

R

With a Passion
For
The Motorsports

RACING ON

COLUMN DE RACING ON/SNAP VOICE/OVER TAKE/INFORMATION/
NEWS CLOSE-UP/NEWS NETWORK/GRAND PRIX STATION/ASKING
ON/EVENT PREVIEW/EVENT CALENDAR/5th COLUMN/URA-NETA
RING/RACING KART CLUB/R'on CHALLENGE/PIT-IN PRESS/RACE
DIARY/VENI VIDI VICI/WITH RACING MIND/SPONSOR/AND OTHERS

No.075

レーシングオン
毎月2回 ■1日/15日発売

[F1 GP]

プロスト 40勝の軌跡

前人未踏の40勝、その忘れ得ぬ10の勝利

[WSPC]第2戦モンツァ

メルセデスを阻止するのは誰だ!?

[F3000]インターコンチネンタルF3000開幕戦

コマ、波乱の第1戦を独走で制す

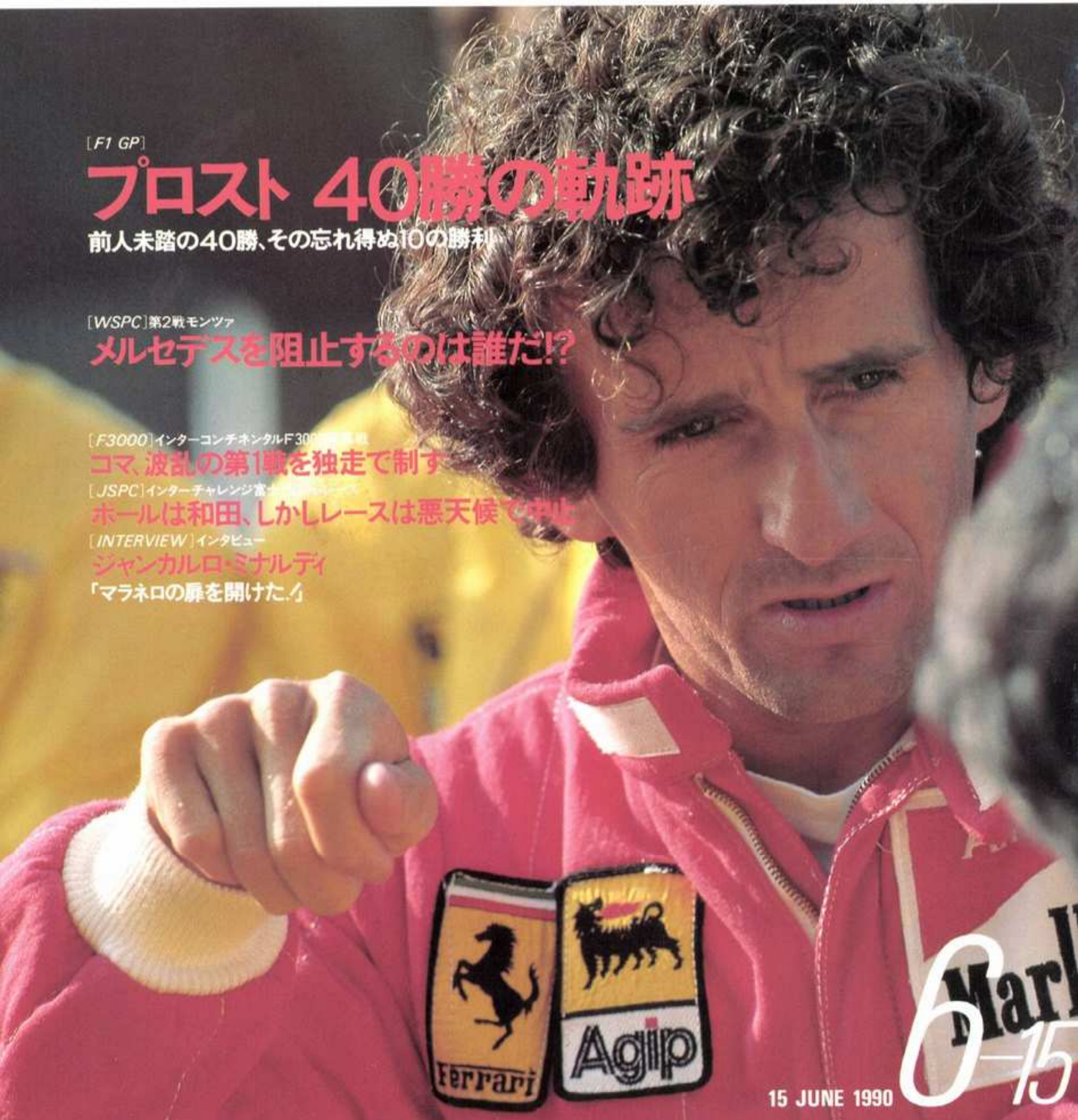
[JSPC]インターチャレンジ富山

ポールは和田、しかしレースは悪天候で中止

[INTERVIEW]インタビュー

ジャンカルロ・ミナルディ

「マラネロの扉を開けた」



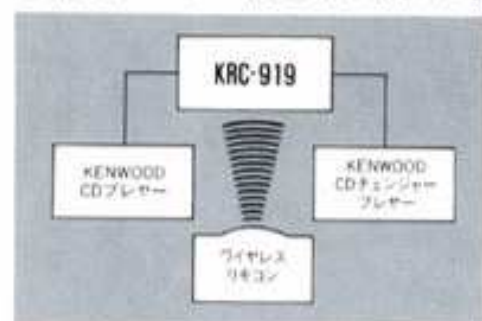
15 JUNE 1990

6 Mar 0-15

音に乗る。

。DCCシステム

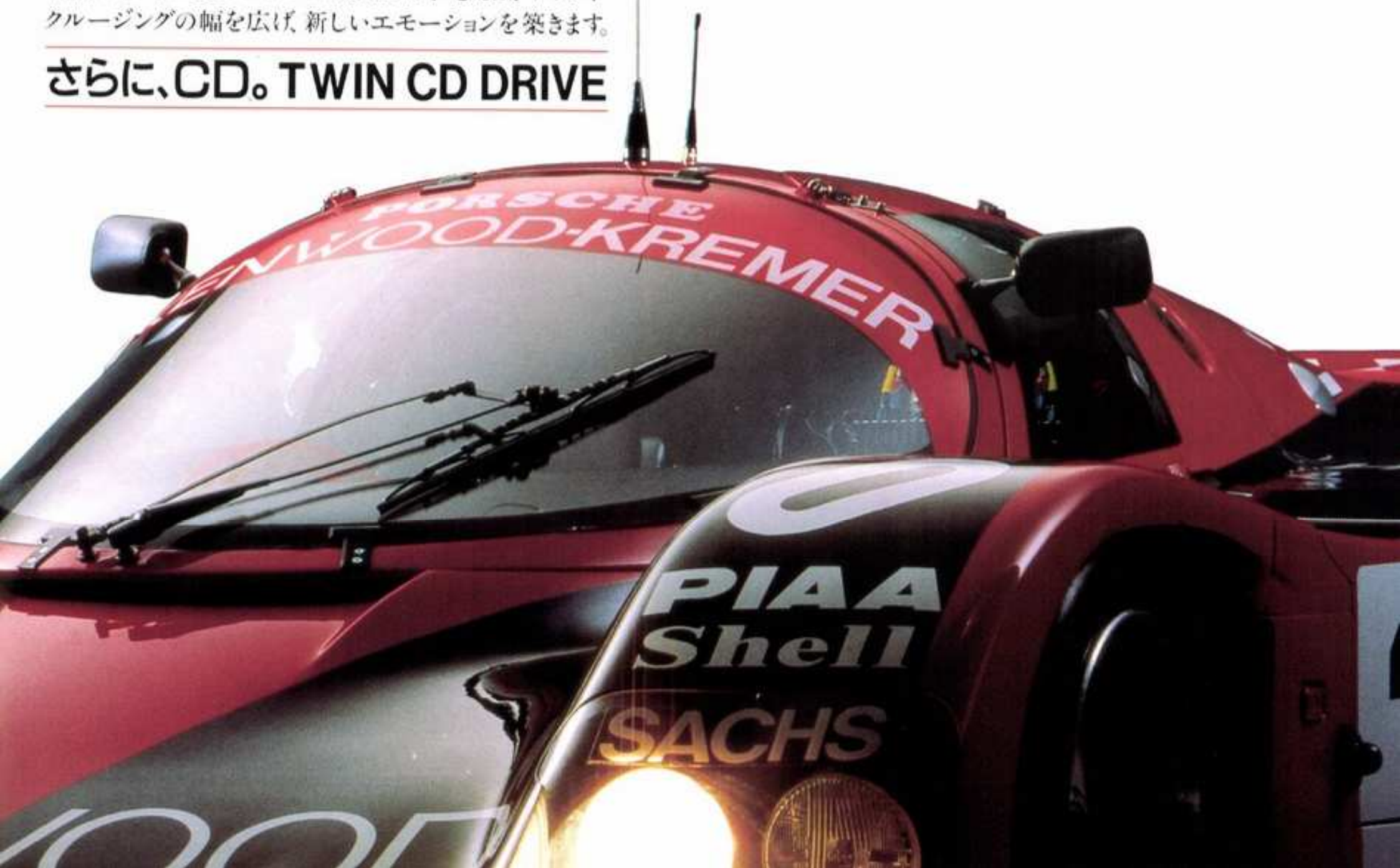
デジタルならではの高音質、自由自在のオペレーション。そして、ノンストップの連続演奏を実現したCDチェンジャーの出現で、カーオーディオは大きな進歩を遂げました。しかし、CDシステムはさらに次の時代へ。たとえば、ロングクルー



ジングをカバーするお気に入りのサウンドは、あらかじめCDチェンジャーに。パッセンジャー持参のCDはコンソールのCDプレーヤーに。そんな2Wayの使い

分けを実現する新たなCDシステム、ツインCD。ケンウッド・コンポーネントのニューフェイスKRC-919とKRC-818は、ワンボデーにCDチェンジャーのコントロール機能とCDプレーヤーの接続機能を装備。そのツインCDシステムを構成するセンターユニットとして、新たなグレードのサウンドプレイを完成させます。もちろん、CDプレーヤーの代わりにグライコの接続も可能。2系統のCD、TAPE、FM、AMのフルソースを網羅するツインCDシステムの充実した手応えは、サウンドクルーজングの幅を広げ、新しいエモーションを築きます。

さらに、CD。TWIN CD DRIVE



KENWOOD



KRC-919 NEW

25W×4・CDチェンジャーコントロール・
インテグラルコンポーネント
¥69,800
(ワイヤレスリモコン付・取付費別・税別)



ワイヤレスリモコン付属

●CDチェンジャー・コントロール機能+CDプレーヤー対応、ツインCDに発展するセンターユニット〈アンプ部〉 ●25W×4(ビュア4チャンネル) ●4chフェーダーコントロール ●リアアウトフェーダー ●AUX/プリアウト/メインイン端子〈デッキ部〉 ●自動的に再生特性を設定するオートメタル対応機能 ●クイック&スムーズな調出しのDPSS ●チューナーコイル ●多彩なテーププレイを実現するインデックススキャン、リピート、ブランクスキップ ●ドルビーB/C ●オートシャットオフ ●チューナー部 ●FM20局・AM10局プリセットメモリー ●オートメモリー ●10キーダイレクトアクセス・チューニング 〈総合〉 ●カラーLCDによる機能表示 ●クロック表示 ●グリーン/アンバー2ウェイ・イルミネーション ●タッチセンサートーン ●ワイヤレスリモコン対応



KRC-818 30Wプラス30W・CDチェンジャーコントロール・インテグラルコンポーネント

¥59,800(取付費別・税別) NEW

CDチェンジャーKDC-C200のコントロール機能のほかに、CDプレーヤーKDC-717との接続も可能なツインCD対応のセンターユニット。30W+30Wの余裕とカラーLCDのレベル表示が、さらにプレイをひきたたせませす。 ●30W+30W ●4SPパワーフェーダー ●CDチェンジャー・コントロール機能 ●AUX/プリアウト/メインイン端子 ●オートメタル対応 ●DPSS ●インデックススキャン、リピート、ブランクスキップ ●オートメモリー ●クロック表示 ●2ウェイ・イルミネーション



KDC-717 コンパクトディスク・プレーヤー

¥42,000(取付費別・税別) NEW

●4倍オーバーサンプリング・デジタルフィルター ●より手軽に、タイマーにコンソールでのCDプレイを実現 ●10キーによるダイレクト・トラックサーチ、ランダムプレイ ●トラックスキャン機能搭載 ●トラックNo.、トラックタイム、残量時間表示 ●クロック内蔵 ●周波数特性5~20,000Hz ●ワフフラッター測定限界以下 ●SN比90dB ●高周波ひずみ率0.005% ●ダイナミックレンジ90dB以上 ●CDディスク保護機能 ●グリーン/アンバー2ウェイ・イルミネーション ●埋込寸法(W×H×D)178×50×150mm(DIN1段)



KDC-C200 CDチェンジャー・プレーヤー

¥60,000(取付費別・税別)

●CD10枚をオートチェンジ、ノンストップで多彩な長時間演奏を実現 ●ディスク/トラックを自由に選べるランダム・ミュージック・サーチ ●KRC-919との接続で20曲ランダムプログラム演奏が可能 ●ランダム演奏 ●4倍オーバーサンプリング・デジタルフィルター ●周波数特性5~20,000Hz ●ワフフラッター測定限界以下 ●SN比85dB ●高周波ひずみ率0.005% ●ダイナミックレンジ90dB以上 ●高耐震性EPDMダンパー採用、クッション・ヨコ置き可能 ●寸法(W×H×D)301×98×200mm ●重量3.0kg

■グライコやCDプレーヤーが接続可能なKRC-717 ¥49,800、30W+30WでCDプレーヤーが接続できるKRC-515 ¥39,800も同時新発売。



組合せ価格 ¥218,600 ●ツインCD対応25W×4・CDチェンジャーコントロール・インテグラルコンポーネント KRC-919 ¥69,800(ワイヤレス・リモコン付) ●コンパクトディスク・プレーヤー KDC-717 ¥42,000 ●CDチェンジャー・プレーヤー KDC-C200 ¥60,000 ●アコースティック・リアダクト方式4ウェイ・4スピーカーシステム KSC-919 ¥37,800(2個組) ●10cmコアキシャル2ウェイ・2スピーカー KFC-1019 ¥9,000(2個組)

見る音、触れる音。

- スピーカーシステムの場合、すべて2本1組の価格です。
- 製品の価格にはすべて取付費が含まれません。
- 定額・直額は改善のため予告なく変更されることがあります。
- 掲載されたすべての商品の価格には消費税が含まれません。
- 掲載および印刷の条件により、実際の製品色調、イルミネーション色調と異なる場合がありますのでご了承ください。

- カタログを差し上げます。郵便番号、住所、氏名、年齢、性別、職業、カーモデルの有無、希望製品名をご記入の上、〒150東京都渋谷区道玄2-17-5シオノギビル 株式会社ケンウッドROC SRB係まで、お申し込みください。

KENWOOD CORPORATION



クエーカー



クエーカーステート・ビュイック(NASCAR)

日本クエーカー



The Big Q stands for Quality.
Always has. Always will.

アメリカ大陸を、走り抜いたモーターオイル。

高性能エンジンには、その能力を最大限に引き出す、モーターオイルが不可欠となる。1990年、クエーカーステートは、卓越したモーターオイルを日本に持ち込んだ。高次元の走りをささえるTWIN-CAM TURBO用。快適走行をバックアップするTWIN-CAM用。ここには、あのベンツやボルシェにも承認された開発テクノロジーを、完璧なまでにフィードバックさせている。高性能パフォーマンス車に、クエーカーステートが、今から日本の道走り始める。



高性能車ユーザーのために新開発
PERFORMANCE TWIN-CAM TURBO
●ツインカム(DOHC)ターボ装着車
●ターボチャージャー装着車
●高性能ガソリンエンジン専用
API:SG SAE:10W-30 鉱物油
標準小売価格:1,400円(1ℓ)・4,500円(4ℓ)



エンジン性能を100パーセント発揮
PERFORMANCE TWIN-CAM
●ツインカム(DOHC)車
●ターボ・スーパーチャージャー装着車
●高性能ガソリンエンジン専用
API:SG SAE:15W-40 鉱物油
標準小売価格:1,400円(1ℓ)・4,500円(4ℓ)



日本クエーカーステート株式会社

〒101 東京都千代田区外神田6-5-12 借楽ビル(新末広) TEL.03(5688)1596

Contents

R RACING ON 6-15 15 JUNE 1990 No.075

COVER PHOTO by KENJI SAWADA
ALAIN PROST at IMOLA TESTING



F1 GRAND PRIX NOW	6
●フェラーリ、ミナルディ、エスポ・ラルース / 続々Newマシン登場	
全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第2戦	10
●インターチャレンヂFUJI1000kmレース	
世界スポーツプロトタイプ選手権第2戦 モンツァ	14
●メルセデスを阻止するのは誰だ!?	
国際F3000選手権第1戦 ドニントン・パーク	20
●明暗 — DAMSに微笑んだ女神とDAMSを襲った暗い影	
IMSAキャメルGTシリーズ第4戦 ロード・アトランタ	26
●嗚ぐジャガー復活の予感	
イギリスF3選手権開幕!	30
●F1への最速切符を賭けて	
NEWS CLOSE-UP	35
●ミナルディのフェラーリ・エンジン獲得から見えてくるもの	
ニュースネットワーク	36
SNAP VOICE	43
●片山右京	
モータースポーツCOLUMNS	44
●F1…今宮 純 / USA…天野雅彦 / I-F3000…有松義紀 / 全日本…西山平夫	
GPステーション	46
ASKING ON	48
コラム・で・レーシングオン	50
●BOOK	
プレビュー	51
●FIGPウォッチング…Rd.4 モナコGP	
●全日本ツーリングカー選手権第2戦…SUGO	
●全日本F3000第4戦、F3選手権第3戦…鈴鹿	
さあ来い! インディ500	54
●インディ500のTV観戦が100倍楽しくなる役立ち図鑑	
F1 速さのメカニズムを解析する by 後藤 治	60
ナイジェル・ルーバックの5thコラム	64
我が初恋のシャバラルよ	68
●テキサスで出会えた'60年代のヒロインに捧ぐ	
R'onインタビュー…ジャンカルロ・ミナルディ	76
●「マラネロの扉を開けた」	
レースダイアリー	85
●全日本ダートトライアル第2戦	
●全日本ラリー選手権第2戦	
●富士フレッシュマンレース第3戦	
●その他	
R'onチャレンジ	92
●シビックVol.5	
PIT-IN PRESS	94
ストリートピックス	96
ウラネタリング	98
ポイントスタンディング	99
われ来たれり、見たり、勝てり…イベント&ウイナー	100
インフォメーション/イベントカレンダー	102
レーシングカートクラブ	107
●全日本東第2戦 / チャレンジ・ザ・F100 Vol.1 富士	
プロスト、40勝への軌跡	116
●「忘れえぬ10勝の記録」by トリック・カミュ	
ドイツ・ツーリングカー選手権開幕	122
●独自の道を歩んで大成功のドイツ・ツーリングカー選手権の全貌	
レースクイーン&ギャル大集合!	128
●決定 / 鈴鹿レースクイーン他	
1990F1メカニズムの透視図	130
●ロータス102	
EIKI LIVES	133
WITH RACING MIND	135
●インターコム	
スポンサー	137
●コスモ石油株式会社	

R A C I N G O F F



I AM A DANDY?
マウロ・マルティニ

「チャオ! かっこいいだろ」とスーツにバナナという普通のレーシングドライバーとは思いつきり姿を見せてくれたのは、昨年後半から進境著しいマウロ・マルティニ。「何でこんな格好してるの?」マウロ・マルティニは「もちろん、ヨールのカーズテレオ、オレは7月から必ず定だから、もう少し持ってるよ」。「今は日本とイタリアの生活で全然時間が足りないけれど、イタリアでは毎日6時のジョギングを欠かさない。特に冬の間は筋肉をつけるためにジムにも意欲的に行っていた。この姿からは想像できないかもしれないけれど、僕の身体は筋肉モリモリ。まあランボーみたいな身体を想像してくれればいいよ」。「イタリアには僕の大好きなフレッシュハムやイタリアンチーズ、バस्ताがあるけど(特にポロニヤのレストランのバस्ताはどこともおいしい)日本にはないからね。肉中心になってしまえば、食生活はちょっと淋しいかな。ハムは1kg 5000円位なんだけど、1日で半分は軽くなってしまうんだ。もう最高においしいからね」。「もう少しイタリアにいる時間があれば音楽聞いたりできるんだけど、今は趣味が仕事でモーターレーシングそのものが生活になっているから、何もできずちよっと残念。本当はデイスコだって大好きなんだ。遊びも時には必要なことだから……。あつ、最後にコメントは7月からだから見てよ、必ず」



FROM IMOLA

イモラテストに現れたF1ニューマシン

戦闘準備 完了!

本格的な1990シーズン突入を意味する第3戦サンマリノGPを目前にして続々と新兵器が登場してきた。今年、新レギュレーションに適合させるべくボディワークと空力の向上をコンセプトにしているチームが多いのが傾向だ。そして今、各チームはこのニューマシンを手に、激化するグランプリに生き残りをかけて戦闘体制に入った

Photos/Kenji Sawada

TYRRELL 019

4月11日にシエイクダウンを終えているティレルのニューマシン019は、このイモラでも好調ぶりを発揮していた。019は空力特性、特にフロントでの空力特性の向上を狙ったマシンだ。それは、大きく張り出したフロントノーズの形状などにはっきりと現れている。ブレーキ性能や旋回性が向上し、さらに乗り心地のよいバランスのとれたマシンに仕上がっている、というのがドライバーから印象である。しかもタイムを比較してみても、89モデルである018よりも格段に良い数字を出している。アレジ、中嶋のふたりが駆るこのマシンが、今後のレースにおいて台風の目になりそうだ。

テスト快調! 今後とも台風の目となるか?



FERRARI 641/2



若干の変更で留まった'90年モデル。マシン名も642ではなく641/2となった

若干進化したマシンに新エンジン搭載

また、新エンジン、および新リヤ・サスペンション搭載のため、エンジン・ベイの形状も少し変わった。よりパワーアップを狙ったこの新エンジンは好調で、レーステストで、レーステストでも問題はなし。早くも燃費調整の段階へと進んでいる。マンセルがフロントエリアを派手に壊すクラッシュを演じたものの、一晩で修理を完了。シエイクダウンながら、なかなかのハイパフォーマンスぶりを発揮していた。

フェラーリの90年タイプは、641/2というネーミングで登場した。外見には641とほとんど変わりなく、主な仕様変更はフロント・エアリアの形状が変わったくらいだ。空力特性の向上のために、ノーズが微妙なRで構成されており、特に、ダック・ノーズの先端は円を描くようなRとなっているのが特徴だ。



イモラでのテストでは両ドライバーとも好タイムをマークしている



フロントは形状が変わったが、サスペンションに大きな変更はない



マンセルがコースアウトし、ノーズ先端にダメージを受けた

BENETTON B190

オーソドックスなフォルムに逆行?

「極端な空力フォルムは限界」との声の中、安定性を求めてオーソドックスにリファイン



フロントサスペンションも若干の変更を受けた

前作B189からガラリと変わったという印象を受けるが、エアインテークの位置が従来のサイドポッド上部からロールバーの位置に変わった以外に大きな変更はない。一方、フロントウイングはこれまでの複雑なRを持つものから、ブレインなツインプレートへと変更された。これは、走行中のライドハイトの変化に伴うマシンの挙動をマイルドにするためのもの。このウイングはフェラーリ640の初期型にそっくりで、早くもバーナードのメカニカルクリップ指向が現れていた。

MINARDI M190

仕上げ、パーツ精度が格段に向上した

「M190はM189の80%エポキシ樹脂と考えてください」とはチーム監督のグラジエティ氏。その言葉通り、M190は一見したところ、M189と大差ないように見える。しかし、全体的な仕上げの向上という面で、M190はかつてないほどの高水準での精度の高さを見せている。カウルやパーツの合わせ部分ひとつとっても、その製作精度がM189の比ではないほど向上しているのが分かる。

目立った変更点は、フロントノーズが流行のニードルノーズタイプに、それもレイトンハウスの種差に細いものになっていること。それに伴って、フロントウイングもガラリと違うタイプになった。従来のツインプレートから、昨年までのベネトンやアロウズに見られたような大型のシングルプレートのフロントウイングに変更されているのである。

全体的なパフォーマンスも良好で、シェイクダウンからタイムも好評。フェラーリエンジン搭載の91年へ向け期待も大きい。



フロントウイングが大型のシングルプレートに、そしてF1マシンで初めて折りをつける試みをしている



仕様、形状に大きな変更はない



テスト中に新型車の発表を行なった

LEYTONHOUSE CG901

サイドポンツーンの形状を変更、巻き返しを図る

901Aから901となつての最も目につく変更点はサイドポンツーンの形状だ。新タイプのサイドポンツーンにはロングタイプとショートタイプの2種類があり、テストではドライバーの好みでいずれかをセレクトしていた。

また、かねてから開発の進められていたアクティブ・サスペンションも盛んにトライがなされており、今回のテストではカペリがアクティブ搭載車をテスト。タイムの点でも徐々になかなかの好タイムをマークしていた。

89年から不調が続いてきたレイトンハウスだが、91年から5年間のイルモア・エンジニアリングとジョイントの契約が整ったこともあり、今年はこのままでの悪循環を断ち切る年といきたいところであろう。



ウイングに変更はないが、ノーズ部を太くし走行安定性を求めている

F1 NEWS

日本GP、'96年まで鈴鹿で開催

4月20日、鈴鹿サーキットでの日本GP開催が'92年からさらに5年間（'92年から'96年まで）延長されることが決定した。イギリス・ロンドンのFOCA事務所、FOCA会長バーニー・エクレストンと鈴鹿サーキットランド社長鈴木正利の間で正式に契約が交わされ、鈴鹿サーキットは'87年から連続10年間、日本GPを開催することが決まりとなったのである。

日本GPは、'87年より5年間の契約で、鈴鹿サーキットで開催されていた。つまり、'91年いっぱいだった契約期間が切れることになるが、この5年間の契約の延長を前にして、こここの鈴鹿サーキット以外にも複数の候補地の名前が噂にのぼっていた。ドイツ・ニュルブルグがその候補地としてスポーツ紙などで報じられ、大きな話題となった。しかし、その後この発表があったことでこれらの噂はすべて否定され、'96年までF1日本GPは、鈴鹿サーキットで開催されることになった。

鈴鹿サーキットは'87年から'89年までの3回のF1開催において、2度の「ベストオーガナイザー」を受賞するなど、FOCAからの評価は高く、このあたりも今回の開催延長に結びついているものと思われる。バーニー・エクレストンも今回の決定に際し「契約更新が無事終了し、日本の数億万に及ぶファンに、引き続き最高の娯楽のもとでF1の興奮をお届けできることになり、嬉しい」と語っている。

ブラバムとヤマハが基本契約

ザクスピードの'90年F1撤退とともに、一時F1を去ることになっていたヤマハだが、かねてから噂にのぼっていたとおり、新生ブラバムとジョイントし、F1に再び参戦することが決定した。

4月26日にブラバムF1 GPチームの株式を100%買収したミドルブリック・インターナショナルとヤマハ・発動機株式はほぼ同時に発表したところによると、契約期間は'90年から'93年までの4年間、ヤマハとブラバムは共同でF1マシンを開発し、F1 GPに参戦することで基本的合意に達した。スポンサー、ドライバー、チーム体制、参戦スケジュールなど詳細は明らかにされていないが、やはり噂にのぼっているビッグスポンサーの参入とともに、サンマリノGP直前のイモラで発表されることになりそうだ。

ブラバム・ヤマハが実際に参戦してくるのは'91年になるが、このヤマハエンジン搭載となる'91年型マシンは、すでにチーフデザイナーであるセルジオ・リンランドが設計に着手しており、今秋にも実証テストに入る模様だ。さらに、新エンジンはこれまでのようなV8ではなく、V12になるといわれるのも噂の材料である。

ドライバーは今シーズンはステファノ・モデーナとデイビッド・ブラバムが務めるが、'91年は種については未定。

いずれにしろ、ヤマハがF1参入を明らかにしたことで、F1 GPにおけるエンジン戦争にいつかの白煙がかかったのは間違いないところだ。

前途多難、新生オニクス

マネートロンに代わり、スイスのモンテペルディガチームを買収したことにより、オニクスは大きく生まれ変わるようになった。チーム名もこれに伴い、マネートロン・オニクスからモンテペルディ・オニクスへと変わり、また本拠地もスイスへ移されることになった。さらに、マシンのカラーリングもマネートロンのイメージカラーであった従来のピンクのラインがグリーンに変更されて登場してきている。

しかし、このチームの新生に伴って構成員が大量に流出してしまっており、オニクスの前途は必ずしも明るいとはいえない状況だ。

まず、ドライバーのヨハンソンが契約金のこじれからチームを離れ、デザイナーのアラン・ジェンキンスも異様の理由から早々にチームを去っている。

一方、ヨハンソンに代わりオニクス入りが決定したフォイトクだが、とりあえずは次のサンマリノGPからの3レースへの出場が決定しているのみで、オニクスでもフォイトクのシートは安泰とはいえないようだ。

しかし昨年末にいったんはオニクスを離脱、ブラバムへ移っていたマイク・アールが、チームの新生と同時に戻ってきており、マネージメント面での不安要素が少なくなったのは確かである。

LA RROUSSE LC90

LC89のリファインで、さらに上位を狙う



ややシェイプされた新型マシン。ベルナルがシェイクダウン時に旧型を1秒上回るラップを出している

LC89からLC90への改良過程には一見したところドラマチックなものは見られない。目立つのは他のマシン同様レギュレーション変更によるロールオーバーの改良くらいである。ただ、外観に現れない大きな変化がある。マシンの軽量化だ。LC90は前作LC89より30kgもの軽量化に成功しているのである。これは、かなりのプラスとして働くはずだ。

一方、ランボルギーニ・エンジンもエキゾースト関係のリファインでトルク特性を向上させることに成功している。

テストではベルナルが初めてLC90にトライしての6ラップ目にLC89でのタイムを1秒近く更新している。エンジンの向上とあいまって、このニューマシンに対する期待も大きい。



サイドポッド、エンジンカウルも形状を変更

OSELLA FAHN

マシンの質の向上で信頼性を確保した

オゼッラの'90型マシンのネーミングは、FAHN。フロントサスペンションがブルロッドからブッシュロッド方式に変更された以外には、大きな変化はない。しかしながら、ミナルデイ同様マシンの各部の精度が格段に向上しているのがFAHNの大きな特徴だ。ひとつひとつのパーツの精度、全体的な仕上がりのよさ、これらがかつてのオゼッラにはないほど高いレベルで実現されている。これは、2台体制から1台へと体制を縮小したこと、フォンドメタルから潤沢な開発資金が流入してきていることによる。



フロントサスペンションもジオメトリ一変更程度。マシン全体として大きな変化はない。しかし全体のクオリティはいままでにないほど向上している

悪天候のため中止される!

JSPC第2戦「インターチャレンヂFUJI1000kmレース」の行なわれる富士スピードウェイは、5月4日、5日の2日間に300ミリ以上という豪雨に見舞われた。この雨の影響で、予定のスタート時刻は遅らされ、さらには、サーキット全体を深い霧が覆うという事態まで発生した。この悪コンディションの中、とりあえずレースはスタートしたのだったが……



全日本スポーツプロトタイプ耐久選手権第2戦「インターチャレンヂFUJI1000kmレース」は、悪天候の影響で中止されることになった。

今回の富士スピードウェイは、金曜の予選日から激しい雨模様となっていた。その雨は土曜の決勝日になっても一向に止む気配を見せず、サポートレースのC/SAC、SACのレースは予定どおり行なわれたものの、グループCは雨によるコースコンディションの悪化のため、予定の午前11時のスタートは見合わせられることになった。主催者によって協議された結果、レース距離を1000kmから半分の500kmに、使用できる燃料は275リ、そしてスタート時刻は1時間遅れの午後12時とすることが決定された。

そのスタート時刻の12時には、17台のマシンがグリッド上に並べられたが、コース状況はまったく回復する気配がなかった。結局、ペースカーの先導によって全車がコースを周回し、各ドライバーにコース状況を確認してもらおうという処置が取られた。そして12時20分、各マシンはペースカーの先導によって、ゆっくりとローリングを開始し始める。まず、1周を終了した時点で特キャビン・ニッサン、カールソニック・ニッサンがピットに入ってくる。マシンを降りたキャビンの和田孝夫は、「思ったよりコース状況はひどい。このまま走っても、あまり状況は変わらないんじゃないかと思ってピットに入ってきた」と言う。2周目には、①アドバン・ポルシェ、②チャージ・マツダ787、③オムロン・ポルシェ、④デンソー・トヨタの8台も相次いでピットに戻ってくる。次の周には、⑤アート・マツダ787B、⑥LENOXマツダ757もピットに戻り、これでコース上は7台のマシンが走行を続けるだけとなった。さらに、4周を終了した時点で、⑦ミノルタ・トヨタ、⑧日石トラスト・ポルシェ、⑨アルファ・ポルシェ、⑩ALPHA CUBICポルシェもピットに戻った。そして、5周を終了した

今回のレースは、予選が5月4日金曜日、そして決勝が5月5日土曜日というスケジュールで開催された。金曜日、富士は朝から雨がぱらつき、予選開始の頃には本格的な雨になった。この雨は、時々小降りになりながらも予選の間中降り続いていた。予選開始から5分、まずトップタイムをマークしたのは、⑨ミノルタ・トヨタ90C-V。小河等の駆る⑩ミノルタは、唯一30秒を切る1分29秒950をマーク。2番手にはロランド・ラッツェンバーガーの③デンソー・トヨタ90C-Vが1分31秒032でつける。その後、⑨ミノルタはドライバーを関谷正徳に交代。タイムを1分28秒560にまで縮めた。早くも1-2体制となったトヨタに対して、今回2台のR90CPを持ち込んだニッサンは、③カールソニック・ニッサンR90CPが8分過ぎに1分31秒122を出して3番手、④YHP・ニッサンR90CPは1分32秒356で6番手となった。また「雨の富士は慣れるから」という和田孝夫の駆る⑥キャビンR90Vが1分31秒623で4番手についている。5番手には1分31秒705で②タイサンSGアルファ962C。ポルシェ勢では序盤、この②タイサンが健闘。その後は⑧フロム・エー・ポルシェ、高橋国光の駆る①アドバン・アルファ962Cがタイムを出し、それぞれ1分31秒096、1分31秒595で予選7、8位を獲得した。また今回がデビュー戦のチャージ・マツダ787は、雨の中の走行は今回が初めて。足廻りのセッティングやアンダーステアに悩まされながら、1分

33秒517で12番手のグリッドを獲得した。さて⑨ミノルタが1分28秒560をマークした後、しばらくは膠着状態に入っていたタイムが、予選開始20分過ぎから再び動き始めた。また雨は降っているが、ライン上に、ほとんど水はない。⑥デンソーが1分29秒793と30秒を切り、また「いつもトヨタにフロントロウを独占させるわけにはいかない」と語っていたニッサンも、長谷見昌弘の駆る④YHPが1分29秒811で3番手に。トヨタ攻撃に向けてアタックを開始した。しかしトヨタを打ち落とすのは、④YHPでも③カールソニックでもなく、和田の駆る⑥キャビンだった。多くのマシンがレインタイヤを装着していた時に和田は、グルーピングを施したQタイヤ、いわゆるカットスリックで猛然とピットアウト。「ラインの上には水はほとんどなかった。だからカットスリックで行けると判断した」と語る和田は、まず1分27秒515のタイムをマークし、さらに次のラップには1分26秒863を出し、⑨ミノルタに2秒弱の差をつけてトップに躍り出たのである。この時の順位は⑥キャビン、⑨ミノルタ、そして⑩のTカーの89C-V、以下③デンソー、④YHP、1分30秒882までタイムを縮めた③カールソニックと続いている。トヨタは、決勝の天候によってはル・マンに向けて90C-Vを温存するため、Tカーとして持ち込んだ89C-Vを走らせることを考え、Tカーも積極的にアタックを行っていた。

和田がトップに立ったあと、2位の⑨ミノルタもカットスリックに履き換えてピットアウト。また星野の駆る③カールソニックも同じくカットスリックに交換。しかし関谷、星野とも和田に届かず、⑨ミノルタは1分27秒632、③カールソニックも1分28秒739で3位に上がるにとどまった。関谷は「満切りに換えるのが遅かった。タイヤが暖まるのを待っていたら、また雨が強くなった。もう少し早く出て行っていればね」と語り、タイヤチェンジの判断を誤ったことを悔やむ。天候の回復が期待された午後のセッションは、結局雨が強まり、1回目よりコンディションが悪化し、各車ともにタイムアップは果たせなかった。不安定な天候の中で行なわれた今回の予選は、タイヤチェンジのタイミングとドライバーの判断が明暗を分けたのだった。



タイヤ選択が功を奏した特キャビン・ニッサン

QUALIFY

Pos	No.	マシン	第1ドライバー/タイム	第2ドライバー/タイム	第3ドライバー/タイム
1	85	CABIN R90V NISSAN	和田 孝夫 / 1'26"531	中子 慎 / 1'33"608	
2	36	ミノルタトヨタ90C-V	関谷 正徳 / 1'27"632	小河 尊 / 1'29"958	
3	23	カールソニックニッサンR90CP	星野 一義 / 1'28"739	鈴木 利男 / 1'45"205	
4	38	Tミノルタトヨタ90C-V	関谷 正徳 / 1'30"790	小河 尊 / 1'29"208	
5	30	デンソートヨタ90C-V	R.ラッツェンバーガー / 1'29"793	P-H.ラファネル / 1'48"353	(長坂 尚樹)
6	34	YHPニッサンR90CP	長谷見昌弘 / 1'29"811	A.オロフソン / 1'35"490	
7	27	フロム・エー・ポルシェ962C	中谷 明彦 / 1'31"096	V.バイドラー / 1'32"660	羽根 幸浩 / 1'34"883
8	11	ADVAN alpha 962C	高橋 国光 / 1'31"595	茂木 和男 / 1'33"690	(柏谷 俊二)
9	86	日石トラストポルシェ	G.フーシェ / 1'31"762	S.アンドスカー / 1'31"827	(高橋 健二)
10	12	タイサンSG alpha 962C	S.ディケンズ / 1'31"785	W.ホイ / 1'32"608	C.ロス / 1'39"160
11	17	アルファポルシェ962C	T.ニーデル / 1'32"189	D.ベル / 1'33"488	P.デュドネ / 1'34"665
12	30	チャージ・マツダ787	片山 義典 / 1'34"925	D.ケネディ / 1'33"519	T.マゼイラ / 1'47"878
13	35	OMRON PORSCHE	E.エルグ / 1'33"520	T.ダニエルソン / 1'35"126	R.リデル / 1'34"609
14	33	武富士 PORSCHE	J.ハーバート / 1'34"272	E.アービン / 1'40"135	
15	38	アート・マツダ787B	佐野 孝司 / 1'34"912	寺田隆次郎 / 1'34"782	鈴木せい作 / 1'41"288
16	26	NWB757マツダ	白鳥 哲次 / 1'42"542	藤井 将二 / 1'44"713	野上 敏彦 / 1'42"930
17	39	LENOX757 MAZDA	嶋田 一彦 / 1'45"551	水谷 敬一 / 1'42"617	
	20	ALPHA CUBIC 962	M.ロイター / 1'34"842	(M.サンドロ・サーラ) / 2'01"717	
	39	Tデンソートヨタ90C-V	(R.ラッツェンバーガー)	(P-H.ラファネル) / 1'57"699	長坂 尚樹 / 1'38"303
	33	TカールソニックニッサンR90CP	(星野 一義)	(鈴木 利男)	

・カッコ内のドライバーは、予選通過基準タイムオーバー

インターチャレンジFUJI 1000km

ところでチェッカーフラッグが振られ、この走行は終了となった。コース全体が水たまりといった感じで、ストレートですら、1速とか2速でゆっくりしか走れない状態。ちよつとこのままの状態で走るといのは危険ですね」とミノルタ・トヨタの小河等が言うように、この時のコース状態はかなり悪いものだった。

この走行が一旦打ち切られた後、せっかく集まった観客のためにもレースを是非実施したいと言う主催者側とエントラントの間で再スタートの時刻について話し合いが持たれた。そして最終的に、午後1時30分にコースイン、1時45分にスタートを切ることが決定された。この発表がされた直後には、今まで激しく降っていた雨も止み、空も明るくなり始めた。

これでレースも少しは明るい見通しになってきたが、今度はサーキット全体に次第に霧が立ち込め始めた。これにより急遽コース上ではエントラント、ドライバーによるミーティングが開かれた。この場で、午後2時にベースカーの先導によってとりあえずレースはスタートし、コースコンディションが回復するまでは追越し禁止、そしてコースコンディションが回復した時点でベースカーがピットに入り、追越し禁止が解除されることが決定された。これによって、2時にベースカーの先導によるレースのスタートは切られたが、霧は晴れるどころかますますひどくなり、コース上を走るマシンの姿さえも確認するのが困難な状態となった。

このような状態の中で、フォーメーションを終えたポールポジションの55号マシンがピットに入りタイヤを浅ミゾのレインに交換する。これでキャピンは1周遅れの最後尾に後退したものの、それ以外のマシンはグリッド順位のまま走行を続けた。

しかし、この走行も8周目に赤旗が出され終了。結局、午後3時に主催者側から、正式にこのレースを中止することが発表された。その後、エントラントを集めてのミーティングが開かれたが、主催者側は「まだ、現段階では代替レースを開催するかは未定だが、開催する方向で進めていきたい」と言っている。



ベースカーの先導によってスタートしたレースは、結局7周で終了



最終的なスタート時刻についてミーティングを行なうエントラント

チケットは他イベントで有効

再三のスタート時刻延期などの努力にもかかわらず、結局中止となってしまった今回のレースだったが、今回の観戦券は7月22日の全日本富士500マイルレース、もしくは10月7日の全日本富士1000kmレースに振り替え入場ができることが主催者から発表された。そして、このレースの代替レースの開催については、基本的にはやる方向で進めるところで、開催時期は現段階ではまだ未定。もし代替レースが行なわれる場合には、今回の観戦券はもろくも有効となる。ただし、代替レースが開催されない可能性もあるとのことだ。さらに、代替レースが行なわれる場合には、基本的には今回の予選結果はそのまま有効となる。また、今回7ラップで行なわれたレースを1ヒートと見なして有効にし、代替レースの方を2ヒート目のレースと考えると2ヒート制のレースとして開催することについては、まだ現段階では検討中との発表が主催者側からなされている。

TOPICS FROM FISCO

富士で拾った情報あれこれ

ル・マンに向けてテスト快調の787

富士でのシェイクダウン後、ポルトガルのエストリルに送られてテストを行っていたマツダ787。2号車は富士1000kmで実戦デビューとなる予定だったが、レースが中止となり、本番はいきなりル・マンということになった。

エストリルでのテストは順調に進み、4月23~27日までの5日間のテストで総周回数789周、計3432kmを走行。当初予定していた5000kmには及ばなかったが、エンジン・シャシーともに基本性能は確認できたという。

787日からの最大の進歩は新開発されたR26Bエンジンのテストを行なったビエール・デュドネは、「パワー、低速でのトルク、レスポンスなどすべてが、大幅に向上している」とマシンの進歩に満足な様子。特に最高速の向上には目を見張るものがあり、また787日より速いタイムで走っても燃費は良いという。



787を駆ってエストリルのコースで充分な走り込みを行なったビエール・デュドネ

シャシーに関しては基本的に787Bと変わらないが、ホイールのオフセットの変更によって、50mm前後トレッドが狭められている。フルカーボンとなったモノコックの剛性は高く、「マシンに一体感があり、ターニングがすばやくなった」という。ただし当初アンダー・オーバーの症状が出ていたという。

エストリルは全長4・350km。アツブダウンとタイトなコーナー、さらにパシビリーな路面はル・マンと比べるとかなり厳しい条件といえる。シェイクダウンの初期トラブルとしては、リヤ・アッパーライトの温度上昇によってアクスルハブにガタが発生したが、これは冷却ダクトの形状変更で解決される見込みだ。また、最終日にはエンジン・トラブルも発生したが、これは異物の混入によるアベックスチール損傷だった。

テストはビエール・デュドネとデイビッド・ケネディーが行なったが、2日目からはベルトラン・ガシヨールとゲイリー・ブラバムも参加。まだ決定されていないが、このふたりもル・マンに出場することになる予定だ。



わずかな初期トラブルは出たものの、順調な仕上がりを見せた787

トヨタはル・マンに3台のマシンを投入

トヨタは、ル・マンに3台のマシンを投入する。3台ともエントリーはT-TT（トヨタ・チーム・トムス）からとなるが、その内の1台はTTS（トヨタ・チーム・サード）が走らせる。

エンジンはR36Vを使用するが、実績のあるR32Vも使われる可能性もある。ドライバーは、ジェフ・リース、関谷正徳、鈴木重久、小河等、ジョニー・ダンフリーズ、ロベルト・ラバリア。この6人がミノルタとタカキューに乗る。

デンソー・カラーのTTSのマシンは、国内同様にロランド・ラツツェンバールが、ビエル・アンリ・ラファネル、そして長坂尚樹がドライブすることになっている。

トヨタのル・マンでの体制は以上のとおりだ。ところで今年WSPCにも参戦する計画を立てていた小河等だが、その参戦スケジュールが決定した。



デンソーは、チーム・サードが走らせ、ドライバーも国内と同一だ

もちろん鈴鹿のWSPCでは走っている小河だが、ヨーロッパが舞台の世界選手権でどんな活躍を見せてくれるか、今から楽しみだ。

もちろん鈴鹿のWSPCでは走っている小河だが、ヨーロッパが舞台の世界選手権でどんな活躍を見せてくれるか、今から楽しみだ。



今回はル・マンのために90C-Vを温存したトヨタ陣営



シルバーストン、スパ、そしてハラマに参戦する小河等

たいへん長らくお待ちせう！

参戦の待たれていたニッサンGTPのニューマシンのシェイクダウンテストが先月行われた。新しいマシンは今年の序盤まで使用していたGTP ZX-Tと比べて、空力面での見直しが行われている。また現行のマシンでもかなりの性能を持ち、他のマシンを1歩リードしていると言われている。エンジンにはツイインターポ化されたラジエターはサイドからフロントに移動された。デビュー戦の第6戦トベカでは、初戦ながら2番手のグリッドを獲得、決勝では2度ほどスピニングしたが大きなトラブルはなく、8位でフィニッシュした。尚このレースはARRのライオン・トヨタがポルシェにフィニッシュでGTP初勝利をもたらした。

アドバンのラジアルタイヤ FISCOでも使用を開始

鈴鹿ではラジアル・タイヤを使用し、好結果を得ていたヨコハマ・タイヤだが、今回から富士でもラジアル・タイヤを使用するようになった。ストレートの長い富士では、タイヤの信頼性に不安が残るとしてハイアスを使ってきたアドバンだが、これからはラジアル一本でいくという。

残念なことにはデビューレースとなった今回の1000kmは、中止となってしまったが、とりあえず予選ではアドバン・ユルサーのキャビン・ニッサンR90Vがポールを獲得、単発の良いスタートとなった。この時のタイヤは、予選用に3本だけグループビングしたものの、ドライバーの和田幸夫は、ラジアルのフィリングについて「富士では初めてだし期待してただけで、それほど速いってわけじゃなかった。でも走りやすい分、こっちの方がいい」とコメントしている。

アドバンは、このラジアル・タイヤを、ル・マンでも使用することになっている。

国内のグループAやグループCでお馴染みのウィル・ホイが、今年のル・マンはイェスト・ポルシェに乗ることになった。これはWSPCでイェストに乗っている、全日本でのホイのパートナー、スタンレイ・ディケンズが「ル・マンでのパートナーはホイにしてほしい」とチームに進言したため決定したものだ。



富士で初めてラジアルを試したアドバンは、予選で好結果を生んだ



空力面で大きな見直しが行われた新しいニッサンのGTPカー

ル・マンへ向けて、 着々と準備を進める日本勢

9台ものマシンを持ち込むニッサン

今年のル・マンにニッサンは、フアクトリー、プライベート合わせて5チームが参戦。まず日本からはニスモ、昨年と同じく星野一義、長谷見昌弘、鈴木利男の純日本チームとなる。次がニスモ・ヨーロッパから2台がエントリー。ドライバーはWSPCを戦うケネス・アチソン、ジュリアン・ペイリー、マーク・ブランデル、ジャンフランコ・ブランカテッリ。これに加えてあとふたりは、マーティン・ドネリーとオリビエ・クルイヤールになるかもしれない。

また今年にはニッサン・パフォーマンス・テクノロジーがアメリカからエントリー。当初は1カテゴリーの予定だったが、「せむじも」を走らせたいとNPTが積極的な姿勢を見せたため2カテゴリーとなった。ドライバーはMSAレギュラーのジェフ・ブラム、デレック・デイリー、チップ・ロビンソン、ボブ・アール。これにマイケル・ローとステイブ・ミレンが加わるとの噂だ。

以上の3フアクトリーチームが使用するマシンはニスモがR90CP、ヨーロッパとアメリカ・チームはR90CKを使用



ニッサンのGr.Cを統括する町田監督(左)と生沢欧州チーム監督(右)



ニッサンはル・マンでチームごとに90CPと90CKを使い分ける

し、Tカーは2台用意される。プライベートはチーム・ル・マンのニッサンR90Vと、フランスのクラージュ・コンペティションからR90Cがエントリーする。フアクトリーとプライベート合わせて、ニッサンのマシンはなんと合計9台だ。町田監督は「日、英、米、どこのフアクトリーが表彰台上がっても、日の丸を上げるようになってます」とコメント。勝負に出るニッサン、今年ル・マンは期待大だ。

3人の若手をシユパンは起用する

今年はおムロンと武富士の2台のボルシェをル・マンで走らせるチーム・シユパンだが、そのドライバー・ラインナップがほぼ決定した。まずカーNo.55のおムロン・ボルシェには、エイエ・エルグを筆頭にトーマス・ダニエルソンとトーマス・マゼイラが乗る予定。

ル・マンはまったく初めてのダニエルソンは、グループCカーはフォーミュラとはまったく違うスタイルで走らせなければならぬけれど、どんなマシンでも経験になるからね。シユパンもエルグもル・マンでは経験豊富だから色々勉強できると思う」と語っている。

また、日本に初めて来日したトーマス・マゼイラは、チェコスロバキア生まれの28歳。オーストラリアでツーリングカーやイギリスでF1、F2、F3などで活躍していた。88年にはバサーストでも優勝している。

「初めてのグループCなんて日本に来る前にスネクターンでテストしたけれど、6周も走ったらコンスタントなペースで走れるようになった。もちろん燃費とかドライバーングを調整しなければいけない部分もあるけど、速さでは問題ないこと

がわかったよ」と初めてのグループCにも素早く順応していた。

一方、武富士ボルシェをドライブするのは、ハイレイ・ヘイウッドにリカルド・リデル、それにエディ・アービンがジョニー・ハーバートとなる予定。ただしハーバートは足の具合によっては出場できないかもしれないという。また、おムロンのリザーブ・ドライバーとしてエマヌエーレ・ナスベッティも候補に挙げられている。

バーン・シユパンは今回の富士から監業に専念、ル・マンでも走らない予定。2台のマシンを完全にコントロールするには、ドライバーと兼任では務まらないからだ。本来この役目を負うはずだったピーター・コリンズは富士に姿を見せなかった。少なくともJSPCは、今後シユパンが監督を務めることになる。

F1で名監督ぶりを発揮していたコリンズだが、グループCでは今ひとつ本領を発揮できないでいた。現在はイギリスにあるチーム・シユパンのフアクトリーで、ル・マンに向けての準備を進めている。今後、彼がどのような立場に就くかは未定だ。



若手をまとめる立場に立つベランのエイエ・エルグ



ハーバートのル・マン参戦は、足の具合もあり微妙なところ



今回の用の予選で、リアルはハーバートに迫るタイムを出した



「ル・マンでは色々なことを学びたい」と言うダニエルソン



初めてのグループCマシンにも素早い順応を見たマゼイラ



アービンは今回から武富士をドライブ、ル・マンにも参戦か?

入った様子だ。
「ボルシェと比べてシャキシャキ動くし、6速ミッションで一方回転以上まで使ってるのは最高に気持ちいい。しかもボルシェより速い。モンツァではパワーが足りなかったけれど、スパみたいなコースなら絶対にイける。スパでも乗ることになるかもしれないから楽しみだよ」と語っている。

今年はいケネズと組んで、ゼツケン2のアルファ・レーシングのボルシェに乗るホイだが、WSPCでも頑張ってる。ちなみにアルファ・レーシングは来シーズンから現在のアドバンス、タイサンに加えて、もう1台のマシンを投入し、3カー体制になる予定である。

「この時、JSPCのグループCマシンとして申告すれば、走行中にピースト圧を減らしても良いというわけ。さらに最低重量も850kgとなる。反対にWSPCとして申告すると、ピースト圧のコントロールは不可。さらに最低重量も900kgとなってしまふ。」

「またTカーによる予選タイムも、そのマシンで決勝を走ると大会運営委員会に申告すれば認められる。今回の富士でトヨタのマシンは2台ともTカー(89CV)で決勝出走したが、予選終了前にTカーで出走することを報告していた。」

モンツァでスパイスに乗ったホイは、14周でリタイアとなった



ル・マンではイエスト・ボルシェをドライブするウィル・ホイ





st SDOT-TECHNIK
GOO

STREIBER
WITZ

HYDRO
ALUMINIUM

MONZA

メルセデスを追え!

メルセデスC11の1-2フィニッシュ。しかしジャガーにも復活の兆し……

ヨーロッパラウンドを迎えたWSPC。モンツァでもメルセデスは強かった
ついに実戦投入されたメルセデスC11は他を圧するかの速さでレースを掌握
しかし、TWRジャガーも最後までメルセデスを脅かし続け
不振に終わった89シーズンからの脱皮を強くアピールした
そのジャガーを追い掛けるニッサン、トヨタ、そしてエスト・ボルシェにスパイス
もはやグループCは、完全にメイクス選手権の様相を呈している

CARIPILO CASSA DI
RISPARMIO
per lo sport DELLE
PROVINCIE
W S P C
MONZA, ITALY
April 28-29-30, 1990

世界スポーツプロトタイプ選手権第2戦モンツァ

Text/Quentin Spurring Photos/Kenji Sawada





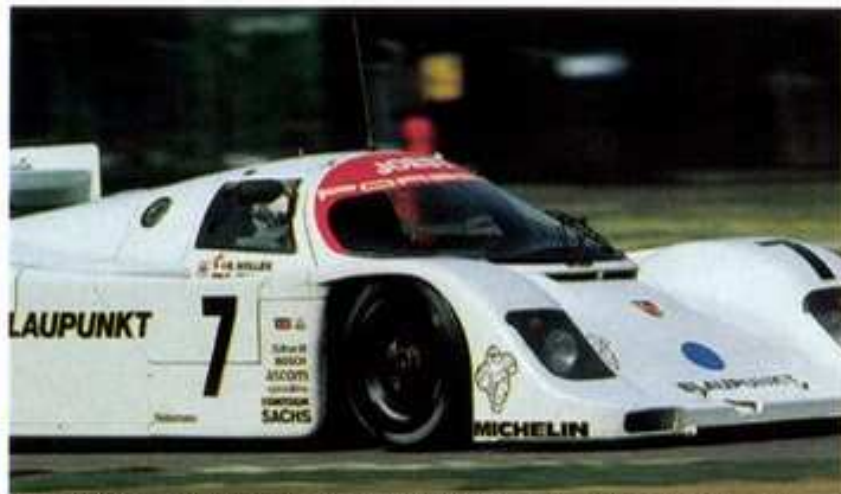
スタートでラマースと接触しスピンしたマス



パワーは劣るが決勝では侮れない存在のスパイス



エイエ・エルグがドライブした①ブルンは12位



燃料補給が速かったとしてピットインを課せられたのイエスト。予選/決勝ともに5位



伊太利屋カラーとなったRLRポルシェ



クラッシュ続きでトヨタは完走できず



ポールtoフィニッシュでデビュー。その実力を存分に発揮したメルセデスC11

世界スポーツプロトタイプ選手権はいよいよヨーロッパ・ラウンドを迎えた。伝統のモンツァ——ハイパワーを誇るグループCに相応しい高速コースだ。

鈴鹿ではニューマシンであるメルセデスC11をクラッシュさせてしまい、2台とも旧型のザウパーC9を走らせたザウパー・メルセデスは、ここモンツァに2台のC11を投入した。1号車はマウロ・バルディ/ジャンルイ・シュレッサーがドライブ。ヨッヘン・マスと組んで2号車を走らせるのは、鈴鹿に引き続いてカール・ベンドリンガーだ。

開幕戦の鈴鹿からヨーロッパへと舞台を移したモンツァは、様々な面で注目を集めていた。鈴鹿では決勝を走ることのなかったメルセデスC11は、ライバルに対してどれだけ優位に立っているのか? 第1戦はリタイアしているものの、予想以上の活躍を見せたジャガーの巻き返しは実現するのか? ヨーロッパ・チームの運営によるトヨタ、ニッサンらの活躍は?

結果から言ってしまうと、ここモンツァでもメルセデスの地位に揺るぎはなかった。しかしその一方で、彼らを脅かす存在もまた、クロースアップされるレースだったことも忘れてはならない。

ジャガーが速いのだ!
480kmのレースにわたってメルセデスはジャガーの驚異にさらされ続けた。急速に力をつけてきているTWRジャガーは、いよいよトップ・コンテンドーとして返り咲く気配を濃厚に感じさせていた。

ポルはバルディの手に

鈴鹿ではシュレッサーが予選タイムをマークしたが、地元のモンツァではバルディがQタイヤでのアタックを行なった。ジョイント・ナンバーワンであるシュレッサーとバルディは、1戦1戦交代で予選のアタックとスターティング・ドライバーを務めることになっているのだ。

バルディのマークしたタイムは1分29秒165。85年以來、リカルド・パトレーゼが保持していたグループCでのコースレコードを2秒も短縮することに成功した。

2番手には1分30秒115でマスが、3番手にはヤン・ラマースのジャガーXJR11が1分30秒927で続く。トップ3台がコースレコードを更新している。

4番手にはやはりジャガーのマーティン・

ブランドル。メルセデスがフロントロウを、ジャガーがセカンドロウを占める予選結果となった。

メルセデスとジャガーの後方はイエスト・ポルシェだ。ポプ・ウォレクが5番手に、ジョナサン・バーマーが7番手につけていた。この2台の間には、マーク・ブランドルのニッサンR90CKが割って入っている。

ケネス・アチソンのニッサンR90CKは8番手、その後ろにジェフリー・リスとジョニー・ダンフリーズの2台のトヨタ90CIVが続いており、予選は完全にワークス・マシンが支配していた。

鈴鹿ではメルセデスを凌ぐタイムをマークしてポールポジションを獲得していたトヨタだが、モンツァでは予選の時からトラブル続きだった。予選でリースが高速コーナーのレズモでスピン・クラッシュ、さらにダンフリーズも同じようにマシンをクラッシュさせてしまったのだ。合計3台のマシンを持ち込んでいたチームは、パーツを寄せ集めて何とか2台のマシンを組み上げて決勝に挑んでいた。トヨタにとつてさらに辛かったのが燃費だ。

3・2と3・8の2種のエンジンを用意したものの、どちらもライバルと比較して十分な燃費を得ることができなかったのだ。

モンツァは特に燃費が苦しいサーキットだ。1周する間のほとんどの区間でドライバーはアクセルを開け続けなければならない一方で、3カ所に設けられたシケインが急減速と急加速を要求する。しかもその内のふたつでは2速にまで落とさなければならぬ。

トヨタとは対照的に、燃費の苦しいコースほどそのアドバンテージが活かせるのがスパイス勢だ。予選ではターボマシンのパワーに対抗する術を持たない彼らも、決勝では燃料制限を受けない3・5とNAマシンの特権をフルに発揮して全開で走り続けることができる。予選で11番手につけていたタイムが、

最後のガス欠に泣いたニッサン。ポイントを逃す



生沢敏を監督に擁したNMEは安定した走りで5、6番手をキープしたが終盤になってトラブルに見舞われたアチソンとポプ・バルはメルセデスから参画



ヨハンソンも登場!
ラルフ・ボエセル、アンデルス・オロフソン、ベッペ・ガビアーニ、スタンレイ・ディケンズなど日本にも馴染み深いドライバーが出走したモンツァ。F1のシートを失ったグループCに参戦するのは、トヨタのCカーでJSPCに出走したり、88年にはマウロ・バルディの相棒としてザウパー・メルセデスにも参ったヨハンソン。今度はこのチームからグループCに参戦するのだろうか?
また、ジャン・マリー・バレストルも参戦。ブラジルGPではさんさんの目に合ったハレルストルだが、さすがにモンツァではさすがとバンドクを離れてしまった。気になるのはバーニー・エクレストンも参戦していたこと。FOCA会長を務めるその才覚で、グループCでもエントリーを統括するつもりか?



事前のテストで重久里がクラッシュ。さらに予選・決勝ではダンフリーズとリースも激しいクラッシュでマシンを大破。モンツァでのトヨタは苦しい戦いを強いられた。



トヨタ クラッシュと燃費に苦しんだモンツァ

ほとんど決勝のペースと言えろのだ。
スタートで出遅れたメルセデス

フロントロウを獲得していたザウバー・メルセデスだが、スタートはまるで鈴鹿の再現のようだった。ポールポジションからスタートしたバルディはトップをキープしたままコーナーであるグッドイヤー・シケインに飛び込んだが、2番手からスタートのマスがスピニングして大きくポジションを落としてしまったのだ。

3番手からスタートしたラマースは、マスのマシンをパスしようとしてコーナーでメルセデスのインに飛び込んだ。ここで2台のマシンが接触し、2台ともスピニングしてしまったのだ。先頭で発生したこのスピニングに、ブランドルのジャガーも含めた後続のマシンはパニックとなり、この混乱を免れたバルディが、悠々とリードを握ることになった。

このアクシデントでラマースはフロントカウルを傷め、交換のためにピットイン。コースに復帰した時には、マスのすぐ後方で最後の31番手。しかもラマースの直後にはトップのバルディが迫っていた。

5周目には、さらに2台のマシンがトラブルに見舞われる。フェルミン・ベレッツのドライブするワークス・スパイスSE90Cが、リースのトヨタと接触したのだ。リースはコースから弾き出され、マシンの左サイドからリアに衝突した。さらにはね返されたマシンは、今度はフロントから再びクラッシュ、ここでリタイアとなった。

また、バーマーの乗るイェスト・ポルシェに、突然エンジン・ストップというトラブルも発生した。バックストレートを5速全開で走っていた時、何の兆候もなくエンジンがストップしてしまったのだ。バーマーはコースサイドにマシンを止めたが、原因は分からない。燃料ポンプをリザーブと切り替えたたりと、いろいろトライした結果、エンジンは突然息を吹き返し、バーマーは戦列に復帰した。これで3分ほどのタイムロスとなったが、この後、バーマーのエンジンはトラブルなく走り続けた。おそらくエンジンのコントロールシステムの問題だろう。

10周した時点でのオーダーは、バルディ、ブランドル、マーク・ブランデル(ニッサン)、ウォレク・ジュリアン・ベイリー(ニッサン)、ダンフリーズ。バルディのメルセデスとブランドルのジャガーとの間には、すでに

10秒の差が開いていた。

序盤に目ざましい活躍を見せたのはコル・オイサーのドライブするプライベート・スパイスだった。スタートでのマスとラマースのアクシデントに引つ掛からなかったことも手伝って、15周目には8位にまでポジションを上げてきていた。さらにオイサーは前を走る2台のニッサンに迫る勢いを見せたが20周目リヤタイヤがパンクしてリムから外れてしまいいりタイアに終わる。

最初のピットストップが行なわれる頃には、バルディは2番手との差を20秒にまで狭めていた。また、スタートで最後尾にまでポジションを落としていたマスとラマースも、それぞれ6番手、8番手にまでポジションを上げてきていた。

バルディからマシンを受け取ったシュレッサーは、さらにリードを駆け始めた。ブランドルから交代したアラン・フェルテは追い上げを図ったが、レース中盤になって彼のジャガーはカーボンブレーキのオーバーヒートに苦しみ始めていたのだ。

ベンドリンガーはマスからマシンを受けとった後、2台のニッサンをパスして4番手になる。さらに41周目、フランク・イエリンスキのイェスト・ポルシェをかわして3位に。その8周後、ラマースと代わったアンディ・ウォレスも4番手にまでポジションを上げ、戦いは完全にメルセデスとジャガーのものになっていった。このラマース/ウォレスのジャガーは、ノーマルのスチールブレーキを使用しており、ブランドル/フェルテのマシンのようなブレーキ・トラブルには見舞われていない。

マスとブランドルの2位争い

シュレッサーは何のトラブルもなくマシンをバルディに返し、リースは終盤に入った。ブレーキにトラブルを抱えているジャガーはともメルセデスを追い上げるには到らず、観客の注目は、ジャガーとそれを追い上げているメルセデスとの2位争いに注がれていた。

ベンドリンガーからマスに交代した時、ブランドルとの差は25秒だった。まったく快調のマスのメルセデスと、ブレーキにトラブルを抱えたブランドルのジャガー。1秒、また1秒。2台の差は次第

W S P C M O N Z A



WTCチャンピオンのロベルト・ラバーリア。ダンフリーズと組んだ



ニッサンはコントロールライン手前僅か50mでストップしてしまった



ブレーキ・トラブルに苦しみながらもメルセデスを追ったフェルテ/ブランドル。3位入賞

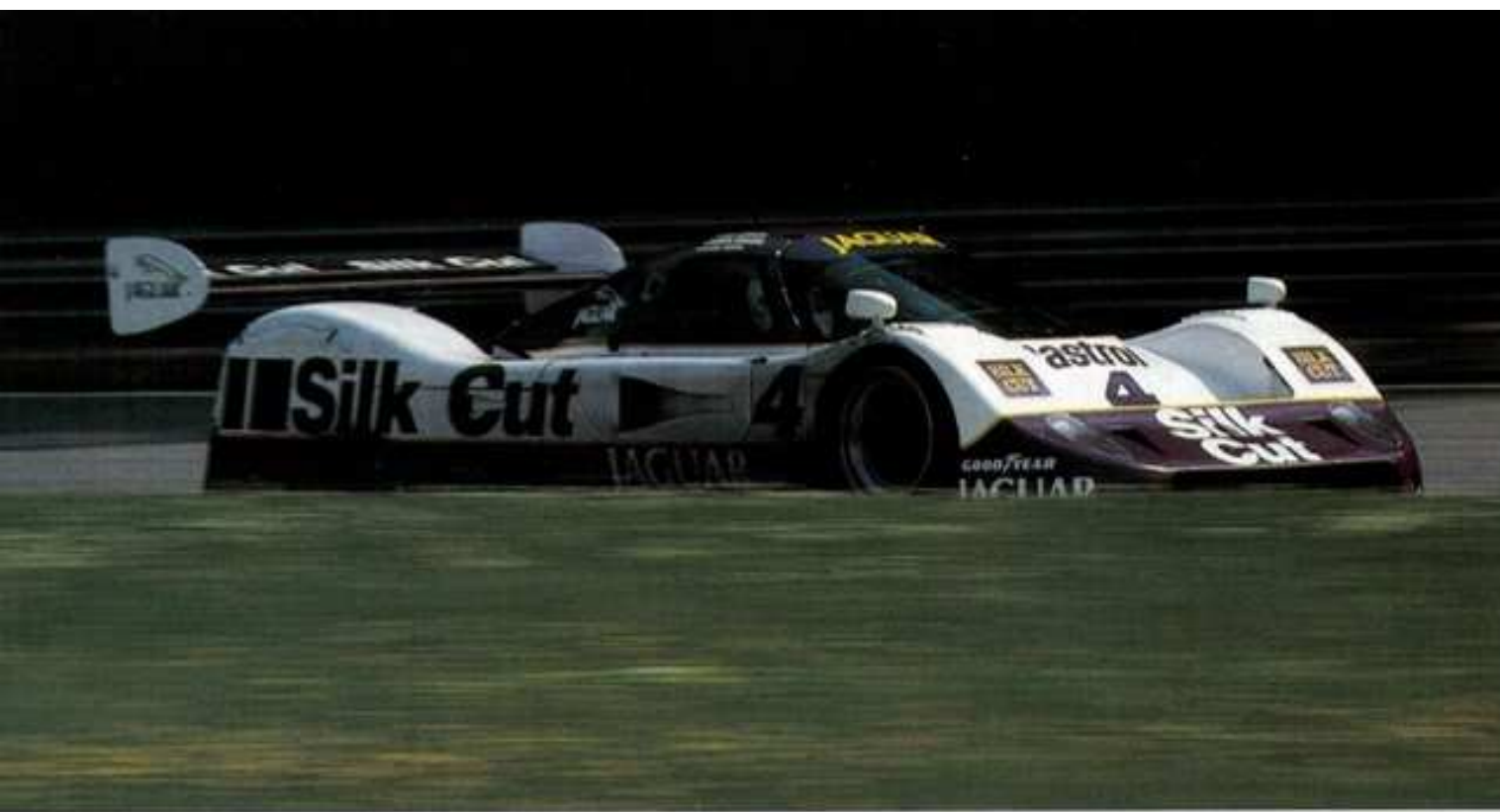


クレマーはプライベートでは最上位。2台が10、11位に入る



'87年の世界チャンピオン、ラウル・ボエセルはリタイア





鈴鹿以上の活躍を見せたTWRジャガー
ブランドル/フェルナは最終ラップまで2番手をキープし
表彰台中央を狙えるポテンシャルを実証した
打倒メルセデスを狙うチームの中でも最右翼だ



ジャガー復活ノ 予選・決勝とメルセデスに肉迫

に狭まっていく。残り10周となった時、2台の差は10秒にまで縮まり、ラスト2周となった時、マスはブランドルのジャガーに追いついた。

最終ラップ、ブランドルの後ろからチャンスを伺っていたマスは、インフィールドでのブレーキングでついにブランドルの前に出る。最後の最後になって、ようやくメルセデスの1-2となったのだ。

同じく最終ラップで、バルディはラマースのジャガーをラップし周回遅れにしてチェッカーを受けた。18秒遅れてマスのメルセデスが、そしてブランドルのジャガーがチェッカーを受ける。ここでブランドルのジャガーはガス欠となり、そのままストップした。

優勝したバルディのマシンも、ウイニングラップ途中で息を途絶えた。メルセデスもまた、ジャガーの追撃を受け燃費きりぎりのレースを強いられたいのだ。

メルセデス、ジャガーに続く5番手に入ったのはウォレック/イエリンスキーのイエスト・ボルシェ。途中、給油速度が遅かったとしてバルディのピットストップを命ぜられたが、ボルシェ最速の面目を保った。これに続いたのが、ウエイン・テイラー/エリック・バン・デル・ベルのワークス・スパイス。もう一台、フェルミン・ベレッツ/ベルナル・ジョーダインのワークス・スパイスはポディウムが繰り出さず11位に甘んじた。

終盤まで5、6番手を走っていたながら貴重なポイントを取ってしまったのはニッサンだ。アチソン/ペイリーのマシンは終盤に左フロントタイヤから振動が発生し、予定外のピットストップ。これはホイールの緩みが原因だったが、なかなか外れずに時間を食ってしまった。これで7位に脱落した。ブランドル/ジャンフランコ・ブランカテッリの方は、ラスト2周でガス欠症状となり、コントロールラインの手前50メートルでストップしてしまう。ブランドルはセルモーターで何とかチェッカーを受けようと試みたが、オフイシャルに止められてしまいマシンを動かすことはできなかった。

しかし、チームはモンツァでその実力を確認することはできた。ニッサンがメルセデス、ジャガーを脅かす力を持つことは、既にライバルも認めているところだ。

トヨタにとってはモンツァは最悪のウイークエンドだった。リースは床盤にリタイアしていたし、ダンフリーズもバラボリカ・コー

ナーへのブレーキングでブルーノ・ジャコモツリと絡んで激しくクラッシュしてリタイア。ダンフリーズは予選・決勝を通じて都合2回もオーバー200km/hでクラッシュしており、チームは次のレース、5月20日のシルバーストンに向けてマシンのリペアに追われることになった。

スパイスを含めたワークスマシンがポイント圏内を争った一方で、ブライベイト・ボルシェはまったく別クラスのレースを展開せざるを得なかった。エイエ・エルグ/マツシーモ・シガラのドライブしたブルン・ボルシェはタイヤとマシンのマッチングが合わずにハンドリングに悩み12位。オスカル・ラッラウリ/ハラルド・フィスマンのボルシェはバルブが開きっぱなしになってしまいリタイアしている。

もはやWSPCがファクトリー・チームのための選手権であることに疑いの余地はない。メルセデス、ジャガー、ボルシェ、ニッサン、トヨタ。唯一の例外は、ワークスマシンとはいえ自動車メーカーの直接的なサポートを受けていないスパイスだろう。高速コースのモンツァでこれだけの活躍を示したスパイスは、ハラマヤドニントンなどタイトなコースではさらに上位を狙ってくるはずだ。3・5とNAのカテゴリー1のマシンで2年目を迎えているスパイスのマシンは一段とポテンシャルを上げてきている。特に地元でもあり、数あるWSPC開催サーキットの中でももっとも燃費の厳しいコースであるドニントンでは、真剣に優勝を狙っている。

しかし次戦シルバーストンに向けて、メルセデスが驚異に感じているのはスパイスではなくジャガーだ。モンツァではパワーに勝るメルセデスが勝利を収めた。しかしシルバーストンではジャガーがその優れたハンドリングをフルに活かして挑んでくるだろう。シルバーストンこそ、ジャガーにピッタリと合ったサーキットなのだ。

2戦を終えて連続1-2フィニッシュを飾っているザウバー・メルセデス。だが、ジャガーを始めとするライバルの追撃は厳しい。

RESULT

順位	ドライバー	チーム	周回数	タイム	タイム差	予選順位/タイム
1	J.シムス/ケ.ペンドリンガー	メルセデスC11	83周	2'17'11.735	1'34'954	1/1'29'165
2	M.ブランドル/A.フェルナ	メルセデスC11	83周	2'17'29.348	1'33'426	2/1'30'113
3	M.ブランドル/A.フェルナ	ジャガー-XJR11	83周	2'17'38.129	1'35'950	4/1'31'513
4	W.ウォレック/F.イエリンスキー	ジャガー-XJR11	83周	2'17'37.111	1'35'080	1/1'30'927
5	W.テイラー/E.バン・デル・ベル	ボルシェ962C	83周	2'18'35.145	1'36'611	5/1'31'811
6	J.ペイリー/K.アチソン	ニッサンR90CK	83周	2'17'46.800	1'36'872	15/1'35'965
7	J.ペイリー/K.アチソン	ニッサンR90CK	81周	2'17'48.471	1'34'927	8/1'32'844
8	J.ペイリー/K.アチソン	ボルシェ962C	81周	2'18'47.169	1'37'300	7/1'32'273
9	B.シュナイダー/S.バン・ダー・マウウェ	ボルシェ962C	80周	2'17'48.281	1'38'537	13/1'35'479
10	A.オロフソン/A.レイド	ボルシェ962C	79周	2'17'13'501	1'39'048	20/1'37'029
11	B.ジョーダイン/F.ベレッツ	スパイスSE96C	79周	2'18'06'624	1'36'618	11/1'34'765
12	M.シガラ/C.エルグ	ボルシェ962C	79周	2'18'57'295	1'40'054	30/1'39'592
13	P.ファブ/ B.ガビアーニ	ターガー-C24S-ボルシェ	79周	2'20'39'265	1'38'423	21/1'37'058
14	J.リッチ/H.ベスカローロ	ボルシェ962C	78周	2'18'00'072	1'39'003	19/1'36'865
15	H.グロス/J.オベルマン	ボルシェ962C	77周	2'17'41'487	1'38'471	16/1'36'101
16	A.サラミン/L.タベルナ	ボルシェ962C	76周	2'18'07'381	1'43'092	32/1'41'656
17	P.バルベリオ/B.ジャコモツリ/A.トレダーノ	ボルシェ962C	76周	2'18'07'381	1'43'092	29/1'39'302
18	M.ロイター/J.ワーバー	ボルシェ962GT1	70周	2'18'06'791	1'38'128	14/1'35'910
DNF	M.ブランドル/G.ブランカテッリ	ニッサンR90CK	79周	2'12'04'961	1'34'471	6/1'32'261
DNF	J.ウォンター/S.ディケンズ	ボルシェ962C	77周	2'15'39'591	1'38'260	17/1'36'400
DNF	R.ボエセル/J.ダウアー	ボルシェ962C	65周	2'01'48'874	1'37'408	12/1'35'314
DNF	J.バレー/W.アルン	ボルシェ962C	62周	1'48'09'733	1'39'326	23/1'37'258
DNF	E.ゴー/D.モリン	ALD C289	8周	40'31'492	1'47'743	33/1'45'956
DNF	R.ランバリア/J.ダンフリーズ	トヨタ89C-V	55周	1'39'45'094	1'38'614	10/1'34'138
DNF	R.ラングダッチ/O.バルベリオ	スパイスSE96C	50周	1'34'42'887	1'41'004	31/1'41'438
DNF	C.オイサー/H.セッテン	スパイスSE96C	20周	33'15'321	1'37'878	18/1'36'551
DNF	O.ラッラウリ/H.フィスマン	ボルシェ962C	20周	34'18'267	1'40'286	24/1'37'317
DNF	W.ボイ/P.ド・ヘニング	スパイスSE96C	14周	27'33'929	1'37'768	25/1'37'317
DNF	J.レック/O.アルタン(ツバ)	ボルシェ962C	11周	18'51'154	1'36'921	27/1'38'402
DNF	F.コンラート/A.コッペリ	ボルシェ962C	7周	15'18'210	1'43'198	28/1'39'221
DNF	G.リース(鈴木重久)	トヨタ90C-V	4周	6'46'001	1'38'918	6/1'33'546
DNF	F.マンシーニ/M.ブランド	アル/SCSA1+スパル	予選基準タイムクリアできず			34/1'45'274
DNF	B.テューネル/C.ロス	ターガー-C24S-ボルシェ	予選基準タイムクリアできず			35/1'45'585
DNF	J.アルメラ/J.M.アルメラ	ボルシェ962C	予選基準タイムクリアできず			36/1'52'361





暗

女神と

DAMSを襲った暗い影

際F3000ではしばしば意外なウィナーが誕生するものだが、ニントン・パークで行なわれた'90年の開幕戦は、シーズン前からチャンピオン候補の筆頭に挙げられていたリック・コマが圧勝した。しかし観客をも巻き込んだアラン・マクニッシュの悲惨なアクシデントは、コマの勝利に、DAMSに重く、そして暗い影を落としたのだった。





DAMSに微笑





スタート・コーナーへ向かう。一方、ピット出口にはジョバナルディとマクニッシュが待機している

ニューカマー集いて

あの光景、音、そして匂い。F3000マシンが再び我々の目の前に姿を現した。ちょうど6カ月のブランクをおいて、90年の国際F3000が開幕した。

今年のエントリーは左表のとおり。昨年のチャンプ、ジャン・アレジヤマーティン・ドネリ、エリック・ベルナルドがF1へステップアップしていったため、ドライバーの顔ぶれは大きく変わり、イギリス、フランス、ドイツ各国のF3チャンピオンや各々のシリーズを戦ってきた強者が多く見られる。

アラン・マクニッシュ、ジャンニ・モルビデッリ、ハインツ・ハラルド・フレンツェン、カール・ベンドリンガーなど20代そこそこの若者たちの参戦は、明日のF1への期待をおおいに抱かせるものだ。

しかし今年のF3000の中心となっていくのは、やはり昨年からの経験者であろう。89年ランキング2位ながら、タイトルを獲得したアレジと同点であったエリック・コマはその筆頭だ。そしてミナルディのテストドライバー、マルコ・アピチェッラ、エディー・アービン。いかにニューカマー達の才能が優れているとも、彼らが許さないはずだ。

いずれにせよ激しいシーズンが繰り広げられるのは間違いない。見事に20代が集まった今年のドライバー達は、F1というはつきりとした最終目標を持っている。国際F3000は単なる通過点にすぎないのだ。ハードの面から見れば、昨年は7基しかなかった無限エンジンが、今年18基も見られる。昨年10戦中8勝を挙げたエンジンだけにパワーはもちろん、信頼性も問題がない。今年も無限エンジンが有利だろう。

シャシーはレイナードが18台、ローラ12台、そしてレイトンハウスが2台。シャシーに関しては甲乙つけがたい。テストでは互いに最速ラップを更新し続けているからだ。マニユファクチャラーの争いも拮抗しており、そういう意味でも我々は接近したバトルをこの一年、見る事ができるだろう。

スタート直後のスピン

偶然が重なり、悲劇は起こった

不安定な天候のもとで

金曜にドニントン・パークを訪れてまず感じられたのは、冬の間選権の顔ぶれがますます充実したという点だ。FISAとFOCAの影響もこれまでに強く感じられた。PR関係の人間が無数に歩き回っているのもF1と同じだ。そしてジャッキー・スチュワート、ジェイムズ・ハント、ルネ・アルヌーといったF1で馴染みの顔が揃っていた。

しかし、それ以外は誰もが友好的で、パドックを歩いては立ち話をする姿が見られた。その内容はローラとレイナードのどちらが良いか、今季の見通しはどうか、といったことだ。やはり明らかにF3000とF1は違う。



スタート直後、レッドゲート・コーナーでスピンしたスベッチャの車。悲劇の瞬間だった



週末を通じて、誰もが何度も空を見上げたことだろう。それも天候の変化を見極めるためというより、天の助けを祈ったことだ。

土曜は朝から風が強く、典型的なイギリスの天気だった。32台のマシンは、一周約4kmのサーキットに水煙を上げながら朝のフリー走行を行なった。ここで最速タイムをマークしたのは、同じマルボロDAMSローラのコマにコマ12秒の差をつけた若いマクニッシュだった。アービンのキャメルEJRレイナードが3番手につけ、ジャン・マルク・グーノン、体調を崩したドメニコ・ジットの代役のリチャード・ディーンが続いている。

フリー走行の1〜2番手をローラが占め、レイナードがこれに対抗できるのか、という疑念が持たれたが、最初の予選でアピチェッラが早々とこの問題に答えを出した。ドライバーコンディションの中、アピチェッラのレイナードは一分20秒63の好タイムをマーク。これに迫ることができたのは2台のDAMSローラだけだった。この時もやはりマクニッシュが速かったが、コマとの差は100分の2秒にまで短縮されていた。ふたりともまったくトラブルフリーで走行を続けている。4番手は午前中ハンドリングに不満を洩らしていたジョン・ジョーンズだ。ジョーンズは、PSRローラのステアリングを握って再びヨーロッパで戦うことができ、気をよくしている。

「高速コーナーの出口でリヤが振られる傾向があった。これまではなかったトラブルだが、マシンのコーナーウエイトが落ちていることが分かり、これを元に戻すと解消することができた」とジョーンズは言っている。

モンテルミニー? 誰だ?

最終セッションではちょっとした波乱が起

ENTRY LIST

No.	ドライバー名	国籍	年齢	チーム・エントリー	シャシー・エンジン
1	エマヌエーレ・ナスベッティ	I	22歳	キャメルEJR	レイナード90D・スミス・無限
2	エディー・アービン	GB	24歳	キャメルEJR	レイナード90D・スミス・無限
3	ハインツ・ハラルド・フレンツェン	D	22歳	キャメルEJR	レイナード90D・スミス・無限
4	ファブリツィオ・ジョバルディ	I	23歳	ファーストレーシング	レイナード90D・スミス・無限
5	マルコ・アピチェッラ	I	24歳	ファーストレーシング	レイナード90D・スミス・無限
6	ジャン・ニコ・ドナルドス	CH	26歳	ファーストレーシング	レイナード90D・マーダーDFV
7	エリック・バン・デ・ペール	B	28歳	GAモータースポーツ	レイナード90D・ニコルソンDFV
8	ジョバンニ・アロイ	MEX		GAモータースポーツ	レイナード90D・ニコルソンDFV
9	ジョン・ジョーンズ	CDN	24歳	ポール・スチュワートレーシング	ローラT90/50・スミス・無限
10	アンドレア・キエーサ	CH	25歳	ポール・スチュワートレーシング	ローラT90/50・スミス・無限
11	アンドリュース・ギルバート・スコット	GB	30歳	レイシハウス・エンジニアリング	レイシハウス90B・ニコルソンDFV
12	ティエリー・ドルバク	F		ギャラクシーレーシング	ローラT90/50・マーダーDFV
13	フランク・フレオン	F		ギャラクシーレーシング	ローラT90/50・マーダーDFV
14	アンドレア・モンテルミーニ	I	25歳	マンセル・マジック・モータースポーツ	レイナード90D・スミス・無限
15	ジャン・マルク・グーノン	F	27歳	マンセル・マジック・モータースポーツ	レイナード90D・スミス・無限
16	ロニ・モータースポーツ	D	22歳	コブラ・モータースポーツ	レイナード90D・スミス・無限
17	ドメニコ・ジッパ	I	28歳	コブラ・モータースポーツ	レイナード90D・スミス・無限
18	ステファン・ブルール	CDN	24歳	パンフィックレーシング	ローラT90/50・スミス・無限
19	マルコ・グレコ	BR	28歳	パンフィックレーシング	ローラT90/50・スミス・無限
20	エリック・コマ	F	26歳	DAMS	ローラT90/50・ブラウン・無限
21	デイモン・ヒル	GB	27歳	リドルブリッジレーシング	ローラT90/50・チックフォードDFV
22	アントニオ・タンブリーニ	I	23歳	ロニ・モータースポーツ	レイナード90D・マーダーDFV
23	ジョー・バナーティ	I	27歳	ロニ・モータースポーツ	レイナード90D・マーダーDFV
24	アラン・マクニッシュ	GB	20歳	DAMS	ローラT90/50・ブラウン・無限
25	ジョバンニ・ボナ	I		ベックスポーツ	ローラT90/50・ブラウン・無限
26	フィル・アンドリュース	GB	23歳	スーパードライバー・エンジニアリング・システムズ	レイナード90D・ブラウン・無限
27	ポール・ベルモンド	F	26歳	スーパードライバー・エンジニアリング・システムズ	レイナード90D・ブラウン・無限
28	ファブリツィオ・バルバツァ	I	27歳	クリプトン・エンジニアリング	レイシハウス90B・マーダーDFV
29	カール・ベンドリンガー	A	21歳	エーサー・マルコRSM	ローラT90/50・マーダーDFV
30	フィリップ・ガッシュ	F	27歳	アポマトックス	レイナード90D・マーダーDFV
31	ディディエ・アルツェー	F	27歳	アポマトックス	レイナード90D・マーダーDFV
32	ジャンニ・モルビダッリ	F	22歳	フォルティ・コルセ	ローラT90/50・マーダーDFV



国際F3000開幕/ ポールの6モンテルミーニを先頭にバン・デ・ペール、そして予選15位の2アービンと続いてレ...

エンジンストール、スタ...

こった。プレスルームではジャーナリストたちがモニターを指さして、口々に「これは誰だ」と言っている。しかしながら、このドニントン・パークで演じた活躍から考えて、アンドレア・モンテルミーニの名が広く知られるようになることは間違いないだろう。以前から速いドライバーと言われながら、たびたびコースアウトする癖があったモンテルミーニは、今回も第一セッションの4周目にスピンを演じ、彼らしいところを見せたが、それでも最終的に9番目のタイムを記録していた。2回目の予選で、モンテルミーニは早々と1分20秒18を叩き出し、アピチェッラのタイムを上回った。「スピンのため、1回目のセッションではタイヤを1セットしか使わなかった」とモンテルミーニは言っている。「そこで、2回目のセッションでは2セット目のタイヤを履いてタイムを出し、ピットへ戻って3セット目のタイヤに交換を済ませたあと、他がそれ以上のタイムを出すかどうか見守っていたが、結局誰にも抜かれなかった」。気さくで誰とでも話をするモンテルミーニがたいした仕事をやってのけたことだけは確実だ。

第2セッションでコンマ56秒ペースを上げたコマが予選2位となり、マクニッシュは5番手へ後退した。思ったほどタイムを伸ばせなかった。マシンのバランスが悪かったためと調べると、コーナーウエイトが落ちているのが分かった。たぶん、縁石に引っ掛けて落としたんだらう」とマクニッシュは言う。

1回目の1位から3位へ後退したアピチェッラもその結果に不満を抱いており、モンテルミーニのタイムに驚いていた。4位は、GAモータースポーツ・レイナードを駆って1回目の15番手から躍進したエリック・バン・デ・ペールだ。その後方には、PSRのアンドレア・キエーサとジョーンズが並ぶ。

「始めブレーキが不調で、時間を無駄にした」とキエーサは言う。「最後のセッションではマシンの状態が良くなり、最後のタイヤでタイムを出した。コースは混雑していたが、それでもタイムを伸ばせたのは幸運だった」

EJRのレイナード勢ではフレンツェンが最高位だったが、彼はシーズン前、ドニントン・パークのテストでマークしたタイムを短縮することができなかったことに不満を抱いている。「あのときと同じペースで走れば、ポールだった。エンジントラブルでパワーが出なかったんだ」とフレンツェンは嘆いた。EJRのドライバーは、全員同じトラブル

F 3 0 0 0

FIA INTERNATIONAL F3000 ROUND1
DONINGTON 200 GOLD CUP at DONINGTON PARK
21-22 APRIL 1990

ジャーナリストの注目を集めたポールポジションはアンドレア・モンテルミーニ。まだまだ未知りだが素質は未知数。これからが楽しみなドライバーの一人だ



に悩まされていた。バトリック・レーシングも同様で、日曜の朝になって、ようやく古い燃料がまわってきたことが判明した。その結果、アービンが15位、エマヌエーレ・ナスベッティが17位という成績に終わり、エディー・ジョーダン、時ならぬ石油ショックに浮かぬ顔だ。アレジとドネリーが圧倒的な強さを誇ったEJRの黄金時代は、まるで大昔のこのように思える。

2台のレイシハウス90Bもまずまずのポテンシャルを発揮し、ファブリツィオ・バルバツァが13番手、アンドリュース・ギルバート・スコットが19番手という成績だった。

EJRのプレスリリースに記されているとおり、不良燃料の影響があったことは、EJR

Rの3人がウォームアップでいずれも7番手以内に入るタイムを出したことから明らかだろう。コマ、マクニッシュ、モンテルミーニも引き続きベースメーカーの役割を演じ、決勝レースでの接戦が予想された。

ついに雨が落ちてくる

ところが、昼食時間ころから雨が降り始め、グリッドに並んだ全車はすでにウェットタイヤを装着していた。ただし、なおも太陽が雲間から顔をのぞかす、はっきりしない天候が続いていた。場合によっては、コースが急速に乾くことも考えられるだろう。そのためギルバート・スコットとポール・ベルモンドだけはスリットタイヤでスタートする賭けに出た。



アライオンは2位に、3位にもF1初のシャコットを入り、シャコット・スチュワートの確も確みはなし



始めからスリックタイヤを履いたアライオン・スコットの確は始まったかに見え



リチャード・デモンは国際F3000デビューも空という素晴らしい結果で終る

トへ歩き出したマクニッシュは深々と頭を垂れ、明らかにショック状態だった。一方のナスベッティは、無傷だがコクピットを離れた。ビットでは何が起きたのか分からなかった。マクニッシュとナスベッティの名がモニターから消えてしまっただけのことだ。もちろんひとりの命が失われたことも伝わらない。

タイヤ交換の喧騒の中

10周目前後に、全車がスリックタイヤに交換するため、ビットへ駆け込んだ。その結果、ギルバート・スコットのレイトンハウス90Bが大幅に躍進する。14周を終了した時点で、予選19位だったギルバート・スコットは2位に浮上。しかし、先頭にはコマがいた。見事なレースを続けていたモンテルミーニはタイヤ交換の1周後にリヤのスタブ・アクスルを折ってマククリンズ・コーナーで激しくクラッシュしてしまった。アライオンもビットに入ったが、ほぼ全員が同じ手順を踏んでいる。その中で最高の戦いを演じたのはコマだった。コマはアビチェッラがビットに入ったところで、ついにリードを奪った。

コマの優勝に口をばさむ者は誰もいない

しかし「ハル」は苦い思い出となるだろう

またフアブリツィオ・ジョバナルディはウォームアップでスピン、アビチェッラ用セットアップが施されたスベアマシンでビットからスリックタイヤで戦列に加わることとなった。この後にもドラマが待ち受けている。パレードラップに向かうとき、マクニッシュのエンジンがストールし、グリッド上に取り残されたのだ。チームからは、コースを一周してビットに戻れというレギュレーションに抵触する指示が出され、ビットで慌ただしくスリックタイヤへの交換が行なわれた。いずれにしてもグリッドの後方からスタートすることになる。ビットから走り出しても大きなハンディにはならないという判断からだ。

スタートの合図が出たとき、アライオンのレイナードは15番目のグリッドから一気に3位へ浮上、2位のバン・デ・ペールを抜こうとしていた。モンテルミーニは完璧なスタートダッシュで首位を確保し、コマがキエーサ、アビチェッラ、グリーン、ナスベッティ、ジョーンズ、バルバツァを従えて4番手につけていた。2周目を終了したところでアライ

悲劇は起こった

ンは2番手に進出し、首位をゆくモンテルミーニを迫る態勢に入ったが、そのときモンテルミーニはすでに相当なリードを奪っていた。ビットスタートのマクニッシュはハイペースで飛ばし、ポジションを上げていった。2周目を終了した時点ではナスベッティの背後に迫る19位。もちろんナスベッティはウェットタイヤを装着していたが、マクニッシュはそれ以上のスピードを維持し、4周目を迎えるころには、マクニッシュがナスベッティをとらえるのは時間の問題になっていた。

2台のマシンは激しくコースアウトし、右側のグリーン上を滑っていった。そしてナスベッティのレイナードはコンクリートの壁にクラッシュ、マクニッシュのローラは土手の上で何度も横転を繰り返した。まさにパラバラになろうとした矢先、マシンはマーシャルと観客を含めて4人ほどが入っていた観戦エリアに突っ込んだ。マシンはまっすぐに破れ、モノコックが地下道の入口付近に落下した。エンジンとミッションはなおも回転しながら逃げまどう観客の方へ飛んでいった。

に巻き込まれ、ひとりが頭部を負傷し、もうひとりは肘を折っていた。5人のマーシャルが駆けつけたあともレースは続行されたが、もはや誰ひとりとしてコース上に関心を払うものはなかった。立ち上がり、コーナープラス

20周を終えた時、コマはギルバート・スコットを15秒以上引きはなし、キエーサとジョーンズがタンブリーニ、デインを従えて3〜4位につけていた。この時点で注目を集めていたのは、アビチェッラの追い上げだった。首位の座からビットに入っ

またフアブリツィオ・ジョバナルディはウォームアップでスピン、アビチェッラ用セットアップが施されたスベアマシンでビットからスリックタイヤで戦列に加わることとなった。この後にもドラマが待ち受けている。パレードラップに向かうとき、マクニッシュのエンジンがストールし、グリッド上に取り残されたのだ。チームからは、コースを一周してビットに戻れというレギュレーションに抵触する指示が出され、ビットで慌ただしくスリックタイヤへの交換が行なわれた。いずれにしてもグリッドの後方からスタートすることになる。ビットから走り出しても大きなハンディにはならないという判断からだ。

コッピス・コーナーから続くストレートはドニントン・パークでもっとも速いセクションのひとつだ。マクニッシュは、ナスベッティをかわす態勢のまま、このストレートにさしかかった。そして、マクニッシュが右に進路を変えた瞬間、その先のシケインでアウト側を守るラインを取ろうとしたナスベッティ

から目撃したその光景は、とても言葉で表現することのできないものだった。一瞬、意識を失ったマクニッシュのまわりにはいくつもの身体が横たわり、少なくともひとりが致命傷を負っていることがはっきりと分かった。若いメカニックが死亡し、その父親は肩を骨折していた。ふたりのマーシャルもこの事故



マクニッシュと接触したナスベッティのレイナードの目撃



亡くなった観客の正装の服装は見られなかった





早くも全日本F3は今シーズン第2戦目を迎えた。4月1日、今回は富士スピードウェイで行われた、富士F3スプリング選手権レースだ。このレースを前に、我がチームにニューマシンのラルトRT34が届いた。横島選手はすでにシエイクダウン走行を済ませている。

予選はいつも土曜日に行われるのだが、今回は雨が激しく降ってコースが水浸しとなり、日曜日の早朝に延期になった。

高須クリニックRT 2戦連続入賞

日曜日は一転して快晴に恵まれた。横島選手が走る予選Bグループの時にはコースの路面も乾き始める。念のためレインタイヤでコース状況を確認した横島選手が3周でピットに滑り込む。そしてスリックタイヤに交換、タイムアタック開始だ。ところが数周しかしないうちにエンジンの燃圧が下がり、コース途中でマシンはストップしてしまったのだ。ベストラップタイムは、一分三十五秒、Bグループ15位の予選結果。

ギリギリで予選通過を果たした。決勝レースのスタートで、横島選手は慎重な走りを見せた。「後ろからジャークナーに危ないもんね。だから最初の3周は、じつと我慢して走った。それからだね、抜き始めたの」と、話す。

グリッド最後列からのスタートにもかかわらず、横島選手は10周目までに12位を確保し、そして最終的には6位入賞でレースを終えた。「テスト不足だったし、遊車が噛み



合わないこともあったけれど、結果的には良かったんじゃないかな。レースではマシンもノントラブル、ニューマシンの感触はいいから、次のレースに期待してください」と、レース後は明るい表情の横島選手だった。

From Donington Park

●ナイジェル・マンセル、ドニントン・パークに現れる

マンセルは自らの名を冠したチーム、マンセル・マジウィック・モータースポーツのデビューレースを観戦するため、日曜日にドニントン・パークを訪れた。しかしジャーナリストの関心は、イモラで行なわれたテスト中に負傷した手首の状態に集中していた。アンドレア・モンテルミーニのポール獲得に目を細め、「F3000のレースを見てリラックスするためにやってきたんだが、かえって興奮してしまった。チームを運営する側にいるのは奇妙な気分だ」とマンセルは述べた。



マンセルミーニにアドバイスするマンセル



複雑なDAMSのアルヌー



ジャッキーにとって最良の日だったに違いない



クラッシュして足まみれのベンドリンガー

●ルネ・アルヌーもピットに
DAMSの2人にいろいろとアドバイスしていたのはルネ・アルヌー。F1から離れ、今年は後進の育成に務める模様

●スチュワート親子のデモ走行
ジャッキー、ポールのスチュワート親子は新しく創設されたポール・スチュワート・レーシングを観戦するため、ドニントン・パークへやってきた。レースはPSRのアンドレア・キエーサとジョン・ジョーンズが2〜3位に入賞する上々の結果。レース終了後親子はティレル003と006でデモ走行、観客を喜ばせた

●カール・ベンドリンガー、予選不通過
WSPC鈴鹿でザウバーを2位に導いたベンドリンガーだが、オールド・ヘアピン進入でブレーキが壊れ、ノーブレーキのまま突っ込みクラッシュ。その場でF3000デビューは終わった。しかし、その1週間後のWSPC第2戦では再びザウバーを2位に導いた

●悲劇、その後
事故に巻き込まれた負傷者は、全員近くのレイチェスター王立診療所へ運ばれた。もっとも深刻な被害にあった患者が亡くなったという連絡が病院から入ったのは、レース終了後わずか1時間後のことだった。サーキットで心臓マッサージなどの適切な応急処置がほとんどできてはいたのだが、負傷者のうちふたりは間もなく病院を出たが、女性マーシャルが物陰に倒れ、同様の骨折を治療するため水曜日まで入院し止まった

●そしてアラン・マクニッシュは
マクニッシュは、軽い脳震盪とショックのためダービーの病院へ運ばれたあと月曜にはロンドンへ戻り、FISAの主任医師、シドニー・ワトキンス教授の診察を受けた

たアビテッラは、14周目に9位でタイヤ交換を完了。25周終了時点で5位まで浮上し、さらに42周目には2位になっていたのだ。昨年のポーを思わせる果敢な追走劇は、残念ながらそこで終わってしまった。雨を予想してセッティングを微妙に変更していたアビテッラは、47周で燃料切れに見舞われたのだ。これはアビテッラを抑えることができなかったギルバート・スコットにとって、天の恵みとなるはずだった。しかし、彼自身にもその3周前に思いがけないトラブルが発生した。

「マシンの状態はすばらしかった」とギルバート・スコットは興奮気味に語っている。「28周に渡って2位をキープすることができたんだ。ところが、そこでバランスが崩れ、4速ギヤで抜けるようになった」。レイトナハス90Bは致命的なリヤタイヤのバンクに見舞われ、44周で戦列を去った。

この結果、労せずして2位に浮上したのはキエーサだった。チームメイトのジョーンズもその背後につけ、1秒差でチェッカーフラッグを受けている。早い段階でピットに入り、スリックタイヤへの交換を済ませたアントニオ・タンブリーニが4位、国際F3000のデビュー戦を5位で終えたティーンもチームの士気を高めた。ティーンの場合も早めのタイヤ交換が成功したようだ。そしてバン・デ・ベールが最後のポイントを獲得している。激しい7位争いはジャン・デニス・ドルトラスが制し、100分の2秒という僅差でモル

F 3 0 0 0

FIA INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP
DONINGTON 200 GOLD CUP at DONINGTON PARK

コマの勝利は

「もうしても勝ちたいレースだった」とチェッカーフラッグを受けたばかりのコマは語った。

「去年は最終戦に勝ったので、その勢いを維持したかったんだ。冬の間もそのことだけを考えて全力をつくしてきた。厳しい戦いだっただけ、なんとか切り抜けることができた。これからのこの調子でいきたい」

コマの勝利に口をさしはさむ者はいなかったが、それでもチームメイトの悲劇が影を落とすことは事実だろう。たしかに最高の開幕ではあったが、同時にドニントン・パークは苦い思い出の舞台にもなってしまったのだ。

RESULT

●4,073km×50周=201.17km 予選出走37台・決勝出走25台・完走14台

順位	ドライバー	チーム	タイム	予選順位/タイム
1	コマ	ローラT90/50-ブラウン-無限	1'12'15.34	2 / 1'20'29
2	キエーサ	ローラT90/50-スミス-無限	1'12'41.26	6 / 1'21'10
3	ジョーンズ	ローラT90/50-スミス-無限	1'12'42.17	7 / 1'21'24
4	A.タンブリーニ	レイナード90D-マーダー-DFV	1'12'42.74	11 / 1'21'36
5	R.ティーン	レイナード90D-スミス-無限	1'12'54.30	18 / 1'21'67
6	B.バン・デ・ベール	レイナード90D-ニコルソンDFV	1'13'19.01	4 / 1'20'51
7	J.-D.ドルトラ	レイナード90D-マーダー-DFV	1'13'24.93	21 / 1'21'89
8	G.モルビゲッリ	ローラT90/50-マーダー-DFV	1'13'24.95	14 / 1'21'51
9	P.ガッシュ	レイナード90D-マーダー-DFV	1'13'28.64	20 / 1'21'82
10	G.ボナノ	ローラT90/50-ブラウン-無限	1'13'30.36	22 / 1'22'05
11	M.バルタルズ	レイナード90D-スミス-無限	1'12'16.47	12 / 1'21'46
12	S.ブルール	ローラT90/50-スミス-無限	1'12'43.99	10 / 1'21'34
13	M.アビテッラ	レイナード90D-スミス-無限	1'07'16.54	3 / 1'20'50
14	P.アンドリュース	レイナード90D-ブラウン-無限	1'07'50.72	25 / 1'22'56
	A.ギルバート・スコット	レイナード90D-ニコルソンDFV	DNQ	19 / 1'21'80
	H.-H.フレントゥン	レイナード90D-スミス-無限	DNQ	8 / 1'21'29
	J.-M.グーノン	レイナード90D-スミス-無限	DNQ	9 / 1'21'31
	G.アマーティ	レイナード90D-マーダー-DFV	DNQ	26 / 1'22'62
	E.アービン	レイナード90D-スミス-無限	DNQ	15 / 1'21'56
	A.モンテルミーニ	レイナード90D-スミス-無限	DNQ	1 / 1'20'18
	H.ベルモント	レイナード90D-ブラウン-無限	DNQ	23 / 1'22'12
	F.バルバツァ	レイナード90D-マーダー-DFV	DNQ	13 / 1'21'46
	E.ナスベッティ	レイナード90D-スミス-無限	DNQ	17 / 1'21'65
	A.マクニッシュ	ローラT90/50-ブラウン-無限	DNQ	5 / 1'20'66
	G.アロイ	レイナード90D-ニコルソンDFV	DNQ	15 / 1'22'26
	F.ジョナルディ	レイナード90D-スミス-無限	DNQ	16 / 1'21'59
ns	M.グレコ	ローラT90/50-ブラウン-無限	DNQ	27 / 1'22'73
ns	H.D.ヒル	ローラT90/50-ティックフォードDFV	DNQ	28 / 1'22'84
ns	H.D.アルツェー	レイナード90D-マーダー-DFV	DNQ	29 / 1'23'23
ns	H.F.フレオン	ローラT89/50-マーダー-DFV	DNQ	30 / 1'23'40
ns	H.T.ドルバク	ローラT89/50-マーダー-DFV	DNQ	31 / 1'23'45
ns	S.K.ベンドリンガー	ローラT90/50-マーダー-DFV	DNQ	no time

・最速スピード: 167.54km/h
・最速ラップ: S.ブルール(ローラ-無限) 1'22'29 176.00km/h 48周目

高須クリニック 院長 高須克弥
東京 03-597-2061 大阪 06-345-1187
名古屋 052-652-5588 仙台 022-266-5260

TAKASU CLINIC

IMSA キヤッセルGTシリーズ第4戦
Grand Prix of Atlanta
Road Atlanta, Apr.1, 1990

復活の予感

デイトナ以降、今年のジャガーはツキに見放されている
マイアミではエンジンブローによりノーポイント
そしてセブリングでは、長丁場のレースに自信を持って送り込んだXJR9が
最終ラップにニッサンにかわされ2位に終わっている
しかし'88年世界選手権の王者がこのままで終わるわけがない
敗れはしたが、このアトランタで彼らは復活への第一歩を踏み出した

Text/Masahiko Amano Photos/Dennis Ashlock\IMPAC



喘ぐジャガー



シーズン序盤、苦戦を強いられたジャガー
ノクターボのXJR12を走らせ、開幕戦の
デイトナで1-2フィニッシュの圧勝を披露
した。ジャガーだが、第2戦のマイアミではう
って変わって全くいいところがなかった。

予選前から様々なトラブルに見舞われた上、
決勝直前の練習走行ではブライス・コップ/
ジョン・ニールセン組のエンジンがブローし
て出走を取り消す最悪の事態となり、残った
デイビー・ジョーンズ/マーティン・ブラン
ドル組もレース序盤にやはりエンジン・プロ
ブレでリタイアを喫したのだ。マニファクチュ
ャライズ・ポイント、ドライバーズ・ポイント
にも獲得することができなかった。

TWRジャガー・チームは、気をとり直し
て第3戦のセプリング12時間にXJR12で挑
んだが、ここではゴール寸前に2位の座をジ
ェフ・ブラバムに奪われ、ニッサンに1-2
フィニッシュを許した。デイトナと同じくノ
クターボV12を投入した彼らだったが、V6
ターボのニッサンが、パワーで12時間を押し
切ってしまった。今年もIMS AキヤメルG
Tシリーズ序盤はジャガーにとって苦しい展
開を見せ始めたのである。

だが、88年WSPCチャンピオンでもある
誇り高き彼らに、ニッサンの地壇場をやすや
すと許している気などは毛頭ない。ふたつの
耐久イベントも終わり、長くても500kmの
レースだけとなる第4戦のロード・アトラ
ンタから、TWRはV6ツイン・ターボのXJ
R10に総力を結集して戦う。パワーアップし
た新スペックのV6ツインターボ・エンジン
を開発し、同時にターボとインタークーラー
の位置など、XJR10のエンジン・ペイ・レ
イアウトには大幅な変更が施された。

88、89年と2年続けて苦杯を嘗めさせられ
ている彼らだが、タイトル獲得へ並々ならぬ
意気込みを持っている。セプリングのレース
が終わってからは、TWRカストロール・チ
ームはインディアナ州にあるベイスに帰る代わ
りに、ロード・アトランタへと向かった。

12時間の耐久レースを終えたばかりだとい
うのに、そこにはインディアナからXJR10
が別動隊の手で捕縛されており、デイビ
ー・ジョーンズとブライス・コップが第4戦
に備えて1日みっちり走り込んだ。去年の
アトランタ戦はXJR9で出場しているため、
ターボ・チャージド・ジャガーで走るのはこ
の時から初めてだったが、ジョーンズは昨年
のレコード1分10秒979(ドゥレイク・オ

ルソン&AARトヨタ・グループC)を上回
る1分9秒9を記録した。

さらに、TWRはアトランタ入りする直前
にインディアナ州の飛行場でもテストを行な
った。このテストの主な目的はゼッケン61の
XJR10シャシーがブランニューになるため
のシエイクダウンにあったが、ここでも新ス
ペックのエンジンが確実にマイアミの時より
良くなっていることが確認されている。

コップは、「ピクパワはこれまでより少
し上がった程度だが、使えるパワーが低
い回転から出るようになり、スロー・コーナ
ーの立ち上がりでは前よりもずっと速くなっ
た」と感想を述べている。

ジャガー、テストを重ねポールを獲得

2週間のインターバルに2度のテストを行
ない、TWRジャガー・チームはジョージア
州アトランタのコースには確かな自信を持っ
ていた。だが、金曜のプラクティスは悪天候
に見舞われ、XJR10は電装系にトラブルを
出した。ドライのセッティングはテストで詰
めてあるが、このまま雨が降れば、苦しい戦
いを、またしても強いられることになる。し
かし、チームの心配とは逆に天候は土曜午後
から回復し、予選2回目ではジョーンズがレ
コードタイムを破る1分10秒042でトップ
に君臨した。このタイムは去年AARトヨタ
88Cが記録したレコードタイムを、コンマ9
秒37上回るものだ。チームメイトのコップ
もレコードタイムで2位に絞っている。ブラ
クティス、クォリファイはジャガー優位で進
み、ニッサンにとってレースが厳しいものに
なりそうな気配が漂い始めていた。

決勝グリッドを決定する、上位8台による
シンクルカー・クォリファイでは、コップが
ジョーンズのレコード・タイムを更新、1分
10秒037でポールを手にした。

「計画1ラップ目、ターン5の立ち上がりで、
今年から設けられた縁石に乗り上げてコース
アウトしちゃった。何とかクラッシュはしな
いで済んだんだが、チン・スポイラーは割れ
ちゃったし、ラジエターの前には草が詰まっ
ていた。2ラップ目に入るとワーニングが、水
温の上昇」を知らせ始めたが、構わずアタッ
クした。どうせあと1周で計測は終わるし、
スベア・エンジンがたくさんあることも知っ
ていたからね。

あれさえないから1分9秒9には間違い
なく入れたらう。2ラップ目のターン5は
かなり慎重にアプローチしたからね。これま

で何度もロード・アトランタのコースは走っ
ているが、計測1周目は、ターン5に今まで
で最も速いスピードで入った。その直後にこ
の挑戦が無謀だったと知ったよ」とポール獲
得を喜ぶコップは語った。

デイトナ、マイアミに続いてアトランタを
訪れていたトム・ウォーキンショウは、「我々
のここまでの成績はますますと言ったところ
だろう。どのようなレースをやるにしても同
じだが、少しずつでも良くなって行くことが
必要だ。エンジンは扱い易くなったし、これ
からだ」と意気込みを語った。

フロントロウ・アウトのグリッドは、昨年
のポールシッター、オルソンがゼッケン98の
トヨタ・イーグルHF89が手に入れた。去年
はトヨタ88Cでの獲得だったが、イーグルに
代わってもオルソンはアトランタで速さを見
せた。彼らにとっての問題は、3人しかいな
いドライバードライバーで500kmのレースを2台で
のように戦い抜くかだ。一方、ここ2年はど
もポールポジションを指定席としているニッサ
ン勢は、土曜のプラクティス1回目ではチッ
プ・ロビンソンが1位、ジェフ・ブラバムも計
測終了直前に2位のタイムをマークするなど
順調に見えたのだが、シンクルカー・クォリ
ファイではロビンソンが3位、ブラバムが4
位と、今回の予選ではジャガーに主役の座を
譲ることになった。

「ターボの過給圧が予選1回目では不足気味に
なっていたので、シンクルカー・クォリファ
イの前に思い切ってターボを交換することに
なった。時間が足りないかとも思ったが、ク
ルーが信じられないスピードで作業を終えて
出走を可能にしてくれた。こんな状況だった
から、2列目のグリッドにつけることを私と
しては非常に喜んでいる。予選1回目よりマ
シンは明らかにパワーがあったし、明日のフ
リー・プラクティスでもまだセッティングを良
くすることができると思えている。

ジャガーはここで事前のテストをしている
し、トヨタは我々よりも早くアトランタ入り
している。我々のチームは金曜からの走行で
素早くセットアップを進めて彼らとは同等
のタイムを出しているんだ」とブラバムは自
信ありげに語った。

予選5位以下は、ジョーンズのXJR10、
バーナード・ジョルダイン/トミー・ケンド
ール組のスパイス・シボレー、パスビー・ニ
ッサンZXR-Tのケビン・コーガン/ジョ
ン・ポールJr組、ロッキー・モラン/フアン



「マクスエル・ファンジオリの乗るAARトヨタ・イーグルHF89が並んだ。予選1回目の上位8台が参加するシングルカー・クオリファイに、ボルシェは1台も入れなかった。好スタートでレースをリードしたジャガー

去年のスタートでは、予選2位のコップが下り取の最終コーナーでポールポジションのオルソンの前に飛び出してフラインダを取られていた。オルソンがスタート時のスピードを低く押さえ込もうとしていたのに対し、コップはいいスタートを切ろうと焦ってアクセルを早く踏み込んでしまったのだ。このフラインダでコップはビットでのストップ&ゴーのペナルティを受け、これが最後まで響いてニッサンに勝利を奪われた。スタートさえうまく行っていれば……コップとTWRにとっては悔やみ切れない結果であった。

今年の決勝では、ポールポジションのXJR10はジョン・ニールセンがスターチングドライバーを務めた、フォーメイション・ラップからベイスカーがビットロードに退いた最終コーナー、オルソンは昨年の仕返しを心配して慎重にならざるを得ず、ニールセンはポールポジションのアドバンテージをフルに活かしてトップを守った。スタート直後の1コーナーへは、トップグループが予選順位通りに進入した。

1周目からニールセンは飛び抜けたペースで走り、2周目を迎えるホーム・ストレートにはオルソンのトヨタに明らかな差をつけて戻ってきた。そして、その3周目、3位を走っていたロビンソンはターン2でスピンし、コースアウトしてマシンを降りた。エンジンがターン2にアプローチしたところで突然ブローした」とビットへ戻ったロビンソンはスピンの原因を説明した。

この後、フルコース・コーションとなり、ニールセンの築いたリードは無駄になったが、8周目の再スタートでもトップのポジションを維持し、9周目にはこの日のファステスト・ラップを叩き出して快走した。彼のスピードについて行くことができたのはオルソンだけで、ブラバムのニッサンは3位を走っていたが、差は少しずつ開いて行った。

43周目、1回目のビットストップにトップのニールセンが入った。コップに交代はせず、給油とタイヤ交換を30秒で完了してコースへ戻る。次の周にはニールセンに代わってトップに立ったオルソンがビットイン。こちらもオルソンが続いて来る。ビットストップは33

秒を必要としたブラバムがトヨタの次の周にビットイン。ニッサン・チームは素晴らしいビットワークで29秒でマシンをコースへと送り込んだ。ドライバーはデレック・デイリーにスイッチしている。

全チームが1回目のビットストップを終了し、50周目には順位も落ち着いた時、トップにはデイリーのニッサンが立っていた。

チームの素早いビットワークでトヨタの前に出たデイリーは、周回遅れを巧みに処理してトップのジャガーに接近して行った。そして、ビットアウト後2周目、ニールセンがターン1でアウトへはらんだところについてデイリーはトップを奪った。この後、ニッサンが何のトラブルもなくゴールまで走り切ったのに対し、ジャガーはターボのブーストが下降してパワーを失い、更には電装系にもトラブルが出てニッサンを追い越すことはできなくなった。コップに最後の走行を任せてニッサンと渡り合わせるTWRの作戦は、コップがステアリングを受け取る前に意味をなさないものになってしまったのだ。結果はトヨタの終盤のエンジン・トラブルに助けられての2位。彼らにとつての救いは、ロビンソンのZXTがリタイアしていたために15ポイントを獲得できたことであらう。

XJR10の熟成がシーズンの鍵を握る

「我々のトラブルはブーストだけじゃなかった。ボデイのアンダーパネルにも問題があり、キャメル・ライトのマシンを抜くのにさえ手こずることがあった」とコップは中盤からXJR10が失速した理由を語り、「しかし、今回の予選とレース序盤でわかったように、我々は充分なスピードを手に入れた。あとは信頼性だ。次は勝てるだろう」と続けた。

XJR9はデビュー当初から信頼性の高さを売り物にし、IMS Aではデビュー戦となったデイトナ24時間レースを制覇して皆を驚かせた。しかし、彼らにとつて初めてのターボ・エンジンを搭載するXJR10は、「9」のような信頼性を確保することができないまま、デビューからは1年が経過しようとしている。ニッサンは次戦のウエスト・バーム・ピッチ、あるいはその次のトベカから、ニュー・シャシーをいよいよデビューさせてくる。当初の予定から約1年を経てのデビューでもあり、登場と同時に高いポテンシャルを見せることが予想されている。

TWRカストロール・ジャガー・チームはXJR10の熟成を急がねばならない。

「次のレースは勝てる」と語るコップはジャガーが充分な速さを得たことを確認した

●4月1日 / ロード・アトランタ						
1	W-GTP G.アラバム/D.デイリー	ニッサンGTP ZX-T	GY	174周	7:46'58.287	4 / 1:19.814
2	W-GTP J.ニールセン/P.コップ	ジャガーXJR10	GY	172周		1 / 1:19.037
3	W-GTP D.オルソン/J.M.ファンジョ	イーグル89HF	GY	170周		2 / 1:19.524
4	W-GTP G.モレッティ/D.ベル	ボルシェ962C	GY	178周		12 / 1:12.999
5	W-GTP J.ウェーバー/H.ヘイウッド	ボルシェ962C	GY	178周		9 / 1:17.781
6	W-C/L F.ベルグ/T.ロベス	スパイスSE89P	GY	174周		16 / 1:18.527
7	W-GTP D.ジョーンズ/J.ラマース	ジャガーXJR10	GY	173周		5 / 1:19.325
8	W-GTP R.モラン/J.M.ファンジョII	イーグル89HF	GY	173周		8 / 1:13.683
9	W-GTP W.テイラー/J.エラー	スパイスSE89P	GY	172周		10 / 1:13.551
10	W-C/L D.チニン/C.フィッシュ	スパイスSE89P	GY	172周		18 / 1:19.456
11	W-C/L C.モーガン/T.ヘマート	クッズDG-1	GY	169周		19 / 1:19.583
12	W-C/L B.オニール/J.デ・ラ・マセイサ	アルゴJM18	GY	167周		22 / 1:21.290
13	W-C/L M.ドウ/G.サトウ	スパイスSE87P	GY	167周		21 / 1:21.099
DNF	W-GTP J.クライン/J.バーナー	スパイスSE89P	GY	17周		11 / 1:12.661
DNF	W-GTP J.ボールド/J.コーガン	ニッサンGTP ZX-T	BQ	16周		7 / 1:12.436
DNF	W-C/L J.ダウニング/J.ダームス	クッズDG-1	GY	74周		20 / 1:20.958
DNF	W-C/L R.メルグランド/M.フイノット	スパイスSE89P	GY	66周		14 / 1:18.352
DNF	W-GTP B.ジョルダイン/T.サンドール	スパイスSE89P	GY	35周		6 / 1:11.899
DNF	W-C/L H.カッツ	スパイスSE89P	GY	22周		23 / 1:22.102
DNF	W-GTP J.アダムス	スパイスSE89P	GY	13周		13 / 1:29.827
DNF	W-C/L K.マット/T.ウェンター	スパイスSE89P	GY	5周		17 / 1:19.268
DNF	W-GTP C.ロビンソン/B.アール	ニッサンGTP ZX-T	GY	1周		3 / 1:19.661
DNF	W-C/L S.シュボット	スパイスSE89P	GY	0周		15 / 1:18.456

●最速ラップ: ニールセン 1:12.830 (200.46km/h)



BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

セナが、ピケが、グージェルミンが、かつて戦ってきたイギリスF3
ステップアップを夢見る若者が力の限り戦う
最もコンペティティブかつホットなF3シリーズがイギリスにある
少しでもいい成績をあげることが、少しでもその活躍を披露することが
そのままステップアップへとつながっていく
だから、上を目指すドライバーは一步も譲らず、ギリギリまで自分を駆り立てていく
イギリスF3——そこにはまだ磨かれていないながらも光りを放つ素質を秘めた
たくさんの宝石たち——未来のF1ドライバーたちが眠っているのかもしれない
全17戦、ステップアップを賭けた戦いがいま、スタートした

Photos/Kenji Sawada

最もハードなF3シリーズ

イギリスF3は世界で最もコンペティティブなF3シリーズだ。なぜか。それはイギリスF3がF1に直結しているからにほかならない。このフィールドでの活躍がF3000、そしてF1関係者の目にとまれば、即ステップアップの道が開けてくるからだ。ヤル気と実力のある者には上への道が開けている。

イギリスF3を経て、F1へと羽ばたいていったドライバーは少なくない。

'83年、12勝して文句なくチャンピオンを獲得し、翌年からF1デビューを果たしたアイルトン・セナ。'78年、「優勝1回ごとに5000ドル」というスポンサードをもちかけ、みごと年間13勝をあげ、チャンピオンとスポンサー料を獲得、翌年からはブラバムでF1に乗ったネルソン・ピケ。デレック・ワークウィック（'78年）、マウリシオ・グージェルミン（'85年）、ステファン・ヨハンソン（'80年）、みんなイギリスF3チャンピオンを経験している。シリーズ2位、3位などの上位成績者をふくめると、それこそ大半のF1ドライバーがイギリスF3をステップボードとしてF1へあがってきていることになる。

そして、この傾向は衰えるどころか、



何台もが連なる接戦が毎戦のように繰り返される



第2戦で優勝したセキは野田のチームメイト



田中のF3参戦2年目は名門WSRから。第1戦で5位入賞



いつも必ず上位に食い込んでくるコックス

F1への最短切符を賭けて

未来のF1ドライバーたちが集結して開幕したイギリスF3選手権

Round1 1 April Donington Park

Round2 8 April Silverstone

Round3 16 April Thruxton



ますます強くなってきているのである。

88年のチャンピオン、JJレートは翌89

年からオクスでF1デビューを果たし、

2位のゲイリー・ブラバム、マーティン・

ドネリーは1年おいた90年からF1デビ

ューを果たしている。89年チャンピオン

のデイビッド・ブラバムはまもなくブラ

バムからのF1デビューが実現する予定

シリーズ2位のアラン・マクニッシュは

DAMSからF3000に出場する一方、

マクラーレンのテストにも参加するなど

華やかな未来が約束された境遇にある。

「イギリスF3で目立つ」これは、将来

F1を目指す者にとっては、計りしれな

い重要な意味をもっているのである。逆

に言えば、「F1を目指すならイギリスF

3へ」それが、いまの若手ドライバーの

合い言葉なのだ。

若手名ドライバーたちの競演

イギリスF3を戦うドライバーはみな

筋金入りのファイターだ。フォーミュ

ラ・フォードやフォーミュラ・ボクスホ

ール・ロータスでならしてきたもの、他

国のF3を経て、挑戦にきているもの、

キャリアはさまざまだが、厳しい競争を

勝ち抜いてきたことに変わりはない。そ

してこの中で勝ち残った者だけが、F3

000への、F1への切符を手にするこ

とができるのである。

強豪の集結する中で、今年、最もあつ

い注目を集めているのが、ふたりの「ミ

カ」だ。

イギリスF3にはいくつかの老舗チー

ムがある。中でも有名なものが、JJレ

ート、マクニッシュら何人もチャンピオ

ンを輩出してきたウエスト・サリー・レ

ーシングである。マールポロのフルスポ

ンサードを受けるこのチームのマシンは

さながらミニF1。体制も一戦級なら、

このチームで走れるドライバーもまた一

流の有望選手ということになる。

そして今年、このウエスト・サリー・

レーシングのマールポロ・カラーに彩ら

れたラルトを駆るのが、F3参戦2年目

を迎えるミカ・ハッキネンだ。

インランド人、ハッキネンはレイナード・トヨタで89年はシリーズ7位と健闘し、WSRに移籍してのスーパーブリーでいきなり優勝、ポテンシャルの高さを証明してみせた。

今年はずべてに2勝をあげ、また3度のポールポジション、さらに2度のファステストラップをも記録するというオールラウンドな強さを発揮している。彼がシリーズをリードしていくことになるのは間違いないところだ。

そしてこのハッキネンと毎戦のように接近戦を展開しているのが、もうひとりの「ミカ」、アラン・ドッキング・レーシングのミカ・サロだ。

サロも同じくフィンランド出身のドライバー。88年、いくつかのFFタイトルを総ナメにしたあと、やはり89年からイギリスF3に参戦した。3戦を終えての成績は、1勝、2位2回に1度のファステストラップとハッキネンに負けず劣らずのファイターぶりを発揮している。

ここ3戦をみる限り、ふたりの速さは飛び抜けたものだった。スタート直後から2台が3位以下をみるみる引き離し、たった2台での戦いを繰り広げる。それをよそに3位以下がそれぞれにポジションを競い合う……

しかし、この状況がいつまでも許されているわけではない。ルーキー、F3参戦2年目、3年目……今年のイギリスF3にはこのふたり以外にもかなりの顔ぶれが集まっているのだから。



フィッティバルディは89年ブラジルF3チャンピオン

そして、父親がGPドライバーといえど、ポール・スチュワート（PSR/レイナード903・無限）を忘れるわけにはいかない。昨年1勝をあげただけに実力は十分、今年はずっと勝ち星を狙ってくるはずだ。

そしてデレック・ワーウィックの実弟ポール・ワーウィック（スーパーパワーR/レイナード903・無限）。86年FFのタイトルを持つ彼も、昨年イギリスF3に参戦している選手のひとりだ。89年GMロータス・ユーロシリーズチャンピオンのピーター・コックス（ボーマンR/ラルトRT34・VW）、87年、88年FFで大活躍をしたデレック・ヒギンズ（PSR/レイナード903・無限）、86年FF2000チャンピオンのステイブ・ロバートソン……数え上げれば輝かしい経歴を持つドライバーはきりがなし。こんな一流F3ドライバーたちが、一歩も譲らずホットなレースを毎戦のように続けていくのがイギリスF3だ。そんなイギリスF3が面白くないはずがない。

そして、ふたりの日本人選手。彼らの存在がシリーズの展開を豊かにしている。トムスGBからウエスト・サリー・レーシングへ移り、イギリスF3で2年目を迎える田中英実。フォーミュラ・ボクスホール・ロータスでランキング5位を得、アラン・ドッキング・レーシングからF3にエントリーした野田英樹。

ふたりとも、今年はチームに恵まれた。田中はハッキネンと、野田はサロとチームメイトだ。つまり、優勝することのできる力を持ったチームに所属しているということになる。どこまで結果を残せるかは、それぞれの力次第なのである。

シリーズは全17戦。残るレースは14戦。セッティングの決まってくるこれからが本番だ。

毎戦がF1への切符を賭けたギリギリの激しい戦い。この中に未完のF1ドライバーたちが隠れているに違いない。

3戦中2勝をあげ、目下最速の2ハッキネン



イギリスF3がこれほどホットなのはいつもそこにF3000が、F1が見え隠れしているからに違いない



今年からイギリスF3に参戦する野田は第2戦でヒギンズを退け6位に入賞した



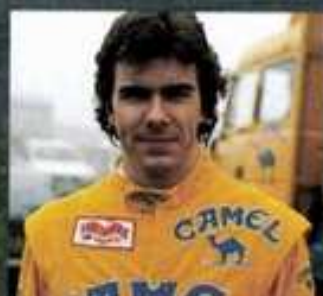
BRITISH F3 TOP DRIVERS



ミカ・サロ アラン・ドッキング・レーシング。88年スウェーデン&ヨーロッパFFチャンピオン。89年よりF3へ



デレック・ヒギンズ ポール・スチュワート・レーシング。87、88年FFチャンピオン。89年F3で1勝、3PP、3位



ポール・スチュワート ポール・スチュワート・レーシング。86年ジュニアFFチャンピオン。89年F3で1勝、10P



クリスチャン・フィッティバルディ ウェスト・サリー・レーシング。89年ブラジルF3チャンピオン



田中英実 ウェスト・サリー・レーシング。86年FJトリプルチャンピオン達成後、イギリスFFへ。89年からF3に参戦



ミカ・ハッキネン ウェスト・サリー・レーシング。FFチャンピオン、GMロータスチャンピオン。89年よりF3に。7位

NEWS

●鈴鹿サーキット 0593(78)1111
●多摩テック 0425(91)0820
東京本社/東京営業所 03(582)3221
営業所:大阪-06(372)1526 名古屋-052(571)7176

"GT-R神話"復活を阻むのは誰だ!



'90全日本ツーリングカー選手権第3戦 鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース

公式予選●6/30(SAT) 決勝●7/1(SUN)

開催クラス●Gr-A(500km) ●FJ1600 ●CIVIC

デビュー戦1-2フィニッシュを飾り、圧倒的な速さを見せつけたスカイラインGT-R。そして、あの"GT-R神話"の復活を阻止するべく、500kmの耐久戦に全力で立ち向かうシエラ&スーブラ。このクラス1の激しさを増す攻防戦をはじめ、M3によるバトルが繰り広げられるクラス2。さらにシビック対カローラの熱い戦いに期待が募るクラス3。市販車ベースマシンをトップドライバーが駆り、迫力のバトルで見る者を魅了するグループAが面白い。フォーミュラ入門レースFJ1600とシビックレースも同時開催!

お得な前売券 好評発売中!

■観戦券
大人(高校生以上) 4,200円(当日5,200円)
子供(小・中学生) 2,100円(当日2,600円)

■指定席券
S席(グランドスタンド中央) 2,000円
S₁席(グランドスタンド第1コーナー寄り) 1,500円
A席(グランドスタンド最終コーナー寄り) 1,000円
※お近くのチケットセゾン、チケットぴあで前売指定席券が購入できます。
※掲載の料金には消費税が含まれています。



未来のトップライダーが走り競う
鈴鹿選手権シリーズ第7選
鈴鹿サンターロードレース
開催日●6/24(SUN)

■観戦券(消費税込み)
大人(高校生以上) 前売1,700円(当日2,100円)
中学生 当日1,200円(当日券のみ)
小学生 当日600円(当日券のみ)

'90 SUZUKA CIRCUIT MOTOR SPORTS CALENDAR

- 6/16-17 '90全日本モトクロス選手権シリーズ第7戦 日本グランプリモトクロス
- 6/17 '90フレッシュマントロフィーレース IN SUZUKA 第5戦(ARC)
- 7/15 中部選手権三重シリーズ第5戦・鈴鹿モトクロス
- 7/21-22 '90全日本選手権シリーズ第10戦 鈴鹿6時間耐久ロードレース
- 7/21-22-28 鈴鹿4時間耐久ロードレース
- 7/27-28-29 FIMカップ耐久シリーズ第2戦 "コカ・コーラ"鈴鹿8時間耐久ロードレース

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(505)4488 大阪 06(376)4488
名古屋 052(581)4488 大阪(茨木) 0726(22)4141

R E S U L T

Round1

●4月1日 トロントン・パーク
4,023m×19周=76,437km 出走30台・完走20台

順位	ドライバー	車種	周回	予選順位/タイム
1	M.ハッキネン	ラルトRT34・無限	19周	28'10"72 1'1'30"91
2	M.サロ	ラルトRT34・無限	19周	28'11"48 2'1'31"30
3	S.ロバートソン	ラルトRT34・VW	19周	28'33"86 3'1'31"42
4	C.フィッティバルディ	ラルトRT34・無限	19周	28'34"82 4'1'31"69
5	田中 実	ラルトRT34・無限	19周	28'35"47 8'1'31"92
6	P.スチュワート	レイナード903・無限	19周	28'43"51 7'1'31"92
7	野田英樹	ラルトRT34・無限	19周	28'44"55 11'1'32"21

・優勝スピード: 157.177km/h
・最速ラップ: M.ハッキネン (ラルト・無限) 1'31"14 156.907km/h 9周目

今年になってイギリスF3のエンジン勢力圏は大きく変わった。30台のエントリー中、10台が無敵。VWが14台、3台がアルファ、トヨタ2台、マツダ1台と大幅に無敵が増加。激戦のため1回となった予選でポールを決めたのはハッキネン。一時3位に落ちたハッキネンだが、トップのサロと2位のロバートソンを激しく追走。コースレコードを更新するラップでサロとの首位争いを展開し、逆転優勝。

Round2

●4月8日 シルバーストン
4,776m×19周=76,777km 出走28台・完走23台

順位	ドライバー	車種	周回	予選順位/タイム
1	M.サロ	ラルトRT34・無限	19周	27'57"85 2'1'06"33
2	S.ロバートソン	ラルトRT33・VW	19周	28'01"19 3'1'06"40
3	M.ハッキネン	ラルトRT34・無限	19周	28'01"92 1'1'06"25
4	P.コックス	ラルトRT33・VW	19周	28'11"02 5'1'06"74
5	J.マッコール	レイナード903・無限	19周	28'15"80 8'1'07"00
6	野田英樹	ラルトRT34・無限	19周	28'20"70 9'1'07"05
8	田中 実	ラルトRT34・無限	19周	28'22"44 10'1'07"08

・優勝スピード: 164.72km/h
・最速ラップ: M.サロ (ラルト・無限) 1'06"42 156.42km/h

今回もポールはハッキネン。だがスタートで失敗。4位に落ちてしまう。懸命に追いかけていたものの、3位のアダムスをパスするに留まり、2位のロバートソンには届かず。このため、サロがロバートソンとのトップ争いを制して優勝を果たすことに。一方、予選9位からスタートの野田がスタートで11位まで順位を落としながら、次々と前車をパスし、最終的に6位に入賞するという活躍をみせた。

Round3

●4月16日 スラクストーン
3,752m×19周=72,048km 出走30台・完走20台

順位	ドライバー	車種	周回	予選順位/タイム
1	M.ハッキネン	ラルトRT34・無限	19周	22'48"93 1'1'10"96
2	M.サロ	ラルトRT34・無限	19周	22'51"12 2'1'11"18
3	P.コックス	ラルトRT33・VW	19周	23'03"66 4'1'11"85
4	P.ワーウィック	ラルトRT34・無限	19周	23'04"01 6'1'11"79
5	C.フィッティバルディ	ラルトRT34・無限	19周	23'05"11 5'1'11"56
6	P.アダムス	ラルトRT33・VW	19周	23'05"92 7'1'11"58
7	田中 実	ラルトRT34・無限	16周	コースアウト 11'1'11"87
8	野田英樹	ラルトRT34・無限	3周	エンジン 5'1'11"49

・優勝スピード: 189.47km/h
・最速ラップ: M.ハッキネン (ラルト・無限) 1'11"40 (181.16km/h)

ハッキネンは3連続ポール。サロは3連続予選2位。スタートでスチュワートがエンジンをストールさせ、レースは19周に短縮されスタート。ポールのハッキネンが好スタートで飛び出し、2番手のサロがこれに続く。今回もこの2台のバトルとなった。レース全段に渡ってハッキネンにプレッシャーをかけたサロだったが、追撃も届かず。ハッキネンはこれで2勝をあげることに。3位にはコックスが入賞した。

Point Standing After Round 3

1	M.ハッキネン	24点
2	M.サロ	22点
3	S.ロバートソン	10点
4	P.コックス	7点
5	C.フィッティバルディ	5点
6	P.ワーウィック	3点
7	田中 実	2点
8	J.マッコール	2点
9	P.スチュワート	1点
9	野田英樹	1点
9	P.アダムス	1点



Shell



ピーター・コックス ボーマン・レーシング。'88年イギリスF3ランキング4位。'89年GMロータスチャンピオン



スティーブ・ロバートソン ボーマン・レーシング。'88年9勝をあげFF2000チャンピオン。'89年F3で1勝、5位



ポール・ワーウィック スーパー・ワウーレーシング。'86年、ジュニアFF2000チャンピオン。'87年よりF3に参戦



野田英樹 アラン・ドッキング・レーシング。全日本カートチャンピオン。'88年全日本F3。'89年FVLシリーズ5位

MOMO



WORLD OF MOMO



MOMO SAFETY, TECHNOLOGY AND DESIGN.

Momo have been developing and producing the highest quality automotive products for more than 20 years in the tradition of the best Italian technology and design. Momo F1 World Championship winning steering wheels and magnesium race wheels, represent the highest technological achievements aimed at ensuring the highest quality standards are maintained.



MOMO JAPAN Ltd.

モモ ジャパン リミテッド

〒168 東京都杉並区上高井戸1-10-2

TEL (03)329-2818(代)

●カタログ希望の方は氏名、年齢、職業、住所を明記し、62円切手5枚、カタログ請求券を同封し、ご請求ください。

MOMOカタログ請求券
レーシング・オン
6/15号

F1セカンド・チームの必要性

ホンダはマクラーレンとティレル、フェラーリはミナルディにもエンジンを供給。F1の世界は変わりつつある

先に報じられているとおり、来年からミナルディがフェラーリからエンジン供給を受けることになった。現在ミナルディが使用しているフォードDFRに代わって、フェラーリのV12エンジンを使うことになるのだ。

過去のF1グランプリを振り返ってみても、フェラーリのエンジンが他のコンストラクターに供給された例はない。たしかにグランプリが開催される地元ディーラーが、型式遅れのマシンを貸与されてプライベートチームとしてスポット参戦した事はあるが、今回のミナルディの話はそれとは趣を異にしている。

今シーズン始め、'91年からティレルにホンダ・エンジンが供給されることが発表されている。マクラーレンとティレル。ふたつの異なるコンストラクターが、同じワークス・エンジンを使用することになるのだ。フェラーリとミナルディの契約は、決してこの動きと無関係ではないだろう。

フェラーリもサブチームが欲しかった

もっとも、マクラーレンとティレルの関係が明確にメインチームとセカンドチームとして位置づけられているのに対して、ミナルディはあくまでもフェラーリ・エンジンを扱う1コンストラクターに過ぎない点を見逃してはならない。エンジンの供給といっても、これはミナルディがフェラーリのエンジンをリースする形式であり、当然有償だ。ミナルディの立場も、決してフェラーリのセカンドチームではなく、あくまでもエンジン・サプライヤーとコンストラクターの関係を保つという。

では、なぜフェラーリが自社のエンジンを放出するに到ったのか？ さらになぜミナルディを選んだのか？

ひとつ言えるのは、現代のF1において、特定のチームが突出した地位を築くことが非常に難しくなり、いかにマクラーレン、フェラーリといえどもおいそれと勝ち続けられるような状況ではなくなりつつある、という事だ。

確かに現状ではマクラーレンとフェラーリ、そして時にウィリアムズが表彰台の中央を争っている。が、フェニックスでのティレル＝ジャン・アレジの例を引き合いに出すまでもなく、その他のチームやドライバーの台頭も激しい。

そういった状況を考えたうえで、マクラーレンは(あるいはホンダ、と言うべきかもしれないが)ティレルをセカンドチームとして獲得した。万がいちマクラーレンがトラブルに見舞われた時にも、フェラーリではなく、ホンダ・エンジンを搭載す

るティレルが勝ってくればそれでいい。例えばグッドイヤーが不調の場合、ピレリを履くティレルに期待することもできるだろう。2台よりも4台、それも異なるシャシーを持つことによって、より優勝への可能性は高いものになるわけである。いわゆる「数の論理」である。

エンジンとシャシーの共存

このように考えると、エンジン・メーカーにとって、複数のチームにエンジンを供給することによるメリットは大きい。かつてホンダがウィリアムズとロータスにエンジンを供給したように、マクラーレンとティレルを押さえておくことが必要だったのだ。

ホンダだけではない。現在はウィリアムズが独占供給を受けているルノー・エンジンも、来年からもうひとつのチームに供給される可能性が高い。ランボルギーニはロータスとラルースが使用しているし、ヤマハもF1に復帰する際には複数チームに供給するのでは、と予想されている。フォードはベネトンに加えてもうひとつ、ワークス・サポートを行なうチームを物色中であり、実際、ミナルディとは契約直前のところまで交渉は進んでいた。

こうした背景の中で、フェラーリがミナルディを選択したのは必然だったと考えるのが妥当だろう。宿敵マクラーレンは、背後にティレルを擁している。他のチームにしても、ワークス・エンジンを獲得してフェラーリを脅かす存在になる可能性を十分に秘めているのだ。

しかも、仮にこれらのワークス・エンジンがそれぞれふたつのコンストラクターに搭載されるようになった場合を想定してみると、残ったチームには、ほとんどF1を戦うポテンシャルはない、という状況にさえなりかねないことに気がつくはずだ。

ホンダ、フェラーリ、ルノー、フォード、ランボルギーニ、そしてボルシェにヤマハ。来年以降、少なく見積もっても6～7種のワークス・エンジンがF1を戦うと予想されており、これらがふたつのチームに搭載されたとして計算すると、24～28台ものマシンがワークス・エンジンを搭載することになる。これでは、コスワースやジャッドを使うチームには、上位入賞の可能性などゼロに等しいと言っても過言ではないだろう。

そしてそういった状況の中で残されたコンストラクター自体、あまり戦力の高くないマシンを作ることば望めまい。つまり競争力の高いシャシーもまた、「早い者勝ち」という状況であり、エンジン・

メーカーは良いコンストラクターを、コンストラクターは良いワークス・エンジンを、という相互の欲求が、両者の結びつきを早めているのではないだろうか。

レースはよりコンペティティブに

現状では優勝する可能性を握っているのは限られた数チームであり、その他のチームは表彰台、あるいはポイント圏内入賞を目標としているが、今後ワークス・エンジンがそれぞれ勢力を伸ばしてきた場合、1台1台が優勝を、少なくとも表彰台を求めてレースに臨むようになる。レースはより競争の激しいものになり、ドライバーに寄せられる期待も大きくなるだろう。



V8勢の中で健闘するミナルディ。フェラーリ・エンジンを獲得し、大きくステップアップするが

セカンドチームの存在は、たとえばドライバーの獲得にも影響を与える。若く、才能溢れる新人が見つかった時、いきなりフェラーリ、マクラーレンが採用することは難しいかもしれないが、そういった場合にまずはセカンドチームが彼を要し、育てていく役割を果たすことができるからだ。これはテスト・ドライバーに関しても同様で、F1チームはこれまで以上に若手の早期発掘に真剣に取り組むことになるに違いない。

'70年代、DFVの全盛期時代から'80年代のターボ時代へ。より優れたエンジンの開発のためには、自動車メーカーの参入が不可欠となってきた。そして'90年代に入り、エンジン・メーカーの占める割合はますます大きくなってきている。これは自動車メーカー自身が、F1によるアピール効果を高く評価していることも一因だろう。ドライバーズ/コンストラクターズ選手権であるF1は、よりメーカー色の濃いものに変貌しつつある。

Photos/Dennis Ashlock \MPC, Willem J. Saak, TEQUENTUNE, Shoji Mira, Hirohito Yambe
Hidenori Suzuki, Hiroshige satta, Shin-ichi Tsutsuni

O V E R S E A S

第74回インディ500、エントリー発表

今年で74回目を迎える、アメリカ最大のレースイベント、インディ500のエントリーリストが発表された。これによると今年のインディ500のエントリー台数は62台、この中から決勝に駒を進められるのは33台だ。

エマーソン・フィッティパルディ、リック・メアーズ、アル・アンサーJrが有力候補と目されている今年のインディ500。インディカー・シリーズに参戦しているドライバー以外にも有力ドライバーがエントリー

している。IMS A・GTPクラスにニッサンGTP、ZXR-Tを駆って出場中のジェフ・ブラバムが、マクツールをスポンサーにトゥルー・スポーツから昨年到现在もエントリーしている。

今年のインディ500のタイムスケジュールは5月5日にコースオーブン、その日は練習走行が行なわれる。そして5月12、13、19、20の4日間が予選、そして27日の午前11時に決勝がスタートする。日本では当日深夜TBSで生中継される。



昨年、インディ初勝利を手に入れたフィッティパルディ。今年も優勝候補のひとりである

1990 インディ500エントリー・リスト

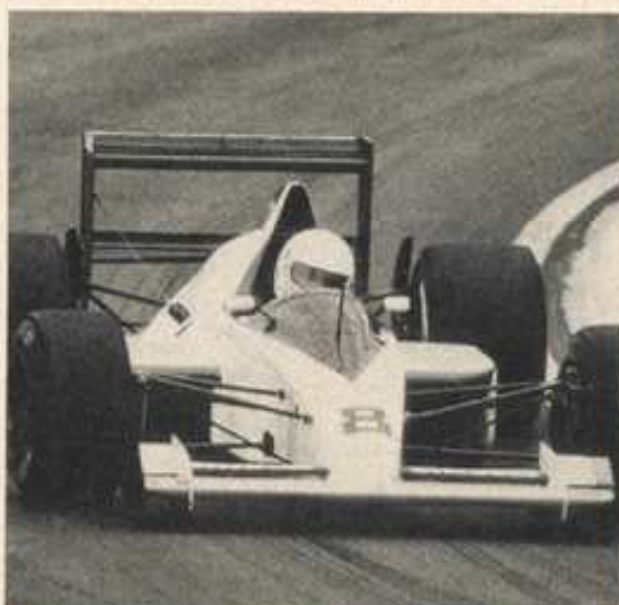
No	ドライバー	マシン	エンジン
1	エマーソン・フィッティパルディ(BR)	ペンスキー90・シボレー	
2	リック・メアーズ	ペンスキー90・シボレー	
3	マイケル・アンドレッチョ	ローラT90/00・シボレー	
4	デビッド・グレイ	ローラT90/00・シボレー	
5	アル・アンサーJr	ローラT90/00・シボレー	
6	マリオ・アンドレッチョ	ローラT90/00・シボレー	
7	ダニー・サリバン	ペンスキー90・シボレー	
8	リッチ・ボグラー	ペンスキーPC17・ビュイック	
9	トム・スノーバ	ペンスキーPC18・ビュイック	
10	T.B.N.	ローラT90/00・ジャッド	
11	ディディエ・ナイス(B)	ペンスキーPC18・ビュイック	
12	ランディ・ルイス	ペンスキーPC17・ビュイック	
13	AJフォイト	ローラT90/00・シボレー	
14	ジム・クラフォード	ローラT89/01・ビュイック	
15	トニー・ベッチェンハウゼン	ローラT89/01・ビュイック	
16	ジョニー・ラザフォード	ローラT89/01・コスワース	
17	ボビー・レイハル	ローラT90/00・シボレー	
18	ラウル・ボセル(BR)	ローラT89/01・ジャッド	
19	ロバート・グエーロ	マーチ90A・アルファロメオ	
20	ジェフ・ブラバム	ローラT89/01・ジャッド	
21	スコット・ブライントン	ローラT90/00・コスワース	
22	ラルフ・バームロス(SF)	ローラT90/00・コスワース	
23	★エディ・チャーバ	ペンスキーPC18・シボレー	
24	T.B.N.	ローラT90/00・コスワース	
25	パレンティョ・カーク	ローラT90/00・コスワース	
26	ブリー・ルイエンダイク(NL)	ローラT90/00・シボレー	
27	T.B.N.	ローラT89/01・コスワース	
28	AJフォイト	ローラT90/00・シボレー	
29	T.B.N.	ペンスキー90・シボレー	
30	★ディーン・ホール	ローラT88/01・コスワース	
31	アル・アンサー	マーチ90A・アルファロメオ	
32	★ルキー		
33	ジョン・アンドレッチョ	マーチ90P・ボルシェ	
34	★ジェフ・ウッド	ローラT89/01・コスワース	
35	T.B.N.	ペンスキーPC18・シボレー	
36	T.B.N.	ローラT87/01・コスワース	
37	★マイク・ブロッグ	ローラT90/00・コスワース	
38	★スティーブ・バークレイ	ローラT89/01・ビュイック	
39	T.B.N.	ローラT89/01・シボレー	
40	ロッキー・モラン	ローラT89/01・コスワース	
41	T.B.N.	マーチ90P・ボルシェ	
42	T.B.N.	ローラT88/01・ビュイック	
43	T.B.N.	ローラT88/01・コスワース	
44	T.B.N.	ローラT89/01・ジャッド	
45	バーナード・ジョルダン(MEX)	ローラT89/01・ビュイック	
46	T.B.N.	ペンスキーPC18・ビュイック	
47	スコット・グッドイヤー(CAN)	ローラT89/01・ジャッド	
48	T.B.N.	ローラT89/01・ジャッド	
49	ザルト・ウォルター	ペンスキーPC18・コスワース	
50	T.B.N.	ペンスキーPC18・シボレー	
51	ビリー・アコビッチ	ローラT89/01・ビュイック	
52	T.B.N.	マーチ88・シボレー	
53	ドミニク・ドアンソ	ローラT90/00・コスワース	
54	T.B.N.	ローラT90/00・コスワース	
55	T.B.N.	ローラT90/00・コスワース	
56	フジディ・ライザ	ローラT88/01・ジャッド	
57	T.B.N.	マーチ88・ビュイック	
58	T.B.N.	マーチ88・ビュイック	
59	T.B.N.	ローラ・ビュイック	
60	エディ・チャーバ	ペンスキーPC18・シボレー	
61	スティーブ・チャッセイ	ローラT87/00・ビュイック	
62	スタン・フォックス	ローラT87/00・ビュイック	
63	T.B.N.	ローラT87/00・ビュイック	

ブラバム・ヤマハ、'91年から本格スタート

かねてから噂にのぼっていた新生ブラバムとヤマハのジョイントが、決定した。

4月26日に、ブラバムF1GPチームの株式を100%取得したミドルブリッジ・インターナショナルが発表したところによると、1990年から1993年までの4年間、ブラバムとヤマハはともにF1GPを戦うことに関して基本契約をかわしたという。

91年型マシンは、すでにチーフデザイナーであるセルジオ・リンランドによって設計が開始され、今秋にも実走テストが行なわれる。そして、次期ヤマハ・エンジンはV8ではなく、新開発のV12になるだろうというのがパドックでの評判。ヤマハの本格参入でF1エンジン競争は一層激しくなるだろう。



ブラバムとヤマハのジョイントでエンジン競争は激化する

フジオーのCカー・プロジェクトは順調

今シーズン後半からWSPCへの参戦を計画しているフジオーだが、計画は順調に進んでいるようだ。

まず4月中旬に最初のモノコックがフジオー・タルボ・スポーツに到着した。またV型10気筒エンジンも、2月の下旬からベンチテストが繰り返されている。開発が順調に進めば、9月下旬のカナダから登場するのではと見られている。

マシンは順調に今年後半の参戦に向けて進んでいるようだ。ドライバーに関しては未だ何の発表もない。開発ドライバーは相変わらず、ジャン・ルイー・ジャブイーユが務めているが、参戦用のドライバーは決定していない模様だ。オニクスを遣われ、F1のシートを失っているステファン・ヨハンソンの名も上がっている。

フォルクスワーゲンのラリー・マシン ゴルフG60がアクロポリスに登場予定

フォルクスワーゲンのラリー用グループAマシン、ゴルフG60は、WRC第5戦のアクロポリス・ラリーで世界ラリー選手権に初登場となる予定だ。

4月4日から7日まで開催されたヨーロッパ・ラリー選手権「コスタ・スメラルダ」で6位に入っているこのG60は、さらに開発を加えられてアクロポリスに参戦することになる。

G60はコスタ・スメラルダでは、まだマシンの信頼性に不安が残されており、完走も期待されていなかった。6位でフィニッシュしたものの、今後各パーツの強化が必要とされている。特にトランスミッションとプロペラシャフトは、路面の悪いアクロポリスに向けて、特に対策の必要な部分だと言われている。



これがゴルフのG60。ヨーロッパ選手権でテストを繰り返してアクロポリス・ラリーでWRCに登場する

バタネンがシトロエンからバリダカに転出

昨年までプジョーからバリダカールなどのマラソン・レイドに参戦していたアリ・バタネンだが、プジョーが「今年でバリダカ出場は終わらせた」と参戦中止を決定したため、今後はシトロエンからマラソン・レイドに出場することになった。

またバタネンとともにピヨルン・ワルデガルドもシトロエンから、マラソン・レイドに参戦する。今のところバタネンとワルデガルドの出場が決定しているのは、7月のバハ・モンテブランコと10月のファラオリアード。キングオブ・マラソン・レイドであるバリダカール参戦に関しては、プジョー撤退のあとをシトロエンが受けて活動するとのニュースもあったが、詳細はまだ決定していない。



プジョーからシトロエンに乗り換えるバタネン

ところで次回のバリダカールはまだ正式に決定していないが、今までの12月25日となっていたスタートが、以前のように1月1日、ニューイヤーカーのカウントダウンの後にスタートする方式に戻るかもしれない。

コスワース・エンジニアリングが身売り 新オーナーはロールスロイスの親会社

以前から何度も噂になっていたのだが、あのコスワース・エンジニアリングが買収されることになった。買収したのはロールスロイス・モーターカーズの親会社であるピッカース・カンパニーで、買収金額は1億6350万ポンド、日本円にして約392億4000万円だった。またコスワースの臨時頭取として、ロールスロイスのエンジニアリング・ディレクターであるマイケル・ダンが任命されている。



F1界の定番商品、コスワースエンジン

コスワースは去年、カールトン・コミュニケーションズに買収されていたのだが、またしても売りに出されていたのだ。コスワースは現在フォードのエンジンを主に扱っているが、その他フォード以外のマニユファクチャラーとの活動も将来的には考えており、ピッカースとしては、コスワースのその方面のビジネスを

拡大していきみたい意向を示しているようだ。このピッカースの新方針が、現在F1出場チームの中で半数を占めるコスワースユーザー達にどのような影響を及ぼすのかは、はっきりしていない。ほとんど影響はないという意見が、バドックの大勢を占めているが…。

本格的資金難のブルン、開発中止の危機に

資金難に陥ったと伝えられ、来年以降のWSPCに期待を抱いて獲得したネオテック・エンジンの開発がうまく行かないのでは、と懸念されていたブルン・モータースポーツだが、どうやら本格的な資金難に陥っている模様である。

ブルン期待のV型12気筒のネオテック・エンジンは、現在ロルフ・ベーター・マローウが開発を進めているが、グループCを担当しているピーター・レイニツキは、「ネオテックのエンジンの素性は自分では素晴らしいのだが、予算が集まらないことには…」。もうこれ以上の開発はできない」と、現在の苦しい状況を訴えている。

すでにこのエンジンは、ブルン・モータースポーツのボルシェに搭載されて、実走テストも行なわれている。その時は激しい状況に訴えている。

しかしブルン・ボルシェをサポートしているハイドロ・アルミニウムが開発費を出す可能性もあり、そうならば開発は続行される予定だ。



スポンサー次第だがもう後がないとこまできたブルンの資金繰り

フェラーリの新型641/2が発進

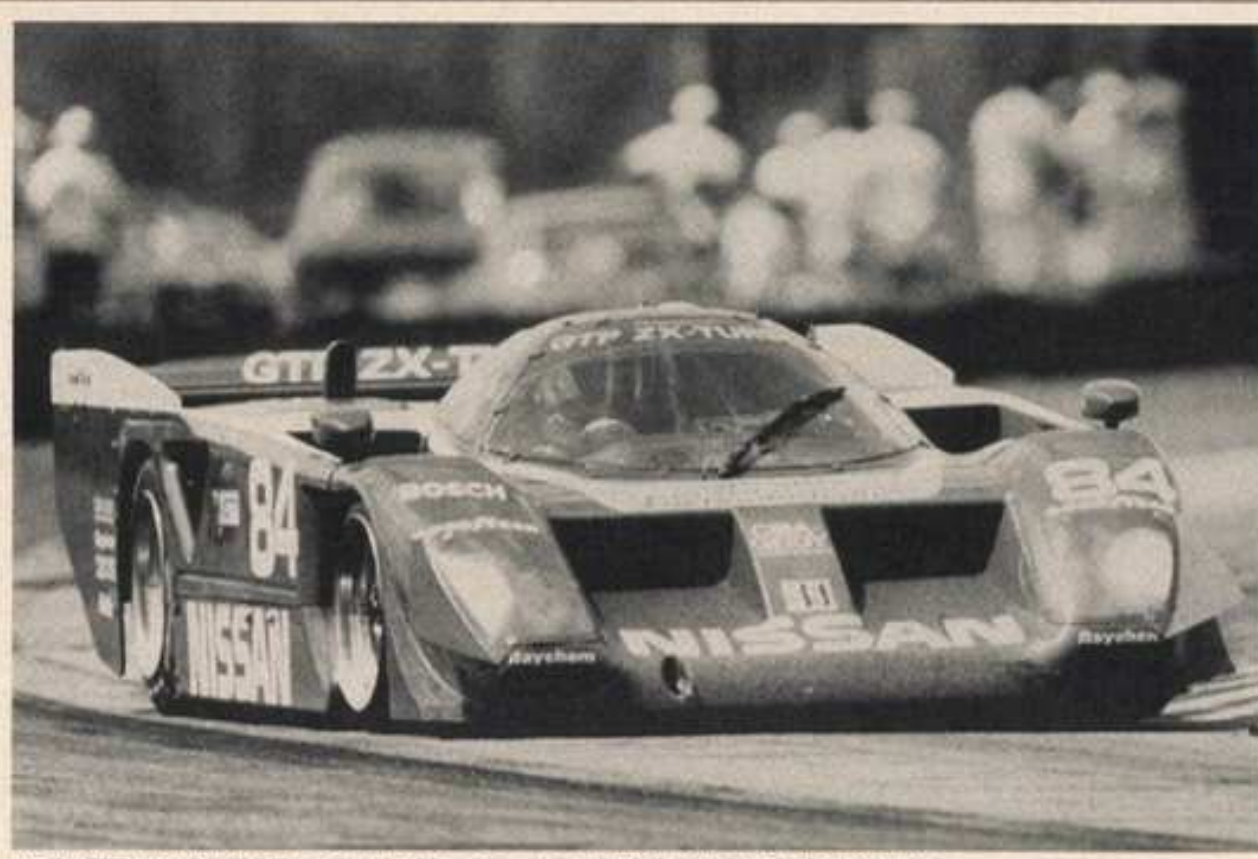
フェラーリでは今年を戦う'90年モデルをまもなくテストする予定だ。このマシンは642ではなく、641/2と呼ばれることになる。

この641/2の最大の変更点はフロントノーズで、これまでノーズコーンに付けられていたウィングが直接モノコックに取付けられることになった。昨年のイモラでのゲルハルト・ベルガーの事故以来、フェラーリはFウィングを強化してきたが、このマシンになってついにモノコックに直接取り付けられる方法が採用されるに到った。

IMSAGTP第5戦バーム・ビーチ トヨタ健闘するもトラブルでリタイア

4月22日、ウエスト・バーム・ビーチに於いてIMSAGTP第5戦が開幕された。シリーズ第5戦が開催された。

このレースで活躍したのはAARのイーグル・トヨタHF89だった。まず予選では、当日朝にエンジンをブローしながらも懸命の乗せ換え作業を行なったドワレック・オルソンの駆るイーグル・トヨタが、昨年のジェフ・ブラバムのレコード・タイムを1秒以上上回るタイムでトップに立った。オルソンはその後のシングルカー・クオリファイでもレコードタイムを短縮し、堂々のポールポジションを獲得した。



トヨタの脱落に助けられた結果だがまたしても勝ったニッサン。次回のトベカからついに新車が登場する

アチソンがIMSAGTPに初出場

今年ニッサンのWSPCに加わったケネス・アチソンがバーム・ビーチのレースで、IMSAGTPに初出場を果たした。アチソンが乗ったのはダウアー・レーシングのボルシェ、バートナーはボブ・ウォレックだった。IMSAGTPに初出場となったアチソンは「このレースに出ることを許可してくれたニッサンに感謝している」といい「ボブはいいドライバーだ。セッティングは彼に任せてある。人のセッティングで走ることは、僕にとって何も問題のないことさ」と土曜日の予選前に語ってくれた。



IMSAGTPデビューを飾ったアチソン

IMSAGTP初出場の結果は予選9位。そして決勝はターボトラブルでリタイアに終ってしまった。しかしアチソンは「アメリカのレースはフレンドリーだし、雰囲気はとても気に入っている」と語っている。

レイナードが女王陛下から表彰される

レイナード・レーシング・カーズが、その輸出の功績を認められて女王陛下から表彰された。F3000やF3を始め、現在8種類のフォーミュラ・マシンを製造・販売しているレイナードは、そのフォーミュラ・マシンの60%をイギリス国外に輸出している。年間総生産台数は250台であり、これは世界のレーシング・マシン・コンストラクターズの中でもトップレベルの台数だ。

「もつとも大きなマーケットはヨーロッパだが、イタリアにも20台のF3マシンを売っている。それから最近、F3000、F3ともに日本からのオーダーが多くなってきている」と経営を担当するリック・ゴーンは語っている。他にもレイナードは、フォーミュラ・アトランティックを北米に、フォーミュラ・フォードをオーストラ



日本にもユーザーを持つレイナード。F3000シャシーで外資を荒稼ぎ?

アリオールがイエストからル・マンに出場

今シーズンはリジエに乗りF1に出場しているフィリップ・アリオールが、6月に行なわれるル・マン24時間レースにイエストの一員として出場することになった。ちなみにアリオールは過去、'83年にクレマー・レーシングからル・マンに出場。この時はマリ



イエストからル・マン出場のアリオール

オとマイケルのアンドレティ親子とバートナーを組んでいた。昨年はジャガーとル・マンの契約を考えたが、ラルースに反対され取り消している。一方、今年イエスト・ボルシェに乗りWSPCに参戦しているハンス・ヨアヒム・シュトゥックが、WSPCのスケジュールが大きく変更され、彼の出場しているドイツ・ツーリングカー選手権の日程と重なることが多くなったために、チームでは通常のシリーズでもアリオールを乗せようとしたが、これはリジエの許可が下りずに流れてしまった。シュトゥックの代わりに、ティフ・ニードルが乗ることになる模様だ。

F3参戦3年目のオベル・エンジンが ドイツ選手権の開幕戦で初優勝を飾る

オベルのF3エンジンが、3月31日のドイツF3選手権の開幕戦ソルターで、初優勝を挙げた。オベル・エンジンに、初優勝をプレゼントしたのは、ボルファング・カウフマン。シャシーはレイナード903、エンジン・チューナーはスビスだ。

オベルの初優勝は決して平坦な道のりではなく、予選中にカウフマンと、チームメイトのエディア・メルヒ・ネットのふたりは、エンジンのトラブルに悩まされ続けていた。ネットにいたっては、予選で4周しか走ることができなかった。さらに決勝でも事態は好転せず、一周目にエンジンのミスファイアでリタイアしてしまった。



参戦3年目で初優勝のオベル。ドライバーはカウフマン

クリス・ホジエツツ、英F3000に出場

昨年の全日本ツーリングカー選手権第2戦(西仙台)で、土屋圭市のバートナーとしてコスモオイル・シエラを駆って3位に入り、またル・マンでは片山義美の代わりにマツダを駆ったクリス・ホジエツツが、イギリスF3000選手権の開幕戦に、突然出場し周囲を驚かせた。



昨年の西仙台では3位に入ったホジエツツ(右端)

チーム・コブラのビエル・シャウ

べが4月1日にフランスバッチで行なわれたこのレースに出場できなくなったため、急遽、チーム監督のクリン・ベネットがホジエツツに声をかけたのである。これが何と土曜日の朝、これまでツーリングカーを主戦場として、F3000に乗ったことのないホジエツツだったが、これ幸いとばかりに、飛びついたわけだ。マシンは昨年、マーク・ブランドが乗っていたレイナード。

まずフリー走行で7番手のタイムをマークしたホジエツツだったが、午後のセッションではエンジンが焼きつきコースアウト。そこでホジエツツのF3000初挑戦は終わってしまった。

しかしホジエツツは、今後もチャンスがあるならF3000に出場したいと希望している。

来年4月にハワイでWSPCCを開催!?

CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ第2戦、ロングビーチ・グランプリの会場で、'91年にハワイでWSPCCを開催するとの発表が行なわれた。

4月20日、レースウィークの木曜日にロングビーチGPの主権者であるクリス・ブーク

とディック・ラザフォードが、「91年の4月中旬にハワイでWSPCCのレースを開催する」と発表。彼らの発表によれば開催されるコースは、オアフ島のフットボール・フィールドのアロハ・スタジアムの周囲に設けられる予定で、全長約2.2マイル(約3.5km)、コーナーは16個から

18個になるといふ。このスタジアムはハワイ大学の構内にあつてパドックを確保することにも問題がない。またストリートコースながら、非常にアップダウンに富んだ、エキサイティングなコースになると言われている。



ハワイでのWSPCCについてはFISAも歓迎の様子だ

ラザフォード、練習中にクラッシュ!!

インディ500で3回の優勝経験を持つ、インディカーのベテランドライバーのジョニー・ラザフォードが、インディアナポリスでの練習中にクラッシュ。今年のインディ500への出場が微妙なところとなってきた。

事故が起きた時にラザフォードのマシンは、210マイル/h(約337.96km/h)出ていたという。彼が乗っていたのはストウープ・レー

DOMESTIC

内容を一層充実した'90年バージョン ファルケンミーティングの開催日程決定

'88年の5月にスポーツランドSUGOで初開催され、以後好評のうちに続いている、オートタイヤ主催のレーシングスクール「ファルケン・ミーティング」が3年目を迎えた。過去に開催されたミーティングでは、参加者全員のレベルアップを図るための講習や同乗走行、時間タッグのフリー走行が行われ、毎回回定員オーバーという盛況ぶりであった。3年目の今年もより一層ハイレベルで、充実した内容のイベントとなりそうだ。

'90年のファルケン・ミーティング開催予定は全部で3回。開催サーキットは富士スピードウェイ、スポーツランドSUGO、最後に鈴鹿サーキット(フルコース)が予定されている。参加費用はファルケンタイヤが5千円(一台につき)、他社タイヤユーザーは一万5千円(一台につき)だ。

申し込み、問い合わせは、ファルケンミーティング事務局/03(219)7807/横山、03(421)3622/高崎まで。

6月22日	富士スピードウェイ	参加申込締切 5月31日
9月10日	スポーツランド香取	参加申込締切 8月20日
今秋開催予定	鈴鹿サーキット(フルコース)	参加申込締切 20日前



一流講師による講義とたっぷりのフリー走行が魅力のファルケン・ミーティング

全日本ツーリングカーで敵無しGTR オーストラリアグループAにも参戦開始

西日本の開幕戦でデビューし、圧倒的な強さを見せた全日本ツーリングカー選手権を席巻しているスカイラインGT-Rが、オーストラリアのツーリングカーレースにも出場するようになった。

GT-Rを走らせるのは、昨年までスカイラインGT-SiR(HR31)で同選手権を戦っていたオーストラリア・ニッサン・チーム。5月6日のレイクサイドのレースで、海外で初めてGT-Rが吹えることになったのだ。

ドライバーは昨年までの同チームと同じジム・リチャーズ、ジョー

ジ・フリーエ、マーク・スカイフになる。この中でまずGT-Rが支給されるのは、エース格のリチャードになる。ちなみにNo.2のフリーエは地元でラリーに出場しているため、今年はずりツーリングカーに出場することはない。また3人目のスカイフはシリーズ中盤まではHR31で参戦し、シリーズ終盤のサンダウン、バサーンではスカイフにもGT-Rが与えられ、GT-Rは2カー体制になる模様だ。

ちなみにこのGT-Rは日本で使用しているものとまるっきり同じものである。



全日本のグループAでは無敵の活躍を見せるスカイラインGT-R。オーストラリアでの活躍や如何に?

再舗装で最終コーナーの安全性を向上 観客席も追加で見やすくなった新菅生

今年は今日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権も開催されるスウェーデンSUGOのコースが一部改修された。



1コーナースタンドは1500人収容

今回、改修されたところは、まず最終コーナーの路面が再舗装されギヤップがなくなったこと。これはCカーが走るとアンダーボディを擦ってしまつたため、今回改修された。また最終コーナー外側のグリーンも拡大、さらにキャッチネットが増設され安全性を向上している。また最終コーナーにダンロップブリッジが復活、この中にポストが設けられストレートの安全を確保している。

'96年まで鈴鹿で日本GP 継続開催決定

4月27日、鈴鹿サーキットランドから、'87年から5年契約で開催されていた日本グランプリを、更に5年間（'92年から'96年まで）継続して開催するとの発表が行なわれた。発表によると、現地時間の4月20日、ロンドンにあるFOCAオフィスにおいて契約を更新。これで'87年から'96年まで、連続10年間にわたって鈴鹿でF1が開催されることとなった。

新型バルサー、サファリで極秘テスト

先にケニアで開催されたサファリ・ラリーに於いてニッサンは、新たに登場する4輪駆動車（新型バルサー）のテストを行なった。ニッサンではこのマシンを来シーズン、WR

あったことは間違いない。タイヤはダンロップタイヤを装着していた。またニッサンでは、噂されているツイン・ターボ・エンジン搭載説を否定している。

今年の全日本F3000はローラが主流に

現在のF3000では量産シャシーとしてローラ、レイナードのふたつのシャシーがあるが、今年全日本F3000選手権のシャシーは、ここにきてローラ一色になりそうな気配を示している。



開幕から2連勝と絶好調な走りを見せる星野とローラT90/50のペア

この新型バルサーは今年始めのモテカルロ・ラリーの際にも極秘テストを行なっており、今後熟成が進められ、計画では来年のWRRCに参戦する予定である。

これはローラT90/50の完成度の高さもさることながら、レイナードが、今年から採用した横置きミッドヨンにトラブルが絶えないことで人気が急落したこともある。それは第2戦までをレイナード90Dで戦ってきた星野が、第3戦を前にした西日本テストからローラT90/50を、ロス・チャーバートとトーマス・ダニエルソンに与えてきたことから分かるだろう。

4月中旬に行なわれたこのテストには25台が参加していたが、そのうちローラT90/50は15台、その他は旧型ローラが5台、レイントンハウス90Bが3台、レイナード90Dはチーム・ル・マンのジョニー・ハーバートと黒沢琢弥の2台だけになってしまっていた。

しかし4月19日のテスト時点ではレイナードのハーバートが58秒07のトップタイムをマーク。あながちレイナードのポテンシャルが低いとは言えない。今後、このローラ一辺倒がどうなるのか、これもシリーズのひとつの注目点である。

クロスノフに新たなスポンサーがついた

4月23日、東京全日空ホテルにてF3000アーバネット・サンテック・レーシングチームの記者発表会が行なわれた。当日は、杉山敏隆アーバネット社長、及川昇一競台技術研究所社長、ジェフ・クロスノフ、野呂正人監督をはじめとするチームスタッフが出席し、あいさつ、チーム紹介のあと、ふたりのキャンペーンギヤルの紹介も合わせておこな



オーギー・ギャルに授けられニッサン

れた。アーバネットの事業の関係で、オーストラリアの39人の応募者から選ばれたのは、スーザン・テリー・ヘイラー（25歳）、ベリンダー・ジェーン・ジャックスルグ（25歳）。ふたりともシドニー出身で、地元ではスーザンはセリカ、ベリンダーがX-9に乗るスポーツギヤル。スーザンは初来日だが、ベリンダーは2カ月のホー

世界一過酷で長いラリー、エッソ・サウス・アメリカンラリー、いよいよスタート

世界最長のラリー、エッソ・サウス・アメリカン・マラソン・レイドが4月15日午前9時、ベルーの首都リマ郊外のミラフローレンスから、その日のゴール地ナスカを目指し30秒おきにスタートした。

出場しているのは、現地のスポット参加（1万5000kmの全行程ではなくベルー国内だけを走行）を含め90台、4輪と2輪の内訳は、それぞれ18台、72台、日本からは2輪、4輪を合わせて11台が参加。ベルーでのルートは政情不安などを考慮し、難所の高地クスコをカットして一気に海岸線を南下することに変更された。ゴールは5月6日の予定、本誌発売時には競技は終了しているがここで途中経過をお知らせしよう。

4月22日現在、ラリーは8日目を終了している。この時点での一位はニッサン・ピックアップを駆るケレ



今のところ世界最長のマラソン・レイド。南米の広大な風景の中を走る

CSK+太田哲也、全日本F3000に参戦

昨年グランチャンピオンシリーズで健闘を見せた太田哲也がF3000に参戦、同時に太田選手を擁する「CSK RACING TEAM WITH FLAT OUT」が4月25日に発表された。

このチームは情報サービス業の独立系大手、株式会社CSK(社長・大川功)が企業のイメージ戦略の一貫としてモータースポーツの参入を決め、チェッカーモータース株式会社(社長・兼子真)のレーシングチーム「FLAT OUT」の協力を得てF3000プロジェクトとして新設したもの。

太田のほか、監督に從野孝司、チーフエグゼクティブに自動車評論家の徳大寺有恒、そしてテクニカルマネージャーに元ホンダ和光研究所の漆山伍郎という強力な布陣をひいている。



同チームは第3戦西日本から最終戦までレイナード90D・無限で臨むことになるが、これをドライブする太田は「これまでで一番良い体制を私のためにつくってくれて非常に嬉しく思います。遅れた参戦でプレッシャーもかかりますが、よい意味に受け取り戦っていきたくと思います」と意気込みを述べていた。

「これまでで一番良い体制に恵まれた」と太田

人気上昇中オーストラリアン・サファリ 今年の冠スポンサーはなんと私立大学!

4月24日東京原宿において「ボンド・ユニバーシティ'90オーストラリアン・サファリ」の発表会が行なわれた。今年のオーストラリアン・サファリには冠スポンサーとしてなんと、オーストラリア唯一の私立大学がついているのだ。

4月24日東京原宿において「ボンド・ユニバーシティ'90オーストラリアン・サファリ」の発表会が行なわれた。今年のオーストラリアン・サファリには冠スポンサーとしてなんと、オーストラリア唯一の私立大学がついているのだ。



ボンド・ユニバーシティはオーストラリア唯一の私立大学だ

また会場にはサファリ・ラリーから帰国したばかりの篠塚建次郎も姿を見せ、「バリダカサファリと5位だったので、もう少し良い成績を狙いたい」と、このイベントへの意気込みを語った。

工事が急ピッチで進む日本オートボリス

九州に建設されている本格サーキット「日本オートボリス」は現在工事が急ピッチで進められているのだが、このオートボリスの造成中のコースの一部が、4月22日に行なわれた全日本ラリー選手権第2戦のSS1として使用された。この時使用されたのは、メインストレートの一部だった。

オートボリスの工事の進行状況は、すでにコースの造成は終了し、アスファルトを打つだけとなっている。また観客席などの付帯設備の方も工事が進められており、4月の時点ではメインスタンドの鉄骨が組み上がり、コントロールタワーの基礎工事も完了している。



中央の平らな部分がコース。奥に見えるのがスタンド

MF103完成!

FJ1600コンストラクターである御FRDのニューMF103マシンが4月中旬の鈴鹿サーキットにおいてシエイクダウンを行なった。

ニューマシンの名は「FRD MF103」。前作のFRD MF86Jに続く御FRDの3代目のFJマシンとなる。このMF103は2月中旬ごろにデビューする予定だったが、カウルの上りなどでそのデビューが遅れ、この日が初めての走行となった。前作と比べて、フレーム、カ

ウルともよりスリムなデザインとなり、軽量化、ストレートスピードの向上が期待されているが、シエイクダウンの走行ではなかなかの走りを見せており、大いにそのポテンシャルの高さに期待がもたれている。今後登場する実戦での活躍に注目したい。

詳しい問い合わせは、御FRD 〒513 三重県鈴鹿市道伯町2150-67 ☎0593(70)3420



4月15日に行なわれたテストでは田中哲也がドライバーを務める

FRD MF103 スペック	
シャーシ	スペースフレーム
エンジン	スズキ(S16A)1600cc
トランスミッション	スズキ(S16A)5速
スタブリング	FRD製ラジアルホーン
ブレーキ	4輪ディスクブレーキ/フロントキャリパー4ポット/リヤキャリパー2ポット
サスペンション	ダブルウィッシュボーン/フロント(70mmリヤ)
ダンパー	ビルシュタイン、カヤバ、コニ
ホイール	エンケイ(M11)(ESWN)
ボディワーク	FRP
ホイールベース	2240mm
Fトレッド	1480mm
Rトレッド	1475mm
全長	3950mm
全高	1000mm
全幅	1640mm
全重	400kg
価格	2,500,000円(ローリングシャーシ)

SPOT NEWS

- 以前にも本誌でお伝えしたが、ポルトガルGPがサーキット・オーナーと地元当局の対立が深刻になり中止になるかもしれない。最近また両者の関係は悪化しているようで、もし中止になった場合にはオーストラリアが代替開催地となる。また4月にF1ノックアウト戦の開催に失敗したドニントンが、この時にF1を再び開催するという噂もある。しかしポルトガル政府は「F1のレースというのは、我が国のイメージや国家の威信という面から見て何百万ドルにも相当するものであり、あらゆる犠牲をはらっても開催する。政府としてはこの問題の解決を強く希望する」と語っている。
- ブジョーに参画するとの噂があるステファン・ヨハンソンだが、ブジョー以外にもマツダ、ニッサン、イエスト入りの噂がある。
- ブルン・モータースポーツはWSPCに3台のマシンをエントリーする計画だが、マシーモ・シガーラと組むドライバーが見つかっていない。当初はロベルト・モレノが乗る予定だったが、

- モレノはこの話を断った模様。エイエ・エルグが契約することになると思われる。
- 3月末にインディカーのテスト中にクラッシュして入院していたスコット・ブルエットが、無事退院することになった。
- 全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権にジョージ・フーシェとステイブ・アンドスカーを擁して戦うトラスト・レーシングをサポートしている日本石油が、今度は全日本F3に参戦する。ドライバーは近藤真彦、チーム名は「日石インバルレーシング」だ。耐久、ダートラとして今回のF3と、モータースポーツに積極的に取り組む日本石油の今後の動きに注目したい。
- 東京・高島平に店舗を構え、主にランチアやフィアットなどイタリア車のチューニングを手がけている「クィック・トレーディング」が、'88、'89年に続いて今年もランチア・デルタ・インテグラール16VでWRCに出場する。参戦するのはアクロボリスとサンレモだ。

- 4月中旬にスポーツランドSUGOIに於いてオブジェクトTが、グループAスカイラインGT-Rのテストを行なった。このオブジェクトTのGT-Rは、早ければ7月1日の鈴鹿のレースから全日本選手権に登場する予定だ。
- '91年からミナルディにエンジンを供給するフェラーリだが、'92年からは他のチームにも供給するとの噂が流れている。スクーデリア・イタリアがその有力候補と言われているが…。
- フォーミュラ・ボクスホール・ロータス・ヨーロッパシリーズでは、今年から無鉛ガソリンを使用するためにエグゾーストパイプに触媒装置が取り付けられているのだが、この製品が安定せず、4月1日のゾルダーのレースはチャンピオンシップがかけられなかった。この振替として同シリーズの第1戦が4月22日にドニントンの国際F3000の前座として急遽組み込まれた。今年から同シリーズに参戦している中野信治は、1周目にシケインで他車に追突されその場でリタイアしてしまった。

- 5月5日の全日本耐久第2戦からニューマシンのマツダ787をデビューさせたマツダだが、787は引き続きチャージカラーで参戦し、767Bには新しく「アート引越センター」がスポンサーとしてついた。
- 昨年、IMSAの放映を行っていた日本テレビが今年もIMSAを放映する。毎月最終土曜日の「朝までスポーツ」の枠内で1時間放映だ。ちなみに5月26日は深夜2時30分から放映される予定になっている。
- '70年代初頭に国産フォーミュラカー「コルトF20」*「コルトF2000」(*'71年日本GP優勝)のユニークなボディを手がけた本庄秀郎氏が4月21日、89歳で亡くなった。氏は、有名な一式陸上攻撃機の主務設計者として知られるエンジニアで、上記F20/F2000のデザインにも航空機の要素が多く盛り込まれていた。F20は傑作F1マシンのロータス72と同じ日の発表であり、斬新なサイド・ラジエーター方式をともに採用していたことも注目された。

セーフティー宣言。

ドライバーの体重を数倍にも変える横G。僅か数ミリの足先の動きが左右するアクセルワーク。指先の微動がノーズの向きを変えてしまうほどにシンプルなステアリング。リヤウイングの先端から飛行機雲さえ発生させる超高速の世界。どんなに数多くのサーキットを走り抜いている者でも、より速く走ることが恐怖感の源である以上モータースポーツの真の勝利は、セーフティー・ファースト。F-1マシンが搭載するLIFELINE消火器も安全という神話をつくりあげてきたシンプソンも、徹底したセーフティー・ファーストのコンセプトこそ、多くのドライバー達の能力を極限まで引き出し、多くの勝者に栄冠をもたらしているはずです。

SIMPSON
RACE PRODUCTS

シンプソン クイック・オーダーメイド・スーツ 118,000円
(仕様) 素材: ノーメックスIII* / サイズ: M-L / カラー: シルキーホワイト(2レイヤーキルトのみ) / 納期: 約10日間
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レイヤーのみ) *ノーメックスIIIは、デュポン社の登録商標です。

lifeline
fire systems

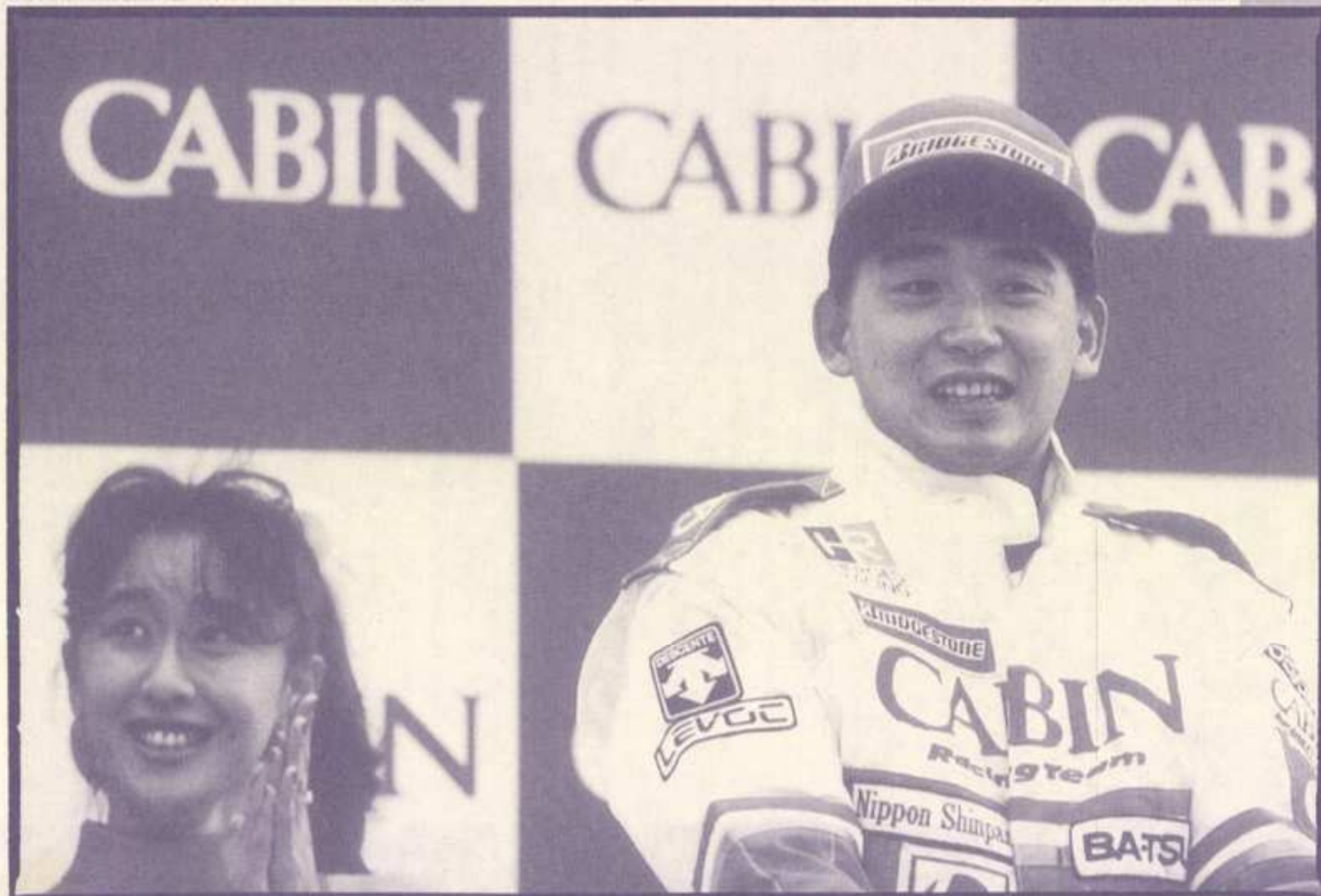
ライフライン ハロン消火器 65,000円 - 115,000円 ハロン1211 消火ガス / 内容量: メカニカルシステム 2.5kg, 5.0kg エレクトリカルシステム (2.5kg, 5.0kg) ミニマックス ハロン消火器 (ステンレスバンド付) 18,500円 ハロン1211 消火ガス / 内容量: 2kg

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。アメリカに生まれたシンプソン、ライフラインは、F-1をはじめとする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たその設計と機能は、トップ・ドライバーの勝利への身嗜みだと自負しています。

共感したものだけをお届けします。三和トレーディング。
(スタッフ募集中)



1993年3月26日東京出身26歳。'83年FJ1000にデビュー。'84年鈴鹿FJ1000クラス・チャンピオン。'85年全日本F3000第1位。'86年富士F3000に挑戦。'87年はF3に出走。'88年に帰国しF3000に挑戦開始



Photo/Toshiki Kobayashi

片山右京

[KATAYAMA UKYO]

いつも元気でいつも不運な結果に終わっていたあの「ウキョー」が4月15日に富士で開かれた全日本F3000第2戦でついに表彰台の一角を占めた。初戦の鈴鹿では星野に次ぐ2番手につながらりタイヤ。今回もよく似たパターンでトラブルに遭い徐々に後退……しかし彼は最後まで気を抜かず和田の追撃を振り切った。その喜びの声を――

嬉

しかつたのは、やはり嬉しかったですよ。あの時、ヘース的には和田さんがファステストラップを取って、後ろから追い上げてきて、ミラーにも大きく映って、このヘースだったら抜かれる

かもしれないと思いましたから。でも、たとえ抜かれたとしても、絶対に負けない、逃げない。って思って走ってましたね。最後の12、13周くらいは、サインボードも見えないくらい何も考えないで一生懸命走って、ゴールできた。自信にもつながったし、そんな自分をほめてやりたいですね。

一昨年BA・TSUで走ってたときにも3位を走って、リースと当たっちゃったりして結果に結びつかなくて、去年は1年開発をやりましたよね。それも自分のためにはなったんだけど、勝負というところからは離れてたから、一昨年の調子の延長線に今年があるっていう感じですかね。だから、コンスタントに上位にいて、当たり前前に3位になれるっていうところを見せたかったんです。

テストの時は調子良かったんですけど、レースウィークになったら良くなっちゃったんですよ。そんな中でも予選でチーバーに1000分の数秒差、小河さんに100分の1秒差くらいで走れました。ああいう時でもしっかりと走りをしたと思う。

レースはスタート前のウォーミングアップ中にクラッチが切れなくなっちゃったんですよ。それで慌てて1周でピットインしたんですけど、エア抜きはちゃんとしてあるっていうし、スタートできるかなと。それでもホンピングしてたら、また切れるようになってスタートできたんです。でも、7周くらいしたらまたクラッチが無くなっちゃって、ギヤの入りも悪くなってきた。ブレーキも甘くなって。それでもミス無く走ったんですけど、コーナーのクリッピングポイントで、ニュートラルの時に押し出されるようにアンダーグリップになっちゃって……。

スタート直後は、満タンでのセッティングを中心にやってたから、すごく調子良くて、星野さんも抜けそうなくらい。で、ガスが減ってきてからちょっとづつ離されてしまっ……。和田さんに抜かれなかったんですから、前半にもっと全開で走ればと、嬉しさも半分ですね。

これで表彰台という結果がひとつ残せたので、これからは攻めのレースというか、勝負に出るレースをしていきたい。特に鈴鹿は好きですから。

ティレル・ホンダをきっかけとして、翌91年から、F1チームのエンジン勢力分布図が大きく変わるようになる。

アロウズ・DFR——ホルシエ

レイトシ・ジャッド——GMイモモア

ミナルディ・DFR——フェラーリ

ブラバム・ジャッド——ヤマハ

既に5チームが、プライベートV8・グループから脱し、ファクトリー・エンジンとくっついた。日本(ホンダ&ヤマハ)、ドイツ(ホルシエ)、イタリア(フェラーリ)、アメリカ(GM)、フランス(ルノー)もウィリアムズのはかのチームを物色車だから、5大団がさらに強方に最前線に出陣することになる。

ほかにF3000のEJR(エディー・ジョーダン・レーシング)がBMWと接近中で、既存のF1チームももうかうかできない。約20チームのうち半数を占めていたプライベートV8勢が、次々にメーカーとの「見合い」に精出し、そしてめでたく締約を発表しているわけで、これからもまだいくつかのしび愛ラブゲームが明らかになつてきそう。

自動車(もしくはエンジン)メーカーが、急激に90年代に入ってこの動きに出てきた背景には何があるのだろうか。メーカー首脳はそれぞれ現状における理由付けで説明をしているけれども、もっと大きな「時代のうねり」があるのではないかと、先月15日、アメリカの「気候変動に関する政府間パネル」(IPCC)の第一部会は、地球温暖化の原因となる大気中のCO₂を今後50~80%大幅削減する必要がある、との報告書を明らかにした。これはさらに進んだ自動車の「排気ガス規制」を求めると思っていたところ。

さらにこの前、アメリカ議会ではブライアン上院議員提案の「CAFE改正法案」が検討に入った。CORPORATE AVERAGE FUEL ECONOMY。その案によると、88年をベースに95年までに20%、2001年までに40%の燃費向上をメーカーに要求しようというもの

“世界F1エンジン戦争”の裏側を読む

だ、排ガスと燃費対策、再び社会的ニーズが高まりつつあるのだ。これらの動向は、メーカーのモータースポーツ活動に対してむしろネガティブな作用をもたらすと思われる。早い話が技術者を振り分け、予算をさかねばならない。

では純粋にモータースポーツの91年以降をながめるとどうか。こちらにも別の社会的ニーズが出てきている。フランスではタバコ・メーカーの宣伝広告活動展開の大幅制限がなされていて、このままでは「マルボロ」も深刻な事態に直面することが予想される。早い話がマクラーレン・チームからマルボロ予算が消え、セナやベルガー、そしてプロストやマンセルに高額ギャラが支払われなくなったら、どうするか。

誰が肩代わりするのか。

私は、今回のミナルディに対するフェラーリ・エンジン供給は、単なるエンジンのサポートというよりも、年間何10億円に匹敵するファイアット企業の「ビッグスポンサー」だとみる。ティレルのホンダについてもさう言えると思うのだ。

フェラーリすなわちファイアットが、自動車メーカーの責務としてセカンド・チームへの供給を決定したこと、これは非常に思い切ったアクションである。自動車メーカーが今後さらに90年代の排ガスと燃費規制の新テーマに直面しようとしている時に、あえてセカンド・チームを抱えこむのは一見矛盾した動きともとれる。

日本のホンダは89年末の段階で3年ぶりに91年年度からの2チーム供給を発表。しかしその後、アメリカからネガティブな問題が出てきた。ホンダがF1から撤退か、の噂がこの春に流れたのも、これらの背景を知ると、たんなる流言飛語として無視できなくなってくる。ここに自動車メーカーの、企業としてのジレンマが見えてくるのだ。

ではルノー、フォードはどうするのか。ブジョーは決め(WSPC参戦)、アルファロメオはここにきて躊躇し、BMWは密かにF1に動き、メルセデスは今年もWSPCを勝ち始めた。世界F1エンジン戦争は社会のニーズをにらみながら、それぞれの思惑とともに、局地戦から大戦の新時代に入ったのである。

90年CART/PPGインディーカー・ワールド・シリーズの開幕戦の舞台、フェニックス・インターナショナル・レースウェイのプレス・ルームには、ほぼ全部のチームから今シーズンの体制とやる気を発表するリリースが出されていた。その中にバドワイザーがメイン・スポンサーのトゥールースポーツ・チームのものもあって、ドライバークがスコット・ブルエットからラウル・ボエセルに変更されたことが書かれていた。

もう日本にも伝えられているように、トゥールースポーツでインディーカー・シリーズ参戦2年目を迎えるようとしていたブルエットは、3月15日にウエスト・バーム・ビーチでのテスト中に時速約130マイル(200km/h以上)でコンクリート・ウォールにクラッシュ。両足と背中に負傷して今シーズンのレース出場が絶望的となってしまった。彼は今、インディアナポリスのメソジスト病院で、一日でも早く怪我から回復するようにとトレーニングに励んでいる。

ブルエットがクラッシュでメソジスト病院に入院したことが報道されてすぐ、彼の病室には全米39の州からたくさんのカード、手紙、そして佐東が届けられた。

「こんなにたくさんの方が私のことを心配してくれているなんて、今まで考えもしなかった」ブルエットは届けられたカードや手紙をひとつひとつ読んで、それらに大きく力づけられて毎日のトレーニングを続けている。トレーニングは毎朝9時に始まるのだが、ブルエットは1日も遅刻せず、休まずに続けている。おかげで回復は順調で、「この分で行けば来年の1月前には再びドライビングをすることができるようになるだろう」と担当の医師は話している。

89年にインディーカー・シリーズに初めてフル出場したブルエットは、インディ500ではルーキー・オブ・ザ・イヤーを獲得。そして、デトロイトでは「あわや優勝」というところまで行ったが、シートベルトが緩むトラブルでベースが落ち、最終的にはエマーソン・フィッティパルディに抜かれてしまった。しかし、彼はセダン・レースからインディーカーへと上がった2年目に、非凡なる才能を早くも示したのである。

この3月で30歳になったブルエット。88年にはフォードとの良好な関係(SCCAのTrans AmとIMSAのGTOのタイトルをともにフォード車で獲得)からF1へ進むことも噂されたのだが、結局これは実現しなかった。しかし、めげることなく彼は自費で88年にはインディーカーのロングビーチ・グランプリにディック・サイモンのチームから出場。エンジンが壊れるまで5位を走って多くのチーム関係者を唖然させ、89年には名門トゥールースポーツのシートを手に入れた。トゥールースポーツはポピー・レイハルを2度タイトルにつかせているチームである。

CARTシリーズへの参戦が2シーズン目となる今年、チームも彼自身も飛躍へと大きく期待を寄せていただけに、今回の事故は本当に残念だけれど、来シーズン、彼の体が元の通りに戻ってインディーカー・シリーズに復帰してきた時、再び変わらぬ速さを見せてくれることを期待することとしよう。

日本じゃ全く無名に近いブルエットだけれど、今まで通りの速さを来季発揮して、それに更に磨きをかけることができたなら、彼は近い将来、きっと注目を浴びるトップ・ドライバークになると思ふ。(若手発掘の名手R氏——ジャン・アレジの才能にもフランスF3時代から目をつけていた——も数年前から彼には注目している)。身長は適度に高く、スマートな筋肉質でマスクもいから、日本でも人気者になる可能性は高い。さう言えればF1にイイ男っていったっけ?

INTERCONTINENTAL F3000

by Yoshinori Arimatsu
有松義紀

ヨーロッパF3000が持つ奥深さ

前回、ファースト・レーシング、イバン・カベリ、そして田中実君との話を元に、現在のインターコンチネンタルF3000の話をしていきたいと思いましたが、その直後に行なわれた、その開幕戦において、クラッシュが原因となって観客の一人が犠牲になるという惨事が起きてしまった。

今回のこの一件は、右記のドライバー達の話とクロスオーバーして、ヨーロッパのF3000の奥深さを物語っている気がしてならない。

例えば、F3000を構成する人材の層の厚さや質の高さ。そして、さらにはF3000への予備軍達の圧倒的な勢い e.t.c. …である。

ファースト・レーシングは、イタリアを代表するF3000チームだ。例年、若手イタリア人ドライバーを育ててスターダムに押し上げていく。今年もファーストでタイトルを狙うマルコ・アビチエツラなんか、いわゆるファーストの筆ドライバーである。アビチエツラは、すでにミナルディのテストドライバーとして、その実力は太鼓判を押されているのだ。

ファーストのメカニック達によると、F3000は、調子のんびりしていて、楽しめるカチゴリだけども、とてもシビアだと口を揃える。年200日近くを海外で過ごし、土・日はレースで、月・金は、当然仕事という生活は、ある種の自虐的な感がある。だから、ファーストのメカニック達を見ていると、ほほえましくなっている。そこ抜けに明るくて、暖かい笑いはして、ある種の爽快感を感ずる。

例えば、マナーに厳しいイギリスのサーキットのピットで、ファーストの連中は、くわえタバコで仕事をしていた。それを、まじめな初老のポラントニア・オフィシャルと見受けられるオジさんが、ハゲ頭から湯気を立てる程となりつける。「まあまあ」と笑いながら、相手にしないそのメカニック達の「自然」なリアクションは、本当にギャグだ。イタリアとイギリスの基本的な国民性の違



いもあるが、この「自然派」と「伝統派」の小さな衝突は、おもしろかった。

しかし、そんなイタリア人やイギリス人も、メカニック達は、一度スパナを握ると人が変わったように仕事をやるから圧倒される。ファーストはイタリア人の底力を、ここに垣間見たと言えは、少々大袈裟だろうか？ として、このメカニック達が、それこそドライバーのように、もつと厳しいF1へステップアップする野心を持っている。メカニック志望の若者人材は、イタリアでは後を絶たないという。彼らイタリア人の潜在的なパワーというのは、実に計り知れないのである。

さらに、予備軍の存在。ウデなら、同じようなレベルのヤツが、ほんとにゴロゴロ居ますよ。それに、後から後から、飛び出して来る。要は、いいマシンとチームに恵まれるか恵まれないかがカギですよ。だから、ほんの限られた人しかF3000に行けないんです」とは、イギリスF3を戦う、田中実君の実感でもあるコメントだ。

今回の事故を起こしたアラン・マクニッシュとエマズエーレ・ナスベッチイは、それぞれマールボロ・ローラ・ワークスと、キヤメル・レイナー・ワークスという限られた切符を手にしたばかりの期待の新人である。しかし……、現実には、常に非情である。ほのぼのと暖かみを感じる間もなく、悲劇が起こるのである。

カベリは言う。「モータースポーツには政治とアクシデントがつきものさ。それに、打ち勝って、初めて自分の周りに、力強い味方が現れるのだと思おう。でも、それ以上にひとつひとつのコーナーを楽しく抜けられる方が大事さ。」

難関を快活に突破して、かつ楽しく、F1への憧れも、F3000での「道」は、案外、これなのかもしれない。人間として苦しさや、悲しみを笑いに変えるパワーが欲しいものだ。

ずいぶん水い間、西日本サーキットへ行っていないような気がする。最後に行ったのはたしか1986年、松本忠二が優勝、2位にエイエ・エルグが入ったF2レースではなかったか？ ラスト数周で松本が周遅れの集団に追いつき、エルグがここを先走と松本との間合いを詰めるも捕らえ切れず……といったスリリングなシーンがあったように思うのだが、近頃では記憶もろそろ怪しくなってきたから、間違っているかもしれない。

本誌が出る2日前の5月13日には、その西日本で全日本F3000の3戦目が終わっているはずだけれど、今年もどうやら行けそうにない。これを書いて4月下旬現在、何をどう間違ったのか5月13日はイタリアのトスカナ地方にあるイモラサーキットで赤の銘醸ワイン、ブルネッロ・ディ・モンテプルチアーノを浴びるほど飲む仕事があり……もとい、ありえるはずもなく、サンマリノGP取材という使命が編集部のF主任より下っており、今年も西日本はおアツクだ。

ボカー、西日本サーキットが好きなんだ。いや、僕ばかりではない。エルグもヨハンソンもアチソンもあのコースを好んでいた。理由はひとつ、レイアウトがヨーロッパの多くのコースに似ているのだという。それはどういふ点かといえば、高速コーナーよりも低速コーナーが多いというあたりだ。彼らはどうやら、ブレーキで勝負したいらしい。ヨーロッパ、ヨーロッパというパターンの中で、激しいボクシングのような打って打って打ち合った末に、チェッカーで僅差の判定が下されるような、そんなレースをしたいのだ。おそらく彼らは、日本のドライバーよりもマシン・セッティングやタイヤ選定のノウハウの蓄積が少なく、それが高速コースでは致命的な欠点となることを知っており、そのハンデが小さくなるチャンスを有する。ニシニホーンを好んだのだ。すなわち、ドライバーズ・コースとしての西日本を……である。

西日本へ行きたい

実際、西日本のエレベーションの激しさ、タイムコーナーの多さはモナコの市街コースをコンパクトにし、バーマونت・サーキットに直したような趣がある。第1左登りコーナーを全開で駆け上がったフォアミューラが、続くストレートで5連までシフトアップするやいなやブレーキングを開始。2連までシフトダウンする様を、土手の上から見おろすのはこの上もなく楽しい。仮に単独走行であっても、まったく飽きない。

あれはいつだったか、そうやって走りを見ようとして第1ヘアピンの土手まで行ったら、5月というのに轟の音が聴こえたことがあり、ビクッとした。最初は幻聴かと思ったが、それがどうやら、春蟬というものらしい。そんなことも、いかにも本州最西端のサーキットにふさわしい風情である。

さういえば何度思い出してもおかしなのは、10年ほど前のF3の話だ。練習中に第1ヘアピンにさしかかった某ドライバー、クリッピング・ポイント近くでワニ皮のぶ厚い財布が落ちていたのを発見。まさか!? と悪いながらも、次の周に拾ってやる。と決意。コースレコードに近いタイムで1周。件のポイントにさしかかって目をこらせばワニ皮の財布ではなく踏みつぶされた亀の甲羅だったというおまつ。この話でおかしいのはコクピットから手をのばせば財布が拾えると思えたところだ。いくらフォアミューラの車高が低いところで、地面に手はとどかないよね。OBさん。

サーキットから麓の国道へ降り、下方面面へ向かった左側に元湯という僕の好きなひなびた温泉がある。予選が終わると関係者はサッと下関や宇部のモダンなホテルへ一目散に走るけれど、村の共同浴場のような元湯でサッパリ汗を流したあと玉の汗をかいた獣ビールをもらって新緑の裏山を渡って来る風になぶられれば、西日本へ来て良かったな、とつくづく思うのだ。

さて、西日本の勝者は誰か？ 正義の外人・マルティニが、はたまたドライバーのV2なのか？ 僕は「右京はクルマの向きを曲げるのが上手い」というM編集長の言葉に賭けたいのだが……。

DOMESTIC RACE

by Hirao Nishiyama
西山平夫

マクラレン VS フェラーリ ロン・デニスが謝り 一応、決着!?

さて、昨年のホルトガルGPでマンセルがセナにぶつけたのぶつけないのでひとメモしてから、なんか険悪な雰囲気のマクラレンとフェラーリ。その上今まではチームの要だったフロストはおろか、チーフ・デザイナーのステイブ・ニコルズもマクラレンを辞めフェラーリに移ったものだから、ロン・デニスとしては腹のムシがおさまらない。とうとうインテルラゴスではフェラーリ側に非難発言をぶつけ、フィオーリオもこれに反応するなど、緊迫した展開に発展してきたのは御存知のとおり。

だけど、ここでロン・デニスがフェラーリ側に謝罪して、今まで続いていたこのゴタゴタにも一応決着の兆しが見えて(？)きた。4月9日、マラネロに赴いたロン・デニスはフェラーリ会長ピエロ・フサロ氏と副会長ピエロ・ラルディ・フェラーリ氏に直接会話し、前回インテルラゴスで行なった発言が不当なものだということを確認、謝罪をする。同時に両チームの関係を改善したいと申し出たのだ。受けたフェラーリ側もこれを快諾し、メダキシメデタシ、と表面上はそうなったのだけど、裏でマールボロが動いた茶番劇なのではないか、との声も挙がるなどまだまだしっくりと収まりそうもない模様。うーん、大人の世界って難しいものなんだよね。

フェラーリ様
この度の無礼
お詫びします
(ウン!?)



実は腹の底では許していないであろう(?)フィオーリオ



哀れ、ライフチーム シユナイダーの獲得も 失敗す、のお話

前回のこのコーナーでも御紹介したとおり、ゲイリー・ブラバムに見事逃げられてしまったライフ・シーズン・インの時点では革新的なW型12気筒をひっさげて意気揚々と参入したのに、ゲイリーに「私の経歴に傷がつく」などと言われて去られてしまった日には立つ瀬もないで、とにかく新しいドライバーを探さなくては、と白波の矢を立てたのが元鈴木重久里のチームメイトでおなじみ、ベルント・シユナイダーだった。シユナイ

ダーは昨年、ギリギリまでザクスビードに残留することを決めていたが、チームが今年になって「今シーズンは活動を休止する」と発表。その時点になってからはどこも彼を引き取ってくれるチームなどなく、完全に宙に浮く恰好となってしまうていた。いやはや、たてに義理立てなんぞするもんじゃありません。その後、開幕前にアレックス・カッファイがケガで欠場したため、その代役としてフットワーク・アロウズからフェニックスに一戦だけ出場できたがその後カッファイの復活により再び行き場を失ってしまった。で、この誘いによってフィードライバーに復帰かとみられていたが、このシ

GRAND PRIX STATION

F1グランプリの裏話、こぼれ話と噂

いよいよサンマリノGP開催で本格シーズン到来だ!

セナがフェラーリに移籍?! という噂とそれを聞いた フロストの反応

「このところ悪くなるばかりのセナとフロストの関係だが、またここでフロストの神経を逆なでするような噂が出てきた。」

「セナ、来年はフェラーリに移籍か?」
「それが。現在、セナとマクラレンとの間に交わされている契約は今シーズンいっぱいとされているが、このインターバルを利用したイモラでのテストウィークで、セナがサキキットでの会話の中で来年はフェラーリで走ってもいいようなことをほめたかしたもんだからさあ大変。イタリアじゅうは大騒ぎでその噂はもうあつという間に世界中に知れ渡ってしまった。」

「このことを耳に入れたフロストはプロストで「セナが入るんなら私は辞める」と言っただけか言わないとか、インテルラゴスの一件のあとしばらく小康状態を保っていたふたりの関係にまた油を注いってしまったようだ。」

武士は食わねど高揚枝ちゃ!!

ユナイター、一度厳しい思いを経験したせいか、この依頼をさっぱりと断ってしまったのだ。彼は今シーズンの残りWSPCでは名門のクレマーチームで過ごすことに決めたそう。F1は良いチームとテスト契約でも結びたいと話ったという。ヒマなドライバーの皆さん、このかわいそうなライフに愛の手を!



種類にキズがつくとまで言われてカタなしのライフエンジン



……オレがきっと
フェラーリ移りゃ
イヤがんだろーな

俺サマの聖域を
荒らされて
たまっかよ!!

を動揺させようとしたものだというのだ。まあ勝負の世界では心理戦など当たり前のことだけど、もしこれが本当ならもうこの争いはお互いにいたちこっこ、先ほどロン・デニスとフェラーリに謝りに行ったところでの問題が簡単におさまりがつくとはいえない、と言ったのもうなずけるかな?

テスト、テストでイモータはもう大騒ぎ!

ブラジルGPが終わったあと、次のサンマリノGPまで一か月以上のインターバルがあくわけだけど、このちょっとした夏休みぐらいの期間、F1チームはいったい何をしているのだろうか。このインターバルを利用して、海へ山へとバカンスに行ってしまう、なんてF1チームがいればうらやましいけど、そんなに勝負の世界は甘くない。彼らはその期間を利用してテスト、テストの毎日を送るのだ。左の表を見てほしい。これは、二二一

こう毎日テスト、テストじゃまったくまいっちゃうよ、トホホ

か月のイモータで行なわれるF1テストのスケジュール表(一部抜粋)だが、もういろんなチームでぎっしりと埋めつくされている。中でも一番盛大なのが4月18日と21日、フェラーリを始めとするF1チームが参加し、まるで本場のグランプリのような騒ぎだ。各チームともこの一か月のテストの出来によって、これからの本格的シーズンにより少しでもいいポジションを得ようと必死だから、かなり本気で取り組んでくるだろう。もしかしたらサンマリノGPでは上位のメンバーが大輪に変わっちゃうかもしれないのだ。それにしても本場にうらやましいのはイタリアの人々。サンマリノGPまでの約一か月は、ほぼいつでもイモータ・サーキットに行けばF1マシンが走っているのを見られるんだから。



フッフーン、しょせんこの世はカネとコネ。なのだよ



ヨハンソン、オニクス解雇 その裏に見え隠れするフォイトケの「カネとコネ」

かつてはマクラーレン、フェラーリにまで在籍していた経験のあるステファーン・ヨハンソン。昨年は新生オニクスのNO.1ドライバーになり、ホルトガルドGPではF1からはいあがってこのDFR搭載のマシンで堂々の3位に入賞するなど大活躍。今年も、同じく上り調子……になるはずだったこのチームのNO.1として残留したが、今年はこのオニクス、どうも昨年とは様子を覚えてしまった。フォルシエ・エンジンを獲得できなかった

後遺症か? メインスポンサーのマネートロンがヘソをまげて降りてしまい、極端な資金難に見舞われることになってしまったのだ。結局、ビクター・モンテペルディ率いるモンテペルディ・グループにチームは買収されることに決まったのだが、そのモンテペルディ、ヨハンソンが昨年マネートロンと契約していた契約金の残り約70万ドルを支払わないと突っぱねてきた。ヨハンソンはカンカンになつてチームを辞め、損害賠償を起すことも辞さないという態度だが、モンテペルディはヘーゼン。後任には、デイビッド・ブラバムがブラバムに加入したためにはみ出す恰好となったグレガー・フォ

イトケを起用して涼しい顔なのだ……。我々がヨハンソンがいよいよF1の世界から姿を消してしまう? ヨハンソンの後進としてちゃっかりオニクスと契約したフォイトケ。実は彼の家は世界でも有数の大金持ち。カネとコネにかけては一流のドライバー(?)なのだ。今回の件でもゲイリー・ブラバム、ルイス・ベレス・サラの名前も挙がったが、スポンサー持ち込みの強みを発揮しての本採用となった次第。父親がモンテペルディ・グループの一員なんだって。いやはやなんとも、といったところだが、まあ、この世界でもあるみたいよ、こういう役得って……。

ホンダの後釜を狙うメルセデス 近々F1に登場か

もし、将来ホンダがF1界から撤退したときは、それに代わるマクラーレンのパートナーとして、メルセデスがはいよいよ登場するのではないかと巷では言われているが、この登場の時期が実はわりと早いんじゃないかという噂が近頃大きくなってきている。

というのも、ホンダが最近伸び悩んでいる市販車の開発、販売に力を入れるため、その直接のプロモーション効果がさほどないF1からは撤退してしまう風潮が強くなってきている、と言われているからだ。この問題は、ホンダが現在抱えているアメリカでの環境問題いかににかかっているといってもいいだろう。

一方、メルセデスもマクラーレンも、このコンビ結成の噂はきっぱりと否定している。だが、メルセデスの場合、もうすでにグループCでは向かうところ敵なしの存在となつてしまったため、その勢力範囲をF1に伸ばしたいといった気持ちには大きいようで、F1、WSPCどちらにせよいずれ登場する3・5L V12エンジンの開発もかなりのところまで進んでいるらしい。

ファンとしては、ホンダと入れ代わりに入るのではなく、堂々コンストラクターとして登場し、ホンダとまっ向から戦って欲しいものだよな。

90イモータ・テスト スケジュール

4月3日	フェラーリ
4月4日	フェラーリ、レイトンハウス、マクラーレン、ミナルディ、ウイリアムズ
4月5日	フェラーリ、レイトンハウス、マクラーレン、ミナルディ、ウイリアムズ
4月6日	フェラーリ、レイトンハウス、マクラーレン、ミナルディ、ウイリアムズ
4月7日	フェラーリ、レイトンハウス、マクラーレン、ミナルディ、ウイリアムズ
4月8日	フェラーリ、レイトンハウス、マクラーレン、ミナルディ、ウイリアムズ
4月17日	アロウズ、ベネトン、フェラーリ、ラルース、ティレル、リジェ、マクラーレン?、AGS、レイトンハウス、オニクス、ウイリアムズ
4月18日	アロウズ、ベネトン、フェラーリ、ラルース、ティレル、マクラーレン?、AGS、レイトンハウス、オニクス、リジェ、ウイリアムズ、ロータス、ミナルディ、オゼッラ、スクーデリア・イタリア、ユーロブルン
4月19日	アロウズ、ベネトン、フェラーリ、ラルース、ティレル、マクラーレン?、AGS、レイトンハウス、オニクス、リジェ、ウイリアムズ、ロータス、ミナルディ、オゼッラ、スクーデリア・イタリア、ユーロブルン
4月20日	アロウズ、ベネトン、フェラーリ、ラルース、ティレル、マクラーレン?、AGS、レイトンハウス、オニクス、リジェ、ウイリアムズ、ロータス、ミナルディ、オゼッラ、スクーデリア・イタリア、ユーロブルン
4月21日	アロウズ、ベネトン、フェラーリ、ラルース、ティレル、マクラーレン?、AGS、レイトンハウス、オニクス、リジェ、ウイリアムズ、ロータス、ミナルディ、オゼッラ、スクーデリア・イタリア、ユーロブルン
5月3日	アロウズ、ベネトン、フェラーリ、ロータス、ラルース、ミナルディ、スクーデリア・イタリア、ユーロブルン、ティレル、AGS、レイトンハウス?、オゼッラ
5月4日	アロウズ、ベネトン、フェラーリ、ロータス、ラルース、ミナルディ、スクーデリア・イタリア、ユーロブルン、ティレル、AGS、レイトンハウス?、オゼッラ
5月5日	アロウズ、ベネトン、フェラーリ、ロータス、ラルース、ミナルディ、スクーデリア・イタリア、ユーロブルン、ティレル、AGS、レイトンハウス?、オゼッラ

ああ、また流浪のヒーローとなつてしまった私



WSPCの旗をそのままF1でも掲げるか、登場はいつ?

ASKING ON

聞くは一時の恥、聞かぬは一生の恥

Vol.

30

スーパーライセンスへの道



- ① 国際A級保有者でF3000の国際選手権シリーズに参加したことがあり、フォーミュラ1委員会が認めたもの
- ② 1年以内にF3000、Gp2、IMSAで上位5位に5回入賞or2年以内にF3000で5回以上10回以上入賞すること
- ③ 1年以内に国内選手権or国際選手権シリーズで上位5位以内に5回以上入賞していること
- ④ 年以内の公開レースに5回以上決勝出走していること
- ⑤ 2年以内にJAFの公開競技会に5回以上(うちレース1回を含む)決勝出走していること
- ⑥ クリー、スピンオフなどのJAF公開競技に4回以上出場し、Aライ講習会を受ければOK



これが③のAライ。ちなみにF3000の成績は国際Cを所有
 Aライ実技走行では、はやレーサー気分!!

Aライの上つて、どんなライセンスがあるのでしょうか?

Q 今年、見栄をはってA級ライセンスを取りましたが、モータースポーツクラブに入会するお金がありません。このまま年末まで競技に参加しないと、Aライは失効してしまうのでしょうか? また、Aライの上のセンスの種類と資格を教えてください。

神奈川県 細田由美 24歳
 セナやプロストのように、F3から一気にF1へステップアップしてしまうドライバー達は、どんな条件を満たしてスーパーライセンスを取ったのですか?

A まず最初の質問ですが、いわゆる仮登録というやつですね。仮登録の有効期限は、登録した年の翌年度末(12月31日)までですから、今年にライセンスを取ったのであれば、来年末までは有効ということになります。しかし細田さんが、もしBライをすでに昨年に取得していたのであれば、スタートはその日付まで逆のほりですから、注意してください。仮登録の

埼玉県 阿部功 20歳

ままでも、次年度の更新はできませんので、「安心を」

ライセンスの年度の更新は、1月1日から翌年3月末日までの間にしなければなりません。もし、うっかりこの時期まで更新していなかったあなた、そう、あなたです。また改めてライセンス取るのなんてメンドーだから、失効したっていいや。なんて言わずに、近くのJAFへ電話してみてください。ひょっとすると、まだ更新してもらえなくても、モータースポーツを素直に楽しむ人たちが一人でも減ってしまうのは、私たちが悲しいことです。あきらめずに続けましょうよ、ね。さて、昨年(No046)ライセンスの取得法や仕組みについては、詳しく紹介しましたが、一年以上たったことですし、簡単におさらいをしてみましょう。まずBライを取るために必要なものは、というと、普通免許とJAFに入会することです(JAFの入会金は2000円で、年会費は4000円)で、Bライを取るための手段は、最も簡単なのが、Bライ講習会を受講することです。JAFに入会する際、Bライ講習会のスケジュールを聞いて

おくと良いでしょう。で、次のステップね。

その、Bライのこと、国内Bからステップアップするための条件は、左の表を参考にしてください(「ちよつと安直かな?」でも、スーパーライセンスへ昇りつめるためにも「最初のステップ、Bライは、必ず要るのですから、まずBライを取得しないことには、お話になりません。国内B、そして国内Aは比較的簡単に取れますから、みなさんレッツトライ!」ですよ。

さてさて、2番目の質問ですが、これも左の表を見てください。F3000への参加が入ってますね。以前はスーパーライセンス発給は、もっと安易に行なわれていて、F3選手権でチャンピオンになると、たいていOKだったわけです。セナ、プロスト、ピケらはそのシステムの方たちです。が、F3とF1の間には、F3000というクラスがありますし、F1AとしてもF3000を盛り上げたいわけですから、ですから、このような条件になったのでしょうが、実際のところは、F3000に出なくても、F1委員会がOKさえ出せば、スーパーライセンスは与えられるようです。

(R19)



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〜しようもないっていうわけで、迷える質問者をスバリひとことて救済いたしましょう!

Q Kさんに質問です。今まで不思議に思っていたのが、各ドライバーの総ポイントに小数点以下の0.5点がついている人がいますが、これはどうしてですか?

鹿児島県 長瀬利弘 15歳

A 普通、入賞者には1位から6位まで順に、9~6~4~3~2~1のポイントが与えられますが、レギュレーションに「ただし、何らかの理由でレースが中断され、再スタートが不可能な状況の時に、先頭車の完走距離が予定距離の75%未満の場合は、半分のポイントが与えられる」とありますので、これが適用された場合、1・4・6位のドライバーには、各4.5、1.5、0.5点が与えられることとなります。最近では'84年のモノコGP、77周予定のレースが大雨のため32周で赤旗終了されたので、このときプロスト、アルボレート、ロズベルグが「端数」を与えられたのです。また、かつてドライバー交代が許された時代は、例えば3人のドライバーで1点を獲得した場合、各人に1/3点が分配されました。

(K²)

Q Kびんさん。レイトンハウスチームは、どうしてゼッケンが15、16なんですか? 教えてください。

山口県 西浦利賢 14歳

A レイトンハウスは、故・萩原光のサポートからモータースポーツに参入しました。彼は'86年4月7日、養生中の練習中に亡くなったのですが、彼が付けていたカーナンバーが15だったのです。そして、レイトンハウスがF1に参入した'87年、空いていた16番を得ることになりました。ですから、15と16という枠をキープし、エースナンバーを15ということにしているようです。

(Kびん)

Q 剛さんに質問します。今年アメリカGPでマクラーレンのボディサイド、Marlboroのaの上に黒い点のようなものがありました。あれは何ですか?

山梨県 滝口俊哉 14歳

A キチンと確認していませんが、その「点」の位置から推測すると、データ採りのコンピューターのアウトプットか、バッテリーの端子だと思われます。サンマリノGPで確認しておきましょう。

(剛)

Q かのさんに質問です。ラリーストになるには、どうすれば良いのですか? やっぱりカートから始めるべきですか? この答えて僕の人生が変わります。絶対、絶対答えてください!

兵庫県 内田潤青 14歳

A 手っ取り早く述べると、4年待って18歳になって、免許を取ってBライセンスを取得することです。Bライセンス持っていれば(その他、金銭的問題などあるにせよ)ラリーには参加できます。WRCのような激しいS.S.はないものの、初心者向けのラリーも開催されていますしね。本気で目指すのであればクラブに入って、先輩からアドバイスを受けてください。またカートは車の運転の基本を学ぶには最適のもので、18歳になるまで、じっくり鍛えてクルマになじむという点で、おすすめします。

(かの)

'89~'90年 F1コンストラクターの使用燃料

コンストラクター	'90	'89
フェラーリ	アジップ	
ジャレール	主催者指定	ユニバート
ウィリアムズ	エルフ	
アラバム	主催者指定	
アロウズ	BP	モービル
ロータス	BP	エルフ
オゼッラ	アジップ	
レイトンハウス	BP	
AGS	主催者指定	エルフ
ベネトン	モービル	
スクーデリア・イタリヤ	アジップ	
ミナルディ	アジップ	
リジェ	エルフ	アンター
マクラーレン	シェル	
ラルース	BP	
コロニ	アジップ	主催者指定
ユーロブルン	アジップ	エルフ
オニックス	主催者指定	エルフ
ライフ	アジップ	
ザクスピード		カストロール
リアル		主催者指定



(剛)

エンジンにベストマッチするようなブレンドです。さまざまなチームに供給しているアジップは、フェラーリ用、フォード用に、それぞれ別のブレンドをしていると思われれます。今年からランボルギーニ・エンジンにチェンジしたロータスは、ラルースと同じBPを用いています。これはロータス側が選択したのかもしれない。ランボルギーニ側から指定があったのかもしれない。エンジンの性能をフルに発揮させるためには、ガソリンの選択とマッチングは、かなり重要なポイントとなるため、ロータスのようにエンジンを替えたとき、ガソリン会社も替わってしまうというパターンも多いようです。また、やはりというか、コンストラクターやエンジン・メーカーの地元の会社を選ぶケースも多くあります。イギリス系チームのBP、フランス系のエルフ、イタリア系のアジップなどがそうです。なお表に「主催者指定」とあるのは、各グランプリの主権者が用意しているガソリンを使うという意味です。

F3000などからタイヤマンになりたいたいと思いませんか?

Q F3000などのタイヤメーカーのタイヤマンになるには、どうしたらよいのでしょうか。メーカーに就職し、それでレース部門に配属されるのでしょうか。特別な技術は必要ですか?

埼玉県 白石宗 20歳

A 普通に考えると、タイヤメーカーに就職すべきなんではないかと、プリヂェンストーンへ電話してお聞きしたことを紹介しましょう。まず、会社に入社するためには、定期採用に応募することです。一応、希望のセクションが聞かれます。しかし、希望のセクションへ配属されるのは限りませんが、プリヂェンストーンでは、タイヤマンの所属するのはタイヤ開発部か市販部ではなくレース用の開発の部署になります。毎年、数百人もの人が入社し、多くの人がレースタイヤ開発を希望するので、かなり難関だということ。また、各サテライトのピットなどでサテリスマン(ファイター)として働いている人たちは、プリヂェンストーンの場合、プリヂェンストーンから委託を受けたプリヂェンストーンタイヤ東京販売のモータースポーツ課の方です。ここでは富士、筑波、KART、二輪の担当者が各一人ずついて、彼らだけで随分と忙しそうです。こちらに入社する際もタイヤマン担当を希望する人が相対しますが、欠員が出ない限り補充はありません。ただ、レースの際にはサポートとして大学生アルバイトにお手伝いをお願いしているようです。富士では、成城大の自動車部の学生が中心で応援に駆けつけるので、タイヤマンのサポートを経験するために成城大に入社するのも手(笑)かも。ま、いずれの方法でも、興味と感銘だけでは、タイヤマンになれるというわけではないのです。ガンバ!

(あら)

エントリーのしきたり

はいはい、こちらはモータースポーツの「よろず相談室」。Ror読んで、ふと気がついた疑問、T.Vみててオヤ? と感じたこと。なんでもOK、いざガキにキミのクエスチョンを書いて、下記まで送ろう。〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 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1人選んで明記してください。解答者が多くなる質問も大歓迎です。よろしくね!

答えきれなくてゴメン!

ゴメンナサイ……、またまた質問に答えられない方が続出してしまいました。機会があったら、復活戦をやってみようかって思っていますので、乞うご期待を! F1に質問が集中しますので、他のカテゴリーもよろしくね! 埼玉・加藤博己、京都・広瀬功、山口・高木敬史、北海道・伊藤貴弘、茨城・岩松洋光、兵庫・山内功司、静岡・山内謙志、秋田・斎藤孝、静岡・山下富治ほかのみならず、敬称略しちゃったけどゴメン、また送ってくださいね!

ASKING ON '90 解答陣はこの10人

編集長	GoA ドラテク	「おん、聞一て、聞一て、編集部には日頃もず〜といいたんだよ。スゴイっしょ」などと夜更を叩いたまう今日この頃。本気でレーシングドライバーにデビューしようかとおぼろげに思っているのではないかとと思われる編集長にお仕事もなされてくれ!	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などアメリカで開催されるレースのことだからなんでも聞いてほしい。知って得して楽しさ倍増させようこと請け合いです。」
ナカシ	剛A	「どっちかというマニアックなファンが多いグループC、フォ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。尚、このコーナーは質問もツェルカム。どキマから導入まで、ハンパに質問してちょうだい。吾等々メカ物もOK。」	K²	GoA レトロ	「ちわっす! K ² です。レトロものことなら私にお任せ下さい。特に得意とするのは、やっぱりジム・クラークなどが活躍していた60年代のレースのことです。あ、それと私ちよつとGoAの方もかじってしまっています。おちらもOKです。」
剛	F1	「ムカヘンのグランプリに関しては、他の解答者におまかせしますが、最新情報はワタクシに聞いてください。今年も盛り上がるF1!! 多彩な質問を待っています。」	かの	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。ダートの質問もどうぞ!」
Kびん	全日本F1 全日本F3000 ドライバー モロモロ	「全日本F3000としてF3000のことならワタクシにどうぞ? ずばり解答してあげましょう。こまごまドライバーなこと、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、全部聞き受けましょう。お好きな人が載ってアゲルよ!」	さかな	プラモデル	「プラモデルのことに限らず、アソビのことならこのさかなにおまかせあれ。ラジコン、スロットカーはもちろん、「ワイニングランがどうのこうの」「スリックカートで云々」なんなんにもお答えしましょう。エンジンなお供り、待っています。」
あられ	F1(海外) ヨーロッパ	「GCがなくなって悲しいあれです。と言うわけでF3000を世に出すので全日本F3000に関する質問をピンポイント/その他、海外のF3000、F30、グループAなどについても努力しますよ。最後に、相変わらず質問者さまにも優しいよ!」	きしゃん	入門カテゴリー その他	「キーキー、この入門カテゴリーってどこまでいいるの? スーッと、H1クラスにF2に、フォーミュラレーシングやセウルスもかかろ? などと元アスキングオン担当者が自らよくわかんないアバウトな受け方スミマセン。でもヨロピクね。」

BOOK

モーターレーシングを知るこの一冊



〔Feel the Wind〕

洋書は読みだし、でも語学力はなし。ウーン、困ったね。英語の授業ってつまらないもんなあ。

英語授業のテキストがレーシングドライバーのストーリーだったりしたら、面白いのにね。ウン。じゃ、こういう本はいかが。

タイトル「ジェフ・リースのFeel the Wind (風の中で)」。A5判 (R'onの半分ほどの大きさ) 48ページの小冊子。南雲堂(〒162 東京都新宿区山吹町361 ☎03-268-2311) から出たばかりの英語副読本「Cosmo Readings」の中の一冊。定価430円。

つまりね、FF1600レースで年間33勝を記録したり、F1GPデビュー戦で7位に食い込んだり、'81年ヨーロッパF2チャンピオンに輝いたり、日本に活動拠点を移してGCチャンピオンを3度も奪ったりして、今もトヨタのWSPCドライバーとして活躍中のイギリス人ジェフ・リースが、その半生を語ってるわけだ。子供の頃は飛行機に夢中だったこと、若いころ目を怪我して失明するかもしれなかったこと、日本での生活のこと、レースに対する姿勢・考えなど、レース専門誌なんかの通常のインタビュー記事には見られない興味深い記述もある。

高校生レベルの副読本だから、いきなり洋書を読むのよりはるかにわかりやすい。3ページ分本文があると、1ページのエクササイズがある。「次の文が正しいか誤りか指摘しなさい」とあって、「リースの子供の頃のヒーローだったジム・クラークは、上手な飛行機パイロットだったのでフライング・スコットと呼ばれた」なんていうのもあって、へへへと笑える。

「ジェフが日本で生活していくうえで最大の問題点は何ですか」という問いに対する答は、この本を読むと分かったりするわけです。かと思うと、「2文が同じ内容を表すよう、空所を適語で埋めなさい」と問われて、「Watch for cars!」と「Keep your——— for cars!」が並べられて、うーんと、eyeとoutかな。ピンポイント正解です。

ま、そんなこんなで、英語のお勉強をしながらジェフ・リースの

こと、レースのことを知ってく高校生が増えるのは、何かとっても嬉しい気がする。

英語の教材にモータースポーツが採り上げられるような時代になったのだよ。嬉しいやね、ね、ねッ。

「レーサーとしての経験・自信にもとづく著者の言葉には、この本を手にする若い人々のものの考え方や日常生活に参考にして欲しいことが少なからず含まれています。また、経済面やけがなどのいくつかの困難を乗り越えて自分の夢を現実にし、レーサーとして成功した著者の人生には、これから自分の将来に向かって進んで行く年頃の人には、大いに今後の参考になるものであると言えます」と、注釈者の渡辺富士夫先生は前書きで書いておられます。

著者ジェフ・リース、編集協力は本誌でもお馴染みのモータースポーツジャーナリストの高橋二郎。

今回の一冊は、この欄で紹介するものとしてはかなり異色かもしれないけれど、モータースポーツを扱った商業印刷物が、これまでにない広がりを見せている状況には、注目していいと思うのだな。いろんな本よ、もっと出てこい。



(上) EXERCISESもあって、まさに英語のテキスト
(下) JPSロックスをドライブする写真なども掲載

F1GP

WATCHING

5/25 FORMULA 1
WORLD CHAMPIONSHIP
ROUND 4

●1990年5月27日 ●モナコ・モンテカルロ市街

MONACO GP

市街地サーキットで争われる伝統の1戦



伝統の市街地サーキットで開催されるGP みどころ1

南フランスの小独立国、モナコ公園で開催されるモナコ・グランプリは、高級リゾートとカジノでおなじみ、モンテカルロ市街地を閉鎖して行なわれる。モナコ・グランプリの歴史は長く、その第1回目はF1レースが世界選手権として発足した'50年に開催された。それから5年間のブランクを置くものの、'55年からは現在まで、一度も選手権カレンダーからは外されることなく続いてきた伝統あるグランプリだ。だからこのレースは現在のF1にとって特別な、なくてはならない存在となっているのだ。

現在こそ公道を封鎖して行なわれるグランプリは珍しくなくなったが、このモナコはそんな現在でもなお異色のグランプリと言える。一周の長さは約3.3kmと短く、そのレース中の平均速度は150km/h弱と超低速だ。長い歴史の中で、コースにはほとんど変更が行なわれていないため、エスケープ・ロードもなく、コースアウト即ガードレールに接触となる。ミスの許されないコースだと言えよう。また、古いコースのため、低いガードレール越しに身近をマシンが走り抜ける迫力は相当なもの。美しい街並を背景に展開される激しいバトルに乞う御期待。



モンテカルロの街並を背景に展開するGPは独特の雰囲気を持つ

今年は例年がない大バトルがみられそう……? みどころ2

上のコラムでも述べたが、このモナコ・グランプリが開催されるモンテカルロ市街地サーキットは超低速コース。約3.3kmの全行程には直線が少なく、コーナーを抜ける時とまたすぐ次のコーナーがやってくるようなレイアウトになっている。空力の影響も少なく、エンジンパワーの大小もここではあまり関係ない。ゆえにこのツイステイナコースを制するために必要なファクターには、マシンの優劣より、ドライバーの技量が大きく影響してくる。だからこのグランプリでは、今までにない接戦が予想できるだろう。

この中で、まず本命と目されているのが昨年の勝者A・セナだ。セナのようなギリギリまで攻め込むドライバーはこういつたツイステイナコースで断然有利。マシントラブルや突発的なアクシデントがないかぎり、彼の勝利は間違いないとみていいだろう。これに対抗するのがA・プロストだ。彼の駆るフェラーリはパワーバンドの狭さの点でモナコのようなコースでは少々不利だが、過去4回の勝利を挙げているプロストがそう簡単に勝利を譲るとは考えられない。彼がこのレース、どういいう出方をするかは絶対注目だ。またヒレリを履いたモデーナ、アレジ、マルティニも要注意だ。



ここを制すマシンはパワーよりも扱い易さだ

各ドライバーの過去5年間のモナコGPでの戦績(1985~1989)

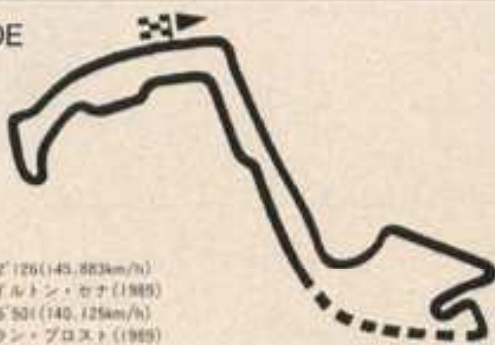
ドライバー	1985	1986	1987	1988	1989	総得点
①アラン・プロスト	R	1位	9位	1位	2位	24
②ナイジェル・マンセル	7位	4位		R	R	3
③中嶋 信			10位	nc	nc	0
④ロマン・アレジ						0
⑤ディエゴ・ブエツェン	9位	8位	R	8位	10位	6
⑥リカルド・バトレセ	R	R	R	6位	15位	1
⑦デイビッド・ブラバム						0
⑧ステファン・モデーナ				nc	3位	4
⑨ミケール・ダルボレート	2位	R	3位	3位	5位	16
⑩アレックス・カッフィ			R	R	4位	3
⑪アレック・ワーウィック	3位		R	4位	R	5
⑫マーティン・ドネリー						0
⑬オリビエ・グルイヤール				R	R	0
⑭マウリシオ・グージェルミン				R	R	0
⑮イバン・カベリ			6位	10位	11位	1
⑯ガブリエレ・タルキエーニ						0
⑰ヤニック・ダルマス				7位	nc	0
⑱アレクサンドロ・ナニーニ		nc	R	R	8位	0
⑳ネルソン・ピケ	R	7位	2位	R	R	6
㉑ジャンニ・モルビダリ						0
㉒アンドレア・デ・チェザリス	4位	nc	R	R	13位	3
㉓ビエリ・マルティニ	nc				R	0
㉔パオロ・バリッラ						0
㉕ニコラ・ラリニ					nc	0
㉖フィリップ・アリオー	nc		R	R	R	0
㉗アイルトン・セナ	R	2位	1位	R	1位	22
㉘ゲルハルト・ベルガー		R	4位	2位		9
㉙エリック・ベルナル						0
㉚鈴木亜久里					nc	0
㉛ベルトラン・ガシオー					nc	0
㉜ロベルト・モレノ				R		0
㉝クラウディオ・ランジェス						0
㉞グレガー・フォイテク					nc	0
㉟ジョー・レイト						0
㊱ゲイリー・ブラバム						0

Rはリタイア、ncは完走と認められず、ncは予選通過、ncは予選予選通過、その他は順位。総得点は各入賞をポイントに換算したもの

歴代モナコGPウィナー(1979~1989)

年	ドライバー	シャシー/エンジン
1979	ジュディ・シエクター	フェラーリ
1980	カルロス・ロイタマン	ウィリアムズ/フォード
1981	シル・ビルヌーブ	フェラーリ
1982	リカルド・バトレセ	ブラバム/フォード
1983	ケケ・ロスベルグ	ウィリアムズ/フォード
1984	アラン・プロスト	マクラーレン/TAG
1985	アラン・プロスト	マクラーレン/TAG
1986	アラン・プロスト	マクラーレン/TAG
1987	アイルトン・セナ	ロータス/ホンダ
1988	アラン・プロスト	マクラーレン/ホンダ
1989	アイルトン・セナ	マクラーレン/ホンダ

COURSE GUIDE

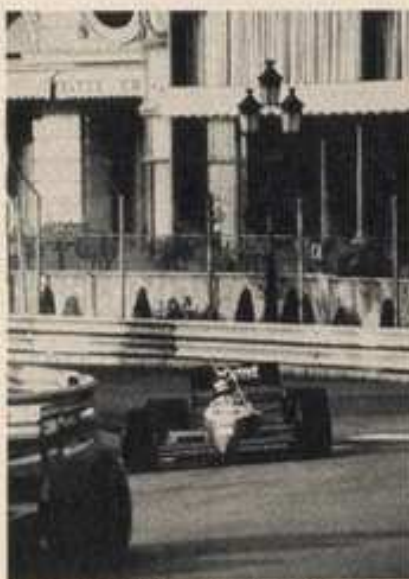


(Circuit de Monaco)
モンテカルロ市街
全長3328m

ラップレコード(予)▷1'22"126(145.883km/h)
アイルトン・セナ(1985)
(決)▷1'25"50(140.125km/h)
アラン・プロスト(1985)

長い伝統を持つモナコGPが開催されるモンテカルロ市街は、高級リゾート地としても有名なニースの近くに位置する。この公道を封鎖して作られるグランプリ・コースは、その伝統ゆえか、第1回目からほとんどレイアウトの変更を受けずに現在に至っている。ツイステイで超低速型、レース中の平均速度は150km/hに満たない。ドライバーの腕がものを言うコースだ

亜久里はホーム・サーキットで決勝進出なるか みどころ3



鈴木亜久里の健闘がより期待できるコースだ

今シーズンはアメリカ、ブラジル両グランプリともブレク、本予選とも通過して昨年のうっぶんを晴らすような快走を見た鈴木亜久里。当然、このモナコ・グランプリでも決勝進出が期待される。

亜久里の駆るローラ・ランボルギーニはオールマイティなマシンと言われている。昨年一年間の熟成期間を経たランボルギーニ・エンジンは信頼性も向上し、ピクアップの良さでは相当なポテンシャルを秘めている。シャシーも扱い易さに振った設計がされているので、このコースには合っているようだ。そして、亜久里自身もツイステイなコースやストリートコースは得意。充分期待が持てるだろう。

だが、不安要素がないわけではない。このモンテカルロ・サーキットを制するのに必要なものは経験がすべて。ふだん亜久里がここを走ることはできない。土曜、日曜の3日間しかここを走ることができないのだ。昨年、ブレクでもほとんど走ることができなかった亜久里がどうこのコースを攻略するか、注意して観て欲しい。

TV ON AIR

5月27日(日)深夜1:00~3:00
全国フジTV系にて放映

Preview

●'90全日本ツーリングカー選手権シリーズ第2戦

SUGOグループA300km選手権レース

●スポーツランドSUGO ●主催者/VICIC、SUGOスポーツクラブ、奥州VICIC

5/20

SUGO Group A 300km Championship Race

スカイラインの独走は続くのか？ 注目の第2戦



開幕戦で圧倒的な速さを見せてデビューウィンを飾ったカルソニック・スカイライン。連勝なるか

- 開催レース Gr.A 81周
TNC-T 12周
ミラーシュ・フレッシュマン 12周
ザウルスカップ 12周
マーチ 10周
カート (F100)
- 入場料 5月19日公式予選 大人200円/小人100円
5月20日決勝 大人500円 (前売り4200円)
小人100円 (前売りなし)
ペアチケット800円 (決勝日のみ有効)
パドックパス 5月19日土入場料+3000円
5月20日土入場料+5000円
- 駐車場 4輪500円/2輪300円

※前売りはチケットぴあ、チケットセゾン、丸井チケットセンター、CNプレイガイド、セブンイレブン (福島・宮城地区)、RTNの加盟店で発売



クラスが成立することが決定し、本格的な戦いが始まる2クラス



打開シビックの筆頭に立つ、谷アトバン

今回はC.A.R.A. チームノゾラの参加が予定されており、再び2クラス内のBMW同士の争いが見られそうだが、第2戦には間に合うと言われていた2・5

同じくクラスでは、今年から7台に増えたシエラ勢のほぼ全車が、このレースから90年仕様のエンジンとコンピュータを搭載してくる。この新しいエンジンは、昨年に比べて全体的にトルクが増えており、パワーも500馬力近くにまでなるといわれる。第1戦で見かざりでは、速さの点ではスカイラインに追いつくことが難しいシエラ勢だが、台数が増えたことにより、シエラ同士の争いは一層激しいものになることは必至だ。

第1戦では参加台数が少ないために、クラスそのものが成立しなかった2クラスだが、今回はC.A.R.A. チームノゾラの参加が予定されており、再び2クラス内のBMW同士の争いが見られそうだが、第2戦には間に合うと言われていた2・5

今年初の3つのクラスによる争い
カルソニック、リーポック2台のスカイラインGT-Rの他を圧倒する速さが目立った開幕戦・西日本から約2ヵ月、全日本ツーリングカー選手権の第2戦は、スポーツランド菅生に舞台を移して行なわれる。

この第2戦の舞台となるスポーツランド菅生は、一周3.7kmのアップダウンの激しいテクニカルなコースである。昨年、このレースはシリーズ第4戦として組まれ、長谷見ノオロフソンのリーポック・スカイラインが予選でポールポジションを獲得、決勝でもドライバー交替後にトップに立ち、そのまま優勝を果たしている。

さて、今年のレースに目を移して見ると、1クラスでは何と言っても、2台のスカイラインGT-Rの走りに注目が集まる。4月中旬に行なわれたテストでは、ウェットコンディションながら、リーポックがシエラ勢を2秒以上離す1分38秒のタイムをマーク、順当な仕上がりをを見せている。一方の第1戦のウイナー、カルソニックの方はこのテストではエンジントラブルのため満足に走り込むことができなかったが、足廻りのセッティングさえ決まれば、本番は十分にいけると金子監督は言っている。さらに、予選では昨年のポールのタイム、1分29秒210を2秒近く短縮するものが期待できるとも言っている。

エンジン、可変式リヤウィング、18インチタイヤを装備するエポリユーション・モデルの到着は、チームによってはやや微妙な状態となっている。したがって、場合によっては従来の2・3とモデルとエポリユーションの2・5とモデルの混走となることも十分にありえる。

3クラスは、ジャックスカード、PIAA、出光のVTECシビックと昨年シビックからタイトルを奪い取ったアドバン・カロラーの4台が他のマシンを一歩リードしているといえるだろう。アドバン・カロラーは、今回のレースにニュースペースのエンジンを投入、土屋監督は本番に向けての手応えは十分と言

グループA予想エントリーリスト

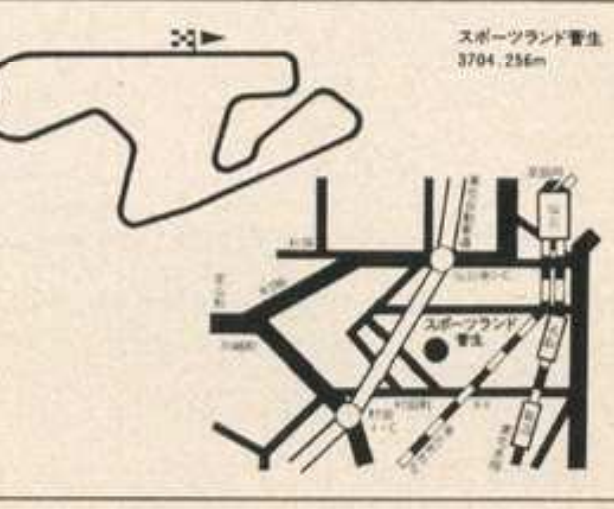
No.	車名	第1/第2/第3ドライバー	車種	タイヤ	エントリー
DIVISION 1					
1	リーポックスカイライン	長谷見高弘/A, オロフソ	ニッサン・スカイラインGT-R	DL	ハセモーターズスポーツ
2	シエラRSコスワース	和田 孝夫/土屋 圭市	フォード・シエラRS500	YO	エンテレス with アンビション
3	アートネイチャー・シエラ	中田陽次郎/志保 卓	フォード・シエラRS500	DL	アートネイチャーレーシングチーム
8	FETフォードシエラRS500	長崎 清志/佐本 和男	フォード・シエラRS500	RS	FET RACING TEAM
11	TRAMPIO-SERRA	横島 久/影山 正彦	フォード・シエラRS500	TY	オブジェクト
12	カルソニックスカイライン	星野 一義/鈴木 利男	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	ホシノレーシング
13	DUNLOP・シエラ	M. マルティニ/J. クロスノ	フォード・シエラRS500	DL	SINTEC RACING TEAM
22	ビュエニコ・トランビオ・シエラ	清水 和夫/松田 秀士	フォード・シエラRS500	TY	オブジェクト
26	富士通チームスコーラ	関谷 正徳/小川 尊	トヨタ・スコーラターボ	BS	富士通チームトムス
37	富士通チームスコーラ	奥次 誠治/藤 香季	トヨタ・スコーラターボ	BS	富士通チームトムス
43	CITY LIFE 43 SIERRA	佐野 孝司/坂本 尚樹	フォード・シエラRS500	DL	CITY LIFE 43 RACING TEAM
DIVISION 2					
4	ジャレレーシング・TRIMM	T. B. N./T. B. N./澤田 浩	BMW-M3	YO	CARALレーシングチーム
26	ADVAN alpha M3	W. ホイ/高橋 健二	BMW-M3	YO	ADVAN alpha TOMEI
29	Bing-KEGAN M3	日下部保雄/山内 伸也	BMW-M3	YO	Bing-KEGAN Racing
35	オートテックM3	R. ラッフェンジャー/中川 隆正	BMW-M3	BS	オートテックレーシングチーム
70	SUWA M3	野地 慎行/T. B. N	BMW-M3	DL	チームノゾ
72	WAKO'S M3	牧口 雅雄/T. B. N	BMW-M3	YO	牧口エンジニアリング
DIVISION 3					
5	富士通チームスコーラ	星野 一義/V. ロッソ	トヨタ・カロラー・レビン	TY	富士通チームトムス
7	富士通チームスコーラ	岡本 佳雄/和音 健二	トヨタ・カロラー・レビン	TY	富士通チームトムス
9	イノマハウストムス・カロラー	三浦 順子/松永 隆博/T. B. N	トヨタ・カロラー・レビン	TY	チームトムス
14	JACCS-CIVIC	阪本 尚貴/玉藤 久美	ホンダ・シビックSiR(E-EF3)	BS	ムーンクラフト
15	PIAA CIVIC	佐藤 浩二/中谷 明彦	ホンダ・シビックSiR(E-EF3)	BS	NAKAJIMA PLANNING
18	ウエックススポーツカロラー・レビン	浅野 武夫/藤原 誠	トヨタ・カロラー・レビン	BS	浅野レーシングサービス
19	Weiss Sport カローラ・レビン	浜名 雅一/河合 博之	トヨタ・カロラー・レビン	YO	RACING PROJECT BANGOH
21	J.R.D.A CIVIC	三好 正彦/花山 雅彦	ホンダ・シビックSiR(E-EF3)	TY	J.R.D.Aレーシングチーム
25	ADVAN カローラ・レビン	鈴木 孝一/新田 守男	トヨタ・カロラー・レビン	YO	土屋エンジニアリング
27	トラスティレビン	駒 光武/関 渡彦/M. アイランド	トヨタ・カロラー・レビン	YO	トラスティレーシングチーム
28	ラスト44-ADVANレビン	柴田 昭/青木 真一	トヨタ・カロラー・レビン	YO	アルボーモーターズスポーツ
33	レッツオ・トランビオ・シビック	津々見友彦/村松 康生	ホンダ・シビックSiR(E-EF3)	TY	TEAM RAZO by CARMATE
100	出光MOTION無限CIVIC	中干 将/岡田 秀樹	ホンダ・シビックSiR(E-EF3)	BS	出光レーシング with MUGEN

'89SUGOグループA300km選手権レース ('89.9.10)

順位	クラス順位	No. 車名	第1/第2ドライバー	タイヤ	周回数	タイム
1	1-1	50リーポック・スカイライン	長谷見高弘/A, オロフソ	DL	81周	2:08'54"430
2	1-2	2ビュエニコ・トランビオ・シエラ	清水 和夫/松田 秀士	TY	81周	2:09'42"170
3	1-3	11TRAMPIO SIERRA	横島 久/影山 正彦	TY	81周	2:09'57"090
4	1-4	36バイロ・スコーラ・ターボ	関谷 正徳/小川 尊	BS	80周	2:09'38"840
5	1-5	24チーゼル機器スカイライン	都平 健二/木下 隆之	DL	80周	2:09'53"560
6	2-1	26ADVAN alpha M3	S. アイケンズ/高橋 健二	YO	79周	2:10'00"690
7	2-2	20オートテックM3	W. ホイ/福田 春人	DL	79周	2:10'03"410
8	3-1	16無限MOTUL CIVIC	中干 将/鈴木 利男	BS	78周	2:10'00"210
9	3-2	25ADVAN COROLLA	茂木 和男/小嶋 栄	YO	78周	2:10'14"970
10	2-3	22WAKO'S M3	牧口 雅雄/志村 文	YO	77周	2:08'58"780

エンジン、可変式リヤウィング、18インチタイヤを装備するエポリユーション・モデルの到着は、チームによってはやや微妙な状態となっている。したがって、場合によっては従来の2・3とモデルとエポリユーションの2・5とモデルの混走となることも十分にありえる。

3クラスは、ジャックスカード、PIAA、出光のVTECシビックと昨年シビックからタイトルを奪い取ったアドバン・カロラーの4台が他のマシンを一歩リードしているといえるだろう。アドバン・カロラーは、今回のレースにニュースペースのエンジンを投入、土屋監督は本番に向けての手応えは十分と言



ミリオンカードカップレース ラウンド2鈴鹿

●鈴鹿サーキット●主催者/株式会社ランド・SMSC

5/27

MILLION CARD CUP RACE ROUND2 SUZUKA

圧倒的な台数となったローラT90/50

No.	ドライバー	シャシー	エンジン	タイヤ	チームエントリー
1	小野 尋	ローラT90/50	無限	B5	STELLAR INTERNATIONAL
2	中子 純	ローラT90/50	無限	B5	NAKAJIMA PLANNING
3	片山 右京	ローラT90/50	DFV	B5	CABIN Racing Team with HEROES
4	長谷川昌弘	ローラT90/50	無限	DL	スピードスターレーシングチーム
5	高橋 国光	ローラT90/50	無限	YO	ADVAN SPORT NOVA
6	松本 泰二	ローラT90/50	無限	DL	株式会社 菱華
7	中谷 明彦	ローラT90/50	無限	B5	TEAM TAKE ONE
8	V.バイドラー	ローラT90/50	無限	B5	TEAM TAKE ONE
9	R.チーバー	ローラT90/50	無限	DL	株式会社 菱華
10	佐藤 浩二	レイナード90D	無限	B5	NAKAJIMA PLANNING
11	C.ダナー	レイナード90D	無限	B5	LEYTON HOUSE RACING TEAM
12	関谷 正徳	レイナード90D	無限	B5	LEYTON HOUSE RACING TEAM
13	岡田 秀樹	レイナード90D	DFV	DL	モータースポーツディベロップメント
14	T.ダニエルソン	レイナード90D	無限	DL	株式会社 菱華
15	黒野 一義	ローラT90/50	無限	B5	CABIN RACING TEAM WITH IMPUL
16	金石 勝智	ローラT90/50	無限	DL	モータースポーツディベロップメント
17	片山 正彦	ローラT90/50	無限	B5	STELLAR INTERNATIONAL
18	太田 哲也	レイナード90D	無限	DL	チェッカーモータースポーツ株式会社
19	高沢 琢也	レイナード90D	無限	B5	taka-Q Racing with Team Le Mans
20	J.ハイパー	レイナード90D	無限	B5	伊太利屋 SPORTS with Team Le Mans
21	和田 孝夫	ローラT90/50	無限	YO	ADVAN SPORT PAL
22	M.サンドロ・サーラ	レイナード90D	無限	DL	CLUB ANGLE FUNAKI RACING
23	茂木 和男	ローラT90/50	DFV	YO	Zoom Racing
24	岩城 康一	ローラT90/50	無限	DL	MEITEC with TEAM IWAKI
25	池谷 勝男	ローラT90/50	無限	YO	SUPERCAD RACING with NOJI
26	清水 正智	ローラT90/50	無限	DL	清水レーシング
27	M.マルティニ	ローラT90/50	無限	DL	SUNTEC RACING TEAM
28	J.クルスノフ	ローラT90/50	無限	DL	SUNTEC RACING TEAM
29	R.ラップエンバーガー	ローラT90/50	無限	DL	TEAM NOJI
30	松田 秀士	ローラT90/50	DFV	YO	たけしプロジェクト
31	鈴木 利男	ローラT90/50	無限	YO	SUPER EVOLUTION RACING TEAM
32	E.ベルタンジヤ	ローラT90/50	無限	DL	フットワークレーシング

- 開催レース F3000 35周
F3 17周
FJ1600 12周
CIVIC 10周
スーパーカート 6周
- 入場料(消費税込) 決勝当日券 大人(高校生以上) 5200円(前売4200円)
小・中学生 2600円(前売2100円)
(※前売券は公式予選日と決勝日の2日間通し券)
- 観戦料(消費税込) 指定席券 S1席(グランドスタンド中央) 2000円
S2席(グランドスタンド第1コーナー寄り) 1500円
A席(グランドスタンド最終コーナー寄り) 1000円
(※大人、子供共通、予選、決勝の2日両有効、観戦料金は別途)
- 駐車料金 バドックバス(発売は鈴鹿サーキットの窓口のみ) 15500円
(※大人、子供共通、予選、決勝の2日両有効、観戦料金は別途)
- 観戦料 4輪1000円、2輪500円



2日目、マウロ・マルティニの走りを見送すな

F3000
全日本F3000は2&4鈴鹿以来、再び鈴鹿に戻ってくる。富士スピードウェイでのレースが4戦と鈴鹿と同数となった今年、昨年以上にオールラウンドに走ることでドライバーが、タイトルにもっとも近いのは間違いない。
3戦を終えての今年の全日本F3000の特徴は、昨年に引き続いての圧倒的なローラユーザーの数だ。
これまでレイナード90Dで戦ってきたロス・チーバーでさえ、前戦からローラT90/50を

購入するという事態なのだ。レイナード90DはF1譲りの横置きミツシヨンの採用など革新的なメカニズムを採用。フルカバーされたカウルの空力も手伝ってその速さは登場前から噂されていた。
しかしテストに現れたレイナード90Dは、やはり懸念されていたミツシヨンのトラブルが多発した。対策部品が出されてはいるが不安を解消するものではない。
さらにチームをそれ以上に悩ませているのはセッティング幅の狭さだ。
あまりに狭いセッティング幅のため、ほんのわずかに違っただけで大きくクルマの性格が変わってしまう。

昨年同様、ローラユーザー同士がタイトルを争っていくのか、それともレイナード側か新たに対策を施して巻き返しを見せてくるのか。この鈴鹿で今年のF3000を占う新しい動きが見られるかもしれない。
最後に気になるドライバーを数人。昨年後半から着実に伸びているマウロ・マルティニ、そしてディフェンディング・チャンピオ小河等とカミカゼ右京の巻き返しに注目!

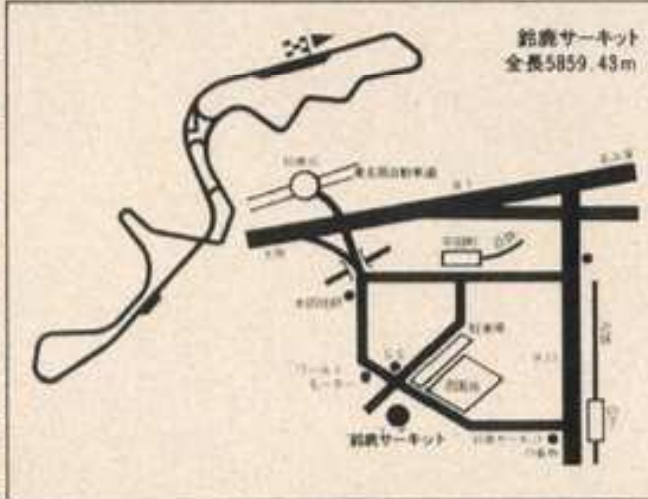


着実に前チャンピオン、小河等

No.	ドライバー	シャシー	エンジン	チーム
2	高村 一明	ラルト RT34	無限	SUPER HAKKA RACING WORKS
3	田中 繁	ラルト RT32	ニッサン	ベアスピード
4	湯浅 尚典	ラルト RT34	無限	KAWAI STEEL LG COX RT
5	田中 哲也	ラルト RT33	VW	KAWAI STEEL LG COX RT
6	リカルド・リナル	ラルト RT34	トヨタ	TOM'S CO., LTD
7	ピクサー・ロビン	ラルト RT33	トヨタ	TOM'S CO., LTD
8	船谷 俊二	ラルト RT33	トヨタ	TOM'S CO., LTD
9	伊藤 直道	ラルト RT34	無限	GIZA RACING TEAM
10	藤山 英夫	ラルト RT33	トヨタ	ICM RACING ASSOCIATES
11	藤原 道	ラルト RT33	無限	SUNTEC RACING TEAM
12	藤村 香穂	ラルト RT32	トヨタ	藤村 香穂
13	藤野 智行	ラルト RT31	トヨタ	トヨタレーシング
14	夏川 純平	ラルト RT33	無限	トヨタレーシング
15	夏川 純一	ラルト RT34	無限	CHERENA RACING TEAM
16	田嶋 栄一	ラルト RT34	無限	TEAM BENETTON
17	門内 常志	ラルト RT32	トヨタ	YOKOHAMA RACING
18	見崎 清志	ラルト RT34	無限	JTR RACING
19	和田 久	ラルト RT34	無限	CAPCOM RACING TEAM
20	森本 晃生	レイナード 90D	無限	ITO HAM Racing with Team Le Mans
21	森本 輝	レイナード 90D	無限	ADVAN SPORT PAL
22	岩根 幸治	ラルト RT34	無限	FUNAKI RACING Co., LTD
23	西田正典	レイナード 89D	無限	TEAM SZIGEN
24	大文字浩治	ラルト RT32	トヨタ	Team LUCKY PENNY
25	近藤 真彦	ラルト RT33	無限	有限会社 ホンダレーシング
26	横島 久	ラルト RT34	無限	TEAM IWAKI
27	横山 謙光	ラルト RT31改	無限	RANK UP SPORTS
28	藤永 敬道	ラルト RT34	無限	藤田 清広
29	松井 保寿	ラルト RT32	トヨタ	ダイイチレーシングチーム
30	松井 茂樹	ラルト RT33	無限	株式会社プライト
31	井金 淳一	ラルト RT34	無限	CITY LIFE 4J
32	高木 幸夫	レイナード 89D	ニッサン	岡本 幸夫
33	藤本 進	ラルト RT33	無限	サムシングプロレーシングチーム
34	前田 慎哉	ラルト RT34	無限	KOTOBUKI RACING
35	加藤 肇	レイナード 88D	無限	オートビューレック
36	仲次 清士	ラルト RT31	VW	仲次 清士
37	土屋 圭市	ラルト RT34	無限	エンドレス プロジェクト
38	中島 慎史	ラルト RT34	無限	エンドレス プロジェクト
39	戸田 哲史	レイナード 89D	ニッサン	PLUS ONE RACING TEAM
40	西沢ひろみ	ラルト RT34	無限	HKS Co., LTD
41	河田 晃典	ラルト RT34	ニッサン	TOMEI RACING
42	原 貴彦	レイナード 90D	無限	CABIN RACING TEAM with Le Mans
43	吉谷 道広	ラルト RT34	無限	セキスイツーユーホームRT
44	本山 哲	ラルト RT33	無限	LE GARAGE COX RACING TEAM

'89鈴鹿フォーミュラジャパンレース (F3)			
5. 859km X 17周 = 99.603km	予選出走44名・決勝出走37名・完走23名		
1 片山 正彦	LEYTON HOUSE RT-33 MUGEN	17周	36.93466
2 村松 栄紀	GEAR BOX RT33 無限	17周	36.11717
3 金子 勝智	CHICAGO PIZZA RT33 無限	17周	36.17309
4 土屋 圭市	ENDLESS PAL	17周	36.31903
1 佐藤 浩二	SUPER HAKKA ラルト RT32	17周	36.46323
6 佐々木秀六	FARBRICE 49J LIMIT	17周	36.48821
7 藤原 道	タカキュー ラルト RT-31 トムス	17周	36.54726
8 藤原 貴彦	CABIN 89J NISSAN	17周	37.03794
9 高沢 琢也	CITY LIFE 43 ラルト RT33 トムス	17周	37.07909
10 船谷 俊二	LEVOC EVOLUTION RT33	17周	37.27552

'89鈴鹿フォーミュラジャパンレース (F3000)			
5. 859km X 35周 = 205.079km	予選出走22名・決勝出走22名・完走15名		
1 E.ピッコ	NIKKEI 89D MUGEN	35周	1'07.4946
2 R.チーバー	ワコールダンロップ 89D	DL	1'07.10199
3 長谷川昌弘		DL	1'07.36791
4 小野 尋	STELLAR LOLA T90	DL	1'07.57572
5 関谷 正徳	LEYTON HOUSE 89D MUGEN	DL	1'08.09779
6 F.バイドラー	MSO T88	DL	1'08.18307
7 M.サンドロ・サーラ	CLUB ANGLE 89D	DL	1'08.24301
8 中谷 明彦	Marlboro LOLA T89	DL	1'08.31446
9 M.チーバー	KYGNUS reynard 89D	YO	1'08.33748
10 和田 孝夫	TENORAS ADVAN T89	YO	1'08.36796



インディ500の舞台であるインディアナポリス・モーター・スピードウェイは、今から87年前に、現在と同じ2.5マイルのオーバルトラックとして誕生した。以後、1911年から72回にわたって、インディ500は、ここで開催され続けている。

数々の名勝負を生み出し、11年から通中、大戦での中断はあったものの、休むことなくこのイベントは続けられてきたのである。世界のどこを見ても、ひとつのサーキットで、これほどの歴史と伝統のあるレースが開催されている例はない。アメリカモータースポーツの聖地ともいえるインディアナポリス。ちなみに「ザ・グレイテスト・レースコース・イン・ザ・ワールド」。インディアナポリスはこれを自ら登録商標としている。ここは全米ではなく、世界のサーキットなのだ。

インディ500

テレビ中継が100倍楽しめる役立ち図鑑

27 May. 1990 Indianapolis Motor Speedway

Preview for
INDY
500

Photos/Dennis Ashlock\IMPAC., Art Flores\IMPAC. IMPAC., Racing on



さあ来い!!

TV
ON AIR

5月27日(日) 深夜0:15~4:30(延長あり)
全国TBS系にて衛星生中継
実況・解説/未定
ゲスト/未定

インディ500のテレビ中継は長い。衛星生中継でゴールまで放映するため、延長はあたり前なのだからしょうがない。チェッカーは明け方になると思って間違いない。だから昼間は充分に寝て、万全の態勢でテレビの前に。あとビデオに録る場合には、3倍モードで戻切れ対策も充分に。タイマーのセットは終了時間に余裕をもって…。でだ、いよいよレースがスタートする。ドンドンと時間がたつ。夜中だ、腹がへる。そうすると夜食が食べたくなる(はずだ)。そんな時にはインディの雰囲気ホットドッグとビール(一応、未成年はダメ)で決めたい。当然、放映開始前に用意しておくのがベストだ。もっと雰囲気に浸りたいならエアコンの温度をガンガンに上げ、インディと同じ温度にするのもいい。気分はインディアナポリス。せっかくの生中継、TBSさんに感謝しつつ存分にインディにひたたりるのが、礼儀ってもんだ!?

これを読めばインディ500の

今年もインディ500の季節がやって来た
観客数約40万人、インディアナポリスは
1年で一番賑やかな時を迎える
テレビでも全世界に放映されるインディは
世界でイチバンのイベントなのだ
もちろん今年もTBSが完全生中継
そこでだ、この機会にもっと深く
インディを知ってしまおう
あれは何? あいつは誰?
そんな疑問もたちまち解決
インディ500の細部にこだわれば
テレビ中継も100倍楽し
5/27茶の間がインディアナポリスに変身だ!

複雑怪奇? インディの予選はこうやるのだ

インディの予選はちょっとユニークだ。レース前2週の日曜と日曜、計4日間で行なわれる。計測は1台ずつのタイムアタック式。2週のウォームアップの後の4週の合計タイムでグリッドを決定する。好タイムが望めないか判断した場合には、そのむねを告げアタックを中止し、その後再トライすることが出来る。しかしインディでは初日に20台がクオリファイされると、2日目にクオリファイしたものは、どんなに良いタイムでも、その後ろに並ぶことになっている。そのため早めにタイムを出すのが必須なのだ。そして33台のグリッドが一旦埋まると、その後は新たに好

タイムをマークしたヤツが入り込んでくる。こうなると遅い順に弾き出され、そのドライバーは再アタックに入る。だがインディには、一度クオリファイされたドライバー/マシンは、同じ組合せではアタックできないという、厳しい掟がある。そのため弾き出されたドライバーはTカーか、エントリーしてるが出走していないチームから権利を買って、再びコースへと出て行く。2週目の日曜にそうなったドライバーこそ悲劇で、マシン、セッティングもなしという状況で、必死で最後のアタックをする。厳しいようだが、これもインディ長年のしきたりだからしょうがない。

なんでも賞金のネタにする。これがインディ

昨年、インディ500で優勝したフィッティバルディは、インディ500だけで10万1604ドル、日本円にして何と約1億6000万円の賞金を獲得した。フィッティバルディはインディ史上初のミリオンダラー・ゲッターになったのだった。

ところでこの金額は優勝賞金だけではなく、各スポンサーから贈られるさまざまな賞金も含まれている。例えば各週のラップリーダーに贈られるもの、これは各ラップでスポンサ

ーが違ってくる。以前、14周目のラップリーダー賞は、ゼッケン14をつけているAJフォイトにちなみ、彼のファンクラブから贈られたこともあった。その他フロントロウの3人に贈られるもの、ピリケツのドライバーに贈られるもの、一番上位のルーキードライバーに贈られるもの、100マイル毎のトップに贈られるものなどなど、ありとあらゆるものに賞金がかけている。インディじゃアスファルトの下にカネが埋まっているのだ。

大迫力のインディならクラッシュも迫力

クラッシュ!! インディのそれはハンパではない。300km/hを超えるスピード、決して広いとは言えないコース幅(ストレートで15m弱、ちなみに鈴鹿や富士は12m)のため、即コンクリートウォールへの衝突につながるのだ。73回も開催されたインディだけに、クラッシュも相当にある。死者もいる。しかしモノコックが堅牢になった最近では、正面からウォールにヒットしない限り、クラッシュしてもドライバーは無事なことが多い。昨年のケビン・コーガンのクラッシュがそれだ。ウォールにヒットし、エンジンまでもが弾き飛ばされた大クラッシュにも関わらず、コーガンは自力でマシンからはい出した。今のマシンの強さが分かるというものだ。



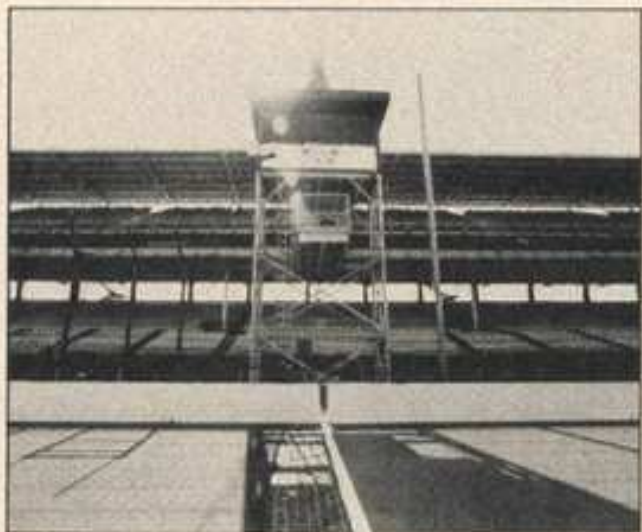
「ジェントルメン…」これがなきゃ始まらない

「ジェントルメン、スタート・ユア・エンジンズ」——このセリフでインディ500は始まる。昔からそう。で、このセリフを言うあのオバアチャンの正体はといえば、彼女は元コース・オーナー、トニー・ハルマンの奥さん。インディのレース前のセレモニーは国歌〜お祈り〜州歌「バック・ホーム・イン・インディアナ」の演奏と続き、彼女の「ジェントルメン」でエンジンスタート。観客の歓声も、彼女のこの声で爆発する。

一杯のミルク。これがなきゃ終わんない

インディの始まりが「ジェントルメン」なら、終わりはボトル一杯のミルクだ。シャンペン・シャワーもなく一杯のミルクでインディは幕を閉じる。ミルクを飲むウィナーにインタビューが「来年も来るのかい?」「もちろん」などとセレモニーは進む。中には「イヤ、これで引退だ」と衝撃の発表を行なうベテランもいる。インディに勝てばもう思い残すことはないのだろう。インディ500は、それほどイベントなのだ。

当時はレンガ敷。だからブリックヤードなの



インディアナポリスのこのコースが出来たのは1909年のこと。当時ヨーロッパのレースを観戦した実業家4人が、アメリカにもサーキットを造ろうと決意。そして現在と同じ2.5マイルのコースが完成した。最初のレースは同年8月に開催されたが、コースの痛みがひどくレースは途中終了。その後約2ヵ月かけて再舗装工事。320万個のレンガが敷き詰められた。このことから今でもブリックヤードと呼ばれるのだ。その後アスファルトになったが、コントロールライン上にレンガが残っている。毎年インディ500の前にレンガ職人が手入れしている。ここだけは、いつまでも変わらない。昔のままのインディアナポリスが残っているのだ。

インディカーのスピードは70年間で約2倍に

今では220mph(約354km/h)を突破するインディカーだが、最初に100mphを突破したのは'19年のこと。それ以来10マイル刻みで'25年、'27年、'37年、'54年、'62年、'65年、'68年、'72年、'72年、'77年、'84年そして昨年まで70年間かかって120mphのスピードアップが図られた。昨年のメアーズの記録は223.885mph。スピードダウンを目指した新規制の下で、230mphのカベが破られるのはいつになるか?

イチバンにこだわる世界一のインディ500

インディ500には何でも一番にこだわる風習がある。まず2月、その年のエントリーの受付が開始された時に、エントリー一番ノリのドライバーがダウンと、インディカー専門紙に載る。また5月には予選日のトラックオープン時に、今年のコース一番乗りとして、これまたダウンと紹介される。ちなみに今年はディック・サイモン・レーシングがエントリー一番ノリ。ちなみにこのチーム、昨年はトラック一番ノリを見事に果たしている。

走行距離と優勝回数で2冠王のフォイト

インディ今までの記録をあれこれ。まずは最多勝はA.J.フォイト(写真上)とアル・アンサーSr(写真下)が4勝で並んでいる。フォイトは今シーズン、シボレー・エンジンを手に入れ意気込み充分。もし今年のインディに勝ち、前人未踏の5勝目を達成したなら、その場で引退を公表すると噂されている。

次にトータル走行距離は以下のとおり。
1位/A.J.フォイト・1万1237.9km
2位/アル・アンサーSr・9445.5km
3位/ゴードン・ジョンコック・7275km
尚、6位にはマリオ・アンドレッティが6255kmで位置している。

ラップリーダーはアンサーSrの625周を筆頭にラルフ・デベルマの613周、フォイトの555周と続いている。またインディ500最多出場記録はフォイトの32回、2番手にはジョニー・ラザフォード、マリオ、アンサーSrが24回と続いている。

また優勝者の記録としては、最年少優勝が'52年のトロイ・ラットマンの22歳、反対に最年長はボビー・アンサーの47歳。また最速優勝スピードは去年のフィッティバルディの167.581mph。最遅の優勝スピードは、やはり開催初年度の'11年の74.59mphであった。



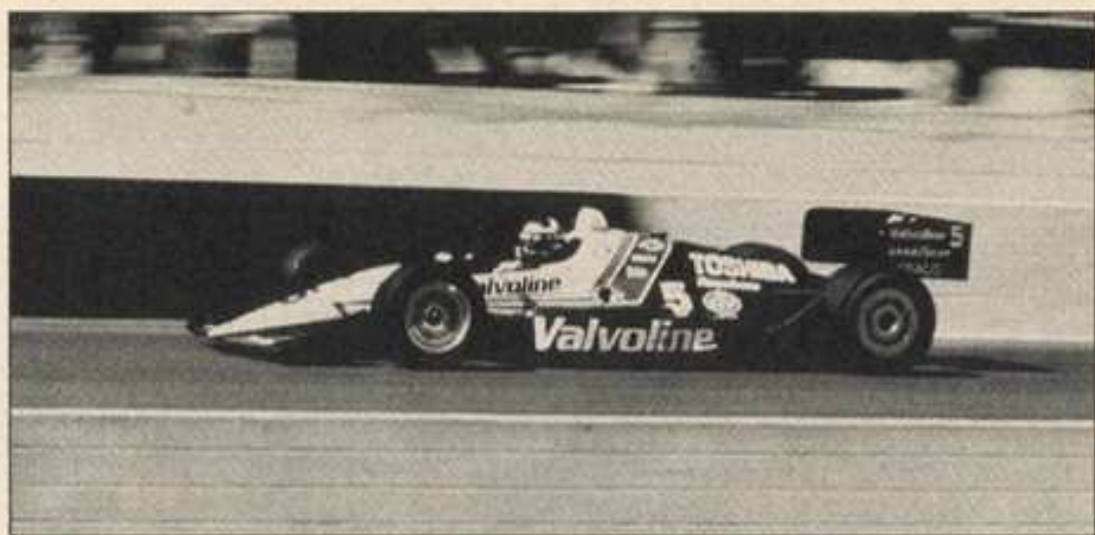
ちょっとインディのマシンについてアレコレ

いわゆるフォーミュラカーのスタイルをしたインディカーだが、今だにウィングカーの走行が許されている。またエンジンはターボの使用も認められており、パワーも700psから800psを発生。排気量はDOHCが2565cc以下、OHVのターボが3430cc以下、OHVのNA5878cc以下となっている。今年から空力的に制限が加えられたといっても、そこはウィングカー。ターボエンジンと合わせて、予選時には時速300km/h以上でインディのコースを駆け抜けていく。その姿は大迫力のひとことだ。

また以前は左回り専用のシャシーというの

が存在していた。左右のサスペンションアームの長さが異なっていたり、マシンの重量物を左側に寄せたりと様々なオーバー・スペシャルがあったのだが、今ではその姿をみることはない。最近の例で言えば、ローラ T88/01がそれ。しかしこれは外観では他のローラと区別がつかなかった。

ところで現在では当然インディカーもミッドシップ一色だが、フロントエンジン全盛だったインディカーシーンをミッドシップに塗りかえたのは、'65年にジム・クラークが駆ってインディを制した、ロータス38・フォードなのである。



Preview for
INDY
500

インディ500 あれやこれや

インディ通への道

なるほど〜から、何よコレッまで
色々取り揃えたインディ豆知識の数々カズ
知れば知るほどインディの大きさが見えてきた!

レースがビッグならトロフィーもビッグだぜ



インディの優勝カップ、テレビを見た人も多いただろうが、とにかくデカイ。高さは1mをゆうに超え、人の頭まで届こうかという大きさなのである。そしてインディのトロフィーがインディのトロフィーたるのは、まわりに埋め込まれた歴代優勝者の顔のレリーフがあるからだ。インディで戦うものすべてが、このトロフィーに顔を刻み込みインディアナポリスにやってくるのだ。インディの歴史がすべてここにある。

頑張れ新人!のルーキー・オブ・ザ・イヤー

いくらF1ドライバーといえ、インディに出る時に通らなければならないのがルーキー・テストだ。今までの実績がいくらあろうとこれに通らないことにはインディに出場することはできない。

それでそのテストを突破し、晴れてインディ出場のなったルーキーの中から、一番の活躍をしたものに「ルーキー・オブ・ザ・イヤー」が贈られる。'87年には、ファブリツィオ・バルバツァも受賞している。また珍しいと

ころではあのバーン・シュバンが'76年にルーキー〜に選ばれた。またジム・クラーク ('63年)、ジャッキー・スチュワート ('66年)、デニス・ハルム ('67年)らのF1ドライバー達も受賞している。

またルーキーで優勝したドライバーも6人いて、その中には'66年のグレーム・ヒルもいる。だが、この年のルーキー〜はスチュワートが獲得。つまりルーキー〜は結果ではなく、良いレースをしたものに贈られる賞なのだ。

アンドレッティだけが親子鷹ではない!

インディの親子ドライバーと言えばアンドレッティ、アンサー親子が有名だが、プロコッチ親子も忘れてはならない。ビル・プロコッチの父であるプロコッチ Srは'53と'54年に2年連続でインディ優勝。しかし3年連続を狙った翌年、事故死してしまった。そしてその息子であるプロコッチは'68年にルーキー・オブ・ザ・イヤーを獲得。だが上位に入りながら勝つことなく引退した。そして現在活躍しているのが、プロコッチ III。彼も'88年にルーキー〜を獲得。プロコッチ家はアンドレッティ、アンサー家に劣らない血筋なのである。アメリカではレーサーの父が子供を連れてくることは当たり前。この環境で育った子供の将来は……こうなるのが当然なのだ。



F1ドライバーとインディ500

今年、エディー・チーバーが参戦し、またインディに元F1ドライバーが増えたわけだが、いったいインディ出場者の中に、F1経験者は何人いるのだろうか。まずは今年のインディ500のエントリー・リストからピックアップしていきたい。

まずは昨年のインディ500の覇者エマーソン・フィッティパルディ。彼は'72、'74年とチャンピオンになっている。次にテオ・ファビ、つい3年前の'87年にはベネトンを駆っていた。そしてマリオ・アンドレッティが'78年チャンピオン。で、ラウル・ボエセル、ロベルト・グエレーロ、そしてエディー・チーバー。その他、F1経験者としてダニー・サリバン、ジム・クロフォード、ボビー・レイハルがいる。

次に歴代のインディ勝者の中から、F1からやって来てインディを制したものを上げてみよう。'65年ジム・クラーク、'66年グレーム・ヒル、そして'89年エマーソン・フィッティパルディの以上3人。F1にはないオーバー・トラックで開催されるインディ500。F1ドライバーがひょいっとやって来て勝てるほど、このアメリカ伝統のレースは甘くはないようだ。



196周トップを走って勝てない奴もいた

さてここではインディのトップ争いの記録を紹介しよう。まず最多ラップリーダーで優勝したのは'30年のビリー・アーノルドで、彼は3周目からトップに立ち198周をトップで走り切った。逆に196周トップを走りながら勝てなかったドライバーもいる。またトップが29回入れ代わるという大激戦も、これは'60年のこと。またもっとも多くのドライバーでトップが争われたのは'80年で、何と10人。このレースはラザフォードが制している。

通ぶるに一番の近道、スラングを覚えちゃえ

インディ500の世界にはいろいろなスラングがある。ここではその代表的なものを紹介しよう。

- CHUTE……チュート。ストレート
- GASOLINE ALLEY……ガソリン・アレイ。ガレージ、パドックのこと。昔、ここは女人禁制の場所だった。
- GROOVE……グルーブ。本来は溝のことだが、ここではトラック上のベストラインのことをいう。
- MISS THE SHOW……ミス・ザ・ショー。決勝レース(ショー)に出られないこと。つまり予選落ちのこと。インディ500はショーだったんだ。
- BUBBLE DAY……バブル・デイ。予選4日目のこと。後方グリッドのドライバーが泡のように現れては消えていくさまを言い表した言葉なのだ。
- CHARGER……チャージャー。これは簡単、アグレッシブなドライバーのこと。

インディ73回の歴史を今ここに

79年前の初開催から昨年の第73回まで
伝統と歴史を誇るインディ500
ここにその歴史と栄光のドライバー達の名を

年	ドライバー	シャシー/エンジン	平均時速	ポールポジション/スピード	備考
1911	レイ・ハロウ	マーモン	120.04km/h	ルイス・ストランド/award pole	第1回大会。出走40台。完走26台。優勝タイムは6時間42分08秒。スピードは120km/h。バグダディー一家のハロウが最初の勝者に
12	ジョー・ドーソン	ナショナル	126.687km/h	ブル・アンダーソン/drew pole	トップ決定のデビル・ルマは11周目にエンジン壊し、押してフィニッシュ。ドーソンがラッキーな勝利を挙げ、出走24台。2人乗り
13	ジュレス・ワイルドグ	ブジョ	122.197km/h	カレブ・ブランク/drew pole	フランスより参戦のグー(ブジョ)が優勝。3位マーズはエンジンから炎を吹き出したがフィニッシュ。計時室にゴダ建立
14	ルネ・トーマス	ドラージュ	132.732km/h	ジャン・シヤヤニユ/drew pole	フランス製(ドラージュとブジョ)が上位4位までを独占。7位までに入ったアメリカ車は5位のスタートのみ
15	ラルフ・デバルマ	メルセデス	144.583km/h	ハワード・ウィルコックス/159.164km/h	デバルマが従来の最速所要タイムを30分短縮して5時間13分で優勝。メスは1周以上リードしていたがタイヤパンクに遭い2位
16	ズリョビク	ブジョ	135.185km/h	ジョン・エイトケン/155.607km/h	第一回世界大戦勃発によりヨーロッパの参戦者なく主催者は300マイル(1日距離)レースとして開催。メスは前年の優勝者
19	ハワード・ウィルコックス	ブジョ	141.702km/h	ルネ・トーマス/168.627km/h	大戦終結直後とあって、優勝車はスピードウェイ所有のもの。事故が多発し、3人が死亡、2人が重傷を負った。
20	カストン・レボラー	ブロンテック	142.620km/h	ラルフ・デバルマ/155.566km/h	2周目でトップのデバルマは18周目にガス欠。レボラーが浮上して優勝。計時室が前年までの4.5倍から3倍へと小型化される
21	トニー・ミルトン	ブロンテック	144.229km/h	ラルフ・デバルマ/162.441km/h	前年同様死亡したレボラーに代わってブロンテック・チームに急遽加わったミルトンが優勝。トップ決定中デバルマも炎を浴び
22	ジョー・マフィー	デュセンバーク/ミラー	152.050km/h	ジョー・マフィー/161.339km/h	デュセンバーク・シャシーが上位を占める。マフィーは前年フランスGPで歴史的勝利をもたしたドライバー
23	トニー・ミルトン	ミラー	146.369km/h	トニー・ミルトン/174.082km/h	ミルトンがインディ史上初めて2勝目をマークしたドライバーとなる。ハリー・ハーツが2年連続2位。1人乗りが主流となる
24	ビル・コラム & ジョー・ボイヤー	デュセンバーク	158.085km/h	ジョー・マフィー/173.857km/h	マフィー vs ボイヤー。ボイヤーは自動車不調となり、チームメイトのコラム車に乗り換え優勝を奪う。デュセンバークに最終勝つ
25	ボーター・デバオロ	デュセンバーク	162.913km/h	レオン・メイジ/182.170km/h	以前デバルマの同乗メカをしていたデバオロがドライバーとして優勝。優勝スピード100mph突破(5時間50分)
26	フランク・ロックハート	ミラー	154.342km/h	アール・クーパー/179.820km/h	若手ロックハート勝つ。雨のため400マイルで終る。計時室1.5倍まで。全車にスノーシュー・シャシーがつく
27	ジョー・ソウダース	デュセンバーク	156.983km/h	フランク・ロックハート/193.281km/h	リーダーのロックハートは午後、ルーキーのソウダースが逃げ切る。ノーマン・ピットマンは多量なマシンを安全な場所に運ぶ
28	ルイス・メイヤー	ミラー	160.150km/h	レオン・メイジ/196.869km/h	ステディな走り、メイヤーの勝利。第一次大戦の撃墜で失ったルーキーのエディ・シムソン・ピットマンが前年コースカーとなる
29	レイ・キー	ミラー	157.047km/h	ジョー・マフィー/194.084km/h	ピットマンによって作られたマシンでキーが優勝。メイヤーは最終ピットインでエンジンにトラブルをきたす
30	ビル・アーノルド	サマーズ/ミラー	161.655km/h	ビル・アーノルド/182.287km/h	3周目にトップに上ったアーノルドがフィニッシュまでトップを守って優勝。大規模なストローク・エンジンの参加が奨励される
31	ルイス・シムソン	スターブーンズ/ミラー	155.029km/h	ルイス・シムソン/181.527km/h	雨のためスタートが2時間遅れる。前年3位のシムソンが優勝。デューセル・エンジン車が一歩もピットインせず13位で完走
32	フレッド・ブローム	ウェッチェロフ/ミラー	167.603km/h	ルネ・トーマス/188.877km/h	ブロームの3年連続で優勝を遂げる。60周目に事故を起こして負傷。前年2位のブロームが優勝。優勝中に2人が事故死
33	ルイス・メイヤー	ミラー	167.632km/h	ビル・カミングス/190.745km/h	5人死亡、1人重傷という、悲惨な一戦。出走42台は最多記録。メイヤーが2勝目。なお30~37年は再びメカニック乗客の2人乗り
34	ウィリアム・カミングス	ミラーFD	168.760km/h	ケリー・ベティオ/192.041km/h	カミングスが27秒差(この時点での最小差)で逃げ切る。前年の事故多発を考慮し、燃料制限でスピード低下を促す
35	ケリー・ベティオ	ウェッチェロフ/オフィサー	170.976km/h	レックス・メイジ/194.305km/h	ヘルメット着用が義務づけられるが、予選決勝を逃して4人が事故死。決勝4周目のベティオがシフトを壊して脱落
36	ルイス・メイヤー	スターブーンズ/ミラー	175.529km/h	レックス・メイジ/192.580km/h	シフトとパイプ・ストップの争いとなるが、ともに脱落。メイヤーが今回もステディな走りで見事に3勝目をマーク。ガス欠車が多数
37	ウィリアム・シムソン	ウェッチェロフ/オフィサー	182.789km/h	ビル・カミングス/198.501km/h	シムソンが期待の決勝。2位ウィルコックスは27.16秒差。計時室中、コントロールを失った車がピットに飛び込み死傷者多数
38	ブロンテック	ウェッチェロフ/オフィサー	188.615km/h	ブロンテック/202.264km/h	シムソンからスタートでリードを奪われる。完走45分11秒。ロケットが2位シムソンを突き飛ばして勝つ
39	ウィリアム・シムソン	マセラーティ	185.130km/h	ジョー・マフィー/203.436km/h	ロケットは多重事故に巻き込まれて死亡。シムソンがイタリア製マセラーティに乗り替わり。過去最高のインディ500レースに勝利
40	ウィリアム・シムソン	マセラーティ	193.317km/h	レックス・メイジ/205.754km/h	シムソンが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
41	ブロンテック	ウェッチェロフ/オフィサー	185.262km/h	マウリ・ローズ/207.108km/h	シムソンが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
42	ジョー・ロビンソン	アダムズ	184.784km/h	クリフ・バークス/203.535km/h	シムソンが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
43	マウリ・ローズ	グッド/オフィサー	187.227km/h	チャド・モン/203.685km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
44	マウリ・ローズ	グッド/オフィサー	182.821km/h	レックス・メイジ/207.211km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
45	ビル・ホランド	グッド/オフィサー	195.256km/h	デューク・ネイロン/213.944km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
46	ジョニー・ハートマン	カーチス/オフィサー	199.561km/h	ウェルト・フォーナー/216.204km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
47	リー・ワラード	カーチス/オフィサー	203.170km/h	デューク・ネイロン/215.872km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
48	トワイ・クットマン	クズマ/オフィサー	207.479km/h	フレッド・アガベイン/222.105km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
49	ビル・フコビッチ	カーチス/オフィサー	207.180km/h	ビル・フコビッチ/222.720km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
50	ビル・フコビッチ	カーチス/オフィサー	210.566km/h	ジャック・マダラス/226.970km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
51	ボブ・スウェイクート	カーチス/オフィサー	206.132km/h	ジョー・マフィー/225.380km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
52	ビル・フコビッチ	グッド/オフィサー	206.784km/h	グッド/オフィサー/234.213km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
53	サム・ハンクス	エバーリー/オフィサー	218.228km/h	バット・コナー/231.861km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
54	ジョー・ブライアン	エバーリー/オフィサー	215.315km/h	ディック・ラスマン/234.922km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
55	ロジャー・ワード	グッド/オフィサー	218.640km/h	ジョニー・トムソン/234.816km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
56	ジム・ラスマン	グッド/オフィサー	223.323km/h	エディ・マクガフ/235.916km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
57	A.J.フォイト	グッド/オフィサー	227.907km/h	エディ・マクガフ/237.347km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
58	ロジャー・ワード	グッド/オフィサー	225.771km/h	バーネリ・ジョーンズ/241.956km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
59	バーネリ・ジョーンズ	グッド/オフィサー	230.356km/h	バーネリ・ジョーンズ/243.257km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
60	A.J.フォイト	グッド/オフィサー	200.586km/h	ジム・ラスマン/255.608km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
61	ジム・ラスマン	ローテス/フォード	242.505km/h	A.J.フォイト/259.479km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
62	ジョン・アムヒル	ローテス/フォード	232.255km/h	マリオ・アントレッチ/268.989km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
63	A.J.フォイト	コロネ/フォード	243.343km/h	マリオ・アントレッチ/271.949km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
64	ジョー・アンサー	イーグル/レイク・オフィサー	246.039km/h	ジョー・レオナード/276.057km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
65	マリオ・アントレッチ	フォード/フォード	252.453km/h	A.J.フォイト/274.502km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
66	アル・アンサー	コルト/フォード	250.653km/h	アル・アンサー/274.502km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
67	アル・アンサー	コルト/フォード	253.849km/h	ピーター・レブソン/287.583km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
68	マク・デナヒュー	マクラーレン/レイク・オフィサー	262.761km/h	ボビー・アンサー/315.334km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
69	ゴードン・ジョンソン	イーグル/レイク・オフィサー	255.943km/h	ジョニー・ラザフォード/319.314km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
70	ジョニー・ラザフォード	マクラーレン/レイク・オフィサー	255.274km/h	A.J.フォイト/308.401km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
71	ボビー・アンサー	コローテ/フォイト	240.134km/h	A.J.フォイト/312.479km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
72	ジョニー・ラザフォード	マクラーレン/レイク・オフィサー	239.249km/h	ジョニー・ラザフォード/304.096km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
73	A.J.フォイト	コロネ/フォイト	259.636km/h	トム・スニーバ/320.072km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
74	アル・アンサー	ローテス/コスワース	259.685km/h	トム・スニーバ/325.338km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
75	リック・メアーズ	ベンスキー/コスワース	255.723km/h	リック・メアーズ/311.787km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
76	ジョニー・ラザフォード	シヤラル/コスワース	229.914km/h	ジョニー・ラザフォード/309.405km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
77	ボビー・アンサー	ベンスキー/コスワース	227.833km/h	ボビー・アンサー/322.747km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
78	ゴードン・ジョンソン	ワイルドキャット/コスワース	260.785km/h	リック・メアーズ/333.189km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
79	トム・スニーバ	マツ/コスワース	260.901km/h	エド・ファビ/333.769km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
80	リック・メアーズ	マツ/コスワース	263.207km/h	トム・スニーバ/328.006km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
81	デニー・サリバン	マツ/コスワース	246.200km/h	バート・クーパー/342.119km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
82	ボビー・レイバル	マツ/コスワース	274.750km/h	リック・メアーズ/348.950km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
83	アル・アンサー	マツ/コスワース	260.995km/h	マリオ・アントレッチ/346.636km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
84	リック・メアーズ	ベンスキー/シボレー	233.047km/h	リック・メアーズ/352.751km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ
85	エマーソン・フィッティバルディ	ベンスキー/シボレー	209.695km/h	リック・メアーズ/360.307km/h	クリフ・バークスが2年連続優勝。後半が降り始め、最後の50周は高い速度で走り抜けたイエローフラッグで引退。2位はレックス・メイジ

*award pole: タイム計測ではなく、過去の記録により選ばれたポールポジション、drew pole: 抽選により選ばれたポールポジション

1989 INDY 500 REVIEW

'89年CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ第3戦の第73回インディアナポリス500のフロントロウには、優勝候補ナンバーワンの'88年ウィナー、リック・メアーズとアル・アンサーJr.、そして一番アウト側にエマーソン・フィッティバルディが並んでいた。フォーメーションラップを終え、ストレートでグリーンフラッグが振られると、フィッティバルディが真先にターン1へと進入。その後にはアンサー、アンドレッチェ、アンサーJr.が続く。

フィッティバルディが快調にトップを快走する中、4周目にアクシデントが発生。27番手からスタートしていたケビン・コーガンのマシンがターン4でバランスを失いスピン、

激しいクラッシュとなり、イエローフラッグが出された。事故処理のためのペースカーランが終了した後もフィッティバルディはレコード・ペースで走り、後続をリードする。

レース中盤になってマイケル・アントレッチェがトップを行くフィッティバルディを激しくチャージ。だが、マイケルは一時トップを奪うものの、163周目にエンジンブローで戦列を去った。

そして今度はアンサーJr.がフィッティバルディにアタックを開始した。アンサーJr.は181周目、テロ・バームロスのローラからホイールが外れた際のコーション・ピリオドでフィッティバルディの背後へベタリと詰め寄る。レースが終了まであと4周になったとき、ア

ンサーJr.はついにトップの座を奪い勝利のゴールを目指した。

もちろんフィッティバルディもおとなしく引き下がるわけではない。ラスト2周のところで周回遅れに追い付いたとき、フィッティバルディはアンサーJr.のインに飛び込んだ。両者はストレートを並走し一歩も譲らないままターン3へと入って行った。二人のマシンは接触、アンサーJr.がコンクリートウォールの餌食となった。

この事故によるイエローフラッグが振られる中、F1で2度チャンピオンを取ったフィッティバルディはインディ500初優勝のゴールを迎えた。「今日は生涯最高の日」とフィッティバルディは語っていた。



No.	ドライバー	チーム/マシン
1	エマーソン・フィッティバルディ (BR)	ペンスキー-90・シボレー
2	リック・メアーズ	ペンスキー-90・シボレー
3	マイケル・アンドレッティ	ローラT90/00・シボレー
4	テオ・ファビ (I)	マーチ90P・ボルシェ
5	アル・アンサーJr.	ローラT90/00・シボレー
6	マリオ・アンドレッティ	ローラT90/00・シボレー
7	ダニー・サリバン	ペンスキー-90・シボレー
8	リック・ボグラー	ペンスキー-PC17・ビュイック
9	トム・スノーバ	ペンスキー-PC18・ビュイック
10	T.B.N.	ローラT90/00・ジャッド
11	ディディエ・テイス (B)	ペンスキー-PC18・ビュイック
12	ランディ・ルイス	ペンスキー-PC17・ビュイック
13	A.J.フォイト	ローラT90/00・シボレー
14	ジム・クロフォード (GB)	ローラT89/01・ビュイック
15	トニー・ベッキンハウゼン	ローラT89/01・ビュイック
16	ジョニー・ラザフォード	ローラT89/01・コスワース
17	ボビー・レイハル	ローラT90/00・シボレー
18	ラウル・ボエセル (BR)	ローラT89/01・ジャッド
19	ロベルト・グゼレーロ (COL)	マーチ90A・アルファロメオ
20	ジェフ・ブラバム (AUS)	ローラT89/01・ジャッド
21	スコット・マクソン	ローラT90/00・コスワース
22	テロ・バームロス (GP)	ローラT90/00・コスワース
23	★エディー・チャーバ	ペンスキー-PC18・シボレー
24	T.B.N.	ローラT90/00・コスワース
25	バンチョウ・カーター	ローラT90/00・コスワース
26	アリー・ルイエンダイク (NL)	ローラT90/00・シボレー
27	T.B.N.	ローラT89/01・コスワース
28	A.J.フォイト	ローラT90/00・シボレー
29	T.B.N.	ペンスキー-90・シボレー
30	★ティーン・ホール	ローラT88/01・コスワース
31	アル・アンサー	マーチ90A・アルファロメオ
32	ジョン・アンドレッティ	マーチ90P・ボルシェ
33	★ジェフ・ウッド	ローラT89/01・コスワース
34	T.B.N.	ペンスキー-PC18・シボレー
35	T.B.N.	ローラT87/00・コスワース
36	★マイク・ドロップ	ローラT90/00・コスワース
37	★スティーブ・パークレイ	ローラT89/01・ビュイック
38	T.B.N.	シボレーNA
39	ロッキー・モラン	ローラT89/01・コスワース
40	T.B.N.	マーチ89P・ボルシェ
41	T.B.N.	ローラT88/01・ビュイック
42	T.B.N.	ローラT89/01・コスワース
43	T.B.N.	ローラT89/01・ジャッド
44	バーナード・ジュルダイン (MEX)	ローラT89/01・ビュイック
45	T.B.N.	ペンスキー-PC18・ビュイック
46	★スコット・グッドイヤー (CAN)	ローラT89/01・ジャッド
47	T.B.N.	ローラT89/01・ジャッド
48	ゾルト・フォルサー	ペンスキー-PC16・コスワース
49	T.B.N.	ペンスキー-PC16・シボレー
50	ビリー・ブコビッチ	ローラT88/01・ビュイック
51	T.B.N.	マーチ88C・シボレー-V6
52	ドミニク・トボン	ローラT90/00・コスワース
53	T.B.N.	ローラT90/00・コスワース
54	T.B.N.	ローラT90/00・シボレー
55	★バディ・レイジャ	ローラT88/01・ジャッド
56	T.B.N.	マーチ88C・ビュイック
57	T.B.N.	ローラ・ビュイック
58	T.B.N.	ペンスキー-PC18・シボレー
59	★エディー・チャーバ	ローラ・ビュイック
60	スティーブ・チャン	ローラT87/00・ビュイック
61	スタン・フォックス	ローラT87/00・ビュイック
62	T.B.N.	ローラT87/00・ビュイック

★はルーキー
・特記なきドライバーはアメリカ国籍
※以外は全米ターボ

この10人の ドライバーに注目

マイケル・アンドレッティ



昨年のインディ500では途中トップに躍り出ながらも、エンジンブローにより、初優勝の夢は無残にも消え去ってしまったマイケル・アンドレッティ。父のマリオ・アンドレッティから譲り受けたそのドライビング才能は高く、疑う余地がまったくないほどである。今年こそその望みを果たしてはインディで'90年型ローラのコクピットに収まる。

マリオ・アンドレッティ



'78年F1世界チャンピオンのマリオも今年で50才を迎える。この一発のスピードはやや衰えを見せるものの、そこはベテラン。さらりと光る走りを見せてくれる。不思議なことに、マリオほどのドライバーが、インディ500では'69年に1度勝っただけなのである。アンドレッティ家はインディにツキがないとも言われるが、今年のインディで巧み返上か。

エマーソン・フィッティバルディ



昨年のインディ500を常に自分のペースで進め、最後はアル・アンサーJr.を力てねじ伏せて、念願のインディ500初勝利を飾ったフィッティバルディ。'72年と'74年のF1世界チャンピオン。開幕戦のフェニックスでは振るわない成績だったが、昨年のディフェンディング・チャンピオンのフィッティバルディは今年も間違いなく優勝候補のひとりだ。

ダニー・サリバン



腕を負傷しながらも昨年のインディ500に出場。ケガをかばいかばいの走行ながらしぶとくねばったが、結局クラッチトラブルが発生してリタイア。腕のケガをかばうあまりマシンに負担をかけたのか。インディ優勝は'85年の1回のみ。しかしサリバンも表彰台の一角をなすドライバーのひとりであることは間違いない。人気No.1のドライバーだ。

リック・メアーズ



オーバルコースで旗を止めることが出来るドライバーはいないとまで言われる。オーバル・トラックの名手のリック・メアーズ。'79、'84、'88年の3度の優勝を飾っている。今回のレースで優勝し、インディ500史上タイの4勝目を名を連ねたいところだ。2年連続で優勝を飾ったフェニックスの開幕戦で見ると、特に不安になる要素はない。

アル・アンサーJr.



今までオーバル・トラックでは勝利を上げていないアル・アンサーJr.だが、フェニックスの開幕戦では3位に入り「オーバルで勝つていないボクが勝つのは、今年のインディだ」とスバリ、インディ500を締め切り、大器の片鱗、いやもう大物振りを披露していた。フィッティバルディ、メアーズに次ぐ優勝候補のひとり。特に不安になる要素を果たせるか?

ボビー・レイハル



レイハルのインディ初優勝は'86年「この勝利をジム・トルマンに捧ぐ」と当時、ガンの集中治療を受けていたチーム・オーナーのトルマンに捧げるセリフとともに心に刻まれている。また今年も開幕で2位と上々の滑り出しを見せ、インディでも期待がかかる。ちなみに今年からチームメイトのアルJr.とは良いコンビネーションを見せている。

テオ・ファビ



'88年からインディカー・ワールドシリーズに参戦を開始している元F1ドライバー。テオ・ファビ。今ではすっかりインディカーの顔となっているが、今年がマーチの新型シャシーの完成が遅れたために調整不足。またボルシェエンジンもスポンサーが見つからないなど、レース以外のことでゴタゴタ。しかしレースではすべてを忘れて走って欲しい。

A.J.フォイト



インディ出場回数32回。そしてインディ初出場は何と'58年。人呼んで「ミスター・インディ」のA.J.フォイト。インディ500、前人未踏の4勝はアンサーJr.に奪われてしまったが、今なお若手に負けないファイトを持っている。さらに今年にはシボレーエンジンを手に入れ意気上がっている。もしも開幕戦で勝つたらここが最高の引退の場と言われている。

ロベルト・グゼレーロ



昨年から登場のアルファロメオ用のインディカーを駆るのはロベルト・グゼレーロ。「'88年の時は他のマシンをパスするなど考えもしなかったし、する気にもならなかった。でも今年のエンジン、シャシーの組合せがボクの真りに合っているようだ」とグゼレーロは語っていた。F1から舞台をアメリカに移したグゼレーロはインディでどう戦うのか。

インディの概要がわかった
誰が速いのか見つけた
昔のことがわかった
絶対TV中継が見たくなった
だったら5月27日の深夜0時15分
テレビの前に全員集合だッ!

Preview for
INDY
500

ムを解析する

講師

ホンダF1プロジェクトチーフ
後藤 治

ブラジルGPの興奮まだ醒めやらぬ3月31日

上智大学において「世界に挑むホンダF1 その速さのメカニズムを解析する」

と銘打たれた大学生を対象にした講演会が開かれた

この講演で講師を務めたのは、ホンダF1チーム監督の後藤治氏

そこで、その講演会を誌上で再現することにしてみよう

では、後藤監督どうぞ!



ブレーキ

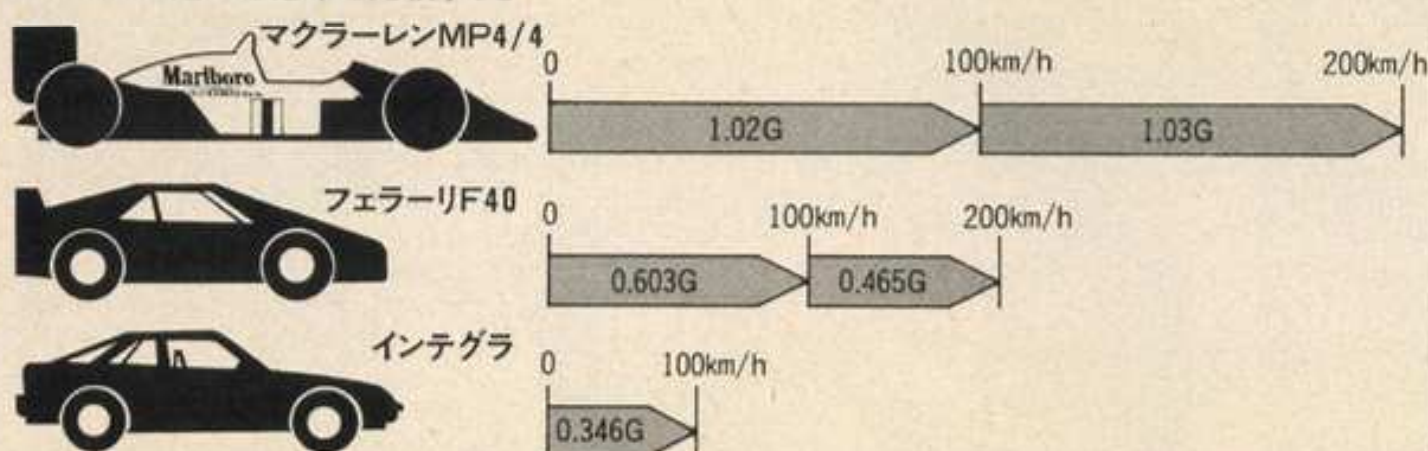
4~5年前から、ほとんどのF1カーはカーボン製のブレーキディスクとパッドを使用しています。その理由を考える上で重要なことは、F1カーのブレーキの使われ方だということになります。例えば、第1戦のフェニックスでは、フルブレーキングの箇所が、1周につき全部で13カ所あります。ということで、1レースで約1000回近くまでフルブレーキングされていることとなります。したがって、平均しても7秒に1回フルブレーキングされるわけです。このようにF1のブレーキは、大変過酷な条件で使用されているわけです。じゃなぜ、カーボンブレーキがいいかと言いますと、まずカーボンブレーキは、摩擦係数がスチールより高い。これは、同一の制動トルクを得るのに、踏力が小さくて済みます。まあ量産車の場合、サーボアシストを使っていますが、F1の場合は使っていませんから、これでドライバーの負担が軽くなるわけです。第2に、その大きな摩擦抵抗を高温のしかも非常に広い範囲で比較的安定させることができます。さらに、比熱もスチールに比べて大きいので、温度上昇がスチールに比べて緩やかです。したがって、F1レースのような使い方でも安定した性能が得られるわけです。すなわち、制動力が安定しているということは、ドライバーがいつ踏んでも、同じように止まるということで、コントロールしやすいこととなります。第3に、F1の場合ですと1点あたりの重量がスチール製が7.1kg、カーボンが3.4kgですから、3.7kgも軽くなります。また現在、ブレーキはアウトボード式ですから、車輪とともに動くバネ下の重量が3.7kgも軽くなるわけで、タイヤの路面への追従性に大いに貢献することになるわけです。

サスペンション

サスペンションはタイヤを路面に理想的なジオメトリーで接地させる重要な役割を持っているわけですが、最近のF1カーでは、前後のウイングを含めたトータルダウンフォースの20%か30%がボディ下面から発生されます。しかし、このボディと路面とのクリアランスがどんどん大きくなりますと、ボディ下面の空気の流速が落ち、ダウンフォースは落

ちてしまうわけです。したがって、高いダウンフォースを得るということだけを考えれば、低いロードクリアランスをキープするために、サスペンションは固定した方がむしろ良いわけです。しかし、それではタイヤの路面への追従性が悪くなってしまいますので、この2つの相反する要求をどうバランスさせるかということで、各社工夫しているわけです。

●F1の加速Gを他車と比較すると



F1のモノコックって、どのくらい強いんですか?

では、時代別のF1シャシーのねじり剛性を示してみますと、1970年頃のもっとも良く出来た鋼管スペースフレーム。これ以上のものはないというもので、角度で1度ねじるのに300kg-mぐらいのトルクであったわけです。それが、1983年のアルミモノコックになると、これは倍ぐらいに強くなりまして、1度ねじるのに600kg-mぐらいのトルクが必要になってきた。しかし、最新モデルのカーボンコンポジットを用いたモノコックは、約9倍ぐらいになりまして、2800kg-mぐらいトルクをかけないと1度ねじれません。しかも、重量がわずか30kgぐらいということ。質量あたりの剛性は驚くべき高い値になっています。参考までに最近の乗用車のモノコックは、だいたい1800kg-mぐらいのトルクで1度ということ。ボディの剛性はかなり上がってきていることがわかります。

講師の後藤です。
どうぞよろしく



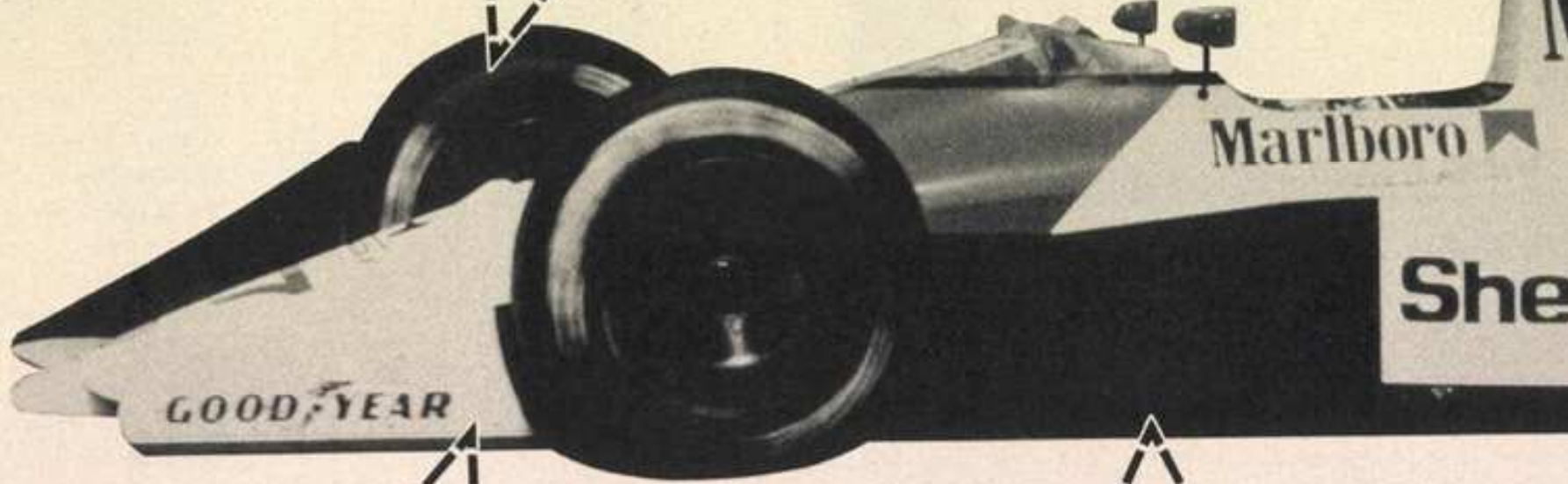
F1速さのメカニクス

タイヤ

タイヤはクルマと地面との唯一の接点であり、クルマの運動を決定する大変に重要な役割を果たしております。タイヤの摩擦抵抗によって発生する力により、クルマは走り、曲がり、止まるわけです。サスペンションや空力によるダウンフォースは、いかにこのタイヤの性能を引き出すかという目的のために工夫され

ているわけです。

このタイヤの重量は、市販車用が9.5kgに対して、F1用ではフロント8.4kg、リア12.3kgと大きさのわりには軽いです。これは、各部が非常に薄く出来ているためで、路面と接するトレッドの部分の厚さでも、スリックタイヤですと、6mmしかありません。



ボディ

F1のボディの前面投影面積を計算してみますと、まあF1の場合はウイングセッティングによっていろいろな値を選べるわけですけど、一般に一番多く使われているミディアムからヘビーに近いウイングを使った場合には、CD(空気抵抗係数)はだいたい0.83ぐらい、CL(揚力)は1.8ぐらいという値になります。最近の乗用車がCD0.3~0.4というのに対して、

このようにF1カーが、非常に悪いのは、タイヤが剥き出しになっているからなんです。F1のトータルのドラッグ、すなわち空気抵抗は、前輪から発生するドラッグ約20%、後輪から発生するドラッグは25%と、タイヤだけでトータルのドラッグの45%を発生します。つまり、ここのタイヤの部分で空力的に損しちゃうわけですね。

シャシー

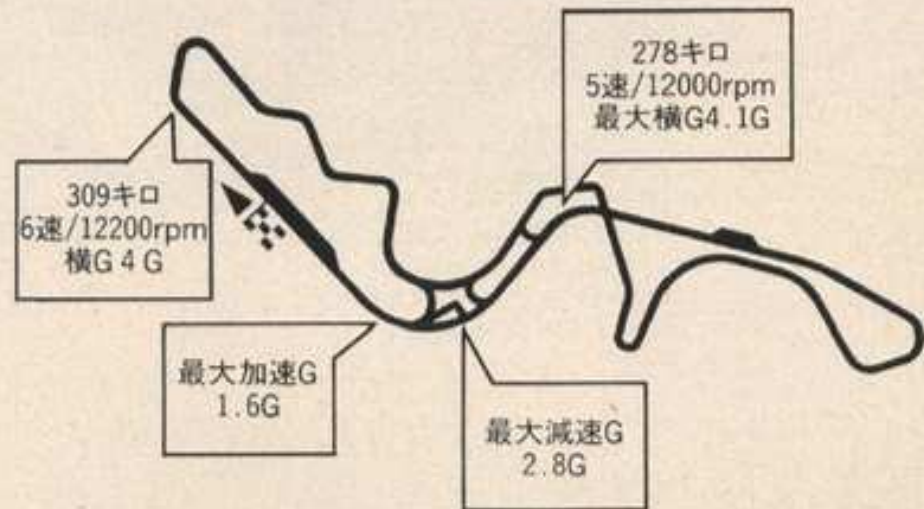
シャシーは、ドライバーとクルマの唯一の接点ですから、いかにドライバーの意志を正確に伝えられるかということが重要な役割であるわけです。もし、ハンドルを切った時にシャシーがブレてしまったりすると、クルマの運動性能に遅れが生じたりします。つまり、ドライバーの意志どおりにクルマが動かず、結果的に速く走ることが出来ません。

よく使われる言葉"G"って何でしょう?

加速度を示す時によくGという単位を使いますが、このGとは加速度係数と呼ばれるもので、加速度を重力加速度の何倍であるかを示すものです。参考までに、昨年日本GP予選でアイルトン・セナ選手が1分38秒041というタイムをマークした時のスーパーラップをコーナリング尺度から見ると、最高速はメインストレートのストレートエンドで309キロ、6速1万2200回転に達します。最高速コーナリングは、この130R、ここで5速1万2000回転、278キロになります。さらに、その時の加減速横Gをコンピュータでシミュレーションすると、スーパーラップ中の最大横Gは、最高速コーナリングのこの130Rで発生されます。ここの横Gは、瞬間で4.1Gに達します。また、最大ブレーキングGは、シケインへのアプローチでのブレーキング。ここで2.8Gが発生します。まあ

これも平均で言いますと、タイヤの摩擦係数で決まりますので、平均で見ますとこんなには出ないんですけど、瞬間はこれぐらいは出ているはずなんです。それでは、最大加速Gとは言いますと、シケインの出口ここはやや下りになっていますけど、ここでの1速の加速で1.6Gが出ていることになります。では、次にマクラーレンMP4/4を鈴鹿に持ち込んで加速性能テストをした時のデータを紹介します。このテストの結果、マクラーレンは、0→100キロ加速が2.8秒、この間の平均加速度が1.02G、0→200キロで1.03Gです。フェラーリのF40の場合、0→100キロが0.603G、0→200キロが0.465GとだいたいF1の半分になっているんですね。参考までに我が社のインテグラの0→100キロだけを挙げますと、0.346Gと値段のわりにはなかなかいいんですね。

●セナのスーパーラップ時の加減速G



PERSONAL Steering wheel
"GRINTA" Backskin type Black 35φ ¥28,000



料理の名人シェフに、レシピに表れない「サジかげん」があるように、F1に乗るような天才ドライバーたちは、自分の意のままになるハンドリング感覚を求め続ける。曲がるという動作に関してドライバーの「サジかげん」に直結するのが「ステアリング・ホイール」なのだ。パーソナル——1962年に、イタリアのバレーゼで設立され、現在世界24ヶ国に年間20万本を供給するスポーツステアリングのトップメーカー。企画から製造まで一貫して行い、特にF1グランプリでは他の追従を許さない圧倒的な実績を誇る。超一流のプロフェッショナルの信頼を世界から。パーソナルは「オートランダム」がお届けしています。



PERSONAL Steering wheel
"SPRINT 3" Black 36.5φ ¥36,000

personal

パーソナルはスポーツステアリングのトップメーカー。特にF1では'87のピケ、マンセル、'88-'89のセナ、プロストらがパーソナルを使用。3年連続でドライバーとコンストラクターの両タイトル獲得を共にした。まさに'80年代のF1サーカスの軌跡はパーソナルが描いてきたといえる。またOEMでロータス、マセラティ、ランボルギーニなどの名だたるスポーツカーメーカーに納入している。

F1: MACLAREN WILLIAMS LOTUS MARCH ARROWS
TYRRELL MINARDI LIGIER LAROUSSE ONYX

INDY: PENSKE PATRICK/MARLBORO

IMSA-GTO: AUDI SPORT

sabelt

サベルトはイタリア製シートベルト。フェラーリ、フィアット、アルファロメオなど主要自動車メーカーへのOEM市場では55%以上のシェアを誇る。またモータースポーツではF1を始め世界の一流チームが使用。その安全性と高品質が高く評価されている。

F1: WILLIAMS BENETTON LIGIER OSELLA MINARDI
SCUDERIA ITALIA COLONI RIAL AGS ZAKSPEED

WSPC: PORSCHE SAUBER/MERCEDES LANCIA MAZDA
NISSAN TOYOTA

WRC: LANCIA PEUGEOT OPEL AUDI RENAULT FORD

VW PORSCHE MAZDA MITSUBISHI

INDY: MARCH LOLA

brembo

ブレンボはイタリアのベルガモに本拠を置くブレーキシステムのトップメーカー。特にレーシングブレーキの分野ではその性能は世界的に信頼され普及率は年々増加している。また話題のフェラーリF40とボルシェ959には、純正パーツとして装着されている。

F1: FERRARI LOTUS LIGIER MINARDI AGS OSELLA RIAL
COLONI EURO BRUN SCUDERIA ITALIA

WSPC: SAUBER/MERCEDES PORSCHE MAZDA NISSAN
ARGO

WRC: LANCIA B.M.W. **INDY:** LOLA PORSCHE

matter

マターは西ドイツのグラーベン・スードルフで、数々のヨーロッパのラリーチームのボディワークを行っているチューナー。WRCへの出場車のボディ補強に関してはヨーロッパNo.1の実績を誇る。特にマターのロールバーは数少ないFIAの公認商品として有名だ。

WRC: RENAULT TOYOTA VW OPEL

D&W

数々の信頼のギアを扱ってきた「オートランダム」が自信を持ってお届けするD&Wスポーツシート。パーフェクトなフォーリングと高品質の機能と造り。そしてローコスト。いま、あなたのドライビングポジションから、新しい物語が始まろうとしている。

Sole Agent.

AUTO RANDOM

2-6-801 NANPEIDAI-CHO SHIBUYA-KU TOKYO TEL.03-770-0671

Imported by
Union Enterprise Corp.

狙ったラインは外さない。

オートランダムは(レーシングドライバーの信頼)をお届けします。



PERSONAL Racing Steering wheel
for Williams Renault FW12C F-1

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム—ナイジェル・ルーバック

【ナイジェル・ルーバック】イギリスのベテラン・モータースポーツライター。現在、英国Autosport誌のF1GP担当主任で、彼の「Fifth Column」は特に人気が高い。

「情報」や「真実」というものは…

ブラジルGPが終わってから次のサンマリノGPまで、約1か月のブランクがある
そのあいだにもF1界は活発に動き、情報も飛び交ってまったく忙しい
だが広報主体になってしまった情報社会で、ドラマや感動なんて生まれるのだろうか

Photos/Kenji Sawada, Hiroshige Satta

自分の意見を人様に申し上げる時は
昔はもう少し考慮してみたものだ
現代の情報に、それは感じられない

先頃、十数年前に行なわれたマリオ・アンドレッティのインタビューを聞いて、私は大笑いしてしまった。いや、驚かされたといつてもいいだろう。宣伝や広報がこの世の中を支配してしまう以前のことを、我々はふと忘れてしまいがちだ。昔は自分の知性を広く世間に申し広げるような機会に出会ったとき、人は赤恥をさらさないようにちょっと立ち止まって考えてみたものだ。それが、当時のモータースポーツに関係する者にとってもごく当たり前のことであった。ところが、先週発表された2つのプレスリリースは、そうした配慮とはおよそ無縁なのだ。

インタビューは傑作だった。この中に出てくるマリオ・アンドレッティという男がこれまた憎いほどにこしやくな奴なのである。

また、マリオは今もそうだった大らかな精神を持ち続けている。彼をこれほどまでに強く印象づけるものはいったい何なのか。私は彼と顔を合わせるたびにそう思う。……根っからのイタリア人だからとでもいうべきか。

彼はカーネギーホールで観たオペラ戯曲のこゝろになるとまるで有頂天になって話し続ける。そういう率直さを備え持った人物だ。もし何か彼の気に入らないことがあれば気に入らないと言っし、自分がどこかで間違いを犯したと気付けば、それを素直に認める。いつでも彼は精神を練にして人にあたり、私は彼のそういうところが気に入っている。

あらためてマリオの「寸鉄人を刺す」言葉を思い起こしている折にも、私の部屋に備えつけられているファクシミリは、「マクラーレンとフェラーリの共同声明」という記事を受信しはじめた。

その1分後、再度私は大笑いしていた。しかしそのニュアンスはアンドレッティのインタビューを聞いたときに出た笑いとは違った

根拠によるものだ。笑っているうちに、傍らにある電話のベルが鳴った。

「あれを読んだか？」私の同僚からだ。彼は私に電話するときは、たいてい前置きなしだ。「マクラーレンとフェラーリの声明文、というやつだよ。読んだか？」

これは紛れもないガセネタだ、ということと彼と私の間で意見の一致をみたが、ひよつとすると本物ということもあり得ると思った我々は、ひとまず受話器を置いてゆっくりと考えることにした。もう一度それを読み返すことにして、こりゃ、2、3分じゃ足りないなど気付いたのである。その声明は委曲を尽くした反復でつづられている。

「1990年4月9日、マラネロにおいて、フェラーリ会長のビエロ・フサロ氏と副会長ビエロ・ラルディ・フェラーリ氏は、マクラーレン・インターナショナル・リミテッドのマネーキング・ディレクター、ロン・デニス氏と会見した。

この会見の冒頭でデニス氏は、フサロ、フェラーリ両氏に対し、先のブラジルGPの際にプレスとの非公式朝食会で彼が語ったコメントについて、フェラーリにネガティブなインパクトを与えたことについて、彼自身がどれほど遺憾に思っているかを述べた。

率直に互いの意見を述べた後で、デニス氏はフサロ氏に対し、次のことを再確認した。その内容は、彼のコメントは決して、フェラーリが不当な行動をしたとか、フェラーリ精神を損なうようなやり方で行動したとかいうことを言おうと意図したものではない、ということについてである。

今回の会見に臨む際にデニス氏が示した行動の適切さに対して、フサロ氏は感謝の意を表明している。フサロ氏、デニス氏の双方が明らかにしたところによると、

「私たちは、今回の会見について交わされた精神が、この先ずっと両チームの関係発展につながることを希求しており、それによって双方の競争が、本質的に技術的なもの、スポーツを基盤にした上で正当に行なわれるよう希望したものである。そしてこの両チームの関係が、モータースポーツ史上最高の伝統となることを願っている」と述べている。

会見の終わりにデニス氏は、次のイギリス・グランプリの際にはウォーキンガム州にあるマクラーレンの本部を訪れるようフサロ氏を招待し、フサロ氏もこれを受け入れた。

私は、ファイアット語もデニス井も堪能では



ないので、この声明に関してはいくらかハンデを負っている感じで、要点を把握したと自信が持てるようになるまでにはちょっとばかり時間を要すことになった。翻訳機を持っていく訳でもないで、ブライアン・ゴールド氏に来てもらうことまで考えたくらいだ。この究極のPRマンは、42文字以下で意味を成すに十分な言葉に43文字以上を費やすというくらい弁の立つ人物である。だが、待てよ、してみれば我が家には国会議事録があるし、普段読まない判例集も役に立つ。

この5つのバラグラフは、私に言わせればつまるところ「ごめんさい」のたった一言で終わることなのだ。さらに、政治的な観点からみると、朝食会でのデニスのコメントから生じたことでこれ以上両者の関係を悪化させないようにしようとしたことがうかがえる。特に4番目のバラグラフでの、フサロとデニスが話した「今回の会見について文わされた精神が」というくだりは傑作だ。

今回ばかりは私も完全にコケにされてしまった。何を隠そう、かく言う私はマクラレーンとフェラーリがその関係を悪化させ、いよいよ法廷闘争でもおっ始めるのではないかと思っていたひとりだったからである。ロンのブラジルでの朝食会に出席したイタリア人ジャーナリストたちもきつと同じ気持ちでいるに違いない。アイルトン・セナがフェニックスでプロストから差し出された握手を拒絶したのも、インテルラゴスの表彰台で起こったあの一件も、単なる悪ふざけだった、というわけだ。それに、レース後デニスが表明した「たしかに我々は優勝できなかった、だが勝負に負けたわけじゃない」とかいう名セリフも、他愛のないジョークだったということか……冗談じゃない。これがその最高の伝統とかいうものなのか。これではまるでサッチャー/ヒースだ、分かりにくければブッシュ/ゴルバチョフでもいい。

デニスにしろフサロにしろ、世の中の重大事にくらべれば何程の役目を背負ってはいない。少なくとも私の知るかぎりでは、どちらもチームひとつ満足に掌握できていないではないか。ところがこの「声明」の最初のバラグラフに到っては、まるで米ソ共同声明だ、非公式の会談に続いてサミット開催、というわけか、……フサロがウォーキンに訪問するだ、いいかげんにしてもらいたい。

そんなこんなで、彼らにとっては大変な3週間だったが、私にとって、いや世間にとっ

てはマザー・テレサの引退の方がよほどの重大事だったと思うのだが。

さて、もうひとつのリリースに話題を移そう。約2週間という間を置いて、またオニクスの状況が新たな進展を見せたらいい。まったく、その時々でいったい誰がこのチームを運営しているのか正確なところを知りたかったら、常時パソコン通信にでもアクセスしてはきつと、かなりの部分を新しいレクターヘッドを印刷することに費やされているはずだ。

オニクスの最新オーナー、ピーター・モンテベルディは先週、ステファン・ヨハンソンに代えてグレガー・フォイテクをチームに迎えることを発表した。なんでも、その理由は「もしできるならばスイスのチームはスイス人ドライバーを入れたい。そういうモラルの問題」なのだという。

そうか、またしても私は思い違いをしていたらしい。このニュースを初めて耳にした時私がすぐ思いついたのは、経済難のこのチームにおいて、ヨハンソンでは金がかかり過ぎ、フォイテクは逆に金を持ってやることのできるからだ、ということだった。モラルの問題とか愛国心、とかが絡んでいるとはとんと気がなかつたのである。

アラン・ジェンキンスは既に肩叩きにあっている。次には何が起ころう？ ライフW12エンジンでも搭載するか？ J1、気をつけた方がいい。なんたって君はよそ者だし、自分がチーム内でどういう状況にいるかよく分かっているはずだ。君の足下の氷は薄いぞ、と申し上げておこう。

昨年、オニクスがあればと進歩したのは、何をさておきジェンキンスとヨハンソンの働きがあったからだというのが私の印象だ。ただし私は、当今の英国クリケット界では最高のバッターは解説者に回ってしまう(編集部





覚えていませんか、シャパラルとの出逢いを。 CHAPARRAL

2/2D/2E/2F/2J Winning produced the Satisfaction that made the commitment worthwhile.

1961 ————— 1982

シャパラルのすべてを、この1冊に凝縮しました。

ジム・ホールが初めて明かしたシャパラルの秘密!

- シャパラルカーズ専用ラトルスネイク・レースウェイでの独占撮影
- シャパラルを撮り続けて30年、デイブ・フリードマンの未発表写真120点収録
- 詳細マシン解説/神秘と栄光のシャパラル・ストーリー/全戦績

プロデュース 株式会社クラブ
メカニカルライター 増田 和夫
ストーリーライター 林 信次
フォトグラファー 黒田 浩平(グラフィティ)
DAVE FRIEDMAN

ディレクター 株式会社
販売 株式会社
刊 型 縦235mm×横297mm A4変形 横罫
総頁数 178頁(カラー86頁) 上製本
価格 12,000円(消費税込み)
制作・販売 株式会社
〒150 東京都渋谷区恵比寿4-28-2 北与ガーデン313
PHONE 03-449-8831 FAX 03-449-8658

◆モデラーズ・シャパラル プロジェクト

プラスチックモデル シャパラル2D(7月発売予定)
プラスチックモデル シャパラル2F(年末発売予定)

◆お問い合わせは上記 株式会社まで

CHAPARRAL



テキサスで出会えた60年代のヒーローに捧ぐ

我が初恋のシヤパラルよ

シヤパラル。その名を唇にのせるのも、実は照れくさい

この白いドレスをまとったテキサス生まれの彼女に

今から20年も前、僕は恋してしまったんだ

どこがいいのだった？

そんなこと、いいものはいい、好きなものは好き

恋に理屈なんていらさないさ

回りにはライバルが一杯いた。みんなが彼女に憧れてた

でもそれは、誌面でしか会うことのできない、

フラトニックな恋だった

心ときめかせたあの日から20年が経ち、89年某月某日

彼女の信奉者二行が、日本からテキサスへと旅立った

ちよつと怖かった

初恋の彼女が僕らの思うような女性でなかったら……と

杞憂だった

彼女は僕らを温かく迎えてくれたから

そして今も昔と変わらず、とっても魅力的だったから

彼女を暖かく見守るジム・ホールの瞳に、

ちよつびり嫉妬したことも、白状しよう

でも、ホールと彼女が幸せそうだったことが

僕らには嬉しくもあった

会えてよかったな、嗚呼また興奮が甦る

あの頃、僕と同じように彼女に恋心を抱いてしまった、

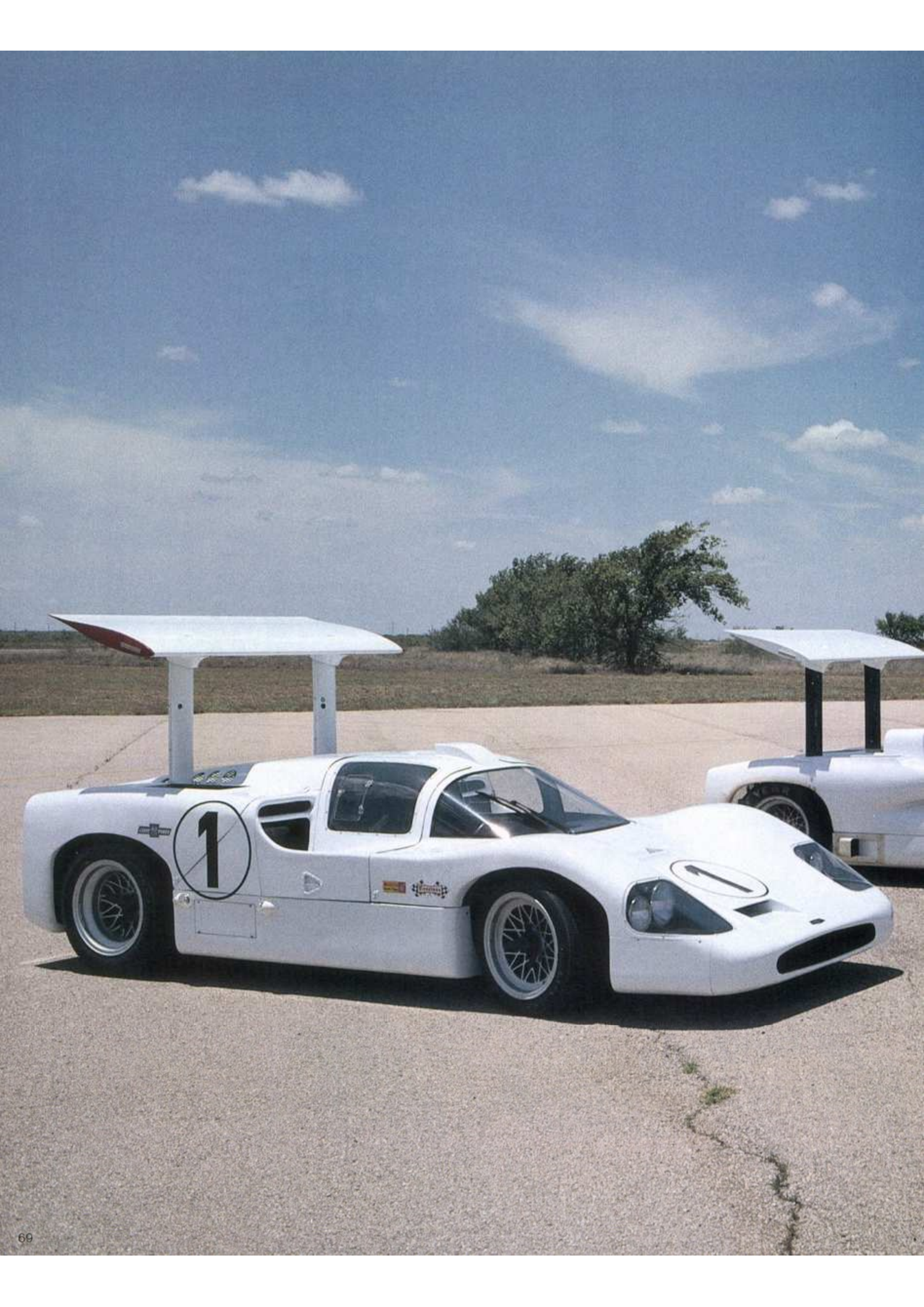
昔の青年たちに、今ここで謝らなくちゃいけない

彼女とデートしちゃった

抜け駆けして、ゴメンね

Text/Shinji Hayashi Photos/Dave Friedman, Hiroshige Saita 1871/モーターズ







▶シャバラル1(1962)。最初のシャバラルは61年半ばに登場したフロント・エンジン・スポーツカーだった。ジム・ホルの依頼でトラウトマン&パーズ社が製作したもの。同社の前作「スカラブ」にも似る。5.2ℓシボレーV8を搭載して活躍したが、時代は急速にミッドシップ化を突き進んでいた。シャバラルがテキサス州ミッドランドで会社組織になる以前の、言わば習作ともいえるモデルだ。カーナンバー66は彼がアマチュア時代から愛用していた

いざテキサスへ 夢のプロローグ

ただ広いテキサスの空と道を行きながら、僕らの心は落ち着かなかった。「本書にシャバラルが見られるんだらうか。ジム・ホルに会えるんだらうか」。

「ねえ、昔オートスポーツにさ、「村(保)さんが「シャバラルの秘密工場を見た」って記事を書いたの覚えてる？」。ひとりが沈黙を破った。記憶に20年前のカラー写真が鮮明に甦る。今のようには情報が多くなかった時代に、レース大好き少年たちはむさぼるように一つの記事を読んだ共通体験があるのだ。「ウーン、建物の横にホルが立って、ポーズとってるやつね。覚えてるよ。このナーンもない景色見るとさ、案外、あの頃のまんま変わってないかもしれないね」「おい、あれじゃないのか。シャバラルって書いてあるよ」「ア、ホントだ」「おいおい、あのまんまだよ」「アチャア」「ウヒョー」。意味不明の単語が、車内にあふれた。

ついに、来てしまったんだ。

本物の、ジム・ホル 本物の、シャバラル

あの頃小学生あるいは中学生だった多感な少年たちは、いま30代半ばのオジサンに変身している。いい年こいて、いまだにレースにうつつを抜かしている僕らだが、あの時代にシャバラルと知り会えたことに感謝しなければならぬ。

約束時刻に到着した僕らを、ジム・ホルはオフィスで迎えてくれた。スマートで長身、間もなく54歳という年齢は隠しきれないが、でもやつぱり、かっこいい。ワイイ。本物のジム・ホルと握手しちゃった。本誌M編集長、ミスター・クラフトのM社長、モテラーズのK氏とN氏、ロス在住のモテラーズ氏、若いSカメラマン、そして小生、以上7人がざっと自己紹介したところで、「ア、これじゃ、クルマを見せようか」とジム・ホル。オフィスを出て、中庭に。その様子は、以前、シャバラルが現役だった当時、本で見たのとちつとも変わっていないことにびっくり。これまた昔のまんまのガレージ。その小さな扉が開かれ、ホルが中の人間に声をかけている。その時、僕らは見たのだ。薄暗い扉の向こうに、「2F」のリヤ・スタイルを「ウウオー、エフだあが」。僕らは互いの顔を



◀シャバラル2(1963)。'63年10月リバーサイドでの「2」デビュー戦。見るからにリフトが大きいようなノーズ形状はこの後どんどん改良されていく。5.4ℓシボレーV8をミッドシップとし、斬新なFRP製モノコック・シャシーがディを保持していた。有名なオートマチック・ミッションを使うようになるのは、'64年半ば以降のこと。後に「2A」と呼ばれることが多いが、本来は単に「2」だ。'64-'65年と「2」はアメリカのスポーツカー・レースを興隆させた



▲2の cockpit。当時のマシンとしては非常に効率的な作り。FRPモノコックは2→2D→2Fと使用され、再び2に戻された

▲現存する2。'65年後期型であり、前頁の初期型と比べるとスタイルも大きく異なる。ノーズ形状はGMの試作車にも似る。両輪のスポイラーはシャパラルがきっかけで他車にも波及した。カッコイイなあ

見合わせ、わけもなく吠えた。みんな笑って、まるで小学生の顔をして、間もなく、マシンが中庭に運び出された。2Fと、2Dと、2Eと、2(A)だ。紛れもなくシャパラル。きれいにレストアもされている。もう、言葉もない。涙が出そう。恐れ多くて、触れることもできない。ただその周りをクルクル歩き回って、ひたすら感動する。

M長がせっかくなの感動に水を差した。撮影に入るよお。どこか広いスペースはありますか。それではこっちについてきなさい。中庭をコの字型に囲む3つの建物の一角が切れていて、そこから小道がずっと先まで続いている。ラトルスネイク・スピードウェイに行くんだ。予習はバッチリ。シャパラルが社内テストコースとして使っていた。隣接する一周3kmほどのサーキット。フェラーリのフィオラーノなんかよりはるか以前にシャパラルは同様の設備を持っていた。そのコースの途中に円形の広場がある。スキッド・パッドだ。昔はここで旋回テストをしたはずだ。ここで撮影することになった。

辺りには何の建物もない。360度の展望だ。空は高く、おもいっきり青い。雲が幾何学模様を作っている。ものすごく暑いのだが、風が強く、湿気がないので、汗はかかない。年代もののピックアップ・トラックに乗りかたて2、2D、2Fがスキッド・パッドに集合してゐる。2Eは？ 向こうの方からゆっくり自走してくるぞ。運転してるのは、ホール自身じゃないか！ 胸のドキドキが7リッター・シボレーV8サウンドを奏でた。

マシンの面側を見るのは二人のメカニック、年配のトロイと若いビリーだ。炎天下、撮影のためにカウルを外したり取り付けたりの注文に、嫌な顔一つせず、付き合ってくれた。たどたどしいこちらの質問にも丁寧に、時にはウイットをまじえて答えてくれる。そして四日間、僕らにずっと付き合ってくれたもう一人、いや一匹が、カーンという名のでっかいワン公だ。ドーベルマンとグレイハウンドの雑種。昔の写真を見てもシャパラルの工場には番犬がいたが、それをイメージしていた僕らの前にカーンが現われた時は、一瞬あの犬そのものかと勘違いしてしまったほど。ホールが僕らを歓迎しているのを見て、カーンもすぐに僕らになついた。いつのまにかガレージの中に入り込んで僕らにじゃれついてみたり、中庭からスキッド・パッドまでロープ



▲シャパラル・カーズのオフィス。20年ほど前に日本の雑誌で紹介された時と何も変わっていない。木が成長して大きくなった程度。手入れが行き届いている



▲シャパラルとはアメリカ西部に棲息するカッコウの一種。英語ではロードランナー。その名の通り、地上を高速で走る、飛べない鳥だ



▲ガレージ内にさり気なく置かれたトロフィーの数々。'60年代のメモヤ'68年ラスベガスCan-Am時の曲がったステアリングなどもあった



▲ジム・ホール、サンディ夫人、ロジャー・ペンスキー（左より）。'64年にシャバラルを駆ったペンスキーはこの後、チームオーナー ビジネスマンとして大成し、アメリカ・レース界のビッグネームとなる。仲間でありライバルだったホールとペンスキーは今も親交がある。



▶2C (No.66=ジム・ホール) と2 (No.65=ハブ・シャープ)、'65年末のナツゾーでの首位争い。2Cはアルミ・モノコックとリヤの可動エアスポイラー（「フリッパー」）が特徴。この時期には2もかなり進化して、外観上は2Cとはほとんど区別がつかない。右側のNo.47はブルース・マクラレン選手をマクラレンM1Bで、シャバラルにとっての最大のライバルだった。リゾート地として著名な西インド洋バハマ諸島ナツゾーでは毎年冬に盛大にレースウィークが開催された。

で牽引されるシャバラルの横をギヤロップでヒョコヒョコついてきたり。しまいは、2Fのリヤ・タイヤにオシッコをしたり（「ヒエーツ」）。

ここでは時間に追われるということがない。東洋の小国で一分一秒に目を釣り上げて動いている人種には、ここでの日常は全く別世界だった。広漠とした土地、どこまでも高く青い空、気のいい人たちと大い匹、そして愛しきシャバラル。何から何まで出来すぎのシチュエーション。まるで映画の一シーンの中に潜り込んでしまったかのような錯覚を感じていた。「まさか、僕らのために昔のシャバラルを演じてくれるんじゃないだろうね」。毎夕、ホテルに戻っての僕らの夕飯の話題に、そんな失礼な言葉が出るほどに、シャバラルとジム・ホールとその環境は、想像どおり、いや想像以上の素晴らしさだった。

撮影は順調に進んでいった。そしてジム・ホールのインタビューも。

**石油王ホール
F1を目指す**

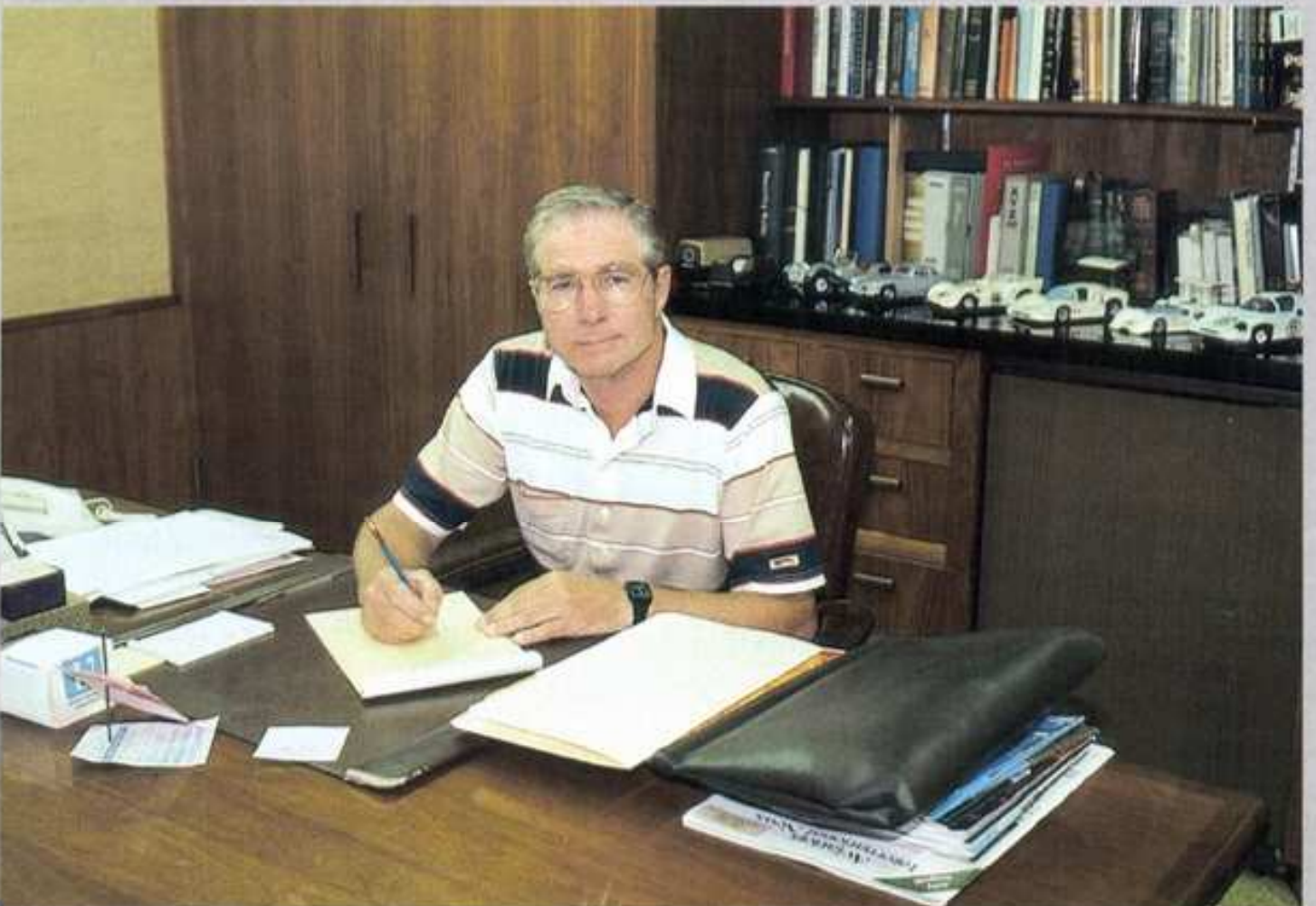
ジム・ホールは、大金持ちの石油事業家の息子として1935年に生まれた。しかし、18歳の時に両親と姉が飛行機事故で他界するという不幸にも逢っている。兄と弟で事業を相続すると、間もなくアマチュア・レースに出始めた。ヨーロッパ製スポーツカーの輸入販売なども兄と数年間だけかしている。

そんな彼が単なる「おぼっちゃん」ドライバーと違ったのは、名門校カリフォルニア工科大学でしっかりと機械工学を学んだ点だ。ロータスとかクーパーといった英国製の小型だが軽量で速いミッドシップ・レーシングスポーツがアメリカでも幅を効かせるようになる。と、ホールはそれを負かすアメリカ製マシンを自らの手で作ろうと決心するのだ。

'62年、彼はテキサス州ミッドランドに、同郷のレース仲間ハブ・シャープと共同で「シャバラル・カーズ」社を興した。シャープも石油業を営む腕の良いアマチュア・ドライバー。隣接するラトルスネイク・レースウェイを彼らは購入し、自分たちのテストコースとした。ホールはマシンの構造・材質をどうすべきか検討し、航空宇宙学等の研究施設を回って歩いたりもしている。そして、FRP（ファイバーグラスで強化されたプラスチック）製モノコック・シャシーを持った「シャバラル2」の製作が進められていくのだ。



▲'65年セブリング12時間を制した際の優勝カップ。大雨にも見舞われた中、ホール/シャープの駆る「2」が快勝したのだった。



▶現在のジム・ホール、54歳。往日の鋭さはさすがにカゲをひそめたが、相変わらず存在感がある。氣むずかしいのではないかと心配していたのだが、意外なほど氣さくなので、びっくり。

▶シャバラル2 D (1966)。国際スポーツカー・レースの規則改変に伴い、クーペ・ボディの2 Dが国際舞台に躍り出た。写真は2戦目のセプリング12時間での雄姿。フォード・マークII、フェラーリ330 P 3などがライバルだった。レース毎に改変を受けつつ進化している、ヨーロッパ・デビュー戦となったニュルブルクリンク1000kmで劇的な勝利をモノにする。四半世紀を経ようかという今見ても、魅力的なボディラインを持っている



▲ガルウイング・ドアを開けた2 D。ルーフ上のエアスクープがユニーク。トロイ・ロジャース・メカが今もここで働いている

その年、63年、ジム・ホールは一年間のヨーロッパ生活を返っている。F1GPに英国のBRPチームからフル出場、ル・マン24時間にも参戦した。それ以前、毎年秋に行なわれるアメリカGPやメキシコGPでホールは自分所有のマシンを駆ってなかなかの走りを見せていた。BRPチームから誘いがあった時、ホールはトライしてみようと思った。なぜ？ シャバラルとしてヨーロッパに挑戦するための準備として？ と質問した僕らに、ホールは「世界チャンピオンになりたかったから」と答えた。冗談だと思っただけだった僕らに、彼はきっぱりと同じ言葉を繰り返した。でも、F1でコンペティティブな体制を得るには二三年は経たないか。アメリカでは自分のマシンが出来つつあったF1ドライバーとして大成するのを取るか、シャバラルを育てるのを取るか。一者択一だ。そして私は後者を取った。F1GP出走一回、獲得ポイント3点という数字の裏に、彼の決断があったのだ。

GMとの関係

技術援助のやりとり

シャバラルといえは当時からGM(ジェネラル・モーターズ)との確めた関係があった。それは間違いないことが今回明らかにされた。ホールは言う。

「アメリカでは自動車メーカーがモータースポーツに積極的でない取り決めが50年代半ばからあった。60年代に入ってフォードは方針を改め、巨費を投じてフォードGTを開発し、国際舞台へと出て行った。でもGMは上層部がそこまで踏み切れなかった。レース好きの若いエンジニアはGMに大勢いるというのに、私はその頃GM開発研究部門の責任者と既に親しかった。シボレー・エンジンを載せたシャバラル1で優勝した82年のあるレースで、彼と話すチャンスがあった。意気投合したんだ。そんなわけで、GMのエンジニアが我々のワークショップで様々なトライをする機会も多くなっていった」

シャバラルが自社内にテストコースを持っていたことも、GMには好都合だった。GM製試作車がテキサスに運び込まれたり、シャバラルがGM開発研究部門でテストされたりした。シャバラルといえはすぐに思い起こされるオートマチック・ミッションもGM製だった。シャバラルとGMの関係は、ホールによれば「技術的援助のみ」ということだ。も

◀シャバラル2 E (1966)。北米を舞台にした排気量無制限スポーツカー・レース「Can-Amシリーズ」に2 Eが初登場した時、レース界は揺れた。リヤにそびえ立つ巨大なウイング。エアロダイナミクスの効果に遠よりも早く気づいていた男ジム・ホールの面目躍如だった。しかもこのウイングはペダル作動により、直線では寝かせ、コーナーでは立つ可動式。ラグナ・セカではフィル・ヒルとホールが見事な1-2フィニッシュを果たす



▲我々が見守る中、ジム・ホール自らのドライブする2 Eがゴロゴロと低い排気音とともに自走してきた。開業走行を経験した幸運な日本人もいる

▶シャバラル2F (1967)。ル・マン24時間のスタンド前直線を飛ばすボクシーな2F。新型クーペにも巨大なウイングが装着されていた。ユーノダイエール・ストレートでは322km/hをマークしたが、当時としてはかなりの高速。この後、BOAC500で2Fは勝つ



▲きれいにレストアされた2F。「怪鳥」と形容されたのもうなずける。現グループCカーともひと味違う



▲シボレーV8エンジンは7Lとされた。アルミ・ブロックはGM特製のワークス仕様でもある



し金銭的援助があったとしても、フォードが費やした額とは雲泥の差があるだろう。相次ぐ規制改変に……

革新者のジレンマ

シャバラル2は'64、'65年のアメリカ国内のスポーツカー・レースで連戦連勝を遂げる。ライバルが弱かったわけではない。シャバラルが強すぎたのだ。短距離レース用に作られた2が、'65セブリング12時間で総合優勝したこともある。戦績表で見ると、ホールとシャープの成績は拮抗しているが、エンジン・ドライブの成績はシャープが上。シャープはトップ独走中であってもマシン改良のためにはトラブルを出すことも必要だと手をゆるめなかったから、優勝がリタイアかというパターンが多い。決して乱暴なドライビングというわけではなく、むしろ冷静に計算・分析しながら実戦を通じてシャバラルをきたえていったのだ。

「私はスプリントの方が好きだった。'66、'67年にヨーロッパの耐久に挑戦したのはハブの希望だったんだ。」
 '68年末の事故でホールは重傷を負い、ドライバーとしては第一線を退くことになる。しかしその後も、革新的で魅力的なマシンの数々を世に送り続けてくれた。しかし、その革新者にはそれゆえの悩みがあったのだった。「空力を煮つめていったらウイングに辿りついた。他のマシンがそれを真似て、事故が多発したら、禁止だという。1Lのプロトタイプカーは'67年一杯で締め出されてしまった。2Hをクーペで作ったら規定違反だとクレームがついた。2Jも合法的に作ったのに、他のチームからアピールがあって、禁止されてしまった。次々にそんなふうに言われたら、誰だってウンザリしてしまうよ。」

シャバラルは70年をもって一旦戦場を去る。でも、いくらスポーツカー・レースで成功したといっても、アメリカ人ならいつかインディを制したいという願望が常にある。周囲の環境が整った'79年に、だからシャバラルはインディに復活したんだ。
 そして'82年木、ジム・ホールはシャバラルとしてのレース活動中止を表明する。ホールはシャバラルを一車種ずつ、僕らのために丁寧に説明してくれた。最後に、「2しか3が今後登場する可能性は？」と尋ねたら「あるかもしれないよ」とニコニコ微笑んだ。時間をかけてレストアを進めながら悠々自適の日々を送るシャバラルの人々が、再び新



▲シャバラル2G (1968、右上)、2H (1969、左上)、2J (1970、左下)。'60年代後半のCan-Amシリーズには世界中のトップドライバーが参戦し、高額賞金を狙って激戦を演じた。マクラレンやローラなどイギリス製シャーシが盛況をふるい、フェラーリやポルシェも参戦する中、地元アメリカ期待のマシンはやはりシャバラルだった。2Eの改良発展型2Gは'67-68年と活躍。しかしホールは'68年最終戦ラスベガスで両足骨折の重傷を負ってしまい、ドライバー生活にピリオドを打つ。'69年デビューの2Hは「オープン・クーペ」とも呼ばれた通称重視のユニークなボディ・スタイルと変形ドynamo・サスが特徴。そして2Jはボディ下面を密閉し、後部に小型エンジンを別搭載し空気を吸ってダウンフォースを得る画期的なアイデアを用いて、人々の度胆を抜いた



▲これが2Jのリア・スタイル。2ストローク2気筒エンジンが2機備わる



▲ガレージで休む2K、2D、2、2J(左より)。僕らは全部で6台のシャバラルに会うことができた。「みんな元気だね、さよなら」

▶シャバラル2K(1979)。70年一杯で一旦身を引いたシャバラルだったが、79年にCARTインディカー・シリーズに復活。デビュー戦79年インディ500ではアル・アンサーが前半トップ独走を演じ、翌年はジョニー・ラザフォードがインディ優勝及びシリーズ・チャンピオンに。エンジンにはコスワースDFXターボ。インディカーに初めて「ウィングカー」思想を持ち込んだこの2Kは、ホールと若きジョン・バーナードの合作だった。今をときめくバーナードの出世作だ



聖マシンを引下げてサーキットに戻って
 することは、もはやありえない。ホールは我々
 に、もうひとつの夢をプレゼントしてくれた
 のだ。2Jあるいは3は、きっと誰にも真似
 できない素晴らしい速い革新的なグループC
 カーに違いない。そう思っていたい。
 ありがとう

シャバラルに幸あれ

テキサスに向かうまでの手紙でのやりとり
 の中で、ホールは決まっていたように言っていた。

「2、2D、2Fはお見せしよう。他のマ
 シンはある方と会ってから決めたい。イン
 タビューは、最初の二日間はオフィスにいる
 予定だから、その合間ならOKだ」と

ところが、現地に着いて彼らと会って、僕
 らの熱意が通じたのか、2E、2K、レスト
 ア前の2Jも見せてもらうことができた。初
 期のシャバラルはモノコック構造で進化して
 いったわけだから、物理的に2Cと2Gは現
 存しないことになる。2日は現在全くバラバ
 ラの状態にあり、近いうちにレストア作業に
 入るとのことだった。つまり、僕らは今あ
 るシャバラルをすべて見られたわけだ。

加えて、インタビューにも快く応じてくれ
 て、三日目の夕方には、予定を変更したホー
 ル夫妻からディナーの招待まで受けたのだ。
 会員制スポーツクラブの落ち着いたレストラ
 ンに入っていくと、「ハイ、ジム」という声
 がそこそこからする。別に威張るでもなく静
 かにじやかに応えているホール夫妻に促し
 ながら、僕らは改めてテキサス・ミッドラン
 ドの誇りジム・ホールの偉大さに敬服したの
 だった。食事の最後に、過去にシャバラル体
 験をしていない若いカメラマンが大胆にも
 「冷たいものが欲しい」などとはざいたら、
 「じゃ、いいところに連れていこう」とホー
 ル。遅い夕飯が空一杯に広がる中で、ホール
 夫妻らと頓張ったサーティワン・アイスクリ
 ームの甘さは、一生忘れることがないだろう。
 思い出すたび胸が高鳴る。

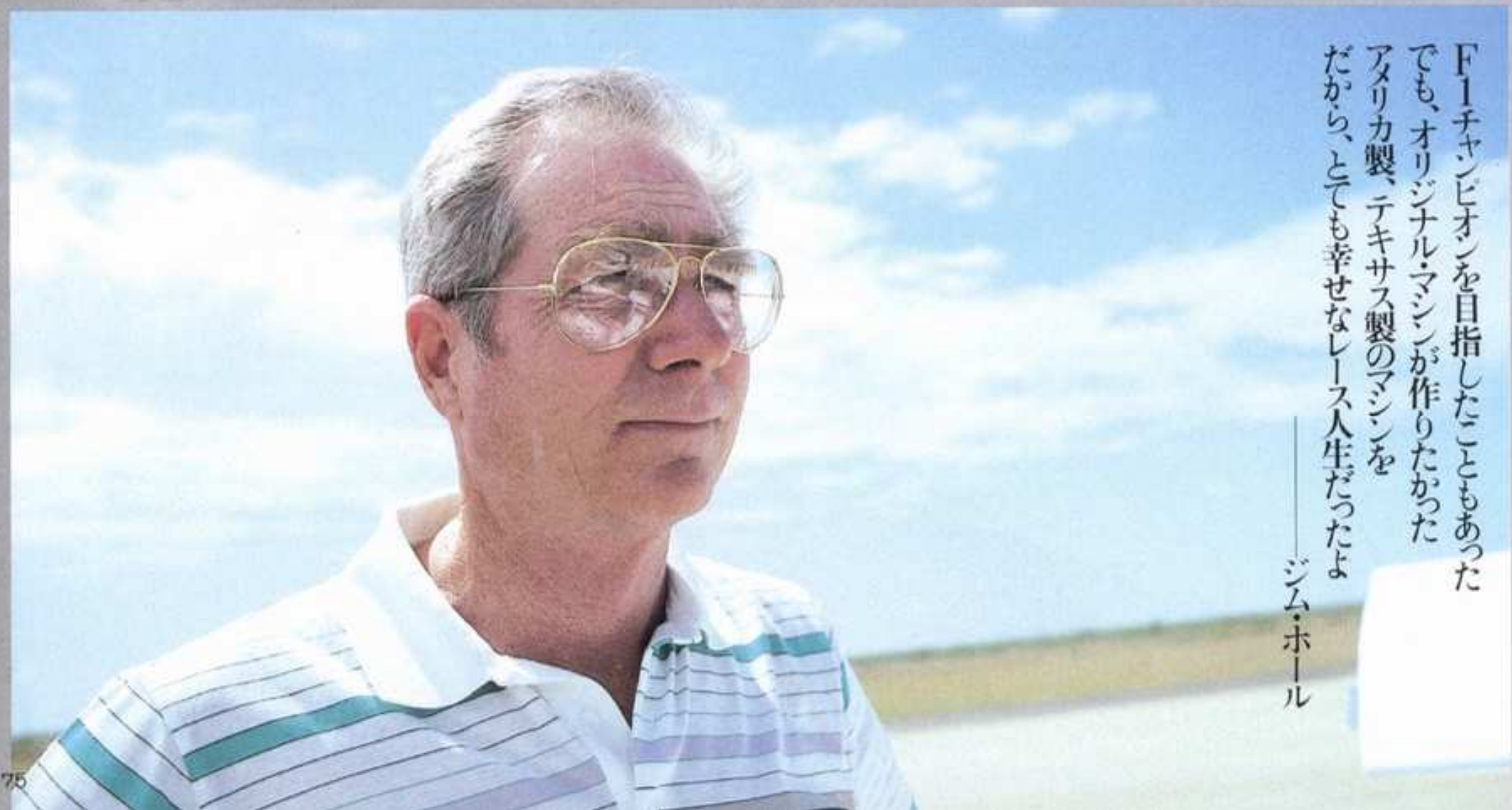
シャバラルに幸あれ

シャバラル：初恋をどうもありがとう。シ
 ヤバラル：もう会えないのかな。シャバラル
 ：今も好きだよ。とつても、シャバラル：元
 気でね。シャバラル……

世界初のシャバラル写真集&ストーリーは
 6月上旬、モデラーズより発行。178ペー
 ジ。予価12000円。プラモデル化も進行
 中。御期待ください。

F1チャンピオンを目指したこともあった
 でも、オリジナルマシンが作りたかった
 アメリカ製、テキサス製のマシンを
 だから、とても幸せなレース人生だったよ

ジム・ホール



inardi

けた!



Giancarlo Minardi マラネロの扉を開く

F1グランプリ・シーンに大きな地殻変動が起きた。門外不出のイタリアの至宝と呼ばれるフェラーリのF1エンジンが、'91年からプライベート・チームの雄ミナルディに供給・搭載されることになったのだ。ビッグ・メーカーがプライベートにパワープラント供給するF1新形態の仕掛人となったミナルディの首脳は何を考えていたのか

Text: Patrick Camus

Translated by: Masako Imamiya

Photos: Hiroshi Kaneko, Hiroshige Satta, Max Press, Ron

このインタビューが行なわれたのは今シーズン開幕の直前だった。'89年、信頼性が足りないマシンで、このイタリアのチームは注目すべき結果を残した。そしてミナルディはヤマハ、スバルといったエンジン・メーカーとの交渉に入った。しかし慎重で我慢強いジャンカルロ・ミナルディはこれらのオファーを断り、もっと良いチャンスを待ったのだ。

ランボルギーニ？ ルノー？ いや、フェラーリだ。この情報はマラネロによって確認された。

ミナルディとエンツォ・フェラーリが常に素晴らしい関係を保っていたことをはっきり言っておかなければならない。生前、エンツォは若いイタリア人ドライバーを探し、育てるといふ目的でジャンカルロにマシンの製作を委託した。F2のコンストラクターである若い冒険家ミナルディがデビューした時、エンツォは少なからず手を貸し、フィオラノのコースの門を開けたのだ。ここからミナルディ／フェラーリ・エンジンを想像することもできるだろう。

しかしながら、フィアットは事を違う見方で見ている。2チーム目にエンジンを供給することを受け入れたトリノが、自動車業界におけるのと同じように、コース上でもホンダを負かそうと欲しているのは明らかだ。ホンダがティレルと結びついたように、フィアットは超える気のある、純粋で無傷のチームを選んだ。このミナルディはフィアットの援助によってこの先進歩して行くのみだ。

そしてホンダと同じように、フェラーリはタイヤの多様化のためにもミナルディを選んだのだ。マクラーレンとフェラーリがグッドイヤーを履き、ティレルとミナルディがピレリを履く。このカードを見てルノーはどういう反応を見せるだろうか？

—あなたのお父さんやお祖父さんは50年代にフォーミュラ・ジュニア750を製作されましたね。彼らはあえて立ち向かってはいかなかったけれど、ミナルディ家の一員であるあなたが、フォーミュラワンに足を踏み入れ

るのは当然のように見えました。

ミナルディ もちろん、この冒険に身を投じるには、ほとんど熱狂的ともいえるくらい的情熱が必要だったね。しかしいま、私の幸福は完璧なものだと言っているほどだ。難しく辛いスタートのあとで、やっと平穩がやってきた。'89年、私達がやってきた仕事は結果につながり、大きな希望が生まれたんだ。

—'88年、僕たちはミナルディの存続を心配したのですが……ターボ・エンジンの時代が不成功に終わり、チームを立て直すか、消えてしまうかという時にコスワース搭載に踏み切りましたね。

ミナルディ うん、'88年は本当に、難関を切り抜けていくか、辞めてしまうかっていう重要な年だったね。他に解決方法はなかったんだ。F1にやって来れば、自分より力のある人達を相手にしなければならぬことは分かっていた。3年間というのは自分のやり方を全うするには十分でないことも分かっていたつもりだ。他のすべての小さなチームにとってもそうだったと思うが、私にとって不幸だったのは、ターボ・エンジンの時代がF1を歪めてしまったことだ。それはつまり、ルノー、ホンダ、ボルシエ、フィアット、BMWといったエンジンを相手に戦わなければならないだけでなく、お金を払ってもそれが手に入らないってことなんだ。

一時アルファ・ロメオがエンジンを供給してくれることを期待したこともあったが、結局は自分で何とかしなければならなかった。それでカルロ・キティがモトリーリモデルニを興して、記録的な早さでターボ・エンジンを作ったんだ。しかしながら、この賭けは大きなエンジン・メーカーを前にしては無力だった。エンジンは壊れやすく、費用もかかった。それに他のチームのように適任のスペシャリストに下請けを頼むことが出来ない私達には、大きな進歩も望めなかった。それでもノン・ターボの時代が来れば私達のチームも何かを証明できるって思ってきたんだ。

—現在のミナルディ・チームの構成はどうなっているのですか？



Giancarlo Minardi

ミナルディ 研究室では共同作業の形で仕事が行なわれている。本当のチーフというのはいないんだ。設計に関する計算作業はアルド・コスタに、空力はロータスにいたナイジェル・カウバースウエイトに、開発はトマソ・カルレッティに委ねられている。そして他にもコンセプト・ワークに参加できるエンジニアが3人。平均年齢は低く、みんなが驚くべき調和をもって仕事をしているよ。'89年に私達のマシンが成功した大きな理由はここにありと思うんだ。つまり、最終的な発言権がアルド・コスタにあるとしても、本当の意味でのチーフはいないんだ。



—'89年のマシンは非常に遅れて登場しましたが、何故ですか？

ミナルディ 確かにあの遅れがなければおそらく、私達の目標は達成されていただろうね。ターボ時代を戦ったあと、私達はコスワースに移った。この時点で、シャシーはよく開発されていて、'88年の終わりにもまだ進化する余地が十分あったんだ。だが不幸なことに、いや、私達にとっては幸福だったんだが、カウバースウエイトがやって来た……そして克蘭フィールドとパリのマックス・サルドウのところへ何度か風洞実験をしたら、M188には余りにも多くの修正が必要だったという

ことが分かったんだ。それで多くの新しいアイデアが活かせるように、新しいプログラムにとりかかるところにした。'88年の11月中旬だったから、ちょっと遅すぎたんだが、しょうがなかった。

このマシンはほとんどテスト走行もせずにレースを走ったんだが、幸い、うまく仕上がっていることを証明してくれた。

—今後のミナルディとモトリーモデルニの関係はどうなるのですか？

ミナルディ 私の共同経営者のひとりであるピエロ・マンチーニ（筆者注…彼はフィレンツェ・フィアットの社長である）がモトリー

リーモデルニのオーナーであることを言っておこう。そのテクニカル・ディレクターがカール・キティなんだ。つまり私には技術面でも財政面でも、完全な自治権がある。モトリーモデルニとミナルデイは、まったく別の会社だ。

——しかしこれからはコスワースではやっていけないんじゃないですか？

ミナルデイ もちろん。V8コスワースの歴史はもう最後にくるよ。今日このエンジンの存在理由は、その信頼性のおかげでシヤシーを開発し、経験を得ることができるといふことにあるんだ。パワーの面からいうと他を探さなくてはならない。それでも気をつけたいとね。他のエンジンを進ぶからには、最低限コスワースと同じだけのパワーと柔軟性と信頼性があつて、もっと費用がかからないという条件なんだ。私達のようなチームは、大きく一步を踏み出す前にまだまだ工場に多くの投資をしなければならぬし、学ぶべきこともたくさんある。時期がきたら、新しいエンジンが不可欠だと言えるだろうし、それは大きな進歩を与えてくれるだろう。私が見たところ、90年は、91年や92年ほど重要ではないと思うんだ。これからはV12が無数に増えて、必要不可欠になってくるだろうからね。

——ミナルデイの予算面での発展はどうだったんですか？

ミナルデイ '85年は30億リラ（約3億円）で戦った。'86年は45億リラ、'87年は65億リラ、'88年は75億リラ、'89年の予算は95億リラだった。これは全部、このステッカーの「コレクシオン」と引き換えたよ。ベタベタと多すぎることにはわかってるよ。だけどこれがたつたひとつの解決法なんだ。毎年、なんとか予算を増やしていくことができた。

そして私はそのすべてを投資してきた。これから2年間、私の計画では他に40億リラ必要になってくる。簡単なことじゃないだろうが、工場にオートクレーブや生産設備を設置するためにそれをやらなくてはならないんだ……なんて金がかかるんだろう。



ターボ時代がF1を歪めてしまったんだ

我々はメーカー・エンジンを相手に戦い、しかもそれは金では買えなかった

——ミナルデイのモノコックは外部で作られているんですか？

ミナルデイ うん。今のところATRっていう会社と共同でやっている。そこには私達の仕事を最優先にして働いているスタッフが12人いるんだ。私達の会社のスタッフは60人だ。フォーミュラワンの世界に、まだあなたのように冒険する余地はありますか？



——ミナルデイ 自身、自問していることなんだけど、過去のある時代に可能だったことが今もできるかという、かならずしもそうとは言えないね。F1はあまりにも尖りすぎて難しくなってしまう。それに私自身もみんなが言っているように難局から完全に脱出できたわけではないんだ。もし、今から1、2年のうちに私の計画に合流してくれる大メーカーとの契約にこぎつけることができなければ、生き残っていくことができないんじゃないかと心配しているところだ。それができれば、私のチームと同じようなタイプのすべてのチームに意義のあることだと思う。幸い、ピレリとはトップ・レベルのパートナーシップを得ることができた。この援助は貴重なものだ。しかし今の私達には、経済的に援助してくれる大きなスポンサーでもう十分ではないというのが本当のところだ。必要なのはお金で買えない、技術的な援助なんだ。

私が言いたいのは、たとえマクラーレンとマールボロでさえホンダがなければ何者でもないということなんだよ。フォードがないベネトンだって、ルノーがないウィリアムズだって同じことだ。

——ミナルデイ/日本 という接近はどういう考えから出てきたものなんでしょう？

ミナルデイ まだ荒らされていない土地に行かなければならないことだよ。今日、ヨーロッパは完全に閉鎖されてしまっている。数少ない大きな自動車工業グループはもうそれぞれのスポーツ分野でのパートナーを選んではまっているからね。全部数えても5、6チームにしかならないだろう？ だから他に行かなければならないんだ。

——ミナルデイはレース以外の活動もしていますか？

ミナルデイ 今のところF1だけだが、スポーツ・ウェアや旅行用品などの分野でミナルデイ・ブランドを展開する体制が整ったところだ。それに、ミナルデイ・オートモビルという、エンジニアリング・部門とも言える会社も作った。ある分野で私達のような経験やキャパシティを持っていない人達に技術教

育を提供することが目的なんだ。つまり、私達より小さな会社に技術や企画面での援助をするということだ。これはお金を稼ぐためではなくて、私達自身、新しいことを勉強していくためなんだ。最終的には風洞を設置することを考えている。1年くらい先になると計算しているんだ。

——その計画を聞いて、もうひとつのイタリヤ・チームであるBMS/ダッラーラの計画を思い出したんですが……競争でもしているんですか？

ミナルデイ とんでもない！ 私達はフランズ人とは違うよ！ ダッラーラのエンジニアはとも頭のいい男で、彼が私と同じ考えをFOCAやFISAの会合で述べたとしたって何も珍しいことじゃないさ。もちろん、レースでは彼のチームの前を走っていたけれど、スポーツには境界線というものがあるんだ。私達を頭の悪い動物みたいに考えちゃいけないよ。いい仲間を持っているというのは、常に気持ちのいいものなんだよ。

——ドライバーとの関係はどうですか？

ミナルデイ '90年もマルティニでいくことは私の目標だったんだ。確かに彼が私達のチームでデビューしたのは難しいことだった。

しかし、イタリアというのはおかしな国でね、ものすごく変わっているんだ。たとえば、君がひとつの部屋に入ったとしよう。君の周りには5人の人間が座っていて君を裁くんだ。彼らにとって大切なのはただひとつ、出たままの結果なんだよ。もし彼らが君を肯定的に判断してくれればすべてOK。君は成功を約束されたも同然だ。だけど逆の場合は、その判断をくつがえすために何年もかけなきゃならない。'85年、私は失敗した。失敗の大部分は彼にひどいマシンを与えた私の責任だったと告白するよ。が、マルティニもまた若さ故のミスをした。彼は彼でまだF1に対する準備ができていなかったんだ。その後彼も円熟してきて、カンポスが辞めた時に私は彼を呼び戻した。最初は彼に対する義理もあつてやったことなんだが、レース毎に自分がいい判断をしたと確信できたよ。



——もし、今年ヤマハやスバルと契約していたら、ミナルディで日本のドライバーを走らせましたか？

ミナルディ いや、そうは思わない。私はとても頭の固い人間でね、チームの運営に大きく関わるような事柄と交換に技術的な問題を解決するようなことは許せないんだ。たとえエンジンや大きな金額と引き換えでもだ。それに、今日本に責任を持ってF1のプログラムを果たせるドライバーがいるとも思わない。彼らもそれはわかってはいるはずだ。いずれにしろ、そういう条件は呑まなかっただろう。——ミナルディのような小さなチームにとって、F1とは何に値しますか？ またスポー

ツだと言えるでしょうか、それともスポーツに値するには、あまりにも悪い要素が多すぎますか？

ミナルディ まだスポーツだと言えると思うが、非常に難しいね。超プロフェッショナルと見なされた、最高のレベルのスポーツだろう。経済的、技術的な「ルール」を受け入れて、それとともにやっていかなきゃならない。投資をしない者に進歩がないことだけは確かだ。F1が進歩すればするほど、小さなチームには挑戦が難しくなるだろう。だからと言って不可能というわけではないが。F1はだんだん排他的に、選ばれた者だけのスポーツになっていくだろう。だからどん

Profile

1946年、イタリア中部のファエンツァに生まれる
ファエンツァで最大のフィアット・ディーラーを経営
'72年、レース活動に関わり始め、フォーミュラ・イタリア→F3
'74年には「スクーデリア・エペレスト」の名でF2チーム結成
'76年春、フェラーリが前年のチャンプカー312Tを同チームに貸与
ジャンカルロ・マルティニ(ビエルルイジの叔父)が2戦する
'77年、フェラーリ・ディーノV6エンジン搭載のF2を走らせる
同年ミザーノでシェブロン・フェラーリ(L.レオーニ)が優勝
'80年、コンストラクターとしてF2活動を開始する
'81年、ミザーノでM.ブルボレーが優勝、ミナルディ化して初優勝
F2が開幕するまでF2レースの中堅として活動を続ける
A.ナニーニ、J.チェコッパ、P.ピラッ、O.ラウウリが乗った
'85年、F1GP参入、エンジンはモトリー・モデルニV6ターボ
新人P.マルティニが奮戦するも不成績が続く
'86年、A.デ・チェザリス+A.ナニーニの2カー体制でF1GP参戦
'88年ドイツGPでP.マルティニが6位、初のポイント獲得
'89年、F1復帰したピレリ・タイヤのNo.1サポート・チームに
入賞4回(6点)でコンストラクターズ・ランキング10位に
スバル・モトリー・モデルニ水平対向12気筒エンジンの開発も行なう
'90年F1GP開幕戦でP.マルティニが予選2位を奪う
日本の(株)東京計器とテクニカルサポート契約を結ぶ
'90年4月、翌年からのフェラーリF1エンジン供給が決定



81年ミザーノF2を走るミナルディ・フェラーリ



ミナルディF2に積まれたフェラーリ製ディノV6

Giancarlo Minardi



91年からのフェラーリV12エンジン供給に関する暫定発表を行なうフェラーリ首脳とジャンカルロ・ミナルディ（左端）、ひとりおいてフェラーリ監督のテゼーレ・フィオーリオ

我々がウィリアムズやマクラーレンのようなチームになれないとは限らない
しかしフェラーリになることはできないのだ



小さな管理ミスも許されぬんだ。

——本にお金がすべてを説明しますか？

フランスには逆の例もあるんですが……ミナルディ F1にお金は非常に重要なものだが、その根源をなすものではない。チームがあるレベルに達すると、質が飛躍的に良くなることもあると言っておこう。普通の、地味な成功のためには、資金はそんなに重要な役割を果たさないと考えるだろう。私の考えでは、リジェは2、3年前のミスのつけを今払っているんだと思う。それに高いお金を払って有名なエンジニアを呼んでくるのも間違いだと思う。リジェを今の苦境から救い出せるのはひとりの人間ではないはずだ。完璧な共同の作業が必要なんですだからね。

マクラーレンやフェラーリの例を見てもわかるだろう。ジョン・バーナードがマクラーレンを辞めた時、すべてが崩れ去ってしまったように言われた。ロン・デニスもバーナードの代わりを探すことなどせずに、3人のエンジニアを置いたんだ。マクラーレンは今でも勝っている。エンジニアのひとりがいなくなっただけからといって負けることもないだろう。それでバーナードはフェラーリにやって来た。フェラーリがすぐに勝ち始めるかのように言われたが、実際には3年待たなければならなかった。

バーナードがフェラーリを辞めても、プロストやマンセルはやはり今年の本命馬だろう。私にとっては、責任ある仕事を奪い合っているも採めているようなグループの中で、後光に囲まれた指導者が仕事をしているような状態よりも、完全に無名の「案内人」を囲んで5、6人のエンジニアが仲良く理解し合っている状態を作ることのほうがずっと大切なことなんだ。

——マーチの例を見てみよう。'88年に驚くべき成績を残して、'89年にはすでにトップ・レベルのチームになってしまった。これは大異変だ。巨大な資金に2000人からのスタッフに何から何まで……こんな「装置」をどうやって管理できるのだ？

私の少ない経験をたよりに確認したことが

もうひとつ、ひとつのチームのオーナー、社長、スポーツ・ディレクターといった人間は1日16時間を仕事場で過ごさなければならぬということだ。しかしスポーツ・ディレクターというのは、最高のスポーツ・ディレクターであってもこの活動を導く立場にすぎない。というのはチームは彼のものではないからだ。彼はサラリーを支払われていて、本当の意味での責任者ではないのだ。支払うのは私で、決定するのも私だ。もちろん、みんなの意見を聞いてのことだが、誰にも委任することはできないんだ。他の誰も、私の情熱を支払ってきた愛情をもって私と同じようにもこのことを見つめることはできないからだ。これは私の考え方なんだが……

——疲れはないですか？

ミナルディ いや、まだ感じないね。工場で過ごす時間はいつも楽しく過ぎて行くんだ。グランプリの時はもう少し喜びが少ない。神経が疲れるし、ストレスがたまるとね。私にやる気を起こさせるのは勝ちたい、進歩したいと思う気持ちなんだ。今のところ、私達は進歩している。エストリルでマルティニが5位になった時の喜びは計り知れないものだったんだが、すぐに4位を手に入れた時の喜びを考えた。で、その次は3位だ！

——ミナルディがフェラーリと同レベル、もしくはそれ以上のイタリア・チームになるのはいつですか？

ミナルディ それも私の夢のひとつなんだ。一生懸命やっても実現できないことなどとは私は言わないよ。私はそのために仕事をしているんだからね。目標に達することができるとどうかはわからないけれど、ウィリアムズやマクラーレンのようなスタイルのチームにならないとは限らないだろう？ フランスやロン・デニスのやってきたことをたどれば疑う理由はないはずだよ。だがフェラーリにはなり得ない。というのは、あれは私達が作り得ない自動車会社だからだ。私は他の人と同じように将来を見つめているんだよ。君だって朝起きれば、今日一日が素晴らしい一日になるだろうって思うだろう？



RACING ON

1989 — 1990

Best Motorsport Data Book of All

データから見えてくるモータースポーツもある

F1のターボ廃止、セナとプロストの確執、ザウパー・メルセデスのル・マン圧勝……。1989年を振り返る時、そのイメージは人様々です。「レーシングオン・イヤーブック1989-1990」は、あなたの「89年」を鮮烈にプレイバックすることでしょう。予選・決勝結果を網羅する主要カテゴリーのイベント・データとショート・レポート、著名な執筆陣によるシーズン・レビュー、そしてチャンピオン・マシンのフルカラー・イラスト。完全保存版データブックとして、すべてのモータースポーツ・マニアに満足いただけるでしょう。客観的なデータから感動のモータースポーツ・シーンが、きっと見えてくるはずです。

レーシングオン・イヤーブック

絶賛発売中!! 定価1,860円
(本体1,806円)

左ページの取扱店にてお求めいただけます。また、通信販売も行っておりますのでご利用下さい。
通信販売の購入方法:「イヤーブック'89-90 〇部希望」と必ず明記のうえ、武蔵書房まで現金書留または定額小為替で直接お申し込み下さい。定価1,860円、送料は310円です。
※定価には消費税が含まれています。
申し込み先:株式会社 武蔵書房 〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-16-3 TEL.03-463-2141

R RACING ON

レーシングオン・イヤーズブック 1989—1990

【取扱店】



●北海道 札幌市 紀伊屋書店札幌店 011-231-2131/リーブルなにか 011-221-3800/ダイヤ書房本店 011-712-2541/ダイヤ書房東店 011-783-3520/ダイヤ書房西店 011-665-6223/ダイヤ書房川内店 011-572-2061/ダイヤ書房にしの店 011-662-0711/ダイヤ書房清田店 011-883-6365/ダイヤ書房北16条店 011-717-6741/バルコブックセンター富貴堂 011-214-2301/網走市 ひかりや書店 0152-44-1214/旭川市 三修ブックス 0166-22-7544/恵庭市 ダイヤ書房恵み野店 0123-36-2110/網走部 いそぎ書店 01527-3-2030●青森県 弘前市 ブックス弘前 0172-33-0500/メディアイン城東店 0172-27-8118/八戸市 伊吉書院城下店 0178-45-8062●岩手県 盛岡市 ブックスいわて 0196-54-7193/柏屋書店 0196-22-2534●山形県 山形市 八文字屋 0236-22-2150/八文字屋稲田店 0236-23-8888●新潟県 上越市 JTB平安堂上越店 0255-22-1005/北蒲原郡 緑岡書店 0250-67-2927●富山県 高岡市 文苑堂書店横田店 0766-21-0431●石川県 金沢市 北国書林駅西本店 0762-31-2822/松任市 王様の本松任店 0762-75-7080/石川郡 王様の本 0762-46-5325●福井県 福井市 ブックスハハ 0776-27-7125●栃木県 宇都宮市 ブックスランド平出店 0286-63-5005/小山市 新緑堂駅ビル店 0285-25-1522●茨城県 岩井市 文苑堂書店岩井店 02973-5-2433/下妻市 ブックスオアシス 0296-43-5333/電ヶ崎市 ブックプラザツルヤ電ヶ崎店 0297-64-3222/鹿島郡 文苑堂書店鹿島店 0299-96-6125/行方郡 文苑堂書店潮来店 0299-68-3450●埼玉県 所沢市 バルコブックセンター新所沢店 0429-98-8175/文苑堂書店所沢店 0429-28-1929/川口市 文苑堂書店東川口店 0482-94-5860/狭山市 模書房 0429-59-8049/文苑堂書店狭山店 0429-59-9500/川越市 みずむら書房 0482-43-3847/朝霞市 文苑堂書店朝霞店 0484-76-0107/新座市 文苑堂書店新座店 0484-78-7070/越谷市 文苑堂書店越谷店 0489-78-5230/文苑堂書店東越谷店 0489-66-6303/春日部市 文苑堂書店春日部店 0487-52-7666/入間市 文苑堂書店入間店 0429-63-9481●千葉県 千葉市 文苑堂書店小倉店 0472-32-7330/多田屋稲毛駅前店 0472-53-8145/花見川書店 0472-50-2756/市川市 くまざわ書店本八幡店 0473-36-3514/八千代市 文苑堂書店八千代台店 0474-83-5822/館山市 宮沢書店 0470-23-7771/市原市 文苑堂書店市原店 0436-43-0970/浦安市 文苑堂書店浦安店 0473-54-5610●東京都 千代田区 書泉グランデ 03-295-0011/書泉ブックマート 03-294-0011/前田書林 03-254-1061/中央区 誠文堂 03-666-4630/近藤書店 03-571-2480/大洋堂書店 03-270-2631/新宿区 積文館書店新宿西口店 03-343-4946/未来堂書店 03-209-0656/文苑堂書店飯田橋店 03-260-1957/飯田橋書店 03-263-5404/博文堂書店本店 03-359-5301/台東区 明正堂でんでんビル店 03-836-0381/港区 かなき書房 03-431-3131/文苑堂書店新橋店 03-580-6786/文苑堂書店赤坂店 03-586-9786/誠志堂書店 03-404-8551/誠志堂書店東日ビル店 03-405-2888/あかつき書店大門口店 03-436-5664/鶴岡書店 03-431-0112/むらさき書房 03-454-8683/渋谷区 紀伊屋書店渋谷店 03-463-3241/寿楽堂書店渋谷店 03-464-4604/ミスタークラブ 03-461-2665/大盛堂書店 03-463-0511/金港堂書店 03-370-8105/ブックストア談原宿店 03-470-6103/目黒区 慈文堂書店 03-712-4049/中川書店 03-792-2561/自由書房 03-717-0300/世田谷区 紀伊屋書店玉川高島屋店 03-709-2091/リンドバーグ 03-709-7480/文苑堂書店豊大前店 03-425-6211/白百合書店 03-460-1141/品川区 芳林堂書店大井町店 03-474-4946/大平堂書店 03-784-0101/大田区 アクトブックスサンカマタ店 03-735-1551/ダイヤ書房大森店 03-298-1198/杉並区 新生堂書店下井草店 03-394-4345/ブックセンター荻窪 03-393-5571/積文館書店荻窪店 03-393-2101/豊島区 三省堂書店バルコ池袋店 03-987-0511/寿楽堂書店池袋店 03-985-4719/板橋区 ブックスオリオン堂清水店 03-963-2324/葛飾区 文苑堂書店青戸店 03-838-5931/江戸川区 文苑堂書店西葛西店 03-689-3821/足立区 アオイ書房 03-886-0308/調布市 真光書店 0424-87-2222/立川市 オリオン書房ウイル店 0425-27-2311/小平市 文苑堂書店小平店 0423-43-9228/小金井市 文苑堂書店小金井店 0423-86-0161/文苑堂書店新小金井店 0423-82-8885/日野市 啓文堂書店高橋店 0425-92-2711/八王子市 文苑堂書店めじろ台店 0426-66-0025/町田市 有隣堂町田店 0427-23-3018/文苑堂書店鶴川店 0427-35-4117/文苑堂書店小川店 0427-96-1781/文苑堂書店つくし野店 0427-96-1818/久美堂本店 0427-25-1330/久美堂小田急店 0427-27-1111/久美堂四丁目店 0427-22-6013/久美堂成城店 0427-25-8211/久美堂東急ハンス店 0427-28-2772/久美堂旭町店 0427-24-0303/久美堂本町田店 0427-24-5588/保谷市 正育堂書店本店 0424-22-0434/東村山市 文苑堂書店東村山店 0423-06-1115/福生市 文苑堂書店福生店 0425-53-7708/多摩市 啓文堂書店多摩センター店 0423-72-2288/西多摩郡 みずほ書店 0425-57-5151●神奈川県 横浜市 有隣堂横浜西口店 045-311-6265/有隣堂横浜東口店 045-453-0811/文苑堂書店横浜駅店 045-322-2044/文苑堂書店新横浜店 045-474-3535/文苑堂書店三ツ境店 045-361-8400/文苑堂書店三枚町店 045-474-0430/文苑堂書店青葉台北口店 045-983-9240/文苑堂書店青葉台南口店 045-983-5150/文苑堂書店今宿店 045-954-3174/文苑堂書店市ヶ尾店 045-971-3334/ブックスオオワグ 045-781-1354/川崎市 文苑堂書店溝の口店 044-811-8258/文苑堂書店駅前店 044-811-0105/文苑堂書店新城店 044-755-6901/文苑堂書店つぎ谷店 044-888-6071/文苑堂書店中原店 044-711-8114/文苑堂書店宮前平店 044-855-2583/文苑堂書店片町店 044-888-1388/文苑堂書店上作店 044-866-4332/文苑堂書店向ヶ丘店 044-932-7600/文苑堂書店麻生店 044-989-3160/ブックスアンドー 044-854-2333/有隣堂アゼリア店 044-245-1231/うさぎや書店 044-511-2068/文華堂戸塚店 045-864-5151/横浜賀市 平坂書店本店 0468-22-2655/鎌倉市 文苑堂書店鎌倉店 0467-31-8961/鳥取書店大船店 0467-46-3841/藤沢市 文苑堂書店六会店 0466-82-9610/文苑堂書店辻堂店 0466-33-9288/井上書房 0466-26-2401/前田書店 0466-36-7602/文華堂湘南台店 0466-43-0130/寿楽堂書店藤沢店 0466-24-3902/有隣堂藤沢店 0466-26-1411/茅ヶ崎市 ブックス真和 0467-85-9580/平塚市 文苑堂書店四之宮店 0463-54-2880/たまる書房 0463-34-1238/相模原市 文苑堂書店星ヶ丘店 0427-58-6121/文苑堂書店相模大野店 0427-49-0650/文苑堂書店相模台店 0427-48-6144/文苑堂書店橋本店 0427-74-5581/厚木市 有隣堂厚木店 0462-23-4111/大和市 文苑堂書店中央林間店 0462-75-4165/文苑堂書店高座渋谷駅店 0462-68-2660/綾瀬市 文苑堂書店綾瀬店 0467-77-4571/小田原市 文苑堂書店小田原店 0465-36-3677/うえた書店 0465-47-3888/伊勢吉書店 0465-22-1366/三浦郡 文苑堂書店葉山店 0468-78-6564/中部 文苑堂書店平塚店 0463-31-3911/津久井郡 文苑堂書店城山店 0427-82-9278●静岡県 静岡市 江崎書店千代田店 0542-62-6922/御殿場市 加藤書店 0550-82-0043/伊東市 サガミヤ広野店 0557-37-6767/三島市 秋津書房 0559-72-4925/裾野市 いわなみ書店 0559-97-1633/本のかあるふぁ 0559-92-2009/藤枝市 ダイヤ書房藤枝店 0546-45-0955/浜松市 丸富書店 0534-36-2769/イケヤ文楽館高林店 0534-71-7550/磐田市 磐田谷島屋西貝塚店 0538-32-5197/駿東郡 山崎書店 0550-78-0451/浜名郡 稲穂書店 0534-47-0010/志太郡 ダイヤ書房大井川店 0546-22-7155●長野県 長野市 平安堂東和田店 0262-44-4545/松本市 ブックス中宿堂 0263-26-7255●愛知県 名古屋市 高原書店 052-804-1605/バルコブックセンター名古屋店 052-264-8526/ブックショップ大和田新宿店 052-781-7800/白沢書店 052-793-6864/白樺書房 052-771-5208/星野書店金山橋店 052-331-3057/名東書店 052-775-4078/サンヨー B&D 052-902-1134/日進堂書店駅前店 052-541-9715/南陽書店 052-303-2704/光書店 052-351-5113/ブックプラザ天白橋店 052-805-7345/アート書房 052-521-4882/ヴィレッジヴァンガード 052-805-2535/豊田市 一二三書店大林店 0565-27-0110/けやき書店 0565-29-1817/けやき書店元町店 0565-35-1500/ブックスヤキワ 0565-29-9671/美里書店 0565-80-3203/豊橋市 やよい精文館 0532-46-2322/精文館書店 0532-54-2345/豊川市 国府ブックセンター 05338-8-8092/南大通書店 05338-6-1107/刈谷市 ブックセンター名豊 0566-21-7121/モータウンシーガル 0566-23-7556/津島市 津島書店 0567-24-3322/春日井市 アオキ書店 0568-33-7128/大府市 鴻書店 0562-47-9515/岡崎市 マガジンハウスラサ 0564-32-2337/愛知県 本まち書店地下鉄赤池駅前店 052-804-4844/西春日井郡 ブックロード林 052-400-1228/丹羽郡 大東書店 0587-95-5047●岐阜県 岐阜市 大洞堂岐阜北店 0582-32-5334/各務原市 大洞堂ルート21橋店 0583-78-2525/大洞堂藤原店 0583-83-6377/大洞堂三ツ池店 0583-70-3500/恵那市 コスモブックセンター 0573-25-6278/大垣市 三城書房 0584-75-5605●三重県 津市 別所書店青谷店 0592-27-6298/別所書店南郊店 0592-24-1486/鈴鹿市 文光堂 0593-78-0087/セトワ白揚スズカ 0593-82-5221/白揚白子店 0593-87-2556/白揚磯山店 0593-86-7881/白揚釣鹿店 0593-82-3579/白揚神戸店 0593-83-5666/ブックハウスシード 0593-87-1712/もじ屋書店西駅前店 0593-86-3482/別所書店鈴鹿店 0593-78-5226/ブックス伊坂 0593-78-1448/桑名市 セトワ白揚クワナ 0594-23-7488/白揚西桑名店 0594-31-4151/四日市市 文化センター白揚 0593-51-0711/セトワ白揚ヨカイチ 0593-54-0171/白揚菅川店 0593-47-2838/白揚近鉄店 0593-53-5151/トアブックプラザ 0593-47-2339/名張市 別所書店名張店 05956-5-4380/白揚名張店 05956-4-2552/三重郡 白揚サンリバー店 0593-63-1143/白揚富洲原店 0593-64-2522●滋賀県 草津市 村岡光文堂 07756-2-2261/長浜市 ザ・ブック 0749-63-2945/神崎郡 とびなか書店 0748-42-3738●和歌山県 和歌山市 ブックアベニュー紀州屋 0734-52-1300●奈良県 奈良市 啓林堂書店奈良店 0742-33-8001/大和郡高田市 BOOK探検島 0745-22-9058/大和郡山田市 ジャパンブックス筒井店 07435-9-1787/生駒市 ブックランドオーク 07437-4-2455●京都府 京都市 ブックストア談京都店 075-255-0654/リーブル京都本店 075-441-3313/ふたば書房河原町店 075-255-2521/ふたば書房山科駅前店 075-592-3530/丸山書店 075-781-6268/ブックバル文苑桂店 075-361-8232●大阪府 大阪市 紀伊屋書店梅田店 06-372-5821/鉢の木高島屋書籍売場 06-631-1101/旭屋書店本店 06-313-1191/旭屋書店なんば店 06-644-2551/ブックストア談大阪店 06-304-0722/東大阪市 ブックプラザ菱江店 06-789-7809/吹田市 寿楽堂書店江坂店 06-385-0878/門真市 ブックス太陽門真店 06-908-4690/寝屋川市 水嶋書房寝屋川店 0720-21-6760/高槻市 ブックストア藤田高槻店 0726-84-0066/ブックランドかつた 0726-69-4567/池田市 らんぷや書店 0727-61-1584/柏原市 サンクスBOOK STATION 0729-78-6985/西條郡市 ブックランドすばる 0720-78-2541/福助堂書店 0720-78-1277/泉佐野市 ブックスバル 0724-63-8163/茨木市 ブックプラザ茨木店 0726-22-7178/箕面市 ブックプラザ秋落店 0727-24-6015●兵庫県 神戸市 ブックプラザ御影店 078-854-1323/ブックプラザ鈴蘭台店 078-593-6113/ブックプラザ新神戸店 078-531-0422/ブックプラザ西明石店 078-928-8743/ブックプラザ須磨店 078-741-9110/淳久堂書店センター街店 078-392-1001/寿楽堂書店三ノ宮店 078-392-1545/尼崎市 あてね書店 06-429-6131/三田市 ブックプラザサングラ 07956-4-2310/宝塚市 ブックプラザ宝塚店 0797-72-5540/西宮市 ブックプラザ西宮店 0790-36-1141/川西市 ブックプラザ川西山下店 0727-94-6903/豊岡市 ブックストアム 0790-22-1471●岡山県 岡山市 ブックシティミネルバ 0862-72-2316/紀伊屋書店岡山市 0862-32-3411/津山市 津山ブックセンター本店 0868-26-4047/倉敷市 ブックセンター笠沖 0864-25-5115●鳥取県 出雲市 ブックセンタータケダ 0853-21-0114●広島県 広島市 フタバ図書八木店 082-873-3652/廿日市市 ブックシティ啓文社廿日市店 0828-31-0772/福山市 ブックシティ啓文社 0848-25-0050/三原市 啓文社三原店 0848-64-7951●愛媛県 松山市 松山明屋本店 0899-41-4141●福岡県 福岡市 積文館新天町店 092-781-2591/北九州市 ブックセンター金山堂 093-371-3423/久留米市 明林堂書店久留米店 0942-43-9120/春日市 明屋書店春日店 092-596-8080●熊本県 熊本市 紀伊屋書店熊本店 096-322-5531/BOOKワールド 096-368-3377●大分県 中津市 明屋書店池水店 0979-24-1221●宮崎県 延岡市 明屋書店延岡駅前店 0982-21-1471/日向市 明屋書店日向店 0982-53-8686

●上記取扱店では通信販売は行っていませんのでご了承下さい。

ミリとグラムが秒を縮める。



昔のレーシングカーの基本は、大きな排気量のエンジンを積むことだった。しかし、がんじがらめの規制の中で競争が進むうちに、ミリ単位グラム単位のセッティングが勝負の分かれ目となる。リア・ウィングを1ノッチ上げる。ネジのひと回りでキャンバーを変える。ピットインのたびに、ドライバーの言葉を数値に置き換えていく。経験とデータを積み重ねるスポーツ。This is Motorsports.

「大混戦にピットが燃えるNクラスの甲子園」



オートテック
富士ツーリングカー6時間レース
'90量産ツーリングカー耐久フェスティバル

開催日程 **6/2・3** (SUN)

開催場所/富士スピードウェイ 主催/ビクトリーサークルクラブ(VICIC)、富士スピードウェイ、FISCOクラブ 決勝スタート/13:00 ゲートオープン/6:00 入場料金/前売り・大人¥4,000 当日決勝日・大人¥5,000 小人¥2,000 前売券発売所/チケットセゾン、チケットぴあ、丸井チケットセンター、CNプレイガイド、RTN加盟店(有名カーショップ、プレイガイド)



「F3/FJインディーズで新たなヒーローが生まれる」



筑波
チャレンヂカップレース第3戦
全日本Panasonicフォーミュラ3選手権第4戦

開催日程 **6/9・10** (SUN)

開催場所/筑波サーキット 主催/トヨタモータースポーツクラブ(TMSC) 決勝スタート/14:00 予定 ゲートオープン/8:00 入場料金/前売り・大人¥3,500 当日決勝日・大人¥4,000 小人¥1,000 前売券発売所/チケットセゾン、チケットぴあ、丸井チケットセンター、CNプレイガイド



JAPAN MOTOR
RACING CENTER
CORPORATION

株式会社日本モーターレーシングセンター

- 本社 〒150 東京都渋谷区広尾2-3-14 TEL.03-409-2391(代)
- 東北支社 〒980 宮城県仙台市青葉区国分町3-6-28(登戸ビル4F) TEL.022-225-1301
- 東海事務所 〒412 静岡県御殿場市仁杉712-1(NGSビル2F) TEL.0550-89-2110(代)
- 大阪事務所 〒550 大阪市西区歌本町1-16-8(クリエートビル2F) TEL.06-441-3888

インフォメーション・ダイヤル **03-409-2365**

営業時間 AM10:00-PM6:00(土、日を除く)

JAF全日本ダートトライアル選手権第2戦/オールジャパンダートトライアル九州
4月15日/三井オートスポーツランド
Text/Chikara Kamiko

万全の体制を整え臨んだモンスター田嶋
しかし、1トライ目に痛恨のドライビングミス
「8/100秒」。田嶋にとってはとても大きく感じられた

ALL JAPAN DIRT TRIAL IN KYUSYU

大井8/100秒差で田嶋を退け開幕2連勝



田嶋はドライビングミスによってあやみスコース。今回は2位だったが、次に期待がかかる



今回、辛くも田嶋から逃げきり開幕2連勝をモノにしたチャンピオン大井



大井が中央に立つ見慣れた表彰台だが、今回は?



旧型ファミリアながら新型の追撃い上げをかわした 横岡



扱い難しいといわれるマーチ・スーパーターボで優勝



幸運(?)な1勝を挙げたC1の夏明成己

RESULT/D Class

1	大井 義浩	キヨッセ90D	1'34'81	1'55'04
2	田嶋 信博	スズキスポーツカルタス4WD	1'34'82	1'56'00
3	安本 清	TRD ADVAN ミッドセリカ	1'38'83	1'59'10
4	藤 一郎	レインボーアップルブジョー	リタイア	1'58'47
5	久野 幸也	トヨタセリカGT4	1'58'57	2'01'32
6	長島 正統	HKSアドバンGABギャラン	1'59'12	1'59'55

RESULT/C-III Class

1	横岡 悟	BS日通運商イワセファミリア	1'59'37	1'58'34
2	小林 照明	マツダボクシングファミリア	1'59'42	2'00'03
3	宮崎 廣行	TSスミヤマJYギャラン	2'04'29	2'09'29
4	国政 久郎	ニッセキトラスタファミリア	2'08'15	2'02'38
5	今井 政昭	フルケンギャラン4WD	2'01'07	2'02'20
6	青木 孝次	レビンカーXDSギャラン	2'01'73	2'01'17

RESULT/C-II Class

1	小林 且雄	LAPスーパーターボ	2'02'88	2'04'86
2	森島洋一	ワコーズ山愛ピッケカローラ	2'03'86	2'02'83
3	渡野 正明	CLEAR BOX MRII	2'03'18	リタイア
4	尾方 勇夫	サーティーグンスターレット	2'08'28	2'03'38
5	土方 重昭	平和地所TOMEIMARCH	2'04'76	2'03'78
6	松藤 基美	フルケンカストロール松藤スターレット	2'03'82	2'05'81

RESULT/C-I Class

1	夏明 成己	HKS中村自工ZIP-SBS71	2'05'64	2'01'18
2	松尾 茂善	ADVANモンスターカルタス	2'07'56	2'02'23
3	今井 良夫	コスモSSラリー71	2'10'70	2'02'43
4	田嶋 信二	フルケンCMR小山スターレット	2'05'11	2'02'83
5	松嶋 浩晃	いわながスターレット	2'09'15	2'03'48
6	川上 忠孝	HKSボテンザZIP-S ナカムラ	2'07'58	2'03'58

RESULT/A-III Class

1	大井 義浩	CMSC ADVANギャラン90	2'00'64	1'58'88
2	赤羽 政孝	フルケンKYBギャラン	2'01'33	1'57'17
3	松田 裕昭	ボテンザキャバ(BP)RS10VR-4	2'01'46	1'58'88

RESULT/A-II Class

1	藤原 広明	コンペボテンザリジェッタカ82T	2'06'51	2'00'17
2	中村 英一	コスモDLエナペタルEPT	2'06'02	2'02'18
3	寺沢 伸二	アドバンGAB+ネコEP-T	2'07'87	2'02'23

RESULT/A-I Class

1	藤原 広明	フルケンモリシタRシタ	2'10'61	2'04'42
2	新山 信夫	BSキヤT大成Aオメガカルタス	2'12'87	2'05'34
3	渡野 洋	NAPROオートプラザカルタス	2'15'24	2'05'58

C2クラスでは、今年からマーチ・スーパーターボでエントリーしている小林且雄が期待の今期全日本戦での初勝利を飾った。また、このクラスでは奈良林裕一がFRのAE86で出場しているが、サスペンションを5リンクからワットリンクに改造した甲斐あって2位に入賞している。

九州でのこのイベントは田嶋にとって、とても惜しい結果となってしまったが、次回名阪スポーツランドで開催される第3戦では新たな結果が期待できるのではないだろうか。長く続いた大井とキヨッセ90Dの天下も、この先そう長くは続かないかもしれない。

C1クラスは、注目の粟津原豊が何と今回は4WDではなくFFのカルタスでエントリーしている。第1戦でのあまりの速さに他のエントリーから苦情が出たわけではなく、チームの方針によってFFカルタスでの出場となった。これによってコンペティター達は、あわよくばとほそくえんだが1トライ目を終った時点で粟津原の前に彼らの名前がなかった。しかし、粟津原のドライビングにいつもの鋭さは見られず、2トライ目には何とバイロンタッチを犯し下位に低迷してしまい、結果的にはクラス9位。代わってこのクラスを制したのは、昨年の広島ラウンドで優勝した夏明成己。そして皮肉なことに4WDカルタス駆るモンスター福岡の社長、松尾茂善が2位に入った。

ゼッケン153番、田嶋の1トライ目。田嶋のドライブするカルタスミッド4WDは、このサーキットをいまままでの誰よりも速く駆け抜けたかに見えた。しかし、テクニカルな内周区間で田嶋は何とミスコースしかけてしまったのだ。すぐにコースに戻ったのでそれほど大きなミスではなかったのかも知れないが、2トライ目は両者ともタイムアップできず、結局このドライビングミスが勝負を決めてしまう結果となった。

全日本ダートトライアル選手権第2戦は4月15日、舞台を九州の三井オートスポーツランドに移し、約1万人のギャラリイが見守るなか盛大に行なわれた。この三井オートスポーツランドはアップダウンが激しい上にハイスピードコースであるため、ドライバーには大胆かつ繊細なマシンコントロールが要求され、まさに全日本戦に相応しいサーキットである。今回のイベントでもテクニカルな内周区間と、ハイスピードな外周区間とをうまくジョイントした約2分のロングコース設定となっていた。

C3クラスは、旧型ファミリアを駆る横岡悟と新型ファミリアの小林照明の一騎打ちとなった。1トライ目は小林がコンマ45秒差で横岡を追い抜く間となる。そして2トライ目、横岡は自己のタイムを約1秒短縮。その後小林もスタート直後のストレートを素晴らしいスピードで駆け抜けたがバイロンをヒット。勝負は横岡の2連勝で決着は決まった。そして注目のDクラス。スズキスポーツのモンスター田嶋は、1週間前にこのサーキットで行なわれたイベントにテストを兼ねて参加するなど、万全の体制で臨んだ。



ALL JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP ROUND2

April 21-22, 1990

大分・城島

Photos & Text/Shoji Mita

ACK

SPRING RALLY

桜井/大溝がACK2年連続制覇

前チャンピオン桜井と大溝は、今年もベスト・コンビネーションで第2戦ACKを制す



全日本ラリー選手権は、第1戦雪のDCC Sウインターラリーから1カ月半のインターバルを経て、今回の第2戦「ACK SPRING RALLY」で、本格的なラリーシーズンを迎えることになる。

意され、実質的には4ステージとなる。ラリーはサービス地点でもある、城島高原を21日の午後1時31分に1号車がスタートし、フィニッシュは22日早朝、午前5時過ぎが予定されていた。

に栗津原がトップに浮上してきている。第2ステージは約4時間のインターバルを経て、スタートする。このステージは、前半3〜4CP間に舗装のSS、そして後半7〜8CP間に、高速コーナーの連続するダートのSSのみで、第3ステージの足慣らし的なレイアウトだ。

全日本を争う選手が城島に揃う Cクラスのエントリーでは、第1戦を欠場したギヤランVR4を駆るアドバンの藤田哲也、今年からプライベートとなるブルーバードSSRの岡崎忠一、そしてCクラスにステップアップしブルーバードを駆る景山陽彦らが今回から参戦し、逆にギヤランを駆る青森の富士文秀が、今回エントリーしていない。

この第2ステージをトップで上がったのが、SS、ラリー区間とも順調にこなしてきた桜井だ。そして1秒差で山口が2位に付け、'89年の雪辱を果たそうとトップに肉迫していた3位以下は、大庭、高崎正博、富安敏照、そしてセリカGT-FORの石田雅之らが秒差でひしめきあっている。しかし、上位2台が3位以下を10秒あまりに離れており、優勝の可能性はこの2人に絞られてきた。いよいよトップ争いは今回の山場、第3ステージに持ち込まれた。

大溝対松尾の、ナビゲーター同士の戦い 第3ステージはSSとラリー区間が巧妙に配置され、少しも気を抜けない。本来ならラリー区間も苦にならない、強者のナビゲーター達も、雨にたたられた不安定な路面のガレ場では手を焼き、補正に苦しんでいる。

マシンのでは、アドバン・チームの3台と、大西康弘が今回から新型のギヤランにチェンジしているが目立つところ。 Bクラスでは、治夫、勝治の大嶋兄弟がそれぞれカラーラフXを持ち込み、その兄弟対決が見どころだ。

この規則も、逆に一部の競技車を暴走させるという弊害も生んできた。ACKの結果次第では今後、全日本戦や地方戦でも、この規則が同じように撤廃される可能性も大きいという。

空転してしまうタイヤに、ある選手はギヤランでは1kmあたり2秒、多いところではキロあたり5秒も上乗せしなければならなかった。さらに深刻なのがB、Aクラスで特にAクラスの車両は深く滑ったワタチの影響もあって、栗津原でさえもSSのスタート時に2秒ものロスタイムを覚悟しなければならなかった。

以上のメンバーに加え、ほぼ全日本戦を戦うドライバーが揃い、大分県別府市郊外にある城島(きじま)高原に集まってきた。 オートボリスを使ったSSも

第2ステージで桜井がトップに スタート直後のスラロームでベストタイムを叩き出したのは、この景山陽彦、そして2番手は①の山口修で、スタート順の遅い選手はBタイムが落ちる傾向にあった。コース奥にダートがあるため、後半になるほど路面が荒れてくるからだ。ここで、松本誠、前嶋光男らがミスコースにより大幅にタイムを落とし、トップグループから離脱してしまふ。ラリー展開は序盤から波瀾含みだ。

第3ステージの6本のSSのうち、10〜11CP間を高崎、12〜13CP間を西岡道明、松本、桜井の3人が分け、14〜15CP間と17〜18CP間を山口が、19〜20CP間を松本と高崎が同タイムで分け、最終21〜22CP間を西尾雄次郎と桜井がそれぞれベストタイムをマークしている。それぞれ2本ずつSSを制している桜井と山口だが、残りの4本もベストタイムと僅差のタイムをマークしており、結果的には2人のシューティングゲームといっている。勝利の行方は2人のラリー区間の減点如何にかかっていた。

ラリーは3ステージ制をとるが、第1ステージの前にギヤラリー向けのスラロームが用意されている。

以下、片岡良宏、桜井幸彦、大庭誠介の順だ。一方、スラロームの上位につけていた神岡政夫はエンジン・トラブルに泣き、あっけなくリタイアしてしまった。BクラスはマーチRを駆る竹平素信がトップで、Aクラスは順当

に栗津原がトップに浮上してきている。第2ステージは約4時間のインターバルを経て、スタートする。このステージは、前半3〜4CP間に舗装のSS、そして後半7〜8CP間に、高速コーナーの連続するダートのSSのみで、第3ステージの足慣らし的なレイアウトだ。

しかし、トータルではスラロームを好調にこなした山口と景山がトップを同点で分け、以下、片岡良宏、桜井幸彦、大庭誠介の順だ。一方、スラロームの上位につけていた神岡政夫はエンジン・トラブルに泣き、あっけなくリタイアしてしまった。BクラスはマーチRを駆る竹平素信がトップで、Aクラスは順当

に栗津原がトップに浮上してきている。第2ステージは約4時間のインターバルを経て、スタートする。このステージは、前半3〜4CP間に舗装のSS、そして後半7〜8CP間に、高速コーナーの連続するダートのSSのみで、第3ステージの足慣らし的なレイアウトだ。

に栗津原がトップに浮上してきている。第2ステージは約4時間のインターバルを経て、スタートする。このステージは、前半3〜4CP間に舗装のSS、そして後半7〜8CP間に、高速コーナーの連続するダートのSSのみで、第3ステージの足慣らし的なレイアウトだ。

に栗津原がトップに浮上してきている。第2ステージは約4時間のインターバルを経て、スタートする。このステージは、前半3〜4CP間に舗装のSS、そして後半7〜8CP間に、高速コーナーの連続するダートのSSのみで、第3ステージの足慣らし的なレイアウトだ。

に栗津原がトップに浮上してきている。第2ステージは約4時間のインターバルを経て、スタートする。このステージは、前半3〜4CP間に舗装のSS、そして後半7〜8CP間に、高速コーナーの連続するダートのSSのみで、第3ステージの足慣らし的なレイアウトだ。



●Bクラスはジェミニが1-3位、そして5位と上位を独占。優勝は坂明彦のゼッケン55で2位とは10秒差
●Aクラスは守屋夫妻が'89年のKANSAI RALLY以来、10戦ぶりに勝利を獲得した。クルマは560ccモデルだ
●Cクラス2位の山口修。'89年も2位に入賞し、今年

はその雷尊戦のはずだが、今回も桜井に阻止された
●Aクラス2位は、小林勝美の駆る550cc版のアルト
●北海道から遠征してきた坂田原文雄はBクラス2位
●Cクラス3位は、アドバン勢でのトップ大西康弘
●ブルーバードは高崎正博が5位入賞したに止まった

結果は9秒差で桜井に軍配が上がった。
「第1戦のDCCSではボクが頑張ったけど、今回のボクはドライバーとしては負け。優勝はナビゲーターのおかげですよ」と桜井は語る。まさにナビとのコンビネーションの勝利だったといえるだろう。
ギャランの上位独占に終わったCクラスだが、デビュー戦となった第1戦DCCSで8位と熟成不足を露呈したものの、2戦目で4位に入った石田のセリカを注目せずにはいられない。ギャラン・イーターの一角を担うレガシイだが、神岡と杉本善紀の2台が戦列を

去り、前嶋が完走したのみ。3戦以降に期待したい。
Bクラスは多数派のマチンRが原口真によつて4位を得たのみで、ジェミニの1位坂明彦、2位坂田原文雄、3位小西輝男らの上位独占を許してしまった。今回のコースがショートホイールベースのマチンRには不向きだったのは確かだが、ジェミニが熟成の域に達したことも見逃せない。
Aクラスは、優勝したアルトを駆る守屋夫妻の笑顔を見ることができた。2位もアルトの小林勝美、3位は補正に苦しんだ栗

津原で、本家「アルト」の力を発揮できずに終わった。
「チェックポイントらうんぬんより、SSのトータル30kmをなんとかしてほしいですね。……、今回のラリーはよく考えて作ってあったと思いますよ。走ってラリーが非常に面白く感じたもの」と桜井はACKの印象を語る。今回も事前走行の問題で当初予定していたルート変更をよぎなくされた主催者だが、変化に富んだコース設定と巧みなSSの配置は、少なからずドライバーに充実感を与え、歓迎されたようだった。

RESULT

C Class

順位	車番	ドライバー	ナビゲータ	マシン	スラローム	第1・2ステージ									小計	第3ステージ											小計	ペナルティ	合計	
						1cp	2cp	3cp	4cp	5cp	6cp	7cp	8cp	9cp		10cp	11cp	12cp	13cp	14cp	15cp	16cp	17cp	18cp	19cp	20cp				21cp
1	59	坂井 幸彦	大塚 敬夫	ギャラン	68	0	93	0	181	0	4	0	95	0	451	2	120	1	81	3	275	5	1	216	2	157	1	103	947	1398
2	11	山口 修	松尾 博成	ギャラン	66	0	93	1	190	4	1	0	95	2	457	12	120	4	85	1	268	6	3	213	2	157	0	104	955	1467
3	69	大西 康弘	小久保昌巳	ギャラン	70	0	93	1	195	5	3	0	95	7	469	4	120	3	82	1	272	5	1	228	1	158	2	104	961	1430
4	12	石田 雅之	高杉 哲也	セリカ	68	0	95	1	181	3	1	0	99	7	465	1	124	1	85	0	280	0	1	219	3	162	4	110	967	1433
5	31	高崎 正博	山田 博幸	ブルーバード	70	0	95	3	193	5	0	1	99	1	467	1	116	1	87	2	280	3	9	220	3	156	2	109	968	1435
6	50	高安 敏樹	小宮 新一	ギャラン	70	0	94	0	190	4	5	2	96	1	463	4	124	4	83	1	274	1	4	220	6	163	1	110	975	1438
7	29	山内 洋雄	渡藤 彰	ギャラン	77	0	91	1	194	3	1	4	96	2	465	1	121	5	83	1	275	0	0	222	7	162	5	108	970	1439
8	02	藤部 康雄	森 哲也	ブルーバード	74	0	91	0	187	5	3	0	96	7	463	5	118	3	83	4	282	13	2	218	1	158	5	107	979	1442
9	09	片岡 良彦	渡藤 彰	ギャラン	67	0	93	2	196	3	0	0	96	8	465	4	120	2	83	0	278	5	2	224	7	164	0	110	979	1444
10	04	西尾 雄次郎	山口 雅之	ギャラン	72	0	96	2	193	12	2	1	98	6	482	8	119	1	83	0	286	5	2	223	4	159	4	103	977	1455
11	05	藤田 哲也	山口 雅之	ギャラン	70	0	98	3	202	3	1	0	101	3	481	1	127	2	83	3	288	5	1	230	0	162	0	107	984	1465
12	10	後藤 正和	伊藤 富雄	ファミリア	70	0	93	1	189	0	3	1	101	3	471	2	126	1	87	1	287	8	2	225	3	163	2	108	997	1468
13	06	西岡 道明	北村 志郎	ブルーバード	71	0	97	1	188	1	4	2	95	5	474	3	124	2	81	1	281	10	4	220	4	163	11	111	995	1469
14	08	加藤 裕二	林 哲	ギャラン	70	0	92	1	191	6	9	1	100	3	473	7	124	0	83	1	290	3	6	225	2	164	2	110	997	1470
15	03	中村 善治	青野 英孝	ブルーバード	71	0	95	1	198	5	7	27	99	3	506	3	122	2	83	3	278	3	0	223	0	164	2	107	970	1476
16	04	前嶋 誠	岡本 豊	レガシイ	118	0	95	1	191	8	3	1	92	7	520	1	121	1	82	3	278	2	1	214	2	158	5	111	958	1479
17	08	松本 誠	米谷 基生	ブルーバード	150	0	92	1	189	0	1	0	97	3	513	1	117	3	81	4	278	5	1	214	2	155	6	106	955	1488
18	05	岡本 誠	北村 志郎	ギャラン	71	0	96	3	199	3	1	1	101	17	492	2	125	1	87	2	287	11	1	225	2	169	6	115	1017	1503
19	22	香山 隆彦	岡田 誠	ブルーバード	68	0	94	2	196	0	3	2	100	5	467	9	124	3	84	4	281	30	44	221	2	165	5	116	1068	1535
20	04	七田 文明	平田 善明	セリカ	71	0	101	3	201	5	1	0	113	9	504	5	131	1	81	3	294	10	2	231	6	177	2	123	1066	1570
21	03	島田 正三	小井戸 幸三	ギャラン	68	0	96	1	200	2	2	1	98	7	479	3	125	2	86	4	289	11	4	234	0	173	191	105	1231	1686
22	06	岡崎 孝一	藤川 有三	ブルーバード	70	0	95	0	196	2	74	325	102	30	894	0	125	0	84	7	283	7	2	270	0	164	0	108	977	1671
23	07	石田 雅之	古田 昌	レガシイ	79	0	96	1	195	5	6	1	96	8	481															
24	08	石田 雅之	沢田 茂	セリカ	68	0	97	2	199	4	16	7	97	3	511															
25	08	大庭 誠治	小田 啓之	ギャラン	69	0	93	1	194	1	3	1	97	3	462															
26	09	神岡 政夫	佐久間 健	レガシイ	65																									

B Class

順位	車番	ドライバー	ナビゲータ	マシン	スラローム	第1・2ステージ									小計	第3ステージ											小計	ペナルティ	合計	
						1cp	2cp	3cp	4cp	5cp	6cp	7cp	8cp	9cp		10cp	11cp	12cp	13cp	14cp	15cp	16cp	17cp	18cp	19cp	20cp				21cp
1	58	坂 昭彦	加治 浩平	ジェミニ	71	0	101	1	206	12	5	4	100	11	511	5	131	4	71	1	290	7	2	230	1	174	1	116	1033	1544
2	40	坂田 原文雄	中山 守朗	ジェミニ	71	0	100	1	209	2	6	5	108	8	508	3	134	0	70	19	296	2	3	235	5	171	0	114	1046	1554
3	32	小西 輝男	中山 守朗	ジェミニ	72	0	102	0	210	4	1	3	105	7	504	1	131	2	72	6	298	12	1	232	1	178	3	117	1054	1558
4	30	藤口 雅之	山口 雅之	マチン	71	0	104	3	198	6	3	2	108	21	516	7	138	3	73	4	303	8	0	231	1	182	1	116	1072	1588
5	36	青柳 秀明	辺見 竹男	マチン	71	0	98	2	199	20	6	4	110	22	537	5	134	2	73	8	294	4	0	236	0	189	4	113	1057	1594
6	00	小林 勝美	近井 利忠	ジェミニ	71	0	102	1	209	26	1	5	110	13	538	7	137	1	73	3	288	15	3	238	2	178	4	116	1065	1603
7	42	坂田 幸一	小野 博	マチン	72	0	103	2	202	11	3	4	115	51	563	5	140	3	75	1	303	11	2	236	4	182	1	116	1085	1632
8	88	安波 広通	吉田 邦和	マチン	72	0	105	1	201	14	1	1	112	45	556	13	135	4	73	1	338	12	3	238	2	183	1	116	1105	1659
9	94	三浦 忠之	藤 豊信	マチン	72	0	103	2	194	12	47	6	111	30	579	19	138	18	75	4	288	13	5	236	5	181	2	113	1101	1680
10	03	萩原 忠之	越川 清	マチン	74	0	108	2	204	18	8	6	115	51	586	22	149	21	74	17	310	26	0	242	3	183	30	129	1197	1783
11	08	山岸 晋入	三村 賢雄	マチン	72	0	104	1	206	7	14	2	126	32	664	3	140	6	74	0	310	6	3	242	3	187	195	121	1290	1854
12	06	木村 謙治	塩沢 善	ミラージュ	75	0	105	0	217	17	18	4	113	10	556	18	139	0	80	52	330	51	1	252	63	193	8	123	1320	1879
13	06	竹平 康徳	高橋 大輔	マチン	69	0	99	0	199	1	1	5	111	45	527	48	139	6	83	209	316	22	1	242	5	184	9	116	1381	1938
14	09	藤原 一夫	清水 大輔	マチン	84	0	104	2	210	5	9	4	116	46	601	14	145	8	76	5	318	31	6	245	8	185	1	120	1462	2033
15	09	加藤 新一	豊田 実彦	マチン	71	0	101	1	200	24	3	5	107	23	535	6	132	579	70	2	284	148	5	233	11	178	8	117	1573	2338
16	07	大嶋 義之	高野 元	マチン	72	0	103	2	208	4	7	4	104	9	533															
17	02	大城 千明	藤本 芳之	マチン	71	0	101	1	202	4	41	2	106	44	572															
18	06	中島 律	伊藤 淳幸	マチン	75	0	103	1	201	21	9	6	110	28	629															
19	08	大嶋 義之	内田 昭之	コロラFX	72																									
20	08	西光 伸	植田 隆之	マチン	72																									
21	03	吉武 正博	大塚 新一	マチン	71	0	101	3	209	1	8	6	114	17	521															
22	04	岡本 忠彦	高田 正彦	アプローチ	77																									
23	06	竹下 保博	芝之内 英治	マチン	7																									

'90富士フレッシュマンレース第3戦

4月21日~22日/富士スピードウェイ/主催:SCCN
Photos/Shin-ichi Tsutsumi, Racing on

第3戦目を迎えた富士フレッシュマンレース
今回から11レースによる戦いとなり
シリーズは中盤戦に突入しようとしている

'90FUJI FRESHMAN RACE ROUND3

STARLET EP71-B

①佐川、開幕戦以来の勝利を飾る



お互いの健闘を称え合う佐川と香沼

EP71-Bには、第1戦のAクラスウィナー、①佐川哲也、同じく第1戦のBクラスウィナー、②香沼賢司そして第2戦のAクラスウィナーの⑤田中義孝の3人が顔を揃えた。ポールポジションは、その第1戦で勝っている①佐川が獲得。予選2番手は⑤佐々木、予選3番手が④香沼、予選4番手が③香沼、そして予選5番手が⑥香沼。また、⑤田中は予選14番手からのスタートだ。

レースは、序盤からポールから飛び出した①佐川と②香沼の一騎打ちとなった。オープニングラップは、①佐川が取ったものの、2周目には②香沼がその前に出る。しかし、その両者の間隔はまったく離れず、3位以下はこの2台に序々に引き離されていく。そして、最終ラップに勝負を賭けた①佐川は、②香沼のスリッパにヒタリと付け、最終コーナーで一気にこれを抜き去り、トップでチェッカーを受けた。

RESULT/EP71-B

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	①佐川	智都 ユアサアグニス城山スターレット	10周 20'58.197 3/2'07.264
2	②香沼	整明 YSシズメ村田石油スターレット	10周 20'58.241 5/2'09.194
3	③鈴木	高松 丸久超ブルーXBPスターレット	10周 21'00.494 13/2'10.681
4	④香沼	千鶴子 城山タイヤポテンザスターレット	10周 21'06.380 4/2'08.583
5	⑤佐々木	誠広 永田ファームCSTスターレット	10周 21'06.505 2/2'08.287
6	⑥香沼	義孝 誠広 TOYOスターレット	10周 21'06.650 14/2'10.955
7	⑦河野	正徳 鈴木ラジオ山出光スターレット	10周 21'07.111 8/2'09.865
8	⑧上村	浩一 タマキヤリーDPスターレット	10周 21'09.576 10/2'10.119
9	⑨香沼	義広 城地増殖木村BPスターレット	10周 21'10.703 12/2'10.813
10	⑩秋山	孝 奥田益全DS三興星スターレット	10周 21'11.362 7/2'09.670

・優勝スピード127.897km/h
・最速ラップ香沼 千鶴子 2'02.856 131.004km/h 7周目



香沼をとらえようとする①佐川

FESTIVA

激しいスリッパ合戦から⑤長谷川が抜け出す



終盤激しいトップ争いをする⑤と①

この日最初にに行われた、フェスティバ・クラス。前日ウェットコンディションの中で行なわれた予選では、第1戦のウィナー、近野村幸夫が2分7秒304のタイムでポールポジションを獲得。その野村の後に、⑥長谷川、⑤長谷川、④こしむす、③香沼が2分7秒台で続き、予選6番手には、第2戦のウィナー、①三沢が付けている。

日曜朝の決勝レースは、前日降っていた雨も上がり、路面は完全なドライになった。スタートは、ポールの近野村が好スタートを決め、後続をリードしていく。その後ろには⑤長谷川、⑥こしむす、①三沢がつけ、この4台でトップ集団を形成する。序盤のペースは、①三沢、②香沼の順で通過。しかし6周目、スタートで急のスリッパから抜け出した①三沢がトップに立つ。さらに8周目には、この①を⑤長谷川がかわし、そのまま逃げ切り成功した。

RESULT/FESTIVA

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	⑤長谷川	藍川 オートレースフェスティバ	10周 20'52.609 3/2'07.597
2	①三沢	俊明 レアーズERC目黒フェスティバ	10周 20'53.178 6/2'08.035
3	④こしむす	孝典 CRSスタジアムフェスティバ	10周 20'53.653 4/2'07.724
4	②香沼	孝典 神田建設BPエイトフェスティバ	10周 20'55.896 1/2'07.304
5	③鈴木	高松 旭ビエロンフェスティバ	10周 21'12.686 5/2'07.954
6	⑥香沼	義孝 文化シャッターフェスティバ	10周 21'13.172 15/2'10.378
7	⑧香沼	義孝 文化シャッターフェスティバ	10周 21'13.288 14/2'10.146
8	④香沼	義孝 レアーズERC目黒フェスティバ	10周 21'13.532 9/2'09.052
9	⑨田中	元浩 Sセレクション竹中フェスティバ	10周 21'13.661 11/2'09.202
10	⑩香沼	義孝 TOMENCORPフェスティバ	10周 21'13.688 2/2'07.594

・優勝スピード128.447km/h
・最速ラップ三沢 俊明 2'02.856 130.382km/h 5周目



みんなのおかげで勝って良かったと長谷川

PULSER TWINCAM

⑳角田痛恨のペナルティ、勝利は⑯坂巻の手に



角田の優勝を止めた

開幕2連勝を遂げている角田が、その好調さを現示するかのようになり予選でも、2分0秒796のタイムでポールポジションを獲得。予選2番手には、第2戦で3位の坂巻、そして予選3番手には、第2戦2位の香沼が付けている。

決勝スタートは、ポールの角田がトップで1コーナーに、その角田の後に、⑤香沼、⑥坂巻、⑦香沼が付く。オープニングラップを終了し、1周を終了し、メインストレートに戻ってきた時点で、この4台がポールポジションの状態だ。この中から2周目には、⑥坂巻と⑦香沼が抜け出し、激しいトップ争いを展開し始める。しかし、4周目に突然、⑥角田に対して黒旗が提示された。原因は、ゼブラゾーンを走ったためで、この黒旗によって彼はペナルティのピンタイムを命じられてしまう。これで本来展開は変わったはずだが、そのまま一位でチェッカーを受けた。

RESULT/PULSER TWIN CAM

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	⑯坂巻	真 トレド246RS遠藤健バルサー	10周 20'36.342 2/2'01.115
2	⑰香沼	裕徳 コクピット湖南CAMSバルサー	10周 20'36.473 7/2'02.377
3	⑱香沼	義孝 遠藤RSトレド246バルサー	10周 20'36.658 4/2'01.888
4	①香沼	忠洋 ポテンザ島田BPバルサー	10周 20'37.914 3/2'01.504
5	②香沼	高松 遠藤RSマスタダレーバルサー	10周 20'38.059 5/2'01.961
6	③香沼	裕一 EVAコト大倉山舞バルサー	10周 20'42.619 13/2'04.243
7	④香沼	裕彦 B-W-TIポテンザバルサー	10周 20'44.155 10/2'03.601
8	⑤香沼	高松 スンダースピリットバルサー	10周 20'55.171 8/2'03.005
9	⑥香沼	俊夫 内田モーターズBPバルサー	10周 20'56.136 9/2'03.272
10	⑩香沼	裕英 シーパ電子ポテンザバルサー	10周 20'58.982 1/2'00.795

・優勝スピード130.158km/h
・最速ラップ角田 裕英 2'00.453 133.596km/h 9周目



トップに立った角田だったが……

NA1600

㉓田中、悲願の優勝を達成!



やっと勝てましたよと勝者の田中

このNAは、第2戦まではニュープロダクションとの混戦で行なわれていたが、この第3戦からNAのみの単独レースとして行なわれることになった。ポールポジションは、これまで開幕2連勝を挙げ、勢いに乗る⑥木下みづひろが、1分49秒760のタイムで獲得。予選2番手には、その木下の0.24秒差で⑤田中がつけた。以下、⑦香沼、⑧香沼、⑨香沼、⑩香沼の順だ。

スタートを切った各車は、⑥木下、⑦香沼、⑤田中の順で1コーナーに進入して行く。予選2番手からスタートの⑤田中は、スタートこそ失敗したものの、1コーナーで2番手に上がり、さらにその周のBコーナーでは、トップの⑥木下も抜いてオープニングラップを取った。そして9周目には、そのまま完全に独走態勢を築き、見事今季初優勝。2位には、3周目に⑥木下からその座を奪った⑦香沼が入った。

RESULT/NA1600

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	⑤田中	昌明 KISS RBPトムスFX	10周 18'12.513 2/1'49.784
2	⑥木下	昌明 ADVAN・BP・倉田レビン	10周 18'19.368 4/1'50.142
3	⑦香沼	克彦 UWFアライオンレビン	10周 18'22.820 5/1'50.907
4	⑧香沼	孝典 ADVAN501トレドレビン	10周 18'23.299 1/1'49.760
5	⑨香沼	孝典 エンソシスOL小豆レビン	10周 18'29.338 10/1'52.567
6	⑩香沼	行弘 プロジェクトJBPトムスFX	10周 18'32.470 3/1'49.932
7	⑪香沼	利道 AGONレビン	10周 18'33.413 8/1'52.192
8	⑫香沼	孝典 UWFアライオンレビン	10周 18'34.252 14/1'53.557
9	⑬香沼	武正 NOK-TBSレビン	10周 18'50.344 9/1'52.433
10	⑭香沼	ジョージ BUFFALOレビン	10周 18'57.857 11/1'52.697

・優勝スピード147.093km/h
・最速ラップ田中 昌明 1'47.627 149.510km/h 6周目



スタートから独走でレースを制した田中

LEVIN/TRUENO-A

開幕以来⑧松本が無敗の快進撃を続ける



トップ失格で松本が優勝

今回のレビン・トレノAは、レビン・トレノ全クラスの第1、2戦のウィナー、5人のうち4人が集まり、激しい展開となることが予想された。その注目ポイントがレビン・トレノAの第2戦のBクラス優勝、⑦工藤正一が獲得。予選2番手は、第1戦のAクラス優勝、⑧松本が獲得。そして今回のレースに3連勝の期待が掛かる⑧松本晴彦が予選3番手。また、第2戦のAクラス優勝者の香沼健二は予選6番手からのスタートだ。

決勝は、開幕早々アクシデントが起る。1周目の最終コーナーで⑧松本のマシンが炎上。レースは赤旗中断となったのだ。ドライバーズミーティングが開かれ、レースは予選順位のまま7周で再スタートが切られることになった。再スタート後は、⑧松本、⑨香沼、⑩香沼、⑪香沼の激しいトップ争いが展開された。そして最終ラップの最終コーナーで⑧松本がコースアウトした際に、⑨香沼がトップに立つ。チェッカーを受けたが、⑧松本がコースアウトした際に出た黒旗が原因で失格となっていた。結果的に⑧松本の3連勝となった。

RESULT/LEVIN TRUENO-A

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	⑧松本	晴彦 フットワークGRケイBPレビン	7周 14'03.712 3/2'04.204
2	⑨香沼	健二 CS石井セモリナBP安藤トレノ	7周 14'04.961 10/2'07.009
3	⑩香沼	弘之 ADVAN・BP・倉田レビン	7周 14'05.195 6/2'06.247
4	⑪香沼	孝行 フランケンズBP倉田レビン	7周 14'05.851 5/2'05.087
5	⑫香沼	健二 アイデEG BPレビン	7周 14'06.935 7/2'05.282
6	⑬香沼	孝子 丸尾自動車トレノ	7周 14'09.307 15/2'07.992
7	⑭香沼	一画 (TC)小山BP-914レビン	7周 14'09.403 20/2'06.445
8	⑮香沼	吉野真路郎 マーベルベトロカガタ大橋レビン	7周 14'09.483 4/2'04.809
9	⑯香沼	清人 フラワーオートレビン	7周 14'09.790 9/2'06.879
10	⑰香沼	内政 スピードセレクション竹中レビン	7周 14'09.915 17/2'08.242

・優勝スピード133.510km/h
・最速ラップ村松 健二 1'56.665 137.932km/h 4周目



結局⑧松本が開幕3連勝を挙げる

STARLET EP71-A

EP71-Aは⑩小杉が僅差で逃げ切る



表彰台の真ん中は感無量ですね(小杉)

今回のEP71-Aは、第1、2戦の勝者がほとんどBの方にまわってしまったため、このAクラスで今年優勝経験を持つのは、第2戦のEP71-Bで勝った⑤田中義孝だけだった。その田中は、予選2番手からのスタート。ポールは、⑦香沼重之が2分2秒79で獲得した。この2人の後は、⑧鈴木、⑨小杉が向く2分2秒台のタイムだ。

決勝では、ポールの⑦香沼が好スタートを決め、まずトップに立つ。オープニングラップが終了した時点で、⑧鈴木、⑨小杉の順で、この5台が互いのスリッパストリームを使って、毎周ごとに順位が入れ替わって激しい争いを演じている。この5台による争いは、レース終盤まで続いたが、この中から⑧鈴木、⑨小杉、⑩小杉が抜け出し、ファイナルラップを迎える。結局、この中から⑩小杉が僅差で勝利を収めた。

RESULT/EP71-A

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	⑩小杉	真一 高橋自動車アムロスターレット	10周 20'52.622 5/2'03.448
2	⑨小杉	英夫 タマキヤリーDPスターレット	10周 20'52.777 2/2'02.866
3	⑧鈴木	信道 モリタダフルケンズスターレット	10周 20'53.185 5/2'03.223
4	⑦香沼	孝行 フランケンズBPスターレット	10周 20'53.629 3/2'02.932
5	⑥香沼	裕久 プラスビーマーベルスターレット	10周 20'56.909 8/2'03.765
6	④香沼	敬司 UWFアライオンスターレット	10周 21'03.970 12/2'04.373
7	⑤田中	義二 オリジナルボックススターレット	10周 21'04.855 11/2'04.312
8	③香沼	一宮 鎌倉小林タイヤスターレット	10周 21'05.508 15/2'04.763
9	②香沼	昇 エキスパートOLスターレット	10周 21'05.583 17/2'04.979
10	①香沼	正 エキスパート選手スターレット	10周 21'06.105 9/2'03.834

・優勝スピード128.467km/h
・最速ラップ小杉 真一 2'02.396 131.475km/h 3周目



⑩小杉を先頭にトップ争いをする各車

7	レスチュワート	マツダMX6	GTU2位	42周
8	B.オーバーレン	マツダRX7	GTU3位	42周

・優勝スピード：118.367km/h
 ・最速ラップ：D.シュレーダー(L/M) 1'15"242 (128.609km/h)
 ・PP：D.シュレーダー
 ・ホールのドロシー・シュレーダーとボート・ハルスマーがスリリングなバトルを3時間におわたって展開。車重が軽くて有利なマツダのハルスマーが6周目にトップに立つが、道中シュレーダーのカーブを引く離すことができず、終盤にはシュレーダーがきかなくなりトップの座をシュレーダーに明け渡した

OVERSEAS RALLY

ERC BIFサーキット・オブ・アイルランド

●4月14〜16日/イギリス/ローコン・ラリー選手権(複数回)

1	ロルフワグリン/アンソート	トヨタセリカGT-FOUR	A	3:32.01
2	ロルフワグリン/アンソート	フォードセフィア・コスワース	A	3:30.27
3	ロルフワグリン/アンソート	フォードセフィア・コスワース	A	3:37.55
4	ロルフワグリン/アンソート	BMW-M3	A	3:42.45
5	ロルフワグリン/アンソート	フォードRSコスワース	A	3:44.02
6	ロルフワグリン/アンソート	BMW-M3	A	3:48.05

・雨が降ったり、横風たりで非常に不安定な天候。ローコン・ラリー・シミュレーションラップのタイヤメーカーにとっては顔を悩ませるラウンドとなった

DOMESTIC RACE

ウエストジャパンツーリングカーレースNo.4

●4月15日/中山サーキット/主催：中山競馬場ホビーランド

●TS

17周=33.15km	予選出走19台・決勝出走19台・完走7台	予選順位/タイム
1	藤本 豊生 B310	17周 18'05"872 1/1'02"394
2	藤本 孝典 豊成モータースポーツB310	17周 18'13"875 2/1'02"888
3	藤本 孝典 チェックB310	17周 18'23"031 5/1'04"508
4	山本 道男 ヨシダレーシングB310	17周 18'24"452 3/1'03"891
5	山本 道男 ヨシダレーシングB310	17周 18'37"701 8/1'05"109
6	山本 道男 チェックB310	17周 18'44"698 9/1'05"279
7	山本 道男 ヨシダレーシングB310	17周 18'48"995 6/1'04"729
8	山本 道男 チームオガタB310	6周 4/1'03"819
9	山本 道男 ハセガワパワーB310	3周 7/1'04"853
10	山本 道男 グリーンダラスK961	1周 10/1'05"660

・優勝スピード：109.302km/h

●NP4/NP3

17周=33.15km	予選出走8台・決勝出走8台・完走7台	予選順位/タイム
(NP4) 予選出走5台・決勝出走5台・完走5台	予選順位/タイム	
1	藤本 博之 ヨシダレーシングB310	17周 19'03"027 1/1'06"541
2	藤本 博之 RSオカベアパリススピードB310	17周 19'17"790 2/1'07"355
3	藤本 博之 レビン	17周 19'25"268 3/1'07"410
4	藤本 博之 ラビッドハウスB310	17周 19'31"570 4/1'08"096
5	藤本 博之 RSXマツダレーシングB310	17周 19'40"152 6/1'09"216

・優勝スピード：104.407km/h

●NP2

17周=33.15km	予選出走26台・決勝出走15台・完走15台	予選順位/タイム
1	藤本 豊生 イセ/ワー・グリーンK961	17周 20'01"504 1/1'09"843
2	藤本 孝典 チームオガタK961	17周 20'01"876 2/1'09"861
3	藤本 孝典 チームオガタK961	17周 20'14"585 4/1'10"713
4	藤本 孝典 チームオガタK961	17周 20'14"979 3/1'10"775
5	藤本 孝典 RSオカベK961	17周 20'19"987 5/1'10"962
6	藤本 孝典 RSカブK961	17周 20'24"139 12/1'11"317
7	藤本 孝典 グリーンダラスレーシングK961	17周 20'27"246 8/1'11"196
8	藤本 孝典 MSオカベアパリススピードK961	17周 20'27"476 11/1'11"203
9	藤本 孝典 グリーンダラスレーシングK961	17周 20'28"303 10/1'11"190
10	藤本 孝典 グリーンダラスレーシングK961	17周 20'29"164 9/1'11"183
11	藤本 孝典 RSマツダK961	17周 20'34"054 15/1'11"643
12	藤本 孝典 フレックスレーシングK961	17周 20'38"171 7/1'10"992
13	藤本 孝典 チームオガタK961	17周 20'40"562 14/1'11"487
14	藤本 孝典 RSマツダK961	17周 20'49"729 13/1'11"459
15	藤本 孝典 RSマツダK961	14周 6/1'10"973

・優勝スピード：99.326km/h

●ジェミニ

17周=33.15km	予選出走14台・決勝出走14台・完走14台	予選順位/タイム
1	山本 正秀 アクエリアスフォーミュラジェミニ	17周 19'44"108 2/1'08"853
2	山口 智也 バトルカンパニー&アクエリアスジェミニ	17周 19'49"302 1/1'07"839
3	山口 智也 アクエリアスジェミニ	17周 20'00"303 3/1'09"229
4	山本 正秀 カップジェミニ	17周 20'13"376 6/1'10"699
5	山本 正秀 ロッドベンダーズジェミニ	17周 20'19"129 4/1'10"567
6	山本 正秀 協和フレックスジェミニ	17周 20'21"153 8/1'10"859
7	山本 正秀 カループジェミニ	17周 20'22"419 10/1'10"844
8	山本 正秀 フレックスレーシングジェミニ	17周 20'33"846 7/1'10"901
9	山本 正秀 マスターオブジェミニ	17周 20'43"247 9/1'12"073
10	山本 正秀 富士設計ジェミニ	17周 20'48"968 11/1'12"170
11	山本 正秀 ヤマダレーシングジェミニ	16周 18'48"792 13/1'12"116
12	山本 正秀 ヤマザキワークスジェミニ	16周 20'24"735 12/1'12"259
13	山本 正秀 ジェミニ	16周 20'39"954 14/1'15"124
14	山本 正秀 ジェミニ	11周 5/1'10"576

・優勝スピード：100.785km/h

'90筑波チャレンジャークップレース第2戦 JSSスーパーツーリングカー筑波ラウンド

●4月29日/筑波サーキット/主催：VICC

●FJ1600-B(JAF筑波FJ1600-B選手権第3戦)

15周=30.675km	予選出走41台・決勝出走26台・完走19台	予選順位/タイム
1	山本 正秀 マキシム306エクスポート	15周 15'42"889 B3/1'06"939
2	山本 正秀 タマキレーシング306	15周 15'44"431 A1/1'07"950

3	山本 正秀 エスポコユニオン306	15周 15'44"578 A2/1'08"221
4	山本 正秀 マキシム306	15周 15'45"187 A3/1'08"294
5	山本 正秀 ティアプレックス306エクスポート	15周 15'45"485 B2/1'06"902
6	山本 正秀 PROGRESS 306	15周 15'45"728 A4/1'06"504
7	山本 正秀 オートロック リアウフ306	15周 15'45"914 A5/1'06"627
8	山本 正秀 ステジオ25&LEAD 306	15周 15'46"706 B6/1'07"914
9	山本 正秀 ケンズバールMK-7 BP	15周 15'48"367 A7/1'08"969
10	山本 正秀 YRS-CLUB/F4/90	15周 15'49"290 A10/1'09"111
11	山本 正秀 三島オート&同ニゴルフMK-7	15周 15'51"127 B10/1'08"821
12	山本 正秀 Speak easy 041	15周 15'56"939 A9/1'09"039
13	山本 正秀 ラッキーセラーマキシム306	15周 15'57"987 A13/1'09"464
14	山本 正秀 黒川物産スポーツ306	15周 15'58"233 B11/1'08"821
15	山本 正秀 RPNカザワ7MK1-グラフィック	15周 15'59"404 A8/1'08"983
16	山本 正秀 シンフォニックM306-TE	15周 16'01"977 B1/1'09"876
17	山本 正秀 チーム小山田&FAM-306	15周 16'02"633 B12/1'08"851
18	山本 正秀 マナティ MK7	15周 16'07"849 B14/1'09"678
19	山本 正秀 カストロール306 BY 土屋	15周 16'28"428 B13/1'09"090
20	山本 正秀 K's GARAGE 306	8周 A12/1'09"425
21	山本 正秀 マキシム 306	7周 B4/1'07"491
22	山本 正秀 R&D FA/90 by 永月	3周 A6/1'08"763
23	山本 正秀 KITTY-HACINDO 306	1周 B9/1'08"718
24	山本 正秀 フライングソーサー041	1周 B5/1'07"755
25	山本 正秀 MKK-エントランス+チ43	0周 B8/1'08"710
26	山本 正秀 マナティMK7	0周 A11/1'09"327

・優勝スピード：117.119km/h
 ・最速ラップ：山本 正秀 1'01"458 119.789km/h 10周目
 ・予選はA、B組に分けて実施。各組上位13台ずつが決勝に進出

●RS

15周=30.675km	予選出走34台・決勝出走26台・完走24台	予選順位/タイム
1	山本 正秀 ADVANフォーミュラ500	15周 14'26"615 2/ 57"211
2	山本 正秀 ADVANフォーミュラ500	15周 14'42"246 5/ 57"721
3	山本 正秀 フォーナショナルマツダ500	15周 14'42"365 4/ 57"706
4	山本 正秀 シルエット・ATG-500	15周 14'43"975 6/ 57"894
5	山本 正秀 モダンレーシングERC-500	15周 14'44"354 8/ 57"947
6	山本 正秀 ウェルストン・アップル500	15周 14'46"680 3/ 57"647
7	山本 正秀 ロッドベンダーズ500	15周 14'45"772 9/ 58"086
8	山本 正秀 モダンレーシングERC-500	15周 14'46"299 7/ 57"882
9	山本 正秀 コーノス500	15周 14'54"324 12/ 58"638
10	山本 正秀 三島工業KEN305オスカー	15周 14'59"378 13/ 58"882
11	山本 正秀 イングスポートWEST55	15周 15'00"525 15/ 59"170
12	山本 正秀 ADVANスピリット500	15周 15'00"750 14/ 59"031
13	山本 正秀 ナカモトレーシング500	15周 15'01"211 11/ 58"563
14	山本 正秀 フォルティニ・プロメック305	15周 15'14"994 19/ 59"857
15	山本 正秀 ハルボリック	15周 15'15"454 20/ 59"777
16	山本 正秀 チームオガタ500オスカー	15周 15'16"244 17/ 59"469
17	山本 正秀 全農アックスADVAN 500	15周 15'14"945 21/ 59"820
18	山本 正秀 チキンジョーンズ500	14周 10/ 58"413
19	山本 正秀 Zモータース ニッセイ 835	14周 10'29"637 22/1'00"010
20	山本 正秀 FINE SPEED 500	14周 14'32"079 24/1'00"610
21	山本 正秀 オスカー-85	14周 14'32"620 23/1'00"144
22	山本 正秀 レーシングフェローRS	14周 14'49"577 25/1'01"208
23	山本 正秀 志願デザイン専門学校500	13周 1/ 56"909
24	山本 正秀 オートレップムセリン500	11周 16/ 59"210
25	山本 正秀 BP LIBERTY 500	2周 18/ 59"537
26	山本 正秀 エキセクティブ500	0周 26/1'01"312

・優勝スピード：127.427km/h
 ・最速ラップ：山本 正秀 56"823 129.568km/h 11周目

●JSS

20周=40.35km	予選出走19台・決勝出走19台・完走17台	予選順位/タイム
1	山本 正秀 NP千葉コアレススカイライン	20周 20'23"230 2/1'01"096
2	山本 正秀 アクトブレーズ・ファンRX7	20周 20'36"129 1/1'00"713
3	山本 正秀 RS中野シルビア	20周 20'41"184 4/1'01"429
4	山本 正秀 アクトブレーズ・ファンRX7	20周 20'53"264 5/1'01"652
5	山本 正秀 BORGHコックピット製RX7	20周 20'58"897 3/1'01"259
6	山本 正秀 E・R・C サバラン RX7	20周 21'10"915 8/1'02"084
7	山本 正秀 ナックワースRSスカイライン	20周 21'15"514 6/1'02"004
8	山本 正秀 トラスト・サーカスカイライン	20周 21'24"299 10/1'02"700
9	山本 正秀 BORGH-ADVAN RX7	19周 20'28"140 7/1'02"045
10	山本 正秀 又新・ガレージ博山スカイライン	19周 20'28"894 9/1'02"444
11	山本 正秀 PHILIPS-EMC RX-7	19周 20'49"071 14/1'04"108
12	山本 正秀 サス&ユノカール ツカサRX-7	19周 20'49"844 15/1'04"417
13	山本 正秀 ニシトキョウサバラン RX-7	19周 20'50"697 13/1'04"907
14	山本 正秀 ミットエクスプレスRX7	19周 20'54"198 11/1'03"216
15	山本 正秀 NEW RX-7 by BORGH	19周 21'00"727 17/1'05"226
16	山本 正秀 ニヤた楽H5中野シルビア	18周 20'42"834 16/1'05"051
17	山本 正秀 サバラン RX-7	18周 20'46"478 18/1'05"850
18	山本 正秀 長谷川精工スカイライン	1周 エンジン 15/1'04"284
19	山本 正秀 E・R・C サバラン RX7	0周 シッション 12/1'03"791

・優勝スピード：120.370km/h
 ・最速ラップ：山本 正秀 59"819 123.071km/h 2周目

●TNC

10周=20.45km	予選出走16台・決勝出走16台・完走14台	予選順位/タイム
1	山本 正秀 RS-RSD タナカ7	10周 11'48"612 4/1'08"881
2	山本 正秀 タンロンボカストロールEP71	10周 11'49"140 3/1'09"871
3	山本 正秀 ぐるぐるチューンカーフラッグ7	10周 11'51"744 5/1'09"956
4	山本 正秀 RS-Winmax CMRタナカ	10周 12'02"055 1/1'09"800
5	山本 正秀 カストロール・トランシエオRT1	10周 12'02"663 6/1'10"288
6	山本 正秀 RPNカザワレーシングトレンド71	10周 12'06"215 2/1'09"823
7	山本 正秀 NOYOカストロールEP71	10周 12'11"022 9/1'11"020
8	山本 正秀 RS10コスモステアレット	10周 12'12"044 12/1'12"174
9	山本 正秀 イノウエエンジニアリングレビン	10周 12'12"989 10/1'11"266
10	山本 正秀 マリヤスポーツスターレット	10周 12'15"071 15/1'12"758
11	山本 正秀 長谷川精工スターレットEP71	10周 12'18"098 14/1'12"466
12	山本 正秀 450i-カーメディアタナカ71	10周 12'18"504 11/1'12"069
13	山本 正秀 買置自動車BPMX71	10周 12'30"387 13/1'12"342
14	山本 正秀 R.Zone ステアレット	10周 12'44"729 16/1'15"840
15	山本 正秀 RS・タナカ・スターレット	0周 7/1'10"542
16	山本 正秀 マリヤスポーツスターレット	0周 9/1'10"843

・優勝スピード：103.893km/h
 ・最速ラップ：山本 正秀 1'09"590 105.791km/h 3周目

●ゴルフポカール

15周=30.675km	予選出走24台・決勝出走24台・完走24台	予選順位/タイム
1	山本 正秀 チェアQ GOLF	15周 18'06"074 1/1'08"931
2	山本 正秀 オートブレーズROCKY・VW	15周 18'12"174 5/1'10"724
3	山本 正秀 カントリーモーター>ゴルフ	15周 18'14"235 2/1'10"745

4	山本 正秀 IMEX GOLF	15周 18'20"872 4/1'10"846
5	山本 正秀 パフォーマンスゴルフ	15周 18'24"470 9/1'10"919
6	山本 正秀 アイテック GOLF II	15周 18'24"928 2/1'10"393
7	山本 正秀 KASAMI・インテックゴルフ	15周 18'25"907 6/1'10"726
8	山本 正秀 ベトロカナダLENOX GOLF	15周 18'31"717 8/1'10"828
9	山本 正秀 カロアゴルフ ウィズ ヤナセ	15周 18'33"717 13/1'11"895
10	山本 正秀 フランチャイズイワタニゴルフ	15周 18'34"791 17/1'11"859
11	山本 正秀 STASHACKNACK・GOLF	15周 18'36"662 10/1'10"935
12	山本 正秀 D-GLATT GOLF	15周 18'37"414 3/1'10"487
13	山本 正秀 タイシウレーシングゴルフ	15周 18'41"865 12/1'11"593
14	山本 正秀 JACE-TREE GOLF	15周 18'42"180 11/1'11"251
15	山本 正秀 オンザレーン GOLF	15周 18'43"541 20/1'12"676
16	山本 正秀 ベビー・K	15周 18'46"401 19/1'12"242
17	山本 正秀 オートコヤマミヤダゴルフ	15周 18'46"885 21/1'13"003
18	山本 正秀 Win Pearl GOLF	15周 18'47"656 14/1'11"711
19	山本 正秀 JMS RACING GOLF	15周 18'48"721 18/1'11"969
20	山本 正秀 ダイカレーシング・Mゴルフ	15周 18'50"202 23/1'14"841
21		

RACE DIARY

OVERSEAS RACE / OVERSEAS RALLY / DOMESTIC RACE

OVERSEAS RACE

イギリスF3000 オールトン・パーク

●4月13日/オールトン・パーク、イギリス/イギリスF3000選手権第2戦

予選順位/タイム	出走12台・完走9台
1 ① M.メス	レイナード890・DFV 30周 40'18"94 2/1'18"29
2 ② R.ディーン	レイナード890・DFV 30周 40'35"00 5/1'20"65
3 ③ R.チャペス	レイナード900・DFV 30周 40'35"67 4/1'19"03
4 ④ V.ソボリ	ローラT88/50・DFV 30周 40'58"43 3/1'18"42
5 ⑤ R.アッセルビアーネ	レイナード890・DFV 30周 41'28"41 7/1'21"33
6 ⑥ R.リアル	レイナード890・DFV 29周 1/1'11"81

・優勝スピード: 138.88km/h
 ・最速ラップ: M.メス(レイナード・DFV) 1'18"46 201.883km/h
 ・アラン・メスを通りゴールのリカルド・リアルは4速ギアにトラブルが発生、徐々に順位を下げていった

イギリスF3000 スラクストン

●4月16日/スラクストン、イギリス/イギリスF3000選手権第3戦

予選順位/タイム	出走12台・完走9台
1 ① R.チャペス	レイナード890・DFV 40周 43'37"87 1/1'03"01
2 ② V.ソボリ	ローラT88/50・DFV 40周 44'07"36 5/1'04"11
3 ③ M.メス	レイナード890・DFV 40周 44'17"44 2/1'03"50
4 ④ R.アッセルビアーネ	レイナード890・DFV 40周 44'38"22 6/1'04"53
5 ⑤ A.フォラーリ	レイナード890・DFV 39周 9/1'07"16
6 ⑥ C.ホジョフ	レイナード890・DFV 38周 7/1'06"21

・優勝スピード: 206.577km/h
 ・最速ラップ: R.チャペス(レイナード・DFV) 1'04"43 211.876km/h
 ・序盤からアラン・メスとベドロ・チャペスのトップ争いが展開される。しかし22周目、両車はリチャード・ジョーンズをかわそうとしたメスが接触、ジョーンズはバリアにぶつかるためストップ。メスはフロントウィングにダメージを負い、3連勝は手に終わった

フランスF3 クブ・ド・パーク

●4月15日/ノガロ、フランス/フランスF3選手権第2戦

予選順位/タイム	出走25台・完走17台
1 ① R.アッセルビアーネ	ダッチーラ390・アルファ 21周 31'02"21 2/1'42"31
2 ② V.ソボリ	ダッチーラ390・アルファ 21周 31'03"66 4/1'42"52
3 ③ R.セベアン	ダッチーラ390・VW 21周 31'05"17 8/1'42"86
4 ④ M.ボラカン	ダッチーラ390・アルファ 21周 31'07"91 3/1'42"45
5 ⑤ R.レーセル	ダッチーラ390・VW 21周 31'10"26 11/1'43"25
6 ⑥ G.ブッシュ	レイナード903・メル 21周 31'14"08 7/1'42"65

・優勝スピード: 147.610km/h
 ・最速ラップ: R.アッセルビアーネ(ダッチーラ390・アルファ) 1'37"38 149.801km/h
 ・PP: R.セベアン(アルゴM18・トヨタ) 1'41"70
 ・ポールを獲得したエリック・セベアンのアルゴM18・トヨタに注目。勝利確率は予選22位/決勝はコース途中に止まってしまったマシンを排除するオフィシャルレースを避けることとしてクラッシュ、リタイア

イタリアF3 プレミオ・ベルゲーサ

●4月15日/エンナ・ベルゲーサ、イタリア/イタリアF3選手権第2戦

予選順位/タイム	出走30台・完走22台
1 ① G.ブッシュ	ダッチーラ390・VW 25周 42'19"798
2 ② A.ジラルディ	レイナード903・アルファ 25周 42'24"374
3 ③ G.ガッツァ	レイナード903・アルファ 25周 42'26"383
4 ④ M.ザナルディ	ダッチーラ390・アルファ 25周 42'28"318
5 ⑤ W.カウフマン	ダッチーラ390・アルファ 25周 42'28"557
6 ⑥ J.ヒルネーグ	レイナード903・アルファ 25周 42'29"647

・優勝スピード: 175.458km/h
 ・最速ラップ: A.ザナルディ(ダッチーラ・アルファ) 1'38"347 180.096km/h
 ・PP: R.コルネアーゴ(レイナード903・アルファ) 1'37"967
 ・ポールのロベルト・コルネアーゴがトップでチェッカーを受けるがファインディングスタートによりペナルティ1分の加算、12位へと落ちる。アルファ・エンジンが圧倒的多数を占めるイタリアF3。無限エンジン搭載のファブリツィオ・ペッツォーニは7位に入るがアルファ・エンジンを換装するにはまだ時間がかかる模様

ドイツF3 ADACアイフェルレンネン

●4月21日/ニュルブルクリンク、西ドイツ/ドイツF3選手権第3戦

予選順位/タイム	出走20台・完走16台
1 ① W.カウフマン	レイナード903・メル 23周 37'55"67
2 ② O.レンシング	ラルトRT34・VW 23周 37'57"62
3 ③ E.ローレル	ラルトRT34・VW 23周 37'58"11
4 ④ E.ケーター	レイナード903・メル 23周 38'03"14



より大きなパワーを得たW.カウフマンのメルから決走。今季2勝目を挙げる

⑤ M.シムマッヒー
 ⑥ M.ベルナー

レイナード903・メル 23周 38'04"14
 ラルトRT34・メル 23周 38'04"82

・優勝スピード: 165.260km/h
 ・最速ラップ: W.カウフマン(レイナード・メル) 1'37"97 166.900km/h 7周目
 ・PP: W.カウフマン
 ・ポルフガング・カウフマンの所属するシュペル・チームはボッシュのマネージメント・システムに変更した結果、より多くのパワーをメルエンジンから引き出すことに成功。カウフマンがポールポジションを獲得したことでそれはすでに証明された

GMロータス・ユーロ ドニントン・パーク

●4月22日/ドニントン・パーク、イギリス/GMロータス・ユーロシリーズ第1戦

予選順位/タイム	出走32台・完走24台
1 ① M.アルバース	レイナード・ボクスホール 20周 32'29"99 1/1'35"78
2 ② J.リベロ	レイナード・ボクスホール 20周 32'32"59 6/1'36"27
3 ③ J.ディ・バルマ	レイナード・ボクスホール 20周 32'33"09 8/1'36"48
4 ④ D.クルサード	レイナード・ボクスホール 20周 32'41"06 12/1'36"75
5 ⑤ D.フェラン	レイナード・ボクスホール 20周 32'43"47 14/1'36"94
6 ⑥ D.カストロ・サントス	レイナード・ボクスホール 20周 32'52"77 10/1'36"64

・優勝スピード: 148.542km/h
 ・最速ラップ: M.アルバース 1'36"13 150.659km/h
 ・今年から無給走行で走るレギュレーションのため、各車無給装置の取り付けが義務づけられた。しかし、その無給装置の品質が安定せず、故障するケースが多かったため前戦ゾルダーはチャンピオンシップがかけられなかった。その代替としてユーロシリーズの開幕戦は国際F3000の開幕戦の前夜に設けられた
 ・オランダ人、マルセル・アルバースのポールポジションにシミュ。予選6番手からスタートのアンディ・リベロも2位に入り、チーム・ロータス・ネーデルランドの1-2、4位でチェッカーを受けたピンチンツォ・ソスピーリは規定数以上のタイヤを使用したため失格、5位以下が繰り上がった。中野信治は予選7位/決勝はスタート直後のシグナルでクラッシュ、リタイアに終わった



国際F3000の前夜として開催されたGMロータス・ユーロの開幕戦は①アルバースが制す

イギリスFVL シルバーストン

●4月18日/シルバーストン、イギリス/フォーミュラ・ボクスホール・ロータス第2戦

予選順位/タイム	出走30台・完走23台
1 ① D.クルサード	レイナード・ボクスホール 20周 23'44"61 2/1'10"66
2 ② 中野 信治	レイナード・ボクスホール 20周 23'45"45 1/1'10"21
3 ③ R.ハニセット	レイナード・ボクスホール 20周 23'49"79 9/1'10"96
4 ④ X.バート	レイナード・ボクスホール 20周 23'51"05 3/1'10"79
5 ⑤ R.アスルンド	レイナード・ボクスホール 20周 23'52"18 4/1'10"81
6 ⑥ M.アルボン	レイナード・ボクスホール 20周 23'52"80 8/1'10"87

・優勝スピード: 155.209km/h
 ・最速ラップ: 中野 信治 1'10"47 156.884km/h
 ・ポールの中野信治はスタートに失敗、デビッド・クルサードの先行を許す。追い上げた中野はクルサードを捕えるが、ベクター・コーナーでシフトミス、クルサードはそのまま逃げ切った

ドイツGr.A ニュブルクリンク

●4月22日/ニュブルクリンク、西ドイツ/ドイツ・ツーリングカー選手権第9戦&第6戦

出走27台・完走20台	出走20台
1 ① S.ソーパー	BMW-M3 22周 39'40"15
2 ② J.ビンゲルホック	BMW-M3 22周 39'43"77
3 ③ J.ラフィット	BMW-M3 22周 39'53"68
4 ④ K.ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16S 22周 39'54"81
5 ⑤ F.ジロフ	BMW-M3 22周 40'07"24
6 ⑥ A.ハーネ	BMW-M3 22周 40'10"25

・優勝スピード: 151.136km/h
 ・最速ラップ: S.ソーパー(BMW) 1'47"35 152.317km/h 4周目
 ・PP: A.ハーネ(BMW-M3)

出走20台	出走20台
1 ① S.ソーパー	BMW-M3 22周 39'30"06
2 ② F.ジロフ	BMW-M3 22周 39'33"26
3 ③ K.ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16S 22周 39'40"86



S.ソーパー2連勝。ポイントランキングもトップに躍り出る

4 ④ J.チェコット	BMW-M3 22周 39'43"25
5 ⑤ F.ビエラ	メルセデスベンツ190E2.5-16S 22周 39'46"01
6 ⑥ A.ハーネ	BMW-M3 22周 39'46"57

・優勝スピード: 151.779km/h
 ・最速ラップ: J.ラフィット(BMW-M3) 1'46"57 153.437km/h
 ・第5戦はピガッツィ・チューンのBMW-M3が1-2-3
 ・第6戦はグリッド後方から追い上げた3人、ハンズ・ヨアヒム・シュトゥック、ジョニー・チェコット、カルト・チームがレースをおもしろくした。しかし、シュトゥックはエンジントラブルにより8周でリタイア。チームは7位に終わり、連勝を断った
 ・ステューブ・ソーパーがポイントランキング首位に躍り出る

イギリスGr.A オールトン・パーク

●4月13日/オールトン・パーク、イギリス/イギリス・ツーリングカー選手権第1戦

予選順位/タイム	出走20台・完走12台
1 ① A.ロウズ	フォードシエラRS500 A 20周 33'30"47 2/1'37"71
2 ② M.ニューマン	フォードシエラRS500 A 20周 33'42"37 12/1'45"90
3 ③ L.プリストウ	フォードシエラRS500 A 20周 34'25"59 3/1'37"72
4 ④ T.ハーベイ	フォードシエラRS500 A 20周 34'32"65 4/1'37"97
5 ⑤ X.バート	BMW-M3 B 20周 34'46"38 6/1'41"18
6 ⑥ F.サイトナー	BMW-M3 B 20周 34'53"80 10/1'42"74

・優勝スピード: 159.581km/h
 ・最速ラップ: T.ハーベイ(フォード) 1'37"64 163.957km/h
 ・PP: R.グラベット(フォード・シエラRS500) 1'36"58
 ・ロブ・グラベットはミスファイアのためピットイン。タイヤがアテてきたチーム・ハーベイもペースを上げることができず、アンディ・ロウズの勝利を許した。ノースボナーながら快足を覚えたマイク・ニューマンが優勝2位に

フランスST ノガロ

●4月15日/ノガロ、フランス/フランス・スーパーツーリスム第2戦

予選順位/タイム	出走21台・完走16台
1 M.スール	アウディ80クアトロ 35周 1'01'52"3 1/1'41"26
2 S.ラベル	アウディ80クアトロ 35周 1'02'05"1 2/1'44"43
3 J-P.マルシャ	BMW-M3 35周 1'02'24"6 2/1'41"44
4 G.フィッシャー	BMW-M3 35周 1'02'27"5 5/1'43"35
5 J-C.バジツ	BMW-M3 35周 1'02'45"7 9/1'47"92
6 ① R.トマシ	BMW-M3 35周 1'03'43"7 10/1'48"65

・優勝スピード:
 ・最速ラップ: J-P.マルシャ(BMW) 1'36"33 135.883km/h
 ・2ヒート制のヒート2はウェット・コンディション

CART トヨタGPオプ・ロングビーチ

●4月22日/ロングビーチ、USAカリフォルニア州/CART-PPGインディカー・ワールド・シリーズ第2戦

予選順位/タイム	出走25台
1 ① A.アンサーズ	ローラT90/00・シボレー 95周 1'33'00"937 1/1'06"798
2 ② R.フィッシャー	ペンスキー90・シボレー 95周 1'33'02"661 2/1'06"889
3 ③ D.サリバン	ペンスキー90・シボレー 95周 4/1'07"217
4 ④ M.アンドレッチェ	ローラT90/00・シボレー 95周 5/1'07"314
5 ⑤ M.アンドレッチェ	ローラT90/00・シボレー 95周 6/1'07"686
6 ⑥ R.メアーズ	ペンスキー90・シボレー 94周 3/1'06"922
7 ⑦ A.ルイエンダイク	ローラT90/00・シボレー 94周 13/1'08"930
8 ⑧ R.ボエル	ローラT88/00・ジャッド 93周 10/1'08"478
9 ⑨ S.ブレイトン	ローラT90/00・コスワースDF5 93周 8/1'08"318
10 ⑩ T.アビ	マーチ89P・ボルシェ 93周 7/1'07"771
11 ⑪ R.トマス	ローラT88/00・ビュイック 92周 14/1'08"980
12 ⑫ R.ヒル	ローラT90/00・シボレー 92周 9/1'08"464
13 ⑬ E.チーバー	ペンスキーPC17・シボレー 91周 燃料切れ 12/1'08"621
14 ⑭ R.クローロ	マーチ90CA・アルファロメオ 91周 18/1'09"855
15 ⑮ D.ブソン	ローラT90/00・コスワース 91周 20/1'09"892
16 ⑯ J.ビーンクイス	ローラT88/00・ジャッド 91周 11/1'08"505
17 ⑰ S.グッドイヤー	ローラT88/00・ジャッド 89周 16/1'09"314
18 ⑱ D.ホル	ローラT88/00・コスワース 87周 25/1'10"020
19 ⑲ ヒロ松下	ローラT88/00・コスワースDF5 86周 21/1'10"206
20 ⑳ W.トリブズ	ローラT88/00・ジャッド 71周 22/1'09"077
21 ㉑ M.アンドレッチェ	マーチ89P・ボルシェ 63周 17/1'09"419
22 ㉒ R.ルイス	ペンスキーPC17・ビュイック 38周 エンジン 23/1'12"263
23 ㉓ G.デューク	ローラT88/00・コスワース 35周 8/1'08"160
24 ㉔ R.ブレイク	ローラT90/00・シボレー 15周 ターボ 18/1'09"641
25 ㉕ S.ブレイトン	ペンスキーPC17・コスワース 5周 8/1'08"677

・優勝スピード: 135.571km/h
 ・マリオ・アンドレッチェが4周だけリーダーを走った以外、残りの周回をすべてアル・アンサーズがトップを走る驚異なレース。エマソン・フィッシャーの追い上げも抑えたアンサーズはポイントランキングでも首位に躍り出て次戦インディアナポリス500に臨む

NASCAR ファースト・ユニオン400

●4月22日/ノース・ウィルクスボロ、USAノース・カロライナ州/NASCARウィンストン・カップ第7戦

グリッド	出走32台
1 ① B.ボダイン	ビュイック・リーガル 400周 2'58"45" 29
2 ② D.ウォルトリッパ	シボレー・ルミナ 400周 2'58"46"35 1
3 ③ D.アーンハート	シボレー・ルミナ 400周 4
4 ④ R.ラッド	シボレー・ルミナ 400周 8
5 ⑤ M.シェファード	フォード・サンダーバード 400周 21
6 ⑥ M.マーティン	フォード・サンダーバード 400周 1
7 ⑦ R.ウォレス	ポルティアク・グランプリ 400周 22
8 ⑧ G.ボダイン	フォード・サンダーバード 400周 2
9 ⑨ D.アリソン	フォード・サンダーバード 400周 17
10 ⑩ K.ベティ	ポルティアク・グランプリ 399周 5

・優勝スピード: 135.037km/h
 ・最速ラップ: M.マーティン(フォード) 1'51"53 189.957km/h
 ・ベンスカーが入る位置を断つため、デイル・アーンハートとダレル・ウォルトリッパは1周を走りこなくなった。このハズレにも助けられ、プレット・ボダインはNASCARウィンストン・カップ初勝利を挙げた

IMSA-GT ロングビーチ

●4月22日/ロングビーチ、USAカリフォルニア州/IMSA-GTO選手権第4戦

出走25台	出走25台
1 ① D.シュレーダー	L/MクーガーXR7 GTO優勝 45周 1'00'48"146
2 ② P.ハルスマ	マツダRX7 GTO2位 45周 1'00'51"500
3 ③ A.ザイル	ニッサン300ZX-T GTO3位 45周
4 ④ E.フォーバス・ロビンソン	マツダRX7 GTO 45周
5 ⑤ C.ヤンドール	フォード・マスタング GTO 42周
6 ⑥ J.ファンガー	マツダMX6 GTO優勝 42周

'90 R'on CHALLENGE

観客数6万4千人(1)の見守る中、表彰台に立つクボケン。その後、再車検での失格で、ナント優勝が転がり込んでくることに。やったね、クボケン!

[R'onシビックVol.5]

大ド～ンデン返しの富士は ヤッタネ! オメデト!! R'onシビック初優勝だい、

第3戦の富士はバンパーtoバンパーの大接戦の末2位でゴールした上に再車検での失格騒動でラッキーにもR'onシビックが初優勝をゲット! "勝ちにいく"というチャレンジのテーマもこれでバンバンサイだよな～

祝クボケン、2位→優勝!!



Congratulations!



レースの初めから終りまでテールtoノーズのバトルを展開。このままクボケン逃げ切れるか?

「トップバトルは最高だね!」
西仙台の耐久から1週間後、シビック第3戦は1回かぎりの富士スピードウェイが舞台だし、なんてたってF3000の前座レースだから、トーゼン張りがあるのも。でも、この日は筑波と鈴鹿でレースが重なっていたために、シビックの参加台数は19台と予想していたよりも少なめだった。その19台中グランドシビックは4台のみ。残り15台はVTECでの参戦である。
「今回の富士は、得意というか一番好きなコースだから、2週連続のお立ち台も悪くないよね」と、クボケンは今回に勝っている様子。今回クボケンは、シビックとミラージュとのダブルエントリーで、4/13(金)の公開



スタート直後の1コーナーで6番手から2番手にアップ

「昨日ほとんど走れなかったから、少しでも多く走りたい。その結果、スリップに思うようにつけないで単独で走っちゃった」と反省するクボケン。10周目の1分52秒758がベストの予選6番手だ。ポールはクラッシュしながらもコースレコード更新の51秒433の小林敬一選手。昨年のグランドシビックでのレコードタイムが51秒657だから、条件が違っても、今年のVTECでのタイムの伸びは少なかつたようだ。
翌決勝日は絶好のレース日より。さすがF

練習からサーキットを飛び回ることになってしまったのだ。あいにく練習時間もシビックとミラージュは同じ時間帯。1時間のうち先にミラージュで30分、残りの30分をシビックで走行することになった。
「ミラージュからシビックに乗り換えると、全然違うんだよね。ミラージュで3速のコーナーもシビックじゃ2速だし、いきなりリヤが流れてスピンしそうになるし。シフトの感じがつかめただけで終わっちゃった」
この日の練習でのベストタイムは1分53秒57。マークしていたドライバーは51秒657。マシンの方は、3速にシフトアップする時にシフトが抜けてしまつてニュートラになってしまつたという若干のトラブルもあったが、そのまま予選に臨むことにする。
14日(土)予選。朝から雨が、シビックの予選開始の12時頃には陽がさし始め、パドックにて慌ただしくタイヤ交換、レインからドライタイヤに変更する。他のマシンもほとんどがドライでコースインだ。
「昨日ほとんど走れなかったから、少しでも多く走りたい。その結果、スリップに思うようにつけないで単独で走っちゃった」と反省するクボケン。10周目の1分52秒758がベストの予選6番手だ。ポールはクラッシュしながらもコースレコード更新の51秒433の小林敬一選手。昨年のグランドシビックでのレコードタイムが51秒657だから、条件が違っても、今年のVTECでのタイムの伸びは少なかつたようだ。
翌決勝日は絶好のレース日より。さすがF

ポジション1のサインボードが出されて





富士のストレートでのスリップ合戦。トップの3台が一列に並びストレートを駆け抜ける

3000が開催されるとあって、富士のグラ
ンドスタンドが端から端まで満員の観客で埋
め尽くされている。
「この中をトップで走れたら気持ちいいだろ
うね」と、クボケンはグリッド3列目のア
ウト側から10周の決勝レースがスタート。
「ボールの②小林選手は1コーナーでインに
いって詰まっちゃったみたい。ボクはアウト
側からいったんだけど、1〜2コーナーで後
ろからプッシュされて危うくダートに落ちそ
うになって、アクセル全開のままカウンター
をあててコースに戻ったんだ」
クボケンは1コーナーで2番手にジャンプア

ップ、そしてストレートのピット前に戻って
きた時にはトップに立っていたのだ。
「ラッキー、このまま逃げるぞ」
と想ったクボケン。が、予選3番手の高橋
川路選手がピタリとクボケンの後ろにつけて
いる。そして、3周目のストレートで川路選
手にスリップストリームを使われてトップに
立たれてしまう。ここからはテールノーズ
の接戦バトルが展開。富士ならではのストレ
ートでのスリップ競争を繰り返すクボケン
と川路選手。が、クボケンも負けじと5周目
のストレートでふたたびトップを奪い返す。
そして翌週再び2番手に。このバトルに①き
もとよしのり選手も加わって、トップ3台が
ダンゴ状態になってのレース展開となった。
あと残り3周。ピット内では目の前に迫った
優勝に興味が減り、ピット横のオーロラビジ
ョンに映し出されるバトルから目が離せない
状態だ。
そして最終ラップ。川路選手のスリップか
ら抜け出したクボケンが1コーナーのインを
とってトップに立つ。ヘアピンを立ち上り3
00Rでふたたび並びかけた川路選手からト
ップを死守してBコーナーへ……
「このBコーナーで、川路とブレーキング競
争をしてブレーキをロックさせてしまっ
て、あやうく2台ともまっすぐいってしまっ
てころをこらえたんだけど、きもと選手にベス
トなラインをとられて、最終コーナーの立ち上
がりバスされちゃった。川路にも悪いこと
をしたし、もう少し落ち着いていけば勝てた
レースだけにやしい」とクボケン。そして
きもと選手のスリップに懸命につこうとした
が、暫定表彰後の再車検で、トップのきも
と選手をはじめとする5台が排気音規定違

最終ラップでふたたびトップに躍り出るが、日コーナーで……

シビック東日本Rd.3 出場経費	
エントリーフィー	30,900
ガソリン代(レース用)@247円×40L	9,888
ガレージメンテナンス代	55,000
レース日メンテナンス代(メカニック2名×2.5日)	150,000
車両運搬代	60,000
サービスカー使用料	15,000
練習走行料(1時間×1回)	3,850
宿泊代(2名×2日分)	25,176
食事代	5,750
	小計355,564
●西山台耐久より	
サスペンション脱着点検	40,000
フロントハブB/g交換	15,000
ドライブシャフトオーバーホール工賃	30,000
エグノーズ脱着交換	13,000
・サイレンサー 1コ	30,000
ミッション脱着オーバーオール	65,000
・シンクロ(3-4)	10,000
・サードギヤ	4,000
・フォースギヤ	4,000
	小計211,000
	総合計566,564
●賞金 優勝	51,500

反て失格となったのだ。R'onシビックは88db
で規定の90dbをクリアし、なんとクボケンに
優勝が転がりこんできたのであった。
「ラッキーな要素も多かったけど、それもレ
ースだからね。最終ラップのBコーナーでの
ミス差し引いても、スリップや仕掛け合
いのバトルの中で、念願のR'onシビック初優勝
を達成してくれた今日のクボケンのレースは
120点満点の出来だったと思う」と三好監
督も満足顔。
クボケンも「トップ集団であれだけのバト
ルを出来たし、とっても面白いレースだった。
今回はタナボタの優勝だけど、次戦は自力で
1位になるぞ」と頼もしい発言。
……というわけで、勝ちにくいという'90年
R'onシビックチャレンジの目的は達成できた
わけだけど、このままでは資金がなくなっ
てシーズンなかばでレース中断ということにな
ってしまうのではないかと、この問題をもう
一度スタッフ一同で考え直してみたいと思う。



レース中ずっと1-2の仲だった昨年のチャレンジャー川路クンと選手

R'on CIVIC&MIRAGE サーキットGAL大募集

F3000やグループCレースにいった
いサーキットGALがいるのはあたり
まえ。それならN1にだってサーキット
GALがいだってイ〜じゃん、イ〜じ
ゃん、というわけで、シビックとミラージュ
レースを盛り上げるべく(というこ
とで)サーキットGALをドーンと大募集し
ちゃうのダ〜。ハイレグなんてもうフル
イ、フルイ。だから、「あんなカッコする
のヤッダ〜」なんてダダこねてないで、
R'onシビックとミラージュのレースで
は、サーキットでキャピキャピしてやっ
ておくんまし。バラソルをさしてR'on
シビックやミラージュとグリッドに並ん
だり、レーシングオンに載っちゃったり
ナンテことは、ちょっとやそっとでは
体験できないのでアール。ドライバーや
レーススタッフ達と一緒に楽しくレース
するのって、イイと思いませんか? R'on
チャレンジのマスコットとして、サーキ
ットへLET'S GO!

●応募資格: R'onシビックとミラージュ
をサーキットで応援することか可能な
GALで、東京近郊にお住まいの方。自
薦、他薦は問いません。
●応募方法: 写真2枚(全身写真1枚、
顔写真1枚)と履歴書1枚、簡単な自己
アピール文を添えて、編集部宛てに郵
送にてご応募ください。
〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16
レーシングオン編集部
『R'onチャレンジ・
サーキットGAL募集』係
●締め切り: 6月1日(金)
●発表: 審査の結果は本誌にて掲載予定。
サーキットGALに決定したご本人には
編集部より直接ご連絡いたします。
じゃあ、明るくて、レース好きの女の
子、サーキットでスタッフ一同待ってる
からネ。顔が良くて、スタイルが良くて
も、やっぱりHART♡がカンジンなん
だからねッ、キミ、キミ!



長い手紙は苦手だという人にオススメのヒトコト

- '87年と'88年F1GP総集編を録画された方、僕に貸してください。下記のところに送ってください。お礼は生テープ5本/〒929-03 石川県河北郡津幡町字津幡355-1 吉田 卓也
- '88年F1GP全戦(総集編を含む)を録画された方、譲って頂けるか、または、ダビングして頂けませんか? VHS、送料負担いたします。ハガキにてご連絡下さい。〒274 船橋市飯山町2-618-2-1-106 小島 由美
- '89年F1GP総集編を録画された方へ、VHSで未編集(CM入り)のものをお持ちの方、貸して下さい。送料負担、生テープ3本さしあげます。ハガキで連絡下さい。〒047-02 北海道小樽市銭函町1-19-24 小堤 康仁
- '87年以前のF1GPのビデオ(VHS)、または資料(雑誌)を安価で!! F1関連のビデオでも可。往復はがきでリストを送ってください!! 〒630-12 奈良県奈良市忍野山町1074 奥本 忍(16)
- 昨年暮れに放送されたNTVの「金曜スポーツ深夜版」の「IMSA-GTPデルマー」を録画された方、また、2月23日放送の「IMSA-GTO/Uシアーズポイント」を録画された方、機種はなるべくならVHSがいいのですが……、御一報下さったら嬉しいです。また、私は'86年からのモータースポーツビデオ多数所有していますので、お礼になれば録画してさしあげます。〒182 調布市国領5-13-23-202 松川 淳
- '90年F1アメリカGPとブラジルGPのビデオ(120分標準2本)を3000円にてゆずります。まずはハガキで連絡下さい。〒523 滋賀県近江八幡市八木町408 荒井 昭雅
- 下記のCDをお持ちの方、貸してください。お礼します。・F1グランプリ/Te-30 CH120・F1グランプリ'87イン・ジャバ

- H ン・スズカ/Pc-D32H0007・F1グランプリ'88イン・ジャパン/Pc-D32H0012・F1モノコグランプリ/CrJA9・F(エフ)オリジナルサウンドトラック/Ki-H32K 20134・ドミオン/To-LD32-5071・窪田宏 PROJECT 4 OUR/Pc-D32R 0046・ネルソン・コール アップ/PcD22Y0329 〒047-02 北海道小樽市銭函町1-19-24 小堤 康仁
- T ●アラン・プロストがF1、40勝を挙げましたが、そのフェラーリのFIATのステッカーの色がこれまでの青地に白から赤地に白に変わったのに気が付きましたか? 愛知県 田中 武道
- O ●まだ寒い3月の鈴鹿で、ノースポンサーに近い、白いMCを駆って8位でフィニッシュした姿はまだ覚えています。鈴鹿の2コーナーで見たのが最後のF3000になるとは……。村松栄起選手、心よりご冥福をお祈りします。 神戸市 岩橋 秀和
- K ●ジャン・アレジのヘルメット、よく見ると故エリオ・デ・アンジェリスのヘルメットに似てると思いませんか……。 奈良県 N.ルーバックのかくれファン
- O ●ブラジルGPで大川アナウンサーがシューシャのことをシューシャと言ったような気がするのは私だけでしょうか……。? 横浜市 志田 美佐江(26歳)
- T ●F1GPのビデオ(ポールポジション第1回放送から現在まで)など多数を譲ります。詳しくは、リストを送りますので62円切手同封で連絡を。 〒336 埼玉県浦和市宮本2丁目10-21 ☎048-874-3607 江頭 高広(20歳)
- O ●マンガ「F」の11、12巻、'89日本GP決勝、'89F1GP総集編「土曜倶楽部」でやったカートビデオVHS標準で譲ってください。お礼します。バラ可。大変急、連絡は往復はがきでおねがいします。 〒384-03 長野県南佐久郡日田町56-5 坂本 卓嗣

BA-TSUのイベントで右京選手のサインをもらったゾ

この写真は4月1日に京都の高島屋で行われたBA-TSUのイベント、片山右京さんのサイン会の時のものです。私は滋賀県の北部に住んでいて、JR湖西線+地下鉄、合わせて往復約2千円もの大金(1か月のおこずかいが3千円)を使って行きました。12時に着いたら整理券は9時30分から「先着200名様」に配られてしまっていたので、私



は「ゲッ」と思いながらもしかたがないから写真だけでも撮って帰ろうと思いつきながら店内をうろろしていました。そうしたら店内放送で整理券がまだ残っているというので取りに行き、サインをもらい、写真も撮らせてもらい、とてもラッキーな1日でした。ちなみに3日後の4月4日は私の誕生日であり、クリスチャン・ダナーさんの誕生日でもありました。私は右京さんとダナーさんのファンなので、1日も早くこの2人が表彰台でシャンパンシャワーをするシーンが見たいものです。 滋賀県 西丸

その時スプーンにいたのだ。ものすごい勢いで岩城さんは僕の方に向かってきた。岩城さんはものさびしようにコクピットから降りてきた。僕は声をかけようと思ったが、悪くて声をかけられなかった。岩城さんはジョニー・ハーバートと一緒にがっかりした表情をしていた。カメラを向け一枚だけ写真を撮った。しかし、それ以上は撮れなかつ

りよいグリッドについてやろうという意気込みが感じられるからだろう。その日はあいにくの雨。しかし、雨の走りというのを見てみたいと思っていたからまあ良かった。それにしてもF3000のエントリーは多い。しかも俳優の岩城一がいる。はじめ、F3のマッチと同じでダメかなあと思った。しかし、岩城さんからもマッチからも一生懸命やっているという気持ちが走りから見えた。バカにしていた僕は、一転してガンバレ! という気持ちに変わっていった。しかし、雨はものすごく強くなり走り込みが足りないのか、岩城さんはスプーンでスピ

た。3日の夜、他のドライバーよりも岩城さんが今、何をしているのかと気がかりだった。芸能人が遊びでレースをやっていると思っ

た。3日の夜、他のドライバーよりも岩城さんが今、何をしているのかと気がかりだった。芸能人が遊びでレースをやっていると思っ

よく手紙を送ってくれる青山クンのイラスト。カッパイが連れてくる犬は誰かにダックスフンドには見えませんが(失礼)。また、イラスト送ってください

世界勝利宣言。 Footwork

兵庫県 青山 英治

兵庫県 加藤 夏

高知県に来てはいけない!!

兵庫県 どんぐり

高知県 高知嫌いのF1見たい

一言いわせて!!

今年もおせ!! A. プロスト

4コママンガの新レギュレーション発表

最近人気の4コマコミック。みんなの力が毎日たくさん送られてきているのでなんともウレシイが、編集部員みんなで楽しんで見せてもらってマス。ここで4コマに新しいレギュレーションを設けます(いままでそんなモノはなかったけど)。必ずタイトルをつけてください。それでは、腹筋がキレてしまうようなおもしろい作品を編集部一同お待ちしています。宛先は〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-16-16 レーシングオン編集部 ビットインプレス〇〇係まで。

東京都 武蔵 光司

電話か……。しかし、まあいい。僕も一応、4月から大分県へ移籍が決まっている。しかし、大分ではF1を放送しているのだろうか? モータースポーツが本当に好きな方は、高知県にこないほうが賢明だと思えます。因みに去年は全部で8戦を放送、すべて1週間遅れでした。

高知県 高知嫌いのF1見たい

一言いわせて!!

こんにちは。中部では毎週、金曜深夜2時45分から30分間ポールポジションをやっています。しかし、それがなぜか中部では2週間遅れて放送されています。いつも最後に関東で2週間前に放送されたものとす……。いつも見るには見るけどつまらない。例えばブラジルGPが終わっているのに、開幕アメリカGP! ってなもんです。

鈴鹿がある中部なのに……。TV局の方なんとかして下さいよ!!

愛知県 シューシャになりたい直ちん

STREET TOPICS

ストリートピックス
Photos/Hiroharu Sato

IMPRESSION

箱根のワインディングに 3ローターターボが吠えた

圧倒的な動力性能を秘めたパーソナルクーペユーノスコスモに試乗

いよいよ3月より市販が開始された高級パーソナルクーペ、ユーノスコスモ。東京モーターショー以来その反響も上々で市販を待ち望んでいたファンも多いだろう。今回、このコスモにワインディングでの試乗が許されたR'nSストリートTOPICSは、ここにそのインプレッションをお届けしようと思う。

実は僕は、昨年のマツダ・モーターショー出展車試乗会においてこのコスモのショーモデルに試乗して、谷田部のバンクにおいて素晴らしい静粛性と高速安定性、そして圧倒的なパワーは確認している。だから、今回このお誘いが来た時に一番試してみたかったのが「どのくらい曲がり易いクルマなのか」ということだった。2750mmという長めのホイールベースと、1・5tを超える決して軽いとはいえない車重。そのうえ、ATのみ設定のパーソナルクーペという設定ならば、自然と疑問が起ころははずだ。

結論から言おう。コスモはワインディングでも十分速い。特にタイプSはタイヤにポテンザRE71オプティマを履いているだけあって、もの凄くスタビリティを發揮する。サスペンションはかなり堅めのセッティングを出しているようだが、不思議とゴツゴツ感はない。外からみているとかなりロールしているのだが、体感的なロール感はずっと感じられなかった。これはダンパー側、スプリング側ともうまくバランスをとってセッティングを出しているからだろう。とにかくATを介しているにも関わらず発進では簡単にホイールスピン

を起こしてしまうほどのパワーをもってしても、コーナー中にタイヤが流れるようなことがなく、かつ激しい振動にも襲われることがない。いい足廻りだと言える。

だが、とは言ってもやはりスポーツモデルのようなわけにはいかなかった。やはり重量とホイールベースが関係しているのだろうか。動きは決して機敏とはいえなかった。これはラグジュアリー指向のタイプEでは顕著に表れた。とにかく連続コーナーでは反応が遅れがちだ。サスのセッティング、タイヤのブランドともソフト指向に振られているので、こちらは平気で後輪の滑り出しを引き起こす。だが、またそのロングホイールベース、ヘビークラウドが助け舟になるのだろうか。そういう状態に陥っても安定して緩慢な動きを示し、恐怖感はない。むしろ体感的な速さを求める向きには、こちらのグレードがオススメかも。それくらい車体の安定感が高い。

このクルマを試乗して、これをモータースポーツに使うならどんなカテゴリーに適しているだろう、なんてとりとめもなく考えていたら、あった。適したカテゴリーが。それはオーバルレース。高速走行での安定性、ビクアアップがよくトルクフル、吹け上がりも早いエンジン。超高速走行を無駄なブレーキシャワーなしにこなせるコスモは、バンクを駆け抜けスリッパストリームを使い前にも出る、そんなレースに向いているんじゃないかと、まあ馬鹿馬鹿しいけど思ってしまった。それくらい静かで速いクルマなのだ。(石原)



3ローターが演出する吹け上がりはとてもスムーズ



タイプEはラグジュアリー指向のインテリアで豪華な雰囲気を持つ。CCS搭載の設定車も選べる



CCSは人工衛星から情報を得て自分の現在位置を確認できるGPSを装備したナビ・システムだ



メッシュ・タイプのホイールを持つタイプE。タイプSはスポークタイプ



箱根のワインディングをフットワークよく駆け抜けるユーノスコスモ・タイプS。ポテンザRE71オプティマと堅めの足廻りで、その走りは想像以上に良いフィーリング

エンジン	水冷直列3ローター/シーケンシャルファイターボ
型式	20B
総排気量	654cc×3
最高出力	280ps/5500rpm
最大トルク	41.9kg-m/3000rpm
燃料供給装置	電子制御燃料噴射装置
ボディタイプ	2ドアクーペ
全長×全幅×全高	4815×1785×1305mm
ホイールベース	2750mm
トレッド	(F) 1520mm (R) 1510mm
車両重量	1590kg
トランスミッション	4速AT(6C-AT)フロアシフト
サスペンション	(F) ダブルウィッシュボーン式独立懸架 (R) ツインダンパー付マルチリンク式独立懸架
ブレーキ形式	ベンチレイテッド・ディスク(F/R)
タイヤ	225/50R16 92V(F/R)
ホイール	15×6JJ・アルミ
価格	426万円(税抜き、東京地区価格)

全天候型オープンカー、トヨタ・セラ

どんなクルマにも似ていない、ユニークなセラの魅力に迫る

トヨタのコピーじゃないけれど、「スポーツカーでもない、高級サルーンでももちろんない」そういった形容がピッタリの「トヨタ・セラ」。発表以来そのインパクトは相当なものらしく、なんだかんだで受注が生産を上回り、現在納車は3カ月待ちだとか。そんなセラに今回Reportは急接近、ここに紹介しちゃおうのであった。

このセラのデビューは今を遡ること5年前、東京モーターショーにAXV-11という名前で作られたときだ。それから2年を経て再びモーターショーに出品。それが去年のこと。このとき「かなり洗練されたな」とは思ったけど、市販されると聞いてビックリ。こんなクルマ、よくぞ認可が下りたと感心してしまっただけ、なにはともあれトヨタさんの勇氣と努力に拍手。パチパチ。

さて僕の目の前に現れたセラ、やっぱり第



海を背景にガルウィング式のドアを開けるセラ。走る喜びというものをまったく別の観点からアプローチしたクルマだ

トヨタ セラ主要諸元

エンジン	水冷直列4気筒DOHC
型式	5E-F1E
総排気量	1496cc
ボア×ストローク	74.0×87.0mm
最高出力	110ps/6400rpm
最大トルク	13.5kg-m/5200rpm
燃料供給装置	EPI(電子制御燃料噴射装置)
全長×全幅×全高	3860×1650×1295mm
ホイールベース	2300mm
トレッド	1405mm(F/R)
車両重量	890kg(ATは930kg)
トランスミッション	5速マニュアル
サスペンション	2ウェイOD付4速フルオートマチック (F) ストラット式コイルスプリング (R) トーションビーム式コイルスプリング
ブレーキ形式	(F) ベンチレイテッド・ディスク (R) リーディング・トレーリング
タイヤ	175/65R14 82H(F/R)
ホイール	14×5.5JJ
価格	165万円(SMT、税抜き、東京地区価格)



110psを発生する5Eエンジンはセラ用に新設計



まったく新しい空間をドライバーに与える室内

1印象は「ナンダナリヤ」だった。その姿はどう見てもカナブン、いやこの微妙なカラーはタマムシかな。とにかくムシみたいだ。乗り込んでみてもヘン。今までのようなクルマに乗ってみたいけど、セラのように異質な空間というか特別に演出された空間ってないんじゃないかと思った。そのコクピット回りはクルマのそれと違うよりも宇宙船のようで、ドーム型にラウンドされた屋根とあまって不思議な感じを乗る者に与える。これには感動してしまった。子供のころ夢みた小型宇宙船のバイロットにでもなった気分を味わえるのだから……走り出すと春の日差しがサンサンとコクピット内に降り注いできて、まるでオープンカー。セラは屋根をつけたままオープンカー気分を満喫できる。これはこのクルマの凄いメリットじゃないかと思えるのだ。

夏は熱風を受けながら走る必要もなく、冬は寒さにやせがまんしないでオープンカーの持つ爽快感を得られるのだ。

動力性能は特に目立ったものではない。スターレット系のエンジンは小気味よく吹け、パワーも暴力的なところは無い。サスペンションも前ストラット/後トーションビームという基本的なもの。でも計算されたものか偶然か、このサスが醸し出す乗り心地がまた独特なのだ。ボディとサスが別々のものとして動いているような、コソコソでもない、フワフワでもないなんか浮遊感のある乗り心地で、だからといってコーナーでタイヤの感触がないというわけでは決してない。坂を駆け下りた時の印象なんかウォーターシユートのよう。懐かしいような嬉しいような。

すべてがユニークなセラ。このクルマは遊園地の乗り物にでも乗るような感覚で、思いっきり楽しんで乗って欲しい。(オム)

ニューモデル情報

日産アベニール発売

日産自動車は近年高調な高性能ワゴン/カーゴ市場に向けて投入する新車種、アベニールを発売した。

今回発売されたアベニールはワゴンタイプが2.0ガソリンエンジンの2.0i(シ/発音記号、以下同じ)、1.8i(シ/発音記号)、2.0i(エ/発音記号)の4機種、カーゴタイプが2.0ディーゼルエンジンのVX、LX、L、1.6iガソリンエンジンの同4型8機種、合計12機種。

このアベニールは昨今クローズアップされてきたレジャービークル市場へ向けに開発されたクルマで、中でも中心モデルとなる2.0iはエンジンに1998cc水冷直列4気筒DOHC16バルブ・SR20DEエンジンを搭載。最高出力140ps/6400rpm、最大トルク18.2kg-m/4800rpmを発生させ、余裕のある動力性能を確保した。

ワゴン/カーゴにおいて重要な要素となる居住空間やラゲージルームの大きさは、アベニール専用設計されたボディにより、他のセダンベースのワゴン/カーゴより広く確保することに成功した。リヤに採用されたツイーンビーム式トリアーリングアームサスペンションにより、ラゲージスペースにおけるタイヤハウスの出っ張りをなくすことに成功。リクライニングもできるリヤのフルフラットシートとあわせて、今までにないラゲージスペースを確保している。また、ボディも専用設計の強みを生かし、ボディサイドのルーフ部にかける絞り込みを少なくし、ワゴンならではの余裕ある居住性を実現した。新世代のワゴンといえるだろう。

アベニール 2.0タイプsi



空力特性の良いボディと活発な動力性能。広い空間を確保したアベニール

ミラージュ、ランサー4WDにAT追加

三菱自動車はギャラン、エテルナS.A.V.Aに引き続き、ミラージュ、ランサーシリーズの4WD車に、オートマチック車の設定を追加した。

今回ATが追加されたのは、ミラージュ、ミラージュセダン、ランサーの4WD車の中で、85ps/6000rpm、12.5kg-m/3500rpmを発生させる1468cc直列4気筒SOHC12バルブエンジンを搭載する「ミラージュハッチバック4WD」、「ミラージュセダンVIE」、「Z4WD」、「ミラージュセダンVIEサルーン4WD」、「ランサーS24WD」、「ランサーSXサルーン4WD」の5種類。この追加は、これから安全性の向上などの面で拡大が見込まれている実用4WD市場において、このところ女性ユーザーの増加などによって多くなってきたAT車の需要に応えたもの。

この1.5i4WD車に搭載されるATシステムは同シリーズの上級車種と同じ2モードELC4速フルオートマチックトランスミッション。ドライバーのマニュアル操作により駆動力、加速性を重視したパワーモード、滑らかなシフトアップ、低燃費を重視したエコノミーモードの2モードに切り換え可能なシステムを採用している。4WDとしてはスタンダードなこのクラスにATが追加されたのは嬉しいところ。

このAT車追加により同社のミラージュ、ランサーシリーズの4WD車は10車種、27種類となり、いわゆる「実用4WD」から「サイボーク4WD」、「ランサーSR4WD」に到る「高性能4WD」まで一層充実したラインナップとなった。価格は、1997〜148万円。

ミラージュ4ドアセダンVIEサルーン4WD



ミラージュ、ランサーの実用4WDにもATが設定され、より身近な存在に

ウヤ-NETA

カートを

みなさん、お元気ですか?
ゴールデンウィークはいかがお過ごしでしたか?
私達も元気に仕事をしております
ゴールデンウィークも、元気でした。ははは

カート界に囁かれる『ガメラ伝説』 キミにその恐怖を 教えてしんぜよう

- ★「そーいや、Kびんのカートレース、どーだったの?」
- ☆「黙して語らず、フーか……」
- ★「まー、そーゆー結果だったのね」
- ☆「富士のF100って言えば、オカシー話があるんでしょ」
- ★「あー、アーツハツハノ アルアル」
- ☆「何すか、ソレ」
- ★「それはねー、ふふふ、F100雨の富士の恐怖「宙を舞うガメラ話」なのだ」
- ☆「ガメラ?」
- ★「あのね、前に富士のF1000レースに出たことがあるんだけどね、何つーかエントリーが凄くてね、1000台近くが出たわけ。でね、雨だったんだけどさ、スタートなんてヒドイもんよ。ヨイドンして、1コーナーで誰かがスピンしたら、もう、避け切れないカートがてんこ盛りノ アクシなんてニヨロニヨロと、隙間を縫って走ってったもんね」
- ☆「凄まじそーですね」
- ★「そりやもう、でね、ガメラってのはね、カートって小さいし、挙動が敏感だから、コースアウトすると、もう無抵抗にスッ飛んでいっちゃうわけよ」
- ☆「でしよーねー」
- ★「いつもは養生かなんか走ってたわけだ、それで済んでたわけだけど、富士はちよっと違った」
- ☆「どーが?」
- ★「富士は縁石が高かった、だから、コースアウトするとき、縁石がジャンプ台になってしまっわけよ、あいにくこれが」
- ☆「ほほう」
- ★「その、雨の日のレースでね、私は見たノ スピンしてコースアウトして行くカートが、

縁石に乗り上げた瞬間、宙を舞うのを、そして、スピンしながらジャンプしたわけだから、当然空中でもスピンしている。その姿たるや、まさしく回転しながら宙を舞う「ガメラ」そのものだったノノノノ

キャンギャルなら カワイイけれど、 キャン・カマって これからの流行ヨ

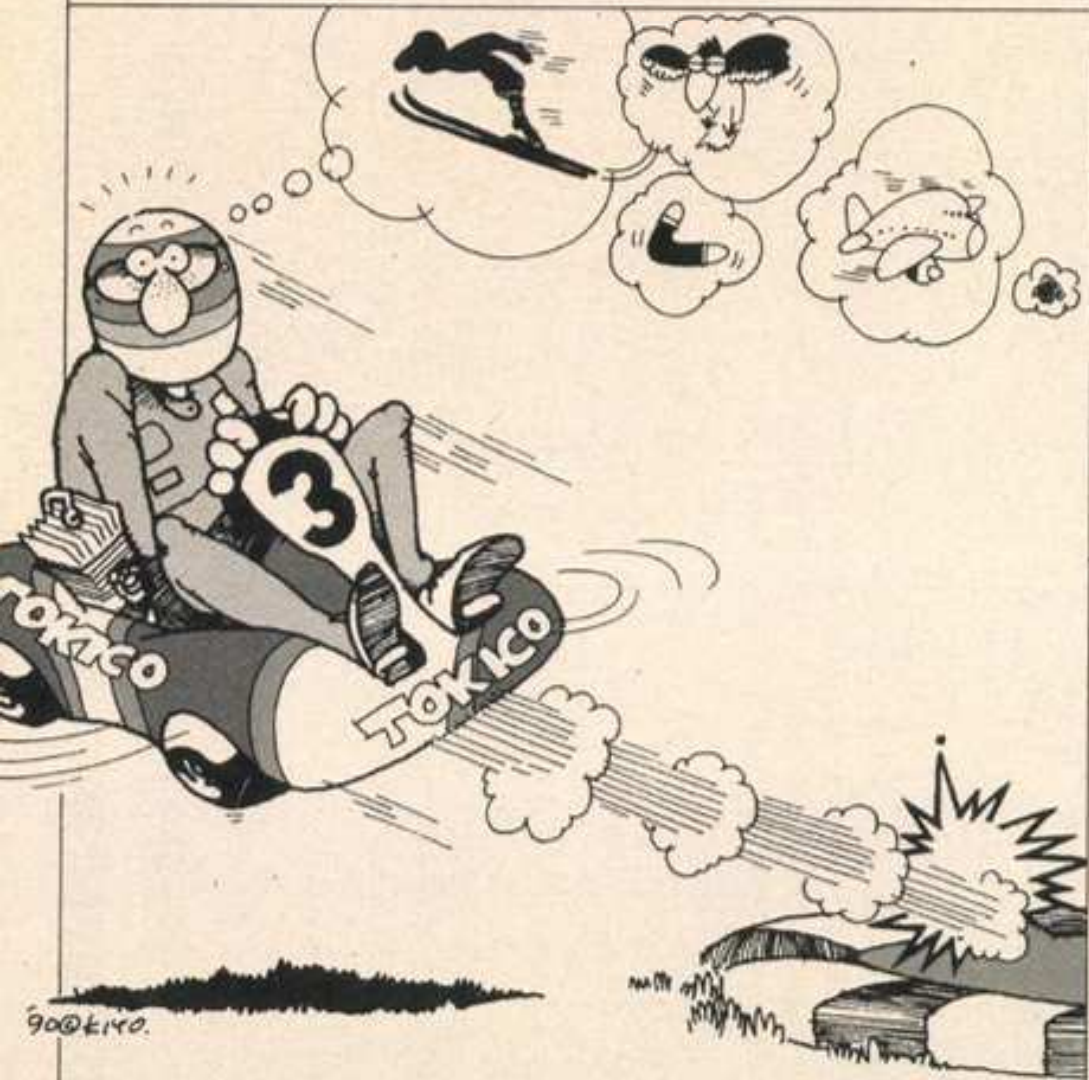
- ☆「アーツノノノ おっかしー」
- ★「それが恐ろしい、カート界の「ガメラ伝説」なのだよ」
- A 「オツカシー話があるんでしょ」
- B 「アハハッ」
- A 「やですわねー、まだ何も言っていないのに、あのですね、キャンギャルっているじゃないですか」
- B 「はい、存じてますよ」
- A 「それがね、この間の富士のF3000で、キャンベーン・オカマがいたんですよ」
- B 「キャン……オカマ?」

A 「まー、僕は「キャン・カマ」と名付けたんですけどね。ミラージュ・カップのどっかのチームでね、キャン・カマがいたのです。彼女? は身長190cmくらい」

- B 「でけー」
- A 「ま、でけー、というよりスラッと高いんですよ。ミニスカート履いてまして、一見キャンギャルにしか見えない」
- B 「けど、実はキャン・カマ?」
- A 「そう、それは寄って話聞いたら、野太い声で言葉なんすよ。スタイルいいしね、胸もバレーノ とあるんですけどネー」
- B 「残念そーだね」
- A 「ええ、まあ、サーキットの注目を一身に集めていましたね」
- B 「これからはキャンカマの時代か?」
- A 「まー、飲み屋のコ連れて来ただけ……って言っちゃったけどね」
- B 「あつそ」
- A 「では続いて、激化するキャンギャルばなし……つてのをひとつ」
- B 「どーぞ」
- A 「ドラサロでね、どっかのメカがおしゃべりをしていたんですよ、血気盛んな若者です」

からね、彼らも、話題はやっぱ、キャンギャル方面へと」

- B 「血気盛んな若者……つて、ずいぶんジジくさい物の言い方すんなー、自分だって血気盛んな若者のクセに」
- A 「ほつといてください、でね、せいづらのビットのそばに、スッゴイ、ゴツクンノ、なキャンギャルがいたんですよ。スッゲー、ハイレグノ、なーんて言ってるうちに、腰が引けてきちゃって、コマっちゃったって」
- B 「どーゆー意味でせう?」
- A 「どーゆー意味でしよーねー。まー、エスカレートするキャンギャル。事実上のメインイベント、と言っても過言ではナイ」
- B 「で、おしまい?」
- A 「んじやー、カスヤ選手の押しがけ話」
- B 「ギャルねたじやないのね」
- A 「はい、僕はギャル以外も見てるんですよ。サーキットでは、ちゃんと」
- B 「あたりめーだろが」
- A 「そっか、カスヤ選手がね、F3000で1コーナー回ったところで、コースアウトしてエンストしちゃったんですよ」
- B 「うんうん」
- A 「でね、やおろステアリングをはずして、クルマからおりましてね、まだクルマはちよつと動いていたんですよ、それに、富士の1コーナー立ち上がりって下り坂でしょ」
- B 「まさか押しがけしたんじやー……」
- A 「……ですよ、マシンを押ししてねー、で、勢いが付いたところでズンッ、て乗り込んでステアリングをつけて、ギアを入れて見事、エンジンが掛かって、走り去ったのであったどう、お見事でしょ」
- B 「うーん、アツバレ、褒美をつかわす……カスヤさんって、カート出身者だっけ?」
- A 「かな?」
- B 「で、もーおしまいかな?」
- A 「まだある、サーラがタイヤバリアに突っ込んだんですよ、そしたら、突っ込まれたタイヤが宙を舞って、サーラ選手の頭にスポットノ ハマルの図」
- B 「アーツハツハノ、ウソみたい」
- A 「サーラ選手、そのままの姿で降りて、コーナーの観客の爆笑を買う……のであった、ヘルメットの回りにタイヤ、でしょ、まるで、宇宙人みたいだった」
- B 「ギャー、オカシーノ」



9004140

OVERSEAS▶

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

●F1世界選手権
◇ドライバーズ (16戦中2戦終了)

1	アイルトン・セナ (BR)	13点
2	アラン・プロスト (F)	9点
3	ジャン・アレジ (F)	6点
3	ゲルハルト・ベルガー (A)	6点
5	ナイジェリー・ブージュン (B)	6点
6	ネルソン・ピケ (BR)	4点

●F1世界選手権
◇コンストラクターズ (16戦中2戦終了)

1	マクラーレン・ホンダ	19点
2	フェラーリ	12点
3	ティレル・フォード	7点
4	ウィリアムズ・ルノー	6点
5	ベネトン・フォード	4点
6	ブラバム・ジャッド	2点

WORLD SPORTS PROTOTYPE CHAMPIONSHIP

●WSPC [世界スポーツプロトタイプ選手権]
◇ドライバーズ (10戦中1戦終了)

1	ジャン・ルイ・シュレッサー (F)	9点
1	マウロ・バルディ (I)	9点
3	ヨッヘン・マス (D)	6点
3	カール・ベンドリング (A)	6点
5	長谷見昌弘 (J)	4点
5	アンゲルス・オロソフ (S)	4点

●WSPC [世界スポーツプロトタイプ選手権]
◇チームズ (10戦中1戦終了)

1	チーム・ザウバー・メルセデス	9点
2	ニッサン・モータースポーツInt.	4点
3	トヨタ・チーム・トムス	3点
4	ボルシェ・クレマール・レーシング	2点
5	ブルシ・モータースポーツ	1点

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WRC [世界ラリー選手権]
◇メイクス (10戦中3戦終了)

1	ランチア	57点
2	トヨタ	37点
3	マツダ	12点
4	ミツビシ	10点
5	スバル	8点
6	アウディ	6点

INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP

●国際F3000選手権 (12戦中1戦終了)

1	エリック・コマ (F)	9点
2	アンドレア・キエーサ (CH)	6点
3	ジョン・ジョーンズ (CAN)	4点
4	アントニオ・タンブリーニ (I)	3点
5	リチャード・ディーン (GB)	2点
6	エリック・バン・デ・ベル (B)	1点

BRITISH F3000 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3000選手権 (10戦中3戦終了)

1	ペドロ・チャベス (P)	16点
2	アラン・メス (CH)	13点
3	リチャード・ディーン (GB)	12点
4	リカルド・リデル (S)	10点
5	ピットリオ・ソボリ (I)	9点
6	パオロ・デッレ・ピアネ (I)	7点

●WRC [世界ラリー選手権]
◇ドライバーズ (12戦中3戦終了)

1	ディディエ・オーリオル (F)	35点
2	ミキ・ピアシオン (I)	32点
3	ユハ・カンクネン (SF)	27点
4	カルロス・サインツ (E)	25点
5	グリオ・チェッラート (I)	20点
5	ビヨルン・ウルデガルド (S)	20点

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3選手権 (17戦中3戦終了)

1	ミカ・ハッキネン (SF)	24点
2	ミカ・サロ (SF)	22点
3	スティーブ・ロバートソン (GB)	10点
4	ピーター・コックス (NL)	7点
5	クリスチャン・フィッティバルディ (BR)	5点
6	ポール・ワーウィック (GB)	3点



POINT STANDING
ポイントスタンディング

USA▼

FRENCH F3 CHAMPIONSHIP

●フランスF3選手権 (13戦中2戦終了)

1	オリビエ・パニス (F)	17点
2	エリック・エラリー (F)	15点
2	ルドビク・フォーレ (F)	15点
2	イバン・ミュラー (F)	15点
5	アルノー・トレビシオル (F)	10点
5	オリビエ・セベナン (F)	10点

ITALIAN F3 CHAMPIONSHIP

●イタリアF3選手権 (12戦中1戦終了)

1	ロベルト・コルチアーゴ (I)	5点
2	ジャンパッティスタ・ブーシ (I)	6点
3	アンドレア・ジラルディ (I)	4点
4	マウロ・マルティネーニ (I)	3点
5	マリオ・アンドレア・ビスマーラ (I)	2点
6	ネストール・フルラン (RA)	1点

CART/PPG INDY CAR WORLD SERIES

●CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ (15戦中1戦終了)

1	リック・メアーズ (USA)	22点
2	ボビー・レイナル (USA)	16点
3	アル・アンサー Jr. (USA)	14点
4	マリオ・アンドレッティ (USA)	12点
5	エマーソン・フィッティバルディ (BR)	10点
6	ダニー・サリバン (USA)	8点

IMSA CAMEL GT CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGT選手権
◇GTP (15戦中4戦終了)

1	ジェフ・ブラバム (AUS)	60点
2	デイビー・ジョーンズ (USA)	51点
2	ヤン・ラマース (NL)	51点
4	アンディ・ウォレス (GB)	45点
5	チップ・ロビンソン (USA)	40点
5	ジョン・ニールセン (DK)	38点
6	ブライス・コップ (USA)	38点

NASCAR WINSTON CUP

●NASCARウィンストン・カップ (29戦中6戦終了)

1	ディール・アーンハート (USA)	945点
2	モーガン・シュファード (USA)	903点
3	マーク・マーティン (USA)	824点
4	カイル・ベティ (USA)	824点
5	ジェフ・ボグデン (USA)	804点
6	ケン・シュレダー (USA)	796点

DOMESTIC▶

ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP

●全日本F3000選手権 (10戦中2戦終了)

1	星野 一義	18点
2	ロス・チャーバ (USA)	6点
2	小河 孝	6点
4	松本 恵二	4点
4	片山 右京	4点
6	長谷見昌弘	4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1戦終了)

1	関谷 正徳	20点
1	小河 孝	20点
3	長谷見昌弘	15点
3	アンゲルス・オロソフ (S)	15点
5	ジョージ・フーシェ (ZW)	12点
5	スティーブ・アンドスカー (S)	12点

ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●全日本ツーリングカー選手権 (5戦中1戦終了)

1	星野 一義	40点
1	鈴木 利男	40点
3	長谷見昌弘	30点
3	アンゲルス・オロソフ (S)	30点
5	マウロ・マルティネーニ (I)	24点
5	ジェフ・クロソフ (USA)	24点

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

●全日本F3選手権 (10戦中2戦終了)

1	服部 尚貴	12点
2	和田 久	9点
2	羽根 幸浩	9点
4	村松 崇紀	4点
4	藤永 敬道	4点
4	横島 久	4点

ALL JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権 (8戦中2戦終了)
◇Cクラス

1	桜井 孝彦	170点
2	西尾雄次郎	105点
3	大庭 誠介	100点
4	山口 博	70点
5	高崎 正博	50点
6	山内 伸弥	48点



ルノー・ヨーロッパ・カップ (全9戦)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 5/13 イモラ, 5/27 モナコ, 6/17 ル・マン, etc.

オーストラリア・ツーリングカー選手権 (10戦中4戦終了)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 2/29 アマール・パーク, 3/13 セレンズ・パーク, 3/29 フレド・アレン, etc.

CART PPGインディカー・ワールド・シリーズ (16戦中1戦終了)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 4/8 フェニックス, 4/22 ロングビーチ, 5/27 第74回インディアナポリス500, etc.

NASCARウィンストン・カップ (29戦中6戦終了)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 2/11 フォックス・クラッシュ, 2/18 デイトナ, 2/25 リッチモンド, etc.

ARS (14戦中1戦終了)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 4/1 フェニックス, 4/22 ロングビーチ, 6/3 ミルウォーキー, etc.

IROC (全3戦)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 5/5 タラガ, 7/7 クリーブランド, 8/4 ブルックリン.

トヨタFt

●パシフィック・ディビジョン (全10戦)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 4/22 ロングビーチ, 5/6 シアーズ・ポイント, 6/2 カルガリー, etc.

●アトランティック・ディビジョン (全10戦)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 4/22 ロングビーチ, 5/6 ハードランド・パーク, 5/29 ライムロック, etc.

●SCCA Trans-Am (16戦中1戦終了)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 3/18 フェニックス, 5/6 シアーズ・ポイント, 6/3 グラス, etc.

ERC (ヨーロッパ・ラリー選手権)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 2/14-18 ラリー・カタルナ, 3/15-18 ラリー・ド・ササニ, 4/4-7 エストリャダス, etc.

●係数3

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 1/24-28 アークティック・ラリー, 2/15-18 ブーカル・ド・ヌバ, 2/24-28 サンクス・ウインター・ラリー, etc.

●係数2

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 2/22-24 フェニックス・ラリー, 4/1 ラリー・モナコ, 4/27-29 ヘレンドールン, etc.

DOMESTIC EVENTS

全日本F3000選手権 (10戦中2戦終了)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 3/1-4 鈴鹿, 4/14-18 富士, 5/12-13 オールジャパンF3000, etc.

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権 (6戦中1戦終了)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 3/18-19 富士, 5/5-5 インターチャレンジFUJI1000km, 7/21-22 全日本富士500マイル, etc.

全日本ツーリングカー選手権 (6戦中1戦終了)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 3/17-18 西日本, 5/19-20 SUGOグループA300km, 6/26-27 鈴鹿スーパーツーリングカー500km, etc.

●1クラス

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 3/17-18 西日本, 5/19-20 SUGOグループA300km, 6/26-27 鈴鹿スーパーツーリングカー500km, etc.

●2クラス

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 3/17-18 西日本, 5/19-20 SUGOグループA300km, 6/26-27 鈴鹿スーパーツーリングカー500km, etc.

●3クラス

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 3/17-18 西日本, 5/19-20 SUGOグループA300km, 6/26-27 鈴鹿スーパーツーリングカー500km, etc.

全日本F3選手権 (10戦中2戦終了)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 3/3-4 鈴鹿, 3/31-4 富士, 5/26-27 鈴鹿フォーミュラジャパンレース, etc.

全日本ラリー選手権 (8戦中2戦終了)

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 2/3-4 DCCS700km, 4/21-22 ACK SPRING RALLY, 5/19-20 ツール・ド・四国, etc.

●Bクラス

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 2/3-4 DCCS700km, 4/21-22 ACK SPRING RALLY, 5/19-20 ツール・ド・四国, etc.

●Aクラス

Table with 3 columns: Race number, Date, and Driver/Team. Races include 2/3-4 DCCS700km, 4/21-22 ACK SPRING RALLY, 5/19-20 ツール・ド・四国, etc.

VENI VIDI VICI

われ来たれり、見たれり、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

OVERSEAS EVENTS

F1世界選手権 (16戦中2戦終了)

1	3/11	アメリカGP	A.セナ	マクラーレンMP4	3日・ホンダ
2	3/25	ブラジルGP	A.プロスト	フェラーリ941	
3	5/13	サンマリノGP			イモータ
4	5/27	モナコGP			モンテカルロ市街
5	6/10	カナダGP			モントリオール
6	6/24	メキシコGP			メキシコシティ
7	7/8	フランスGP			ポール・リカール
8	7/15	イギリスGP			シルバーストン
9	7/29	ドイツGP			ホッケンハイム
10	8/12	ハンガリーGP			ハンガロリンク
11	8/26	ベルギーGP			スパ・フランコルシャン
12	9/9	イタリアGP			モンツァ
13	9/23	ポルトガルGP			エストリル
14	9/30	スペインGP			ヘレス
15	10/21	日本GP			鈴鹿
16	11/4	オーストラリアGP			アダレイド

WSPC (世界スーパーバイク選手権) (10戦中1戦終了)

1	4/8	鈴鹿	J.レズニョー	M.バルサ	ヤマハ・C11・メルセデス
2	4/29	モンツァ			イタリア
3	5/20	シルバーストン			イギリス
4	6/7	スパ・フランコルシャン			ベルギー
5	6/16-17	ル・マン24時間			フランス
6	6/24	ハラマ			スペイン
7	7/22	ディジョン			フランス
8	8/19	ニュルブルクリンク			西ドイツ
9	9/2	ドニントン・パーク			イギリス
10	9/23	モントリオール			カナダ
11	10/7	メキシコシティ			メキシコ

WRC (世界ラリー選手権) (12戦中3戦終了)

●Aクラス

1	1/19-25	モンテカルロ	D.セーバー	B.セーヴ	ランチア・デルタ・インテグラレHV
2	2/1-11	スウェーデン	権者のため中止		
3	3/6-11	ポルトガル	M.アトロン	T.セーバー	ランチア・デルタ・インテグラレHV
4	4/12-18	サファリ	R.ワタナベ	F.キヤラー	トヨタ・セリカGT-FOUR
5	5/4-10	ツール・ド・フランス			フランス
6	6/2-7	アタロポリス・ラリー			ギリシア
7	6/29-7/4	ニュージーランド・ラリー			ニュージーランド
8	7/23-29	アルゼンチン・ラリー			アルゼンチン
9	8/22-27	1000湖ラリー			フィンランド
10	9/20-24	オーストラリア・ラリー			オーストラリア
11	10/7-11	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			コートジボワール
13	11/25-29	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	1/19-25	モンテカルロ	B.バラス	E.ラース	ランチア・デルタ・インテグラレHV
2	2/1-11	スウェーデン	権者のため中止		
3	3/6-11	ポルトガル	J.レズニョー	M.アトロン	ランチア・デルタ・インテグラレHV
4	4/12-18	サファリ	R.ワタナベ	D.ラバリア	スパル・レガシ
5	5/4-10	ツール・ド・フランス			フランス
6	6/2-7	アタロポリス・ラリー			ギリシア
7	6/29-7/4	ニュージーランド・ラリー			ニュージーランド
8	7/23-29	アルゼンチン・ラリー			アルゼンチン
9	8/22-27	1000湖ラリー			フィンランド
10	9/20-24	オーストラリア・ラリー			オーストラリア
11	10/7-11	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			コートジボワール
13	11/25-29	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 (13戦中1戦終了)

1	4/22	ドニントン・パーク	E.コマ	ローラT98	無限
2	5/19	シルバーストン			イギリス
3	6/4	ポー			フランス
4	6/17	ヘレス			スペイン
5	6/24	モンツァ			イタリア
6	7/22	エンターベルグーサ			イタリア
7	7/28	ホッケンハイム			西ドイツ
8	8/19	ブランズ・ハッチ			イギリス
9	8/26	バーミンガム			イギリス
10	9/23	ル・マン			フランス
11	10/7	ノガロ			フランス
12	10/21	ディジョン			フランス

IMSAキャメルGT選手権

●GTPクラス (15戦中5戦終了)

1	2/3-4	ドイツ24時間	J.マース	A.ワリス	B.ジョーンズ	ジャガー-XJRH2
2	2/25	マイアミ	G.ブラハム	C.ロビンソン	B.アール	ニッサンGTP ZX-T
3	3/17	セプリング12時間	D.テイラー	B.アール		ニッサンGTP ZX-T
4	4/1	ロード・アトランタ	G.ブラハム	D.テイラー		ニッサンGTP ZX-T
5	4/22	ウエスト・ヒルズ	G.ブラハム	D.テイラー		ニッサンGTP ZX-T
6	5/6	ハートランド・パーク				USAカンザス州
7	5/28	ライムロック・パーク				USAコネチカット州
8	6/3	ミッド・オハイオ				USAオハイオ州
9	7/1	ワトキンス・グレン				USAニューヨーク州
10	7/15	シアーズ・ポイント				USAカリフォルニア州
11	7/29	ポートランド				USAオレゴン州
12	8/19	エルクハート・レイク				USAワイスコンシン州
13	9/2	サン・アントニオ				USAテキサス州
14	9/30	タンパ				USAフロリダ州
15	11/11	デル・マー				USAカリフォルニア州

●C-Lクラス (15戦中5戦終了)

1	2/3-4	ドイツ24時間	F.バートン	J.マース	M.ワットソン	アルファロメオ
2	2/25	マイアミ	T.ロベス	F.ベレス		スバルSE30P・ビュイック
3	3/17	セプリング12時間	T.ヘサート	C.モーガン		スバルSE30P・ビュイック
4	4/1	ロード・アトランタ	T.ロベス	F.ベレス		スバルSE30P・ビュイック
5	4/22	ウエスト・ヒルズ	T.ロベス	F.ベレス		スバルSE30P・ビュイック
6	5/6	ハートランド・パーク				USAカンザス州
7	5/28	ライムロック・パーク				USAコネチカット州
8	6/3	ミッド・オハイオ				USAオハイオ州
9	7/1	ワトキンス・グレン				USAニューヨーク州
10	7/15	シアーズ・ポイント				USAカリフォルニア州
11	7/29	ポートランド				USAオレゴン州
12	8/19	エルクハート・レイク				USAワイスコンシン州
13	9/2	サン・アントニオ				USAテキサス州
14	9/30	タンパ				USAフロリダ州
15	11/11	デル・マー				USAカリフォルニア州

●GTOクラス (14戦中3戦終了)

1	2/3-4	ドイツ24時間	R.ゴフィン	C.ワット	L.スプリット	L.マクニール
2	2/25	マイアミ	S.レイン			ニッサン248ZX
3	3/17	セプリング12時間	R.ゴフィン	C.ワット	L.スプリット	L.マクニール
4	4/21	ロングビーチ				USAカリフォルニア州
5	5/6	ハートランド・パーク				USAカンザス州
6	6/3	ミッド・オハイオ				USAオハイオ州
7	6/24	モスポート・パーク				カナダ
8	7/24	メドウランズ				USAニュージャージー州
9	7/29	ポートランド				USAオレゴン州
10	8/19	エルクハート・レイク				USAワイスコンシン州
11	9/2	サン・アントニオ				USAテキサス州
12	9/23	ワトキンス・グレン				USAニューヨーク州
13	9/29	ライムロック・パーク				USAコネチカット州
14	11/11	デル・マー				USAカリフォルニア州

●GTUクラス (14戦中3戦終了)

1	2/3-4	ドイツ24時間	P.ワット	B.ワット	R.スプリット	J.マース
2	2/25	マイアミ	D.ロビンソン			ニッサン248SX
3	3/17	セプリング12時間	D.ロビンソン	B.ワット	C.ワット	ニッサン248SX
4	4/21	ロングビーチ				USAカリフォルニア州
5	5/6	ハートランド・パーク				USAカンザス州
6	6/3	ミッド・オハイオ				USAオハイオ州
7	6/24	モスポート・パーク				カナダ
8	7/24	メドウランズ				USAニュージャージー州
9	7/29	ポートランド				USAオレゴン州
10	8/19	エルクハート・レイク				USAワイスコンシン州
11	9/2	サン・アントニオ				USAテキサス州
12	9/23	ワトキンス・グレン				USAニューヨーク州
13	9/29	ライムロック・パーク				USAコネチカット州
14	11/11	デル・マー				USAカリフォルニア州

イギリスF3000選手権 (10戦中3戦終了)

1	4/1	ブランズ・ハッチ	R.リデル	レイナードR10-DPV
2	4/13	オールトン・パーク	A.マース	レイナードR10-DPV
3	4/18	ストラクストン	R.チャペス	レイナードR10-DPV
4	5/7	スキッタートン		イギリス
5	5/28	ブランズ・ハッチ		イギリス
6	7/1	ブランズ・ハッチ		イギリス
7	8/12	オールトン・パーク		イギリス
8	9/9	ブランズ・ハッチ		イギリス
9	9/29	シルバーストン		イギリス
10	10/14	ドニントン・パーク		イギリス

イギリスF3選手権 (17戦中3戦終了)

1	4/1	ドニントン・パーク	M.ハッキンソン	ラルトRT34・無限
2	4/8	シルバーストン	M.サロ	ラルトRT34・無限
3	4/18	ストラクストン	M.ハッキンソン	ラルトRT34・無限
4	4/29	ブランズ・ハッチ		イギリス
5	5/7	シルバーストン		イギリス
6	5/20	ブランズ・ハッチ		イギリス
7	5/28	ストラクストン		イギリス
8	6/10	シルバーストン		イギリス
9	7/1	ドニントン・パーク		イギリス
10	7/15	シルバーストン		イギリス
11	8/5	スキッタートン		イギリス
12	8/12	オールトン・パーク		イギリス
13	8/27	シルバーストン		イギリス
14	9/2	ブランズ・ハッチ		イギリス
15	9/16	ドニントン・パーク		イギリス
16	9/23	ストラクストン		イギリス
17	10/7	シルバーストン		イギリス

イタリアF3選手権 (12戦中1戦終了)

1	4/1	バッレルンガ	R.コルチアーゴ	レイナードR101・アルファ
2	4/15	エンターベルグーサ		イタリア
3	4/29	マジオーネ		イタリア
4	5/13	バラノ		イタリア
5	6/17	イモータ		イタリア
6	6/24	モンツァ		イタリア
7	7/8	レバニア		イタリア
8	7/29	ミザーノ		イタリア
9	9/2	モンツァ		イタリア
10	9/16	バラノ		イタリア
11	10/7	バッレルンガ		イタリア
12	10/21	ムジェッロ		イタリア

フランスF3選手権 (13戦中2戦終了)

1	4/1	レドナン	E.エラリー	レイナードR101・無限
2	4/15	ノガロ	L.フォーレ	ダッラーラR101・アルファ
3	5/1	マニ・クール		フランス
4	6/3	ポー		フランス
5	6/10	シャレード (クレルモン・フェラン)		フランス
6	6/24	ルーアン		フランス
7	7/8	ポール・リカール		フランス
8	7/22	ディジョン		フランス
9	8/2	アルビ		フランス
10	9/9	ポー		フランス
11	9/16	マニ・クール		フランス
12	9/23	ル・マン		フランス
13	10/28	クロワサン・タルノワ		フランス

ドイツF3選手権 (13戦中3戦終了)

1	3/31	ゾルダー	W.カウフマン	レイナードR101・オペル
2	4/7	ホッケンハイム	O.レンジング	ラルトRT34・VW
3	4/21	ニュルブルクリンク	W.カウフマン	レイナードR101・オペル
4	5/5	アプス		西ドイツ
5	5/19	マインツ・フォンテン		西ドイツ
6	6/2	アンシュトルフ		西ドイツ
7	6/20	ノリスリング		西ドイツ
8	8/4	ディープホルツ		西ドイツ
9	8/19	ニュルブルクリンク		西ドイツ
10	9/1	ニュルブルクリンク		西ドイツ
11	9/15	ジンゲン		西ドイツ
12	10/7	St. ペンデル		西ドイツ
13	10/13	ホッケンハイム		西ドイツ

フランス・スーパーツーリズム (14戦中2戦終了)

1	4/1	ル・マン	J-R.マルシャ	BMW-M3
2	4/16	ノガロ	M.スール	アウディ100クワトロ
3	5/1	マニ・クール		フランス
4	5/13	モンテレー		フランス
5	5/20	ディジョン		フランス
6	6/4	ポー		フランス
7	6/10	シャレード (クレルモン・フェラン)		フランス
8	6/24	ルーアン		フランス
9	7/22	クロワサン・タルノワ		フランス
10	9/2	アルビ		フランス
11	9/9	ポー		フランス
12	9/30	ル・マン		フランス
13	10/7	ノガロ		フランス
14	10/14	モンテレー		フランス

ドイツ・ツーリングカー選手権

1	4/1	ゾルダー	第1戦 K.ティーム	メルセデスベンツW198E1
2	4/8	ホッケンハイム	第2戦 K.ティーム	メルセデスベンツW198E1
3	4/22	ニュルブルクリンク	第3戦 K.ドビク	メルセデスベンツW198E1
4	5/6	アプス	第4戦 J.チェコト	BMW-M3
5	5/13	マインツ・フォンテン	第5戦 S.ソーパー	BMW-M3
6	5/20	ディジョン	第6戦 S.ソーパー	BMW-M3
7	6/2	アンシュトルフ		西ドイツ
8	6/10	ニュルブルクリンク		西ドイツ
9	7/1	ノリスリング		西ドイツ
10	8/5	ディープホルツ		西ドイツ
11	9/15	ジンゲン		西ドイツ
12	9/20	ニュルブルクリンク		西ドイツ
13	10/7	St. ペンデル		西ドイツ
14	10/14	ホッケンハイム		西ドイツ

イタリア・ツーリングカー選手権

1	3/18	モンツァ	第1戦 R.ラバリア	BMW-M3
2	4/8	バラノ	第2戦 R.ラバリア	BMW-M3
3	4/21	エンターベルグーサ	第3戦 E.ビッロ	BMW-M3
4	5/20	マジオーネ	第4戦 R.ラバリア	BMW-M3
5	6/3	バッレルンガ		イタリア
6	7/15	ミザーノ		イタリア
7	7/29	ミザーノ		イタリア

BRAND NEW

！
今月の新製品紹介

F1GPでもおなじみ ベータのツールケースを 限定40台発売

カーレースの最高峰、F1GPにそのクオリティで採用されているイタリア産ツール、ベータ。そのベータのツールケースが全国限定販売されることになった。ツールケースのカラーリングは、サポートしているチームカラーのもので、ベネトン、マクラーレン(写真)、ブラバム、ウィリアムズの各10台。価格



は50万円。既に予約受付は開始されているし、限定数に達した時点で締め切りとなるので、予約はお早目に。なお、ケースは本体のみで、ツール類は含まれていない。詳細は近くの取扱代理店、もしくは左記まで問い合わせよう。個人のカレージに、これがあったらすごいだろうな。

トラストから RX-7を中心とした マフラー、タービンキット発売

トラストは、新しくマフラー、タービンキットといったチューニング・パーツを発売した。内容はセリカGT、FOUR用トラストマフラー(6万8000円)、8万4000円)、BLMマフラー・アダプター(1万5000円)、万8000円)、クラウン用のGR Reddyタービンキット(24万5000円)、49万5000円)、RX-7用GR Reddyタービンキット(写真)33万5000円、53万8000円)、クラウン、CR-X用インタークーラーキット(9万5000円)、14万5000円)、ほかに排気マニやアダプターなど。

長谷見昌弘のノウハウを生かし
モータースポーツ専用
モノコックバケットシート発売

ハセミ・モータースポーツから、レース・ラリー・ジムカーナ用の「ハセミ・スポーツ・バケットシートH-1」が発売された。このシートは長谷見昌弘自身が開発し、レースのノウハウを生かしたもので、あらゆる路面状況下で最高のホールディングが得られるようセッティングしてある。なお、このシートはグループAのリーボック・スカイラインに使用している物と同じ。FRP製オリジナルモノコック構造で、カラーはブラックのみ。価格9万5000円。

■ハセミ・モータースポーツ 〒243-03
神奈川県愛甲郡愛川町中津6758 ☎04
62-86-3801



エンケイから プロダクシオンレース用と 市販車用のホイール新発売

エンケイからは、ホイール2種が発売された。まずプロダクシオンレース専用ホイール「ES90N」(写真右)は、昨年F3で培ったノウハウをフィードバックしたもので14X6J、オフセット38、PCD4-100(2万2500円)と14X6.5J、オフセット45、PCD4-100(2万5000円)の2種。いっぽう一般公道市販車用の「BLACK KENT」(写真左)は、15X6.5J、オフセット25、PCDS-114.3(8万5000円)。好評のワイヤホイール「KENT」のブラックバージョンで、高級車にフィットする限定版だ。

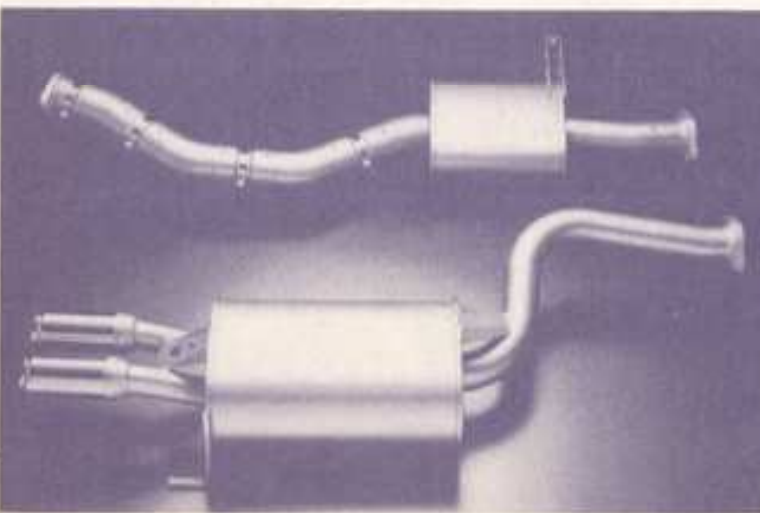
■エンケイジャパン㈱ 〒105 東京都港区公園1-2-12 ☎03-578-1741



HKSからは 新型の車検対応マフラーと 高効率エアクリナーシステム

HKSから、リーガルシリーズマフラーが追加発売された。これは保安基準をクリアし、音質、効率、耐久性を重視したものだ。S13シルビアK's用(写真左)が6万5000円、ほかシルビアQ's、MR2、セド・グロ用など計10種が新しく揃った。また、吸気条件に優れたファンネル形状を採用し、フィルター3次元多表面層のスポンジを使用したエアクリナー「パワーフロー」(写真右)1万2000円も、も発売される。

■Show・Room 〒191 東京都日野市旭が丘6-11-8 ☎0425-81-4103



取り付けと操作が便利
フォグランプ専用配線キットで
フォグスイッチは、もう不要

コクピットのスイッチ不要で、ライト回り
だけに簡単取り付けOKの、フォグランプ専
用配線キットが、このたび発売された。ル・
マン。だ。これを取り付けると、バッシング
or スモールランプ換装で、フォグランプがO
N・OFF。白色灯と黄色灯が、タイミング
をずらしてネオンのようなイルミネーション
をかもしだすので、ストリートでも注目され
ること間違いなし。価格は88000〜980
0円で、24V車用も近日発売。

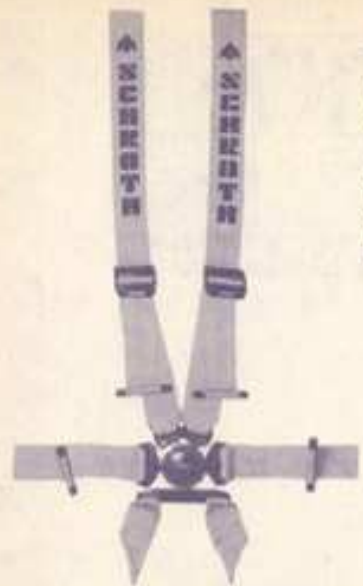
■株式会社コーポレーション 〒177 東京
都練馬区上石神井南町13-11 ☎03-594-
1133



アンチサブマリンシステム採用
レース用4点式ベルトの
最上級モデルが発売

今回発売された「シュロス プロファイII」
は、強い衝撃を受けた際、ベルトが伸び、乗
員がベルトの下へ潜ってしまうのを防止する
アンチサブマリンシステムを採用した4点式
4マウントの競技用ベルト。レッグストラッ
プを追加すると5点式6マウントにもなる。
カラーはレッドとブルーで、価格は3万60
00円。なおFIA公認も受けており、この
アンチサブマリンシステムは、欧州各国、ア
メリカ、日本で特許申請中という。

■株式会社アプロ 〒141 東京都品川区西五反
田6-10-9 ☎03-492-6171、492
-7437 (通販用)



高性能マルチグレードの
エンジンオイル、
「ダックラムQSターボ」が新発売

創立90年を誇るイギリスのダックラムスから
新タイプのエンジンオイル「QS ターボ」
が発売された。これは、DOHC、ターボ、
スーパーチャージャーといった高性能車から
あらゆるタイプの4サイクル・ガソリン車、
そしてディーゼル車にOKの、スーパーマル
チグレード・オイルだ。価格は1リットルが130
0円、4リットルが42000円、20リットルが780
00円。規格は15W-40/SG-CD。
■総代理店：ユーロオイル・ジャパン株式会社
03-5275-0311 総販売元：大同自
動車興業 ☎06-454-2400



アライから
4輪レース用ヘルメット
3タイプが発売される

アライから4輪レース用の新型ヘルメット
が3タイプ発表された。
「GP-2V」(写真左)はF1ドライバー20
名以上が使用しているものと全く同じ仕様で
組み上げられたモデル。徹底した軽量化とフ
ィット感、マウススリットの採用で、安全性
と快適性を両立させている。カラーは白で価
格は8万5000円。また「GP-2S」(写
真下右)は、「GP-2」のスタンダードモデ
ルで5万8000円。「GP-JEET」(写真下
右)は、ツーリングカー、ラリー向けのジェ
ットモデルで、初めて難燃性布地を採用した



レース専用モデル。価格は3万6000円。
なお、「GP-2S」の発売は7月上旬で、ほ
かのモデルは5月中旬に発売。
■株式会社アライヘルメット 〒330 埼玉県大
宮市東町2-12 ☎048-641-3825

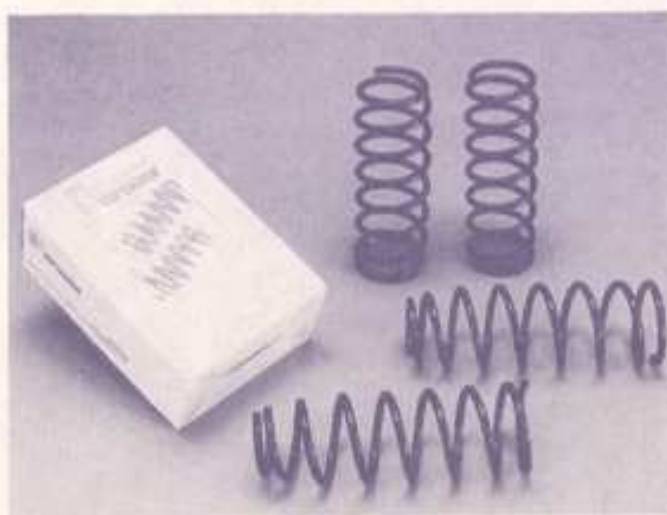
曇り止めフィルムに続き
液状スプレータイプ
「曇りま宣言」液状が新発売

ユニークなネーミングと優れた曇り止めの
性能で話題になった「曇りま宣言」に、新し
く液状スプレータイプが追加発売された。用
途は、窓ガラス、スキーゴーグル、メガネ、
ヘルメットシールドにもOK。もちろん車の
ウィンドウに塗るのも正しい。使い方は、ま
ずガラスをクリーナーで磨いたあと、このス
プレーを少量塗布。そして乾いた布で拭きあ
げれば、効果は約1か月間もつというスグレ
モノ。中性なので、プラスチックや金属、布
にも安心だ。容量35ml。
■中央自動車圏 〒530 大阪府北区中之
島4-2-30 ☎06-443-5181



タナベのサス
HS150・200シリーズ
追加版を発売

トータルチューニングパーツのタナベから
ストリート用サスHS150・200の追加
機種が、それぞれ発売された。HS150(写
真左)はFC3S・RX7、EK10マーチ、
VTECシビック&CRX用で価格は1台



分1万7200〜2万6600円。またHS
200(写真下)は、VTECインテグラ、
HCR32スカイラインGTS、ギャランVR
4用のもので、1台分3万4000〜3万54
00円。新タイプ車を購入した人には、得っ
てました。朗報だね。
■株式会社タナベ 〒562 大阪府箕面市西小路
3-13-8 ☎0727-2416300



NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO

'90 NISMO 夏物ファッション & グッズ新作発表・発売中!!

サーキットの風薫る
NISMO。

【新作商品】

ウェア：ポロシャツ 5タイプ(ブルー、ホワイト、ポーター)
ラガーシャツ 1タイプ(ブルー、ブラック)
Tシャツ 6タイプ(ブルー、ホワイト、ブラック、レッド)
ショートパンツ 2タイプ(ブルー)
KIDS' 1タイプ(ホワイト)

グッズ：テレホンカード 3タイプ(R80CR、GT-R、サウルス)

その他、定番商品も多数そろえております。



〒140 東京都品川区南大井2-10-8
●営業時間/AM9:00~6:00

NISMO PADDOCK

●定休日/毎週月曜日 ☎(03)767-1123

イニシヤン

ATTENTION

観る、聞く、参加する、の情報ページ

ブリヂストンの 90春夏モータースポーツギア グレードアップして発表

ブリヂストンでは、ニューカラー&デザイン
の「モータースポーツギア'90スプリ
ング&サマー」を発表した。機能的、ファッショ
ン性をともにグレードアップし、サーキット
でも町なかでもキラリと光るものとなってい
る。全国のBSショップで発売中。

●ブリヂストン 自動車用品事業部/03
274-5761



カストロールの ル・マン キャンペーン 6月30日まで実施中

'88年ジャガー、'89年メルセデス、そして
今年ジャガー、トヨタでル・マン優勝を狙
うカストロール・オイル。今、カストロール
では、ル・マン キャンペーンを実施中で、
GT-X7やRSといったオイルを扱うと、も
れなくオリジナルステッカー&卓上ミニアル
バムのセットがついてくる。さらにセット内
のハガキを送ると一万名にオリジナルCDを
プレゼント。なお、キャンペーンはカストロ
ール取扱店で6月30日まで実施中。



ラリー、ジムカーナ、ダートラの メンテ&チューニングショップ 大阪・堺にオープン

このたび大阪・堺に、ラリー、ジムカーナ
ダートラ車の製造・改造・メンテナンスを
行なうショップ「デューポイント」がオー
プンした。ラリー、ダートラで活躍10年のオ
ーナ―山中一三氏のノウハウが生かされてい
る。

●デューポイント 〒593 大阪府堺市平
岡町98-1/0722-710013 営業
時間11:00-19:00 月曜定休

全日本F3・細野智行の ジュライナインレーシングでは クラブ員を募集

VANのチャケットのスポンサーでF3に
参戦中のジュライナインレーシングでは、ク
ラブ員を募集。サーキット走行会のほか、
クラブ通信の発行も開始。入会金8000円
年会費5000円で、16歳以上ならOK。
●ジュライナインレーシング 〒289
千葉県旭市29-1-9-1/0479-
63-9893

売りたい買いたい BUY & SALE

売りたい

●三菱・ミラージュ・サイボーク
P3000仕様 ミラージュカブ車ベ
ース '89年2戦のみ出場 無事故車 外
観極上 エンジン絶好調 価格95万円
(現金、ローン可) 値引き可 クラス替
えのため即売りたい



●ホンダ・シビック
'88年式 N-仕様 (新車より製作)
'90年シビックレース適合 新品レイン
(DL93J)付 安全タンク クスコ
SD テクニカ足回り 全塗装後受渡
価格130万円 〒664 兵庫県伊
丹市荒牧東鍵田1-2-3-2 マルフ
1(堀古築) 0727-797334
(10:00-20:00)

●トヨタ・スターレット (KPE1)
富士P仕様/赤丸目 エンジンOH後
フリー走行のみ T.H.F.C&61S新品
付 W2セット付 2分09秒確実 価格
30万円 4-4 静岡県伊東市松
原本町11-1 株上田ガソリン店 上
田力哉/0557-372727 (7:
00-22:00) 0577-363904 (22

買いたい

●レイナード893
エンジンリトヨタ、W3セット付 スベ
アP付 エンジンOH済 価格400万
円 〒520 滋賀県大津市雄琴6-2
15 岡田興典/0775-43888
8 (午前中)

●R&D430J
鈴鹿FJ1600仕様 エンジン尾川チ
ューン 程度極上 即レース可能 スベ
アカウル有 '87年度鈴鹿FJ1600A
クラスチャンピオンマシン '88年ノ
ックランシユ '89年未使用 価格100万
円 得車 間違いないノ 一見されたしノ
小室貴志/06-927-5386、06-
928-6784

●オスカーダンガン
FJ1600 エンジン尾川チューン
'89年4月製作車 鈴鹿戦のみ使用 程度
極上 即レース可 価格210万円 応談
〒520-01 滋賀県大津市坂本6-24
16 山口徹/0775-781062、
0593-789612 (来レーシングサ
ービス)
●マキシム305

築波FJ1600仕様 '89年5月製作 色/黒 エンジン土屋チューン 即レー ス可 程度極上 トランスポーター(パ ネル21ロング)付 価格235万円 〒178 東京都練馬区西大泉5-13 6 吉田肇/03-922-4967

●マキシム305
'89年2月製作 エンジン土屋チューン
エンジンOH後2レース使用 ミツシヨ
ンOH済 ビルシユタイン製ダンパー装
着 '89年東北シリーズ優勝・入賞有 価
格240万円 応談、〒191 東京都日
野市栄町3-3-6 神谷昌彦/04
25-839286

●マナティMK6
西日本FJ1600仕様 色/ブルー
(オールベンチ) 程度良好 '88年MK6
最終車 エンジンOH後未使用 戸田チ
ューン 即レース可 価格140万円 応
談(エンジン、ミッションレス100万
円) 至急売りたい、〒732 広島県広
島市東区中山東3-3-19 三宅レーシ
ングガレージ/082-228006
99 (9:00-19:00)

T/タイヤ、W/ホイール、P/パーツ
このコーナーは売買の対象をレーシングマ
シン、レーシングパーツに限定して解放して
おります。掲載ご希望の方はハガキに売りま
す(または買います)、車種、年式、仕様、価
格、セールのポイント、住所、氏名、電話番
号を明記の上、左記住所にお送り下さい。尚
希買は当事者間で行ない、いかなるトラブル
も当編集部では責任を一切負いません。〒1
50 東京都渋谷区東比寿南2-6-16レー
シングオン編集部「売りたい、買いたい」係

90ひろしまカップラリーの ギャラリーステージは6月3日

'90ひろしまカップラリースピリットは、6
月2〜3日に開催されるが、3日のみギャラ
リーステージを設ける。希望者は当日8:30
までに受付(中国道高田IC出口より案内板あ
り)へ集合すれば全車観戦できる。なお受付
は10:30までで、観戦料はプログラム代十保
険料は1500円、当日テクニックステー
ジカタでは、受付をしないので注意ノ
●ラリースピリット事務局/082-87
9-4608

6月3日、九十九里日子海岸で 「第5回千葉四駆まつり」を開催

4WD車の祭典「千葉四駆まつり」が今年
も白子町で開催される。イベントには、サン
ドトラック(1000m)、サンドボギン(荒れ
地)、サンドジムカーナといった競技が行なわ
れ、エントリー料は一律3000円。申込
は5月25日までで、左記へ電話するべし。な
お祭典への参加・観戦は無料で、ジムカーナ
終了後、宝さがしも行なわれる。
●タイヤショップ スエヒロ/0476-
93-7441

岡山では6月16〜17日に ハイスピード・ジムカーナ大会

今年からスタートした「ジムカーナ全国フ
エステイバルシリーズ」第2戦が、備北ハイ
ランドパーク(岡山県新見市・中国道北房IC
より10分)0867-742918)で6月16
〜17日に行なわれる。タイトルは「ハイスピ
ードジムカーナイン備北」。ギャラリー入場料
は6月16日(公開練習)が500円、17日(決
勝)が2000円。
●チエリッシュ・モータースポーツクラブ/0
864-851866

Information

TW

Online

5月のモータースポーツ番組

●ボールポジション

- 毎週木曜日 深夜1:10~1:40/フジテレビ系
- 5/3 FOCAテスト(イモラ)レポート、ドライバー特集: N、ピケ
 - 5/10 FROM THE PADDOCK: ヘルメット特集、セナに続く若獅子達(1): J、アレジ、サーキット物語: エンツォ・ディーノ・フェラーリ
 - 5/17 サンマリノGP徹底分析
 - 5/24 FROM THE PADDOCK: サーキット・ドクター・ワトキンス博士、F1 NEWマシン特集、サーキット物語: モンテカルロ

●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
- 5/5 Gノバゲン、レンジローバー、ランドクルーザー
 - 5/12 MGA、フォルクスワーゲン・ビートル
 - 5/19 ジャガーMK2
 - 5/26 台湾自動車事情

●モーターランド2

- 毎週日曜日 23:30~0:00/テレビ愛知系
- 5/6 ユーノス・コスモ、ランチア・デルタ・インテグラレ16V (Gr-N)
 - 5/13 インターチャレンジ富士1000kmレース、WRCサファリラリー他
 - 5/20 フェラーリF40
 - 5/26 全日本ロードレースGP他

●F1第3戦サンマリノGP

- 5/13(日) 深夜1:00~2:25/フジテレビ系

●F1第4戦モナコGP

- 5/27(日) 深夜1:00~3:00/フジテレビ系

●WSPC第3戦シルバーストン

- 5/20(日) 18:00~終了未定/NHK衛星放送第1

●CART第1戦フェニックス

- 5/6(日) 13:00~14:00/NHK衛星放送第1

●CART第2戦ロングビーチ

- 5/13(日) 放送時間未定/NHK衛星放送第1

●CART第3戦インディアナポリス500マイルレース

- 5/27(日) 深夜0:15~4:30(延長あり)/TBS系

●IMSA第4戦ロード・アトランタ

- 5/26(土) 深夜2:35~3:35/日本テレビ系「朝までスポーツ」

■アドバン・サウンド・コクピット

- 毎週水曜日 17:30~18:30/FM東京
- 5/2 WRC サファリ・ラリー・レポート
 - 5/9 ACK スプリング・ラリー・レポート
 - 5/16 インターチャレンジ富士1000kmサウンド・レポート
 - 5/23 オールジャパンF3000オールスターレース
 - 5/30 内容未定

WANTED!
Being KEGAN RACINGがスタッフ募集
 グループAでおなじみのBeing KEGAN RACINGを運営し、SP製作会社として活躍中の株式会社では、



ら、即、左記の事務局まで、ハガキや電話で問い合わせてみよう。
 ■チエッセ・ピウミニ「オフイシャルクラブ」日本事務局 〒106 東京都港区西麻布1-4-35 電話03-423-3687

チエッセ・ピウミニのクラブ・サポートシステム「オフイシャルクラブ」誕生
 バリダカや全日本ツーリングカーでおなじみのチエッセ・ピウミニの公認クラブ「オフイシャルクラブ」が日本にも誕生した。これは、スポーツに熱中するクラブをサポートしようというもので、趣味のためのスポーツ愛好クラブでも入会OK。イタリア本部で承認を受けメンバーになったクラブは、メンバーとして数々の特典・サポートが受けられる仕組みになっている。我こそは?と思っ

BOOK & AV SOFT



AYRTON SENNA
 Patrick Stephens Ltd.
 298ページ 5900円(税抜き)

アイルトン・セナ
 F1の頂点まで達したアイルトン・セナのこれまでの生涯をつづった本が早くも登場した。サブタイトルは「The Hard Edge of Genius」で、著者はクリストファー・ヒルトン。写真はキース・サットン。内容は3章に分かれ、カートでレース活動をスタートし、F1600、F1200、F3、F1へとステップアップしていったストーリーが詳しく記されている。写真やデータも豊富で、セナのファンなら必読。
 ■ミスタークラブ / 03-4611-2655



FANGIO My Racing Life
 Patrick Stephens Ltd.
 368ページ 8000円(税抜き)

ファンジオ
 '58年のF1に51回出走し、24勝を挙げた往年の名ドライバー、ファン・マヌエル・ファンジオ。彼がロベルト・カローツオと共につづった自伝がこれ。章は細かく39に分かれ、生まれ故郷のアルゼンチンに始まり、四ツ葉のクロールバー(アルファロメオ)、マセラティ、メルセデス、フェラーリ、そして再びマセラティとF1チームを転々としレースに賭けたさまが著されている。なお、はしがきはS・モスが寄稿。懐かしい写真も豊富。
 ■ミスタークラブ(上記参照)



90 WRC MONTECARLO
 BOSCO CO., LTD.
 60分 4800円(税抜き)

'90 WRC MONTECARLO
 今年のWRC第1戦、モンテカルロ・ラリーの白熱した迫力シーンを40分に凝縮し、残り20分に日本初公開のERCコスタ・プラバを収録。最新BGM入りでラリーシーンをさらに盛り上げている。また'89年WRC全8戦を60分にまとめた「総集編」(4800円)も発売中。今後、今年のWRCは総集編を含め9本が、WRC各戦終了1か月以内に発売される予定だ。
 ■BOSCO CO., LTD. 〒562-27-29 大阪府箕面市外院3-1-6 07-33665

チーム・アシスタントマネージャー、セールスプロモーション製作スタッフ、経理を若手名集集中。資格は高卒以上28歳までの男女で、未経験者を歓迎。勤務先は六本木、社保完備。原則として週休2日、休日のレース、イベントの際は出社で代休あり。希望者は履歴書を用意して左記まで。
 ■東京アールエムシー(担当:小川・小野) 〒106 東京都港区六本木7-21-17 東豊エステイト603 03-47810204

セルモでは、メカニクス、アシスタントマネージャー、レーシングカーエンジニア、コンピュータエンジニア、機械加工、コンポジット技術者を募集中。経験者、英語OKの人優遇。履歴書は左記へ。
 ■セルモ 〒410-03 静岡県駿東郡小山町大御神108-6 05550781130

スピードスターレーシングもメカニクスを募集
 F3000で長谷見高弘を走らせるスピードスターレーシングでは、メカニクスを若干名募集中。経験者、見習ともにOKなので、若くてやる気のある人にもチャンスあり。希望者は左記へ電話連絡ののち、履歴書を送付しよう。
 ■スピードスターレーシング(担当:速池) 072914917044

東京アールアンドデー鈴鹿、レーシングメカニクスを募集
 FJ1600でおなじみのR&Dでは、レーシングメカニクスを募集中。年齢は20~25歳で経験不問。要書免。レーシングカーを基本から学びたい人をバッチリ養成してくれるという。希望者は履歴書を左記へ。
 ■東京アールアンドデー鈴鹿事業所 〒513 三重県鈴鹿市住吉町6786-3 059378738556



F1グランプリ・サーキット
 バイオニアLTD
 40分 4635円(税込み)

F1グランプリ・サーキット
 '87・'89のF1GPを中心に、世界10カ所のサーキットを、車載カメラの映像でとらえたLDが遂に発売。サーキットコース一周の映像の他、'89年鈴鹿のセナとプロストの比較研究、ファラーリのシフトレバー、スピニングアウト、スピニング(チーバー)、クラッシュ(中絶)、などのシーンが、ドライバーとはほぼ同じ視点で体感できる。ドルビーサラウンドで響きわたるエグゾーストノットも臨場感満点で圧巻。
 ■東京アールアンドデー鈴鹿事業所 〒513 三重県鈴鹿市住吉町6786-3 059378738556

PRESENT

！
イッパイあげます！プレゼント



②エッソ・サウス・アメリカン・マラソン・レイド'90スポーツバッグ
エッソ石油株式会社からは、これからのサマー・シーズンにピッタリのエッソ・サウス・アメリカン・マラソン・レイド'90記念のビッグなバッグを、3名の読者の方にプレゼント！



①ユニバーサルRT・ステッカー
前号のTシャツに続き、ユニバーサル・レーシングチームのステッカーを大小4枚セットで、何と20名の方に

〈応募方法〉官製ハガキに住所、氏名、年齢、職業、希望のプレゼント番号、面白かった記事とその感想を明記、応募券を貼ってレーシングオン編集部まで応募して下さい。宛先は〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 レーシングオン6/15号プレゼント係 締切りは6月1日(当日消印有効)当選者の発表は本誌8/15号誌上にて行ないます

4/15号当選者 ①(競争率=13倍)山口・早田 史久 ②(20倍)東京・安川謙二郎 ③(11倍)埼玉・加藤博己 神奈川・佐藤元 渡辺潤一 東京・藤森康光 岐阜・野村順一ほか ④(1.5倍)滋賀・吉田朋広、中村博一 大阪・永島洋美、田中康子 京都・山口貴史ほか ⑤(54倍)宮城・八木和則 取巻略 応募総数180、うち無効18



③マジョルカ・Tシャツ
マジョルカから、モンテカルロ・ラリー競技記念のTシャツを5名に、バックプリントもカッコイイゾ



④ADDZEST・Tシャツ
株式会社クワリオンからは、これから先何枚あっても貴重なブラックのTシャツを厳選、2名にプレゼントしよう



⑤ミナルディ・ボールペン
株式会社ミナルディ・ジャパンからボールペンを5名に、うち3名にはポスターも

[イベントカレンダー]

EVENT CALENDAR 5/16 — 5/31

BIWEEKLY EVENTS — OVERSEAS

●海外レース					
開催日	イベント	コース	国	シリーズ	参加車種
5月19日	シムラー・マラソン	シムラー・マラソン	イギリス	国際F3000選手権 第2戦	F3000
5月19日	マインツ・ファンテン	マインツ・ファンテン	ドイツ	ドイツF3選手権 第5戦	F3
5月20日	シムラー・マラソン	シムラー・マラソン	イギリス	WSPC 第3戦	グループC
5月20日	ブランス・マラソン	ブランス・マラソン	イギリス	イギリスF3選手権 第6戦	F3
5月27日	モナコGP	モンテカルロ市街	モナコ	F1世界選手権 第4戦	F1
5月27日	第74回インディアナポリス500	インディアナポリス	アメリカ	CARTインディカー 第3戦	インディカー
5月27日	コンコード	コンコード	アメリカ	NASCARナックカー 第10戦	ストックカー
5月28日	タイムロックス・マラソン	タイムロックス・マラソン	アメリカ	MSA-GT選手権	MSA-GT, C/L
5月28日	ブランス・マラソン	ブランス・マラソン	イギリス	イギリスF3000選手権 第3戦	F3000
5月28日	スラクストン	スラクストン	イギリス	イギリスF3選手権 第2戦	F3
●海外ラリー					
開催日	イベント	国	シリーズ	参加車種	
5月25~27日	ラリー・サウズ・クロス	ユーゴスラビア	ERC (採数5)	グループA, N	
5月25~27日	ロイヤル・スウェンコラリー	ベルギー	ERC (採数5)	グループ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	参加車種
5月19~20日	'90全日本フォーミュラカー選手権シリーズ第2戦 SUZUKIグループA 300km選手権レース	スポーツランドSUGO	VDC, 奥村VIC, SSC	国内	N-A, N-1, NE, A
5月19~20日	'90東京プロダクションカーレースシリーズ第4戦	鈴鹿サーキット	ACC-S	国内	FJ1600 (A), N-1, N-2, NE, N-1, NE (RS)
5月19~20日	'90富士フレッシュマンシリーズ第4戦	富士スピードウェイ	富士スピードウェイ	国内	N-1, NE
5月26~27日	全日本フォーミュラ3000選手権シリーズ第4戦 2リオンカーブカップレースラウンド2 2戦	鈴鹿サーキット	株式会社サーキットランド, SASC	国際	F3000
●国内ラリー					
開催日	イベント	開催地・距離	主催者	格式	
5月19~20日	U.S.杯'90第6回 T&K16周年記念ラリー 九州ジュニアチャンピオン第2戦	福岡100km	T&K	国内	093-537-2345
5月19~20日	ADVANCE杯争奪戦・S RALLY & ラリー'90	石川200km	R・S石川	国内	0762-24-7045
5月19~20日	'90ツール・ド四国 (TOUR DE SHIKOKU)	愛媛200km	Etoke	国内	0899-76-4411
5月19~20日	オールインマスタースラリー'90	群馬200km	T.A.C.	国内	0272-51-3434
5月19~20日	JMRC関東ラリー戦長野ラリー戦第2戦 上高地ラリー'90	長野200km	KAPS	国内	0263-72-5552
5月19~20日	JMRC中部ラリーシリーズ第2戦 第20回総務工芸ラリー	高津250km	HYAC	国内	0792-66-5943
5月19~20日	ワットフレッシュマンラリー'90	北海道200km	WTT.T.S	国内	0144-74-0123
5月19~20日	'90UNIT2オリオンラリー	東京300km, 埼玉300km, 山梨400km	RT UNIT2	国内	0425-56-4537
5月26~27日	SHCC-ME Rally 4th	三重250km	SHCC-ME	国内	05994-2-3096
5月26~27日	'90AYCO CUP-JACS初心者ラリーシリーズ第2戦 (マラソンラリー)	埼玉200km, 東京100km	JACS	国内	03-429-2517
5月27日	東京DAY-Rallyシリーズ第3戦 プレミアムフェリアスジャントラリー (復讐)	京都120km	BOOMERANG	国内	076-672-4110

R'on 6 / 15号
プレゼント応募券

Information

Let's Try Karting!

RACING KART CLUB

春らんまん、カート界もレース盛り



予選～決勝と続いた佐野と李のバトルは結局、巧さで佐野が逃げ切った

予選～決勝と続いた佐野と李のバトルは結局、巧さで佐野が逃げ切った

開幕戦のつまずきから約1カ月のインターバルをおいてのFAクラス第2戦には25台のエントリーが集まった。その中で注目を集めたのは、SUGOを知りつくしているベテランベアの佐野和志とヤマハ・ワークスの李好彦だった。開幕戦では、バリラ、ロータックスの強さが目についたが、この1カ月のインターバルの間に、国産エンジンのヤマハ、無限らが熟成を進めており、この第2戦は各エンジンメーカーによる混戦模様が見込まれた。

タイムトライアルでは佐野がトップタイムをマークした。タイムは51秒86。李がこれに続き51秒897。51秒台はこのふたりだけだ。

ヤマハは今年からワークス活動を再開し、樋口信之と李好彦をドライバーに全日本FAクラスを戦っている。そして、その全日本FAを戦うべく新たに登場してきたのが、ニューエンジン「ヤマハKT100AZ」である。開幕戦では李がアシデントの連続

予選ヒートは2ヒートとも太閤が旗を出していた。そして、両ヒートとも、ほとんど全周でトップ争いを演じていたのは佐野と李だった。スタートから佐野と李の2台が先行し、2台が激しい首位争いを展開。その後方で3位以下がそれぞれにポジションを競い合うという予選が展開されたのである。

予選ヒートはまず佐野がとった。そして迎えた2ヒート目。こちらもやはり佐野が、今度は15mの差をつけてゴール。李は「ストリートがタレる」とコメントしているが、実はこの李の2ヒート目のエンジンはセカンドエンジンだった。

一方、土曜日の練習段階から調子をあげていた増田二三四は、奮わない予選結果だったという。タイムトライアルでノータイムに終わり、22番手スタートから9番手まで確実に追い上げたものの、2ヒート目にはスタートで接触し、ヒートを失うことになったからである。

結局、今回もポールポジションは佐野が占

FAは佐野が2連勝!

佐野vs李、バリラvsヤマハの争い

'90全日本カート競技選手権シリーズ 東地域第2戦

4月15日/SUGO国際カートコース/SSC
Photos & Report/Sho-ichi Sudoh

4月14日、土曜日。菅生は雨だった。全日本西第2戦の津保川に続き、またしても雨のレースか……。しかし、翌日には雨もあがり、その懸念はなくなったかみえた。午前9時公式練習が終わったあとの路面コンディションはドライ。風はあいかわらず冷たく、路面温度は5度までしかあがらないでいる。

全日本東地域第3戦、そしてFAクラス第2戦は、東北、菅生の「SUGO国際カートコース」を舞台に行なわれた。コースの全長は1050m、日本のカートコース中では最も長く、9つのコーナーを持つテクニカルなコースでもある。

FA 佐野と李のトップバトル 巧さでおさえた佐野が2連勝

開幕戦のつまずきから約1カ月のインターバルをおいてのFAクラス第2戦には25台のエントリーが集まった。その中で注目を集めたのは、SUGOを知りつくしているベテランベアの佐野和志とヤマハ・ワークスの李好彦だった。開幕戦では、バリラ、ロータックスの強さが目についたが、この1カ月のインターバルの間に、国産エンジンのヤマハ、無限



決勝レース直前に天候は急変。グリッド上でタイヤ交換が相ついで



特製、トップ2台のペースダウンとともに追いあげた2大竹だが届かず、3位に

めた。タイムトライアル、予選ヒート、2ヒートを制してのポール獲得だ。

FAクラスの場合、使用エンジンの数に制限はなく、登録さえしていれば予選決勝と複数のエンジンを使い分けることもできる。その数は通常2基、多い場合で4基のエンジンを登録する。しかし、今回佐野は1基のエンジンしか登録していなかった。開幕戦のタイムトライアルと予選ヒート目に使ったエンジンだ。予選2ヒートから佐野のバリラはややタレ始めており、完調とはいかなかったのである。

一方、セカンドポジションの幸は2基のエンジンを登録、予選2ヒート目にはセカンドエンジンを使用、決勝用にはファースト・エンジンを温存していた。

このふたりの決勝でのエンジンの違いが、レースそのものにも少なからず影響を及ぼすことになっていった。

続いて3番グリッドには千石栄次が、4番手には「フレームのセッティングが決まった」という大竹時幸がついた。そして園田行洋、樋口信之に続いて、7、8番手には予選ヒートで同ポイント19点を獲得した城内正樹と山本雅史がついた。

開幕戦のタイムトライアルで佐野を0・01秒上回るタイムを出しながら+0・5秒のペナルティを受け2番手に甘んじた日野満はこのSUGOでもまたトラブルに泣くことになった。タイムトライアル予選を通じて終始トラブルが絶えず、最後尾の26番手からスタートとなる。



佐野はこれでFA2連勝、幸に17ポイントの差をつけることに

午後3時、誰よりも素晴らしいスタートをきったのは佐野だった。幸以下をリードしてコーナリーに飛びこんでいく。その後には園田千石、大竹、樋口、道上龍がさかさず続いた。この時、中団グループで混乱が生じた。まず3コーナリーで松倉がスピン、コースアウトし、増田、松屋隆郎、山本勝義、日野らと接触した。フレームへのダメージはそれほど大きくなかったが、トップグループからは大きく遅れることになった。

午後3時、誰よりも素晴らしいスタートをきったのは佐野だった。幸以下をリードしてコーナリーに飛びこんでいく。その後には園田千石、大竹、樋口、道上龍がさかさず続いた。この時、中団グループで混乱が生じた。まず3コーナリーで松倉がスピン、コースアウトし、増田、松屋隆郎、山本勝義、日野らと接触した。フレームへのダメージはそれほど大きくなかったが、トップグループからは大きく遅れることになった。



FKドライバーだったベテラン白熊が堂々A2優勝を飾った

レースは序盤から予選ヒートを再現したものに変わった。佐野と幸のトップ争い、それと後方集団の3位争いに分かれた。

レースも中盤の9ラップ目、幸は佐野に大きくプレッシャーをかけていた。しかし、佐野もそう簡単にはついてくるスキを与えず、幸は佐野の巧みなブロックの前にしばしば引かざるを得なかった。

一方、その後方から予選決勝とスタートを失敗している大竹がギリギリと差をつめてきていた。6ラップ目のスプーンで千石をパス、そのあとすぐヘアピンで園田をかわし大竹は3番手にあがる。2番手を行く幸までの差は15mほどだ。

佐野と幸は終盤ペースが落ちた。SUGOの荒れた路面に長らくトップ争いを演じてきてふたりとも、タイヤにかなりの負担が出てきていたのだ。このトップふたりのプリチス・トン勢に対し、ダンロップの大竹は3番手から激しく追走を展開。結局、大竹が幸に追いついたのは19ラップ目のことで、トップ争いには参加するには遅すぎた。

レースはテクニクの佐野が2連勝を飾る事になった。しかし、今回も決して楽な展開ではなかったはずだ。ヤマハA2はさらに熟成を重ねてくるだろうし、千石が6位に入ったことで無限エンジンの力もクロスアツプされてきた。3位に入った大竹は今月初のポイント獲得で「僕が速かったわけじゃない。ふたりのラップが落ちただけだよ」とコメント。昨年、佐野に逆転勝利を決めた次戦の中山にむけて良い顔をしていた。FAの激戦はまだ続きそうだ。



白熊とテールtoノーズの争いを繰り広げた金子はクラッシュでリタイア



A2の2位には単独で杉真壁が入った



坂井がA2クラス3位入賞

カート界にスーパーハッカが進出!



F3でおなじみの「SUPRE HAKKA (スーパーハッカ)」のオレンジ色がカート界にも登場してきた。ゆくゆくはチームとしての活動も計画中とのことだが、とりあえず90年は新登場のスーパーハッカ製のカーリースーツを何人かのドライバーに供給していくとのことだ。

その「SUPRE HAKKA RACING WORKS」には7人の全日本ドライバーが選ばれた。FAクラスは、昨年のホンコンGPでCIK/ASIAを制した城内政樹と松倉輝明A2クラスは、現在2連勝中で期待のルーキー、高木虎之介と馬場康、そして坂井佐代子。AIRクラスは、加藤木好紀。以上の7人が90年、スーパーハッカの鮮やかなスーツで全日本を戦うことになる。また、各タイプとも100首限定発売中だ。

A2

2位を走行中に金子がクラッシュベテラン白熊が今季初優勝を飾る

予選ヒートが始まってみると、開幕戦のトップ3はよいところがなかった。下山和人は土曜日からタイムがいまひとつ伸びずいた。かわって注目を集めたのは、Bグループの金子雄一だ。金子は今回から、ロータックス/カリ/BSからアトミック/PCR/DL

に乗り換えて、エンターのセミワークスとしてエントリーしている。両ヒートとも予選を制し、決勝のポールを決めた。

Aグループのヒート目を制したのは、開幕戦で下山とのバトルを見せてくれた松倉栄誠だ。タイムトライアルを金子より0・148秒上回る52秒656で制している。2ヒート目はカート歴18年、FKドライバーだった白熊淳三が制した。

RACING KART CLUB



カート歴18年のキャリアを持つ白熊がA2クラス優勝

決勝は何度もローリングが追加され、ようやく36台がスタートしていった。
 コーナーへは、セカンドポジションの白熊がまさきき飛びこんだ。白熊を先頭に、ポールポジションの金子、松堂、戸塚重光、真壁研毅、阿部浩二とグリッド順に進入していく。
 1ラップを終え、白熊と金子はテールノーズの状態、早くも3番手の松堂をわずかに引き離し、ふたりの一騎打ちとなっていた。そして波乱は5ラップ目に起こった。金子とトップの白熊の間隔はほとんどなく、連なるようにして最終コーナーを立ち上がろうとしていた。その立ち上がりで松堂がストロブしていたのだ。白熊は際どくこれを避けたものの、金子は激しくクラッシュ。榎本も宙に飛んでしまった。カートがバラバラになるほどの激しいクラッシュだったものの、ふたりにケガがなかったのは幸いだった。
 このアクシデントで金子が戦線を離脱したことにより、レースは完全に白熊のものとなった。2番手以下には真壁、阿部、直井茂樹が浮上してきている。
 中盤以降の白熊は、真壁に一度は追いつかれそうになったものの、ラップを重ねることに差をつけ、独走体制を築いていった。そして最終的に2番手の真壁に大差をつけて、ペテランらしい安定したラップで今季初の優勝を決めたのだ。2位には真壁、3位には直井がそれぞれ入賞した。
A1R
 残り1周、2位の白熊と金子がリタイア高田が開幕戦に続き2連勝
 A1RもFA同様、トップ2台の発熱したレースが展開された。しかし、鈴木慶祐が音響をクリアしていればまた違った展開になっていたかもしれない。タイムトライアル



第一戦に続き、A1Rクラス2連勝を飾った高田

で鈴木はただひとり52秒台をマークしていたものの、音響計測で大幅に規定をオーバーし、予選ヒートを前にレースを除外されるというペナルティを受けていたのである。
 予選は2連勝を狙う高田充浩が両ヒートを制し決勝のポールポジションを決めていた。地元の高橋佐和子が両ヒートともこの高田にテールノーズで食い下がりがり2位、セカンドポジションをとっている。
 決勝のころは曇り、いまにも雨が振りだしそうな空だった。スタート直前のグリッドはタイヤ交換で賑やかだった。ポールの高田がレインを用意すれば、他の多くの選手もスリックからレインに慌ててタイヤをかえ、高田がスリックでスタートすることがはつきりする

ると再びレインからスリックへとタイヤをかえるという動きが見られたのだ。
 セカンドポジションの高橋はレインでグリッドにつけ、それからスリックに交換した。結局、9割の選手がスリックを選択し、結果的にスリックが当たったようだった。決勝ヒート、オープニングを制したのは高田で、高橋、野中慎二、小林俊久らを従えてコーナーへ向かっていく。
 2ラップ目、早くも3位グループの野中、小林、黒須俊文らは、高田と高橋のハイペースについていけず、引き離されていった。レース中盤、地元の高橋は各コーナーのアプローチで高田のインを刺すが、高田に巧くブロックされ、前へ出られない。その後方では、野中が3位グループからいったんは抜け出すものの、すぐにかまり6番手に後退していった。
 そしてレース終盤、2位の高橋を思いもかけないアクシデントが襲った。ワンチャンスでトップに立てる位置に付ながらも、チェックカーを目前にしてのラストラップ、ヘアピンでチェインが切れてしまったのだ。高橋はその場でリタイアの憂き目にあうことになった。高田はそのままトップでチェッカーを受け、A1R2連勝を飾り、次戦の地元サシマで第3戦を迎えることになった。



SUGOのレースクイーンが祝福する嬉しいA1Rの表彰台

RESULT

ナショナルカップ関東シリーズ第2戦

●4月1日・新東京サーキット

- A2クラス

順位	ドライバー	チーム	タイム	予選
1	高田 洋史	チームサイフ	5'28"271	1-1
2	清水 暹隆	ディンキーR-F	1'28"079	1-1
3	松原 英也	ベアレーシングクラブ	16'28"532	2-1
4	平岡 岳門	ベアレーシングクラブ	3'28"132	1-2
5	島田 英次	ムサシノカートクラブ	16'28"515	4-3
6	森岡 真一	チームオーガスト	58'32"176	9-9
7	藤田 義範	ハルノカートクラブ	6'28"312	7-5
8	行田 広光	カブヤマレーシング	36'28"967	4-3
9	安藤 秀明	R.K.T.ばどっく	13'28"478	5-6
10	中島 博	ラマレーシングチーム	29'28"804	6-5

TT順位 タイム 予選

F100 FISCO・Bシリーズ第2戦

●4月15日・富士スピードウェイ・6周

1	加藤 寛規	58'2'41"233
2	岡田 誠勝	7'2'28"404
3	内田 浩幸	11'2'29"291
4	小林 彰	2'2'25"358
5	松本 純一	3'2'26"237
6	山梨 肇一	4'2'29"842
7	飯塚 邦昭	4'2'26"507
8	長谷川 伸	28'2'31"336
9	岸 尚	5'2'27"177
10	黒澤 晴夫	40'2'32"681

クラス:FA				エントリー21台				
決勝順位	NO	ドライバー	エンジン フレーム タイヤ	タイムトライアル		1ヒート順位	2ヒート順位	予選結果
				ベスト	ペナルティ			
1	26	佐野 和志	ヤマハ ビレルM3 BS	51.861		1	1	1
2	22	李 祥彦	ヤマハ ヤマノRF3 BS	51.897		2	2	2
3	2	大竹 時幸	ロータックス ショックワイド DL	52.357		5	5	4
4	15	廣田 行洋	ロータックス ビレルM3 BS	52.643		9	6	5
5	13	酒井 浩	ロータックス カ102A DL	52.949		11	14	9
6	21	千石 宗次	ムゲン トップバリュ BS	52.301		4	4	3
7	28	樋口 慎之	ヤマハ ヤマノRF3 DL	52.572		7	7	6
8	18	山本 雅史	ヤマハ ビレルM3 BS	53.079		14	12	8
9	29	高橋 聡	ヤマハ ビレルM3 DL	NO-TIME		24	19	19
10	5	野原 優	ロータックス カ102A DL	52.974		12	11	14

クラス:A2				エントリー47台				
決勝順位	NO	ドライバー	エンジン フレーム タイヤ	タイムトライアル		1ヒート順位	2ヒート順位	予選結果
				ベスト	ペナルティ			
1	28	白熊 淳三	ロータックス アルトキート BS	53.133		A3	A2	2
2	63	真壁 研毅	アトミック トーナショナル BS	53.501		A7	A4	5
3	20	真壁 秀樹	ロータックスカ102A BS	53.78	+0.25	A13	A5	8
4	30	阿部 浩二	PCR/PCR F-1 DL	53.319		A5	A3	6
5	8	小高 安成	ロータックス カ105B DL	54.315	+1.0	B26	B16	18
6	24	松堂 栄誠	アトミック カ102A BS	52.656		A1	A1	3
7	18	高田 昌紀	ロータックス カ102A DL	53.732		B12	B14	16
8	23	藤 和浩	ヤマハ ビレルM3 BS	54.101	+0.5	A21	A8	11
9	36	下山 和人	ロータックス カ102A BS	54.172		B24	B10	12
10	53	出口 博之	ヤマハ ビレルR2 BS	54.026		A19	A16	30

クラス:A1R				エントリー31台				
決勝順位	NO	ドライバー	エンジン フレーム タイヤ	タイムトライアル		1ヒート順位	2ヒート順位	予選結果
				ベスト	ペナルティ			
1	14	高田 充浩	ロータックス カ102A DL	53.675		1	1	1
2	27	黒須 俊文	ロータックス カ102A BS	54.148		6	4	3
3	38	小林 俊久	アトミック PCR F-1 BS	54.104		5	7	6
4	35	小松 大雄	トップバリュ DL	54.621		12	9	7
5	30	野中 慎二	ヤマハ ビレルM3 BS	54.054		4	5	4
6	13	中島 基孝	ロータックス カ102A DL	55.746	+2.0	20	14	10
7	40	小林 亮祐	アトミック トーナショナル BS	55.875		21	17	13
8	18	徳江 信孝	ヤマハ トップバリュ BS	55.163		17	10	9
9	19	板井 義和	ヤマハ アルトキート BS	1'01.512		26	13	11
10	42	中島 清司	ロータックス カ102A DL	54.552		11	27	28



全日本では数少ない女性カーターの白熊佐和子



2位を走りながら残り1周でリタイアの白熊

CHALLENGE ザ F100 Vol.1



縮み戻すか初レースは予選59位/決勝45位というすさまじい数字。これもF100ならではの参加の多さゆえ

縮み戻すか初レースは予選59位/決勝45位というすさまじい数字。これもF100ならではの参加の多さゆえ

「非計測時間内に飛んでしまっただけで、予選で計測されないというのでは何にもならない。最初の10分間はコースを覚え、徐々にペースをあげていくように」とのアドバイスを受けて、コースインする。

実は富士を走ったのはこれで2回目。1回目はボテツザドライブینگレックスで、スタートで何周かコースを走っている。だから、少なくともコースは分かっているはずだったのだ。だから、少しはイケるかな、とも思ったのだが……

待ちに待った初レースは 1コーナーのスピンあり バトルありで大満足!

初めてのF100、初めてのレースは
真ん中くらいには行けるかな、という期待をよそに
大波乱で45位。でも完走したからいいんだいっ!

4月15日/FISCO-Bシリーズ第1戦/富士スピードウェイ Photos/Hiroharu Sato

練習の成果がバッチリ……のはずだったのに

いよいよ、初めてのレースの日が来た。スプリントでの練習は何度かしてきているものの、F100に乗るのはこれが初めてのことで、いやが上にも緊張するものでありました。

結局、F100での練習は一度もなしに本番のレースの日を迎えることに。前回報告してからさらに一回、新東京でスプリントでの練習を行ない、その足で千葉のSRSスガヤへ赴き、F100のシート合わせをお願いした。

F100はほとんど寝ころぶようなポジションが特徴的だ。最初にオリジナルのシートに座って「寝転んで」の印象は、「こんなに寝ていては前が見えない」というもの。なにしろ、ステアリングの間から前方をのぞくような感じなのだ。これではいくらなんでも……というわけでシートを調整してもらおう。

普通なら、オリジナルシートにスポンジを何枚か加えて、フィッティングを調整すれば済むのだけれど、超小柄(153cm)なワタシはそうはいかない。背中はもちろん、横幅も余ってしまわないのだ。

また、菅家さんの「初めてのときはシートを起こしきみにして前が見えるようにして、

少しでも安心して乗れる方がいい」との助言もあって、かなり起こしたポジションにしてもらうことにした。

アクセル、ブレーキともやや前に出し、ステアリングはスベーターを3枚加えて手前へ全体的にかなりスプリントに近いポジションで、「シートが倒れているから怖い」という感じはなくなった。

それからウェイトを積み、F100の場合カートと人で合わせて130kg以上あることが条件なのだ。で、ワタシの場合、カートそのものがだいたい60kgちょっとだから、ドライバーの体重から逆算して、なんと20kg以上のウェイトを積みなくてはならない。

ともかく、カートはできた。あとは4月14日、富士でのレースを待つだけだ。

いきなりの雨の予選ととまどい……

4月14日、土曜日。富士スピードウェイは雨空は明るくなりかけていて、午後には晴れるとの予想もあったけれど、悲しいかな、F100のタイムスケジュールは一番最初。朝の9時から予選なのである。どうしたってウェット、悪くしたらもつとひどい雨になるかもしれない。レインタイヤを装着しての予選となる。

予選は9時から30分の時間がとってあり、コースインしたあと10分間は非計測の練習走行。そのままグリーンフラッグが振られ、20分間が予選の計測時間帯となる。

「非計測時間内に飛んでしまっただけで、予選で計測されないというのでは何にもならない。最初の10分間はコースを覚え、徐々にペースをあげていくように」とのアドバイスを受けて、コースインする。

発進! F100チャレンジ

「チャレンジ・ザ・F100」の体制が正式に決定し、いよいよ第1戦を迎えることになりました。

ドライバーは編集部Kびん。F100は始めて、もちろんレースもほとんど素人同然です。まったく未経験のドライバーがどう成長し、どうレースに関わっていくかが、このチャレンジの主旨となります。

チームはTOKICO-F100。「レーシングカート徹底試乗」でおなじみの坂田ともかずを中心に昨年からのF100参戦を行ってきたチームです。今年は全6台で、菅生、筑波、富士の3サーキット全10戦を転戦する予定。このうち、編集部Kびんの参戦するのは右のスケジュール表のとおり、4月15日の富士、5月20日・菅生、7月1日・筑波、9月15日・菅生、10月21日・菅生、11月3日・筑波、11月23日・菅生、12月2日・筑波の3サーキット、全8レース。

F100には北海道、菅生、間瀬、筑波-A、B、富士-A、B、中山、西日本の8シリーズが組まれているけれど、ひとつのシリーズを追いかけけるのではなく、いろいろなサーキットを経験してみようというのが、チームの目的でもあるので、このようなスケジュールとなっています。

カラーリングはすべてTOKICOカラー。カウルは今回はディンキーのペンタムを使用しましたが、今後はいくつかのカウルにトライしていく予定でもあります。

メンテナンスはSRSスガヤ。2ストロークエンジンのチューニン



練習では上位を走れるようガンバルぞ!

参戦体制決定

グにたけたSRSスガヤは2輪レース界では特に有名な存在。そしてもちろん、社長の菅家氏は、カートの世界選手権で活躍したあの菅家氏なのであります。それだけに、F100におけるアドバイスも的確で、私たちの強い味方であることはいうまでもありません。

F100の挑戦を続けていって、1年間でどこまで成長していけるか、それはなおさずこれからカートを始めよう、F100をやってみよう、という人の参考になるはず。このコーナーを通じて、カートの楽しさ、レースの面白さを感じてもらえれば最高です。

まだまだ、現在のスタート時点ではとても「勝ちにいく!」とは宣言できないけれど、シリーズ終盤のKびんの成長をお楽しみに!

年間参加計画(全8戦)	
第1回	4/15 富士
第2回	5/20 菅生
第3回	7/1 筑波
第4回	9/15 菅生
第5回	10/21 菅生
第6回	11/3 筑波
第7回	11/23 菅生
第8回	12/2 筑波

ご協賛スポンサー各位	
トキコ株式会社	
株式会社オートルック	
株式会社カドヤ	
カストロール株式会社 (順不同)	

RACING KART CLUB



キングポイントを奥にとっていくようにする。それでも50m看板が一杯。結局予選でのベストラップは2分41秒4。61台中51位という悲惨なタイムだった。それでも予選落ちがないのがF100のいいところ。



予選前、ちょっぴり不安もあったけれど

F100の視線は低い。そして富士の縁石は高い。ブレーキングのポイント、クリップポイントが見えず、どこに目標をおいていいのかよく分からないのだ。特に難しいのがAコーナー。Aコーナーのひとつめとふたつめの縁石が重なりあって、まったく先が見えない。だから、コースサイドのコーナー看板をブレーキングの目印にする。

スピン、抜きつ抜かれつ(?)を初体験

一夜明けた日曜日は晴れ。今回のレースにあたっての課題は、坂田師匠の言うとおりに完走すること。クラッシュしないこと。加えて密かに誓ったのは「1台でも抜くこと」だった。果たしてどこまで実現できるのだろうか。本来なら、自分でコースを走りながらH1のキャブをセットし、また走行中にも状況に応じてキャブセットを変えていくのだけれど、その練習をしていない私は、菅家さんにセットしてもらったままのキャブセットで走ることになった。そのセットは立ち上がり重視型。どうしても経験不足からコーナーで回転を落としかつたため、そこからスムーズに立ち上がっていきけるようにセットしてもらったのだ。F100ではスタートが重要だ。5台-4台-5台と並んだグリッドから、スタートがうまく決まれば10台、20台抜くのは簡単だ。スタートの基本は「スピードに合わせてアクセルを開けていくこと」。いきなり全開にしてもエンジンはついてこない。むしろ、カーブが動いていくのにあわせ、ジワッと開けていった方がスムーズにスタートできるのだ。そしていよいよスタート。これはうまくい



F100ではコースがこんなに広い。グリッドは5台-4台で並んでいく

った。前列の何台かがモタモタしている間に、なんとスタートで15台くらい抜くことができたのだ。「しめた」と思いつつ、コーナーへ向かう。だが、しかし、レースはそんなに甘くない。60台以上のF100が殺到するのだから、当然、コーナーは大渋滞だ。インからクリアしたいのはやまやまだけれど

レーシングカート徹底試乗でおなじみの坂田ともかず師匠が悩めるKびんのレースをチェック

今回は初めてのレース。先生の僕としてもちょっぴり心配まじりのデビュー戦だった。だけど、その心配は気苦労に終わってメダクシ、メダクシ。

1回目ということで僕の方から細かい要求は出さずに「とにかく完走しろ!」が今回の課題。そういう意味で、今回の結果は100点満点の出来! こちらの大きなりクエストにもきちんと応えていたし、クルマを壊さずに完走してくれたし。ただし、だんだんこのコーナーが進むにつれ、こちらの要求することも高いレベルになってくるだろうし、点のつけ方も厳しくなるはず。だから、これ以降100点という点をとることはむずかしくなるだろうけど、気を抜かないでがんばるように。

レースでは、それも始めたばかりでは、第一に完走するということが重要。どうしても、初レースではリタイアすることが多いのだ。これはスタートにしろ、レース中のなんらかのアクシデントにしろ、それに対処することに慣れていないからだ。そのため、初レースでは、とくにF100の場合、スタートでエンジンをストールさせてしまったり、コースアウトやクラッシュしてしまったり、ということが多くなる。けれども、始めに完走しておかなくては、いつまでたっても目標が「とりあえず完走すること」になってしまい、なかなか次のステップへ進むことができないのである。

レースはある意味でマラソンのようなもの。マラソンで5km地点でいくらトップだったとしても、途中で力つきてリタイアしてしまっても何にもならない。レースもこれと似ていて、いくら1ラップが速くても、チェッカーを受けなければ意味がない。そういう意味で、今回完走できたことは大きなプラスとなるはずだ。次からもっと違う課題に取り組んでいけるからね。

それから、とっても楽しそうに走っていたからそれも良かったね。次のレースは菅生だから、またも初めてのコースということになる。とりあえず、もっと慣れるまで、初めてのコースでの目標はコースになれることと完走すること。今回は、走りながらのキャブセットなどはまったくしなかったけれど、もう少し慣れたらそのへんもやれるように。それから先の課題はもっとF100とレースに慣れてきてから。

なんとか最終戦には入賞できるくらいにガンバレ!

今回の課題

1. クラッシュしない.....◎
2. 完走する.....◎
3. 1台でも抜く.....○

坂田ともかず師匠の喝!

第1回 富士出場費用	
F100コンプリートマシン(カウル=ペンタム)	475,000
エントリーフィー	18,000
レースガス 100(250円/10)	2,500
2ストロークオイル1本(10)	2,800
メカニック出張費(2日間)	40,000
交通費	5,800
宿泊代(1名×2泊)	10,000
合計	554,100

*新車のため、今回はエンジンOH代などはなし。スプロケットなどのパーツ代も車両価格に含めてある。

インはいっぱい。しかたなく一番アウトのラインからコーナーへ。そこで、お決まりのクラッシュ。イン側の何台かが当てて、そのうちの1台が私の方へ飛んできて、そのあたりをくってスピンするはめに、よりによって私の方へ飛んでこなくてはいけません。いいじゃない?と思いつつ、体勢を立て直したときにはほとんどのF100がコーナーを通過したあと、最下位近くまで順位を落とすことになり、その後は私の直前を走る2台とのささやかなバトルを繰り広げ、ついにBコーナー立ち上がりから100Rにかけて1台をパス。しかし、喜んだのもつかの間、ヘアピンでは逆に抜き返されてしまう。これで熱くなった私は次の周のヘアピンの突っ込みでブレーキをロックさせ単独スピン。

完全に単独走行となり、あとは1台で淡々とチェッカーまで。だけど、やっぱりチェッカーを受けた時の気分は最高。自分のピットを通過するときにはメカニック、チームのみんなが手を振ってくれて、嬉しかった。コーナーでのクラッシュに、抜きつ抜かれつに単独スピン、とひととおりこなした。なんとか、課題の完走はクリアしたけれど、まだまだ走りは甘い。のびること、ブレーキングにしたってもっと奥まで突っ込めるし、第一スピードを殺しすぎだ。これでは遅いのも無理はない。次の課題は、コーナリングを何とかすること。そうすれば、もっとラップタイムもあがるだろうし、前のカートも抜けるようになるはずだ。

まだまだ「カメ」の私だけど、それだけに向上の余地は山ほどある。次戦以降のチャレンジに向けて、ガンバレゾノ (Kびん)

RESULT

予選: 59位 / 2'42"141 (WET)

決勝: 45位 / 15'39"075 (6LAP)

出走63台・完走52台



チームの先輩、黒沢さんに教えを乞う



結局、スタート後の1コーナーでの遅れがたたり、レースのほとんどが単独走行に

ハラダ カートサービス

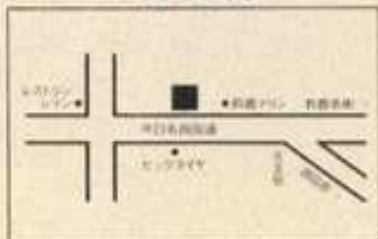
名古屋店1周年記念セール中!
鈴鹿店同時開催

只今カートお買上げの方に
SUPER HAKKA製
オリジナルレーナープレゼント!
各種コンプリートカート多数在庫中!



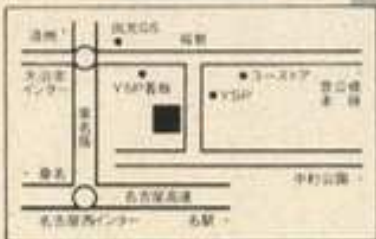
カートランド三重レース日程
5月27日、6月17日、7月15日、8月5日、
9月9日、10月7日、11月11日、12月9日

鈴鹿店



三重県鈴鹿市南玉垣町7183
Phone 0593(82)6856

名古屋店



愛知県海部郡大治町大字花常出口111
Phone 052(441)5941

鈴鹿店・名古屋店/営業時間 10:00am~9:00pm 月曜定休

ライセンス講習会
鈴鹿店、名古屋店
毎月実施中

カート入門カテゴリー
Sストッククラス仕様 完成車
ヤマハ RC-100S HKSスペシャル ¥328,000
各種コンプリートカートお買得!

ハラダカートサービスは日本モータースポーツのメッカ、SUZUKAに本拠を置き、多くのカートファンのお客さんとともにレーシングシーンを創造してきました。
究極のカート入門マシン、ヤマハRC-100S HKSスペシャルを始め、カート、エンジン、パーツの販売と、ライセンスの取得やメンテナンスの知識、レーシングテクニックのアドバイスなど。
SUZUKAで育まれたHKSのノウハウを、いま名古屋のカートファンにお届けします。



ジェミニは君を応援します。

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)

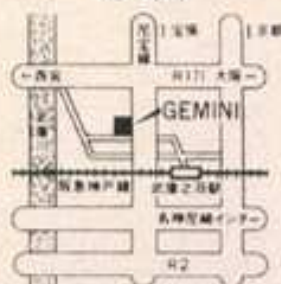
クレジット取扱OK

只今クラブ員募集中 気軽にのぞける店ですよ。

ライセンス講習会受付中
レーシングスクール受付中

ジェミニ阪奈店では、モータースポーツを心から愛す、女性スタッフを求めています。

本店



〒861 尼崎市武庫の里1-1-34
Phone 06-433-9504

阪奈店



〒574 大東市平野屋新町1-44
Phone 0720-70-1501

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ちょっとカッコいい。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イチ1F
営業時間 10:00am~10:00pm

中古カート在庫多数あり
LIFEクレジット、ローン取扱中

'89 ヤマハRC-100S	エンジン・タイヤ付
'89 カリ02A	エンジン・レス
'90 PCR SL	エンジン・レス
'88 ヤマハRC-100S	エンジン・タイヤ付

エンジン・レス 10万円より エンジン・タイヤ付 15万円より
その他カート&エンジン豊富、いろんな組み合わせが可能です

ライセンス講習会只今受付中 毎月開催しています
5月26日/6月16日/7月28日/8月17日

ピュアに「原点」がある。

ピュア・レースマシン レーシングカート

レーシングカートの構造をよく見てほしい
 100cc・2サイクル・単気筒エンジンと、スチールパイプフレーム、そしてハンドル、シート、タイヤ……
 わずかこれだけ。走り、曲がり、止まる。それだけの機能を極限まで凝縮し、一切のムダを省いた結晶である
 それは、モータースポーツの頂点・F1マシンのクルマづくりと同様。ドライバーの意志を敏感に読みとり
 かつ正確にダイレクトに反応することを目的につくられている
 だから、レーシングカートのドライブフィーリングは、極めてエキサイティングだ
 かつて体験したことのないほど強烈なコーナリングG、そして、地上4センチという
 低いポジションから生み出されるスピード感、実速の約2倍以上に達する。まさに「F1感覚。なのだ
 今、F1ドライバーたちは口をそろえてこう言う——レーシングカートこそ原点だ——と



NEW YAMAHA RC100SS
 ●メーカー希望小売価格：399,000円

パイプワーク変更、ブレーキ系統の見直しにより、'90全日本AIIクラスで連勝するなど、一層ポテンシャルアップした最上級フレーム・ニューRFIIと、ワンピースホイール、KT100Sエンジンを組み合わせたSSストックレース用コンプリートマシン。

※消費税額は別途計算のうえ申し受けます。

※レーシングカートについてのお問い合わせは、下記ヤマハ発動機株式会社本部第1事業部・営業部営業課まで、ハガキにてお願いします。



NEW YAMAHA RC100SC
 ●メーカー希望小売価格：319,000円

ビギナーの扱いやすさを考慮し、リコイルスターターと遠心クラッチを装備したSストックレースの入門マシン。一体型アルミホイールの採用やブレーキホース外径アップなど、さらに完成度を高めています。19.8リットリリトラクターも装備。オーナーズマニュアル付き。

YAMAHA RACING KART

■'90SLカートライセンス講習会(座学・実技)

SLカートクラブでは、レーシングカートを始めようという方のために、全国でJAF公認講師によるSLカートライセンス講習会(座学・実技・試験)を開催しています。詳しくは最寄りの受付事務局にご相談ください。お申し込みは講習日の1週間前までをお願いします。

地区	受付事務局・連絡先	5月	6月	7月
北	カートショップアトム 011-828-0863	12・19	9・23	7・21
	V.S.P.札幌 011-563-6071	12・19	9・23	7・21
	SAKAIレーシングサービス 011-887-7892	12・19	9・23	7・21
海	道北レーシングサービス 0156-51-3998	12・19	9・23	7・21
	Y.S.P.手塚 023-22-3990	12・19	9・23	7・21
	河部モーター商会 0178-27-3649	26	23	28
青	沢モーターズ 0172-54-8600	19	16	21
	レーシングショップホワイト 0178-88-4518	5	2	7
	植田レーシングサービス 0196-38-7049	5	2	7
南	カマクラリアルサービス 0188-63-1333	27	12	15
	カマクラリアルサービス 0188-63-1333			
	ソルバカートクラブ 0275-93-3552	6		15
宮	オートショップアタリランド 0279-23-0288	5	2	7
	Y.S.P.仙台 023-258-9878	5・19	2・16	7・21
	カートショップA&B 022-276-1881			
城	ビーレーシングスポット 027-382-5159	5・19	2・16	7・21
	松永モーターズ 027-222-2872	8	12	10
	フロオートレーシング 022-286-3831	5・19	2・16	7・21
山	ハイカーズ 022-234-6308	5	2	7
	5550スポーツクラブ 0276-83-3111	6		15
	Y.S.P.山形 0236-31-9707	13	10	8
福	レイランドセールス福島 0245-35-6471	5	2	7
	ガレージルマツ 0249-56-2890	12	9	14
	カートショップグランプリ 0286-32-8485	6	17	1
栃	ハルナススポーツランド 0279-54-8199	13	24	
	コンマレインズアクトリー 048-874-8041	20	17	15
	P.R.X.C.ほご 0485-96-5872			22
茨	ホレイランド 03-195-8806	20	17	22
	赤塚レーシングサービス 0425-60-3291		16	
	P.R.X.C.ほご 0485-96-5872	13	10	8
千	ウェイクストーン 0478-63-3952	6		15
	カートプラザサイトウ 0472-58-3545	20	17	15
	ホチャンキー 03-717-9539	6	10	15
神	エー 04755-4-2177		17	
	ガレージ美濃 0465-A3-4702	20	10	1
	ヤマハ東京林機店 045-472-6311	19	16	14
山	モリタレーシングサービス 0462-24-0808		17	
	Y.S.P.甲府ハイパス 0552-28-1961	8	12	10
	つ ま 0537-24-8448	13	17	22
群	エクスプレス 0534-73-6108	14	16	21
	ひろせカート 0550-82-2232	20	17	15
	ワークスショップ村山 0543-25-5021	19	30	28
愛	ホトモロウ 0564-22-2579	27		1
	モーターショップトヨハン豊田 05378-6-1568	6	3	1
	カートプラザひらの 0566-32-5431	12	16	14
知	Y.S.P.一宮 0566-71-7858	12	16	14
	カートショップふもと 052-701-5271	26	30	28
	カートショップアルファ 052-803-5602	26	16	28
三重	ハラダカートサービス 0593-82-6836	3		1
	シタレーシングサービス 0582-72-7770		3	29
	シタレーシングサービス 0582-72-7770	27	17	1・15
福	津保川カートランド 0575-43-2582			1
	定規スポーツランド 0776-43-2336	20		15
	シタレーシングサービス 0582-72-7770	13		
石	原カートランド 0722-92-8519	27		15
	K.S.X 0726-95-4746	27	24	22
	オガサカート基機店 0726-95-4746	16	20	18
大	大原カートエンジンアソシエ 06-998-9722	6	24	
	ガレージ 0722-81-2087	8	12	10
	ジェミニカート販売店 0720-70-1501	20	17	15
愛	R.E.T.E.R.P.A.N.I. 06-998-4624	12・26	9・23	14・28
	テクニカルショップハンモト 06-974-2511	3	10	8
	マーマイドレーシング 06-673-7089	26	16	28
鳥	ブレイズ 0727-22-9479	23	27	25
	白桃タイヤ 0799-22-0248			8
	ジェミニカート 06-433-9504	6	3	1
和	キキカート 078-882-4779	15	12	10
	オガサカート 078-351-2818	5	13	11
	スピードリット 0792-96-3310	20	17	15
京	びいたあば 075-392-6112	8	12	10
	丹波マーカー 07718-3-1044	13	10	8
	カートショップアガハラ 07718-3-1044	26	23	28
神	カートショップミナガミ 0742-62-3434	27	17	15
	山口 ヤマハ中園 082-285-4911		3	
	徳島 バイタルレーシング 0886-62-1330	12	9	14
香	カートランド四国 0878-78-2952	27	24	28
	ヤマハ九州 092-411-5606	20	10	22
	熊本 カートショップスタップ 0968-44-6322	6	10	
福	シールドレーシング 092-503-8642	6	3	1
	青山カートウェイ 093-741-1704	6	3	1
	リトルチャンピオン 092-574-4367	13	17	29
鹿児島	マシオカカートランド 0995-72-1953			

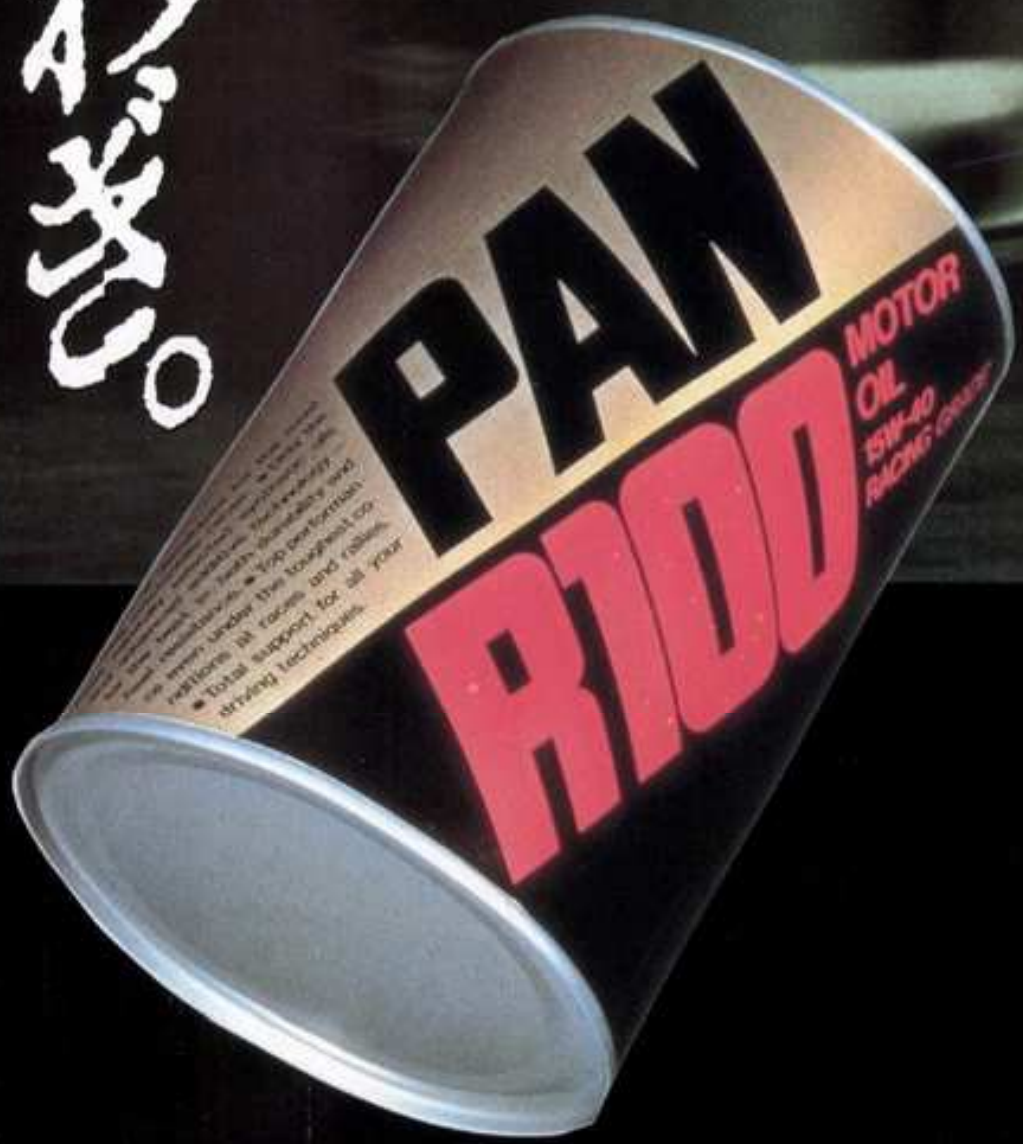
ENJOY A KARTING LIFE!
 レーシングカートは、あなたのモータースポーツです。

●レーシングカートは運転者の認定を受けていませんので、ナンバープレートを取得することはできません。●レーシングカートは道路を走行できません。道路を走行しますと、道路交通法及び道路運送車両法の違反となります。●私道、社内の境内、公園、海浜、堤防上、農道、林道など、いわゆる道路の制限を受けていないところでも人や車を自由に出入りできる場所は、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。●カート本体およびエンジンは、カート以外の用途に使用しないでください。

YAMAHA
 ヤマハ発動機株式会社
 〒436 静岡県静岡市東区2500 電話2536-31-410

日本石油

エンジン、胸をわなめろ。



たかがエンジンオイルひとつのことで、これほどドライバーを興奮させたことがあったらどうか。日石PAN-R100。厳選された合成油と特殊添加剤の配合によって●過酷な走行条件でも粘度低下が極めて小さい●レース、ラリーなどの連続高速走行でも油温の上昇が少ない●ターボ車に求められる耐コーキング性能が優れているなど……その能力はまさにスーパー。日石100年のテクノロジーから生まれたPAN-R100の実力を、あなたのマシンでぜひ試していただきたい。

PAN-R100

Les dix plus belles séquences

アラン・プロストF1GP40勝達成記念特別企画

忘れえぬ10勝の記録

by Patrick Camus 翻訳: Masako Imamiya Photos/Hiroshi Kaneko, MAX PRESS, Racing on

GP優勝回数40回。今年ブラジルGPにおいて成し遂げられたこの記録により、アラン・プロストは完全に“伝説”のドライバーとなった。デビュー以来10年という歳月の中で、3.875回に1回という勝率を誇る彼の中には、忘れられない価値ある勝利があったに違いない。我々は今回、この偉大なドライバーの40勝という大記録を記念して、その中から、ベストと思われる10勝を選んでみた。'81フランス、'82南アフリカ、'84ブラジル、'84モナコ、'84ポルトガル、'86オーストラリア、'87ポルトガル、'88フランス、'89イタリア、'90ブラジル。ここに紹介しているレースは、最も意義のあったレースである。少なくとも、我々には今も最も強烈な印象を残しているレースである。



■プロスト、40勝の軌跡

1981～1983 ルノー時代（9勝）

- 1 '81 フランスGP (7/5 ディジョン-プレノワ) ルノー-RE30
- 2 オランダGP (8/30 ゼントフルト) ルノー-RE30
- 3 イタリアGP (9/13 モンツァ) ルノー-RE30
- 4 '82 南アフリカGP (1/23 キャラミ) ルノー-RE30B
- 5 ブラジルGP (3/21 ジャカレバグア) ルノー-RE30B
- 6 '83 フランスGP (4/17 ボール・リカール) ルノー-RE30C
- 7 ベルギーGP (5/22 スパ・フランコルシャン) ルノー-RE40
- 8 イギリスGP (7/16 シルバーストン) ルノー-RE40
- 9 オーストリアGP (8/14 エステルライヒリンク) ルノー-RE40

1984～1989 マクラーレン時代（30勝）

- 10 '84 ブラジルGP (3/25 ジャカレバグア) マクラーレンMP4/2・TAG
- 11 サンマリノGP (5/6 イモラ) マクラーレンMP4/2・TAG
- 12 モナコGP (6/3 モンテカルロ) マクラーレンMP4/2・TAG
- 13 西ドイツGP (8/5 ホッケンハイム) マクラーレンMP4/2・TAG
- 14 オランダGP (8/26 エステルライヒリンク) マクラーレンMP4/2・TAG
- 15 ヨーロッパGP (10/7 ニュルブルクリンク) マクラーレンMP4/2・TAG
- 16 ポルトガルGP (10/21 エストリル) マクラーレンMP4/2・TAG
- 17 '85 ブラジルGP (4/7 ジャカレバグア) マクラーレンMP4/2・TAG
- 18 モナコGP (5/19 モンテカルロ) マクラーレンMP4/2B・TAG
- 19 イギリスGP (7/21 シルバーストン) マクラーレンMP4/2B・TAG
- 20 オランダGP (8/18 ゼントフルト) マクラーレンMP4/2B・TAG
- 21 イタリアGP (9/8 モンツァ) マクラーレンMP4/2B・TAG
- 22 '86 サンマリノGP (4/27 イモラ) マクラーレンMP4/2C・TAG
- 23 モナコGP (5/11 モンテカルロ) マクラーレンMP4/2C・TAG
- 24 オーストリアGP (8/17 エステルライヒリンク) マクラーレンMP4/2C・TAG
- 25 オーストラリアGP (10/26 アデレード) マクラーレンMP4/2C・TAG
- 26 '87 ブラジルGP (4/12 ジャカレバグア) マクラーレンMP4/3・TAG
- 27 ベルギーGP (5/17 スパ・フランコルシャン) マクラーレンMP4/3・TAG
- 28 ポルトガルGP (9/20 エストリル) マクラーレンMP4/3・TAG
- 29 '88 ブラジルGP (4/3 ネルソン・ピケ) マクラーレンMP4/4・ホンダ
- 30 モナコGP (5/15 モンテカルロ) マクラーレンMP4/4・ホンダ
- 31 メキシコGP (5/29 エルモス・ロドリゲス) マクラーレンMP4/4・ホンダ
- 32 フランスGP (7/3 ボール・リカール) マクラーレンMP4/4・ホンダ
- 33 ポルトガルGP (9/25 エストリル) マクラーレンMP4/4・ホンダ
- 34 スペインGP (10/2 ヘレス) マクラーレンMP4/4・ホンダ
- 35 オーストラリアGP (11/13 アデレード) マクラーレンMP4/4・ホンダ
- 36 '89 アメリカGP (6/4 フェニックス) マクラーレンMP4/5・ホンダ
- 37 フランスGP (7/9 ボール・リカール) マクラーレンMP4/5・ホンダ
- 38 イギリスGP (7/16 シルバーストン) マクラーレンMP4/5・ホンダ
- 39 イタリアGP (9/11 モンツァ) マクラーレンMP4/5・ホンダ

1990～ フェラーリ時代（1勝）

- 40 '90 ブラジルGP (3/25 カルロス・バーチェ) フェラーリ641

(右) 彼にとってのGP初優勝は、彼の母国、フランスで成し遂げられた。突然の豪雨による中断、2ヒート制によるタイム・レースなど大荒れに荒れたレースでの初優勝とは、実に「波瀾に強い」彼らしい。この優勝により、彼は押しも押されぬルノーNo.1の地位を得ると同時に、ルネ・アルヌーとの確執、フランス全土からの期待に苛まれることになる(下) FISAとFOCAの問題など、政治的問題が大きくクローズアップされた'82年。だが、このキャラミで行なわれたレースの内容は素晴らしいものとなった。バーストというトラブルによりトップに1周以上も差をつけられたところからの逆転勝利。まさに奇跡である。ここから'84年ニキ・ラウダとチャンピオン争いをして敗れるまで、彼は「世界一速いドライバー」としてその名を馳せることとなる



波瀾に強い彼を生んだ初勝利

'81年フランスGP/ディジョン・プレノワ/7月5日

ディジョン・プレノワの空はとても暗かった。朝のウォーミングアップ走行の時から、不吉な雷雨が本気で襲って来るだろうことは誰の目にもあきらかだった。

レースはほぼ中盤を迎えていた。その時のトップはブラバム・フォードのネルソン・ピケ、少し遅れてこれをプロストが追う。プロストはV6ルノー・ターボを完備なまでに乗りこなし、ジョン・ワトソン(マクラーレン・フォード)に徐々に差をつけていく。だが、プロストはここで不安に包まれることになる。ギヤボックス、特に4速の調子が思わしくなくなってきたのだ。

ところがレースも59周目に入ったところで、突然、空が割れてこのブルゴニーのサーキットを豪雨の下に沈めてしまう。夏の豪雨によくあるように、この雨も少し経つと嘘のようにならなくなってしまった。しかし、この雨も少し経つと嘘のようにならなくなってしまった。しかし、この雨も少し経つと嘘のようにならなくなってしまった。

2回目のスタート。周回数は22周で争われる。勝利の権利を残し、それを強く望むドライバーは3人だったが、彼らにはそれぞれ不安が残っていた。その中のひとり、プロスト

は先ほどのギヤボックスのトラブルに頭をいためていた。レース中断後、そのあいだにメカニックがなんとかこれを修理しようと試みたが、それは虚しい結果しか生み出さなかった。一方、ピケはグッドイヤーがこの超スプリント・ファイナルに十分な柔軟さのタイヤを用意してないことを知っていた。

逆にならぬライバルたちはミシユランを履いているのだ。ワトソンはといえば、彼自身自覚しているただひとつの事実——何周か走るまでは決してレースのリズムがつかめないこと——に不安を感じていた。これから走るのはたった22周なのだ……

しかしながら、再スタートでトップを奪ったのはそのワトソンだった。そして、すぐにプロストがそれを奪う。2ヒートの合計タイムでその優勝者を決めるため、プロストはヒート1でトップだったピケに最低7秒の差をつけてチェッカーを受けなければならぬ。

プロストにとって、それは競争場ではない。好物のニンジンを手度良い位置に下げられたようなものであった。こうした運命は彼を燃えさせるのである。そしてピケがチームメイトのルネ・アルヌーやフェラーリのデイヴィッド・ピローニに抜かれていくのを見て、彼の心は落ち着いていった。最終的にピケはヒート2を5位に終わり、総合結果でも3位を得るにとどまった。

困難に挑戦するのが好きなプロスト。彼にとって最初の優勝にこれ以上のコンディションが望めたのだろうか？ いずれにしろ、この後プロストは勝利がもっと簡単なものであることを経験していくのである。

アララン・プロストはレースの主導権を握っていた。後を行くルネ・アルヌーはタイヤに気を遣わざるを得ず、レース後半にかけて苦戦を強いられることを覚悟していた。それは、彼の走りを見れば手に取るように感じられる。このままいけばプロストの勝利は当然だ。誰もが、そう思っていた。しかし、41周目、思いがけない展開が起こった。その週のメイנסトレートにトップで戻って来たのは、その苦戦を免れないはずのアルヌーだったのだ。トップだったプロストは？ 彼のルノー・ターボは左後輪を引きずるような姿でストリートに現れた。バーストだ。彼はサーキットの奥の方のコーナーでタイヤをバーストさせ、ここまでタイヤやボデイに気づかないながらピットまで走ってきたのだ。彼は極端にゆっくりとしたペースでコースを周回し、粉々になったタイヤがマシンに当たってダメージを広げないように、ゆっくりとピットにマシンを滑りこませた。

タイヤ交換はたった7秒で素早く行なわれた。プロストは8位のポジションでレースに復帰する。トップのアルヌーとの差は1周余りにもなっていた。だが、アルヌーはタイヤのコンディションにリズムを決められてしまっている。残り35周、レース・デイスタンスの半分より少し短い。鉄の意志で心を固めたプロストの、悪魔のような時計に対する挑戦が開始された。ミケレ・アルボレート、ラウダ、ワトソン、ピローニ、ケケ・ロズベルグ、カルロス・ロイテマンを次々に仕留めると、チェッカーまであと10周のところであ

ルヌーをもまた餌食とする。この敗北になす術を持たなかった彼は、唇を噛んでいた。

タイヤ・バーストからの逆転

'82年南アフリカGP/キャラミ/1月23日

そのグランプリ・ウィークはいつになく奇妙な週末を迎えた。その時、世界中のメディアを独占していたのは、グランプリで誰が勝つか？ よりドライバーとFISA、そしてFOCAとドライバー間の争いの方だったのだ。ドライバーによるグランプリのポイコット騒動。もし、このグランプリが行なわれないようなことがあれば、モータースポーツにおいては、スポーツの精神は完全に忘れ去

られたということになっただろう。そうなればニキ・ラウダ、ピローニをリーダーとするドライバー達の意思をまったく尊重しなかった。権威の意志にも反することになってたに違いない。もっとも、南アフリカの観客こそがこのイベントをポイコットしてもよかつたのかもしれない。しかし彼らはそうはしなかった。そしてそれは結果的に正しい選択となったのだ。レース前に起こった数々のゴタゴタとは比較にならないほど、このグランプリは素晴らしい盛り上がりを見せることになる……

マクラーレン黄金時代の幕開け '84年ブラジルGP / ジャカルタ / 3月25日

空気が熱く、ほとんど乾いている。一年のこの時期にはいつもあるような湿度はなく、ベタバタとした感じはない。ルノーを去り、マクラーレンにやって来たプロストにとって、文字通り新しいシーズンの最初のレースだ。プレッシャーは平穏を得るためのものである。いつものように、マクラーレンMP4/2はプライベート・テストをするかしないかという状態でシーズン最初のレースに登場して来た。しかしその仕上がりは良く、時計のように正確に走ってくれる。

予選4位の位置から、プロストは慎重にこのレースに臨む。昨年のルノーとの確執、そして移籍、ルノーが速いのか、自分が速いのかをこのレースで決められる。どんなことがあっても、失いたくないレースだ。スタートでトップに出たのはアルボレート。しかし彼は序盤の見せ場を作ることはできなかった。11周目に彼のフェラーリは右前輪のブレーキ・キヤリバーを破損しリタイア、ラウダにこの上ないプレセントをすることになる。いや、むしろ彼をおおったと言えるだろう。ラウダはルノーに於けるプロストの後継者、デレック・ワーウィックを10周目に大胆に抜き去る。2台のタイヤが露骨に接触するほどのバトルであった。マンセルが3位、プロストはそのすぐ後ろ、4位のポジションにいる。タイヤ交換の時期が来ると、まずワーウィックが決定し、マンセルが続いた。この時点で2台のマクラーレンは1-2位を占めるが、タイヤ交換のビット・ストップは免れられるはずもなく、3位のワーウィックは自分がレースの残りについて有利だということをよく知っていた……。プロストはワーウィックを射撃圈内に置くという目的で、できるだけ遅くタイヤ交換をしようと計画していた。そして39周目に、彼はビットに入る……。が、何とラウダも同時にビットインしてくるではないか！ビットはパニックに陥った。しかしラウダが新しいタイヤを要求することはなかった。彼は電気系のトラブルでリタイアするためにビットに戻ったにすぎなかったのだ。しかしプロストのビット・ストップは左リヤのタイヤがはずれず、結局25秒以上もロスしてしまうものとなる。したがって、ワーウィックがふたたび楽々とトップに、おそらく、この時

プロストは2位のポジションに満足していただろう。新しいチームで走った最初のレースの結果としては上々の出来だったはずだ。しかし下ラマはまた続く。それはおそらく、心ならずもラウダによって導かれたトラマだった。51周目にワーウィックのルノーの左フロントアッパー・アームが弛んだのだ。彼はスピリットでリタイアとなる。序盤のラウダとの接触がゆっくりにてはあるが、確実に影響してきていたのだ。ラウダの、新しいチームメイトに対する、何と素晴らしい贈り物だったのだろうか！

打ち切られたセナとのバトル

84年モナコGP / モンテカルロ / 6月3日

一日中ベッドで横になっていたような日だった。まだらに雲が広がる空は低く垂れ込め、すぐそばの山々でさえ見ることができないほどだ。激しい雨は朝早くこの小さな公園を襲い、その後決して止むことはなかった。ただでさえ危険なモナコのコースは容赦のないスケートリンクに変わってしまったのである。輝かしいポールポジションを奪ったプロストも必死で足をさけての走行である。すでに多くのドライバーがその畏れにまわっていた。2台のルノーは第1コーナーでクラッシュし、マンセルはトップを走行中にスピント、ラウダやリカルド・パトリーゼもそれぞれ戦列を離れていた。そして、そう、それは77周のレースの32周目のことである。競技委員長が、レースの停止を示す赤旗を提示するのだ。このレースでは、ホルシエの耐久ドライバーであり、モナコの住民でもあるジャッキー・イクスがその委員長を務めていた。そして、もうひとりのオフィシャルが、伝統的な白と黒のチェッカー・フラッグを提示する。それは同じこのレースの決定的なゴールを示すものであった。そしてプロストがロイヤルファミリーの待つ表彰台へと導かれている時、複数の以上のチームのマネージャー達が競技委員長を取り囲み、「モナコGPはいつも一度行なわれるのか、その場合の周回数は何周になるのか」という質問を浴びせかけていた。ひどい混乱であった。

ニキから教えられた「強さ」

84年ポルトガルGP / エストリル / 10月21日

「一周早く止める方が一周遅すぎるよりもよかったです。まだらに雲が広がる空は低く垂れ込め、すぐそばの山々でさえ見ることができないほどだ。激しい雨は朝早くこの小さな公園を襲い、その後決して止むことはなかった。ただでさえ危険なモナコのコースは容赦のないスケートリンクに変わってしまったのである。輝かしいポールポジションを奪ったプロストも必死で足をさけての走行である。すでに多くのドライバーがその畏れにまわっていた。2台のルノーは第1コーナーでクラッシュし、マンセルはトップを走行中にスピント、ラウダやリカルド・パトリーゼもそれぞれ戦列を離れていた。そして、そう、それは77周のレースの32周目のことである。競技委員長が、レースの停止を示す赤旗を提示するのだ。このレースでは、ホルシエの耐久ドライバーであり、モナコの住民でもあるジャッキー・イクスがその委員長を務めていた。そして、もうひとりのオフィシャルが、伝統的な白と黒のチェッカー・フラッグを提示する。それは同じこのレースの決定的なゴールを示すものであった。そしてプロストがロイヤルファミリーの待つ表彰台へと導かれている時、複数の以上のチームのマネージャー達が競技委員長を取り囲み、「モナコGPはいつも一度行なわれるのか、その場合の周回数は何周になるのか」という質問を浴びせかけていた。ひどい混乱であった。

この日の真の勝者はラウダだった。予選11位のポジションからスタートしたラウダはバトルリック・タンベイ、ステファン・ヨハンソン、アルボレート、ロズベルグ、ワーウィック、セナを抜き3位に上がる。残るはマンセルだけだった。しかしそれには及ばなかった。彼

'83年後半から、ルノーとプロストのあいだには不調和音が鳴り響くようになってきた。思うように進まないマシンの開発、政治的、パブリシティ的な行き違いに振り回され、F1ドライバーとして勝負に集中できないようなチーム内での環境。3年間もチャンピオン争いの筆頭にいないがシーズン末には、ことごとく敗退していかねばならぬ運命……。不調和を生やし、やつれたその表情からは、当時この男がランキングトップに立っていたとは誰も気づかないことだろう。彼は翌年ルノーを飛び出し、古巣マクラーレンへ戻る



'85年後半から台頭してきたホンダ・パワーに押され苦戦を強いられた'86年。首の皮一枚でチャンピオンテーブルに残ることができたプロストは、万にひとつの可能性にかけてアデレイドに臨んだ。このレースではタイヤトラブルが多発し、彼も序盤にスローパンクチャーを引き起こす。万事休すかとみられたが、運命は彼に味方する。早めのタイヤ交換で追走に追走を試みた結果やってきたトップ奪回。見事にこのタイトロープを渡り切ることができたのである

'84年のブラジルGPでの勝利は、彼にとってとても思い出深いものとなった。ルノーから解雇されてマクラーレンへ、その訣別をしてからの第1戦で、ルノーを堂々と勝利を挙げたことは、単なる1勝とは違う重みがあっただろう。「ルノーに対する雪辱戦」彼はそう語っている



豪雨の中決行された'84年モナコGP。テレビ放映、興行的な理由から、FIGPは危険を伴いながらも雨によって延期されることはほとんどない。このレースはそういった確率をクローズアップしてしまう結果になった。またこの年、アイルトン・セナがデビュー。この頃からウェット・コンディションにおけるコントロール感覚は抜群で、ここでも「雨のセナ」の片鱗をみせつける



彼が現在のような「速さ」と「強さ」を兼ね備えたドライバーへと成り立つまでには、数々の苦闘の歴史があった。'84年にニキ・ラウダのチームメイトとなって彼とチャンピオン争いをしたことは、後世、彼にとっての大きなプラスとなる。その年、彼は7勝を挙げるが、ニキの老練なレース運びに結局敗北を喫することになる。そして彼はそこから、勝つためには、チャンピオンになるためには何が必要なのかを学びとっていく

ポルトガルGPは、彼にとって過去に2度、思い出深いレースを演じる場所となった。その2回目の'87年、やはりこの年もホンダ・エンジンに悩まされはしたが、ジャッキー・ステュアートの持つ現役最多勝記録、27勝を破る28勝を記録することができたのだ。このときは成長著しいゲルハルト・ベルガーに少しづつプレッシャーをかけ続けるといった横綱相撲を展開。「会心のレースだった」と本人もいうほどの快勝ぶりだった



のマシンはプレッキーにはトラブルが生じ、オーバーランを喫してしまう。結果として、このブレーキ・トラブルが'84年のチャンピオンタイトルの移り変えた。ラウダが2位になることにより、51回目までチャンピオンをほら手中に収めたかに見えたプロストは、それを手放さなければならなかった。プロストはこの'84年シーズンの最終戦を開戦戦と同じように優勝で飾ることができたが、それだけでは十分でなかったはずである。決して自分を圧することのできなかったライバルに負けてしまったのだ。しかし表彰台のプロストの顔は爽やかである。彼はラウダに手を差し延べ、表彰台の一番上に招いた。

「強い」プロスト、起死回生の1勝
'86年オーストラリアGP / アデレード / 10月26日

「マンセルは本当にワールド・チャンピオンに値した。彼がそれを逃したことを私は残念に思う。これがレースの、偶然」というリスクなのだ。

彼に2年連続のワールド・チャンピオンをもたらしたこの波瀾のレースの後、プロストはこのように語った。2年連続チャンピオン、これはアルベルト・アスカリ、ファン・マヌエル・ファンジオ、ジャック・ブラバムといった偉大なドライバーに続く快挙である。そう、フォーミュラ1はこの'86年10月26日を忘れることはないだろう。

タイトル獲得の可能性を持ってアデレードにやってきたのは3人のドライバーだった。数字的に言って一番有利なマンセル、そしてビケ、プロストである。プロストに勝ち目は少なく、可能性は小さなものであった。

しかしながらプロストだけがチームメイト、ロズベルグの応援を期待できた。実際、フランスでテレビの放送が受信された時、十分なリードを保ってトップを行くのはロズベルグであった。プロストは最初5位、しかしセナ、マンセルを抜いて3位に、そしてビケのスピンのおかげで2位に浮上して望みをつなぐ。しかしマンセルは落ちていた。ワールド・チャンピオンになるには3位で十分という条件は随分簡単なことに思われた。ナイジェルはこのレースで実に慎重なレースを見せ

ていた。読者の方々は驚かれるかもしれないが、これは本当のことなのだ。プロストが右前輪のタイヤをスローパンクチャーさせてピットに入ったのを見れば、マンセルのこの作戦はまったく理にかなったものだとはいえる。

プロストのピットストップは17秒という悲劇的に長いものになった。はずれないタイヤがあったのだろうか？ いや、今回はパンクによって地上高の下がったマシンの下にジャッキを滑り込ませることに手間取ったためだ。コースに戻った時、プロストは4位にまでポジションを下げた。ロズベルグ、マンセル、ビケの後ろだ。そしてすぐロズベルグ、ビケ、マンセルというオーダーに変わる。マンセルは非常に慎重で、ビケのアタックにも身を引いた。高いプレッシャーではなかった。ろう。実際上はマンセルがワールド・チャンピオンになれる位置にいたのだから……。

だが、突然、すべてがひっくり返った。63周目からのことである。ロズベルグが右後輪にパイプレーションを起こし、ストップ。ビケがトップに立ったのだ。マンセルはプロストにも道を譲る。それでも、依然として彼はチャンピオンに一番近い場所にいた。だが、その天下はたった1周で終わりを遂げてしまった。今度は彼がタイヤをバーストさせてしまったのだ！ 左後輪、ストレートのど真ん中だった。これでタイトルはビケに？ そう、数秒間はそうだった。しかしビケはあえてそれに固執しなかったのだ。グッドイヤーの予想がほとんど信用できず、場合によっては自分のタイヤがバーストすることを恐れていた。そして彼はピットロードへの道を選んだ。4輪を新しいタイヤに履き変えレースに復帰する。その時には、トップを行くプロストは彼の20秒先を走っていた。だが、プロストも一か八かの勝負だった。この時彼のコンピュータはこのままでいくと80周、即ちゴールの2周前までしかガソリンがもたないことを予告していたのだ。彼はガス欠を心配してペースを下げる。ビケは追う。だが、彼を捕まえることは不可能だった。

この記念すべき週末は、ある教訓を私たちに与えた。「不運と幸運は時には同じ顔をしてやって来るのだ」。この2回目のタイトルは1回目よりも説得力のある特別なものだ。プロストは2台のウィリアムズに信じられないような戦いを挑み、力ずくでこのタイトルを手にしたのである。そう、最後の数メートルまであきらめずに。



89年になり、長年エースドライバーとして君臨してきたマクラーレンとの関係にも、終止符の打たれるときがやってきた。このモンツァのイタリアGPにおいて、彼は翌年フェラーリに移籍すると発表、それとともに、マクラーレンが自分を不当に扱っていると爆弾発言をしたのである。この後、彼は自分のチームと対立をしながらチャンピオンを目指しこれを奪取、新しい彼のチーム、フェラーリヘビッケン1を土壌に移ることとなる

天才ドライバー、セナを退すの88年、プロストは一発の速さに優るこの若いチームメイトに、若干の焦りを覚えていた。そして彼はまた自分がその速さの面でもセナに劣っていないことを証明するため、地元のグランプリに賭けたのである。毎周、種族につく種族が展開されるが、その主導権はプロストのものだった。彼のペースにはまっぴらセナは中盤にトップに立つも、終盤、後退を余儀なくされる。プロストの完璧な勝利だ



新記録はプロスト・スタイルで

87年ポルトガルGP/エストリル/9月20日

ゲルハルト・ベルガー、ポール・ジョジション、スターティング・グリッドで、フェラーリがこんな位置にいるのを見るのは実に2年半ぶりのことである。レース前日、我々をみごとに驚かせてくれたのはまさしく彼であった。しかし、確実なこととはいえないが、このポルトガルGPの結果には重大なことがかかっていた。それはタイトルではない。新記録なのだ……

スタート後、ベルガーがマンセルのすぐ後ろにつき、弾丸のように彼を抜き去り、彼にとって2度目の優勝に向けて飛び出した。このレースの流れは早くも固まったかのようには思えた。あんなにパワーがあり、信頼性が高いはずのホンダエンジンが、今回はあまり調子良くない。マンセルはレースの4分の1も走らないうちに脱落し、セナはといえば、トラブルを発生させてピットに入り、2周を失っていた。アルボレート/プロストのタンデムに応酬できるのは、もはやビケしかいない状態だった。フェラーリはストレートで非常に速く、マクラーレンは高速コーナーで力を発揮した。

タイヤ交換の時期まで、レースの展開は「嵐」の状態だった。タイヤ交換でプロストがビケとアルボレートの前に出て、それから、彼のチャージが始まったのだ。しかし依然としてトップはベルガー。正確には16秒5先行していた。

周回毎にプロストはフェラーリに対する遅れをどんどん取り戻していく。逆にベルガーのほうはどうも小さなリスクも避けようとして消極的になっていった。たとえば、ヨハンソンのマクラーレンをラップするのに1周半以上もかけるというありさまだ。プロストは、もう6秒4後ろに追っていた。残り10周では4秒4。ベルガーはプロストのプレッシャーを感じ始めていたのだろうか？ それが精神的なプレッシャーであって、肉体的なものではないことに疑いの余地はない。ベルガーは苛立ち、マシンを乱暴に扱い、自分自身の力もタイヤのグリップも使い果たしてしまっただけでスピニングであった。

「激しいレースだった。私の最も素晴らしい戦いのひとつだった。そして最も難しく、精

力を使い果たしたレースだったと思う。ゲルハルトは速く、勇敢なライバルだったが自分自身の首を締めてしまった。私は、今自分にできるすべてを注いだのだ」

セナとのバトルに燃えた一戦

88年フランスGP/ポール・リカルル/7月3日

ポール・リカルルはプロストのための舞台となった。ポール・ジョジション、最高のスタート。そして何よりも彼のやる気が大きい。セナに相対して自分の存在を押し通そうとする大きな欲望があった。観衆はまた、それだけのことを望んでいた。

「本当に速いのは、セナか、プロストか」しかしセナは戦いを放棄するような男ではない。したがって彼は応戦する。チーム・メイトの後に付き、スリッパに入り、チャンスをうかがう。

タイヤ交換。まずセナが新しいタイヤにはきかえた。その2周後、プロストがそれに続く。しかし、マクラーレン・チームはまたもやここで素晴らしい仕事をやってくれたのだ。タイヤのセンター・ロック・ナットが摩耗して動かない。プロストがコースに戻った時には首位の座はもろんセナに奪われ、3秒のリードを許していた。しかし、ここで諦めしてしまう理由などあるはずもない。プロストは気が狂ったように追撃を始めた。ぎりぎりのラインとプレッシャー……。激しいドライビングに、彼は喜びを感じていたに違いない。観衆はといえば彼以上だ。60周目、2台のマクラーレンはテールノーズとなる。ミスラルのストレートを駆け抜け、シーニユ・コーナーで周回遅れの車に襲いかかる。ここでビケはフェア・プレイを見せた。彼はセナの赤と白のノーズを確認すると道を譲った。だが、ピエール・リカルル・マルティニは自分のリヤ・ウィングの後ろで起こっているドラマにまるで故意に気づかぬように、自分のラインを守っていた。ドラマ？ そうだ、いずれにしても、セナはミスをした。ミナルディに近づきすぎた彼の車は気流の乱れの中に入り安定性とグリップを失ったのだ。これはすべてのドライバーが知っている現象で、セナに言い訳は通用しない。プロストはこのチャンスを

逃さなかった。セナのマクラーレンからかなり距離をおき、突然右にステアリングをきり、ローセに向かつてラインを取った。そう、こここそ、このドラマが見られる場所だったのだ。他のどこでも有り得ない。驚いたセナは反応しようとするが時すでに遅し。その上、彼のマクラーレンの燃費は限界で、ギヤボックスの不調は彼にアクセルから足を上げることを余儀無くさせた。

逆境を克服し、3度めの王座へ

89年イタリアGP/モンツァ/9月11日

モンツァ・バルコ^{（注）}の空気が火傷するほど熱い。人々の興奮が伝わってくるのだ。プロストがフェラーリにサインしたことを知って、ティフォッシは彼を大歓迎していた。まるで彼がまだマクラーレンのドライバーであることすら忘れてしまっているようだ。

マクラーレンのピットの中はもつと熱く、ビリビリしていた。そこではプロストがその怒りをあらわにしていたのだ。いったいどこにボールのセナからほとんど2秒も離される理由があるのだ？ 自分のエンジンにパワーがないからだとプロストは言う。No.2のマシンを奪えられたせいだと言っている。イタリアGPの序盤はまるでプロストの言葉を弁済するような流れになった。マンセルがプロストを抑えているのだ。セナを攻撃するチャンスは皆無だ。セナは孤独な勝利に向かい、自分の仕事に没頭していた。大きく引き離されたベルガー、マンセル、プロストがコース上に点々としていた。

もし、プロストのホンダV10が本当にセナのエンジンよりパワーがなかったとしても、フェラーリのV12よりも劣るといっていいわけではない。プロストはまずマンセル、そしてベルガーを料理していった。マンセルはこのあとギヤボックスのトラブルで彼のイタリアGPを終える。プロストとセナの差は21秒。勝利は見込めない、……かのように見えた。しかしトップを行くセナの cockpit の中でもすべてがうまくいっているわけではない。ピットは無縁で彼はペースダウンし、回転を上げないよう指示する。そして彼、これを決行。いや、ほとんど、と付け加えておこう。というの

は、その後の43周目で彼はファステストラップを記録しているからだ。そしてその1周後、パラボリカの入口でV10は水とオイルをまき散らしながら完全にブローし、セナをスピニングに追いやった。

プロストは観客の拍手喝采を浴びる。モンツァでは今まで決してなかったことだ。優勝者として、というのには確かなのだが、むしろフェラーリのドライバーとして、と言ったほうが当たっているだろう。そしてこの勝利のおかげでプロストは再び89年のタイトルに向けて踏み出すことになる。彼の喜びは想像できないほどのものであった。ロン・デニスの唖然とした表情をよきよきに、プロストは優勝ロフィーをティフォッシに差し出してしまおう。彼にとつて、この上ない侮辱の中で勝利……。そう、よく考えればこの喜びは、怒りに形を変えて表現されたのだ。いったい何故、自分のマシンはチームメイトのそれと比べてこんなに差があるのだ？ チームに対する不平、非難の言葉が次々に彼の口から出てきた。ここで、訣別。は完全なものになったのだ。しかしそれから1ヵ月と12日後、それはもつと決定的な形を迎えることになる。確かに20ポイントのリードは有利だが、プロストは自分に対して敵意を含んだチームで戦わなければならないことを承知していた。常により困難な状況、大風よりも嵐を好んできたこの男は、どうやって力を倍増し、それを克服していくのだろうか？

「冷戦」の中、最高のプレゼント

90年ブラジルGP/カルロス・パベチニ/3月25日

灰色のサンパウロにいと、リオの太陽や音楽が思い出されてならない。しかし、この新しいグランプリは完全に成功したと誇っている。セナとベルガーのマクラーレン・ホンダはこのサーキットに対して、見事なマツチングを見せていた。母国で、自分のために集まった観衆の視線と歓声に包まれたセナ。母国のグランプリに7回目の挑戦をするセナ。まったく当たり前のように予選を制するセナ。直接の敵になるはずのマンセルとプロストはシーズンオフからは考えられないほどクオリファイアタイヤとフェラーリのマツチングの悪さに戸惑っていた。クオリファイアタイヤは他えない。レースタイヤを履くと彼らのフェラーリは機嫌が良く、チーム内にもいくらか楽観的な雰囲気生まれてくる。皆が待ち望んで

フェラーリの1-2は実現するのだろうか？ 決勝序盤、トップを行くセナにとって一番危険に見えたのはブーツエンのウィリアムズ・ルノーだった。しかしタイヤ交換によってその順位は大きく変わった。トップはセナ、そしてプロスト、ベルガーがこれに続く。タイムを注意深く見ると、セナが母国での初めての勝利に向かつて走っていることは確かである。12秒52という差が要注意人物プロストから彼を守っている。この差があれば精神を安定させ、平静さと慎重さを抱くことはできたはずだ。

セナはまるで危機にさらされているようにアタックし続けた。そして彼が犯したリスキのひとつが具体化してしまっている。中嶋情をラップする時、彼はこの日の中嶋を理解していなかったのだ。あの時点で、あと数メートル待つことは、明らかに可能であった。しかし、セナはそんなお人好しではない。セナは彼の最後の瞬間までセナであり続けるのだ。接触は軽いものであったが、セナはノーズ交換のためにピットに入らざるを得なくなる。それは最高の勝利とならずの母国での優勝を断念することを意味した。彼の最悪の敗北であった。

そして勝利をさらったのはプロストだ。観客席が静まり返ったのも理解できる。プロストにとっては、冬のあいだじゅう揉めた前のチームやチームメイトとの腐敗しきった関係を清算するのに、これ以上の薬はなかっただろう。もちろん、彼は2位のポジションでも充分満足しただろう。しかし、運命は他の流れをたどった。F1では自分の運命は自分自身にその選択権があるのだ……。

あの接触事故がなければ、プロストはどこまでやれたらだろうか？ 勝てたらだろうか？ グッドイヤーのエンジニアがこの質問に答えている。

「おそらく、プロストはレースの終盤をセナより有利に運ぶことができただろう。彼のタイヤは最高の状態に保たれていた。最悪だったのはセナのタイヤだ。マンセルやベルガーのタイヤよりも減っていた」

10年のキャリアの中で、我々はプロストが感情に屈するのを初めて見た。今までの最高の勝利だったのだろうか？ 彼がフェラーリに、ティフォッシに、そして自分自身に贈ることが出来る最高のプレゼントであったことは間違いない。そしておそらく、彼を中傷していた人々に対して……。

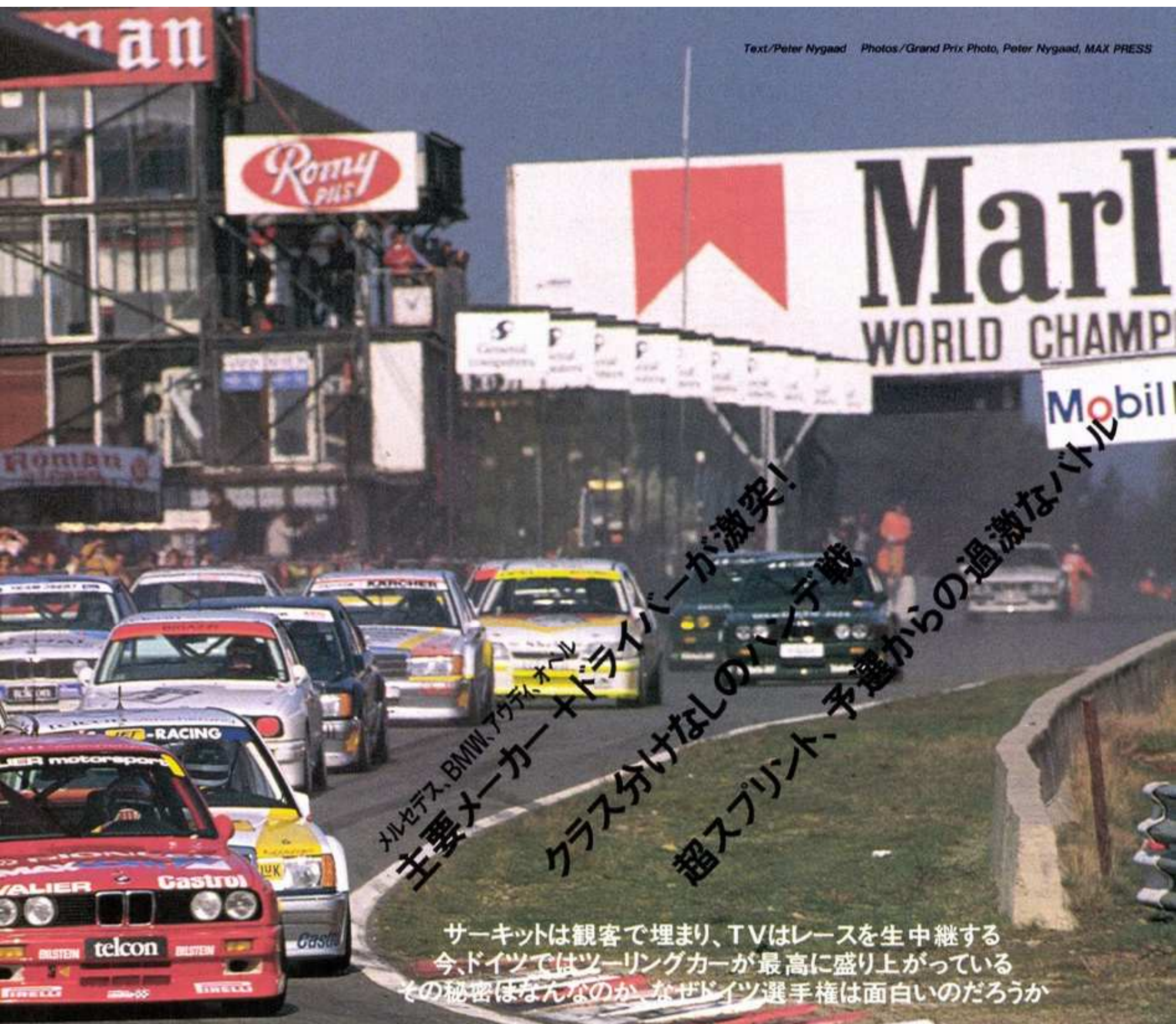


彼にとってのひとつの節目、40勝はフェラーリに移籍してから達成されることとなった。この勝利もまったく彼らしい勝ち方といえは勝ち方で、いつのまにか好ポジションに進出してプレッシャーをかけ、相手のミスに乗じて先頭立つといった展開をみせた。終盤にかけてのベルガーのチャージにも怯まず、逆に差を広げてゴールする。F1界の王者としての風格ある勝利だった。今後も新しい環境を得て、記録を伸ばしていくことだろう

プロスト・アラカルト

■ アラン・プロスト全記録	
● グランプリ出場回数——155回	マクラーレン・ホンダ——23回
マクラーレン・フォード(1980)——11回	● 優勝回数——40回
ルノー(1981~1983)——46回	ルノー——9回
マクラーレン・TAG(1984~1987)——64回	マクラーレン・TAG——19回
マクラーレン・ホンダ(1988~1989)——32回	マクラーレン・ホンダ——11回
フェラーリ(1990~現在)——2回	フェラーリ——1回
● 獲得ポール・ポジション数——20回	● 2位獲得回数——27回
ルノー——10回	ルノー——6回
マクラーレン・TAG——6回	マクラーレン・TAG——8回
マクラーレン・ホンダ——4回	マクラーレン・ホンダ——13回
● フロントロウ獲得回数——61回	● 3位獲得回数——14回
ルノー——18回	ルノー——2回
マクラーレン・TAG——20回	マクラーレン・TAG——11回

■ アラン・プロスト 全成績	
1980 15位・5ポイント	マクラーレンM29C/M30・フォード
1981 5位・45ポイント	ルノーRE20B/RE30
1982 4位・34ポイント	ルノーRE30B
1983 2位・57ポイント	ルノーRE30C/RE40
1984 2位・71.5(76)ポイント	マクラーレンMP4/2・TAG
1985 1位・73(76)ポイント	マクラーレンMP4/2B・TAG
1986 1位・72(74)ポイント	マクラーレンMP4/2C・TAG
1987 4位・46ポイント	マクラーレンMP4/3・TAG
1988 2位・87(105)ポイント	マクラーレンMP4/4・ホンダ
1989 1位・76(81)ポイント	マクラーレンMP4/5・ホンダ
1990ブラジルGP終了時——2位・9ポイント	フェラーリF641
総獲得ポイント——601.5ポイント(史上最多)	



メルセデス、BMW、アウディ、フォルクスワーゲン、ダイムラーが激突!
主要メーカー+ドライバーが激突!
クラス分けなしのハンドデ戦
超スプリント、予選からの過激なバトル

サーキットは観客で埋まり、TVはレースを生中継する
今、ドイツではツーリングカーが最高に盛り上がっている
その秘密はなんなのか、なぜドイツ選手権は面白いのだろうか

ツーリングカー選手権の全貌

白熱のレースで大人気の
ドイツ・ツーリングカー選手権

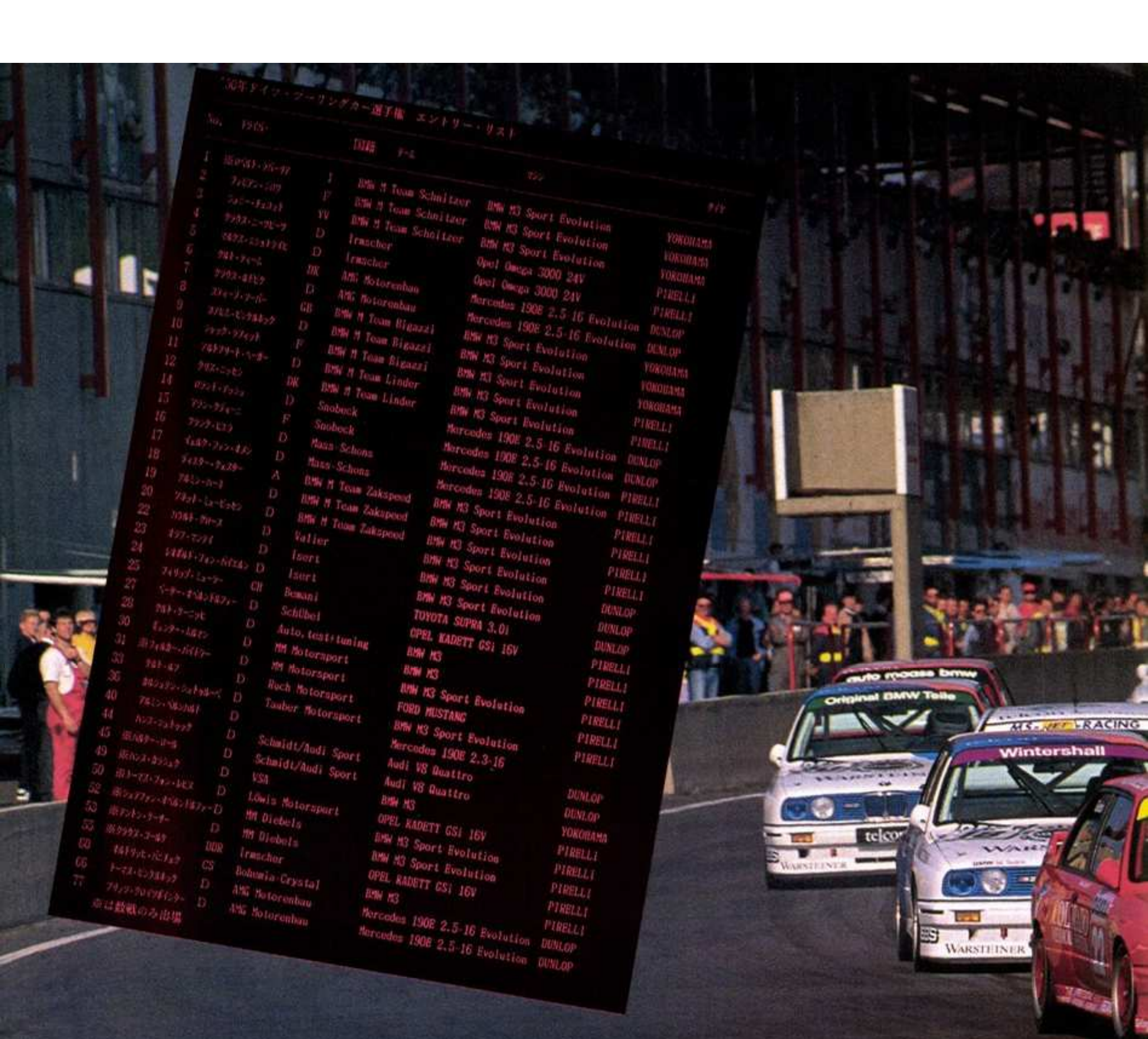
ドイツ国内で「ドイツツッチェ・トゥーレンバ
ーゲン・マイスターシヤフト」(DTM)と呼
ばれるドイツ・ツーリングカー選手権の成功
は、83年に端を発している。当時、ドイツに
おけるモータースポーツの状況は厳しく、観
客動員数は著しく減少していた。それまでド
イツで最も人気のあるシリーズは、スポー
ツ・プロトタイプによるスプリントレースだ
ったが、グループCマシンが国際的な舞台で
主役になるとともに、ドイツのシリーズへの
エントリーは減少した。グループCは国内選
手権を戦うには高価すぎたのだ。

こうした状況に対処するため、ドイツのモ
ータースポーツを統括するONSは、ツーリ
ングカーによる新しいシリーズ戦の開催を決
定した。ONSは当時ほとんどどのツーリング
カーによるシリーズが排気量ごとのクラスに
分けて行なわれていた(例えば現在の日本のよ
うに3クラスに分かれていた)中で、当初か
らクラスをひとつに絞りたいという意向を持
っていた。全車が同じ土俵で戦い、最初にチ
ェッカーを受けたマシンが優勝、という誰に
もわかりやすい状況を作ろうとしたのだ。

当初は、このドイツのやり方を疑問視する
声も多かったが、パワフルなマシンには重量
ハンデを課し、細いタイヤで走らせてイコー
ル化を図るといふ、ドイツ流のこの方法は大
成功を収めることになった。

こうしてコンペティティブなレースを展開
するドイツ・ツーリングカー選手権は次第に
人気を集め、88年に大きな転機を迎えた。ま
ずシリーズのオーガナイザーに多額の参加料
を支払ったメーカーしか、出場を認められな
いことになった。これで集まった参加料は、
賞金と広報活動費に当てられ、よりシリーズ
を盛り上げることになる。また、重量ハンデ
などに関する規則が改善されたことも加わっ
て、さらに大きく発展することとなった。

今ドイツ選手権は信じられない程の人気を
博している。今シーズンの開幕戦のゾルター
には、過去にF1を開催した時ですら考えら
れなかった9万人もの観客を集めたのだ。T
Vの視聴率も高い。ドイツの衛星局3SAT
は予選2時間、決勝は4時間の生中継を行な
い、一般局のZDFも決勝日の第2レースを
実況放送する。また、今年からはユーロ・ス
ポーツが翌週の火曜日に1時間の番組を放送



1990年ドイツツーリングカー選手権 エントリー・リスト

No.	ドライバー	チーム	マシン	タイヤ
1	...	J	BMW M Team Schnitzler	BMW M3 Sport Evolution
2	...	F	BMW M Team Schnitzler	BMW M3 Sport Evolution
3	...	YV	BMW M Team Schnitzler	BMW M3 Sport Evolution
4	...	D	Irscher	Opel Omega 3000 24V
5	...	D	Irscher	Opel Omega 3000 24V
6	...	DK	AMG Motorenbau	Mercedes 190E 2.5-16 Evolution
7	...	DK	AMG Motorenbau	Mercedes 190E 2.5-16 Evolution
8	...	GB	BMW M Team Bigazzi	BMW M3 Sport Evolution
9	...	D	BMW M Team Bigazzi	BMW M3 Sport Evolution
10	...	F	BMW M Team Bigazzi	BMW M3 Sport Evolution
11	...	D	BMW M Team Linder	BMW M3 Sport Evolution
12	...	DK	BMW M Team Linder	BMW M3 Sport Evolution
13	...	D	Snobock	Mercedes 190E 2.5-16 Evolution
14	...	F	Snobock	Mercedes 190E 2.5-16 Evolution
15	...	D	Maas-Schons	Mercedes 190E 2.5-16 Evolution
16	...	D	Maas-Schons	Mercedes 190E 2.5-16 Evolution
17	...	A	BMW M Team Zakspood	BMW M3 Sport Evolution
18	...	D	BMW M Team Zakspood	BMW M3 Sport Evolution
19	...	D	BMW M Team Zakspood	BMW M3 Sport Evolution
20	...	D	Valier	BMW M3 Sport Evolution
21	...	D	Isert	BMW M3 Sport Evolution
22	...	D	Isert	BMW M3 Sport Evolution
23	...	CH	Bemani	BMW M3 Sport Evolution
24	...	D	Schülbel	TOYOTA SUPRA 3.0i
25	...	D	Auto, test tuning	PEL KADETT GSi 16V
26	...	D	MM Motorsport	BMW M3
27	...	D	MM Motorsport	BMW M3
28	...	D	Ruch Motorsport	BMW M3 Sport Evolution
29	...	D	Tauber Motorsport	FORD MUSTANG
30	...	D	Schmidt/Audi Sport	BMW M3 Sport Evolution
31	...	D	Schmidt/Audi Sport	Mercedes 190E 2.3-16
32	...	D	VSA	Audi V8 Quattro
33	...	D	Löwis Motorsport	Audi V8 Quattro
34	...	D	MM Diebels	BMW M3
35	...	D	MM Diebels	PEL KADETT GSi 16V
36	...	DDR	Irscher	BMW M3 Sport Evolution
37	...	D	Irscher	BMW M3 Sport Evolution
38	...	CS	Bohemia-Crystal	BMW M3 Sport Evolution
39	...	D	AMG Motorenbau	PEL KADETT GSi 16V
40	...	D	AMG Motorenbau	BMW M3
41	...	D	AMG Motorenbau	Mercedes 190E 2.5-16 Evolution
42	...	D	AMG Motorenbau	Mercedes 190E 2.5-16 Evolution

独自の道を歩んで大成功を収めた ドイツ・ツーリング

し、ヨーロッパ各国のファンがドイツ選手権を家庭で観戦することができるようになった。これだけの関心を集めるドイツのシリーズは、他国のツーリングカー・レースが今後進むべき方向を示唆するものと言えるだろう。すでにイタリアではドイツの方式に準じた規定を採用し、参加台数こそ少ないが人気を集めているし、イギリスでも今年から3000ccを境にA、Bの2クラスという新しい規定を採用し、今後の発展の可能性を示している。一方フランスでは地元メーカーの関心の低さから、厳しい現実と直面しているのだが……。

'90年のドイツ選手権は、全13戦で争われる1レースにつき約100kmで毎回2レースが行なわれ、それぞれがシリーズポイントの対象となる。合計26のレース結果が、シーズン末の年間ランキングを決定するわけだ。

ドイツ選手権では、レースだけでなく、予選からバトルが見られるのも魅力のひとつだ。予選で自動的に決勝レースへの出場権を得られるのは12位まで、それ以降の選手は、決勝出場権をかけた予選レースを勝ち抜かなければならない。この予選レースの勝者が、翌日13番手のグリッド、2番の選手は14番手からスタートするというわけだ。そして、日曜の決勝では、1回目のレースの結果がそのまま2回目のグリッドとなる。観客は日曜日だけでなく、土曜日の予選からレースを楽しむことができるというわけだ。

この短距離のスプリント・レースは、ヨーロッパ選手権時代の500kmに及ぶ。マラソンよりもはるかに観客の支持を得ている。実際にシリーズの運営を指揮するのは、BMW、メルセデス、アウディ、オペル、トヨタの5メーカーから参加したモータースポーツ部門統括者で構成されている委員会、ITRだ。ITRとONSは協力してシリーズのプロフェッショナルな運営に努力し、これまで各メーカーの協力関係は見事に機能してきた。車両のレギュレーションはほぼFIAのグループA規定に基づくものだが、ONSは参加料の支払いを条件に、グループAの公認を受けていない車種の出場を認め、またイコル化を図るためにタイヤサイズ、吸気制限などを車種ごとに設定し、それにもかかわらず特定の車種の優位が認められた場合は、直ちに規則を変更できるなど、シリーズに対する一切の権限を持っているのだ。さらに各レース9位以内に入賞した場合は規定のウエイトを次戦には積まなくてはならないという規定

BMW

BMWは4つのファクトリー・チームから11名のワークス・ドライバーを送り込む。

その筆頭は昨年チャンピオンを獲得したシュニッツァーだ。3台がエントリーし、'89年チャンピオンのロベルト・ラバーリア、ファビアン・ジロワ、ジョニー・チェコットがステアリングを握る。ただし、ラバーリアは同じシュニッツァーから出場するイタリア選手権でのタイトル獲得を優先しているため、ドイツ選手権には数戦しか出場しない予定だ。

昨年までのイタリアからドイツに舞台を移したピガッツィも3台のマシンを走らせる。ドライバーは、ザクスビードから移籍したステューブ・ゾーパー、昨年AGSでF1へデビューし惨憺たる結果に終わったヨアヒム・ビンケルホック、そしてドイツ選手権に初挑戦のジャック・ラフィットだ。

リンダーは2台のエントリー。ドライバーは、クリス・ニッセンと昨年あるレースでチーム・オーダーを無視し、BMWを追われる寸前までいったアルトフリート・ヘーガーだ。

ザクスビードは3台を走らせる。ドライバーは、ほぼ四半世紀に渡りBMWを走らせてきたディエター・クェスターとアルミン・ハーネ、そしてシリーズ唯一の女性ドライバー、アネット・メオイピッセンだ。



ピガッツィはドイツ選手権初挑戦のラフィット(1)とザクスビードから移籍したゾーパー(2)、そしてビンケルホックの3人体制

ザクスビードのエースはクェスター、昨年レースに復帰したニッセン(1)とシリーズ唯一の女性ドライバー、27歳のメオイピッセン(2)がチームを組む

本命シュニッツァーのエース、ラバーリアはイタリア・チャンピオンを担い数戦のみ出場の手定、タイトル争いはジロワ(3)とチェコット(4)の双璧にかかっている。出走者のアンケートではジロワはチャンピオン候補No.1だ

BMW M3 スポーツ・エボリューション

●シャシー	全長 4355mm	タイヤ(銘柄/サイズ)	前:ピラー/205/50R16
全幅 1682mm	ホイールベース 2543.5mm	後:ピラー/205/50R16	
全高 1380mm	トレッド 前 1472mm	燃料タンク容量	110L
後 1424mm	軸距方式 FR	●エンジン	直列4気筒M20
駆動方式 FR	サスペンション形式 前:フルタイムフォーワードストラット	総排気量 2493cc	
	後:ストラットwithアブソロ	ボア・ストローク 95.3×87.0mm	
エンジン(銘柄)	ブレーキ(形式/サイズ) 前:ベンチレーテッド/315mm	燃料供給 BMWエレクトロニクス	
	後:ベンチレーテッド/315mm	最高出力 310ps/6100rpm	
	ホイール(銘柄/サイズ)	最大トルク 280Nm/7500rpm	
		トランスミッション BMW製	
		段数 5速MT	

Audi V8 クアトロ

●シャシー	全長 4878mm	サスペンション形式 前:ダブルウィッシュボーン	●エンジン	直列8気筒VR6
全幅 1814mm	全高 1335mm	ダンパー(銘柄) KONI	総排気量 3561.3cc	
ホイールベース 2763mm	トレッド 前 1505mm	ブレーキ(形式/サイズ) 前:ベンチレーテッド/325x315mm	ボア・ストローク 81x86.4mm	
後 1547mm	駆動方式 フルタイム4WD	ホイール(銘柄/サイズ) BBS/18	燃料供給 ボッシュ・エレクトロニクス	
		タイヤ(銘柄/サイズ) シンチップ/255/445-18	最高出力 430ps/7000rpm	
		燃料タンク容量 120L	最大トルク 380Nm/6000rpm	
		重量 1220kg(開幕時)	トランスミッション アウディ製	
			段数 5速	

Audi



今年ドイツ選手権に初挑戦のアウディは、当分シュトゥック(写真)のみで活躍する。ロールのマシンは7月上旬から出場の手定だ

今年からドイツ・ツーリングカー選手権に参入したアウディは、アウディ・シュボルトのバックアップを受けたシュミット・モータースポーツからエントリーしている。ダンロップ・タイヤを使用し、シリーズ中最強の約400馬力というパワーを誇るアウディV8クワトロは、シュトゥックのマシン1台だけという形で、初年度の活動を開始した。今シーズン後半、おそらく7月上旬のノリスリングから、バルター・ロールのドライビングで2台目のマシンが登場する予定だ。シーズン始めの計量で1220kgだったシュトゥックのマシンは、第4戦までの活躍で今後重量のハンデを負うことになるが、今後の活躍次第ではそれ以上の制約を受ける可能性も...

もある。これらはいずれも公平かつコンペティティブなバトルが常に楽しめることを目的に、よく考えて作られているのだ。

これだけのONSの権限の強さ、上手なコントロールが、ありがちなレギュレーションの盲点を突いて特定の車種またはチームが突出することを防止し、イベント自体のコンペティティブさを保っていることが、このシリーズの人気を高めていることは明白である。

BMW、ベンツ、アウディ、オペル '90年は4大ワークスが激突！

今年のドイツ選手権にはBMW、メルセデスに加え、アウディ、オペルが本格的に参戦し、より激戦の様相を呈している。

'89年のタイトルを取ったBMWは、2・5Lエンジン搭載、サスペンションにも改良を加え、フロントスポイラーとリヤウイングの角度を調整できるという特徴を持つ、新しいスポーツ・エボリューション・モデルを投入し、シュニッツァーを筆頭にピガッツィ、リンダー、ザクスビードの4つのセミ・ファクトリー・チームから11名ものワークス・ドライバーを送り込む。

シュニッツァーは、昨年のチャンピオン、ラバーリアを筆頭に3台を走らせる。タイヤは今年もヨコハマを使用するが、このタイヤがピレリよりもM3の特性に適していること、優れたドライバーズ・ラインナップ、そしてチーム・マネージャー、チャイラー・ラムの手腕などを考え併せると、今年もチャンピオン候補の最右翼はこのチームといえるだろう。

昨年のイタリア選手権でランキング2位となり、今年からドイツ選手権に参入するピガッツィも、同じく3台のマシンを走らせる。こちらもタイヤは昨年同様、ヨコハマだ。

BMWファクトリーの中では最も規模の小さいリンダー・チームは2台のエントリーだ。このチームも、ファクトリーからのバックアップが強化されるシーズン中盤以降、活躍を演じるにちがいない。タイヤはピレリ。昨年、ヨコハマに一步及ばなかったピレリも、冬の間にその差を克服するため、全力で開発を進めてきただけに期待できるはずだ。

ザクスビードもピレリを使う。F1から撤退したザクスビードは、今シーズン3台を走らせ、ツーリングカー選手権に全精力を注ぐ。メルセデスも新しいエボリューションモデルをAMG、スノーベック、マス・シヨーンズの3つのワークス・チームに託している。

ドイツ・ツーリングカー選手権

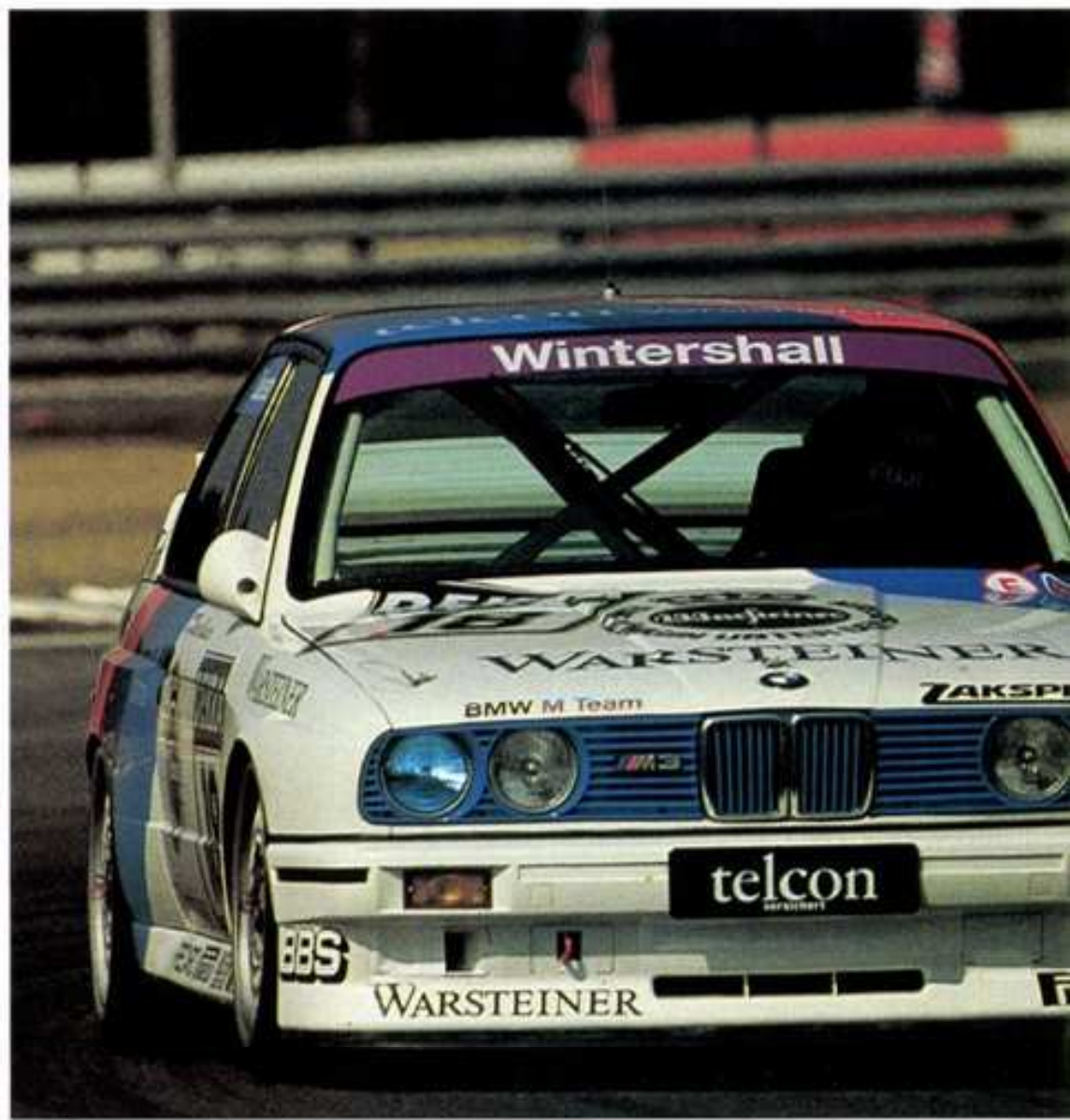
あ・ら・か・る・と

●上位入賞車にはウェイト・ペナルティ!
ドイツ選手権独特のウェイト・ペナルティ。各レース9位までのドライバーに、別表のようなウェイト・ペナルティが課せられる。ドイツ選手権は1イベントで2戦を消化するが、1イベント終了まではペナルティは受けず、次のイベントで前2戦の順位に従って各自のウェイトを積むという仕組みだ。例えば、1、2戦が優勝のクルト・ティームは、第3戦では1位25kg×2戦の計50kgのハンデを負う。ティームは次の2戦も3位でフィニッシュしているから、第5戦では17.5kg×2+前回の50kg=85kgものハンデを背負うというわけだ。しかしこれには上限があって、最大は100kgまで。また1回10位以下になるとそれまでのペナルティは解除されることになっている。

●ポイント換算方法は日本のグループAと同じ
ドイツ選手権では1イベント2戦、計26戦それぞれにポイントが与えられる(別表参照)から、チャンピオンは軽く400点位はいくはず。アメリカほどじゃないが計算は大変。

順位	ウェイト・ペナルティ
1位	25.0kg
2位	20.0kg
3位	17.5kg
4位	15.0kg
5位	12.5kg
6位	10.0kg
7位	7.5kg
8位	5.0kg
9位	2.5kg
MAXウェイト	100.0kg

順位	ポイント
1位	20
2位	15
3位	12
4位	10
5位	8
6位	6
7位	4
8位	3
9位	2
10位	1



●エンジン	4気筒直列5バルブ	2.5L (2497cc)	16バルブ
全長	4430mm	ホイールベース	2650mm
全幅	1712mm	トレッド(前)	1473mm
全高	1372mm	トレッド(後)	1445mm
ホイールベース	2650mm	駆動方式	FR
トリアックス	1473mm	サスペンション(前)	マクファーソン
軸距	1445mm	サスペンション(後)	マルチリンク
駆動方式	FR	燃料タンク容量	118L
サスペンション(前)	マクファーソン	重量	1040kg(空車時)
サスペンション(後)	マルチリンク		

Mercedes



AMGの新鋭クルト・ティーム、現在ランキングトップで躍進



AMGのエースはやはりルドビクだ。シリーズ2位で同僚のティームを越す

3つのワークス・チームを抱えるメルセデスの筆頭はAMGチーム。ダンロップ・タイヤで戦うAMGは、チャンピオン経験を持つクラウス・ルドビク、クルト・ティームを擁し必勝体制で臨む。これと並行して若手中心のジュニア・チームも出場。ドライバーはフリッツ・クロイツポイントとピガッツィのヨアヒムの弟のトーマス・ピンケルホックだ。

スノーベックはフランスからドイツへと戦いの場を移し、ファクトリーのサポートを受けた2台のメルセデスを、アラン・クディーニとロランド・アッシュに託す。第3のメルセデス系ワークス・チームは、WSPCでメルセデスを駆るヨッヘン・マスがチーム運営に参加しているマス・ショーンズ。フランク・ビエラ、イェルク・ファン・オメンがドライブ。タイヤはどちらもピレリを使用する。

その中でも一番有力なのは、完全なワークスと言えるAMGだろう。ダンロップ・タイヤで戦うAMGは、チャンピオン経験を持つクラウス・ルドビク、クルト・ティームという優れたドライバーズ・ラインナップを作り上げた。リーダー格はルドビクだが、クルト・ティームの方も、時にはルドビク以上のスピードを発揮する。これまでは問題になっていないが、シリーズ後半に入ると、エース、ルドビクと新鋭ティームの間のライバル意識が、強力なAMGの泣き所になるかもしれない。

また、長年フランスのツーリングカー選手権を支えてきたダニー・スノーベックが本格的にドイツ選手権へ進出。これまでドライブパターとチーム・マネージャーを兼任してきたスノーベックは、今年からマネージメントに専念し、ファクトリーからのサポートを受けた2台のメルセデスをアラン・クディーニとロランド・アッシュに託す。ピレリ・タイヤを採用したこのチームも上位に食い込む可能性があるが、AMGに比べるとやや見劣りする感否めないだろう。

第3のメルセデス系チームは、元F1ドライバーで、メルセデスの世界スポーツ・プロトタイプ選手権チームに所属するヨッヘン・マスがチームの運営に参加しているマス・ショーンズだ。このチームからは、2台がピレリ・タイヤを装着したマシンで出場する。

昨年の夏に発表されたメルセデス190E 2.5-16エボリューションには、スタンダードの2・3よりも大きい2・5Lのエンジンが搭載され、ウイングも大型化されている。さらに徹底した改良を施した第2のエボリューション・モデルがシーズン中に登場するという噂もある。

過去2年間、アメリカのトランザムとIMSA GT選手権を戦ったアウディも、アウディV8クワトロで今年からドイツ選手権に参入する。タイヤはダンロップだ。

ドイツ・ツーリングカー選手権の人気は年を追って高まり、これを無視するわけにはいかない状況になった」と、アウディの研究開発部門を指揮するユルゲン・シユトックマーは、アウディがドイツ選手権への参加を発表した時に語っている。

当初は4輪駆動のクワトロを後輪駆動に改造しなければ走れない、という可能性もあった。アメリカで印象的な活躍を演じたアウディの4輪駆動車が速すぎるのでは、と他のメーカーが恐れたからだ。長時間にわたる会議

の末、アウディは4輪駆動のままでこの大型のV8マシンを走らせることを許された。シリーズ中最強の約400馬力というパワーを誇るこのマシンは、ハンス・シュトゥワックのドライブで、デビュー早々高い戦闘力を示した。開幕戦で予選3位のタイムをマークし、決勝でも好走を演じたのだ。あまりにも強力だったため、レース後BMWとメルセデスの双方から、アウディV8クワトロに対する規制を強化するよう要望が出されたほどだ。

オベルは小型で非力な前輪駆動のカデットGSi16Vで昨年から正式にドイツ・ツーリングカー選手権に参戦した。817kgの軽い車体に267馬力のエンジンを搭載したカデットは印象的な走行を見せたが、戦闘力の点では今ひとつだった。しかし新しいオメガ3000/24Vの参進により、いよいよオベルも本格的にBMW、メルセデス、アウディと戦うことになるだろう。

オメガはチューニングのスペシャリスト、イルムシャヤーの手で開発され、フアクトリー・チームから2台のマシンをドイツ選手権に送り込む計画だ。ビレリ・タイヤを装着したオメガは、テスト段階から高い戦闘力を示した。ただ開幕戦では予選中にエンジン・トラブルが発生し、決勝レースへの出場を断念している。しかしイルムシャヤーが問題の解決に全力を尽くしており、優秀なドライバーにも恵まれていることから、なおオメガはタイトル争いのダークホースと見られている。

カデットGSi16Vも、引き続きシユベール・チームから出場する。シユベールはオベルのバックアップを得て、F3選手権にベーター・オベンドルフアーを走らせているチームだ。イルムシャヤー・チームも、いくつかのレースにベルリン在住の東ドイツを代表するツーリングカー・ドライバー、クラウス・ゴールのドライブでカデットを出場させる計画だ。ゴールのデビュー戦は、彼の地元である5月のアプスになるだろう。

このシリーズを戦っている5番目のメーカーはトヨタだが、ドイツのメーカーがフアクトリー・チームを投入しているのに比べると、活動の規模は非常に限定されている。ドイツ選手権でトヨタを代表しているのは、スイスの輸入代理店で、エンジン・チューニングのスペシャリスト、ベルンハルト・ビュラーの協力を得たベマニ・レーシングだ。

自然吸気エンジンを搭載したトヨタ・スーブラ3・0iは、昨年もこのシリーズに出場



“国外開催”この主催者側の希望がかなえば

国内選手権は自国の中で——これがFISAの原則だ
でも、もしドイツ選手権がドイツを飛び出したら
多分これはETCを超える最高のイベントになるはずだ

’90ドイツ・ツーリングカー選手権スケジュール

Rd.1	4/1	ゾルダー	(ベルギー)
Rd.2	4/8	ホッケンハイム	(西ドイツ)
Rd.3	4/22	ニュルブルクリンク	(西ドイツ)
Rd.4	5/6	アプス	(西ドイツ)
Rd.5	5/20	マインツ・フェンテン	(西ドイツ)
Rd.6	6/3	ブンスドルフ	(西ドイツ)
Rd.7	6/16	ニュルブルクリンク	(西ドイツ)
Rd.8	7/1	ノリスリング	(西ドイツ)
Rd.9	8/5	ディープホルツ	(西ドイツ)
Rd.10	9/16	ツンゲン	(西ドイツ)
Rd.11	9/20	ニュルブルクリンク	(西ドイツ)
Rd.12	10/7	シルベンデル	(西ドイツ)
Rd.13	10/14	ホッケンハイム	(西ドイツ)

資金不足に苦しみながらも27ポイントを獲得する活躍を演じた。今年も、ホッケンハイムなどの高速サーキットでは、意外な好結果を残すことになるかもしれない。

クラウス・ルディックのドライブで88年のタイトルを獲得し、89年にもクラウス・ニーツビットがランキンング2位となったあと、フォードはドイツ・ツーリングカー選手権からの撤退を決定した。強大なパワーを誇るフォード・シエラには、重量とターボの吸入制限の両面で厳しいハンディキャップが課せられたため、フォードはドイツ・ツーリングカー選手権における将来性に見切りをつけることになったのだ。

89年にフォード・フアクトリーのサポートを受けていたエッケンパーガー、ウルフの両チームは、現在ドイツのグループNシリーズを戦っているが、早くもフォードが来年からドイツ・ツーリングカー選手権に復帰するという噂が流れている。シリーズの人氣が依然として上昇する状況の中で、フォードが91年から新しいシエラ・コスワース4WDを投入してくるという見方が一般的だ。

非公式のヨーロッパ選手権を狙う 主催者とそれを阻むFISA

世界各国のドライバーと4つの大メーカーが参加し、観客動員数、メディアの関心も高いドイツ・ツーリングカー選手権を、より一層発展させたいというのが主催者側の希望だ。しかし国内選手権に関してFISAが定めた現行の規定では、国外のサーキットを使用することは認められていない。このため有力なコースの不足が、ドイツ・ツーリングカー選手権にとって数少ない問題のひとつとなっている。伝統的にベルギーのゾルダーで開催を行なうことについてはFISAから許可が出ているが、それでもドイツ国内にふたつしかない常設サーキット、ニュルブルクリンクとホッケンハイムへの依存度が依然として高い状況だ。ニュルブルクリンクでは3戦が開催され、そのうち1戦は古い北コースを使う。ホッケンハイムでも、ドイツ・ツーリングカー選手権が年間2回開催される。それ以外の開催地は、素晴らしいニュルンベルクのノリスリングから、平坦な飛行場内のコースにいたる、様々な特設サーキットだ。今年も、南ドイツのジンゲンとサンクト・ペンデルが新しい公道サーキットでのドイツ・ツーリングカー選手権開催を希望し、シーズン終盤のス

ドイツ・ツーリングカー選手権 第1戦&第2戦

4月1日 ゾルダー(ベルギー)



●第1戦

4月1日にベルギーのゾルダーで開催されたドイツ・ツーリングカー選手権は、驚くべきことに9万人もの観客を集めた。73年から84年までの間にはF1GPも開催していたゾルダーだが、過去これほどの観客を集めたことはない。

今年からワークス活動を始めて注目を集めたオベルは、残念なことに全曜日のフリー走行まででデビューレースを断念した。2台のオベル・オメガ3000/24Vは、走り出して僅か2周でエンジン・トラブルに見舞われ、とてもレースに出られるような状態ではなかったのだ。オベルとは対照的にアウディは予選から快調だった。ハンス・ヨアヒム・シュトゥックのシュトゥック・アウディ・クワトロV8は、デビューレースながら予選3番手につけたのだ。

ポールポジションを獲得したのはAMGメルセデスのクルト・チーム。2番手のシュニツァーM3のファビアン・ジロワに1.5秒もの大差を付けていた。

スタートからレースをリードしたのはチームのAMGメルセデスだ。チームメイトのクラウス・ルドビクとライバルのソーバー、シュトゥックの3台が1コーナーで軽い接触を繰り返したこともあって、チームはライバルの追撃を受けることなくリードを広げていくことができたのだ。

レースは途中、クラッシュによりベースカーが入ったが、

RESULT

●1月1日/ゾルダー、ベルギー/ドイツ・ツーリングカー選手権第1戦&第2戦	
【第1戦】 4.194km×18周=75.492km 出走24台	
1. 6.K.チーム	メルセデスベンツ190E2.5-16 Evolution 18周 32:33.25
2. 5.S.ソーバー	BMW M3 Sport Evolution 18周 32:42.96
3. 2.F.ジロワ	BMW M3 Sport Evolution 18周 32:45.24
4. 7.K.ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16 Evolution 18周 32:46.77
5. 3.J.チェコット	BMW M3 Sport Evolution 18周 32:48.42
6. 2.J.ラフィット	BMW M3 Sport Evolution 18周 32:54.38

この時ベースカーはトップのチーム、2番手のジロワの前につくことができずに、ルドビクの前に出てしまった。このため若干の混乱を招いたが、ベースカーがトップに追いつく事でこれは解決。しかし結局24周のレースは11周で中断され、再スタートとなる。再スタートでもチームはトップをキープ。後方にルドビクとソーバーが続く。しかしルドビクはソーバー、ジロワに抜かれ4位に後退。チームはそのままトップでチェッカーを受け、まずは第1戦を制した。2位にソーバー、3位にジロワ。序盤の接触でピットインを強いられたシュトゥックは、アウディのデビューレースを14位で終えた。

●第2戦

第2レースでもやはり、第1レースで圧倒的に速かったチームのAMGメルセデスが飛び出した。2位争いはソーバーのビガッツィM3とジロワのシュニツァーM3。これにルドビクのAMGメルセデスが続き、だがソーバーは7周目にブレーキングをミスして脱落。その後ルドビクが2位に上がるが、快調に飛ばすチームに追いつくことはできずに2位をキープ。不運だったのはM3勢だ。彼らの多くが原因不明のフューエルポンプ・トラブルに見舞われてリタイアやピットインする羽目に陥ってしまったのだ。

結局レースはチームとルドビクの1-2フィニッシュとなり、第1レース、第2レースともAMGメルセデスの圧倒的な勝利となった。3位にはシュトゥックのアウディが入り、デビューレースながらポテンシャルの高いことを証明して見せた。4位はM3勢の中で唯一上位入賞を果たしたジャック・ラフィットのビガッツィM3。彼のM3はフューエルポンプ・トラブルを免れたのだ。5位にはフランク・ピエラ。また、6、7位にはAMGの「ジュニア・ドライバー」のフリッツ・クロイツポイントとトーマス・ピンケルホックが入った。

ドイツ・ツーリングカー選手権 第3戦&第4戦

4月8日 ホッケンハイム(西ドイツ)



●第3戦

第3戦、4戦は開幕戦ゾルダーの1週間後、ホッケンハイムで開催された。ゾルダーで撤退したオベルは、何とホッケンハイムはキャンセル、姿を表さなかった。AMGメルセデスはここでその強さを示し、クラウス・ルドビクが凄々とポールを獲得。2番手にもチームメイトのクルト・チームがついて、AMGメルセデスがフロントローを独占した。セカンドローはファビアン・ジロワのシュニツァーM3とロランド・アッシュのスノーベック・メルセデス。ステイブ・ソーバーのザクスピードM3とジョニー・チェコットのシュニツァーM3がサードローに続く。ハンス・ヨアヒム・シュトゥックのアウディは7番手だ。

スタートはまずルドビクがリード。しかしチームが1周目にこれをパスしてトップに立つ。またしてもAMGメルセデスのパターンとなったが、後方にはジュニアチームのAMGメルセデスがトラブルに苦しんでいた。トーマス・ピンケルホックはオープニングラップにM3の1台と衝突。もう1台のマシンは火災が発生してリタイアしていた。このマシンに乗っていたフリッツ・クロイツポイントも、マシンがストップする前に飛び降り、濡毛を集めただけで事なきを得た。しかしこの燃えたマシンを処理する間、3周にわたってベースカーが入ることになった。

再スタートではチームがトップに出たが、今度はルド

ビクがこれをかわす。チームはさらにソーバーのザクスピードM3にも抜かれてしまう。ソーバーはさらに激しくルドビクを追い上げ、最終ラップにはテルトノーズとなったが届かず、ルドビクがトップでチェッカーを受けた。3位以下はチーム、チェコット、ジロワと続いた。

●第4戦

ホッケンハイムのセカンドレースである第4戦では、またしてもルドビクが強さを見せた。これをソーバー、チェコット、チームが追う展開となる。

レースはまずルドビクのリードで始まった。2番手からスタートしたソーバーは、1コーナーでチェコットとチームに抜かれてしまう。数周後、トップを走っていたルドビクは、思いがけないアクシデントでリタイアする事になった。ポジションを落として必死に追いついていたソーバーが、コーナー進入でチェコットを抜こうとしてブレーキングを遅らせたが、逆にホイールをロックさせてコーナーに突っ込んだのだ。ソーバーはルドビクに追突する形となり2台はリタイア。これでチェコットがトップとなった。

この後、チームとシュトゥックが僅差でチェコットを這ったが届かず、チェコットはついに開幕以来続いていたAMGメルセデスの連勝をストップした。チームとシュトゥックの2位争いは、シュトゥックがチームをパスして決勝をつけ、アウディがついに2位入賞を果たす。チームは3位、4位はヨアヒム・ピンケルホックのM3、5位にアルトフリート・ヘーガーのM3と続いた。

開幕以来AMGメルセデスが強さを見せつけているが、BMWも巻き返しを図るべく開発を進めているし、既にトップを脅かす実力を示し始めているアウディも恐れることはできない。さらにトラブルを克服してオベルもこの戦いに加わるはずだ。何よりも強いマシンにはより難しいハンディを加えていくこのシリーズ、今後さらに激戦となることは間違いない。

RESULT

●4月8日/ホッケンハイム、西ドイツ/ドイツ・ツーリングカー選手権第3戦&第4戦	
【第3戦】 6.801km×15周=102.015km 出走17台 完走13台	
1. 7.K.ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16 Evolution 15周 33:57.08
2. 5.S.ソーバー	BMW M3 Sport Evolution 15周 34:34.38
3. 6.K.チーム	メルセデスベンツ190E2.5-16 Evolution 15周 34:59.78
4. 3.J.チェコット	BMW M3 Sport Evolution 15周 35:00.16
5. 2.F.ジロワ	BMW M3 Sport Evolution 15周 35:14.25
6. H.H.シュトゥック	アウディV8クワトロ 15周 35:17.95

【第4戦】 6.801km×15周=102.015km 出走17台 完走13台	
1. 3.J.チェコット	BMW M3 Sport Evolution 15周 34:25.94
2. H.H.シュトゥック	アウディV8クワトロ 15周 34:28.11
3. 6.K.チーム	メルセデスベンツ190E2.5-16 Evolution 15周 34:38.35
4. 2.J.ラフィット	BMW M3 Sport Evolution 15周 34:49.29
5. 11.A.ヘーガー	BMW M3 Sport Evolution 15周 34:56.25
6. 10.A.クディーニ	メルセデスベンツ190E2.5-16 Evolution 15周 35:17.73



●今シーズンから登場するイルムシャー・チューンのオベル・オメガ3000/24V。まだ実戦経験はないが、ニーツビーツ、オステライヒのドライブで、ベンツ、BMW、アウディにどこまで対抗できるか。
●昨年からの参戦者カデットGSi-16V。非力ではあるが、昨年同様シュベール・チームが走らせ、イルムシャー・チームも数戦に走らせる予定だ。
●ドイツ選手権でトヨタを代表するベマーニ・チームのスーパー3.0i。フィリップ・ミュラーが駆り、高速のサーキットでは侮れない存在となりそうだ



ポイントランキング(ドライバーズ)/4戦終了時点

1. 6.K.チーム	メルセデスベンツ190E2.5-16 Evolution	54
2. 7.K.ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16 Evolution	45
3. 3.J.チェコット	BMW M3 Sport Evolution	38
4. H.H.シュトゥック	アウディV8クワトロ	33
5. 5.S.ソーバー	BMW M3 Sport Evolution	30
6. 2.F.ジロワ	BMW M3 Sport Evolution	23
7. 2.J.ラフィット	BMW M3 Sport Evolution	18
8. 11.A.ヘーガー	BMW M3 Sport Evolution	16
9. 10.A.クディーニ	メルセデスベンツ190E2.5-16 Evolution	10
10. 10.F.ピエラ	メルセデスベンツ190E2.5-16 Evolution	5

ポイントランキング(チーム)/4戦終了時点

1. AMG Motorenbau	72
2. M Team Bigazzi	52
3. BMW M Team Schretzer	46
4. Schmidt Motorsport	43
5. MS Jet-Racing	28
6. Snotbeck Racing Service	23
7. M Team Linder	21
8. Auto-Test+Tuning	13
9. MM Diebels-Team	11
10. BAS Motorsport	7

ケジメに組み込まれている。しかしながら、主催者側が本当に希望しているのは、ヨーロッパの他の国のサーキットをドイツ・ツーリングカー選手権の舞台とすることだ。これが実現すれば、ドイツでの根強い支持とITRの巧みな運営によって、たちまち非公式のヨーロッパ選手権といった様相を呈することになるだろう。問題は、FISAがこれを認めないという点だ。

昨年の暮れ、FISAがドイツ・ツーリングカー選手権の国外開催を認めようとしているという噂が広まったこともある。ただし、これにはレースをF1のサポート・イベントとして、土曜の午後に行なうという条件がついていた。このためにドイツ・ツーリングカー選手権側としてはこの提案を呑むことができなかった。立派にメイン・イベントとしての価値があるという自信を持っていたからだ。

しかし、ITRの思惑が実現しないからといって悲観することはない。現実としてドイツではこのシリーズが絶大な人気を誇り、その火は今確実にかつてETCを開催していた各国に燃え移ろうとしているのだから。



三村 真子 (21) 166cm 52kg
B85cm W80cm H89cm



滝沢真理子 (18) 165cm 48kg
B80cm W59cm H86cm



大谷 悦子 (20) 162cm 47kg
B87cm W59cm H86cm



三村 真子 (22) 167cm 48kg
B88cm W59cm H87cm



中島 麻子 (19) 170cm 51kg
B85cm W52cm H92cm



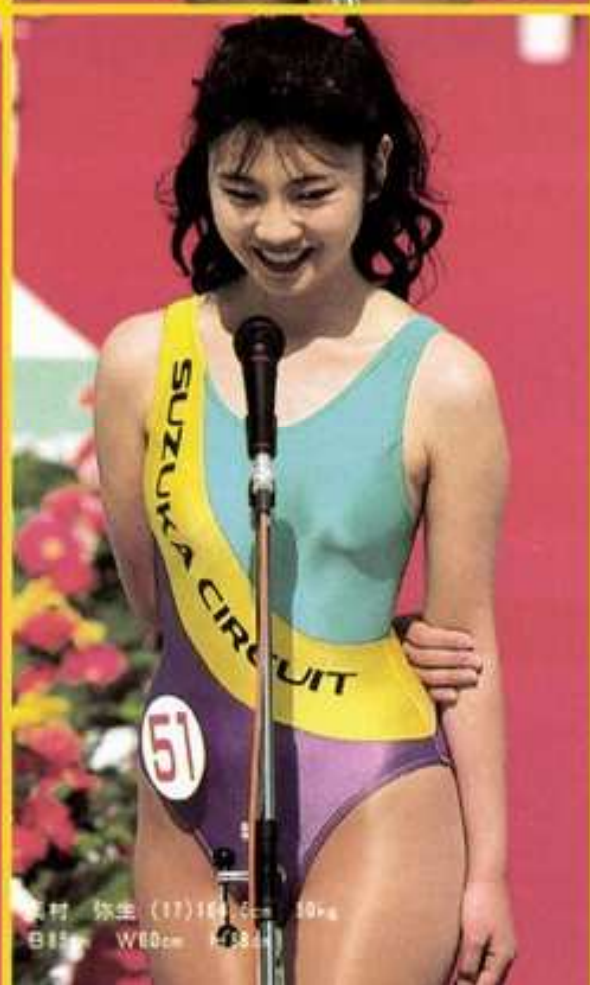
若山 幸子 (20) 164cm 48kg
B83cm W59cm H86cm



三村 真子 (22) 163cm 48kg
B87cm W80cm H89cm



山本 真子 (21) 163cm 48kg
B80cm W80cm H89cm



三村 真子 (17) 161cm 48kg
B81cm W80cm H89cm

これから1年間 よろしくお願ひし マース!

4月30日に行なわれた恒例の
'90鈴鹿サーキット
レースクイーンコンテスト
今回も約20倍の難関を突破して
見事15名のクイーンが
新しく誕生しました
これから1年間活躍する
彼女たちをどうぞ、ヨロシク

'90鈴鹿サーキットレースクイーン勢ぞろい

「これから1年間、一生懸命頑張りますので
よろしくお祈りしませう」

と、笑顔で自己紹介をなさっている15人のお嬢さんたち。この娘たちが、今年これから1年間、鈴鹿サーキットでレースに華をそえてくれる'90鈴鹿サーキットレースクイーンのお嬢さんです。もう毎年恒例となったこのコンテストは今年も全国から351名という応募者を集めて大盛況。その中から書類選考で70名、面接で30名に絞るといった厳しい審査を経てこの最終審査会場に現れたお嬢さんたちは、ルックスはもちろん、知性的な面でも抜群な人たちがばかりで19人の審査員も大騒ぎ。最終審査は採めに採めた後、グランプリ1名、準グランプリ1名、レースクイーン13名を決定し、見事グランプリにはゼッケン37番の中島順子さんが輝きました。

「中嶋悟さんをじかに見たくて応募したんだけど……自分がグランプリだなんて信じられない、幸せです」という中島さんはドライブ

が趣味で自分でもけっこう飛ばすという20才の女の子。レースファンだけど今までなかなか観に行く機会がなかったという彼女はこれからが楽しみだということです。

続いて準グランプリに輝いたのはゼッケン16番の有山幸子さん。このコンテストに応募したきっかけが、「昨年のF1を観に行く予定だったんだけど英検の日とダブっちゃって観に行けなかったのが悔しくて……」というF1大好きギャル。鈴木亜久里選手のファンで特技は英語とカラオケだというちょっと面白い娘でした。

その他にも早口ことばで見事難関を突破した竹内かなえさんや元準ミス日本候補だったという後藤育子さんなど受賞者は誰も個性派・実力派揃い。楽しい顔ぶれとなりました。

彼女たちのデビューは5月6日の鈴鹿フレッシュマンレース第4戦から。皆さん、どうか、ここで見せた初々しさをいつまでも失わないでくださいね。



前川由希子 (21) 168cm 50kg
B88cm W58cm H73cm



後藤育子 (20) 172cm 51kg
B78cm W60cm H68cm



情報サービスのCSKとチェッカーモーターズとの共同プロジェクトとして発足し、国内F3000第3戦より参戦しているレーシングチーム「CSK RACING WITH FLATOUT」からは6人のPPFギャルが登場。その内3人が見事なハイレグ姿を披露してくれた。右より、鈴木真由美さん(20)、五十嵐さおりさん(22)、久保裕子さん(21)



'80's F1ガール発表会

キャンギャルだって
心機一転
フレッシュ笑顔で
お会いしましょ

昨年の鈴鹿F1でおなじみだったベネトンガールも新しい顔ぶれが揃った。今年はF1の他にF3がメインになるレースにも登場。デビューは6月9日のF3第4戦。筑波の予定だ。前列右より、新小百合さん(21)、寺島千香さん(20)、後列右より熊井香さん(21)、山崎美穂さん(20)、庄司博美さん(23)



サンテック・レーシングチームにスポンサーとして新たにアーバネットが参加しアーバネット・サンテック・レーシングチームが発足した。それに伴い同チームはアーバネットの活動拠点であるシドニーより2人のサーキットレディを連れてきた。向かって右がベリンダ・キャッスルダイソンさん(20)、左がスーザン・ヘラーさん(20)



三谷美紀 (19) 165cm 52kg
B83cm W60cm H68cm



後藤育子 (21) 167cm 50kg
B84cm W56cm H68cm



竹内かなえ (15) 158cm 45kg
B75cm W53cm H66cm



北原真知子 (20) 161cm 49kg
B83cm W60cm H65cm

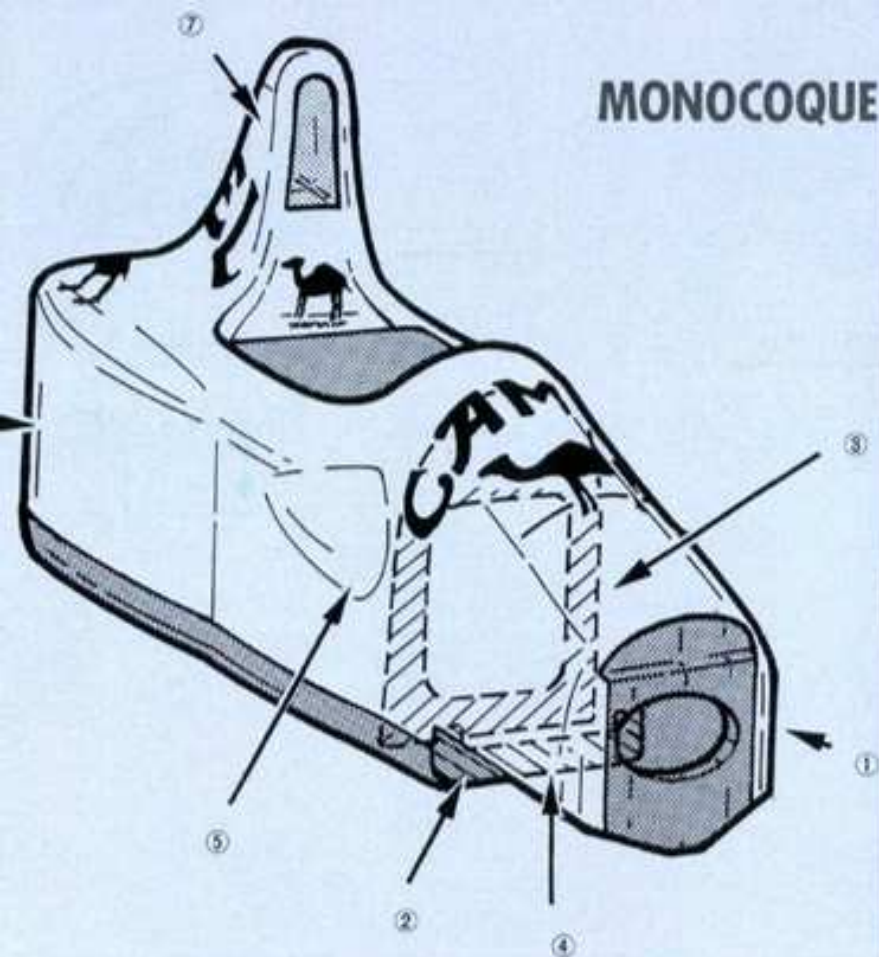
1990 F1

メカニズムの透視図

LOTUS 102 LAMBORGHINI

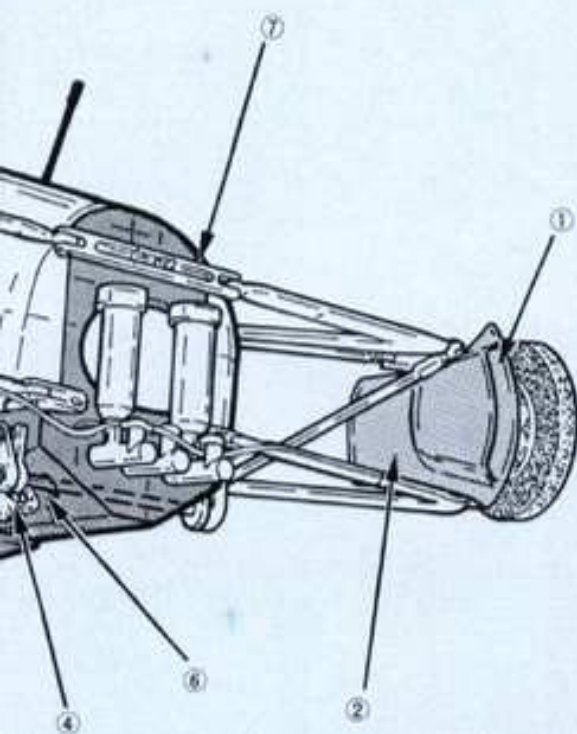
ここ数年、ロータスは低迷の時期を過ごしていた。これを打破するため、チームでは、'90年に向けてドライバー、マシンなどの体制面を一新させることを発表。そのロータスの'90年型マシンが102だ。エンジンをジャッドからランボルギーニにスイッチしたこのニューマシンは、ロータスに成功をもたらすことができるか？

Text/Peter Nygaard Photos/Grand Prix Photo, Hiroshige Satta Illustration/Bent Sorensen



ロータス102のコクピット周り。フットスペースには、ロールオーバーも兼ねるサブフレームが見える

FRONT SUSPENSION



- ①カーボン製のブレーキディスクとホイールベアリングを冷却するためのエアスクープは、軽量化を図るため、カーボンファイバーとエポキシ樹脂の複合素材で作られている。ダクトは滑らかなパネル②で成形され、タイヤ内の空気の流れを乱さないように工夫されている
- ②ブルロッドはアップライトの上部とモノコックの下部のリンク④に接続され、ダンパー⑤を動かす。ダンパーは昨年型と同じく、縁石に乗り上げた際に損傷を受けることが少なく、重心の低い設置となっている
- ③トーション式のアンテローバーは長く細い。今年のモデルでは、モノコックを貫通するレイアウトを取っている
- ④アッパーウィッシュボーンはバルクヘッド⑦に接続されている。この補強材は、安定性を向上させるためのものだ

フロントサスペンションは基本的に昨年型を踏襲した形



2月中旬、デレック・ワーウィックがケトリングラム・ホールにあるロータス本社正面に真新しい102のステアリングを握って現れたとき、伝統あるイギリスのF1チームは新たな時代を迎えた。マシン、エンジン、ミッドシップ、そしてドライバー。すべてが一新され、今、チームは希望に満ちている。

テクニカル・ディレクターのフランク・ダーニーは、1990年型のロータスを設計するに当たって、手堅い手法を採用した。ランボルギーニ製V型12気筒エンジンに横置きミッドシップと、重要なパーツが完全に新しくなったことを考慮して、102はジャッド・エンジン搭載していた前年の101の発展型という色彩が濃かった。モノコックにはわずかな改良の跡が認められるだけで、空力面も旧タイプの101と非常に似ている。ランボルギーニV12は、ジャッドV8より長くなっているが、フランク・ダーニーとそのデザイン・チームは102のシャーシを旧型よりスリムでコンパクトに仕上げている。

「ランボルギーニ・エンジンそのものも、ジャッドより幅が狭く、新しいボディの中に、すっきりと収まっている。102の全長は、101と比べて5センチ長いだけだ。ランボ

ルギーニ・エンジンはこれまで以上の出力と信頼性を我々に提供してくれるだろう。それに新しい横置きミッドシップを組み合わせることになるわけだ」と102の発表に際してダーニーは語っていた。

ランボルギーニ・エンジンのサイズは大きな問題にはならなかったが、より多くの燃料を積まなければならないことは無視できないファクターだった。したがってロータス102は、可能な限り軽量化され、さらに500グラムの重量をセーブするため、ワーウィック用に新しい軽量ヘルメットが製作されたほどだ。新設計の横置き6速ミッドシップは、ケーシングはロータス製だが、内部パーツはランボルギーニ製のものを使っている。

1990年のキャメル・チーム・ロータスは、正式なドライバーとしてデレック・ワーウィックとマーティン・ドネリーを採用し、ジョニー・ハーバートがテスト・ドライバーを務めることになった。

「12気筒エンジンを得て、私たちがトップ・チームの仲間入りをした。このことを成績によって証明するつもりだ」とこの新しいロータス102について、デレック・ワーウィックは語っている。

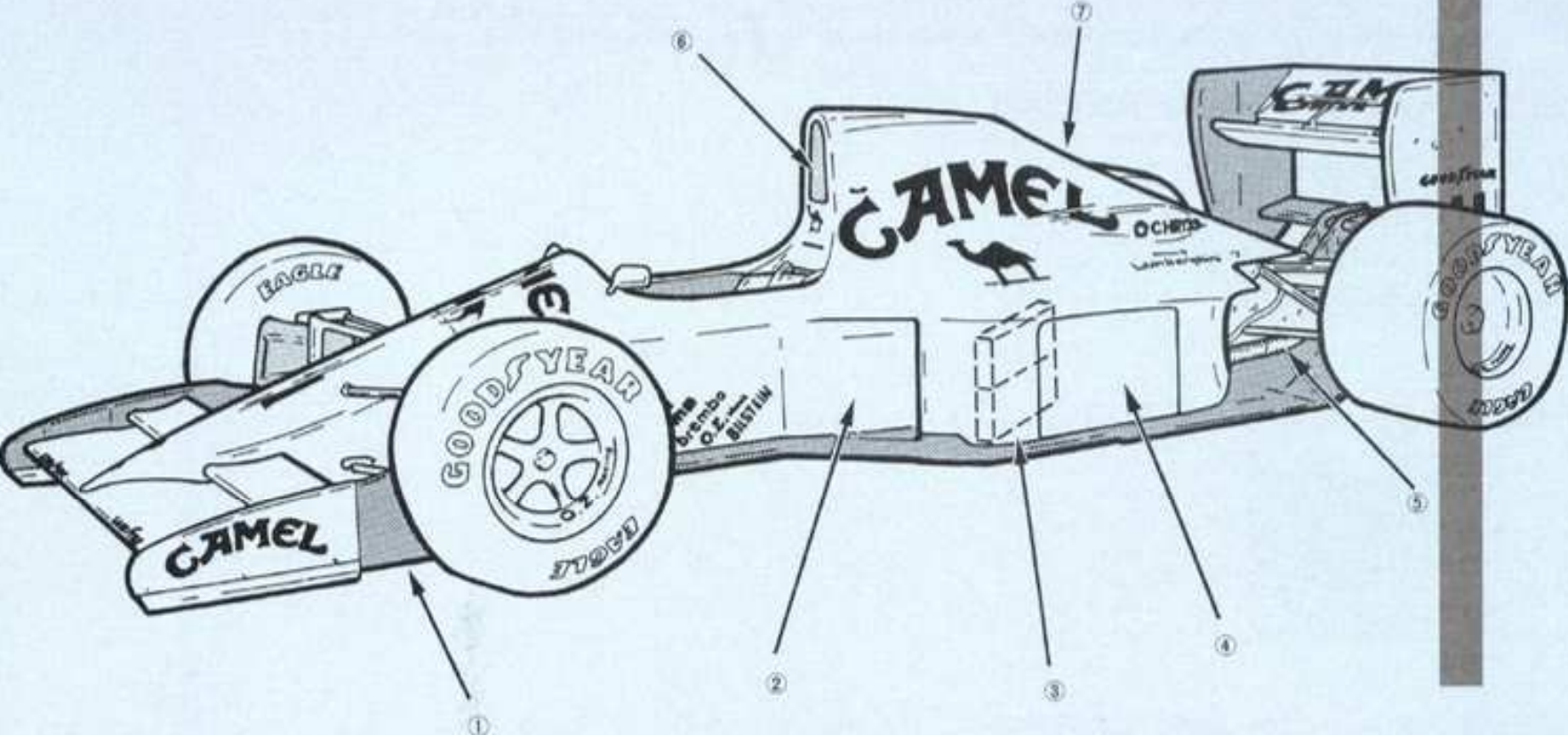
AERODYNAMICS

- ①フロントウイングの翼端板が延長された。これは、現在のF1界のトレンドに沿ったもので、フロントウイングへの気流をスムーズにし、タイヤによる空気の乱れを緩和する効果があると言われている
- ②サイドポッドに設けられたエアインテークのエッジが上下とも鋭い角度にあらためられた。これも現在のF1マシンのトレンドで、狙いはサイドポッド周辺の気流を滑らかにするとところにある。これによって空気抵抗が少なくなり、リヤウイングへの空気の流れがスムーズになる
- ③左側のサイドポッドには、ラジエーターとオイルクーラーが内蔵されているが、右側には大きなラジエーターがあるだけだ

- ④このパネルは取り外しが可能で、ブラジルや低速のモナコなどでエンジンの冷却効率を高める必要が生じた場合、完全に外されるか、アウトレットの穴が拡大された他のパネルに交換される。ラジエーターからの空気は、サイドポッドの後部ではなく、横から排出される。これによって、内部の空気抵抗が減少し、気流がスムーズになって冷却効果が高くなる。ただし、横から冷却気を出すことによってサイドの気流が乱れ、リヤウイングの効果も低下させるという欠点もある
- ⑤エキゾーストパイプはリヤのフロアの下から上方へ鋭いカーブを描き、ダウンフォースの拡大に貢献している。車体後部のダウンフォースのほとんどは、リヤウイングによって発生される

- ⑥エンジンへの空気はドライバーの頭上から高い効率で取り入れるのが、現在のトレンドになっている。
- ⑦エンジン・カバーの形状は、多くのレーシング・マシンが滑らかなラインを採用しているのに対して、シャープにカットされている。ロータスがデザイン面の主眼に置いたのはリヤウイング部分の空気対抗を最小限に抑え、気流をスムーズにすることだった。空気抵抗のほとんどは、フロントよりもリヤで発生するので、このことは非常に大きな意味を持っている。また、ウイングの効果はリヤのトラクションを左右するという点も見逃してはならない。リヤウイングへの気流が乱れていると、ダウンフォースは弱くなり、抵抗（ドラッグ）だけが増大する。

- ⑧モノコックには、軽量と高いねじれ剛性を確保するために、カーボンファイバーとエポキシ樹脂の複合素材が使用されている。別体式のボディカウルを装着することによる重量増加を避けるため、モノコック表面は滑らかな仕上げになっている。また、応力の集中を避けるため、モノコックには曲面が多用されている
- ⑨昨年の101同様、102もダンパーをドライバーの足元に設置する構造となっている。ただし、フロントセクションは今年から三角形のレイアウトとなった
- ⑩モノコックの剛性と強度を高めるため、ドライバーの膝の上⑩とロウウィッシュボーンのマウント部分⑪にサブフレームが追加されている。さらに、フロントエンドはサンドイッチ構造となり、軽量と高剛性を両立させる試みがなされている
- ⑪フロントタイヤとの間の気流をスムーズにするという空力的配慮から、モノコックのフロント部分は非常に狭くなっている。その結果、シフトレバーを操作するドライバーの手のスペースを確保するため、右側に半球形のパルジが作られている。強度だけを考えれば、これがマイナスになることは否めないだろう
- ⑫最近の傾向どおり、燃料タンクがサイド部分にまで広がっている。ロータスの場合、FIA規則に定められたギリギリの幅となっている。その目的は重心を下げ、コーナリング性能を高める点にある
- ⑬これも最近の傾向に従って、エンジンへのエアインテークは、ドライバーの頭上、ロールバーよりも高いところに設けられている。ロールバーは2本あり、もう1本はドライバーの膝を保護するコクピット内のサブフレーム⑭を兼ねている

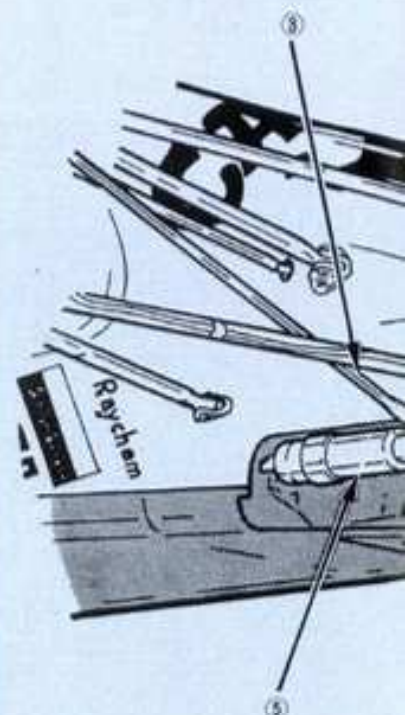
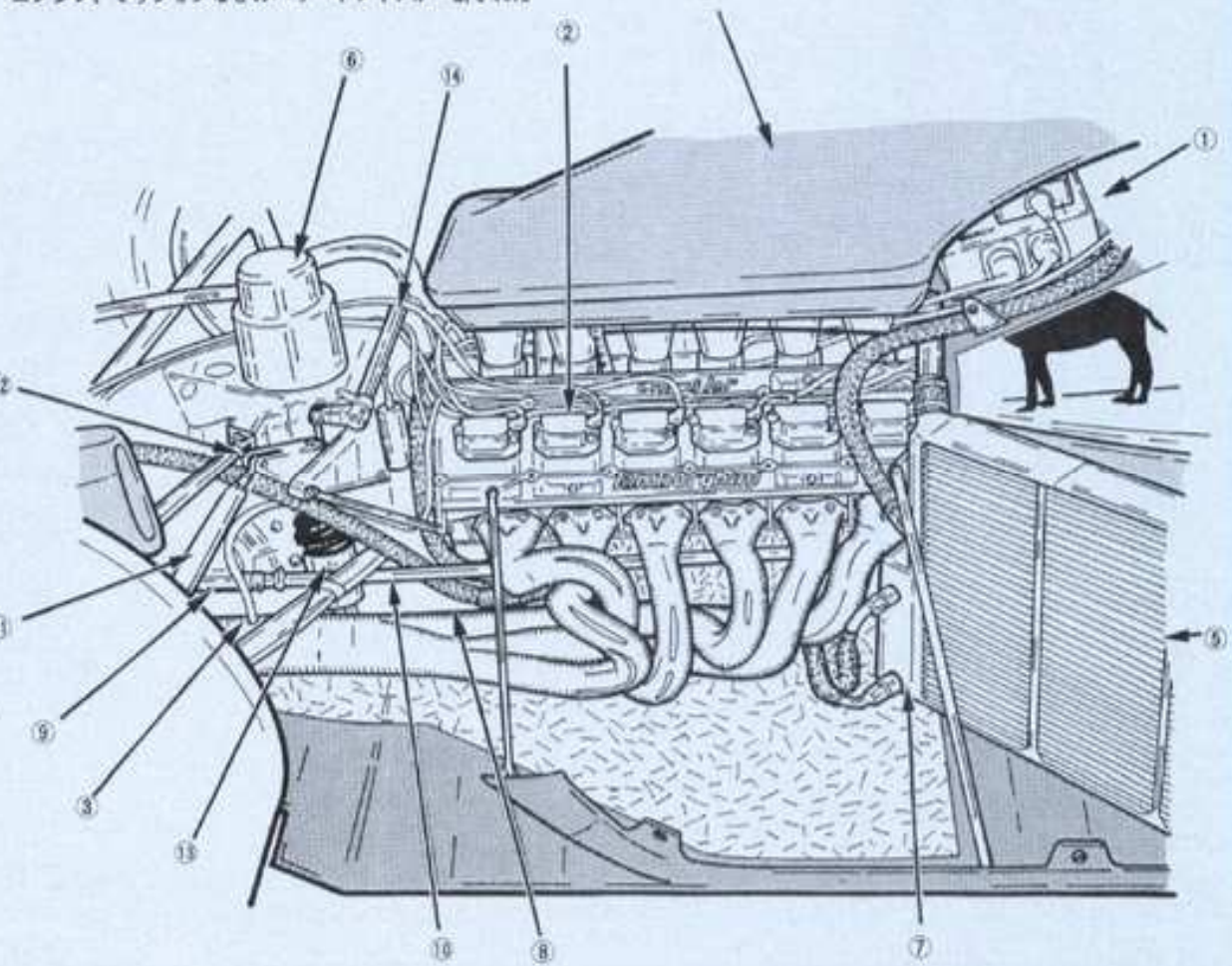


- ①エンジンから最高の性能を引き出すべく、燃料噴射装置（インジェクション）とイグニッションを制御、調整するボッシュ製のエンジン電子制御装置が採用されている
- ②ランボルギーニV12エンジンは各気筒ごとにそれぞれ独立したイグニッションボックスを持つ
- ③排気ガス内の酸素量を測定し、エンジンが最高の状態で燃焼しているかどうかを判定するランプ。その測定結果に従ってイグニッション④が調整される
- ④最近のF1のトレンドに従って、中央のエアインテークからエンジンの吸気パイプに外気が導入される
- ⑤右側のサイドポッドに内蔵されたラジエーターの角度は昨年の101とは異なっている。この新しい配置を採用することによって、冷却気をサイドから外部へ放出することが可能になった
- ⑥ミッション上部の背の高いオイルタンクは早い時期に改良される見込み
- ⑦水でミッションオイルを冷却する熱交換器がラジエーター内部に組み込まれている。オイルは、そこからオイルパイプ⑧を通過して新設計の6速横置きミッション⑨へ戻される。ミッションは重量配分とリヤ廻りの気流の向上をめざしてリヤアクスルの前に配置されている。この横置きミッションのおかげで、アンダーボディを車体の幅いっぱい上方へ建ね上げることが可能となり、昨年より強いダウンフォースを発生する
- ⑧コクピット内のシフトレバーと横置きミッションを結ぶギヤリンク
- ⑨リヤサスペンションはプッシュロッド方式⑩で、ロッカーアーム⑪を介して垂直マウントされたビルシュタイ製スプリング・ダンパー・ユニット⑫を動かす。
- ⑬トーションバー方式のアンチロールバーはミッションの上部にマウントされている



エンジン、ミッションなどのパワートレインが一新された

ENGINE & GEARBOX



R RACING ON

With a Passion For The Motorsports

BACK NUMBER

●BACK NUMBER/お近くの書店に注文するか、武蔵書房「バックナンバー係」まで号数明記のうえ、現金書留、又は定額小為替で直接ご注文下さい。88年5月号までは定価321円、送料は1冊44円、2冊134円。88年5/15号以降89年4/15号までは定価402円、89年5/1号以後は定価400円で、それぞれ送料は1冊74円、2冊121円です。なお、No.000(プレ創刊号)とNo.001(創刊号)は売り切れで、No.002(86年6月号)から揃っています。臨時増刊の定価、送料につきましては当社販売課までおたずね下さい。●定期購読のご案内/レーシングオンは毎月1日・15日発売です。確実にお求め頂くために定期購読をおすすめします。「〇年〇月〇日より〇ヶ月定期購読希望」と必ず明記のうえ、武蔵書房「定期購読係」まで現金書留、又は定額小為替でお申し込み下さい。6ヶ月12冊分5,800円(送料含む)、12ヶ月分24冊11,300円(送料含む)です。●R'onファイル/半年分12冊収録で定価1,030円送料は都内410円、北海道、九州、山口820円、青森、岩手、秋田、福井、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山、鳥取、島根、岡山、広島、中国地方が670円、それ以外は510円となります。(なお3部まで同送料です。)必ず「R'onファイル〇部希望」と明記して下さい。●申し込み先/株式会社 武蔵書房 〒159東京都渋谷区恵比寿西1-16-1 ※定価、送料には消費税が含まれています。



1990 No.64 1-JANUARY

メルセデスベンツ、マクラーレンで鈴鹿を走る/1989F1GPを振り返る/インターTEC/海外モータースポーツ雑誌を眺もう/どこへ行くGCマシン/IMSAGTP最終戦/インタビュー ギルハルト・ベルガー/1989年F1ワールドチャンピオンシップ/全日本オールスターダート



1990 No.70 1-APRIL

F1テストatヘレス/フェラーリ・ラインサイドストーリー/デイトナ24時間/ムーンクラフト訪問/90年モータースポーツ開幕直前プレビュー/鈴鹿F3000テスト/インタビュー ジョナサン・ナード/DCCSウインターラリー/モータースポーツベース車カゴロ/トラックインプレッションロー1989



1990 No.65 15-JANUARY

プロスト、フェラーリを初ドライブ/第36回マカオGP/SUZUKA1000kmレース/WRC第13戦 RACラリー/1989F1ホンダ・エンジンの戦いを総括する/第6回SUGO400km耐久レース/1989-1990をトップに聞く/インタビュー 町田 収/マカオGPアラ・カルト/F1カルタ



1990 No.71 15-APRIL

全日本254鈴鹿F1テストのベストリル/1990F1ニューモデルを斬る/MSA第2戦マイアミ/ジュニーターバート鈴鹿254の3日間/F3000ニューマシンを斬る/インタビュー鈴木 亜久里/1979年F1ワールドチャンピオンシップ/254ギル全員集会/アウトサイダー/66年のダカスター



1990 No.66 1-FEBRUARY

F1テストエストリル/第12回バリダカール プレビュー/レース・オブ・チャンピオン/内外ストーブリーグ情報/1989-1990をトップに聞く Vol.2/インタビュージャン・アレージ/システムダイアリー対応 1990年モータースポーツカレンダー第1弾/966ブランドズハッチF2



1990 No.72 1-MAY

F1アメリカGP/JSPC第1戦富士500kmレース/JTC第1戦300kmレース/WSPC SUZUKAプレビュー/海外レース観戦完結ガイド/スペシャルインタビュー-WSPCに向けて/WRC第2戦ポルトガルラリー/キャンペーンギル大集合/GTR神話の継承/アウトサイダー/66年のダカスター後編



1990 No.67 15-FEBRUARY

全日本F3000テストin鈴鹿/インタビュージャン・マリーノ/レストル/ボルシェ・インディカー/IMPRESION/ニュージランド・ツーリングカーに挑戦/1990モータースポーツカレンダー第2弾/1989-1990をトップに聞く Vol.3/1989ワールドチャンピオンシップ/GPドクターの仕事



1990 No.73 15-MAY

マンダ782シェイクダウン/F1ブラジルGP/全日本F3第2戦富士/速報/WSPC第1戦鈴鹿/FJ1600スペシャル企画第1弾/F3000TESTING at 富士/IMSAYell/GT第3戦セブリング12時間/インタビュー ケン・ティレル/ビデオ120%活用マニュアル/GTCへの6枚の招待状/972年セブリング12時間



1990 No.68 1-MARCH

第12回バリダカール/シェイクダウン ニッサンR90CJ/ニューF3000マシンレイナード90D/F3000テスト/1989-1990をトップに聞く Vol.4/インタビュー ナイジェル・マンセル/NRCレースフェスティバル/レーシングギア型録/1971年 富士300kmスピードレース



1990 No.69 15-MARCH

F1テスト/WRC第1戦モンテカルロラリー/レイナード90Dシェイクダウン/IMSASEダン・チャンピオンマシン試乗/1989-1990をトップに聞く Vol.5/インタビュー 本田 純介/富士フレッシュマン第1戦/ハイアングルレイナード89D-GC/MCS9/アドヴァンシャルファ962試乗

レーシングオン オリジナル・ファイル
定価1,030円(本体価格1,000円)



●バックナンバー常備店/東京都千代田区/豊泉グランデ03-295-0011 豊泉ブックマート03-294-0011 渋谷区/ミスタークラフト03-461-2665 町田市/久美堂東急ハンズ町田店0427-28-2772 神奈川県川崎市/プレスルーム044-844-7300 愛知県名古屋市/高瀬書店052-804-1805 バルコブックセンター名古屋店052-264-8526 白樺書房052-771-5208 豊田市/一二三書店0565-27-0110 三重県鈴鹿市/文光堂0593-78-0067 京都府下京区/ブックストア談 075-255-0654 ※常備店各店では、通信販売は行っておりませんのでご了承下さい。

「レーシング・オン」 定価400円 毎月1日・15日発売 発行：BUSHUSHOBO 03(463)2141

EIKI LIVES

24歳、レーシングドライバーとして人生を余りにも速く駆け抜けた村松栄紀選手の追悼式



いつも、笑顔が華のように輝いていたレーシングドライバーとして24年間を生きその人生を足早に駆け抜けていった。EIKI、君はそのくったくのない笑顔と旺盛なチャレンジ精神で我々レースファンを魅了してくれたファイト溢れる走りはFJからF3へそしてF3000へとステップアップしていくにつれ次第に磨きがかかり、その先に開けている明るい道これからの活躍を予感させた矢先あの不幸なアクシデントが起きてしまったEIKI、君がレーシングドライバーとして生き精一杯輝いていたことを、我々は忘れないだから、EIKI LIVES君はいつまでも我々の胸の中で生きていてほしい

4月21日土曜日、東京の青山霊場で、去る3月23日富士スピードウェイで事故死した故村松栄紀選手の追悼式「EIKI LIVES」が営まれた。彼をよく知る人々によって組織されたこの式には、あいにくの雨ながら、彼の友人、親類、レース関係者のほかにも彼を知る人、ファンだった人などおよそ1000人近くが駆けつけ、別れの言葉を送るとともに献花を行ない故人を送った。盛大な式であった



村松 栄紀(むらまつ えいき)

BIOGRAPHY

- 1965年 4月22日生まれ 山梨県出身 B型
- '84年 甲府工業高校卒業。在学中は野球部に所属し、4番バッターとして活躍する。同年、駿台自動車工業専門学校へ入学。
- '85年 在学中に富士フレッシュマンシリーズのファミリーA・レースでデビュー。4戦出場
- '87年 まる1年のブランクのあと、就波FJ1600にイータ02Jを駆ってフルエントリー開始。就波FJ-A第3戦で初優勝をあげ、以後もコンスタントに上位入賞を繰り返す。この年の就波FJ1600Aチャンピオンに
- '88年 フットワークスポーツ・レーシングチームより全日本F3選手権にフルエントリー開始。マシンはラルトRT31・トヨタ。第8戦鈴鹿の決勝5位を最高位に、シリーズランキング15位に記録される
- '89年 フットワーク・フォーミュラより全日本F3へ2年目のフルエントリー。マシンはラルトRT33・無限。第5戦の筑波でF3初優勝を遂げたほか、全戦で入賞し、シリーズランキング3位に。また、全日本ツーリングカー選手権にも出光レーシングwithフットワーク・フォーミュラから出場。片山右京とのコンビでシビックSiを駆り、第5戦鈴鹿ではクラス優勝を遂げ、シリーズ31位、JTCクラス9位。年末にはマカオGPにも参戦し、決勝の第1レグには一時5位を走る活躍を見せた。
- '90年 ムーンクラフトより全日本F3000に出場開始。開幕戦の鈴鹿ではMC041Bで予選18位/決勝8位。同時にレノンマスカーズフォーミュラよりF3にもダブルエントリー。第1戦では3位に入賞。2年目の全日本ツーリングカー選手権にはムーンクラフトより出場。JACCS-CIVICを中谷明彦とともに駆り、開幕戦でクラス優勝を遂げた。3月23日、富士スピードウェイでのF3000タイヤテスト中にアクシデントに遭い、急逝。享年24歳



F3では初年度もシャンパンファイトがあった



グループAは2年目。今年は中谷と組んだ



'89年のマカオでは結局クラッシュしてしまったものの、5位を争うファイトを見せた



初めての、そして最後となったF3での優勝は、'89年改定チャレンジカップでだった



2期のF3000初レースはルーキー最上位の8位だった



F3チャンピオンを賭けたダブルエントリー



THE RAIN J TYRE
 ドライで最高の性能を誇るレインタイヤ ユニロイヤル

SUPER RAIN TECHNOLOGY



多くのヨーロッパ車に純正装着される“ユニロイヤル”
 選択される理由は「完成度の高さ」です。安全性に対する妥協を許さない姿勢が、
 ヨーロッパの一流自動車メーカーに認められています。



UNIROYAL RALLYE 440・340・380・280 SERIES



Rallye 340 ZR Rallye 340 VR Rallye 280 Rallye 380

BMW
 純正装着推定
50%

**BEST CHOICE
 IN EUROPE**
BMW 8er



WITH RALLYE 440

BMW 8er.に純正採用決定!

AR 総発売元
 株式会社 アウトライフエン
 Auto Reifen 〒160 東京都新宿区新宿2-13-10 武蔵野ビル6F TEL.03-225-2320 FAX.03-225-2339

●総輸入元：日商岩井株式会社





エキゾーストノイズの喧騒の中で会話する

ドライバーとピットの間で交わされる情報のやりとりには、サインボードや無線が使われている。そして、その他にも決勝レース中にはあまり使われることはないがピット内での有効なコミュニケーションをするための道具として、すでにF1ではおなじみとなっているインターコムがある。

F1などのピットにおいては他のマシンのエキゾーストノイズやドライバーのヘルメットに遮られてドライバーとチーム監督やピットクルーが、このインターコムなしに普通の声の大きさを会話をするとはなかなか難しい状況となっている。

テスト走行や予選中、ピットインするたびにドライバーとチーム監督が、回りのエンジン音などの騒音に負けないようにと大きな声で怒鳴りあいながら会話をしたのではお互いの意志をスムーズに伝達することが難しいことはおわかりいただけるだろう。またそのような状況の中、お互いの声を取り取り難いということは、自分の意志や情報を誤って伝えてしまう可能性もあり、結局、貴重なテストや予選の時間を無駄に浪費してしまうことにもなってしまうのだ。

インターコムは大きく分けて3つのパーツから構成されている。まず1つめはドライバーのヘルメット内部に取りつけるためのスピーカーとマイク。2つめはマイク付きのヘッドフォン。F1チーム監督などがしているの本誌のF1ページなどでも見たことがあるだろう。そして、3つめは電源を内蔵しているアンプである。アンプはドライバーではな



右はヘルメット内蔵用スピーカーとマイク。中央はアンプ



実際にはこのようにして会話をする

く、ヘッドフォンをする人間が自分のヘッドフォンを接続した状態を持つ。

実際に会話をするときはドライバーのヘルメットに内蔵されたスピーカーとマイクのコードをマシンの外でヘッドフォンをしてアンプを持っているチーム監督などが、アンプから出ているコードに接続する。

インターコム・セットのヘッドフォン部分は外部の音をシャットアウトする必要があるためそのほとんどが密閉式になっている。そして、マイクは周辺の余計な音を拾わないような工夫がなされているのだ。

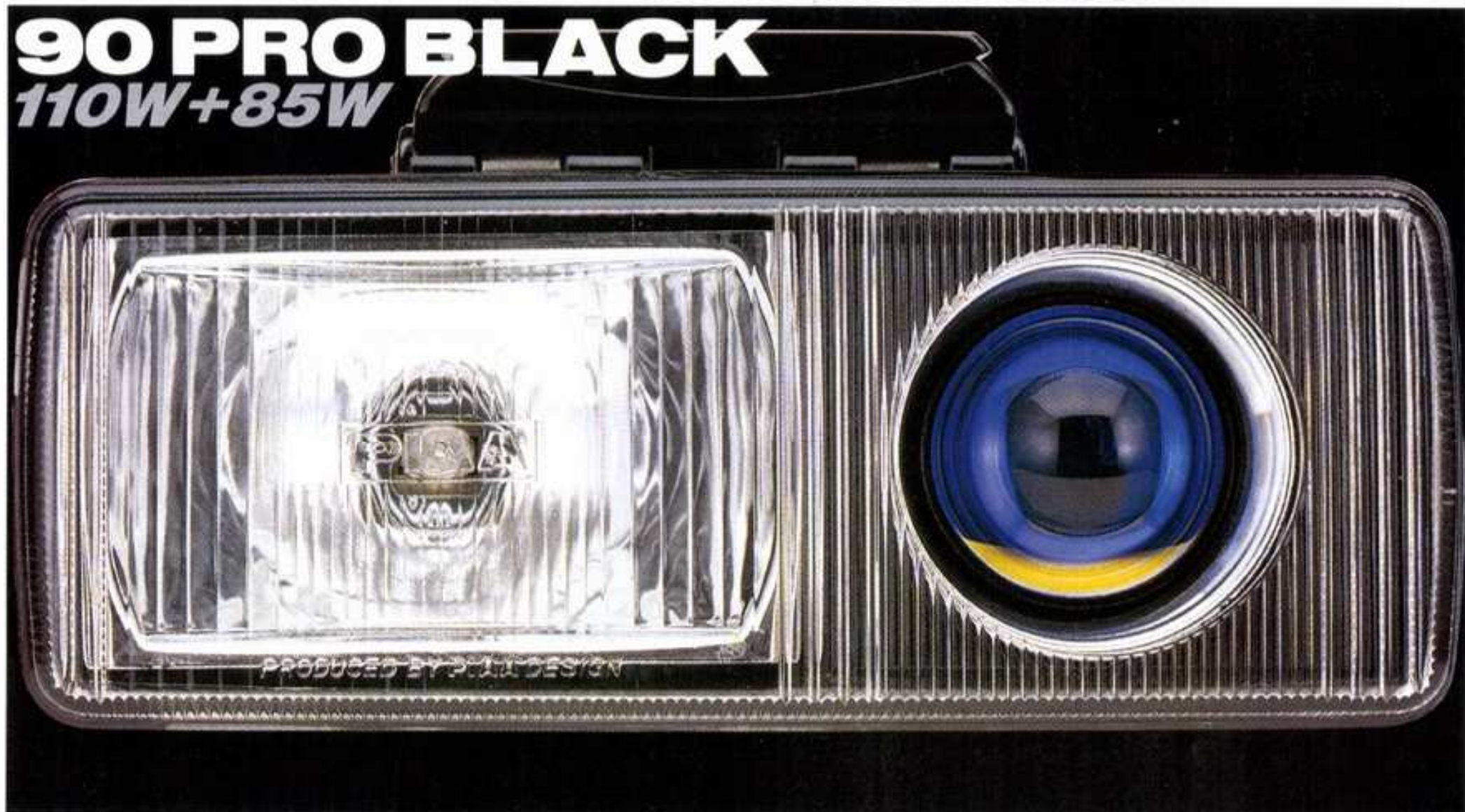
また、インターコムにトランスミッターを接続して電波を飛ばせば無線としても使用できる。耐久レースでは無線を使ってピットとドライバー、双方がピットインの指示やマシンコンディションやトラブルなどの情報のやりとりを行なうが、スプリントレースではドライバーの集中力を妨げたり、予定外のアクシデントによるピットインは優勝戦線からの離脱を意味することなどから予選やテストの時以外は装着はするものほとんど使われないというである。

上の写真のインターコム・セットはスウェーデン製で、この度フナキレーシングから発売されることになったものである。マイク付きのヘッドフォン、アンプ、ヘルメット内蔵用スピーカー・マイクの3点セットで9万円。また、スベアヘルメット用スピーカーとマイクのセット(2万2000円)や多くのクルーに対応するためのスベアヘッドフォン・マイクセット(4万円)もある。

PIAA

PIAA MOTOR RACING PROJECT JAPAN
DESIGNED BY PD DESIGN CARROZZERIA PRODUCED BY L'UOMO TERZO DESIGN

90 PRO BLACK 110W+85W



精悍ブラックダンディズム

明るいプロジェクター、ブルーレンズから黄色い光！

チタン、シリコン他20数層にも及ぶ真空蒸着多層膜コーティングによりブルーレンズから黄色光を放つ世界最先端技術の結晶—85Wプロジェクターランプ。さらに驚異的明るさを実現した110Wスポットランプとの組合せはまさにランプの芸術品。機能とファッションを高次元でトータルコーディネートするPIAAから新登場。

〔プロジェクターランプの配光特性〕①路面の照射が均一でムラが無い。②水平カットラインがはっきりとし上方にもれるグレア光が出ない為、雨霧雪などの悪天候に画期的な威力を発揮。



9512 85W



90 PRO BLACK: PK9001 ¥85,000

●定格:プロジェクターランプ(H) 85W・ブルーレンズ・黄色光 (スポットランプ)H) 110W・ホワイトレンズ
●ボディ:アルミダイカスト ●サイズ:95% (H) × 245% (D) × 131% (奥行) ●セット内容:ランプ2個(ランプカバー、ケーブル・ボルト付)

9512: PK9512 ¥48,500

●定格:プロジェクターランプ(H) 85W・ブルーレンズ・黄色光
●ボディ:アルミダイカスト ●サイズ:137% (H) × 141% (D) × 127% (奥行) ●セット内容:ランプ2個(ランプカバー、ケーブル・ボルト付)

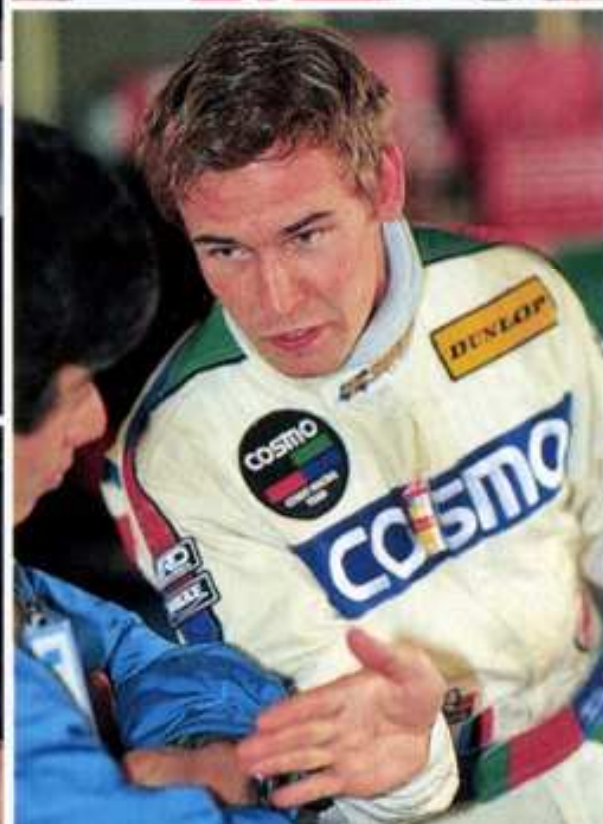
PIAA CORPORATION

■カタログ請求:ハガキに住所・氏名(ふりがな)・年齢・TEL・ご希望の製品カタログ名・この広告をご覧になった雑誌名(何月号)を明記の上お送りください。■送り先:〒108 東京都港区白金台3-19-6URD白金ビル PIAA株式会社 TEL:03-448-1511

本広告の定価は消費税抜きのものです。



コスモ石油株式会社



'SPONSOR'

[レース・で・プロモーション]

レースフィールドに参入し 開発を進めるコスモ石油は 自動車の未来に貢献する

スポーツマンが人間の運動能力を突き詰めていってシエイク・アップされていくのと同じように、レーシングマシンは、自動車の持つ運動性能を極限まで追求していった結果生み出された、自動車のひとつの「究極の姿」である。より高い運動性、耐久性、コントロール性など、際限のない戦いのフィールドにおいて日々進化していくレーシングマシンが一般市販車に与える影響は、実に大きい。レーシングエンジン为例にとると、それが良く分かるだろう。普通市販車の場合、ターボチャージド3リットルスポーツカーで最高出力が300馬力近辺、それに対してF3000はノン・ターボながら450馬力を発生する。もちろん、パワーバンドに入ってからレスポンスの鋭さは、一般車の比ではない。そんな究極のマシンに魅せられ、更なる進歩を要求するためレーシングフィールドに参入する企業は多い。自動車メーカーはもちろん、タイヤメーカー、プラグメーカー、オイルメーカーなど、業種も多種多様だ。コスモ石油もそんなレーシングマシンを自社製品の開発の場に選んだ企業のひとつで

ある。緑/白/赤のカラーでおなじみのコスモ石油は昭和61年、大橋石油と丸善石油が合併して発足した。現在業界第3位の総合石油会社だ。自動車のエンジンに欠くことのできないガソリン、オイルの更なる発展を望み、翌62年、モータースポーツの世界に参入した。その年にコスモレーシングチームを発足し、国内グループAデビューで足固めをした。そして63年からはデビューIIに進出し、「コドリキン」でおなじみの土屋圭市/デイビッド・ケネディ組をサポート。土屋選手の走りっぷりとともにその名をモータースポーツファンに浸透させた。その後、この両者をデビューIIIにステップアップ。好成績でシーズンを終え、いよいよ今シーズンより国内レースの最高峰、F3000参入。現在、憧夢をスポンサーとし、トーマス・ダニエルソン 駆るレイナード90Dで活躍中だ。また、同社が開発の場に選んだのはサーキットレースのみにとどまらない。過酷なサバイバルレースという事で有名な、パリイダカールにもコスモリシャル日産チームとし

て参戦。昨年はジャック・ラフィット、今年にはアンドレ・ドストド選手を走らせた。これらのモータースポーツ活動により、同社のガソリン、オイルは発展していく。プレステージガソリン・マグナム100、モーターオイル・SGXは、この最前線での開発競争の中からノウハウを得、商品化された製品なのだ。F3000参戦で、国内レースの頂点にチャレンジすることになったコスモ石油は、その激しい開発レースの中で、さらに清浄性が高いガソリン、耐熱性の高いオイルが生まれ得ることだろう。それは、自動車の明るい発展に携わっているともいえるのだ。

正式名称・コスモ石油株式会社
本社所在地・東京都港区芝浦一丁目
設立・昭和61年4月1日
資本金・283億3240万2400円
従業員数・3442人(平成2年3月31日)
事業内容・原油および石油製品の輸入、各種石油製品の生産ならびに販売

RACING ON

7/1号No.076は 6月1日(金)発売です

表2 見開き—— 株式会社ケンウッド

P 4 —— 日本クエーカーステート株

P 25 —— 高須クリニック

P 33 —— 鈴鹿サーキットランド

P 34 —— 株式会社アールズ

P 42 —— 株式会社三和トレーディング

P 62~63 —— 株式会社オートランド

P 67 —— 株式会社ミスタークラブ

P 84 —— 株式会社日本モーターレーシングセンター

P 103,144~145 —— ニッサンモータースポーツインターナショナル

P 112 —— スクーデリア

P 113 —— ジェニカート/ハラダカートサービス/マードレーシング

P 114 —— ヤマハ発動機株

P 115 —— 日本石油株

P 134 —— 株式会社アウトライフ

P 136 —— PIAA株

P 138 —— 株式会社パンフィック・トラベラーズ・エージェンシー

表3 見開き—— 本田技研工業株

表4 —— 三菱自動車工業株

●広告に関するお問合せは03-463-2141 武蔵書房営業部まで

AD CONTENTS

CHIEF EDITOR —— 三好 正己

EDITORIAL STAFF —— 中島 敦
 権工 剛司
 高岡 佳代
 竹村 和敏
 西崎 輔之
 石原 正則
 菅野 和彦
 木内 康子
 岸本 伸昭
 長谷川 和也
 宮城 平夫
 西山 浩明
 家村 研一
 吉田 浩一
 嶋田 俊樹
 堤 治
 小林 保博
 二村 博
 金子 孝
 小林 恵二

CONTRIBUTING EDITORS —— 後藤 直樹
 佐藤 聡
 柳田 剛
 西山 広樹
 吉岡 智英
 藤井 倫有
 藤井 伸枝
 高先 鏡子
 松本 鏡子

STAFF PHOTOGRAPHERS ——

SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS ——

ART DIRECTOR ——

DESIGN STAFF ——

「レーシング・オン」6/15 No.076
 発行所:株式会社武蔵書房
 〒150 渋谷区恵比寿西1-16-3
 PHONE 03-463-2141 FACSIMILE 03-463-2150
 編集室:株式会社グラフィティ
 〒150 渋谷区恵比寿南2-6-16
 PHONE 03-711-7171 FACSIMILE 03-711-7173
 発行人:西ヶ谷 治男 編集人:三好 正己
 印刷:大日本印刷株式会社

「RACING ON」
 6/15 1990 ISSUE No.075/PUBLISHED 15 JUN.
 PUBLISHED by "BUSHUSHOBO Co., Inc."
 1-16-3 EBISU-NISHI, SHIBUYA-KU,
 TOKYO, 150 JAPAN
 PHONE 03-463-2141 FACSIMILE 03-463-2150
 EDITED by "GRAFFITI Co., Inc."
 2-6-16 EBISU MINAMI, SHIBUYA-KU,
 TOKYO, 150 JAPAN
 PHONE 03-711-7171 FACSIMILE 03-711-7173
 PUBLISHER-HARUO NISHIGAYA
 EDITOR-MASAMI MIYOSHI
 PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

STAFF

●この仕事を始めて以来、ゴールデンウィークが楽しかったことありません。てな事を書くと、よくあるヒサシ話のようですが、今回に限って、実はそうなんです。休めない悲しさよりも、印刷所などが休業となってしまうために、年末以来に早い進行を強いられるわけですね。「じゃ、連休は休めるじゃないか」ところがドッコイ……。そのココロは「連休明け早々に、サンマリノGPに向けて出発するの……」

●このあいだTVを見ていたら、「マンションで財テク」というコーナーがあって、南越ヶ谷のマンション「ビルヌーブ越ヶ谷」というのが紹介されていた。この名前の由来はこうなっているんだろ? この話をR氏にしたから「せじ住みたい」とのこと。空気があったら編集部まで教えてください。(Rびん)

●何で今頃と思うけど、やっぱり嬉しいローリング・ストーンズの東京ドームTV放映。小指くらいの大きさだったミックやキースがとりあえず見られるほどにはなっているはず。日本全国ストーンズ一色に染まっていたのはほんの少し前のことだったのに、あれからポール・マッカートニーは来るね、ジャネット・ジャクソンは来るね、マドンナも来た。本当に時の経つのは早い。次に来るのは誰だ? (金火をあけてストーンズを息をうろたられ)

●とはいったものの(分らない人は前者の編集後記をよ)、X-9、手放さないですよ。うちのネコも気に入っているし、やっぱり耳の後ろつかうドゥルがしいエンジン音を立てて、ミラターボにブッチギられながらも大迫力でコーナーぬけてく快感はえもいわれぬモンがありますよ。高速安定性も意外といしね。だいたい、平気で何百キロもスピードが出ちゃうクルマより、必死でスピード出すクルマの方が安全だし正しいクルマの姿だと思いませんか? ……思わないか。(さかな)

●久々に「オホーツク、カッチョエー」ってクルマが登場した。メルセデスS190E2・5・16のエポリューションIIである、いわゆる高級車というのが嬉しいボクだけだ。こいつは別格。ドカーンと突き立つたりやウイングに、プリプリと張り出した前後のフェンダー。こんなえげつないクルマを、かのメルセデスベンツが堂々と発売するところが何と云ってもスゴイ。こいつは……笑っちゃうほど気に入りました。(ナカジ)

●養生の全日本ツーリングカー選手権まであと6日。このレースのサポートイベントのミラージュ・フレッシュマンとF100にR onのマシンが登場。ミラージュは(さしやん)、F100は(Rびん)とR on編集部の紅2点がドライブする。どちらも養生は初体験。さてそんなレースを見せるやら、カテゴリーは違えど、本番のはるか前から、ライバル意識をムキ出しのふたり。というわけで、養生ではトキコ・カラの2台のマシンの走りっぷりに注目!! (R)

●編集部は毎日読者からのハガキ、励ましの文面に涙し、おしかりのコメントに心臓を締められているだけだと、表書きを書けない人が多くてタメ息をつくことしり。会社や係に出すときって、普通「御中」って書くわけですよ。ところが「御中」が「係」で止まったり、「行」「宛」「殿」など、「殿」や「苦労さま」なんて、目下の人に対する言葉のはずだよね。日本語って難しいものなのですよ。しみじみ……。(みなこ)

●前回は夜はやっぱり電車が嫌いだと言った。それより以前に2時間以上電車で乗ってられないなんてことを書いたことがありました。しかし、ここに訂正させていただきます。僕には電車が好きです。……あれは高校時代の友

達と渋谷で朝まで飲んだ帰り、僕は6時前の電車に乗って、本当なら30分でもいいところを気持ちよく4時間も電車にゆられながら自分のアパートへと帰ったのでした。(渋谷と桜木町を往復する電車で良かったと思うかんの)

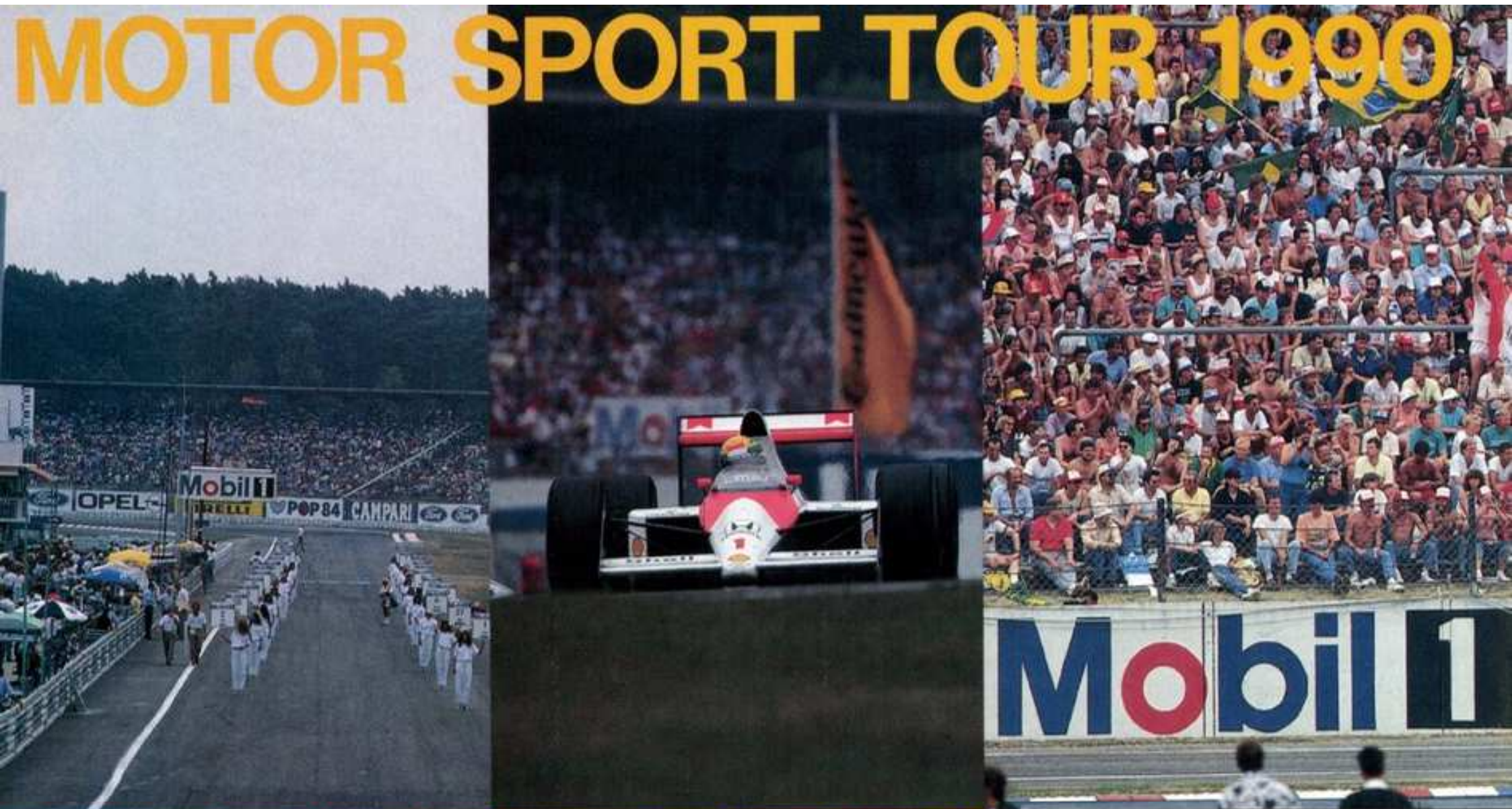
●連休の志願はイヤってわけが富士の耐久はバイクで行った。ひさびさにバイクに乗ったけど、よかったよ。今、持っているのはガタガタなんで、もうちょっとマシなのが欲しい。それならツーリングに行こう。やっぱりシテント積んで野宿かいいな、ノホホーンと一週間の。この一週間か? 週間にのび、そして1ヵ月、いいじゃん。親切なんてラララララララララ、入構なんてラララララララララ……。(私にキック&ANK)

●現在のアパートに引っ越して、早や2ヵ月あまり。買うべきものも買って、やっと最近ひととおりの落ち着いたところだ。ところで、今度のアパートからは多摩川がすぐ近く(つまり東京の端という事です)で、休日にはジョギングや野球などをしている人をよく見かける。せっかくなんな環境の所に来たんだから、よしよし俺も健康的なことを少しはやってみるかと思はば思っただけど、休日にはやっぱり朝寝坊してばかりで、それどころじゃない。トホホ……。(R)

●私の一番の悪友である登山在住の「子」。年の始めにデュラとして、エアロビクスのインストラクターになってしまいました。それからというものが、私にそのエアロビクスに通うようにと、しきりに勧誘する。そんなヒマもないし、もうエアロビクスなんてフルイも人ねえ、と返答したら私の分のケイキを責めてしまった。もうすぐ夏だし、シエイブアップをかねて、もう一度はじめてみようかな。あ、なんて友達悪いんでしょ、私って……(授業料タダにしない? ネノ、さしやん)

FROM EDITORS

MOTOR SPORT TOUR 1990



G E R M A N G R A N D P R I X

F1ドイツGP観戦の旅9日間

7月27日金～8月4日土

定価518,000円

月日(曜)	発着/滞在地名	時間	交通機関	備 考
7月27日金	東京(成田) フランクフルト フランクフルト ハイデルベルグ	午前 夕刻 夜	航空機 専用バス	新東京国際空港より空路フランクフルトへ 到着後ハイデルベルグへ (ハイデルベルグ泊)
7月28日土	ハイデルベルグ			ドイツグランプリ予選観戦 (ハイデルベルグ泊)
7月29日日	ハイデルベルグ			ドイツグランプリ決勝観戦 (ハイデルベルグ泊)
7月30日月	ハイデルベルグ フランクフルト フランクフルト ローマ	朝 午前	専用バス 航空機	専用バスにて、フランクフルトへ 空路、永遠の都ローマへ 着後、レストランにて昼食 午後、専用バスにて市内観光 (ローマ泊)
7月31日火	ローマ			終日フリータイム (ローマ泊)
8月1日水	ローマ パリ	午前 午前	航空機	空路パリへ 到着後レストランにて昼食 午後、市内観光 (パリ泊)
8月2日木	パリ			終日フリータイム あなたのパリを見つけて下さい。 (パリ泊)
8月3日金	パリ	午前	航空機	空路、帰国の途に (機中泊)
8月4日土	東京(成田)	午前		着後、解散

食事：毎朝食、昼食2回

1990年 モータースポーツツアー予定表	
1	アメリカグランプリ観戦の旅 3/9(金)～3/15(木) 7日間 ▶ 予定価格 ¥308,000 成田-フェニックス(1泊)-ロサンゼルス(1泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食1回)
2	ブラジルグランプリ観戦の旅 3/21(水)～3/28(水) 8日間 ▶ 予定価格 ¥468,000 成田-リオデジャネイロ(2泊)-サンパウロ(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回)
3	サンマリノグランプリ観戦の旅 5/10(木)～5/19(土) 10日間 ▶ 予定価格 ¥468,000 成田-ボローニャ(1泊)-ローマ(2泊)-ノヴィ(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食1回)
4	モナコグランプリ観戦の旅 5/24(木)～6/2(土) 10日間 ▶ 予定価格 ¥458,000 成田-ニース(1泊)-ノヴィ(1泊)-アムステルダム(1泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回)
5	カナダグランプリ観戦の旅 6/8(金)～6/16(土) 9日間 ▶ 予定価格 ¥398,000 成田-モントリオール(1泊)-バンフ(2泊)-バンクーバー(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食1回)
6	ル・マン24時間レース観戦の旅 6/15(金)～6/23(土) 9日間 ▶ 予定価格 ¥418,000 成田-パリ(4泊)-ロンドン(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回)
7	メキシコグランプリ観戦の旅 6/22(金)～6/29(金) 8日間 ▶ 予定価格 ¥338,000 成田-メキシコシティ(1泊)-ロサンゼルス(1泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回)
8	イギリス、フランスグランプリ観戦の旅 7/5(木)～7/17(火) 13日間 ▶ 予定価格 ¥498,000 成田-マルセイユ(1泊)-ジュネーブ(2泊)-パリ(2泊)-ロンドン(1泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食2回)
9	ドイツグランプリ観戦の旅 7/27(金)～8/4(土) 9日間 ▶ 予定価格 ¥518,000 成田-ハイデルベルグ(1泊)-ローマ(2泊)-パリ(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回)
10	ハンガリーグランプリ観戦の旅 8/9(木)～8/20(月) 12日間 ▶ 予定価格 ¥588,000 成田-ブダペスト(1泊)-ウィーン(1泊)-ローマ(2泊)-パリ(1泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食3回)
11	ベルギーグランプリ観戦の旅 8/23(木)～9/1(土) 10日間 ▶ 予定価格 ¥468,000 成田-リエージュ(1泊)-ロンドン(2泊)-パリ(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食3回)
12	イタリアグランプリ観戦の旅 9/7(金)～9/16(日) 10日間 ▶ 予定価格 ¥468,000 成田-ミラノ(1泊)-フィレンツェ(1泊)-ローマ(2泊)-パリ(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食2回)
13	ポルトガル、スペイングランプリ観戦の旅 9/21(金)～10/4(木) 14日間 ▶ 予定価格 ¥528,000 成田-リスボン(1泊)-マドリード(2泊)-サラマンカ(2泊)-ヘレス(1泊)-マドリッド(1泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食1回、夕食2回)
14	オーストラリアグランプリ観戦の旅 11/1(木)～11/10(土) 10日間 ▶ 予定価格 ¥498,000 成田-アデレード(1泊)-メルボルン(2泊)-シドニー(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食1回、夕食1回)
15	マカオグランプリ観戦の旅 11/22(木)～11/26(月) 5日間 ▶ 予定価格 ¥138,000 成田-香港(1泊)-マカオ(3泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食2回)

●旅行条件

(費用に含まれるもの)●往復航空運賃●ホテル代(1室2名、バスまたはシャワー付)●旅行中の観光、移動に要するバス、列車など利用交通機関の料金●地上手荷物運賃●料金(1人1個)および1人20kg以内の航空手荷物料金●団体行動中の税金、サービス料およびチップ●添乗員費用●詳しくはパンフレットをご請求ください。
●各ツアー乗車人員30名様 最低実施人員15名
●現地事情及びレースに精通したツアーコンダクターが同行します。
●ヨーロッパ、オーストラリアへは福岡、大阪、名古屋発着 同一行全です。札幌発着は、¥15,000追加です。

●お問合せ・申込み

株バシフィックトラベラーズエージェンシー
〒104 中央区銀座3-9-4 文成ビル
☎03-542-0281(代) 担当・杉野、山中
日本旅行業協会会員 運輸大臣登録1128号

●後援

RACING ON

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

'90 HONDA F-1 COLLECTION

F1グランプリ。そこにはスピードがあり、技術があり、
たくさん人間がいます。マルボロ・マクラーレン・ホンダも
その究極のステージで頂点に一番近いところで闘って
います。'90モデルは、そんなチームスタッフのスピリッツ
をたっぷりと織り込んだコレクションです。
F1を愛するすべての人にお届けします。



HDOW22
チームポロシャツ
¥6,380
サイズ：S, M, L
カラー：白, 赤, 黒, パープル, モカ
素材：綿100%

HDOK06
サーキットウエストバッグ
¥4,530
サイズ：120×220×70mm
カラー：赤×青
素材：ナイロン100%(撥水加工)

HDOC73
Tシャツ
¥2,260
サイズ：フリー
カラー：白
素材：綿100%



HDOC75
TシャツK
¥2,260
サイズ：フリー
カラー：白, 黒, シモフリグレイ
素材：綿100%



HDOK04
サーキットボストンバッグ
¥12,360
サイズ：320×620×320mm
カラー：赤×青
素材：ナイロン100%(撥水加工)



HDOK07
サーキットショルダーバッグ
¥6,690
サイズ：200×420×110mm
カラー：赤×青
素材：ナイロン100%(撥水加工)



HD9W81
チームスポーツタオル
¥2,060
サイズ：400×1200mm
カラー：白×赤
素材：アクリル70%×綿30%



HD9W72
チームメッシュキャップ
¥3,090
サイズ：フリー
カラー：白, 赤
素材：ナイロン100%
(メッシュ部)



HDOW85
チームソックス
¥1,030
サイズ：フリー
カラー：白, 赤, 紺, 緑, グレー
素材：綿100%

HD0E02
テレホンカード
¥1,000
50度数×1枚



HD0E03



HD0E04



HD0E05



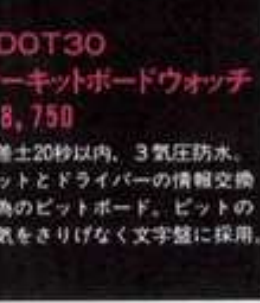
HD0E01
テレホンカードセット
¥2,000
50度数×2枚



HDOT21
サーキットクロノグラフウォッチ
¥30,900
月差±20秒以内、日常生活防水。
各部の高精度はもちろん、文字盤の数字はホンダF-1の計器盤に使われているものを採用。多機能で、メカニカルなデザインがマニア心をくすぐる。



HD9L03
F-1ピンテーゼジッポー
¥5,450
クロームブラッシュ・エッチングスター仕上げ
1964年8月2日、ニュルンブルクリンクでデビューした、ホンダ初のF-1マシン「RA271-101」ピンテーゼジッポーにエッチングしたモデル。男の持物として1つ欲しい。

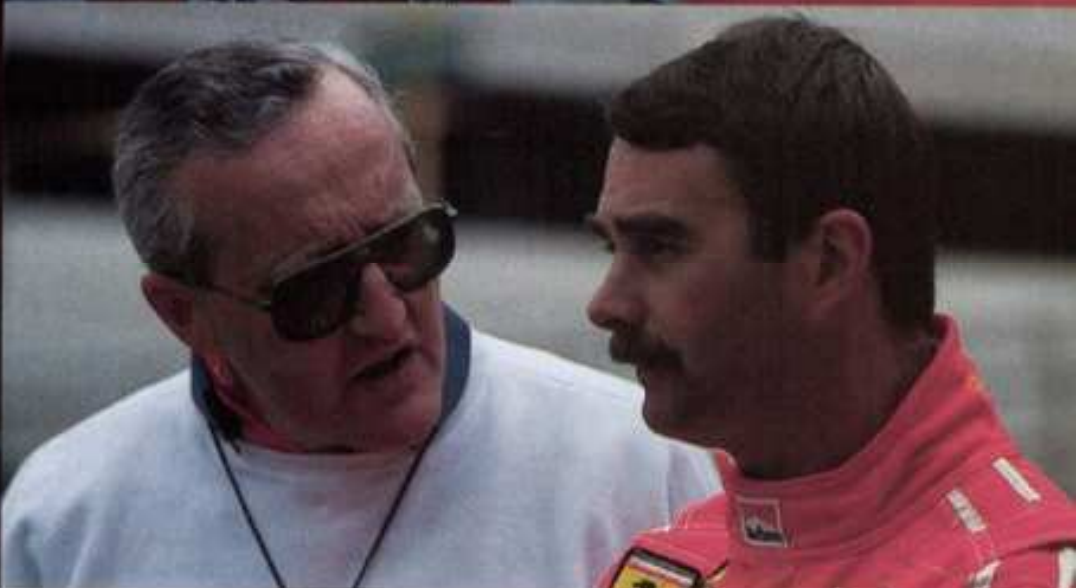


HDOT30
サーキットボードウォッチ
¥8,750
月差±20秒以内、3気圧防水。ピットとドライバーの情報交換のためのピットボード。ピットの熱気をさりげなく文字盤に採用。



HDOT28
サーキットチェッカーウォッチ
¥8,750
月差±20秒以内、3気圧防水。勝利のチェッカーフラッグを腕に巻くのも、とってもおしゃれ。





A M P I O N S H I P R O U N D 3

マリノGP

5月19日土曜日
全国一斉発売!

定価500円
(本体485円)

●お求めは全国書店、
コンビニエンスでどうぞ!!

R RACING ON

(株)武蔵書房 〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-15-3 TEL.03-463-2141



2

F O R M U L A 1 W O R L D C

レーシングオン緊急臨時増刊

速報！サ

より早く、よりホットに、そしてより豊富に

多くのファンの注目を集めるF1グランプリ。テレビ中継で味わった興奮は、「もっと知りたい」という興味に変わっていくことでしょう。その当然の欲望にお応えするのが「レーシングオンF1速報」です。グラフィカルな巻頭カラー、詳細なレポート、そして豪華ライター陣による特別企画の数々がグランプリの興奮とドラマを描き出します。「中嶋は?」「亜久里はどうだった?」そんな皆さんの興味は、この一冊で必ず満たされることでしょう。グランプリもいよいよ本格的なシーズンに突入。レース後には「レーシングオンF1速報」をお忘れなく。

NISMO.

NISMO

'90 Summer Fashion & Goods Collection



ホワイトとブルーの上手な組み合わせで、とびきりシャープな躍動感を追求しました。

- ① **POLO SHIRT S** ¥7,200
 素材/綿100% (M)01-RN682 (L)01-RN683 (LL)01-RN684
- ② **POLO SHIRT R** ¥7,200
 素材/綿100% (M)01-RN582 (L)01-RN583 (LL)01-RN584



まさにアクティブな夏にふさわしいラグーシャツです。

- ① **RUGGER SHIRT A** ¥7,800
 素材/綿100% (M)15-RN182 (L)15-RN183 (LL)15-RN184
- ② **RUGGER SHIRT B** ¥7,800
 素材/綿100% (M)15-RN282 (L)15-RN283 (LL)15-RN284



シックなブルーと、清潔な印象のホワイト。キラキラと明るい陽光に輝くフィールドで映えます。

- ① **POLO SHIRT T** ¥7,800
 素材/綿100% ジャガード織 (M)01-RN782 (L)01-RN783 (LL)01-RN784
- ② **POLO SHIRT U** ¥7,800
 素材/綿100% ジャガード織 (M)01-RN882 (L)01-RN883 (LL)01-RN884



アームラインが、スポーティな雰囲気を演出します。気分に合わせて色を楽しんでください。

- ① **T-SHIRT H** ¥2,800
 素材/綿100% (M)00-RN482 (L)00-RN483 (LL)00-RN484
- ② **T-SHIRT M** ¥2,800
 素材/綿100% (M)00-RN782 (L)00-RN783 (LL)00-RN784
- ③ **T-SHIRT L** ¥2,800
 素材/綿100% (M)00-RN682 (L)00-RN683 (LL)00-RN684
- ④ **T-SHIRT K** ¥2,800
 素材/綿100% (M)00-RN582 (L)00-RN583 (LL)00-RN584



ホワイト、ブルー、ブラックと3色そろって登場。いずれも背中のロゴが素敵なアクセントになっています。

- ① **T-SHIRT F** ¥2,500
 素材/綿100% (M)00-RN282 (L)00-RN283 (LL)00-RN284
- ② **T-SHIRT C** ¥2,500
 素材/綿100% (M)00-RN182 (L)00-RN183 (LL)00-RN184
- ③ **T-SHIRT G** ¥2,500
 素材/綿100% (M)00-RN382 (L)00-RN383 (LL)00-RN384

記載商品の他にも多数揃えております。カタログをご希望の方は、電話もしくはハガキにて右記ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社までお申し込みください。

- 記載価格は、消費税抜きの価格です。
- 印刷写真のため、質感・色など実際とは若干異なる場合があります。
- 品切れの際はご容赦ください。
- 詳しくは、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販売部通信販売係までお問い合わせください。



ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社
 〒140 東京都品川区南大井2-10-6
 ■お問い合わせは ☎(03) **767-1123**
 ●ショールームは日曜日、祭日もオープン ●時間/AM9:00～PM6:00 ●定休日/毎週月曜日
 ●京浜急行線/大森海岸駅下車、徒歩3分 ●首都高速/鈴ヶ森入口近く、第一京浜沿い

プリモ、クリオ、そしてベルノ。 クルマ好きたちの夢が動力となる。

ホンダ販売会社グループは、それぞれ明快なコンセプトを持つ3系列。
ホンダならではのチャレンジスピリットとオリジナリティが息づき、
クルマ好きたちの夢が行きかうカーディーラーが揃っています。
ahead——ワクワクできるあしたを、この場所から始まるかもしれない。

PRIMO

個性を活かした信頼のフレンドリー・カーディーラー



CIVIC

CLIO

伝統を活かした格調のハイセンス・カーディーラー



ACCORD INSPIRE

VERNO

新しい市場に挑戦するクリエイティブ・カーディーラー



INTEGRA

じぶんのあしたがおもしろい
ahead
ALL HONDA EXCLUSIVE & ADVANCED DEALERS.
Honda販売会社グループ

ahead meeting.

人とクルマの、これからの関係。じぶん自身の未来。“あした”のために、きっと役立つと思う。
ありのままのaheadを、見に来てください。ありのままのキミで、会いに来てください。

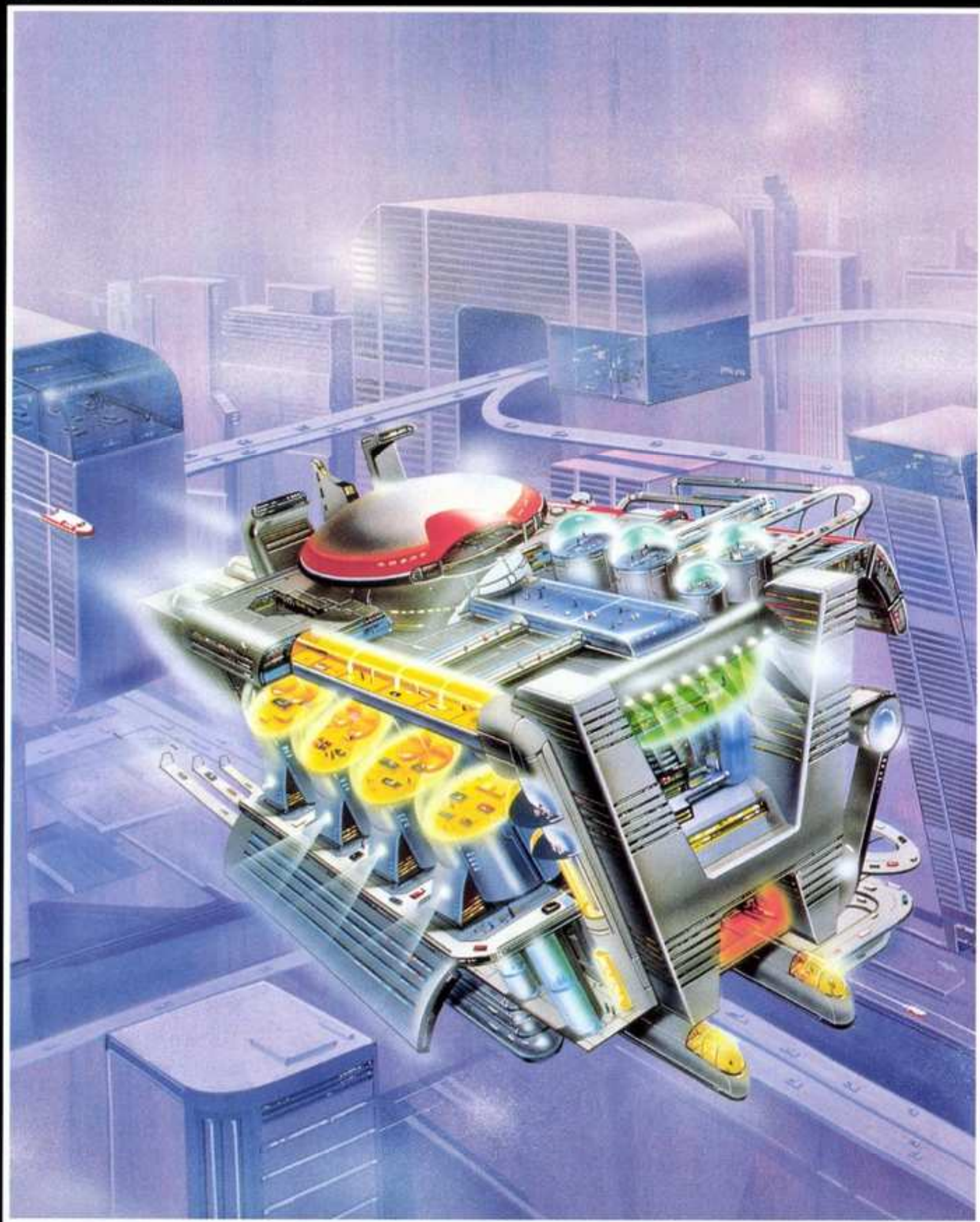
■aheadでの活動、またahead meetingのスケジュール等について興味のある方は、お気軽にお問い合わせください。
北海道センター TEL.011(251)9233 仙台センター TEL.022(225)6172 東京センター TEL. 03(423)3317
名古屋センター TEL.052(251)3536 大阪センター TEL. 06(313)4751 九州センター TEL.092(752)2240

●OPEN TIME A.M. 10:00—P.M. 5:00 ●土・日・祝祭日は休み

■aheadの業務・スタッフの活躍ぶり等を紹介したガイドブックをさしあげます。ご希望の方は住所・氏名・年齢・電話番号・職業または学校名をご記入のうえ、ハガキで下記までお申し込みください。

〒107 東京都港区南青山2-1-1 ホンダ青山ビル15F ahead事務局 M-14係

夢の集合体へ。





走りやすい。体を包みこむ一体感がいい。
操縦する楽しさを極めてエクリプス、セクシーだ。

最新スタイリングテクノロジーが刺激的だ。ローポジションのバケットシートに身をおくと、
コックピットに抱かれているようだ。ガングリップのシフトレバー、3本スポークのステア
リングが、更に一体感を強調する。軽量・高剛性のサスペンションは高速安定性を誇り、
DOHC16バルブの俊敏なレスポンスは、パワーやトルクだけではない、味のある
感覚性能までひきだしている。 **スポーツフィール クーペ 三菱からデビュー。**

エクリプスは、'89年米国最優秀技術革新賞を受賞したアメリカ、イリノイ州、ダイヤモンド・スター・モーターズ(D.S.M.)社の最新鋭工場で作られた。



「**フィールが躍る**
エクリプス発進」

Photo:4WD・2000GSR-4

エクリプス 4WD・2000GSR-4(5MT) ●全長 4395mm.全幅 1690mm.全高 1320mm ●エンジン DOHC 16 VALVE ECI-MULTI インタークーラーホ ●総排気量 1997cc ●最高出力 200PS/6000rpm. 最大トルク 28.0kg-m/3000rpm
エクリプス 2000GS(5MT/4AT) ●全長 4340mm.全幅 1690mm.全高 1305mm ●エンジン DOHC 16 VALVE ECI-MULTI ●総排気量 1997cc ●最高出力 140PS/6000rpm. 最大トルク 17.5kg-m/5000rpm (エンジン出力表示はネット値)

International Breeze ECLIPSE

'89米国最優秀産業デザイン賞、受賞。

シートベルトをして**安全運転**を、まず安全。三菱の願いです。

お近くの三菱ギャラン店、カープラザ店へどうぞ。

