA24E	88.9～
フェアレディZ	Z31	RB20DET,VG30DE,VG30ET	87.3～89.6
テラノ	WD21	VG30E	89.10～



● 記載価格には消費税は含まれておりません。● 記載価格には取付工賃は含まれておりません。● 製品につきましては、品質向上のため予告なく部品番号・価格等を変更することや生産を中止する場合があります。ご了承ください。● お買い求め及びお問い合わせは、お近くの日産販売会社またはニスモパドック・ニスモショップ・各特約店へどうぞ。



HIGH PERFORMANCE AIR FILTER
¥7,800　16546-RN010



つねに最高のコンディションをキープするために。
MAINTENANCE SPRAY
〈湿式メンテナンス・スプレー〉
3,500円(200ml)
ENG05-RN010



あらゆる環境においてそのパフォーマンスを発揮。
Syngear
〈ハイポイド・ギアオイル〉
40,800円(20ℓ)
KLD31-RN020

NISMO PADDOCK

■ニスモ パドック・イン・札幌	☎011(791)5523	■ニスモ パドック・イン・富山	☎0764(93)5523
■ニスモ パドック・イン・秋田	☎0188(24)1223	■ニスモ パドック・イン・岐阜	☎0582(32)0333
■ニスモ パドック・イン・仙台	☎022(277)1990	■ニスモ パドック・イン・栗東	☎0775(52)8620
■ニスモ パドック・イン・栃木	☎0286(62)5554	■ニスモ パドック・イン・大阪	☎0720(49)5353
■ニスモ パドック・イン・群馬	☎0273(61)2332	■ニスモ パドック・イン・神戸	☎078(792)2327
■ニスモ パドック・イン・鷹	☎0484(44)1641	■ニスモ パドック・イン・宇部	☎0836(32)2315
■ニスモ パドック・イン・千葉	☎043(244)3701	■ニスモ パドック・イン・福岡	☎092(553)2355
■ニスモ パドック・イン・静岡	☎054(283)0823	■ニスモ パドック・イン・熊本	☎096(384)1123
		■ニスモ パドック・イン・鹿児島	☎0992(55)0111

ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社
〒140東京都品川区南大井2-10-6
■お問い合せは——☎(03) 3767-1123

● ショールームは日曜日、祭日もオープン。時間/AM9:00～PM5:00 ● 定休日/毎週月曜日
● 京浜急行線/大森海岸駅下車、徒歩3分 ● 首都高速/鈴ヶ森入口近く、第一京浜沿い

OVERSEAS▶

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

●F1世界選手権
ドライバーズ（16戦中6戦終了）

1	ナイジェル・マンセル（GB）	56点
2	リカルド・パトレーゼ（I）	28点
3	ミハエル・シューマッハー（D）	20点
4	アイルトン・セナ（BR）	18点
5	ゲルハルト・ベルガー（A）	8点
6	ジャン・アレジ（F）	7点

●F1世界選手権
コンストラクターズ（16戦中6戦終了）

1	ウイリアムズ・ルノー	84点
2	マクラーレン・ホンダ	26点
3	ベネトン・フォード	25点
4	フェラーリ	9点
5	フットワーク・無限	5点
6	ティレル・イルモア	2点
6	ロータス・フォード	2点
6	ダラーラ・フェラーリ	2点

SPORTSCAR WORLD CHAMPIONSHIP

●SWC〔スポーツカー世界選手権〕
ドライバーズ（8戦中2戦終了）

1	デレック・ワーウィック（GB）	35点
1	ヤニック・ダルマス（F）	35点
3	ジェフ・リース（GB）	20点
3	小河　等	20点
5	ジョニー・ハーバート（GB）	15点
5	マウリツィオ・サンドロ-サーラ（BR）	15点

●SWC〔スポーツカー世界選手権〕
チームズ（8戦中2戦終了）

1	プジョー・タルボ・スポール	35点
2	トヨタ・チーム・トムス	20点
3	マツダスピード	15点
4	ユーロ・レーシング	12点

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WRC〔世界ラリー選手権〕
マニュファクチャラーズ（10戦中4戦終了）

1	ランチア	77点
2	トヨタ	63点
3	フォード	46点
4	ミツビシ	20点
5	ニッサン	14点
6	スバル	11点

●WRC〔世界ラリー選手権〕
ドライバーズ（14戦中5戦終了）

1	カルロス・サインツ（E）	57点
2	ユハ・カンクネン（SF）	47点
3	ディディエ・オーリオル（F）	40点
4	マルク・アレン（SF）	28点
5	フランソワ・ドルクール（F）	25点
6	ミキ・ビアシオン（I）	22点

INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP

●国際F3000選手権
（10戦中1戦終了）

1	ホルディ・ヘネ（E）	9点
2	ルーベンス・バリチェッロ（BR）	6点
3	オリビエ・パナス（F）	4点
4	ジャン-マルク・グーノン（F）	3点
5	ルカ・バドエル（I）	2点
6	エマヌエーレ・ナスペッティ（I）	1点

BRITISH F2 CHAMPIONSHIP

●イギリスF2選手権
（10戦中3戦終了）

1	ピーター・コックス（NL）	15点
1	イバン・ミューラー（F）	15点
3	ジェイソン・エリオット（GB）	13点
4	クラウド・ブルボナス（CDN）	9点
4	マーク・アルボン（GB）	9点
6	ホセ-ルイス・ディ・パルマ（RA）	6点

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3選手権
（16戦中7戦終了）

1	ジル・ド・フェラン（BR）	53点
2	フィリップ・アダムズ（B）	24点
3	ケルビン・バート（GB）	21点
4	ミッケ・バン・ウール（B）	20点
5	オズバルド・ネグリ（BR）	16点
6	エルトン・ジュリアン（USA）	13点



POINT STANDING
ポイント スタンディング

FRENCH F3 CHAMPIONSHIP

●フランスF3選手権
（11戦中4戦終了）

1	エマヌエル・クレリコ（F）	53点
2	フランク・ラゴルス（F）	41点
3	オリビエ・セベナン（F）	22点
4	エリック・アンジェルビー（F）	21点
5	ジェローム・ゴメス（F）	20点
6	ジャン-クリストフ・ブイヨン（F）	18点
6	ステファン・オルテッリ（F）	18点

ITALIAN F3 CHAMPIONSHIP

●イタリアF3選手権
（12戦中6戦終了）

1	マッシミリアーノ・アンジェレッリ（I）	27点
2	ニコ・バルハレス（I）	21点
3	ジャンピエロ・シモーニ（I）	16点
4	マルチェロ・ベントレ（I）	14点
5	ロベルト・コルチアーゴ（I）	12点
6	リカルド・ファベロ（I）	9点

USA▼

PPG INDY CAR WORLD SERIES

●PPGインディカー・ワールド・シリーズ
（16戦中4戦終了）

1	ボビー・レイハル（USA）	59点
2	アル・アンサーJr.（USA）	55点
3	エマーソン・フィッティパルディ（BR）	48点
4	ダニー・サリバン（USA）	41点
5	エディー・チーバー（USA）	33点
6	スコット・グッドイヤー（CDN）	30点

IMSA CAMEL GT CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGT選手権
GTP（13戦中5戦終了）

1	デイビー・ジョーンズ（USA）	79点
2	ファン-マヌエル・ファンジオII（RA）	70点
3	ジェフ・ブラバム（AUS）	60点
4	オスカル・ラッラウリ（RA）	43点
4	アンディ・ウォレス（GB）	43点
4	デイビッド・ブラバム（AUS）	43点

NASCAR WINSTON CUP SERIES

●NASCARウィンストン・カップ・シリーズ
（29戦中10戦終了）

1	デイビー・アリソン（USA）	1564点
2	ビル・エリオット（USA）	1453点
3	バリー・ギャント（USA）	1444点
4	アラン・クルウィッキ（USA）	1432点
5	デイル・アーンハート（USA）	1420点
6	テリー・ラボンテ（USA）	1378点

DOMESTIC▶

ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP

●全日本F3000選手権
（11戦中4戦終了）

1	ロス・チーバー（USA）	15点
2	フォルカー・バイドラー（D）	13点
3	エディー・アーバイン（GB）	12点
3	マウロ・マルティーニ（I）	12点
5	パウロ・カルカステ（BR）	9点
5	服部　尚貴	9点

ALL JAPAN SPORTS PROTOTYPE CAR ENDURANCE CHAMPIONSHIP

●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権
（6戦中2戦終了）

1	長谷見昌弘	30点
1	ジェフ・クロスノフ（USA）	30点
3	フォルカー・バイドラー（D）	27点
3	マウロ・マルティーニ（I）	27点
5	星野　一義	22点
5	鈴木　利男	22点

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

●全日本F3選手権
（10戦中4戦終了）

1	アンソニー・レイド（GB）	36点
2	ジャック・ビルヌーブ（CDN）	12点
3	高村　一明	11点
4	エウジニオ・ビスコ（I）	8点
5	本山　哲	6点
5	トム・クリステンセン（DK）	6点
5	石川　朗	6点

ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●全日本ツーリングカー選手権
1クラス（8戦中3戦終了）

1	アンデルス・オフロソン（S）	43点
1	木下　隆之	43点
3	清水　和夫	40点
3	トム・クリステンセン（DK）	40点
5	長谷見昌弘	38点
5	福山　英朗	38点

ALL JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権
Cクラス（8戦中3戦終了）

1	桜井　幸彦	213点
2	加勢　裕二	105点
3	西尾雄次郎	100点
3	神岡　政夫	100点
5	前嶋　光男	70点
5	高崎　正博	70点



ドイツ・ツーリングカー選手権

❶	4／5	ゾルダー	第1戦	K.ティーム	メルセデスベンツ190E 2.5
			第2戦	K.ティーム	メルセデスベンツ190E 2.5
❷	4／19	ニュルブルクリング	第3戦	F.ビエラ	アウディV8クアトロ
			第4戦	R.アッシュ	メルセデスベンツ190E 2.5
❸	5／3	ブンシュトルフ	第5戦	J.ファン・オメン	メルセデスベンツ190E 2.5
			第6戦	K.ロズベルグ	メルセデスベンツ190E 2.5
❹	5／18	アブス	第7戦	S.ソーパー	BMW-M3
			第8戦	B.シュナイダー	メルセデスベンツ190E 2.5
❺	5／24	ホッケンハイム	第9戦	E.ロール	メルセデスベンツ190E 2.5
			第10戦	R.アッシュ	メルセデスベンツ190E 2.5
6	6／18	ニュルブルクリング			ドイツ
7	6／28	バリスリング			ドイツ
8	8／16	ディープホルツ			ドイツ
9	9／6	ジンゲン			ドイツ
⑩	9／20	ニュルブルクリング			ドイツ
⑪	10／11	ホッケンハイム			ドイツ

イタリア・スーパーテューリズモ選手権

❶	3／22～23	モンツァ	第1戦	R.ラバーリア	BMW-M3 SPORT EVO
			第2戦	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
❷	4／11～12	マジオーネ	第3戦	G.フランチア	アルファロメオ155GTA
			第4戦	E.ピッロ	BMW-M3 SPORT EVO
❸	5／9～10	ムジェッロ	第5戦	A.ナニーニ	アルファロメオ155GTA
			第6戦	A.ナニーニ	アルファロメオ155GTA
❹	5／23～24	ビネット	第7戦	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
			第8戦	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
5	6／6～7	バッレルンガ			イタリア
6	6／20～21	イモーラ			イタリア
7	7／18～19	ミザーノ			イタリア
8	9／5～6	エンナ・ペルグーサ			イタリア
⑨	10／3～4	バラーノ			イタリア
⑩	10／17～18	モンツァ			イタリア

オーストラリア・ツーリングカー選手権 〔9戦中5戦終了〕

❶	2／23	アマルーパーク	ヒート1 P.ブロック	ホールデン・コモドアVN
			ヒート2 M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
❷	3／8	サンダウンパーク	ヒート1 J.ボウ	フォード・シエラRS500
			ヒート2 J.ボウ	フォード・シエラRS500
❸	3／15	サイモンズ・プレインズ	ヒート1 G.セトン	フォード・シエラRS500
			ヒート2 G.セトン	フォード・シエラRS500
❹	4／5	ウイントン	ヒート1 M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
			ヒート2 M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
❺	5／3	レイクサイド	ヒート1 T.ロングハースト	BMW-M3
			ヒート2 T.ロングハースト	BMW-M3
6	5／24	イースタン・クリーク		オーストラリア
7	5／31	マララ		オーストラリア
8	6／7	ワネルー・パーク		オーストラリア
9	6／21	オラン・パーク		オーストラリア

PPGインディカー・ワールド・シリーズ 〔16戦中4戦終了〕

❶	3／22	サーファーズパラダイス	E.フィッティパルディ	ペンスキーPC-19・シボレーB
❷	4／5	フェニックス	B.レイホル	ローラT92／00・シボレーA
❸	4／12	ロングビーチ	D.サリバン	キャルマーG8200・シボレーA
❹	5／24	インディアナポリス500	A.アンサーJr.	キャルマーG8200・シボレーA
5	6／7	デトロイト		USAミシガン州
6	6／21	ポートランド		USAオレゴン州
7	6／28	ミルウォーキー		USAウィスコンシン州
8	7／5	ロウドン		USAニューハンプシャー州
9	7／19	トロント		カナダ
⑩	8／2	ミシガン		USAミシガン州
⑪	8／9	クリーブランド		USAオハイオ州
⑫	8／23	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
⑬	8／30	バンクーバー		カナダ
⑭	9／13	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
⑮	10／4	ナザレス		USAペンシルバニア州
⑯	10／18	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州

NASCARウィンストン・カップ・シリーズ 〔29戦中10戦終了〕

❶	2／16	デイトナ	D.アリソン	フォード・サンダーバード
❷	3／1	ロッキンガム	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❸	3／8	リッチモンド	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❹	3／15	アトランタ	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❺	3／29	ダーリントン	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❻	4／5	ブリストル	A.クルウィッキ	フォード・サンダーバード
❼	4／12	ノース・ウィルクスボロ	D.アリソン	フォード・サンダーバード
❽	4／26	マーティンズビル	M.マーティン	フォード・サンダーバード
❾	5／3	タラデガ	D.アリソン	フォード・サンダーバード
❿	5／24	シャーロット	D.アーンハート	シボレー・ルミナ
⑪	5／31	ドーバー・ダウンズ		USAデラウェア州
⑫	6／7	シアーズ・ポイント		USAカリフォルニア州
⑬	6／14	ポコノ		USAペンシルバニア州
⑭	6／21	ミシガン		USAミシガン州
⑮	7／4	デイトナ		USAフロリダ州
⑯	7／19	ポコノ		USAペンシルバニア州
⑰	7／26	タラデガ		USAアラバマ州
⑱	8／9	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
⑲	8／16	ミシガン		USAミシガン州
⑳	8／29	ブリストル		USAテネシー州
㉑	9／6	ダーリントン		USAサウス・カロライナ州
㉒	9／12	リッチモンド		USAバージニア州
㉓	9／20	ドーバー・ダウンズ		USAデラウェア州
㉔	9／27	マーティンズビル		USAバージニア州
㉕	10／4	ノース・ウィルクスボロ		USAノース・カロライナ州
㉖	10／11	シャーロット		USAノース・カロライナ州
㉗	10／25	ロッキンガム		USAノース・カロライナ州
㉘	11／1	フェニックス		USAアリゾナ州
㉙	11／15	アトランタ		USAジョージア州

リキッドタイドTrans-Amツアー 〔12戦中1戦終了〕

❶	4／11	ロングビーチ	R.ゴードン	フォード・マスタング
2	6／6	デトロイト		USAミシガン州
3	6／20	ポートランド		USAオレゴン州
4	6／28	モスポート・パーク		カナダ
5	7／12	デス・モインズ		USAアイオワ州
6	7／25	ライムロック・パーク		USAコネティカット州
7	8／8	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
8	8／16	トロワ・リビエール		カナダ
9	8／22	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
⑩	9／12	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
⑪	9／27	TBA		
⑫	10／4	シアーズ・ポイント		USAカリフォルニア州

ファイアストン・インディ・ライト 〔12戦中2戦終了〕

❶	4／5	フェニックス	A.フェルナンデス	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
❷	4／12	ロングビーチ	F.フレオン	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
3	6／7	デトロイト		USAミシガン州
4	6／21	ポートランド		USAオレゴン州
5	6／28	ミルウォーキー		USAウィスコンシン州
6	7／5	ロウドン		USAニューハンプシャー州
7	7／19	トロント		カナダ
8	8／9	クリーブランド		USAオハイオ州
9	8／30	バンクーバー		カナダ
⑩	9／13	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
⑪	10／4	ナザレス		USAペンシルバニア州
⑫	10／18	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州

IROC 〔4戦中2戦終了〕

❶	2／14	デイトナ	D.アーンハート	ダッジ・デイトナ
❷	5／2	タラデガ	D.アリソン	ダッジ・デイトナ
3	8／1	ミシガン		USAミシガン州
4	8／15	ミシガン		USAミシガン州

ERC 〔ヨーロッパ・ラリー選手権〕

●係数20

4／7～11	コスタ・スメラルダ	D.オーリオル／E.セセ		ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
5／9～10	ラリー・ズラトニ	E.ウェーバー／M.ハイマー		ミツビシ・ギャランVR4
5／21～23	ラリー・ド・アンティブ	P.C.パローニ／P.デイビッド		ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
6／6～7	ボリッシュ・ラリー			ポーランド
6／25～28	イープル24時間			ベルギー
7／16～19	ラリー・ドイチュラント			ドイツ
8／6～9	マデイラ・ワイン・ラリー			ポルトガル
8／24～27	ラリー・エルパ			ギリシャ
9／8～11	マンクス・ラリー			イギリス
9／24～27	ロスマンズ・キプロス・ラリー			キプロス

●係数10

2／21～23	ハンキラリー	S.リンドホルム／T.ハンクホン		フォード・シエラ・コスワース4×4
3／13～15	ラリー・ド・ガラター	B.ベキン／J-P.シャローニ		フォード・シエラ・コスワース4×4
3／25～28	ラリー・エルコルテ・インラス	P.リアッティ／L.テデスキーニ		ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
4／23～26	ラリー・デルタ・デ・ポルトガル	A.フィオーリオ／ブランビッラ		ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
6／12～14	バース・スコティッシュ・ラリー			イギリス
6／12～14	バルム・ラリー			チェコスロバキア
6／20～21	ラリー・ヘプロス			ブルガリア
7/30～8/2	ファンリュック・ラリー			ドイツ
9／4～6	ラリー・ビアンカバッロ			イタリア
11／6～8	サンマリノ・ラリー			サンマリノ

●係数5

1／25～26	アークティック・ラリー	K.キビネ／J.オスカ		ミツビシ・ギャランVR4
2／7～9	ブークル・ド・スパ	R.ベレイド／G.ピアル		トヨタ・セリカGT-FOUR
4／20～23	ラリー・ニーダーオルト	自然保護団体の反対により中止		
3／13～15	ラリー・ミレ・リリア	L.コルブッリ／ベラルディ		ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
3／27～29	サーキット・アルデンヌ	P.スナイヤーズ／D.コンプノース		フォード・シエラ・コスワース4×4
4／2～5	ラリー・クラッセ・アルペン	B.ベキン／J-P.シャローニ		ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
5／1～3	タルガ・フローリオ	P.デイラ／スカルビーニ		ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
5／22～23	ラリー・ロタ・デュ・ソル	J.ミゲル／リスボア		フォード・シエラ・コスワース4×4
5／28～30	サウス・スウェディッシュ・ラリー			スウェーデン
6／18～21	ラリー・ヘッセン			ドイツ
7／10～11	ラリー・ボヘミア			チェコスロバキア
7／24～26	ラリー・デッラ・ラーナ			イタリア
9／3～6	ラリー・デュ・モンブラン			フランス
9／16～20	プリンシペ・ド・アツリアス			スペイン
9／19～21	YUラリー			ユーゴスラビア
10／1～4	ターキッシュ・ラリー			トルコ
10/29～11/1	ラリー・デュ・パライ			スイス
11／5～7	センペリット・ラリー			オーストリア
11／7～8	コンドロス・ラリー			ベルギー
11/27～29	ヘレンドールシン・ラリー			オランダ

●係数2

1/31～2/1	フンスコドンチラリー	K.グルンデル／K.ヒュルクマン		マツダ323GTX
4／11～12	オリンピック・ラリー	"シカー"／K.ステファニス		ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
5／15～17	ラリー・カヤリカンタ			スペイン
7／1～4	ラリー・サン・ミゲル			ポルトガル
10/29～11/1	ラリー・ド・アルガルベ			ポルトガル
11/22	ラリー・バレオ			スペイン
11/27～29	ラリー・デュ・バール			フランス

全日本F3000選手権 〔11戦中4戦終了〕

❶	3／7～8	鈴鹿	R.チーバー	レイナード92D・無限
❷	4／11～12	富士	P.カルカステ	レイナード92D・無限
❸	5／9～10	美祢	E.アーバイン	ローラT92/50・無限
❹	5／23～24	鈴鹿	V.ハイドラー	ローラT92/50・無限
5	7／18～19	全日本F3000選手権レース in AUTOPOLIS		オートポリス
6	8／1～2	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.2 SUGO INTER FORMULA		菅生
7	8／15～16	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.3 FUJI CHAMPIONS		富士
8	9／5～6	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.4 FUJI INTER		富士
9	9／26～27	ミリオンカードカップレース ラウンド3鈴鹿		鈴鹿
⑩	10／17～18	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.5 FUJI FINAL		富士
⑪	11／14～15	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿		鈴鹿

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権 〔6戦中2戦終了〕

❶	4／18～19	鈴鹿	長谷見昌弘／J.クロスノフ	ニッサンR91CP
❷	5／3～4	富士	星野 一義／鈴木 利男	ニッサンR91CP
3	7／25～26	全日本富士500mileレース		富士
4	9／12～13	SUGOインターナショナル500kmレース		菅生
5	10／3～4	全日本富士1000kmレース		富士
6	10／31～11／1	INTER CHALLENGE CUP 500km in MINE		美祢

全日本ツーリングカー選手権 〔8戦中3戦終了〕

●1クラス

❶	3／14～15	TI	長谷見昌弘／福山 英朗	ニッサン・スカイラインGT-R
❷	4／25～26	オートポリス	A.オロフソン／木下 隆之	ニッサン・スカイラインGT-R
❸	5／16～17	菅生	星野 一義／影山 正彦	ニッサン・スカイラインGT-R
4	7／4～5	鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース		鈴鹿
5	8／8～9	オールジャパンツーリングカー300kmレース		美祢
6	8／22～23	レース・ド・ニッポン		筑波
7	9／19～20	ハイランドグループA300km選手権レース		仙台
8	11／6～8	INTER TEC		富士

●2クラス

❶	3／14～15	TI	中川 隆正／田嶋 栄一	BMW-M3
❷	4／25～26	オートポリス	茂木 和男／小幡 栄	BMW-M3
❸	5／16～17	菅生	水野 文則／A.レイド	BMW-M3
4	7／4～5	鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース		鈴鹿
5	8／8～9	オールジャパンツーリングカー300kmレース		美祢
6	8／22～23	レース・ド・ニッポン		筑波
7	9／19～20	ハイランドグループA300km選手権レース		仙台
8	11／6～8	INTER TEC		富士

●3クラス

❶	3／14～15	TI	中子 修／岡田 秀樹	ホンダ・シビックS-R
❷	4／25～26	オートポリス	鈴木 恵一／新田 守男	トヨタ・カローラ・レビン
❸	5／16～17	菅生	中子 修／岡田 秀樹	ホンダ・シビックS-R
4	7／4～5	鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース		鈴鹿
5	8／8～9	オールジャパンツーリングカー300kmレース		美祢
6	8／22～23	レース・ド・ニッポン		筑波
7	9／19～20	ハイランドグループA300km選手権レース		仙台
8	11／6～8	INTER TEC		富士

全日本F3選手権 〔10戦中4戦終了〕

❶	3／7～8	鈴鹿	A.レイド	ラルトRT33・無限
❷	3／28～29	筑波	A.レイド	ラルトRT33・無限
❸	5／3～4	富士	A.レイド	ラルトRT33・無限
❹	5／23～24	鈴鹿	A.レイド	ラルトRT33・無限
5	6／13～14	ハイランドフォーミュラ選手権レース		仙台
6	6／27～28	全日本フォーミュラ3選手権シリーズ第6戦		TI
7	7／11～12	レース・オブ・フォーミュラ・ジャパン		美祢
8	9／12～13	SUGOインターナショナル500kmレース		菅生
9	9／26～27	ミリオンカードカップレース ラウンド3鈴鹿		鈴鹿
⑩	11／14～15	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿		鈴鹿

全日本ラリー選手権 〔8戦中3戦終了〕

●Cクラス

❶	2／8～9	DCCS	桜井 幸彦／大澤 敏夫	ミツビシ・ギャランVR4
❷	2／22～23	あさひかわ	西尾雄次郎／山口 勝手	ミツビシ・ギャランVR4
❸	4／18～19	ACK	桜井 幸彦／大澤 敏夫	ミツビシ・ギャランVR4
4	6／13～14	ASUKA RALLY		奈良、三重
5	7／4～5	ノースアタックラリー		北海道
6	7／25～26	ひえつき夏		宮崎
7	9／19～20	モントレー92		群馬
8	10／17～18	第20回ハイランドマスターズ		長野、岐阜

●Bクラス

❶	2／8～9	DCCS	萩田原文雄／中山 守朗	ミツビシ・ミラージュ
❷	2／22～23	あさひかわ	三上 弘光／大森 信治	ミツビシ・ミラージュ
❸	4／18～19	ACK	吉武 正博／川越 浩	ニッサン・マーチR
4	6／13～14	ASUKA RALLY		奈良、三重
5	7／4～5	ノースアタックラリー		北海道
6	7／25～26	ひえつき夏		宮崎
7	9／19～20	モントレー92		群馬
8	10／17～18	第20回ハイランドマスターズ		長野、岐阜

●Aクラス

❶	2／8～9	DCCS	堀田 憲幸／秋田 憲吾	ダイハツ・ミラ
❷	2／22～23	あさひかわ	堀田 憲幸／秋田 憲吾	ダイハツ・ミラ
❸	4／18～19	ARC	鳥羽 正文／星野 元	スバル・ヴィヴィオ
4	6／13～14	ASUKA RALLY		奈良、三重
5	7／4～5	ノースアタックラリー		北海道
6	7／25～26	ひえつき夏		宮崎
7	9／19～20	モントレー92		群馬
8	10／17～18	第20回ハイランドマスターズ		長野、岐阜

VENI VIDI VICI

われ来たれり、見たり、勝てり――イベントカレンダー、そして勝者たちの名をここに

F 1 世界選手権 (16戦中 6 戦終了)

1	3／1	南アフリカGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
2	3／22	メキシコGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
3	4／5	ブラジルGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
4	5／3	スペインGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
5	5／17	サンマリノGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
6	5／31	モナコGP	A.セナ	マクラーレンMP4/7A・ホンダ
7	6／14	カナダGP		モントリオール
8	7／5	フランスGP		マニ・クール
9	7／12	イギリスGP		シルバーストン
10	7／26	ドイツGP		ホッケンハイム
11	8／16	ハンガリーGP		ハンガロリンク
12	8／30	ベルギーGP		スパ・フランコルシャン
13	9／13	イタリアGP		モンツァ
14	9／27	ポルトガルGP		エストリル
15	10／25	日本GP		鈴鹿
16	11／8	オーストラリアGP		アデレイド

SWC (スポーツカー世界選手権) (8戦中 2 戦終了)

1	4／26	モンツァ	G.リース／小河　等	トヨタTS010
2	5／10	シルバーストン	D.ワーウィック／Y.ダルマス	プジョー905
3	6／20～21	ル・マン24時間		フランス
4	7／19	ドニントン・パーク(500km)		イギリス
5	8／30	鈴鹿(1000km)		日本
6	9／13	メキシコシティ(500km)		メキシコ
7	10／4	ヘレス(500km)		スペイン
8	10／18	マニ・クール(500km)		フランス

WRC (世界ラリー選手権) (14戦中 5 戦終了)

●Aクラス

1	1／23～30	モンテカルロ	D.オーリオル／B.オッゼリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
2＊	2／13～17	スウェディッシュ	M.ヨンソン／L.パークマン	トヨタ・セリカGT-FOUR
3	3／3～7	ポルトガル	J.カンクネン／J.ピーロネン	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
4	3/27～4/1	サファリ	C.サインツ／L.モヤ	トヨタ・セリカGT-FOUR
5	5／2～7	ツール・ド・コルス	D.オーリオル／B.オッゼリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
6	6／2～7	アクロポリス・ラリー		ギリシア
7＊	6／24～29	ニュージーランド・ラリー		ニュージーランド
8	7／20～26	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
9	8／25～31	1000湖ラリー		フィンランド
10	9／18～22	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
11	10／11～16	サンレモ・ラリー		イタリア
12＊	10／27～11／2	アイボリー・コースト・ラリー		コート・ジボアール
13＊	11／7～12	スパニッシュ・ラリー		スペイン
14	11／22～26	RACラリー		イギリス

(＊印はドライバーズ選手権のみ)

●Nクラス

1	1／23～30	モンテカルロ	L.コルフレ／G.F.イメリート	フォード・シエラ・コスワースXR4i
2＊	2／13～17	スウェディッシュ	S.ニルソン／P-O.ベルッソン	ミツビシ・ギャランVR4
3	3／3～7	ポルトガル	C.メナム／V.スッキーニ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
4	3/27～4/1	サファリ	P.ジル／I.ムンロ	スバル・レガシィRS
5	5／2～7	ツール・ド・コルス	J-M.ヤンセン／M.セサリーニ	フォード・シエラ・コスワース
6	6／2～7	アクロポリス・ラリー		ギリシア
7＊	6／24～29	ニュージーランド・ラリー		ニュージーランド
8	7／20～26	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
9	8／25～31	1000湖ラリー		フィンランド
10	9／18～22	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
11	10／11～16	サンレモ・ラリー		イタリア
12＊	10／27～11／2	アイボリー・コースト・ラリー		コート・ジボアール
13＊	11／7～12	スパニッシュ・ラリー		スペイン
14	11／22～26	RACラリー		イギリス

(＊印はドライバーズ選手権のみ)

国際F3000選手権 (10戦中 1 戦終了)

1	5／10	シルバーストン	J.ヘネ	レイナード92D・無限
2	5／8	ポー		フランス
3	6／21	ヘレス		スペイン
4	7／12	エンナ・ペルグーサ		イタリア
5	7／25	ホッケンハイム		ドイツ
6	8／23	ニュルブルクリング		ドイツ
7	8／29	スパ・フランコルシャン		ベルギー
8	9／13	アルバセーテ		スペイン
9	9／27	ル・マン(プガッティ)		フランス
10	10／11	ノガロ		フランス

IMSAキャメルGT選手権

●GTPクラス(13戦中 6 戦終了)

1	2／1～2	デイトナ24時間	D.ジョーンズ／D.ブラバム／S.ブルエット／S.グッドイヤー	ジャガーXJR12D
2	2／23	マイアミ	Ge.ブラバム	ニッサンNPT91A
3	3／21	セブリング12時間	J-M.ファンジオII／A.ウォレス	イーグルMkIII・トヨタ
4	4／26	ロード・アトランタ	D.ジョーンズ	ジャガーXJR14
5	5／23	ライムロック・パーク	J-M.ファンジオII	イーグルMkIII・トヨタ
6	5／31	ミド・オハイオ	D.ジョーンズ	ジャガーXJR14
7	6／14	ニューオリンズ		USAルイジアナ州
8	6／28	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
9	7／19	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
10	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
11	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
12	10／4	フェニックス		USAアリゾナ州
13	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

●Cクラス(13戦中 6 戦終了)

1	2／1～2	デイトナ24時間	P.ジョンストン／D.マーピン／J.バッサー／S.キャメロン	スパイスSE89P・アキュラ
2	2／23	マイアミ	P.ジョンストン／D.マーピン	スパイスSE89P・アキュラ
3	3／21	セブリング12時間	H.カノ／J.ダウニング／T.マダム	クッズDG1・マツダ
4	4／26	ロード・アトランタ	P.ジョンストン／D.マーピン	スパイスSE89P・アキュラ
5	5／23	ライムロック・パーク	P.ジョンストン／D.マーピン	スパイスSE89P・アキュラ
6	5／31	ミド・オハイオ	F.ベレッツ／A.エバンス	クッズDG1・ビュイック
7	6／14	ニューオリンズ		USAルイジアナ州
8	6／28	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
9	7／19	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
10	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
11	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
12	10／4	フェニックス		USAアリゾナ州
13	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

IMSAエクソン・シュープリーム・シリーズ

●GTSクラス(12戦中 4 戦終了)

1	2／1～2	デイトナ24時間	W.ダレンバックJr.／D.シュレーダー／R.ゴートン	フォード・マスタング
2	2／22	マイアミ	S.ミレン	ニッサン300ZX
3	3／21	セブリング12時間	D.プラスフィールド／I.ヘア／G.ロビンソン／P.ジンチローリ	オールズモビル・カトラス
4	5／10	モスポート・パーク	J.テイル	ニッサン300ZX
5	5／31	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
6	6／14	ニューオリンズ		USAルイジアナ州
7	7／19	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
8	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
9	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
10	9／6	ロード・アトランタ		USAジョージア州
11	9／26	ライムロック・パーク		USAコネティカット州
12	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

●GTUクラス(12戦中 4 戦終了)

1	2／1～2	デイトナ24時間	D.クリア／A.ペイコン／P.ウリア／M.ミース	マツダRX7
2	2／22	マイアミ	D.ロリング	ニッサン240SX
3	3／21	セブリング12時間	Bo.ライツインガー／Bu.ライツインガー／D.ロリング／J.ポールJr.	ニッサン240SX
4	5／10	モスポート・パーク	D.ロリング	ニッサン240SX
5	5／31	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
6	6／14	ニューオリンズ		USAルイジアナ州
7	7／19	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
8	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
9	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
10	9／6	ロード・アトランタ		USAジョージア州
11	9／26	ライムロック・パーク		USAコネティカット州
12	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

イギリスF 2 選手権 (10戦中 3 戦終了)

1	4／17	オールトン・パーク	P.コックス	レイナード91D・DFV
2	4／26	ドニントン・パーク	J.エリオット	レイナード91D・DFV
3	5／25	ブランズ・ハッチ	Y.ミューラー	レイナード91D・DFV
4	6／14	スラクストン		イギリス
5	6／28	ブランズ・ハッチ		イギリス
6	7／19	オールトン・パーク		イギリス
7	8／2	スネッタートン		イギリス
8	9／6	ブランズ・ハッチ		イギリス
9	9／13	シルバーストン		イギリス
10	10／11	ドニントン・パーク		イギリス

イギリスF 3 選手権 (16戦中 7 戦終了)

1	3／22	ドニントン・パーク	M.アルバース	ラルトRT36・無限
2	4／5	シルバーストン	G.ド・フェラン	レイナード92J・無限
3	4／19	スラクストン	G.ド・フェラン	レイナード92J・無限
4	4／26	ブランズ・ハッチ	K.バート	レイナード92J・無限
5	5／4	スラクストン	E.ジュリアン	ラルトRT36・無限
6	5／17	ブランズ・ハッチ	P.アダムズ	ラルトRT36・無限
7	5／25	シルバーストン	G.ド・フェラン	レイナード92J・無限
8	6／7	シルバーストン		イギリス
9	6／21	ドニントン・パーク		イギリス
10	6／28	スネッタートン		イギリス
11	7／11	シルバーストン		イギリス
12	8／9	ベンプレイ		イギリス
13	8／31	シルバーストン		イギリス
14	9／20	ドニントン・パーク		イギリス
15	9／27	スラクストン		イギリス
16	10／4	シルバーストン		イギリス

イタリアF 3 選手権 (12戦中 6 戦終了)

1	3／22	ミザーノ	M.アンジェレッリ	ダラーラ392・オペル
2	4／12	エンナ・ペルグーサ	R.コルチアーゴ	ダラーラ392・アルファ
3	4／20	ピネット	M.アンジェレッリ	ダラーラ392・オペル
4	5／3	バッレルンガ	N.パルバレス	ダラーラ392・無限
5	5／10	マジオーネ	G.シモーニ	ダラーラ392・アルファ
6	5／24	パラーノ	M.アンジェレッリ	ダラーラ392・オペル
7	6／7	ムジェッロ		イタリア
8	6／28	モンツァ		イタリア
9	7／5	ムジェッロ		イタリア
10	8／30	モンツァ		イタリア
11	9／27	バッレルンガ		イタリア
12	10／11	イモーラ		イタリア

フランスF 3 選手権 (11戦中 4 戦終了)

1	4／5	レドノン	F.ラゴルス	ダラーラ392・オペル
2	4／19	ノガロ	E.クレリコ	ダラーラ392・オペル
3	5／3	マニ・クール	E.クレリコ	ダラーラ392・オペル
4	5／24	ディジョン	F.ラゴルス	ダラーラ392・オペル
5	6／7	ポー・アルノ		フランス
6	6／28	ルーアン		フランス
7	7／5	マニ・クール		フランス
8	7／19	ポール・リカール		フランス
9	9／6	アルビ		フランス
10	9／27	ル・マン(プガッティ)		フランス
11	10／18	クロワサン・テルノワ		フランス

ドイツF 3 選手権

1	4／5	ゾルダー	第1戦 M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
			第2戦 M.クルム	ラルトRT36・オペル
2	4／19	ニュルブルクリング	第3戦 P.ラミー	レイナード92J・オペル
			第4戦 M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
3	5／3	ブンシュトルフ	第5戦 S.マーセン	ラルトRT36・VW
			第6戦 M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
4	5／10	アブス	第7戦 J.ミューラー	レイナード92J・オペル
			第8戦 P.ラミー	レイナード92J・オペル
5	5／17	ニュルブルクリング	第9戦 P.ラミー	レイナード92J・オペル
			第10戦 P.ラミー	レイナード92J・オペル
6	5／24	ホッケンハイム	第11戦 P.ラミー	レイナード92J・オペル
			第12戦 B.ラスロ・サントス	ラルトRT36・VW
7	6／28	ノリスリンク		ドイツ
8	7／12	ブルノ		チェコスロバキア
9	8／16	ディープホルツ		ドイツ
10	8／23	ニュルブルクリング		ドイツ
11	9／6	ジンゲン		ドイツ
12	9／20	ニュルブルクリング		ドイツ
13	10／11	ホッケンハイム		ドイツ

GMロータス・ユーロシリーズ (13戦中 4 戦終了)

1	4／19	ニュルブルクリング	H.シュピタッラ	レイナード・オペル
2	5／3	パルセロナ	M.コーネ	レイナード・オペル
3	5／17	イモーラ	G.サレレス	レイナード・オペル
4	5／24	エスタラ(ビルバオ)	G.リース	レイナード・ボクスホール
5	6／7	アンデルストープ		スウェーデン
6	7／5	マニ・クール		フランス
7	7／12	シルバーストン		イギリス
8	7／26	ホッケンハイム		ドイツ
9	8／9	ゾルダー		ベルギー
10	8／16	ハンガロリンク		ハンガリー
11	8／30	スパ・フランコルシャン		ベルギー
12	9／6	ザンドフールト		オランダ
13	9／27	エストリル		ポルトガル

イギリス・フォーミュラ・ボクスホール・ロータス選手権 (12戦中 4 戦終了)

1	4／12	ドニントン・パークS.レイキン		レイナード・ボクスホール
2	4／20	シルバーストン	P.ハニセット	レイナード・ボクスホール
3	5／10	シルバーストン	P.ハニセット	レイナード・ボクスホール
4	5／25	スラクストン	J.コッテリル	レイナード・ボクスホール
5	6／7	ブランズ・ハッチ		イギリス
6	6／14	スラクストン		イギリス
7	7／26	ノックヒル		イギリス
8	8／9	オールトン・パーク		イギリス
9	8／23	マロリー・パーク		イギリス
10	9／13	シルバーストン		イギリス
11	9／20	ドニントン・パーク		イギリス
12	10／4	シルバーストン		イギリス

イギリス・ツーリングカー選手権 (12戦中 4 戦終了)

1	4／5	シルバーストン	J.クレランド	ボクスホール・カバリエGSi
2	4／28	スラクストン	J.クレランド	ボクスホール・カバリエGSi
3	5／4	オールトン・パークA.ロウズ		トヨタ・カリーナ
4	5／24	スネッタートン	W.ホイ	トヨタ・カリーナ
5	6／7	ブランズ・ハッチ		イギリス
6	6／21	ドニントン・パーク		イギリス
7	7／12	シルバーストン		イギリス
8	7／26	ノックヒル		イギリス
9	8／9	ベンプレイ		イギリス
10	8／31	ブランズ・ハッチ		イギリス
11	9／20	ドニントン・パーク		イギリス
12	10／4	シルバーストン		イギリス

フランス・スーパーツーリスム選手権 (12戦中 5 戦終了)

1	4／12	ル・マン	A.フェルテ	メルセデスベンツ190E
2	4／19	ノガロ	A.クディーニ	メルセデスベンツ190E
3	5／3	マニ・クール	F.ジロワ	BMW-M3
4	5／17	モンレリー	F.ジロワ	BMW-M3
5	5／24	ディジョン	J-L.ブースケ	メルセデスベンツ190E
6	6／14	シャレード		フランス
7	6／28	ルーアン		フランス
8	7／26	クロワサン・テルノワ		フランス
9	9／6	アルビ		フランス
10	10／4	モンレリー		フランス
11	10／11	ノガロ		フランス
12	11／1	ポー・アルノ		フランス

タグ・ホイヤーの技術の結晶 性能、デザイン共にまた一歩 スポーツウォッチが進化する

F1GPの公式計時担当、またマクラーレン、セナ、ベルガー、そして片山右京のスポンサーでもあるタグ・ホイヤーからプロフェッショナル・スポーツウォッチ「6000シリーズ」が新発売された。主な特徴は、

・クォーツ&20気圧（水深200m）防水
・SS（ステンレススチール）ケース
・傷がつきにくく、輝きが失われないサファイヤクリスタルの風防、日付拡大レンズ
・ショックに強いねじ込み式リューズ（18Kゴールド製リューズ付きモデルも有り）
・ラチェット式逆回転防止型ベゼル
・夜光付き指針およびインデックス
・電池切れ予告機能（秒針が4秒ごとにはねる）
・バンドはSS製ブレスレッドと耐水加工された本革製の2種

また文字盤やリューズ、バンドのカラーなど30通りのバリエーションも楽しめる。限定3500個、携帯便利なトラベルポーチ付き。

●ワールド通商㈱ マーケティング部宣伝課 〒113 東京都文京区本郷1-24-1 本郷MFビル／☎03-3818-5451



めったに手に入らない カナダ製の F1データカード

その名もF1コレクションカード。表にはドライバーやマシンのレースでの表情、そしてサーキットが、裏にはそれぞれのデータ、例えばドライバーだったら生年月日・出身地・戦績などが記載されている。1パック10枚入り、800円。カードは200種類あるが、何のカードが入っているかはお楽しみ。

●ジョンズクラブ・インターナショナル㈲ 〒186 東京都国立市西3-4-33／☎0425-77-7347



'92鈴鹿8耐のオリジナル記念Tシャツが通信販売される

夏の8耐ウイークに先駆けて、来る7月16日より、特別価格で本年度の大会「オリジナル記念Tシャツ」が、鈴鹿サーキットランドから通信販売される。デザインは、写真右（a）が「'92コカコーラ鈴鹿8時間耐久ロードレース」のオフィシャルポスターのイメージイラストをそのままプリント、左（b）は熱気と興奮が渦巻く「またまたやってきたぞ、8タイフーン」の2種類。以下a、b共通で、ベースカラーはホワイト、サイズはフリーのレタイプ。定価2300円のところを、特価2000円（消費税、送料込み）。希望者は住所、氏名、電話番号、希望商品（a・b）を明記の上、左記へ現金書留にて申し込む。締め切りは7月20日必着。

●㈱鈴鹿サーキットランド 鈴鹿サーキット販売1課 〒510-0215 三重県鈴鹿市稲生町7992／☎0593-78-1111

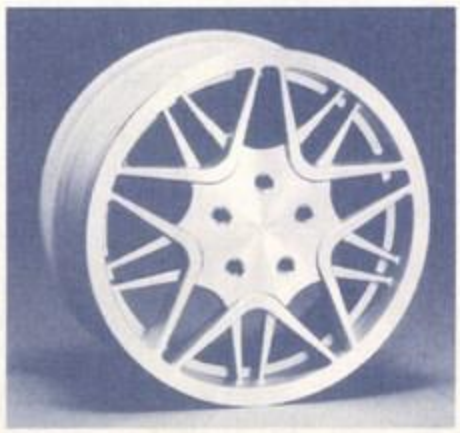




ドイツチューニング界の鬼才 ウーベ・ゲンバラ氏による コクピットオリジナルホイール

全国250余店の店舗展開をしているコクピットでは、ウーベ・ゲンバラ氏オリジナルデザインによる「ウーベ・ゲンバラ デザインホイール タイプB」を7月1日より発売する。ウーベ・ゲンバラ氏は、ポルシェ、フェラーリのコンセプトカーで有名なドイツチューニング界の鬼才。デザインコンセプトは「ダブルフィン」デザインと「スポーティ&エレガンス」を追求。サイズは16×7・0、16×8・0（共にマルチP・C・D）の2種類。価格は前者が5万4000円、後者は5万6000円（共に税別）となっている。

●コクピット事務局 東京都中央区八重洲2-1-1／☎03-3274-5555



マニア、〝通〟にはたまらない マルティニのブルゾン

元F1ドライバー、アレッサンドロ・ナニーニがマルティニレーシング・アルファ155を駆って、イタリアのグループAに出場したのはつい先日のこと。

そのマルティニレーシングのブルゾンが、この春登場した。カラーはホワイト、サイズはフリーのLタイプ。価格は1万2000円となっている。

●ラ・アンスポーツ 千葉県野田市柳沢64-15／☎0471-25-5536



ターボのクールダウンを3つのモードで ディスプレー

極東のFETターボタイマーシリーズに「TB-308」が加わった。マニュアルおよび、タイマーの表示を3段階に切り換えられるオートモード機能を持ち、従来のオート機能をさらに進化させた2ウェイモードを採用している。また、LED（発光ダイオード）をふんだんに使用したディスプレーイルミネーションで、コクピットをメカニカルに演出。取り付けは、別売のコネクティングキットを接続するだけでOK。幅100mm×奥行き100mm×厚さ30mm。価格2万2000円。

●㈱極東／☎03-3484-3121



手に入れるなら今しかない エルフのブルゾンが200枚の限定発売

今年、ルノーエンジンを獲得して意気上がるチーム・リジェ。そのメインスポンサーである「ジタン」とジョイントされたレーシンググブルゾン「B201」が、エルフコレクションから発売された。カラーはブルー、ブラック、ホワイト。サイズはMとL。価格は3万5000円。

●㈱キャッツスピード　インターナショナル東京都大田区上池台3-25-20　オークヒルズ-F／☎03-5499-2750



FRP製、4・8kgより軽く、より強くを実現したバケットシート

モータースポーツ競技における急加速、急減速、強力なGから、ドライビングポジションを確保するレーシングシート「R style」。また、レース用シートに求められるもう一つの機能「より軽く、より強く」を有し、FRP製でありながら4・8kgという軽さを実現。カラーはファブリック仕様で、ブラックストライプとグレークロスの2種。価格は、本体(FRP製)／8万8000円、サイドステー(アルミ製)／1万4500円、車種別ベースフレーム(スライドレール付き)／2万2000円。

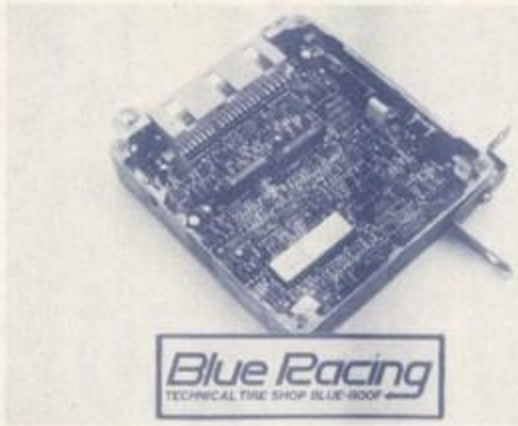


●ビッツーラ　セールス　デパートメント担当：村井、後藤　〒141　東京都品川区西五反田6-7-5／☎03-3490-4199

低速トルクをパワーアップ AE86用コンピュータがブルーフより新発売

テクニカルショップ・ブルーフより、ブルーレーシングオリジナルコンピュータ(AE86用)が発売される。燃料、スピードカットのみのスペシャル仕様は9万5000円、すべてのリミッターを解除し、4AG搭載のAE86の低速トルクをパワーアップさせるスペシャルII仕様は12万円。各メーカーの全車種OK。

●ブルーフ　〒252　神奈川県藤沢市湘南台4-9-10／☎0466-45-7201



アパレルをはじめとするマンセル、ウイリアムズブランドが日本でリリース

'90年からマンセルの日本代理店として活動してきた㈱クリエイトワンは、今年「WILLIAMS GRAND PRIX」とも正式にライセンス契約を締結。これによりニューアパレルブランド「NIGEL MANSELL527」とFIウェア「WILLIAMS COLLECTION」の'92年モデルが、この春同社より発表された。ポロシャツ、Tシャツ、またブルゾンなどのアパレル商品のデザインは、OBEの称号を持つマンセルに相応しく「プリティッシュトラッド」をキーワードに開発。素材についても、三菱レイヨンの技術協力を得て、吸水性、吸汗性、速乾性、さらに抗菌、防臭を可能にしている。またそのほかの商品でも、カーボンファイバー製アタッシュケースや形状記憶合金のサングラスなども開発中だ。

●㈱クリエイトワン　〒170　東京都豊島区東池袋3-1-4　サンシャインシティ文化会館8-5／☎03-539-1566



オートルックより発売されるスポーツグローブと〝液体グローブ〟!?

汚れ作業の前に塗っておくと、手の汚れが水洗いだけで簡単にきれいに落とせる、まさしく液体グローブ「ケミグローブ」(写真右)。例えば、ワックスがけやタイヤ・オイル交換、エンジンメンテナンスなどはもちろん、ペンキや接着剤等の日曜大工にも使える。わずか0・6～0・7ccを揉むように手に塗り込めば、皮膚の上にミクロの膜を作り手を保護するというモノ。また傷に対する刺激性がなく、長時間の効果がある。価格は800円。



一方こちらは、ホント(!?)のレーシンググローブ「M・sスポーツグローブ」(写真左)だ。このグローブは、多くのフレッシュマンドライバーに愛用された「スポルトグローブ」をさらに熟成、進化させ、ドライビングに求められる機能を実現したスグレモノ。カラー・バリエーションは鮮やかなレッド、イエロー、ネイビーの3色。手の甲には、それぞれ「M・s Speed」のロゴを配している。素材はコットン100%のニット+牛革、サイズはフリー(ただし、レッドのみはSサイズもある)。価格は7500円。

なお、前述の先行モデル「スポルトグローブ」も継続して販売されている(定価5500円)ので、ご安心を。

●㈱オートルック　東京営業所　〒331　埼玉県大宮市三橋2-931／☎048-649-2001

モンツァ・ジャパンの5スポーク・ホイールに15インチ用がラインナップ

モンツァ・ジャパンINCから発売されている、5スポーク・ホイール「モンツァ・スピード」。このホイールの大きな特徴ともいえるのが、スポーク部のくぼみをアクセント・デザインとしているところ。人気のこのシリーズに、16インチ用、17インチ用にプラスして、今回新たに15インチ用がラインナップされた。もちろんデザイン・性能共に、シリーズの基本設計を踏襲。価格は、6・5JJが5万4000円、7Jが5万5000円。

●モンツァ・ジャパン／☎0292-47-7772



NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO

'92富士500マイル観戦ツアー実施!

●日　　時　7月26日(日)・静岡県富士スピードウェイ
集合：午前6時45分新宿駅／解散(予定)：午後7時40分
●参加料金　大人¥14,000　子供¥12,000
＊往復運賃、指定席券、記念品、昼食、消費税含む
＊別途パドック券のご購入(¥17,000)も承ります。
●応募人員　90名(最低催行人数30名)
●予約受付　㈱小田急トラベルサービス・小田急ハルク営業所
☎03(3346)0017　担当：勝山、山下
●予約締切　7月15日(水)
＊但し締切日以前でも、定員になり次第締切ります。

〈ニスモ大森パドックの営業時間が変わりました〉
●平成4年6月2日より大森パドック〈本社ショールーム〉の営業時間を下記の通りとさせていただきましたので、よろしくお願いします。
〈営業時間〉
午前10時～午後6時
(毎週月曜日定休)

NISMO　〒149　東京都品川区南大井2-10-6　●営業時間／AM10:00～PM6:00
NISMO PADDOCK　●定休日／毎週月曜日　イニッサン　☎(03)3767-1123

狂信的マンちゃんファンのためだけの、マンセル公認ファンクラブが発足

新製品のページでも紹介した㈱クリエイトワンでは、世界初のマンセル公認ファンクラブの運営も開始。特典にはオリジナルグッズのプレゼント、マンセルのレース手記を掲載した会報誌の毎月発行、マンセル・ドライビングツアーやF1観戦ツアーなどが盛り込まれている。希望者は返信用封筒に62円切手を貼付の上、住所、氏名、年齢、職業を明記し、封書に同封して左記まで申込書を請求。入会金1万5000円、年会費1万2000円。

●㈱クリエイトワン　ナイジェルマンセルオフィシャルファンクラブ事務局　〒160 東京都豊島区東池袋3-1-4　サンシャインシティ文化会館8-15／☎03-539-1566

吸わない人への「思いやり」を表現した、JTオリジナルのTシャツを20名にプレゼント



今年で10回目を迎えた「スモーキンクリーン・キャンペーン」。全国17都市を訪問して、各地の街頭で「JTスモーキンクリーン全国ふれあいトーク'92」開催し、喫煙マナーの向上を呼びかけている。

JTではこのキャンペーンにちなんで、古川タクさんの"ほのぼの"としたイラストが入ったオリジナルTシャツ（写真）をプレゼント。希望者は住所、氏名、年齢を明記の上、〒103-91　東京都中央区日本橋郵便局私書箱271号（KS）　JTスモーキンクリーンTシャツプレゼント係まで申し込む。締め切りは6月22日（当日消印有効）。問い合わせは最寄りのJT「お客様相談室」にて。

ジム・ラッセルのレーシングスクールツアー スケジュール決定

ジェイムス・ハントやエマーソン・フィッティパルディなどを輩出した「ジム・ラッセル レーシングスクール」の、ツアースケジュールが決定（別表）。同時に一般受講生の募集も開始した。普通免許所持者なら誰でも参加でき、受講中は一人ずつ専用車が与えられる。またフォーミュラとツーリングカーの2コースが設けられ、さらに日本人講師も同行する。申し込みは㈱アサヒワールド　〒10

	旅行期間（6日間）	スクール日程	費用 ご旅行代金	スクール代金 上：フォーミュラコース 下：ツーリングカーコース	代金合計 上：フォーミュラコース 下：ツーリングカーコース
1	8月9日㈰～14日㈮	10日㈪～12日㈬（フォーミュラコースのみ）	473,000円	271,000円	744,000円
2	9月13日㈰～18日㈮	14日㈪～16日㈬	391,000円	271,000円 375,000円	662,000円 766,000円
3	11月8日㈰～13日㈮	9日㈪～11日㈬（フォーミュラコースのみ）	373,000円	271,000円	644,000円
4	12月17日㈭～22日㈫	18日㈮～20日㈰（フォーミュラコースのみ）	368,000円	271,000円	639,000円

5　東京都港区新橋2-6-5　織田ビル／☎03-3595-2561へ。締め切りは各コース、出発45日前が原則。

●㈱ラリーアート　担当：浜村、熊沢／☎03-5232-7682

フロム・エーの招待券で夏のJSPCはカーカ・キンキン号を応援！

フロム・エーレーシングでは、7月26日富士スピードウェイで開催される富士500マイルレース（JSPC第3戦）のグランドスタンド券を、抽選で10組20名にプレゼントする。ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号、フロム・エーレーシングに対するメッセージ、またフロム・エーレーシンググッズでこんなモノがあれば購入したいと思うモノを書いて、〒105　東京都港区東新橋1-2-5　㈱リクルートフロム・エー　広報宣伝室「フロム・エーレーシング」富士プレゼント係まで郵送。締め切りは7月10日必着。

●㈱リクルートフロム・エー　広報宣伝室／☎03-3289-3515

あるFJドライバーの3年間を追ったドキュメンタリー映画「START ING」が公開

この映画はプロのレーシングドライバーを目指す青年が、自信と不安に揺れながら練習を積み重ね、FJ1600にデビューするまでの日々を追った記録映画である。各シーンのなかで、'87～'89年当時のFJ・F3ドライバーの懐かしい姿を見ることができる。特にルーキー・服部尚貴選手のインタビューは興味深い。なお主人公・脇田一輝選手は昨年念願の初優勝を遂げ、今年もFJで活躍中だ。

16㎜カラー作品。上映時間／1時間10分、6月15～30日（月～金／21:00～、土・日／20:00～）渋谷・ユーロスペース（渋谷駅・東急プラザ口下車2分、東急観光うしろ　☎03-3461-0211）にて上映。料金は1000円均一。



2組4名にF1イタリアGP観戦ツアーが当たるパイオニア・フェラーリクイズ

9月13日、モンツァで開催されるF1イタリアGPの冠スポンサーがパイオニアに決定した。これを記念して同社では、「PIONEER F1 CHALLENGE」クイズキャンペーンを実施する。クイズは次の○○の中に入る2文字のカタカナを入れるというもの。「パイオニアは、フェラーリF1チームの通信システムをテ○ニ○ルサポートしてます」。応募方法は、官製ハガキにクイズの答え、郵便番号、住所、氏名、年齢、性別、職業、電話番号を明記の上、〒162-91　東京都新宿区牛込郵便局私書箱70号　パイオニアフェラーリクイズ係まで郵送。特賞は7泊8日のF1イタリアGP観戦ツアー。1等・10組20名にF1日本GP指定券付き観戦券、2等・100名にパイオニアフェラーリグッズ。締め切りは7月31日（消印有効）。

●パイオニアフェラーリクイズ係／☎03-3572-9421

レアーズの新社屋がこのたび完成 6月1日より業務開始

「MOMO」ステアリングなどを扱っているレアーズの新社屋が、〒158　東京都世谷区用賀2-26-4／☎03-5716-3501に移転した。

WANTED!

●業務スタッフ　カートプラザひらの

レーシングカート専門店「カートプラザひらの」では、業務スタッフを募集中。年齢は男性18～25歳、女性20～25歳。休日は毎週月曜日と第3日曜日。営業時間は10:00～19:00。勤務地は「春日井本店」勤務となる。

●カートプラザひらの　〒486 愛知県春日井市柏原町1-19／☎0568-32-5431

●開発エンジニア、メカニックなど　スズキスポーツ

全日本ダートトライアル選手権、全日本ラリー選手権および、WRC等で現在活動しているスズキスポーツでは、平成4年度四大理工系新卒者および中途者の募集を行っている。職種は開発エンジニア、メカニック、造形デザインなど。勤務地は東京、浜松。

●㈱スズキスポーツ　担当：宇野　〒168 東京都杉並区上高井戸1-14-6／☎03-3302-2231

●マンセル&F1ファンには朗報！　クリエイトワン

ナイジェル・マンセルの日本総代理店である㈱クリエイトワンでは、業容拡大と多角化のために社員を募集中。職種は、①アパレルデザイナー（限経験者）②アパレルおよび関連商品デザイナー（限経験者）③TV・ビデオ番組制作責任者（限経験者）④営業要員（アパレルでの経験者優遇）⑤広告・宣伝プランナー（経験者優遇）⑥海外交渉スタッフ（英検1級程度の能力が必要）⑦ファンクラブ運営スタッフ（編集経験者優遇）　以上。

応募希望者は希望職種を明記の上、履歴書および業務経歴書を添付して左記へ郵送。

●㈱クリエイトワン　担当：樋口　〒170 東京都豊島区東池袋3-1-4　サンシャインシティ文化会館8-15／☎03-539-1566

TV ON AIR

6月のモータースポーツ番組

●F－1ポールポジション
毎週日曜日　深夜1：00～1：30／フジテレビ系
6／21　F1第7戦・カナダGP　ダイジェスト
6／28　F1前半戦終了・中間展望

●カーグラフィックTV
毎週土曜日　深夜0：15～0：45／テレビ朝日系
6／27　中嶋　悟氏とロードカー／シトロエンZX

●モーターランド2
毎週日曜日　23：30～0：00／テレビ愛知系
6／21　SUGOグループA300kmレース
グループA第3戦レポート。出演は土屋圭市
6／28　三菱ギャラン／エテルナ
カローラFX／カローラ・マリノ
新型国産車をインプレッション

●土屋＋坂東　走りま専科
毎週土曜日　23：30～0：30「スイングボテト03」番組の中のIコーナー／テレビ神奈川

●F1第7戦・カナダGP　決勝
6／15　6：00～7：45／フジテレビ系
6／21　11：00～13：00／WOWOW

●F1第7戦・カナダGP　ダイジェスト
6／15　25：40～27：10／フジテレビ系

●ナイジェル・マンセルF1＝6
6／16　17：00～18：00（再）

●ナイジェル・マンセルF1＝7
6／28　9：00～10：00
6／30　17：00～18：00（再）

●ル・マン24時間
6／20　22：59～24：30／テレビ朝日系
24：40～26：20
26：30～29：00
6／21　16：00～17：25
23：00～24：30

●CS-BAAN(スポーツ・アイ)
6／15　23：30～24：00　'91イギリスF3⑦
6／16　13：30～14：30　NASCARウィンストン・カップ
6／17　12：30～14：00　NASCARレイトモデル・レース
6／18　16：30～17：30　NASCARウィンストン・カップ
6／19　17：00～18：30　NASCARレイトモデル・レース
22：30～23：00　'91イギリスF3⑧
6／20　24：40～26：00　NASCARモディファイ・シリーズ トヨタ・アトランティック②
6／21　21：00～22：00　NASCARウィンストン・カップ
6／23　13：30～14：30　NASCARウィンストン・カップ
6／24　12：30～14：00　NASCARモディファイ・シリーズ トヨタ・アトランティック②
16：00～17：00　NASCARウィンストン・カップ
6／26　22：30～23：00　'91イギリスF3⑨
6／27　24：40～26：00　ARCAストックカー・レース INDYライトカーレース
6／28　21：00～22：00　IMSAニッサン・グランプリ

■アドバン・サウンド・コクピット
～土屋圭市のレーシングダイアリー～
毎週水曜日　17：30～18：00／Tokyo FM(80.00MHz)系

■モーターレーシング　サンデー！
「F1エクスプレス」
毎週土曜日　24：00～25：00／FM8王・NACK5(79.5MHz)

■サンデー・モータースポーツ
毎週日曜日　19：00～20：30／FM三重（津78.9／名張85.5／鳥羽、大宮83.2／志摩78.1／尾鷲80.4／熊野85.7MHz）

■近藤真彦のサンデーMOTORADIO
毎週日曜日　22：00～23：00／文化放送(1134MHz)

■ザ・モーター・ウイークリー
毎週土曜日　深夜2：30～3：00／毎日放送(1179MHz)

■気分はレッド・ゾーン
毎週土曜日　深夜1：30～2：00／東海ラジオ(1332KHz)

BOOKS

レースメディアガイド

全日本のF3000、JSPC、JTC、F3各カテゴリーの'92年スケジュール・エントリーリストを始め、過去のトピックデータやドライバープロフィール、サーキットガイド等を満載。モータースポーツにおける活字メディアの"データベース"だ。定価5000円。



レースメディアガイド発行委員会
☎03-3418-9966（ジーロ内）

ル・マン、午後四時

'74年のル・マン初挑戦から、昨年の総合優勝を遂げるまでの、レーシングドライバー・寺田陽次郎、初著作による単行本。自ら計画を練り、挑戦し続けてきたル・マンへの思い、優勝までのエピソードを、ル・マン24時間レースがスタートし、そしてゴールする午後4時を起点に、'91年のレースを描写しながら語る。

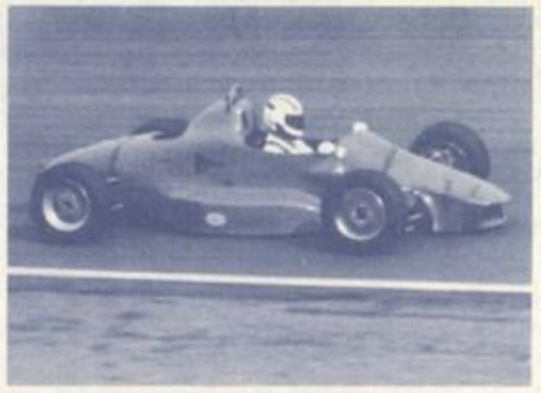


寺田陽次郎著
日本文芸社刊　定価1000円

BUY & SALE

売りたし、買いたし

※個人売買などにおける金銭等のトラブルは、編集部では責任を負いかねますのでご了承ください。



●売りたし

●SRS03
FJ1600仕様　白　エンジンOH済み　運搬用トラック有り　価格80万円。
〒336　埼玉県浦和市井沼方200-4-0137

●オスカーISK87改
FJ1600仕様　スペアパーツ・タイヤ・ホイール多数　MJ-3ミッション　白　美車　価格応談。
〒446　愛知県宮城市宮城町宮前1-7-1　☎048-873-4171

●オスカーISK88ダンガン
FJ1600仕様　すべてOH済み　黒　美車　価格140万円（応談）。
〒336　埼玉県浦和市井沼方200-5　☎048-873-4171

●ホンダ・CR-X Si（E-AS）
白　60年　ジムカーナ練習用　ノーマルナンバー無し　程度良好　価格15万円。
〒372　群馬県伊勢崎市田中町597　高岸芳明／☎0270-23-0165

●ニッサン・マーチ（K-10）
山陽シリーズ'92年度仕様　グリーン　前後車高調整・エンジン、OH済み　アクリルガラス　ホイールスペアーセット　後方排気　ニスモLSD　'91山陽シリーズ4位　入賞多数　即レース可　価格65万円（応談）。
〒719-11　岡山県都窪郡清音村柿木　631-6　小森則之／☎08669-4-0137

●ホンダ・CR-X Si（E-AS）
白　60年　ジムカーナ練習用　ノーマルナンバー無し　程度良好　価格15万円。
〒372　群馬県伊勢崎市田中町597　高岸芳明／☎0270-23-0165

●ニッサン・マーチ（K-10）
山陽シリーズ'92年度仕様　グリーン　前後車高調整・エンジン、OH済み　アクリルガラス　ホイールスペアーセット　後方排気　ニスモLSD　'91山陽シリーズ4位　入賞多数　即レース可　価格65万円（応談）。
〒719-11　岡山県都窪郡清音村柿木　631-6　小森則之／☎08669-7-0137

●マナティMK7
FJ1600仕様　赤　エンジン尾川チューン　程度極上　価格185万円。
〒516　三重県鈴鹿市住吉町5-12-6　多々納映司／☎0593-78-8416

●マナティMK8
赤　ナガイコンペティション・メンテナンス　程度極上　エンジン、永井92最新チューン5月2日OH済み　即レース可　ナガイコンペティション・ガレージにて保管　一見されたし　価格応談。
〒61-1　京都府宇治市木幡平尾4-126　鳥塚宣彦／☎0774-32-6075（留守電有り、24時間OK）

●マナティMK7
FJ1600仕様　赤　エンジン尾川チューン　程度極上　価格185万円。
〒513　三重県鈴鹿市住吉町5-12-6　多々納映司／☎0593-78-8416

●マナティMK8
赤　ナガイコンペティション・メンテナンス　程度極上　エンジン、永井92最新チューン5月2日OH済み　即レース可　ナガイコンペティション・ガレージにて保管　一見されたし　価格応談。
〒61-1　京都府宇治市木幡平尾4-126　鳥塚宣彦／☎0774-32-6075（留守電有り、24時間OK）

●ホンダ・CR-X Si（E-AS）
白　60年　ジムカーナ練習用　ノーマルナンバー無し　程度良好　価格15万円。
〒372　群馬県伊勢崎市田中町597　高岸芳明／☎0270-23-0165

●ニッサン・マーチ（K-10）
山陽シリーズ'92年度仕様　グリーン　前後車高調整・エンジン、OH済み　アクリルガラス　ホイールスペアーセット　後方排気　ニスモLSD　'91山陽シリーズ4位　入賞多数　即レース可　価格65万円（応談）。
〒719-11　岡山県都窪郡清音村柿木　631-6　小森則之／☎08669-7-0137

●ニッサン・スカイラインGT-R
'91鈴鹿300km、3位入賞車　価格応談。
〒513　三重県鈴鹿市国府町7658-13　ベルディア・コーポレーション／☎0593-78-4704

●ホンダ・シビック（EF3）
鈴鹿N-1仕様　アクトスポーツ・メンテナンス車　価格55万円（応談）。
〒510-13　三重県三重郡菰野町田光2194-1　辻　孝秀（タカトシ）／☎0593-96-1621

●マキシム306
FJ1600　白　エンジン・ミッション・ダンパーOH済み　即レース可　程度超極上車　価格260万円（応談）。
〒193　東京都八王子市楢原町307-2　中村　浩／☎0426-26-1848、携帯030-225-0784

●マナティMK8
赤　ナガイコンペティション・メンテナンス　程度極上　エンジン、永井92最新チューン5月2日OH済み　即レース可　ナガイコンペティション・ガレージにて保管　一見されたし　価格応談。
〒61-1　京都府宇治市木幡平尾4-126　鳥塚宣彦／☎0774-32-6075（留守電有り、24時間OK）

●マナティMK7
FJ1600仕様　赤　エンジン尾川チューン　程度極上　価格185万円。
〒513　三重県鈴鹿市住吉町5-12-6　多々納映司／☎0593-78-8416

走行会&講習会

名称	開催日	開催場所	参加車両	参加費	主催者	メモ
B級ライセンス講習会	7月10日	日産大阪ギャラリー		受講料・テキスト代：7800円（税込）	㈱ソー・アンド・フォー ☎06-761-0248	時間：19：00～21：00 定員：50名 持参物：JAF会員証（当日入会可能）、運転免許証、筆記用具
B級ライセンス講習会	7月14日	五反田・ゆうぽうと		受講料：4000円（教材費等別）	オートライフクラブ（ALC） 〒158　東京都世田谷区深沢5-27-506 ☎03-3705-3070	約2時間の講習で取得可（18：45～）、普通免許証以上の所持者。電話予約が必要
B級ライセンス講習会	7月24日	渋谷フォーラムエイト（渋谷運玄坂ヤマハ隣り）		受講料：4000円（教材費別）	㈱アプコ 〒141　東京都品川区西五反田6-16-9 ☎03-3492-6171	ラリー、ジムカーナ、ダートラ等のモータースポーツへ参加活動中のJAF加盟クラブ「チームアプコ」のクラブ員も募集中
富士スピードウェイ走行会	8月20日	富士スピードウェイ	ノーマルからN2車両まで可（F100、フォーミュラは不可）	1時間：1万8000円 2時間：3万5000円 （共に1台）	㈲クリエイティブハウス 担当：和田、田中 〒134　東京都江戸川区中葛西3-18-22 ☎03-5696-0836	台数：1時間につき50台 申し込み期間：6月10日～7月20日

PRESENT

［イッパイあげます プレゼント！］



②発売されたばかりのAXIA「J'Z」　1名

6月10日に発売された「J'Z」。20〜74分までの8タイムアイテムが市販されている





①'92ル・マンのオリジナルセットで10名

ポスター、ステッカー、パンフの3つをセット

【応募方法】官製ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望のプレゼント番号＆名、今月号の中で面白かった記事とその感想を明記し、必ず応募券を貼って、〒154　東京都世田谷区三宿2−4−7　レーシングオン編集部「7／15号プレゼント」係まで送ってください。締め切りは6月30日(消印有効)。当選者の発表は9／1号で行います。

【6／1号当選者】①（2倍）東京・安田菜穂子、大阪・岸田育也、埼玉・沼沢浩一ほか　②（24.3倍）愛知・佐々木冬人、兵庫・丸山憲一、京都・藤井健司　③（2倍）兵庫・泰地香織、大阪・斉藤良幸、埼玉・吉田一平　④（6倍）神奈川・大谷淳子、埼玉・武田いずみ、千葉・安岡伸浩ほか　⑤（24倍）岐阜・川出真由美（敬称略）応募総数153通



⑤デンソー・トヨタTS010のテレカ　10名

今年で4回目の「ル・マン」チャレンジとなる日本電装から



BPオリジナルの③ステッカーを10名。④Tシャツを5名

BPオイル缶のパッケージ・リニュアル＆フルラインナップを記念して

［イベントカレンダー］

EVENT CALENDAR 6/15 — 6/30

BIWEEKLY EVENTS — OVERSEAS

●海外レース

開催日	シリーズ	イベント	コース	国	参加車両
6月18日	ドイツ・ツーリングカー第5戦	ニュルブルクリング	ニュルブルクリング	ドイツ	グループA
6月20日	リキッドタイドTrans-Am第4戦	ポートランド	ポートランド	アメリカ	Trans-Am
6月20〜21日	SWC第3戦	ル・マン24時間	ル・マン	フランス	グループC
6月20〜21日	イタリア・スーパーテューリズモ第6戦	イモーラ	イモーラ	イタリア	グループA
6月20〜21日	ニュルブルクリング24時間	ニュルブルクリング24時間	ニュルブルクリング	ドイツ	グループA,N,B
6月21日	国際F3000第3戦	ヘレス	ヘレス	スペイン	F3000
6月21日	イギリスF3第4戦	ドニントン・パーク	ドニントン・パーク	イギリス	F3
6月21日	イギリス・ツーリングカー第6戦	ドニントン・パーク	ドニントン・パーク	イギリス	グループA
6月21日	オーストラリア・ツーリングカー第9戦	オラン・パーク	オラン・パーク	オーストラリア	グループA
6月21日	PPGインディカー第6戦	バドワイザー／G.I.ジョー200	ポートランド	アメリカ	インディカー
6月21日	NASCARウィンストン・カップ第14戦	ミラー・ジェニュイン・ドラフト400	ミシガン	アメリカ	ストックカー
6月21日	ファイアストン・インディ・ライト第4戦	ポートランド	ポートランド	アメリカ	インディ・ライト
6月28日	IMSAキャメルGT第8戦	キャメル・コンチネンタル(X	ワトキンズ・グレン	アメリカ	GTP,C/L
6月28日	イギリスF2第5戦	ブランズ・ハッチ	ブランズ・ハッチ	イギリス	F3000
6月28日	イギリスF3第10戦	スネッタートン	スネッタートン	イギリス	F3
6月28日	イタリアF3第8戦	モンツァ	モンツァ	イタリア	F3
6月28日	フランスF3第6戦	ルーアン	ルーアン	フランス	F3
6月28日	ドイツF3第6戦	ノリスリング	ノリスリング	ドイツ	F3
6月28日	フランス・スーパーツーリスム第7戦	ルーアン	ルーアン	フランス	グループA
6月28日	ドイツ・ツーリングカー第6戦	ノリスリング	ノリスリング	ドイツ	グループA
6月28日	PPGインディカー第7戦	ミラー・ジュニュイン・ドラフト200	ミルウォーキー	アメリカ	インディカー
6月28日	リキッドタイドTrans-Am第5戦	モスポート・パーク	モスポート・パーク	アメリカ	Trans-Am
6月28日	ファイアストン・インディ・ライト	ミルウォーキー	ミルウォーキー	アメリカ	インディ・ライト

●海外レース

開催日	イベント	国	シリーズ	参加車両
6月18〜21日	ラリー・ヘッセン	ドイツ	ERC(係数5)	A,N
6月20〜21日	ラリー・ヘブロス	ブルガリア	ERC(係数10)	A,N
6月24〜29日	ニュージーランド・ラリー	ニュージーランド	WRC第7戦	A,N
6月5〜28日	イープル24時間	ベルギー	ERC(係数20)	A,N

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
6月20〜21日	'92グランナショナル筑波スピードカップII	筑波サーキット	JRSCC	☎03-3584-0035	国　内	N1,N2,NE,FJ1600-A
6月21日	西日本フレッシュマンレース第2戦	MINEサーキット	AMSC	☎08375-8-0321	準国内	N1,N2,NE
6月27〜28日	'92全日本F3第6戦	TIサーキット	SCCN	☎03-3763-8010	国　内	F3,N1,NE,FJ1600-A,RS
6月27〜28日	'92ハイランドゴールデンカップレース第1戦	仙台ハイランド	鹿州VICIC	☎022-225-1301	準国内	FJ1600-A,N1,NE
6月28日	'92SCCJヒストリックカーフェスティバル イン ツクバシリーズ1	筑波サーキット	SCCJ	☎03-3408-0790	国　内	NE(ヒストリック,クラシック)

●国内ラリー

開催日	イベント	開催地	格　式	主催者	
6月20〜21日	'92ACK JUNEラリー	大分250km	準国内	ACK	☎093-881-3933
6月20〜21日	JMRC中部ラリーチャンピオン・シリーズ第2戦	愛知200km	準国内	ENKEI	☎053-436-1865
6月20〜21日	'92JMRC近畿シニアラリーシリーズ第3戦	兵庫250km	準国内	HITAC	☎0392-36-4364
6月20〜21日	スコール・プラクティス・ラリー'92	埼玉200km	地　方	RT-SQUALL	☎0485-82-6201
6月20〜21日	JOINTラリー'92	千葉200km	準国内	Van Ban	☎0439-35-3596
6月20〜21日	RTOC'ツールド富士'92	東京100km,埼玉30km,山梨100km,長野50km,群馬20km	準国内	RTOC	☎0424-35-7896
6月20〜21日	JMRC関東ラリーシリーズ第4戦	群馬200km	準国内	T.A.G	☎0272-66-1101
6月20〜21日	TACC・ラリー・スクランブル'92	北海道厚真町150km	準国内	T.A.C.C	☎0144-36-9611
6月27〜28日	第12回DCRマドンナラリー JAF地方選手権	愛知200km	準国内	DCR	☎0899-24-0220
6月27〜28日	第5回RPMラリー	北海道200km	地　方	RPMC	☎0155-37-4151
6月27〜28日	M.C.S.C.ハイランドKカー・ラリー'92	長野250km	準国内	M.C.S.C.	☎0263-82-5046
6月27〜28日	'92ツール・ド・南部	青森200km	準国内	R-T-U	☎0178-56-2530
6月28日	'92AVCOカップJACSラリースクール・シリーズ第5戦	FISCO内のみ	準国内	JACS	☎03-3429-2517

R'on 7／15号
プレゼント応募券

'92全日本ダートトライアル第3戦
FSCダートフェスティバルin長野

5月30日～31日/スポーツランド信州/主催:FSC

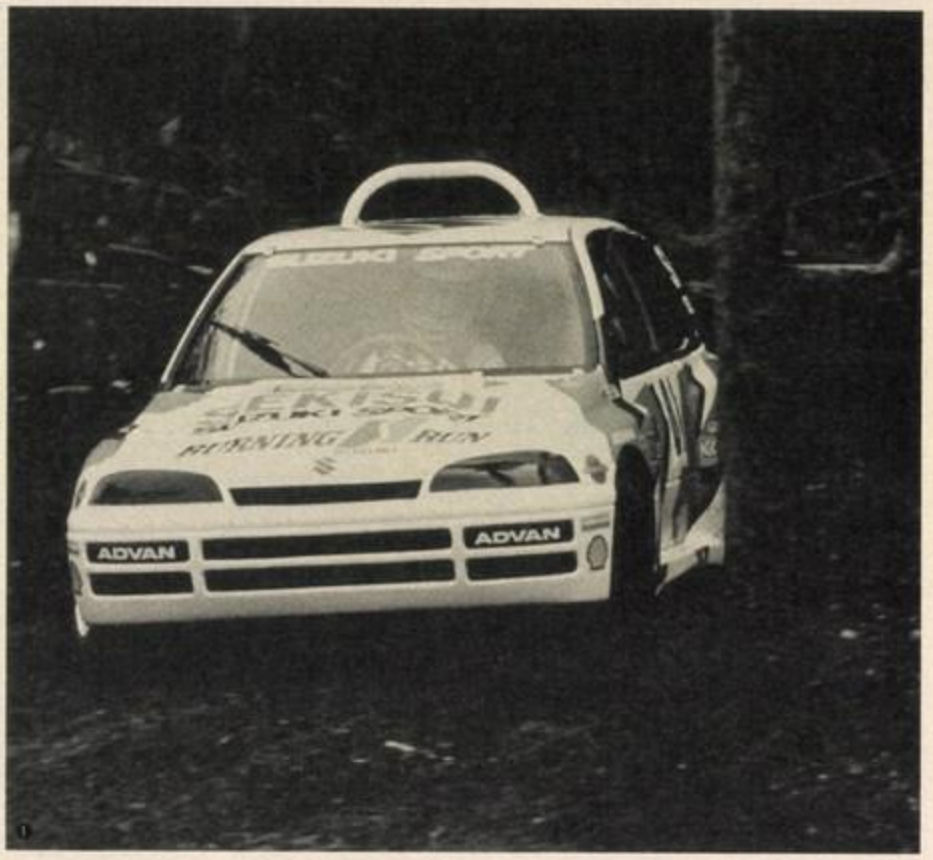
Text/Chikara Kamiko Photos/Shoji Mita, Masao Adachi

FSC DIRT FESTIVAL IN NAGANO

激しいアップダウンとすべてのコーナーがブラインドという特徴を持つモータースポーツランド信州を舞台にした第3戦ここでも田嶋のカルタスは無敵を誇り、破竹の3連勝を達成した







❶❷2トライ目はリタイアに終わったものの、1トライ目でマークした1分38秒03のタイムでDクラス開幕3連勝を飾った田嶋伸博のカルタス4WD。今回はライバルの大井義浩のキャロッセGTOがエントリーしなかったため、Dクラスは田嶋の独壇場となった❸今回も最低開催台数で争われたA1クラスは、栗津原豊のアルトが制し、見事2連勝を達成❹C2クラスは、1トライ目でミスコースを犯した登坂均のサニー4WDが逆転優勝を果たす



勢いに乗る田嶋カルタス、開幕3連勝を達成!

長野県地蔵峠、標高約1000mに位置するスポーツランド信州は、山の斜面を切り開いて作られたコースで、アップダウンが激しく、コーナーはすべてブラインドとなっているのが特徴である。したがって、ここでのイベントでは事前にこのコースを走り込んだ者が絶対的に有利となり、信州スペシャリストと呼ばれる地元勢が、これまでは常に上位を独占する結果になっている。

その全日本選手権シリーズには初めて使用されるコースを舞台に、全日本ダートトライアル選手権第3戦「FSCダートフェスティバルinNAGANO」は、5月30～31日に開催された。

この大会も第1戦、第2戦と同様に予選日は天候が荒れ、特に今回は2トライ途中から雨が降ってきたために、1トライ目をコースの様子を見るために走ったドライバー達を慌てさせた。特にA4クラスは、その雨の影響をまともに受け、出走順位の遅い後半ゼッケンに位置していた有力選手の多くが、予選落ちの屈辱を味わう結果となってしまった。

翌日の決勝当日は、幸ろうじて雨による被害は免れた。そして、2トライ目に入ると、各選手は大幅なタイムアップに成功し、AとDクラス以外では上位陣がコンマ差のエキサイティングな戦いが繰り広げられた。

まず、これまでアルトを駆る栗津原豊のまったくのひとり舞台となっているAクラス。今回も最低開催台数の10台で戦われたが、今回初めて栗津原にライバルが現れた。かつてのチームメイトであり、'89年C2クラスのパーフェクト・チャンピオンの小林且雄が、キャロッセチューンのスバル・ヴィヴィオでエントリーしてきたのだ。だが、熟成されたアルトを駆り、3年連続で全日本ラリーを制している栗津原は、小林に3秒の大差をつけて何なくこのクラス2連勝を決めている。

今回、最も素晴らしいパフォーマンスを見せてくれたのが、C2クラスのニューカマー、サニー4WDを駆る登坂均だった。数日前、同コースで行われたニスモのテストでは、彼と彼のマシンはパーフェクトに近いコンディションに仕上げられていた。したがって、登坂自身もリラックスした状態で今回の決勝に臨んだ。

だが、最終ゼッケンで走る登坂は、1トライ目に大勢のギャラリーの見守る中、何とミスコースを犯してしまう。一方、ライバル達は問題なくこのセッションを走り切り、前戦の名阪で大クラッシュを演じた高宮和美がブッチギリの速さを見せ、1トライ目終了時点では首位に立っている。

1トライ目に結果が残せなかった登坂は、2トライ目に全神経を集中させた。各車が次々にタイムアップを果たしていく中、1トライ目でトップタイムをマークした高宮はその若さゆえにスピン し自滅してしまう。

そして、いよいよ注目の登坂が2トライ目のスタートを切る。しかし、コース上には前走車のトラブルによる赤旗が提示されていた。これによって、登坂は再スタートを行うことになった。

3回目のスタートを切った登坂のアドバンカラーのサニー4WDは、ギャップのある3速全開のコーナーを絶妙なマシンコントロールで駆け抜け、誰よりも速くゴールラインを通過した。このトライで登坂は、それまでのトップタイムを一気に3秒半も縮める1分46秒78を叩き出し、見事今季3勝目を挙げることに成功した。

Dクラスは、キャロッセGTOの大井義浩が今回は不参加。これでライバル不在となった田嶋伸博のカルタス4WDは、1トライ目に2位になんと10秒!! の大差をつける1分38秒03のタイムをマーク。結局、このタイムは最後まで誰も破ることができず、田嶋が3連勝を飾る結果になった。

RESULT/D Class

1	61	田嶋 伸博	セキスイスズキスポーツカルタス	*1'38"03	リタイア
2	65	久野 幸也	トラスト・ポテンザGT4	1'50"02	*1'46"24
3	74	小泉 秀明	イルムシャーレーシングジェミニ	1'48"83	*1'46"90
4	73	辰巳 英治	ファルケンSISレガシィ	1'47"49	*1'46"92
5	64	金子登志夫	オータムM2レーシングパルサー	1'53"22	*1'47"16
6	66	中村 善浩	福岡日産アルテック パルサー	*1'47"66	1'47"84

CIII Class

1	53	小林 照明	トラストポテンザパルサー	*1'42"13	1'42"63
2	63	今井 政昭	ファルケン ギャラン	1'43"83	*1'42"54
3	51	濱本 敬	モンスター・STI・レガシィ	1'46"16	*1'42"80
4	54	亀山 晃	BEST パルサー	*1'43"06	1'45"43
5	59	岸山 義昭	TSS ポテンザジールパルサー	1'45"86	*1'43"74
6	58	梶岡 悟	DL SSロイヤル ファミリア	1'45"20	*1'45"05

CII Class

1	69	登坂 均	キャロッセ・サニー92C	ミスコース	*1'46"78
2	60	長谷川一寿	アドバンGABスターレット	1'53"97	*1'49"49
3	85	内山 真二	ダイハツシャレードCIIターボ	1'52"31	*1'49"66
4	56	神戸 誠	ダンロップ共立商会スターレット	1'57"41	*1'49"67
5	86	高宮 和美	KJB RS来来 スターレット	*1'50"60	リタイア
6	76	長谷川芳一	ダイハツシャレードターボ	1'59"56	*1'51"17

CI Class

1	72	成島 浩次	アドバンGABスターレット	1'56"38	*1'50"29
2	89	成田 康二	ファルケンオーリンズカルタス	1'54"23	*1'50"53
3	81	杉尾 雪治	ファルケンカストロールカルタス	1'53"50	*1'51"37
4	96	伊豆田浩三	ファルケントキコ小山スターレット	1'56"38	*1'51"72
5	87	入澤 勇	シークレットスポーツGイリサワ	1'55"29	*1'51"81
6	98	塩澤 幸男	森尻ワコーズG入沢宮内71改	1'56"35	*1'51"93

AIV Class

1	46	稲田 正文	三菱ギャランVR-4	1'53"05	*1'44"94
2	55	北村 和浩	ファルケン炭山ワコーズパルサー	1'52"98	*1'45"20
3	50	伊藤 祥克	城北ヨコハマBSギャラン	1'55"10	*1'45"30

AIII Class

1	30	中村 英一	コスモエナペタルスターレット	1'56"72	*1'50"55
2	25	山中 基治	ポチスターレット	2'01"16	*1'50"99
3	34	吉川 成次	シャトルBSザーレンスターレット	2'01"16	*1'51"19

AII Class

1	19	稲原 保雄	オーツ静岡ハウジングOLシティ	2'04"40	*1'52"22
2	90	比留間敏之	ホンダロデオ・ポテンザシティ	2'02"21	*1'52"44
3	17	中村 勝広	アドバンシロクマトキコWin	2'03"18	*1'52"49

AI Class

1	88	栗津原 豊	アドバンスズキスポーツアルト	1'59"72	*1'50"80
2	9	小林 且雄	スバルViViO	2'01"62	*1'53"12
3	8	石塚 秀雄	スズキスポーツカークラブアルト	2'05"54	*1'54"42

'92全日本ジムカーナ選手権第3戦'92SUGO ALL JAPAN GYMKHANA

5月24日／スポーツランドSUGOカートコース／主催:奥州VICIC

Photos &Report/Naoyuki Hata

SUGO ALL JAPAN GYMKHANA

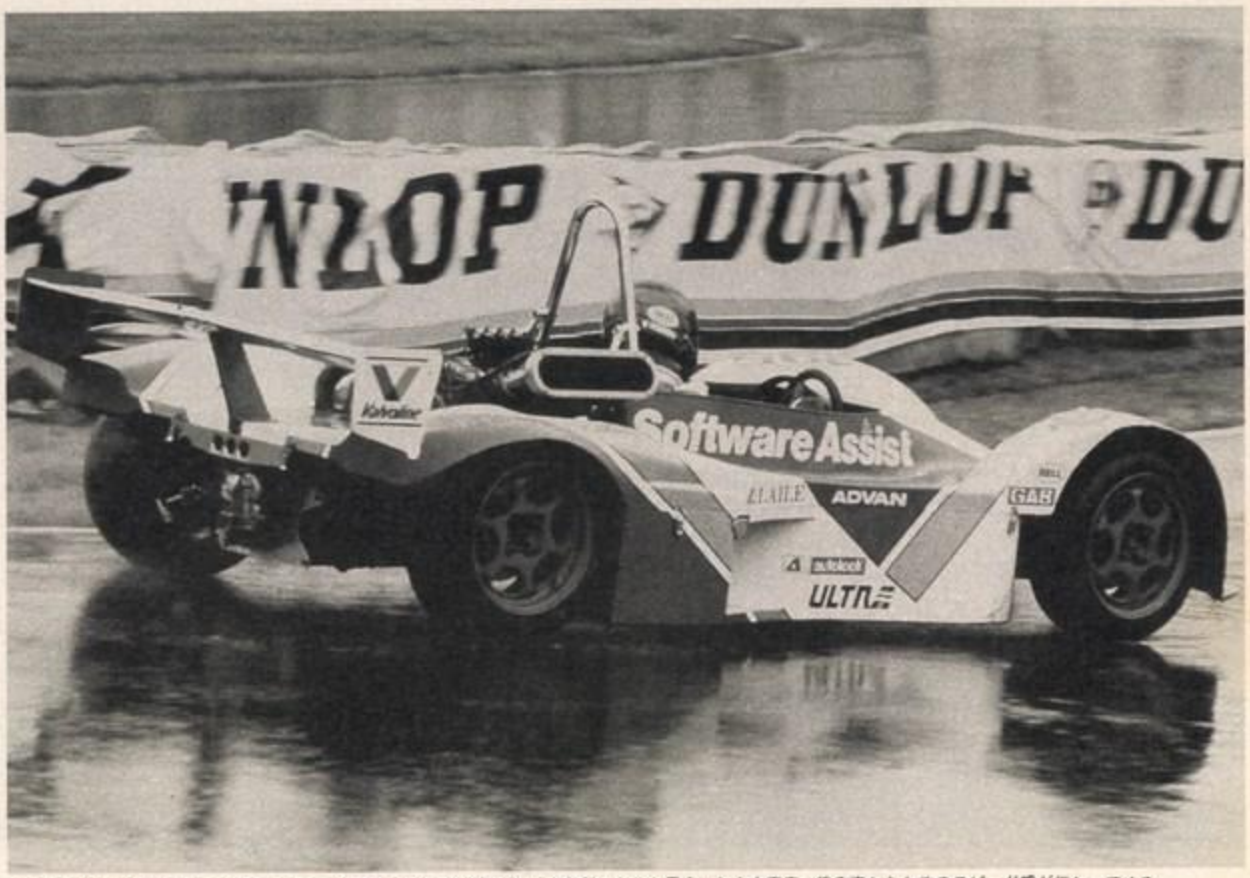
東北・SUGOで行われた全日本ジムカーナの第3戦は、またしても霧と雨
終日雲の切れ間は見えず、勝負の舞台は決していい条件ではなかった
しかし、その悪天候を帳消しとしたのが大接戦のスーパータイムバトルだった



「山本さんとは条件は一緒だった」と悔しそうな中矢雅章が2位に



総合優勝の栄誉に思わずニッコリの山本



「ここで2連勝を果たせたことは、シリーズを勝ち抜いていく上ですごく有利になると思う」と山本真宏。後ろ姿からもそのスピード感が伝わってくる

RESULT/D

出走9台			1回目		2回目
1	山本真宏	SA-ADVAN-YK-02V	1'03"089	▷	0'54"289
2	中矢雅章	CHECKMAN・EVA・6A	1'03"453	▷	0'55"022
3	中矢忠宏	CHECKMAN・EVA・6A	0'57"648	▷	0'55"172
4	水田和之	フラットSC・ISCCジェミニ	1'05"994	▷	0'58"400
5	佐藤 智	RST秋田トヨペットBSワコーズ	1'01"429	▷	0'59"321
6	古瀬光男	Aプロデュース IMSA510D	1'02"331	◁	1'03"812
7	須江 悟	EVA 6A	1'08"876	▷	1'04"727
8	小川和洋	ADVAN・Q・S・6A	ミスコース	▷	1'11"630
9	杉田直人	EVA 6A	1'54"737	▷	1'12"630

D CLASS
大接戦を制し山本が2連勝

九州、関東に続く全日本ジムカーナ選手権第3戦は、東北のSUGOカートコースで開催された。昨年まで行われていたフェスティバルも含め全国シリーズとしてのイベントは、これが初めてではあるものの、旧スタイルの全日本選手権としては、7年前の'85年にも開催されたことのある、いわばベテランにとっては思い出深い場所である。だが、その時に出場していたドライバーはもはや10人余り。今さらながら、ここ数年のジムカーナ界の移り変りの激しさを感じさせた。大会当日の天候は、早朝から午前中にかけて霧、午後からの第2ヒートではすっかり雨模様になってしまっていた。

今回、Dクラスで最も注目されたのはワークスEVA6Aを駆る中矢兄弟だった。今まではTカーこそ持ち込んではいたが、本番は常にWエントリー。それが今回からは2カー体制となり、中矢雅章、中矢忠宏のそれぞれの走りに合わせたセッティングを施したマシンが与えられた。さらにベストなコンディションで勝負に挑めるようになり、なおかつ今回のコースがふたりの地元である関西に多く、得意とするカートコースであったからだ。一方、前回の優勝者であり、このクラスで唯一'85年の全日本からの生き残りである山本真宏は、本番を前にしてやや元気がなかった。「今回ばかりはちょっときついかもしれない。もし勝てたとしても、間違いなく今回も接戦だと思う」と、やや発言は控えめ。

第1ヒートのトップを奪ったのは中矢忠宏だった。しかし山本と中矢雅章はともにハーフスピンを犯しており、天候状態の変化があれば、全く予断を許さない状態ではあった。その第2ヒート、ラスト3人のなかで一番先に走った中矢忠宏が、自身のベストタイムを2秒近く短縮してゴール。だが、ゴール直前でオイルラインに亀裂を生じ、ラストスパートをかけられずに終えていた。そして、そのオイル清掃のため続く二人の走行直前に一時競技がストップ。せっかく温められたタイヤも冷え、まさに万事休すかと思われた。だが、中矢雅章も山本もそこはさすがに歴戦の勇者。そして、山本が僅差ながら中矢雅章を振り切って2連勝を遂げたのだった。

「第1ヒートのスピンはサイド（ターン）の効き過ぎ。だから、2本目は慎重すぎるほど慎重にいったんだけど、これが自分でも感心するほど完璧に決まった。ただ、それ以外の走りで迷いは一切なし。7年前の記憶を引っ張り出して、このコースに対する走りのイメージが完全にできていたからだと思う。タイヤの冷え？　もちろん気になっていたよ。でも、（大原健）チーフがいけるって言うんだから、俺は絶対に大丈夫だと信じていた」と山本。まさにドライバーとメカニックの絶対の信頼関係が生み出した勝利とも言えよう。

Dクラス唯一のFF車ということもあり、ウエット勝負に期待がかけられていたジェミニの水田和之は、ハンドリングの悪化に手を焼き、中矢雅章と忠弘に次ぐ4位にとどまった。

MACHINE PICK-UP
また究極に一歩近づいた山本のYK-02V

常に中矢兄弟のEVA6Aとし烈な闘いを繰り広げ、Dクラスを牽引名勝負にしている立役者、山本真宏の「YK02-V」。外観こそRSマシンのオスカーのイメージに近いものがあるものの、中身は全く別物であり、写真の細身のモノコックからも分かるように、ジムカーナ専用に作られたスペシャルマシンである。

一昨年の全日本でデビューし、その後の熟成でほぼ完璧となった「YK-01G」をモディファイ。さらに戦闘力を高め、今季2連勝を果たすまでにいたっている。ちなみに01から02への一番の変更点は4A-Gからよりパワフルな3S-Gに換装したこと。そのパワーは246ps！　それを僅か425kgの軽量シャシーに搭載しているのだから運動性の良さはいうまでもない。

ちなみに名称のYKはスポンサーの社長と副社長のイニシャルを冠したものだ。



メンテはグループAのB-ingM3と同じRMCだ

COURSE GUIDE
カートコースで行われた第3戦のSUGO

前回の会場となった浅間台スポーツランドが、典型的なジムカーナ専用フラットコースだったのに対し、今回の会場となったコースはもちろん、カートコースを流用したものである。しかし、このスタイルで行われるジムカーナは全国的に見ても決して少なくなく、また全体的な傾向としてハイスピード設定としてレイアウトされることが多い。

そのコースレイアウトだが、カートレースのように周回することなく、数ヵ所設けられたショートカットを有効に使用し、いわゆるジムカーナらしいものが作られている。今回もホームストレートにはスラロームが、そして本来のスプーン出口の先には360度ターンが配置されていた。走行ラインが規制されるため、一般的なパイロットジムカーナに慣れたドライバーにはクリッピングポイントが取りづらいようだ。



カートコースだけに、今回は2速多用の設定に

A3 CLASS

名人・森田、復活！久々の優勝を飾る



復活ののろしを上げた森田がA3を制した

前回優勝の勢いと得意のカートコースでの勝負から、大本命と見られていた西原正樹。しかし、皮肉にもその西原は2ヒートともパイロンタッチの餌食となり、今回は全くのノーポイント。その無念を晴らすかのように最大のライバルでもあり、親友でもある茅野成樹が第1ヒートのトップタイムを叩き出す。今季初優勝に向けて期待が高まったものの、野望を打ち砕いたのが森田勝也だった。

「全国シリーズでは1年以上も遠ざかっていた勝利ですからね。僕が初めて全日本で勝ったのが、ここSUGO。なんかすごく相性が良くて、これだけ辛い展開が続いていると、どうしても勝ちたいなって気になってしまうものですが、今回はっきりと勝利は勝ち取るものだって思い出せて、もう一度原点に戻って頑張ります」と森田。2位の茅野との差は0・005秒だった！

RESULT/A3

出走38台				1回目		2回目
1	福	森田勝也	ポテンザダッカムコクピットSW20	0'59"541	▷	0'56"143
2	岩	茅野成樹	ラックダンロップSSRMR2	0'57"688	▷	0'56"158
3	秋	川脇一晃	NTFチャレンジャオーリンSW	0'59"310	▷	0'56"890
4	岩	高橋宏尚	ADVANシロクマトミカSW改	1'05"060	▷	0'56"907
5	岩	壺坂考志	リジットBSオーリンズSW20	0'59"760	▷	0'57"218
6	埼	小島 康	ASK・シロクマ・BS・MR2	1'13"687	▷	0'57"556
7	福	宇治由起男	ちっぷすリジットBSオーリンズ	1'06"002	▷	0'57"606
8	神	角田信彰	ルーキーW・maxオーリンズSW	1'07"871	▷	0'57"608
9	福	宮崎一人	DLKYBリジェナプロ北本SW	0'59"039	▷	0'57"724
10	埼	松村敏宏	T2HARTキャロッセBSSW	1'06"708	▷	0'57"810



今回も悔しくも2位の茅野

C3 CLASS

3人目の刺客はベテラン川村



作って走れるドライバー、川村がC3初優勝

第1戦に続くウェット状態とあって、最も期待されたのはランサー4WDの川又正英だった。だが、その千載一遇のチャンスになんとオーバーラン。「コーナー入口のバイロンを見誤った」ためだが、第2ヒートはタイムが伸び悩み、川又は5位に。

レギュラーメンバーのほとんどが濡れた路面に足をすくわれ、何らかのミスを犯している間にトップを奪ったのが川村徹。前回、壊したエンジンを完全に直すことはできず、ブロックをノーマルのものに変更しただけの背水の陣だったが、雨がかえってパワーのなさをフォローしたようである。

「自分の優勝よりも（Wエントリーの）うちのファーストドライバーの菅野（秀昭）が2本ともパイロンタッチで全くダメだったんで、嬉しさも半分」と川村。2位は師匠・川又のお株を奪った鷹巣一三。全日本初出場にして大金星を得た。

RESULT/C3

出走11台				1回目		2回目
1	埼	川村 徹	BSオーリンズ☆AZUR☆AW	0'59"014	▷	0'56"314
2	群	鷹巣一三	ASEコスモス☆AW-11	1'06"160	▷	0'57"672
3	埼	佐々木聖太郎	マックポテンザワコーズ夢53A	1'12"387	▷	0'57"766
4	群	小舘 久	マックポテンザワコーズC53A	1'04"251	▷	0'57"877
5	埼	川又正英	ASEコスモスエナペタルCD5	1'26"236	▷	0'59"227
6	栃	星野理人	アーキーKYB☆ラストMR2	1'02"626	▷	1'01"127
7	岩	江頭慎治	YSSイトータイヤMR2	1'06"199	▷	1'02"321
8	群	森 耕一	リジェエイボンASL大金MR2	1'03"860	◁	1'04"078
9	東	菅野秀昭	BSオーリンズ☆AZUR☆AW	1'04"100	▷	1'03"932
10	岩	伊藤正勝	YSSイトータイヤMR2	ミスコース	▷	1'03"956



無欲の走りで2位を得た鷹巣

A2 CLASS

山野、怒濤の3連勝！だが……



苦戦を強いられながらも3連勝を果たした山野

3連勝を狙う山野哲也の目前で岡野博史が、第1ヒートのタイムを7秒近く縮めて一気にトップに浮上。このタイムは山野の耳にも届いていた。「正直言って、もうダメだとも思いました。こうなったら、どんどん攻めていくしかないと。その気持ちの切り換えが成功したんだと思います」という山野は辛くも岡野のタイムを振り切って、3連勝のチェッカーを受けた。「でも1戦ごとにタイムの差が縮まっているのが気になります。転勤で関東に戻ってから、全く練習ができないんです。本番では走ることにタイムは上がっているんですが」と決して上向きとは言えない自分の調子に、勝ったとはいえ、不安を訴えていた。

逆に岡野は「今日は勝てたと思ったんですが。でも、やっと自分本来の走りを取り戻せました」と好調宣言。打倒山野への闘志を再び燃やし始めたようだ。

RESULT/A2

出走42台				1回目		2回目
1	神	山野哲也	BS・APEXチャレンジEF8	1'02"404	▷	0'55"118
2	神	岡野博史	アルファSTPリジットEF8	1'02"303	▷	0'55"605
3	静	大原俊克	ADVANOHLINSオクヤマ	1'00"204	▷	0'57"015
4	神	川口 健	BFGoodrich☆CR-X	1'05"155	▷	0'57"265
5	岐	渡辺幸也	DL未来オーリンズアーキEF8	0'59"693	▷	0'57"386
6	静	植本 徹	ADVAN★シロクマ★CR-X	0'58"774	▷	0'57"733
7	神	片山和也	BSオーリンズ・AZUR・EF8	1'07"741	▷	0'57"823
8	神	古谷哲也	BSシャトルザーレンエナペEF	ミスコース	▷	0'58"018
9	岐	津川信次	ラックダンロップダンガンEF8	0'58"147	◁	1'01"327
10	岐	清水恒介	BFグッドリッチALEXEF8	ミスコース	▷	0'58"163



山野を最後まで脅かした岡野が2位

C2 CLASS

アドバン軍団今季2度目の表彰台独占！



激戦続くC2で3人目の勝者となった古谷栄一

今回の勝負はすべて古谷栄一のためにあったようなもの。一時やみかけた雨がその出走直後に2ヒートとも狙いすましたように再び降ってきたからだ。「もうこれは、完全に行いの差だね（笑）」とは言うものの、その走りは師匠である山本真宏をして「あいつの走りを見て、自分の頭の中にあったイメージの確認ができた」と言わしめるだけの完璧なもの。もちろん結果は1位。

とはいえ、2位、3位となった高橋利武と古谷美喜郎もコンディションの悪さをはね退けるだけのものがあった。トップ3のタイム差はコンマ3秒なかったのだから。

「ま、予定どおりチームメイトの3人で表彰台を独占したんだから、良しとしなくっちゃね。順番は予定どおりじゃなかったけどさ」とは古谷美喜郎。今季2度目のアドバン軍団の1・2・3フィニッシュが達成された。

RESULT/C2

出走22台				1回目		2回目
1	神	古谷栄一	KYB-ADVAN-FX	0'56"132	▷	0'55"611
2	東	高橋利武	GAB ADVANミラージュ	1'02"243	▷	0'55"624
3	東	古谷美喜郎	KYB-ADVAN-FX	0'56"501	▷	0'55"795
4	埼	渡辺明高	DLリジェクエーカーレピン	1'04"478	▷	0'56"203
5	栃	中沢康治	アドバンカストロールMJレピン	0'56"360	◁	ミスコース
6	神	端山裕司	リジエBSナプロVisAE86	0'59"796	▷	0'56"768
7	神	小田島哲雄	究極☆佐藤アルボFOOT71ナラマサ	0'58"189	▷	0'57"367
8	神	渡辺一男	コークライズDLBPCR-X	1'00"114	▷	0'58"550
9	岩	瀬戸 肇	エキスパート★DL★NA6CE	1'07"566	▷	0'58"900
10	神	新藤善光	光美建設スピリッツスプリンター	ミスコース	▷	0'59"162



日頃の行いの悪さが祟り（？）、高橋は2位

A1 CLASS

悲願成就、川脇が初優勝を飾る！



A1は川脇が悲願のビッグイベント初優勝達成

不調のまま終わった昨年のツケを一気に取り戻すかのような素晴らしい走りを見せたのが川脇利之。第1ヒートでまずトップに立ち、コンディションの向上した第2ヒートでもさらにタイムアップ。コンマ2秒差まで斉藤邦夫が迫ったが、その後のランナーは川脇のタイムを上回ることができずに終わり、完全な勝利をなし遂げた。

「ようやく勝つことができました。1戦遅れましたが、第1戦の時の宣言どおり、斉藤さんへの仇討ちができて、勝つことの喜びを改めて感じたような気がしますね。この気持ちを忘れないためにも、このまま勝ち続けたい」と川脇。

一方、逆転への手応えを感じながらも、前回に続く2位に甘んじた斉藤だったが、依然ポイントリーダーの座は死守。その斉藤に遅れることコンマ5秒で3位につけたのは徳永秀典だった。

RESULT/A1

出走38台				1回目		2回目
1	神	川脇利之	YHチャレンジャーGABシティ	0'58"693	▷	0'57"195
2	埼	斉藤邦夫	ポテンザKYBキャロッセGA2	0'59"447	▷	0'57"434
3	静	徳永秀典	DLリジットGABハートGA2	1'00"920	▷	0'57"998
4	静	島 隆則	DLリジェ北本KYB GA2	1'00"629	▷	0'58"183
5	神	多田安男	NTF向陽DLオーリンズGA2	1'00"049	▷	0'58"341
6	静	近藤 修	オーリンズ北本マーベルGA2改	1'04"663	▷	0'58"770
7	栃	安井一広	名鉄運輸アクロスポテンザGA2	1'35"538	▷	0'58"842
8	静	井野晃宏	DUNLOP★シロクマ★GA2	1'00"037	▷	0'58"849
9	静	伏見憲治	タナベエナペタル加美GA2	1'00"682	▷	0'59"151
10	静	酒井貴志	ザーレンジョイフルエナペタル改	1'10"702	▷	0'59"268



またしても2位になってしまった斉藤

C1 CLASS

地元の意地を保った加藤、会心の勝利



1年間の沈黙を破り、加藤が全日本初優勝

「会心の走りができて、レギュラーのみんなをやっつけたから、勝った！っていう手応えはあったんだけど、なんか肩すかしを食らったみたいだよ」と語るのは安斉誠。確かにそのとおりではあったが、それよりもコンマ05秒の優差で速くコースを駆け抜けたドライバーがいた。加藤一也である。

全日本シリーズでは今回が初登場だが、地元東北ではC1クラスで総合優勝を奪うほどの猛者。一昨年の全日本では6位入賞の実績もあるものの、昨年1年間は活動を停止していたため、全くのノーマークの状態だったというわけである。

「本当は前回からエントリーするつもりだったんですが、車が間に合わなくて。今回も第1ヒートまでは全然ダメだったんですが、思い切ってスタビを装着するなどセッティングを大幅に変えてみたら、すごくうまく決まりました」と勝因を語った。

RESULT/C1

出走17台				1回目		2回目
1	宮	加藤一也	コクピット福島・寺島オート・GA-2	0'57"978	▷	0'56"469
2	福	安斎 誠	トキコオリジナルBPXシティ	0'57"398	▷	0'56"513
3	岩	長瀬 努	キャロッセシティGA2	0'57"602	▷	0'56"582
4	福	雷越由夫	DLシロクマワークスGA292	0'56"587	◁	0'57"410
5	福	にひらゆきお	トラスト・GTS・シティ	0'56"967	◁	0'59"116
6	福	佐藤勝行	競争紙業☆F1（版）草閑BBサニー	1'11"526	▷	0'57"013
7	福	町田和男	コンペ★ガルプシティ	1'00"713	▷	0'58"114
8	福	秋沢武典	マキザワレーシングGA2	0'59"039	▷	0'58"523
9	宮	菊地秋弘	カーライフAZミュークルタス	1'01"704	▷	0'59"860
10	福	中川隆二	ワコーズ土湯タイヤスターレット	1'00"820	◁	1'01"188



まさかの2位に甘んじた安斉

'92富士フレッシュマンレース第4戦
5月23日～24日/富士スピードウェイ/主催:SMC
Report/Shin Kitajima, Photos/Yoshikuni Okumura

'92 FUJI FRESHMAN RACE ROUND 4

晴れたり曇ったり、雨が落ちたり止んだり
不順な天候が丸一日続いた富士
ドライバーも神経をすり減らしたようだ

FESTIVA

さまざまな要素も重なり佐藤仁士が初優勝


運の良さも実力のうちか、佐藤は初優勝

ハーフウェットのコンディションによる順位変動もさることながら、レースは思わぬところで揺れに揺れる結果となった。

まず、開幕から3連勝中今回もPPを奪った⑩常盤利明が突然のエンジントラブルで出走できず、PP空席でのスタート。レースは、⑮武藤不二雄が飛び出し、これを㊲恵川武、②佐藤仁士、㉙原田茂樹らが追う展開となった。終盤トップ争いも見られたが、中盤以降は大きな順位変動もなくフィニッシュ。

しかし、㊲恵川はレース途中にフライングの裁定が下っておりリー分加算。また⑮武藤、㉙原田は車両規則違反で失格と、上位4台中3台がレース後に脱落という大どんでん返し。やや拍子抜けの感はあったが、繰り上がりで②佐藤が初優勝した。


次は仮表彰台の真ん中に立てるか？　佐藤

RESULT/FESTIVA

●10周=44.7001km	予選出走27台・決勝出走26台・完走18台		予選順位/タイム
1 ② 佐藤 仁士	Quick☆F☆FESTIVA	10周	22'06"194	5/2'03"731
2 ⑤ 小池 信善	ブルーオートマリンフェスティバ	10周	22'17"650	4/2'03"638
3 ㉞ 小林 平	石田板金ユアーズ㈱フェスティバ	10周	22'21"314	6/2'03"822
4 ㊱ 荒井 政広	マリーンEHARAフェスティバ	10周	22'21"859	10/2'05"113
5 ㊳ 下川 朗	DAIEI☆イクオフェスティバ	10周	22'24"443	3/2'03"269
6 ③ 堤 健一	セカンドハウス フェスティバ	10周	22'28"721	16/2'05"995
7 ㊴ 吉元 伸憲	スタップRSフェスティバ	10周	22'31"584	11/2'05"212
8 ㉕ 吉田 信之	吉田塩稚＆TSRTフェスティバ	10周	22'31"677	12/2'05"230
9 ㉘ 小出久美子	アサヒPF21BPフェスティバ	10周	22'31"909	14/2'05"634
10 ㉞ 勝又 英二	RH-2・BPフェスティバ	10周	22'51"809	20/2'06"419

・優勝スピード：120.254km/h
・最速ラップ：荒川　武　2'10"312　123.488km/h　8周目

LEVIN TRUENO AE86-A

大津浩一が独走で連勝を5に伸ばす


富士のマンセル!?　大津は5連勝に

今季3連勝中の㉓大津浩一はPPを獲得したが、今まで上位入賞のない⑰杉山智が0・3秒差でプレッシャーをかけている。混戦の予感を打ち砕いたのは、やはり㉓大津だった。後続がバトルを展開する間に、アッという間の独走。中盤には2位を3秒差に追いやって、昨年から通算5連続ポールtoフィニッシュを達成した。「こんなに簡単にいけるとは思いませんでしたよ」と、笑顔の㉓大津。

2位争いは激戦だった。⑰杉山をかわした㊱磯井久彦を先頭に、一時は13台がズラリと一列に。しかし最終周のーコーナーで㊵阿部政博のインをさした⑰杉山がコースを外れてしまった。これで㊱磯井が大差を広げて2位ゴールで初表彰台に。3位の㊵阿部は6台抜きだった。

RESULT/LEVIN TRUENO・AE86-A

●10周=44.7001km	予選出走72台・決勝出走39台・完走31台		予選順位/タイム
1 ㉓ 大津 浩一	日本石油★大津商会光政㈱	10周	19'35"238	B1/1'56"244
2 ㊱ 磯井 久彦	トレドRSC鋼島工業CBレビン	10周	19'37"075	B3/1'56"707
3 ㊵ 阿部 政博	JUNCTION レビン	10周	19'42"062	B5/1'56"803
4 ㊺ 原山 正樹	GET★コルス長野★レビン	10周	19'42"177	A6/1'58"019
5 ㊴ 瀬戸 正昭	フジファクBP㈱☆一望閣レビン	10周	19'42"342	B8/1'57"066
6 ㊸ 中村 豊	アネックスマリア☆マリ㈱レビン	10周	19'42"609	B6/1'56"991
7 ㊽ 青木 昇	青石グループクイック安藤レビン	10周	19'42"616	B12/1'57"531
8 ④ 倉田 純哉	ADVAN・BP・倉田レビン	10周	19'45"031	A2/1'57"011
9 ㊸ 永末 祐二	ベボ山手ジェネシス㈱渡辺レビン	10周	19'45"552	A4/1'57"475
10 ㉑ 杉山 智	スーパースペシャル レビン	10周	19'47"463	B2/1'56"540

・優勝スピード：135.700km/h
・最速ラップ：瀬戸　正昭　1'56"287　138.382　9周目


望月、磯井らが打倒・大津を狙ったが

STARLET EP71-A

小野田が新井の2勝目を阻止し初優勝


最後に勝負をかけた小野田が初優勝

A、B2レース行われるスターレットは、第3戦まで6レース開催で6人の勝者を生むという混戦模様。スタート前に降り出した雨がこの混戦に拍車をかけた。PPの㊴金巻直樹は1周目で遅れ、代わってトップに躍り出たのは今季2勝目1番乗りを目指す㊿新井邦志。しかし、その背後には㉓中村香州、予選9位からジャンプアップした⑥小野田貴俊がぴたりとつけ、この3台がトップグループを形成。この争いは以後も続く。

レースは中盤までに14台ものマシンがスピンアウトなどでリタイアするという荒れたものになったが、「最後のーコーナーが勝負だと思った」という⑥小野田が、㊿新井の2勝目を阻むとともに初優勝を飾り、ピットクルーと抱き合って大喜び。


後方の新井は目前の2勝目を逃した

RESULT/STARLET EP71-A

●10周=44.700km	予選出走40台・決勝出走39台・完走25台		予選順位/タイム
1 ⑥ 小野田貴俊	CRUX☆CP富士スターレット	10周	21'46"118	9/2'03"993
2 ㊿ 新井 邦志	NP／Agip＆㈱スターレット	10周	21'46"929	2/2'03"568
3 ㉙ 大塚ひろかず	HMトヨタPMTCスターレット	10周	21'49"022	5/2'03"801
4 ㉕ 松井 敏朗	MARVEL☆小山スターレット	10周	21'53"951	26/2'05"436
5 ㉓ 中村 香州	相模YHクレストスターレット	10周	21'56"155	4/2'03"705
6 ㊴ 金巻 直樹	RSアムロアドバンスターレット	10周	21'57"143	1/2'03"216
7 ㊾ 久保田 誠	NP／ダンロップ㈱スターレット	10周	21'59"359	14/2'04"204
8 ㊱ 内藤三代彦	小川板金パブラマスターレット	10周	22'00"261	3/2'03"640
9 ㊽ 小林 信浩	ゼロワン BP STARLET	10周	22'06"315	20/2'04"964
10 ㊱ 泉 和良	RSアムロアドバンスターレット	10周	22'22"600	8/2'03"975

・優勝スピード：122.102km/h
・最速ラップ：金巻　直樹　2'07"742　125.973km/h　7周目

PULSAR TWINCAM

関根が連勝、激烈な2位争いは宮原が制す


関根は前回の初優勝でリズムに乗った？

時折雨がばらつくという、ドライバーにとってはありがたくないコンディションとなったレースは、ーコーナーでコースアウトするマシンが続出。開幕戦の勝者⑤斉藤栄一、そして女性ドライバー4人も早々にグラベルにつかまり観戦組になってしまった。

こんな中、安定した速さを見せたのは前回初勝利を挙げた㉖関根タケヒロ。PPからスタートし前半で貯金を築くと余裕で2連勝のチェッカーを受けた。

激しかったのは2位争い。最終ラップで急接近した⑯宮原千鶴子、③松田一信、④木下真吾の3台が最後は横一線。結局唯一生き残った女性ドライバー⑯宮原が2位争いを制したが、今回は自らも車造りを手伝ったとのことで、感涙の様子だった。


後方の宮原が2位をゲットした

RESULT/PULSAR TWINCAM

●10周=44.700km	予選出走23台・決勝出走23台・完走16台		予選順位/タイム
1 ㉖ 関根タケヒロ	Rガレージ㈱BS本牧バルサー	10周	21'08"433	1/2'00"583
2 ⑯ 宮原千鶴子	CP城山トタルポテンザバルサー	10周	21'21"236	8/2'01"608
3 ③ 松田 一信	TOYOカストロール㈱バルサー	10周	21'21"361	11/2'02"115
4 ④ 木下 真吾	DLマスダガレージクスバルサー	10周	21'21"519	7/201"490
5 ⑦ 西島 英規	スンダイFGKラングレー	10周	21'24"212	4/2'01"193
6 ⑨ 蒲谷 一実	マスダG☆カストロールバルサー	10周	21'25"165	9/2'01"879
7 ⑥ 下村 偉夫	PP内田カストロールバルサー	10周	21'27"262	10/2'02"038
8 ② 富永 敏	TOYOカストロール㈱バルサー	10周	21'28"634	12/2'02"134
9 ㊱ 北原 淳	RSアイザワ㈱アドバンバルサー	10周	21'31"457	5/2'01"370
10 ㉙ 大野 豊	チームエバ☆ENG☆バルサー	10周	21'33"605	17/2'02"630

・優勝スピード：125.730km/h
・最速ラップ：やまだひでお　2'03"869　129.911km/h　9周目

STARLET EP71-B

4台による接戦を萩原が制し初優勝を飾る


思いきったアタックの萩原が初優勝

今季勝利を挙げている5人がこのBレースに顔を揃え、Aレース同様初の2勝目を目指すこととなった。その筆頭は予選でPPの㉕藤井成人からわずかの差でフロントロウアウト側に並んだ㉛丹野貴文。

レースは序盤からこのふたりに㉙山田納、㉒井上和行、㉓萩原和義が加わり抜きつ抜かれつの攻防を繰り広げる。集団はストレートではスターレット特有の「連結走り」を見せながら終盤に。ここまでトップに立つことの多かった2勝目目前の㉛丹野を先頭に各車最後のーコーナーへ。しかし、ここで「今回は開き直って臨んだ。コースアウトしてもいいと思いギリギリまで突っ込んだ」という㉒萩原が見事逆転。ゴール前4台が並走するという激戦を制し初優勝。


この3台が表彰台に立つことになった

RESULT/STARLET EP71-B

●10周=44.700km	予選出走41台・決勝出走39台・完走35台		予選順位/タイム
1 ㉒ 萩原 和義	ホワイトヴィラ スターレット	10周	20'37"838	9/2'03"176
2 ㉛ 丹野 貴文	タマキャリー連藤スターレット	10周	20'37"898	2/2'02"257
3 ㉕ 藤井 成人	NEXTONE小椋スターレット	10周	20'38"076	1/2'02"199
4 ㉒ 井上 和行	Tワークス＆丸尾STARLET	10周	20'38"085	8/2'02"931
5 ㉙ 山田 納	バトリオットF1スターレット	10周	20'38"299	6/2'02"889
6 ㉔ 藤田 憲也	アネックス☆ケン坊スターレット	10周	20'39"421	10/2'03"176
7 ㉚ やたかまのぶ	ADVAN㈱BPスターレット	10周	20'39"702	7/2'02"928
8 ② 池田淳一郎	AISHOカストロスターレット	10周	20'40"419	11/2'03"270
9 ㉑ 浦川 学	TOPS★㈱★丸尾スターレット	10周	20'40"499	14/2'03"576
10 ㉖ 福原 康彦	TSイクオ スターレット	10周	20'40"880	13/2'03"557

・優勝スピード：128.838km/h
・最速ラップ：萩原　和義　2'02"360　131.514km/h　2周目

LEVIN TRUENO AE92

宮口が消え、柳本吉彦が余裕の2勝目


柳本はライバル・宮口不在もあり独走

雨戦、⑩宮口幸夫、㊻柳本吉彦の対決が注目のこのレースだが、今回は何と⑩宮口幸夫が予選開始早々に他車のスピンに巻き込まれグラベルストップ。屈辱の予選落ちを喫することとなった。これで㊻柳本の独壇場かと思われたが、ここ2戦表彰台の一角を占めている②工藤正一が、同タイムながら「先にタイムを記録した者が優先」という規定によりPPを獲得。

決勝は、1周目ストレートに戻った時点でトップは㊻柳本。メンテナンスを請け負うRS加藤の加藤氏も「今日勝てなきゃ、往復ビンタよ」と余裕の表情でその走りを見守る。㊻柳本は、その後も②工藤が⑲山口隆とバトルを繰り広げる間にジワジワと差を開きフィニッシュ。宿敵⑩宮口との星を五分にした。


次は再び大バトルが展開されるだろう

RESULT/LEVIN TRUENO AE92

●10周=44.700km	予選出走23台・決勝出走21台・完走19台		予選順位/タイム
1 ㊻ 柳本 吉彦	RS加藤、ダンロップBP	10周	19'16"681	2/1'54"645
2 ② 工藤 正一	ADVAN☆BANDOHレビン	10周	19'19"108	1/1'54"645
3 ⑲ 山口 隆	カイザースポーツカローラレビン	10周	19'19"239	4/1'55"770
4 ㊻ 柳本 文彦	AS柳本 BP ㎛ レビン	10周	19'25"900	5/1'55"947
5 ㊽ 佐々木 靖	島田版BPマーベルレビン	10周	19'25"908	3/1'55"517
6 ㊹ 仲田 昭夫	マスダガレージポテンザレビン	10周	19'29"825	6/1'56"154
7 ㊿ 勝俣 健二	プロジェクト㈱BP安藤レビン	10周	19'30"002	7/1'56"189
8 ㊾ 安藤 智	島田版金.物新自動車BPレビン	10周	19'41"259	11/1'56"946
9 ㊷ 河野 正信	AS柳本 BP ㎛レビン	10周	19'44"672	9/1'56"624
10 ㉑ 森 浩樹	ナカジマトラックスレビン☆田無	10周	19'45"109	15/1'57"572

・優勝スピード：137.877km/h
・最速ラップ：山口　隆　1'54"759　140.224km/h　3周目

MARCH TURBO

コンスタントな走りで石井が初優勝



石井はステディな走りで初優勝に

前日の予選では、②渡辺哲也が2位を1秒7引き離すというぶっちぎりのPP。この結果を見る限りでは決勝も独走か、と思わせた。しかし②渡辺は1周目こそトップを奪ったものの、2周目5位、3周目2位と序盤の混乱に巻き込まれ逃げ切ることはできず、おまけにフライングのペナルティで実質大きく後退することとなった。

逆にこの混乱でマージンを築いたのが、2周目からトップに立った予選2位の⑩石井学。他車が集団の中で悪戦苦闘するのを尻目に独走。タイムこそ決して速くなかったが、コンスタントな走りで逃げ切り、富士での初優勝を飾り「前回スタックのウップンを晴らした」。なお、タイヤトラブルで予選28位となった⑩岩崎寛は猛追で3位を得た。



徐々に後続を引き離した石井の走り

RESULT/MARCH TURBO

●10周=44.700km	予選出走30台・決勝出走29台・完走25台		予選順位/タイム
1 ⑨ 石井 学	Zオートカストロールマーチ	10周	21'09"840	2/2'06"115
2 ⑪ 内田 容高	横浜日産・松浦形無ラムコマーチ	10周	21'11"785	3/2'06"264
3 ⑩ 岩崎 寛	バーンズBPパーフェクトマーチ	10周	21'11"921	28/2'12"208
4 ⑭ 加藤 竜也	静岡日産BP☆M's マーチ	10周	21'14"515	9/2'06"884
5 ⑫ 川口 徳彦	サニー静岡S-TECHマーチ1	10周	21'15"589	8/2'06"837
6 ⑮ 吉武 潤	ホワイトヴィラ北野yyマーチ	10周	21'19"956	10/2'07"230
7 ㉓ 毛利 直人	Zオートカストロール青木マーチ	10周	21'19"958	4/2'06"280
8 ㉑ 鷲見 彰一	BP☆スピ電機☆アクセスマーチ	10周	21'21"241	7/2'06"818
9 ⑲ 菊池 隆	ホワイトヴィラ野辺山yyマーチ	10周	21'27"557	11/2'07"315
10 ⑱ 渡辺 正二	コバヤシオートARCマーチ	10周	21'27"669	6/2'06"655

・優勝スピード：125.591km/h
・最速ラップ：岩崎 寛 2'04"600 129.149km/h 10周目

SILVIA

突然の雨で混乱、柳沢が今季初勝利を得る



昨年1勝の柳沢が今季初優勝を飾った

気まぐれな空がこのレースのスタート前に大粒の雨を降らせコースは一瞬にしてウェット。レースが進むにつれ乾きはしたものの、ドライタイヤを履いた各車はコントロールに苦しみながらのレースとなった。第1戦に続き2度目のPPを奪った⑯鎌田勝、予選2位の③三沢慶明もスリッピーな路面に足を取られグラベルへ。こんな中、5周目に今季負け知らずの㉔増田芳信をかわしトップに躍り出たのが、昨年も1勝を挙げている②柳沢充。後続との差を一気に開き独走態勢へ。「経験、油温、水温が上がってヒヤヒヤもんでした」と、最後はベストラップをマークし予選10位から追い上げた⑱小亀崇に詰め寄られはしたものの、約1年振りに勝利を収めた。



突然の雨でレースが混乱したようだ

RESUST/SILVIA

●10周=44.700km	予選出走31台・決勝出走30台・完走21台		予選順位/タイム
1 ② 柳沢 充	アドバンμRSアイザワシルビルア	10周	20'56"941	5/1'54"997
2 ⑱ 小亀 崇	津島書店BPマーベル シルビア	10周	20'57"514	10/1'56"237
3 ㉔ 増田 芳信	アネックス☆茶八☆μシルビア	10周	21'01"617	3/1'54"494
4 ⑤ 辻 俊行	カルソニックBPシルビア	10周	21'01"778	6/1'55"231
5 ④ 武井 弘文	コクピット和光☆BP☆シルビア	10周	21'10"043	19/1'58"275
6 ㉒ 戸山 勝一	カストロール☆クレスコシルビア	10周	21'10"049	4/1'54"942
7 ㊵ 古宮 一	リジェVis☆ソニックシルビア	10周	21'28"091	8/1'55"920
8 ① 牟田 博登	V-is ブランドゥ シルビル	10周	21'28"807	13/1'56"641
9 ㊱ 加藤 智	SCUDERIA☆SILVIA	10周	21'30"740	15/1'57"303
10 ⑯ 北澤 源吾	走OFFICEアトバンシルビア	10周	21'30"740	17/1'57"668

・優勝スピード：126.879km/h
・最速ラップ：小亀 崇 1'59"466 134.699km/h 10周目

LEVIN TRUENO AE86-B

雨で混乱する中、田畑が先頭を奪い初優勝



状況をよく見た田畑が初優勝を遂げた

最終レースとなったこのレースのスタートあたりからまた雲行きが怪しくなってきた。1周目は、今季2勝予選2位の⑪辻陽雄がトップ。PPの㉝千野恵、㉜田畑勇、㉙山本努と続き順調に滑り出したが、4周目頃から雨足が強くなり㉝千野がコースアウト。その後トップに立った㉛山本も遅れだすなどトップ集団に変化が起きた。

ここで首位に出たのは、雨が降り出したので一旦下がって様子を見ることにした」という冷静な判断を下した㉜田畑。混乱に乗じてトップに立つと、残り4周を手堅く走り念願の初優勝。100Rには11台がコースアウトするという悪コンディションを制した㉜田畑は「次はドライで勝ちたいですね」と早くも次戦の抱負を語った。



ドライの路面でも勝てるか!? 田畑

RESULT/LEVIN TRUENO AE86-B

●10周=44.700km	予選出走71台・決勝出走39台・完走33台		予選順位/タイム
1 ㉜ 田畑 勇	ガレージFアベニュー安藤レビン	10周	20'36"515	A2/1'56"252
2 ㉙ 吉田 利昭	ガレージ渡辺★FET★μレビン	10周	20'45"185	B5/1'57"449
3 ㊱ 笠原 晶二	アネックス★MHS★μレビン	10周	20'48"868	B7/1'57"739
4 ㊵ 辻 照雄	本田設備ADVAN+USレビン	10周	20'52"494	B1/1'56"600
5 ㊹ 弓岡 章吾	FET柴本商事同郎自動車レビン	10周	20'53"222	B2/1'56"913
6 ㉕ 鈴木ひさお	鈴木左官BPカローラ東海レビン	10周	20'54"096	A5/1'56"710
7 ㊸ 野口 英雄	RS小鳩FST☆BP☆珪レビン	10周	20'57"586	A9/1'56"987
8 ㉚ 山本 努	First山本商店BPμレビン	10周	21'03"700	A4/1'56"605
9 ㉗ 猪田 明彦	TACWレビン	10周	21'05"845	B8/1'58"046
10 ㊻ 手島慎一郎	島田鉱金☆BP☆レビン	10周	21'06"593	A10/1'57"042

・優勝スピード：128.975km/h
・最速ラップ：手島慎一郎 1'56"443 138.196km/h 2周目

NA1600

熊沢安行が白須を抑えポールtoo初優勝!



イエローカラーの新風・熊沢は初優勝

開幕から、白須vs綾戸の一騎討ちが続くNA1600だが、前回のレースでペナルティこそ取られなかったものの、やや反省すべき内容だった綾戸は今回エントリーを見送り。

しかし、⑦白須善一郎には同じ倉田自動車のイエローマシンに乗る⑰熊沢安行という新たなライバルが登場。予選でもPPの座を奪われることとなった。

決勝ではフロントロウからスタートしたこの2台が他車を圧倒。逃げる⑰熊沢の背後に⑦白須がピタリとつけ、この2台は1周1秒後続を引き離しながら周回を重ね順当快調。「チームメイトだし、無理に仕掛けようとは思わなかった」という⑦白須だが、⑰熊沢の安定した走りに最後までチャンスはなく、⑰熊沢がポールtoo初優勝。

RESULT/NA1600

●10周=44.700km	予選出走15台・決勝出走15台・完走12台		予選順位/タイム
1 ⑰ 熊沢 安之	ADVAN・BP・倉田レビン	10周	17'58"761	1/1'46"521
2 ⑦ 白須善一郎	ADVAN・BP・倉田レビン	10周	17'58"919	2/1'47"066
3 ㉑ 小俣 俊一	ウイナコミヤオートBPμレビン	10周	18'09"575	5/1'47"778
4 ⑧ 鈴木 守	フランケンズ レビン	10周	18'14"239	4/1'47"548
5 ㉖ 小西 好男	RSファインボテンザBPレビン	10周	18'21"235	7/1'48"776
6 ㉓ 小宮 伸介	ウイナコミヤオートBPμレビン	10周	18'23"431	9/1'49"445
7 ㉙ 上井戸功治	FRANKEN BP レビン2	10周	18'53"945	8/1'49"158
8 ㉔ 岡田 泰治	プラス1青木松浦断熱BPトレノ	10周	18'54"206	15/2'08"764
9 ㊾ 築地のりひと	関東電気水道松浦断熱アキオFX	10周	19'08"345	12/1'51"658
10 ㊽ 眞水 高樹	CRUX・ADVANファミリア	10周	19'09"611	14/1'54"718

・優勝スピード：147.836km/h
・最速ラップ：白須善一郎 1'46"742 150.756km/h 10周目



常にトップを争う白須は今回2位に

NEW PRODUCTION-II

Bレースは杉野が2勝目を飾る





(上)Bは杉野、丹野。菅野らが激しいバトルを展開したが杉野の優勝 (下)Cは3台のレースで白井がV

3戦目を迎えたBレース(MR2)は前回表彰台に昇った3人が予選で1~3位を占めた。PPを奪ったのは⑨丹野通。今回予選2、3位の㊺杉野賢二、⑤菅沼ジョージが第2、3戦でポールtoフィニッシュを飾っていることから、ここはぜひとも勝ちたいところだ。

現時点でマシン的にも他を一歩リードしていると思われる3者はレースでも激しく争い、PPから逃げ切りを図ろうとする⑨丹野に⑤菅沼、㊺杉野が猛チャージ。9周までは必死に抑えラップリーダーを築めた⑨丹野だったが、㊺杉野に最終ラップのコーナーでインぎりぎりから攻められ「ちょっと抑えきれなかった」とその座をとうとう明け渡す。待望のトップへ出た㊺杉野は、これで2勝目。

Cレース(ファミリア)は出走僅か3台、⑨白井晋男がMR2勢に割って入り、独走優勝。

RESULT/NP-B

●10周=44.700km	予選出走15台・決勝出走15台・完走13台		予選順位/タイム
1 ㊺ 杉野 賢二	ガルフ トラスト YV MR2	10周	19'04"577	2/1'53"627
2 ⑨ 丹野 進	トラストTOYOTAMR2	10周	19'04"786	1/1'53"518
3 ⑤ 菅野ジョージ	BUFFALO MR2	10周	19'05"213	3/1'53"795
4 ㊸ 小幡満利子	トラストクワイフGアイズMR2	10周	19'16"065	5/1'54"414
5 ㊼ みつはしけし	オートルック・DLSSRMR2	10周	19'24"799	7/1'56"195
6 ㊾ 田中 昌明	ジャパン三陽トムスMR2	10周	19'26"519	6/1'54"874
7 ㊿ 岩野 道匡	梅田運輸トキコシャルムMR2	10周	19'45"024	10/1'57"152
8 ㉖ 子安 英樹	子安BPトムスMR2	10周	19'45"208	14/1'59"247
9 ㊻ 多田 利幸	中藤サンクリーン神奈川MR2	10周	19'48"690	8/1'56"436
10 ㊽ 中村 憲	コバト&田代御殿BP MR2	10周	19'49"541	11/1'57"824

・優勝スピード：139.335km/h
・最速ラップ：丹野 進 1'53"202 142.153km/h 3周目

RESULT/NP-C

●10周=44.700km	予選出走3台・決勝出走3台・完走3台		予選順位/タイム
1 ⑨ 白井 育男	オートルック・DL・ファミリア	10周	19'56"148	1/1'57"499
2 ㊽ 佐藤 英二	サクセスレーシング ファミリア	10周	20'19"026	2/1'58"026
3 ㉖ 高村伊佐雄	TeamMAG ファミリア	10周	20'37"408	3/2'04"060

・優勝スピード：133.328km/h
・最速ラップ：白井 育男 1'57"279 137.211km/h 3周目

NEW PRODUCTION-I

短縮レースを高村(D)、武井(A)が制す



Aは田中が脱落、武居が優勝



Dは高村が今季2勝目を飾った

今回は参加台数の関係からNPレースの組合せが3戦までと異なり、A、Dレースの混走となった。

決勝前には晴れ間も見えつつあったが、スタート直後のコーナーで数台がスピン。コース上にストップしたマシン排除のため赤旗中断。8周レースとして再スタート。

Dレース(RX-7)は、PPを奪った③高村政秀が序盤から独走し今季2勝目。「混戦になると思ったけど……」という③高村だったが、その相手となるはずの㊻松本晴彦が2周目コーナーでコースアウトし、以後は楽な展開となった。

Aレース(スターレット&コルサターボ)は、連勝中の㉖田中正三がマシントラブルでリタイアし、③高田福司と㊾武井敏文の一騎討ちとなったが、「自信はあった」という㊾武井が最終ラップの一コーナーで狙いすましたようにトップに立ちそのままチェッカーを受けた。

RESULT/NP-A

●8周=35.760km	予選出走21台・決勝出走20台・完走14台		予選順位/タイム
1 ㊾ 武居 敏文	牛山飯金トムスBPスターレット	8周	15'58"423	4/1'56"192
2 ③ 高田 福司	FALKEN/BPスターレット	8周	15'59"810	5/1'56"228
3 ㉝ 田丸 辰夫	トラストクワイフスターレット	8周	16'07"716	10/1'58"494
4 ㊵ 倉部まさと	V-isオリジナルスターレット	8周	16'08"329	12/1'59"067
5 ㉜ 永盛 久善	ファンケル静清倶成スターレット	8周	16'11"305	13/1'59"073
6 ㊽ 外山 智昭	サンライズシャルムスターレット	8周	16'17"611	14/1'59"074
7 ㊿ 小林 武司	ワコーズμ勝又Gスターレット	8周	16'18"092	15/1'59"216
8 ㊱ 上原 克明	ヤマシン住設プラス1青木コルサ	8周	16'21"542	15/1'59"245
9 ㉘ 橋本 透	アクセスSP☆BPスターレット	8周	16'21"713	17/1'59"610
10 ㉙ 吉原 正	吉原商店砂利トラスターレット	8周	16'29"218	6/1'56"983

・優勝スピード：132.818km/h
・最速ラップ：武居 敏文 1'57"215 137.286km/h 7周目

RESULT/NP-D

●8周=35.760km	予選出走11台・決勝出走10台・完走9台		予選順位/タイム
1 ㊱ 高村 政秀	DUNLOP定富士自動車RX-7	8周	14'45"537	1/1'48"663
2 ㉖ 浅川 虎慶	BP・タイガーサービスRX-7	8周	14'53"806	4/1'49"559
3 ② 大島 一重	こやた園芸ガレージ横山RX-7	8周	14'56"602	3/1'49"440
4 ㊻ 荒井 均	コクピット大泉ウィズRX-7	8周	15'22"052	9/1'53"285
5 ㉖ 浅川 虎紀	BP・タイガーサービスRX-7	8周	15'27"071	6/1'51"607
6 ㉗ 中川 一重	ATS-BM☆ERC☆RX-7	8周	15'33"274	8/1'52"838
7 ㊱ 島田 恭志	ブルーベイクスクォーターRX-7	8周	15'33"274	8/1'52"838
8 ㊽ 村井 直男	ルーピックスアウトラインRX-7	8周	16'07"020	5/1'50"320
9 ㉝ 鎌屋 陽一	ADVANdriverRX-7	8周	16'24"794	11/1'55"504

・優勝スピード：143.750km/h
・最速ラップ：高村 政秀 1'49"022 147.603km/h 7周目

小河等逝く その日は富士に涙雨

同日行われた鈴鹿のF3000で小河等選手が事故死したことは既報のとおりだが、このアクシデントのニュースは最終レースが行われている頃、竹中ひろみアナウンサーの声により富士にも届いた。参加者には情報が伝わり難く多くの参加者は気付かなかったようだが、大会事務局は事の経過を知ろうと夕方のTV中継に釘づけだった。

結局、このTV中継の終わるまでに小河選手の悲報は富士に入ることはなかったが、ちょうどこの頃1日中ぐずついていた空が真っ暗になり、嵐のような豪雨がサーキットを襲らした。今思えばあれは志半ばで逝った小河選手の涙雨だったのかもしれない。

温厚な人柄で誰からも愛された小河選手。決して奢ることない態度、レース中のマナーはフレッシュマンドライバーも見習うところが多かったはず。レース参加者は、この機会にレースのマナー、安全性をもう一度考えてみてはどうだろうか。

'92 東京プロダクションカーレースシリーズ4
5月30～31日/筑波サーキット/主催:ACC・S
Photos/Yoshiyuki Tomioka Report/Keiichirou Takeshita

'92 TOKYO PRODUCTION CAR RACE SERIES 4

あいにくの雨模様の1日となった筑波は
同日開催された富士のN1耐久の影響か
出走台数も少なく、盛り上がりが今一歩だった

SAURUS Jr
小泉がスタートを決めて、1日2勝！


小泉はスタートをうまく決めてJr初優勝


1周目の1ヘアピンでは先頭集団がこのように

㉝宮口幸夫が2連勝中のザウルスJr.は参加40台の激戦区。グリッドには26台が並んだ。

ポールシッターは㊻高橋克典、2番手には㉑小泉和寛が続く。スタートは㉑小泉が飛び出し、㊻高橋、㊿小島茂男、㊱長谷あきらのオーダーでIコーナーへ。第1ヘアピンで㊿小島も3台がスピン。

オープニングラップは、㉑小泉、㊻高橋、やや遅れて㊱長谷とトップグループを形成する。

予選7番手から着実に上位を狙う㉝宮口は5周目には㊱長谷をかわして3位に浮上する。㊱長谷は4位に転落し、後方の㊽青砥浩史にも迫られる。

終盤14周目、1-2-3は途中周回遅れのマシンを挟みながらも順位は不動だったが、4番手で戻ってきたのは予選3位からスタートで大きく順位を落としていた㊳児玉哲哉。㊽青砥が5番手で㊿小島が6位にリカバリー。

チェッカーを真っ先に受けたのは㉑小泉だった。「スタートがうまくいったから」と今季1勝目。さらに翌日のP-FRと合わせて1日2勝。

2位にはPPの㊻高橋が入った。3位には2連勝ポイントリーダー㉝宮口が着実にポイントゲット。「前がつぶれたから。無難なところでしょう」と予選7番手から表彰台に上がった。

4位には㊳児玉が、5位には予選10番手の㊽青砥が、6位には予選11番手からの㊱金杉公晴がそれぞれ入賞した。


この日2度目の「表彰台の中央」が小泉だ

RESULT/SAURUS Jr

●15周=30.675km　予選出走39台・決勝出走26台・完走23台　予選順位/タイム

1	㉑	小泉　和寛	サンケイ・BP・ALザウルスJr	15周	19'02"148	2/1'15"148
2	㊻	高橋　克典	イナガキレーシングザウルスJr	15周	19'03"816	1/1'14"926
3	㉝	宮口　幸夫	小山SPマーベルBPザウルスJr	15周	19'25"748	7/1'16"556
4	㊳	児玉　哲哉	MECCA☆BP☆ザウルスJr	15周	19'30"239	3/1'15"868
5	㊽	青砥　浩史	ワープランド㈱・BPザウルスJr	15周	19'34"029	10/1'16"924
6	㊱	金杉　公晴	ミーク・BP・メッカザウルスJr	15周	19'37"039	11/1'13"085
7	㊱	長谷あきら	小山SPマーベルBPザウルスJr	15周	19'43"543	5/1'16"341
8	㉙	横田　輝樹	横浜オートルックザウルスJr	15周	19'49"556	14/1'17"508
9	㉜	鹿野　寛	小山SPマーベルBPザウルスJr	15周	19'55"482	8/1'16"765
10	㊱	杉山　勝彦	ガレージ基盤ウィンズザウルスJr	15周	20'02"321	16/1'17"912

・優勝スピード：96.689km/h
・最速ラップ：小泉　和寛　1'09"809　105.459km/h　7周目

FJ1600-A
大木が連勝、A・B戦で独走の5勝目


出走した3戦すべてで優勝の大木


筑波ではどうしても勝てない？　高西

筑波FJ-A第4戦は、且下A戦2連勝中の⑧大木康至がポールポジションを獲得した。

ウエットコンディションの中、スタートも⑧大木が決めて、⑬内間淳、㉙鈴木義昭、⑯高西文雄のオーダーでIコーナーへ。第1ヘアピンで⑬内間がスピン、1周目は⑧大木、㉙鈴木、⑯高西、⑰山内ヒロハルの順位で周回する。2周目、2番手の㉙鈴木が大きく順位を落とし、トップ⑧大木早くも独走態勢に持ち込み、2位に浮上したのは鈴鹿から遠征の⑯高西　⑰山内、⑦赤木裕史らと2位争いを展開する。

11周目、⑰山内が第1ヘアピンでスピン。予選6番手の⑦赤木が3位に浮上。トップ⑧大木のひとり旅。2位⑯高西、⑦赤木の順でチェッカーが振られ、⑧大木がポールtoウィンでA戦連勝、今季3勝目を飾った。

「セッティングはドライのままでした。スタートもうまくいったし、速いのは雨だけなんですよ（笑）。勝てたのはメカニックのおかげです」と⑧大木はクールに語る。B戦の2勝と合わせると、今季通算5勝目でもはや無敵といった快進撃を続ける。

「最初の1、2周で前の2台が第1ヘアピンで消えたから」と2位入賞の⑯高西、「⑰山内サンがいなくなったからラッキーな3位です。実力をつけないと」と⑦赤木、2位、3位のふたりは謙虚なコメント。

4位には予選8位の㊵保田薫が、5位には予選12番手からスタートでジャンプアップした㊿黒川久夫が入賞した。

RESULT/FJ1600-A

●15周=30.675km　予選出走20台・決勝出走20台・完走16台　予選順位/タイム

1	⑧	大木　康至	カストロール・石井鉱金307	15周	17'59"539	1/1'10"328
2	⑯	高西　文雄	LOVE・ELLE F4/92	15周	18'06"449	4/1'11"054
3	⑦	赤木　裕史	カストロール306エクシード	15周	18'15"497	6/1'11"264
4	㊵	保田　薫	カストロール☆YSRクラブF4(F4/⑫)	15周	18'15"968	8/1'11"502
5	㊿	黒川　久夫	RSクロカワCYA306	15周	18'16"193	12/1'11"805
6	⑰	山内ヒロハル	ビルブレーンSK91アトム	15周	18'22"606	5/1'11"119
7	㉖	歌川　拓	カストロール・ル・ポーセ307	15周	18'28"507	9/1'11"709
8	⑬	中村　俊行	リョーウン・オートルック/SK(SK91)	15周	18'29"391	7/1'11"358
9	㉙	鈴木　義昭	カストロールMK7byATG	15周	18'36"795	2/1'10"583
10	㊾	北澤　和則	ウィンズOMFブリットSK91	15周	18'37"366	14/1'11"966

・優勝スピード：102.294km/h
・最速ラップ：鈴木　義昭　1'10"588　104.299km/h　12周目


スタート直後から大木が独走態勢に

ALTO
染井の初優勝はポールtoフィニッシュ


橋澤、南が不在のシリーズを染井が快走


小野寺、並木とも染井に追いつけず

トヨタノーマルカップやスターレットレースの経験がある㊲染井喜代司が「予選も雨でかなりクルマが滑りました」と今季2度目のポールポジションを獲得。

スタートも4WDのメリットを生かして好スタートを決めて以下、⑥並木信三、前回2位の①小野寺康文、⑪丸山誠のオーダーでIコーナーをクリア。

オープニングラップで①小野寺が⑥並木をかわして2位に浮上。4位には⑪丸山、5位には㊹阿部滋、そして予選6位からスタートで8番手まで落ちた㊷羽村勝美も6位にジャンプアップする。2周目、㊷羽村はさらに㊹阿部をかわして5番手に。

3周目以後、⑨染井、①小野寺、⑥並木、⑪丸山、㊷羽村、㊹阿部、⑤川島秀幸の順位で周回が続く。

レースはこのままのオーダーでチェッカー。㊲染井は嬉しい1勝目を挙げる。「(8秒以上)後ろと離れていったんで、だんだん気が緩んでしまうタイプなんです。後半タイヤのグリップが低下していきました。第2ヘアピンがすごく滑りました」

2位には連続表彰台の①小野寺が、3位には⑥並木が入賞。

第1戦は昨年度シリーズチャンプの橋澤が、第2戦は昨年度シリーズ2位の神戸からの遠征の南がそれぞれ優勝している。

そして3戦目を制したのは㊲染井と、ウィナーが毎回変わるこのレース。本当の勝負はこれからといえるだろう。なお、5位フィニッシュの㊷羽村は再車検で失格となった。

染井はこれがアルト初優勝だ

RESULT/ALTO

●10周=20.450km　予選出走13台・決勝出走13台・完走12台　予選順位/タイム

1	㊲	染井喜代司	染井タテグBP丹下アルト	10周	13'16"514	1/1'16"827
2	①	小野寺康文	KカーFragrant ALTO	10周	13'25"070	2/1'18"383
3	⑥	並木　信三	まだまだガンバル550ワークス	10周	13'26"226	4/1'19"303
4	⑪	丸山　誠	Monster ドライバーアルト	10周	13'36"843	3/1'18"661
5	㊹	阿部　滋	京和☆日光舎ライトボーイアルト	10周	13'38"241	5/1'19"860
6	⑤	川島　秀幸	川島鉱金アルト	10周	13'47"652	8/1'21"390
7	⑦	小林　強志	エフォート レーシング★アルト	10周	13'54"028	9/1'21"496
8	㉙	鶴見由紀夫	TAKIレーシングアルトNo.II	10周	13'59"779	7/1'20"071
9	㊱	船見　薫	大洋運輸アヤSPアルト4×4	10周	14'10"150	10/1'22"842
10	⑮	鷲尾　郁夫	SSCCアルトワークスNo.3	9周	13'39"280	11/1'22"847

・優勝スピード：92.428km/h
・最速ラップ：染井喜代司　1'18"273km/h　94.055km/h　5周目

CIVIC
山本が独走で完全初優勝を果たす


ジムカーナではおなじみの山野が初優勝


ベテラン・田中が2位に入った

全7戦のシビック東日本シリーズ第3戦でポールを獲得したのは、2戦目の㊾山野哲也のEG6。

決勝スタートも決めて以下、㊹田中元、EG6の㊾小泉均、⑪樋川隆一、㉗堀田典義、①近藤澄男とIコーナーへなだれこむ。

第1ヘアピンで㊾小泉、⑪樋川らがスピン接触を起こし、㊾小泉、⑲山口吉明、㉗堀田が戦線を離脱。1周目は㊾山野が早くも逃げきりの態勢に入り、㊹田中、①近藤、⑨福田光一、㊸小林秀夫、㊸しだたかしのオーダーに落ち着く。

レースはこのまま㊾山野の独走で、2位の㊹田中に7秒以上の大差をつけてポールtoフィニッシュの完全勝利。

「フロントとリヤで610と510とウェットとドライタイヤを使い分けたのが勝因だと思います。ニューマシンEG6、足回りは1戦目と同じでほとんど何もやっていません」とシビック2戦目で初優勝の㊾山野は嬉しそう。昨年はジムカーナで好成績を残し、ここ筑波P-600のデビューレースで表彰台に上がるが、今回はクラッシュしてしまいダブルエントリーは果たせなかった。

2位には㊹田中が入り「彼（㊾山野）は速いね。スタートはブレッシャーに負けてしまった」とポツリ。

3位には前回の筑波で優勝の昨年の鈴鹿のチャンプ①近藤が入賞した。

4位には予選5番手の⑨福田が、5位には予選11番手の㊸小林が、6位には予選9番手の㊸しだがそれぞれ入賞を果たした。

RESULT/CIVIC

●15周=30.675km　予選出走23台・決勝出走23台・完走15台　予選順位/タイム

1	㊾	山野　哲也	バトックスレーシングシビック	15周	17'55"953	1/1'11"170
2	㊹	田中　元	BSエンドレスベルレイ★EF9	15周	18'03"273	2/1'11"191
3	①	近藤　澄男	名鉄運輸アクロスSiR	15周	18'05"187	3/1'11"441
4	⑨	福田　光一	タマキャリーレーシングシビック	15周	18'09"354	5/1'11"854
5	㊸	小林　秀夫	トラスト三番館★オム★シビック	15周	18'20"758	11/1'12"955
6	㊸	しだたかし	RSマキヤマ・レブシビック・キコ	15周	19'21"339	9/1'12"800
7	㊱	小林　準一	湯西川温泉ホテル平家本陣EG6	15周	18'37"782	13/1'13"117
8	㊸	山田　勝敏	千葉ツインカム・オグラRC・EG6	15周	18'40"864	14/1'13"506
9	③	川島　伸	ワープランド㈱BPシビック2	15周	18'45"124	19/1'14"909
10	㊲	笹島　保史	マリヤスポーツシビック笹島	15周	18'47"187	17/1'14"120

・優勝スピード：102.635km/h
・最速ラップ：小野　哲也　1'10"781　104.011km/h　10周目


3位には関幕戦優勝の近藤澄男が入った

P-FR

小泉がシルビアを抑えて今季1勝目


速彩色のマシンが久々に速さをアピールした

ポールポジションを獲得したのはシルビアの⑭武井弘文。スタートはコンマ2秒差で予選2番手のザウルスJrにもエントリーの㉞小泉和寛が決めて、⑥小林宏至、㉔浅見好生の順に1コーナーへ。ダンロップ下で4番手の③石黒郁夫がスピンし大きく順位を落とす。

1周目4位に浮上の⑤飯田浩一は、2周目には3位に、㉛松井稔が4位にそれぞれ浮上した。この後は順位に変動なく、㉞小泉がチェッカーを受け、今季1勝目を挙げる。

「スタートがうまくいったのと、ドライのタイヤで勝負に出たのが幸いした」と㉞小泉。

1日中雨のレースの中、小康状態になった雨がコースコンディションを微妙に変えていた。「半年ぶりの筑波でスタートがうまくいって、前がコケてくれた」と2位でゴールの⑥小林は嬉しそう。3位には⑤飯田が4位には予選7位から松井が、5位には予選14位の㊲加藤剛が入賞した。


今回はAE86勢が表彰台を独占した

RESULT/P-FR

●15周=30.675km	予選出走33台・決勝出走28台・完走25台			予選順位/タイム
1 ㉞ 小泉 和寛	朝倉工業ミント・BP・μレビン	15周	18'44"371	2/1'14"794
2 ⑥ 小林 宏至	PHENIX BPμレビン	15周	18'47"326	4/1'15"720
3 ⑤ 飯田 浩一	Zモータース・BP・μレビン	15周	18'52"099	8/1'16"029
4 ㉛ 松井 稔	日本ユテク・マニアックシルビア	15周	18'57"893	7/1'16"027
5 ㊲ 加藤 剛	FET☆ホットスタッフレビン	15周	19'01"465	14/1'16"788
6 ㊴ 久保田 彰	コルス長野☆エンドレス☆レビン	15周	19'01"845	13/1'16"753
7 ① 飯田 政敏	ZモータースBPμレビン1号	15周	19'07"654	12/1'16"690
8 ㉜ 山田 尚敏	フォーミュラー・レビン	15周	19'17"265	10/1'16"585
9 ② 林 敏雄	石井鉄金カストロールレビン	15周	19'17"641	16/1'16"861
10 ㊱ 飯村 哲男	大日本紙器レビン	15周	19'20"203	18/1'17"527

・優勝スピード：98.215km/h
・最速ラップ：小泉 和寛 1'13"732 99.848km/h 11周目

P3000/1600

P1600は茂呂が今季初優勝を果たす

P3000／1600の第4戦は出場台数たったの6台のレースとなってしまった。P3000は㊾の福田淳一台のみ。

PPは、㊺茂呂裕和。予選2番手には⑤加藤史礼。3番手は㊾谷員が飛び出して、⑤加藤、㊺茂呂と1コーナーへ向かう。1コーナーを抜けて第1ヘアピンまでの間には㉖八木沢博が予選4番手から2位へジャンプ。㊺茂呂、⑤加藤と続く。

1ラップ目は㊾谷員、㊺茂呂、㉖八木沢、⑤加藤のオーダー。2周目1コーナーで㊺茂呂が㊾谷員をかわしてトップに立つ。⑤加藤がアウトにはらみ最下位に転落するがリカバリー。

チェッカーは㊺茂呂が受ける。「スタートがね…次も勝たないと。レース中にタイム出したかった」2位の㊾谷員は「茂呂さんにもっとくっついていければよかった」⑤加藤は最下位から3位でフィニッシュした。


茂呂はダントツの独走優勝を決めた

RESULT/P3000/1600

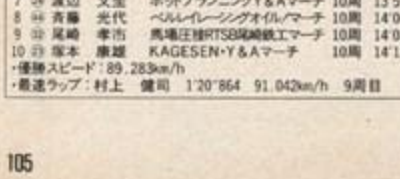
●15周=30.675km	予選出走6台・決勝出走6台・完走6台			予選順位/タイム
1 ㊾ P 16茂呂	裕和 FEEL'S トキコBPシビック	15周	18'11"192	1/1'12"246
2 ㊾ P 16谷員	昌彦 名鉄☆フェアシティBPシビック	15周	18'28"146	3/1'13"318
3 ⑤ P 16加藤	史礼 エキスポンド シビック	15周	18'38"690	2/1'12"318
4 ㉖ P 16八木沢	博 RSTRICKEG6シビック	15周	18'51"162	4/1'14"903
5 ㊾ P 16手島いさむ	RIAL☆スズバンシビック	15周	19'16"296	6/1'15"963
6 ㊽ P 30福田	淳 スバルビックバンレガシィ	14周	18'33"809	6/1'20"205

・優勝スピード：101.201km/h
・最速ラップ：茂呂 裕和 1'11"574 102.859km/h 3周目


2位には谷員、3位には加藤がゴール

EP71

石黒が赤旗後にラッキーな初勝利


最初のスタートに失敗した石黒だったが

参加台数36台から28台が決勝レースのグリッドについたEPレース。ポールは⑦石黒雅宣が獲得するが、「スタートミスで7位ぐらいだった」とレース後⑦石黒が語ってくれた。スタートは⑤山口英樹が決めて1ラップ目を周回するが、第2ヘアピンで3台が接触コースをふさいだため赤旗中断。

再スタートは⑦石黒が決めて、2位の⑤山口を引き離しにかかる。以下㊽安曽勝、㊹澤田圭介、㊸中三川栄一と続く。第1ヘアピンで㊹澤田がスピン。2周目「ダンロップ下でシフトミス」の㊽安曽が4位に転落。トップ⑦石黒に⑤山口はその差を次第に詰めるが「ミスが多くて近づいただけ」で終わった。

結局2秒差で⑦石黒が初PPで初優勝。「前回フライングしてたからスタートが……赤旗がラッキーでした。作戦勝ちです。勝てたのは妻のおかげです」と⑦石黒。終盤逆転の㊽安曽も3位で久々の表彰台に上がった。


予選上位3人がそのままの順でゴール

RESULT/EP71

●15周=30.675km	予選出走36台・決勝出走27台・完走22台			予選順位/タイム
1 ⑦ 石黒 雅宣	SUZUKA MAPRO 71	15周	18'47"162	1/1'14"453
2 ⑤ 山口 英樹	BSベルレイメディアタナカ71	15周	18'49"797	2/1'15"126
3 ㊽ 安曽 勝	コミネ土浦・伝輝回転野かっぱ	15周	18'58"617	3/1'15"135
4 ㉑ 高橋 大輔	トラスト・コミネ土浦・スターレット	15周	19'03"145	7/1'15"423
5 ㊺ 阪本 知洋	トラスト・コミネ土浦・スターレット	15周	19'06"550	11/1'15"686
6 ㊾ 園部 雅士	KOMUROカストロールEP	15周	19'07"576	16/1'16"179
7 ⑱ 山本 好美	トリックトキコカストロール71	15周	19'08"520	8/1 '15"478
8 ㉙ 神田 英治	ウエタケBP神田産金EP71	15周	19'08"993	14/1'16"046
9 ㊻ 中三川栄一	マリヤSトキコカストロール71	15周	19'09"170	5/1'15"276
10 ㊹ 青木 稔	シャフト☆EP71スターレット	15周	19'09"728	12/1'15"828

・優勝スピード：97.972km/h
・最速ラップ：石黒 雅宣 1'13"891km/h 99.633km/h 11周目

P1300

小松原が2連勝で今季3勝目の完全試合

第1・4戦のウィナー①小松原猛がポールを2連続で奪取しスタートも決める。予選2番手の㊹古宇田政夫も好スタートに見えたが残念ながらフライングを取られ、2周目にピットインし最下位に転落。レースは③小松原の独走態勢で2番手に⑦谷中茂、3位争い⑯中嶋和雄、⑲青木裕、㊿高橋康文の壮烈な戦いが終盤まで続いた。

13周目、第2ヘアピンで⑲青木がスピンし9位に転落。一旦は最下位にまで退いた㊹古宇田は猛烈な追い上げでこの時点で6位までリカバリー。5位の⑤清水康雄に迫る勢いでフィニッシュ。③小松原の2連続ポールtoウィンで幕を閉じた。「ライバル（小林）がいないとつまらない。コンビュータに水が入って気が気じゃなかった」と③小松原。2位の⑦谷中は「（前後が開いたので）自分との戦いになった」3位の⑯中嶋は「接戦を制したので嬉しい」とコンマ2秒差のゴールに喜んだ。


ライバル不在の今回は小松原の楽勝展開に

RESULT/P1300

●15周=30.675km	予選出走13台・決勝出走13台・完走12台			予選順位/タイム
1 ③ 小松原 猛	野田組山本ワークスCity	15周	18'20"306	1/1'12"436
2 ⑦ 谷中 茂	トラストJOMOTOSOシティ	15周	18'36"064	3/1'13"763
3 ⑯ 中嶋 和雄	コクピット王子・北館シティ	15周	18'46"787	6/1'14"149
4 ㊿ 高橋 康文	ゆうきカストロールトキコシティ	15周	18'47"014	9/1'14"600
5 ⑤ 清水 泰雄	全速つけまいファルケンシティ	15周	18'48"195	8/1'14"508
6 ㊹ 古宇田政夫	RS☆RトキコBS・BPシティ	15周	18'48"354	2/1'13"002
7 ㊺ 中山美津子	スズイチ☆オシダ・フセシティ	15周	19'00"704	11/1'15"348
8 ㊷ 手塚 広	キャセラコンドPSRカルタス	15周	19'01"486	4/1'13"859
9 ⑲ 青木 稔	ロデオ片倉カストロールCity	15周	19'09"142	5/1'14"048
10 ㊻ 野々村重幸	メッカ・トキコカルタス	15周	19'16"897	10/1'15"025

・優勝スピード：100.363km/h
・最速ラップ：小松原 猛 1'12"362 101.738km/h 12周目


谷中と中嶋も表彰台に立った

MARCH-B

初PPの相馬がポールtoo初優勝を達成


初優勝がポールtoフィニッシュの相馬

フレッシュマンクラスのマーチBレースは、㊼相馬俊文が3戦目で初ポール。スタートも決めて、2番手には予選5位の本山賢一郎が好スタートでジャンプアップ。3番手は㊷吉岡謙、4番手は⑤村上健司とオープニングラップを終了。

中盤5周目、1-2位は1秒02差。終盤9周目、1-2位は2秒近く離れて、3位の㊷吉岡と4位の⑤村上が第1ヘアピンに並んでアウトから⑤が前に出て、チェッカー。「一昨日からようやく調子が戻ってきて、これから行けると思った」と嬉しい初勝利の㊼相馬。「スタートから良かった。まだ3戦目なので初表彰台に上がれてとっても嬉しい」と予選5位から2位の㊻山本。「予選でタイム差があったけど、最後に逆転できた」と3位入賞の⑤村上。4位には㊽吉岡、5位には予選14位から㊵桶口英樹が、6位には12番手から⑲大熊武司が入賞した。


本山、村上も嬉しい表彰台に立った

RESULT/MARCH-B

●10周=20.450km	予選出走25台・決勝出走26台・完走24台			予選順位/タイム
1 ㊼ 相馬 俊文	輪垣レーシングFIELDマーチ	10周	13'44"569	1/1'21"166
2 ㊻ 本山賢一郎	チーム石尾TRSマーチ	10周	13'46"130	5/1'22"074
3 ⑤ 村上 健司	梅澤興業&米村イナガキマーチ	10周	13'46"468	4/1'21"796
4 ㊷ 吉岡 謙	タイヤプラスマーチ	10周	13'48"326	2/1'21"433
5 ㊵ 桶口 英樹	千葉ツインカムオグラRCマーチ	10周	13'53"996	14/1'22"911
6 ⑲ 大熊 武司	スピリッツ☆BP☆マーチ	10周	13'54"408	12/1'22"627
7 ㉔ 渡辺 文生	ホットプランニングY&Aマーチ	10周	13'59"001	3/1'21"514
8 ㊹ 青藤 光代	ベルレイレーシングオイル/マーチ	10周	14'00"107	8/1'22"474
9 ㉜ 尾崎 孝市	鳥場圧接RTSB尾崎鉄工マーチ	10周	14'03"843	13/1'22"787
10 ㉓ 塚本 康雄	KAGESEN・Y&Aマーチ	10周	14'12"281	7/1'22"326

・優勝スピード：89.283km/h
・最速ラップ：村上 健司 1'20"864 91.042km/h 9周目

MARCH-A

安田が雨のレースに勝ち2連勝を決める

エキスパートクラスのマーチAレースは⑮安田敏章がポールを獲得。スタートは予選2位のチームメイトの⑰鈴木義幸が決めるが、「第2ヘアピンでハーフスピン」してしまい⑮安田が1ラップ目にトップで戻る。⑰鈴木が2番手をキープ、3位には⑦原正広と前回表彰台の3台のトップ争いとなる。

トップ⑮安田と2位の⑰鈴木は6周目に1・5秒差ほど開くが、ラストラップにはその差がかなり接近してコンマ2秒差でチェッカーを受ける。「雨が降ったからいけるかな、と思った。スタートは⑰鈴木サンの方がうまかった。ラストは落ち着いていったん詰められた」と雨の筑波2勝の⑲安田。「ラストは近づいたけど勝ちたかった」と⑰鈴木。

3位には⑦原が入り、前回の表彰台と同様に同じメンバーが上位3位を占めた。

4位には予選5位の㉕久保雅裕、5位には予選7位の㊴斎藤淳一が入賞した。


昨年のチャンピオンの貫録？ 安田が優勝

RESULT/MARCH-A

●10周=20.450km	予選出走19台・決勝出走19台・完走18台			予選順位/タイム
1 ⑮ 安田 敏章	トキコカストロールRSTマーチ	10周	13'12"462	1/1'17"544
2 ⑰ 鈴木 義幸	トキコBSカストロールマーチ	10周	13'12"723	2/1'18"270
3 ⑦ 原 正広	BSボテンザイナガキマーチ	10周	13'13"891	3/1'18"889
4 ㉕ 久保 雅治	メッカカストロールトキコマーチ	10周	13'27"305	5/1'19"832
5 ㊾ 高麗 淳一	イーグルA・T・デイトナマーチ	10周	13'40"449	7/1'20"022
6 ⑧ 大滝 雅人	オートルック☆テップスマーチ	10周	13'46"271	10/1'20"599
7 ㉒ 石岡 和夫	フォーミュラ☆BPヤガミマーチ	10周	13'48"269	8/1'20"123
8 ⑩ 中山 和彦	スピリッツBSマーチ	10周	13'48"270	15/1'21"929
9 ㊾ 田中 克己	ワークス★サクマ★マーチ	10周	13'49"355	9/1'20"329
10 ⑯ 新井 茂雄	保全モータース☆BSマーチ	10周	13'53"220	4/1'19"730

・優勝スピード：92.900km/h
・最速ラップ：鈴木 義幸 1'17"599 94.872km/h 10周目


チームメイトの鈴木が2位に、原が3位に

ミリオンカードカップレースラウンド2鈴鹿サポートレース

5月23～24日／鈴鹿サーキット／主催:鈴鹿サーキットランド、SMSC

Report/Atsuki Hayasaka Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta

MILLION CARD CUP RACE Rd.2 SUZUKA SUPPORT RACE

将来のF3000、F3へのアップを目指すFJ
そして新旧マシンが混走となったシビック
それぞれに内容の濃いレースとなった

CIVIC

福田が踏んばり2年連続ポールtoウイン



福田と鈴木のバトルが最終周まで展開されていった



黒木は終盤に勝負をかけ3位入賞を果たした

PPの㉙福田よしのぶから④鈴木敬幸まで、7台のDL勢が予選上位を独占。BS勢トップで、予選8番手の①黒木健次と、PPの㉙福田との差は1秒と、予選一発での、タイヤの明暗がクッキリ別れた。しかし、12周の決勝レースになると、予選の勢力図は崩れ、総合力が表れた。スタートでトップを守った㉙福田に続き、⑪澤誠二郎、⑩河合隆二、⑰衣笠朋文がIコーナーをクリア。デグナーで④鈴木と①黒木がポジションを上げ、1周目を終えた。3周目のシケインでシフトにつまづいた⑪澤を、円熟のEF9で快調にレースを進める④鈴木が捕えると、最終コーナーで2番手に浮上した。中盤に入り、トップ㉙福田のペースが下降。「気温が高く、タイヤがタレてくるだろうから、それまでに離せるだけ離しておいた」福田のマージンを、④鈴木はジワジワと削って接近。終盤までタイヤをもたせていた①黒木が、前の2台を追撃する。そして、3台がテールtoノーズになり、大詰めを向かえた最終周、2コーナーで、サイドbyサイドのアウト側になった㉙福田が、アクセルを踏み込んだため、大きくコースを外れ、そこで勝負あったかに見えた。しかし、全力でマシンをコントロールした㉙福田は、S字で④鈴木の鼻先を抑え、トップでコースに復帰。

そのまま、㉙福田がトップでゴール。起死回生の勝利で、今大会2年連続ポールtoウインを飾った㉙福田は、大満足のシャンパンファイトに興じていた。

RESULT/CIVIC

●12周=70.368Skm　予選出走46台・決勝出走32台・完走22台　予選順位/タイム

1	㉙	福田よしのぶ	プロジェクトμDMSシビック(EG6)	12周	31'13"802	1	2'33"472
2	④	鈴木　敬幸	ウッドベッカー BP シビック(EF9)	12周	31'13"986	7	2'34"375
3	1	黒木　健次	TOENEC CIVIC(EG6)	12周	31'14"586	8	2'34"476
4	⑪	澤　誠二郎	セレクトレーシング シビック/(FE3)	12周	31'21"083	3	2'33"865
5	⑱	磯田　尚孝	URS CIVIC BS./(EF9)	12周	31'21"250	10	2'34"553
6	⑩	河合　隆仁	R・S シフト シビック(EG6)	12周	31'21"877	2	2'33"711
7	⑰	衣笠　朋文	お食事の店くりーんぐらすURS(EF9)	12周	31'22"253	4	2'34"153
8	㉔	前川　直典	フレンド・テクニカ・シビック(EG6)	12周	31'31"056	9	2'34"519
9	⑭	山崎　猛	ナードスタ京都ドルフィンRyu(EG6)	12周	31'37"419	16	2'34"905
10	⑪	近藤　浪男	名鉄運輸 アクロス S/R(EF9)	12周	31'37"992	18	2'34"927

・優勝スピード：135.19km/h
・最終ラップ：衣笠　朋文　2'34"613　136.53km/h　4周目



福田、鈴木はレース後健闘を讃え合う

FJ1600-A

大逆転！ 岡野豊がA級初優勝を決める



岡野はフルコースを初制覇。FRD MF-103はまだまだ強い



佐々木は最終周に高西と接触しまったが2位入賞

⑯高西文雄がPPから好スタートをきって、レースは始まった。3・4番手を走行していた㉗山内ヒロハルと㉕黒川光一が、3周目のI-130Rで接触し、順位を落とすと、⑫佐々木博が2番手に上がった。⑯高西を追う⑫佐々木は、つかず離れずの巧妙な駆け引きで、⑯高西を翻弄。9周目のIコーナーで、一旦はトップを奪うなど、両者のトップ争いはミスの許されない、息詰まる展開となった。トップ2台が、テールtoノーズの争いで、ペースを落とす間に、中団の混雑を抜けた⑦清水一男と㉒岡野豊が、3秒近く開いていたトップとの間隔を詰める。特に、4周目に単独の3番手に浮上した㉒岡野は、荒れた路面をものともせず、ピッチを上げて前の2台に急接近。9周目のトップ交代を機に、その差をぐっと縮め、2台を射程距離にとらえた。そしてレースは10周目。トップを死守しようとする⑯高西と、何とか前に出ようとする⑫佐々木が、勝負をかけた2コーナーで遂に接触。⑫佐々木のマシンは、何とか体勢を持ちこたえたが、⑯高西はその場で車から降り、激戦の決着がついた。2台の動きを少し後ろから見守っていた㉒岡野が、混乱を避け、イン側からラクラク先頭に立ちそのままチェッカー。フルコースでの初優勝を飾った。3周目の接触から、粘り強く追い上げた㉕黒川が3位でゴール。まさかの接触から立ち直った⑱佐々木は、黒川を押さえ、2位を得たものの、リタイアした⑯高西同様、悔やみきれない結末だった。

RESULT/FJ1600-A

●12周=70.368Skm　予選出走73台・決勝出走32台・完走22台　予選順位/タイム

1	㉒	岡野　豊	FRD MF-103	12周	28'57"841	A6/2	2'23"989
2	⑫	佐々木　博	BOBSONカストロールREV(SK91)	12周	29'01"381	B2/2	2'22"710
3	㉕	黒川　光一	FORMカストロールSK91	12周	29'01"685	A2/2	2'23"262
4	⑦	清水　一男	FRD-MF103	12周	29'02"030	B4/2	2'23"462
5	㉖	木村　信嗣	東海形成クリニックカストロールA(SK91)	12周	29'05"927	A7/2	2'24"192
6	㉑	藤田　和生	ポプソンレグSK	12周	29'14"714	B6/2	2'23"609
7	㉚	島田　敦	スパークSK91	12周	29'19"652	B3/2	2'22"802
8	⑥	永野　勇太	T-TAIYO山栄建 リーズ (F4/92)	12周	29'19"870	A10/2	2'24"880
9	㊸	東　勇人	CCI・Sion・SRS-06	12周	29'22"946	A9/2	2'24"751
10	①	森田　恭史	マナティMK-8・5次元	12周	29'28"538	B9/2	2'23"874

・優勝スピード：145.77km/h
・最終ラップ：岡野　豊　2'22"854　147.77km/h　10周目



3位には前回優勝の黒川が入った



社員レーサー募集

丸五食品グループは、関東一円3800軒に製品を納める食品メーカーです。現在、平成5年オープンの計画で福島県にレーシングコースの造成中です。コースオープンに先立ち、自社コースでも活躍してくれる社員レーサーの募集を、レーシングオン誌上で、約半年に渡り行なってまいりました。

おかげさまで、順調に応募を得られ、優秀かつ、やる気いっぱいの若い仲間を得ることができました。この度、応募が規定に達しましたので、ここで一端募集を打ち切ることにいたしました。コースオープンも控えておりますので、時期をみて募集を再開させていただきたいと思っております。それまで、さらに充実した活動ができるよう前進を続けてまいりますので、次回の募集をお待ち下さい。今回は、大勢のご応募ありがとうございました。

丸五食品グループ
ブリストルレーシング

御礼

才能は眠らせるな
丸五食品でカートからフォーミュラへ
夢を形にしよう。

TIサーキット英田チャレンヂカップレース第2戦

5月31日／TIサーキット英田／主催：A C

Photos/Kiyoshi Kawabata Report/Atsuki Hayasaka

TI CIRCUIT AIDA CHALLENGE CUP RACE Rd.2

RSでエントリーが集まらず開催が見送られたのは残念
しかし、新たにN1-1300クラスが登場した
パドックでは他のワンメイク案もささやかれ何かと賑やかだった

EUNOS ROADSTER
小島の連勝ストップ！／羽岡が初優勝を飾る


羽岡は6周目に勝負をかけて遂に初優勝


白井は3位でゴールしたが小島の失格で2位に

昨年から、3連勝中の㉘小島はじむが、スタートで出遅れたPP㉗羽岡俊樹を、1コーナーで抜いて、いきなりトップを奪う。しかし、㉗羽岡もひるまず、㉘小島の背後からプレッシャーをかけ続ける。各コーナーの進入で、イン側から前を狙う㉗羽岡を、その都度、㉘小島はアウト側からラインを守り、必死でトップを維持する。しかし、「予選でアングがきつかったので、決勝前にセットを変えたら、逆にオーバーステアがきつくなった」という㉘小島は大苦戦を強いられる。

2台は、絡まるようなテールtoノーズのまま、コーナーごとにタイヤを泣かせる、激しいブレーキング競争を繰り返していたが、6周目のアトウッドの突っ込みで、3速が入らず失速した㉘小島を、じっとチャンスを伺っていた㉗羽岡が、すかさず狙い通りインから一気にパスし、トップ奪還に成功。㉗羽岡は、「先頭に立ってからは、ペースを抑えて丁寧に走った」と言いながらも、㉘小島との差を順調に拡げて、今季初勝利を目指した。

2番手に落ちた㉘小島に続いて、⑧白田大輔が単独の3番手をキープし、その後方では②西尾公秀、㊾きたまさし、㉛田中栄司がデッドヒートを展開。9周目のWヘアピンで、②西尾がスピンを喫し、代わって㊾きたが順位を上げ、単独の4位でチェッカーを受けた。しかし、レース終了後の再車検で、㉛小島が失格になり、⑧白田が2位、㊾きたが3位に繰り上がった。

FJ1600-A
ラストラップの大逆転！／東勇人が初優勝


最後の最後でトップに立った東が優勝


序盤は岡野と赤松がトップ争いを展開したが

PP㊺岡野豊と⑩赤松玄人が、フロントロウから好スタートし、FRDのI-2体制が確立して、レースは始まった。

レース中盤になり、㊺岡野と⑩赤松は、周回ごとにストレート・エンドで順位を交替する、大バトルを展開。しかし、互いのバトルに熱中するあまり、2台のペースは急降下。3番手を争っていた、㊾東勇人と㉑大塚学の2台が、トップ争いに加わってきた。

4台がテールtoノーズになり、レースが振り出しに戻った後も、㊺岡野と⑩赤松の、目まぐるしい攻防劇は続いていた。ところが、レースも大詰めの13周目に、トップの㊺岡野が、ヘアピンでブレーキングをミスし、コースアウト。前周に㊾東をかわして、3番手につけていた㉑大塚が、㊺岡野にかわって前に出た⑩赤松を、リボルバーでインからかわしてトップを奪う。

㉑大塚、⑩赤松、㊾東のオーダーで、レースは最終周に突入。1コーナーで、⑩赤松が再び先頭を奪ったが、続くウイリアムズで、またインからトップ奪還を図った㉑大塚と⑩赤松が接触し、2台はコースアウト。ダートに落ちた2台の脇を、㊾東が抜けて、トップ争いはドンデン返しの結末となった。

コースに復帰した㉑大塚は、S字で単独クラッシュ。⑩赤松は、終盤にペースを落とさず、順位を上げた㉕岡崎真一の追撃を、辛うじて抑え、ポジションをキープして、2位でチェッカーを受けた。

RESULT/EUNOS ROADSTER

●12周=44.424km　予選出走13台・決勝出走12台・完走11台

						予選順位/タイム
1	㉗	羽岡　俊樹	松元ユーノスロードスター	12周	23'48"588	1／1'57"585
2	⑧	白田　大輔	N.A.C Racing	12周	24'00"857	4／1'58"917
3	㊾	きたまさし	タックイン,アートマン,ユーノス	12周	24'10"603	5／1'58"935
4	㉛	田中　栄司	RS松元ロードスター	12周	24'13"499	7／1'59"472
5	①	豊福つねひろ	ユーノス モモ 大倉&グース	12周	24'27"548	8／1'59"999
6	②	西尾　公秀	ソフトランド秀和ユーノス	12周	24'30"470	6／1'59"298
7	③	上野　隆司	R-TECHロードスター	12周	24'40"285	10／2'02"517
8	㉘	田中　清隆	田中商店ロードスター	12周	25'05"394	11／2'03"656
9	㉞	中山　正治	atman+a-bout	12周	25'08"623	13／2'07"117
10	⑦	萬野　尋昭	フルヴィアート・ユーノス	12周	25'24"238	12／2'03"946

・優勝スピード：1.947km/h
・最終ラップ：羽岡　俊樹　1'57"675　113.254km/h　7周目


実力で連勝の小島を破り初優勝を遂げた羽岡

RESULT/FJ1600-A

●15周=55.530km　予選出走35台・決勝出走34台・完走25台

						予選順位/タイム
1	㊾	東　勇人	Sion(SRS06)	15周	25'56"880	7／1'42"885
2	⑩	赤松　玄人	FRD MF-103	15周	25'57"118	2／1'42"272
3	㊺	岡崎　真一	カストロールF4/92	15周	25'57"293	8／1'42"898
4	㉑	大塚　学	なか平Group F4/92	15周	26'00"516	6／1'42"783
5	㊻	藤田　和生	BOBSON-REV-SK(SK91)	15周	26'01"030	12／1'43"088
6	㊶	北出　長生	なか平Group SK永井(SK91)	15周	26'02"640	5／1'42"735
7	㊹	脇田　一輝	サンフーズ・大谷設備F4/92	15周	26'02"959	9／1'42"968
8	㊵	高川　光一	FORM カストロール SK91	15周	26'08"122	14／1'43"528
9	㊴	岡野　豊	FRD MF-103	15周	26'10"837	1／1'42"288
10	㉝	黒田　清秀	Backyard SK91	15周	26'19"376	21／1'44"088

・優勝スピード：128.402km/h
・最終ラップ：岡野　豊　1'42"178　130.431km/h　15周目


東、SRS06、共にFJ初優勝だ！

N1-1300
孤軍奮闘、GA2のぶっちぎりレース


EP71に混じり唯一参加のシティが優勝


森谷が2位グループを引っぱっていった

今回から始まったN1-1300レース。参加車両のほとんどは、スターレットEP71だが、その中でただひとり、「筑波で参戦していた人から、譲ってもらった」ホンダ・シティを駆る㊾雄城宏章が、2番手の⑧斯波隆に3秒の大差をつけて、PPを獲得した。

決勝でも㊾雄城は、ノーマルでもEP71より10馬力は高いGA2のパワーをフル利用。スタートでややホイール・スピンさせたものの「スピードの乗るストレートで、できるだけ引っぱり、カーブはゆっくり、丁寧に」走り、㊾雄城はレースの主導権を握って、トップを奪還する。「同じ車なら、雄城さんに負けない」と語る⑰森谷直正と⑧斯波が、序盤は2番手を争っていたが、スタート前に出た⑰森谷のペースが、⑧斯波よりもわずかに勝り、中盤以降、両者の間隔は見た目にも広がった。

淡々と、それぞれが単独で走るトップ3台の後方では、㊾雄城祐二、㊾政次則行、㊾小寺学の3台が、サイドbyサイドで4番手を争っていたが、5周目のウイリアムズで、㊾小寺のマシンが転倒してクラッシュ。そのアクシデントで黄旗が提示された。これでレース全体のペースが落ち着き、㊾雄城から㊾政次の5台に、㊾黒住和宏を加えたオーダーは、最後まで動かず、レースはそのまま終了した。独走でポールtoウインを飾った㊾雄城は「小寺くんは、どうなっただろう」と、優勝の喜びよりも、仲間を気づかう心配の方が大きい様子だった。

N1-1600
決意の勝利、中村が独走優勝を達成


一旦トップを譲った中村はすぐに逆転し優勝


兵頭はスタート良くトップを奪ったのだが

今回のNーは、さながら"新・旧シビック・レース"となった。中でも、予選上位を独占したEF9は、その完成度を考えると、今後もしばらく、Tーでの優勝が予想される。

さて、レースでは、PPの㊾中村晴久が、スタートのクラッチ・ミートに失敗し、予選2番手の⑤兵藤信一が、トップでIコーナーに飛び込んだ。しかし、「今日、勝って、その賞金で全自動洗濯機を買う！」と、決意を固めていた㊾中村は、逃げの態勢に入ろうとする⑤兵藤のテールを捕まえて離さない。1周目のバックストレートで、⑤兵藤のスリップにつくと、難なく追い越して、首位を奪還した。2番手に後退した⑤兵藤は、トップ返り咲きを狙って㊾中村を追走したが、「今日の中村さんには、全然追いつけなかった。本当に速かった」と、あっさり脱帽。その後、2台の順位は変わらず、㊾中村は決意の優勝を果たした。

終始、単独走行のトップとは対照的に、3番手争いは混戦になった。⑤兵藤からやや遅れて、ひとり旅を続ける⑧井田雅彦に、㉔藤田博久と⑥橋本弘之が、4番手を争いながら急接近。3台はダンゴ状態になると、各コーナーでタイヤの白煙を上げ、激しく競り合う。そして、7周目、3台の先頭を走っていた、⑧井田のエンジンがオーバーヒートし、㉔藤田が⑧井田に代わって、3番手に浮上。㉔藤田のリミッターも上がりっぱなしだったが、何とかマシンを、チェッカーまで導き、⑥橋本を振りきって、表彰台に上がった。

RESULT/N1-1300

●10周=37.020km　予選出走13台・決勝出走13台・完走11台

						予選順位/タイム
1	㊾	雄城　宏章	メカニカル FLEXR GA2	10周	20'06"135	1／1'57"302
2	⑰	森谷　直正	第1スポ ピプレ 広内自動車EP	10周	20'08"393	3／2'00"492
3	⑧	斯波　隆	チームオレンジ 岩永スターレット	10周	20'11"953	2／2'00"354
4	㊾	雄城　祐二	FUNKY802☆EP-71	10周	20'20"467	5／2'00"632
5	㊾	政次　則幸	AXISスターレット	10周	20'33"133	6／2'01"481
6	㊾	小寺　学	お酒倉金 ガンバちょめ EP71	10周	20'37"549	9／2'02"003
7	㉚	竹田　新悟	吉田レーシング スターレット	10周	20'40"185	8／2'01"940
8	㉖	杉本　知己	スプレッド EP71	10周	20'40"700	11／2'02"056
9	①	児玉　明導	岸本RS EP71	10周	20'43"033	10／2'02"041
10	㊾	小塚　英次	スプレッド スペシャル EP71	10周	20'50"254	12／2'02"452

・優勝スピード：110.495km/h
・最終ラップ：雄城　宏章　1'58"576　112.39km/h　2周目


雄城は独走で優勝を果たした

RESULT/N1-1600

●12周=44.424km　予選出走21台・決勝出走21台・完走18台

						予選順位/タイム
1	㊾	中村　晴久	プロジェクトM&カーメイク(EF9)	12周	22'10"906	1／1'49"708
2	⑤	兵藤　信一	ブラックレーシング トレーシーCV(EF9)	12周	22'16"693	2／1'49"812
3	㉔	藤田　博久	竹内自動車HKS シビックEF9	12周	22'27"801	4／1'50"670
4	⑥	橋本　弘之	RS松元EF9	12周	22'32"305	6／1'51"344
5	㊾	磯部　隆	RSオカベ シビック(EF9)	12周	22'45"388	7／1'51"474
6	㉞	脇坂　直治	RSオカベ シビック(EF9)	12周	22'47"685	10／1'52"271
7	㉟	山崎　浩善	チームウォリアー山崎RS EF9	12周	22'55"580	8／1'51"650
8	①	前嶋　晃	マエジマ自動車 シビックSiR(EF9)	12周	23'05"419	13／1'52"710
9	㊾	金森　成泰	NRT バーラロッキー EF-9	12周	23'12"910	16／1'53"743
10	㉝	森本　昌樹	チーム・サトシ EG6	12周	23'14"669	17／1'53"981

・優勝スピード：120.163km/h
・最終ラップ：中村　晴久　1'49"584　121.616km/h　4周目


3位には藤田が入り表彰台に立った

(第10戦)2.634km×38周＝100.092km　出走26台・完走16台

					予選順位/タイム
1	⑰R.アッシュ	メルセデスベンツ190E 2.5	38周	42'18"43	
2	③K.ルドビク	メルセデスベンツ190E 2.5	38周	42'24"97	
3	⑩R.ラバーリア	BMW-M3 SPORT EVO	38周	42'30"68	
4	⑱K.ティーム	メルセデスベンツ190E 2.5	38周	42'38"84	
5	⑭S.ソーバー	BMW-M3 SPORT EVO	38周	42'42"43	
6	⑪J.ラフィット	メルセデスベンツ190E 2.5	38周	42'57"73	

・優勝スピード：141.950km/h
・最速ラップ：B.シュナイダー(メルセデスベンツ) 1'05"58　144.592km/h　5周目
・コースにオイルが流れており、スタート直後にスピンが続出。このオイルを掃除するためにベースカーが入りレース再開。再開後にトップに立ったのがケケ・ロズベルグ。彼にクルト・ティームを抜き去ったエレン・ロールが迫る。ケケよりも硬めのタイヤを履いていたロールは、ケケのタイヤがもたなくなってきた機を逃さず、ケケをも抜き去った。ロールはDTM初勝利と同時にウルトラ・コンペティティブなDTMで勝った初の女性ドライバーとなった。



DTM史上、初の女性ウィナーとなった⑤ロール。表彰台では嬉しさのあまり泣きくずれていた



メルセデスの勢いは止まらない。⑰アッシュも今季2勝目を挙げた

イギリスT　スネッタートン

●5月24日/スネッタートン：イギリス/イギリス・ツーリングカー選手権第4戦
3.085km×25周＝77.125km　出走19台・完走13台

						予選順位/タイム
1	①W.ホイ	トヨタ・カリーナ	25周	32'05"62		1/1'15"24
2	②J.クレランド	ボクスホール・カバリエGSi	25周	32'12"31		4/1'15"94
3	⑨A.メヌ	BMW318is	25周	32'23"91		6/1'16"34
4	③A.ロウズ	トヨタ・カリーナ	25周	32'26"55		2/1'15"76
5	D.レズリー	ボクスホール・カバリエGSi	25周	32'28"85		7/1'16"46
6	⑥J.アラム	ボクスホール・カバリエGSi	25周	32'29"03		5/1'15"94

・優勝スピード：144.187km/h
・最速ラップ：W.ホイ(トヨタ) 1'16"20　145.748km/h　8周目
・トヨタ・カリーナ2台とボクスホール・カバリエ3台がトップ争いを展開。昨年のチャンピオン、ウィル・ホイが今季初勝利。いまだ開発が追まないようなBMW勢だが、トヨタ、ボクスホール勢の後退にも助けられ、幸運にもアラン・メヌが3位に入るのがやっと。

イタリアST　ムジェッロ

●5月3～10日/ムジェッロ：イタリア/イタリア・スーパーテューリズモ選手権第5戦&第6戦
〔第5戦〕5.245km×18周＝94.41km

					予選順位/タイム
1	④A.ナニーニ	アルファロメオ155GTA	18周	35'36"838	
2	③G.タルクイーニ	BMW-M3 SPORT EVO	18周	35'48"578	
3	⑦A.タンプリーニ	アルファロメオ155GTA	18周	35'49"889	
4	⑧G.フランチア	アルファロメオ155GTA	18周	35'50"341	
5	A.パレンギ	BMW-M3 SPORT EVO	18周	36'06"007	
6	⑩M.アントネッリ	BMW-M3 SPORT EVO	18周	37'09"400	

・優勝スピード：159.055km/h
・最速ラップ：N.ラリーニ(アルファロメオ) 1'56"865　161.571km/h
・PP：N.ラリーニ(アルファロメオ)
〔第6戦〕5.245km×14周＝73.43km

					予選順位/タイム
1	④A.ナニーニ	アルファロメオ155GTA	14周	27'29"369	
2	⑤N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA	14周	27'30"039	
3	⑧G.フランチア	アルファロメオ155GTA	14周	27'38"427	
4	⑦A.タンプリーニ	アルファロメオ155GTA	14周	27'42"729	
5	③G.タルクイーニ	BMW-M3 SPORT EVO	14周	27'43"847	
6	A.パレンギ	BMW-M3 SPORT EVO	14周	27'52"028	

・優勝スピード：160.272km/h
・最速ラップ：N.ラリーニ(アルファロメオ) 1'56"399　162.217km/h
・アレッサンドロ・ナニーニが待望の復帰後初勝利！　第5戦はチームメイト、ニコラ・ラリーニのブレーキ・トラブルにも助けられたが、第6戦はガブリエーレ・タルクイーニを抜き返しての勝利だった。



大観衆に祝福された④ナニーニの2連勝！　同時にアルファロメオ勢も1～4位を独占した

フランスST　モンレリー

●5月17日/モンレリー：フランス/フランス・スーパーツーリスモ選手権第4戦
3.405km×(22周×2ヒート)＝149.820km　出走24台・完走15台

					予選順位/タイム
1	⑦F.ジロワ	BMW-M3	44周	1'02'00"63	7/1'24"06
2	②M.スール	アウディ80クアトロ	44周	1'02'02"52	2/1'23"39
3	X.ラベイル	アウディ80クアトロ	44周	1'02'40"74	1/1'23"34
4	A.クディーニ	メルセデスベンツ190	44周	1'02'58"32	8/1'24"30
5	J.ラフィット	メルセデスベンツ190	44周	1'03'04"36	3/1'23"58
6	J-P.ジャブイーユ	BMW-M3	44周	1'03'10"58	9/1'24"47

・優勝スピード：144.963km/h
・最速ラップ：M.スール(アウディ) 1'23"62　146.592km/h
・ファビアン・ジロワとマルク・スールの一騎打ち。第1ヒートはスールが勝ったが、ジロワが最速ラップを叩き出し、第2ヒートはその逆になった。

フランスST　ディジョン

●5月24日/ディジョン：フランス/フランス・スーパーツーリスモ選手権5戦
3.800km×(22周×2ヒート)＝167.200km　出走21台・完走8台

					予選順位/タイム
1	J-L.ブースケ	メルセデスベンツ190	44周	1'02'11"39	2/1'21"37
2	②M.スール	アウディ80クアトロ	44周	1'02'47"64	5/1'22"03
3	A.クディーニ	メルセデスベンツ190	44周	1'02'50"19	7/1'22"89
4	①B.スナー	アウディ80クアトロ	44周	1'03'24"25	8/1'23"18
5	J-P.マルシャー	BMW-M3	44周	1'04'14"35	10/1'25"07
6	F.マイエ	ルノー21ターボ	40周		16/1'32"99

・優勝スピード：161.313km/h
・最速ラップ：J-L.ブースケ(メルセデス) 1'22"84　165.138km/h
・PP：F.ジロワ(BMW-M3) 1'21"30
・ジャン・ルイ・ブースケが今季初勝利。

NASCAR　ウィンストン500

●5月3日/タラデガ：USAアラバマ州/NASCARウィンストン・カップ・シリーズ第3戦
4.281km×188周＝804.828　出走40台

						予選順位/mph
1	⑰D.アリソン	フォード・サンダーバード	188周	2'59'01"		2/192.657
2	①B.エリオット	フォード・サンダーバード	188周	2'59'01"2		5/190.928
3	⑦D.アーンハート	シボレー・ルミナ	188周			10/189.808
4	⑫S.マーリン	フォード・サンダーバード	188周			3/192.027
5	④E.アーバン	シボレー・ルミナ	188周			1/192.831
6	⑦A.クルウィッキ	フォード・サンダーバード	188周			20/188.656
7	⑩D.ジャレット	シボレー・ルミナ	188周			15/189.380
8	⑤M.マーティン	フォード・サンダーバード	188周			21/191.509
9	②M.シュファード	フォード・サンダーバード	188周			6/190.347
10	㊷K.ペティ	ポンティアック・グランプリ	188周			9/190.057

・優勝スピード：269.740km/h
・5台からなるトップグループが最終周を迎え、2位にいたデイビー・アリソンがビル・エリオットをかわし、最初にチェッカーを受けた。フォードは1-2で連勝を9に延ばし、アリソンは開幕戦以来の今季2勝目。

OVERSEAS RALLY

ERC　ラリー・ド・アンティブ

●5月22～23日/フランス/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数20)

1	⑪P-C.パローニ/P.ダビド	ランチア・デルタ・インテグラーレ	A優勝	4'43'44"
2	⑥B.ベギン/J-P.シャローニ	フォード・シエラRSコスワース4×4	A	4'46'04"
3	⑦J.ラニョッティ/G.シモニエ	ルノー・クリオ16V	A	4'51'57"
4	⑩D.ド・マイヤー/P.フェール	BMW-M3	A	4'54'00"
5	④A.オレイユ/J-M.アンドリエ	ルノー・クリオ16V	A	4'55'45"
6	⑧E.モーフリー/H.ソバージュ	ルノー・クリオ16V	A	5'02'22"

・ピエール・シーザー・パローニとベルナール・ベギンの一騎打ち。オープニング・ステージはパローニが最速タイムを叩き出すが、彼がこれ以降、最速タイムを出すことはなかった。ところがベギンはブレーキにトラブルが発生し、挙げ句の果てにはピレリがウェットタイヤを用意していなかったためにパローニをかわすことはできなかった。

ERC　ラリー・ロタ・デュ・ソル

●5月22～23日/ポルトガル/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数2)　出走50台

1	ふミアエル/L.リスボア	フォード・シエラ・コスワース4×4	A優勝	2'12'35"
2	J.ビカ/マデイラ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V	A	2'19'41"
3	S.クーペ/ワトソン	フォード・シエラ・コスワース4×4	A	2'19'47"
4	A.ロベス/アブルー	シトロエンAXスポーツ	A	2'20'22"
5	ブレス/カルデイラ	フォード・シエラ・コスワース4×4	N優勝	2'21'21"
6	マデイラ/ダ・シルバ	シトロエンAXスポーツ	A	2'23'24"

DOMESTIC RACE

'92ラッテストーン&スクランブル300kmレース・1st

●5月9日～10日/筑波サーキット/主催：Narashino

●N1300km
150周＝306.750km　予選出走27台・決勝出走27台・完走23台

							予選順位/タイム
1	96B-1	永島	智之/川瀬	二郎		メカニック	150周 2'53'45"019	82/1'11"757
2	㊷B2	今村	正広/北沢	浩一		YAMATO CIVICSIR	150周 2'54'36"358	86/1'12"488
3	44B3	平賀神	立昭/伊藤	秀昭		明和プレリュードSIV	148周 2'54'38"145	84/1'12"241
4	⑤B4	橋田	裕和/平川	光行/山下	春男	タカショウシビックSIR	148-1周 2'54'23"909	85/1'12"248
5	㊸B5	猿木	登/阿部	賢/修	玄	マリヤスポーツシビック	147周 2'54'15"446	89/1'13"539
6	㊾B6	高橋	保光/小花田	守/大澤	俊之	矢島工業BAKUレガシィ	146周 2'54'01"675	87/1'12"589
7	⑩A1	大貫	嘉英/高野	正明/諸形	先生	東亜タイヤ★フセボディーシティ	146周 2'54'28"846	A2/1'13"131
8	㊹A2	中嶋	裕雄/根沢	浩/中島	源幸	コクピット王子・北経シティ	146-1周 2'53'58"877	A1/1'12"956
9	㊸A3	樋口	正治/小倉	淳一/岡部	松恵	YY clubROSESカルタス	144周 2'53'49"989	A3/1'13"361
10	⑥A4	笹井	孝能/三好	良巳/笹野	武生	フルヤンMr.CRMTカルタス	144周 2'54'20"535	A6/1'16"227
11	⑰A5	中山	美津子/佐藤	弘		スズイチ☆オシダプセレティー	144周 2'54'50"709	A5/1'14"765
12	㉖A7	宮本	孝志/川西	聡/安田	勝次	EST!&フレンドリーEF3	142周 2'54'30"898	B13/1'16"980
13	㊻A8	藤木	幸一/宮崎	浩之/青木	一浩	RANK UP CIVIC	142周 2'54'43"100	B3/1'12"179
14	㊹A9	笹田	淳一/高木	正巳		マキシム&うわさのシティ	142周 2'54'45"025	A9/1'17"006
15	㊷A7	前田	昭夫/平川	昇/安藤	一徳	ロイヤルAジャイブカルタス	142-1周 2'54'29"726	A4/1'13"776
16	㉖A8	笠島	清人/梅沢	雅男		フラワーオートADVANCE65	141周 2'54'47"018	A5/1'14"499
17	㉘B8	手島	いさむ/田端	竜/野	光政	RALスズバンビック	141周 2'54'50"757	B12/1'16"616
18	㉘A9	落合	和彦/吉田	忠志/小林	博行	アドバンカストロールTR71	138周 2'54'02"083	A7/1'15"728
19	㉑A10	富田	哲也/高橋	重雄/三好	雄幸	アトムBE-ONE(EP71	136周 2'53'48"341	A11/1'17"765
20	㉘B9	石川	耕治/中村	徹		なかよしこよLAEB8トレノ	135周 2'55'33"245	B14/1'17"714
21	㉙A11	富田	敏光/増田	俊男/勝田	仁	アトムBE-ONE(EP71	134周 2'54'33"792	A10/1'17"374
22	㊽B11	笠嶋	誠/島原	篤/島井	雪雄	RTアングルCIVIC	126周 2'54'43"846	B11/1'18"609
23	㉓B12	千葉	俊明/神子	島陽/本橋	浩	アオイトレノ	123周 2'54'50"886	B15/1'19"232
	㉘	大津	久典/勝矢	健二		アドバンFSKエンドレスEF3	14周	B10/1'13"668
	㉗A	遠藤	誠司/真貝	直行/山本	浩二	オートラマのフェスティバ	11周 2'53'49"471	A12/1'20"889
	㊽B	今井	勇男/浅葉	晶光/重原	正勇	RT栄&SHEEP&WOLF	11周	B8/1'12"987
失	㊽B	上田	ひろみ/二上	浩次/青木	忠洋	EST!バーダルgまだ(EF3		B11/1'15"074

・優勝スピード：105.928km/h
・最速ラップ：奥井重雄 1'06"387　110.895km/h　12周目

●RS
20周＝40.900km　予選出走15台・決勝出走15台・完走12台

						予選順位/タイム
1	㊽鳥沢	隆彦	アドバンBP鳥沢自動車gSK90	20周	18'52"861	1/1'02"386
2	㊾塩野入	誠	丸進自動車☆塩野入会計SK90R	20周	18'54"087	2/1'03"591
3	⑦野上	敏彦	東京科学芸術専門学校：SK90	20周	19'12"068	3/1'03"838
4	㊽恵利	将仁	シークレットスポーツBPg90	20周	19'12"374	4/1'03"919
5	㊾興水	敏明	アドバン・フジツボ・SK90	20周	19'22"250	5/1'04"255
6	㊽指山	勉	NAC中村オートパーツSK90	20周	19'32"936	10/1'07"329
7	㊾平井	彰	YOKOSHOオスカーSOBP	20周	19'42"385	6/1'05"431
8	㊾長綱	浩	Zモータースウエスト89S	20周	19'49"230	7/1'06"014
9	㊽石澤	政貴	モーターハウスSK90	19周	19'05"268	9/1'07"261
10	㊽藤原	雅二	ガーベラシューズNACSK87	19周	19'15"298	11/1'08"336
11	㊾清沢	繁雄	NISSHOLINE☆SK90	19周	19'35"807	14/1'09"399
12	㊽小林	正樹	ESTIバーダルgSK85のI	18周	19'04"844	12/1'08"800
	①りゅう	まさよし	チームFレガシィ	13周		8/1'06"500
	⑤白川	英幸	BOWBELL5☆スリーエスSK	12周		15/1'10"748
	㊽宮本	孝志	ESTIバーダルgSK85のI2	0周		13/1'08"812

・優勝スピード：129.972km/h
・最速ラップ：野上敏彦 0'55"722　132.120km/h　6周目

●SAURUS Jr.
20周＝40.900km　予選出走40台・決勝出走26台・完走23台

						予選順位/タイム
1	㊾児玉	哲哉	MECCA☆BP☆SAURUS	20周	23'15"650	2/1'13"559
2	㊾富ロ	幸夫	小山SPマーベルBPザウルスJr	20周	23'29"353	1/1'12"747
3	㊾水谷	正吾	ウインズガレージザウルスJr	20周	23'47"854	4/1'13"852
4	㊾藁野	寛	小山SPマーベルBPザウルスJr	20周	23'50"279	5/1'13"904
5	㊾小島	茂男	コジマRG☆ザウルスJr	20周	23'50"511	10/1'14"829
6	㊾鈴木	秀樹	コジマRG☆ザウルスJr	20周	24'04"643	12/1'15"033
7	㊾竹志	謙柱	BARDAHL極ザウルスJr	20周	24'04"840	8/1'14"409
8	㊾高橋	克典	イナガキレーシングザウルスJr	20周	24'13"477	13/1'15"098
9	㊾小泉	和寛	サンケイALコスモ・ザウルスJr	20-1周	23'15"385	3/1'13"653
10	㊾杉山	勝彦	ガレージ茶畑ウインズザウルスJr	20-1周	24'41"331	19/1'15"931
11	㊾橋本	保彦	プチオニオンザウルスJr	19周	23'17"398	23/1'16"066
12	㊾大木	良夫	AMテンダーWARPザウルスJr	19周	23'22"073	18/1'15"839
13	㊾石川	真一	石川太郎Jr'sWARPザウルスJr	19周	23'36"722	24/1'16"139
14	㊾鶴嶋	淳一	タッチヘアーKRザウルスJr	19周	24'05"901	21/1'16"023
15	㊾長谷	あきら	小山SPマーベルBPザウルスJr	19周	24'06"175	17/1'15"747
16	㊾清水	直人	GMSザウルスJr	19周	24'28"357	25/1'16"319
17	㊾塚本	せつ子	トキコY&A★13★ザウルスJr	18周		7/1'14"286
18	㊾武	南子	スピマイザウルスジュニア	16周		15/1'15"242
19	㊾油谷	充彦	昭和システムKNSPザウルスJr	15周		6/1'14"087
20	㊾川鍋	豊	SAURUS Jr	15周		9/1'14"748
21	㊾堀之内	一郎	ハート&パーダルザウルスジュニア	15周		16/1'15"296
22	㊾伊藤	博	SAURUS Jr	15周		26/1'16"324
23	㊾杉山根	徹	東栄空調FORTECSザウルスJr	14周		20/1'16"001
	㊾青砥	浩史	ワープラントjr・BPザウルスJr	8周		14/1'15"104
	㊾金杉	公晴	ミーク・コスモメッカザウルスJr	1周		22/1'16"052
	㊾奈良	洋	MH赤坂☆ALザウルスJr	0周		11/1'14"854

・優勝スピード：105.499km/h
・最速ラップ：小泉和寛 1'07"222　109.518km/h　13周目

●EP71
20周＝40.900km　予選出走16台・決勝出走16台・完走15台

						予選順位/タイム
1	㊾種田	直基	共栄自動車☆TMSC☆EP71	20周	25'26"727	2/1'15"150
2	㊾伊東	栄治	トラストコミネ土浦スターレット	20周	25'27"293	4/1'15"573
3	㊾中三川	栄一	マリヤスポーツトキコEP	20周	25'31"799	6/1'15"916
4	㊾青木	稔	シャフト☆EP71スターレット	20周	25'35"123	8/1'16"386
5	⑦安部	友行	AG富沢トキコカストロール71	20周	25'36"065	1/1'15"129
6	㊾伊藤	威信	皆志野RC・ウエタケ・EP71	20周	25'43"374	3/1'15"534
7	㊾藤井	美香	AUTO AREA&シャルム71	20周	25'47"892	5/1'15"791
8	㊾横田	他二	ベータロゴスヤマカワEP71	20周	25'57"621	11/1'16"984
9	㊾曽谷	信一	GALAXYファルケンEP71	20周	26'00"685	9/1'16"459
10	㊾西藤	清	V-luオートランドEP71	20周	26'01"229	7/1'16"030
11	㊾伊丹	由香	片倉レーシングEP71	20周	26'41"020	12/1'17"052
12	㊾浜	貴一	マウンテンデュースターレット	19周	25'44"547	13/1'17"421
13	㊾壁谷	武	RSROGOSヤマカワEP71	19周	25'49"527	14/1'18"307
14	㊾松石	朋彦	RT-栄・若き獅子EP71	19周	26'11"052	15/1'18"578
15	㊾若林	幸一	グループディム・スターレット	19周	26'11"417	16/1'19"317
	㊾石橋	明彦	RSマキヤマREVスターレット	12周		10/1'16"483

・優勝スピード：96.442km/h
・最速ラップ：伊東栄治 1'14"788　98.438km/h　15周目

●KP61
20周＝40.900km　予選出走23台・決勝出走23台・完走20台

						予選順位/タイム
1	㊾富地	泰王	ヤマト鋲金KP61	20周	26'55"266	3/1'18"869
2	①泉	重義	BEENSSPORTSスターレット	20周	26'59"587	7/1'19"642
3	㊾横山	浩司	丸新自動車エフォートスターレット	20周	27'00"040	1/1'18"375
4	㊾上田	のりあき	パルスBPフォルテクスKP61	20周	27'03"030	9/1'19"795
5	㊾近藤	喜弘	代田油店☆京三電機スターレット	20周	27'15"426	4/1'19"041
6	㊾堀部	中八郎	BEENSSPORTSスターレット	20周	27'23"815	2/1'18"679
7	㊾塩田	章	SRGシオチャンスターレット	20周	27'29"081	5/1'19"195
8	⑪小山	貴義	シンプル集中スピードKP61	20周	27'29"337	10/1'20"175
9	㊾田中	正三	RBクレストレーシングチーム夜叉KP	20周	27'47"956	8/1'19"729
10	㊾鈴木	徳秋	エフォートレーシング☆KP61	20周	28'01"732	16/1'22"049
11	㊾吉橋	大	いくぜ俺とみんなのスターレット	20周	28'03"106	18/1'22"380
12	㊾土田	菜穂子	ニュートランド▽スターレット	20周	28'04"594	6/1'19"463
13	㊾藤原	之敏	青山一丁目の伝説スターレット	20周	28'10"165	12/1'21"027
14	㊾小林	忠雄	KP61・スターレット	20周	28'11"386	15/1'21"898
15	㊾井戸	愛子	井戸鋲金スターレットRCI	19周	27'15"084	19/1'23"088
16	㊾本田	義雄	スズイチ☆オシダスターレット	19周	27'24"160	13/1'21"630
17	㊾中西	歩	ESTIバーダルスターレット	19周	27'29"484	14/1'21"796
18	㊾春木	植雄	ビーンズスポーツスターレット	19周	28'01"015	21/1'23"912
19	㊾戸井田	克彦	デルモンテキッコウーマンKP61	19周	28'04"273	17/1'22"270
20	㊾鈴木	章生	BP前田スポーツスターレット	18周	27'01"496	22/1'24"034
	㊾俊仁		ADVAN☆アイラク☆KP61	14周		20/1'23"630
	岩岡田	栄	KMRSスペシャルスターレット	1周		23/1'25"524
失	㊾伊本	文行	トキコ☆RSイモちゃんKP61			11/1'20"569

・優勝スピード：90.719km/h
・最速ラップ：座重義 1'17"807　94.619km/h　19周目

Photos/Willem J.Staat, STUDIO FOTOGRAFICO ALQUATI

RACE DIARY

OVERSEAS RACE／OVERSEAS RALLY／DOMESTIC RACE

OVERSEAS RACE

イギリスF2　ブランズ・ハッチ

●5月25日/ブランズ・ハッチ：イギリス/イギリスF2選手権第3戦
1.937km×60周=116.22km　出走10台・完走8台

					予選順位/タイム
1	⑫Y.ミューラー	レイナードB1D・DFV	60周	40'07"86	1/38"77
2	①P.コックス	レイナードB1D・DFV	60周	40'10"31	4/38"95
3	⑤J-L.ディ・パルマ	レイナードB1D・DFV	60周	40'29"49	7/39"23
4	⑦M.アルボン	レイナードB1D・DFV	60周	40'39"55	2/38"78
5	②C.ブルボナス	レイナードB1D・DFV	59周		3/38"88
6	C.ペアード	童夢F102・無限	59周		6/39"20

・優勝スピード：173.761km/h
・最速ラップ：Y.ミューラー(レイナード・DFV)39"26　177.616km/h
・イバン・ミューラーがポールtoフィニッシュ。

イギリスF3　ブランズ・ハッチ

●5月17日/ブランズ・ハッチ：イギリス/イギリスF3選手権第6戦
1.937km×30周=58.11km　出走19台・完走15台

						予選順位/タイム
1	⑧P.アダムズ	ラルトRT36・無限		30周	21'27"74	2/42"11
2	⑤G.F・フェラン	レイナードB23・無限		30周	21'30"29	1/42"10
3	②M.バン・ウール	レイナードB23・無限		30周	21'30"50	3/42"19
4	⑦O.ネグリ	レイナードB23・無限		30周	21'43"95	7/42"45
5	①M.グーセン	レイナードB23・無限		30周	21'44"58	10/42"58
6	⑩H.コウィー	レイナードB13・無限	B優勝	30周	21'46"41	5/42"32

・優勝スピード：167.452km/h
・最速ラップ：P.アダムズ(ラルト・無限)42"40　164.462km/h
・昨年は全日本F3で活躍していたフィリップ・アダムズが、故マルセル・アルバースに代わってアラン・ドッキング・レーシング移籍後の初勝利。以前からブランズ・ハッチを得意にしていたアダムズは、今年6戦を終えたイギリスF3選手権の5人目のウイナーとなった。またBクラスのヒルトン・コウィーが今回も健闘、総合でも6位に入賞した。

イギリスF3　シルバーストン

●5月25日/シルバーストン：イギリス/イギリスF3選手権第7戦
2.654km×25周=66.35km　出走19台・完走16台

						予選順位/タイム
1	⑤G.F・フェラン	レイナードB23・無限		25周	23'30"76	2/56"04
2	⑧P.アダムズ	ラルトRT36・無限		25周	23'52"44	4/56"25
3	①M.グーセン	レイナードB23・無限		25周	24'02"08	7/56"54
4	⑪K.バート	レイナードB23・無限		25周	24'02"58	5/56"49
5	⑭J.ブラート	バンディーメンRF92・無限		25周	24'04"74	8/56"63
6	⑦E.ジュリアン	ラルトRT36・無限		25周	24'05"48	6/56"52
8	⑯P.エバンス	ラルトRT35・無限	B優勝	25周	24'15"52	9/56"66

・優勝スピード：166.946km/h
・最速ラップ：O.ネグリ(レイナードB23・無限)56"36　169.524km/h
・PP：O.ネグリ(レイナード・無限)56"00
・オズバルド・ネグリが絶妙のスタートをしたかに見えた。しかしフライングの裁定が下され、1分間加算のペナルティが課せられる。ところが皮肉なことに彼のマシンのハンドリングは最高で、最速ラップを記録するほどだった。結局1位でゴールしたネグリは13位となり、ジル・ド・フェランが今季3勝目を挙げた。

フランスF3　ディジョン

●5月24日/ディジョン：フランス/フランスF3選手権第4戦
3.800km×20周=76.00km　出走28台・完走27台

					予選順位/タイム
1	⑨F.ラゴルス	ダラーラ392・オペル	20周	25'26"69	1/1'14"87
2	⑨O.セベナン	ラルトRT36・VW	20周	25'35"23	4/1'15"01
3	⑭E.クレリコ	ダラーラ392・オペル	20周	25'35"66	2/1'14"96
4	⑮S.グレゴワール	ダラーラ392・アルファ	20周	25'38"78	5/1'15"49
5	⑫C.ティンシー	ダラーラ392・VW	20周	25'45"58	9/1'15"62
6	⑪F.ディベール	ボウマンBC2・VW	20周	25'49"28	14/1'15"92

・優勝スピード：179.211km/h
・最速ラップ：F.ラゴルス(ダラーラ・オペル)1'15"39　181.456km/h
・スタートで出遅れたジャン・クリストフ・ブイヨンが一度はトップに立つが、エンジンブローによりリタイア。結局フランク・ラゴルスに勝利が転がり込む。これで開幕戦からラゴルス、エマヌエル・クレリコを擁するプロマテクメが負けなしの4連勝だ。

イタリアF3　マジオーネ

●5月10日/マジオーネ：イタリア/イタリアF3選手権第5戦
1.650km×58周=95.70km　出走18台・完走14台

					予選順位/タイム
1	⑪G.シモーニ	ダラーラ392・アルファ	58周	47'14"707	B3/48"033
2	⑳C.ベスカトーリ	ダラーラ392・アルファ	58周	47'18"346	A6/48"073
3	⑫M.バビス	ダラーラ392・VW	58周	47'20"426	A2/47"926
4	⑰N.バルハレス	ダラーラ392・無限	58周	47'30"058	A1/47"788
5	⑯V.ソスピーリ	ダラーラ392・無限	58周	47'32"769	A7/47"965
6	⑱P.コローニ	FTS923・アルファ	58周	47'38"171	A4/47"924

・優勝スピード：121.536km/h
・最速ラップ：M.アンジェレッリ(ダラーラ392・オペル)48"172　123.308km/h
・アクシデント続出の第5戦。3回目のスタートでやっとレースが始まった。予選で圧倒的な速さを見せたのは、またしてもニコ・バルハレス。序盤は彼がリードするが、マッシミリアーノ・アンジェレッリ、バビスらの2位集団に追われる。そして38周目にバルハレスのショック・アブソーバーにトラブルが発生、徐々に後退していった。

イタリアF3　バラーノ

●5月24日/バラーノ：イタリア/イタリアF3選手権第6戦
1.800km×56周=100.800km　出走20台・完走14台

					予選順位/タイム
1	①M.アンジェレッリ	ダラーラ392・オペル	56周	42'23"830	A1/44"588
2	⑦R.ファベロ	ダラーラ392・アルファ	56周	42'25"962	A2/44"708
3	⑭A.ジラルディ	ダラーラ392・アルファ	56周	42'26"533	B2/44"641
4	⑪G.シモーニ	ダラーラ392・アルファ	56周	42'26"781	A3/44"642
5	⑳M.ザボルディ	ダラーラ392・アルファ	56周	42'39"687	B4/44"711
6	⑫M.バビス	ダラーラ392・VW	56周	42'42"037	B6/44"780

・優勝スピード：142.651km/h
・最速ラップ：G.バッキオーニ(ダラーラ・アルファ)44"915　144.273km/h
・今年初めてのポールを獲得したマッシミリアーノ・アンジェレッリが、今季3勝目を飾った。ランキングはアンジェレッリが27点でトップだが、これは優勝3回によるものだけ。2位は着実にポイントを重ねるニコ・バルハレスの21点。



⑧アンジェレッリが今季3勝目。しかしそれ以外は目立った成績ではなく安定性にやや欠ける

ドイツF3　ADACビルシュタイン・スーパースプリント

●5月16～17日/ニュルブルクリンク：ドイツ/ドイツF3選手権第9戦&第10戦
〔第9戦〕3.029km×20周=60.58km　出走20台・完走18台

					予選順位/タイム
1	⑧P.ラミー	レイナードB23・オペル	20周	22'02"06	
2	③M.ベルナー	ラルトRT36・オペル	20周	22'02"63	
3	①D.カストロ・サントス	ラルトRT36・VW	20周	22'12"58	
4	⑮C.フルトゲン	レイナードB23・アルファ	20周	22'13"41	
5	⑨W.カウフマン	ダラーラB392・オペル	20周	22'15"51	
6	④M.クルム	ラルトRT36・オペル	20周	22'21"03	

・優勝スピード：164.960km/h
・最速ラップ：P.ラミー(レイナード・オペル)1'05"19　167.271km/h　16周目
・PP：M.ベルナー(ラルト・オペル)
〔第10戦〕3.029km×20周=60.58km　出走20台・完走19台

					予選順位/タイム
1	⑧P.ラミー	レイナードB23・オペル	20周	21'58"25	
2	③M.ベルナー	ラルトRT36・オペル	20周	21'58"79	
3	①D.カストロ・サントス	ラルトRT36・VW	20周	22'11"10	
4	⑨W.カウフマン	ダラーラB392・オペル	20周	22'12"12	
5	⑫R.インゴール	ダラーラB392・オペル	20周	22'14"36	
6	④M.クルム	ラルトRT36・オペル	20周	22'14"68	

・優勝スピード：165.437km/h
・最速ラップ：M.ベルナー(ラルト・オペル)1'05"14　167.399km/h　6周目
・第9、10戦とペドロ・ラミーがポールtoフィニッシュ。これでラミーは3連勝を飾る。しかしマルコ・ベルナーも連続2位となり、ポイントランキングではトップ(ベルナー139点、ラミー91点)を守っている。



圧倒的な速さを誇る⑧ラミーがまたしても6連勝。決戦ホッケンハイムまで4連勝を達成した

ドイツF3　AvD/MACレンシュボルト・フェスティバル

●5月23～24日/ホッケンハイム：ドイツ/ドイツF3選手権第11戦&第12戦
〔第11戦〕2.634km×2s周=60.582km　出走23台・完走15台

					予選順位/タイム
1	⑧P.ラミー	レイナードB23・オペル	23周	23'27"41	
2	②S.マーセン	ラルトRT36・VW	23周	23'29"50	
3	①D.カストロ・サントス	ラルトRT36・VW	23周	23'34"09	
4	④M.クルム	ラルトRT36・オペル	23周	23'40"34	
5	⑦M.リーズナー	レイナードB23・オペル	23周	23'41"98	
6	⑤J.ミューラー	レイナードB23・オペル	23周	23'47"05	

・優勝スピード：154.962km/h
・最速ラップ：P.ラミー(レイナード・オペル)1'00"33　157.175km/h　19周目
〔第12戦〕2.634km×23周=60.582km　出走22台・完走16台

					予選順位/タイム
1	①D.カストロ・サントス	ラルトRT36・VW	23周	23'25"06	
2	⑧P.ラミー	レイナードB23・オペル	23周	23'31"39	
3	②S.マーセン	ラルトRT36・VW	23周	23'37"91	
4	⑤J.ミューラー	レイナードB23・オペル	23周	23'46"51	
5	⑭P.バラント	レイナードB23・アルファ	23周	23'47"29	
6	④M.クルム	ラルトRT36・オペル	23周	23'51"55	

・優勝スピード：155.221km/h
・最速ラップ：P.ラミー(レイナード・オペル)1'00"23　157.436km/h　18周目
・ペドロ・ラミーが4連勝を飾り、ランキング2位との差を確実に広げている。また第12戦では同じくポルトガル出身のディオゴ・カストロ・サントスがF3初勝利を挙げた。



一方①カストロ・サントスは嬉しいF3初勝利をホッケンハイムで挙げることに

GMロータス・ユーロ　バルセロナ

●5月3日/バルセロナ：スペイン/GMロータス・ユーロシリーズ第2戦
4.747km×16周=75.952km

					予選順位/タイム
1	④M.コーネ	レイナード・オペル	16周	31'53"484	4/1'50"024
2	⑥G.リース	レイナード・ボクスホール	16周	31'53"746	2/1'49"494
3	⑩J.ハウザー	レイナード・オペル	16周	31'56"230	3/1'50"024
4	⑨M.バーガーズ	レイナード・オペル	16周	31'56"427	6/1'50"385
5	⑭M.カレスターニ	レイナード・オペル	16周	32'06"342	7/1'50"378
6	⑯O.ミドルドルプ	レイナード・オペル	16周	32'06"651	15/1'50"867

・優勝スピード：142.895km/h
・最速ラップ：J.ハウザー(レイナード・オペル)1'55"117　148.451km/h
・PP：G.サレス(レイナード・オペル)1'49"220
・予選は雨に見舞われたが、決勝はドライコンディション。ポールのグアルター・サレスがレースをリードするが、素晴らしい追い上げを見せたのはスタートで出遅れたマーティン・コーネ。ギャレス・リース、ジョニー・ハウザー、サレスと次々とかわし、GMロータス初優勝を飾った。2位にはリースが続き、デイビット・シアーズ・モータースポーツは1-2フィニッシュ。F1スペインGPの前座。

GMロータス・ユーロ　イモーラ

●5月17日/イモーラ：イタリア/GMロータス・ユーロシリーズ第3戦
5.040km×15周=75.600km

					予選順位/タイム
1	①G.サレス	レイナード・オペル	15周	28'17"441	1/1'51"521
2	⑥G.リース	レイナード・ボクスホール	15周	28'18"864	2/1'51"896
3	⑦P.クーセイロ	レイナード・ボクスホール	15周	28'29"442	12/1'53"107
4	⑩J.ハウザー	レイナード・オペル	15周	28'40"960	14/1'53"263
5	⑤B.アグイアル	レイナード・オペル	15周	28'41"220	4/1'52"346
6	⑳W.アイクマン	レイナード・オペル	15周	28'41"220	19/1'53"853

・優勝スピード：172.533km/h
・最速ラップ：G.サレス(レイナード・オペル)1'52"417　161.399km/h
・グアルター・サレスがポールtoフィニッシュで今季初勝利。スタート直後のタンブレロでトップに立ったサレスが、最後までその座を誰にも譲らなかった。これでサレスは31点となりポイントランキング2位に上がったが、トップは開幕から3戦連続2位のギャレス・リースの45点。F1サンマリノGPの前座。

ドイツT　アプス

●5月10日/アプス：ドイツ/ドイツ・ツーリングカー選手権第7戦&第8戦
〔第7戦〕2.474km×38周=94.012km

					予選順位/タイム
1	⑯S.ソーパー	BMW-M3　SPORT　EVO	38周	36'46"36	
2	⑦J.チェコット	BMW-M3　SPORT　EVO	38周	36'52"03	
3	④B.シュナイダー	メルセデスベンツ190E　2.5	38周	36'52"95	
4	③K.ルドビク	メルセデスベンツ190E　2.5	38周	36'56"17	
5	⑭J.ビンケルホック	BMW-M3　SPORT　EVO	38周	36'57"61	
6	⑭H.ユシトゥック	アウディV8クアトロ	38周	36'58"13	

・優勝スピード：153.394km/h
・最速ラップ：J.ラフィット(メルセデスベンツ)57"23　155.625km/h
〔第8戦〕2.474km×38周=94.012km

					予選順位/タイム
1	④B.シュナイダー	メルセデスベンツ190E　2.5	38周	36'32"35	
2	⑤E.ロール	メルセデスベンツ190E　2.5	38周	36'47"02	
3	⑮E.ピッロ	BMW-M3　SPORT　EVO	38周	36'50"21	
4	⑪J.ラフィット	メルセデスベンツ190E　2.5	38周	36'50"85	
5	⑫J.ファン・オメン	メルセデスベンツ190E　2.5	38周	36'51"35	
6	⑦J.チェコット	BMW-M3　SPORT　EVO	38周	37'01"33	

・優勝スピード：154.375km/h
・最速ラップ：B.シュナイダー(メルセデスベンツ)57"02　156.198km/h
・第7戦でスティーブ・ソーパー駆るBMWが優勝し一矢を報いたが、第8戦では再びメルセデスベンツの優勢が復活。ベルント・シュナイダー、エレン・ロールのAMGが1-2フィニッシュを飾った。

ドイツT　AvD/MACレンシュボルト・フェスティバル

●5月24日/ホッケンハイム：ドイツ/ドイツ・ツーリングカー選手権第9戦&第10戦
〔第9戦〕2.634km×38周=100.092km　出走27台・完走21台

					予選順位/タイム
1	⑤E.ロール	メルセデスベンツ190E　2.5	38周	45'40"59	
2	④B.シュナイダー	メルセデスベンツ190E　2.5	38周	45'43"01	
3	⑥K.ロズベルグ	メルセデスベンツ190E　2.5	38周	45'50"20	
4	⑮S.ソーパー	BMW-M3　SPORT　EVO	38周	45'50"44	
5	⑪R.アッシュ	メルセデスベンツ190E　2.5	38周	45'50"67	
6	⑬R.ラバーリア	BMW-M3　SPORT　EVO	38周	46'01"22	

・優勝スピード：131.479km/h
・最速ラップ：E.ロール(メルセデスベンツ)1'05"35　145.101km/h　5周目
・PP：K.ルドビク(メルセデスベンツ)

クラス〝A〟パフォーマンス





RC100AZ
メーカー希望小売価格：¥549,000
※消費税額は、別途計算のうえ申し受けます。

YAMAHA RACING KART RC100AZ

デビュー



ストックを超えたストックマシン

ＳＬカートレースシリーズの新しい頂点クラス〝Ａストック〟用コンプリートマシン、それがヤマハ『ＲＣ100ＡＺ』だ。
パワーユニットは、より高回転、ハイパワーを求めた新開発のロータリーバルブエンジン『ＫＴ100ＡＺ』。それを、円熟したハイポテンシャルフレーム『RF-Ⅱ』に搭載した車体コンポーネントは、まさしくヤマハワークスマシンそのもの。
ストックを超えたストック――クラス〝Ａ〟の名にふさわしい、卓越したパワーと絶妙の操縦性が高次元でバランスした実力を、自分の腕で確かめてほしい。

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。*

YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社

●ヤマハレーシングカートは運輸省の認定を受けていませんので、ナンバープレートを取得することはできません。●ヤマハレーシングカートは道路を走行できません。道路を走行しますと、道路交通法及び道路運送車両法の違反となります。●私道、社寺の境内、公園、海辺、堤防上、農道、林道など、いわゆる道路の形態を整えていないところでも人や車が自由に出入できるところは、道路とみなされます。●走行場所には十分注意してください。

RACING KART CLUB



'92CIK/FIAワールドカップ
フォーミュラシェル
カートレースインジャパン

CIK/FIAアジア・パシフィック
選手権併催

5月29日～31日／鈴鹿サーキット南コース
CIK, FIA, JAF公認
主催：株式会社鈴鹿サーキットランド

Photos/Yasushi Yamasaki
Report/Kazuo Mizutani



FK決勝。⑫ロッシ、⑬リタブリ、⑥ペッギオがスリップストリームを使いながらホームストレートを駆け抜ける。ロッシは序盤、一時ペッギオに首位を明け渡した以外は破綻なくレースをリード、ワールドカップを制した

ロッシ、安定した走りで鈴鹿を制す！

FAはペデモンテ優勝、道上 龍が3位入賞と日本勢最上位に

今年も鈴鹿に〝世界〟がやってきた。2年目を迎えたワールドカップには、ヨーロッパ、オーストラリア、香港など計12ヶ国、41人の海外勢が来襲。迎え撃つは、勢揃いした日本のトップカーター達だ。

金曜日までドライコンディションを保っていた日本有数のコース、鈴鹿サーキット南コースは、タイムトライアルの始まる土曜日には雨に見舞われていた。そして日曜日の決勝日は、一転して快晴。そこで繰り広げられた熱戦は、まさしく世界の実力をまざまざと見せつけられるレースとなった。

FK リタブリの追撃届かず ロッシが快勝 女性の〝ロタ〟が3位に

最高峰のフォーミュラKクラスには、'91年FK世界チャンピオンのヤルノ・トゥルーリ、'90年FA世界チャンピオンのダニロ・ロッシ、女性ナンバーワン・カーターのシャーロット・ヘルベルグを始め、海外のトップを競うカーター達がズラリと顔を揃えた。日本勢は全日本FKシリーズのメンバーに加え、今年フォーミュラ・トヨタにステップアップした高木虎之介やヨーロッパ武者修行中の高橋毅も顔を見せている。



TTは18位、予選ヒート15位。プレファイナル8位と尻上がりに調子を上げてきたヘルベルグ。女性ながら3位

マシンはFA共々、国際ルールに添ってフロントカウルが備えられているが、全日本ではフロントカウルなしの日本勢も「重量配分は問題ない。安全でいいと思う」と語る。

コンディションがウェットに一転した土曜日、目覚ましい活躍を見せたのは高木だった。朝のキャブレーションテストでシュアな走りでトップタイムをマークすると、TTで2番手のファビアーノ・ベレッティにコンマ5秒差を付けるI分0秒428の一番時計を奪取。昨年のシリーズ終了以来カートに乗っていなかったとは思えない好調さだ。ベレッティ以降は僅差でトゥルーリ、大竹時幸、津田浩次、ラルフ・ファーマンと続いている。

3クラスに分かれて総当たり戦を行う予選ヒートでも、高木の速さは陰りを見せない。A×B、A×Cの2レースをI周目からの独走で制圧。プレファイナルのPPを手にした。トゥルーリも2位2回の好発進で2番手。大レースに強い大竹が2位+5位で3番手に。ここで浮上を見せたのがロッシだ。TT17番手からA×Bヒートで7位を得ると、続くB×Cヒートではトップにまで上がって4番手に付いた。津田も今年の好調を持続して5番手。TT8番手のジャンルカ・ペッギオが3位+5位でベガ・タイヤの侮れない実力を見せて6番手に上がっている。

一夜明けた快晴の決勝日、コンディションの変化と共に、レースの流れも変貌を見せ始めた。プレファイナルの最前列に並んだ高木とトゥルーリが口にしたドライコンディションでの不安は現実となった。プレファイナルがスタートすると、ロッシがいきなりインか



ベテラン李は予選35位ながら敗者復活戦でトップを取り決勝へ。19位で完走す


トゥルーリはタイヤのオーバーヒートで後退していった


予選トータルで10番手につけた樋口だが、決勝は15位


FKの決勝スタート。ロッシ、ベッギオ、トゥルーリと続く。9周目、ベッキオは1コーナーでロッシをパスしたが……


予選で堂々1位の高木。決勝では日本勢最上位の7位に


高田は決勝で、宮沢や高橋と中団を争ったが22位後退



FKを制したロッシを中央に、2位リタプリ(左)と3位に入ったヘルベルグ


セットアップに苦しんだ⑤クリステンセンは20位に低迷


9周目にトップに立ったベッギオはその後脱落し6位

ら抜け出して先頭に立ち、ベッギオも続いて2位に浮上。2人はそのままレースを走り切り、決勝のフロントロウを奪い取った。予選の2ヒート目をノーブレーキのまま戦ったミルトン・リタプリが16ポジションアップの大躍進で3位に。トゥルーリは4位へ、高木は10位へ後退した。津田が果敢な開いでファーマンを抑えて5位をキープ。大竹は6周でリタイアを喫してしまった。

PPは通常グリッド左側となるが、24周の決勝を前にロッシは、1コーナーイン側となる右側のグリッドを選択。スタートが切られると、その思惑通り綺麗に首位をキープしてレースを開始した。ベッギオがピタリと続き、トゥルーリは3位に。だがトゥルーリは開もなくリタプリにかわされると、タイヤがオーバーヒートを起こして順位を落としていった。ベッギオはロッシにチャージ、9周目には東の間のトップに立つがすぐに逆転される。そこへリタプリが接近、10周目の1コーナーでベッギオを攻略してロッシ追撃を受け継ぐと、したヘルベルグだ。ヘルベルグは「ノーブレム。いいレースを見せられると思う」との言葉通りにプレファイナルで15番手から8位に浮上。決勝が始まると今までの日本での不調を払拭するような攻撃的なレースで、津田、トゥルーリ、ファーマンをかわし、18周目にはベッギオを抜いて3位に立った。

ロッシを3車身ほどの差で追い続けていたリタプリだが、20周目辺りからジリジリと遅れ始めた。ベッギオと同じ、ベガ・タイヤの問題だ。残り4周、リタプリとヘルベルグの差が見る見る詰まっていく。だがあと少しというところで、レースはチェッカーを迎えた。ロッシは「見たか!」とでも言うように右手を振り回してフィニッシュした。

「リタプリに追われた時も、自分のベストを尽くすだけだった」とロッシ。リタプリは「フロント・タイヤがグリップしなかった。でも2位はいい結果」と笑顔を見せる。ヘルベルグは「あと2周で2位にいけた。フロントロウなら勝てた」と意気上がる。

ファーマン、ベッギオに続いて、雨に泣いたジョン・デイビッド・ターゲットが27番手からの猛追撃で6位入賞。高木が津田を抑えて、7位で日本人最上位になった。眼旋レースの高橋は18位に終わったが、プレファイナルではII台抜きで7位に上がる活躍を見せてくれた。

FA 優勝はペデモンテ 熾烈な2位争いを演じた道上が3位に

海外から生きのいい若手が集結したフォーミュラAクラス。まずTTを制したのは「雨でも晴れでもOK」と自信を語るアンドレア・ベリッキだ。タイムは1分1秒793。2番手にアルベルト・ペデモンテ、3番手にピエトロ・アントネッリと続き、6番手までを海外勢が占める。日本勢はフォーミュラ・ミラージュで健闘中の道上龍が7番手、ベテラン白熊淳三が8番手に付けた。

予選ヒートで光ったのは、2ヒート共に序盤からの独走で1位を得たアントネッリだった。ペデモンテは1ヒートを制したが、ローリングの走りにペナルティを受けて、ポイントで4位2回の白熊に2番手を奪われた。4番手ステファーノ・パリッラの後にはベリッキ、全日本を欠場してレースを絞った松栄栄誠、大脇照男、バス・ラインデルが同ポイントで並ぶ激戦ぶりだ。

予選を終えたアントネッリは「明日はもっと速くなる」と語ったが、速くなったのはアントネッリだけではなかった。

ブレファイナルが始まると、10台近くが固まっての闘いの中からラインデル、ベリッキ、ペデモンテ、アントネッリが抜け出してトッ


道上は13番手スタートから驚異的な追い上げで3位に


キャブレーションでは6番手につけた直井だったが…


25番手のスタートながら、8位にまで追い上げた亀川


ライバルを寄せつけずにFAを制圧したペデモンテ

RACING KART CLUB



激しい2位争いを見せた㉞ベリッキと㊾アントネッリ



グリッド発表が遅れ1時間以上もスタートが延びたFA

ブグループを形成。バトルの中で、ヨーロッパ勢がのし上がってくる。結局ラインデルがペデモンテを振り切って1位。日本初登場のフォックス／ビエッセを駆るアンドレア・カンディラッチが10番手から3位に順位を上げ、8位までをヨーロッパ勢が埋めた。

決勝グリッドの発表が遅れ、ドライバー達にはスタートまで長い待ち時間が空いてしまった。だがレースはダレるどころか、目もくらむようなドッグファイトへと展開する。

決勝はPPのラインデルが1周目で脱落する波乱から始まった。6番手から2位に上がったニコラ・ジャンニベルティも3周でリタイア。その間に、首位に立ったペデモンテが圧倒的な速さで2位以下を引き離していく。その差、10周目には8秒。勝負あった。

だが2位争いが熱い。アントネッリとベリッキが、1周の間に何度も順位を入れ替えるバトルを展開。その後方から、こちらも激しい4位争いのグループが近づいてきた。9番手スタートのホルディ・スラリス、カンディラッチ、そしてプレファイナルでアクセルベダルが緩んで13位に終わっていた道上だ。やがてふたつのグループは一体となり、14周目から5台での目まぐるしいバトルが始まった。

1コーナーでベリッキが前に出ると、3コーナーでアントネッリが抜き返す。25Rで、ヘアピンで、5台は至るところでチャージとパッシングを繰り返す。やがてアダム・クラークも追い付いて、グループは6台に成長した。道上はクラークに抜かれて7位へ。カンディラッチがベリッキを捕えて3位に、アントネッリもかわして2位に上がった。

残り2周の1コーナーへ、カンディラッチ、アントネッリ、ベリッキが3台並んで突入する。ここでベリッキが、満を持してインから2位へ浮上。第2ストレートでスラリスがアントネッリに迫る。そして続く3コーナーで、アントネッリとスラリスが絡んだ。2台はリタイア。カンディラッチもヘアピンでマシンを停め、一気に3台が消えた。目前の事故を避けた道上は、最終ラップの1コーナーでクラークのインに飛び込んで3位を奪うと、ピットクルーの声援を受けてその座を守り切り、バトルの果ての表彰台をつかみ取った。

「コンセントレーションを維持するのに苦労した」と、別格の速さで優勝したペデモンテ。「最後に抜くタイミングは計算してた」と言うのは長いバトルを勝ち抜いたベリッキ。「しんどかった！　目の前のクラッシュを避けるのに、敵の消えた荻原は、決勝レースを独走していく。だが単調なレースとはならなかった。



シャンペンを味わうペデモンテ、そしてベリッキ、道上

IC-A

プレファイナルで後退した西宮届かず 荻原が余裕でウイン

アジアパシフィック選手権が懸けられたインターコンチネンタルAは、全日本のAークラスに近いリードバルブエンジンでの戦いだ。

TTで2位をー秒以上突き放す圧倒的な速さを見せたのは、昨年のAIRクラス無敵のチャンピオン荻原正好。その荻原の脅威となったのは、TT13位に埋もれた西宮圭一だった。同じグループで予選を戦った2人は、共に1位＋2位で同ポイント。追う立場の西宮に勢いがあるかとも思えた。

だがプレファイナルで、西宮は1周目にクラッシュ、リタイア。決勝は30番手スタートの荻原が、決勝レースを独走した5台の2位グループの背後に、西宮が姿を見せたのだ。西宮はTT失格からはい上がったチームメイトの小野尾司を抜いて3位に上がると、ワークス製キルト・エンジンにムチを入れ残り3周で安岡をパス。荻原には届かなかったが、場内を沸かせて28台抜きの2位を獲得した。

「今年1勝したかったから、本当に嬉しい。西宮君が後ろに行ったのはラッキーだった」と独走の荻原。「5番手くらいまでと思ってたけど、2位グループが近づいてきたから」と大活躍の西宮。「3位ならいい結果。トレーナーに体を見てもらって、調子良かった」と安岡。三者三様の戦いだった。


ライバルを寄せつけない強さでIC－Aを制した荻原


スタートから荻原が逃げ、そのまま独走の展開に


IC－A優勝の荻原を中央に。西宮(左)と安岡(右)


西宮はプレファイナルで接触リタイアするも決勝2位

Formula-K

エントリー48台

決勝順位	No.	ドライバー	国籍	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト	タイムトライアル 順位	予選ヒート AB	予選ヒート BC	予選ヒート AC	予選ヒート 順位	プレファイナル
1	8	ダニロ・ロッシ	I	ロータックス/CRG/DL	1'01"710	17	7	1		4	1
2	12	ミルトン・リタプリ	S	イアメ/ビレル/VG	1'01"662	16	6		21	19	3
3	16	シャーロット・ヘルベルグ	S	ロータックス/ハットレス/BS	1'01"746	18		9	16	15	8
4	11	ラルフ・ファーマン	GB	ロータックス/トニー/BS	1'01"392	6		6	8	8	6
5	6	ジャン・ルカ・ペッギオ	I	ロータックス/カリ/VG	1'01"407	8	3	5		6	2
6	15	ジョン・デイビット・ターゲット	AUS	コマー/トップカート/BS	1'02"607	27		16	19	26	27
7	22	高木 虎之介	JPN	ロータックス/ハットレス/DL	1'00"428	1	1		1	1	10
8	24	津田 浩次	JPN	ロータックス/ラカマ/BS	1'01"239	5	4	4		5	5
9	3	ドニー・クレバレス	NL	ロータックス/トニー/BS	1'03"337	39		14	23	29	17
10	46	ゲルト・ムンクホルム	DK	P.C.R./P.C.R./BS	1'01"754	19	15		18	25	12

Formula-A

エントリー30台

決勝順位	No.	ドライバー	国籍	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト	タイムトライアル 順位	予選ヒート AB	予選ヒート BC	予選ヒート AC	予選ヒート 順位	プレファイナル
1	73	アルベルト・ペデモンテ	I	ロータックス/カリ/DL	1'01"966	2	1	3		3	2
2	69	アンドレア・ベリッキ	I	ロータックス/トニー/BS	1'01"793	1	2		9	5	5
3	78	道上 龍	JPN	キルト/ハッセ/BS	1'02"509	7	17		12	22	13
4	74	アダム・クラーク	AUS	無限/トニー/DL	1'02"310	5	19	2		16	11
5	83	松板 唯法	JPN	P.C.R./P.C.R./BS	1'03"107	11	15	5		13	10
6	64	フレデリック・スパーゲル	F	ロータックス/アルファ/DL	1'03"143	13	10		11	17	20
7	70	ステファーノ・パリッラ	I	ダップ/ダップ/DL	1'03"115	12		7	3	4	7
8	81	亀川 裕成	JPN	ロータックス/ラカマ/BS	1'02"883	10	13		18	25	25
9	80	白鳥 淳三	JPN	ロータックス/ハットレス/BS	1'02"522	8	4	4		2	9
10	92	阪 直純	JPN	無限/ディノ/BS	1'04"029	23	12	17		23	14

Intercontinental-A

エントリー46台

決勝順位	No.	ドライバー	国籍	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト	タイムトライアル 順位	予選ヒート AB	予選ヒート BC	予選ヒート AC	予選ヒート 順位	プレファイナル
1	138	荻原 正好	JPN	イアメ/テクノ/BS	1'00"935	1	1		2	1	1
2	139	西宮 圭一	JPN	キルト/ハッセ/BS	1'03"088	13	2		1	2	30
3	114	安岡 桂男	JPN	イアメ/ラカマ/BS	1'02"193	3		3	9	6	2
4	143	小野尾 司	JPN	イアメ/ヤマハ/BS	計量失格	39		6	11	12	3
5	127	清水 光秀	JPN	ロータックス/ハットレス/BS	1'02"875	10	8		5	8	4
6	126	水谷 竜二	JPN	アトミック/アルカート/BS	1'02"682	8	21	1		16	9
7	142	甲斐 宏昌	JPN	ロータックス/ハットレス/BS	1'03"047	12		8	4	7	7
8	113	福丸 健一	JPN	イアメ/アルファ/DL	1'03"237	15		5	12	11	8
9	123	中村 嘉之	JPN	イアメ/ダップ/BS	1'03"905	22	17		16	25	14
10	115	大谷 昭宏	JPN	P.C.R./トニー/DL	1'04"621	28	13		7	15	12

ツヨシのヨーロッパKART単身挑戦記

きっと世界の頂点へ！

FROM EUROPEAN KART SCENE

③ ヨーロッパ選手権第2戦、イタリア第3戦の巻

イタリアに来て2ヵ月、なんとかイタリア語にも慣れてきた
最初はどうなることかと心配だったが
朝から晩まで、寝ても覚めてもイタリア語では
イヤでも身についてしまうらしい
それより困っているのは食事のほうだ
おいしいのは結構なことだが、何せ量が多く食べ過ぎてしまう
最近ちょっと太ってきたし、気をつけないとヤバイかなぁ

4月20日(月)晴れ

なんだか工場がバタバタ大変そうだった。今週は125ccのイタリア選手権があるからしょうがないのかもしれないが、ピリピリしてるみんなより、いつもの明るいみんなの方がいいなぁ。

4月21日(火)晴れ

作業を手伝った。なんか、自分でも役に立つ事があるんだなぁと思った。忙しい時は、自分でも手伝えることは手伝おう。

4月22日(水)曇り

セルジオが新しい車を買ったので、ドライブがてらピリヤードに行く。やっとルールが分かってきたので結構おもしろかったが、勝負は引き分け。だけど慣れてきたので次は勝てるかも……。

4月23日(木)晴れ

メカニックのパウロ夫婦とセルジオ夫婦と一緒にモンツアにピザを食べに行った。言葉があやふやだったのか、ピザを食べ終わった後にまたピザが出てきてしまった。帰る時には、お腹がいっぱいでしんどかった。

4月24日(金)晴れ

昨日のピザのせいで朝がしんどかった。やっぱり食いすぎだったみたいだ。食欲もわかなかったし。太らないように気を付けないとマズイなあ。

4月25日(土)晴れ

チャンピオンシップがあるので、オスカルと一緒にロナートという所へ行った。場所はミラノからベネツィアへ向けて高速を1時間ぐらい行った所だ。なかなか近くていい所だ。コースはストレートは長いけれどコーナーのRはきつく小さい。見てるだけでなく、自分で走ってみたいなあ。

4月26日(日)晴れ

すごく暑い一日だった。なんか、夏のようだ。こっちはキャンピングカーに乗っている人が多く、ピクニックみたいだ。

4月27日(月)晴れ

今日からパカンスで、トレビッゾという所にあるメカニックのレネの家に遊びに来ている。ベネツィアへ行ってきたが、すっごくキレイな所だった。本でしか見たことがなかったけど、本当に、海の上に街があった。

4月28日(火)雨

昨日と違ってすごくイヤな天気だ。一日中、犬とじゃれてしまった。

4月29日(水)雨

雨が続いてイヤな天気。来週までここにいることになったけれど——雨が降らなければいいのになあ。

4月30日(木)曇りのち晴れ

レネと一緒に、エンジンをチューンしてくれているフリッツィーの所へ行ってきた。明日からレネの家の近くのカートコースでレースがあるので、レネの仕事を手伝う。レネはカートショップを経営しているのだ。

5月1日(金)曇り

朝からコースに行きレース。小さいコースだったが、まあこっちではこれが普通なのかもしれない。

5月2日(土)晴れ

今日もレースだった。2日レースして、トータルで1位を決めるらしい。レネのチームのひとりはトータルで1位になった。そして、その子のパパは2位。この親子だけうまくいってた。僕はメカニックの2日間だった。

5月3日(日)曇り

レネの私有地でずっとバイクに乗っていた。なんだか山の中を走ってるようで気持ち良かった。すごく楽しいバカンスだった。明日からはルクセンブルグだ。

5月5日(火)晴れ

今回のヨーロピアン選手権開催地はすごく遠い。イタリアを夕方の5時に出て、今はスイスのホテルにいる。

5月6日(水)晴れ

朝8時ぐらいにホテルを出て午後2時、やっとサーキットに着いた。夕方、一基のエンジンだけ慣らしをしろというので走り出したら、たった2周で壊れてしまった。

5月7日(木)晴れ

プレファイナルは、他車にヒットした時にまた、エンジンをふたつ焼き付かせてしまった。コースは日本の津保川に似ているので僕にとってはいいのだが……。

結局、後で分かったのだが、エンジンの焼き付きはガソリンが原因だったようだ。今日のタイムは、トップが34秒1、僕は34秒6といったところ。

5月8日(金)晴れのち雨

タイムは33秒3と縮まったが、キャブレターのテストをした時にエンジンをまた一基焼き付かせてしまった。原因は、キャブのセッティングかなあ。ここはすごくアンダーステアがきついため、2cmほどシートを前に動かす。こっちではガンガンシート位置を変えるので、ドライバーは好みなど言えない。

5月9日(土)晴れのち雨

タイムトライアルは時々小雨がちらつき、スリックなのだがコンディションによってはタイムが落ちるという〝運〟の問題だった。僕の時は見事に小雨が落ちてきて23位。午前中の練習で3番目のタイムが出ていただけにすごく悔しかった。続くA×Bヒートでは16位スタートで11位ゴール。このコースは抜く所が少ないので、接触しないよう注意して走った。2ヒート目は15位スタートで9位ゴール。スタートと同時に雨が降り出したが、僕にとってはチャンスで、前を抜くのが楽だった。プレファイナルは11位スタートだ。

5月10日(日)曇り

プレファイナルは、他車にヒットした時に

今回のサーキット①

モンデルカンゲ

Piste de Mondercange



ドイツ、ベルギー、そしてフランスに囲まれた小国、ルクセンブルクにあるこのサーキットは、日本の津保川カートランドに似たレイアウトだった。マシンのアンダーステア解消がタイムアップの鍵となるため、シートを2cmも前に出すなど、思い切った対策が必要だ

RESULT モンデルカンゲ

●5月10日：ルクセンブルグ、モンデルカンゲ

		エンジン／フレーム
1	アレッサンドロ・マネッティ	ロータックス／トニー／BS
2	ミルトン・リタブリ	パリラ／ビレル／VG
3	ゲルト・ムンクホルム	PCR／PCR／BS
4	パスリンガー	シリオ／ビレル／VG
5	ジョン・デイビッド・ターゲット	コマー／トップ／BS
6	ジェイソン・ワット	無限／ハッセ／BS
7	ジャンルカ・ベッキオ	ロータックス／カリ／VG
8	ステファン・サラザン	ロータックス／カリ／VG
9	ミズリジェビック	ロータックス／スイス・ハットレス／VG
10	高橋　範	イタルシステム／ビレル／BS



早いもので、もうイタリア選手権は終わってしまった
チャンピオンはベッキオ
ボクは最終戦が4位で、シリーズでは10位どまりだった
ところで、実を言うとこのレーシングスーツ
いまひとつカラーリングが気に入っていないんだけど……



リヤホイールが割れてしまい、それが原因でベースダウンし12位ゴール。決勝、12位スタート、10位ゴール。ヒットした時にリヤシャフトが軽く曲がってしまい、思うようペースを上げられなかった。自分が原因だったのですごくくやしかった。チームは明るかった。だが、明るいうちに勝たなければ……。

5月11日(月)晴れ

イタリアに帰って来たら、タンポポの綿帽子みたいなのが、舞いまくっている。何かの木の種だと言うが、飛んでる量がものすごく、吸い込んでいるようで気持ち悪い。

5月12日(火)晴れ

また、セルジオとピリヤードに行った。3回目だけどなかなかうまくいかない。

5月13日(水)晴れ

散髪に行ってきた。まあ涼しくなっていいんだけど、十分に言葉が通じなくて、かなり切られてしまった。ハゲにはならなかったけど、これから散髪には気をつけないと。

5月17日(日)晴れ

市街地で行われるカートレースを見に行ってきた。最初はびっくりした。だって、日本なんかでは絶対ないもんな、公園みたいな所のまわりを走るなんて。クラッシュパッドは、わらの塊だった。

こんなレースを、時には日本でやってみてもいいと思うなあ。

5月18日(月)晴れ

今週はセルピアのレースに備えて新しいフレームを組み立てた。今回もまた新車を使うからだけど、本当によく新車をおろす。どうしてもカートのシャシーは、ひずんでくるらしく、一番最初のハリのいい時にレースしようという考えなのだろう。今週はセルピア、来週は鈴鹿、がんばろう!

5月19日(火)晴れのち雨

明日出発なのにイヤな天気だ。出発する時ぐらいは晴れてほしいなあ。祈っておこう。

5月20日(水)曇りのち大雨

生まれて初めて体験するような大雨だった。普通の雨はバチバチって感じだけど、この雨はバンバンって車を叩かれている感じだ。

5月21日(木)晴れ

テストに入った。コーナーがすごくきつくて日本に似てるから、「イケそう」って感じだ。今日はコンディションが良くないこともあって、エンジンの慣らしをした。壊すことのもなく、うまくコマを進められている。

シャシーの方のセッティングも始めたが、思ったほど悩まず、すぐにトップタイムぐらいにはもっていけた。リヤの滑りが少し気になっているので、それを消すためにリヤトレッドを広げてみたが、これはもうひとつ。で、こんどは狭めてみたが、そうするとリヤの引っ掛かりが良くなったので、成功だったみたいだ。時には方向性と反対のことをやってみるのもいいのかもしれない。

5月22日(金)晴れ

タイム的には良かったのに、いきなり慣らししてるカートがインに切り込んできて、ひっくりかえらされてしまった。体も痛かったけど、それよりもシャシーが曲がってしまった方が痛かった。ジャンニが一生懸命直してくれてるのを見て、自分がもっと気をつけて走っていたらと思い、自分に腹が立った。

5月23日(土)雨のち晴れ

公式練習では晴れていたのに、タイムトライアルは雨。そして、そのタイムトライアルは、エンジンのヘッドボルトが締まってないのが原因で、エンジンが掛からずに"ピリ"になってしまった。だけど、1ヒート、2ヒートで11位、10位とポジションを上げていき、プレファイナルも13位まで上がれた。明日、晴れてくれたらいいんだけど。

5月24日(日)晴れ

プレファイナル7位、決勝4位。プレファイナルは、うまいこと進められたけど前に逃げられてしまって7位。決勝はエンジンが回らなくなってしまい、トップスリーを逃がしてしまった。勝ったのはベッギオで、シリーズもベッギオがチャンピオン。僕は10位だ。

今回のレースは、タイムトライアルの結果が最後まで尾を引いた感じだったけど、やっぱり、こういうのがレースなんだなって思った。まあみんな、4位になれたので喜んでくれていた。みんなが明るいと安心する。本当に思うけど、チームひとりひとりが今の僕には必要なんだ。

5月25日(月)曇り

日本に帰ってきた。成田にはINOの人が迎えに来てくれていてすごく助かった。高速を通ってる時に、日本って車が多いなあってつくづく思ってしまった。INOの青山さんに寿司を食べにつれてってもらった。なんか青ちゃんには、いつもお世話になってしまう。

5月26日(火)晴れ

つま恋でエンジン・テスト。久々のつま恋は狭く感じた。やっぱ、イタリアやヨーロッパを走ったりしてるので目が肥えてるのかなあ。だけど、喋ってることが全部通じるのもヘンな感じだ。イタリアじゃすごく苦労するもんなあ。

今回のサーキット②

ハッピー・バレー

Pista Happy Valley



ボローニャ空港から80km、セルピアにあるハッピー・バレーは、日本のコースのようにタイトなコーナーが続くサーキットだ。今回はイタリア選手権の最終戦として開催され（たった3戦なのでシリーズの終わるのが早いノ）たが、結局ボクはシリーズ10位にとどまる



こっちの家はみんなでっかくて
どこに行ってもこんな感じでゆったりとしてる
左の端にいるのがセルジオなんだけど
この写真を撮った後で髪の毛を切ってしまい
まるでイソギンチャクみたいなヘアスタイルになった

KARTER'S PARADISE

カーターの
カーターによる
カーターのための
コーナーだよ!!

NEWS

兵庫県に新サーキット 9月にオープン予定

兵庫県川辺郡猪名川町に、カート／ジムカーナ／125ccまでの2輪車を対象とした新サーキットの建設が進められている。オープンの予定は9月12日（土）で、現在JAFとMFJに公認申請中だ。

この「猪名川サーキット」の建設計画を進めているのは株式会社ルモン。サーキットは全長1021メートル、最大直線131・7メートルで、コース幅員は8～10メートルとなっている。使用料金は現在未定。また、イベント等でのコース貸切りも検討中だ。

●猪名川サーキット　兵庫県川辺郡猪名川町清水字前谷　☎07277-69-0193（現地事務所）



猪名川サーキット コース概要

コース全長	：	1,021.0m
最大直線距離	：	131.7m
コース幅員	：	8.0m～10.0m
コーナー数	：	19ヶ所
最大縦断勾配	：	1.9%～8.0%
最大横断勾配	：	4.4%
営業時間	：	9時～17時（年中無休）

施設・設備概要

コントロールタワー	：	1ヵ所
自動証明機	：	1ヵ所
駐車場	：	700台収容
ピット数	：	30
可能収容観客数	：	5,000名
レーサーズルーム	：	1室
ミーティングルーム	：	1ヵ所
軽食堂	：	1ヵ所
シャワールーム	：	男女各1ヵ所（更衣室を併設）
トイレ	：	5ヵ所
救急車	：	2台
レンタルカート	：	20台
レンタルガレージ	：	100台分

猪名川サーキット



BUY & SALE

■売りたし

●ヤマハRC100S
'91年式・新品同様・フレーム新品、青・ピストン交換済・ヘルメット／スーツ／カートスタンド／工具などフルセットで・カートを始める方に最適・32万円応談・詳しくはTELにて。
〒240-01　神奈川県三浦郡葉山町一色720-25　☎0468-75-3533　宮原晃一

●ダップ限定車
'90年式86タイヤ・ヤマハKT100S・程度上・ショウエイヘルメット・カートスタンド・レインタイヤ・トランスポーター（ニッサン・バネット検'93年1月）付き・名変確実な方に・28万円
〒242　神奈川県大和市下鶴間4250-58　☎0462-76-1439田島久直

●ヤマハF100
R&Dセイバー91Yブルー新品・ヤマハRSI使用・KT100・BS86ドライタイヤ・DLレインタイヤ・バックスキンステアリング・カートスタンド付・35万円・クレジットOK

静岡県静岡市常磐町2-4-1　☎054-273-6383、または054-272-5644　高林正則

●スーパーカートB
'90年式カーレル・モアコラージュカウル・赤・優勝入賞多数・高橋英樹使用車・全日本参戦のため売却・価格応談
〒501-12　岐阜県本巣郡糸貫上高屋66-1　高橋英樹、または赤坂レーシングサービス　☎0425-60-3291まで

●PCR F2+ヤマハKT100S
'90年式・スリックタイヤ・フロントカウル・サイドボックス・ノイズボックス付・30万円

・レーシングスーツ スパルコオスカー
サイズ52・新同・5万円
〒555　大阪市西淀川区御幣島2-11-8　☎06-471-6308　藤本一郎

●レインタイヤ BS WET-C
未使用・RC100S用ホイール・タイヤホルダー付・3万円

・ジャパンカート誌
072～093　22冊・送料込み・6千円

・カート関連ビデオ
6本・送料込み・1万円　往復ハガキにて
〒331　埼玉県大宮市奈良町56-12　瀬藤正己

■買いたし

●ヤマハRC100S
エンジン／タイヤ付・フレーム年式'89年以降・程度中以上・フロントカウル／サイドボックス／ノイズボックスがあればつけてください・8万円以内（送料込み）
〒768　香川県観音寺市春日町甲2895　☎0875-25-2905　岡田哲也

●パーツその他
SL83タイヤ・ホイール・ピート落とし機・RC100SD用サイドボックス・その他パーツ類・価格応談
〒116　東京都荒川区町屋4-7-8　☎03-3893-3927　渡辺光男

●パーツその他
サイドボックス／ノイズボックス／フロントカウル・まとめて2万円以下で
〒408　山梨県北巨摩郡長坂町大八田4071-3　☎0551-32-3405（7:30～8:00AM、6:00～9:00PM）　平嶋康

『RACING KART』プレゼント 当選者の発表だ!



6月1日号で募集した「RACING KART（レーシングカート百科）」プレゼントの当選者を発表するよ!

夫婦でカートをやってらっしゃる広島県の油目雅子さん、ひとりで15通も応募してくれた岩手県の堤義博クン、これからガンガン練習しようという東大阪市の岡本賢介さん、なぜだかフランスでカートからフォーミュラのレースに出たいという福島県の鈴木章昭クン、とりあえずカートというものを知りたいという東京都の安田菜穂子さん、以下、横浜市の鯨井秀輔クン、千葉県の佐藤知弘クン、三重県の浅野裕之クン、奈良県の満淵陽介クン、大阪府の徳山功介クン、以上10名の方、できるだけ早く送りますから、どうぞ楽しみに待っていてください。

RACING KART CLUB

カートワンポイント講座 14

「カートは日本にどうやって渡ってきたの?」

1955年のアメリカ・カリフォルニアでアートインゲルスの手によって生まれたゴーカートは、マスコミに乗ってあっと言う間に全米中に広がりました。そして、そのゴーカートが海を渡って日本にやってきたのは、およそ2年後の事です。

渡って来たというと、さも完成車のカートが船か飛行機に乗ってやって来たように聞こえますが、実際のところでは、カートの写った写真だけが渡って来て、それを見よう見まねで製作、もしくはアメリカ本土でカートを見た人が日本で製作したようです。なぜならば、日本で最初にカートが走った場所は、立川市にある横田米軍基地敷地内だったのです。そして、そのカートが製作された場所は米軍基地内にある修理工場とのことです。当然製作したのはアメリカ人で、基地内にはレースを開催するクラブまで組織されていました。

そのカートに最初に乗った日本人は藤井大九三氏。米軍関係者に知り合いがおり、そのつてを経て試乗したそうです。カートが生まれてから3年後、'58年のことでした。

藤井氏は試乗後カートの魅力に取りつかれ、'58年の内に自分の経営する修理工場でカート製作に取りかかり、日本人製作のカート1号車まで送り出してしまうのです。しかし、1号車のエンジンはオートバイ用であったために、満足に走れなかったという事実があります。そして2号車で初めてカートらしい走りを見せ、基地内でのレースに参加、アメリカ人のドライブで2位になってしまうほどに完成されていました。

その後、藤井氏は'60年に日本で最初のカートクラブ"東京カーターズ"を組織、同時期に他の日本人クラブを統括するためにゴーカートクラブ・オブ・ジャパン(GKCJ)を設立しました。後にGKCJは名をカートクラブ・オブ・ジャパンと改め、'62年に第1回全日本カート選手権を開催しています。

(宮田秀男)

ROOKIE'S

カートにとっぷりハマったけれど手を出せないでいるワタシ……

こんにちわ! 私はレーシングオンの「レーシングカートクラブ」を読むようになって、カートに興味を持ってしまったスチャラカ23歳の会社員です。それまでは「カート」と言えば「ゴーカート」しか知らない(乗ったことがない)ような、まったくもってカートオンチだった私……。それが今では近くの山(平尾台マルクランド)でカートレースがあると聞けば、友人とクソ寒い中、出かけて行き、鼻をすすりながら観戦し(カゼひいたよぉ〜ん)、「サーキットホリデーinオートポリス」のチラシを友人が見つけてくれればツアーに参加し、コテコテのペーパードライバーであるにもかかわらず、本コースをカートで走らせていただいたり(怖かったけど気持ち良かった♡)と、カートへの入れ込み方がグウーンとエスカレートしてしまって……。

カートライセンスを取りたいと思ったりもするのですが、九州ってどこで講習会やってるか知らないし(やってんのかなぁ?)、たとえライセンス取っても貧乏ったれな私にはカートを買うようなお金はない! (切実な悩みだわ)

まあとりあえず、レーシングオンとマルクランドで頭張ってる皆さんを応援することで、たまったウサを晴らさせていただいてます。ステップbyステップ、皆さん、あせらずに自分の目標目指して頭張ってください。

福岡県 内藤佳代

●ずいぶんカートに熱中しているお手紙ですね。走っている人を応援するのも、自分でレースするのもカートの魅力。でも、できることならやっぱり自分で走った方が楽しいのも事実。九州でももちろんカートスクールなどは開かれているので、ぜひ参加してみてください。ちなみに福岡県では、シェルパレーシングサービス(☎092-503-8642)やレーシングプロショップZEST(☎093-621-8617)、カートショップBIG ONE(☎092-431-4689)、カートショップハラ(☎092-923-4688)などがSLカートスクールを開催しています。詳しくは各ショップに問い合わせてみてください。

■メンバー募集!

F1&モータースポーツ大好きなサークル「オシャベリクラブ」では、夏からの新メンバーを募集しています。一緒に旅行やドライビングを楽しみましょう!

〒107 東京都港区赤坂8-10、1-301
☎03-3408-4986 西沢純一

ついに親を説得カートを始めることに

5月1日号の「カートに反対する親の説得法」についての反対で載せていただいた平嶋です。僕はついに親を説得してカートを始めることができました。これも親の反対で困っている人や、親の説得法のお便りを出してくれた人、それにR'onさんのおかげだと思います。これからも楽しいお便りなどを載せてください。ありがとうございました。

PS 5月1日号「BUY&SALE」の長島さん、ありがとうございました。 平嶋康

●「カートに反対する親の説得法」について多くの人からいろいろな手紙を買い、あらためて切実な問題なんだと認識しました。「事故でも起こしたら」、「お金がかかる」という御両親の心配ももっともなことですが、ひとりひとりが真面目に取り組んで理解を得ていくしかないでしょう。



「カートは最高」という鹿児島県の福崎洋昭さん、素敵なイラストをありがとう

チーム員募集中

Domingo KART PRO SHOP

堺カートランドまで20分
宝塚カートフィールドまで60分
スポーツランド生駒まで60分
名阪スポーツランドまで60分

★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etc.
おまかせ下さい。

"さわやかカートシーズン"
この機会にぜひリトルフォーミュラのステアリングをあなたも握りませんか。

ドミンゴはあなたと共に走り続けます。

初心者の方大歓迎 ヤマハRC-100SD ¥339,000
親切にアドバイスいたします。 その他、各種外国製カート取扱います。
お気軽にご来店下さい。 各種レーシングギア、ローンも取扱いOK!

〒590 大阪府堺市石津町3丁目7-24 昭和コーポ上野芝西1F
Phone.0722-41-2993 10:00am〜9:00pm



Masaki Enterprise Japan 東大阪

最先端ヨーロッパの流れをくむ
RACING KART SALONオープン!

RACING FIRE

◆NEW MODELをいち早く入荷できる流通システム
◆ヨーロッパのワークスフレーム、ワークスエンジンを数多く取揃えたSHOW SALON
◆各種エンジン、フレーム&パーツの在庫がNo.1
◆他に類を見ないカート保管システム
貴方のマシンを大切に考えた立体カートプールシステムで自家用車感覚で愛車を保管いたします
◆独自の個人講習を行うスピーディーなカートライセンス発給システム
◆掛布雅之氏をチームオーナーにもつRF掛布カートクラブ本部

PCR F-2+PCR PV-50 完成車 ¥510,000

〒577 東大阪市新家東町95
Phone.06-788-2680
AM10:00〜PM10:00 水曜定休日



■カートライセンスの取得方法は……?

まず、カートにトライするための第1歩は、あなたの近くの信頼できるショップ選びから。そして、カートのルールとマシンを知るために「ライセンス講習会」を受講する。カートのライセンスには、JAFの発行する「カートドライバー・ライセンス」がある。また、昨年まで「SLライセンス」と呼ばれていたヤマハSLカートクラブの「会員証」が今年から「SLメンバーズカード」に変り、様式も変更され、従来の1年更新から3年有効になり1年毎の更新の手間が省かれた。

ヤマハの主催、後援する「SLカートレース」などに出場するためには、カートショップなどで行われる「SLカート教室」に参加すれば学科と実技の教習を受けてすぐに資格を取ることができる。しかし、JAF公認のレースに参加するためには、JAFライセンスがなければ出場できないため、本格的にレースに取組む人はJAFライセンスも合せて取得すると良いだろう。JAFライセンスの講習会には、JAFの主任講師資格者が当るので当然のことながらレベルも高い。受講には、筆記用具、写真(JAFは2枚、SLは3枚必要)、認印、ヘルメット、グローブ、ツナギ服や厚手のジャンパーなど安全な服装が必要で、靴はカカトを覆うハイカットのシューズを準備したい。

チャレンジ・ザ・F100

筑波戦その2

今年2戦目の筑波戦。ボロボロだった前回の反省をもとにやったるぞ！
予選は大失敗でトホホ…だったけど、尻あがりに調子をあげて
ゴボー抜きの18位フィニッシュ。よーし、いい感じになってきたっ

協力/トキコ㈱、㈱オートルック、カストロール㈱、㈱アライヘルメット、SRSスガヤ、㈱ホワイト・ディア・ワゴー
4月26日・F100筑波シリーズ第4戦 *Photos/Shoichi Sudoh*



第1ヘアピンで集団の中、戦うの図。ここは私の苦手なコーナーなんだけど、レースではそんなことも言ってられない

というわけで、'92シーズン2戦目のチャレンジ・ザ・F100であります。皆さんの中には「アレッ、レーシングオンとサヨナラしたはずのKぴんがなぜこのコーナーに？」と思った人もいるでしょう。だけど、今年いっぱいは、これまでと同じくレース出場の報告を続けられることになったので、よろしくね。

さて、F100参戦3シーズン目を迎える私としては、今年のでっかい目標は「表彰台」。でも、前戦は思うような走りもできず、キャブセットもミスしてメタメタなレース。こんなんじゃイケナイ、と気持ちも新たに4月26日の筑波戦にいざ！

「速い走りのイメージ」を思い出せ

私に才能があんまりないのはこの2年間でよーく分かってしまった。でも、F100のいいところは、私のように限りなく普通に近いドライバーだって、楽しく「レース」ができ、練習しだいでは前の方だって走れるようになるってこと。そう、こんな私だってフロントロウ→7位入賞なんて輝かしいリザルトもあるんだもん（自慢するなって！）。だけど、私の一番いけない素人なところは、時間が経つとすぐに走りのイメージを忘れてしまうこと。去年のように毎週スプリントで練習して、身体が「カート用」になっていたときはまだよかったけれど、今年のようにレース→数ヵ月をおいていきなりレース、のパターンになるとダメ。パッと乗ってベストの走りをするってことができないのだ。

ご存じのようにF100の場合、ワンデイで予選→決勝と進むため、すぐに「いい走り」を思い出さないと、決勝まで「乗れてないな～」というのを引きずってしまうことになる。とはいえ、これは私のようなニブイ人の話。常にトップグループを走っている人たちなんかは、予選はわずか数周でカートの調子をチェックしつつベストタイムを出しといて、あとはエンジン温存で走らない、なんて芸当をやってのけてるのだ。

さて、今回の私だが、この悪いところがすべて出る予選となってしまった。カートの調子はいい、ハンドリングもよく、思ったように止まって曲がってくれるし、エンジンだってよく回っている。ストレートの速さは他と比べても遜色ないものだ。だのに、なぜかコーナーとかで簡単にかわされてしまう。

「…これって私が遅いせいじゃん！」。

さらにダメだダメだと思っているうち、ますます身体は固くなり、操作も荒くなっていってしまう。当然、タイムなんて出てなくて1分12秒843で25位という悲しい順位。走りを見ていてくれたチームの人にも「まったく乗れてない。あんな走りじゃ遅いに決まってる」と一括されてトホホの心境だったのだ。

え～い、ゴボー抜きだいっ

でも、決勝を前に開き直った私。どうせ後ろからスタートなんだから、思いっきりいけばいいじゃん！

スタートは思いっきり失敗。カブリ気味で出足が遅れ、加速も鈍ってI-コーナーを立ち上がったときには後ろから6台目、つまり35番手あたりというポジションに。でも、今回の私はここからが違ったのよ！「くっそ～」と闘子に乗って前のカートに食いついて懸命に走っていくうちに、ブレーキングポイント、ステア操作、ベストな走りを思い出したのだ。こうなりゃこっちのもん。面白いように前のカートに追いつく追いつく。で、裏のストレート、はたまたI-コーナー前でスリップから抜け出て前へ、とゴボー抜き状態に持ち込めたのだ。

でも、もったいなかったのは進入でズバッと前に出たり、立ち上がりを合わせて抜くっていうのがあんまりできなかったこと。せっかくコーナーとコーナーの間で追いついても思いきりよく抜くことができなくて、集団の前に出るのに時間がかかってしまったのだ。

速い人はここが違う、と思う。予選やスタートのミスで後ろから追い上げることになったって、どこからでも好きなようにズバズバ前のカートを抜いていって、あっという間にトップグループに追いついていくもんね。

さて、前回の大ミステイクだったキャブセットも今回はバッチリ。どこをどうやったのかは企業秘密だけど、やっぱりキャブは絞るだけじゃない、開けていく方向もあるのだ、ということだけコメントしておこう。

あっという間に10周が終わり、チェッカーを受けたときには「もう終わりなの？ あと3周あればもう3台は抜けたのに～」と調子いいことを考える始末。結果は18位で3ポイント獲得。欲を言えばもっと前でゴールしたかったけど、とっても面白かった！ なにしろ、スタートからフィニッシュまでバトルしっぱなし。その中で抜きこそすれ、順位を落とすことはなかったのだから、前へ前へといういいレースができたのではないだろうか。

さて、次戦は7月18日（土）筑波の全国チャンピオン大会&F100耐久第2戦の予定。またしても3ヵ月近いブランクとなるけれど、がんばるしかないねっ。

（Kぴん）



苦手だけどがんばったの図。第1ヘアピン進入でエイッ、インをとったぞ



でもって立ち上がりで、もういっちょ。負けない、引かない、やるっきゃない

お便り、質問、エトセトラ みんな集まれバラダイス

梅雨がなんだ、雨降りがなんだ。雨だから、かったるいから、濡れるのヤだから練習ヤメっ、じゃダメ。雨だからこそ練習して、誰よりも雨に強くなろう！

さて、当『カーターズバラダイス』は、そんなガッツ溢れるカーターの皆さんをまとめてドーンと受け止めるコーナーです。お便り、レース参戦記、言いたいこと、聞きたいこと、クラブ員募集、その他何でも送ってちょうだい。君のカートランスポート法を自慢する「俺のトランポを見ておくれ」コーナーも健在だよ。もちろん、チャレンジクラブへのエントリーも待ってます。いずれも宛て先は、〒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○○係」です。

その他、クラブイベントや新製品、ニュースなどの情報の掲載も受け付けています。掲載は無料です。お気軽にどうぞ。

RESULT

予選…25位
(1'12'843・DRY)

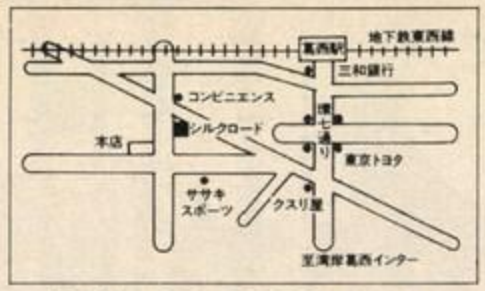
決勝…18位
(12'21'940・10LAP・DRY)

出走台数40台・完走36台
PP：野口 晃(1'10'012)
優勝：北村知久(11'57'120) 2位：野口 晃 3位：久保木仁一



順位うんぬんよりもレースが楽しくって大満足でした

SILKROAD RACING SERVICE



FAX 03-3869-6117



東京都江戸川区中葛西5－15－5 TEL03－3869－6116

カートをやるなら今がチャンス！ ボーナスセール実施中

只今、カートをお買い上げ頂くと
カートスタンドをもれなくプレゼント!!

全商品クレジット利用可

全国通信販売OK

頭金なしでもOK!!

☆試乗会に参加して 君もカートにチャレンジ☆

カートを始めてみたいと思っている人の為にシルクロードでは毎月試乗会を実施しております、インストラクターが親切に指導致しますのでどしどしご参加下さい。

日程（予定）
6月21・28/7月5・12
変更も有りますので事前にお問い合わせ下さい。

全国通販 クレジットOK
CRG RAKAMA 正規特約代理店



CRG
05B JESOLO ¥410,000
02A FLUX ¥390,000
202A COMPLETE ¥490,000
（全車サイドカウル付）



YAMAHA
RC100SD ¥339,000
RC100SC ¥349,000
（リコイルスターター付）
SILK ROAD ¥369,000
SPECIAL限定車

USED－KART

- '90 RC100S ¥160,000
- '91 RC100S ¥180,000
- '91 RC100S ¥230,000
  シルクロード限定車 1回使用
- '91 CRG02A ¥290,000
  KT 86タイヤ付
- '91 CRG05B ¥330,000
  KT 86タイヤ付

緊急買取

中古カート買取強化中！

お売りになりたいカートをお待ちの方
どんどんお電話下さい。お待ちしております。

KART GOODS

CRG TEIJIN® YAMAHA sparco SHOEI ennesport RAKAMA DUNLOP

RACING SUIT



TEIJIN (JAF公認) ¥60,000
TEIJIN PRO (JAF公認) ¥90,000
エンネスポーツ (JAF公認) ¥58,000
YAMAHA (JAF公認) ¥36,000

GLOVE

Sparco ¥12,000
ショート（カラー:レッド、ブルー） ¥9,000
エンネスポーツ ¥8,500
KALIブランド ¥7,500

SHOES

Sparco（カラー：レッド、ブルー） ¥28,000
CRG ¥25,000

KILT

CARBURETOR

2ニードル ¥52,000
3ニードル ¥55,000

KART STAND

アルミ製ストッパー付
¥20,000

GO GO

R RACING ON Challenge Club

With a Pass For The Motorsports

レースに、ジムカーナにラリー……
さまざまなコンペティションに
参加しているキミ!
R'onチャレンジクラブはそんな
キミたちと一緒に作るクラブだ
参加者レベルのニュース&情報
さらには自分の売り込みなど
このページは広く開放します
キミもこぞって参加しよう!

SCHOLARSHIP FOR FJ1600 DRIVERS

今年も実施、CABIN FJスカラシップ

今年もFJ-1600で上のカテゴリーを目指すキミたちのために、「CABIN」がスカラシップを実施してくれることが決定、発表された。

「CABIN FJ-1600スカラシップ」とは、FJ-1600に参加出場するドライバーに対し、スカラシップの登録手続きを行い、登録者の上位入賞者に対して活動援助金の授与を行うものだ。

対象となるのは、全国各地で行われているJAF地方選手権シリーズのFJ-1600レース大会(鈴鹿A/B、筑波A/B、東北A、西日本A、T-I英田A、オートポリスA/B)の計9シリーズに出場するドライバー。つまり、これを受けたいキミは、スカラシップ事務局に登録を済ませれば、そして上位に入賞すれば、いくらかの活動援助金を手にすることができるというわけなのだ。

登録は各個人で行うわけだが、事務局指定のステッカーを出場マシンの指定場所(フロント部やエンジンカウル部)に貼付しなければならない。そして、各シリーズごとにポイントランキングが作成され(ポイントは1~12月の総得点)、各シリーズのポイントランキング上位6名に対して、シリーズ終了後に賞金が授与されるというわけ。設定ポイントと活動援助金は、左の表を参考に!

また、登録者で各Aシリーズのシリーズチャンピオン、そしてCABIN FJ1600イヤーズカップ(11月に富士で行われるインターナショナルF3リーグのサポートレースのことね)優勝者には、CABINレーシングチームのパーソナルドライバーオーディションに参加資格が与えられる。昨年は渋谷勉(鈴鹿A、西日本Aチャンプ)、塩原秀雄(筑波Aチャンプ)、島守広(東北Aチャンプ)、原敬一(イヤーズカップ・ウイナー)の4選手が参加した。そして、渋谷選手には今年「CABIN」がパーソナルスポンサードを行っている。

詳しい問い合わせは、〒100 東京都千代田区内幸町2-2-3 日比谷国際ビル第一企画㈱ キャビン・レーシングチーム事務局内「CABIN FJ1600スカラシップ事務局」/☎03-3595-1320/FAX03-3597-0619へ。

登録しておいて何ら損のないこの制度、登録者にはTシャツも贈られることになっているゾ。



「CABIN」のステッカーをマシンに貼付していることが、スカラシップ登録ドライバーの証というわけだ

設定ポイント(1レースの入賞者につき)

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位
A/Bシリーズ共通	9	6	4	3	2	1

年間ポイント合計の順位と活動援助金

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位
各シリーズ A部門	50万	30万	20万	10万	5万	3万
各シリーズ B部門	30万	15万	10万	5万	3万	2万

NUMBER OF GRID FOR RACE

ピットの数しかグリッド数は与えられない?

8月13~15日、筑波で開催されるN-耐久・ナイターレースは、今年は12時間で開催されるが、「今年の出走台数は、約30台に制限されるのではないか」という噂が飛んでいた。「レースに出走できる台数はサーキットのピット数まで」という本来の規定が、JAFから確認されていたためだ。



今年のナイター「12時間」レースも決勝出走40台に?

筑波のピット数は30。しかし昨年までは架設のテントをピットの代用にし、40台がスタートしていた。そこへこの春、JAFより主催者側に出走台数の確認がなされたようで、実際、先日富士で行われた6時間レースでも、決勝出走台数はピット数と同じ45台に制限されていた。しかし、ただでさえ予選突破が難しい筑波なのに、わずか30台の出走では、あまりにもエントラントには酷。

そこでどうなるか? まず、普段緊急車両が待機している場所(総合案内所の下)を、例年どおりピットに転用し、これで5台を確保し計35台。さらに最終コーナー近くの池を埋め立て、そこに耐熱・耐火性のパネルを用いたピットを設置し、プラス5台で計40台。まだ、JAFの査察が終わっていない段階なので、決定というわけではないが、どうやらこの40台に落ち着くものと思われる。

また12時間に延長されたレース時間だが、これに伴いゴール時刻が、午前9時になるのではないか、と言われている。6月18日には正式な発表がなされる予定だが、変わらないのは「今年も筑波は大変だ」ということか。

N1 DRIVER'S VOICES

N1タイヤのスリック化、選手の声はいかに?

Nーのタイヤが、来年からスリックに変わるであろうことは、前号で紹介した。その「Nータイヤ変更」について、5月31日に行われたTーチャレンヂカップで、現場のドライバーからさまざまな意見が寄せられたので、これをご紹介しておこう。

代表的な意見は、「スリックになると、タイムは飛躍的に上がるだろう。しかし、それに伴いマシンのボディ剛性も上げないとダメだし、足回りも全部変えなければならない。1セットの価格は、これまでと同じだといっても、タイヤライフが短くなるだろうから、結局お金がかかる。ということは、これまで以上に、資金力の差がタイムに表れてしまい、レースがつまらなくなるんじゃないだろうか」(N-1600参加者)、「グリップが上がってタイムは良くなるだろうが、ユーノスのように元々パワーの抑えられたマシンのレースでは、スリックは必要ない。それにスリックだとグリップの減り方が急激だろうから、半分を使ったら、もうダメなんじゃないだろうか」(ユーノス・ロードスター参加者)というものだ。今回の「Nースリック導入案」は、どうやら、実際にレースに参加しているドライバーからは、あまり歓迎されていないようだった。少なくともTーサーキットに出場しているドライバーの間では……。

では、ドライバー側はタイヤについて、どんな考えを持っているのだろうか。「どうせなら、低いレベルのワンメイクタイヤにして欲しい。その方がドライバーのテクニックを競えて、レースも面白いと思う」(N-1600参加者)、「タイヤ購入時に、ライセンス証明をすればいい。そうすれば、これまでのタイヤでも構わないのでは?」(同)、「普段カーショップで買える、普通のグリップのタイヤを、レースでも使えるようにしてはどうか?」(N-1300参加者)などなど。メーカー側の意見と、エントラント側の意見は異なっているが、それは単なる誤解なのだろうか? それともエントラントの心配は的中してしまうのか?







黒瀬直樹

「ジム・ラッセル・スクール・チャンピオンシップ第3戦のウイニングレポートを送らせていただきます。

ジム・ラッセル・レーシングでは、毎年スクール・チャンピオンシップ全9戦をドニントン・パーク・サーキットで開催しています。このシリーズで最も盛んなのは、フォーミュラ・ボクスホールJrというＦＦ1600と並ぶイギリスのナショナルフォーミュラです。

レースは、ドライバーのレベルに合わせて、インストラクターが4～7クラス程度に分けて行われます。最上級クラスであるシニアクラスでは、毎年とてもハイレベルなタイトル争いが行われ、ここで活躍したドライバーの多くが、翌年のＦＦ1600やフォーミュラ・ボクスホールJrで上位を独占しているようです。

私は昨年の11月にスクールを卒業し、今年の第1戦からスクール・チャンピオンシップにエントリーしています。スクールの時からかなり速いタイムが出ていたので、第1戦からシニアクラスにエントリーされました。そして5月9日、あいにくの雨の中行われた第3戦で、5台でのトップ争いに競り勝ち優勝を遂げました。なおシニアクラスで日本人が優勝したのは初めてのことです。

私はイギリスでのステップアップを強く希望しており、来年度はイギリスのフォーミュラ・ボクスホールJr選手権に参戦する予定です」黒瀬選手は神奈川県在住の21歳。興味のある方は当クラブへ。

PROVISIONAL RESULTS - RACE 6
JRRDC FORMULA VAUXHALL JUNIOR
7 Laps

Pos	No	Cl	Driver	Car	Laps	Time
1	9		NAOKI KUROSE	VAUXHALL JUNIOR	7	11:49.6
2	15		LEE CUNNINGHAM	VAUXHALL JUNIOR	7	11:51.2
3	2		GLAUCO VINOKUROVAS	VAUXHALL JUNIOR	7	12: 3.7
4	11		ROBERT RUSSELL	VAUXHALL JUNIOR	7	12:16.2
5	12		RICHARD COSTELLO	VAUXHALL JUNIOR	7	12:16.3





金子孝行（ＦＪ筑波・東北）

「雨のハイランドで練習中のスナップです。6年落ちのＦＪですが、筑波のB戦では辛うじて予選を通過。目立つので声をかけて／」

新井茂雄（マーチ東日本）

「今回は4月18～19日に筑波で行われた"グレート30レース"の奮戦をレポートします。

予選は全周クリアを狙って、全車コースインしてからスタート。自分の目の前は昨年チャンプの安田クン。コースイン後、必死に後を追いました。前車のステアリングアクション、姿勢変化、ブレーキの長さ、ポイント、タイムに一番響くと思われる最終コーナーのアプローチ。チームメイトでありながらも、レースとなれば良い所を盗み自分に吸収しなくてはなりません。しかし私の予選結果は6番手にとどまりました。

19日／決勝。今日は11時ぐらいから雨が降り始めました。大雨に備えてリヤをジャッキアップ。不意のタイヤ交換、ショック調整をやりやすくします。コースイン10分前、出走車は半分がレインタイヤを装着。いよいよシグナルブルー／　1周目は5位で帰った。先頭集団はダンゴ状態だ。そして2周目の最終コーナーで前の㉟がハーフスピン。立ち上がりでアウト側にピッタリ着けて走っていた私の右フロントにヒット／　ガツン／……。鈍い音を聞いた直後、メインスタンド斜め前にスピンアウト。4台に抜かれてしまいました。

スピン後、約3周で先行車に追いつき、1ヘアピン、S字などでかわして6位を走る㉛富樫選手に3秒と迫った。彼を抜ければ入賞だ。アクセルを踏む足に力が入る。1ヘアピンでは何度もブレーキロックしてしまった。ダンロップ下では凄まじいほどのテールスライド。極めつけは最終コーナーのアクセル全開フルカウンター走行。㉛のテールにもう少し……。が、ここでチェッカー、あァ残念。ペースがドンドン上がっていて、もう数周あればイケたのに。

レース後、車から下りたらビックリ。走行中は変形が見られなかったが、右フェンダーはベシャンコになり、タイヤが当たってズタズタ。よくバーストせずに走りきれたものでした。ブリヂストンＲＥ610Ｓに感謝、感謝。

今回のレースも⑤安田、⑰鈴木の17秒台についていける車はありませんでした。次回こそは俺が前に出てやるぜ／　そう心に誓う私でした」

WELCOME TO the CHALLENGE CLUB

当クラブでは、レース、ジムカーナ、ラリーなどで頑張っているキミたちからのご意見、ご感想、そしてレースレポート、質問などをお待ちしています。また、同好会やチームの情報、イベント、レポートだって大歓迎です。さらに当クラブ特性のステッカーがもれなくもらえるメンバーも募集中です（→本誌7月1日号参照）。お便りなどは、〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7　レーシングオン編集部「R'onチャレンジクラブ」へ！

メンバーからのひとことアピール

●今年はガンガン走って、ありとあらゆる雑誌に載ります!!
奈良・廣田和代・24歳（ジムカーナ・A2レディース・EP71T）

R'onではジムカーナは全日本の各クラス上位10名しか名前が載りませんが、このクラブの「SEE ME FEEL ME」に応募していただくと、どんな成績でも掲載されます。

●今年初挑戦!!
宮城・鈴木達也・28歳（マーチ東北）

●今年は勝負の年。兵庫・東　勇人・26歳（全国のFJ1600・SRS86）

ハイランドで会いましたね。

●'92年の1戦目3位、ヤッタネ!!
宮城・藤村宏樹・30歳（マーチ東北）

●'91東北マーチシリーズでチャンピオンとなりました。今年はザウルスJrでがんばります。
宮城・蛭屋久幸・31歳（ザウルスJr）

は東北シリーズにおじゃましますので、よろしく。

●上級へステップアップしたい。
大阪・永井達也・22歳（ジムカーナ・A2・シビック）

●旧型マシンでどこまでやれるか、ガンバル。
長野・横山秀樹・32歳（筑波RS・ウエスト87）

●かつての指定席・表彰台への復活
東京・中島豊・36歳（N1・シビック）

ステッカーが遅れてすみませんでした。

俺たち絶対負けへんぞ!!!

FJ1600からステップアップしよう

第三回

スポンサー大作戦

お金がないことにはレースに参加することはできない——これ常識
自分の収入には限度があるのだし、どうにかしてスポンサーを獲得したい
そう簡単に、スポンサー様なんて付いてくれるもんじゃないけど
アクションを起こさないことには、何も動きはしないのだ！
今回はスポンサー獲得の考現学について考えてみよう



走る走る走る！　ポチポチ結果を残せるようになった頃、スポンサーに巡り合うチャンスに恵まれた

〔第一講〕スポンサー概念

サンマリノGP3日後の某紙朝刊に、表彰台ではしゃぐマンセルの写真が載っていた。3日も経って何やろうと見ると「マンセル独走に嫌気・ファンのTV離れ進む」の見出しと、「史上初の開幕5連勝に意気上がるマンセル（右）だが、ファンは嫌気がさしTV視聴率がガタ落ちしている」（！）のキャプションがついていた。

よーく読んでみると、マンセルが強すぎて英国以外のファンが興ざめし、各国テレビの視聴率が急降下。9社がF1の中継を取り止めたもんでFISAが大騒ぎしているとの事。

確かに今年のF1は、視聴者に「マンセルの連勝記録が伸びるか？」というよりも「今回こそコケるか」って期待（？）させてしまう。ほどウイリアムズは強い。それが原因で9カ国中継取り止め、という事態はFISAにかなりショックを与えたらしい。モズレー会長が「後半戦からベースカーを導入しよう」って言うてるようやけど、はてさて。

話がそれるけど、日本の視聴率は、某リサーチ会社がエリアあたり600から900世帯のモニターに機械を設置して、その家が見てる番組を自動的にチェックする、って何かで読んだことがある。でも、僕はいまだかつて「視聴率モニターをやったことがある」って人に出会ったことがない！　視聴率なんて、ホンマは、けっこうエエ加減なんとちゃうか？

話を戻して。今度の「マンセル勝ち過ぎ騒動」で一番ブーたれて、FISAを突き上げたのは、ウイリアムズ以外についてるF1各スポンサーやないかと僕は想像する。イモーラの中継では、トップ2台と3位以下の登場時間がすっかり逆転してたもんね。そこにFISAの政治的配慮を感じる、というとちょっと言い過ぎか。

それにしても、同じ「スポンサー」といっても、F1とFJではなんという違いがあるか、ってーのを表にしてみた。

まあ、一言でいえば、F1のスポンサーは「人情」、やと思うんです。それがプロフェッショナルとアマチュアの違いと言われれば、それまでやけどね。

〔第二講〕実戦

では「アマチュア集団」のFJでは、いかにしてスポンサーを獲得しているのかを、もう少し詳しくお話ししましょう。って言うても僕の経験談しかでけへんのですが。

レースを始めた頃は、スポンサーを見つけるったって、どうすればいいのかサッパリわからなかった。世間も狭かったしね。レースを好きな人に頼んだら何とかなるんとちゃうかなあ、なーんて甘いことを考えながら思いついたのが、地元の求人雑誌。掲載されてる会社に、片っ端から電話をかけて「話だけでも聞いて下さいっ！」と受話器に向かって頭を下げること一週間。新しい号が出る頃には僕の手元の本で、赤ペンでバツのついてないページはなくなってた。しかし収穫はゼロ。求人雑誌に載ってる番号は人事関係の電話なんやから、スポンサーの話を聞いてくれるわけない、と悟った時には後の祭りだった。

電話作戦がことごとく失敗に終わった僕の次なる戦略は「会社訪問」だった。相手会社に迷惑かなと思いつつ、手みやげに企画書を持って突撃。

受付ネーちゃんの冷たい視線の関門を突破し、たどり着いた応接室のイスの何とヨソヨソしかったこと。ようやく現れた会社の人を相手に、僕は勇気を振り絞り、FJ界およびドライバーの情熱と悲哀についてエンエン講義した。会社の人も真剣に聞いてくれて、僕の話は感動を与えたようだったが、結論を言うとこの作戦も全部バツ。帰り道は、疲れたなんてもんやなかったね。

でも、この作戦には収穫があった。相手の考え（例えば、どんなメリットを要求しているか）がよくわかり、会社への対応の仕方とか、営業活動のシミュレーションが出来たってワケ。もしも将来、営業関係の仕事をすることになったら、きっと僕は立派にやっていけるだろう。

そんなこんなで、スポンサー獲得に絶望しエネルギーを注ぎ込むのをやめた僕は、走ることだけに専心するようになった。頼る人を探すより、自分磨け！　と。まあ、メンドくさくなったといった方が正直だろう。

でも自分の金でやる！　と決めてから、まずクラッシュが減ったのには自分でも驚いた。ズルッとマシンが滑った瞬間、一万円札が僕の頭をかすめるついでに、マシンコントロールも磨いてってくれたようだ。

そうして、ポチポチ結果を残せるようになった頃、友人が会社を紹介してくれた。話し合いの結果、決して多額じゃないけど、エントリーフィーなどを協賛金という形で出して貰えるようになり、さらに話を進めると、その金額程度の協賛金だったら出してもいい、という人を何人か紹介してもらえることになった。一社だけにスポンサーを頼むと負担が大きいので会社もしんどい。でも小額だとか、一回だけだったらスポンサーしてもいい、という会社が意外に多いのには驚かされた。

以来、僕を応援してくれる方がポチポチ現れてくれて、とても助かってる。第一講でも話したけど、FJでは広告効果なんてまずない。結果を残すしか、今の僕にはスポンサーさんの気持ちに応えられない。レースの結果表や自分の載っている雑誌を全部持っていくことでしか、誠意を見せられない。

でも、そんなことからスポンサーさんとのコミュニケーションが広がり、新しい展開が見えてくる。特に雑誌に載ると、スポンサーさんも喜んでくれるし話もはずむ。FJがとても厳しいレースだってことや、優勝するのが難しい、ってことも分かってもらえる。

結局、FJはレースを勉強するカテゴリーやというのが、僕がスポンサー獲得に関する経験で学んだことだ。今にして思えば、一度スポンサー獲得をスッパリ諦めたのがよかったとわかる。より速く走って結果を残すのが先決なんだ！ってね。そうでなければ、自分が本当に困った時に助けてくれる人は現れないんと違うかなあ。

まあ、こんなエラそうなこと、今やから言えるんやけどね。

（ジキル＆ハイド佐々木博）



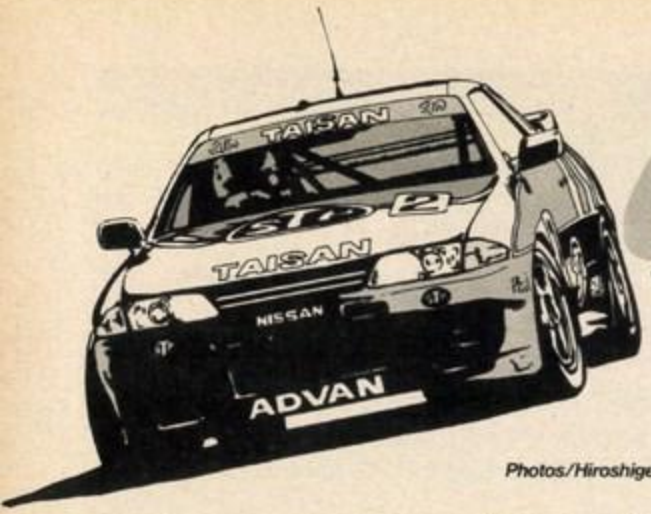
スポンサー様のステッカーを磨くことも大切

こんなに違う！

F1とFJ スポンサー比較表

	F1	FJ1600
目的	宣伝・広告	人助け
内実	税金対策の場合もある	泣きつかれて仕方なく
業種	種々雑多な企業	タバコ屋はない
金額	1000万円単位	缶ジュースだって
被・依頼方法	D通・A通・H堂	ドライバーが突然やってくる
マシンのカラーリング	目立った者勝ち！	決めのポイントステッカー
観戦スタイル	ヘリ・美女・パーティ	ピクニックを兼ねる
関係者のカゲロ	成り金	オヤジ
今後のターゲット媒体	衛星放送・ケーブルTV	R'on「スポンサー」のページ
スポンサーの実感	画面に何秒映ったか	ドライバーの笑顔

※注＝スカラシップは考慮外



Photos/Hiroshige Satta

チーソ 国光体験レポート

IRIS OHYAMA SUGO グループA 300kmレース

Vol.2

「チーム国光体験レポート」の第2弾は、スポーツランド菅生から今回のレースで、タイサンGT-Rは今季初の3位入賞を果たした。そんな感動のレースに参加できたラッキーな人は、岩手県からやって来た冬川サン。では、レポートをドーソ



冬川 聡サン
21歳

私は、地元・岩手県の郵便局に勤めている21歳の男性です。以前からレースには興味を持っており、TVでレースの放映があると必ず見ていました。

学生時代は、家から宮城県の菅生までの距離が遠く感じられましたが、社会人になるとそう遠いものとは感じなくなりました。そして、就職してからこれまでの3年間は、必ず年に1～2回は菅生でのレースに足を運んでいます。もちろん、予選から見られるように金～月曜日と4連休をもらって、サーキットに行っていました。さらに、その年に1～2回だけのレース観戦のために、望遠レンズのみ使用（?）のカメラまで買ってしまったのです。例えいくらお金がかかっても、あのレース独特の雰囲気を味わうと、とてもやめることができません。

そんな私が、"「チーム国光」体験スタッフ募集!"初めてこの記事を見た時には、自分の目を疑いました。自分が普通免許を取って以来、憧れの存在（憧れのあまりスカラインまで買ってしまった!）だったあの"ドリキン"土屋圭市選手と、その土屋選手が監督しているという高橋国光選手のチームで、スタッフの一員としてレースが体験できるなんて、とても信じられませんでした。そして、「外れてもともと」と思って応募したら、なんと!!選ばれてしまったのです。家に決定の連絡があった時には、まさに「雲に乗ったような気分」で、さすがにその夜は、興奮してなかなか寝つくことができませんでした。

とても緊張した高橋選手との初対面

5月15日（金）、これまでまったくと言っていいほど使ったことのなかった電車で仙台へ行き、そのままホテルに入りました。予定より早く到着したので、今回お世話になるトランスポーツの方へメッセージを残して、自分の部屋で待つことにしました。

この待っている間の緊張感（高橋・土屋両選手に会えるという）は、今までに体験したことのないものでした。結局、それから約2時間はどしてトランスポーツの方から連絡があり、高橋選手とトランスポーツの方4人と食事に出掛けることになりました。

高橋選手とは、少しずつ言葉を交わしていきましたが、緊張のあまりほとんど内容は覚えていないという状態でした。食事が終わり、自分の部屋に戻ってみると、ジワジワと"本物の高橋選手に会ったんだ"という実感が湧いてきました。

「ビデオで見たとおり」だった土屋選手

5月16日（土）の予選日。トランスポーツの方と朝6時にホテルを出発し、菅生に着いてから参加確認の受付を済ませて、メカニックの人達がサーキットに来るのを待ちました。そして、メカニックの人達が到着するまで少し時間があったので、ピット裏などを見学してみることにしました。これまでは菅生に来ても、いつもメインスタンド、SPコーナー、最終コーナーと3カ所しか行ったことがなかったので、目に見えるものすべてが新鮮に感じられました（天候が雨だったのが、残念でしたが……）。

メカニックの人達が到着すると、車検、メディカルチェックと、アッという間に進みました。高橋選手、土屋選手ともメディカルチェックの前には、ピット裏のテントに来ていました。土屋選手には、時間の空いている時に自分のクルマのことについていろいろとアドバイスして戴き、「ビデオなどで見る土屋選手と一緒だ!」と思ってしまいました。しかし、高橋・土屋両選手とも、予選開始時間が迫ってくると、普段の笑顔とはまったく違った厳しい表情に変わりました。そうした雰囲気の中では、両選手に話しかけるどころか、記念にと持って行ったカメラさえも使うことができないくらいでした。

その日は、午後3時過ぎに予選2回目のコースインが始まりました。高橋選手が、雨の中周回を重ねましたが、予選1回目の4番手の位置からトップとのタイム差が縮まりません。そして、13周をしたところで土屋選手に交代。この時点でのトップは⑫カルソニック・スカイラインの1分39秒台、②タイサンSTP GT-Rは1分42秒台で6番手、この後もなかなか差が縮まりません。

予選終了まで残り5分のところでタイヤ交換し、最後のタイムアタック。少しずつ差が縮まりましたが、結局23周目に出した1分40秒8607で5番手、トップが⑫カルソニック・スカイラインの1分37秒509、4番手の㉒AXIAスカイラインが1分40秒592でした。この時は、よくテレビなどで使う「1／100、1／1000秒の世界」という言葉が、痛いほどに身にしみました。



今回、一番の歓声を浴びていたチームを体験できて本当に感激!

"理想的なレース運び"で3位に入賞!

5月17日（日）。決勝日の朝、少し晴れ間が見える空で少しホッとした気持ち（せっかくの体験が2日間とも雨では、もったいないから）で、菅生へ。

朝のフリー走行を終え、いよいよ決勝のスタート。私は自分の立場も忘れて、予選の時と同じようにラップタイムの映るモニターに釘付けになってしまいました。スタートしてからは、高橋選手が予選順位の5番手をキープし、41周したところで土屋選手に交代。

土屋選手は次第にペースを上げ、とうとう①JECSスカイライン、㉒AXIAスカイラインとの3番手争いに加わりました。ストレートをその3台が通過すると、一段と歓声が高まり、私もモニターの前だけにはいられず、思わずピットの前に出てレースを見てしまいました。「見た」と言っても、クルマの屋根の部分しか見えませんでしたが、あの時は自分でも興奮しているのが分かりました。

そして70周目、①JECSスカイラインを抜いて3番手に浮上。思わずガッツポーズ!しかしここでイヤな予感がしてきたのです。それは、前回の第2戦オートポリスでは、残り3周でリタイアしているということでした。残り周回が10周を切ると、「もう神様でも何でもいいから、とにかくこのままで!」と祈り続けることしかできませんでした。

午後3時45分にチェッカーフラッグが振られ、今季初の表彰台3位を決めた時には、背筋がゾクッとする思いでした。土屋選手がメインスタンド前に戻ってくると、ファンの人達がどっとクルマを取り囲み、ドリンクとタオルを渡そうとしていた私は、やっとの思いで土屋選手の所にたどり着くことができました。そしていざタオルを渡そうとすると、なんとあの高橋選手と土屋選手が抱き合って泣いているではありませんか。スタッフの人達も、目を赤くしていました。

この時、土屋選手がビデオで言っていたことを思い出しました。『レースはバトルがあって当然。攻めて攻めてトラブルを抱えて2位、3位になった方が全然いい。守りながら走って勝っても面白くないよ』という言葉です。今回のレースは、まさにその通りのレースになったと思うと、何か込み上げてくるものがありました。

"今季初表彰台3位"。それよりも嬉しかったことは、表彰式の時に1位、2位のチームよりもレースを観に来ている皆さんの歓声が一番大きかったことでした。このように誰からも好かれているこのチームでレースを体験できたんだと思うと、もう何とも言葉にはできないほど……。

今回はチーム国光でお手伝いらしいことはひとつもできなくて、かえって邪魔ばかりしていた私でしたが、全国には私よりももっとレースの好きな人達がたくさんいます。そのようなファンの人達のためにも、この企画を来年以降も続けて欲しいと思います。

今回このようなチャンスを与えてくれたチーム国光のスタッフの皆様、トランスポーツの皆様、そしてレーシングオンのスタッフの皆様に感謝の意を込めて本当にどうもありがとうございました。今年の残り5戦、表彰台の一番高い所を目指して頑張って下さい。私もファンのひとりとして、これからも「チーム国光」を応援していきます。



憧れの高橋・土屋両選手と。土屋選手はビデオなどで見るとおりのとても親切な人だった

Test/Yorimasa Kato Photos/Shinji Tanabe, Shoichi Sudoh, MAX PRESS

STREET TOPICS

スポーツを脱ぎ捨てて!

フルモデルチェンジを受け、ガラッとイメージを変えた三菱ギャラン

国内外を含めて、ラリー・フィールドでその名をとどろかせてきた三菱ギャランがフルモデルチェンジだけど、このモデルからラリーはランサーにまかせちゃうそうです。なんか寂しいですけどね



なんたってオーバー5サイズだものなあ、もうレースには通さないよなあ、と嘆くなかれ。ラリーをランサーにまかせ脱皮した走りはまた別の意味で良い

内外ともに大変身を遂げたソ

これまで世界のラリーシーンで数々の好成績をあげてきた、ちょっと硬派な4ドアセダンのギャランがフルモデルチェンジされた。先代ギャランは骨太でボクシーなスタイリングを特徴とし、いかにもラリーフィールドが似合いそうなガッチリとしたものだった。しかし、ニューモデルでは一転して柔らかなラインが基調。アメリカとヨーロッパの両方のテイストが織りまぜられたスタイルで、硬派なイメージとは無縁。どちらかといえば「エレガント」とか「スノッブ」という言葉が似合っている。もっとも、顔つきはけっこうスゴミが効いているが……。

大きくスタイリングが変化したギャランであるが、メカニズムのポテンシャルアップにも力が注がれている。そのキーワードとなっているのは、近年注目を浴びている「ファジィ制御」。電子制御フルタイム4WD、オートマチック、TCL、アクティブ4WS、アクティブプレビューECS、エアブリファイヤーエアコンの6つの機能にファジィ制御が取り入れられているのである。これらは総称してI-NVECS（インベックスⅡインテリジェント&イノベーティブ・ビークル・エレクトロニック・コントロール・システム）と呼ばれ、クルマの世界ではもちろん世界初のシステムである。

まず試乗したのは、最もホットなモデルのVR-4。先に挙げたI-NVECSの中では、アクティブ4WSを装備している。旧モデル同様、フルタイム4WDにシリーズ最強のエンジンを搭載。そのエンジンは、新開発の2ℓV6DOHC24バルブ・インタークーラー付きツインターボ。最高出力は先代の直4ユニットとまったく同じ240ps／6000rpmという大出力を発生し、最大トルクは30・5kg-mアップの31・5kg-m／3500rpmを発揮する。

新ユニットのエンジンフィーリングは、とにかくスムーズで滑らか。2500回転あたりからターボが仕事をしていることが感じられ、3000回転から本格的に加速するのだが、まったく荒々しさがないのだ。もちろん、遅いわけではない。スピードメーターの針は極めて素早く上昇し、思った以上の速度に達しているのだ。旧モデルはあふれんばかりのトルクで重いボディをグイグイと引っ張っていき、ともすると暴力的加速だった（それも魅力の一部だった）。しかしニューVR-4は、パワフルなNAエンジンのように回転に見合ったパワーカーブを描き、極めて上質な加速をするのだ。ひとつ残念なのは、シフトフィーリング。カチャカチャと安っぽいタッチで、節度感がないのだ。

アクティブ4WSが装備されたハンドリングは、軽快感のあるもの。ステアリングに対するノーズの動きはシャープではないが、スイッとインを指す。ややリヤが巻き込むような感覚で曲がり始めると言えなくもないものの、すぐに安定したコーナリングフォームを保つ。この現象は、40～80km／hのスピード域では、一瞬リヤタイヤがフロントタイヤとは逆操舵になって回頭性を高め、すぐに同位相となってリヤの安定性を確保するようになっているからだ。

アクセルオンではアンダーステアが感じられる。これはアクセルを少し緩めてやれば、狙ったラインに戻す程度。だが、この行為はスポーツ走行をする上では欲求不満となる。コーナリング中はアクセルに足を乗せるといった程度しか踏めないので、4WDのトラクションの高さが十分に生かせないのだ（同時に乗った電子制御4WDではアンダーは弱めだった。ただし、これはATにのみ設定）。

しかし、ワインディングをかなりのペースで走れることは確か。コーナリングスピード自体も高いし、なによりブレーキがしっかりとしているので、直線では持てるパワーをフルに出し切ることができるのだ。これは、フロントに15インチの2ポッドキャリパー、リヤも同サイズのベンチレーテッドディスクとしたことが大きく貢献しているのだろう。

乗り心地がいいのもニューギャランの美点。新開発の4輪マルチリンクサスペンションは、路面からのあらゆる入力をしなやかに吸収し、フラットでソフトな走りをしてくれる。コーナーでのロールは大きめだが、ロール進行はゆっくりしているので不安はない。強いてあげれば、シートのサポートがイマイチで、体をしっかりと支えてくれないことが不満に感じられるくらいだ。

ニューギャランは、ほとんど全ての面において洗練され、上品な印象。グレードもアップしている。ただ、スポーティかというと、それは？　だ。大人の乗る速いセダンというイメージだ。ちなみに、このVR-4でのラリー活動の予定はなく、今後はランサーにそのバトンが渡されるということだ。



V6になって荒々しさはまったく影をひそめた



武骨、かつ優雅。三菱独特だよねこの雰囲気



リヤスポイラーだけがスポーツ心を主張する

主要諸元　三菱ギャランVR-4	
エンジン	V型6気筒DOHC24バルブ・ターボ
型式	6A12
総排気量	1998cc
ボア×ストローク	78.4×69.0mm
圧縮比	8.5
最高出力	240ps/6000rpm（ATは215ps/6000rpm）
最大トルク	31.5kg-m/3500rpm
燃料供給装置	ECI-MULTI（電子制御燃料噴射）
燃料タンク容量	64ℓ
全長×全幅×全高	4630×1730×1410mm
ホイールベース	2635mm
トレッド	F1510mm/R1505mm
車両重量	1430kg（ATは1460kg）
トランスミッション	5速マニュアル・4速AT
サスペンション	マルチリンク式（前後とも）
ブレーキ形式	ベンチレーテッドディスク（前後とも）
タイヤ	205/60R15　91H
価格（東京価格）	308.3万円（5MT/標準車）

TOPICS

「イバリ」を取り去った高級車、レパードJ.フェリー



セド/グロ、シーマで活況を呈しているLLクラスに「レパードJ.フェリー」が登場した。基本的にはセド/グロのシャシーを使いながら、スタイリングやインテリアはよりソフトイメージに、そして走行性能は走りを意識したチューニングがなされている。価格は358万～469万円。

マツダ・クロノスに2.5ℓV6エンジン搭載車追加



マツダ㈱はマツダ系販売チャンネルの高級サルーン「クロノス」に2.5ℓV6エンジン搭載車の「25グランツーリスモ」を追加した。ユーノスMS-8やオートザム・クレフと同じ200psを発生する2.5ℓV6 DOHCエンジンはワンランク上の余裕を約束。価格は235.9万～270.9万円。

さらに優雅さに磨きをかけて。プレセアがマイナーチェンジ



発売以来好評のプレセアがマイナーチェンジ。スタイル、そして走行性能にもさらに磨きをかけた。主な変更点はフロント/リヤ回りのデザイン、シート&ドアトリム生地、1.8ℓ車のEGI化及び2ℓ車のフルレンジAT化、運転席用SRSエアバックの全車オプション採用など。

あのクラウンがついに販売累計台数350万台に。記念車発売



トヨタ自動車㈱の主力車種であるクラウンも、いよいよこの7月で販売累計台数が350万台に達する見込みとなった。これを記念して同社では特別仕様車を発売する。4ℓV8のマジェスタCをベースに、セルシオと同じホワイトパールマイカ塗装を施した1台だ。価格は492万円。

ヤマハV12搭載！OX99-11デビュー

以前ニュースでお伝えしたヤマハF1-V12搭載のグランプリ・スーパーカー「OX99-11」（オーエックス・ナインナイン・イレブン）が、英国で正式にその姿を現した。今季ジョーダン・グランプリに配給されているOX99エンジンをデチューンして搭載するシャシーは、手法的にはレーシングカーそのもの。カーボンファイバー/アルミハニカム製モノコックやプッシュロッド式ダブルウイッシュボーン・サスなど、グループCカーさながらの出来映えをみせている。発表段階でユニークだったタンデム式2シーターもそのまま採用。ドライバーはモノコック中央でドライブをすることになり、フォーミュラカー気分の運転感覚を味わえる。またスタイリングはムーンクラフトの由良拓也氏がデザイン担当し、空力を十分に考えたものとなっている。

このOX99-11は、英国ミルトンケインズでヤマハ製エンジンのメンテナンスを行っているヤマハの現地法人イプシロン・テクノロジー・リミテッドでシャシーを製作し、それに日本でこのマシン用に組みあげたOX99エンジンをドッキングさせていくという手法を取るという。なお、生産台数や価格はまだ未定だが、'94年には市販を開始するそうだ。



見よ！　本当にこのスタイルでデビューするのだ。軽快でレーシングカーらしいのがイイ



ヤマハV12を縦置き。ヘタなCカーより凄い？



ステアリングは脱着式。どこまでもF1ぽい

主要諸元ヤマハ OX99-11	
エンジン	V型12気筒48バルブ
型式	OX99
総排気量	3498cc
燃料供給装置	電子制御燃料噴射
燃料タンク容量	120ℓ
全長×全幅×全高	4400×2000×1220mm
ホイールベース	2650mm
乗車定員	1名+後部補助シート
トレッド	(F)1615mm/(R)1633mm
トランスミッション	6速マニュアル・横置き
シャシー	オートクレーブド・カーボンファイバー・モノコック
サスペンション	ダブルウィッシュボーン（前後）
ブレーキ形式	ベンチレーテッド・ディスク
	4ポッドキャリパー（前後）
タイヤ	(F)245/40 ZR17
	(R)315/35 ZR17

FUZZY RACING

Let's KARTING



中古カート在庫多数あり
カート車輌買取り致します

初心者の方大歓迎!!
カートガレージ、トランスポートOK!

スパルコ
カートグローブ
・プロF-1
●カラー：ブルー・レッド・トリノブルー
●サイズ：S・M・L
¥17,700

スパルコ
カートスーツ
オスカーFL
●カラー：グリーン
ピンク
レッド
イエロー
●サイズ：42～56
●JAF公認
¥63,000

スポーツライン
ステアリング
●パーツNo.3039
●カラー：レッド・グリーン・イエロー
（三色タイプ）
¥18,000

R・C・M
カートシューズ
●カラー：赤/白、青/白、緑/白
●サイズ：24.5～27.0cm
¥16,000

アライヘルメット
GP-2K
●カラー：白
●JAF公認
¥37,000

カートカバー ¥7,500
あらゆるカートにフィット。雨・ホコリにも安心。
カート保管にぜひご使用ください。

カート用品通信販売OK!
●ご注文はTELにて在庫確認の上、現金書留で消費税3%を添えてご送金ください。
※2万円以上お買上げの方は送料無料。
ローン、クレジットもOK!!

FUZZY RACING
ファジィレーシング
〒537 大阪市東成区深江北3丁目2-8（阪神高速高井田ランプ西200m）
TEL.06-973-6633 FAX.06-973-3337 営業時間/AM11:00～PM9:00（水曜定休）



PIT-IN PRESS

FROM READERS

■先日、鈴鹿で行われた全日本F3000第4戦の決勝で、小河　等選手が逝去されました。享年36歳。みなさんもご存じのとおり、今年のSWC第1戦ではG・リースと共に優勝を飾り、このF3000にはSWCのスケジュールの合間をぬっての参戦でした。ここでは、生前の小河選手を偲んだ、みなさんからのお手紙で綴っていきたいと思います。

悔やむ気持ちを、小河選手に寄せて



福島県　山崎　篤

信じられません。あの方が逝ってしまったなんて。どう考えても全く信じられません。はっきり言うと、あの方は私にとって敵側の人でした。そう、私は"ニッサン党"です。ですからグループAやグループCはもちろんのこと、関係のないF3000や、ほぼ関係ないこの間のSWCも、心から喜んであげることができませんでした。でも心のどこかで、あの方のすばらしい実力は認めていました。今年のグループCを見に行ったときも、「あの方のいないトヨタに勝ったって、つまらない」とぼやいていました。私にとってあの方は、ニッサンの行く手をはばむ大きな壁であり、憎々しい存在でしたが、今はそんな思いはかけらもありません。ただ偉大なドライバーを失ったという悲しみと、運命の残酷さにア然とするばかりです。今年のSWCのチャンピオンになれたかもしれません。ル・マンで優勝していたかもしれません。考えればキリがないほど、悲しい想像が思い浮かびます。

亡くなられた次の日、偶然ですが、私の学校でミサがありました。それは創立者の祝日のためだったのですが、もちろん別の人に祈りを捧げました——小河　等さん、今まで本当にありがとう。あなたのあとを追って、たくさんの優秀なドライバーが日本から出てくれることを、心から祈り続けます。

静岡県　「D e a r」

●

思い起こせば3年前の秋、私は初めてサーキットへレース観戦に行きました。

そう、'89年9月24日F3000第7戦、ポールポジションはゼッケン21番、紺色のローラ。でも私は、この日鈴鹿サーキットへ来るまで、この紺色のローラに乗る小河さんにあまり興味がありませんでした。いつもよく分からないうちに2位になる程度のドライバーだと思っていたのです。でもこの日の小河さんは、星野さんも、チーバーさんも全く追いつけないほど速かったのです。そしてこの日を境に、私の応援するドライバーは小河さんに変わったのです。

翌年は富士スピードウェイへ、グループCの第1戦を見に行きました。この日も優勝したのは、小河さんの乗るミノルタ・トヨタでした。私が見に行った2レースとも小河さんが優勝して、「私は小河さんの勝利の女神よ！」などと舞い上がっていました。

しかし'92年5月24日、F3000のレースをテレビ観戦でも欠かしたことのない私が、この日に限ってビデオ録画の予約を忘れて出掛けてしまったのです。F3000の結果を気にしつつも「また外人が勝っただろう」ぐらいしか思っていなかった私は、夜のニュースを見て、もうびっくりです。そんなこと信じられない。信じたくない。私がビデオ予約をしても、しなくても、この日の事故は起きたかもしれないけど、でもこの日に限って…。いろいろな思いがいっぱいで、夜もなかなか寝ることができませんでした。

幸か、不幸か私のビデオライブラリーには、この日のレースを残すことができません。私が、アルバムのなかと心のなかに残すことができるのは、初めてサーキットへ行ったときの誰よりも速かった小河さんであり、表彰台の中央で微笑む小河さんだけなのです。



愛知県　「村松健一」

5月24日、サーキットへ向かう電車のなかで、スポーツ紙を開くと「予選で活躍　地元　小河　等」の記事に目を疑いました。

私にとってうれしい誤算でした。本来ならSWCでヨーロッパにいるはずの小河選手が、久しぶりにF3000に出場してくれる。前回のMINEで、不振だった日本人勢に「喝っ」を入れてくれた。しかし、あんな事になるなんて。

'89年のF3000最終戦で、波瀾万丈のレースを見せてくれた小河選手。あの日、オープンカーでコースをパレードする小河選手に向かい、上着を回し、飛び上がって、心から「オメデトウ」と言ったとき、あの時ほど、自分が日本人を意識した日はありませんでした。

7年前の萩原選手の時のように、今年のル・マンは、悲しい、つらいレースになりそうです。





トヨタのみなさん、リース選手をはじめとするドライバーのみなさんにお願いします。小河選手の意志と努力を生かし、今年のル・マンを戦ってください。

最後になりましたが、小河　等選手の安らかに永眠されることを、心より願っております。

写真は、'89スーパーファイナル鈴鹿の時のものです。

愛知県　櫻井鋼二

●

たった今テレビのニュースで、小河選手が亡くなったことを知りました。もちろんあのクラッシュはテレビで見てましたが、2&4の時の中谷選手のように無事だと思っていました。でもまさかこんなことになるなんて…。F3000でプロストのような走り、そして今年、フルエントリーして日本人初優勝したSWCでの走り。すべてがもう見られないと思うと、残念でなりません。ヘルメットにお子さんの名前を入れたり、インタビューにいつもニコニコと答えていた、優しいお人柄が好きでした。絶対に今年のSWCワールドチャンピオンは、小河選手だと信じていたのに。鈴鹿サーキットの安全性はとても高いものですが、まだまだ成すべきことは多いと思います。もう二度と、才能あるドライバーの死亡事故は見たくありません。

最後に、頂点に向かって光り輝いた「小河

Jim Russell
Racing Drivers School U.K. Ltd.

観客から挑戦者へ

4種のDO

世界初の名門スクールで受講
講師陣は世界のトップドライバー
舞台はGPサーキットのドニントン
6日間の短期集中トレーニング
日本語通訳滞在で言葉の心配不要
普通免許所持者なら誰でも参加可能
フォーミュラ/サルーンの2コースあり
卒業時には早くもレースに参戦
インドアカートで夜もエンジョイ
航空運賃追加せずロンドン、パリ経由可
グランプリマシンの宝庫
ドニントンコレクション見学
受講期間前後にF1他レース観戦可能
英国レーシングファクトリー見学可
英国RACライセンス取得可能
帰国後JAF国内A級ライセンス書替可
独自のシリーズ戦への参戦資格授与



'92 ジム・ラッセル
レーシングドライバーズスクール
イギリス本校 留学申込受付中!

サーキット地：ドニントンパーク(イギリス)
催　行　日：7/18-27、8/9-17、8/30-9/7、他
申込締切：各出発日の1ヶ月前
料　　金：1,025,000円～
(最大24回までのローン可能)
入学資格：普通免許所持者(経験、年齢不問)
資料請求は、切手250円分を同封し、住所、氏名、年齢、職業を明記の上、下記宛先までお申込み下さい。
ジム・ラッセル レーシングドライバーズ
スクール U.K.日本総代理店
株式会社ブラックボックス
〒104 東京都中央区月島1-12-8 柴田ビル1F
R'on(6/15号)係まで
☎03・3536・5430



「小河さん、ありがとう」

今日、SUZUKAでのF3000レースで、小河さんが他界してしまった。私にとって5月24日は、とっても悲しい日になった。

私は用があり現地に行けなかったので、家でTVを見ていた。1コーナー手前で「あっ」と思った瞬間小河さんのマシンがクラッシュ。無事でいて欲しいと思っていたが…。ニュースで亡くなったことを知った時はとても残念だった。

私が初めて小河さんと会ったのは昨年7月のFUJI・500マイル。私は大ファンの小河さんにサインをもらおうと、初めてパスを貰いパドックに入った。色紙を持って待っていたら、遂にピットの方から小河さんが！　コチコチになりながら「サインをください」と言うと、快く「はい！」とサインしてくれたうえ、一緒に写真まで撮ってくれた。そのレースで小河さんの㊱トヨタはみごと優勝。表彰台での笑顔は今でも忘れられない。

今年は絶対にSWCで世界チャンピオンに、と思っていたのに…。

私は、いつまでも小河さんのことを忘れない。小河さん、すばらしいレースをありがとう！　そしてきっと、天国でチャンピオンになってください。

小河さんのご冥福を心から祈ります。

同封した写真は、昨年FUJI・500マイルの時のモノです。

長野県　岩崎　隆

「等」というドライバーのことを、いつまでも忘れないようにします。

千葉県　「ワールドチャンプ」

●

前略、レーシングオン様

5月24日、この日は私にとって忘れられない日になってしまいました。いつものとおり、今週もレースが楽しめると思っていたのですが、全くその逆になってしまいました。小河等選手が亡くなってしまったのです。SWCで優勝したばかりだったのに…。私はこのニュースを聞いた瞬間、6/15号の小河選手の表彰台での笑顔を思い出しました。いまだに信じられません。

考えてみれば今年のレースは、死亡事故やクラッシュが多いように思います。鈴鹿での中谷選手しかり、インディアナポリスのピケ、桃田、ヒロ松下、ジョピー・マルセロしかり。すべてが偶発的な事故ですが…。

とにかく私は小河選手のことを一生忘れないと思います。A・G・スコットも頑張ってほしいです。今の私には冥福を祈ることしかできません。そして今後、こういう事故が起きないよう祈るばかりです。

草々

東京都　仁野佑太

●

ほかにも、三枝けい子さん、愛知県・神谷和郎さん、北海道・「ジル・ビルヌーブの命日が誕生日の男」さん、大阪府・森野孝久さん、埼玉県・庄田隆史さん、栃木県・永井丈久さん、東京都・小沢　洋さん、埼玉県・羽鳥努さん、三重県・西田美穂さん、岡山県・的場沙織さん、三重県・山本博道さん、大分県・木村好孝さん、東京都・「わかしお」さん、和歌山県・北庄司友宏さん、山形県・樽見　晃さん、埼玉県・本田茂人さん、愛知県・平野勉さん、大阪府・森本真弓さん、静岡県・大島直子さん、神奈川県・「エリオ・デ・ロータス」さん、埼玉県・宇野直之さん、北海道・山田　弥さん、山口県・「Ｒｅｅ」さんからも頂いています。私たち編集部員も、静かに小河等選手のご冥福を祈るばかりです。合掌。■



「バカヤロウッ!!」

思わず叫んだ。

「……小河　等選手の死亡が確認……」

その時から無力感に教われ、世界ロードレースGPも、インディ500も、ほとんど見ていられなかった。彼の実力からすれば「世界の器」だったのに…。彼のタイトルが全日本F3000で終わりだなんて…。

予感はあった。前車に乗り上げた彼のマシンは、そのまま空中に浮いたまま看板に突っ込んで行ったから。そしてモノコックは、コクピットで真っ二つ。フェンスの向こうで救出活動が行われ、「A・G・スコットの「なんてこった…」というしぐさも一層不安にさせられた。でも、中谷が無事だったように、きっと、あのはにかんだ顔で戻ってきてくれると信じていた。しかし彼は、そのまま逝ってしまった。あの笑顔は、もう二度と見られない。

誰のせいだ、というのはもはや意味がない。確かに、A・G・スコットのあのブロックは危険すぎた。けれども、もう誰もA・G・スコットを責めることはできない。彼はもう自分自身によって、これ以上ないほど責められている。それに彼を責めたところで、小河選手が喜ぶはずもないし、また帰ってくるわけでもないのだから。

最後に一言。

「さようなら、小河　等選手。ぼくはあなたに、SWCのチャンピオンをどうしても取ってほしかった。本当に、さようなら…。

東京都　馬場　飛

やっぱり女性にはF1は無理なのでしょうか?

こんにちは。お久しぶりです。これを書いているのは5月2日なので、今夜は久々のF1GP予選番組を見て、明日のスペインGPに備えようと思っています。ところでアーティちゃん、いきなりクビにさせられちゃいましたね…。私はハッキリ言って残念です。無念です。彼女は、GPドライバーになることは、結局できないで終わっちゃうんでしょうか…。やはり女性に、今のF1は扱いきれないものなのでしょうか…。それにしても、あのフライデーかフォーカスか忘れましたけど、あのアマーティの取り上げ方はないよな〜、と思いました。ひどいと思いませんでした? あれ。

さてさて、それはさておき。レーシングオンでアルバイトを募集しているのを見て、思わず「う、やってみたい…」と思ったのは私だけでしょうか? う〜ん、応募したいんですけどね。まだ学校がどうなるか分からないんでダメなんですよね。編集補助って何やるんですか? また募集する機会ありますかね? ところで私、写真を専攻してるんですよ。あ〜! GP追えるようになったらいいなあ〜っと思う毎日。それには体力が必要よね…ということで、最近は「合気道習わんか?」と言われたりして、意外にその気になったりしています。

さて、さすがにひと月もF1がないと禁断症状が出てきて、ブラジルGPのビデオもあきるほど見ちゃってるから、「あ〜、退屈だあ〜」と発狂してたりしたんですよ。あーそれにしてもパト様のスキーやってるお姿って、



お名前がありませんでしたぁ〜

もっと美人ですよね。COOL6さん? でもこのギャグセンスは感服しますよね?

このコンビで、このスタイルはちょっと古いけど、インディで事故しちゃったピケ、予備予選を通過できないでいるモレノ、早く二人のこんな笑顔が見たいですね



ついでに 盟主の 栄光も カムバーック!

(こちん ごめんね) by T.ピーター 「T・ピーター」

いつ見てもりりしくて良し。などと、ささやかな幸せにひたったりもしていたのでした。

神奈川県 「COOL6」

■フライデーの取り上げ方の善し悪しはさておき、ワタクシはしげしげと拝見させて頂きました、ハイ。

アルバイトについては採用終了のご報告と、応募して頂いたみなさんに「ありがとうございました」のお礼を、この場を借りてお伝えしたいと思います。今後の採用についてはまだ未定ですが、またご縁がありましたらよろしくお願いします。

波に乗ってきたフェラーリが楽しみ

やったあ、フェラーリ復活! とはいっても雨に助けられたスペインGPだったけど。それにしても、アレジの「綱渡りドライビング」にはゾクゾクさせられた。アレジは「熱い走り」を見せてくれる、数少ないドライバー。時にはカッとなって、とんでもないことをやらかすが…。スペインGP後のイモーラ・テストでもフェラーリは好調のようで、次のサンマリノGPでは二人の気合が入りすぎないかぎり(?!)、ウイリアムズの次あたりには来るであろう。

フェラーリにとっては、4月中の御大の発言で「最悪の場合は、撤退もあり得る」とされ、スペインGP前のイモーラ・テストは、まさに分岐点だったのかもしれない。周知のとおり、改良を加えたF92Aのシャシーはドンピシャリと決まり、'92年型エンジンの信頼性も上がってきている。徐々に復調の兆しが見えはじめているが、'90年スペインGP以降の優勝はベルギーGP以降か?

今年は、'87年のときと同じようなシーズンになるかもしれない。シーズンを経過するにつれ、徐々にトップに食い込んでくるというパターンだ。ただ、もっと優秀なテストドライバーが必要だと思う。カペリ、アレジ共に、お世辞にも開発能力が高いとは言えないから。

「フェラーリ」という名のために、ファンのためにも、あの雄姿を見せてくれ。

東京都 「ヒーローズ」

■ヒーローズさんが予想したとおり、今年のフェラーリ復活なるか? ちなみにサンマリノGPでの戦績は、カペリ11周でスピンオフ、アレジ頭張ったけど37周惜しいアクシデント、リタイア。ただマシンもドライバーも、徐々に調子が上がってきているので、後半にはもしかすると、もしかするかもね!

このまま終わっちゃうの今年のF1?

もうサンマリノまで終わってしまった。トップ争いの駆け引きや、バトルなんて何もなく…。やっぱりトップのバトルがないとグランプリが締まらない、と思うのはいけないことでしょうか? こういう状況でチャンピオンになって、マンセルやマンセルファンは嬉しいのでしょうか? 充実感はあるのでしょうか? 次のモナコでも、マシンの優劣で決まってしまうのだとしたら、今年は終わってしまったようなものですね。

ウイリアムズにリタイアやアクシデントを期待するのではなく、このままのウイリアムズをマクラーレンやフェラーリ、ベネトンがブチ抜いていくのを今年中に見てみたいと思います。だから「打倒! ウイリアムズ」ということで、他のチームは無益なクラッシュはやめましょうね。

P・S はあー、今年は忍耐の年ですね。でもまあ、苦悩するセナもステキだけど♡

神奈川県 「めぐちゃんのママ」

■例えばセナについて言えば、ゲンのいいモナコで勝てないと、ホントにこのまま今年は終わってしまうような気がします。でも「苦悩するセナがステキ♡」と思えるめぐちゃんのママさん、あなた十分楽しめてるような気がしますが…!?

ボクがガショーに勝った鈴木甘久里です

初めてお便りします。

先日、愛知郡にアミューズメント・スクエア「ZENT」というモノがオープンし、そのイベントに「B・ガショー選手のサイン会&トークショー」があるとのことで、さっそく行ってきました。会場の人からの質問コーナーをメインにしたトークショーの終わったあとで、会場内のゲームセンターに、ガショー選手とスタッフ人がやって来ました。周りの人にノセられて、結局ガショー選手、私



愛知県 「村松健一」

しかすると、もしかするかもね!

MINEでの予選落ちは、びっくりしました。美・オートスポーツ誌にも載ったぐらいですから



「冗談じゃないよ、ひっついてでも 離りついてでも やってやるよ。」

(1988年 鈴鹿グレートコンテスト 優勝インタビュー)

神奈川県 「クニさんチャチャチャ」

ドラコンのおハガキ、またまた待ってまーす

熱狂的に、狂信的に "あの" ドライバーが好きだ!! という人、バンバンおハガキ、お手紙お待ちしています。ボクらで勝手に決めちゃうドライバースコンテスト、シーズン中だろうが、今休載中だろうが構いません。その理由を書いて左記まで送ってください。

〒154 東京都世田谷区三宿2-47 レーシングオン編集部「PIT-IN PRESS」勝手にドラコン係

※もちろん、いつものお便りもお待ちしています。

KART SHOP
KiKi
KOBE SANDA OSAKA

レーシングカートショップ キキ

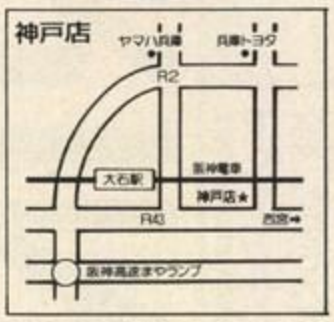
KIKI NET WORK
あなたの街のキキです

カート試乗会受付中!
お近くのKIKIでご相談下さい。

●初心者向試乗会、レーシングスクール実施中
●ライセンス講習会、受付中! 毎月第3火曜日
●堺カートランド、中山サーキット、宝塚カートフィールド、スポーツランド生駒他、クラブ員活躍中!
●全日本、ナショナルカップにもチャレンジしています。

ヤマハRC-100SD ¥339,000
●外国製カート、パーツ、ウェア類、各種販売!

神戸店



〒657 神戸市灘区大石東町6-1-28
☎078-882-4779

大阪店



〒542 大阪市中央区上本町西3-2-18
☎06-761-4932

三田店



〒669-13 三田市寺村町4186-1
☎0795-62-8432

ジェミニは君を応援します。

GEMINI
RACING KART CLUB
SINCE - 1972

MSK.G
MOTOR SPORTS KIDS with GEMINI

初心者歓迎!!

カートガレージ(保管します)
トランスポート(運搬します)
中古カート(各種あります)
クレジット取扱OK

只今クラブ員 募集中
気軽にのぞける店です。

ジェミニには、ホビイとしてレースにこだわらず、自分にあった形でカートスポーツをENJOYしている仲間たちが沢山います。

ジェミニカート姉妹店が吹田にOPEN!

本店



〒661 尼崎市武庫の里1-1-34
Phone.06-433-9504
F a x.06-438-7560
●営業時間 AM11:00~PM9:00
●月曜定休日

MSK.G



〒564 吹田市岸部南1-25-18
キシベビル1F
Phone.06-317-0109
●営業時間 AM10:00~PM8:00
●火曜定休日

阪奈店



〒574 大東市平野屋新町1-44
Phone.0720-70-1501
F a x.0720-72-5786
●営業時間 AM11:00~PM9:00
●月曜定休日

●SL宝塚シリーズ●関西カートランドシリーズ
●SL生駒シリーズ●SL大阪シリーズ
他、チャレンジ中!

レーシングスクール受付中

RACING TEAM
MERMAID
OSAKA JAPAN

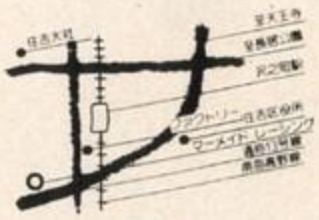


カート大好き人間
全員集合!

マーメイドでカートを始めませんか。

全日本をめざすヤツがいる。F-1を夢みる君もいる。

マーメイドレーシングチームのメンバーには、
チャンピオンを目指すクールガイがいる、
F-1目指す少年がいる、彼と彼女でホットなふたりがいる……。
それぞれに目標を持って真剣に取り組んでいる姿がチョットカッコいい。
そんな仲間たちの姿を一度見に来てみませんか。



SHOW ROOM ☎06-673-7089
FACTORY ☎06-673-7227
〒558 大阪市住吉区墨江4-10-27-101
13号線高野線踏切西ノバカネイチ1F
営業時間 10:00am~10:00pm

中古カート在庫多数あり
クレジット、ローン取扱中

'90、'91 ヤマハRC-100SD	'90 MACミナレリ
'91 トニーフォーミュラー	'91 PCR F1
'91 DAP SL	'91 ハットレス SL他

ヤマハ、PCR、アトミック、ROTAX、パリラ、各種エンジン有。

その他カート&エンジン豊富、いろんな組合わせが可能です

Illustration/Kiyoshi Kobayashi

URA-NETA-RING

前回のマンセル発言に反響多数!
別にいいじゃん、のマンセル派意見が圧倒的
速く走ってナンボのF 1ドライバー
別に良い子じゃなくてもいーじゃんねっ!

マンセルシャツに願いを込めて、今日もイケイケッニッポン人プレス

☆「前回の続きだよね。マンセルがどーしたんだっけ」

★「プレスに向かってヒデーことを言ったって話したでしょ、前回は」

☆「うんうん。あるプレスをジャンキー呼ばわりしたんだよね」

★「そーそー。でね勝ち続けてるでしょ。それにはジンクスがあるんですって」

☆「エッ、マンセル傲慢話の続きだったんじゃないの」

★「いや別にたいしたことないから、いーですよ。でね…」

☆「なんか、納得いかんけど、ま、いっか。ところでマンセルも縁起をかついだりするわけなの」

★「いやいや、かついでんのはマンセルじゃなくて、ふたりの日本人なんすよ」

☆「もしかしなくてもプレスだよね」

★「当然ですよ。今年、開幕からそのふたりは決勝でマンセルTシャツを着てるんですって。連勝が続きますよーにって祈りを込めて、スペインだかでひとりがTシャツを忘れちゃった」

☆「危うしマンちゃんじゃん」

★「でしょ。でも大丈夫。もうひとりがスペアを持ってて「お前、これを着ろー!」で一件落着。マンセル連勝止まらず、そのふたりは笑い止まらずだったんですって」

☆「なんだかなー、その人たちは」

★「で、サンマリノじゃそのふたりが賭けに出たんですよ。「Tシャツを着ないでレースを見ようっ!」って。もうレース中ドキドキだったんですって」

☆「そりゃ、そーでしょ」

★「プレスルームでモニター見てても、ストレートでマンセルが「パラパラバラッ」なんてバラついたりすると「あはぁあぁ…」って、声にならない悲鳴を上げたりして。でも無事にレース終了。「どきどきしたなぁ」なんつってたら、片方は「実は僕フェラーリ時代のマンシャツ着てましたから」ですって」

☆「またまた、なんだかなぁ」

★「モナコじゃふたりともTシャツを着ないで見るらしいっすよ。どーなるか、楽しみですよね」

☆「うーん…ま、Sカメさん、Hさん(仮名)も頑張ってね」

★「で、こっからがF1ネタの本番です」

☆「こっから本番だぁ? 長い前フリだこと」

★「まーまー、いいじゃんねーよ、このガキ」ネタから。サンマリノで右京が「今回はバッチリですよ」って言うんですよ」

☆「なーにがバッチリなのよ」

★「サンマリノは右京がTカーを使う番だったんですって。で、それだけじゃなくて「ウチのマシンにはペダルが6つ付いてる」んですって。だからバッチリなんですって」

☆「へッ、むっつ?」

★「そっ。背の高いガショー用に奥にみっつ。で、手前のみっつがちっちゃい右京用なんですって」

☆「それ右京が言ったの? 吹いてんじゃねーよ、あのガキ」

★「って思うでしょ。でもホントらしいのよ。だからサンマリノでガショーがブレQで止まっても、右京用のTカー使ってブレQ突破したでしょ。やっぱりペダルがむっつ付いてるんですよ。だからあっと言う間に右京用がガショー用に変身しちゃうんです」

☆「便利じゃーん」

★「でしょ。で、右京の「人間最後は体力っすよね」は、第2部にて」

右京は体力あるしアタマも切れるう切れてないのは、イタリア人メカね

☆「で、右京の何が体力なのよ」

★「あの美祢のF3000の時に右京がデモランに来たんすけど、あの時の右京ってヨーロッパでテストしてて、超忙しいスケジュールだったんですって」

☆「で、それが体力なわけ」

★「いやいや、来るのに飛行機を4回乗り換えて美祢に着いて、帰りも同じく4回乗り継いでヨーロッパに帰ったんですって。たった4周走るために8回も乗り換えてんの。大変でしょ」

☆「だね。それが体力なの?」

★「…じゃあ、これは。サンマリノの時にブレQから予選までドライブシャフト4本壊して、エンジン2基壊して、で、コースから戻ってくるのにダッシュを3回もしちゃったんですって」

☆「そお、大変ねぇ」

★「で、ブレQの時は走っても間に合わないってんで、バイクに乗ったカメラマンを無理矢理止めて、ピットまで連れてってもらったんですけど、これがオカシーんすよ」

☆「ホントだな」

★「相手はイタリア人。言葉なんか通じない。コース図を指さして「とにかくピットに行ってくれー!」って叫んだ。ところがカメラマンがピットへ行く道を知らない。で、道を知ってる右京が教えようと思っても…」

☆「言葉が通じないんでしょ」

★「そうそう」

☆「じゃ、体力自慢の右京が「もういいっ!」って走り出したとか」

★「違うんだな」

☆「じゃ、なによ?」

★「しょーがないから、後ろから右に曲がる時はカメラマンの右肩をグイ、左なら左肩をグイッってやって、ようやくピットに辿りついたんですって」

☆「ハハハ、でもそりゃ体力って言うよりもアタマの方じゃないかい」

★「アタマと言えば、アンドレア・モーダのメカって相当にアタマ悪いらしーっすよ」

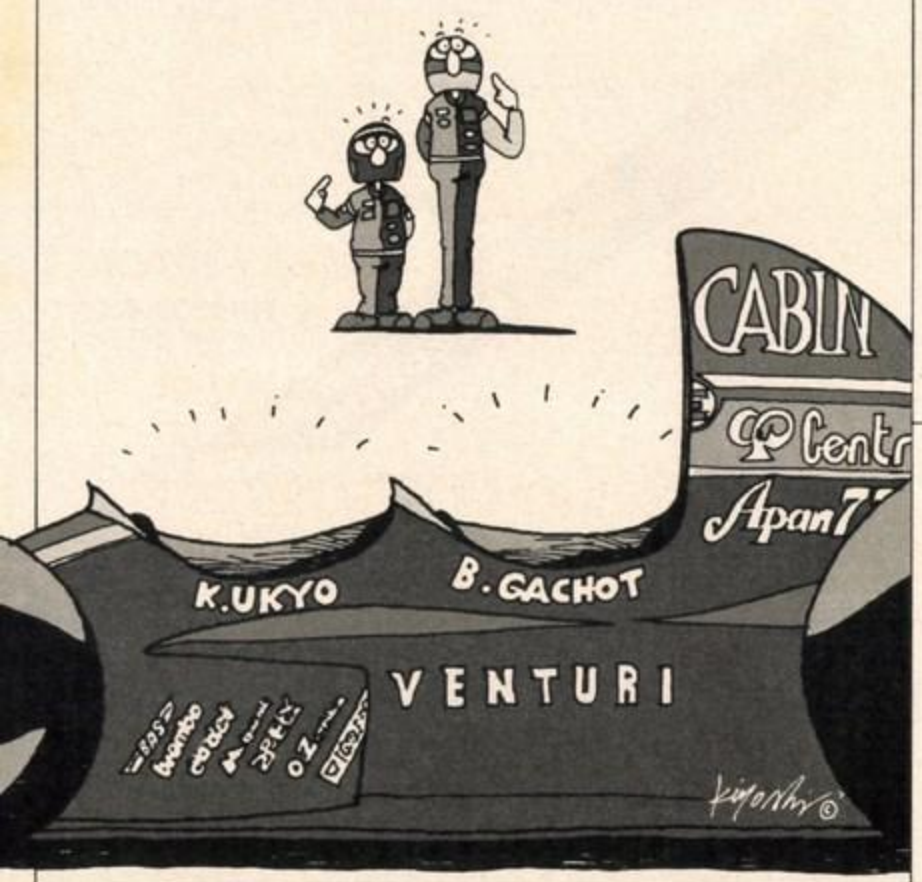
☆「あのモレノが泣かされてるとこ」

★「そーそー。でねマッカーシーがピットアウトした時に「ガオバオッバオバア」ってストップしたら。メカが「あークラッチだよ。変だったもん」ですって」

☆「だったら直しとけって、だよね」

★「そっ。Fーは体力とアタマが必要ってお話でした。でしょ?」

☆「そーかなぁ?」



VIVA!! MOTOR SPORTS
PRESENTED BY WORK

夢のポリマー。







EWING RSα
PHOTO：15INCH・ポテンシャルレッド

EWING RSβ
PHOTO：15INCH・ポテンシャルイエロー

ERZRAD
PHOTO：16INCH・シルバー

レーシングカーは夢のポリマー〈polymer＝重合体〉です。人々の様々な想い、無数の夢が集まり、勝利を目指す大きな夢になるのです。私達ワークにとって夢は理想であり、目標であり、現実。最高のレーシングホイールをつくり続ける事が私達にとっての夢なのです。夢を見る事は素晴らしい、しかしそれを実現できればもっと素晴らしい。私達が描く夢は夢ではありません。勝利を目指す大きなベクトルのもとに、私達ワークは私達の夢を実現します。

JAWA 暴走行為、不正改造はやめましょう。正しい交通マナーを。

WORK
Head Office 4-17, NAGATANISHI, HIGASHIOSAKA, JAPAN. TEL(06)746-1133(代). Osaka Branch/TEL(06)746-2859(代). Tokyo Branch/TEL(044)888-0711(代). Sendai Branch/TEL(022)286-1721(代). Hiroshima Branch/TEL(082)241-4214(代). Kyushu Branch/TEL(092)472-7007(代). Takamatsu Office/TEL(0878)31-7131(代). Nagoya Branch/TEL(052)777-4511(代).







全日本外人選手権？　レース後関係者の間でこんな言葉が飛び交っていた
冗談とも本音とも取れるこの言葉の裏には、序盤で自滅していった
日本人ドライバーのふがいなさに対する嘆きと落胆の意味が込められていたはずだ
上位7名中6名が外人で占められ、日本人は4位入賞を果たした岡本ただひとり
しかも'79年に全日本Ｆ３選手権が始まって以来
初めて外人が表彰台を独占したのだからそれも当然かもしれない
だが、クリステンセン、ビルヌーブを筆頭とした彼らでさえ
絶好調のレイドに追いつけてはいない。それほど今のレイドは速く、しかも強い
今回もパーフェクト・レースで開幕４連勝。いつ、誰がレイドに追いくのか

'92ミリオンカードカップレースROUND 2 鈴鹿

全日本F3選手権第4戦 5月23~24日/鈴鹿サーキット

Text/Naotsugu Mihori Photos/Ken-ichi Yoshida, Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta, Racing on



実際、アンソニー・レイドの速さには手をつけられないといった状況だ。レイドの後ろにピタリとつけて彼を追ったトム・クリステンセンでさえ、「アンソニーを捕らえられなかったかって? 彼のすべてがグッド・コンビネーションだったんだ」と、あきらめ顔を見せたのである。まるでF1のナイジェル・マンセルのように、このままレイドはチャンピオンへ向けてまい進していくのだろうか。誰もその行く手を阻止するものは出てこないのだろうか?

あきらめ顔のクリステンセンとは逆に、3位に入ったジャック・ビルヌーブは、明るい表情でこう話した。「確かに今日は彼らを捕らえることはできなかったよ。でも、この3位をとても嬉しく思っている。マシンの調子も良かったし、状況はどんどん向上している。そのために、トヨタもチームもハードワークをしてくれているんだ」。同じように、そろそろ手応えを感じている日本の若手ドライバーも出始めている。

3周で十分というレイドの余裕

清々しい朝だった。太陽はまぶしく、F3の予選が始まる前に気温は24度にまで達していたが、湿度が低く空気の切れがいい。しかし、午後には雷を伴った雨が降るかもしれないと天気予報は警告する。したがって、この朝の予選がすべてを決することになるだろう。

まず、A組の予選が始まる。前回、富士でレイドと見応えのあるバトルを展開した高村一明は、予選開始後しばらくたってからピットロードを後にした。2周コースをじっくりと走った後、3周目からタイムアタックに入る。2分4秒台、次の周は2分3秒台へ入れてくる。そして、6周目に出した2分3秒448が高村のベストタイムだった。

高村より少し早くコースに出たクリステンセンは、いつも通りムダのない滑らかな走りで、エウジニオ・ピスコや影山正美などのマシンをジワリジワリと引き離してきては、周回を重ねている。その予選開始序盤に出したラップタイムが高村を1000分の1秒上回るA組のベストタイムとなっていた。

1コーナーのカメラマンスタンドから一緒に予選を見るR'onコラムでお馴染みの家村浩明さんは「クリステンセンって、速いよね。明日の優勝はクリステンセンだ!」と、クリステンセンの走りにぞっこんである。「でも。レイドはかなり速いですよ。しかも彼はマシンもエンジンもエクセレントだって、朝、言ってたんですから」と僕が言うが、家村さんはなかなかうなずこうとしない。

B組の予選が始まる。注目のレイドは、高村と同じように予選時間が開始となってしばらくしてからコース上に姿を現わす。それこそじっくりとコースを2周すると、3周目にズバッとタイムアタックに入ってきた。しかし今日は、鈴鹿のコースレコードを更新した開幕戦の予選に比べ、1コーナーのスピードの切れが今ひとつに見えた。それは路面温度が上がっているせいだろうか。4周目もさらにタイムアップをはかってくるはずだ。

ところが、1コーナーの進入で突然ウォウォーンと大きなエンジン音をさせたマシンがあった。同時に、体が引きつるようにマシンがいうことを聞かなくなった新田守男のレイナードが、縁石を乗り越えてサンドトラップに突っ込んで行った。そうとう勢いよくコースアウトしたため、マシンはランオフエリアの奥までふっ飛び、カウルが散乱した。しかしドライバーは無事だ。

その影響で、レイドの4周目のアタックは不可能となった。そのままピットに入ったレイドは、長い時間をピットで過ごした後で再びコースに出てきたが、タイムアップはできなかった。僕の目には、今回のレイドの予選は成功とは言い難いもののように見えた。しかし、彼はポールポジションを獲得していた。タイムアタックの4周目で黄旗が出され、不本意な予選ではなかったのか? と言う僕の問いにレイドは、

「クルマのセッティングは決まっているので、3周走れば十分」と答えた。なんたる自信。トラブルやスピンで満足に周回できなかったマシンを除けば、レイドの1回目の予選での周回数はもっとも少ないたった6周だった。それでポールポジションを決めたのである。

レイドの自信のほどを家村さんに話すと、「レイドがやっぱり勝つのかな。でも、そのレイドに絡んでくるのは絶対にクリステンセンだよ」と言った。僕もその意見に異存はなかった。

予想通り午後は雨となって…

午後の予選は天気予報通りに雨となった。途中でその雨は止んだが、それでもコースはウエットコンディションのままでレインタイヤでの走行となる。その中、A組ではクリステンセンがトップタイムを出す。続いてビルヌーブ、3番手がラルトRT36を使う土屋圭市だ。

「ウエットになればオレのもの。このくらいは走れるよ」と上気した顔で話す土屋。さらに、「決勝はドライとウエットならウエットの方がいいに決まってる。でも、明日はレースができると思うよ」と、前戦の予選落ちの屈辱を晴らすべく虎視眈々と狙う気迫をみなぎらせている。

B組では中野信治がベストタイムをマークしている。ウエットコンディションの中で彼のドライビングはやはりただものではないことを示した。また、彼のラルトRT36は開幕戦から今回までの間にシャシーの改良が行われ、サスペンションセッティングの成果がハッキリと現れるようになってきた。ドライコンディションの朝の予選でも、中野は5番手のタイムを出している。

結局、午前中の予選結果がスターティンググリッドを決めた。ポールポジションは、2

PADDOCK TOPICS

●ドライバー&マシンチェンジ

今回のレースで、ドライバー変更及びマシンを変更したチームがあった。

まず、ドライバー変更を行ったのはチーム5ZIGEN。不調の西垣内正義に変わり昨年鈴戦同チームから走った原貴彦がラルトRT35をドライブした。昨年12月のF3リーグ以来のフォーミュラとなった原は、「まだ遅いけれど、今までと違う新鮮な気持ちでF3をドライブできた」と語った。原はとりあえず今回のスポット参戦のみ。西垣内の気分転換が目的の変更のようだ。

また、新車へとマシン変更を行ったのは、レイナード923を持ち込んだ新田守男とようやくボウマンBC-2が到着した芝原眞介。どちらもレースウイークに初走行となり、本領発揮はこれからか。

●92モデルのモディファイ進む

前戦の富士で主にラルトRT36に変更が加えられていたが、今回はラルトRT36に加えバンディーメンも変更を行った。

RT36勢は光貞のマシンのフロントウイングが吊り下げ式に変更され、中野のマシンは足回りを徹底的に煮詰めたという。光貞の方は効果は今一歩だったが、中野はRT36勢最速を記録した。

またバンディーメンは、フロントウイングを水平の物に変更、またリヤサスペンションのベルクランクの作動方向を変更していた。特にリヤサスペンションのモディファイで、リヤの挙動はかなり安定したものになったという。



光貞のマシンは今度は吊り下げ式に
バンディーメンはフラットタイプに変更





ウイングを曲げた高村がコーナーで遅かったので前に離されてはいけないと思って、1周目のシケインでちょっと強引だったけどアウトから仕掛けた。予算がなくエンジンの新型パーツを使えない状態では上出来」と言う⑬岡本タイヤとタイヤが触れ合わんばかりにアウトから⑱高村をかわしたが、3位にピルヌーブに追いつくことはできず単独で4位を走行し、自己最高位を記録。これで4戦中3戦ポイントゲットと上位に定着。走りも安定している

分3秒280のレイド。その横に、クリステンセン。2列目のグリッドは、石川朗、高村が並ぶ。石川はいつもの元気あふれる走りに変わりはなかったが、その走りに安定性が加わっていた。

「今までは自分のドライビングスタイルにこだわっていたというか、頑固に走りを変えずにいたんです。でも、本当はそのクルマのセッティングや周囲の状況に合わせたドライビングをしないと速く走れないということをアドバイスされて、自分はまだ年が若いのに頭が堅かったなと……。今までの走りというのは、とにかく目の前のコーナーを速く走ろうということだったんです。でも、コーナーへ突っ込みすぎることによってその先のストレートのスピードが伸びなかったりということがありますよね。それで先を見て走るということを心がけるようにしたんです。ただ、まだ熱くなると元のドライビングが出てしまうことがあるんですけど」

と、石川は話す。目先のコーナーだけでないという開眼が、彼の走りに安定性を感じさせたのだろう。

高村は、「基本的に問題があるわけではない。セッティングの仕方は今までと変わりない。レイドのタイムとの差は、B組の方が路面状況が良かったからだろう。もっとタイムが出せる状態であれば、とっくに出している」と、言葉少ない。

3列目は、本山哲とピルヌーブだ。

「今日は2列目を狙っていた。もちろん、ポールポジションを狙えれば一番いいけれど、今の調子からすればレイドを越えるというのは現実的ではない。しかし、3列目では納得がいかない。何が足りなかったのか考えているところ」と本山。本山の表情が再びファイトに満ちてきた。こういう時の本山は、なにかをやってくれる。そういう男だ。

ピルヌーブは、「マシンは前回の富士と比較にならないほど良くなっている。トムスのマシンがどういう性格なのか、つかめてきたんだ」と、いつでも気持ちが前向きで明るい表情なのが印象的だ。

レイド圧勝、表彰台は外人が独占

決勝レース当日は、朝から良い天気だ。ストレートでは追い風となる風が、ときおり強く吹き付ける。本山が、フリー走行もそこそこに、いち早くグリッドにマシンをつけた。マシンの感触は十分に満足のゆくものなのだろうか。そして、全車がグリッドにつき、フォーメイションラップが始まった。ここで、考えられないことが起こる。高村が前を走る石川にシケインの立ち上がりで追突したのだ。高村はノーズ部分を壊し、「ウイングも曲がっていたようだ」と、後続のドライバーは見ていた。

そのまま決勝レースはスタートした。スタートの見所は、クリステンセンがレイドの前に出られるかだった。レイドが良いスタートを切れば、そのまま独走で優勝してしまうに違いないからだ。しかし、レイドのスタートは完璧だったと言えるだろう。クリステンセンに前へ出るスキを与えず、1コーナーを制したのだ。これでレイドの優勝は決まった。

レイドの後ろのグリッドからスタートした石川は、実はもっと素晴らしいスタートをしていた。1コーナーのアウト側から2コーナーに至る頃にはトップに立てるのでは、と思わせるほど順調だった。ところが、クリステンセンに寄せられ、アウト側にはらんできたレイドによって行き場を失い、イン側へ進路をとろうとしたらそこにはピルヌーブがきていた。そのまま2台並んで1~2コーナーを回っていく。そして立ち上がりで石川はこらえきれずにダートに飛び出しスピン、そのままコースを横切ってイン側にストップ、リタイアとなった。

レイド、クリステンセン、ピルヌーブの順で1周目が終わり、間隔をおいて4番手に岡本幸夫が上がってきていた。2周目にはそれまで5位争いをしていた高村と本山が、シケインで接触。高村はその場でリタイア、本山は次の周ピットでマシンを止めていた。

本山は、「シケインで並びかかって切り返しのところへきて、そのままでは接触しそうだったので引こうとしたら、後ろのマシンに追突されて高村選手と当たってしまった」と話す。高村はただ「本山選手に押し出された」と言うだけ。

4番手を力走する岡本は、「スタートで中野選手に前に出られてしまったけど、石川選手のスピンの影響を彼が受け、自分は避けられたのでラッキーだった。高村選手がフォーメイションラップで追突してウイングを曲げたらしくコーナーが遅かったので、1周目のシケインでちょっと強引だったけど抜いてしまった。このまま待っていたら前にどんどん逃げられると思ったから……」と言う。予選7位からのスタートだったが、結果オーライの



④ビスコと④井上のダッラーラ勢は、井上が1周目にミッショントラブルで脱落、ビスコは後方から追い上げ5位まで順位を上げるがそこまで



序盤から激しい5、6位争いを展開した⑦ヒギンズと⑨リデルの戦いはヒギンズがリデルを抑えきって6位に入賞。レイナード初のポイントをゲット





再びRT36に変更した中野は予選では頑張ったものの決勝は石川のスピンのあおりで大きく順位を落としてしまう

フォーメイションラップで石川に追突しウイングを曲げた⑱高村直後につけた⑪小山は2周目のシケインで高村に仕掛けるが接触してしまいレース序盤で2台とも姿を消してしまう



全日本F3選手権が始まってから初めて日本人がひとりも表彰台に立てなかった



土屋は1周目のS字で駒山と接触しリタイア



第2戦筑波での負傷から復帰した田中哲也。予選ではクラス8位と頑張りを見せたが、決勝ではスタートで大きく出遅れ最下位まで順位を落とす。完全復調はまだ先になりそう

順位を得ていた。

レイドは、1周目でクリステンセンに1・5秒近いリードを作ってきた。2周目には1・6秒、3周目には1・7秒と、クリステンセンはレイドとの差が広がることを何とか食い止めていたが、逆に言えばレイドは1・5秒ほどの差さえあれば十分に自分のペースで走れると読んでいたことだろう。その証拠に、2分4秒台のペースを崩さず、また2分4秒507というレース中のベストラップも記録して、レイドは開幕4連勝を達成したのであった。

「4連勝は自分のレースキャリアの中でも初めての経験だ。コンペティティブな日本のF3レースで抜きん出ることができたのは、チーム、スポンサー、エンジンチューナーが万全の体制でバックアップしてくれたおかげだ。自分のテクニックと言うより、その要素の方が大きい」と、レイドは優勝の会見で述べた。

しかし、そういう体制の中で、誰ひとり寄せつけないマシンに仕上げたのは最終的にレイド自身である。

一方、速さではレイドやクリステンセンに劣らぬものを見せた日本の若手ドライバー達は、いずれも自分のミスでレース開始直後に戦列を去った。フォーメイションラップですでにレースを失っていた高村は、「今は何も話したくない。早く忘れてしまいたい」とだけ口にするのが精一杯だった。

上位7位までの間に日本人は岡本ひとり。外国人ドライバーが増えるにつれてレースはヨーロッパスタイルになってくる。このチャンスに、日本の若手達はしっこくレースを生き残る術を身につけなければ、上のカテゴリーで通用するはずもない。実際、F3000できえ日本人ドライバーは上位に残れず、自らリタイアして行く、そんなレース展開が続いているのだから。

RESULT

●5.8640km×17周＝99.68851km　予選出走40台・決勝出場32台・完走21台

									ベストラップ	予選順位/タイム(1回目/2回目)
1	③	A.レイド	ファミリーマート RT35 無限	ラルトRT35・無限	17周	35'29"926			2'04"507	B 1/★2'03"280・2'23"376
2	⑭	T.クリステンセン	ALEXEL・文化・ORS・RT トヨタ	ラルトRT35・トヨタ	17周	35'32"661			2'04"536	A 1/★2'03"447・2'24"142
3	⑧	J.ビルヌーブ	ITOHAM TOM'S 032F	トムス032F・トヨタ	17周	35'34"335			2'04"879	A 3/★2'03"621・2'24"362
4	㊸	岡本 幸夫	ラルトRT35・無限	ラルトRT35・無限	17周	35'42"140			2'05"064	B 4/★2'04"350・2'26"584
5	㊹	E.ビスコ	DALLARA 392 MUGEN	ダッラーラ392・無限	17周	35'44"590			2'05"044	A 8/★2'04"761・2'25"914
6	⑲	D.ヒギンズ	VISIONS with STELLAR	レイナード923・無限	17周	35'51"933			2'05"671	B 7/★2'04"638・2'28"183
7	⑨	R.リデル	TAKASU CLINIC 032F	トムス032F・トヨタ	17周	35'52"426			2'05"202	B 6/★2'04"613・2'21"691
8	②	戸田 哲史	ファミリーマートRT35TOMEI	ラルトRT35・無限	17周	35'53"133			2'05"142	A 9/★2'04"775・2'26"319
9	⑱	藤村 満男	ENDLESS ARC ダララ無限	ダッラーラ392・無限	17周	35'54"281			2'05"202	A 7/★2'04"629・2'26"184
10	㉖	沢田職太郎	ALEXEL・ORS・RT トヨタ	ラルトRT35・トヨタ	17周	36'00"142			2'05"636	B 10/★2'04"895・2'20"586
11	⑪	中野 信治	PIAA RALT RT36	ラルトRT36・無限	17周	36'00"665			2'04"760	B 5/★2'04"388・2'20"322
12	㉘	堀原 眞介	スリムビューティーハウスBC-2	ボウマンBC-2・無限	17周	36'09"998			2'05"711	B 11/★2'05"179・2'23"834
13	㉚	光貞 秀俊	N・M・Sラルト RT36 無限	ラルトRT36・無限	17周	36'11"963			2'06"612	A 10/★2'04"906・2'26"465
14	㉜	檜井 保孝	リーガルRT35ムゲン	ラルトRT35・無限	17周	36'12"175			2'06"372	B 13/★2'05"392・2'21"000
15	㉙	黒 貴彦	SZIGEN RT35	ラルトRT35・無限	17周	36'14"896			2'06"648	B 14/★2'05"640・2'23"295
16	㉝	山路 慎一	Juice Tree Ralt 無限	ラルトRT36・無限	17周	36'15"171			2'05"996	A 13/★2'05"305・2'27"090
17	⑦	田中 哲也	セキスイツーユーホーム032F	トムス032F・トヨタ	17周	36'15"662			2'06"135	B 8/★2'04"642・2'22"069
18	㉕	H.ペイリー	REYNARD923・無限	レイナード923・無限	16周	35'37"451			2'08"501	B 15/★2'05"763・2'27"755
19	㉛	青木 博之	モリサワレーシングRT35	ラルトRT35・無限	15周	スピンアウト			2'05"668	B 9/★2'04"750・2'23"163
20	㉗	早田 岳史	BOSCH BC-2	ボウマンBC-2・無限	15周	36'24"521			2'05"960	A 11/★2'04"921・2'27"811
	㊵	金久 喜司	FTBリーガーRALT RT35	ラルトRT35・無限	14周				2'08"344	A 15/★2'05"988・2'30"932
	㉑	渋谷 勉	VANDIEMEN RF92	バンディーメンRF92・無限	13周	36'44"731			2'06"480	B 12/★2'05"389・2'23"268
	㉓	夏川 竜一	CHERENAラルト	ラルトRT35・無限	11周	スピンアウト			2'06"439	A 12/★2'05"058・2'27"864
	㊴	伊藤 直澄	GIZA HOUSE RT35 無限	ラルトRT35・無限	11周	スピンアウト			2'06"392	B 16/★2'05"977・2'23"275
	㊾	高橋 浩二	テクノスジャパンBC2・無限	ボウマンBC-2・無限	10周	スピンアウト			2'06"493	A 14/★2'05"566・2'30"932
	㊴	近藤 真彦	CERENA ラルト	ラルトRT35・無限	3周	スピンアウト			2'07"743	A 16/★2'06"011・2'37"081
	⑪	本山 哲	J-TRIAL ラルト 無限	ラルトRT35・無限	3周	アクシデント			2'13"540	B 3/★2'04"168・2'23"342
	④	井上隆智穂	DALLARA 392 MUGEN	ダッラーラ392・無限	2周	ミッション			2'38"232	A 4/★2'04"286・2'48"578
	⑱	高村 一明	CABIN RT35 無限	ラルトRT35・無限	1周	アクシデント			2'12"624	A 2/★2'03"448・2'46"061
	⑯	駒山 正美	SAS JUST TOMEI	ラルトRT35・無限	0周	アクシデント				A 5/★2'04"465・2'27"413
	㉔	土屋 圭市	SZIGEN RT36	ラルトRT36・無限	0周	アクシデント				A 6/★2'04"618・2'25"909
	㉒	石川 朗	CAPCOM RALT 無限	ラルトRT35・無限	0周	スピンアウト				B 2/★2'03"841・2'24"209
	㉔	鳴村 健太	INTERLINKラルト無限	ラルトRT35・無限	DNQ					B 17/★2'06"054・2'22"840
	⑤	沢登 栄一	LE GARAGE COX RT RALT	ラルトRT35・無限	DNQ					B 18/★2'06"082・2'23"071
	㉑	J.ウエストウッド	VANDIEMEN RF92	バンディーメンRF92・無限	DNQ					A 17/★2'06"103・出走せず
	㉖	大文字良浩	フーセンウサギ RT36 ムゲン	ラルトRT36・無限	DNQ					A 18/★2'06"423・計測できず
	㉘	金海 辰彦	オーイズミダララ無限	ダッラーラ391・無限	DNQ					B 19/★2'06"636・2'26"866
	㉖	斉藤 薫	DAI・DANラルト無限	ラルトRT36・無限	DNQ					B 20/★2'06"656・2'26"506
	㉞	奥賀 昌	OBAYASHIラルト	ラルトRT35・無限	DNQ					A 19/★2'06"766・出走せず
	㉕	新田 守男	神奈川クリニックreynardトヨタ	レイナード923・トヨタ	DNQ					B 21/★2'08"891・出走せず

・優勝スピード：168.49km/h
・最速ラップ：A.レイド(ラルトRT35・無限) 2'04"507　169.55km/h
・予選はA、B2組に分けて各2セッション実施。A、B組上位各16台が決勝に進出、グリッドはアウト側がB組、イン側がA組で整例



3年目の快走

砂子/高杉組のプリンス東京スカイラインが参戦3シーズン目にして嬉しい初優勝を遂げる



高杉（左）と砂子。両者ともビッグイベント初の優勝を飾る

アルティアGT-Rの開幕3連勝を阻んだのは、ゼクセルでもボーズでもなかった
一昨年のN1耐久スタート時から参戦を開始し、常にトップクラスの速さは持っていたが
マイナートラブルや不運なアクシデントに見舞われていたプリンス東京が念願の初優勝！
しかも筑波のナイター耐久に次ぐ、6時間という過酷なレース制覇は今後の自信に!?

'92 N1耐久・ラウンドシリーズ第3戦オートテック富士ツーリングカー6時間レース
5月30－31日/富士スピードウェイ/主催：VICIC、富士スピードウェイ、FISCOクラブ、日刊スポーツ新聞社

Report/Naoyuki Hata, Photos/Hiroshige Satta, Racing on

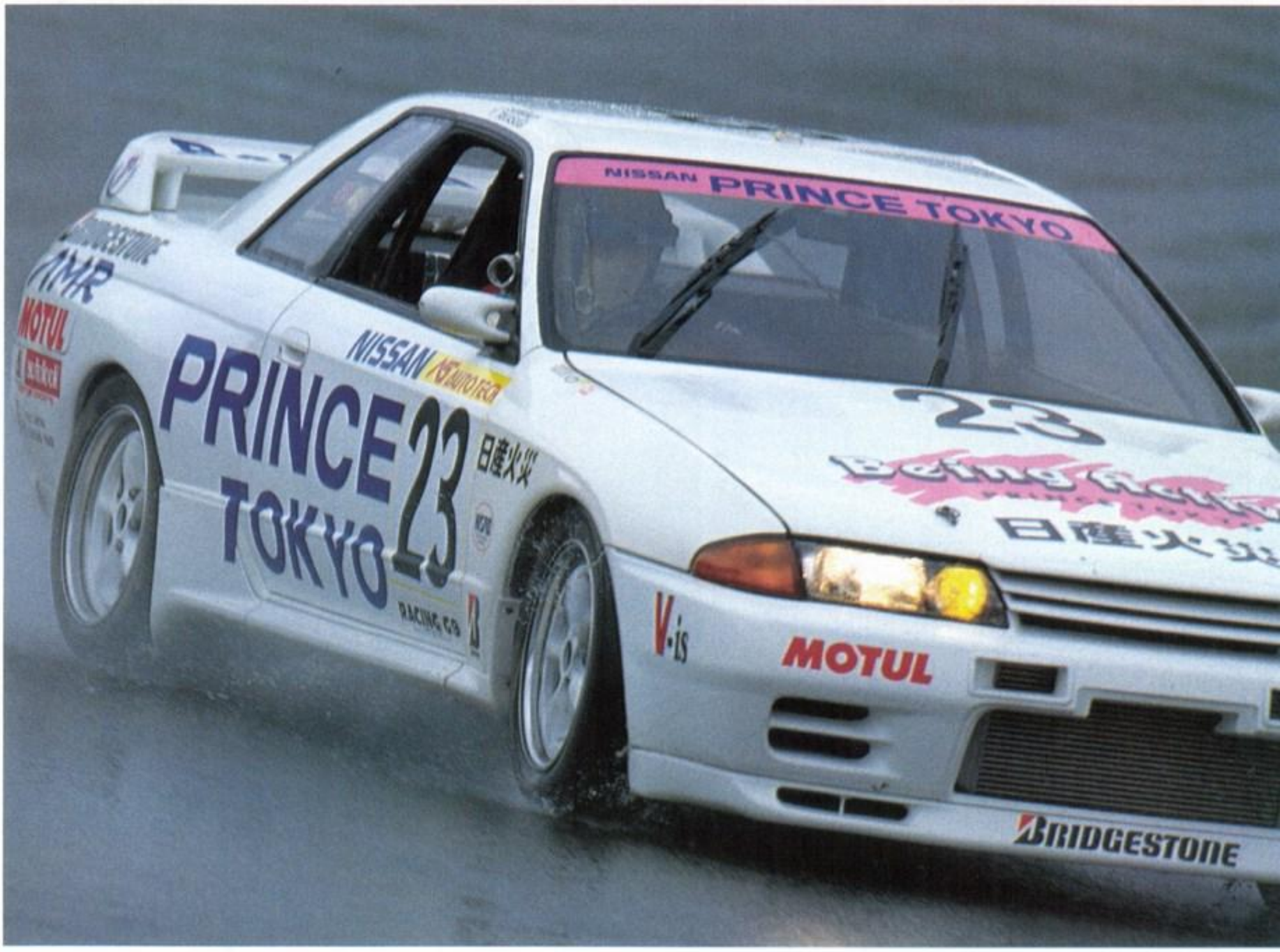
豪雨の予選はまさに一発勝負 ボーズGT-Rの都平がPP！

「この前に勝ったのですか？　昨年、筑波の草レース（P3000）で1回。それ以前となるとねぇ」と砂子智彦が語れば、パートナーの高杉好成も「JSSでチャンピオン取った年（'86年）以来です。だから、ずいぶん勝っていないことになるんですね」と。

今年に入ってから常に「今回こそ必ず！」と語り続けてきた砂子の言葉が実現されたのは、シリーズでも2番目に長く、そして困難な要素の多い富士での6時間レース。この勝利は、第1戦で序盤トップを走りながらも3位に甘んじた失敗を特訓として生かせたからでもあろう。そして、それはふたりにとって、まさに忘れかけていた勝利の味とも言える。

予選当日、早朝からの雨は、結局最後までやまず、むしろ第2ドライバーの予選でさらに勢いを増した。しかし、その雨足は一瞬ピットに戻った時、コンディションを変えるほど気まぐれなもの。マシンの熟成度とドライバーの腕ももちろんだが、運も大きく順位決定の要素となったようだ。

⑬エンドレスGT-Rの駒光武をコンマ2秒差で抑え、トップタイムをマークしたのは㉗ボーズGT-Rの都平健二だった。3番手は㉓プリンス東京GT-Rの砂子、4番手は③カストロールGT-Rの福山英朗。ここまでが1分55秒台をマークし、前回限りでGTOを諦めGT-Rにスイッチした㉙B-ingの小幡栄が5番手に。この直後に⑫アルティアGT-Rの桂伸一、②ゼクセルGT-Rの木下隆之が続いた。続く第2ドライバーの予選で、



タイムを更新したのは⑳アセロラGT-Rの大井貴之だけ。

「マシンそのものは前回と全く変わりはないけど、チームのムードはすごくいい。あとは河合（博之）君に任せて（笑）」とポールポジションを決めた㉗ポーズGT-Rの都平は満足そうな表情を見せ、一方の河合も「僕が足を引っ張りさえしなければ」と決勝に向けて闘志を燃やしていた。4戦連続PPを逃した⑫アルティアGT-Rの桂は「悔しいけど、あれが限界」と対照的な表情を見せ、6位からのスタートに。また練習中から好タイムを連発していた㉓プリンス東京GT-Rの砂子も「ポールは取れた。本当なら。でも肝心なところで電気系のトラブルが出てしまって」3位にとどまっている。

そして総合でも10位、そしてクラス3位のトップタイムを叩き出したのは、前回のウイナー、㉑レッツオシピックの横島久だ。「さすがにこんな天気の中で、前回みたいに1周だけのアタックはできなかったけど、2位との差があんまりないのが不満」という言葉は、まさに賞典以外の何物でもない。2位は黒木健次／田久保浩二の㊸TOENECシビックでその差はコンマ2秒強。クラス2のトップにつけたのは⑥PIAAプレリュードだ。①ギャザスプレリュードを背後に従え、23位からのスタートに。前回までのコンビだった佐藤浩二と清水和夫は、それぞれ五藤久豊と影山正美と組む。だが、この2台以上に苦戦を強いられたのが⑧トランスグローバルM3の眞田睦明／藤村満男だ。「どこのコーナーでもカウンター。いつも予選なんか関係ないとは言ってるけど、今回ばかりはちょっと危なかったな」と眞田。クラスブービー、総合32位に甘んじるハメとなってしまった。そのM3の背後に2台揃って並んだのがジャラーナカルタス。⑩小林正吾／榎本広行がコンマ3秒差で⑩鳴村健太／塚原久を抑え、文句なしのクラス4トップと2位を獲得している。

話題のM5、予選を突破！ ABSの威力は絶大

強い雨でパワーによるハンディなしとなったのか、ドライではどうしても苦戦を強いられてしまうマシンも何台か予選をクリア。N1耐久の本来持つ車種のバラエティを久々に味合わせてくれた。その筆頭とも言えるのが今回初登場の⑮オートテックM5だ。国内はおろか、国際的にも事実上のデビュー戦とも言えるBMW・M5がクラスブービーとはいえ、予選を通過できたのは雨の中でABSが威力を発揮したからだと、ステラの福井清志監督。「M5を選んだのは、何か目立つ車でやりたかったから（笑）。M3はすでに眞田さんが手をつけているからね。ただ今回はできてから1週間、シェイクダウンがこの水曜日って状態。何もしてないも同じですよ。すぐにでもナンバーが取れるほどね。軽量化もしてないし、エンジンは降ろしてもいなくてただ車高を落とした程度。でも、この車、すごくABSがいい。国産のイメージじゃ全然ない。そんな要素を含めて今でこれなら、今後の可能性はとても高いと思いますよ」と絶賛。長坂尚樹／こもだきよし／小宮延雄のドライブで予選18位から決勝に挑む。この他にもパルサー、トレノも予選を通過。今季最多の10車種がグリッドに並ぶことになった。

勝負を分けてしまった1回目のピットイン

1周のローリングの後、真っ先に第1コーナーに飛び込んでいったのは⑬エンドレスGT-Rの木下みつひろだった。これを5周目には㉓プリンス東京の砂子が逆転。だが、それも11周目の同じく第1コーナーで㉗ポーズGT-Rの都平にトップを奪い返されてしまう。この後、1回目のドライバー交代のピットインまでの間、都平はトップを独走。約20秒のマージンを得る。ところが、その㉗ポーズGT-Rにも、全く不安要素がないわけではなかった。同じタイヤを履く㉙Bingo GT-Rと㉓カストロールGT-R、そして㉒ゼクセルGT-Rのフロントタイヤにブリスターが発生していたからだ。先にピットインをすませた㉓プリンス東京GT-Rがタイヤ無交換だったのに対し、大事を取って㉗ポーズGT-Rはフロントの2本だけをチェンジ。

この間に約1分のリードを保ってトップに立ったのは㉓プリンス東京GT-Rの高橋。とはいえ、まだ4時間以上も残しているだけに、まだ逆転可能な差でしかなかったはず。ところが、ちょうど1時間を過ぎた時点でポツリポツリと降り始めていた雨が、2時間目を迎える直前でいきなり強さを増してしまったからたまらない。折しもサントリーコーナーの入口付近に大量のオイルが撒かれていたこともあり、ペースカーがコースイン。ほぼ全車がピットに入り、ウエット用タイヤに交換する。これが結果的には運命の分かれ道となっ

3年目の快走













❶前回2クラス優勝の⑧M3は、終盤コースアウトなどもあり、クラス2位にとどまった
❷レースも残り1時間、㉗ポーズが最後のピットイン。都平は河合にステアリングを託す
❸2クラス2位の㉛FEEL'S。「うまくいく時ってこんなものなんですね」と芥川は感無量
❹GTOからGT-Rへマシンをスイッチした㉘B-ing。トラブルはあったが初走行で総合6位
❺ランデブー走行を続けた⑩と⑪のジャラーナカルタス。前回4クラスを制したのは前方の小林／榎本組だったが、今回は後方の鳴村／塚原組。毎回ウイナーが異なることに注目
❻2クラス優勝（総合5位）の①ギャザスと3クラス優勝（総合7位）の㉑レッツオは、序盤にバトルを展開。しかし、どちらもトップクラスのGT-Rには歯が立たなかった

ギャザスプレリュードがまたもや総合4位を獲得！

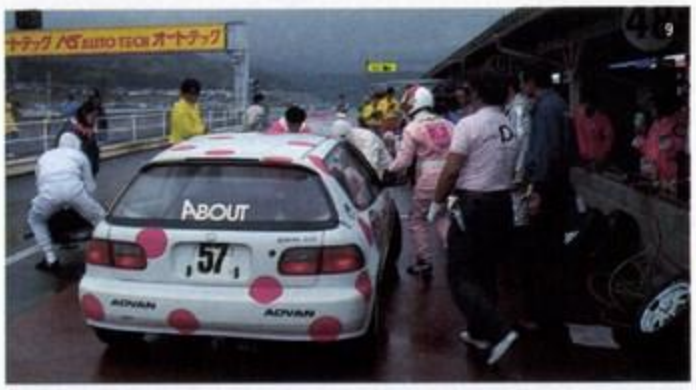
クラス2は①ギャザスプレリュードの清水／影山の独壇場。終始クラストップを独走し1時間で総合6位にまで浮上。一時は3番手にまで上がる驚異的なスピードを見せた。⑥PIAAプレリュードのドライブシャフトトラブル。そして⑧トランスグローバルM3のコースアウトもその快進撃に拍車をかけてはいたが。ただし①ギャザスプレリュードとて全くのノートラブルだったわけではない。

「2回目のピットインでドライ（用タイヤ）に換えなかったのは唯一の誤算。プリスターができて、終盤予定外のピットインをすることになった。プレリュードはドライブシャフトっていうアキレス腱を抱えているんで、終盤は無理せずペースを抑えた」と清水。しかし、初のオーバー300kmレースでもその他の部分には問題は生じず、懸念されていた耐久性に折り紙をつけたわけだ。

そして、総合7位とクラス3の2連勝を飾ったのはもちろん横島／津々見友彦の㉑レッツオシビックだ。一時は山崎泰文／日下部保雄の㊼のりピーシビックにトップを奪われたものの、またもや横島が得意の追い上げで逆転。「今回はどのくらい差があったんだか分からなかったけど、一時は少なくても1周近く離されていたと思う。でも、クラス2のマシンを今回は全部食えなかったのが残念」と横島。一方、右コーナーで強烈なアンダーステアが襲い、そのためトップを譲り渡した㊼のりピーシビックはクラス2位。総合8位でゴール。しかし、レース後の再車検でサスの改造規定の解釈のミスによって失格となってしまう。繰り上がって2位を獲得したのは中川隆正／渡辺明の㊷テイクワンシビック。

クラス4は予選順位のまま2台のジャラーナカルタスが編隊走行のように1-2位で周回を重ねていたが、終盤小林がサントリーコーナーのオイルに乗ってしまい、痛恨のコースアウト。幸い2位の座は確保していたものの、これで⑩鳴村／塚原が逆転。「実は4輪レース初優勝なんです。この調子でル・マンもうまくいったらいいな、と思っているんですけどね」と鳴村。一方、スポット参加ながら重責を見事に果たした塚原は「助っ人として雇われたからには絶対に勝たないとね。僕はスポットになるとなぜか強いの。去年の第1戦もそうだったでしょう」とニッコリ。

多くの話題を残して、今年も幕を閉じた富士6時間レース。少なくてもこのレースは過去2年のレースと合わせ、絶対に一筋縄では終わらないレースということは確かである。









❼前回予選落ちという屈辱を味わったクラス3位の⑰テクニカ。さすがに長時間には強い
❽中嶋悟（左）が見守った⑥PIAAだったが、序盤にドライブシャフトが破損したのは残念
❾のりピー（右）の応援が効いたかクラス2位でレースを終えた山崎／日下部組だったが
❿序盤のマイナートラブルが悔やまれる㉘アセロラ。だが後半の追い上げは凄まじかった
⓫前回のハイランドでは、新型ボディを投入したがパッとしなかったZEXELは、今回いろいろなパフォーマンスを展開した。2年連続の優勝すら果たせたはずなのだが……
⓬初登場の㉛プレリュードは、予選クラス3位と健闘。「できすぎです」とは石川の弁
⓭㉜テイクワンは、序盤にタイヤバーストというトラブルに遭いながらもクラス2位と健闘







RESULT/N1 ENDURANCE

●183周＝818.010km　　予選出走76台・決勝出走45台・完走32台

順	No.	クラス	ドライバー	車名	型式	周回	タイム	グリッド/予選タイム
1	23	1－1	砂子　智彦／高村　好成	日産プリンス東京スカイライン	BNR32	183周	6'00'57'544	3／1'55'271
2	②	1－2	木下　隆之／山田　英二	ZEXELスカイライン	BNR32	184-1周	6'01'45'118	7／1'57'127
3	27	1－3	都平　健二／河合　博之	BOSE・ZEXEL・GT-R	BNR32	184-1周	6'01'46'645	1／1'55'018
4	28	1－4	佐藤　久実／大井　貴之	ニチレイ・アセロラ・GT-R	BNR32	179周	6'00'57'837	9／1'57'459
5	①	2－1	清水　和夫／影山　正美	ギャザスFALKENプレリュード	BB4	179周	6'01'02'282	24／2'00'573
6	29	1－5	小幡　　栄／玉本　秀幸	B-ing KEGANI GT-R	BNR32	178-1周	6'01'09'011	5／1'56'812
7	75	3－1	横島　　久／津々見友彦	レッツオ・トランピオ・シビック	EG6	176周	6'00'04'313	10／1'58'058
8	63	3－2	中川　隆正／渡辺　　明	TAKE ONE CIVIC	EG6	176-1周	6'01'50'542	17／1'59'528
9	77	3－3	前川　直典／友森　茂利	フレンド・テクニカ・シビック	EG6	174周	6'00'32'868	22／2'00'380
10	53	3－4	黒木　健次／田久保浩二	TOENEC CIVIC	EG6	174周	6'01'02'929	11／1'58'280
11	65	3－5	田嶋　栄一／岡田　秀樹／山田　洋二	TAKE ONE CIVIC	EG6	173周	6'01'22'121	12／1'58'566
12	30	2－2	芥川　泰正／毛塚　康夫	FEEL'S ツインカムプレリュード	BB4	173周	6'01'32'932	33／2'03'251
13	54	3－6	瀬在　仁志／山内　伸弥	RT アンクル CIVIC-1	EG6	172周	6'01'09'813	20／2'00'285
14	60	3－7	奥田　　敦／荒川　雅彦	TOKICO CIVIC	EG6	172周	6'01'45'822	28／2'01'138
15	19	1－6	川崎　哲也／福島　勉大／山路　慎一	SCUDERIA GTR	BNR32	171周	6'00'10'122	8／1'57'285
16	8	2－3	真田　雄明／藤村　満男	トランスグローバルBP BMW	E-M3	171周	6'00'46'633	34／2'03'404
17	44	1－7	島田　親吾／飛鳥井政幸	KNMC神奈川日産パルサー	RNN14	171周	6'00'46'676	25／2'00'786
18	34	2－4	海老原裕一／浅野　武夫	セキショウレーシングプレリュード	BB4	171周	6'00'49'093	37／2'03'942
19	57	2－5	小東　明寛／柴田　　功	KRS ISUZUジェミニ	JT191S	170周	6'00'27'321	38／エンジン停止
20	33	2－6	石川　　朗／川瀬　二郎	プレリュード	BB4	168周	6'00'25'013	30／2'01'653
21	41	1－8	岡田　松恵／青柳　裕昌／田中　義孝	レーシング・クルーpパルサー	RNN14	168周	6'01'30'789	16／1'59'368
22	35	1－9	長坂　尚樹／こもだ　きよし／小宮　延雄	オートテックM5	E-M5J	168周	6'01'45'147	18／2'00'074
23	69	3－8	佐藤　克明／大場　次雄／今村　正広	YAMATO CIVIC SiR I	EG6	168周	6'01'57'533	27／2'00'956
24	58	4－1	鳴村　健太／塚原　　久	ジャラーナオートレースカルタス	AA34S	167周	6'00'56'570	36／2'03'919
25	⑥	2－7	佐藤　浩二／五藤　久豊	PIAAプレリュードVTEC	BB4	166周	6'01'03'647	23／2'00'432
26	36	4－2	小林　正吾／樫本　広行	ジャラーナオートレースカルタス	AA34S	165周	6'00'16'326	35／2'03'566
27	52	4－3	千葉　達也／加藤　トオル／戎　南子	BP ジャラーナカルタス	AA34S	165周	6'01'42'313	44／2'06'745
28	56	4－4	宮前　清人／梅沢　雅男／里美　保隆	ADVANフラワーオート34S	AA34S	161周	6'01'04'674	43／2'06'731
29	79	3－9	鈴木　恵一／望月　英弘／石橋　義三	欧州車販売の外国屋シビック	EG6	161周	6'01'12'756	29／エンジン停止
30	55	4－5	清口　　司／奥永　真樹	ORSオートバックスFシティー	GA2	161周	6'01'38'099	40／2'05'370
31	39	4－6	高木　俊行／鎌田　一郎／大菊　誠	有バルスピード・カルタス	AA34S	154周	6'00'49'825	42／2'06'167
32	64	3－10	山川　孝治／綱島　伸二／三野輪　良子	海外旅行情報誌のビスタシビック	EG6	132周	6'00'16'309	19／2'00'252
	26	2	細野　智行／野上　敏彦	コウノイケコマツジェミニ	JT191S	134周	タイヤバースト	31／2'01'809
	12	1	柱　　伸一／原　　貴彦	日産アルティアFALKEN・GT-R	BNR32	133周	エンジン	6／1'56'981
	38	4	香月　信二／吉賀　志雄美／猪狩　恵一	プロジェクトμカッパンカルタス	AA34S	127周	エンジン	41／2'05'850
	3	1	福山　英朗／飯田　章	Castrol RB GT-R	BNR32	122周	6'00'40'324	4／1'55'311
	11	1	関根　基司／森原　誠／池沢　さとし	日産プリンス千葉スカイライン	BNR32	115周	エンジン	26／エンジン停止
	46	4	戸山　謙一／松田　一信／冨永　敏	クレスコ ViS トランピオ34S	AA34S	74周	エンジン	45／エンジン停止
	13	1	駒　　光武／木下　みつひろ	エンドレスARCアドバンGTR	BNR32	61周	ミッション	2／1'55'208
	31	2	福崎　信治／山田　晋三	ISGC広島ジェミニ	JT191S	56周	デフ	32／2'02'891
	18	1	村松　康生（／松田　秀士）	FALKEN・GT-R	BNR32	20周	ミッション	15／1'59'195
	72	3	本郷　健治（／駒坂　仁）	BOOZE D&D CIVIC	EF9	16周	ドライブシャフト	21／2'00'377
	67	3	星野　　薫（／VICTOR ROSSO）	ウッドベル☆トレノ	AE101	9周	オーバーヒート	14／1'58'973
失	10	4	中村　　真／羽生　　徹／鹿山　高志	BS・BP・μ東北シフトGA2	GA2			39／2'05'332
失	62	3	山崎　泰文／日下部　保雄	のりピーハウスシビック	EG6			13／1'58'705

・優勝スピード：135.973km/h 最速ラップ：砂子智彦　1'44'903　153.39%km/h　3周目
・※No.⑱は手押しによる決勝線通過のため失格 No.62は車両規則違反のため失格
※No.②はピット出口信号無視のため1周減算　No.26はH項5-j）違反のため1周減算
※No.39、69は黄旗追い越しのため1周減算
NEXT ROUND：7月18～19日　ツーリングカー300km耐久レース IN TIサーキット英田

●非主流派ガンバレ！　少数派たちの今後の挑戦に期待

今回、6時間レースに挑戦した車両は、9メーカー17車種の計76台。「4車種」のみのグループAに比べ、マシンバラエティの豊富さがN1耐久の魅力でもあるのだが、少数派のマシンでは、今回も悲喜こもごものドラマが展開された。

第2戦・ハイランドでデビューした⑰RX-7はFRのため雨の予選にふるわず、予選落ち。同じく㊱プリメーラは、アタック中の1コーナーでコースアウト&転倒でリタイア。しかしタイムは間もなく予選通過のレベルに。

また昨年大パフォーマンスを見せたGTOは1台のみが参加。1回目のアタックで十分なタイムをマークしていたが、エンジントラブルが発生し2回目は義務周回不足で予選落ち。コンソレーションレースに期待されたが、こちらでもフォーメイションラップ中にクラッチのトラブルでリタイアするなど、散々な結果に終わってしまった。

この他、㊾レガシィ、スーパーチャージャーの㊼レビン、㊳スターレット・ターボ、㊸ミラージュも残念ながら決勝進出を果たせなかった。

一方、今回も難なく予選突破を果たしたのが、⑧BMW-M3（やや冷や冷や？）、㊺トレノ（決勝は残念、リタイア）。そして見事（意外!?）予選を通過してみせたのが、本文でも紹介した㊴BMW-M5。そして㊶と㊷、2台のパルサー。共に雨に助けられた感はあるものの、予選を通過してしまえば（そしてトラブルさえなければ）タップリ6時間のドライブが楽しめるだけに、常に予選通過を果たすマシンに伍して、健闘して走る様はなかなか微笑ましいものがあった。


昨年ののりピー号のパルサーは総合17位


初登場となったM5は総合22位と健闘した

めざすのは



ヨーロッパ流のレースが日本勢を刺激した！

今年で2回目の開催となったワールドカップ・カートレースインジャパン
FK/FAの2クラスのトップが鈴鹿に集結、これを日本勢が迎え討った
FAでは道上龍が3位入賞し、日本人ドライバーの可能性を示す
確かに速さでは互角の勝負ができている。でも、まだ何か違いがありそうだ



番!!

WORLD CUP
T RACING IN JAPAN

'92CIK/FIAワールドカップ
フォーミュラシェル カートレースインジャパン
5月29日－31日/鈴鹿サーキット南コース
Photos/Yasushi Yamasaki, Text/Kazuo Mizutani

FK日本人最上位は高木虎之介。4輪(フォーミュラ・トヨタ)の経験がカートにも生きたという





'92 CIK/FIA FORMULA Shell K

世界のトップが鈴鹿に集結

世界中にはそれぞれ各国、各地域にカートの選手権が設けられている。中でも本場ヨーロッパ、とりわけカートメーカーが集中しているイタリアの選手権はつわもの揃いだ。トップカーターにもイタリア人が多い。北欧だってナメちゃいけない。速いカーターがワンサと生まれているのだ。

ヨーロッパ全体の選手権は、今年は年間4戦が行われる。ここがカートのピラミッドの、頂点のちょい下のところだ。

その頂点とは、年に一度開催される世界選手権だ。ヨーロッパ勢が集まるのは当然のこととして、オーストラリア、香港、そして日本からもエントリーを集めて、FKとFA2クラスのチャンピオンが、毎年それぞれひとり誕生するわけだ。

この世界選手権に次ぐ格式として去年始まったのがワールドカップだ。サッカーやバレーボールでも、オリンピックに対してワールドカップがある。ちょうどそれと同じ位置関係だと考えてもらえればいいだろう。

年に1回だから勝負は運の問題だ、と思う人もいるかもしれない。だけど、カートレースのシステムを考えて欲しい。タイムトライアルから予選ヒート、プレファイナルと何レースも繰り返した末に、決勝が戦われて順位が決まる。その時に最も速いコンディションを作り上げ、なおかつそれを維持できなければ勝つことはできない。

今回鈴鹿サーキット南コースにやってきた海外選手は、イタリアの12人を筆頭に12ヵ国41人に上る。香港勢は速い奴もいるが、おおむね楽しむこと優先。オーストラリアのカーターは、昨年FAクラスでダリル・スミスが勝ったように侮れない実力を持つ。だが、やはり注目されるのはヨーロッパの選手達だ。

なぜヨーロッパがカートの本場なのか？　それはカートレースが4輪の、特にフォーミュラに直結しているからだろう。現在のF1ドライバーの大多数がカート出身なのはご存じだろうが、今年鈴鹿にやってきたヨーロッパのカーター（16～18歳が主流だ）も、ほとんどが近い将来にF3やオペル・ロータス・ユーロシリーズなど、ステップアップ・フォーミュラへの参加を目指している。もちろん、最終的な目標はF1だ。

頂点たるFKクラスに出場するのは、既にトップカーターとしての地位をものにしている連中だ。昨年のFK世界チャンプ、ヤルノ・トゥルーリ。同じくFA世界／ヨーロッパWチャンプのアレッサンドロ・マネッティ。'90年FA世界チャンプ、ダニロ・ロッシ。女性ナンバーワン・カーターの『ロタ』ことシャーロット・ヘルベルグ。フランスの人気者ディディエ・アンドレ。数えあげればきりがない。対してFAクラスは、ピエトロ・アントネッリやホルディ・スラリスなど伸び盛りの連中がやってくる。新陳代謝の激しいヨーロッパでは、彼らが明日FKのメンバーに取って代わってもおかしくない。そんな連中を相手に日本勢が、高速タイプのコースで相まみえる。ワールドカップとはそんなレースだ。

これは黒船の豪砲か!?

今回ヨーロッパからやってきた連中が見せてくれたレース、特にFAクラスの決勝では、全日本で見慣れたものとは違った風景を垣間見ることができた。既に

4輪へステップアップを果たした道上龍も加わって、6台での2位争い。ただ1列につながるのではなく、コーナーで、ストレートで、縦横無尽に位置を変え、仕掛けては抜き、抜かれたらやりかえす。そんな光景が延々と続けられた。

確かに、スリップの効く幅の広いコースだから、という事もあっただろう。だがそれだけではない。コーナーでインに入られた相手は、あっけない程に前に行かせる。ストレートエンドの1コーナーでは、手で合図してインを刺した相手に抜かせる光景すら何度か見られた。その代わり、あきらめない。しつこく追いかけて、今度は自分の番だとばかりに抜き返す。相手も無理にドアを閉めない。レースが終わると、ピットレーンの誰もが「すごかったねエ」と目を輝かせ、「こりゃ食い物が違うわ！」とあきれる声も聞こえてきた。

FKでも執念深いファイトは見られた。常に前を目指す。26番手スタートのジョン・デイビッド・ターゲットが6位へ、敗者復活戦から這い上がったドニー・クレバレスが29番手から9位へ。17歳のイタリア娘、ソフィーマリー・コーペンまでもが果敢なバトルで6つポジションを上げて13位。華奢な体軀と可憐な笑顔にダマされてはいけないのだ。



FAで3位の道上龍。「激しいバトルで3位を取ったのは自信につながる」とも

彼らの言葉も、力強いものだった。

「OK！　いけるよ」

「トラブルが出たけど、直せば大丈夫。上がって見せるから」

決して謙遜することなく自分の自信をアピールし、その発言通りに前進する。

彼らと刀を交える日本のカーター達の走りも、心なしかいつもより必死に、そして生き生きとして見えた。そこには、良い悪いではなく、日本のカートレースとは違う〝文法〟が見えていた。戦いの、ゴールへのアプローチが、違う言葉で語られている。「ゴッホの自画像と、水彩の風景画」そんな印象を抱いたのは、こちらの先入観のなせるわざだろうか。

だが、これがヨーロッパの、世界のレース界の頂へつながる者たちの方法論だとしたら、そこからはるか離れた極東の小島で世界を夢見る日本の〝卵〟達は、そのギャップをどこで埋めることができるのだろうか。向こうへ乗り込んでいく手はある。ヨーロッパでカートのシリーズを転戦して、連中と一緒の戦いを続ける。一番確かな道だ。しかしその前例は（フルシーズンでは）今年高橋毅が始めたばかりで、ルートなどないに等しい。

ワールドカップのレースシステム

カートレースのシステムは、4輪と比べると少しややこしい。また、ワールドカップは全日本選手権とも少し異なる部分がある。レースの理解を深めてもらうために、ここでそのシステムを順を追って説明しよう。

まずは土曜朝一番の「キャブレーション・テスト」。公式練習のことと思ってもらえばいいが、国際レースでは公式に計時がされて、発表もされる。

続いて行われるのが「タイムトライアル（TT）」。今回は4台ずつが1グループになり、それぞれが間隔を空けてコースイン。1周のウォームアップの後に、2周のタイムアタックを行う。このうち良い方のタイムの順で、次の予選全ヒートのグリッド順が決まる。タイムアタックに入る前にストップしたものは、そのクラスの最後に回って再トライすることが許される。

さて、ここからレースが始まる。「予選ヒート」では、TTの順にA・B・C3グループに分かれて、A×B、B×C、C×Aの総当たり戦を各12周で行う。TT一番時計がA、2番手がB、3番手がC、4番手がまたA、という具合で、各者が2レースずつを戦う訳だ。このゴール順で減点ポイントが付けられる。1位は0点それ以降は順位がそのままポイントになる。ただし、レース中の行為に対してペナルティのポイントが加えられることがある。2レースの減点の合計が少ない順に、予選の結果の順位がつけられる。

出走がコースの許容量34台を越える場合は、予選ヒート順位の28番手までがまず決勝に進出決定。それ以下の者が残る6つの座を巡って「セカンドチャンスヒート」と呼ばれる12周の敗者復活戦を行なう。今回はFKとIC-Aクラスでこれが行われた。

以上で決勝進出の決まった34台は、決勝の前に「ファイナルプラクティス」と呼ばれる16周のレースを戦う。これも予選ヒート同様に順位に従って減点ポイントを付け、ペナルティの減点を加算して、ポイントの少ない者から決勝のグリッドを埋めていく。つまり、このヒートで稼ってペナルティもなければ、決勝のPPに着ける訳だ。

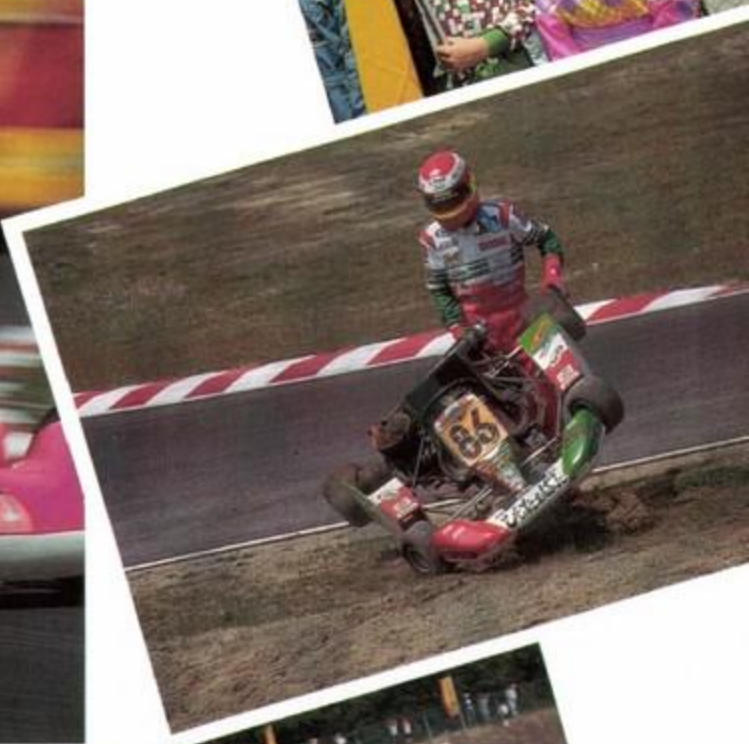
そして24周の「決勝」。レース自体の順位は、この決勝のゴール順で決まる。ここで1位になれば、それ以前がどんな成績だろうと優勝なのだ。

決勝までにいくつもの過程がある。最後のチェッカーへの道のりは長い！

'92 CIK/FIA WORLD CUP URA SHELL KART RT RACING IN JAPAN FORMULA Shell KA











ジュニアも含めた世界選手権や香港カートGPに参戦する選手も少なからずいるが、経費や時間の負担は決して小さいものではなく、誰もができることではない。〝向こう〟から〝こちら〟にその空気を出前してくれるワールドカップ、そしてJKGPは、本場の匂いを嗅ぎ、自分の実力を推し量るには絶好の機会なのだ。

ヨーロッパの走りが刺激になったか

では、実際に彼等と戦った日本のカーター達は、どんな印象を抱いたのだろう。

FKでプレファイナルのPPについた高木虎之介。「うーん、みんなミスしない。それに抜き方が、コーナーの入り口から出口までうまい」

FAの壮絶バトルを戦い抜いた道上。「一度抜いても、そのまま離していくことができない。特にこういう高速タイプのコースだと、日本のレースとは違うかな。ずいぶん後ろから当てられて、あまりきれいなレースじゃないなって思ったけれど、コーナーで少しでもスキを見せると抜きに来るところは勉強になった。あそこで3位を取ったことは、4輪での自信にもなると思う」

現在全日本FAのポイントリーダー、FKに挑戦した高田充浩「あんまり違いは感じなかったけど、高速コースを走り慣れてるとは思った。普段のレースと雰囲気が違うし、こういうレースに出るのはいいことだと思う」

昨年世界選手権と香港GPに参戦し、今回FAに出場した松葉栄誠は、こう語る。「プレファイナルのグリッド(6番手)で後ろにガイジンが大勢いるのを見て、こいつら絶対上がってくるなって思った。あいつらはエンジンやキャブのセットを、おいしいところギリギリに出してくる。それはデータが揃ってるということもあるし、バトルの最中でもチョーキングでエンジンをいたわってる。それだけ体力が違う。走りにメリハリがあって、アクセルを踏むのが早い。絶対にミスしなくて、ミス待ちの意味がない。それと、バトルをしてる相手を信頼してる」

昨年の世界選手権の練習走行でトップクラスのタイムを出した鈴木慶祐のように、日本人もヨーロッパで速さを見せてはいる。だが多くの者にとっては、盗み取るところはまだまだ多そうだ。

では、ヨーロッパ勢は日本のカーターをどう見たか。FKの上位を独占したガイジン達の、上位3人に聞いてみよう。

3位ロタ。「特に違いはない。ジャパニーズドライバーズ・アー・グッド」

2位ミルトン・リタブリ。「右に同じ」

1位ロッシ。「日本人の中にもうまいドライバーとそうでないドライバーがいる。イタリアもそう。同じことだよ」

彼等の言葉を額面通りに受け取ってよいのだろうか。ひとりイタリアに住み込み、ヨーロッパとイタリアの選手権を戦う高橋は、こう言う。

「ヨーロッパでは、いつもあんなレースなんだ。それを何戦も戦うことに大きな意味がある。レースを冷静に見て、一周目からいけるようになる。僕が最初にヨーロッパへ行った頃は、ピットを歩いていても『なんだ日本人か』ってバカにされてた。何戦かやった今では、友達になったけどね」

年に一度のワールドカップではあるが、その戦いで日本のカーター達が知ることは、外から見る以上に大きいのだろう。

何よりあいつらは、芯から楽しそうなのだ。ヘルメットの跳飛ばしっこをしてる時も、バトルの最中できえも。

期待のヨーロッパ勢、こいつらに注目だ!



ロッシはイタリア出身の18歳。来年はF3へ?

FKで優勝したダニロ・ロッシは'90年のFAチャンピオン。去年のワールドカップでも2位に入っている。

「ベッギオに1コーナーでパスされたけど、あせらずに様子をみて、同じ周の3コーナーで抜き返した。その後はノープロブレムだったね。ここは幅も広いし高速タイプで、マシンのポテンシャルが重要。ドライバーにはちょっと退屈かな。来年はぜひともF3にステップアップしたい。イタリアか、いや、日本のF3がいいな。問題はスポンサーを集められるかどうかだけなんだけど……。フォーミュラもカートもドライビングの基本は変わらない。まだF3には乗ったこともないけれど自信はあるよ」とレース後に余裕のコメント。いずれにせよ、彼らヨーロッパ勢の目は、確実にフォーミュラへのステップアップに向けられているようだ。

また、女性ながらも見事なレース運びで3位に入っているシャーロット・ヘルベルグは、「朝のキャブレーションでは、マシンの調子がいまひとつだったけどトップタイムをマークできた。鈴鹿は体力的に楽なコースだから、私には有利だったかも。ヨーロッパのコースでは、時には毎日トレーニングしているチャンピオン・ドライバーでさえバテてしまうことがあるくらいだから。目標? とりあえずFKのチャンピオンね」と語っていた。



堂々としたレース運びで3位入賞のヘルベルグ

路面の良い高速コース、でもちょっと退屈?

'90年に完成した鈴鹿サーキット南コースは、カートだけでなく2輪のレースも開催されるサーキットだ。カートコースとしては、CIK(国際カート委員会)から最高のAランクで公認を受けている。

日本ではタイトでコンパクトなカートコースが多いが、ここはヨーロッパに共通する、長い、高速タイプの設計だ。全長は1200メートルを越え、1周の平均速度は時速92kmにも達する。またコース幅は10メートルと、特筆に値する広さだ。

190メートルのメインストレートは、右、左と切り返す第1・第2コーナーへとつながる。この第1コーナーは、重要な勝負所のひとつ。第2コーナーを立ち上がると、157メートルの第2ストレートへつながる。ここはメインストレートと共にスリップストリームが効くため、左へ回り込む第3コーナーへ向けて激しい抜き合いの応酬が展開され、ドライバー達は体を前にかがめて空気抵抗を防ぐ。第1コーナーと並ぶパッシングポイントだ。S字をリズミカルに抜けると、右25Rへ、左のヘアピンコーナーへと続く。この2つでも前車のインに飛び込む光景が見られる。またヘアピンの立ち上がりで失敗すると、次のシケインまでに刺される場合もある。グンとブレーキをかけて左へ回り込む最終コーナーは、ストレートスピードを決める大事なコーナー。立ち上がりでは様々なライン取りが見られる。コース幅の広さもあって、サーキット全域がパッシングポイントになり得るのだ。

ドライバー達の声は「美しくてグリップのいいコース」「高速で回り込むコーナーや激しい切り返しが少ないので、体力的にラク」「スリップが抜群に効くから、コンマ3秒までのタイム差ならついて行ける。グリッド位置もそれほど重要ではない」といった肯定的なものが多いが、「コース幅が広すぎて、マシンの差で勝負が決まってしまう。退屈なコース」という声もあった。



鈴鹿サーキット南コース
全長:1264m コース幅:10m

SUZUKA CIRCUIT TAMA TECH
NEWS

●鈴鹿サーキット/三重営業所 0593(78)1111
●多摩テック 0425(91)0820
東京本社/東京営業所 03(3582)3221
大阪営業所 06(372)1526
名古屋営業所 052(571)7176

ヨーロピアンムードいっぱいの
鈴鹿サーキットホテル
メヌエットM誕生!

おかげさまで30周年



ゆきとどいた設備とまごごろのサービスで好評な鈴鹿サーキットホテルに7月、スイス湖畔のプチホテルを思わせるホテル「メヌエットM」がオープンいたします。「メヌエットM」は、ツインルームと二階建て構造のメゾネットルームを備え、カップルからファミリーまでご利用いただけます。また、本格的リゾートホテル「メヌエットL」、「メヌエットK」。北欧風高級ホテル「メヌエットJ」もご利用ください。

タイプ	料金(2名)	最大収容人数
ツイン	19,000円	4名
メゾネット	20,000円	6名
スウィート	40,000円	4名

●サービス料込、税別。
●レース開催期間中は料金が変更になる場合があります。
●バス・トイレ付。

本格的な"夏"を演出.!

森のプール
AQUA FOREST SUZUKA



7月4日より営業//
入園料+プール入場料
大人 2,500円/子供 1,700円

鈴鹿サーキット情報テレホンサービス
鈴鹿 0593(78)4488
東京 03(3505)4488
大阪 06(376)4488
名古屋 052(581)4488
大阪(茨木) 0726(22)4141

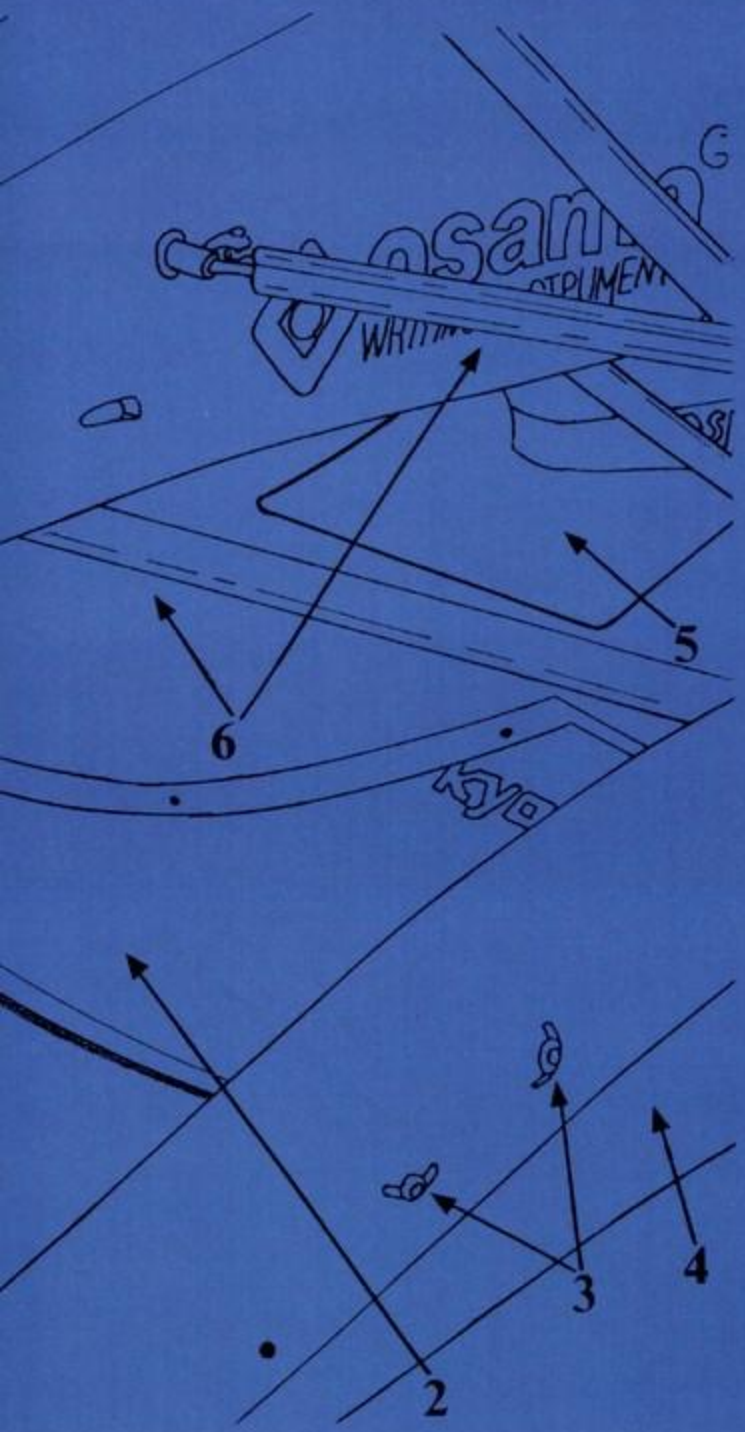
1992 F1メカニズムを斬る

1992 Grand Prix Car Technical Portraits 1



JORDAN 192

Text/Peter Nygaard
Photos/Grand Prix Photo, Kenji Sawada
Illustration/Tina Coerman



FRONT AERODYNAMICS

1.リフトノーズ

ジョーダン192のもっとも興味深いポイントのひとつは、リフトノーズである。現在のF1マシンでは、ダウンフォースのほとんどがアンダーボディで生み出されている。したがって、できるかぎり"クリーンな"アンダーボディが要求される。1～2年前までの"ローノーズ"では、エアフローはマシン下部を通過する以前にフロントウイングやホイールなどにより"乱れて"しまっていた。一方、リフトノーズにすれば、マシン下部をより多くの"乱れていない"エアが通過する。さらにアンダーボディが"クリーン"であれば、その効果もいっそう高まるというわけである。加えて、マシン下部を通過するエアの量が多くなればなるほど、通過速度も上がる。そして通過速度が速いほど、高い負圧が発生する。"速い"エアフローがマシン下部にいわゆる吸引効果を生み出し、グリップが増大するわけだ。

多くのエアがマシン下部を通過するということは、言い換えればマシン上部を通過するエアが少なくなることである。これにもマシン全体の空力効果を向上させる作用がある。具体的には、フロントホイールは走行中回転しているためにマシンの空力効果を"阻害"しているのだが、これに当たるエアが少なくなるということだ。また、マシン上部やリヤウイングに当たるエアがより"クリーン"になり、より多くのダウンフォースが稼げると言うこともできる。

2.可変フラップ

フロントウイングのリヤセクションは、各サーキットに合わせて「完璧な」セットアップができるよう調整可能となっている。トップスピードが重要視される高速コースではフラップをフラットに近づけ、ダウンフォースが必要なテクニカルコースではフラップを立てることになる。

3.フロントウイング調整ねじ

フロントウイング・フラップの調整は、このねじによって行う。

4.フロントウイング翼端板

フロントウイング翼端板の下側には「カールしたトンネル」がつけられている。このトンネルがウイングエンドを流れるエアフローの一部の方向を変え、加速し、上方向へと導いている。これにより、ウイングのようにダウンフォースを生み出している。トンネルを通過したエアはフロントタイヤの後ろ側に排出される。これもアンダーボディのエアロダイナミクスを「クリーン」に保つための方策である。

5.フラットボトム

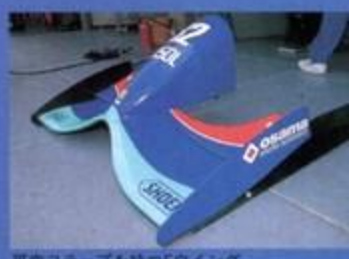
現行の「フラットボトム・ルール」では、フロントタイヤ後端からリヤタイヤ前端までのボトムはフラットでなくてはならない。リフトノーズを採用しながら、この規定を遵守するため、"疑似"ボトムが開発された。このパーツは規定にうたわれているとおり、フロントタイヤ後端まで延びている。

6.エアロダイナミック・ウィッシュボーン

フロント・サスペンションのウィッシュボーンは、空気抵抗を低減し、空力を向上させるために「フラット」なデザインが施されている。

7.ブレーキ・エアインテーク

ブレーキ冷却用のエアインテークがタイヤのすぐそばにある。このポジショニングにより、空気抵抗が低減され、空力性能が向上している。



可変フラップを持つFウイング



翼端板の下側部分で気流の流れが変えられる


191から継承されたリフトノーズ



エンジンは、昨年のフォードV8から60個のバルブを持つヤマハV12に変更

今シーズンのジョーダン192は、昨年の成功作191の発展バージョンである。「192は旧型の進化版だよ。空力とメカを最適化したのさ。とは言っても、基本的にはブランニューカーと呼んでもらって差し支えないね。ところでこのマシンはすべてCAD-CAMを使ってデザインしたから、ずっと効率良く作業を進めることができたんだ。こんなことをしてるのはうちだけじゃないかな」とジョーダン・グランプリのテクニカル・ディレクター、ゲイリー・アンダーソンは語る。

昨年、フォードV8でデビューしたジョーダンだが、同年末にヤマハと長期独占供給契約を締結した。これについてアンダーソンは次のように語る。「ヤマハ・エンジンを搭載するために若干の小変更が必要になった。それにV12だから去年のV8より高回転まで回る。必然的に大きな燃料タンクがいるわけだ。ヤマハはフォードより104mmも長いんだけど、何とかホイールベースを22mm延長するだけで搭載することができた」

ヤマハの最新型V12はバンク角70度、気筒あたりインテーク3バルブ、エキゾースト2バルブの60バルブ・エンジンである。もちろんDOHCで、カムシャフトはギヤによって駆動され、ダイレクトにバルブを駆動する。興味深いことに、ヤマハV12はホンダV12より軽く、全高も低いが、全長と全幅ではホンダの数値を上回っている。

V12を搭載、おまけに燃料タンクは220ℓに拡大されたものの、192の車重は規定ギリギリの505kgまで削ぎ落とされている。新たに冠スポンサーとして、南アフリカの巨大オイル／石油化学メーカー、サソルを迎え、今シーズン後半から同社のスペシャル・フューエルを使用すると期待される。

他のチームのマシンと同様、モノコックはオール・カーボンファイバー製。ただしモノコックには「曲面処理」が施され、従来のボディワークが必要なくなった。デタッチャブルとなっているのはエンジンカバーのみで、フロント部のボディワークがいらないため、軽量化の一助となっている。

カーボンファイバーはフロントサスペンションのプッシュロッドにも使用されている。フロントサスは191同様モノショックだ。このモノショックは、従来のツインショックと比べ重量が半減された。とまではいかないものの、軽量化されたことに違いはない。さらにこのニューメカにより、フロント部を狭くすることができた。もっともショックユニット自体の装着位置がドライバーの膝の上と、以前よりかなり高い位置になったため、マシン全体の重心が高くなるというデメリットも生じるのだが……。

フロントホイールのウィッシュボーンは非等長タイプで、空力デザインが施されているため、フロント部の空力効果アップにつながっている。リヤサスペンションもプッシュロッドで、ギヤボックス上にマウントされた2本のダンパーに接続する。リヤのプッシュロッドも空力デザインの非等長タイプだが、フロントとは異なり鋼鉄製である。

自社開発したギヤボックスは7速＋リバース。基本的にはマニュアルであるが、「シーケンシャル」システムが採用されており、ドライバーは両手でステアリングを保持したままシフトチェンジが行える。レバーを後方に引くとシフトアップ、前方に押し出すとシフトダウンとなっている。レバーの作用幅はわずか15mmであり、ステアリングのそばに装着されているおかげで、シフトアップ時は掌をステアリングに残したまま、指先でレバーの先端を弾くようにすればよい。ただし、シフトダウンは掌でレバーを押し出す必要がある。

この「イージーな」シフトチェンジは、できるかぎり快適なコクピットを実現するというゲイリー・アンダーソンのコクピット・コンセプトの一貫である。「我々は、シートポジションを変更し、快適性やコントロール類の使い勝手を向上させ、いっそう"ドライバー・フレンドリーな"マシンを完成させようと、人間工学を見直した。これはより快適で身体的な負担が少なければ少ないほど、いっそうレースに集中できる、という考えに基づいたものだ」とアンダーソン。

空力面では、192は昨年の191の発展版と言える。「1年実戦を積んだおかげで、空力の知識が深まった。だからより効率の良いパッケージングができたばかりか、サスペンション・ジオメトリーを最適化することもできた」とアンダーソンは説明する。「去年はゼロからの出発だったけど、それにしてはよくやったと思う。191の本当のポテンシャルを引き出せたとは思っていないが、あれはセットアップが難しくてね。だからニューカーをデザインする時に、空力の自由度を高くすることを目標にした。192が191ほど気難しいシャシーでないことを期待しているよ」



ゲイリー・アンダーソン
生年月日：1951年3月9日
国　　籍：北アイルランド
1974-76年：ブラバム・チーフメカニック
1977-80年：マクラーレン・チーフメカニック
1980-84年：自身が率いるアンソン・チームのディレクター兼デザイナー
1985-87年：ギャレスCARTチーム・チーフエンジニア
1987-88年：ブロムレイF3000チーム・チーフエンジニア
1989-90年：レイナード・F3000シャシーデザイナー
1990-92年：ジョーダン・グランプリ・テクニカル・ディレクター
F1シャシー設計実績：ジョーダン191（1991年）

SPECIFICATION/JORDAN 192

シャシー	：オール・カーボン・ファイバー・コンポジット・モノコック
エンジン	：ヤマハV12
バンク角	：70度
排気量	：3498cc
吸気バルブ	：気筒あたり3
排気バルブ	：気筒あたり2
総バルブ数	：60
燃料供給システム	：ボッシュ
燃料サプライヤー	：サソル（シーズン後半より）
燃料タンク容量	：220ℓ
ギヤボックス	：ジョーダン・グランプリ自製 前進7速、後進1速 「シーケンシャル」メカニズムつきマニュアルシフト
クラッチ	：AP製レース用カーボンファイバー・トリプルプレート
フロントサスペンション	：プッシュロッド、モノショック（ドライバー膝上に装着）
リヤサスペンション	：プッシュロッド、ツインショック（ギヤボックスに装着）
ブレーキ	：AP製レース用
ホイール	：OZ
タイヤ	：グッドイヤー
重量	：505kg
デザイナー	：ジョーダン・グランプリ・デザイン・グループ （総括責任者：ゲイリー・アンダーソン）
デビューレース	：1992年南アフリカGP



192は、空力の自由度の高いマシンとしてデザインされた

〝大器の予感〟

オートポリスから3週間という短いインターバルで迎えた第3戦の菅生
不甲斐ないレースを続け、落ち込んでいた私を励ましてくれるかのように
エーワンのスタッフは手間のかかるボディ交換を敢行してくれたし
ダンロップのスタッフも新しい構造のタイヤを間に合わせてくれた
ここまでしていただいて、何の成果を出さないわけにはいかないではないか
とはいえ、そんなにうまい具合にコトが運ぶはずもないのは先刻承知
せめて不振の病巣を突き止めるぐらいのことは、ここで済ませておきたい
というのが、第3戦に挑むにあたっての私の気構えであった——三好　正己

IRIS OHYAMA SUGO GROUP-A 300km RACE

全日本ツーリングカー選手権第3戦
5月16日〜17日/スポーツランド菅生

Photos/Hiroshige Satta



フロントだけスリックだから大オーバーステア。雨の予選は上出来の6番手だった

菅生の招待ドライバーは井波正光クン、25歳である。昨年のシビック東北シリーズで8戦4勝、ポールポジションを3回獲得し、2位に50ポイント以上の大差をつけてチャンピオンに輝いた実力派である。私が井波クンの走りを初めて見たのは去年、真夏の菅生で行われた、東北シリーズ第4戦だった。このレースはシビック・インターカップの第5戦にもあたり、シビックレースの強豪が一堂に会しての、レベルの高いレースであった。

この時、井波クンはキング・オブ・シビック、黒木クンと大バトルを展開して逆転優勝を飾ったのだが、レースの勝敗を決めたのがタイヤの熱ダレ性能の優劣であったことは、端から見ても明らかであった。にも関わらず、私が井波クンに一目置いたのは、黒木クンとのバトルでタイヤのアドバンテージ分を確実に引き出して走ったステディさにひかれたからだった。

アドバンテージ分を確実に速さの差に結び付けていくことは、簡単そうに見えて、実はシビックレースのドライバーのレベルでは、これがなかなか難しいのだ。タイヤのタレの差なんてちょっとミスすればアッという間に帳消しになってしまうのに、黒木クンのプレッシャーをビンビン感じながらのあの走りは、私は「たいしたもの」だと思う。井波なんて名前も顔も知らないドライバーだったけれど、あのチーム・サヤマのカラーリングが、なぜか記憶に残った。

井波クンはホンダの狭山工場でプレリュードを作っている。バンパーの塗装を担当しているとかで、読者の中にプレリュードのオーナーがいたとしたら、そのフロントバンパーのどこかの面（バンパー1本を数人で塗るのだそうだ）は井波クンが塗ったはずだ。

話しはちょっと横道に逸れるが、井波クンの働くホンダの狭山工場のクラブ活動の中には、ちゃんとレース部（正式名称は自動車部というらしい）があって、本人が労力を厭わなければ、資金的な心配をしないでレース活動が行えるのだという。井波クンはその狭山工場のクラブチーム「チーム・サヤマ」のエース・ドライバーである。

〝繊細なドライバー〟井波クン

井波クンは私がこれまで招待したどのドライバーともタイプが違う。レース歴は3年足らずにすぎないのに、もうしっかりとした自分の走りを確立してしまっていることに、まず驚かされた。いっしょにいた4日間、私も特に彼に教えたこともないし、彼も私に聞いてきたこともない。とにかく自分の論理に基づいて、ジックリと物事に取り組んでいくタイプなのだ。レースの考え方にしても、気合だったり勢いだったりとは無縁であり、ただ黙々と、出来る範囲でレースをこなしていくのだが、そのレベルが極めて高いのである。

あまり多くなかった彼との会話のなかで、「ボクはオーバーステアが大嫌いなんです」と言いながら、「雨は好きです、自信あります」というのが印象深かった。マシンコントロールに自信のあるドライバーの多くは雨が好きで、コントロールに自信があるからクルマを振り回すようなドライビングスタイルになりがちで、オーバーステア気味のセッティングを好む割合が高い。井波クンの場合、この考え方には当てはまらない。

私が思うに、彼は極めてデリケートにすべてをコントロールしていくのだと思う。雨の中で、すぐに滑りだすフロント・タイヤと微妙なやりとりをしつつ、クルマを速く走らせるというのはかなりの高等技術で、多くの場合、微妙なやりとりにシビレをきらして、テールのスライドで大雑把にマシンコントロールしてしまう場合が多い。井波クンの言葉は、彼が極めて繊細にクルマを走らせている証だと私はとった。

さらに、木曜日の練習が終わって、クルマに不満が無いかを尋ねたところ、真先に「アクセルをほんの少し踏んだだけで、エンジンが大袈裟に反応して、タイヤの美味しいところが使いにくい」と指摘してきた。これには驚いた。確かにシビックにはその傾向があり、それはそういうものだと思って私は乗ってしまっているのだが、本当に微妙なアクセルワークをしていくと、言われるとおりこれは気


浅野レビンとのバトル。シビックのオーバーステアに注目してほしい



レース後半、シケインを攻める井波クン。練習でも出なかった好タイムを連発しての激走だった

Vol.3

A へのいざない '92



前戦とは大違いの好ポジション。スタートするまでの徒花なのは知ってても嬉しい

になる。井波クンが、いかに細心の注意を払ってドライビングしているかがわかる。

井波クンの話しはまた後でするとして、レースを振り返っておこう。練習走行を通じて、ウチのシビックのコンスタントラップがトップクラスの1・5～2秒落ちであることが確認された。単純比較は出来ないが、オートポリスが2～3秒落ちだったから、約1秒ぐらい詰まったことになる。この1秒のうち、タイヤの構造変更とボディ交換がどのくらいの割合になっているのかは分からない。ひとつのデータとして、去年はコンスタントに1分37秒で走れて、条件が良いときは36秒でラップできたのに対して、今年は条件が良くて37秒台、コンスタントは38秒台という比較ができた。戦力の低下は昨年に比べて1秒。まわりの戦力アップが昨年比1秒。これで今年のトップクラスの2秒落ちというウチのレベルのつじつまが合うというわけだ。

昨年比の1秒ダウンの原因は、まだ開発途中のタイヤにある。何回も言うが、テストしてないんだから簡単には性能向上するわけがない。でも、前回から今回にかけて、タイヤの性能向上には著しいものがあり、次回の鈴鹿では、確実に昨年並の戦闘力を確保できそうである（実はこのレース後、ナケナシの金をはたいて鈴鹿でタイヤテストしちゃったんだけど、けっこうイイ味出してるんだ）。

予選は雨。井波クンは自信のある雨で、実力を遺憾なく発揮し、1回目のベスト1分49秒645を叩き出した。私も雨は嫌いなほうじゃないし、自分でも遅いとは思わないが、私を0・9秒上回ったこのタイムは素直に脱帽ものである。予選2回目は刻々と変化する路面状況の中で行われ、「けっこう博打」のカットスリックを履いて私が出した47秒406がベスト。予選は6番手で通過した。

しかし、レースはドライ。練習中からの大オーバーステアは完治していないので、スタートしたらズバズバ抜かれるのは間違いなく、せっかくの好位置スタートも、グリッド整列までの徒花である。スタートは私が担当し、たった2周で後ろから2番手まで落ち、一番後ろの⑱レピンの浅野サンと30周もバトルを繰り広げ、井波クンにバトンタッチ。

私はタイヤのタレを心配して、予定どおりの38秒前後コンスタントのペースで周回したが、井波クンは大奮起、37秒コンスタントから始まり、36秒台にもパンパン入って、その安定した速さを見せつけてくれた。井波クンのガンバリも及ばず、ウチのシビックは終始9番手を走行、結局9位でゴールした。前は1分以上先を行く⑲バンドー商会レピンで、彼らもピットインでトラブっていたそうだから、所詮ウチのシビックにこれ以上自力で上に行くチャンスはなかったようだ。

今回のレースの最大の収穫は井波クンというステディで速いドライバーを見つけたことだ。井波クンは4日間、日に日に速くなっていって、最終的には完全にグループAシビックを乗りこなした。ミスと言えば1回だけ、SPコーナーの進入でスピンして軽くガードレールに接触したことだ。じつは、私も練習中、同じところでスピン、クラッシュしている。後ろで見ていた服部クンいわく「お尻がピョコピョコ跳ねたと思ったら、いきなり回った」そうで、不整路面で強いブレーキングをすると出る、ウチのシビックの悪いクセが原因だった。井波クンの場合も、このクセに抗しきれずにスピンしてしまったらしい。

井波クンの実力は、またチャンスを見てチェックしてみたいと思っている。どうも彼の弱点は体力不足らしい。本人も体力には自信がないと言う。だったら体力を使わない乗り方を捜し出せ、と言いたい。あのヒョロヒョロな横島久を見なさい。あの体で何に乗ってもヘバッタのを見たことがない。あれは体力があるのではなく、体力を使わないのだ。

さて、次回は7月の鈴鹿。去年は表彰台に上がったレースである。表彰台なんて贅沢は言わないで、まずはレースが出来るところまでのレベルアップを目標としたい。

今回は自分でも十分に満足できる結果が残せた。この経験を今後、自分のチームに生かしたい——チャレンジャー 井波正光



三好編集長から今回のグループAレース参戦のお誘いの電話を戴いたのは4月中旬のことだった。「今度の菅生のレースで井波君と組みたいんだけど——」と言われた時には、とても感激してしまった。こんなチャンスはめったにあるものではないし、自分なりに精一杯やって三好さんに評価してもらいたい、とその時は思った。

レースウィークは、木曜日からスポーツランド菅生に入った。この日、初めてドライブすることになったグループAシビックは、ステアリングの位置が高く、シートポジションが寝ているのと、クラッチペダルが少し重いという第一印象を受けた。そして走り出してみると、スリックタイヤのグリップの良さでハンドルが異常に重くなる。それを押さえ込むのがけっこう大変で、最初は3周ほど走っただけで腕があがってしまった。

これ以外で私が感じたN1シビックとの違いは、まずスリックタイヤの縦方向のグリップが良く、クリッピング・ポイントから舵角を当てながらアクセルオンしてもN1のようにフロントがアウトに逃げていかないことが挙げられる。反面、横方向のグリップは意外になく、コーナーではむしろN1の方が横方向のグリップがあるように思われた。つまり、タイヤサイズを見てもわかるように、グループAではN1よりもタイヤにかかる負担が大きく、タイヤにとってはより厳しい状態にあるのだ。

ブレーキは高い進入速度でもN1よりもコーナーの奥まで入ることができ、しかもブレーキング中もとてもクルマが安定している。これは雨の時でも同じで、おかげで今回のレースでは、ブレーキロックやミスなどをまったくせずに済んだ。

このJRDAシビックの特性としては、ロールが多めでかなりオーバーステアが強い傾向があり、最終コーナーでは何度か恐い思いをした。これは今回からフロントタイヤの構造が変わったためで、リヤがフロントのグリップに負けてしまっていたのが原因だった。結局、この問題を最後まで解決できずに、この日の走行は終了してしまった。

翌日の金曜日は、少しクルマのセッティングを変えて、10周ほどの連続走行を行った。この時はコンスタントタイムが1分38秒台、そしてベストは37秒台と、三好さんと同じぐらいのタイムを出すことができた。

また、この走行の際には、前に出光シビックが走っていたので、必死に後ろについて行き、自分との違いを探しながら走ってみた。そこで感じたのは、驚くことにストレートの速さはまったく同じで、ブレーキングとコーナリングで少しずつ差が開いていく程度。結果的にそれほど自分と大きく違う点がなく、自信を持つことができた。

土曜日は朝から雨が降り続いていた。予選1回目、ウェットコンディションの中をコースインする。この時はレインタイヤを履いていたため、パワーオンの時にハンドルを取られないのと、クルマの前後バランスが良くなり、とても乗りやすいと感じた。

そして何周かしていると、前にジャックス・シビックが見えて来た。引っ張ってもらおうと必死に追いかけると次第に差が縮まり、テールtoノーズの状態にまでもって行けるようになり、走っていてだんだん面白くなってきた。この時に出したベストタイムが1分49秒645でクラス5番手。しかも、シビック勢では出光に次ぐ2番手につけることができて、結構自分では満足していた。

2回目の予選の時には、雨が止み始め、レコードラインも乾き出してきた。そんな状況の中、私は三好さんから交代してコースイン。タイムアップを図ったが、1回目の時からタイムは1秒しか縮まらず、次第にタイヤのグリップも落ちてきた。無線でピットにタイヤの限界が来たことを知らせると、そのまま走行を続けて下さいと言われ、その後何周かしてピットインする。

そして、私から三好さんにドライバー交代し、カットスリックを履いて再びコースイン。三好さんは、1分47秒406までタイムを縮めて、最終的にクラス6番手で予選を終了した。

そして、いよいよ日曜の決勝日を迎えたわけだが、朝に行われたウォームアップ走行で私はスピンしてガードレールに接触、クルマを傷つけてしまった。ガス満タンで新品タイヤを履いて走っていたことを思わず忘れていたことを後悔しながらピットまで戻ると、メカニックの人にひどく怒られてしまい、少し落ち込んでしまった。

やがて決勝スタートの時間になり、三好さんがクルマに乗り込み、ピットを離れてスターティンググリッドに着いた。だが、昨年までのメインスポンサーであるモリタニが今年は降りてしまったため、楽しみにしていたキャンギャルがグリッドにいないことは、すごく残念だった。

三好さんは、スタートしてからずっと38秒台でラップを重ね、45周目に私にドライバーチェンジ。その後はバトルもなくクルマを楽しくドライブし、30周を走り切って、クラス9位でチェッカーを受けた。決勝では、途中でクルマのテールスライドが大きくなり、何度かスピンしそうになったが、とりあえず無事に完走できてほっとした。

決勝レースは、練習走行の時から出ていたオーバーステア対策として、リヤにワイドホイールを履いて臨んだ。そのせいか、決勝中はテールスライドも以前より緩やかになり、かなりクルマとしては乗りやすくなった。そして、私のレース中のベストラップも、1分36秒315と今回クラス優勝した出光シビックの約1秒落ちだったので、自分としても自信を持つことができた。

クルマを降りてピットまで戻ると、メカニックの人や三好さんが「お疲れさま」と手を差し出してきた。この瞬間は、自分の役割を果たした充実感と疲労感が入り乱れた感じで、スタッフの皆さんと握手を交わした。

今回のレースでは、チームのメカニックやスタッフの皆さんの役割がしっかりしていたおかげで、私は自分のドライビングだけに集中することができました。このチームとしての良い点を今後は、私のチームにも取り入れていきたいと思っています。どうも今回はありがとうございました。

プロフィール

1989 筑波P1600シリーズにワンダーシビックで初参戦
1990 シビック東北シリーズに5戦出場し、シリーズランキング10位
1991 シビック東北シリーズに参戦し、優勝4回、2位2回でシリーズチャンピオン獲得
1992 N1耐久シリーズに、ホンダ・プレリュードで参戦。第2戦の仙台でクラス5位に入賞

第1戦シルバーストンの後に一度テストして以来

まったく走れないままで完全なテスト不足になっている

一番の問題はレイナードのスペアパーツの生産不足なんだけど

今のところすべて日本へ送られてしまっているのだという

もしもテスト中にクラッシュでもしたら

最悪のケースになるかもしれないので大事をとっているのだ

経験不足のままでは市街地レースのポーは大変なプレッシャーだ

まぁ様子を見ながら走るしかないんだけれど

いざ走り出したら、そんなこと構わずイッてしまうんだろうなあ……

Photos/T&WAVE

野田英樹

海外レース参戦記 22

国際F3000編

いつか輝く！

5月13日(水)晴れ

第2戦のポーは市街地コースでテストは不可能。しかし、シルバーストンでのトラブルも解消しなくてはならないため、金曜日にフランスのローカルコースでテストを行うことになった。

今日はその用意などをしていたが、先日リタイアしてマシンを止めたところが泥だらけで大事なレーシングシューズはドロドロ……。まったく、ろくな日ではなかった。その泥を落としていて思ったんだけど、モトクロスのライダーは大変なんだろうなあ。

5月14日(木)晴れ

12時にマイクの家で皆と待ち合わせた。初めてマイクの家に行ったのだが、あまりの大きさに驚いてしまった。廊下の面積だけで僕の家より広そうだし、プールやテニスコートはもちろんのこと池の向こうの庭はそのまま森へと広がっているのだ。

フランスのサーキットへはドーバー海峡をフェリーで渡り、約5時間程の道程だった。どうやら明日のテストには、ポール・スチュワート・レーシングとダムスも来ているらしい。良い比較相手ができたというもんだ。

5月15日(金)晴れ

シルバーストンのレースで発生したトラブルの原因ははっきり分からないままだったが、おそらく電気系の接触が悪いのだろうということで配線をすべて変えてみたら、何のトラブルもなく1日中走ることができた。

チームメイトのアラン・マクニッシュが安定して速かったが、午後から僕なりのセッティングに変更してからは、最終的に同タイムをマークしてテストを終えることができた。しかし、安定性では彼のほうがまだまだ上のようだ。アランはご存じの通りマクラーレンのテストドライバーも務めていることもあり経験豊富で、これからたくさんのことを学ばせてもらうつもりだ。

PSRは一度も我々より速く走ることができず、早々にギブアップしてしまったようだし、ダムスはもっと遅かった。いつもテストでは良い結果なのだが、レースはというと……。今度のレースは、ぜひともこの調子で行きたいものだ。

5月16日(土)晴れ

マルセル・アルバースのメモリアルサービスがシルバーストンの教会で行われたので出席させてもらった。彼の家族を始め、ガールフレンドだったサンドラとも話すことができた。みんな強い意志をしっかりと持っているようだったので、マルセルも安心して天国へ行くことができるだろう。父親のジャックは、またいつかモーターレーシングに戻って来ると語ってくれた。その日を楽しみに、僕は走り続けて行きたいと思う。

5月17日(日)晴れ

スタンの家に遊びに行ってきた。テレビでイモーラでのグランプリを見た後、ジョイお得意のサンデーディナーをご馳走になる。食後の運動にスカッシュをしたが、これで大変な目にあってしまった。壁に激突して肩を痛めてしまったようだ。明日病院へ行くつもりだが、ただの打ち身で済むことを祈るしかない……。

5月18日(月)晴れ

昨日の夜は肩が痛んでよく眠ることができなかった。近くの病院へ行ったが、待たされ



ここが僕の新しい家。電話も入ったし。今シーズンの活動の拠点となる



引っ越しは根谷さんにも手伝って貰い無事終了した

ること4時間。救急で運ばれてきた患者が、頭から血を流しながら同じように待たされているのを見た時は気が遠くなってしまった。いくら先生がひとりしかいないとはいえ、あまりにもひどい対応だ。

肝心の肩のほうは、レントゲンでは異常が見つからなかったので、しばらく様子をみていれば大丈夫そうだ。まずはひと安心。

家の裏が森とゴルフ場になっているので、野性の動物がたくさんいることを前に書いたが、病院の帰りにペットショップへ寄ってリスの餌を買って帰ることにした。

5月19日(火)晴れ

ロンドンにあるレース用品のショップへ、シューズのサイズを交換してもらいに行ってきた。ヨーロプロダクトさんが気を使ってくださって、シルバーストンの時に送ってくれたのだが、僕の足のサイズが変わってしまったのかも知れない。

ロンドンに来たついでに、日本食品の買い出しにも行った。今日はカレーライスでも作ることにしよう。

5月20日(水)晴れ

知人の多賀夫妻がヨーロッパ旅行に来られておりランチに誘ってくれたので、ウインザーの町を少し歩いた後、テムズ川の見えるレストランでご馳走になった。今までたくさんの方にお世話になってしまっているが、そのうち僕が一人前のドライバーになったときには、皆さんにお返しが大変だなぁなんて思ったりもする。

帰りにスタンの家に寄ってみたら、ジョイに留守番を頼まれてしまった。いったい何しに来たんだろう。

5月21日(木)晴れ

先日買ってきたリスの餌を庭にまいておいたら、今朝5匹も来ていた。よく見ているとそれぞれに特徴があってなかなか楽しい。

今日は一日中メカニックになりきっていた。自分のとスタンの車のオイル交換をし、ジョイの車のブレーキパッドとタイヤも交換した。爪の間が真っ黒になってしまった。

5月22日(金)晴れ

ファクトリーへ行ってきたけど、ボスのマイクはアメリカのレースに行っており指揮するものがおらず、あまり忙しそうではなかった。まあテストもないのだからそれほど忙しくなる訳もないが……。

チームのベースはなぜだか海の近くにあるため、ビーチへ寄ってリラックスしてきた。でも、スペインで行った海の方がはるかに良かったな。

5月23日(土)晴れ

キッチンのパイプから水が漏れていたのでバラして見ると、結構な重傷だった。新しいものに交換しなくてはならないようだ。

根谷さんと夕食に出かける。今回は中華街にあるマレーシア風の蟹を食べに行ったんだけど、これが滅法うまかった。最初はソースが飛び散るのを気にしていたけれど、そのうちそんなことには構っていられなくなり、気がついたらそこら中ソースだらけになってしまっていた。

5月24日(日)晴れ

日曜大工屋へ行きキッチンのパイプを買ってきて修理していたら、日本から最悪の連絡が入ってきた。小河等さんがレース中のアクシデントで亡くなってしまったという知らせだった。先日シルバーストンで話したばかりだったのに……。でも、きっと天国においてもレースで活躍することだと心から祈っております。

5月25日(月)晴れ

肩の調子が良くなってきたので、久しぶりにウエイトトレーニングを少しやってみたけど、問題なさそうだ。夕方、天気が良かったので近所の人達とバーベキューをした。東京なんかでは、絶対味わうことのできないなごやかさがとても感じられた。

5月26日(火)晴れ

日本で言う耳鼻科に行ってスペシャル・イヤープラグを作ってもらった。無線用のイヤホンを使うため、確実にフィットするものでないとコーナリング中の横Gで抜けてしまうのだ。シルバーストンのレースで初めてこの無線を使用したときにも実際に抜けてしまって苦労した。その夜は耳鳴りがすごくてなかなか眠れなかった。

ここ2週間本当に良い天気が続いている。今回の日記を見ても分かるように、すべて「晴れ」になっているでしょ。ボーもこんな感じだといいのになぁ。

●

小河等さんのニュースは僕にとってもショッキングな出来事だった。'88年に僕が全日本F3にステップアップした時にトムスのチームメイトとして知り合い、それからというもの、いつも寛大に接してくれ、たくさんのことを教えてくれた良き先輩であった。

僕がイギリスへ来てからは、ほとんど会う機会がなくなってしまっていたが、今年から小河さんがSWCで活躍されるようになって、5月10日のシルバーストンで会うことができた。「今度、ロンドンの家へ食事においでよ」と言ってくれていた。これも運命と言ってしまって良いのだろうか。ミスが少なく紳士的な走りをする小河さんが……。

走ることが好きで始めたことと言ってしまえばそうかもしれないが、確かにレーシングドライバーは危険な職業だと思う。しかし、少々失礼な言い方かもしれないが、考えてみれば好んで会社勤めをしている人だっているはずだ。そういう人達には、確かな生命保険から始まって退職金まで保証されている。でもレーシングドライバーはそういう訳にはいかない。保険なんてあってないようなものだし、一線級で走れる選手生命だって短い。その後の保証なんて何もない。変な話になってしまうが、収入だって相当な成功を納められる限り野球やゴルフの選手のようにはいかないのが実情だ。

僕の身近なドライバーで他界してしまったのは、マルセル・アルバース、FVL時代に一緒に走っていたジョビー・マルセロ、そして小河さん。いったいあとに残された家族たちはどうすれば良いのだろう……。何らかの形で、援助する制度というものはできないものだろうか。これは、真剣に考える必要がある問題だと思う。

心からご冥福をお祈りします。

たまには仲良く遊ぶんだって
F1ドライバーのサッカー大会

'93年からJリーグだ何だと盛り上がってる、どこぞの国と違って、あちらじゃ昔からそーなのよねー。で、人が集まればサッカー、いろんなものが集まってるのはザッカー!…、エッなに? いえ別に……。で、サンマリノGPの時にF1ドライバーチームvs往年の名プレイヤー・インイタリーの試合があったのよね。

結果は4対4で引き分け。F1チームの得点の内訳は、セナとチェザリスが1点ずつ、んで何とタルクイーニが2ゴール。ちなみにセナとチェザリスはPK、タルクイーニは持ち込んで得点をゲット。何か取り柄はあるもんね。





あらセナじゃん。珍しーじゃん。サッカーもできるんじゃん。ブラジル!

ナニーニじゃん。元気じゃん。良かったじゃん。ハンドしないよーにね!



ずらっと勢ぞろいのF1チーム。結構みんな雰囲気でしょ。やるじゃーん



なぜだかこーいうイベントだと写真が大きくなるカベリ。ただ単に担当者の好みだったりするのよね

UND THE WORLD

AT'S

P!

突然だがブリヂストンのイベントの紹介だいだって向井田ちゃんが好きなんだもーん

全日本選手権がかかるビッグイベントの時に、レースだけ見るのはもったいない。グランドスタンド裏とかでいろんなイベントやってるんだからさ。いっぺん覗いてみ。で、今回ここで紹介するのはブリヂストンのイベントだい。

ブリヂストンのイベントは、契約ドライバーのサイン会あり、○×クイズあり、キャンギャルとの野球拳ではなく、ただのジャンケン大会ありと盛りだくさんのお得なイベントなの。で、極めつけはBSギャルによるBSウェアのファッションショーと水着による写真撮影会だ! ジュルルル…。

ま、これは当然、レースの合間に開催されてるんで安心安心。今後もいろんなサーキットで開催予定なんで、まだ未体験の人は行ってみるべし! スケジュールは以下のとーり…ではなくP40を見てね。スペースないや、エヘヘヘ。



これがそのイベント風景。鈴鹿でやってた。いろいろみんな買ったり見たりと、満足気よ。ね、行きたくなってきたでしょ

で、このお姉さん達に会えるんだぞー。向かって右から竹内玲子ちゃん、向井田彩子ちゃん、若尾い子ちゃん。ゴツクン



『パパ行ってらっちゃーい。バブ、ダァ。うーん、ビエーン』…嘘らしたな。で、そんなこととは関係なく、どうだい昼間のパパは光ってるだろ、マイケル！

関谷さんを筆頭に、サーキットに子どもを連れてきてるドライバーって多い。で、鈴鹿のF300第4戦にはチーバーのジュニアも登場してたぞ。このチーバーJr、名前をマイケルと言う。年は…知らん！　かわいい盛りのマイケル君は、ピットの人気者。で、パパの血をすっかり受け継いで、マイケル君ったらキャンギャルに大人気なの。チババパもうかうかしてらんないんだな、これが。ライバルはすぐそばにいたのよね。

親子で女を取り合うかも チーバーJrに パパの血の濃さを見た!!

TOPICS FROM A

WH

最近、色の変わったファミマ 昔の色の方が好きだったのに……

5月26日、東京・池袋でアンソニー・レイドの「4連勝おめでとうパーティ、パーイ身内だけ」（ホントはこんな名前じゃなかったけど）が開催された。集まったのはチーム関係者にスポンサー関係者、そしてキャンギャル。当然、レイドと戸田哲史のドライバー。合計30人のパーティでした。

レイドは「4連勝できたのは、チームとスポンサーのお陰だ。これを機会に一気にチャンピオンを取る」と殊勝かつ勢いのあるナイスなコメント。戸田も「素晴らしいチームメイトに恵まれた。一日も早く追いつきたい」とガッツ溢れる発言。で、レイドにはファミリーマートからささやかなプレゼントが贈呈された。何連勝までいくかしらね〜？



左から今井ちゃん、加藤常務、戸田&レイド、市原専務、んで綿測チャンなのね

世界中からニュース、トピックス そしてよもやま話をどーぞ！

Photos/SUTTON PHOTOGRAPHIC, Hiroshige Satta, Racing on

梅雨だ！ ル・マンだ！ プレゼントじゃ！

梅雨だよね。ヤだよね。ホントホント……なんて書きながら、まだ梅雨入りしてないんだよね。で、梅雨の季節は日本じゃレースがないけど、梅雨のない（よね、たしか）フランスじゃ、あのル・マン24時間があるんじゃー。俺はオオニタじゃー！

今年もジャポネから一杯いっぱいエントリー。で、突然なんだが『頑張れ日本！　プレゼントあげるから応援ヨロシクね』キャンペーンだ。プレゼント提供は、トムスをサポートするカシオ様、んで本家トムス様、マツダを支えるレナウン様、で、ル・マンと言えばのケンウッド様の4社様だ。ちなみに順不同。ハガキに品名と住所・氏名・年齢を明記の上、そのチームへの応援メッセージを書いて、〒154東京都世田谷区三宿2-4-7　R'on編集部『頑張れニッポン・イン・ルマン』係まで。〆切は6月30日（必着）。俺は誰の応募でも受け付けるんじゃー！





ル・マンと言やぁケンウッドよ。で、クレマーの雄姿テレカを各5名にだよ

レナウンからまずはキャップだい。赤と黒、それぞれ2名様にあげちゃいましょ



まだまだレナウンだ。続いてはトレーナー。各色3名様。去年の夢よもう一度ね



レナウンさんたら太っ腹だよね。このブルゾンをくれるんだもの。1名様にだよ

で、レナウン最後はTシャツだい。10名にね。色の希望も書いてちょーだいね！



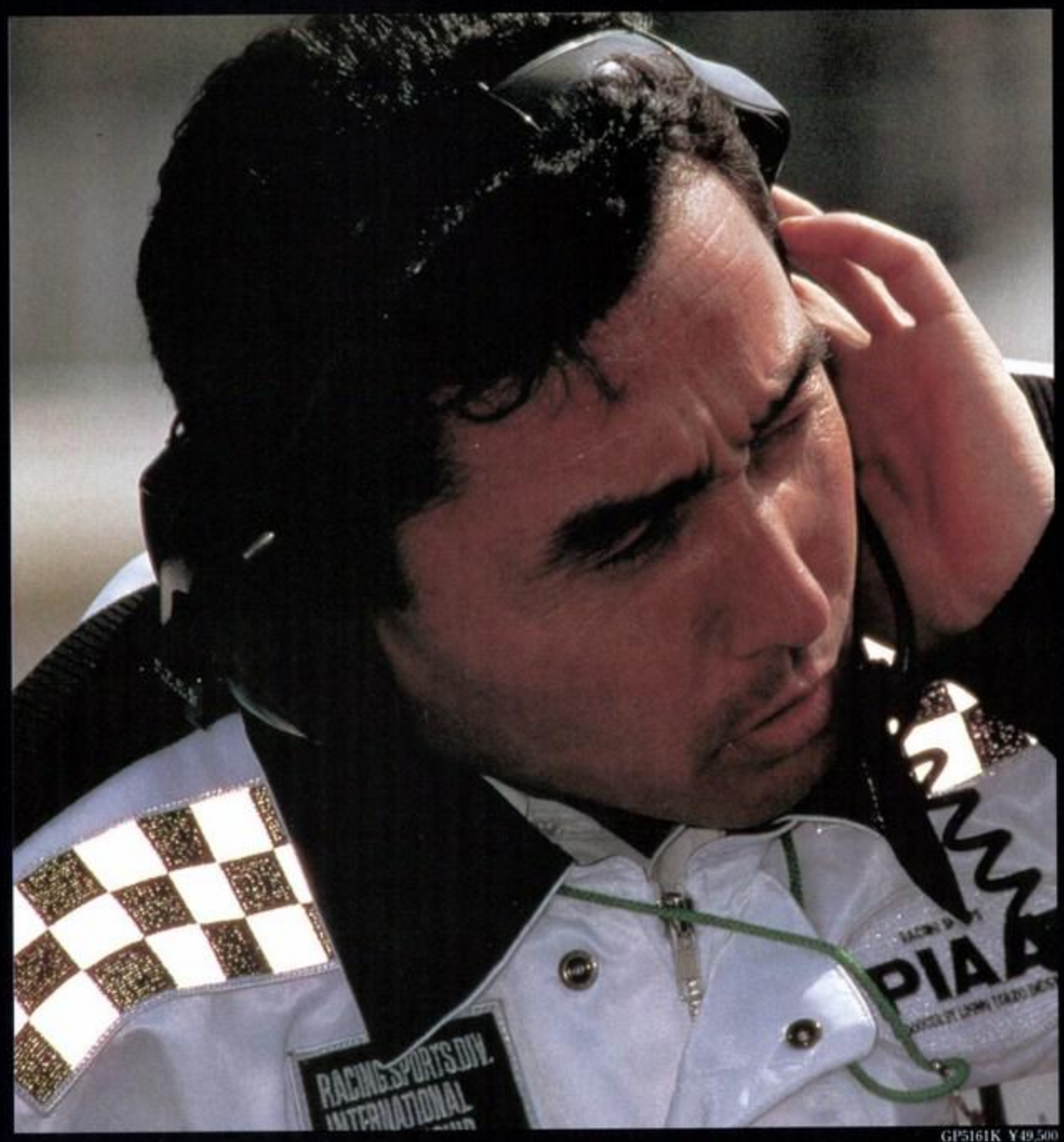
最後はカシオからTシャツだ。オフィシャルロゴ入りのオリジナル。5名様にね

で、プジョー打倒をSWCで達成。ノリに乗るトムスからはTシャツを●名様だよ



PIAA

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



GP5161K ¥49,500



GP5203C ¥68,000



GP175W ¥19,500



GP5173 ¥55,000



PDW-1N ¥85,000
PDW-2N ¥95,000



No.PP-501 Size 120ml ¥10,000
No.PP-503 Size 50ml ¥5,500

美しい男達。
華麗なPIAAの世界。

■PIAA ITALIAN BOUTIQUE 白金 港区白金台5-15-2 TEL.03-3444-8267 ■PIAA BOUTIQUE 銀座博品館 中央区銀座8-8-11 TEL.03-3575-4751 ■PIAA ITALIAN BOUTIQUE 広尾 港区南麻布5-15-29 TEL.03-3444-1344 ■PIAA ITALIAN BOUTIQUE 四谷通9店 名古屋市千種区四谷通1-12 TEL.052-781-6181 ■PIAA BOUTIQUE 長堀(大阪) 大阪市西区北堀江2-11-14 TEL.06-531-5961 ■PIAA ITALIAN BOUTIQUE 芦屋 兵庫県芦屋市船戸内町3-14 TEL.0797-38-3367 ■PIAA KEYAKI BOUTIQUE 福岡県福岡市中央区赤坂2-6-5 TEL.092-731-8111 ■PIAA BOUTIQUE 裏参道(札幌) 札幌市中央区南2条西22 TEL.011-613-6617 ■PIAA BOUTIQUE 名古屋 PARCO 名古屋市中区栄町3-29-1 TEL.052-264-8541 ■PIAA TENJIN BOUTIQUE 福岡県福岡市中央区天神2-7-6 TEL.092-716-7711 ■PIAA BOUTIQUE 六本木 港区六本木3-11-5 TEL.03-3403-3561 ■PIAA BOUTIQUE 盛岡 岩手県盛岡市大通1-11-13 TEL.0196-51-3877 ●カタログ請求について:ガキには任所、氏名(ふりがな)、年齢、TEL、ご希望の製品カタログ名、この広告をご覧になった雑誌名(何月号)、を明記のうえお送りください。●送り先:〒108 東京都港区白金台3-19-6 URD白金ビル PIAAスポーツウォッチプロジェクト TEL.03-3448-1911 ●本広告の定価は消費税抜きのものです。

総輸入元　昭和貿易株式会社　06-441-8121

Agip
motor oils





流体進化 オイルエボリューション

とどまることを知らぬ テクノロジカルイノベーション
'92シーズンも未来へ向けて新たなる可能性を追い続け、
テクノロジーは未知の領域に加速する。

オイルエボリューション
Agipモーターオイル

NEW SINT 2000　化学合成系

イタリア石油公団AGIP社が開発し、フェラーリの独自のレーステストにより品質を証明した新時代の化学合成系高級オイルです。
特別添加剤の配合により、黒色スラッジのデポジットの発生を防ぎ、エンジン内を常にクリーンに保ちます。
多くのカーメーカーからのリコメンド、アプルーバルを受けています。

●API SG/CD ●SAE 10W/40
1ℓ/¥2,000　4ℓ/¥7,500



DINO FORMULA　化学合成系

アジップとフェラーリによるF1テクノロジーを結集したエンジンオイルです。特に熱安定性を強化し、高出力エンジンの過酷な使用下において優れた油膜特性を保つ、ディノ・シリーズの頂点に立つエンジンオイルです。

●API SG/CD ●SAE 15W/50
1ℓ/¥1,900　4ℓ/¥6,500



GRAND TOURING　鉱物系

最高品質のベースオイルにアジップ独自の研究により開発された各種添加剤を配合、特に日本車向けに開発された高性能マルチグレードエンジンオイルです。
耐摩耗性、洗浄分散性、酸化防止性を強化、エンジンを常にクリーンに保ちます。

●API SG/CE ●SAE 15W/40
1ℓ/¥1,500　4ℓ/¥4,800



DINO SPORTS

●API SG/CD ●SAE 10W/40
1ℓ/¥1,800　4ℓ/¥5,500

DINO TURBO

●API SG/CD ●SAE 10W/30
1ℓ/¥1,700　4ℓ/¥5,200

TOURING PLUS

●API SG/CD ●SAE 10W/30
1ℓ/¥1,400　3ℓ/¥3,500
4ℓ/¥4,500

お買求めはカー用品店、ホームセンターなどにて。

夢に挑む男たちに。

モータースポーツの限界に挑み、愛し、究めつづける、
ARD(Advanced Research & Development)。
そこに息づくのはPRECISE(精緻・正確)・WEALTHY(贅沢)
そして、HUMAN MADEの精神——。
ARDのレーシングスーツは、"BEST 1"・"栄光"の二文字を胸に、
心地良い着用感、ドライビング操作性、ファッション性を追求。
スピードに生命を賭けるレーサー魂を縫い込んだ、一着として
世界的名声を得て、今日もトップレーサーの熱い鼓動を包みます。



•ARD-233 Progear TU
RED, BLUE…¥13,800
S.M.L FIA適合



•ARD-314 Progear
RED, BLUE…¥45,000
24.5~28.0cm FIA適合

•ARD-041T Progear NX
WHITE, RED, BLUE…¥128,000
S.M.L.LL FIA公認



•ARD-021F Progear NS
SHINY-WHITE…¥138,000
S.M.L.LL FIA公認

ARD MOTORSPORT PRODUCTS
開発室 NIKKE asics

株式会社エーアールディー
〒578 東大阪市菱江348-1
Tel.0729-61-8688㈹ Fax.0729-61-8686

- レーシングスーツ・プロギアシリーズはスペシャルオーダーシステムがご利用いただけます。詳しくは弊社までお問合せ下さい。
- カタログ御希望の方は請求券と切手500円分を同封の上お申込下さい。
- 本広告記載の価格には消費税は含みません。

カタログ
請求券
500円











SHIONOGI







'SPONSOR'

[レース・で・プロモーション]

世界的な展開を目指して F1に参戦するシオノギ製薬株式会社

ジョニー・ハーバート、ミカ・ハッキネンという若手ドライバーを起用し、名門チームへの復帰を目指しているチーム・ロータス。シーズン序盤は旧型マシンの102で戦いながらも、開幕戦南アフリカではハーバートが、第2戦メキシコではハッキネンが、それぞれ6位入賞という好成績を挙げている。

そのチーム・ロータスに、今年から新たに日本の大手製薬メーカーであるシオノギ製薬がスポンサーについている。コクピット前とリヤウイングの翼端板に記された、分銅とSHIONOGIのロゴに気づかれた方も多いだろう。

同社がF1へのスポンサードを行うようになったのは、主にふたつの理由が挙げられる。ひとつは企業イメージのアピール、もうひとつは企業のグローバリゼーションに先立ち、広く世界の人々に『SHIONOGI』を知ってもらうためである。

取り扱う製品の性格上、どちらかというと地味なイメージのある製薬業界だが、実際には製品の開発やシェア拡大に、厳しい競争が繰り広げられている。そのためのPR策としても、F1へのスポンサードは効果的と判断した。また、シオノギ・ブランドの海外戦略を考えた場合、世界16カ国を転戦するF1はまさにうってつけの広告媒体と言えるだろう。

モータースポーツへのスポンサードは主に若い層へのアピールが期待できるが、これはリクルート対策にも結びつくものだ。商品の研究開発や営業面で、常に前向きの姿勢が求められている同社では、チャレンジ精神に溢れる若い社員の力が必要不可欠なのだ。

このチャレンジ精神は、現在のチーム・ロータスにも通ずるものがある。名将ピーター・コリンズを筆頭に、チーム全体が一丸となってトップチームへの復帰を目指しているのだ。そのために必要な新技術の開発なども積極的に進められている。かつてはワールド・チャンピオンを輩出している名門チームであるロータスは、それを伝統として生かしながら、さらに新しいものに挑戦しているのだ。製薬業界の中でも老舗と言われるシオノギもまた、古くからの伝統を生かしながらも、常に新しいものに挑戦する姿勢を崩さない。

F1GPも既に6戦を消化しており、そろそろスポンサードに対する効果も現れ始めている。今年度入社した社員に対するアンケートでも、『企業イメージを高める』、『若々しく、新しい事に挑戦するというイメージがある』と、好感度の高い結果を得ているという。今後はさらに、F1グッズを有効に活用して、営業部門や販売促進面での展開も進めていく予定だ。

チーム・ロータスは、第6戦モナコではジョニー・ハーバートが予選9番手からスタートするという健闘を見せており、ニューマシン、ロータス107の順調な仕上がりと共に、シーズン後半に向けてさらなる活躍が期待されている。

名門復活を目指すロータスと、それを支えるシオノギ。両者はこれからも、F1GPに果敢な挑戦を続けていくはずだ。

●

正式名称：塩野義製薬株式会社
所在地：大阪市中央区道修町3-1-8
設　立：明治11年3月17日
資本金：212億7800万円
従業員数：6925名
業務内容：医薬品、診断薬、動物用医薬品、植物用薬品、工業薬品などの製造販売ならびに臨床検査

AD CONTENTS

表 2 見開き……㈱ケンウッド
P 4 ……スズキ㈱
P 34……㈱シスコ ジャパン
P 47……㈱三和トレーディング
P 75……㈱極東
P 86……日本電装㈱
P 87……カストロール㈱
P 88〜89、表 3 見開き…㈱ブリヂストン
P 90、95……ニッサンモータースポーツインターナショナル㈱
P106……丸五食品グループ
P110……ヤマハ発動機㈱
P117……Domingo/Masaki Enterprize Japan東大阪
P119……シルクロード
P125……ファジィレーシング
P127……㈱ブラックボックス
P129……KiKi／ジェミニカート／マーメイドレーシング
P131……㈱ワーク
P143……鈴鹿サーキットランド
P152……PIAA㈱
P153……昭和貿易㈱
P154……㈱エーアールディー
P157……パイオニアLDC㈱
P159……神奈川クリニック
表 4 ……日本たばこ産業㈱
●広告に関するお問合わせは☎03-5430-4441広告部まで

STAFF

CHIEF EDITOR——三好 正己
EDITORIAL STAFF——中島 敦
竹村 和哉
西崎 暢之
石原 洋道
菅野 正則
木内 和彦
長谷川伸昭
笹嶌 和也
加藤 裕
CONTRIBUTING EDITORS——西山 平夫
家村 浩明
STAFF PHOTOGRAPHERS——吉田 研一
鳴田 浩重
小林 俊樹
佐藤 宏治
須藤 章一
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS——二村 保
金子 博
憲田 賢志
ART DIRECTOR——後藤 恵二
DESIGN STAFF——佐藤 直樹
福垣 聡
西山 剛由
吉岡 広樹
木村 祐一
丹野 弘城

"レーシングオン" 7/15 No.123
発行所：株式会社ニューズ出版
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
広告 PHONE 03-5430-4441 FACSIMILE 03-5430-4455
販売 PHONE 03-5430-4440 FACSIMILE 03-5430-4455
編集 PHONE 03-5430-4462 FACSIMILE 03-5430-4460
発行人：西ヶ谷治男 編集人：三好 正己
印刷：大日本印刷株式会社

「RACING ON」
7/15 1992 ISSUE No.123/PUBLISHED 15 JUL.
PUBLISHED by "NEWS PUBLISHING Co., Inc."
2-4-7 MISHUKU, SETAGAYA-KU,
TOKYO 154 JAPAN
ADVERTISING PHONE 03-5430-4441 FACSIMILE 03-5430-4455
SALES PHONE 03-5430-4440 FACSIMILE 03-5430-4455
EDITORIAL PHONE 03-5430-4462 FACSIMILE 03-5430-4460
PUBLISHER-HARUO NISHIGAYA
EDITOR-MASAMI MIYOSHI
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

レーシングオン
8/1号No.124は
7月1日(水)発売です

次号予告…F1世界選手権第7戦　カナダGP、速報！ル・マン24時間
世界ラリー選手権第6戦　アクロポリス、国際F3000第2戦　ポー
全日本F3選手権第5戦　仙台、インタビュー/エイドリアン・ニューイ　他

FROM EDITORS

●駐車場代が値上がりし、「バブルのしわ寄せを庶民に押し付けやがって」と頭に来たボクは、怒りのパワーの偉大さに改めて感心した。とにかく集中力が違うのだ。値上げの理由や、それを受け入れなければならない我が身につ いて、いつになく真剣にネチッこく考えていた。だけど、あんまり腹を立てていると自分に驚く。結局は一晩経っているのは体に悪そうなので、結局は一晩経っ て忘れることにしている。この辺のいい加減さと、喉もと過ぎたら?……の感覚が、所詮は小市民なんだろうなぁ。（ナカジ）

●普段は電車通勤を心掛けるワタクシも、徹夜明けの日はKDXで出勤。やっぱりバイクだと会社まで速いんだけど、最近はなんか命削りながら走っているような気がして、どうも気が乗らない。改めて、やっぱりバイクってのは現代のゴチャゴチャした公道を走るようなことが好きだったのになぁ……。あ、これってオジサンの意見? ああ、人はこうやって歳を取っていくのでありましょうか。（クチグチオム）

●ますます過熱するスウォッチ騒ぎ。K³やオムのみならず、F−速報編集部を巻き込む始末。今回もモナコGP帰りのカメラマンが数本買い込んできたが、元来腕時計に興味がない私としてはすこく不思議。一応見せてはもらうけど反応は「ふ〜ん」の一言。きれいだったりするのは分かるけど、何であんなに騒ぐの? でもブームで終わらせないで、スウォッチ・マフィアみたいにずっと騒いでね。（様々なブームの一過性を非難するつもりはないよ ジクソー・パズルに熱中のあられ）

●だいたい前日に雨が降ったのがそもそものつまづき。かったるくなって結局今年はダービー、バスしちゃった。ちなみに私の予想はね、3日くらい前にタイガースが真弓の代打サヨナラヒットで勝ったから、真弓の背番号にちなんで7枠、7-7に7千円つぎ込んでフィーバーじゃーい! ま、いつもこんなタイガース絡みで買ってるから、取れないことの方が多い。今回もそーだろー、なんて思ってたのに……こんな時に限って来ちゃうのよね。ま、いいかげんなタイガース予想もたまには当たることが分かったのが大収穫! 今年の秋はタイガースともども、Gレース戴いちゃおうと思っている。初夏のボク。字余り。（金脇かったレースは燃えるぜいZAK−）

●5月24日の夜、会社からの電話で「小河等選手が亡くなった」と聞いた時は、とてもショックだった。思えば、小河選手にはいろいろとお世話になったことがある。一昨年のF−日本GPの時には、タクシーが拾えずに白子駅まで歩こうとしていた僕を車で送って下さったこともあったし、おそさんが生まれた時には写真撮影に自宅までうかがったこともあった。それにしても小河選手が亡くなったなんて、とても信じられない。特に今年は国内のサーキットで一度もお目に掛かっていない僕にとっては、今も海外のどこかのサーキットでレースをしているように思われて仕方がないのだ。ご冥福をお祈りします。（K³）

●競馬ファンのみなさん、ダービーはいかがだったでしょうか。因みにボクはマイナー一万でした。クソッー! ブルボンー着は予想どおりだったんですが、ライスシャワーが2着なんてヨメました? セカイオー、タイセイ、お前らどこ走ってんだよ! それにしても5月のGI、3連チャンで「万場券」は盛り上がりましたねェ。とってればもっと盛り上がったんだけど…。（パクチってはかない…、と思いつつ、また競志を燃やす。ゆた）

●入会してから5年目にして初めて、JAFのロードサービスを受けた。正確に言うと車内に鍵を閉じ込めてしまった弟のために呼んだのだが、その作業の素晴らしさはまさに感動に値するものだった。なんと、現場に到着してからドアのロックを解除するまでに要した時間がわずかに数十秒。JAFの方には申し訳ないが、ハッキリ言ってロードサービスがこんなにも便利なものだとは、この時まで知らなかった。という訳で、今後何かあった時はお世話になりますので、JAFの皆様よろしくお願いします。（何時何処でトラブルが起きてもおかしくない車に乗るかんの）

●以前から土屋圭市さんが、"今のF3は危ないよ。平気でぶつけてくるし、ブロックもひどい。ハコならいいけど、フォーミュラなんだからね。このままいくと大きな事故が起きちゃうよ"とロぐせのように言っていた。そのF3ドライバー達の前で小河さんの事故は起こった。クラスは違っても仲間の死を目の当たりにして彼らは何かを考えてくれたのだろうか。全部とは言わないが、ヨーロッパ・スタイルのレースを感違いしていると思われるドライバー達が、何かに気がついてくれればいいのだが——小河さんの死を無駄にしないためにも……。（12）

●アパートを出て徒歩10分+急行で10分、各停では15分間揺られる+地上3階から地下3階まで乗り換え5分+各停で2分揺られる+美勝で間に合いそうな場合や逆に絶対に間に合わない場合はチンタラ10分、そうでない場合は普通に8分歩く。これが新社屋までのルート。実に通勤時間の半分以上は歩いてるんだなー。一見健康的ね。禁煙も続いてるしね。でも最近百分でも分かるくらいデブ化してきてるわけ。なんでやろ? 多分気温の上昇とともに量が増えたビールのせいだ。何か対策を考えないと……。（ミナコ）

PIONEER LDC

'87/'88 F-1GP全記録!!

F-1 WORLD CHAMPIONSHIP 1987

日本人ドライバー中嶋悟誕生。セナとマンセルの熾烈なバトル/
ファンを熱狂させた数々のエキサイティングシーン、満載!!

SIDE 1：ブラジルGP／サンマリノGP／ベルギーGP／モナコGP
SIDE 2：デトロイトGP／フランスGP／イギリスGP／西ドイツGP
SIDE 3：ハンガリーGP／オーストリアGP／イタリアGP／ポルトガルGP
SIDE 4：日本GP鈴鹿サーキット
SIDE 5：スペインGP／メキシコGP／オーストラリアGP
SIDE 6：総集編

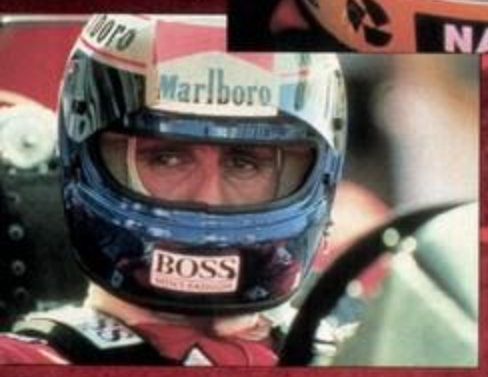
PILW-1077/CLV 3枚組6面/カラー/360分/マルチオーディオ
解説：今宮 純　税込¥15,450 税抜¥15,000
digital AUDIO

SPECIAL PRICE ¥15,000 3枚組6面（税抜）

初回生産限定 7/25(SAT) 同時発売!











F-1 WORLD CHAMPIONSHIP 1988

ターボエンジン最後の年。マクラーレン・チームが
16戦中15勝という歴史に残る記録を達成!
数々のドラマに彩られた'88GP。

SIDE 1：ブラジルGP／サンマリノGP
SIDE 2：モナコGP／メキシコGP
SIDE 3：カナダGP／デトロイトGP
SIDE 4：フランスGP／イギリスGP
SIDE 5：西ドイツGP／ハンガリーGP
SIDE 6：ベルギーGP／イタリアGP
SIDE 7：ポルトガルGP／スペインGP
SIDE 8：日本GP
SIDE 9：オーストラリアGP／総集編
SIDE 10：WORLD CHAMPIONSHIP Special

PILW-1078/CLV 5枚組10面/カラー/
600分/モノラル　解説：今宮 純
税込¥25,750 税抜¥25,000
digital AUDIO

SPECIAL PRICE ¥25,000 5枚組10面（税抜）

LaserDisc

LASERDISC 時代は、レーザーディスク。
このマークはレーザーディスクの統一マークです。

●レーザーディスクは、一般家庭での私的視聴に限定を限って販売されています。したがって、無断で複製、上映、放送、有線放送、レンタル(有償・無償を問わず)することは法律によって一切禁止されています。
●ご紹介したディスクは、品切れの場合もあります。詳しくは最寄りお店にお問合せ下さい。●毎月続々発売されるLDソフトを紹介した「ニュー・ディスク・フラッシュ」を郵送ご希望の方は、住所・氏名・年齢・職業・レーザーディスクプレーヤーの有無をご記入のうえ、〒150東京都渋谷郵便局私書箱278号「パイオニアカタログセンター レーシングオン」係へ。

パイオニアLDC株式会社



F1の夢を見て眠りたい！
予選、決勝終了120分後スタート
F1情報ホットライン

●サービス料金を値下げしました。その分タップリとお楽しみ下さい。（下記例 270円→240円）

レーシングオン・F1速報ダイヤルQ²サービス

0990-318-073

●このサービスは通話料金の他に11.5秒ごとに約10円の料金がかかります。地域により料金は多少異なります。また、ご利用いただけない地域があります。例：東京からのコールで情報料＋通話料合わせて3分間約240円の料金となります。



スタート時間を大幅に短縮。予選、決勝終了後120分でサービスを開始します。
スケジュールのスタート時間から1時間の間、上位ドライバーのリザルトを、
2時間以降は現地からの詳しいレポートと全リザルトをサービスします。
"何がなんでも早く知りたい派" "何がなんでも詳しく知りたい派" 両方にエールを送ります。
さらに、新企画〔URANETA〕は現地で取材した、ファンなら是非知っておきたいオハナシをサービスします。
データ以外のF1の「美味しいところ」を味わって下さい。
とっておきのデザートといったところ。お聞き逃しのないように。

サービス・スケジュール（現地との連絡の都合で多少前後する場合があります）

	7/3(金)	7/4(土)	7/6(月)	7/8(水)
フランスGP……	PM11:00～	PM11:00～	AM1:00～	PM1:00～
	7/11(土)	7/12(日)	7/13(月)	7/15(水)
イギリスGP……	AM0:00～	AM0:00～	AM2:00～	PM1:00～
	7/24(金)	7/25(土)	7/27(月)	7/29(水)
ドイツGP……	PM11:00～	PM11:00～	AM1:00～	PM1:00～

予選1日目　予選2日目　決勝　ウラネタ

PRESS ROOM

株式会社 ニューズ出版 プレスルーム事業部
〒213 神奈川県川崎市高津区久地219 ☎044-844-7300

神奈川クリニックは
モータースポーツを応援しています。



泌尿器科・形成外科

KANAGAWA CLINIC

札幌市厚別区厚別中央1条6-493-39
千代田生命新札幌ビル3F
TEL.011-893-9880

川崎市川崎区砂子1-2-4
コルトビル5F
TEL.044-245-2887

仙台市青葉区五橋2-1-4
ダイユー五橋ビル3F
TEL.022-261-9391

福岡市中央区天神3-2-19
天神久保田ビル2F
TEL.092-732-9440

東京都豊島区池袋2-10-3
関ビル3F
TEL.03-5992-1315

大阪市北区野崎町6-8
梅田天祥ビル7F
TEL.06-316-0208

船橋市印内町564-1
島田ビル4F
TEL.0474-35-7681

名古屋市中区丸の内3-15-3
サワコー丸の内ビル3F
TEL.052-953-1355

TOM'S

TOM'S

TO2009
メタルエンブレム
¥2,060
カラー：ブラック、ホワイト
素　材：メタル
レース活動における輝かしい実績が、愛車のテールエンドを一層引き立てる。スピリットを感じさせるアイテム。トヨタ車以外にはミスマッチですぞ。



1992 TOM'S COLLECTION

トムスの'92春夏のウエアーがリリースされた。モータースポーツのイメージを残しながらも、1歩タウンに踏み出したデザインが特徴。カジュアルにスポーティーに着こなして欲しい。特に今回は、数量を限定し、とても高い品質で仕上がっている。ユーザーの思い入れに充分応える商品を紹介しよう。



TO18RO
アンブレラ
¥3,390
サイズ：
カラー：青×黄、緑×白
素　材：ナイロン100%
レーシングパラソルよりも少し小さいお手頃サイズ。このサイズだと抵抗なくタウンで使えるね。プライスも超お手頃。これは絶対のオススメ。





TO13RO
ベンチウォーマー
¥26,780
サイズ：フリー
カラー：青×黄、緑×黄
素　材：ナイロン100%
ハーフタイプのボディに裏側のカラーがポイントのフードがアクセント。ファッション性と機能がハイレベルにマッチングした1着。





TO14RO
ワールドトレーナー
¥9,160
サイズ：フリー
カラー：白、赤
素　材：綿100%
新緑の薫りを素肌で心地良く受け止める季節に嬉しい一枚。



TO19RO
キャップ
¥1,850
サイズ：フリー
カラー：Mix
素　材：ナイロン100%
サーキットから1歩踏み出し、タウンをイメージしたデザインがオシャレ。これからの季節、明るい日射しに負けないこんな色使いが印象的。

Racing On F-1sokuho
PICK UP SENSOR

レーシングオン（メールオーダーシステム）通信販売コーナー

君と僕の
"レーシングウェブ"
がここにある.!!

モータースポーツ震源地
プレスルーム





R246渋谷方面から多摩川を渡り一つ目の立体交差の下を右折、
直進800m先右側です.すぐ先にPもあります.
OPEN AM10:00～PM7:00 定休日 毎週水曜日

MOTOR SPORT FANA SPACE PRESS ROOM PROJECT OFFICE & KEY SHOP

PRESS ROOM

〒213 神奈川県川崎市高津区久地219
●PHONE044(844)7300 ●FAX044(844)7270

お申し込み方法

●現金書留、郵便小為替による購入方法
お買い上げ金額に送料を加えた合計金額とお申し込み券を同封して、下記までお送り下さい。〒213 神奈川県川崎市高津区久地219 株ニューズ出版 プレスルーム「R'on・F1速報通販」係
●送料：数量にかかわらず300円（国内のみ）です。5,000円以上お買い求めの場合は無料となります。
●締切：今回のコレクションのお申し込みはH4年7月7日(火)必着とします。
●お届け：ご送金から3週間ほどかかります。
●ご注意：必ずTelにて在庫の確認をして下さい。また、品切れの際はご容赦下さい。キズ、汚れによる返品は必ず1週間以内にご連絡下さい。一度ご使用になったものの返品はお受けできません。代金はお釣りの無いようにお願い致します。表記の価格は（税込み）となっています。
●掲載商品の色調は、撮影条件及び印刷の関係で実際のものと多少異なって見える場合があります。ご了承下さい。
●通販に関するお問い合わせは☎044-844-7300通信販売部まで。
●なお、掲載商品は上記の「プレスルーム」にてお求め頂けます。
※今回より受付先が変わりました。上記プレスルーム宛お送り下さい。

お申し込み券

フリガナ 氏名					
電話 （ ）					
T・S 年 月 日 生まれ 歳					
男・女	職業				
〒 住所					
品番	商品名	カラー	サイズ	数量	金額
お支払方法 1.現金書留 2.郵便小為替				合計	



TO12RO
コットンブルゾン
¥28,840
サイズ：フリー
カラー：青、白
素 材：綿100%
軽く色鮮やかな質感を持つコットンにトムスのチューニングが施されたレーシーなブルゾン。



TO15RO
アメリカンTシャツ
¥5,040
サイズ：フリー
カラー：ピンク、ブルー
素 材：綿100%
パワフルでエッジの効いたプリントは、アメリカのメジャーリーグのイメージ。これは是非着て欲しい。



TO16RO
トムスTシャツ
¥3,390
サイズ：フリー
カラー：白×赤、白×青
素 材：綿100%
トムスが送るTシャツで、誰よりも早く夏を感じとってはいかが。スポーティーでベイシックなデザインが爽やか。

壁を越える音がする。

マシンのエグゾーストが、一瞬を縮めていく。
タイヤのグリップが、限界を打ち砕いていく。
サーキットという宇宙で、立ちはだかる時間の壁に挑み続けるポテンザ。
越えることのできない壁を乗り越えたとき、
レーシングサウンドはやがて勝利の凱歌になる。

SPORTS KINGDOM



POTENZA

from BRIDGESTONE MOTORSPORT

BRIDGESTONE
POTENZA
STEEL
KAWASAKI

RACING ON
レーシングオン
7.15
15 JULY 1992 No.123

JT

CABIN
CABIN
Racing Team
New Taste & New Design.
新発売



CABIN BOX
キャビン・ボックス 240円
タール 13mg ニコチン 1.0mg

Challenge spirit. CABIN

右足を踏み込ませるのはオレではない。
オレの肉体を着た意志だ。

We Support Motor Sport.

未成年者の喫煙は禁じられています
あなたの健康を損なうおそれがありますので吸いすぎに注意しましょう

レーシングオン/7.15号 平成4年7月15日発行(毎月2回 1日・15日発行) 第7巻第13号 昭和59年8月2日第3種郵便物認可
発行人：西ヶ谷治男 編集人：三好正己
発行所：株式会社ニューズ出版 〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7

雑誌29613-7/15 NEWs PUBLISHING CO.,INC. 1992 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社 T1029613070452

定価450円
(本体価格437円)