レーシングオン11/15号 平成4年11月15日発行（毎月2回 1日・15日発行） 第7巻第21号 昭和61年8月2日第3種郵便物認可

RACING ON

11-15

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

レーシングオン

毎月2回●1日・15日発売

15 NOVEMBER 1992 No.131

INTERVIEWS

特別インタビュー「日本グランプリに向けて」

A.セナ／N.マンセル／M.シューマッハー／J.アレジ／J.ハーバート／M.ハッキネン／鈴木亜久里／片山右京

HOT LAP

プロスト、ウイリアムズFW14Bを初走行！

新レギュレーションに向け、GY15インチタイヤもテスト

F3000

全日本F3000第9戦鈴鹿

ラッツェンバーガー、F3000優勝へ初名乗り
タイトル争いはいよいよ佳境へ！

JSPC

速報！ JSPC富士1000km

ストップ・ザ・ニッサン！ トヨタTS010登場

SPECIAL

ナンバーワンを決めるのはキミだ！

レースクイーン・コンテスト

F1第14戦ポルトガル／マンセル、史上初のシーズン9勝目をマーク
全日本F3 第9戦鈴鹿／トムス圧勝！ リデル、ビルヌーブを抑えて今季2勝目
F1マシンのメカニズム／マクラーレンMP4/7
WRC第10戦オーストラリア／オーリオル、6勝目を挙げタイトルに王手
KART世界選手権イタリア／高橋毅が戦った世界の壁
カラーとじ込みピンナップ／ロータス107

カラー24ページ増 特別定価480円（本体価格466円）

JT
SUPPORTS
MOTOR SPORTS
みがかれたうまさとまろやかさ。
20 CIGARETTES
KING SIZE
CABIN
TRIPLE CHARCOAL FILTER
キャビン・ボックス 240円
タール 13mg　ニコチン 1.0mg
CABIN

未成年者の喫煙は禁じられています
あなたの健康を損なうおそれがありますので吸いすぎに注意しましょう

追いつめる。走りを、自分を、ギリギリまで。
その圧力を加速に点火させるのだ。

Challenge Spirit

DRIVing ECSTASY

俊足、頂点の走り

鍛え上げられたマシン、正確なドライビングテクニック、だがそれだけでは勝者にはなれない。記録への執念、冷静な戦略、チームの結束…。レースという高度に洗練されたスポーツでは、あらゆる要素が決定的な勝敗の鍵となる。そんな過酷な闘いの最前線で、厚い信頼と実績を勝ち取ってきたキグナスハイオクガソリンα-100。マシンの可能性をフルに引出し、痛快な走りを支えるパワー＆クオリティ。胸のすく頂点の走り、その圧倒的な性能をいま、サーキットからストリートへ。

CONTENTS

R' RACING ON
15 NOVEMBER 1992 No.131 11-15

COVER PHOTO by KENJI SAWADA

AYRTON SENNA at PORTUGUESE GP

特別インタビュー「日本GPに向けて」 7
●N.マンセル/A.セナ/M.シューマッハー/J.アレジ/J.ハーバート/M.ハッキネン/鈴木亜久里/片山右京
HOT LAP 24
●プロスト、ウイリアムズFW14Bを初テスト
F1世界選手権第14戦ポルトガルGP 26
●プロスト、ウイリアムズ入り決定！セナに残された道はマクラーレン・ルノーか!?
全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第5戦富士1000km 34
●打倒ニッサン！トヨタTS010、JSPCに初登場
1992 F1メカニズムを斬る 40
●マクラーレンMP4/7
ニュースネットワーク 43
プレビュー 52
●全日本F3000選手権第10戦……富士
●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権最終戦……美祢
F1日本グランプリ・プレビュー 54
●いよいよやってくる日本GP、そのみどころを一挙紹介！
パトリック・カミュのFrom the Inside 60
●マンセルのF1引退→インディカー転向を再検証する！
全日本F3選手権第9戦鈴鹿 64
●トムス対決の日……リデル、ビルヌーブを抑え切って今季2勝目
レース東方見聞録 by アダム・クーパー 70
ナイジェル・ルーバックの5thコラム 72
SNAP VOICE 75
●ハインツ・ハラルド・フレンツェン
モータースポーツCOLUMNS 76
●F1…今宮 純／国際…西山 平夫／USA…天野 雅彦／全日本…家村 浩明
GPステーション 78
ASKING ON 80
コラム・で・レーシングオン 82
●BOOKS
全日本F3000選手権第9戦鈴鹿 84
●そして候補者は8人に絞られた……ラッツェンバーガーが初優勝を飾り、今季8人目のウイナーに
The SCENE 1992 とじ込みカラーピンナップ 94
●JOHNNY HERBERT in his LOTUS107
レースクイーン誌上コンテスト 97
●私だけにしかない・キレイを見つけて……71人の中から、とびきりのひとりを選出！
ポイントスタンディング 107
われ来たれり、見たり、勝てり……イベント&ウイナー 108
インフォメーション/イベントカレンダー 110
レースダイアリー 115
●全日本ダートトライアル第7戦昭和電機杯'92スーパースプリント イン鈴鹿
●全日本ジムカーナ第8戦'92ザ・スラローム イン北海道
●ハイランドグループA300kmサポートレース
●'92ゴールドカップ第3戦
●'92フレッシュマントロフィーレース in SUZUKA第6戦
●ミリオンカードカップレース ラウンド3鈴鹿
レーシングカートクラブ 125
R'onチャレンジ 134
●ミラージュRd.5仙台ハイランド
GO! GO! R'onチャレンジクラブ 136
ストリートトピックス 140
PIT-IN PRESS 142
チーム国光体験レポート 145
●Vol.6 ハイランドグループA300kmレース
ウラネタリング 146
世界ラリー選手権第10戦オーストラリア 148
●天国と地獄…無敵のオーリオルが今季6勝目
CART/PPGインディカーワールドシリーズ第14戦 152
●クライマックスに向けて――アンサーJr.ランキングトップに浮上！
第1回パリ-モスクワ-北京 マラソンレイド 156
●甦った伝説…世界最長のマラソンレイドをシトロエンのラルティーグが制す
KART世界選手権イタリア 160
●きらめいた逸材……高橋毅が戦った世界の壁
Aへのいざない'92 166
●Vol.7 ハイランドグループA300kmレース
フォーミュラトヨタ・エッソチャレンジ 168
●FTで鍛えてF3へ行く！
野田英樹 海外レース挑戦記 国際F3000編…㉙ 170
WHAT'S UP!? 172
WITH RACING MIND 175
●RACECAR ENGINEERING
スポンサー 177
●カストロール株式会社

R A C I N G O F F

カフェオレと焼き立てのトーストお願いしま～す

アンドリュー・ギルバート-スコット

ちょっと暗いイギリスのパブ……ではなく、ここは東京の八王子、ブリックスというお店です。暗いのは窓がないからですが、店内を明るくしているのはアンドリュー・ギルバート-スコット！ただでさえ陽気なのに、先のF3000でラッツェンバーガーと1-2フィニッシュしたからもうニッコニコ。

「ここが僕の指定席！ この近くに住んでいるから朝来てカフェオレとトースト、テニスで汗をかいてからビール、夜には食事と多い日は1日3回は寄ってる」とオーナーの塚本夫妻と談笑するアンドリュー。2月に来日して以来、ほぼ毎日のように顔を出すという。デレック・ヒギンズもよく立ち寄るそうだ。

塚本さんは以前トムスでメカニックとして働いていた経験があり、また奥さんは英語が堪能なため、自然とアンドリューとの会話もはずむようになっていった。

以前は米屋の蔵だったところを改装、使用できるところは生かしたレンガ造りの店は、まるでイギリスを思わせる。「だから落ち着けるんだよ」とカップの進むアンドリュー。もしおいしいコーヒーと陽気なアンドリューに会いたくなったら、あなたも足を運んでみたら？

●Bricks（ブリックス） 東京都八王子市片倉町2434 ☎(0426)37-0296 営業時間 午前10時～午後8時（日曜、祝日は正午～午後8時） 定休日は毎週木曜日と第1水曜日

店名どおり、レンガ造りの落ち着いた外観でオーナー夫妻と

壁に飾られたラジコンのエンジンはオーナーの趣味

GOODYEAR

サーキットから生まれた高性能。

1992年、グッドイヤーは、F-1優勝回数前人未踏の277勝（ポルトガルGP）を更新中。
F-1で培われたタイヤ・テクノロジーは、
すべての「イーグル」シリーズにフィードバックされている。

F-1 TECHNOLOGY TRANSFER

EAGLE GS-D

新開発のF-1Dコンパウンド。
革新の高性能ラジアル。
●35/40/45/50/55/60●Z/V

EAGLE GS-C

ウエット/ドライ性能に優れた
超高性能タイヤ。
●35/40/45/50/55●Z

EAGLE GS-A

フェラーリF40用に開発された
超高性能ラジアル。
●35/45●Z

EAGLE ZR/VR

F-1レイン直系。
ストリートタイヤの頂点。
●35/40/45/50/55/60●Z/V

EAGLE NCT2

ラグジュアリー&スポーティーを極めた
静かな高性能タイヤ。
●50/55/60/65/70●Z/V/H

※GS-DのDは、Directional（回転方向指定）のD、GS-AのAは、Asymmetric（非対称）のA、GS-CのCは、Combined（DとAが合わさった）のCです。

●偏平率●スピード・シンボル Z=240km/h以上 V=240km/h H=210km/h未満

GOODYEAR EAGLES

日本グッドイヤー株式会社　東京都港区赤坂1-9-13 〒107 TEL(03)3582-0482

FUJI TELEVISION JAPANESE GRAND PRIX SUZUKA 23-25 OCTOBER 1992

F1日本グランプリ直前インタビュー

チャンピオンシップこそ、すでに一応の決着がついているが
今年も鈴鹿に赴いてくる男たちのモチベーションに
低下の兆しなど、ほんの少しも見られない
プレッシャーから解放され、より純粋に最速の座を求めた
彼らが繰り広げる数々のドラマは、鈴鹿を再び感動で包むに違いない
今回は、そのドラマの主人公となるべき８人を選り抜き
来たるべき10・25鈴鹿に向けて、その熱い決意をたずねてみた

Nigel Mansell
ナイジェル・マンセル

Ayrton Senna
アイルトン・セナ

Michael Schumacher
ミハエル・シューマッハー

Jean Alesi
ジャン・アレジ

Johnny Herbert
ジョニー・ハーバート

Mika Hakkinen
ミカ・ハッキネン

Aguri Suzuki
鈴木亜久里

Ukyo Katayama
片山　右京

いざ、鈴鹿へ

sparco

ドライバーの操作性、快適性をより高めるため、2レイヤー構造を採用しながらも、厳しいFIA耐火テストをクリア。その卓越した機能性と高い安全性が、あなたのファイティングスピリットをサポートします。

SPARCOⅡ

デザイン、縫製、カラー、素材にいたるまで妥協の許されないF1の世界で磨かれたノウハウを総導入した、スパルコの頂点にあるスーツです。

SPARCOⅡ 112S
Nomex 2layer
PRICE：¥129,000

SPARCOⅡ 112
Nomex 2layer
PRICE：¥128,000

SPARCOⅡ 112L
Nomex 2layer
PRICE：¥151,000

SHOES

124 LONG
カラー：ブルー、レッド
サイズ：24.5～26.5cm
¥39,000

125 MIRAGE
カラー：レッド
サイズ：24.5～26.5cm
¥40,000

138 RACING
カラー：ブルー、レッド
サイズ：S、M、L
¥18,900

GLOVES

127 RACING
カラー：ブルー、レッド
サイズ：24.5～26.5cm
¥35,500

131 INDY
カラー：ブルー、レッド
サイズ：S、M、L
¥18,900

139 PRO F1
カラー：ブルー、レッド、イエロー、マイアミブルー
サイズ：S、M、L　¥17,700

SPONSOI
Nomex 2layer
PRICE：¥151,0C

日本総輸入発売元

EURO PRODUCTS
〒564 大阪府吹田市南吹田5丁目9-1
Phone.(06)369-0581 Fax.(06)369-0162

●記載価格には消費税は含まれておりません。●仕様等は予告なく変更することがあります。ご了承下さい。

ハンガリーでの劇的なチャンピオン獲得劇から急転、ウイリアムズとの契約がこじれ
突然、F1の世界からインディカーへの転身を図ったナイジェル・マンセル
彼にとっては'87年の開催以来、苦汁をなめさせられ続けた日本グランプリだが
日本人ファンにとって最後の舞台で、どのような戦いぶりを見せてくれるだろうか――?

ナイジェル・マンセル

Nigel Mansell
Canon Williams Renault

Interviewer/David Tremayne
Translator/Yutaka Mita (ISS)
Photo/Hiroshi Kaneko

今シーズンを振り返ってみると、なんとも複雑だね。ワールドチャンピオンを獲得したハンガリーGPまでは我が人生最良の日々であり、英国モータースポーツ界にとっても最高の栄誉だったはずだ。だが、あんなことが起きて私は今季限りでF1から引退することになってしまった。後悔していないと言えば嘘になるが、かと言って軽はずみな決断をしたとは今でも思ってないよ。

だが、もうそんなことは忘れて、私は今は残されたレースにできるだけ勝ってアメリカに行きたいと思っているんだよ。ニューマン/ハース・レーシングは、現状私が契約できるチームでは最高だろうし、私もこの辺でリフレッシュする必要があるだろう。将来のことを考えるとワクワクしてくる。それにインディアナポリスのような新しいタイプのサーキットに慣れなければならないし、インディカーにはインディカーのテクニックがある。一朝一夕にはいかないことは良く分かっているが、同時に新たな挑戦でもある。

残念ながら、私はこれまで日本GPで勝ったことはない。'87年はプラクティス中に大クラッシュに見舞われ、タイトルの望みが絶たれてしまった。フェラーリ時代の'90年はトップに立ったものの、トランスミッションが壊れている。だからもう、これ以上悪い事態に襲われることはないと願っているが……。

鈴鹿は素晴らしいコースだが、とにかく難しいね。高速コーナーあり、タイトなシケインあり、おまけにヘアピンありというようにバラエティに富んでいるから、セットアップもある意味で妥協しなければならない。だがウイリアムズ・ルノーが鈴鹿でベストマッチなのは間違いないから、ファンのみんなには期待してもらっていいだろう。

おそらく今年が私にとって最後の鈴鹿になる。だからぜひ勝ちたいと思っている。ホンダも地元ということもあるし、アイルトンのためにいっそう気合を入れてくるだろう。それに今シーズン限りで休止するといっても、彼らの力を侮ることはできない……。だが、現実的に考えれば、まだ私の方にアドバンテージはあるだろうね。

FUJI TELEVISION
JAPANESE GRAND PRIX
SUZUKA
23-25 OCTOBER 1992

いざ、鈴鹿へ

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

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

GPS CRUISING

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

※画面はハメコミ合成です。

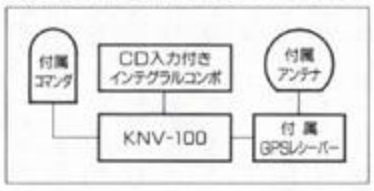
GPSナビゲーションシステム
KNV-100 NEW 標準価格298,000円(取付費別・税別)

液晶モニターテレビ
LCD-100 NEW 標準価格150,000円(取付費別・税別)

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

自車位置をセンターに固定。分かり易いナビゲーション。

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



ドライブ・インフォメーションの内容も充実。緊急時も便利。

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

道案内が要らない街ではCDプレヤーとして大活躍。

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

●製品の価格には、消費税、取付費用が含まれていません。●他のCD-ROMは使用できません。●定格・意匠は改善のため変更されることがあります。●撮影・印刷の事情で実際の色調やイルミネーションと異なることがあります。●カタログを差し上げます。郵便番号・住所・氏名・年齢・職業・カーステレオの有無・希望商品名をご記入のうえ、〒150 東京都渋谷区渋谷1-2-5(アライブ美竹)株式会社ケンウッド ROC-N10 係までお申し込みください。

KENWOOD CORPORATION

KENWOOD

今シーズンはウイリアムズFW14Bの独走を許し、常に苦しい戦いを強いられたセナ来季のシートもいまだ決着つかず、彼の周囲は現在激しく揺れ動いているともすると、これが日本人ファンの前での最後の走りともなる可能性を含みながら彼をして特別の感慨があると言わしめた、鈴鹿への気持ちを語ってもらった

アイルトン・セナ

Ayrton Senna

Honda Marlboro McLaren

Interviewer/BEEPRESS INTERNATIONAL
Translator/Yutaka Mita (ISS)
Photo/Hiroshi Kaneko

FUJI TELEVISION
JAPANESE GRAND PRIX
SUZUKA
23-25 OCTOBER 1992

いざ、鈴鹿へ

ポルトガルGPが終わるとブラジルに帰って休暇を取るから、日本GPと言っても時間的にも精神的にも随分余裕があるような気がするね。ブラジルに帰ってゆっくり体を休めて、ビジネスの話をしたり、友人と語り合ったりするんだ。とにかくヨーロッパ・ラウンドの間じゅうは、いろいろあって疲れるからね。

'87年以来、鈴鹿ではいつも印象に残るハプニングが起こるんだ。それもいつも僕が絡んでいる……ね。だから、いよいよ鈴鹿って聞くと何か特別な感じがするよ。

特に記憶にあるのが'88年。僕が初めてワールドチャンピオンを取れた時だ。あの時は、レースが終わったら、なんて言うか、肩にのしかかっていた重い何かを降ろしたような気がしたね。

それからもう日本で随分レースをした。今年でもう6回目になるんだよね。F1に対するファンの熱意が年々高まってきて、今ではとにかくすごいレベルになっている。それに日本では僕を応援してくれるファンがたくさんいるし、それだけを考えてみても日本は特別なグランプリだよ。ファンの数も年々増えているしね。

そうでなくても日本の人々は僕を特に称賛してくれるようだ。感謝していると同時に、とても感激しているんだ。だから日本に『戻って』鈴鹿に行くのが、今からすごく楽しみだよ。

確かにF1だけを考えれば、ホンダが鈴鹿でレースをするのはこれが最後だ。だから余計僕にとって今年の日本GPは重要になってくる。僕はホンダのエンジニア達とは深くかかわってきたから、ある意味ではとても辛い週末になりそうだ。もちろん、ウイリアムズに勝って優勝すると言いたいところだけど、実際問題としてけっこう難しいんだろうね。でも、ベストは尽くすよ。

とにかく、日本のみんなにもいいレースだったと思ってもらうためには、精神を高揚させていいムードで本番に臨むことが大切だ。間違いなく、例年どおり鈴鹿は素晴らしいレースになるだろう。日本のファンに会えるのが今から待ち遠しいね。

キーワードは、ドライビング・アビリティー。
ケイニッヒとシューマッハーの共通点。

ケイニッヒは、シューマッハーをスポンサードしています。

天才を支えたドライビングシート。ケイニッヒ。

15歳でドイツのジュニアカートチャンピオンの座を獲得。'89年より参戦したF3やグループCでの目覚ましい活躍。'91年のF1デビューからわずか10戦で21ポイントの獲得、連続表彰台の快挙など。ドイツの若獅子の異名を持つ天才F1パイロット、ミハエル・シューマッハー。彼とケイニッヒの出逢いは、ケイニッヒ主催のレース『フォーミュラー・ケイニッヒ』レーシングスクールに参加した彼が、その才能の片鱗を示していた頃に遡る。そんな彼の走りに注目し、デビュー当時からスポンサードを続けてきたケイニッヒの慧眼は、現在までの華々しいレース成績が実証してくれた。

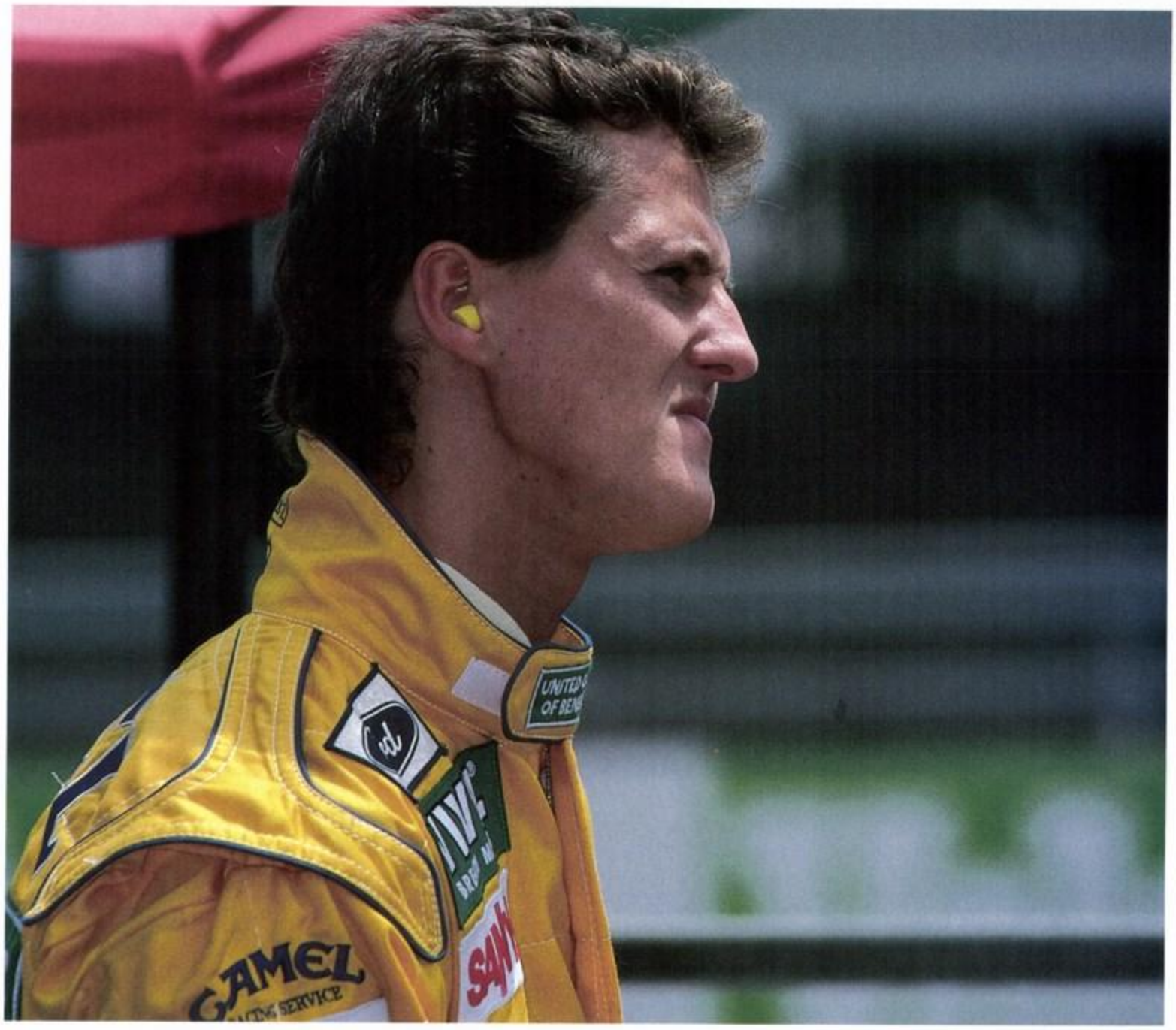
RSL4400/8800

医療用ベッドで知られる波状パッドを採用したデテンサーシステムを、フル・バケットタイプのドライビング・シートに搭載。脊椎を点で支えるため、腰痛や疲労を軽減し、安定したドライビング・スタイルを確立しました。

KÖNIG

●ドイツ・ケイニッヒ社 日本総代理店(株)極東 本社〒157 東京都世田谷区千歳台4-30-11 ☎03(3484)3121

FET



14戦を消化した時点で、シューマッハーはセナに遅れることわずか3ポイント
逆にわずか1ポイントながらパトレーゼを上回り、ドライバーズ選手権3位につけている
参戦1年目を数えたばかりだというのに、早くもグランプリ初優勝を挙げた今年
どうやら、ドイツの神童は日本GPもそのターゲットに定め、心待ちにしているようだ

ミハエル・シューマッハー

Michael Schumacher

Camel Benetton Ford

Interviewer/Nigel Roebuck
Translator/Yutaka Mita (ISS)
Photo/Hiroshi Kaneko

今シーズンの戦績には非常に満足しているよ。ベルギーで勝てたのは我ながら凄かったね。とても感動的な1日だった。僕はドイツ人だけど、実は家からはホッケンハイムよりスパの方が近いんだよ。でも、スパで勝てて嬉しかったのは、それ以外にも理由があるからなんだ。あそこは、F1が開催されるサーキットの中でも一番難しい。ほとんどのドライバーがそう思ってるんじゃないかな。そこで勝てたんだから、最高さ。でも、ドイツで3位に入ったのも密かに自慢してるんだ。故郷で表彰台に立てたんだからね。とにかくあの日は僕への応援が多くてびっくりしたよ。そう言えば心から応援できるドイツ人ドライバーなんて、もう何年もいなかったからなぁ……。

僕はとてもラッキーだった。まだキャリアも浅いのにトップチームに入れたんだから。この気持ちは決して忘れないつもりさ。ベネトンのスタッフは僕とマーティンのために素晴らしい仕事をしてくれる。今ウイリアムズはダントツだけど、ベネトンはコンベンショナルなマシンであそこまでやってるんだよ。アクティブ・サスはおろか、セミATすらついてないんだ。でも来年はうちもそれらを武装できるから、きっともっといい結果が出るよ！

何といっても鈴鹿は素晴らしいサーキットだね。高速コーナーが多くて、ドライバーの能力が試されるコースなんだ。でも、あのシケインだけはどうにかしてほしいね。ちょうどスパの『パスストップ』みたいで、コースの中であそこだけが浮いちゃってるんだ。シケイン以外は大好きだなんだけど……。好き嫌いは別にして、鈴鹿でわずらわしく感じるのはオーバーテイク・ポイントがほとんどないことさ。

今年のベネトンは去年よりもいい結果が出せると思う。自信はあるよ。僕自身も表彰台に登れるくらいのところまで行きたいんだ。

今じゃあ日本のF1ファンが世界でいちばん熱心なようだね。今年は一段と観客が増えるんじゃないかな。そのせいもあって鈴鹿には独特の雰囲気があるんだ。10月25日はベストを尽くして、ファンのためにも忘れられない1日にしたいね！

FUJI TELEVISION
JAPANESE GRAND PRIX
SUZUKA
23-25 OCTOBER 1992

いざ、鈴鹿へ

PIONEER

京都南禅寺付近

京都の人より、京都を知っている。

鈴鹿の日本グランプリが
終わったら、僕は
京都を自由に走ってみたい。
ジャン・アレジ（フェラーリF1パイロット）

そう。そんな錯覚をするほど、ドライビングが変わります。
はじめての街でも、知らない道でも気軽にクルージングが楽しめる。星とアクセスしながら目的地へ。
そんな近未来のカーライフが、一気に身近になりました。

道は星に聞く。

高度21,000kmの上空を飛ぶGPS（グローバルポジショニングシステム）衛星の情報から、液晶画面の地図上にクルマの位置や進行方向を表示し、あなたを道案内する—。このカロッツェリアの先進テクノロジーが、さらに進化。ついに、手軽でコンパクトなサテライトクルージングシステムが誕生しました。走行中のクルマは、常に地図画面の中心にあり、走りにあわせて地図が少しずつ動くマップスクロール機能で、見易さがアップ。目的地までの方向と、直線距離が表示される目的地走行機能が、これからの走るべきルートの選択を容易にするなど、新しい機能も満載。別売のTVチューナーキットの接続で、TVモニターとして、ビデオ等を接続すれば、そのモニターとしても使えます。また、地図データはテレホンカードサイズのICカードにおさめることで、ほとんどのユニットをひとつのボディに集約しました。近未来のカーライフを現実のものとするサテライトクルージングシステムGPSビューアー。一気にコンパクト&身近になって新登場です。

宇宙規模の壮大なプロジェクトGPS（Global Positioning System）とは、GPS衛星からの電波を受け、その情報からクルマの位置や進行方向などを計測するシステム。

●'92年5月現在、3つ以上の衛星が受信できる状態で、位置測定は1日ほぼ24時間可能になりました。●建物や樹木、電柱、トンネルなどで衛星からの電波が遮られた場合、測位が一時的にできなくなることがあります。●GPS衛星はアメリカ国防総省に管理されており、国防当局の都合でまれに精度を悪化させる場合があります。●TV放送とビデオ映像は停車時のみ表示可能。●安全の為走行中、ドライバーは操作しないで下さい。●写真の色は、印刷インキや撮影条件などにより、実際の色と異なって見える場合があります。

新登場

Satellite Cruising System
GPSビューアー
GPS-V7 標準価格 230,000円（税別）

日本全国の地図情報などを33枚のスリムなカードに凝縮。●マップカード—CNMC-001～033
標準価格 各9,800円（税別）

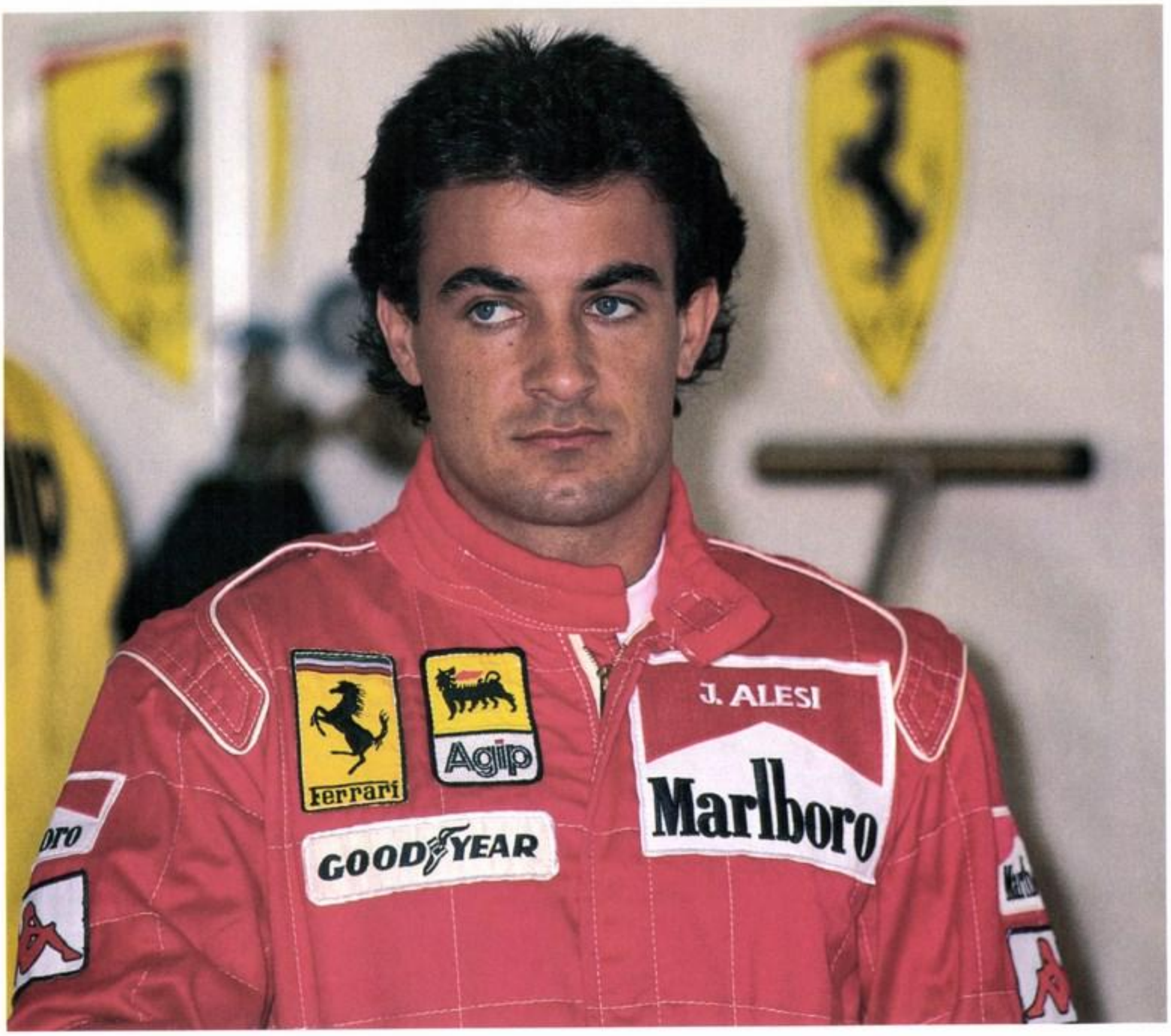
carrozzeria
by PIONEER

いま、こののぼりのあるお店で体験フェア実施中。あなたのクルマでサテライトクルージングシステムが体験できます。

●カタログの請求は、希望製品名・住所・氏名・年齢・職業・お乗りの車種名（年式）を明記の上、〒152 東京都目黒郵便局私書箱27号パイオニアカタログセンター；レーシングオン CG-10係へ。

音と光の未来をひらく パイオニア株式会社

今シーズンはいろいろな意味で体制を見直し、言わば再出発を切ったフェラーリ
その中で、アレジはひたすら孤軍奮闘のシーズンを今まで過ごしてきた
フェラーリ・ドライバーとして立派に認められはしたものの、結果が出せないジレンマ
この悩める希代のファイターに、もう慣れた渡来となった日本の印象を聞く



ジャン・アレジ

Jean Alesi
Ferrari S.p.a.

Interviewer/Patrick Camus
Translator/Masako Imamiya (IRIS)
Photo/Hiroshi Kaneko

鈴鹿の雰囲気は大好きだね……本当だよ。初めて鈴鹿に行った時、一番驚いたのはみんなが僕たちに触ってくる、そのやり方だった。まるでF1ドライバーっていうのが肉と骨でできた普通の人間とは違うのかどうか、知りたいっていう感じなんだ。2番目に驚いたのは観客の多さだったね。静かな大軍みたいで、その前に立たされると自分が非力であることを感じるような、そんな印象なんだ。モンツァやシルバーストンの観客にもちょっと似てるけれど、大きな違いは、ちゃんと彼らの間では規律が守られていること。どこに行っても人でいっぱいだけれど、彼らはみんな礼儀正しくて、きっちりしてる。まるでその一歩一歩が、僕たちヨーロッパ人には見えないイエローラインに導かれているみたいにね。みんな、決して僕たちのプライベートに立ち入ったりしないし、いつもニコニコしながらカメラにポーズを取れるわけじゃないっていうのも分かってくれているし、いいところでストップすることを知っているよね。

それでも、鈴鹿が2週間のバカンスを過ごしたいと思うような場所でないことは確かだよ。物理的、精神的な違いが大きすぎて、僕は時々、人の海に溺れ、自分が分からなくなり、その真ん中で孤立しているような印象を受けるんだ。まるで、月を散歩しているような気持ちになるんだよ。たとえば、ピットからホテルに向かう途中なんかでね……。きっと日本の人がパリの街中でたったひとりになった時にも、同じ気持ちになると思うよ。僕でさえ、たまにパリに行くとそんな気持ちになるんだから!

レースという点に関しては、鈴鹿はドライビングに関してもマシンのセッティングに関しても難しいサーキットだと思う。幻想は抱いていないよ。今年の鈴鹿は、エストリルで経験したのと同じようなレースになると思う。できれば、避けて通りたい……ね。チームがもう今年のことを考えていないだけに、なおさらだよ。でも、鈴鹿に行く限りは、僕は自分自身を最大限に捧げて走ろうと思う。自分自身のドライビングの喜びのためと、観客に敬意を表するためにね。

FUJI TELEVISION
JAPANESE GRAND PRIX
SUZUKA
23-25 OCTOBER 1992

いざ、鈴鹿へ

SHIONOGI SUPPORT 「TEAM LOTUS」

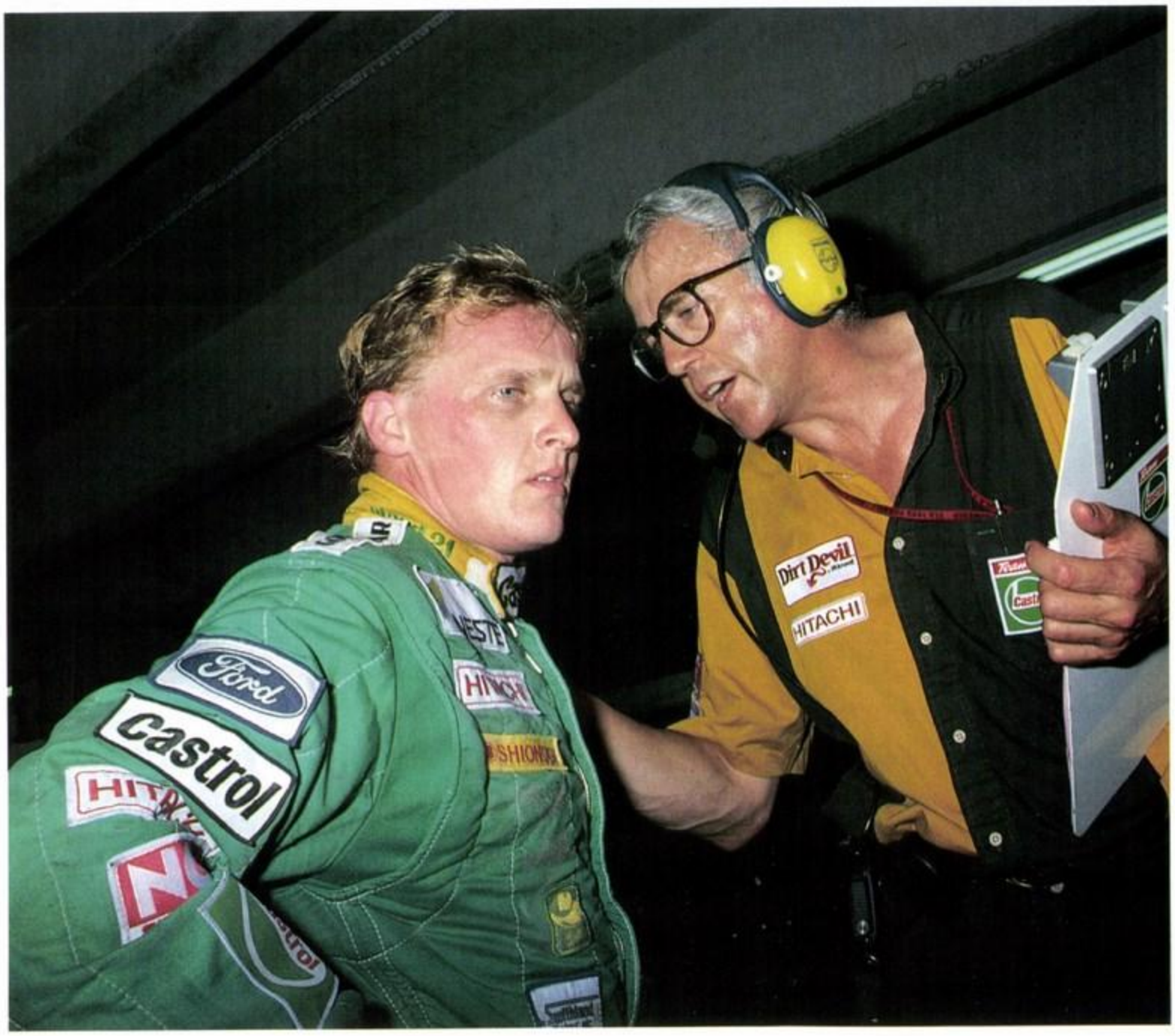
IN THE FORMULA-1

バランスのいいビタミン・カルシウム

疲れたら、のんでください。

●肉体疲労時・胃腸障害時・病中病後・小児の発育期の栄養補給、虚弱体質、滋養強壮におのみください。●成人(15才以上)1回2錠、小児(6〜14才)1回1錠を1日1回食後におのみください。®：登録商標

シオノギ製薬
大阪市中央区道修町3-1-8 〒541



ハーバートと言えば全日本F3000フルエントリー経験も持ち、もう鈴鹿は慣れたもの
今年はロータスも調子が上向きで、今度の日本グランプリの大注目株に値しよう
'88年の国際F3000での負傷も完全に克服し、自信を取り戻した彼からは
今、屈託のない明るさと、限りないチャレンジング・スピリットがあふれ出している

ジョニー・ハーバート

Johnny Herbert

Team Castrol Lotus

Interviewer/Tetsuo Tsugawa
Photo/Hiroshi Kaneko

鈴鹿はよく知ってるサーキットだよ。何しろ、2年も走ったことがあるコースだからね(笑)。でも、とても難しいサーキットだ。何しろオーバーテイクできる隙間がないからね。それに、リズムに乗らないといいタイムにつながらない。リズムがとても大切になるサーキットだと言える。だけど僕は長いサーキットが嫌いじゃないし、鈴鹿は素敵なコースだと思う。好きなコーナーはS字とデグナー。特に、S字のリズムなんかは走っててとても楽しいよ。

チーム・ロータスは今、すごくいい雰囲気だよね。確かに今でも人数は少ないし、規模だって決して大きくはないけど、スタッフ同士の結束は固いし、明るいし。何よりフレンドリーな感じがいい。上下関係もなく、みんなで仲良くやっているよ。この辺は、大きなチームにはない独特の楽しさがあるね。こんなに雰囲気のいいチームが、今年はいいマシンを完成させることができたんだから、鈴鹿に集まったファンには今までとはひと味違うロータスを見せられるんじゃないかな? マーフィーも、ライトもメカニックたちも、僕たちのためにすごく良くやってくれるし、いい関係を保っている。なんといっても、ミカと僕の関係が、すごくいいみたいだからね(笑)。

今年のロータス107は、昨年のマシンとは比べものにならないほど良いマシンに仕上がっている。エンジンも最高っ、とは言えないけど、十分にコンペティティブなレベルは確保している。僕の好きなS字、デグナー、それにスプーンなんか、このマシンの真価が発揮されるんじゃないかな。

僕自身も、僕の右足のことではいろいろと心配をかけたけど、もう大丈夫。駆け足がちょっときついぐらいで、F1マシンを駆るのも、普段の生活でも何ら支障はないんだ。もう心配しなくていいよ。今年は今までなぜだか僕の方にトラブルが多くて、結果だけを見ればミカに先行されちゃっていることになっているんだけど、それさえなければ、鈴鹿でも僕とミカですごいところを見せられると思うんだ。日本のファンの皆さんも期待していてください。

FUJI TELEVISION
JAPANESE GRAND PRIX
SUZUKA
23-25 OCTOBER 1992

いざ、鈴鹿へ

最速の信頼。

F1を戦うシンセティックテクノロジーを結集。
カストロールXF-08。

苛酷なF1を戦う
カストロールの
シンセティックテクノロジー。
その技術を結集して開発された
新世代エンジンオイル。
カストロールXF-08。
10W-40SG/CD。

SYNTHETIC TECHNOLOGY

一　滴　の、　先　進。

Castrol

カストロール株式会社
〒102　東京都千代田区麹町3-1　泉屋ビル　TEL03(3265)6101(代表)

● お求めは、お近くのカーショップおよび、ホームセンターでどうぞ。
● 本仕様は改良のため、予告なく変更する場合があります。

'92カストロールF1-GPチャレンジフェア実施中！

キャンペーン対象商品お買い上げの方にもれなくステッカー、抽選でF1グッズが当たる。
詳しくはお近くのカーショップ、ホームセンターの店頭ポスターで。(応募締切/1992年11月30日)

ポルトガルでは5位入賞。ここ最近では本家フォード・ワークスのベネトン勢やともするとマクラーレンにも互角の戦いを挑んでみせるライジング・スター、ハッキネン昨年は確かに不本意な結果しか残せなかったが、鈴鹿を好きだと言い切ってみせる彼が日本グランプリに賭ける意気込みを、自信たっぷりに語ってくれた

ミカ・ハッキネン

Mika Hakkinen

Team Castrol Lotus

Interviewer / Tetsuo Tsugawa
Photo / Hiroshi Kaneko

日本と言えば、女の子……(笑)。いや、日本には僕のファンがいっぱいいてくれてありがたいね。ヨーロッパにいても、ファンレターはたくさんもらうし、日本の雑誌なんかにも僕がけっこう出てるのを目にするから、人気があるのかなとは思っている。また、僕のいるチーム・ロータスはたくさんの日本企業に支えられているんだと思うと、本当にありがたい気持ちでいっぱいだよ。もっと日本のファンともコミュニケーションを持ちたいし、また持たなければならないなとは思っているんだけど、とにかく今はスケジュールが詰まっていてそんな機会が設けられない。申し訳ない気持ちでいっぱいさ。

鈴鹿は、僕にとって2度目のグランプリになるわけだけど、好きなサーキットではあるね。とても長くて、しかも難しいサーキットだけど、そこが僕のチャレンジング・スピリットを刺激してくれるんだ。非常に複雑で、全部のコーナーがすべて違う性格を持っている。なかなかチャレンジングなサーキットだと思うよ。好きなコーナー? 全部好きさ。鈴鹿じゃ、ひとつでも気を抜けるコーナーなんかないよ。何しろ、あそこではすべてのコーナーでうまくリズムに乗れないと絶対にいいタイムにはつながらないからね。何よりもリズムが必要なんだ。特にコース前半はリズムに乗れるか乗れないかで、随分タイムに影響が出てしまう。

今シーズンは、序盤で107をデビューさせて、最初はトラブルばっかりで随分苦しまされたけれど、レースごとに目覚ましい進化を遂げている。チームの将来も上向きだしね。だからこそ、僕もチームに残る気になったんだ。エンジンだって決してトップクラスじゃないけれど、鈴鹿なら十分戦えるレベルだと思う。何しろ、昨年のマシンじゃ前のマシンを抜くなんて考えられなかったからね。でも、今年はどこからでも仕掛けられる自信があるんだ。

去年は僕自身も、体力的にも精神的にも、また経験の面でもいろいろと未熟だったと思う。でも、今年の僕は見違えるように強くなっているんだ。もちろんチームもね。ぜひ鈴鹿は見ていてくれよ!

FUJI TELEVISION
JAPANESE GRAND PRIX
SUZUKA
23-25 OCTOBER 1992

いざ、鈴鹿へ

Visco 5000 ■SAE/5w-50 ■API/SG-CE ■CCMC G5/PD2
Visco Alpha ■SAE/15w-50 ■API/SG-CD
Visco Beta ■SAE/10w-40 ■API/SG-CD
Visco 2000 PLUS ■SAE/15w-50 ■API/SG-CD ■CCMC G4/PD2
Vervis Formula ■SAE/15w-50 ■API/SG-CD
Vervis Plus ■SAE/10w-40 ■API/SG-CD
Visco Vervis ■SAE/15w-40 ■API/SG-CD
Visco FE ■SAE/10w-30 ■API/SG-CD
Turbo Diesel CF-4 ■SAE/10w-30 ■API/CF-4
Turbo Diesel CE ■SAE/15w-40 ■API/CE-SF
Super Visco ■SAE/10w-40, 20w-50 ■API/SF-CC
Super Corse ■SAE/30w-50
Corse ■SAE/30, 40
Mini Turbo ■SAE/10w-30 ■API/SG-CD
Visco Mini ■SAE/7.5w-30 ■API/SF
Energol Multi ■SAE/10w-30 ■API/SE-CC
X7117 ■SAE/75w-90 ■API/GL-5
X5116 ■SAE/90 ■API/GL-6
BP Racing Gear ■SAE/85w-140 ■API/GL-5
BP Super Gear EP ■SAE/80w-90 ■API/GL-5
Autran-J
Autran DXⅡ
BP Power Stroke 4 ■SAE/10w-40 ■API/SG
BP Super 4-Stroke ■SAE/10w-40 ■API/SF
BP Racing 2-Stroke
BP Power Stroke 2
BP Super 2-Stroke
BP Outboard Special-B ■NMMA/TC-WⅡ
BP Brake DOT5
BP Brake Super DOT4
Front Fork Oil 5
Front Fork Oil 20

High Performance Motor Oil

BPモーターオイルのラインアップが、さらに充実した事にお気付きでしたか?。BPでは2輪、4輪、それぞれの機能、用途に合せて選べる豊富なラインアップを取揃えています。2輪用にはトップカテゴリーのGP-1からタウンユースの50ccバイクまで。4輪用にはF-1から軽自動車に至るまで、それぞれのクルマに最も適したオイルがお選びいただけます。

オイル選びは、信頼のブランド選びから。

BP潤滑油日本総代理店
ペトロルフ インターナショナル株式会社 本社／〒102 東京都千代田区麹町4-5-21 ☎03(3265)1711 大阪支店／〒550 大阪市西区西本町1-3-10 ☎06(536)1701

'90年、デビュー2年目の鈴鹿で涙の初表彰台を果たした亜久里。あれから2年を経て今シーズンは無限エンジンを得ながらも、今ひとつマシンとのマッチングに悩み最高位も9位とやや低迷している。だが、そこはやはり亜久里スピリットワンチャンスで急浮上する力を持っているはず。地元鈴鹿でどう反撃に出られるか!?

鈴木 亜久里

Aguri Suzuki

Footwork Mugen Honda

Photo/Hiroshi Kaneko

鈴鹿のレースは、そりゃあ一生懸命やんなきゃね。実際、これまでとはひと味違ういいレースにしてみせるよ。

まず、これまでやって来た14戦と鈴鹿のレースを比べると、サーキットがかなり有利なファクターになる。鈴鹿サーキットって路面がスムーズでしょう。これはいいね。僕がドライブしてるフットワーク・無限ってマシンは、エストリルみたいなバンピーなところと凄く相性が悪いんだよね。エストリルには1コーナーの進入の手前にもの凄いギャップがあるんだけど、そこへ行くとどこへ飛んで行くか分かんない感じだった。だけど、鈴鹿だったらそんなことはない。まあ、アクティブ・サスペンションはついてないけど（笑）、いい感じで走れると思う。

正直言って、今シーズンはシャシーに手こずったんだけど、その原因はどうも剛性不足みたいね。フルタンクにするとシャシーがねじれる感じがする。だから、奥へ奥へと回り込んでずうっと曲がりっぱなしの高速コーナーでの挙動が変なんだ。でも、鈴鹿サーキットにはそういうコーナーはないでしょ。130Rは高速コーナーだけど、通過するのは一瞬だから、そういう点でもかなり助かる。

それと、無限のV10エンジンがグングン良くなってきたのも嬉しいよね。あれ、やっぱりいいエンジンだわ(笑)。シーズン中盤まではいい時もあり、悪い時もありって感じだったよ、正直言って。たとえばガレージの中で空吹かしした時、バリーンバリーンといういい音がしてるのにコースに出るとその感じがなくなる……みたいなこともあったけど、今は大丈夫。特にベルギー・グランプリの時から来たエンジンは、いやな感じはしないし、ピックアップはいいし、これならいいレースができるよ。

予選はトップ10に入りたいね。ただこれも相手のあることだから、ライバルがどう動くかで決まるけど、シングルなら最高だね。

勝負をかけるのはガソリンタンクが軽くなってハンドリングが向上する中盤以降。恥ずかしくないレースをします。応援して下さい。

FUJI TELEVISION
JAPANESE GRAND PRIX
SUZUKA
23-25 OCTOBER 1992

いざ、鈴鹿へ

Welcome back, UKYO!

10月25日、日本グランプリ。片山右京が鈴鹿に帰ってくる

昨年の11月17日、鈴鹿サーキットで行われた全日本F3000選手権シリーズ第11戦でのことだ。シリーズチャンピオンに王手をかけたキャビン・レーシングチームwithヒーローズの片山右京は、2列目内側のスターティンググリッドに並べられたマシンに、見るからに緊張した面もちで乗り込んだ。4位以内に入賞すれば、彼はその重圧から開放され栄光を手に入れることができる。すでに彼のF1デビューは翌年に予定されており、なんとしてでも全日本F3000シリーズチャンピオンのタイトルを携えて、F1にステップアップしたかった。

しかし右京の緊張の原因はそれだけではなかった。彼はレース前にチームのクルーたちが、「ぜひ右京をここで勝たせてチャンピオンにしてやろう」とミーティングしたのを人づてに聞いてしまったのだった。鈴鹿サーキットは彼の所属していたキャビン・レーシングチームwithヒーローズのホームコース。そしてその日は鈴鹿の最終戦だった。タイトル奪取には願ってもない舞台だったのだ。

「みんながぼくに気持ち良くタイトルを取らせてやろう、気持ち良くF1に送り出してやろう、と思ってくれていることを知って、なんとしてもそれに応えなければならない、とすっかり全身がこわばってしまった」と右京はそのときのことを回想する。

結局、右京はあまりの緊張のため、決勝レースで2回にわたってスピンを喫し、王座を決めることができなかった。富士スピードウェイで行われたシリーズの最終戦でようやくチャンピオンを決めたとき、彼は顔を歪めながら「格好悪いです」とつぶやいた。

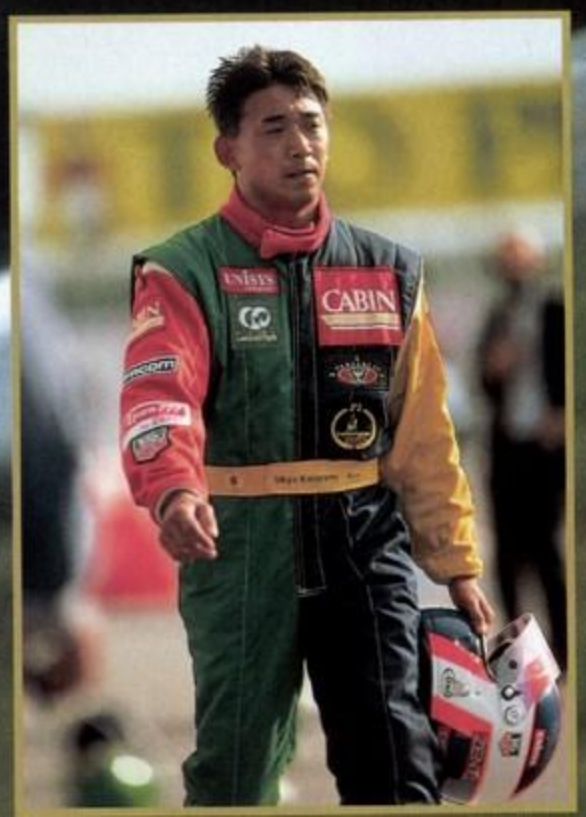
そのとき彼の心の中には、鈴鹿でチームの思いに応えることができなかった情けなさが森っていた。念願だったタイトルはもぎとったものの、右京はあの日の鈴鹿で仲間たちが準備してくれた晴舞台に上がることができなかったことにこだわっていたのである。

F1グランプリを戦う右京は、何かミスをすると往々にして「監督がここにいたら、怒鳴られるところですよねえ」と漏らす。彼が思い浮かべているのは、言うまでもなくF3000を共に戦ったキャビン・レーシングチームwithヒーローズの田中弘監督であり、監督の厳しい教えの言葉である。キャビン・レーシングを築立ってからも、右京の心の中にはチームの仲間たちと戦ったF3000時代の日々が息づいているように見える。

あの緊張の日から1年。F1ドライバーとして世界の14レースを転戦して、片山右京は鈴鹿へ帰ってくる。彼にとって今年の日本グランプリは特別の一戦だ。右京は、あの日彼を支えようとした仲間たちに、成長した姿を披露しなければならない。全日本チャンピオンとしての自信と誇り、F1にかける熱い情熱を胸に、レーシングドライバーとして成長を果たした右京は、持ち前のチャレンジ・スピリットとアグレッシブな走りで鈴鹿を駆け回り、1年ぶりに全日本F3000を共に戦ったキャビン・レーシングの仲間たちの思いに応えることができることだろう。

●片山右京　1992年第14戦までの成績

第1戦	南アフリカGP	予選18位・決勝12位
第2戦	メキシコGP	予選24位・決勝12位
第3戦	ブラジルGP	予選25位・決勝9位
第4戦	スペインGP	DNQ
第5戦	サンマリノGP	予選17位・決勝リタイア
第6戦	モナコGP	DNQ
第7戦	カナダGP	予選11位・決勝リタイア
第8戦	フランスGP	予選18位・決勝リタイア
第9戦	イギリスGP	予選16位・決勝リタイア
第10戦	ドイツGP	予選16位・決勝リタイア
第11戦	ハンガリーGP	予選20位・決勝リタイア
第12戦	ベルギーGP	予選26位・決勝17位
第13戦	イタリアGP	予選[illegible]位・決勝9位
第14戦	ポルトガルGP	予選[illegible]位・決勝リタイア



Challenge Spirit
CABIN
F-1 JAPANESE GP 1992

とにかくここまで勉強のシーズンを過ごしてきたデビュー・イヤーの右京だが鈴鹿サーキットは昨年まで走り込んできた馴染みのコース。飛躍のチャンス到来だだが逆に、それは言い訳が全く通用しないことも意味している
ある意味では彼の本当の真価が問われるグランプリ。果たしてどう戦うか——？

片山 右京

Ukyo Katayama

Venturi Larrousse Lamborghini

Photo/Kenji Sawada

日本グランプリは、僕がずっと待っていたレースなんです。このレースだけは思い切って攻めに攻めに出たいと考えているんですよ。

シーズン序盤は、とにかくF1という世界に慣れるのに精いっぱいって感じで、何が何だか分かんないうちに終わった、というレースも少なくなかった。マシンもよく分からない、タイヤの使い方もいまひとつだったし、何よりもサーキットを知らなかったのが響きました。

特にミッキーマウス・サーキットっていうか、コーナーの多いところはそれだけ考える時間が多くなって、タイムが出ないということで苦手でしたね。とにかく、マシン、コースと格闘するだけでアッという間に3日間が終わるっていう雰囲気でね。

シーズンの中盤に来て、カナダ、フランスの頃は自分でも驚くくらい何もかもうまくいって、予選グリッドも真ん中くらいだったし、カナダでは5位を走ることができた。フランスも凄くマシンの調子がよくて、一度抜かれたマンセルを抜き返してやろうかっていう気持ちで走れましたからね。

あの感じをなんとか鈴鹿で取り戻したいんですよ。で、それができる条件はかなり整ってると思うんです。まず大きいのは、僕が鈴鹿サーキットをよく知ってるということですね。それこそ、目をつぶっても走れるくらいに。だから、コースを覚える時間をすべてマシンのセッティングの時間に注ぎ込めるんです。鈴鹿はセッティングの良し悪しがもの凄く響きますから、そういう意味でもかなり楽ですよ。

もうひとつ、ポルトガルから予選専用のランボルギーニ〝B〟タイプ・エンジンを使っているんですけど、これが凄く速い。だから、予選でシングルを狙っていけると思うんですよ。悪くとも12位くらいのポジションからスタートしたいですよね。

決勝レースは、とにかく失敗しても笑われてもいいから、力量以上のものを絞り出したい。結果を恐れないでガンガン行きます。F1のドライバーはみんな速い奴ばかりだけど、彼らと1年間戦ってきたんだということを多くのファンに見てもらいたいんですよ。

FUJI TELEVISION
JAPANESE GRAND PRIX
SUZUKA
23-25 OCTOBER 1992

いざ、鈴鹿へ

HOT LAP

蘇った フレンチ・ブルー

プロスト本格始動！ まずはエストリル・テストでFW14Bを初テスト!!

Text & Photos/Tony Dodgins (WORDS & PICTURES) Translation/Yutaka Mita (ISS)

いよいよアラン・プロスト＋ウイリアムズ・ルノーが始動を開始した。ポルトガルGP終了直後の9月29日から3日間、エストリル・サーキットでグッドイヤー主催のタイヤテストが行われたが、そこに彼がウイリアムズのドライバーとして参加したのだ。このテストは'93年から導入される15インチ・タイヤのファースト・インプレッションを試すテストで、ウイリアムズの他にもマクラーレン、ベネトンを始めとするほとんどのチームがテストに参加。それぞれがこの新タイヤに関するデータ採りに努めていた。

プロストは月曜日の遅い時間にサーキット入りし、早速、今後彼とコンビを組むことになるエンジニア、デビッド・ブラウンとの打合せを行った。

長いブランクを置いてハンドルを握るには、このエストリルというサーキットは必ずしも理想的ではない。右回りの長い高速コーナーが3つもあってかなりの横Gが発生する。それもあってプロストは、今回ヘルメット・ストラップでサポートを施しテストに臨んだ。しかし2日ほどの間に感触はつかめたようだ。

「マシンの感じ？　まだトレーニングが十分じゃないからね。正確なことは言えない。フェラーリからダイレクトにウイリアムズに乗り換えたんならともかく……ね。いずれにしても、パッケージ全体で見るならば、これまでに乗ったベストだと思う。とにかくウィークポイントっていうのが見つからないからね。ただ、私にはちょっと手に余ったな。クルマの方は文句のつけようがないんだが、こっちは絶好調というわけにいかないんで、ハードプッシュできない。でも、日に日に良くなっているのが分かるよ」

プロストは3日間とも'92年仕様のウイリアムズFW14Bに乗り込みテストを行い、最終日に同じFW14B'93スペックに乗るデイモン・ヒルに抜かれたものの、総合2位のタイムをマークしている。

「いつもはハーフタンクか、それよりいくらか少なめで走るんだけど、まあ今の私のコンディションじゃね……、まだ勉強中ってところさ。タンクを軽くしてフライング・ラップっていうのも気が進まなかった。現時点ではあんまり意味はないからね……。それに私は今回タイムを出しに来たんじゃないんだ。それはちょっと難しいよ。プレッシャーもあったけど、ハードプッシュしたい誘惑に負けないようにした。だから、状況としてはとても満足すべき進みかたをしてると思う。一番大事なことは、チームとの関係を確立することだし、どうやって動いているかを把握することなんだ」

それでも最初の2日間で最速タイムをマークしたのはさすがというべきか。なにしろ彼は、7ヵ月あまりもF1マシンのステアリングを握っていないのだ。

今回はマシンとチームのシステムに慣れるため、敢えて'93タイヤには手を出さず淡々と周回をこなしたプロスト。しかしレースディスタンスもこなしタイムも上々と、来年に向けてなかなかのパフォーマンスを見せつけた

「とにかくアクティブ・サスのセッティングの難しさには驚いた。このマシンはとてつもなく速いけれど、なにしろそのパラメーターたるや何千通りもあるからね、速さをうまく引き出すにはこちらにも相当な努力を必要とする。私には確かにブランクがあるよ。でも、それは逆にマシンに対して固定観念を持たないでマシンを感じることができるということだからね、アドバンテージだとも思っているんだ。白紙の私から出る意見は、チームにもいい助言になると思うよ」

1年の休養期間を経てウイリアムズ・ルノーへ。現在持てるパッケージングの中でベストと思われるチームを選択し、実に巧みにシートを獲得してみせたプロスト。実のところ、今回のウイリアムズ移籍で彼はどう動いたのだろうか？

「別に普通に動いただけだよ。実際、今回のウイリアムズ入りの話は、フェラーリに解雇された11月にはあったんだ。そして事実上、双方が同意に到ったのが今年の2月というところかな。でも、そんなこと今言ってもしようがないじゃないか。私がチームとの契約書にサインをしたのはポルトガルGPの前日。その時が正式な契約成立ということだよ」

「私の望む仕事の進め方というのがあって――それがフェラーリを出た理由でもあるんだけど――、ウイリアムズだとそれが完璧に実行されそうだなという気がする。理想的な関係とでもいうのかな。だから、まずはその出発点としてすべてがどのように機能しているのか、些細な問題でももらさず知っておきたいんだ」

世界制覇をなし遂げたルノーが、次に自身の手でフランス人チャンピオンを生み出したいという願望から生まれたウイリアムズ・ルノー＋プロストのコンビネーション。そしてその第1歩を踏み出した今回のエストリル。来年はこのフレンチ・ブルー旋風がF1を席巻していくのか――？　次にプロストがウイリアムズのステアリングを握るポール・リカールでのテストランで、その答えが見えてくるのかもしれない。

まだブルーのスーツ姿がぎこちないプロスト。だが来年は表彰台の上で見慣れた姿となることだろう

TEST REPORT
なかなか好感触をみせた15インチタイヤ

先のポルトガルGPでナイジェル・マンセルが出したポールタイムが1分13秒04。そしてこのテストでデイモン・ヒルが、'93年仕様のFW14B（リヤウイングも狭くなっている）に15インチタイヤを履いて出したベストタイムは1分14秒19だった。さらに驚くべきは、ジャン・アレジが同じくナロー・タイヤで出した1分16秒72という数字。なんと彼自身の予選タイムをコンマ16秒上回っている。

ドライバーへのインプレッション面でも感触は上々で、最初15インチタイヤの出現でスピンが続出するのでは、というグッドイヤーの懸念は完全に吹き飛んだテスト結果となった。

「ニュータイヤは結構速いよ。だけど、今の状態では寿命があまり良くない。でもまあグッドイヤーのことだから、その辺はなんとかしてくれるだろうとは思うけど……。来年は性能的に同じレベルでラップタイムも似たようなものになると思うな。今はちょっとばかり摩耗が早過ぎるけど、バランスに関しては変わっていないし、60ℓフューエルを積んだ状態で1分18秒1とは、ポルトガルGPの予選タイム1分16秒9と比較しても立派なもんさ」とティエリー・ブーツェン。

ミハエル・シューマッハーもニュータイヤの感触に感心することしきり。タイムも、先のGPの予選から遅れることわずか0・5秒の1分15秒84であった。この日のベネトンのテストメニューはニュータイヤに合わせたシャシーのセットアップに集中していたが、ロリー・バーンのコメントによれば、タイヤもチームも、これから先お互いにマッチングという点では進歩していくだろうから、来シーズンは今年以上のラップタイムになる可能性だってある、という。

ピエルルイジ・マルティーニのレポートでは、ダッラーラ・フェラーリは新しいタイヤの方がトラクションがいいとのことだ。アンドレア・デ・チェザリスもこのナロー・タイヤが気に入ったひとりで、冗談交じりに、鈴鹿でこれを使えるように頼んでみようかな、などと言い出す始末。

以上のように、おおむね好結果で終わったエストリル・テストでの感触をGY社のディレクター、バリー・グリフィンはこう語っている。

「たいへん嬉しい。皆が考えていたよりいいタイヤができたと思っているよ。なにしろ一度に3インチも狭くなるんだから、初バージョンで従来のものと同じようなパフォーマンスを期待するのは無理というものだ。2週間後にシルバーストンに行くが、そこではまた違う構造のものを試してみるつもりだ」

また、各チームからの懸念として多く挙がっていたタイヤの早期摩耗についても、同社のオペレーションを担当するリー・ゴーグは次のように説明している。

「現状ではタイヤの消耗が少し早過ぎるが、これは我々もあらかじめ、ある程度想定していたことだ。もちろん今ここでレースをやってみろと言われたら、最低でも全部のマシンでタイヤ交換が2回づつ必要になるだろうが、来シーズンまで開発を続けていけば、ほとんどのサーキットで1回の交換で足りるようになるんじゃないかな……」

この新タイヤ規定導入時に「タイヤ幅が狭くなるとスピードが落ちてレースが面白くなるだろう」という意見があったが、今回のこのテスト結果を見る限りでは、どうやら、この見方はあてはまらないようである。

リヤタイヤの小ささがアンバランスな感じ。ニュータイヤ装着のマクラーレン

今宮 純
by Jun Imamiya

マンセルがシーズン優勝記録の9勝目を目指し、着々と準備するなか
突然、ひとつの重大決定を示す1枚のリリースが配られた
「プロスト、'93年ウイリアムズ入り決定――!」
この発表で、あるひとつの「争い」は決着をみたことになる
だがそれは、同時にもうひとつの「争い」のプロローグを表していたのだ

「ウイ」か「ノン」か!?

プロスト、ついにウイリアムズ入り決定! そしてセナ+マクラーレン・ルノーの実現はどうなる!?

PORTUGUESE

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 14　25-27 SEPTEMBER, 1992 ; ESTORIL

Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Hiroshige Satta, MAX PRESS

プロスト発表！ たどり着いたFWのコクピット

アラン・プロストが今年初めてF1を走らせたのは、真冬の1月19日、ポール・リカール。真新しいリジェJS37・ルノーで49ラップのテストランを行った。この時はエリック・コマスのヘルメットを着用。プロストは'91年10月29日にフェラーリを解雇されて以来、82日ぶりのF1ドライブを淡々とこなした。

そのあと、1月26日に再びポール・リカールで、2月7日にはエストリルで、プロストはリジェのテストのために走る一方で、同時にギ・リジェと交渉を推し進めた。

『ルノーで'92年を走り、そして次の目標として、自分のチーム結成のための準備をする』

が、答えは「ノン」――。

結果は3月中旬までずれこんだ。

『交渉は決裂した。1年間の休養を取る。原因は5億フランの予算が準備できない。チームのボスには'94年以降でないとなれない。私はニキ・ラウダがやったように、再びチャンピオンになれるようなチームへ行きたい』

きっぱりと言ったプロスト。この3月15日夜の"パリ発言"が、彼の事実上の'93年ウイリアムズ熱烈志願宣言となった。

このコメントはもちろんプレスを相手にしゃべったものだが、全く同じ意思をルノー側に伝えたプロストは、'92年シーズンが始まったばかりの段階でいち早く'93年に向けて動き出した。開幕後連勝を続けるウイリアムズ・ルノーとナイジェル・マンセル。勝ち続ける彼らを横目に時間を費やして話し合い、交渉を重ねていったプロスト……。

つまり、この時点でもう彼は大きくストーブリーグ・レースをリードしていたわけだ。

しかし。

プロストの読みが狂い始めたのは、今年の夏頃からだろう。気になっていたこととはいえ、ホンダF1休止の動きがにわかに活発化、彼はアイルトン・セナがどう出てくるか、ホンダなきマクラーレンとセナの関係がどうなるのか、それが非常に気掛かりになった。

プロストは昨年から今年にかけて、ロン・デニスとも友好関係を取り戻していたから、何度もデニスと親密な話し合いを持ち、マクラーレンとセナの今後について状況を摑もうとした。

志望チームの相手、フランク・ウイリアムズとの交渉はほぼ順調に進み、プロストは破格に安い金銭条件を了解、もちろんルノーとエルフの会社上層部も積極的にいい雰囲気を作り出そうとした。フランスのナショナリズムである。

この段階において、プロストとマンセルの共存は全否定されていなかったと、私個人は推定している。あくまでもプロストが大きく先行する'93年交渉の中で、ウイリアムズ＋ルノー＋エルフ＋プロストの間で順調に話が進み、基本的に合意に達したという意味の公式書面（レター・オブ・インテント）が作られたはずである。

契約、あるいは発表。これらのフレーズがセレモニー的な意味を持って、最近のF1マスコミではクエスチョン・マーク付きでよく使われる。しかし、実際のところ、契約という言葉はあいまいすぎる。契約（正式契約書に両者がサインした）を厳密な意味でいうなら、何段階もの手続きがそれまでに繰り返され、そして契約書作成に同意するサインをし、それからやっと何十ページもの契約書条項のチェックに入る。

問題はここからだ。

この契約書案には、さまざまな項目が取り上げられ、互いの弁護士によってひとつひとつ押し引きが行われる。単純に契約金の額やその増減でもめるとか、移動滞在先のホテルの部屋数でやりとりするとか、一部報道されたそんな事柄は氷山の一角だ。

こうしてひとつひとつの項目をチェックしていくうち、夏に入った'92年F1はさまざまな予期せぬ出来事が起きてきた。

マンセルとウイリアムズの関係にヒビが入り出したのだ。昨年末「もし世界チャンピオンになれたなら、私はそこでレーシングドライバーにピリオドを打つつもりだ」としていたマンセルの意思がぐらつき出した。

何がマンセルをそうさせたのか？

本当の本当のところは分からない。またマンセル本人も今はコメントしていない。

ま、とにかく、マンセルは猛烈な反抗の挙に出た。プロスト側がずっと先行して話を進めていたと知って、引っかき回そうと動く。絶対的ナンバーワン待遇の保証交渉で粘り、それと同時に金銭交渉をぶつけ、マスコミによるプロスト攻撃を始め、共通の敵たるセナとも情報を交換しあった。ここにきて事態はものすごく複雑化し、プロスト、マンセル、セナの泥試合化してきた。

「マンセルは早くからアメリカへ行くための準備を先に決めてあって、それなのにフランクを苦しめるために、イタリアまであいう行動に出たんだ」

と、プロストは自分可愛さに暴露した。

「プロストは今年の初めからとっくにウイリアムズと密約を結び、もうひとりのドライバーについての拒否権まで摑んでいた」

と、セナも冷静さを失ってペラペラしゃべり出した。そして、マンセルは昨年末の言葉どおり、結果的にF1を去るとモンツァで発表した。まさに'92年F1大地震である――。

今年春から夏、夏から秋のこのような"混乱"を経て、プロストが待望のウイリアムズ・ルノー初試走を行ったのは9月29日である。6ヶ月前に"パリ宣言"をしてからようやくたどり着いたコクピットであった。

そして"第2幕" マクラーレン・ルノーはウイかノンか!?

――しかしこれで泥試合に幕が引かれたか、というと決してそうとは言えない状況が生まれてきた。マクラーレンはルノー獲得に全精力を注ぎ、リジェの持つルノーV10の権利をめぐって行動を開始（リジェ・チームの買収ではない）。ルノー上層部への接近を、マクラーレンの本当の実力者である、TAGグループ総帥マンスール・オジェーが取り計らっている。ポルトガルGPの週末、デニスがフランスをあわただしく往復したり、ルノー・スポールのクリスチャン・コンゼン副社長と某ホテルで接触した事実などすべてが、マクラーレンのルノー獲得工作を肯定する。

驚いてはいけない。'93年ウイリアムズとマクラーレンの2チームがルノーの供給を受ける――そう、'85年にルノーは4チームにエンジンを出しているのだ。ルノー・ワークス、ロータス、リジエ、ティレル。ロータス以下にカスタマー供給、むろんワークス・エンジンは自チームのみだった。が、ロータスの新鋭セナの速さと開発能力を高く評価したルノー・スポールは、異例にも'85年イタリアGPからセナだけにワークスを与えていた。

大胆なことを言ってしまおう。

ルノーとして、ウイリアムズのプロストと、マクラーレンのセナへの"2チーム変則供給"あるいは"ドライバー指定供給"の可能性もあるのだ。はたしてマクラーレン陣営が確実にルノーV10を獲得できるか。そしてそのV10は限りなく"ワークス"に近いものになるか。これは現在進行形のハナシであり、私にはこれ以上は分からない……。

「同じレベルのマシンで、もし過去のようなことがセナと起きたらたまらない。ドライバーとして、スポーツ精神で戦いたい」

プロストの9月27日ウイリアムズ入り決定後のコメントが我々にヒントを与えてくれる。彼は怖れているのだ。もし同じレベルのマシンで……という表現に、プロストはセナが'93年ルノーV10を得、自分に挑んできたら、徹底的に戦うぞとも言っているわけだ。

またセナも重要な発言をしている。

「これからだって何が起こるか分からない。もう少し待ってみよう。ギリギリまでマクラーレンの'93年のマシンがどうなるか、待って決めればいいんだ」

「プロストだけがいい道具を独り占めして、僕らには劣る道具を使わせて、それで勝とうとしている。こんなのスポーツじゃない！」

最近ちょくちょく興奮するセナは、思わず本音をもらしている。同じルノーV10をマクラーレンが得られるか得られないか、もし得られたら、僕はフェアじゃないプロストにスポーツじゃないと言われようとも、徹底的にやってやる、と。

――そう、ここでもまたストーブリーグの泥試合第2幕が開いたも同然の、舌戦なのだ。

ホンダなき後のNo.1エンジンたるルノー。彼らがどういう'93年活動計画を組み上げるか。フランス・ナショナリズムの夢として、プロストを混乱の末にウイリアムズに引き込んだ形のルノー。さらにデニスとセナからもラブコールを送られたルノー。

今後はそれに対して「ウイ」か「ノン」か、もういっぺん答えが出されようとしている――。

ドライバーズコンテスト by 今宮　純

M.ハッキネン	10点
M.ブランドル	2点
M.アルボレート	2点
鈴木亜久里	2点
A.デ・チェザリス	1点
C.フィッティパルディ	1点
S.モデーナ	1点
E.ナスペッティ	1点

CAMPARI

ヨーロッパで最後となるグランプリ、しかもシーズン最多勝記録となる通算9勝目に当たるレースを
マンセルは、まるで衿元のホコリをつまみ取るかのごとく、簡単に手中に収めてしまった
ポールtoフィニッシュ、しかも3位セナ以下全員を周回数遅れにしての圧倒的な強さ
だが、ウイリアムズにとっては、きっとパトレーゼが命を失わずに済んだ安堵感の方が強かっただろう
それほどの大アクシデント。当事者のベルガーが言うとおり、私も神に感謝したい気持ちである

PORTUGUESE GRAND PRIX

RACE REPORT

ナイジェル・ルーバック by Nigel Roebuck

プロスト、ウイリアムズ入り発表

日曜の朝はどうにも怪しい雲行きで明けた。予選の2日間も、青空と灰色雲と暗雲が交互に織りなす空模様から、時折強い雨が降りしきる、なんとも奇怪なコンディション。レース当日も9時頃になって一転にわかにかき曇り、ウォームアップ直前にとうとう降り始めた。しかし、30分のセッションが半分も過ぎたあたりから太陽がひょっこり顔を出す。と、見る間に『ライン』のようなものが路面に浮かび上がってきた。予選タイムから15秒落ちという最初のスローペースがどんどん上がって、しまいにはナイジェル・マンセルとリカルド・パトレーゼが、それぞれの予選タイムから6秒以内というところまで漕ぎ着けて、当然のごとく予選順位を裏付ける1、2番手のタイムをマーク。

次いで3番手のゲルハルト・ベルガーは、背中にかなりの痛みを抱えての健闘。さらにマーティン・ブランドル、ティエリー・ブーツェン、そしてアイルトン・セナの順だ。プラクティスでもそうだったが、フェラーリ勢は伝統的にこのサーキットを苦手にしている。ジャン・アレジが9番手で、まるでグリップしないと両の手のひらを上に向けて肩をすぼめる例のポーズ。一方イバン・カペリはさらに下がって16番手。こちらはグリップどころの話じゃないとこぼしている。

そのウォームアップが終わって20分後、'93年ウイリアムズ・ルノーのドライバーがひとり発表された。その名は言わずと知れたアラン・プロスト。それとばかりにフランス人めがけて殺到するテレビにカメラに、その他もろもろ。見ればセナも同じような攻撃にさらされている。人にはそれぞれの意見というものがあって、滅多にこれが一致することはない。今回もご多聞にもれずそうであった。

そういえば最近では、今日のレースは誰が勝つかという話ではなくて、誰がウイリアムズをドライブするのだろう、という話題ばかりがパドック雀の口元を賑わせている。情けない話だが本当だ。しかしそれも無理はない。レースの話をしようにも、いったい誰がマンセルに互角の勝負を挑んでくれるのだ？

もちろん、そんなドライバーがいるはずがない。グリーンが灯ってワールド・チャンピオンはほどほどのスタート。パトレーゼの方がやや良かったが、サイド・バイ・サイドで入ったファースト・コーナーを先に出て来たのは、やはりマンセルだった。これで事実上今日の勝負は終わりである。

マクラーレン・ホンダ勢も似たような、チームメイト同士が手に手を取ってのスタートから、第1コーナーへのターンイン。やはりチームリーダーが先に出てくるところまでそっくりのパターンだ。ファースト・ラップを終えて、マンセル、パトレーゼ、セナ、ベルガー。ミカ・ハッキネンが5位と好位置につけてブランドルが続き、ミケーレ・アルボレート、アレジ、アンドレア・デ・チェザリス、ベルトラン・ガショーと続く。

豪快にリードを広げるマンセル

早くもマンセルは、自分だけの午後をエンジョイする態勢になっていた。

「最初の数ラップは意識的にクォリファイ並みのペースで攻めたんだ」という言葉通り、脱兎のごとくリードを広げていく。その2周後にはチームメイトに4・3秒先行し、そのパトレーゼはまた、セナ、ベルガー以下の後続を置き去りにしている。レースを期待して来たファンにとっては、長い長い退屈な午後の始まりである。

パレードラップ直前にストールし、最後尾からのスタートとなったミハエル・シューマッハーにも長い午後が待ち受けていた。

「どうしたわけか、パレードラップ直前になってエンジンが息つきを起こしたんだけど、その後はケロリと直ってしまった」という彼の、序盤の追い上げは目覚ましかった。最初の1ラップで一挙に6台をパス、ラップ6には13位へと浮上していたが、まさにジャンプアップという言葉がふさわしい。

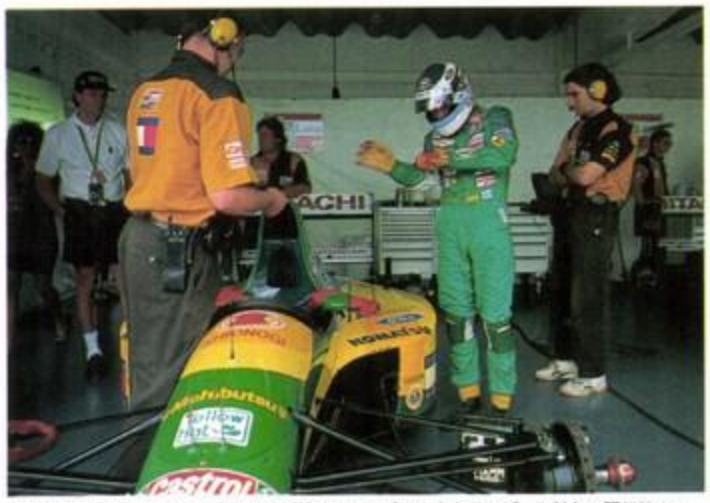
しかし彼の驚異の追い上げも、いったんここでひと休み。デ・チェザリス、ガショー、ブーツェン、エリック・コマスとつながるトラフィックに行く手を阻まれ、例の後方乱気流に悩まされてしまうのだ。追いつくことは造作ないが、抜くに抜けないこの辛さ。しかしそこはシューマッハーである、時間さえ与えれば1台1台着実に攻略していく……。

6周もする頃には、上位6台とそれ以下とのギャップが大きく開いていた。その中でも印象的なのはハッキネンで、余裕しゃくしゃ

プロストのウイリアムズ加入が発表された後、激しくプロストをなじったセナ。決勝は4度のピットストップで3位にとどまった

「一番恥ずかしいレースでした」右京は45周で自滅

序盤から上位に食い込み6位を得たアルボレート


今回も光ったハッキネン。中盤4速が抜けるトラブルさえなければ、表彰台の可能性も…

まるで序盤は予選の時のように飛ばしたよ うん、とても楽しかったね——N.マンセル

金子　博のエストリルでひと言

いやー、久々にマンセルのあのシーズン序盤の5連勝パターンが帰ってきたね。ワタシャ嬉しいよ。これでセナの記録を抜いてシーズン9勝を遂げて、本当に記録に残るドライバーになったわけだ。まあ今回はそのご祝儀分も含めて、マンセルに10点あげちゃおう。

でも今回僕がカメラ構えててスゲーって思ったのはアルボレート。ホラ、カメラで1台1台追うじゃない？　その度に僕は「こいつがトップ…こいつが2位…」なんて数えてるんだけど、彼、最初からオオッと思うポジションにいたんだよね。なんとフェラーリより前。結果的にも6位だし、言うことないね。

あとはブランドルとミカのバトルも凄かった。とにかく凄いんだけどさ、フェアなんだよな。ギリギリの部分でちゃんとラインひとつ分開けてたりさ、ウマイよね。でも、今回のベルガーとリカルドの事故じゃないけど、やっぱバトルは怖いわ。ワシなんてコースサイドにいるもんだし、このブランドルとミカのバトルでもヒシヒシと感じましたよ。

さて、今回ポルトガルでは楽しいランチがとれました。なんとあの佐藤里佳ちゃんと一緒だったんだよ〜。元はと言えばケンサワにそそのかされたんだけど、ダメモトで誘ってみたら、来ちゃったんだよね〜！　イヤ誤解のないよう言っとくと、カメラマン10人一緒だったんだからね。でも本当にドギマギ。「うわーい本物だーい」なんて歳がいもなく緊張しまくっちゃいましたよ。里佳さん、本当にありがとうございました。なんちゃって。

あとはそうスウォッチ。もうワシなんて今回で92秋クロノ全部揃えたもんね。あのね、実は空港なんかの免税店でも買い方にコツがあるの。なんかイタリア人がみんな買い漁っちゃうから、店頭にはクロノ置かないんだって。だから、オバチャンつかまえて聞いてみれば、ほとんど裏から出してきてくれるよ。ま、ヨーロッパ方面へご旅行の方、お試しを。

ドライバーズコンテストby金子　博

N. マンセル	10点
M. アルボレート	5点
M. ブランドル	3点
M. ハッキネン	2点

くといった風情で5位を快走している。この前のレースといい、なんだか彼ひとりでロータスの幸運を使い切っている感じがしなくもない。というのも、ジョニー・ハーバートはアレジと接触してステアリングをおかしくし、わずか2周でリタイアしていたからだ。おそらく彼の方は、厄払いでもした方がいいのかもしれない。

それはアレジも同じで、縁起でもない13周目のリタイアは、先のモンツァと同じではないか。結局スピンでおしまいとなったのだが、アルボレートのフットワークの後塵を拝しているようでは、いずれにしてもロクな結果は期待できなかっただろう。

それでなくともタイヤに厳しいエストリル、降り続いた雨で路面がすっかり洗い流されてタイヤ消耗は一段と進む。セナが真先にピットに入り、これが21周目。次いでベルガー(22周)、パトレーゼとブランドル(23周)、ハッキネン(24周)と続いて、マンセルがようやく29周目にピットへ向かう。この作業はそれほどほめられたものではなかったが、なにせあり余るほどの貯金がある。悠々とトップでコースに戻って、さらにマージンを広げにかかる。だがパトレーゼの方は2位から4位にポジションダウンしてしまった。つまり、元の状態に戻るためにはマクラーレンの2台をなんとかしなければならないということだ。

誤解が呼んだ大アクシデント

意を決してその作業に取りかかったリカルドだが、手始めに仕掛けたベルガーがなかなか手ごわい相手だった。40周目の第1コーナーでは、文字通りのサイド・バイ・サイドで突入するが、インを確保していたマクラーレン、出口にむかっての意地の張り合いでは、ウイリアムズがたまらずに折れた。

43周目にベルガーが2度目のタイヤ交換に入るが、これが『事件』を引き起こした。その周回を終える最後のコーナーで、パトレーゼがぴったり後ろに食らいついていたのだ。

「出口にかけて、いつもより若干センター寄りにラインを取ったんだ。その前に無線で入るって言い送っていたからね。最初からそのつもりだったんだ。そしたらマシンの後部にドスンとぶつかった音がした」

パトレーゼにしてみれば『ドスン』どころ

今、期待の新鋭3人。シューマッハーは不運が重なり7位にとどまる

スタート直後2コーナーでアレジと接触、ハーバートは早々リタイア

幸運なのか不運なのか、九死に一生のパトレーゼ。あと数cmピットウォール側に飛ばされていたら

津川哲夫のエストリルでひと言

レースはナイジェルのブッチ切りで、かなり迫れるはずだったセナが1周遅れでそれでも3位。ガーティーに到ってはリカルドをもう少しで殺しかねなかった大失敗をしながら、それでも2位……一体誰をどう評価したら良いのかね、こういう場合は？

それでもって勝ったナイジェルに大量得点をあげても良いはずではあるけれど、ドライビングの果敢さ、それも予選決勝を通してピッカピカに光っていたのは誰でもないハッキネン。ロータスはこの頃どうしちゃったのかね。速いのなんのって。本当は特別に速いマシンではないんだけれど、HBを載せたらまるで去年のジョーダンになっちゃったみたい。それにこのチームはドライバーのふたりがすっごくいいんだよね。仲が良くって、どっちが速くても焦らないし、明るいんだよな。

ここ2〜3戦、グランプリの裏側は最低で腹の立つことばかり。今度も同じさ。ウイリアムズがプロストとの契約を発表すると、セナが喰ってかかる。よっぽど頭にきているんだろうけど、もう完全に子供のケンカ……。付き合ってらんないよ……ったく。

何でも人のせいにして、ウイリアムズが世界で一番速くって勝てるから、これに乗れなきゃレースはやらねーとか、勝てなければ意味がネーだとか……。マクラーレンでアイルトンのために一生懸命に働いた連中なんて彼にとって何の意味もネーってか!?

こう言うドライバーを育ててしまったグランプリっていったい何なんだろうねー？　マンセルもセナもプロストも裏切り行為だよね。許せないよ。彼らを勝たせるために一生懸命働いている連中を足蹴にしてるんだ。

今回も前回に続いて怒りまくりだよ。

ミカには文句なく10点やっちまうし、評判にも噂にもならないけれど、またもシコシコポイントを稼いだアルボのおっちゃんに3点。今回お騒がせなく、落ち着きはらってがっちりとブッチギッたナイジェルに3点。全くスターにはなれないのにヤッパ、シューマッハーの前でフィニッシュしたブランドルにおおマケだけど4点。それにつけても、もういい加減にしてくれよな……ホント！

ドライバーズコンテストby津川哲夫

M. ハッキネン	10点
M. ブランドル	4点
M. アルボレート	3点
N. マンセル	3点

の話ではない。右前輪をベルガーの左後輪にヒットして、ウイリアムズは空高く舞い上がった。傍で見ていただけでも背筋がゾッと寒くなるほどだったから、中にいたパトレーゼの気持ちなど到底想像の外である。ノーズが浮いたと思ったら、その次の瞬間、もう真上を向いている。クルマがまるで後ろ足で立っているように見えるが、違う。1メートル近くも宙に浮いているのだ。そのままの恰好でブリッジの下をくぐり抜けたが、いくらも余裕は残っていない。

ウイリアムズは左後輪から着地して、ノーズをピット・ウォールにこすりつけるようにしてかなり長く滑走した後、ようやく止まった。車輪がふたつちぎれて観客席の方に飛んで行ったが、幸いけが人は出なかった。その後の一連のシーンはまるで奇跡を見るようだった。リカルドが自らハーネスを外し、ほとんど残骸と化したコクピットから、誰の助けも借りずに自分の力で降り立ったのである。さすがにしばらくは震えが止まらない様子だったが、やがてそれが落ち着くと、怒りが頭をもたげたようだ。

「ひどい怪我をしたんじゃなかろうかと心配していた」と、いささかしょんぼりのベルガーである。「彼のクルマが上を飛び越していくのが見えたんだ。大丈夫だったと聞いてホントに安心したよ」

これを後ろから見ていたブーツェンは、

「いずれにしろその周回で入ろうと思ってたんだけど、目の前で起きたことを見て、もう少しでクルマを停めるところだった。あれじゃあどんなにツイてたって怪我は免れられない、って思ったよ。あたり一面破片が散乱して……。レースが中断されるだろうなと思った。彼がどんな様子か、心配で心配でたまらなかったよ」

ウイリアムズはレース後、これを『危険なドライビング』であるとして提訴したが、結局却下されてしまった。スチュワードが議論を重ねた結果、この事故は『誤解』によるものと片づけてしまったのである。これでレース順位は確定となった。

パトレーゼの怒るまいことか。ゲルハルトが故意じゃないというのは分かっている。そうではなくて、ピットインするならすると合図すべきだった、ということを言いたい。

「手の合図がなかった！」と、語気も荒いパトレーゼ。「それがポイントだよ。こっちはまるで知らされてなかったんだから……！」

ベルガーの言い分では、あのポイントで片手を上げるのは、横Gが強くてとても無理だったということらしいが、パトレーゼはそんな説明では納得しない。ともあれ、パトレーゼが無事だったことがなにより喜ばしい。こんな幸運は滅多にあるものではない。まさに九死に一生を得たというところだ。

このアクシデントでとんだとばっちりを受けたのがダッラーラの2台で、破片を拾って結局リタイア。ジャンニ・モルビデッリもパンクをもらってしまった。シューマッハーも右前輪をパンクし、ノーズまで破損してピットイン。その作業中にメカニックのひとりが、

西山平夫のエストリルでひと言

よく考えてみたら、ドイツGP以降、マンセルは勝っていない。チャンピオンになったから勝たなくってもいいや……と思っているわけじゃないことは、ベルギーとイタリアでも分かるが、両レースともルノー・エンジンが邪魔をして勝てなかった。「ガソリン規制が始まってから、ルノーはトップエンドでミスファイアが発生して、その振動でハイドローリック・システムのポンプのシールがイカれたぜ」なんて、内輪話をバラしたりして、マンセルはいつものマンセルに戻っていた。マンセルは勝ちたかったと思う。去年の雪辱を晴らす必要があったし、またGP史上初のシーズン9勝も達成しなければならない。その課題を彼は見事に果たした。それも、実に彼らしいやり方で。スタートの1コーナーにトップで進入した彼は、1周目で2位のパトレーゼになんと2.5秒も差をつけてフィニッシュ・ラインに戻って来た。「予選のつもりで走って、楽しかったよ」やはりこの男、ただ者じゃない。ベルナール・デュドは「走るだけならマンセルが一番！」と言っていたが、まさしくその通りの走り。あの1周目で、マンセルはすべてを圧していた。タイヤ交換を最後まで待ち、終盤タイヤ交換したいところをグッとこらえたのも良かった。

パトレーゼは、いくらなんでもベルガーに執拗につきすぎた。それでも怪我なく、さすが鉄人である。噂どおりベネトンからウイリアムズに"買い戻され"て、頑張って欲しい。

セナは4回のタイヤ交換に頭に来て、まともに走らぬマシンで最速ラップを叩き出すのだから凄い。そのセナに追いかけられて、マーティンは不運だが、これでベネトンは14連続得点獲得。ミハエルこけてもマーティン残る──いいお手本を見るようだった。でも、本当に点数ドカッとやらなければならないのはプロストだろうね。マンセルを追い出し、セナを押しとどめて……20点やれッ！

ドライバーズコンテストby西山平夫

N．マンセル	10点
R．パトレーゼ	5点
A．セナ	3点
M．ブランドル	2点

リカルドとの接触は全くの誤解が生んだんだ
とにかく、彼が無事で神に感謝したいよ──G.ベルガー

PADDOCK NEWS

フォンドメタル欠場

以前から財政難が伝えられていたフォンドメタルが、とうとうエストリルに姿を現さず、ポルトガルGPを欠場した。

チーム側の説明によると、今回の欠場はスポンサーの契約放棄やマシン準備の不足が理由であり、1戦のみの欠場としているが、ドイツGP以降資金難からの撤退が噂され続けてきた同チームだけに、現状からいって日本GP以降への参加は絶望視されている。なお、来季については、体制を整え直して参加の意向を表明している。

エマーソン現れる

'72年のスポンサー参加から今年で活動20周年を迎えるマールボロは、モナコGPに続きポルトガルGPでも記念祝典を催し、ゲストとして'72年の世界チャンピオンであるエマーソン・フィッティパルディを招き記者会見を行った。

エマーソンはその会見で'93年7月にマンハッタンでマールボロ冠のインディカー・シリーズを開催することを発表、またインディカーに赴くナイジェル・マンセルや、逆にF1に来るマイケル・アンドレッティを語った。

この時期になってのこのような形の会見について、関係者筋では今までアラン・プロスト、アイルトン・セナのウイリアムズ移籍希望などキャメル主導で動いてきたシーズンを面白くなく思っているフィリップ・モーリス筋の首脳陣が、モータースポーツ界における同社の権威と影響力を[illegible]に再認識させるため、と推測している。

バドエル、F1ドライバーに

現在国際F3000選手権で王座争いをしているルカ・バドエルがスクーデリア・イタリアと契約を結び、来年はJJレートに代わり同チームが新しく採用するローラ・シャシーに乗ることになりそうだ。早くもチームではバドエルをGP後の15インチタイヤ・テストに駆り出し様子をみている。

その他のニュース

●以前にもお伝えしたとおり、マーチのカール・ヘンドリンガーはポルトガルGPをもって同チームとの契約を満了。今後はザウバーの'93年プロジェクトに参加する。日本とオーストラリアでの後任はヤン・ラマースに決定している。

●フットワークはイタリアGPで鈴木亜久里のチームメイトを明かさなかったが、それについて現在さまざまな憶測を呼んでいる。今のところGP後のテストでステアリングを握ったデレック・ワーウィックが最有力と見られているが、他にも亜久里と親しかったエリック・ベルナール、また日本人同士で片山右京という声も。

●注目のマクラーレンのアクティブ・サスだが、ドライバーからの評判はいまだ悪く、今回も投入は見送られた。現時点で少なくとも鈴鹿での投入はなさそうだ。

フィッティパルディ・ファミリー集合の中で今回12位と粘ったクリスチャン

インディ転向でプレッシャーから解放されたか、マンセルはセナ、ベルガーと激しいシャンパンファイトを展開。少なくとも表彰台の上では「スポーツ」が戻ってきたようだ

とにかく今日の路面コンディションは異常だった
2セット目に替えてすぐ「また交換だ」と思ったよ――A.セナ

モノコックにひび割れを発見したような気がした、というところが今回の彼のツキのなさの仕上げだった。それをピットアウト後になって報告したものだから、ミハエルはチェックのために再度ピットに戻るハメになり、あげくにメカニックの思い過ごしと判明しては、いくらなんでも上位は望むべくもない。

4度のタイヤ交換に見舞われたセナ

セナが3度目のタイヤ交換に入ったのが57周目。ほどなく、またニュータイヤを求めてピットに戻ったのが62周。これはいったいどうしたことか？

「今日は何が何だったのか、良く分からない。タイヤ交換直後からクルマの感じがおかしくなったんだ。あるラップは問題ないんだけど、次のラップではまるで3輪で走っているようなのさ。それもストレートでだよ！　あの最後のピットストップは、シャシーがどこか壊れたかと思って入ったんだ」

「実際は、あれはタイヤだったんだと思うよ。グッドイヤーは素晴らしい仕事をしてくれてるけど、今日のはちょっと欠陥があったんじゃないかな。最後に履いたタイヤでは、何事もなかったように走ったもの……」

後にグッドイヤーのスポークスマンは、セナの指摘したタイヤに切り傷があったという報告を寄せている。

この余計なピットストップでセナはベルガーとブランドルの先行を許すが、かろうじてブランドルだけは抜き返すことができた。意地の表彰台確保というところだが、そこでなんとマンセルにラップされてしまった。かわいそうなので小さな声で言うが、つまり『周回遅れ』ということである。

終盤、ベルガーのエンジンから異音が発生して一瞬ひやりとするが、エキゾーストが割れただけということでひと安心。

「回転を落として異常ないと分かった。後ろは誰も迫ってなかったし、2位は上出来さ」

マンセルも、おそらく今シーズンのベストとも言うべき勝ち方で嬉しそう。プラクティスで2度ほど油圧ポンプの不調に見舞われ、不吉な予感を拭い切れないままスタートしたマンセルだったが、結果、トラブル・フリーの楽勝であった。

「問題らしい問題は、最後になって完全にタイヤを使い切ってしまったことで、ピットに入ろうか迷ったんだけど……。なにしろパンクじゃないかと思ったくらいなんだ。ラスト5周はだから、かなりペースを落とした」

かもしれないが、それにつけ込むべきライバルがいないのでは仕方がない。レース後セナは、来季のチームメイトとして自分を受入れることを拒否したプロストに、かみそりの刃もかくやとばかりの冷たく鋭い毒舌を吐いた。一方マンセルは、オレはもう関係ないもんね、と言わんばかりの表情。レース後、これほどリラックスしているマンセルを前に見たのは、はて、いつ頃のことだったやら……。

赤井邦彦のエストリルでひと言

マンセルはチャンピオン獲得、そしてF1引退→インディ転向と波乱の道をつき進むだけつき進んできたこの期に及んでも、まーだ手綱をゆるめない。もう速い、速い。なんといってもこの速さは10点に値する。で、セナは、タイヤだナンだカンだで4回ものピットイン。それでも3位に入るこの力は、本当にたいしたものだ。もはや執念とかで呼べるなんてレベルじゃあないね。ホントに凄い。パトレーゼは久しぶりに「空を見上げた」ドライバーとして、記録に残ります。それを見た西山Heyは「やっぱりウイリアムズはNASAの技術を使ってたね」と言ってくれたけれど、車載カメラ映像から秋空を見上げた様子は、ホント、スペースシャトルのようでやんした。

さて亜久里は、ピットからのスタートで、よくぞ10位まで追い上げて完走したもんでやんした。クルマの信頼性はあるのだから、彼さえ頑張れば、今回のように10位には入れるのだよ。もちろんアルボレートの6位も良かったけど、今回は久々の亜久里ちゃんの完走に得点。良かったね、亜久里ちゃん。で、チャン、チャン。

ドライバーズコンテストby赤井邦彦

N．マンセル ……10点
A．セナ ……5点
R．パトレーゼ ……3点
鈴木亜久里 ……2点

ドライバーズコンテスト総合表 R14ポルトガルGP	赤井邦彦	今宮純	金子博	津川哲夫	西山平夫	今回の得点	総合得点
N.マンセル	10		10	3	10	33	330
M.シューマッハー							175
A.セナ	5				3	8	142
R.パトレーゼ	3				5	8	124
M.ブランドル		2	3	4	2	11	103
M.ハッキネン		10				22	77
G.ベルガー							59
J.アレジ							56
片山　右京							43
M.アルボレート		2	5	3		10	39
J.ハーバート							36
K.ペンドリンガー							23
E.コマス							17
鈴木亜久里	2	2				4	16
T.ブーツェン							13
A.デ・チェザリス		1				1	10
E.ナスペッティ		1				1	6
R.モレノ							4
I.カペリ							4
G.タルクイーニ							3
P.ベルモンド							2
M.グージェルミン							2
P.マルティーニ							1
D.ヒル							1
E.バン・デ・ペール							1
J.J.レート							1
B.ガショー							1
C.フィッティパルディ		1				1	1
S.モデーナ		1				1	1

RESULT

●9月25日〜27日/ポルトガル・エストリル/アウトドローモ・ド・エストリル

RESULT

●4.350km×71周＝308.850km　予選出走26台・決勝出走26台・完走14台

						最高位	ベストラップ	速度	周回数
1	⑤N.マンセル	ウイリアムズFW14B	ルノーV10	71周	1'34'46'659	1位	1'17'137	203.015km/h	57周目
2	②G.ベルガー	マクラーレンMP4/7A	ホンダV12	71周	1'35'24'192	2位	1'17'399	202.328km/h	60周目
3	①A.セナ	マクラーレンMP4/7A	ホンダV12	70周	1'35'09'845	2位	1'16'272	205.318km/h	66周目
4	⑨M.ブランドル	ベネトンB192	フォードHB-V8	70周	1'35'12'391	3位	1'19'371	197.301km/h	54周目
5	⑪M.ハッキネン	ロータス107	フォードHB-V8	70周	1'35'37'373	2位	1'20'187	195.294km/h	30周目
6	⑨M.アルボレート	フットワークFA13	無限V10	70周	1'35'55'630	6位	1'19'966	195.833km/h	63周目
7	⑧M.シューマッハー	ベネトンB192	フォードHB-V8	69周	1'34'47'316	7位	1'17'772	201.358km/h	62周目
8	⑩T.プーツェン	リジェJS37	ルノーV10	69周	1'35'28'932	7位	1'20'275	195.079km/h	46周目
9	④A.デ・チェザリス	ティレル020B	イルモアV10	69周	1'35'35'862	7位	1'20'515	194.498km/h	52周目
10	⑱鈴木亜久里	フットワークFA13	無限V10	68周	1'34'49'557	10位	1'20'080	195.554km/h	46周目
11	⑫E.ナスペッティ	マーチCG911B	イルモアV10	68周	1'35'10'368	11位	1'21'314	192.587km/h	32周目
12	⑦C.フィッティパルディ	ミナルディM192	ランボルギーニV12	68周	1'35'10'539	10位	1'19'605	196.721km/h	57周目
13	⑯S.モデーナ	ジョーダン192	ヤマハV12	68周	1'35'24'492	10位	1'20'889	193.599km/h	37周目
14	⑭G.モルビデッリ	ミナルディM192	ランボルギーニV12	68周	1'35'53'396	14位	1'20'807	193.795km/h	58周目
	⑪J.J.レート	BMSダッラーラ192	フェラーリV12	51周	アクシデント	11位	1'21'874	191.270km/h	26周目
	⑤K.ベンドリンガー	マーチCG911B	イルモアV10	48周	ギヤボックス	13位	1'20'716	194.014km/h	28周目
	⑥E.コマス	リジェJS37	ルノーV10	47周	エンジン	8位	1'20'145	195.396km/h	27周目
	⑳片山　右京	ベンチュリLC92	ランボルギーニV12	46周	スピンオフ	16位	1'21'216	192.819km/h	45周目
	⑥R.パトレーゼ	ウイリアムズFW14B	ルノーV10	43周	アクシデント	2位	1'18'349	199.875km/h	33周目
	⑭P.マルティーニ	BMSダッラーラ192	フェラーリV12	43周	アクシデント	14位	1'22'156	190.613km/h	26周目
	⑭I.カペリ	フェラーリF92AT	フェラーリV12	34周	エンジン	11位	1'21'799	191.445km/h	28周目
	③O.グルイヤール	ティレル020B	イルモアV10	27周	ギヤボックス	9位	1'21'906	191.195km/h	24周目
	⑳B.ガショー	ベンチュリLC92	ランボルギーニV12	25周	燃料系	9位	1'22'394	190.062km/h	11周目
	⑰M.グージェルミン	ジョーダン192	ヤマハV12	19周	電気系	20位	1'23'606	187.307km/h	9周目
	⑫J.アレジ	フェラーリF92AT	フェラーリV12	12周	スピンオフ	8位	1'21'638	191.822km/h	9周目
	⑪J.ハーバート	ロータス107	フォードHB-V8	2周	ステアリング系	26位	1'58'788	131.831km/h	1周目

・優勝スピード：195.521km/h
・最速ラップ：A.セナ（マクラーレン・ホンダ）1'16'272　245.318km/h　66周目
・ラップリーダー：1〜71＝N.マンセル

POINT STANDING/DRIVERS

1	N.マンセル	108
2	A.セナ	50
3	M.シューマッハー	47
4	R.パトレーゼ	46
5	G.ベルガー	33
6	M.ブランドル	30
7	J.アレジ	13
8	M.ハッキネン	11
9	M.アルボレート	6
10	A.デ・チェザリス	5
11	E.コマス	4
12	K.ベンドリンガー	3
12	I.カペリ	3
14	P.マルティーニ	2
14	J.ハーバート	2
16	B.ガショー	1

POINT STANDING/CONSTRUCTORS

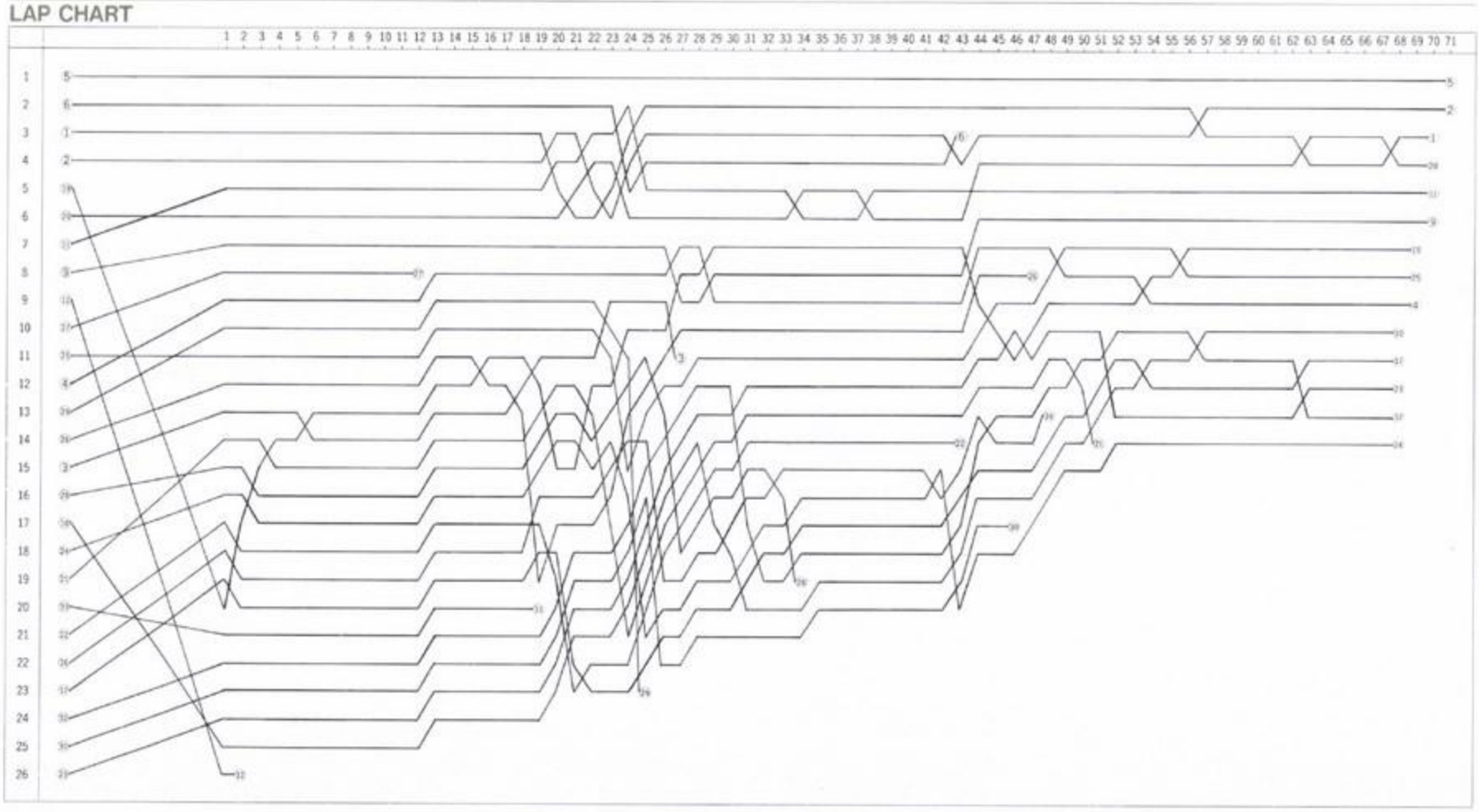
1	ウイリアムズ・ルノー	154
2	マクラーレン・ホンダ	83
3	ベネトン・フォード	77
4	フェラーリ	16
5	ロータス・フォード	13
6	フットワーク・無限	6
7	ティレル・イルモア	5
8	リジェ・ルノー	4
9	マーチ・イルモア	3
10	BMSダッラーラ・フェラーリ	2
11	ベンチュリ・ランボルギーニ	1

STARTING GRID

▲

⑤N.マンセル ウイリアムズFW14B 1'13'041 ◁ 1'13'961	⑥R.パトレーゼ ウイリアムズFW14B 1'13'672 ◁ 1'14'305
①A.セナ マクラーレンMP4/7A 1'15'343 ▷ 1'14'258	②G.ベルガー マクラーレンMP4/7A 1'15'117 ▷ 1'15'068
⑧M.シューマッハー ベネトンB192 1'15'356 ◁ 1'15'890	⑨M.ブランドル ベネトンB192 1'16'796 ▷ 1'16'084
⑪M.ハッキネン ロータス107 1'16'173 ◁ 1'16'213	⑨M.アルボレート フットワークFA13 1'16'282 ◁ 1'17'109
⑪J.ハーバート ロータス107 1'16'755 ▷ 1'16'628	⑫J.アレジ フェラーリF92AT 1'16'937 ▷ 1'16'884
⑩T.プーツェン リジェJS37 1'17'332 ▷ 1'16'930	④A.デ・チェザリス ティレル020B 1'17'356 ▷ 1'17'240
⑳B.ガショー ベンチュリLC92 1'17'624 ▷ 1'17'250	⑥E.コマス リジェJS37 1'17'384 ▷ 1'17'264
③O.グルイヤール ティレル020B 1'17'512 ▷ 1'17'277	⑭I.カペリ フェラーリF92AT 1'18'030 ▷ 1'17'287
⑱鈴木亜久里 フットワークFA13 1'17'361 ◁ 1'17'675	⑭G.モルビデッリ ミナルディM192 1'17'973 ▷ 1'17'387
⑪J.J.レート BMSダッラーラ192 1'17'847 ▷ 1'17'474	⑰M.グージェルミン ジョーダン192 1'17'949 ▷ 1'17'631
⑭P.マルティーニ BMSダッラーラ192 1'17'661 ◁ 1'18'676	⑤K.ベンドリンガー マーチCG911B 1'18'060 ◁ 1'18'445
⑫E.ナスペッティ マーチCG911B 1'18'092 ◁ 1'18'531	⑯S.モデーナ ジョーダン192 1'18'318 ◁ 1'19'314
⑳片山　右京 ベンチュリLC92 11'36'2 ▷ 1'18'592	⑦C.フィッティパルディ ミナルディM192 1'18'615 ◁ 1'18'823

LAP CHART



未来からの使者来たる

全日本富士1000kmレース大会 全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第5戦 10／3〜4、富士スピードウェイ

トヨタTS010初見参！ そして圧勝!! JSPCの新しい夜明けが来た！

青く抜けるような富士の空。'92年10月、所は富士山の麓のサーキット
世界で見せた実力を持って、初めて全日本に登場したマシンがいた
トヨタTS010。NAエンジンを搭載する新世代のグループCカー
少しばかり未来からやってきたマシンによって全日本の将来が見えてきた

Text/Naotsugu Mihori Photos/Tatsuo Sakurai, Hiroshige Satta

最強を誇ったニッサンもトヨタNAにはまったく歯が立たず

このレースのポイントは、今年SWCを戦ってきたトヨタTS010の参戦によって、3・5ℓNAマシンとターボマシンとの戦いがどのように推移していくのだろうかという点にあった。8月のSWC鈴鹿1000kmでは、NAマシン群の中にフロムエー・ニッサンのターボマシンが挑戦したが、このときはトップのプジョー905から8周遅れ、2位となったトヨタTS010からは7周遅れという結果だった。

しかし今回は、その鈴鹿1000kmの時とは若干状況が異なり、たとえば、SWCの時のような特殊ガソリンをNAマシンは使うことができない。富士スピードウェイ指定のターボマシンと同じレースガソリンを使うことになる。トヨタ関係者によれば、それによってトヨタTS010のエンジンパワーは5%ほど落ちるだろうと言う。富士でのラップタイムでいえば、1秒ほど遅くなるという。

また、鈴鹿ではガソリン給油時の流量制限がなかったが、このJSPCシリーズにおいてはターボマシンと同様に1分間に60ℓという流量制限が課せられる。したがって、90ℓのガソリン給油を行うとしたら、1分半のピットストップをしなければならないことになる。NAマシンにガソリン使用量の制限はないものの、使いたい放題ガソリンを使って走ったのでは、たとえ速さでターボマシンをぶっちぎってもピットインの回数が増えるだけとなる。そこで、NAマシンとターボマシンがJSPCの今年の規定で走るとレースはどのような展開になるのか、というのが見所となったのである。

まずは、予選の走りで両車の速さを見比べる。これは、ストレートの長い富士スピードウェイでは、予選ブーストを使えるターボマシンに軍配が上がる。午前と午後に2回行われた予選の1回目は、今シーズン4戦中3回ポールポジションを獲得している長谷見昌弘／影山正彦の24YHP・ニッサンが1分14秒183のトップタイムをマークした。続いて星野一義／鈴木利男の①カルソニック・ニッサンの1分14秒293だ。注目のジェフ・リース／ヤン・ラマースの⑦デンソー・トヨタTS010は1分17秒280。ただしこのタイムはレース用のソフトコンパウンドのタイヤでラマースが出したもので、予選タイヤを使ったリースはシフトアップの際にシフトがうまく入らず1分17秒645にとどまった。

ニッサン・ワークスの2台とトヨタTSO

マシンはパーフェクト
ミスと言えば
リースが回ったことくらい
すべてが順調に進んだよ
ヤン・ラマース

ピットインの回数が
ターボ勢よりも1回多い
でも2秒速く走れば
トップでゴールできる
ただそういうことなんですよ
トヨタ・モータースポーツ部 斎藤部長

10が午前中に勝負を賭けたのに対して、他のマシンは午後にアタックをかける。

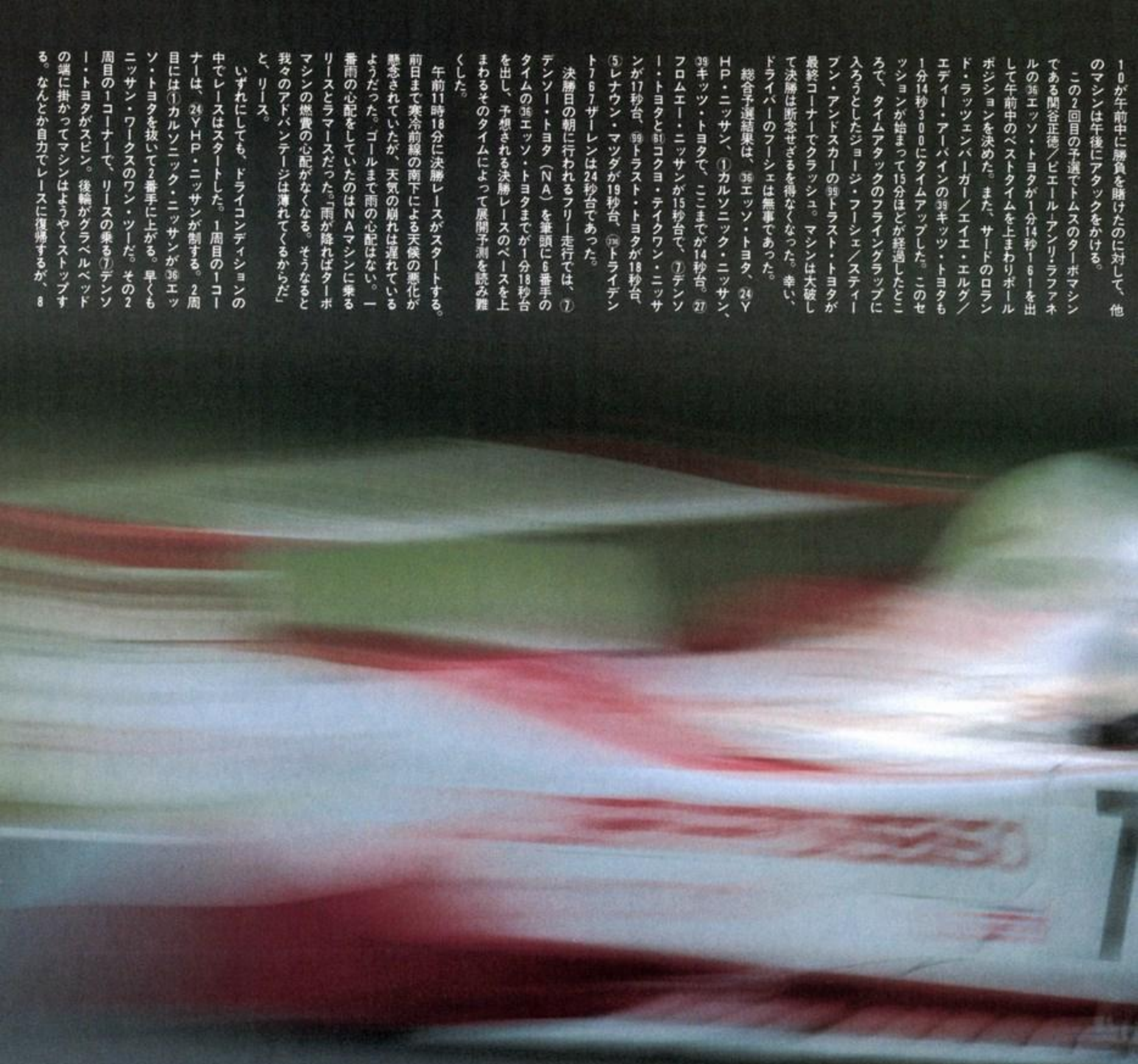
この2回目の予選でトムスのターボマシンである関谷正徳／ピエール-アンリ・ラファネルの㊱エッソ・トヨタが1分14秒161を出して午前中のベストタイムを上まわりポールポジションを決めた。また、サードのロランド・ラッツェンバーガー／エイエ・エルグ／エディー・アーバインの㊴キッツ・トヨタも1分14秒300にタイムアップした。このセッションが始まって15分ほどが経過したところで、タイムアタックのフライングラップに入ろうとしたジョージ・フーシェ／スティーブン・アンドスカーの㊾トラスト・トヨタが最終コーナーでクラッシュ。マシンは大破して決勝は断念せざるを得なくなった。幸い、ドライバーのフーシェは無事であった。

総合予選結果は、㊱エッソ・トヨタ、㉔YHP・ニッサン、①カルソニック・ニッサン、㊴キッツ・トヨタで、ここまでが14秒台。㉗フロムエー・ニッサンが15秒台で、⑦デンソー・トヨタと61コクヨ・テイクワン・ニッサンが17秒台、㊾トラスト・トヨタが18秒台、⑤レナウン・マツダが19秒台、㊱トライデント767ザーレンは24秒台であった。

決勝日の朝に行われるフリー走行では、⑦デンソー・トヨタ（NA）を筆頭に6番手のタイムの㊱エッソ・トヨタまでが1分18秒台を出し、予想される決勝レースのペースを上まわるそのタイムによって展開予測を読み難くした。

午前11時18分に決勝レースがスタートする。前日まで寒冷前線の南下による天候の悪化が懸念されていたが、天気の崩れは遅れているようだった。ゴールまで雨の心配はない。一番雨の心配をしていたのはNAマシンに乗るリースとラマースだった。「雨が降ればターボマシンの燃費の心配がなくなる。そうなると我々のアドバンテージは薄れてくるからだ」と、リース。

いずれにしても、ドライコンディションの中でレースはスタートした。1周目の1コーナーは、㉔YHP・ニッサンが制する。2周目には①カルソニック・ニッサンが㊱エッソ・トヨタを抜いて2番手に上がる。早くもニッサン・ワークスのワン・ツーだ。その2周目の1コーナーで、リースの乗る⑦デンソー・トヨタがスピン。後輪がグラベルベッドの端に掛かってマシンはようやくストップする。なんとか自力でレースに復帰するが、8



レース始まる前には
ウチのマシンだったら
勝てるかも、と思ったけど
まったくそんなことはなかった
NAの速さを知りました

鈴木利男

今回初めてNAと走って
インフィールドなど
全然、ターボ車では
かなわないってことが分かった

星野一義

番手にポジションを落とし、10数秒のタイムロスとなった。

「ターボマシンはストレートは速いので、負けないように頑張ってついていったらスピンをしてしまった」と、リース。

その後、㊴キッツ・トヨタが4番手のポジションからトップに立ち、㉔YHP・ニッサンはやや後退して、①カルソニック・ニッサンと㊴キッツ・トヨタが先陣争いをした。ポールポジションからスタートした㊱エッソ・トヨタは、トップグループにつかず離れずの4番手でじっくりと作戦を展開しようというところ。そこへ、㉗フロムエー・ニッサンが急追し、まさに抜かんとした10周目の最終コーナーでスピンをしてスポンジバリアを蹴散らし、ガードレールにクラッシュした。マシンは一瞬宙に舞ったが、無事に着地して、ドライバーのマルティーニも自力でマシンを降りる。

この事故処理のために黄旗が出され、また15周目から19周目までペースカーがコースに入った。まず、その黄旗の時点でペースが上がらなくなった㊴キッツ・トヨタを㊱エッソ・トヨタが黄旗区間で抜いてしまう。㊴キッツ・トヨタには、スローパンクチャーとブリスターが起きていたようだ。㊱エッソ・トヨタをドライブしていたラファネルは、「キッツ・トヨタがものすごくペースを落としていたのと、ポストがそのマシンの除になる位置にいたため、黄旗が見えなかった」と言う。いずれにしても、黄旗追い越しでエッソ・トヨタは1周減算のペナルティを受けることになった。一方、㊴キッツ・トヨタはその後にペースカーがコースに出るやいなやピットインし、タイヤ交換とガソリン補給を行う。

20周目からレースは再開し、①カルソニック・ニッサン、㉔YHP・ニッサン、そして⑦デンソー・トヨタが3番手まで順位を上げ、㊱エッソ・トヨタと続く。27周目には⑦デンソー・トヨタがトップに立った。しかし、34周目には早くも⑦デンソー・トヨタに1回目のピットインが訪れる。ターボマシンは510ℓのガソリンを使い切るために5回のピットインが予定されているが、⑦デンソー・トヨタは6回になる予定だ。しかもそれは1分19秒台のペースで走り、ターボマシンより1〜2秒速いペースで走った場合だ。もっと速い18秒台で走ってしまうとさらにピットインの回数が増える可能性を秘めていた。JSPCの方式に従えば、NAマシンといえども燃費のことをまったく無視することはできないことになる。

それでも、ガソリン使用量制限のない⑦デンソー・トヨタは、この時点で実質上のトップに立った。見た目のトップを走る㊴キッツ・トヨタは、ペースカーが入った際に先にピットインを行っていたので、ゴールの時点では⑦デンソー・トヨタが先にチェッカーを受ける計算だ。そして、レースが半ばを過ぎた辺りで⑦デンソー・トヨタはすべてのターボマシンを周遅れとした。ピットインの回数が1回多いことから、ターボマシンとのピットインのタイミングのズレによって一時的に同一周回となることもあったが、もはや⑦デンソー・トヨタのトップに揺るぎはなかった。

2位争いは、①カルソニック・ニッサンと㊱エッソ・トヨタの間で展開されることになったのだが、実は、オフィシャルの計時では問題はなかったようだが、チーム他に提供されたモニターに㊱エッソ・トヨタの黄旗に関連してズレた順位表示がなされ、2位以降の順位の判断に混乱を生じたのであった。

しかし、結局は①カルソニック・ニッサンが2位で、1周減算のペナルティを課せられた㊱エッソ・トヨタが3位、3位かと思われた㊴キッツ・トヨタが4位ということで決着がつき、5位に電気系の配線トラブルで大きく遅れた㉔YHP・ニッサンが入った。そして、今回はNAマシンがトヨタとマツダの2台になったことでターボマシンとのクラス分けの結果が出され、ターボマシンクラスでは①カルソニック・ニッサンが優勝。シリーズポイントを20点追加して、シリーズチャンピオンを決めることになった。

ニッサンはこれで、今季5戦5勝して3年連続のメーカータイトルを獲得したことにもなった。あと1戦11月にMINEでのレースを残すが、今年はとくにニッサン勢の強さが強調されたシーズンだった。トヨタはSWCとJSPCに勢力が二分され、プライベートチーム活動を中心としたJSPCではいまひとつニッサンに及ばなかった。一方で、トヨタ、ニッサンを問わず、プライベートチームは1勝もできなかったことになる。そもそも参加台数が少なく、また1勝もできない状況では、もう来年はJSPCに出ない（スポンサーがつかず出られないだろう）と言うプライベートチームが出てきているという状況も招くことになっているのである。

新世代グループCの力を昨年のジャガーに続いて見せつけたトヨタ。来年はトヨタの年か

WINNER'S VOICE

ジェフ・リース

—初めのスピンはどうしたんだい？

「1コーナーへの突っ込みでブレーキングを遅らせたんだけど、ブレーキがまだ温まってなくて、リヤをロックさせてしまった。ありがたいことにペースカーが出て、（スピンしてもしなくても）実質的な違いはなかったね。前の集団には問題なく追いつけたから。ペースカーが引っ込んでからも問題はなかったけど、タイヤにはブリスターが出ていた。自分のスピンに腹を立ててしまい、ちょっとハードに攻め過ぎてしまったようだ」

—その後何か問題はあった？

「2回目以降のスティントにはまったく問題はなかった。すべてパーフェクトだった」

—マシンのハンドリングはどうだった？

「最後のスティントまでまったくパーフェクトだった。最後はペースを落とすように指示されたけどね。でも、ペースを落としたらタイヤカスを拾ってしまってバイブレーションが出てしまった。で、最後の数周はまたペースアップして、タイヤカスを落とさなければならなかった。でないと振動で走るのが大変だったからね」

—他車を抜くのはほとんどヘアピンだったけど。

「ストレートではターボマシンのスピードにかなわないから。これが僕たちにとって問題だった。1コーナーへの進入ではかなり追いつくんだけどね。Aコーナーでは完全に追いついてしまうんだ。だから100Rからヘアピンが、パスするには最高の場所だったってわけさ」

—次の美祢はどう？

「レイアウトからしてトヨタにとって最高だろう。それにたった500キロだし。楽しみだよ」

ヤン・ラマース

—レース前のプランはどんなものだった？

「目標としては、ターボよりも1周につきコンマ7秒速く走ることが目的だった。そうすると、だいたい1回のスティントで24秒のリードができる。毎回ピットに入るたびに、順調かどうかが判断できるわけだ。6回目のスティントで僕がジェフと交代した時、こっちは144秒前にいるはずだった。でも実際には180秒だったから、あとは楽だったね。ストレートのスピードも予想以上に良くて驚いたよ。ターボマシンよりも時速10キロぐらい遅かったけれど、これはNAマシンとしては上出来だろう」

RESULT

・4.470km×223周＝996.81km

LD-2クラス

1	①星野一義／鈴木利男	カルソニック・ニッサンR92CP	223周	5'17'02'640	3／1'14'293・1'17'687
2	㊱関谷正徳／P.H.ラファネル	エッソ・トヨタ92C-V	223-1周＊	5'17'11'110	1／1'16'704・1'14'161
3	㊴R.ラッツェンバーガー／(E.エルグ)／E.アーバイン	キッツ・トヨタ92C-V	222周	5'16'06'397	4／1'14'300・1'21'422・1'20'698
4	㉔長谷見昌弘／影山正彦	YHPニッサンR92CP	218周	5'16'07'709	2／1'14'183・1'17'265
5	㊷岡田秀樹／T.ダニエルソン	コクヨ・テイクワン・ニッサン	218周	5'16'17'936	7／1'17'905・1'20'645
6	㊽白鳥哲次／清水正智／鈴木せい作	Trident 767 ZAHREN	158周	5'16'53'301	10／1'26'225・1'24'369・1'25'416
	㉗M.マルティーニ／金石勝智／H.H.フレンツェン	フロム・エー-R91CKニッサン	9周	アクシデント	5／1'15'256・1'20'162・1'19'615
	㊸G.フーシェ／S.アンドスカー	トラスト・トヨタ92C-V	——	出走せず	8／1'18'194・1'19'176

・優勝スピード　188.644km/h

・最速ラップ　㊴トヨタ（ラッツェンバーガー）　1'19'505（3周目）

＊㊴トヨタは黄旗追い越し（H項違反）により1周減算

・（　）付ドライバーに選手権ポイントは与えられない

LD-1クラス

1	⑦G.リース／J.ラマース	デンソー・トヨタTS010	224周	5'15'59'024	6／1'17'446・1'17'280
2	⑤従野孝司／寺田陽次郎	レナウン・マツダMX-R01	217周	5'16'35'258	9／1'19'929・1'21'322

・優勝スピード　190.126km/h

・最速ラップ　⑦トヨタ（ラマース）　1'18'487（195周目）

'93年度
学生募集

自動車デザイン学科

Interior
インテリアデザインコース

Extrior
エクステリアデザインコース

CAD・CAM
CAD・CAMオペレーターコース

Modeler
モデラーコース

高速自動車学科

デザインから製造まで
レーシングテクノロジーを学べる。

体験入学 11月8日(日)12月6日(日)1月17日(日)

〒600 京都市下京区西大路八条上ル東側
Phone. 075-321-0300
学校法人 京都デザインアカデミー
京都デザイン専門学校

入学案内資料をご希望の方は、官製ハガキに、住所・氏名・年齢・学校名・TELを明記の上、資料請求券を貼付し、上記住所までお送り下さい。

入学案内
資料請求券
(RO-11/15)

NEWS From PADDOCK, Rd.4 FUJI

スタートして10周が過ぎた時にフロムエーが大クラッシュし、ペースカーが入った

●日綜、来年もトラストをスポンサード

今年トラストのスポンサーになった日綜産業が、来年も同チームをスポンサードしていくことになった。これは来年のル・マンまでの契約で、今年ル・マンで総合5位、ターボマシンでは最高位に入ったトラストの実績が、高く評価されたともいえよう。

●ポルシェがGTカテゴリーに進出か？

現在、グループC活動を休止しているポルシェだが、来年以降再びサーキットに復活する可能性がある。これは、FISAがSWCに代わって導入を計画しているGT選手権で、911ターボをベースにしたスーパーマシンが登場することになるかもしれない。また、このマシンは来年から発足する国内のGT選手権にもエントリーできるものになると予想される。今後ポルシェの動向に注目しよう。

●トラストとフロムエーがクラッシュ

土曜日の予選1回目、トラスト・トヨタが最終コーナーでクラッシュ。マシンは転覆して大破し、トラストは決勝出走を断念した。

アクシデントの原因については現在調査を進めている段階だが、アクシデントを目撃した人間の証言によると、最終コーナーで突然右フロントの車高が落ち、マシン下部をすりながらコースから飛び出しタイヤバリアに激突したという。なお、11月1日に開催される美祢のエントリーには影響なさそうだ。

予選2回目、最終コーナーでクラッシュ大破したトラスト

バイドラーに代わってF3000と同じくフレンツェンが登場

また、翌日曜日にはフロムエー・ニッサンも最終コーナーでクラッシュしリタイアしている。これはレースがスタートして10周目のこと。最終コーナーで突然フロムエー・ニッサンのテールが流れ出し、そのままコースアウトしクラッシュした。

●ロータリーは燃量規制がなくなる！

過日JAFが発表した'93年度のJSPC規定によると、ポルシェおよびロータリーエンジン車両の燃量規制は廃止される。ハード面でワークスマシンに遅れをとっているプライベートには朗報と言える。現在3ローターのマツダ767Bを走らせている静マツ・レーシングの白鳥哲次は、「導入が遅すぎた感はありますが、基本的には大歓迎です」と新レギュレーション賛成の意を表している。来年はマツダに加えて、トヨタとニッサンが、それぞれワークス体制でNAマシンを走らせる予定だが、選手権の振興を図るためにも、ターボやロータリーを走らせているプライベートチームとの格差が、現状以上に広がることは避けなければならないだろう。

LD-2（ターボ）クラス1位で20点獲得でタイトルを確定。NAにはただ舌を巻くだけ

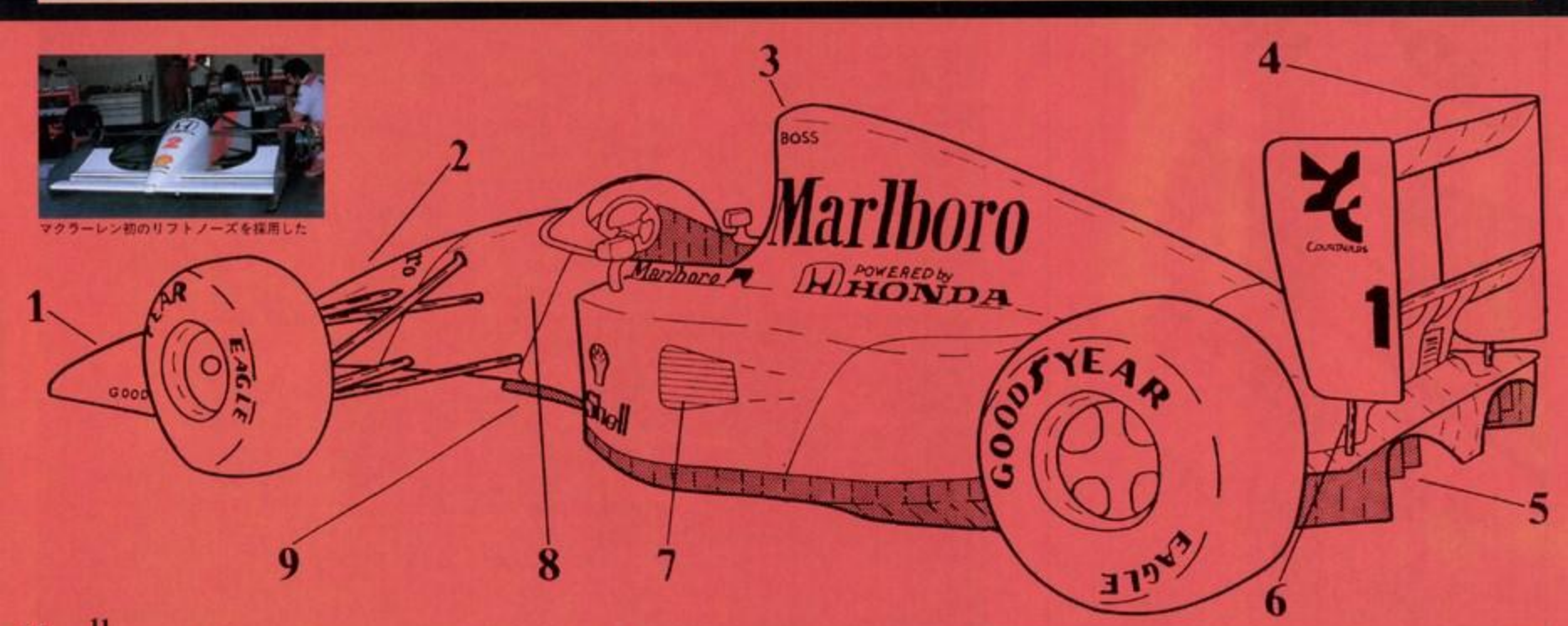
1992 F1メカニズムを斬る

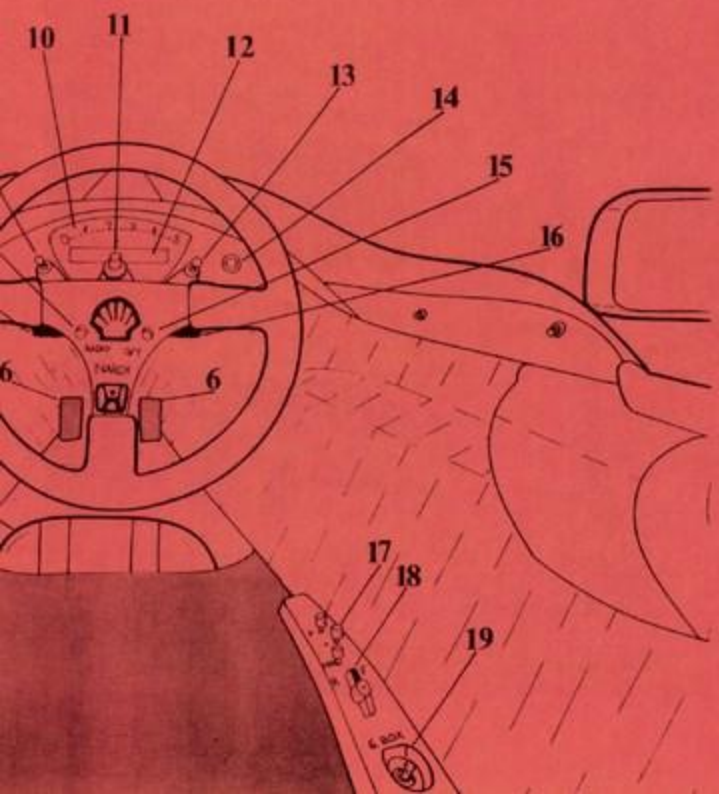
1992 Grand Prix Car Technical Portraits 3

McLAREN MP4/7

Text/Peter Nygaard
Photo/Grand Prix Photo
Illustration/Tina Coemann

マクラーレン初のリフトノーズを採用した





GENERAL VIEW&AERODYNAMICS

1：1ピースのフロントセクションはレギュレーションに合わせてクラッシャブル構造となっている。ウイングはもちろんアジャスタブルだ。

2：ノーズセクションの空力は、マシン全体の空力を考えるうえで非常に重要である。リフトノーズを採用すると、マシン下部を通過するエアフローはノーズやタイヤの影響を受けずにクリーンなものとなる。またこのエアフローはリヤエンドのディフューザー（5）を通過する際、大きなダウンフォースを発生させる。フロントウイング上部のエアフローにも改善が見られ、フロントウイング上部を通過してマシンのリヤセクションおよびリヤウイングへと流れるエアフローをコントロールすることも容易になった。すなわちリフトノーズは、マシン後部へ流れるエアフローをクリーンに保ち、リヤウイングの効果を高めることができるのである。

3：ホンダのニューV12エンジンRA122E/Bへ空気を導くエアボックス。

4：リヤウイングは2段式で、微調整用のフラップがついている。このウイングに当たるエアはリフトノーズ（2）のおかげで非常にクリーンである。リヤウイングは2本のピラーで支持され、ピラーの間にはテールランプとオイルクーラーがマウントされている。

5：リヤアンダートレイとディフューザーには、4枚のバーチカルプレートと2枚のエンドプレートが装着されている。アンダートレイは、リヤアクスル部分から後部に向かうにつれて上方へカーブを描いている。これにより、エアがアンダートレイ＆ディフューザーの下部を通過する際にバキューム効果が表れ、大きなダウンフォースが発生する。マシン下部に流入するエアの量が増えると通過速度も速くなり、必然的にバキューム効果も大きくなる。マシン下部を通過するエアの量――言い換えればダウンフォースである――は、リフトノーズ（2）によって増加される。

6：コーナリングや高速走行中、リヤウイングには大きな負荷がかかるため、サポートがついている。

7：サイドポンツーンには、片側1個ずつラジエターが収まっている。サイドポッドは旧型より短く、角張ったデザインになった。一方エアインテークは'91年モデルよりも大型化されている。

8：空気抵抗を低減すると同時に空力を改善するナロー・シャシー。MP4/7ではセミATが採用され、通常のシフトレバーが不要になったため、この様の狭いコクピット・デザインが可能になった。

9：現行のフラットボトム・レギュレーションでは、フロントタイヤ後端からリヤタイヤ全端までのフロアボトムはフラットでなければならない。リフトノーズを採用すると同時にこのレギュレーションを満たすため、疑似ボトムが装着された。疑似ボトムはコクピット下部からフロントタイヤ後端まで延びており、レギュレーションに適合している。

F1最強のホンダV12を積む最後のマシンだ

マクラーレンのシャシーというと、ここしばらくはジョン・バーナードの設計した名作、MP4の改良型が連続して登場しているが、今年のMP4／7は空力パッケージが一新されたプランニュー・モデルである。

開幕戦の南アフリカでの記者会見の席上、ニューシャシーについて言及したロン・デニスは、「MP4／7は、技術的に見て大きな意味を持つシャシーだ。このシャシーには、他には見られない面白い特徴がある。もちろん最近のデザイントレンドも採用しているが、一歩進んだものに仕上がったと思う」と語っている。

このMP4／7は、アイルトン・セナとゲルハルト・ベルガーの手によりブラジルGPでデビューを果たした。フロントにはデニスが言うところのデザイントレンド、"リフトノーズ"が装着されている。'90年のモンツァ・テストでは"リフトノーズ"のMP4／5Bがテストされているが、正式にマクラーレンのシャシーにリフトノーズ・コンセプトが採用されたのはこれが初めてである。他チームのマシンを考える限り、マクラーレンのこのコンセプトの採用はかなり遅かったということができるだろう。

リフトノーズの基本コンセプトは、フロントウイングの上下を通過するエアフローを改善すると同時に、リヤウイングに向かうエアフローを『クリーン』にし、さらにマシン下部を通過するエアをコントロールすることにある。マシン下部のエアフローはリヤエンドのディフューザーを通過する際、非常に大きなダウンフォースを発生させるのである。

チーフデザイナーのニール・オートレイは、リフトノーズに関する研究／実験を繰り返した後、ようやく実戦に投入した。オートレイは'91年シーズン半ばにリフトノーズについて次のような感想を述べている。

「ほとんどのチームがリフトノーズを採用しているが、その原理を理解している者はほとんどいないのではないか」

ノーズ・セクションは過去のマクラーレンと比べると非常に狭くなったため、フロントのスプリング&ダンパー・ユニットはドライバーの膝の上にほぼ水平にマウントされた。

興味深いことに、オートレイと彼の率いるデザインチームは、他のチームで採用されている「モノショック」ではなく、現行のダブル・スプリング&ダンパー・ユニットに固執した。リヤサスペンションもコンベンショナルなもので、プッシュロッドによって作動するスプリング&ダンパー・ユニットがギヤボックス上に水平マウントされている。

サスペンションに関しては、マクラーレンが長期間"アクティブ・サスペンション"のテストを継続し、現在はMP4／7に"アクティブサス"を装着してテストを行っていることは周知の事実である。しかし現状で実戦に投入されているのはセミアクティブ化されてはいるが、基本的には従来の"パッシブ"仕様であり、今シーズンはこのままの仕様で行くと思われる。

またMP4／7には、マクラーレン初のセミATトランスミッションが装着されている。シフトチェンジはフェラーリやウイリアムズ同様ステアリング・ホイールの裏側だが、操作はボタン式になっている。セミATの採用によりシフトレバーが廃止されたため、コクピットの幅を抑えることに成功した。

このセミATを本格的に使用するまでかなりの量のテストが繰り返されたが、これもマクラーレンならではと言えよう。テスト期間中、少なくとも3つのシステムがトライされ、そのうちひとつはホンダ製のものだったが、最終的にはマクラーレン・インターナショナル自製のシステムが採用された。

「我々には3つの異なったシステムがあり、それぞれパートナーの技術協力の比率が違っている。現在使用しているのはマクラーレン製だが、パフォーマンスを最適化するためにホンダとの緊密な協力の下で開発を行った。というのも、エンジンとギヤボックスはひとつのユニットであるべきで、エンジン・コントロール・システムとギヤボックス・コントロール・システムは同一の電子ユニットによって制御されなければならない」とロン・デニスは語る。

セミATとエンジンは同一の電子ユニットによってコントロールされるため、"最適"のタイミングで、しかも非常にクイックにギヤチェンジを行うことができる。さらにホイールスピンを抑える効果もあるのだ。

また、MP4／7にはスロットルケーブルが存在しない。これはF一マシン初の試みである。スロットルはホンダが開発した"フライ・バイ・ワイヤー"によって電子制御される。つまり、ドライバー、スロットル、エンジンの間には機械的接続がまったくないのである。フライ・バイ・ワイヤー・システムでは、スロットルとエンジンの間に脆弱なメカニカルリンクがないため、信頼性が向上するというメリットがある。さらに、スロットル、エンジン、トランスミッションが一体化され、ひとつの電子制御システムになっている。

エンジンに目を移すと、ホンダはMP4／7のために、またしてもV12エンジンを改良してきた。新エンジンにはRA122E／Bのコードネームが与えられ、'91年バージョンよりもコンパクトかつ軽量化されている。さらにバンク角を深くとることで、重心を下げることにも成功している。また、バルブにはニューマチック・コントロールが採用されていると思われ、レブリミットは15000rpm前後らしい。

マクラーレンとしては数年ぶりのプランニュー・シャシーではあるが、セナの力を持ってしてもウイリアムズとのポテンシャルの差は明らかだ。

ニール・オートレイ
生年月日:1954年6月12日
国　　籍:イギリス
1978-84年:ウイリアムズでパトリック・ヘッドの下で働く
1984-86年:フォースF1ファクトリーのデザイナー
1987-92年:マクラーレンでジョン・バーナードのアシスタントを務める
1992年:ベーター・ザウバーのニューF1チームと契約
F1シャシー設計実績　ハース-ローラTHL-1
（1985年、ジョン・ポールドウィンとの共同設計）
ハース-ローラTHL-2
（1986年、前年と同じ）
マクラーレン・ホンダ　MP4/4
（1988年、デザイングループの一員として）
マクラーレン・ホンダ　MP4/5
（1989年、デザイングループ・プロジェクトリーダーとして）
マクラーレン・ホンダ　MP4/5B
（1990年、デザイングループ・プロジェクトリーダーとして）
マクラーレン・ホンダ　MP4/6
（1991年、チーフデザイナーとして）

SPECIFICATION/McLAREN MP4/7

シャシー	オール・カーボンファイバー・コンポジット・モノコック
エンジン	ホンダV12（RA122E/B）
バンク角	75度
排気量	3493cc
吸気バルブ	気筒あたり2
排気バルブ	気筒あたり2
総バルブ数	48
燃料供給システム	ホンダPGM/FI
点火システム	ホンダPGM/IG
燃料サプライヤー	シェル
燃料タンク容量	――――
ギヤボックス	マクラーレン製　前進6速、後進1速 セミオートマチック
クラッチ	――――
フロントサスペンション	プッシュロッド、ツイン・ダンパー&スプリング
リヤサスペンション	プッシュロッド、ツイン・ダンパー&スプリング（ギヤボックス上に装着）
ブレーキ	ブレンボ
ホイール	スピードライン
タイヤ	グッドイヤー
車重	505kg
デザイナー	マクラーレン・デザイン・グループ （チーフデザイナー：ニール・オートレイ）
デビューレース	1992年ブラジルGP

コンベンショナルなフロントサスペンション

COCKPIT

1：降雨時に後方に存在を知らせるために点灯するリヤライトのスイッチ。
2：ドリンクボタン。気温の高いレースではコクピットにドリンクボトルを搭載、ボトルとヘルメットの間にはチューブが取りつけられる。ドライバーはドリンクボタンを押して、随時水分を補給できる。
3：走行中、ピットとの会話は無線で行われる。無線のON/OFFスイッチ（8）はステアリングに装着されており、このボタンはボリューム調節用である。
4：ドライバーは必要に応じてダッシュボードのセンターディスプレイ（12）に水温、油温、燃費等の情報を呼び出すことができ、このボタンによって情報を選択する。
5：ライフサポート・システム&消火器はシート前部、ドライバーの膝下に搭載される。
6：ペダル類は、セミATが採用されているにもかかわらず、クラッチ（6左）、ブレーキ（ステアリング下）、アクセル（6右）と、通常どおりの3ペダル構成となっている。
7：バックアップとして装着されたセミATのフリップ式（フェラーリやウイリアムズと同システム）のシフトレバー。通常はシーケンシャル・ボタン（9）を使用するが、このレバーで1段ずつシフトアップすることもできる。
8：無線用のON/OFFスイッチ。詳しくは3の項参照。
9：シフトアップ時に使用するボタン。セミATシステムはシーケンシャル・ギヤボックスで、同一の電子ユニットでコントロールされるスロットル／トランスミッション／エンジン・システムの一部を構成している。
10：ゼロからスタートするレブカウンター。ゼロは10,000rpmのことである。
11：ニュートラル・ボタン。ギヤを強制的にニュートラルにできる。
12：いろいろな情報が表示されるセンターディスプレイ。
13：セミATのシフトダウン・ボタン。
14：イグニッション、燃料ポンプ、テールランプへの電源をカットするマスタースイッチは、スパークプルーフ・サーキット・ブレーカー・スイッチ（耐スパーク型回路遮断スイッチ）である。このスイッチは緊急の場合ドライバーが使用するものだが、コースマーシャル用のマスタースイッチがメインロールバー右側にも装着されている。
15：イグニッション・アドバンス・ボタンを押すと、短時間ではあるがパワーを増加することができる。追越し時などに有効。
16：セミATのバックアップ・ボタン。シフトダウン専用（7の項参照）。
17：初期型MP4/7（サンマリノGP）に装着されていた3つの電子クラッチボタン。現在では廃止されている。
18：フロント／リヤのブレーキバランスを変更するレバー。主に天候が変わった場合（レイン時）に使用する。
19：エレクトリック・ギヤボックスのアクチィベーター。

ステアリングは操作性を最優先

チャンスが君を待っている。

ART OF MOTORSPORTS

F1 PiT in SANBAN-GAI

10月15日(THU.) ▼ 10月20日(TUE.)

日本GP直前！スペシャルトークショー 水上ステージ(北館B2F)

10月15日木 川井一仁　永田康和●午後3時と5時の2ステージ
10月17日土 今宮 純　津川哲夫　永田康和●午後2時と4時の2ステージ
10月18日日 鈴木亜久里　ミケーレ・アルボレート　川井一仁 ●午後2時半と4時の2ステージ

栄光の歴戦F1マシンにまっしぐら

F1マシンを展示。●ビッグマン前(南館1F) 催し広場(北館B2F)

フットワーク無敵ホンダFA13　マクラーレン・ホンダMP4/6B　セントラルラルース・ローラLC91　ベネトン・フォード B190

スーパーF1サーカス リミテッド チャレンジ タイム レース

10月16日金、20日火 ●午後3時と5時よりスタート／水上ステージ(北館B2F)

★16日金は、「F1 チームロータス レースクィーン」が登場！

その他、F1グッズの販売、パネル展および昨年の日本GP、今年度の前半戦ダイジェストを上映。(入場無料)

※イベント内容は予告なく変更になることがあります。

ミュージアムステーション

HanKyu — San Bangai

阪急三番街

定休日/第3水曜日　営業時間/ショッピング 10時～21時 喫茶・お食事 10時～22時
〒530 大阪市北区芝田1-1-3 Phone:06-371-3303

主催：阪急三番街
特別協賛：フットワークインターナショナル株式会社
協賛：フットワークグランプリインターナショナルリミテッド　本田技研工業株式会社　株式会社キデイランド　株式会社 東芝

NEWS NETWORK

Photos/Hiroshi Kaneko, Toshiki Kobayashi, Kenji Sewada, Shoji Mita, Koji Miura, Ken-ichi Yoshida, Hiroshige Satta, Racing on

プロスト、遂にウイリアムズ入り発表！

プロストのウイリアムズ入りが正式発表。彼はプレスに取り囲まれたが、マンセルやセナを気づかい発表はプレスリリースが1枚配られただけの簡素なものだった

噂されていたアラン・プロストのウイリアムズ入りが遂に発表された。9月27日、ポルトガルGPの決勝日、朝のウォームアップ直後の午前10時過ぎにルノーのモーターホームでだ。契約は'94年までの2年間。

彼のウイリアムズ入りは、ルノーが大きく影響していることは明らかだ。今年ドライバーズとコンストラクターズのタイトルを獲得したウイリアムズ・ルノーだが、次は"フランス人"ドライバーでタイトル獲得を、特にルノーが望んでいる。ルノーの期待に沿ったドライバーが、まさにプロストだったのだ。チャンピオン、ナイジェル・マンセルと訣別してまでプロストを採ったウイリアムズ首脳は言明を避けているが、ルノー／エルフのプレッシャー、プロストの政治力を暗に認めている。

なおプロストは29日からエストリルで行われたタイヤテストに参加。ウイリアムズFW14B・ルノーを駆って好タイムをマークしている。

この発表により、残された関心はアイルトン・セナの去就だ。セナはウイリアムズ入りを希望しているが、プロストが彼とのジョイントを拒んでおり実現の可能性は低い。

さらにマンセルを追いやったとして、イギリス国内ではウイリアムズに対する非難の声が大きくなっている。さらにラバッツ・ビールがマンセルと共にインディカーに行くという事態も起きている。これらを治めるためにも、チームメイトにはイギリス人ドライバーが考えられる。

そうなればセナ自身がほのめかしているように、今年のプロスト同様休養説も考えられるが、果たして…。

残る大物はセナだけ。果たして来年も走るのか、それとも休養するのか？

アンドレア・モーダ、ブラバム そしてフォンドメタルが相次いで撤退

日本GPでの活躍のため、イタリアとポルトガルGPを欠席したブラバムは正式にF1を撤退。またフォンドメタルも経済的理由からポルトガルGPを欠席、日本GP復帰を目指しているが難しいと見られている。これでアンドレア・モーダを含め、3チームがF1から去ることになる。

日本からの資金援助、エイド活動により活動を続けてきたブラバム。同チームのデニス・ナーシーは「来年F1で戦うためにも、今はF1から離れるのが最善だと思う」と言う。デイモン・ヒル起用も資金難の好転にはならず、さらにスポンサーでもあったランドハースト・リース社が倒産。これで撤退が決定的になった。

現在、ブラバムのロゴを含むチーム自体の売却も検討されている模様。

一方同じく資金難が噂されていたフォンドメタルも、エリック・バン・デ・ペール加入により少しは持ち直したかに見えた。だがポルトガルGP欠席を余儀なくされた。

チームでは新スポンサーを獲得し、日本GP以降の参加を明らかにしているが、これは不可能だろう。皮肉なことに、GR02シャシーの戦闘力は上がってきていたのだが。

フォンドメタルでは国際F3000を戦うジュゼッペ・ブガッティとかつてグループCで戦っていたフランツ・コンラートとの交渉を持ったようだが、事態は進展しなかった。

なお彼ら2チームより早く、F1から撤退、いや追放されたアンドレア・モーダ・フォーミュラのアンドレア・サセッティが追放に異議を唱えて訴えたが、漆黒のマシンが今年再び見られる可能性はないだろう。

バン・デ・ペールが加入しても活動停止を余儀なくされたフォンドメタル

ブラバムも30年の活動に一応幕を下ろすことになった

JAF、'93年度JSPC規定を発表 実力拮抗!?:ターボ燃料規制が緩和される

JAFは、9月28日付で'93年以降の全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権（JSPC）レギュレーションの一部を発表した。

これは、来年から本格的な参戦が予想されている3・5ℓNAエンジン搭載マシン（C部門車両）と、従来のターボ・マシン（C−部門車両）との性能格差を小さくすることが狙い。現状では3・5ℓNAマシンを走らせると予想されるのは自動車メーカー系のワークスチームとなるためで、シリーズの振興を図るためのプライベーター支援策ともいえよう。

ただし、FISAが来年度に向けて導入を予定していたカテゴリー1マシンの空力に関するレギュレーション変更は見送られた。具体的にはリヤウイングの小型化により、カテゴリー1マシンのコーナリングスピードを落とそうというものだったが、これにはマシンの根本的な改造が必要とあってメーカーからの猛反対を受けていた。

燃料に関しては、3・5ℓNAのC部門車両は、無制限。C−部門車両は−1000kmレースで560ℓ（従来は510ℓ）、800kmレースで450ℓ（同425ℓ）、500kmレースで285ℓ（同275ℓ）と緩和されている。特筆すべきは、ポルシェとロータリーエンジン搭載車両については燃料が無制限となっている点だろう。また、燃料供給度も90ℓ／分と、やや早められている。これは規定されたホース径とオリフィスの使用が義務付けられているが、所要時間の計測は行われないという。

ガソリンはすべて主催者が指定する一般市販の無鉛ガソリンのみが認められ、いわゆるスペシャル・ガソリンの使用はいっさい認められない。

3.5ℓNAエンジンを搭載するマツダMX-R01。リヤウイングの変更は免除

'93年度C1部門総燃料供給量（ポルシェ及びロータリー車は無制限）

レース距離	総供給量（現行）	燃料（km／ℓ）
1,000km	560ℓ（510ℓ）	1,786
800km	450ℓ（425ℓ）	1,778
500km	285ℓ（275ℓ）	1,754

エッソがBTCの冠スポンサーから撤退

'89年からイギリス・ツーリングカー選手権（BTC）の冠スポンサーとしてシリーズを盛り上げてきたエッソ石油だが、'93年度は、同選手権への資金援助を行わない方針を明らかにした。今回の決定に関してエッソ石油では、市場調査の結果によるものと説明している。その結果、モータースポーツだけでなく、イギリス国内で行われるすべての運動競技への資金援助を打ち切り、今後はTVコマーシャルと環境問題を中心として広報活動を行っていく方針であるという。

今回の決定に先立ち、エッソは昨年一杯でBRDCが開催するグループNサルーンカー・シリーズへの援助を停止し、最近ではスコットランド・ラリー選手権からも撤退している。

BTCを主催するTOCAは、今回のエッソの決定に対し遺憾の意を表明しており、現在、新たなスポンサーの獲得に奔走しているという。TOCA側は、「選手権のサポート体制を再検討しているところだ」と言い、シリーズ・スポンサーとは別にNASCARやDTM同様、クラスごとの独立したスポンサーの協力を仰ぐ可能性もあると示唆している。

'93年からはBTCからESSOの文字が消えてしまうことに

フェラーリ、イバン・カベリを解雇！ 鈴鹿はニコラ・ラリーニが代走

スクーデリア・フェラーリはポルトガルGP終了後の10月2日になって、突然ドライバーのイバン・カベリに解雇を通達し、日本、オーストラリアの2GPには同チームのテスト・ドライバーであるニコラ・ラリーニを起用すると発表した。

フェラーリに移籍した今シーズン、カベリは確かに僚友ジャン・アレジより振るわないシーズンを過ごしてきた。だが、モナコGPでルカ・モンテゼモロが行った記者会見では、少なくとも「今シーズンは」カベリのドライバー交代はないと言明していたため、この突然の決定に関係者は困惑の色を隠せない。

本誌ではポルトガルGPでカベリがプレスに対し、チームが待遇面でアレジと自分を差別している、とあからさまに攻撃したのが今回の解雇原因の一端と見ているが。

突然解雇を通達されたカベリ。以後の去就にも不安を残す…

いよいよ動きだしたF3Bクラス構想

前号のF3ページでもお伝えしたF3Bクラス設立案だが、第9戦鈴鹿でのF3エントラント協会のミーティングで基本的な合意に達し、いよいよ'93年からの開催に向け具体的に動き出すことになった。

これは、若手の育成はもちろん、型落ちマシンのリサイクルなどを目的に出てきたもの。昨年も鈴鹿フレッシュマントロフィーでのF3Bクラス設立案が出たこともあったが、実現は果たせなかった。今回の案は、F3エントラント協会の設立に伴いエントラントサイドから出てきたもので、すでに開催に関しては主催者側であるVICIC側の協力も得られることになっているという。

「今回のミーティングで基本的な合意ができました。F3のレース全戦というわけにはいかないでしょうし、FJJがスタートする鈴鹿ではできないでしょうが、とりあえずはスタートしようということです。現在のF3とは別レースで、シャシーに関しては当面最新モデル以外であれば年式は問わないつもりです。経費的にも抑えなければいけないので、いろいろな規制も必要になるでしょうね」と、東名スポーツの中野代表。

中野代表の言うように、'93年からスタートするFJJとの関係や、高騰しすぎている現状のF3のコストに対してどんな規定を作れるか、まだまだ難問は山積しているが、ぜひ実現にこぎ着けて欲しいものだ。

若手ドライバー育成とシャシーのリサイクルがF3B構想の主眼だ

イバン・ミューラー、英F2チャンプに！

9月13日、シルバーストンで行われたイギリスF2選手権第9戦でイバン・ミューラーが2位に入賞、見事に今年のタイトルを獲得した。

ミューラーは23歳のフランス人。カート、フォーミュラ・ルノー、フランスF3を経て、今年オメガランド・レーシングからイギリスF2に参戦してきた有望なドライバーだ。

既に4勝を上げ、ランキングトップだったミューラー。当日は予選6位からスタートで2位に。優勝には届かなかったが、2位を守りタイトルを獲得した。ちなみに優勝は、今レースがイギリスF2デビューとなったエンリコ・ベルタッジアだった。

なおオメガランドは、来年ミューラーを含むドライバーふたりを擁し、国際F3000に参戦する予定。

国際F3000で期待されるミューラー

マンセルはインディカーでどこまで活躍できるのか

F1からアメリカのインディカーへの転身を決意した'92F1チャンピオンのナイジェル・マンセル
マンセルはインディカーでどんな道を歩むのか、同じ道を歩んだ先輩フィッティパルディが予想する

F1でのゼッケン1を投げ打ってアメリカに新天地を求めたマンセルだが道は険しい？

インディカー・レースとF1の大きな違いは、インディアナポリスのような高速のオーバルコースが存在することだろう。ナイジェル・マンセルは、どのようにしてこの危険な難関を乗り越えてゆくのだろうか。

'84年、世界チャンピオンを2度経験したあと、F1ドライバーとしての生活に終止符を打ち、現役から退いていたエマーソン・フィッティパルディは、新たな活躍の場をインディカーに求めた。そして'89年にはインディ500に優勝し、CART／PPGインディカー・ワールド・シリーズのタイトルを獲得した。45歳の現在もトップドライバーとして活躍を続けるフィッティパルディに、マンセルが来年歩む道を予測してもらった。

Q：まず最初に、ナイジェル・マンセルは来年のインディカー・シリーズでどの程度の成績を収めることができるのだろうか。

A：オーバルコースを走るのは簡単なように見えるが、実はそうではない。11年間もF1ドライバーとして戦ったあと、'84年に初めてインディカーを走らせたとき、私がまず痛感させられたのもそのことだ。コーナリング・スピードが極端に速いので、オーバルコースでマシンの限界を把握するのはロードコースの場合よりもはるかに難しいんだ。

オーバルコースを走る時、ドライバーが求められる心構えは、ロードコースの場合と大きく異なっている。オーバルコースでは常に高速を維持しているので、ほんのちょっとしたミスが大惨事につながるのだ。インディカーのドライバーがオーバルコースで少しでも後輪を滑らせると、大変やっかいなことになる。スライドを止めることができる可能性は、ほとんどゼロに近いからだ。そうなると、アクシデントは避けられない。

だから、オーバルコースでは、どのコーナーに入るときも、ステアリングをあくまで慎重に扱わなければならない。スロットルを緩めたり、ブレーキを使う時もロード・サーキットの場合以上の注意が求められる。

Q：マンセルのようなロード・サーキット出身のドライバーがそのテクニックを身につけるのには、どの程度の時間が必要なのだろう。

A：事態を把握しながら進歩していくには、あくまで慎重に、ゆっくりと学習を続けてゆくことだ。経験豊富なロードコース出身のドライバーが、オーバルコースを相当なスピードで走れるようになったら、それだけで大したものと言えるだろうね。

Q：オーバルコースでは、スリップストリームの使い方もグランプリ・レースとは違うと思われるが。

A：集団の中でスリップストリームを使いながら走るのは、きわめて特殊なテクニックだ。何台ものマシンがすぐ側にいるため、気流はひどく乱れている。しかも、高いコーナリング・スピードを保っているわけだ。インディのような高速のスピードウェイや短いオーバルコースで攻撃的なドライビングができるようになるのは、自分のやっていることを完全に把握し、自信が持てるようになってからだろう。コーナーへ進入するたびに、インをついて競り合うことのできるグランプリ・サーキットとは次元が違う。ロード・サーキットを走っているスピードでなら、ギリギリまで張り合って相手にスロットルを緩めさせるという戦術を取ることもできるだろう。ミスを犯しても、それを補う余地があるからだ。

だが、高速のオーバルコースでは、スリップストリームによる気流の乱れからダウンフォースが変化し、マシンの動きも絶え間なく影響を受けるし、後ろのマシンにも注意を払わなければならない。そして誰かがギリギリまで迫ってくると、ミラーを使わないでもそれを感じ取ることができる。マシンの後部が軽くなるからだ。インディカーに乗るまでは、シングルシーターのレーシングマシンでそんなことが起こるとは想像もしていなかった。初めて実際にこれを経験したとき、私は驚き、オーバルコースでは常に緊張していなければならないと肝に命じたものだ。

Q：1マイルのショートコースではどうだろうか。

A：短いオーバルコースの場合、スピードは遅く、気流の乱れから影響を受けることも少ない。だが、接戦になることが多いので、より攻撃的なドライビングが要求される。ショートコースでは、1インチも無駄にしないで走ることが大切だ。

1マイル・トラックの厳しい点は、コーナリングの連続でほとんどストレートがないことだろう。前後には必ず他のドライバーがいるから、前のマシンをかわす方法や、後ろのマシンの攻勢を防ぐ手段を常に考えながら走らなければならないからね。

いずれにしても、ナイジェルのように優秀な世界チャンピオンであっても、インディカーでは勉強するべき事柄がたくさんあるというわけだ。3つのことを少しずつ身につけていかなければならない。きっとやり甲斐のある挑戦と感じることだろう。

全日本F3で圧倒的な速さを見せつけたトムス・シャシーの'93年市販が決定！

'90年の富士F3リーグで衝撃的なデビューを飾り、'91年はパウロ・カルカスチがチャンピオンを獲得するなど、トムス旋風を巻き起こしたトヨタ・エンジン専用シャシー、トムス03-F。その発展モデルである032Fもシリーズ中盤から圧倒的な速さを見せつけているのはご承知のとおり。だが、これまでトムスのシャシーは市販されておらず、ワークス・チームとして活動を続けてきた。そのトムス・シャシーがいよいよ'93年モデルから市販されることが発表された。

'93年モデルとなるトムス033Fは、基本的には032Fの発展型となるが、メンテナンス性の向上、リヤ周辺の剛性強化などの改良が行われる。

「マシンのイメージはこれまでのものを踏襲しますが、市販を考慮してこれまでモノコック内にマウントされていたフロントショックをモノコック前端に移動したり、リヤサスペンションをこれまでのプルロッドからプッシュロッドに変更する予定です。また、操縦性も今までのクルマはピーキーだったので、第8戦菅生からジオメトリーを変更して誰にでも乗れるように、ステア特性を少しマイルドな方向にしたものをテストしています」とトムスF3チーム監督の山本氏は説明する。

また、この033Fは、当初からのトヨタ・エンジン専用というコンセプトを維持するため、トヨタ・エンジンとセットでのコンプリート販売となる。販売台数は限定で、多くても10台が限度という。さて、トムス・トヨタのマシンがどこまで増えるか、来シーズンが楽しみだ。

販売受け付け開始は10月から。市販に関する詳しい問い合わせは(株)トムス☎05550-89-8347 レース事業部 土居まで

流麗なデザインで速さを見せつけてきたトムス・シャシーが市販される

TOM'S 032F 車両スペック（参考）

型式	TOYOTA TOM'S 3S-G
種類	直列4気筒DOHC（16バルブ）
ボア&ストローク	84.0mm×90.0mm
総排気量	1995cc
圧縮比	12.5：1
最高出力	170ps／5300rpm以上
最大トルク	24.0kg-m／4300rpm以上
モノコック	カーボンファイバー／エポキシ樹脂
ボディ	カーボンファイバー／ケブラー
全高×全長×全幅	1000×3930×1590mm
ホイールベース	2580mm
トレッド前／後	1400mm／1320mm
トランスミッション	5M／T（オリジナルギアボックス）
サスペンション／前	ダブルウイッシュボーン プッシュロッド
／後	ダブルウイッシュボーン プルロッド
車両重量	455kg以上
タイヤサイズ	前180／550×13 後210／570／13

NEWS NETWORK

間もなく開催されるマカオGP 今年もクルサードとヘネの対決か!?

今年もF3世界一決定戦となるマカオGPの季節となってきた。

例年、すでにF3を卒業したトップドライバーたちも出場するのが恒例となっているが、今年も昨年マカオを沸かせ、今年、国際F3000にステップアップを果たしたデイビッド・クルサードとホルディ・ヘネが、出場を計画している。

昨年の覇者のクルサードは、F3000と同じポール・スチュアート・レーシングから、またマカオに続く富士F3リーグで雪辱を果たしたヘネは昨年同様ウエストサリー・レーシングから出場する見込みだ。

また、昨年のイギリスF3チャンピオンのルーベンス・バリチェッロも、マカオGPへの出場を強く希望しているが、今のところ補欠の座しか確保できてはいない。

「このレースはF3ドライバーのためのものであり、そちらを優先させなければならない。チームとスポンサーが出場するドライバーを決めるというような状況になっては困る。私たちは、F3ドライバーが間題なく出場できるよう配慮するつもりだ。少なくとも主だった国内選手権のランキング6位までは走れるようにしたい」と、このレースを主催するMRCのバリー・ブランドはマカオGPの主旨を訴える。

また、日本からはアンソニー・レイド、ジャック・ビルヌーブ、リカルド・リデル、トム・クリステンセンの4名の出場が決定しているが、新たに日本人枠が用意された模様で、候補者としてランキング5位の石川朗と7位の田中哲也の名前が挙がっている。

世界中のF3トップランカーとF3を卒業したトップドライバーが対決するマカオGP。さて今年は!?

コカイン密輸で四面楚歌のビック・リー

BTCで活躍するビック・リー・モータースポーツ（VLM）だが、チーム代表のビック・リーが先日40kgのコカインを密輸入した容疑で身柄を拘束され、同時にVLMも差し押さえられることとなった。

BTCでティム・ハーベイとスティーブ・ソーパーを走らせるVLM。ハーベイはソーパーのバックアップのもとにすでに今年のBTCタイトルを決めているが、残る2戦は債権者の承認を得て、レイ・ベルムがVLMのBMW318isクーペを走らせることが決定した。

この事件でリーは、自ら創設したイギリス・ツーリングカー協会（TOCA）を辞任したが、TOCAはリーが辞任したことで組織自体やBTCの経理、運営に変化が生じることはない、と発表している。

スペシャル・サルーンカーのドライバーだったロブ・メイソン、その妻のリンダ、そしてデイビッド・アルマンドと共謀してコカインの密輸を企てたリーだが、チームを失い、TOCAをも追われ、しかも保釈金支払いのメドも立たず1年間は未決のまま拘置されることになると思われ、四面楚歌となってしまった。

事件後VLMのマシンからチーム名のステッカーは消えた

TWRがベネトンの子会社に株を50%売却

キャメル・ベネトンF1チームの株式を35%取得してチーム運営に乗り出したトム・ウォーキンショウだが、このほど彼が経営するTWRグループの持ち株の50%を、ベネトンの子会社である21インベスティメンテ社に売却した。この取り引きによりTWRは6000万ポンド（約14億円）の資金を手にした。

この取り引きの結果、新しいTWRの役員会には、アレッサンドロ・ベネトンとF1チームを指揮するフラビオ・ブリアトーレが加わるが、実際の運営は従来どおりウォーキンショウが担当するという。

700人の従業員を抱えるというTWRだが、ウォーキンショウを中心としてF1でのベネトンとの関係が、一層分かり難いものとなったといえそうだ。

ボウマンBC-3、全日本最終戦に登場か

昨年のシリーズ後半戦で国内デビューを飾ったボウマンのF3シャシーBC-1。'92モデルのBC-2はモノコックを一新して今シーズンは日本とフランスのF3で活躍している。そのボウマンが、'93モデルのBC-3を11月14～15日の全日本F3選手権と、11月27日の富士F3リーグに登場させるかもしれない。

これは、国内でボウマンを走らせるフナキレーシングが計画中のもので、鈴鹿では昨年は全日本F3を走り、今年はイギリスF3で勝利を飾っているフィリップ・アダムズを、そして富士F3リーグではマウリツィオ・サンドローサーラのドライブで'93モデルを走らせようというもの。

新しいBC-3は、モノコックはBC-2と共通だが、フロントサスペンションは、これまでフロントバルクヘッド前部にマウントされていたショック&スプリング・ユニットが、他のマシン同様ドライバーの膝上に水平マウントされるなどの変更を受けているはずだ。

現状ではまだ計画段階とのことだが、BC-3の実力を知るためにもぜひ実現してもらいたいものだ。

アダムズは鈴鹿に出場か

BC-2もテストしたサーラ

鈴鹿の最終戦でいち早く'93モデルが登場する可能性は大

デイトナ24時間にスカイラインGT-R出場!?

IMSAは、来年のデイトナとセブリングのレースに、新しくGTマシンを招へいするためのクラスを設ける決定を下した。このクラスには、FIAがレギュレーションの制定を急いでいるGTカテゴリー、グループA、グループB、そして南米のGTUジュニア・マシンの出場が認められる。

これによってフェラーリF40、ジャガーXJR15／XJ220、ホンダNSX、ランボルギーニ・ディアブロといったいわゆるスーパーカーがデイトナに出場する可能性が出てきたのだ。「GTマシンを招待することによって、これまで参加できなかったマシンにもアメリカのレースに出場する機会が与えられる」とIMSAのマーク・ラフォーフ会長は語った。

当然、日本のグループAマシンの出場もOKで、もしかすると来年のデイトナではバンクを疾走するGT-Rの姿が見られるかもしれない。

RACラリーの冠スポンサー ロンバードが10万ドルの賞金を提供

WRCの最終戦として開催されているRACラリーのスポンサーであるロンバードは、今年のRACラリーでイギリス人ドライバーが優勝した場合、10万ドルの特別賞金を出すことを発表した。

イギリスの金融会社であるロンバードは、1932年に開催された第1回RACラリー以来、何らかの形で支援してきたが、RACラリーの冠スポンサーを今年限りで降りることはすでに発表している。その最後となる今年の大会に特別な意義を付け加えるのがその理由だという。

ロンバードの秘書室長のブライアン・カーターは記者会見の席で、「ジェイムズ・ハントがF1のチャンピオンになった'76年には、ロジャー・クラークがRACラリーに優勝した。しかし、それ以来、イギリス人は一度もRACラリーで優勝していない。今のところ最もチャンスがあるのはスバルのコリン・マクレーということになるが、ぜひとも16年ぶりにイギリス人ウイナーとなり11月26日を記念すべき日にしてもらいたい」と語った。

昨年のRACラリーで一時トップを快走したマクレーだが10万ドルの賞金を獲得できるか？

バレストルFISA会長選に立候補せず

10月に行われるFISA会長選に立候補が噂されていた、前会長のジャン-マリー・バレストルだが、立候補受け付けの終了までに手続きを行わなかったため、結局、現会長のマックス・モズレーが唯一の立候補者となった。

モータースポーツ関係者の一部に復帰待望論が出ていたバレストルは、多数の指示を受けてFFSA（フランス・オートモービル協会）の会長に選出された場合、FISA会長選への出馬も有り得ると以前から表明していた。

そのとおり先ごろ行われたFFSA会長選では満場一致でFFSA会長に再選されたが、FISA会長選までー月しかなく、十分な運動ができないとの判断から立候補を断念した模様だ。

満場一致でFFSA会長に再選されたが

イギリスとイタリアF2がタイアップ？

F3経験が長く、25歳以上のドライバーは参戦できない来年のイタリアF3選手権。これに該当するドライバーの救済案としてイタリアF2が考えられていることは前号で報告したが、同選手権とイギリスF2とのタイアップが考えられている。

'89年から始まったイギリスF3000は今年F2と改名。参加台数が10台に満たない時もあったが、人気を集め始めている。コストを抑えるために型落ちシャシー使用が義務づけられているが、さらに改められたレギュレーションがまもなく発表される。その中でイギリスとイタリアのF2の上位ドライバーを集め、ノンチャンピオンシップ戦を行うことが検討されているようだ。

イギリスF2を統括するBRSCでは同選手権のレベルアップを目論んでいる。だがFISAはイギリスとイタリアF2が充実した場合、本来のFIのステップアップカテゴリーである国際F3000へのエントリー減少を懸念している。

新レギュレーションで充実、エントリー増を図るイギリスF2

来年のDTM参戦に向けて アルファがニュルブルクリングでテスト

9月20日に行われたドイツ・ツーリングカー選手権第21戦／22戦のレースウィークに、アルファロメオがニュルブルクリングでテスト走行を行った。このテストは、来年のDTMに参戦を表明しているアルファが、その事前のデータ取りのために行ったものだ。

テストに使われたのは、現在イタリア・スーパーテューリズモで圧倒的な速さを見せている2ℓターボ・エンジン＋4輪駆動の155GTAで、これをニコラ・ラリーニとアレッサンドロ・ナニーニがドライブした。ブースト圧2・7バールで、395馬力を発生する155は、このレースでAMGメルセデスがマークしたポールタイムに迫る速さを見せたという。アルファのジョルジオ・ピアンタは、「セットアップを進めれば、もっとタイムは短縮できたが、今回のテストは、我々にとってあくまでも来年用の2・5ℓNAのマシン開発のためのベースを作るためのものだ」と語っている。

また、来年のDTMにはアルファ・ワークスからラリーニとナニーニのふたりがエントリーするが、その他にワークスカーをドイツのチームが走らせるという。そのチームはまだ未定だが、シューベル・レンシュポルトが有力視されている。

DTM用のナンバーをつけてテストに臨んだアルファロメオ155GTA

SPORTS NEWS

●'92アジア-パシフィックラリー選手権第5戦として開催が予定されているヒマラヤン・ラリーが、キャンセルされる可能性が高くなった。第4戦オーストラリア終了時点でランキングトップのロス・ダンカートンは58ポイントを獲得、2位ロッド・ミレンは30ポイントのため、ヒマラヤン・ラリーが中止された場合、残り1戦でミレンが逆転することは不可能となる。この結果、キャンセルが決定した時点で、ダンカートンが昨年に引き続き2年連続チャンピオンを決定することになる。

チャンピオンの可能性が高くなったダンカートン

●今年から"KITZレーシングチームwithサード"を結成、JSPCやル・マン24時間に参戦する株式会社北沢バルブが、10月1日から社名"株式会社キッツ"に変更した。これに伴い、サーキットでお馴染みの"KITZ"のロゴが同社のコミュニケーションマークとして看板などに利用されることになった。また、社名変更に先立ち、本社が新副都心として期待される千葉県幕張市に移転した。新住所は、〒261　千葉県千葉市美浜区中瀬1-10-1　043-299-0111（大代表）

●2輪の世界GP500ccクラスの元チャンピオンで、先頃現役を引退したばかりのワイン・ガードナーが、9月20日に行われたニュルブルクリングでのDTMに、リンダーM3で初出場した。ガードナーは「じつに楽しかった。'93年はレギュラーとしてDTMを戦いたい」と語った。また、同じレースにティレルのF1ドライバー、オリビエ・グルイヤールも出場した。グルイヤールは、ビガッツィのスティーブ・ソーパーがBTCに出場したための代役。

●レイハル-ホーガン・レーシングは、'93年のインディカー選手権にイルモア・エンジニアリングが製作する新しいシボレーV8／Cエンジンを採用することを明らかにした。また、同チームはトゥルー・スポーツのデザイナーだったドン・ハリデイと契約を結んだ。これは'94年からオリジナル・シャシーにホンダ・エンジン搭載、という噂を裏付けるものだろう。

●'93年のファイアストン・インディ・ライト選手権チャンピオンに、インディカー・マシンのローラT94／00を与えよう、という計画が発表された。これはインディカー・シリーズでの市場開拓を狙ったローラのキャンペーンの一環だが、シリーズのオーガナイザーは、より充実した参加車を集める手段として期待を寄せている。

●11月27～29日に開催される、富士インターナショナルF3リーグのプロモーションの一環として、一般公募を行っていた「インターF3ピットレポーター」が決定した。厳正な審査の結果選ばれたのは、現在スポーツジャーナリストを目指して活動中の高橋千恵さん（22歳）。彼女のレポーターぶりに注目しよう。

●ラリーアート・ジャーマニーからミツビシ・ギャランVR-4を駆るアルビン・ベーバーが8月末のラリー・エルバで優勝し、今年のERCのチャンピオンとなった。日本車でのERCチャンピオンはこれが初めてのこと。

●5月12日付で東京地方裁判所に会社更生法の手続き開始申請を行っていた昭栄化工㈱に対し、同裁判所は9月30日、同社への更生手続き開始の決定を下した。これにより同社は、今後1年の間に管財人を中心とした再建計画案を策定、実行することになった。

●'67年のF1チャンピオンで、現在はオーストラリアを中心にツーリングカー・レースで活躍中だったデニス・ハルムが、10月4日、オーストラリアのバサーストで行われたツーリングカー・レース中に心臓発作を起こし死去した。享年57歳、合掌。

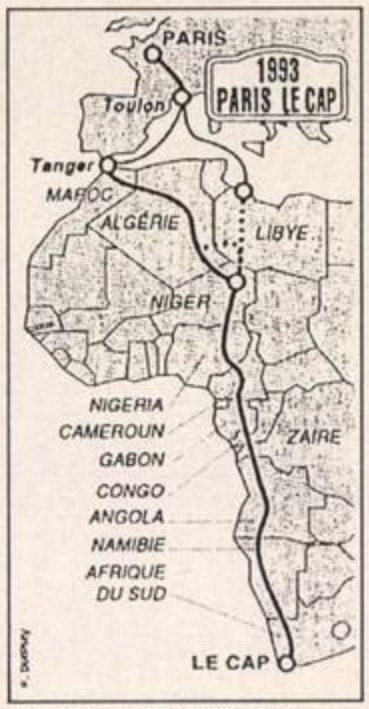
TSOが'93年パリ〜ル・カップの暫定のスケジュールとコースを発表

この度、TSO（ティエリー・サビーヌ・オーガニゼーション）から'93年のパリ〜ル・カップのコースおよび日程が暫定発表された。

南アフリカのケープタウンをゴールとするのは2年に1度とするなどの情報があったり、TSO代表のジルベーヌ・サビーヌはケニアを通過するルートを検討していたりしたようだが、結局は今回も前回同様、ケープタウンのル・カップがゴール地となるようだ。

この発表によると、パリのスタートは12月24日、もしくは25日となり、ゴールの南アフリカ・ケープタウンには1月18日に到着し、総走行距離は約1万2000kmとなる。

また、現時点ではリビアを通過するルートと、モロッコからアルジェリアに入るふたつのルートが現在検討されているが、どちらになるかは未定。



現在ふたつのルートが検討されている

砂漠に加えジャングルも舞台とするパリ〜ル・カップ

'93年、無限F3000エンジンが変わる!?

全日本F3000選手権第9戦の鈴鹿から、星野一義がエンジンを無限からDFVにスイッチしたのはご承知のとおり。だが、同じレースで無限MF308エンジンが、'93年シーズンから全くのニュースペックとなることが明らかとなった。

過去に低重心化のためのスペック変更が行われた無限エンジンだが、今回のスペック変更も、主眼はさらなる低重心化にあるようだ。シャシーや空力面ですでにギリギリまで詰められたF3000では、低重心化によりロールセンターを下げることで旋回性能をアップすることと、軽量化程度しか大きな性能アップは望めなくなっているのは事実だ。

その要求に無限が対応したと考えればいいのではないだろうか。最終的にはブロックを含め、全く新しいエンジンになると予想されるが、マウント位置の変更等を考えると'93年の開幕から使用してくるチームはそう多くはないと考えられる。

いずれにしてもDFV勢に押され気味の無限エンジンが、ニュースペックとなることで、F3000は今年以上に面白いレースとなりそうだ。

ニッサンのNAマシン、10月シェイクダウン

3・5ℓNAエンジンを搭載するニッサンのグループCマシンは、10月下旬に菅生でシェイクダウンする予定だ。テストを担当するのは、鈴木利男、影山正彦のふたり。

既にアメリカでは、同じV12エンジンを搭載するNPT1製のマシン、P35がテストを繰り返しているが、今回シェイクダウンするのはニスモが1MSA用とは別に、JSPC用に開発を進めてきたものだ。

NPT1のマシンはアルミモノコックを採用していたが、ニスモ製のマシンは最初からカーボンモノコックで設計されている。空力を含む外観は、P35に近いものになるという。

このマシンは、テストの結果いかんによっては11月1日のJSPC最終戦美祢にエントリーする可能性もあるという。また来シーズンに関しては、ニスモがワークスとして2台走らせる予定だ。

外観はIMSA用にNPT1が開発したP35に似たものになるが、中身はニスモ製のオリジナルになる

ハワイ・スーパー・プリ来年1月に開催 F1、インディカー有名ドライバーが対決

すでに新聞で報道されたとおり、来年の1月にハワイでF1、インディカー、ストックカーのスタードライバーが一堂に集まるビッグイベントが開催されることになった。

開催場所は、ハワイのアロハ・スタジアムの周りに作られる仮設公道コースとなる。優勝賞金100万ドル＝約1億2500万円!! のスーパービッグイベントである。

主催者側の発表によれば、F1からミハエル・シューマッハーやマーティン・ブランドル、インディカー・シリーズからはマリオ・アンドレッティやアル・アンサーJr、そしてヒロ松下。ストックカーのウィンストン・カップからはビル・エリオットやカイル・ペティが出場要請を受諾したとのこと。

使用するマシンはSCCAのワンメイク・レース用で、シェルビー・カンナムと呼ばれるオープン・コクピットのシングル・シーター。225馬力のダッジのV6エンジンをミドシップに搭載している。

実現すれば顔ぶれからしてかなり魅力的なレースだが、問題はこのプロモーター、過去にイベント招へいを失敗している点。昨年噂になったハワイSWCがそれだ。膨大な資金が必要となるイベントだけに、心配する関係者も多い。

インディ500の契約不履行でピケがチーム・オーナーを訴える

今年のインディ500の練習中にクラッシュして、大ケガを追ったネルソン・ピケが、チーム・オーナーのジョン・メナードを、契約不履行で訴えている。

ピケ側の言い分としては、今年のインディ500に出場する代償として、賞金の40%に加え50万ドルの報酬を受け取ることになっていたという。今回の訴訟でピケは、賞金とは別の50万ドルに訴訟費用と経費を加えた51万6000ドルの支払いをチーム側に求めている。

これに対し、まだ訴状を見ていないというメナードは、契約は決勝レースへの出場を前提に行われたものだと主張している。しかも、契約条項の中に、もし不和が生じた場合はいずれの側からも契約を破棄することができる、という内容があったという。

メナードは、「残念ながらピケとチームとの契約は、決勝レースを前に解消されており、ピケも契約に記された義務を果たしていない。また、ピケの200万ドルのスポンサー提供も実現していない。もともと50万ドルの報酬は、その中から彼が受け取るはずだった金だ。だが、決勝レースに出てくれさえすれば、目をつぶるつもりだったんだ。F1ドライバーをインディ500に起用しようと考えているチーム・オーナーにとって、今回の一件は良い教訓になるだろう」と語っている。

大ケガを負ったピケはインディのペイメントに関してチーム・オーナーを訴えた

'92インターナショナル モータースポーツ ショウ開催発表

有名ドライバーや数々のレーシングマシンを集めて、12月9日から千葉幕張メッセで開催！

'92 International Motorsports Show

9月30日、'92インターナショナル モータースポーツ ショウ(IMS)の開催要項が発表された。「'92年モータースポーツ界のダイジェストと'93年へのフォーメイション」をテーマに、12月9日(水)から13日(日)にわたって、千葉幕張メッセ国際展示場内展示ホール7・8および野外展示場で開催される。主催はインターナショナル モータースポーツ アソシエーションで、英国大使館をはじめ英国貿易産業省、英国政府観光庁、在日英国商工会議所、バーミンガム商工会議所、㈱フジテレビジョンらが後援している。昨年1月には第1回IMSが開催され、10万人を超える入場者を集めている。

海外や国内の主要レーシングマシンの展示や、ドライバーを集めてのトークショー、国内・海外の企業や各種販売物の出展など、種々雑多なイベントの開催が予定されている。日頃、あまり近くで見かけるチャンスのないレーシングドライバーや、マシンに接することができ、モータースポーツファンにとっては願ってもないイベントとなるだろう。

現時点で展示が予定されているのは、ウイリアムズFW14B、ベネトンB192、フットワークFA13、ロータス102D、プジョー905、トヨタTS010、イーグルMkIII・トヨタ、マツダ787、ニッサンR92CP、セリカGT-FOUR、ギャランVR-4、パジェロ、ローラ・シボレー、フェラーリ641、ポルシェ962Cなど。総台数は45台程度に及ぶという。

またトークショーでは、ミハエル・シューマッハー、ジャン・アレジ、ジョニー・ハーバート、鈴木亜久里、エマーソン・フィッティパルディ、ヒロ松下、トム・ウォーキンショウ、ピーター・コリンズ、ダン・ガーニー、フアン-マヌエル・ファンジオIIら、多数のドライバーや関係者の参加が予定されている。ただしこれは、テスト等のスケジュールによっては変更される場合もある。

チャリティーオークションでは、ドライバーのヘルメットやスーツなどが販売される。その中にはアイルトン・セナのレーシングスーツも含まれている。この収益は、交通遺児のために寄付される。

さらに、本誌「レースクイーンコンテスト」で選考された20名を集めて'92 レースクイーンコンテストも行われる。

その他、レーシングカートの体験試乗会やF1ドライバーによるカートのデモンストレーション走行、現役レーシングドライバーによる特別レース、子供カート教室、ラジコンレース大会、ジャーナリストによるモータースポーツサミットなど、連日数々のイベントが予定されている。

さらにIMSのイメージキャラクターであるLADY'S(細川ふみえ、藤崎仁美、山崎真由美)のミニイベントも予定されている。

入場料は前売り1300円、当日券は大人1500円、子供500円となっている。前売り券はチケットセゾン(☎03-5990-9999)、フジテレビチケットセンター(☎03-5379-9999)、CNプレイガイド(☎03-5802-9999)、ファミリーマート各店で販売されている。

なお12月9日は、プレス・トレードデイとなるため、一般公開はされないので注意。翌10日からの3日間が、一般公開日となる。また遠方から来場する人にはツアーも用意されているので、詳しくはJTBグループ ㈱サン&サン(☎03-3634-5276)まで。

料金一覧 (消費税込)

券種	プレス・トレードデイ(12月9日)	一般公開日(12月10日～13日) 大人	小人(小学生以下)
前売り券	招待者のみ(前売り券での入場は不可)	1,300円	
当日券	招待者のみ(当日の発券はなし)	1,500円	500円

前売り券の販売所

チケットセゾン	☎03-5990-9999
フジテレビチケットセンター	☎03-5379-9999
CNプレイガイド	☎03-5802-9999
ファミリーマート各店	

フェラーリ641、ローラ・シボレー、それに今年のチャンピオンマシンであるニッサンR92CPやイーグル・トヨタなど、世界各国の主要選手権のマシンが展示される予定。また、数多くのドライバーの出席も予定されている。マシンやドライバーにじかに接する絶好のチャンスだ

トヨタTS010、JSPCに初登場 11月の美祢ではニッサンNAもデビューか!?

10月3～4日に富士スピードウェイで開催された全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第5戦で、トヨタの3・5ℓNAマシン、TS010が国内レース初登場した。

今シーズン、SWCを戦っているTS010だが、JSPC参戦は初めて。SWCではエルフの特殊燃料を使用しているものの、JSPCでは市販ガソリンの使用が義務付けされているなど、レギュレーションの異なる点もあったが、それでもターボマシンを上まわる速さで1000kmを走り、優勝を獲得した。

今回トヨタとマツダの2台のNAマシンが出走したことで、国内C部門が今年初めて成立した形になる。

11月1日の最終戦美祢では、ニッサンのニューマシン登場の可能性もあり、マツダMX-R01と合わせて国内3メーカーによるワークス同士の対決も見られるかもしれない。C部門はさらに激化しそうだ。

予選ではターボに届かなかったが、決勝ではターボを凌駕したTS010

S・ホーンが新チームでインディライトへ

トゥルースポーツ・レーシングの共同所有者でマネージャーを兼ねていたスティーブ・ホーンが新しくタスマン・モータースポーツ・グループという名のチームを設立した。まず来季は2台のマシンをファイアストン・インディ・ライト選手権に送り込み、将来的にはCARTへの進出を図る計画だ。

「自分を取り巻いている状況をじっくり慎重に検討し、これまでに間違っていた点や正しかった点を考え直してみた」とホーンは語っている。

「その結果、改めてインディカー・レースに止まりたいという意思を確認したんだ」とホーン。

ホーンはさらに、一からチームを起こして、いきなりインディカーシリーズの上位を狙うことは、チームの力からしても、また財政的にも難しいと説明している。まずインディ・ライトからはじめることになった理由もそこにあるのだ。

「このシリーズは、インディへの登竜門として整備されている。ドライバーにとってだけではなく、私にとっても同じことが言えるだろう。私は以前から、インディ・ライトの考え方を強力に支持してきた」とホーンは語っている。

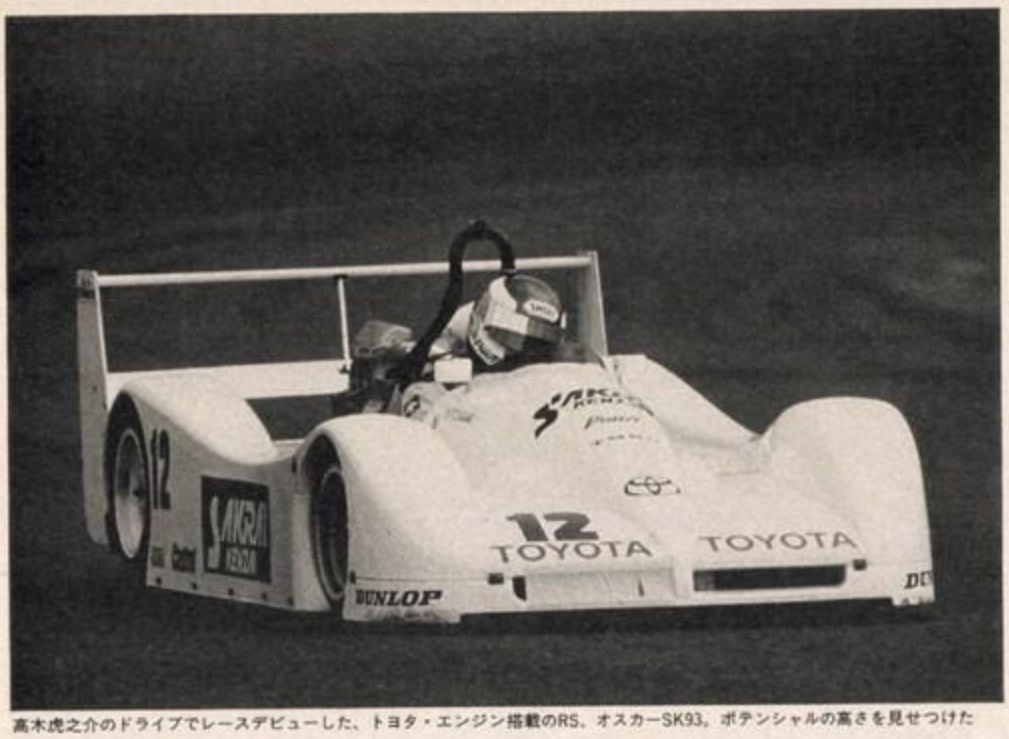
トヨタ・エンジンを初搭載したRS オスカーSK93が富士でデビュー

10月4日に富士スピードウェイで開催されたRS東日本シリーズ第7戦に、トヨタの3S-Gがニューシャシー、オスカーSK93に搭載されて登場した。

このマシン、フォーミュラ・トヨタで活躍する高木虎之介のドライブで10月2日にシェイクダウンが行われ、翌3日には予選という強行スケジュールでのデビューだったが、鋭い立ち上がりはロータリー勢を圧倒していた。

予選では、SK93の前後サスペンションの動きが悪く、トップに0・348秒届かず2番手に終わったが、トムスの工場でベルクランク加工そしてプッシュロッドのレバー比を変えての決勝では、従来のレコードタイムを上まわる1分33秒556のベストタイムを含む1分33秒台で快走、左フロントサスペンションのトラブルで順位は芳しくなかったが、実力の片鱗は十分みせた。

チームでは、今回の結果を不満に思っており、鈴鹿への遠征も考えているようだ。



高木虎之介のドライブでレースデビューした、トヨタ・エンジン搭載のRS、オスカーSK93。ポテンシャルの高さを見せつけた

マナティMK9は上々のデビュー

マナティの新型FJマシン・MK9が、9月27日のF3000サポートレースとして開催されたFJ鈴鹿A第5戦で、レースデビューを果たした。ドライバーはシェイクダウンテストを担当した薄(すすき)徹信で、ふた組に分けられた予選は2分25秒648のタイムでB組8位、16番手からのスタートとなった。

薄は序盤に12位のポジションを獲得し、予選タイムを1秒5も縮める2分24秒076のベストタイムをマーク。結局、優勝した岡野豊選手からは、19秒8遅れの10位でレースを終えた。

「公開練習では23秒台のタイムも出ていたんですが、コースコンディションも良くなかったようですし、上出来ですよ」とはマナティレーシング大野和幸代表。

「クルマはしっかりグリップしてくれるんですが、自分自身にまだまだ不満です」と薄。

ハイノーズ、跳ね上がったテールなどスタイリングにも特徴があり、パドックでも関係者の注目を集めていたMK9。今後の活躍が期待されるマシンだ。

シェイクダウン後1週間でレースデビュー。薄のドライブで決勝10位とまずまずのMK9

安価に楽しく! プレ85レースがスタート

'85年以前のレーシングマシンを使って、手軽にレースを楽しもうという、プレ85ヒストリックレーシングカー・レース」が発足した。

これは、'85年以前に生産された2ℓ以下のレーシングマシンを使ってレースを楽しもうというもの。具体的にはF3やRS、FJ1600などがこれに相当する。

気になるのは実際のメンテナンスや保管だが、プレ85ヒストリック・レーシング・クラブでは、マシンのレンタル/リースやメンテナンス、ガレージ保管、トランスポートなどのバックアップ体制を整えている。

第1回の開催は10月18日筑波サーキットとなり、今後は年間5〜6戦ほどの開催が予定されている。詳しくはプレ85ヒストリックレーシングクラブ(☎0484-21-9402)。

スポーツの秋はドラッグレースで決まり! USAドラッグフェス、富士で開催

最近、日本でも盛り上がりを見せているドラッグレース。11月1〜3日まで富士スピードウェイにおいて、USAドラッグフェスティバルが開催される。RRC主催のドラッグレース選手権最終戦ともなるこのイベント、中でも11月1日に行われる本場アメリカから来日するファニーカー、プロストックによるレースと、トップフューエル、ジェットカーによるアトラクション走行は絶対に見逃せない。

入場料は前売りが6000円、当日券が7000円となっている。問い合わせはロードランナーレーシングクラブ 0425-55-0462または(株)オックスインターナショナル 03-3580-1989まで。なお、悪天候で中止となったRRCドラッグレースシリーズ第4戦(8月2日)の当日券、前売り券(裏に認印のあるもの)でも、1日〜3日のいずれか1日に入場が可能となっている。

FM(レイナード)の試乗会が開催

レイナード製フォーミュラ・ミラージュの試乗会が、9月28日、富士スピードウェイで開催された。これは同シリーズに参加希望もしくは興味のあるエントラントに対し行われたもので、希望者の中から選ばれた8名のドライバーが集まった。

マシンはシーズン中、増岡浩と光貞秀俊がドライブする2台が用意され、ふたりのドライバーもインストラクターとして参加した。試乗会は富士を5周するだけで、タイムアタックをするようなものではなかったが、FJドライバーを中心とした参加者にも「トルクが太いしいい経験になった」、「なかなかこのような機会はないので、今後も開催してほしい」と好評で迎えられた。

なおFMシャシーは、12月25日まで特別価格で販売中。こちらの問い合わせは、テストアンドサービス/☎044-854-1945へ。

光貞と増岡の2台のマシンに8人が分乗し、1時間にわたる試乗会が行われた

COUNT DOWN

PREVIEW Vol.2

EURO-MACAU-JAPAN CHALLENGE CUP

インターナショナルF3リーグ1992

FUJI SPEEDWAY

FIA SANCTIONED EVENT

11/27·28·29

世界各国で暴れるF3ドライバーが インターF3リーグに集結する！

プレビュー第1回目では「インターナショナルＦ３リーグ」の歴史を振り返ったが、第2回目はイギリス、イタリア、フランス、イギリスの各Ｆ３選手権の今シーズンの動向を伝え、予想される参戦ドライバーについて触れてみよう。なお掲載した各選手権のランキングも参照してほしい。

ド・フェラン圧勝のイギリス

依然としてイギリスＦ３が、世界で最もコンペティティブなＦ３であるには違いない。しかし'90年以降、参戦ドライバーが減少しているのも事実だ。だが逆に、強いドライバーだけに淘汰されたとも言える。

この淘汰されたドライバーたちの中で、今年のタイトルを決めたのがジル・ド・フェラン。アイルトン・セナやクリスチャン・フィッティパルディに続く、ブラジル人Ｆ１ドライバーの萌芽のひとつだ。

圧倒的な強さのド・フェラン。来年はＦ3000確実！

イギリスF3選手権(16戦中14戦終了)

1	G.ド・フェラン(BR)	90点・5勝	レイナードF923・無限
2	P.アダムズ(B)	54点・3勝	ラルトRT36・無限
3	O.ネグリ(BR)	43点・1勝	レイナードF923・無限
4	K.バート(GB)	42点・2勝	レイナードF923・無限
5	M.バン・ウール(B)	26点	レイナードF923・無限
6	W.ヒューズ(GB)	21点・1勝	ラルトRT36・ボクスホール
6	M.グーセン(B)	21点	レイナードF923・無限

これまでラルト＋無限のパッケージでなければ勝てないと言われてきた。しかしラルトRT36の不調に昨年もレイナードを操っていた経験も有利に働き、ド・フェランは2位以下に大差をつけて王座を奪取した。

ド・フェランに最後まで抗したのが、フィリップ・アダムズ。当初はボウマン・レーシングからレイナードを駆っていた。しかしマルセル・アルバース亡き後、アラン・ドッキング・レーシング(ADR)に移籍。後に3勝を上げた。最初からADRで戦っていれば、ド・フェランとこれほどの大差はつかなかっただろうし、もしかしたら王座はアダムズのものだったかもしれない。

そしてシーズン終盤の注目は、ケルビン・バートの好調だ。目まぐるしく変わる天候の下、ド・フェランらを抑えての2勝目は、彼にとって大きな自信になったようだ。

イタリアの12人は尻に火がついた?

ダッラーラが圧倒的なシェアを占めるイタリアＦ３。タイトルはマッシミリアーノ・アンジェレッリか、ド・フェランと同じく世界で活躍するブラジル人のひとり、ニコ・パルハレスのどちらかに落ちつきそうだが、彼らにも大きく影響する重大な決定が最近なされた。イタリアのモータースポーツを統括するＣＳＡＩがＦ３をステップアップ・カテゴリーであるとし、25歳以上でＦ３経験3年以上の者には同選手権への参戦を認めないと発表したのだ。これに該当するのが先のふたりを含む12名。つまり彼らは来年、イタリアＦ３以外のシートを探さねばならない。既にその影響は現れており、アンジェレッリは9月20日のドイツＦ３に参戦している。

彼らは来年のシートを賭けて日本のＦ3000、あるいはＦ３関係者の目にとまるよう必死に走ってくるはず。富士ではイタリア人ドライバーたちから目を放すな！

プロマテクメ逃げきれるか?

他のＦ３に比べ、フランスＦ３は最も参戦シャシー・バラエティが富んでいる。

その中で序盤のリードを奪ったのがプロマテクメのふたり、フランク・ラゴルスとエマヌエル・クレリコだった。第4戦までは彼らが優勝を独占していた。

このプロマテクメの快進撃を止めたのが、シーズン前にタイトルの呼び声も高かったジャン-クリストフ・ブイヨンだ。彼を擁するグラフ・レーシングは、イギリスで戦う本家ボウマン・レーシングに代わりオリジナル・シャシー、ボウマンBC2で戦ってきた。その熟成が夏ごろから進み、好成績を

イタリアF3選手権(12戦中10戦終了)

1	M.アンジェレッリ(I)	45点・4勝	ダッラーラ392・オペル
2	N.パルハレス(BR)	36点・2勝	ダッラーラ392・無限
3	M.ベントレ(BR)	27点・1勝	ダッラーラ392・アルファ
4	R.コルチアーゴ(I)	24点・1勝	ダッラーラ392・アルファ
5	V.ソスピーリ(I)	17点・1勝	ダッラーラ392・無限
6	G.シモーニ(I)	16点・1勝	ダッラーラ392・アルファ

彼らは共に新たな戦いの場を探さなければならない

③ラゴルスは逃げきれるか？　それとも……

フランスF3選手権(11戦中10戦終了)

1	F.ラゴルス(F)	90点・3勝	ダッラーラ392・オペル
2	O.セベナン(F)	82点	ラルトRT36・VW
3	J-C.ブイヨン(F)	81点・3勝	ボウマンBC2・VW
4	E.クレリコ(F)	74点・2勝	ダッラーラ392・オペル
5	S.グレゴワール(F)	62点・2勝	ダッラーラ392・アルファ
6	G.ゴメス(F)	44点	ラルトRT36・アルファ

残せるようになってきた。ポーを始め現在までに3勝を重ね、ランキング3位にまで浮上してきた。

そして優勝こそないが、10戦のうち9戦でポイントをマークしたオリビエ・セベナンも要注意と言えるドライバーだろう。派手さはないが、いつの間にかランキング2位に浮上している、確実にポイントを重ねる走りはタイトルへ通じる走りかもしれない。最終戦を残すだけのフランスＦ３。戦い方、走り方が異なる3人の三つ巴のタイトル争いが繰り広げられるだろう。

ドイツＦ３は"新"最強のＦ３！

ドイツでは伝統的にツーリングカー・レース(DTM)が人気を集めてきた。対してＦ3000やＦ３のフォーミュラ・レースの人気はそれほどでもなかった。そこで今年、ドイツＦ３はDTMを倣い、1イベント2レースの形態を取り、DTMとの併催となった。これが見事に当たったのだ。

ドライバーにとっては勝つチャンスが増え、またDTM同様、テレビでレースが中継されることによりスポンサーにとっても広告効果が大きくなった。さらにドイツ人Ｆ１ドライバー、ミハエル・シューマッハーの活躍は、ドイツでのフォーミュラ人気に拍車をかけることになった。必然的にドイツＦ３はコンペティティブになっていく。

彼らが、いやドイツＦ３勢が世界のＦ３の中で最もコンペティティブであるのは、5月のモナコＦ３、そして8月にザンドフールトで行われたマールボロ・マスター

ドイツF3選手権(26戦中24戦終了)

1	P.ラミー(P)	300点・9勝	レイナードF923・オペル
2	M.ベルナー(D)	293点・7勝	ラルトRT36・オペル
3	S.マーセン(D)	250点・3勝	ラルトRT36・VW
4	D.カストロ・サントス(P)	229点・3勝	ラルトRT36・VW
5	M.クルム(D)	148点・1勝	ラルトRT36・オペル
6	P.ペーター(A)	141点	ダッラーラ392・アルファ

⑧ラミーvs③ベルナー。女神はどちらに微笑むか？

ズ・オブＦ３の結果を見ればすぐに分かる。

この新たな、世界最強のＦ３は、完全にペドロ・ラミーとマルコ・ベルナーの一騎討ちだ。シャシーの違いこそあれ、どちらもオペルを搭載する。最終戦でその雌雄は決する。また終盤で連勝したサッシャ・マーセンも、押さえておきたいひとりだ。

プレビュー最終回（12月15日号）は、インターナショナルＦ３リーグのエントリーリストと共に彼らに対抗する日本勢のドライバー紹介、見どころなどに触れてみる。

チケットは好評発売中！
売り場に急げ！ 売り切れ間近?

既に好評発売中のインターナショナルＦ３リーグのチケット。寒い冬の富士で行なわれる、熱すぎるほど熱いレースを見るためにはまずチケットを入手しなければ始まらない。今年のシーズン最後を飾るにふさわしい、インターＦ３のプラチナチケット。まだ手に入れていないアナタ、いますぐチケット売り場に急げ！ チケット売り切れは近い！

スケジュール
11月27日（金）　テストデイ
11月28日（土）　公式予選
11月29日（日）　決勝

前売券
自由席：大人5000円
指定席：大人6000円（3日間有効）
パドックパス：大人15000円（3日間有効）
当日券：大人6000円　駐車料金：4輪1000円
　　　　小人2000円　　　　　　2輪 500円

＊前売券発売はフジテレビチケットセンター、チケットセゾン、チケットぴあ、丸井チケットぴあ、CNプレイガイド、JCB（通信販売）、ローソン＆サンチェーン（関東地区は11月中旬発売）、RTN加盟店（有名自動車ショップ、プレイガイド等）にて。詳しい問い合わせはインフォメーションダイアル、☎03(3409)2365（土・日を除く午前10時～午後6時）まで。

なお11月6～8日に富士スピードウェイで行われるツーリングカー最大のイベント、インターＴＥＣも観戦できる共通前売券も同時発売中。インターＴＥＣ（11月6～8日）＆インターＦ３（11月27～29日）の全日有効の共通指定席券は10000円（限定200枚）、同レースの決勝日（11月8日＆29日）のみ有効の共通自由席券は8000円とお買い得！

Photos/Koji Miura, STUDIO FOTOGRAFICO ALQUATI, Kenji Sawada

●全日本F3000選手権シリーズ第10戦

日本信販ニコスカップRd.5富士ファイナル

10/18

●富士スピードウェイ●主催：富士スピードウェイ株、FISCOクラブ、VICIC

Nippon Shinpan Nicos Cup Rd.5 FUJI FINAL

タイトル獲得の権利を持つ8人のドライバーの走りに注目！

●開催レース	F3000		45周	13:00スタート予定
	ミラージュ・フレッシュマン		12周	
	ミラージュ・インターナショナル		15周	
	フォーミュラ・ミラージュ		15周	
	JSS		18周	
●入場料	決勝前売り	大　人	5,000円	
	決勝当日	大　人	6,000円	
		小中学生	2,000円	
	予選当日	大　人	3,000円	
		小中学生	1,000円	
	パドックパス		15,000円	
	（土、日有効、入場料込み、富士スピードウェイ株本社、およびサーキットで販売）			
●駐車料	4輪		1,000円	
	2輪		500円	
	バス		3,000円	
●TV放映予定	10月31日(土)　16:00～17:25			
	テレビ東京、テレビ大阪、テレビ瀬戸内、テレビ北海道、TXN九州			

※前売り券は、VIE PLAN、チケットぴあ、チケット・ゼノン、丸井チケットぴあ、CNプレイガイド、ローソン、サンチェーンおよびRTNで購入可能。

タイトルを逃した星野にとって、優勝以外は何の意味もない

'92年全日本F3000選手権は、シリーズ全11戦中9戦を終了し、いよいよ残すところあと2戦となった。

毎戦白熱した戦いが展開された今年のシリーズは、第9戦を終了した時点でなんと8人のウイナーを生んでいる。当然、ポイント争いの方もし烈で、この段階でまだ8人のドライバーにタイトル獲得の可能性が残されているのだ。

ここで、第9戦までのポイントを整理してみよう。

ランキングトップは、31ポイントのマウロ・マルティーニ。ランキング2位は、第6戦以降病気欠場ながらも、今年ただひとり2勝を挙げた26ポイントのフォルカー・バイドラー。そして、これに3位から7位まで、25ポイントのロス・チーバー、21ポイントの鈴木利男、19ポイントのロランド・ラッツェンバーガー、17ポイントのエディー・アーバイン、13ポイントのマルコ・アピチェッラとアンドリュー・ギルバート-スコットと続く。以上、欠場しているバイドラーを含む8人が、'92年の全日本F3000タイトル獲得の権利を持っているドライバーだ。

しかし、8人が権利を持っているとはいえ、やはりランキングトップのマルティーニが他のライバルを一歩リードしてると言えそうだ。もしマルティーニがこの第10戦で優勝した場合、獲得有効ポイントは39となる。そうするとこのレースを終えた時点で31ポイント以上のドライバーがいなければ、つまりチーバー、もしくはバイドラーが復帰し、2位に入れなければ、最終戦を待たずしてマルティーニのチャンピオンが決定するのだ。

逆に、マルティーニより前でゴールできなかったドライバーには権利が無くなってしまうという言い方もできるので、今回のレースではこの8人のドライバーの走りから目が離せなくなりそうだ。

もちろん、優勝を狙っているのはこれらタイトル獲得の可能性を持つドライバーだけではない。

エンジンをDFVに変えた星野一義の走りにも注目したい。前戦の鈴鹿ではリタイアしてしまい既にチャンピオンを逃してしまった星野にとっては、2位以下に意味はないはず。全力で優勝を狙ってくることだろう。

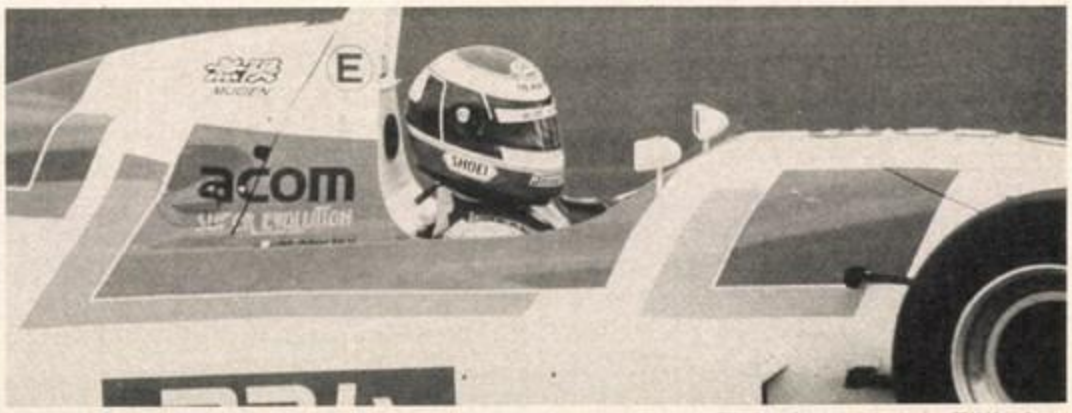
また、第8戦の富士では終盤までトップを快走しながら優勝を逃した黒澤琢弥にも期待したい。

予想エントリーリスト

ドライバー	マシン	タイヤ	チームエントラント
黒澤　琢弥	ローラT92/50・DFV	BS	CABIN RACING TEAM with HEROES
ジェフ・クロスノフ	ローラT92/50・無限	DL	スピードスターホイールレーシングチーム
高橋　国光	ローラT92/50・無限	YO	ADVAN SPORT PAL
松本　恵二	DOME F103・無限	DL	株童夢
マルコ・アピチェッラ	DOME F103・無限	DL	株童夢
マウロ・マルティーニ	ローラT92/50・無限	BS	ACOM EVOLUTION TEAM NOVA
ハインツ・ハラルド・フレンツェン	ローラT92/50・無限	BS	KAWAI STEEL TEAM NOVA
エディー・アーバイン	ローラT92/50・無限	DL	コスモオイル レーシングチーム セルモ
中野　信治	レイナード92D・無限	BS	NAKAJIMA PLANNING
関谷　正徳	レイナード92D・JUDD	BS	ハギワラ レーシング
古谷　直広	ローラT92/50・無限	YO	SUPER EVOLUTION RACING TEAM
星野　一義	ローラT92/50・DFV	BS	CABIN RACING TEAM WITH IMPUL
アンドリュー・ギルバート・スコット	ローラT92/50・無限	BS	ステラインターナショナル
ロランド・ラッツェンバーガー	ローラT92/50・無限	BS	ステラインターナショナル
和田　久	ローラT92/50・無限	DL	CAPCOM RACING TEAM
ロス・チーバー	レイナード92D・無限	BS	プロミス Team Le Mans
和田　孝夫	レイナード92D・無限	BS	NISSEKI RACING
服　義泰	ローラT92/50・無限	DL	NAVI CONNECTION RACING
パウロ・カルカチス	レイナード92D・無限	DL	NAVI CONNECTION RACING
粕谷　俊二	ローラT92/50・無限	DL	TEAM NOJI INTERNATIONAL
ミカ・サロ	レイナード92D・無限	YO	株アド・レーシング
トーマス・ダニエルソン	ローラT92/50・DFV	DL	TEAM TAKE ONE
田中　実	ローラT92/50・DFV	DL	TEAM TAKE ONE
鈴木　利男	ローラT92/50・DFV	BS	UNIVERSAL RACING TEAM
服部　尚貴	ローラT92/50・無限	BS	LE GARAGE COX R.T.＋MOON CRAFT
中谷　明彦	レイナード92D・無限	BS	LE GARAGE COX R.T.＋MOON CRAFT

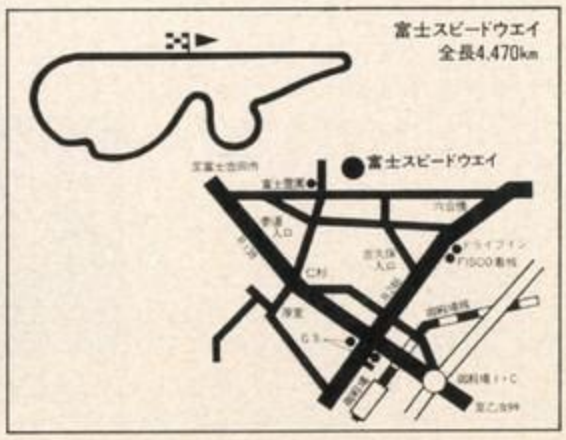
第8戦の富士では最後尾スタートながら凄まじい走りで2位になったチーバー

利男はタイトル獲得の可能性を残すただひとりの日本人ドライバー



「運がなければチャンピオンになれないことは知っている」と語るマルティーニだが、ここで優勝すればチャンピオン決定の可能性は高い

ここに来て調子を上げてきたラッツェンバーガー



●'92全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権シリーズ最終戦

INTERCHALLENGE CUP 500km in MINE

●MINEサーキット●主催／MINEサーキット、VICIC、AMSC

11/1

INTERCHALLENGE CUP 500km in MINE

TS010が美称にも登場。またしても他を圧倒か?

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権の最終戦は、グループC初開催となる美称サーキットを舞台に開催される。

狭く、そしてトリッキーなレイアウトのこの美称サーキット。各チーム、ドライバーから「レースというよりもジムカーナだ」との声も上がっている。ここ美称を制するためには、何よりも予選順位が重要となってくる。とにかくライバルよりも前に、そのため各チームとも予選から激しい火花を散らしてくることは必至である。

中でも予選で注目は前回の富士から投入されたトヨタTS010。ストレートの長い富士ではターボ勢に遅れをとったものの、トリッキーなここ美称では、ポールポジション候補の最右翼にあげられるだろう。ニッサンとの激しいタイムアタック合戦に注目したいところである。

対するニッサンは、10月21日にスポーツランドSUGOでシェイクダウンするNAマシンをこの美称から投入との噂もある。そうなればトヨタ、ニッサンのNA同士のバトルが見られることになる。

ニッサン水野監督は「レースのポイントはピットインのタイミング。コースが狭くほとんど抜く場所がないだけに、ピットインのタイミングで前に出るしかない。特に最後のピットインのタイミングが勝負の分かれ目となるでしょう」と語る。

序盤から中盤にかけて勝負がほとんど見えてしまう感のあった今年の全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権だが、ここ美称では最後の最後まで勝負の行方が分からない、混沌とした展開となるだろう。

ターボカーのニッサンR92CP、NAのトヨタTS010、そして出場すればニッサンのNAとバリエーション豊かなマシン同士の戦いとなる美称は、シリーズ最終戦を飾るのにふさわしいレースとなることだろう。

●開催レース

JSPC	155周
フォーミュラ・トヨタ	15周
ザウルス西日本	12周
スーパーシルビア	12周
シビック西日本	10周
TNC	10周(土曜決勝)

●入場料

前売り	大人	4,500円
決勝当日	大人	5,000円
	小人	2,500円
予選当日	大人	2,000円
	小人	1,000円
駐車料金	4輪	1,000円(予選500円)
	2輪	500円(予選300円)

ターボ勢としては現在最速のニッサンR92CP。ここ美称にはNAマシンを投入の可能性もある

予想エントリー

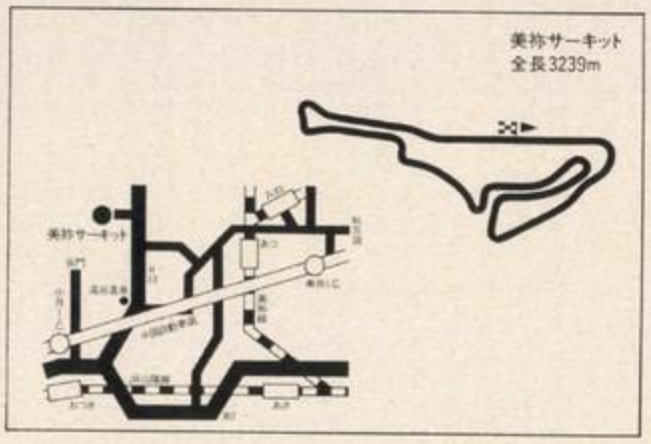
No.	第1ドライバー	第2ドライバー	第3ドライバー	エントラント・チーム	車名	タイヤ
1	星野 一義	鈴木 利男		NISSAN MOTOR SPORTS	カルソニック ニッサンR92 CP	BS
1T	星野 一義	鈴木 利男		NISSAN MOTOR SPORTS	カルソニック ニッサンR92 CP	BS
5	従野 孝司	寺田陽次郎		株式会社マツダスピード	レナウン・マツダMX-R01	DL
7	ジェフ・リース	ヤン・ラマース		トヨタ・チーム・トムス	デンソートヨタTS010	GY
24	長谷見昌弘	ジェフ・クロスノフ		NISSAN MOTOR SPORTS	YHP ニッサンR92 CP	BS
27	フォルカー・バイドラー	マウロ・マルティーニ	影山 正彦	フロム・エー・レーシング	フロム・エーR91CK ニッサン	BS
36	関谷 正徳	ピエール・アンリ・ラファネル	金石 勝智	TOM'S	エッソ トヨタ 92C-V	BS
39	ロランド・ラッツェンバーガー	エイエ・エルグ		KITZ RACING TEAM with SARD	KITZ TOYOTA 92C-V	BS
39T	ロランド・ラッツェンバーガー	エイエ・エルグ		KITZ RACING TEAM with SARD	KITZ TOYOTA 92C-V	BS
61	岡田 秀樹	トーマス・ダニエルソン		TEAM TAKE ONE	コクヨ・テイクワン・ニッサン	DL
99	ジョージ・フーシェ	スティーブン・アンドスカー		トラストレーシングチーム	トラスト トヨタ 92C-V	DL
230	白鳥 哲次	清水 正智		プレジャーレーシング	Trident 767 ZAHREM	DL

プライベート勢No.1の座を狙うキッツの活躍は

前回の富士でターボ勢をまったく寄せつけなかったTS010。今回は2台体制との噂あり

文句なしの強さでタイトル防衛に成功した星野

前回の富士ではコーナー毎にターボを追い詰めたマツダにも期待



10/25 FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 15 ●1992年10月25日●日本／鈴鹿／鈴鹿サーキット

日本GP

いよいよやってきた日本GP 今年も話題満載での開催だ そのみどころを完全ガイド!

今年もいよいよやってくるF1日本GP。運良くチケットを手に入れられた人も、また惜しくも外れてしまった人も、F1ファンならばそれぞれ楽しみにしているレースであるはずだ。そこで、そんなR'on読者のために今回はF1ウォッチングを拡大して、観戦ガイドまでつけてお送りしてしまおう。チケットを手に入れられなかった人のためのF1TV観戦の仕方、またチケットを手に入れた人が少しでもスムーズにF1を見られるようR'onが考えた観戦ガイドだ。最後には今宮純氏、津川哲夫氏、金子博氏それぞれの観戦アドバイスと、レースウィーク中に街で見掛けたF1ドライバーをチクリ合う「アレジを探せ!」企画の募集も行っている、この内容盛りだくさんものめ! それじゃ、最初は通常どおり日本GP予想から。

日本GPはホンダvsルノー決戦

ハンガリーGPでドライバーズ・チャンピオン、そしてベルギーGPでコンストラクターズ・チャンピオンが決まり、今年は選手権的にはまったく消化試合となってしまった日本GP。だが、それでもホンダのF1活動休止宣言、マンセルのインディカーへの電撃移籍でともに今回の鈴鹿が日本ファンにとってのラストランになるとあって、それなりにみどころはあるようだ。そして、チャンピオン争いが終結したとしても、昨シーズンからの流れであったセナvsマンセルは、ここ鈴鹿でまた火花を散らすことになりそうだ。

というのは、タイトル争いはもう問題外としても、ここ鈴鹿でのホンダとルノーの戦いは、お互いのメーカーの意地とプライドを賭けた戦いとなるからだ。それは、片や、この日本GPを最後の地元GPとし、F1から去っていく決意をしたホンダと、片や今年最強エンジンの名を欲しいままにしながらも、過去敵地・鈴鹿での勝利がないルノーが、ともにこのGPでの勝利を欲しているからに他ならない。特にルノーは、ホンダがいるからこそF1にカムバックしてきたというくらいの情熱で打倒・ホンダを目指してきた。もちろんホンダの強い信仰者であったセナも、ホンダを地元で勝利に導いて、最後のはなむけにしたいという気持ちが強いだろうし、これが最後の鈴鹿となるマンセルも、いまだ勝利を挙げられずにきた鈴鹿で必勝の決意で来るはずだ。今年も鈴鹿はセナvsマンセルの全面衝突で燃え上がる!

ホンダ最後の地元GPでぜひ勝ちたいと意欲を見せているセナだが

現時点ではウイリアムズ有利だが

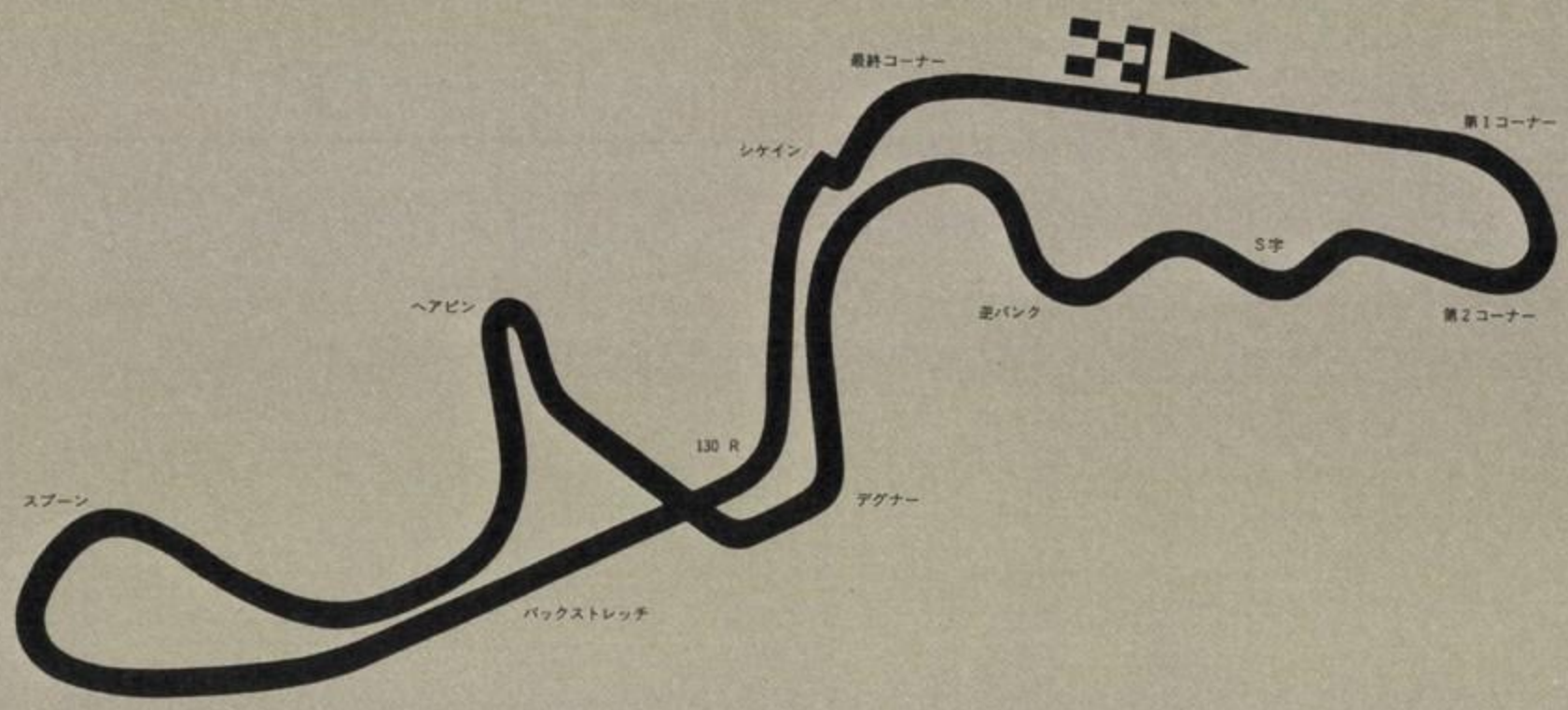
さて、その舞台となる鈴鹿サーキットは、この前に行われたエストリルによく似たレイアウトの中速テクニカル・サーキット。かなりの部分、エストリルの成績がそのまま鈴鹿に反映されることからも、よくポルトガルGPを「鈴鹿シミュレーション」などと呼ぶ。その伝で言うならば、もうウイリアムズ勢の独壇場と化すのは目に見えてしまうことだろう。だが、あえてマクラーレン勢に反撃の可能性が残されているならば、ひとつには路面は鈴鹿の方がエストリルよりかなりスムーズで、アクティブ・サスが最も効果を発揮したポルトガルの時のような両チームの差とは必ずしもならない可能性が高いこと。そしてもうひとつには、鈴鹿に開発チームを置いたマクラーレン勢の豊富な蓄積データが、昨年の日本GPのように最後の最後で大逆転への可能性もつないでいることが挙げられよう。

それでは鈴鹿を攻略するには両チームともどうしたらいいのか? 本誌でもおなじみの今宮純氏に分析してもらった。

「オーバーテイクの難しい鈴鹿では、もちろんスタートが大きな鍵になる。だけど、スタート加速だけを追求して1速を低く設定すると、ヘアピンやシケインで1速が使えなくなってしまう。特に鈴鹿のセッティングのポイントは、シケイン出口からコントロールラインまでをいかに速く、かつ最高速も稼げるよう加速していくかにかかっている。だからシケイン立ち上がりで1速が使えないのは辛い。今ホンダ側が躍起になって開発を進めているのは、その部分でのエンジンのフレキシビリティ。ポルトガルから鈴鹿までの3週間で、どこまでエンジン側でコーナリングをフォローできるか。これが、鈴鹿においてマクラーレンがどのくらいウイリアムズに接近できるかの鍵を握る重要なファクターとなる」

あくまでウイリアムズ有利としながらもマクラーレン反撃の可能性をこう語った今宮氏の分析はなるほど参考になる。シーズンが進んでマシン熟成も極まり、初歩的なトラブルに時間を割かれない分、単期間でも飛躍的な進歩を遂げる可能性が高くなった。マクラーレンにもチャンスは残されているわけだ。

今回が日本のファンの前でF1を走らせる最後の姿となってしまうマンセル。置きみやげは、鈴鹿での初優勝か?



COURSE GUIDE

〔SUZUKA CIRCUIT〕
鈴鹿サーキット
全長▷5.86403km
ラップレコード（予）▷1'34"700（222.920km/h）
ゲルハルト・ベルガー（1991）
（決）▷1'41"532（207.919km/h）
アイルトン・セナ（1991）

言わずと知れた日本を代表する国際サーキット、鈴鹿。アップダウンあり、複合コーナーあり、高速コーナー130R、ヘアピン、シケインとなんでもある。ストレートもたっぷりで、スリリングな第1コーナーの突っ込みなど、観る側にも走る側にも味のあるコースレイアウトとなっている。ただ、昨年のシケイン改修により、ほとんどこのコースにおけるオーバーテイク・チャンスは失われてしまったと言っていい。それだけに予選順位とスタート加速がこのレースの鍵となり、予選から十分みごたえのある戦いが展開されるはず。さて、今年は……？

'92日本GP予想エントリー・リスト

No.	ドライバー	国籍	マシン／エンジン
1	アイルトン・セナ	BR	マクラーレン・ホンダ
2	ゲルハルト・ベルガー	A	マクラーレン・ホンダ
3	アンドレア・デ・チェザリス	I	ティレル・イルモア
4	オリビエ・グルイヤール	F	ティレル・イルモア
5	ナイジェル・マンセル	GB	ウイリアムズ・ルノー
6	リカルド・パトレーゼ	I	ウイリアムズ・ルノー
7	TBN ※		ブラバム・ジャッド※
8	デイモン・ヒル ※	GB	ブラバム・ジャッド※
9	ミケーレ・アルボレート	I	フットワーク・無限
10	鈴木亜久里	J	フットワーク・無限
11	ミカ・ハッキネン	SF	ロータス・フォード
12	ジョニー・ハーバート	GB	ロータス・フォード
14	エリック・バン・デ・ペール ※	B	フォンドメタル・フォード※
15	ガブリエーレ・タルクイーニ ※	I	フォンドメタル・フォード※
16	ヤン・ラマース	NL	マーチ・イルモア
17	エマヌエーレ・ナスペッティ	I	マーチ・イルモア
19	ミハエル・シューマッハー	D	ベネトン・フォード
20	マーティン・ブランドル	GB	ベネトン・フォード
21	JJ. レート	SF	ダッラーラ・フェラーリ
22	ピエルルイジ・マルティーニ	I	ダッラーラ・フェラーリ
23	クリスチャン・フィッティパルディ	BR	ミナルディ・ランボルギーニ
24	ジャンニ・モルビデッリ	I	ミナルディ・ランボルギーニ
25	ティエリー・ブーツェン	B	リジェ・ルノー
26	エリック・コマス	F	リジェ・ルノー
27	ニコラ・ラリーニ	F	フェラーリ
28	イバン・カペリ	I	フェラーリ
29	ペルトラン・ガショー	B	ベンチュリ・ランボルギーニ
30	片山　右京	J	ベンチュリ・ランボルギーニ
32	ステファーノ・モデーナ	I	ジョーダン・ヤマハ
33	マウリシオ・グージェルミン	BR	ジョーダン・ヤマハ

※マークつきのドライバー／チームは欠場の可能性高し。タイヤはすべてグッドイヤー。国籍はA＝オーストリア、B＝ベルギー、BR＝ブラジル、D＝ドイツ、F＝フランス、GB＝イギリス、I＝イタリア、J＝日本、NL＝オランダ、SF＝フィンランド。

過去5年間の日本GPポイント・スタンディング

ドライバー	'87年	'88年	'89年	'90年	'91年	総合
G.ベルガー	9	3			10	22
A.セナ	6	9			6	21
R.パトレーゼ		1	6	3	4	14
T.ブーツェン	2	4	4	2		12
鈴木　亜久里				4		4
M.ブランドル			2		2	4
M.アルボレート	3					3
S.モデーナ					1	1

'87年の開催以来、最もポイントを挙げているのはベルガー。本来、セナ強しの印象が強いのだが、昨年の優勝で僅差でベルガーに軍配

過去7回の日本GPウイナー

1976	マリオ・アンドレッティ	ロータス・フォード
1977	ジェイムズ・ハント	マクラーレン・フォード
1987	ゲルハルト・ベルガー	フェラーリ
1988	アイルトン・セナ	マクラーレン・ホンダ
1989	アレッサンドロ・ナニーニ	ベネトン・フォード
1990	ネルソン・ピケ	ベネトン・フォード
1991	ゲルハルト・ベルガー	マクラーレン・ホンダ

7回中最初の2回は富士スピードウェイでのもの。鈴鹿開催分だけで見るとベネトンの勝率が良いが、'89年はセナの失格で、'90年は上位4台が脱落した末の優勝とあっては少々不本意。やはりそう考えるとホンダ強しなのだが、今年は果たしてその通りにいくだろうか

日本GPのポールタイムの変遷

1987	1分40秒042	ゲルハルト・ベルガー	フェラーリ640
1988	1分41秒853	アイルトン・セナ	マクラーレンMP4/4・ホンダ
1989	1分38秒041	アイルトン・セナ	マクラーレンMP4/5・ホンダ
1990	1分36秒996	アイルトン・セナ	マクラーレンMP4/5B・ホンダ
1991	1分34秒700	ゲルハルト・ベルガー	マクラーレンMP4/6・ホンダ

過去のポールポジション・タイムの推移を見てみると、実に1シーズンごとにちょうど2秒前後の短縮がなされている。だが、これはマシン開発が過渡期にあったための結果と見る方が冷静で、今年はクォリファイ・タイヤ、スペシャル・ガソリンの廃止などマイナス・ファクターが増え、かつ他のサーキットでの今年／昨年比のタイム差の例からも、タイムはさほど縮まないと見た方がいいようだ

ホンダにとって、本当に最後の晴れ舞台となる鈴鹿。ぜひ優勝を飾ってひと花咲かせてもらいたい

亜久里と右京、期待のふたりは？

最後にふたりの日本人ドライバー、亜久里と右京についても待望の地元GPとなる。もちろん、彼らが他のドライバーより鈴鹿を熟知している点で、セッティングを早く仕上げられる可能性が高いのは利点だ。あとはその利点をどう活かし、シングル以上に食い込んでくるか？　中団以降が激戦区なだけに、ワンチャンスで浮上もできれば、沈み込んでしまう場合もある。そのワンチャンスを活かしさえすれば、入賞は決して夢じゃない。

日本GPはこう観るのが「通」だ!

1992 F1GP WATCHING

10/25 FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 15 ●1992年10月23日●日本／鈴鹿／鈴鹿サーキット

日本GP

フジTV系列が予定している日本GP関連番組

15日(木)	**フォーミュラ・パラダイス** 深夜0時40分～0時50分（10分間） 12日からオンエアの古舘伊知郎司会のＦ１バラエティ番組。情報あり、パロディあり、おなじみ古舘節Ｆ１ワールドが凝縮された10分。23日まで連日放送予定（放送日により放送開始時間に若干の変更あり）。
18日(日)	**Ｆ１ポール・ポジション** 深夜2時25分～2時55分（30分間） 日本ＧＰを控え、スタジオに鈴木亜久里を呼んでのポールポジション'90年初の表彰台シーンを含め、亜久里のＦ１での戦いぶりを振り返り5回目を迎える彼の日本ＧＰに対する抱負を聞く。司会：古舘伊知郎
19日(月)	**マンデースポーツ・川井一仁&有賀さつきのF1ピットウォーカー'92** 深夜2時10分～2時40分（30分間） 今シーズンのハイライト。バトル、クラッシュやオンボードカメラの迫力ある映像。そしてピット裏のドライバーの表情が。楽しいトークとＢＧＭにのって紹介される。主音声ではトークと音楽、副音声では音楽のみが紹介され、録画してＢＧＶとして使うも良し。
24日(土)	**Ｆ１日本ＧＰ・予選２日目** 17時00分～18時00分（60分間） 実況：古舘伊知郎　解説：森脇基恭、今宮純　ゲスト：中嶋悟　ピットリポーター：津川哲夫、川井一仁 **Ｆ１日本ＧＰ前夜祭** 深夜1時30分～4時00分（150分間） 古舘伊知郎、中嶋悟、今宮純を始め、フジＴＶＦ１コメンタリー陣総動員で送るＦ１前夜祭。好バトル、珍プレイ集はもちろん、日本ＧＰの見所など役に立つ情報を満載。
25日(日)	**Ｆ１日本ＧＰ・決勝** 20時00分～21時54分（120分間） 実況：古舘伊知郎　解説：森脇基恭、今宮純　ゲスト：中嶋悟　リポーター：近藤真彦　ピットリポーター：津川哲夫　川井一仁　車載カメラ搭載予定チーム：ウイリアムズ、ベネトン Ｆ１ポールポジション・'92日本ＧＰダイジェスト 深夜1時30分～2時00分（30分間） **マンデースポーツ・'92Ｆ１日本ＧＰ完全版** 深夜2時10分～4時10分（120分間） 前日の日本ＧＰの模様を、完全ノーカットで再放送
26日(月)	

※他にも、10月5日から26日まで連日プロ野球ニュースではＦ１特集を5分枠で放送。中嶋悟、鈴木亜久里、片山右京、近藤真彦らがＦ１キャスターに扮しＦ１情報を送るＦ１キャスター・リレー（仮題）は見物。また18日、25日のＦ１番組終了後にはおなじみのＦ１モノコックも放送。（内容、タイトルはあくまでも予定です）

幸運にもチケットに外れた人のための

「通」なTV観戦ガイド

さて、こちらでは雰囲気をがらりと変えましてファンの皆さんにいかに待望の日本GPを楽しんでもらえるか考えてみましょう。なんといっても今回日本GPのチケット倍率は**60倍以上、60ン人にひとりの確率**でしかチケットが当たらない。まー当然フツーは当たらない人の方が多いわけで、悲しく自宅に引きこもってTVでF1鑑賞とあいなるワケですね。でもちょっと考え直してみなさい。たとえば東京にお勤めのOL嬢が**「セナに逢いたい♡」**って鈴鹿へF1をフルで観に行くとします。そうするってぇと少なくとも**3日間の貴重な休暇**と、ホテル代やら交通費やらで**軽く10ン万円**が飛んでいく計算になるわけですよ。そして木曜日会社が終わってから新幹線に乗って、鈴鹿近辺じゃ宿が取れないから名古屋に泊まって、金曜早起きして超満員の電車、バス、もしくは徒歩でサーキットまで**ツライ**思いをして行かねばならねー。……そんな労力とお金をかけずにF1を観ることができる自宅観戦組は、ある意味じゃ**ずっと幸運**なのかもしれませんぞ。

ま、そんなあからさまな慰めはともかく、少なくともチケットに当たらなかった人たちは、サーキットに行く人たちを「今さら」ってな顔で送り出して、その多大な労力を他の部分に回してF1を楽しみましょう。その方がずっと**「通」な楽しみ方**ってもんです?

さて、左の表ではR'onの発売日から日本GPを完全フォローするまでフジTV系列のF1番組を挙げてみました。どうですこの充実ぶり。さすがに予選1日目の放送はありませんが、最終予選はその日の夕方に放送。決勝だって、**例年どおり夜8時には放送されます**。それも、いつもより充実した解説陣に、フジTVならではの工夫を加えて多角的に報道していくそうですから、期待です。またいつもの車載カメラに加えて、**マクラーレンにはスピードメーター表示**を協力依頼し、**右京選手にはそれに加えてギヤポジション表示**、心拍数表示まで依頼。茶の間でアタリメ肴に一杯やりながらサーキットにいる連中よりもずっと充実した情報を得られるんです。どーせサーキット組なんぞ、レース中もグランドスタンド以外はたいした情報も得られず、その頃は渋滞に巻き込まれてせめて**クルマの中の3インチTV**の画面にかじりつくか、**帰りの電車の中で歯ぎしり**をするぐらいでほとんどがオンタイムで自宅にたどり着けないでしょうからね。彼らはサーキットに行きながら、翌日の**トーチュウ**（東京地方ではおなじみ、Fに通なスポーツ新聞）かなんかで前日に起こったことを理解するというわけです。ウーン、でもこれでも慰めにしかならないかなあ。

不幸にもチケットに当たってしまった人のための

親身な観戦ガイド

対して、**すごい倍率**をくぐり抜けてチケットに当たった**アナタ、アナタ**は幸運な人であるとともに、**とんでもない労力と軍資金**をこれから払わされることになるのですぞ。それでも少しでもスムーズかつイヤな思いをせずにF1を鑑賞できるよう、R'onが**親身になって**アドバイスを授けてあげましょう。

まず、交通ですが、鈴鹿サーキット最寄りの駅まで、これはちょっとJR山手**線の朝のラッシュ**だと思えばまあいいでしょう。問題はそれからです。とにかく直通バスやタクシーはあるにはあるのですが、**1時間待ちはザラ**。サーキットに一番近い稲生駅から歩くのがベストかもしれませんが、いずれにしろ**名古屋から2時間**は覚悟しなければなりませんね。そこでひとつ提案。**折り畳み自転車**なんかどうでしょう? これならクルマがいくら混んでても関係ないし、サーキットの中の移動もラクラク。**白子駅から約1時間30分ほどの徒歩時間**も、3分の1ぐらいまで短縮できます。ただ、どうやって超満員の電車の中で他の人の迷惑にならないよう、その自転車を持っていくかが問題ですが……。

また、**おみやげは金曜の朝**に買いましょう。土日はほとんど混んでて物色するヒマもありません。それから、昨年の例ではティレルやマクラーレンぬいぐるみのような即時完売みたいな貴重品はすぐ買いです。あと、よく売ってる**パスケース**、これはチケットの出し入れで大変重宝しますので、ひとつヒイキのチームの奴を買っておいた方がいいでしょう。

あ、それで忘れてならないのが**FMラジオ**。サーキットに一度でも来た人は分かるでしょうが、**実況アナウンスはまずマシンの音に消されて聞こえません**。だから、必ずピットFMで情報を得るよう心掛けましょう。**周波数は76・3MHz**。

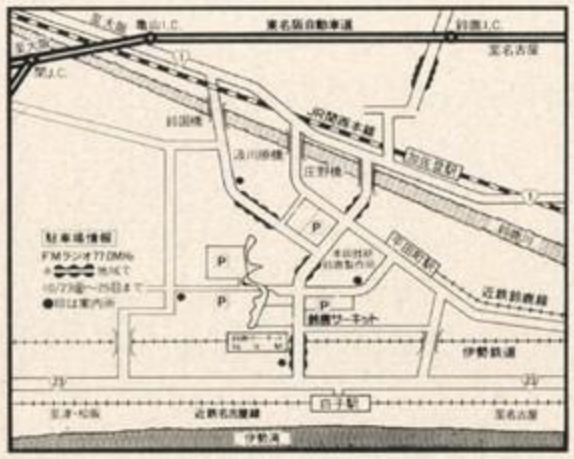
そして、自由席券を持っているアナタ! 席取り合戦のし烈さは知ってるね? **決勝のゲートオープン**は今年も前夜からの予定だから、毛布とシュラフは絶対用意。**鈴鹿の徹夜をナメちゃいかん**。また、**売店も深夜営業**してくれるけど、ちょっと席を離れてるうちに場所を取られちゃったなんて話はよく聞くからなるだけ**グループに分かれて行動**した方がいいかも。ま、とにかく頑張って日本GPをエンジョイしてくれい。

開催レース

Ｆ１グランプリレース	54周（フォーメイションラップ含む）
Ｆ３スーパーカップレース	10周
シビックチャレンジカップレース	10周

タイムスケジュール

10月23日(金)	Ｆ１フリー走行	10：00～11：30
	Ｆ１公式予選	13：00～14：00
	Ｆ３公式予選	14：30～15：00
	シビック公式予選	15：30～16：00
10月24日(土)	Ｆ１フリー走行	10：00～11：30
	Ｆ１公式予選	13：00～14：00
	シビック決勝	15：00～
10月25日(日)	Ｆ１フリー走行	8：30～9：00
	Ｆ３決勝	10：30～
	Ｆ１決勝	13：00～



⬅とりあえず周辺地図&駐車場図。でもクルマは時間が読めないぞ

➡電車アクセス図。いずれのルートも名古屋から2時間は覚悟

今宮　純の 僕なら日本GPをこう見る！

言わば鈴鹿シミュレーションとも言えるポルトガルGPを終えてみて、僕は改めてウイリアムズ・ルノーの速さが元に戻っていることを確認した。確かにハンガリーで突然に行われたガソリン変更で、シーズン序盤のような圧倒的な速さは一時的に衰えてみえた。だが、エルフはそれからもその新しい枠内で、再び最良の成分を投入して新展開に成功。また、ルノーも今年の決着がついた時点でRS4に来季用パーツを取り入れてきている。それらを総合して、今のウイリアムズはライバルたちに予選で約1・5秒、レースで1秒のアドバンテージを持って鈴鹿に挑んでくる。

これに対してホンダがどう手を打ってくるか？　それが見物だ。彼らは先日のタイヤテストで積極的に新しい試みをテストし、鈴鹿までに2ケタ大の出力向上、および鈴鹿のコースに合ったエンジン特性を得ようと努力している。その結果は鈴鹿のセッティングの要となる、シケインの立ち上がりからコントロールラインまでの加速の速さに必ず現れてくるはず。果たしてマクラーレン・ホンダが開催までの3週間でどれだけ煮詰めてくるか、自分の目でチェックしてみよう。

また、せっかく真近にFーマシンを見られる機会だから「走る完璧」ウイリアムズの異次元の走りを堪能してみよう。あのマシンの凄さが現れるのは、おそらくーコーナーから2コーナー。高い車速で、まさにターンインからクリッピングまで「コンパクトにコーナーを決めていく」コーナリングが見れるだろう。他にもS字やスプーンでもひと筆書きのようなスムーズなラインを描くさまが見えるはず。もちろん、シケインからコントロールライン、この勝負所でのTCSの威力も注意だ。

最後に、今回のもまた上位4人が突出し、それ以降はコンマ5秒で誰にでも上位進出のチャンスがあるレースになりそう。そんな中でうまく日本人のふたりが地元の利を活かしてジャンプアップしてくれればいいのだが。

津川哲夫の 俺なら日本GPをこう楽しむ！

毎年、鈴鹿のグランプリにはいろいろなことが起きる。なんたって昨年までは毎年の様にチャンピオンがこの鈴鹿で決定しているのだから……。

今年はワールドチャンピオンは決まってしまっているが、他のランキング争いはし烈で、セナ、シューマッハー、パトレーゼの3人がわずか4ポイントの差で2位争いの肩を並べていて、この決着は鈴鹿でつきそうなので、この3人の鈴鹿での争いは大注目ということになる。特にセナとシューマッハーの争いは、今年のコンストラクター・ランキングの2位争いにもなっているのだ。チャンピオンは逃しても、2位の座をベネトンには譲れないマクラーレンと、チーム史上最高位の2位がなんとしてでも欲しいベネトン、この2チーム4台のレースは絶対に見逃せはしない。

また、2ポイント差までフェラーリを追い詰めてきたロータスは好調で、ジョニーは鈴鹿を良く知っているし、ミカは今最高に光っていて、鈴鹿でフェラーリを追い越してしまうチャンスはとても高い。

今年の鈴鹿を楽しみたいなら、こういった中堅の争いに目を向けてみれば良いかもしれない。セナだマンセルだフェラーリだの旗じゃなくて、ジョニーやミカ、ナスペッティ、そう、久しぶりにFーを走るヤン・ラマース、グランプリ界のトム・クルーズことクリスチャン・フィッティパルディ……etc。ちょっとマイナーな連中の手製の旗で応援してごらん、セナ・マン・バト・シュー・バーガーなんての忘れてレースの行方を追ってみると、新しい時代に誰がはい上がってくるか結構見えてくるんだぜ。

後は焼きそばやたこ焼きばかりじゃなくて手製の弁当と、お茶やコーヒーを自分で持ち込んで、レースを含んだ一日を目一杯のんびりと楽しむことさ。レースはいつもパーティーなんだから、素直に単純に楽しんじゃうことだね……。俺もそうするよ。

金子　博の 僕なら日本GPをこう撮る！

鈴鹿じゃ、やっぱり本物のFーを見れるわけだからさ、すんごく楽しんで欲しいと思うわけ。で、まあ、カメラ持ってサーキットに行って写真撮るっていうのも、ひとつの楽しみ方だよね。でもさ、プロの立場から言わせてもらうと、やっぱりFーで「気合入れて写真撮るぞ〜」なんて意気込んでサーキットに来る人は、それなりにきちんと考えてから行った方がいいと思うんだ。自分でどういう写真を撮りたいのか、何時にどのコーナーでカメラを構えれば、太陽の位置がどこにあるからどういう写真が撮れるとか、ね。そういう計算をして、ちゃんとテーマを決めて写真を撮ること。ただ漠然とカメラぶら下げてるんだったらやめなさい。打ち込む時は100％打ち込んでね。なーんて、ちょっと厳し過ぎるかな？　でもいい写真を撮りたいんだったら、それくらい気合は入れて欲しいよね。

で、アドバイスとしては、いい写真なんていうのは、クレデンシャルがなくたって撮れるものなんですよ。で、希望を言えば、逆に僕たちが普段撮らないようなスポットを見つけて撮ってみる。同じ場所なら良く撮れてもプロと変わり映えしないから、その方が新鮮だしオリジナルだよね。その方がいい記念になるよ。それと悩まないこと。苦しんで撮ったって写真は楽しむためにあるんだから。その辺の元々の意味を間違えちゃったら、せっかくの趣味が台無しになっちゃうよ。

あと、どうしてもクレデンシャルが欲しい人なんかには、今度の鈴鹿はいい狙い目だと思うんだ。今年は消化試合だし、例年より日本に来るプレスや関係者はたぶん少ない。それにみんなリラックスしてるからね。メカやドライバーとも仲良くなるチャンスは大きいよ。で、うまくいくとちょっとクレデンシャル貸してもらえる、かもしれない。ま、それは都合が良すぎるとしてもサインやいらないパーツなんかもらえる機会は多いはずだから、挑戦してみる価値はあるだろうね。

いきなりお楽しみの読者参加大企画 アレジを探せ！

FIA会長のJMBに突然突っ込まれて、まったく声の出ないアレジ。果たして……？？

さて、最後はオキテ破りの読者参加企画。レース専門誌がこんなんでいいのか!? と外野から罵声を浴びせられながらお送りします「アレジを探せ！」

いやー、バイオニアのCMを観た人なら皆疑問じゃないかなと思うんですけど、**アレジって、本当に日本GPが終わったらテスタロッサで京都を走るんだろうか？**　ま、あまりにもそんな疑問のお手紙をもらうもんだから、ここはひとつ読者の皆さんにぜひ京都を探索してもらって「**私はここでアレジを見た！**」という情報をチクっていただきたいんですよね。いや、別に京都やアレジじゃなくとも構いません。たとえば「**セナが名古屋のラジコン屋で指をくわえてRCヘリを見てた**」とか、「**ジョニーがミカに寄り添って夜の街にひっそり消えてくのを見た**」とか、「**なぜかチームもないのにベリー・マッカーシーを見かけた**」とかですね、そういう**チクリネタ**も広く募集してます。もちろん事実に限るけど、これからFードライバーがわんさと来日してくる中、ひょんな街で見掛けた**意外なFードライバーの観察記や交流記**（サインもらっちゃったとかね）をおもしろおかしく報告して欲しいんですよ。もし、面白いチクリネタがたまってきたら、コーナーを作っていっせいに**誌面で紹介**する予定でいます。**写真があれば**採用の確率高し。もちろん、ささやかな**プレゼント**なんかも用意しちゃおう！　R'onも男だ（本に男も女もあるのかいな？）。——あて先は、**〒154　東京都世田谷区三宿2-4-7　株ニューズ出版　レーシングオン編集部　「アレジを探せ！」係**

耳よりなネタ、待ってます！

高速自動車デザイン学科

年々盛んになるモータースポーツを支える、レーシングカーデザイナー、エンジニア、メカニック等を育成。設計デザインから製造走行までを指導します。

レーサーコース
レーシングメカニックコース

自動車デザイン学科

自動車業界でも特にアクティブなデザイン分野で、プロとして通用する人材を育成。

エクステリアデザインコース
インテリアデザインコース
モデラーコース
CAD-CAMコース

カーテクノロジーにおける速さと美しさを極めるために私たちは熱くなる。本校は、レーシングマシンに携わるスタッフとカーデザインのプロフェッショナルを育成。高速自動車デザイン学科では、マシンの設計から開発、走行にいたるまでトータルに学習する。自らの手でマシンを創造し、コースを走る。モータースポーツのすべてを体験できる。自動車デザイン学科ではクルマのデザインを、エクステリア、インテリア、モデラー、CAD-CAMの4つに分類してそれぞれのエキスパートを養成する。コンセプトづくりからアイデアスケッチ、クレーモデル、プレゼンテーションにまでカーデザインの全工程を垣間見ることができるだろう。第一線の檜舞台までは遥かにして、険しい。しかし、情熱があるかぎり、本校での2年間で君たちはさらに大きく飛躍するステップを踏むにちがいない。

入学試験日程表

	選考方法	選考日
第2回目	推薦・一般	11月7日(土)
第3回目	推薦・一般	11月28日(土)
第4回目	推薦・一般	1月23日(土)

※入学試験は全て、東京科学芸術専門学校で実施します。

学校法人 東京科学芸術学園　　東京都認可の専修学校

東京科学芸術専門学校

〒146 東京都大田区千鳥1-11-2（東急池上線千鳥町駅より徒歩5分）
お問合わせ先　フリーダイヤル 0120-350681

入学案内資料をご希望の方は、官製ハガキに住所・氏名・年齢・学校名・TELを明記の上、資料請求券を貼付し、左記住所までお送り下さい。（無料）

資料請求券
（RO-10/15）

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

共感したものだけをお届けします。

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

シンプソン シャークヘルメット 150,000円 カラー：ホワイト/上部に設けられた片側2本のスリットが、ヘルメットへの風圧による抵抗やリフト現象を緩和します。

シンプソン ネックサポート 12,000円 ノーメックスIII＊/カラー：レッド、ブルー、ブラック/ドライバーの首にかかる負担を軽減します。

シンプソン コンペティション ベルト カムロック
43,000〜45,000円
〈仕様〉ベルト素材ノーメックス＊/FMVSS209規格品/4ポイント4マウント（4点式4点止）アンチスリップ・スプリング付/センターバックル：カムロック/ショルダーベルト：2インチ、3インチ/ラップベルト：3インチ/カラー：レッド、ブルー、ブラック/アンチサブマリンベルト（オプション）の追加により5点式、6点式になります。
1ポイント5,000円、2ポイント6,000円 本製品はモータースポーツ用に設計開発されたものです。公道での装着使用は改造車検の手続きが必要となります。

＊ノーメックス、ノーメックスIIIはデュポン社の登録商標です。

RACING BEAT

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

SIMPSON RACE PRODUCTS

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

K&N FILTERCHARGER

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

PULSAR RACING BATTERY

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

lifeline fire systems

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

MINIMAX

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

パトリック・カミュのFROM THE INSIDE

マンセル引退とインディカー転向の真相を探る

拭い切れぬ疑問

無理解から、互いに理不尽な要求をするまでに、ドライバーの世界とチーム・ボスの世界は離れていく
そしてまた、景気の衰退と技術の支配は、F1がこれまで築いてきた秩序を損なっていく
マンセルが下した決断、それはF1が直面している問題に振り回された結果の、悲しい結末だった
そう、F1を支えてきたチームのボス達は、この秩序を壊そうと望んでいるのだ――
複雑に入り組み、いまだ明快にされぬ今回のマンセル引退劇の疑問をパトリック・カミュが解き明かす

by
パトリック・カミュ

翻訳・構成／今宮雅子（IRIS） Photos/Kenji Sawada, Hiroshige Satta, MAX PRESS

『自殺の方法』――。今日では書店から回収されてしまった本のタイトル。理由は簡単、あまりにも効果的な本だったからだ。それをそのままF1の世界に置き換えても、その犠牲者は数多くなることだろう。そして、その引き金を引く者も……。同時にその両者になることさえ、不可能ではないのだ。これはたとえば、自分のいない世界を想像することのできないような、世界的なスターの場合を例証とすることができる。

「もしある朝、もはや太陽が現れなければ、それは自分が死に捕らえられたことを意味する。が、他の人間にとっては、理由が異なってくることもある。彼ら自身が太陽になってしまった場合だ。したがって、彼らには太陽は見えなくなる」

イタリア人ジャーナリストによるこの言葉は、今日、ますます浮き彫りになってくる。

◇

ナイジェル・マンセルとウイリアムズが今回起こした件において、犯人を特定することは本当に必要だろうか？ フォーミュラーの世界は、このような出来事を避けて通ることもできたはずなのだ。判決を下すのは容易なことではない。また、それを下すのは我々ジャーナリストの権限でもない。それならば、できるかぎり論理的な説明を考えてみようではないか。

第1の被告人 フランク・ウイリアムズ

第一の被告は、フランク・ウイリアムズとさせてもらおう。不手際な交渉の進め方でマンセルを軽率に扱い、イギリス人が生み出したというフェアプレイの精神を忘れた罪。そしてそれが、あらかじめ企てられていた行動であった罪。彼は、自分の右腕であり、共同経営者であり、テクニカル・ディレクターであるパトリック・ヘッドを、戦場へ送り出したのではなかったか？ ヘッドはイギリスGPの際、こう語っている。

「マンセルはきっと、世界中のどんなドライバーよりもマシンの力を生かして速さを発揮することのできるドライバーだ。しかし、彼

がどの程度のセッティング能力があるのかは分からない。他のドライバーなら、もっと速く走れるかもしれない。少なくとも、マージンを保ちながら、同じくらい速く走ることができるだろう。マンセルには、その余裕を守ることができない」

同じ日の夜、ヘッドはこうも尋ねていた。

「93年、チャンピオンになったマンセルはどうなるだろう？　今年と同じようにモチベーションを保ち、果敢であり続けられるだろうか？」

そして断定的にこう加えた。

「マンセルは確かに、セナと同じくらい速い。しかしシーズンを通して考えると、ひとりはまったくミスを冒さず、もうひとりは最低でも2回はミスを冒す。これは、彼と一緒に仕事を進めていく過程で、必ず必要となる代償なのだ」

ルノー・スポールの副社長クリスチャン・コンゼンと、同テクニカル・ディレクターのベルナール・デュドも、このヘッドの言葉には素直に同意した。

確かに、ヘッドは我々にいかなるスクープも教えたわけではない。けれど、彼がはっきりと確認したこと（その言には、マンセルのチームメイトに偉大なドライバーを置くことができれば最高だということも加えられた）は、マンセルのチーム内におけるポジショニングを決定づけるものではあったはずだ。コース上でのことではなく、交渉においてのことだ。それを読めば、彼はどの程度の待遇で満足すべきか、分かっていたはずだ……。なにしろ、チームの幹部が自分のことをどう考えているのか分からないまま、アラン・プロストを受け入れる心の準備をしなければならなかったのだから。フェラーリで共に過ごした時代を思い出して、マンセルは最初プロストを迎えることを嫌がり、しかし最終的にはそれを受け入れた。そして契約金に関する交渉によって、マンセルはプロストのことを忘れることができた。1800万ドルの金額は、輝かしいチャンピオンには決して高いものではなかったはずだ。しかしこの金額を耳にしたフランクは顔をしかめた。そして1200万ドルをオファーする。最終的に、マンセルはこれを受け入れた。

しかしマンセルがタイトルを獲得したハンガリーGPの直後に、すべてのバランスが崩れ始めた。チャンピオンのタイトルは、マンセルの立場を強化するはずだった。が、逆にそれは失われていってしまったのだ。すでに、ほとんどパトレーゼのシートに収まっていたプロストと、〝無償で〟走る用意があると宣言したアイルトン・セナのおかげで、マンセルの立場はもはやなくなっていた。セナの〝無償〟というのは、おそらく、1500万ドルを下らないことだろう。しかしそれはまったく重要なことではない。この金額の大部分は、彼のパーソナル・スポンサーによってカバーされるからだ。また一方で、フランクは最終的にセナを欲してはいなかった……。彼はプロスト&マンセルの選択をしたのだ。フランクはこう認めている。

「ナイジェルを確保することは、我々の'93年戦略のひとつだった。我々はモンツァで彼が引退を発表するまで、この戦略を守っていた。詳細については語れないが、我々はナイジェルに対していくつかのオファーをした。が、すべて彼に拒否されたのだ。我々の選択を導くべき基準のいくつかは、シーズンの途中で変化し続けた。しかし繰り返し言おう。ナイジェルは、'93年に向けての我々の、重要なポイントだった」

変化した選択基準、言わば、セナとプロストが〝マーケット〟に出たことだ。マンセルが拒否したオファー？　マンセルの立場になって考えてほしい。1800万ドルから1200万ドル、そして1200万ドルから550万ドルという暴落だ。これは様々な事情が重なり合った結果でしかない。マンセルには残念なことだが、フランクにとっては幸福なことだった。2台のマシンを、3人の世界チャンピオンが望んでいて、しかもそのうちのふたりはトリプル・チャンピオンなのだ！　プロストとセナは、彼ら自身、すでに大きなアドバンテージを持っていた。つまり、ウイリアムズにとっては高いドライバーではないということだ。プロストの場合はエルフとルノーのおかげで、セナの場合はパンコ・ナショナルとその他のスポンサーのおかげで。

貧しい出発点から一代で財を築いていくまでの苦労の数々がフランクを、非情なまでにクールな男に仕立てあげた
彼にとって選択基準は、チームに必要か、不要かだけなのだ

見事に外れてしまったマンセルの計算

この状況に力を得たウイリアムズは、マンセルを論理的に説き伏せようとする。そうなるとマンセルはもはや、何も理解することができなくなってくる。F1での12年間で、彼は素晴らしいこと――つまり、タイトルを獲得した次のシーズンは、思い切り儲けるチャンスだということ――を学んだはずだった。そして、すでにチャンピオンに輝いているライバルたちの場合も、この計画が完璧にうまく行っていたことを彼は確認してきた。そして妻ロザンヌも、これには同意した。そこでナイジェルは忠実にこのレギュレーションを採用した。第1の使命は、予選すべてのセッションでトップタイムをマークし、ポールポジションを獲得すること。第2の使命は、シーズン中のできるだけ早い段階で、タイトルを獲得すること。不謹慎なライバルが出現した場合を考えて、自分を強い立場に置いておくためだ。第3の使命は、金銭的な要求を非常に高いレベルに置くこと。他のドライバーがやったように。そして'94年の末に考えている引退に備えるために。

この計画はうまく行くはずだった。セナがいなければ、プロストがいなければ、そして妻より明晰な助言を与える者がいれば。他のドライバーのようにやって行くためには、彼はプロストのように、何人かの〝メイド・イン・マコーマック〟の法律家を自分の周りに置けたはずだ。あるいはセナのように、自分自身のプロモーションと〝商品化〟のための会社を設立することもできたはずだ。ちなみに、この会社の社長はマコーマックでプロストの書類を担当していた人物だ。

景気の衰退、粗暴なライバルたち、決して感傷に流されないボス、そしてすべての細かい事柄から生まれた大きな結果が、マンセルを耐えがたい状況に追い込んだのだ。彼にはそれを理解することができなかった。分析することも、それを認めることさえ、彼にはできなかったのだ。

フランクの人間性は知られている。彼は素晴らしいドライバーになろうとした。が、そのために必要な才能を、彼は持ち合わせていなかったのだ。そこで彼は偉大なボスになろうとした。何年か、貧困の時代を経た後、彼は目標に到達した。マンスール・オジェー＝TAGグループというスポンサーによって。しかしオジェーはその後、ウイリアムズを離れ、マクラーレンを今日見られるようなビッグ・チームにした。また、フランクは過去ホンダとも成功を収めている。しかしホンダもまた、ウイリアムズを離れてマクラーレンに向かった。何故か？　――独力で無名から抜け出した人間が全てそうであるように、ウイリアムズもまた、いかなる干渉も我慢することができなかったからだ。ビジネス主義の人間の干渉も、スポンサーやでしゃばりなドライバーの干渉も、ウイリアムズは決して我慢することができなかった。あの不幸な交通事故で身体的な自由を失って以来、彼がチームの指揮を取るこのやり方は、急激にその速度を増していった。

彼は以来、自分のチームに対するほとんど本能的とも言える情熱を、人生の最も単純な喜びへと代えて生きてきた。チームのために彼は自らを捧げ、他のメンバーもそれぞれが自分と同じようにすることだけを認めた。彼は〝旧友〟マンセルが、この困難な時期に、タイトルを契約金に変えようとするのが許せなかった。ウイリアムズは、そのタイトルの50%以上は自分の力だと考えているのだ。また、チームの成功全体を考えた時、ドライバーの役割は20%以上ではないと評価している

ことをフランクは隠さない。それは、それがそのままチーム予算全体の20%がドライバーにあてられるという意味を含む言葉ではないが……。残りのパーセンテージは、チームの構造、技術力、マシンの競争力など、チームに帰するものだ。それなら、セナが無償で走ると宣言した時点で、マンセルの金銭的な要求に答えて何の役に立つだろう？　マンセルがコンスタントに築いていった1周あたり2秒のライバルとの差は？　ドライバーは何でもない。すべては技術によるものなのだ。マンセルの速さは？　ウイリアムズに乗れば、セナもまた、マクラーレンに乗ったマンセルに2秒の差をつけたことだろう。したがって、ナイジェルは何の役にも立っていないのだ……。フランクのこの考えは、マンセルとの交渉において常に基本となったものだ。

原因その1　肥大しすぎた契約金

F1が疲れ始めていたドライバーの契約金暴騰に歯止めをかけるため、世界を苦しめる経済の衰退を利用するには、あまりにもうってつけの機会だった。ウイリアムズが繰り返して言う、経済の衰退だ。

「エンジニアが才能を発揮できるようにするため、我々は土台を固め、先進の技術と同時に、優勝が可能なドライバーにも投資しなければならなかった。これは数多くの長時間の交渉の結果においてしか実現できないものだ。そのために考慮される数多くのデータは、外部からも知られているものと、そうでないものとがある。この、世界的な経済衰退の時代において、我々は自分たちの将来を固めることが必要だった。我々の国において、チームもマンセルも、その知名度では非常に恩恵を受けている。しかしながらそれでも、我々はイギリス国内で大きなスポンサーを見つけられないのだ。我々には200人の社員に対する責任がある……」

これに関して、彼は間違っていない。

強固に1000万ドル以上を要求することによって、マンセルは自らを基準外に置かれてしまった。今年採用されている基準、ウイリアムズの基準だ。その大部分は、ルノーとエルフによる経済的支援によるものであり、プロストの報酬をカバーするものでもある。

もちろん、F1という見事なメカニズムのパズルの、単なる交換パーツ同様にマンセルを扱ったとして、私はウイリアムズを責めたい気持ちは大きい。もちろん、私はマンセルを永遠に惜しむと言いたい気持ちも大きい。そしておそらく、我々は彼を惜しむだろう。しかし、現在F1にはびこる病めるシステムを残念に思う気持ちもまた大きいのだ。金銭、著名度、スターのわがまま、エンジニアのイマジネーション……それらすべての病むシステムだ。マンセルはいい奴かもしれない。しかし彼が'93年に関して要求した、グランプリごとのホテルの4部屋と2台のレンタカーは本当に必要だったのだろうか？　テストもプロモーションに関する仕事も一切行わない、冬の3ヵ月間のバカンスは本当に必要だったのだろうか？

高慢で浪費を常とするF1の世界は、長い間、自分たちが危機に瀕するなど運命の外にあると考えてきた。しかし今、自らのもろさに気づき、自分にも死が訪れると気づいたところなのだ。マンセルのようなドライバー、チーム、そして資金を支払ってきたスポンサーのおかげで。ウイリアムズは最終的に、マンセルは金銭的な要求が強すぎると非難した。しかし、フェラーリ時代に彼が引退を発表した時、ウイリアムズ以外の誰が、ドルの力でマンセルをそこから引っ張り出しただろう？

F1は、ドライバーにとってもチームのボスにとっても、プライベート・ジェットでしか動くことのできない世界だ。F1はもはやセミATギヤボックス、アクティブ・サスペンション、アンチ・スキッド・システム、アンチ・ロック・システムなどの、超高価な『アクセサリー』なしには走ることができないのだ。いつの日か、アンチ・ドライバー・システムすらできることだろう。人間の存在を維持しようとする人が、おそらく夢を壊さないという目的だけに何と言おうと、すでに、ステアリングを握った人間の役割は小さくなってきているのだ。本能的なマンセルが、古典的で働き者のバトレーゼを征服したことからも、この考えは浮かぶ。ならば何故、そのチャンスをミハエル・シューマッハーに与えないのだろう？　資金のかからない、勝つためなら何でもするドライバーだ。ショービジネスのシステムは疲れ、スポンサーもそれにつきあうのに疲れている。観客もまたそうだ。彼らはバレアレス諸島での、遊覧バスやシャンソン・バー込みの1週間のバカンスに値する値段を払って、26台のマシンを目にする権利を手に入れるのだ。あるいはあまりにも遠くから、あまりにも小さく、マシンを目にする権利を。

すべては変化する。何もF1を傷つけることはできないと考えたのは、F1の世界だけだった。ハンガリーGPの際、沈黙のうちに重要な出来事が起こった。今日、それは浮き彫りにされるばかりだ。フラビオ・ブリアトーレ、ロン・デニス、ウイリアムズの3人は、ドライバーたちの金銭的要求のインフレに歯止めをかけるため、協調的な政策を定めようと集まった。その動きの第一の犠牲者は、マンセルになろうとしていた。しかしこれは、見事なまでの偽善レースによって生まれた動きだった。まずフェラーリはその勝負を拒み、セナに2500万ドルをオファーした。その後、デニスはセナとの契約を更新するために、同じく2500万ドルをオファーした。ブリアトーレは、その値段が決められるのなら、シューマッハーの契約が買収されるのも、まんざら不満な目で見なかったことだろう。そしてウイリアムズは、プロストを雇うにあたって、もっとも素晴らしいシーズンをもたらしてくれたドライバーに対するよりも、大きな金額をオファーした……。

ショービジネスの中で　甘やかされた子供たち

数年前にドライバーたちが造り出したこのシステム（記憶が正しければ、ネルソン・ピケが何人かのドライバー仲間と一緒に〝300万ドルクラブ〟を作ったはずだ。その収入以下では、どんなトップドライバーも受け入ないという基準だ）が、否応なしにチームのボスたちに受け入れられ、出資者によって支払われたきたのは、昨日に始まったことではない。そしてこれに反応しているのは、前出の3人のチーム監督だけではない。4人目の人物は、匿名を望みながらこう語る。

「ドライバーは、どうしようもない甘やかされた子供になってしまった。コクピットの外では、彼らはどんなリスクを冒すことも拒み、最高のマシン以外を運転することを拒み、勝利が狙えるという条件でモチベーションを口にする。セナはマクラーレンで何年間も手にしてきた全てを忘れたふりをして、偶然のように、あっさりとウイリアムズに自分を無償でさし出した。マンセルのシートを取り上げるためにね！　まったくクレイジーだよ……。彼らは、我々のシステムすべてを危険にさらそうとしている。我々はすべて、責任があるんだ。プレスも、スポンサーも、チームのボスも……。承諾できないようなことが起こったんだ。明快に推理しようじゃないか。うまくコントロールされていないレギュレーションや、今日まで需要と供給のバランスがドライバーにとって有利であったためにどんどん高価になった彼らの契約金のため、F1はだんだん資金のかかるものになってしまった。しかし逆に、チームとして出資者に返さなくてはならないものも、だんだん大きくなっている。つまり、成績という形でね。マンセルとウイリアムズの間の契約金の交渉については、私は何も知らない。1800万ドルから1200万ドル、1200万ドルから550万ドル……。もしそれが正確な数字なら、実際に大きな引き下げだ。中心となる当事者以外はそれを口にしているがね。当事者は見解の不一致だけを語るに甘んじている。この数字が真実なら、彼はもっとそれに関して告白できたはずではないだろうか？　私は、この数字には疑いを抱くね。根本的には、ウイリアムズが止まるところを知らない動きを食い止めようとしたからといって、何故、彼を責めることができるだろう？　我々は何年も前から、その前に立たされて非力だと感じてきたんだ。ドライバーが自分たちの好きなように振る舞おうとするから、フランクはボスとしての仕事をしたまでだよ。私自身がこの数日間、耳にしたことや読んだことから引き出せるのはたったひとつ、事の異常さだね。今日、最も偉大だと言える3人のドライバーの

拭い切れぬ疑問

パトリック・カミュのFROM THE INSIDE

マンセル引退とインディカー転向の真相を探る

3度もの王座に輝きながら
1年間を費やして
チーム入りを決めたプロスト
その完璧な政治力に
マンセルは戸惑うしかなかった

今回の引退騒動の引き金となったのは
セナの"無償"宣言に他ならない
彼も目的のためなら手段を選ばない男だ

現在F1が直面する問題に目を向けなかったため、除外されてしまったマンセル
だが、哀れむ必要はあるだろうか？ 結果的に彼は自分を一番高く売り込めたのだ

うち、ひとりはたったひとつの勝てるマシン、つまりウイリアムズを手に入れない限りは引退すると言っている。ふたり目は、ウイリアムズが自分の要求した金額をくれなければ、自分もまた引退をすると言っている。その一方で3人目はプレスに対し、自分に味方してくれなければF1に戻らないと言っている。一体、どうなっているんだ？」

もちろん、我々にも分からない。

マンセルは悲劇の主人公を演じたかった？

だから、"アンチ・セナ"の条項も何も、重要ではないのだ。ウイリアムズは600万ドル以上の契約金をマンセルに渡すことを拒否した。そしてマンセルは去った。おそらく、F1からは永遠に。しかし他のカテゴリーはそうではない。イタリアでのセンセーショナルな記者会見から3日も経たないうちに、彼はインディカーのニューマン／ハースと契約を交わした。悲しみの日々は、あまりにも短かった。彼自身、モンツァで、

「インディ・シリーズでのチャンスにも目を向けることはできる。もっとも、そのチャンスが存在すればの話だが」と語っていたとしてもだ。この契約の前々日、彼は自分がドライバーとしてフリーでいることを確認した。

「自分の将来を考えるためには、時間が必要なんだ。私はまだ、完全になにもかも辞めてしまったわけではない。落ち着いて、自分の将来における選択を決めたいんだ。私には十分な時間がある」

少なくとも、ひとつのオファーはあったはずだ。そしてナイジェルは決して、それを知らないわけがなかった。

自らのメッセージの中で、フランクは意味深長な言葉を残している。

「ウイリアムズに戻ってきた時、ナイジェルはタイトルを獲得すれば引退をするだろうと言っていた。おそらく、王座獲得という事実が、我々のバランスの中で当時考えていたよりも大きくなったということだろう」

そう、我々が論理的に考えていく上で、飢えたライバルたちの執拗な攻撃、金銭的な交渉の挫折、そして細心を欠いたボスのやり方に、マンセルの自尊心が傷つけられたと、想像しないわけにはいかない。が、最終的に、彼の心はむしろ軽くなったのだ。完璧なまでに虐待された者を演じることに、彼は幸せを感じているのだ。何かにつけ、彼はそう演じることが好きだったが……。

フロリダに引っ越したことは、彼にとって悪い考えしか与えなかった。太陽と、いつも青い空と、もう2度と経験できないと思っていた、匿名の家族との生活、好きなだけゴルフをして、何の負担もなく冬を過ごし、インディカーで数レース走る。そこでは彼は"外国人"だ。そして、遠くのものであると同時に、羨望の的でもあるカテゴリーのワールド・チャンピオンの特権を手に、両手いっぱいのドルを集めていくことができるのだ。豊かさは守られるだろう。そしてこれほどまでに批判されても、彼は、彼にとってF1だけがたったひとつの利己主義的な社会ではないことを証明していくことだろう。

最後に、もう一度フランクの言葉を引用して、この項を締め括ろう。

「彼の引退の決定的な理由が何であれ、我々はナイジェルがタイトルを獲得したことを幸せに思っている。彼はチャンピオンにふさわしいドライバーだった」

マシンは才能によって導かれ、人間は素晴らしいマシンの恩恵を受ける。素晴らしい挑戦は公平に分けられるものだ。F1に、スペクタクルが存続し、スポーツがその権利を取り戻すことを祈ろう。

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP ROUND 9

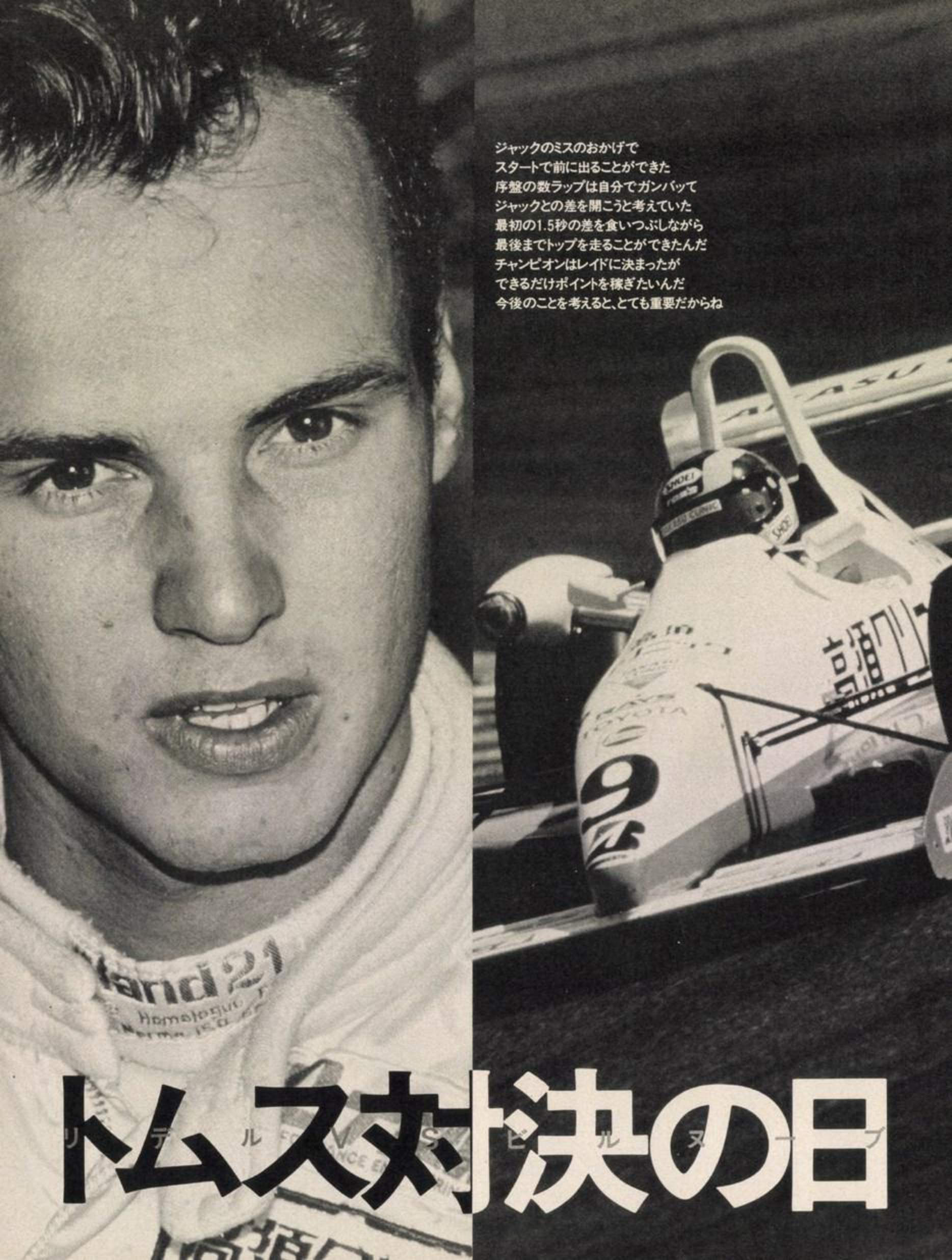
●ミリオンカードカップレースRd.3 ●全日本F3選手権第9戦 9月26～27日／鈴鹿サーキット

Text/Naotsugu Mihori Photos/Toshiki Kobayashi, Ken-ichi Yoshida

スタートで2速へのシフトをミスして
そのままリカルドに逃げられてしまった
序盤、リードを奪われたのは
決勝前にパッドを新品にしたために
ブレーキングが苦しかったからなんだ
決勝の方がクルマのセットは良かったのに
勝利を逃がしたのはすべてボクのミスのせいさ

スタートで飛び出したリデル
ビルヌーブを抑え切って実力で今シーズン2勝目を飾る

昨年あたりから話題に上っていたF3でのスペシャル・ガソリン問題
オクタン価などの規定をクリアしていれば自由な銘柄を使用できる鈴鹿は5月以来
今回、トムス勢は適正化を目的にスペシャル・ガソリンの使用をレース前に明言した
そして予選から3台のトムス勢は圧倒的な速さを見せつけることとなった
レースも3台の戦いになると思われたが、田中が接触で脱落。ふたりの外人の戦いとなった


ジャックのミスのおかげで
スタートで前に出ることができた
序盤の数ラップは自分でガンバッて
ジャックとの差を開こうと考えていた
最初の1.5秒の差を食いつぶしながら
最後までトップを走ることができたんだ
チャンピオンはレイドに決まったが
できるだけポイントを稼ぎたいんだ
今後のことを考えると、とても重要だからね
トムス対決の日

「前戦から変更したサスペンション・ジオメトリーの効果がやっと現れて、今回はマシンフィーリングが良かった」と言う7田中哲也だが、予選はミスが多かったと3秒台には入れたものの不満顔だった。決勝では好スタートを決めたものの、1周目のシケインで11クリステンセンにインをつかれて接触。「130Rで直後につかれたからかなりインを詰めて、これなら入ってこないだろうと思って切り込んだところに入ってきた。1周目の速さを含めて今回はいい勉強になった」と田中。この接触でコースアウトして3位から6位まで順位を落としたものの、最後は石川に徐々に追いつきながら5位でフィニッシュする

速さを見せる3台のトムス勢

今年の開幕戦のレースレポートでは、この1年で日本の若手ドライバーの成長を期待する旨を書いた。昨年のチャンピオン、パウロ・カルカスチを凌駕するほどの冷静な分析力とマインドコントロールの持ち主は現れるだろうか、との期待の元にだ。だが、今年のシリーズ・チャンピオンはすでにベテランのアンソニー・レイドに決定してしまった。しかも、シリーズ4位までを外国人ドライバーが独占している状況である。

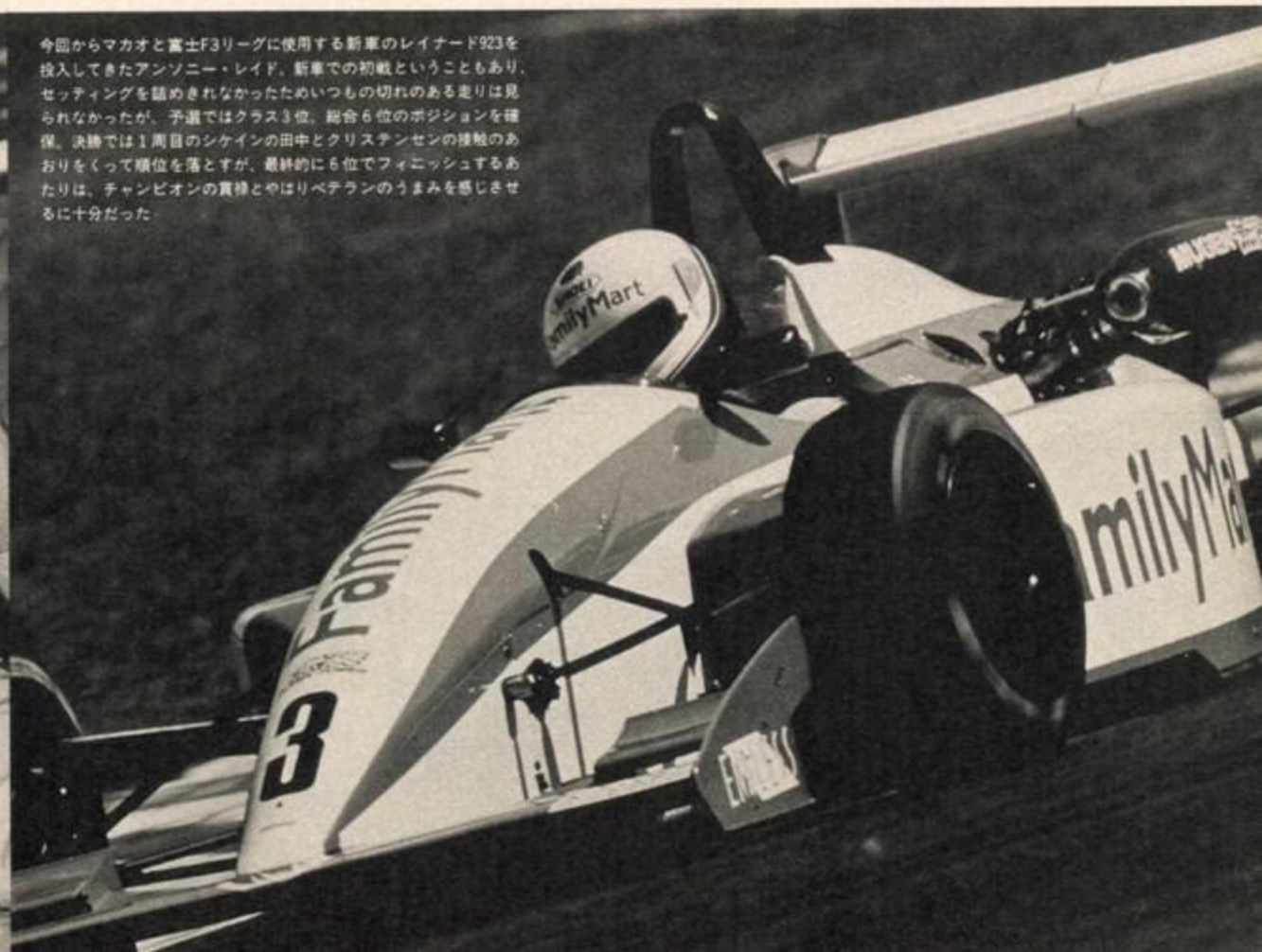
それでも、そこに光明を見い出せそうな気配を、前回の菅生で石川朗が見せてくれた。今回のレースではその石川に期待をかけてサーキットへ向かったのである。石川以外にも、ケガから立ち直ってきた田中哲也、いつでも元気いっぱいの走りを見せる光貞秀俊の最近の頭脳プレイ、開幕戦で3位入賞のあとセッティングに悩みながらそれを解決してきた桧井保孝など、期待すべきドライバーはまだまだいる。ただ、それが花を咲かせるまでにはまだ時間を必要としているのだ。

今回の予選でトップ集団を形成したのは、トムス・トヨタの3人であった。ジャック・ビルヌーブが2分3秒551でポールポジションを獲得。リカルド・リデルが2番手、田中がその次に続く。さらに4番手にはトム・クリステンセン、そして石川、アンソニー・レイドの順だ。

トムスの3台は、前回から採用してきた新ジオメトリーのサスペンションが効果を発揮しているようだ。1〜2コーナーのスタンド席からみていると、シャープな操縦性に加え、コーナリング中の姿勢の安定性が感じられる。

だが、前回の菅生でクラッシュしているリデルのマシンは、予選中は高速コーナーでオーバーステアが出ていた様子で、微妙なステアリングワークによる姿勢の修正が必要だった。菅生での大きなクラッシュでも、リデルのマシンはモノコックには異常がなかったため、リヤのサブフレームの修正を行うことでこの鈴鹿に臨んだ。リデル自身、操縦性に特に問題はないと言っているが、ビルヌーブの走りに比べるとまだなにか問題は残されているのだろう。

また、田中のマシンは1回目の予選中デグナーで縁石に乗った際にサスペンションのアッパーアームを曲げてしまい、やや生彩を欠いた走りとなってしまっていた。しかし、2



今回からマカオと富士F3リーグに使用する新車のレイナード923を投入してきたアンソニー・レイド。新車での初戦ということもあり、セッティングを詰めきれなかったためいつもの切れのある走りは見られなかったが、予選ではクラス3位、総合6位のポジションを確保。決勝では1周目のシケインの田中とクリステンセンの接触のあおりをくって順位を落とすが、最終的に6位でフィニッシュするあたりは、チャンピオンの貫禄とやはりベテランのうまみを感じさせるに十分だった

「4位からスタートしてそのままの順位で1周目を走っていたら、130Rで田中のマシンが全開にできないのが分かった。それでスリップを使ってシケインでちょっと強引だったけどインに飛び込んで田中を抜いて3位にあがることができた」と言う#6クリステンセン。だが、序盤から飛ばすリデルとビルヌーブには離されてしまい、追ってくるはずの石川もやや離れ、退屈なレースだったとも言う。本人は今回の3位には十分満足しているとは言うのだが……

回目の予選になると、マシンがドライバーのコントロール下に入ってきたのが分かる。田中の調子は悪くなさそうだ。

ようやく解決したガソリン問題

さらに、今年のトムスの3台はエルフのガソリンを使っており、エンジンのビックアップが良くなっているようだ。コースサイドから見ていても、回転が落ちたところからアクセルを踏んでいく時に力強いエンジン音が聞こえ、トラクションも良く効いている。ドライバーからも、今回はエンジンパワーがあると言うコメントを聞くことができた。

たとえそれがわずか100回転であっても、低回転域からトルクが立ち上がり始めると、ドライビングがぐっと楽になる。楽になると言うのは、やさしくなるということではなく、マシンコントロールの幅が広がり、ドライバーの意志をマシンに入れ込みやすくなるのだ。それによってドライバーはドライビングのリズムをつかむことができる。それが速さにつながるのだ。

さて、このガソリン問題について、鈴鹿サーキットのレース規定では指定ガソリンを使うという規定はなく、その結果、トムス以外のチームの中にもさまざまな銘柄のガソリンが使われていたという。もちろん、レギュレーションに沿った100オクタンのガソリンを使うという条項に違反しているわけではなく、成分分析も規定の線に沿ったものであることが確認されている。

一方、鈴鹿以外のサーキットでは指定ガソリンを使う方向でシーズンを消化してきており、今回、再びガソリン問題が再燃してしまうのだろうかと、じつは危惧したのである。だが、決勝日の朝に、シリーズ最終戦となる11月14～15日のレースでは、他のサーキット同様、指定ガソリンでレースが行われることに決定したという。指定ガソリンを使うということは、出場者全員が同じガソリンを使うということである。

F3というカテゴリーの性格からすれば、ガソリン問題の解決に時間がかかりすぎたと言えるが、関係各位の努力は賞賛されるべきだろう。そして、今年の成果が来シーズンに生かされることを期待せずにはいられない。ただし、今回に関しては、この特殊ガソリンに対する他チームからの不満があったのは確かであり、また、それは使った者も使わなかった者も、どちらにとってもスッキリとしな

「予選は3秒台には入れなければいけなかった。その手応えはあったんです。レースはビルヌーブがスタートで飛び出せばそのままいくだろうけど、2位から5位まではタイム差がないから、勝負できると思う」とレース前に語っていた石川朗。レースでは好スタートを切るが、その直後に力みが出たと2速、3速へのシフトアップでミスをしてレイドに前に出られ6位まで後退してしまう。だが、1周目を終えたところではクリステンセンの直後、4位にまでポジションをアップしてきた。「クリステンセン選手はミスしない。逆に僕の方がミスが多かった」と、クリステンセンを攻めることができないまま4位でフィニッシュ。雨生に続き日本人最高位だが……

い何かを残したレースとなったはずだ。

それから、これらのガソリンが人体に有害かどうかという科学的結論はともかく、その臭いによって喉がいがらっぽくなり、気分が悪くなることは紛れもない事実である。

レイドがレイナードを投入

ところで、このレースから、'92年全日本F3チャンピオンとなったレイドは、ニューマシンのレイナード923を実戦投入することになった。菅生での事前テストの段階では、それまでのラルトRT35と遜色のないタイムが出ているとレイド自身が話していたが、レイナードの走りを実際に鈴鹿で見るとラルトに乗っていた時のような目の覚めるような速さが見られない。

レイドのドライビングテクニックによって予選6番手のラップタイムを出してきてはいるが、マシンを信頼しきってコーナーへ飛び込んでくる様子は一度たりとも見られなかった。にもかかわらず、トップと0・8秒差で3列目のグリッドまで持ってくるレイドのセッティング手腕には、改めて感心させられる。

これまで、自分に欠けていたものを克服すべく、マインドコントロールを心がけ始めた石川は、菅生で2位という今シーズン自己最高の成績を残し鈴鹿のレースを迎えた。

「常に前向きに、強気で走ること」を心がけるようになった石川は、顔つきも精悍になってきたように思える。その走りも、例えば1コーナーへの進入は見ている方が恐くなるほどスピードに乗っており、ただひとりタイヤからスキール音をさせて1コーナーを大きく回り込んで2コーナーへ向かっていく。あとで聞けば、アンダーステアが出ていて1コーナーをアクセル全開で思い切って行けなかったのだと言う。こちらはハラハラとして見ていたが、石川は納得ずくの走りだったようだ。

いずれにしてもこのセッティング状態で2分4秒2が出ているのだから、決勝レースでは3秒551を叩き出しているビルヌーブ以外とはいい勝負になるのではないかと話す。この時点では、石川にもビルヌーブの走りが一番良いと見えていたのだろう。

トップに躍り出たリデル

決勝日も晴天に恵まれた。鈴鹿山脈方向からの西風がかなり強く吹いている。ストレートとバックストレッチでは、前日同様かなりの追い風となる。

F3の前に行われたサポートイベントのシビック・レースにも出場した西垣内正義は、レース中のクラッシュで久しぶりのF3レースを欠場することになった。また、フォーメイションラップ後に岡本幸夫がエンジントラブルでピットに入りリタイア、同じくエンジントラブルを抱え込んだ金久憲司はピットスタートとなる。

シグナルが青に変わり、タイミング良く動き出したのは、ポールシッターのビルヌーブだった。しかし、その後の加速でビルヌーブは2速へのシフトアップを失敗し、フロントロウに並んでいたリデルがスピードを乗せてビルヌーブのイン側に並びかかり、1コーナーでトップを奪うのであった。

ポールポジションからのスタートとなったTーでは、せっかくの好位置をフイにしたリデルだったが、フロントロウながら2番手というポジションが気持ちをリラックスさせたのだろう。ビルヌーブの良い動き出しにまどわされることなく、逆にビルヌーブのミスをうまく取り込んでの1コーナー奪取となった。

2コーナーを回りS字コーナーへ入ってきたリデルは、すでにビルヌーブを引き離しにかかっていた。序盤の走りに全力を注ぎ込むリデルは、1周目に1秒、2周目には1・5秒と差を開き、ビルヌーブを圧倒する。また、2周目から1、2番手のふたりは、3位につけたクリステンセンに大きく水を開けていく。クリステンセンと3位を争うのは石川。石川から間をおいてレイドと田中が先を争う。

3周目には1・6秒差まで広がったリデルとビルヌーブとの間隔が、4周目から縮まり始めた。前日の予選でやや安定性を欠いていたリデルのセッティングが原因だろうか。3周目にファステストラップを記録した後のリデルのラップタイムには安定感がない。

決勝を前に、リデルのチームでは、予選時に出ていた高速コーナーでのオーバーステアを解消すべくセッティングを変更していた。鈴鹿では、1〜2コーナーへの突っ込みや、スプーンカーブ立ち上がり、そして130Rというような中・高速コーナーを制しないことには相手にスキを見せることになる。そこで、決勝レースでは競り合いに勝つためのセッティングに変更したのだ。

反面、リデルのマシンは低速コーナーでの走りが苦しくなっていたようだ。例えば、ヘアピンやシケインが苦しかったに違いない。それでラップタイムにバラツキが出た。しかし、いったん先頭に立ったリデルにとって、これら低速コーナーで抜かれる心配はない。ブレーキング態勢からインをしっかり抑え込めば良いのだ。

一方のビルヌーブは、ブレーキに問題を抱えていた。決勝レースを前にブレーキパッドを新品に交換していたため、パッドとディスクローターとのなじみが十分でなく、思い切ったブレーキングができずにいた。それがリデルの走りを助けた。ブレーキング競争でビルヌーブが仕掛けてくる心配がさらに減るからだ。ただし、レースを戦い終えるまで互いの問題点はお互い知る由もない。ただ何か変だ、と感じた程度だろう。

しかし、レースの周回が進むにしたがって、ビルヌーブのブレーキにもなじみが出てきたはずだ。リデルのラップタイムが安定しなくなってから、ビルヌーブはリデルとの差をジワジワと縮め始めた。それでも、ほぼ性能が互角のマシンに乗るビルヌーブには、リデルとの差を縮めることはできても追い越すまでには至らない。同じ歯がゆさをリデルはTーサーキットのレースで味わっている。先行するクリステンセンを追い詰めながら、最後まで前へ出ることができなかったのだ。

リデル初の実力勝ちで今季2勝目

最終ラップには、リデルとビルヌーブとの差は0・499秒まで縮まったが、ついにリデルが優勝のチェッカーフラッグを受ける。これでリデルは今季2勝目だ。

「チャンピオンは決まってしまったが、チャンピオンシップのランキングを少しでも上げておくことが自分の将来に役立つだろう」とリデル。

3位には終始そのポジションを守り通したクリステンセンが入る。しかし、表彰台に上がったクリステンセンの表情には、嬉しさよりも無力感があったように見えた。トムスの2台はあまりにも速すぎたのだ。2位ビルヌーブとクリステンセンの間には、10秒近い差ができあがっていたのだから……。

「スタート後の1周目で、田中のマシンが130Rを全開にできないのが分かったので、スリップストリームを使ってシケインで接触しながらだったけど強引に抜いた。それ以後は退屈なレースだったね。だから、後ろの石川により多くの差をつけることを目標に走った」とクリステンセンは語る。

石川は4位。

「スタートはすごく良かったんですよ。いただき！ と思ったら力みが出てしまって、6000回転まできちっと回転が上がる前に手が2速へシフトしてしまい、足はアクセルを踏んだままだったので、(マシンが)ガクガクッていう動きになってしまった。3速へシフトする時も同じことをやってしまい、(予選8位の)本山選手にも前へ行かれてしまいそうになったんです。レイド選手はヘアピンが遅かったので抜くことができた。でも、1周目のシケインでクリステンセン選手と田中選手が当たったように見えたので、スタートでミスせずに彼らの後ろにつけていたらクリステンセン選手も抜けていたかもしれない、と思いました。

いかにも僕らしいレースをしてしまいましたね。途中で少し守りの気持ちになりそうになったんですが、強気で行かなくちゃ、と思い直して目一杯走ったんです。でもクリステンセン選手はミスをしない。逆に僕の方がミスは多かったんですよ」

石川はこうして表彰台を逃すことになったが、予選からひとつ順位を上げ、菅生に続き日本人最高位でフィニッシュした。

5位には石川に1・1秒差で田中。

「シケインで他のマシンと当たってしまい、それでペースが上げられなかった」と憮然とした表情だ。予選のポールタイムから0・43秒遅れの3番手というスターティンググリッドにいた田中にとってマシンの調子が決して悪くなかった今回は、勝つチャンスもあったと言える。その悔しさが、レース後の田中の顔に満ちていた。第3戦の筑波でケガをした田中は、そこまで調子を戻してきているのだ。

レイドはほぼ単独走行状態で6位となった。ニューマシンでの走りに苦しんだようだが、しぶとくポイントを稼いでくるところはチャンピオンの貫禄だろう。また、このレースの前にF3000のテストでクラッシュし、頭部を3針縫うケガを負い、欠場の可能性もありながら、自らの将来に向けて今回のレースにも全力投球してきた執念にも見習うべきところはある。

その後ろ、7位争いは影山正美と本山との間で接戦が行われ、0・6秒差で影山が競り勝つという見応えのあるものだった。しかし、上位陣とのベストラップの差が、ふたりをこのあたりの順位の勝負にとどめさせることになったと言えるだろう。あと一息のジャンプアップに期待したい。

7番手争いとはなったが⑧影山と⑪本山の戦いも見応えあるものだった

西垣内正義は久しぶりのＦ３だったが、シビックでクラッシュし無念の欠場となる

今回は沢田龍太郎に変わりベテランの福山英朗がスポットで参戦した

PADDOCK TOPICS

●ドライバーの入れ替わり＆新人のデビュー

今回の鈴鹿では、新人のデビューとドライバーの入れ替わりが目だった。

まず、チーム5ＺＩＧＥＮでは、ミカ・サロに代わり西垣内正義が久しぶりにＦ３に復帰。しかし、西垣内はサポート・レースのシビックでクラッシュし、Ｆ３は欠場となった。このドライバー変更は、サロがF3000に専念するため。最終戦も西垣内がRT36をドライブする。

また、ナビコネクションでは、沢田龍太郎に代わりベテランの福山英朗を起用した。久しぶりのＦ３を福山は、「恐いね。トップ争いでもないのに命かけてこられたら引くしかないでしょ。トップ争いだったら僕もやるけれど、あの位置（10番手前後の争い）ではやるべきではないよ。変にからんだら死ぬということが分かっていないよね」と、若手の走りに納得いかない様子だった。

新人ではＦＪから辻阪彰治と山内ヒロハルが初のＦ３に挑んだが、ともに予選落ちとなっている。また、ル・マンなどにも参戦した原田淳も今回出場したが、やはり予選で無念の涙を飲んだ。

●光貞とヒギンズが欠場

光貞秀俊とデレック・ヒギンズが今回のレースを欠場した。木曜日の練習でスプーン・カーブでスピンアウトして止まっていた光貞のマシンにヒギンズが突っ込んだのが事の発端。このアクシデントで光貞のマシンは全損となり、ヒギンズは自重の意味で出走を取り消したという。このところ登り調子だったふたりだけに、無念の欠場となったが、光貞は「マシンは使えなくなったので今、別のマシンを購入する手はずを整えているところです。やっと手応えが出てきたとこなので残念だけど、最終戦の鈴鹿はいきますよ」と、明るい表情で語っていた。

●レイドに続き、戸田もレイナードに

今回からアンソニー・レイドがマシンをレイナード923にチェンジしたが、同じファミリーマート・カラーで走る戸田哲史もレイナード923を投入、同時にメンテナンスもル・マンに変更した。今回はセッティングを間違え予選から低迷、決勝も1周目にリタイアしてしまったが、「F 3000でロス・チーバーについているエンジニアが、F３の方も相談に乗ってくれるので、今後に期待して下さい」と語る戸田。今まで一発の速さは持っていた彼だが、このところマシンセッティングもかなり覚えてきていることから、本人の言葉どおり今後に期待したい。

●F3のガソリン問題がようやく解決

今回のパドックでマシンのエンジンがかかると、ひときわ異様な臭いが漂っていた。この臭いの元はトムスのピットで、本文中にもあるように今回エルフのガソリンを使用したためだ。鈴鹿の場合、成分分析をクリアしていれば、どの銘柄の物を使用してもいいのだが、今回は金曜日に行われたエントラント・ミーティングで、トムスの大岩副社長がこのガソリンを使用する旨を公にしている。これは他のサーキット同様、鈴鹿でも指定ガソリンとなることを願ったためだという。特殊ガソリンを使用することで他車との差が明瞭に出れば、ガソリン問題が解決するのでは、ということだ。結果的にトムスの３台が、予選で圧倒的な速さを見せつけたため、日曜日になって11月14～15日の最終戦は指定ガソリンでレースが行われることが決定された。

●F3Bレースの動き本格的に

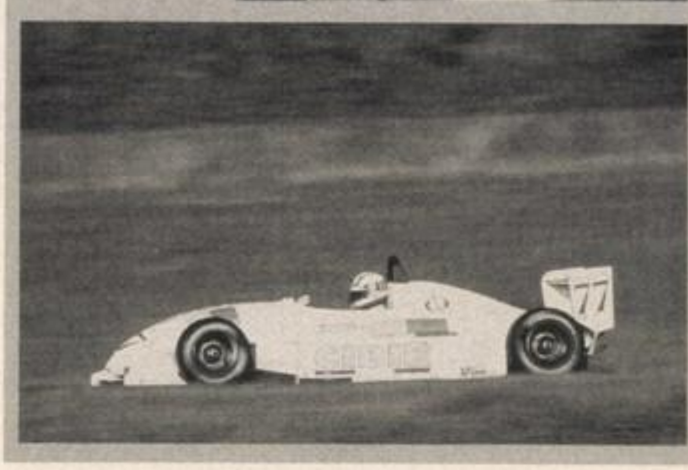
前号でもお伝えしたＦ３Ｂクラスのレース開催に関して、Ｆ３エントラント協会のミーティングが金曜日に開かれた。この席で各エントラントの基本的な合意を得て、'93年からの開催に向けていよいよ本格的に動き出すことになった。この件に関しての詳細はP.44のニュース欄を参照して欲しい。

レイドとチームメイトだった戸田哲史は、マシンをレイナード923にチェンジすると同時にメンテナンスもル・マンへと変更した

上：昨年の鈴鹿ＦＪ－Ｂチャンピオンの辻阪彰治は、シーズン中盤まで岡本幸雄がドライブしていたラルトＲＴ35でＦ３デビューを果たしたが、Ａ組17番手で無念の予選落ちとなる

右：34歳、鈴鹿ＦＪの大ベテラン山内ヒロハルも、今回Ｆ３デビューを果たした。マシンは今シーズン前半ジュリアン・ウエストウッドがドライブしていたバンディーメンＲＦ92。彼もＢ組18番手で予選落ちとなった

下：昨年、富士Ｆ３リーグにも出場した原田淳はＲＴ36で出場したが、Ｂ組19位でやはり予選落ちとなった



RESULT

●5.86403km×17周＝99.68851km　予選出走37台・決勝出走32台・完走23台

						ベストラップ	予選順位/タイム(1回目/2回目)
1	⑨R.リデル	TAKASU CLINIC 032F	トムス032F・トヨタ	17周	35'11"656	2'03"633	A1/2'04"531・*2'03"710
2	⑧J.ビルヌーブ	ITOHAM TOM'S 032F	トムス032F・トヨタ	17周	35'12"155	2'03"640	B1/*2'03"551・2'03"630
3	⑭T.クリステンセン	ALEXEL・文化・ORS・RT トヨタ	ラルトRT35・トヨタ	17周	35'21"860	2'04"155	A2/2'05"584・*2'04"129
4	⑳石川　朗	CAPCOM RALT 無限	ラルトRT35・無限	17周	35'22"932	2'04"269	B3/2'05"187・*2'04"261
5	⑦田中　哲也	セキスイツーユーホーム032F	トムス032F・トヨタ	17周	35'24"023	2'03"998	B2/2'05"167・*2'03"980
6	③A.レイド	ファミリーマート RT35 無限	ラルトRT35・無限	17周	35'35"405	2'04"510	A3/2'05"029・*2'04"331
7	⑯影山　正美	SAS JUST TOMEI	ラルトRT35・無限	17周	35'40"697	2'05"006	A5/――――・*2'05"340
8	⑩本山　哲	J-TRIAL ラルト 無限	ラルトRT35・無限	17周	35'41"249	2'04"973	A4/――――・*2'04"742
9	⑱横井　保孝	リーガルRT35ムゲン	ラルトRT35・無限	17周	35'45"017	2'04"824	B5/2'06"380・*2'05"437
10	㉞藤賀　直	OBAYASHIラルト	ラルトRT35・無限	17周	35'53"455	2'05"664	A6/2'07"105・*2'05"417
11	㉙福山　英郎	ALEXEL・ORS・RT トヨタ	ラルトRT35・トヨタ	17周	35'54"354	2'05"602	B6/2'06"226・*2'05"564
12	㉗早田　岳史	BOSCH BC-2	ボウマンBC-2・無限	17周	35'55"640	2'05"658	A7/――――・*2'05"482
13	⑲高村　一明	CABIN RT35 無限	ラルトRT35・無限	17周	35'56"454	2'05"539	A8/――――・*2'05"540
14	⑮土屋　圭市	5ZIGEN RT35	ラルトRT35・無限	17周	35'57"561	2'05"378	B4/――――・*2'04"965
15	⑪E.ビスコ	DALLARA 392 MUGEN	ダッラーラ392・無限	17周	35'58"483	2'05"747	B9/2'06"580・*2'06"089
16	④井上隆智穂	DALLARA 392 MUGEN	ダッラーラ392・無限	17周	35'59"487	2'05"875	B11/――――・*2'06"290
17	㉚近藤　真彦	CHERENA ラルト	ラルトRT35・無限	14周	36'03"598	2'06"096	B10/――――・*2'06"218
18	⑥高橋　浩二	テクノスジャパンBC2・無限	ボウマンBC-2・無限	17周	36'03"756	2'05"928	A12/2'07"442・*2'06"562
19	㉟斉藤　肇	DAI-DANラルト無限	ラルトRT36・無限	17周	36'22"528	2'07"140	B15/*2'08"133・――――
20	⑤沢登　栄一	LE GARAGE COX RT RALT	ラルトRT35・無限	17周	36'23"089	2'06"869	A15/2'07"718・*2'06"996
21	㉜中野　信治	PIAA RALT RT36	ラルトRT36・無限	17周	36'24"018	2'06"361	A14/2'07"526・*2'06"956
22	㉖金海　辰彦	オーイズミ ダッラーラ無限	ダッラーラ391・無限	17周	36'35"664	2'07"565	B14/2'08"833・*2'07"947
23	㉘柴原　眞介	スリムビューティーハウスBC-2	ボウマンBC-2・無限	15周	スピンアウト	2'05"860	B7/2'06"581・*2'05"666
	㉛渋谷　勉	VANDIEMEN RF92	バンディーメンRF92・無限	12周	エンジン	2'08"407	B12/2'07"636・*2'06"811
	㊱藤村　満男	ENDLESS ARC ダララ無限	ダッラーラ392・無限	9周	オーバーヒート	2'06"028	B8/ 2'05"916・――――
	⑰夏川　竜一	CHERENAラルト	ラルトRT35・無限	9周	電気系	2'07"264	A16/2'08"287・*2'07"273
	㊵金久　憲司	FTBリーガーRALT RT35	ラルトRT35・無限	4周	エンジン	2'15"654	B16/――――・*2'08"307
	㉓H.ベイリー	レイナード923	レイナード923・無限	2周	ミッション	2'18"015	A10/2'07"938・*2'06"373
	㊳伊藤　直澄	GINA HOUSE RT35 無限	ラルトRT35・無限	0周	スピンアウト		B13/2'06"998・*2'06"945
	②戸田　哲史	ファミリーマート923	レイナード923・無限	0周	ドウイング破損		A13/*2'06"741・2'07"193
	⑬西垣内正義	5ZIGEN RT36	ラルトRT36・無限	DNS			A9/――――・2'06"057
	㊶岡本　幸夫	GIZA HOUSE RT35無限	ラルトRT35・無限	DNS			A11/2'07"055・*2'06"461
	㊹辻阪　彰治	関西セルラー電話RT35無限	ラルトRT35・無限	DNQ			A17/2'08"725・*2'08"293
	㉕大文字良浩	フーセンウサギ RT36 ムゲン	ラルトRT36・無限	DNQ			A18/2'08"519・*2'08"483
	㉑川本　篤	ラルトRT-35	ラルトRT35・無限	DNQ			B17/2'10"075・*2'09"593
	㊴山内　ヒロハル	ビルプレーン RF92	バンディーメンRF92・無限	DNQ			B18/*2'10"229・2'10"784
	㉗原田　淳	RT36トヨタ	ラルトRT36・無限	DNQ			B19/2'11"432・*2'10"401

・優勝スピード：169.95km/h

・最速ラップ：R.リデル(トムス032F・トヨタ)　2'03"633　170.75km/h

・予選はA、B２組に分けて各２セッション実施。グリッドはアウト側がB組、イン側がA組で整列

レース東京見聞録

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

碧い眼が見たニッポンのレース——其ノ十四

このところ、サーキットでのアクシデントが続いているような気がする
もちろん事故そのものはイギリスでも同じように起こる。だが、その後がちょっと問題だ
今回は反感を覚悟して、ちょっと辛口批評してみたい

日本へやってきてから、早いもので半年以上になる。以来、日本のチームのプロフェッショナリズム、レースのレベルの高さ、そしてファンの熱心さなど、この国のレースの素晴らしい点を数多く見いだすことができた。しかし、その日本のレース界でひとつだけ、私にはどうしても納得のいかない部分が存在する。それは、安全性とマーシャリングである。残念ながら、この面での日本の現状は、世界の常識となっている水準から大きく遅れを取っている。

私のような者に口出しをする資格があるのか、と疑問をもたれる向きもあるかもしれない。だが、私はこれまで17年間にわたって、ヨーロッパ、アメリカ、そして日本のレースをこの目で見てきた。そして数多くのひどい事故を目の当たりにしてきたし、私と親しかったドライバーが命を落とした現場に居合わせたことも一度ならずある。ジャーナリストになる以前には、安全面では世界随一と認められているシルバーストンやブランズ・ハッチでマーシャルを務めたこともあるし、そういった経験から、いま日本で必要とされているものは何なのかが、私には見えるのだ。そして、今年に入ってから起こったいくつかの事例に、私はもう完全に頭にきてしまった。これ以上、黙ってはいられない。

この2、3週間の間にも、大きな事故が2つ続けて起こった。富士でニッサンのグループCカーをドライブしていたジェフ・クロスノフがクラッシュして負傷。そして、続いてアンソニー・レイドが同じサーキットで、ジェフが乗るはずだったF3000をクラッシュさせた。どちらも、テストディでの事だ。テスト中に起こった事故は、レース中に比べて非常に危険性が高い。理由は単純だ。コース上に十分な数のマーシャルが配置されていないからだ。

テストデイならば人員も安全設備も削減してよいと考える理由は、いったい何なのだろうか？　テストとレースとの間の極端な落差には、全く唖然とする他ない。しかも、レースの週であっても、金曜日の練習走行は〝テスト〟と解釈されている。コース周辺を歩いていてもほとんどオフィシャルの姿を見かけないことに、不審の念を越えて驚きさえ覚えたこともしばしばだ。そして本当に数えるほどしかいないオフィシャルも、自らの仕事に集中しているとは言えないことが多い。ほとんどの場合、彼らはマンガを読んでいるか、あるいは眠っているかのどちらかだ。

「一度、Cカーに乗っていてスロットル・ケーブルが切れたことがあってさ」とロランド・ラッツェンバーガーは証言する。「マーシャルのいるポストのすぐそばにマシンを止めたんだけど、中にいた奴は寝ていやがったんだよ！」

そのとおりなのだ。私も、マシンが走っている最中に、オフィシャルがレスキューカーや監視ポストの中で眠っているのを何回か目撃している。信じられないと言うのなら、今度写真を撮ってきてあげてもいい。いざ事故か何かが起こったとき、彼らの寝ぼけた頭に的確な判断を期待できるだろうか？

ロランドは、こと安全性に関しては非常に熱心だ。彼は今回のレイドの事故の現場に最初に駆けつけた人間だったが、彼からその時の話を聞いて、私は背筋が寒くなった……。アンソニーはロランドの目の前でクラッシュした。ロランドは飛び散った破片の上を走り抜けて、すぐにマシンを止めた。事故の衝撃でアンソニーのヘルメットは外れてしまい、頭から血を流していた。

かなりひどいとひと目で分かる事故だったにもかかわらず、救助に駆けつけるオフィシャルはひとりもいなかった。そのため、アンソニーの救出はもっぱらドライバーたちの手によって行われた。ロランドの他にも、鈴木利男や和田孝夫、和田久、パウロ・カルカスチらが加わった。

「彼のマシンはコースの真ん中に止まっていたのに、コーナーの入り口では黄旗が1本振られていただけだったんだ」と、ロランド。

「すぐに状況を把握して、赤旗を出すなり何なりの対応をとったオフィシャルはひとりもいなかったね。後から現場へ差しかかった連中は、みんな危うくアンソニーのマシンに突っ込んでしまうところだった。仕方がないから、僕はコース沿いに走って行って、手を振って後から来るマシンを止めたんだ。パオロも、もし僕があそこに立って手を振っていなかったら、間違いなく突っ込んでいただろう、って言ってたよ」

「マーシャルは、みんなTシャツ1枚でとても救出作業をするっていう格好じゃなかった。結局、何もしないでただ突っ立っていただけだよ。それで、日本人ドライバー3人がマシンを持ち上げて、その間にパオロと僕とでアンソニーを引っ張り出したわけさ。とにかくマーシャルの連中ときたら、まったく何も知らないんだからね。そうこうするうちに、担架をもったオフィシャルが現れたんだけど、こっちの連中も救急処置に関する知識があるようには見えなかったな。だいたい、現場に着くまで10分近くもかかるんじゃ話にならないよ。もし彼が本当にひどい怪我を負っていたとしたら、完全に手遅れになっていただろうね。ローカルサーキットの草レースならともかく、プロフェッショナル・レベルのレースをやっているんだから、冗談じゃないよ」

「タイヤメーカーは膨大なコース使用料をサーキットに支払っているのに、正しい救急処置を施せるようなちゃんとした医者がサーキット内にひとりもいないなんて、絶対に間違ってる。それに、ヘリコプターも常時待機させておくべきだ。タイヤメーカーだけに限らず、誰でもサーキットを借りる時には、最低条件としてこの2点を要求するべきだと思う。

敢エテ苦言ヲ呈シタイ
モウ一度、安全ヲ考エルベキダ

レースだろうがテストだろうが、危険度に変わりはないんだから。むしろ考えようによっては、テストの時のほうが危険度が高い部分さえあるかもしれない」

では、レースの時にはこんなことはないかというと、必ずしもそうではない。レースの時でさえ、マーシャルの数こそだいぶ多くはなるが、彼らはしばしば見当はずれな場所に配置されているし、また十分な訓練を受けているとも思えない場合もある。先日行なわれた富士のF3000の公式予選では、ミカ・サロのマシンが燃料漏れのために火災を起こし、彼は火の付いたレイナードを第2シケインに止めた。私はこの一部始終をピットのテレビモニターで見ていたのだが、救援が現場に現れるまであまりにも長い時間がかかるのにはすっかりあきれ返ってしまった。しかも、やっと到着したマーシャルが持っていたのは、ガソリン火災に対して有効な粉末タイプではなく、液体タイプの消火器だった。その間、彼が火を消そうと必死に試みている姿は、見ているだけで胸が痛むようだった。

菅生ではもっとひどい例もあった。F3のレース中、中野信治のドライブするラルトから火が出た。彼は2コーナーと3コーナーの間のインサイドまでマシンを運び、そこで停止した。彼のチームにとって不運なことには、彼がマシンを止めた側にはマーシャルがひとりも配置されていなかったのである。

セーフティーカーと何人かのマーシャルがコースの反対側から現場に着くまでの間、およそ数分間にわたってマシンは燃え続けた。観衆の見守る中、オフィシャルの面目はまる潰れだった。仮にこれがクラッシュして火災を起こしたマシンだったら、そしてドライバーが炎の中で自力では脱出できない状態になっていたら、と想像してみてもらいたい。'89年、イモーラでのゲルハルト・ベルガーのアクシデントはまだ記憶に新しいところだろう。あの時、イタリアのマーシャルは事故発生から1分も経たないうちに、炎に包まれたフェラーリから彼を救出する作業を開始していた。このようなケースでは、文字通り一刻を争うのだ。

3月に中谷明彦が鈴鹿のシケインで大クラッシュを演じた時も、やはりマーシャルは負傷者の正しい取り扱い方を身につけていなかったように思える。中谷は脳震盪を起こし、首にもダメージを負っていたのだが、あるマーシャルはまるで眠っている人間を起こすかのように彼を揺すぶり起こそうとしていた！

また、ポルシェをドライブしていたクリス・ニッセンが富士でクラッシュした時のことを思い出してみても、仲間のドライバーたちのすばやい行動がなかったら、もっとひどいことになっていたかもしれない。

おそらく、読者の多くはテレビでインディ500をご覧になったことだと思う。今年はとくに大きなアクシデントが続発したが、プラクティスと決勝の別なく、インディの救急医療と事故処理スタッフのレベルが世界最高と言われる所以は、テレビで見ているだけでもよくお分かりになったと思う。また、F1でも、FISAのシド・ワトキンス教授の率いる極めて有能なレスキューチームが常に待機している。大きなアクシデントが起こっても、少なくとも負傷したドライバーは考え得る限り最良の処置を受けられることが保証されているのだ。だが、この国においては、このような安心感は決して得られない。いったいなぜ、日本では、インディやF1の水準に少しでも近づこうという試みが行われないのだろうか？

人的要因についてはひとまず置くとして、サーキットの安全設備の面でもまだまだなされるべきことは多い。ここ何年かの間、各サーキットでは毎年改良が進められているようだが、それでもまだ十分と言える水準には達していない。以前と比較すればタイヤウォールの設置もかなり進んできたが、なかにはあまり意味のない場所に置かれているケースも見受けられる。また、実際にはほとんど役に立たない、1列だけのものもかなり多い。しかし、なぜ富士のヘアピンの外側にはタイヤウォールが1列しか置かれていないのだろうか？ 本当なら、タイヤウォールだけではなく、サンド・トラップも造るべき場所のように思われるのだが。

「あそこは草地をサンド・トラップに造り変えるべきだよ」と、ロランドも私と同じ意見だ。「それから、100Rだけど、あそこのタイヤウォールはどういうわけか2列から1列に減らされてしまった。でも、100Rでは外側全周にわたって2列にするべきだと思う。それと、最終コーナーに、でっかいスポンジの塊が並べてあるけれど、あれはバイクにはいいんだけど、クルマに対しては何の役目も果たさない。あそこも2列のタイヤウォールにする必要があるね」

「鈴鹿の小河選手のアクシデントを考えてみれば、すぐに分かるはずさ。彼とからんだアンドリュー・ギルバートスコットはタイヤウォールにぶつかって、怪我をせずに済んだ。だけど小河選手は、ほんのちょっとの差でタイヤウォールではなくフェンスに当たって、命を落としてしまったんだからね」

富士スピードウェイは第1コーナーの安全性を高めるために何度も改修工事を繰り返してきた。しかし、今回のクロスノフの事故では、彼のマシンは一番奥のバリアに突っ込んでようやく停止した。彼は、ピットロードからコースへ入った直後に、既にブレーキの異常に気づいていた。つまり、第1コーナーではそれほど高い速度には達していなかったはずなのだが、それでもマシンはサンドトラップで止まらずにバリアまで到達してしまったのだ。もし、同じことが時速380kmでストレートを駆け下ってきたときに起きていたら、とてもあの程度の怪我では済まなかったに違いない。いずれにしても、第1コーナーのサンドトラップが本来の役割を果たしていないことは明らかだ。サンドトラップの表面は現在のようにフラットにならすのではなく、もっと凹凸をつけるべきだろう。また、コンクリートウォールの手前には、3重、4重のタイヤウォールを置く必要がある。

「何とかしてもらいたい場所は、鈴鹿にも何カ所かあるんだ」と、ロランドは言う。「特にデグナーのふたつめは、アウト側に何もないから、真っすぐに行ってしまった時にはとても危険だと思う。一応、ヘアピンの内側にタイヤウォールが置かれるようになったけど、あれではまだ短すぎる」

日本はドライバーとシャシーをヨーロッパから輸入することには昔から大変熱心なのだから、同じように、イギリスから一流のマーシャリングのエキスパートを招いてもよいのではないだろうか。彼らはマーシャルの訓練方法や、クラッシュしてマシンに閉じ込められたドライバーの救出方法などの面で、大いに参考になるはずの知識と経験を持っている。レスキューカーの装備に関しても、日本のすべてのサーキットはイギリスのものと同じ水準のものを用意するべきだ。ただ消火器を積んでいるだけのクルマよりも、はるかに役に立つはずだ。

スポンサーや自動車メーカー、タイヤメーカーなどによって日本のレース界で消費されている金額の膨大な規模から考えれば、イギリスからマーシャリングのプロをふたりほど招いて何レースか見てもらうのに要する費用などは、まったく無に等しいと言ってもいいはずだ。何なら、私が適当な人物の電話番号をお教えしてもいい。誰かこのアイデアを取り上げる人はいないだろうか？

いろいろと苦言を呈したが、私は決して日本のマーシャリングについて何から何まで否定的な考えをもっているわけではない。例を挙げれば、フラッグの使い方やシグナルの出し方などに関しては、日本はかなり優れていると思う。いずれにしても、今回のこのコラムは日本のレース関係者の何人かを怒らせることになるだろうが、私の本意はあくまでも人々が安全性に関して考えるきっかけをつくることにある。これはドライバーのためだけの問題ではなく、私たち全員の問題なのだ。何かが為されなければならない。新たな犠牲者を出す前に。

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム―ナイジェル・ルーバック

去る者、来たる者

[Comings and goings]

翻訳／見田　豊(ISS)
Photos/Dennis Ashrock\IMPAC., Kenji Sawada

**マイケル・アンドレッティが来年からF1で走り、我らがナイジはF1を去る
まさに奇妙な大西洋間トレードが成立し、時代はジャパンからアメリカ待望論へ
いやはや、本当にこの世界はめまぐるしい。だが、してみると
ジャパンを失った非ヨーロピアン、セナはこの先どう手を打っていくのだろう？**

さてと、やっといくつか話がまとまったらしい。マイケル・アンドレッティがマクラーレンをドライブすることになる、というのがひとつ。ただし、そのマクラーレンは「マールボロ・マクラーレン・フォーミュラ・ワン」であって「ホンダ・マールボロ・マクラーレン」ではない。ホンダが今季限りでF1から撤退することを正式に発表したのは、読者諸君も既にご存じの通りである。

かの日本企業が、次なる目標としてインディを見据えているというかどうかという詮索はひとまず置くとして、今年度のチャンピオン、ナイジェル・マンセルはひと足先にこれを実践してしまった、これがふたつ目。何やらとてつもないことが起こりそうな予感はあったのだが、これなどはまだ序の口と言うべきかもしれない。いずれにしても、何かが動き始めたということだ。

アンドレッティのF1加入は、近頃にしては嬉しいニュースのひとつである。惜しむらくはアイルトン・セナとのコンビが実現しそうもないという点で、天性の速さということにかけては両者ほとんど互角と踏んでいる私としては、それだけが残念でならない。私の知るマイケルは、数あるドライバーの中でも極めつけの速さを備えたひとりである。来年から実施されるナロータイヤで育っていることも、アドバンテージとなるはずだ。

また、彼のF1参戦については別の意味での喜びもある。思えばF1は、長過ぎるくらい長い間アメリカを冷遇視してきた。インディカーのドライバーだってF1に負けず劣らず速いかもしれない、そういう可能性に耳を塞いで、ただやみくもに自分たちの方が上だと偉ぶっていたのである。あえて言わせてもらえば、そんな手合いに限っていまだに一度もアメリカのレースを見ておらず、わざわざ面倒をして見に行く気もない、という片手落ちの面々ばかりであったのも事実だ。

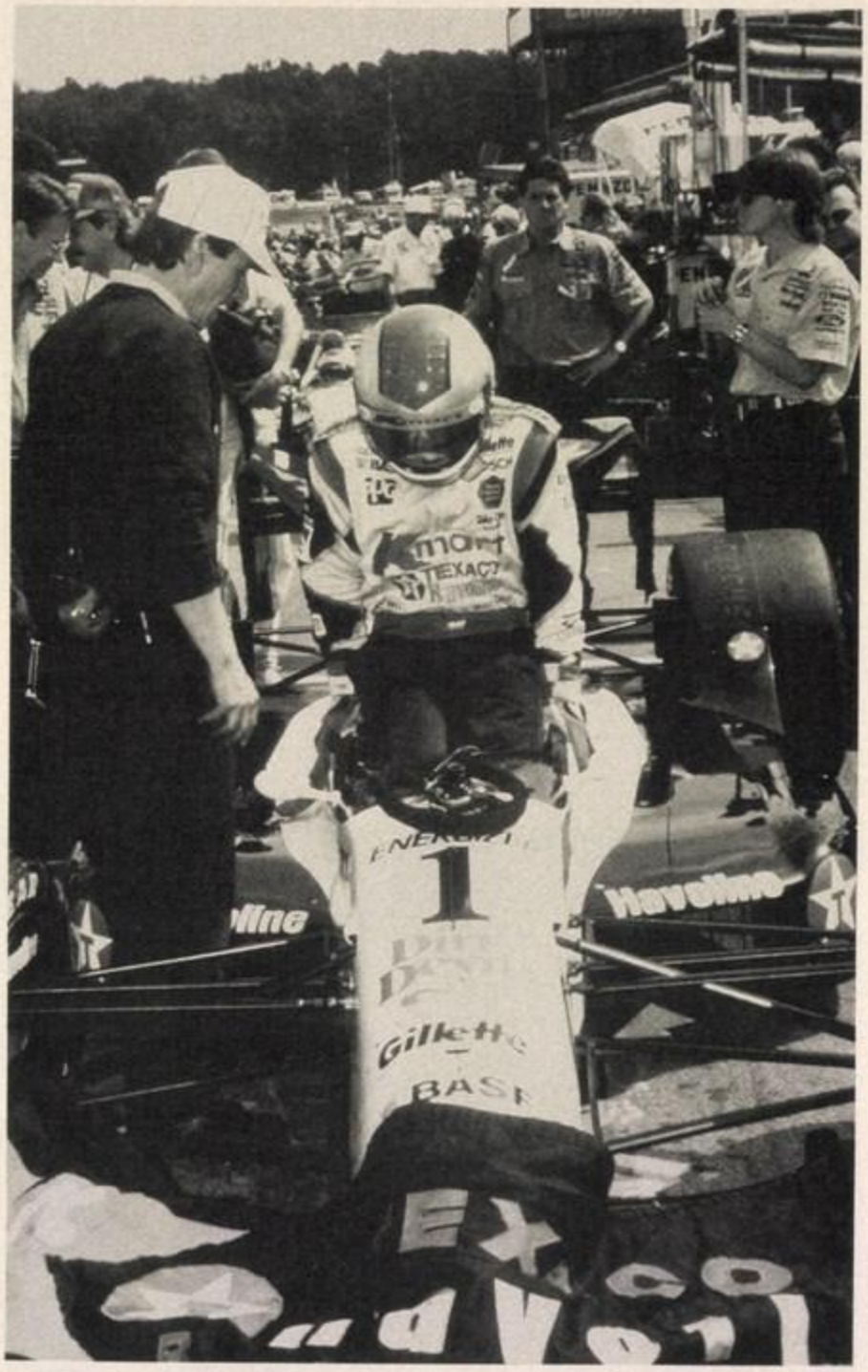
そんな空気が支配的な中で当代きってのF1チーム・ディレクターふたりが、率先してインディカーの花形ドライバーに試乗の機会を与えた、というのは皮肉と言えば皮肉だろう。然り、フランク・ウイリアムズとロン・デニスのふたりだ。アル・アンサーJrがウイリアムズ・ルノーの「パッシブ・サス」バージョンをドライブしたのは、去年12月のエストリル・テスト。一方のアンドレッティは2セッションほど、マクラーレンに乗せてもらった。残念ながら両方とも悪天候に見舞われ、さほどの結果を出せずに終わっている。

そして、今回デニスはマイケルと正式にフルシーズン契約を結んだ。同様に、アルJrをF1に引き込もうと考える者が現れても驚くには当たらない。むしろ、これだって時間の問題であろう。

面白いのは、これで空席のできたニューマン／ハースのシートにマンセルが座ることになるという、はるばる大西洋を股に掛けた一大交換トレードが成立したことだ。昨シーズンが始まったばかりの頃マンセルは、ウイリアムズ・ルノーで期待されたほどの結果を出せずに低迷を続けていて、ちょうどそんな折りも折、カール・ハースと会ったことがあった。そのオフからフロリダに移り住んでいたことといい、インディカーというオプションは当時から彼の胸中にあったことをうかがわせるに足るエピソードである。シカゴに本拠地を置くこのチームのオーナーは、早くからマンセルの熱烈なファンと自認しており、ウイリアムズとの訣別を知るや間髪を入れず、自分のローラ・フォードを運転する気はないかと持ちかけたという。チームメイトは言わずと知れたマリオ・アンドレッティ。奇しくもマンセルにとっては、'80年ロータスでF1デビューした時のチームメイトである。

さて、現在のF1界では昨今の世相を反映するべく、どこのチームもドライバーよりはテクノロジー優先の予算編成を組みたいところ。今回のマンセルとウイリアムズの不協和音も元はと言えばその辺が原因だが、それでもチームからの最終オファーは、一流の外科医が15年から20年がかりで稼ぎ出すほどの金額だった。感情的なこじれさえなければ、マンセルにとっては十分考慮に値する契約内容だったはずである。

ところが、去年、一昨年ならばいざ知らず、最近耳にするF1の契約金は、それでもトッ



プクラスのインディカー・ドライバーとどっこいのところまで落ち着いているのだ。加えて、'92年ワールド・チャンピオンのタイトルを土産にインディに乗り込むことを考えれば、マンセルがパーソナル・スポンサーを獲得するチャンスはイヤというほどあるのではないか。米国で営業展開する英国企業、たとえばリーボックや英国航空などにとっては、大枚を投じてもおつりが来るほどのPR効果を期待できるというものだ。

そうでなくとも、もともとマンセルというのはアメリカ大好き人間で、フロリダに居を構えるはるか以前から、よく「第二の故郷」みたいな言い方をしていた。1年のかなりの時間をここで暮らしたいとは、かねてからの彼の希望であって、してみると、シリーズ全戦を一歩も海外に出ることなく消化できて、しかも英語が通じるとあれば、彼にとってはまさに願ったり叶ったりの環境なのではないか？　確かに、海を渡ったかの国では、F1の人気はいまひとつパッとしないが、そこはマンセルのことだ、2、3年もやっていればしっかり人気者になるだろう。そうすればマシンを降りた後のことだって、何も心配することなどないだろう。何しろ、エマーソン・フィッティパルディという素晴らしい先達がいるではないか！

また、マンセルの加入は、インディカーそのものイメージアップにも大きく貢献するはずだ。これまでにもたくさんのF1ドライバーがインディカーの門を叩いたが、その誰もがトップクラスの椅子取りゲームから漏れた挙げ句の、どちらかというと「都落ち」の感を拭い切れない立場であった。そういうことが度重なるにつれて、いつしかグランプリ・パドックの間にインディカーに対する優越感が芽生えてしまったのは、ある意味ではやむを得ないことであったかもしれない。しかし、今回のマンセルの決定は、そうした概念を根底から覆してみせたのである。

この頃のインディカー・レースといえばレースの大半がロード・サーキットかあるいはストリート・トラックになっており、まさにマンセルの本領が発揮されるにはうってつけの舞台が整っている。だが、やはりF1とは別世界だ。たとえばミシガンのあの聳え立つようなバンクや、ミルウォーキーのマウス・トラップを思わせるタイト・オーバル。いったいアレをどう攻略するか、それを思っただけで私の胸は高鳴るのである。ましてやあのインディ500を、しかもあのマンセルが走るという……。アア、どうしよう……。

これと同じ「ワクワク」が、モンテカルロを、あるいはスパを走るマイケルを想像した時にも起きるのだ。いいかね、くどいようだが念を押しておこう。マンセルという、掛け値なしのトップ・グランプリ・ドライバーがアチラで走るのだ。こんなことはいまだかつてなかった。そしてその上、掛け値なしのインディカーのスーパースターが、今度はコチラで走るのである。これが興奮せずにいられるか！　そのマイケルの父親といえば知らぬ者もないマリオ・アンドレッティ。F1とインディの両方で輝かしい実績を誇る伝説のドライバーだが、その彼がいつも言っているのは、どちらのエースが優れているかを判定することなどできない相談だ、ということ。彼に言わせればどこで走ろうが、

「速えェ奴ァ、やっぱり速えェんだよ、そういうことだ」――なんとも明快ではないか。

マリオがマイケルを誇りに思う気持ちというのは並大抵のものではない。

「トラフィックの中じゃあ、アイツはこれまでに見た誰よりうまいな。年を取るとそれだけ無茶はしなくなるもんなんだけど、いまだにこっちがびっくりするようなオーバーテイクをやらかすからなァ、アイツは……。怖ェぞ、ホント。アイツァF1に行ったってやれるネ、問題ないって」

彼のレースを何度かこの目で見ている私もその点に関して異論はない。どうせならアンサーJrも一緒に来れば良かったのに、残念至極である。今年の6月のモントリオールあたりではかなりの確率で実現の運びとなりそうだったのだが……。こんな噂があったのをご存じか？　あるインディアナポリス・ウイナーが、散々バーニー・エクレストンに付きまとわれた挙げ句、親友だと紹介されたその人がフラビオ・ブリアトーレだった、という話だ。バーニーがくしゃみをするとベネトンが風邪をひくとはよく言ったものだが、そういう影響力を駆使してアルJrのベネトン入りを画策したのではないかと、私は真剣に信じている。つまりエクレストン氏としては、開店休業状態のフェニックス市との契約が失効したら、すぐにでも別のアメリカGPを開催したい考えなのだ。あそこでのF1人気と来た日にはフィンランドのクリケット並みであるからして、バーニーにしてみれば、もしイン

現役世界チャンピオンがインディへ
この現象は、これまでの
F1界におけるインディ観を覆した

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

ディカーのスターがひとりかふたり混ざってくれれば、商談も少しは滑らかに進むのではないかと計算していたのであろう。

そういえばシルバーストンでは当のアンサーJrが姿を見せていたが、あれがおそらく第一着というところだったのだろう。トム・ウォーキンショウの個人的な招待という形で週末を過ごした彼は、土曜にはちゃっかりとシート合わせを済ませ、9月にテスト・スケジュールを組むというトントン拍子の進行だった。結局、モンツァ・ウィークに実施するはずのそのテストも含め、今日に至るまでベネトンからは何の音沙汰もない。アルにしてみれば、はて自分はいったい何でシルバーストンくんだりまで招待されたんだ、と狐につままれた思いがしていることであろう。

ともあれ、アンドレッティの移籍は大西洋に張り詰めた氷を砕くだけの衝撃があったし、インディカーのライバル達にとっても将来的意義の大きな出来事である。マイケルのF1参戦話というのは、実は'86年に一度実現しかけたことがあった。カナダで負傷したパトリック・タンベイのピンチヒッターとして、カール・ハースは彼にローラ・フォードをドライブさせようともくろんだのだ。

しかし当時はあいにくと冷戦の時代であり、それぞれF1とインディカーを統括する団体は、まるで別の惑星からの侵入者のようにお互いを忌み嫌っていたのである。ロングビーチで優勝したばかりのマイケルにとって、デトロイトのストリート・コースはまさにおあつらえ向きのF1デビューになったはずだ。しかし、そんなことをFISAは一顧だにしない。彼のスーパーライセンス申請をあっさり却下してしまったのである。この資格を得るのはそれほど難しいことではない。どこか名も知られていないようなところでもいいから、ローカル・タイトルをいくつか持っていればそれでOK。だが、ただし、アメリカは駄目。要するに血統の問題である。これ、フランコ・フォリーニ、クラウディオ・ランジェス、それに……エトセトラ。苦しゅうない、近う寄って面は上げい……。そういうライセンスなのである。

ありがたいことに、時の流れとともに世相は変わる。ジャン-マリー・バレストルを継いでマックス・モズレーがFISA会長の座を占めてからというもの、目に見えてデタントが進んだ。その一例がオーストラリアである。グランプリを取り上げられることもなく、サーファーズ・パラダイスでインディカー開催にこぎ着けたことは記憶に新しい。これで状況がいっぺんに好転したと言っていい。

話変わって、セナを取り巻く環境は好転どころの話ではない。最悪の場合は1年の休業も考えられるということだが、いよいよその事態は深刻である。ホンダが撤退を決めたあと、次のエンジン・サプライについてロン・デニスは、これ以上はないというくらいの戒厳令を引いて情報を一切外に漏らさない構えだ。チーム・マネージャーの中には、まだ決まっていないから話せないのだと確信しているものもいるという。

クライスラーとかなり長期的な展望に立った話が進んでいるという話も聞こえてくる。その子会社で、後藤治がデザインしたエンジンを組み立てるという、例の噂である。もうひとつ、BMWないしアウディとの噂もあるが、いずれにしてもあと半年もしないうちに'93年の開幕戦が開催されようというこの時期だ。来年はとりあえずフォードで走らせるのでは、という話がいよいよ信憑性を帯びてくるのも当然だ。「風と共に去りぬ」のキャスティングで、スカーレット・オハラ役を誰にするかモメた時のような、何やらそういう雰囲気のする今日この頃である。

この、エンジンをめぐる水面下の交渉にセナがひと役買っているのか？　ある有力チームのオーナーは、ノーと見ている。

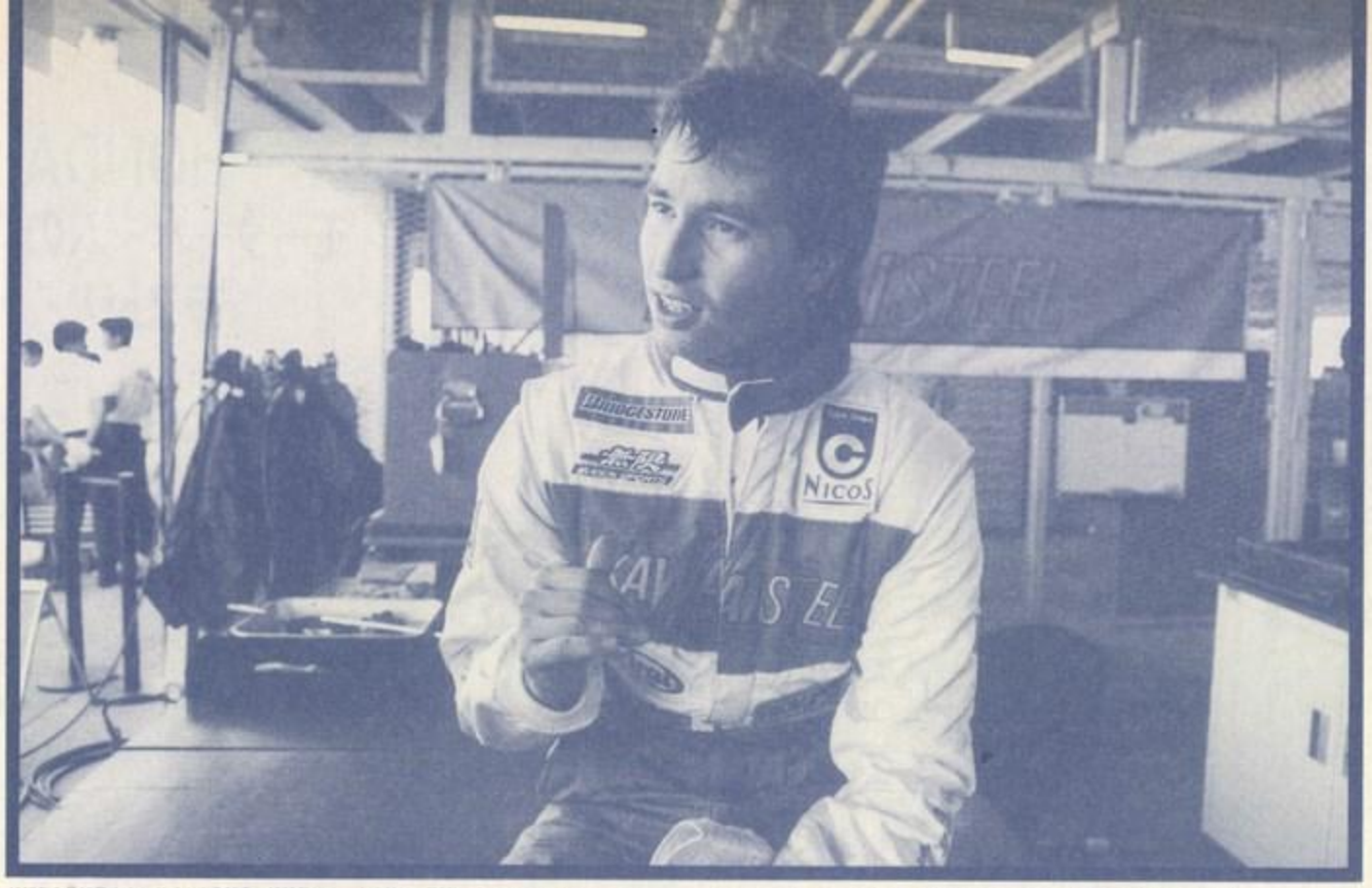
「勝つために走る、というのはどのドライバーでも同じだよ。だけど、アイルトンの場合は文字通りそういう意味なんだ。それだけが理由で、彼はレーシング・ドライバーをやってるんだよ。3位のために命を危険にさらすわけにはいかない、といった類の台詞を考えてご覧よ……」

「つまり、こういうことさ。シーズンの間、ウィリアムズ・ルノーに散々な目に遇わされっぱなしだったわけだろ。彼にとって何が嫌かって、来年もまた同じことを繰り返すくらい嫌なことはないだろうよ……。しかもだ、誰がそれをドライブするんだい、え？　プロストだよ、当然じゃないか……」

「個人的には、彼のやり方、つまり、ベスト・マシンでなきゃ走らない、てのはいいことじゃないと思うよ。だからって、彼がハイそうですかと翻意するとは思わないけどね。他のドライバーならば、いいシーズンもあればそうでないシーズンもあると割り切れることが、彼には絶対できないんだよ……」

セナは、これまでもずっと自分だけの決まりに従って生きてきた、そういう男である。彼が類稀なファイターであることを考えると、ベストのマシンが手に入らないからといって一シーズンを棒に振ってしまうとは、私には思えない。反面、常々彼が言っているようにもし本当に勝つことだけが生き甲斐ならば、大方の予想を裏切って母国に引きこもることになるかもしれない。それどころか彼のことだ、パスポートを破り捨ててしまってもう2度と走らない、ということもあるのではないか。私は、1年の休養よりは、そちらの可能性の方が高いと思う。

F1界自体が新しい展開をみせる中
昔気質で取り残されたセナ
彼が今後取る道は、あくまでも厳しい



1967年5月18日生まれドイツ出身25歳。1980年にカートを始め、'86年からFF2000で4輪レースにデビュー。'88年独オペル・ロータス王者。'89年に独F3、'90年には国際F3000とSWCに参戦

ハインツ-ハラルド・フレンツェン

[HEINZ-HARALD FRENTZEN]

SNAP VOICE

激しい耳鳴り症状のためシーズン半ばで全日本F3000を去った
フォルカー・バイドラーの跡を継いで同じドイツから
選ばれた逸材がやって来た
デビュー戦となった9・27の鈴鹿で彼は全日本F3000の印象をこう語った

今シーズンの予定は、ユーロ・レーシングのカーナンバー4のローラに乗ってSWCのレースに出るだけだった。'90～'91年はインターナショナルF3000に出場していた。今回、日本のF3000に参戦してみて感じたのは、まずマシンやタイヤなどの競争が激しく、また、ドライバー同士の競争も激しいことだ。ヨーロッパで何年も走ってきたドライバーが日本にはいる。一方、ヨーロッパではせいぜいF3000のレース経験を持つのは2年までで、次々に新しいドライバーがステップアップしてくる。F1へのひとつのステップだからだ。それに比べて、日本のF3000はとてもプロフェッショナルでハイレベルなチャンピオンシップだ。

予選用タイヤについて僕はもっと経験を積む必要がある。たった1周しか走れないという事に、実はビックリしているんだ。予選用タイヤで走ることはとても気に入ってるけれど、うまく使うのはまだ難しいね。

'89年のドイツF3選手権で、上位3位までのドライバーだったチャンピオンのベンドリンガー、2位の僕、そして3位のシューマッハーがメルセデスベンツのジュニア・チームに選ばれた。しかし、僕はドイツ・キャメルと既に契約があったんだ。で、キャメルは僕をF1に行かせようとしてサポートしてくれると言うし、一方メルセデスも僕をサポートすると言って、お互いに契約に合意できなかった。'90年に入って、キャメルは僕に一緒にF1への道を歩もうと言ったんだ。それでメルセデス・チームを辞めることにした。それが、結果的に失敗だったのかどうかは分からない。僕はF3000で走りたかったし、メルセデスはグループCのレースについては話してくれたけれど、まだフォーミュラの話は具体的には出なかったんだ。だから、F3000へ行くことは自分が決断した。

来年についてはマーチとF1の契約をしたよ。でも、今マーチのスタッフが来年の資金調達に走っているから、まだ来年どうなるかは分からないんだ。実際、ベネトン以降のグリッドに居るチームはどこも予算に苦しんでいるからね。

今回に関してはこの鈴鹿で前のマシンを追い越すことはとても難しいと思う。また、無理をすればコースアウトしてしまう。もちろんチャンスがあれば追い越しを掛けるし、アグレッシブに走るつもりだ。しかし、まずはスタートに集中するよ。

Photo/Ken-ichi Yoshida

1 HONDA モーターホームの"ラストラン"

F1

by Jun Imamiya

今宮 純

本来ならば、我々が率先してやらねばならなかったのだが、ポルトガルGPの日曜お昼前にホンダのモーターホーム世話係ジュリアン・パイザーへ、英国人プレス達から感謝をこめてプレゼントが贈呈された。

ジュリアン夫婦は'89年からホンダのモーターホーム管理責任者として、いっさいのサービス業務を担当してきた。つまり、サーキットからサーキットへの移動に始まって、パドックに設置し、飲食の仕込みと準備、調理、給仕、あとかたづけまですべてを自分達の手で行ってきた。

こういうスペシャリストはF1ならではの存在と言える。広範囲にわたる彼らのサービス次第でモーターホームの雰囲気が良くも悪くもなるし、人が寄りつかなくなったりもする。つまりHONDAとしての最前線広報活動を担ってきたわけだ。

雨の日、風の日、暑い日、寒い日。行き着けのなじみのモーターホームがあるというのは実にありがたい。ちょっと前までHONDAのモーターホームはなかったわけで、昔は気がねなく一服したり、のどを潤したり、腰を落ち着ける場もなかったのだ。

人間というやつはすぐに贅沢に慣れてしまうもので、F1のパドックで目の前に日本風のカレーライスが出されるのを見ても、次第にありがたいと思わなくなってくる。たかがカレーライス一杯というなかれ。パドックで出逢う一杯のカレーライスには、ジュリアン夫婦たちの努力（彼らは当然ながら普通の日本の家庭料理カレーライスなんて知らなかった）と、研究の工夫が盛り込まれてあるのだ。

「今日のメニューはカレーらしいぞ」

日本人プレスの間で風のようにその情報は伝わる。朝からカレーを仕込む匂いが漂ってきたりするともう駄目。カレーライスというのは子供の頃、キャンプ場でよく食べたあの味、あのコーフン（？）をかき立て、野外のパドックでパクつくと、日本人に生まれて良かったなあとしみじみ思うものだ。思わない人は思わないでもよろし。

いや、もちろんミナルディのパスタは旨いし、マールボロのヌーベル・キュイジーヌもお洒落だし、ルノー・スポールの南仏風ランチも美味である。私の舌はちゃんと覚えている。それらに比べると、はっきり言ってジュリアン達のデザート（むろん英国風）の味は、ルノー・スポールのそれより周回遅れに近い。デザートではHONDAはルノーに負ける。が、補ってあまりあるのがカレーライス。そして福神漬けに漬物の数々……。

今はなきHONDAのカレーライス。ポルトガルGPが最後だった。日本とオーストラリアGPにはモーターホームは出動しないから、前述のように、英国人プレス達は"お世話になりました"のプレゼントを最後の日曜日にしたのである。

HONDAのジュリアンがレイトンハウス、ティレルから移籍してきたように、彼らスペシャリスト達はチーム間を渡り歩く。毎年、ヨーロッパ・ラウンド最後のグランプリでは、そんな彼らの"お別れ記念イベント"があちこちで開かれる。そして次の就職活動も。

私はこのHONDAの最後のカレーライスにはありつけず（昼食が打合せになる世界一働くテレビ局の仕事のために）、その前に英国人プレス諸君の脇でジュリアン達に"サンクス"の礼を言った。そして彼に前から頼んでおいた一品、Hマークの灰皿をひとつだけこっそり記念にといただいた。

天下の本田技研が灰皿一個ぐらいなくなっても文句は言うまい。数年間にわたってお世話になったモーターホームのことを忘れないためにも、Hマーク入りのウェッジウッド製の灰皿を大事に我が家で使わせてもらうつもりだ。ちなみに私と同じかそれ以上に世話になった川井一仁クン（埼玉一のカレー好き）は、コーヒーカップをもらっていた。我々はこれ以上欲しいなんて言わないが、もしもらえるものならば（処分してしまうのならば）、ありがたく頂戴したいと思っている、Nさん。

2 b-aの物語

INTERNATIONAL RACE

by Hirao Nishiyama

西山平夫

F1のプレスルームにいると、時たま居ながらにして面白いものがもらえる。

こないだのイタリア・グランプリでは、F1活動を一時休止すると発表したホンダからV12の使用済みピストン、ポルトガル・グランプリではウイリアムズ・ルノーからマンセルV9達成記念の特製スウォッチ・クロノをいただいた……なんてことは間違ってもないわけで、面白いというのは紙類、いわゆる資料の類である。

ポルトガル・グランプリでは、予選終了後にF1オフィシャル・データ・サプライヤーであるオリベッティ／タグ・ホイヤーから、「TEAM MATE QUALIFYING COMPARISON」という、ある意味ではとても残酷なデータが配られた。訳せば「チームメイト・クオリファイング・コンパリソン」――これじゃ訳していないか、すなわち「チームメイト予選タイム比較」というもの。南アフリカからポルトガルまでの各チームのチームメイトの予選タイムの差をまず出してある。これはbマイナスaとなっていて、ナンバーツウ・ドライバー（b）の予選タイムからナンバーワン（a）のそれを引いている。もし、bの方が速い時はマイナス表示となっていて、これをとりあえず14戦分取りまとめたデータなのだ。

要するに、予選タイムのチームメイト2人の秒差をトータルしたもので、当事者には残酷だけれども、これはボクら外野にはすこぶる興味深いものとなった。

たとえば、マクラーレン・チームはどうだろう。セナとベルガーの予選タイムの差は14戦やってどうか――などともったいぶってもしょうがない。このデータによれば8・903秒である。ベルガーがセナを上回ったのは唯一メキシコで、この時のb－aはマイナス0・202秒だった。セナが事故った時だ。

意外にベルガーも健闘しているではないか、と思われるだろうか？　あるいは、やっぱりナンバーツウはナンバーツウよ、と思われるだろうか？　1レース平均が0・636秒でこれは決定的な差。もちろん待遇差ということもあろうが、やはりベルガーはb役しかできないドライバーと言えるだろう。

最もその差の大きいのはマーチで、ベルモンドとペンドリンガーは（ハンガリーまでのトータルで）18・187秒も離れている。

トップチームでは、ベネトンの13・249秒がまず目立つ。1レースで約0・95秒の差がついている。こうなると、b役のブランドルとしては、予選でシューマッハーをどうしようなどということはもはや考えないのではなかろうか。そういえば、ブランドルはとにかく決勝仕様のセットアップに専念しまくっており、予選用にセットを変えることさえ嫌がることもある。ブランドルは己をよく知っているドライバーだと思う。

ウイリアムズもかなりの差だ。漠然と考えるに、確かに速さはマンセルの方が速いだろうが、せいぜいマクラーレンくらいのものと思っていた。しかし、差は約13秒もある。フェラーリは10・705秒である。

このデータで、僕が気がついたのは、片山右京の健闘ぶりだ。ガショーとの差、およそ6秒。片やF1の4年生、こなたF1新入生、にしては6秒差というのはなかなかのもの……と言ったら、当の片山右京は、

「いやあ、だって向こうはここ数戦ランボルギーニの予選用エンジン使ってますからね。ベルギーとイタリアでドバッと差がつきましたから、そんなもんですよ」

と、涼しい答え。彼自身、このデータを見なくとも、大体5秒から6秒差と読んでいた。

だから、僕は日本グランプリでの右京に期待したいのである。コースは知り尽くしており、そして彼にはポルトガルに引き続いて予選用エンジンが与えられるからだ。予選でトップ10に入れれば、カナダで見せた5位快走もあり得る、と僕は確信している。10・25の注目はカーナンバー30だ。

3 ウェルカム・トゥ・マーティンスビル パートI

AMERICAN RACE

by Masahiko Amano
天野雅彦

「マーティンスビルへようこそ」いう小さなサインが道路脇に立っているのが、クルマの中からチラッと見えた。ノース・キャロライナから二車線の国道を北上し、バージニア州への州境を越えた頃から、霧のような雨がフロント・ガラスにまとわりつくようになり、夕闇がさらに視界を悪くした。ワイパーをコンスタントに動かすほどは降って来ないけれど、その雨は途切れることがなかった。

アメリカでは、降っていたかと思うと突如として晴れ間が広がるなんてことがよくあるから、ボクは雨のことなどまったく気にかけずに走り続け、あくる日から、まだ日も出ないうちからこの小さな町に押し寄せてくるであろうストックカー・ファンたちのことを考えていた。

ボクにとって、マーティンスビルは「ついにやってきた」という感が強い。今年が開業45年目という歴史あるオーバル・コース（つまりNASCARより歴史が長い）は、元々は未舗装だったものだ。デイトナがスーパー・スピードウエイのナンバーワンなら、こっちはショート・トラックの筆頭のような存在という感じである。訪れるファンもかなり熱狂的だと聞いている。

翌朝、ベッドから起き上がったその足で窓から外を見ると、空は灰色、地面は真っ黒に濡れていた。「今日は走らないかもな」と思ったけれど、どうにか予選1回目は、もう薄暗くなった夕方6時過ぎに行われた。

翌土曜日も雨は降ったり止んだり。そんな中で予選2回目とサポート・イベントは開催されたが、「日曜日はほぼ100パーセント雨」との天気予報は変わらない。灰色の雲が低くたれこめた空を見上げると、思い浮かぶのは飛行機とホテルの予約変更、落ち合う約束になっているカメラマン氏との連絡なんて面倒なことばかり。今回のレースの冠スポンサー、グッディーズの頭痛薬でも飲まずにはいられない気分だ。

案の定、日曜日の朝も雨は降っていた。それでもファンは続々と流れ込んできていた。オミヤゲ屋で手に入れたのか、ミラー・ジェニュイン・ドラフト、GMグッドレンチといったブランド名入りポンチョを着ている人も多い。午後1時、たったハーフ・マイルのマーティンスビル・スピードウエイは、スタートを待つ5万6000人以上のファンでギッシリ埋め尽くされていた。

ペースカーやピックアップ・トラックがコース上をひっきりなしに走っているのは、少しでも路面を乾かそうとしているからだ。午後2時過ぎ、空は低く、暗いままだけれど何とか雨は止んだ。周回を続けるクルマの低い排気音に、キーーン！と一際カン高い音が加わった。ジェット・ヒーターだ。コイツがコースを超低速で回り始めると、ファンたちはスタートが近づいたこと知って喜んだ。熱風を至近距離から路面に吹きつけるジェット・ヒーター。その威力は素晴らしく、何周かするとコースに白く乾いたところが見え始めた。観客席で辛抱強く待ち続けたファンの表情が明るいものに変わり、コース状況を見にドライバーがピット付近へ出てくると、めざとくそれを見つけて嬌声を上げている。

ところが、意地悪な雨はまた降り始めた。しかも今度は強く。落胆の溜め息が漏れ、スタンド裏の出口へ向かって色とりどりのポンチョや傘が動き出した。「入場券の半券を忘れずに」という従業員の声が申し訳なさそうに響く。もちろん、彼らが悪いわけじゃないのは誰もが承知している。

スタンド最上部のスピーカーからは「レースは明日、月曜日の午前10時にスタートする予定です。ゲート・オープンは午前7時。どうぞお越しください」というアナウンスが繰り返し流されていたが、ボクは「一体どれだけの人が月曜日も見にくることができるのだろうか」と考えていた。

つづく

モータース
シ
記

4 史上最良のレースTV中継、発見！

DOMESTIC RACE

by Hiroaki Iemura
家村浩明

9月27日のF3000・鈴鹿は、都合で現場には行けなかったのだが、おかげで素晴らしい発見をした。それは、このレースのTV中継である。そのコンセプトと、その中身である。本誌の三好編集長が噛んでいるものをこういう欄で絶賛するのは、身内でのホメ合いのように思われるかもしれないが、まあ読んでいただきたい。

まず、番組の時間帯だ。ほとんど実際のレース終了の直後に、番組がスタートする限りなく生中継に近く、まだ誰も結果を知らないものが放映される。スポーツ中継を見る楽しみとは、どうなるか分からないものを追うことなのだ。この点で、1週間後でもやればいいだろうというレース番組とは、このレース中継は根本的に"思想"が異なっているし、これが正しい視聴者サービスである。

次に、カメラ・ワークである。これは可能な限り、「観客がいま何を見たいのか」という一点をフォローしていたと思う。たとえば、このレース、スタートからラッツェンバーガーが独走した。これまでのTVなら、この首位のクルマを延々と映し出しただろう。2位と何秒も空いての誰にも邪魔されることのないトップランナーの走りは、それこそハタ目には淡々としたものであって、我々はこれをずっと見せられながら、時折の「あ、＊＊選手が5位から4位に上がってますねえ」といった間のびしたコメントによって（画面によって、ではなく！）レース展開を知るのが常だった。

しかし、この番組はそうではない。画期的にも、「独走・ラッツェン」を画像から敢然と捨て、始めから終わりまで"カラミ"だけを追い続けた。要するに、何位争いであれ、バトルこそがレースであるという考え方で、これまた観客のニーズにミートしている。

このレースを現場のどこかで見ていたとしたら、誰でも、数ラップ後には、「ようし、ラッツェンが行った。さて、スコットは、マルティーニは？　そして利男選手は？」ということが興味の対象だったはずで、この点をカメラが映像で追い続け、TVでの観客にもきちんと伝えた。

これが可能であったのは、コメンテーターである長谷見昌弘氏と三好正己が、何よりもまずレースのすぐれた観客であったことによるだろう。

いま、レースのこの瞬間にどこを見るべきか、何を語るべきか。このようなきちんとした視点があり、ふたりはそこから、レースのさまざまなシーンを見つけ出し、「いま、こうなっている」「これは、こう展開しそうだ」と語り続けた。そして、このふたりの眼に、カメラがよく随いていた。

もうひとつ、このふたりは良き観客であると同時に、現役のレーサーでもある。ドライバーの立場から、またレースの現場というポジションから、レースの現実を語ることができる。

さまざまなファクターによって成り立っている「レース」というもののうち、たとえばいま映っている画面では何が支配的なのか。この映像から、何を読み取ればいいのか。この点を語ることができる。

これは、「＊＊選手、今日は調子いいですねえ」といった類の解説という名のコメントとは、本質的に異なるものだ。視聴者は、その「調子の良さ」の中身の、そのカケラのひとつでもを知りたいものなのであり、解説とは、そこまで踏み込んだものではなくてはならない。

ぼくは、9月27日にTBS系で放映されたF3000中継を、史上最良の国内レース番組と呼んで、何らはばからない。この番組に関わったすべてのスタッフの人々に、レースの一観客として、心からの敬意を表する。

たとえラッツェンバーガーが最終周しか映らなかったとしても、あなた方のやったことはまったく間違っていない。

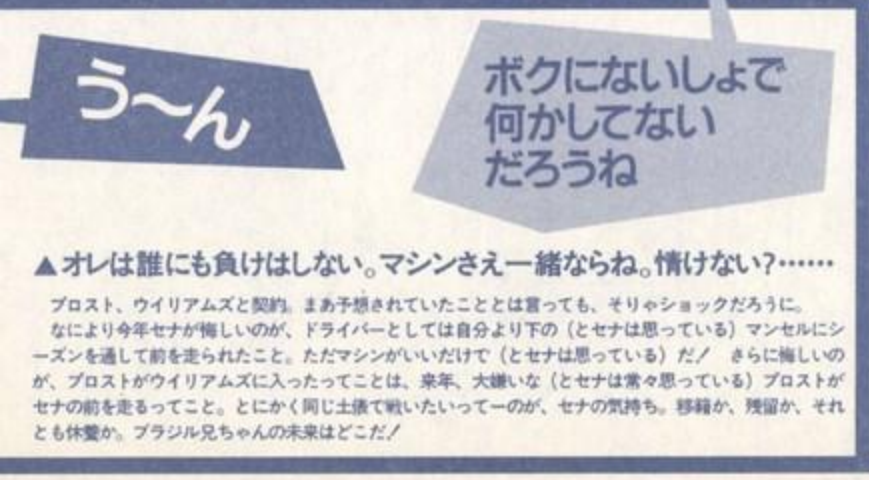
ホンダ撤退！ 分かってたとは言っても、ちょっとショック
活動を休止するだけだから、またいずれ戻ってくるんだろうけど
やっぱりちょっと寂しかったりして……
でも、F1グランプリはホンダがいなくても
ずっとずっとグランプリしちゃうものなのよねー

F1グランプリの
裏話、こぼれ話と噂

ホンダも辞める
マンセルも辞める
次はセナさん?

GRAND PRIX STATION

大まじ



▲オレは誰にも負けはしない。マシンさえ一緒ならね。情けない?……

プロスト、ウイリアムズと契約。まあ予想されていたこととは言っても、そりゃショックだろうに。
なにより今年セナが悔しいのが、ドライバーとしては自分より下の（とセナは思っている）マンセルにシーズンを通して前を走られたこと。ただマシンがいいだけで（とセナは思っている）だ！ さらに悔しいのが、プロストがウイリアムズに入ったってことは、来年、大嫌いな（とセナは常々思っている）プロストがセナの前を走るってこと。とにかく同じ土俵で戦いたいってーのが、セナの気持ち。移籍か、残留か、それとも休養か。ブラジル兄ちゃんの未来はどこだ！

ウソ泣き

最近、キャビンのコマーシャルにも出演中の右京。これ見て「ゲッ、子供がタバコの宣伝しちゃマズイだろう」と、天下のF1ドライバー様に失礼なことを思った人、手を上げなさい。実は私もそう。やっぱりタバコは星野みたいな渋いおっちゃんがやった方が似合うと思う。でも、右京も立派な大人だったりする。ムフフ

子供はタバコ喫っちゃダメだぞ

◀ご苦労さまでした 小さいのに偉いねぇ〜

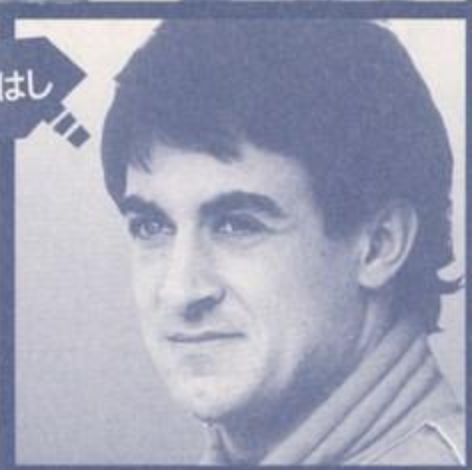
ピカピカの1年生だった、右京もそろそろ3学期を迎えてちょっぴりお兄さんになりました。で、気になる来年のシートだが、ラルースに残留が濃厚と見られている。よかったね。で、2年生になる来年は頑張るよーにね。

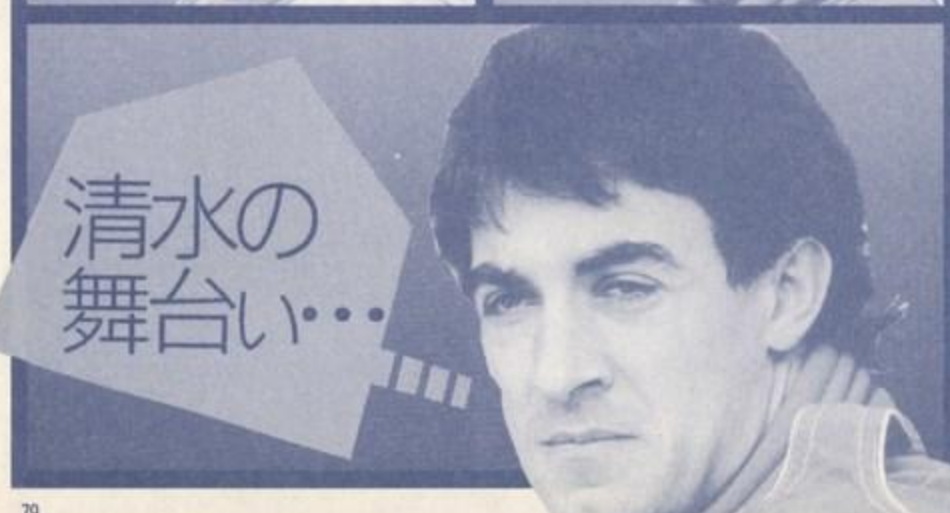
それにしても、いろいろあった右京の1年。F1デビューするわ、アクセルは踏さないけど別のものを踏すわ、ピットでもコースでもそして私生活でもカメラマンの絶好の被写体になるしで、大忙し。

小さい体に元気を秘めて、我らが右京の勢いは止まらない。日本GPは1年の集大成となるはず。この1年学んだことを全部出してね。ただしゲロは出しちゃいかんぞ。イケイケ、右京。頑張れ右京。

▼そこまで言うなら走ってみぃ アレジイン京都の真相は…?

「鈴鹿が終わったら、京都をゆっくりドライブしてみたい」……絶対やな! ホンマやな! と、いうわけで今、関西方面のF1ファンの間で盛り上がってる「アレジに京都を絶対走らせる運動」は、新聞、テレビにも取り上げられることなく、ただただマニアックに盛り上がりを見せているんだな、これが。すでに京都のホテルは日本GP以後は満員。アレジをひと目見ようと各地からファンが続々集結しているのだ。これにはお寺のおしょうサンもビックリ。さあ、キミもアレジを見に行こう。キャッチフレーズは秋の京都にアレジを見る、だ!





のん気な弟

神経質な兄

ASKING ON

聞くは一時の恥、聞かぬは一生の恥

Vol. 83

グループAで活躍したGTS-Rはどこへ消えたの?

Q 今、グループAではスカイラインGT-Rが大活躍していますが、その前はスカイラインGTS-Rが走っていましたよね。このGTS-Rは、どのようなマシンだったのですか? GT-Rのように4WDだったのでしょうか? またリーボック、カルソニック、リコーといった各マシンは、現在どこにあるのでしょうか?

静岡県 太田武志 16歳

A '85年に始まったグループAで、最初に登場したスカイラインは、RSターボ(DR30型)。FJ20ET型エンジン(直4DOHC、1990cc、約300ps)を搭載し、'86年には鈴木亜久里/和田孝夫組がチャンピオンを獲得しました。そして'88~'89年に活躍したのがGTS-R(HR31型)です。

これはスカイラインGTSのエボリューション・モデルで、限定800台が生産。大容量のタービン、ステンレス製マニホールド、大型リヤスポイラー、固定式フロントエアダム、ストラット・タワーバーなどグループAレースのための公認パーツを標準装備していました。RB20DET型エンジン(直6DOHC、2029cc)は、約370ps以上のパワーを発生。レースデビューは'87年のインターTECです。なお駆動方式は4WDではなく、オーソドックスなFRです。

'87年には「リコー」1台だけだったGTS-Rは、'88年には「リーボック」「カルソニック」の3台に。'89年には「リコー」がなくなり「ディーゼル機器(現在のゼクセル)」の3台になり、長谷見昌弘/アンデルス・オロフソン組の「リーボック」が3勝を挙げ、チャンピオンマシンになりました。

'90年からGT-R(BNR32型)が登場したため、'89年いっぱいでグループAから姿を消したGTS-R。これらは現在、「リコー」がニスモ本社のショールームに展示してある以外は、JSSマシンに改造され、現役活躍中です。「カルソニック」はそのままの色で㉔袖山誠一が、「リーボック」は黒のアドバンカラーになり㊽河合博之がドライブしています。「ディーゼル機器」は水色のエンドレスカラーになり、㊽駒光武のドライブで活躍しているようです。JSS仕様のマシンはグループA仕様に比べ、前後にオーバーフェンダーが付き迫力もアップしています。RX-7とのバトルも、「あれが元○○○のマシンかぁ……」なんて思いながら観戦するのも楽しいかもしれません。

(ミナコ)

Gr.A ▶ JSS

ニスモで展示中

中嶋悟さんのティレルO20はどのGPで使用されたもの?

Q 中嶋悟さんがケン・ティレルからプレゼントされ所有しているティレルO20は、中嶋さんがF1GPで使用したものでしょうか? もし本当でしたら、いつ乗ったものかを教えてください。また中嶋さんは「モータースポーツ感謝デー」でスピンターンをしまくっていましたが、ピレリ・タイヤの予備はあるのでしょうか?

奈良県 大月真樹 17歳

A ティレルO20のシャシーは、合計8台がF1で使用されました。その8台の中で、中嶋悟が所有しているO20のシャシーナンバーは②。この②号車は、'91年の第1戦・アメリカGPから第4戦・モナコGPまで、中嶋のレースカーとして使用されました。その後、第8戦・イギリスGPではスペアカーとして準備され、第9戦・ドイツGPではステファーノ・モデーナのレースカーとして使用されました。つまり、中嶋選手が'91年唯一のポイントゲット(第1戦・5位)を果たしたときのマシンが、②号車というわけ。

ちなみに中嶋選手が使用したシャシーは、第5~11戦、第15戦、第16戦が⑥号車、第12~14戦は⑦号車。モデーナが使用したのは、第1戦と第2戦が①号車、第3~7戦が⑤号車、第8戦と第10戦が⑦号車、第12~14戦が⑥号車、第15戦と第16戦が⑧号車。TCARには、第1戦と第2戦が①号車、第3~9戦と第11~16戦に④号車、第10戦が⑤号車、さらに第8戦同様TCAR2台となった第4戦には③号車が用意されました。

タイヤは、予備のものが何本か用意されているそうですから、スピンターンをしても大丈夫だったようです。この020/2は、普段は本田技研で保管されていますが、これまで佐賀の河川敷におけるイベントと、鈴鹿のファン感謝デーで使用されました。なお、今後の一般公開や走行は未定だそうです。

(オム)

Tyrrell 020/2

SWCのトヨタが使用するホイールはどこのもの?

Q オタッキーな質問OKというナカジに聞きたい。SWCに参戦しているトヨタTS010に、装着されているホイールのブランドは何ですか? 僕はレイズ+トムスの新ブランド：トイズの「RBT」ではないか、と思っているのですが。できれば、ついでにプジョー、マツダのホイール・ブランドも教えて!

大阪府 岡本矩一 20歳

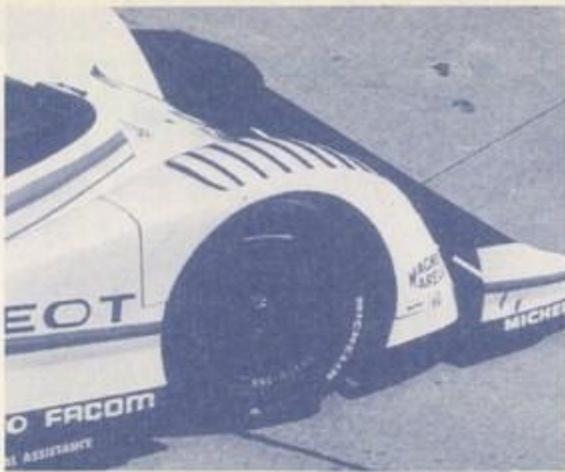
トヨタTS010のボディサイドに「RBT」という文字が入っていますが、これは何のスポンサーですか?

埼玉県 木田健三 19歳

A まずトヨタTS010に装着されているホイールは、BBSです。トムスが参戦している全日本のF3、グループA、グループCは、すべてレイズのホイールを履いています。なぜTS010だけがBBSなのかは、このTS010があくまでもトヨタのマシンだから。トヨタのマシンをトムスGBが預かる形で走らせているので、ホイールやタイヤのブランドもトムスの意志では決められないようです。

ちなみにレイズとトムスの共同出資で、今年の2月に設立されたのが「トイズ」というホイール専門の会社。そこのブランドが、レーシング・バード・オブ・トムス、つまり「RBT」なのです。「トムス」ブランドは、トヨタ専用、でもほかのメーカーのクルマを所有している人たちからも、トムス・デザインのホイールを履きたいという要望があったため、この新ブランドができたというわけ。今後TS010がJSPCに登場するときには、「RBT」ブランドのホイールを装着する可能性もあるでしょう。なお、SWCのマツダもプジョーも「スピードライン」を装着していました。(ナカジ)

トヨタはBBS



プジョーはスピードライン

浮谷東次郎のドライブしたマシンが見られるところは?

Q 先日TVで浮谷東次郎の番組を見て、僕も東次郎の生家を訪ねてみたいと思いました。しかしどうしても場所が分かりません。K²さん、TOJI'S ROOMの場所を教えてください。それから、一般の人も訪ねることはできるのでしょうか? 開館日や開館時間はどうなっているのでしょうか?

愛知県 鈴木勉 24歳

A 故・浮谷東次郎の実家は、現在キリスト教(プロテスタント)の教会になっていて、その中にロータス・エランやトヨタS800、さらに東次郎が使用したヘルメットやゴーグル、その他の記念の品々が展示されている「TOJI'S ROOM」があり、ここは一般にも公開されています。また、東次郎の母・和栄さんが主宰する「TOJI'S CLUB」というファンクラブもあります。

千葉・市川のザ・チャペル・オブ・アドレーション(〒千葉県市川市新田1-16-28/☎0473-22-2676、22-2018)では、毎週日曜日の11時から礼拝が行われていますが、それに参加した後、食事をすませると、午後に「TOJI'S ROOM」へ案内されます。参加費は無料です。聖書のお話を聞き賛美歌を歌い、清らかな気持ちで見学してはいかがでしょうか? なお宗教上の理由で礼拝に参加できない方は、事前に連絡しておけば、午後だけの参加もOKとのことです。

「TOJI'S ROOM」への行き方は、①JR総武線の市川駅北口を出て国道14号線へ。②14号線を右折し千葉方向へ向かう。③14号線沿いのホンダ・クリオ店の先、右側の白い教会が目的地点です。市川駅からは徒歩7〜8分ということです。(K²)

一発即答コーナー

いやはや毎日毎日ドサドサと編集部に届く質問の山
こりゃもうど〜しようもないっというわけで、迷える質問者をズバリひとことで救済いたしましょう!

Q ドイツに帰って病気療養中のフォルカー・バイドラー選手に、お見舞いの手紙を出したいのですが、どこに送ればよろしいのでしょうか?

東京都 Koal.W 16歳、山村ゆかり 18歳ほか多数

A 宛先は、〒410-13 静岡県駿東郡小山町大御神220-1 ノバエンジニアリング㈱気付 フォルカー・バイドラー様 でOK。ノバの方がまとめてドイツに送ってくださるそうです。文面はやはりドイツ語か英語がよいでしょうね。現在フォルカーは入退院を繰り返しているようですが、普通の生活には支障はないとのことです。早く元気になって、レースに復帰してほしいものですね。(かんの)

Q 僕は将来、星野さんや長谷見さんのように、ニッサンのワークスドライバーとして、グループAやグループCで大活躍したいと思っています。しかしどうすれば、ニッサンのワークスドライバーになることができるのでしょうか?

新潟県 吉岡伸

A まず、ワークスドライバーになるためには、かなりの運転技術が必要でしょう。さらに技術だけでなく、ある程度の経験、マシンの状態を的確に伝える能力、チームメンバーとうまくコミュニケーションするための社交能力までも要求されます。ニッサンの場合、昨年から若いドライバーを対象に「検定会」を開き、優秀なドライバーをテストドライバーとして迎えています。「検定会」に参加するには、まず年に数回開催されるニッサン・レーシングスクールに参加して優秀な成績を残すことが前提となります。今後のスクールの開催などについては、ニスモ(☎03-3763-2332)へ問い合わせてください。(ミナコ)

Q オムさんに質問します。ジャン・アレジが大活躍した'90年のティレル018や019には、オイルメーカーのスポンサーが付いていません。このときのティレルは、どこのガソリンを使っていたのですか?

東京都 高橋志端 15歳ほか

A 石油会社と契約していない場合、サーキットで指定されたガソリンを使用します。これは'90年のティレル以外のチームにもいえることです。(オム)

Q F1の場合、前年のチャンピオンがカーナンバー①を付け、13番が欠番になっている以外は、だいたい順序よく並んだ数字を使用していますよね。でも日本の場合、①番以外は77番や100番があったりして、カーナンバーの付け方はとびとびですよね。日本におけるゼッケンの付け方を教えてください。

北海道 Fゼロ・サムライ 21歳ほか

A 前年のチャンピオンが①番を付けるのは、F1などと同じですが、ほかのナンバーは希望のものを登録することで使用が可能です。一応3ケタまでの数字の中から好きなナンバーを選べますが、識別しやすいように、また覚えやすいように、多くのチームが1ケタもしくは2ケタの数字を選んでいるようです。(ミナコ)

エントリーのしきたり

R'on読んで、ふと気がついた疑問、TVみてオヤッ?と思ったこと、なんでもOK。ハガキにクエスチョンを書いて下記まで送ろう。
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
レーシングオン編集部「アスキング オン」係
住所、氏名、年齢、職業、コメントに加え、右の解答者を必ずひとり選んで明記してください。採用分にはR'onステッカーをお送りします。また往復ハガキなどによる個人的質問には、お答えしかねます。

答えきれなくてゴメン!

マイナーチェンジを受けたアスキングオン、いかがでしたか? 何、今回もボツ? いやいやすべてがそうだというわけではありません。ひょっとしてナイスタイミングのときに、あるいは答えが判明したときに解答されるかもしれません。とりあえず、今回は宍戸敏雄、内田闘胥、白石佳大、永塚堅太郎、アラン・プロストJr、佐々木陽子、桑田正彦、加納明雄、大田久美子、矢治国夫さんほか多くの方々ごめんなさい。次号以降の採用に期待してください!

ASKING ON '92 解答陣はこの8人

ナカジ	カート グループC	「SWCやJSPC、ル・マンなどのスポーツカーレースに関する質問は私まで。おまけにKARTに関する質問も受け付けましょう。初歩的な事からオタッキーな質問までなんでもOK。そう、悩めるキミの人生相談、なんて来るわけないか」	かんの	ラリー 全日本F3000	「これまでラリーやダートラなどの質問にだけ答えてきましたが、これからはこれらいわゆる土モノに加え、国内のF3000もワタクシかんのが担当します。知らないこともしっかりと調べてお答えしますので、ドシドシ質問のハガキをどーぞ」
あられ	国際F3000 ヨーロッパもの	「今年は国際F3000に気合! を入れるあられです。未来のF1ドライバーの宝庫、国際F3000のQならまかせなさい。その他、各国のF3やツーリングもOKです。たとえ芸能関係のQであろうとも、私は誰の挑戦も受ける!」	オム	F1 プラモデル	「ムフフ、今年はワタシにF1をまかせてください! 今シーズンF1に対する疑問はこのワタシが! ([illegible]に凝ってます)お答えしましょう。もちろん今までどおりオモチャ/ホビーに対する疑問もぜひワタシにやらせてください!」
ZAKi	アメリカもの	「IMSA、インディカー、NASCARなどなどアメリカンレースは見て楽しい! 当然よね〜、で知ればもっと楽しいんだから。「なんだろう」にはすぐお答えします。アメリカンなレーシングワールドに誘ってあげる。待ってるよん」	は	F3	「今、日本のレースで一番面白い! と思うF3のことならなんでもおまかせあれ。将来頂点に立つことを目標に一生懸命戦っている若武者たちのプライベートから、レギュレーション、メカニズムの話までなんでもOK。ドシドシ質問してね」
K²	Gr.A レトロ	「国内と海外のツーリングカーレースレトロものを担当している"レアもの好き"のK²です。でもレトロって言ったって、さすがに20世紀初頭のレースのことはよく分からないので悪しからず。で、ハコならやっぱり全日本が一番得意かな」	ミナコ	入門カテゴリー その他	「なんでもかんでも聞いてください。分かる範囲でお答えしましょう。分からない範囲であれば、調べてなんとかお答えしましょう。編集長あての質問も私が代わって受け付けます。解答者に困ったときには、私を指名してくれればOK!」

BOOK

モーターレーシングを知るこの一冊

[THE LEGENDS OF MOTORSPORT]

アメリカのベテラン・レースカメラマン　デイブ・フリードマンの作品集。1960年代(より正確に言うなら1959年から'72年)の素晴らしいモノクロ写真415点で成り立っている。

'60年代のアメリカは今よりもずっとずっとパワーに溢れ、その勢いで彼らはヨーロッパのレース界にも殴り込みをかけた。ヨーロッパのF1ドライバーたちもまた、そんなアメリカに魅力を感じ、インディやCan-Amへと遠征していった。両大陸の交流が新たな局面を作り、結果的に幾多の名場面が生まれた。だから長いレースの歴史の中でも、1960年代は何故か特別だ。人も車も魅力的すぎる。

'50年代までオーバル・コース一辺倒だったアメリカに、西海岸を中心としてヨーロッパ的ロード・コースがはやり始め、ダン・ガーニー、フィル・ヒル、リッチー・ギンサーらがヨーロッパに渡って成功する。対して、ジム・クラーク、ジョン・サーティース、ブルース・マクラーレンといったヨーロッパ勢がアメリカでも成功をおさめる。車で言うなら、フォードGT、コブラ、シャパラルなどが、フェラーリ、ロータス、ポルシェ、マクラーレン、ローラなどとぶつかり合った時代だ。

F1GPが北米大陸（ワトキンズ・グレンやメキシコ・シティやモスポート・パークや）に渡った時の葉巻型のマシン。第一期のホンダF1。世に出たてのシボレー・カマロとフォード・マスタングがコーナーで大きくロールしながら争って人気を呼んだTrans-Amレース。マーク・ダナヒュー&ロジャー・ペンスキー、ジェリー・タイタス&キャロル・シェルビー、パーネリ・ジョーンズ、ピーター・レブソン、ジョージ・フォルマーらの雄姿も。スポーツカー・レースのひとつの頂点だった'60年代を彩ったジム・ホール&シャパラル、ケン・マイルズ、ロドリゲス兄弟といった顔・顔・顔。'70年セブリンク12時間を疾走するスティーブ・マックイーン駆るポルシェ908IIもかっこいい。ル・マン式スタートも今となっては懐かしい。そしてチャンピオンシップ・カー（今で言うインディカー）はフロント・エンジンからミドシップへの変換期。両車が混走しながらオーバルをドリフトで駆け抜けるショットは迫力だ。A.J.フォイト、ロジャー・ウォード、ロイド・ルビー、マリオ・アンドレッティ、アンサー兄弟、そして大挙して渡った現役F1ドライバーたち。ユニークなSTPターボカーの姿もある。

こういったドライバーやマシンの名前を並べただけでも、当時を知る者には、'60年代がいかに高密度な時代だったかが思い出せるだろう。談笑するF1ドライバーたち、タイムを測る奥さん、おどけるピットクルー、みんないい表情をしている。そしてウィットに富んだサインボード。その大らかさは時代ゆえかアメリカという土壌ゆえか。少なくとも当時のサーキットには今以上に笑いがあったような気がする。ガーニーが寄せた序文も良い。

妙な技巧に走らない素直な写真、古き良き「シックスティーズ・フレイバー」は、昔からのレースファンには嬉しく、なおかつ若い最近のファンにも何かを感じさせることだろう。216×275㎜と横長で360ページ、箱入り豪華本、150ドルは決して高くない。

シャパラルの姿やインディを走る小型な欧州マシンなど思わず見とれてしまう

Text/SH

レーサーの手は知っている。

NARDI

直線からコーナーへ。コーナーからコーナーへ。ステアリングはまるで、ドライバーの意志の代弁者だ。F-1マクラーレン・チームが採用する、ナルディ。今さら、ジムカーナ使用数No.1を語るまでもない。スポーツの走りには、スポーツ用のステアリングがある。

NARDI ND TORINO

CLASSIC 生涯の1本にふさわしい永遠の3本スポーク、伝統のクラシック・シリーズ。

写真左より●ブラックレザー＆ブラックスポーク（ブラックレザー＆シルバースポーク）/サイズ：33cm、36cm、38cm/リング付/￥31,000●ブラックスウェードレザー＆ブラックスポーク/サイズ：33cm、36cm/リング付/￥31,000●ウッド＆ポリッシュスポーク/サイズ：33cm、36cm、38cm/リング付/￥35,000●ウッド＆ブラックスポーク/サイズ：36cm/リング付/￥35,000●商品の価格には消費税は含まれておりません。

FET ●イタリア・ナルディ社 日本総代理店（株）極東 本社〒157東京都世田谷区千歳台4-30-11 TEL.03(3484)3121

そして候補者は8人に絞られた

大詰めを迎えた全日本F3000選手権はまたしても新たなるウイナーを生んだ
今シーズン8人目の勝者となったのはラッツェンバーガー
そしてチームメイトのギルバート-スコットが2位に入り
キグナス・カラーのマシンが初の1-2フィニッシュを飾った
気になるタイトル争いは、ランキングトップのマルティーニが
今回3位で4ポイントを加算して、ライバルを一歩リードした形になった
残るレースは、富士と鈴鹿の2戦
タイトル獲得の権利を持つドライバーはマルティーニを含め8人に絞られた

Photos/Toshiki Kobayashi, Ken-ichi Yoshida
Text/Makoto Ogushi, Adam Cooper

ALL JAPAN F3000 SERIES ROUND 9 MILLION CARD CUP RACE ROUND 3 SUZUKA

キグナス1-2フィニッシュ
ラッツェンバーガーが全日本F3000初優勝を飾り
今季8人目のウイナーとなった

ミリオンカードカップレースラウンド3鈴鹿 '92年9月27日／鈴鹿サーキット／主催：株式会社鈴鹿サーキットランド、鈴鹿モータースポーツクラブ（SMSC）

星野がDFVに変更

全日本F3000選手権シリーズ第9戦が鈴鹿サーキットで開催される直前、大きな動きがあった。星野一義が、そのエンジンを無限MF308から松浦チューンのコスワースDFVへ換装したのだ。

星野はこれまで、事実上の無限ワークスとしてシリーズを戦ってきた。その無限との関係をシーズン途中で中断すれば、無限側の体面は無傷では済まない。

「現時点でより優れた道具を選択しただけ」とはいえ、星野にとって容易な決意ではなかったはずだ。星野陣営がこうしたきわめて異例と言える決断を実行したことは、現在の星野がいかに追いつめられた存在であったか、言い換えれば現在のシリーズがいかに激しい展開となっているかをはからずも証明することになった。

こうして迎えた第9戦は、シリーズの行方を決める重要なレースになった。第8戦を終えた時点でポイント計算上は、エントリーしたすべての選手にチャンピオンの可能性が残されているという大激戦も、さすがに残り3戦となったこのレースの結果によって、ある程度の絞り込みが成されるはずだった。

ただし、さらなる波乱の要素もまた星野の動向ばかりではなく、いくつか存在した。そのひとつがロス・チーバーの復活である。タイヤにかかる負担が大きいレイナードは、気温の上昇とともに苦戦に陥り、チーバーも予選はともかく決勝ではシリーズ序盤の圧倒的な速さを保つことができなくなっていた。しかし、秋の訪れとともに気温も下がり、前回のレースあたりからチーバーとレイナードに復活の兆しが見え始めてたのである。

事実、公式予選を迎えたチーバー陣営はいつになく自信を持っているように見えた。サポートイベントの予選でコースにオイルが流れ路面が荒れてしまったため、1回目の予選は多くのチームがタイムアタックを見送る構えをとった。その中にあって、チーバーは唯一タイムアタックにかかり、1分47秒439という記録を残す。

チーバーのタイムそのものは平凡なものであり、戦略としては失敗だったかもしれない。しかしそれは結果論というものだ。むしろ、

RACE REPORT
by Makoto Ogushi 大串 信

序盤6位を争う服部と利男。しかし14周目の130R立ち上がりで2台は接触してしまう

チーバーはなんとスタート前に車両火災が発生してしまった

並々ならぬ意気込みでレースに臨んだ星野だが……

黒澤は1周目に星野のマシンに追突し乗り上げてしまった

積極策に出たチーバーに、復活の手ごたえを感じるべきだろう。

バイドラーの代役として2戦を走った金石勝智に代わって、ハインツ-ハラルド・フレンツェンが登場したのも、話題のひとつであった。彼は言うまでもなくかつてメルセデスのジュニア・チームでミハエル・シューマッハーやカール・ベンドリンガーらと同僚だった男だ。その能力は並みのものではないはずだ。

午前中のセッションが、タイムアタックを行ったのはチーバーただひとりという静かなものだった分、午後のセッションは大混雑となった。限られた時間に多くの選手が2セットのタイヤを使ってコースを走り回るのだ。渋滞が起きて当然だ。

このコースの混雑が予選の結果を大きく左右することとなった。上位陣各車1セット目のタイヤで1分46秒台のタイムを記録した後、セッション終盤に2セット目を履いての勝負が始まった。

まず残り15分で星野がタイムアタックにかかる。望んでDFVを手に入れた星野は、快調にコースを駆け抜け、45秒台前半が期待できるペースで130Rへ飛び込んだ。ところが不運なことにそこにはスロー走行中の粕谷俊二がいたのだった。

星野はせっかくのアタックを台無しにされて激高、ピットに帰った後粕谷のピットに駆け込んで声を荒げて抗議する一幕を見せた。しかしエンジンを換えて充実した星野の気力の現れではあっただろうが、失われた45秒台の記録は戻ってはこなかった。

混雑に打ちのめされたのは星野ばかりではなかった。黒澤琢弥はやはり45秒台前半が望めるペースで飛び込んだスプーンで前のマシンを抜き損ねてコースアウト。

午前中にタイヤを1セット使っているチーバーは自信満々にピットで待機、2セット目のタイヤを使ってのアタックのタイミングを計っていたが、セッション残り6分となったところでおもむろにコースインした。ところがゆっくりタイヤを暖めていざアタックに入ろうとしたとき、つまづいてしまう。130Rの立ち上がりで、後方からタイムアタック中の服部尚貴が追いつき、パッシングの呼吸が合わずに結局折り重なってシケインに入り込み、お互いに大きなタイムロスをしてしま

ポールのラッツェンバーガーが スタートから飛び出す

スタートで飛び出したラッツェンバーガーは、1周目から2位以下に2.6 秒もの差をつけるなど序盤からハードに攻め、独走態勢を築いた

ダニエルソンに激しくチャージするフレンツェン。25周目のシケインで痛恨のスピンを喫するが6位をキープ

激しいバトルを展開したカルカスチとアビチェッラ。しかし2台は28周目のシケインでからんでしまった

トップのラッツェンバーガーが独走する一方で、2位争いはし烈となった。ギルバート-スコット、マルティーニ、アーバイン、ダニエルソンが僅差で続く。しかし、この順序はゴールまで変わることはなかった

ったのだ。

結局チーバーは2回目のタイムアタックにかかることができず、1回目に残していた記録でグリッドに並ぶことになる。一方服部はタイムロスしながらも1分46秒483を記録、日本人選手最上位の予選7位に食い込んだ。それでも服部は「予選は大失敗」と肩を落とす。シケインでの交錯に責任を感じたのか、予選終了後、チーバーが服部を訪ねて詫びを入れているが、どちらもやはり失われたタイムは帰ってはこなかった。

前回優勝の鈴木利男は、1セット目のタイヤでタイムアタックにかかって、金曜日までに煮つめていたセッティングが外れてしまったことに気づいた。というのもこの日のコンディションは気温26℃と高く、しかも午前中の影響で、路面がまだ荒れ気味だったのだ。そこで急きょセッティングを変えて2回目のタイムアタックにかかるが、やはり渋滞に巻き込まれてタイムアップはならず、予選10位に埋もれてしまった。

散々だったのは和田孝夫だ。彼はセッション終了間際、タイムアタック中にデグナーの縁石に乗って飛び、そのままタイヤバリアに突っ込んだのだ。幸いにして和田は軽いムチ打ちで済んだが、マシンは大破し結局決勝出場をあきらめざるを得なくなってしまった。

日本人選手たちが混雑の中でタイムアタックに失敗、予選順位を後退させる一方で、外国人選手たちは順調にタイムを縮めた。予選終了寸前、ロランド・ラッツェンバーガーは1分45秒338を叩き出して群れから抜け出し、ポールポジションを奪い取った。

「2回目のアタックではコースが非常に混んでいたため、決して100%の走りではなかった。しかしマシンのセッティングが非常にうまく進んでいたのでこの結果を出せた」

これでラッツェンバーガーは2戦連続のポールポジションだ。

多発したアクシデント

決勝レースのスタートを控えたウォーミングアップ走行で、波乱が起きた。チーバーのマシンのサイドポンツーン内部にあったワイヤーハーネスが接触不良から突然発火したのだ。チーバーはマシンをコース脇に止めすぐに火を消し止めたが、電装系にダメージを負

今回4位で3ポイントを加算したアーバインだが、マルティーニとの差は14ポイントとなり苦しい状況に

今回からマシンにパワステを装着している松本。その甲斐あってか、快調に走行し日本人最上位の9位でゴールした

服部との接触後、2度ピットインし最下位に落ちた利男だが、ファステストラップを叩き出した

確実にタイトルへと近づいているマルティーニ

関谷は電気系のトラブルでスタート直後にストップ

日本人でタイトル獲得の可能性を持つのは鈴木利男ただひとりとなった

ラッツェンバーガーの独走

さてスタートで首位に立ったラッツェンバーガーは、他を圧倒するハイペースで突進し2位以下を引き離しにかかる。「鈴鹿はオーバーテイクが難しいコースだから、スタートと最初の1ラップに集中して誰にもスリップにつかれないようにハードプッシュするつもりだった。そのとおりにいって良かったのだが、その分タイヤに負担をかけたのでゴールまで無事かどうか心配になった」とラッツェンバーガーは言う。ともかく彼は1周ごとに2位ギルバートースコットとの差を開き10周目には8秒を超える貯金を作り上げていた。

2位のギルバートースコット以下はマルティーニ、エディー・アーバイン、トーマス・ダニエルソン、服部と続いて2位集団を形成した。ギルバートースコットはステアリング・シャフトの支持部が緩んで苦しい走行となっていた。「絶えずステアリングに修正を加えなければならなかったのでペースが上がらなかった」と彼は言う。しかし彼を追いかけるマルティーニも相変わらず70,000回転以下でのバラつきに悩んでおり、ギルバートースコットをかわすことはできないでいた。

「S字やシケインでは開かれてしまい、勝負がかけられなかった」とマルティーニ。

その後方のアーバインは前方の2車が苦しみながら格闘しているのを見て、「前のマシンが自滅するのを待つ」構えに入る。その後ろのダニエルソンは「マシンがナーバスな状況となってスピンしないようにするのが大変だった」という状態。服部は今回から新たに戦線に投入したローラの感触を確かめながらの走行で、決してギヤが噛合している状態ではなかった。2位以降の上位陣はそれぞれが事情を抱えつつの戦いとなっており、結果的に膠着状態に陥ってラッツェンバーガーの独走を許すのであった。

しかし、後方からひとりその秩序を壊そうと突進する者があった。一度前に出したサロを撃墜して7位に浮上した利男である。彼はみるみる服部との差を縮め、10周目には膠着状態となっていた2位争い集団に完全に追いついてしまった。「服部君はコーナーで苦しそうだったし、前に出る自信はあった」と利男は言う。彼は再三にわたって後方から服部に仕掛ける構えを見せた後、14周目の130Rで勝負に出た。

利男は、130Rに向けて服部のアウト側に並びかかった。服部はイン側にいて突っ張る。2台はそのまま130Rにさしかかる。

ここでは服部が耐えきってせり勝ち、利男はいったん引いて130Rに飛び込んだ。

「ここで駄目ならシケイン進入で勝負をかけよう」と利男は思ったという。一方服部も「利男さんは130Rを立ち上がったらクロスしてシケインで差してくることが分かっていた」という。

お互いにシケインが勝負だと覚悟を決めながら130Rを抜けた。「勝負だ、と思って4速に入れてアクセルを踏み込んで全開にした」と利男は言う。ところがその瞬間、利男のマシンは服部のマシンの後部に突っ込み、破片をまき散らしたのだった。

「130Rは通常のラインならアウト側ですが、利男さんが来ていたのでインについて頑張った。でもイン側には大きなギャップがあるんですよ。新しいマシンでそのギャップを通るのは初めてだった。そうしたら振動でメインスイッチが落ちてしまったんです」

服部もまた130Rを抜けてシケインに飛び込もうとアクセルを踏み込んだ。ところが電気系が切断されたエンジンは回転を上げようとはしなかった。利男にとっても服部にとっても不運なアクシデントだった。しかし結局彼らはマシンを小破してピットに駆け込まざるを得なくなり、大きく順位を落とすこととなってしまった。

以降、レースは膠着状態のまま推移した。ラッツェンバーガーは心配していたタイヤに異常は発生せず、誰にもおびやかされることなく首位を走り続けた。ギルバートースコット、マルティーニ、アーバイン、ダニエルソンはそれぞれの事情を抱えたまま自分の順位を守り通した。

唯一秩序が乱れそうになったのは後方から驚異的な追い上げを見せたフレンツェンが25周目のシケインでダニエルソンに仕掛けたときだったが、フレンツェンはスピンして自滅してしまった。

「少し頑張れば抜けると思ったんだが無理をしすぎたようだ。ぼくのミスだ」とフレンツェンは言う。結局彼はダニエルソンに決定的な差をつけられてしまうが自分の順位を失うことなくレースを続けて、6位入賞を果たすことになる。

レースを走りきってラッツェンバーガーがチェッカーフラッグを目指してシケインを立ち上がり、そして力強く腕を振り上げながらストレートを駆け抜けた。ラッツェンバーガーは初めての全日本F3000選手権における優勝を遂げると同時に、今シリーズ8人目の勝者としてチャンピオン争いに名乗りを上げたのである。

8秒半遅れてギルバートースコットがチェッカーを受けた。彼もまた右腕を高々と振り上げた。厳しいレースを戦い抜き同僚とともに1-2フィニッシュを果たすことができた喜びがそこにはあった。ふたりは1コーナー手前で並び、お互いに健闘を讃えあってクーリングラップに入ったのだった。

8人目の勝者が登場したことで、シリーズの混迷は依然として続いている。ただし、残りレースが二つとなったためにチャンピオンの可能性は大きく絞り込まれた。チーバーと利男が無得点に終わり、マルティーニは耐えるレースを完遂して4点を追加したため、乱戦からマルティーニが一歩踏みだしたと言ってもさしつかえあるまい。とはいっても、7位のギルバートースコットとマルコ・アビチェッラまで8人の選手に計算上の望みは残っている。今年の全日本F3000は、誰が勝ってもおかしくはないレースが続いているが、シリーズチャンピオン争いもまた誰が勝ってもおかしくはない展開のまま、いよいよ終盤戦を迎えたのである。

優勝できたのは運じゃなく パッケージが良くなったからなんだ——ロランド・ラッツェンバーガー

WINNER'S VOICE

レース前、スタートと1周目に神経を集中させて、トップに立って最初の1周目から後続との差をつけようと考えていたんだ。鈴鹿では誰かの後ろについてしまったら抜くのはほとんど不可能だからね。スタートはその作戦どおりにうまくいったよ。アンドリューの方もよいスタートをしたけれど、僕と競るほどではなかった。でも、チームメイトのアンドリューがスタートを決めて2番手に立ったのを見て嬉しかったよ。そしてレース前に考えていたとおり1周目はかなりハードにプッシュしたんだけど、まだタイヤが温まっていなかったからデグナーで飛び出しそうになった。それでも早くリードを広げようとハードにプッシュしたよ。まるまる10秒のリードを稼ぎたかったんだ。

終わってから思えば、最初の10ラップはむしろハードにプッシュし過ぎたようだ。自分のはやる気持ちを抑えてタイヤを温存するのは大変だった。一時は2位との差が11秒にまで広がって、ミラーに誰も映らなくなった。ボクのペースは落ちてないのに、差が3周にわたって9.6秒に落ちたので、おそらくマウロがアンドリューを抜いてボクに追いついてくるだろうと思った。それで2周ほどまた速く走ったところ、差はまた約12秒に広がった。そのタイム差を保ちながら終盤はペースを落としたんだ。

レース中のトラブルと言えば、最後の5周はステアリングが重かった。多分ステアリング・ラックが強くなったんだろう。あと鈴鹿では珍しいことだけど、左リヤタイヤにブリスターができた。タイヤ・プレッシャーかキャンバーに問題があったんだろうね。35ラップ目ぐらいにはタイヤは終わっていたからね。最後の数周にはマシンからかなりノイズが出てたよ。最後の周は全てうまくいくように、それだけを願って走っていたよ。

今シーズンはあと2戦残っているわけだけど、ベストを尽くしてチャンピオンシップのトップ5に入りたいと思っている。前回の富士ではボクがポールを取れたことをラッキーだったと思っている人もいるだろうけど、今回の優勝でそれが間違いだったと気づいたと思うよ。ボクが突然いいドライバーになったわけじゃない。パッケージが良くなってきただけなんだ。優勝できたのは、望むようなセットアップが得られたし、エンジンもここ2〜3戦よりは良くなったからなんだ。

ALL 26 DRIVERS
それぞれの第9戦

3 黒澤　琢弥　2回目のタイムアタック中、スプーンでスローカーを避けコースアウトしてしまう。決勝ではスタート直後、3コーナー立ち上がりで星野に追突。フロントのウイングおよび足まわりを壊しリタイア

6 和田　久　20周を過ぎたあたりから軽いガス欠症状に見舞われ始めた。27周目に田中をパスして12番手に順位を上げ「最速ラップを出しにいくぞと思ったら」ガス欠症状がひどくなりペースが上がらずそのままゴール

8 松本　恵二　今回から電気式のパワーステアリングを装着。予選時にはこのパワステがうまく作動せず21番手グリッドにとどまる。レースでは徐々にポジションを上げ、最終的には日本人最上位の8位

10 H-H.フレンツェン　予選用タイヤに不慣れなのと、クリアラップが取れなかったために1分47秒893で17番手。ウォームアップではソフトタイヤでトップタイム1分46秒658をマーク。決勝では6位入賞

12 中野　信治　予選は1分50秒677のタイムで、最後尾からのスタートとなった。フリー走行では1分49秒台のタイムを出した。しかし、レースでは終始、粕谷と競り合うが結局前にでることはできず16位でゴール

17 古谷　直広　19番手からのスタートし、一時12番手までポジションを上げるが、中盤以降ペースが上がらず、17周目に舘、19周目に和田久、とパスされてしまう。そしてゴール目前には服部にも抜かれ14位で終える

20 A.ギルバート-スコット　予選終了間際まではトップだったが、マルティーニとラッツェンバーガーに抜かれ3番手。スタートで2番手に上がり、マルティーニを抑えたままゴールし、チームの1-2に貢献

25 R.チーバー　予選1回目はただ1台タイムアタックを行う。2回目ではタイムアタックに失敗しタイム更新はならなかった。そしてレース前のウォームアップで車両火災が発生してしまい、レースには出場できず

27 舘　善泰　決勝ではオーバーステアになってしまいトラクション不足に悩まされた。22番手からのスタートだったが、18周目に古谷、23周目には田中をパスし、最終的には10位でフィニッシュ

36 粕谷　俊二　鈴鹿での走行はこの週末が初めてとなるためにセッティングに手間取る。予選は1分50秒585のタイムで24番手。レースでは、スタートからゴールまで中野を従えての走行となり15位でフィニッシュ

61 T.ダニエルソン　レース序盤は2位争いの集団にいたが、中盤ごろからマシンのバランスが崩れアーバインから遅れる。その後、フレンツェンからチャージを受けたが5位のポジションを守りきった

77 鈴木　利男　10番手からのスタートだったが、7周目には7番手に浮上。服部にチャージをかけたが、14周目の130R立ち上がりでスローダウンした服部に追突してしまう。このためピットインを余儀なくされた

98 服部　尚貴　マシンをローラにスイッチ。予選7番手からスタートし序盤は6位を走行。利男との争いになり14周目の130R立ち上がりで、メインスイッチが切れてしまい利男に追突されるかたちになってしまった

5 J.クロスノフ　欠場

7 高橋　国光　朝のフリー走行では4番手。レースは4周目の2コーナーでコースアウト。コースには復帰できたもののポジションは12番手から最下位に。さらにミッショントラブルが発生し21周でリタイア

9 M.マルティーニ　新仕様のエンジンで臨んだが、7000回転以下では息つきを起こしてしまいスタートでやや出遅れる。リスクを犯さず3位をキープする作戦を取り、そのままチェッカーを受けポイントを31にのばす

11 E.アーバイン　予選は1分46秒080のタイムで4番手。スタートの際、2速に入れ損なってしまい、ポジションアップは図れず。結局スタートからゴールまで4位を走行しマルティーニをとらえることはできず

16 関谷　正徳　エンジンのマネージメントシステムを変更し若干出力が向上。決勝スタート前のウォームアップで電気系トラブルが発生。パーツを変えピットからスタートしたがすぐにエンジンが止まってしまった

19 星野　一義　エンジンをDFVに変更。予選はスローカーに引っ掛かり不本意な8番手。スタートしてすぐ3コーナーで黒澤に追突されリヤウイングを失う。そのまま走りデグナー2つ目でスピンしてストップ

21 R.ラッツェンバーガー　前回の富士に続き2戦連続でポールポジションを獲得。スタートから飛び出し、一時は2番手のギルバート-スコットとの差を11秒にまで広げる独走で、全日本3000初優勝を飾る

26 和田　孝夫　予選では最初に1分48秒台のタイムをマーク。タイヤを変えて2度目のタイムアタックに入ったがデグナーでコースアウト。縁石で飛んでタイヤバリヤに衝突。ダメージはモノコックにもおよび決勝出走を断念

28 P.カルカスチ　15番手からのスタートだったが14周目には8番手に。中盤はサロを追うが、後ろからアビチェッラのチャージを受ける。2台はシケインでからんでしまう。しかしそのまま走行を続け8位でゴール

37 M.サロ　予選は12位。レースはブレーキトラブルを抱えながら入賞まであと一歩の7位でゴール。「予選後にダウンフォースを減らしすぎた。コーナーではスライドしたけどストレートでは速かった」

62 田中　実　予選は1分47秒604のタイムをマークし、16番グリットを得る。決勝では8周目にアビチェッラ、15周目に松本、23周目に舘、28周目に和田久とパスされてしまった。最終的にトップと同一周回の12位

90 M.アビチェッラ　予選は6番手だが、スタート直前にギヤを交換しピットスタートとなる。28周目のシケインでカルカスチとからんでスピン。その影響でスプーンでコースアウト、ピットに戻りリタイア

99 中谷　明彦　予選は13番手だったが、スタートでジャンプアップしオープニングラップは8番手。しかし、2周目に入ってディファレンシャルギヤにトラブルが発生してしまい、残念ながらリタイアとなった

●フレンツェン登場

ハインツ-ハラルド・フレンツェンが、病気欠場しているフォルカー・バイドラーの代わりに残りの3戦に出場することになった。しかし、この契約には「バイドラーが出場可能な場合は無効になる」という条件がつく。そのバイドラーはドイツの病院に入院していたが、9月5日には退院し自宅からの通院治療を行っている。ノバの森脇氏も「最後の1〜2戦には復帰できるかもしれない」と語っている。

●松本車にパワステ装着

2台ある童夢のマシンのうち、松本のマシンにはパワーステアリングが装着された。これは童夢とオムロンが共同開発しているもので、すでに8月頃からテストを開始し、ドライバーのフィーリングと合わない部分やマイナートラブルが出るなどまだ完全ではないものの、今回から実戦に投入された。これは、普通の乗用車のように油圧を利用したものではなく、モーターを使う電気式のもの。約3kgの重量増などのデメリットはあるが、それ以上に微妙なステアリング操作が可能になるというメリットが得られる。現状では、ドライバーがステアリング操作ができるようステアリングを軽くするために、走りで犠牲にしている部分がまだあるという。また、ドライバーの体力消耗も低減される。

●クロスノフは今回も欠場

富士スピードウェイでのCカーのテストでクラッシュした際に負傷したために、第8戦を欠場していたスピードスターレーシングのクロスノフは、順調に回復していたが今回も欠場となった。同チームでは、クロスノフの代わりに全日本F3で活躍するアンソニー・レイドを富士スピードウェイでのテストに起用したが、レイドは100Rでクラッシュしマシンを大破させてしまった。クラッシュしたマシンをレースまでに修復することは不可能なため、チームは新車の手配をしたが、日本はもとよりローラ社があるイギリスにも新車はなく、今回の欠場となった。なお、レイドは激突の際にヘルメットが脱げてしまったため後頭部に裂傷を負ったが幸い大事にはいたらず、同日開催となった全日本F3に出場した。

バイドラーの代役を務めるフレンツェン

ノーズコーン内にあるパワステの装置

RESULT ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP Rd.9

9月27日(予選26日)／鈴鹿サーキット／観客数:45,000人／天候:晴れ

RESULT

●5.86403km×35周＝205.24105km　予選出走25台・決勝出走24台・完走17台

							ベストラップ
1	⑪R.ラッツェンバーガー	KYGNUS, TONEN, LOLA	ローラT92／50・無限	BS	35周	1'04'33'949	1'49'674
2	⑩A.ギルバート-スコット	KYGNUS, TONEN, LOLA	ローラT92／50・無限	BS	35周	1'04'42'377	1'49'764
3	⑨M.マルティーニ	アコム エボリューション T92	ローラT92／50・無限	BS	35周	1'04'43'315	1'49'871
4	⑪E.アーバイン	コスモオイル ローラT92 無限	ローラT92／50・無限	DL	35周	1'04'46'266	1'49'978
5	⑪T.ダニエルソン	SUNTORY BOSS T92	ローラT92／50・フォードDFV	DL	35周	1'04'59'214	1'50'496
6	⑩H-H.フレンツェン	KAWAI STEEL T92	ローラT92／50・無限	BS	35周	1'05'02'250	1'49'414
7	⑩M.サロ	アドレーシング レイナード92D	レイナード92D・無限	YO	35周	1'05'22'380	1'51'030
8	⑩P.カルカスチ	ALEXEL-92D	レイナード92D・無限	DL	35周	1'05'25'702	1'51'239
9	⑧松本 恵二	ダンロップ 童夢 F103	童夢F103・無限	DL	35周	1'05'26'372	1'50'557
10	⑳龍 善泰	ALEXEL-T92	ローラT92／50・無限	DL	35周	1'06'05'665	1'52'136
11	⑥和田 久	CAPCOM LOLA T92	ローラT92／50・無限	DL	35周	1'06'12'032	1'51'999
12	⑪田中 実	PLUS LOLA T92／50	ローラT92／50・フォードDFV	DL	35周	1'06'19'486	1'51'714
13	⑭服部 尚貴	TOSTEM LOLA T92	ローラT92／50・無限	BS	34周	1'04'34'219	1'49'745
14	㉑古谷 直広	エボリューションT92	ローラT92／50・無限	YO	34周	1'04'39'151	1'51'917
15	㉞柏谷 俊二	チーム ノジ ローラT92-50	ローラT92／50・無限	DL	34周	1'04'45'611	1'52'851
16	㉝中野 信治	PIAA REYNARD 92D	レイナード92D・無限	BS	34周	1'04'46'770	1'52'724
17	㉗鈴木 利男	UNIVERSAL LOLA	ローラT92／50・フォードDFV	BS	34周	1'06'07'518	1'49'067
	⑨M.アビチェッラ	オムロン ダンロップ F103	童夢F103・無限	DL	28周	アクシデント	1'49'596
	⑦高橋 国光	ADVAN LOLA MF308	ローラT92／50・無限	YO	21周	ミッション	1'51'507
	㉚中谷 明彦	TOSTEM REYNARD 92D	レイナード92D・無限	BS	1周	ディファレンシャル	1'59'752
	㉛星野 一義	CABIN T92	ローラT92／50・フォードDFV	BS	0周	アクシデント	——
	③黒澤 琢弥	CABIN T92 DFV	ローラT92／50・フォードDFV	BS	0周	アクシデント	——
	㉜関谷 正徳	レイナード92D JUDD ハヤシ	レイナード92D・ジャッドBV	BS	0周	電気系	——
ns	㉕R.チーバー	プロミス REYNARD 92D	レイナード92D・無限	BS	——		——
ns	㉖和田 孝夫	NISSEKI レイナード92D	レイナード92D・無限	BS	(予選	▷ 1'48'628)	——

・優勝スピード：190.72km/h
・最速ラップ：鈴木 利男（ローラ・フォード）1'49'067　193.55km/h
・ラップリーダー：1〜35＝R.ラッツェンバーガー
NEXT ROUND：全日本F3000選手権第10戦　10月17〜18日　NIPPON SHINPAN NICOS CUP Rd5 FUJI FINAL（富士）

STARTING GRID

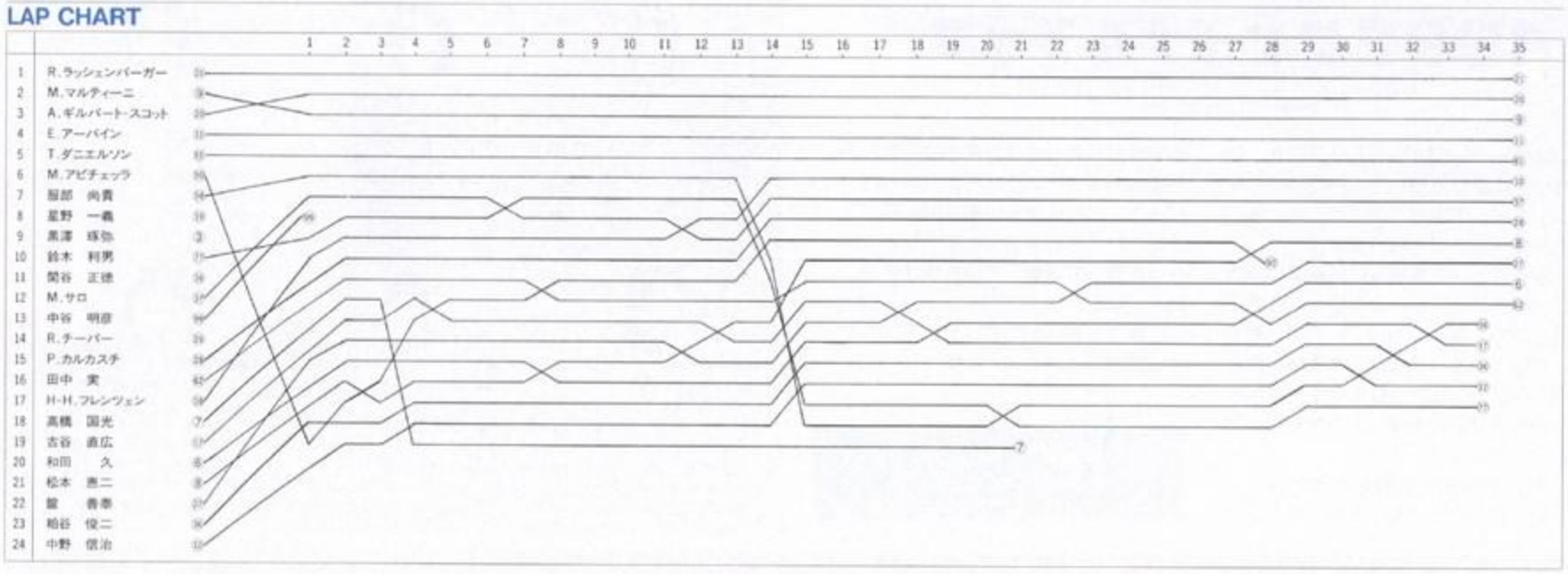
▲

⑪ロランド・ラッツェンバーガー ▷ 1'45'338	⑨マウロ・マルティーニ ▷ 1'46'023
⑩アンドリュー・ギルバート-スコット ▷ 1'46'059	⑪エディー・アーバイン ▷ 1'46'080
⑪トーマス・ダニエルソン ▷ 1'46'328	⑨マルコ・アビチェッラ ▷ 1'46'430
⑭服部 尚貴 ▷ 1'46'483	㉛星野 一義 ▷ 1'46'512
③黒澤 琢弥 ▷ 1'46'666	㉗鈴木 利男 ▷ 1'46'936
㉜関谷 正徳 ▷ 1'47'158	⑩ミカ・サロ ▷ 1'47'245
㉚中谷 明彦 ▷ 1'47'303	㉕ロス・チーバー 1'47'439 ◁ 1'48'173
㉖パウロ・カルカスチ ▷ 1'47'448	⑪田中 実 ▷ 1'47'604
⑩ハインツ-ハラルド・フレンツェン ▷ 1'47'893	⑦高橋 国光 ▷ 1'48'046
㉑古谷 直広 ▷ 1'48'264	⑥和田 久 ▷ 1'48'391
⑧松本 恵二 ▷ 1'48'550	⑳龍 善泰 ▷ 1'49'136
㉞柏谷 俊二 ▷ 1'50'585	㉝中野 信治 ▷ 1'50'677

POINT STANDING

順位	ドライバー	第1戦 3／8	第2戦 4／12	第3戦 5／10	第4戦 5／24	第5戦 7／19	第6戦 8／2	第7戦 8／16	第8戦 9／6	第9戦 9／27	第10戦 10／18	第11戦 11／15	総得点
1	マウロ・マルティーニ	1	4	6	1	6	0	9	0	4			31
2	フォルカー・バイドラー	4	0	0	9	4	9	—	—	—			26
3	ロス・チーバー	9	0	0	6	0	4	0	6	0			25
4	鈴木 利男	0	0	0	0	0	6	6	9	0			21
5	ロランド・ラッツェンバーガー	0	0	4	0	0	3	0	3	9			19
6	エディー・アーバイン	0	3	9	0	0	9	0	2	3			17
7	マルコ・アビチェッラ	0	0	1	0	9	2	0	1	0			13
7	アンドリュー・ギルバート-スコット	0	0	0	3	3	1	0	0	6			13
9	パウロ・カルカスチ	0	9	0	0	2	0	0	0	0			11
10	服部 尚貴	3	0	2	4	1	0	0	0	0			10
10	星野 一義	6	0	0	0	0	0	4	0	0			10
10	トーマス・ダニエルソン	0	6	0	0	0	0	2	0	2			10
13	黒澤 琢弥	2	0	0	0	0	0	3	4	0			9
14	ミサ・サロ	0	0	3	0	0	0	0	0	0			3
15	和田 久	0	2	0	0	0	0	0	0	0			2
15	小河 等	—	—	—	2	—	—	—	—	—			2
17	リカルド・リデル	0	1	0	0	0	0	0	—	—			1
17	和田 孝夫	0	0	0	0	0	0	1	0	0			1
17	ハインツ-ハラルド・フレンツェン	—	—	—	—	—	—	—	—	1			1

LAP CHART



摩耗を増やすから、良くないよね。

——タイヤの使い方にキーポイントがありそうですが、では入門ドライバーへのアドバイスをお聞かせください。

服部：ハンドルで車を無理に曲げようとすると、パワーロスになって遅くなっちゃうんだ。だから、自然に車が曲がろうとする挙動変化をもってコーナーへ入っていくことだね。曲げようとする力がいらなくなった分、アクセルの量が増やせる。タイヤのキャパシティーを越えないドライビングが、速さにつながるんだ。

影山：自分もそうだったけど、最初は気持ちばかりが先へ行って、がむしゃらにコーナーへ突っ込んでいた。だけど、どうやったらタイムがつめられるのか、冷静に考えないとね。タイヤを上手に使うことができれば、速く走れるようになる。トップドライバーの走りがカッコイイからって、形だけ真似してもダメだよ。自分自身のドライビングを創造していかないとね。

Do! PDL誌上道場 by岡田秀樹

「ブレーキングこそドライビングの要」

●ブレーキロックを体験しろ！

危険が迫って急ブレーキ、タイヤがキーッとロックすると、びっくりして体が硬直しちゃうなんてケース、大抵の人は身に覚えがあるだろう。何でも初めて体験する時は、ドキドキして他の事を考える余裕なんて無くなっちゃうんだ。

だからこそあえてブレーキロック体験を練習しておけば、万一危険が迫っても、逃げ道を探すとか、次の操作をするとかの余裕が生まれ、事故を回避する手立てができるというものなんだ。

このブレーキ、ロック寸前がいちばんよく効くのは誰でも知っていると思うけど、どのくらい踏むとロックするのかを知らない人がほとんど。

公道で試すのは危険だし、ドライ路面では40km/hくらいからスポット摩耗*ができちゃうから、ぜひPDLに参加して、安全なクローズドコースで、親切な指導の元に試してもらいたい。

●ブレーキロック状態での車の特性

(1)ロックしている時は、ステアリングが効かない。

➡ロック状態で滑っている時には、ステアリングをいくら操作しても、車は真っすぐ進むだけ。つまりコーナリング中にロックさせると、コーナーの外方向へ飛び出しちゃうんだ。

(2)一般乗用車は、リアタイヤが先にロックして、テールを振られないための装置が付いている。

➡つまりフロントからロックするんだ。

(3)路面のμが低くなるほど、ロックの状態がわかりにくい。

➡雪道や凍結路では知らず知らずのうちにロックしているので、要注意だ。

●性能を過信するな！

最近はABSという、急制動時でもステアリングが効くように、ロックをさせない為の装置が普及してきた。しかし、自動車の性能を過信して安全義務を怠っては、事故からは逃れられない。ABSがどんなに優れていても、タイヤのグリップ限界を越えるようなステアリング操作やスピードまでは補ってはくれないのだから、基本的なことを大切にハンドルを握ってもらいたい。

＊スポット摩耗
ロックした際、タイヤの一部分が削り取られたように摩耗してしまう現象。

1992ファイナルラップ

'92モータースポーツシーズンを、見たり、体験したりして「わいわい」エンジョイしてきたこのコラムも、今回でシーズンオフとなります。

サーキットの素適な休日を楽しんだり、自らステアリングを握って四苦八苦したり、スペシャリストの話に感心したり、いろいろなことを経験したこのシーズン、私たちはモータースポーツのもうひとつの楽しみ方を発見したようです。

本当は紙面で紹介しきれなかった「楽しい」こと、もっともっとあったのですが、それはまた次のシーズンのお楽しみ……ということで、チーム・パメラ一同たくさんの思い出を胸に、またこれからもずうっとモータースポーツを愛して活動していきますので、我こそはモータースポーツフリークという皆さんも、私たち以上にエンジョイし続けてくださいネッ♥

サーキットに、ジムカーナに、ラリーに、私たちを見かけたら声をかけてくださいネッ♥……SEE YA!

●サーキットで応援したり、ステアリングを握ったり、シビアな勝負にかけたり、モータースポーツの楽しみ方人それぞれ。けど、なんでも続ければより一層おもしろさは深みを増すこと間違いなし。どっぷり浸かって泥まみれ「ラリホー」リカちゃん、明日も全開?

●ジムカーナが人生の私。いろいろと悩みも多いけど、幾多の壁を乗り越えてきたエキスパートドライバーのみなさんのお話は、とっても励みになって勇気がわいてきた。ますます上を目指す意欲に燃えて、「ジムカーナクイーン」エミコは、華麗なるターン♪

●より国際的に華やかになった国内レースシーン。お馴染みのドライバーから若手ドライバーまで、ブリヂストン勢の活躍には目を見張るものがあって、わくわくさせられた今シーズン。「辛口レースファン」ピーちゃんは、誰をひいきにして良いのか迷っちゃう～。

●サーキットで様々なイベントを見て、そしてたくさんのファンの方々と接して、ひとことにレース観戦といっても、いろんな楽しみ方があることを発見。「サーキットお祭り派」のヨーコは、サーキットへ足を運ぶのが、もうほとんど病み付きになっちゃったぁ！

●知ってるつもりで知らなかった運転のABC。ポテンザ・ドライビング・レッスンでの初めての体験は、今後の運転に生かして街でもセイフティー・ドライバー。そしていつかは私も憧れのモータースポーツを、「ドラテク予備校生」リエコの夢はサーキット！

●参加の楽しさプラス、名人のアドバイスも為になるポテンザ・カップ・ジムカーナ。参加することに腕前が上がるなんて、とってもうれしい競技会だから、これからもどんどん参加して、ぜひ豪華な賞品をわが手中にと願う「ジムカーナギャル」ユミちゃんです。

資料提供／株式会社ブリヂストン　構成・制作／チーム・パメラ

わいわい

POTENZA News Paddock

from BRIDGESTONE MOTORSPORT

……誰よりも速く走りたい！
タイヤの使い方でステップアップ

速さのキーポイント レーシングタイヤ

今、若手レーシングドライバーのフロントロウに位置するお二方、グループAで活躍される影山正彦選手と、F3000の服部尚貴選手。元気あふれる両選手に、レーシングタイヤとレース、そして速く走るためのコツを教えていただきました。

――まず最初に、今シーズンはどんな年だったかお聞かせください。

影山：今年からすばらしい体制になって、良い経験をたくさん積むことができたんだ。これを財産として、今後の活動に生かせたらなぁと思ってるんだ。

服部：お立ち台にも立てたし、自分にとってとても良い年だったね。途中からマシーンがレイナードになったので、ドライビングスタイルを変えるのに苦労したけど、良い勉強になったよ。

――どんな風にドライビングスタイルを変えたんですか。

服部：ヨーロッパスタイルっていうか、エイヤッと曲げて、直線でダッシュ！っていう感じ。わかるかなぁ～(笑)

――では、とくに印象に残ったレースはありますか。

影山：ないネ！(笑)……どのレースも一生懸命やったっていう感じだから。

――それでは、タイヤについてお伺いしたいのですが、一般タイヤとレーシングタイヤの違いって何でしょうか。

服部：丸いのが同じであとは全然別もの。

影山：そうだね、とくに言えることは、発熱によってグリップを発生するって感じが、レースタイヤ独特のものだと思う。ゴムが溶けているのを実感できるんだよ。

服部：ウォーミングラップやピットアウト直後にスピンする光景を見ることがあるでしょう。レースタイヤは、冷えてる時には氷の上を走っているくらいにグリップしないんだよ。言い訳じゃないけど……(笑)

これが一般市販ラジアルだと、発熱によるグリップの変化は少なく作ってあるから、いつでも平均した性能が期待できるんだ。

影山：あとレースタイヤは手作りってい うこと。そのサーキットや気候に合わせて、開発のスタッフと一緒にテストしながら作っていく。ブリヂストンは開発が早くて、ドライバーの求めている方向で次々と新しい良いものができていくんだ。良いものって、タイムが出るってことだよ。だから僕たちブリヂストン勢は安心して走れるんだよ。

――では、タイヤの状態をふまえた、レースの勝負上の駆け引きとかは存在するんですか。

服部：そう、それが肝心。最初はガソリンがたくさん入っていて、車が重いからタイヤに負担がかかる。しかも滑りやすいでしょ。最初の5周だよね、ここでのブレーキの使い方、アクセルの使い方が後々に影響してくるんだ。レースではタイヤの使い方ひとつでも、トータルで考えていかないとね。

影山：レースでのタイヤへの負担ってすごく大きいでしょ、コーナリングで無理にこじるのはもっとも良くないんだ。過度の横Gによって、必要以上にタイヤを摩耗させちゃって、寿命を縮めることになる。

服部：そうそう、あとブレーキをロックさせるのも、局部的な摩耗を引き起こしちゃうから、時にはタイヤにとって命取りになるんだ。それからF3000のようにパワーが大きいと、雑なアクセルワークでも

プロフィール

氏　名　影山　正彦
生年月日　昭和38年8月8日
血液型　AB+
趣　味　ジェットスキー
愛　車　ニッサン・シーマ
デビュー　'84年8月／富士フレッシュマン／TS1300
〈読者への一言〉
サーキットへ遊びにきてください。

氏　名　服部　尚貴
生年月日　昭和41年6月13日
血液型　O+
趣　味　スキー
愛　車　ポルシェ911
デビュー　'86年3月／鈴鹿シルバーカップ／FJ1600
〈読者への一言〉
レースをやってる人へ……
自分を信じてがんばれ！

T on his LOTUS 107

JOHNNY HERBERT

ポルトガルGPではミカ・ハッキネンがベルガー、シューマッハーらと壮絶なバトルを展開、上昇気流に乗るチーム・ロータス
ピーター・ライト作の新鋭107は、油圧制御のセミアクティブ・サスペンションを搭載した意欲作だ
鈴鹿での経験が豊富なジョニー・ハーバートとともに、日本グランプリでの活躍が、今、最も期待できるチームである

Photo/Hiroshi Kaneko

PIONEER LDC

ROUND 1 **SOUTH AFRICAN GP** *Kyalami*/ROUND 2 **MEXICAN GP** *Hermanos Rodriguez*
ROUND 3 **BRAZILIAN GP** *Jose Carlos Pace*/ROUND 4 **SPANISH GP** *Catalunya*
ROUND 5 **SAN MARINO GP** *Enzo e Dino Ferrari*/ROUND 6 **MONACO GP** *Monte Carlo*
ROUND 7 **CANADIAN GP** *Gilles Villeneuve*/ROUND 8 **FRENCH GP** *Magny-Cours*
ROUND 9 **BRITISH GP** *Silverstone*/ROUND 10 **GERMAN GP** *Hockenheim-Ring*
ROUND 11 **HUNGARIAN GP** *Hungaroring*/ROUND 12 **BELGIAN GP** *Spa-Francorchamps*
ROUND 13 **ITALIAN GP** *Monza*/ROUND 14 **PORTUGUESE GP** *Estoril*
ROUND 15 **JAPANESE GP** *Suzuka*/ROUND 16 **AUSTRALIAN GP** *Adelaide*

F-1 GRAND PRIX 1992
WORLD CHAMPIONSHIP PART2

PILW-1092/117分　税込¥6,500 税抜¥6,311 digital AUDIO

10/25 ON SALE

"優勝したい"この強い欲求があるために、それぞれが強い個性の持ち主となる。
ここは、個性のショーケースだ。ロン・デニス 『GRAND PRIX PEOPLE F1グランプリの住人たち』(双葉社刊)より

NOW ON SALE

LaserDisc

LASER DISC 時代は、レーザーディスク。
このマークはレーザーディスクの統一マークです。

●レーザーディスクは、一般家庭での私的視聴に用途を限って販売されています。したがって、無断で複製、上映、放送、有線放送、レンタル(有償・無償を問わず)することは法律によって一切禁止されています。●ご紹介したディスクは、品切れの場合もあります。詳しくは取扱い店にお問合せ下さい。●毎月続々発売されるLDソフトを紹介した『ニュー・ディスク・フラッシュ』を郵送ご希望の方は、住所・氏名・年齢・職業・レーザーディスクプレーヤーの有無をご記入のうえ、〒152 東京都目黒郵便局私書箱27号 パイオニアカタログセンター：レーシングオン-10係へ。

パイオニアLDC株式会社

F-1 GRAND PRIX 1992
WORLD CHAMPIONSHIP PART1
PILW-1091/117分
税込¥6,500 税抜¥6,311 digital AUDIO

F-1 GRAND PRIX 1992 SPECIAL
The Men of Legend
～伝説の男達～
PILW-1086/30分
税込¥3,800 税抜¥3,689 digital AUDIO

F-1 GRAND PRIX 1992 SPECIAL
片山 右京
Challenge Spirit in F1
PILW-1085/30分
税込¥3,800 税抜¥3,689 digital AUDIO

1992
INDIANAPOLIS 500
PILW-1087/95分
税込¥5,500 税抜¥5,340 digital AUDIO

レースクィーン・オブ・クィーン
コンテスト'92インIMS
レーシングオン誌上選考

私だけにしかない キレイを見つけて

Photos/ Ken-ichi Yoshida

カラフルなコスチュームに、明るく元気な笑顔
張り詰められた空気が漂うサーキットには
あまりにも輝きすぎて、まるで異次元の人のようだけど
チームの一員として喜んだり、悲しんだり
感動して泣いちゃったりするのは、ボクらと同じ
みんなレースが大好きだってこと
'92シーズンを一緒に盛り上げてきた、そんな彼女たちの中で
いちばんキレイだったひとりを選んでください

JECSレースクイーン

全日本ツーリングカー

8 飯島　みゆき

①1970年1月24日　②群馬県　③ＡＢ型
④165・87・60・88
⑤フィガロ、スカイライン
⑥スキー、水泳、エアロビクス
⑦全国のサーキットに私の明るさをたーくさん振りまきます。温かいご声援、よろしくお願いします

9 西原　さおり

①1970年6月11日　②長野県　③Ａ型
④166・80・57・83
⑤スカイライン、フェアレディＺ
⑥水泳、スキー、ゴルフ、バスケットボール
⑦目標はもちろん優勝!!　私も一生懸命頑張りますので、皆さんもぜひ応援してください

アドバン・ギャル

10 嶋村　かおり

①1971年1月27日　②山口県　③Ａ型
④167・80・55・83
⑤コルベット、ポルシェ928
⑥弓道、プロレス（見るのが好きです）
⑦レースも残りわずか、最後までガンバります。10月から関西テレビ「女子寮パラダイス」出演中です

トステム・レースクイーン

全日本Ｆ3000

1 高　翠美

①1970年2月14日　②神奈川県　③Ｂ型
④171・84・60・88
⑤プジョー205GTi
⑥スキー、水泳
⑦お休みの日は愛車のプジョーGTiで横浜市内をドライブするのが楽しみ。お仕事も楽しんでいます

2 福田　真澄

①1969年2月3日　②東京都　③ＡＢ型
④169・83・58・85
⑤フェアレディＺ
⑥
⑦趣味はドライブ、特技はカラオケ。とても良い環境でお仕事ができているので、楽しんでいます

3 佐々木　美鈴

①1971年3月29日　②東京都　③Ａ型
④168・86・60・85
⑤ポルシェ911
⑥スキー
⑦今、一番興味があるのはスキューバダイビング。車も大好きで、サーキットにいる時間は幸せです

4 上野　貴子

①1971年6月19日　②東京都　③Ａ型
④167・82・58・88
⑤フィガロ
⑥スキー、水泳、ゴルフ
⑦小さい時からのスポーツ好き。でも一方で陶器やインテリアデザインの勉強をしたり、多趣味です

エッソ・レースクイーン

JSPC

5 菊地　真由美

①1970年3月25日　②山口県　③Ａ型
④169・80・59・86
⑤黒のセリカGT-FOUR
⑥バレーボール、水泳
⑦おとなしいけど負けず嫌い、カラオケが大好きで、アン・ルイスのモノマネをしたらピカイチです

6 河野　恵美子

①1972年5月31日　②東京都　③Ａ型
④169・80・58・88
⑤黒か赤のポルシェカレラ911
⑥テニス、水泳
⑦好奇心旺盛でマンネリが嫌いな性格です。物を考える時にアヒルのように口をとがらせるのがクセ

7 出井　裕子

①1970年5月30日　②兵庫県　③ＡＢ型
④168・83・58・86
⑤コルベット、赤のＲＸ-7（私の愛車）
⑥ウインドサーフィン
⑦ダウンタウンの松本さんみたく面白い人が好き。将来はお金持ちになってテスタロッサに乗りたいな

①生年月日　②出身地　③血液型　④身長&スリーサイズ（Ｂ・Ｗ・Ｈ）　⑤好きなクルマ　⑥好きなスポーツ　⑦一言コメント

キャビン・レーシングチームギャルズ

全日本F3000

14 寺尾　ゆか

①1969年11月1日　②東京都　③B型
④167・82・57・85
⑤なし
⑥バスケットボール
⑦

15 斉藤　樹理

①1970年7月25日　②東京都　③B型
④169・83・60・88
⑤動けば何でも……。
⑥?
⑦

16 岸本　遥

①1968年3月13日　②東京都　③AB型
④168・84・59・86
⑤フェアレディZ
⑥スキューバダイビング
⑦

AXIA BEAT ANGELS

全日本ツーリングカー

11 諏訪　あさぎ

①1973年10月15日　②東京都　③O型
④168・80・58・83
⑤スカイラインGT-R
⑥水泳
⑦AXIAともども、私もヨロシクね！

12 小畑　裕子

①1969年8月15日　②東京都　③A型
④166・88・60・87
⑤スカイラインGT-R
⑥エアロビクス
⑦チャンピオンを目指すAXIAスカイラインを応援してくださいね！

13 高橋　あやこ

①1971年1月16日　②東京都　③AB型
④165・82・60・86
⑤フェアレディZコンバーチブル
⑥スキー、テニス
⑦AXIAスカイラインがチャンピオンになれるように、応援よろしくお願いします

サントリーBOSSガール

全日本F3000

17 河野　岬

①1969年10月26日　②群馬県　③A型
④168・87・58・86
⑤オープンカー
⑥水泳、ジョギング
⑦

18 佐藤　香

①1970年12月20日　②神奈川県　③B型
④168・85・60・89
⑤スポーツタイプの車
⑥水泳、スキー
⑦

私だけにしかない
キレイを見つけて

カルソニック・レディ

JSPC & 全日本ツーリングカー

19 町田　裕美

①1972年6月16日　②東京都　③O型
④171・82・60・85
⑤フェアレディZ
⑥スキー
⑦人と接することが大好きです。体力、根性は誰にも負けません。レオタード姿に自信あり

20 清水　わかな

①1971年6月30日　②東京都　③O型
④168・85・60・85
⑤シルビア
⑥バレーボール、乗馬
⑦負けず嫌いの頑張り屋です

ブリヂストン・イメージガール

29 向井田　彩子

①1971年9月23日　②神奈川県　③O型
④168・80・58・87
⑤JAGUAR
⑥ダンス、水泳、ローラースケート、バスケット
⑦高校在学中にスカウトされて、CF、モデルを経て現在に至っています。素直で明るい女の子です

コスモオイル・レーシングギャル

全日本F3000

30 阿部　美由希

①1973年3月2日　②埼玉県　③A型
④169・83・58・86
⑤動けば何でもいい
⑥水泳
⑦とにかく目立つのが大好きです。サーキットで目立ってたら、声をかけてね!!

31 馬場　小有理

①1971年11月27日　②東京都　③B型
④166・85・58・84
⑤スカイライン
⑥陸上
⑦この仕事をするようになってから、テレビのレース中継に釘づけです。チームを応援してください

32 小松崎　昌子

①1973年10月5日　②茨城県　③B型
④167・81・59・85
⑤ベンツ500SL
⑥スキー
⑦今、モータースポーツのとりこになっています。笑顔でがんばります

アコム・レーシングギャル

全日本F300Q

21 青木　まい

①1969年12月22日　②東京都　③O型
④168・83・58・85
⑤走れば何でも好きだけど、どこでも走れる車
⑥テニス、マリンスポーツ、サーフィン
⑦これからいろんなことにチャレンジしていきたいと思います。レースを見るのは大好きです

22 石山　恵利子

①1967年10月14日　②東京都　③B型
④167・80・56・84
⑤センチュリーのような、大きくてゆったりした車
⑥テニス
⑦レースが大好きです

23 森　陽子

①1972年6月29日　②東京都　③A型
④162・80・57・83
⑤ポルシェ
⑥水泳、スキー
⑦まだ学生の私です

24 井澤　由美

①1968年9月10日　②神奈川県　③A型
④166・83・58・85
⑤スポーツタイプの車
⑥水泳、プロ野球
⑦このお仕事を始めて、ちょっと車やレースに詳しくなりました

プロミス・チームプリンセス

全日本F3000

25 内田　愛

①1969年1月11日　②愛知県　③A型
④172・83・60・88
⑤レイナード92D
⑥テニス、スキー、ゴルフ
⑦レースクイーンの仕事は今年が最後の予定なので、来年は観客としてサーキットに行きます

26 古川　るり子

①1971年3月7日　②東京都　③A型
④170・81・57・83
⑤パジェロ（大型車）
⑥水泳、スカッシュ
⑦妹がザ・バージンというグループ名で歌手デビューしました。私ともども、よろしくネ!

27 石川　真紀

①1972年7月12日　②神奈川県　③O型
④170・83・61・88
⑤ベンツ
⑥エアロビクス
⑦童顔ですけど、20歳になったので大人っぽくイメージチェンジしたいな、と思っています

28 加藤　珠美

①1971年1月31日　②神奈川県　③B型
④173・80・58・85
⑤大きな車
⑥テニス
⑦髪型をショートにして、リフレッシュするつもりです。イメージチェンジ後の私も応援してネ!

①生年月日　②出身地　③血液型　④身長&スリーサイズ（B・W・H）　⑤好きなクルマ　⑥好きなスポーツ　⑦一言コメント

私だけにしかない キレイを見つけて

富士通テン・レースクイーン

全日本ツーリングカー

41 新井　すみれ

①1972年12月24日　②群馬県　③B型
④166・88・56・89
⑤MR 2
⑥水泳、バスケットボール
⑦趣味は料理をすることで、特に煮物が得意な家庭的な私です

42 工藤　ゆかり

①1970年7月2日　②神奈川県　③O型
④173・84・60・89
⑤ハイラックスサーフ
⑥水泳、スキー
⑦グループA以外のレースも見に行ってしまうほど、レースが大好きな私です

ファミリーマートキャンペーンレディ

全日本F 3

33 細渕　昭子

①1970年6月26日　②埼玉県　③O型
④161・85・58・88
⑤エスクード
⑥スキー、テニス
⑦いつもニコニコ元気に頑張りますので応援してください。ファミリーマートレーシングチームもネ!!

34 今井　けい子

①1971年2月9日　②神奈川県　③AB型
④163・85・57・87
⑤フェラーリ
⑥スキー
⑦

KAWASHOレースクイーン

全日本ツーリングカー

35 小林　陽子

①1971年8月5日　②神奈川県　③AB型
④167・86・59・87
⑤カローラレビンとプジョー
⑥水泳、ソフトボール
⑦メカニック、ドライバー、監督、そしてそれを応援する歓声の渦!!　私はレースが大好きです

36 阿竹　紀美子

①1970年11月24日　②東京都　③B型
④167・83・58・85
⑤赤のマセラッティ
⑥水泳、体操
⑦モデルを始めて半年。レースクイーンが初めての仕事です。KAWASHOを応援してくださいね

フロム・エー レーシング サーキットレディ

JSPC

37 志水　友紀

①1973年7月25日　②兵庫県　③B型
④169・89・60・89
⑤黄色のフェアレディZ
⑥スキューバダイビング
⑦最近スキューバダイビングに凝っています。おすすめのポイントがあったら、ぜひ教えてください

38 奥西　美子

①1971年11月30日　②兵庫県　③A型
④164・81・59・88
⑤スカイライン
⑥バレーボール、水泳
⑦人と接することが大好きなので、サーキットレディになれてとても良かったと思います

39 山木　立子

①1971年7月18日　②東京都　③O型
④164・83・59・86
⑤赤いフェアレディZ
⑥レース、野球
⑦元気と明るさでチームを盛り上げてます。絵を描くのが好きなので、油絵を習っています

40 高野　恵美

①1968年12月11日　②埼玉県　③O型
④168・83・60・86
⑤シーマ
⑥レース、お相撲
⑦レースは皆で頑張っているところが大好きです。まだ身長が伸びているのがちょっと気になります

キグナス サーキットレディ

全日本F3000

47 岩下　玲子

①1970年1月27日　②東京都　③B型
④164・83・57・86
⑤フェラーリ、ベンツ、RX-7
⑥水泳、ダンス
⑦私はレースが大好きなので、サーキットに行くのがいつも楽しみです。一生懸命応援を続けてます

48 矢野　なおみ

①1970年9月10日　②愛媛県　③B型
④165・84・58・86
⑤レンジローバー
⑥マリンスポーツ全般
⑦チームへの応援、よろしくお願いします

49 広田　有美

①1969年3月2日　②東京都　③A型
④163・83・58・85
⑤フェアレディZ、ポルシェ、ベンツ
⑥テニス、ゴルフ
⑦私たち同様、これからもチームキグナストーネンを応援してください。よろしくお願いいたします♡

50 近藤　雅子

①1969年1月28日　②島根県　③A型
④167・88・60・86
⑤ランドクルーザー
⑥スキー
⑦チームのために頑張っていますので、皆さんの応援を待っています

ITOHAM Racing GAL

全日本F3

43 丸山　麗子

①1970年9月20日　②東京都　③O型
④166・83・58・86
⑤MR2
⑥テニス
⑦とても楽しく仕事をさせていただいております。読者の皆様もサーキットで応援してください

44 中村　ことば

①1971年10月25日　②兵庫県　③AB型
④168・87・58・87
⑤MR2
⑥スノーボード
⑦昨年は優勝、今年は総合2位という好成績のチームで、一生の良い思い出になりました

JACCSサーキットレディ

全日本ツーリングカー

45 野原　恵理

①1970年5月24日　②沖縄県　③O型
④168・85・62・86
⑤シビック、NSX
⑥バレーボール
⑦沖縄育ちの明るい女の子です

46 榎本　恵

①1970年1月21日　②東京都　③A型
④165・83・59・83
⑤シビック、NSX
⑥テニス
⑦1年間JACCSシビックの応援ありがとうございました

NISSEKIサーキットレディ

全日本F3000

51 手嶋　みなみ

①1970年10月7日　②神奈川県　③O型
④165・82・57・83
⑤ポルシェ928
⑥テニス
⑦私の宝物は、明るい笑顔と健康な体です

52 菅家　綾子

①1970年7月16日　②神奈川県　③A型
④161・80・57・86
⑤RX-7
⑥ラグビー
⑦歌舞伎が好きな22歳です。コンテスト会場やサーキットで皆さんにお会いできたら、嬉しいな

53 萩野　富美子

①1969年12月22日　②東京都　③B型
④161・81・56・83
⑤パジェロ
⑥ラグビー
⑦現在22歳、射手座のB型です。皆さん応援してくださいネ、ヨロシク

54 柴田　康子

①1972年4月25日　②東京都　③O型
④164・82・56・84
⑤RV（4WD、ワゴン）
⑥水泳
⑦スポーツが趣味なので体力は誰にも負けない。元気一杯!!

①生年月日　②出身地　③血液型　④身長&スリーサイズ（B・W・H）　⑤好きなクルマ　⑥好きなスポーツ　⑦一言コメント

ゼクセル レディ

全日本ツーリングカー

62 朝広　純子

①1972年1月18日　②東京都　③O型
④165・85・58・86
⑤スカイライン
⑥スキー
⑦これからも頑張っていきます。サーキットで会いましょう〜。応援よろしく！

63 堤　真理

①1972年11月10日　②東京都　③A型
④168・85・60・85
⑤スカイライン
⑥水泳
⑦笑顔が私のチャームポイントです。応援よろしくお願いしま〜す

'92レナウン・レースクィーン

JSPC

55 木村　和代

①1970年9月26日　②愛知県　③B型
④170・82・58・85
⑤ユーノス・ロードスター
⑥水泳、エアロビクス
⑦今年でレースクイーンの引退を考えていますが、最後までよろしくお願いします

56 奥山　ますみ

①1967年4月13日　②神奈川県　③O型
④165・83・58・84
⑤MPV
⑥野球（特に社会人野球）
⑦いい娘ですのでどうぞよろしく

57 山崎　由美

①1970年12月9日　②東京都　③O型
④169・85・58・85
⑤RX-7
⑥スキー
⑦小鳥とコイの好きな私です

コクヨ・サーキットレディ

JSPC

64 桜井　利江

①1970年1月23日　②　③AB型
④165・83・57・84
⑤ポルシェ944
⑥スキー、ゴルフ
⑦趣味はフラワーアレンジメント。チャームポイントは目元です

65 池田　真弓

①1969年8月6日　②　③A型
④166・83・53・85
⑤BMW
⑥水泳
⑦読書と料理が趣味です。チャームポイントは、手かなあ

B-ingサーキットレディ

全日本ツーリングカー

58 加藤　秀子

①1972年12月12日　②　③B型
④168・82・58・85
⑤BMW
⑥スキューバダイビング
⑦

59 小山内　美幸

①1972年7月2日　②　③A型
④168・84・58・85
⑤BMW
⑥水泳、バスケットボール
⑦

YHPレーシングレディ

JSPC

60 佐藤　真由美

①1970年11月6日　②東京都　③B型
④169・82・60・84
⑤4WD
⑥ゴルフ、テニス、スキー
⑦YHPをよろしくね

61 小野　綾華

①1970年12月17日　②東京都　③A型
④167・83・55・83
⑤フェアレディZ、スカイラインGT-R
⑥ゴルフ、水泳、体操
⑦よろしくお願いいたします

プラスクイーン

全日本F3000

70 五十嵐　えりか

①1969年7月18日　②　　③A型
④168・86・60・85
⑤アルファロメオ・スパイダー
⑥ゴルフ
⑦趣味は音楽鑑賞とカート。それとおみこしをかつぐ事です。将来は南の島に永住したい！

71 宮崎　真理子

①1968年7月11日　②　　③　型
④168・82・59・87
⑤フェラーリ、旧型のコルベット
⑥水泳、バスケットボール
⑦映画、音楽の鑑賞と、作詞が趣味。将来はボーカリストになりたいな。バンドのメンバー募集中！

ランドマークレースクイーン

全日本ツーリングカー

68 五十嵐　さおり

①1969年7月19日　②神奈川県　③O型
④165・86・60・87
⑤GMCのトラック
⑥ジェットスキー
⑦ランドマーク・カローラと私たちランドマークレースクイーンの応援。よろしくお願いします

69 矢沢　章江

①1969年8月29日　②千葉県　③O型
④164・87・56・86
⑤ジャガーと4WDの車
⑥ジェットスキー、ゴルフ、テニス
⑦モータースポーツは大好きなで、サーキットに行くのが楽しみです。気軽に声をかけてください

SASサーキットレディ

全日本F3

66 若林　利加子

①1968年6月19日　②東京都　③AB型
④169・86・58・88
⑤コルベット
⑥スキューバダイビング
⑦レースではF3のSAS JAST TOMEIのキャンギャルをしています。応援よろしくお願いします

67 天野　玲子

①1968年12月2日　②千葉県　③B型
④171・80・58・88
⑤ゴルフ
⑥サッカー
⑦応援よろしくお願いします!!

私だけにしかない
キレイを見つけて

あなたの選んだひとりを教えてください

郵便番号&住所
氏名　　年齢　　職業
電話番号
エントリーNo.&名前（ひとりだけ）
その理由

郵便はがき
41円
154-□□
東京都世田谷区三宿2-4-7
レーシングオン編集部
「レースクィーン誌上選考」係

'92シーズン、彼女たちの中でもっとも代表的だと思われるひとりが決まったら、ハガキに郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号、そして選んだひとりのエントリー番号＆彼女の名前、選んだ理由を明記して、〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「レースクィーン誌上選考」係まで郵送してください。投票締め切りは、10月31日当日消印有効とします。

なお、みなさんからの投票をもとに、獲得投票数の多かった上位20名を、レーシングオン1／1号（12月1日発売）で発表すると共に、12月10日に千葉幕張メッセで行われる'92インターナショナル・モータースポーツ・ショウ（IMS）の"レースクィーン・オブ・クィーンコンテスト'92インIMS"にて最終選考を行い、来場者による投票および審査員による審査で、クィーン1名、準クィーンを選出します。また、投票してくださったみなさんには、このIMSの招待券を10組20名にプレゼントします。あなたの一票が、彼女たちの運命を変えるかもしれない!?

スポーツに、アンテナを張れ。

スイッチオンで白熱ゲーム。待っていたスポーツ専門チャンネル。

NASCAR、IMSA、インディカー・レース。いままで、一戦一戦テレビで見ることのできなかったレースが遂に日本に！ほんとうにお待たせしました。世界の一流選手の一流プレイに会えるCSスポーツTV、スポーツ・アイがいよいよ本放送を開始します。中でもうれしいのが、モーター・スポーツ。ファンの熱望にお応えして、アメリカならではの豪快なデッドヒートをお届けします。汗とファイトを応援する衛星放送、スポーツ・アイ。いま、ほんものの感動と興奮をオン・エア！

Sports-i

CS

加入お申込みは Communication Satellite BAAN 0120-088031 〈受付時間9:00〜20:00〉

加入についてのお問い合わせは 03-5272-2626
番組についてのお問い合わせは 03-5474-3344

＊お住いの地域のケーブルテレビ局でSports-iを放送している場合は、そのケーブルテレビ局と契約して見ることができます。
＊CS BAANでは、音楽専門局〈スペースシャワーTV〉、映画・演劇専門局〈衛星劇場〉にもご加入いただけます。

サーキットのっとり計画。

EWING
RSα
PHOTO: 15INCH・ポテンシャルレッド

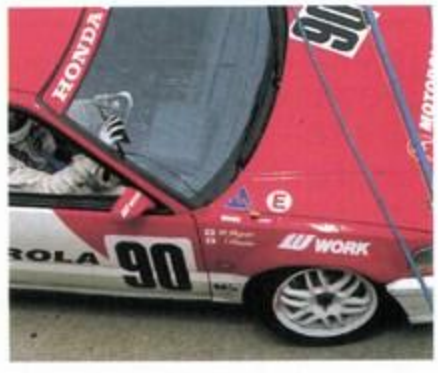
EWING
RSβ
PHOTO: 15INCH・ポテンシャルイエロー

NEW

EWING
RSβ SV
PHOTO: 16INCH・ポテンシャルシルバー

私達ワークは、市販製品はもちろん、レーシングホイールにも自信があります。ならば良い物はより多くの人に使ってもらおうと努力を続けてきました。その結果、様々なカテゴリーにおいて多くのユーザーを得る事に成功しました。

しかし、それは私達にとって第1段階にすぎないのです。私達の最終目的は、様々なカテゴリーに参戦する事により、様々なデータを獲得し、より優れたレーシングホイールを開発する、そしてあらゆるサーキットをワークホイールで埋め尽くす。それが現在進行中の「サーキットのっとり計画」、別名「そうなったら、いいな計画」なのです。



WORK
Head Office 4-17, NAGATANISHI, HIGASHIOSAKA, JAPAN. TEL(06)746-1133(代). Osaka Branch/TEL(06)746-2859(代). Tokyo Branch/TEL(044)888-0711(代). Sendai Branch/TEL(022)286-1721(代).
Hiroshima Branch/TEL(082)241-4214(代). Kyushu Branch/TEL(092)472-7007(代). Takamatsu Office/TEL(0878)31-7131(代). Nagoya Branch/TEL(052)777-4511(代).

POINT STANDING
ポイント スタンディング

OVERSEAS▶

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

●F1世界選手権
▽ドライバーズ（16戦中14戦終了）

1	ナイジェル・マンセル（GB）	108点
2	アイルトン・セナ（BR）	50点
3	ミハエル・シューマッハー（D）	47点
4	リカルド・パトレーゼ（I）	46点
5	ゲルハルト・ベルガー（A）	33点
6	マーティン・ブランドル（GB）	30点

●F1世界選手権
▽コンストラクターズ（16戦中14戦終了）

1	ウイリアムズ・ルノー	154点
2	マクラーレン・ホンダ	83点
3	ベネトン・フォード	77点
4	フェラーリ	16点
5	ロータス・フォード	13点
6	フットワーク・無限	6点

SPORTSCAR WORLD CHAMPIONSHIP

●SWC〔スポーツカー世界選手権〕
▽ドライバーズ（6戦中5戦終了）

1	デレック・ワーウィック（GB）	90点
1	ヤニック・ダルマス（F）	90点
3	ジェフ・リース（GB）	47点
4	マウロ・バルディ（I）	44点
4	フィリップ・アリオー（F）	44点
6	フェルディナン・ド・レセップ（F）	30点

●SWC〔スポーツカー世界選手権〕
▽チームズ（6戦中5戦終了）

1	プジョー・タルボ・スポール	95点
2	トヨタ・チーム・トムス	62点
3	マツダスピード	33点
4	チェンバーレン・エンジニアリング	30点
5	ユーロ・レーシング	26点
6	チームSCI	14点

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WRC〔世界ラリー選手権〕
▽マニュファクチャラーズ（10戦中8戦終了）

1	ランチア	157点
2	トヨタ	112点
3	フォード	70点
4	スバル	43点
5	ミツビシ	38点
6	ニッサン	33点

●WRC〔世界ラリー選手権〕
▽ドライバーズ（14戦中10戦終了）

1	ディディエ・オーリオル（F）	120点
2	カルロス・サインツ（E）	104点
3	ユハ・カンクネン（SF）	92点
4	ミキ・ビアシオン（I）	42点
5	マルク・アレン（SF）	40点
6	フランソワ・ドルクール（F）	33点

INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP

●国際F3000選手権
（10戦中8戦終了）

1	ルカ・バドエル（I）	37点
2	アンドレア・モンテルミーニ（I）	31点
3	ミハエル・バルテルズ（D）	25点
4	ルーベンス・バリチェッロ（BR）	24点
5	ホルディ・ヘネ（E）	21点
6	エマヌエーレ・ナスペッティ（I）	19点

BRITISH F2 CHAMPIONSHIP

●イギリスF2選手権
（10戦中9戦終了）

1	イバン・ミューラー（F）	57点
2	ジェイソン・エリオット（GB）	39点
3	ピーター・コックス（NL）	34点
4	マーク・アルボン（GB）	18点
4	ホセ-ルイス・ディ・バルマ（RA）	18点
6	エンリコ・ベルタッジア（I）	12点

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3選手権
（16戦中14戦終了）

1	ジル・ド・フェラン（BR）	90点
2	フィリップ・アダムズ（B）	54点
3	オズバルド・ネグリ（BR）	43点
4	ケルビン・バート（GB）	42点
5	ミッケ・バン・ウール（B）	26点
6	ウォレン・ヒューズ（GB）	21点
6	マルク・グーセン（B）	21点

FRENCH F3 CHAMPIONSHIP

●フランスF3選手権
（11戦中10戦終了）

1	フランク・ラゴルス（F）	90点
2	オリビエ・セベナン（F）	82点
3	ジャン-クリストフ・ブイヨン（F）	81点
4	エマヌエル・クレリコ（F）	74点
5	ステファン・グレゴワール（F）	62点
6	ジェローム・ゴメス（F）	44点

ITALIAN F3 CHAMPIONSHIP

●イタリアF3選手権
（12戦中10戦終了）

1	マッシミリアーノ・アンジェレッリ（I）	45点
2	ニコ・バルハレス（BR）	36点
3	マルチェロ・ベントレ（BR）	27点
4	ロベルト・コルチアーゴ（I）	24点
5	ビンチェンツォ・ソスピーリ（I）	17点
6	ジャンピエロ・シモーニ（I）	16点

USA▼

PPG INDYCAR WORLD SERIES

●PPGインディカー・ワールド・シリーズ
（16戦中14戦終了）

1	アル・アンサーJr.（USA）	163点
2	ボビー・レイハル（USA）	162点
3	マイケル・アンドレッティ（USA）	152点
4	エマーソン・フィッティパルディ（BR）	145点
5	スコット・グッドイヤー（CDN）	96点
6	ダニー・サリバン（USA）	93点

IMSA CAMEL GT CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGT選手権
▽GTP（13戦中11戦終了）

1	フアン-マヌエル・ファンジオII（RA）	186点
2	デイビー・ジョーンズ（USA）	142点
3	ジェフ・ブラバム（AUS）	105点
3	P.J.ジョーンズ（USA）	105点
5	オスカル・ラッラウリ（RA）	76点
6	デイビッド・テニソン（CDN）	55点

NASCAR WINSTON CUP SERIES

●NASCARウィンストン・カップ・シリーズ
（29戦中23戦終了）

1	ビル・エリオット（USA）	3417点
2	デイビー・アリソン（USA）	3263点
3	ハリー・ギャント（USA）	3188点
4	アラン・クルウィッチ（USA）	3139点
5	マーク・マーティン（USA）	3065点
6	カイル・ペティ（USA）	3029点

DOMESTIC▶

ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP

●全日本F3000選手権
（11戦中9戦終了）

1	マウロ・マルティーニ（I）	31点
2	フォルカー・バイドラー（D）	26点
3	ロス・チーバー（USA）	25点
4	鈴木　利男	21点
5	ロランド・ラッツェンバーガー（A）	19点
6	エディー・アーバイン（GB）	17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5戦終了）

1	星野　一義	83点
1	鈴木　利男	83点
3	関谷　正徳	61点
3	ピエール-アンリ・ラファネル（F）	61点
5	長谷見昌弘	58点
6	マウロ・マルティーニ（I）	45点

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

●全日本F3選手権
（10戦中9戦終了・有効7戦）

1	アンソニー・レイド（GB）	52点
2	ジャック・ビルヌーブ（CDN）	39点（43点）
3	リカルド・リデル（S）	27点
4	トム・クリステンセン（DK）	22点
5	石川　朗	20点
6	高村　一明	12点
6	田中　哲也	12点

ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●全日本ツーリングカー選手権
▽1クラス（8戦中7戦終了）

1	長谷見昌弘	95点
1	福山　英朗	95点
2	清水　和夫	91点
2	トム・クリステンセン（DK）	91点
5	アンデルス・オロフソン（S）	80点
5	木下　隆之	80点

ALL JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権
▽Cクラス（8戦中7戦終了・有効5戦）

1	西尾雄次郎	300点
2	松本　誠	278点（285点）
3	大庭　誠介	236点
4	神岡　政夫	220点
5	桜井　幸彦	213点
6	前嶋　光男	155点

ドイツ・ツーリングカー選手権

❶	4/5	ゾルダー	第1戦	K.ティーム	メルセデスベンツ190E 2.5
			第2戦	K.ティーム	メルセデスベンツ190E 2.5
❷	4/19	ニュルブルクリング	第3戦	F.ビエラ	アウディV8クアトロ
			第4戦	R.アッシュ	メルセデスベンツ190E 2.5
❸	5/3	ブンシュトルフ	第5戦	J.ファン・オメン	メルセデスベンツ190E 2.5
			第6戦	K.ロズベルグ	メルセデスベンツ190E 2.5
❹	5/10	アブス	第7戦	S.ソーパー	BMW-M3 SPORT EVO
			第8戦	B.シュナイダー	メルセデスベンツ190E 2.5
❺	5/24	ホッケンハイム	第9戦	E.ロール	メルセデスベンツ190E 2.5
			第10戦	R.アッシュ	メルセデスベンツ190E 2.5
❻	6/14	ニュルブルクリング	第11戦	K.ルドビク	メルセデスベンツ190E 2.5
			第12戦	K.ルドビク	メルセデスベンツ190E 2.5
❼	6/28	ノリスリング	第13戦	J.ビンケルホック	BMW-M3 SPORT EVO
			第14戦	S.ソーパー	BMW-M3 SPORT EVO
❽	7/12	ブルノ	第15戦	J.チェコット	BMW-M3 SPORT EVO
			第16戦	J.チェコット	BMW-M3 SPORT EVO
❾	8/16	ディープホルツ	第17戦	K.ルドビク	メルセデスベンツ190E 2.5
			第18戦	K.ルドビク	メルセデスベンツ190E 2.5
❿	9/6	ジンゲン	第19戦	B.シュナイダー	メルセデスベンツ190E 2.5
			第20戦	B.シュナイダー	メルセデスベンツ190E 2.5
⓫	9/20	ニュルブルクリング	第21戦	B.シュナイダー	メルセデスベンツ190E 2.5
			第22戦	K.ルドビク	メルセデスベンツ190E 2.5
⑫	10/11	ホッケンハイム	………	………	ドイツ

イタリア・スーパーテューリズモ選手権

❶	3/22~23	モンツァ	レース1	R.ラバーリア	BMW-M3 SPORT EVO
			レース2	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
❷	4/11~12	マジオーネ	レース1	G.フランチア	アルファロメオ155GTA
			レース2	E.ピッロ	BMW-M3 SPORT EVO
❸	5/9~10	ムジェッロ	レース1	A.ナニーニ	アルファロメオ155GTA
			レース2	A.ナニーニ	アルファロメオ155GTA
❹	5/23~24	ビネット	レース1	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
			レース2	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
❺	6/6~7	バッレルンガ	レース1	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
			レース2	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
❻	6/20~21	イモーラ	レース1	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
			レース2	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
❼	7/18~19	ミザーノ	レース1	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
			レース2	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
❽	9/5~6	エンナ・ペルグーサ	レース1	G.フランチア	アルファロメオ155GTA
			レース2	G.フランチア	アルファロメオ155GTA
⑨	10/3~4	バラーノ	………	………	イタリア
⑩	10/17~18	モンツァ	………	………	イタリア

PPGインディカー・ワールド・シリーズ (16戦中14戦終了)

❶	3/22	サーファーズ・パラダイス	E.フィッティパルディ	ペンスキー・92・シボレーB
❷	4/5	フェニックス	B.レイハル	ローラT92/00・シボレーA
❸	4/12	ロングビーチ	D.サリバン	ギャルマーG9200・シボレーA
❹	5/24	インディアナポリス500	A.アンサーJr.	ギャルマーG9200・シボレーA
❺	6/7	デトロイト	B.レイハル	ローラT92/00・シボレーA
❻	6/21	ポートランド	Mi.アンドレッティ	ローラT92/00・フォードXB
❼	6/28	ミルウォーキー	Mi.アンドレッティ	ローラT92/00・フォードXB
❽	7/5	ロウドン	B.レイハル	ローラT92/00・シボレーA
❾	7/19	トロント	Mi.アンドレッティ	ローラT92/00・フォードXB
❿	8/2	ミシガン	S.グッドイヤー	ローラT92/00・シボレーA
⓫	8/9	クリーブランド	E.フィッティパルディ	ペンスキー92・シボレーB
⓬	8/23	エルクハート・レイク	E.フィッティパルディ	ペンスキー92・シボレーB
⓭	8/30	バンクーバー	Mi.アンドレッティ	ローラT92/00・フォードXB
⓮	9/13	ミド・オハイオ	E.フィッティパルディ	ペンスキー92・シボレーB
⑮	10/4	ナザレス	………	USAペンシルバニア州
⑯	10/18	ラグナ・セカ	………	USAカリフォルニア州

NASCARウィンストン・カップ・シリーズ (29戦中23戦終了)

❶	2/16	デイトナ	D.アリソン	フォード・サンダーバード
❷	3/1	ロッキンガム	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❸	3/8	リッチモンド	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❹	3/15	アトランタ	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❺	3/29	ダーリントン	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❻	4/5	ブリストル	A.クルウィッキ	フォード・サンダーバード
❼	4/12	ノース・ウィルクスボロ	D.アリソン	フォード・サンダーバード
❽	4/26	マーティンズビル	M.マーティン	フォード・サンダーバード
❾	5/3	タラデガ	D.アリソン	フォード・サンダーバード
—	5/16	ザ・ウィンストン	D.アリソン	フォード・サンダーバード
❿	5/24	シャーロット	D.アーンハート	シボレー・ルミナ
⓫	5/31	ドーバー・ダウンズ	H.ギャント	オールズモビル・カトラス
⓬	6/7	シアーズ・ポイント	E.アーバン	シボレー・ルミナ
⓭	6/14	ポコノ	A.クルウィッキ	フォード・サンダーバード
⓮	6/21	ミシガン	D.アリソン	フォード・サンダーバード
⓯	7/4	デイトナ	E.アーバン	シボレー・ルミナ
⓰	7/19	ポコノ	D.ウォルトリップ	シボレー・ルミナ
⓱	7/26	タラデガ	E.アーバン	シボレー・ルミナ
⓲	8/9	ワトキンズ・グレン	K.ペティ	ポンティアック・グランプリ
⓳	8/16	ミシガン	H.ギャント	オールズモビル・カトラス
⓴	8/29	ブリストル	D.ウォルトリップ	シボレー・ルミナ
21	9/6	ダーリントン	D.ウォルトリップ	シボレー・ルミナ
22	9/12	リッチモンド	R.ウォレス	ポンティアック・グランプリ
23	9/20	ドーバー・ダウンズ	R.ラッド	シボレー・ルミナ
㉔	9/27	マーティンズビル	………	USAバージニア州
㉕	10/4	ノース・ウィルクスボロ	………	USAノース・カロライナ州
㉖	10/11	シャーロット	………	USAノース・カロライナ州
㉗	10/25	ロッキンガム	………	USAノース・カロライナ州
㉘	11/1	フェニックス	………	USAアリゾナ州
㉙	11/15	アトランタ	………	USAジョージア州

ファイアストン・インディ・ライト (12戦中10戦終了)

❶	4/5	フェニックス	A.フェルナンデス	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
❷	4/12	ロングビーチ	F.フレオン	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
❸	6/7	デトロイト	A.フェルナンデス	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
❹	6/21	ポートランド	F.フレオン	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
❺	6/28	ミルウォーキー	A.フェルナンデス	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
❻	7/5	ロウドン	A.フェルナンデス	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
❼	7/19	トロント	B.ヘルタ	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
❽	8/9	クリーブランド	F.フレオン	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
❾	8/30	バンクーバー	M.スミス	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
❿	9/13	ミド・オハイオ	R.グロッフ	マーチ・ワイルドキャット・ビュイック
⑪	10/4	ナザレス	………	USAペンシルバニア州
⑫	10/18	ラグナ・セカ	………	USAカリフォルニア州

IROC (4戦全戦終了)

❶	2/14	デイトナ	D.アーンハート	ダッジ・デイトナ
❷	5/2	タラデガ	D.アリソン	ダッジ・デイトナ
❸	8/1	ミシガン	Ge.ブラバム	ダッジ・デイトナ
❹	8/15	ミシガン	A.アンサーJr.	ダッジ・デイトナ

オーストラリア・ツーリングカー選手権 (9戦全戦終了)

❶	2/23	アマルー・パーク	ヒート1	P.ブロック	ホールデン・コモドアVN
			ヒート2	M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
❷	3/8	サンダウン・パーク	ヒート1	J.ボウ	フォード・シエラRS500
			ヒート2	J.ボウ	フォード・シエラRS500
❸	3/15	サイモンズ・プレインズ	ヒート1	G.セトン	フォード・シエラRS500
			ヒート2	G.セトン	フォード・シエラRS500
❹	4/5	ウイントン	ヒート1	M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
			ヒート2	M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
❺	5/3	レイクサイド	ヒート1	T.ロングハースト	BMW-M3
			ヒート2	T.ロングハースト	BMW-M3
❻	5/24	イースタン・クリーク	ヒート1	J.ボウ	フォード・シエラRS500
			ヒート2	J.ボウ	フォード・シエラRS500
❼	5/31	マララ	ヒート1	M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
			ヒート2	M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
❽	6/7	ワネルー・パーク	ヒート1	J.ボウ	フォード・シエラRS500
			ヒート2	J.ボウ	フォード・シエラRS500
❾	6/21	オラン・パーク	ヒート1	M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
			ヒート2	M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R

ERC (ヨーロッパ・ラリー選手権)

●係数20

4/8~10	コスタ・スメラルダ	D.オーリオル/B.オセリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
5/8~10	ラリー・ズラトニ	E.ウェーバー/M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4
5/22~23	ラリー・ド・アンティブ	P-C.バローニ/P.ダビド	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
6/5~7	ポリッシュ・ラリー	E.ウェーバー/M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4
6/25~28	イープル24時間	P.スナイヤーズ/D.コレブンダー	フォード・シエラ・コスワース4×4
7/16~18	ラリー・ドイッチュラント	E.ウェーバー/M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4
8/6~9	マデイラ・ラリー	A.アギーニ/S.ファルノッキア	ランチア・デルタHFインテグラーレ
8/23~24	ラリー・エルパ	E.ウェーバー/M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4
9/9~11	マンクス・ラリー	C.マクレー/D.リンガー	スバル・レガシィRS
9/24~27	ロスマンズ・キプロス・ラリー	………	キプロス

●係数10

2/21~23	ハンキラリー	S.リンドホルム/T.ハンコネン	フォード・シエラ・コスワース4×4
3/13~15	ラリー・ド・ガリグー	B.ベギン/J-P.シャローニ	フォード・シエラ・コスワース4×4
3/25~28	ラリー・エル・コルテ・イングレス	P.リアッティ/L.テデスキーニ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
4/23~26	ラリー・ポルタ・ア・ポルトガル	A.フィオーリオ/V.ブランビッラ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
6/12~14	パース・スコティッシュ・ラリー	C.マクレー/D.リンガー	スバル・レガシィRS
6/12~14	パルム・ラリー	E.ウェーバー/M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4
7/30~8/2	フンスリュック・ラリー	E.ウェーバー/M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4
8/4~6	ラリー・ピアンカバッロ	P.デイラ/P.スカルピーニ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
11/6~8	サンマリノ・ラリー	………	サンマリノ

●係数5

1/25~26	アークティク・ラリー	K.キビネ/J.オクサ	ミツビシ・ギャランVR4
2/7~9	ブークル・ド・スパ	R.ベレイト/G.ビアル	トヨタ・セリカGT-FOUR
4/20~23	ラリー・ニーダーザッセン	自然保護団体の反対により中止	
3/13~15	ラリー・ミル・ミリア	L.コルブレッリ/ベラルディ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
3/27~29	サーキット・ド・アルデンヌ	P.スナイヤーズ/D.コレブンダー	フォード・シエラ・コスワース4×4
4/2~5	ラリー・グラッセ・アルペン	B.ベギン/J-P.シャローニ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
5/1~3	タルガ・フローリオ	P.デイラ/P.スカルピーニ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
5/22~23	ラリー・ロタ・デュ・ソル	J.ミフエル/L.リスボア	フォード・シエラ・コスワース4×4
5/28~30	サウス・スウェディッシュ・ラリー	M.ヨンソン/L.ベークマン	トヨタ・セリカGT-FOUR
6/18~21	ラリー・ヘッセン	M.ゲルバー/P.ツル	トヨタ・セリカGT-FOUR
7/10~11	ラリー・ボヘミア	M.スーレ/J-M.フォルタン	フォード・シエラ・コスワース4×4
7/24~26	ラリー・デッラ・ラーナ	P.ロンギ/M.イメリート	ランチア・デルタHFインテグラーレ
8/3~6	ラリー・デュ・モンブラン	B.ベギン/J-P.シャローニ	フォード・シエラ・コスワース4×4
9/16~20	プリンシペ・ド・アツリアス	………	スペイン
9/19~21	YUラリー	………	ユーゴスラビア
10/1~4	ターキッシュ・ラリー	………	トルコ
10/29~11/1	ラリー・デュ・バライ	………	スイス
11/5~7	センペリット・ラリー	………	オーストリア
11/7~8	コンドロス・ラリー	………	ベルギー
11/27~29	ヘレンドールン・ラリー	………	オランダ

●係数2

1/31~2/1	フィンスコア・ビンター・ラリー	K.グルンデル/K.ビェルクマン	マツダ323GTX
4/11~12	オリンピック・ラリー	"ジガー"/K.ステファニス	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
5/15~17	コスタ・ブランカ・ラリー	J.プラス/J.アラルテ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
7/1~4	ラリー・サン・ミゲル	Y.ブーレ/ブレトン	トヨタ・セリカGT-FOUR
10/29~11/1	ラリー・ド・アルガルベ	………	ポルトガル
11/22	ラリー・バレオ	………	スペイン
11/27~29	ラリー・デュ・バール	………	フランス

全日本F3000選手権 (11戦中9戦終了)

❶	3/7~8	鈴鹿	R.チーバー	レイナード92D・無限
❷	4/11~12	富士	P.カルカスチ	レイナード92D・無限
❸	5/9~10	美祢	E.アーバイン	ローラT92/50・無限
❹	5/23~24	鈴鹿	V.バイドラー	ローラT92/50・無限
❺	7/18~19	オートポリス	M.アピチェッラ	童夢F103・無限
❻	8/1~2	菅生	V.バイドラー	ローラT92/50・無限
❼	8/15~16	富士	M.マルティーニ	ローラT92/50・無限
❽	9/5~6	富士	鈴木 利男	ローラT92/50・DFV
❾	9/26~27	鈴鹿	R.ラッツェンバーガー	ローラT92/50・無限
⑩	10/17~18	NIPPON SHINPAN NICOS CUP Rd.5 FUJI FINAL	………	富士
⑪	11/14~15	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿	………	鈴鹿

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権 (6戦中5戦終了)

❶	4/18~19	鈴鹿	長谷見昌弘/J.クロスノフ	ニッサンR92CP
❷	5/2~4	富士	星野 一義/鈴木 利男	ニッサンR92CP
❸	7/25~26	富士	星野 一義/鈴木 利男	ニッサンR92CP
❹	9/12~13	菅生	星野 一義/鈴木 利男	ニッサンR92CP
❺	10/3~4	富士	星野 一義/鈴木 利男	ニッサンR92CP
⑥	10/31~11/1	INTER CHALLENGE CUP 500km in MINE	………	美祢

全日本ツーリングカー選手権 (8戦中7戦終了)

●1クラス

❶	3/14~15	TI	長谷見昌弘/福山 英朗	ニッサン・スカイラインGT-R
❷	4/25~26	オートポリス	A.オロフソン/木下 隆之	ニッサン・スカイラインGT-R
❸	5/16~17	菅生	星野 一義/影山 正彦	ニッサン・スカイラインGT-R
❹	7/4~5	鈴鹿	清水 和夫/T.クリステンセン	ニッサン・スカイラインGT-R
❺	8/8~9	美祢	長谷見昌弘/福山 英朗	ニッサン・スカイラインGT-R
❻	8/22~23	筑波	星野 一義/影山 正彦	ニッサン・スカイラインGT-R
❼	9/19~20	仙台	星野 一義/影山 正彦	ニッサン・スカイラインGT-R
⑧	11/6~8	INTER TEC	………	富士

●2クラス

❶	3/14~15	TI	中川 隆正/田嶋 栄一	BMW-M3
❷	4/25~26	オートポリス	茂木 和男/小幡 栄	BMW-M3
❸	5/16~17	菅生	水野 文則/A.レイド	BMW-M3
❹	7/4~5	鈴鹿	中川 隆正/田嶋 栄一	BMW-M3
❺	8/8~9	美祢	茂木 和男/小幡 栄	BMW-M3
❻	8/22~23	筑波	中川 隆正/田嶋 栄一	BMW-M3
❼	9/19~20	仙台	R.ラッツェンバーガー/A.ギルバートスコット	BMW-M3
⑧	11/6~8	INTER TEC	………	富士

●3クラス

❶	3/14~15	TI	中子 修/岡田 秀樹	ホンダ・シビックSiR
❷	4/25~26	オートポリス	鈴木 恵一/新田 守男	トヨタ・カローラ・レビン
❸	5/16~17	菅生	中子 修/岡田 秀樹	ホンダ・シビックSiR
❹	7/4~5	鈴鹿	横島 久/和田 久	トヨタ・カローラ・レビン
❺	8/8~9	美祢	星野 薫/V.ロッソ	トヨタ・カローラ・レビン
❻	8/22~23	筑波	中子 修/岡田 秀樹	ホンダ・シビックSiR
❼	9/19~20	仙台	服部 尚貴/金石 勝智	ホンダ・シビックSiR
⑧	11/6~8	INTER TEC	………	富士

全日本F3選手権 (10戦中9戦終了)

❶	3/7~8	鈴鹿	A.レイド	ラルトRT35・無限
❷	3/28~29	筑波	A.レイド	ラルトRT35・無限
❸	5/2~4	富士	A.レイド	ラルトRT35・無限
❹	5/23~24	鈴鹿	A.レイド	ラルトRT35・無限
❺	6/13~14	仙台	J.ビルヌーブ	トムス032F・トヨタ
❻	6/27~28	TI	R.リデル	トムス032F・トヨタ
❼	7/11~12	美祢	J.ビルヌーブ	トムス032F・トヨタ
❽	9/12~13	菅生	A.レイド	ラルトRT35・無限
❾	9/26~27	鈴鹿	R.リデル	トムス032F・トヨタ
⑩	11/14~15	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿	………	鈴鹿

全日本ラリー選手権 (8戦中7戦終了)

●Cクラス

❶	2/8~9	DCCS	桜井 幸彦/大溝 敏夫	ミツビシ・ギャランVR4
❷	2/22~23	あさひかわ	西尾雄次郎/山口 顕子	ミツビシ・ギャランVR4
❸	4/18~19	ACK	桜井 幸彦/大溝 敏夫	ミツビシ・ギャランVR4
❹	6/13~14	ASUKA	西尾雄次郎/山口 顕子	ミツビシ・ギャランVR4
❺	7/4~5	ノースアタック	西尾雄次郎/山口 顕子	ミツビシ・ギャランVR4
❻	7/25~26	ひえつき夏	大庭 誠介/小田切順之	ミツビシ・ギャランVR4
❼	9/12~13	群馬	大庭 誠介/小田切順之	ミツビシ・ギャランVR4
⑧	10/17~18	第20回ハイランドマスターズ	………	長野、岐阜

●Bクラス

❶	2/8~9	DCCS	奴田原文雄/中山 守朗	ミツビシ・ミラージュ
❷	2/22~23	あさひかわ	三上 弘光/大森 信治	ミツビシ・ミラージュ
❸	4/18~19	ACK	吉武 正博/川越 浩	ニッサン・マーチR
❹	6/13~14	ASUKA	新井 敏弘/中田 省吾	いすゞ・ジェミニ
❺	7/4~5	ノースアタック	坂 昭彦/草加 浩平	いすゞ・ジェミニ
❻	7/25~26	ひえつき夏	新井 敏弘/中田 省吾	いすゞ・ジェミニ
❼	9/12~13	群馬	奴田原文雄/中山 守朗	ミツビシ・ミラージュ
⑧	10/17~18	第20回ハイランドマスターズ	………	長野、岐阜

●Aクラス

❶	2/8~9	DCCS	堀田 重幸/秋田 憲吾	ダイハツ・ミラ
❷	2/22~23	あさひかわ	堀田 重幸/秋田 憲吾	ダイハツ・ミラ
❸	4/18~19	ACK	鳥羽 正文/星野 元	スバル・ヴィヴィオ
❹	6/13~14	ASUKA	西浦 徹夫/豊田 満彦	ダイハツ・ミラ
❺	7/4~5	ノースアタック	堀田 重幸/秋田 憲吾	ダイハツ・ミラ
❻	7/25~26	ひえつき夏	粟津原 豊/高橋 昭彦	スズキ・アルト・ワークスR
❼	9/12~13	群馬	鳥羽 正文/星野 元	スバル・ヴィヴィオ
⑧	10/17~18	第20回ハイランドマスターズ	………	長野、岐阜

VENI VIDI VICI

われ来たれり、見たり、勝てり――――イベントカレンダー、そして勝者たちの名をここに

F1世界選手権 (16戦中14戦終了)

❶	3/1	南アフリカGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❷	3/22	メキシコGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❸	4/5	ブラジルGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❹	5/3	スペインGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❺	5/17	サンマリノGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❻	5/31	モナコGP	A.セナ	マクラーレンMP4/7A・ホンダ
❼	6/14	カナダGP	G.ベルガー	マクラーレンMP4/7A・ホンダ
❽	7/5	フランスGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❾	7/12	イギリスGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❿	7/26	ドイツGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
⓫	8/16	ハンガリーGP	A.セナ	マクラーレンMP4/7A・ホンダ
⓬	8/30	ベルギーGP	M.シューマッハー	ベネトンB192・フォード
⓭	9/13	イタリアGP	A.セナ	マクラーレンMP4/7A・ホンダ
⓮	9/27	ポルトガルGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
⑮	10/25	日本GP	……	鈴鹿
⑯	11/8	オーストラリアGP	……	アデレイド

SWC (スポーツカー世界選手権)(6戦中5戦終了)

❶	4/26	モンツァ	G.リース/小河 等	トヨタTS010
❷	5/10	シルバーストン	D.ワーウィック/Y.ダルマス	プジョー905
❸	6/20~21	ル・マン24時間	D.ワーウィック/Y.ダルマス/M.ブランデル	プジョー905
❹	7/19	ドニントン・パーク	M.バルディ/P.アリオー	プジョー905
❺	8/30	鈴鹿	D.ワーウィック/Y.ダルマス	プジョー905
⑥	10/18	マニ-クール(500km)	……	フランス

WRC (世界ラリー選手権)(14戦中10戦終了)

●Aクラス

❶	1/23~30	モンテカルロ	D.オーリオル/B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❷*	2/13~17	スウェディッシュ	M.ヨンソン/L.ベークマン	トヨタ・セリカGT-FOUR
❸	3/3~7	ポルトガル	J.カンクネン/J.ピーロネン	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❹	3/27~4/1	サファリ	C.サインツ/L.モヤ	トヨタ・セリカGT-FOUR
❺	5/2~7	ツール・ド・コルス	D.オーリオル/B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❻	5/31~6/3	アクロポリス	D.オーリオル/B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❼*	6/25~28	ニュージーランド	C.サインツ/L.モヤ	トヨタ・セリカGT-FOUR
❽	7/22~26	アルゼンチン	D.オーリオル/B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❾	8/27~30	1000湖	D.オーリオル/B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❿	9/18~22	オーストラリア	D.オーリオル/B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
⑪	10/11~16	サンレモ・ラリー	……	イタリア
⑫*	10/27~11/2	アイボリー・コースト・ラリー	……	コート・ジボアール
⑬*	11/7~12	スパニッシュ・ラリー	……	スペイン
⑭	11/22~26	RACラリー	……	イギリス

(*印はドライバーズ選手権のみ)

●Nクラス

❶	1/23~30	モンテカルロ	L.コルブレッリ/G-F.イメリート	フォード・シエラ・コスワース4×4
❷*	2/13~17	スウェディッシュ	S.ニルソン/P-O.ベルッソン	ミツビシ・ギャランVR4
❸	3/3~7	ポルトガル	C.メナム/V.ズッキーニ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❹	3/27~4/1	サファリ	P.シル/I.ムシロ	スバル・レガシィRS
❺	5/2~7	ツール・ド・コルス	J-M.サントニ/M.セザリーニ	フォード・シエラ・コスワース
❻	5/31~6/3	アクロポリス	G.F.メビウス/W.ルクス	ニッサン・パルサーGTI-R
❼*	6/25~28	ニュージーランド	M.スイスロム/J.ホッカ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❽	7/22~26	アルゼンチン	C.メナム/V.ズッキーニ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❾	8/27~30	1000湖	J.キトレート/A.カパネン	ミツビシ・ギャランVR4
❿	9/18~22	オーストラリア	E.オルディンスキー/M.スタイシー	ミツビシ・ギャランVR4
⑪	10/11~16	サンレモ・ラリー	……	イタリア
⑫*	10/27~11/2	アイボリー・コースト・ラリー	……	コート・ジボアール
⑬*	11/7~12	スパニッシュ・ラリー	……	スペイン
⑭	11/22~26	RACラリー	……	イギリス

(*印はドライバーズ選手権のみ)

国際F3000選手権 (10戦中8戦終了)

❶	5/10	シルバーストン	J.ヘネ	レイナードF92D・無限
❷	6/8	ポー	E.ナスペッティ	レイナードF92D・DFV
❸	6/21	バルセロナ	A.モンテルミーニ	レイナードF92D・ジャッド
❹	7/12	エンナ・ペルグーサ	L.バドエル	レイナードF92D・DFV
❺	7/25	ホッケンハイム	L.バドエル	レイナードF92D・DFV
❻	8/23	ニュルブルクリング	L.バドエル	レイナードF92D・DFV
❼	8/29	スパ・フランコルシャン	A.モンテルミーニ	レイナードF92D・DFV
❽	9/13	アルバセーテ	A.モンテルミーニ	レイナードF92D・DFV
⑨	10/11	ノガロ	……	フランス
⑩	10/18	マニ-クール	……	フランス

IMSAキャメルGT選手権

●GTPクラス(13戦中11戦終了)

❶	2/1~2	デイトナ24時間	D.ジョーンズ/D.ブラバム/S.ブルエット/S.グッドイヤー	ジャガーXJR12D
❷	2/23	マイアミ	Ge.ブラバム	ニッサンNPT91A
❸	3/21	セブリング12時間	J-M.ファンジオII/A.ウォレス	イーグルMKIII・トヨタ
❹	4/26	ロード・アトランタ	D.ジョーンズ	ジャガーXJR14
❺	5/25	ライムロック・パーク	J-M.ファンジオII	イーグルMKIII・トヨタ
❻	5/31	ミド・オハイオ	D.ジョーンズ	ジャガーXJR14
❼	6/14	ニューオリンズ	J-M.ファンジオII	イーグルMKIII・トヨタ
❽	6/28	ワトキンズ・グレン	J-M.ファンジオII	イーグルMKIII・トヨタ
❾	7/19	ラグナ・セカ	J-M.ファンジオII	イーグルMKIII・トヨタ
❿	7/26	ポートランド	P.J.ジョーンズ	イーグルMKIII・トヨタ
⓫	8/9	エルクハート・レイク	J-M.ファンジオII	イーグルMKIII・トヨタ
⑫	10/4	フェニックス	……	USAアリゾナ州
⑬	10/11	デル・マー	……	USAカリフォルニア州

●C/Lクラス(13戦中11戦終了)

❶	2/1~2	デイトナ24時間	P.ジョンストン/D.マービン/J.パッサー/S.キャメロン	スパイスSE89P・アキュラ
❷	2/23	マイアミ	P.ジョンストン/D.マービン	スパイスSE89P・アキュラ
❸	3/21	セブリング12時間	H.カッツ/J.ダウニング/T.マカダム	クッズDG1・マツダ
❹	4/26	ロード・アトランタ	P.ジョンストン/D.マービン	スパイスSE89P・アキュラ
❺	5/25	ライムロック・パーク	P.ジョンストン/D.マービン	スパイスSE89P・アキュラ
❻	5/31	ミド・オハイオ	F.ベレツ/A.エバンス	クッズDG2・ビュイック
❼	6/14	ニューオリンズ	C.モーガン/T.リギンズ	クッズDG2・ビュイック
❽	6/28	ワトキンズ・グレン	P.ジョンストン/D.マービン	スパイスSE89P・アキュラ
❾	7/19	ラグナ・セカ	R.メルグラーティ/W.テイラー	スパイスSE89P・アキュラ
❿	7/26	ポートランド	P.ジョンストン/D.マービン	スパイスSE89P・アキュラ
⓫	8/9	エルクハート・レイク	C.モーガン/T.リギンズ	クッズDG2・ビュイック
⑫	10/4	フェニックス	……	USAアリゾナ州
⑬	10/11	デル・マー	……	USAカリフォルニア州

IMSAエクソン・シュープリーム・シリーズ

●GTSクラス(11戦中9戦終了)

❶	2/1~2	デイトナ24時間	W.ダレンバックJr./D.シュレーダー/R.ゴードン	フォード・マスタング
❷	2/22	マイアミ	S.ミレン	ニッサン300ZX
❸	3/21	セブリング12時間	D.ブラスフィールド/I.ベア/G.ロビンソン/P.ジェンティロッツィ	オールズモビル・カトラス
❹	5/18	モスポート・パーク	J.デイル	ニッサン300ZX
❺	5/31	ミド・オハイオ	S.ミレン	ニッサン300ZX
❻	6/14	ニューオリンズ	S.ミレン	ニッサン300ZX
❼	7/19	ラグナ・セカ	P.ジェンティロッツィ	オールズモビル・カトラス
❽	7/26	ポートランド	D.ブラスフィールド	オールズモビル・カトラス
❾	8/9	エルクハート・レイク	P.ジェンティロッツィ	オールズモビル・カトラス
⑩	9/26	ライムロック・パーク	……	USAコネティカット州
⑪	10/11	デル・マー	……	USAカリフォルニア州

●GTUクラス(11戦中9戦終了)

❶	2/1~2	デイトナ24時間	D.グリア/A.ベイコン/P.ウリア/M.ミース	マツダRX7
❷	2/22	マイアミ	D.ロリング	ニッサン240SX
❸	3/21	セブリング12時間	Bo.ライツィンガー/Bu.ライツィンガー/D.ロリング/J.ポールJr.	ニッサン240SX
❹	5/18	モスポート・パーク	D.ロリング	ニッサン240SX
❺	5/31	ミド・オハイオ	J.ファーガス	ダッジ・デイトナ
❻	6/14	ニューオリンズ	Bu.ライツィンガー	ニッサン240SX
❼	7/19	ラグナ・セカ	J.ファーガス	ダッジ・デイトナ
❽	7/26	ポートランド	J.ファーガス	ダッジ・デイトナ
❾	8/9	エルクハート・レイク	Bu.ライツィンガー	ニッサン240SX
⑩	9/26	ライムロック・パーク	……	USAコネティカット州
⑪	10/11	デル・マー	……	USAカリフォルニア州

イギリスF2選手権 (10戦中9戦終了)

❶	4/17	オールトン・パーク	P.コックス	レイナードF91D・DFV
❷	4/26	ドニントン・パーク	J.エリオット	レイナードF91D・DFV
❸	5/25	ブランズ・ハッチ	Y.ミューラー	レイナードF91D・DFV
❹	6/14	スラクストン	J.エリオット	レイナードF91D・DFV
❺	6/28	ブランズ・ハッチ	Y.ミューラー	レイナードF91D・DFV
❻	7/18	オールトン・パーク	Y.ミューラー	レイナードF91D・DFV
❼	8/2	スネッタートン	M.アルボン	レイナードF91D・DFV
❽	9/6	ブランズ・ハッチ	Y.ミューラー	レイナードF91D・DFV
❾	9/13	シルバーストン	E.ベルタッジア	レイナードF91D・DFV
⑩	10/11	ドニントン・パーク	……	イギリス

イギリスF3選手権 (16戦中14戦終了)

❶	3/22	ドニントン・パーク	M.アルバース	ラルトRT36・無限
❷	4/5	シルバーストン	G.ド・フェラン	レイナードF923・無限
❸	4/20	スラクストン	G.ド・フェラン	レイナードF923・無限
❹	4/26	ブランズ・ハッチ	K.バート	レイナードF923・無限
❺	5/4	スラクストン	E.ジュリアン	ラルトRT36・無限
❻	5/17	ブランズ・ハッチ	P.アダムズ	ラルトRT36・無限
❼	5/25	シルバーストン	G.ド・フェラン	レイナードF923・無限
❽	6/7	シルバーストン	P.アダムズ	ラルトRT36・無限
❾	6/21	ドニントン・パーク	G.ド・フェラン	レイナードF923・無限
❿	6/28	スネッタートン	O.ネグリ	レイナードF923・無限
⓫	7/11	シルバーストン	W.ヒューズ	ラルトRT36・無限
⓬	8/9	ペンブレイ	G.ド・フェラン	レイナードF923・無限
⓭	8/31	シルバーストン	P.アダムズ	ラルトRT36・無限
⓮	9/20	ドニントン・パーク	K.バート	レイナードF923・無限
⑮	9/27	スラクストン	……	イギリス
⑯	10/4	シルバーストン	……	イギリス

イタリアF3選手権 (12戦中10戦終了)

❶	3/22	ミザーノ	M.アンジェレッリ	ダッラーラ392・オペル
❷	4/12	エンナ・ペルグーサ	R.コルチアーゴ	ダッラーラ392・アルファ
❸	4/20	ビネット	M.アンジェレッリ	ダッラーラ392・オペル
❹	5/3	バッレルンガ	N.バルハレス	ダッラーラ392・無限
❺	5/10	マジオーネ	G.シモーニ	ダッラーラ392・アルファ
❻	5/24	バラーノ	M.アンジェレッリ	ダッラーラ392・オペル
❼	6/7	ムジェッロ	N.バルハレス	ダッラーラ392・無限
❽	6/28	モンツァ	V.ソスピーリ	ダッラーラ392・無限
❾	7/5	ムジェッロ	M.ベントレ	ダッラーラ392・アルファ
❿	8/30	モンツァ	M.アンジェレッリ	ダッラーラ392・オペル
⑪	9/27	バッレルンガ	……	イタリア
⑫	10/11	イモーラ	……	イタリア

フランスF3選手権 (11戦中10戦終了)

❶	4/5	レドノン	F.ラゴルス	ダッラーラ392・オペル
❷	4/19	ノガロ	E.クレリコ	ダッラーラ392・オペル
❸	5/3	マニ-クール	E.クレリコ	ダッラーラ392・オペル
❹	5/24	ディジョン	F.ラゴルス	ダッラーラ392・オペル
❺	6/7	ポー	J-C.ブイヨン	ボウマンBC2・VW
❻	6/28	ルーアン	S.グレゴワール	ダッラーラ392・アルファ
❼	7/5	マニ-クール	*F.ラゴルス	ダッラーラ392・オペル
❽	7/19	ポール・リカール	J-C.ブイヨン	ボウマンBC2・VW
❾	9/6	アルビ	S.グレゴワール	ダッラーラ392・アルファ
❿	9/27	ル・マン(ブガッティ)	J-C.ブイヨン	ボウマンBC2・VW
⑪	10/18	クロワザン-テルノワ	……	フランス

ドイツF3選手権

❶	4/5	ゾルダー	第1戦	M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
			第2戦	M.クルム	ラルトRT36・オペル
❷	4/19	ニュルブルクリング	第3戦	P.ラミー	レイナードF923・オペル
			第4戦	M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
❸	5/3	ブンシュトルフ	第5戦	S.マーセン	ラルトRT36・VW
			第6戦	M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
❹	5/10	アブス	第7戦	J.ミューラー	レイナードF923・オペル
			第8戦	P.ラミー	レイナードF923・オペル
❺	5/17	ニュルブルクリング	第9戦	P.ラミー	レイナードF923・オペル
			第10戦	P.ラミー	レイナードF923・オペル
❻	5/24	ホッケンハイム	第11戦	P.ラミー	レイナードF923・オペル
			第12戦	D.カストロ・サントス	ラルトRT36・VW
❼	6/28	ノリスリング	第13戦	D.カストロ・サントス	ラルトRT36・VW
			第14戦	D.カストロ・サントス	ラルトRT36・VW
❽	7/12	ブルノ	第15戦	P.ラミー	レイナードF923・オペル
			第16戦	P.ラミー	レイナードF923・オペル
❾	8/16	ディープホルツ	第17戦	M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
			第18戦	M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
❿	8/23	ニュルブルクリング	第19戦	P.ラミー	レイナードF923・オペル
			第20戦	M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
⓫	9/6	ジンゲン	第21戦	S.マーセン	ラルトRT36・VW
			第22戦	S.マーセン	ラルトRT36・VW
⓬	9/20	ニュルブルクリング	第23戦	P.ラミー	レイナードF923・オペル
			第24戦	M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
⑬	10/11	ホッケンハイム		……	ドイツ

GMロータス・ユーロシリーズ

❶	4/19	ニュルブルクリング	H.シュピタッラ	レイナード・オペル
❷	5/3	バルセロナ	M.コーネ	レイナード・オペル
❸	5/17	イモーラ	G.サレス	レイナード・オペル
❹	5/24	エステルライヒリング	G.リース	レイナード・ボクスホール
❺	6/7	アンデルストープ	G.リース	レイナード・ボクスホール
❻	7/5	マニ-クール	M.コーネ	レイナード・オペル
❼	7/12	シルバーストン	G.リース	レイナード・ボクスホール
❽	7/26	ホッケンハイム	C.フィッシャー	レイナード・オペル
❾	8/16	ハンガリー	G.リース	レイナード・ボクスホール
❿	8/30	スパ・フランコルシャン	O.ギャビン	レイナード・ボクスホール
⓫	9/6	ザンドフールト	G.サレス	レイナード・オペル
⓬	9/20	ゾルダー レース1	J.バースタッペン	レイナード・オペル
		レース2	J.バースタッペン	レイナード・オペル
⑬	9/27	エストリル	……	ポルトガル

プジョー905スパイダー・ヨーロピアン・カップ (12戦中9戦終了)

❶	4/20	ノガロ	C.ブシュー	プジョー905スパイダー
❷	4/26	モンツァ	E.エラリー	プジョー905スパイダー
❸	5/10	シルバーストン	E.エラリー	プジョー905スパイダー
❹	5/24	ディジョン	C.ブシュー	プジョー905スパイダー
❺	6/8	ポー	C.ブシュー	プジョー905スパイダー
❻	6/21	ル・マン	E.エラリー	プジョー905スパイダー
❼	7/19	ポール・リカール	E.エラリー	プジョー905スパイダー
❽	9/6	クロワザン-テルノワ	C.ブシュー	プジョー905スパイダー
❾	9/20	ニュルブルクリング	E.エラリー	プジョー905スパイダー
⑩	9/27	ル・マン(ブガッティ)	……	フランス
⑪	10/4	ハラマ	……	スペイン
⑫	10/18	マニ-クール	……	フランス

イギリス・ツーリングカー選手権

❶	4/5	シルバーストン		J.クレランド	ボクスホール・カバリエGSi
❷	4/20	スラクストン		J.クレランド	ボクスホール・カバリエGSi
❸	5/4	オールトン・パーク		A.ロウズ	トヨタ・カリーナ
❹	5/24	スネッタートン		W.ホイ	トヨタ・カリーナ
❺	6/7	ブランズ・ハッチ		J.クレランド	ボクスホール・カバリエGSi
❻	6/21	ドニントン・パーク	レース1	W.ホイ	トヨタ・カリーナ
			レース2	T.ハーベイ	BMW318is
❼	7/12	シルバーストン		J.アラム	ボクスホール・カバリエGSi
❽	7/26	ノックヒル	レース1	J.アラム	ボクスホール・カバリエGSi
			レース2	W.ホイ	トヨタ・カリーナ
❾	8/9	ペンブレイ		T.ハーベイ	BMW318is
❿	8/31	ブランズ・ハッチ	レース1	T.ハーベイ	BMW318is
			レース2	T.ハーベイ	BMW318is
⓫	9/20	ドニントン・パーク		T.ハーベイ	BMW318is
⑫	10/4	シルバーストン		……	イギリス

フランス・スーパーツーリスム選手権 (11戦中8戦終了)

❶	4/12	ル・マン	A.フェルテ	メルセデスベンツ190E
❷	4/19	ノガロ	A.クディーニ	メルセデスベンツ190E
❸	5/3	マニ-クール	F.ジロワ	BMW-M3
❹	5/17	モンレリー	F.ジロワ	BMW-M3
❺	5/24	ディジョン	J-L.ブースケ	メルセデスベンツ190E
❻	6/28	ルーアン	F.ジロワ	BMW-M3
❼	7/26	クロワザン-テルノワ	M.スール	アウディ80クアトロ
❽	9/6	アルビ	M.スール	アウディ80クアトロ
⑨	10/4	モンレリー	……	フランス
⑩	10/11	ノガロ	……	フランス
⑪	11/1	ポー・アルノ	……	フランス

[今月の新製品]

BRAND NEW

オートルックからパワークリーナー2種とエンジンオイル添加剤の各種

「M・s」ブランドのパワークリーナー・シリーズに、今回新たにアンフィニRX-7（FD3S）用がラインナップされた。限られたスペースを有効利用するために、4・5インチのエレメントを2個使用する方法を採用。また吸気効率を最優先に考え、空気抵抗を最小限に抑えた専用アダプターを設計し、さらに吸入空気の高温化を防ぐため、専用ヒートプレートも採用されている。価格は5万2000円。また、ホンダ・シビック（EG6）用も2万6000円で発売されている。

続いては、「LONZA」ブランドの高性能エンジンオイル添加剤"プロロテック3000"と"プロロテック3-100"。前者は新車時用エンジン添加剤で、特殊濃縮二硫化モリブデンの効果により、エンジンの持っている性能をフルに発揮できるようコンディションを整える。価格は2800円。後者は、新潤滑剤として注目されFーでも使用されているフロロカーボンを配合し、優れた低摩擦係数を実現。即効性、耐荷重性、耐磨耗性をも備えている。価格は3200円。

●㈱オートルック　東京営業所　〒331 埼玉県大宮市三橋2-93-1／☎048-649-2011

BPのギヤオイル&オートマチック用トランスミッションフルード

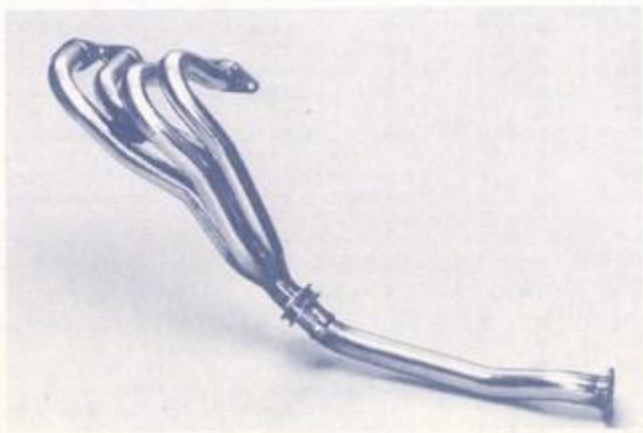
レーシングマシンのギヤ、FF車のトランスアクスル、マニュアル車やLSDを対象とした「X7-1-7」は、BP独自の"HC-S（高粘度指数基油）"と化学合成オイルの配合により、強い油膜と優れた潤滑性を実現した。より過酷な潤滑状態を強いられるレースにも最適だ。またHC-Sを配合することにより、大幅に低温特性を改善。これにより、「X5-1-6」の極圧性と油膜特性を十分に持ちながら、ディファレンシャル用だけでなくFF車のトランスアクスル用としても暖気の時間を短縮し、シフトフィーリングを向上させる。さらに、ギヤ歯面の摩擦原因のひとつである油中スラッジを低減するために、独自の処方を採用したボロン（ホウ素）の配合により、レースなどの高温での使用においても高い清浄性と消泡性を発揮する。価格は3000円／1ℓ、5万6000円／20ℓ。

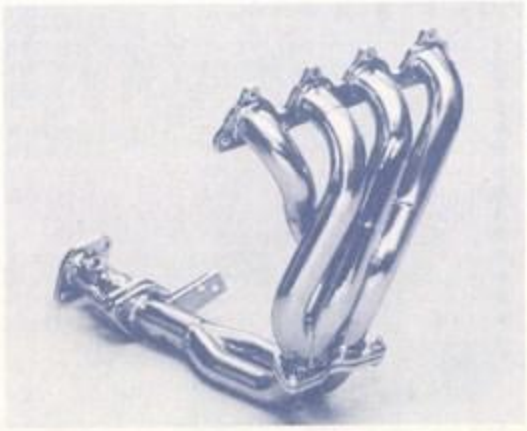
また、オートマチック車用のトランスミッションフルード（略：ATF）「オートランJ」も発売された。日本のオートマチック車の普及も年を追うごとに高まり、それにつれてATFに対する要求も高いものになってきている。そこで、従来のATFの低温特性、摩擦特性を向上させ（同社比）、変速時のショックもより小さくなるよう、新しく開発された。価格は1600円／1ℓ。

●ペトロルブインターナショナル㈱　〒102 東京都千代田区麹町4-5-21／☎03-3265-1711

ステンレス製で車検対応EG6とAE86用フジツボの"エキマニ"

軽量化、高排気効率、そして抜群の耐久性を誇る藤壺技研の「レガリスEXマニホールド」シリーズに、ホンダ・シビック（EG6）用（写真右）とトヨタ・カローラレビン&スプリンタートレノ（AE86）用（写真左）が加わった。排気流の乱れを起こさないために、パイプ集合部分にプレス成型品を使用しないで接合し、内部抵抗低減のためにパイプ内面まで研磨されている。パイプレイアウトは、各シリンダーから集合部分までほぼ同じ長さになるよう設計され、排圧がアンバランスになるのを防いでいる。また、強度計算により力の加わる部分の耐久性を増すと共に、十分な軽量化も実現。その、美しいパイプレイアウトもさることながら、熱焼けによる色合いもステンレスならではだ。価格は、EG6用が8万5000円、AE86用が8万円。



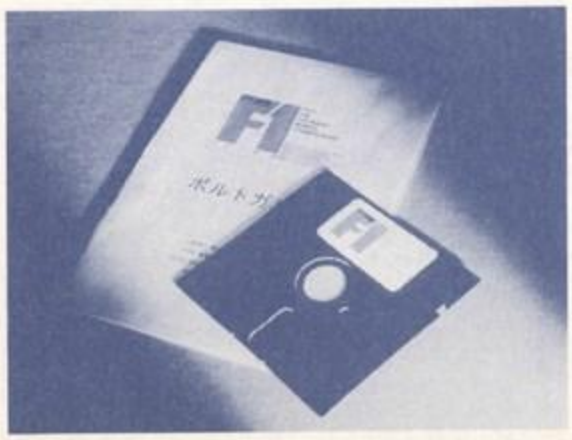


●藤壺技研工業㈱　〒223 神奈川県横浜市港北区新羽町551／☎045-546-0321

姉妹誌「F1速報」の未掲載写真も見れてしまうパソコン・ソフト発売中！

「F1速報」の掲載写真はもちろん、雑誌未掲載写真、予選結果、決勝結果、ポイントランキングも見られるパソコン用のソフト"イメージ・データ"が、弊社より好評発売中。現在発売されているのは、ベルギーGP、イタリアGP、ポルトガルGPの3本。PC-9801、EPSON286／386シリーズを使った鮮明なカラー画像で、グラフィックデータにつきものの長いデータ読み込み時間も超高速で実行。また、高い圧縮技術により、1枚のフロッピーには20カット以上を収録。購入方法、価格などの詳しい問い合わせは左記まで。

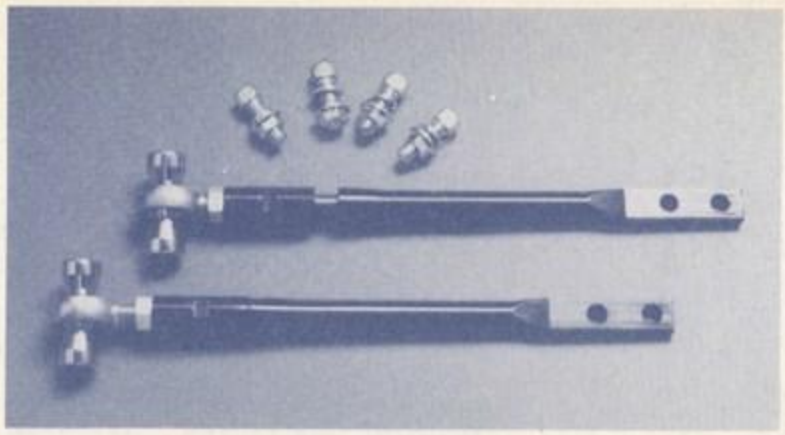
●㈱ニューズ出版　販売企画部／☎03-5430-4440



スカイラインをはじめとするニッサン車用のピロ・テンション

パワービルダー・Bee-Racingより、オリジナルBRピロ・テンション（ターンバックル付き）が発売された。これは、テンションロットをピロボールにすることによって、ノーマルのブッシュにはない機敏さが生まれ、操作性が向上する。対応車種は、ニッサン・スカイラインGT-R&GTS（R32）、シルビア（S13）、フェアレディZ（Z32）。価格はすべて6万8000円。

●パワービルダー・Bee-Racing 〒227 神奈川県横浜市緑区しらとり台64-4／☎045-985-1186



スカイライン・オリジナルファッションの秋冬物と無料カタログ創刊

日産アルティアのスカイライン・オリジナル・ファッションの新作は、写真の"スタッフブルゾン（価格は1万8000円）"をはじめとする7アイテム。一部を紹介すると、"レザーブルゾン"は、上質な英国産ラム皮のドレッシーなブルゾン。限定100着で、あなたの名前（ローマ字12文字）を特性GT-Rネームプレートに刻んでくれる。価格は7万8000円。"パドックコート"は、外気の風雨を防ぐ超撥水素材を使用し、悪天候時でも耐えうるヘビーデューティーウェア。フードやウエストのスピンドルが防寒性をさらに高めている。価格は2万9000円。全国の日産自動車販社および通販にて発売。

また同社では、スカイライン、NISMO、カルソニックなど人気のモータースポーツ・ファッションを一堂に収録したカタログを創刊。希望者には無料で送付してくれる。

●日産アルティア㈱ ライフクリエイト部／☎03-3452-2155

全面切削タイプの「SAUBER-I マシニングシルバー」デビュー

スタイリッシュかつ高性能。それがSAUBER（ザウバー）の開発コンセプト。今回は15、16インチホイールがリリースされている。価格帯は、15インチの方が3万7500～4万5500円。16インチは4万7500～5万2500円。いずれも、国産車用とメルセデスベンツ用がある。

●ランズコーポレーション 〒196 東京都昭島市宮沢町86-4／☎0425-46-6848

ヤクルトの古田選手も使っている軽くてズレない、特に激しい動きをするスポーツのためのメガネ

もともとスポーツ用として開発されたこのメガネ。フレームは、軽く耐久性もある新素材「ウルテム」を使用しているため、重さは4gと通常の約半分、金属部品をいっさい使わないので錆びることもない。レンズは、プラスチックレンズの10倍の耐衝撃性を持つポリカーボネートレンズを採用し、総重量も普通は卵一個分（45g）と言われているが、平均22g。また、レンズの枠がなく、極めてシンプルなメガネだ。納期は約10日間、ズレ落ちないように顔の87ヵ所をコンピュータで測定し、各個人に合わせてひとつひとつオーダーメイドで仕上げてくれる。価格は4万500～9万円。ゴルフ、テニス、野球、ジョギング、ヨット、スキー、スケートなど、特に激しいスポーツをする人にはお薦めだ。

●㈱アイメトリクスジャパン 〒150 東京都渋谷区道玄坂2-9-2 渋谷専門店会ビル4FL／フリーダイヤル0-20-004850（月～土曜）

「ソラえもん号」の次は30枚のソーラーバッテリーを搭載したラジコンソーラーカー

パワーソースとなるソーラーバッテリーは、最高出力0.5V-400mAの多結晶タイプが30枚。晴れた日の直射日光下では、太陽光を7.5V-800mAの電気エネルギーに変換する。また、補助蓄電ユニットとしてのコンデンサー3個を装備。走行しない時などに変換した電気エネルギーをこれに蓄え、走行中に日陰に入ってソーラーバッテリーからの電気が減った時など、コントロールが乱れるのを防いでいる。さらにソーラーバッテリーの電気変換や、コンデンサーの蓄電状態の目安を示すレベルメーターも備える。タイヤは転がり抵抗の少ない細身のスポンジタイヤ3本装備、ギヤ比も天候に合わせて8種類から選べる。プロポの「タムテック202」も付いて、価格は4万8000円。

●㈱田宮模型 〒422 静岡県静岡市恩田原3-7／☎0542-81-1340

NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO

'92 ニスモ・インターテック観戦ツアー参加者募集!!

今年もニスモでは、ロマンスカーあさぎり号による「インターテック観戦ツアー」を実施致します。皆様のご参加をお待ちしております。

●日　　時：'92年11月8日㈰ JR新宿駅西口・午前6時45分集合
●参加料金：《Aコース》（往復交通費、観戦指定席券、記念品、昼食、消費税含む）
大人 ¥18,000　子供（12歳以下）¥16,000
《Bコース》（Aコース＋ピット券付）
大人 ¥38,000　子供（12歳以下）¥36,000
●募集人員：45名（最低催行人数30名）
●予約受付：㈱小田急トラベルサービス・小田急ハルク営業所
☎03(3346)0017　担当／勝山、山下
東京都新宿区西新宿1-5-1 小田急百貨店別館小田急ハルク内2F
＊運輸大臣登録一般旅行業365号 旅行業務取扱主任者/田辺典子
――上記に電話で予約した後、下記に参加料金をお振込み下さい。
◆三菱銀行新宿西口支店　（普）4582890
㈱小田急トラベルサービス・小田急ハルク営業所
〔ご注意〕：参加予約の際には「Aコース」「Bコース」のいずれかをお選び下さい。
キャンセルは一切受付けませんので、ご承知おき下さい。
●企　　画：ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル㈱
●主　　催：㈱小田急トラベルサービス

NISMO 〒140 東京都品川区南大井2-10-6 ●営業時間／AM10:00～PM6:00
NISMO PADDOCK ●定休日／毎週月曜日 イイニッサン ☎(03)3767-1123

フットワークの"F1コレクションフェア"は10月19日まで!

年に一度、日本GP直前のこの時期に行われるフットワークの"F1コレクションフェア"。今年も、このフェアならではの商品、イベントが盛り沢山だ。今年の秋冬物として販売されている、亜久里&アルボレートのキャラクターTシャツ、トレーナーをはじめ、ポロシャツやクルーネックセーター等のチームウェア、帽子やサーキットバッグ、ポーチ、デイパック等のレーシングギヤ、レーシングパーツなども取り揃えられている。この他にも、フットワークのロゴがあしらわれた時計、亜久里のドライビングシーンが絵柄になったジグソーパズルなどなど。また期間中には、F1チケットの当たるクイズやF1ギャルの撮影会も実施される。会場は、そごう大阪店1F・クリスタルプラザ。

●フットワークプラザ　担当:澤井/☎0849-26-2-09

インターTECが開催される11/7・8に、メインスタンド裏のトムス・ブースに行くと……

3クラス共にいまだチャンピオンが決まらず、最終戦・インターTECまでもつれ込んだ今年の全日本ツーリングカー。トムスでは、レースもさることながら、富士通テン・TRDとタイアップしてブースを出店、オリジナルグッズの販売と共に、富士通テンチームトムスのドライバー・関谷/星野両選手やキャンギャルを囲んでの撮影会など、サーキットならではのイベントを開催する予定だ。また、普段なら入手不可能なスタッフウェアの販売等、多彩な企画も用意しているという。

月が変わって、12月の5・6日には、東京・池袋のアムラックスにて「'92トムス・ウィンターヒート・カーニバル」も開催。会場では、トムスオリジナル商品を一堂に展示・販売を行い、また'92トムス最新レーシングマシンの展示、契約ドライバーのトークショーやサイン会のほか、ファン参加のラジコン大会などたくさんのイベントが催される。

●㈱トムス/☎03-3704-680-

'92エッソギャル青木美津子のオリジナルポスターを、抽選で2枚1組100名にプレゼント

今年のエッソギャルは、「何事にも物おじせず、メチャ明るい」という22歳の青木美津子さん。その彼女の魅力を最大限に引き出した、ポスター2枚が完成した。一枚は写真の沖縄・宮古島の美しい自然をバックにしたエキゾチックなもの、もう一枚はデッキチェアーに腰掛けたトロピカルムードのもの。このポスターを、只今エッソでは、2枚一組で100名にプレゼントしてくれる。希望者は、ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記の上、〒107　東京都港区赤坂7-4-18　赤坂プラザ202㈱セック内　エッソギャルポスタープレゼント・レーシングオン係まで郵送のこと。締め切りは、10月31日当日消印有効。

ジムカーナでも、ラリーでも味わえない、大迫力のダートラを見にいこう!

最終戦で、しかもオールスター戦となれば、見にいかなくちゃ損。来る11月14・15日、広島県高田郡にあるテクニックステージタカタにて「オールスターダートトライアル'92INヒロシマ」が開催される。入場券は、カー用品のモンテカルロ各店、ローソン各店、中国地方の有名PGにて現在発売中だ。また事務局の鈴鹿産業では、レーシングオンの読者に抽選で、5組10名に招待券をプレゼントしてくれる。希望者は、ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記の上、〒733　広島県広島市西区商工センター7-18　鈴鹿産業㈱　宣伝課内　ダートラ事務局・レーシングオン係まで郵送のこと。締め切りは、10月31日当日消印有効。

ロゴのリニューアルを記念して豪華賞品が当たる"アロー快進撃キャンペーン"

ザウバー、クラフ、ブラックレーシングなど、多彩なホイールバリエーションを誇るアローエンタープライズでは、社名のロゴリニューアルを記念した"アロー快進撃キャンペーン"を実施する。10月21日〜12月20日の期間中に、同社のホイール一台分を買うと、その場で分かるスピードくじのほかに、アンケートに答えて豪華賞品を当てるWチャンスに挑戦できる。その賞品を紹介すると、アロー賞/シャープ社製カーTV(10本)、ザウバー賞/ホイヤー社製時計(10本)、BR賞/2台一組のトランシーバー(20本)。

●㈱アローエンタープライズ　〒578　大阪府東大阪市水走468-2/☎0729-65-0500

シャシーメンテナンスを行うレーシングプロジェクト・ナカザワが埼玉に移転してもっと便利に

FJ、RS、フォーミュラ・トヨタなど、レーシングマシンのシャシーメンテナンスを手掛けるレーシングプロジェクト・ナカザワが、これまでの筑波サーキット近くから埼玉県の羽生市に移転した。新しいファクトリーは、東北道の羽生ICから近く、遠方からのアクセスも格段に良くなった。

●レーシングプロジェクト・ナカザワ　〒348　埼玉県羽生市堤1-188/☎0485-65-4-8-

11月3日は大井松田カートランドでレーシングカート入門

体感時速300km/h、コーナー加速4Gの世界を体験する"レーシングカート入門"が、大井松田カートランドで開催される。内容は、カートの構造、サーキットの説明、タイヤの種類、などといった講習会と、エンジンの分解・組み立て、20〜30周する走行の実習に分かれている。講師はビクトリーサークル・レーシングカートクラブ会長・今宮　眞氏と、ガレージ茶畑のチーフメカニックである金井　実氏。参加費は2万3000円(ライセンス取得料含まず)、定員は30名だ。申込方法は、まず左記まで電話にて申し込み、その後一週間以内に、横浜銀行　横浜駅前支店普通預金1095392　㈱有隣堂　の口座に参加費を振り込む。

●㈱有隣堂　生涯学習センター　〒231　神奈川県横浜市中区伊勢佐木町1-4-1/☎045-261-1337

WANTED!

●メカニック　スピードスターレーシングチーム

全日本F3000で活躍中のスピードスターレーシングチームでは、'93年シリーズに向けて体制強化を図るため、メカニックを募集する。募集人員は若干名で、未経験者でも可。社会保険完備、給与等は電話で問い合わせを。なお、経験者については優遇、詳細は履歴書を送付の上、電話にて。

●スピードスターレーシングチーム　担当:安橋(あんばし)　〒581　大阪府八尾市太田新町5-122/☎0729-49-7044

●メカニック　紫苑・F

全日本のF3、F3000のメンテナンスを行っている紫苑・Fでは、メカニック経験者および見習いメカニックを募集している。年齢は27歳くらいまでの人。もちろん、取り扱い車種はF3、F3000となる。希望者は、左記まで履歴書を郵送のこと。

●㈲紫苑・F　担当:藤池　〒510-02　三重県鈴鹿市稲生町字折戸/☎0593-86-5273

●レーシングドライバー　レーシングプロジェクト・ナカザワ

ATTENTIONのコーナーでも紹介したレーシングプロジェクト・ナカザワでは、現在'93シリーズの、FJ、RS、フォーミュラ・トヨタの各カテゴリーの契約ドライバーを募集中だ。詳しくは電話、もしくはFAXを持っている人はレース経歴と希望するカテゴリーを書いて送付のこと。

●レーシングプロジェクト・ナカザワ　〒348　埼玉県羽生市堤1-188/☎0485-65-4-8-1、FAX0485-65-2630(24時間OK)

10月のモータースポーツ番組

●F1ポールポジション／フジテレビ系
10／18　26：25〜26：55　鈴木亜久里を迎えて
10／25　25：30〜26：00　'92日本GPダイジェスト

●カーグラフィックTV
毎週土曜日　24：15〜25：45／テレビ朝日系
10／17　ランチア・デルタ・インテグラーレ"エボルツィオーネ"現地試乗
10／24　カレラカップ第3戦・中谷明彦のドライビング・テクニックを紹介

●モーターランド2
毎週日曜日　深夜23：30〜0：00／テレビ愛知系
10／18　JAMA&JAF セーフティトレーニング
　　ポンネビル・スピードトライアル(予定)
10／25　レディース・ダート・トライアル
　　(オールレディースフェスティバルとドラテク講座)

●F1スペシャル「プレビュー'92日本GP」(仮)／フジテレビ系

●F1日本GP／フジテレビ系
10／24　17：00〜18：00　予選2日目
　　25：30〜28：00　日本GP前夜祭
10／25　20：00〜21：54　決勝

●マンデースポーツ　'92F1日本GP完全版／フジテレビ系
10／26　26：10〜28：10　決勝レースのノーカット放送

●NHK・BS1
10／17　24：15〜25：15　オフロードGP第6戦・デンバー①　再放送
10／18　16：00〜17：00　オフロードGP第6戦・デンバー②

●スポーツアイ(CS-BAAN)
10／17　24：40〜26：00　INDYカー・モルソンインディ　〜トロント〜
10／18　19：00〜20：00　NASCARウインストンカップ
　　ミラー・ジェニュインドラフト200
10／24　24：40〜26：00　IMSA GIジョーズ・キャメルGP
　　IHRAドラッグレース　〜オンタリオ〜
10／25　19：00〜20：00　NASCARサポートシリーズ
　　スポーツマン150
10／31　24：40〜26：00　INDYライトカー　〜トロント〜
　　INDYカー　マルボロ500
(スポーツアイの各番組は再放送あり)

■モーターレーシング サンデー／「F1エクスプレス」
毎週日曜日　20：00〜21：00／FM埼玉・NACK5(79.5MHz)
10／18　F1日本GP開催前夜

■FALKEN DREAM ON THE ROAD
毎週火曜日　20：00〜20：30／FM802(80.2MHz)
毎週水曜日　19：30〜20：00／FM横浜(84.7MHz)

■アドバン・サウンド・コクピット〜土屋圭市のレーシングダイアリー〜
毎週水曜日　17：30〜18：00／Tokyo FM(80.0MHz)系

■サンデー・モータースポーツ
毎週日曜日　19：00〜20：30／FM三重(津78.9／名張85.5／鳥羽、大宮83.2／志摩78.1／尾鷲80.4／熊野85.7MHz)

■近藤真彦のサンデーMOTORADIO
毎週日曜日　22：00〜23：00／文化放送(1134KHz)

■ザ・モーター・ウイークリー
毎週土曜日　深夜2：30〜3：00／茨日放送(1179KHz)

■気分はレッド・ゾーン
毎週土曜日　深夜1：30〜2：00／東海ラジオ(1332KHz)

※放送日程および内容は、あくまでも予定です。詳細は新聞などでその都度ご確認ください。また衛星放送は、衛星の状態によって急きょ内容が変更されることがありますので、ご注意ください。

売りたし、買いたし BUY & SALE

※個人売買などにおける金銭等のトラブルは、編集部では責任を負いかねますのでご了承ください。

■売りたし

●マナティMK7
FJ1600　'90年2月製作車　エンジンは戸田チューン　白／オレンジ／黄／青のいちき工芸カラー　今シーズン後(鈴鹿)、引き渡し　程度極上　価格160万円
〒655　兵庫県神戸市垂水区桃山台3-5-16　寺田和弘／☎078-752-6748(21：00〜)

●マナティMK7
FJ1600　赤　エンジンは尾川チューン　レプリスポーツにて保管　価格140万円　大至急売りたし
〒513　三重県鈴鹿市住吉町5-12-6　多々納映司／☎0593-78-8416

●マナティMK8
FJ1600　'91モデル極上車　エンジンは尾川チューン　エンジンOH済み　パープルピンク　フロントカウル、ホイール共にスペア有り　価格200万円応談(ローン可)
〒468　愛知県名古屋市天白区植田南112　岡田憲久／☎052-802-2419

●マナティMK8
FJ1600　青　程度極上　即レース可　価格220万円
〒759-65　山口県下関市吉母町292-8　関本純司／☎0832-86-5900

●R&D F4／90
FJ1600　赤　エンジンは尾川チューン　スズカガレージにて保管　価格150万円
〒567　大阪府茨木市橋の内2-3-11　松下政洋／☎0726-38-3051

●オスカーSK91ブリト
FJ1600　'92年1月製作車　エンジンは戸田チューン　シャーシおよびエンジンOH済み　価格応談
※シャーシのみも可
〒513　三重県鈴鹿市三日市3-1-1　太田泰史／☎0593-82-4760(1：00〜3：00または18：00〜21：00)

●フォーミュラ・ミラージュ(VD)
タイヤ、ホイール2セット有り　ミッション、ギヤ・フルセット付き　エンジンOH済み　即レース可　価格応談
〒150　東京都渋谷区神宮前4-13-1　大森伊久雄／☎03-3401-5258

●AE86・トレノ
筑波プロダクション'92年仕様　エンジンOH済み　黄　タイヤ(ドライ、レイン)&ホイールセットずつ有り　コンピュータ、アクリルウインドー付き　即レース可　価格60万円(値引き可)
〒336　埼玉県浦和市三室388　中原英(たかし)／☎048-873-3026

■買いたし

●F3
レイナード863、873、883、ラルトRT、古くてもOK　もちろんエンジン付きで　適価にて
〒513　三重県鈴鹿市国府町5646-23　小林義則／☎0593-78-8580

走行会&講習会

名称	開催日	開催場所	参加車両	参加費	主催者	メモ
トヨタ オフロードピクニック'92	10月25日	名阪スポーツランド		1000円(記念品、各種イベント参加券、軽食券付き)	和歌山トヨタ自動車㈱ ☎0734-36-1111 奈良トヨタ自動車㈱ ☎07443-2-8001 兵庫トヨタ自動車㈱ ☎078-251-5151 大阪トヨタ自動車㈱ ☎06-543-5121 京都トヨタ自動車㈱ ☎075-681-1121 滋賀トヨタ自動車㈱ ☎0775-24-6712	内容／ランドクルーザー、ハイラックス試乗会、4WD講習会(ウィンチ操作、デフロック操作、他)、ちびっこ4輪バギー、MTBなどイベント有り 申込方法／左記販売にて受付 ※詳しくは左記まで
'92ALCジムカーナ イン富士II(JAF公認準国内+クローズドの2競技)	10月25日	富士スピードウェイ Aコース		公認競技／1万円 クローズド競技／8000円	株オートライフクラブ(ALC) 〒158 東京都世田谷区等々力8-15-13-103 ☎03-3705-3070	公認競技／A1、A2、A3、C&D、レディス クローズド競技／オープン 資格／公認はB級ライセンス以上、クローズドはALC会員 〆切り／10月17日
'92ALCジムカーナ イン エビスII(JAF公認準国内)	11月3日	エビスサーキット	A車両	1万円		資格／B級ライセンス以上 〆切り／10月27日 ※同日開催のA級ライセンス講習会に同時参加可
'92第7回ALCエビスサーキット走行会			乗用車(違法改造車は不可)	ALC会員／1万4500円 一般／1万6500円		ALC会員に同時入会して参加すれば、会員価格&優先受付可
'92第3回ALC筑波サーキット走行会	11月14日	筑波サーキット		ALC会員／1万5000円 一般／1万7000円		
第10回カーショップミスズFISCO走行会	10月26日	富士スピードウェイ		1万5000円	カーショップミスズ 〒399 長野県松本市芳川平田465-2 ☎0263-86-5160	走行時間／2時間(11：00〜12：00、13：00〜14：00) ※電話予約が必要
家族で楽しむサーキット体験走行会	11月12日	筑波サーキット	ナンバー付きのみ(軽、オートマ、3ナンバー車も可、違法改造車は不可)	2万円 同乗者1名／3000円 (いずれも、スポーツ保険含む)	サワダ・プラテック・スポーツ SPS川口 〒334 埼玉県川口市新堀416-1 ☎048-285-9909	走行時間／20分×3回(内20分、同乗者走行) 参加台数／申込順で50台〆切り ※フリー走行にはヘルメットが必要。当日は10：30に現地集合
CASTROL with TAKE ONE走行会 IN FISCO	11月18日	富士スピードウェイ	ノーマル車〜ライトチューン車(機械) ※オープンカーはロールバーが必要	1台1時間／1万7000円 ※2時間で3万4000円	㈱テイクワン 〒167 東京都杉並区荻窪2-43-21 ☎03-5397-8855	走行時間／2時間 申込方法／左記まで電話 特典／Tシャツ、ステッカープレゼント
マツダスピードクラブミーティング	12月4日	富士スピードウェイ		1万9000円	㈱マツダスピード 事業部企画課 マツダスピードクラブ事務局 〒104 東京都中央区勝どき6-5-23 ☎03-3533-6496	走行時間／富士スピードウェイは10：00〜12：00、筑波サーキットは16：00〜19：00の夜間照明付きのナイトラン 資格／クラブメンバーで、普通免許証所持者 〆切り／各走行会実施日の2週間前まで ※同乗者、見学者の参加料は別途。マツダスピードクラブへの入会は、モータースポーツに興味ある人であれば、マツダ車ユーザーに限らず誰でも可。入会金なし、年会費1500円。入会申込は、左記のクラブ事務局まで
	12月12日	筑波サーキット	乗用車(違法改造車は不可)			
B級ライセンス講習会	10月15日	神奈川トヨタステーションハウス鶴見		受講料／4000円(教材費等は別途)	㈱オートライフクラブ(ALC) 〒158 東京都世田谷区等々力8-15-13-103 ☎03-3705-3070	内容／約2時間の講習で取得可 資格／普通免許証所持者 ※電話予約が必要
	10月18日	福島県勤労会館				
	10月21日	川越市民会館				
	10月22日	平塚市民センター				
	10月28日	八王子市民会館				
	10月29日	五反田・ゆうぽうと				
A級ライセンス講習会	11月3日	エビスサーキット		受講料／2万円		〆切り／10月27日 ※同日開催のジムカーナとの同時参加により取得も可

information

[イッパイあげます プレゼント!]

PRESENT

④ビデオ「'92WRC Part2」 1名
エブコットより、ツール・ド・コルス、アクロ、アルゼンチンの3戦を収録した45分モノ

③ビデオ「'92F1ダイジェスト」 1名
さらに㈱ポニーキャニオンより、第4戦から第8戦までが収められたダイジェスト版

②ビデオ「F1グランプリ'92」 1名
同じく㈱ポニーキャニオンより、サンマリノGPとモナコGPが収録されたVol.3を

①ビデオ「WIND STORY」 1名
㈱ポニーキャニオンより、GP想い出のシーンを音楽でつづるスペシャル・プログラム

【応募方法】ハガキに郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望のプレゼント番号&名、今月号のなかで面白かった記事とその感想を明記の上、必ず応募券を貼って、〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「11/15号プレゼント係」まで送ってください。締め切りは、10月31日当日消印有効です。当選者の発表は1/1号で行います。

【10/1号当選者】①(39.5倍) 神奈川・中西麻美、広島・柏 直斗 ②(1.2倍) 宮城・佐藤友昭、岩手・山本化文、熊本・上原征也、宮城・佐藤康宏、兵庫・松本 崇ほか ③(1.4倍) 福岡・藤木大介、愛知・鬼頭浩明、大阪・徳山功介、愛知・成瀬悠洋、三重・山下浩年ほか ④(12.8倍) 静岡・鳥井志津代、山形・永澤哲也ほか ⑤(4.7倍) 東京・杉山耕一郎、神奈川・河田康史ほか
※敬称略 応募総数215通

⑦チーム太陽虫のTシャツ 10名
㈱三菱重工、㈱ファーストモールディングのチーム太陽虫より、ソーラーカーTシャツを

⑥プジョーのキーホルダー 5名
プジョー・ジャポンより、SWCのチームズ・タイトル獲得を記念して

⑤Mobilのテレカ 5名
モービル石油㈱より、マーティン・ブランドルのドライビングシーンが絵柄のテレカを

[イベントカレンダー]

EVENT CALENDAR 10/15——10/31

BIWEEKLY EVENTS——OVERSEAS

●海外レース

開催日	シリーズ	イベント	コース	国	参加車両
10月17～18日	イタリア・スーパーテューリズモ第10戦	モンツァ	モンツァ	イタリア	グループA
10月18日	国際F3000第10戦	マニ-クール	マニ-クール	フランス	F3000
10月18日	フランスF3第11戦	クロワザン-テルノワ	クロワザン-テルノワ	フランス	F3
10月18日	プジョー905スパイダー・ヨーロピアン・カップ第11戦	クロワザン-テルノワ	クロワザン-テルノワ	フランス	プジョー905スパイダー
10月18日	PPGインディカー・ワールド・シリーズ第16戦	トヨタ・モントレイGP	ラグナ・セカ	アメリカ	インディカー
10月18日	ファイアストン・インディ・ライト第12戦	ラグナ・セカ	ラグナ・セカ	アメリカ	インディ・ライト
10月25日	F1第15戦	日本GP	鈴鹿	日本	F1
10月25日	NASCARウィンストン・カップ第27戦	ACデルコ500	ロッキンガム	アメリカ	ストックカー

●海外ラリー

開催日	イベント	国	シリーズ	参加車両
10月11～16日	サンレモ・ラリー	イタリア	WRC第11戦	A.N
10月27日～11月2日	アイボリー・コースト・ラリー	コート・ジボアール	WRC第12戦	A.N
10月29日～11月1日	ラリー・デュ・パライ	スイス	ERC(係数5)	A.N
10月29日～11月1日	ラリー・ド・アルガルベ	ポルトガル	ERC(係数2)	A.N

BIWEEKLY EVENTS——DOMESTIC

●国内レース

開催日	イベント	開催地	主催者		格式	参加車両
10月17～18日	CHECKER GREAT 30 RACE	筑波サーキット	CLUB CHECKER	☎03-5707-4115	国内	N1,NE,FJ1600-B,N2
10月17～18日	'92全日本F3000第10戦	富士スピードウェイ	富士スピードウェイ㈱	☎03-3216-5611	国際	F3000,NE,N1,N2
10月18日	'92ゴールドカップ第4戦	オートポリス	JRSCC	☎03-3584-0035	国内	N1,FJ1600-B,NE,FJ1600-A
10月18日	'92RRCエビスチャンピオンズレース・最終戦	エビスサーキット	RRC	☎0425-55-0462	準国内	N1,NE,FJ1600
10月23～25日	フジテレビ日本GP記念F3&シビックレース	鈴鹿サーキット	SMSC	☎0593-78-1111	国内	F3,N1-IM(シビック)
10月31日～11月1日	N1耐久'92・第9回SUGO500km耐久レース	スポーツランドSUGO	VICIC	☎03-3409-2391	国内	N1,NE,N2
10月31日～11月1日	'92JSPC第6戦	MINEサーキット	MINEサーキット	☎08375-8-6321	国際	C,B,IMSA-GT,N-C,N3,N1,NE,N2

●国内ラリー

開催日	イベント	開催地	格式	主催者	
10月17～18日	JAF全日本ラリー第8戦・第20回MCSCラリーハイランドマスターズ'92	長野150km,岐阜300km	準国内	MCSC	☎0263-32-2788
10月17～18日	JAF地方選手権BC地区・第9回八千ヶ峰ラリー	長野220km	準国内	TR-8	☎048-269-6117
10月17～18日	第26回MCCSラリー	山口200km	準国内	MCCS	☎0836-31-4741
10月17～18日	JMRC東京ラリーシリーズ・SEIJO FAMILY FRESHMAN TOUR '92	埼玉150km,群馬100km,東京30km	準国内	R.G.SEIJO	☎045-982-2476
10月17～18日	HOT DOG Rally '92	佐賀200km	準国内	HOT DOG	☎092-863-8722
10月18日	JMRC神奈川ラリーシリーズ第14戦 TR-RALLY No.10	山梨150km	準国内	T & RCY	☎045-942-8429
10月24～25日	埼玉・群馬ラリーシリーズ第7戦・あさま隠山岳ラリー'92	群馬200km	準国内	CRMC-F	☎092-928-2016
10月24～25日	JMRC中部ラリーチャンピオンシリーズ第7戦・R-8ラリー「ツールド百万石」	石川200km	準国内	R-8石川	☎0762-23-8454
10月24～25日	ENKEI「THE RALLY ROUTE231」'92	北海道200km	準国内	エンケイ札幌	☎011-661-6527
10月24～25日	第15回SLACツーリスト・トロフィーラリー	長野250km	準国内	SLAC	☎0262-21-1152
10月24～25日	栃木・茨城シリーズ第7戦・第26回峰ヶ丘ラリー	栃木250km	準国内	UUCC	☎0286-62-2808
10月24～25日	第14回CAT-Sセミナイトラリー'92	新潟200km	準国内	CAT-S	☎0257-57-2011
10月24～25日	'92秋田県ラリーシリーズ第3戦・第1回COSMOSラリーミーティング	秋田150km	地方	COSMOS	☎0184-37-3298
10月31日～11月1日	JAF中部近畿ラリー ザ・京都ラリー'92in美子	京都150km,福井100km	準国内	MUCCOLE	☎075-761-0163
10月31日～11月1日	'92AVCOカップJACSラリースクール第7戦	埼玉130km,東京120km	準国内	JACS	☎03-3429-2517
10月31日～11月1日	JMRC千葉シリーズ・第11回風薫明るいNOSONラリー	千葉200km	準国内	KAZE	☎03-3429-2517
10月31日～11月1日	清里高原ラリー'92	長野200km	準国内	C.C.S	☎03-3902-0138
10月31日～11月1日	第4回JMRC東北・関東ラリーフェスティバル・ベルクラリー'92	群馬150km,長野100km,埼玉50km	準国内	チームベルク	☎0493-62-1485

昭和電機杯'92スーパースプリントイン鈴鹿

9月20日/鈴鹿サーキット・モトクロス場/主催:A.A.S.C

Text/Chikara Kamiko Photos/Masao Adachi

'92 SUPER SPRINT IN SUZUKA

いよいよシーズンも大詰めの第7戦を迎えた
ここでもまた最終戦を待たずして新チャンピオンが誕生
残るはA4クラスのみとなった

❶C3のタイトルは小林に決定したが、今回の勝者は黄色のパルサーの亀山
❷C1クラスはカルタス4WDの杉尾が連勝で自らタイトル獲得に華を添えた
❸今回は田嶋がWRC出場で欠場したため当然のようにDクラスは大井が優勝
❹すでにタイトルを獲得している登坂がサニー4WDで今回もC2を制した

最終戦を残しA4以外はチャンピオン決定

いよいよ大詰めとなった'92年全日本ダートラアル選手権。その第7戦「昭和電機杯'92スーパースプリントイン鈴鹿」は、前回の秋田ラウンドとは打って変わって好天に恵まれた。

今回もAークラスはエントリーが集まらずに不成立。7戦中3戦も不成立とあっては、今後クラスの存続が問題となりそうだ。

今回、エントリー13台で最少台数クラスとなったA2クラス。ポイントリーダーの比留間敏之シティが今季初優勝を飾ると共に、シリーズタイトルをも手中にした。昨年度チャンピオンの原宣司は、今回も最後までラフな路面をとらえきれず、6位と低迷した。

EP82TのワンメイクとなっているA3クラスも、今回の結果でシリーズチャンピオンが決定した。今シーズン3勝を挙げている中村英一が4位に入賞し、シリーズ2位の田崎克典がポイント圏外の18位という結果に終わったために、中村がタイトルを獲得した。またこのクラス、大竹充雄が久々に優勝し、ポイントランキングでも一気に2位までジャンプアップした。

混戦の続くA4クラス。ートライ目は、シリーズリーダーの櫛田正文ギャランが唯一一分32秒台を叩き出し、チャンピオンに王手をかけたかと思われた。しかし2トライ目に、シリーズ2位の綾部美津雄パルサーが最速タイムをマークし、今季3勝目を獲得。タイトル決定は次戦に持ち越された。

カルタス4WD同士の争いとなっているCークラス。前回優勝した杉尾啓治が、その勢いで今回も優勝を飾り、シリーズタイトルも手に入れた。一方のカルタスを駆るライバル松尾茂善はマシンの不調で10位止まり。松尾は、EP71を駆る成島浩次が2位に入賞したため、ポイントでも3位に後退してしまった。

C2クラスは、すでに前戦でチャンピオンが決定しているが、やはり今回も、チャンピオン登坂均がドライブするサニー4WDが力を発揮し、今季5勝目をマークした。

小林照明パルサーがチャンプへ王手をかけたC3クラス。その小林、ートライ目は電気系のトラブルでリタイアしてしまった。その間を縫ってトップタイムをマークしたのは、今季好調の炭山義明パルサー。2位には、同じくパルサーを駆る亀山晃が確実に着けている。2トライ目、炭山のベストタイムはなかなか破られない。炭山の直前にスタートした黄色のパルサーが、内周のギャップの多いコーナーをまるでフラットであるかのようにスムーズに駆け抜けて、ゴールに飛び込んでベストタイムを更新。そのドライバーは、今年バイクスピークにGT-Rを持ち込み大活躍した亀山だ。注目の小林もタイムアップを目指しコースに飛び出したのだが、ートライ目リタイアが響いたのか、結局3位にとどまった。しかしこの結果、小林も最終戦を待たずにC3クラスのタイトルを獲得した。

そして最後はDクラス。すでにチャンピオンを決めた田嶋伸博は、WRC第10戦オーストラリア・ラリー遠征のため欠場。従って大井義浩キャロッセGTO・92Dの優勝は走る前から決まったようなものである。案の定、大井は2位の辰巳に2秒半の差を付け2勝目をマーク。ゴール後、大井は「クルマは毎戦毎戦速くなっている。でも現状では田嶋選手には勝てないでしょう。しかしオールスターでは対等に勝負できるまでになるはずです」と自信のほどをうかがわせている。

RESULT/D class

1	徐	大井	義浩	キャロッセGTO-92D	1'31"16	▷	1'29"38
2	徐	辰巳	英治	ファルケンSISレガシィ	1'34"50	▷	1'31"00
3	郡	木島	憲治	BSカストロールQSパルサー	1'32"54	▷	1'31"69
4	徐	中村	義浩	福岡日産アルテック パルサー	1'35"24	▷	1'33"64
5	徐	亀田	恒夫	アドバンGABリジェGTRK2	1'39"24	▷	1'35"06
6	徐	久野	幸也	トラストポテンザGT-4	1'35"40	▷	1'35"14

C3 class

1	茨	亀山	晃	ベストスポーツパルサー	1'32"63	▷	1'30"86
2	茨	炭山	義昭	TSSポテンザジールパルサー	1'31"14	◁	1'31"47
3	茨	小林	照明	トラストポテンザパルサー	リタイア	▷	1'31"76
4	茨	清本	敬	モンスター・STI・レガシィ	1'34"49	▷	1'31"93
5	茨	堀江	真敬	DLホリエスピードBPパルサー	1'34"47	▷	1'32"13
6	茨	渋谷	真	第一鋼造ファルケン沖レガシィ	1'34"66	▷	1'32"65

C2 class

1	茨	登坂	均	キャロッセサニー・92C	1'36"86	▷	1'34"05
2	茨	内山	真二	ダイハツシャレードC11ターボ	1'40"86	▷	1'35"40
3	茨	服部	修	ファルケン沖自動車レガシィ	1'38"52	▷	1'36"39
4	茨	高宮	和美	KJBダンロップスターレット	1'37"93	▷	1'36"66
5	茨	門田	真木夫	TSモリオカスターレット	1'40"11	▷	1'37"40
6	茨	柳地	健雄	アドバンHSシロクマシビック	1'39"45	▷	1'37"81

C1 class

1	茨	杉尾	啓治	ファルケンカストロールカルタス	1'36"91	▷	1'34"86
2	茨	成島	浩次	アドバンGABスターレット	1'35"48	▷	1'35"46
3	茨	川上	忠幸	HKS広島Zip's スターレット	1'38"11	▷	1'35"87
4	茨	山口	和正	ファルケンおばばスターレット	1'39"97	▷	1'36"41
5	茨	原	敏幸	アドバンBPオガワスターレット	1'42"48	▷	1'36"69
6	茨	田栗	慎二	ファルケンCMRスターレット	1'38"56	▷	1'37"55

A4 class

1	茨	綾部	美津雄	GABAyabeパルサーGTI	1'34"70	▷	1'31"11
2	茨	荒井	信介	CMSCYHキャロッセギャラン	1'35"28	▷	1'31"59
3	茨	北村	和浩	ファルケン炭山ワコーズパルサー	リタイア	▷	1'31"93

A3 class

1	茨	大竹	充雄	ポテンザフットワークスターレット	1'40"30	▷	1'36"71
2	茨	阿川	英隆	CCCTスターレット	1'44"42	▷	1'36"85
3	茨	中島	正	トヨタ ネコ スターレット	1'42"70	▷	1'37"14

A2 class

1	茨	比留間敏之		ホンダロデオ・ポテンザシティ	1'41"85	▷	1'36"40
2	茨	中野	正己	オーツエナベタルカストロシティ	1'42"89	▷	1'37"34
3	茨	中村	勝広	アドバンシロクマトキコcity	1'41"87	▷	1'37"57

'92全日本ジムカーナ選手権第8戦(最終戦)
'92ザ・スラローム in 北海道

9月20日／夕張市石炭の歴史村・北駐車場／主催：マーベルオートクラブ
Photos & Report/Naoyuki Hata

シリーズ最後の勝負の舞台となったのは
早くも冬の気配が感じられる北海道
寒風と安定しない天気の中での開催となったのは残念だ

'92 THE SLAROM in HOKKAIDO

1992全日本ジムカーナ 最終ランキング

全8戦中5戦有効

D CLASS

順	ドライバー	① 九州	② 関東	③ 東北	④ 中国	⑤ 四国	⑥ 中部	⑦ 近畿	⑧ 北海道	合計得点	有効得点
1	山本 真宏	15	20	20	20	20	20	20		135	100
2	中矢 忠宏	20	15	12	15	15	15	15		107	80
3	中矢 雅章	12	12	15	10	12	10	12		83	63
4	水田 和之	6	10	10	12	10	4	-	不	52	48
5	吉瀬 光男	10	8	6	6	4	3	10		47	40
6	小川 和洋	-	-	3	8	6	1	8		26	26
7	濱江 悟	-	4	4	-	-	12	4	成	24	24
8	五十嵐豊光	-	-	-	-	-	8	6		14	14
9	藤沢 英夫	1	6	-	-	-	6	-		13	13
10	山口 義彦	8	-	-	-	-	-	-	立	8	8
10	佐藤 智	-	-	8	-	-	-	-		8	8
10	秦泉寺邦彦	-	-	-	-	8	-	-		8	8

●Dクラスチャンピオン　山本真宏
YK-02V・トヨタ／ヨコハマ

C3 CLASS

順	ドライバー	① 九州	② 関東	③ 東北	④ 中国	⑤ 四国	⑥ 中部	⑦ 近畿	⑧ 北海道	合計得点	有効得点
1	菅野 秀昭	20	2	2	1	20	12	20	20	97	92
2	川村 徹	6	12	20	6	10	20	15	10	99	77
3	川又 正英	10	8	8	20	15	15	10	12	98	72
4	大西 秀樹	-	10	0	12	6	10	12	8	58	52
5	星野 理人	15	15	6	4	3	8	6	6	63	50
6	蓮須 一三	-	-	15	0	12	4	3	15	49	49
7	玉木 敬二	12	-	-	8	4	2	2	-	28	28
8	佐久間正人	-	-	-	15	-	3	8	-	26	26
9	鈴木 孝夫	-	20	-	-	-	-	-	-	20	20
10	江頭 慎治	-	-	4	-	8	6	1	-	19	19

●C3クラスチャンピオン　菅野秀昭
トヨタMR2(AW11)／ブリヂストン

C2 CLASS

順	ドライバー	① 九州	② 関東	③ 東北	④ 中国	⑤ 四国	⑥ 中部	⑦ 近畿	⑧ 北海道	合計得点	有効得点
1	高橋 利武	12	10	15	10	20	0	20	20	107	87
2	吉谷美喜郎	20	2	12	15	15	20	10	10	104	82
3	吉谷 栄一	15	0	20	3	12	8	4	15	77	70
4	川上 実	10	15	0	0	0	4	15	6	50	50
5	渡辺 明高	-	20	10	6	-	0	3	8	47	47
6	高橋 徹	-	12	0	8	10	10	6	4	50	46
7	田中 紀治	4	0	-	12	8	15	0	0	39	39
8	藤沖 勝彦	6	8	-	0	0	12	8	-	34	34
9	瀬山 裕司	-	6	6	0	6	3	0	12	33	33
10	鳥富 孝之	8	-	-	20	-	-	-	-	28	28

●C2クラスチャンピオン　高橋利武
ミツビシ・ミラージュ(C53A)／ヨコハマ

C1 CLASS

順	ドライバー	① 九州	② 関東	③ 東北	④ 中国	⑤ 四国	⑥ 中部	⑦ 近畿	⑧ 北海道	合計得点	有効得点
1	長瀬 努	15	20	12	15	6	4	10	20	102	82
2	齋越 由夫	20	12	10	-	12	15	2	12	83	71
3	藤井 健二	-	-	-	0	20	20	15	-	55	55
4	内藤 賴重	-	-	-	20	15	-	20	-	55	55
5	内藤 源氏	10	-	-	10	10	10	12	-	52	52
6	久野 誠士	8	10	0	0	8	8	0	-	34	34
7	町田 和雄	3	3	4	4	0	3	3	15	35	29
8	にひら ゆきお	12	8	8	0	0	0	-	-	28	28
9	谷口 聖二	0	-	-	12	0	12	-	-	24	24
10	安斉 誠	-	6	15	-	-	-	-	-	21	21

●C1クラスチャンピオン　長瀬 努
ホンダ・シティ(GA2)／ヨコハマ

A3 CLASS

順	ドライバー	① 九州	② 関東	③ 東北	④ 中国	⑤ 四国	⑥ 中部	⑦ 近畿	⑧ 北海道	合計得点	有効得点
1	西原 正樹	15	20	0	0	12	20	20	0	87	87
2	茅野 成樹	6	15	15	20	8	15	12	3	94	77
3	森田 勝也	8	12	20	8	20	0	15	1	84	75
4	壺坂 孝志	20	10	8	10	0	10	0	20	78	70
5	川脇 一晃	1	3	12	15	15	0	6	8	60	56
6	宮嶋 一人	10	8	2	0	0	4	0	12	36	36
7	高橋 宏尚	-	6	10	-	10	-	0	6	32	32
8	小島 康	0	0	6	0	0	12	0	10	28	28
9	伊豆蔵静次	3	0	0	6	0	3	0	15	27	27
10	天満 清	12	1	0	12	0	0	0	0	25	25

●A3クラスチャンピオン　西原正樹
トヨタMR2(SW20)／ダンロップ

A2 CLASS

順	ドライバー	① 九州	② 関東	③ 東北	④ 中国	⑤ 四国	⑥ 中部	⑦ 近畿	⑧ 北海道	合計得点	有効得点
1	山野 哲也	20	20	20	15	20	8	-	0	103	95
2	大原 俊克	2	10	12	12	15	4	20	20	95	79
3	植木 豊	15	15	6	3	8	dp	0	15	62	59
4	津川 信次	6	1	2	20	10	15	0	2	56	53
5	岡野 博史	8	3	15	0	12	10	2	6	56	51
6	古谷 哲也	12	0	3	6	0	0	15	0	36	36
7	片山 和也	1	12	4	0	4	0	0	3	24	24
8	大崎 裕樹	-	0	0	-	-	20	0	0	20	20
9	蔵満 浩一	-	-	-	-	-	12	8	-	20	20
10	本橋 新吾	0	0	0	8	6	6	0	0	20	20

●A2クラスチャンピオン　山野哲也
ホンダCR-X(EF8)／ブリヂストン

A1 CLASS

順	ドライバー	① 九州	② 関東	③ 東北	④ 中国	⑤ 四国	⑥ 中部	⑦ 近畿	⑧ 北海道	合計得点	有効得点
1	斉藤 邦夫	20	15	15	0	20	20	0	12	102	90
2	川脇 利武	12	2	20	0	15	10	10	-	69	67
3	菱井 将文	0	4	0	8	4	15	15	20	66	62
4	多田 安男	0	6	8	0	10	0	20	10	54	54
5	徳永 秀典	10	0	12	0	12	6	2	8	50	48
6	浦中 等	2	20	0	0	-	2	0	-	24	24
7	木村 学二	0	0	0	0	6	15	3	0	24	24
8	杉本 嘉敏	15	0	0	0	0	1	6	0	20	20
9	日部 利晃	-	12	0	0	1	8	1	0	22	22
10	安井 一広	6	8	4	0	0	3	0	1	22	22

●A1クラスチャンピオン　斉藤邦夫
ホンダ・シティ(GA2)／ブリヂストン

ついに「無冠の帝王」を返上！　この日は西原正樹の人生最良の日となっただろう。初の王者の目には涙も……

'92 SEASON DIGGEST

苦節10年！A3西原正樹が悲願の全日本タイトルを獲得

4クラスに残されたチャンピオンの座。しかも、その戦いはどれもし烈だったことがイベントの盛り上がりに一役買った。いつも異次元のスピードを味わわせてくれるDクラスが台数不足で成立していなくても、だ。

しかし、再三レポートで伝えてきたが、1年目の全日本ジムカーナ選手権シリーズは最後まで天候に悩まされた。今回の最終戦に至っては、暑りと大雨、晴れを繰り返すという気まぐれさ。まさにシリーズを象徴するような天候だった。それにしても8戦中6戦が雨にたたられたシリーズは前代未聞。その雨がドライバーの闘志に水を差しはしなかったがもう少しドライでのイベントが多ければシリーズ展開は違った方向性を見せていたかも。

さて、気になる最終決戦。中でも一番のハードバトルとなったのはA3クラスだ。ここまですでに3勝を挙げ、高得点を重ねている西原正樹に対し、森田勝也が逆転でチャンピオンを奪うには優勝しかチャンスはない。しかも西原は2位にさえなればいいのだが……。両者に強烈なプレッシャーがのしかかる。

おそらくドライビングテクニックという点では、ふたりの間にそれほど差はないはずだ。しかし、片や4回の全日本チャンピオンの経験を持ち、片やチャンピオンの栄誉にだけは見離されてきたドライバー。「あいつに欠けているのは精神的な強さ。それ以外はA3のどのドライバーにも負けていないのだけど」と西原をよく知る関係者がそう語った。

第1ヒートのトップは森田。西原は2番手につけていた。「負けるわけにはいかないんや！」と西原。このままなら逃げ切りは可能である。だが、第2ヒートで誰かがその間に割って入ることもあり得るのだ。しかし、鉄の心臓を持つ森田とて、人の子だった。壺坂考志が逆転に成功した第2ヒートで皮肉にもミスコース！「欲を出し過ぎた。決してプレッシャーに負けたわけじゃない」と。この瞬間、西原のチャンピオンは決定した。

「決まった！と分かった瞬間に頭の中が真っ白になってしまって……。やっと……」

西原はそう語るのが精いっぱい。感激にむせぶその走りはミスコースになってしまったがこれも仕方のないことだろう。苦節10年、誰よりも長い全日本のキャリアを誇りながら無冠の帝王という称号に甘んじてきた西原。新たな王者の誕生は一筋の涙とともに……。

A3 CLASS
四天王対決の最初と最後を飾った壺坂

天候にも恵まれたが、壺坂がオーバーオール！

「シリーズでは4位にしか上がれなかったけど、最初と最後を飾ることができたんだから満足と思わなくっちゃね。でも、今回の主役は、やっぱり西原（正樹）さん。僕は2番目かな。しょうがないから素直におめでとうと言っとこ（笑）」と語るのは壺坂孝志。第2ヒート途中から勢いを強めた雨の一瞬のタイミングを逃さず得た勝利だ。

2位につけたのは昨年の全日本チャンピオン伊豆蔵静次。今年は実力を完全に発揮できず、苦しいシーズンを過ごしていたが最後の一戦で意地を見せた形となった。また、西原に次ぐシリーズ2位を獲得したのは茅野成樹だ。「本当はシリーズ全戦を通して表彰台に立っていたかったんですが、今回は8位っていうのが残念」と。だが、同じダンロップユーザーたちと共に西原を高々と胴上げする姿に、激しかった一年を振り返った心地よい満足感も感じられた。

RESULT/A3 CLASS

	出走30台				1回目		2回目
1	壺	壺坂 孝志	リジットBSオーリンズMR2	P1	1'21"60	◁	1'16"65
2	伊	伊豆蔵静次	DL北本KYBリジェナプロSW		1'21"44	▷	1'17"96
3	宮	宮島 一人	DLKYBリジェナプロ	P1	1'23"02	▷	1'18"18
4	小	小島 康	ASKシロクマBSバーダルSW		ミスコース	▷	1'18"39
5	川	川脇 一晃	NTFチャレンジオーリンSW		1'22"61	▷	1'18"80
6	高	高橋 宏尚	ADVANシロクマトキコSW改		1'22"12	▷	1'18"84
7	西	西原 義和	AGIP・DL・ラックサーフテ		1'24"79	▷	1'19"63
8	茅	茅野 茂樹	ラックダンロップSSR MRII		1'21"77	▷	1'19"91
9	角	角田 信彰	ルーキーWmaXオーリンズSW		1'21"26	▷	1'19"93
10	森	森田 勝也	ポテンザダッカムコクピットSW		1'20"11	◁	ミスコース

昨年の王者の面目躍如、伊豆蔵が2位に

C3 CLASS
貫禄の勝利で菅野が全日本V2を決定！

クラス最多の4勝目を決め、菅野が全日本2連覇

2回のヒートがいずれも激しい雨に見舞われ、最も辛い争いとなったC3。菅野秀昭、川村徹、そして川又正英の3人のチャンピオン争いも、ある意味では意外な、またある意味ではあっさりと勝負がついた。第1ヒートで2番目の走行となった菅野が叩き出したトップタイムがそのまま守り抜かれたからである。「長いことハラハラさせっぱなしでしたが、なんとか今年もチャンピオンを獲ることができました。でも、なぜか僕が勝つ時はC2にタイム負けちゃうんですよ（笑）。来年はもっと内容良く勝ちたいですね」と菅野。

対する川村や川又には悔いの残る勝負となったのは確かだ。「ドライブミス。せっかくの（雨という）好機を生かせないんだからしょうがないよね」と川又がボヤけば、川村も「フロントガラスが曇って、危うくミスコースしそうになった」と。

RESULT/C3 CLASS

	出走8台				1回目		2回目
1	菅	菅野 秀昭	BSオーリンズ☆AZUR☆AW		1'22"77	◁	1'27"17
2	藤	藤巣 一三	ASE☆コスモス☆AW11	P1	1'28"58	▷	1'22"84
3	川	川又 正英	ASEコスモスエナペタルCD5	P2	1'24"33	▷	1'23"73
4	川	川村 徹	BSオーリンズ☆AZUR☆AW		1'23"91	◁	1'25"15
5	大	大西 芳樹	ADVANカヤバRMC-MR2		ミスコース	▷	1'25"44
6	星	星野 理人	アーキーKYB トラストMR2		1'26"54	◁	1'26"84
7	井	井上 光恵	ASEコスモスエナペタルCD5		1'31"39	▷	1'28"21
	丸	丸本 峰雄	チーム森川RX7		ミスコース		リタイヤ

進境著しい藤巣が今季2度目の2位に

A2 CLASS
地元の熱い声援を受け、大原が2連勝！

故郷に錦を飾り、大原がラスト2戦で連勝

すでにチャンピオンを決めている山野哲也にとっては、有効得点パーフェクトの5勝目を狙って挑んだ最終戦だったが、不運なアクシデントによってリタイア。逆に、「本当に僕は鬼のいぬ間に強いですね」とニッコリ笑ったのが大原俊克だ。しかし実際には大原にとっても楽な勝利にあらず。「金曜日にミッションが壊れたんです。一時は練習車で出ようかなとも思ったですが、幸いここは地元なもんですから仲間が続がかりで直してくれて。彼らにまず一番に感謝したい。地元で勝てたというより、全日本というレベルの高い舞台で2連勝できたのが嬉しいですね」という。これで大原はシリーズ2位の座も獲得した。

2位に入り、シリーズ3位を決めたのは植木徹だ。「悔しいけど、今の状態じゃ山野君や大原さんの精神力の方が上でした。来年はまた一から出直しです」

RESULT/A3 CLASS

	出走30台				1回目		2回目
1	大	大原 俊克	ADVANオクヤマCR-X		1'21"73	▷	1'19"76
2	植	植木 徹	ADVANシロクマCR-X		1'21"16	▷	1'19"95
3	田	田口 玲	ピックロードBSオリンズEF8		1'21"19	▷	1'20"04
4	種	種市 貴弘	BSピックロードオリンズEF		1'20"98	▷	1'20"89
5	菅	菅野 和幸	コクピットK1 アシストCRX		1'21"01	▷	1'20"91
6	岡	岡野 博史	アルファSTPリジットCR-X	P1	1'21"10	▷	1'20"91
7	松	松崎 充意	GABADVANトラップCRX		1'22"32	▷	1'21"23
8	片	片山 和也	BSオーリンズAZUR☆EF8		1'21"27	◁	1'27"87
9	津	津川 信次	ラックダンロップダンガンEF8		1'21"29	▷	リタイア
10	米	米坂 孝	シロクマ河辺石油GC・EF7		ミスコース	◁	1'21"54

今季は1勝も挙げられずに終わった植木

C2 CLASS
ミラージュ高橋、5年ぶりの王座奪還

逆転チャンプの高橋。三菱車の全日本制覇は初

本来、不参加の予定だった古谷栄喜郎が新婚旅行を延期（？）してエントリー。むろん、前回の勝利で得点差を一気に詰めてきた高橋利武を引き離すためである。その差はほんのわずか。

第1ヒートでこのふたりを従えトップにつけたのは端山裕司。しかも、第2ヒートも雨。だがそのタイムはまず古谷栄一によって破られてしまう。逆に古谷栄喜郎はタイムダウン。そして最終ランナーの高橋、叩き出されたタイムは、なんと2位以下を1秒以上も引き離す圧倒的なものだった。この瞬間、高橋のチャンピオンが決定。「栄喜郎君とはチームメイトだけど、一番のライバル。彼と争うのは辛い面もあるけど、あれだけすばらしいドライバーと戦って勝てたことはこの上もない幸せだよ」と高橋は、ミラージュでは初、そして5年ぶりの全日本チャンプの感動に浸っていた。

RESULT/C2 CLASS

	出走13台				1回目		2回目
1	高	高橋 利武	GAB・ADVAN・ミラージュ		1'22"83	▷	1'20"93
2	古	古谷 栄一	KYB-ADVAN-FX		1'23"27	▷	1'22"33
3	端	端山 裕司	BSリジェナプロVISAE86		1'22"71	◁	1'27"21
4	古	古谷栄喜郎	KYB-ADVAN-FX		1'24"21	▷	1'22"84
5	渡	渡辺 明高	DLリジェクエーカーレビン		1'23"89	▷	1'23"12
6	川	川上 実	YSSティースTS伊藤BS86		1'23"33	◁	1'25"37
7	高	高橋 徹	FETスポーツコンポテンザ86		1'25"15	◁	1'25"64
8	田	田仲 隆一	リジェBSV-isAE86		1'26"53	◁	1'28"18
9	中	中西 功	ADVANオーリンズ MR2	P3	1'25"31	◁	1'26"65
10	新	新堀 通衛	エキスパート☆DLロードスター	P1	1'23"37	◁	1'29"24

シリーズ3位を決めた古谷栄一が2位

A1 CLASS
最終戦に見せたベテラン菱井の意地

ついに公開練習男の異名を返上した菱井

「良かったァ～。カミさん説得して、四国からやってきた甲斐がありましたわ。このまま勝てずに終わってたら、悔いも残りましたからね」とシリーズ初優勝の喜びを語ったのはベテラン菱井将文だ。何度もつかみながら、あと一歩で手放していた一位の座をようやく手にできたのだから、嬉しさもひとしおといったところだろう。なお、菱井はこの勝利で斉藤邦夫、川脇利之（今回は欠場）に次ぐシリーズ3位も決めた。

ちなみにチャンプ斉藤はパイロンタッチで幻のトップとなったが、そのタイムは菱井を1秒以上も上回る凄じさ。「友達は大事にしなくっちゃ」と、3位でも余裕か？その斉藤を抑えたのは昨年のこのイベントのウイナー井野豊宏だ。「今年はセッティングを変えてからどうも今ひとつ乗り切れなくて、ゲンのいいコースでスランプ脱出としたいですね」と嬉しそうに語っていた。

RESULT/A1 CLASS

	出走30台				1回目		2回目
1	菱	菱井 将文	LUCKアジップBS GA2		1'21"91	▷	1'21"00
2	井	井野 見宏	DUNLOPシロクマシティ		1'22"27	▷	1'21"31
3	斉	斉藤 邦夫	ポテンザKYBキャロッセGA2		1'21"38	◁	P1 1'19"79
4	多	多田 安男	NTF向陽DLオーリンズシティ		1'24"07	▷	1'21"50
5	徳	徳永 秀典	DLリジットGABハートシティ		1'22"50	▷	1'21"75
6	大	大川 裕	アドバンKYBハートBPシティ		1'21"90	◁	1'22"00
7	後	後藤 健治	アイム シティ	P1	1'23"41	▷	1'22"55
8	加	加藤 隆寿	阿部モータース・イノウエGA2		1'22"55	◁	P2 1'21"99
9	田	田中 昌彦	コクピットKIKYBBPGA2		1'25"16	▷	1'2257
10	高	高塩 浩司	ADVANナスカGA2		ミスコース	▷	1'22"68

復活の兆しの見えた井野が2位を獲得

C1 CLASS
雲越が痛恨のMC（ミスコース）、その瞬間長瀬に凱歌が

苦しみながら得た2度目の王座に喜ぶ長瀬

第1ヒートよりも雨足が強くなり、路面状況は悪化していたとはいえ、雲越由夫にとって第2ヒートは本来ならチャンプ獲得の絶好のチャンスだったはずだ。なぜなら目の前でライバル長瀬努が手痛いスピンでタイムを伸ばせなかったからである。しかし、一瞬の間に天国は地獄に変わる。

「長瀬がスピンしたの見て、浮かれちゃったんだ。やった～ってね。そしたら自分がミスコースだもの、情けないよ」と。

「タイムは情けないですけど、ちゃんと第1ヒートでトップにつけられたっていうのが一番ですよね。これだけきついシーズンでしたから、逆に今回は大事にいったことが、いい結果に結びつきました」と長瀬。2年ぶりに獲得したチャンピオンは優勝で決められたことに満足そうだ。ちなみにキャロッセはA1とA3を含め3クラスで全日本チャンプ獲得という偉業も達成した。

RESULT/C2 CLASS

	出走8台				1回目		2回目
1	長	長瀬 努	キャロッセ シティGA2		1'24"57	◁	1'36"53
2	町	町田 和雄	コンペガルフ シティGA2		1'25"76	◁	P1 1'36"13
3	雲	雲越 由夫	DLシロクマWIN-SGA2	P1	1'24"28	◁	ミスコース
4	三	三木 英二	DLオートランドマックスEP		1'29"41	◁	1'36"86
5	臼	臼田 克巳	リジェアルファ旭川タケジGA2		ミスコース	▷	1'30"43
6	加	加藤 充	リジェアルファ旭川タケジGA2		1'31"92	◁	P1 1'36"27
7	高	高田 真也	ORBOXトラストEP71	P1	1'29"60	◁	1'36"42
	中	中村 雄司	DLオートランドマックスEP		ミスコース		ミスコース

全日本最上位の2位を獲得した町田

ハイランドグループA300km選手権レース

9月19～20日／仙台ハイランド／主催：VICIC、奥州VICIC

Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroharu Hiroshige Satta

Hi-land GROUP-A 300km SUPPORT RACES

気まぐれな雨が降ったりやんだりのハイランドでは
ふたつのシリーズでは'92年チャンピオンが誕生した
レース後は冷たい風も吹き、秋の気配が漂った

CIVIC INTER
西垣内、変化する路面を制して2連勝

ドライとなった最後には3台の大バトル！

シリーズランキングでトップを走る②西垣内正義がポールポジションを獲得。チャンピオン獲得に向けて幸先の良いスタートを切った。

レースは小雨がパラつく中でスタートした。路面はドライ状態だったが、レースが進むに連れて雨足が強くなり、路面はウエット状態となる。この状況下で②西垣内が抜群のレース運びを見せた。5番手からスタートした①黒木健次が1周目でトップに立つと2番手㉞木下みつひろとの差を拡げる。②西垣内は、㉞木下の後ろでレース展開を読んでいる。11周目には一気に①黒木を抜き、12周目には㉞木下との差を詰め、14周目にスプーンで抜き2勝目を挙げた。

RESULT/CIVIC INTER

●15周=60.444km　予選出走28台・決勝出走28台・完走21台　予選順位/タイム

1	②	西垣内正義	SZIGEN CIVIC(EG6)	15周	32'55"747	1/2'06"499
2	㉞	木下みつひろ	エンドレスARCアドバンEG6	15周	32'57"582	2/2'06"566
3	①	黒木　健次	TOENEC.CIVIC(EG6)	15周	32'57"972	5/2'07"238
4	(64)	本郷　健治	BOOZE D&D スワロー BP μ(EF9)	15周	33'04"400	6/2'07"304
5	③	見並　秀文	SZIGEN CIVIC(EG6)	15周	33'31"681	13/2'08"599
6	⑱	平岡　功	BR スポーツポテンザシビック(EG6)	15周	33'33"981	10/2'08"284
7	(61)	河合　隆仁	ナブレ☆シフト☆CIVIC(EG6)	15周	33'37"247	4/2'06"828
8	⑮	嶋村　聖	YAMATO CIVIC SiR-3(EF9)	15周	33'39"066	20/2'09"648
9	㉑	近藤　澄男	名鉄運輸 アクロス SiR(EF9)	15周	33'40"447	15/2'08"962
10	⑤	磯野　博司	ブリ勝一任.CMR WORK.日醸EP(EG6)	15周	33'41"158	21/2'10"232

・優勝スピード：109.975km/h
・最速ラップ：木下 みつひろ　2'07"234　114.014km/h

テールtoノーズのバトルを制したのは西垣内

MIRAGE INTER
突然の雨も快速・小幡を止められず

後続の脱落もあり、小幡が快走で優勝した

ブッチギリでポイントランキングのトップを突っ走る②小幡栄が、ポールポジションを獲得。ポイント2番手の⑳玉本秀幸は予選8番手。この時点で②小幡のチャンピオンはほぼ決まったようなもの。

1コーナー方面から黒い雲がやって来て、にわかに雨が降りだす雰囲気。

案の定フォーメーションラップ中に雨がパラパラと落ちてきた。この雨でスタートは大混乱。1コーナーで⑭瀬在仁志と⑥有冨誠一郎が接触。この2台が数台を巻き込んでコースアウトしてしまった。

トップはこの混乱を尻目に②小幡が独走状態のままゴールし、チャンピオンを決定。2位には㉑小林且雄が入った。

RESULT/MIRAGE INTER

●15周=60.444km　予選出走18台・決勝出走17台・完走13台　予選順位/タイム

1	②	小幡　栄	イエローハット ミラージュ	15周	33'22"705	1/2'09"452
2	⑳	小林　且雄	横須賀三菱RS オガワ&ガウス	15周	33'27"357	3/2'10"204
3	⑦	田部　靖彦	川崎多摩三菱 ミラージュ	15周	33'31"333	2/2'10"071
4	⑬	小林　正吾	トランスグローバルグッP ミラージュ	15周	33'37"992	4/2'10"387
5	③	小宮　延雄	HAI・ゼゼミラージュ	15周	33'38"314	5/2'10"770
6	⑪	山岸　豪	エンドレス ARC アドバンミラージュ	15周	33'48"553	6/2'10"879
7	⑩	小川日出生	山形三菱 RS オガワ& ミヤコ	15周	33'56"469	11/2'11"699
8	㊱	伊藤　清彦	ハイテック BS MOTUL コルト	15周	33'59"515	10/2'11"653
9	⑤	長島　孝司	関内三菱 V-is ミラージュ	15周	34'00"121	12/2'11"755
10	㉖	鈴木　敷	ブルーパニック・μ・ミラージュ	15周	34'03"224	14/2'12"823

・優勝スピード：108.495km/h
・最速ラップ：山岸　豪　2'10"353　111.286km/h

小幡はボカールに続き2つ目の王座獲得

C/SNC/TOYOTA1600
長けた川崎の謀略に佐藤がはまる

毎周のように順位を入れ替えた川崎と佐藤

グループAのレースを見に来たはずがレースに出ることになった㉑川崎俊英が、レギュラーでチャンピオン争いをしている㊺佐藤清治、⑪柴田昭を抑えて予選でポールポジションを獲得した。

「マフラー折れててテープでぐるぐる巻きにしていた」㉑川崎が、スタートでトップを守る。しかし「佐藤さんは速いんで前に出ると疲れるから」と3周目の1コーナーで2番手に下がる。㉑川崎は、4周目と7周目のスプーンで「抜く練習」をして最終ラップに勝負をかけ、僅差のトップでチェッカーを受けた。

㊺佐藤は、抜かれるたびに1コーナーで抜き返したが、㉑川崎の作戦にまんまとはまった格好になってしまった。

RESULT/C/SNC/TOYOTA1600

●12周=48.355km　予選出走33台・決勝出走30台・完走27台　予選順位/タイム

1	㉑	川崎　俊英	ムラマツ&オートランド山形 BP92	12周	26'03"406	1/2'09"342
2	㊺	佐藤　清治	旺文社・トキコ　スワローBP92	12周	26'03"930	2/2'09"467
3	⑪	柴田　昭	アルボー　FA coat レビン	12周	26'06"252	5/2'09"647
4	㉗	横岸　和浩	K's Garage 仙台Agip V-is	12周	26'06"252	5/2'09"647
5	⑯	大塚　由雄	ダイミック　アルボー　カローラ	12周	26'12"092	8/2'10"573
6	㉔	西牧　和雅	アルボー藤沢 NSK　レビン	12周	26'12"568	6/2'09"660
7	⑲	成澤　隆二	アルボー 新北上重機 AgipV-isFX	12周	26'21"075	7/2'10"109
8	⑦	関　実	トラスト　大和タクシーJオム92	12周	26'21"075	7/2'10"109
9	㊿	大森　昇	旺文社☆富士通テントムスカローラ	12周	26'29"634	10/2'10"961
10	(60)	京原　尚孝	ENDLESS★メアーズレビン	12周	26'32"746	13/2'11"741

・優勝スピード：111.144km/h
・最速ラップ：佐藤　清治　2'08"885　112.554km/h

僅差で川崎が優勝、佐藤、柴田も表彰台に

FORMULA TOYOTA
島守快進撃！ 逆転チャンプの可能性大に

島守はFTで3戦で2勝。逆転チャンプの可能性も

高木は大健闘で2位、服部は出遅れて3位に

優勝こそ無いがポイントリーダーに立っている(71)細野智行は、ここで勝って一気にチャンピオンへ王手をかけたいところ。しかし、(71)細野は予選奮わず14番手。ここからでは、ポイント圏内も遠い。

ポールポジションは、第5戦の菅生で初優勝した(61)服部茂章が獲得。2番手にはデビュー戦の菅生で3位、続く富士スピードウェイで優勝と絶好調の(62)島守広が並ぶ。セカンドロウには18歳コンビ、⑫高木虎之介と①鈴木慶祐が揃って並び、若い世代のドライバーが台頭してきていることを感じさせた。

レースでは、ポールポジションの(61)服部が出遅れトップを(62)島守に譲る。その直後、1コーナーで①鈴木と5番グリッドからスタートした(44)望月英弘が接触。①鈴木が宙を舞い、望月はフロントノーズを飛ばしてしまった。このダメージで(44)望月はリタイア、①鈴木も大きく順位を落とした。スタートでトップに立った(62)島守は、昨年FJ東北シリーズでチャンピオンを獲っており、ここは得意とするコースだけあって、安定した走りで快走を続ける。スタートで2番手に上がった⑫高木が必死に追走するが最後まで届かずチェッカー。このシリーズで初の表彰台を獲得。(61)服部は3番手を単独走行となり、ポイントを確実に上乗せした。このレースで元気な走りを見せたのが②千石栄次。3周目に「貰いクラッシュ」でリタイアとはなったが、この時点で予選17番手から7番手にまでポジションアップしていた。

RESULT/FORMULA TOYOTA

●18周=72.532km　予選出走29台・決勝出走29台・完走26台　予選順位/タイム

1	(62)	島守　広	ル・ボーセFT	18周	33'08"886	2/1'49"339
2	⑫	高木虎之介	ウッドベル☆TOYOTA	18周	33'10"059	3/1'49"958
3	(61)	服部　茂章	Kyodo Card FT92	18周	33'20"908	1/1'49"107
4	⑱	[illegible]	GIZA HOUSE FT	18周	33'23"468	10/1'50"484
5	⑲	加藤　寛規	PACHINKO FUJI FT	18周	33'27"445	4/1'50"295
6	(69)	桂　伸一	Kyodo Card FT92	18周	33'28"593	6/1'50"128
7	㉛	山本　将之	カストロール☆ECワークス FT	18周	33'29"177	8/1'50"408
8	⑥	伊藤　勝一	トーベ　コーポレーションFT	18周	33'31"378	12/1'50"669
9	(71)	細野　智行	トラスト　フォーミュラ　トヨタ	18周	33'36"403	14/1'50"778
10	③	山本　健朗	ONODA KEN'S トヨタ	18周	33'38"913	18/1'51"565

・優勝スピード：131.130km/h
・最速ラップ：島守　広　1'49"567　132.398km/h

ガッツポーズの島守、最終戦は目が離せない

FJ1600-A
高西が勝ち西日本とのWタイトル獲得

高西を大野が執拗に迫ったが追いつけなかった

3位争いもし烈だったが、東が大木と歌川を退けた

「後ろを見なければいけないし、ラインは外せないし辛かった」と言いながら、⑭高西文雄がポールtoウィンの完璧なレースで東北シリーズのチャンピオンを勝ち獲った。

⑭高西とチャンピオン争いをしている③大野修が好スタートでトップに立つが、最終コーナーで⑭高西がアウトから③大野をパス。これで、トップ安泰かと思われたが、③大野が1コーナーで再び⑭高西を捕らえる。2周目は③大野がトップを守るが、すぐ後ろには⑭高西とスタートで5番手グリッドから3番手までジャンプアップした㊶東勇人が続く。

3周目、最終コーナーで⑭高西が大野のインを突いてトップに立つ。「1コーナーからシケイン、登りまでは速いんだけど、（高西は）裏の下りが速くて追いつけなかった」と、ジワジワと⑭高西に引き離された③大野は2位でゴール。

⑭高西は、これで6戦4勝、1戦を残し東北シリーズのチャンピオンを決定。すでに4戦4勝でチャンピオンを決めている西日本シリーズと併せてダブルタイトル獲得に。3位には東が入るが、終盤㉖歌川拓と⑧大木康至による激しい3位争いを展開。序盤3位の㊶東を追い立てた⑧大木が9周目の1コーナーで㉖歌川に抜かれて5位に後退。しかし、3位㊶東から5位⑧大木までの差は僅か0・3秒。さらに、12周目の1コーナーで㉖歌川のインを突いた⑧大木が4位に上がり3位の㊶東を追うが、最終周では勝負が遅く㊶東、⑧大木はそのままチェッカーを受けた。

RESULT/FJ1600-A

●12周=48.3552km　予選出走24台・決勝出走22台・完走19台　予選順位/タイム

1	⑭	高西　文雄	LOVE・ELLE F4/92	12周	23'46"951	1/1'58"487
2	③	大野　修	カストロール・エクシード 307	12周	23'47"430	2/1'58"575
3	㊶	東　勇人	Sion・カストロール・06(SRS06)	12周	23'55"136	5/1'59"624
4	⑧	大木　康至	カストロール・石井鈑金 307	12周	23'55"353	6/1'59"896
5	㉖	歌川　拓	カストロール・ル・ボーセ307	12周	23'55"872	4/1'59"516
6	(64)	保田　薫	BP☆SNC☆Mパーツ☆VRS(F4/90)	12周	24'15"118	8/2'00"194
7	㉝	飯塚　吉孝	Kind House MK-8	12周	24'24"737	12/2'01"085
8	㉞	一戸　淳市	OSCAR SK DANGAN	12周	24'26"285	11/2'00"886
9	㉗	柏木　顕	RAM&TOSS 石井鈑金307	12周	24'32"464	13/2'01"126
10	㉘	小山　信	TOPGUN BP F4 90B	12周	24'34"809	16/2'02"377

・優勝スピード：121.774km/h
・最速ラップ：高西　文雄　1'57"133　123.846km/h

高西は西日本に続き2地区目の王座獲得

'92ゴールドカップレース第3戦

9月20日/日本オートポリス/主催:JRSCC

Report/Masahiro Ohsaki, Photos/Taisuke Fuji

'92 GOLD CUP RACE ROUND 3

オートポリスの倒産で、残るレースの開催が心配されたが
サーキット自体はこれまでどおり運営される模様
高原を渡る風は冷たく、震えるエントラントも多かった

FJ1600-B
中谷新レコードを出すも優勝を逃し秦がV

秦は7月のA戦に続きFJ 2勝目を挙げた

中谷は逆転され2位ゴールとなってしまった

全5戦で行われるオートポリスB線は、今回が第3戦。

FJ1600のオートポリスにおけるコースレコードは、昨年、高西文雄が出した2分03秒557だったが、今回、⑪中谷二郎が2分03秒264というタイムを予選でマーク。コースレコードを塗り替えると共にPPを獲得した。フロントロウは、これもコースレコードの2分03秒359で㉒秦真隆が、セカンドロウには今回、快調な走りを見せている㊸花島文夫が並ぶ。

決勝レースは、快調なスタートで飛び出した⑪中谷がレース中に2分02秒760というレコードを叩き出すというペースでトップをキープ、2位に㉒秦、3位は⑤曽和伸一、4位に㊸花島がつける。1周目から3位の⑤曽和と4位の㊸花島が激しい3位争いのバトルを展開する。

さて2位とはいえ㉒秦の追い上げも凄まじく、5周目でトップの⑪中谷をとらえ、6周目の1コーナーではサイドbyサイドの激しいバトルを挑む。レース中に㉒秦も⑪中谷を上回る2分02秒720という新レコードを叩き出し、7周目で、若干ペースが落ちた⑪中谷をパス、首位に立つ。同じく7周目、し烈な3位争いを見せていた㊸花島も⑤曽和を抑え込み3位をキープ。

結局、㉒秦が優勝のチェッカーを受け、2位に健闘した⑪中谷、3位は初めて3位入賞を果たした㊸花島が入った。2位の⑪中谷は「右のアッパーアームが途中で折れて、優勝を逃しました」と残念そうだった。

RESULT/FJ1600-B

●10周=46.740km　予選出走15台・決勝出走15台・完走12台

						予選順位/タイム
1	㉒	秦　真隆	九州電子技術専門学校 SK-91	10周	20'35"716	2/2'03"359
2	⑪	中谷　二郎	ファーストカストロールMK-8	10周	20'41"936	1/2'03"267
3	㊸	花島　文夫	エスポワール★和光RT★307	10周	20'46"301	3/2'03"943
4	⑤	曽和　伸一	be Hot★MK-7	10周	20'47"178	4/2'04"225
5	㊵	生田　博之	九州電子技術専門学校 SK-91	10周	20'58"987	5/2'04"225
6	⑲	山下　宏	山口工社宇部ウェルコンSK91	10周	21'20"850	9/2'07"414
7	㊳	神近　祐二	シュウガレージ SK-88	10周	21'20"850	9/2'07"414
8	⑮	西村　裕一	TTR熊本 F4/90B	10周	21'51"331	11/2'08"142
9	㊽	岩本孝一郎	B-1RACING MK-8	10周	22'02"208	13/2'09"643
10	㉔	井上　秀生	九州電子技術専門学校 SK-88	10周	22'37"910	15/2'14"698

・優勝スピード:135.462km/h
・最速ラップ:秦　真隆　2'02"720　137.112km/h

ユーモラスなノーズの花島が3位に

FC45
玉中が初勝利の美酒に酔う!

玉中はようやく念願のFC45初優勝を遂げた

ベテラン清水もステディな走りで2位を獲得

PPを獲った⑤玉中哲二は、FJ1600レースでもおなじみだが、今季からはFTへもエントリー、着実にステップアップしているドライバーのひとりだ。

しかし、このFC45レースでは、せっかくPPがとれてもリタイアしたり、コースアウトしたりで、好成績を残せてないのが現状。

⑤玉中が「俺の速さにマシンがついて来れないのよ」というジョークも、今回は聞かないで済ませたいというのが彼のピットクルーの正直な気持ちだろう。

さて、その⑤玉中を攻めるのはフロントロウの㉘田中篤、セカンドロウ⑲石田卓史、そして4番グリッドからは、昨年のシリーズチャンピオンである①清水正智という顔触れ。

決勝レースは、うまいスタートを切った①清水がトップの⑤玉中を追う形で始まった。3位には㉘田中がつけるが6周目でコースアウトし、リタイア。その後3位につけた⑲石田も12周目にピットに入りリタイアと激しいサバイバルレース(17)になっていった。エントリーが6台では仕方のないことかもしれないが…。

13周目で生き残っていたのは、トップの⑤玉中、2位の①清水、3位の⑯山崎浩番の3台だけ。14周目にはトップの⑤玉中が3位の⑯山崎を周回遅れにする。

結局、⑤玉中が20周を完走して嬉しい初勝利。2位に①清水、3位は⑯山崎だった。お立ち台に立つ⑤玉中を見つめるピットクルーたちの目に涙が光っていたのが印象的だった。

RESULT/FC45

●20周=93.480km　予選出走6台・決勝出走6台・完走3台

						予選順位/タイム
1	⑤	玉中　哲二	B-1 RACINGFC-45	20周	35'49"173	1/1'43"680
2	①	清水　正智	トライデント・サーレンFC-45	20周	36'14"663	4/1'47"281
3	⑯	山崎　浩番	チーム山崎&プロショップニイゴ	19周	36'23"347	6/1'51"204
	⑲	石田　卓史	九州電力技術専門学校FC-45	12周		3/1'46"613
	㉘	田中　篤	FORSET with SAKITO	5周		2/1'46"589
	㉙	藤井　修二	ミラショーン FC-45	4周		5/1'50"775

・優勝スピード:156.180km/h
・最速ラップ:玉中　哲二　1'45"624　159.305km/h

上位の脱落もあり山崎が3位でゴールした

N1-1000
女王岩山強し! 昨年から通算8連勝

岩山は今季3勝目、連勝記録も8に伸ばした

竹中は予選4位から逆転で2位をゲットした

PPは⑤岩山美子、フロントロウには㊻岡崎弘次、セカンドロウに㉓村中隆二が並ぶ。

このクラスの話題は、なんといっても「岩山の快進撃がどこまで続くか」であり、裏を返せば「それを止めるとしたら誰なのか」だろう。

レースは、うまいスタートを切った⑤岩山が他を寄せ付けず独走態勢を固め、確実に2位以下を引き離していく。その2位につけたのは⑪竹中清治。スタートで㊻岡崎と㉓村中をかわして飛び出すが、3位の㊻岡崎とし烈なバトルを展開する。

レース中盤には「人が作れない記録を」と頑張る⑤岩山が2位との差を15秒近くまで拡げ、安定した走りでゴールを目指す。

さて、なんとか2位のポジションが欲しい㊻岡崎だが、上り勾配で⑪竹中との差を縮めるものの、それ以外では離されるという苦しいレースとなった。

結局、⑤岩山が2位以下を18秒近くの大差で破り、V8のチェッカーを満面の笑顔で受けた。2位は⑪竹中、3位には㊻岡崎が入った。

レース後のインタビューで、⑤岩山は「ここまで来たら、やることは全勝優勝しかありませんし、はっきり言って、2年連続の全勝優勝という記録を狙っています」と勝利宣言。「ストップ・ザ・岩山」の声にも「受けて立つ」という気構えが感じられる、"女王"岩山の自信溢れるコメントだった。昨年は5勝全勝、そして今季も全3戦Vの岩山の快進撃は続きそうだ。

RESULT/N1-1000

●7周=32.718km　予選出走16台・決勝出走16台・完走13台

						予選順位/タイム
1	⑤	岩山　美子	オートバックス◎マーチ	7周	17'51"927	1/2'31"042
2	㉑	竹中　清治	ニスモカゴシマトランピオマーチ	7周	18'09"400	4/2'34"933
3	㊻	岡崎　弘次	J&S・江頭タイヤK10	7周	18'09"987	2/2'33"009
4	⑥	尾方　寿夫	THIRTY-ONEマーチ	7周	18'10"488	7/2'35"593
5	㊶	氏本　秀安	高島自動車 サンユーマーチ90	7周	18'21"462	10/2'37"595
6	⑧	南　義尉	村上商事システム南アルミマーチ	7周	18'21"717	16/3'28"950
7	㉓	村中　隆二	サニー熊本北Agip☆Nマーチ	7周	18'26"532	3/2'33"230
8	㉝	今井　裕治	熊本日産モーターパワイノマーチ	7周	18'36"981	11/2'38"372
9	④	松岡　聖也	タチヤマレーシングマーチ	7周	18'37"626	12/2'38"372
10	㉗	荒金　健	N.TEQレンタルAgipマーチ	7周	19'06"874	13/2'43"346

・優勝スピード:109.069km/h
・最速ラップ:岩山　美子　2'32"017　110.688km/h　5周目

3位には追撃及ばなかった岡崎がゴール

N1-1300/1600
今回も石川と真島の一騎討ちに

1600クラスは石川と真島のバトルとなった

1300クラスは堂上が独走で優勝を果たした

昨年のウイナーである田久保浩二のマシンでN1-1600クラスにエントリーしている㊾石川敏郎は、いわば田久保浩二の愛弟子とでも言うべき存在。レースの前後には、パドックで田久保浩二から入念なアドバイスを受けている姿が毎回見受けられる。その成果あってか今回もPP。しかし、このクラスでは優勝の実績もある㊸真島俊之が、フロントロウに並ぶ。セカンドロウは㊿山田昌信がつける。

さて、1300クラスの予選トップはカルタスに乗る㉜堂上明彦で5番手から、クラス2位はシティの㊹坂本剛が6番グリッドのスタートとなった。

レースは予想どおり、㊾石川と㊸真島のトップ争いという形で始まり、序盤から3位以下を大きく引き離す展開となる。

しかし、波に乗る㊾石川が一歩リード。㊸真島は再三にわたり㊾石川の隙を伺うが、結局トップを奪うことが出来ず2位でレースを終了。

優勝した㊾石川は「まだ今季は2レース残っていますから、シリーズ優勝できるかどうかわかりません」とは言うものの、シリーズチャンピオンにもっとも近い位置を占めるだけに「次にステップのためにも頑張ります」という明るい答えが返ってきた。

さて、1300クラスの優勝は総合で5位に入った㉜堂上が奪い、2位には同じく6位の㊹坂本が、3位にはスターレットで同8位の⑯松本勝が入った。

RESULT/N1-1600/1300

●7周=32.718km　予選出走13台・決勝出走11台・完走10台

							予選順位/タイム
1	㊾	16-1石川	敏郎	STAFF.μ.CIVIC (EF9)	7周	15'31"852	1/2'11"576
2	㊸	16-2真島	俊之	M&M'S μ シビック (EF9)	7周	15'32"104	2/2'12"057
3	㊿	16-3山田	昌信	M&M'S μ アメック EF9	7周	16'10"976	3/2'16"660
4	㉞	16-4松尾	宗治	セーユーマイカーシビックSR (EF9)	7周	16'13"436	4/2'16"935
5	㉜	13-1堂上	明彦	カントリーガレージカルタス(AA34S)	7周	16'13"989	5/2'17"835
6	㊹	13-2坂本	剛	モンスターADVANカルタスQ (AA34S)	7周	16'26"053	6/2'18"562
7	㉙	16-5中野	浩典	中野商事不動産&グラディスEF3	7周	16'30"408	7/2'19"493
8	⑯	13-3松本	勝	松本スペシャル おおば71	7周	17'03"354	11/2'24"110
9	㊴	13-4竹山	雄一	プライベートEP71	7周	17'35"627	12/2'27"636
10	㉗	13-5竹松	剛義	プロショップテイクワン GA2	5周		10/2'22"735

・優勝スピード:125.464km/h
・最速ラップ:真島　俊之　2'12"456　127.034km/h　2周目

石川は僅差で真島を退け表彰台に立った

'92フレッシュマントロフィーレースin SUZUKA第6戦
9月20日/鈴鹿サーキット(西コース)/主催:OCCK
Photos/Hisakazu Matsumoto

FRESHMAN TROPHY RACE in SUZUKA ROUND 6

いよいよ終盤を迎えた鈴鹿フレッシュマン
曇天&ドライのコンディションの下
いつもの6レースが開催された

CIVIC LADY'S
小迫がチャンピオンへ大きくリード

小迫は今季4勝目。女王の座も間近い!

好ダッシュを見せたPPの㊹小迫美代子が、トップを守ってI30Rへ。スタートに失敗した予選2番手の②永田まりに代わり、予選3番手の㊹中村真奈が、㊹小迫を追いかける。

先頭を走る㊹小迫のペースがいまひとつ上がらず、3台はテールtoノーズのこう着状態で、レースは中盤へ。しかし、4周目にミッション・トラブルで㊹中村が遅れ、背後のプレッシャーが消えた㊹小迫は、徐々にリードを拡げていく。㊹中村と入れ代わりに、2番手に浮上した②永田が激しい追撃で、㊹小迫にコンマ3秒にまで接近したが、そこでチェッカー。今季4勝目を挙げた小迫が、2番手の永田に10点差をつけ、タイトル争いでも一歩リードを拡げた。

RESULT/CIVIC LADY'S

●10周=34.6651km　予選出走13台・決勝出走13台・完走12台　予選順位/タイム

1	㊹	小迫美代子	カストロールフォルテクス (EF9)	10周	15'52"022	1/1'33"152
2	②	永田　まり	BODYGLOVE EF9	10周	15'53"070	2/1'34"638
3	㊹	中村　真奈	TOKICO EF9	10周	16'00"838	3/1'34"662
4	㊹	青木八千代	ボシムウ太平TCトーヨー (EF9)	10周	16'10"656	4/1'34"893
5	③	有村かすみ	BODYGLOVE EF9	10周	16'13"786	6/1'35"691
6	㊹	樹神　斉美	EMC・Vi S・BP (EF9)	10周	16'14"673	7/1'35"801
7	⑤	古村　美樹	ガレージUNO/Agip (EF9)	10周	16'31"506	9/1'37"365
8	㊹	柴田　伸子	MCN津田塾津島書店伸子 (EF9)	10周	16'31"742	8/1'37"219
9	㊹	堀岡　弘美	BTSCサードSi (EF3)	10周	17'08"158	10/1'41"447
10	㊹	佐々木美典	岐阜ネイビーCIVIC (EF9)	10周	17'15"278	13/ノータイム

・優勝スピード:132.34km/h
・最速ラップ:小迫美代子　1'33"557　133.388km/h

永田は追撃及ばず2位でゴールした

N1
澤誠二郎が怒濤の6連勝!

澤は圧倒的強さで開幕6連勝を達成した

開幕戦から5連勝で、チャンピオン街道をばく進する㉑澤誠二郎が、6度目のPP。しかし㉑澤は、クラッチ・トラブルでスタートに出遅れ、岡像の②中島忠義が先頭に躍り出る。この2台が、圧倒的な速さでレースをリードし、ややおいて㉔西野元浩のGT-Rと、3台のシビック㊾白井康二、㊾今瀬昭彦、㊾杉本延重が上位に連なった。

周回ごとに、絶妙のコーナリングで、②中島との間隔を縮める㉑澤。5周目のヘアピンで、2台はついにテールtoノーズとなり、スプーンの進入で②中島のインに飛び込んだ㉑澤が、ついにトップに。そして食い下がる②中島を振り切り、前人未到の6勝目。澤が今季のタイトルを90%手中に収めたと言えよう。

RESULT/N1

●10周=34.6651km　予選出走36台・決勝出走26台・完走23台　予選順位/タイム

1	㉑	澤　誠二郎	スーパートラップGTR (BNR32)	10周	15'11"267	A 1/1'28"205
2	②	中島　忠義	コスモGTRbyセレクト (BNR32)	10周	15'11"605	B 1/1'28"851
3	㉔	西野　元浩	PPMアドバンGTR (BNR32)	10周	15'47"063	A 3/1'30"740
4	㊾	白井　康二	マルファー&SYUシビック (EF9)	10周	15'50"028	A 4/1'33"842
5	㊾	今瀬　昭彦	岐阜ネイビーCIVIC (EF9)	10周	15'54"986	A 5/1'33"973
6	㊾	杉本　延重	グレコ CIVIC (EG6)	10周	15'55"571	A 6/1'34"027
7	㊾	安井　　誠	スペースコブラSiR (EF9)	10周	15'56"452	B 2/1'33"500
8	㊾	清海　武治	AUTOSPEC魚清Si (EF9)	10周	16'01"301	B 5/1'34"029
9	㊾	若林　城太	NA2R・CIVIC (EF9)	10周	16'05"596	B 8/1'34"743
10	㊾	宮田　晴三	横フェニックスシビック (EF9)	10周	16'08"423	A 2/1'34"251

・優勝スピード:138.26km/h
・最速ラップ:澤　誠二郎　1'28"450　141.090km/h

シビックでの最高位は総合4位の白井

CIVIC FRESHMAN
後続を抑え、岸田が初優勝!

岸田はポールtoフィニッシュで初優勝

赤旗中断後の再スタートでも、PPの㊻岸田秀樹が落ち着いたスタートを切り、トップを守る。㊻岸田は順調にリードを拡げていったが、6周目のデグナーに黄旗が提示されていたため、やむなくペースダウン。㉒金子忠司、㊺衣笠朋文、⑥加藤篤志らに追いつかれ、4台がスリップの中にすっぽり入る状態になった。が、㊻岸田は後続のプレッシャーを跳ね返し、ポジションをがっちりキープ。そして最終周、後ろの3台が順位を入れ替え、ペースを落とすと、そのスキに㊻岸田はいっきに最終コーナーを駆け下りてフィニッシュ。岸田は初優勝を飾り、今回不参加の福田よしのぶ、4位に入った㊺衣笠朋文に続き、ポイントランキング3位となった。

RESULT/CIVIC FRESHMAN

●10周=34.6651km　予選出走45台・決勝出走26台・完走20台　予選順位/タイム

1	㊻	岸田　秀樹	オートバックス☆キノシタ	10周	15'41"958	A 1/1'32"395
2	⑥	加藤　篤志	名鉄運輸アアクロスSiR	10周	15'43"472	B 4/1'33"216
3	㉒	金子　忠司	名鉄運輸アクロスSiR	10周	15'43"573	B 2/1'32"853
4	㊺	衣笠　朋文	ぐりーんぐらす URS	10周	15'43"794	A 3/1'32"803
5	㊽	奥州　康彦	末松自動車シビック1	10周	15'49"020	B 3/1'33"112
6	㉙	堀　　紀弘	ハセガワパワーサービス	10周	15'49"313	A 5/1'33"494
7	㊾	桜井　宏郎	XEVSPORTSシフト	10周	15'54"313	B 8/1'33"624
8	㉛	金城　文雄	栄宏自動車&R'EIKOH	10周	15'54"642	B 9/1'33"695
9	㊾	井入　宏之	フジクラCNSしふとSiR	10周	15'54"842	B 6/1'33"336
10	㉑	澤　誠二郎	REVシビック SiR!	10周	15'57"780	A 2/1'32"502

・優勝スピード:133.76km/h
・最速ラップ:加藤　篤志　1'32"804　134.470km/h

加藤は逆転し2位でチェッカーを受けた

FJ1600-B
スパーク★奥田の連続ウルトラV!

前回の再現!? 奥田が赤松を逆転した

前回0・03秒の僅差で、⑪赤松玄人を破り、FJ初優勝を遂げた㊸奥田敦が今回もPP。

1周目は、2列目スタートの⑫佐々木博がトップに立ち、2周目には⑪赤松がこれを奪い、じわじわとリードを拡げる。⑫佐々木のテールに縛られ、前をうかがえなかった㊸奥田が、6周目のスプーンで2番手に浮上。アッという間に先頭の⑪赤松に追いつき、7周目のI30Rでいっきにパス! ⑪赤松も最後まで食い下がり、最終周のヘアピンで、㊸奥田がシフトミスしたスキをついて再びトップ交替。しかし、スプーンで⑪赤松に追いついた㊸奥田は、スリップから⑪赤松の横に出ると、前回を上回る0・01秒記録的タイム差で逆転勝ちを決めた。

RESULT/FJ1600-B

●15周=51.99765km　予選出走60台・決勝出走26台・完走23台　予選順位/タイム

1	㊸	奥田　　敦	スパークSK91	15周	21'52"706	A 1/1'26"434
2	⑪	赤松　玄人	FRD MF103	15周	21'52"722	B 1/1'26"629
3	⑫	佐々木　博	BOBSONカストロール (SK91)	15周	21'59"062	A 2/1'26"754
4	㊻	岡野　　豊	521GEN三協FRD (MF103)	15周	21'59"101	A 5/1'27"004
5	⑥	水野　昇太	T・TAITO山栄建機 (F4/92)	15周	22'05"865	A 6/1'26"992
6	㊹	桜原　健児	スチャッティ・オークSK (SK91)	15周	22'06"889	B 2/1'26"793
7	㉙	鳴田　順夫	オスカーカストロールSK (SK91)	15周	22'07"993	A 3/1'26"848
8	㊹	谷川　達也	FRD MF103	15周	22'08"339	B 5/1'27"446
9	㊾	韓　　元徳	ウエスト92J	15周	22'08"971	A 8/1'27"479
10	㉖	橋本　浄征	橋本工業カストロールSK (SK91)	15周	22'09"011	A 6/1'27"218

・優勝スピード:143.97km/h
・最速ラップ:奥田　　敦　1'25"955　145.185km/h

佐々木は岡野を抑えて表彰台を獲得した

RS
石本武也が初優勝を飾る

石本がポールtoフィニッシュで初優勝

2周目のデグナーで②静原敬がコースアウトした後は、PPから猛然とスタートした㊿石本武也の勢いに水を差す者は現れなかった。㊿石本が徐々に間隔を拡げた2番手以降は、⑤手嶋正弘、⑪大城一、⑭鎌田勇三、㉕清野隆一の4台がテールtoノーズでし烈な2番手争いを展開。コースのあちこちにオイルが出ており、選手たちがなかなかペースを上げられず、苦しい状況が続いた。

結局、㊿石本が最後までトップを独走して初優勝。同僅の⑤手嶋が続いてチェッカーを受け、チーム寿は嬉しい1-2フィニッシュを飾った。3位でゴールした⑪大城が10点を加算して59点となり、2年連続のチャンピオンへ向けて大きく前進した。

RESULT/RS

●10周=34.6651km　予選出走23台・決勝出走22台・完走17台　予選順位/タイム

1	㊿	石本　武也	BPFM802寿92	10周	13'39"018	1/1'19"830
2	⑤	手嶋　正弘	KOWA SK90BP寿	10周	13'51"431	3/1'20"645
3	⑪	大城　　一	明治エムプランニングBP	10周	13'53"554	4/1'20"836
4	⑭	鎌田　勇三	ヤマケン&サンゴル790	10周	13'53"858	6/1'21"355
5	㉕	清野　隆一	ワコー☆R&RTSK90	10周	13'53"998	5/1'21"285
6	㉛	本田　弘輔	シグナルオート千里90	10周	14'03"427	10/1'22"091
7	①	富田　光夫	I. itex SRS	10周	14'03"742	11/1'22"207
8	㊹	安山　　一秋	FIX-MID SK93	10周	14'04"359	8/1'21"644
9	㊾	石川　秀彦	EMI・R SSU90	10周	14'07"154	14/1'24"070
10	㉖	足達　慶信	Agipメイジュ SK90	10周	14'12"304	12/1'22"305

・優勝スピード:153.84km/h
・最速ラップ:石本　武也　1'20"565　154.898km/h

手嶋が2位で寿チームは1-2を達成

N2-1600
追撃振り切り、柴田が貴重な2勝目

柴田はトラブルを抱えながらも2勝目

PPの①萬雲恒明がスタートで出遅れ、⑦新谷八郎、⑧中村均、⑧中村陽志の順で1周目を終了。3周目に⑦新谷をかわして㊻柴田がトップに立ち、徐々にリードを拡げていった。

スタートの失敗から立ち直り、⑧中村、⑦新谷をパスした①萬雲が5周目に2番手に浮上すると、約2秒前の㊻柴田に猛攻を開始。トラブルで1速を失った㊻柴田はコーナーで①萬雲に接近を許してしまう。11周目、2台はテールtoノーズとなったが、㊻柴田は巧みなブロックで①萬雲の追撃をかわし、トップをキープ。14周目のショートカットで①萬雲がコースを外して大きく遅れた後も、気を抜くことなく丁寧に走り切って、貴重な今季2勝目をマークした。

RESULT/N2-1600

●15周=51.99765km　予選出走29台・決勝出走26台・完走17台　予選順位/タイム

1	㊻	柴田　　均	APOスーパーカローラ1 (AE86)	15周	22'53"254	4/1'30"669
2	①	萬雲　恒明	THEMANタートル86	15周	22'54"188	1/1'29"051
3	⑦	新谷　八郎	SCK RSS RS丸 (AE86)	15周	22'56"998	2/1'29"981
4	⑧	中村　陽志	ガレージ伊藤 真人館86	15周	23'01"593	7/1'31"054
5	⑧	中島　真澄	平芝設備/タートルレビン (AE86)	15周	23'02"703	6/1'30"932
6	㊾	南　　貴之	LOGUSPORTS86	15周	23'03"887	8/1'31"381
7	㊾	米田　　実	カストロチャージレビン2 (AE86)	15周	23'09"639	5/1'30"721
8	㊹	木村　成昭	GOUDAノーサイド藤田 (AE86)	15周	23'28"218	13/1'32"649
9	⑦	国枝　　進	大岩カーズカフェぐらぶ86	15周	23'30"849	10/1'31"497
10	㊾	宮野　正裕	YSSワコーシビック (EF9)	15周	24'00"626	18/1'33"704

・優勝スピード:137.62km/h
・最速ラップ:不明

萬雲、新谷は、柴田に追いつけなかった

1992ミリオンカードカップレースRd.3鈴鹿サポートレース

9月26〜27日/鈴鹿サーキット/主催:㈱鈴鹿サーキットランド、SMSC
Photos/Toshiki Kobayashi, Ken-ichi Yoshida

1992 MILLION CARD CUP RACE Rd.3 SUPPORT RACES SUZUKA

強い風は吹いたが好天に恵まれた鈴鹿のF3000／F3
サポートレースとなったのはFJ-Aとシビック・フルコース戦
激しいバトルは歓迎だが、クラッシュが続出したのは残念だった

CIVIC FULL COURSE
大混乱レースで衣笠が初優勝！

衣笠は冷静なレース運びでフルコース初めての優勝に

西垣内はクラッシュで、澤はトラブルで戦列を去った

今回のフルコース戦は、予選からクラッシュが多発。決勝はさらに大荒れの、予断を許さないレースとなった。

PPの②西垣内正義を先頭に、⑪澤誠二郎、(67)衣笠朋文、(61)奥州康彦らが続き、レースが軌道にのりかけた3周目、後方で赤旗アクシデントが発生したため、レースは中断された。

2ヒート目は、⑪澤と②西垣内が、サイドバイサイドで1コーナーへ飛び出さんばかりのデッドヒートを展開していたが、2周目の130Rで、②西垣内が本当にコースアウト！ ②西垣内はコース復帰の際に、後方車の走行ラインを塞いで自滅し、一方の⑪澤は、ファンベルトが突然外れ6周目にリタイア。結局トップに立ったのは、(67)衣笠だった。しかし、(67)衣笠も⑩磯田尚孝、㉝金城文雄、(61)奥州の激しい追撃に遭い、青息吐息のポジションキープとなった。

「少しキツいかな、と思った」ブロックで、⑩磯田の攻撃をかわす。その(67)衣笠を何とか抜いて前へ出ようとした⑩磯田は、7周目のスプーンで飛び出し、代わって㉝金城が2番手に浮上。

「事故ったら元も子もない」と無理をせず、2位でフィニッシュした。13番手から、2ヒート目をスタートした①黒木健次がベテランらしいレース運びでみるみる上位へ進出。㉝金城に続いてチェッカーを受けたが、1ヒート目との合計タイムで勝った(61)奥州が3位の表彰台を得た。

RESULT/CIVIC FULL COURSE

●10周=58.6403km　予選出走49台・決勝出走31台・完走20台

							予選順位/タイム
1	(67)	衣笠　朋文	お食事の店ぐりーんぐらすURS (EF9)	10周	25'59"782		2/2'34"433
2	㉝	金城　文雄	栄宏自動車&R'Eikoh (EF9)	10周	26'04"596		11/2'35"032
3	(61)	奥州　康彦	末松自動車シビック I (EF9)	10周	26'06"658		5/2'34"754
4	①	黒木　健次	TOENEC. CIVIC (EG6)	10周	26'11"253		8/2'34"987
5	③	見並　秀文	5ZIGEN CIVIC (EG6)	10周	26'11"602		17/2'35"731
6	⑧	井田　雅彦	RacingSPARCOEG6	10周	26'17"021		15/2'35"667
7	㊶	竹中まさのぶ	K'S FREEシビック (EG6)	10周	26'24"202		21/2'35"987
8	㊴	山崎　猛	ロードスター京都ドルフィンSi (EG6)	10周	26'24"520		22/2'36"025
9	⑭	平岡　功	BRスポーツボテンザシビック (EG6)	10周	26'27"098		24/2'36"288
10	㉗	永田　まり	BODYGLOVE CIVIC (EF9)	10周	26'28"406		27/2'36"657

・優勝スピード:135.34km/h
・最速ラップ:井田　雅彦　2'33"929　137.144km/h

2位に金城、3位には奥州がゴールした

FJ1600-A
岡野2勝目！ タイトル決定は最終戦に

岡野は「周回数を間違えた」黒川を130Rで逆転した

中盤までは佐々木と赤松が先頭争いを繰り広げたが……

現在ポイント首位の㉕黒川光一がPPを獲得。ここ数戦、安定した速さの光る㉕黒川がスタートを決めて、そのまま独走する公算は高かった。一方、㉕黒川のタイトル決定に待ったをかけたい(65)岡野豊は予選7番手。粘り強いレース運びで、㉕黒川にどこまで迫るかが注目された。

ところが、好スタートを切った㉕黒川を抜いて、前半の主導権を握ったのは、⑫佐々木博と⑪赤松玄人だった。

2台は⑪赤松が仕掛けては⑫佐々木がブロックするパターンを何度も繰り返し、かえってペースを落としがち。㉕黒川に加え、3周目に(65)岡野と(53)奥田敦が追いつき、5台に増えたトップ争いは、一触即発の雰囲気となった。

そして迎えた7周目、⑫佐々木と⑪赤松の先頭2台が、スプーンでついに接触。その余波を受けて、㉕黒川が一瞬ひるんだスキに、(65)岡野がトップを奪取した。しかし㉕黒川も黙っておらず、8周目の1コーナーで(65)岡野をパス。以後、㉕黒川と(65)岡野の"スリップストリーム・バトル"が続き、そこへ(53)奥田と、予選9番手から追い上げてきた⑱高西文雄が接近。1秒間に4台が連なって、レースは最終周に突入したが、130Rで㉕黒川のスリップを使って(65)岡野が、シケインで(53)奥田のインをついた⑱高西が、それぞれ相手をかわすことに成功！ 2勝目を上げた(65)岡野は、㉕黒川とのタイトル争いにがっちり踏みとどまった。

RESULT/FJ1600-A

●12周=70.36836km　予選出走65台・決勝出走32台・完走23台

							予選順位/タイム
1	(65)	岡野　豊	5ZIGEN三協FRD103	12周	28'50"921		A4/2'24"372
2	㉕	黒川　光一	FORMカストロールSK91	12周	28'51"241		A1/2'23"363
3	⑱	高西　文雄	LOVE-ELLE F4/92 (F4/92)	12周	28'51"514		A5/2'24"454
4	(53)	奥田　敦	スパーク SK91	12周	28'52"378		A3/2'24"118
5	⑫	佐々木　博	BOBSONカストロールREV (SK91)	12周	28'52"433		B1/2'23"661
6	㊼	木村　佳嗣	OSCARカストロールSK91	12周	28'55"978		B3/2'24"311
7	(71)	藤田　和生	ボブソンレグ SK (SK91)	12周	29'00"727		B5/2'24"794
8	㊵	北出　長生	なか平Group SK永井 (SK91)	12周	29'01"005		B4/2'24"444
9	⑥	水野　昇太	T・T AIYO山栄建機リーヌF (F4/92)	12周	29'01"970		A6/2'24"746
10	(66)	澤　徹信	SUPPORTカストロール9 (MK9)	12周	29'10"783		B8/2'25"648

・優勝スピード:146.35km/h
・最速ラップ:嶋田　順夫　2'22"650　147.988km/h

最後に逆転し3位の高西が初めて表彰台に

・・・GP COLLECTION・・・

CARA
Grand Prix Memorabilia Item

F1グランプリの感動と 迫力をお部屋で 楽しむコレクション！

日本GPフェア開催中!!
掲載商品全てSHOP内展示中！その他直輸入モノ各国グランプリグッズを販売中。お近くの方はぜひ御来店下さい。

グッドイヤーF1タイヤテーブル ¥58,000
F1ファンなら注目のアイテム。直径64cm、高さ42cm、重さ約20kgの本物グッドイヤータイヤ！ レイン、スリックどちらも可能です。F1某番組で見かけるアレ！ テーブルトップはスモークドガラスになっています。

現地エージェントより各チーム ドライバーのアイテム続々入荷中!!

—Limited Edition Prints—
by Wayne Vickery

●限定200枚エディションナンバー&アーチストサイン入り（サイズ72×52.5cm）

A・プロスト／フェラーリ643
¥16,000(アルミフレーム付き)

M・シューマッハ／ベネトンフォードB191
ベルギーGPで参戦18戦目の初優勝を飾った機動戦士シューマッハの勇姿!! マシンは1991年ベネトンB191です。
¥16,000(アルミフレーム付き)

M・ハッキネン／ロータス102B
¥25,000(アルミフレーム付き)
M・ハッキネン直筆サイン入り

アートプリントポスターは送料全国一律1,000円、タイヤテーブルは送料全国一律1,500円です。お申し込みは①ハガキ②TELにて「代金着払い」又は、「現金書留」にてお願いします。御注文の際は必ずTELにて在庫確認をお願いします。商品は受注後約2週間にて発送しますが、在庫切れ、輸入遅延の際は発送が遅れることがありますので御了承下さい。

▶メールオーダーホットライン◀
(052)783-1153
AM11〜PM8・第3火曜定休

— キャラ インターパシフィック リミテッド —
〈OFFICE〉〒461 名古屋市東区芳野3-9-21-2F
TEL(052)937-3004 FAX(052)937-3562
〈SHOP〉〒464 名古屋市千種区四ッ谷通1-1 イリヤB1
TEL(052)783-1153

'92ACIC ツーリングカーレース in 阿讃 第6戦

●9月27日/阿讃サーキット/主催:ACIC

●P1600

30周=27.15km 予選出走6台・決勝出走6台・完走5台 予選順位/タイム

1	⑲岩本	健	秋田自動車シビック(EF9)	30周	18'46"19	1/36"95
2	⑫安岡	洋一	シビック(EF3)	30周	18'58"48	2/37"13
3	⑯金沢	竜一	モリックス シビック(EG6)	30周	19'15"87	4/37"92
4	㊵渡辺	英明	リバーサイド92レビン(AE92)	30周	19'16"37	3/37"55
5	⑰武田	幸広	シビック(EF9)	30周	19'17"49	5/38"24
	⑪山崎	康由	レーシングアートトラビオFX(AE82)		エンジン	6/40"61

・優勝スピード:86.788km/h
・最速ラップ:岩本 健 36'66 88.871km/h

●EP71

30周=27.15km 予選出走6台・決勝出走6台・完走6台 予選/順位タイム

1	㊱村上	克彦	リバーサイドBP・DL・EP71	30周	19'05"93	2/37"82
2	㊿山口	昇	リバーサイド・BP・スターレット	30周	19'06"63	1/37"76
3	⑱窪田	美記	リバーサイド☆オパQ☆EP71	30周	19'14"15	4/38"08
4	㊿野村	勇喜	トヨタオート愛媛スターレット	30周	19'16"31	5/38"21
5	㊻山本	浩二	リバーサイドスターレット	30周	19'22"61	3/38"07
6	㊼成崎	育明	タック システム スターレット	30周	19'33"81	6/38"76

・優勝スピード:85.293km/h
・最速ラップ:村上 克彦 37'65 86.534km/h

●KP61/AE86

30周=27.15km 予選出走8台・決勝出走8台・完走8台 予選順位/タイム

1	㊽小椋	広喜	リバーサイドBPアドバン レビン(AE86)	30周	19'22"62	1/37"94
2	㉗井口	智仁	西村自動車ショウエイ トレノ(AE86)	30周	19'23"37	2/38"18
3	⑤平岡	達也	リバーサイド尾崎商レビン(AE86)	30周	19'27"95	4/38"18
4	⑪武本	徹也	モリックス竹内タイヤ レビン(AE86)	29周	19'25"90	6/38"99
5	㉙岩村	龍志郎	レーシングアート トレノ(AE86)	29周	19'35"84	3/38"41
1	⑦山内	英樹	キドエ業MR&カストロールKP(KP61)	30周	19'45"97	5/38"77
2	③小野	岳久	リバーサイドBP XP61(KP61)	30周	19'56"50	7/39"52
3	⑥野田	光徳	カストロールデイトナKP61(KP61)	27周	19'36"79	8/42"46
	⑰宮田	誠	ACIC RACING KP61(KP61)		エンジン	ノータイム

・優勝スピード:84.068km/h
・最速ラップ:小椋 広喜 38'04 85.647km/h 30周目

P1600クラスは、岩本が連勝。リヤフェンダーに苦労の跡がうかがえる

EP71クラスは、前回エンジントラブルのためリタイアとなった村上が雪辱した

AE86クラスは前回優勝の大塚が欠場。小椋が井口の追撃をかわし優勝した

AE86と混走となったKP61は、山内が独走して総合6位でゴールした

P1000クラスは、神原の逆転優勝で、今季3勝目を狙った池上は連続の2位に甘んじた

●P1000

30周=27.15km 予選出走6台・決勝出走6台・完走6台 予選順位/タイム

1	㉔神原	徹也	カストロール東急ハンズPJノブマーチ	30周	20'48"36	2/40"93
2	㉑池上	龍彦	上海亜米利加倶楽部マーチ第2号	30周	20'59"40	1/40"92
3	㉓田中	宋明	ファミリーHHKヒロプリンス	30周	21'05"57	3/41"30
4	㊿堀井	啓之	アゲイン プラス赤ずきんマーチ	30周	21'10"56	5/41"73
5	⑪伊東	賢二	ピレリ古味 コンプリート マーチ	30周	21'11"29	4/41"71
6	㉒岡村	敬一	ファミリーソニアジャパンマーチ	29周	20'57"10	6/42"84

・優勝スピード:78.294km/h
・最速ラップ:神原 徹也 40'68 80.088km/h

SUGO INTERNATIONAL 500km RACE

●9月11~12日/スポーツランド菅生/主催:VICIC、奥州VICIC:SSC

●POKAL CHAMPION'S

15周=55.56384km 予選出走16台・決勝出走16台・完走14台 予選順位/タイム

1	②小幡	栄	NISHIKAWA GOLF	15周	26'45"313	2/1'45"218
2	㉖及川	秀明	キリガオカ ゴルフ	15周	26'59"246	4/1'45"728
3	㊳砂子	智彦	オスリーGOLF	15周	27'00"413	8/1'46"073
4	㊶浜崎	大	ダイヤF.インテック ゴルフ	15周	27'10"936	ノータイム
5	㉛守屋	武一	サンハウジング I・M ゴルフ	15周	27'11"443	11/1'47"776
6	㊴大久保	千穂	NISHIKAWA GOLF	15周	27'17"585	10/1'47"420
7	㉝韓	光徳	キノシタ レーシング	15周	27'25"344	12/1'48"008
8	㊸辻	勝雄	本田設備ADVAN+US ゴルフ	15周	27'29"909	13/1'48"483
9	㊵加藤	精正	GAM DUNLOP GOLF	15周	27'30"067	14/1'49"345
10	⑰石塚	章光	アートネイチャー+IV ゴルフ	15周	27'36"072	15/1'49"831
11	※㊴勝見	雅人	チョロQ GOLF	15-1周	27'11"564	5/1'45"747
12	④山本	郁二	STASH GOLF	13周		6/1'45"858
13	㊹飯田	栄一	ITAC GOLF JUNNIOR	13周	28'11"253	9/1'46"243
14	⑩長儀	晋二	㈱大京自動車商会ゴルフ	10周		7/1'45"910
	⑤加藤	宏一	CO・3GOLF	0周		3/1'45"483
失	㊴服部	尚貴	CHOPARD GOLF			1/1'44"977

・優勝スピード:124.605km/h
※危険行為のためNo.㊴は失格、No.㊴は1周減算

スタート直後から服部と小幡の激しいバトルに。服部は失格、小幡がチャンプを獲得した

●STS

12周=44.451072km 予選出走9台・決勝出走9台・完走7台 予選順位/タイム

1	⑥大橋	正澄	ムラマツ☆カストロールμYH EP71	12周	21'22"388	1/1'43"084
2	⑥服部	正明	トラストスターレット	12周	21'22"861	3/1'44"627
3	㉚松田	紗子	ムラマツ★カーメイク.BP&μ	12周	22'39"087	9/1'47"235
4	㊱佐藤	伸也	BOOZE.D&D.BP.μ EP71	10周	21'24"036	2/1'43"929
5	③渡辺	壮喜	ファインリミテッド スターレットBP	10周	22'00"998	5/1'45"538
6	⑪サイトウトシヒロ		寺島オート斉藤技研Agip EP	9周	22'30"363	7/1'47"084
7	⑲鈴木	サチオ	市川製作所 ホールインワンμBP	8周		4/1'45"284
	⑦久保	悟	AG富沢BS.カストロール EP	5周		8/1'45"664
	㊿佐藤	伸	スワローオートサービス BP71	2周		6/1'47"176

・優勝スピード:124.786km/h
・最速ラップ:大橋 正澄 1'44"271 127.891km/h

●MARCH TOHOKU

10周=37.04256km 予選出走30台・決勝出走30台・完走24台 予選順位/タイム

1	㉙寺澤	康治	ニスモパドック仙台SONY BP	10周	19'28"834	1/1'54"494
2	⑤熊谷	佳史	チーム・セラ・KUROKO・BP・a・K10	10周	19'29"770	6/1'55"635
3	㊷藤村	義人	BP シフト マーチ	10周	19'30"186	4/1'55"578
4	④高橋	淳	流通商事☆kyosekiマーチ	10周	19'41"680	14/1'57"074
5	⑭高橋	浩美智	オートジャパン RSO 大伸BPμ	10周	19'42"404	7/1'56"070
6	③田代	恵一	復活・μ・BP・くるみK10 by セラ	10周	19'42"566	10/1'56"467
7	㊽戸名澤	実	西根新興石油出光・JUNマーチ	10周	19'43"327	12/1'56"665
8	㉓四位	輝一	プライベート・マーチ PDC	10周	19'44"558	8/1'56"316
9	⑪佐藤	治毅	アクロス南栄食BSマーチ	10周	19'44"935	11/1'56"586
10	⑪佐々木	洋	RS・ヒロモト・BP・YOROZU	10周	19'53"483	15/1'57"316
11	㊸若松	優一	ニスモパドック BPフットマーチ	10周	19'53"780	22/1'57"921
12	⑲直井	勝広	オートジャパン ROS 大伸BP μ	10周	20'02"134	13/1'57"049
13	㉛安孫子	良一	ササキ自動車ミラクルマーチ	10周	20'05"304	21/1'57"887
14	㊾隈井	浩一	PMオートラン・ウィンク 丸高マーチ	10周	20'05"388	20/1'57"752
15	㊻佐治	実	RSオダジマBPトランピオマーチ	10周	20'05"575	18/1'57"564
16	⑤薄衣	紀久子	大日トランピオマーチ 日本火災	10周	20'07"120	17/1'57"519
17	※Z藤村	宏樹	LABO 後藤技研スリック50 BP	10周	20'42"978	5/1'55"585
18	㊿佐藤	宏之	RS・ヒロモト BP志美マーチ	10周	20'53"759	26/1'59"831
19	㊿本間	寿光	サニー秋田 日東真空座腺マーチ	10周	21'11"551	29/2'05"909
20	※㊿佐藤	拓	GENT'S ピニオン CMR マーチ	10-1周	19'19"315	2/2'55"084
21	※㊶白幡	弘	伊藤エンジニア マーチ	10-1周	20'30"068	23/1'58"057
22	㊵岩瀬	章彦	TENORAS・岩瀬光学R's川村マーチ	9周		24/1'58"592
23	㊿森	忠尚	テスコマーチ ダッカムス	9周	19'26"590	30/2'06"862
24	㉘青柳	敏浩	ナブロ・リコー・オートラン・マーチ	9周	19'27"968	28/2'04"728
	㊻阿部	和彦	R's岩瀬光学BPあみー川村μ	5周		3/1'55"089
	㊷小田嶋	和彦	RSオダジマ・マーチ	5周		9/1'56"372
	⑥藤井	圭司	CP北6トラストFX加藤自動車μマーチ	1周		25/1'59"010
	⑧小山	光一	ひこうせん アエーシップ ☆フォース	1周		16/1'57"354
	④和村	紀浩	ルフト☆スペシャルマーチ BP μ	0周		19/1'57"706
失	㊶佐藤	繁昭	カナン製作所 マーチK10			27/2'00"717

・優勝スピード:114.091km/h
・最速ラップ:佐藤 拓 1'54"345 116.624km/h
※No.㊶はオレンジボール旗無視のため失格、No.㊿、㊶は黄旗追い越しのため1周減算、No.Zはフライングスタートのため1分加算ずみ

マーチ東北は先頭でゴールした佐藤が失格、寺澤が繰り上がり優勝となった

全日本富士1000kmレース大会

●10月3~4日/富士スピードウェイ/主催:VICIC、MSCC

●RS

15周=67.050km 予選出走18台・決勝出走18台・完走16台 予選順位/タイム

1	㉗塩野入	諭	丸進自動車☆塩野入会計SK90R	15周	24'04"348	1/1'34"530
2	①長島	正明	岡部自動車オスカーSK90	15周	24'11"750	6/1'35"741
3	㊸恩村	将仁	シークレットスポーツBPμ90	15周	24'20"222	11/1'37"405
4	⑦野上	敏彦	東京科学芸術専門学校:SK90	15周	24'27"897	4/1'35"512
5	⑫藤原	敬	エテペタルSX90上杉	15周	24'28"504	9/1'37"037
6	㊿水谷	敬一	スバルレガシィーSK90	15周	24'37"627	8/1'36"715
7	㊿石本	武也	FM80BP 寿SK92	15周	24'37"810	5/1'35"684
8	㊷桜山	魁	NAC 中村オートパーツSK90	15周	24'51"449	7/1'36"403
9	㊿江見	和男	㈱興和モータースSK90	15周	24'51"776	10/1'37"260
10	⑮田中	荘一郎	ヤスフクウインBP寿SK90改	15周	24'54"625	14/1'37"791
11	⑬丸子	憲吉	K-FACTORY SK85	15周	24'55"795	12/1'37"579
12	㉚早川	篤	PROTIXタムタムDL895	15周	25'12"184	15/1'39"579
13	㉜高木	虎之介	SAKRAIKENZAI☆RS	15周	25'23"225	2/1'34"878
14	㉜長嶋	浩	Z モータースBPウエストB95	15周	25'25"384	13/1'37"757
15	㉟佐藤ただゆき		3rd城北ヨコハマトライデント	12周		16/1'40"524
16	⑥菊地	悟	SK-85	10周		18/1'40"897
	㊸佐田	博文	フォークレーシング	4周		17/1'40"863
	㊿島沢	隆彦	アドバンBP島沢自動車μsk90	0周	マシントラブル	3/1'35"270

・優勝スピード:166.123km/h
・最速ラップ:高木 虎之介 1'33"556 172.004km/h 7周目

鈴鹿からの遠征組も参加したRS東日本第7戦は島沢の脱落もあり、塩野入が独走優勝

●CARRERA CUP

15周=67.050km 予選出走19台・決勝出走19台・完走19台 予選順位/タイム

1	㊽Galasso	Massino	SERGIO CARRERA RS	15周	26'24"261	1/1'43"638
2	③池沢	さとし	KENWOLF-PORSCHE	15周	26'30"223	2/1'43"888
3	⑥山田	洋二	TAKE ONE PORSCHE	15周	26'32"123	3/1'44"137
4	㊿柏原	浩一	YANOSHIN ポルシェ	15周	26'35"389	4/1'44"865
5	㊿吉田	匠	いけいけ流 RS	15周	26'44"049	5/1'45"738
6	⑪関口	敏晴	CAR-EXカナヤ自動車カレラ	15周	26'48"259	6/1'45"898
7	㉓松波	祥文	日本ポルシェクラブ・カレラ	15周	26'49"510	7/1'45"901
8	㊿内山	三郎	ニホンキザイカレラ	15周	27'19"895	9/1'46"996
9	⑧平野	精史	レスポ・ポルシェ	15周	27'24"793	12/1'47"924
10	㊹飯田	栄一	GF CARRERA II	15周	27'25"429	10/1'47"172
11	⑤中澤	利明	MOTUL PORSCHE	15周	27'26"456	13/1'48"636
12	②小松	茂生	WISE SQUARE	15周	27'31"228	11/1'47"457
13	㉖早川	洋	GF CARRERA I	15周	27'31"433	16/1'49"468
14	⑥吉田	一豆	ヨシダロッタリーポルシェ	15周	27'31"953	15/1'49"332
15	㊿後藤	次利	JUGGLER PORSCHE	15周	27'33"437	14/1'48"831
16	④田中	弦	モダンガレージ☆リズ☆RSR改	15周	28'01"609	17/1'49"846
17	⑥加納	邦弘	MUTANS RACING	14周	27'03"425	18/1'50"845
18	⑦林	雅弘	ミューテンス648 カレラ	10周		8/1'46"623
	※①中谷	明彦	CGTV・RS	15周	26'25"303	19/1'42"173

・優勝スピード:151.452km/h
・最速ラップ:池沢さとし 1'43"903 154.868km/h 3周目
※No.①はゲストカーのため賞典外

カレラカップ第3戦はガラッソが2勝目。ゲストの中谷が最後尾から追い上げ2位ゴール

Photos/ACIC RACING, Tateo Sskurai, Hiroshige Satta

RACE DIARY

OVERSEAS RACE／OVERSEAS RALLY／DOMESTIC RACE

DOMESTIC RACE

'92 LATTE STONE SCRAMBLE RACE 2nd

●9月26〜27日/筑波サーキット/主催：Narashino

●N1 300km

149周=304.705km　予選出走29台・決勝出走30台・完走15台

順位	No.	ドライバー	車名	周回	タイム	予選順位/タイム
1	58 B1	田中/川中子	BSエンドレスベルレイナナガSP	149周	2'52'01"355	6/1'06"655
2	88 B2	永島/川澤	メカシビック	149周	2'52'02"431	3/1'06"460
3※	88 B3	山野/谷川/高橋	チャレンジャーAMDシビック	150−3周		1/1'05"906
4	58 B4	平賀/林/伊藤	明和プレリュードSiV	147周	2'52'19"396	12/1'07"790
5	78 B5	佐藤/木之下/佐々木	サンケイ・アケボノ・CIVIC	146周	2'52'15"743	8/1'07"052
6	36 A1	相沢/中島	コクピット王子・北餃シティ	144周	2'51'39"324	18/1'09"966
7	18 B6	出谷/石原/河野	コブラチームシビック	144周	2'52'18"176	出走せず
8	40 A2	早川/玉置	ジャイブカルタス345	143周	2'52'00"403	16/1'08"839
9	88 B7	望/小林	トラストコミネ土屋オムシビック	142周	2'51'17"137	2/1'06"076
10※	81 A3	青木/高橋	ゆうきトキコカタクラGA2	143−3周		17/1'09"519
11※	67 B4	鮫島/菅原/小河	RT一栄シーブ&ウルフEF9	143−3周		13/1'08"111
12	5 B8	野崎/茂原/田原井	スパーシビック大陽号	137周	2'51'42"043	25/1'12"187
13	69 B10	古橋/橋場/高井	RTアンクルCIVIC	135周	2'51'30"390	5/1'06"509
14	6 A4	長井/中島/三好	ファルケンMr.CRAFTカルタス	134周	2'51'34"709	23/1'11"681
15	88 A5	江尻/相川/仲村	RT★一郷仲良しこよしEF11	125周	2'52'08"127	28/1'17"860
	77 B	陳克/前田	ナプロ・ボカリスエットEF3	126周		15/1'08"522
	41 B	桐生/福田/須巳	スバルビック/パレガシー	119周		21/1'10"808
	52 A	清水/考橋	YRSクラブ☆スターレット	110周		22/1'11"314
	64 A	藤谷/中島/尾崎	DJC2ラーメンショップEP	109周		27/1'13"488
	89 B	堀田/小川/中野	曙ブレーキ・三恵技研・シビック	91周		4/1'06"504
	61 B	高橋/船山/小河辺	先進工業・BAKU・レガシイ	77周		10/1'07"488
	4 A	飯田/岩田/深本	マキシム&うわさのシティ	76周		19/1'10"050
	11 B	大谷/川村/滝沢	CAR GRAPHICジェミニ	69周		20/1'10"125
	61 B	山田/樋口	千葉ツインカムオグラRCEGA	68周		14/1'08"441
	38 B	山崎/野村/加藤	ユーミーツアー★シャルムEF9	57周		ノータイム
	79 B	清宮/山口/小倉	ジャパン三菱ADVANシビック	55周		7/1'06"979
	1 A	市川/菜原/宮前	アドバンヴィaフラワーオート	52周		26/1'12"706
	67 B	今松/浦村	YAMATO CIVIC SiR-I	48周		11/1'07"660
	77 B	鈴木/植川	アルカディアカストロールSiR	39周		9/1'07"088
	68 B	北沢/長井	YAMATO CIVIC SiR-II	16周		24/1'12"005

・優勝スピード：106.278km/h
・最速ラップ：山野　哲也　1'06"071 111.426km/h 2周目
※No.88、81、67は黄旗追い越しのため3周減算

スタンディングスタートから30台がいっせいにスタートしたラッテストーン300km

●SUPER SEVEN

15周=30.675km　予選出走22台・決勝出走23台・完走23台

順位	No.	姓	名	車名	周回	タイム	予選順位/タイム
1	4	加藤	哲也	スーパーセブンレーシング	15周	16'07"139	1/1'02"535
2	24	堀江	聖	ポグゾールレーシング	15周	16'21"570	2/1'03"507
3	23	勝山	勝	スーパー7ボクスホール	15周	16'21"849	4/1'04"846
4	26	坂倉	克之	ケントガレージセブン	15周	16'23"323	3/1'04"025
5	29	竹内	秀伸	真鍋一望閣スピンアウトクラブ号	15周	16'34"147	5/1'05"174
6	11	大谷	雅一	ケーターハム・スーパーセブン	15周	16'35"296	7/1'05"998
7	2	斉藤	隆夫	スーパーセブンレーシング	15周	16'37"788	9/1'06"253
8	25	佐藤	謙二	ポグゾールレーシング	15周	16'46"264	6/1'05"843
9	15	野崎	真定	スーパーセブン	15周	16'46"841	8/1'06"091
10	32	鈴木	隆	スーパーセブンボックスホール	15周	17'02"081	15/1'07"730
11	7	尾崎	俊敬	AHスーパー7ボグゾール	15周	17'11"608	13/1'07"095
12	6	鈴木	孝	BDRスペシャル	15周	17'11"843	14/1'07"141
13	13	奥山	謙二	ケーターハム・スーパーセブン	14周	16'09"847	18/1'09"543
14	8	田中	肇	BDRスペシャル	14周	16'14"473	16/1'08"304
15	31	富永	健治	スーパーセブン	14周	16'15"806	ノータイム
16	27	田代	敦久	ポグゾールレーシングセブン	14周	16'17"515	11/1'06"434
17	17	染谷	信利	スーパーセブン	14周	16'19"172	12/1'06"869
18	18	鈴木	治隆	リュウセイゴウスーパーセブン	14周	16'36"315	17/1'08"325
19	1	小林	茂	スーパーセブンBDR	14周	17'09"722	20/1'11"434
20	30	嶋田	智之	GTSS1700	13周	16'10"902	19/1'11"246
21	14	上原	信輔	スーパーセヴン1600GTS	13周	16'24"579	21/1'11"533
22	8	山田	浩一	AH SUPER7 BDR	13周	17'19"108	22/1'12"268
23	28	岩田	義孝	ポグゾールレーシング	12周	16'08"783	10/1'06"382

・優勝スピード：114.182km/h
・最速ラップ：加藤　哲也　1'03"024 116.813km/h 3周目

●EP71

15周=30.675km　予選出走19台・決勝出走20台・完走19台

順位	No.	姓	名	車名	周回	タイム	予選順位/タイム
1	17	安部	智行	AG富沢トキコカストロール71	15周	17'46"912	1/1'09"995
2	42	種田	直基	共栄自動車☆TMSC☆EP71	15周	17'50"346	4/1'10"761
3	50	秋谷	高広	ウエタケ☆ADVAN☆EP71	15周	17'52"991	3/1'10"668
4	13	安斉	憲俊	ココムエスタ☆スピリッツEP71	15周	17'55"655	8/1'11"053
5	39	吉田	隆	コミネ・エニコム東工大スターレット	15周	17'55"853	2/1'10"455
6	29	青木	稔	シャフト☆EP71スターレット	15周	17'59"372	6/1'10"852
7	26	落合	和彦	アドバンカストロールTR71	15周	18'00"598	10/1'11"289
8	45	佐藤	和久	コクピット王子インターパル71	15周	18'01"849	13/1'11"597
9	5	鳴海	利彦	RSテップス☆WAKO'S・EP	15周	18'02"320	11/1'11"314
10	31	伊丹	由香	片倉RACING EP71	15周	18'02"909	7/1'10"939
11	50	岩谷	信一	GALAXY☆KEISHOEP	15周	18'07"321	14/1'11"792
12	27	伊藤	威信	V-isウエタケENG EP71	15周	18'09"816	9/1'11"286
13	42	鶴田	光浩	KPトキコBPスターレット	15周	18'10"829	12/1'11"335
14	5	尾島	剛	デカルジャパンDjacBP71	15周	18'11"098	出走せず
15	41	神田	直樹	アンテンヌEP71	15周	18'23"229	15/1'12"358
16	27	金内	孝範	DOGSinSPRIT EP71	15周	18'23"750	16/1'13"247
17	1	濱田	哲也	BE-ONE RT EP71	15周	18'37"126	18/1'13"770
18	31	富田	敏夫	BE-ONE RT EP71	15周	18'42"771	17/1'13"673
19	11	柴崎	知子	TMAC大谷自動車スターレット	14周	18'05"041	19/1'15"782
	46	中三川	栄一	トキコカストロールEP71	0周		5/1'10"776

・優勝スピード：103.504km/h
・最速ラップ：安部　友行　1'10"038 105.114km/h 6周目

●KP61

15周=30.675km　予選出走16台・決勝出走16台・完走12台

順位	No.	姓	名	車名	周回	タイム	予選順位/タイム
1	11	泉	重議	BEENSSPORTSスターレット	15周	18'34"574	2/1'13"552
2	2	田中	正三	夜叉レーシングスターレット	15周	18'40"828	4/1'14"081
3	49	土田	茉穂子	ニュートランド♡すたーれっと	15周	18'41"535	8/1'14"681
4	50	上田のりあき		パルスBPプロジェクトμKP	15周	18'45"828	3/1'14"014
5	43	笹立	渉	スズイチオシダスターレット	15周	18'58"991	11/1'15"501
6	29	戸井田	武雄	アズプランニングデルモンテKP	15周	19'03"819	12/1'15"519
7	6	古橋	大	シャルム☆スピカ我れしなKP	15周	19'04"509	1/1'13"399
8	17	小山	貴識	シンプル集中スピードKP61	15周	19'04"836	10/1'14"928
9	33	近藤	喜弘	代田油店☆BESTスターレット	15周	19'10"834	9/1'14"790
10	32	小林	忠昌	小林石材KP61スターレット	15周	19'29"324	16/1'16"312
11	8	堀部	平八郎	BEENS☆そぼろ亭スターレット	15周	19'48"544	15/1'15"977
12※	14	鋭内	智明	MRPカントー スターレット	14周	18'57"424	5/1'14"107
	26	伊本	文行	アクラクトキコ☆スターレット	12周		7/1'14"634
	50	鈴木	徳秋	野崎工業&アフォートスターレット	8周		14/1'15"964
	39	富崎	春王	ヤマト鈑金KP61	1周		13/1'15"638
失	30	藤阪	之敏	青山一丁目の伝説スターレット			6/1'14"246

・優勝スピード：99.078km/h
・最速ラップ：泉　重義　1'13"008 100.838km/h 5周目
※No.14は黄旗追い越しのため1周減算

●MARCH-B

10周=20.450km　予選出走21台・決勝出走20台・完走18台

順位	No.	姓	名	車名	周回	タイム	予選順位/タイム
1	33	林	一也	WIZARDオグラRCマーチ	10周	12'39"661	2/1'15"221
2	29	大熊	修治	スピリッツBP北川鐵工所マーチ	10周	12'45"102	4/1'15"846
3	59	渡辺	文生	ホットプランニングY&Aマーチ	10周	12'45"604	5/1'16"227
4	6	高木	努	イナガキマーチ	10周	12'48"023	3/1'15"674
5	40	西田	靖	PMSCマーチ	10周	12'55"942	8/1'16"691
6	59	諏訪	一哉	F-CUdeカストロールマーチ	10周	12'57"571	10/1'16"735
7	1	鷹木	啓聞	KAGESEN・Y&Aマーチ	10周	12'58"074	11/1'16"885
8	7	相河	隆伸	カストロールツルミマーチ	10周	13'00"089	12/1'17"095
9	2	小野	光代	SRGトランビオBPマーチ	10周	13'02"296	13/1'17"364
10	5	富永	道郎	筑波大TOSOJPマーチ	10周	13'07"988	7/1'16"670
11	23	川村	喜美	浦和特殊＊リカちゃんマーチ	10周	13'13"715	16/1'18"318
12	59	小檜	祥彦	福寿冠酒店テップスマーチ	10周	13'14"094	15/1'18"221
13	11	田口	勝則	FINECRUISINGマーチ	10周	13'14"418	19/1'19"282
14	15	大久保	聡	親栄☆麗沙レーシングSマーチ	10周	13'17"281	18/1'18"980
15	13	初谷	俊明	MRPグリーンガーデンマーチ	10周	13'17"565	17/1'18"429
16	58	石島	守	ニッサンRaSCOマーチ	10周	13'31"454	14/1'17"712
17	5	高須	義明	協和建設マーチ	10周	13'32"098	20/1'19"399
18	21	樋口	英樹	ち葉ツインカム・オグラRCマーチ	9周	13'21"708	6/1'16"414
	26	深野	学	KAGESEN・Y&Aマーチ	8周		1/1'15"187
失	6	吉岡	謙	BPμタイヤプラスYRSマーチ			9/1'16"720

・優勝スピード：96.912km/h
・最速ラップ：林　一也　1'14"738 98.504km/h 5周目

JARACは、新しいモータースポーツ文化を創造します。
INTERNATIONAL RACING DRIVERS SCHOOL

現役のレーシングドライバーによる、実技指導や講義、そして十分な走行時間等、充実した内容が魅力です。初めての方から現役の方まで、それぞれのレベルに応じた適切な指導を行ないます。
お気軽にお問い合わせ下さい。

JARACは、国内唯一のJAF加盟レーシングスクールです。

開催要項

開催日	10月27日(火)〜29日(木) 11月24日(火)〜26日(木)
開催場所	オートポリス(大分県)
費用	350,000円 (3泊4日宿泊代、食事付、コース、車両使用料等含む)
使用車両	FJ1600(1人1台)
定員	20名
参加資格	普通免許取得者 (20才未満の方は親権者の同意書が必要です。)
特典	①JAF発給のライセンスの取得 ②サーキットライセンスの取得 ③レーシングスーツ、ヘルメット等の割引販売 ④JARAC・レーシングスポーツクラブへの入会

※参加者の方はヘルメット、グローブ、レーシングスーツをご用意ください。
※集合および解散は現地とさせていただきます。(熊本空港または最寄りの駅まではバスにて送迎いたします。)

JARACと一緒にサーキット走行会を企画しませんか!?

企画から実施まで、責任をもってお手伝いします。
詳細はTELにて。

北原 豪彦(JARAC校長)
元トヨタワークスドライバー
'67年、全日本ツーリングカー部門チャンピオン。
'73年、ジムラッセルレーシングスクール日本校設立。

JAPAN RACING ACADEMY

株式会社 ジャパン・レーシング・アカデミー(JAF加盟団体)
〒112 東京都文京区大塚3-19-10 文京KSビル1F
Tel.03-5976-3741 Fax.03-5976-3743　担当：平塚

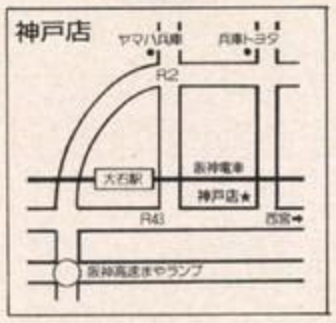
KART SHOP
KIKI
KOBE SANDA OSAKA

レーシングカートショップ キキ

KIKI NET WORK
あなたの街のキキです

カート試乗会受付中!
お近くのKIKIでご相談下さい。

神戸店



〒657 神戸市灘区大石東町6-1-28
☎078-882-4779

大阪店

〒542 大阪市中央区上本町西3-2-18
☎06-761-4932

三田店

〒669-13 三田市寺村町4186-1
☎0795-62-8432

●初心者向試乗会、レーシングスクール実施中
●ライセンス講習会、受付中! 毎月第3火曜日
●堺カートランド、中山サーキット、宝塚カートフィールド、スポーツランド生駒他、クラブ員活躍中!
●全日本、ナショナルカップにもチャレンジしています。

ヤマハRC-100SD ¥339,000
●外国製カート、パーツ、ウェア類、各種販売!

ジェミニは君を応援します。

GEMINI
RACING KART CLUB
SINCE・1972

MSK.G
MOTOR SPORTS KIDS with GEMINI

初心者歓迎!!

ジェミニには、ホビィとしてレースにこだわらず、自分にあった形でカートスポーツをENJOYしている仲間たちが沢山います。

カートガレージ(保管します)
トランスポート(運搬します)
中古カート(各種あります)
クレジット取扱OK
只今クラブ員募集中
気軽にのぞける店です。

ジェミニカート姉妹店が吹田にOPEN!

本店

〒661 尼崎市武庫の里1-1-34
Phone.06-433-9504
F a x.06-438-7560
●営業時間 AM11:00~PM9:00
●月曜定休日

MSK.G

〒564 吹田市岸部南1-25-18
キシベビル1F
Phone.06-317-0109
●営業時間 AM10:00~PM8:00
●火曜定休日

阪奈店

〒574 大東市平野屋新町1-44
Phone.0720-70-1501
F a x.0720-72-5786
●営業時間 AM11:00~PM9:00
●月曜定休日

●SL宝塚シリーズ●関西カートランドシリーズ
●SL生駒シリーズ●SL大阪シリーズ
他、チャレンジ中!

レーシングスクール受付中

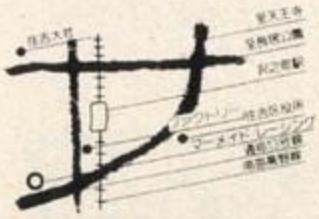
RACING TEAM
MERMAID
OSAKA JAPAN

カート大好き人間
全員集合!

マーメイドでカートを始めませんか。

全日本をめざすヤツがいる。F-1を夢みる君もいる。

マーメイドレーシングチームのメンバーには、
チャンピオンを目指すクールガイがいる、
F-1目指す少年がいる、彼と彼女でホットなふたりがいる……。
それぞれに目標を持って真剣に取り組んでいる姿がチョットカッコいい。
そんな仲間たちの姿を一度見に来てみませんか。



SHOW ROOM ☎06-673-7089
FACTORY ☎06-673-7227
〒558 大阪市住吉区墨江4-10-27-101
13号線高野線踏切西ノバカネイチ1F
営業時間 10:00am~10:00pm

中古カート在庫多数あり
クレジット、ローン取扱中
'91、'92 ヤマハRC-100SD '91 MACミナレリ
'91 トニーフォーミュラー '92 PCR SL
'92 トニーフォーミュラー '91 ハットレス SL他
ヤマハ、PCR、アトミック、ROTAX、バリラ、各種エンジン有。
その他カート&エンジン豊富、いろんな組合わせが可能です

RACING KART CLUB

樋口、今季初優勝でタイトル獲得！

大竹、追走届かず無念の2位。FAでは松浦が初優勝に輝く

'92全日本カート競技選手権
FK最終戦／
FA・AI東西統一最終戦
9月27日／ラリーキッズ伊那
主催：オレンジクラブ／RT-Y&A
Photos/Yasushi Yamasaki
Report/Kazuo Mizutani

「残り周回数は数えずに走った」という樋口は力強いガッツポーズで念願のチェッカーを受けた。ようやくにしての今シーズン初優勝と、全日本FKのタイトルの両方を同時に獲得した

全日本カート選手権は、いよいよシリーズ最終戦を迎えた。FK、FA、AIの3クラスとも、チャンピオンはまだ決まっていない。今年最後の戦いが決定戦となるわけだ。

その舞台は、長野県のラリーキッズ伊那。1000メートルを越える全長に、長いストレートと比較的緩やかなコーナーを持つハイスピードコースだ。スリップストリームも効くが、見かけほどにパッシングは楽ではない。マシンの仕上がりが勝負に大きく左右する。

FK 樋口、大竹のバトルは決勝で樋口が競り勝ち念願の今季初優勝

ポイント争いをリードしてチャンプに王手をかけた樋口信之。「チャンピオンよりも、とにかく優勝を目指す」と語るその表情には、勝利への強い意欲が満ちていた。全日本のトップクラスで優勝争いの定位置に着いて久しい樋口だが、未だ勝負を手にしてはいないのだ。勝てばもちろんタイトル決定だ。

タイムトライアルで40秒1の一番時計をマークしたのは「39秒台を狙ってた」と不満気な津田浩次だ。前日にタイムが上がらず遅くまで走り込んでいた鈴木慶祐が、見事40秒173を叩き出して2番手。3番手以降は増田二三四、下山和人、大沢昌樹と続き、樋口はやや失敗気味のTTで6番手となった。

一方、樋口以外にチャンピオン獲得の可能性を残しているライバルたちは、ポイント上樋口に最も近い松谷隆郎が「なぜだか分からないけどタイムが出ない」と苦しみ、音量オーバーのペナルティも加算されて19番手。また、吉田正人が9番手、大竹時幸はアタックで失敗し13番手と、3人とも精彩を欠いていた。

予選は10周のレースを2ヒート。その第1ヒートは、津田のポジションキープで始まった。鈴木はトラブルを抱えたか一気に順位を落とし、スタートで出遅れた増田も序盤でリタイア。代わって津田追撃を引き継いだのが下山だ。FKルーキーながら既に表彰台も経験した下山は、勢いに乗って4周目に津田をパス、トップに立つと2位以下にやや差を広げた。樋口はトントンと順位を上げて津田の後ろに付き、ラインを変えながらスキをうかがう。そして最終ラップ、樋口は1コーナーのインを奪って津田を攻め落とし、下山に続いて2位でゴールした。

第2ヒートで目覚ましい躍進を見せたのは、第1ヒートで8位まで挽回してきた大竹だった。下山が2周目にエンジンを焼きつかせて無念のリタイア、代わって激しいトップ争いを展開する樋口と津田に、大竹がハイペースで割り込んでいく。1週間前の世界選手権から帰ったばかりで時差ボケを抱えたままとは思えない快走だ。そして4周目、大竹は一気に首位に出た。だが樋口が食らい付き、6周目にインフィールドで再び先頭へ。津田を突き放した樋口と大竹のバトルは、最終ラップの1コーナーで大竹が前に出て決着がついた。2位でも決勝はポールポジションになれる樋口が、無理せず先行させた形だ。

20周の決勝へ向かうグリッドは、もちろんPPに樋口。その横には津田が並んだ。2列目は大竹が3番手、トレーニングから好調なタイムを出していた宮澤久克が4位＋5位で4番手だ。大沢が5位＋6位でコンスタントに5番手、松谷は9位＋4位と急浮上を見せ6番グリッドを手に入れている。

スタート旗が舞い決勝が始まると、いきなりトップ争いの口火が切られた。先頭をキープした樋口に、スタートで2位に上がった大竹が襲いかかる。インフィールドの不利は承知でストレート重視のセッティングを施した

スタートから、ポール②樋口と2番手⑯大竹の激しいバトルが繰り広げられたが、最後には樋口が競り勝つ

大竹が、高速の最終コーナーで樋口をパス。だが樋口は1コーナーで即座に逆転する。4周目、再び最終コーナーで大竹が樋口を抜き、今度はインをきっちり閉めて首位を守る。追う樋口は7周目、バックストレートエンドの6コーナーで大竹に並び、続くZコーナーでまたもトップを奪い返した。

折り返し点を過ぎると、一時は3位に上がった大沢が後退し、樋口、大竹、津田、宮澤の一団が5位以下を引き離していった。松谷は中盤を過ぎると力尽きたかのように順位を下げ、第1ヒートで後退した吉田は中段以降に埋もれたままだ。13周目に大竹に並ばれるピンチを乗り切った樋口は、初優勝へ、そしてチャンピオンへ向けて、周回数表示から目をそらして全力でラップを重ねていく。その樋口の目に突然チェッカーフラッグが飛び込んだ。遂にやってきた、勝利の瞬間だった。2位の大竹が「樋口君は、抜いても（自分がチャンピオンになる）4位までは落ちないだろうから、無理はしなかった」と言うようにフェアなレースだった。3位はやや尻すぼみのレースに悔し気な津田。4位の宮澤は、エンジンの開発が実ったことを喜んでいた。

「やっとすべてが噛み合ったね。練習からどんなコンディションでもタイムが出てたから、少しは自信があったんだ。チャンピオンの実感はまだ湧かないな」と昂ぶる様子もなく語る樋口。その表情は、「実力を出しきることができれば、俺は勝てる」そんな確信に満ちて見えた。

予選ヒートでは何度かトップに立った⑤津田だが、3位でゴール

レース前半には樋口を従えてトップを走った⑯大竹。しかし抑えきれず

ＴＴは19番手と不調ながら予選で挽回した①松谷。だが決勝で後退

ＴＴ８番手の⑧宮澤は、４番手でフィニッシュした

FA 堀内の猛追を振り切り 松浦が念願の初優勝 チャンピオンには15歳の佐藤

タイトル争いは、佐藤雅洋と高田充浩の東西ふたりがほぼ同条件で先頭に並んでいた。

東地域の有力選手は、昨年から全日本のトップ争いを続けてきたドライバーが多い。対して西地域のランキング上位3人、佐藤、堀内達広、松浦佑亮は今年全日本に上がったばかりの新勢力。しかも佐藤と松浦は、まだ中学生だ。東の選手達からは「西のコドモは問題外」という声が聞こえていた。ところがレースが始まると、東の有力選手たちが次々と脱落していった。

ＴＴは、前戦で待望のＦＡ初優勝を飾った荻原正好が40秒34ーで一番時計に。松浦が僅差で2番手、堀内がやや差を付けられて3番手だ。高田は6番手、佐藤は音量ペナルティもあって14番手にとどまった。

今回の予選レースは、広いコースでクラス分け無しで行われる。その第1ヒート、荻原は序盤から独走に持ち込んで1位でゴールした。だが、楽なレースではなかった。終盤松浦に追い詰かれ、鼻の差のゴールだったのだ。ＴＴ6番手の西宮圭一が追い上げて3位、佐藤も5位まで上がってきた。対して2秒もの音量ペナルティでＴＴ35番手となった東のトップランカー直井秀樹は、ローリング中にスタートして挽回する間も無くノースタート。更に高田は中盤にクラッシュして病院へ。早々とタイトル獲得のチャンスを失ってしまった。

第2ヒート、荻原は松浦にかわされると一気に4位へダウン。中盤には西宮がエンジントラブルでストップし、松浦、堀内に続き、佐藤が最後に荻原を抜いて3位となった。

松浦をＰＰにして決勝へ向かうローリングの最中、4番グリッドの佐藤がプラグのかぶりでピットに飛び込む。だが緊迫する空気の中、佐藤は落ち着いてタイミングを計りコースイン。きれいに隊列に戻って事なきを得た。

そしてスタート。佐藤はアウト側から堀内をかわして3位へ。松浦、荻原、佐藤、堀内と連なり、トップ争いが開始された。

中盤を過ぎると、前半は我慢のレースだった堀内のペースが上がってきた。逆に荻原は、

手堅く３位入賞しタイトルを獲得した⑭佐藤

⑫堀内はＴＴ、予選ヒートともに好位置につけたが２位

⑥荻原は好走するも４位にとどまった

⑬松浦は、最終戦になってようやく初優勝を遂げた

RACING KART CLUB

7戦中4勝を挙げて、シリーズタイトルを獲得した⑫佐々木

予選6番手から追い上げた34平野は2位

⑫佐々木は序盤から2位以下を離していった

クラス／FK

エントリー 24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 ベスト	タイム トライアル 順位	1ヒート順位	2ヒート順位	予選結果
1	2	樋口 信之	ヤマハ・KT100AZ/ヤマハ・RF-II/DL	40"445	6	2	2	1
2	16	大竹 時幸	ロータックス・DSC3/ダップ・GH/DL	40"750	13	8	1	3
3	5	津田 浩次	ロータックス・DSC3/ラカマ・マイク1/BS	40"111	1	3	3	2
4	8	宮澤 久克	イタルシステム・MV-1/ピレル・M5/DL	40"557	8	4	5	4
5	13	大沢 昌薫	ロータックス・DSC3/ハッセ・ミラージュ/BS	40"364	5	5	6	5
6	22	下山 和人	ロータックス・DSC3/トニー・フォーミュラ/BS	40"318	4	1	23	11
7	7	李 好彦	ヤマハ・KT100AZ/ヤマハ・RF-II/BS	40"756	14	10	8	8
8	6	金子 雄一	ロータックス・DSC3/トニー・フォーミュラ/DL	40"523	7	23	16	22
9	10	松倉 輝明	PCR・TSV100/PCR・F3/BS	40"914	17	11	7	9
10	21	増田 二三四	ロータックス・DSC3/アルカート・ファントム07/DL	40"260	3	22	11	16

FA表彰台。「まだ実感が湧かない」という樋口を中央に大竹（左）と津田（右）

FKクラス／最終ポイントランキング

	R1 3/15 つま恋	R2 4/26 鈴鹿	R3 6/21 SUGO	R4 7/12 中山	R5 8/2 椿名	最終戦 9/27 伊那	合計 得点	有効得点（4戦）
1 樋口 信之	22	22	(0)	20	(18)	25	107	89
2 大竹 時幸	20	(12)	18	(0)	20	22	92	80
3 松谷 隆郎	13	25	22	(0)	13	(10)	83	73
4 津田 浩次	18	(10)	15	(0)	14	20	77	67
5 李 好彦	(11)	14	(0)	25	11	14	75	64
6 下山 和人	15	20	(0)	13	(0)	15	63	63
7 吉田 正人	(0)	(0)	20	12	25	0	57	57
8 野田 優	(0)	15	11	16	15	(0)	57	57
9 大沢 雅薫	(0)	11	13	15	(0)	16	55	55
10 鈴木 慶祐	25	(0)	25	0	—	0	50	50

クラス／FA1

エントリー 36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 ベスト	タイム トライアル 順位	1ヒート順位	2ヒート順位	予選結果
1	13	松浦 佑亮	ロータックス・DSC3/アルカート・ファントム07/BS	40"347	2	2	1	1
2	12	堀内 達広	ロータックス・DSC3/アルカート・ファントム07/DL	40"680	3	4	2	3
3	11	佐藤 雅洋	ロータックス・DSC3/アルカート・ファントム07/DL	40"778+0.25	14	5	3	4
4	16	萩原 正好	ロータックス・DSC3/テクノ・G8/BS	40"341	1	1	4	2
5	30	脇坂 寿一	ロータックス・DSC3/ハッセ・ミザーIII/BS	40"956	10	6	6	5
6	36	三沢 伸輔	イアメ・パリラTT36/ピレル・R5/BS	41"115	20	11	8	8
7	6	西宮 圭一	ロータックス・DSC3/ハッセ・ミザーIII/BS	40"707	5	3	33	15
8	40	石黒 雄三	ロータックス・DSC3/ガリレオ・33-18HHH/BS	41"060	16	10	7	7
9	8	白熊 淳三	ロータックス・DSC3/ハットレス・ストラート/BS	41"895	31	19	11	14
10	21	片岡 克美	PCR・TSV100/PCR・F3/DL	41"721	28	17	13	13

FAの表彰台は西地域の若手が占めた。佐藤は2年ぶりの西地域チャンピオンに

FAクラス／最終ポイントランキング

	西 3/29 サシマ	東 4/19 SUGO	西 5/10 サシマ	東 6/21 SUGO	西 7/12 中山	東 8/2 椿名	最終戦 9/27 伊那	合計 得点	有効得点（5戦）
	R1 3/15 つま恋	R2 4/26 鈴鹿	R3 5/17 中山	R4 6/14 津保川	R5 7/12 中山	R6 8/30 新東京			
1 佐藤 雅洋 西	(0)	22	(16)	25	25	25	30	143	127
2 高田 克浩 東	25	20	25	18	25	(0)	(0)	113	113
3 堀内 達広 西	22	(0)	25	13	20	(0)	33	113	113
4 松浦 佑亮 西	(5)	16	9	(8)	22	22	38	120	107
5 西宮 圭一 東	22	(7)	(0)	25	20	15	21	110	103
6 萩原 正好 東	16	(2)	2	22	(0)	25	27	94	92
7 白熊 淳三 東	13	(0)	20	20	(2)	20	18	93	91
8 直井 秀樹 東	(1)	18	18	13	22	16	(12)	100	87
9 原 博昭 西	(0)	14	(0)	22	13	16	15	80	80
10 片岡 克美 西	20	(0)	12	11	(0)	14	17	74	74

クラス／AI

エントリー 33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 ベスト	タイム トライアル 順位	1ヒート順位	2ヒート順位	予選結果
1	12	佐々木 義弘	イアメ・シリオTT85/テクノ・G8/BS	40"748	3	1	1	1
2	34	平野 功	イアメ・パリラTT75/ハットレス・ストラートII/BS	40"879	6	4	7	6
3	11	柴田 優作	PCR・TSL100/PCR・F3/BS	40"938	7	5	2	4
4	4	隈崎 雄一	イタルシステム・ML-1/メルリン・C/BS	41"388	20	14	11	12
5	22	金杉 賢治	イアメ・パリラTT75/テクノ・G8/BS	40"534	1	2	5	3
6	13	甲谷 和彦	イアメ・パリラTT75/ハットレス・ストラートII/BS	41"243	14	15	13	14
7	10	太田 英希	イアメ・パリラTTR75/ヤマハ・RF-II/BS	40"945	8	7	9	8
8	38	高橋 和則	ロータックス・VM92/ハットレス・ストラート/DL	41"322	18	17	15	15
9	37	水出 大貴	イアメ・パリラTT75/カリ・カリフォルニア/BS	41"305	17	18	17	17
10	19	上村 賢	イタルシステム・ML-1/イタルシステム・マーリーMK1/BS	41"513	22	16	18	16

優勝した佐々木（右）と3位柴田。佐々木は年間4勝を挙げ堂々のタイトル獲得

AIクラス／最終ポイントランキング

	西 3/29 サシマ	東 4/19 SUGO	西 5/10 サシマ	東 6/21 SUGO	西 7/12 中山	東 8/2 椿名	最終戦 9/27 伊那	合計 得点	有効得点（5戦）
	R1 3/15 つま恋	R2 4/26 鈴鹿	R3 5/17 中山	R4 6/14 津保川	R5 7/12 中山	R6 8/30 新東京			
1 佐々木義弘 東	25	(0)	(0)	18	25	25	38	131	131
2 隈崎 雄一 東	(20)	22	25	22	(12)	20	27	148	116
3 柴田 優作 東	16	25	(15)	25	18	(4)	30	133	114
4 甲谷 和彦 西	20	(11)	25	(0)	20	16	23	115	104
5 津田 将志 西	13	(10)	20	14	25	22	(0)	104	94
6 望月 敏之 西	(0)	9	(0)	25	16	20	14	84	84
7 金杉 賢治 東	11	(0)	20	5	20	(0)	24	80	80
8 隈崎 善文 東	—	—	14	20	22	22	0	78	78
9 太田 英希 西	12	20	14	(0)	11	(0)	21	78	78
10 高本 純 西	9	(0)	11	9	22	25	(0)	76	76

AI

独走佐々木が4勝目 その後方で混乱の2位争いが展開

少しずつ松浦から遅れをとっていく。波に乗る堀内はII周目に佐藤を抜いて3位へ、13周目には荻原も捕らえて2位に上がり、1秒前方の松浦を追う。荻原も堀内に食い下がり、5コーナーアウト側から仕掛けたが、そのインを佐藤に奪われて4位にポジションダウンしてしまった。

松浦は堀内の猛追から逃げ切り、堂々の初優勝を遂げた。2戦連続2位に続いての勝利。シーズン終盤に入って一気に才能が開花した感じだ。「前2戦で優勝を逃していたから、特に嬉しいです」と松浦。堀内はあと少しで松浦を捕らえられなかったが、まずまずといった様子。そして3位、15歳の新チャンピオンとなった佐藤は「チームのボスの増田さんが全部教えてくれたおかげです」と満面の笑顔だ。

表彰台をルーキーが独占。世代抗争を予感させるシリーズの締めくくりだった。

開幕戦から表彰台に上り続け、合計ポイントでリードする隈崎雄一。終盤の2連勝で追い上げ、有効ポイントでは有利な佐々木義弘。このふたりが、他を抑えてチャンピオンの最短距離に並んでいた。

TTで佐々木は3番手とまずまず。対して隈崎は20番手。いつも「TTは気にしない」と言う隈崎であっても、さすがにこれは厳しいポジションだった。

佐々木の好調さは、予選が進むに従って明らかになっていった。まず第1ヒートの残り2周で1位を手に入れた佐々木は、第2ヒートでもジリジリとリードを広げてこれも1位。減点0で決勝のPPを手に入れた。

グリッドに着いた佐々木はスタッフと談笑し、体をほぐして、努めてリラックスしようとする。そうして迎えた決勝は彼の思惑通り進んで行った。

スタートを決めた佐々木は、3位＋3位で2番グリッドの沖田淳治、そして金杉、柴田優作、長竹謙一、須崎善文、平野功をズラリと引き連れて先頭を行く。5周を過ぎる頃から、佐々木と2位以下の間隔はジリジリと開き始めた。

終盤に入り、独走状態を固めた佐々木の後方では、2位単独走行の沖田がスローダウン、2位争いとなった須崎と長竹も最終ラップの最終コーナーで接触という結末になってしまった。背後の混乱をよそに、佐々木は両手を高々と突き上げ、4勝目、そしてチャンピオンを決めるチェッカーをくぐった。

最後に2位を拾ったのは平野。柴田は公式練習のもらいクラッシュを克服しての3位だ。隈崎は周回毎にペースを上げ、最終ラップに4位を奪ったものの、それでも落胆の色は大きかった。

いつもはクールで客観的なコメントの佐々木だが、この時ばかりは感激の表情を隠さない。「予選からとにかく壊さないように、最後まで走れるようにと考えてました。まさかチャンピオンになれるとは思ってなかった。僕じゃなくて、チームが良かったおかげです」と語るその目には、感極まった涙がにじんでいた。

ツヨシのヨーロッパKART単身挑戦記

きっと世界の頂点へ！

FROM EUROPEAN KART SCENE

⑥ イタリア世界選手権挑戦の巻

今年1年間イタリアの選手権を戦ってきた集大成として
世界選手権ではぜったいにいい結果を出そうと意気込んでいた
プラクティスの時からマシンの感触も良かったし
予選ヒートでもポジションを上げ、なんとポールを取ってしまった
それなのに決勝では後ろからぶつけられてリタイア
僕自身もそうだけど、チームのみんなの悔しそうな顔を見ると
やっぱりレースってみんなで戦うものだってつくづく思った

9月11日(金)晴れ

今日、初めてF1を見に行って来た。ちょうど近いこともあってミナルディの佐々木氏がチケットを用意してくれたのだ。パドックに入って、あまりの日本人の多さにびっくりした。雑誌社の方やチームの方などたくさんいらっしゃった。

そして予選が始まった。ピットにいると走りが分からないのでコーナーに見に行く。見てて思ったけど、クルマが地面に押しつけられてるように見えた。それにビッグパワーをかけるから、立ち上がりがきれいだ。速いチームなんかクルマがちっとも揺れない。それにすっごく小まわりして立ち上がってくるように思えた。シフトチェンジのタイミングなんかも、速いエンジンと遅いエンジンとではスピードが違う。片方を普通のミッションとすると、もうひとつは電気的な変わり方みたい。ほんと、スイッチ入れるか切るかみたいだ。人間よりもマシンがすごく上を走ってるような気がする。ドライバーがコントロールする範囲って減ってきているのかなあ、なんて見てて思った。でも、早くF1に乗ってみたい。

そういやモンツアも塀をよじ登って入ってくる人達がいっぱいいるんだって。はしごを持ってくるらしい。これはどこの国でも一緒かな。

9月13日(日)曇り

近所でF1が開かれるというのに出発だ。それも朝6時。ウジェントまでの距離は1200km！時間にして約11時間ぐらいかかった。コースそのものは、すごくいいって感じじゃないけど、レストランとかはちゃんとしていた。イタリアって、レストランのあるなしが重要なのかもしれない。イタリアの選手権が開かれるところは、必ずっていっていいほどレストランがちゃんとしている。

コースは1周1200m、ギヤ比は83ぐらいからテストをする。

9月14日(月)晴れ

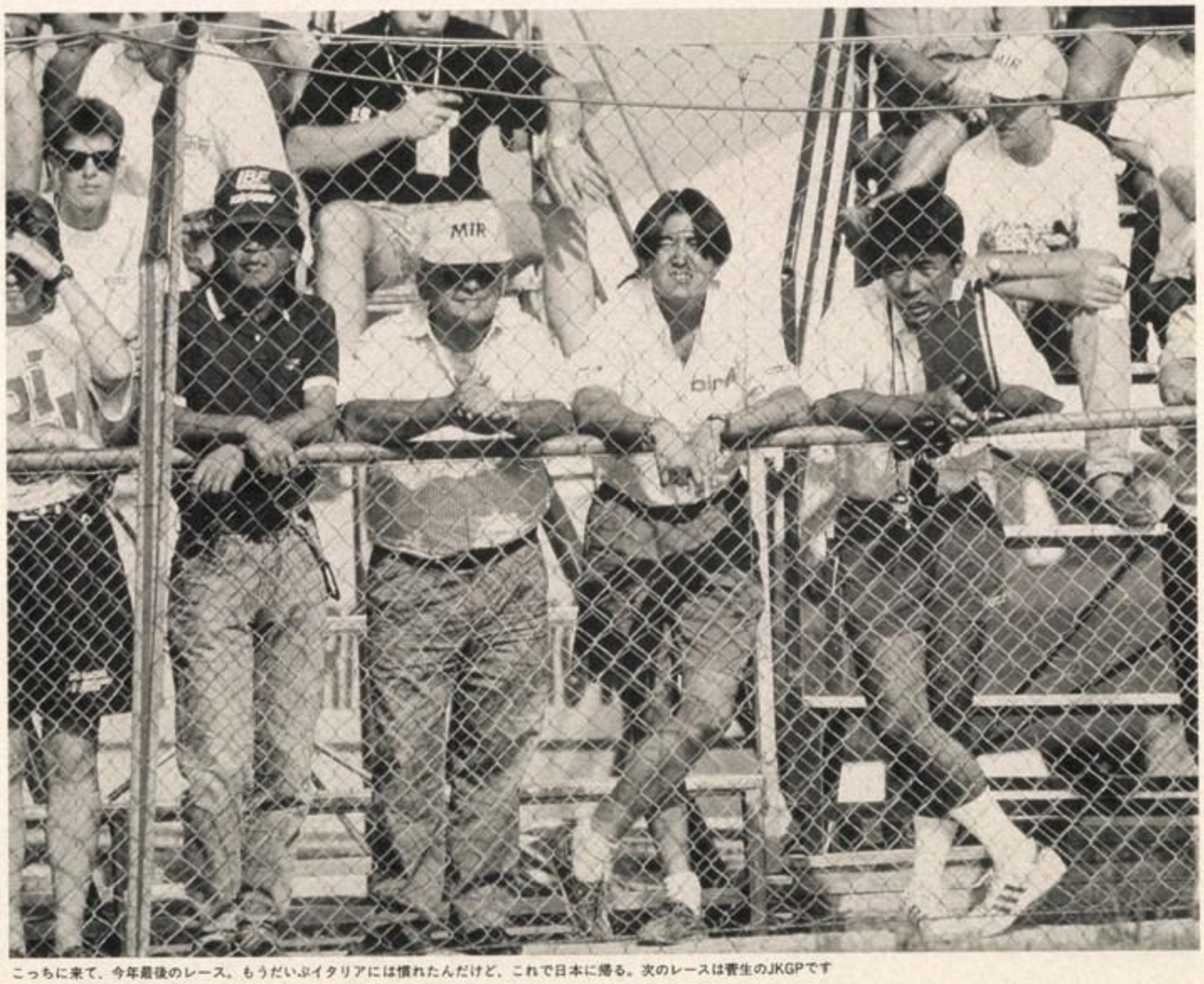
最初の日だということもあって、エンジンの慣らしを重点的に行った。慣らしの途中、スプロケを83から85に変えた。これは、83だと回転が1万6400ぐらいしか回らなかったから。85に変えてみたら、1万7400ぐらいまで上がった。高すぎるのもダメだと思うけど、低すぎるのもコーナーの立ち上がりでボーッて感じ。タイム的には45秒25。マネッティが新品のタイヤで44秒9だから、まあまあかな。

9月15日(火)晴れ

マフラーのテストとシート位置の変更を行った。昨日から走った感じとしてはシャシーが跳ねるけど、それは今だけだと思う。セットアップはあくまでも土曜と日曜に合わせなければならない。カートが何台も走り込むにつれて路面にゴムが乗ってくるけれど、そうなると今度はマシンが跳ねなくなって、それでパワーが食われてしまうからだ。カートってデフがないから、イン側の2輪とか、イン側のリヤが浮いてる方が速いんじゃないかな。

9月16日(水)晴れ

だんだんコースが良くなってきたので少しずつシャシーのセッティングを始める。速いエンジンの時はタイムも良く、シャシーも暴れない。でも遅いエンジンの時はタイムも悪いしフロントがすっごく暴れる。最初はウソかと思ったけど、これが本当だった。たぶんコーナーに入って行くスピードが遅かったり、



こっちに来て、今年最後のレース。もうだいぶイタリアには慣れたんだけど、これで日本に帰る。次のレースは晋生のJKGPです

せっかくポールからスタートだったのに出遅れ、しかもリタイア。悔しい

アクセルを開けた時、パワーがなかったりしてコーナーに長い時間いると暴れるのだろう。速いエンジンだと、速くコーナーに入ってすぐ出ていくから、何にも問題ないのかもしれない。

ということは、遅いエンジンに乗っているということでいろんなことで悩んでしまう可能性がある。んー勉強になった。冷静になることがいちばん。そして何が悪いかを見極めることが重要だ。

9月17日(木)晴れ

速いエンジンではタイムが44秒6ぐらいまでいってるので、そういうエンジンは大事に取っておいて、少し遅い奴でタイヤ3種類をテスト。レースでは1日1セット、そして交換は1本って決まってるので、一発タイムが出て後はタイムが出ないってタイプは×。いちばんいいのは、最後までちゃんともつタイヤとシャシーセットでタイムを良くすることだろう。

9月18日(金)晴れ

エンジンの新しいパーツのテストを行った。これを変えたことで、回転計の上がりが速くなったような気がした。現にこれまで1万7000くらいだったのが、1万8000回るようになった。明日のエンジンの中の1個だけこの仕様にする。全部変えるとトラブル出た時大変だからだ。タイヤもシャシーもエンジンもかなり調子はいい。なんか明日は期待できそうだ。

それと、今回は日本人がいっぱい来ている。その中で京都から来ている人とふざけてばっかりいた。なんか楽にギャグが通じるし、久々に面白かった。

9月19日(土)晴れ

午前中のフリー走行では3番手のタイムだった。1位フィジケラ、2位オルシーニ、3位が僕。ところが続くタイムトライアルでは、昨日テストしたエンジンがトラブルでボーッてなってしまい21番手。朝は良かったのに、タイムトライアルで突然だめだっただけにどうすることもできなかった。

予選ヒート、A組だったので3ヒートともII番手スタート。佐々木氏と相談し、クラッシュしない、シングルで帰ってくるっていうふたつのことを頭に入れて走った。ひとつのヒートでも落とすと、プレファイナルの順位が悪くなるのが目に見えてるからだ。1ヒートめは結果的に6位ゴール。一応パスするポイントを最終コーナーで合わせ、スリップを使い上がっていった。2ヒートめ、5位。これもさっきと同じ方法でパスしていった。

走ってて感じたけど、けっこう走っていても落ちついているようだ。スタート直後の2コーナーは、ゴムがすごく乗ってるため、それが原因で失速するカートが多発。そんなのをよく見て当たらないようにパスする。3ヒートめ、2位。3位を走ってラスト2ラップって時、1位のフィジケラが焼きついた。これでフィジケラはプレファイナルは後方からのスタートだろう。タイムが似たようなものだったので明日のプレファイナルと決勝は、すごくチャンスだ。

9月20日(日)晴れ

朝、プレファイナルの順位が6位って発表があった。タイムトライアルが悪かったのをばん回できて良かった。そしてプレファイナル。スタートしてすぐ3番手に上がれた。今回の作戦は、3番手ゴールだったのでチョークを入れラップを重ねていると、トップのロッシのタイムが落ちたのだと思うけど、ロッシ、マネッティとの距離があっという間に縮まってきた。「これはどうしようかなぁ」って考え、やっぱりトップを狙おうって思った。次のラップ、ロッシのミスに引っ掛かったマネッティをパス、その次のラップは様子を見て、ラスト2ラップ、最終コーナーで合わせ、スリップを使いロッシをパス、そしてゴール。なんか考えた通りに進んでしまった。マンガみたい!

最後の決勝はポールポジションだった。作戦的にはプレファイナルを見ても後半はロッシよりもタイムが良かったため、前半は無理に来られたら譲り、後半に勝負を賭けようと思いグリッドについた。しかし、スタートでミスしてしまい、マネッティとロッシにパスされてしまった。でも最悪なのはその後だった。最終コーナーで後ろのカートがリヤホイールに当たってきて、ホイールが割れてしまいあっけなくリタイアしてしまったのだ。

すごく悔しかった。やっとここまできたのに。でも終わってしまったものを引きずってもしょうがない。来年は絶対タイトルを取る。チームもその気だ。来年も、またカートで勉強すると思う。また頑張るしかない。

レースを終えて

こんな形で終わってしまったけど、内容的には思った通りに進めることができた。反省は、決勝のスタートミス。同じミスは2度と起こさない。起こすとクビだもんね。みんなの顔を見て、レースはみんなで戦っているんだっていうことを改めて考えさせられた。ミラノに帰っても、ピレルで働いてるみんなが悔しい思いをしていた。それを見てると、来年は何がなんでもタイトルを取りに行くって気になった。

ワールドはヨーロッパ選手権のメンバーに加えて、日本やアメリカなどからもドライバーが来ていた。でも、それでもイタリア人がレースの上位を占める割合が多いような気がする。やっぱりワークスとプライベートでは物のレベルの違いがあるのかもしれない。いずれ、この中からF1へ上がって行く者がいるだろう。今みんなに勝っておけば、上にステップアップした時、あの時あいつには勝ってるということで自分に対する自信にもなるんじゃないかな。

それからワールドって、来年用のシャシーもデビューしたりと、見てる方も面白いんじゃないかな。エンジンの方もいろんなメーカーもテストで煮詰めてから持ってくるので、ほんの僅かな違いしかなく、勝つ勝たないは紙一重だと思う。

レース後、オスカルに「自分のペースでスタートしろ」と怒られてしまった

KARTER'S PARADISE

カーターの
カーターによる
カーターのための
コーナーだよ!!

NEWS

新エンジン"フォックス"ぱどっくが正式入荷開始

イタリア製エンジン"フォックス"が、PRKCぱどっくを代理店として日本に正式入荷を開始した。

リードバルブの98L

こっちはロータリーバルブの96V

モデル名は、ロータリーバルブが「96V」、リードバルブが「98L」。ボア/ストロークは共に50×50・5㎜、外観ではフィンの荒い表面仕上げが特徴的だ。

今年5月の鈴鹿ワールドカップでFAクラスに出場したのが、このエンジンの日本初上陸。その後テストケースとして全日本選手権にも登場し、既にベストテン入りの実力を見せている。また9月に開催された世界選手権でも、FAクラス3位の結果を残している。今後の活躍が注目されるエンジンだ。

●PRKCぱどっく
〒365 埼玉県鴻巣市八幡田742-2
☎0485-96-5922

カートなんでも?&A!

Q これからカートを始めようと思っていますが、SLストックオープンだとかフレッシュマンだとかよく分からないので、SLや全日本、ナショナルなどのカテゴリーの順番を教えてもらいたいのですが。

それとレースや練習中に他人とからんで、大けがやマシンを傷めたりした場合、どうなるんですか。

静岡県 村松 和雄

A 全国的に開催されているSLシリーズと、関東地区を中心にポピュラーなGKTシリーズを含めて、表にまとめました。SLやGKTのレースでは、これらに加えて各コースごとでAIIなどのクラスも併催されています。全日本の下に位置するナショナル選手権は、今年から地方選手権と名称が変更になりました。

"フレッシュマン"とはその名の通り新人向けのレースですが、SLレースでは特に資格制限はないようです。また、レースによってはライセンス区分で出られないものもありますから、事前に確認して出場するレースを決めてください。

それから、コースでは基本的に自分の損害は自己負担です。レースではエントリー代に保険料が含まれている場合が多いようですが、いずれにせよ他人にも損害を与えないよう、注意したいものです。

主なカートシリーズ

全日本選手権	フォーミュラK(FK)	ロータリーバルブ100ccエンジンで、キャブレターは他より大きいものが使える。タイヤも強力グリップの6インチ
	フォーミュラA(FA)	ロータリーバルブ100ccエンジンで、キャブレターはφ24㎜のリストリクター付。タイヤは5インチになる
	AI	リードバルブ100ccエンジンで、キャブレターはφ24㎜のリストリクター付。タイヤは5インチ
地方選手権	AII	ロータリーバルブ100ccエンジンで、キャブレターはφ19.8㎜に制限。タイヤは磨耗を抑えたSL86
	AI	リードバルブ100ccエンジンで、キャブレターはφ19.8㎜。タイヤはSL86
SLレース	Aストック	ヤマハ製ロータリーバルブエンジンKT100AZ+上級フレームRF-IIの無改造クラス。タイヤはSL86
	SSストックオープン	エンジンはヤマハKT100Sの無改造でフレームは自由。SL86タイヤ
	SSストック	KT100S無改造エンジンに、ヤマハフレームならなんでも可。SL86タイヤ
	SSストックD	ヤマハ製コンプリートマシンRC100Sの無改造クラス。タイヤは更に性能を抑えたSL83
	SSストックC	同じくRC100S無改造だが、遠心クラッチを装着。つまり押しがけ不要だ。タイヤはSL83
GKT(ゴールデンカートトロフィー)レース	リードスタンダード(L-STD)	リードバルブエンジンのコメットK55ワンメイク。フレームは自由。タイヤはSL86
	スーパースタンダード(SS)	エンジンはKT100Sかカーレル80Sの無改造で、フレームは自由。タイヤはSL86
	SSスタンダード(S-STD)	エンジンとフレームはSSと同じだが、タイヤはSL83に限られる

BUY & SALE

■売りたし

●ヤマハRC100S
'89年式・程度1回慣らし走行のみ・室内保管・現状渡し・取りに来られる方・15万円
〒202 東京都保谷市ひばりが丘1-9-30 リバティラーク106 ☎0424-21-2787 斎藤孝雄

●F100
R&Dセイバー91Yカウル・新品取り付けステー込み・色はブルー・19万円・クレジットOK
静岡県静岡市常磐町2-4-1 メゾンビクトリア703 ☎054-273-6383 or 272-5644 高林正則

●ビレルM2
'89年式・程度中・KT100S/カーレル80S/83、86、新品レインタイヤ付(いずれもホイール付)/カートスタンド他あり・12万円
〒362 埼玉県上尾市緑ケ丘2-8-18 ☎048-772-2314(呼び出し) 早川住建㈱ 柳沢康浩

●ダップSL86
'91年式・コンプリートカート・アルミ製カートスタンド付・エンジンOH済・フレームにダメージなし・程度上・23万円・近県の方は届けます
〒510-02 三重県鈴鹿市南旭ケ丘1-11-22 メゾンスーシ202 ☎0593-87-9793 則末宣吾

●ダップ・バリラ
5万円くらい・現状渡し

・テクノ・ポラリスG6
'90年式・14万円
それぞれ取りに来る方のみ
〒187 東京都小平市小川東町3-5-11-504 ☎0423-41-7938 矢島祥一郎

■買いたし

●レーシングカート+エンジン
メーカー、年式問わず・キズ多少OK・走行可能であればOK・できればスーツ付(165~170㎝)・4万円程度(スーツ付ならプラス1万円)
どんなカートでも良いので気軽に連絡下さい・送料はこちらで負担します
〒080 北海道帯広市西12条北6丁目5-3 ☎0155-33-6375 尾藤貴也

●カート、用品他
シューズ(25・0㎝)・グローブ・ヘルメット(サイズM)・ヤマハカート(年式不明)・価格応談・往復ハガキにて
〒010 秋田県秋田市広面字大巻28-8 児玉様方 湯浅辰也

●カート
すぐに走れるもの・5~8万円くらい・連絡はハガキを希望します
〒669-13 兵庫県三田市・沢谷575-8 ☎0795-67-1936 勝田宏直

●ヤマハRC100SD
'91年式または'92年式(90年式も可)・できたらサイドボックス付・程度の良いものをお願いします・15万円くらいで・連絡はハガキまたは電話で
〒481 愛知県西春日井郡西春町・鍛治ケ一色相若39-1 ☎0568-22-6284 各務 淳

RACING KART CLUB

カートワンポイント講座 22

「JKGPの歴史って……」

JKGPはジャパン・カート・グランプリの事です。ジャパン・グランプリがＦ１日本グランプリであるように、FIA公認の国際カートレースで、グランプリを冠にして日本で開催される中で最頂点のカートレースというわけです。

JKGPは'77年の第１回大会開催から今年で16回目を迎える歴史のある国際カートレースです。第２回大会には現役Ｆ１ドライバーであるアイルトン・セナも出場し、４位という成績を残しています。もちろん鈴木亜久里選手も第１回大会から第６回まで出場していて、'81年の第５回大会での２位が最高位。この年亜久里選手は21歳、全日本カートチャンピオンに輝いた年でもあります。

JKGPは今年SUGO国際カートコースで開かれますが、昨年はつま恋国際カートコースで開催されています。1昨年はSUGO、つまり最近はSUGOとつま恋での１年おきの開催となっているわけです。しかし、つま恋での開催はまだ'89年と'91年の２回のみで、それまではSUGOのみで毎年連続して開催されていました。

グランプリの懸けられるメインレースは年によって変わっていますが、'89年からは100ccエンジンのFKディビジョン２クラスで競われており、今年はフロントフェアリング付のFKクラスで行われます。このFKクラスは全日本選手権FKクラスとほぼ同じカートを使用しますが、レギュレーションを良くチェックしてみると、使用できるタイヤのセット数が規定されていたりと若干異なっている点もあります。

今年最大の興味は'90、'91年と２連勝している李好彦選手のグランプリ３連勝に注がれています。また、SL全国チャンピオンレース、レディースカップ、シニアカップも開催され、サポートレースも日本一という名誉が懸けられた大会となっています。

10月16～18日、１周1050m、ストレート125m、コーナー数21のＳＵＧＯで、賞金100万円を懸けて開催されます。（宮田秀男）

レーシングオン・チャレンジクラブKARTメンバー募集！

集まれ、全国のヤル気まんまんカーター達！　レーシングオン・チャレンジクラブでは、カートメンバーを大々的に募集しています。いつものとおり、入会の手順はいつもの次のとおり。
1まず、メンバーになる。入会金・会費は必要なし。君の住所・氏名・電話番号・生年月日・年齢・性別・職業・参加シリーズとクラス・使用マシン、それからひとことアピールを書いた紙と、62円切手を貼ったステッカー返信用封筒（7×22cm）を同封して、以下の宛て先まで送る。
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7　レーシングオン編集部「レーシングカートクラブチャレンジ」係
2メンバーの証である上のようなステッカーが送られてくる。
3ステッカーをカートのサイドボックスかフロントカウル、F100やスーパーカートの場合はリヤカウルなどに貼って、レースでがんばる。
4レースで入賞したら君の写真を添えてレポートを送る。
5君の写真がこのコーナーで紹介される、というわけ。
みんなからのメンバー登録と、レースでの報告を楽しみに待ってるヨ！

RACING ON Challenge Club メンバーからの報告だよ!!

晒名　祥馬

F100　SUGOシリーズ第３戦
９月12日　スポーツランドSUGO

念願のチャンピオン獲得 でも、まだ筑波が残っている！

９月12日に行われたＦ100SUGOシリーズ第３戦のレポートです。

まず予選は、３周ほどでほぼベストのタイムが出たので、エンジンを決勝でフルに使うためにピットに入り、温存することにしました。ここのサーキットではスリップストリームを使い合うレースになるので、ポールポジションはそれほど重要ではないのです。

最初はトップタイムをマークしていましたが、次第に他のドライバーも調子を出してきて最終的に予選５位となります。

決勝は好スタートを切り１コーナーを３位で回り、２位の田口勝祥選手を抜くのに３周あまりかかってしまいました。ようやく２位に上がった時にはトップの真壁紳毅選手はストレート半分ほど前を走っていましたが、周回を重ねるごとにその差を縮めていき、ラスト２周のバックストレッチで真壁選手のスリップストリーム圏内に入ります。そしてスーッと後ろに迫ってラスト１周の最終コーナーの上りでアウトから並び、鼻の差で前に出てゴールして優勝しました。

今回優勝したことで、あと１戦を残して'92年度Ｆ100SUGOシリーズのチャンピオンに決定しました。でも、まだ筑波シリーズ・Ｆ100シリーズなどが残っているので、まだまだこれからが正念場というところです。

●やったね、最終戦を残してのチャンピオン！　R'on チャレンジのメンバーがチャンピオンとは嬉しい限りだ。SUGOシリーズでの晒名クンの今年の戦績は、第１戦予選１位・決勝３位、第２戦予選１位・決勝優勝、そしてこの第３戦予選５位・決勝優勝と見事なもの。さて、10月31日の最終戦はどうなるか、乞うご期待!?

ところで、「チェーンはいつ頃送ってくれるのですか？」と編集部に電話をかけてくれた熊田クン、間もなくそちらに届くと思うので、もうちょっと待っていてください。もちろん、今回登場してくれた晒名クンにもすぐに送るから楽しみにね。

チャレンジクラブ・カートメンバーに朗報！ レポート掲載者には、DIDのチェーンをプレゼントするよ！

チャレンジクラブではレポートを紹介させて貰ったメンバーに、DIDのカート用チェーン（コマ数104）をプレゼントすることになりました。商品を提供してくださる大同興業株に感謝！みんなからの、これまで以上に気合の入ったレポートを待ってるからね。

FUZZY RACING

クシタニ
ファクトリーカートシューズ
●カラー：赤/白、青/白、黒/白
●サイズ：24.0～27.0cm
¥22,000

サイドボックス
（ヤマハ専用タイプ・フロントパネル付）
●ロングバンパー用'91～ カラー：白
¥23,000
●ショートバンパー用～'90 カラー：白
¥25,000

アライヘルメット
●カラー：白　GP-2K
●JAF公認
¥37,000

カート用タイヤ
●BS・DL/SL83 定価¥26,400
●BS・DL/SL86 定価¥29,400
●DL/レインタイヤ 定価¥34,200
限定各10セットのみ 特価販売！
●詳しくは当店までお問合せください。

■子供用カート（5歳～12歳）
サイドボックス、フロントパネル付コンプリート
¥289,000
■ノーマルシートをモケット張りに
加工賃 ¥15,000

中古カート在庫多数あり。
●クレジットローン取扱中
■'91 CRG 202A
■'90 PCR FIII
■'91 TONY フォーミュラ
その他各種

※その他、用品、ウェア、グッズ等豊富に取揃えております。

カート用品通信販売OK！
●ご注文はTELにて在庫確認の上、現金書留で消費税3%を添えてご送金ください。
※2万円以上お買上げの方は送料無料。
ローン、クレジットもOK〃

FUZZY RACING
ファジイレーシング
〒537 大阪市東成区深江北3丁目2-8（阪神高速高井田ランプ西200m）
TEL.06-973-6633 FAX.06-973-3337 営業時間/AM11:00～PM9:00（水曜定休）

Kぴんのなんでも挑戦！コーナー⑤

チャレンジ・ザ・F100

耐久その2

F100耐久第3戦は日本海間瀬サーキットが舞台
バンピーな路面とキツイGに悩まされ
わずか10周でドライバーがタレてしまうとは…トホホ

協力／トキコ㈱、㈱オートルック、カストロール㈱、㈱アライヘルメット、SRSスガヤ、㈱ホワイトディア・ワゴー
9月23日・日本海間瀬サーキット Photos/Shin-ichi Tsutsumi

コになって第2ドライバーと交代。たかだか10数周でドライバーがタレてしまうとは情けないやら悲しいやら

早いもので、今年の残る挑戦は今回を入れて耐久2戦。というわけで、シリーズ第3戦にあたる日本海間瀬サーキット戦に行ってきました。筑波をホームコースとする我々にとってここは初めてのコース。ギヤ比は？　セッティングは？　何もかも分からないところから短時間でマシンを仕上げていかなくてはならないのだ。これは、なかなか大変そう。

まずはコースに慣れなくちゃ

「遠方から来る人も多いので」との主催者の粋な計らいで、受付は昼の11時。その後のスケジュールは、12時30分から1時間のフリー走行、4時から50分間の決勝というものだ。

さて、初めて間瀬サーキットを走るにあたって問題になったのが、ギヤ比を何枚にするか、ということ。地元のショップ〝アカミチバイクセンター〟に聞いてみると「主流は83枚、ストレートで稼ぐ人は82枚、初心者など立ち上がりを重視する人は84枚」と快く教えてくれた。そこで、我々は3台のうち、私の乗る91号車に84枚、その他の2台には83枚をつけてフリー走行をトライ、その感触で調整することにした。

コースの概略は下のカコミを見て欲しい。まずはコースに慣れるのが第一と、第2ドライバーと半分ずつ、みっちり走る。コースレコードは1分14秒台ということだが、私のタイムは1分19秒台どまり。各コーナーをひとつずつ、考えながら走っていたせいもあるけど、なにしろ路面の凹凸を拾って振動がきついわ、ステアリングを押さえつけるのが大変だわ、と走りに詰めを欠いていたからだ。しかし、どこをどうすればいいのかは分かったから、タイムだってもっと上がるさ、とお気楽に考えていたんだけれど……。

エンジンやクラッチによって違いはあるだろうけど、立ち上がり重視にセットした方がよさそう、ということでギヤは84枚に。さらに空気圧、トレッドも少々変更して決勝に。

戦略的には、体力的に厳しそうなので、第1ドライバーの私は規定の20分を走りきったところですぐ交代、という段取りになった。くじ引きで決まったグリッドは8番手。これは悪くない。

いいぞ、トップ10を走行だ！

さあ決勝だ。スタートも決まったし、モタモタしていた人を抜いて、序盤は10番手あたりを走行。トップ集団からはあっという間に置き去りにされてしまったけれど、2～3台を抜き、同じくらいのペースのマシンと戦っているうちに、走りそのものもぐっとつかめてきた。すなわち、スプリントカート的にしっかりブレーキングしてクリップを奥に取る走りである。よしよし、このペースでいけば、というところで、急に首に疲れが出てきた。

ときどきチェッカーを受けるころにボーッとなることはあったけど、こんなにひどいのは初めて。10周を過ぎたあたりで始まった症状はどんどんひどくなり、しまいにはアクセルを開けると頭がのけぞってしまうほどに。当然タイムはガタ落ちだ。こんなこともあろうかとスポンジをかなり入れて体を起こしぎみにはしていたのだけれど、あまり効果はない。結局、1分18秒1のベストラップを出したのにとどまり、第2ドライバーが1分19～20秒台で周回を重ね、トップから3ラップ遅れの18位で完走という結果に終わった。

よくよく聞いてみると、この間瀬サーキットは名うての〝首きついコース〟。ネックガードをつけたり、スプリントのシートをつけるなどでG対策をしている人も多いとか。耐久最終戦（11／23）の那須EXサーキットも、どうやら体はきつそうだ。3年間の挑戦を締めくくるレース、がんばります。（Kぴん）

1周のフォーメイションラップの後シグナルブルーでスタート。これはうまくいった

RESULT

グリッド…8位
（抽選により決定）

決勝……18位
（52'10"006・37LAP・DRY）

出走台数26台・完走21台
優勝：横山功/坂井三七一　2位：染瀬文雄/五十嵐彰
3位：久保木仁一/井口吉一　FL：染瀬文雄（1 14' 026）

いいな、いいなの表彰台。1、2位は地元のチームだ

Gがキツイ……間瀬サーキット

日本海間瀬サーキットはコースから道路一本はさんですぐそこが海！　というロケーション。意外にもコースの設立は古く、その昔はGCのレースも行われていたとか。全長は2004mと筑波サーキットとほぼ同じ。スタートラインから一番奥のヘアピンまでは上り、そこから最終コーナーまでは下り、とわずかながらアップダウンがある。このコースの一番の特徴は、常に横Gがかかるレイアウトになっていること。純粋な直線は存在せず、常に右か左にカーブしているのだ。また、コーナーはそれぞれRがきつく、スプリントコースでカートを走らせる時のように、ハードなブレーキングでスピードを殺してからコーナーにアプローチする走りが求められる（ブレーキングは数字で示した5ヵ所。場合によっては③の次の右ヘアピン進入、最終コーナーでもブレーキが必要）。さらにまた、路面が非常にバンピーで、ラインを外すとその凹凸のためにアクセルを開けられない。ドライバーはバンピーな路面、ハードなブレーキングによる縦G、そして常にかかり続ける横Gと戦わなければならないのだ。とはいえ、非常に面白いコースであることは確か。今年は10月25日にF100間瀬シリーズ最終戦が開催される。

「く…首がつらい」とコーナリングする私

日本海間瀬サーキット／新潟県西蒲原郡岩室村大字間瀬下山　☎0256-85-2201

お便り、質問、エトセトラ みんな集まれパラダイス!!

「カーターズパラダイス」では、みんなからの熱いお便りを募集しています。レース参戦記や言いたいこと、聞きたいこと、知りたいこと、その他なんでも気軽に送ってください。もちろん、メンバー募集やイラストだってウェルカム!!　クラブイベントの紹介や新製品、ニュースなどの情報も受け付けていますのでお気軽にどうぞ。もちろん掲載は無料です。

あて先は、〒154　東京都世田谷区三宿2-4-7　レーシングオン編集部「レーシングカートクラブ」係です。

♪　先日、ナカジは念願のFJ1600のレーシングスクールに参加してきた。前号でも報告したライドオン・フォーミュラの続編なのだが、FJもカートも基本的には大きく変わらなかった（ような気がする）。素人カーターを代表して次号で詳しくレポートするので、みんな楽しみに待っていてくれ！

KART RACING

Domingo

Domingo KART PRO SHOP

〒590 大阪府堺市石津町3丁目7-24
昭和コーポ上野芝西1F
Phone.0722-41-2993
営業時間：10:00a.m.〜9:00p.m.

ドミンゴはあなたと共に走り続けます。

★カートガレージ(保管) ★トランスポート(運搬) ★サーキットサービスetc.

初心者の方大歓迎
親切にアドバイスいたします。
お気軽にご来店下さい。

堺カートランドまで[illegible]分
宝塚カートフィールドまで[illegible]分
スポーツランド生駒まで[illegible]分
名阪スポーツランドまで[illegible]分

ヤマハRC-100SD ¥339,000
その他、各種外国製カート取扱います。
各種レーシングギア、ローンも取扱いOK/

Domingo KART PRO SHOP

カートショップ・ドミンゴ岸和田Show Room
岸和田市沼町20-11いずみマンション1F
Phone.0724-22-4402
営業時間：11:00a.m.〜9:00p.m.

RACING KART SHOP

BIRD

バード宝塚店OPEN/

ホームコース宝塚カートフィールドまで10分の
好位置に待望の本格派カートショップが誕生/
皆様のご来店をお待ちしています。

全日本、SLレース、
チーム員活躍中！

初心者歓迎！

●中古カート在庫あり●
カートガレージ完備
カートの運搬OK
サーキットサービス
テクニカルアドバイス

宝塚店
〒665 宝塚市小林3-4-63
Phone.0797-71-0888
●宝塚カートフィールドまで車で9分

尼崎店
〒660 尼崎市西難波町6-13-31
Phone.06-481-0888
F a x.06-481-2888

HAASE Tecno DAP SWISS HUTLESS ALL KART PCR YAMAHA ROTAX HAASE birel TONY KART CRG birel

トレンタ クワトロ 生駒

TRENTA QUATTRO

SL生駒シリーズ第5戦
Sストックオープンエキスパート
優勝 岡田晴行 ハットレス34・ヤマハ
3位 大里哲也 ハッセ・ヤマハ
ピストンスタンダード
優勝 道上 学 ハットレス34・PCR
トレンタ クワトロ・オリジナルカート
ハットレス34(トレンタ クワトロ)2クラス制覇/

ライセンス日程(予定) 11/1(日)、12/13(日)

17年のカート専門ショップとしてのキャリアを持つT.Qは、レース派からエンジョイ派まで集まるにぎやかなショップです。
初走行のお客様には全日本ドライバーがコースまで付きそって無料でご指導致します。
ジュニアカーターの為の走行会も月一回行なっております。
生駒店より25分の所にある工場はカート200台収容可能です。

スポーツランド生駒まで2分、
名阪スポーツランドまで当店より40分。

トレンタクワトロ生駒ショールーム
〒630-02 奈良県生駒市俵口町1011-1
エルンストン生駒1F
TEL/FAX.07437-4-6688
■営業時間 A.M.10:00〜P.M.7:00/定休日 水曜日・第3木曜日

ファクトリー
〒632 天理市楢町128-2
TEL.07436-5-2651
■営業時間 AM10:00〜PM9:00/定休日 水曜日・第3木曜日

TONY KART YAMAHA PCR YAMAHA ALL KART SWISS HUTLESS DAP Tecno CRG

'92 R'on CHALLENGE

R'onミラージュ　Rd.5 仙台

チーフメカ菅野さんからのレースレポート

順位ばん回を狙って臨んだ決勝で不運なクラッシュ!

前回の筑波から2ヵ月、第5戦の舞台は第3戦以来今年2度目の開催となる仙台ハイランドだ
今回はさまざまなテストをこなし、良い感触を持って予選・決勝に臨むことができたが、
決勝スタート直後に他車と接触しクラッシュ。これを機にクルマを再確認しようと考えている

スタートはそれほど悪くなかったが、1コーナー進入で他車とからんでしまい、そのままコースを横切るかたちでグリーン上にストップ。残念な結果に終わってしまったが、これもレースなので仕方がない

9月16日／練習走行

第4戦筑波から2ヵ月以上のインターバルを置いて迎えた第5戦仙台ハイランド。シリーズはこのレースを入れて、あと2戦を残すのみとなってしまった。

テスト初日は、ドライバーからの「前回の筑波で使用したセッティングの状態を確認しておきたい」という要望から、まずは筑波のセットのままで走らせてみることにした。具体的にはスプリングがフロント12kg、リヤ10kgで、ショックアブソーバーはフロント、リヤともに10番にセットしている。

また、エンジンに関しては、オーバーホール後に筑波でのレースを消化しただけなので状態としてはベスト。さらに、ここ仙台は第3戦の時に一度走っているので、クルマのセッティングデータに関しては特に不安は感じられなかった。ただし、前回の筑波では途中でブレーキがフェードしてしまったので、今回はプロジェクトμさんに耐フェード性に優れるパッドを2タイプ用意してもらい、それらをテストしてみることにした。

この日のテストメニューとしては、①ドライバー自身の慣らし、②筑波のセットで良いのかどうかの確認、③ブレーキパッドのフィーリングの確認等の3つをこなすことにした。午後3時からの1本目のテストでは、前回の仙台でのウチの予選タイムが2分11秒590だったので、このタイムの1～2秒落ちのコンスタントラップは出るものと私自身は読んでいた。だが、いざフタを開けてみると、2分14秒09がやっと。

走行後、ドライバーに確認を取ると、クルマに関しては特に問題はないが、前回の予選タイムが見えてこないと言う。いずれにしても、この状況であればクルマのセッティングうんぬんの問題ではなく、ドライバー自身のチューニングの方が先決と判断した（原因としては、有富クンはこの日、朝5時に東京から移動してきた疲れのために、タイムがいまひとつ伸びないのか?）。

この日2回目の走行前には、グループAドライバーで当チームの監督でもある三好編集長が「タイムはどうなっているのか」と確認に来られた。そして、この走行ではタイムは一気に2分11秒82にまではね上がった。これで前回の仙台の時のタイムに近づいたので、まずはひと安心。2本目の終了後に、ドライバーに「1本目のタイムは何だったのか?」と尋ねたところ、「すべてドライバー側の問題でクルマに関してはまったく問題なし」とのこと。結局この日は、予定したメニューのうち①のドライバーの慣らしの項目しかこなすことができなかった。

9月17日／練習走行

この日のメニューは、①前日のタイムの再確認、②ブレーキパッドのチェック、③筑波のセットの確認、④各コーナーでのエンジン回転数のチェック等である。

①に関しては、2本テストしたがベストタイムは2分11秒台で問題なし、ドライバー側の慣らしは完了との確信を得た。②については材質の違うパッドを2種類テストしてみたが、1本目の時に使った180と呼ばれる効きの良い方を使ってみることにした。③は自分で1コーナー、裏のシケインでクルマの挙動を見たところでは、立ち上がりで若干クルマが撥ねているのが分かった。対策としてフロントのショックを1番とか、20番に大きく変えてみたが、あまり挙動に変化が見られな

今回の足まわりのセッティングに関しては、筑波の時よりもフロントのスプリングレートを下げる方向にセットしていった

いので、翌日の走行に備えてフロントに減衰力を2kgダウンさせた10kgのスプリングをセットしておいた。また、④に関しては前回のハイランドでのデータとほぼ同じであったため、OKと判断した。

また、この日からウチのチームからエントリーするもう一台、田部靖彦クンの7号車がサーキット入り。2本目の走行の際に2分11秒20をマークしている。

9月18日／練習走行

この日は午前中一本、午後一本の合計2本の練習走行をこなした。午前中の走行では、前日に変更しておいた足まわりの確認作業を行ったが、ここ仙台では筑波のセットのままでは硬すぎるという判断は間違っていなかったようだ。前日のうちに足まわりを柔かめにしておいた結果、この日タイムは2分11秒2まで詰まってきた。タイムとしては10秒台も目前、ドライバーもクルマの挙動が以前よりも安定して気分良く走れ、乗っていて楽しいとのことであった。

午後の走行では、翌日の予選に向けての最終確認ということで、タイヤを4本とも新品に換えてタイムアタックをかけてみることにした。これは練習までは使い古したタイヤで走ってタイムが出ていたのが、予選の時だけニュータイヤに交換したためにクルマの挙動が急激に変化し、結果的にタイムが出なかったというケースがよくあるからで、その事前チェックのためだ。

このニュータイヤを履いてのアタックでは、10秒6が出た。前回のハイライドのポールタイム9秒9まであと0・7秒。予選でのターゲットとして、9秒後半〜10秒前半は狙えそうだ。翌日の予選へ向けて十分な手応えを感じながらこの日の作業を終了した。

9月19日／公式予選

この日はまず車検から始まったが、それも問題なく通過。いよいよ予選の開始だ。

今回は16日の水曜日から早めにサーキット入りし、いろいろな項目についてテストを重ねてきたが、果たして予選ではどのような形でタイムアタックをしていくべきなのか、それが私自身の課題でもあった。当初は最初に一発タイムアタックをかけて、もしそれに失敗した場合には一度ピットに入れ、タイヤ交換後に再びアタックに入るという作戦も考えた。だが、この日は気温、路面温度ともそれほど高くなく、タイヤ交換は不要と判断。そして、その分ドライバーがうまくタイムのコントロールをしてくれた方が良い結果になると思い、事前に有富クンと打合せをしておいた。尚、タイヤはフロントのみ新品に換え、リヤは金曜日に履いていたものを使った。

だが、綿密な打合せをして臨んだものの、予選でのベストは予想を大きく下回る2分11秒852で、13番手のタイム。テストの時から1・2秒もダウンしてしまった。ドライバーもちょっと気負ってしまったのかもしれないが、結果は結果で諦めるしかない。クルマのセットに関しては問題ないとのことなので、こうなったら決勝で何とかするしかない。ちなみに、チームメイトの田部クンの方は、2分10秒0のタイムで予選2番手だった。

9月20日／決勝

日曜日はミラージュのスタートを迎える頃には、小雨が降り始めていた。しかし、路面が少し湿る程度で、タイヤを換えるまでには至らなかった。スタートは悪くはなかったが、その直後の1コーナー進入で、他車とからんでクラッシュ、そのままリタイアとなってしまった。このように今回はとても残念な結果に終わってしまったが、これもレースなので仕方のないことかもしれない。

クルマはフロント部分を大破し、そのダメージはフレームにまで及んでいる。現在、フレーム修正機にかけているところだが、クルマそのものは完全に修復できると思う。次回の富士ではこれを機にいちからクルマを見直していきたいと思っている。

最終戦の舞台は開幕戦で一度走っている富士だが、今のチームの状態としてはドライバー、マシンともに開幕の時から格段に進歩していると思っている。次回の富士では、前回のポールタイム、1分54秒台をターゲットに臨もうと考えている。

（菅野）

（上）水曜から金曜のテスト段階でクルマの方向性も完全に決まり、タイムも順調に縮まっていた。だが、予選ではドライバーの気負いからか、13番手のタイムに甘んじてしまった（右）予選前には有富クンと事前にタイムアタックについての打合せをしておいたのが……（下）13番手のグリッドからフォーメイションラップのスタート。まさか、この後1周もせずにリタイアしてしまうとは

川崎多摩三菱からエントリーしたもう1台、田部選手の7号車は、予選2番手からスタートし、決勝でも3位に入賞を果たしている

クラッシュによって受けたダメージはフレームにまで及んでしまった。次回の富士まで時間が少ないのが辛いが、なんとかクルマを仕上げていくつもりだ

第5戦の結果

予選 13位

ベストタイム 2'11"852

決勝 リタイア

ベストタイム ——

予選出走18台・決勝出走18台・完走13台

R'onミラージュ 今回のセッティング変更箇所

項目＼日付	9/16(水) 練習走行 晴れ・ドライ	9/17(木) 練習走行 晴れ・ドライ	9/18(金) 練習走行 晴れ・ドライ	9/19(土) 公式予選 晴れ・ドライ	9/20(日) 決勝レース 晴れ時々雨・ドライ
タイヤ：F	195/60R14（ソフト）→				
：R	185/60R14（ハード）→				
ブレーキパッド：F	ソフト→				
：R	ミディアム→				
スプリング：F	12kg→		10kg→		
：R	10kg→				
ショックアブソーバー：F	10番→	1番，20番etc.→	10番→		
：R	10番→				

RACING ON Challenge Club

GO GO

With a Passion for the Motorsports

レースに、ジムカーナにカート……
さまざまなコンペティションに
参加しているキミ！
R'onチャレンジクラブは、そんな
キミたちと一緒に作るクラブだ
参加者レベルのニュース＆情報
さらには自分の売り込みなど
このページは広く開放します
キミもこぞって参加しよう！

BATTLE OF FJ1600

'92年FJ各地区チャンピオンの行方は？

10月4日時点でのFJのチャンピオン争いをチェックするとともに、今後の展開を予想してみよう。

●東北A（全7戦6戦終了）

5戦に出場し4勝した高西文雄が、チャンピオンを決定した。昨年2位の大野修は、もう一歩の所で高西に及ばなかった。

●筑波A（全9戦7戦終了）

前半に3勝を挙げた大木康至、1勝の黒川久夫、高西文雄の3人にチャンピオン争いは絞られた。しかし大木が逃げきる可能性が高いだろう。大木は第8戦を4位ゴールすればその時点で王座決定。もしくは2ポイント以上を2回獲得すればよいからだ。

●筑波B（全6戦5戦終了）

2年目ながら後半連勝中の藪内弘道と、前半2勝の大木康至が同ポイントで並び、このふたりが最終戦で雌雄を決す。優勝した方が、さらに両者とも優勝できない場合2位を獲得した方がチャンピオンになる。昨年同様、目が離せない最終戦になりそうだ。

●鈴鹿A（全6戦5戦終了）

第5戦で岡野豊が黒川光一に逆転勝ちしたため、チャンプ決定は最終戦に持ち越された。すでに岡野と黒川、ふたりの争いに絞られているが、こちらも筑波B同様、岡野は獲得ポイントすべてが加算されるが、黒川は2位以上でないと加算されない状態。しかし岡野は最低6ポイントを稼がなければならない。最終戦は第5戦同様、激しいレースが期待できそうだ。

●鈴鹿B（全8戦6戦終了）

後半2勝の奥田敦、1勝の佐々木博と赤松玄人、前半2勝の岡野豊、この4人に絞られた鈴鹿B。このシリーズで特に目立つのは、後半に入ってからの奥田の活躍だ。しかし連続数cmの差に泣いた赤松の意地、一発を持つ佐々木の速さ、さらにA戦優勝で自信をつけた岡野の走りも侮ることはできない。第7戦、フルコースで行われる最終戦の計2戦は、誰もが息を抜けないバトルとなるだろう。

●TI・A（全7戦5戦終了）

締め切り間際に開催された第5戦の結果、優勝争いは、2勝を挙げている山内ヒロハル、1勝の佐々木博と岡野豊と東勇人、赤松玄人、藤田和生、水野昇太、岡崎真一、大塚学の9人に絞られた。しかし山内は2戦のうちどちらかで1勝すれば王座獲得。早ければ第6戦で決定してしまうので、混戦の中でも一歩有利といったところか？

●西日本A（全5戦4戦終了）

こちらは第3戦終了時に、地元（広島）の高西文雄が3連勝で、チャンピオンを決定している。残る興味は、高西の全5戦制覇・完全優勝はなるか、という点だろう。

●オートポリスA（全4戦3戦終了）

●オートポリスB（全5戦3戦終了）

両シリーズとも抜きんでたドライバーが存在せず、そのため混戦状態となっている。A、B戦の2レースが開催される10月18日のレースが面白そうだ。

西日本、東北のWタイトルを獲得した高西

筑波A 全9戦有効6戦	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	有効点	合計得点
	1	3	4	5	6	7	9	11	11		
	・	・	・	・	・	・	・	・	・		
	26	15	19	31	21	5	13	8	29		
大木 康至	9	—	9	9	3	R	4			34	34
黒川 久夫	3	4	1	2	1	9	1			20	21
高西 文雄	—	1	—	6	4	—	6			17	17

筑波B 全6戦有効4戦	①	②	③	④	⑤	⑥	計
	2	3	4	6	7	10	
	・	・	・	・	・	・	
	16	29	26	7	26	18	
藪内 弘道	—	6	0	9	9		24
大木 康至	4	9	9	0	2		24

鈴鹿A 全6戦有効4戦	①	②	③	④	⑤	⑥	有効	計
	1	4	5	7	9	11		
	・	・	・	・	・	・		
	26	19	24	5	27	15		
黒川 光一	3	9	4	9	6		28	31
岡野 豊	R	0	9	4	9		22	22

鈴鹿B 全8戦有効6戦	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	計
	2	3	5	6	7	9	10	11	
	・	・	・	・	・	・	・	・	
	16	15	3	14	12	20	11	8	
奥田 敦	2	0	2	6	9	9			28
佐々木 博	9	6	4	2	3	4			28
赤松 玄人	0	9	0	4	6	6			25
岡野 豊	0	—	9	9	4	3			25

TI—A 全7戦有効5戦	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	計
	2	5	6	7	10	11	12	
	・	・	・	・	・	・	・	
	2	31	28	19	4	1	6	
山内ヒロハル	9	—	1	6	9			34
佐々木 博	3	R	9	2	4			18
赤松 玄人	R	6	6	4	0			16
岡野 豊	4	0	0	9	1			14
藤田 和生	6	2	0	0	3			11

APr—A 全4戦有効3戦	①	②	③	④	計
	4	7	8	10	
	・	・	・	・	
	26	19	2	18	
脇田 一輝	9	3	3		15
東 直隆	2	9	0		11
中谷 二郎	6	4	1		11
谷川 達也			9		9
生田 博之	R	6			6
岡崎 真一			6		6

APr—B 全5戦有効4戦	①	②	③	④	⑤	計
	3	5	9	10	11	
	・	・	・	・	・	
	1	31	20	18	22	
菅和 伸一	9	4	3	6		16
中谷 二郎	—	9	6	2		15
東 直隆	0	6	2	9		15
生田 博之	6	3	3	—		10
石井 剛	3					6

HOW FEEL THE REYNARD FM

'93年は台数も増加？ 好評終了FM試乗会

ニュースでもお伝えしたように、9月28日、富士スピードウェイでレイナード製フォーミュラ・ミラージュの試乗会が開かれた。参加したのは、'93年FMシリーズ参加を前向きに考えるドライバー8人。多くは現在FJに参加する若手だったが、シビックやザウルス、フォーミュラ・トヨタ参戦中のドライバーも加わっていた。

マシンは光貞秀俊、増岡浩の2台のレイナードが用意され、両ドライバーが簡単な操作を説明した後、1時間の試乗会がスタートした。ひとり当たり5周だけ（実質3周）のドライブだったが、参加したひとり、FTでも活躍中の山本将之は「FTに比べると動きがピーキーだし、2000ccエンジンのトルクの太さにも驚きました。また5速はフルに使いますし、シフトのたびにエンジン回転の落ち込みがなくグイグイ進む感じなので、とても興味深く運転できました。このようなチャンスはなかなかないので、今後も多く開催してもらいたいものです」と答えていた。

またF3、FT、FMを経験している光貞も「レイナードはバンディーメンと違って、本当のフォーミュラという感じ。F3以上のトルク感もあるし、もっと若い人に挑戦して欲しい。そうすればシリーズはもっと面白くなるんですが」とコメントしていた。

なおレイナード・シャシーは12月25日まで特別価格で販売中。詳しくはテストアンドサービス／☎044-854-1945へ。

「フォーミュラらしく仕上がっている」（光貞）レイナード製FM

WHO GET THE FT CHAMPION

FTのチャンプ争いもいよいよ大詰めに

フォーミュラ・トヨタも、東日本・西日本両シリーズでいよいよ大詰めを迎えている。まず常時30～40台がひしめく混戦の東日本は、10月18日に最終戦を迎える。現在のポイントランキングは、1位：細野賀行（64点）、2位：服部茂章（55点）、3位：島守広（52点）、4位：山本将之（44点）で、この4人に王座獲得のチャンスがある。細野は優勝こそないがコンスタントにポイントを稼いでのポジション。最終戦では3位以上でチャンプ決定だ。ただここ2戦で、細野らしい走りができていないのが気掛かり。鈴鹿のFJ出身である服部、また後半からの参戦で3戦2勝、しかも昨年のFJ東北チャンプ（筑波B2位）である島守の逆転も大いにありえるだろう。山本は最低で優勝しかチャンスがないので、やや苦しいか？

西日本は、全6戦中4戦を終了し、山本将之、桧井保孝、高木虎之介、高西文雄、小林敬一、高橋洋二、マルセロ・ブグリオッティらの順でランキングされている。しかし桧井は開幕2勝以降、高西に交代しており、山本が第5戦で優勝すれば王座獲得となる。進境著しい高木、FJダブルタイトルの高西、速さはピカイチのブグリオッティらがどのようなレースを仕掛けるかが興味深い。

フォーミュラ・トヨタの東西タイトルは今年は誰の手に？

CHECK WITH ELECTORONICS

車載電子計測器でFJをセットアップ

前号のニュースでもお伝えしたように、新しいFJマシン、マナティレーシングのMK9が完成した。このシェイクダウン・テストは9月19日に鈴鹿サーキットで行われたが、これには車載計測器やセンサー類が用いられていた。マナティでは、前々作にあたるMK7のころから、このような計器を使用してシェイクダウンを行っているようだが、今回は共和電業製の機器を使用、今後のマシンセッティング、ドライビングの参考データとして活用される予定だ。

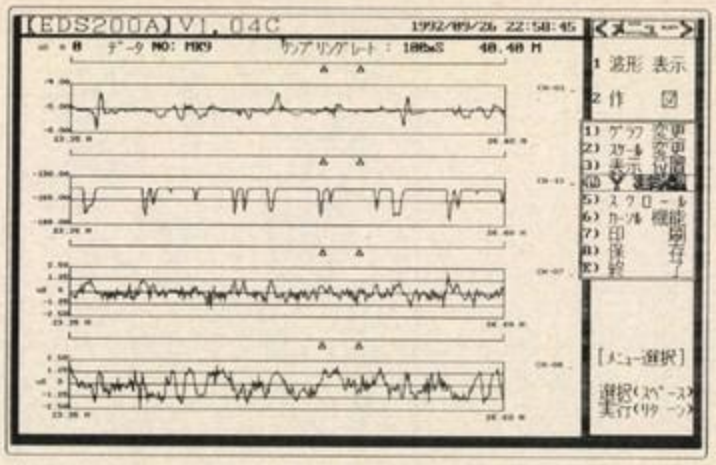
パソコンなどで即時にデータをアウトプットできるのも魅力

今回使用されたシステムは、メモリーカード式デジタル・シグナルコンディショナー／EDS-200で、集録部のEDS-200Aと増幅部のEDS-28Aから成り立っている。マシンの各部に設置されたセンサーから得られた情報は、増幅部を経由して集録部へ。ここまでがマシンに搭載されているのだが、この集録部にはメモリーカードが差し込まれるようになっていて、これにインプットされたデータをコンピュータで解析することで、各種センサーからの情報が読み取れることになる。

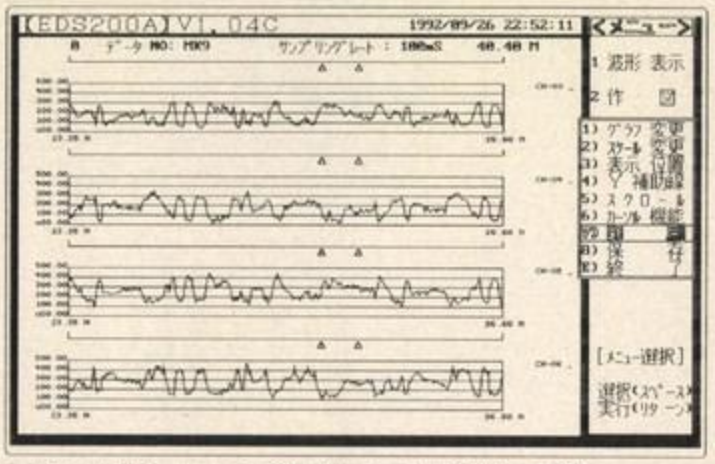
測定されるデータ項目は、エンジン回転数、スロットル開度、ステアリング舵角、輪荷重（4輪）、XYZ方向G、ブレーキ圧力、ボディ表面圧力、差圧、車速、実走行トルクといったもので、これらは左のようにグラフ化され、ひと目でマシンの状態が把握できるようになっている。このことにより、従来ドライバーの感触でしか表現できなかった微妙なニュアンスが、数値で表されることになり理解しやすくなるわけだ。

計測器の増幅部、集録部共にサイズは約4×10×15cm、重量も合わせて約3kgと小型軽量。さらに耐振性にも優れているため、車載にはピッタリ。ハイテク化を進める上でも、今後のテストにおけるフル回転が大いに期待されている。

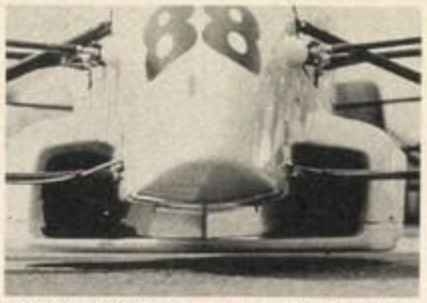
なおこの計測器は受注生産。価格や諸元など詳しくは㈱共和電業 〒182 東京都調布市調布ケ丘3-5-1／☎0424-88-1111へ。



グラフは上からCH-1＝ステアリング舵角、CH-13＝ブレーキ圧、CH-07＝前後G、CH-08＝左右G。
ステアリング舵角：上方向が左への舵角、下方向が右への舵角。上下に大きく振れているのがシケイン、上に大きく振れている（中央付近）のがヘアピン。
前後G：シケイン手前で1.2G。ヘアピン手前で1.3G程度の減速G発生。
左右G：S字で2G、ヘアピン1.4G、130Rでは2.2G程度。このグラフではY軸スケールが小さいため細部が分かりづらいが、実際の解析ではカーソル機能でピーク値を数値で読み取ることができる



テスト日＝9月19日、サーキット＝鈴鹿（フルコース）、ドライバー＝薄徹信
グラフは上からCH-03＝フロント右プッシュロッド荷重、CH-04＝フロント左プッシュロッド荷重、CH-05＝リヤ右プッシュロッド荷重、CH-06＝リヤ左プッシュロッド荷重。
グラフのように別々に表示したり、左右を重ね書きしたり、また以前のデータと重ね書きし比較検討することができる。MK9はシェイクダウン時のスプリングが、このグラフより柔らかいと判断。
スプリング・レートをアップした9月23日のテストでは、高速コーナーがよくなり、タイムも2分23秒台に入り順調にセットアップが進んでいる



MK9独特のラジエターで水温の上昇はどう変わる？

マフラーが外付けにされたことによる変化は？

これがコンパクトな増幅部と集録部

'92年度チャレンジクラブ・メンバー大募集

'91年に再スタートを切った「レーシングオン・チャレンジクラブ」では、現在'92年度の新メンバーを募集しています。

メンバーになると、どのような特典があるのかについて、これから説明してまいりましょう。

<特典その1>当クラブ・オリジナルのステッカーがもらえる。

<特典その2>ステッカーをマシンに貼ることによって、スポンサーがひとつ増えたかのような錯覚を起こす。

<特典その3>ステッカーを目印に当編集部員やレポーターが声を掛けやすくなり、情報の輪が広がる可能性がある。

<特典その4>「SEE ME FEEL ME」という売り込みコーナーに応募することによって、自分を本に載せてしまうことができ、記念になる。さらに掲載後にスポンサー探しをする際、自己PR効果が楽になる（これが大きい！）

<特典その5>今後の当クラブの主催する（であろう）イベントに参加できる（何をやるかはお楽しみに）。

と、以上のようなことができ、もちろん入会金や会費はいっさいかかりません。わずかな郵券（切手のことね）代だけで、OKなのです。

下の申し込み方法をよく読んで、ドシドシ応募してください。なお'91年度にメンバーになった方で、カテゴリーやマシンが変更される場合は、再登録をご面倒でもお願いします。

RACING ON チャレンジクラブ・メンバー登録用紙

氏名（フリガナ）

住所　〒

電話番号（連絡先）

生年月日／年齢／性別

職業

ライセンスNo.

ライセンス種類　国内／国際　級

参加競技

参加クラス／マシン

ひとことアピール

キリトリ

■メンバー申し込み方法■

- 左のメンバー登録用紙に漏れなく記入。記入したらキリトリ線より切り離す。コピーも可。
- 入会金はナシ。
- この登録用紙とステッカー返信用の封筒（75mm×220mm以上）に自分の住所・氏名を記入し、返信用62円切手2枚を同封して下記の宛先まで。
  〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
  レーシングオン編集部
  「レーシングオン・チャレンジクラブ」係
- メンバー登録次第ステッカーを返送します。

＋クラブメンバーの応募資格はJAF競技ライセンス所有者のこと。国内AでもBでも、どちらでもウエルカムだよー。

俺たち絶対負けへんで!!!

FJ1600からステップアップしよう

第七回 センパイに聞こう！ 前編

秋の気配が漂ってきた。シーズンもそろそろ終わりに近づいている目の前のシリーズも大切だけど、来年のことも考えなければならないので本当に頭が痛い……。でも、ウジウジひとりで悩んでいてもしゃあないわね

この夏僕は、企画書を持って〝あいさつ回り〟を決行した。実のところ、そう何ヵ所も回れなかったし、F3のチームや、メンテナンス・ガレージにも行ったけど、「乗せて下さい」「ヨッシャ、まかせとけ」なんて具合に話が進むわけもなく、どう話を進めれば、ステップアップを実現できる方向へ持っていけるのか、今でもサッパリ分からないのだ。そこで、だ。「迷った時には人に聞く」を座右の銘にしている僕は、F3にステップアップしている先輩ドライバーに相談してみよう、と思いついた。ただ、内容が内容だけに、あまり突っ込んだコトは教えてくれないかもしれない。まあ、そこは当たってクダけろ！ でいくしかないだろう。

というワケで、昨年の鈴鹿B戦チャンピオンで、9月に鈴鹿で開催されるレースで、F3デビューが決まった辻阪彰治選手に、今回F3に初参戦するまでのいきさつや、心構えなどについて、突撃インタビューをしてみた。

チャンピオンを獲得しても……

——初めてF3の話が出たのは、いつでしたか？

「あるチームからテストを受けてみないか、という話が出たのは、去年の6月くらい。もしシリーズ・チャンピオンを取ったら、そのチームで99%走れるような話になってたけど、結局テストもなしで話は消えてん」

——それはまた、何でですか？

「そのチームの事情で。でも、ダマされたとかじゃなくて、そのチームの台所事情が悪化したからやねん。ただ、話が中途半端な状態で、ハッキリした説明がないまま、ズルズル時間だけが経ったのにはマイったけど」

——それで、どうしたんですか？

「話がダメになったのがハッキリしたのが、去年の12月に入ってからだった。で、年が明けてから、他のチームに売り込みに行ったけど、もう手遅れ。時すでに遅しやった」

——うーん……。

「僕も甘かってん。そのチームで乗れるもんやと思い込んでて、もしダメやったらどうするかを全然考えてなかった。タダでF3に乗ろうなんてムシのいいこと考えて、パーソナルのスポンサーさえも探してなかったし。シートに座れるかどうかは、チームと契約書をかわして、話が100%完了するまで安心したらアカンわ！」

——それで、最初の話がダメになってから、どうしたんですか？

「とにかく、じっとしてるワケにはいかんから、いろんな人に自分の気持ち（F3に乗りたい！）を伝えてたり、スポンサーになってくれる人を探したり」

——今年のアタマの何戦か、RSに出場してましたよね。

「うん。やっぱり何でもいいからレースに出て走ってないと、カンも鈍るし、次の話にもつながらんのと違うか、って考えたから。周りには、チャンピオン取ったのにステップアップでけへん〝情けないヤツ〟とか〝アイツももう終わり〟とか、いろいろ言う人もいたけど。まあ、それも仕方ないよね」

——で、どんな風にして今回の話につながったんですか？

「まず、F3でレースをするには、次の事が必要やねん。第1にドライバー。第2に活動の母体、いわゆるチーム。第3はマシンとその面倒をみてくれるメンテナンス屋さん。第2と第3がひとつになる場合もある。第4はエンジンとチューナー屋さん。そして、第5がお金！ これさえあれば何とでもなる。何のレースでも参戦できる」

——いくらぐらいかかるもんなんですか？

「これがまた、ピンからキリまであって、僕もようは分からんけど、年間で考えたら、最低でも片手は必要みたい」

——500万……。

「ンなワケないやん！ ボケたこと言わんといてんか。そんな額でF3、1年間走れるんやったら、誰も苦労せーへんわ」

——冗談ですってば。怒らんといて。で、その必要なモノは、全部揃えられたんですか？

「今回、1戦にエントリーするだけのモンは揃えました」

——チームとメンテナンスは？

「チームは自分。メンテナンスは〝F-X〟（フィックス）さんにお願いしました。ここからが、一番大事な話やねんけど、お金もちろん大事。そやけど、もっと大事なもんがあるんですよ」

☆辻阪センシュの教訓☆

① F3にタダで乗ろう！ なんて甘い考えは捨てるべし！

② どんなに話がウマく進んでいても、あらゆる可能性を考慮してスベリ止めは考えておくべし！

お金より大事なモノとは？

「いろんなトコに顔出して、ひとりでも多くの人と知り合うことが、ホンマ、大事やで。実は今回F3に乗ることになったのも、元をたどれば、思いがけないところへいきつくんです。去年の秋に、FJのタイヤ・テストがあったの、覚えてる？」

——ああ。コントロールタイヤを決めた。

「僕はそのテストを手伝ったドライバーのひとりやねんけど、その時に某タイヤメーカーに関係してたNサンと知り合って」

——売り込んだんですか？

「じゃなくて、僕の忘れ物を（ホイールやってんけど）預かっててくれてん」

——（ンなもん、ふつう忘れるもんだろうか）つまり、辻阪サンのドジが、思わぬ〝御縁〟につながった、と。

「と、いうわけ。で、ホイールを引き取りに行った時に、来年（つまり今年）のこととか、レースのこととか、いろんな話が出て。その頃、僕は最初のチームとの話が進行してる最中やったから、具体的にどこで乗る、なんて話はしなかったけどね。でも、最初の話がコケて、どうしたらエエんかわからんかった時、Nさんに相談したんです。実はNさんには、将来F3のチームを持ちたいという希望があって、その頃チームを結成するための資金調達に動いてはったんです。で、メンテナンスをどこに頼もうとか、ドライバーをどうしようとか、チームの構想を練ってたらしいんです」

——じゃあ、渡りに船、だったんですね。

「そーんな、簡単なもんやないよ。Nさんのチーム結成の話も、知り合ってスグに出たわけじゃない。何回も顔を出して、ショーもないことからショーもあることまで色々と話してるうちに、ヒョイっとそんな話題になったんです。Nさんがチームを持ちたい、なんて僕は全然知らんかったし。ただNさんとここに顔を出すようになってから、いろんな方面の人と知り合うきっかけができた。タイヤ屋さん、メンテ屋さん、チーム関係に広告代理店。もちろん、スポンサー候補（とこっちが考えてる）の企業の方々。紹介から紹介、のつながりがドンドン広がっていくねん。そうやってたくさんの人と知り合ってみると、レースをするには、どれだけさまざまな職業の人々で成り立ってるか、ってのが分かったし、いろんな人と知り合いになってないと、アカン、ということにも気付いた。F3に限ったことではないと思うけど、レースで車を一台走らせようとしたら、本当にたくさんの人の協力が必要やねん。そういう〝人の縁〟なんて、今日やったから明日できるってもんやない。だから、もし上のカテゴリーへのステップアップを考えるんやったら、レースを始めた日から、ひとりでも多くの、いろんな方面の人と知り合うことを心掛けるべきやと思う。これは、成績を残すのと同じ、ひょっとしたらそれ以上に大切なことやないか、といま僕はそう思う」

☆辻阪センシュの教訓☆

③ レースに関係する各業界に、ひとりでも多くの知り合いを作るべし！

④ それはFJに乗ったときから心掛けるべし！

というわけで、本当はもっといろんな話が出たんやけど、紙面の都合でこれしかお伝えできないのが残念だ。僕が書ける分は、きっと赤松クンが後編で紹介してくれると思うので、皆さん、次号を乞うご期待。

あ、最後にもうひとつ、辻阪選手からのメッセージを紹介しておこう。

☆辻阪センシュの教訓☆

⑤ 何があっても、諦めずにガンバルべし！

（佐々木博）

去年の鈴鹿B戦チャンプでF3デビュー予定の辻阪彰治選手に突撃インタビュー

鈴鹿B第6戦は先頭争いを繰り広げたけど、結局3位どまりだった

クラス"A" パフォーマンス

RC100AZ
メーカー希望小売価格：¥549,000
※消費税額は、別途計算のうえ申し受けます。

YAMAHA RACING KART
RC100AZ
デビュー

ストックを超えたストックマシン

ＳＬカートレースシリーズの新しい頂点クラス"Ａストック"用コンプリートマシン、それがヤマハ『ＲＣ100ＡＺ』だ。
パワーユニットは、より高回転、ハイパワーを求めた新開発のロータリーバルブエンジン『ＫＴ100ＡＺ』。それを、円熟したハイポテンシャルフレーム『RF-Ⅱ』に搭載した車体コンポーネントは、まさしくヤマハワークスマシンそのもの。
ストックを超えたストック――クラス"Ａ"の名にふさわしい、卓越したパワーと絶妙の操縦性が高次元でバランスした実力を、自分の腕で確かめてほしい。

'92全日本FKチャンピオン決定！
樋口信之&ヤマハワークズ"ＡＺ"

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。*

●ヤマハレーシングカートは運輸省の認定を受けていませんので、ナンバープレートを取得することはできません。●ヤマハレーシングカートは道路を走行できません。道路を走行しますと、道路交通法及び道路運送車両法の違反となります。●私道、社寺の境内、公園、海辺、堤防上、農道、林道など、いわゆる道路の形態を整えていないところでも人や車が自由に出入できるところは、道路とみなされます。●走行場所には十分注意してください。

YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社

Photos/Hideyuki Suzuki

ミツビシの本気！ ランサー大変身

いよいよ発売間近に迫ったGSRエボリューションをひと足お先に試乗

来季のWRCモンテカルロ・デビューに向け、いよいよ発売が間近に迫ったランサーGSRエボリューション
その内容はさすがミツビシの本気が感じられる。R'onもひと足お先に試乗させてもらっちゃったゾ

4WD、リヤウイングの効果で抜群の高速安定性をみせたGSRエボリューション。周回路での最高速はメーター読みで220km/hほど。最高速テストでは230km/hをマークしたという

まさにWRCターゲット・マシン

ミツビシが来年からのWRC参戦に照準を合わせ開発した、ランサーGSRエボリューション。グループAのホモロゲーションをクリアするための生産台数の2500台は、すでに予約受注を達成してしまっているという。しかしもう買えないかといえばそんなことはないようで、改めて追加生産を検討しているようなので、ご安心あれ。

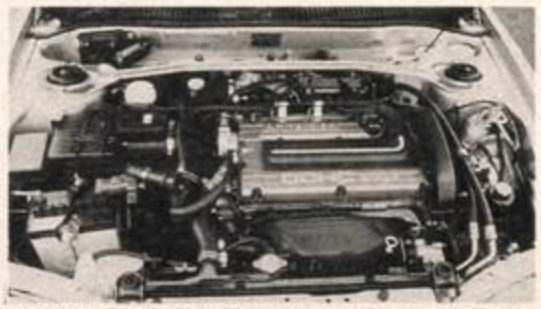
このランサーエボリューションは、来年早々からのWRC参戦をもくろみ、生産車の開発と並行してWRC仕様でのテストを行ったといっても過言ではなく、ミツビシのこのクルマへかける意気込みが伝わってくる。ケネス・エリクソン、篠塚建次郎をドライバーに推し、現在までWRCを戦ってきたギャランVR-4は、総合優勝や入賞の経験は数多くあるものの、シーズンを通しての戦いでは、ランチアやトヨタの後塵を拝してきた。ターマックの割合も増え、ハイスピード化していくラリーのなかで、エンジンパワーの点では遜色ないが、前後のトルク配分50対50のセンターデフ4WDというドライブトレインに起因するであろうアンダーステアと、フロントヘビーに悩まされた。

このため次季WRCマシンであるランサーエボリューションの開発にあたっては、クルマの重要な基本性能である「曲がる」ということを最重点項目として挙げていたに違いない。横置きエンジン、センターデフ4WDという基本レイアウトはそのまま踏襲するが、ビスカスカップリングを組み合わせ、状況に合わせ前後のトルク配分を最適化している。

駆動とともに操縦性に大きく影響する重量配分にも気が配られていて、少しでもフロントヘビーを解消しようとアルミボンネットを採用。全体での重量もVR-4よりひとまわりコンパクトなボディということもあり、車両重量はGSRエボリューションは1240kg、RSエボリューションは1170kgと、ライバルのエボリューションモデルと比べても最軽量。加えて、来季WRC制限重量を見越したベース重量を実現している。

エンジンはVR-4から受け継ぐ2ℓターボエンジンで、各部の見直しにより最高出力で10馬力、最高トルクで0・5kg-m向上した最高出力250ps／6000rpm、最大トルク31・5kg-m／3000rpmを発生する。ここで注目されるのが圧縮比で、従来の7・8から8・5へ引き上げ、ターボブーストに頼らずパワーアップを果たし、かつエンジンレスポンス、低中速のパワーを重視。最大トルクは3000回転で発生する。

ターボパワーを維持するために重要なクーリング対策も、他の例に漏れずしっかり施されている。空冷オイルクーラーは標準装備、大容量インタークーラーがフロントバンパー開口部に埋め込まれ、機能はもちろんだが外観上でもネット越しにみえる大きなインタークーラーが迫力を醸し出す。さらにボンネットには大型のエアアウトレットとインレットを設け、冷却効率を高めている。



VR-4譲りの心臓。ただ単に過給に頼らずパワーアップを果たした

室内の迫力を増す3連スポーツメーターはオプションとして設定する

俊敏さを得た「エボリューション」

試乗に用意されたコースは高速周回路と、パイロンで設定されたジムカーナ風コース。パイロンコースの設定はスラロームと中速コーナーの組み合わせで、途中のパイロンを飛ばせば、120km／h位は出るかというレイアウト。このコースで走った限りでは、先代VR-4から、パワーの点でもサスペンション

フロントにしっかり見えるインタークーラー。クーリング対策は徹底して考えられた

オプション設定のミシランXGT-Vは、このクルマ専用に開発された

も格段に進歩していることが感じとれた。またボディサイズ、ホイールベースの点でもコンパクトで、国内のワインディングにピッタリという感じ。この点で比べてみてもVR-4よりずっと扱い易くなったといえる。

低中速を重視したエンジンチューニングによって、主に2、3速を使うこのコースではトルクが格段に太っていることを実感。さらにクロスミッションが組み込まれていることにより、シフトアップ時のトルクの落ち込みも最小限に抑えられる。過給に頼り過ぎずパワーアップを果たしたエンジンは非常にフレキシブルで、スラロームなどでもアクセルのオン／オフに敏感に反応してくれる。ブレーキはフロントに2ポッドキャリパー・ベンチレーテッド・ディスクをおごった4輪ディスク。剛性感は可もなく不可もなくという感じ。ABSの効きも違和感はない。

コーナーでのクルマの挙動をみてみると、VR-4にみられたような頑固なアンダーステアというのは影をひそめ、ステアリング操作に素直な旋回性をみせる。シャープという感じではないが、ステアリング操作に対してロールが違和感なく自然に追従する。

足廻りのチューニングとともに、この辺のフィーリングに大きく関係しているだろうと思われるのがミシュランがこのクルマのために開発したというXGT-Vというタイヤ。単にドライグリップを重視した性格にせず、乗り心地、快適性とステアリング・レスポンスの両立を狙って開発されている。実際の感触ではステアリングの切り始めには柔らかさを感じるが、インフォメーションはあくまで失われず、開発目標は達成できたという感じだ。

スラロームではとにかく俊敏な挙動。乗り手にマシンサイズより小さい印象を受けるよう考えられたフロント部は、どこまでも攻めようという気にさせる

ランサーGSRエボリューション 主要諸元 〔 〕内はRS	
エンジン	水冷直列4気筒DOHCインタークーラー付ターボ
型式	4G63・ターボ
総排気量	1997cc
ボア×ストローク	85.0×88.0mm
圧縮比	8.5
最高出力	250ps／6000rpm
最大トルク	31.5kg-m／3000rpm
燃料供給装置	ECIマルチ（電子制御燃料噴射）
燃料タンク容量	50ℓ（無鉛プレミアム指定）
全長×全幅×全高	4310×1695×1395mm
ホイールベース	2500mm
トレッド	（F）1450mm （R）1460mm
車両重量	1240kg〔1170kg〕
乗車定員	5名
トランスミッション	5速マニュアル
サスペンション	（F）マクファーソン・ストラット （R）マルチリンク
ブレーキ形式	（F）ベンチレーテッド・ディスク （R）ディスク
タイヤ	195／55R15 84V（F／R）
価格	273.8万円〔220.8万円〕（東京地区価格/税別）

篠塚建次郎もフィーリング・テストに参加したというサスのチューニングは見事で、フロントに追従してスムーズにリヤを流すことができる。また乱暴なステアリング操作によって姿勢を乱しても、トリッキーな動きはなく修正は容易だ。まわり込んでいくコーナーなどではさすがに4WD特有のプッシュアンダー傾向は見られるが、この辺は許容範囲。トラクションを活かすためドライバーがアンダーを出さないように努力すべきだろう。

サイズ、ギヤ比、エンジン特性とまさにラリー専用マシンの性格を見せるGSRエボリューションは、VR-4に続き国内でも無敵の強さを見せるのは容易に想像できる。ただ肝心のタイヤが現時点でI95・55R15とは……。この辺は来年の開幕までに対策を願いたいところだ。

（有富誠一郎）

フロントに対してちょっと地味なリヤスタイル。でもスポイラーはデッカイ！

TOPICS

ゲゲッ、シーマがGT-Rの4WDを搭載した

シーマ　タイプIIIリミテッドS-four

スカイラインGT-Rの活躍ですっかり有名になった可変トルク配分4WDシステムのアテーサE-TS。これが、ついにあのシーマにも採用されることになった。シーマ用のアテーサE-TSは他のものよりスリップ時での前輪へのトルク配分をより大きく配分し、特に路面状態の悪い場面で活躍する。またシートはウール100%のモケットシート採用。価格は538～567万円。

セナがいなくなってもプレリュードは元気です

プレリュードSi VTEC

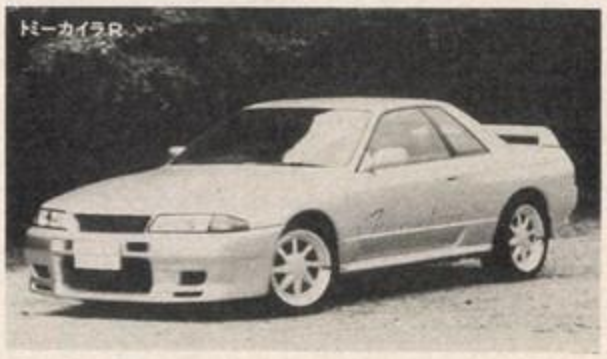
ホンダがF1休止を決めてから、セナがCMに出なくなっちゃったのは寂しいけど、プレリュード自身はますます元気に一部仕様変更して再登場。ボディカラーにブラック・パールとブルー・パールが加わり、またVTEC車には革巻きステアリングを採用しステアリングのHマークは全車メッキタイプに変更。グッとシックなイメージになった。価格は184.8～211.3万円。

すべてを一新！　さらに洗練を究めたレジェンド

レジェンド・クーペ　αツーリング

大人のグランドツアラー、ホンダ・レジェンドがマイナーチェンジ。とはいっても、スタイル以外はほぼモデルチェンジといっていい内容で登場した。エンジンは235馬力発生のタイプIIエンジンを搭載し、ATはファジー制御のプロスマティックを採用。またエアコン冷媒もオゾン層を破壊しないR134aに変えられた。価格は335.4～437.4万円。

最高出力350馬力！　究極のチューンドGT-R


トミーカイラR

スカイラインのチューニングではもう定評のトミタオートから、いよいよトミーカイラチューンのGT-Rが登場。最高出力350馬力、最大トルク36.0kg-mというスペックを最低保証値として掲げられて登場した「R」は、トミーカイラならではの総合バランスに優れたチューニングが施された1台。リヤには可動式フラップつきスポイラーも装着する。価格は698万円。

PIT-IN PRESS

FROM READERS

つい、やっちゃったコミックスペシャル

人気があるから、リクエストが多いから、安易にコミック特集を組んでみました。どうです、ゴージャスでしょう？　まずは読んでみてください。めくるめくコミックの世界にすっかりはまっちまった自分に気付くはず。ページをめくれば、ブリーズ、F-チケットコーナーもあるんです。お見逃しなく。

秋田県由利郡「和田久の友達」

静岡県磐田市「T・銭形幸一」

石川県金沢市「きざ・わるみ」

ハガキ待つ

F1チケットコーナーは今回で終了です。来年の参考に、「行けたよ」とか、「ダメだった〜」なんていうおハガキをいただければシアワセです。

最近はスペースの関係で、普段と違うページ構成が続きました。が、ぼちぼち元通りにしようと思っとります。このページは皆様のお便りだけが頼りです。いや、シャレじゃなくて。ホントに。ハガキ・で・バトルの反論、イラスト、コミック、ヒトコト、ブリーズ（ボツなし）そしていつものお便りと、出しても出しても出し足りないッ!! でしょ？

〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「PITIN PRESS」の各コーナーに、NOW!!

PLEASE

貸して、ダビングさせて、譲って、文通してetc.

●プロストの大ファンです。友達にF1ファンがいないので、共通のお話のできる方、お便りください。
〒860 熊本市内坪井10-10 キャッスルマンション303　猪木 佳美

●'87F1フジテレビで放送のもの（ブラジル、サンマリノ、ベルギー、モナコ、イギリスのどれか)を貸してください。VHSで！ 連絡はハガキでお願いします。
〒655 兵庫県神戸市垂水区学が丘6-1-35-402　丸山 俊之

●チャリティオークションで落札した中谷明彦選手が使っていたレーシンググローブ（赤、サイン入り）をファンの方に譲ります。写真も付けます。希望価格を書いてハガキにて連絡をください。
〒635 奈良県北葛城広陵町馬見南2-4-18　奥谷 純一

●'91年鈴鹿にてセナ、マンセル、プロストほか多数のドライバー、チームオーナー、デザイナーなどの自筆サインが1～複数枚ありますので譲りたいと思います。またピケ、パトレーゼとなら交換もOKです。一部証明写真あります。まずは往復ハガキにて連絡ください。先着順です。
〒514 三重県津市柳山津興730-1　宮原 真一（22歳）

●レース観戦とQlairが好きな僕です。一緒に盛り上がれる人、お便りください。女の子歓迎。
〒557 大阪府大阪市西成区玉出西1-3-33　和田 芳樹

●卒論の資料として（!!）F1の実況放送に関するアンケート調査を行なっています。が、なかなか集まらず、苦労しています。協力してくださる方、大至急ご連絡ください。
〒700 岡山市兵団（へいだん）4-18　森安 陽子

●フジテレビ'92年F1ドイツGPをVHSで標準録画された方、貸してください。ビデオのセットを忘れ、最後のすごいバトルを詳しく知らないし、テープに収めたいと思っております。まずはハガキで連絡してください。お願いします。
〒872 大分県宇佐市大字住江316　竹下 浩

●「F」というアニメを全編録画した人、ダビングか貸してくれませんか（5、6年前放送したもので、1年前再放送したものではありません)。細かいことは、ハガキか☎で。
〒669-13 兵庫県三田市沢谷575-18
☎0795-67-1936　勝田 宏直

●'92スパ-フランコルシャン24時間（テレビ朝日系で放送のもの)、また'92F3000第5戦オートポリスが放送されていたら、録画された方、貸してください。それから、'92WRCツール・ド・コルスを標準で録画された方、貸してください。よろしく。
〒047-02 北海道小樽市銭函1-19-24　小堤 康仁

●12月初旬、ロンドンへ行く予定です。ロータスの本拠地があるノーフォーク地方にも足を運ぶ予定です。私と一緒に行きませんか？ F1とロンドンのファッション、音楽が好きな方、写真同封で手紙ください！ 近県の女性の方なら、なお嬉しいナ!!
〒612 京都市伏見区深草西浦町2-90コーポ西浦306　Miche Mika

●J.アレジ、K.ベンドリンガー、R.パリチェッロ、C.ブシュー、桧井保孝、歌川拓（FJの人）のファンです。そんなことはどうでもいいけど、モータースポーツが大好きな人は、ぜひお手紙をください。
〒370-16 群馬県多野郡中里村大字神ヶ原、1006番地　高橋 昌

●'92年F1ハンガリーGPをWOWOWで録画された方、ダビングさせてください。送料負担します。お礼にご希望のF1マシン/ドライバーの写真を差し上げます。
〒223 横浜市港北区日吉本町2-31-2-209　原 弘明

●F1GPの'89年全レースと、'89年総集編（両方テレビ中継のもの）をダビングしてください(3倍モードで)。ダビングしていただいた方にお礼としてビデオテープとホンダのセナ、ベルガーのヘルメットプリントのTシャツ（中嶋悟氏のサイン入り）を送ります。できれば中嶋氏の大ファンの方にTシャツを着ていただきたいです。連絡はハガキでお願いします。
〒640 和歌山市梶取148-14近和団地5号　島本 清子

●F1に関するテレホンカード（未使用）を適価でお譲りください。連絡はハガキで。
〒579 大阪府東大阪市池之端町9-26　中野 まゆみ

みんなの願いがかなうといいね

～F1日本GPチケットコーナー～

■チケットが欲しい人々の心の叫び

●観戦券・指定席券を譲ってください。3日間通し券でも2日間通し券でもどちらでも構いません。枚数は1～2枚お願いします。レース好きの私に愛の手を……!! 連絡はハガキでお願いします。
〒231 神奈川県横浜市中区本郷町3-182　池田 めぐみ

●指定席券を4枚譲ってください。24日(土)だけでもOKです。
〒341 埼玉県三郷市新和1-409
☎0489-53-8381　コモリ ヤスオ

●大人3日間通し券＋指定席券（希望はE、D、F、S2、Cですが、譲ってくださるならどこでも構いません）を2枚～4枚お譲りください。スズカの日本GPを見に行かせてください。お願いします。
〒457 愛知県名古屋市南区戸部下町2-20県営住宅F-15号　金井 直実

●観戦券＋指定席券を譲っていただけないでしょうか。3日間通し券または2日間通し券どちらでも結構です。指定席券もどこでも構いません。ふわれな女の子2人に2枚、お願いします。
〒510-02 三重県鈴鹿市御薗町1252
☎0593-72-0272　伊藤 枝里子

●3日間、2日間通し券のどちらかと指定席券（どこでもいいです）を定価で譲ってください。1枚で結構です。フェラーリで走るカペリを見たいので、どうかよろしくお願いします。ちなみにダフ屋のようなことをする人は連絡しないでください。譲ってくれた方にはもちろんお礼します。
〒243-04 神奈川県海老名市国分北1-25-2
☎・FAX 0462-32-8182（☎12～24時、FAX 24～12時）
若山 岳雄（わかやま たけお）

●3日間通し券と指定席券（G、C券）を3枚譲ってください（2日間通し券でも結構です)。近県ならば取りに行きますので、よろしくお願いします。
〒448 愛知県刈谷市稲場町2-615
☎0566-23-0382　加藤 慎一

●3日間通し、土・日2日通し、決勝日のみいずれでもいいので、観戦券＋指定席券（場所は問いません）を、大人4枚譲ってください。譲ってくださった方には、セナ・ベルガーのツーショットフォト差し上げます。どなたか新品の"スーパーマンセル"のTシャツを抱きしめてトホーに暮れてる私にLOVEの手を～。
〒454 名古屋市中川区西日置1-1-2
☎052-321-9886　三和 直

●3日間通し券（できれば指定席券も）を譲ってください。
〒506 岐阜県高山市桐生町6-166-1 チムニイハイツ101号　那須 利春

●チケットが余った方、1枚ないし2枚お譲りください。2日間通し券＆D席またはE席希望。
〒695 島根県江津市二宮町神主ハ169-8
☎08555-3-2641　横田 稔胤

●3日間通し観戦券（2～5枚）譲っていただけませんか？ できれば指定席(E、F席)があれば指定席券付き、なければ観戦券のみでも構いません。2年連続行けんかった。とても悲しいのであります。
〒658 神戸市東灘区本山中町1-4-31　柴田 義仁

●指定席券の余っている方、ぜひ2枚譲ってください。種類は問いません。もうトシですので寝ブクロは辛い！ お願いします。
〒472 愛知県知立市新地町古田22-51 C-101 ☎0566-83-4207　大沢 研

●F1日本GPのチケット、3日間通し券を1枚（できれば指定席）譲ってください。
〒485 小牧市河内屋新田428-7　北原 俊彦

●またもやはずれてしまいました。お願いです。私にチケットを譲ってください！ 指定席券のみ4枚でお願いします！ 譲ってくださった方にはパドックパス（筑波サーキットになると思います）を2枚差し上げます。どうかよろしくお願いします！
〒254 神奈川県平塚市大神2560-1-203　今野 ユカリ

●今年はHONDAが撤退、マンセルもF1をやめてしまうので、最後の最後にどうしても鈴鹿へ行きたいです。誰か幸運にもチケットが余っている方、観戦券or観戦券＋指定席券をできれば2枚。どうかどうか譲ってください。お願いします。
〒662 兵庫県西宮市上甲東園4-6-30
☎0798-53-6992　中沢 信也

●観戦券が2枚余っている方、ぜひ譲ってください。
〒699-06 島根県簸川郡斐川町出西1185
☎0853-72-1982　野津 満（のつ みつる）

●3日間通し券（できれば指定席券付）を大人2名分、定価で譲ってください。お礼いたします。手渡し希望。
〒354 埼玉県入間郡三芳町上富410-5
☎0492-58-2739　阿部 悦男（28歳）

●指定席券4枚、どこでもよいですからどうか譲ってください。お願いします。
〒612 京都市伏見区深草新門大町26-5　内田 賢次

●指定席券を譲ってください。
〒510-02 鈴鹿市若松北2-22-22
☎0593-85-1769　福岡 伸一

●観戦、指定何でも構いません。枚数は2枚以上で（先方の希望を聞かせてもらいます)。連絡はハガキでお願いします。F1に行かないことには私の時が止まってしまいます。どうか愛の手を差しのべてください。お願いします。
〒245 神奈川県横浜市泉区中田町615　有馬 こづ江

●指定席券（どの席でもOK）を3枚譲ってください。連絡はハガキにてお願いします。
〒003 北海道札幌市白石区北郷4条12-19-2　金子 美穂子

●観戦券＋指定席券をお譲りください！ 券種は問いません！
〒501-61 岐阜県羽島郡岐南町伏屋1-137
☎0582-47-7530　川出 真由美

●3日間通し券を譲ってください。大人2枚。できれば指定券付きで。
〒471 愛知県西加茂郡三好町大字三好字上ヶ池9-10 ☎05613-2-8586　原田 淳

●チケットを1～2枚譲ってください。できれば指定席付きでお願いします。
〒665 宝塚市野上3-11-27-202　田中 まゆみ

●指定席付き観戦券を譲ってください。
〒510-02 鈴鹿市若松2-22-22
☎0593-85-1769　福岡 伸一

■チケットが当たった人々の救いの声

●3日間通し券、指定席券H席をそれぞれ4枚、お譲りいたします。バラでも構いませんので、必要な券種、枚数を明記の上、往復ハガキで連絡してください。
〒569 大阪府高槻市芥川町2-19-7　野々村 尚洋

●観戦券4枚、ただし、25日（日）決勝のみ。24日（土）の夕方、鈴鹿にてお渡しできる方に限ります。ご連絡はハガキにてお願い致します。
〒341 埼玉県三郷市高州2-103-1 パークハイム A-202　G-EYES

●チケット1枚（3日間通し）譲ります。申し訳ありませんが、金曜日一緒に観戦していただける方希望です（できれば女の方)。
〒767 香川県三豊郡高瀬町大字佐股甲2594-2 ☎0875-74-6071（19時以降）　山路 小百合

●2日間通し券、指定席券S2席、それぞれ2枚都合によりお譲りします。往復ハガキで至急御連絡ください。
〒441 愛知県豊橋市牟呂町作神19　杉浦 敏子

●観戦券（予選2日目、決勝の2日間通し）を1～4枚譲ります。往復ハガキで連絡ください。決定者のみ連絡致します。ちなみにボクはアレジ命男です。10月31日の「ラ・フェスタミッレミリア」にも行きたいと思っています。
〒367-02 埼玉県児玉郡児玉町児玉199　村木 隆一

●2日間通し券1枚を譲ります。社用で急きょ行けなくなった者です。1人でも行くという方、往復ハガキで連絡をください。
〒533 大阪市東淀川区西淡路6-3-2-501　高田 彰久

●3日間通し券＋F指定席券が4組みあまりました。ご希望の方には喜んでお譲りします。
〒520滋賀県大津市膳所1-24-15沢ハイツ102号　古田 浩

※このコーナーは毎年金銭上のトラブルが絶えません。しかし、掲載希望も非常に多いため、皆さんの良識を信じて、今年もコーナーを設けることにしました。譲られる方は、どうか定価で譲ってあげてください。
　なお、金銭上のトラブルについて編集部では一切の責任を負いかねますので、あらかじめご了承ください。

Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta

ケーソ 国光体験レポート

ハイランドグループA300kmレース

Vol.6

シリーズもいよいよ大詰めの第7戦・仙台に招待したのは、新潟県から参加してくれた渡辺さん。今回のチーム国光は、4位にとどまり残念ながら5戦連続の表彰台は逃してしまった。「素晴らしい経験になった」という渡辺さんのレポートです。

渡辺礼子サン

21歳

私がグループAレースに興味を持ち始めたのは、2年前、コンビニエンス・ストアに貼ってあった一枚のポスターを見てからでした。それまでは、グループAというレースが開催されていることさえも知らなかった私ですが、スカイラインGT-Rとカローラ・レビンが出ているということで、実際に自分で見に行ってみることにしました。レースを見るのはその時が初めてだったので、音の凄さ、スピードの速さなど、その何もかもに驚かされました。そして「こんなにおもしろいものがあったなんて、どうしてもっと早く見に来なかったのだろう」と、後悔してしまいました。それからは毎日グループAのことが頭の中を駆けめぐり、それまでは買うことのなかったレース雑誌も買うようになりました。

さらにグループAを見ているうちに、次第に見ている側から作る側に回りたいと思うようになってきました。しかし、どうしたらそうした仕事ができるのか分からないので、頭で考えるだけで実行できずにいました。そんな時、R'onで「チーム国光体験スタッフ募集」を知り、すぐに応募しました。そして半分諦めかけていた時に、いきなり「スタッフとして参加していただきたい」とお電話をいただいた時には、「なんで私なの？」という思いと、「どうしよう」という思いが何百回も頭の中で回っていました。でも、私が一番にやりたかったことです。それも一番応援しているタイサンSTP GT-Rのチームスタッフとして参加させていただけると思うと、毎日ドキドキして眠れませんでした。

9月18日(金)。この日は会社を休んで、午前11時に新潟を出発しました。仙台へはこれまで何度か行ったことがあるので道は分かっているのですが、初めてひとりで、しかもクルマで行くので、果たしてちゃんとたどり着けるのか、多少の不安はありました。さらに、これからの2日間のことを考えると、胸のドキドキが止まりません。

午後8時、ホテルの部屋に連絡をいただき、山形まで高橋国光選手を迎えに行くことになりました。そして、山形の温泉で高橋選手に初めてお目にかかった時には、緊張してしまい、満足にあいさつもできませんでした。高橋選手はテレビなどで見ていたとおりの方で、私にとても優しく話かけて下さり、凄く嬉しかったです。また、土屋圭市選手の方は、テレビの収録のために東京へ戻られたとのこと。少し残念でしたが、明日お会いできると思うと、この時から胸が高なっていました。

最高の思い出になった両選手との昼食

9月19日(土)。期待と不安を胸にスタッフの方とサーキットへ向かいました。コースに着くと、メカニックの方が慌ただしく作業をしています。いよいよ私も、スタッフの一員としてレースに参加できるかと思うと、より一層緊張感が高まってきました。

私の初めての仕事は、高橋・土屋両選手のヘルメット、グローブを車検場まで持って行くことでした。車両の検査をすることは知っていましたが、ヘルメット、グローブ、スーツにまでチェックが入るとは、今まで知らなかったので驚いてしまいました。さらに、メカニックの方が着るツナギにADVANのワッペンを縫い着けるという、思いもしない仕事も任されました。少し戸惑ってしまいましたが、そのツナギを明日メカニックの方が実際に着るんだと思うと、なんだか妙に嬉しくなってしまいました。

この日は憧れの人、土屋選手との初対面になりました。土屋選手も高橋選手と同様、テレビなどで見たとおりの明るい方で、土屋選手が現れると、チーム全体も一気に和やかな雰囲気に変わりました。本当に凄い力も持っている方だと、改めて実感させられました。

午前11時。いよいよ予選1回目のスタートです。クルマは順調に仕上がっているそうなので、良いタイムが期待できそうです。高橋／土屋両選手も、レーシングスーツに着替え、ピット内の緊張感が高まりました。

まず、高橋選手が4番手のタイムをマークし、土屋選手に交代。そして土屋選手は、私たちの期待どおり1分50秒309というベストタイムを出し、タイサンSTP GT-Rは2番手で午前中の予選を終了しました。

予選後には、高橋／土屋選手と一緒に昼食を食べました。大好きな両選手と食べた食事は、味も分からないほど緊張してしまいましたが、本当に最高の思い出になりました。

午後の予選が始まるまでの空き時間の間も、高橋／土屋両選手は休む暇もないほど大忙し。テレビ、雑誌の取材やファンの方のお相手と、

「高橋／土屋両選手には、人との接し方も含めて学ぶべき点が多かった」

いやな顔ひとつせず、いつもニコニコと笑顔を絶やさないおふたりには本当に頭が下がる思いでした。何でもないことにもすぐに怒ってしまう私も、こうした両選手の態度を見習うべきだと感じました。

午後2時からの予選2回目では、土屋選手がタイムアタックを担当しましたが、午前中のタイムから変わりません。そして残り時間がほとんどなくなり、明日は2番手からのスタートだ!! と喜んだ瞬間に、カルソニック・スカイラインにやられてしまいました。結局、カルソニック・スカイラインがポールポジション、タイサンSTP GT-Rは、3番手グリッドからのスタートとなりました。帰り際に、高橋／土屋選手には明日は絶対に表彰台の一番高い所に上がって下さい、とお願いしておきました。

土屋選手の追い上げならず……

9月20日(日)。いよいよ決勝の日がやってきました。この日はフリー走行開始直前に雨が降り出し、その後も雨が降ったり止んだりで、決勝はどうなることかと心配でしたが、スタート前には、雨は上がっていました。

そして、決勝レースのスタートです。タイサンSTP GT-Rは、スタート直後にJECSスカイラインに抜かれ4番手に。しかし、高橋選手も周回を重ねるごとにタイムを縮め、一時は前を行くJECSスカイラインの0・4秒差にまで詰め寄りますが、なかなか抜くまでには至りません。

結局、4番手のままスカイライン勢の中では一番最初にピットに入り、土屋選手にドライバー交代。しかし、右のフロントタイヤがなかなかはまらず、ピットアウトした時には他のスカイラインがピット作業を行っていないこともあり、6番手に後退していました。

しかし、土屋選手が菅生、筑波で見せてくれたあの追い上げが今回も必ずあると信じ、心の中で「頑張れ、頑張れ」と声援を送りました。各チームのピットインの間に、4番手まで順位を挽回し、表彰台を目指して土屋選手のアグレッシブな追い上げが開始されました。しかし、3番手との差はなかなか縮まらず、結局そのままの順位でチェッカー。

残念ながら表彰台に上がる両選手の姿を見ることはできませんでしたが、走り終わってピットに戻ってきた土屋選手と高橋選手の笑顔を見た瞬間、私もチームの一員としてレースに参加できた喜びがこみ上げてきました。

今回、私は緊張の連続でほとんどお手伝いもできないような状態でしたが、本当に素晴らしい体験をさせていただきました。こんなチャンスを与えて下さった、高橋／土屋両選手、チーム国光の皆様、そしてレーシングオンの皆様、本当にありがとうございました。最終戦のインターTECでは、表彰台の一番高い所を目指して頑張って下さい。

スタート直後にJECSスカイラインの先行を許し、結局、今回は4位入賞にとどまってしまった

Illustration/Kiyoshi Kobayashi

URA-NETA-RING

ジョーダン＝冗談ってネタは
岡崎市の中嶋悟さんからいただきました
南アフリカでかましたあのジョーク
もう半年以上も昔のことなのね

Rチーバー先生の米国仕込ジョークコレがとっておきとは恐れいった！

☆「ねえ、最近さ、ガイジンドライバーのネタが少ないことない？」
★「あっ、まかしてくださいよ。ちゃんとガイジンネタを用意してあるんすよ」
☆「スバラシー。で、誰？」
★「チーバーなんすけどね」
☆「メズラシー。で、何？」
★「ガイジンと日本人って違うなぁです」
☆「エッ、なにそれ」
★「特にお笑いに関してなんすけど、鈴鹿でチーバーが「ヘイヘイヘイ、とっておきのジョークがあるんだけど、聞きたくないか」って言ってきたですよ」
☆「とっておきねぇ。どんなのなの」
★「チーバーは自信たっぷりなんすよね。「これはロン・デニス製のジョークだから」なんつってるし」
☆「ほっほー。で、どんなのなのなの」
★「こういうの。「ケン・ティレル親子が砂漠を歩いてた。そしたら壺があった」」
☆「なんで？」
★「さあ。で、「その壺を開けたら、中から壺の精が出てきたんだ。話を聞いてみたら、2000年もこのファッキンな壺の中に閉じ込められてたのよ、って言うんだよ」」
☆「壺の精はファッキンなんて、下品なことは言わないと思うぞ」
★「黙って聞けって。で、チーバーの話はまだまだ続いて、「その壺の精は、私をここから出してくれたお礼に願いを3つ叶えてあげようって言ったんだ。で、まずはケン・ティレルがセミオートマ、アクティブサス、そしてトラクション・コントロールが欲しいって。ところが壺の精は「エッ、2000年も壺の中にいたから分からない。もっと別のものはないの？」ときたもんだ」ですって」
☆「アハハ、ありがちぃ、そのオチィ」
★「ところがこれがオチじゃないんすよ」
☆「エー、まだあるわけ。最後まで聞いてもつまらないんじゃないの」
★「ええ、たぶん。でも面白くて最高のジョークと思ってるチーバーの話は止まらない。「でだな、聞いてるか」と続く続く」
☆「聞いてないって」
★「まあまあ。「その壺の精は、もっと別のお願いならオーケーだって言ったんだよ。そしたらケン・ティレルが「あそこにいるのはオレの息子で、チームのマネージメントをやってる。あいつの頭をもっと良くしてくれないか。そうすりゃスポンサーも見つかるってもんだ」って頼んだ。壺の精はポブと向こうの方へ行った。だけど、ヤレヤレって感じで戻ってきたんだよ。なんでだと思う？」
☆「さあ。そんなこと聞かれてもね」
★「で、これから言うオチに期待もふくらむチーバー「壺の精はケンの所に戻ってきて「ダメだわ、あなたと同じことしか言わない」だってよ。ハ――ッハッハッハ――ッ」なーんて大笑いしてんの」
☆「へ？◎×▲！？　なにが面白いのよ」
★「でしょ。つまらないでしょ。チーバーと連れのヤツは大笑いしてんの」
☆「ねえ、ひとこと言っていい」
★「なんでしょ」
☆「こんなつまんない話で、スペース半分も使うなってーの」
★「大丈夫っすよ」
☆「なにが大丈夫なのよ」
★「だって他にネタがないんだもーん」
☆「なお、悪い！」

ジョーダン主催の人肉バーベキュー ジョーダンだけに冗談……ゴメン…

☆「ねえねえねえ」
★「なにそのヤジ馬根性マル出しの顔は」
☆「鈴鹿でさ、星野センシュが激怒……」
★「アー、ふれてはいけない……」
☆「言っちゃまずいの？」
★「イヤ、まずくはないっすけど、P84からのF3000のページにも書いてあるし」
☆「じゃ、いいじゃん。かなり怒ってた」
★「そりゃ、もう。関係ないカルカスチのピットに殴り込んで「オメーのメットは何色だぁー！」って。前にいたドライバーをメットで覚えてたみたいで。それをチームの人が英語に通訳してたのもオカシーっすけどね。あとはドライバー控え室の窓ガラスを割ったなんて話もあったし……」
☆「恐いじゃーん」
★「でしょ。決勝で星野に追突したタクヤだって、カカトを打ったらしいんすけど「医務室より何より、一番初めに星野さんに謝りに行った」って言ってましたもん」
☆「へー、恐いねぇ」
★「揉め事好きには堪えられないでしょ」
☆「ウン！　ねえ。ところでさ、最近F－ネタが少ないことない？」
★「そーくると思って、用意してるですよ。ピチピチのネタを」
☆「そればっかし。で、どういうの」
★「題して「恐怖のバーベキューパーティー、バーイ、ジョーダン」っす」
☆「怒った星野さんより恐怖？」
★「いや……。で、イタリアGPの時にジョーダン主催のバーベキューパーティーがあったんすよ。で、みんな集まって、けっこう盛大に、大盛り上がりだったんすよね。それでもってメインディッシュのバーベキューが、これまた旨かったんすよ」
☆「うーん、食べたい。で、ナニ」
★「でしょ。旨そうでしょ。で、みんなが「うまい、うまい」って食べてるトコにジョーダンがふらりとやってきた」
☆「シブチンだから「ひとり100ドルだ」とか言って請求書を取り出したとか？」
★「いや、それはそれで恐怖なんすけど、ジョーダンが「旨いか？」って聞く。当然、「旨い！」って答える。そしたら「ところで何の肉か分かるか」って聞くんですって」
☆「そんなの、ウシじゃないの？」
★「みんなも「エッ、牛じゃないのか」って言ったら、ニヤリと笑ったジョーダン。「今日予選落ちしたモデーナの肉だ」ですって」
☆「キャーッ！　なによソレは」
★「予選落ちることたびたびのモデーナに、相当怒ってるみたいっすよ、ジョーダンは」
☆「う～ん星野さんよりコ・ワ・イ」

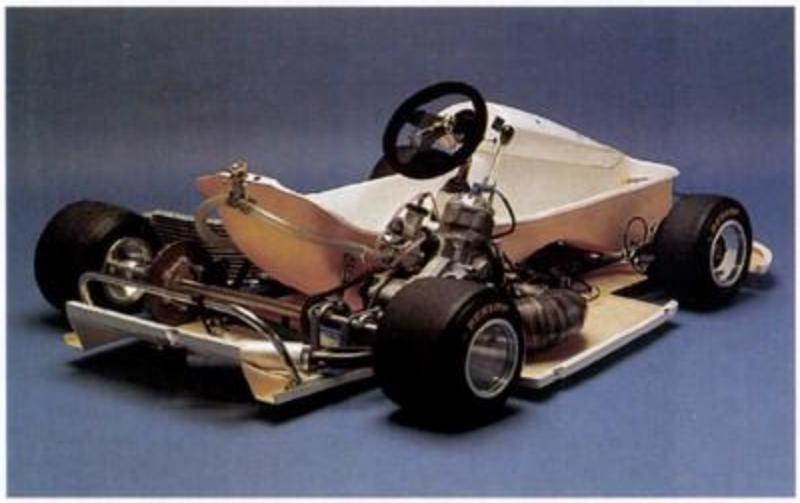
SUPER KART

鈴鹿。ストレートエンド6速全開13,200rpm.(実測200km/h)。
そのまま1コーナーに進入。強烈な横Gに耐えながらクリアー。
2コーナー進入時に3速までシフトダウン。クリップからアウトギリギリまで全力加速。
13,000rpm.で4速にシフトアップ。S字に身構えるリトルモンスター。

全　長	1,620mm
全　幅	1,310mm
最低地上高	35mm
最高地上高	490mm
ホイールベース	1,040mm
フロントトレッド	可変
リアトレッド	可変
エンジン	HONDA RS125
クラッチ	乾式
キャブレター	38φショートバレル
ブレーキ(前、後)	ブレンボ

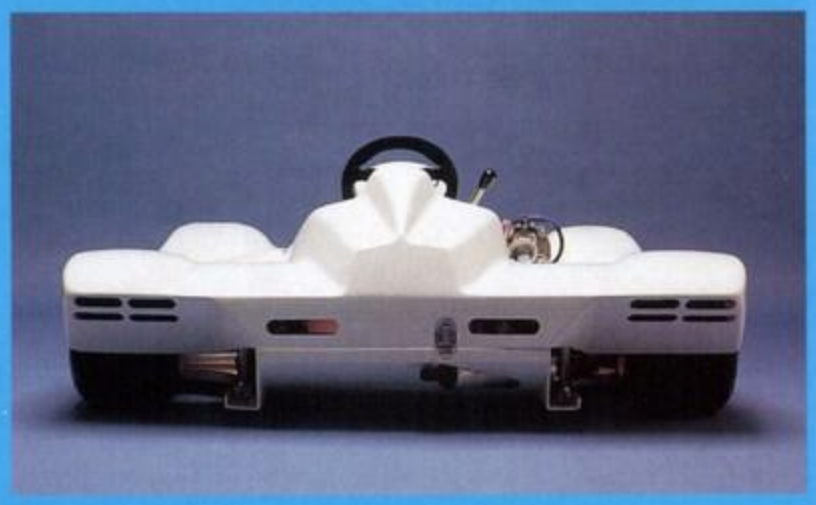
標準価格　¥1,800,000

※価格には消費税は含まれておりません。 ※仕様等は予告なく変更する場合があります。 ※レース用タイヤは別売りになります。



Course Record

SUZUKA:2'23"355(147.287km/h)　FUJI:1'45"752(152.167km/h)　TUKUBA:0'58"681(125.458km/h)



カウル、エンジンetc.単体でも販売致します。詳しくはお問合せ下さい。

Issey's RACING COMPANY

〒659 兵庫県芦屋市東芦屋町3-19-201 PHONE.0797-22-7447 FAX.0797-22-7907

指定代理店 MSK.G MOTOR SPORT KIDS with GEMINI 〒564 大阪府吹田市岸部南1-25-18 キシベビル1F PHONE.06-317-0109

天国と地獄

オーリオルが今季6勝目を挙げタイトルに王手をかけた

もはやオーリオル+ランチアの敵は完全にいなくなった
今季7戦に出場し、完走した6戦はすべて優勝
シリーズ最多勝利記録をシーズン途中にして書き換えてしまったのだ
確かにオーリオルはツイていたかもしれない
しかし、十分な体制を整えて臨んだはずのサインツ+トヨタも敵ではなかった

Photos/Shoji Mita
Text/David Williams, Shoji Mita

5TH TELECOM RALLY AUSTRALIA

19-22 September 1992, AUSTRALIA
World Rally Championship for Drivers-Round 10
World Rally Championship for Manufacturers-Round 8
Pacific-Asian Rally Championship-Round 4

相当な自信で臨んだはずのサインツだが、ゴール後には今年のタイトルよりも来年に向けての建て直し方を考え始めている

ランチアの圧倒的優位

ランチア・デルタというクルマは、ラリーシーンに登場して以来、さまざまな記録を更新しているという印象を与えるが、果たして今回もそうだった。

オーストラリア仕様のランチアは、かなり本格的に1993年スペックを意識したものだった。デルタがこれ以前に実戦で使われたのは1000湖ラリーが最後だったが、それ以来あちこちに変更を受けている。重量にして60～70kgも増加したというのは、'93年の最低車両重量1200kg規制を受けてのこと。

さらに、ジョリークラブのデルタは、クルマ1台につき、ターボチャージャーとギヤボックスをそれぞれひとつずつの交換にとどめる、という制限を自らに課したのだ。これも、来年から採用されるレギュレーションを脱んでのことに他ならない。おまけにジョリークラブが手掛けたホルヘ・レカルデのマシンは、いくつかのSSでわざわざ'93年用の狭いタイヤを履いている。

また、今回のラリーの1週間前に行われたサンレモ・ラリーのテストでは、この重いはずの'93年型デルタが、'92年モデルから1km当たりわずかに0・1秒落ちという速さ。ユハ・カンクネンの報告でも、狭くてツイスティなステージだとほんのわずかばかり操縦しにくい、その程度の違いしか分からないという。

ジョリークラブが自発的にこのようなハンデを受け入れたということ自体、その絶対的な自信の現れとも受け取れる。もちろん、実際にプレッシャーがかかるようなことがあれば、別に用意してあるだろう軽量パーツを組み込むだろうという憶測も十分に成り立つ。ただ、本拠地イタリアでくすぶっている政治的なゴタゴタが一役買っている、という話もあながち外れてはいないだろう。来年以降もデルタでのWRC参戦を希望するジョリークラブとしては、多少のリスクを背負ってでもこの基本設計が古いデルタが、まだ来季も十分な戦闘力を発揮できることを証明する必要があったのだ。

ここに来てトヨタやスバルが性能的にランチアに肉薄してきたという意見もあるようだが、ランチアがこうしたハンディキャップを背負って走ったという点を考慮に入れて、改めて戦力分析し直してみる必要があるだろう。

そしてディディエ・オーリオル。ここオーストラリアでも勝ち星を挙げ、史上初のWRCシーズン6勝を達成し、これまでのミキ・ビアシオンが持つ5勝というシーズン最多勝利記録を破った。しかもまだシーズンは終わったわけではない。完走を果たしたラリーのすべてに優勝するという驚異的な実績を考えると、まだ何勝かを上乗せする公算は極めて大きい。

TTEの意気込み

今回のラリーに臨むにあたって5日間の事前テストを精力的にこなしたTTEの意気込みには、並々ならぬものが感じられた。これまで抱えていた問題がすべて解決したわけではないようだが、彼らのこのラリーに対する自信がひしひしと伝わってくる。

サスペンション・セッティングで無茶を承知の試行錯誤を重ねた結果、これならランチアに一泡吹かせることができそうだ、という感触を得ていたというのだ。

その期待に応えるかのようにカルロス・サインツも、スタートして間もなくSS4でトップに立った。しかし、パースに近づくトリッキーな森林セクションに舞台を移すと乗いたリードを一気に吐き出してしまう。そして、その後のフロント・デファレンシャルの効きがもう少しルーズな方がセリカの操縦性が向上するのではないかと考えこれを交換するのだが、ヨミは外れてしまった。

初日を終えてトップに立ったのは、今季、向かうところ敵なしのオーリオル。しかし、彼はツキに恵まれていた、ということも認めている。この日のステージは、一番スピードが乗るポイントで道幅が狭くなるという意地悪な傾向に加えて、路肩いっぱいに樹木が生い茂っている。加えてこの日は激しい雨にも見舞われている。

オーリオルは、4～5回コースアウトしたにもかかわらずほとんどタイムロスがなく、ダメージもデルタのドア一枚を回ましただけで済んでいる。開始早々のこの快走で彼は、早くも30秒のリードを手にすることができたのだ。

一方、過去3年連続してこのオーストラリアを制しているカンクネンは、オーリオルにとっては一番の要注意人物だが、SS6で切り株にヒットしてリヤ・サスペンションを曲げてしまい30秒をロス。両方とも同じようなアクシデントだったが、オーリオルがドア1枚回ませただけで済んでトップに立っているのと、カンクネンの初日4位というのを比べると大きな違いである。

そして、初日を2位で終えたのは、オーストラリア・ラリー初参戦というハンディキャップを背負ったアリ・バタネンだった。

好調にスバル・レガシィを駆るバタネンだが、2日目最初のSSでハーフスピンからエンジンを止めてしまい20秒をロスし4位へと

Leading Positions

Etape 1			
1. D.AURIOL	Lancia	1' 05	54"
2. A.VATANEN	Subaru	1' 06	29"
3. C.SAINZ	Toyota	1' 06	32"
4. J.KANKKUNEN	Lancia	1' 06	38"
5. P.BOURNE	Subaru	1' 08	23"
6. R.MILLEN	Mazda	1' 09	19"
7. R.DUNKERTON	Mitsubishi	1' 09	25"
8. J.RECALDE	Lancia	1' 09	31"
9. E.ORDYNSKI	Mitsubishi	1' 13	51"
10. M.BINSULAYEM	Ford	1' 15	24"
Etape 2			
1. D.AURIOL	Lancia	2' 31	34"
2. J.KANKKUNEN	Lancia	2' 32	40"
3. A.VATANEN	Subaru	2' 32	55"
4. C.SAINZ	Toyota	2' 33	27"
5. P.BOURNE	Subaru	2' 37	40"
6. R.DUNKERTON	Mitsubishi	2' 39	30"
7. J.RECALDE	Lancia	2' 39	51"
8. E.ORDYNSKI	Mitsubishi	2' 50	43"
9. 井上 潔	Mitsubishi	2' 52	50"
10. T.CHALLIS	Mitsubishi	2' 52	56"
Etape 3			
1. D.AURIOL	Lancia	4' 26	39"
2. J.KANKKUNEN	Lancia	4' 29	18"
3. C.SAINZ	Sainz	4' 29	28"
4. J.RECALDE	Lancia	4' 42	06"
5. R.DUNKERTON	Mitsubishi	4' 46	55"
6. E.ORDYNSKI	Mitsubishi	4' 58	34"
7. P.BOURNE	Subaru	4' 58	50"
8. T.CHALLIS	Mitsubishi	5' 02	19"
9. 井上 潔	Mitsubishi	5' 02	57"
10. C.STALLARD	Mitsubishi	5' 10	29"

一時4位に上がったボーンだがトラブルに見舞われ6位がやっと

今回の結果でダンカートンはアジ-パシのタイトルに王手をかけた

ポジションを落としてしまった。

「どうも2日目の最初のSSはツイていないんだ」と語るバタネン。しかし、この後はリズムを取り戻し、カンクネンに15秒差の3番手で2日目のゴールを迎えた。

第1レグの途中でフロントデフを交換したサインツだったが、この作戦は第2レグを半分も行かないうちに、はっきりハズレと判明した。この日初めの2〜3SSで、ランチアの2台どころか、バタネンのスバルにも大きく遅れを取る。たまらずサインツは、サスペンションの全取っ替えを敢行。マルク・アレンがフィンランドで使った柔らかいセッティングを選んだが、これは先の5日間のテストで既に試したものだ。

しかし、これもどうもしっくりいかず、結局何のためにあれほどしゃかりきになって変更したのか分からなくなる始末である。結局、この日はバタネンに遅れること30秒以上という4番手のポジションで終えた。

オーリオル余裕の独走

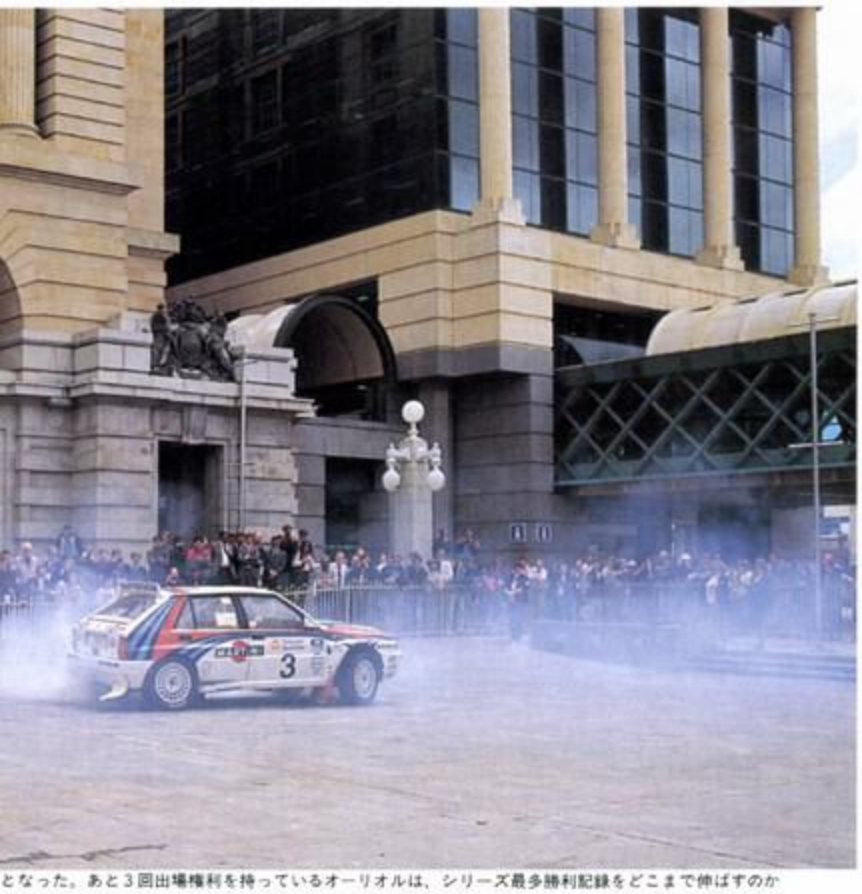
ラリーリーダーのオーリオルは、第2レグで計算され尽くした走りを披露、それまでの貯金をここで一気に倍増した。2番手のカンクネンに1分以上の差をつけ、残る第3、第4レグは完全にプレッシャーから開放され、飛ばすにしろ抑えるにしろ、自分の一番快適なペースで走るだけでいい。オーリオルの今の勢いは、相手がどれほど強敵であっても、ちょっと手が出せそうにない雰囲気である。

オーリオルの完全な独走で、カンクネン、バタネン、そしてサインツの3人による2位争いに注目が集まる。

ここで最初に脱落したのは、スバルのバタネン。SS20が始まった直後、シフトミスからギアをナメてしまい、シフトレバーは固まったまま動かなくなってしまったのだ。

これでリタイアしてしまったとは言え、それまでに見せたバタネンのパフォーマンスは、'85年のタイトル争いの最中にアクシデントに見舞われてしまった、あの当時を彷彿とさせる走りだった。このトラブルがなければ、2位入賞は間違いなかったことだろう。

続いてカンクネンもトラブルに見舞われた。第3レグのちょうど中間地点、SS24でのアクシデント。ジャンプして、落ちたところにちょうど運悪く岩が待ち構えていた。20kmに及ぶSSの一番おいしいところを、後輪のひとつがかろうじて車体についているだけとい



となった。あと3回出場権利を持っているオーリオルは、シリーズ最多勝利記録をどこまで伸ばすのか

これまで3年連続でオーストラリアを制してきたカンクネンも、今回はツキに恵まれずオーリオルに完敗

オルディンスキーはダントツの速さで2年連続グループN優勝

相変わらずバタネンのドライビングは"生傷が絶えない"が、走りそのものは昔のあの頃に戻りつつある

ランチアのオーリオルの圧倒的な勝利とともに、もうひとつ、グループNのギャランを駆る井上潔／中島祥雅組が総合9位（クラス3位）、グループNレガシィの石田夫妻組が総合11位（クラス5位）獲得と、日本人チームの健闘も注目せずにいられなかった今回のオーストラリア・ラリー。

ここで、デルタのカルロス・メネムJr、シエラ4×4のピン・スライム、ギャランのエド・オルディンスキーに加えて、日本人で唯一FISAのBシードを持つバルサーの藤本吉郎／市野諭組、そして井上の2人の日本人がグループNでオーバーオールのポイント圏内に入ってくることは十分に予想できた。これにレガシィの鳥羽利紀／横瀬友則組と石田がどのように絡んでくるか、そしてカルタスでグループAの最小クラスに挑む田嶋伸博／ロス・ランナルス組が、どこまでグループNのギャランに食い込めるかも、大いに注目されるところだった。

しかし、藤本が第2レグ早々に11番手のポジションで転倒して戦列を離れ、さらに第3レグに入り、12番手まで追い上げていた田嶋も序盤でリタイア、好走していたふたりだけに残念な結果となってしまった。

日本人のオーストラリア・ラリー

一方、メネムが第2レグ序盤で脱落したあと、健闘したのが井上だった。SS12〜16まで彼は連続してグループNのベストタイムをマークしてSS14で9番手に浮上、8番手のオルディンスキーとグループNのトップ争いを演ずる。オルディンスキーとの戦いを常に金額においてきた井上だったが、惜しくも第3レグ終盤のサービスで50秒のペナルティを喰いクラス3番手に後退する。しかし、井上は最後まで諦めずにシングル入賞を獲得するなど、見応えのあるラリーを展開した。

レガシィ勢では転倒しながらも走り続けていた鳥羽がSS24でリタイアしたあと、石田が最後まで走り切り、彼らの今シーズンのWRCチャレンジの中で最上位の成績でフィニッシュすることになった。

現在、唯一FISAのAシードを持つ篠塚建次郎を代表とするグループ4／B世代のドライバーは別格として、6月のニュージーランド・ラリーや、今回のオーストラリア・ラリーのようにオーバーオールで上位を狙えるグループA世代とも言える、若手日本人ドライバーが育ってきたことに注目しないわけにはいかない。彼らの、ここ数年の着実なWRCへの参戦が実を結んできたともいえる。

オルディンスキーとトップを争った井上は日本人最上位の総合9位

石田夫妻は今回グループNのレガシィで見事総合11位で完走した

う状態では、なす術もない。

このアクシデントで俄然、やる気を出したのがサインツのトヨタ・チーム。10SSを残して11秒の差。さらにカンクネンのデルタは、衝撃でシャシーまで歪めてしまいハンドリングは完璧に程遠い。

息を吹き返したサインツがこのまま2位をキープするかに見えた。しかし、第3レグもあとひとつのSSを残すのみとなったSS30を終わってみれば両者は全くの同タイム。さらにサインツはこの日最後のSSとなる、スーパーSSで、アンダーステアのおつりをもらってコースバリヤにヒット、エンジンをストールさせて10秒を失ってしまったのだ。

残るは4SS、80km。カンクネンは、このすべてでサインツを上まわるタイムを出し、結局終わってみれば23秒の差をつけていた。トヨタにしてみれば、カンクネンに薬をさせなかったことで、かろうじて慰めを見いだすほかない。

サインツの様子はと言えば、今年のタイトル獲得はもはや見込みなしと諦め、むしろ初心に返って、トヨタを来年に向けてどう立て直していこうかという算段を始めたようだ。スタート前の張り切りようとはうって変わった内省ぶりである。

今回のトヨタの走りがあまりにもムラがあり過ぎるので、サインツとは無関係のトラブルが発生しているのではないか、という疑いを持った者もいた。それも一理ある。ハンドリングが思うようにならないとあって、サインツが自信を取り戻すのにかなりの時間がかかってしまった。これを彼の責任というわけにはいかないが、トヨタが直面した問題の深刻さを物語るには充分な証である。機材と人員を増強し、入念なテストに加えて、パワーでもランチアを上まわる性能を達成しながらの、この結果である。

SS		TOP3 Drivers			RALLY LEADER
Etape 1	SS 1	1. J.KANKKUNEN & D.AURIOL		3. A.VATANEN	J.KANKKUNEN
	2	1. C.SAINZ	2. D.AURIOL	3. P.BOURNE	D.AURIOL
	3	1. J.KANKKUNEN & C.SAINZ		3. D.AURIOL & A.VATANEN	D.AURIOL
	4	1. C.SAINZ	2. A.VATANEN	3. J.KANKKUNEN & D.AURIOL	C.SAINZ
	5	1. D.AURIOL	2. A.VATANEN	3. J.KANKKUNEN	D.AURIOL
	6	1. D.AURIOL	2. A.VATANEN	3. C.SAINZ	D.AURIOL
	7	1. J.KANKKUNEN	2. D.AURIOL	3. A.VATANEN	D.AURIOL
	8	1. D.AURIOL	2. J.KANKKUNEN	3. C.SAINZ & A.VATANEN	D.AURIOL
	9	1. J.KANKKUNEN & D.AURIOL		3. A.VATANEN	D.AURIOL
Etape 2	SS 10	1. J.KANKKUNEN	2. C.SAINZ & D.AURIOL		D.AURIOL
	11	1. D.AURIOL	2. C.SAINZ	3. A.VATANEN	D.AURIOL
	12	1. D.AURIOL	2. J.KANKKUNEN	3. A.VATANEN	D.AURIOL
	13	1. D.AURIOL	2. J.KANKKUNEN	3. A.VATANEN	D.AURIOL
	14	1. A.VATANEN	2. D.AURIOL	3. J.KANKKUNEN	D.AURIOL
	15	1. J.KANKKUNEN	2. D.AURIOL	3. A.VATANEN	D.AURIOL
	16	1. D.AURIOL	2. J.KANKKUNEN	3. A.VATANEN	D.AURIOL
	17	1. J.KANKKUNEN	2. D.AURIOL	3. A.VATANEN	D.AURIOL
	18	1. C.SAINZ	2. D.AURIOL	3. J.KANKKUNEN & A.VATANEN	D.AURIOL
Etape 3	SS 19	1. D.AURIOL	2. J.KANKKUNEN	3. A.VATANEN	D.AURIOL
	20	1. D.AURIOL	2. J.KANKKUNEN	3. C.SAINZ	D.AURIOL
	21	1. D.AURIOL	2. J.KANKKUNEN	3. C.SAINZ	D.AURIOL
	22	1. C.SAINZ	2. D.AURIOL	3. J.KANKKUNEN	D.AURIOL
	23	1. J.KANKKUNEN	2. D.AURIOL	3. C.SAINZ	D.AURIOL
	24	1. D.AURIOL	2. C.SAINZ	3. J.RECALDE	D.AURIOL
	25	1. D.AURIOL	2. J.KANKKUNEN & C.SAINZ		D.AURIOL
	26	1. J.KANKKUNEN & C.SAINZ		3. D.AURIOL	D.AURIOL
	27	1. C.SAINZ	2. J.KANKKUNEN	3. D.AURIOL	D.AURIOL
	28	1. J.KANKKUNEN	2. C.SAINZ & D.AURIOL		D.AURIOL
	29	1. J.KANKKUNEN	2. C.SAINZ	3. D.AURIOL	D.AURIOL
	30	1. J.KANKKUNEN	2. D.AURIOL	3. C.SAINZ	D.AURIOL
	31	1. J.KANKKUNEN	2. D.AURIOL	3. P.BOURNE	D.AURIOL
Etape 4	SS 32	1. J.KANKKUNEN	2. C.SAINZ	3. D.AURIOL	D.AURIOL
	33	1. J.KANKKUNEN	2. C.SAINZ	3. D.AURIOL	D.AURIOL
	34	1. J.KANKKUNEN	2. C.SAINZ	3. D.AURIOL	D.AURIOL
	35	1. J.KANKKUNEN	2. C.SAINZ	3. D.AURIOL	D.AURIOL

いまやすっかり勝利者の恒例となったスピンターン。勝者の恒例行事も、オーリオルは今年既に

ひきかえてランチアは、わずか半日にも満たないテストで問題をピタリと探り当て、ハンドリングの良さだけで勝利を掴み取ってしまったのだ。

『天国と地獄』とはこのことを言うだろうか。

5位は5速仕様のミツビシ・ギャランをドライブするロス・ダンカートン。彼のギャランは、ヨーロッパでチューンされたラリーカーの敵ではない。この成績はおそらく彼が望むべき最上の結果だが、2度のパンクや切り株にヒットするというアクシデントさえなければ、レカルデを抜いて4位に浮上するチャンスもあったのだ。

また、この段階ではまだ正式に決定していないが、11月に予定されているアジアーパシフィック・ラリー選手権第5戦のヒマラヤン・ラリーがキャンセルされるという噂が本当ならば、今回ライバルのロッド・ミレンが2年連続タイトル獲得は濃厚となる。リタイアしていることから、ダンカートンの

ポッサム・ボーンは、これがプロドライブ移籍後初のWRC完走とあって、嬉しいやらホッとするやらといったところだろう。6位という成績は、彼の経験や練習量からすれば当然と言えば当然の結果だが、センターデフの電気系のトラブルに起因するハンドリングの不調に悩まされながら得たポジション。一時は安泰かに見えた4位の座も、ブラインドコーナーで目の前の岩をヒットしてフロント・サスを壊し、さらに溝にハマッた車を引き上げるのに20分を費してしまい逃している。グループNに先を越されなかったのがせめてもの救いだ。

そのグループNは7位のエド・オルディンスキーを筆頭に10位までを4台のミツビシ・ギャランが独占している。

ミツビシは図体の大きいギャランVR-4に見切りをつけ、ニューマシン、ランサーが投入される来シーズンに期待、という状況だ。スペック的に見てもランサーの性能は大幅なポテンシャルアップがうかがえる。

今シーズンのことは忘れて、来たるべく93年に賭けたいという気持ちは、何もミツビシに限ったことではないだろう。しかし、ランチアを追撃する立場のチームは、今回のラリーで頭を悩ませているかもしれない。ランチアはすでに'93年スペックに極めて近いマシンを投入してきているうえに、それが相当高い戦闘力を持っていることをまざまざと見せつけられてしまったのだから。

オーリオルの今の勢いは相手がどれほど強敵であっても とても止められそうにない

RESULT

●ラリールート：①パース(9月19日土曜9:30)→パース(土曜20:10)
509.57km うちSSは9＝112.63km
②パース(日曜7:00)→パース(日曜17:00)
458.02km うちSSは9＝150.37km
③パース(月曜6:00)→パース(月曜20:40)
743.46km うちSSは13＝193.48km
④パース(火曜7:00)→パース(火曜12:15)
247.30km うちSSは4＝80.14km
トータル1958.35km うちSSは35＝536.62km

●上位10車　出走90台・完成60台

1	③D.オーリオル／B.オセッリ	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A優勝	5'13'12"
2	①J.カンクネン／J.ピーロネン	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A	5'14'53"
3	②C.サインツ／L.モヤ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	5'15'16"
4	⑦J.レカルデ／M.クリスティー	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A	5'32'05"
5	⑥R.ダンカートン／F.ゴセンタス	ミツビシ・ギャランVR-4	A	5'36'15"
6	⑩P.ボーン／R.フリース	スバル・レガシィRS	A	5'46'52"
7	⑪E.オルディンスキー／M.ステイシー	ミツビシ・ギャランVR-4	N優勝	5'51'39"
8	⑭T.チャリス／R.ベンダーストラーテン	ミツビシ・ギャランVR-4	N	5'54'26"
9	⑲井上　聖宏／中原　祥雅	ミツビシ・ギャランVR-4	N	5'54'38"
10	㉑C.スタラード／G.ジェス	ミツビシ・ギャランVR-4	N	6'06'37"
11	㉔石田　正史／石田さゆり	スバル・レガシィRS	N	6'06'49"
23	㉙高橋　恭一／D.ジョーダン	ミツビシ・ギャランVR-4	N	6'35'14"
25	㉛小川　克彦／小川　利彦	マツダ・ファミリア	N	6'37'22"
26	㉜渡部　洋三／木原　雅彦	マツダ・ファミリア	N	6'38'40"

●主なタイア

⑱鳥羽　利紀／横瀬　友則	スバル・レガシィ	N	SS24	エンジン
㉚田嶋　伸博／R.ランノルズ	スズキ・カルタス	A	SS23	エンジン
④A.パタネン／B.ベルグルンド	スバル・レガシィRS	A	SS20	ミッション
㉖荒山　進／関口　貴	ランチア・デルタHFインテグラーレ16V	N	SS17	メカニカル
㉘C.メナムJr／V.ズッキーニ	ランチア・デルタHFインテグラーレ	N	SS11	アクシデント
⑨R.ミレン／T.サーコーム	マツダ323GTX	A	SS11	アクシデント
㉒藤本　吉郎／市野　諭	ニッサン・パルサーGTI-R	N	SS10	コースアウト

POINT STANDING/ DRIVERS'(TOPIO)

1	D.オーリオル	120
2	C.サインツ	104
3	J.カンクネン	92
4	M.ピアシオン	42
5	M.アレシ	40
6	F.ドルクール	33
7	J.レカルデ	28
8	C.マクレー	28
9	P.プガルスキー	22
10	M.ヨンソン	20

MANUFACTURERS'

1	ランチア	140(157)
2	トヨタ	108(112)
3	フォード	70
4	スバル	43
5	ミツビシ	38
6	ニッサン	33
7	アウディ	10
8	ルノー	9

5TH TELECOM RALLY AUSTRALIA

ジュニアが来た

いよいよ大詰めのタイトル争い。アルJr.が1ポイント差でトップに浮上

PPG INDYCAR WORLD SERIES

Text/Jeremy Shaw
Photos/Art Flores, Geoffrey Hewitt, Dennis Ashlock/IMPAC.

年間16戦で争われるインディカー・シリーズもいよいよ大詰め
残り2戦で4人にタイトル獲得のチャンスがある大混戦
1レースでトップが入れ替わる可能性だってある
目が離せない、気が気でない
トップのアンサーJr.を追うフィッティパルディがこう言った
「史上もっとも激しいタイトル争いとなるだろう」

誰もがその戦闘力には疑問を抱いていた
今年から投入されたギャルマーG9200
ギャレス-クラコ・チームの野望が詰め込まれたオリジナルシャシーだが
昨年、マイケルに奪われたタイトルの奪回を狙うアンサーJrにとっては
ある意味、足手まといとなる可能性も持っていた
データがない、信頼性も低い、そしてライバルたちに追いつけない
そんな心配がアンサーJrの心の中にあったとしても仕方がないことだろう
しかし、今年、アンサーJrは不確定要素の詰まった新シャシーを駆って
見事な走りを展開している
それは念願だったインディアナポリス500制覇もそうだが
それよりも、昨年の8月のミシガンから続いている
連続ポイントフィニッシュを今回のミド-オハイオで21戦に伸ばしたことだ
ライバルたちがレース途中で脱落する中
アンサーJrはしぶとく、我慢強く最後までレースを走り抜いてきた
速さはピカイチのアンサーJr。戦闘力のあるマシンさえあれば
勝てたレースはそれこそ数え切れないほどあった
それでもくさることなく、ギャルマーG9200を駆ってアンサーJrは
ついにここで念願のランキングトップに躍り出た
2位のレイハルとの差はわずかに1ポイント
しかしアンサーJrは自信に満ちた表情でこう言い放つ
「とにかくフィニッシュすること。そうすればね……」
残り2戦。脱落したものにタイトルの権利はない
生き残りゲームならまかせとけ
今年、しぶとくタイトル争いに生き残ったアンサーJrに光明が差した

4人すべてにタイトルのチャンスあり。残りは2戦。激戦必至で舞台はナザレスへ

第14戦のミドーオハイオを終えて、残すところ2戦となった今年のインディカー・シリーズは、これまでにない激しいタイトル争いが展開されている。ランキングトップのアル・アンサーJrから4番手につけるエマーソン・フィッティパルディまで、4者にタイトル獲得のチャンスがある。しかもアンサーJrと2位ボビー・レイハルの差はたったの1ポイント。フィッティパルディとでさえ18ポイント。1レースで最高22点が獲得できるインディカーでは、18ポイント差などあっと言う間にひっくり返ってしまうこともあるのだ。

まずはランキングトップに躍り出たアンサーJr。今年から投入されたオリジナル・シャシーのギャルマーG9200を駆って、抜群の安定感を見せているのは驚くべきことだ。だいたいシーズン当初は海のものとも山のものともつかないこのギャルマーには非難の声が集中していた。「タイトル争いをする気がないのか」「アンサーJrは今年1年をムダにするのか」など。しかし、それはまったく無駄な心配に終わったのである。

ギャルマーを駆ってアンサーJrは、昨年の8月から21戦連続でポイント圏内フィニッシュを続けている。しかもインディアナポリス500では念願の初優勝も手に入れた。このインディアナポリスこそ、今年のアンサーJrの戦いの集大成だったのである。しぶとくトップと同一周回に留まり、上位の脱落を後方からじっくりと待つ。そしてチャンスと見れば一気に勝負に出る。速さとうまさを合わせ持つアンサーJrの真骨頂が発揮されたのが、今年のインディアナポリスだったのだ。「ライバルとの差は(シーズン初めに比べれば)少しは縮まった。でもまだペンスキーやローラとイコールじゃない。残り2戦、僕らは自分達ができること、とにかくフィニッシュすること、をきっちりとこなしていくしかないんじゃないかな。ここでトップに立ったけど、まだ終わったわけじゃないんだから」とアンサーJrは語る。残り2レース、アンサーJrはこれまでと同じように、しぶとく生き残り上位でフィニッシュすることを狙っている。

抜群の安定感を誇るアンサーJrに対して、レイハルは今年2回、大きなミスを犯している。今回のミドーオハイオでは、なんとスタートして3周で縁石に乗り上げてスピン。そのままバリアにヒットしてしまったのだ。

これまでコンスタントにポイントを稼ぎ、時には優勝してランキングトップをキープしていたレイハルだが、このミスでアンサーJrにトップの座を明け渡してしまったのだ。

しかしレイハルは「チャンピオンシップが終わったわけではない。気持ちを新たにナザレス(第15戦)に行くよ」と、1ポイント差で前を行くアンサーJr.追撃態勢に入っている。

次回のナザレスは1マイルのショートオーバルだけに波乱は必至。アンサーJr、レイハル、マイケル、フィッティパルディ、この4人以外にも勝てるドライバーはまだまだいる。史上最も激しいタイトル争いは、いよいよクライマックスを迎える。

Al Unser Jr.

2回目のタイトルに向けて
抜群の安定感を見せる

163

ナザレスでのテストで彼の駆るギャルマーは好調な走りを見せた。安定度では一番。一時はF1参戦に心を動かされていたが、今はタイトル争いに気持ちを切り替えた

今回のミスが痛いレイハル。ナザレスではこれをばん回しなくてはならない。しかし今年、オーバルで抜群のパフォーマンスを見せるレイハルはナザレスには自信満々だ

162

明け渡したトップの座
しかしまだあきらめはしない

Bobby Rahal

SUZUKA CIRCUIT　TAMA TECH

NEWS

●鈴鹿サーキット/三重営業所 ―― 0593(78)1111
●多摩テック ―― 0425(91)0820
東京本社/東京営業所 ―― 03(3582)3221
大阪営業所 ―― 06(372)1526
名古屋営業所 ―― 052(571)7176

"秋の鈴鹿"が、もっと素敵になる。

●ホテルメヌエットM　MENUETT-M

とびきりのリゾートタイムをお約束する、ホテルメヌエットM。メゾネットルームの客室は、数々の最新設備を備え、心地よさをどこまでも追求したアメニティ空間です。

●ロビーショップ　Lobby Shop

フロント横のショップでは、鈴鹿サーキットのオリジナルグッズをはじめ、モータースポーツグッズやリゾートグッズなどを販売しています。

●イタリアンレストラン「カンパネラ」

本場のイタリア料理をお届けする、イタリアンレストラン「カンパネラ」をはじめ、スズカサーキット園内では、和食、洋食、中華料理とバラエティ豊かなお食事がお楽しみいただけます。

鈴鹿サーキット情報テレホンサービス

鈴鹿 ―― 0593(78)4488
東京 ―― 03(3505)4488
大阪 ―― 06(376)4488
名古屋 ―― 052(581)4488
大阪(茨木) ―― 0726(22)4141

Michael Andretti

地元・ナザレスで
逆転タイトルへ夢をつなぐ

152

まるでシーズン当初のように、ここ最近はツキに見放されているマイケル。生まれ故郷にあるナザレスのコースで意地を見せるか。'87年、ナザレスのウイナーでもある

ここ4レースで3勝を挙げグイグイと追い上げてきたフィッティパルディにとってナザレスは相性の良いコース。過去3年で2勝を挙げたここで逆転タイトルを目指す

145

ここ4戦で3勝
老練なベテランの腕が鳴る

Emerson Fittipaldi

甦る伝説

85年ぶりに復活したパリ〜北京

8月30日、パリ郊外のアラソンで第1プロローグランを行った一行は、9月1日にパリをスタートし、ワルシャワでの第2プロローグランと合計2911kmのリエゾンを消化し、4日、モスクワに入った。「赤の広場」でのセレモニーには参加車両の入場が困難な程、多くの市民が詰めかけ、コース全体を見渡せる最初のSSでは初めて本格的なモータースポーツを目のあたりにしたモスクワ市民たちから大きな歓声が上がっていた。

実質的な競技のスタートとなったSS2のカギはナビゲーションと言われていたが、緑の草原と牧草地、森と川の美しい景色とはうらはらに、初日からエントラントは苦しめられた。

今年のパリ〜ル・カップでミツビシに完敗したシトロエンは〝北京プロジェクト〟と呼ばれる必勝体制を整え、ユベール・オリオール、ビヨルン・ワルデガルド、アラン・アンブロジーノ、ピエール・ラルティーグ、ティモ・サロネンとともに5台のZXを送り込んだ。一方のミツビシは、篠塚建次郎、ジャン-ピエール・フォントネ、アルビン・ベーバー、そしてブルーノ・サビーという4台体制で臨んでいる。

そして初日から勝負に出たシトロエンが1〜3位を独占。以前この辺りを試走した経験のあるラルティーグがトップに立ち、アドバンテージを手に入れた。

続くタンボフ-サラトフ間のSSにおいては、シトロエンとミツビシのマシン・セッティングの差がはっきりと表れた。ここはスピードの出るトリッキーなコースであったため、またもシトロエンが上位を独占。

どちらかというと砂漠向きにセッティングされているミツビシ・パジェロにとってはつらい序盤戦となる。平原からステップへ。そしていよいよアジアの門を叩く頃になると徐々にミツビシのセッティングがシンクロしてきた。

「マシンセッティングのどこに重点を置くか」これだけ長丁場のマラソンレイドにおいて、これは大きな問題であり、勝利への〝カギ〟となる。ミツビシ・パジェロとシトロエンZXはともにレイド専用のマシンではあるが、両者のセッティングにはかなりの違いがある。ミツビシは砂漠での高速直進安定性を狙ったセッティングであり、シトロエンはW

スタート会場はパリのトロカデロ広場。向こうにはエッフェル塔が見え、いかにもヨーロッパといった風景

日野レンジャーの菅原義正／羽村勝美組は総合で30位、またランクルの浅賀敏則・達志親子は総合20位で完走

第一回 ウエスト・イースト パリ モスクワ 北京 マラソンレイド 1-27 September 1992

O W B E I J I N G M A R A T H O N R A I D

Photos & Text/Takahiro Narushima

RCのようなトリッキーなコーナリングを得意とする。もちろん今回は第1回大会で未知のコースを通るため、それぞれトレッドやタイヤなど、かなりの"幅"をもたせてはいるが、セッティングとその日のコースとのマッチングがSSの勝敗を大きく左右することとなるのだ。

日に日に変化する地形、時には一日の間にも相反する地形が現れる。穀倉地帯の黒い土は、乾燥した白い大地へと変わる。カラクルム砂漠に近づくにつれ気温が上昇し、乾いた風がこの後の地形を物語る。

SS5で、総合7位につけていたサロネンのシトロエンが炎上するハプニングが起こる。

そして砂漠のステージに対し絶対の自信を持っていたミツビシのサビーが、SS6で砂漠に入るやいなや逆転。本来の姿を見せつけトップに立った。

シトロエンの非常事態に、フランスからジャン・トッド監督が専用ジェット機で駆けつけ、ワルデガルドのZXは一夜で砂漠用のスペシャルへと変貌を遂げた。前後のトレッドがかなり広げられ、フェンダーが大きく張り出した。それに伴い、車高も上げられているのが一目でわかる。

一度トップに立ったサビーもSS8ではパンクに見舞われ再びラルティーグにトップの座を奪われた。ここで篠塚は、前日の宣言通りSSトップで総合4位に浮上、トップ争いに加わる。

『振るい落とし』のような厳しいSSが数日間続き、カラクム砂漠ではプライベーターだけでなくワークスも苦戦を強いられた。

競技に入って10日も過ぎると人々の顔が明らかにアジアに近づいていることを告げていたが、参加者の約5割は涙をのんだ。

トップグループの争いはさらに激しさを増し、トップのラルティーグをミツビシの3台が追い詰めた。シトロエンは絶体絶命のピンチを迎え、ミツビシがしきりにプレッシャーをかける。ジリジリと浮上してきた2位篠塚との差は約20分。パンクやちょっとしたミスコースで簡単に逆転できるタイム差である。

そんなプレッシャーを跳ね返すがごとく、ラルティーグはアグレッシブな走りを展開。かなりのリスクを冒してショートカットを多用し、1位を死守する。対する篠塚は、北京まであと半分を残す道程を考え、リスクを避け確実な安定した走りで無理はしない。が、いつでもスパートできる態勢を整えている。

WRCで優勝経験を持つサビー。2度トップに立ったが、パンクとミスコースで後退。結局は3位でゴール

「この夏、パリ～北京間を走る自動車レースにどなたか参加してみませんか」
仏ル・マタン紙に掲載されたこの記事は冒険心を持った当時の人々の心を強く引きつけた
そして1907年8月10日。シッピオーネ・ボルゲーゼ公爵の駆るイターラ車が
北京～パリ間を走破し、ル・マタン紙本社前のゴールにたどりついた――
それから85年。幻のラリーは9月1日から27日間、総走行距離約1万6千kmで争われる

パリから北京まで1万6千km、世界最長のマラソンレイドはシトロエンが制す

『第一回ウエスト・イースト パリ～モスクワ～北京 マラソン・レイド』として甦った
153台の参加者がパリからユーラシア大陸の東端、北京を目指して出発
しかし、主催者が『長距離走行に慣れてもらうため』に用意した
モスクワまでのリエゾンでは、本番を前にレイドのベテランでさえ戦列を去るなど
北京までの道程の厳しさを感じさせる幕開けとなった

一行は中国に入って地元の温かい歓迎を受けた。ビバーク地の出入口の門は歓迎を表す文字が書かれていた

1st WEST-EAST PARIS MOS

勝利を逃した篠塚

9月16日のビシケックでの休息日をはさみ、舞台はいよいよ史上初のCIS～中国国境と移し、参加者全員がこの歴史的体験に胸を躍らせた。美しい自然のキルギスをあとに天山山脈に向かう。標高約3800m、なんとなく息苦しく、頭が痛い。エントラントの顔色も悪くなってきた。

標高の高さは車にも影響する。北米高地輸出用市販車のデータを持つミツビシに問題はないが、シトロエン勢はエンジンの調子が悪くなっているようだ。

国境を越えると民族、景色……、すべてが一変した。雄大な山々の間を抜けると、ウイグルの子供たちの澄んだ瞳が沿道にあふれる。ほとんどのエントラント達は、この日の感動を口々に語っていた。

いよいよ中国最初のSS。年間降水量50mmのこの地に突然、大雨が降った。ワークス勢でさえ、前に進みマシンをコントロールすることが困難な状況となる。CPにたどり着いたのは2大ワークスと2台の2輪だけ。あまりにも激しいルートの変貌に主催者はSSの短縮を決断、スタックしている大勢のマシンを救出。中国ルートは波乱の幕開けとなる。

天山の雪解け水の流れる川を渡り、谷底、砂漠を越える。岩山の谷間を抜ける迷路の様なルート。風化した山々が目前に広がる。

ミツビシ勢が2～4位をキープし、あくまで攻めの走りを見せひとり健闘するラルティーグを3台のシトロエンがサポートにまわる。

今回シトロエンは、ミツビシの40名に対し、総勢90名のスタッフを送り込んでいる。いかにシトロエンがこの『北京プロジェクト』にかけているかがうかがえるが、序盤に1台を失い、ラルティーグ以外は優勝戦線から大きく離されるなど、終盤に来て苦しい戦いを強いられている。そんな状況の中、トッドは再びジェット機で現れ、最前線に立って指揮をとる。

そして、9月21日のSS16でついにミツビシが勝負に出た。ここはミツビシが、今日こそは、と篠塚に期待していたSSだった。

トップにはどちらがくるのか！

人々は多く地平線から舞い上がる砂煙に釘付けになっていた。

1位はラルティーグ。トッドが車に駆け寄る。篠塚の姿がいつになっても現れない。あわただしいミツビシ関係者たち。もう自力優

1992 パリ-北京日程表

日	地名(ルート・ニックネーム)	区間距離	SS距離(km)
1～2	パリ→ウルシャワ	1616	0
3～4	ウルシャワ→モスクワ	1295	0
5	モスクワ→タンボフ(忘れられた天使)	600	131
6	タンボフ→サラトフ(美しきカザフ)	609	168
7	サラトフ→ウラリスク(ガガーリン)	610	423
8	ウラリスク→ケンキャニック(迷路)	697	542
9	ケンキャニック→ベイニュー(鷲の並木道)	476	476
10	ベイニュー→ノービウゼン(鉄の馬)	383	383
11	ノービウゼン→ネビットダグ(崩壊の不思議)	738	670
12	ネビットダグ→ダルワサ(失われた川)	562	494
13	ダルワサ→ブハラ(ダイヤモンドの谷)	686	485
14	ブハラ→チムケント(ビクター・ガリネット)	726	397
15	チムケント→ビシュケック(サバンナ・ルート)	756	456
16	ビシュケック滞在	休	息 日
17	ビシュシック→カシュガル(絹)	686	0
18	カシュガル→アクス(天山)	539	296
19	アクス→コルラ(黒い流れ)	705	160
20	コルラ→シャンシャン(地中の旅)	661	295
21	シャンシャン→ハミ(色の世界)	418	317
22	ハミ→ジャーユイクアン(黄色い迷航)	757	545
23	ジャーユイクアン→ウーウェイ(著書)	521	203
24	ウーウェイ→インチュアン(修道院)	643	360
25	インチュアン→フホホト(ウルガ)	725	414
26	フホホト→バーターリン(万里の長城)	606	40
27	バーターリン→北京(ニルバーナ・天国)	70	0
	パリ→北京(合計)	16082	7355

中盤以降、実力を発揮した今年のERCチャンピオンのペーパーは、4回のSSトップをマークし総合2位

トヨタ・フランスのランクルを駆るジェラール・サラザンとマルク・ラカーズが市販車改造のT2で1-2

市販車無改造のT1を制したのはニッサン・テラノのジャン・ブーシェ。総合10位でマラソンクラスも1位

勝を狙うことは難しいくらい時間が流れ去った頃、篠塚がゴールを通り過ぎた。

なかなか車から降りようとしない篠塚。「ジャスト・テン・ミニッツ」と険しい表情で話す。ゴール付近まではベーバー、サビー、そしてラルティーグと抜きつ抜かれつのデットヒートを繰り返した篠塚だが、オルタネーターの故障のためゴール手前18kmの地点でバッテリーが力尽きストップ。サポートのフォントネが着くまでの1時間をロスしてしまった。ドライビング・ミスではないだけに残念だ。歴史的勝利者に王手をかけていただけに、このトラブルはあまりにも痛かった。

それとは対照的に、シトロエンチームの厳しい雰囲気は一掃された。事実上このSSが勝負の分かれ目となったのだ。

他のシトロエン3台がラルティーグのサポートに回り、確固たる体制を維持する。ラルティーグは、もう無理をせずマシンを労りながら北京までの距離を稼ぐ。

一方篠塚は「いつ何が起こるかわからない。最後まで捨てませんよ」と2日連続SSトップの成績を収めた。

競技はいよいよ佳境を迎え、ライトアップされた万里の長城の近くで最後のビバーク。地域の人々が民族舞踊を披露してくれた。エントラント全員が勝利者のごとく笑みを浮かべ、長旅の緊張をほぐしていた。これまで並々ならぬ困難を乗り越えてきた参加者は、今までにない充実感を味わったに違いない。すべての完走者が仲間のように語らう場面に出逢う。

天安門では多くの人々が手を振り、我々を迎えた。伝説のラリーが甦った瞬間である。

「今回の勝利は本当に嬉しいよ。僕にとってもシトロエンにとっても今回のコースはスタートからすごくハードだった。また参加したい」と優勝したラルティーグ。

「今回は勝てなかったけれど、この冒険に参加できたということにすごく満足している。忘れられないラリーとなるだろう」とミツビシのサビー。

「非常に長かったが、非常におもしろい、いいラリーだったね」とワルデガルド。

こうして第一回ウエスト・イースト・パリ・モスクワ・北京 マラソンレイドは幕を閉じ、参加した勇者たちから、世界中の好奇心あふれる子供たちに、また夢多き人々に語り継がれていくのであろう。85年前のあの伝説のように……。

一時はトップを脅かすところまでいった日本人期待の篠塚。しかし電気系のトラブルで後退し、総合4位に

他のシトロエン勢が苦戦するなか孤軍奮闘し、総合優勝を果たしたラルティーグ。ビックイベントは初制覇

カミオンのT4クラスはここでもフランチェスコ・ペルリーニのペルリーニが圧倒的速さで優勝（総合17位）

RESULT/AUTO

1	104	P.ラルティーグ	シトロエンZX	T3-1	34°49'14"
2	108	E.ベーバー	ミツビシ・パジェロ	T3-2	35°57'58"
3	111	B.サビー	ミツビシ・パジェロ	T3-3	36°14'03"
4	100	篠塚建次郎	ミツビシ・パジェロ	T3-4	36°32'27"
5	102	H.オリオール	シトロエンZX	T3-5	39°19'00"
6	103	B.ワルデガルド	シトロエンZX	T3-6	42°59'22"
7	105	A.アンブロジーノ	シトロエンZX	T3-7	44°56'17"
8	113	G.サラザン	トヨタ・ランドクルーザー	T2-1	55°09'06"
9	114	M.ラカーズ	トヨタ・ランドクルーザー	T2-2	55°30'55"
10	119	J.プーシェ	ニッサン・テラノ	T1-1	57°05'39"

きらめいた逸材

カートの頂点、イタリア世界選手権で見せた高橋毅の速さの証明

FIA WORLD CHAMPIONSHIP KARTING

FIAカート世界選手権
9月17～20日／イタリア、ウジェント／ピスタ・サレンティーナ

今シーズン、ヨーロッパとイタリアという
ふたつの主要選手権を戦ってきた高橋毅が
1年間の集大成として
イタリアで開催された世界選手権に挑戦した
残念ながら決勝は他車と接触しリタイアに終わったが
予選ヒートではポールポジションを獲得し
非凡な速さを、あらためて発揮することになった……

Photos/Yasushi Yamasaki

September 17-20, Ugento i Italy
Circuit, Pista Salentina

カート世界選手権は一発勝負だ。何戦ものレースを重ねてシリーズポイントを競うのではなく、年に一度きりのレースですべてが決まる。ダメだったら翌年までチャンスは無し。こう聞くと、勝負は時の運のように思えるかも知れない。だが、やはり強い者が勝つ。流れを自分に引き込み、運すらも自らの手で捕まえることのできるドライバーこそが、世界一の称号に値するのだ。だからこそこのタイトルは、頂点に向かって4輪レースへ上がっていく時に、強いアピールの材料となる。世界選手権とはそんなレースだ。

その世界選手権が、9月17～20日、今年も開催された。場所はイタリア南部のリゾート地ウジェントのピスタ・サレンティーナ。日本からも、5人のドライバーがやってきた。しかし彼らとは別にもうひとり、日本人が出場していた。タカハシ・ツヨシ＝高橋毅。今年単身イタリアに居を移し、世界の2大シリーズともいえるヨーロッパ選手権とイタリア選手権を戦ってきた。ライセンスがイタリアのものだから、パンフレットやリザルトにもイタリアン・ドライバーとして名前が載る。

F1を目指して

ツヨシは現在19歳。11歳の時、従兄弟が買ったレーシングカートに乗ったことが、カートとの出会いだった。ここからツヨシはカートにのめり込むことになる。ローカルレースを振り出しに、やがてナショナル選手権（現、地方選手権）のシリーズチャンピオンを獲得、全日本選手権へと歩を進めた。'89年にはホンコンカートGPのICAクラスで2位入賞。昨年は全日本の最高峰たるFAクラスを戦っていた。

去年ツヨシは、初めて世界選手権に参加した。結果こそ残せなかったものの、プレファイナルでは5位と、なかなかの力を見せた。だが、それ以上の収穫は、この時面倒を見てくれた佐々木正氏との出会いだった。ミナルディのマネージャーであり、かつては自らもピレルでレースをしていた佐々木氏が、ピレル・フレームを使うツヨシを、ピレルチームに紹介したのだ。

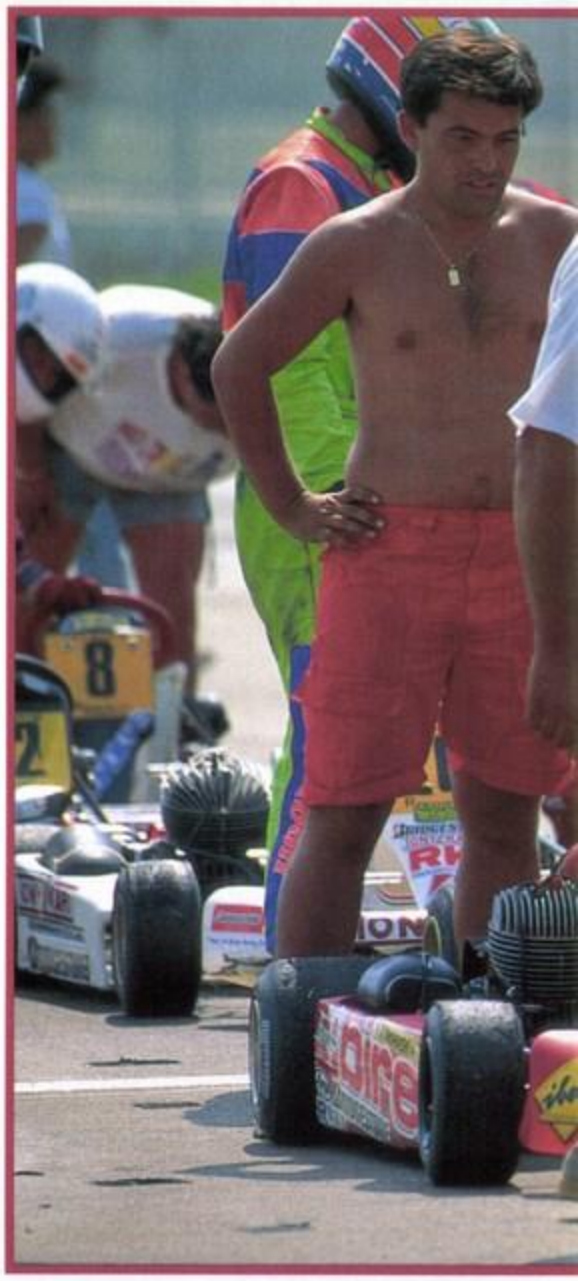
全日本に上がる時、ツヨシは将来の目標をF1に定めていた。「F1は大半がヨーロッパのドライバー。そして彼らはヨーロッパのカートレースで育ってくる。自分がF1で通用するドライバーになるためには、そこで走るべきではないか」と考えていたと言う。

世界選手権が終わってから、佐々木氏から誘いがあった。イタリアに住んで、ヨーロッパで走らないかと。ツヨシは決心した。3月、単身イタリアへ。手荷物は期待と不安、そしてカタコトのイタリア語だった。

初めのうちはコミュニケーションがうまくいかず、思うようにセットアップが進められなかった。次第に環境に馴染み、言葉も上達しながら、レースを戦っていく。7月、シリーズ全戦が終わった。結果は、ヨーロッパ選手権が最高10位でランキング23位、イタリア選手権が最高4位でランキング10位。決して満足のいくものではない。これについてツヨシは「テストで煮詰めていくのに時間がかかった。出来上がった頃には、シリーズが終わっていたって感じです」と語る。エンジンがブランニューのイタルシステムだったことも、開発に時間がかかった要因だ。だがシリーズを戦い抜いたツヨシは、それなりの手応えをつかんでいる様子だった。

世界選手権を前に、ツヨシはこう言った。「色々テストを重ねてきて、いい方向に向いている。レースが楽しみでしょうがない。絶対勝ちにいく」その自信が強がりでないことは、間もなく明らかになった。

9月13日、日曜日。ツヨシはピスタ・サレンティーナ入りした。走行は、翌14日から始まった。ツヨシは、まずは流す程度の走りで45秒3。すでに44秒台に入っている選手もいる。だが、まだタイムやセットを気にする段階ではない。コースは、多くの選手が走行を重ねていくに従ってタイヤのゴムがどんどん塗り付けられ、ベタベタになっていく。コースが〝出来ていない〟コンディションでは、判断できることは少ないのだ。



ポールからのスタートとなったツヨシだが、3回のミススタートの後タイミングを合わせそこねて後退

15日には、ツヨシも44秒台に入った。「44秒前半までいけば、なんとかなる。後は周囲の選手の動きを見ながら、自分を煮詰めていくだけ」とツヨシ。レースの流れをしっかりと把握している。佐々木氏もこの日コースに入り、「へマさえしなければトップにいける」とツヨシを評した。

フリー走行最終日の18日、ツヨシは結果的に44秒半ばまでタイムを上げた。ツヨシもチームも、リラックスした中に充実感を漂わせている。流れがうまくいっている証拠だ。

日本人初のポール獲得

土曜日を迎え、いよいよレーススケジュールが始まった。この日は、朝一番に公式練習を行った後にタイムトライアル、続いて予選ヒートを行う。予選結果が29位以下の選手は敗者復活戦たるセカンドチャンスヒートを戦い、その上位6人を加えた34人が、最終日に駒を進めることとなる。

公式練習では3番手のタイムをマークしたツヨシだが、TTではエンジンに問題があって54台中21番手にとどまった。だがエンジンは積み換えれば事は済む。目標だった20番手以内には入れなかったが、あせりの色は無い。

予選では、全車がTTの順でA・B・C・Dの4グループに分けられ、総当たり戦を行う。各々3レースを戦う勘定だ。ツヨシはAグループの6列ということになる。

予選ヒートはあくまでもプレファイナルのグリッドを決めるレースで、これで順位が決まる訳ではない。ここで張り切り過ぎて、クラッシュして予選落ちになったり、マシンを不必要に消耗してしまっては元も子もない。ここではほどほどに走って予選を通り、プレファイナルで、ファイナル優勝の権利を持つグリッドまで上がれるポジションを確保すればいいのだ。1シーズン、ヨーロッパを戦ってきたツヨシは、全日本での自分はそこが理解できていなかったことがよく分かったと言う。また、日本のカーターはその点の意識が弱く感じるとも。チームは、プレファイナルを楽に走るため、予選を全てシングルでゴールすることに目標を定めた。

予選最初のA×Bヒート、ツヨシは確実に1台1台パスして、6位でゴール。次のA×Cヒートでも5位でチェッカーを受けたツヨ

シは、最後のA×Dヒートでは見事に2位。尻上がりに調子を上げて、目標以上の結果を得た。翌日のプレファイナルはワールドカップ・チャンピオンのロッシ、マネッティ、ヨーロッパ・チャンピオンのベッギオ、ファーマン、バルボサに続く6番手スタートと、上々の位置を手に入れた。

最終日の20日、34台はまずプレファイナルを戦ってファイナルのグリッドを決定し、そしてファイナルで全ての結果を出す。プレファイナルを前にしたツヨシは意気上がる。「ロッシとマネッティは逃げるだろうから、僕は3位でいい。このグリッドで、オルシニとフィジケラが前にいたら苦しかったけど、ふたりとも僕より後ろ。だからここまで来たら絶対勝ちにいく!」

プレファイナルがスタートすると、ツヨシの予想通り、ロッシとマネッティはバトルを続けながら後続を引き離していった。一方ツヨシはファーストラップにバルボサをパス、やがてベッギオとファーマンもかわし、予定の3位に上がった。その後は無理をせず3位キープに努めるツヨシだが、その後方からチームメイトのバスリンガーがハイペースで迫ってきた。異なるタイヤのバスリンガーに先行されてはマズいと判断したツヨシは、逃げるべくペースを上げた。このペースアップは意外な結果をもたらした。遙か前方へ消え去ったはずのロッシとマネッティの姿がどんどん近づいてきたのだ。やがてトップふたりに追いついたツヨシは「別に追いついたからといって、無理はしなかった」と言うものの、マネッティを、そしてロッシをパス、先頭に立ってチェッカーを受けた。

ファイナルのポールポジション。もちろん日本人初の快挙だ。チームの期待も、否がおうでも盛り上がる。

そしてツヨシをグリッド最前列のイン側、マネッティをその横に並べて、いよいよファイナルのローリングが開始された。だが、このローリングがクセモノだった。選ばれたスターターが厳格に各マシンの動きを監視して、スムーズにレースをスタートさせるはずなのだが、この時はそうもいかなかったのだ。隊列がコントロールラインに戻ってくると、マネッティがツヨシの前に。これは認められず、ローリングが続行される。翌周はツヨシが前で戻ってきたが、スタートとはならない。そして、更に1周を重ねたストレート、またもマネッティが先行気味だったが、スターターはいつになく早くグリーンランプを灯し、レースは始まってしまった。これで首位に立ったのはマネッティ、その後にロッシが続く。出遅れたツヨシは3番手だ。だがトップふたりのタイムは後半に落ちると予想していたツヨシは気落ちしない。まだまだこれから、とそう思った時、最終コーナーで背後にいたファーマンの左フロントタイヤが、ツヨシの右リヤタイヤに激突した。ホイールが割れた。ツヨシのレースは1周で終わった。

1年間イタリアで活動してきたツヨシは、"イタリアの選手"として参戦

ミナルディのマネージャーを努める佐々木氏。彼がツヨシをイタリアで呼び寄せた

右にいるのがパウロ、左はジャンニ

身につけた自信

ツヨシはグリーンゾーンにマシンを引き入れ、座り込んでレースを観戦した。決して自分のミスではなかった。が、自分をよそにバトルを続けるマシンたちの姿が、最後まで走り切ることの意味の大きさをツヨシに思い知らせていた。

チームスタッフの評価は、決して甘いものではなかった。「スタートがダメ」、「ポールシッターなんだから、自分のペースでローリングしなくては」、等々……。だが彼らは、レースの国の人間だ。プレファイナルまでのツヨシは評価しているし、こんなレースもあることを十分に承知している。「レースなんてこんなもんさ」ツヨシを担当したメカニックはこう言った。そして、「また来年、一緒に頑張ろう」と。

こうしてヨーロッパのシーズンを終えたツヨシは、1年をこう振り返る。「ヨーロッパはワークスの選手が多いから、レースの内容も厳しいしレベルも高い。自分もワークスドライバーとして走ってみて、プロ意識がわいてきた。学んだことも多かったし、今回のレースでは他のドライバーに負けない速さを見せつけられたと思う」

佐々木氏はこう語る。「レースの駆け引き、予選の組み立てをうまく覚えたと思う。彼は放っておいても、イタリア語を覚えてひとりでやってきた。日本の中で育ったドライバーとの差は、F1に上がって来た時にはっきりするはずだよ」

来年、ツヨシは再びイタリアに住み、ヨーロッパとイタリアの世界選手権を戦うという。また、125ccミッション付きカートもやってみたいとも。「3つのタイトルを、全部獲るつもりで、最低でもひとつのチャンピオンは絶対に獲る」そう、4輪に上がる時のためにも。

夢を現実とするため、いつか光り輝くために、ツヨシは日本を飛び出した。そして世界選手権、ポールポジション。彼はもう、ほのかに輝き始めている。

TTから予選までは順調にポジションを上げてきたツヨシだったが、決勝はあえなくリタイア。コースサイドからの観戦を決め込む

'92 F3レースレポート

取り戻した自信！
久々のシングル・グリッドから10位完走。

すべてに満足のいくセッティング状態ではなかっにせよ、予選を終えてピットに戻った奥貫の顔にはシングル・グリッドを獲得したことによる決勝への自信の程がうかがえた。

決勝。コースのイン側、6番目のグリッドからシグナルチェンジと同時に飛びだし奥貫は、アッというまに前車を右側から追い抜きポジションをひとつアップ。その後コース上に全車が縦一列に並ぶ膠着状態となる厳しいレース展開となった。激しいバトルの末、奥貫は最後までポジションをキープ。第1戦の9位に次ぐ10位完走でチェッカーを受けた。

「前半の走りが激しすぎたのかタイヤの摩耗に響いた。予選からのオーバーステア対策のツメが甘かったのも問題だ。しかし今回、セッティングの方向性が見えたのは大きな収穫。最終戦はきっといい成績を残したい。」反省材料はあるものの、今回の自信は奥貫の中で大きく育つはずだ。

次回はいよいよ今シーズンの最終戦。今回得た自信を持って、奥貫はポイント獲得に全力を尽くす。

'92全日本F3選手権　第9戦
「'92ミリオンカードカップレース ROUND3 鈴鹿」
- 鈴鹿サーキット国際レーシングコース(5,864km)
- 9月26日予選＝晴れ・ドライ、27日決勝＝晴れ・ドライ
- 観客数＝予選／11,000人、決勝／45,000人

「仕事＝遊び」がベスト！ 人材募集！（新卒・中途者同時募集）

- 本社より鈴鹿サーキットまで車で45分
- 年4回F3000、F3観戦実施

☆お問い合わせは、本社業務部総務課　山口まで
TEL.0748-72-0356

AAN Corp.
本 社／滋賀県甲賀郡甲西町朝国260 〒520-32
☎(0748)72-0356㈹

RACE REPORT

●FKクラス

レーシングカートの頂点FKクラス、まずタイムトライアルのトップを取ったのは、今年4輪にステップアップしたジャンカルロ・フィジケラ。ただひとり44秒台前半に入る44秒407をマークした。フィジケラには差をつけられたものの、'90年世界選手権FAチャンピオン、そして今年の鈴鹿ワールドカップFKウイナーのダニロ・ロッシが44秒568で2番手に。3番手にこれも4輪デビューを果たしたマッシミリアーノ・オルシニ、4番手にラルフ・ファーマンと続き、5番手の女性カーター、ソフィ-マリー・クンベンまでがコンマ5秒台に並んだ。今年のヨーロッパFKチャンピオンを獲得したジャンルカ・ベッギオが6番手だ。

予選は、TT順で分けられたA・B・C・D4グループの総当たり戦だ。ここでもフィジケラは快調で、A×B、A×Cの2ヒートで1位を獲得。だがA×Dヒートでは、トップを走りながらリタイアを喫してしまった。オルシニもB×C、C×Dヒートで1位を取ったものの、A×Cヒートでノースタートに。予選をトップに抜けたのはロッシだ。2位2回、B×Dヒートでは1位を取って、プレファイナルの1番グリッドを獲得した。2番手は2位2回＋3位と安定した速さのアレッサンドロ・マネッティ。3番手ファーマン、4番手ベッギオの後には、ヤオ・バルボサ・コエルホが5番手に、高橋毅が6番手に上がってきた。

翌日のプレファイナルでは、スタートからロッシとマネッティが飛び出し、3位以下との差を広げてバトルを繰り広げる。だがやがてその2台を、高橋と10番手スタートのマックス・バスリンガーが追い上げる。そして高橋はマネッティ、ロッシと次々にパス、先頭に立つとそのままゴールして決勝のポールポジションを獲得した。ロッシは高橋に抜かれた後ズルズル後退し、2位マネッティに続いてバスリンガーが3位でゴール。フィジケラが15番手から4位まで復帰してきた。

ファイナルは、逆転優勝を狙うフィジケラがローリング中にストップ、PPの高橋もスタートで出遅れた上ファーマンと接触して1周リタイアと、波瀾の幕開けになった。代わって先頭に立ったのはマネッティ。3周目、そのマネッティを5番グリッドから2位に上がったロッシがかわし、トップへ。そして一気にスパートをかけて独走し、マネッティに3秒差をつけたまま優勝のチェッカーをくぐった。3位バスリンガー、4位バルボサに続いてゴールしたのは、30番グリッドから驚異の追い上げを見せたディディエ・アンドレ。プレファイナルで17番手から10位まで上がったオルシニが、決勝でも浮上して6位入賞を果たした。

日本から遠征した5人の選手は、まず李好彦はヒジの痛みがひどく出場を断念。河本学はエンジン不調に苦しみ、近藤智哉は現地で用意されたフレームのセットが決まらず、共に予選落ちを喫した。プレファイナルに進んだのは、大竹時幸と樋口信之のふたり。プレファイナルを20位で終えた樋口は、決勝では激しい追撃を見せて11位でフィニッシュを果たした。またプレファイナルでリタイアしてしまった大竹は、決勝は28番グリッドから追い上げたが3周を残してストップ、17位に終わった。

FKを制した㊹ロッシ。鈴鹿ワールドカップでも見せた勝負強さを存分に発揮した。②マネッティはスタートの混乱に乗じてトップに躍り出たが3周目にロッシにパスされ2位に。3位には⑨バスリンガーが入った

セージェラとカンディラッチの2位争いが混乱するのを尻目に独走を決めた⑪ジャンニベルディ。プレファイナル7位の⑩オルセン、同じく8位のカンディラッチが順位を上げ、2、3位でフィニッシュした

●FAクラス

次代を担う若手が競い合うFAクラス。プレファイナルのPPは、TTで一番時計、予選では1位＋2位2回のトビ・セージェラだ。ここから躍進を開始したのが、8番グリッドのニコラ・ジャンニベルティだ。ジャンニベルティは序盤からトップグループに加わると、終盤には先頭に立ち、セージェラを引き連れたまま1位ゴールを果たした。

ファイナルはローリングが一時中断、再ローリングの後にスタートした。先頭を行くジャンニベルティの後方では、セージェラとミカエル・センタビータがバトルを展開。ジャンニベルティは激しい2位争いに乗じて独走状態を固めて、そのまま堂々の優勝を飾った。セージェラとサンタビータは4列目スタートのニコライ・オルセンとアンドレア・カンディラッチに抜かれ、サンタビータ4位、セージェラ5位に終わった。

日本から遠征した大竹、樋口、近藤、河本。期待の李は出場断念。樋口が11位、大竹が17位となった

RESULT

クラス：FK　　エントリー54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 ベスト	タイムトライアル 順位	予選 AB	予選 AC	予選 BC	予選 AD	予選 BD	予選 CD	予選 結果	2nd チャンス	プレファイナル
1	44	ダニロ・ロッシ	(I)	ロータックス／CRG／DL	44'568	2	2		2		1		1		5
2	2	アレッサンドロ・マネッティ	(I)	ロータックス／トニー／BS	44'640	7		2	3			2	2		2
3	9	マックス・バスリンガー	(CH)	シリオ／ビレル／VG	44'926	14	4		12		5		10		3
4	24	ヤオ・バルボサ・コエルホ	(P)	アトミック／メルリン／BS	44'642	8				6	4	3	5		7
5	10	ディディエ・アンドレ	(F)	ロータックス／テクノ／DL	45'194	24				4	7	20	19		30
6	61	マッシミリアーノ・オルシニ	(I)	ロータックス／トニー／BS	44'571	3		29	1			1	17		10
7	49	ゲルト・ムンクホルム	(DK)	PCR／PCR／BS	45'023	18	10		6		9		13		6
8	32	ジョン・デビッド・ターゲット	(AUS)	コマー／トップカート／BS	44'898	12				10	29	8	31	1	14
9	4	ミルト・リタブリス	(S)	パリラ／ビレル／VG	45'043	20				1	8	6	7		33
10	15	ステファン・サラゼン	(F)	フォックス／ピエッセ／VG	45'661	35		13	17			18	32	3	16

クラス：FA　　エントリー58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 ベスト	タイムトライアル 順位	予選 AB	予選 AC	予選 BC	予選 AD	予選 BD	予選 CD	予選 結果	2nd チャンス	プレファイナル
1	110	ニコラ・ジャンニベルティ	(I)	ロータックス／トニー／VG	45'755	36				10	7	6	8		1
2	115	ニコライ・オルセン	(DK)	ロータックス／カリ／VG	45'552	30	7		10		14		15		7
3	112	アンドレア・カンディラッチ	(I)	フォックス／ピエッセ／VG	45'296	15		26	8			2	22		8
4	144	ミカエル・サンタビータ	(SF)	パリラ／ラカマ／VG	45'142	10	6		1		3		4		3
5	105	トビ・セージャラ	(SF)	アトミック／カリ／BS	44'773	1	1	2		2			1		2
6	101	ダニエレ・パリラ	(I)	イタルシステム／マーリー／BS	45'160	11		3	2			10	5		5
7	156	リチャード・マックロード	(AUS)	コマー／トップカート／BS	45'794	39		13	11			15	24		16
8	108	レネ・ホフ	(DK)	パリラ／カリ／VG	44'993	6	12		28		10		34	5	10
9	113	アルベルト・ベデモンテ	(I)	ロータックス／カリ／DL	45'247	14	4		24		8		21		24
10	118	トーマス・ヘンリクソン	(S)	ロータックス／トニー／BS	45'479	24				5	11	7	7		14

※タイヤは DL：ダンロップ　BS：ブリヂストン　VG：ベガ
※予選28位以下は2ndチャンスヒートを行い、上位6台がプレファイナル以降へ進出

速い。V、新登場。
サーキットで鍛えられた走りの技術と、長い経験をもとに、グランプリM3にV規格が新登場。
接地面にはFT-412という新開発の強力なグリップ力を持ち、さらに高速巡航にも安定した
性能を発揮するコンパウンドを採用。しかも、FT-412は耐熱、耐摩耗性に優れ、高い剛性と耐過熱性を持つ
アンダートレッドコンパウンドとあいまって、思いきって攻める心を駆り立ててくれる。
また、新しい2層のフルレングスのジョイントレス・ナイロンフルカバーは高速走行での操縦安定性を
大きく高めている。本当に走りを知っているものだけが持つ力が、また、ここに誕生した。

YOKOHAMA
Performance Radials

カメラマンから⑭との識別が難しいという苦情の出た「JACCS 2号」こと我がシビックを駆る本郷クン。淡々と、黙々と自分のパートをクリアしてくれたのは嬉しいが、彼の胸中は「ツカエ」で溢れんばかりではなかろうか

「クルマは貸すけどキャンギャルは貸しませんヨ！」

てなことを理由に「ジョイント反対」を唱えた服部クンの願いも虚しく今回の第7戦仙台ハイランドと最終戦インターTECの2戦をお馴染みのJACCSが応援してくれることになったJACCSからの最高のプレゼントは「最速のEF-9」こと旧⑭シビックこれまでのクルマに関する胸のつかえが、これで一気におりてしまったパートナーは'92東北シリーズチャンプの本郷健治クンキャンギャルも来た。ここで一気に連続表彰台を目指して……　三好　正己

Vol.7
HI-LAND GROUP A
300km RACE
全日本ツーリングカー選手権第7戦
9月20日／仙台ハイランドレースウェイ
Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta

JRDA＋JACCSへ！

仙台ハイランドでの第7戦で我がチームは喜ぶべき大きな変更を行うことになった。もうこのページを開いたとたんに"あれッ"と思ったことだろうが、我がシビックがJACCSカラーになって生まれ変わったのである。種明かしをすれば、前号のレースレポート中のトピックスにもあるように、旧⑭JACCSシビックを我がチームが受け継いで走らせることになったのである。それもJACCSの応援付きで、である。

株式会社JACCSは「JACCSカード」でおなじみの大手信販会社。'90年からムークラフトのグループAシビックを支援していて、とくに若手ドライバーの育成に熱心なスポンサーだ。グループA最若年ドライバーの金石勝智選手を今年から服部尚貴選手のペアに起用したのも、昨年の日本GPで服部選手にF1ドライブのチャンスを提供したのも、若手育成という基本方針に則ったものであることは言うまでもない。そんなJACCSと我がチームとのコンセプトは確かに似ているわけで、話はトントン拍子に進んで今回のジョイントとなったのである。

超派手なJACCSカラー（由良拓也氏のデザインという）をまとったEF-9は、細かいスポンサーステッカーとゼッケンを90に貼り替えて新ウチのシビックに生まれ変わった。前回の筑波での活躍を見るかぎり、このクルマがEF-9最速の1台であることは間違いなさそうだ。筑波の序盤、⑭出光シビック、⑯富士通テン・レビンとトップ争いを演じてもいた。つまりこのマシンスイッチによって、我がチームの戦力は大幅にアップするはずなのだ。もう重いとか変だとかは言えないのだ。ただひとつ心配なのは、唯一の変更となるタイヤとのマッチングだけだ。

予想どおりの"実力"を確認

新参シビックの実力は、やはり予想どおりであった。これは当然と言えば当然の話で、無限ワークスに準じた体制の中でテストを繰り返してきたマシンと、2年前から消耗品と壊れた部品だけを交換して、とにかくごまかして走らせてきたマシンとが同じはずがないことくらい誰にだって分かろうというものだ。

具体的にどう違うかというと、こんなハンドリングにしたいナ～、と思っていたハンドリングにちゃんとなっている。素早くコーナーに入っていっても、しっかりと受けとめてくれるリヤ、そして舵角にリニアに反応してくれるフロント。コーナーからの脱出でも、アクセルオンでリヤが適度に流れ、舵角減とトラクション増とに協力してくれるというのも嬉しかった。さらにフルブレーキングでの安定感。前のシビックだと、気合を入れて攻めていくと、限界に近づくと同時に予告なく前が逃げたり後ろがズバッと流れたりで、結

⑭JACCSシビック1号とはピットも隣同士。こういうのがカッコ良くて好き。EG-6の速くなりようはペラボーで「1周2秒近く違うんじゃない（笑）」（服部）には愕然

もう一度ドライブのチャンスがあれば、もっと攻め込んだ走りをしてみたい

チャレンジャー　本郷健治

今回のグループA参戦の話は、9月上旬に三好編集長から電話でうかがいました。今年すでに2度グループAシビックをドライブしている井波クンから、実際に参戦した時の様子などを聞いてはいましたが、いざ自分が走るとなると、「このオレが……」という緊張と感慨に浸ると同時に、静かなる闘志が全身に満ち溢れてくるのを感じました。

今回のレースウィークは、いつもより1日早い水曜日から仙台ハイランドに入ることになりました。サーキットに着き、あらかじめマネージャーの山本さんから聞いていた25番ピットに行ってみると、そこには何とJACCSシビックが？　スタッフの皆さんに挨拶し、クルマのことを聞いてみると、ムーンクラフトの⑭JACCSが今回からEG-6に変わったため、今まで使用していたEF-9の車両をそのまま借用したとのことでした。

この日の専有走行では、まず三好さんが乗り込みクルマとタイヤのチェックを行い、その後私に交代することになりました。初めてドライブしたグループAシビックの印象としては、ハンドルとブレーキが重く、スリックタイヤのグリップ力は思っていたよりも良くはないと感じました。また、このクルマに限ったことなのかもしれませんが、リヤの安定感が少なく、クリッピングからパワーをかけていった時のリヤの挙動に最初はなかなかなじめませんでした。ちなみに、この日はストレートで9000回転、コーナーでは8500回転のレブリミットを指定されて走り、ベストタイムは2分5秒台でした。

翌木曜の練習走行では、3種類あるタイヤの中から本番用のタイヤを選ぶため、連続走行テストを行いました。私はこの日、初めて全開走行を許されましたが、タイムは三好さんの2秒落ちの2分2秒台でした。

金曜日は、初めてQFタイヤのテストをさせていただくことになりました。三好さんからQFタイヤの使い方を教えていただき、まずはゆっくりとタイヤを温めながらの走行を心掛けました。ところが、最終コーナーからタイムアタックに入ろうと思ってステアリングを切った瞬間に突然テールアウトし、そのままスピン！　自分ではタイヤを十分に温めたつもりでしたが、リヤがまだ十分に温まり切っていなかったようで、それが原因だったようです。そのままピットに入ろうかとも考えましたが、とりあえずアタックを再開してマークしたタイムが2分1秒4でした。

どうも自分でもQFタイヤの使い方がよくわからず、三好さんと話し合った結果、土曜の予選では私は本番用の新品タイヤで周回し、三好さんがQFタイヤ2セット使ってタイムアタックを担当することになりました。

土曜の予選は、1回目にまず私が最初に本番用タイヤで走行し、タイムは2分2秒2。次に三好さんがQFタイヤに履き換えてマークしたタイムが、2分0秒3でした。午後からの予選2回目では、三好さんが2セット目のQFタイヤを使ってタイムアタックを担当。1分59秒台のタイムを狙ったのですが、路面温度が上がったせいもあって2分0秒8と、タイムアップを果たすことはできませんでした。結局、明日の決勝はクラス11番手からのスタートとなりました。

日曜日、前座のシビックレースを終えてスターティンググリッドに行ってみると、そこにはなんとキャンギャルが!!（井波クン、ザマーミロ）もちろん、一緒に写真を撮ったのは言うまでもありません。

そしていよいよ決勝のスタートです。しかし、2周目にスターティングドライバーの三好さんから「クラッシュ」との無線連絡が入り、ピット内は騒然となりました。クルマはなんとか走り続けられるようなので、ピットで準備の後、3周目にピットイン。左フロントタイヤのみを交換し、接触によってつぶれてしまった左フロントフェンダーを叩き出して再スタートしました。このピットインによって、順位は最下位まで後退し、前のクルマにも2分近くも離されてしまいました。

しかし、三好さんは時折小雨の降るコンディションの中、1周につき3秒から5秒もタイムを縮める激走を見せてくれ、ドライバーチェンジの31周目には前のクルマとの差は30秒あまりになっていました。

私に代わってからは、最初は3秒台のペースで走っていたのですが、15周を過ぎる頃から次第にアンダーステアが強くなり、タイムも4秒台から5～6秒台に落ちてしまいました。はっきりと原因はつかめませんでしたが、接触の影響でアライメントが狂ってしまったのかもしれません。その後は淡々と走り続け、結局クラス8位でチェッカー。最後にはラップタイムが5秒も落ちてしまい、自分のふがいなさにガッカリしながらピットに戻ると、スタッフの皆さんは「お疲れさま」と温かく迎えてくれました。

今回は、自分で慎重な走りを心掛けたため、クルマの限界を知るまでには到りませんでした。もし、もう一度グループAに乗れる機会があれば、是非もっと攻め込んだ走りをしてみたいと感じました。最後にこのようなチャンスを与えてくださった三好さんを始めとするスタッフの皆様、今回は素晴らしい体制でクルマに乗せていただき、本当にありがとうございました。

プロフィール

1982　東北ラリーシリーズ全戦、全日本ラリーにカローラTE71でスポット参戦
1988　スターレットKP61でレースデビュ
1989　シビックEF-3で東北シリーズ参戦
1990　シビック東北シリーズ　ランキング7位
1991　シビック東北シリーズ・ランキング2位。N1耐久にシビックEF-9で参戦（最高位：クラス5位）
1992　シビック東北シリーズにEF-9とEG-6で参戦し、チャンピオン獲得

十分な手ごたえで、最終戦へ

ホンダ対トヨタ、レビン対シビックによるメーカー選手権のタイトル争いは、端から見ているよりずっとずっと激しく、見えないだけで火花や花火がパドック中に炸裂しているのである。6年連続タイトル獲得に燃えるホンダ。その表れとして、仙台ハイランドでEG-6は3台増えて4台となり、その熟成は驚異的な速さで進んでいった。私はホンダ車に乗っている手前、レビン勢の状況にはあまり詳しくないが、6年ぶりのタイトル奪取に向けて、トヨタも全力投入の総力戦で挑んでいることは間違いのないところだ。

この全面戦争の追い風は3クラスのレベルをアップというまに数ランクも押し上げてしまったようだ。3クラス最速の⑭JACCSシビックの予選タイムは2クラスのポール、B-ing M3とたった2秒しか変わらないのである。そのトバッチリをモロに被ったのがウチ。今年は常にブッチギラレのパターンだったバンドー商会には遜色ないところまで追いついたものの、予選はトップと4秒差の11位であった（せめてもの救いはバンドー商会との差がコンマ2秒以下に追ったこと。ちなみにレースはウチの負けで今季は3勝4敗、シリーズ同ポイントで最終戦にもつれこむ。負けーて悔しいハナイチモンメ）。

パートナーの紹介が遅くなってしまったが、今回は'92シビック東北シリーズのチャンピオンである本郷健治クン30歳である。本郷クンも前回の海老原クン同様、モータースポーツ歴10年のベテラン選手。そして本業は「会社経営」。彼の経営する仙台市内の日本料理屋で一度ごちそうになってしまった。

とにかく大人である。緊張と興奮とが全身を駆け巡っていたであろう時も、本郷クンは人懐っこい表情を強張らせるでもなく、淡々と自分のパートをこなした。「クルマを壊してはいけない」という義務感が優先して、彼本来の持ち味も出しきれなかったらしく、悔いを残してしまったようだ。確かに私からすれば、まず安全なドライバーということは最優先される要素だ。その点、本郷クンは花マル合格だ。しかし、安全に走ったうえでの速さも、やはりレースである以上要求されることも忘れてはいけない。本郷クンは自分のプライドを犠牲にして無事を優先してくれたに違いないし、彼が一番実力を発揮できたはずの本番で、完璧な状態でハンドルを引き継げなかったのを私は悔やんでいる。

レースレポートはチャレンジャーのコラムで読んでもらうとして、私のフロム・ザ・コクピットを。スタートは予選順位のまま1コーナーをクリア。㉝プレイボーイ・シビックの後ろについた。その先を行くのは宿敵⑲レビン。今回は㉝のドライバーは同志・村松康生に代わって佐藤久美ちゃん。私としては早めにパスして⑲をピタリとマークしたかった。我が本番タイヤは好調で、1秒台でのラップは楽勝。⑲も同じようなペースだった。

私は何回か㉝のインを伺うが、久美ちゃんは簡単にはパスさせてくれそうもない。2周目、久美ちゃんが振られてインが開いたところにちゃっかり入る。「失礼しまーす」と言いかけたところに、アウト側でシリ振りダンスの収拾に失敗した久美ちゃんがドッカーン。これで久美ちゃんはリタイア。まあ、同志討ちってやつだ。私はなんとか走り続けようと頑張るも、フェンダーがタイヤに接触して万事休す。ピットインすることにした。応急修理でコースに復帰するが、フロントの接地感がない。結局ペースも上がらず、本郷クンにバトンタッチ。その後は本郷クンが無難にこなしてくれて総合22位、クラス8位でレースを終えた。

せっかくの新顔シビックがいきなり大ダメージを受けてしまい心配してしまったが、キズは見た目ほどではなく完全修復が可能であった。今回、せっかくの新顔デビューを飾れなかったのは残念だったが、とにかく戦闘力の大幅アップは実感できた。レベルアップしてしまったトップ集団に追いつけるとは思わないが、結構なペースでインターTECは走り切れそうである。ご存じのとおり、インターTECはハイペースの500kmレース。ウチにとってはチャンスなのですよ。

ノラッシュ後、なんとか走り続けようと試みる私。こんなにダメージがひどいとは知らなかったから。左はニューカマーの㉗クラッチワーク・ダンロップ・シビック。ウチの卒業生である花山雅彦クンがハンドルを握る。せっかくウチが「最速のEF-9」を手に入れたのに、いざ蓋を開けたらEF-9はこの2台だけ。これって、悲しいよねー

FTで鍛えてF3へ行く！

3年目で位置づけもはっきりしてきたフォーミュラトヨタ・エッソチャレンジ

1990年夏、F3とFJ1600の間を埋めようと登場した中間フォーミュラ=フォーミュラトヨタ・エッソチャレンジ毎回予選落ちが出るほど参加が盛況なカテゴリーだがこの人気の秘密は何なのだろう？　若手に話を聞いてみた

若い芽を伸ばし育てるカテゴリーがFTだ

入門用フォーミュラであるFJ1600を卒業しても、なかなか上のF3には進めない。そこで設定されたのが、中間カテゴリーであるフォーミュラ・トヨタ（FT）だ。オリジナルのシャシーに、140psを発生する1・6ℓのエンジンを搭載。タイヤはブリヂストンのワンメイク。さらにドライバーには参加資格の制限を設け、F3以上のカテゴリーである程度の成績を残した者は、参加できないようになっている。つまり、そこそこの経験を持つ若者を同じ土俵で争わせ、育てようというカテゴリーがFTなのだ。

スタートした1990年こそ参加台数は20台前後だったが、翌'91年の開幕から台数が増加。3年目の今年は、毎回40台前後の参加を集め、予選落ちが出るまでに成長している。また今年の特徴としては、10代のドライバーが増加した点が挙げられるだろう。これはFTが、カートからの4輪入門カテゴリーとして注目されている証拠でもある。

FTの冠スポンサーであるエッソ石油は、初年度からこのシリーズを協賛するだけでなく、レース参戦を続けている。このカテゴリーで「世界に通用する日本人を育てたい」（エッソレーシング・織田一彦監督）という夢があるからだ。昨年オフ、同チームは275人もの応募を集めたオーディションを行った。結果、千石栄次ひとりが選ばれたのだが、その理由は「アグレッシブなドライビングと、将来の明確な目標を持っていること、さらに若さ」だった。「あるレベルのドライバーを選び、経費をかけてチャンピオンを狙いにいくことも可能ですが、それよりも若手を育てることのほうが財産になるでしょうし、本来の姿になると思うんです。ですから今後もこの形を続けていきたい」（織田監督）というスタンスが、エッソ石油の考えそのもののようだ。

3シーズン目を迎えた今年は、7戦終了時点で5人のウイナーが生まれるという大激戦。しかもその5人はいずれもF3を狙っている若手だ。さらに西日本シリーズも2年目を迎え、東日本からの遠征も増加している。FTはあくまでも通過点。彼らがこの経験を上のクラスで生かすことで、モータースポーツ全体が活気づくことは間違いない。

今年は毎回の課題をクリアして来年は勝ちにいく！

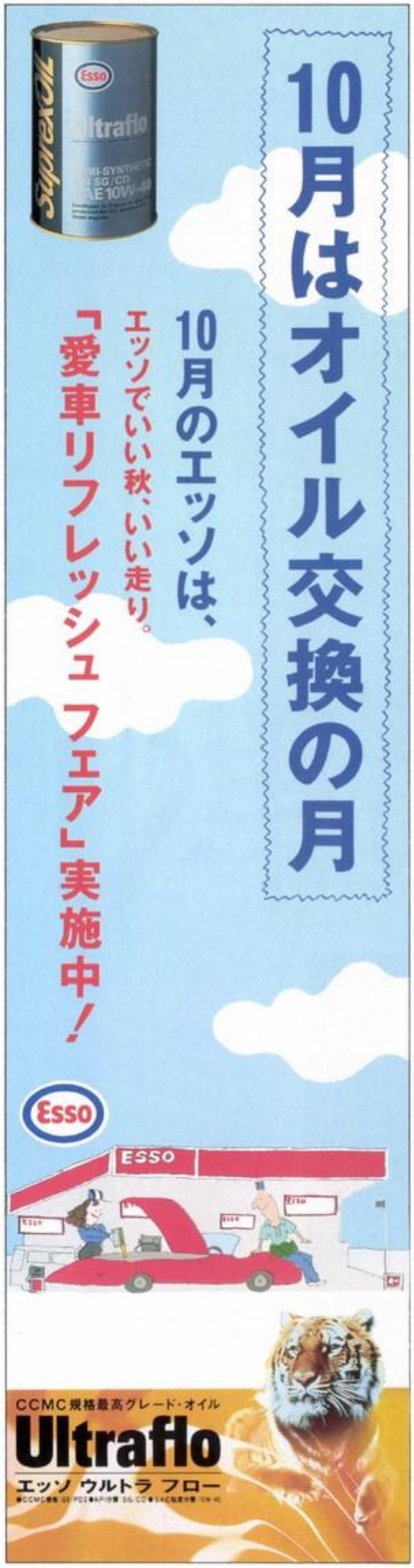
②千石栄次（19）

'72年12月27日生まれ。'79年からポケバイを始め、'82年カートへ。'88年無限ワークス入り、'91年スーパーカート・チャンピオン、フォーミュラ・ミラージュで4輪デビュー

「去年は初めての4輪にフォーミュラ・ミラージュを選んだのですが、セッティングがシビアで難しかったですね。そのまま続けることも考えたのですが、オーディションに受かりましたし、今年からFTに乗ることになりました。

今は速くなるためには何をすべきか、来年ぶっちぎりで勝つために何をすべきか、ということで、毎回課題を設けてひとつひとつクリアするようにしています。今年はサーキットを覚え自分の悪いところを出しきって、来年結果を出したいんです。そして将来は、人がやっていないことをレース界でやってやろうと意気込んでいます。具体的な目標は、F1で走ること。でも、ただF1にいくのではなく、セナを追っかけるような走りをして、名前を覚えてもらいたいんです。そのためには、今ここで勉強して実力をつけていかないと。

エッソ・チームに入ったことで、当然周囲から注目されるのでプレッシャーはあります。でもこのプレッシャーというものも、今から慣れていけば、いい経験になります。クルマやチームといった体制は揃っていますから、後は僕自身が成長しなければならないんです。ですから、今はメンタルな部分をしっかり勉強しているつもりです。チームも1年間だけの結果ではなく長い目で見てくれるので、とてもありがたいですね」



影山正美(25)
'67年5月2日生まれ。'87年富士フレッシュマン・レビン／トレノ・クラスでレース・デビュー。TS、FJ1600、ザウルスなどを経験しF3へ。'90年初代FTチャンピオン

初代FTチャンプに聞く

F3でいきなり走るよりも経験が積める

「FTの一番の魅力は、賞金が多い点でしょうね(笑)。優勝して60万円、シリーズチャンピオンで800万円、しかも僕が参加した初年度は4レースだけでしたから、チームスタッフの気合いも自ずと入りました。

フォーミュラ・トヨタって、メーカーがすごく力を入れてるんですよ。F3に比べると、各マシンのコンディションがイコールに近いと思います。ですから、ドライバーに求められる力の差が、F3に比べるとより大きいんですよ。つまり、チーム力全体の中でドライバーの占める割合がF3の場合20%だとすると、FTの場合30%ほどなんです。ドライバーの実力が、そのままレースに出やすいので、頑張りがいがありますね。

もちろんレースで勝つことは、大きな自信になります。FTで勝ったとすれば、今度はF3でも速く走れるんじゃないかなって欲が出てくるんです。僕自身もFTですごく自信がつきました。また、FTにはF3経験者も走っています。彼らに勝つということも大きな自信になりますね。

FTってビッグイベントのサポートレースとして組み込まれていますから、必ずどこかで上のクラスの誰かが見てくれることも有利。各地を転戦するので、経験もつき勉強になります。半端な体制でF3やるんだったら、FTで思いっきり走ることをお勧めします」

富士出身もあってFTを選んだ

㉑山本将之(25)
'67年3月28日生まれ。'88年富士フレッシュマンレースにRX-7でデビュー。1年のブランク後'90年レビン／トレノでシリーズ2位。'91年FTへ。今年は東西シリーズに参戦。今季2勝

「昨年フォーミュラを始めようと思ったとき、FJをやるかFTにするか大いに悩みました。僕は富士でレースを覚えましたし、FJは富士のシリーズがありませんでしたし。さらに富士での情報はFTのほうが多かったんです。それでFTを選んだんです。フォーミュラに転向したのは、やはり頂点がF1ですからね(笑)。

昨年は仲間とふたりで貧乏転戦のシリーズでしたが、初めてのコースでいかにタイムを出すかなど、勉強になりました。それとハコの場合、ブレーキかアクセルかどちらか必ず踏んでいましたが、FTではコーナー旋回スピードを保つために、ニュートラルな間を作らなければなりません。そのあたりもハコでは分からなかったことですね。

ハチロク時代には「すごいな」と思っていた人たちと、現在は同じ土俵で勝負をしています。彼らに勝つと、それが自信につながります。周囲の高いレベルでもまれますから、自分のレベルも自ずと上がります。これがFTの魅力ではないでしょうか？ 東西両シリーズともチャンピオンを狙って残りのレース頑張ります。そしてチャンスがあればF3も！」

⑫高木虎之介(18)
'74年2月12日生まれ。'86年からカートを始める。'89年ナショナルA2チャンピオン、'90年全日本A2チャンピオン、'91年全日本FAシリーズ3位。'92年FTで4輪デビュー

初めての4輪だけど乗っていて楽しい

「18歳になってすぐに免許を取って、初めての4輪となったのがこのFTです。乗ってて楽しいですね。ずっとカートをやっていたので、違和感あるかな？ と思っていたんですが、予想していたよりマシンを滑らせて走れるし、カートのように振り回せます。マシンをコントロールできるようになってからは、ますます楽しくなりました。

スピード感は、カートのほうがありますから、初めての4輪でも恐怖感はありませんでした。ただカートの場合、ブレーキをロックさせ向きを変えたりするんですが、FTというか4輪の場合、ロックさせないで乗らなければならないんですよね。ハンドルを切る角度も全然違いますし。何よりカートと違うのは、ミッションがあること。慣れてしまえば、本当に何ということはないんですが。

目標はF1です。FTでは、ウイングの角度も各サーキットで変えて試し、勉強しています。来年は何に乗るか、まだ決まっていませんが、FTはいろんな意味でいい経験になっています。これを上手に生かして、上のクラスへステップアップしていきたいです」

㊽望月英弘(25)
'66年11月29日生まれ。'86年富士フレッシュマン耐久レースにでデビュー。'88年から同シリーズ・レビン／トレノに。'90年からFTへ。'91年FT西日本チャンピオン。今季1勝

自分の力に合ったカテゴリーだ

「FTはもう3年目になるんですよ。最初の年は勉強の年ということで、メカの人達にくっついて、車のことを覚えました。2年目の去年はお金をかけずに、自分たちがやれる範囲内でやってみて、優勝こそなかったもののシリーズ3位を獲得できました。もう一歩で勝てるところまで到達できたと思います。そして今年はチャンピオンを狙った年でした。残念ながら、その目標は第7戦・ハイランドで消えてしまいましたが……。

FTはF3へ行くための通過点ではありますが、自分の力に合ったものだと思います。F3へいきなり行ったとしても通用しなかったでしょうし、FTの3年間は長かったけれども、決してムダではなかったと思いますから。僕自身若くはないんですが、焦ってみても仕方ないし、F3は甘くないでしょうしね。

昨年は西日本へ遠征して、チャンピオンを獲得できましたが、F3の光貞(秀俊)選手と勝負ができましたし、これは今年の自信になりました。さらにFTでは、フォーミュラのブレーキバランスの勉強もできましたし、激戦区で勝てましたし、収獲は山ほどあります」

毎日、家でヘルメットばかり眺めていると

まるでカートを始めた頃に戻ったような気になってしまう

去年の今頃はヘルメットを磨く時間もないくらい走っていたのになあ

そろそろ来年のことなどもあるので

走ること以外では忙しくなってくると思うけど

そういった事はさっさと済ませて

ウインターテストのプログラムを入れることができればと思う

ティノラスや日本信販をはじめとするスポンサー各位のためだけではなく

当然僕自身のためにも今みたいな状態を続けていくべきじゃないだろう……

Photos/Koji Miura

野田英樹

海外レース挑戦記 ㉙

国際F3000編

いつか輝く!

9月10日(木)晴れ

明日から始まるF3000第7戦スペインのアルバセーテへ向けて出発だ。

ところが、ガトウィック空港でチームと午後1時に合流と聞いていたのに、その後でフライトの時間が変更になったという連絡を聞いておらず、空港で2時間も待たされることになってしまった。昨日から咳と熱が出て風邪ぎみだったので飛行機の中では最悪の気分だったし、ホテルに着いたのはほとんど夜中の12時だったので、ろくな食事にもありつけないままベッドにもぐり込まなければならなかった。

9月11日(金)晴れ

アルバセーテはコース幅がとても狭く、その上グラベルゾーンの細かな砂がコース上に飛び散っているので、ほとんど追い越しは不可能だ。スペインじゃ観客もほとんど入らないのに、何でまたこんなところでレースをするのだろうというのが、ほぼ全員の意見だ。

それでも、ここはシーズン前のテストで走ったコースだし、僕自身はとてもやる気になっていた。まず午後一番でいつもの参加受け付けを済ませ、4時から1時間半のフリープラクティスとなった(もう少し早い時間にやってくれるといろいろと助かるのになあ)。

シーズン前の時とは状況が全く変わっているため、セッティングは初めからやり直さなくてはならない。明日の午前中にもフリープラクティスがあるので、このセッションではまずセッティングの方向性をつかむことに集中した。しかし、気温が高いために3周もすればタイヤがオーバーヒートしてしまい、始める前に考えていたようにはうまくいかなかった。

9月12日(土)晴れ

昨日いろいろなセッティングを試してみたものの、あまり変化が見られなかったため、朝のフリープラクティスでは距離を走ることにした。何しろこの暑さなので、レースではタイヤのことを考えて走らなければならないだろう。そういった意味でこのプラクティスでトライしたことは無駄にならないと思う。ただハンドリングの方が決まらないので、予選では相当頑張る必要がある。

その予選は、午前中にクラッシュしたブガッティとボナーノを除いて行われた。1回目のセッションは1セットだけのタイヤでがまんして2回目に残りのタイヤを使って、すべてを賭ける予定だった。

ところが肝心のセッションで気温が上がり、パドエル以外は誰も午後にタイムを伸ばすこ

とはできなかった。結局明日のレースは23番手からのスタートになる。まだ諦めたわけではないが、このコースレイアウトとコンディションを考えると、追い上げはかなり厳しいと思う。少しでも良い結果が残るように頑張るしかない。

9月13日(日)晴れ

40度近い気温の中で行われた決勝レースでは、スタートでうまくいき1周目に3台を抜くことができた。その後はなるべくタイヤに負担をかけないように走っていたが、水温は115度、油温は125度を超え、いつエンジンが壊れてしまうか心配だった。

しかし、信頼性の高い無限エンジンに心配は無用だったようだ。

ただし、1周目に捨てバイザーを2枚まとめてはがしてしまったことと、ドリンクのホースが抜けてしまったのも辛かった。

そうしていると今度は3速が抜けてしまうようになり、集中力を高めておくのが大変だった。そういう条件の中で、最終的に12位まで順位を上げて、1時間20分のレースを完走できたことは、また少しプラスになったと思う。次の課題は予選でもっと良い順位を得ることだ。そうすれば入賞することも可能になってくるだろう。

9月14日(月)曇り

昨日のレースが終わってから飛行場へ直行し、夜中の12時頃には家に帰って来れる予定だった。

ところが予定していた飛行機が約3時間も遅れてしまい、それから日本へ連絡などを取っていたら明け方の6時になってしまった。そんなわけで、日中は雑誌などを読んでリラックスしていた。

9月15日(火)曇り

マイクと話したところ、来週の木曜にテストを予定しているそうだ。しばらくぶりになるのでとても楽しみだ。ずいぶん汚れていた自分のクルマも洗ったことだし、何だか気分がいい。

9月16日(水)晴れ

今日はロンドンでミーティングをしていた。去年の今頃も、このダイアリーを書いていて"ミーティング"だった。なんてあったと思う。こんな時は、その内容などを書ければ困ることもないのだが、そうもいかないのが辛いところだ。

9月17日(木)曇り時々雨

イギリス人の友人を連れて、日本食のレストランへ行った。ごく普通の家庭料理といった感じの物を注文したら、結構気に入っていたようだ。彼らからすれば、日本人はゲテモノを食べているというイメージがあるらしい……。失礼なヤツらだ。

9月18日(金)曇り

レースが終わって気が抜けたのか、先週ひきかけていた風邪が出てしまったようだ。病院へ行って薬も貰ってきたし、それほどひどくはないので明日は大丈夫だろう。ベッドで横になっていても退屈なので、中古車売買の雑誌を貰って来たけど、いいのを見つけることはできなかった。

9月19日(土)曇り

家の中が相当散らかっていたので、掃除をすることにした。まずは掃除機をかけて、雑巾で家を拭き、仕上げは庭の芝刈りだ。普段はなかなかやり出さないが、いったん始めると徹底的にやってしまわないと気が済まない。

ホコリのせいか、また喉が痛くなってしまった。

9月20日(日)曇り

根谷さんがもうすぐ日本へ帰ってしまうため、要らない物などを処分するということで、イギリスでは有名なカーブーツセール(個人が自分のクルマに要らない物などを積んで売りにくる)へ叩き売りに行ってきた。僕はたいしたことは手伝えなかったが、根谷さんの勢いにみんな押されてしまったようで、帰る頃にはほとんど売りつくしていた。こういうことをしていると、子供の頃におふくろのお茶屋で手伝ったことを思い出す。

昼過ぎに早終いを決めると、みんなでウインザーに行き、ウインドーショッピング。ついでにジョイのところでディナーもごちそうになった。

9月21日(月)曇り

ファクトリーへ遊びに行ってきた。みんなこれといってすることもなく、暇そうにしていた。

メカニックのゲイリーが顔を腫らしているのでどうしたのかと思ったら、彼女の取り合いで喧嘩になったらしい。よくよく聞いてみると、ビール瓶で殴られたという。よくもそこまでするもんだ。

マイクはアメリカのレースからまだ戻ってきておらず、今週の予定がどうなっているのかよく分からない。何だか予定しているテストがまたキャンセルになるのではと、いやな予感がする。まあいつものことだから仕方がないか……。

9月22日(火)曇り時々雨

ヘルメットを磨き終えてから、約1カ月ぶりに食料の買い出しに行ってきた。スーパーでの買い物はあまり好きではないので、いつも買いだめをしてなるべく行かなくてもいいようにしている。今回も例外ではなく、ショッピングカートに満杯の買い物をしてきた。これでまた当分は大丈夫だろう。

9月23日(水)曇り

今日もミーティングで1日が終わった。ちょうどそのミーティングへ行く途中にあったサーキットに寄ってみたら、F3チームがテストをしていた。昨年僕のいたADRもいたけれど、ピットにはテレメトリーなどが並べられており、F3000のトップチームと何ら変わりのない体制になっていた。それにしてもF3は、ホントよく走れていいよなあ。

9月24日(木)曇り

やっぱりというか、予定されていたテストはキャンセルになってしまった。走れるサーキットがないらしい。まあ、これについてはあまり考えたくないので、これ以上書かないことにする。

午後には知人が遊びに来てくれたので、気を取り直すことに努力した。

9月25日(金)曇り時々雨

ロンドンにあるシアターを見に連れて行ってもらった。実は、こういうの今まで行ったことがなかった。コンサートなんてまだ一度として行ったことがない。初めは、「たいして面白くもないのだろう、でも付き合いだから仕方がないか」と思っていたのだが、コメディものので、たとえて言うならロンドンの吉本新喜劇といったところだろうか……。実際に見てみるととてもおかしく、また機会があったら行きたいと思う。

よく考えてみれば、せっかくイギリスにいるのだから、『キャッツ』や『オペラ座の怪人』なども見ておこうかな。

次のレースが行われるまで、しばらくの期間がある。心の底からテストしたいけれど、残念なことに今のところ何もないようだ。僕は、F1ドライバーのようにモナコに住んでいるわけでもなければ、クルーザーを持っているわけでもないから、いつかそうなるためにもトレーニングをしたり、そうでなければ映画、日曜大工、掃除など、ごく普通のことをして毎日を過ごしている。十分楽しくはやっているけど、やっぱり本業であるドライブをもう少しできればと思う。

23番手からのスタート。次はもう少し前にいかないと

マウンテンバイクはパドックでの移動に重宝している

哀れなヒゲ小羊をお救いください

「分かった。そっちがその気だったらしょうがない。タイトルを獲った今、オレはフォーミュラーに未練はない。さよならだ。じゃーな！」との捨てゼリフを残して、インディカーへ活躍の場を移すことになったマンセル。日本国内でもマンセル辞めるなっ！ の声が渦巻く中、マンセルの地元イギリスでは『セイブ・アワ・ナイジェル（マンちゃんを救え！）』運動が盛り上がってた。イギリスの東スポ、ザ・サン紙が火をつけたこの運動。ウイリアムズのファクトリー前へのデモでクライマックスを迎えた。さすが大暴れフーリガンの国。右京が同じ目に合ったら、僕らどーする？

ナイジェール、ナイジェール、ナイジェール、ナイジェール、ナイジェール、ナイジェール、ナイジェール、ナイジェール、ナイジェール、ナイジェールだい！

ND THE WORLD

AT'S

世界中からニュース！ トピックス！！ こぼれ話をドーゾ！！

Photos/WORDS & Pictures, SUTTON Photographic, Racing on

ナビコネクションのシティクラブがオープンだ

「人と情報をデザインする」を企業テーマとし、情報通信サービス事業などを行っているアレクセル・グループでは、モータースポーツをテーマとした国際感覚あふれるアミューズメントスペース『ナビコネクション シティクラブハウス』を10月5日にオープンさせる。で、それに先だってお披露目パーティが行われた。

マシン展示や地下にはパブ&レストラン、そしてフィットネスジムなど充実の設備。場所は小田急線代々木八幡から徒歩5分。☎03-3340-0330。

これがパーティ会場。ちょいとオシャレでしょ

これが外観。こりゃ目立つ。ハデビルだわ

4駆野郎が1万人以上集結 第17回のJJ、晴天の下で大盛り上がり

今年で17回めを迎える4輪駆動車のビッグイベント『ジャパン・フォー・ホイラーズ・ジャンボリー（通称はJJだぞーなので、以下ジェージェーと呼ぶ）』が、9月12日、13日の両日、晴天の富士スピードウェイで開催された。

イベント内容は改造4駆によるJJカップに加えてATV、ミニバギー、それにバギーと、まるでアメリカン・オフロード・レースのようなニギニギしさ。

で、そういうレースイベントだけでなく富士の4分の3のスペースをキャンプサイトとして解放し、各参加者（観客のことね）とも思い思いのオートキャンプを楽しんだりして、コンクリのレースにはない楽しさが、このジェージェーにはあることを発見。サーフ君もテラノ君も、来年は行くことをお勧めするぞ。こりゃ楽しい！

昨年からやってるベッドレース。結構、みんな真剣なのよね

協賛各社の出店も大にぎわいだ！

走る走る。飛ぶ飛ぶ。抜く抜く。ぶつかるぶつかる。レースのおもしろさの基本がここにある！

ビルの街でギュイーン。こりゃスーパークロスのノリだ。街中で黒レースを見たい！　こりゃ万国共通ね

オーストラリアはいいぞー コアラもいいがWRCもいいぞー

寒くなりかけた北半球を離れてWRCはオーストラリアに渡ったとき。で、豪州ラリーで拾ったちょっといい話。どーぞ、だ！

まずは道ばたに無造作に置かれた金属製のカン。よく見りゃFISAのマークの入ったこのカン。燃料抜き取り検査に使う、人によっては見るのもイヤーンな、おそろしカンなのだ。

ちなみにここでは多くのチームが、ヨーロッパ以外のラリーで使用を許可されているアブガスを使用。メカが毒ガスマスクをするスペシャル・ガス使用チームは少なかったよーよ。

で、もうひとつ。パースの街中のラングレー・パークに設けられたスーパーSS。2台同時スタートだから大迫力。しかも後ろにビルのあるド街中。日本なら日比谷公園でやるよなもん。豪快だわ！

今近づいてくるオーリオルが標的となる

これがイヤーン缶だ！

ミッレ・ミリアがやってくる。チャオ、チャオ、チャオ！

10月1日、都内のホテルで10月23～11月3日に神宮絵画館前広場、富士、鈴鹿で行われる「ラ・フェスタ・ミッレ・ミリア」の開催発表会が行われた。

このイベントはイタリアで行われているミッレ・ミリア（イタリア語で1000マイルって意味。つまり1600kmを走破するイベントなのです）に出場したマシンが60台（総額ン億円！）、富士と鈴鹿で走るってもの。モスやアレジ（京都から駆けつける！）も参加。興味ある人はいかが？

マチャアキ（笑）って久々に見るな～

DTMニュルブル。ニョロニョロでもニュルニュルでもない！

DTM21戦&22戦が行われたニュルブルクリングのおもしろネタ。まずは「FINA」のレーシングスーツを着たかわいい子供。ベルト部分に「ジョニー・チェコット」の文字。「チェコットってこんな小さな…」なんてボケるヤツはほっといて先に行く。確認してないがチェコットの息子だ。

で、チェコット号には金と銀のビバンダム君マークが。これは優勝が金、2位が銀ってこと。集めてもおもちゃの缶詰は貰えない。

あとは不思議な長いクルマ。ちなみにDEKRAとは。メディアガイトを見ると…「Im vierten…」ドイツ語なので、さっぱりわからん！

かわいいー。これもジンガイバツキンだ！

写真をブラしてビバンダム君走るの図にしてみました

これでレースやればムカデ競争だわ。最近やってんのかな

我らがシノケン無事に北京から帰国じゃ

パリ～北京に出場していた篠塚建次郎（チーム三菱マックレガー・ラリーアート）の帰国記者会見が9月30日に行われた。

前日に北京から帰国した篠塚とウーリッヒ・ブレーマー監督が出席したこの記者会見。優勝したシトロエンのラルティーグとトップ争いの最中に電気系トラブルで後退。しかし「悔しいがSSでトップタイムをマークするなど内容的には満足している」と、爽やかな顔で語っていたのが印象的。

「ここでこう行ってこう走って。んで北京でした」

オーバーヒートに苦しむ図。大変だったわ　前を行くカーグラ号。あえなく撃沈じゃい！

オーツタイヤさん、浅野さんに感謝。坂井サンもサンクス。それとバイトの剛クン、グッドジョブよ

本誌ナカジ、筑波で4位入賞。賞金まで獲得！ 当然おごれよな！

ページの私物化と非難ゴーゴー！の中を登場のナカジです。またしてもレースに出ました。それもこれもR'on編集長になるには仕事するよりも、レースをやるのが近道。と、いつもM編集長の姿を見てるボクはそう思っているのだ。で、出場したのは9月27日筑波ラッテストーン300km。マシンは去年の9耐であえなく予選落ちした旧型カルタス。さて、どーなることやら。

予選はマシンのオーナーでもあり、ナンバーワンドライバーの坂井サンに任せっきり。しかし「うーん、路面に泥が出てたり、他車にひっかかりしたが、目標の9秒台はマークできずか……」と、言うことだけはキッチリ言う。このズーズーしさもレーサーの基本だとボクは常に思っている。で、決勝。スタートは当然のように坂井サン。序盤にシティと4番手争いを繰り広げて、これをパス。「坂井クンもなかなかやるな」と思いつつ出番を待つ。しかしトップ3のペースには追いつけそうもない。しかもオーバーヒート。「オレの出番は一！」と不安で一杯のボクだった。

それでも予定通りに1時間半でボクの出番。「まかせときなっ！」と、口に出すのは恥ずかしいので、心の中でそっとつぶやいてボクはピットをあとにした。

目標は11秒～12秒だったが13秒からなかなか上がらない。さっきの言葉は飲み込んでおいて正解だったようだ。それでも4位入賞。賞金まで貰ったボク。レースっていい。仕事なんてしてられるかいっ。ね、M編集長！

ACTIVE COMMUNICATION

［熱い感動を
わかち合いたい］

acom RACING TEAM

- **DRIVER**
  Mauro MARTINI
- **CHASSIS: LOLA T92/50(J)**
- **ENGINE: MUGEN MF308**
- **TIRE: BRIDGESTONE**
- **TEAM OWNER**
  Masaru IIJIMA
- **PROJECT LEADER**
  Mitsuo SATO
- **PROJECT DIRECTOR**
  Yoshiteru YOKOSAWA
- **GENERAL DIRECTOR**
  Motoyasu MORIWAKI
- **TEAM DIRECTOR**
  Yoshiyuki FUKUSHIMA
- **ENGINEER**
  Seiichi TOKIEDA
- **CHIEF MECHANIC**
  Keita TAGUCHI
- **MECHANIC**
  Osamu ISHIKAWA
  Yoshinari NABESAKA
  Noriyuki TAKAGI

アコム・レーシングチームは全日本F3000選手権に参戦中です。

キャッシング&レンタル
アコム
アコム株式会社本社
東京都千代田区富士見2-15-11

MAGAZINE

隠されたレーシングマシンのベールを剥ぐ

『レースカー・エンジニアリング』という雑誌が英国で創刊された。モータースポーツの、特にレーシングマシンの技術的なことに焦点を当てた、日本では珍しいとても興味深い雑誌である。隔月で年6回発行される。

これをプロデュースしているのは、本誌のSWC特派員としてジャーナリストでもある、元・英国オートスポーツ誌編集長のクェンティン・スパーリングという人物。チーフライターはイアン・バムゼイ。彼は、レーシングマシンのエンジンメカニズムやテクノロジーに関する著書を数多く出版した、技術分野では知られたエキスパートだ。

内容的には、世界各国のツーリングカーからスポーツカー、フォーミュラカーまで、およそモータースポーツと名がつけばどんなカテゴリーでも取り上げている。ちょっと信じられないところでいえば、ウィリアムズFW14Bやフェラーリ F92Aなどの最新F1マシンもすでに掲載済み。こういったことが出来るのは、この世界でのスパーリング氏の幅広い交友関係、信望の厚さなのであろう。また、ペンスキーやニッサン・パフォーマンス・テクノロジーなど、一流ファクトリーが一体どのように運営されているのか、隠された舞台裏の克明なレポートが載っていたり、カーボン・クラッチやコンポジット・シャシーの製造技術等、化学、物理学といった分野をも豊富な写真とイラストで分かりやすく紹介してくれている。

ヘルメットやブレーキ・パーツ、サスペンションといったレーシングパーツの新製品紹介、またテレメトリー・システムなどの丁寧な解説記事等も、彼ら独特の切り口で、われわれ日本人の興味を大いにそそるのではないだろうか。特筆すべきは、レースに携わるチームや企業の名前や住所など、数千の項目にも上る〝データベース〟も掲載されているということ。特にレーシングチームのオーナー、メカニックには貴重な資料となるだろう。

日本で購入できるのは、東京・恵比寿にあるMr・CRAFT（〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-7-4／☎03-3461-2665）。定価は、1350円で販売されている。

信じられないF92Aの巻頭特集（左上：全8ページ）やジョーダンの191も詳しく解説されている。また写真のペンスキーのような精密イラストも毎号掲載。もちろんCカーも

Photos/Hiroharu Sato　協力/Mr.CRAFT

L'ESPRIT DE COMPETITION

CT-116 レッド×ブルー

パリの南西150km。
ローマ時代に集落が形成され、現在まで
静かに栄え続けてきた町「ル・マン」。
この静かで古い町が、1年に1度賑やかな
形相を見せる。『ル・マン24時間耐久レース』。
世界でもっとも古いレースと、言われ、
その起源は1923年に遡る。
この伝統あるレースでは、壮絶な闘いを
演じ、数々の栄光と感動を生み出してきた。
ドライバーは、勝利を手にするために、
極度の緊張を冷静さで操らなければならな
かった。わずかな狂いが、脱落を意味する。
男たちの熱い闘いは、己れとの闘いでもあった。
このたくましい男たちの精神。すなわち、
L'ESPRIT DE COMPETITION(競争の精神)が、
ダンロップモータースポーツファッションの
ひとつ、LDCのコンセプトなのです。

CIRCUIT BUGATTI 4 Kms 430
CIRCUIT de la SARTHE 13 Kms 600

CT-115

※記載価格は消費税抜きメーカー希望小売価格です。

CT-115 カーコート ¥29,000
●サイズ/M.L

CT-116 カーコート ¥38,000
●サイズ/M.L

LDC COLLECTION

1992 Fall & Winter

※カタログを、ご希望の方は300円切手を同封の上、下記「RO-11」係 までお申し付け下さい。

DUNLOP 住友ゴム工業株式会社 テニス・レジャースポーツ事業部レジャースポーツ部 〒662 西宮市浜脇町1番29号(ダンロップビル) Tel.0798(35)8447 Fax.0798-38-3499

SPONSOR'

［レース・で・プロモーション］

一方的な商品提供ではなく今改めて、エントラントとしてF1、N1に参戦

モータースポーツを知る人にとっては、あまりにも有名すぎるこの社名。カストロールのこのロゴを、多くのレーシングマシン、レースイベント、サーキットで目にする。それは、日本はもちろん世界各国で、また2輪、4輪を問わず、ほとんどのモータースポーツシーンで。これほどまでに、われわれファンになれ親しまれてきたカストロールが、今年になって日本でN1耐久に、イギリスではF1にスポンサードを開始した。実際に、今までにもカストロールは、スポンサードの規模の差はあれ、多くのライダー、ドライバー、チームをサポートしてきた。それが、なぜ、今になってこれほどまでのスポンサードを始めたのか？　この疑問の答えの中に、カストロールのモータースポーツに対するポリシーが見えてくる。

ここで少し、カストロールの歴史を振り返ってみよう。カストロールは、1899年、イギリス・ロンドンに"ウェイクフィールド社"として誕生。「カストロール」という商品名が"カストロール・モーターオイル"という社名に変わったのは1912年のことだ。その当時から、カストロール使用のレーシングマシンが数々の栄冠を獲得している。グランプリでは1920年のリヨン、ジュゼッペ・カンパーリのドライブするアルファロメオだった。また、1930年代を席巻したメルセデスのシルバーアローもしかり。このマシンの子孫たちは、ご存じのとおり'50、'80年代にも数々の優勝を遂げている。また、1913年に始まった"シュナイダートロフィー"という飛行機レースをサポートしていたのもカストロールだった。

誕生以来、約一世紀、こうしたあらゆるモータースポーツと共に歩んできたカストロールが、今またフルカラーリングのマシンを、世界でF1、日本ではN1で走らせている。両カテゴリーに共通しているいちばんの参戦の理由は、潤滑油メーカーというモータリゼーションの一員として、やはりエントラントの立場になってモータースポーツの発展に寄与したいのだという。自社の製品を使い、性能を確かめ実証し、また開発につなげていく。最高峰であるF1では、エンジンメーカーのテクノロジーの進化を担って、技術の粋を集めたエンジンオイルを、N1では市販車にいちばん近いカテゴリーというメリットを生かして、多くの一般ユーザーを対象としたオイルの開発を、そしてこうした活動のひとつひとつがモータースポーツの発展につながれば、というのがカストロールの願いなのだ。

レースで勝てなければそのまま品質評価に影響するデメリットはあるが、ハッキネンのハンガリー、ペルギー、そしてポルトガルの入賞、8月の筑波ナイター12時間の優勝のように、それ以上に参戦する意義を確信しているのである。

日本に限って言えば、これからはさらにフレッシュマンレースやFJ、ジムカーナやダートラなどの底辺層へのサポート拡大、またレーシングスクール等の若手の育成にも寄与していくという。

●

正式社名：カストロール株式会社
所在地：東京都千代田区麹町3－1　泉屋ビル
設立：1984年8月31日
資本金：1億9200万円
従業員数：100名
事業内容：自動車、船舶、工業用各種潤滑油、および自動車用不凍液、ブレーキ液の輸入・輸出、および販売

レーシングオン 12/1号No.132は 10月31日(土)発売です

次号予告…速報！ F1世界選手権第15戦日本GP、全日本F3000選手権第10戦 富士スポーツカー世界選手権最終戦 マニ-クール、世界ラリー選手権第11戦 サンレモ国際F3000最終戦 ノガロ、特集／ドイツ・ツーリングカー選手権 他

FROM EDITORS

●DTMの取材でニュルブルクリングまで行って来た。レースは予想していたよりも静かな展開だったけど、やっぱりDTMのマシンは凄い！何が凄いかって言うと、なにしろマシン作りに金がかかっているなーという感じなのだ。AMGメルセデスはストラットタワーバーまでカーボンでできているし、フェンダーもカーボンで特別に作り変えてあるんだから、それよりももっと凄いのが、今回テストに来ていたアルファロメオ。アルファは、カーボン製のアンダーカバーまで装着している。こりゃ、来年のDTMは今年以上におもしろくなりそうだ。（間違って、シャワールームで、用を足して、しまった！K²）

●いよいよ一週間後に迫ったモトクロス中部選手権。この間の編集後記で、初めてオフロードバイクのレースに出た（エンデューロだけどネ）って書いたけど、それからすぐにライセンス取って、ナント関内B級のこのレースにエントリーしちゃったのヨ。気が早いよな。予選通過率は約20倍、ヒェ～！ エンデューロとは違ってMFJの公式レース、しかも最終戦だからみんな気合入りまくり。ヒェ～！ でも、エントリーフィー9000円も払って出るんだからガンバルぞ～！（一体9000円で何周できるんだろ…？ ゆた）

●金策に肉や野菜を刺して、炭火のコンロで焼く。場所は河原で、もちろんビールもある。そう、いかにもアウトドア関係の商品パッケージにありそうなヤツが僕が理想とするバーベキューのスタイルだ。でも、まだ残念ながら実践したことは一度もない。先日も日光のキャンプ場でそれらしいことをやったけど、鉄板焼きやカレーライスでは何か物足りなかったので、「理想的バーベキュー」の実現を決心した。しかし3年前にも同じようなことを考えていたような気もするけど、実行できるのはいつか？ 乞う！期待。（読書よりも芸術よりもやっぱり食欲の秋 かんの）

●ちょっと振り返ると、オイラってなんてガラクタ好きなのかしらと言うべき愛車の数々。ベケキューはこの前アルトワークスにカモられた。アバルト君は全開にしようとすると壊れそうで怖い。そして極めつけのスカッシュはフィアット500にまで歯が立たない。いやー、とにかくスカッシュの遅さにゃ閉口するわ。なんたって青信号見つけても、全開で向かっているうち赤に変わっちゃうなんてザラだもの。しょうがないから朝の忙しい時なんて「突然飛行者」作戦で信号をくぐり抜けていくという離れ技を演じて駅に駆け込む。こんなん毎日続けてたら胃が持たんわ。早くベスパ登録して乗り換えよ！

（事態はさほど変わらないと思うのだがオム）

●10月4日、初めてT-サーキットで行われているザウルスJr山陽シリーズに出場した。土曜日の練習走行が終わってから、上野さんの発案でバーベキューパーティをやったら、40人ほどの関係者が集ってくれた。用意した材料は15人分、当然アッという間になくなったが、話は盛り上がり楽しいひと時となった。でも、終わってからやっぱりお腹が空いた、と一緒に遠征した座木ちゃんや高橋クンたちと湯の郷の温泉街までひとっ走りして食べたお好み焼きのウマかったこと！（詳しい話は次号のお楽しみ、ということで……。ゆ）

●近頃、ライドオン・フォーミュラのFJ-600や、仕事とは関係なしで楽しんだ300㎞耐久レースと、何かとサーキットを走る機会が多い。しかも今月はユーノス・ロードスターの4時間耐久（これはプレス対抗戦）、さらにはプレ85レースにFJで出ることになった。「何だよ、遊んでばかりじゃない」なんて言われるけど、これはちゃんと仕事です。ただ、とっても楽しいから、他の仕事より真面目にやってるだけです。（ナカジ）

●この前の富士JSPCのパドックで、ナカジは読者に「ボクはキャンギャル廃止論者なんですよ」とからまれたらしい。今回のキャンギャルコンテスト担当のナカジとしては答えに困ったことだろうに。「エッいや別に…」など、ナカジの困った顔が目に浮かぶ。で、私もはっきり言ってキャンギャルには飽きた、なーんてね。でも、もうハイレグはいい。富士のパドックでの私と某カメラマン氏が出した結論はコレ。「普段着のキャンギャルもくるなぁ」だ。これからは服着たキャンギャルの時代だ！ よろしく！。（なんて！編集後記書いてんだろ。恥ずかしZAKI）

●フランス&ドイツに取材旅行中。（あられ）

AD CONTENTS

表2見開き……日本たばこ産業㈱
P 4……キグナス石油㈱
P 6……日本グッドイヤー㈱
P 8……㈱ヨーロプロダクト
P 10……㈱ケンウッド
P 12、83……㈱極東
P 14……パイオニア㈱
P 16……シオノギ製薬㈱
P 18……カストロール㈱
P 20……ペトロルブインターナショナル㈱
P 39……京都デザイン専門学校
P 42……阪急3番街
P 58……東京科学芸術専門学校
P 59……㈱三和トレーディング
P 92～93、表3見開き㈱ブリヂストン
P 96……パイオニアLDC㈱
P105……Sports-i
P106……㈱ワーク
P111、181……ニッサンモータースポーツインターナショナル㈱
P121……GPコレクションキャラ
P123……ジャパンレーシングアカデミー
P124……KiKi／ジェミニカート／マーメイドレーシング
P131……ファジィレーシング
P133……Domingo／TRENTA QUATRO／BIRD
P139……ヤマハ発動機㈱
P147……イッセイズレーシングカンパニー
P155……鈴鹿サーキットランド
P163……AAN Corp.
P164～165……横浜ゴム㈱
P169……エッソ石油㈱
P174……アコム㈱
P176……住友ゴム工業㈱・レジャースポーツグループ
P179……プロミス㈱
P183……㈱エーアールディー
P185……神奈川クリニック
表4……トヨタ自動車㈱

●広告に関するお問合わせは☎03-5430-4441広告部まで

STAFF

CHIEF EDITOR ―― 三好 正己
EDITORIAL STAFF ―― 中島 敦
竹村 和敬
西崎 暢之
石原 洋道
菅野 正則
木内 和彦
長谷川伸昭
笹越 和也
加藤 裕
CONTRIBUTING EDITORS ―― 西山 平夫
家村 浩明
STAFF PHOTOGRAPHERS ―― 吉田 研一
嶋田 浩重
小林 俊樹
佐藤 宏治
須藤 章一
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS ―― 二村 保
金子 博
澤田 賢志
ART DIRECTOR ―― 後藤 恵二
DESIGN STAFF ―― 佐藤 直樹
稲垣 聡
西山 剛由
吉岡 広樹
木村 祐一
丹野 弘城

"レーシングオン" 11/15 No.131
発行所：株式会社ニューズ出版
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
広告 PHONE 03-5430-4441 FACSIMILE 03-5430-4455
販売 PHONE 03-5430-4440 FACSIMILE 03-5430-4455
編集 PHONE 03-5430-4462 FACSIMILE 03-5430-4460
発行人：西ヶ谷治男 編集人：三好 正己
印刷：大日本印刷株式会社

「RACING ON」
11/15 1992 ISSUE№131/PUBLISHED 15 OCT.
PUBLISHED by "NEWS PUBLISHING Co., Inc."
2-4-7 MISHUKU, SETAGAYA-KU,
TOKYO 150 JAPAN
ADVERTISING PHONE 03-5430-4441 FACSIMILE 03-5430-4455
SALES PHONE 03-5430-4440 FACSIMILE 03-5430-4455
EDITORIAL PHONE 03-5430-4462 FACSIMILE 03-5430-4460
PUBLISHER-HARUO NISHIGAYA
EDITOR-MASAMI MIYOSHI
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

プロミス、もう1つの熱気。F-3000。

プロミスはコーラルブルーの25番、
ロス・チーバーと全日本F3000シリーズを熱くします。

選ぶならPALカード

手続カンタン　フリーキャッシング

㈱東京シティファイナンスを加えた全国ネットワークで、すばやく快適キャッシング。土・日・祝日、夜間のご利用もOKです。なんと、お利息はムダのない日数計算。しかも、限度額内なら出し入れ自由。もちろん、入会金・年会費は無料です。

より低金利　目的ローン

転居、オート&ライセンス、トラベルなど5つのメニューが13.5～19.5%の低金利。お支払いは月々の計画を立てやすい定額返済。便利な銀行自動引落しです。

特典いろいろ　PALメンバーズサービス

会員ならではの特典が充実。国内・海外パッケージツアー、航空券、新幹線チケット、ホテル・旅館、レンタカー、産地直送品などがお得な会員価格でご利用いただけます。

年利率	ご融資額
13.5～29.2%	1～50万円

●ご返済／毎月元金5,000円とお利息（目的ローンは毎月元利均等返済）●ご契約期間／2年毎の自動継続（目的ローンは最長5年間2～60回払い）●必要書類／健康保険証または運転免許証（目的ローンは他にご利用途証明書類及び銀行届出印）●審査／簡易●担保・保証人／不要●遅延利息／年率32.0%（目的ローンは29.2%）

お問合せからお申込みまで PALコール（24時間・年中無休）

0120-24-0365

30周年。これからも「約束」を大切にします。

プロミス

プロミス株式会社 〒100 東京都千代田区大手町1-6-1●登録番号：関東財務局長3第00615号
●（社）東京都貸金業協会会員（No.00802）外各道府県貸金業協会会員●都金庫承認2666

R' RACING ON

1993 CALENDAR F1 GRAND PRIX PHOTOS by HIROSHI KANEKO

From Front

1993 F1カレンダー／撮影：金子　博

好評発売中　13枚綴　定価2,500円（消費税込）送料無料

●サイズ／A2

●枚数13枚（表紙含む）

●定価2,500円（税込）：送料無料

●MAIL ORDER（通信販売のご案内）

「F1カレンダー」は下記PRESS ROOMにて予約を受け付けております。

お買い求めは便利な通信販売をご利用下さい。

●お申込み方法は、お客様の住所、氏名、電話番号を明記し、

必ず現金書留にて商品代金2,500円を添えてお申込みください。

●なお商品の発送は、受付10日後くらいです。

●掲載の商品の色調は撮影条件、

および印刷の関係で実際のものと多少違って見える場合があります。

●送り先／〒213 神奈川県川崎市高津区久地219

●MOTOR SPORT FANA SPACE――［PRESS ROOM］

TEL.044(844)7300 FAX.044(844)7270

OPEN／AM10:00―PM7:00 CLOSED／毎週水曜日

●R246渋谷方面より多摩川を渡り、1つめの立体交差を右折

●田園都市線高津駅下車徒歩15分

PREES ROOM PROJECT. OFFICE & KEY SHOP

PRESS ROOM

NISMO

Driver/Akira Kameyama

Driver/Mitsuo Ayabe

Battle Spoke

ALUMI ROAD WHEEL

NS 7R

妥協は許されない。——過酷なラリーやダートトライアルではドライバーの手腕はもとより、ハードな路面と闘うホイールにもそのバイタリティは要求される。NISMO-NS7R。数々のステージで残された実績が、その力を証明する。

〈特徴〉 ●タイヤとホイールのズレを防ぐローレット加工 ●フロントリムフランジ部のリブの追加 ●リアリムの肉厚増等。

■設定一覧表(1本)

NO	PART NO.	サイズ	定価	適用車種
1	40300-RN240-S	14×6J +40	30,000	B12,B13,K11,N13 N14(GT1-R,FF) R10,ADワゴン
2	40300-RN240-W		30,000	
3	40300-RN240-R		30,000	
4	40300-RN340-S	15×6.5J +33	32,000	B13,N14(GT1-R,FF) R10,ADワゴン
5	40300-RN340-W		32,000	
6	40300-RN340-R		32,000	

NO	PART NO.	サイズ	定価	適用車種
7	40300-RN350-S	15×6.5J +33	32,000	P10,U12 U13,W10
8	40300-RN350-W		32,000	
9	40300-RN350-R		32,000	
10	40315-RN240-S	補修用センターキャップ	1,000	上記それぞれのカラーのものに適合可
11	40315-RN240-W		1,000	
12	40315-RN240-R		1,000	

注) PART NO. の欄の記号 S→シルバー、W→ホワイト、R→レッド

NISMO
NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL

お求めは、お近くの日産販売会社またはニスモパドック、ニスモショップ、各特約店へどうぞ。

ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社
〒140東京都品川区南大井2-10-6
■お問い合せは ☎(03)3767-1123 (イイニッサン)

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

●記載価格には消費税は含まれておりません。●製品につきましては、品質向上のため予告なくサイズ・価格等を変更することや生産を中止する場合があります。ご了承ください。

F 1 全 史

FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP

1986—1990

「ターボの終焉と、ホンダ専制時代」

本日発売!

ハードカバー 136ページ／定価 4,500円 (本体4,369円)

"レーシングオン""F 1 速報"のニューズ出版が贈る、期待の書籍第 1 弾!

1950年に始まり、40余年の歴史と様々なドラマを持つF 1 世界選手権。F 1 をもっと知りたい、そんな気持ちに応える本ができました。どんなマシンが、どんなドライバーが、どんなレースを闘ってきたのか? 膨大な資料と豊富な写真をもとに、知りたかったF 1 世界選手権のすべてを、1シーズンごとに集約し、5年間を1冊にまとめました。決定的シーンで振り返る各シーズンのドラマ、詳細なシーズナル・レビュー、出場全マシン／全ドライバーの完全アルバム、さらにすべてのグランプリのリザルトとシリーズ・ランキングと、これ1冊でその5年間のF 1 のすべてが手にとるように分かるはずです。今回は第1弾として 1986－1990年 をお届けいたしますが、いずれ10冊以上に及ぶF 1 の完全な全集となる予定です。読み物として、また写真を楽しむ本として、さらには資料として、F1ファンひとりひとりに、ぜひとも手元に置いていただきたい、そんな1冊です。

御購入方法

お近くの書店へご注文ください。(送料無料)
また、直接購入を御希望される方は下記の注文書に郵便番号、住所、氏名、電話番号を必ず明記のうえ
現金書留または定額小為替で誌代4,500円と送料360円の合計4,860円を注文書と同封してお送りください。

申込み先

㈱ニューズ出版「F1全史」係　〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7　TEL.03-5430-4440/FAX.03-5430-4455

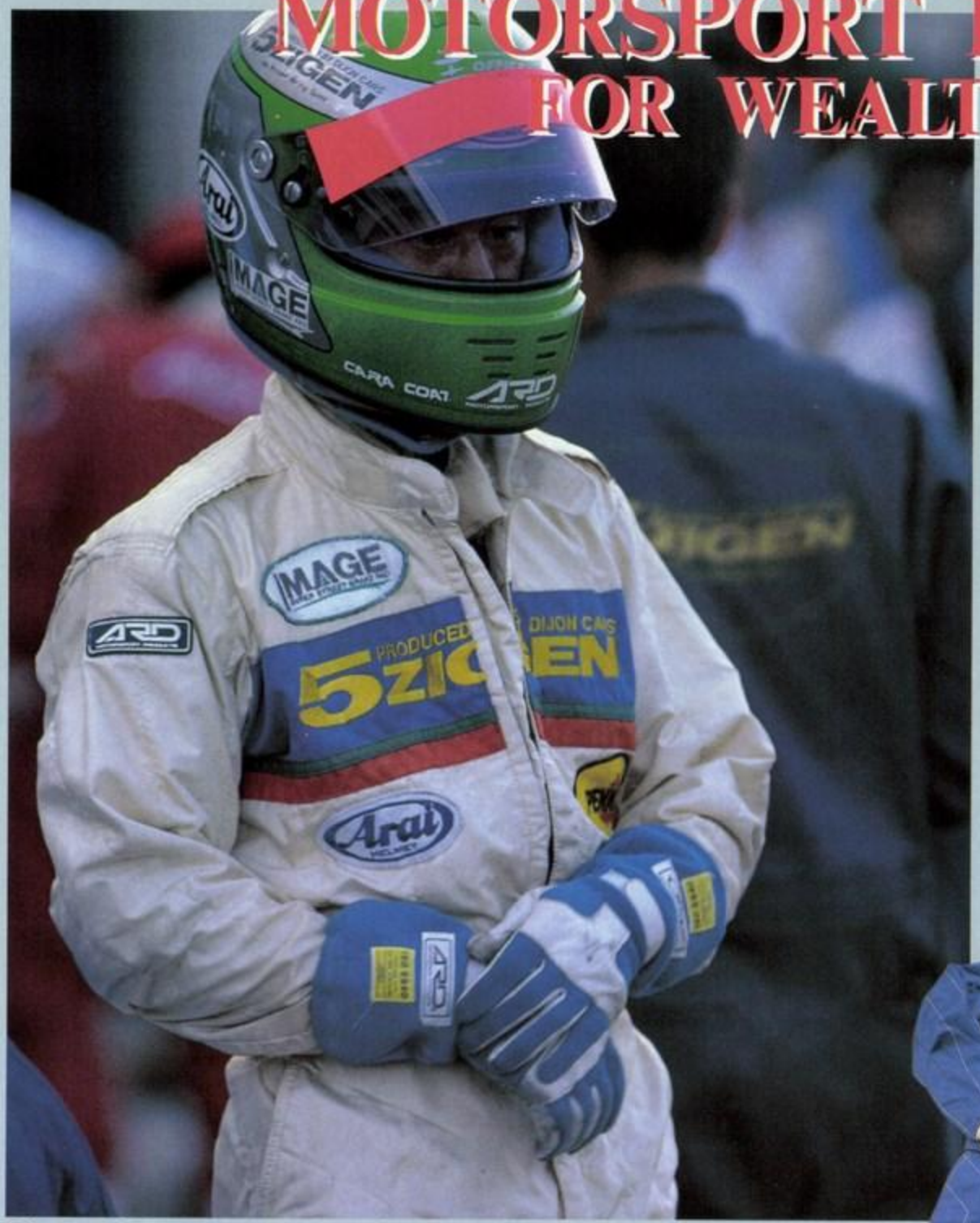
キリトリセン

注文書

帖合・書店名	**F 1 全史　1986–1990** 「ターボの終焉と、ホンダ専制時代」 ●定価4,500円(税込み)●送料360円
	氏名
	住所　〒 ☎　(　　)
'92年　月　日注文	㈱ニューズ出版　販売企画部　〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7　TEL.03-5430-4440 ／ FAX.03-5430-4455

〔書店さまへ〕この注文書に、番線印を捺印のうえ、取次経由で当社販売企画部へお送りください。

MOTORSPORT PRODUCTS FOR WEALTHY PEOPLE



■FIA適合 ARD-234・プロギアTUロング ¥16,000
Quality:アラミドニット・羊皮 Color:RD.BL Size:M.L.LL

■FIA適合 ARD-235・プロギアTN ¥18,000
Quality:アラミドニット・鹿皮スウェード Color:RD.BL Size:M.L

We would be very pleased to introduce our motorsports products here. Oue products have been developed by us with many successful experiences gained throughout the years of international racing. We proudly believe you will not fail to appreciate the excellent quality and the precise function of the ARD motorsports products.

■FIA適合 ARD-311
タイプI ¥29,000
Quality:牛皮ベロア NOMEXランニング
Color:RD.BL Size:23.0cm～28.0cm

■FIA適合 ARD-314
プロギア ¥45,000
Quality:カンガルースウェード
NOMEXランニング
Color:RD.BL Size:24.5cm～28.0cm

■FIA公認 ARD-041T・プロギアNX ¥128,000
Quality:NOMEX Color:WH.RD.BL
Size:S.M.L.LL

■FIA公認 ARD-021F
プロギアNS ¥138,000
Quality:NOMEX
Color:SHINY-WHITE
Size:S.M.L.LL

ARD®
MOTORSPORT PRODUCTS

開発室 NIKKE asics

株式会社エーアールディー
〒578 東大阪市菱江348-1
Tel.0729-61-8688㈹ Fax.0729-61-8686

- レーシングスーツ・プロギアシリーズはスペシャルオーダーシステムがご利用いただけます。詳しくは弊社までお問合せ下さい。
- カタログ御希望の方は請求券と切手500円分を同封の上お申込下さい。
- 本広告記載の価格には消費税は含みません。

カタログ
請求券
500円

F1の夢を見て眠りたい！
予選、決勝終了120分後スタート
F1情報ホットライン

●サービス料金を値下げしました。その分タップリとお楽しみ下さい。（下記例 270円→240円）

レーシングオン・F1速報ダイヤルQ²サービス

0990-318-073

●このサービスは通話料金の他に11.5秒ごとに約10円の料金がかかります。地域により料金は多少異なります。また、ご利用いただけない地域があります。例：東京からのコールで情報料＋通話料合わせて3分間約248円の料金となります。

スタート時間を大幅に短縮。予選、決勝終了後120分でサービスを開始します。
スケジュールのスタート時間から1時間の間、上位ドライバーのリザルトを、
2時間以降は現地からの詳しいレポートと全リザルトをサービスします。
"何がなんでも早く知りたい派" "何がなんでも詳しく知りたい派" 両方にエールを送ります。
さらに、新企画〔URANETA〕は現地で取材した、ファンなら是非知っておきたいオハナシをサービスします。
データ以外のF1の「美味しいところ」を味わって下さい。
とっておきのデザートといったところ。お聞き逃しのないように。

サービス・スケジュール（現地との連絡の都合で多少前後する場合があります）

	10/23(金)	10/24(土)	10/25(日)	10/28(水)
日本GP……	PM4:00～	PM4:00～	PM3:00～	AM10:00～
	11/6(金)	11/7(土)	11/8(日)	11/11(水)
オーストラリアGP……	PM4:00～	PM4:00～	PM6:00～	AM10:00～

●日本GP即報
●注目の日本GP決勝は終了後即サービスを開始！どこよりも、誰よりも速く、決勝の結果をお届けします。
●即報 PM 3:00～ ●リザルト PM 4:00～ ●詳細レポート PM 5:00～

予選1日目　予選2日目　決勝　ウラネタ

PRESS ROOM

株式会社 ニューズ出版 プレスルーム事業部
〒213 神奈川県川崎市高津区久地219 ☎044-844-7300

神奈川クリニックは
モータースポーツを応援しています。

泌尿器科・形成外科

KANAGAWA CLINIC

札幌市厚別区厚別中央1条6-493-39
千代田生命新札幌ビル3F
TEL.011-893-9880

仙台市青葉区五橋2-1-4
ダイユー五橋ビル3F
TEL.022-261-9391

埼玉県大宮市宮町2-17
バインズビル2F
TEL.048-648-3761

東京都豊島区池袋2-10-3
関ビル3F
TEL.03-5992-1315

船橋市印内町564-1
島田ビル4F
TEL.0474-35-7681

川崎市川崎区砂子1-2-4
コルトビル5F
TEL.044-245-2887

名古屋市中区丸の内3-15-3
サワコー丸の内ビル3F
TEL.052-953-1355

大阪市北区野崎町6-8
梅田天祥ビル7F
TEL.06-316-0208

福岡市中央区天神3-2-19
天神久保田ビル2F
TEL.092-732-9440

TENZA
THE DRY & WET
RE71
OPTIMA
BB TUNE
50 & 55 SERIES
RE810 THE DRY NEW
50·55 & 60 SERIES
右用
左用
POTENZA
from BRIDGESTONE MOTORSPORT

時間への冒険である。

そのマシンは、たったひとつしかない名誉を探しにでるという。
そのタイヤは、遥かなる神話のつづきを書きにいくという。
レースという宇宙で、1000分の1秒の道を駆け抜けるポテンザ。
まだ誰も知らない限界をまっ先につかんだとき、
冒険小説はやがてウイニングストーリーになる。

SPORTS KINGDOM

スピードひかえて安全運転 シートベルトを締めましょう

人へ。社会へ。地球へ。 TOYOTA

走るほどに鮮烈。操るほどに感動。

シャシー性能のさらなる進化は、ドライビングプレジャーの原点を教えてくれた。

この先、いかにテクノロジーが進もうと、クルマだけは自らの手で操りたい。
MR2のピュアな走りは、そんな気にさせてくれる。
新たなチューニングの洗礼は、至高のハンドリングとスタビリティを。
安全性能のさらなる充実は、自由な走りへの礎(いしずえ)となった。
純粋に走ることのみに、比類なきパフォーマンスを手にする。
それは、この上ない贅沢といえるのではないだろうか。
なにもスポーツカー愛好家(フリーク)だけに独り占めさせておく手はない。
未知なるドライビングプレジャーを手にする権利は、あなたにもあるのだから。

Photo:GT Tバールーフ仕様車[オプション装着車]

お求めは トヨタオート店・トヨタピスタ店へ

The Midship Sports

MR2

レーシングオン11/15号 平成4年11月15日発行[毎月2回 1日・15日発行] 第7巻第21号 昭和61年6月2日第3種郵便物認可
発行人 [illegible] 編集人 三村正之

雑誌29613-11/15 NEWs PUBLISHING CO.,INC. 1992 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社 T1029613110486 特別定価480円