レーシングオン4/1号 平成5年4月1日発行（毎月2回 1日・15日発行） 第8巻第6号 昭和61年8月2日第3種郵便物認可

R RACING ON

4-1
レーシングオン
毎月2回▶1日/15日発売
1 APRIL 1993 No.139

F1
マクラーレン MP4/8・フォード 待望のシェイクダウン

ロン・デニスが語るMP4/8のポテンシャル
決着! ウイリアムズ&プロストとともに晴れて'93シーズンへ
右京、カペリ始動。シルバーストン・テスト&エストリル・テスト情報

WRC
スウェディッシュ・ラリー

次々と入れ替わるラリーリーダー、最後に笑ったのは誰?

F3000
直前テスト情報

タイムは一挙に1分41秒台! 開幕前から白熱する国内F3000

INTERVIEW
ハインツ-ハラルド・フレンツェン 「ドイツを遠く離れて」

'92—'93トップに聞くPart II／開幕を直前に控え各首脳の思惑は?
N2が帰ってきた!／シルビア&マーチ[illegible]の魅力と可能性を探る!
1973 FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP
DCCSウインターラリー／ランサー&インプレッサ登場。参加53台一気見せ!
特別企画／ヘルメット・カラーリング術大公開!



K-CARスポーツ専用設計

K'GRID ケイ グリッド

60·65



コーナーをキメる。

ストレートエンドからコーナーへ。強烈なGが全身を襲う。
タイヤのグリップは頂点で攻め続ける。トレースラインはイメージのままだ。
コーナーをものにした瞬間、視線は次のステージへ……
スポーツドライビングを実現する強力なグリップと限界でのコントロール性。
豊かなステアリングインフォメーション。コーナリングを速く、鋭く、そして一気にキメる。
サーキットで培われたテクノロジーをストリートへ。高性能の血統、V'グリッド。

攻めのグリップ

V'GRID ブイ グリッド

50·55·60



頂点では、常に“最高”を求められる。

4輪の頂点、F-1。ここでは、すべてにおいてベストなものが要求されます。厳しいドライバーのニーズに応えるべく、繰り返される試行錯誤。この高次元の戦いの中で、SHOEIは進化し続けるのです。そして誕生したのが、X-FOUR。フォーミュラーカーのフォルムを想起させる機能美に満ちたデザインは、カーデザイナー由良拓也氏の手によるもの。エアロダイナミクスを徹底して追求したティアドロップ型のシェイプは、口元に充分なスペースを確保。またロアーエンドに向かって流れる独特のラインが、超高速時のリフト感を抑え、安定したドライビング・フィールを提供します。いまSHOEIから、頂点を競うものたちへ。FOR BEST DRIVING.

●シールド周りの段差を最小限に押さえたフラッシュサーフェイス化により、風切り音を抑制●超高速時のリフトを低減し口元のスペースをワイド化する空力フォルム●シールド曇りの発生を押さえるデフロストポジションにワンモーションでホールドできるプリセットオープニングレバー●独自の3㎜厚の超硬質インジェクション・シールドは、厳格なスネルSA規格(火災放射テスト)をクリア

X-FOUR

¥68,000

(ライフサポート付 ¥73,000)

●規格:スネルSA90/JIS規格C種●カラー:ホワイト●サイズ:S.M.L.●構造:ダイニーマ&カーボン&ファイバーグラスH.L.構造、難燃性特殊内装布地使用※シールド(CF-4)は標準装備のクリアーと別売りのスモークの2種類があります。※専用ティアオフシールドは別売りです。



X-FOUR Light

¥46,000 今春発売予定

●規格:JIS規格C種●カラー:ホワイト●サイズ:S.M.L.XL.●構造:ダイニーマ&ファイバーグラスH.L.構造※シールド(CF-4)は標準装備のクリアーと別売りのスモークの2種類があります。※専用ティアオフシールドは別売りです。



●ヘルメットのあごひもはしっかり締めましょう。
●安全確保のため、改造はしないでください。
●カタログご希望の方は、
郵便切手175円を添えて、本社までお送りください。
●商品は改良のため、予告なく仕様変更することがあります。
●部品、修理、その他ご要望、ご質問等は
最寄りの営業所サービス課までお問合せください。
※標準小売価格には、消費税は含まれていません。

昭栄化工株式会社
本社/東京支店 東京都港区新橋2-9-2 鎌田ビル
〒105 ☎(03)3502-0301
大阪支店☎(06)451-6060
九州営業所☎(092)411-7048
仙台営業所☎(022)246-0155
名古屋営業所☎(052)703-3171

SHOEI

contents

R' RACING ON 4-1 1 APRIL 1993 No.139



COVER PHOTO by WORDS & Pictures
McLaren MP4/8·Ford

NASCARウインストン・カップ開幕戦デイトナ500 ——6
●アンサーJr.がストックカーに殴り込み！果たして……

マクラーレンMP4/8、いよいよ始動！ ——10
●エンジンはTAGフォード、ドライバーはアンドレッティ、ハッキネン、そしてセナ！

F1テスト シルバーストン＆エストリル ——14
●右京、ティレル・ヤマハをシェイクダウン。カペリはジョーダンで初始動！
●各チームともキャラミに向け最終調整

WRCスウェディッシュ・ラリー ——20
●雪を味方に……地元マツダ・コンソンが値千金の2連覇

全日本F3000開幕直前情報 ——26
●予震……タイムは1分41秒台に突入。激戦必至のF3000を読む

F3テスト ——30
●動きだした'93年F3

ニュースネットワーク ——35

プレビュー ——44
●グループA　オールジャパンツーリングカー300kmレース
●N1耐久　ツーリングカー500km耐久レースin TIサーキット・英田

F1プレビュー・大予想「'93F1はこうだ！」 ——46
●今宮 純、津川哲夫、西山平夫、トニー・ドッジンス、林信次、本誌おなじみの5人が大予想

'93年F1変革の流れを追う ——50
●レギュレーションの大幅改定。その影響は？

新連載 ワグナー・ゴンザレスのグランプリ・ポートレイト ——54

N2が帰ってきた！ ——56
●新カテゴリー——シルビア＆マーチN2の魅力と可能性を探る

レース東方見聞録 by アダム・クーパー ——62

ナイジェル・ルーバックの5thコラム ——64

SNAP VOICE ——67
●石川 朗

モータースポーツCOLUMNS ——68
●F1…今宮 純／国際…西山 平夫／USA…天野 雅彦／全日本…家村 清明

GPステーション ——70

ASKING ON ——72

コラム・で・レーシングオン ——74
●BOOK

'92-'93トップに聞く ——77
●森脇基恭／松本恵二／高橋国光／木下正治

インタビュー ハインツ-ハラルド・フレンツェン ——84
●「ドイツを遠く離れて」

ポイントスタンディング ——91

イベント＆ウイナー ——92

インフォメーション／イベントカレンダー ——94

レースダイアリー ——100
●'93西日本フレッシュマンレース第1戦
●'93TIサーキット・英田チャレンジカップレース第1戦
●'93筑波チャレンジカップレース第1戦

レーシングカートクラブ ——105

GO！ GO！ R'onチャレンジクラブ ——116
●気になるニューカテゴリー、FJを試乗！

ストリートトピックス ——122

PIT-IN PRESS ——126

ドライバーへの質問状 ——129
●高橋国光の巻

ウラネタリング ——130

R'on Special Issue F1 1950～1989 ——131
●1973年F1ワールドチャンピオンシップ

DCCSウインターラリー ——140
●立ちはだかる巨人……パルサーの綾部、ランサー、インプレッサを退け開幕戦を制す

スペシャル企画／完全レプリカメットを作ろう！ ——146
●ヘルメット・ペインティングのすべてを教えます

What's UP!? ——152

With Racing Mind ——155
●市光工業 ディスチャージバブル

スポンサー ——157
●三菱石油株式会社



このレベルになるまで いくら使ったか分からない！ それに俺、凝り性だから

岡田秀樹（＋服部尚貴）

「普通こんなに風が強かったらやらないって」
「大丈夫だって、やってみなハットリ。どれだけ上達したか見てやるから」と渋る服部尚貴選手を急かしているのは岡田秀樹選手。ところで、ふたりの前に浮いているのはラジコン・ヘリコプター？
「前は飛行機を飛ばしてたんだけど、ヘリは初めて買い。それから仙台でヘリを操動買い。それがアレ」と服部機を指さす岡田センシュ。
「それで凝り性だろ。アレでいろいろ苦労して、次にエンジンの大きなコイツを買った。やっぱり遠い方がいいし、コイツで130km／hぐらいは出るからね」
と空高く舞い上がったヘリを追う岡田センシュ。
「ここまで来るのにいくらつぎ込んだか。落ちたらその度にお金がかかるんだから。なッ、ハットリ」
「そう落としたら金が飛ぶけど、こっちのヘリは岡ピーのほど修理にお金がかからないから」と言いつつもやはり強風が気になるか、服部機の動きはぎこちない。
「ラジコンのクラブに入っていて、休みの日にはみんなここ（多摩川河川敷）で飛ばしっこするんだよ。その時に情報交換もして、例えばどこそこのパーツにすると速くなるって聞けば自分もつける」とホバリング。
「奥が深いよ、ヘリは。動きが3次元で前後左右上下がすぐ変わっちゃう。難しいけど、思いどおりの動きができた時は最高！　ハットリ、早く飛ばせって」と最後までハットリ君に機を入れる岡田センシュでした。



岡田RC師匠、服部機をメンテするの図

r a c i n g o f f









NASCAR WINSTON CUP ROUND1

35th DAYTONA500 by STP

Text & Photos/Masahiko Amano













インディ・チャンプ、デイトナに見参！

'92年インディ500ウィナーのアル・アンサーJrがストックカー最大のイベント、デイトナ500に初挑戦することは、全米で非常に大きな注目を集めた。

「インディ500がいつだってボクにとっては世界で一番のレースさ。去年の5月に勝ったからって、その事実は変わっていない。でもねぇ……デイトナには伝統がある。子供の頃から、いつかこのレースに出たいって思ってた。毎年2月、ボクはテレビにかじりついていたよ」

今回、彼の願いは叶った。彼のインディカーでのスポンサー、バルボリンがストックカーのヘンドリック・モータースポーツのサブスポンサーとなり、同チームから参戦する話がまとまったのだ。

慣れないストックカーをアルJrはものともせず、合同テストでは期間中のベスト5に入るタイムを叩き出して見せた。

「IROCでの経験が、ウインストン・カップ・カーのドライブには大きく役に立った。IROCマシンの方が少しだけ遅いけど、ほとんど変わらないからね」

決勝の1週間前の土曜日、暴り空に覆われ、強風も吹き荒れるコンディションの下で予選は行われた。ストックカー経験皆無のアルJrにとってはもちろん不利な条件だ。ポールポジションのカイル・ペティが1周2・5マイルのコースで平均時速189・426マイルをマークしたのに対して、アルJrは186・749マイルという低い数字を出すにとどまった。

だがデイトナのアルJrに対する手荒い歓迎は、これで終わったわけではなかった。予選レースではサスペンションのトラブルによりタイヤがフェンダーに接触。それが原因でクラッシュするという最悪の事態に陥ったのだ。彼は出場41台中の40位で、どうにか決勝出場権を手に入れた。

ここでアルJrのレーシングスタイルを思い出して欲しい。そう、彼はいつだって予選ポジションなんかものともしない。ふと気づくとトップグループに追いついていた、というお得意のパターンがストックカーでも期待されていた。

そして、その期待を裏切ることなく、ほぼグリッドの最後尾からスタートした彼は10周目までに10台をパス。去年のデイトナ・ウィナー、デイビー・アリソンらとポジション争いを繰り広げながら、この後一気に17位まで順位を上げてきた。

しかし、1度目のピットストップで10秒以上ロス。レースを引っ張る約15台のトップグループとの間には間隔を置くことを余儀なくされた。彼はセカンドグループの先頭を走り続け、トップと同じ周回にとどまって次のコ

ストックカー戦線、今年も熱く。アンサーJrが初挑戦。負けやしないぜ！

デイトナ500とインディ500。ストックカーとインディカーの違いはあるが
どちらもデッカイ、アメリカ人のお祭だ。で、今年はインディ・チャンプのアンサーJrが殴り込み
相手が誰でも遠慮しないのがストックカー。いきなり手荒い祝福でアンサーJrを歓迎した
ところがアンサーJrも負けちゃいない。最後尾からのスタートでいきなり上位にステップアップ
慣れないストックカーに戸惑うことも、焦ることも、ビビることもなくいつものようにトップを狙った
傷だらけでデイトナを後にするアンサーJrのとびっきりの笑顔はこう語っているようだった
「レースならなんでもOKさ。またシリーズの終盤で出たいと思っている。次は絶対に負けないよ」



燃えてデイトナ

ーションが出されるのを待った。

大きなアクシデントもなく迎えた終盤、アルJrは思惑通りにリードラップにとどまり、一気に5位までジャンプアップ。ところが、残り50周を切った157周目に思わぬ事態が待ち構えていた。

「アーンハートがターン3でボクを外側からパスしにかかった時、バンク下側にもマシンがいたから、ボクは上へも下へも行けない状況に陥ってしまった。そして、ボクを抜き切れなかったアーンハートがターン4の出口でボクのラインへ戻ってこようとしてリヤフェンダーにぶつかってきたんだ」

〝ルーキー〟を意味する黄色いストライプをリヤバンパーに貼りながら、アルJrはデイトナでその類稀なる才能を存分に発揮した。

「ボクはどんなものでもレースと名がつけば好きなんだ」と言う彼は、きっとまたストックカー・レースに挑戦してくることになるだろう。

結果は残念なものとなってしまったが、アルJrは初のデイトナ500を十分に楽しんだようだった。インディカー・シーズンが終わった後、10月末のフェニックス、あるいは11月中旬に行われるアトランタでの最終戦に、もしかしたら再びストックカーにチャレンジすることになるかもしれない。



デイトナに現れたアルJr駆るバルボリン・シボレー。マーク・マーティンのバルボリンカラーとは異なる



'93年のチェックポイントはフォードかシボレーか!?

イヤー・オブ・フォードと言えた'92年とは打って変わって、今シーズンは再びGM軍団が大きく巻き返して来そうだ。デイトナ500のポールポジションはポンティアック・グランプリに乗るカイル・ペティ、その外側はシボレー・ルミナに乗るデイル・ジャレットが獲得。2列目にもシボレー2台が並び、ビル・エリオットの予選5位がフォード勢の最上位だった。

「去年のポンティアックはスーパースピードウェイで特に遅かった。今年、NASCARが我々のトランクの高さをフォードやシボレーと同じにする新しいレギュレーションを導入したおかげだ」とペティは言う。「誤解しないで欲しいんだけど、ポンティアック有利にルールを書き換えてもらったわけじゃない。他と同じにしてもらっただけさ」。

リヤスポイラーの'93年ルールもフォードGM軍団の差を縮める結果となったようだ。去年の35度から5度も立てられた40度となり、100平方インチも面積が大きくされた。「スリークなボディシェイプを持つフォード・サンダーバードの空力的優位が、新ルールでは帳消しにされた」とフォードに乗るドライバーたちはロ々に言う。

「まるで大きな帆をつけて走ってるようだよ。去年までのようにバックストレッチでエンジンを止めて、ピットに惰性で戻って来ることはできない」と去年のポールシッター、スターリング・マーリンは印象を語った。

そしてもうひとつ。今年はボディ形状のチェックが厳しくなっている。ウィンストン・カップのマシンは、前後のスポイラーなどを除けば市販車と同じではなくてはならないが、当然少しの誤差は許されていた。その誤差の中にアドバンテージを見出していたチームは、それを使えなくなったのである。

ボディの手直しをシーズンオフの間にするはめになったエントラントからは、当然不満の声が噴出したが、新ルールはファンにとっては間違いなく「改善」だ。

出場マシンの性能は近づけられ、大きなスポイラーはリヤのグリップを増した。安定感の増したマシンで、ドライバーたちは以前よりもアグレッシブな走りを見せることになったのである。「3台が横に並ぶと、空気の流れはまるで予測のつかないものになる」と言われたスーパースピードウェイだが、コース幅の広いデイトナで今年は4台が横一線に並んで競い合うエキサイティングなシーンが見られたのである。

勝者はビッグネームJr.他の2世ドライバーは?

今回ポールのカイル・ペティは、もちろん、昨年限りで現役を退いたストックカー・キング、リチャード・ペティの息子だ。NASCAR最大のイベントにおいて、祖父リー、父リチャードに続いてペティ家の三代連続ポールが達成されたのだ。そして、フロントロウ外側のグリッドを得たのはデイル・ジャレット。彼は'61、'65年シリーズ・チャンピオンのネッド・ジャレットの息子である。

カイルは「去年までのボクはデイトナで全然いいところがなかった。それが親父がこのレースに出なくなった途端にポールを獲得。マシンの調子は素晴らしく、今年は勝てるんじゃないかと思えるほどなんだから、不思議なものさ。もし親父が出ないことが好成績につながると知っていたら、ママに頼んで彼を家に閉じ込めてもらっただろうにね」と笑う。

「デイル（・ジャレット）、デイビー（・アリソン）、ボクらは一緒に育ってきた。ひとつの家族みたいなものさ。親父に連れられて毎週のようにレースに来てたから、インフィールドがボクらの遊び場だった」

カイルもデイルも、そしてデイビーも、まだ彼らの偉大な父たち、リチャード、ネッド、そしてボビーのようにチャンピオンには輝いていない。その中からデイビーが去年、デイトナでの2世代目ウィナーとなった。

今年はデイルの番だった。父ネッドは通算50勝を挙げて2度チャンピオンになっているものの、デイトナ500では優勝経験がない。デイルは父の果たせなかった夢を現実のものとしたのである。

ジャレットはワシントン・レッドスキンズのヘッドコーチ、ジョー・ギブスがチームオーナーという異色チームに所属。そんなチームのドライバーが最終ラップ目前に見事なオーバーテイクをやってのけたのだ。

「アーンハートはターン3と4では少しルーズ（オーバーステア）だった。そこにチャンスがあると踏んだけど、勝負を仕掛けるタイミングは難しかったね」

前を行くマシンをパスする方法を発見したジャレットは残り数ラップに勝負を賭けるこ



注目の新人! ジェフ・ゴードンだ



ストックカー界注目の若手ジェフ・ゴードン。昨年、キング・ペティの引退レースで初登場と劇的なデビュー。わずか2戦目の今回、見事に5位に入賞し、その才能をいやと言うほど見せつけた。左の写真の#24が彼。一歩も引かない強心臓



追い付いてきたシボレー。どうするフォード!?





昨年、惜しくもタイトルを逃したビル・エリオット。フォード苦戦の予想だが

勝てない鉄仮面アーンハート。15度目の敗北





デイトナ500、15回挑戦するも勝てないアーンハート。今回も最後の最後で同じデイルにかわされた





昨年限りでストックカー・ドライバーを引退したキング。リチャード・ペティ。チームオーナーとして姿を見せていたがその存在感は他を圧倒する

燃えてデイトナ





昨年のチャンプ、アラン・クルウィッキ

勝ったのは今年も2世ドライバー。デイルJだ！



勝ったデイル・ジャレット。彼も父が偉大なドライバー。これが通算2勝目

とを心に決め、それまではターン3、4で大きく外側のラインを走った。そして最終ラップを目の前にした199周目のターン4、彼は一気にバンクの下側へと駆け降りてトップへと飛び出した。「アーンハートにボクのマシンは外側のラインしか速く走れない、という感覚を植えつけることができたんじゃないかな？　あのラップ、彼は外側をブロックするラインを取った。ところが、こっちはレース中の細かなセッティング変更でインでもアウトでもバッチリ走れるようになっていたから、狙った通りに彼をパスすることができたのさ」

デイルにとって、この勝利はウィンストン・カップ通算2勝目だ。彼自身がフル参戦7年目、そして結成2年目の新しいチームということを考えれば、実に素晴らしい成績だと言えるだろう。今年もデイトナ500は新しいヒーローをひとり産み出したのである。

勝てないアーンハート またもデイトナに散る

デイル・アーンハートは、またしてもデイトナ500で優勝を飾れなかった。リチャード・ペティに次ぐ通算5度のタイトル・ホルダーである彼だが、まだNASCAR最大のイベントでは勝っていない。何度も優勝候補に数えられながら、勝てなかった。

3年前の'90年も悠々とレースをリードしていたが、最終ラップにタイヤがバースト。この年はブッシュ・クラッシュ、IROC、ツイン125、グッディーズ300と前座イベントのすべてで勝ちながら、肝心のレースはゴールまで4分の1周のところで勝利を手放す結果となった。今年もアーンハートは前座の3戦で優勝。「今年こそは！」との印象を強く与えていた。

「マシンはとても強力だ。今年は大きなチャンスだ」とレース前は楽観的だったアーンハートだが、結果はまたも苦いものとなり、「考えられるすべてのバターンで、ボクはここでの優勝を逃してきた。今年はジャレットの方が速かったってことさ。彼のエンジンが一番パワフルだった」と語った。

3度チャンピオンになっているダレル・ウォルトリップもデイトナ500で勝てない年が続き、17年目にしてやっと念願の勝利を手に入れ、ビクトリー・レーンで狂気した。

来る'94年、通算16度目のデイトナ500に挑戦するアーンハート。今度こそ……。



2月15日シルバーストン。マクラーレンの期待を一身に背負って、ニューマシンMP4／8がシェイクダウンされた。ロン・デニスが見つめるそのマシンには、TAGエレクトロニクス製のさまざまな電子システムが装着されている。中でも注目すべきは6速フルATだ。だが、このマシンについてデニスは、「F1初などというおおげさなシステムはひとつもない。ひとつひとつのテクノロジーを検討し、総括したのみだ」と語る。

「MP4／8は、言わばエレクトロニクス主導型のマシンだ。こうしたシステムについてはドライバーの仕事を奪い、さらにはレースの精神をも損ないかねないという解釈もあるが、私は逆にドライバーが純粋にレースに集中する手助けになると考えている」

このようにマシン・コンセプトには自信満々のデニスだが、製作にはかなりの時間的プレッシャーがあったことを認めている。

「エンジンの決定が延び時間をロスした。だが、あらゆる可能性を探って結論を出すのがベストだったし、実際そうしたのだ。実際にマシン製作を始めたのは12月だったため、非常に急がなければならなかった。このため配線の取り回しなど細かな点は完璧でないが、南アフリカGPまでには解決できる」

「MP4／8のシステムはすべて社内で開発した。このようなハイテクマシンでは、マネージメント・システムはエンジンのみに機能していると考えてはいけないんだ。つまり、ATギヤボックスやアクティブライドを作動させるコンピュータと連動させる必要がある。だが実現化はかなりの困難がつきまとうため、我々はエンジンおよびシャシーをテストベンチにかけ、いろいろと試みてみた。エアロダイナミクスにしてもそうだ。風洞実験の結果を鵜呑みにしてよいのなら、MP4／8は空力面で大幅に進歩したことになる」

「サスペンションも昨年のものとはかなり異なっている。我々はアクティブ・サスをマスターすべく努力し、ある結論を下すことができたのだ。実は、昨年のシステムには基本的なミスがあった。姿勢制御に重点を置き過ぎて、人間の感覚がついていけなかったのだ。だから今回のシステムを造るにあたり、ユーザーフレンドリーな面をかなり重視した」

ニューアクティブ・サスペンションは英国

ロン・デニスが放った王者マクラーレン復活への切り札
究極のハイテク・マシン、MP4／8・フォード 満を持してデビュー！

WEAPON 最終兵器



ホンダに去られ、常勝神話も崩れ
窮地に追い込まれた、かつての王者マクラーレン
だがロン・デニスは、常に勝利への執念を絶やさない
まずアンドレッティ、ハッキネン、セナの3人を
'93年度ドライバーとして迎える意志があると発表し
またハイテクマシンの究極といえるニューカー
マクラーレンMP4／8を登場させ我々を驚かす
彼らの復活に賭ける決意は、並大抵のものじゃない!!

Text/Tony Dodgins Photos/Tony Dodgins, Christian Mattoh, Kenji Sawada

ピルシュタイン社の協力により完成した。しかしながらデニスは、あくまでこのシステム設計はマクラーレンにあることを強調する。

「もちろん、彼らの協力なしではシステムは完成しなかったが――」とデニス。「これはあくまで我々のシステムなのだ。ピルシュタインは例えば細かい技術面で貢献してくれたが、システム設計には全くタッチしていない。彼らは我々の引いた図面にしたがってシステムを製作した。さらにこのシステムを発展させ、市販車に応用できるようになったら彼らがライセンス生産する可能性はあり得る」

ところでチームのプレスリリースには『シャシー・コントロール』という説明があったが、このシステムは一体何だろうか？

「言わば、現在考えうる機能にマクラーレン流の味つけをしたものだ。開幕からABSを使うことはないが、このシステムはコースの特定のポイントで何速にシフトすべきかを記憶し、各コーナーで完璧にシフトダウンとシフトアップを行うことができる。セミATのようにドライバーがシフトチェンジのきっかけを与える必要もない。さらにマシンの走行位置を正確に把握し、ベストタイミングでシフトチェンジを行うのだ。シフト・プログラムはマシンがピットレーン前を通過するたびに記録更新される。コーナー入口でドライバーがスロットルオフすると、そのコーナーに合わせたギヤにシフトダウンするうえ、点火タイミングを遅くして制動距離を短縮させる。コーナーをクリアして再びスロットルオンすると今度は適切なギヤにシフトアップ。そのままペダルを踏み続けるとシフトアップを続け、次のコーナーの手前で再度スロットルオフするとシフトダウンするわけだ。メインストレートの長さも把握し、トップギヤまで自動的にシフトアップすることもできる」

もちろんこのフルAT機能はドライバーのシフト操作に優先するものではない。例えばスピンを喫した場合、一度そのプログラムはリセットされ、ドライバーは通常のセミATの要領で再スタートするが、ピットを通過すれば再びプログラムが開始され、マシンはフルATと化す。

各ハイテク装備を統括し、軽量のTAG電子ダッシュボードを採用した以外にも、このニュー・マクラーレンは軽量級のフォードV8のおかげでエンジンとシャシーのマッチングが容易になり、シャシーエンドまわりのデザインもかなりスリムになった。だが、マシンの進化と勝利は同義語ではないはずだ。それについてデニスは、力強くこう答えた。

「勝てないからといって言い訳をするつもりはさらさらない。今、言えるのは、マクラーレンは最善を尽くすということだ。自分たちの弱点を認めることは重要だが、自信が持てなければ何も生まれない。我々の身体には勝利を望む熱い血が駆け巡っている。マクラーレンは没落などしていない。それどころか確実に進歩している。我々は勝つのだ。南アフリカで勝てるのか、そもそも今シーズン中に勝てるのか、あるいは来年になるのかは分からない。だが、絶対に勝つということは、ここではっきりと断言しておこう！」


王者復活の意欲を隠さず、積極的な姿勢をみせたデニス

TEAM LOTUS



ニューマシン解説 マクラーレンMP4／8フォード *by David Tremayne*

ニール・オートレイの手によるマクラーレンMP4／8は、エンジンこそがらりと変わったが、基本的にはMP4／7Aの流れを受け継いだ印象を受ける。

目新しい点としては、カーボンファイバー製サスペンション。これはフロント、リヤともにプッシュロッド・タイプ、TAGエレクトロニクスがその機能を制御する。

TAGエレクトロニクスはまた、MCU-100シャシー・コントロール・システムを開発した。これはひとつの命令系統が、ATトランスミッション、アクティブ・サスを含むマシンすべての機能を制御するシステムだ。アクティブ・サスはマクラーレンとTAGエレクトロニクスがピルシュタインの協力によって開発したもの。また、このマシンは無線によってエンジニアがレース中にエンジン・オペレーションを変更できるようになっており、さらに横置き6速ATは各コース毎のメモリー機能を有す。

シャシーで特徴的なのはノーズ内側がえぐられ、サイドポンツーンが細身になった点。また近年の同チームとしては初めてアッパーボディー一体式モノコックとなった。

レギュラースポンサーのマールボロ、シェル、コートウルズ、ヒューゴ・ボス、グッドイヤーそしてTAGホイヤーはそのままキープ。また今回からアメリカの家庭器具メーカー、ロイヤル・アプライアンス、さらにイタリアの空調機器メーカー、カモズ



ハイノーズ化はされなかったが、ノーズ下面の'うねり'が特徴的なマクラーレンMP4／8

イのサポートを受けることになった。

また、エンジンカバー上の小さなロゴがフォード・カスタマーであることを物語っているが、トム・ウォーキンショウは今年のフォード供給体制をこう説明している。

「ベネトンがフォードの公式なワークスチーム、マクラーレンはロータス同様カスタマー扱いだ。彼らのエンジンは我々よりも少なくともⅠランク落ちる。マクラーレンとロータスにはシリーズVが供給されるが、我々はシリーズⅦを使用する。またイギリスGPにはシリーズⅧを手に入れるが、その時彼らはシリーズⅥかⅧになるだろう』

おそらくマクラーレンとロータスは事実上シリーズⅤⅠ/2エンジンで走ることになる。このエンジンにはシリーズⅥで開発された各機構が盛り込まれているが、ニューマチック・バルブは装備されていない。

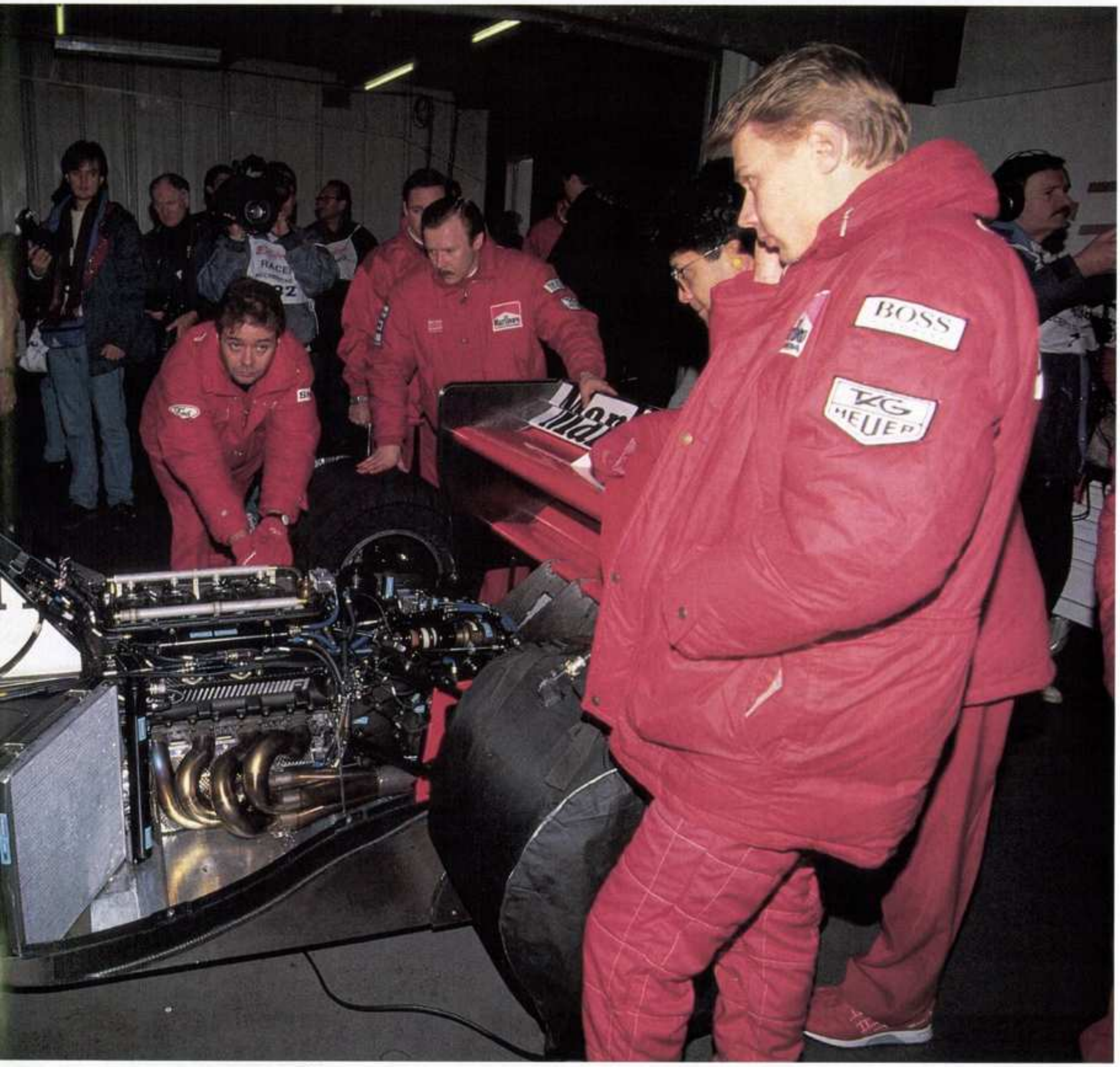
ところでマクラーレンがアウディ、BMWとエンジン供給についての話し合いを続けているという噂はいまだに囁かれている。

マクラーレンMP4／8 フォード主要諸元	
エンジン名称	フォード・コスワースHB-V8
エレクトロニクス	TAGエレクトロニック・マネージメント・システム、TAG2、12F集積点火／燃料噴射／データ獲得システム
トランスミッション	TAGエレクトロニック・システムによるマクラーレン製6速セミAT、フライ・バイ・ワイヤ・コントローラー&TCSによるMCU-100シャシー・コントロール・システム
シャシー構成	マクラーレン製カーボン／ハニカム・コンポジット（素材供給はハーキュリー社）
サスペンション制御システム	MCU-100シャシー・コントロールによるマクラーレン&TAG製アクティブ・サス
サスペンション	インボード・スプリング／ダンパー、プッシュロッド式
アクチュエーター	ピルシュタイン&マクラーレン製
ブレーキ	ブレンボ製
タイヤ	グッドイヤー製
ホイール	スピードライン製
ボディワーク構成	ワンピース・サイドパネル&エンジンカバー、フロアセクション分割式サスペンション&ノーズ・セクション
燃料／オイル	シェル製
ラジエター	マクラーレン&カルソニック製
オイルクーラー	マクラーレン&カルソニック製
オイルタンク	ギヤボックス・ケース一体式


フォードV8採用でスリムに


独自技術冴える新アクティブ


革新的なセミATを備える



マクラーレンのゼッケン8はミカ・ハッキネンに！

好調ロータス続投を蹴り、マクラーレンへ
結局、'93年の進路を変えたハッキネンの決意は
果たして無謀なギャンブルだったのか？
そしてまた、デニスが彼を選んだ真意とは……？

ミカ・ハッキネンは'90年に英国F3を制した後、翌年いきなりロータスでF1デビューを果たすというゴールデン・ルーキー。そして今シーズンは、ついに名門マクラーレンのシートを手に入れてしまった。だが、マクラーレンは彼のマネージャーであるケケ・ロズベルグがF1キャリアの最後に在籍したチームでもあり、この点から言うと、今回の移籍は当然のことと言えなくもない。

ハッキネンは'92年にぐんと力をつけ、一時は非力なロータスでマクラーレンやベネトンと対等に渡り合った。ロン・デニスはハッキネン起用の理由をこう説明する。

「ほとんどのチームオーナーが欲しがるドライバーが、今、世界中に10人はいる。その中には実力が平行線をたどっている者、下降している者、そして伸び盛りの者がいる。ミカはトップ10に入っているのはもちろん、まだまだ発展途上のドライバーだ。さらに彼は世界チャンピオンになれる可能性を秘めている。この2点から、私は今回彼をマクラーレンのドライバーのひとりに迎えたのだ。しかし彼に可能性があるからと言っても、それだけで



悪天候＆初期トラブルでMP４／８のポテンシャルのほどは見当もつかないが、新体制で臨むデニスらの表情は明るい

アンドレッティ、MP4／8のインプレッションを語る

インディカーから鳴り物入りでチーム入りしたマイケル・アンドレッティの行く手には、険しい道が続いている。全戦初体験のサーキットのすべてを短時間で頭にたたき込まなくてはならない。さらに原始的なインディカーから、ロン・デニス言うところの「電子制御満載の」MP４／８にスタイルを合わせる必要もあるのだ。

２月15日、ウェットコンディションのシルバーストンで、まずニューマシンのステアリングを握ったのはアンドレッティであった。今回の走行がウェットコンディションの下で行われたため、単純にMP４／８とMP４／７Ａを比較することはできない。しかしマイケルは明るい表情で語った。

「ホンダとフォードを比較するのはまだ時期尚早だけど、Ｖ８はコンパクトだからシャシーを小型でスリムにできる。風洞実験では良い数字を得ているし、空力面ではかなりギャップを埋められたはずだよ」

アンドレッティが初めてマクラーレンをドライブしたのは、'91年２月であった。当時のマクラーレンは王者の名をほしいままにしており、アイルトン・セナは開幕４連勝を達成した。だがホンダが去り、ウイリアムズに大きく水を開けられた現在の状況はマイケルにとっても無念だろう。だが彼は、さほど落胆していないようだ。

「僕はずっとＦＩに参戦したいと思っていた。もちろん、戦闘力のあるチームでね。その点、マクラーレンは最善の選択だったよ。ウイリアムズはさまざまなニューテクノロジーを採用して有利な立場を築いているから、ウチを含めて残りのチームは何としても彼らに追いつかなければならない。だが僕たちには新しいアクティブ・サスもフルATもある。特にギヤボックスはライバルに一歩先んじていると思うね。マシン製作に十分時間をかけられなかったから、開幕までにかなり努力しなくちゃならないだろう。トラブルもいろいろ出てくるだろうけど、開幕までには解決するさ／　パワーは確かにホンダに劣る。でも、フォードはＶ８だから、マシンをコンパクトにまとめられる。MP４／８がドライブしやすくて、戦闘力もあることを願っているよ」

マイケルの勇猛果敢さは父マリオも舌を巻くほどである。そんな彼がいたずらにライバルを恐れることはない。彼は、もちろんあのセナも恐れてはいない。

「本当に実力がなければ３度もタイトルを取ることは不可能だ」とマイケル。「そんなドライバーに勝たなければならない場合、少なくとも同じ武器を持っているのはプラスだね。でもセナがどうするか僕は知らないし、あれこれ言っても仕方ない」

最近FISAは急激なルール変更を提案しており、中には彼にとって頭の痛いものもある。３月18日のワールドカウンシルで承認されれば、フリー走行の時間は50%も短縮され、１イベントに使用できるタイヤもわずか７セットとなる。最も打撃を受けると予想されるのが、他ならぬ彼である。

「まあ、条件はみんな同じさ。でも１戦あたり７セットという規定は、インディカーでもやっていた。だからどうすれば良いかは分かっている。タイヤのパフォーマンスが落ちるのを覚悟しておけば、十分走れるよ。コース次第じゃ分からないけどね。特に荒れたコースでは読めない。ルールが変更されなければ問題はないんだけど、僕がどうにかできることじゃないからね／」

ナンバー３登録はすれど、セナの決断はいまだなされず　*by David Tremayne*

この冬の間、様々な噂が囁かれたが、マクラーレンとアイルトン・セナは'93年に関する合意に近づいている模様だ。ロン・デニスはFISAスポーティング・レギュレーションの第44条を使い、セナを３人目のドライバーとして登録している。



セナは２月24日のテストに参加するというが…

２月10日ブラジルでセナが出した声明によれば、今年レースに参加するかどうかをまだ決めていないため、チームとの契約には未だサインしていないという。

「チームによって登録されたことを今日知った」とセナ。「マクラーレンは私を登録したが、これは、私がマシンをテストし、意思を決定するよりもFISAの登録締切りの方が早かったからだ。ニューマシン設計上のつまづきや、'93年に使用するエンジンがなかなか決定しなかったため、デニスは私にニューマシンのテストを１月末に行い、その後で決めるよう提案した。だが現時点でマシンはまだ出来上がっておらず、一方でドライバーの登録の締切りが迫っていた。それでデニスは私を登録する意向を私に伝えて来たというわけだ。いつ新しいマシンのテストを行うのか知らないが、今回の件については数日内にマイケル・アンドレッティがシェイクダウン・テストをし、その後チームによって決定されることになるのだろう。私はデニスが私を登録するという決定を下したことに大変満足している。昨年彼がオーストラリアで私に交わした約束を守ることで、マクラーレンは再び彼らのプロフェッショナリズムを示したわけだ。これはこの５年間我々がいかにうまくやってきたかを物語るものだ」

しかしながらセナが今年グランプリに参加するかどうかはまだはっきりしてはいない。また金銭面の問題もまだ解決されてはいないことも示唆されている。デニスは1500万ドルを提示しているが、これに対してセナは2000万ドル要求しているという。



は一方通行に過ぎない。我々はチームとして、彼とマイケル・アンドレッティに必要なものを与えることができるのだ」

再び活気を取り戻したロータスのシートを獲って、あえてマクラーレンに加入したハッキネン。だがこの彼の決断は、実は大きなギャンブルだったのではなかろうか。なにしろロータスのテクニカルチーフ、ピーター・ライトはアクティブ・サスのパイオニアだし、財政問題さえ解決すれば、ロータスがウイナーになれる日もそう遠くはないだろう。ホンダとフォードのパワーの差を考えれば、昨年のシャシーではロータスが一枚上と言うこともできるはずだ。しかもマクラーレンはアイルトン・セナもノミネートしている。もしかすると、彼が全レース出場できない可能性だってありえるのだ。なのにどうしてハッキネンは、こういう決断をしたのだろうか？

「ロータスの２年間には満足している」とハッキネン。「いろいろと学ぶこともあったしね。いいチームだったよ。でも次のステップとして、僕はどうしても勝てるマシンが欲しかったんだ。マクラーレンは再びタイトルを取れるチームだ。自分の意志を決める上で、とにかくこれが大きなポイントだった」

さらにロン・デニスがつけ加える。

「近い将来、エントリーが26台を下回る可能性があるから、ウチが３台エントリーできる可能性もある。'93年からスポーティング・レギュレーションに第44条が追加されている。これはおそらく資金の少ないチームがドライバーをローテーションさせて、スポンサーに恵まれたドライバーを起用できるようにしたルールだが、ルールがある以上我々が適用して悪いはずはない。３台目のマシンをエントリーできる可能性を考えて、このルールを活用するのは悪いアイデアではないと思うね」

「まだセナの件が片づいていないため、この点については成り行きを見守る必要があるものの、ハッキネンにはチャンピオンになれる才能がある。そしてこの才能が開花するのは、彼がマクラーレンに在籍している時に他ならないと信じている。我々は彼をチャンピオンに育てようという強い姿勢を見せているから、彼も満足しているようだ。しかし、まず彼はしっかりと地に足をつけて、明日よりも今日を大切にしていかねばなるまい」

カペリの再起

フェラーリの悪夢を拭い去り イバン・カペリ、今、再スタートの時

F1シルバーストン・テスト／2月9日～10日／イギリス・シルバーストン
Photos/Words & Pictures, LAT Photographic

SILVERSTONE TESTING
9-10 FEBRUALY, 1993
SILVERSTONE

「僕が去年全くいいところを見せられなかったってことは、エディー・ジョーダンも認めるところさ。でも、だからこそ今年はもう一度、僕は自分がまだ十分にF1で戦っていけることをアピールしたいんだ！」

昨年までの現役ドライバーの多くが、シートを失ってしまった今年のストーブリーグ。当然、イタリアじゅうの期待を担ってフェラーリ入りしたものの、全く鳴かず飛ばずでシーズン途中に解雇されたイバン・カペリが、まともな'93年のシートを得ることができるなど誰も考えつかないことだった。オフシーズンのさまざまな噂の中でもカペリは、わずかにスペインの新興チーム、プラボF1のリストに名前が載るぐらいで、話題の中心からは遠く外れた存在だった。だが、今、彼は晴れてジョーダン・グランプリのナンバー1ドライバーとしての地位を与えられ、2月8日から行われたシルバーストン・テストで、いよいよジョーダンのニューマシン、193をテストする機会を与えられたのだ。

「そう、確かに僕は今年F1に乗れるかどうか怪しいものだったよ。エディーは昨年の中頃から声はかけていてくれたんだが、最終的に契約書にサインしたのは、わずか1週間前のことだったんだからね！」

そう明るく答えるカペリの表情には、昨年フェラーリで悪夢のシーズンを迎えていた時のような影はない。毎レースのごとく巻き起こるイタリア・プレスからの攻撃、そしてあれほど自分を信用してくれると言っていたフェラーリからの突然の解雇……。実際、元チームメイトのジャン・アレジもカペリにはかなりの同情を寄せている。

「昨シーズンのカペリは、実際かわいそうだったよ。序盤のつまずきでイタリア・プレスから猛攻撃を受け、すっかりチーム内の信頼をなくしてしまったからね。根本的にフェラーリは挙動が最悪だったけど、それ以外にも、僕と彼ではステアリング・フィールの好みが違っていたんだ。でも、テストはいつも僕の役目。彼の出る幕が与えられないといった状況じゃ、彼の好みに合ったマシンなんてできっこなかったんだ」

だが、それもすべて過去の出来事と化した。今、彼はジョーダンにいる。それだけで汚名挽回のチャンスは十分得ているのだ。

シルバーストンに現れたカペリは、まず、まだサーキットのあちこちに水たまりの残っ


結局当日はそのままテスト終了。カペリの本格的始動はエストリルとなった



右京いよいよ'93シーズンを始動！　マシンは昨年から大きな変化を見せてないが、これが序盤戦吉と出るか、凶と出るか？

右京もティレル020C・ヤマハをシェイクダウン

今回行われたシルバーストン・テストには、待望のティレル・ヤマハも参加。'93年度のドライバーである片山右京、アンドレア・デ・チェザリスとも姿を現し、ティレル020C・ヤマハのシェイクダウンを行った。

このティレル020C・ヤマハは第3戦ヨーロッパGPあたりで登場が予想される02Iが出てくるまでの、言わば暫定仕様という性格を持つ。今回登場してきたマシンは、ヤマハOX10Aエンジンのサイズ／重量が昨年チームが使用していたイルモアV10とほぼ同じため、ホイールベースを始めとする各諸元に大きな変更はない。もうティレル伝統のデザインとなったフロント・アンヘドラル・ウイングもその形状に変更はなく、'93レギュレーションに合わせたリファインだけにとどまっている。

満を持して登場したヤマハのニューV10エンジンOX10Aは、基本的には昨年ジャッドが使用していたGVエンジンをベースとして、エンジン内のムービング・パーツをヤマハ製のものに変更、同時にニューマチック・バルブ、可変吸気トランペット機構、ツイン・インジェクターといった新機構が盛り込まれたもの。今回は5バルブ化は見送られているが、5バルブ・バージョンもじき登場するという。このエンジンについてヤマハF1チーム監督の木村隆昭氏は「まさにヤマハとエンジン・ディベロップメント社の技術と経験が組み合わさったエンジン」と評している。

あいにく、シェイクダウン当日のシルバーストンは悪天候に見舞われ、テスト内容は決して満足なものとは言えなかったが、初日にはエンジン・トラブルでストップするまで80kmほど走行が重ねられた。このテストでは終始ヤマハV10にミスファイヤが生し、右京はこれが原因だったのか2日目にクラブ・コーナーでスピン、コースアウトしてフロントウイングの翼端板を傷めてしまった。

ティレルとの初仕事を終えた右京は、エンジンのミスファイアと悪天候でほとんどまともに走行できなかったが、それでもティレルになかなか好感触を得ていたようだ。チームは15日からエストリルに舞台を移し、本格的にテストを開始するという。



デ・チェザリスとのコミュニケーションも良好

スネッタートンではザナルディがロータス107B初体験

同じイギリスでもスネッタートン・サーキットでは、ロータスと契約を交わしたばかりのアレッサンドロ・ザナルディがロータス107Bのステアリングを握った。残念ながらシルバーストン同様ウェット・コンディションに見舞われたスネッタートンでの両チームのテスト・スケジュールは決して順調とは言えず、ザナルディも数ラップするにとどまった。チームは早々にテストを切り上げると、エストリルに照準を絞ると語ってサーキットを後にした。

さて、F1契約認定委員会の決定でミカ・ハッキネンの立場をフリーと認めざるを得なくなったロータスは、即座にザナルディとの契約書にサインした。おおよその予想どおりピーター・コリンズが目をつけていたドライバーの選択となったわけだ。ザナルディは14歳でカートを始めては来F3、F3000で好成績を収め、'91年には念願のF1デビュー（スペインGP／ジョーダン）を飾っている26歳のイタリア人ドライバー。しかしその後、機会に恵まれず昨年はミナルディでクリスチャン・フィッティパルディが負傷欠場した3戦のみ出場。今シーズンもほぼベネトンのテスト・ドライバーとして活動することに決まっていた。そこに訪れたビッグチャンスだったというわけだ。

ザナルディのことは'91年から注目していたというコリンズはこう語っている。

「確かに彼には注目していたが、実際に彼と接触したのはミカのことが話題に上がり始めた昨年末のことだ。その席で彼と話し合った私とピーター・ライト（ロータス・テクニカル・ディレクター）はすぐに彼を気に入ってしまったよ。彼のレースに対する姿勢やハイテクノロジーに対する理解に相当私たちはマイッてしまったんだ。そこで、ミカを確保できない時は彼を起用しようと決めていた」

実際、チームでは今もノーフォークのファクトリーにおいてセミATトランスミッションとアクティブ・サスペンションの開発を急ピッチで続けており、彼がベネトンなどで得てきたそれらの経験や知識は生かされるに違いない。

なお、チームではザナルディをジョニー・ハーバートと全くのイコールで戦わせると発表している。



彼の経験がどれだけロータスに生かされるか注目だ



雨のため、ろくな走行ができなかったザナルディ。エストリル・テストからが本格始動だ





今シーズン、ジョーダンの期待に応えられるか？

ているコンディションの中を20ラップほど周回し、今回セミATトランスミッション、トラクション・コントロールを搭載して現れたジョーダン193の初インプレッションを次のように述べている。

「まあ、今回のコンディションじゃ、ちゃんとしたマシンの印象は得られないよ。でも、エンジンのパイプレーションはフェラーリと比べると全然いいし、感じはマーチ時代のイルモアに近いね。シャシーはちょっとトリッキーな感じ。もうちょっとリヤのスタビリティが欲しいかな？　でも今回、グッドイヤーの93スペックのレインタイヤが間に合わなかったから、スリックに溝を掘って使用したんだ。それを考えると、この環境じゃこんなものかもしれないね。それよりも、今回僕は大きな感銘を受けた。それは、やっぱりマーチ育ちの僕にはイギリス・チームの方がピッタリと息が合うってことさ！」

ニューマシン続々登場!

本格的な合同テストとして最後となる今回のエストリルでは
いよいよ'93年開幕で見られるマシンが集まってきた
残念ながらマクラーレン、フェラーリ、ベネトンの3チームは
マシン熟成の都合によりキャンセルしているが
それでも8チーム・14台が参加
そろそろ、'93F1のカウントダウンが聞こえてきたようだ

F1エストリル・テスト／2月15日～19日／ポルトガル・エストリル

Text/Tony Dodgins Photos/Hiroshi Kaneko

ESTORIL TESTING
15-19 FEBRUARY, 1993
ESTORIL



電気系トラブルで散々、だが右京はなかなか好感触を得る

Tyrrell 020C Yamaha

ティレル020C・ヤマハ

シルバーストンでのシェイクダウンののち、本格的なテストに突入したティレル。だがテスト・デイの間ずっと電気系のトラブルが頻発し、やや不本意な結末に。「まだクルマの感触がつかみ切れない」と言うのはアンドレア・デ・チェザリス。「まずテレメトリーにトラブルが起きて、エンジンの電気系がおかしくなったと思ったら、次はリヤサス。まあ本格的に走るのは今回が初めてみたいなもんだし、これから問題をひとつずつクリアにしていくのが先決だね。エンジンはイルモアとほとんど大差なくって、今盛んにパワーアップしているところさ。もっと速くしなければならないことは彼らもちゃんと分かってるし、いずれにしても南アにはニューバージョンが投入されるはずだよ」

片山右京も思うままに走れず、フラストレーションを募らせているようだった。だが、初めての感触としてはラルースよりずっと良い感触を得ているということだ。



L 好調な滑り出しをみせたニュー・リジェ

Ligier JS39 Renault

リジェJS39・ルノー

リジェは2台のニューJS39を持ち込み、マーク・ブランデルとマーティン・ブランドルのふたりがテスト。ブランデルが2台のザウバーに割り込む4番手タイムを出した。チームのテクニカル・チーフ、ジェラール・ドゥカルージュにとっては満足のいく結果だったらしい。「ポール・リカールではほとんど走れず、マニ-クールは参考にならない。ここが勝負と覚悟していたんだ。やはりエストリルは最も難しいサーキットのひとつだね」

だがトラブル・フリーとはいかなかったらしい。「右フロント・ホイールを外したら、新しいホイール・ハブに問題があることが判明した。火曜日走らなかったのはそのせいさ。部品を待たなきゃならなかったんだ。でもリペアできてからは問題ない。金曜にはちょっとタイムアタックをさせてみたけど、結果には満足している」その言葉が示す通り、ブランデルの1分14秒5というタイムは、クリアラップが取れなかったにしては上々だ。

「ウイリアムズのギヤボックスを使うについては、まず勉強して馴染んでおくことが先決でね。まだ手にしたばかりでエンジニアも慣れてないから2、3問題はあった。しかしエンジンに関して言えばパーフェクトだよ」

M 高いポテンシャルは見せたが すべてはまだこれから

Minardi M193 Ford

ミナルディM193・フォード

クリスチャン・フィッティパルディ、ファブリツィオ・バルバッツァ揃って1分16秒台という有望なタイムを叩き出したミナルディ。しかしチームは、ギャップを通過する際の油圧サスのセッティングに苦労していた。

「悲喜こもごもの1週間と言うべきだな」とグスタフ・ブルナー。「素性は良さそうなんだが、とにかくまだ日が浅い。それにコースはバンピーでテストには最悪だしね。まあ、これから尻上がりに良くなるってとこだね」





T 突貫作業でテストに間に合わすも そのポテンシャルは未知数

Lola BMS193 Ferrari

ローラBMS193・フェラーリ

ニューBMSローラ・フェラーリは、ミケーレ・アルボレートとルカ・バドエルの手でデビューを飾った。マシンはテスト初日に組み立てるという突貫作業、アルボレートは火曜日にギヤボックス・トラブルに見舞われ、マシンのポテンシャルはまだ未知数。その後バドエルもよくありがちな初期トラブルに見舞われ続けた挙げ句、コントロールを失いクラッシュし、左リヤ部を大破。これでテストを終了しなければならなくなった。



今回のテストではウイリアムズだけが余裕のスケジュール。もうターゲットを確実にキャラミに絞っている

ESTORIL TESTING TEST REPORT

またもトップタイムはウイリアムズ! 早くもターゲットは開幕戦キャラミに

開幕戦キャラミを控えて最後の合同テストとなった今回のエストリル。ニューマシンのシェイクダウンが順調とは言えず参加を見送ったマクラーレン、フェラーリ、そして極秘テストのためシルバーストンに場所を変えたベネトンの不参加があったとはいえ、8チーム14台が顔を揃えた。その中で、ウイリアムズ勢はまたも当然のごとくトップタイムをマーク、しかし信頼性をめぐるトラブルばかりは免除といかず、週末を通じて悩まされた。

ウイリアムズは2台のFW15をアラン・プロストとデイモン・ヒルの手に委ねた。プロストがステアリングを握ったのはFW15Cというモデルで、コクピットから先が11ミリ短くなっている。これは今年のドライバーがふたりとも小柄だから実現できたシャシーだ。パトリック・ヘッドによれば、前回エストリルでテストした時に出た問題でまだ2、3納得のいかないところがあるとのこと。またプロスト自身も風邪をひいてあまり気分がすぐれず、最初の2日間はそれほど走り込まなかったようだ。

一方のヒルは好調で、5日のスケジュールのうち4日間で最速を記録した。火曜日には勢い余ってスピンする場面もあったが、幸いマシンにダメージはなかった。

「基本的な考え方としては」とヒルは言う。「ここである程度セットアップ・データをつかんでおいて、できるだけキャラミでの仕事を楽にしておきたい、ということなんだ。アランも僕も、まだ一度もあそこで走ったことがない。おまけに今年からフリー走行の時間が45分に短縮されてしまったからね」

カール・ベンドリンガーのザウバーはこれに続く3番手のタイムを記録したが、本人はダウンフォース不足にいくらか不満気だ。

「高速コーナーでどうにも思ったように踏めない」と彼。「まだ空力がベストじゃないんだ。開幕までになんとかしたいね」

今回はリヤ・ウィッシュボーンの溶接部が少し弱いという問題も明らかになって、このためチームは新しいパーツの到着を待つまでほとんど1日を棒に振ってしまった。

ザウバーのルイジ・マッツォーラは、「目下信頼性に関してテストを繰り返しているところだ。ギヤボックスはどうやら目処がついたが、得体の知れないちょっとしたトラブルがまだいくらか残っている。ここは午前と午後でコンディションが違い過ぎて困るね。午後になると気温が上がってタイヤの性能が落ちてくる。……とにかくパッシブ・サスだとハンディが大きいのは理解したよ」

ジョーダンは193を1台だけサーキットに持ち込んで、最初の3日間をイバン・カペリが、残る2日をルーベンス・バリチェッロが担当した。しかし、残念なことに不可解なトラブルがジョーダンを襲った。

「始まってすぐにセミATの制御ユニットがすべてイカれてしまった。電源部分で異常が起きたらしいんだ」とゲイリー・アンダーソン。「で、直ったと思ったら、今度はリヤの中段ウイングが壊れて……。原因は材質にあったんだけど、困るよね、こんなことじゃ。カペリには気の毒なことをしたよ。ようやくドライブする機会が訪れたと思ったら、全然マシンが走らないんじゃね……」

エリック・コマスとフィリップ・アリオーのふたりは、'93スペックのラルースはセットアップが難しいとこぼしていた。それにギヤップを越える時の挙動がちょっと手に余るという。アリオーは、水曜日にギヤボックス・トラブルに見舞われたものの、トラクション・コントロールの性能はなかなかと報告、ランボルギーニV12最新バージョンの仕上がりにも喜んでいた。



マシントラブル&風邪の影響でプロストは初日に珍しくスピン&コースアウトを喫する



ヤマハOX10A発表

前々ページでも概要については説明しているが、ヤマハの'93エンジンOX10Aが正式に発表された。3497cc72度V型10気筒エンジンの寸法諸元は全長625mm×全幅555mm×全高417mmとコンパクト。重量も135kg以下に抑えられている。最高出力は650ps以上とやや控えめな数値。燃料供給／点火システムはザイテック製だが、ヤマハ発動機としては今後ティレルと共同してシャシーとエンジンの共有データに基づくエンジン・コントロール・システムを開発していくという。

ウイリアムズ'93年出走OK

先頃フランスのマスコミに対しあからさまなF1界批判をしたアラン・プロストに対し、FISAはスーパーライセンスの発給停止をほのめかしていたが、2月12日のF1委員会においてマックス・モズレーはプロストに対しスーパーライセンスを発給、同時にウイリアムズの'93年エントリーも認め一連の騒動に決着をつけた。少なくともプロストに関しては3、4レース出場停止と予想されていたため、これは意外な結末だ。

今回の決定はモズレーがもういい加減F1のイメージを悪くしないために講じた措置で、ウイリアムズのエントリー承認に際しフラビオ・ブリアトーレは最後まで反対の意向を崩さなかったが、モズレーはこれを無視して承認決定を下したと言われている。ただし、今回の決定に対しては3月18日に行われるFISA世界評議会で、正式に認められなければならないという条件つきだ。一部ではスーパーライセンスの発給権が世界評議会にあることから、プロストは開幕戦に出場できても最終的にスーパーライセンスを取得できないのでは？　との憶測も出ている。

F1が根本から変わる?

今回行われたF1委員会では、ウイリアムズ／プロスト問題と併行して'93年以降のF1レギュレーションに関する決定も下された。これは主にハイテク禁止、コスト削減が柱となったものであり（詳しくはP36、P50〜53に）、ロン・デニス、フランク・ウイリアムズが強硬に反対したが、これも全員一致の賛成を得ないままモズレーが決定を下した。この決議案もFISA世界評議会の承認が必要となるが、自らのエントリーと引き換えに沈黙を守ったウイリアムズはともかく、現在デニスがコンコルド協定の全員一致の精神に背くと徹底抗戦の構えを見せている。

南アGP、キャラミを移転?

キャラミ・サーキット改修に12億円もの投資をしていたサーキット経営会社モーターレーシング・プライゼス社の親会社トールゲート・ホールディングス社が倒産したため、将来的に南アフリカGPはキャラミから移転するという噂が流れている。南アフリカGPの契約が'96年で切れると、ダーバン市が市街地GPとして誘致したいと名乗りを挙げる動きがあるというのがその根拠だ。

フェラーリいまだサスに問題

アクティブ・サスの全面見直しを理由にエストリル・テストをキャンセル、イモーラに舞台を変えたフェラーリは、いまだまともに走れない状態だという。ジャン・アレジ、ゲルハルト・ベルガーとも全くお手あげの状態で、チームスタッフは必死になって現在対策を検討中だ。



パッシブ・サスのマシンでは健闘のタイムを出しているザウバーだが、やはり路面の荒れたエストリルでは苦しいところが出てきたことを認める

ESTORIL TEST 2/15〜19

D.ヒル	ウイリアムズFW15C・ルノー	1'13"16
A.プロスト	ウイリアムズFW15C・ルノー	1'13"22
K.ベンドリンガー	ザウバーC12・イルモア	1'14"16
M.ブランデル	リジェJS39・ルノー	1'14"54
JJ.レート	ザウバーC12・イルモア	1'14"59
M.ブランドル	リジェJS39・ルノー	1'15"14
R.パリチェッロ	ジョーダン193・ハート	1'15"50
E.コマス	ラルースLC92B・ランボルギーニ	1'15"61
C.フィッティパルディ	ミナルディM193・フォード	1'16"18
F.バルバッツァ	ミナルディM193・フォード	1'16"50
P.アリオー	ラルースLC92B・ランボルギーニ	1'17"18
I.カペリ	ジョーダン193・ハート	1'17"20
A.デ・チェザリス	ティレル020C・ヤマハ	1'17"63
L.バドエル	ローラBMS193・フェラーリ	1'19"30
片山　右京	ティレル020C・ヤマハ	1'19"44
M.アルボレート	ローラBMS193・フェラーリ	1'20"38



正式契約後初めてのテスト参加となるアリオー。ベテランの活躍に期待したい



今回ジョーダンはセミATとアクティブ・サスを持ち込んだが、うまく機能せず。5ヵ月ぶりのF1ドライブとなるカペリには不運な結果だった

セリカを駆る地元のマッツ・ヨンソンが
ワークスドライバーを退けスウェディッシュ2連覇

味方に

今年からシリーズ全戦にメイクスとドライバーズタイトルが懸かることになり
このスウェディッシュ・ラリーにも昨年以上に華やかな顔ぶれが集まった
今回のラリーはスタートからゴールまで
カンクネン、オリオール、マクレー、そしてヨンソンと4人のドライバーが
目まぐるしくトップを入れ替える激しい戦いを展開した
最終日。1位から4位までの差はわずかに28秒
そしてこの日途中から降り始めた雪が勝負の行方を変えた



雪を

42nd Swedish International Rally
12-14 February 1993, SWEDEN
World Rally Championship-Round2

Photos/Toshiyuki Iijima Text/David Williams

歴史に残る好バトル

今回のスウェディッシュ・ラリーは、クラシカルなラリーバトルを再現した、という意味において、'67年のモンテカルロ、'78年のポルトガル、そして'89年のサンレモなどと並び称される名イベントとして、歴史にその名を残すことになるだろう。

優勝したマッツ・ヨンソン、そしてユハ・カンクネン、コリン・マクレー、ディディエ・オリオール、この4人のドライバーが、スタートからゴールまで間断なく競り合いを演じ、トップから4番手までの差もわずか40秒という接戦だったのだ。とにかく難しい理屈を抜きにしても、グループA規定が導入されて以来、最も僅差で戦われた最もエキサイティングなラリーだったと言っていいだろう。

また、終始接戦が展開された原因のひとつには、やはり天候が挙げられるだろう。開幕戦のモンテカルロでさえあれほど雪がなかったのだから、スウェーデンにそれ以上の積雪を期待するのは土台無理というものだ。

スウェディッシュ・ラリーは、過去、'90年に積雪がなく中止されたことがあるが、今年もラリー開催の2週間前までほとんど雪がなく、開催が危ぶまれていた。かろうじて雪は降ったものの、その量はコースすべてを覆い尽くすにはほど遠く、コースはグラベルとアイスバーン。そのため、今回のラリーにおいては、細いスノータイヤは内部の空気温度が高まって膨らんでしまいパンクに見舞われる危険性が高まる。案の定、トップ争いを繰り広げた4人は、それぞれ少なくとも1回はパンクに見舞われている。マクレー以外のトヨタ勢にその傾向が顕著で、ヨンソンとオリオールは共に2回ずつ、つぶれたタイヤでの走行を強いられた。

出だしではオリオールがリード

今回のラリーには、トヨタがカンクネンとオリオールの他に、ヨンソンなど地元ディーラーチームから2台を出場させている。また、今年の緒戦となるスバルは、新しいカラーリングとなったレガシィを2台。ドライバーは昨年このラリーで2位のマクレーと、ハンヌ・ミッコラ。パリ〜ダカールで背中を傷めて出場できなくなったアリ・パタネンに代わ

スカンジナビアンしか勝てないこのジンクスに挑んだマクレーだが……

昨年のスウェディッシュ・ラリーではあと一歩で優勝の2位となっていたマクレーは、当然、優勝を狙っていたが、新規則によりミッショントラブルを抱えたままの走行を強いられてしまった




今年はアストラのデルタをドライブしての出場となったマキネンは4位でゴール


オペルの4WD車がワークス体制でWRCに初参戦。ドライバーはブロンクビスト


ワークスサポートのエスコートは、このリンドホルムも含め3台ともリタイア

って の参戦となったミッコラは、50歳になるベテランだが、歴代2位の通算18勝という記録と、'81年、'83年のスウエディッシュ・ラリー優勝の経験を持つ。そしてフォードは、マルコム・ウイルソン、ミカエル・エリクソン、そしてセバスチャン・リンドホルムの3台をワークスサポート。

オペルもイギリスの開発部門、モータースポーツ・ディベロップメントから、久しぶりのWRC復帰を飾った。カリブラ4×4をスティグ・ブロンクビストがドライブする。

2月12日、朝9時にスタートしたラリーをリードしたのはオリオールだった。

このスウエディッシュはWRCシリーズの中でも極めつけのスペシャル・イベントに数えられるが、このラリーはオリオールにとってまだ2回目の出場だ。

そのためもあってか、果してどこまでやれるか、オリオール自身心もとない様子。スタート前のコメントでも、「マシンの調子はどうかって？　それが分かれば苦労はないよ。2SSも終わった頃に、改めて聞いてくれよ」といった調子。

ところが実際には、SS3で従来のステージ記録を23秒も短縮し、オリオールは5秒のリードを築いてトップに立つ。そして、その後も順調に差を拡げて行く。

SS6では、ヨンソンがパンクで後退。カンクネンは、'87年以来の出場で、少しばかり手こずっている様子だ。その3度のワールドチャンピオンという経験を持つ、トップ・スカンジナビアン・ドライバーであるカンクネンを尻目に、ここまでラリーをリードするのはフランス人のオリオール、それを追うスコットランド人のマクレーという展開は、いささか風変わりで面白い。

そのマクレーは、差し当たって2番手キープで十分と考えていた。

しかし初日のSS8とSS9の間のリ・グループを過ぎたところで、オリオールがホイールのひとつを壊し、ずるずると滑ってコースを外れる間に2分をロス。そして、24歳のマクレーが、気がついてみたらカンクネンに20秒の差をつけてなんとトップを走っていたのだ。

その後、レガシィの4速ギヤに不調をきたして若干ロスもあったが、初日を終わっても2位のカンクネンにまだ17秒のリードを維持していた。

そしてマクレーは、その次のSS12、つまり2日目の最初のSSでトップランナーとして今回のラリー中最大の差を、後続に対して築く。初日を終わった時点で2番手と3番手につけていたカンクネンとヨンソンがパンクに見舞われたということもあったが、マクレーが駆るレガシィは、3台のセリカを向こうに回して、1分42秒という貯金を得ているのだ。

しかし、次のSSが始まってすぐ、マクレーにトラブルが襲いかかった。フロント・ドライブシャフトが折れてしまい、2分以上の痛いロスを喫するのだ。

これでマクレーは4位に後退し、代わってオリオールが再びトップに躍り出た。

オリオールも、僚友との差を徐々に拡げるが、そこでまたしてもパンクに見舞われる。このためSS18で1分を失い、再び4位に転落。しかし差は大きくない。この時点で4台は29秒差の中で張り合っており、ヨンソンとカンクネンがとりわけし烈なトップ争いを展開している。

最終日も続く激しいトップ争い

2日目を終え、カールスタッドに到着した時点では、カンクネンがヨンソンを5秒リードして首位。しかし、ヨンソンのセリカはオーバーヒートの兆候を見せており、どうやらヘッドガスケットの交換が必要らしい。

一方マクレーは完全に活力を取り戻していた。2日目の午後の大半は、エンジンがやや不調になっていたのだが、プロドライブのスタッフがそのトラブルの原因を究明していたのだ。エンジン・マネージメント・システムのワイヤーが1本たるんでいて、そのせいで燃料がリッチになり過ぎていたという。

3日目がスタートした時点では、トップに立つカンクネンに分がありそうに見えた。

ヨンソンはヘッドガスケットを修理するが、最終日の最初のふたつのSSを見る限り、これがどうも期待していたほど問題の解決になっていないようだし、一方のマクレーも交換したギヤボックスがリバースを失い、最初のユニットに戻したところが、直したはずのセレクター・メカニズムが直っていなかったのだ。これでマクレーは、残るセクションをすべて4速ギヤなしで走らなければならなくなってしまった。

そして、健闘を続けていたオリオールのリズムが崩れたのはSS22のことだった。オリオールのセリカが、突然大量のオイルを吹き始めたのだ。

SS23終了まではいかなるサービスも受けられない。手に入れたオイルを注ぎ足し注ぎ足しようやく走り切ったが、これがもとで5位に転落してしまった。ちょっと問題になりそうな状況下で彼が完全に止まってしまうのは、2SS後のことだった。

今年からコスト削減を狙ったレギュレーションが新たに加えられ、今回のスウエディッ


一時は5位を走行していたミッコラだが、レガシィにトラブルが続発し、最終的にリタイア

シュ・ラリーでもサービス禁止のロードセクションがいくつか設けられていた。そして、オーリオルがオイルを手に入れたのは、そのサービスが許されていない区間のことだったのだ。

これでオリオールは即座に失格を食らってしまった。しかしトヨタ・サイドでは、トラブルが発覚した2SS後のリタイアであるという見解を取っている。TTEによれば、ガソリンがコクピット内に漏れてきたが、そのSSが終わったからといって修理ができるわけではなく、危険なのでいずれにしてもリタイアさせるつもりだった、という説明である。だが、いったん芽生えた疑惑というのはそう簡単におさまるものではない。もともとその説明が説得力不足のところにもってきて、実はこの時オイルを都合した謎の人物こそ、フォトグラファーとして取材に来ていたオリオールの兄弟だった、という怪情報が流れたからたまらない。もし本当にそうだとしたら、TTEが暗黙の了解を与えていたに違いない、というわけだ。

降りだした雪が明暗を分けた

一方カンクネンの幸運も長くは続かなかった。最終日も中盤に差しかかった頃から雪が降りだし、それと同時にカンクネンの幸運は雪の下に隠れてしまったようだ。

積もったばかりの新雪は、いついかなる場合もトップランナーに有利に働くことはない。カンクネンがつけた轍によって、後続はより大きなグリップを得ることができる。

3SSもそんな状況が続いたところでカンクネンは3位へ後退。4速ギヤを失ったマクレーのレガシィがヨンソンのセリカに追いすがる展開だ。

最終SSのスタート時点で、ヨンソン、マクレー、カンクネンのトップ3台は17秒以内の僅差にひしめいている。

スバルのスタッフの気持ちとしては、ヨンソンとマクレーとの間にある13秒という差は、挽回不可能のように思えてならない。しかし当のマクレーは断固として追撃の構えだ。ところが、マクレーは6速全開でのスピン。2位という結果をも失ってしまった。

これでトヨタのワン・ツー・フィニッシュ。ヨンソンの2連覇という結果に終わった。

終盤になって降りだした雪にカンクネンは行く手を阻まれた

「今回はとにかくハイスピードのラリーだった。スウェーデンの国内チャンピオンの面目に賭けても、2年連続優勝を目標にしていた。最終日、終盤の雪に助けられた形になったが、これもラリーだ。念願の勝利を喜んでいる」とゴール後のヨンソン。

ヨンソンが2連覇を達成できたのは、他のライバルに比べトラブルなど、無用のロスが少なかったということに尽きる。しかしそれは、ヨンソンの優勝の価値を少しも下げるものではない。むしろ、ワークスチームのトップドライバーと互角に戦った堂々たる勝利と呼ぶべきであろう。

結局こうして、スカンジナビアン・ドライバーの独壇場というジンクスは守られることになった。いまだかってノルディック出身以外のドライバーがこのスウェディッシュ・ラリーを制したことはないのだ。しかし、今年の展開をつぶさに見る限り、必ずや近い将来このジンクスは破られるであろうという気がする。

速さということに関して言えば、何といってもオリオールとマクレーのふたりが際立っており、ファステスト・タイムの割合も他を圧倒している。とりわけオリオールの才能は抜きん出ており、今やオールラウンド・ラリーストとして彼の右に出るものはいない。さまざまな事情もあって実現に至るかどうか難しいところだが、トヨタ・チームのヨーロッパとしてはオリオールのサファリ参戦を早急に検討すべきではないかと思う。

今やオリオールが最強のラリーであることは誰も否定しようがない。ラリー界のアイルトン・セナと言えば彼の才能のほどが分かるだろうか。

マクレーは、ここのラリーに関する限りオリオールよりも経験豊富だが、オーバーオールということになるとやはりオリオールの足元にも及ばない。結果的には昨年よりも順位を落とすことになったが、おおむねヨンソンより速く、強敵を前にして一歩も引かぬ自信を身につけたようだ。

ライバルと比較して、メカ・トラブルという点でついていなかった。135kmに及ぶ最終日でミッション6速全部が生きていれば、あるいはヨンソンを抜いてトップに立つことができたかもしれない。

そして、4位にはアストラ・チームのデルタをドライブするトミー・マキネンが入り、その後にはビヨルン・ヨハンソンが駆るマツダ323GT-Rが続いた。

マツダのワークスチームはもはや存在しなくなってしまったが、かつてその核となった勢力はまだ生きており、今回のスウェディッシュ・ラリーで見事なパフォーマンスを披露したのだ。この活躍は、マツダのWRC撤退は完全に早まった決定だったと思わせるに十分なものだった。

ヨハンソンがドライブする323は、ワークスマシンには遠くおよばないシロモノだが、それでも3台のワークス勢とアストラのデルタに遅れただけで、5位という立派な成績を残している。しかも、トップ争いをした4台に匹敵するタイムを出すことも度々あった。マシントラブルはドライブシャフトを1回破損したのみ。さらに、ドライバーが盛りを過ぎた41歳のヨハンソンという点を考え合わせても、マツダの撤退は残念に思える。

その一方で、フォードにとってこのラリーは散々だった。ウイルソンとエリクソンは、それぞれクラッシュ、クラッチ・トラブルで初日にリタイア。リンドホルムもエンジン・トラブルで2日目にリタイア。正規のドライバーがボルトガルのテストで不在だったとは言え、ワークスサポートの3台が、揃いも揃ってリタイアし、せっかくのポイント獲得のチャンスをフイにしてしまったのだ。

スウェディッシュ・ラリーを総括するならば、すべてのイベントにおいてマニュファクチャラーとドライバー両方をカウントすべきだ、ということを如実に示したラリーということになるだろう。シリーズを通じて世界規模で戦われるラリーには、本来ランクづけなどがあっていいはずがないのだ。


マツダ323GT-Rは41歳のヨハンソンのドライブで5位という好成績を残す


ハイダーが駆るアウディ・クアトロS2も7位と健闘した


ギャランVR-4を駆るケネス・バックルンドが総合8位で、グループN優勝

POINT STANDING DRIVERS (TOP10)

1	J.カンクネン	23
2	D.オリオール	20
3	M.ヨンソン	20
4	F.ドルクール	15
5	M.ピアシオン	12
6	C.マクレー	12
7	K.エリクソン	10
7	T.マキネン	10
9	B.ヨハンソン	8
10	A.シュバルツ	6
10	P.エクルンド	6

MANUFACTURERS

1	トヨタ	40
2	フォード	17
3	ミツビシ	16
4	ランチア	14
5	スバル	14
6	アウディ	6
7	オペル	4

リーディングポジション

Etape 1

1	C.マクレー	スバル	1'59'01"
2	J.カンクネン	トヨタ	1'59'18"
3	M.ヨンソン	トヨタ	2'00'09"
4	D.オリオール	トヨタ	2'00'52"
5	T.マキネン	ランチア	2'01'52"
6	B.ヨハンソン	マツダ	2'02'47"
7	P.エクルンド	スバル	2'03'05"
8	H.ミッコラ	スバル	2'03'41"
9	H.エリクソン	マツダ	2'04'32"
10	S.ハイダー	アウディ	2'05'24"

Etape 2

1	J.カンクネン	トヨタ	3'37'30"
2	M.ヨンソン	トヨタ	3'37'35"
3	C.マクレー	スバル	3'37'50"
4	D.オリオール	トヨタ	3'37'58"
5	T.マキネン	ランチア	3'39'53"
6	B.ヨハンソン	マツダ	3'41'43"
7	P.エクルンド	スバル	3'43'27"
8	H.ミッコラ	スバル	3'45'33"
9	S.ハイダー	アウディ	3'47'53"
10	S.ブロンクビスト	オペル	3'50'00"

SSトップ3ドライバー　ラリー　リーダー

			SSトップ3ドライバー	ラリー　リーダー
Etape 1	SS	1	1 M.ヨンソン, C.マクレー, J.カンクネン, P.エクルンド, M.ウイルソン	M.ヨンソン, C.マクレー, J.カンクネン, P.エクルンド, M.ウイルソン
		2	1 M.ウイルソン　2 B.ヨハンソン　3 M.ヨンソン	M.ウイルソン
		3	1 D.オリオール　2 C.マクレー　3 J.カンクネン	D.オリオール
		4	1 D.オリオール　2 C.マクレー&M.ヨンソン	D.オリオール
		5	1 M.ヨンソン　2 C.マクレー　3 D.オリオール	D.オリオール
		6	1 J.カンクネン　2 D.オリオール&C.マクレー	D.オリオール
		7	1 D.オリオール　2 M.ヨンソン　3 C.マクレー	D.オリオール
		8	1 C.マクレー　2 D.オリオール　3 M.ヨンソン	D.オリオール
		9	1 J.カンクネン　2 C.マクレー　3 M.ヨンソン	C.マクレー
		10	1 C.マクレー　2 J.カンクネン　3 M.ヨンソン&D.オリオール	C.マクレー
		11	1 J.カンクネン　2 D.オリオール&M.ヨンソン	C.マクレー
Etape 2		12	1 D.オリオール　2 C.マクレー　3 S.リンドホルム	C.マクレー
		13	1 D.オリオール　2 B.ヨハンソン　3 S.リンドホルム&M.ヨンソン	D.オリオール
		14	1 D.オリオール　2 C.マクレー　3 B.ヨハンソン	D.オリオール
		15	1 C.マクレー　2 D.オリオール　3 J.カンクネン	D.オリオール
		16	1 M.ヨンソン&S.リンドホルム　3 D.オリオール	D.オリオール
		17	1 D.オリオール　2 J.カンクネン&M.ヨンソン	D.オリオール
		18	1 M.ヨンソン　2 T.マキネン　3 J.カンクネン	M.ヨンソン&J.カンクネン
		19	1 C.マクレー　2 J.カンクネン　3 D.オリオール	J.カンクネン
		20	1 J.カンクネン　2 M.ヨンソン&D.オリオール	J.カンクネン
		21	1 D.オリオール　2 M.ヨンソン　3 J.カンクネン	J.カンクネン
Etape 3		22	1 C.マクレー　2 J.カンクネン　3 D.オリオール	J.カンクネン
		23	1 M.ヨンソン&J.カンクネン　3 C.マクレー	J.カンクネン
		24	1 M.ヨンソン　2 C.マクレー　3 J.カンクネン	M.ヨンソン
		25	1 C.マクレー　2 M.ヨンソン　3 J.カンクネン	M.ヨンソン
		26	1 M.ヨンソン　2 C.マクレー　3 J.カンクネン	M.ヨンソン
		27	1 C.マクレー　2 M.ヨンソン　3 J.カンクネン	M.ヨンソン
		28	1 J.カンクネン　2 M.ヨンソン　3 C.マクレー	M.ヨンソン

RESULT

●ラリールート：1)カールスタッド（2月12日金曜9:00）→ファルン（金曜22:18）
519.85km　うちSSは11＝210.91km
2)ファルン（土曜7:00）→カールスタッド（土曜20:55）
528.50km　うちSSは10＝177.93km
3)　カールスタッド（日曜6:00）→カールスタッド（日曜14:46）
382.97km　うちSSは7＝131.79km
トータル1431.32km　うちSSは28＝520.63km

●上位10車　出走122台・完走52台

1	1 M.ヨンソン／L.バックマン	トヨタ・セリカGT-FOUR	A優勝		4'49'05"
2	3 J.カンクネン／J.ピーロネン	トヨタ・セリカGT-FOUR	A		4'49'18"
3	2 C.マクレー／D.リンガー	スバル・レガシィRS	A		4'49'33"
4	9 T.マキネン／S.ハルヤンヌ	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A		4'52'51"
5	12 B.ヨハンソン／A.オルソン	マツダ323GT-R	A		4'57'35"
6	18 P.エクルンド／J.ヨハンソン	スバル・レガシィRS	A		4'58'35"
7	11 S.ハイダー／K.ベンデル	アウディ・クアトロS2	A		5'05'46"
8	25 K.バックルンド／T.アンデルソン	ミツビシ・ギャランVR-4	N優勝		5'07'30"
9	13 J.キョレート／A.カパネン	ミツビシ・ギャランVR-4	N		5'08'24"
10	28 P.スバン／J.オルソン	オペル・アストラGSI	A		5'12'05"

●主なリタイア

6	D.オリオール／B.オセッリ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	SS26	エンジン
5	H.ミッコラ／B.ベルグルンド	スバル・レガシィRS	A	SS23	エンジン
4	S.ブロンクビスト／B.メランダー	オペル・カリブラ・ターボ4×4	A	SS21	エンジン
8	S.リンドホルム／T.ハントネン	フォード・エスコートRSコスワース4×4	A	SS17	エンジン
14	M.ウイルソン／B.トーマス	フォード・エスコートRSコスワース4×4	A	SS2	アクシデント
7	M.エリクソン／C.ソーナー	フォード・エスコートRSコスワース4×4	A	SS2	クラッチ



ズバ抜けた速さを見せながらトラブルに見舞われたオリオール

最終日をトップでスタートしたカンクネンだが、終盤から降りだした雪に行く手を阻まれ目前の勝利を逃してしまった





今回のテストでトップタイムをマークしたアーバイン。昨年型のローラに予選用タイヤを装着し1分41秒台をマークした

予選

'92年シーズンが終わりを告げると同時にスタートを切っている新たなシーズンの闘いは、スポンサー活動を含め、ドライバーの移籍、体制の変更、そしてニューマシンの開発とすべての面で始まっている。開幕戦までの時間が少なくなって行くに連れ、おぼろげながらシーズン序盤戦の流れが読めてきた。

この段階でフルシーズンの流れを読むというのは、現在の全日本F3000選手権シリーズでは不可能だ。選手権に参入しているチームの技術力は、これまでにも序盤の筋書きを一気に逆転させるだけの力を持っているので、安易にフルシーズンの分析をするのは早計なのだ。

さて、ビッグニュースといえば、2月の9、10日に行われた鈴鹿のテストで2台のマシンが予選用のタイヤで驚異の1分41秒台に突入したことだ。このタイムは昨年のF1日本GPのグリッドで見ても、8番手の位置からスタートできるというもの。これまでにもストレートこそ排気量の差でF1が速いが、コーナーではF3000が速いのは分かっていた。だが41秒台が出て、改めてF3000のコーナーでの異常なまでの速さを確認した。

41秒台に突入したのはエディー・アーバイン（92ローラ）とマルコ・アピチェッラ（童夢F103）で、ともにダンロップ・ユーザーだった。ダンロップは、決勝用のタイヤでもコンスタントに上位のタイムをマークしていて、同陣営は開幕戦が待ち遠しいことだろう。

童夢は、今シーズン昨年までのシャシーを大きく変更することがなく、外観からはほとんど違いは分からない。それでもモノコックの剛性アップなどを図ったという。唯一外観で旧モデルと異なるのは、大型のフロントウイング。アンダー傾向があった旧モデルに対処したものだ。

アピチェッラといえば、昨年いっぱいでレースからリタイアする意志を表明していたはずなのだが、来日していきなり41秒台とはどんな心境の変化があったのか。しかし、アピチェッラは「2カ月間レースから離れていて急に再び走りたくなったんだ」とアッケラカンと言った。

アピチェッラのチームメイトのエマヌエーレ・ナスペッティは、日本の状況に慣れないのかマシンをコースオフさせ壊してしまい、松本恵二新監督を困らせていた。アピチェッラが好調なのにひきかえ、タイムも全く伸びなかったナスペッティ。ふたりのイタリア人が同じチームの中で明暗をハッキリと分けていた。

新型ローラのトラブル

昨年、外国人として、初めて全日本F3000のタイトルを獲得したマウロ・マルティーニは新型ローラの熟成に手を焼いていた。初期的なトラブルをクリアしながら、ようやく本来のセッティングに入ったのだが、決勝用のタイヤで46秒台の前半、予選では44秒台の半ばに留まっているのだ。

「現在の状況は、ハッキリ言って遅いとしか言えない。コーナーでマシンがダンスするように安定しないんだ。



ディフェンディングチャンピオンのマルティーニだが、まだ初期のトラブルシューティングを行っている状態



ヒーローズでの2年目を迎えた黒澤も93ローラを



利男も新型ローラをシェイクダウン。92ローラのテストも行う



昨年の後半4戦に続き今年もノバで走ることになったフレンツェン



すでに93ローラのシェイクダウンテストを済ませている星野だが、今回のテストでは92ローラで積極的に走行。1分42秒台にまでタイムを縮める

新型ローラが続々とシェイクダウン そしてアーバインとアピチェッラが旧型マシンで 非公式ながら1分41秒台をマーク!

3月21日に開幕戦を控え、いよいよ国内の各F3000チームが本格的に動き出した 今年の全日本F3000も昨年以上に激しく、見る者を激震させるシーズンとなりそうな予感がする いくつかのチームがニューマシンをシェイクダウンさせる一方で 92ローラのアーバインとDOME F103を駆るアピチェッラが41秒台をマークするなど 今回のテストですでにその兆候が現れている

Photos/Hiroharu Sato, Racing on Text/Jiro Takahashi

もちろん連続してチャンピオンを狙いたい。だけど、このままじゃとても苦しいシーズンになってしまうだろう」とマルティーニは弱気な発言をしていた。

93ローラがタイムを出せないでいる最大の原因はオーバーウエイトにありそうだ。規定の540kgをはるかに超え、20kgから30kgも重くなってしまっているのだ。これをどうやって減量していくのかが今後の課題だ。ローラのインポーターであるノバ・エンジニアリングでは、その対策としてアンダーパネルを軽量にするなど、開幕戦に向けてマシンのシェイプアップを行いつつある。

マルティーニのチームメイトは、昨年フォルカー・バイドラーのピンチヒッターとして終盤4戦を闘ったハインツ-ハラルド・フレンツェンに決定。テストで早くもマルティーニと同等のタイムをマーク、時には若干マルティーニを上回るタイムをマークするなど、今年注目のドライバーである。

マルティーニとフレンツェンはマシンセッティングの好みが異なるドライバーでありながら、テストでいつもふたりのタイムが接近しているのが興味深かった。フロントウイングの角度をひとつとってもフレンツェンはかなり角度をつけてオーバーステア傾向のマシンで走行しているのに対して、マルティーニはあまり角度をつけずにどちらかといえばアンダー傾向のマシンが好みだ。

デリバリーが済み、マシンを組み上げたチームも93ローラを持ち込んでいるのだが、ペースは上がらない。

ヒーローズレーシングもアンダーパネル、オイルライン、ホイールなどで軽量化を図って行く予定だという。それでも15kg程度の減量が精いっぱいだろうと予測をたてていた。ヒーローズに移籍して2年目の黒澤琢弥が、1年目を終えてどのような成長を見せているのか楽しみだ。そして初優勝は成し遂げられるか。

ノバに続く早さで93ローラをシェイクダウンさせているホシノレーシングは、まずは92ローラで精力的に走行を行っていた。93はエキゾーストをチタン材パイプに換えるなどのトライを行い、軽量化を進める予定でいる。

「まずは、92と同じくらいまでに軽くしなくては93は闘えないだろう。だから今は92でやっている。今年はスポンサーも変わって心機一転で頑張るんだけれど、やっぱり頭の中は勝つことしかないから、92で行くのか93で行くのかは、速い方で行くということなんだ」と星野一義は静かにピットの中で語った。今シーズンからチームにエンジニアの宮坂宏が加わり、チーム力の充実を図っている。そして、昨年ユニバーサルレーシングにアドバイザーとし参画したニスモが、今年はホシノレーシングのテクニカルアドバイザーとしても加わることになり、宮坂とニスモとのコンビネーションがどのように速さに現れるか注目される。

93ローラの不評を真正面から受けているノバ・エンジニアリングの森脇基恭は「91ローラでも同じように、〈走らない〉〈タイムが出ない〉という状況がありました。し



昨シーズン終了後に引退をほのめかしてしたアピチェッラだが、再び童事に戻ってきそうだ。フロントウイングやアンダーフロアなど、新しい空力パーツを装着したマシンで、1分41秒台のタイムをマークした



ギルバート-スコットは92ローラでテストに参加



シェイクダウンテストらしくラッツェンバーガーのマシンもカラーリングが完了していない



元F1ドライバーのナスペッティだが、タイムは今ひとつ伸びていない

ローラ対レイナード、そして'93年型マシン対'92年型マシン
果たして開幕戦を制するのはどのマシンか

かし、シーズンを通して開発して行った結果、最終的に91は90を上回ったのです。ですから93も必ず速くしてみせます」と言い切った。

星野は41秒には突入できなかったが42秒台をマーク、決勝用でもコンスタントに45秒台でラップして好調さを示していた。

星野と同じように92ローラで走り込んでいたのは41秒台突入を果たしたアーバインだが、セルモのモディファイを受けてきているそのマシンは、ダンロップ・タイヤの好調さで一気に加速した。これまでにも速さでは異彩を放っていたアーバインはドライバー仲間でも常に注目視されてきたし、予選での速さは昨年にも十分評価されている。特に強烈な印象を与えているのが美祢サーキットでの2年連続優勝だ。雨でも晴れでも、コースが荒れていようと、どうであろうとアーバインは美祢で速い。

決勝で安定した走行ができれば、このアーバインは赤丸注目のドライバーなのだ。

「多く勝てるに越したことはないよ。そうすればチャンピオンにもなれるかもしれないしね」といつものようにヒョウヒョウとした表情と卓口でコメントするアーバイン。シーズンの序盤戦は彼を中心として展開する可能性も濃くなりつつある。

〈今年はチャンピオン狙いたい〉という鈴木利男も93ローラを走らせたインプレッションを「ミッションの入りが悪く、そして車の重さを感じるし、コーナーが連続しているセクションでは車速が遅くなってしまう」と語った。昨年終盤の快進撃を自分で思い出させるように92ローラに飛び乗った鈴木は、予選用タイヤを装着、43秒台をマークして自分の調整も忘れない。終盤戦で素晴らしい走りを見せたとはいえ、鈴木がファンの注目を集めた中段グリッドからの追い上げは、彼にとってリスキーなレースであった。もし、もっと上位のグリッドからスタートできていたのなら、楽に勝てたレースも幾数あったのだ。決勝での走りは昨年と同じに問題なしとして、予選で好位置につけられるどうかが今シーズンの利男の結果を左右する。

昨年の後半からテストにおいてのラップタイムチャートの上位に必ずランクされているのがトーマス・ダニエルソンなのだが、開幕を目前にしたテストでも彼はダンロップ・ユーザーの一人として上位タイムをマーク。なんとかして今シーズンに初優勝を目指す。

「トップタイムをマークするという自信はある。それがコンスタントにシーズンを通して出せるかが問題だ。チームも僕も、トップタイムがどのようにしてマークできたか100%分析できていない。それが分かれば勝てるんだ」とダニエルソンは言う。

最終戦に見事な初優勝を成し遂げ、F3000、2年目で若手ナンバーワンのポジションを得た服部尚貴は、昨年末からMC-060ELのステアリングを握ってテストを行ってきた。しかし、060の実戦投入がほとん


伊藤直澄もＦ３からステップアップ


カブコンの石川朗もＦ3000にデビューする



オーディションでシートを獲得した絵井保孝



影山正彦は１年ぶりに、中嶋企画からＦ3000復帰となる



今年もスピードスターのマシンをドライブするクロスノフは、昨年のケガも癒え、新しいシーズンに闘志を燃やしている



ニュー・カラーリングのマシンでテストに臨んだダニエルソン。今年は初勝利に期待がかかる



昨年の最終戦で初勝利を飾り、さらなる活躍が期待される若手のホープ服部尚貴は、今回92ローラでテスト

F3000テスト非公式参考タイム

ドライバー名	マシン名	タイヤ	2月9日 午前	2月9日 午後	2月10日 午前	2月10日 午後
11 E.アーバイン	ローラT92／50・無限	DL	1'46"680	1'46"307	1'45"305	1'41"745
40 M.アビテェッラ	DOME F102・無限	DL	1'46"932	1'43"445	1'44"378	1'41"810
19 星野　一義	ローラT92／50・DFV	BS	1'46"105	1'45"549	1'45"417	1'42"764
27 鈴木　利男	ローラT93／50,T92／50・DFV	BS	2'00"019	1'49"110	1'43"695	1'47"447
28 A.ギルバート-スコット	ローラT92／50・無限	BS	1'46"827	1'47"211	1'46"739	1'43"806
24 服部　尚貴	ローラT92／50・無限	BS	1'47"959	1'47"319	1'46"937	1'43"860
41 T.ダニエルソン	ローラT92／50・DFV	DL	1'47"161	1'44"861	1'44"090	1'46"867
10 H-H.フレンツェン	ローラT93／50・無限	BS	1'47"970	1'46"647	1'46"179	1'44"416
1 M.マルティーニ	ローラT93／50・無限	BS	1'47"348	1'46"545	1'46"181	1'44"579
12 絵井 保孝／影山 正彦	レイナードF92D・無限	BS	1'49"001	1'47"120	1'46"766	1'44"862
3 黒澤　琢弥	ローラT93／50・DFV	BS		1'46"544	1'47"623	1'44"980
5 J.クロスノフ	ローラT93／50・無限	DL	1'48"631	1'47"946	1'47"150	1'45"777
8 E.ナスペッティ	DOME F103・無限	DL	1'48"458		1'48"775	1'47"856
21 R.ラッツェンバーガー	ローラT93／50・無限	BS	1'48"397	1'48"321	1'48"278	1'48"051
25 石川　朗	レイナードF93D・無限	BS	1'53"894	1'53"024	1'52"752	1'48"483
2 伊藤　直澄	ローラT92／50・無限	DL	1'53"705		1'50"501	1'57"775

TAKE TAKE ONE計測

レイナードの巻き返しなるか

一方の雄、レイナード勢はいったい今年どのような走りを見せるのか。インポーターでありレーシングチームを率いるル・マンの本間監督は「昨年モデルよりも一層日本のハイグリップタイヤに合わせたサスペンションを開発、レイナード社が昨年からテストを繰り返してきて、かなり良い結果が出ているので期待しています。今年こそローラを打ち破りたいですね」と語っている。

93Dをドライブしたロス・チーバーは決勝用タイヤで45秒台、予選用で42秒台のタイムをあっさりとマーク。これがまたレイナード勢の期待をふくらませている。しかし、チーバー以外に、同様のタイムを出しているドライバーはなく、今後レイナード・ユーザーがどのくらいの速さを見せるのかを見極めなければローラ勢が93で苦しんでいる対岸であまり楽観的な予測はできないだろう。横置きミッションにも一日の長があり、〈日本用のサス〉が当たれば、今年こそレイナードの年になるだろう。

レイナードユーザーは中嶋企画が影山正彦と絵井保孝の2台。そしてカブコンレーシングの一台がチーム・ルマンでルーキーの石川朗を走らせる。そして、F3000レースに初参入してくるトムスもレイナードを走らせると表明。ドライバーは関谷正徳が務める。

タイヤ3社の中ではダンロップ、ブリヂストンがテストを繰り返しているが、ヨコハマの鈴鹿におけるテストは開幕戦直前まで行われないためにそのデータがない。高橋国光を筆頭に、再びヨコハマに戻った和田孝夫、ミカ・サロがどのようなタイムをマークしてくるのかは未知数であるのだ。

開幕に向け、動き出した'93全日本F3



中嶋企画からスーパーNOVAに移籍、心機一転再スタートを切る中野。マシンとの相性もいいようで今年のダークホースとなりそう

F3 TESTING AT SUZUKA

バブル崩壊の影響を受けて今シーズンのエントリー減が心配されている全日本F3だがようやく少しずつではあるが本格的に動き出した2月15日、鈴鹿で行われた今年初めてのF3テストはわずか11台の参加にとどまったがまずは体制の決まっている有力ドライバーを中心にしたテストが行われたさあ、今年速いヤツは誰だ!?

2月15日／鈴鹿サーキット

Photos/Kiyoshi Kawabata

昨年までの大盛況、大激戦から一転、バブル崩壊の影響で大幅にエントリーが減るのでは？と予想されている今シーズンの全日本F3選手権。2月12日にはJAFから今シーズンの全日本F3選手権公式登録一覧が発表されたが(P39参照)、それによると参加登録数は48台に上っている。だが、とりあえず登録だけというものもかなり含まれている模様で、実際には20台前後になるのでは、という声がもっぱらだ。

そんな不透明な状況の中で、2月15日、今年初めての鈴鹿でのF3合同テストが行われた。今年に入ってからは、すでに1月にTIサーキットでテストが行われているが、この時には'93モデルのテストをいち早く開始していた、トムスとスーパーNOVAの2チームが走ったに過ぎなかった。そして今回、すでに今年の活動計画がほぼ決定し、マシンも準備できた11台、12名のドライバーが鈴鹿サーキットに集まった。

3年目を迎え、純国産F3シャシーに生まれ変わったトムス033Fを2台持ち込んだトムス勢は、田中哲也、トム・クリステンセン、高木虎之介の3名のドライバーが参加した。市販モデルとなった033Fは、すでにリカルド・リデルを走らせるナビ・コネクションと光貞秀俊を走らせるナウ・モータースポーツが購入済みで、今回のテストから参加予定だったが、オイルタンクにトラブルが発生したため、トムスの3台目とともにシェイクダウンは翌週行われる予定の鈴鹿テストに持ち越されることになった。

このため、今回はトムス・メンテナンス車を、田中とクリステンセンが1セッションずつドライブし、もう1台のセルモ・メンテナンス車は高木がドライブした。高木の方は今回がシェイクダウン。昨年12月からテストを開始したトムス車は、鈴鹿でのセッティングを行った。午前中にドライブした田中は「アンダーステアがひどい」と2分5秒台にとどまり、しかもクリステンセンが午後の走行開始直後にコースアウトしてしまったため、セッティングは思うようには進まなかったようだ。

一方、トムス同様、昨年12月から93モデルのダッラーラ393でテストを開始していたスーパーNOVAの中野信治と井上隆智穂、そして同じダッラーラ393を使用するエンドレスの藤村満男のダッラーラ勢が、好タイムを叩き出し、この日のトップ3を独占する結果となった。



昨年から033Fの熟成を進め、鈴鹿では強烈なアンダーステアに悩まされていた田中は「ひとつ直れば全部解決するはず」と語った



'93モデルの033Fを初ドライブしたクリステンセンだったがコースアウトで満足に走れず



まだ正式な今シーズンの体制が決まっていないフナキレーシングは、ベテランの羽根章浩を起用して'92年モデルのボウマンBC-2を2台持ち込んで精力的にテストを行った





タイムで1-2と好調なテスト結果にスーパーNOVAの井上とメンテナンス担当の紫苑Fの藤池代表の表情には自然と笑みが



昨年はイギリスでFVLに参戦した大西太一郎はレイナード923で参加

昨年スポット的に全日本F3に参戦した川本篤は、今年はフル参戦の予定だ。マシンは昨年後半アンソニー・レイドがドライブしたレイナード923。今回は初めてのレイナードとあって体慣らし的なテストに終始した



4台目となるダッラーラ393をドライブするのは、ニューカマーとして期待される山本勝巳。昨年5月、48歳になるお父さんと一緒にFJデビューしたという変わり種。だが1年経たずにFJでトップクラスに成長した実力は侮れないかもしれない



3シーズン目のF3となる藤村。シェイクダウンながら好タイムを叩き出した。フロントサスはツインタイプを使用する



昨年のビルヌーブと全く同じ体制でF3デビューとなる高木虎之介。T1テストではトップタイムも記録済



昨年までフォーミュラ・トヨタに参戦していた望月英弘は昨年12月のテスト同様、昨年檜井保孝がドライブしたラルトRT35での参加となった。まだ参戦は決定していないが可能性は高そうだ



昨年の富士F3リーグで一躍注目の的となった早田は、今年は新チームの深尾レーシングに移り飛躍を目指す。マシンは乗り慣れたボウマンの'93モデルBC-3。メンテナンスもフナキレーシングで行う

2月15日 鈴鹿F3テスト参考タイム（スーパーNOVA計測）

No	ドライバー	マシン	午前	午後
44	中野 信二	ダッラーラ393	2'03"67	2'02"86
4	井上隆智穂	ダッラーラ393	2'03"53	2'03"10
36	藤村 真雄	ダッラーラ393	2'04"16	2'03"64
27	羽根 幸浩	ボウマンBC-2	2'05"45	2'05"16
95	早田 岳史	ボウマンBC-3	2'05"22	2'07"48
90	望月 英弘	ラルトRT35	2'05"38	2'05"32
9	田中 哲也	トムス033F	2'05"77	———
8	高木虎之介	トムス033F	2'07"70	2'06"09
73	川本 篤	レイナード923	2'08"43	2'09"14
45	山本 勝巳	ダッラーラ393	2'10"57	2'10"06
10	大西太一郎	レイナード923	2'10"84	2'11"80
7	T.クリステンセン	トムス033F	———	計測できず

93モデルになってモノショックを採用したダッラーラだが、藤村のマシンはオプションのコンベンショナルなツインショックを採用していたのが興味深い。まだどちらが良いかは分からないが、モノショックに関しては、「最初は動きの違いにとまどったが、乗り方を合わせてやれば問題ない」と中野が語るように、かなりのポテンシャルを見せてくれるものと思われる。

この日のトップタイムを記録した中野は、「セッティング面ではまだやることはあるし、今日はニュータイヤも使っていない。まだ余力があるよ」と、ダッラーラの素性の良さ、そして可能性を嬉しそうに語った。

また、4台目のダッラーラは、昨年FJデビューしたばかり、1月の鈴鹿FJフェスティバルでは予選レースB組でトップを奪った山本勝巳が初ドライブとなった。スポンサーは父親、メカニックはひとりという完全なプライベート体制でフルシーズンF3参戦を決定したという。この日は初ドライブということでタイム的には見るべきものはなかったが、FJでも飛躍的な進歩を遂げた山本だけに、今後に注目したい。

昨年の富士F3リーグで活躍を見せた早田岳史は、今年使用するボウマンBC-3での初テストとなった。「今回は今年初めてなのでドライバーのトレーニング」と語る早田も、今年注目すべきひとりだろう。

いずれにしてもテストはまだ始まったばかり。今シーズン参戦するチームと93ニューモデルが出揃うのは開幕直前となりそうなだけに、今年の展開を占うためにも今後のテストには注目だ。

レイナード933上陸！



モノコックも含め基本的には92モデルからの変更は受けていないが、空力面ではかなり手が加えられた模様だ



フロントウイングの可変フラップ923に比べ大型に



リヤはウイング状カウルが追加され空力性能が向上！

待望のレイナードの93年モデル、933が鈴鹿テストの直前に到着、組み立てが開始された。このマシンは今シーズン高橋浩二が使用するマシンで、メンテナンスを担当する鈴鹿のアトム・カーズで組み立てが行われているものだ。

モノコックは'92年モデルの923と基本的には共通ということで、カウルを外した状態では全く区別はつかない。フロントサスペンションはピックアップポイントの移動を含めたジオメトリーの変更は行われているようだが、スプリング&ショックユニットはF3000とは異なりオーソドックスなツインタイプが採用されている。若干の変更を受けたフロントセクションに対し、リヤセクションはエンジンマウントやサスペンションは923からの変更はないという。

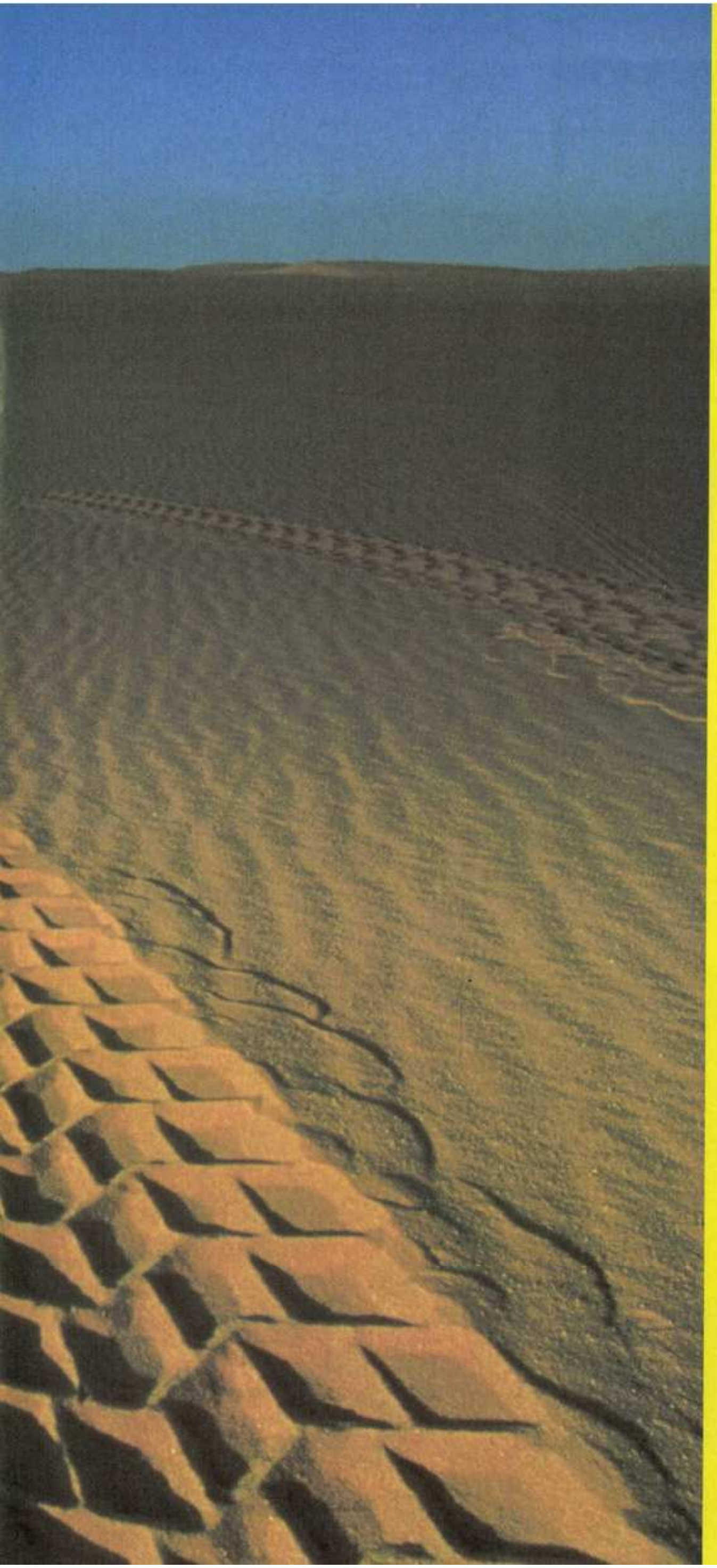
メカニカル部分では923から大きな変更は受けていないが、カウルワークの面では大きな変更をいくつか見ることができる。

一番の変更点はリヤカウルだ。空力マシンと呼ばれるダッラーラなどでは、リヤカウルの部分をいかに細くしてドラッグを減らすかに重点をおいているが、レイナードの手法は少し異っている。従来のリヤカウルの両サイドに、ウイングのような板を付けたのだ。これは、F3にしてはやや高いサイドポンツーン上面とサイドの整流をコントロールして、リヤウイングへより効果的に空気を流そうというものだと思われる。それを裏付けるように、フロントウイングの可変式の整流板が923よりも大型化され、サイドポンツーンへの整流効果を高めようとしているのだ。また、ノーズ部分もわずかにハイノーズ化されている。

このようにメカニカル部分は手堅くまとめ、空力面をさらに追求したレイナード933だが、さて実力のほどは。シェイクダウンは2月22〜23日、鈴鹿で行われる予定だ。



コクピットはモノコック上部が923より高くされ、ステアリングの操作性が大幅に向上されている



PARIS–DAKAR

1993パリ～ダカール
ミシュラン全部門完全制覇（7年連続）
乗用車部門／二輪部門／トラック部門



'93年のパリ～ダカールにおいて、乗用車、二輪、トラックの全カテゴリーで上位5台を制したのはミシュランだった。7年連続全部門制覇のこの快挙は、いかなる路面条件でも変わらぬ初期性能を発揮するミシュランのハイパフォーマンス・テクノロジーが、圧倒的な高水準にあることを実証している。卓越した耐パンク性、耐摩耗性、高速耐久性なくして8,877キロのステージを闘い、勝利を収めることは不可能なことだ。ミシュランの優秀性—それはロードにおける数限りない厳格な走行テストで鍛え、育まれた成果に他ならない。このパリ～ダカールにしても、大自然が作った言わば天然のテストコースともいえる。その苛酷な状況のなかで培われた高度な技術と膨大なノウハウは、世界のあらゆる道を走るすべてのタイヤに活かされてゆく。ミシュランタイヤのいつまでも新鮮で、変わることない確かな走り。比類のないその優れた品質は、ひとつひとつの貴重なデータの積み重ねから生まれてきているのである。

豊富なミシュラン4×4ライン（写真はXM+S144）





THE TIRE
MICHELIN

8,877kmのテストコース。

ミシュランにとって、パリ～ダカールでの勝利はひとつの結果にすぎない。
レースのゴールは、次なる研究開発のスタートであり、
初期性能の持続性に優れたタイヤづくりは、どこまでも続く。

いつも新しい走りが、ここにある。

Michelin Road

GAB

自分の身体がマシンになる。操縦性GABスポーツ。

身につけると、しっくりと身体になじむ。ピタッときまる。
マシンとドライバーをつなぐ、そんなアイテムがいくつかあります。
GABスポーツが、レーシングフィールドでの経験と研究を活かし、
ドライバーからの声を生かして選び抜いた、
安全性と感性と機能性。ヘルメットとグローブとバケット・シート。
身につければ、自分がマシンになる。GABスポーツから。

機能性のバケットシート
GAB BUCKET SEAT



■Type F-1 (3,900g)　¥68,000
■Type F-2 (4,100g)　¥80,000

クワトロ・バケットシート
■GTシリーズ　¥50,000～
■RXシリーズ　¥46,000～

安全性のBELL
BELL HELMET



RACE STAR II
SNELL M90規格　Weight:1,400g
¥30,000



AFX-1 PRO
SNELL SA90規格　Weight:1,512g
¥62,000



MAG-4
SNELL SA90規格　Weight:1,425g
¥30,000



MAG-4 PRO
SNELL SA90規格　Weight:1,247g
¥38,000

感性のレーシング・グローブ
GAB RACING GLOVE



●ブルー、レッド、ネイビー
●M、L　各¥9,800

WINGS
株式会社 ウインクス・コーポレイション・ジャパン　〒105 東京都港区新橋5-23-7 TEL.03-3431-9921(代表) FAX.03-3431-9841

BELL 特約店

北海道 ルート6札幌 0133-74-0666
関東 アルファ 048-873-6986 / アンフィニ 0423-46-2736 / キャロッセ 0273-52-3578 / プラザオートスポーツ 044-955-7579 / レイル 045-824-1835 / アライプロシステム 0429-25-3448 / 東京メカニカル 03-3701-8425 / プローバ 03-3421-3621 / オートプロデュースBOSS 0262-22-2688
関東 オクヤマ 045-934-5334
中部 オートプティック カルベット 0572-68-5144 / スズキラリーエンジニアリング 052-521-5560
関西 ベースメーカーウェスト 0734-26-2851 / ワークガレッジ 075-392-5149
中国 チェリッシュ 0864-85-1866
九州 アルテックレーシング 092-621-0650

NET WORK NEWS

プロスト&ウイリアムズ、出場OK！

2月12日、FISAはロンドンでのF1委員会の会議でウイリアムズのエントリーを認め、同時にアラン・プロストへのスーパーライセンス発給を決定、併せて今年のF1エントリーリストを発表した。エントリー遅延やプロストのF1批判により、ウイリアムズのエントリーが危ぶまれていたが、結局受理されシーズンに臨む。ただし正式決定は3月18日に行われる世界モータースポーツ評議会での承認が条件だ。

また今季の動向が注目されていたアイルトン・セナは、マイケル・アンドレッティ、ミカ・ハッキネンに続くマクラーレンの第3ドライバーとして登録されており、新マシンMP4／8をテスト後、今年の活動を決定する模様だ。なお詳しくは下表のとおり。マクラーレン同様、リジェも第3ドライバーとしてエリック・ベルナールを登録している。

しかしこれら以上に驚かされたのは、同委員会が下した他の決定事項だった。前述と重複するが具体的な内容は、①ウイリアムズは'93年F1選手権に参加できる。②フリー走行は午前9時30分～10時15分、予選は午後1時～1時45分。③1レースに1台のマシンが使用できるタイヤは7セット。④チームは各予選日に登録した2台以上のマシンの使用は不可。⑤燃料に関する新レギュレーションはただちに実施される。新燃料の研究は認められるが、昨年問題となった添加物の使用禁止。

ファブリツィオ・バルバッツァ、プロスト、デレック・ワーウィックにスーパーライセンスを発給する。

さらにF1委員会は賛成10、棄権3で以下の件を世界モータースポーツ評議会に提案することを決定した。

＊スポーティング・レギュレーション（'94年1月1日発効）

①マシンを自動的に制御したり、ドライバーの失敗をカバーするようなシステムの禁止。ただし(1)エンジンの機能のみに関係するシステム、(2)マシンがダメージを受けるようなアクシデント時に作動するシステム、(3)FISAによって特別に許可されたセフティ用システムは除く。②走行中のマシンとそのマシン関係者やドライバーとの間での信号交換不可。ただしピットボードによるメッセージやドライバーの身体の動きによるものは可。③1シーズンで各チームが使用可能なエンジンは最大12基まで、1グランプリ期間中は同じエンジンでなければならない。スペアカー使用はエンジン交換とみなす。

＊テクニカル・レギュレーション（'95年1月1日発効）

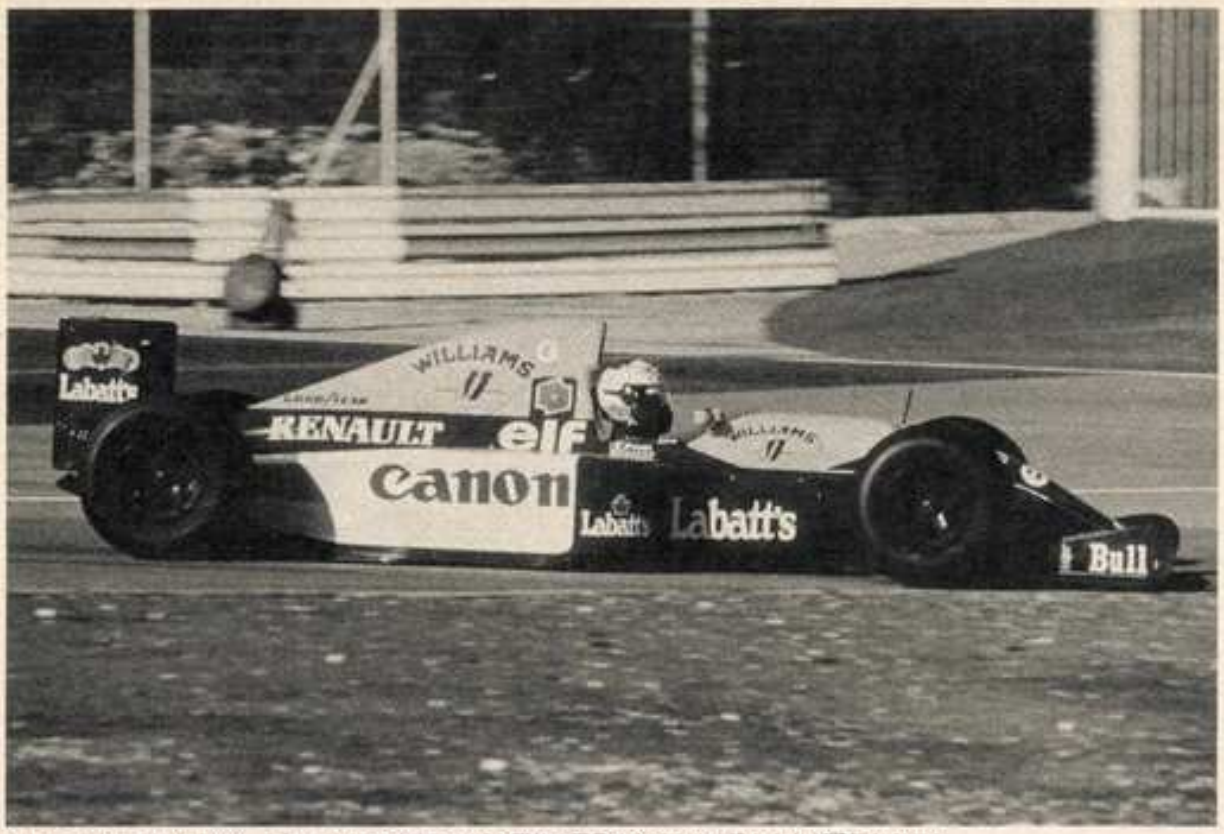
FI技術評価委員会は、マシンのアンダートレイについての新規則を作成する。これはマシンの速度を下げ、車高を上げてマシンの動向が車高変化に左右されないようにすることが狙い。同時にオーバル・コースも容易に走行可能なものとする。

＊FIのオーバル・レース

委員会は'94年のF1世界選手権の一部をオーバル・コースで行うこと、レース距離を500マイルまで延ばすため新しい給油規則を採択することを賛成10、棄権3で可決した。

これら新レギュレーションの導入により、Tカー、アクティブ・サスペンション、交信システム、予選用エンジンなどすべてが使用禁止となってしまう。つまり昨年のウイリアムズのアドバンテージは、来年一気に減ってしまうことを意味するのだ。これらから推測するにウイリアムズは今年のエントリーを受理してもらうため、FIでのハイテク技術禁止を譲歩せざるをえなかったのではないかと考えられる。

マックス・モズレー会長はこれで高騰するFIのコストを抑え、技術ではなくドライビングによる勝負に戻ると述べているが、ウイリアムズ以上のハイテクマシン、MP4／8を発表したロン・デニスが早くも不満を表しており、これらがすべて導入されるかどうかが注目される。



無事エントリーも受理され、プロストはウイリアムズを駆り4回目のタイトルに挑むことが可能となった




セナ脱得の時間的猶予がなかったため、マクラーレンは3人登録をせざるを得なかったようだ

'93年F1エントリーリスト

No.	チーム	ドライバー	国籍	マシン	エンジン形式
0	キャノン・ウイリアムズ	デイモン・ヒル	GB	ウイリアムズ・ルノー	V10
2	キャノン・ウイリアムズ	アラン・プロスト	F	ウイリアムズ・ルノー	V10
3	ティレル	片山 右京	J	ティレル・ヤマハ	V10
4	ティレル	アンドレア・デ・チェザリス	I	ティレル・ヤマハ	V10
5	キャメル・ベネトン・フォード	ミハエル・シューマッハー	D	ベネトン・フォード	V8
6	キャメル・ベネトン・フォード	リカルド・パトレーゼ	I	ベネトン・フォード	V8
7	マールボロ・マクラーレン	マイケル・アンドレッティ	USA	マクラーレン・フォード	V8
8	マールボロ・マクラーレン	ミカ・ハッキネン	SF	マクラーレン・フォード	V8
9	フットワーク・無限・ホンダ	デレック・ワーウィック	GB	フットワーク・無限	V10
10	フットワーク・無限・ホンダ	鈴木亜久里	J	フットワーク・無限	V10
11	チーム・カストロール・ロータス	アレッサンドロ・ザナルディ	I	ロータス・フォード	V8
12	チーム・カストロール・ロータス	ジョニー・ハーバート	GB	ロータス・フォード	V8
14	サゾル・ジョーダン	ルーベンス・バリチェッロ	BR	ジョーダン・ハート	V10
15	サゾル・ジョーダン	イバン・カペリ	I	ジョーダン・ハート	V10
16	マーチF1	ジャン-マルク・グーノン	F	マーチ・イルモア	V10
17	マーチF1	ヤン・ラマース	NL	マーチ・イルモア	V10
19	ラルースF1	フィリップ・アリオー	F	ラルース・ランボルギーニ	V12
20	ラルースF1	エリック・コマス	F	ラルース・ランボルギーニ	V12
21	ローラBMSスクーデリア・イタリア	ミケーレ・アルボレート	I	ローラ・フェラーリ	V12
22	ローラBMSスクーデリア・イタリア	ルカ・バドエル	I	ローラ・フェラーリ	V12
23	ミナルディ・チーム	クリスチャン・フィッティパルディ	BR	ミナルディ・フォード	V8
24	ミナルディ・チーム	ファブリツィオ・バルバッツァ	I	ミナルディ・フォード	V8
25	リジェ・ジタン・ブロンド	マーティン・ブランドル	GB	リジェ・ルノー	V10
26	リジェ・ジタン・ブロンド	マーク・ブランデル	GB	リジェ・ルノー	V10
27	スクーデリア・フェラーリ	ジャン・アレジ	F	フェラーリ	V12
28	スクーデリア・フェラーリ	ゲルハルト・ベルガー	A	フェラーリ	V12
29	ザウバー	カール・ベンドリンガー	A	ザウバー	V10
30	ザウバー	J.J.レート	SF	ザウバー	V10

Photos/Tony Dodgins, WORDS & Pictures, STUDIO FOTOGRAFICO ALQUATI, Art Flores\IMPAC., Dennis Ashlock\IMPAC., Kenji Sawada, Koji Miura, Tatsuo Sakurai, Toshiki Kobayashi, Ken-ichi Yoshida, Hiroshige Satta, Hiroharu Sato, Racing on

フェラーリ、F1から撤退？新たにインディカー参戦か！


このままフェラーリがF1を去るとは考えられないが、果たしてモンテゼモロの胸中は？

かつて'80年代後半、フェラーリがインディカーへ参入する動きがあった。だがエンツォ・フェラーリが、これをとどまらせた経緯がある。既に今年のF1プロジェクトは進められているが、モンテゼモロはインディカーのようにコストを抑え、F1テクノロジーの制御を訴えていくようだ。これに同意するチームもあるが、うがった見方をすればテクノロジー競争に取り残されたフェラーリの遠吠えにも聞こえるとも言える。

彼とニキ・ラウダ、ゲルハルト・ベルガー、ジョン・バーナード、クラウディオ・ロンバルディ、ハーベイ・ポスルズウエイトがマラネロでフェラーリの近い将来について話し合ったと伝えられる。F1にセミATを持ち込んだのはフェラーリだったのだが……。

かつて'80年代後半、フェラーリがF1から撤退し、代わってインディカーか、GTレーシングのプロジェクトに取りかかるのでは？　という衝撃的な噂が起こっている。発端はフェラーリを率いるルカ・モンテゼモロ社長の発言のようだ。彼はイタリア人プレスに対し「我々を現在のF1にとどまらせるに十分な要素が見当たらない。もっと市販車レベルにF1のテクノロジーを近づけるようレギュレーションを改正しなければならない。現在のF1テクノロジーの95%は、市販車には何の関係もない」と述べたのだ。

しかしレースの世界にフェラーリをとどまらせる意思はあることを彼は続ける。「レースを止めるつもりはない。しかし我々は早急にプログラムを見直さなければならない。もちろん選択肢はいくつかあるが」と。

中嶋企画、今年の体制を発表


今年の意気込みを述べる中嶋悟とドライバーたち

2月17日、都内で中嶋企画の'93年レース体制発表があった。今年も昨年同様に活動のメインは全日本F3000とN1耐久シリーズ。F3000は2台体制となり、影山正彦と桧井保孝を、N1耐久には佐藤浩二と光貞秀俊を起用する。またスポンサーはPIAAで変わらず。白／黒のカラーリングはもうおなじみだ。

影山は'89年の全日本F3チャンピオンで、'90年F3000にステップアップ。昨年はF3000の活動はなかったが、グループAやグループCへと活動の場を広げた29歳だ。

桧井は23歳。'90年に全日本F3に参戦したが、翌年はイギリスに渡ってフォーミュラ・ボクスホール・ロータス選手権に参戦した。昨年は再び日本に戻ってF3を戦った。

中嶋は「いいドライバーを育てる可能性を広げるために2台体制とした」と説明している。

一方、新たにN1耐久に起用された光貞は弱冠22歳。取りあえずはN1で修行を積ませるが、F3000のふたりの成績が悪ければ光貞が乗る可能性もあるようだ。

スチュワート、コスワースACをテスト

コスワースの新F3000エンジン、ACの初テストが2月5日、シルバーストンで行われた。この新ユニットはポール・スチュワート・レーシング（PSR）の同じく新型のレイナード93Dに搭載され、チームオーナー兼ドライバーであるポール・スチュワート自身がステアリングを握った。

「多分このエンジンでシーズンに臨むと思うよ」とPSRのデイブ・スタップスは言う。「もう少しテストをしなければ決定できないけれど、それにしてもいいエンジンだよ。あちらこちらに歪がかかった朝のうちはギヤボックスの機嫌が悪かった。でも昼食後に40周こなしたが、ポールがどの回転域でも反応がいいってびっくりしていたからね」とコスワースACの素晴らしさを語った。

テストはこの後フランスで続けられる。スチュワートの他、全日本スペックのダンロップタイヤ装着のマシンでバウロ・カルカスチが2日間参加する模様。当然だがスチュワートはエイポン装着でテストを行う。

なおPSRのセカンドドライバーは依然として未定。デイビッド・クルサード残留か、ジル・ド・フェラン昇格のどちらかと考えられるが。


コスワースACに好感触を得たポール

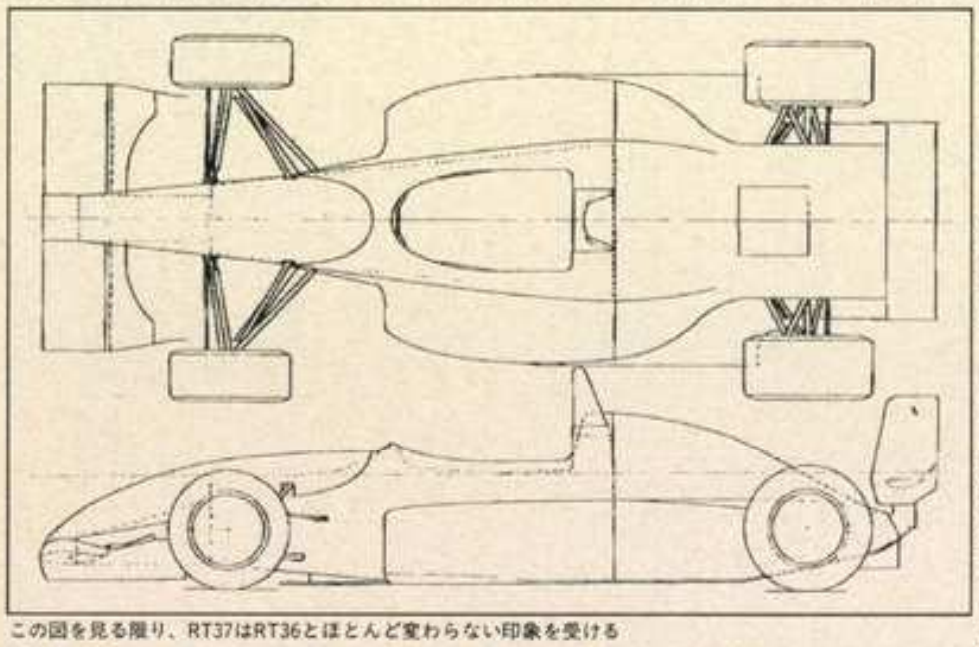
ラルトの'93年型F3マシン登場間近RT37は'こんなマシンだ！

ラルトの'93年型F3マシン、RT37が間もなくデリバリーされる。RT37は左図で分かるように、モノコックとフロントサスペンション部は基本的に昨年モデル、RT36と同じものだ。ただしモノコック自体は細部にわたって改良が加えられており、特にエンジンマウント部は大きく変わっている。またモノコック下のフラットな部分も大きくなっており、これによりダウンフォースの増加も見込まれる。

オイルタンクとリヤサスペンションは一新されているが、既にこのシステムは昨年のマカオGPでルーベンス・バリチェッロが走らせている。リヤサスペンションはプルロッドからプッシュロッドに変更され、またギヤボックスはRT36に比べ1インチほど長くなった。しかしホイールベースは変わらず。全く新しいリヤのアンチロールバーも採用された。

ノーズコーン、フロントおよびリヤウイングも新たに設計され、特にリヤウイングは改良されたディフューザーとの併用でより効果が出ると考えられている。さらにこのディフューザーにはギヤ交換が素早くできるよう取り外し可能なパネルがつく。

依然として日本では圧倒的なシェアを誇るラルトだが、昨年モデル、RT36の低迷とトムス・シャシー市販の影響により今年何台登場するかが楽しみだ。


この図を見る限り、RT37はRT36とほとんど変わらない印象を受ける


マカオGPでのバリチェッロ車。先行開発マシンだった模様



右から相沢かおり、近藤雅子、鈴木小百合のクイーンたち



鮮やかなグリーンは変わらず、ゼッケンも再び55番



ベテラン、鈴木利男と新鋭、飯田章のペアはシリーズを制覇するか？

日鉱共石NISMO体制発表
今年は鈴木利男と飯田章のペアに

昨年全日本ツーリングカー選手権に参戦し、優勝2回を含む好成績を挙げた共石スカイライン。今年も鮮やかなグリーンもそのままにスカイラインGT-Rで同選手権に臨むことが2月10日に発表された。

昨年のアンデルス・オロフソン／木下隆之に代わり、今年は鈴木利男／飯田章を起用、新しいチーム体制で総合優勝を目指すという。また昨年12月1日、共同石油と日本鉱業の合併により社名が変更されたため、チーム名は「日鉱共石NISMOチーム」となる。

鈴木利男は昨年、全日本F300で2勝を挙げた37歳のベテラン。ツーリングカー参戦は、'90年に星野一義と組んでいた時以来となる。

一方、飯田は弱冠23歳。'91年にニッサン・レーシングスクールの第1回検定会終了生として認定され、昨年はNISMOチームよりN-耐久シリーズに参戦、筑波ナイター12時間レース優勝を含む2勝を数え、シリーズ3位となっている。

なお今年度よりレースクイーンとして近藤雅子、鈴木小百合の2名を起用、イメージガールの相沢かおりと共に彼らを応援していくことも併せて発表された。

あなたもニッサンのスクールを受けないか？

ニッサン車ユーザーからニッサン車でレースをしているドライバーまで幅広く対象にしたニッサンレーシングスクール。今年も左表のように開催される。プロのレーシングドライバーを目指している君はぜひ！

●テクニカルクラス

受講料は15万4500円。スクールカーは新型ザウルス（NS-93スクール仕様）。受講資格は国内A級以上のライセンスを所有し、過去2年以内に(1)3回以上レース出場経験がある人。(2)FJ-1600等のフォーミュラタイプの車両で1回以上レース出場経験がある人。(3)5回以上カートレースの出場経験がある人。

●スポーツクラス

受講料は20600円。受講資格は普通免許を所有し、ドライビングマナーを守れる人。

ツーリングカー参戦は、'90年に星野一義と組んでいた時以来となる。

一方、飯田は弱冠23歳。'91年にニッサン・レーシングスクールの第1回検定会終了生として認定され、昨年はNISMOチームよりN-耐久シリーズに参戦、筑波ナイター12時間レース優勝を含む2勝を数え、シリーズ3位となっている。

なお今年度よりレースクイーンとして近藤雅子、鈴木小百合の2名を起用、イメージガールの相沢かおりと共に彼らを応援していくことも併せて発表された。

'93年度 日産レーシングスクール開催日程

テクニカルクラス（スポーツランドやまなしにて開催）

開催日	定員
第2回 9／3～4	12名
第3回 11／12～13	12名

ワンメイクドライバーズミーティング

開催日	開催地	受講対象
第1回 3／31	富士	フレッシュマン参加車両
第2回 4／28	菅生	マーチ東北、ザウルスJr.
第3回 5／16	中山	マーチ山陽
第4回 6／19	美祢	マーチ西日本、ザウルスJr.
第5回 8／3	筑波	マーチ筑波A、B
第6回 8／22	十勝	マーチ北海道

スポーツクラス（定員は各50名）

開催日	開催地
第1回 5／15	美祢
第2回 9／27	鈴鹿
第3回 10／23	仙台
第4回 11／19	富士
第5回 11／20	富士
第6回 12／10	TI英田

詳しい問い合わせはニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株営業部モータースポーツ課レーシングスクール事務局 ☎03-3767-1123まで



今年のBTCは昨年以上の激しいシリーズが期待される！

盛り上がるBTCのテスト近況

今年は昨年以上の多数の参戦が見込まれるイギリス・ツーリングカー選手権（BTC）。イギリス国内を始め、ヘレスやノガロでもテストが行われているBTCの近況を伝えよう。

まず2月1日、ウィル・ホイがトムスGB製作による今年型のトヨタ・カリーナEを初テスト。トヨタ・モータースポーツのマネージャー、ポール・リスブリッジャーは「まだマシンは完全ではない。試そうと思ったパーツがまだちょっとそろってないからね」と述べるにとどまった。

トムスGBではこのマシンを6台製作予定。2台はBTCワーク用に、2台はトヨタ・ベルギー用に、そしてもう2台はやはりBTCを戦うバークレーン・レーシング用だ。

一方ノガロではルノー19がシェイクダウン。昨年のBTCチャンピオン、ティム・ハーベイとアラン・メヌ、そしてアラン・オレイユの3人が精力的にテストに取り組んだ。

その後彼らはヘレスに移動、ブジョー・タルボ・スポールと共にミシュラン・タイヤのテストを行った。

最後にフォードがアンディ・ロウズと共にポール・ラディシクを起用、2カーエントリーを発表した。



ラディシクもモンデオを駆ることに

V6アルファロメオ155GTA速し
デビューイヤーでDTMを制するか？

今年のドイツ・ツーリングカー選手権（DTM）に殴り込みをかけるアルファロメオの新ウェポン、V6搭載の155GTAがテストでも速さも見せつけている。

ヘレスで行われたミシュランのタイヤテストでメルセデス（ザクスピード）よりも絶えず速い周回をこなしていたようだ。ドライバーは昨年のイタリアSTチャンピオンのニコラ・ラリーニとジョルジオ・フランチア。一方ザクスピードはクルト・ティームとイェルグ・ファン・オメンだった。

ワークスチームであるアルファ・コルセはラリーニとアレッサンドロ・ナニーニ、タイヤは関係の長いピレリでDTMに臨むが、サテライトチームであるシューベルは今回テストしたミシュランを履くようだ。しかしこれだけの素晴らしいパフォーマンスを見せるミシュランだけに、4台の155GTAともミシュラン装着の可能性もある。

なお残るシューベルのシートだが、既に決定済みのクリスチャン・ダナーのチームメイトとしてエマヌエーレ・ピッロが有力視されている。



V6搭載でさらに迫力を増したアルファロメオ155GTA。昨年のイタリアSTのようにDTMを席巻できるか？

マンセル、ラグナ・セカで新記録樹立！

開幕戦サーファーズ・パラダイスまであと3週間と迫ったPPGインディカー・ワールド・シリーズ。体制が続々と決定し、テストも繰り返されているインディカー界の近況をお伝えしよう。なお予想される今年のエントリーリストも併せて掲載したので参照してほしい。

●ニューマン・ハース

昨年のF-チャンピオン、ナイジェル・マンセル加入でアメリカ国内のみならず、ヨーロッパの、特にイギリスからの注目を集めている同チームだが、さらにマンセルの注目度が高まりそうだ。初めてラグナ・セカでテストをしたマンセルが、新マシン、ローラT93／00・フォードXBを駆ってコースレコードを叩き出したのだ。昨年マイケル・アンドレッティが記録したポールタイム、1分11秒85が同コースのレコードだったが、マンセルは1分10秒9を出したのだ。テスト初日はオイル漏れのため、わずか5周しか走行できなかったが、2日目に83周をこなし、なかなかいいんだろうね。セミAFーをやらないんだろうね。セミAFーをやらないんだけど」このタイムをマークした。

「ラグナ・セカはFーのコースに似てる。こんなきれいなところで何でTが長かったから、ギヤチェンジを思い出すのに時間がかかったけど」とマンセルは機嫌よくテストスケジュールをこなしていった。

その後チームはイエローフラッグが振られている場合を含め、レーススタンスのシミュレーションテストを行う予定だったが、3週ギヤが壊れたため、テスト終了となった。

●キング・レーシング

ローラT93／00の1号車が1月下旬にデリバリーされたキング・レーシング。シボレーCが搭載され、すぐにフェニックスに送られたマシンを精力的に駆ったのはロベルト・グエレーロだった。今年初めてのインディカー・ドライブになるグエレーロはテスト初日には21秒7にとどまったが、周回を重ねるうちに21秒を切るまでにタイムを縮めていった。特に大きなトラブルは発生せず。

「まだちょっと左に曲がっていくような気がする」とグエレーロ。続けて「このチームにはとても期待しているんだ。本当に素晴らしい人間がたくさんいる。だから僕も言い訳ができない。今年はきっといい年になるはずさ！」と今年に賭ける意気込みを述べていた。

なおチームオーナーのケニー・バーンスタインはグエレーロに加え、インディアナポリス500にはアル・アンサーとジム・クロフォードの3台で臨むことを発表した。マシンは3台ともローラ・シボレーC、スポンサーはバドワイザーとクエーカーステートの予定。

ちなみにアンサーは昨年のインディ500で3位、クロフォードはエンジントラブルで26位だった。

●ホール／VDS

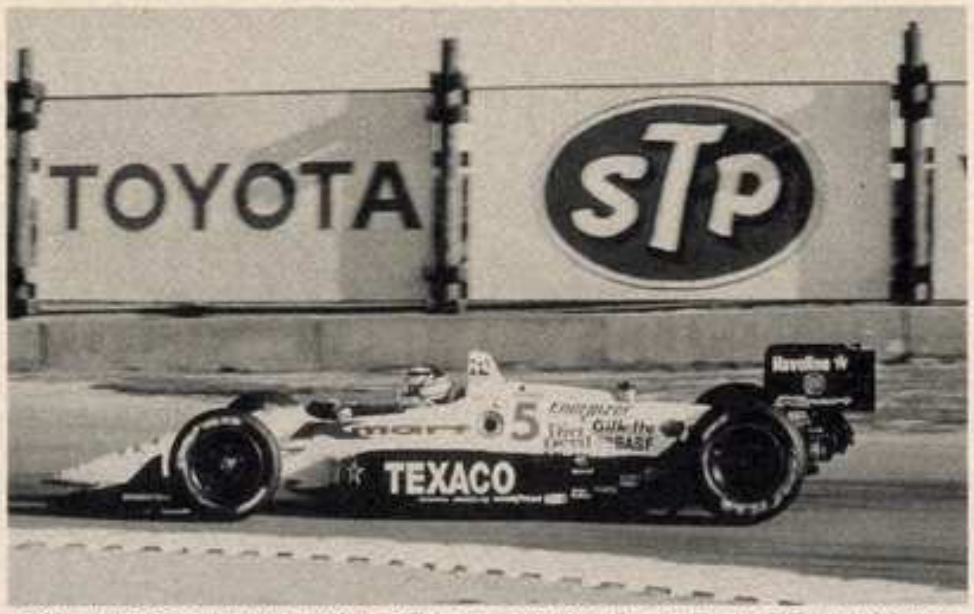
フェニックスでホール／VDSの初テストに臨んだテオ・ファビだが、残念ながらターン1でクラッシュ、ローラT93／00・シボレーに大きなダメージを与えてしまった。システムチェックのために40周ほどを費やし、これからタイムを上げていこうとする矢先の出来事だった。

同チームのエンジニア、ビル・パッパスによれば、わずかではあったが突然ターン1付近でにわか雨が降り、ファビはスロットルを戻したのだがコントロールを失ったという。スピンしたマシンは激しくコンクリートウォールにクラッシュしてしまった。壊れたマシンはフロントサスペンションのピックアップポイントの修理のため、すぐにイギリスのローラ社に送られた。また怪我を負ったファビはイタリアに戻ったが、チームに2台目のシャシーが到着次第アメリカに渡る予定だ。

「オーストラリアにマシンを送り出す2週間前には、もう一度テストをしたいんだが」とパッパス。「いや必ずしなければならないんだ。なぜならば、我々以外のチームすべてが我々よりはるか前を行っているのだから……」と述べていた。

●トゥーリー・モータースポーツ

以前PIGレーシングとエディー・チーバーとの契約を報じたが、同チームを率いていたノーム・トゥーリーが新たに興したチーム。チーバーも彼と行動を共にした。「PIGの出資者たちと私の目的が違いすぎるんだ。私はひとりのドライバーと共にインディカーのプログラムを進めていきたかった。だからチームを離れたんだ」とトゥーリーは言う。なお彼らが離れたPIGは、今年インディ・ライツのプログラムは進めるようだが、インディカーについては不透明になってしまった。



ラグナ・セカでのマンセルは遠くイギリスで見守るファンのみならず、インディカー関係者をも唸らせた


一方、新チャンピオン、レイハルは散々なスタートとなった

'93年PPGインディカー・ワールド・シリーズ暫定エントリーリスト

No.	エントラント	ドライバー	国籍	マシン	スポンサー
1	レイハル・ホーガン・レーシング	ボビー・レイハル	USA	93トゥルースポーツ・シボレーC	ミラー・ビール
2	ウォーカー・モータースポーツ	スコット・グッドイヤー	CDN	93ローラ・フォードXB	マッケンジー
3	ギャレス・レーシング	アル・アンサーJr.	USA	93ローラ・シボレーC	バルボリン
4	ペンスキー・レーシング	エマーソン・フィッティパルディ	BR	93ペンスキー・シボレーC	マールボロ
5	ニューマン・ハース・レーシング	ナイジェル・マンセル	GB	93ローラ・フォードXB	Kマート／ハボライン
6	ニューマン・ハース・レーシング	マリオ・アンドレッティ	USA	93ローラ・フォードXB	Kマート／ハボライン
7	ギャレス・レーシング	ダニー・サリバン	USA	93ローラ・シボレーC	モルソン／STP
8	ホール／VDSレーシング	テオ・ファビ	I	93ローラ・シボレーC	ベンゾイル
9	サイモン・レーシング	ラウル・ボエセル	BR	93ローラ・フォードXB	デュラセル？
10	チップ・ガナッシ・レーシング	アリー・ルイテンダイク	NL	93ローラ・フォードXB	ターゲット
11	ギャレス・レーシング	アドリアン・フェルナンデス	MEX	92ギャルマー・シボレーA	？
12	ペンスキー・レーシング	ポール・トレーシー	CDN	93ペンスキー・シボレーC	マールボロ
14	AJフォイト・エンタープライズ	ロビー・ゴードン	USA	93ローラ・フォードXB	コペンハーゲン
15	ウォーカー・モータースポーツ	ヒロ松下	J	93ローラ・フォードXB	パナソニック
16	ベッテンハウゼン・レーシング	ステファン・ヨハンソン	S	93ペンスキー・シボレーC	AMAX
18	ヘイホー・レーシング	ジム・パッサー	USA	92ローラ・シボレーA	コダルクス
19	デイル・コイン・レーシング	ロビー・ブール	USA	92ローラ・シボレーA	マイ・ジャック
20	リーダー・カード・レーサーズ	バディ・レイジア	USA	92ローラ・シボレーA	？
21	ペイガン・レーシング	？		92ローラ・シボレーA	？
22	サイモン・レーシング	スコット・ブレイトン	USA	93ローラ・フォードXB	アムウェイ
23	サイモン・レーシング	ゲイリー・ブラバム	AUS	92ローラ・シボレーA	カンタス航空
25	アーシエロ・レーシング	マーク・スミス	USA	92ペンスキー・シボレーB	エバーグリーン
※26	レイハル・ホーガン・レーシング	マイク・グロッフ	USA	93トゥルースポーツ・シボレーC	ミラー・ビール
※27	メナード・レーシング	？		93ローラ・ビュイック	グリッデン／コンセコ
28	ヌテック・モータースポーツ	トニー・デ・トマソ？		91ローラ・シボレーA	？
30	マコーマック・モータースポーツ	？		92ローラ・シボレーA	？
31	PIGレーシング	？		91ローラ・シボレーA	？
39	デイル・コイン・レーシング	エリック・バシェラール？		92ローラ・シボレーA	？
40	キング・モータースポーツ	ロベルト・グェレーロ	COL	93ローラ・シボレーC	バドワイザー
42	ユーロモータースポーツ	アントニオ・タンブリーニ？		91ローラ・シボレーA	？
45	プロフォーマンス・モータースポーツ	ドミニク・ドプソン	USA	91ローラ・シボレーA	トバコ・フリー
50	ユーロモータースポーツ	クリスチャン・ダナー	D	92ローラ・シボレーA	？
※59	メナード・レーシング	ゲイリー・ベッテンハウゼン	USA	93ローラ・ビュイック	グリッデン／コンセコ
※60	キング・レーシング	アル・アンサーSr.	USA	93ローラ・シボレーC	バドワイザー
69	トゥーリー・モータースポーツ	エディー・チーバー	USA	92ペンスキー・シボレーB	？
※80	キング・レーシング	ジム・クロフォード	GB	93ローラ・シボレーC	バドワイザー
※90	サイモン・レーシング	リン・St. ジェイムズ	USA	92ローラ・フォードXB	JCペニー？
＃？	TWR(トム・ウォーキンショー・レーシング)	デイビー・ジョーンズ？		93ローラ・フォードXB	？

※印はインディ500のみ、＃印は数戦のエントリー

ドニントン・パーク、オーバル・コース建設！

どうやらイギリスに初めて近代的なオーバル・コースが建設されるようだ。今年ヨーロッパGPを開催するドニントン・パークのオーナー、トム・ウィートクロフトが、グランプリ・コースとオーバル・コースの建設計画を明らかにしたのだ。

「私は15年かかって、ドニントン・パークでのF1開催にこぎつけた。ひとつの目標は達成されたが、次はイギリスではかつて見たことがなかったようなサーキット建設を目標にした。それはオーバル・コースだ。NASCARのレースを見たが、あれこそスペクタクルと言えるものだった。確かに遠大なプロジェクトであることは分かっている。しかし資金の目処もついたのだ」とウィートクロフトは語る。

この発表直前に彼が温める新サーキットの設計図が完成したばかりで、1・5マイルのオーバルと2・2マイルのロード・コースからなり、これらを含む敷地は800エーカーにも及ぶ模様。ただしこの新サーキットがどの場所に建設されるかは明らかにされなかった。

昨年FISAは世界オーバル選手権なるレースを発表し、アメリカとカナダ以外でもオーバル・コースでのレース開催を考慮していたが、ウィートクロフトの今回の発表はまさにこれに基づくものだ。F1チャンピオン、ナイジェル・マンセルがインディカー界に身を投じたことにより、ヨーロッパ中心だったFISAもアメリカのモータースポーツに注目せざるをえなくなったという皮肉な見方もできる。いずれにせよ、イギリス初のオーバルが待ち遠しい！



昨年はSWCやBTCを開催したドニントン・パーク。遂に今年F1を開催し、いつかはNASCARを開催するのか？

IMSA、早くも2レースをキャンセル

デイトナ24時間レースで幕を開けたばかりの今年のIMSAキャメルGT選手権だが、早くも2レースがキャンセルされることになった。5月16日にルイジアナ州で開催予定だったニューオリンズ戦と9月5日カリフォルニア州で予定されていたサン・ディエゴ戦だ。これにより、今年のIMSAキャメルGT選手権は全12戦となる。

今回のキャンセル決定に至る大きな要因は、イベントを開催するに十分なスポンサーを集めることが困難であったことのようだ。だがIMSAでは両レースとも、'94年には開催する意向でいる。

しかし同様の理由で9月19日にミシガン州で開催予定のポンティアック戦も開催が危ぶまれており、もしこちらもキャンセルとなれば、今年のIMSAキャメルGTは全11戦になってしまう可能性もありうる。

またIMSAはアリゾナ州で行われる最終戦、フェニックス戦の日程を1週間繰り上げて10月2日に変更、さらに照明が灯る下、夕方から行うナイト・レースにすることも併せて発表した。

全日本選手権公式登録リスト発表される

2月10日、JAFは'93年全日本選手権レース参加者の公式登録リストを発表した。発表されたのはF3000、ツーリングカー、F3の3選手権。詳しくは表のとおり。

'91年チャンピオン、片山右京がFIにステップアップしたため、昨年はゼッケン①が不在だった全日本F3000。今年は新チャンピオン、マウロ・マルティーニがこのゼッケンを携える。またツーリングカーでは2年連続、長谷見昌弘がこのゼッケンをつけ、3年連続の偉業に挑む。ただし経済不況が影響し、十分なスポンサーを集めることができないからか取りあえずエントリーを済ませたという感が、特にTBN(To Be Nominated)が多いF3では感じられる。果たして何台が実際にサーキットに現れるのだろうか。

'93年全日本ツーリングカー公式登録一覧

No	エントラント	ドライバー	部門	マシン	タイヤ
1	ハセミ・モータースポーツ	長谷見昌弘／福山　英朗	1	ニッサン・スカイラインGT-R	DL
2	チーム国光	高橋　国光／土屋　圭市	1	ニッサン・スカイラインGT-R	YO
5	TEAM 5ZIGEN	ミカ・サロ／西垣内正義	3	トヨタ・カローラ・レビン(AE101)	YO
8	FET RACING TEAM	見崎　清志／長坂　尚樹	1	ニッサン・スカイラインGT-R	BS
11	object T (オブジェクトT)	横島　久／トム・クリステンセン	1	ニッサン・スカイラインGT-R	TY
12	HOSHINO RACING	星野　一義／影山　正彦	1	ニッサン・スカイラインGT-R	BS
14	MOON CRAFT	服部　尚貴／金石　勝智	3	ホンダ・シビックSi-R(EG6)	BS
18	浅野レーシングサービス	浅野　武夫／萩原　誠	3	トヨタ・カローラ・レビン(AE92)	BS
19	トラストレーシングチーム with BANDOH	駒　　光武／河合　博之	3	トヨタ・カローラ・レビン(AE101)	YO
21	HITOTSUYAMA RACING	木下　隆之／一ツ山　康／一ツ山幹雄	2	BMW-M3	YO
22	たけしプロジェクト	松田　秀士／大村　誠二	2	BMW-M3	YO
25	土屋エンジニアリング	鈴木　恵一／TBN	3	トヨタ・カローラ・レビン(AE101)	YO
26	TOMEI SPORT	TBN／TBN	2	BMW-M3	YO
27	TOMEI SPORT	TBN／TBN	2	BMW-M3	DL
28	BVD RACING TEAM WITH ARVOU	柴田　昭／久保　健	3	トヨタ・カローラ・レビン(AE101)	YO
31	COBRA RACING TEAM	池谷　勝則／TBN	2	BMW-M3	YO
32	CONCEPT L RACING TEAM	黒　貴彦／影山　正美	3	ホンダ・シビックSi-R(EG6)	BS
33	RACING FORUM	清水　和夫／村松　康生	3	ホンダ・シビックSi-R(EG6)	TY
35	オートテック レーシングチーム	アンドリュー・ギルバート-スコット／TBN	2	BMW-M3	BS
36	FUJITSU TEN TEAM TOM'S	TBN／TBN	3		
37	FUJITSU TEN TEAM TOM'S	TBN／TBN	3		
55	KYOSEKI NISMO	鈴木　利男／飯田　章	1	ニッサン・スカイラインGT-R	BS
61	TEAM TAKE ONE	トーマス・ダニエルソン／田嶋　栄一	2	BMW-M3	DL
62	TEAM TAKE ONE	ケビン・ウェン／ウィンストン・マック／チャールズ・カーン	2	BMW-M3	DL
72	牧口エンジニアリング	TBN／TBN	2	BMW-M3	YO
77	株テクノメディア	桂　伸一／花山　雅彦／佐藤　久美	3	ホンダ・シビックSi-R(EG6)	DL
87	HKS RACING Co.,LTD	羽根　幸浩／萩原　修	1	ニッサン・スカイラインGT-R	YO
100	出光レーシング with MUGEN	中子　修／岡田　秀樹	3	ホンダ・シビックSi-R(EG6)	BS

'93年全日本F3公式登録一覧

No	エントラント	ドライバー	国籍	マシン
2	WILL RACING Co.,Ltd	山田　英二	J	トムス・トヨタ
3	TOMEI SPORT	TBN		ナップJK26・オペル
4	SUPER NOVA Co.,Ltd	井上隆智穂	J	ダラーラ393・無限
5	LE GARAGE COX RACING TEAM	道上　龍	J	ラルト・無限
6	アクティブモータースポーツ	望月　美広	J	アクティブTA31・トヨタ
7	TOM'S	トム・クリステンセン	DK	トムス・トヨタ
8	ITO HAM RACING with TOM'S	高木虎之介	J	トムス・トヨタ
9	TOM'S	田中　哲也	J	トムス・トヨタ
10	JOY SPORT	大西太一郎	J	レイナード・無限
11	XEBEC MOTOR SPORTS	TBN		
12	RDN	TBN		
14	TEAM 5ZIGEN	小林　敬一	J	
15	TEAM 5ZIGEN	西垣内正義	J	
16	デイシ サイス レーシング	山本　将之	J	トムス・トヨタ
17	NAVICONNECTION RACING	TBN		トムス・トヨタ
18	NAVICONNECTION RACING	TBN		バンディーメンRF93・無限
20	HAYASHI RACING	TBN		バンディーメンRF93・無限
21	HAYASHI RACING	TBN		
23	SHE'S F3	ヘザー・ベイリー	GB	レイナード933・
25	TEAM Le Mans	TBN		レイナード・
26	TEAM Le Mans	TBN		レイナード・
27	FUNAKI-RACING Co.,Ltd	加藤　栄	J	ボウマンBC-2・無限
28	FUNAKI-RACING Co.,Ltd	北山　喜展	J	ボウマンBC-2・無限
29	FGレーシングチーム with LUCKY PENNY	大文字良浩	J	ラルトRT36・無限
31	TOMEI SPORT	TBN		
32	DALLARA AUTOMOBILE JAPAN	TBN		ダラーラ・無限
33	NOW MOTOR SPORTS	光貞　秀俊	J	トムス・トヨタ
34	SUNTEC・RACING・TEAM	TBN		ラルトRT36・無限
36	ENDLESS SPORT	藤村　満男	J	ダラーラ・無限
37	SUZUKI BANKIN	金海　辰彦	J	ダラーラ・無限
39	エンプランニング レーシングチーム	高西　文雄	J	レイナード923・トヨタ
44	SUPER NOVA Co.,Ltd	中野　信治	J	ダラーラ393・無限
45	KATSUMI YAMAMOTO	山本　勝巳	J	ダラーラ・無限
50	MORISAWA RACING COMPANY	佐田　博文	J	レイナード・無限
51	DANDELION RACING PROJECT	TBN		
52	DANDELION RACING PROJECT	TBN		
55	テクノス ジャパン レーシングチーム	高橋　浩二	J	レイナード・無限
62	NORTH・EAST	柴原　眞介	J	ラルトRT36・無限
66	SHE'F3	澤登　栄一	J	レイナード933・無限
69	TEAM Eggs	TBN		ボウマン・無限
70	ステラインターナショナル	千石　保次	J	レイナード・無限
71	ステラインターナショナル	TBN		レイナード・無限
73	TOMEI SPORT	川本　篤	J	レイナード923・無限
80	金久　憲昭	金久　憲昭	J	ダラーラ393・無限
90	RDM	古谷　直広	J	
93	FUNAKI-RACING Co.,Ltd	田村　信介	J	ボウマンBC-2・無限
95	FUKAO RACING	TBN		ボウマンBC-3・無限
98	LE GARAGE COX RACING TEAM	砂子　智彦	J	ラルト・無限

'93年 全日本F3000公式登録一覧

No.	エントラント	ドライバー	国籍	マシン	タイヤ
1	ACOM EVOLUTION TEAM NOVA	マウロ・マルティーニ	I	ローラT93/50・無限	BS
2	GIZA RACING TEAM	伊藤　直澄	J	ローラT92/50・無限	DL
3	CABIN Racing with HEROES	黒澤　琢弥	J	ローラT93/50・DFV	BS
5	スピードスターホイールレーシングチーム	ジェフ・クロスノフ	USA	ローラ・無限	DL
6	TOMEI SPORT	アンソニー・レイド	GB	ローラT92/50・無限	YO
7	ADVAN SPORT PAL	高橋　国光	J	ローラT93/50・無限	YO
8	株式会社 童夢	TBN		童夢F103i・無限	DL
10	KAWAISTEEL TEAM NOVA	ハインツ-ハラルド・フレンツェン	D	ローラT93/50・無限	BS
11	コスモオイルレーシングチーム セルモ	エディー・アーバイン	GB	ローラT93/50・無限	DL
12	株セルモ	古谷　直広	J	ローラT93/50・無限	DL
14	NAKAJIMA PLANNING	影山　正彦	J	レイナード93D・無限	BS
15	NAKAJIMA PLANNING	桧井　保孝	J	レイナード93D・無限	BS
16	CAPCOM RACING TEAM Hagiwara Racing	和田　久	J	ローラT93/50・無限	BS
17	SUPER EVOLUTION RACING TEAM	和田　孝夫	J	ローラT93/50・無限	YO
18	有限会社 エフアールディー	TBN		ローラT92/50・無限	DL
19	NISSEKI IMPUL RACING TEAM	星野　一義	J	ローラT93/50・DFV	BS
20	ステラインターナショナル	アンドリュー・ギルバート-スコット	GB	ローラT93/50・無限	BS
21	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	A	ローラT93/50・無限	BS
22	たけしプロジェクト	松田　秀士	J	ローラ・DFV	YO
25	プロミス&レイナード	ロス・チーバー	USA	レイナード93D・無限	BS
26	CAPCOM RACING TEAM Le Mans	石川　朋	J	レイナード93D・無限	BS
27	NAVICONNECTION RACING	TBN		レイナード92D・無限	DL
28	NAVICONNECTION RACING	パウロ・カルカスチ	BR	レイナード93D・無限	DL
29	NAVICONNECTION RACING	TBN		ローラT92/50・無限	DL
31	COBRA RACING TEAM	池谷　勝則	J	ローラT93/50・無限	YO
33	トライデントレーシングチーム	清水　正智	J	レイナード92D・無限	DL
35	TOM'S	TBN			
36	TOM'S	TBN			
37	株式会社アドレーシング	ミカ・サロ	SF	ローラT93/50・無限	YO
61	TEAM TAKE ONE	トーマス・ダニエルソン	S	ローラT93/50・DFV	DL
77	ユニバーサルレーシングチーム	鈴木　利男	J	ローラT93/50・DFV	BS
88	株式会社 童夢	TBN		童夢F103i・無限	DL
98	LE GARAGE COX RACING TEAM+MOON CRAFT	服部　尚貴	J	ローラT93/50・無限	BS
99	LE GARAGE COX RACING TEAM+MOON CRAFT	中谷　明彦	J	ローラT92/50・無限	BS

ル・マンに向け、トヨタがミシュランで始動！

去年はプジョーとの戦いに破れたトヨタだが、今年のル・マンに向けて精力的にテストを進めている。

2月9日に鈴鹿サーキットで行われたテストでは、ミシュランを履いたTS010が初の本格的なテストを行った。トヨタは、去年まではグッドイヤーを使用していた。

今年のTS010は、主に空力面で低ドラッグ化を狙ってモディファイされており、持ち込まれた2台のうちの1台はル・マン用のローウイングが装着されていた。また、エンジン内部も手直しされ、パワーアップしているという。

トヨタのモータースポーツ活動を統括している斎藤治部長は、「ミシュランを選んだのはマシンとのマッチングを考えてのこと。今のところドライバーの評判はいいですね。去年のル・マンはまだマシンが1年目でいろいろと準備の足りなかった面もありましたが、今年は2年目ですから、ぜひ好結果を残したい」と語っている。

今年は5月のテストデイも復活したル・マン。トヨタもプジョーも事前に入念な耐久テストを繰り返して戦いに備える。両社が真っ向から対決するル・マンに注目しよう。



タイヤをグッドイヤーからミシュランに変えたトヨタTS010。足元をプジョーとそろえて、昨年の雪辱を晴らすか？

NET WORK NEWS NET WORK NEWS NET WORK NEWS

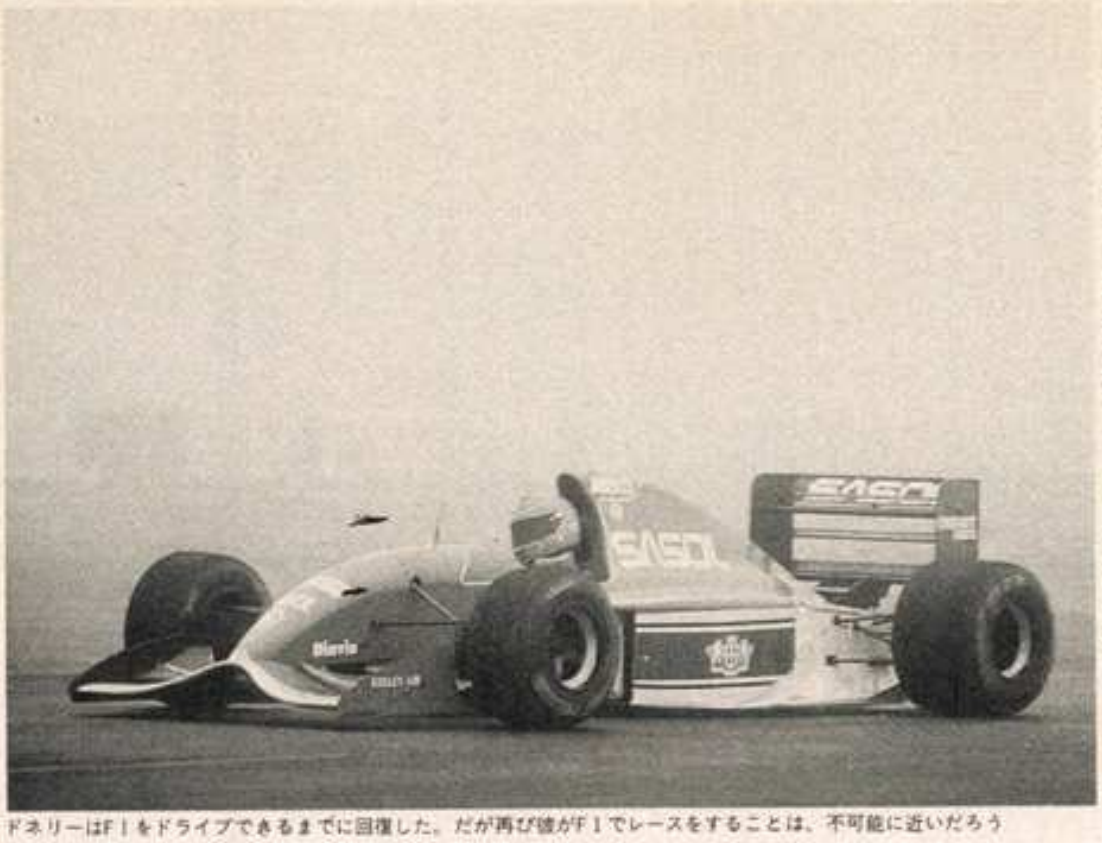
あの悪夢から立ち直るドネリー
遂にジョーダン・ハートをドライブ！

'90年のスペインGPで生命が危ぶまれるほどの大クラッシュを演じたマーティン・ドネリーが、あれから2年半ぶりにシルバーストンでF1のステアリングを握った。マシンはジョーダン192・ハートだった。

「まだ入院中にエディー（ジョーダン）がテストを約束してくれたんだ。本当に嬉しいし、約束を守ってくれたエディーに感謝している」とドネリーは久しぶりのF1ドライブに喜びを隠さなかった。

30周で予定されていたテストは霧と燃料ポンプ・トラブルのため終了したが、それでもドネリーの顔から笑みが消えることはなかった。

「とても満足してるけれど、実際問題としてF1に戻ることは不可能だろうね。まだ脚の感覚が完全に戻ってないけれど、マシンを操ることはできるし、セミATなどがそれを補ってくれるとも思う。けれどこの脚では緊急時にコクピットから逃げる5秒ルールをクリアすることができないんだ。それにティエリー・ブーツェンやイバン・カペリが苦労していたのに、僕は彼らほどもスポンサーを集めることができないだろうから」と現実もしっかりと見極めているドネリーだった。



ドネリーはF1をドライブできるまでに回復した。だが再び彼がF1でレースをすることは、不可能に近いだろう



ドネリーを支えてきた妻ダイアンとエディー

意外？ 盛況な'93年国際F3000

FISAはF1同様、今年の国際F3000エントリーリストを発表したが、今年がF3000最後の年になるかもしれないという懸念に反し、40台近い台数を集めていることが明らかになった。詳しくは左表。

F1参入を断念したパシフィック・レーシングとブラボF1エスパーナを別にしても新規参入チーム、イギリスF2からのステップアップが目立つ。イースト・エセックス・レーシング、オメガランド・レーシング、フェニックスF3000、ACE（元ウェイロック・レーシング）などはすべてイギリスF2を戦ってきたチームだ。

もうひとつの特徴は、現時点でのエントリーではローラ・シャシーでのエントリーが1台もないことだ。昨年までのレイナードの圧倒的な強さを考えれば当然とも言えるのだが。

なお9月5日アルバセーテで予定されていた、第8戦がキャンセルされた模様。代替レースは未定。

'93年国際F3000選手権エントリーリスト

No.	チーム	マシン	ドライバー
1, 2	チーム・クリプトン	レイナード・DFV	ペドロ・ラミー、グイド・キニツ
3, 4	フォルティ・コルセ	レイナード・DFV	オリビエ・ベレッタ、ペドロ・ディニス
5, 6, 7	イル・バローネ・ランバンテ	レイナード・DFV	
8, 9	パシフィック・レーシング	レイナード・無限	
10, 11	アポマトクスF3000	レイナード・DFV	エマヌエル・コラール、ジャン-クリストフ・ブイヨン
14, 15	DAMS	レイナード・DFV	オリビエ・パナス、フランク・ラゴルス
16, 17	ポール・スチュワート・レーシング	レイナード・DFV	ポール・スチュワート
18, 19	3001インターナショナル	TBN	
20, 21	ボルテックス・モータースポーツ	レイナード・DFV	マッシミリアーノ・パピス?
22, 23	コブラ・モータースポーツ	TBN	
24	ブラボF1エスパーナ	レイナード・DFV	ホルディ・ペネ
25	イースト・エセックス・レーシング	レイナード・DFV	マーク・アルボン
26, 27	ヨーロピアン・テクニーク	レイナード・DFV	
28, 29	モレロ・インターナショナル	レイナード・ジャッド	
30	MIS	レイナード・DFV	アントニオ・タンブリーニ? クラウス・バンセルツ?
31, 32	ミトス	レイナード・ジャッド	ジャンピエロ・シモーニ
33, 34	ノルディック・レーシング	レイナード・DFV	アレッサンドロ・ザンペドリ
35, 36	オメガランド	レイナード・DFV	イバン・ミューラー
37	フェニックスF3000チーム	レイナード・DFV	ピーター・オルソン
38, 39	PTM F3000	レイナード・ジャッド	"コンスタンティーノJr"
40	TOM'S	レイナード・松浦-DFV	野田 英樹
41	ACE	レイナード・DFV	

インディ500、エントリー1番乗り！

まだ開幕戦も迎えてもいないPPGインディカー・ワールド・シリーズだが、早くも伝統のI戦である第4戦、5月30日に行われる第77回インディアナポリス500のエントリー受付が始まった。またこれも恒例になってきたディック・サイモン・レーシングが2月8日、エントリー1番乗りを果たした。公式にインディ500参戦を明らかにしたのは、これが今年初めてだ。ちなみにこの5年間で4回、インディ500エントリー1番乗りが同チームだ。

ディック・サイモンは少なくとも3台体制でインディ500に臨む模様。マシンはローラT93/00・コスワース、ドライバーはスコット・グッドイヤーとラウル・ボエセル、そして昨年女性で初めてインディ500のルーキー・オブ・ザ・イヤーに輝いたリン・セント・ジェイムズが考えられている。

なお今年のインディ500ウイナー最有力候補は、昨年も同レースを制したアル・アンサーJr。だが彼の父親、"ビッグ・アル"ことアル・アンサー、エマーソン・フィッティパルディ、マリオ・アンドレッティ、そしてナイジェル・マンセルも当然候補に挙げられている。


●2月11日、東京・新高輪ホテルで、「JAF加盟クラブ関東地区協議会10周年記念パーティー」が盛大に開催された。その冒頭、外川一雄会長（写真上）他があいさつ、その後も生バンドの演奏やゲームに興じ、休日のひとときを楽しんだ。

●FISAはWRC第1戦モンテカルロで採集した燃料を検査した結果、違反者はいなかったことを2月17日に発表した。

●ティエリー・ブーツェンは、今年のF1シートへの望みを諦めた。「どこに乗るにも金なんだ」とブーツェン。そして「他のレースで勝てそうなのを探すよ」と述べていた。

●同じくシートを失ったステファーノ・モデーナは今年イタリア・スーパーテューリズモ選手権に活動の場を移すようだ。

●2月12日、今年のNASCARウィンストン・カップ・シリーズ開幕戦、デイトナ500の前座レースで死亡事故が発生。スタート直後、わずか2周目にこの事故は発生した。ターン1でウォールに激突したジョー・ブーハ（52歳）はすぐにヘリコプターで病院に運ばれたが、そこで帰らぬ人となった。合掌。

●エストリル・テストでクラッシュしてしまったアラン・プロストは「F1で僕が経験した中でもっともひどいものだった。どこも骨折しなかったことを思えば、僕はラッキーだったんだろう」と述べている。ちなみにクラッシュの原因はブレーキ・トラブルによるとか。

●昨年DTMから撤退後、フランスSTのアウディを駆っていたフランク・ビエラ、今年もROCコンペティションからアウディ80クアトロで同選手権に出場する。契約は2年。

●ウエストサリー・レーシングは若干17歳のフランス人、ジェレミー・ドフォーレと契約した。彼は昨年フランスF3にデビューしたばかり。既にマルク・グーセンの残留は決定しており、残るWSRのシートは1台だ。

●デイトナ24時間レースでMOMOカラーに塗られたニッサンNPT91は新鮮だったが、ジャンピエロ・モレッティは第2戦のマイアミには2台のMOMOニッサンで臨む模様。ドライバーラインナップはモレッティ／デレック・ベルとマッシーモ・シガーラ／ビクトル・ゴンザレスだ。なおこれ以外にもう1台プライベーターのニッサン登場の可能性あり。

●昨年の国際F3000チャンピオン・チーム、クリプトンは4月11日のオールトン・パーク、4月24日のシルバーストンでのイギリスF2に出場する予定。「イギリスF2にも興味があるんだが、うちの若いドライバーにF3000の経験を積ませなきゃ」とチームオーナーのパトリシオ・カントゥ。その若いドライバーとはペドロ・ラミーと昨年イギリスF2で戦っていたグイド・キニツだ。

●オーバル・コース建設発表で注目のドニントン・パークは、コースの改修を行った。特にレッドゲート・コーナーのランオフエリアはF1開催をにらみ大きく広げられた。

●フェラーリを去ったジャン-クロード・ミジョーがディドコットのウイリアムズのファクトリーを訪問。仕事の話ではないというが。

●今年PPGインディカーとDTMをかけ持つクリスチャン・ダナー。日程がバッティングした場合、ダナーはDTMを優先。インディカーの代役は昨年インディ・ライツで戦っていたデイビッド・クドレイブ（27歳）だ。

●昨年のイギリスF3のエイボン賞はドライバーがWSRのマルク・グーセン、チームはジル・ド・フェランにタイトルを獲得させたポール・スチュワート・レーシングが獲得。

●依然多忙な中嶋悟だが、レーススケジュールの合間を縫って、今年もフジテレビのF1中継解説を数戦する予定。

●昨年イギリスF3で2勝を挙げたフィリップ・アダムズは、今年イギリスF2へ。

●エントリーリストにはヤン・ラマース、ジャン-マルク・グーノンとなっているが、マーチF1の動向は依然としてはっきりしない。

SPOT NEWS

JAF、ICLシリーズ規則概要発表

2月10日、JAFは今年から創始する日本インターサーキットリーグ（ICL）のシリーズ規則概要を発表した。これまで話題だけが先行していた感があったICLだが、やっと外郭が見えてみたようだ。詳しくは以下のとおり（抜粋）。

I '93年ICLシリーズ規則（JSPCおよびJGTC統一規則を含む）概要

1 ICLは全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権（JSPC）、全日本グランドツーリングカー選手権（JGTC）、ナショナル・インターサーキットリーグカテゴリー（NICC）の3カテゴリー。

2 ドライバーおよびチームに対する選手権であり、JSPCはC、C1、C2の、JGTCは第1、第2、第3の各3部門ずつ。

3 レース走行距離または時間は、500km以上または4時間以上。

4 JSPCおよびJGTC統一規則を包含した、ICLシリーズ規則を適用。

5 JSPC競技番号「1番」使用者は'92年C1部門選手権保持者は「01番」。JGTC参加車両の競技番号は、'92年JSPC参加車両が未使用の番号から選択。

6 JSPCのC部門は2台以上車両がスタートすれば選手権が成立。C1およびC2部門は、各部門とも5台以上の車両がスタートすればその部門は成立。またJGTCはレースで合計5台以上の車両がスタートすれば成立。各部門では2台以上の車両がスタートすれば、その部門の選手権は成立。

7 参加車両はJSPCのC部門が'92年FISAグループC技術規定に従った車両。C1部門は'93年国内競技車両規則N-C1に準じ(1)エアリストリクターを装着、(2)コクピットから、および／またはリモートコントロールによる過給圧の調整禁止を追加した車両。あるいは'93年IMSA-GTPカーにエアリストリクターを装着した車両。C2部門は'93年国内競技車両規則N-C2に準じエアリストリクターを装着したなおC1およびC2部門の車両最低重量は900kg。

JGTC参加車両はFIA／JAFの公認車両、JAFの登録車両またはJAFがグランドツーリングとして特に認めた外国車両のうち、乗降用ドアが2枚で2座席以上の車両。あるいはこれらを満たし、JAF特殊グランドツーリングカー（N3）車両規定適合車両、または'93年IMSA-GTS、GTO、GTU車両規定適合車両。

なおJGTCの各選手権は、第1部門は気筒容積3500ccを超えるN3、IMSA-GTS、GTO、GTUを、第2部門は2500～3500ccのN3、IMSA-GTUを、第3部門は2500cc以下のN3対象。

NICCは選手権得点対象外で以下の車両が参加可能。'93年車両規定のN-A、N2、RS、JSS、ル・マンカテゴリーIIIとIV。

その他、予備車両禁止、給油は無制限、公式予選に使用可能なタイヤは1セッション1セット、排気音量は'92年JSPCと同一など。

II '93年JGTC統一規則概要（JGTC単独レースに適用され、その他はICL規則と同一）

1 レース距離は100～500km。

2 ドライバーは3名まで。

3 公式予選は1回でも可。

4 決勝レース朝のフリー走行の義務付けは削除する。

5 ローリングスタート

6 レース距離250kmまでのレースでは1名での運転可。

7 燃料補給は'92年SWC規定を適用。ただしNICC参加車両は'93年国内競技車両規則の当該規定を適用

8 順位認定は優勝車両の70%の距離を走破していれば受けられ、得点は1～6位に9-6-4-3-2-1点が与えられる。

なおICLシリーズ共通規則（JSPC統一規則およびJGTC統一規則を含む）は現在作成されており間もなく発行される予定だ。

フーシェ、IMSAキャメルGTへ
ティラーと共にインタウレビッドを！

ジョージ・フーシェがウェイン・テイラーのデータストーム・レーシングに加入、第2戦マイアミからIMSAキャメルGT選手権に参戦、おそらく今年残りの全戦に参加することになった。マシンはテイラーたちが熟成を進めてきたインタウレビッド・シボレーだ。IMSAでフーシェがレースをするのは、これが初めてのことになる。

まだ27歳のフーシェだが、'84年からル・マン24時間に参戦し、ボブ・ウォレクやオスカル・ラッラウリと共にポルシェ使いの第一人者に挙げられている。

近年のフーシェは日本でのレース活動が中心で、昨年はトラスト・レーシングのトヨタ92C-Vを駆っていた。だが昨年10月の全日本富士1000kmのプラクティス中にクラッシュ、足首を骨折し、以降レースには参加せず治療に努めてきた。

フーシェは自分でポルシェを持っており、これで今年のIMSAに参戦予定だった。だがスポンサーを集めることができなかったようだ。


イーグルと戦えるのは、今やインタウレビッドのみ


フーシェは怪我から復帰、間もなくIMSAで暴れるだろう

ニッサン＋ジャッド、インディカー参戦？

ジョン・ジャッド率いるエンジン・デベロップメンツがニッサンと組み、V8エンジンでインディカーに参戦する動きがある。

ニッサンUSA社長、フランク・ホンソウェッツは「まだ細部は煮詰めなければならないが、シリーズーと呼べるエンジンが間もなく完成するだろう。これはニッサン・ブランドのジャッド・エンジンではなく、全くのジョイントプロジェクトになる。また日本とは関係なく、完全にニッサンUSAのプロジェクトだ」と開発の進行を認めている。

エンジン・デベロップメンツはホンダとの関係が長く、昨年はマツダにエンジンを供給。今年はヤマハと共にF1に挑むが、今回のインディカー・プロジェクトで新たにニッサンとも開発を進めることになる。

しかし新規参入メーカーのエンジン供給規制が打ち出されたことにより、このプログラムは若干の変更を余儀なくされるかもしれない。またこれまでニッサンのワークスとしてIMSAで戦ってきたNPTIは、今年IMSAでの活動を中止しインディカーのプログラムに携わっていると考えられるが、今回の動きに動揺を隠せないようだ。


ニッサンと組むジョン・ジャッド

レイナードもインディカー進出か？

ホンダを始め、ニッサンなどメーカーのインディカー参入の動きが目立つが、シャシー・コンストラクターであるレイナードもインディカーに大きな興味を持っているようだ。

エイドリアン・レイナードのコメントは取れなかったが、このプロジェクトには300Iインターナショナルのマイク・アールもかかわっている模様。昨年は野田英樹、アラン・マクニッシュを擁して国際F3000を戦ってきた同チームだが、その合間を縫うようにアメリカのフォーミュラ・アトランティック選手権にも参戦していた。それもスウィフト・シャシーが圧倒的シェアを誇る中、ラッセル・スペンス、ハラルド・フイスマンを擁し、レイナード・シャシーで戦ってきた経緯がある。

レイナード自身は以前からアメリカのレースに注目していたが、同じことはアールにも言えるのだ。今年300Iはインディ・ライツに参戦するが、ここでレイナードと共にシャシー開発を進め、'94年にはインディカー参入という図式が考えられる。



レイナード（左端）とアール（中央）はインディカー製作か？

TV ON AIR

3月のモータースポーツ番組

●F1GP(フジテレビ系)
3／14　南アフリカGP　深夜0:05～2:05
3／28　ブラジルGP　深夜1:00～2:55

●F1ポールポジション
毎週日曜日／フジテレビ系
3／7　深夜1:00～1:30　F1開幕直前大予想、ハッキネン特集
3／21　深夜1:00～1:30　南アフリカGPダイジェスト他

●カーグラフィックTV
毎週土曜日　深夜0:15～0:45／テレビ朝日
3／6　中谷明彦氏のドライビング研究(NSX-R、ドマーニ、ロケット)
3／13　アルピーヌA110、A210
3／20　フォトグラファー内山勇氏とフェラーリ工場
3／27　TVRグリフィス

●モーターランド2
毎週日曜日　午後11:30～12:00／テレビ愛知系
3／7　モーターランド雪上トライアル(レポーター対抗のトライアル大会)
3／14　インプレッション特集(ローレル、トゥデイなどを予定)
3／21　三菱ウインターミーティング in Nanba (雪道でのドラテク解説)
3／28　全日本ロードレース第1戦　鈴鹿(3／14・鈴鹿サーキット)

●NHK・BS1
3／14　午後5:00～6:00　オフロードGP第1戦・サンディエゴ
3／21　午前4:30～5:30　オフロードGP第2戦・サンディエゴ
　　午後5:00～6:00　オフロードGP第2戦・サンディエゴ(再放送)

●スポーツアイ(CS-BAAN)
3／1　午後5:00～6:00　NASCARウィンストン・カップ第25戦(ノース・ウィルクスボロ)
3／4　午後12:30～2:00　NASCARサポート・シリーズ グランナショナル(バージニア)
3／6　深夜0:30～2:00　IMSA GTPグランプリ第13戦(デル・マー)
3／7　午後7:00～8:00　IHRAドラッグ・レース(ニューハンプシャー)
3／13　深夜0:40～2:00　インディ・ライツ(ミド・オハイオ)
　　SCCAトランザム(レキシントン)
3／20　深夜0:40～2:00　トヨタ・アトランティック選手権(カリフォルニア)
　　SCCAトランザム(カリフォルニア)
3／21　午後7:00～8:00　NHRAドラッグ・レース(ペンシルバニア)
3／27　深夜0:40～2:00　IHRAドラッグ・レース(サウス・カリフォルニア)
3／28　午後7:00～8:00　IHRAドラッグ・レース(テネシー)
(スポーツアイの各番組は再放送があります)

■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　午後8:00～9:00／FM埼玉・NACK5(79.5MHz)

■川井一仁の「POWER FORMULA」
毎週土曜日　午後8:00～9:00／bay-fm(78.0MHz)

■FALKEN presents FUNKY EXPRESS802
毎週火曜日　午後7:00～8:00／FM802(80.2MHz)

■FALKEN DREAM ON THE ROAD
毎週水曜日　午後7:30～8:00／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　午後5:30～6:00／Tokyo FM(80.0MHz)系

■サンデー・モータースポーツ
毎週日曜日　午後7:00～8:30／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　午後11:30～12:00／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／毎日放送(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。
詳細は新聞等でその都度ご確認ください。

新設の2ℓクラスは"DTM-カップ2000"に決定!


イタリアSTを席巻した2ℓアルファロメオ155GTAもDTMへ

ブライベーター救済と選手権の参加台数を確保するため、今年のドイツ・ツーリングカー選手権(DTM)が2クラスに分けられたことは報じたが、新設の2ℓクラスはDTM-カップ2000の名称で呼ばれることが決定した。

またONS会長であるロルフ・モールによれば、現時点では両クラスで30台ほどのエントリーが見込まれているという。ワークス体制はアルファロメオとメルセデスのみ。プライベーターはBMW、オペル、フォード、アウディなど6車種のエントリーが考えられている。

BMWは旧型M3に加え、リンダーから新型M3のボディに旧型M3の2・5ℓ4気筒エンジンを搭載した車を送り込むようだ。またオペルの新マシン、カリブラ登場の可能性は低い模様。代わってオメガ3000がレースをするだろう。また戦闘力は低いがフォード・マスタング、そして2年連続DTMを制したアウディV8の参戦も見込まれている。

なおアルファロメオ以外、ドライバーラインナップがはっきりしていないが、昨年AMGから参戦していたケケ・ロズベルグは今年もメルセデスを駆って出場するようだ。オペル撤退により、ロズベルグは活動の場を失ったかに思われたが、今年も雄姿が見られることになった。チームは決定していないが、メルセデスベンツは彼をバックアップすることを明らかにしている。

またアルファロメオは2・5ℓクラスだけでなく、2ℓクラスにも2台を投入することを明らかにした。

その他、'89～'92年とメルセデスのワークスチームだったMS(マスーショーンズ)は、アルファロメオとのサテライトチーム契約をシューベルと争って破れ、再びメルセデスに接近したが、結局今年は参戦せず。またBMWを走らせる予定のリンダーは資金難に陥っており、新マシンの製作が開幕戦に間に合わず資金面を含めすべてが順調に進めば、5月からリンダーはDTMに参戦することができるだろう。

これは同イベントの参加車両規定が'69年以前に製造された車両となっているからだ。4輪駆動も許可されておらず、このため同チームは'70年のサファリ・ラリーで総合・クラス・チーム優勝の三冠王に輝いたこのSSSを選んだ。カラーリングや外観は当時の面影を残しているが、内部は大きく改造が施されている。

15ヵ国、18000kmにわたる当時とほぼ同じコースをたどり、シドニーを目指す彼らに期待したい。


ケケは今年も豪快にメルセデスを振り回す!

ルノー、'94年からF3エンジン供給

ルノーが'94年からF3エンジンを供給することを発表した。これはルノー・スポール社長、クリスチャン・コンゼンがパリ・モーターショーで明らかにした。

「我々はF1とフォーミュラ・ルノーとのギャップを埋めたいんだ」とコンゼン。このエンジンはベルナール・デュド中心に開発される予定。しかしながら、どのチームに供給されるかは発表されなかった。

F3におけるルノー・エンジンの歴史は古く、初登場は'64年にまでさかのぼる。その後フランソワ・セベールをはじめとするドライバーたちがこのユニットで戦ってきた。

そして'71年にデュド設計による新エンジンが投入され、バトリック・ドゥバイエとジャン-ピエール・ジャブイーユが選手権1-2を飾った。

'73年、F3人気下降と共にルノーはフォーミュラ・スーパー・ルノーに専念するためF3から撤退。再びF3に登場したのは'78年。翌'79年にアラン・プロストがこのユニットでヨーロッパ・タイトルを獲得した。

小川義文+'69年式ブルーバードSSSロンドン／シドニー・マラソン参戦

'68年にロンドンからシドニーに向かった伝説のラリー、ロンドン／シドニー-9683から25年。これを記念して4月17日～5月16日、ロンドン／シドニー・マラソン-9933が開催されるが、このイベントにパリダカでおなじみのチームドライワークスが参戦する。ドライバーは同チームを設立した小川義文、ナビゲーターはフランス人のベルトラン・ルノーディノーだ。マシンは'69年式ニッサン・ブルーバードSSSだ。

オートポリスで走ろう!フォレストMSクラブ会員募集

村内にオートポリスが位置する大分県上津江村と株式会社トライウッドがユニークなモータースポーツクラブ、フォレストモータースポーツクラブ(森林災害復旧隊)を結成。プロのレーシングドライバーを志す人を広く募集している。

このクラブのユニークな面は、一昨年の台風19号の被害による上津江村の森林復旧活動を手伝うところだ。この活動を前提に、村がモータースポーツ活動の援助をするのだ。採用期間は'93年5月-'94年4月までの1年契約で2年目以降は更新となる。

詳しい問い合わせ、申込みは大分県上津江村役場企画観光課　フォレストモータースポーツクラブ事務局
〒877-03　大分県日田郡上津江村大字川原2716　☎0973-55-2586　FAX0973-55-2305まで


働きながらオートポリスでレーシングドライバーを目指そう!


外観は懐かしいが、内容は現在に即したSSS

F3000 Gr.A JSPC F3 N1
全日本ツーリングカー選手権第1戦

3/14

第8回オールジャパン ツーリングカー300kmレース

●美祢サーキット

グループA最後の年が間もなく開幕

今年は美祢からスタート！

'93年全日本ツーリングカー選手権は昨年と変わり、美祢サーキットで開幕戦を迎える。だがその前に覚えておかなければならないことがある。それは今年が、実質的にはグループA車両で争う最後の選手権になるかもしれないということだ。

今年の最終戦から参加が認められる2ℓのニューツーリングカー。来年はグループAと混走となるが、選手権タイトルはニューツーリングカーに懸かると考えられるのだ。イギリス・ツーリングカー選手権を模したニューツーリングカーについては賛否両論が起こっているが、このまま移行していけばクラスのマシン、すなわち現在のグループA人気を盛り上げたと言っても過言ではないスカイラインGT-Rは参戦できなくなってしまう。あの圧倒的なGT-Rの速さ、強さを見るだけでも、今年の全日本ツーリングカー選手権は観戦する価値がある。

では各クラスの予想されるエントリー状況について触れてみよう。

まずクラスーは昨年同様7台のGT-Rがエントリー。2年連続チャンピオンとなった長谷見昌弘は再び福山英朗と組み、3年連続の王座に挑む。またメインスポンサーのJECSが厚木ユニシアと合併、新たにユニシアジェックスとなるためカラーリングが一新される。その他にハセミ・モータースポーツの体制に変化はない。また昨年デビューした日産共石ニスモのGT-Rは、アンデルス・オロフソン／木下隆之から鈴木利男／飯田章へドライバーを一新。さらに昨年はクラス3で戦っていたオブジェクトTが3年ぶりにクラスーへ、ドライバーは横島久／トム・クリステンセンとなる。他、シリーズ最多の3勝をあげながら、リタイアも多かった星野一義／影山正彦、新旧のドリキンペア、高橋国光／土屋圭市も虎視眈々とタイトルを狙う。

クラス2は残念ながら昨年のチャンピオン・チーム、ケガニ・レーシングの姿を見ることができないようだ。このためクラス2は、昨年の最終戦でタイトルを逃してしまったテラ・インターナショナルとチーム・テイクワンの2チームがシリーズをリードしていくと考えられる。なお両チームともスポンサーは変わらず、オートテックと綜合警備だ。

今年もホンダ・シビックとトヨタ・カローラ・レビンが激突するクラス3。チャンピオン・チーム、無限は中子修／岡田秀樹で体制にも変更なく、タイトル防衛に死角はない。同じく無限ワークスの服部直貴／金石勝智は2年目のシーズンへ。対するトムスは関谷正徳、星野薫がタイトル奪回を目指し、彼らに向かう。またトムスは最終戦で先述のニューツーリングカーを投入する予定だ。クラス3の注目は、新たに参戦するチーム5ZIGENだろう。ミカ・サロ／西垣内正義が、無限とトムスの争いにどこまで加わることができるか目が離せない。



今年もサーキットを湧かせるか？　新旧GT-R使い、国光／ドリキン

●レース距離：3.238km×93周＝301.134km

●サポートレース：トヨタノーマルカップ（TNC）
シビック西日本
サンヨー・ザウルスカップ西日本
シルビア
ヤマハカートF100

●決勝スタート：12時30分予定
●ゲートオープン：午前8時予定

●入場料金：前売り　大人4000円
決勝日当日券　大人4500円　予選日　大人2000円
小人2000円　小人1000円
（前売券の発売は西日本地区有名プレイガイド、ローソン、サンチェーンにて）

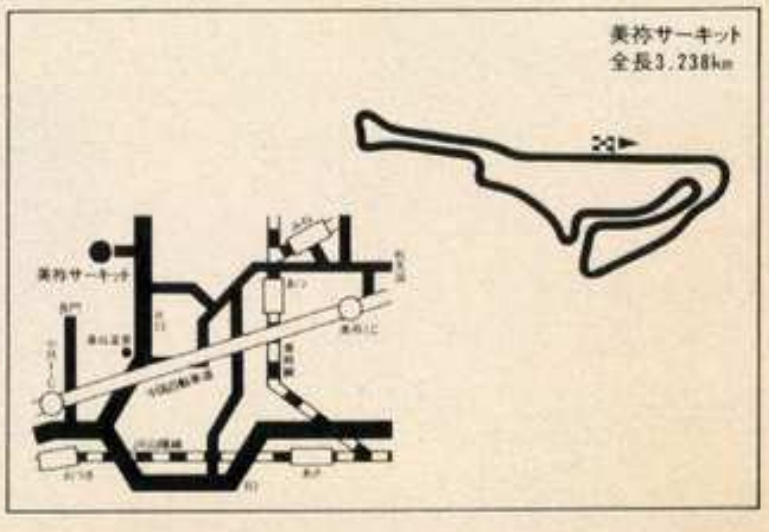
●駐車料金：決勝日　4輪1000円　予選日　4輪500円
2輪500円　2輪300円

予想エントリーリスト

No.	エントラスト	ドライバー	マシン	タイヤ
クラス1				
1	ハセミ・モータースポーツ	長谷見昌弘／福山　英朗	ニッサン・スカイラインGT-R	DL
2	チーム国光	高橋　国光／土屋　圭市	ニッサン・スカイラインGT-R	YO
8	FET RACING TEAM	見崎　清志／長坂　尚樹	ニッサン・スカイラインGT-R	BS
11	object T（オブジェクトT）	横島　久／トム・クリステンセン	ニッサン・スカイラインGT-R	TY
12	HOSHINO RACING	星野　一義／影山　正彦	ニッサン・スカイラインGT-R	BS
55	KYOSEKI NISMO	鈴木　利男／飯田　章	ニッサン・スカイラインGT-R	BS
87	HKS RACING Co.LTD	羽根　幸浩／萩原　修	ニッサン・スカイラインGT-R	YO
クラス2				
21	HITOTSUYAMA RACING	木下隆之／一ツ山康／一ツ山伸雄	BMW M3	YO
22	たけしプロジェクト	松田　秀士／大村　誠二	BMW M3	YO
26	TOMEI SPORT	永野　文則／TBN	BMW M3	YO
27	TOMEI SPORT	TBN／TBN	BMW M3	DL
31	COBRA RACING TEAM	池谷　勝則／TBN	BMW M3	YO
35	オートテック レーシングチーム	アンドリュー・ギルバート-スコット／TBN	BMW M3	BS
61	TEAM TAKE ONE	トーマス・ダニエルソン／田嶋　栄一	BMW M3	DL
62	TEAM TAKE ONE	ケビン・ウィン／ウィンストン・マック／チャールズ・カーン	BMW M3	DL
72	牧口エンジニアリング	牧口　規雄／TBN	BMW M3	YO
クラス3				
5	TEAM 5ZIGEN	ミカ・サロ／西垣内正義	トヨタ・カローラ・レビン（AE101）	YO
14	MOON CRAFT	服部　尚貴／金石　勝智	ホンダ・シビックSi-R（EG6）	BS
18	浅野レーシングサービス	浅野　武夫／萩原　誠	トヨタ・カローラ・レビン（AE92）	BS
19	トラストレーシングチームwith BANDOH	桐　光武／河合　博之	トヨタ・カローラ・レビン（AE101）	YO
25	土屋エンジニアリング	鈴木　恵一／TBN	トヨタ・カローラ・レビン（AE101）	YO
28	BVD RACING TEAM WITH ARVOU	柴田　聡／久保　健	トヨタ・カローラ・レビン（AE101）	YO
32	CONCEPT L RACING TEAM	旭　貴彦／影山　正美	ホンダ・シビックSi-R（EG6）	BS
33	RACING FORUM	清水　和夫／村松　康生	ホンダ・シビックSi-R（EG6）	TY
36	FUJITSU TEN TEAM TOM'S	関谷　正徳／TBN	トヨタ・カローラ・レビン（AE101）	BS
37	FUJITSU TEN TEAM TOM'S	星野　薫／TBN	トヨタ・カローラ・レビン（AE101）	TY
77	桜テクノメディア	桜　伸一／花山　雅彦／佐藤　久実	ホンダ・シビックSi-R（EG6）	DL
100	出光レーシングwith MUGEN	中子　修／岡田　秀樹	ホンダ・シビックSi-R（EG6）	BS



他のマークはさらにきつくなるが、カラーリングを一新し前人未到のクラス1での3連覇に挑む長谷見昌弘



F3000 Gr.A JSPC F3 N1
N1耐久ラウンドシリーズ第1戦

3/7

第2回ツーリングカー300km耐久レース IN TI サーキット英田

●TIサーキット英田

●レース距離：3.702km×82周＝303.564km

●サポートレース：フォーミュラトヨタエッソチャレンジ西日本
ニッサン・サウルスJr
山陽ユーノスロードスター
トランザサーキットスーパーカート

●決勝スタート　12時28分予定
●ゲートオープン：午前8時予定

●入場料金　：前売り　大人4000円　小人2000円
決勝日当日券　大人5000円　予選日　大人3000円
小人3000円　小人1000円
（前売券の発売はチケットぴあ、チケットセゾン、丸井チケットぴあ、CNプレイガイド、ローソン、サンチェーン、岡山県内有名プレイガイドにて）

●駐車料金　：決勝日　4輪2000円　予選日　4輪1000円
2輪 300円　2輪 500円

GT-Rに絶対有利な300km

スリック導入後の初レース

昨年TIで、初めてのN1耐久が開催されたのは7月中旬。データ不足に加えて、予選日の雨、決勝日の猛暑と、天候にもかき回されたレースとなった。GT-R勢は燃料が沸騰状態を起こしてしまうトラブルが起き、次々と脱落。プレリュード、M3、GTO、シビックらが上位に食い込んだ。

さて今年は開幕戦として3月の開催なので、暑さのためのトラブルはない。しかも今回は、N1耐久シリーズ中最も距離が短い300kmレース。ほとんどのマシンがノーピットで済むこともあり、スピードで他を圧倒するGT-Rが有利なのは、間違いない。今年のGT-R勢は「少数精鋭」状態。GT-R同士で序盤から激しいバトルを展開するだろう。GT-Rの弱点をあえて探せば、17インチホイール、ブレンボのブレーキなど改良された部分の性能が、テスト不足で未知数なこと。思わぬ部分でトラブルが起きることも考えられる。そうすればGTOや軽量化されたRX-7、M3、プレリュードにもチャンスはある。

また今回は、スリックタイヤ導入後、初めてのレースとなるので、思わぬドンデン返しが起きる可能性も高いだろう。なお土屋圭市組、さらに日下部保雄組のプレリュード投入は、今回残念ながら見送られたようだ。


今年の注目は2台のM3か!?


GT-Rが序盤からレースをリードしていくだろう



予想エントリーリスト

	エントラント	ドライバー	クラス	マシン	タイヤ
1	インターセプト・クラブスポーツ	原　真彦／柱　伸一	1	ニッサン・スカイラインGT-R	DH
2	TEAM ZEXEL	木下　隆之／山田　英二	1	ニッサン・スカイラインGT-R	BS
28	KOTOBUKI RACING	野村　有彦／藤原　敬	1	ニッサン・スカイラインGT-R	DL
19	エンドレススポーツ	駒　光武／木下みつひろ	1	ニッサン・スカイラインGT-R	YO
37	カタヤマレーシング	片山　義美／太田　哲也	1	アンフィニRX-7	DL
23	NISSAN PRINCE TOKYO	砂子　智彦／藤島　雅也	1	ニッサン・スカイラインGT-R	BS
22	テクニカルショップリミット	都平　健二／河合　博之	1	ニッサン・スカイラインGT-R	YO
30	TEAM KORG	上原　秀郎／浅見　武	1	ミツビシGTO	YO
21	チームギャザス	清水　和夫／影山　正美	2	ホンダ・プレリュード	DH
6	PIAA RACING TEAM	佐藤　浩二／光森　秀樹	2	ホンダ・プレリュード	BS
3	チームトランスグローバル	新田　勝明／藤村　満男	2	BMW M3	DL
5	チームトランスグローバル	小林　正喜／塚原　久	2	BMW M3	DL
36	ホンダツインカムレーシングチーム	吉川　幸正／毛塚　康夫	2	ホンダ・プレリュード	BS
11	TEAM TAKE ONE	尾木　和男／川瀬　二郎	2	ホンダ・プレリュード	DL
54	山内伸弥	山内　伸弥／奥在　仁志	3	ホンダ・シビック	TY
57	ウッドベルレーシングチーム	星野　薫／金森　敏一	3	トヨタ・カローラ・レビン	TY
25	TEAM RAZO by CARMATE	橋島　久／中川　隆正	3	ホンダ・シビック	TY
27	TEAM RAZO by CARMATE	津々見友彦／山本　幸吉	3	ホンダ・シビック	TY
46	カーメイク	中村　晴久／田中　篤？	3	ホンダ・シビック	BS
17	コクピット	前川　直典／友森　茂利	3	ホンダ・シビック	BS
69	TEAM A-ONE	通上　龍／奥田　敦	3	ホンダ・シビック	TY
99		三好　正己／TBN	3	ホンダ・シビック	DL
52	TEAM SZIGEN	西畑内正義／小林　敬一	3	ホンダ・シビック	YO
53	TEAM SZIGEN	木下　正治／TBN	3	ホンダ・シビック	YO
96	TEAM EVA	永田　まり／梅村　健太	4	スズキ・カルタス	DL
98		奥山　高志／檀本　広行	4	スズキ・カルタス	DL
99		越城　宏章／越城　祐二	4	スズキ・カルタス	DL

F-1 GRAND PRIX
1993 WORLD SERIES
F-1観戦ツアー
東京・大阪発着
ゴールドシート指定席観戦券つき!!

申込受付中！ 詳しくはパンフレットをご請求ください。

1 ゴールドシート中心のグレードの高い指定席観戦券が費用に含まれます。
2 観戦に便利なホテルを確保。各都市ともファーストクラスホテルを利用。
3 観光も充実。添乗員が同行し、安心してご参加いただけます。

モナコGP観戦とローマ・ニース9日間(A)(5/17発)
558,000円 ニース(4泊)ローマ(2泊)機中(1泊)
●最少催行人員：15名●食事条件：朝/7回、昼/2回、夕/2回。

カナダGP観戦とカナディアンロッキー・ナイアガラ9日間(6/7発)
468,000円 カナディアンロッキー(2泊)トロント(2泊)モントリオール(3泊)機中(1泊)
●最少催行人員：15名●食事条件：朝/7回、昼/2回、夕/2回。

オーストラリアGP観戦とゴールドコースト・シドニー10日間(C)(11/3発)
558,000円 アデレード(4泊)ゴールドコースト(3泊)シドニー(1泊)機中(1泊)
●最少催行人員：10名●食事条件：朝/7回、昼/3回、夕/2回。

その他に、インディ500、F1イギリスGP。ドイツGP、ベルギーGP、イタリアGP、ポルトガルGPも申込受付中！

サンマリノGP観戦とスイスアルプスパリ9日間(4/19発)
498,000円 ●成田/大阪発着●全行程、添乗員が同行しお世話します。●最少催行人員：15名●食事条件：朝/7回、昼/4回、夕/3回。
フェラーリの本拠地であり、ティフォシの熱狂が渦まくサンマリノGP。人気のスイスアルプスとパリを組み込んだベストプランです。
①大阪/東京✈パリ(泊)②パリ市内観光(泊)③✈チューリッヒ🚃グリンデルワルド(泊) ④🚃ユングフラウヨッホ観光(泊) ⑤🚃チューリッヒ✈ミラノ(泊)⑥⑦F-1GP観戦(泊)⑧✈パリ✈(泊)⑨東京/大阪

スペインGP観戦とパリ・マドリッド・バルセロナ9日間(5/3発)
498,000円 ●成田/大阪発着●全行程、添乗員が同行しお世話します。●最少催行人員：15名●食事条件：朝/7回、昼/3回、夕/3回。
ゴールデンウィーク中に開催されるGP。オリンピックが開催されたバルセロナやマドリッド、パリと、観光も盛りだくさんのツアーです。
①大阪/東京✈パリ(泊)②パリ市内観光(泊)③✈マドリッド(泊)④マドリッド市内観光(泊)⑤✈バルセロナ市内観光(泊)⑥⑦F-1GP観戦(泊)⑧✈パリ(泊)✈⑨東京/大阪

通 日通旅行 運輸大臣登録一般旅行業第19号 日本旅行業協会会員
【大阪旅行支店】大阪市中央区北浜1-1-6

お申し込み・お問合は…
(東京)㊤日通旅行 八重洲旅行支店 0120-002259
(大阪)㊤日通旅行 大阪旅行支店 0120-062869

大予想！'93F1はこうなる

実に話題に事欠かなかった'92-'93オフシーズンが
あと2週間足らずで終わりを告げると
待ってました！ 再び興奮のF1シーズン開幕です
ナニ？ 今年はイロイロ嫌な話聞かされたから
もうF1アキちゃったって？
ナニ？ マンセルのいないF1なんて
もう面白くないから観ないって？
そんなあなたにこそお届けする'93F1プレビュー
ガラっと変わった顔ぶれがひと目で分かる
'93年F1ドライバー・ラインナップや
今宮、西山、ドッジンズ、津川、林各氏という
本誌おなじみの執筆陣による'93F1の楽しみ方など
さまざまな方面から'93年を占います
フフフ、F1につまらないシーズンなどないのだよ！

Photos/Kenji Sawada, Koji Miura, Hiroshige Satta, Words & Pictures, Tony Dodgins, LAT Photographic, SUTTON Photographic, G.P.Photo/Nygaard, Art Flores, MWCT



Rd.1
12-14 March: Kyalami

Rd.2
26-28 March: Interlagos

Rd.3
9-11 April: Donington Park

Rd.4
23-25 April: Imola

Rd.5
6-9 May: Catalunya

Rd.6
21-23 May: Monaco

Rd.7
11-13 June: Montreal

Rd.8
2-4 July: Magny-Cours

Rd.9
9-11 July: Silverstone

Rd.10
23-25 July: Hockenheim

Rd.11
13-15 August: Hungaroring

Rd.12
27-29 August: Spa-Francorchamps

Rd.13
10-12 September: Monza

Rd.14
24-26 September: Estoril

Rd.15
22-24 October: Suzuka

Rd.16
5-7 November: Adelaide Grand Prix

ようやく出揃った'93年ラインナップ
セナはナンバー3登録でエントリー

タバコ問題でフランスGPが一時キャンセルされちゃったり、ウイリアムズのエントリーが認められなかったり、アラン・プロストのスーパーライセンスが降りなかったり、はたまた、マーチは出るのか出ないのか、セナは一体どうすんの？ など、ホントに話題に事欠かなかった今回のシーズンオフ。でもご安心ください。ちゃんと時期が来ればすべて丸く収まってるのがこの世界の習わしなんですよね。結局フランスGPは開催の方向で話が進められているし、ウイリアムズはエントリーできたし、プロストはスーパーライセンスを取得できたし、セナは今年出る……かどうかはまだ分からないけど、エントリーリストには一応載っているし。まあ、まだ現時点でロン・デニスがなんかごちゃごちゃ言っているようですが、今年もケンケンゴウゴウしながらもF1グランプリは比較的平穏無事に開幕していくわけですな。

さて、2月15日付けでFISAから公表された'93年のF1エントリー・リストは次ページのとおりですが、かなり新鮮な感じがしますね。実際今回のストーブリーグではかなり大幅なドライバー・チェンジが行われたようで、ドライバーの顔ぶれがガラリと変わったチームがマクラーレン、ジョーダン、マーチ（ラマースは昨年2戦だけ走ってますが）、ラルース、スクーデリア・イタリア、リジェと6チーム。反対に昨年どおりのドライバー・ラインナップでいくチームは……ナシ。とまあ、シーズンオフの内にかなり激動のストーブリーグが行われたことを如実に表す結果となりましたね。チーム・エントリーでみると今年のエントリー数は昨年の16チーム31台に比べ14チーム28台。ライシスというスイス企業によって買収が果たされたマーチはなんとかドライバーも用意して滑り込みセーフ。ですがマシンが開幕にまで間に合うかどうか怪しいので、最終的に13チーム26台になる可能性もあります。ちなみに昨年エントリーしていたチームで今年消えたのはブラバム、フォンドメタル、アンドレア・モーダの3チーム。'93シーズンに向け参戦を表明していたチーム（ザウバー、パシフィックGP、ブラボ）の内、最終的にエントリーされたのはザウバーだけとなりました。

今回のエントリーで異色なのは、ナンバー3ドライバーの存在。マクラーレンではアイルトン・セナ、リジェではエリック・ベルナールが登録されているけれど、これは'93年F1スポーティング・レギュレーション第44条によって認められたもの。そもそもは資金難で活動が危ぶまれているチームに対し、ふたり以上のドライバーをローテーションさせることによって活動資金を集めやすくさせようという狙いで制定されたレギュレーションだったんですが、それをまっ先に実践したのがリジェはともかく資金力のあるマクラーレンだったとは皮肉なもんですね。とりあえず、これでセナが今年グランプリに出場する可能性は保たれたわけです。でも、チャンピオンを狙うでもないのに、こんな形でレースに出るってのはアンドレッティに対してもハッキネンに対しても失礼だったりして……？ でもまあ、ファンにとっては今年もセナのあの超絶技巧のレースを見れるというのはひとつの収穫ではありますよね。

1993ドライバー&チーム・ラインナップ

キヤノン・ウイリアムズ※

マシン：ウイリアムズFW15B
エンジン：ルノーV10

0


デイモン・ヒル

2


アラン・プロスト

ティレル

マシン：ティレル020C
エンジン：ヤマハV10

3


片山　右京

4


アンドレア・デ・チェザリス

キャメル・ベネトン・フォード

マシン：ベネトンB193A
エンジン：フォードHB-V8

5


ミハエル・シューマッハー

6


リカルド・パトレーゼ

マールボロ・マクラーレン

マシン：マクラーレンMP4／8
エンジン：フォードHB-V8

7


マイケル・アンドレッティ

8


ミカ・ハッキネン

—


アイルトン・セナ※※※

フットワーク・無限ホンダ

マシン：フットワークFA13B
エンジン：無限ホンダV10

9


デレック・ワーウィック

10


鈴木亜久里

チーム・カストロール・ロータス

マシン：ロータス107B
エンジン：フォードHB-V8

11


アレッサンドロ・ザナルディ

12


ジョニー・ハーバート

サソル・ジョーダン

マシン：ジョーダン193
エンジン：ハートV10

14



ルーベンス・バリチェッロ

15


イバン・カペリ

マーチF1

マシン：マーチ911B
エンジン：イルモアV10

16


ジャン-マルク・グーノン※※

17


ヤン・ラマース※※

ラルースF1

マシン：ベンチュリLC92
エンジン：ランボルギーニV12

19


フィリップ・アリオー

20


エリック・コマス

ローラBMSスクーデリア・イタリア

マシン：ローラBMS193
エンジン：フェラーリV12

21


ミケーレ・アルボレート

22


ルカ・バドエル

ミナルディ・チーム

マシン：ミナルディM193
エンジン：フォードHB-V8

23


クリスチャン・フィッティパルディ

24


ファブリツィオ・バルバッツァ

リジェ・ジタン・ブロンズ

マシン：リジェJS39
エンジン：ルノーV10

25


マーティン・ブランドル

26


マーク・ブランデル

—


エリック・ベルナール※※※

スクーデリア・フェラーリ

マシン：フェラーリF93A
エンジン：フェラーリV12

27


ジャン・アレジ

28


ゲルハルト・ベルガー

ザウバー

マシン：ザウバーC12
エンジン：ザウバー-イルモアV10

29


カール・ベンドリンガー

30


J.J.レート

・ドライバーのゼッケンは、FISA公表エントリーリストによる
※のついたチームは出場に際しFISA世界評議会の承認が必要
※※のついたドライバーはスーパーライセンス承認が必要とされる
※※※のついたドライバーは'93年F1スポーティング・レギュレーション44条によりサード・ドライバーとして認める
・ドライバーの変更は3月11日午後6時までは'93年F1スポーティング・レギュレーション44条により許可される。ただし、その際1万USドルの提出が求められる。

'93シーズン直前現場報告「意外や意外、乱戦の予感」

by 伊東 薫

私は今、15日から始まったエストリル・テストの初日を終え、2日目の朝サーキットに向かう直前この原稿を書いている。私にとって今年初のF1テストの舞台となったエストリルで、私がナマのこの目で見たままの、'93F1シーズン展望を報告しよう。

まず、正直に、昨日テスト風景に接してみて「こりゃ今シーズンは相当荒れるな」と直感した。エストリルに集まった各チームは、ウイリアムズを除いてとても開幕まであと一カ月足らずという感じには思えないほどドタバタしている。そしてそれは、シルバーストンで新車を下ろしたマクラーレンも同じだ。もう各マシンともコースのあちこちでトラブルの連発。フェラーリはアクティブの全面見直しでここに現れなかったし、タイム的には好調と伝えられたザウバーだって、実際に走っているところを見ればマダマダ。ジョーダンはセミATやTCSを使わない方がよっぽどマシだし、ティレルもエンジン熟成ができないといった状態。ターゲット・タイムを想定してレース距離テストをしているのは本当にウイリアムズだけ。とても他の各マシンはポテンシャルが分かるところまでクルマが仕上げられているといった状況じゃない。「もしかして、開幕戦って3月末だっけ?」なんて錯覚してしまうほどだ。

だからこそ、このテストを終えて各自ブラボーテスト・テストに突入してからの仕上がりイベート・テストに突入してからの仕上がり具合で、'93シーズンはいくらでも大どんでん返しは期待できる、というのが私の予想だがどうだろう? 特に開幕直後の2~3戦は、意外なチームが意外なポジションを走るってことも十分に考えられる。マクラーレンのマイケル・アンドレッティが15番手あたりのグリッドになっちゃうかと思えば、ティレルとかラルースとか、あまり変更を加えてこなかったチームが意外に上位に食い込んでくる可能性だってある。それこそ、毎戦バラエティ豊かな顔ぶれが表彰台に上がるかもしれないのだ。まさに、乱戦である。


相対的にはウイリアムズ有利は揺るぎなさそうだが……

ここ数年、開幕ダッシュをみせたドライバーがそのままチャンピオンになっているが、その理屈で言えば現時点で95%の仕上がりをみせているウイリアムズが断然有利になるだろう。だが、ベネトンも仕上がり具合ではあなどれないポテンシャルを秘めているし、現時点でメチャクチャなフェラーリ、マクラーレンだって狙っているポジションが高いだけ、仕上がってきた時の実力は見逃せないものがあるはずだ。だからこそ、これから開幕までの何週間か勝負となるのだ。

マンセルなき後のF1観戦講座・F1「食い合わせを捜せ!」論序説

by 岡三郎

「火事と喧嘩は江戸の花」と、いにしえ人はおっしゃったが、思えば、F1の花はマンセルだったなあと懐かしむばかりの今日この頃である。ピケと、セナと、プロストと派手にやり合い、フランク・ウイリアムズともドンパチ。あげくの果てには自分の尻から火を出し('92年日本GP)、最後もセナとのクラッシュでF1を去って行ったマンセル。

花去しり後、ボクらは何を楽しみにF1を観ればいいのか? これはなかなか難しいテーマである。マンセルと矢ガモと年上の嫁は証とワラジで捜しても、なかなか見つからないんだな、これがッ。

そこで、ボクは考えた。マンセルは去ったが、F1から喧嘩をなくしてはならぬ。喧嘩こそ今年のF1を面白く観るノウハウだと。

ところで、これもいにしえからの教えながら"食い合わせ"ということがあるのをご存じか? 例えば、ウナギと梅干し、西瓜と天ブラ、タニシと蕎麦、氷水とタタミイワシ、タコとモチ……といった類の一緒に食すと害のあるカップリングである。

これをボク、F1面白観戦術に援用できぬかと考えた。一晩熟考のうえ、できるんだな、これがッ!という結論に達した。例えば、

○シューマッハー×バトレーゼ
△カタヤマ×デ・チェザリス
▲プロスト×デイモン
桜アリオー×コマス
松マイケル×ハッキネン
竹スズキ×ワーウィック
梅バリチェッロ×カペリ
士クリスチャン対バルバッツァ
農ベンドリ対レート
特マイケル対アイルトン

……要するに、今年はチームメイト同士、一戦交えそうな気配濃厚なのである。例外は、マーティン+マークの仲良しブラン組と、ミケーレ+ルカのまるで父子組くらいのもの。ハーバートとザナルディだって怪しいものだ。

まあ、ビルヌーブとピローニみたいになってもらっては困るけれど、誰とでも当たるマンセルがいなくなった現在、少しはチームメイト同士反発し合ってもらわねば、F1から人間臭さが霧散してしまうと思うがどうか。

別に喧嘩と考えなくともよい。マイケルとセナはどっちが速い? という目を持てば、ワクワクものでF1が観られると思うのだ。薬ちゃんと丸バツなんて、意外な結果になったりしてね。ウッ、ウェーッ……いけね、馬鹿なこと考えたら気持ち悪くなってきた。



早くもドンパチが伝えられるフェラーリのニュー・コンビ、仲良くね

エコヒイキ'93展望「とにかく、私はセナの復活に期待する」

by デビー・ディベルト

デキのいいアクティブ・サスペンション、強力なエンジンとトップガン・パイロットの存在——現代F1で成功の鍵を握るのは、この3要素だと私は見ている。

冷静な分析なら、'93年のタイトル争いはプロストとシューマッハーの戦いになるだろう。それも、どちらかというとプロストに分があると見るべきだ。あらゆる面で見て彼らのカタログデータに不満のあろうはずもない。

一方のシューマッハーは、まさに10年にひとりの逸材であることは疑いない。しかも、ベネトンも冬の間に目ざましい進歩を遂げている。それにウイリアムズは「マンセルのオーバーテイク」という強力な武器を失った。プロストは決して無謀なことをしないし、狭くなったタイヤ幅はむしろシューマッハーに有利に働くことが考えられる。バトリック・ヘッドの指摘によれば、まだ各チームともタイヤ消耗が少ない寒冷地でしかテストをやっていない。それが、30℃以上になることが予想される緒戦の南アフリカGPでは、最低でも1回、ヘタをすると2回のタイヤ交換が必要になるという。そうなればオーバーテイク能力がクローズアップされることは避けられないし、この点に関して言えばこのドイツ人の方に軍配が上がると見るべきだろう。


今となってはセナのモチベーションが気になるばかりだ

セナについては、いまだに大きなクエスチョン・マークが取れずにいる。しかし、私にとって彼は、歴代ドライバーの中でも最も偉大なひとりであることが考えられる。その彼がプロストの独走を快しとするわけはないのだ。私の予想では、彼はおそらくマクラーレンに乗るのではないか、という気がする。不安要素としては、もうマシン熟成の時間がないこと。15日のシェイクダウンでまともに走らなかったところを見ると、かなり厳しい感じはする。

セナがフォードHB搭載のマクラーレンで優勝する場面を想像するのは楽しいが、一度や二度ならともかく、長いシーズンを通してプロストと渡り合うということになると、並大抵のパッケージでは追いつかないだろう。

なにがなんでもチャンピオンを指名しろというのであれば、やはりプロストと言わざるを得ない。だが、単なるFファンとして考えた場合、私はぜひ地話の復活を願いたいものである。先にも述べたが、セナが私にとって史上最高のレーサーである以上、彼の4度目のタイトルを願わずにはいられないのだ。ニュー・マクラーレンの信頼性さえ間違いなければ、あとはセナがなんとかしてくれるのではないか……。そう思いたい気持ちは山々なのだが、やっぱり難しいだろうなア……。

憂憤の'93F1「こんな時ア、少しF1の見方を変えてみよう」

by津川哲夫

イヤハヤ何とも'92年はひどい年でしたね。やはりグランプリ界も、世紀末に向かって航海能力に異常をきたした艦の大群の如く、自滅に向かって突っ走っているような……！

'90年代に入ってからのグランプリ界の無茶苦茶は'93年に入っても一向に好転するとは思えないほど、その後遺症を引きずっていそうです。こんな時だからこそF1界すべてが一致団結しなけりゃいけないはずなのに、関係者のそれぞれが皆個人的な攻撃（口撃！）ばかり、子供の喧嘩。統括すべきFISAやFOCAまで団体を忘れて個人で口論に加わってしまっているんだ。ッタク！

最後の手段として、喧嘩相手のすべてに拳銃でも持たせてデスマッチでもやらせりゃ早く解決するのにね……ちょっと過激かな!!

とまあ、出だしから暗そうな'93シーズンなんだけど、我々もいい加減F1を見つめる視点を変えようじゃないか。こんなどっかの国の国会みたいな馬鹿な真似してる連中は放っといて、レースの神髄たるレースをゆっくり観てみれば今年は結構面白いんだぜ。

実際にエントリーされたのは14チーム28台なんだけど、予選通過は毎戦結構シビアな争いになりそうだよ。予選不通過組を争うのもレベルは相当高い次元でのことになると思うんだ。まあ、大体の見当はつくけどね。

でもこのクラスとミドルフィールド、ミドルフィールドとトップクラスの差も昨年ほどはつかないんじゃないだろうか？

まあウイリアムズの優位は間違いないところだろうけど、星勘定はともかくとして、デイモンの活躍を期待したいところだね。

マクラーレンの戦力低下はいたしかたないことだけど、このおかげで、ベネトン、マクラーレンの骨肉の争いは観られそうだし、ここでハッキネンとシューマッハーのバトルに期待出来そうだよ。

あまり多くは期待できないにせよ、ロータスとフットワーク、ティレルとザウバーあたりもいけそうだね。後はジョーダンとフェラーリが巻き返せば、'93シーズンはそこいらじゅうバトルのテンコ盛り。

スーパースターの時代が終わって、群雄割拠の戦国時代来る……となれば、'93年はまさにレースの醍醐味を味わえる最高のシーズンになる可能性を秘めてるんだ。

後は無知な統括団体の、その場主義の、苛め型の、権力主義を何とかすれば、グランプリは安泰となるはずなんだけど、それには国連平和維持軍の武力行使と、アメリカ型のピンポイント爆撃が必要かもしれないね……!!



もう彼らのことは予備知識だけにしときましょ、ね

F1新人発掘学「どこまで頑張る？ルーキーズ」

by井 嶋悠

今年'93シーズンのF1GP開幕戦でデビューを目指す新人は4名。マイケル・アンドレッティ（マクラーレン）、ルカ・バドエル（スクーデリア・イタリア）、ルーベンス・バリチェッロ（ジョーダン）、ジャン・マルク・グーノン（マーチ）。

4人の中で最も注目すべきはやはり、マイケルAだ。若手と思っていたが、早30歳。イギリンディ・フィールドからの西欧挑戦は近年久しくなかったこと。もし彼がF1で成功すれば、ヤング・アメリカンたちのF1流れが助長されることになるかもしれない。ヨーロッパのコースを知らないというハンディ、あるいはマクラーレン陣営の総合的な戦力低下というハンディはあるが、そこは'78年F1世界チャンピオンの息子という血筋の良さ、未知数の魅力はとても大きい。父マリオが達成した「F1GPデビュー戦ポールポジション」は無理としても、初入賞が表彰台というような何か人々の度肝を抜くようなことをしてくれそうな予感はする。

22歳になったばかりのバドエルは、国際F3000初挑戦だった昨'92年に少々意外な強さでチャンピオンに輝いた。伸び盛りだけに、序盤戦で好調の波に乗れれば突っ走る可能性はある。6位以内入賞はあるかもしれない。ただし、近年の若手イタリアーノはチャンピオンを狙うには小粒ばかりで、バドエルもまたその範囲という気もする。レースキャリアは5年目。経験豊富なチームメイトからいかにF1を吸収するか、まずは先輩アルボレートとの速さ比べに注目だ。

バリチェッロはブラジルのF1最新勢力。若干20歳。'91年イギリスF3チャンピオン、'92年国際F3000選手権3位（10戦9入賞）という戦歴は申し分ないが、小さくまとまってしまっている感がしないでもない。ジョーダン・ハートという組み合わせも？マーク付きで、マシン性能やチーム体制に問題が発生した時、極端に低迷してしまう例は過去に少なからずある。あきらめたら終わりだ。

すでに30歳になったグーノンは、'89年フランスF3チャンピオンであり、決して悪いドライバーではないが、4年間の国際F3000参戦は長すぎた。過去2年間、優勢なレイナードに対してラルトやローラで計2勝したが、F1ドライバーとして大成するとは思えない。例えばエリック・バン・デ・ベールと同レベルの器用なドライバーという気がする。マシンのマーチの戦闘力にも多くは期待できそうもないね。



アリスコ野郎バリチェッロは昨年の国際F3000ランキング3位。優勝数は0ながら表彰台の常連だった



グーノンは昨年ダムス・ローラを駆り'92年国際F3000選手権最終戦で優勝。ランキング6位に食い込む



おなじみ'91年インディカー・チャンピオンのアンドレッティ。クラシックカーからF1への転身は…？



昨年4勝を挙げ堂々の国際F3000チャンピオンとなったバドエルは注目株。シューマ系の性格とみた♪

TV

'93年もF1は16戦全戦即日オンエア！

さて最後にどうしても気になるのは、今年はF1の中継がどうなるのかな〜ってこと。ご安心ください。フジTVでは今年も16戦全戦をその日のうちにオンエア。日曜深夜のお楽しみはこれからも続くのだ。だいたい昨年とスケジュール＆放送時間枠は同じで、新たに加わったヨーロッパGPも放送時間は深夜1時からとスタンダード。10月24日に行われる日本GPではまたもゴールデンタイムの2時間枠を用意して、鈴鹿の興奮を存分に堪能させてくれます。また、今年はメキシコGPがなくなったから、朝の忙しい時に忙しい思いをして観るのはカナダGP1戦のみってのは正直言って助かるよね。ただし、残念ながら今のところ夜に再放送枠は設けられていないので、どうしても朝早くから観てられないという人は、あらかじめエアチェックは欠かせないだろうね。

そして、昨年から1週間遅れでノーカットF1中継をオンエアしていたWOWOW（日本衛星放送協会）も、今年も全戦ノーカット放送を予定している。まだ具体的なスケジュールは立っていないとのことだが、基本的には昨年どおりグランプリ翌週の土曜か日曜に、ノンコマーシャル、ノーカットで臨場感たっぷりのF1中継を見せてくれるはずだ。フジTVの編集版とはまたひと味違うF1放送が楽しめるぞ。

今年もいよいよ始まるF1グランプリ。フジTVでは全戦ほとんどタイムラグなしでお茶の間でレースを観れるし、またWOWOWではそのグランプリのスミからスミまで興奮を途切らすことなく堪能できる。いやはや、本当に日本人に生まれて良かった〜ですよね……!?

※なお、下表のスケジュールはあくまで暫定のもので、番組スケジュール及び時間枠は変更になる場合があります。

フジTV'93年F1GP放送スケジュール

グランプリ名	決勝日	放送予定
Rd.1 南アフリカGP	3／14	14日深夜0：05〜2：05
Rd.2 ブラジルGP	3／28	14日深夜1：00〜2：55
Rd.3 ヨーロッパGP	4／11	11日深夜1：00〜2：50
Rd.4 サンマリノGP	4／25	25日深夜1：00〜2：50
Rd.5 スペインGP	5／9	9日 夜23：00〜0：30
Rd.6 モナコGP	5／23	23日深夜0：05〜2：05
Rd.7 カナダGP	6／13	14日 朝6：00〜8：00
Rd.8 フランスGP	7／4	4日深夜1：00〜2：50
Rd.9 イギリスGP	7／11	11日 夜23：00〜0：30
Rd.10 ドイツGP	7／25	25日深夜1：05〜2：45
Rd.11 ハンガリーGP	8／15	15日深夜1：30〜3：30
Rd.12 ベルギーGP	8／29	29日深夜1：00〜2：50
Rd.13 イタリアGP	9／12	12日 夜23：00〜0：30
Rd.14 ポルトガルGP	9／26	26日深夜0：05〜1：55
Rd.15 日本GP	10／24	24日 夜20：00〜21：54
Rd.16 オーストラリアGP	11／7	7日夕方16：00〜17：25

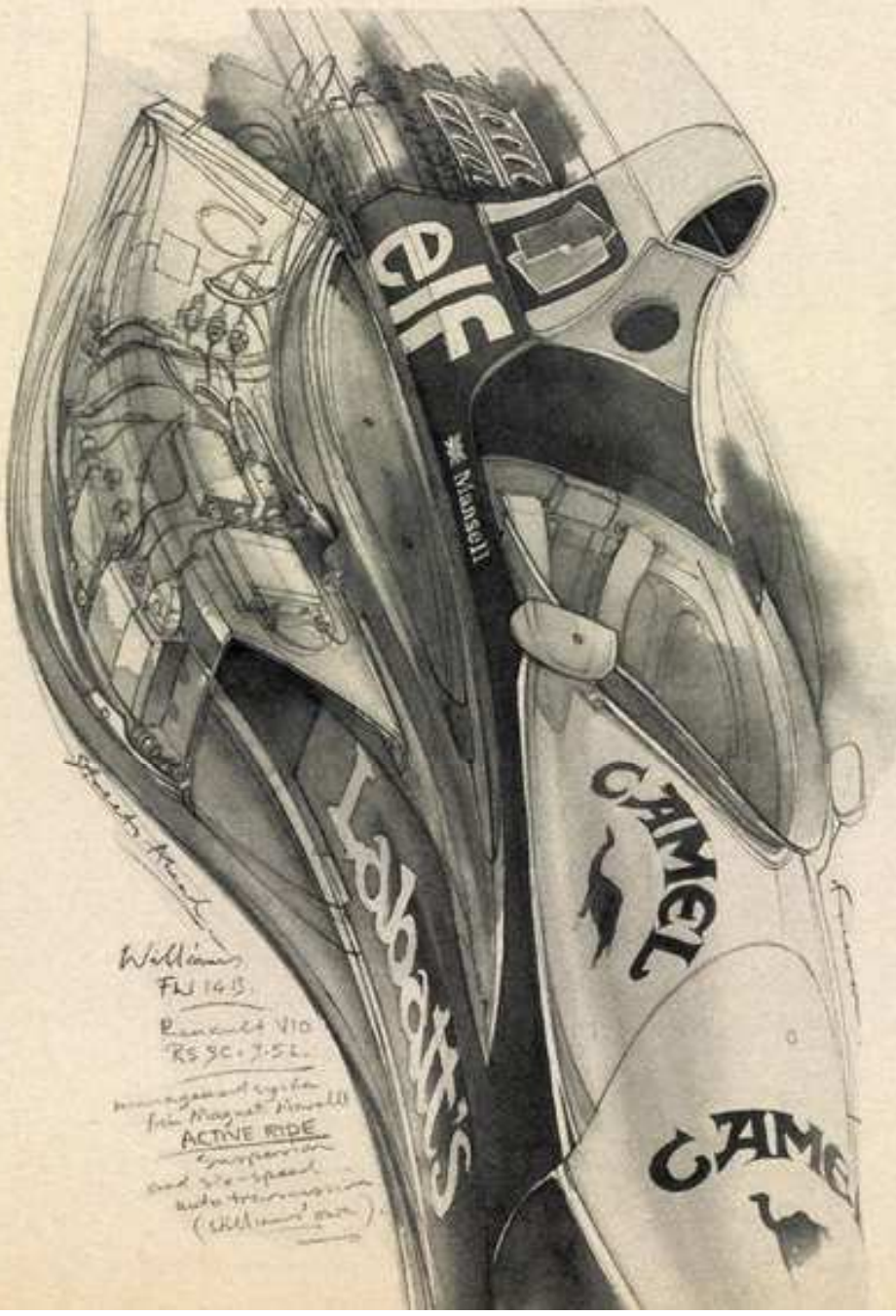
上記の放送時間は4月の番組改編により変更される可能性あり

Illustration／CAMEL Racing Service

検証　分岐点に立たされたF1が進むべき道を考える

F1 ハイテク戦争に NO!

セミ・オートマチック・ミッションや
アクティブ・サスペンション
そしてトラクション・コントロールといった
ハイテク技術がF1から締め出される
際限なく高騰するマシンの開発コストに
チームが悲鳴を上げ始めているからだ
それだけではない
'92年ウイリアムズの台頭を見るまでもなく
技術力＝資金力という図式から生み出される
こういったテクノロジーの数々は
マシンの性能格差を大きく広げ
本来モータースポーツが備えているべき
〝コンペティション〟としての魅力を
スポイルする危険性も孕(はら)んでいるのだ
だが、結論を急いではならない
テクノロジーの進歩を否定してしまえば
モータースポーツの最高峰としての
F1の魅力もまた色あせてしまう
進化と停滞の岐路に立たされ、F1は今……



F1委員会の決定事項

2月12日（金）、ロンドンにおいて開催されたF1委員会で、マックス・モズレーはFISA世界評議会が承認した以下の5項目を発表した。これらはいくつかのチームの異議により満場一致の決議とはならなかったが、ただちに実施される効力を持つ。

1　ウイリアムズGPエンジニアリングは'93年の世界選手権に参加することができる。
2　フリー走行は9時30分―10時15分、予選は1時から1時45分までとする。
3　1レースにつき1台のマシンが使用できるタイヤは最大7セットまでとする。
4　それぞれの予選日において、各チームは登録されたマシン2台までの使用が認められる。
5　燃料に関する新規則はただちに施行される。新しいガソリンの開発は認められるが、'92年に問題となった人体に有害な物質の使用は禁止される。

この委員会で、ファブリツィオ・バルバッツァ、アラン・プロスト、デレック・ワーウィックへのスーパーライセンスの発給も決定された。また、賛成10票、棄権3票で以下の項目がF1世界評議会に発議される。

■スポーティング・レギュレーション（'94年1月1日より実施）

1　マシンの操作を自動的にコントロールしたり、ドライバーによるミスを軽減させることができるシステムや装置は、以下を除いて認められない。
　(1)単独でエンジンにのみ機能するシステム
　(2)レース中、マシンが破損するような事故にのみ機能するシステム
　(3)FISAによって認められている安全性保持のためのシステム
2　走行中のマシンと車両関係者またはドライバーとの間の交信は認められない。ただしピットボードによる判読しやすいメッセージや、ドライバーの動作による交信は除く。
3　シーズンを通じて1チームのエンジンは、各グランプリにおいて同じものが使われ、最大12基が使用される。

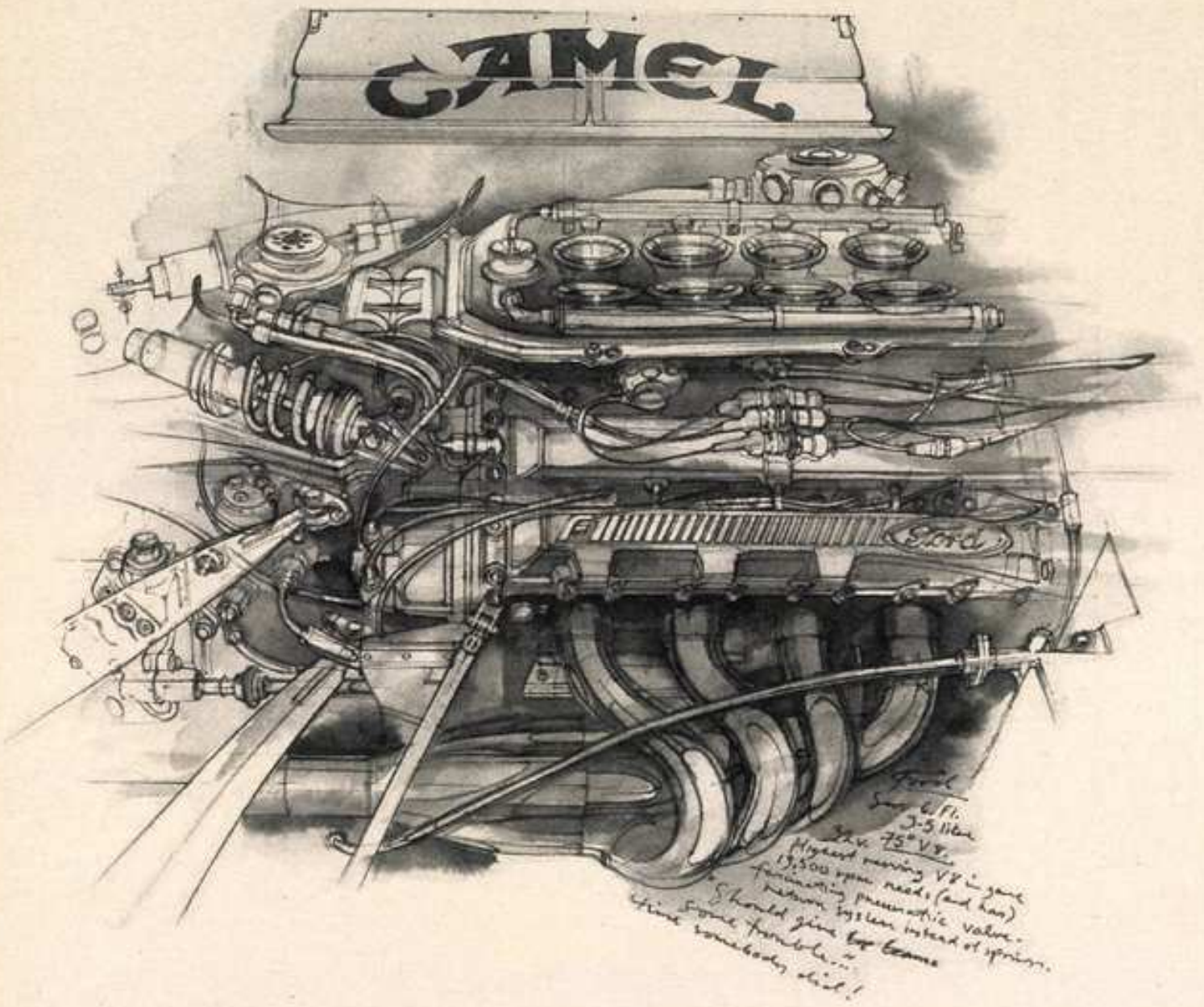
■テクニカル・レギュレーション

F1技術作業部会は、より進んだF1マシンのアンダートレイのためのルールを作成する。これはコーナリング時の速度を減少させ、車高を上げることにより車高の変化によるマシンの挙動を安定させるもの。

■オーバルレースについて

同委員会はまた、賛成10票、棄権3票の票決で、'94年のF1世界選手権において一部のレースをオーバルで行うことを決め、レース距離が500マイルに延ばされることに合わせ、レース中の燃料給油を認める新ルールを取り入れることを決定している。

ハイテクを捨てたF1がプラス500ccのF3000になるという懸念



2月12日、ロンドンで開かれたF1委員会の発表は、F1の将来に大きな影響をもたらすものとなった。'93年をもって、F1からアクティブ・サスペンションやセミオートマチック・トランスミッションといった、ハイテク技術が廃止されるというのだ。ここ数年間、F1マシンのテクノロジーは日進月歩の勢いで進化を続けてきているが、「開発に莫大なコストがかかる」とか、「開発能力を持ったメーカーと関係を持たないコンストラクターは手に負えない」という問題が広がっていた。

だが、それならばハイテク技術の導入を規制すれば良い、と簡単に言い切れるほど話は単純ではない。とにもかくにもF1はモータースポーツの最高峰であり、そこには当然、最高レベルのテクノロジーの投入も期待されているからだ。FISAは今、"地上最速のマシンとしての面目を保ちつつコストを抑える"という難しいテーマに直面しているのだ。

事前の合意とFISAの選択

ではFISAがどのようなプロセスを経て、今回の発表に至ったのかを振り返ろう。

2月8日、ヒースロー空港のヒルトン・ホテルで各F1チーム代表者によるミーティングが開かれた。コスト低減のための具体的な案を、それぞれ提案し検討しようというのである。ここで提案された内容は次のとおりだ。

まず、'92シーズンまでに採用されなかったテクノロジーの新規投入の禁止。ABSやアクティブ・キャンバー・コントロール、4WSなどが具体的な例に挙げられている。その一方で、アクティブ・サス、セミAT、トラクション・コントロールといった、既に実戦投入されているシステムについては、'93年以降も認めようという提案が出されている。

また、グランプリでの走行時間をもっと短くするために、フリー走行は金曜日午後の1時間のみとする。これによりチームは、木曜日からスタッフ全員をサーキットに送り込む必要がなくなるわけだ。予選は各セッション45分に短縮し、土曜日の午前と午後に行う。

そしてスペアカーの使用禁止。1チームは最大3台までのマシンをサーキットに持ち込むことができるが、金曜、土曜に使用できるマシンは2台に限られるため、何かトラブルが発生してもスペアカーを走らせることのできるマシンを選択するかは自由で、例えば金曜と土曜で走らせるマシンは異なっても構わないが、1日に走らせることのできるマシンは2台まで。どのマシンをフルに使うことができるかは、予選では3台のマシンをフルに使うことができる。

タイヤの使用本数については、予選はこれまでどおりの2セット、レースウイークを通じては計7セットの使用が許される。ただしレインタイヤはこのカウントから除かれる。またエンジンに関しても、1レースで使えるのは6基までに制限する。

以上が、会合で提案された内容だ。これらはトップチームの代表――フランク・ウイリアムズとロン・デニスだ――の猛烈な反対にあったが、マックス・モズレーはこの提案を基にFOCA案を作成、発表した。

FISAが発表した内容は、原則としては3月18日のワールドカウンシルの採決を待たなければならないものだ。しかし大方の予想としては、ほぼ発表されたとおりに決定されるものと思われる。基本的にはF1チーム代表者会議で提案されている内容を踏襲しているが、多少の変更も加えられている。

使用可能なタイヤのセット数(7セットと2セット)とスペアカーの使用については、先のミーティングで示されたまま変更はなし。ただしスケジュールに関しては、やはり金曜日にも予選は行われる。午前9時30分から45分間の公式予選が、1走行と午後1時から45分間の公式予選が、1走行と土曜日ともに行われるのだ。

以上の項目については、'93年の開幕戦から即座に施行されることになる。さらに'94年1月から発効されるべく、それ以外の項目についても改定案が提示された。その骨子が、ハイテクノロジー・システムの廃止だ。

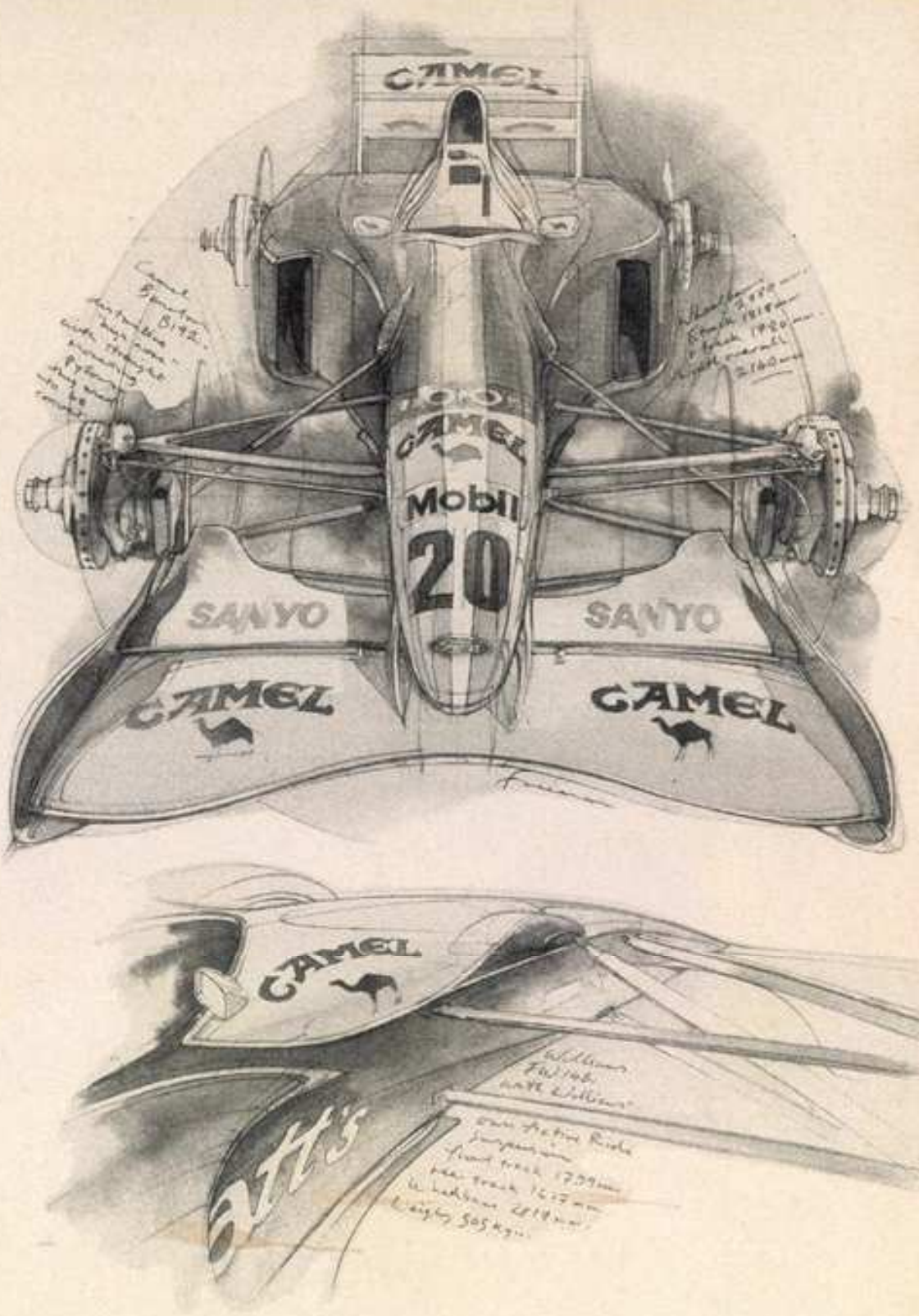
F1はモータースポーツか？ハイテクノロジーの功罪

それによると、マシンの動きを自動的に制御したり、ドライバーのミスを補うようなシステムは、いかなるものでありマシンに装着してはならない、となっている。ただし、次の3項目に関しては除外される。

1 純粋にエンジンの機能のみにかかわるシステム
2 アクシデント発生時のみ作動するシステム
3 FISAが特に認めた安全システム

2月8日のミーティングでは、'92年までに登場していたシステム（アクティブ・サス、セミAT、トラクション・コントロール）については、'94年以降も認めようとする方向にあったが、この発表で事実上こういったハイテク技術は廃止されることになったわけだ。

ここで気になるのは、かねてからモズレーが主張していた「F1はモータースポーツの頂点に位置するものであり、テクノロジーの面でも先進的でなければならない。けして



3・5ℓのF3000ではない」という言葉だ。

確かに、単にF3000マシンの排気量が500cc大きくなっただけでは、F1は単純なF3500になってしまうだろう。地上最速のマシンとしてモータースポーツの頂点に位置づけられるには、やはり先進のテクノロジーが取り込まれている必要がある。問題は、そのレベルをどこに合わせるかだ。

かつてDFVが全盛だった'70年代、各コンストラクターは、エンジンに頭を悩ませることなく、独自のシャシー開発に専念しF1に参戦することができた。しかもエントリーに関するレギュレーションも緩く、地元のグランプリにスポット参戦するドライバーやチームも多かった。結果としてF1は賑わいを見せていたし、また、コンストラクターが情熱を傾けて挑戦できた時代でもあった。

だが'80年代以降、F1マシンの進歩は加速度的に足を早めていった。しかも、従来どおりの純粋なシャシーというコンセプトに加えて、アクティブ・サスやセミATといったハイテク技術が盛り込まれるようになり、とて

逼迫した状況の中で コンコルド協定は その効力を失った!?

親愛なるフランク。

同封したのはオートプラス紙に掲載されたアラン・プロストのインタビューだ。最新号で訂正記事が載るのではともも思っていたが、どうやらそれも期待外れのようだ。それどころか彼は、ル・フィガロのインタビューでもほとんど同じ内容のことを繰り返している。

これがどれほど破壊的な言動かは、あえてあなたに指摘する必要もないだろう。レース界においてF1ドライバーは多大な責任を負っている。プロストのように高名であればなおのこと、実害も大きくなる。彼は言うなれば大使であり、であればこそ時には自国の政府、つまりFISAにとって耳の痛い話もしなければならないだろう。むしろ、それが義務という局面もままある。しかし、そういう人間が口を開くべき対象は政府であるFISAであってプレスではない。プロストがそれを知らないはずはないのだが、機会さえあればF1に対する攻撃を繰り返している。しかも、彼は事実関係を確かめることなく我々を非難中傷しているのだ。

11月のことだが、彼はフランスの雑誌にFISAの会長とまったく連絡が取れないと苦情を漏らしたことがある。しかし彼は、私とコンタクトを取ろうという努力をこれっぽちもしていない。それでは私の方から連絡を取るしかないだろうとスイスの彼の自宅に電話し、22分間にわたって話し合った。その時私は、何か心配なことがあったらいつでも電話するようにと伝えておいた。もっとも、これはどのドライバーに対しても言うことだが。プロストはテレビのレポーターをやっていて、不確かな知識で散々言いたい放題だったが、その時は私から苦情を伝えることはまったくなかった。それよりも、解決すべき問題があるのなら、お互いに面と向かって話し合い、マスコミを巻き込むのはやめないか、と持ちかけたのだ。ところがそれ以降、彼からはなしのつぶてで、何ひとつ言ってこない。これでは、単に事実を知らないのではなく、意図的に知ることを拒否しているとしか思えないではないか。

いくつか例を挙げて、彼がどういう手を使ってF1とその統括団体を攻撃しているか説明しようと思う。念のために言っておくが、これから挙げる例のことごとくは、事実を見極めるためにいささかの努力も払われた形跡がないのだ。

(1) 昨年のドイツGPで彼は、ナローダイヤの導入について、「マシンがものすごく速くなって、当然それだけ危険も増す」とコメントしているが、これは単にパドックで囁かれている噂を鵜呑みにしたに過ぎない。エンジニアであれば、これが根拠のない心配であることは百も承知している。また、ナローダイヤの性能については、その後のテストが証明してる。

(2) 同じコメントで彼は、「グラウンドエフェクトが減るため最高速が350～360㎞/hになって事実上ドライブできない」とも言っている。知らなかったら聞きにくればいい。現に他のドライバーの何人かは、そういう質問を寄せている。テレビ解説者という責任ある立場にいる者として、彼も当然そうすべきだった。

(3) また彼は、こういうことが当事者間の意見交換もなしに行われるのは絶対におかしいとも語っているが、これがとんでもない言いがかりであることはフランク、あなた自身がいちばん良く知っているはずだ。

実は他にも多くの報告があるのだが、こうやって列挙してみると、プロストが何らかの意図をもって、計画的にF1の権威を傷つけようとしているのではないか、という疑念さえ湧いてくる。もし彼がドライバーとしてそれを憂えているのならば、どうして電話1本をかける手間を惜しむのだろうか。

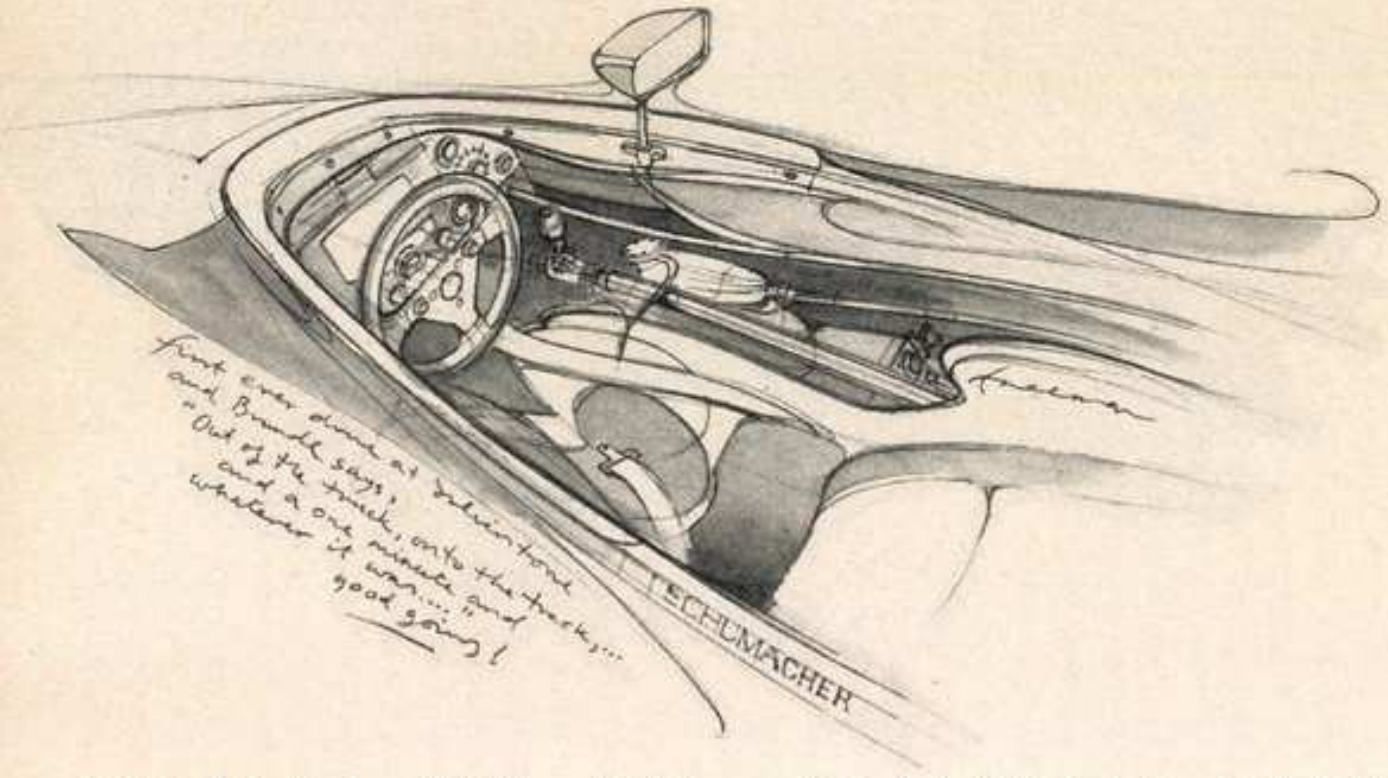
フランク、F1やFIAの選手権にとって最良の進み方とは、こういう人物の参加を許さなければ成り立たないものなのだろうか。それを真剣に考えるべき時が来たようだ。プロストが、何から何まで自分が口を挟まなければ気が済まないという精神構造の持ち主であることは明白だ。自分が最も大きな分け前にあずかっていることを棚に上げて、F1は金のことばかりに注意を払い過ぎると発言するのは一体どういう考えからなのか。3回も世界チャンピオンに輝いているドライバーと言えば、それだけで世の尊敬を集め、誰もがその言葉に耳を傾けようという存在だ。そういう人物が率先して自らのスポーツを、批判するだけならまだしも、日頃く罵って一向に止める気配もない。

確かに誰でも自分の意見を自由に述べる権利はある。プロストとて例外ではない。しかし、だからといってなぜ我々は、プロストにトップドライバーという地位と名誉を与えておいて、ろくでもないタワ言を聞く必要があるのだろう。彼が現在スーパーライセンスを所有しているとしたら、これは間違いなく国際競技規則の第151条に抵触し、ワールド・カウンシルの意向対象になるはずだ。ところが彼は現在スーパーライセンスを持っていない。ならば、発効しないでおこうというのも当然のことではないか?

F1はFISAのものであり、我々はそれを守る義務がある。この件については、次のF1委員会で徹底的に話し合いたい。マックス・モズレー

ライセンス問題を招いた プロストのFISA批判 事態はどう収束する?

マックス・モズレーから送られた フランク・ウイリアムズへの抗議書



も一介のコンストラクターの力だけでは開発できない状況になった。自動車メーカーの技術力（時には資金力も）をフル活用し、常にライバルをリードするために先進技術を取り込み続けなければならなくなったのだ。この状況は結果として、際限ないコストの上昇を生み出し、戦闘力のあるチームとないチームとの格差は、その後広がる一方となった。

'80年代にもグラウンドエフェクトが禁止されたり、ターボからNAに移行したりと、マシンの絶対的なスピードを抑えるための変革は行われてきた。今年から導入されるナローダイヤもそのひとつだ。しかし、こういった規制は常に〝新しい技術革新〟を呼び起こし、結果としてF1マシンは常により速く進化し続けてきている。今回の規制案は、その分野での技術を完全に〝凍結〟してしまうものであり、かつての規制とはニュアンスが異なる。

モズレーはこれまで、常に一方的なハイテク技術廃止を否定してきた。しかし今回のFISAの発表は、そのモズレーのスタンスとは完全に相反するものだ。FISAは、〝ローテクF1〟を容認しようというのだろうか？

興行を強く意識したF1 FISAについに崩されたコンコルド協定

一方で忘れてはならないのが、F1の興行的魅力だ。先進技術に身を固めたウイリアムズが圧倒的な強さを見せた'92年、テレビ人気は大幅にダウンしたという。FISAは早急に何らかの手を打ち、よりコンペティティブなレースを実現しなければならない立場にある。今回のハイテク廃止が単にコストの低減を狙っただけでなく、マシン性能の拮抗をも意図したものだというのは説明するまでもないだろう。ハイテクを禁止したからといって、必ずしもレースがコンペティティブなるとは限らないが、少なくとも〝マシンに関与するドライバーの比重〟は高くなるだろう。問題は、F1のステイタスを崩すことなく、それを実現できるか否かだ。

また、FISAの発表はハイテク技術の廃止だけにはとどまらなかった。懸念されていたウイリアムズのエントリー問題と、アラン・プロストのスーパーライセンス発給についても、モズレーは一部チームの棄権を押しきって、両者に対するエントリーを認めている。今まで、メンバー全員の了承を原則とするコンコルド協定に縛られてきたFISAが、これほど強攻な態度に出たことに関係者は驚きを隠さない。それほど事態は逼迫している。

この他にも、オーバルコースでのF1開催（最大レース距離500マイル、途中ガソリン補給ありとの事で、インディ500を強く意識したものと思われる）など、やはり興行としてのF1の魅力拡大を強く意識している。

ハイテクを追い続けて進化してきたF1は、気がついてみれば限られた数チームのみに勝利の可能性があるという極度に先鋭化された世界を築き上げてしまった。その結果として〝スポーツ〟としての魅力が疑問視されている。それとは対照的に、アメリカではローラやペンスキーといった〝市販シャシー〟を購入して戦うインディカーが、興行面で大きな成功を収めている。テクノロジーの追求と興行としての成功。異なる要素を、高度にバランスさせて両立することができるのだろうか。F1は今、重要な分岐点に立たされている。

ウイリアムズの参戦に徹底的に反対したベネトン 狙いはコンコルド協定打破

フラビオ・ブリアトーレが語るウイリアムズ・エントリー拒否の真意

——ベネトンはウイリアムズのエントリー受理に真っ向から反対しましたが、その理由は？

フラビオ・ブリアトーレ（以下FB）：フランク・ウイリアムズがF1レギュレーションの変更に同意しない限り、我々としてはエントリー反対を押し通すつもりだった。弁護士を総動員してでもね。彼が変更に同意せず、それでもエントリーが受理されるようなことになったら、ベネトンとしては撤退も辞さない考えだった。

——つまりF1活動を辞めると。

FB：そのとおり。何もF1だけがベネトンのスポーツ活動ではない。他にもスキーやテニス、マリンスポーツなど、金の使い道には事欠かない。もしF1が我々に納得いかないような状況に陥ったら、辞めてしまってもいい。これはフェラーリも同じ考えだけど、フランクはもしも万が一、フェラーリが撤退するようなことになったらF1は終わりだということを理解していないんだ。フェラーリの存在は、ウイリアムズとマクラーレン、それにベネトンが束になったよりも、もっとF1にとっては重要なんだ。

——レギュレーション改定の話が出ると決まってから、なぜ反対を？

FB：初めてFOCAのミーティングに出席した時、アクティブ・サスを禁止しようという議案が提出されたんだ。ところがこれに唯一反対したのがコローニだった。馬鹿馬鹿しい話だ。その1週間後にはもうコローニというチームは存在しなかったんだからね。とにかくフランクがレギュレーション改定に同意してくれれば私としては満足できるんだが……。

——F1の将来についてどう考えている？

FB：F1ってのはスポンサーあってのものなんだ。今はまだタバコ会社がかなり大きな比重を占めているが、これも2年以内になくなるだろうね。我々は既にそれを見越してシステムやコミュニケーションを変えていくことを検討している。我々にとってF1とはコミュニケーション、すなわち表現手段に他ならない。テレビやプレス、それに写真も必要だ。タバコ会社の資金に頼っていた時代の、その先を考えなければならない。

——タバコのCMが映し出されるようではテレビ中継できなくなるという件については？

FB：だったらタバコなしでやりましょう、ということになるに決まってるじゃないか。プレスやテレビは我々のパートナーなんだ。パブリシティが必要だし、メディアを通じて何が起こっているのかを伝える必要がある。ロン・デニスにしてもフランクにしても、もうタバコの時代は終わったということは分かっているだろうに。

フランクがコンコルド協定の全員一致の原則を盾りかざして反対してきたことに対しては？

FB：そうなんだ。新しい提案をしていく必要があるということが、彼には分からないんだ。スペアカーを禁止したからといって、何もウイリアムズだけが不利益を被るわけではない。ドライバーがアクシデントを起こしたら、もちろん困った状況にはなるだろうが、どこのチームにしてもそれは一緒だ。我々はエンジンやギヤボックス、それにタイヤについては手をつけないことにした。だがウイリアムズはタイヤの無償供給を受けているにもかかわらず、知らぬ存ぜぬだ。ベネトンもタイヤは無料だが、その返はきちんと考えているつもりだ。

——一部にはスポーツマン精神にもとるという非難も聞こえているようだが、それを覚悟の上でその他大勢のチームのことを考えるべきだと？

FB：そう。速いマシンを造ろうとさんざん苦労して、そうかと思うと今度はレギュレーションでマシンを遅くするために苦労させられる。何をやっているのか分からないけど、これは、この2～3年のうちに何とかしないと手遅れになる。ウイリアムズやマクラーレンあたりのトップチームさえ残ってくれたらいい、というわけにはいかない。小さなチームだって大切なんだ。

F1はテクノロジーを放棄すべきだと言ってるんじゃない。エンジニアの自己満足でやられちゃかなわないというだけだ。ホンダに前を走られて、さあ大変だ、とテクノロジー満載のマシンでそれを打ち破って……。そもそもそれを始めたのはホンダだったんだけど、これはテレビに取ってはありがたくない話だったんだろうな。

——と言うと？

FB：誰に聞いたって、トラクション・コントロールだの何だのに興味があります、なんて人間はいないよ。スポーツを見たいだけなんだから。ドライバー同士のバトルとかね。そういうことなら、今の半分の予算でも十分にやっていける。実際テレビの画面で見たって、マシンがどれだけ速いのかなんて分かりやしないんだから。止まってるマシンのカウルを外して、これがかくかくしかじかのハイテクでございます、何て言っても誰もそんなもの気にしやしないよ。

——最初はコンコルド協定の全員一致の原則を切り崩して、過半数でも採択できるようにしようということだったんじゃないのかな。かなり強行姿勢だったようだが、単にレギュレーションの改定にフランクが同意してくれれば、あえて協定を変えなくても反対を取り下げるという軟化姿勢はどういう意図だったのだろう。

FB：だからね、とにかくフランクがレギュレーション改定に同意してくれれば私としては満足できるんだが……。

——F1の将来についてどう考えている？

FB：F1ってのはスポンサーあってのものなんだ。今はまだタバコ会社がかなり大きな比重を占めているが、これも2年以内になくなるだろうね。我々は既にそれを見越してシステムやコミュニケーションを変えていくことを検討している。我々にとってF1とはコミュニケーション、すなわち表現手段に他ならない。テレビやプレス、それに写真も必要だ。タバコ会社の資金に頼っていた時代の、その先を考えなければならない。

——タバコのCMが映し出されるようではテレビ中継できなくなるという件については？

FB：だったらタバコなしでやりましょう、ということになるに決まってるじゃないか。プレスやテレビは我々のパートナーなんだ。パブリシティが必要だし、メディアを通じて何が起こっているのかを伝える必要がある。ロン・デニスにしてもフランクにしても、もうタバコの時代は終わったということは分かっているだろうに。



Wagner Gonzalez

Grand Prix Portrait

とかくF1界にはさまざまな種類の人間が集まっているが
その中にも、選りすぐって特別な人種がいる
根っからのレーサー、あるいは「グランプリ快楽主義者」とでも言おうか
とにかくレース以外ではほとんど何も『感じなくなった』連中である
そんな、グランプリを心から愛し、支える人物を紹介する
連載コラム「グランプリ・ポートレイト」
案内役はブラジル人GPジャーナリスト、ワグナー・ゴンザレスだ

ボブ・ダンス

（チーム・ロータス・エンジニア）



私が初めてヨーロッパを訪れたのは'81年夏のことである。その頃の私はブラジルの「オ・エスタード・デ・サンパウロ」のモータースポーツ・スタッフライターであり、仕事半分休暇半分といった感じで、ヨーロッパ・レースの取材活動を続けていた。そんな駆け出しの私が友人とオランダGPに赴いた時、出会ったのが今回紹介するボブ・ダンスである。ブルーメタリック、シルバー、赤のエセックスカラーに塗られたロータスのトラックとバン、それをじかに見た時の私の動揺ったらなかった。当時の私は——今もそうだが——、かなりレースに頭をやられている人種で、もうとにかくバンの方に向かって行った。そこで、当時クルーリーダーを務めていたダンス、またの名を「ザ・ビカー」——紅茶好きになんでこう呼ばれていた——に出会ったのだ。彼は私たちとすぐに打ち解けると、私が描いたマシンの設計図を真剣に検討してくれたりした。それにつけても今振り返ってみると、当時のF1は今では考えられないほどシンプルだったものだ……。

「そうだな、今のF1はとかく金が掛かり過ぎる。まあ仕方のない部分もあるよ。皆が何かしら新しいコンセプトを探しているから、休んでいれば追い抜かれる。これがF1なのさ。もちろんすべてじゃないけどね。誰もがあらゆる可能性を追求しているんだ」

初めて会った日からすでに10年以上の歳月が流れているが、ダンスは全く変わっていない。落ち着いたたたずまいのこのロマンスグレーの男に会えば、誰もが英国紳士とはこのようなものか、と思うであろう。話題にもことと欠かず、しかも楽しい。

「昔はよくトラックを運転したよ。ヨーロッパの道路もずいぶん変わったな。昔は町や都市を縫って行けたのに、今じゃあハイウェイに隔離されて、地元の人々と交流する機会もない。面白くない時代になったもんだ。私は知らない人と触れ合うのが好きだし、そんな機会が多いのもF1の魅力だと思っているんだ。時にはトラブルにも遇ったけど、必ず誰かが助けてくれた。不思議なことに、問題が起こるといつも誰か助けてくれるのさ」

今では多くのオーナーが、チームのメカニックが他チームの人間やジャーナリストと話すのを快く思わないが、ダンスは今でも話し好きで、常に誰かとしゃべっている。彼はやっかいな問題に直面すると、まるで自分に言い聞かせるように誰かれなしにこう言う。

「いいか。これは単なるスポーツなんだ……」

そういう彼の冷静さがチーム全体に波及し、結局問題が片づいてしまうのである。

今年57歳になる彼が初めてモータースポーツにかかわったのは、ロータスの市販レーシングカー部門に配属された'60年。もう33年も前のことだ。当時のGPマシンや市販車用5速ギヤボックスを開発したのも彼である。

「ロータスで仕事を始めた時はまだ独身だったが、妻は私のモータースポーツに賭ける情熱を理解してくれた。時間が経つのは早いもんで、今じゃあ孫が3人もいる。まだ小さすぎてモータースポーツのことはよく分からないようだが、TVだけは見ているよ」

ボブはレースキャリアの大半をロータスで過ごしているが、他のチームにも在籍したことがある。'70年にはマーチSTPに移籍、その2年後にはバーニー・エクレストンが買収したばかりのブラバムに移った。そして4年後、ダンスは古巣に帰ってきた。

「コリン・チャップマンにチームに戻らないかと誘われてね。'60年代のロータスは仕事をしていて実に楽しいチームだったから、ふたつ返事でオーケーしたよ」

30年以上もF1と生活しているだけあって、彼は世界中どこへ行ってもリラックスできるというが、どの国が最も面白いかと聞かれるのは困るらしい。ただしひとつだけ例外はあるようだ……。

「どの国にも長所短所があるから、どこが一番かと言われても……。時間が経つとどこも似たような印象になるし、英語を話す人間も増えた。だからそういう人と話せばその国が分かってくる。この国のここが好きだっていうのは特にないな。イギリス以外にはね……」

旅行や人々との触れ合いが好きな彼は、それ以上にレースを愛している。'85年のスパでロータス・ルノーを駆るアイルトン・セナが優勝すると、彼は私のところへやってきて、彼の人生と30年前の思い出を語り始めた。彼は「グランドスタンドのあそこに」座ってフアンジオの優勝を見ていたという。それも彼が経験した多くのレースのうちのひとつなのだ。しかし彼自身にはこれぞというエピソードはないと語る。その代わりに奇妙なフィーリングだけが残っている。

「すぐに思い出せること？　勝利さ。何年やっても勝つのはいいもんだ。でも次に勝てるのはいつかって思っちまうよ。今シーズンは久しぶりに勝てると思いたいんだが……」

彼は何とF1GP創設の'50年からF1を観続けている。これまですべてのチャンピオンを自分の目で見ているのだ。そんなわけで、同僚は親しみを込めて彼のことを「グランパ」とか「ザ・ビカー」と呼んでいる。

「そうさ。私が紅茶が好きだから奴らはいまだにそう呼ぶんだよ。えっ、どの銘柄が好きかって？　そりゃあレースで全世界を駆け回っているからね、いろんな紅茶に出会う。まあ、その国で出されたものを飲むさね」

VICTORY FLAGS

N1耐久ラウンドシリーズ第1戦

ツーリングカー300km耐久レース IN TIサーキット・英田

3/7 SUN

TIサーキット・英田

GATE OPEN・8：00 RACE START・12：30予定



前売り・¥6,000(大人, 自由席) ¥2,000(小人, 自由席)
決勝当日・¥7,000(大人, 自由席) ¥3,000(小人, 自由席)

主催／ビクトリーサークルクラブ(VICIC), アイダクラブ(AC), トヨモータースポーツクラブ(TMSC), ニッサンスポーツカークラブ(SCCN)　協賛／オーツタイヤ株式会社　前売り券発売所／チケットぴあ, チケットセゾン, 丸井チケットぴあ, CNプレイガイド, ローソン, サンチェーン, 岡山県有名プレイガイド　開催レース／N1耐久, フォーミュラトヨタエッソチャレンジ西日本, ニッサンザウルスJr.山陽, ユーノスロードスター, SK

全日本ツーリングカー選手権第1戦

オールジャパンツーリングカー300kmレース

3/14 SUN

MINEサーキット

GATE OPEN・8：00 RACE START・12：30予定



前売り・¥4,000(大人, 自由席)
決勝当日・¥4,500(大人, 自由席) ¥2,000(小人, 自由席)

主催／MINEサーキット, ピクトリーサークルクラブ(VICIC), あつモータースポーツクラブ(AMSC)　協賛／横浜ゴム株式会社　前売り券発売所／西日本地区有名プレイガイド,　開催レース／Gr.A, TNCシビック西日本, サンヨー, ザウルスカップ西日本, シルビア, F100

N1耐久ラウンドシリーズ第2戦

ハイランドN1 300km耐久レース

4/4 SUN

仙台ハイランドレースウェイ

GATE OPEN・8：00 RACE START・13：00予定



前売り・¥3,000(大人, 自由席) ¥5,500(ペアチケット)
決勝当日・¥3,500(大人, 自由席) ¥1,100(小人, 自由席)

主催／奥州ピクトリーサークルクラブ(奥州VICIC)　前売り券発売所／チケットぴあ, チケットセゾン, CNプレイガイド, ローソン・サンチェーン, セブンイレブン(宮城, 福島地区), 東北地区RTN加盟店　開催レース／N1耐久, FJ1600, ニッサンザウルスJr.東北, ミラージュ東北シリーズ・フォーラスカップ, EP71

全日本フォーミュラ3000選手権第2戦

CABINインターナショナルフォーミュラカップレース

4/11 SUN

富士スピードウェイ

GATE OPEN・8：00 RACE START・13：30予定



前売り・¥5,000(大人, 自由席)
決勝当日・¥6,000(大人, 自由席) ¥2,000(小人, 自由席)

主催／ピクトリーサークルクラブ(VICIC), テレビ朝日, 日刊スポーツ新聞社　特別協賛／日本たばこ産業株式会社　大会協賛／横浜ゴム株式会社　前売り券発売所／チケットぴあ, チケットセゾン, 丸井チケットぴあ, CNプレイガイド, ローソン・サンチェーン, 関東地区RTN加盟店　開催レース／F3000, フォーミュラトヨタエッソチャレンジ, シビックインターカップ, ミラージュインターナショナル旺文社カップ, VWカップ

PADDOCK JOKE

サーキットにやって来た男同士の2人組。グランド・スタンドの前のほうには、アツアツのアベックがいた。

A「いいなー、ふたりで毛布にくるまってオニギリ食べてる。彼女の手作りかな。玉子焼きアーン、なんちゃって。食後はポットに入ったコーヒーかな」

B「なに言ってんだよ！　サーキットに来たら男はヤキソバだ！　肉のあんまり入ってないヤツ。それにフランクフルト。マスタードをシャツに垂らしたりして、油っこい物の連続攻撃。プラスチックのスプーンで食うカレーもうまいぞ



本物のファンは、熱い缶コーヒーを両手ではさんで、震えながらレースを観るのだ！」

やがてレースは始まったが、アベックはほとんどコースのほうを見ないでイチャついている。

A「いるんだよなー、ああいうヤツら、野球場にも。あっあっ、顔をあんなに近づけちゃって」

B「いいからレースを見ろ！　ホレ、双眼鏡貸してやる。スゴイぞ、1コーナー突っ込みの競り合い」

A「あー！　スゴイスゴイ！」

B「どうした？　クラッシュか？」

A「とうとうキスしてる！」

株式会社 日本モーターレーシングセンター
〒150 東京都渋谷区広尾2-3-14

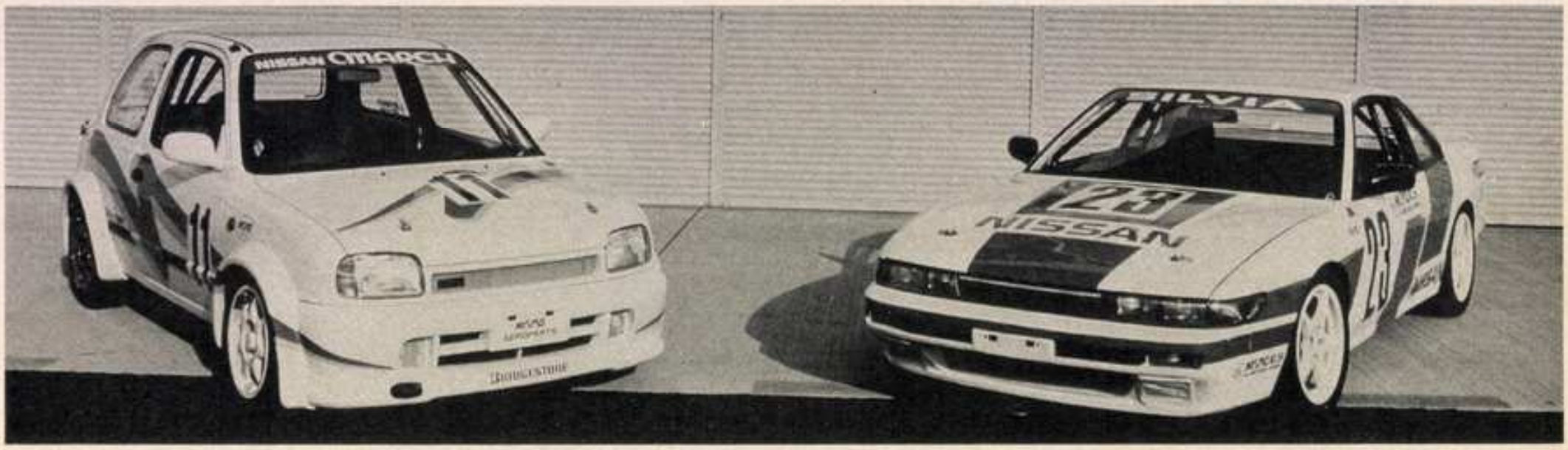
インフォーメーション・ダイヤル 03－3409－2365
営業時間 AM10：00－PM6：00（土, 日を除く）

N2レースが帰って来た!!

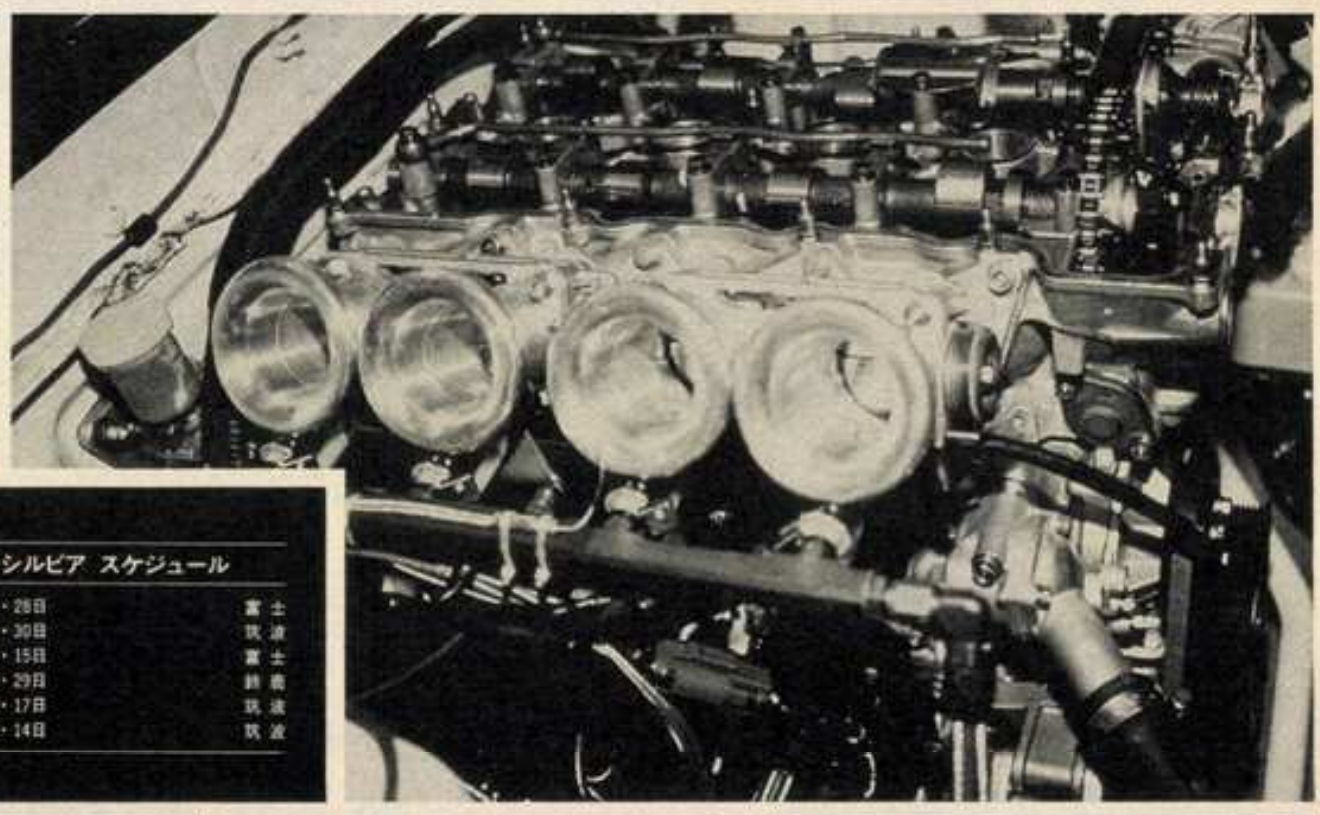
新カテゴリー——東日本スーパーシルビア、マーチ1300N2の魅力と可能性を探る

今シーズンからシルビアとマーチを使用して新しいN2レースがスタートを切る
'89年、サニーB310のホモロゲ切れとともにチューニング・マシン&ドライバーによる
コンペティティブなスプリントレースが消え去ってから既に3年
そして今、昔のように走る者、チューンする者、見る者が熱くなれるようなレースが帰って来た!

Photos/Kiyoshi Kawabata, Hisakazu Matsumoto, Hiroshige Satta, MPS



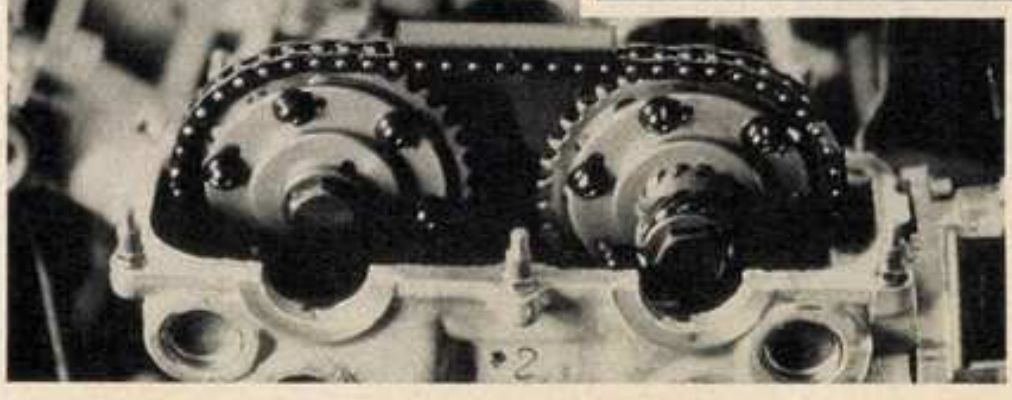


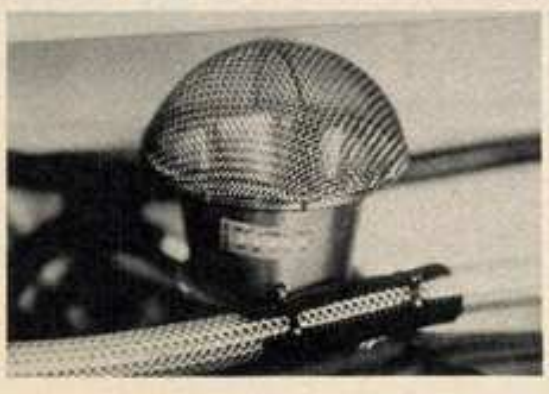




東日本スーパーシルビア スケジュール

第1戦	3月27・28日	富士
第2戦	5月29・30日	筑波
第3戦	8月14・15日	富士
第4戦	8月26・29日	鈴鹿
第5戦	10月16・17日	筑波
第6戦	11月13・14日	筑波





マーチ1300N2 スケジュール

第1戦	4月3・4日	富士
第2戦	5月6・9日	富士
第3戦	6月12・13日	富士
第4戦	7月10・11日	富士
第5戦	8月28・29日	富士
第6戦	9月25・26日	富士
第7戦	11月6・7日	富士
第8戦	12月4・5日	富士

'70〜'80年代にかけて僕たちを熱くさせてくれたTS／N2レース

by露戸理



N2が全盛期の頃はB110サニー（3台目）を筆頭に、シビック（先頭）、KP47スターレット（2台目）がしのぎを削っていた

小型ツーリングカーの大群が富士スピードウェイを全開で駆け抜けていく。

来る周も来る周も、その様は変わらない。誰も独走はできない。よく見れば、順位がめまぐるしく変わっていることに気づく。高速コースの富士では、スリップストリームがものすごく良く効く。だから、ついさっきまで集団の中に埋もれていた者が、トップに出たかと思うと、次の周にはまた数台に抜かれていたりする。レース距離は20周のスプリント、時間にして30分強の争いだ。勝敗の行方は全く予想がつかない。1周また1周と残り周回数が減るごとに、胸が締め付けられるような興奮に捕らわれていく。

改造ツーリングカーを意味するTS、あるいはN2と呼ばれるそれらは、現行最高峰ツーリングカーのグループAよりはるかに戦闘的なマシンだった。外観ではオーバーフェンダーが周囲の者を威圧するように左右に大きく張り出し、その中身たるエンジンも1300ccで160馬力前後を発生させるまでにチューニングされていた。サニー、スターレット、シビック、街中の至る所で目にする大衆車が、信じられないようなハイスピード・バトルの主役となるのだ。それらが大集団となってコース上を舞うと、排気音は観客の心臓の鼓動と共に富士の裾野に共鳴するのだった。

ワンメイク・レースにはない、ライバル車種間での激しい戦い、かと思えば同じサニー同士でもチューナー間のライバル意識、そして最終的には、プロを自認するドライバーたちそれぞれの勝利への渇望、それらがいっしょくたになって、サーキットに渦巻く。

息もつかせぬ抜きつ抜かれつを見ているだけでも、これは十分に楽しい。しかし、何度も足を運んでいるうちに見えてくる別の楽しみがある。そう、彼らの戦い方・駆け引きの妙技に触れると、その奥の深さに感嘆し、絶対に病み付きになってしまうのだ。

＊＊＊

昔、この日本に世界に誇れるほど素晴らしくコンペティティブなレースがあった。それはフォーミュラカーでもスポーツカーでもなく、小さなツーリングカーによるものだった。今から15年余り前の富士スピードウェイを舞台に競われた「マイナーツーリング」がそれだ。大抵、富士GCの前座戦として組まれていたが、その面白さ・興奮度という点では、間違いなくメイン・レース以上のものを持っていた。マイナーツーリングが見たくて毎回富士に行くんだというファンが、大勢いた。

クルマを見てみよう。たくさんのサニーKB110と、少数のスターレットKP47とシビックSB1。少数派スターレットの心臓部には3K-Rと呼ばれる特製ツインカム・エンジンが搭載されていた。かたやサニーはA12と呼ばれるOHV、後発参戦のシビックはSOHC。FRが当たり前だった当時、シビックはFFだ。個性的な3車がレースになると互角に渡り合う、それが面白さの第一要因と言えた。サニーを応援する者、スターレットを応援する者、シビックを応援する者……。

各車のスペックを見ただけでは、スターレットの優位は圧倒的だ。何しろ190馬力近くもあり、パワフル。ところがライバルと比べると車重が重い。エンジンがややナーバスで、壊れやすい。台数も少ない。一方、'70年末に実戦デビューを果たした110サニーは、生まれながらの素性の良さを生かし、あらゆるカテゴリーで愛用され、結果を残した。各地のTSレースでもすぐにカローラ／パブリカ勢を凌駕し、多くの者がちゅうちょすることなく110をチョイスした。石油危機を境にワークスが活動停止すると、それまで脇役だったプライベートのエンジン・チューナーたちが一躍マイナーツーリングの核となっていく。東名・土屋・鳥居という3巨頭、そして尾川・松岡・メッカ・山本RSなど……。

110は'70年代後半になるともはや熟成の域に達した感が強かったが、キャブをインジェクションに換えたり、1馬力のアップと1kgの軽量化のために涙ぐましい努力が払われた結果、'82年までには160馬力以上がマークされるに至った。1・3リッターOHVとしては驚異的な数値だ。そして'77〜'78年頃から台頭し始めた後発のシビックは、ホンダの社員がワークスとしてではなくクラブ活動的にヤマト・明和などの名で参戦した。

それらを操るドライバーの顔触れが、また強者揃い。「サニー使い」と称された都平健二、高橋健二、杉崎直司、真田睦明、和田孝夫、武藤文雄、長坂尚樹、渋谷栄治、萩原光、茂木和男ら。スターレットに鞭打つは鈴木恵一、星野薫、舘信秀、見崎清志ら。そしてシビックの急先鋒は大場次雄。いずれ劣らぬ「ハコ」の名手たちだった。時にはGC／F2ドライバーもスポットで顔を出したが、百戦錬磨の常連たちの前には歯が立たないことも多かった。それほどマイナーツーリングを制するのは難しいものだったのだ。

順位は周回ごと、否、コーナーごとに変わる。しかしこれはまた、彼らの駆け引きの一部でもある。最初にチェッカーを受けるためだけの、読み合いなのだ。その日の各人の戦い方や車の調子、心理状態を読んで、相手の出方を見極めるのだ。最終ラップの第1コーナーこそが勝敗の別れ目だった。自分はどこにいるべきか、周囲に誰を置いていた方が良いか。そのためには、直前のストレートで上手にスリップストリームを使わなければならない。フィニッシュ・シーンをイメージし、逆算していって戦う。

最終ラップの1コーナー。横一線に並んだ各車。ブレーキング競争。ロックするホイール。沸き上がる歓声。時にはこらえきれず、接触・スピン・クラッシュということもあった。ここをトップで立ち上がれば勝算は高いが、最終高速コーナーで前車にピタリつけ、最後の直線でスリップストリームから抜け出て、大逆転を狙うこともある。

＊＊＊

ツーリングカー・レースはいつの時代にも安定した人気を持っている。'63年に第1回日本GPが始まって以来30年、そのことは変わらない。'70年代突入と同時に排気公害問題が起こり、ニッサン、トヨタといったメーカーが、それまでの純レーシングスポーツカーの分野から撤退し、ツーリングカー&GTカーに力を入れたことにより、TSレースの技術は飛躍的に進歩した。この時期に、より廉価なプロダクションカーやノーマルカーのレースが始まったことが、TSをより一層高度化させる要因にもなった。そしてオイルショックによるメーカーの撤退。GCレースの盛り上がりと国内F2選手権の開始といった様々な背景の中で、マイナーツーリングは自然発生的に盛り上がった。110という格好の材料があったから、あるいはまだシケインのない富士スピードウェイという器があったから、10年近くもコンペティティブたりえたのかもしれない。

ホモロゲーションの関係から110が消え、310に取って代わられてからのマイナーツーリングは、シケイン設置によって集団走行が難しくなったこととあいまって、面白さが半減した。JAFの肝いりで'85年から日本でもグループAが導入され、それが人気を集めるとマイナーツーリング自体にも勢いがなくなり、GCの消滅と合わせて、'89年末、遂にマイナーツーリングはこの世から去った。

高度にチューニングされたTS／N2マシンと腕利きドライバーによるスプリント・レース、近年のドイツやイタリアのツーリングカー・レースの盛り上がりを見るにつけ、マイナーツーリングのようなレースをまた見たいという欲求は募るばかりだ。

今や一般車の中でも少数派となったFR方式を採るシルビア、そのN2レースに少しは「マイナーツーリング」の記憶をダブらせてみたい気がする。

シルビアはチューナーとドライバーの戦い
マーチはN1ドライバーの憧れになりうるか!?

かつて最高に面白いレースだった TSとマイナーツーリングレース 最後のマイナーツーリング・チャンピオンの 浜名雅一がマーチ1300N2に試乗し ニスモ開発ドライバーと新しいN2の魅力を語る



浜名　雅一

'89年、B310サニーでの最後のマイナーツーリング・チャンピオン。その後はカローラでグループAに参戦するが、'91年からレースには参戦していない。今回は最後のサニー使いということで試乗をお願いした。'86年から2年間全日本F3選手権にも参戦経験あり。今年はこのシルビアで久しぶりにレース復帰の可能性大。33歳。

ドライバー勝負が期待のシルビア

R'on：まず、N2の素材としてのシルビアってどうなんですか？

山田：クルマとしての基本的なバランスがすごくいいから、誰が乗ってもそこそこ運転しやすいと思いますよ。あとはある程度までセッティングすればその人の好みに変わってくると思います。今の段階でも、タイムを出そうとするセッティングと、コントロール性を高くするセッティングのどっちの方向にも持っていけるんです。どっちにしても極端に変な動きが出るようなことはないから、エンジンのパワー、タイヤのグリップ、足まわりのバランスがうまく取れてると思うんですよ。

木下：ドライバーの立場から言えば、シルビアは軽いし、バランスもいいから、コーナリングもギリギリのスピードでできるし、ブレーキもギリギリまで遅らせて、パワーも使っていけるという楽しみがある。とにかく突っ込んで、ギリギリまで行った方がやっぱり速いというのはいいよね。

浜名：サニーはあんなに乗りやすいクルマはないんじゃないかというくらい乗りやすかったですよ。もちろんレベル的には今に比べれば低いんだろうけど。シルビアもバランスは良さそうだし、素材としては最高でしょう。

木下：GT-Rとは違った意味での純粋なツーリングカーのレーシングカーとしてね。

山田：シルビアはタイヤがワンメイクだから、足まわりの煮詰めよりも、むしろエンジン勝負になるのかな、という気はします。いかにチューナーがエンジンを仕上げるかが勝負というね。ブレーキも効くから、かなり奥まで突っ込めるし、操縦性もツーリングカーというよりフォーミュラに近いものがあるから、こういうクルマを本当に乗りこなせるようになれば、いろんなカテゴリーにつながるんじゃないかと思いますけどね。

浜名：今、山田さんが言ったように、まずどこをやるかといったら、第一にエンジンだなって、僕なんか正直に直感しちゃうんですよ。あとはドライバーが何とかすればいいとね。ハード面で欠けてるものがあった時に、ドライバーが何とかしようという部分がすごく養われると思うんですよ。

飯田：僕はシェイクダウンの時に乗ったんですが、初めてFRのパワーあるクルマに乗って、ああこれがレーシングカーなんだな、と思いました。ハコだからどうしても鈍感な部分があるから、浜名さんの言うようにセッティングよりも、これは完全にエンジン・チューニングの部分でやるレースだと思いますね。

浜名：今のグループAって本当にチームのレースじゃないですか。でもサニーの頃はそうじゃなかったですよね。エンジンさえ同じレベルであればドライバーがちょっと怖い思いをすれば同じようなところまでは行けると。

木下：サニーは乗ったことないけど、攻めれば攻めただけタイムが上がってくれるという感じなのかな。

浜名：そう、最後の一歩を超えたところで走らないといけない。

木下：グループAやN1だと、ただけタイムが落ちるから、感覚的にはストレートじゃないよね。そういう意味ではシルビアはスプリントだしクルマ自体も攻めがいがありそうだから、走ってても面白いだろうね。あとは参加するドライバーのキャラクターが出るといいよね。

浜名：レース前に予想が立っちゃダメですよね。誰が勝ってもおかしくない、っていうレースにならないとね。

木下：エンジンも富士のストレートを走って、スリップ使って必ず1コーナーで横に並べるような、ほぼイコールの状態じゃないと面白くないでしょ。それとドライバーも揃わないとね。西日本でもN2シルビアをやってるけれど、あんまり注目されてはいないでしょ。その辺を考えると、やっぱり取りあえず役者を揃えて、それなりのドライバーが乗ってレースをやらないとね。

浜名：その部分で他のN2はあんまり盛り上がらなかったじゃないですか。シルビアはそういうふうにはしたくないですよね。



マイナーツーリング復活か、と期待される東日本スーパーシルビア。外観はおとなしいが中身は本格的なチューニングカーだ

東日本スーパーシルビア主要諸元

全長／全幅／全高		4,470／1,690／1,240㎜
車両重量		925kg
トレッド	F／R	1,497／1,492㎜
ホイールベース		2,475㎜
エンジン型式		SR20DE
配列／気筒数		直列／4気筒
ボア×ストローク		86.0×86.0㎜
排気量		1,998cc
圧縮比		12.5：1
運動比		鍛造ピストン（2本リング）＋クロモリH断面コンロッド
吸気系		大径バルブ＋4連スロットルチャンバー＋エアファンネル
排気系		鋼管製タコ足
動弁系		ソリッドピボット＋レース用ハイリフトカムシャフト
エンジン制御方式		ECCS（エアフローメーター無）
最高出力		265ps／7600rpm
最大トルク		23.5kg-m／6400rpm
サスペンション	F／R	マクファーソンストラット式（フルピロボール）／マルチリンク式（フルピロボール）
ブレーキ	F	アルミ対向4ポッドキャリパー＋ベンチレーテッドディスク
	R	アルミ対向2ポッドキャリパー
		ツインマスターシリンダー・バランスバー方式
トランスミッション		前進5速　後進1速
1st／2nd／3rd／4th／5th		3.321／1.902／1.308／1.000／0.838
	F／D	4.111（機械式LSDff）
フライホイール		軽量フライホール
クラッチ		強化クラッチ＆ディスク
ガソリンタンク		ATL製FT-3安全タンク　45リットル
タイヤ	F	210／610R16（ワンメイク・スリックラジアル）
	R	210／610R16（ワンメイク・スリックラジアル）
ホイール	F／R	7.5J-16（OFF+25）／7.5J-16（OFF+25）





上：シルビアのエンジンは初年度ということで一部生産部品や指定部品の使用義務付けがなされているが、かなり改造範囲は広い。ニスモがテストを行っている現状で265psを発揮している
右：ニスモのテスト車にはビルシュタインのショックアブソーバーが装置される。ブレーキはスカイライン用を使用する


N2の上には新登場のJSSもありステップアップも容易か

木下：でも、どういう人が出てくるんだろうね。最初はやっぱり役者を揃えておいて、都平（健二）さんとか、眞田（誠明）さんとかいったベテランね。それであの世界はすごそうだな、と思わせないと他のN2みたいになっちゃうかもしれない。

浜名：僕らの頃はTSを始めるにしても、マイナーツーリングっていう手本があったんですよ。それで予選はこうやるもんだとか、レースはこういう駆け引きをするもんだということを知ることができた。僕らが眞田さんや相場（文男）さんに教えられたのは、とにかく前に1台でもあったら追いつくことを考えろだった。そういう駆け引きは今はないだろうから、その意味でも役者は揃った方が面白い。もちろん観客も楽しめるはずだしね。

木下：乗る側にとっても単純にFR、NAという面白さもあるしね。

マーチはフレッシュマンの目標に

Ron：マーチの方は富士のフレッシュマンでやりますよね。

飯田：マーチはどっちかというと初心者レベル向けですね。マーチレースとかマーチターボの人たちが対象だと思います。メンテナンスもそういう人たちが多いみたいですね。でもプロダクションとはちょっと違うんで、面白いと思いますよ。

浜名：マーチはやっぱり僕がやってた頃のサニーとはちょっと違うけど、プロダクションとも違うから、プロダクションをやってる人が次にやるカテゴリーになると思いますけどね。スリックタイヤに慣れるみたいな部分でね。クルマ的にはまだまだやることがいっぱいあるんだろうけど、乗っててレースカーだな、という感じは十分ありますよね。エンジンもそんなに高回転まで回るわけではないけれど、回転の上がりも早いし、いかにもまだいじる余裕があるという感じ。それと、やっぱりスリックっていうのは、プロダクションやってる人には憧れになるんじゃないかな。もちろんオーバーフェンダーもね。

飯田：あと音ですか。チューニング・エンジンだから吹け上がりもいいですし。

木下：それが大きいかもしれない。

飯田：多分そうですよ。レースってやっぱり音じゃないですか。でも音量規制とかがあってプロダクションだと静かだから、攻めてるっていう感じがしないですよね。

浜名：でも逆にプロダクションが静かになりすぎちゃってるから、あれはそれなりに音の部分でのアピールはあるよね。

飯田：やっぱり音が良くないと闘争心って出てこないじゃないですか。

浜名：音ってテンポじゃない。チューニング・エンジンでクロスミッションが入ってて、気持ち良くつながっていくとかね。

山田：いかにもレーシングカーっていう雰囲気が出るしね。

飯田：マーチは雰囲気は持たせてるけど、タイヤのグリップが良すぎるとか、ちょっとまだ足りない部分はありますよね。その点でレーシングカーで初めてレースやる人がいきなり乗ると危ないかもしれない。いきなり今までのマーチレースの感覚でコースインしていっちゃうと、ひっくり返っちゃうとかね。

浜名：でも、あれでもっともっとパワーが出てくれば、本当に楽しいですよね。扱いやすいっていう部分がエンジンではメインなんだろうけど、いかにもチューニング・エンジンっていうトルクの谷っていうか、パワーフィーリングが変わるところが欲しいよね。

飯田：クルマを見れば分かると思うんですが、コストを下げるために部品はできるだけ市販のものを使ってるし、エンジンも最初の年ということもあって中はほとんどスタンダードですよね。インジェクションのところも今はひとつですけど、最終的には4連チャンバーにしたいですよね。でもそうやるとエンジンの中までやらなければいけなくなるから、今年は我慢してもらうというか。

木下：以前はフレッシュマンの場合TSが目標だったでしょ。やっぱり乗りたいっていう部分で、マーチもそうなってくれればね。

浜名：レース展開も見てて楽しければみんな見てくれると思うしね。シルビアも速く走るセッティングもコントロールしやすいセッティングも、別に誰が決めるわけじゃなくて、乗る人間が決めればいいわけだから、乗ってて自分が楽しいと思えるクルマはやっぱりやりたいものね。その意味ではグループAはプロフェッショナル化しすぎて、ドライバーが立ち入る部分がなくなっちゃった。マイナーツーリングはプロじゃなかったからね。あとはやっぱりスプリントで、1周目からレースを組み立てる楽しさもシルビアやマーチならではの味わえそうだよね。

Ron：マーチはFFだけど、操縦性はどうなんですか？

飯田：やっぱりFFの特性はあるし、クルマを振り回すという幅は少ないからやっぱり物足りなくなるかもしれない。でも、そうしたらシルビアがあるし、フレッシュマンのトップクラスとしてはいいんじゃないかな、と。

浜名：とにかく、せっかくシルビアとかマーチでN2のレースができたんだから、また盛り上げたいですよね。

木下：それにはやっぱり役者が揃うことがキーポイントだね。

浜名：僕もシルビアをやりたいと思い始めちゃいましたから（笑）。



飯田　章

マーチ1300N2の開発ドライバー。昨年はカストロールGT-RでN1耐久に参戦、今年は鈴木利男と組んでグループAに参戦する。若手として今後の活躍が期待されるひとりだ

山田　英二

東日本スーパーシルビアの開発ドライバー。去年はゼクセルGT-RでN1耐久に参戦、今年も木下と組んで昨年同様ゼクセルGT-RでN1耐久に参戦する



木下　隆之

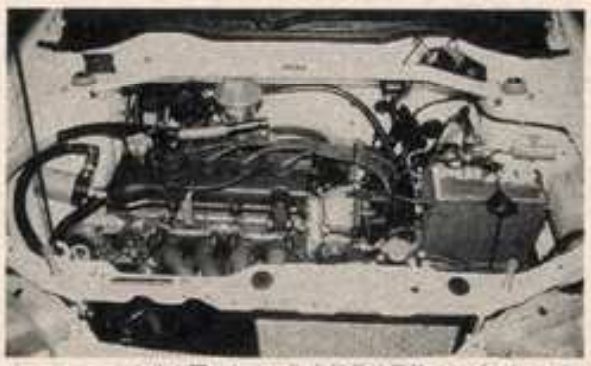
新登場のJSSシルビアのシェイクダウンを担当。昨年は共石GT-RでグループA、N1耐久にはゼクセルGT-Rで参戦。今年はN1耐久に昨年と同じ体制で参戦する



マーチ1300N2に試乗した浜名選手は「とにかくチューニング・マシンは楽しい」とその魅力を語る

マーチ1300 N2 主要諸元		
全長／全幅／全高		3,705／1,690／1,375mm
車両重量		650kg
トレッド	F／R	1,425／1,385mm
ホイールベース		2,360mm
エンジン型式		CG13DE
配列／気筒数		直列／4気筒
ボア×ストローク		71.0×80.5mm
排気量		1,274cc
圧縮比		11.8：1
運動系		ハイコンプレッションピストン
吸気系		レース用スロットルチャンバー（大口径タイプ）
排気系		鋼管製タコ足
最高出力		125ps／7600rpm
最大トルク		13.0kg-m／5200rpm
動弁系		DOHC（レース用カムシャフト）
エンジン制御方式		ECCS（エアフロメーター無）
サスペンション	F	ストラット式独立懸架
	R	5リンクコイルスプリング式車軸懸架
ブレーキ	F	CL16VA（ローター径：214×15t）
	R	LT18A（ドラム径：180）
ミッション		前進5速　後退1速
1st／2nd／3rd／4th／5th		2.938／2.095／1.538／1.133／0.810
	F／D	4.353
エアロパーツ		FRP／オーバーフェンダー
ガソリンタンク		ATL製FT-3安全タンク　30リットル
タイヤ	F／R	185-580R15、155-580R15　選択使用（ワンメイク・スリックラジアル）
ホイール	F	6.5J-15
	R	6.5J-15





上：ローコスト化を図るため、指定部品使用等でしばられているマーチN2のエンジン。それでもN1に比べれば十分にパワフルで、チューニング・エンジンの楽しさを味わうことができる
左：ブレーキはマーチの純正を使用するため、容量がやや不足しているとか、足まわりは残念ながらピロボールの使用はできない

エンジンチューナーの原点だった マイナーツーリング そして今度はシルビアへ挑戦！

エンジン、足回りの改造制限は
ほとんど無しでスタートするN2シルビア
こんなレースをみんな待っていた
かつてTSで腕を慣らしたチューナーたちが
今、胸を躍らせるN2レースの魅力とは

by 宮下　敦



コンペティブなB110での10年以上の歳月は、各チューナーのさまざまなトライを可能にし、現在のトップチューナーの基礎となるものだった

エンジンチューナーの原点はMT

かつて、富士で一世を風びしたレースがあった。マイナーツーリングレース、通称MT。今のモータースポーツファンにはなじみが薄いこのMTは、TSというレギュレーションで造られたツーリングカーである。現行のJAF国内競技車両規則では特殊ツーリングカーI（N2）に当たる。

TSの歴史は古い。日本のモータースポーツの創世記に始まり'89年にMTが終わるまで、ホットなレースとしてファンを魅了し続けてきた。特に'70年代は排気ガス規制のあおりからビッグレースを撤退したメーカーがワークス体制を敷いてTSレースに参入。激しい技術競争が起こり、B110サニーやチェリーX1、パブリカ、カローラ、KP47スターレットがしのぎを削っていた。しかし、それもオイルショックの影響で長くは続かなかった。そして戦いはメーカーワークス間からチューニングショップ間へと移された。

TSマシンやMTレースを語る時に必ず引き合いに出されるのが、このプライベートチューナーの競争だ。このチューニング戦争で育ったチューナーが、現在のF3000やF3、グループAのエンジンチューニングで活躍しているのである。

「MTが今やっている人たちの原点ですよ」

F3000のエンジンを何台も面倒みる尾川自動車の尾川代表もそう語るほど、当時得た技術や考え方は彼らの原体験となっている。

「（A12は）解体屋へ行けばいくらでもエンジンがあったからタダみたいなもんだったし、いくらでも無理ができたよね。だから、いろんなトライをしたね」

そう尾川氏が語るとおり、様々なパーツの形状的、材質的トライがこの頃行われていた。

「チタンやマグネシウム合金とか、使える所はすべて使ったよ。今考えてみれば幼稚だったな、なんて思うけどね。たとえばエキゾーストの長さや形状なんて、あんまり考えなかったね。今だったら、何種類もマニホールドの長さを用意してベンチでテストするだろうけど、昔はほとんど勘で決めてたから」

こう当時を振り返ってくれたのは、F3のエンジンチューニングで辣腕を奮う鳥居忠氏だ。さらに、MT出身ドライバーでF3000にまで上がった最後のドライバー、影山正彦を育てた鳥居氏はこう続ける。

「MTのエンジンは高回転域ばかりのエンジンで、コーナー立ち上がりでアクセルを踏むのが遅れるとクルマが前に進まなかったりで難しいクルマだったから、ドライバーも成長できたよね」

「こうすればこうなるというのがハコはよく分かる。国さんや星野さんもハコをやってたんだから」前出の尾川氏もドライバーの成長には、ハイパワーでパワーバンドが狭いエンジンを搭載した軽量ツーリングカーの存在は大きいと語ってくれた。

高橋国光、都平健二、星野一義、高橋健二、和田孝夫、星野薫、鈴木恵一など、確かにTSを経験したドライバーを挙げればキリがない。今ではトップドライバーへの道はカートからFJ1600、フォーミュラ・トヨタなどのミドルフォーミュラを経てF3、F3000というのが一般的。しかし、ツーリングカーをきちんと乗りこなせれば、いきなりF3へと進むことも無謀ではないのだ。

1300ccOHVで160馬力以上。今では見かけなくなったプッシュロッド式のOHVエンジンを1万回転近くまでブン回し160馬力以上はそれが凄い数値なのか判断できる人は少ないのである。日産のA12エンジンは、ストック状態で1171cc、83馬力。今では見かけなくなったプッシュロッド式のOHVエンジンを1万回転近くまでブン回し160馬力以上の出力を得る。そんな高回転域での狭いパワーバンドを使い切れるようになろうとすれば、アクセルワークは繊細にならざるをえない。

土屋エンジニアリングの土屋春雄氏も次のように語ってくれた。

「今のドライバーは、エンジンが壊れると中身をグシャグシャにしちゃうけど、あの頃は異常を感じるとエンジンをすぐ切ってくれたから原因を探ることができたんですよ」

土屋氏は、B110サニーに真っ先にインジェクションを持ち込んだ経歴を持つ。

「ストレートだけでもバルブについていこうったら下（のトルク）が無くなっちゃって、ヘアピンで立ち上がらなくなっちゃったんですよ。そうしたインジェクションつけたんですよ。最後から、結果数馬力のアップにつながった。最後はミッションのギヤまで自分で選った」

「東レが何かに使えないかってカーボンを持ってきたんですよ。それで、使えるのはプッシュロッドぐらいだな、って使い始めたんですよ」

今やF3000のエンジンチューニングではトップクラスにいる東名エンジンの今井修氏も、そう当時の技術競争を懐かしがる。

「プッシュロッドであるがゆえに、理想のカムを追求しても理想通りに動いてくれない。そんなところも面白かったですね。インジェクションやスライドバルブ、ドライサンプとかエンジンを後ろいっぱいに搭載とか、オフセットしたトレッドとかいろいろやった」

「F3000なんかはポート形状とか計算してNCマシンで削りだしちゃうから、いろいろトライしてみるってことが無くなってるよね。外すことはないけど、もの凄くいいエンジンってのもできなくなった。エンジンってやってみないと分からないことが多いから」

今井氏が語るとおり、現在のF3000で盛んに行われている技術的トライは、すでに当時のMTで試されたものばかりなのである。

そういう意味で、制限がほとんど無いN2は理想のカテゴリーと言える。

また、今のN1耐久やフレッシュマンの経費の掛かり方を見るにつけ、やたら制限があるとかえってお金が掛かってしまうものなのではないかと感じざるをえない。

そして今、シルビアの可能性は

そんなあこがれもあってか、今年から始まるN2カテゴリーのシルビアレースに対する、当時のチューナーの関心度も高い。

「N1は、いいエンジン探すのに何台もエンジン買ったりとかですごくお金がかかる。なんでもやっていいN2ならかえってN1より安くできるよね。ドライバーを育てる夢も持てるし。F3は台数が減っちゃって、来年なんかひどい目に合いそうだから、そういう意味でもやる価値はありそうですよね」

こう語ってくれたのは、前出の鳥居氏だ。

確かに、今年シビックでN1耐久をやろうとすれば、グループAをやるよりお金がかかるのではないかと囁かれているぐらい、N1にかかる経費は半端じゃない。

「今の子がF3のエンジンを見にいっても、エンジン以外のことが分かってないから、シャシーの問題から来ることでも反論ができなくて、間違った方向にエンジンをいじっちゃう。ハコをやってた人は、エンジンもシャシーも両方やってたから、そういうことはないですよね。シルビアのメンテナンスをやるなら、エンジンとシャシーの両方やってほしいですね」前出の尾川氏も、そういう形でN2シルビアが始まることに期待をかける。

「もう一度やってみたいと思うけど、こうゆうことって暇に飽かせてやらないとね。でも、

フォーミュラもそろそろ下火になるだろうし、手が空くとコソコソやり出すところもあるんじゃないの」

と、尾川氏はF3000のエンジンメンテナンスで忙しくなった我が身を恨む。

「松浦さんとは、N2やニューツーリングといったレースは、我々が出て引っ張らなければと話してはいるんですよ。まあ、出るとしても2〜3車種出揃って、人気の出る車とかが分かってきてからですけど」

今や東名エンジンの代表という立場にいる今井氏もN2やニューツーリングといったツーリングカーのフルチューニング・エンジンと聞くと血が騒ぐようだ。

さらに、当時メーカーワークス的立場にいた同氏は次のような警鐘もしている。

「今は、15年前とは違って技術が進んでて、始める前にまとまったお金が必要だから大変ですよね。だから、盛り上げようというメーカーの姿勢が見えないと発展はしないでしょうね。だからといってワークスチームとかを作るようじゃだめですけど。エゴだけじゃなくて、パーツを開発したらすぐに発売するとか、うまくプライベーターを先導してほしいですね」

期待が大きいからこそ、注文も厳しくなるのだろう。

シルビアはN2と言っても、当面は、クランクシャフトやスロットルチャンバー、ブレーキローター、カムシャフト（加工は可）といったパーツに制限がある。これに対して土屋氏は次のように語っている。

「初めは台数を集める意味でも、ある程度制限するのはいいことだよね。でも、吸排気系がいじれるし、回転はいくらでも回してくるだろうから、クランクシャフトとコンロッドボルトにまずストレスがくるだろうね。純正品じゃ強度的に心配。形状がスタンダードでも材質とかで強化品を早く出してあげないと、規制したことでかえってお金がかかることになるよ。でも、吸排気系がいじれるということはいい事だよね」

「レース数が多くないと出にくいですからね。レース数は増えて欲しいですね。それと、転戦は経費がかかるから、いずれはひとつのサーキットで何戦もできるといいですよね」

最後に、この尾川氏の言葉をニスモに贈らせていただこうと思う。



B110サニー

('71年〜'82年)

バランスの取れたシャシーと優れた操縦性が、ハイパワーなライバルKP47との差を縮った。日本を走るTSマシンと言えばほとんどがこのB110サニーだった。このマシンで育ったトップドライバーも数知れない



スターレットKP47

('73、'75〜'80年)

ワークス放出の4バルブヘッドを積んだ3K-Rエンジンは、180馬力と1300ccとは思えないほどのハイパワーを発生した。トヨタ系のトップドライバーはこのマシンが元祖。B110サニーと数々の名勝負を繰り広げた



ホンダCIVIC

('77〜'82年)

日産チェリーX1Rに続く、FFのTSマシン。ホンダ特有のロングストロークエンジンで、サニーやスターレットに比べ抜群の中低速トルクを発揮。ホンダの社内クラブチームヤマトや明和からエントリーしていた



B310サニー

('81〜'89年)

B110サニーの後を継ぐはずだったB210サニーは車重の重さから普及しなかったが、このB310サニーは、B110譲りのシャシーバランスの良さから、TSの主流マシンとなる。小兵ながら耐久レースでも活躍していた



スターレットKP61

('81〜'89年)

スターレット・グランド・カップの略称で、KP61スターレットのN2仕様を使うワンメイクレースとして始まった。短いホイールベースから高い運動性能を誇ったが、安定性の面ではやや気難しいところもあった



カローラ／スプリンターAE86

('85年)

わずか2年で姿を消したAE86のN2仕様を使ったワンメイクレース。排気量が1600ccだったため1300ccで行われていたMTなどでは使われることはなかった。今ではわずかに鈴鹿のN2レースでその姿を見ることができる

N2復活に胸躍らせるチューナーたち

●トリイレーシングサービス　鳥居氏

今年の後半ぐらいから造り始めますよ。見切り発車はしたくないですね。やるからには完璧な状態で走らせたいですから。

●スリーテック　西尾氏

お客さんがいたらやりたいですよね。ウチは富士を主体にやっているから転戦があると対応できるかどうかがネックですけど。

●クラタエンジニアリング　倉田氏

N2には食指が動くよね。自分の造ったエンジンのタイムが上がっていくのを見るのは楽しいですよ。お客さんから話が来ればぜひやりたいですね。

●アサダ自動車　浅田氏

それなりのドライバーから「やらない？」って話が来てるぐらいだから創成としてはいいですね。パワーに見合う足のチューンも許してあげて欲しいですね。

●倉田自動車　倉田氏

以前は改造車ばかりだったから、N2がある限りはやりますよ。ドライバーがやりたいなと思えるような、魅力あるレースになって欲しいですね。上を目指すならFRですよ。

●やまろく自動車　小山氏

昔の仲間はみんな落ちついちゃったから、やる気のあるメカニックが揃えばバックアップするからやりたいですよ。TSはさんざんやりましたからね。

●LDモータースポーツ　大谷氏

シャシーのメンテナンスで頼まれましたからエンジンがいじれないんですけど、足を何タイプか造ってバッチリやりますよ。

●RS中春　中村氏

足がいじれるからグループAよりも面白いでしょうね。ボディ補強もバッチリやりますよ。その方があとあと安いですからね。エンジンをやる東名自動車も力入ってますよ。

●アレクセル　山口氏

フレッシュマンやってきて卒業生もできたからやりたいんですけど、独自の力ではちょっと辛いですね。今のところ手も足りないですし。興味は十分ありますよ。

●大津　清氏（ドライバー）

黒沢（元治）さんとか都平さんとか菅田さんとかが出てくれると、若い人の憧れになっていいよね。楽しそうだから1台買っちゃいましたけどね。

●スネイル　信常氏

大きなレースのサポートでやってほしいよね。ウチではやる予定は無いけどメカニックの勉強にもなるし、N2と聞くと久しぶりに血が騒ぐよ。

●ほうらく　関谷氏

ツーリングカーをやってたメカニックって腕がいいんですよね。だからやりたいんですけど、転戦というのが辛いですね。富士だけなら台数の集まりも良くなるでしょう。

●錦織勝氏（ドライバー）

やるつもりで動いてますよ。TSはアマチュアの最高峰ってイメージがあったから、N2には憧れますよね。

●コルス　小山氏

高いですからね、第1戦からというのは辛いですね。興味はものすごくありますよ。でも1社じゃできないですから。

●ケッツ　加藤氏

ドライバーがお金を用意してきたからやります。ずっとN1シルビアだったんで、エンジンがチューニングできるというのは楽しみ。

●土屋圭市氏（ドライバー）

ウチのショップ（Kオフィス）ではどれだけ費用がかかるか様子見。個人的には、乗れと言われればぜひ乗りたい。イチ押しのレースになると思うよ。

●谷合自動車　谷合氏

渋谷（栄治）君とか相葉（文男）君とかが出るなら自分も出たいけどね。今ドライバーとの話が詰まってなくて、しばらくは様子見だね。タイヤが細いからオーバーステアが嫌いなドライバーじゃだめでしょ。

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。英国オートスポーツ誌で7年間を過ごした後、フリーランスのジャーナリストとして日本へ。現在、都内に部屋を借りて国内レースを中心に取材活動を行い、とかくドメスティックに捉えられがちな日本のレースを積極的にヨーロッパに伝えている。自他ともに認める"ビートルズ・フリーク"でもある

碧い眼が見たニッポンのレース——其ノ二十二

デイトナで話題になったのは、今後のスポーツカーレースの動向だ
世界的にも、GTカテゴリーのレギュレーションを統一する方向に動き始めている
かつての黄金時代を彷彿させる、賑やかなレースに育つことに期待したいが……

毎年デイトナ・インターナショナル・スピードウエイを訪れるたびに、なぜか気分がきうきうしてきて、頬が緩んでしまうのを感じる。デイトナ24時間の取材のために私が現地に入るのは、いつも水曜日の夕暮れ時、ごった返すオーランド空港から約1時間のドライブの後である。

ハイウエイ・インターステート4をデイトナビーチで降りると、過去の数々の思い出が堰を切ったようによみがえってくる。ストックカーのスポンサーとしても有名なレストラン、「フーターズ」でとんでもなく法外な値段のハンバーガーをテーブルに運んできたセクシーなブロンドのウエイトレスは、今もあの店で働いているのだろうか……。

なかでも、サーキットの巨大なグランドスタンドの印象は、私の脳裡にしっかりと焼き付いて離れない。このスタンドには、それぞれファイアーボール・ロバーツ、ジョー・ウエザリーなどといったNASCARの伝説的名ドライバーの名前が付けられていて、その名前の響きさえも、このサーキットの持つ不思議な魅力のひとつになっている。それに、特に夜眺めるグランドスタンドの風景は圧倒的ですらある。

年に2回のNASCARの場合だと、グランドスタンドは1年以上も前から席を予約した何万人ものファンで埋め尽くされるのだが、24時間レースのグランドスタンドは昼間でもやや空席が目立った。インフィールドやピットエリアでの観戦を好むファンが比較的多いとはいえ、なんとなく寂しいのは事実だ。

しかし、今年デイトナを訪れた観客は、まぎれもない伝統的スポーツカーレースを堪能したはずだ。GTPクラスのエントリーはわずか10台に過ぎなかったにせよ、2台のマシンが競い合えば、それでレースは成り立つのである。唯一生き残ったジャガーと、トラブルによる遅れが最も少なかったトヨタの夜間のバトルは、実にスリリングだった。スタートから12時間が経過した時点でも、まだ彼らは抜きつ抜かれつの大接戦を演じていたのだ。しかし夜明け以降、この2台は共に何度もトラブルに見舞われ、やっと追いつくとまたトラブル、という浮き沈みの激しいレースになっていった。

優勝したトヨタに続いて2位、3位でフィニッシュしたのはGTSクラスのフォード・マスタング。最終結果だけから見れば、間延びした退屈なレースだったかのような印象を持たれるのは仕方がないことかもしれない。だが、メカニカル・トラブルで脱落し、リタイアするマシンが多かったのは、今年のレースが非常に速いペースで展開したことによるところが大きい。トヨタ勢はスタートから全開で走り続け、ライバルたちを振り切ることに成功した。そういった意味では、まさしく耐久レースらしいレースだったと言うこともできるはずだ。

悲しいことだが、今年を最後にデイトナでは現在のような形態のレースは見られなくなるかもしれない。同様にル・マンも、今年6月のレースを境として、ひとつの時代の終わりを迎えることになりそうだ。ル・マン24時間の主催者であるACOは、今年のレースに関しては十分な数のエントリーが期待できるということで、とりあえずひと息つけると感じていることだろう。ブジョーとトヨタは、今年も3・5Lのマシンで全面対決の火花を散らす。そして、いくつかのルールがすべてのエントラントにとって納得のいくような形で変更されるならば、TWRやイエストをはじめとするプライベートチームのポルシェなども再び戦列に復帰してくるはずだ。賑やかだった時代が帰ってくる。しかも、観客は同時にふたつのレースが楽しめるわけだ！

しかし来年以降については、不確定要素がかなり多い。少なくともワークスチームの3・5Lマシンが姿を消すことだけはまず間違いないが、これに代わってポルシェ962が復活してくるかどうかは少々微妙なところで、この問題については今のところ人によってそれぞれ意見が分かれている。

デイトナでは、関係者同士が寄り集まると必ずGTカテゴリーの話になった。私などは、あまりにも多くの異なった意見を聞かされて、最後の頃にはもうその話はかんべんしてもらいたいとさえ思ったほどだ。

レースウイークの金曜日、現地ではIMSA、ACO、JAFの三者によるミーティングが開かれ、FISAからも代表としてチャーリー・ウイッティングが出席した。このミーティングの目的は、GTカテゴリーに関する全世界共通の基本的ルールについて話し合うことにあった。ご存じのとおり、すでにFISAとACOは、それぞれ独自のGTレギュレーションを発表している。これらは互いに似通ってはいるものの、詳細においてはかなり異なっていて関係者の不要な混乱を招いていた。だが、今回のミーティングに先立つプライベートな会議でこれらを統一する基本的な合意は得られているという。

これが現実のものとなった暁には、ついにル・マンやデイトナをはじめとする世界の主要なスポーツカーレースのすべてが共通のルールの下に行われることになる。これは久々のグッドニュースだ。これからは、例えばあなたが手に入れたレーシングカーは、世界中どこへ持って行ってもレースに参加できるようになるのである。事実、ポルシェ・カレラ



新シキ年ノ幕開ケハ次ナル時代ヘノ序章ナリ



2をデイトナに持ち込んだドイツのあるチームは、ル・マンだけでなく、スパーフランコルシャンとニュルブルクリングの24時間レースにも同じマシンで出場する計画があるという。少し前までなら、プライベーターにとって、1年間でこれらのレースすべてに参加するなどというプランは夢のまた夢、一生涯かけても実現するかどうか分からないような話だったのだ。

もちろん、GTカテゴリーに関しては、まだまだ先行き不透明な部分が数多く残されている。先に触れた会合の出席者の間できえ、同じ質問に対する答えが互いに矛盾していたりするし、この新しいルールがいつ頃から導入されるのかについても、まだ明確に示されてはいない。また、ある人物が対象は純粋な生産車に限定することになったと断言したかと思えば、別の人は、少量生産スペシャル(現在のグループCを改造したような車両も含まれる)も適当な型式認定を受けたものについては参加を認めると話したりする、というような状態なのである。

私個人は、いわゆるスーパーカーにはかなり魅力を感じている。2、3年前、ジャン・サージのフェラーリF40がジャン・アレジとジャック・ラフィットのドライブでIMSAのGTOクラスを走ったことがあったが、これはぜひ一度自分の目で見てみたかった。「あのマシンが走るのを見たくてレースのチケットを買った、というお客さんも大勢いましたからね」と、IMSAの首脳、マーク・ラファーフも当時を振り返って語っている。

スーパーカーといえば、'91年にヨーロッパで3レースが開催されたジャガーXJR15のワンメイクシリーズも、なかなか印象深いものだった。このシリーズの魅力は、マシンのスタイルやエンジン音が素晴らしかったことに加え、デレック・ワーウィックのようなスタードライバーが招待されてレースに参加したこと、そして、何よりもそれまでのレースカーとは違ったまったく新しいタイプのマシンによるレースという斬新なイメージにあった。とにかく、このマシンは1台100万ドルもするという代物で、しかも実際にそれだけの金額を支払って手に入れたマシンでレースをしようというのだから、オーナーは相当肝が座っている。そんな高価なマシン同士でぶつかりあったり、バリアをなぎ倒したりすれば、普通なら笑い事では済まないだろう。

このレースでは、見ている私たちの側にもそういう意味での妙な興奮や緊張感があった。特にモンテカルロでのレースなどは、見ているだけで胃が痛くなりそうだった……。

これと同じようなマシン(そしてスタードライバー)を集めることができるならば、GTレースは誰の目にも魅力的に映るはずである。だが、はたして、ブガッティ、F40、ディアブロなどといったエキゾチックなスーパーカーが、本当にレースの舞台に登場してくるのだろうか、という疑問は残されたままだ。

また、このところ純粋なプライベーターをレースに呼び戻す必要性が強調され過ぎているような気もする。全体の参加台数を増やすために、彼らの存在が欠かせないことは事実だ。しかし、どんな形態のレースにおいても、質的に水準の高いマシンと有名ドライバーは絶対に必要であり、その数は多ければ多いほど良い。デイトナを走ったポルシェ・カレラ2はそれぞれ淡々と周回を重ねて全マシンが見事完走を果たしたが、正直に言って観客という立場で見ると、彼らの走りはただ退屈なだけだった。ドライバーもほとんど聞いたことがないような人ばかりで、とても観衆の注目を集めるような存在にはなり得ない。

しかし、GTレースに参加するチームは、トップドライバーを雇うことができるのだろうか? あるいは逆の立場から言えば、何年間も究極的なグループCやIMSAのマシンを操ってきたドライバーたちがGTカーをドライブしたいと思うだろうか? また、仮にポルシェが開発していると言われる新しいマシンがいわゆるスーパーカーよりもはるかに速かったとしたら、それでも敢えてスーパーカーをドライブしたいというスタードライバーがいるだろうか……。

少なくとも、私が話をしたトップクラスのスポーツカードライバーの多くは、GTカーにはあまり関心を持っていないようだ。実際、FISAの取るべき方針についてドライバーたちの意見を聞こうと考えた者は、ひとりもいなかったのである。

現在ヨーロッパでは、GTカテゴリーこそがこれからのスポーツカーの姿であるという見方が多数派であるが、IMSAサイドの考え方はこれとは少々異なっている。マーク・ラファーフによれば、彼らは今後メインとなるカテゴリーとして「ワールド・スポーツカー」と呼ばれる全く新しいクラスを考えており、現行のGTPクラスよりも規制を厳しくした形で存続させるそうだ。これはかつてのグループ6のようなマシンになるらしいが、要するに、彼らにとってGTはバックアップのひとつに過ぎないのである。

そして、ACOのジャン-ピエール・モローも、これに近い考えを示している。彼は、従来のプロトタイプに近い形態のマシンを中心とするル・マン24時間レースを望んでおり、IMSAのワールド・スポーツカーやACO独自のオープン・コクピット車両のクラスを積極的に導入しようとしているのだ。

デイトナで私がラインハルト・イエストに、'93年はポルシェ962にとって最後のル・マン24時間になることについて何か特別な感慨をお持ちなのでは、と尋ねたら彼は意味ありげにニッコリと微笑んだ。つまり彼は、今年が最後になるどころか、まだ当分の間はスポーツカーレースを成り立たせるために962が必要とされる、と信じているのである。

はたして彼の読みが当たるのか否か——。これはまさに神のみぞ知る、といったところだろう。

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム―ナイジェル・ルーバック

ウイリアムズの頭脳が語るF1の未来

[Words of wisdm]

翻訳／見田　豊(ISS)
Photos/Bryn Williams/WORDS & PICTURES, Peter Nygaad/G.P.PHOTO

本当にいろいろあった今年のシーズンオフ、早いものでもう開幕まで半月となった'93シーズンは、一体どんなことが起こるのだろう。そしてまた、F1自体も……まずウイリアムズのパトリック・ヘッドは今年は自分たちの優位が続かないと言い また同時に、F1がこれから歩むべき道も鋭い切り口で私に示唆してくれた

オフシーズン・テストでも最速タイムはいつもウイリアムズ・ルノーのものとなっているにもかかわらず、当のテクニカル・ディレクター、パトリック・ヘッドに'93シーズンについての意見を求めると、

「いや、今シーズンは接戦になるよ」という答えが返ってきた。

「いいかい？　それがF1ってものなんだ。常にこの世界は『追いつき追い越せ』が習わしなのさ。確かに去年ウチはデカいアドバンテージを持っていた。アクティブライド・システムが上手く機能していたのは我々だけだったからね。しかし、この前のエストリルのテストを見れば一目瞭然のように、今やベネトンが、かつて我々も経験した困難を実に見事に克服してきたじゃないか！」

パトリックが、今年のタイトル争いにおける最大のライバルとしてベネトンに照準を当てていることは明白だ。事実彼は、このチームがタイトルを取るだけの実力を持っていると見ているのだ。

「彼らはこのシーズンオフで非常に大きな進歩を遂げている。我々にとって、侮り難い強敵の出現と言うべきだろう。昨年だって、技術的にコンベンショナルなマシンだったにもかかわらず、結構いい戦闘力を見せていたじゃないか」

さて昨今、グランプリをショーアップしようという魂胆がミエミエの数々の提案が巷を騒がせているが、ヘッドは真っ向から反対の立場を取っている。具体的に例をとって言えば、上位のマシンに重量ハンディを課す、あるいは、トップと2位、もしくは3位との間のギャップが12秒以上に拡がった時に、大差の独走を阻む意味でベースカーが導入されるといった馬鹿馬鹿しいレギュレーション案などのことだ。ベースカー案など、口の悪いチーム・ウイリアムズ内部では、「ベースカー」というより「TVカー」と呼んだ方が本来の発想に近いのではないか、などと陰口を叩かれる始末である！　なるほど、実に面白いことを言うものだ。

「ウエイト・ベナルティとかいうのは、その前シーズンのポイント獲得数に応じてハンディを課すらしいじゃないか……」と、いかにもヤリキレない表情をみせるパトリック。

「当たり前だよ、これを反対せずにいられますかってえの……。信じられないよ。だけどね、私がホントに驚いたのは、このヘンチクリンな案に半分以上のチームが賛成したということだな。こんなのは私に言わせればだね、彼らはその時点で自らトップに立つことを拒否したということと同じなんだよ」

今や当代随一のF1エンジニアとも言うべき位置にいるヘッド。もちろん、その彼のイメージからはF1テクノロジーのルネッサンスを謳歌し、その自由奔放な技術発展を全く否定しない存在、――簡単に言えば、技術に対するいかなる規制をも断固として排除する純粋なるテクノロジー信奉者と捉えられがちだ。確かに、昨年の快進撃も単にハイテク・ギズモでマシンを武装しただけと非難されながら、彼自身のプロフェッショナリズムは、むしろその成功を喜びこそすれ、後ろめたさなど微塵も感じていないようである。しかし、だからといって彼は、そのハイテク傾向すべてを是認しているわけではないのだ。彼の基本的な考えはこうだ。「確かにF1で勝ち抜くためにハイテク技術は避けられないが、中にはこのスポーツにとって好ましくないものもある」と。TV視聴率だのインディカーを見習えだの、目先のことだけに捕らわれてはいけない。ほんの少しだけ、地べたに近いところに視線を据えて、F1の将来というものを想起してみる。すると意外や、パトリックが描いている驚くべき急進論が、その輪郭を露わにするのである。

「私の今シーズンに対するマシンの方向づけは既に終わっている。今はむしろ、来シーズン、そしてさらにその先のことを考えるべき時なのだ」と彼は言う。「私は、将来的にF1マシンが発生させるダウンフォースを少なくとも50%削減すべきだと考えている。制動距離を伸ばす、すなわちコーナー入口でブレーキ競争をさせたいのなら、何をさておきこうするしかないんだ。かなり前から気づいていたんだが、サーキットを走っているウチのクルマを観察してごらん？　実際にマシンの挙



動がどうなっているのか呑み込めるまでに、同じコーナリングを10回くらい繰り返して観察しないと何も分からないよ。それくらい。現在のF－マシンはあらゆる動作、そしてそれに対する制御が目にも止まらぬ速さで行われているんだ」

「そして、それは見ている観客にしても同じことだよ。'50年代がどんなふうだったか、思い出しごらん？　例えばフェラーリのホセ・フロイラン・ゴンザレスがドライブしていた頃なんか、ひとつのコーナーで、たぶん8回くらいクルマの姿勢を立て直さなければならなかったんじゃないかな？　おまけにコーナリング時の絶対スピードが今とは比較にならないくらい遅かったから、それだけコーナリングに費やす時間も圧倒的に長かったんだ。現在のF－マシンをもっと長い時間コーナーに留めておきたいと思ったら、それはもう大幅にダウンフォースを減らすしか打つ手はないのさ」

「でも、それで危険はないかって疑問は当然出てくるんだけど、私の意見では決してそんなことにはならないと思うんだ。一例を挙げよう。ホッケンハイムだ。あそこで我々は、モンテカルロよりおよそ半分ダウンフォースを減らしたセッティングで走らせている。もし、ホッケンハイム仕様のマシンでモナコGPを走ったら、そりゃあ見応えのあるレースになると思うよ」

そこで、ダウンフォースをいかに削減するかということに議論は移るのだが、ヘッドの意見では、それについては絶対に空力の専門家――例えばエイドリアン・ニューイやジャン・クロード・ミジョーなど――に一任するべきだ、という。

「まあとりあえず、彼らには「ダウンフォースを半分にして、なおかつF－マシンとしてあまりみっともない走りとならないように」といった程度の、ごく基本的な指示だけを与えるんだ。それに、空力関係のレギュレーション改正は、車高を低くしても何もイイことがない、という方向に無理矢理もっていくしかないだろうね」

「もちろんダウンフォースが減れば、それだけドラッグも減る。必然的にトップエンドのスピードは高くなって、サーキットによっては時速230マイルくらい出ることになるかもしれない。と、いうことは、それだけブレーキ距離も必然的に伸びるってことじゃないか、エ？　そこでだ、加えて今のナチュラル・アスピレーション・エンジン規定の更改時期となる1996年には、今度こそ根本的な馬力制限を導入する。今、トップクラスのエンジンで出力は800馬力くらいだから、いっそのこと600馬力くらいに削っちまったらどうだろう？　イヤ、ここで言ってるのはごくアバウトなことなんだ。だけど、この先F－をどんな方向に持っていこうがポイントはひとつ。つまり、この業界全体がひとつとなって、互いに意見を交換しながら変更を加えていくこと。それだけはやらなければ。ひとつのパッケージとして議論を進めていかなきゃ、結局ある程度時間が経つと歪みが生じてしまうものなんだ。今までのように密室でコソコソと決めてしまうようなやり方では同じことの繰り返しさ」

エレクトロニクスやハイテク技術に対し、あれほどの情熱を見せて活動を続けているにもかかわらず、パトリックはグランプリ・レーシングにおけるヒューマン・エレメント、すなわち人間的要素を決して忘れたことがないという。

「私がレースにかかわっているのは、あくまでもテクノロジー担当という仕事があってのことなのだが、究極的に、F－はやはりエンターテイメントであることに変わりはない。何と言っても我々が活動できるのは、結局お金を出しているスポンサーであり、観客のおかげなんだからね。そうだろ？」

続く彼の言葉からは、F－はあくまでエンターテイメントであるが、市販車の流れの上に成り立っている「クルマのレース」という概念からはかけ離れているという思想が明らかになってくる。

「レースは何らかの形で量産車とかかわり合

「今年はベネトンが手強い宿敵となる」
そう言いながらヘッドは
明晰な頭脳でF1の将来を占い始めた

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

いを持つべきだ、という考え方の人もいるようだが、私自身は必ずしもそうは思わない。本当のことを言えば、そんな考えは私には迷惑なだけなんだよ。最近英国内で流れているホンダ車のCMを見てごらんよ。F1GPで培った最新テクノロジーがどうのこうのとかいう、あれ。それに、川本信彦ホンダ社長がウチが5戦4勝を挙げた直後にブチかましてくれた、あのインタビュー。「最近のF1は空恐ろしいことになってきた。クルマがまるで電気仕掛けの巨大恐竜みたいで、ロードカーとは似ても似つかない」って……。まるでクソミソ、撤退前の捨てゼリフもいいところだよ。それならそうと、余計なことは言わないでいいからトットと消えてくれ、とも言いたくなるよね」

「実を言うとフランクも私も、将来的に市販車のタメになるからF1をやってるなんて、そんなことをこれっぽっちも思ったことはない。我々はただこの世界でしのぎを削るのが好きなだけで、それだけが理由でやってるんだ。私にとってグランプリは、常に混じりっ気なしのピュア・スポーツであって欲しいと思う。それだけだよ。しかし、今この場でこれだけは言っておく必要がある。現状は、ドライビング・テクニックがどのように発揮されているのか、それを見ることが不可能に近くなっている。これじゃあエンターテイメントもクソもない。そんな人間的な部分が、誰の目にも分かるように変更が加えられなきゃならないと思うんだ」

「現時点でできるだけ速いクルマを造るのが私の仕事だ、それは間違いない。しかし私はこうも思う。例えそれが何であれ、ドライバーがマシンを「コントロール」することを妨げるようなもの——例えばステアリングやスロットル、またはブレーキなど——について決定を下さなければならないだろう。それは、よくよく研究を重ねて、果たしてそれがF1がスポーツとして発展していくのにいいことなのかどうなのか、じっくりと話し合って、今我々が開発しているもののいくつかは、テクニックに秀でたドライバーとそうでないドライバーとの差を縮めている、という事実は認めなければならないだろうね」

「例えば、トラクション・コントロール・システムがそのいい例だろうね。ウェットの路面でも、いったんノーズをコーナーに向けさえすれば、あとは床までスロットル・ペダルを踏み込むだけでいい。あとはシステムが一切面倒を見てくれる。低ミュー路面だからといってドライバーは決してオーバーステアに見舞われることはないんだ。路面がドライならばなおのこと、ホイールスピンのかけ過ぎでタイヤを傷める心配もないって寸法さ。ここでもやっぱり、タイヤに負担をかけないドライバーと、そうでないドライバーとの差が縮まることになる」

もし、この先もテクノロジーの進歩を野放しにしていくならば、次のステップは理屈から言って、オートマチック・システムで制御された4輪操舵ということになる、というのがヘッドの論法だ。

「そうなるとドライバーは、もはやカウンターステアというものを必要としなくなるだろう。オーバーステアの兆候が現れると、それをシステムが感知して自動的に修正するようになるからだ」

ヘッドのこうした造詣に富んだ言葉を聞いて、私は今回文字通り目からウロコが落ちる思いがした。そしてまた、今までの技術革新について自分が考えていたことが、決して的外れではなかったことを今更ながらに確認できた思いだ。F1エンジニアと呼ばれる人種は、このスポーツが本来もつ感動に対して無感覚なマッド・サイエンティストである必要はこれっぽちもないのだ。私としては、彼のこういったメッセージが、何とかコンコルド広場に集う面々に届かないものかと願わずにはいられない。それに、もうひとつ伝えたい言葉がある。他ならぬアイルトン・セナがベンスキー・インディカーをテストした直後に放ったコメントである。

「本当に、楽しい経験をさせてもらったよ」

そして、こう付け加えたのである。

「こういったクルマこそ、ヒューマンなクルマというんだろうね！」

「F1がどんな変化をみせていくにせよ業界全体で協力しなくては…」この彼の意見に、私も全く同感である



SNAP VOICE



1965年5月18日生まれ、大阪府出身27歳、81年にレーシングカートを始め、87年からF3/800にステップアップし、'88年筑波Aシリーズ王者に。'89年からF3を戦り、'92シリーズは4位

やる気満々とまではいかないですけど、ワクワクしてるっていうとこじゃないですかね。どれくらいできるのかって、自分で自分に期待してる感じです。初めてF3に乗ったときよりは落ち着いてますよ。自分も歳をとって少しは落ち着きが出たのかなあと(笑)。だから、この開幕戦で初めてF3000に乗ったときもリラックスして乗れました。チームでもそういう雰囲気づくりをしてくれてましたし。最初はタイムが遅くても周回を重ねていけば慣れてきて、慣れてきたところでタイムアタックをすればクラッシュせずにタイムが出せると、マカオのときと同じようにやろうと思ってました。だから、マカオとか、特に去年のF3の1年があったんでF3000も乗っていけるだろうって自信が持てるんでしょう。

僕が想像していたF3000は、スピードが速くて、パワーはちょっとアクセルを踏んだだけでホイールスピンしたり、ハンドルも自分で回せないくらい重いんだろうと。周りの人からも凄いって聞かされていたし。だから覚悟してたんですよ。それが逆にいい意味で思ったほどではなくて。もちろん、パワーもあるし、スピードも速いし、ハンドルも重いんですけど、F3の延長だなって。タイヤのグリップがもの凄いんで、またそのギリギリのところでは走れていないですけど、僕はどっちかっていうと俺が行くんだろう?って結論に上れるドライバーになりたいですね。

りで、順応性が良くない方だと思ってたらんですから、それでもそのうちに慣れていくだろうなと。

笑っちゃったのは予選用タイヤなんですよ。で、最後に予選用をやりましょうと出ていったらダンロップたんですよ。で、最後に予選用をやりましょうと出ていったらダンロップコーナーで2台に引っ掛かって49秒台しか出なかったので、そのままもう1周行っちゃったんです。僕の頭の中では予選用タイヤは1周しか持たないと思ってるから、攻めてるつもりでもちょっとおっかなびっくりで。そしたら2周目が48秒6。ピットに入ってタイヤはどうかなと思ったら、エンジニアの人が『このタイヤはこれから使えるところだ』って(爆笑)。

好きなことをやってるんだから、まずは楽しくやろうと思ってます。次に、行けるところでは出来るだけイイところを見せたい。たぶん、1年くらいでは、あいつは本当にF3000ドライバーだと認めてもらえないと思うんです。でも、本当の意味で何本かの指に入るドライバーだって言われるような土台造りをしたい。シーズンオフに、あいつはどこのチームへ行くんだろう?

石川 朗

ISHIKAWA AKIRA

Photo/Hiroshige Satta

今年もまたF3から
国内最高峰の全日本F3000へ
ステップアップするルーキー達が
何人も出てきた
カプコン・レーシングの
静かなるエースもそのひとりだ

いざ開幕 エストリル F1試験場

FORMULA 1

今宮 純

by Jun Imamiya

明日から開幕前のエストリル合同テストに出発である。年間16戦のシリーズを見る前に、テストを見るためだけに、遠く離れた無人のサーキットに出かける。これは私自身の1年間の旅の慣らしも兼ねている。

何年か前には、ブラジルのリオ・デ・ジャネイロで3週間もただテストのためだけに過ごしたこともあった。贅沢と言えば贅沢、すっかり日本のあくせくした生活テンポを忘れたまま帰国したので、あとで大いに困った。

エストリルは昨年9月末のグランプリ以来、5カ月ぶりになる。今年1月にもここでテストがあったが、改めてなぜエストリルがテストのメッカなのかというと、この4・350kmのF1試験場は総合性能を試すのにうってつけの試験路になっているからだ。

ピット前ストレートは3キロ台まで速度が伸びるから、F1カーにとって常用速度域でのエアロダイナミクスが調べられる。そのあと最大減速Gを発生しつつ切り込む1コーナーは、最近のF1サーキットのバンピー傾向を見事に再現していて、ラクダのコブのようになっている。未完のクルマ、不慣れなドライバーはここでよろめく。

右、左と曲がり込みつつやや下る2~3コーナーではサスペンションのロール、ピッチの収束はどうか、また、左側にガードレールが迫るのでテストとはいえ、ドライバーのやる気が伝わる迫力感もちょっぴり楽しめる。

次の登って左のヘアピンでは、空に向かってブレーキングするような感じで（ちょっとオーバーな表現か）、まずは低速域でのハンドリングを探るには目安となる所。

バドック裏コーナーは速い右で、ここを抜んで第2ヘアピンまでは再び直線スピードの伸びが参考になる。うまい具合に（?）、進行方向がピット前と逆なので、風向きを順風、逆風状態でチェックできる。

再び最大減速でヘアピン・アプローチ。ブレーキング時の姿勢変化によって、空力バランスも変化、基本的に入口オーバーステア／出口アンダーステアの走り出し状態からどう調整していくか、いい目安となる。

次はちょっと有名な7コーナー。そう、'87年に1位ベルガーが2位プロストの追走におののき、ミラーを気にするあまりスピンした所である。ここのアプローチは下りから入り、当たり前だが正確さが重要。セミATのダウン・シフトの精確さも、今年はひとつの観察テーマになるだろう。

このあとはやや登って、S字コーナーが出現。私も必ず足を運ぶ。ビッ、ビッ、ビッと、よく曲がるクルマを見るのは見ていても気持ちいい。そういえば初期エストリル・テストのマイケル・アンドレッティ・ガルシア軍曹（昔の怪傑ゾロに登場のデブっちょ）は、ここがビッ、ビッ、ビッでなく、モタ、モタ、モタータータータッ、モタータータータッとしてた（失礼）。

さあ、いよいよ最後の難所だ。最終ロング・コーナーは最大4~4・5Gの右カーブ、ここはドライバーの誰もがツライのだ。テストの中はシャシー・テレメトリー・システムが搭載されることが多く、発生する横Gがピットでも分かってしまう。と同時に、高速コーナーのエアロ・グリップも観察でき、ここの出口がこのあと1km強の直線に大いに関係してくるのは言うまでもない。

——とまあ、エストリル試験場はテスト&チェックにうってつけ。冬のヨーロッパでは温暖なエストリル、この町が第二次大戦前はデラックスな避寒地だったなんて知ってた？しかし温暖ではあっても、風が強いのもエストリルの特徴。この風は我々"テスト・ウォッチャー"にもツライが、走るドライバーもつらい。でもかえってそれで横風影響下の自然風洞実験ができ、我々は空力の理論と実際のギャップのさまを知ることもできるのだ。

夕方、ようやくテストが終わると、海沿いのカスカイス方面で食を楽しめるのもエストリルの魅力。最後は食い物の落ちがついたところで、じゃあ行って来ます。いよいよ私の'93年開幕スタートは切られた。

COLUMNS
モータースポーツシーンの最前線から

ムムム

コラム 3

"ファン"と"スペクテイター"の違い
——デイトナ500にて

AMERICAN RACE

天野雅彦

by Masahiko Amano

デイトナ500決勝に向けてプラクティスが始まったその日、ボクはターン4に立ってウィンストン・カップ・カーの集団が走ってくるのを待っていた。

来た来た来たっ！

映画で見る第二次世界大戦の戦闘機のようなV8サウンドを轟かせて、5、6台が一気に目の前を走り抜けた。

ブウォォーーーーン

体を回転させながら彼らの姿を追う。この時のボクの顔は、ニーッと薄気味悪く笑っていたに違いない。オーバル・コースはサラウンド・ステレオ&ボディソニック・システムみたいなもんだから、肌は空気の振動を感じ、"ストックカー・サウンド"はおなかの内側までビビーンと直に響いてくる。

今年のクルマは、新ルールによってリヤスポイラーの角度が去年よりも立っている。つまり、単独で走る時はリヤの接地力が向上してるから安定感が増し、スリップストリーム効果も以前より大きくなった、おかげでドライバーの走りは一段とアグレッシブになり、今年は4台が横一線に並ぶというシビれるシーンにもお目に掛かれることになった。

じゃ、去年までのコンペティションに文句があったかって聞かれれば、答えは「ノー」。元々はスーパースピードウェイでのスピードを落とすための新ルールなんだけど、これがかえって競技を激しいものに変えることになった。見る方にとってはベリー・ウエルカムな新ルールというわけだ。

パドックのガレージ・エリアに入ってみると、マシンが忙しく出たり入ったりを繰り返している。エンジンをオフにして惰性でガレージに入ってくるマシンもあるから、ボーッとしていると轢かれそうだ。ドライバーの顔写真を撮ったり、新しいカラーリングを間近に見たりしながら、興奮状態のボクの1日目は終わった。そして、プレスルームにピッシリと並んだメディア用資料を一部ずつピックアップして、ボクは駐車場へ向かった。

パドックの出口に来ると、大勢のファンがピッシリとこちらを向いて立っていた。ちょっと異様な雰囲気だが、別にボクに危害を加えようってワケじゃあない。お目当てのスタックアップすることができる。

まず、ポルシエがインディカーに参入しようとした時には、誰も、こんなレギュレーションの新設なんかは思いつかなかった。あるいは、必要としなかった。そしてポルシエは今、インディカー・シーンから消えた。

日本メーカーとは、具体的にはホンダとニッサンである。F1を制し、一方はIMSAのチャンプとなった。そういう前歴のある2社である。アメリカのレース屋さんにとって、ボルシエよりもホンダやニッサンの方がずっと脅威だ。この今日的な現実をこの事件は浮き彫りにする。

では、この新レギュレーションは"日本車締め出し"であるのか？

インディ参戦を表明したのが、もしメルセデスだったら!?　あるいはブジョーやフェラーリだったら、CARTはどうしただろうか？　この設問は、一度考えてみるに値すると思う。

（やっぱりこんなコトされるのって、日本メーカーだけだよって!?　ウン、まあそうかもな）

でも実はぼくは、このCARTの姿勢にはちょっと感服したのだ。そして思った——アメリカ人ってやっぱり「バトル」が好きなんだ。それで、他のレースにもバトルはあった!?）、次テイターなんだよ」

ボクは去年マーティンズビルで聞いたキング・リチャード・ペティの話を思い出した。レースの後、キングはいつまでもサインをし続け、とっぷりと陽が暮れたインフィールドで「もうサインの要る人はいないかー?」とファンのみんなが満足したのを確認してから家路についたという。

ちなみに、ボクはこの日、デイビー・アリソンのジャケットとカイル・ペティのスウェットシャツ、それからデイル・アーンハートのポロシャツを買ってアパートに帰った。

日本メーカー、インディカー参戦の意思あり！

この動きに対して、のレースを起こした。簡単に言えば、新規参入のエンジン・サプライヤーは「複数チームへの供給」を必須とするというレギュレーションの新設である。

まあ、これは、かなり政治的なレベルの話であるので、最終的にどう決着するのかは、本当に決着するまでは分からない。即断と即評は避けたいのだが、このようなCARTの動向だけでも、いくつかの興味深いネタをピックアップしてもらいたい。彼らはこう言い続けているのである。

——レースとは、いったい誰のために行われるべきものなのか？　この点に関して、アメリカから学ぶものというのは実に多いとぼくは思っている。

彼らの答えは、きっとただひとつであろう。誰のため!?　観客のために決まってるじゃないか！

このようなアメリカン・レーシング・スピリットを生んだ原因について、ぼくはひとつの答えを持っている。ベースボールでもフットボールでも、あるいはミュージカルでもいい。アメリカには娯楽が多いのだ。そんなに予備知識がなくても、多くの人が見て楽しめる。そうでなければ興行にならないのだ。

1993年、日本のレース界にはいくつか混迷の気配が見える。

再び。アメリカから学ぶべきものは少なくないはずと模索したい。

娯楽の多い国でレースをやるには!?

DOMESTIC RACE

家村浩明

by Hiroaki Iemura

GPS GRAND PRIX STATION

F1グランプリの
裏話、こぼれ話と噂

ヤラセですって?
ええ、ウチは昔から
ずっとコレですよ



トホホの
ホホホ……

さあ新体制で心機一転の右京
もう1年生なんて甘えてらんない
お兄さんなんだからね
ちゃんとしなくちゃっ!
で、ヤマハエンジン搭載だし
だし……なんだろう?
しかもデ・チェがチームメイトだし
だし……なんだろう?
だってそこは右京だし……だし?
とにかく帰るされないよーに気合いだぜ

あーチミチミ
そこのチミだよ
チミィ〜

BOMB! UKYO

帰るされるか!?

ふんぞり返れるか!?

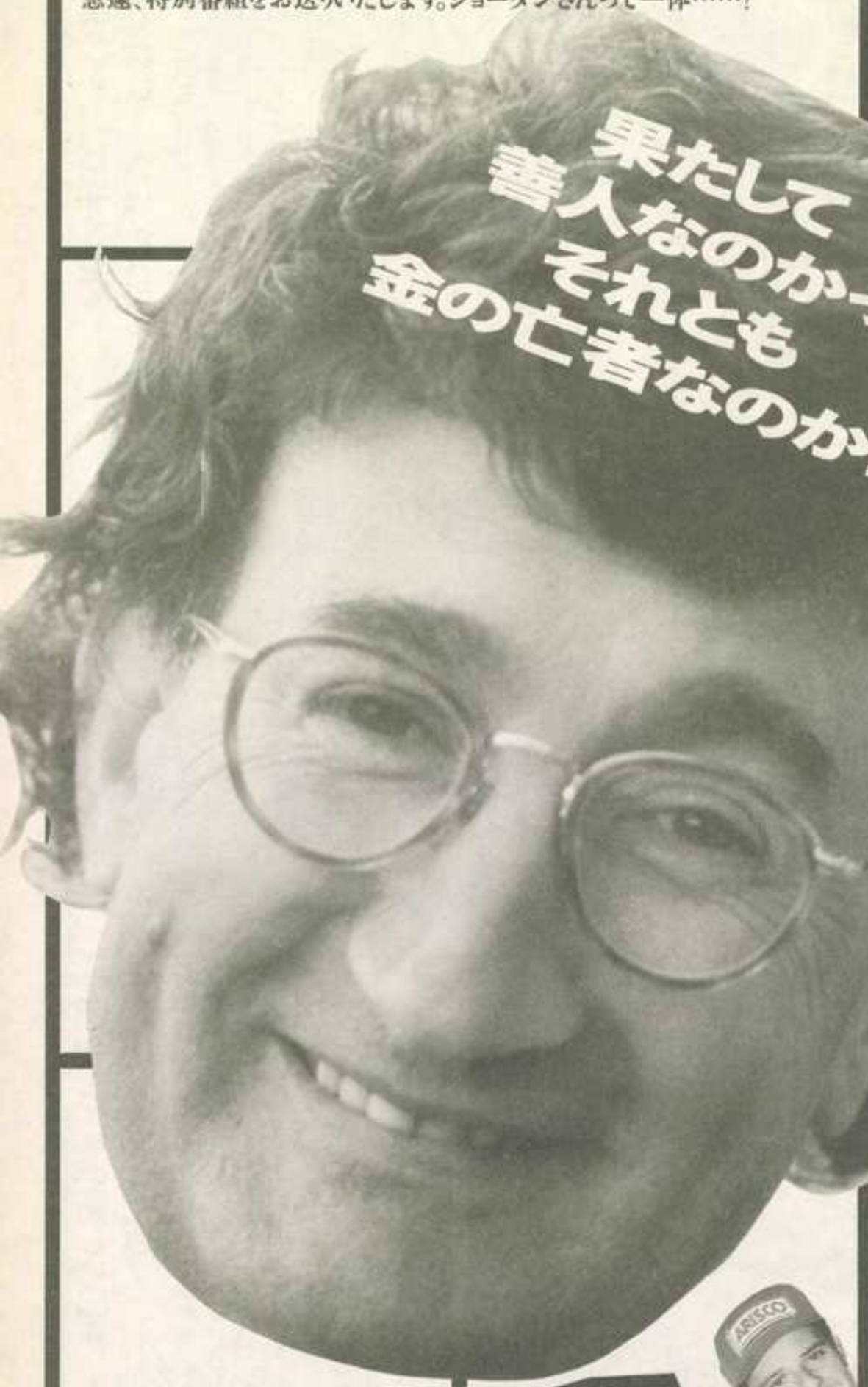
今年の右京はどっちだ!?



ウーン、
奴はね……

徹底討論.!「E.ジョーダンはいいモンか、否か!?」

さて、この時間は「どうなる、どうするアイルトン」を
お送りする予定でしたが、もう好きにすればいいじゃんってことで
急遽、特別番組をお送りいたします。ジョーダンさんって一体……?



果たして
善人なのかっ
それとも
金の亡者なのか!?

た、助けて…



ええ、彼は恩人ですよ
こんな長髪でもね

◀とにかくシブチン
しかしたまに見せる優しさはナニ?

さてF1の世界には2種類の人間しかいない。金にガメツイ奴とそうでない奴だ。と、言ったのは誰だったか、今となっては知るよしもないが、まあそんなことはどうでも良い。

これまでガメツイ奴代表だと思われていたのが、2年前に彗星のように現れ大活躍したものの、昨年、金に目が眩んでチーム体制はガタガタになったエディー・ジョーダンだ。

今年だってザナルディを確保して、あとひとつのシートにはブーツェンかカペリだと言われてた。で、どうせ金を持ってる（らしい）ブーツェンを入れて、カペリみたいなヤツは見殺しにされるだろうと思ってた。ところがところが、ジョーダンはカペリと契約。しかもカペリのセリフがコレだッ!「フェラーリ時代は最悪だったよ。ノイローゼみたいだったしね。ところがそんな時にエディーは優しく声をかけてくれたんだ。ウチで走らないかってね」だそーなんだ。

で、ドネリーの時だってそうだ。ドネリー曰く「エディーはボクがケガしたときに「治ったらドライブのチャンスを与えよう」と言ってくれてた。で、それを叶えてくれたってわけさ」ときたもんだ。ゲゲゲ、もしかしてジョーダンさんって、とっても良い人なのかも……。

金にガメツイのは、金がなければ何もできないグランプリの世界じゃしょうがないのかもしれない。それにこの弱いモノに対する優しさ。もしかしたら良い人なのかも。

しかしだね、そんなことはどうでも良いのよ。

やなヤツだろうと、ま、1アップと電撃契約したり、見も知らぬサソルなる石油屋と平気で手を結んだり、ヤマハエンジンを獲得するもちっとも生かせなかったり、モデーナとグージェルミンなる才能あふれるドライバーを1年でどっかにやってしまったり、でもデビューの年のマシンはすごいカッコ良かったし……。たし……それがナニ。で、スポンサー獲得に関してはものすごい手腕を発揮してるし……るし、それがなんだろうではない!　この徹底したシブチンぶりと、手の平を返したような優しさは、グランプリ界では個性である。で、別に自分が騙されたわけでも、ザナルディのようにすでに尻の毛までむしられてる（本誌推定）わけでもない我々としては、どちらでも良いのだが、結論だ!　セナはマクラーレンで勝てなきゃいいのにぃ――――ッ!!　ってこと。誰?　いきなりこんなこと言うのは?

ASKING ON

聞くは一時の恥、聞かぬは一生の恥

Vol. 91

グランチャンピオンってどんなレースだったの?

Q どなたに聞けばいいのか分からないのですが、レトロものなのかな? Kさん、「GC」ってどんなレースだったんですか? 最近「GC/グランチャン」という言葉を誌面で目にし、気になってしまいました。

兵庫県 北本博道 19歳

A グランチャンピオンシリーズというレースは、1971年に富士スピードウェイで始まった、富士オリジナルのシリーズでした。使用されたのは2座席オープン(当時のグループ7)のマシン。ニッサンやトヨタのワークスが撤退した後、プライベーターたちが激しいデッドヒートを繰り広げ、人気を呼ぶシリーズになりました。またサポートレースには、スカイラインGT-RとサバンナRX3、カペラなどのバトルが見られたTSレース、チェリー、サニー、カローラ、パブリカがしのぎを削ったマイナーツーリングも開催されていました。'72年以降は2ℓのマシンが多数となり、ベルコ、シグマ、KSといった国産マシンも活躍を始めました。さらにTVでの中継も始まり、スポンサーカラーをまとった華やかなレースとなります。そして'73年のオイルショック直前まで、日本を代表するレースシリーズにまで成長しました。

オイルショック後の'74年5月、富士グランスピードレースのスタート直後、30度バンクで風戸裕、鈴木誠一の2名が事故死。これを最後に富士名物の30度バンクは閉鎖。また'76年には鈴鹿でも2ℓオープンのレース(ジュエルシリーズ)が開催されたこともありましたが、「鈴鹿のフォーミュラ(F2)」、「富士のGC」という図式が次第に定着していきます。

'79年、北米のCan-Amシリーズとの交流を狙い、GCにシングルシーターマシンの参加がOKになります。これでフォーミュラ・マシンにフルカウリングを被せるスタイルがスタートしたのです。しかし当時は2シーターのスポーツカーをシングルシーター化するという方法が多く採用されていました。由良拓也設計のムーンクラフト・スペシャル(MCS)も当初は、2座席スポーツカーの改造マシンでした。

一時期少ないエントリー台数で、寂しいレースとなっていたGCも、'83~'84年ごろになると、再びファンを集め始めます。松本恵二、星野一義、中嶋悟といったドライバーが人気を集め、'86年にはジェフ・リースが初めての外国人チャンピオンに。'87年には全日本F2がF3000に移行するのと同時に、排気量も3ℓに。

'88年には菅生と鈴鹿を合わせたシリーズに。'89年までは前年度にF3000で使用したシャシーを載せたスタイルが多かったのですが、この年あたりから新型シャシーを使用する例も出てきました。そして'89年、GCにはついに全日本選手権が懸けられることに。ろが、時代はフォーミュラ人気。参加台数も次第に減少しており、その年を最後にGCシリーズは、惜しまれながらも姿を消してしまいました。

K



'89年限りで姿を消したグランチャンピオン・シリーズのマシン。F3000用シャシーに独特のガウルを架装していた

グランチャンピオンシリーズ・チャンピオン

年	チャンピオン	マシン
1971	酒井 正	マクラーレンM12/シボレー
1972	鮒子田 寛	シェブロンB21P/フォード
1973	高原 敬武	ローラT292/フォード、シェブロンB23/BMW
1974	長谷見昌弘	マーチ73S/BMW
1975	高原 敬武	マーチ74S/BMW
1976	高原 敬武	マーチ74S/BMW
1977	生沢 徹	GRD-S74/BMW
1978	星野 一義	マーチ74S/BMW、ノバ53S/BMW
1979	中嶋 悟	GRD-S74/BMW、MCS/マツダ
1980	長谷見昌弘	MCS/BMW
1981	藤田 直広	マーチ802・MCS改/BMW、マーチ802・MCS II/BMW
1982	星野 一義	マーチ・MCS II/BMW
1983	松本 恵二	マーチ822・MCS IV/BMW
1984	星野 一義	マーチ832・MCS V/BMW
1985	星野 一義	マーチ842・MCS VI/BMW
1986	ジェフ・リース	マーチ85J・MCS7/ヤマハ
1987	星野 一義	マーチ86B・MCS7改/フォードDFV
1988	ジェフ・リース	マーチ88GC・MCS8/無限
1989	ジェフ・リース	レイナード89D・GC・MCS9/無限

昭和シェルの新しいCFいろいろ教えてよ!

Q 昭和シェルの新しいTVCFでは、ベルガーを中心に砂漠の中を10台以上のマシンが走っていますが、あれはどのように撮影しているのですか? 実写なのでしょうか? また出ているのは本当にベルガーなのでしょうか?

兵庫県 芝野恵美 25歳、東京都 永井香苗 23歳、福島県 古川亨 21歳

A 年明けと同時にオンエア開始された昭和シェルのTVCF「登場編」。雄大な風景をバックに、マクラーレンとおぼしきF1マシンが一般の自動車と一緒に砂漠を隊列を組んで走るシーンは、おなじみですね。

この映像は、昨年11月にカリフォルニア州ロサンゼルス郊外で実際に撮影されたもの。マシンはMP4/6Bの本物で、マクラーレンのスタッフも立ち会って、4日間かけて行われたそうです。カマロ、コーベット、メルセデス、BMWなど登場している自動車は実に30台以上"そして運転しているドライバーは、映画「ターミネーター2」のスタントドライバーだとか。

画面の背景は別に撮影したものと合成しているそうですが、実際にあれだけの台数を、しかもきれいなV字型に並べて走らせるというのも凄いですよね。

さてタイヤも回って、実際に走っているMP4/6Bですが、ホンダ・エンジンとあのタイヤを使って動いているのかどうか? は、あのようなデコボコ路面をF1が走れるかどうかを考えれば……。またカーナンバー②番のマクラーレンを運転しているのがベルガーかどうか? は、11月という時期に4日間もF1ドライバーを拘束できたかということを考えると……。正確な答えができなくてすみません。

このロケでは3月以降オンエアとなる分も撮影されたそうですが、こちらのほうのオンエアも今から楽しみですね。

ミナコ

マクラーレンMP4/6Bを先頭に駆けるマシンが圧巻だ



トヨタとニッサン、両方に乗るのってまずくないの？

Q 昨年、トム・クリステンセン選手は、AXIA GT-Rをドライブするいっぽう、トムスでF3に出てましたよね。あれってまずくないんですか？ トヨタでディビジョン1参戦計画とか、ニッサンでディビジョン3参戦計画、さらにはCカーとか……。プライベーターとはいえ、情報が漏れてしまって困らないのでしょうか？

京都府 小林千英 17歳

A 大事な秘密情報が漏れてしまうと、それはもちろん困ります。で、困らないためにどういうことをしているのでしょうか？ 例えばトムスの場合、ドライバー契約をする契約書の中には、「契約期間中に知り得た情報は、契約終了後も一切外部に洩らさないこと」という契約条項があるそうです。ですから、第3者にテストやシステムについてベラベラとしゃべってはならないのです。もし、約束を破って洩らしてしまったら「罰金、もしくは契約解除」ということになるそうです。では罰金はいくらぐらいか？ 例えばTS010が国内デビューした昨年のJSPCで、その秘密情報を洩らしたとしたら、「即刻契約を解除して契約金も返せ」のレベルになるそうです。話していいのかいけないのか、ドライバーが判断に困るような場合は、事前にチーム側がどこまで話してOKか伝えるようです。

昨年のトム・クリステンセンの場合を考えてみると、GT-Rはワークスではなくプライベーターですし、それほど細かい制限はなかったのではないでしょうか？ ―昨年トムスからJSPCに参戦しながら、ル・マン24時間ではプジョーに乗ったピエール・アンリ・ラファネルの例では、プジョーもトムスもお互いスパイ行為がないことを確認の上で契約しているようです。

ミナコ



F3ではトムス・トヨタに乗り

グループAではニッサン車を駆った



最近ビデオでよく見かける粕谷選手の経歴を教えて！

Q 全日本F3000やル・マン24時間レースなどで活躍していて、最近はTVCFやビデオなどにも出演している粕谷俊二選手。彼の経歴を教えてください。

東京都 KURE 5-56 22歳

A 粕谷俊二選手は、1962年1月24日東京生まれの31歳。普通免許を取得するまでは、2輪やカートを経験、'81年の富士フレッシュマンレースで4輪デビューを果たしました。

'83～'84年にはフランスでフォーミュラ・ルノーにも参戦。'84年にJSPC、'86年にはグループAにデビュー。レース活動が本格化したのは'89年のことでした。ラルト+ニッサンで全日本F3にフル参戦し最高位6位。そして初挑戦となったル・マン24時間レースでは、クーガーC20・ポルシェでC2クラス優勝（総合15位）を果たしています。'90年には主に諸星泰と組みトヨタ・スープラ・ターボAでグループAに。F3ではラルト+トヨタで最高位6位。スポットでF3000にも2戦出場しています。'91年はF3000に2戦挑戦するも予選通過ならず。グループAでは岡本佳織とトヨタ・カローラ・レビンで参戦。オートポリスのFC45にも参戦して2勝を挙げています。

そして昨年はF3000に再挑戦し最高位が8位でした。183cmと長身な粕谷選手、今年の活躍が期待されます。

ミナコ



トップフォーミュラでの活躍に期待

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て救済いたしましょう！

Q タミヤ製1／20のマクラーレンMP4／7のパーツの色塗りをしていたら、「XF-10：3＋X-10：2」という表記があったのでが、意味が分からず、その部分だけ塗れずに作ってしまいました。これらの意味を教えてください。

岩手県 HC 15歳

A なるほど同製品の作り方を見ると塗り分け方が表記されていますね。これは「XF-10＝タミヤカラーのナンバーでフラットブラウン」の分量3に対し、「X-10＝同ガンメタル」の分量2を混ぜ、その色を塗りなさいという意味です。その分量で混ぜ合わせた色は、おそらく「焼き鉄色」になると思いますが。

（オム）

Q 新聞を見ていて「おやっ!?」と思ったんですが、BSの番組表に「フランスF2」と載っていました。この「フランスF2」は、実際に行われているのでしょうか？

京都府 江口英作 15歳

A 現在行われている「F2」は、年式の古いF3000で開催されている「イギリスF2」のみ。多分この「フランスF2」というのは、「フランスF3」の間違いではないでしょうか？

（ミナコ）

Q F1ではピットとドライバーが無線で話ができるようになっているそうですね。でもそうなら、サインボードなんて必要ないと思うのですが……。どうなっているのでしょうか？

北海道 大坂勇一 16歳

A F1といわず、日本のF3000やグループA、はたまたN1耐久など多くのカテゴリーで無線は使用されています（現在、筑波では使用禁止となっていますが）。なのにピットサインはしっかり掲示されています。無線があるのにわざわざサインボードを出すなんて、それにはちゃんとした理由があるからです。車載の無線は小型軽量で、出力も小さいものです。おまけにエンジン音やさまざまなノイズを電波が拾いがち。さらにサーキットには丘があったり、ピットからかなり離れたところまでコースが伸びていたり、ひょっとして故障してしまったり……。そのような状態で完璧な無線のやりとりは難しいようです。ですから最終的には、実際に目で確認するサインボードが、今なお存在しているのです。

（オム）

Q 「ブレーキング競争」というのは、いったいどのような状態での競争なのですか？ 教えてください。

大阪府 神田武志 17歳

A たとえばストレートからコーナーにかけて、2台のマシンがピッタリ並んで進入しようとしていたとしましょう。先にブレーキを踏んで減速した方より、ブレーキをギリギリまで我慢していた方が、先にコーナーに進入できますよね。ブレーキが遅れてしまうとコーナー先のグラベルベットにはまってしまったり……。このブレーキを踏むタイミングの競争が、「ブレーキング競争」と呼ばれるものなのです。

（ミナコ）

エントリーのしきたり

R'or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、君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！

このコーナーには基本的には「締め切り」というものはありません。その都度、到着しているハガキをああでもない、こうでもない、と考えて解答しているからです。即答できるものでも、ハガキを出してから掲載まで最低1ヵ月はかかります。取りあえずの目安にしてください。今回は、松田尚之、太田康信、高田桂司、山本勝平、加藤幸輝、清水達夫、クリスチャン・フィッティぱろでぃ、三浦弘、中川徹さんほか、次回以降の採用に期待してください！

ASKING ON '93　解答陣はこの8人

ナカシ	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	国産F3000 ヨーロッパもの	「今年は国際F3000に気合ノ　を入れるあられです。未来のF1ドライバーの記事、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！（最近松浦利美に凝ってます）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！　当然よねー、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OK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か一番得意かな」	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や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！」

Column de Racing on

モータースポーツウンチク講座

BOOK

モーターレーシングを知るこの一冊



[PIRELLI ALBUM OF MOTOR RACING HEROES]

モーターレース史を彩る偉大なヒーローたち。例えば、次のような20人を挙げてみる。

第二次世界大戦前のタツィオ・ヌボラーリ、ルドルフ・カラチオラ、ベルント・ローゼマイヤー、ヘルマン・ランク、戦後のアルベルト・アスカーリ、ファン・マヌエル・ファンジオ、スターリング・モス、ジャック・ブラバム、ジム・クラーク、グレアム・ヒル、ダン・ガーニー、マイク・ヘイルウッド、ジャッキー・スチュワート、マリオ・アンドレッティ、ニキ・ラウダ、ジル・ビルヌーブ、ディディエ・ピローニ、現役のアラン・プロスト、ナイジェル・マンセル、アイルトン・セナ。

彼ら20名の業績・人柄・エピソードがこの書では語られている。なぜピローニやヘイルウッドが含まれているのか、なぜヨッヘン・リントやロニー・ペテルソンが含まれていないのか、議論を呼ぶところではあるが、選者の眼ではこの20名が「ヒーロー」だときれ、読めばそれなりの納得はいく。

それを語る選者がジョン・サーティースだというのが、これまた面白い。サーティース自身もまた、'64年F1世界チャンピオンであり、それ以前には2輪GPで幾度となく世界チャンピオンの座に就いた天才であり、'67～'68年にかけてはホンダF1のドライバーとして奮戦したことで日本でも有名だ。単なる走り屋ではなく自らの意見を持つことで知られた"ビッグ・ジョン"が、各チャンピオンを評していくのは、なかなかに興味深い。

版型は265×290㎜と大判で、ハードカバー、総160ページ。「ヒーロー」ひとりにつき8ページの割合で本は進む。文章はさほど多くなく、行間がたっぷり取られ、とても読みやすい。内容はエッセンスのみでやや物足りない感がしないでもないが、自ら第一線で戦った男ならではの記述もある。特にサーティースと同年代の者たちへの記述は、淡々とした筆致ゆえに逆に説得力がある。

偉大な2輪チャンピオンから4輪に転向した故ヘイルウッドを先輩サーティースがチームに誘うくだりも、良い。

そしてこの書の最大の特徴は、掲載されている写真にある。今まで見たことのない珍しいものがほとんどで、それだけでも一見の価値がある。ありふれた走行シーンやポートレートではなく、登場する人物の表情はどれも生き生きとしているし、それぞれの時代を感じさせる「味」のあるものばかりだ。写真セレクトの際のちょっとした気配りはいったい誰がしたのだろうか。見事と唸るしかない。写真点数はカラーが119点、白黒は134点。

シンプルな構成だが、高品質な仕上がりは好感が持てる。これまでピレリ・タイヤが企画し上梓してきた「ウィズ・フライング・カラーズ」「ファンジオ――ア・ピレリ・アルバム」などの一連の書籍を知る者ならば、その仕上がりレベルは想像することができるだろう。

英国での価格は25ポンド。1ポンドが200円を切るほど安い現在、非常に買い得と言える。GPレースの歴史にちょっとでも関心が向いたとき、手に取ってみて損はない。



ほほえましい写真も数多く掲載されている

Text/SH



NARDI

レーサーの手は知っている。

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:33㎝、36㎝、38㎝/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:33㎝、36㎝/リング付/¥31,000●ウッド&ポリッシュスポーク/サイズ:33㎝、36㎝、38㎝/リング付/¥35,000●ウッド&ブラックスポーク/サイズ:36㎝/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













レーシングレッド

DEVELOPED BY SPEED STAR
USING STATE OF
THE ART RACING TECHNOLOGY

SSR



ガンメタリック



シルバー



ブラックメタリック

サーキットで生まれ磨かれる、SSRの血統MK-IIR.

軽さと強さを武器とし、さらに風を味方に付け真性能を発揮。
厳しいコンペティションの世界で生まれ磨き上げられた、スピードスターのレーシングテクノロジーを純粋培養、スピードスターMK-IIR.
このホイールに流れるSSRの血統は、極限の世界で求められる軽さと、それとは相反する強靭な強さ、そして空気力学に基づくエアロシェイプと高いブレーキ放熱性等、コンペティション・ユースに求められる最高の性能を中空モノコック構造、三次曲面クロススポークデザインで体現。
さらにセンターハブのテーパーラインが、あらゆるクルマの足元を精悍に演出し、真のレーシングホイールであることを主張します。
MK-IIR.その高性能は、あらゆるノーマルカーレースに見られる圧倒的な装着率と、F3000、Gr-C・Aレースにおけるスピードスターホイールへの信頼の高さが物語っています。

14 15 16 inch inch inch

MK-IIR®

SPEED STAR CLUB NO.11

J.クロスノフのインタビュー、最新ホイールの話題などを満載したスピードスターの情報誌。
ご希望の方は、切手300円分を同封の上お申込下さい。
あて先：〒581 大阪府八尾市太田新町5-159 株スピードスター「スピードスタークラブ事務局」

商品に関するお問い合わせは、スピードスター・ユーザーダイヤル
Tel.0729-49-2634(10:00A.M.~6:00P.M.)まで

トップに聞く

不景気のあおりで不安な先行きを見せるレース界
各チームのトップは今年をどう戦おうとしているのか
開幕まであとわずかとなった今
チーム首脳が語る今シーズン。さて今季の展望や如何に

Photos/Hiroshige Satta, Hiroharu Sato, Racing on

1992 — **1993**

森脇基恭	松本恵二	高橋国光	木下正治
ノバ・エンジニアリング㈱取締役副社長	㈱童夢 チーム監督	チーム国光監督／ドライバー	㈱ディジョンカーズ代表取締役／チームSTIGEN代表

Part2

SPECIAL INTERVIEW



森脇基恭

F3000, JSPC

ノバ・エンジニアリング㈱取締役副社長

昨年の全日本F3000チャンピオンを生み出したノバ・エンジニアリングは今年も昨年同様の体制で臨むまたJSPCにもF3000ドライバーを起用して参戦する

に聞く 1993

SPECIAL INTERVIEW

シリーズ13戦で、9人ものウイナーを生み出した'92年全日本F3000選手権。この激戦を戦い抜き、見事タイトルを勝ち取ったのはマウロ・マルティーニだった。そして、ランキングのトップに立ちながら「耳鳴り」のためにシリーズ半ばにして欠場を余儀なくされたフォルカー・バイドラー。このふたりをバックアップしたのが、ノバ・エンジニアリングだ。このふたりを総監督的な立場から見ていた森脇基恭氏に、まずは昨シーズンを振り返ってもらった。

「去年、シーズンが始まってから2レースぐらいが終わったところで、僕は『今年はバイドラーとマルティーニのふたりの争いになるだろう』って思ってました。そして、もし最後までバイドラーが走っていたら楽にタイトルを勝ち取れたんじゃないかと思う。このことを考えると、良いような悪いようなな……。半分良くて、半分悪いシーズンだった。マルティーニのチャンピオンにしても、最終戦にまで持ち越さないで、もう少し早い時期に決められるはずだった。ポイントをリードしてから、チームとドライバーが1回ずつチョンボして。それがなければもう少し早くチャンピオンになれるはずだった」

タイトルを取るべくして取ったという感があるチャンピオンチームのノバ・エンジニアリングは、去年同様今年も、『アコム・スーパーエボリューション・チームノバ』にマルティーニ、『カワイスチール・チームノバ』には昨年の後半4戦に出場したハインツ－ハラルド・フレンツェン、というチーム体制で今シーズンに臨むことが決定している。このふたりのドライバーがレースを戦う上で必要な課題はあるのだろうか。

「マウロはイタリア人にしては珍しく冷静だし、自分でいろいろなことを考えられるドライバーです。この点では思っている以上にいいドライバーかもしれないんですが、ただ彼独特のドライビングスタイルがあって、星野（一義）みたいにタイヤをギリギリまでうまくもたせて速く走っていうのができるまではもう少し時間がかかるかも知れません。慣れもあると思うんだけど、自分の考え方を少し変える必要があると思います。だからマウロの課題としては、予選タイヤと決勝タイヤをもっと理解すること。ただ単に、1周だけ人よりコンマ何秒か速くてもしょうがないんだから。レース中ずっと、例えば鈴鹿なら35周、速いタイムを出さなければいけないわけですからね。この辺は、去年1年間ウチと付き合ってきてずいぶん分かってきていると思うから、大丈夫だと思うけど」

一方のフレンツェンは、バイドラーに代わり去年の後半4戦に出場しただけだが、最終戦では3位に入賞するなど非凡な才能を見せている。

「フレンツェンも、ひょっとしたら基本的な能力はかなり高いドライバーなのかもしれないですね。まだ、手探りでやっている状態だから見えない部分もありますけど。クルマの挙動をよく理解するし、クルマを変えてもすぐ反応するから、課題はやっぱりタイヤに慣れることです。彼の場合は特に予選タイヤに問題がありますからね。予選で『タイムを出きなきゃ』っていう時にはタイムが出なくても、リラックスしてやっている練習のときにはいいタイムが出ているんだから、能力としては十分にあるはずですよ」

マルティーニとフレンツェンという、高い能力を持ったふたりのドライバーを擁するノバ・エンジニアリングは、同時にローラの日本代理店としての側面も持っている。横置きシーケンシャル・ギヤボックスを採用したローラの新型マシン、T93／50は、'92年末にシェイクダウンテストを行ったが、ミッション系のトラブルや重量の増加などの問題を抱え、現在はその対策に追われているという。

「今は、ローラT93／50をまともに走らせるようにすることで大変だけど、開幕までには問題は解決できると思います。'91年にも、他のチームが投げ出してしまったローラT91／50で、最終的にウチのバイドラーはランキング3位だったし、これでウチは開発に自信がついた。だから、あの時のような雰囲気でいければ、そこそこいけると思いますよ」

それでは、具体的に今年の目標について語ってもらおう。

「今年もタイトルを目指します、とか言った方がいいのかもしれないけど、あんまり目標とか抱負とかって大袈裟に考えたことはないんですよね。もちろん、ディフェンディング・チャンピオン・チームとしてタイトルを取りたいと思っています。チーム監督、チーフエンジニア、メカニック、そしてドライバーがミスをしなければ――チャンピオンにはなれないかも知れないけど――自然と上位にランクされているでしょう。チャンピオンというのはひとつしかないんだし、それをキープするためだけに必死になるということはないと思いますよ。それよりもまず、キッチリとクルマを仕上げて勝つことが課題ですね」

またノバ・エンジニアリングは、F3000の他に今年もフロム・エーのスポンサードで全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権に参戦する。

マシンは昨年同様ニッサンR91CKで、ドライバーはF3000のふたり、つまりマルティーニとフレンツェンという体制だ。今年のJSPCは、ニッサン、トヨタ、マツダというメーカーチームの活動が休止となり、他のプライベーターの参戦も現状では期待できなくなっているが、この辺をどう考えているのだろうか。

「今年のJSPCは、出場台数が分からなくて、GT選手権と混走になったりと、良く分からないレースになってしまいそうだけど、だからと言って耐久レースをやめるわけにはいかないんですよ。それで耐久の次の世代のレースがGT選手権ならば、そのGT選手権に移行すればいいわけですけど、まだこのレースがどうなるか分からないですよね。だからと言って耐久レースをやめてしまうのか、というと耐久レースには耐久レースのやり方があるし、やめるわけにはいかない。そこでウチが耐久をやめないで、耐久をやるには、やっぱりCカーをやることなんです。レースなんだから勝つときもあれば、負けるときもあるわけだし、他のチームも参戦してくれるといいですね」

スポーツトップ 1992

昨年、国産F3000シャシーとして初勝利を獲得した童夢は今年も2カー体制で参戦そこで新しく監督に就いた松本恵二に今シーズンの意気込みを聞いた

(株)童夢チーム監督

松本恵二

F3000



レーシングチームとしてだけではなく、F3000に参戦する現在国内唯一のコンストラクターとしても活動する株童夢は、昨年、松本恵二とマルコ・アピチェッラを擁して全日本3000選手権に参戦していた。

'91年にF102を実戦にデビューさせ、昨年はその発展型マシンF103で戦った。'91年も松本が第3戦富士で2位に入賞するなど、高い戦闘力を発揮していた。しかし、昨年の序盤は、あまり目立った活躍をすることができなかった。

去年いっぱいで現役レーシングドライバーを退き、今年からは同チームの監督に就任することになった松本に、去年を振り返ってもらった。

「去年は、スタートでつまずいてしまったという感じだった。クルマがようやく仕上がってきたのが、5月になってからだった。シーズンインの時に、その5月ぐらいの状態を持っていくことができていれば、チャンピオン争いに絡める可能性もかなりあったと思う。とにかく、去年はスタートでの遅れが、後々にまで響いてしまった」

序盤、出遅れてしまった童夢だが、第4戦鈴鹿以降のテストから徐々に、その本来持つポテンシャルを発揮し始めていた。そして、7月19日、シリーズ第5戦のオートポリスでアピチェッラが独走で勝利を勝ち取った。この勝利は、アピチェッラ自身にとってもF3000初勝利でもあったが、童夢にとっても、国産F3000シャシーとしても初の勝利だったのだ。

「オートポリスのレース前に行われた、菅生でのテストで空力とか足まわりを変えて、かなりクルマが良くなっていた。その時のパーツをオートポリスに持ち込んだら、マルコが優勝した。そしてその後は、優勝することはできなかったけど、それは運とかの問題があったからだと思う。テストではマルコが常にトップ3に入っていたし、僕自身も10番手以内には入っていたんだから。予選でトップに立つのも、3~4番手になるのも、1周だけの結果でしょう。車そのものの実力という点ではほとんど差はない。結果として、優勝1回した以外は成績を残せないままシーズンが終わってしまったけど、中盤以降、クルマ自体には何の問題もなかった。去年はスタートで出遅れてしまったけど、今年は去年の6月以降のいい状態のまま終わってシーズンインを迎えるわけだから、かなりいいところ、優勝圏内で走れると思う」

今年も昨年同様2カー体制を予定している童夢では、ドライバーにアピチェッラと昨年マーチF1をドライブしたエマヌエーレ・ナスペッティのふたりを起用することになりそうだ。

「ふたりのドライバーとは、まだ最終的にサインを交わしたわけではないけど、現場ではお互いにOKしているので、ほとんど決まっているような状態。僕が抜けてナスペッティが来たら、当然、その分戦力は上がるだろうから。予選の順位も上がって、優勝圏内で走ることになるはず」

'91年から'92年にかけて、F102~F103へとマシンを進化させてきた童夢だが、今年はニューマシンを製作せず、昨年使用したF103をさらに開発していくことになっているという。そして2月中旬の鈴鹿サーキットでのテストでは、アピチェッラが決勝用タイヤで1分44秒台のタイムをコンスタントにマークし、予選用のQタイヤでは1分41秒台をマークしたのだ。

「当初は、昨年のマシンF103を4月から5月ぐらいまで使いながら、それまで新車をテストして、6月ぐらいから投入する予定でいた。しかし、ヨーロッパでF3000をやめるとかいう話が出てきて、来年以降のレギュレーションがはっきりしなかったために、新車の製作を中止した。それで、F103のフロントウイングやアンダーフロアなど空力関係を変えてテストしたわけだけど、かなりいい結果が出た。同じクルマなのに、去年の同じ時期のテストに比べて、1・5秒以上も速くなっている。それだけ開発が進んだとも言えるわけだけど、クルマとしてはローラやレイナードに負けないだけの戦闘力は十分にあると思う」

現役ドライバーを退き、今年からチーム監督として活動することが決定している松本新監督に、早速、今年の目標と抱負を語ってもらった。

「目標というのは、ドライバーであっても、監督であっても、全然変わることはなくて、当然、チャンピオンを取ること。ただ、僕が監督になったからには、ドライバーとしてやってきた経験を生かして『ドライバーをいかに気分よくクルマに乗せてやるか』というのが最大の仕事だと思う。速さという点では、ふたりともこっちが『こういう走りをせえ』とかいうレベルのドライバーじゃないから、そういう問題は全くない。だから、あとはチームとしては、マイナートラブルをなくすようにするとか、ドライバーを気分良く走らせてあげるという部分に徹するだけ。去年の後半も3レースくらい、大事なところでマイナートラブルとかが原因で失ってしまった。全11戦のシリーズの中で3レースって言ったら3分の1でしょう。だからこれをなくして、常にポイントを取れる状態にすることがチームの課題。あとはドライバーがそれぞれ仕事をしっかりやれば問題はない」

これまでドライバーとしてやってきた松本は、立場を監督に変えどのような働きをし、どのようなチームを目指すのだろうか。

「スプリントの場合、ドライバーの精神状態がレース結果に大きな影響を与えるから、ドライバーには常に『自分は一番速いんだ』って思ってもらわな困るから。この部分では、ドライバーとしてやってきた僕が、多少力になれるんじゃないかと思う。僕が乗っていたときは苦痛でしかなかったけど(笑)、ドライバーだけじゃなくチームのみんなに、レースって楽しいと思えるようになって欲しい。みんなで楽しく、それでいて常に優勝争いを出来るチームにしたい。また、日本のモータースポーツの将来のためにも日本人の若手選手を育てたい。でも、チームに余裕がなければ若手選手を育てることはできないので、そのためにも何とかチャンピオンを取りたいと思いますよ」



高橋国光 GrA に聞く 1993

SPECIAL INTERVIEW

'92年、スカイライン・ファンにとっては夢のようなコンビがグループAに誕生した。チーム国光の高橋国光／土屋圭市がそれだ。去年、初めてチームを率いた国光選手が2年目のシーズンに対する意気込みを語る

チーム国光監督／ドライバー

昨年の全日本ツーリングカー選手権で、もっとも注目を集めたチームと言えるのは、レース生活34年目にして初めて自分のチームを持つことになった高橋国光率いる「チーム国光」だろう。〝元祖ドリキン〟高橋国光と〝現代のドリキン〟土屋圭市のコンビは、優勝こそなかったものの、常にサーキットに詰め掛けた観衆から喝采を浴びていた。まずは、チーム監督である高橋国光選手に、その〝デビューシーズン〟を振り返っていただいた。

「そうですね、去年のシーズン中は自分が何かテストされているような、まるでフレッシュマン時代に戻ったような気持ちになりましたね。タイサン、STP、ケンウッドといった協力者がいたおかげで、自分のグループAチームが発足できたわけですけど、ただそういったまわりからのプレッシャーを自分自身が感じ過ぎてしまったがために、自分の力を十分に出し切れなかったような気もしますね。ドライバーとして考えると――」

「以前は自分はドライバー専任ということで、言ってみれば例えクルマも壊してしまっても、逃げればそれで満足という感じだったわけですよ。でも、去年は場合はチーム監督兼任ということで、前と同じじゃいけない。それに、去年はツーリングカー・レースも久しぶりだったし、ミスなくしかも速く走らなきゃいけないと自分でも思っていた。そうしたことの重みを自分で感じて、それがプレッシャーになっていたんだと思いますね」

では、チーム設立初年度の'92年、チーム監督としての立場から、国光選手はどういった考えの下に自分のチームを動かしてきたのだろうか。国光選手はこう答えている。

「僕はまず、圭市選手やチームの皆にも言ったんですけど、やはりどのチームであってもレースをやる以上は勝つという目標に向かってやっている。でも、その勝つという目標を優先するために、例えば笑いであるとか、人に対する思いやりであるとかのものを忘れてはいけないのではないか、と。ですから、チームワーク、メンテナンスなどの面で、すべて勝つことだけにこだわらないでくれ、とチームの皆には言ったんですよ」

「要するに、勝つことに向かって戦うのはあたり前なんだけれども、チーム国光はとても素晴らしいと言われるようなチームに仕上げよう、という気持ちで努力して来たつもりですね」

初代スカイラインGT-Rでは、通算50勝目の記念すべき勝利を手にしている国光選手。昨年、実に20年ぶりにドライブすることになった新世代のGT-Rについては、どのような印象を持ったのだろうか。

「これは実際に（GT-Rに）乗って最初に感じたことなんですけど、これはサーキット走行に関する基本テクニックをある程度持った人だったら、我々と同じぐらいにそこそこは走れるクルマであると思ったんですよ。それほど昔に比べてシャシーやタイヤ、サーキットが良くなって来ているという印象を受けましたね。でも簡単に走れる分、それをより速く走らせるのは難しいとも感じますね。それで去年のシーズンを振り返ってみると、自分できなかったような気がする。それがちょっと心残りに思いますね」

国光選手が昨年のグループAカムバック以前にドライブしていたのは、後輪駆動のスタリオンだった。それに対して、GT-Rは四輪駆動。そのあたりの違和感や戸惑いなどはなかったのだろうか。

「レースというのは例えクルマが四駆であろうと、リヤ駆動であろうと、その限界を引き出さなきゃいけないという意味では同じだと思うんですよ。ただ、やはり四駆というのはある種特殊な構造のクルマでもあるので、最初は多少の戸惑いはありましたね」

ところで、国光選手は昨シーズンを共に戦ってきたパートナーの〝ドリキン〟土屋選手をどう見ているのだろうか。

「圭市選手は大変に正直で、その点で誰にでも好かれる人物なのかもしれない。要するに頭もいいし、（自分が思っていることを）感じてくれるし、そして自分でより速くなろうとする熱意もありますからね。つまり、とても楽しい奴で安心して（クルマを）任せられる奴。ですから、今後は圭市選手が僕のレースを見てレースを始めようと思ったのと同じように、早く彼のひとつ下の世代のドライバーを見つけ出して、その人物を彼が兄貴分として引っ張っていかなきゃいけない時期にあるんじゃないかと思っているんですよね」

また、この国光＋圭市の〝ドリフト・コンビ〟は、昨シーズンのグループAレースの中でもっとも多くの声援を受けたコンビなのではないだろうか。

「去年レースをやって、あの拍手の数が我々に与えてくれた喜びを非常に感じましたよね。これは、サーキットで皆一緒になりたいという我々の気持ちが伝わったのかもしれないと思いますね。それに、こうしたことは我々に協力してくれた人達が皆一生懸命に仕事をやってくれたからじゃないですかね」

そして、今年のチーム国光は、昨年とほぼ同じ体制でシリーズに臨む。最後に、チームとしての今年の目標を語っていただこう。

「去年と同様に圭市選手と一緒にフレッシュな気持ちで、笑ったり泣いたり喜んだりしながらやっていきたいですね。そして、やはりファンサービスも忘れずに。成績では、少なくとも一度は表彰台の一番高いところに登ることを約束したい感じですよね。そのくらいの意気込みで、僕も圭市選手も臨みたい。そして、2年目ですからドライバー、タイヤ、マシンを含めたチーム全体のパフォーマンスを去年よりも1ランク上げたいですね」

トップインタビュー 1992

大下正治

㈱ディジョンカーズ代表取締役／チーム5ZIGEN代表

チーム5ZIGENと言えばF3というイメージが強かったが今年はメインフィールドをグループAに移しミカ・サロ、西垣内正義を擁して殴り込みまたF3000、N1耐久でも新展開を目論む

F3000, F3, Gr.A



'91年同様、西垣内正義、土屋圭市という強烈な個性のふたりのドライバーを擁し3年目のF3シーズンのスタートを切ったチーム5ZIGEN。だが、シリーズ第4戦鈴鹿では西垣内に代わり、原貴彦をスポットで起用、翌第5戦仙台からはミカ・サロにステアリングを委ねたものの、結果としては4戦に出場したサロが2ポイントを獲得、シリーズ13位という結果を残したにとどまった。

「去年はラルトRT36に土屋圭市、RT35改に西垣内でシリーズをスタートしたんです。西垣内は、ドライバーとしてというよりも人間的な面でのつまずきがあって、一戦は原をスポットで起用し、次戦からサロにチェンジせざるを得ない状態になってしまったんです。去年はそういうドライバーの面や、メンテナンスが途中で変わったりというレース以外の部分でトラブルが多くて、結果としてノリ切れなかった部分があると思うんです。

それ以外では、土屋の乗ったRT36はちょっと難しいクルマでしたが、それなりに開発もうまくいった方やと思うし、サロも一生懸命やってくれたと思うんです。RT36に関しては、第8戦菅生でサロと土屋のクルマを交換して、自分のところでやってきた開発は間違いではなかったことは分かったし、最後の富士F3リーグで、土屋が選抜レースでRT36勢のトップを走れたことから、1年間の結果は出せたという気持ちはあるんですよ。

サロに関しても、それなりに期待はしていたし、彼もF3000がメインである中で、F3も一生懸命やってくれたとは思うんやけど、いかんせん木曜日までF3000のテストをやって、金曜日からF3に乗り始めるという状態だったのは残念だった。それでも、第7戦美祢の時に、コースコンディションが変わる中での予選で見せてくれた一発の集中力はさすがやったわ。

いずれにしても、去年1年間でよく分かったんは、負け犬の遠吠えかもしれんけど、勝つだけがレースやない、勝つためだけにレースをやってるんやない、いうことが自分なりに分かった。よく言う言葉で言えば勉強になった年やったと思う」

トップカテゴリーではF3、N1耐久がメインの5ZIGENだが、後半3戦にはサロの乗るF3000にスポンサードを行った。

「本当はサロをF3000にスポンサードしたと思っていたんですよ。自分のチームでF3はマカオに行こうと、ずっと考えていたんでね。でもF3000も厳しかったから、アドレーシングの吉田（正司）さんと相談して、F3000でサロを何とか応援しよう、と気持ちを切り替えたということで、マカオ用の予算をアドレーシングにスポンサードしたということなんです」

こう語る木下社長だが、チームとしての大黒柱だったF3に関しては、急速に興味をなくしてしまったと言う。

「今のF3って海外からいいドライバーもたくさん来て、一緒に走るドライバーにとってはいい。もちろんレースだからお金がかかるのしょうがないと思う。でも、無限ユーザーのプライベートとしてはテストには大きな費用は使えないから、トヨタ・エンジン車がやってるあのテスト量には太刀打ちできなかった。目的意識としては彼らに勝ちたいという部分があっても、どこかでプライベート・チームとしては息切れしてしまうし、ドライバーも諦めから始まってた部分もあったと思う」

その中で今年は参戦フィールドを変えて、全日本ツーリングカー選手権のディビジョン3にカローラAE101で乗り込む。

「とにかくふたり好きなドライバーがいて、どちらも乗せたい。そして安定したものをひとつというと、グループAしかないと考えたんです。それに、これまでやったことのないレースなので興味もあったと、体制的には去年、鳥居（忠）さんのところで走らせていたAE101（ランドマーク・カローラ）を譲っていただいて、エンジンはトリイ・レーシング、シャシーはレブリスポーツ、ドライバーはサロと西垣内、タイヤはADVANでやります。また、タイヤのアドバイザーとしてアドレーシングの吉田さんにも全戦お願いしています。グループAは初めてなので難しいだろうけど、サロも西垣内も不安定な路面状態は得意なんで、状況が合った時は絶対いけるし、と信じてるんですよ。なんとかして10番（出光シビック）の前を走りたいですね」

グループA以外には、昨年同様N1耐久とF3000にも関わって行く予定だという。だが、その関わり方も新しい展開で行っていくことになりそうだ。

「F3000には5ZIGENのカラーリングで、と関係者の方に見られている部分はあるんですが、現状ではアドレーシングの吉田さんとジョイントでやろうと考えています。これはアドレーシングのローラT93をスポンサードするのではなく、アドレーシングの協力者としてアドレーシングにスポンサードするという考え方です。当然、サロのマシンにステッカーは貼るでしょうし、型遅れのマシンになるかもしれないが、西垣内をテストして何戦かは今年エントリーさせたいとも考えているんです。これは自分が手がけてきた西垣内に対しての集大成として結果を見てみたいという部分ですけどね。

また、N1に関しては、クアンタムのダンパーを含めたパーツ開発が目的です。特にF3000やF3で使われているクアンタムを、N1だけでなくグループAを含めたハコのクルマにフィードバックしようということで、クアンタムの代理店のMSDと5ZIGENとアドレーシングの3社でいろいろな展開を考えているところなんです」

新展開に向けて動き出したが、F3はどうなのだろうか。

「F3も本当はやりたいんやけど、ドライバーがいない。西垣内、田中、高村のような創作意欲をかき立ててくれるようなドライバーがFJやFTにいればやるだろうと。ただ、開幕戦からフルグリッドになるようやったらとりあえず西垣内を走らせようかとも考えているところですね。開幕戦の様子を見て、今年も去年のようにフルグリッドでの激戦になるようであれば新車を用意して、F3もやろうとは思っているんやけど……。まあ何にしてもグループAはプライベーターの意地を見せられるように頑張りますよ」

'93 F3000シリーズいよいよ開幕!

快適を連れて、体感ドラマティック!

ミリオンカードは全日本F3000選手権シリーズ鈴鹿ラウンドを応援しています。









MILLION CARD CUP F3000 SUZUKA





3月20日(土)21日(日) ミリオンカードカップレースラウンド1 鈴鹿
5月22日(土)23日(日) ミリオンカードカップレースラウンド2 鈴鹿
9月25日(土)26日(日) ミリオンカードカップレースラウンド3 鈴鹿
11月13日(土)14日(日) ミリオンカードカップレースファイナルラウンド鈴鹿

シリーズ全11戦で優勝者9人! レギュレーション変更が巻き起こした大激戦、'92シリーズをふりかえる。

F1のように世界のサーキットを転戦するのではなく、全11戦を国内5か所のサーキットで戦うことから、各マシンの完成度やセッティングの緻密さが八イレベルとなり、レースそのものがかなり高次元であると言われる全日本F3000選手権。鈴鹿での最終戦までシリーズチャンピオンの行方がわからないまま展開した'92シリーズは、まさに、そんなF3000の魅力を浮かび上がらせた1年だったように思う。そしてその魅力をさらに際立たせたのが昨年開幕前のレギュレーション変更だったと言えるだろう。中でもシャシーの規格改定という変更点は、全チームに対しマシンの熟成を白紙からやり直さなければならないことを意味していた。つまり裏を返せば、ファンは1戦ごとに各マシンのポテンシャルが素晴らしく高まっていく様をよりリアルに感じることができ、またいかにレースがマシンのレベルだけでなく、ドライバーのテクニックによるところが大きいかといった点をも、あらためて体感できたはず。それが結果として、'92シリーズの大激戦を巻き起こした最大の要因であり、最大の魅力でもあったのだ。



さらに大激戦となりそうな気配の'93シリーズ。そのチャンピオンを占う意味でも開幕戦は大きなポイントだ!

というわけで開幕前に昨年を振りかえってみたわけだが、今年のシリーズが昨年にも増して大激戦になる可能性は十分にある。なぜなら、今季は大きなレギュレーション変更もなく、各チームとも昨年からじっくり時間をかけて完成度を高めたマシンを、開幕戦から一斉に投入してくるからだ。実際、'92シリーズの後半戦に見せたベテラン鈴木選手の素晴らしい追い込みぶりは、マシンの完成度が急ピッチで高まっていることを走りで証明して見せたいい例だろう。さらに、昨年著しい成長ぶりを印象づけた服部選手や黒沢選手ら、若手ホープたちの走りも今年の目玉。彼らが星野選手をはじめとするベテラン勢や、ディフェンディングチャンピオン・マルティニ選手ら強力外人勢を相手に、どこまで上位をキープできるか?そのあたりに目を向けても、バトルがさらに熱くなることは必至だ。そしてそういった点から考えても、開幕戦となるミリオンカードカップレース ラウンド1 鈴鹿は、やはりファンにとって必見のレースになることは間違いない。なにしろ、前述の通り、各マシンの完成度、若手の成長ぶりなど、'93シリーズ全体を占う意味でも興味深い内容が豊富に詰め込まれた大事な1戦になるわけなのだから。



ミリオン ヤングゴールドカード&鈴鹿サーキットカードからの提案、「'93鈴鹿ラウンドはこう楽しむ!」

レースそのものをマニアックな視点で楽しむのもモータースポーツファンの一興なら、そのレースをいかに楽しく、いかに快適に楽しむか?ということにこだわるのも一興。例えば、チケットの予約を電話1本でスマートに、しかも通常料金よりもリーズナブルに手に入れたり、



鈴鹿サーキットカード

●鈴鹿サーキットカードは、満18才以上の方(高校生は除きます)にお申し込みいただけます。

SUZUKA CIRCUIT OFFICIAL CARD

ミリオンカードは鈴鹿サーキットのオフィシャルカードです。

25th ありがとうの気持ちを
サービスにかえて。
おかげさまで25周年。



F3000 チケットプレゼント

今、ヤングゴールドカード、鈴鹿サーキットカードの会員になると、抽選で100組(200名様)を「ミリオンカードカップラウンド1」にご招待します。
くわしくは下記インフォメーションセンターへお問い合わせください。
(応募締切 '93.3.10)

グランドスタンド上のスペシャルラウンジやピット上の特別席でレースを楽しんだり……。より快適にレースを楽しめれば、レース観戦の楽しみもきっと倍増するはず。そこでお知らせしたいのがVIP気分でF3000鈴鹿ラウンド全4戦を楽しむことができるミリオンヤングゴールドカード、鈴鹿サーキットカードのスペシャルサービス。このカードがあれば、体感ドラマティックもお手のものだ。

●レーシングチケットサービス

F3000鈴鹿ラウンド全4戦はもちろん、鈴鹿サーキットで開催されるビッグレースのチケットが電話一本で、しかも会員ならではの優待価格で予約できるサービス。S席、E席、A席の指定席、グランドスタンド席も予約OK。

●ピット上観戦サービス

一般では入場できないピット上ホスピタリティブースも予約OK。マシンを整備するスタッフの緊張感あふれる表情や、ドライバーの表情などが間近で見られるから、一層レース気分も盛り上がるはず。レース状況はモニターTVで把握、ドリンクサービスを受けて熱いバトルをじっくり楽しめる。



●スペシャルラウンジ観戦サービス



グランドスタンド上の特別観覧席をリザーブ。冷暖房完備のVIPルームで、食事、ドリンクサービスを受けながら、ひとクラス上のモータースポーツを体感できるサービスだ。スタンドからレースを迫力いっぱいに体感できる、A指定席のチケットも付いている。

●ピットウォーク券優待販売サービス

会員ならではの優待料金で、スタート直前のピットを見てまわることができるスペシャルサービス。目当てのチームやドライバー、そして各マシンを目の前にしながら、高まる緊張感を思いっきり体感できる。受付はレース当日、ミリオンカードスクエアにて。



会員だけのうれしい特典や、ビッグなイベントも盛りだくさん。モータースポーツがもっと楽しくなる!

●F1グランプリ観戦プラン

モータースポーツの頂点、F1。その魅力をリアルタイムで感じてもらうために、毎年「F1日本グランプリ観戦プラン」をご用意。

●会員感謝デー&プレゼント

年2回、鈴鹿サーキットで開催される会員感謝デー「ミリオンカードワールド」に無料でご招待。当日は楽しいアトラクションも豊富に企画。また、F3000開催日にはミリオンカード会員に素敵なプレゼントもある!

海外旅行傷害保険も付いている。
ゴールドのステイタス。
ミリオンヤングゴールドカード。

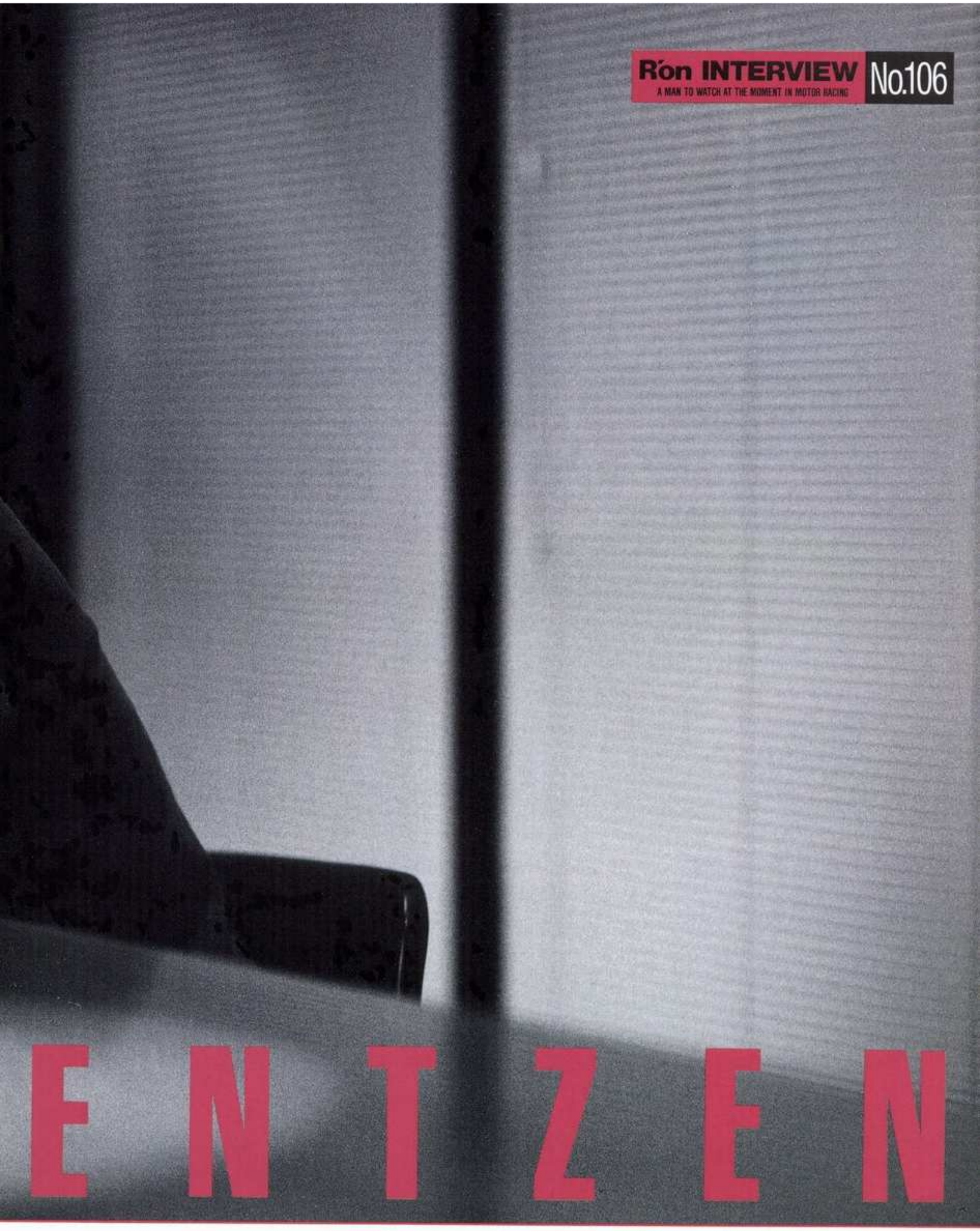


ヤングゴールドカードマスター
ヤングゴールドカードVISA

● ヤングゴールドカードは20歳から29歳までのお勤めの方にお申し込みいただけます。

ミリオンカード

お問い合わせ・お申し込みは ミリオンインフォメーションセンター 東京(03)5276-7855／名古屋(052)251-1220／大阪(06)233-2403 (9:00〜17:30 土曜日・日曜日・祝日も営業)


Rón INTERVIEW No.106
A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING
E N T Z E N

ドイツを遠く離れて

ハインツ-ハラルド・フレンツェン

Text/Jiro Takahashi
Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta

F1への夢を絶たれて失意の中にあった若者のもとに

真夏のある日、朗報は突然東方の国からやって来た

全日本F3000のタイトルを狙う同国ドイツの先輩

フォルカー・バイドラーが体調を崩してしまい

シリーズを戦うことができずにレース活動を一時休止

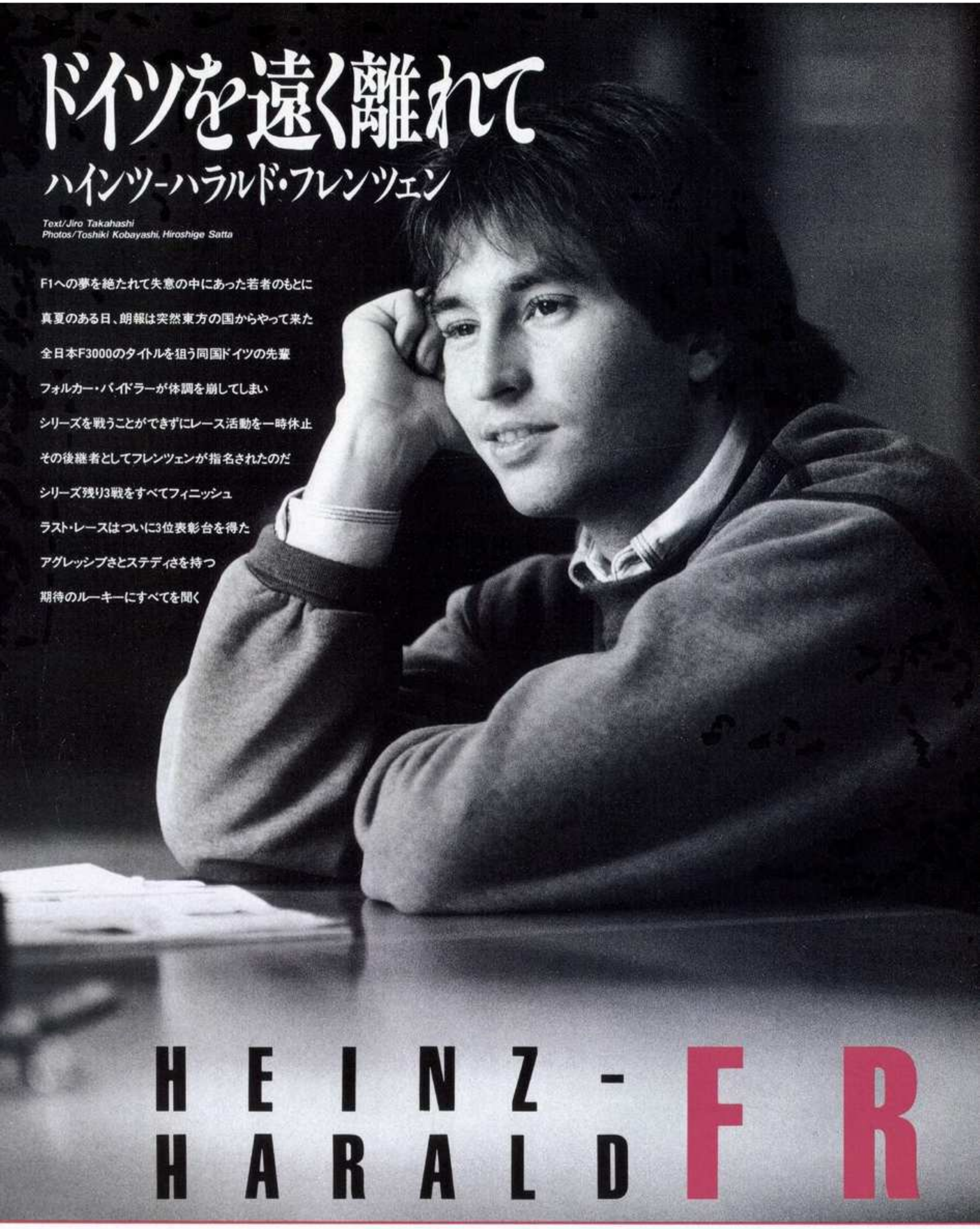
その後継者としてフレンツェンが指名されたのだ

シリーズ残り3戦をすべてフィニッシュ

ラスト・レースはついに3位表彰台を得た

アグレッシブさとステディさを持つ

期待のルーキーにすべてを聞く



——最初に日本のF3000で走ることになるまでのいきさつを聞かせて欲しいんだ。

ハインツ-ハラルド・フレンツェン（以下H・H） 以前から日本のF3000で走ってみたいという気持ちはあったんだ。もの凄くコンペティティブだって聞いてたからね。そして、突然フォルカー・バイドラーがレースを止めなくてはならないという情報が流れてきた直後に、僕のところにフォルカーのマネージャーのオルトビン・ボトレッヒが電話を掛けて来たんだ。彼は「フォルカーの代わりに日本のF3000で走ってみないか？」と言った。そこで昨年8月、SWCで鈴鹿に来た際にノバ・エンジニアリングと話し合いをして参戦が実現した。

——日本のF3000については雑誌などで情報を得たり、ドライバーからいろいろ聞いたりしていたんだと思うのだけど。

H・H 昨年のル・マン24時間レースでフォルカーに会っていろいろ話したんだ。その以前は彼と言葉を交わすこともなかったんだけれど、日本にとても興味があったから彼に質問した。あの時彼と話していなかったら僕に日本で走るチャンスはなかった。フォルカーは自分が出場できなくなって僕を代役に推薦してくれたんだから。

——やはり、フォルカーもドイツ人同士ということで君を推薦したんだろうね。

H・H 僕を推してくれたのはとても感謝している。僕とフォルカーは歳も離れているし、経験がまるで違う。僕がオペル・ロータスそしてF3で走っている時に彼はF1、F3000で走っていた。だから会うチャンスもなかったし、話すチャンスなど'92年のル・マン以前は全然なかったんだ。

——でも、お互いの名前は知っていたんだろう？

H・H もちろん、僕は彼の名前は知っていたし、フォルカーも僕の名前は知っていてくれた。

——そのル・マンでは君の方から彼に会いに行った？

H・H いや、別にそういうことでなくて、彼のドライブしていたマツダと僕の走らせていたユーロ・レーシングのマシンは、同じジャッドが造ったエンジンで走っていたから、互いに調子はどうか会話を始めて、僕の方からどんどん日本のF3000について質問していったんだ。

——フォルカーはいろいろと話をしてくれたと思うけれど、君自身、実際に日本で走る前と後では印象はどのくらい変わった？

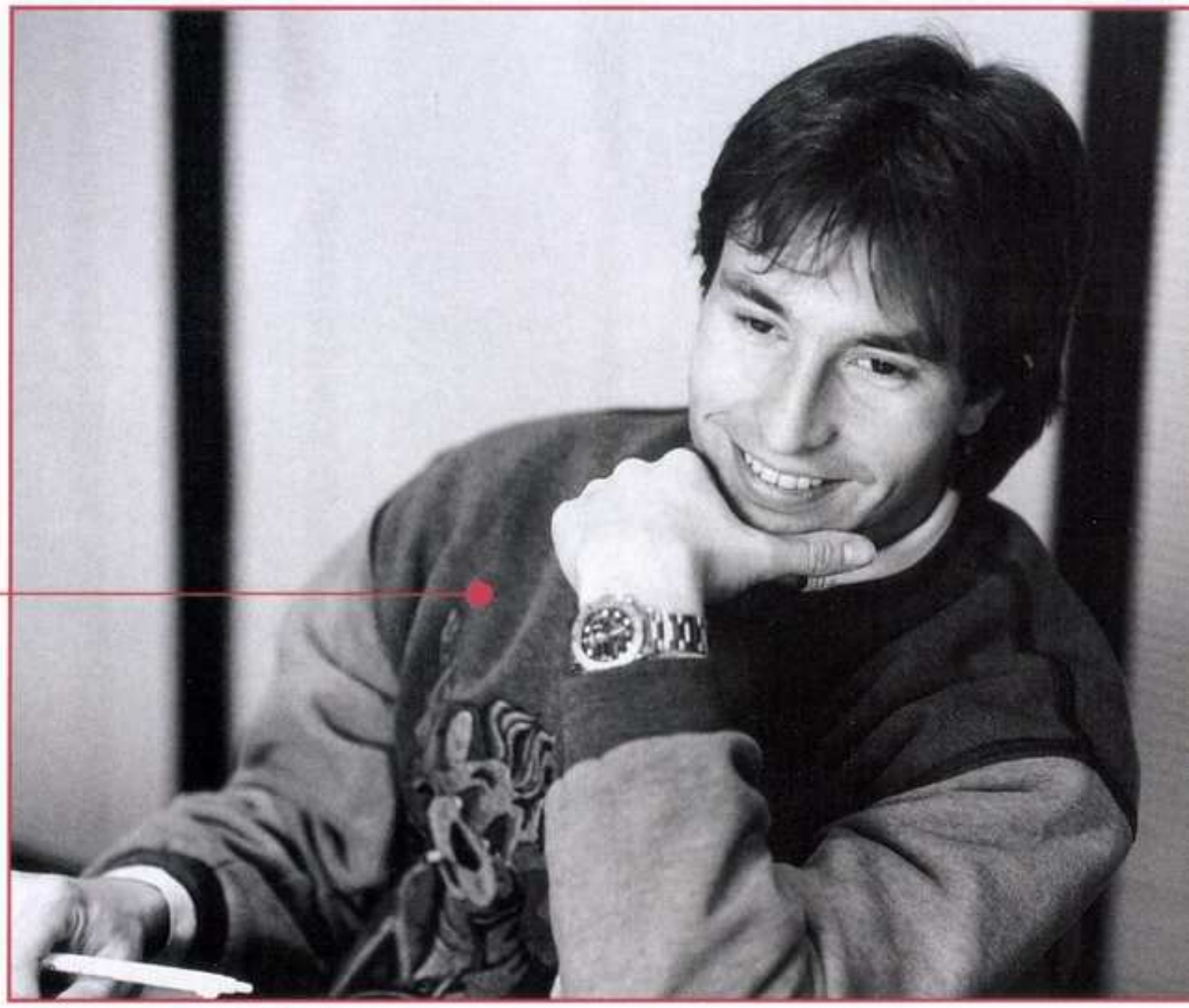
H・H 日本に関する情報はオートスポーツ（英国誌）を読むのと、スクリーン・スポーツというTVプログラムでレースを見ていた。'90年と'91年のレースを放映していたんだ。

日本全体についての印象も来日前に特別なものを持っていなかった。遠くにあって、国土はあまり広くなく、多くの人が住んでいる程度のこと。

ただ、SWCで鈴鹿に来たときには、凄く暑くて参った。皆で海に行って泳ごうということになってビーチに行ったんだけど、汚なかった。海水は茶色で誰も泳いでいる人がいなかった。スペインのビーチをイメージしていたからがっかりさ。

——TVでレースの番組やっていたと言ったけれど、それはどこのサーキットでやっているレースだった？

H・H ほとんどが鈴鹿、富士も少しあった。F3000だけではなくて、グループCのレースもやっていた。画面に登場するフォルカーや何人かのガイジン・ドライバーは分かったけれど、日本人のドライバーについては全く知らなかった。でも、レース内容は良かっ



HEINZ-HARALD FRENTZEN



た。だからこそTVで放映したんだと思う。

――君が日本に興味があってTVとか雑誌で情報を得ていたのは分かったけれど、ヨーロッパで闘っているレーシングチームは日本の状況についてどの程度把握しているのだろうか？

H・H　特に日本について積極的に情報を集めているということはないと思う。闘っているマシンが日本とヨーロッパでは違って来るだろ。一番大きな違いはタイヤ。ヨーロッパはエイボンのワンメイク。そこが違うから同じメーカーのマシンを使っていてもスプリングのレートは違ってくるし、セッティングも全然違う。日本は3つのタイヤ・メーカーが闘っているからタイヤだけ見ても凄くクイックな選手権だね。

――それでは、実際に走ってみた感想を聞かせてもらおうかな。

H・H　最初の僕のレベルはかなり低かったと思う。日本で走っているドライバー達は日本における経験が豊かで、僕など足元にも及ばない状況だった。もちろん、僕にだってレーシングドライバーとしての経験はあるのだけれど、それがフルに生かされる状況が日本にはない。だから一気に多くのことを学ばなければならなくてハードだったよ。

でも、そんな僕に幸いだったのは初めてのレースの前にテストがあったことだった。ヨーロッパではシーズン通してもそれほどテストがないんだけれど、日本では必ずレース前にテストがあって走り込みができる。そこで出遅れてる分の経験を積むことができた。決勝用のタイヤ、予選用のタイヤの使い方も学んだ。とりわけ予選タイヤの経験は素晴らしかった。予選用はグリップが高いのは知っていたけど、あんなにグリップするとは思わなかった。あれは別世界という感じだった。

――君が加わったノバというチームの印象はどうだったろう。

H・H　経験豊富なスタッフが多いこと。そして、常にレースに対してホットであるという点が素晴らしいね。ヨーロッパのいくつかのチームはビジネスだけでレースをやっているのもある。だから、ノバみたいに100%レースに集中しているチームに参加できて嬉しい。これまでやって来た中でもノバのレベルは最高だと思う。ハイレベルな中でレースが出来るのも嬉しい。

'90、'91年にF3000で走っていたときはスリーカー・チームで僕の担当エンジニアはF1のプロジェクトにも関わっていて、あまりF3000に集中できないでいた。だから僕はチーフメカニックと一緒にマシンをセットアップしていたんだ。今の状況から比べると酷かったね。こちらが一生懸命やろうとしているのに相手が同じ気持ち、状況ないところに向上はないよ。今は互いが求めているものが同じであるから素晴らしいんだ。

――レーシング・ドライバーとしては今の状況が居心地がいい？

H・H　そのとおり。昨年8月から今までに学んだことは過去2年間よりも多くて、質が高い。そして、レベルの高いスタッフと仕事することができて自信が出てきた。

――先ほどタイヤの話が出てきたけど、3メーカーが競争している状況はどう思う？

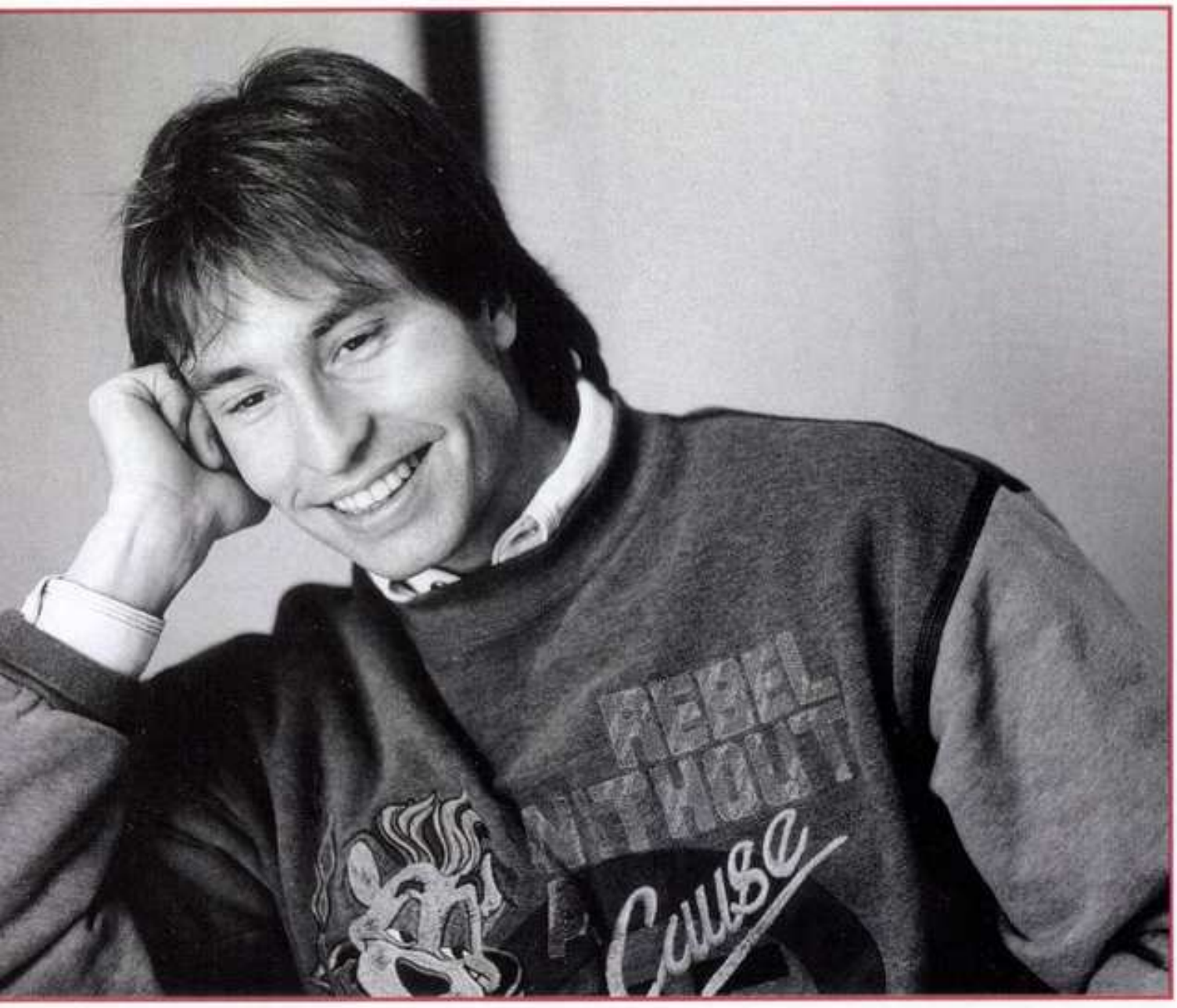
H・H　僕は、メーカーが競合するのは良いことだと思う。メーカー同士が競う合うことによってタイヤの開発が行われ、同時に急テンポで開発が進む。競争のないところに開発はない。ヨーロッパではエイボンのワンメイクだから全く進歩がない。10年前と同じようなタイヤでレースしているよ。

――これもタイヤに関することになってしまうと思うけれど、ヨーロッパと日本のドライビングの違いはどうだろう。

H・H　ヨーロッパのエイボン・タイヤはグリップレベルが低いから、アグレッシブなドライビングが要求される。コーナーではいつもマシンはサイドウエイで観客はスリルのある走りが見られる。スライドさせて走ってもコンパウンドが固いからトレッド表面を壊してしまうこともない。しかし、マシンをコントロールするために毎周100%の力を出して、リミットの走りをしなくてはならない。

一方、日本ではソフトコンパウンドでグリップが高く、あまりスライドさせるとトレッド表面を壊してしまってグリップが低下してしまう。3周ぐらい速く走れても、一気にタイムが落ち込んでしまうので繊細なドライビングが要求される。それが一番大きな違いだ。

――海外から来たドライバーはそのタイヤの違いに驚いてしまってドライビングのコツを摑むまで時間がかかることが多いのだけれど、



最初日本にやって来た時
僕のレベルは低かった
だから一気に多くのことを
学ばねばならず
とてもハードだったよ

君はスムーズに日本のタイヤの走り方を把握してしまったみたいだね。我々がイメージしていた君のドライビング・スタイルはアグレッシブなものだと思っていたのだけれど、初めて鈴鹿で走りを見た時からスムーズなコーナリングを見せていたね。

H・H　僕はゴーカート・レーシングで既に同じようなことを経験していたから問題なかったんだ。ゴーカートを始めた頃は、グッドイヤーのカチカチのタイヤで走っていたんだ。やがてブリヂストンのハイグリップタイヤを履くようになった。グッドイヤーではスライド走法だったけれど、ブリヂストンではスムーズなドライビングをしなくては絶対にタイムが出ない。

僕の場合、すでにゴーカートの時代にそのことを学んでいたから、違和感なく、F300でもそのような走りをすることができたというわけなんだ。これは大きなアドバンテージになっていると思う。

――それは、面白いことを聞いた。カート時代は、どこのマシンで走っていたの。

H・H　「ヤマハ」。嘘じゃないよヤマハで走っていたんだ。でも、僕はブライベーターだったからね。DAPワークスのセナやモデーナのような存在じゃなかった。主な成績でも、ドイツのジュニア・チャンピオンになったこととか、南アフリカGPの2位に入ったくらい。ヤマハとの出会いが日本のモノに触れた初めての経験ということだ。

――ところで、昨シーズン走った2つのサーキットの印象はどうだった。

H・H　鈴鹿も富士もハイスピードコーナーがあるよね。鈴鹿の130R、富士の100R。これらのコーナーは自分をホットにしてクリアしなくてはならない。誰にでも簡単ドライブできるというコーナーではないよ。それにどこがリミットなのかを判断しなくてはならない。特に富士ではウイングを寝かせるからマシンの限界をきちんと見定めなければならない。

――昨年の鈴鹿での最終戦のビデオ見た？

H・H　いや。

――あのレースで何人かのドライバーが130Rでパッシングしてたんだよ。

H・H　ウーム……それはあまり良い判断ではないと思うな（笑）。



最も理解できないドライバーが
チームメイトのマウロなんだ
まったく違うドライビングで
もし僕が彼のマシンに乗ったら
1.5秒は遅くなるね！（笑）



――3レースをすべて完走したけれど、それは最初から完走を目標に置いていたの？

H・H　ヨーロッパではほとんど完走できなかった。かなりプッシュしたからね。でも、日本ではプッシュしなかったということではないんだ。3レースとも僕にとってはすごくハードだった。エンジンの調子が良くなくて、前のマシンにコーナーで追いついても次のコーナーまでにまた離されてしまうという連続だった。プッシュし過ぎてしまうとタイヤをダメにしてしまうし、ブレーキングもハードで足の裏の感覚がなくなってしまうほどペダルを強く踏まなくてはならなかった。こんな経験は初めてで本当にハードだった。涼しいシーズンであれだけハードだったのだから夏は暑いし、湿度も高いからもっともっとハードだろうね。それに備えてトレーニングしておかなくちゃ。

――それでも最終戦で早くも3位。上出来だね。

H・H　ラッキーだった。

――ラッキーなだけ？

H・H　もちろん、運も3位になれた要素だよ。ミスしないでちゃんとフィニッシュしようと頑張った結果、表彰台に立てたのは嬉しかった。

――3レースで学んだことは多かったと思うのだけれど。

H・H　そうだね。でもまだまだ学ぶべきことはあるよ。大体のリミットは分かったから、そこへどうやって到達しようか考えているところなんだ。そして、予選用タイヤをもっとうまく使わないといけない。もっと予選用のタイヤの練習をしたい。

――3レースの中で印象に残るドライバーを教えてくれるかな。

H・H　エディー・アーバイン。彼は最も才能のあるドライバーだと思う。そして、最も理解できないドライバーがマウロ・マルティーニなんだ（笑）。マウロは僕とは全く違うドライビングスタイルのドライバーで、セッティングも違う。コーナーの進入速度も違えばラインも違う。もし僕が彼と同じマシンで走ったとしたら1秒半遅くなるよ（笑）。

僕はオーバーステア気味のマシンが好きなんだけれど、彼はアンダー気味が好きだ。だからいつも僕のフロントウイングは彼のより

角度がついている。

――日本人ドライバーはどう？

H・H　ホシノ、クロサワ、ハットリ、そしてスズキといったドライバーは素晴らしいと思うけど、まだ彼らをよく知らない。でもホシノは経験がすごく豊かなようだ。

――ロス・チーバーは？

H・H　ロスのことを忘れていた（笑）。彼はすごくクールだ。9月の富士でレースを観戦したときに、ロスは予選で最後の最後までコースインしないで待機していた。残り時間が10分を切ってやっとコースインしてたけど、あの真似は僕には絶対に出来ない。相当自信があるんだろうね。

――今シーズンも日本で走るということは、マーチとの契約はどうなったのだろう。

H・H　昨年のクリスマス直前、23日にマーチが僕をリリースしてくれて日本での契約ができるようになったんだ。でも2年契約は昨年の8月に交わしているし、今後はマネージャーのポトレッヒに任せてノバのドライバーとして頑張るつもりだ。

――もし、マーチが突然活動を開始したら、F1に行かなくてはならないのでは？

H・H　そんなことはないよ。マーチが僕を乗せたいのなら、カワイスチールとノバと話し合いを持たなくてはならない。そこでどうなるかは分からない。F1には行きたいと思ってもチャンスがなくてはダメなんだけれど、普通ルーキーは多額のお金を持参しなくてはならない。それも問題だ。今、僕にとってノバで走るということはF1で走ることよりもプラスになると言える。

――メルセデスベンツのジュニアチームで一緒だったシューマッハーやベンドリンガーがF1に進んでいるのは気にならないかな。そして、なぜベンツから離れたかを聞かせてくれないか。

H・H　かつてのチームメイトが活躍していて嬉しいよ。少しはジェラシーを感じもするけれど、僕はメルセデスを離れるときにミスしているから……。

――そのミスって？

H・H　僕はメルセデスと共にキャメルとも契約していて問題が起こったんだ。'90年の最初にメルセデスのレーススケジュールとキャメルのF3000テストスケジュールがかち合ってしまって、僕はテストに行った。その時将来どうなるかなんて分からなかったし、キャメルはF1に積極的に参加する意志があった。

でもひとつ落とし穴があって、キャメルは国ごとに契約をしていて、シューマッハーがジョーダンからベネトンへ移籍してドイツのキャメルが彼に200万ドル支払わなくてはならなくなった。それで僕の子算もすべてパーになってしまったんだ。当時スポンサーはキャメルしかいなかったから契約は解消となって最悪の状況となってしまった。そして事実として残ったのはメルセデスから再び声を掛けられることもなくなったということだ。

――メルセデスのヨッヘン・ニーアバッシュ監督は「行くな」と言ったとか……？

H・H　そう言ってくれた。その頃、プレスの評価もメルセデスの中で僕が一番速いと言ってくれていたし自信過剰になっていた。ニーアバッシュに「僕はF1に行きたいんだ」と言ったら、彼は「今は待て」って言ってくれたんだが、僕は聞かなかった。彼はかなりがっかりしていた様子だった。僕とシューマッハーのふたりのドイツ人でC291をドライブさせたかったんだ。そして彼が行くなと言ったのが正しかったことは、僕がキャメルとの契約を解消されたことで証明された。

――話をF3000に戻して、最後に今年の目標を聞こう。

H・H　まずは、レースを完走すること。そしてできるだけ上位でフィニッシュすること。

――あまりフィニッシュばかり考えているとフラストレーションが溜まっちゃうよ。

H・H　だから、フラストレーション溜まらないように時々はアグレッシブに行くよ！



HEINZ-HARALD FRENTZEN

PROFILE

1967　5月3日（18日という説もあり）、ドイツ：モンヘングラドバッハ生まれ

1980～86　カート・レース。'84年はドイツ・カート選手権2位

1987　FF1600を飛び越え、FF2000で4輪デビュー。ドイツ・フォーミュラ・フォード2000選手権2位

1988　ドイツ・オペル・ロータス・チャレンジ・チャンピオン

1989　ドイツF3選手権2位、レイナード893・VWで3勝。チャンピオンのカール・ベンドリンガーとは1点差、3位ミハエル・シューマッハーとは同点。マカオF3GPでは序盤をリードするがクラッシュでリタイア

1990　国際F3000選手権でエディー・ジョーダン・レーシングのレイナード90D・無限を駆り、エンナで5位、ホッケンハイムで6位。シリーズ16位。メルセデスベンツのジュニア・ドライバーとしてベンドリンガー／シューマッハーとともに抜擢されWSPCに参戦。ヨッヘン・マスとのコンビでドニントン480kmで2位

1991　国際F3000選手権でキャメル・ボルテクス・レーシングのローラT91／50・無限を駆り、エンナとスパで5位、ムジェッロで6位。シリーズ14位

1992　SWC＝世界スポーツカー選手権にユーロ・レーシングからローラT92／10・ジャッドでスポット参戦、ドニントン500kmで4位、ル・マン24時間で13位、鈴鹿1000kmリタイア。耳の病気でシーズン途中欠場となったフォルカー・バイドラーに代わって、全日本F3000選手権にカワイスチール（ノバ・エンジニアリング）ローラT92／50・無限でスポット参戦。9月鈴鹿：6位、10月富士：7位。11月鈴鹿3位、シリーズ14位。JSPC最終戦の11月美祢ではフロムエー（ノバ・エンジニアリング）ニッサンR91CKで3位

1993　全日本F3000選手権にカワイスチール（ノバ・エンジニアリング）ローラT93／50・無限でフル出場　（GIRO）



TOYOTA MOTOR SPORTS
Racing Development
TRD

1993 Collection
spring & summer

●Tシャツ Free
①ロゴプリント ¥3,500- ②イラスト(F1 5010) ¥2,900-
③イラスト(WRC) ¥2,900- ④ウオッシュカラー ¥3,900-
⑤コミカルロゴ ¥3,400- ⑥ポッププリント ¥2,900-
⑦AE-101(トレノ) ¥3,200- ⑧AE-101(レビン) ¥3,200-

●ライトジャケット
¥18,900-
M, L
ホワイト, ブラック, レッド, ブルー

●レインスーツ ¥29,800-
M, L, LL
蛍光イエロー, ブルー

●トレーナー ロゴプリント
¥6,900-
Free
ホワイト, ネイビー

●スポーツポロシャツ
¥6,200- M, L
ホワイト, ブラック, レッド, ブルー, パープル, グリーン

●蛍光ライトブルゾン
¥19,800-
M, L
イエロー, オレンジ, ブルー

●ラガーシャツ
¥6,500-
M, L
ブラック, レッド, ネイビー

1993 TRD春夏ウェア・グッズ



「トヨタオートサロン・アムラックス東京」内
AMLUX COLLECTION
(TEL.03-5391-1781)にて、
全商品の展示・販売を行っております。

ご希望の方は住所・氏名・年齢及び「ウェアカタログR希望」と明記のうえ、ハガキもしくはFAXで下記TRDスポーツ1課へご請求いただくか、お近くの取扱い店へお問い合わせ下さい。

取扱い店
- 全国トヨタ販売店
- 全国トヨタ部品共販店
- 全国ブリヂストンタイヤ販売店
- 全国コクピット店
- TRD指定代理店
- 全国有名モータースポーツショップ

●リストウォッチ ¥29,000-
●ダイバーウォッチ ¥9,800-
●カジュアルウォッチ ¥3,800-



●サンバイザー ¥2,200- 515×1,290㎜



●レーシンググローブ ¥11,000-
M, L/レッド, ブルー



●トライアルグローブ ¥6,800-
M, L/レッド, ブルー

Racing Development
TRD
トヨタ テクノクラフト株式会社・TRD
〒222 横浜市港北区篠岡町800 TEL.(045)543-5633 FAX.(045)544-2832

■数に限りがある商品もありますので、お早めにお買い求め下さい。品切れの節はご容赦下さい。■価格は標準小売価格です。なお、標準価格には消費税を含みません。■製品の色等は印刷のため実際と異なって見える場合があります。

OVERSEAS▶

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WRC(世界ラリー選手権)
▽マニュファクチャラーズ(13戦中2戦終了)

1	トヨタ	40点
2	ミツビシ	23点
3	フォード	17点
4	スバル	14点
4	ランチア	14点
6	マツダ	10点

●WRC(世界ラリー選手権)
▽ドライバーズ(13戦中2戦終了)

1	ユハ・カンクネン(SF)	23点
2	ディディエ・オリオール(F)	20点
2	マッツ・ヨンソン(S)	20点
4	フランソワ・ドルクール(F)	15点
5	ミキ・ビアシオン(I)	12点
5	コリン・マクレー(GB)	12点

INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP

BRITISH F2 CHAMPIONSHIP

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

GERMAN F3 CHAMPIONSHIP

FRENCH F3 CHAMPIONSHIP



POINT STANDING
ポイント スタンディング

ITALIAN F3 CHAMPIONSHIP

DEUTSCHE TOURENWAGEN MEISTERSCHAFT

USA▼

PPG INDYCAR WORLD SERIES

IMSA CAMEL GT CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGT選手権
▽ドライバーズ(12戦中1戦終了)

1	P.J.ジョーンズ(USA)	28点
1	マーク・ディスモア(USA)	28点
3	プライス・コップ(USA)	23点
4	ジョン・ポールJr.(USA)	20点

NASCAR WINSTON CUP SERIES

●NASCARウィンストン・カップ・シリーズ
(31戦中1戦終了)

1	デイル・ジャレット(USA)	180点
1	デイル・アーンハート(USA)	180点
3	ジェフ・ボダイン(USA)	170点
4	ハット・ストリックリン(USA)	165点
5	ジェフ・ゴードン(USA)	160点
6	マーク・マーティン(USA)	150点

DOMESTIC▶

ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP

ALL JAPAN SPORTS PROTOTYPE CAR ENDURANCE CHAMPIONSHIP

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

ALL JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権
▽Cクラス(10戦中1戦終了)

1	綾部美津雄	100点
2	西尾雄次郎	70点
3	神岡　政夫	50点
4	桜井　幸彦	35点
5	松本　誠	25点
6	山内　伸弥	18点



フランス・スーパーツーリスム選手権 (全11戦)

①	4／12	ノガロ	フランス
②	5／2	マニークール	フランス
③	5／16	ディジョン	フランス
④	5／31	ポー	フランス
⑤	6／6	ル・ビジュアン	フランス
⑥	7／18	クロワザン・テルノワ	フランス
⑦	7／25	ポール・リカール	フランス
⑧	9／9	アルビ	フランス
⑨	9／19	ル・マン	フランス
⑩	10／3	センレリー	フランス
⑪	10／10	ノガロ	フランス

ドイツ・ツーリングカー選手権 (全22戦)

①	4／4	ゾルダー	ベルギー
②	4／18	ホッケンハイム	ドイツ
③	5／2	ニュルブルクリング	ドイツ
④	5／16	ブンシュトルフ	ドイツ
⑤	6／10	ニュルブルクリング	ドイツ
⑥	6／27	ノリスリング	ドイツ
⑦	7／18	TBN	
⑧	8／8	ディープホルツ	ドイツ
⑨	8／29	ジンゲン	ドイツ
⑩	9／12	アブス	ドイツ
⑪	9／19	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 (全11戦)

①	3／21	モンツァ	イタリア
②	4／18	バッレルンガ	イタリア
③	5／2	ミザーノ	イタリア
④	5／16	マジオーネ	イタリア
⑤	6／6	バッレルンガ	イタリア
⑥	6／20	イモーラ	イタリア
⑦	7／18	パラーノ	イタリア
⑧	8／1	ミザーノ	イタリア
⑨	9／5	エンナ・ペルグーサ	イタリア
⑩	10／3	ムジェッロ	イタリア
⑪	10／17	モンツァ	イタリア

NASCARウィンストン・カップ・シリーズ (31戦中1戦終了)

●	2／14	デイトナ	D.ジャレット	シボレー・ルミナ
②	2／28	ロッキンガム		USAノース・カロライナ州
③	3／7	リッチモンド		USAバージニア州
④	3／14	アトランタ		USAジョージア州
⑤	3／28	ダーリントン		USAサウス・カロライナ州
⑥	4／4	ブリストル		USAテネシー州
⑦	4／18	ノース・ウィルクスボロ		USAノース・カロライナ州
⑧	4／25	マーティンズビル		USAバージニア州
⑨	5／2	タラデガ		USAアラバマ州
⑩	5／16	シアーズ・ポイント		USAカリフォルニア州
⑪	5／22	シャーロット		USAノース・カロライナ州
⑫	5／30	シャーロット		USAノース・カロライナ州
⑬	6／6	ドーバー・ダウンズ		USAデルマー州
⑭	6／13	ポコノ		USAペンシルバニア州
⑮	6／20	ブルックリン		USAミシガン州
⑯	7／3	デイトナ		USAフロリダ州
⑰	7／11	ルードン		USAニューハンプシャー州
⑱	7／18	ポコノ		USAペンシルバニア州
⑲	7／25	タラデガ		USAアラバマ州
⑳	8／8	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
㉑	8／15	ブルックリン		USAミシガン州
㉒	8／28	ブリストル		USAテネシー州
㉓	9／5	ダーリントン		USAサウス・カロライナ州
㉔	9／11	リッチモンド		USAバージニア州
㉕	9／19	ドーバー・ダウンズ		USAデルマー州
㉖	9／26	マーティンズビル		USAバージニア州
㉗	10／3	ノース・ウィルクスボロ		USAノース・カロライナ州
㉘	10／10	シャーロット		USAノース・カロライナ州
㉙	10／24	ロッキンガム		USAノース・カロライナ州
㉚	10／31	フェニックス		USAアリゾナ州
㉛	11／14	アトランタ		USAジョージア州

IROC (全3戦)

①	2／12	デイトナ	USAフロリダ州
②	3／27	ダーリントン	USAサウス・カロライナ州
③	5／1	タラデガ	USAアラバマ州

ファイアストン・インディ・ライツ (全12戦)

①	4／4	フェニックス	USAアリゾナ州
②	4／18	ロングビーチ	USAカリフォルニア州
③	6／6	ミルウォーキー	USAウィスコンシン州
④	6／13	デトロイト	USAミシガン州
⑤	6／27	ポートランド	USAオレゴン州
⑥	7／11	クリーブランド	USAオハイオ州
⑦	7／18	トロント	カナダ
⑧	8／8	ルードン	USAニューハンプシャー州
⑨	8／29	バンクーバー	カナダ
⑩	9／12	ミド・オハイオ	USAオハイオ州
⑪	9／19	ナザレス	USAペンシルバニア州
⑫	10／3	ラグナ・セカ	USAカリフォルニア州

ERC (ヨーロッパ・ラリー選手権)

●係数20

4／20～24	コスタ・スメラルダ	スペイン
5／8～9	ラリー・ズラトニ	ブルガリア
5／26～30	ラリー・ド・アンティブ	フランス
6／11～13	ラリー・ド・ポローニュ	ポーランド
6／24～27	イープル24時間	ベルギー
7／9～11	ラリー・ドイッチュラント	ドイツ
8／5～8	ビンホーダ・マデイラ	ポルトガル
8／28～30	ラリー・エルバ	ギリシャ
9／14～17	マンクス・ラリー	イギリス
9／30～10／3	ロスマンズ・キプロス・ラリー	キプロス

●係数18

2／27	ハンキラリー	フィンランド
3／24～27	エル・コルテ・イングレス	スペイン
4／23～26	ボルタ・ア・ポルトガル	ポルトガル
6／4～6	バース・スコティッシュ・ラリー	イギリス
6／11～13	バルム・ラリー	チェコ
6／25～27	ラリー・ヘプロス	ブルガリア
7／29～8／1	フンスリュック・ラリー	ドイツ
9／3～5	ピアンカバッロ	イタリア
10／29～31	サンマリノ・ラリー	サンマリノ
11／11～13	センペリット・ラリー	オーストリア

●係数5

1／29～30	アークティク・ラリー	M.スバラHL/D.マクニーン	マツダ323GTX
2／8～7	ブークル・ド・スパ	G.ド・バビウス/W.ルクス	ニッサン・サニーGTI-R
2／19～21	フィンスコグ・ノルウェイ・ラリー		ノルウェイ
3／19～21	ミッレ・ミリア		イタリア
3／26～28	サーキット・デス・アルデンヌ		ベルギー
4／1～4	ラリー・グラッセ・アルペン		フランス
5／7～9	タルガ・フローリオ		イタリア
5／20～22	ラリー・サツルヌス		スロベニア
5／20～22	サウス・スウェディッシュ・ラリー		スウェーデン
5／20～23	メディテラネオ・コスタ・ブランカ		スペイン
5／21～23	ラリー・ロタ・デュ・ソル		ポルトガル
6／10～13	ラリー・ヘッセン		ドイツ
7／9～10	ラリー・ボヘミア		チェコ
7／23～25	ラリー・デッラ・ラーナ		イタリア
9／2～5	ラリー・デュ・モンブラン		フランス
9／12	プリンシペ・ド・アストリアス		スペイン
9／17～19	YUラリー		ユーゴスラビア
9／30～10／3	ラリー・ド・ターキー		トルコ
10／1～3	ラリー・ニーダーザッセン		ドイツ
10／27～31	ラリー・デュ・パライ		スイス
11／11～14	ラリー・デュ・コンドロス		ベルギー
11／19～20	ヘレンドールン・ラリー		オランダ

●係数2

4／10～11	ラリー・オリンピオン	ギリシャ
6／10～13	ラリー・ド・ルーマニー	ルーマニア
6／11～13	アルザス・ボスク	フランス
6／19～21	ラリー・アブルズ	イタリア
6／25～27	イナ・デルタ・ラリー	クロアチア
7／1～4	ラリー・デス・アコアス	ポルトガル
7／16～18	ラリー・デュ・ルーエルグ	フランス
10／16～17	ラリー・エルメス	ギリシャ
10／25	ラリー・デ・マドリード・パレオ	スペイン
10／28～31	ラリー・ド・アルガルベ	ポルトガル
11／26～29	ラリー・デュ・パール	フランス

DOMESTIC

全日本F3000選手権 (全11戦)

①	3／20～21	ミリオンカードカップレース ラウンド1 鈴鹿	鈴鹿
②	4／10～11	CABIN インターナショナルフォーミュラカップレース	富士
③	5／8～9	NIPPON SHINPAN NICOS CUP MINE ALL STAR	美祢
④	5／22～23	ミリオンカードカップレース ラウンド2 鈴鹿	鈴鹿
⑤	7／17～18	全日本F3000選手権 in AUTOPOLIS	オートポリス
⑥	7／31～8／1	NIPPON SHINPAN NICOS CUP Rd.2 SUGO INTER FORMULA	菅生
⑦	8／14～15	NIPPON SHINPAN NICOS CUP Rd.3 富士チャンピオンズ	富士
⑧	9／4～5	NIPPON SHINPAN NICOS CUP Rd.4 FUJI INTER	富士
⑨	9／25～26	ミリオンカードカップレース ラウンド3 鈴鹿	鈴鹿
⑩	10／16～17	NIPPON SHINPAN NICOS CUP Rd.5 FUJI FINAL	富士
⑪	11／13～14	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 (全6戦)

①	5／1～3	全日本富士1000kmレース	富士
②	7／24～25	十勝インターナショナルスピードカップレース	十勝
③	8／28～29	インターナショナル鈴鹿1000kmレース	鈴鹿
④	9／11～12	SUGOインターナショナル500kmレース	菅生
⑤	10／2～3	全日本富士500mileレース	富士
⑥	11／6～7	INTER CHALLENGE CUP 500km in MINE	美祢

全日本グランドツーリングカー選手権 (全9戦)

①	3／27～28	IMSA GTチャレンジ	富士
②＊	5／1～3	全日本富士1000kmレース	富士
③	5／29～30	富士ツーリングカー6時間レース	富士
④＊	7／24～25	十勝インターナショナルスピードカップレース	十勝
⑤＊	8／28～29	インターナショナル鈴鹿1000kmレース	鈴鹿
⑥＊	9／11～12	SUGOインターナショナル500kmレース	菅生
⑦＊	10／2～3	全日本富士500mileレース	富士
⑧	10／16～17	NIPPON SHINPAN NICOS COP Rd.5 FUJI FINAL	富士
⑨＊	11／6～7	INTER CHALLENGE CUP 500km in MINE	美祢

(＊印は全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権レースと混走)

全日本ツーリングカー選手権 (全9戦)

●1クラス

①	3／13～14	オールジャパンツーリングカー300kmレース	美祢
②	4／24～25	全日本ツーリングカー選手権 in AUTOPOLIS	オートポリス
③	5／15～16	SUGOグループA300km選手権レース	菅生
④	7／3～4	鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース	鈴鹿
⑤	8／7～8	TIサーキット英田・グループA300kmレース	TI
⑥	8／21～22	レース・ド・ニッポン	筑波
⑦	9／18～19	十勝グループAツーリングカー300kmレース	十勝
⑧	10／9～10	ハイランドグループA300km選手権レース	仙台
⑨	10／30～31	INTER TEC	富士

●2クラス

①	3／13～14	オールジャパンツーリングカー300kmレース	美祢
②	4／24～25	全日本ツーリングカー選手権 in AUTOPOLIS	オートポリス
③	5／15～16	SUGOグループA300km選手権レース	菅生
④	7／3～4	鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース	鈴鹿
⑤	8／7～8	TIサーキット英田・グループA300kmレース	TI
⑥	8／21～22	レース・ド・ニッポン	筑波
⑦	9／18～19	十勝グループAツーリングカー300kmレース	十勝
⑧	10／9～10	ハイランドグループA300km選手権レース	仙台
⑨	10／30～31	INTER TEC	富士

●3クラス

①	3／13～14	オールジャパンツーリングカー300kmレース	美祢
②	4／24～25	全日本ツーリングカー選手権 in AUTOPOLIS	オートポリス
③	5／15～16	SUGOグループA300km選手権レース	菅生
④	7／3～4	鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース	鈴鹿
⑤	8／7～8	TIサーキット英田・グループA300kmレース	TI
⑥	8／21～22	レース・ド・ニッポン	筑波
⑦	9／18～19	十勝グループAツーリングカー300kmレース	十勝
⑧	10／9～10	ハイランドグループA300km選手権レース	仙台
⑨	10／30～31	INTER TEC	富士

全日本F3選手権 (全10戦)

①	3／20～21	ミリオンカードカップレース ラウンド1 鈴鹿	鈴鹿
②	4／17～18	筑波チャレンデカップレース第2戦	筑波
③	5／1～3	全日本富士1000kmレース	富士
④	5／22～23	ミリオンカードカップレース ラウンド2 鈴鹿	鈴鹿
⑤	6／12～13	ハイランドフォーミュラ選手権レース	仙台
⑥	6／26～27	TIサーキット英田・F3チャンピオンシップレース	TI
⑦	7／10～11	レース・オブ・フォーミュラ・ジャパン	美祢
⑧	9／11～12	SUGOインターナショナル500kmレース	菅生
⑨	9／25～26	ミリオンカードカップレース ラウンド3 鈴鹿	鈴鹿
⑩	11／13～14	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 (10戦中1戦終了)

●Cクラス

●	2／13～14	DCCS	鎌部勇津雄／吉野 誠	ニッサン・パルサーGTI-R
②	2／27～28	ウインターラリーインあさひかわ93		北海道
③	4／17～18	ACK SPRINGラリー		大分
④	6／5～6	ひろしまカップラリースピリット		広島
⑤	6／19～20	KANSAI RALLY		奈良、三重
⑥	7／3～4	ノースアタックラリー		北海道
⑦	7／24～25	ひえつき夏		宮崎
⑧	8／28～29	ツール・ド・ミカサ		北海道
⑨	9／25～26	モントレー93		静岡
⑩	10／16～17	ハイランドマスターズ		長野、岐阜

●Bクラス

●	2／13～14	DCCS	鎌田原文雄／中山 守部	ミラビシ・ミラージュ
②	2／27～28	ウインターラリーインあさひかわ93		北海道
③	4／17～18	ACK SPRINGラリー		大分
④	6／5～6	ひろしまカップラリースピリット		広島
⑤	6／19～20	KANSAI RALLY		奈良、三重
⑥	7／3～4	ノースアタックラリー		北海道
⑦	7／24～25	ひえつき夏		宮崎
⑧	8／28～29	ツール・ド・ミカサ		北海道
⑨	9／25～26	モントレー93		静岡
⑩	10／16～17	ハイランドマスターズ		長野、岐阜

●Aクラス

●	2／13～14	DCCS	勇羽 正文／星野 元	スバル・ヴィヴィオ
②	2／27～28	ウインターラリーインあさひかわ93		北海道
③	4／17～18	ACK SPRINGラリー		大分
④	6／5～6	ひろしまカップラリースピリット		広島
⑤	6／19～20	KANSAI RALLY		奈良、三重
⑥	7／3～4	ノースアタックラリー		北海道
⑦	7／24～25	ひえつき夏		宮崎
⑧	8／28～29	ツール・ド・ミカサ		北海道
⑨	9／25～26	モントレー93		静岡
⑩	10／16～17	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

OVERSEAS

F 1 世界選手権 (全15戦)

①	3／14	南アフリカGP	キャラミ
②	3／28	ブラジルGP	インテルラゴス
③	4／11	ヨーロッパGP	ドニントン・パーク
④	4／25	サンマリノGP	イモーラ
⑤	5／9	スペインGP	バルセロナ
⑥	5／23	モナコGP	モンテカルロ
⑦	6／13	カナダGP	モントリオール
⑧	7／11	イギリスGP	シルバーストン
⑨	7／25	ドイツGP	ホッケンハイム
⑩	8／15	ハンガリーGP	ハンガロリンク
⑪	8／29	ベルギーGP	スパ・フランコルシャン
⑫	9／12	イタリアGP	モンツァ
⑬	9／26	ポルトガルGP	エストリル
⑭	10／24	日本GP	鈴鹿
⑮	11／7	オーストラリアGP	アデレイド

WRC (世界ラリー選手権) (13戦中2戦終了)

●Aクラス

❶	1／21～27	モンテカルロ	D.オリオール／B.オセリ	トヨタ・セリカGT-FOUR
❷	2／11～14	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
③	3／2～7	ポルトガル・ラリー		ポルトガル
④	4／8～13	サファリ・ラリー		ケニア
⑤	5／1～5	ツール・ド・コルス		フランス
⑥	5／29～6／3	アクロポリス・ラリー		ギリシア
⑦	7／14～17	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
⑧	8／4～8	ニュージーランド・ラリー		ニュージーランド
⑨	8／25～29	1000湖ラリー		フィンランド
⑩	9／18～20	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
⑪	10／10～14	サンレモ・ラリー		イタリア
⑫	11／1～4	カタロニア・ラリー		スペイン
⑬	11／20～25	RACラリー		イギリス

●Nクラス

❶	1／21～27	モンテカルロ	C.スビリオティス／H.ティバウド	ランチア・デルタHFインテグラーレ
❷	2／11～14	スウェディッシュ	K.ベークルンド／T.アンデルソン	ミツビシ・ギャランVR-4
③	3／2～7	ポルトガル・ラリー		ポルトガル
④	4／8～13	サファリ・ラリー		ケニア
⑤	5／1～5	ツール・ド・コルス		フランス
⑥	5／29～6／3	アクロポリス・ラリー		ギリシア
⑦	7／14～17	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
⑧	8／4～8	ニュージーランド・ラリー		ニュージーランド
⑨	8／25～29	1000湖ラリー		フィンランド
⑩	9／18～20	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
⑪	10／10～14	サンレモ・ラリー		イタリア
⑫	11／1～4	カタロニア・ラリー		スペイン
⑬	11／20～25	RACラリー		イギリス

国際F3000選手権 (全10戦)

①	5／3	ドニントン・パーク	イギリス
②	5／9	シルバーストン	イギリス
③	5／31	ポー	フランス
④	7／18	エンナ・ペルグーサ	イタリア
⑤	7／24	ホッケンハイム	ドイツ
⑥	8／22	ニュルブルクリング	ドイツ
⑦	8／28	スパ・フランコルシャン	ベルギー
⑧	9／5	アルバセテ	スペイン
⑨	9／25	マニクール	フランス
⑩	10／10	ノガロ	フランス

PPGインディカー・ワールド・シリーズ (全16戦)

①	3／21	サーファーズ・パラダイス	オーストラリア
②	4／4	フェニックス	USAアリゾナ州
③	4／18	ロングビーチ	USAカリフォルニア州
④	5／30	インディアナポリス500	USAインディアナ州
⑤	6／6	ミルウォーキー	USAウィスコンシン州
⑥	6／13	デトロイト	USAミシガン州
⑦	6／27	ポートランド	USAオレゴン州
⑧	7／11	クリーブランド	USAオハイオ州
⑨	7／18	トロント	カナダ
⑩	8／1	ミシガン	USAミシガン州
⑪	8／8	ルードン	USAニューハンプシャー州
⑫	8／22	エルクハート・レイク	USAウィスコンシン州
⑬	8／29	バンクーバー	カナダ
⑭	9／12	ミド・オハイオ	USAオハイオ州
⑮	9／19	ナザレス	USAペンシルバニア州
⑯	10／3	ラグナ・セカ	USAカリフォルニア州

IMSAキャメルGT選手権 (12戦中1戦終了)

●GTPクラス

❶	1／30～31	デイトナ24時間	P.J.ジョーンズ／M.ディスモア／R.モラン	イーグルMK3・トヨタ
②	2／21	マイアミ		USAフロリダ州
③	3／20	セブリング12時間		USAフロリダ州
④	4／18	ロード・アトランタ		USAジョージア州
⑤	5／31	ライムロック・パーク		USAコネティカット州
⑥	6／13	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
⑦	6／27	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
⑧	7／11	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
⑨	7／25	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
⑩	8／1	ポートランド		USAオレゴン州
⑪	9／19	ポンティアック		USAミシガン州
⑫	10／2	フェニックス		USAアリゾナ州

●C／Lクラス

❶	1／30～31	デイトナ24時間	F.イエリネク／J.グレーム／J.ダウニング／T.マガム	クッズDG1・マツダ
②	2／21	マイアミ		USAフロリダ州
③	3／20	セブリング12時間		USAフロリダ州
④	4／18	ロード・アトランタ		USAジョージア州
⑤	5／31	ライムロック・パーク		USAコネティカット州
⑥	6／13	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
⑦	6／27	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
⑧	7／11	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
⑨	7／25	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
⑩	8／1	ポートランド		USAオレゴン州
⑪	9／19	ポンティアック		USAミシガン州
⑫	10／2	フェニックス		USAアリゾナ州

IMSAエクソン・シュープリーム・シリーズ (10戦中1戦終了)

●GTSクラス

❶	1／30～31	デイトナ24時間	T.ケンタール／B.ダンハウス／S.ブース／J.スティーンス	フォード・マスタング
②	2／20	マイアミ		USAフロリダ州
③	3／20	セブリング12時間		USAフロリダ州
④	6／12	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
⑤	6／27	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
⑥	7／11	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
⑦	7／24	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
⑧	8／1	ポートランド		USAオレゴン州
⑨	9／19	ポンティアック		USAミシガン州
⑩	10／2	フェニックス		USAアリゾナ州

●GTUクラス

❶	1／30～31	デイトナ24時間	D.ディア／A.ベイロン／P.ウリア／M.ミース	マツダRX7
②	2／20	マイアミ		USAフロリダ州
③	3／20	セブリング12時間		USAフロリダ州
④	6／12	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
⑤	6／27	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
⑥	7／11	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
⑦	7／24	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
⑧	8／1	ポートランド		USAオレゴン州
⑨	9／19	ポンティアック		USAミシガン州
⑩	10／2	フェニックス		USAアリゾナ州

イギリスF 2 選手権 (全10戦)

①	4／4	オールトン・パーク	イギリス
②	4／25	シルバーストン	イギリス
③	5／9	ブランズ・ハッチ	イギリス
④	6／6	ドニントン・パーク	イギリス
⑤	6／19	オールトン・パーク	イギリス
⑥	7／25	ブランズ・ハッチ	イギリス
⑦	8／15	スネッタートン	イギリス
⑧	9／12	ブランズ・ハッチ	イギリス
⑨	9／26	スラクストン	イギリス
⑩	10／10	ドニントン・パーク	イギリス

イギリスF 3 選手権 (全15戦)

①	3／21	シルバーストン	イギリス
②	4／4	スラクストン	イギリス
③	4／18	ブランズ・ハッチ	イギリス
④	5／3	ドニントン・パーク	イギリス
⑤	5／16	ブランズ・ハッチ	イギリス
⑥	5／31	シルバーストン	イギリス
⑦	6／12	オールトン・パーク	イギリス
⑧	6／27	ドニントン・パーク	イギリス
⑨	7／10	シルバーストン	イギリス
⑩	7／18	ドニントン・パーク	イギリス
⑪	8／8	スネッタートン	イギリス
⑫	8／22	ベンブレイ	イギリス
⑬	9／5	シルバーストン	イギリス
⑭	10／3	シルバーストン	イギリス
⑮	10／10	スラクストン	イギリス

ドイツF 3 選手権

①	4／4	ゾルダー	ベルギー
②	4／18	ホッケンハイム	ドイツ
③	5／2	ニュルブルクリング	ドイツ
④	5／16	ブンシュトルフ	ドイツ
⑤	6／27	バリスリング	ドイツ
⑥	8／8	ディープホルツ	ドイツ
⑦	8／29	ジンゲン	ドイツ
⑧	9／12	アプス	ドイツ
⑨	9／19	ホッケンハイム	ドイツ

イタリアF 3 選手権 (全12戦)

①	4／4	ミザーノ	イタリア
②	4／18	パラーノ	イタリア
③	5／2	エンナ・ペルグーサ	イタリア
④	5／9	ピネット	イタリア
⑤	6／6	バッレルンガ	イタリア
⑥	6／27	モンツァ	イタリア
⑦	7／11	ムジェッロ	イタリア
⑧	8／29	モンツァ	イタリア
⑨	9／5	ムジェッロ	イタリア
⑩	9／19	マジオーネ	イタリア
⑪	10／3	バッレルンガ	イタリア
⑫	10／10	イモーラ	イタリア

フランスF 3 選手権 (全10戦)

①	3／28	レドノン	フランス
②	4／12	ノガロ	フランス
③	4／16	ディジョン	フランス
④	5／31	ポー	フランス
⑤	6／27	ルーアン	フランス
⑥	7／4	マニクール	フランス
⑦	7／25	ポール・リカール	フランス
⑧	9／5	アルビ	フランス
⑨	9／15	ル・マン	フランス
⑩	10／17	クロワザン・テルノワ	フランス

GMロータス・ユーロシリーズ (全14戦)

①	4／24	イモーラ	イタリア
②	5／8	バルセロナ	スペイン
③	5／9	バルセロナ	スペイン
④	6／6	エステルライヒリング	オーストリア
⑤	6／19	スパ・フランコルシャン	ベルギー
⑥	6／20	スパ・フランコルシャン	ベルギー
⑦	7／4	マニクール	フランス
⑧	7／11	シルバーストン	イギリス
⑨	7／25	ホッケンハイム	ドイツ
⑩	8／21	ニュルブルクリング	ドイツ
⑪	8／22	ニュルブルクリング	ドイツ
⑫	9／4	ザンドフールト	オランダ
⑬	9／5	ザンドフールト	オランダ
⑭	9／26	エストリル	ポルトガル

プジョー905スパイダー・カップ (全11戦)

①	4／12	ノガロ	フランス
②	5／2	マニクール	フランス
③	5／16	ディジョン	フランス
④	6／20	ル・マン	フランス
⑤	7／18	ポール・リカール	フランス
⑥	8／1	スパ・フランコルシャン	ベルギー
⑦	8／22	ブランズ・ハッチ	イギリス
⑧	9／5	アルビ	フランス
⑨	9／19	ホッケンハイム	ドイツ
⑩	10／3	ムジェッロ	イタリア
⑪	10／17	クロワザン・テルノワ	フランス

イギリス・ツーリングカー選手権 (全17戦)

①	3／28	シルバーストン	イギリス
②	4／11	ドニントン・パーク	イギリス
③	5／3	スネッタートン	イギリス
④	5／16	ドニントン・パーク	イギリス
⑤	5／31	オールトン・パーク	イギリス
⑥	6／13	ブランズ・ハッチ	イギリス
⑦	6／27	ベンブレイ	イギリス
⑧	7／11	シルバーストン	イギリス
⑨＊	7／25	ノックヒル	イギリス
⑩	8／8	オールトン・パーク	イギリス
⑪＊	8／22	ブランズ・ハッチ	イギリス
⑫	8／30	スラクストン	イギリス
⑬＊	9／12	ドニントン・パーク	イギリス
⑭	9／19	シルバーストン	イギリス

(＊印はダブルヘッダー)

i BRAND NEW 3月の新製品

motor nation mf

ノンアスベストのパッドがアスベストを超えた!! エンドレス ノンアスシリーズ

ここ数年、アスベストの発ガン性が問題となっているが、エンドレス ノンアスシリーズTYPE NAは、アラミドやセラミックなどの新素材を独自にブレンドしたもの。ストリートで重要な低中速域での摩擦特性や、コントロール性に優れたブレーキパッドだ。また、ブレーキング時のノイズも極力抑え、ストリートユースに対応している。適応車種はトヨタ、ニッサン、マツダ、ホンダの29車種と豊富。価格はF2万3000円、R2万2000円となっている。

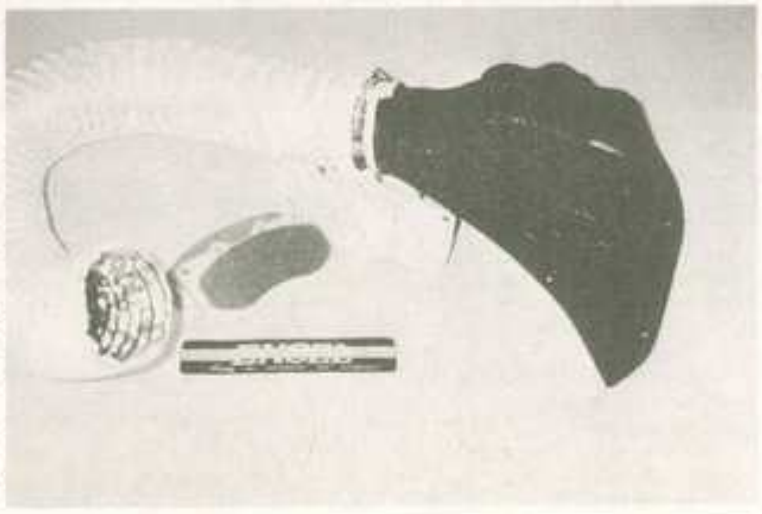
●㈱エンドレスアドバンス 東京営業所 〒110 東京都台東区台東1-33-3／☎03-5688-6571



N1耐久の過酷なレースのノウハウをフィードバック RSエクセルのブレーキダクト

RSエクセルより「エヌ・ビークル」ブランドの、スカイラインGT-R用ブレーキエアダクトが新発売された。ボルトオン装着が可能なブレーキエアダクトは、FRP製でしっかりとした造りだ。ホース部分はフレキシブルタイプとなっており耐久性も十分。フロントブレーキに直接送風するため、対フェード性がグッと向上。また同じくスカイラインGT-RのN-レース用ブレーキパッドが同時発売されている。このパッドはN-レースで実際に使用していたメタルパッドで、信頼性もバッチリだ。価格はエアダクトが4万8000円、ブレーキパッドがF5万8000円、R5万4000円。パッドはほかに、スポーツ走行用、ホンダ車、スバル車用などが用意されている。

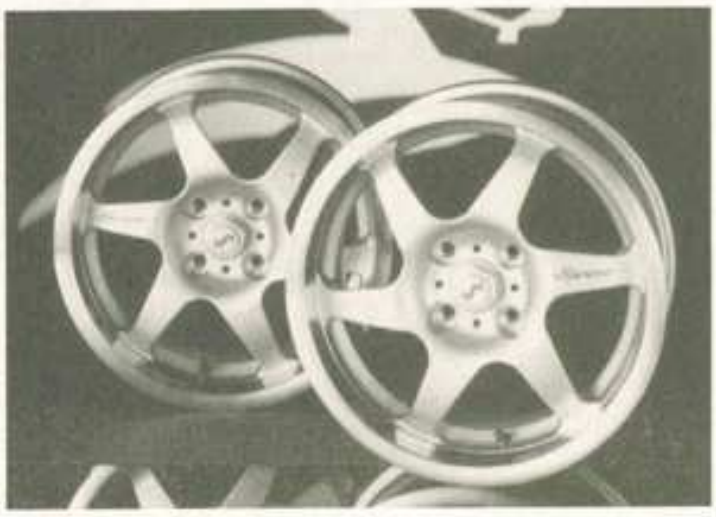
●RSエクセル 〒154 東京都世田谷区給田3-29-10／☎03-3300-8895



見る者をうならせる正対称左右独立設計のHührerシュプリント

最近の高性能タイヤは、左右の方向性を重視している。ユーロジャパンルブリカンツの新ホイール「SEBRING Hührer Sprint(ヒューラー シュプリント)」も、正対称左右独立設計。回転方向に向かって逆ヌケ勾配を持たせたスポークは、ブレーキシステムまわりのホットエアをかき出す。ディスクデザイン、スポーク断面形状、ウェル形状、リム形状の細部に至るまでパフォーマンスを極限へと高めている。サイズは15インチで、オフセットは+35と+43がある。価格は3万8000円。

●ユーロジャパンルブリカンツ 〒158 東京都世田谷区玉川台1-4-1／☎03-3707-6911



永井電子のラインナップ「ULTRA」シリーズの車種別品番適合表が新発売

永井電子のULTRAシリーズと言えば、ターボタイマー、各計器類、プラグコードなどの電気部品が幅広くそろうブランドだ。このULTRAシリーズの適合表が新発売された。この一冊で昭和45年当時から現在に至る、ULTRA製品の国内外車への適合が網羅されている。通販されるので希望者は1300円分の切手を同封し、左記まで申し込もう。

●永井電子機器㈱ サービス課 〒213 神奈川県川崎市高津区下作延47-11





N1耐久からフィードバック WB Sportの スポイラーはあなどれない

WB sport AE-101(カローラ・レビン)用のフロントグリルとフロントリップスポイラーが、ウッドベルから新発売された。この新製品は、N-耐久レースの過酷なテストから開発されたスペシャルパーツだ。実戦の空力追究から生まれたフォルムは、レビンのフロントフェイスを引き締める。グリルはABS製、スポイラーはグラスファイバー製。価格はフロントグリルが2万5000円、フロントリップスポイラーは3万2000円となっている。ともにボルトオンによって装着可能だ。

●㈱ウッドベル 〒222 神奈川県横浜市港北区樽町1-26-1／☎045-541-1881

Kカーと言って笑えないスバルレックスVIVIOの〝峠〟仕様サスペンション

全日本ラリーでも大活躍のスバルレックスVIVIO用のサスペンションシステムが、オートジュエルより新発売された。フロントショックは車高調整式で、減衰力は2-10kg/80kg。構造は分解式だ。リヤショックも車高調整式で、減衰力は1-60kg/90kg。構造は非分解式となる。価格はフロント用が1本4万8000円、リヤ用が1本4万円。車高調整用サスペンションは、フロント用が5・3kgと7kg、リヤ用が3・5kg、4・5kgの計4種類があり、価格はそれぞれ1万1000円。ほかにノーマルショック用サスペンション(1本9000円)、ブーリーキット(5万8000円)、燃料増量装置(10万5000円)、ストラットバー(2万3000円)などが用意されており、VIVIOをパワーアップできる。

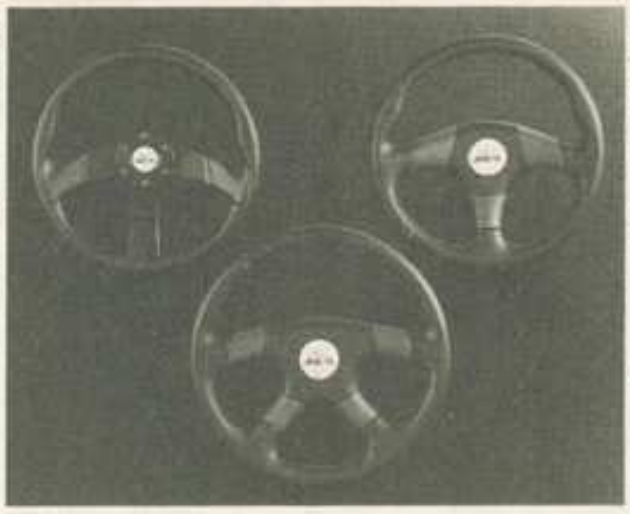
●㈱オートジュエル 〒663 兵庫県西宮市上田中町3-46／☎0798-42-2240



イタリアのパーツメーカー ANTERAの手による ステアリングが新発売

アンティーラは少人数の高度なスペシャリストによって高品質な製品を造る、イタリアのオートアクセサリーメーカーだ。今回新たにリリースされたステアリング3種も、ヨーロピアンテイスト漂う高品質なもの。写真左からType201-02（35φ）、Type201-01 4スポーク・フルレザーバッド（36・5φ）、Type201-01 3スポーク・フルレザーバッド（35・5φ）で、価格はそれぞれ3万4000円、6万2000円、5万4000円。フルレザーバッドは特に高級車にマッチする。

●㈱ノーマンスポーツ 〒196 東京都昭島市宮沢町86-4／☎0425-46-6699



モデラーズの新製品は ポスター、ポストカード そしてセラミック製人形だ

モデラーズが新発売したポスターは、'92年ベルギーGPのベネトンB192。この時初優勝を果たしたミハエル・シューマッハーが、430㎜×508㎜の大きさで迫る。価格はポスターのみで4900円、額付きで9900円。ポストカードは'92年のモータースポーツハイライトシーンを収めたもの。F1ものが4枚、SWCものが1枚の計5枚で、価格





は1組で1500円。そしてセラミック製人形はファン・マヌエル・ファンジオのもの。通算5回もF1チャンピオンになったファンジオが、高さ19cmのフィギュアで蘇る。木製飾り台が付属し、価格は3万円。このディスプレー人形はシリーズ化され、歴代のF1チャンピオンのものが製作される。

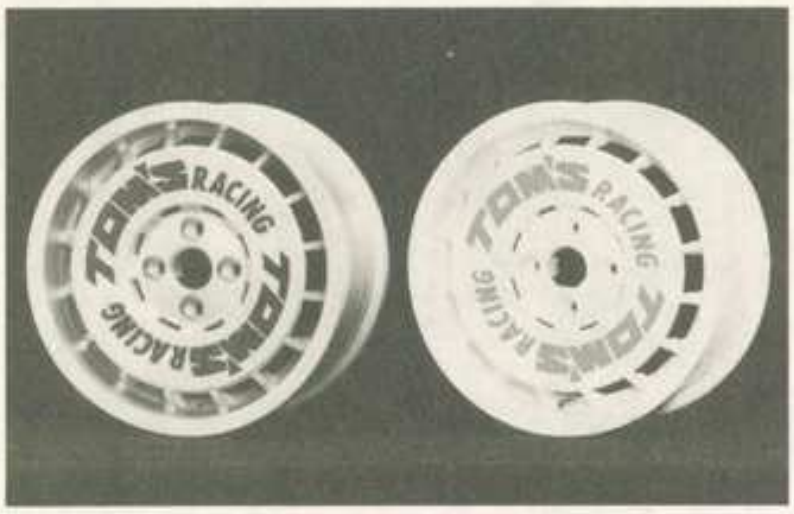
●㈱ミスタークラフト モデラーズ事業部 〒144 東京都大田区蒲田本町2-29-6／☎03-3737-2415



トムスからホイールが ニューリリースされた これはレーシングライクだ

トムスの新作エアロディッシュホイール「TOM'S RACING」のコンセプトは、ディープリムデザインと、競技仕様を彷彿させるビジュアルアピール。応力分散に優れた独自のフィン形状により、軽量、高強度を実現し、放熱効果もアップしている。サイズは15×7・0JJ、オフセット+35、4穴と、15×7・0JJ、オフセット+35、5穴、そして15×7・0JJ、オフセット+43、5穴の3種類。それぞれカローラ・レビン（AE101、AE92）、セリカ（ST180／160系）、セリカ（ST180／160系）の専用となっている。カラーはホワイト、スパークシルバー、受注生産のレッドの3色だ。価格はホワイトとスパークシルバーが3万7000円、レッドが3万8000円。

●㈱トムス 〒158 東京都世田谷区等々力6-13-10／☎03-3704-6805



フジツボの車検対応マフラー "レガリスシリーズ"に ベンツ190E用が新登場

藤壺技研工業では、レガリスシステムマフラーのメルセデスベンツ190E用を新発売した。190Eは最もベーシックなベンツとして親しまれているが、エンジンパワーはやはり物足りない。レガリスシステムマフラーは低・中速域のトルクを引き上げ、出足の良さと常用巡行速度までのトルクの盛り上がりをバックアップする。メインパイプは50・8φ、フィニッシャーは60・5φのダブルスラッシュカールだ。もちろん車検にもバッチリ対応している。価格は10万5000円。レガリスシリーズは、他にBMW525i専用、VWゴルフII専用がリリースされている。

●藤壺技研工業㈱ 〒223 神奈川県横浜市港北区新羽町551／☎045-546-0321



遠赤外線で車の煤煙を半減する 排気ガス浄化装置 モルブレーターが新発売

アイシィジイーが新発売したモルブレーターは、エアクリーナーかエアダクトホースに巻き付けるだけで、排ガスの減少と燃費の向上が図れる遠赤外線装置。モルブレーターから出る遠赤外線がエンジンへの吸入空気の酸素分子などを躍動させ、着火の遅れを防止し、燃焼効率を高めるのだ。特にディーゼルエンジンにおいて効果を発揮し、煤煙の排出量を30～50%も減少させる。また、ガソリンエンジンの窒素酸化物も20～30%減らせる。さらに、10%前後のエンジンパワー向上、10～30%の燃費向上の見られるというスグレモノ。価格はガソリン車用が1万2500円～3万8000円までの5種類、ディーゼル車用が2万5000円から15万円までの7種類。

●㈱アイシィジイー 〒130 東京都墨田区江東橋4-31-19 近藤ビル3F／☎03-3846-4670



NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO

B級ライセンス講習会のご案内

●日　時：1993年4月29日(休みどりの日) 午後1時～午後3時
●会　場：ニスモ大森本社2F（京浜急行線/大森海岸駅下車・徒歩3分）
●講　師：山梨一成（SCCN会長）
●受講料：12,000円（申請料、教材費含む）※JAF未入会の方は+6,000円
●資　格：普通自動車運転免許をお持ちの方
●定　員：100名
〈お申込み方法〉　あらかじめ電話でご予約の上、現金書留にて受講料と住所・氏名を明記したものを同封して当社までお送り下さい。
〈お申込み先〉　ニスモ営業部販売促進課「B級ライセンス係」　☎03(3767)1123

'93年度日産レーシングスクール スポーツクラス開催日程

●参加資格：①普通免許を所有し、ドライビングマナーを守っていただける方。
②新車登録3年未満の日産製ナンバー付スポーツ車ユーザー
（違法改造車での参加はお断りします）。
●受講料：20,600円（消費税含む）　＊定員になり次第締切らせていただきます。
〈お問合わせ先〉　「ニスモ・レーシングスクール事務局」
☎03(3767)1123　FAX.03(3765)4023

（開催予定）

	開催日	開催地	定員		開催日	開催地	定員
第1回	5月15日(土)	MINE	50名	第4回	11月19日(金)	FISCO	50名
第2回	9月27日(月)	鈴鹿	50名	第5回	11月20日(土)	FISCO	50名
第3回	10月23日(土)	仙台	50名	第6回	12月10日(金)	TI英田	50名

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　イニシャン
☎(03)3767-1123

information

ATTENTION 観る、聞く、参加する、の情報ページ

レーシングカート界の名門カリ レーシングがレースクイーンを募集中

数多くの世界カートチャンピオンや全日本カートチャンピオンを送り出している、カリレーシング。カートに携わる人で知らない人は絶対いない名門チームだ。そのカリ レーシングでは、'93年度のレース活動強化に伴い、レースクイーンを募集している。応募資格は18～26歳までの健康で明るい独身女性で、開催レースに参加できる人。応募方法は履歴書に身長、体重、スリーサイズ、アビールポイントを明記の上、3ヵ月以内に撮影した上半身のアップと全身の写真を各1枚同封し、左記まで郵送のこと。あなどれない迫力のレーシングカートで頑張るドライバーたちを応援しよう!!

●カリ レーシング ジャパン レースクイーンコンテスト係 〒263 千葉県千葉市稲毛区長沼原町279-8／☎043-255-8345



'93スプリングキャンペーン中の日本チャンピオンからバッヂがもれなくプレゼント!!

日本チャンピオンスパークプラグでは、3月1日～5月31日まで、'93スプリングキャンペーンとして同社商品を購入した人全員に、バッヂとステッカーをプレゼントしている。バッヂは'92年ナイジェル・マンセルのF1チャンピオンを記念したもの。スパークプラグ プロジェクト ゴールド」、「ダブルカッパー」、または「X-3」ワイパーブレード各商品の裏側にあるバーコードを、2枚1口としてハガキに貼り、住所、氏名、年齢、レーシングオンと明記し、左記まで郵送する。締切りは5月31日の当日消印有効だ。

●日本チャンピオンスパークプラグ㈱ '92F1チャンピオン記念バッヂプレゼント係 〒231-91 横浜港郵便局私書箱48号



BOOK GARAGEでは通販を中心としたブック・ガレージPGをスタートする

BOOK GARAGEと言えば自動車カタログの販売でおなじみ。同社が始めたブック・ガレージPGは、古いカタログ写真を使って製作したオリジナル・ポストカードを販売している。また、クルマやバイクに関する古雑誌や古本、絶版車カタログや絵ハガキなどの出張買い取りも行っている。置き場所に困って処分しようと思っていたカタログや古雑誌があれば、一報してみよう。

●ブック・ガレージPG 〒164 東京都中野区上高田4-22-13（通販）／☎03-3387-5636（買い取り）



オートポリスのN1・Kカーレースをトータルに楽しめるEMZレーシングパッケージ'93

EMZ RACING PACKAGE '93は、初心者のライセンス取得、アルトワークスのレーシングカーへの改造、オートポリス内ガレージでの年間メンテナンスとドライビングレッスンなどをパッケージングしたもの。さらにオートポリスで年間シリーズで行われているN1・K-CARクラスへの参戦を含んでいる。参加料金は入会金が20万円、エントリーフィー、ライセンス取得、練習走行などの諸費用が70万円、モンスター福岡の手によるアルトワークスコンプリートカーが160万円、ガレージ料とメンテナンス代が40万円、レーシングスーツ、ヘルメットなどのウェアー代が20万円などとなっている（各1年間の料金）。問い合わせは左記まで。

●エムズプロジェクト東京（オービット コム㈱内） 〒160 東京都新宿区舟町7-37／☎03-5379-0290

全日本F3000、N1耐久、全日本ツーリングカーの観戦券がプレゼントされる!!

日本モーターレーシングセンターより、N1耐久ラウンドシリーズ第1戦（3月7日・TIサーキット）、第2戦（4月4日・仙台ハイランド）、全日本ツーリングカー第1戦（3月14日・MINEサーキット）、そして全日本F3000第2戦（4月11日・富士スピードウェイ）のペア招待券が、それぞれ5組（10名）にプレゼントされる！ ハガキに必ず希望のレース名、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、左記まで応募のこと。締め切りは各開催日の10日前必着だ。

●プロワーク㈱内 日本モーターレーシング広報事務局「Ron招待券プレゼント」係 〒150 東京都渋谷区東1-10-9-201

アポロマークの出光興産では出光MOTIONシビックを出光エナジーボックスで展示中

「出光エナジーボックス」では、新春企画として、「THE MOTION」展を開催している。今回の展示の目玉は、グループAで2年連続チャンピオンとなった「出光MOTION無限シビック」。今年は中子修と岡田秀樹がドライブしたクラス3のマシンだ。期間中土、日曜日に限り、希望者にポラロイドカメラでの写真撮影も実施している。ほかにも出光のユーカードなどを紹介する便利コーナー、CDが試聴でき、コーヒーが無料でサービスされる快適コーナー、安全走行のアドバイスをする安心コーナーが用意されている。期間は3月14日まで（月曜定休）。

●出光エナジーボックス 〒104 東京都中央区銀座4-12-18 日章興産ビルF／☎03-3546-1547

レースシーンがそのまま会場にホンダモータースポーツコレクション'93が開催される

めったに実物を目にすることができないレーシングマシン。3月19日～23日まで開催される「RKBテレビ ホンダモータースポーツコレクション'93」に行けば、本物の迫力に触れられる。ホンダF1マシンを筆頭に、F2、F3000、グループA、N1、さらに二輪のGPなどの各マシンが勢ぞろい。ほかにもNSXなどの市販車展示、中嶋悟、星野一義のトークショー、クイズ、ゲーム大会などが催され、充実した一日が過ごせそう。場所は福岡市早良区ももち浜特設会場で、入場料は一般1500円、小学生800円。

●ホンダモータースポーツコレクション実行委員会（RKB毎日放送 テレビ営業局市場開発部） 〒810 福岡県福岡市中央区渡辺通り4-1-10／☎092-713-2261

TRAMPIO NA Gmodel新発売を記念しプレゼントがどっさり!

TRAMPIO NA Gmodel（ジーモデル）50・55シリーズは、強力なグリップを発生し、新開発のカーカスにより剛性アップも実現した。価格は3万8800円～5万7000円。この製品の問い合わせは左記まで。この新発売を記念して、トランピオグッズがプレゼントされる。賞品は①ウインドブレーカー1名、②キーホルダー（青、赤あり）各5名、③ウッペンキャップ1名、④刺しゅうキャップ1名、⑤ロゴタオル2名、⑥ウインニングタオル2名、⑦フラッグバンダナ2名、⑧ロゴTシャツ1名。ハガキに住所、氏名、年齢、電話番号、希望の賞品番号と名前を明記し、〒554 世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部 トランピオグッズプレゼント係左記まで郵送しよう。締め切りは3月14日必着。なお、当選者の発表は賞品の発送をもって代えさせていただきます。

●東洋ゴム工業㈱ 〒550 大阪府大阪市西区江戸堀1-17-18／☎06-441-1880



今年で3年目を迎える「ローバーミニジャンボリー」入場券を10名にプレゼント!

かわいいミニが、元気一杯にサーキットを走り回る'93ROVER CUP。その幕開けとして、3月28日、筑波サーキットで'93ローバーミニジャンボリーが開催される。当日はローバーミニ・ワンメイクレースのほか、ファミリー&スポーツ走行会、ミニグッズ販売など、例年以上に盛だくさんのアトラクションが予定されている。このイベントの入場券が、ローバージャパン㈱から5名にプレゼントされる。ハガキに住所、氏名、電話番号を明記し、〒554 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「ローバーミニジャンボリーチケットプレゼント係」まで郵送のこと。締め切りは3月14日の当日消印まで有効。なお、当選者の発表は賞品の発送をもって代えさせていただきます。イベントに関する問い合わせは左記まで。

●ローバー・ミニ・スポーツクラブ／☎03-5707-1416

WANTED!

●アルバイト

ガレーヂ伊太利屋

ランチア、マセラーティ、ランボルギーニの正規輸入元、ガレーヂ伊太利屋では、アルバイトを若干名募集している。職種はランボルギーニなどの部品管理。希望者は左記まで電話連絡しよう。勤務地は横浜市金沢区のパーツセンター内となる。勤務時間は9時～17時30分で、休日は日祭日、隔週土休、夏期休暇、年末年始となっている。また交通費は全額支給。各種保健も完備。希望者は電話連絡の上、左記まで履歴書を郵送のこと。

●ガレーヂ伊太利屋 〒158 東京都世田谷区等々力4-24-17／☎03-5707-9171

●女性スタッフ

東名自動車㈱

N1耐久レースでもおなじみの東名自動車では、事業の一層の発展を図り、女性スタッフを若干名募集している。職種は事務、経務および広報。募集資格は、高卒以上の20～28歳位までの普通免許を所持する女性で、OA機器に堪能な人。勤務時間は9時～17時30分で、休日は日祭日、隔週土休、夏期休暇、年末年始となっている。また交通費は全額支給で、各種保健も完備。希望者は電話連絡の上、左記まで履歴書を郵送のこと。

●東名自動車㈱ 担当：木村 〒216 神奈川県川崎市宮前区野川1434-18／☎044-788-6824

発表!!新春プレゼント当選者

①アドバンバッグ／兵庫県・大西啓太、静岡県・石田衛 ②モモリトグラフ／愛知県・戸田邦昭 ③トランピオタオル／北海道・今野雄輔、千葉県・鈴木昌弘、東京都・高森誠、静岡県・佐久間満、愛知県・林美智、愛知県・青木伸人、三重県・竹沢恒雄、滋賀県・尾形晃一、大阪府・山口誠、鹿児島県・中吉正美 ④ファルケンGRβ／長野県・金原厚 ⑤RCカー／北海道・加賀谷雅仁 ⑥EWING RSβ／山口県・内田鈴也 ⑦BSブルゾン／三重県・小森厚裕、佐賀県・中村秀喜 ⑧マルティーニスーツ／東京都・武田久雄 ⑨ミシュラン3点セット／東京都・金子いずみ、群馬県・伊藤忠司 ⑩液晶TV／長野県・太田孝 ⑪KYOHO CD-R／三重県・花井正吾 ⑫アーバインスーツ／和歌山県・食野裕香 ⑬アーバインシールド／東京都・添田正、石川県・森田泰史、岐阜県・小寺満、三重県・中北あゆみ ⑭NISMOブルゾン／神奈川県・加茂章 ⑮パーソナルグリンタ35／東京都・田中公章 ⑯ジャックス4点セット／岩手県・熊谷克久、富山県・松本久司、兵庫県・松永寿 ⑰ケンウッドウォッチ／東京都・景川典樹、大森勇 ⑱カストロールデイバッグ／神奈川県・坂上幸雄 ⑲カストロールボストン／大阪府・清水敦 ⑳カストロールバラソル／熊本県・神田美紀 ㉑カートスタンド／愛知県・小口達也 ㉒サインボード／鹿児島県・高松毅 ㉓BPバッグ（大）／北海道・佐々木和彦 ㉔BPキャップ／東京都・山本知男、愛知県・鈴木陽子、三重県・加藤篤、小塚節子、石川県・窪田英幸 ㉕BPブルゾン／北海道・石瀬昭雄 ㉖BPバッグ（小）／愛知県・熊倉博之、大阪府・大黒哲 ㉗e-!ウエストバッグ／神奈川県・田口勝、島根県・井下和寿 ㉘e-!ボストンバッグ／群馬県・佐藤和宏 ㉙BBSキーホルダー（ホイール）／栃木県・増渕伝、京都府・小林千英、兵庫県・山田武 ㉚BBSキーホルダー／埼玉県・岩田裕寛、三重県・本田不二彦、兵庫県・内田周青 ㉛Cカー用ホイール／奈良県・山中伸一 ㉜F3000用ホイール／福島県・五ノ井美千代 ㉝グループA用ホイール／神奈川県・更井真一 ㉞フォーミュラW-1／神奈川県・山崎淳也

（敬称略）

たくさんのご応募、ありがとうございました。

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
FALKEN ジムカーナ ミーティング'93	3月20日	名阪スポーツランド Cコース	ナンバー付ノーマルカー（A車両）違法改造車は不可	9,000円（記念品・昼食付）	FALKEN ジムカーナ ミーティング事務局 ☎06-768-3246	B級ライセンス取得希望者は別途料金にて取得可 参加資格：普免所持者 申し込み：左記へ電話連絡 締め切り：3月11日
ロデオ ジムカーナ 練習会	4月3日	関越スポーツランド	A車両のみ	10,000円／1名	チームロデオ(Rodeo) 〒359 埼玉県所沢市下富700-4 ☎0429-43-1388(土・日定休)	申し込み：左記へ電話して確認 締め切り：3月25日 募集台数：30台
アンビアン・ハイスピードミーティング by T.O. SPORTS	4月10日	中山サーキット	ノーマルカー（A,N1）～TS	21,000円	T.O. SPORTS CLUB 〒709-31 岡山県御津郡建部町品田1574-1 ☎08672-2-3134(21～23時)	フリー走行とタイムトライアル、N1車両による模擬レース 申し込み：左記へ連絡 締め切り：3月26日（135台になり次第締め切り）
MINE サーキット走行会	4月17日	MINEサーキット	ナンバー付車両	20,000円（昼食付）	YACCレーシングチーム 〒755 山口県宇部市南浜町2-6-23 ニスモパドック イン 宇部 ☎0836-32-2315	時間：8～13時 申し込み：電話で用紙を請求し、左記まで現金書留にて郵送あるいは持参
日産プリンス大阪 ドライビングスクール in TIサーキットPart2	4月18日	TIサーキット	不法改造車、トラック積載車入車は不可	25,000円	日産プリンス大阪モータースポーツクラブ 〒534 大阪市都島区片町1-4-16 スカイラインプラザ大阪城内 ☎06-352-2545	安全運転の基本、サーキット走行のルールなどを座学講習→実技で反復 参加資格：普免所持者で係員の指示に素直に従える20歳以上の人 申し込み：申し込み用紙に記入の上、左記まで参加者本人が持参する（代理人不可） 募集台数：90台
ロデオ ダートラ 練習会	4月24日	丸和オートランド船橋	A車両のみ	12,000円／1名	チームロデオ(Rodeo) 〒359 埼玉県所沢市下富700-4 ☎0429-43-1388(土・日定休)	申し込み：左記へ電話して確認（3月15日～4月15日まで受付） 募集台数：50台
NTFスーパーテクニック 伝授ジムカーナ	5月2日	名阪スポーツランド ABコース	'93年スラローム A車両・違法改造車は不可	10,300円／1名（ダブルエントリー可）	NTFスーパーテクニック伝授 ジムカーナ'93事務局 〒542 大阪府大阪市中央区上本町西5-1-6 寛永ビル5F ☎06-761-0248	地元有力ドライバーが、3字・スラロームなどジムカーナテクニックを種目別に伝授。B級ライセンスも取得可 参加資格：普免所持者 申し込み：左記へ現金書留にて郵送あるいは持参 締め切り：4月23日必着
気分はジムカーナ '93年度シリーズ 2&4名阪ミーティング	5月8日	名阪スポーツランド Cコース	A、C、D車両	競技会：8,000円 練習会：3,000円	ツー・アンド・フォー・スポーツ 〒542 大阪府大阪市中央区上本町西5-1-6 寛永ビル5F 2&4名阪ミーティング事務局 ☎06-761-0248	TRAMPIOが、7戦行うシリーズ戦。4輪ともトランピオタイヤ装着の車は参加料1,000円割引きの特典あり。 参加資格：普免所持者 申し込み：左記へ現金書留にて郵送あるいは持参 締め切り：4月30日
B級ライセンス講習会	4月1日 4日 9日 17日 21日 25日 29日 30日	水更津／水更津市民会館 松戸／松戸市民劇場 文京／文京区民センター 千葉／千葉市文化センター 茂原／茂原市東部公文化会館 銚子／銚子青少年文化会館 大宮／大宮ソニックシティ 浦安／浦安市文化会館		4,000円（教材費別途負担）	㈱ジャパン・レーシング・アカデミー 〒112 東京都文京区大塚3-19-10 ☎03-5976-3741 担当：平塚	JAF当日入会可能 開催日により開始時間が異なるため、左記にて確認 参加資格：普免所持者 申し込み：左記へ電話連絡

PRESENT

インパイあけまキプレゼント

information



④無限のＦ１Ｔシャツ　3名

同じく無限より、'92シーズンのＦ１バックプリントＴシャツを、でっかい無限のロゴと、開催国がプリントされている



⑤JECSスカイラインのミニカー　10名

T.C.P（トイズ・クラブ・プリンス）が作成したオリジナルミニカー。ステッカーセットも付属しており、マニアなら見逃せない品だ



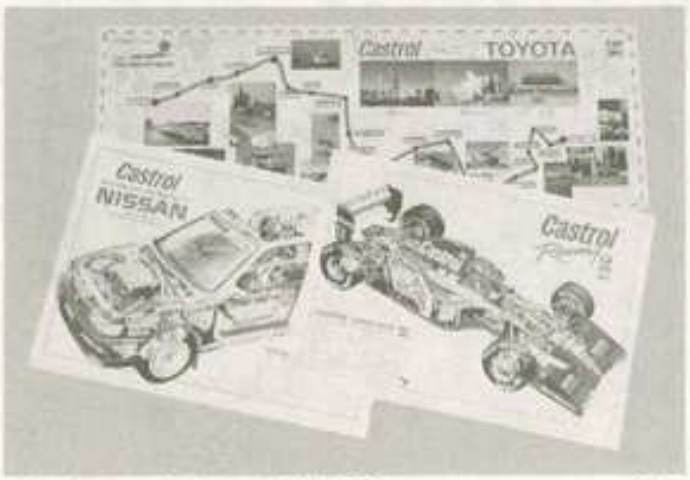
⑥イラスト・ポストカード（3種類で1組）　2名

㈱モデラーズより、サラ・イイネス、サイモン・オーエン、横山宏のイラストが入ったポストカードを。モータースポーツファンには、これでおたより



①FALKENスカイラインGT-Rの1／24プラモデル　3名

ハイパフォーマンスタイヤ「TRAMPIO NA」と「NA Gmodel」の50・55シリーズ新発売を記念して、東洋ゴム工業㈱より



②カストロールのポスター（3枚1組）　20名

カストロールの支援したレースシーンのポスター。Ｆ１（ハッキネンのマシン）、WRC、パリ～北京マラソンレイドの3種類を1セットとして



③多摩テックの入園招待券と2000円分の乗物招待券をセットで　3名

無限より、新カテゴリー「無限プレイングカート50」の発表を記念して多摩テックの入園券と乗物券をセットで

【応募方法】ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望するプレゼントの番号と名前、今号の中で面白かった記事とその感想を明記の上、必ず下の応募券を貼り、〒154 東京都世田谷区三宿2－4－7　レーシングオン編集部「4／1号プレゼント係」まで郵送してください。締め切りは3月14日当日消印有効です。当選者の発表は5／1号で行う予定です。たくさんご応募くださいね！

【2/15号プレゼント当選者】①（4.2倍）神奈川・真壁美雄、滋賀・中村雅彦、千葉・阿南一徳ほか②（2.5倍）東京・神田竜磯③（1.2倍）神奈川・北添香代④（5.2倍）宮城・大久保尚史、宮城・佐藤康宏、宮城・矢吹和明、鳥取・遠山潤、滋賀・中村厚⑤（4.4倍）大阪・岡本康嗣、長野・大島淳一ほか⑥（4.5倍）岩手・山本司ほか⑦（3.7倍）愛知・桑山裕也ほか⑧（6倍）神奈川・山田博志ほか⑨（8.2倍）入江未来ほか　（敬称略）　おめでとうございます！

［イベントカレンダー］

EVENT CALENDAR 3/1 — 3/15

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
3月7日	NASCARウィンストン・カップ第3戦	ポンティアック・エクサイトメント400	リッチモンド	アメリカ	NASCAR
3月14日	F1第1戦	南アフリカGP	キャラミ	南アフリカ	F1
3月14日	NASCARウィンストン・カップ第4戦	モータークラフト・クオリティパーツ500	アトランタ	アメリカ	NASCAR

●海外ラリー

開催日	シリーズ	国	シリーズ	参加車両
3月2～7日	ポルトガル・ラリー	ポルトガル	WRC第2戦	A、N

BIWEEKLY EVENTS — DOMESTIC

●国内レース

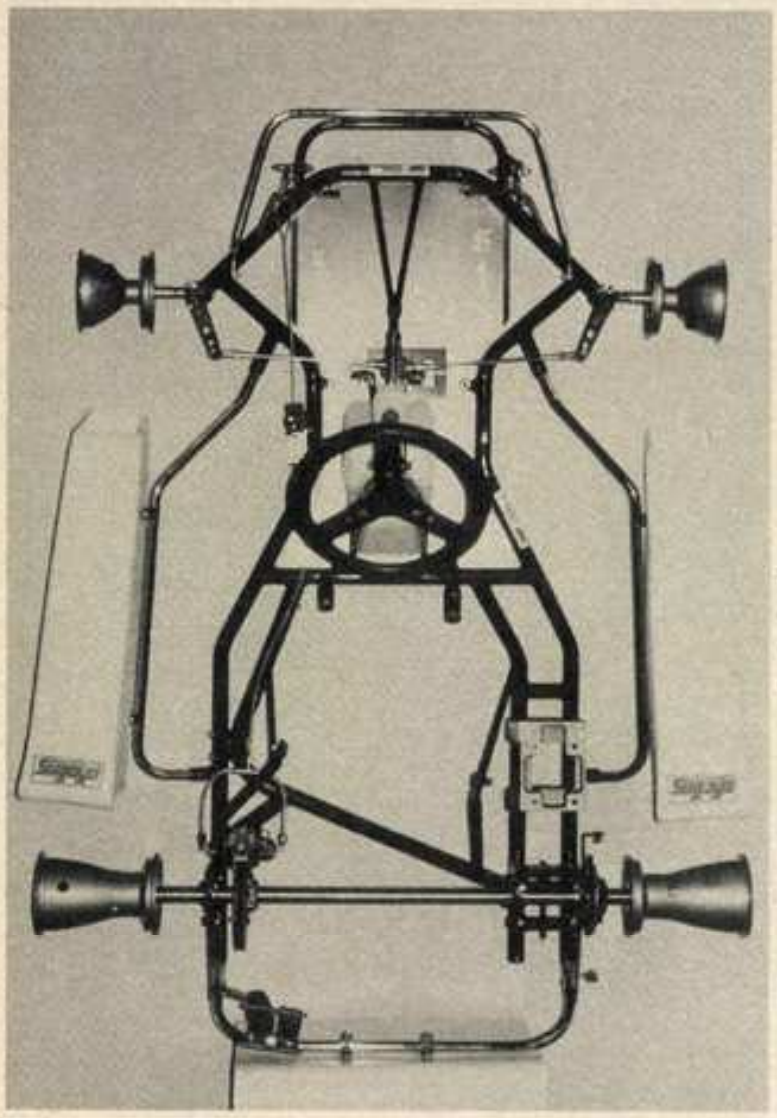
開催日	イベント	開催地	主催者		格　式	参加車両
3月6～7日	N1耐久ラウンドシリーズ'93第1戦	TIサーキット英田	VICIC、AC、TMSC、SCCN	☎03-3409-2291	国　内	N1、N2、NE
3月6～7日	'93クラシックカーフェスティバル	筑波サーキット	TACS	☎03-3909-2221	準国内	NE(ヒストリック、クラシック)
3月13～14日	全日本ツーリングカー選手権第1戦	MINEサーキット	MINEサーキット、VICIC、AMSC	☎08375-8-0321	国　内	NA、N1、N2、NE
3月13～14日	'93東京プロダクションカーシリーズ2	筑波サーキット	ACC・S	☎03-3550-0158	国　内	N1、N2、NE、FJ1600、RS
3月14日	ACIC TOURING CAR RACE IN ASAN第1戦	阿讃サーキット	ACIC	☎0889-42-5261	準国内	N1
3月14日	ソーラーカーレース in TIサーキット'93	TIサーキット英田	AC、TWO & FOUR、TWO & FOUR-S	☎ 06-761-0248	準国内	ソーラーカー

●国内ラリー

開催日	イベント	開催地	格　式	主催者	
3月6～7日	JMRC関東ラリー戦 第1戦　第10回ゴーイング杯アルタスラリー'93	千葉250km	準国内	アルタス	☎0479-23-3911
3月7日	京都DAY-RALLYシリーズ第1戦　ツール・ド・京都'93	京都110km	準国内	TRC・K	☎075-861-3505
3月13～14日	第2回SHCC三重トレーニングラリー	三重150km	地　方	SHCC三重	☎0592-56-5360
3月14日	JMRC栃木・茨城デイラリーシリーズ第2戦	栃木150km	準国内	UMSC	☎0286-56-2587

'93DAP SUGAYAフレーム新発売

¥410,000

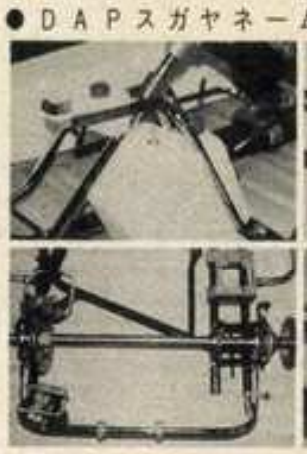


DAPとSUGAYAの共同開発

スガヤのノウハウを、そそぎ込んだ特別仕様。スガヤオリジナルモデル

'93 DAPスガヤの特徴

- メインフレームは、当社オリジナル寸法にて作成
- クロスメンバーの調整機構の装着
- DAPスガヤネーム入りフロアパネルなど



メインフレーム	：縦28φ、横30φ
リヤシャフト	：30φ中空
リヤアクスル	：3ベアリング
ブレーキ	：ベンチレーテッド・ディスク
ホイール	：NEWタイプアルミワンピースホイール F130、R210
カラー	：DAPグリーン
ステアリング	：ブラック（レザー）
ナックル	：車高調整付、17MMストレート

カウル専用バンパー　フロントゼッケンパネル　サイドボックス標準装備

あなたの夢に一歩近づきます。

F1GPの開催される鈴鹿。F3000、F3レースの開催される筑波サーキット、富士スピードウェイを走りたいと思いませんか。

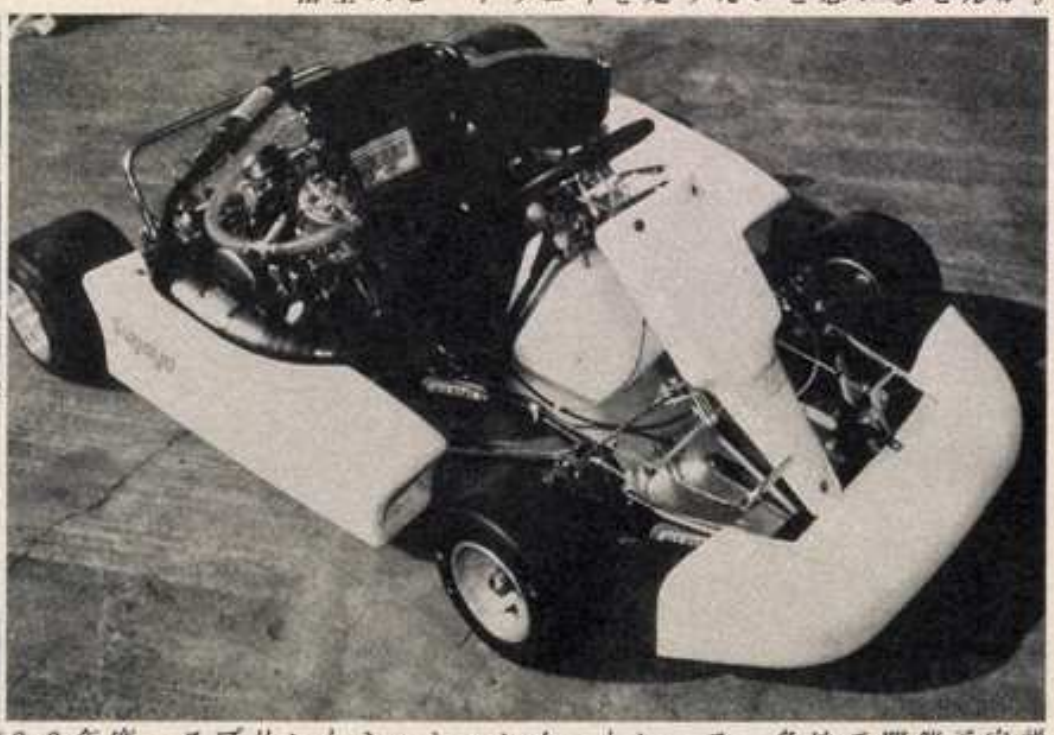
コンプリートカート　¥1,200,000

フレーム	ALL KART ミッションカート用 フロントブレーキ付
メインフレーム	：縦30φ、横30φ
リヤシャフト	：30φ中空　3ベアリング
ブレーキ	：F ベンチレーテッド・ディスク R ベンチレーテッド・ディスク
ホイール	：ワンピースホイール 5インチ又は、6インチ カウル専用バンパー フロントゼッケンパネル サイドボックス標準装備
エンジン型式	：HONDA RS125 水冷2サイクル単気筒　125cc クランクケースリードバルブ方式
最大出力	：40馬力以上
ミッション	：6速

エンジンレス（フレーム、エンジンマウント、チャンバー）
その他のエンジンも搭載可能 ¥628,000







'93 DAP GRAND PRIX　コンプリートカート　¥480,000　*'93 HAASE BLITZ　コンプリートカート　¥480,000*
'93 ALL KART TORNADO　コンプリートカート　¥480,000　*'93 SH JET　コンプリートカート　¥480,000*

93年度、スプリントミッションカートレース、各地で開催予定詳しくは、TELにてお問い合わせ下さい。

チームスガヤ
チーム員募集。

SPECIAL PARTS PRODUCTS
Sugaya

㈱エス・アール・エス スガヤ

本店　〒130 東京都墨田区本所3-3-7　Tel.03-3625-7100 Fax.03-3624-8705
支店　〒262 千葉市花見川区宇那谷町336-1 Tel.043-250-1400 Fax.043-250-1259
日曜・祝定休　AM8:30~PM6:00

'93西日本フレッシュマンレース第1戦

2月7日／美祢サーキット／主催:AMSC,FUKI-R

Photos/Kouji Nakayama Report/Keizo Nagaura

'93NISHINIHON FRESHMAN RACE ROUND1

**中山、鈴鹿、筑波に続いて美祢サーキットでも
4レースが行われ、'93シーズンが開幕した
もつれるレースが多く、手に汗握る場面が何度も……**

SAURUS

最終周の逆転、石川がまず1勝目



昨年シリーズ2位の石川が藤田を抑えて優勝

PPは昨年チャンピオンの㉗藤田佳久が2番手以下を1秒以上も離し獲得。2番手には、昨年シリーズ2位の⑯石川敬郎がつけ、以下㉚藤井和秀、㉙森本恭章、㉛沖友晴晴の順でグリッドに着いた。

決勝は⑯石川が好スタートで、1周目トップを奪る。2周目には⑯石川と㉗藤田が接近し、3周目の3コーナーで㉗藤田がトップに立つ。4周目、今度は⑯石川が先頭を奪回。さらに8周目には㉗藤田が逆転!!、というように、2台が目まぐるしいほどの激しいトップ争いを繰り広げていった。

最終周の1コーナーで、⑯石川は最後の大逆転で3回目のトップに。1ヘアピンで㉗藤田も意地でアウトから攻めるがどうしても抜けず、この順に⑩沖友が2位へ。⑯石川はこのままトップでチェッカーを受けた。なお4位以下は、3台からやや遅れて㉙森本、さらに⑭原裕二、⑮鳥毛恵夫の順でゴールした。



ベテラン沖友もしっかり2位でゴールした

レース後、⑯石川のドライビングに対し、㉗藤田からクレームが付いたようだが、正式結果には変動なし。⑯石川は「去年は2位で終わったので、1戦1戦を勝ってシリーズチャンピオンになりたい。藤田さんからアンフェアだと言われたけれど、自分には分からなかった」とややとまどいながら答えていた。

2年連続でチャンピオンを狙う㉗藤田、そしてそうはさせじの⑯石川クリーンファイトはもちろんだが、今後も手に汗握るバトルを演じてもらいたいものだ。



藤田は結局3位ゴール、やや憮然とした表情

RESULT/SAURUS

●12周=38.86776km　予選出走17台・決勝出走18台・完走17台　予選順位/タイム

1	⑯	石川	敬郎	K2SP　日産プラザ・ザウルス	12周	19'50"623	2/1'58"625
2	⑩	沖友	晴晴	日産ペリカン小山ザウルス	12周	19'50"827	5/2'00"940
3	㉗	藤田	佳久	東亜合成化学レヴザウルス	12周	19'51"382	1/1'57"743
4	㉙	森本	恭章	サンビーム☆AGIPザウルス	12周	19'54"870	4/2'00"316
5	㉚	原	裕二	日産サニー福岡MSCザウルス	12周	20'13"641	8/2'01"290
6	⑮	鳥毛	恵夫	3rdレーシング　1	12周	20'13"735	7/2'00"790
7	㉛	藤井	和秀	サンビーム☆周央技研ザウルス	12周	20'15"394	3/2'00"237
8	⑰	松永	浩文	3rdレーシング　II	12周	20'30"687	6/2'00"669
9	㉘	山梨	耀一	東亜合成化学レヴザウルス	12周	20'30"716	12/2'03"835
10	㉑	東	史郎	K2 Sports　日産ザウルス	12周	20'41"738	10/2'03"412

・優勝スピード：117.52km/h
・最速ラップ：沖友　晴晴　1'37"349　119.78km/h　10周目

FJ1600

思わぬハプニングで花島がFJ初優勝



藤井がコースアウトする間に花島がトップに

雨の予選、唯一の1分58秒台でPPを獲得したのは㊱宮本新、もちろん初のPPだ。これに59秒台で⑦林田修、⑱藤井一夫、㊾秋枝倫介、①栗本信之が続いた。

決勝は、1周目の1コーナーから㊱宮本と⑦林田がテールtoノーズのまま2コーナーへ。そこで⑦林田がトップを奪った。3番手が⑱藤井で、4番手には予選10番手からジャンプアップした㊹梅崎とくいちがつけた。㊹梅崎は昨年までSSSACで活躍した選手だ。

4周目、2番手を走行していた㊱宮本がコースアウト&リタイア。レース後、宮本は「エンジンの調子は良かったんですが、アクセルワイヤーが切れてどうしようもなくなりました」と語っていた。今後注目のドライバーではないだろうか?

㊱宮本が消えた後、⑦林田に襲いかかったのは、5周目に㊷太田裕伸をかわしていた⑱藤井。7周目のコーナーで⑦林田を抜きトップに。⑦林田は10周目の2コーナーでスピンし下位へ転落した。

最終周、1ヘアピンで予選9位から徐々に順位を上げていた㊽花島文夫が、先頭の⑱藤井のインに飛び込む。しかしオイルに乗りアウトに膨れたため、⑱藤井はたまらずコースアウトを喫し、3位に転落した。結局㊽花島、一気に順位を上げた④田頭浩之、⑱藤井の順でゴール。「オイルに乗って藤井さんを外へ追い出してしまって申し訳なかった」と、㊽花島ははFJ初優勝にも神妙な顔つきで語っていた。



2位には赤いマシンの④田頭がゴールした



花島はFJ初優勝、残念な藤井が3位に

RESULT/FJ1600

●12周=38.86776km　予選出走25台・決勝出走23台・完走19台　予選順位/タイム

1	㊽	花島	文夫	エスポワール☆ウイン☆307	12周	20'23"481	9/2'01"005
2	④	田頭	浩之	TTSカストロールF4/'92	12周	20'27"445	7/2'00"414
3	⑱	藤井	一夫	フジイレーシングSK91	12周	20'27"451	3/1'59"419
4	㉙	中田	和徳	山陰カストロールF4/'92	12周	20'28"025	12/2'01"272
5	㊾	秋枝	倫介	味の"かねず丸"F4・'92	12周	20'28"039	4/1'59"708
6	㊹	梅田	昌彦	BP☆須田タイヤプラザ92(F4/'92)	12周	20'28"997	11/2'01"172
7	㊸	荻原	好和	東京R&DF4/'92	12周	20'29"481	13/2'01"830
8	⑤	河野	勝也	be Hot★MK7	12周	20'35"624	8/2'00"858
9	⑦	林田	修	シュウ'sガレージ　SK88	12周	20'35"797	2/1'59"405
10	㊶	佐々木	亮	きゃぶてん・丸正・カストロール8(MK8)	12周	20'50"508	16/2'03"746

・優勝スピード：114.36km/h
・最速ラップ：花島　文夫　1'38"272　118.65km/h　11周目

MARCH

トップバトルの間隙を突き岩本が逆転



岩本が中盤までに先頭に立ちそのまま独走優勝

マーチ西日本は、昨年シリーズ2位の⑮友森福哉がPPを獲得。同シリーズ3位だった㊵田邊潤が2番手に。ザウルスとのWエントリーとなった㉘岩本聡子、㉕竹林嘉奈子と女性ドライバーが2列目に並んだ。

スタートはPPの⑮友森と㊵田邊が、サイドbyサイドのまま1コーナーに突っ込む。⑲友森は辛うじてトップをキープ。2周目終了時には、⑯友森、㊵田邊、㉘岩本、㉕竹林までがダンゴ状態、やや遅れて㉗杉なおき、㉓田戸信純がつける。

4周目の2コーナーで、トップ⑲友森と㊵田邊が接触。そこをうまくかわした㉘岩本がトップに立つことになった。⑯友森は3位に転落、翌周には4位まで落ちそのままレースを終えることになった。いっぽう㊵田邊は5周目に5位まで落ち、こちらもトップ争いから脱落してしまった。これで楽になった㉘岩本は、中盤以降独走状態となり、2位以下に3秒以上の差をつけトップでチェッカーを受けた。

「4周目に前の2台が接触してラッキーでした。1周目の1コーナーで縁石にクランクケースをぶつけてしまったので、最後まで走れるか心配でした。今年はマーチとザウルスの両方で頑張ります」と、岩本。

なお、2位には一旦5位までポジションダウンした㉕竹林が入り、女性ドライバーでは2、3位には中盤までジリジリと順位を上げていた㉓田戸が、2位こそ竹林に譲ったものの3位でゴールした。女性陣の活躍が目についたレースだった。



2位にも女性ドライバーの竹林がゴールした



表彰台の最後に男の意地(?)で田戸が立った

RESULT/MARCH

●10周=32.3898km　予選出走26台・決勝出走26台・完走26台　予選順位/タイム

1	㉘	岩本	聡子	ハートランド山口日産岩本マーチ	10周	22'09"508	3/2'13"528
2	㉕	竹林嘉奈子		SUPER ABC　城野まーち	10周	22'12"527	4/2'13"773
3	㉓	田戸	信純	日産プラザ福岡　AIMマーチ	10周	22'20"081	5/2'14"007
4	⑲	友森	福哉	サンビームカストロールマーチ	10周	22'24"858	1/2'13"369
5	㊵	田邊	潤	オートライフRUNマーチ	10周	22'36"300	2/2'13"390
6	㉗	杉	なおき	イワモト・カストロール・K10	10周	22'40"629	7/2'15"211
7	㉜	水野	靖雄	RED☆ZONE☆MARCH	10周	22'42"236	10/2'15"662
8	㉛	千住	武義	チーム岩本アンフィニーマーチ	10周	22'43"369	9/2'15"575
9	㊴	川原	伸二	おおばレーシング◆K10	10周	22'46"802	6/2'14"947
10	㉑	中村	優子	アゲインカストール岩本マーチ	10周	22'47"295	8/2'15"405

・優勝スピード：87.70km/h
・最速ラップ：竹森嘉奈子　2'10"415　89.41km/h　10周目

TNC

激しいトップ争いに勝ち残ったのは飯盛



飯盛は9周目にトップに立ちそのままゴール

EP71を用いたトヨタ・ノーマルカップの開幕戦は、昨年のシリーズ2位だった⑩木下淳がPPを獲得。⑤飯盛健二、①山下徳一、阿部EP71シリーズ2位の㊳村上克彦といった順で、グリッドに整列した。

1周目、PPの⑩木下が好スタートを切り、2位以下に差をつけトップを快走。⑤飯盛と①山下の順が入れ替わり、4番手には㊷向居常樹がつけていた。しかし3周目、⑤飯盛は2位の①山下を抽らえて追い抜き2位へ。午前中の雨もこの頃には上がっていたが、路面もウェットから徐々にドライ状態になっていた。

レースも半分を経過した5周の時点では、トップ⑩木下から⑤飯盛、①山下、予選11番手スタートの㉝宮崎昭二、④中津まさきまでの5台が、ほとんどタンゴ状態でトップ争いを続ける。6周目に㉝宮崎は⑤飯盛を抽らえ2番手に、そして8周目、ついに⑩木下をかわしてトップに立ってしまった。⑩木下は⑤飯盛にもかわされ3位に転落。

翌9周目は㉝宮崎と⑤飯盛がデッドヒートを演じたが、1コーナーを先に出たのは⑤飯盛だった。そしてそのままトップをキープして初優勝を遂げた。

「今年は全戦(優勝を)狙いたい」と飯盛は力強くコメントしていた。飯盛は擦り減ったレインタイヤを使用してレースに臨むという作戦も効いたようだ。なお3位以下は、⑩木下、④中津、⑧森住重樹の順でゴールした。第2戦以降もナイスバトルに期待したい。



⑤飯盛、㉝宮崎、⑩木下が激しく争った

RESULT/TNC

●10周=32.3898km　予選出走22台・決勝出走22台・完走21台　予選順位/タイム

1	⑤	飯盛	健二	マルマツsehmグループ☆71	10周	19'22"603	2/2'05"273
2	㉝	宮崎	昭二	プロジェクターMスターレット	10周	19'23"424	11/2'09"435
3	⑩	木下	淳	オートライフRUNスターレット	10周	19'27"044	1/2'03"912
4	④	中津	まさき	シャロムGAB☆ADVAN71	10周	19'27"223	10/2'09"425
5	⑧	森住	重樹	マルマツsehmグループEP	10周	19'27"763	9/2'08"284
6	①	山下	徳一	トヨタオート愛媛&姫地EP71	10周	19'29"499	3/2'05"389
7	㊷	金重	俊志	アイムレーシング&TCU-71	10周	19'30"250	7/2'07"999
8	㉗	平田	直尚	プロジェクターMスターレット	10周	19'31"619	6/2'07"756
9	㊳	村上	克彦	リバーサイド☆DL☆BL71	10周	19'32"108	4/2'05"620
10	㊷	向居	常樹	トヨタオート愛媛&姫UEP71	10周	19'35"406	5/2'07"500

・優勝スピード：100.29km/h
・最速ラップ：飯盛　健二　1'53"049　103.14km/h　9周目



2位宮崎は予選11位からの追い上げを見せた

'93TIサーキット・英田チャレンジカップレース第1戦
2月7日／TIサーキット・英田／主催:アイダクラブ
Photos/Kiyoshi Kwabata Report/Sumie Dan

'93TI CIRCUIT AIDA CHALLENGE CUP RACE ROUND1

いよいよ始まった'93年TIチャレンジカップレース
NI-FRの決勝後、突然天候が崩れてTIは大雨
予選とのコンディションの落差にとまどう選手が多かった

N1-1600

福留が独走、北岡はジャンプアップ


終盤タイヤを気にしながら福留が優勝

スタートで⑨中村晴久（EF9）と⑩北岡正治（EF9）が、2コーナーで接触する間に、2コーナーで接触する間にリードを広げた。レース前「雨でEG6とのパワー差が消えて嬉しい」と話した⑩中村だが、どしゃぶりの雨で自らもペースも落とし、結果的には③福留に引き離されてしまった。

だが後方では1番手スタートの④北岡正治（EF9）が、雨をものともせずに本領を発揮してグイグイ順位をアップ。1周目に⑦野原浩二らをかわして一気に5番手、3周目には⑮兵藤信一（EG6）を追い落とし、5周目の鈴鹿話広のスピンにより3番手に浮上。何度かハーフスピンはしたものの、パワーで勝る⑮兵藤を10秒以上引き離し3位でチェッカーを受けた。

RESULT/N1-1600

●12周=44.424km　予選出走17台・決勝出走17台・完走14台　予選順位/タイム

1	③	福留　洋一	KENT CIVIC(EG6)	12周	25'09"547	2/1'52"384
2	⑨	中村　晴久	ウコールーブ&ムカーメイクラ(EF9)	12周	25'25"331	4/1'53"290
3	④	北岡　正治	(ほや屋&ゼロクラブ)オータム(EF9)	12周	25'38"209	11/1'55"321
4	⑮	兵藤　信一	BRスポーツトレシーBP SR(EG6)	12周	25'48"933	5/1'54"009
5	⑦	野原　浩二	チーム　サトシEF・8	12周	25'50"123	10/1'54"708
6	⑯	筑广　延広	カーショップちまシビック(EF9)	12周	25'50"887	7/1'54"246
7	⑲	福田よしのぶ	プロジェクトムDMS　シビック(EG6)	12周	25'51"194	8/1'54"367
8	⑭	藤智　浩彦	RS岡部・元大・GE6	12周	26'20"659	9/1'54"465
9	⑪	磯部　隆	RS・OKABEシビック(EF9)	12周	26'42"589	1/1'52"014
10	⑱	平山　勝彦	ラビット・ハウス・シビック(EF9)	11周	25'20"268	15/1'56"472

・優勝スピード：105.543km/h
・最速ラップ：福留　洋一　2'03"961　107.511km/h　11周目


中村が2位に、北岡が健闘して3位

FJ1600

雨のレース、水野が独走で初優勝


水野はようやくFJ初優勝を遂げた

スタートで2番グリッドの⑯谷川達也が全く動かず。驚いた周囲が一瞬ためらう間にPP⑥水野昇太が順調に加速し、早くも1周目からリードを奪った。

痛恨のミスに奮起した⑯谷川は初土屋武士、初浦吉浩を次々と抜き、3周目には2番手にポジションをばん回。雨をついてファステストラップを更新する力走を見せたが、⑥水野が前半に築いた約4秒のマージンを崩すことはできなかった。

3番手以下は少しずつ間隔を詰めていたが、7周目以降初浦吉から⑰富田俊浩までオーダーに変化はなく、それ以上の接近も見られなかった。予選と決勝でコンディションが大きく変わり走り辛くなったにせよ、ドライバーのアグレッシブな気迫が感じられなかったのは残念だ。

RESULT/FJ1600

●12周=44.424km　予選出走36台・決勝出走34台・完走23台　予選順位/タイム

1	⑥	水野　昇太	ジェミニカートR&D F4-92	12周	24'24"388	1/2'41"956
2	⑯	谷川　達也	三協　FRD MF103	12周	24'27"689	2/1'42"049
3	㊶	浦吉　浩	チームサトシSK-91	12周	24'37"272	3/1'42"228
4	㊵	土屋　武士	FRD MF103	12周	24'38"842	5/1'42"791
5	⑤	高橋　亮二	三協☆ウイナーズFRD103	12周	24'45"934	9/1'43"264
6	⑰	富田　俊浩	ソフィー☆ジャスティスMK9	12周	24'55"074	7/1'43"116
7	㊱	谷谷　征勝	FRD MF103	12周	24'55"311	14/1'43"569
8	㊷	内海　隆之	カストロール星崎SK91	12周	25'01"059	10/1'43"314
9	㊴	木村　信嗣	PASA SK91F	12周	25'03"453	6/1'43"032
10	⑦	清水　一男	FRD MF103	12周	25'05"075	15/1'43"735

・優勝スピード：109.210km/h
・最速ラップ：谷川　達也　2'00"492　110.606km/h　10周目


谷川が2位に、そして浦吉が3位に

EUNOS ROADSTER

2シーズン目の戦い、羽島vs小島


「楽なレースではなかった」羽岡が優勝

昨シーズン開幕から続く⑳羽岡優樹と㉑小島はじめの対決。予選で速さを見せながら成績に繋げなかった㉑小島は今年こそ"打倒・羽岡"を果たしたいところ。今回も⑳羽岡にコンマ秒差でPPを獲得したが、決勝ではスタートから⑳羽岡に背後ピタリとマークされて苦しい展開になった。

⑳羽岡はチャンピオンの自信を持って㉑小島にプレッシャーをかけ、5周目ハーフスピンした㉑小島とトップを交代。㉑小島は雨も顧みず⑳羽岡を追ったが、とうとう9周目のトコーナーで直進して万事休す。⑳羽岡は余裕で今季1勝目をマークした。昇格激しくなった2番手争いは、前を走る西尾公秀の背後までインをキープし㉓青多昌司の追撃を振り切った。

RESULT/EUNOS ROADSTER

●10周=37.020km　予選出走14台・決勝出走13台・完走13台　予選順位/タイム

1	⑳	羽岡　優樹	RS松元クエーカーロードスター	10周	32'39"831	2/2'00"920
2	㉒	西尾　公秀	ソフトランド秀和	10周	22'47"638	6/2'01"790
3	㉓	青多　昌司	アートマン、タックイン、ユーノス	10周	22'48"743	4/2'01"480
4	㉔	藤木　孝	RS松元NRKクエーカ	10周	23'03"530	3/2'01"341
5	㉕	安藤　正一	ナガタパワー　ロードスター	10周	23'04"451	9/2'03"591
6	㉖	川崎　哲朗	スピリット・ロードスターI	10周	23'05"380	5/2'01"761
7	㉗	三村　岡	ユーノス ヨーロッパ☆コスワース	10周	23'11"226	14/2'05"302
8	㉘	田中　栄司	RS松元ロードスター	10周	23'11"609	8/2'02"361
9	㉙	坂本　真人	レカロ　ロードスターbyTRIAL	10周	23'21"552	11/2'03"117
10	㉚	能美　宏	スピリット・ロードスターII	10周	23'23"699	7/2'02"310

・優勝スピード：98.006km/h
・最速ラップ：羽岡　優樹　2'13"346　99.944km/h　4周目


セナルックの西尾、そして青多が表彰台に

N1-FR

AE86／KP61の新レースは野村が辛勝


TIは雨？　野村が余裕でAE86優勝

新しく始まったFRは、1600cc以下（AE86レビン）と1300cc以下（KP61スターレット）の2部門走行レース。

中山のトップランカーの㉔金澤浩二が強烈なダッシュでPPも⑭野村有彦から先頭を奪いレースをリード。㉔金澤に比べ直線でのパワーが物足りない⑭野村だが無駄のないコーナリングで㉔金澤との"間"をじりじり詰める。

5周目⑭野村が㉔金澤を抜いたが、次の直線で再び㉔金澤が前へ。しかし7周目のヘアピンで再度㉔金澤をかわした⑭野村は、今度はがっちりインを守り㉔金澤の追撃から逃げきった。

序盤から大きく後れた後方では、4周目に⑭宮崎慎一を突き放した⑨横野洋が独走で3位。第2部門では⑩松本裕一がスタートから首位を守った。

RESULT/N1-FR

●10周=37.020km　予選出走31台・決勝出走31台・完走29台　予選順位/タイム

1	⑭	野村　有彦	うかいやAE86　RS松元	10周	19'58"269	1/1'57"276
2	㉔	金澤　浩二	プレーン&幸銅業レビン	10周	19'59"127	2/1'58"426
3	⑨	横野　洋	新倉運輸☆ADVAN　レビン	10周	20'08"236	5/1'58"305
4	⑭	宮崎　慎一	ラビット　ハウス　レビン	10周	20'13"460	4/1'59"080
5	⑭	田代　賀敬	ながたばわ～&(M)　AE86	10周	20'16"311	6/1'59"616
6	⑩	松原　金智	金太郎CLUBレビン	10周	20'20"766	8/1'59"374
7	⑭	吉田　慎治	RS・CHARGE・カローラ	10周	20'22"136	12/2'00"451
8	⑩	吉川　雅一	ながたばわ～共和タイヤ☆レビン	10周	20'24"156	14/2'00"536
9	⑭	松尾　智	アウトバーン　スプレッド	10周	20'25"538	9/2'00"274
10	⑩	渡辺　信一	ながたばわ～KENGO☆レビン	10周	20'32"654	11/2'00"305

・優勝スピード：111.220km/h
・最速ラップ：野村　有彦　1'58"107　112.840km/h　7周目


KP61は5台と少なかったが松本の勝ち

FJB1600

雨との格闘、楠元がポールtoウイン


「前だけ見て走った」楠元が独走優勝

7台だけの寂しいグリッドとなったFJB。PPの楠元忠和、⑩山塚博、⑱香川陽祐と予選の順にスタートしたものの、降り続く雨にスピンが続出。レースは第2コンディションをいかに走りきるか、ドライバーの腕試しレースとなった。

その中で先頭の⑪楠元だけは走りが安定しており、予選で他を2秒以上話したペースでみるみるリードを奪い、独走で10周を走りきって優勝した。

⑪楠元のかなり後方で⑩山塚と⑱香川が2番手を争っていたが、3周目に⑩山塚が、9周目に⑱香川がそれぞれ雨にのってスピンアウト。情量にマイペースを守っていた㉛西村司と、一周目のスピンから立ち直った㉜新後時義がそれぞれ2、3位でチェッカーを受けた。

RESULT/FJB1600

●10周=37.020km　予選出走7台・決勝出走7台・完走6台　予選順位/タイム

1	⑪	楠元　忠和	三重レヴレーシング　ダンガン	10周	21'05"973	1/1'44"705
2	㉛	西村　司	ドラゴン、オートR&D　F63	10周	22'02"700	6/1'48"809
3	㉜	新後　時義	チーム　ウォリアーズ　ニイゴ305	10周	22'42"628	4/1'46"511
4	⑱	香川　宗紀	MK6・スパイル	10周	22'48"708	7/1'52"197
5	⑱	香川　陽祐	MK・7　永井	8周	17'54"129	3/1'46"469
6	⑩	山塚　博	GARAGE PINION F4	7周	15'36"524	2/1'46"329
	⑩	竹内　保	3rd　F4　90	0周		5/1'47"416

・優勝スピード：105.272km/h
・最速ラップ：楠元　忠和　2'03"396　108.003km/h　8周目


西村と新後もシャンパンファイト

N1-1300

突然の雨、カルタス合田が残り勝ち


激しい雨の中、カルタスの合田が快走

スタート直前に雨が降り始め夫婦は善狂わせの展開となった。フロントロウの⑩おぎゆうじ⑲雄悦宏兄弟が「前のガラスが真っ白に曇って何も見えなくなり」次々とピットイン。予選3番手の⑳吉原一義（GA2）がしばらくリーダーを務めたが、7周目のアトウッドカーブで川に足をすくわれてスピン。予選最後尾からの猛追で勢いづいた㉝笹西浩之が、9周目に⑳吉原をかわし2番手に浮上した。

結局トップをうかがんだのは6番手スタートの③合田則彦（AA34S）で周囲の相次ぐ脱落に助けられる格好で先頭に立った③合田だが、いよいよ激しくなる雨の中、ストレートでエンジンパワーを活かして情量にリードを広げ、㉝笹西に2秒以上の差をつけてチェッカーを受けた。

RESULT/N1-1300

●10周=37.020km　予選出走15台・決勝出走15台・完走12台　予選順位/タイム

1	③	合田　則彦	三陽・日下クリニック　カルタス(AA34S)	10周	22'46"133	6/2'01"908
2	㉝	笹西　浩之	BSやまびこ　オーシンズ　CITY(GA2)	10周	22'48"573	15/2'06"454
3	⑳	吉原　一義	シープドッグ　ベティ・スプレッド(GA2)	10周	23'10"339	3/1'59"944
4	⑰	小森　則之	RS　オカベ　シティ(GA2)	10周	23'13"806	5/2'01"365
5	⑤	後藤　健司	栄本RSスターレット(EP71)	10周	23'15"134	11/2'05"498
6	⑫	竹内　正行	PSオガタ・スターレット(EP71)	10周	23'31"164	9/2'05"253
7	⑭	碓沢　邦治	レインスポーツクラブ　EP-71	10周	23'36"012	12/2'05"556
8	⑧	岡本　秀信	吉田レーシングTOMO EP71	10周	23'41"090	13/2'06"172
9	⑪	児玉　明廣	オートランド　FLEX+岸本EP	10周	24'00"378	8/2'04"986
10	⑲	おぎゆうじ	メカニカル☆CITY☆NO2(GA2)	8周	18'53"916	1/1'58"433

・優勝スピード：94.554km/h
・最速ラップ：吉原　一義　2'11"885　101.051km/h　3周目


2位にはシティを駆る笹西が入った

'93筑波チャレンヂカップレース第1戦
2月13〜14日／筑波サーキット／主催:VICIC
Report/Keiichirou Takeshita Photos/Shoichi Sudoh

'93 TSUKUBA CHALLENGE CUP RACE Rd.1

5レースとレース数はいつもより少なく
土埃舞う強風の悪コンディションにもめげずに
C/SNCにいよいよAE101もデビューした

P-FR

磯貝が久々のポールtoウインで1勝目


シルビアを抑え磯貝が総合優勝を果たした

PPはAE86の⑮磯貝潤が獲得しスタートも決めた。2台参加のシルビアのうち1台の⑬中原英がこれを追うが、中盤から次第にその差は開く一方となる。

そして、ここに後続の⑤飯田浩一、⑱青原前寛、㊲高橋圭らも加わり2位争いに。

結局、レースはそのまま⑮磯貝が4秒以上の大差でポールtoフィニッシュ、今季1勝目を挙げた。「今年も(AE)86で参戦します」と⑮磯貝は昨年の戦着シルビアに戦いを挑む。昨年1勝を挙げているシルビアの⑬中原は「タイヤをもらったのが昨日の夕方で、ひと戻むけていなかった。磯貝さんは足(まわり)を決めてきてたみたいだけど、僕は何もいじってないんですよ」と淡々と語っていた。

RESULT/P-FR

●15周=30.675km　予選出走25台・決勝出走25台・完走24台　予選順位/タイム

1	⑮	磯貝	潤	トラストADVANクレスコ86	15周	17'46"739	1/1'09"052
2	⑬	中原	英	オートテック上尾・BPシルビア	15周	17'51"196	5/1'09"952
3	㊲	高柳	圭	オートリエア藤井☆野本石油86	15周	17'51"528	2/1'09"528
4	⑤	飯田	浩一	MKレーシングBP$_{\mu}$ZMレビン	15周	17'51"657	8/1'10"377
5	⑥	飯田	政敏	MKレーシングBP$_{\mu}$千分レビン	15周	17'53"847	9/1'10"410
6	㉟	村田美喜男		トクグVK931Rトレノ	15周	17'54"281	3/1'09"827
7	㊴	小林	勇二	ホットスタッフ小山組レビン	15周	17'54"504	7/1'10"227
8	㊱	菅原	郁寛	島田板金BP・Djacレビン	15周	17'55"295	4/1'09"847
9	⑭	飯野	貴久	BEENS SPORTS トレノ	15周	18'05"094	12/1'10"577
10	㊶	熊名	恵一	クレイシーシフト真空管トレノ	15周	18'05"386	6/1'10"221

・優勝スピード：103.521km/h
・最速ラップ：磯貝　潤　1'09"662　105.682km/h　5周目


シルビアの中原が2位、高柳が3位に

FJ1600

1周目にトップに立った小塩が初優勝


旧型の306を駆り小塩がFJ初優勝を遂げた

筑波FJは第2戦を迎えた。

予選はA・B組2つのグループに分けられ、A組のトップタイムの⑪小塩昌昭と、B組トップでPPの第1戦のウイナー、⑭内閘淳の争いが予想された。

スタートは⑭内閘、⑪小塩、㊱山崎知彦、㊵鈴木義昭、⑦赤木裕史のオーダーで土煙の第1ヘアピンへ。「80Rでシフトミスした」⑭内閘は2位に後退し、⑪小塩がオープニングラップをトップで戻ってくる。

3周目の1コーナーで「小塩君と並んで1コーナーに入ったら、インの縁石に押し出されて飛んだ」⑩内閘は23位まで大きく順位を落とす。

トップ⑪小塩に㊱山崎が迫りトップ争いが繰り広げられる。3位の㊵鈴木とは次第に差が開き、4位の⑦赤木も単独走行となる。

コンマ095の僅差を守り切った⑪小塩がチェッカーを受けて、初優勝を飾った。「抑え切ったというより後味がいまいち」と⑪小塩は肩を落とし気味。

「ブロックがきつかったから抜けなかった。譲なしめ方をしてしまったと(小塩)本人も言ってた」と2位入賞の10山崎、ラストラップの最終コーナーで⑦赤木は痛恨のスピン。①赤木が逆転の3位に。「今年も速かったそう(笑)」と⑦赤木は手放しで喜ぶ。驚異の追い上げの⑭内閘は5位でフィニッシュした。

レース終了後にはブロックに関する抗議なども見受けられた。筑波のFJを楽しめるよう、フェアプレイでいきたいものだ。


山崎、鈴木も激しく小塩を追ったがかわせず

RESULT/FJ1600

●15周=30.675km　予選出走30台・決勝出走24台・完走19台　予選順位/タイム

1	⑪	小塩	昌昭	カストロール・306	15周	15'38"477	A1/1'00"748
2	㊱	山崎	知彦	ウインズガレージSK91OMF	15周	15'38"573	B2/1'00"657
3	⑦	赤木	裕史	カストール306エクシード	15周	15'42"952	A2/1'01"028
4	㊵	鈴木	義昭	オートルック・ATG・307	15周	15'43"915	B3/1'00"876
5	⑭	内閘	淳	ウインズOMFオスカー91	15周	15'52"056	B1/1'00"392
6	㉝	飯田	英樹	ハミングMSクラブウインズF01	15周	15'53"347	B4/1'00"986
7	㊳	中村	勝幸	マキシム307エクシード	15周	15'55"274	A4/1'01"178
8	㉙	小泉	和貴	オートルックBP・μF4／'92	15周	15'55"531	B7/1'01"257
9	①	塚本	成人	Sion Racing SK91	15周	15'57"913	A3/1'01"141
10	㊸	福沢	勝	ウインズ・ガレージ307	15周	15'58"079	B8/1'01"591

・優勝スピード：117.669km/h
・最速ラップ：内閘　淳　1'01"119　120.454km/h　14周目


小塩、山崎、赤木とフレッシュな顔触れに

P1300

谷中届かず、古宇田が今季1勝目を飾る


古宇田がスタートよく飛び出し1勝目

9台と参加台数が少ないP1300レース。シティが7台と大半を占め、PPもシティの㊹古宇田政夫がゲットした。

スタートも㊹古宇田が決め、⑦谷中茂がこれに続く。しかし、中盤からこの2台の差は開き始めて、4秒8の差で㊹古宇田がポールtoフィニッシュでチェッカーを受けた。

「後半、楽な展開になって」と嬉しい今季1勝目の㊹古宇田、「あまりいいところ見せられなかった」と2位フィニッシュの⑦谷中は苦笑い。一方、⑰中山美津子は予選3位から順位キープで3位表彰台に上った。

4位には㊻中嶋和雄が、5位には㊿高橋康文が、6位には⑱青木裕がそれぞれシティで入賞を果たした。

RESULT/P1300

●15周=30.675km　予選出走9台・決勝出走9台・完走9台　予選順位/タイム

1	㊹	古宇田政夫		BSトキコPB・KRシティ	15周	17'30"826	1/1'08"979
2	⑦	谷中	茂	トラストJ・オムTOSOシティ	15周	17'35"627	2/1'09"325
3	⑰	中山美津子		スズイチ☆フェストシティ	15周	17'43"569	3/1'09"652
4	㊻	中嶋	和雄	コクピット玉子・北経シティ	15周	17'45"912	4/1'10"193
5	㊿	高橋	康文	カストロールトキコ片倉シティ	15周	17'52"704	7/1'11"318
6	⑱	青木	裕	トキコ片倉カストロールCity	15周	18'02"725	8/1'11"934
7	㊸	安田	敏章	トキコカストロールRSTシティ	15周	18'09"774	5/1'10"371
8	㊽	西谷	元則	タイヤハウスいりまえカルタス	15周	18'34"951	9/1'13"070
9	㊺	多田	繁	ガレージレトロ・アートカルタス	14周	18'01"116	6/1'11"232

・優勝スピード：105.089km/h
・最速ラップ：吉宇田政夫　1'09"259　106.297km/h　2周目


谷中は今回は2位、中山が3位を守った

C/SNC

AE101投入の柴田がデビューウイン


AE101でまず1勝、王座奪取なるか柴田？

NAの4A-Gエンジン搭載のカローラ／スプリンター・ノーマルカップレースが今年も始まった。

27台の参加車のうち、今年から現行モデルAE-01の参加も認められ、6台がグリッドに姿を現した。

ポールシッターは、惜しくも2年連続でシリーズチャンプを逃がしている⑩柴田明。AE-01でひとり1分07秒台をマークする。

強風が最もひどい状態だったこのレース。⑪柴田がスタートを決め、⑤藤島誠のAE92を従えて4周するも、第2ヘアピンで1台がコースをふさいで赤旗中断。

①柴田、⑨藤島、⑦関実、㊱優岸和治、㊾佐藤清治の4周目のオーダーで再スタートが切られ、18周の2ヒートレースとなった。

ここでも⑩柴田が好スタート。㊱優岸、⑨藤島のAE92勢がこれを追うが、⑩柴田は次第に独走態勢に持ち込み、9秒以上の大差で周回遅れを挟んでチェッカーを受けた。

「AE92と比べてスピードは変わらないですが、上の方でエンジンのバンチはあるみたい。クルマの仕上がりはいいですよ。ただ、スタートは前が見えないほど埃がすごかった」と3年目のチャンプ獲得に燃える⑩柴田は余裕のベテランの微笑み。

「AE92とAE-01は足まわりは変わらないから、セッティングはラク」とは関係者の弁。

2位には㊱優岸が、3位には⑨藤島がそれぞれ入賞、予選16位から大健闘で6位入賞の㊾柴田優作は、⑪柴田の2世レーサーとしても注目だ。


序盤から各所で激しいクラッシュが続出した

RESULT/C/SNC

●22周=44.990km　予選出走27台・決勝出走27台・完走24台　予選順位/タイム

1	⑩	柴田	昭	アルボーカローラ(AE101)	22周	29'52"592	1/1'07"324
2	㊱	優岸	和治	フレンドAgip・VisレビンAE92)	22周		2/1'08"333
3	⑤	藤島	誠	SERA☆カローラレビンBP(AE92)	22周		3/1'08"606
4	㊾	佐藤	清治	旺文社スワロートキコBP92	22周		5/1'08"632
5	①	山口	さとし	スペースデザイントムス101	22周		10/1'09"144
6	㊾	柴田	優作	アルボーカローラ(AE101)	22周		16/1'09"682
7	⑦	関	実	トラストユミネKRレビン(AE101)	22周		4/1'08"606
8	⑨	海老根邦雄		P1タンポポ47Rフォルム101	22周		7/1'08"889
9	㊽	岡野谷	純	トラストJFASカサマ101	22周		6/1'08"811
10	㊴	小林	博行	アドバントヨタレンタリース92	22周		14/1'09"580

・優勝スピード：発表されず
・最速ラップ：柴田　昭　1'07"489　109.084km/h　周目


柴田、優岸、藤島とおなじみの顔が表彰台に

EP71

保田vs松村のデッドヒートは松村に軍配


松村が保田を抑えきって嬉しい優勝

「スタートには自信あった」PPの②松村展己が、㊻佐藤祥啓を抑えて周回を重ねる。

5周目の1コーナー、3番手の㊺保田實は、昨年のFJドライバーの意地で軽い接触をしながらも2位に浮上、トップの②松村に迫る。9周目のバックストッレートで2台は並びかけるが、「ストレートで離された」㊺保田は諦かず、コンマ82の僅差を守り切って②松村がEP71の2レース目にしてV。「一昨年KPに出てました。ストレートで勝ったようなもの」と②松村は嬉しい初優勝。

「ブロックしてすみません」と3位の㊻佐藤が㊺保田に謝る場面も。「(全て)荒れてました。スタートで接触したし」と㊺保田は残念そうだった。

RESULT/EP71

●15周=30.675km　予選出走22台・決勝出走23台・完走18台　予選順位/タイム

1	②	松村	展巳	パルス・PB・μ&AG富沢EP	15周	17'58"738	1/1'10"522
2		保田	實	BP☆SNC☆Mパーツ☆YRS	15周	17'56"920	2/1'10"570
3	㊻	佐藤	祥啓	マーベルキタモトBPKMS71	15周	18'12"520	3/1'11"521
4	㊸	武子	雅一	ウエタケBP松栄☆水質商事71	15周	18'16"722	5/1'11"521
5	㉑	カシノヤスシ		丸尾自動車☆スターレット	15周	18'21"568	12/1'12"461
6	㊷	鳴海	利彦	COSMOオートルックTEPS71	15周	18'22"435	11/1'12"326
7	㊽	石川	吉彦	ムゲロ・シャフト・スターレット	15周	18'23"504	8/1'11"780
8	㉙	堀部	進	進藤運輸・PGSスターレット	15周	18'23"786	9/1'12"181
9	㊸	佐藤	勝利	シャフト☆EP71スターレット	15周	18'24"420	8/1'12"120
10	㊽	登谷	武	RSROGOSヤツカワEP71	15周	18'24"632	10/1'12"181

・優勝スピード：102.370km/h
・最速ラップ：保田　實　1'10"835　103.932km/h　7周目


保田はFLを記録、3位には佐藤が入賞

熟成のKali Kart



速報

'93　鈴鹿選手権　第一戦
- FSAクラス　1位　安岡　桂男 Kalifornia（ノバカートレーシング）
- 　　2位　津田　浩二 Kalifornia（ノバカートレーシング）
- APクラス　1位　高田義和 02KLUX（EXPRESS）
- RSOクラス　1位　亀田勝美 Kalifornia（ハラダカート）

'93 名阪SLシリーズ第一戦
- A2クラス　1位　京竹　健吾 Kalifornia　(KiKi)

'93 福岡シリーズ第一戦
- A1クラス　1位　福田　義仁 Daytona　(FRKC)

'93,1,30新東京サーキットにおいて、トップドライバーを迎えワンメイクレースを開催！







パーツの供給やあったかい
コーヒーのサービスは私たち
レースクイーンがお手伝いします。

親子優勝は残念ながらならず。
息子信吾は春からヨーロッパへ…
将来TOM'Sのエースを目指して！

RACE RESULUT

FK－9クラス		Aクラス	86クラス	83クラス
1位 関谷　正徳	4位 中里清司	1位 舘　信吾	1位 大久保龍樹	1位 向山竜太郎
2位 高木虎之介	5位 中島　敦	2位 福田義仁	2位 鈴木　秀和	2位 濱　克之
3位 古谷　直弘	6位 舘　信秀	3位 大口繁敏	3位 島根　正郎	3位 白井　大

KALI RACING JAPAN体制強化により、
'93年は全日本・地方選手権を
積極的にサポートします。

Kali Racing サポートカー完成！

全日本選手権及び一部地方選手権において
パーツ等の供給サービスをいたします。



お気軽に御利用下さい。

各選手権の上位入賞者に奨励金制度

全日本 選手権	地方 選手権
1位 ¥50,000	1位 ¥30,000
2位 ¥30,000	2位 ¥20,000
3位 ¥20,000	3位 ¥10,000

※対象は各一戦ごとで、シリーズを通してではありません。

CRG 202A SPECIAL COMP（サイドカウル付）

特別限定 200台　定価 ~~¥500,000~~ → *¥450,000*

Kali Racing Japan corp.

カリレーシングジャパンはカートの普及と国内レース発展の一貫として国内トップドライバーによるカートのワンメイクレースを開催致しました。今後もこのようなビッグイベントを企画しております。御期待下さい。
また、今回参加下さいました各ドライバーの方々及び、協賛して頂きました関係者の方々、お忙しい中誠にありがとうございました。

TEL 043-258-3455・FAX 043-258-3578　千葉市稲毛区長沼原町279-8　『正社員募集中』

ALFA
RACING KART SHOP NAGOYA JAPAN

お気軽にお問い合わせ下さい。
お待ちしています。
☎052-803-5602
名古屋市天白区島田2-511
月曜定休　営業時間10時～21時

LET'S TRY! 本格的カートシーズン到来!
いまがカートにトライするチャンス。

50台保管のカートガレージと
冷暖房完備のメンテナンス
ルームがあります。
どうぞご利用下さい。

初心者歓迎!
中古カート在庫



●ライセンス講習会毎月実施中!●
3月27日、4月24日
アルファーの経験豊かなスタッフが、親切にお世話いたします。

KART & KARTER
Let's Karting!

KARTER NEWS and SHOP GUIDE

KART SHOP ぶるーと

初心者の方も親切にお世話いたします。
営業時間 10:00～21:00
月曜定休日

名古屋
〒465 名古屋市名東区神里1-93
☎052-703-5221



瀬　戸
〒489 愛知県瀬戸市菱野町190
☎0561-82-3510

中古カート
在庫多数
ヤマハRC-100SD
'93モデル
¥369,000

ライセンス講習会
瀬戸店　名古屋店
(毎月開催)3月6日、4月3日　(毎月開催) 3月27日、4月24日

RACING KART PRO SHOP ハラダ　KART SERVICE

ヤマハRC-100S HKSスペシャル '93年モデル予約受付中!
ラストウモデル
¥389,000



WORLD CHAMPIONLOOK
●アルカート HKSスペシャル
●ハットレス HKSスペシャル

ーーーハラダカートクラブ伝言板ーーー
カートに興味のある君、これからカートを始めようと思っている君、カートを持っているが1人のため不自由している君、ハラダカートクラブでカートをやりませんか。ハラダカートではレースは出場しないがカートを楽しんでいる人のためのサーキットサービス、レース出場の君にはSLレースから全日本、スズカサーキット周コースのワールドカップレースまでサポートをしてます。これ以外にも下記のように色々なイベントを行い、クラブ員同士も???でいます。
●レーシングスクール　●ボーリング大会　●メカニカルスクール
●ゴルフコンペ　●ふしカートレース　●その他

初心者歓迎!
全日本選手権など、YAMAHAのワークス活動からフィードバックしたノウハウで、スタッフがお世話いたします。

鈴鹿店
三重県鈴鹿市南玉垣町718
☎0593(82)6856



名古屋店
愛知県海部郡大治町大字花常出口111
☎052(441)5941



地方選手権
SL中日本シリーズ第3戦 3月28日
ライセンス講習会：毎月開催／詳しくはお問い合わせ下さい。

KART DA RAGAZZA
KART LIFE ADVISER SHOP
WORLD CHAMPION
EUROPEAN CHAMPION
ATOMIK ART アトミックアート

ハイレベルな技術が売りです!
名古屋と福岡のカート・ダ・ラガッザでは、ヨーロッパ選手権や全日本選手権の高度なノウハウで、あなたを完全サポート/表彰台への最短コースをバックアップします。

各種カート＆エンジン取扱い!
試乗会、ライセンス講習も受付中!

FUKUOKA　NAGOYA



福岡店 福岡市中央区平尾2-9-12 大倉山第ハイツ1F Phone.092-751-8636
名古屋店 名古屋市天白区島田2-511 Phone.052-803-5400

ライセンス講習会
(名古屋店)
毎月開催しています

ライセンス講習受付中!
MOTORS SHOP 京八



〒633 奈良県桜井市桜井14番地
Phone.07444-5-1769
Fax.07444-5-0014
★中古カート有ります。
★カートガレージ(保管)致します。

〈年中無休〉
営業時間:10:00～22:00

■ライセンス講習会の申込方法

カートのライセンスを取得するためには、毎月各地で開催されているライセンス講習会を受講することから始まる。

申込みの方法は、最寄のカートショップで親切に教えてくれるので気軽に尋ねてみよう。◇受講費用はテキストを含めて10000円くらい、そのほかに実技講習用のカートをレンタルする場合には3000円程度のレンタル料が必要。◇受講するために準備するものは、証明書用の顔写真3枚、ボールペン、認印とヘルメット、グローブなどカートに乗るための装備が必要。会場によってはヘルメットなどを貸してくれるところもあるが、サイズが合わなかったりするので自分で準備するほうが無難。まずは受講するまえに問い合わせてみよう。

■中部地区のライセンス講習日程

□3月6日　愛知　カートショップぶるーと
□3月16日　愛知　RAGAZZA
□3月21日　三重　ハラダカート鈴鹿
□3月27日　愛知　カートショップアルファ
□3月27日　愛知　カートショップぶるーと

■関西地区のライセンス講習日程

□3月1日　奈良　モーターズショップ京八
□3月7日　兵庫　TKF
□3月7日　兵庫　ジェミニカート
□3月13日　大阪　ジェミニカート阪奈
□3月14日　大阪　スポーツランド生駒
□3月15日　大阪　ブレイメイト
□3月20日　大阪　マーメイドレーシング



LOCAL EVENT NEWS

レンタルカートに今話題の
ジュニアカート が登場!

詳しくはお問い合わせください。

TKARTE
たからづかカートフィールド



レンタルカート大好評営業中!

5周……¥1,000より
スーツ、ヘルメット、グローブ、
シューズ一式もレンタル……¥1,000

レンタルカート営業時間
■平日＝9:00～16:00の間等時0～20分間および17:00～日没まで
■休日＝12:00～13:00および17:00～日没まで

●中国自動車道 宝塚インターより5m。
●JR宝塚駅、阪急宝塚駅より3m。
●JAF公認カートコース
●駐車スペース250台収容。
●観客席、事務所、レストハウス、W-C。
●ライセンス講習会、毎月実施しています。

'93 SL宝塚シリーズ日程
第1戦 1月10日㈰ 第4戦 6月6日㈰
第2戦 2月14日㈰ 第5戦 8月1日㈰
第3戦 4月4日㈰ 第6戦 10月3日㈰
3周年記念レース 11月14日

SL JAFライセンス講習日程
1月3日 2月7日 3月7日
4月11日 5月2日 6月13日
7月4日 7月25日 8月8日
9月5日 10月10日 11月7日
12月5日 12月25日

所在地 宝塚市川面字長尾山15-329
Phone 0797-84-9113
Fax 0797-87-0491

ジェミニは君を応援します。

●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大鳴シリーズ
他、チャレンジ中!

レーシングスクール受付中

初心者歓迎!!

ジェミニでは、SLレース～全日本選手権などのトップのカテゴリーでのレース実績を重要で、多くのオーナーに乗り換えしていますが、ホビーとしてレースにこだわらず自分のライフスタイルにあったカートスポーツをENJOYしている楽しい仲間たちが沢山います。
あなたのパーソナリティーに合ったカートライフをGEMINIはお手伝いいたします。

カートガレージ（有料にて）
トランスポート（有料にて）
中古カート（有料にて）
クレジット取扱OK
只今クラブ員募集中



本店
〒661 尼崎市武庫の里1-1-34
Phone.06-433-9564
F a x.06-436-7160
●営業時間 AM11:00～PM9:00
●月曜定休日



MSK.G
〒564 吹田市南正雀1-25-18
キシベビルIF
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.0720-72-5788
●営業時間 AM11:00～PM9:00
●月曜定休日

GEMINI
RACING KART CLUB
SINCE・1972
MSK.G
MOTOR SPORT KIDS with GEMINI

マーメイドでカートを始めませんか。

只今、初心者歓迎カート入門セール実施中!
お気軽にどうぞ!!



全日本をめざすヤツがいる。F-1を夢みる君もいる。

RACING TEAM
MERMAID
OSAKA JAPAN

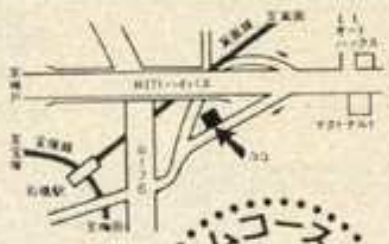
SHOW ROOM ☎06-673-7089・
FACTORY ☎06-673-7227
〒558 大阪市住吉区長(14-10-27-101)
13号線鳥野陸橋切西ハバカイチ1F
営業時間 10:00am～10:00pm

カート大好き人間 全員集合!



中古カート情報
ステップアップのため、1シーズン使用した極上カートが多数出ています。

RACING KART SHOP PLAY MATE



これからカート入門される方に
アドバイスいたします。

ホームコース車 2分30分!
(関西カートランド・宝塚カートフィールド)

鈴鹿、関西、宝塚etc.チーム員活躍中/
お気軽にご来店下さい。

外国製カート、エンジン各種あります。
ライセンスの取得、レーシングウェア等
お気軽にご相談下さい。
中古カート、クレジット取扱中/

箕面市瀬川3-4-29
石橋ドリームハイツ1F
Tel.0727-22-9479
阪急石橋駅から徒歩5分

水曜定休、営業時間AM10:00～PM8:00

RACING
RACING FIRE INTERNATIONAL CORPORATION

最先端ヨーロッパの流れをくむ RACING KART SALON//
ヨーロッパのワークスフレーム ワークスエンジンを数多く取り揃えたSHOW SALON.
(Masaki Enterprise Japan東大阪)

SALE/
●'92y TONYフルコンプリート ¥430,000
●'92y ALPHAフルコンプリート ¥390,000
●'92y P.C.Rフルコンプリート ¥440,000

□NEW MODEL
'93y P.C.R2ベアリング(フレーム・コンプリート)¥348,000

□USED WORKS ENGINE
●'91y P.C.R TSV(ロータリーバルブ、ワークスエンジン、テスト済) ¥290,000
●'91y P.C.R TSL(リードバルブ、ワークスエンジン、テスト済) ¥230,000

□GO PED
●各サーキットのパドックで大流行/
¥98,000



□カート・カバー
¥7,500



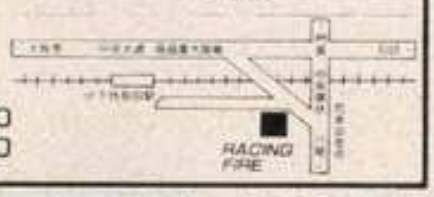
●ヤマハから由ーロッパのカートはOK/

□カート・バック



■ライセンス・ポケット、2wayショルダーバッグ
■レコードBOX(2枚式)
■スーツ収納OK!+ヘルメット、グローブ
その他カート用品一式収納OK!
●オリジナル・バック(P.C.R.S スパルコ3way)
¥11,000
●ポンサック(ヤマハ・ロゴ入り)
¥3,000
●P.C.Rオリジナル日除
¥13,000





〒577 東大阪市新家東町55
営業時間 A.M.10:00～P.M.9:00
定休日 水曜、第1日曜
Phone.06-788-2680
F A X.06-788-0740

PRESTO KART

●ライセンス講習受付中●
スポーツランド生駒にて平日(月～土)のサーキットサービス、カート運搬いたします。

ステップUP/カート購入の方に
タイヤ/ホイールSetプレゼント
実施中/

シェイクダウン!
君のカートがいま発進する。(スタート)

Sストック用ヤマハ、Sストックオープン、A1、A2各種在庫あり。
店頭にてご覧ください。

初心者、女性の方歓迎
親切にアドバイスします/

低金利ローン取扱中/



●中古カート在庫多数あり●試乗カートあります。
●カートの保管、運搬、サーキットサービス致します。

プレストカート

●SHOP & FACTORY
〒631 奈良市中町221-1
Phone & Fax 0742(45)0873
PM12:00～PM10:00(火曜定休)

中古カート
多数在庫中!

カートのメンテナンス、テクニカルアドバイスはしっかりとしたショップにご相談下さい。



■中部地区のレース日程
□3月7日 岐阜 SL瑞浪SUNシリーズ
□3月20日 岐阜 SL津保川SATシリーズ
□3月21日 岐阜 SL津保川シリーズ
□3月28日 愛知 SL愛知シリーズ
□3月28日 愛知 SL東海シリーズ
□3月28日 三重 SL中日本シリーズ
□4月4日 岐阜 SL瑞浪SUNシリーズ

■関西地区のレース日程
□3月7日 奈良 SL名阪シリーズ
□3月7日 岡山 SL中山シリーズ
□3月14日 大阪 SL生駒シリーズ
□3月28日 大阪 地方選手権(堺)
□4月3日 大阪 SLサタデー堺シリーズ
□4月4日 兵庫 SL宝塚シリーズ

■レースに参加の申込方法

ライセンス講習と同じようにレースに参加する方法も最も分かりやすいのは、カートを買ったショップに相談することだろう。
カートの操作方法から、メンテナンスの仕方、レーステクニックの修得まで、経験の豊富なショップのインストラクターがキチンと教えてくれるハズ。
◇レースの参加費用は、保険代を含めて10000円～12000円程度。レースの格式や地域によって若干の違いがある。
◇レースの参加申込みは、開催日の1か月前から1週間前までというのが多く、これも地域や主催者によって異なるので、詳しくはカートショップに聞いてみよう。
とにかく何でもかんでも最初はショップのお世話になろう、そして経験を積めばあらゆることが自分でこなせるようになるので人の手を煩わせることなくできるようになる。

LOCAL EVENT NEWS



見どころいっぱい!
全日本カート観戦ガイド



桜が咲く頃にはレーシングカートもいよいよ本格シーズンに突入だ
今年は例年にも増してヒートアップする予感がヒシヒシ
お気楽ファンも、〝ギンギン〟カーターも、まずはサーキットに足を運んで
トップレベルの戦いぶりを、思う存分観戦してみようじゃないか!

Photos/Yasushi Yamasaki, Text/Kazuo Mizutani

カートレースをよく知らない人のために、まず全日本のレースの流れを説明しておこう。全日本はワンデイレース。朝一番は公式練習から始まる。ここで各ドライバーは、セッティングの確認やエンジンのチョイス等を行なう。次はTTと呼ばれるタイムトライアル。2周のトライで予選第1ヒートのグリッドを決める。そして各クラス2ヒートの予選レース。このポイントでグリッドを決めて、最後に決勝、というのがスケジュールだ。

各スケジュールの開始時間は、公式練習が午前8時頃、TTが9時頃、予選第1ヒートが11時頃で、昼休みをはさんで午後1時から予選第2ヒート、2時頃から決勝といったところが一般的だ。「ちょっとのぞいてみたい」というお気楽ファンは、昼前の予選からでも十分に楽しめるし、昼ごはんを済ませてからコースへ行って決勝観戦って手もありだ。向上心満々のローカルカーターだったら、ぜひともTTから見て勉強しておきたいし、オタク派ファンは公式練習から各ドライバーのタイムをチェックして、レースの展開を予想してみると面白いんじゃないかな。

気をつけておきたいのは食事のこと。コースによっては食事設備のないところもあるし、あったとしても昼休みには満員だから、自分で用意していった方が間違いない。それから、整備された観戦スタンドがないコースも多いから、折りたたみ式のイスなんかがあると便利だ。あとはストップウォッチがあれば楽しさ2倍で観戦できる。それと、屋根付きの観客席なんてないから、天気が怪しい時はレインウェアと大きめの傘を忘れずに。

レースを観るには1000円程度の観戦料が必要で、プラス駐車料金が500円程度という所もある。クルマは必ず指定の場所に停める。路上駐車なんてもっての他だぞ!

カートレースで嬉しいのは、コースやパドックと観戦スペースが近いこと。それにパドックパスが発売される場合もある。ドライバーの表情やマシンを、しっかり見て来て欲しい。でもコースもパドックもこの日は戦場。あっちこっちからマシンや人が走ってくるから邪魔になったりケガをしないように、まわりに十分気を配ってもらいたい。

観戦スペースは限られている場合が多いけど、もし選べるなら、ストレートエンドや高速区間から一気にスピードを落とすところがお勧めだ。コンビネーションコーナーでマシンの華麗な動きを観るのも面白いぞ。

FA&AI FA&AI クラスは混沌状態

FAの西地域では、若干15歳で昨年タイトルを獲得した佐藤雅洋が、今年も同クラスで活動を継続することになる可能性が高い。となると、昨年中盤以降に見せた圧倒的レースの再現になるか。さらに多数の有力ドライバーが使用するカリ勢にも注目だ。

東地域では、高田がFSAへ、西宮圭一が4輪を目指してカート休止と、昨年の有力ドライバーがかなり抜ける。ヤマハワークスに昇格した小野尾司、'91年Aーチャンプ佐々木義弘らの残留組がシリーズを引っ張ることになるか。逆にニューフェイスにとっては、世代交代を狙う絶好のチャンスだろう。

例年新ヒーローが登場するA-クラスには、女性カーターが姿を見せる。東地域に参加する成澤史麻だ。また16歳ながら昨年の地方選手権では関東（西）シリーズで2位を獲得している。また西地域でも、女性カーター参入の可能性がある。活躍に期待したい。



今年もFA参戦の可能性が高い佐藤のライバルとなるのは誰だ？

FSA 激戦必至のFSAクラス



全日本タイトル6回獲得、去年のJKGPでも日本人最上位の7位に入っている佐野がフルシーズンでカムバック。また、タイトル防衛に賭ける樋口にも注目だ



全日本の最高峰たるFKクラスは、ヨーロッパの動きに呼応する形で今年からFSA（フォーミュラ・スーパーA）クラスと名前が変わった。

その注目の一番手は、佐野和志のカムバックだ。かつて6回もの全日本チャンピオンに輝き、4輪に転向していた佐野が、今年はフルシーズンの参戦で全日本に帰ってくる。昨年のJKGPで2年ぶりのカートレースに出場、僅かの練習でいきなりのTTトップを奪った佐野。ライバルたちからも要マークの声が上がっている。エンジンは昨年新登場で素早い開発を果たしたイタルシステムだ。

ヤマハワークスは、今年も幸好彦と樋口信之での参加。特に昨年念願の1勝を挙げてチャンピオンとなった樋口は、さらなる勝利を目指して精神面でも充実ぶりを感じさせる。無限ワークスには松谷陸郎に加えて、カートレース続行を決めた鈴木慶祐が加わった。

さらに、昨年全日本ルーキーながら最終戦のFAクラスで優勝を遂げた15歳の松浦佑亮、FAチャンピオン争いを最後まで繰り広げた高田充浩などの若手もチャンレジしてくる。

エンジン開発もいっそうの近代化が進み、今年一番の激戦区になりそうだ。

CALENDAR 全日本開幕は3月14日 九州にも遠征！

西地域の第3戦に九州のみゆきサーキット（FA&Aークラス）が加わり、全日本の開催地域はさらに広がることになった。これまで九州からはるばる遠征していたドライバーやチームにとっては朗報だろう。

昨年は2回開催された中山カートウェイは、第5戦のみの開催に。東地域では、昨年8月の開催で脚光がドライバーを苦しめた新東京サーキットが5月の第3戦に移されている。さらに第6戦はラリーキッズ伊那になった。

東西統一の最終戦は、一昨年以来のつま恋国際カートコースだ。熱いレースが、まもなく日本全国を駆けめぐる。

'93年全日本カート競技選手権スケジュール

西地域

開催日	開催場所	クラス	主催者
3月14日	つま恋国際カートコース 静岡県掛川市満水2000（☎0537-24-6448）	FA、A1	つま恋モータースポーツクラブ（☎0537-24-6448）
4月11日	鈴鹿サーキット南コース 三重県鈴鹿市稲生町7992（☎0593-78-1111）	FSA、FA、A1	鈴鹿モータースポーツクラブ（☎0593-78-1111）
5月16日	みゆきサーキット 福岡県筑紫野市973-1（☎092-926-7498）	FA、A1	シロキヤカーティングクラブ（☎0564-22-2679）
6月20日	津保川カートランド 岐阜県武儀郡武儀町富之保1445（☎0575-49-2582）	FA、A1	シロキヤカーティングクラブ（☎0564-22-2679）
7月18日	中山カートウェイ 岡山県和気郡和気町大中山1950（☎0869-93-2333）	FSA、FA、A1	山陽スポーツランド（☎0869-93-2333）
9月5日	堺カートランド 大阪府堺市堺1045-1（☎0722-92-8519）	FA、A1	カートクラブ エム（☎0722-97-1156）

東地域

開催日	開催場所	クラス	主催者
3月28日	サシマカートランド 茨城県猿島郡猿島町資6-2269（☎0280-88-0646）	FA、A1	PINOぱどっく（☎0485-96-5922）
4月18日	SUGO国際カートコース 宮城県柴田郡村田町菅生（☎0224-83-3111）	FA、A1	SUGOスポーツクラブ（☎0224-83-3111）
5月9日	新東京サーキット 千葉県四街道市亀崎522-1（☎0434-23-9130）	FA、A1	モーターレーシングマネジメント（☎0434-23-9130）
6月13日	SUGO国際カートコース 宮城県柴田郡村田町菅生（☎0224-83-3111）	FSA、FA、A1	SUGOスポーツクラブ（☎0224-83-3111）
8月1日	榛名モータースポーツランド 群馬県北群馬郡榛東村大字山子田2205（☎0279-54-8199）	FSA、FA、A1	ハルナカートクラブ（☎0279-54-8199）
8月29日	クリーキーズ伊那 長野県伊那北大字荒井字木曽・原1886（☎0265-73-7070）	FSA、FA、A1	オレンジクラブ（☎0552-28-1961）

FSA最終戦、FA・A1東西統一最終戦

開催日	開催場所	クラス	主催者
10月24日	つま恋国際カートコース 静岡県掛川市満水2000（☎0537-24-6448）	FSA、FA、A1	つま恋モータースポーツクラブ（☎0537-24-6448）

'93年主要国際レーススケジュール

	大会名	開催場所／コース
5月28～30日	ワールドカップ カートレース イン ジャパン	鈴鹿サーキット南コース（☎0593-78-1111）三重県鈴鹿市稲生町7992 主催者：鈴鹿MSC（☎0593-78-1111）
9月11～12日	世界選手権	フランス／ラバル
11月19～21日	ジャパンカートグランプリ	つま恋国際カートコース（☎0537-24-6448）静岡県掛川市満水2000 主催者：つま恋MSC（☎0537-24-6448）
11月26～28日	香港国際カートグランプリ	香港／ビクトリアパーク特設コース

REGULATION 規則の改正で レースはこう変わる

'93年に向けて、レースのレギュレーションも改正を受けた。

まずスタート前のローリング。ここで大きく出遅れたマシンは、自分のポジションに復帰できなくなる。また最前列のドライバーがローリングのペースを乱した場合、最後尾に下げられることもある。つまり、スタートフラッグの前から各ドライバーは、よりテンションを上げていく必要があるわけだ。

昨年は雨量の変化などで出走順の有利・不利が出ることの多かったTT。これはゼッケンが最も小さい（つまり前年の実績が一番の）ドライバーが、ゼッケンの大小どちらからTTを始めるかを決められることになった。

またFSAとFAクラスでは、国際レース同様にフロントカウルの装着が義務付けられた。タイヤもFSAではセット数自由だったものが2セット限定に。FAではコンパウンドが自由になった。

レーシングカート徹底テスト

Vol.27▶ヤマハRC100SD('93モデル)

TESTER▶宮田 秀男

Sストック用カートとして君臨し続けるコンプリートカートRC100SD&SC
'93モデルになって大幅に変更、SL83タイヤにフルマッチングだ!

Photos/Shoichi Sudo

協力/ヤマハ発動機、カートクラブハウス、新東京サーキット



'93モデルとなってフレーム各所に手が加えられたRC100SD。マシンのコントロール性、特にリヤのトラクションが大幅に向上している

今回テストに登場するカートは、'93モデルとなったヤマハRC100SD。これまでの同モデルには付いていなかったサイドボックス、フロントパネル、そしてノイズボックスが標準装備の即レース仕様マシンとなり、本当の意味でのコンプリートカートとなったわけである。今回はマシンが入門用のSストッククラスということもあり、本誌カートワンポイント講座でお馴染みの宮田氏にテスターをつとめてもらうことになった。

各所に変更が加えられた'93モデル

「SLレースが'77年に始まってすでに17年が経つ。そのSLカートレース17年間の歴史の中に変わらぬクラスがある。それがSストッククラスだ。メーカーから出荷され、ユーザーが購入したままの状態という意味で名付けられたSストッククラスは、言わば究極のワンメイクレース。エンジン・チューニングは禁止され、タイヤも'83年に制定されたワンメイクコンパウンドのダンロップ製SL83タイヤを履く。つまり、同じフレーム、同じエンジン、同じタイヤでドライバーの腕とカートセッティングでレースを競うのである。

だが、その間にもカート自体は静かなる進化を遂げてきている。特に今年'93年のニューRC100SDは、フレームワークにまで手が加えられ大きな変貌を遂げた。具体的には、サイドメンバーとエンジンマウントレールがセンタークロスメンバー(シート前側下部のパイプ)に集まって溶接されていたのが、RF-IIや外車フレームのように内側に曲げられて、応力が分散される形になった。また、フロントメンバーへのサイドレールの取り付け箇所も、内側に1cmほどのところに曲げられている。フレームパイプの肉厚も2・0mmから2・3mmにまで厚くなっている。

その他の変更では、フロントナックルが耐久性向上のために鍛造化され、しかもワイドトレッドを実現するロングタイプに変更。ブレーキホースがファイバーメッシュとなり、ホースの膨脹を抑えてダイレクトな利き味を実現、さらにクーリング対策も施された。また、シートの材質も変更され、同時に大型化されている。

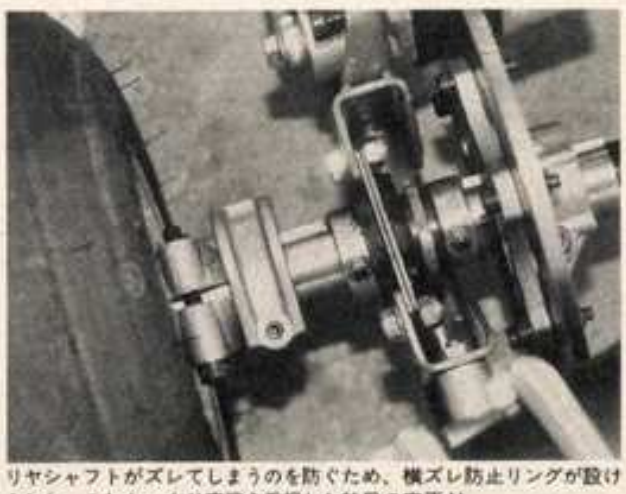
今回のニューモデル化に伴って、サイドボックス、フロントパネル、ノイズボックスが標準装備となったが、これはユーザーにとっては朗報だろう。と言うのも、現在のレギュレーションでは、これらの装備が無くてはレースに出場出来ず、場所によっては練習でも走行できないコースがほとんど。結局、ユーザーはマシン購入後にこれらのパーツを追加注文しなければならなかったからだ。

これらの変更に伴って価格も36万9000円となり、3万円の値上がりとなったが、サイドボックス、フロントパネル、ノイズボックスの価格を考えれば実質値上げはないと考えられる。

より外車に近づいたフレームワーク

ヤマハのニューカタログによれば、これらの変更はニュートラルな操縦性を求め、そしてドライビングセンスを養えるマシンを実現するためのもの、と書かれている。テスターである私の個人的な意見を言わせて貰えば、Sストックはあくまでストックであり、イコールコンディションを保てば良いのではないか、と思う。確かにこれまで、Sストックから、エンジンとタイヤは同一ながら外車フレームが使用可能なSオープンクラスに乗り換えると、マシンが乗りやすく感じてタイムが縮む傾向にはあった。しかし、イコールコンディションのSストッククラスをやり続ける限りはそれも全く問題なしと考えていたのだが……。

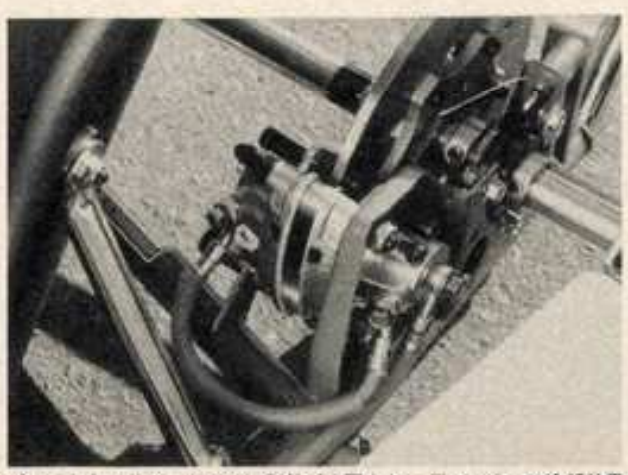
テストカートは今、目の前で慣らし走行を終えたばかりの新車である。増し締めさえ確認しなくてはならない状態のものだ。



リヤシャフトがズレてしまうのを防ぐため、横ズレ防止リングが設けられた。これも、より実戦を重視した結果の変更だ



マスターシリンダー部はブレーキ調整アジャスター付きとなり、ペダルの踏みしろ調整など、サーキットでの作業性が向上した



ブレーキキャリパーはシムの形状が変更され、ディスクへの冷却効果が高められた。ホースもファイバーメッシュとなり剛性向上を果たす



鍛造パーツが採用されたフロントナックル。また、ロングタイプとなって、よりセッティングの幅が広がった

テストは1月17日に行われた。真冬日ではあるが、昼ともなれば気温も10度近くにまで上がる。しかし、3時を過ぎ、日がかげり始めると気温の落ち込みは激しいものとなってしまう。

最初のトレッドセットはフロント、リヤともにフルワイドから始まった。シート位置とトレッドは相対するので、いちがいには言えないが、カートはナローセットで乗れればそれに越したことはない。しかも、フロントナロー気味の方が弱アンダーとなり、アンダーを消すために早めのアクセルオンを実現させてくれる。

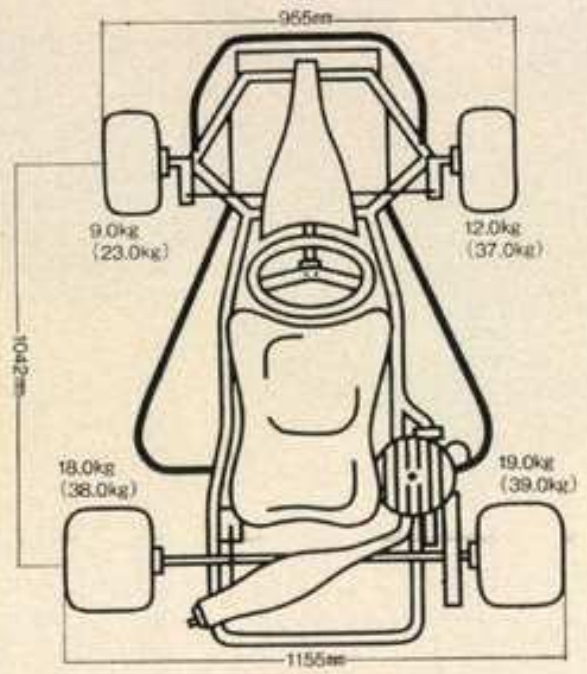
'93モデルのファーストインプレッションは、昨年までのRC100Sでは暴れていたコーナーでも素直に4輪が張り付いていてくれるということ。これは明らかに、フレームワークの勝利を感じさせる。もちろんナックルのワイドトレッド化にプラスしてフルワイドトレッドにセットしたことも影響しているのは

RACING KART CLUB

サイドボックス、フロントパネル、ノイズボックスが純正と、まさにフル装備。このまま即レースにエントリー可能になった



ヤマハRC100SD

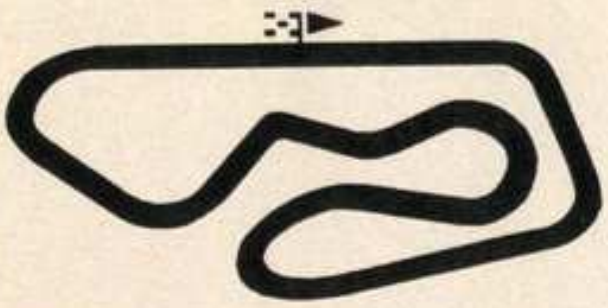


※（　）内はドライバー乗車時のもの。ドライバー体重63kg

MECHANISM

フレームパイプ径／縦・横ともに28φ
フレームカラー／赤
リヤシャフト／25φ　2ベアリング
ブレーキ／油圧式ソリッドディスク
タイヤ／ダンロップSL83
ホイール／アルミ製
　F：110mm　R：180mm
タンク容量／7.9ℓ
トーイン／0～1度
キャンバー／0度
ホイールベース／1042mm
トレッド／F・965mm／R・1155mm
シートポジション／1230mm
ステアリング／アルミ＋レザー
エンジン／ヤマハKT100S
マフラー／ベベイタイプ　ヤマハ製
価格／36万9000円（フロントパネル、サイドボックス標準装備）
※トレッドはタイヤ外側写真間の数値。シートポジションはフロントパイプ内側からシート背上端まで。共にセッティング終了時のもの。

新東京サーキット



新東京サーキット
全長／640m　全長／8～10m　最大直線長／135m
千葉県四街道市亀崎522-1 ☎043-423-9130

TEST DATA

日時／1月17日
天候／晴れ
路面／ドライ
オイル／カストロールR30
混合比／20：1
ギヤ比／F・10T
　R・85T
空気圧／F・1.4kg-cm²
　R・1.4kg-cm²

BEST LAP
30″54



フロントのセンターロックナットが、これまでの17mmから外車並みの24mmに大径化された



材質・形状共に変更を受けたシート。より幅広い体形のドライバーに対応する



ビストンバルブのKT100Sエンジンは、これまでと変わらず、高い信頼性・耐久性を誇る

当然だが、高速コーナーでも低速コーナーでもバタつかないのには感心させられた。まるで外車カートに乗り換えたような感覚だ。

この時点ではタイムは31秒台、ここからタイムを出すテストに移ることにする。したがってトレッドはナローに変更。このテストはフロントトー枚ずつ、リヤを10mmずつ入れてテストしていく。ドライバーの初めてのカートに対する慣れも加わるが、明らかにタイムは縮んでいく。テストコースである新東京サーキットが全日本選手権開催コースであり、高速コースでもあるので、もともとトレッドはナローだがマッチしているはずだ。しかし、2ヵ所の低速コーナーでも、結局、最後までバタつくような悪癖は出ずじまいであった。

最終的にマークされたベストタイムは30秒54。この時期としては悪くないタイムだが、レースを想定するなら30秒フラットは欲しいところである。しかし新車の場合、各ベアリングの回転も重いので、現時点では必要十分と言うべきだろう。これでエンジンをオーバーホールすれば29秒台も確実で、トップレベルのタイムということになる。

カートはフォーミュラの原点だ。このRC100SはカタログにもカートはフォーミュラのRC100SはカタログにもNEWTRALな特性にさらに磨きをかけて登場した。決してビギナー専用モデルではなく、すべてのカーターがドライビングセンスを養い、トレーニングするのに十分な資質を備えたマシンと言えよう」

（宮田）

フォーミュラ ヴィレッヂへようこそ！

森林災害復旧隊員
フォレストモータースポーツクラブ員
募集
インターナショナルサーキットがキミのホームコースだ！



大分県上津江村、インターナショナルサーキットを村内に持つ美しい森に抱かれた村です。しかし、一昨年の台風19号による森林災害は、大きなツメ跡を残したままで、その復旧活動も人材不足のため、遅々として進んでないのが現状です。そこで今回、上津江村では、プロのレーシングドライバーを目指す若者を対象に、フォレストモータースポーツクラブ（森林災害復旧隊）を結成し、森林復旧活動をお手伝い頂くことを条件にモータースポーツ活動を援助することとなりました。美しい森を甦らせてくれる「自然を愛するあなた」を、そして上津江村から「世界へ羽ばたくあなた」を広く募集致します。多数のご応募をお待ち致しております。

上津江村長　井上伸史

■フォレストモータースポーツクラブ員募集要項

1）資格／プロのレーシングドライバーを目指す男女（普通自動車免許所持の18歳以上）
2）募集人数／10名程度
3）特典（1）サーキットの無料走行（週2回・各1時間）（2）モータースポーツ活動に対する優遇（レース日、練習走行日の確保等）（3）有名レーシングチームへ紹介（オーディション推薦等）
4）選考方法及び日程■第1次／書類選考（応募の秘密は厳守します）■第2次／株式会社トライウッド現場見学及び面接
5）採用期間／1993年5月～1994年4月（1年契約・2年目以降更新）6）申し込み方法／所定の申し込み用紙を請求の上、記入・捺印し、写真を貼り付け、下記宛郵送にて申し込み下さい。
7）締切り／1993年3月31日必着
8）勤務内容■給与／15万円以上（各種保険、寮、駐車場完備）■年齢／18歳以上（今春卒業予定者も可）■勤務時間／8:00～17:00■休日／月4回＋祝祭日（レース日、練習走行日優先）■休暇／夏期休暇、年末年始、レース休暇
9）会社概要■勤務地／大分県日田郡上津江村■社名／株式会社トライウッド（上津江村出資企業）■業務内容／木材加工、育林、森林土木事業

お問い合わせ、お申し込みは TEL0973-55-2586
上津江村役場企画観光課　フォレストモータースポーツクラブ事務局
〒877-03　大分県日田郡上津江村大字川原2716

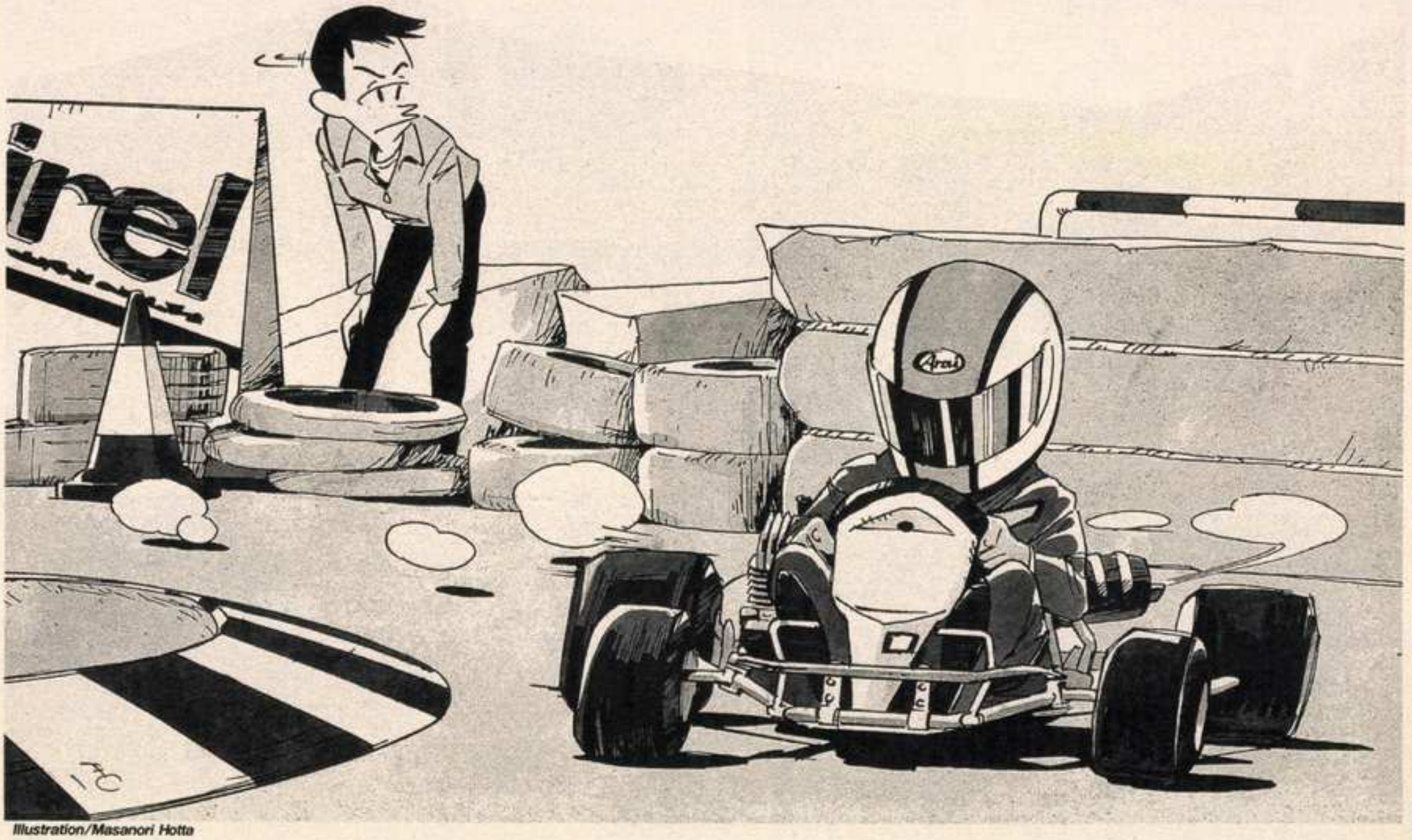
カートやろうぜ！

1から教えるカートレース入門講座

4 速く、速くもっと速く！ 前編

企画・構成／宮田秀男＆水谷一夫

初練習でカートを走らせる楽しさに目覚めたら
次は誰だってこう思い始める……「速くなりたいッ！」
そうでしょそうでしょ、それでこそカーターってもの
いよいよここからが面白い！
タイムアップを目指して、まずは初級編を教えましょう



Illustration/Masanori Hotta

待望のシェイクダウン！

前回で慣らし運転も完了し、みんなそろそろカートの面白さが身にしみてきた頃だと思う。そこで今回は2回目の練習から先の話を進めよう。お待たせしました。速く走るためのレクチャーだ。みんなここからハマッていくのだよ、ふっふっふっ……。

まずはシェイクダウン・テストといこう。これは直接的にタイムを縮めるものではなく、君の手元に来たばかりのマシンのポテンシャルを測るテスト。セッティングの幅の広さを確認したり、その傾向を知るためのものだ。したがって、「速いセッティングに仕上げよう」なんて考えは捨てて、トレッドを派手に広くしたり、色々な仕様をトライしながらテストを続けていく。

このテストを正確に判断するには、ドライバーがカートの動きを適切に理解できるよう熟練していることが必要だ。君のように乗るたびごとにタイムが上がり、ましてや他のドライバーと抜きつ抜かれつの時に激しくタイムがバラつくような状態では、実はまだまだテスト判定できるレベルではない。でも、この経験は必ず生きてくる。後々のためにも、分からないなりにシェイクダウン・テストはぜひやっておいて欲しい。

また、シェイクダウン・テストとは別に実行して欲しいのがドライビング・ポジション、つまりシートやステアリング、ペダル位置の確認だ。

ショップで合わせてくれた位置から、前後1～2cmくらいの範囲でシートを動かしてみよう。ここで大きくタイムが変わるようならいちばん速いところに、そんなに変わらなかったらいちばん操縦しやすいところにシートを合わせてやろう。シートが動けば、当然ステアリングの前後と高さを、操作性が良く右手のひじがエンジンに当たらない位置に、ペダルも操作性が良い位置に合わせてやる。

シート位置を変えるならハンドドリル等で穴を開ける必要があるし、ステアリング、ペダルにしても動かすのはけっこうメンドくさい。このテストは時間がかかるものなんだ。一日で完全にやってしまおうとは考えず、何日もかけてゆっくりと仕上げて欲しい。

ベストラインを探せ

では、再度の練習走行に入ろう。でも走り出す前にちょっと待った。走行前の点検はし

RACING KART CLUB

ストップウォッチは どんなのを選べばいい?

速くなったかどうかは計ってみなけりゃ分からない。そう、ストップウォッチはレベルアップの必需品なのだよ。

では、どんなストップウォッチを選んだらいいのか? まず、低いグレードのものでは、1周ごとのタイムが計測できず、計測開始からの合計タイムしか出ないものがある。最低でも各周ごとのタイムを計れるものを選びたい。もう少し上のグレードになると、30周程度のタイムを記憶してくれるものもある。これだとピットクルーもメモを取るのに気を取られなくて済むし、ステアリングにくっつけてひとりで計りながら走るってこともできる。それと、コースに自動計測装置が設備されているなら、一度試してみる価値はある。光電管で計測された正確なタイムは、後でプリントアウトして貰える。少しお金はいるけれど、手間入らずの便利ものだ。



これは日本カート工業会製ラップチャート。こうした市販品を使うのもよい

データシートは 大事な財産だ

練習・テストをしたら、記録を残しておく。面倒くさいと思うかもしれないが、やがてこれがとっても大切な資料になるんだ。

記録するのは、まずコースコンディション。晴れか雨か、路面温度は(手で触った感触でOK)、風は、砂が浮いているか。混みぐあいは、湿度は……etc。そしてセッティングデータ。ギヤ比、トレッド、車高、キャブ開度などだ。

ラップタイムは、ベストタイムにマーキングをしておくと後で見やすいだろう。走ったフィーリングがどうだったかも忘れずに。

データシートは記録用ノートを1冊作るもよし、数種でている市販のラップチャートを使うもよし。さらに自分で使いやすいデータシートを工夫して作れば言うことなしだ。

こうして走行ごとに積み重ねていったデータは、やがてセッティングに迷った時に、方向を教えてくれる先生になる。どんなセットが速かったか? 平均ラップは? タイムの上下は? などなど。長い経験を持つチームが強いのは、こうしたデータをたくさん持っているからだ。これはお金じゃ買えない、ドライバーの財産なのだ。



グリップ走行▶

タイヤの限界を最大に引き出すグリップ走行。初心者は最初はきれいな走りを心掛けて、自分のタイムと戦うことだけを考えるべし

◀ドリフト走行

レースではマシンを振りまわす走りも必要。ドリフト走行は見た目も派手でカッコ良さそうだ。でも、これを覚えるのはもっと先だ



ているかな。ハイスピードということではレースも練習走行も同じ。車検と同じ考えで、毎回安全面を重視した点検をするようクセにして欲しい。ブレーキの効き具合はいいか? ホイールナットの緩み、脱落はないか? スプリング関係の緩みはないか? また各部の割ピンなどの脱落も点検しておこう。安全点検が終わったら、チェーンオイルや駆動部(ステアリングポストやホイール、リヤシャフトの各ベアリング)への潤滑剤スプレーも忘れずに。

それでは走り始めよう。初練習の時に付けた初心者マークは、まだそのまま。練習2日目の走り出しは、慣らし走行と同じくらいのペースから始めよう。いきなりのベストは、カートの事をIから10まで知り尽くしたベテランになってからのこと。まずは各部に異常がないかを最終チェックだ。

1周もすれば異常は確認できるから、2周目から徐々にペースアップしていく。それと同時に、アウトインアウトのラインを走ることも必要になってくる。でも他人と競う走りを覚えるのは、まだ先の話だ。初めからドリドリ滑らせてカウンター一発! なんて走りをしていると、それがクセになりそれ以外できなくなってしまう。まずはきれいな走りを心掛けて、タイムを縮めていくことだけを考えよう。

すべてはタイムが物語る

カートに限らず、テストはレース活動をしていく上で必要不可欠なこと。テスト=セッティング出しは、練習段階からクセにしておくべきだ。

このテストの時に、絶対必要なのがストップウォッチ。人間は、その日の体調や精神状態で感覚が違ってくる。速い、遅い、の判断も、当然日替わりだ。その点、タイムは事実のみを残酷なくらい正確に知らせてくれる。確かに路面状況やタイヤの減りぐあい、コースの混みぐあいはタイムに影響を及ぼすから、そこは人間が補正してやる必要がある。でも、計測されたタイムには言い訳なし。これこそレースの世界だ。ストップウォッチは初練習の時から用意するべし。

ストップウォッチと一緒にあると便利なのがサインボードだ。走行中に仲間にタイムを教えてもらうことで、ラインやブレーキングポイントのトライを、オンタイムで確認しながら走れるメリットがある。

それと、走行の記録は常に残しておいて欲しい。これは後々の宝物になっていくし、どれだけ走ったかの記録が、オーバーホールの時期も教えてくれるのだから。

それじゃ次回は、さらに上級を目指してタイムアップの話を進めよう。それまでタップリ練習して、疑問をいっぱい抱えて待っててちょーだい。

また、「よく分からないな」なんてつまづいてしまった時には、思い切って速い人に話を聞いてしまうのもいい手だ。セッティングの違いも分かるし、仲間も増える。

この〝区間集中練習法〟は、意外と早くレコードラインをマスターできる方法なんだ。しかもひとつの区間をマスターしてしまえば、他の区間では他人の走りを研究しなくても、レコードラインが簡単に覚えられてしまったりするからおいしいぞ。

気をつけて欲しいのは、「最初のうちはタイムとの戦い」ってこと。レースをするようになれば、マシンを自由自在に振り回してレコードライン以外を走ることも必要になってくる。でも他人と競う走りを覚えるのは、まだ先の話だ。初めからドリドリ滑らせてカウンター一発! なんて走りをしていると、それがクセになりそれ以外できなくなってしまう。まずはきれいな走りを心掛けて、タイムを縮めていくことだけを考えよう。

RACING ON KART CLUB CHALLENGE

ナカジのヒイコラ カート挑戦記

第1回

'93年体制発表および大々的な初心声明

カーターズ・パラダイスの新連載企画
㊝ナカジのカート挑戦記のスタートだ
「人のレース報告を聞いても面白くもないッ」
なんて言わないでまずは読んでちょうだい
実際にカートをやる立場から
実戦で役立つ情報をバシバシ紹介していくからさ!

協賛／ヤマハ発動機株式会社、カストロール株式会社
Photos/Shoichi Sudoh

迷ったら実行あるのみ!?

なんか最近、やる気まんまんだぞ。そこらのガキンチョみたいに毎日カートのことばかり考えている。ふと気がつくと、頭の中でどっかのコースを走ってたりすんだよね。こりゃあ結構重症かもしれない……。

☆

さて、前の号でチラッと予告しておいたけど、ワタクシことナカジがいよいよ本格的にカートレースに挑戦することになった。何をもって本格的というのかは知らない。ただ、当の本人であるボクが「真剣にやるゾ」と意気込んでることを伝えたかったのでそう言っただけである。単にカートで走るということなら、今までも年に2〜3回ぐらいは乗っていたボクだけど、ちゃんとしたレースに出たのは2〜3回だけ。自分自身、ずっと欲求不満の状態だったわけ。で、とにかく今年1年間は、ちょっと本気でカートに取り組んでやろうと決心した。

まずは簡単に体制を報告しよう。マシンはヤマハRC100SD。これはフロントパネルとサイドボックスが標準装備された'93モデルだ。もちろんエンジンはKT100S。入門用ということでSL83クラスを狙うから、タイヤは必然的にダンロップのワンメイクとなる。個人的には86タイヤも魅力なんだけど、これは、「トレーニングには83がイチバン!」という監督の一言で決まった。

でその監督だが、これはカートクラブハウスの宮田秀男師匠に依頼することになった。というよりも、そもそも師匠とボクのふたりで、「Sストックでどこまでやれるか、1年間試してみよう」と意気投合したのが、この参戦記のきっかけなのだ。互いに忙しい中、どこまで練習できるか、何戦レースに出られるかなど不安は大きいが、こういう時は迷ったらとりあえず実行あるのみ。細かいことは後まわしにして、とりあえずスタートだ!

で、なぜSLなのか?

ここで、なぜボク達がSストック、それもヤマハを選んだのかを説明しておこう。

まず第一に、コストが安いこと。マシンのコンプリート価格もそうだし、エンジンのオーバーホールにも、それほどシビアにならないで済む。タイヤにしたって、本気で上位を狙う連中はレースごとに新品を投入するかもしれないが、そうでなければ83タイヤは何レースでも十分に使える。

第二に、全国的に見てユーザーの多いヤマハなら、読者の中にもユーザーは多いはず。この企画を通じて、マシンのセッティングやコース攻略法などを紹介したいと思っているので、もっとも基本となりやすいマシンにしたかったのだ。その反対に、皆からのアドバイスや情報なども喜んで受け付けますのでヨロシク!

そして何より、エンジンやシャシーに差のないSLレースなら、純粋にドライバーの腕とマシン・セッティングの勝負になる。残念ながら現状ではドライバーの腕は大したことないが、セッティングの方は師匠がバッチリみてくれるはずだ。

能書きばかり言ってもしょうがないので、シェイクダウンの報告をしよう。

1月17日。カートクラブハウスにてシート合わせを済ませ、新東京サーキットでシェイクダウン。ゼッケンプレートにビニールテープで「ナラシ」と書いて、辛抱強く慣らしを行う。僕自身も新東京は久し振り(S字ができてからは初めてだ!)なので、同時にドライバーのナラシも済ませた。

で、慣らしの後さっそく全開走行に入ったわけだが、タイムは31秒25がベスト。ちなみにこのコースの場合、トップは30秒を切るというから、実に1秒以上の差があることになる。だが、この日はまだエンジンも上の方が重い感じだったし、もっと走り込めば30秒台はラク勝、と気楽にサーキットを後にした。

ところが2月に入って再び練習走行に行ったところ、なんと31秒50が精一杯。自分では1月の時よりも速いと思っていただけに、これは結構ショックだ。こんなタイムのままでは、まともにレースも出られないと落ち込んでしまった。師匠は、「コリャまだセッティング云々の段階じゃないわ。もうちょっと走り込んで練習しんさい」と一切マシンには手を触れず。その日は悲しく、マシンを分解掃除して家路についたボクでした。

それでも目標はでっかく!

まあ、練習はそんな感じだったけど、誰だって最初からそううまくはいかないもの。要はここからどれだけ進歩するかが問題なのだ。そこで、今年のボクの目標をここではっきりさせておこう。

その1 安定した走りの実現



新東京サーキットで、まさに慣らしに入らんとするナカジと師匠。1年間、このコンビでがんばりますので応援ヨロシク!

RACING KART CLUB

ドライバー　ナカジ

本誌編集部員□カート歴：7年と長いことは長いが1年に2～3回しか走っておらず、昔からほとんど上達していない□特技：どんなセッティングのカートにも平気で乗ってしまうこと（何に乗っても違いが分からない）□目標：本文にもあるとおり、もうちょっとマシンのことが分かるようになりたい。それから人とバトルもしてみたい、と謙虚

監督　宮田師匠

カートクラブハウス店長□カート歴：年の割りには異常に長い。ン年間、本格的なレース経験あり□カートに関することなら何でも詳しい。特にセッティングにうるさい□目標：タコなドライバーを勝てるようにしたい。ヤマハで外車がハバをきかせているGKTに殴り込みたい。ヤル気と勝つ気のない奴はとっとと編集部に帰れ／　と過激

宮田師匠からの言
―"キッツーイ"

ひょんなきっかけでナカジの面倒をみることになってしまった。1年間、ドライバーとマシンの両方を"仕上げて"いくつもりだが、マシンの方はともかくとして、ドライバーには多少の不安が残る。

これまで見た限りでは、ナカジは絶望的に遅いドライバーではない。が、第一に経験不足。第二に練習不足。第三にヤル気が不足している。……ように見えてならない。本人は「すいません、仕事が忙しくて……」などとぬかしているが、そんなもの何とでも都合をつけて、最低でも週に1回は練習に来るようでなければ、そう簡単に上達するものではない。こっちもやるからには、徹底的に鍛えるつもりでいるから、ドライバーも心するように。

マシンに関しては、まずはホームコースの新東京で30秒フラットを目標に仕上げていく。ポイントはトレッドとシート位置。順調にいけば車高まで手を付けられるか。エンジンはまだ本調子を出していないが、1回オーバーホールすれば、もっと良く回るようになるはず。最初のレースまでには、これも済ませなければ。そのためにも、もっと練習に来い、ナカジ！

問題は最後の奴だ。過去の経験では、ボクはイザという時、必ず一歩引いてしまっていた。つまりはレーシングドライバー向きじゃないということだが、今年は何とか頑張って、人並みにレースしてみたいと思っている。そのためには精神面はもちろんのこと、自分のドライビングにも自信が持てなければ。やっぱりこれも練習しかないようだ。

さて、何だかウダウダと書き続けてきたけれど、すべてはこれから始まる。あと1ヵ月以内には第1戦も済ませているはずなので、まずはそのレポートをお楽しみに。















①新車を箱から出した出したところ。こんなデッカイ箱に入ってくる②③さっそくシートやペダル位置を合わせる④「いいなぁ、誰の？　乗せてよ／」とやって来たのは服部尚貴と田嶋栄一。ドライバーにそう言われて、ちょっといい気分だ⑤で、ナラシ中はこうやって他のマシンに合図してトロトロ走る⑥走った後はガソリンとハケできれいに掃除しましょう

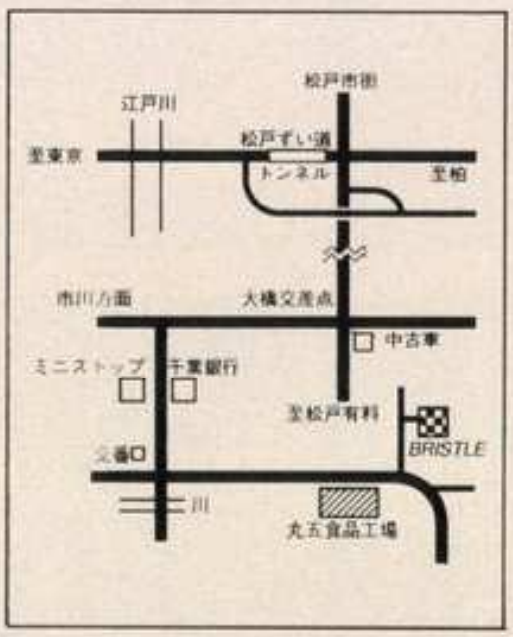


楽しみ方自由自在
原点を応援するBRISTOL

BRISTOLというのは、イギリス西部の港町の名前。
ちょっとスペルをかえると、剛毛という意味になる。そう聞くとなんだか、イギリス人もびっくり、なんだか、すっごーい頑固者のオーナーが登場してコワそう、ってイメージでしょ。ブリストルが頑固なのは、型にはまったカートライフではなく、一人一人が自由に柔軟にカートライフを楽しめること、に対してなのです。レジャーでカートに乗るのもOKなら、4輪レーサーを目指すスタートとしてカートに乗るのもOK。思い思いのスタイルでカートに触れてください。ブリストルは、そういうあなたをガッチリ応援します。

クラブ員募集
初心者大歓迎

★独自のシステムでFJ1600にステップアップ可
★エンジンダイナモ完備
★ヘルメットのオリジナル塗装もOK
★ガレージ、トランスポーター完備



(株)ブリストルレーシング
〒272 千葉県市川市東国分3-1495-5　営業時間／10:00～21:00　水曜定休

☎0473-73-9303
74-2971

まずは、お気軽にお電話してください。

KARTERS 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

メンバー専用カートコース フェスティカが会員募集中

レーシングカートを気軽に楽しめる、"アクティブカートクラブ・フェスティカ"では、現在会員を募集中だ。

これは満12歳以上の人を対象にしたクラブで、入会メンバーにはIDカートが発行される。これによってクラブハウスやレンタルガレージなどの利用や、自動計測装置によるタイム出力サービスを受けることができる。

コースは東北自動車道栃木ICからクルマで約10分のところにあり、全長614m、最大直線長120mと本格的なレイアウト。

利用料金はレーシングカート持ち込みの場合で午前・午後各3000(3500)円、終日5000(6000)円(カッコ内は休日料金)。FK-9持ち込みの場合は午前-5000(3000)円、午後3000(3000)円、終日4000(5000)円となっている。また、FK-9のレンタルも10分間2000(2500)円で受け付けている。

またメンバーシップは、スポーツクラス(入会金2万円・年会費3000円)とチャレンジクラス(同8000円・3000円)の2種類が用意されている。

詳しい問い合わせは直接電話にて。

●アクティブカートクラブ・フェスティカ
☎03-3889-0516

カリレーシング、サポート体制強化!

カリレーシングでは今年、ドライバーのサポートを強化することになった。具体的にはパーツ等を供給するためのサポートカーを全日本選手権および一部地方選手権に導入するという。ユーザーは気軽に利用して欲しいとのこと。サーキットで万が一の時、ユーザーにとっては心強いサポートになるはずだ。

●カリレーシング・ジャパン
☎0433-258-3455

トムス・ドライバー集合! FK-9で真剣レースの一日

1月30日、新東京サーキットでトムス・ドライバーによるFK-9のレースが行われた。この日はカリレーシングの走行会で、その中の"メインイベント"としての開催。鈴木亨監督をはじめ、関谷正徳、田中実、それに古谷直広、沢登栄一、高木虎之介らが参加した。ポールは、「俺を抜いた奴は許さない!」と言う鈴木監督の言葉を無視した田中選手。マシンに不慣れの関谷選手はTTの後で乗り換えて予選・決勝へ。見事優勝を飾りました。2位高木選手、3位は手堅く古谷選手。えっ、沢登選手? 編集部から参加のG2と絡んで……。



FK-9でも本気の関谷選手が見事逆転優勝!



フロントロウは田中選手と鈴監督。遊びのはずなのに真剣です



ポールでニンマリは田中選手

お便り、質問、エトセトラ みんな集まれバラダイス!!

「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。

♪ FK-9のレースは面白かった。決勝ヒートで目の前に関谷さんがいた時は、「オレってF3000ドライバーの後ろからスタートするんだ」と、ちょっと感激。このイベントを主催してくれた"カートプラザさいとう"では、年内にまた開催する予定という。今度はもっと大々的にお伝えしますのでお楽しみに!

BUY & SALE

■売りたし

●CRG202A・KT100S
'92年式・2回使用のみ・極上車・35万円
〒381-1 長野県長野市大豆島4268
大豆島東団地1-404 ☎0262-21-3704(午後6時以降) 円山嘉雄

●テクノH6(特別限定仕様車)
'92年式・サイドボックス/中古ドライタイヤ3セット/中古レインタイヤーセット/その他パーツ付・20万円・詳細は電話にて
〒252 神奈川県綾瀬市上土棚697-8 ☎0467-78-1124(午後8時~11時) 竹谷浩一

●テクノスカウトトロフィー+KT100S
'92年式コンプリート仕様・サイドボックス/ノイズボックス/カートスタンド/スペアタイヤ(ドライ)ーセット/その他パーツ付・程度極上慣らしのみ・40万円・詳細は電話にて
〒232 神奈川県横浜市南区中村町1-24-1 ☎045-251-1696(午後8時~11時30分) 小宮山結花

●ビレルM4・KT100S
'91年式・程度上・SL86付・25万円
●ビレルE4・KT100S
'91年式・程度上・SL86付・25万円
〒382 長野県須坂市豊丘365-1
☎0262-48-2532(午後9時以降) 土屋知明

●タイヤ
ダンロップSL86(新品)ーセット/レインタイヤ(YEJ・8分山)+2ピース ホイール・各2万円
〒331-1 埼玉県大宮市三橋2-2-6 エステートピア三橋102 ☎048-647-3725 吉田茂徳

●ヤマハRC100SD
'92年式・新車・一度も使用せず・サイドボックス/ノイズボックス付・即レース可・30万円・取りに来る方
〒569 大阪府高槻市庄所町10-40 ☎0726-74-1158 小林あきじ

●ヤマハRC100S
'91年式・サイドボックス/ノイズボックス付・8万円
〒267 千葉県千葉市下大和田町1-025 ☎043-294-1300 大塚 薫

●ヤマハRC100SD
'92年式・7回使用・フロントカウル/サイドボックス/サイレンサー/レインタイヤ/カートスタンドetc付・24万円応談
〒486 愛知県春日井市柏原町1-338-2 ☎0568-84-0626 林 宏己

■買いたし

●ヤマハRC100SDフレーム
'91年式・サイドボックス/タイヤ付でノークラッシュのもの・多少の傷可・エンジン付も可・できれば近県の方・連絡はハガキにて
〒485 愛知県小牧市東田中9-2-1 山本信博

●カート
走行可能なもの・10万円以内で
〒680 鳥取県鳥取市岩倉450-12
☎0857-26-4086 太田瑞穂

RACING KART SHOP GUIDE

NAGAO KART
ナガオ カート

10余年の当店のノウハウをインストラクターが無料でご指導致しますので、初めての方もお気軽にご相談下さい。



■スパルコスーツ

KARTING	¥55,000
OSCAR	¥59,000
OSCAR·FL	¥63,000
JESOLO	¥73,000

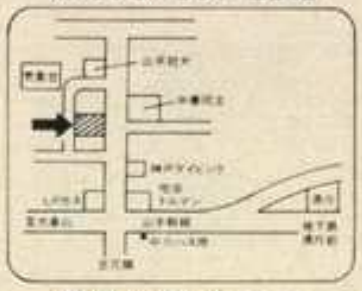
sparco
スパルコ・レーシング・スーツ
西日本代理店
地方発送、承諾願います。

ALL KART / DAP / KalKart / birel / SWISS HUTLESS / Rea To Win! PBL / Mac Minarelli / HAASE / ROTAX



YAMAHA RC-100SD ¥369,000
YAMAHA RC-100SC ¥379,000

神戸店
〒650 神戸市中央区中山手通7丁目11-30
☎078-351-2818



高槻店
〒569 大阪府高槻市岡本町16-6
☎0726-95-4746



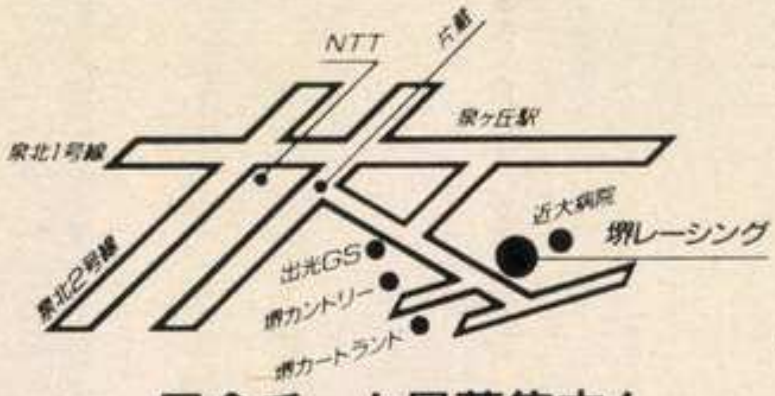
営業時間/10:30a.m.～9:00p.m.(月曜休み)
★中古カート有ります。買取も可。
★カートガレージ(保管)致します。

チームナガオ クラブ員募集中

ライセンス講習会受付中! 神戸店 毎月第2水曜 高槻店 毎月第3水曜

外国製カート、エンジン、パーツ全機種取扱い。

堺レーシング
SAKAI RACING SERVICE KANEISHI



只今チーム員募集中!
〒590-01 大阪府堺市畑139
TEL.0722-91-7087
営業時間 AM9:00～PM8:00 定休日月曜
■中古カート在庫多数

堺カートランドに もうひとつの パドックがあるって……

堺カートランドまで800m、あなたのパドック代わりにご利用下さい。
ホームコースで、木目細かなサービスのアドバイスいたします。

'92シリーズ 堺レーシング チーム員ランキング

■地方選手権	AI	チャンピオン	迫田浩二	
		5位	奥野伴作	
		6位	佐野和雄	
	AII	チャンピオン	金石年弘	
■SL大阪シリーズ	Sストック	チャンピオン	堀田秀治	
	AI	2位	森 祐二	
	AII	チャンピオン	金石年弘	
■SL名阪シリーズ	AI	3位	長谷川幸者	
■SL生駒シリーズ	Sストック	2位	秋武仁志	
■サタデー 県シリーズ	Sストック	2位	堀田秀治	
		3位	服部高明	
	Sストックオープン	チャンピオン	長瀬厚司	

•Sストッククラスコンプリート車
YAMAHA RC100SD (エンジン・タイヤ付) ¥369,000
各種外国製カート、エンジン取り扱っております。

お気軽にご来店下さい。

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。







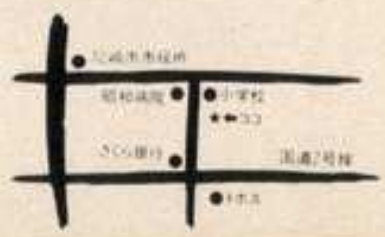
全日本、SLレース、チーム員活躍中!
メンテナンスで悩まれている方にテクニカル・アドバイス致します。
AI·AIIクラス試乗会あり。
パワー不足を感じている君に!



宝塚店
〒665 宝塚市小林3-4-63
Phone.0797-71-0888



尼崎店
〒660 尼崎市西難波町6-13-31
Phone.06-481-0888
F a x.06-481-2888



RACING ON Challenge Club

With a Passion For The Motorsports

レースに、ジムカーナにラリー……
さまざまなコンペティションに
参加しているキミ！
R'onチャレンジクラブはそんな
キミたちと一緒に作るクラブだ
参加者レベルのニュース＆情報
さらには自分の売り込みなど
このページは広く開放します
キミもこぞって参加しよう！

RACING PACKAGE FOR BEGINNER

手軽にモータースポーツを楽しもう！

何かお手軽にできるモータースポーツはないものか？　今回紹介するのは、オートポリスでスズキ・アルトワークスを使用する「EMZ（エムズ）レーシングパッケージ」というシステムだ。



オートポリスで開催されるゴールドカップのKカーレースを楽しもう

①パッケージ入会とレッスン（約90万円）
B ライ&Aライ取得、レーシングレッスン＋年4回の練習走行会、レース前日のフリー走行、オートポリスで開催されるゴールドカップ・N－Kカークラスのレース4戦をパックに。なお入会金20万円は初年度のみ。
②コンプリートカー販売（160万円）
「N－Kカー」クラス用のアルトワークス。製作はモンスター福岡が行う。
③N－Kカーメンテナンス（40万円）
オートポリス内ガレージまたはモンスター内で車両保管&メンテナンス。
その他にもウェア、カラーリング、福岡空港・サーキット送迎、宿泊・レンタカー手配などがオプション設定されている。安価にレースを楽しめるパッケージなので、東京から飛行機を使ってレジャー感覚で参加することだってもちろんOKなのだ。
詳しくはエムズプロジェクト／☎092-551-2559－、モンスター福岡／☎092-585-0309、エムズプロジェクト東京／☎03-5379-0590へ。

OPEN UP '93 DESCENTE CUP

デサントカップが今年も開催される


ジムカーナ、ダートラなど気軽に参加できるモータースポーツもある

昨年スタートして、早くも注目の的になっている「デサントカップ」の今年の要綱が発表されているので、こちらも紹介しておこう。この「デサントカップ」は、気軽にモータースポーツを楽しもうということで、ジムカーナとダートトライアルの2シリーズを設定しているものだ。

ジムカーナのスケジュールは、第2戦／3月21日／関越スポーツランド、第3戦／4月18日／茨城中央サーキット、第4戦／6月6日／茨城、第5戦／7月11日／浅間台スポーツランド、第6戦／9月5日／関越、第7戦／10月11日／浅間台、第8戦／11月7日／関越（第1戦は既に終了）。

いっぽうダートラは、第1戦／3月28日／オートランド千葉、第2戦／4月29日／丸和オートランド那須、第3戦／5月23日／千葉、第4戦／6月13日／スポーツランド信州、第5戦／8月1日／千葉、第6戦／10月3日／丸和、第7戦／11月14日／丸和。

ノーマル、ビギナー、リヤ駆動、Kカー、レディス、インポート、オートマといった独自のクラス設定がユニークだ。

参加orギャラリー希望の人は、プロクルーズ　〒355-02　埼玉県比企郡嵐山町鎌形南中島1607-7／☎0493-62-1485へ気軽に問い合わせてみよう。

RACING PARTS FOR LANCER

ランサー用ラリーパーツ、ジムカーナパーツ



ランサーにはラリー、ダートラ用のパーツがラリーアートから発表された

ラリーアートでは、ミツビシ・ランサーRSエボリューションのラリー用パーツとミラージュRS（MIVEC）のラリー用、ジムカーナ用パーツなどを開発した。これらはスポーツパーツ「ハイパフォーマンスパーツ」シリーズに追加されるもので、既に販売は開始されている。

ランサーRSエボリューション用ラリーパーツは、シフトコントロールブッシュ（8000円）からフロントLSD（9万5000円）まで36品目。同車用ジムカーナパーツは、フロントスプリング（8000円）、ビスカスカップリングユニット（7万5000円）など32品目。

またミラージュRS2WD（MIVEC）用ラリーパーツは、アンダーガード（8万4000円）、6点式ロールケージ（8万6000円）など33品目。同車用ジムカーナパーツは、フロントストラット（2万8000円）、リヤスタビライザーバー（3万2000円）など30品目をリストに並べている。

これらに関して詳しくは、㈱ラリーアート担当：浜村／☎03-5232-7682、FAX5232-7797もしくは㈱テストアンドサービス　担当：宇賀神／☎044-854-9245、FAX854-9246まで問い合わせよう。

RALLY PARTS FOR IMPREZA

インプレッサ用ラリーパーツも発売


インプレッサにもラリー、ダートラ用のパーツがSTIから発売された

スバル・テクニカ・インターナショナル（STI）でも、スバル・インプレッサWRX用「STIスポーツパーツ」の販売を2月8日から開始している。

今回発売されたパーツは、国内モータースポーツイベントのうち、ラリー、ダートトライアルへの参戦を目的に開発されたもので、内容は、ロールケージなどの安全装備から、サスペンション系、駆動系、ボディ系などにわたっている。

なお、レガシィRSやヴィヴィオRX-Rと共用のパーツも一部あるが、インプレッサWRX専用のニューパーツは、フロントストラット（2万3000円）、アンダーガード（6万9000円）、タンクガード（3万2000円）、6点式ロールケージ（7万6000円）など多岐にわたっている。また、リヤスタビライザーやマッドフラップは近日に発売される予定で、リヤ機械式LSDは現在開発中となっている。

これら「STIスポーツパーツ」は、全国のスバル特約店（ディーラー）の部品窓口を通じて注文&購入ができる。なお、パーツリストほか詳しくは、スバル　テクニカ　インターナショナル㈱　担当：富岡、手塚、津田、有野／☎0422-33-7848へ問い合わせてみよう。

FJJ ENGINE BY TOMEI

FJJエンジンを東名自動車がチューン

F3000やF3、そしてグループAからN-までの幅広いエンジンチューンで知られる東名自動車から、このたびFJJ用エンジンの販売とリースが開始された。

まずニッサンSR18DE改・FJJレース用コンプリートエンジンの販売は、ベンチでの慣らし済みで1基198万円。またエンジンのオーバーホールは、交換パーツ（ピストン&シリンダーヘッドガスケット、バルブステムシール、オイルフィルター、リキッドガスケット、コンロッドメタル、ガスケットトリムーバー）一式、ベンチ慣らしテストまで込みで1回約30万円。さらにサーキットメンテナンスは、1レース（練習〜決勝）に1名のメカを派遣し、消耗パーツ代、メカ宿泊費・移動費、諸経費込みで1式約15万円となっている。なおこのメンテナンスには、エンジン・リースシステムは、年間エンジン使用時間、サーキット場での整備も含まれるが、費用に関しては地域、レース&テスト数などにより格差がある。

エンジン・リースシステムは、年間エンジンオーバーホール、サーキットメンテナンスを含み一式150万円。なおこのリースシステムは、供給台数に制限があるので、早めの申込が望ましいようだ。

なお注文及び問い合わせは、東名自動車技術課 担当：渡辺／☎0447-88-1682へ。



FJJ用として既にニッサン製エンジンが発表されている





山陽チャンプ獲得！ しかし筑波では……

鏑水淳也
マーチ山陽

「11月15日のマーチ山陽シリーズ最終戦を緊張の境になりながらも、ポールtoウイン。おまけにコースレコードまで決めて、見事にチャンピオンを決定しました。

きあこの勢いで筑波だあ！　とやってきました13時間。四国からは遠いよ筑波は。でも北海道とか九州はもっと遠いもんねえ。さて初めて来た筑波の印象は、ひとつめ＝路面の〃が高くてきれい、ふたつめ＝最終コーナーが怖い。30分の練習時間があったけど、やっぱり1時間位は走りたかった……。タイムは14秒1で、これは'92年序盤のころなら好タイム。しかし関東勢のレベルアップは凄まじく、トップは12秒前半。結局予選は12番手でした。

決勝はスタート直後、隣の中山さんと接触。その後、1ヘアピンでスピン、接触に巻き込まれ、同じ中山から行った前田クンと10位争いをして、抜いたところで何と私にオレンジボールが……。ピットに帰るとガソリンが漏れているとのこと。泣く泣くリタイア届けを書きました。またオレンジボールの理由を巡って、オフィシャルの方に大人気ない行動を取ってしまったことを、誌面を借りてお詫びいたします。

本当はこれでレースから足を洗う予定でしたが、筑波サーキットに借りができたので、'93年は2〜3回筑波に遠征しようと思っています。今までいろいろとお世話になった、KRSの河上さん、フィーストの平岡さん、RSKの小清水さん、そして友達のみんな、恵美子さん、ありがとうございました。そして'93年はよろしくお願いしますね、稲垣社長」掲載が大幅に遅れ、すみませんでした。それから編集部へのミカン、ありがとうございました。即日完売の超人気でしたよ。今年は筑波の借りを返せるよう頑張ってください！









F1もF3000も好き だけど「底」を応援！

富永恵子
鈴鹿シビック

「'93年の1発目、1月23〜24日の鈴鹿シビック300 km耐久レースのレポートを。'92年EF9で頑張った鈴木敏幸とレース本格初挑戦・山本克典氏、ピットマンは我がチームど素人集団。でも中にチーフメカニック・竹本のプロの目は光っていた……。

予選は鈴木のタイムで6位。さあ決勝！　4周目に入ったところ1コーナーでおぉ〜っと鈴木がコースアウト！　ピットレポーター・山本氏はビックリ、ショック、と共にプレッシャーから開放された様子。鈴木はピットまで何とかたどり着き、急ブレーキ、と同時に砂がドサッと落ちた。チーフの「異常なし、行け！」の声に不安も飛び、どん底からの再スタート。その後の追い上げはものすごい。ガンガン行く、ドンドン行く。鈴鹿の目は全部鈴木の69番を見ていた？　ついに3位に浮上!!　さぁファステストラップといったところで、寸前までピットレポーターを務めた山本氏にバトンタッチ。この人がまた、初めてとはとても思えない。速い速い。走るアナウンサー、負けてない。終わってみれば6位入賞。素晴らしい感動でした。

F1も大好きF3000もモータースポーツもぜ〜んぶ好き。でもシビックレースが一番好き。お金がなくて、でもやりたくて、走らせたくて、皆が協力して、力を合わせて、レースして、感動して、涙を流す。お願いします。もっとシビックレースのような、底辺のレースを載せてください。みんな底（そこ）から始まっているのでは？　身近で、誰にでもできそうで、でも思うようにできない、腕と友情で勝ち取る勝利。私は心の底からシビックレースを愛し応援しています」そういう人たちを当クラブでは応援したいです。山本さん、前号ではお名前を間違えて大変失礼しました。

SEE ME FEEL ME
キミの活躍、未来、なんでもOK
自分を大いに売り込もう！
のコーナーなのだ

売りたし 買いたし BUY&SALE

※個人売買などにおける金銭などのトラブルは、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

●レイナード92D
F3000　無限マウント　2台あり　価格応談。

・ラルトRT36／RT35／RT34
F3　無限マウント各1台　VWマウント各1台　価格応談。

・フォーミュラ・ミラージュ（VD）
EG付き　2台あり　価格応談。
コックススピード㈱　担当：吉永、渡辺　〒226　神奈川県横浜市緑区池辺3992／☎045-932-8391

●マキシム307
FJ　'92年欧州拓使用上位入賞車　筑波A最終戦優勝　W3セット　T5セット　EG・OH後1レース使用　スペアP付き　価格応談。
ル・ボーセ・モータースポーツ　担当：坪松　〒308　茨城県下館市寺井96-2／☎0296-25-0913

●マナティMK8
FJ／赤　永井チューン　スペアW付き　レース未使用　即レース可　詳細は☎にて　価格190万円応談ローン可
小寺弘修　〒657　兵庫県神戸市灘区灘南通3-25-206／☎078-881-9524 9:永井コンペティション／☎0593-78-7003

●マナティMK9
FJ／グレー　戸田チューン　マナティ・メンテ車　価格320万円応談。
山本勝巳　〒814　福岡市早良区有田1-41-12／☎092-841-1123

●マナティMK8
FJ／スカイブルー　練習走行1日使用のみ　新車同様　至急売りたし　価格270万円応談。
舛谷圭介　〒606　京都市左京区岩倉忠在地町278　阿部アパート1号／☎075-724-4948

●SRS03
FJ／白　OH後1時間30分使用　スペア足まわりあり　1・5tトランスポーター付き　価格650万円。
'91年式／青　検'93年6月　ユニック車　2t　価格25万円。
㈱井敬益　〒243-02　神奈川県厚木市飯山字辻の上3532-1　201号

●R&D F4／90B
FJ／赤　サイドラジエターマシン　スペアW&Pなどあり　EG・OH済み　至急売りたし　価格180万円。
BI RACING TEAM　担当：若中・井ノ口　〒802　福岡県北九州市小倉南区葛原5-5-3／☎093-475-0222

●R&D F4／92
F4／92　新古車　価格300万円応談値引き可。
〒586　大阪府河内長野市大矢船中町3-9／☎0721-62-3248

●トヨタ・スターレット・ターボ（EP71T）
'93仕様A仕様　④号車　TRD車高調　コンEG・OH後レース未使用　至急売りたし　価格85万円応談。
大村義弘　〒431-32　静岡県浜松市笠井1-54-2／☎053-433-7196

●トヨタ・スターレット（EP71）
富士P仕様／白　'93仕様も可　'92年ほとんどのPを新品から製作　EG&デフなどOH後未走行
Team ONIXワークスカー　③号車と同仕様　即レース可　その他詳しくは☎にて　価格80万円　現金値引き可　ほかに1台あり。
Team ONIX　持丸祐一　〒144　東京都大田区萩中1-8-8-301／☎03-5705-0944

●トヨタ・スターレット（EP71）
富士P仕様／白　'93仕様も可　'92年ほとんどのPを新品から製作　EG&デフなどOH後未走行
Team ONIXワークスカー　③号車と同仕様　即レース可　その他詳しくは☎にて　価格80万円　現金値引き可　ほかに1台あり。
Team ONIX　持丸祐一　〒144　東京都大田区萩中1-8-8-301／☎03-5705-0944

●レース用ホイール&タイヤ
①ウェッズスポーツ　14×6JJ　PCD100　オフセット40　1セット　未使用　価格4万円。
②ポテンザRE510S　185／60　R14　1セット　未使用4万円。③ファインタイプアルミ13×5・5J　PCD100　オフセット35　1セット　ジムカーナに使用　色ホワイト塗装　2万5000円　ハガキによる連絡を希望。
上田紀昭　〒350-02　埼玉県坂戸市中小坂733-19

※P仕様＝プロダクションカー仕様、W＝ホイール、T＝タイヤ、P＝パーツ、OH＝オーバーホール、EG＝エンジン、TM＝ミッション

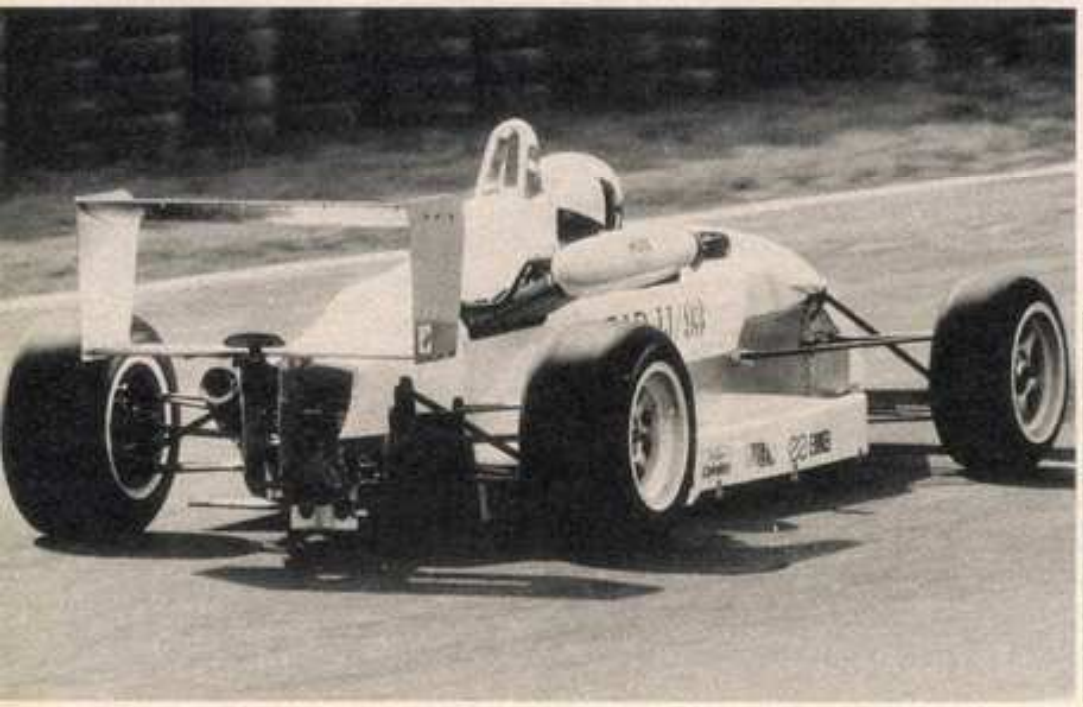
新カテゴリーのFJJマシンにFJドライバーが試乗

走り始めた FJJ





WEST936



R&D JJ/93



F3とFJの間を埋めるカテゴリーとして今年からスタートするFJJ このマシンが2社から発表 2月上旬の鈴鹿サーキットで試乗することになったマシンを紹介しながらこの日の様子、そして他社の動きと試乗記を報告しよう

Text/Sumie Dan
Photos/Hiroharu Sato

正式デビュー！その印象は？

2月8日、FJJマシンのプレス試乗会が鈴鹿で行われた。これまでにも各コンストラクターのテストやデモンストレーション走行は行われていたが、本格的な走行は今回が初めてといえるだろう。

当日は各誌に依頼されたドライバー6名が、ウエスト936とR&D JJ/93の2台を順番に乗り比べたのだが、残念ながらコンディションが最悪で、誰もがマシンの正確かつ細かいインプレッションはつかみ辛いようだった（詳細は次ページのレポートを参照）。

とはいえ全体的な印象としてはおおむね好評で、本誌レポーターの土屋武士選手も、「実際に乗ってみて胸踊る気持ちになった」とコメント。「ただデータが一切ないので、レースにたどり着くまでに、ドライバーとしてあらゆる能力（セッティングなど）が要求されるだろうし、ブレッシャーも大きいだろう。しかし、それだけにやりがいがあり、プロになるために不可欠な〝強さ〟を身につけることもできると思います」と語っている。

またほかの選手も、「ウイング付きのマシンはFJのようにドライバー自身がセッティングできる範囲を超えている。またドライバーの能力が大きく試されるので、FJなど入門フォーミュラを経験した後で、腕に磨きをかけるのに良いカテゴリーだ」と土屋選手と同様の意見を述べていた。

登場が待たれるオスカー、トヨタ

試乗会で明らかになったように、ウエストとR&DのFJJはそのベールを脱いだ。しかし第3のコンストラクター、オスカーのマシンが、いまだに影も形も見えないのはどうしたわけだろう。

関係者に話を聞くと、「ミッションができあがっていない」という答えが返ってきた。コンストラクターとして将来的な技術の展開・進歩を考えたオスカーでは、既製品を使わずに自家製ミッションを造ることになった。

「わざわざ造る必要はないんじゃないか、という声もありますが、こういう変革時にこそ思い切ったことをしなければ」と考えたオスカーは、さるメーカーにミッションの製作を依頼したところ、思うように仕上がらないのか、まだ製品が納入されないのだという。「もう2月なのでウチとしても焦っているんです。3月までには何とかなりそうですが、……」と頭を抱えている様子だった。

コンストラクターそれぞれの考え方があり、それがマシンの製作に影響するのは当然のことだが、3種類のマシンを見比べてから、マシンを購入したいと希望するドライバーのためにも、オスカーFJJの1日も早い完成が待たれる。またこの3社以外にも、FRD、カネコレーシング（マキシム）、EVAなどがマシンを製作する予定。マナティもいずれは製作する意向を持っているようだ。

エンジンに話を移すと、今回は2台ともニッサン・エンジンを搭載していたが、近々トヨタ・エンジン搭載のマシンも登場する。「グループAで走ったカローラの4A-GをFJ用にアレンジしています」とトムスの関係者。今、FJ用に開発したパーツの最終スペックを決めている段階で、3月10日前後には鈴鹿での実走テストが予定されている。

また、参戦が予定されていた無限エンジンの登場は、来年以降になるという噂だ。

このように、現実のものとして姿を現してきたFJJ。マシン、エンジンともまだ様々な問題は残っているが、5月にオールクリアで開幕できるよう、今も急ピッチで作業は進められている。

'93年FJJ選手権

東日本FJJ部門（全7戦）		
第1戦	4／11	'93RRCエビスチャンピオンズレース第1戦
第2戦	6／6	'93RRCエビスチャンピオンズレース第2戦
第3戦	6／19～20	'93グランナショナル筑波スピードカップⅡ
第4戦	7／25	'93RRCエビスチャンピオンズレース第3戦
第5戦	9／5	'93グランナショナルエビススピードカップ
第6戦	10／31	'93RRCエビスチャンピオンズレース第4戦
第7戦	11／6～7	'93グランナショナル筑波スピードカップⅢ
鈴鹿FJJ部門（全6戦）		
第1戦	5／22～23	ミリオンカードカップレース ラウンド2鈴鹿
第2戦	6／19～20	'93フレッシュマントロフィーレース IN SUZUKA 第4戦
第3戦	8／18～29	インターナショナル鈴鹿1000kmレース
第4戦	9／25～26	ミリオンカードカップレース ラウンド3鈴鹿
第5戦	11／6～7	'93フレッシュマントロフィーレース IN SUZUKA 第8戦
第6戦	11／13～14	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿
TIサーキット英田FJJ部門（全6戦）		
第1戦	4／25	'93TIサーキット英田 チャレンジカップレース第2戦
第2戦	7／18	'93TIサーキット英田 チャレンジカップレース第3戦
第3戦	9／12	'93TIサーキット英田 チャレンジカップレース第4戦
第4戦	8／7～8	TIサーキット英田グループA 500kmレース
第5戦	10／9～10	'93TIサーキット英田 オータムフェスティバル
第6戦	12／5	'93TIサーキット英田 チャレンジカップレース第5戦
西日本FJJ部門（全3戦）		
第1戦	5／8～9	Nippon Shinpan NICOS CUP MINE ALL STAR
第2戦	7／25	西日本フレッシュマンレース第4戦
第3戦	10／16～17	N1耐久ラウンドシリーズ'93 第7戦 ベストドライバーズ500kmレース
オートポリスFJJ部門（全3戦）		
第1戦	5／23	'93ゴールドカップレース第2戦
第2戦	7／4	'93ゴールドカップレース第3戦
第3戦	9／12	'93ゴールドカップレース第4戦



1972年生まれ　'89年カートSL83でデビュー戦優勝　'92年オートポリスFJで4輪デビュー戦優勝　父は土屋EG社長・春雄氏

最悪の天候のもと 初めてFJ以外のマシンに挑戦

土屋武士

またFJ以外の車に乗ったことのない若者の僕にとって「一番身近なステップボード」、そしていわゆる「ハネ付き」、さらに憧れの「スリックタイヤ」を備え持つFJをドライブするということは大事件である。

まず先にWEST936に乗り込む。朝と広めで113kgの僕の体重でも全然問題ない。今回、与えられたテスト走行周数は3周＋クールダウン1周の計4周しかできなかったので、せめてドライ路面で走りたかったが、コースはセミウエットでタイヤはスリック、経験の少ないドライバーに初めてのマシン、この上ない危険な状態の中でコースインした。

クラッチは思ったよりはるかに使いやすく車にスタート出来た。1→2→3速とシフトアップしてミッションの良さに感激。スコッスコッとすんなり入りストロークも少ない。メーター類はとても見やすくいかにもレーシングカーという感じだ。

ニスモでメンテされたSR18DE型エンジンはいたって快調。特に6500から7200rpmまでの吹け上がりが気持ち良く指定最高回転数である7500までは楽に回ってくれそうだ。特性的にはフラットでアクセルに対して、とても素直に反応してくれた。

ステアリングなどの操作系は、ごく普通で違和感はない。5速7300rpmまで回るストレートエンドでは、ウイングの効果がFJのようなフワフワした不安定感はなく、安定してアクセルを踏んでいけた。しかし中速コーナー（S字など）でのウイングの効果などは、いまひとつ感じられなかったのも正直なところだ。残念ながら濡れた路面では十分に車の挙動は感じられなかったが、フロントがとてもシャープな動きをするような印象を受けた。フロントのシャープさにリヤがついてくれば更に楽しいドライブができるだろう。

次に乗るのはR&D JJ／93だ。コクピットはWESTよりも、やや狭いがそれでも操作には全く問題はない。メーター類、ステアリングなどの操作系もWEST同様、ごく普通の取りまわしだ。コースインすると、東コースはほとんど乾いてきていたが、また雪となり、2周目にはセミウエットに。

ミッションは少しストロークが多めだったが、すぐ改良型が出るということで問題はないだろう。エンジンはWESTよりも全く同しものが積まれているので問題はなかった。シャシーの方はややロールが大きく挙動は分かりやすかったが、もう少しロールを抑えればよりマイルドな流れ出しを得ることができるのではないかと思う。しかし、できて間もない車としてはバランス的にも良く、特にフロントはステアリングに素直に反応してくれた。

問題点を挙げるとすれば、ブレーキの制動力がアアだったこと。しかしパッドの品質がマッチングすればすぐ解決するだろう。

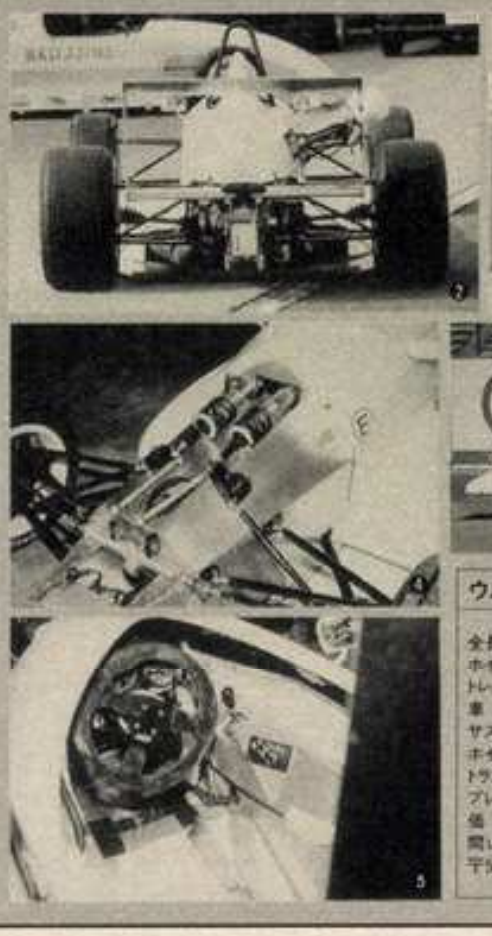
タイヤには、ダンロップのバイアスのワンメイクで、コンパウンドはオールシーズン共通ということで、きすがにこの時期には辛かったようだ。タイヤ温度は上がらず、グリップを得るまでに最低3周は必要で、僕が走った時は路面が濡れていたので、なおさら温まらず満足なグリップは得られなかった。やはりバイアスということで、縦方向のグリップ＝トラクションは今ひとつ不足しているように思えた。また横方向はも完全なグリップを得られなかったせいか、これも不足ぎみ。タイヤのたわみが全然感じられなかった。この日のホイールがF3用で幅が少し広めだったということもあり、操縦性が強くなってしまったせいも考えられるだろう。また、いかにグリップさせて走るかよりも、いかにバランスを取って走るか、つまりドライバーが車をコントロールして走る魅力があるか、ということが要求されるタイヤだと思った。

2台のFJJマシンに共通した印象といえば、まだ開発途上のマシンだということだ。すべてが新しくゼロからのスタートなので、今の時点で両方を比較して、どちらが良いとは言えないし、これから煮詰めていけば、車の特性も変わる可能性もあるだろう。

WEST936

ウエストの936は、設計段階からF3を強く意識。F3の傑作・ラルトRT35を参考に、それを超えるマシンを目標に、そして500万円以下の価格設定で製作された。①②の前後スタイルはなるほどRT35のフォルムにそっくりだ。しかし③サイド側はスマートに見えるところがデザインの妙といったところか。④ほかでも分かるように、サスペンションは前後ともプッシュロッド。ダンパーはKONI製のガスダンパーを使用している。①でも分かるようにハイノーズを採用している







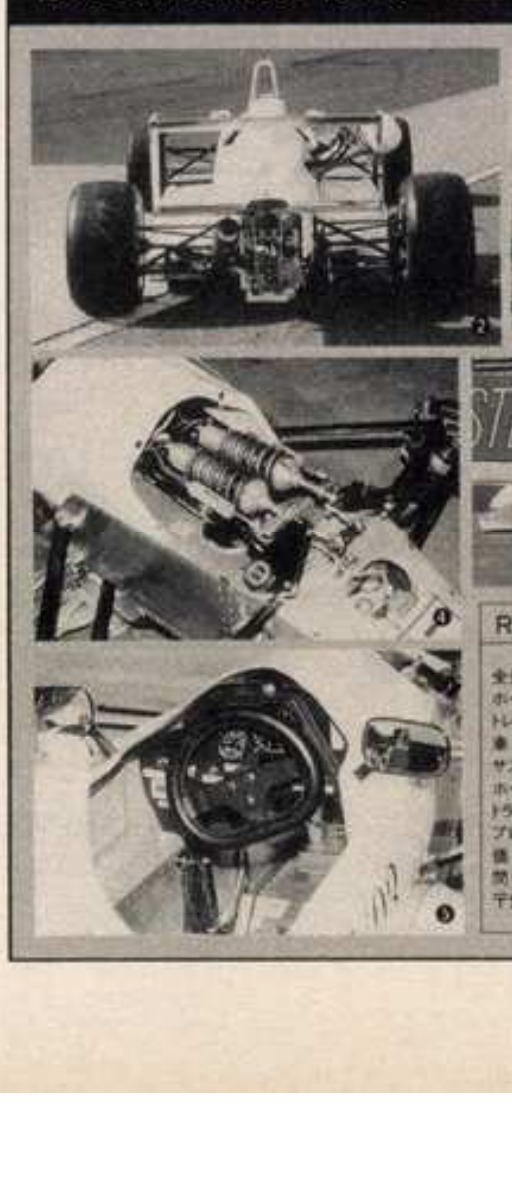
ウエスト936	
全長×全幅×全高	3750×1580×980mm
ホイールベース	2450mm
トレッド（F／R）	1380／1280mm
車重	480kg
サスペンション（F／R共）	ウィッシュボーン／プッシュロッド
ホイール（F／R）	8.0J／10J
トランスミッション	STAFFS 5速
ブレーキキャリパー	AP
価格	496万円

問い合わせ先：ウエストレーシングカーズ㈱
〒513 三重県鈴鹿市住吉町5769-8／☎0593-79-0939

R&D JJ/93

R&DのJJ／93、マシン自体は昨年秋に完成、ひと足早く鈴鹿で発表されていた。①のスタイルで分かるように、こちらもハイノーズを採用、フロントが絞り込まれたスタイルをしている。これはF1を意識してのものとか。しかし③サイドでの印象はノーズが緩やかに傾斜しているイメージを受ける。④こちらも前後ともプッシュロッドを採用、当然のことながらガス封入ダンパーを用いている。⑤コクピットにはデジタルの水温計などが装備され、ステアリングはDシェイプタイプ







R&D JJ／93	
全長×全幅×全高	3850×1636×985mm
ホイールベース	2490mm
トレッド（F／R）	1406／1325mm
車重	480kg
サスペンション（F／R共）	ダブルウィッシュボーン／プッシュロッド
ホイール（F／R）	8.5J／10J
トランスミッション	マツダスピードMJ-4 5速
ブレーキキャリパー	AP
価格	495万円

問い合わせ先：㈱東京アールアンドデー　鈴鹿事業所
〒513 三重県鈴鹿市住吉町6786-3／☎0593-78-7385

集まれカートボーイズ!

名古屋南店 3周年 OPEN
感謝セール!! 3月1日(月)~3月30日(火)

★レーシングカート‥YAMAHA・輸入カート各車種 etc.
★エンジン……KT100S・ロータックス・IAME etc.
★スーツ……デサント・アディダス・YAMAHA etc.

その他、パーツ全てを特別価格!

⊙中古カート即金買い取り中!

チームひらのNEWS
○SLライセンス講習会
3月10日(水) PM7:00～ 春日井本店
3月24日(水) PM7:00～ 半田店
3月27日(土) PM7:00～ 名古屋南店
TELにてお申し込みお願いします。

⊙ヘルメット塗装 セナ、プロスト、アレジのレプリカ、君のオリジナルデザイン全てOK!! 当店で購入の物品に限ります。

⊙カートガレージ完備 提携カートランド各店にあなたのカート保管できます。保管・運搬でお困りの方のお力になります。

(チームひらのクラブ員募集中)
KART PLAZA ひらの

名古屋南店 〒458 名古屋市緑区有松町桶狭間字権平谷9-50 ☎052-621-0188
半田店 〒475 愛知県半田市昭和町3-23 ☎0569-22-5921
春日井本店 〒486 愛知県春日井市柏原町1-19 ☎0568-32-5431

ミニ・モークがベースの単座レーシングカー

ムーンクラフトMCS93登場!!

ローバー・ミニをベースに作られたジープタイプのミニ・モーク
そのモークを使ってレーシングカーを作ったらどうなるか
そんな遊び心を抱いたムーンクラフトの由良拓也氏が作ったのが
'60年代のスポーツカー・イメージを持つMCS93だ
誰でも楽しめることがコンセプトのこのクルマを使って
今シーズンからワンメイク・レースがスタートを切る
ちょっと面白そうなコイツに、筑波で本誌㈱が試乗した

'60年代のスポーツカー・イメージで

筑波サーキットのパドック裏に、試乗用に準備されたなんともユニークなスタイリングの"ムーンクラフトMCS93"が3台並んでいた。レーシングカーにしては高い車高、ずんぐりむっくりとした丸っこいボディ、コイツを目の前にして、事前にあまりこのクルマについての知識がなかったボクは、正直言って面くらった。本当にこのクルマでレースをやるのだろうか？　と。

だが、試乗の前に行われた説明会で、このマシンの製作者であるムーンクラフトの由良氏の話を聞いて、コイツは面白そうだと考えを改めた。まず、由良氏がなぜモークをベースにレーシングカーを作ろうと考えたのかを聞いてみよう。

「僕は普段としてモークを乗っていて、剛性感のあるシャシーとレイアウト、そして素直な操縦性といったようにこのクルマを見ていったら、レーシングカーになるのではないか、と思いついて、遊び半分、ふざけ半分で作ったんです。もともとスポーツカーとして生まれたシャシーではないけれど、ツインチューブ・モノコックの間に足を入れたポジションは、'60年代のカンナムカーの雰囲気を味わえるんですよ。とにかく'60年代のスポーツカーのイメージで、昔のレーシングカーってこういう感じだったよね、というようなクルマに仕上げようと思ったんですよ」

MCS93を使ったレースは、「ムーンクラフトMスポーツレース」として、3月28日を皮切りに10月3日の最終戦まで、今年は年間4戦が行われる予定だ。しかもこのレースは筑波サーキット、筑波主催者連合の後押しにより、好評であれば来年は年間8戦程度まで増やしていきたい、という。ではどんなレースになるのだろうか。

まず、由良氏は、「カリカリしないで走行会より少しマシな程度の、走って楽しかったと思えるような運営を考えていきたいですよね。レースだから順位がつくのはしょうがないけれど、速いだけが偉くないという意味で、賞品は全員でアミダクジをやって公平に分配するような遊び心あふれるレースにしたいんです」と語る。実際に運営にあたるチェッカーモータースポーツクラブの橋本弘代表は、「モータースポーツの原点として、ファミリーで楽しめる部分を大事にして、筑波を代表するレースに育てていきたい」と語っている。

コンセプトに合った素直なマシン

さて、この日がシェイクダウンというMCS93のコクピットに収まってみる。外観はシングルシーターのレーシングカーなのだが、シートに腰を降ろしてみるとカウルの内側には巨大な空間が広がっている。シート位置をベースのモークより後方に移動したことに伴い、ステアリングとシフトレバーも後方に移動しているが、ポジション的な違和感は全くない。走り出してしまえばカウル内側の空間も全く気になることはない。

今回の試乗車は、エンジンはN-1仕様、足まわりもレース用に強化してあるという。また、タイヤはワンメイクにするためにテスト中ということで、ボクが乗ったマシンには一般市販用のダンロップZERAが装着され、もう一台にはレース使用を前提としたダンロップフォーミュラRが装着されていた。

走り出してみるとにかく素直で乗りやすい。シャシー剛性の高さとタイヤのグリップの高さのおかげで、FF車とは思えないほどステアリングに忠実に回頭してくれるのだ。しかも、中、高速コーナーではほんの少しのアクセルオフとともに、気持ちいいほどタックインが決まってくれる。確かに絶対的なパワー面では非力さは否めないが、マシン自体がキビキビと動いてくれることで、走る楽しみは十分味わうことができる。これならばレースのコンセプトにはピッタリの素材ではないかと実感できた。また、タイヤも一般市販用で十分。極端なことを言えばもっとグリップが低いであろうモークの純正にしたら、もっと面白いレースになるような気もする。

このMCS93、初回限定30台は奉仕価格の215万円（タイヤ・ホイールレス）で買えるのだから、趣味のサンデーレーサーにはピッタリだと思う。手を出すなら今のうちかもしれない。興味のある人はCMプランニング☎03-5707-4447まで。



絶対的なパワーがないことも手伝ってか、コーナリング特性は非常に素直。初心者でもとまどうことはないはず


カウル開口部はドライバー側のみだが中はこのとおり。2シーターの街乗り仕様の構想もあるとか


エンジンはノーマル・ミニの1ℓだけに最高出力は41psと控えめだが、意外と乗りやすいのが魅力



右側がベースとなったミニ・モーク。カウルを着けるとレーシングカーに変身！

ムーンクラフトMCS93主要仕様一覧

全長	3,200mm
全幅	1,530mm
全高	1,200mm
車両重量	670kg
トレッド	1,250mm(F)　1,210mm(R)
ホイールベース	2,040mm
ボディカウル	7ピース
シャーシ型式	スチール製ツインチューブモノコック
エンジンレイアウト	横置FF
サスペンション	ウィッシュボーン・ラバコーン(F) トレーリングアーム・ラバコーン(R)
ブレーキ	ディスク(F・R)
ミッション	前進4速・後退1速
タンク容量	39ℓ
エンジン型式	99H型
気筒数	直列4気筒
最高出力	41ps/5,400rpm(DIN)
最大トルク	7.0kg-m/2,600rpm(DIN)
動弁系	OHV
燃料噴射装置	SUキャブレター



'92 NEW MODEL

- 新車 東京R&D F4/92 コンプリート車…¥3,470,000
- 新車 オスカー SK91 コンプリート車……¥3,320,000
- 新車 SRS06 コンプリート車……¥3,390,000
- 新車 ウエスト 92J コンプリート車……¥3,430,000

■レーシングカーメンテナンス、ガレージ保管、及びレーシングサービス行なっております。

FJ1600、RSのレンタルを行っております。
システム、料金等はTELにてお問い合せ下さい。

USED RACING CAR ☆レーシングカー販売・買取

- マナティMK-7……¥1,500,000
- マナティMK-6……¥600,000
- F4 '90B……¥2,200,000
- F4 '90B……¥2,300,000
- F4 '90……¥1,700,000
- F4 '90……¥1,500,000
- F63……¥750,000
- オスカーSK88……¥1,000,000
- RS SK90……¥4,300,000
- F3(RT33/無限EG)……¥2,700,000
- EF-9 CIVIC……¥1,600,000
- EF-9 CIVIC……¥1,500,000

★中古車の詳しいスペック等はTELにてお気軽にお問合わせ下さい。

Photo:Atype



- レーシングスタンド 2脚セット ¥ 8,000
- ワンタッチジャッキ Atype ¥35,000
- ワンタッチジャッキ Btype ¥20,000

Arai HELMET
- GP-2K ¥37,000



SHOEI
- GRV-4 ¥48,000



■レース用ヘルメット各種有ります。

ARD / SIMPSON SAFETY EQUIPMENT / Firelex / stand21 / dodora / DESCENTE RACING GEAR

ヘルメットオリジナルペイント

- F-1ドライバーレプリカヘルメットからあなたのオリジナルデザインヘルメットまで、オーダーOK/ もちろんヘルメットの持ち込みもOKです。
- ラフデザイン案を送って下さい。価格等はTEL にてご相談下さい。

NOMEX RACING SUITS ★FIA公認



Pro
Pro light
Triple
DoubleII-R
Single

カラー：ホワイト、レッド、ブルー
¥38,000～

OMP racewear RACING SUITS ★FIA公認



INTERNATIONAL 695

カラー：レッド、ブルー
¥89,000～

SNC PARIS RACING SUITS ★FIA公認



トリプルレイヤー
シングルレイヤー

カラー：ホワイト、レッド、ブルー、グリーン、イエロー、ピンク、グレー ¥110,000～

sparco SPARCO RACING SUITS ★FIA公認



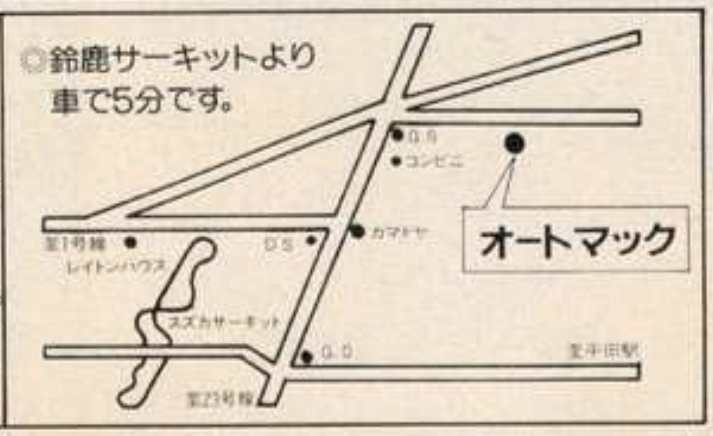
SparcoII

カラー：ブルー、レッド、イエロー、グリーン、グレー、ブラック ¥128,000～

AUTO MAC RACING PLANER
株式会社 オートマックレーシングプラナー
〒513 三重県鈴鹿市住吉3-29-23・TEL0593-78-7018・FAX0593-78-4786

AUTO MAC RACING BOUTIQUE
■株式会社 オートマック 〒550 大阪市西区九条1-6-20・TEL06-584-3871・FAX06-584-3875

◎鈴鹿サーキットより車で5分です。



Text/Yorimasa Kato Photos/Shin-ichi Tsutsumi

STREET TOPICS

ガイシャ、買おうよ!

今、輸入車がお買い得! ガイシャにゃ日本車にはない魅力があるぞ〜

ここんとこの不況でどうも輸入車の売れ行きがイマイチ。確かに外国車の方が性能イイなんて、今さら言わないけどサ
だからといってガイシャならではの魅力が失せたわけじゃないってのをJAIA輸入車試乗会で再確認。今こそガイシャに乗る時だ!



アルファロメオ155Q4

ランチア・デルタ・インテグラーレHFと共通シャシーを持つアルファ155Q4は良くも悪くもイタリア車。間違いなく「アルファロメオ」を感じさせてくれる1台だ。日本人にはチグハグな感じを与えるドライビングポジション、低中回転重視のエンジン、ちょっとダルなハンドリングなど。でも、味はあるゾ。



最近のアルファのインテリアはプラスチックの悪夢だった。でも155になってかなりマトモに

ランチアと同じはずなのに「アルファロメオ」のロゴがつくと魅力的になる





ロータス・エスプリSE

あくまでもロー&ワイド、だがイタ車と趣を異にするロータス。「氷の微笑」じゃないけど、こんなクルマを色違いで2台持ってたら、ほんとカッコイイ。もう、全部が浮世離れ。家柄のいい御曹司なんだけど、ちょいと不良っぽい危ない匂いが魅力。

2.2ℓでV8/ シングルターボ265馬力はバカバカしくてヨイ

どうだの木目インパネ。低いドラポジでこの世界は英国車のみ





ガイシャ買って平成不況ブッ飛ばせ

バブル経済崩壊後、巷では不景気だ不景気だと騒がれている。株は下がるところまで下がり、暮くなっている企業や個人投資家がゴマンとあふれ、高級クラブはカンコ鳥が鳴き、夜の街は寂しいばかり。自動車業界だって例外じゃない。あれだけ強気だった輸入車はもちろん、国産車も販売不振にあえぎ、どこも台所事情は苦しい。最大手のトヨタでさえも、昨年12月中間決算の報告によると、3年連続で営業&経常利益とも減益という過去にない状況に陥っているのだ。

しかし、不景気とはいえ、今の日本はそんなに悪い状態ではないような気がする。国内の景気は冷え込んでいるが、今の状況はいわば目一杯に運動した後のクールダウンみたいなもの。というのも、致命的な大型倒産みたいな事態は起きていないし、不景気といっても対外収支は膨れ上がる一方で、1ドル170億ドル以上の黒字。為替レートも円高で安定している。何かきっかけがあれば、スッと景気は回復してしまいそうなのだ。

あれ、話が変なところに行っちゃったな。本題に入るとしよう。

輸入車が今、買い時なのである。と言っても、対外黒字減らしのためにあなたも貢献する時ですってことじゃない。むろん、それもないわけじゃないけど……。輸入車が増えれば少しでも黒字が減り、諸外国の風当たりが弱まる。そうすれば、ヤリ玉にあげられている自動車輸出枠が緩み、国内メーカーが息を吹き返して景気を刺激する。景気が良くなりゃまたクルマが売れるようになりメーカーはさらに元気になる。そうすりゃ再び競争激化で宣伝にも力が入り、モータースポーツ界も活気を帯びる……etc。すなわち、ガイシャを買えば、日本の経済活動を再び活発化させることができるのだ……なんちゃって。

これは少々短絡的だけど、日本の経済にとって自動車業界が及ぼす影響が大であることだけは間違いない。

ガイシャは今こそ買い時だ！

しかし、そんな遠大なスケールで考えなくても、輸入車は買いやすくなっており、購入するなら今がチャンスなのである。というのは現在、輸入車の価格がどんどん下がってきているからである。また、それだけでなく、日本市場を見据えた装備やバリエーション設定、そして品質アップなど、ガイシャ自体も変わりつつあるのだ。

これらの変化は、昨年あたりから顕著になってきた。が、元をたどればバブル時代があったからこそ輸入車が変わったともいえる。景気の良かった頃の日本は、欧米メーカーにとってはまさにお得意様。造れば売れると言ってもいいような状況だった。とくに高級車は。こんな美味しい市場を放っておく手はないとばかりに、欧米メーカーは日本法人を創ったり、代理店を変更するなど積極的に日本に参入。そのおかげで日本の自動車市場がよく見えるようになり、より日本のニーズにあったクルマが造られるようになったのだ。

そして、さらに嬉しいのが、日本での輸入車の販売価格が高すぎることにも気付いてくれたこと。それでも、台数が売れている頃は大幅なプライスダウンということはしなかった。せいぜいが新年度ごとの値上げをやめ、価格を前年度のままに据え置く程度か、良くても価格据え置きで装備の拡充を図るといったところだった。ウラ技として低金利ローンなんてのもあったが。

だが、ここへきて状況は一変。日本経済が急速に冷え込み、クルマが売れなくなってしまったのだ。そこでようやく各メーカーやディーラーが重い腰を上げてプライスダウンという最後の手段に出たのが、ここ1～2年というわけだ。これはつまり、本気になって日本でガイシャを売るんだという意志の表れとはいってもいいだろう。

確かに、輸入車の中にはまだまだ割高な感じがするクルマがかなりある。だが、今後はもっと状況が変化するだろう。アメリカのビッグ3（GM、フォード、クライスラー）やローバーなどは、かなり思い切った価格設定を打ち出している。他メーカーもこれを黙って見過ごしはしないだろう。また、こういった価格面だけでなく、もっと実質的な、サービス面も整備されてきたことも見逃せない。国産車ディーラーが輸入車も扱うようになり、トラブル時の安心感も高まっている。やっぱり、今はガイシャが買い時なのだ。

と、いうことでJAIA輸入車イッキ乗りに今年も行ってきた。で、乗ってみたらそれぞれやっぱりお国柄というか、個性にあふれたクルマ達ばかりだった。心の不況と言われる今こそ、ちょっと勇気を出して輸入車に挑戦してみてはどうだろう？　きっとこれまでとは違うクルマ観が生まれると思うゾ！



AMGメルセデス500E6.0

何と言っても圧倒的である。何がって、やっぱり6ℓのパワーは凄い。375馬力である。アクセル踏めば即200km/h。それでいて全くボディがビシッとしてるからまた凄い。ちょいとフロントが重い感じもあるが、まあ愛嬌だ。でも2300万円だぜ。


6ℓV8エンジンはAMGのチューンでなんと320馬力を発生。排気量がデカイだけ迫力も満点!!



やっぱりモノホンのAMGの迫力は、何物にも代え難い



ポルシェ968クーペ

911には劣るが、968の3ℓ直4の切れの良さはなかなかのもの。ポルシェ独自のATティプトロニックはイージーかつスポーティで走りを妨げない。ハンドリングもポルシェならでは。バランスの高さと奥行きの深さがあり、ドライビングハイ！


3ℓ4気筒。この発想は日本車はしない。でも速い


全面まっ黒の室内はいまやポルシェの伝統

BMW740iL

直6に代わるV8は、なかなか微妙なフィーリング。2000回転前後のフィーリングではわずかにブルブルッというアメ車的V8テイストを匂わせ、中高回転域では直6と変わらぬ滑らかな回転をみせる。とにかく後席の広さは感動的なものがある。



変なデコレーションが施されたエンジンも、BMWだからこそ



まあ、サービス過剰なとこは日本車似かも





VWゴルフVR6

狭角V6はとにかく滑らかな回転を見せ、パワーも十分。ソフトなサスペンションともあいまって高速走行時の快適性は高い。残念なのはATの完成度で、どうもシフトチェンジ時のショックが大きく、エンジンとミスマッチな感じがするのだが……





超狭角。こんな思いまでして横にエンジンを置きたかったか！

ゴルフのインテリアは、もう皆さんある程度お馴染みですよね

TOPICS



ニッサン・スカイラインGT-R（Vスペック装着車）

ブレンボ装着でブレーキ強化のGT-R

スカイラインGT-RにNISMOスペシャルとも言うべきパッケージオプション「Vスペック」が登場。このパッケージはブレンボのブレーキ、17インチBBSホイール、BS製ポテンザRE010からなっており、特にストッピング・パワー向上に貢献。また、GT-R全体でも弱点だったクラッチが見直され、耐久性が向上した。



アウディS4

アウディ本気のスポーツモデル「S4」

アウディ独自のフルタイム4WD「クワトロ」、230馬力を発生する直5DOHC20バルブ・ターボエンジンを始めとする先進技術満載の高性能スポーツツーリングセダン「S4」がVWアウディ日本橋から発売となった。数々のモータースポーツで鍛えられた技術を盛り込んだS4は、まさにトップ・オブ・アウディスポーツだ。



プジョー306XT

プジョー306フランスで発表される

日本よりひと足早く、本国フランスではプジョー309の後継車、306が発表された。エンジン・バリエーションは1.6～1.8ℓと309の1.6～1.9ℓに比べると縮小ぎみだが、セダン・スタイルを捨て去りコンパクトにまとまったパッケージングはキビキビとした走りを約束してくれそうだ。なお、日本導入時期については未定。

新型スープラ、米シカゴオートショーで発表



トヨタ・スープラ

米国・シカゴオートショーでトヨタ・スープラの新モデルが発表された。今度のスープラは3ℓ直6エンジンを中心に、ターボモデルとNAモデルを用意。ターボモデルは320馬力を発生し、6速ミッション、TCS、ABSがおごられるなど新世代スポーツカーの要素はちりばめながら、そのスタイルからも分かるようにスパルタンな雰囲気を強めたモデルへと変身した。国内登場は春頃の予定だ。

ヴィヴィオにモータースポーツ用RX-RA



スバル・ヴィヴィオRX-RA

スポーティなスタイルと動力性能で人気のスバル・ヴィヴィオに、ダートラや全日本ラリー出場などをターゲットに定めたモータースポーツ向けモデル「RX-RA」が登場した。660cc4気筒DOHC16バルブ・スーパーチャージャーエンジン搭載のRX-Rをベースにし、装備を簡略化するとともにクロスレシオ・ミッション、リヤ機械式LSD、ハードタイプサスペンションを装着した本格派だ。

ずいぶん思い切ったな、今度のトウディ

と、いうくらい新しく生まれ変わったトウディは、異色のスタンダード軽カーなのです



乗用車専用設計で、ずいぶん新しいことをしたトウディ。今はちょっと突飛な感じだが、まあ慣れの問題だろう

まずスタイルがとっても斬新

約8年半ぶりにフルモデルチェンジされたトウディは、斬新なスタイルが与えられた。最も特徴的なのは「パノラミック・ウインドウ」と呼ばれる側面まで回り込んだリヤウインドウを採用していること。Cピラーが一般的なデザインとは逆方向に傾斜しており、画一的なスタイルになりがちな軽自動車の中では、ひときわ独自性の高いスタイルを醸し出している。

また、異彩を放っているのは、テールゲートを持つハッチバックスタイルを捨てたこと。ノッチバックデザインはすでに他メーカーでも試されているが、トウデイはデザインだけに留まらず、室内とは完全に独立したトランクルームを持っているのだ。これは、今回のモデルチェンジで商用車を切り捨て、乗用車専用設計としたからこそ生まれたデザイン。トランク自体の容量はさすがに大きいとは言えないが、従来型のトウデイの実際の使用状況を調査した結果、大きな荷物を載せるのは年に数回しかないことが分かり、乗用車としてのスタイルや機能性が重視されたのだ。

搭載されるエンジンは2タイプ。どちらも従来型の改良版でともにPGM-FIを装備し、最上級グレードのXiはビート譲りの3連スロットルのMTRECを採用。そのスペックは58馬力／6・1kg-mを発揮。その他の車種は単一スロットル仕様で、48馬力／5・8kg-mの性能だ。

走りだって脱・軽カーを目指す

最初に試乗したのは、高性能版のXiの3速ATとの組み合わせでは、スポーティさの演出とも取れるが、ちょっとトウデイのイメージとは似合わない気がする。もっとも、巡航時は静かだ。Dレンジでの80km／h時は4000回転だが、ほとんどエンジン音は気にならない。

前ストラット、後トーションビームのサスペンションは、ストロークがたっぷりとして快適な乗り心地。ベースを上げた走りではロールが大きめだが、155／65R13サイズのタイヤが路面をシットリと捕らえ、バランスの良いコーナリングを見せる。油圧式パワーステアリングも速度を問わず自然だ。

48馬力のポシェットも活発な走りをしてくれる。常用域を重視したエンジンだけあってATとのマッチングが良く、発進直後まではこちらのほうが力強さを感じる。さすがに高回転域のパワーは期待できないが、そのぶんエンジン音も抑えられている。街中がメインの使用なら、ポシェットのほうがキビキビとした走りができるだろう。


かなり好きキライが別れるスタイルとみたぞ、今度のヤツは



確かに小さいトランク。でも、確かに大きい荷物は積まないな

通過してビンビン室内に進入してくる。これもひとつのスポーティさの演出とも取れるが、ちょっとトウデイのイメージとは似合わない気がする。もっとも、巡航時は静かだ。Dレンジでの80km／h時は4000回転だが、ほとんどエンジン音は気にならない。

前ストラット、後トーションビームのサスペンションは、ストロークがたっぷりとして快適な乗り心地。ベースを上げた走りではロールが大きめだが、155／65R13サイズのタイヤが路面をシットリと捕らえ、バランスの良いコーナリングを見せる。油圧式パワーステアリングも速度を問わず自然だ。

48馬力のポシェットも活発な走りをしてくれる。常用域を重視したエンジンだけあってATとのマッチングが良く、発進直後まではこちらのほうが力強さを感じる。さすがに高回転域のパワーは期待できないが、そのぶんエンジン音も抑えられている。街中がメインの使用なら、ポシェットのほうがキビキビとした走りができるだろう。

トゥデイ Xi 主要諸元	
エンジン型式	水冷直列3気筒OHC E07A
総排気量	656cc
ボア×ストローク	66.0mm×64.0mm
圧縮比	9.8
最高出力	58ps／7300rpm
最大トルク	6.1kg-m／5200rpm
燃料供給装置	電子燃料噴射式(PGM-FI)
全長×全幅×全高	3229×1395×1350mm
ホイールベース	2330mm
トレッド	1225mm(F／Rとも)
車両重量	680kg(MT／標準車)
乗車定員	4名
トランスミッション	5速マニュアル／3速オートマチック
駆動方式	FF
サスペンション	(F)マクファーソン式 (R)車軸式
ブレーキ	(F)油圧式ディスク (R)油圧式リーディングトレーリング
タイヤ	155／65R13 73S(F／R)
価格(東京地区)	100万円(5速MT、東京地区価格)


ミツビシGTO「MR」

2代目GTOにも「MR」が登場

ひと昔前、三菱のギャランGTOに「MR」というスパルタンモデルがあったのを覚えている人も多いはず。その「MR」が現行GTOにも登場した。今回の変更はサス、ブレーキを含めた足まわりの大幅チューンナップ。スタイリングでもボディは専用色のグレーに統一され、BBS製鍛造ホイール装着で迫力を増している。


ニッサン・シーマ タイプツーリング

より個性を強くしたシーマの特別仕様

日産自動車㈱はシーマによりパーソナル感を高めた「タイプ・ツーリング」を追加し発売した。今回の追加により変更はスモークメッキ化したフロントグリルや鍛造アルミホイールを著ってスタイルに迫力を増し、また全席パワーシート化や室内照明をトータルコーディネートするなどオーナーズカーとしての魅力を増している。


ミツビシ・エテルナ ヴィサージュLS

カープラザ設立15周年をエテルナで記念

三菱自動車工業㈱ではカープラザの設立15周年を記念して、その記念特別仕様車第1弾としてエテルナ・ヴィサージュを発売した。1.8ℓ&2ℓV6DOHCエンジン搭載のエテルナをベースにフルオートエアコン、パワステ、パワーウインドウ、リモコンドアミラーなどの充実装備を追加し200万円前後の低価格に抑えている。


マツダ・ファミリア インタープレーR

ファミリア・セダンに新グレードが追加

マツダ・ファミリアにセダンのスポーツ・モデルとも言うべき「インタープレーR」が登場。1.5ℓDOHCモデル、インタープレーXをベースにフロント／リヤサスともにタワーバーなどで強化。それに伴いタイヤもポテンザに変更され、モモ製ステアリング、バケットシートが著られ、内容・スタイルともスポーティに変身。


USホンダ・シビッククーペ

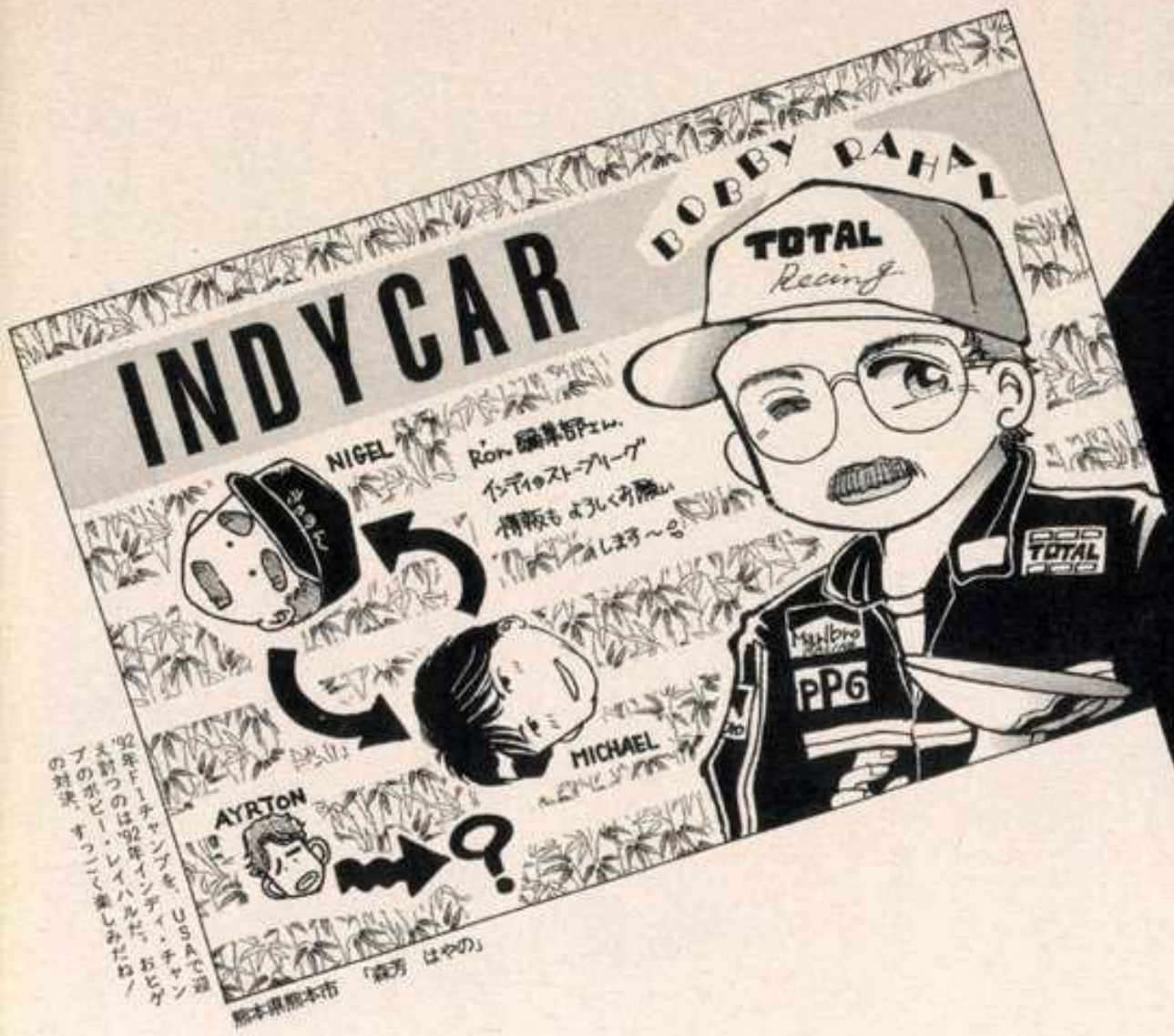
USホンダの切り札!? シビッククーペ

本田技研工業㈱はUSホンダ製シビック・クーペのニューモデルを発売した。シビックのフロントマスクはそのままに、流麗なスタイリングを見せるクーペ・スタイルは従来のシビック・シリーズとはまたひと味違った雰囲気を漂わせている。グレードは130馬力を発生する1.6ℓSOHC・VTECエンジン搭載仕様の1機種。


スズキ・キャラ

スズキ販売のAZ-1、「キャラ」発売

スズキ㈱は、マツダ㈱から発売されているAZ-1のOEM供給を受け、その名も「キャラ」と名づけて発売する。エアコン標準装備やガルウイングドアなど仕様はAZ-1と変わりないが、フロントにはスズキのエンブレムがおごられ、フォグランプ一体式バンパーとともにスタイルの雰囲気をちょっとばかり異にしている。



PIT-IN PRESS

FROM READERS

復活!! マンちゃんのRED5 インディに行っても応援するぞ

うれしーい! 私は今モーレツにうれしい! 何がそんなに嬉しいのさ? フッフッフ! それはね、フフフ、マン様の乗ったインディのマシンのナンバーが希望どーり5だったからだよーん!

……テストの写真見たらそうだったんだもの。まちがいないよね。5だよね、ハースさん!!? さすが、あなたはマンちゃんのファンなだけあるわっ!! やっぱりマンちゃんには5よねえ。写真モノクロだから色は分からないけど、きっと赤よねえ。うふふふ、わーい、RED5だーい。

マンちゃんは、RED5だと限りなくノリにノッてくれるような気が……する。「4年もセミオートマだったからなー」とか言ってたからどーなるかと少しは気にしてましたけど、やっぱり「非」常識的なマンちゃんに、そんな必要はなかったみたいですねえ。

あ、そうそう、カーナンバーって言えば、パト様って、わたしやてっきり「20」でもつけるのかと思ってましたら、ベネトンは今季「5」「6」で、5をシューマ君、6を去年から引き続きパト様がつけることになってるじゃございませんか。このパトレーゼ=6ってのも結構なじんでたんで、実は変わるのイヤだったのよね。めでたしめでたし(何がだ)。

ところでプロヘッサは何で0にしないで2なんて選んだのかしらねえ。0の方がよっぽど珍しくて話題性があって目立っていいと思うのにねえ。あっ、でも、プロヘッサは「1」しかいらんのよね。そうよね、ハハ……。

神奈川県横浜市 「LEONE」

■マンセルが移籍したことで、F1だけしか知らなかったファンの人たちがインディに注目するようになったら、いいですよね。何がいいかって言われたら、困っちゃうけど、ホラ、いろんなカテゴリーを知ってほしいでしょ。アメリカンレースはまだ何となくマイナー色が濃いからさ。

うーん、それにしてもマンセルとRED5って、あまりにもハマッてるよね。インディでもRED5がサーキットを荒らし回るゾ!

日本人ドライバーを悪く言うのはやめて

反論ありっ! おこっとるゾーっ!!

3/1号の「K・S・」さんの投稿を読んで、私はめちゃくちゃ頭にきました。まあ亜久里さんのことは当たってるなあと思ったけどね……。

最初にはっきり言っておきますが、私は右京さんのファンです。「K・S・」さん、何ですか、あの書き方は!! 「右京は本当に才能があるのだろうか」なんて……。マスコミは甘やかしすぎと書いてありましたが、そんなのは自分に厳しく、しっかりしていればいいんじゃないですか? 「F1にデビューしたらモナコに住むという……」っていうのも、別に個人の自由だし、あなたがとやかく言うことではない。

「もっとファンの事を思うべきだ」って書いてありましたが、よっぽどあなたの発言の方が、ファンの心を踏みにじっていると思います。「K・S・」さんは右京さんや他のレーサーの下積み、つまり苦労していた頃のことを知らないから、そんなことを軽々しく書けるんですよ!!

「K・S・」さんがもし、亜久里さん、右京さんの立場だったら……。とても傷付くと思います。右京さんだって、レーサーという立場以前に、やっぱり人間だから。右京さん自身、傷つくだろうし、私たちファンもあなたの投稿ですいぶん傷付きました。私たちファンは、1年目からそんなによい成績を期待していません。ゆっくり、ゆっくり見守るのが私たちの役目だと思います。

二度とこういう投稿はやめていただきたい。書く時は言葉を選んでいただきたい。反論があるならかかってこい!!

愛知県一宮市 「まりちゃん」

4 KOMA COMICS





ヒトコト

言いたいことはあるけれど、長く書くのは苦手な人に……

●愛知県名古屋市の富士原民雄！　（通称タミオ）画伯の4コママンガは最高に面白い！　オレが今までいろんなところで見てきた中で一番イイ!!　イタリアとかの専門誌等に載っけても絶対ウケルと思う!!　もっと作品描いて、発表してくれ!!!!　タミオ画伯っ、GO！GO！　岐阜県大垣市　日比　博秋

●鈴鹿で開催された「モータースポーツ感謝デー」で、新しいフォーミュラ・カテゴリー「FJ」のデモ走行が行われた。その内の1台は、「ウェスト936」という名称だった。昔、グループ6に「ポルシェ936」というマシンが属していた。ル・マン3勝を誇る名車である。同じレーシングカーで型式数も同じというのは、まぎらわしいのでよくないと思うのだが。　愛知県名古屋市　田中　武道

●'93年世界のレース傾向と、F1開幕に寄せて……。

アメリカのレースには「夢」があるなあ！　ヨーロッパのレースには「伝統」があり、アジアのレースには「希望」がある。マンセルファンには「期待」が寄り、セナファンには「願い」があり、プロストファンにも「目標」がある。難しいことばっかり言ってないで「楽しけりゃあいいの！」ね♡　あたしゃぁ、サーファーじゃないけど、サーファーズ・パラダイスに行きたいなあ！　マル。　東京都葛飾区　吉田　勇人

●①編集長へ。バンドーさんにはっ倒されないように気を付けてください（こわそうだから）。

②1／1号の土管!?　の中の右京さんの写真を見ていたら、妹が「この人、大丈夫？」と言っていました（右京さん、すいません）。　愛知県春日井市　「焼肉のたれジャン!?」

●有名ドライバー諸氏と似ている人シリーズ

①ミカ・ハッキネンと「ホームアローン」のケビン少年。ヤンチャでオマセでイタズラッ子だけど、とにかく可愛くて憎めないキャラクターはまさにソックリ!?　ミカ・ハッちゃんの子供時代って、絶対あんな風だったと思いませんか？

②ミカ・サロとクリスチャン・スレーター。誰が何と言おうと似てますっっ（文句あっか!?）。特に横顔が。

③ジェフ・クロスノフとヨーゼフ（ハイジの愛犬）。ジェフって犬顔ですよねー？

④H-H、フィレンツェンと夏木ゆたか。笑うとそっくりなんだからぁ～♡　証拠写真もあるぜよ。

⑤服部尚貴とCM「ライブニューとトっギャザーしようぜ！」でルー大柴の部下役している頭髪の薄いお兄さん。ハットリごめんね。頭が薄いんじゃないから許して♡　和歌山県和歌山市　「ユカ・ハッキネン」

●①モンスター田嶋選手と巨人の松井は、どう考えても親子である（兄弟という説もある）。

②3/1号の表紙は大胆な構図で、分かる人だけ分かるという通っぽさが実に良かった。

③今年はインディに注目している。マンセルも楽しみだが、それ以上に楽しみなのが大ファンであるテオ・ファビ選手。

インディは得意とするカテゴリーだけに、SWCに続くタイトル獲得が期待される。マンセルファンの方、黄色のペンゾイルカラーは要チェックだよ。　群馬県藤岡市　富貴沢　篤

●突然ですが、私がF1チームのオーナーになるとしたら、ドライバーはアイルトン・セナとミハエル・シューマッハーがいいなあ。このふたりなら怖いものなしって感じです。色々といざこざのあるふたりですけど、きっとお互いに似ているんでしょうね。やっぱりセナはシューマッハーのアイドル（?）なわけですから、きっとうまくいくはずです。

ちなみにエンジンは絶対に壊れないホンダ・スーパーV12（?）、シャシーはジョン・パーナードに作ってもらって、もちろんセミ・オートマチック、アクティブサスペンション、トラクションコントロールシステムを採用します。

みなさんは誰と誰をチームメイトにさせたいですか？　新潟県新潟市　小林　由美

●①コスモオイルのCMでアーバイン車が転（?）ぶち破るやつあるよね。あれ、ラジエターに詰まったら……とはらはらしながら観るのは私だけだろうか。そおいうわけでシェルのも怖いです。だってメキシコでブランドルがブーツェンのバイザーを詰まらせて止まっちゃったじゃないかぁ（※ラジエターじゃなかったらごめんなさい）。

②今日、妹が「昨年はF1とかだったけど、今年はJリーグだ！」と誇らしげに言った。おまけにフジテレビの人が「F1のブームは終わった。これからはツール・ド・フランスだ」と言っていたらしい。どちらにしろF1ブームは終わったんだろう、なぁ……。ちなみに私はJリーグ全部言えないぞ～。　愛知県中島郡　「Karl Berger」

3／1号の「K・S・」さんへ。あなたが亜久里と右京に期待するあまり、'92年にあまり良いとは言えない結果に終わったのが、腹立たしいのでしょう。けれど、レースの成績と、収入やプライベートに何の関係があるのですか。そこまで言っちゃおしまいです。

F1で走るからには、努力と才能と確実なバックアップも必要であると思います。しかし、ジェットコースターではないのですから、他力本願ではなく、自分の力で精一杯走っておられると思います。

私が亜久里クラブに入ってるから、というわけではありませんが、ファンの応援にもちゃんと応えてくださっていますよ。できる限りね。もっと素直になって、一緒に応援しませんか。日本人だからこそ、亜久里と右京をね。　京都府綾喜郡　小川　めぐみ

■人が不愉快になるようなことは言うな、という意見をよく聞くけど、あらゆる人が愉快な発言っていうのは、あり得るのかなあ。耳当たりのいい発言だけが許される世界っていうのも、想像すると窒息しそうだけど……。じゃあ、みんなが言いたい放題に言えばいいのかっていうのも、違う気がする。要はマナーが感じられるかどうかってことかな。

面白いから、魅力的だからもっとF3000を観に行こう

今までにF3000を観に、3回鈴鹿に行きました。しかし……、なぜお客が少ないのですか（私はその方がええけど。のんびり観れるから）。F1やったらスプーンやヘアピンのとこにもぎっちりつまっとんのに。そんなにF3000って魅力ないんやろか。

言うたら悪いけど、どう考えたかって、'92年やったらF1よりF3000の方がおもろいで。観てて「うぉーッ」ってバトルかってあるし……。そりゃF1は世界選手権やからやろうけど。

それにしたかって、もっとF3000観に行こうや。ホンマにピクニック気分で、ヘアピンやスプーン、行ってみましょうや（実際シートしいて寝とるオジサンおったし）。しっこいけどF1600みたいなええレースも観れるし。お天気良かったら気持ちええで。

（すんません、ドライバーの方々は真剣やのに……）。こんないいことあらへんで。というわけで、今年はF3000観に行こう!!　奈良県北葛城郡　「橘丸左京」

■やっぱり舶来モノに弱いのかなあ、日本人は。日本のフォーミュラの頂点なのに、おかしいよねえ。

みんなそんなに怒るなよ!!ファンの原点に戻ろう！

最近のこのコーナーを読んでいて、みんな一体何をそんなに怒っているのだろう？　と思う。あのF1ドライバーは嫌いだとか、追放しろとか、はっきり言って「後悔を残す」ようなことは、言わない方がいいに決まっている。

仮にいくらセナ嫌い、マンセル嫌いの人でも、明日彼らが他界したら、誰だって悲しむだろう。「最高のドライバーだった」とさえ思うであろう。すべてのドライバーは偉人であり、心に残るべきヒーローなのだ。そんな彼らに「追放」とか「性格が悪い」とか言って何になるのだろう。

もっともっと、原点に戻ることが大切だ。初めて見たレースで、走っているドライバーについての性格とかを知っていたわけがない。その時目に映っていたのは「レース」なのだ。

今の私たちが持っている不満などは、その後の知識が先行した、糸の切れた凧のようなものなのだ。我々は改めて「原点」を見直す必要があると思う。　奈良県奈良市　「ポブ・ホワイト」

■初めてレースを観た時は、何を見てもドキドキしたよね。耳をツン裂く轟音、信じられないスピードでのコーナーリング、そして憧れのドライバーたち……。あの感動をいつまでも忘れないでほしいと思います。

マスコミの貼ったレッテルに踊らされるのはやめよう

今併号のナイジェル・ルーバック氏のレビューは、さすがとしか言いようがない。これだけのことをきっちり言えるジャーナリストは、そうザラにはいない。12／1号の5由コラムを読んだ時も非常に胸のすく思いがしたものだが、今回のはまた格別である。

私は、ドライバーがこんな風になってしまった責任は、マスコミにもあると思う。だいたい最近のジャーナリストの記事はどこかおかしい。

ある特定のヒーロー役のドライバーは、どれだけ愚行を重ねようと、どんな暴言を吐こうと、それが非難されることはほとんどない。そして反対に、ある特定の悪役に仕立てあげられたドライバーは、何をやっても非難され、もめ事があると必ずと言ってもいいほど責任を押しつけられる。ドライバーの行為そのものの善し悪しよりも、マスコミの作り上げたイメージの善し悪しの方が優先されている。

まったくバカげている。こうやって過剰にマスコミから保護されたドライバーは、そのうち自分の行動のどこまでが正しくてどこまでが悪いのか、分からなくなってしまうだろう。そして最後には、自分ひとりのおかげでF1が成り立っているかのように錯覚し、思い上がったセリフを吐くようになる。

私は、セナがある雑誌のインタビューで「ボクがF1からいなくなれば、それはF1にとって大きな損失だ。ボクが引退して利益を得



先行逃げ切りでぶっちぎっちゃったトヨタでした。何事もマイペースが大事ってことですね、きっと

東京都東村山市　黒田　順一郎

プリーズ！

PLEASE／

貸して、譲って、文通しよう
ダビングしてね、もらってね
困った時はお互いさまよ
お願いPLEASE！のコーナー

●'89、'90年にＢＳで放送されたＷＳＰＣシリーズをビデオに録られた方（ＶＨＳ、できれば標準で）、当時ＢＳチューナーがなくて悲しい思いをした私に貸していただけないでしょうか？　２年間の全戦を貸していただけるという方には、R'onのナカジさんも探しているという「スポーツカー　エンデュランス'86」（アトリエ出版）をお礼に差し上げます。同じ頃放送されていたＩＭＳＡのビデオを貸してくださる方も、連絡ください。

〒233 神奈川県横浜市港南区上大岡東2-28-13　森　昌宏

●右京選手のサイン色紙が２枚ありますので、ご希望の方に差し上げます。できればラルースの春秋用ブルゾンを買ってくださる方に。往復ハガキで連絡ください。

〒290 千葉県市原市辰巳台西3-9-927　山田　俊二

●兵庫県、大阪府にお住まいの方で、将来エンジンをさわりたい方、僕と夢をめざしませんか。僕はドライバーになるのが夢です。同学年か年下で、本気でやりたいと思う方、手紙ください。男女は問いません。親にはまだ言っていないので、封筒であなたの名前を書かずにお願いします。必ず返事します。

〒664 兵庫県伊丹市北伊丹2-30-29　田村　隆（15歳・中3）

●平成４年10月11日放送の"CABINスペシャル　片山右京'92　「終わりなき挑戦」"と、12月20日放送の"オシャレ30・30"を貸してくださるか、ダビングしていただける方、その他片山右京を写真やホームビデオで録られた方がいましたら、いずれもできるだけ安く譲ってください。

〒612 京都府京都市伏見区羽束師古川町205-66　西中　安江

●'92年10月に放送された、片山右京Ｆ１挑戦期「情熱のランナー」を録画された方、また、'91年以前の全日本Ｆ3000のレースを録画された方、お願いします、貸してください!!　もちろん責任を持ってお返しします。放送されない地方者に愛の手を……

〒791 愛媛県松山市三津1-6-32　松青ビル502　森　紀子

●'92年10月20日の「緊急生特番！　A・セナのすべて」のビデオを、ダビングしてください。セナ、フィッティパルディ、亜久里の写真を持っている方、譲ってください。または亜久里、中嶋の写真と交換してください。あと、Ｆ１ファンの方、ぜひ手紙ください。よろしくお願いします。

〒006 北海道札幌市手稲区稲穂１条1-374-23　松沢　淳子

●世間ではＦ１人気ばかりが高まり、また、周りにＦ３の面白さを理解してくれる友人もなく、寂しい日々を送ってきます。そこでＦ１よりもＦ3000よりもＦ３が好き!!　という方、男女年齢は問いません。ぜひ文通しましょう。お手紙待ってます!!

〒441-03 愛知県宝飯郡御津町西方井頭田32-4　川中　嘉之

●ジル・ビルヌーブのオリジナルアートプリントを譲ります。'81年モナコＧＰ、'81年スペインＧＰ、82年サンマリノＧＰの３種類で、サイズは35.5×25.5cmです。価格は一枚2000円です。問い合わせは下記まで。

〒584 大阪府富田林市久野喜台2-3、138-405　佐藤　日出子（☎0721-28-3843）

●'92年12月20日、ＢＳ７chで放送のＷＲＣスペシャルを録画された方、貸してくださるかダビングをお願いします。

〒639-11 奈良県大和郡山市小泉町桐ノ内2234-33　好川　純子

●Ｆ１本作りました。オフセット44ページ、Ａ５判です。登場はセナ、右京、ミカなど多数（少しミカが多いかもしれません）。興味を持たれた方は、小為替600円分（無記名、送料込み）を同封の上、ご連絡を。リターン・アドレスを忘れずに！

〒955-01 新潟県南蒲原郡下田村荒沢1368　佐藤　千夏

●今年１月１日放送の「すべて見せます'92Ｆ１総集編」という番組を、ビデオ故障のため録り逃しました。ダビングしたビデオ（ＶＨＳ）をくださるという方には、「SENNA THE CHAMP」というビデオを差し上げます。まずはハガキか手紙でご連絡ください。よろしくお願いします。

〒456 愛知県名古屋市熱田区横田1-4-36　横井　信子

●ＮＨＫ・ＢＳ１で放送された92ＷＲＣツール・ド・コルスと、昨年末のカーグラフィックＴＶで放送された歴代のランチャ・デルタの特集を録画された方（標準、３倍どちらでも可）、貸してください。送料はこちらで負担します。どちらかでも録画された方、まずは手紙でご連絡ください。

〒290-02 千葉県市原市光風台1-68　小原　淳一

●いままでにミカ・ハッキネンが出たテレビを録画された方、何でもかまいませんので貸してください。また、ミカ・ハッキネンに関する物を譲ってください。

〒454 愛知県名古屋市中川区富田町万場新開1346-1　住田　治代

●Ｆ１ミーハー女の私ですが、Ｆ１サークルを作りました。会員になりたい方、男女問わずお待ちしています。あとＦ１のアンケートに協力してくださる方、ハガキでご連絡ください。

最後に、実は最近、土屋圭市さんに惚れました。ファンの方、お手紙ください。お待ちしてます♡

〒950-31 新潟県新潟市太夫浜915　神田　千恵美（P.N.片山　龍位）

●'87年から現在までのＦ１テレビ中継（フジテレビ＆ＷＯＷＯＷ）のテープ譲ってください。

〒587 大阪府南河内郡美原町多治井164-29　薄井　伸一

■金銭のやりとりをする場合は、実際に会うなどして、よく確認をとるようにしてください。郵便だけのやりとりでは、お金を持ち逃げされてしまう可能性もあります。

このコーナーは皆さんの善意の上に成り立っていますが、まれに良からぬことを考える人もいるようです。くれぐれもご注意ください。



ちゅうちゅうレートってところですか？　ま、そういうことですね。このイラストが言わんとしてるのは……

東京都八王子市　「期待してまっせ」

3／1号に家族で載りましたよければ写真が欲しいのですが

「ワァーッ……」R'on3／1号のP153、鈴鹿ファン感謝デーの記事を読んでいて、突然主人が叫び出しました。

「どしたの……」と覗き込んでびっくり、NSXの前で「ハイ、ポーズ」している親子は、何と私たち親子ではないですか。思わず家族で大喜び。5歳のお兄ちゃんはR'onを幼稚園に持って行ったりして、すっごく喜んでました。

この本は一生大事に取っておこうと決めました。老後の楽しみに☆

でもいつの間に撮られたのかまったく覚えがなく、自分とこのカメラで撮ったであろう写真を見ても、同じのがないのです。よかったら写真ください。そしたらもっともっと幸せ一杯家族になれます。よろしくお願いします。楽しみにしてます。

広島県広島市　油目　雅子

■……って書かれるとすごくツライんですが、掲載した写真は原則として差し上げるわけにはいかないんです。載っただけ良かったと思ってくださいネ。

それにしてもお幸せそうで、いいですねえ。これからもお子さんたちを連れて、サーキットに遊びに行ってくださいね。お兄ちゃんはレーサーをめざすのかな？　もしかしたら妹さんも？？

を見失う恐れもあるよね。

いよいよ始まる'93シーズンどんどんハガキ待ってます

「春眠暁を覚えず」春夏秋冬季節を問わずいつでも眠いものだなあ、という意味です。そんなわけはないけど、どーしてこう眠いのかなあ。みんなも眠い？「眠くな〜い！」ハイ、その人はイラストかハガキを書いて送ってね。シーズンに突入したし、ネタはその辺に転がってるよね。特にいろんなカテゴリーの'93マシンのイラストなんか、載せたいなあ。あて先は、いつもの通り　〒154　東京都世田谷区三宿2-4-7　レーシングオン編集部　「PIT-IN PRESS」の各コーナーだよ。名無しのゴンベさん、引き続きおたより待ってます。（G2）

■勧善懲悪っていうのも日本人が好きなパターンですよね。何かにつけこのパターンに当てはめようとする傾向が確かにあると思う。複雑なものごとを理解するときに、「善」と「悪」のふたつに分けると簡単だけど、本質

この人に質疑応答

VOL.❼
高橋国光の巻

氏名	高橋　国光	出身地	東京都
生年月日	昭和15年1月29日	身長	165cm
血液型	Rh＋B	体重	68kg
視力			右1.2　左1.2
名刺の肩書			レーシングドライバー
所有免許			普通自動車　自動2輪
所有車			パジェロ、レジェンド スカイランGT-R、BMW100RS(バイク)
ファンレターのあて先			



㈱トランスポーツ内チーム国光
〒150 渋谷区恵比寿南2-6-16

影山、服部と若手ドライバーが続いた大好評のこのコーナー。今回はこのふたりに負けないほど元気な、ベテラン国さんの登場だ。さすが、人に歴史あり！乗ったマシンひとつ振り返っただけで、このページが埋まるくらいの台数は軽くある。今も現役、ずっと現役。元気で頑張る国さんの素顔に迫る！

Q これまで乗ったレーシングマシンの中で印象に残っているマシンを教えて下さい。

東京都　黒田　明

A ボクの場合長いですからねぇ。いろんなマシンが印象に残ってますけど、まあ一番印象に残ってるのは、ライセンス取る時に乗ったブルーバードです。乗る前に『凄いタイヤが付いてるんだから。レーシングタイヤだぞ』みたいなこと言われて、ワクワクしながら乗り込んだのに、普通のタイヤと同じでスリップして『なーんだ』って思ったから。

あとは純粋なレーシングマシンではR380ですね。これは一番印象深いマシンでしたね。あとは富士のF1で乗ったタイレル（ティレル）も印象深いマシンです。

Q 30年以上にわたる国光選手のレース生活の中で一番印象に残っているシーンを教えて下さい。

静岡県　坂本　勝男

A 何年か前の鈴鹿のレースでクラッシュがあって、その時、ボクがトップを走ってたんですけどマシンを止めて救出に向かったってことがありましたよね。あれが一番印象深いです。あとは色々と思い出すこともあるけど、スカイラインの50勝目も良かったですね。雨のレースで、都平と競り合って、結局は彼がクラッシュしたんですけど、あのレースは記憶に残ってます。

Q F1ドライバーの中で、国さんが一番好きなドライバー、一番凄いと思うドライバーは誰ですか。その理由も教えて下さい。

群馬県　石井　貴子

A 実際に海戦ヨーロッパに行って見てるわけじゃないので、テレビ、雑誌、そして鈴鹿の一回だけでの判断になりますけど、やっぱりセナとマンセルは凄いと思いますね。

ただ最近はすっかり出来上がったマシンに乗ってるから、誰が乗ってても走ってても変わらないような気がしますね。昔の方が個性的なドライバーがいたような感じです。ジム・クラークやジャッキー・スチュワートは好きなドライバーですね。

Q 今、一番乗ってみたいと思うレーシングマシンはなんですか。それと一番出てみたいレースは。

東京都　武田　信夫

A やっぱり、今のF1でしょう。アクティブなんとかとかいっぱいついてるヤツ。ただ、つまらないかもしれないね。そういうできあがったマシンよりも、ドライバーのウデが競えるようなマシンに乗ってみたい。

出たいレースですか？　ウーン、今までオートバイ、自動車といろんなレースに出て来ましたからねぇ。そういう経験を生かしてパリダカとか。ああいうヤツに出てみたいですね。パリダカとかパリ～北京だとメカニックもドライバーもみんなで苦しんで、みんなで楽しめそうですよね。そういうチームの一体感を楽しんでみたいんですよ。

Q 国さんの一番のライバルは誰ですか。

愛媛県　田村　俊貴

A この事は良く考えるんですけど、カッコつけて自分自身ですなんて言うんですけどね。でも今から考えると昔は北野元がライバルだったかな。今、思うとやはり彼がいたから、彼と競ってきたから大きくなれたっていうのがあると思うんです。オートバイの時からだってましたけど、北野は良いライバルでしたね。今ですか？　今は自分自身ですよ（笑）。

Q サーキットでもいつもニコニコと笑顔を絶やさない国光選手ですが緊張したりしないのでしょうか。さすが長年の経験と、いつも感心しているのですが。

山口県　吉田　光夫

A そうでもないですよ（笑）。ただ乗ってる時は真剣ですけどマシンから降りた時はニコニコしてないと、とは思いますね。楽しく競争したいから『あんまりピリピリしてるのも』と努めてるのかもしれないですね。

Q 以前、レーシングオンの誌上でネコと一緒に写っている国さんを見ましたが、動物は昔から好きなのですか。これまでに飼ったことのある動物はどんなのがいるのでしょう。あと一番好きな動物は何ですか？

愛知県　永井　佳子

A もう最高ですね（笑）。動物はなんでも好きなんですけど、中でもネコは好きですね。今は家にネコが4匹いますよ。ホントは犬も飼いたいんですけど、ネコがいますからねえ。でも欲しいんです。伊豆に住んでた時はいたんですけど、今は町に住んでるからあんまり吠えないのを、とか考えてるんですよ。

Q ボクは国さんのファンと同時に、ドリキン土屋選手のファンでもあります。そこで国さんから見たドリキン土屋像を教えて下さい。それと、今年のグループAの目標は？

神奈川県　樫本　真一

A 走るだけじゃなくて彼は、走れて喋れて書ける、っていうタイプなんとかかいっぱいついてるヤツ。ただ、つまらないかもしれないね。そういうできあがったマシンよりも、ドライバーのウデが競えるようなマシンに乗ってみたい。

出たいレースですか？　ウーン、今までオートバイ、自動車といろんなレースに出て来ましたからねぇ。そういう経験を生かしてパリダカとか。ああいうヤツに出てみたいですね。パリダカとかパリ～北京だとメカニックもドライバーもみんなで苦しんで、みんなで楽しめそうですよね。そういうチームの一体感を楽しんでみたいんですよ。

Q 国さんの一番のライバルは誰ですか。

愛媛県　田村　俊貴

A この事は良く考えるんですけど、カッコつけて自分自身ですなんて言うんですけどね。でも今から考えると昔は北野元がライバルだったかな。今、思うとやはり彼がいたから、彼と競ってきたから大きくなれたっていうのがあると思うんです。オートバイの時からだってましたけど、北野は良いライバルでしたね。今ですか？　今は自分自身ですよ（笑）。

Q サーキットでもいつもニコニコと笑顔を絶やさない国光選手ですが緊張したりしないのでしょうか。さすが長年の経験と、いつも感心しているのですが。

山口県　吉田　光夫

A そうでもないですよ（笑）。ただ乗ってる時は真剣ですけどマシンから降りた時はニコニコしてないと、とは思いますね。楽しく競争したいから『あんまりピリピリしてるのも』と努めてるのかもしれないですね。

Q 以前、レーシングオンの誌上でネコと一緒に写っている国さんを見ましたが、動物は昔から好きなのですか。これまでに飼ったことのある動物はどんなのがいるのでしょう。あと一番好きな動物は何ですか？

愛知県　永井　佳子

A もう最高ですね（笑）。動物はなんでも好きなんですけど、中でもネコは好きですね。今は家にネコが4匹いますよ。ホントは犬も飼いたいんですけど、ネコがいますからねえ。でも欲しいんです。伊豆に住んでた時はいたんですけど、今は町に住んでるからあんまり吠えないのを、とか考えてるんですよ。

Q ボクは国さんのファンと同時に、ドリキン土屋選手のファンでもあります。そこで国さんから見たドリキン土屋像を教えて下さい。

福岡県　斉藤　明美

A この事は良く考えるんですけど、カッコつけて自分自身ですなんて言うんですけどね。でも今から考えると昔は北野元がライバルだったかな。今、思うとやはり彼がいたから、彼と競ってきたから大きくなれたっていうのがあると思うんです。オートバイの時からだってましたけど、北野は良いライバルでしたね。今ですか？　今は自分自身ですよ（笑）。

Q 国光選手はイラストがたいへん上手だと聞いているのですが、昔から絵は得意だったのですか。

広島県　増田　義彦

A 趣味は絵を描くことです。小さい時から絵を描くのは好きでしたね。元々はずっと絵描きサンになろうとしてましたから。今でも絵を描くのは好きですけど、ただグループAとF3000やってると、レース、テストって忙しくて時間がないんですよ。趣味の時間がないってことはちょっと寂しいですね。

Q レース以外に好きなスポーツはありますか。やる方でも見る方でもかまいませんので教えて下さい。

和歌山県　武藤　敬一

A 見るのはマラソンとサッカーですね。やる方では最近、自転車をやろうかなと思ってますね。ヨコハマゴムから新しいのが出ましたし（笑）。トレーニングがてら始めようかと思ってます。

Q 食べ物で好き嫌いはありますか。それとお酒は飲むのでしょうか。

千葉県　三沢　さゆり

A 好きなものは鏑物ですかね。お酒はあまり飲めないんで、ビール小瓶1本くらい。食事の前にビールを一杯とか、そういう雰囲気は好きですね。

Q ボクは高橋選手というとル・マンというイメージがあるのですが、この後、ル・マンに出場することはあるのでしょうか。

石川県　長谷　宏史

A 機会があれば是非とも出たいです。出るまでは『なにがル・マンだ』みたいな気持ちもあったんですけど、今ではル・マンの虜ですよ。お爺さんの代からやってるオフィシャルがいたり、車検がジャコバン広場だったり、と独特の雰囲気があるでしょ。実は『ル・マンのファンなんです』って聞くと嬉しくなるんです。ずっとル・マンのファンでいてくださいね。

Q 国光選手はイラストがたいへん上手だと聞いているのですが、昔から絵は得意だったのですか。

A 趣味は絵を描くことです。小さい時から絵を描くのは好きでしたね。元々はずっと絵描きサンになろうとしてましたから。今でも絵を描くのは好きですけど、ただグループAとF3000やってると、レース、テストって忙しくて時間がないんですよ。趣味の時間がないってことはちょっと寂しいですね。

Q レース以外に好きなスポーツはありますか。やる方でも見る方でもかまいませんので教えて下さい。

和歌山県　武藤　敬一

A 見るのはマラソンとサッカーですね。やる方では最近、自転車をやろうかなと思ってますね。ヨコハマゴムから新しいのが出ましたし（笑）。トレーニングがてら始めようかと思ってます。

Q 食べ物で好き嫌いはありますか。それとお酒は飲むのでしょうか。

千葉県　三沢　さゆり

A 好きなものは鏑物ですかね。お酒はあまり飲めないんで、ビール小瓶1本くらい。食事の前にビールを一杯とか、そういう雰囲気は好きですね。

Q ボクは高橋選手というとル・マンというイメージがあるのですが、この後、ル・マンに出場することはあるのでしょうか。

石川県　長谷　宏史

A 機会があれば是非とも出たいです。出るまでは『なにがル・マンだ』みたいな気持ちもあったんですけど、今ではル・マンの虜ですよ。お爺さんの代からやってるオフィシャルがいたり、車検がジャコバン広場だったり、と独特の雰囲気があるでしょ。実は『ル・マンのファンなんです』って聞くと嬉しくなるんです。ずっとル・マンのファンでいてくださいね。

さすが、人に歴史あり（くどい）！　で、古いマシン名など分からないキミたちは、お兄さんにでも聞いてみよう。あらゆるジェネレーションをフォローするオールラウンダーの国さん。これからも頑張っていただきましょう。で、当コーナーでは質問のハガキをビシビシお待ちしてます。次回候補は今年大暴れが期待される黒澤琢弥選手。現在、質問受付中よ。どしどしご応募を。あて先はコ・チ・ラ。〒154　東京都世田谷区三宿2－4－7　レーシングオン編集部『この人に質疑応答』係まで。グーな質問よろしくね。バーイ！

URA-NETA-RING

Illustration/Kiyoshi Kobayashi

海の向こうのアメリカじゃひと足お先にキックオフ
海のこっちでも開幕準備に大忙し!
忘れものない? 足りないものない?
お金とドライバー以外なら手を貸しますって

まだまだくすぶるセナとプロスト! で、その第1幕は セナの先制パンチ

☆「セナがマクラーレンに乗ることが決まったね」

★「いや、まだ確定じゃないっすけどね。でも、なんだかセナは「プロストがウイリアムズに乗ってチャンピオンになるのはしょうがない。でも、リアル・ワールドチャンピオンにはさせないぜ」って気らしいんすよね」

☆「ん? エ? ナニ? それってどういうことなの」

★「つまりですね、プロストがウイリアムズに乗ってチャンピオンになるのはしょうがない。でも年何戦かオレが出場するレースでは勝たせないぜ、ってことなんでしょうね」

☆「つまり「お前はチャンピオンになったかもしれないが、今年オレには勝ってないんだからな!」ってシーズンが終わった後で胸張りたいってわけね」

★「そういうことっす」

☆「ふーん、そこまでヤルかね」

★「まだ決定したわけじゃないでしょうね」

☆「でも、そこまでヤルかね。正々堂々とマクラーレンで全戦出て勝負すればいいのに。で、勝てばカッコ良いのに」

★「でも、絶対に勝てるレースにだけ出て、邪魔してやろうとかじゃないんすか」

☆「そこまでするかね。も、ちっと正々堂々として欲しいモンだけどね。それにハッキネンがかわいそうだよ、そんなセナのワガママでフル参戦出来ないなんて」

★「それも、ある」

☆「ま、そんなので勝っても、ちっともカッコ良くないじゃんね。ま、この後どうなるか見守ろうじゃないの」

★「そっすね」

で、抗争の第2幕 プロスト先生から 強烈なカウンター もう好きにすれば

☆「で、セナの動向は置いといてだね、なんでも1月の終わりのテストでFIドライバーお食事会ってーのがあったんだってさ」

★「ぼっほう。珍しいじゃないっすか」

☆「でしょ。で、それにはプロスト、シューマッハー、ベルガーとかのビッグネームが顔を揃えてた。で、ベルガー曰く「ボクがF1に乗り始めてから初めての経験だよ。楽しかったよ」だそーなのよ」

★「いいじゃないっすか。でも、最後には大ゲンカしたとかじゃないでしょうね」

☆「うんにゃ。「それぞれのマシンについてみんなでクイズを出し合って、大笑いしたんだよ。いくつか正直な答も出てきたよ」とベルガー。このお食事会って非常に良いイベントだったみたいよ。でもね……」

★「えっ、なんかあったんすか?」



んで、特別付録は 国さんのホノボノ さらにマンセルの オマケ付きなのだ

★「お耳直しにホノボノネタをいくです。国さんていますよね」

☆「本名・高橋国光選手ね。ちょうど前のページに登場してるけど、その国さんがどうしたの」

★「いや、たいしたことじゃないからいいですよ」

☆「オイオイ。ガキの使いじゃないんだから、いいですよじゃないって」

★「いや、ホントたいしたことじゃないっすから、いいですよ」

☆「いいから言ってみって」

★「あのですね、国さんって動物が大好きなんすよね。前のページにもそのことは書いてあるんすけどね」

☆「どれどれ。ほうほう、なる程ね。で、動物好きがどうしたわけ」

★「ネコが好きで、犬が好きで、それで動物ならなんでも好きな国さん。家の庭によく鳥が来るんですって。で、その鳥に……」

☆「矢でも刺すのかい?」

★「違うよっ! で、国さんはその鳥のために、毎日、庭にお米を撒いてるんですって。やさしいでしょ」

☆「ほわわわわぁぁぁん」

★「ほわんってするでしょ。なんとも言えない味があるでしょ」

☆「うーん、素晴らしい。レーシングドライバーとは言え、そういう優しさは忘れちゃイカンってことよ。セナだのプロストだのに国さんの爪のアカを飲ませたいくらいだわ」

★「飲まないでしょうね」

☆「分かってるよ。例えばの話よ。で、例えばと言えば、おもしろい話を聞いたのよ」

★「なんすか」

☆「まあF1関係者の中でもかなり地位の高い人が言ったと思ってちょうだい。その人曰く「中嶋選手はやっぱり体力がなかったのが、辛かったんでしょうね」みたいなことを言ったのよ」

★「ほっほー。そういえば中嶋って名前も久々に聞きますよね」

☆「そういやそうだ。で、その人は続けて「まあ、あのマンセルなんて体力がありますからね。でもマンセルの場合は体力取ったら、ただの遅いドライバーですよね、ハハハ」ですって」

★「ハハハ。言えてる。で、言ったのは誰」

☆「それはヒ・ミ・ツなの」

FORMULA1
WORLD
CHAMPIONSHIP

1973

ティレルとロータスが互角の争いを展開し
フィッティパルディとペテルソンが星を分ける間に
スチュワートが3度目の王座を決め引退したが
その良き後輩セベールは最終戦〝グレン〟で惨死
マクラーレン勢も速いところを見せ
新人ではハントとシェクターが非凡な速さを見せた

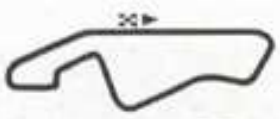
Rd.1 Buenos Aires(RA)



Rd.2 Interlagos(BR)



Rd.3 Kyalami(ZA)



Rd.4 Montjuich Park :Barcelona(E)



Rd.5 Zolder(B)



Rd.6 Monte Carlo(MC)



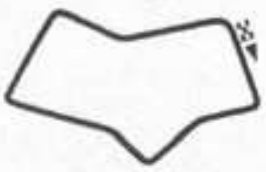
Rd.7 Anderstorp(S)



Rd.8 Paul Ricard(F)



Rd.9 Silverstone(GB)



Rd.10 Zandvoort(NL)



Rd.11 Nürburgring(D)



Rd.12 Österreichring(A)



Rd.13 Monza(I)



Rd.14 Mosport Park(CDN)



Rd.15 Watkins Glen(USA)



Drivers' Champion Jackie Stewart



Constructors' Champion Lotus-Ford



Text&Data/GIRO
Photos/LAT Photographic,MAX PRESS



⑤⑥(③④⑧㉖㉙) ティレル006＆005＆004(写真は006)
フォード-コスワースDFV-V8



⑦⑧(⑤⑥㉚)⓪ マクラーレンM23
フォード-コスワースDFV-V8



⑫(㉕) シャドウDN1(プライベート)
フォード-コスワースDFV-V8



⑭(⑪㉔) マーチ731＆721G/731＆721G(ワークス・写真は721G/731)
フォード-コスワースDFV-V8



⑲⑳㉑(⑭⑮⑯⑰㉚㉜㉞) BRM P160E＆P160D＆P160C(写真はP160E)
BRM V12



㉒ テクノPA123
テクノF12



㉕㉖(⑲⑳㉑㉓㉔㊱㊳) インディーウイリアムズFX3B＆IR01＆IR02(写真はFX3B)
フォード-コスワースDFV-V8



㉘㉙ エンサインN173(MN01)
フォード-コスワースDFV-V8



①②(④㉕) ロータス72D
フォード-コスワースDFV-V8



③④(⑦⑧⑨⑩⑱⑳) フェラーリ312B3&312B2(写真は312B3)
フェラーリF12



(⑥⑦⑧⑭⑯) マクラーレンM19C
フォード-コスワースDFV-V8



⑨⑩⑪(⑫⑰⑱⑲㉑)㉙ ブラバムBT42&BT37(写真はBT42)
フォード-コスワースDFV-V8



⑮(⑫⑱㉒㉔)㉗㉙ マーチ731&721G/731&721G(プライベート・写真は721G/731)
フォード-コスワースDFV-V8



⑯⑰(⑲⑳㉒㉓㉕) シャドウDN1(ワークス)
フォード-コスワースDFV-V8



㉓㉔(⑤⑥⑨⑩⑪㉖㉘)㉚㉛ サーティースTS14A
フォード-コスワースDFV-V8



(⑫⑬)㉚㉛ サーティースTS14&TS9B(写真はTS14)
フォード-コスワースDFV-V8



① (②)エマーソン・フィッティパルディ
Emerson Fittipaldi・BR・26歳・ロータス



② (④)ロニー・ペテルソン
Ronnie Peterson・S・28歳・ロータス



③ (⑦⑧⑨⑮⑯)ジャッキー・イクス
Jacky Ickx・B・28歳・フェラーリ&マクラーレン&ワイアムズ



④ (⑨⑩⑫)アルトゥーロ・メルツァリオ
Arturo Merzario・I・29歳・フェラーリ



⑤ (③⑤)ジャッキー・スチュワート
Jackie Stewart・GB・33歳・ティレル



⑥ (④⑧)フランソワ・セベール
François Cevert・F・28歳・ティレル



⑦ (⑤⑭)デニス・ハルム
Denis Hulme・NZ・36歳・マクラーレン



⑧ (⑯)ピーター・レブソン
Peter Revson・USA・33歳・マクラーレン



⑧ (⑦⑨⑩)ジョディ・シェクター
Jody Scheckter・ZA・22歳・マクラーレン



⑨ (⑫⑬)アンドレア・デ・アダミッチ
Andrea de Adamich・I・31歳・ブラバム&サーティース



⑨ ロルフ・シュトメレン
Rolf Stommelen・D・29歳・ブラバム



⑩ (⑰⑱)カルロス・ロイテマン
Carlos Reutemann・RA・30歳・ブラバム



⑪ (⑲⑳㉑)ウィルソン・フィッティパルディ
Wilson Fittipaldi・BR・29歳・ブラバム



⑫ (㉕)グレアム・ヒル
Graham Hill・GB・43歳・シャドウ



⑭ (㉒㉓)ジャン-ピエール・ジャリエ
Jean-Pierre Jarier・F・26歳・マーチ



⑭ ロジャー・ウイリアムソン
Roger Williamson・GB・24歳・マーチ



⑮ (⑰㉘㉙)マイク・ビュトラー
Mike Beuttler・GB・32歳・マーチ



⑮ レイネ・ウィセル
Reine Wisell・S・31歳・マーチ



⑯ (㉘㉚)ジョージ・フォルマー
George Follmer・USA・39歳・シャドウ



⑰ (㉚㉜)ジャッキー・オリバー
Jackie Oliver・GB・30歳・シャドウ



⑱㉙ デイビッド・パーレイ
David Purley・GB・28歳・マーチ



⑲ (⑭⑮)クレイ・レガッツォーニ
Clay Regazzoni・CH・33歳・BRM



⑲ ピーター・ゲシン
Peter Gethin・GB・32歳・BRM



⑳ (⑬⑱)ジャン-ピエール・ベルトワーズ
Jean-Pierre Beltoise・F・35歳・BRM



㉑ (⑯⑰㉞)ニキ・ラウダ
Niki Lauda・A・23歳・BRM



㉒㉙ クリス・エイモン
Chris Amon・NZ・28歳・クノル&アイル



㉓ (⑤⑨㉖)マイク・ヘイルウッド
Mike Hailwood・GB・32歳・サーティース



㉔ (㉓)ルイス・ブエノ
Luiz Bueno・BR・サーティース



㉔ (⑥⑩㉘)カルロス・パーチェ
Carlos Pace・BR・28歳・サーティース



㉕ (⑤⑧㉘)ハウデン・ガンレイ
Howden Ganley・NZ・31歳・ウイリアムズ



㉕ デイブ・チャールトン
Dave Charlton・ZA・36歳・ロータス



㉖ (⑳㉔㉟)ナンニ・ギャリ
Nanni Galli・I・32歳・ウイリアムズ



㉖ (㉕)エディー・ケイザン
Eddie Keizan・ZA・28歳・ティレル



㉖ (⑪)アンリ・ペスカローロ
Henri Pescarolo・F・33歳・ワイアムズ&マーチ



㉖ グレアム・マクレイ
Graham McRae・NZ・32歳・ワイアムズ



㉖ ジイズ・バン・レネップ
Gijs van Lennep・NL・30歳・ワイアムズ



㉖ ティム・シェンケン
Tim Schenken・AUS・29歳・ワイアムズ



㉗ ジェイムズ・ハント
James Hunt・GB・25歳・マーチ



㉘㉙ リッキー・フォン・オペル
Rikki von Opel・FL・23歳・エンサイン



㉙ ⑨ ジョン・ワトソン
John Watson・GB・26歳・ブラバム

㉚㉛ ヨッヘン・マス
Jochen Mass・D・25歳・サーティース

㉛ ブライアン・レッドマン
Brian Redman・GB・35歳・シャドウ

この他に(㉝)ジャッキー・プレトリアス　Jackie Pretorius・ZA・38歳・ウイリアムズが決勝出走を果たしている。

注:ドライバーの年齢は'73年開幕戦当時のもの　( )内はカーナンバー統一以前に使用
国籍コード:A＝オーストリア、AUS＝オーストラリア、B＝ベルギー、BR＝ブラジル、CDN＝カナダ、CH＝スイス、D＝西ドイツ、E＝スペイン、F＝フランス、FL＝リヒテンシュタイン、GB＝イギリス、I＝イタリア、MC＝モナコ、NL＝オランダ、NZ＝ニュージーランド、RA＝アルゼンチン、S＝スウェーデン、USA＝アメリカ合衆国、ZA＝南アフリカ

●ロータス

ワークス——エマーソン・フィッティパルディ
ロニー・ペテルソン

ディフェンディング・チャンピオンのフィッティパルディに加えて、マーチよりペテルソンが移籍。コリン・チャップマン／モーリス・フィリップ設計の72Dは4年目を迎える改良型。フォード-コスワースDFV(V8)エンジン。スポンサーはジョン・プレイヤー。タイヤが前年までのファイアストンからグッドイヤーに代わる。南アGPにのみ地元デイブ・チャールトンがラッキーストライク・スポンサードのスクリバンテ・チーム72D(タイヤはファイアストン)で参戦。

●ティレル

ワークス——ジャッキー・スチュワート
フランソワ・セベール

ドライバー不変。'72年半ばに登場したデレック・ガードナー設計の直線的デザインを持つ005～006(同型)を改良熟成して使用。シーズン終盤にはクリス・エイモンが3台目をドライブ。ウイング・ノーズもトライ。DFVエンジン。ホイールベース2389mmは最短の一台。スポンサーはエルフ。グッドイヤー・タイヤ。南アGPにのみ地元エディー・ケイザンがラッキーストライク・スポンサードのブリニョー・チーム004(タイヤはファイアストン)で参戦。

●マクラーレン

ワークス——デニス・ハルム
ピーター・レブソン
ジョディ・シェクター

ゴードン・コパック設計の楔形ボディ／サイド・ラジエターの新型M23が主力マシン。インディカーとして成功したM16の思想を生かす。ホイールベースは2565mmと長め。シーズン序盤は前年型のM19Cも併用。数戦に限って新人シェクターも3台目で参戦。ドイツGPではジャッキー・イクスもドライブ。DFVエンジン。スポンサーはヤードレイ。グッドイヤー・タイヤ。

●フェラーリ

ワークス——ジャッキー・イクス
アルトゥーロ・メルツァリオ

体制縮小。シーズン当初は旧型312B2で出場。'73年型312B3は当初マウロ・フォルギエーリ設計のショート・ホイールベース／雪掻きノーズが特徴だったが、試走の結果は大失敗で、フォルギエーリは更迭される。そしてサンドロ・コロンボが新設計(製作はジョン・トンプソン率いるイギリスのTCプロトタイプス)した312B3(水平対向12気筒、490bhp。フェラーリF1としては初のフルモノコック)が登場するが、サイド・ラジエター／ノーズ・ラジエターの両者がトライされるなど方向が定まらず、戦力はさらに低下。エースのイクスはシーズン半ばにチーム離脱。数戦の欠場後、シーズン後半にフォルギエーリが復帰、312B3改良型に新人メルツァリオのみが搭乗。タイヤはファイアストンからグッドイヤーに代わる。

●サーティース

ワークス——マイク・ヘイルウッド
カルロス・パーチェ
ヨッヘン・マス

'72年終盤に登場したTS14の改変型TS14Aにヘイルウッド(残留)とパーチェ(ウイリアムズから新加入)が乗り、全戦出場。スポーツカー・ノーズ／サイド・ラジエターは前作TS9Bと同様。ホイールベースは全車中最長の2591mm。シーズン後半、スペアカーを新人マスが度々ドライブ。アンドレア・デ・アダミッチは南アGPのみTS9Bでワークス出場。ブラジルGPでは地元出身の無名選手ルイス・プエノがTS9Bで参戦。いずれもDFVエンジン。ワークスカーのスポンサーはブルックボンド-オクソ／ロブ・ウォーカー／フィナ。ファイアストン・タイヤ。

●マーチ

ワークス——ジャン-ピエール・ジャリエ
レイネ・ウィセル
ロジャー・ウイリアムソン
Pvt——ジェイムズ・ハント
マイク・ボイトラー
デイビッド・パーレイ

マーチとしてはF2活動がメインで、F1は新人ジャリエ用721G／731の1台のみ。ジャリエがF2チャンピオン獲得のために欠場する時は、ウィセルや新人ウイリアムソンやアンリ・ペスカローロらが代理を務める。スポンサーはSTP。グッドイヤー・タイヤ。プライベートとしては、クラーク-モードン-ガスリー——デュルラッシャー・チームからボイトラーが721G／731でフル出場(タイヤは前半がグッドイヤー、後半がファイアストン)。またアレクサンダー・ヘスケス卿率いるヘスケス・レーシングから新人ハントが731改(ハーベイ・ポスルズウェイトが改変)を駆ってGPデビュー、LEC冷凍機器のスポンサードで新人パーレイも731で参戦。DFVエンジン。ロビン・ハード設計の721G／731および731は、基本的には'72年型F2(722)をF1向けに拡大させたもので、純粋な意味での731は存在しない。

●BRM

ワークス——クレイ・レガッツォーニ
ジャン-ピエール・ベルトワーズ
ニキ・ラウダ

残留ベルトワーズ、フェラーリよりレガッツォーニ、マーチから若手ラウダが加入し、常時3台体制。マシンのP160Eは従来のものの改良型(V12、460bhp)で、P160シリーズとしては3年目の活動。設計者トニー・サウスゲイトはシャドウに移り、マイク・ビルビームがシャシー改良の責を負う。BRMエンジンを長く手懸けてきたオーブリー・ウッズも外れ、結果的にエンジン・パワーにおいてDFVより劣ることとなる。スポンサーはマールボロ。ファイアストン・タイヤ。カナダGPのみ、不振のレガッツォーニに代わってピーター・ゲシンが搭乗。

●ブラバム

ワークス——カルロス・ロイテマン
ウィルソン・フィッティパルディ
アンドレア・デ・アダミッチ
ロルフ・シュトメレン
ジョン・ワトソン

シーズン前半に登場した三角断面モノコックのBT42が主力で、旧型BT37も併用。BT42のホイールベース2388mmは全車中最短のもので、非常に小柄なマシン。これまでアシスタント・デザイナーだったゴードン・マーレイがチーフとなって仕上げた最初のもの。BT34で個性的だったノーズのツイン・ラジエター方式がBT42でも採用される。ベテランのヒルが去り、ロイテマン(スポンサーはYPF)、W.フィッティパルディ(スポンサーはパーダル)、デ・アダミッチ(スポンサーはチェラミカ・バニョッシン)の3人がレギュラー。デ・アダミッチがイギリスGPで負傷すると、シュトメレンが代走を務める。スポット契約で新人ワトソンも参戦。DFVエンジン。グッドイヤー・タイヤ。

●イソ-ウイリアムズ

ワークス——ハウデン・ガンレイ
ナンニ・ギャリ
アンリ・ペスカローロ
ジイズ・パン・レネップ

前年半ばに登場したポリトーイズFX3を改変したイゾーマールボロFX3Bでシーズン開始。ジョン・クラーク設計の新型イゾーマールボロIR(01～04)が'スペインGP以降のマシン。BRMから移籍のガンレイが'ナンバー1。新加入のギャリが'シーズン半ばに引退すると、様々なドライバー(ティム・シェンケン、グレアム・マクレイ、トム・ベルソ、ジャッキー・プレトリアス、そしてジャッキー・イクスも)が代走する。DFVエンジン。スポンサーはイゾ(イタリアの高級スポーツカー・メーカー)とマールボロ。'73年当時は「イゾーマールボロ・フォード」と呼ばれたが、車自体はウイリアムズのオリジナルで、'74年以降は同型車がウイリアムズとして活動していくことになる。ファイアストン・タイヤ。

●テクノ

ワークス——クリス・エイモン

F1活動は2年目。スポンサーであるマルティーニ&ロッシとチームの間の混乱から、アラン・マッコール設計の新型PA123(細身のシャシーに前年型サスペンションを合体)と、ゴードン・ファウエル設計のE731という、2種類のマシンが誕生する事態に。実戦登場はPA123のみで、エイモンが積極的にプロジェクト自体と開発を進めたE731は全く競争力がなく、実戦投入できず。ファイアストン・タイヤ。エイモンはシーズン途中で辞め、テクノは'73年限りでGPから撤退する。

●シャドウ

ワークス——ジャッキー・オリバー
ジョージ・フォルマー
Pvt——グレアム・ヒル

'60年代末から斬新なCan-Amマシンを手懸けていたアメリカのシャドウがF1GP参戦を開始。チーム・ボスはドン・ニコルズ。トニー・サウスゲイト設計のDN1は非常にスリムなノーズとサイド・ラジエターが特徴で、フォード-コスワースDFVエンジンを使用。スポンサーはUOP石油。グッドイヤー・タイヤ。オリバーとベテラン(F1経験は皆無)フォルマーがワークス。最終戦の地元アメリカGPのみブライアン・レッドマンも加わる。大ベテランのヒルはエンバシー煙草のスポンサードを得て自チームを結成し、DN1を入手して参戦。

●エンサイン

ワークス——リッキー・フォン・オペル

モーリス・ナン率いるF3コンストラクターのエンサインに、F3出身の新人フォン・オペルがF1マシンの製作を依頼。フランスGPでデビュー。タイプ名はN173(あるいはMN01)。内容はコンベンショナルだが、ボディ・スタイルは斬新。フォード-コスワースDFVエンジンを使用。ファイアストン・タイヤ。

※フォード-コスワースDFVは460bhp。

王者スチュワート、悲しき引退

99戦27勝という数字に隠された栄光と悲劇……



ティレルのコクピットにおさまるセベールは、スチュワートの後継者となるにふさわしい男だった



ペテルソンとフィッティパルディのロータス2台がモンツァで1-2を行く、物議をかもしたシーン

明と暗・パート1 ティレル編

'65年に彗星のごとき華麗なF1GPデビューを果たして以来、スコットランド出身のジャッキー・スチュワートは、常にスター選手として世界に君臨してきた。そして、34歳になる9年目のこの年、彼は二度目のタイトルを奪って引退することを心密かに思っていた。

スチュワートはそれまでのレース・キャリアで身につけた技巧をフルに発揮して、チャンピオン街道を突き進む。南アフリカ、ベルギー、モナコ、オランダ、ドイツと優勝5回を記録、入賞12回(出場14戦中)という充実ぶりで、第13戦イタリアGPで早くも王座を決めたのだった。そのモンツァにおける4位には、数字以上の価値がある。序盤のタイヤ・パンクにより20位に落ちてからの鬼神の追い上げの末に勝ち取ったものだったからだ。だから、誰もが二度目の王座を讃えた。

しかもその間、第10戦オランダでは史上最多の26勝目をマーク(従来の記録25勝は故ジム・クラークが'68年に達成)、次戦ドイツで挙げた27勝目が彼自身の最後の勝利となり、これは87年にアラン・プロストが上回るまで14年間も残った。

一方、チームの後輩フランソワ・セベールの進境も目覚ましく、ティレル・チームとしては後継者は確実に育ちつつある状況だった。セベールはドイツGPではスチュワートにピッタリ張りつくように2位でフィニッシュ、抜く気なら抜けたのに、先輩を立てた若きパリジャンだった。実際、この年の展開を見ると、速さに関してはセベールの方がスチュワートを上回り始めていたのだ。スチュワートとしては安心して才能溢れる後輩に託すつもりだった。

しかし最終戦アメリカGPの予選で悲劇が起こる。セベールは高速S字コーナーで突然コントロールを失い、ガードレール上に逆さに落下、青い瞳をしたハンサム・ガイは即死してしまうのだ。王者スチュワートは自身にとっての100戦目となるこの一戦を引退レースに決めていたが、決勝レースを走ることなく、出走99戦という半端な数字とともに、失意のうちにヘルメットを脱いだのだった。それはあまりにも悲しい王座だった。

明と暗・パート2 ロータス編

前年、史上最年少世界チャンピオンに輝いたエマーソン・フィッティパルディは、この年も好調にシーズンインした。開幕6戦のすべてで表彰台に立ち、アルゼンチン、ブラジル、スペイン各GPでは勝利を奪う。連続チャンピオンかと思われ始めたシーズン半ばから、しかし波の調子が乱れ始める。オランダGP予選では珍しく大きな事故を起こし、足を痛めてしまった。それらは、新しいチームメイト ロニー・ペテルソンの調子が上がり始めるのと好対照をなしていた。

マーチ時代から速さでは定評のあったペテルソンが、ロータス72というマシンを得てこの年一気に開花するのだ。第6戦モナコで初入賞すると、堰を切ったように表彰台の常連となっていく。フランスGPで念願の初優勝を果たし、終盤4戦中3戦を制し、計5勝を記録した。ポールポジション回数も9戦を数え、この時点での「年間最多ポールポジション」新記録を樹立した。

鍵となったのは第12戦オーストリアGP。ロータス陣営では事前に、得点王位のフィッティパルディに先行させるチームオーダーが出され、ペテルソンは今回に限ってとしぶしぶそれを飲んだ。果たせるかな、レースは二台のロータスがリード。ペテルソンに譲ってもらった首位フィッティパルディは終盤になって燃料パイプ故障で脱落、ペテルソンが勝つ。連続王座となるためには剣が峰に立たされたフィッティパルディは、次戦イタリアでは最後の最後までペテルソンを攻略できずに2位で終わる。今回チームオーダーはなく、結果、タイトルは決したのだ。フィッティパルディはロータスを去ることを決意する。



伝統のモンテカルロを制したスチュワートとヘレン夫人。レーニエ大公とグレース・ケリー王妃がそれを讃える

新人の台頭、ハント&シェクター

この年はまた、大型新人がふたり、F1GPに

新風を吹き込んだ。ジェイムズ・ハントとジョディ・シェクター。ともに後に世界チャンピオンに就く男だ。

F2／F3時代にはワイルドな走りと事故の多さで「ハント・ザ・シャント」（壊し屋ハント）なる有り難くないあだ名を付けられたイギリス人ハントは、ヘスケス卿率いるプライベート・チームのマーチという、決して一戦級ではないチーム体制ながら、即戦力を発揮。デビュー2戦目のフランスGP6位に続いて、4位・3位と連続入賞、最終戦アメリカGPでは絶好調ベテルソンに僅か0秒688遅れの2位に食い込む大殊勲。

また、前年最終戦で衝撃的なデビューをした南アフリカ人シェクターも、この年はマクラーレンからの5戦のみのスポット参戦ながら、登場するたびに善かれ悪しかれ話題の主となった。例えば、地元キャラミでは序盤トップを走行。次の登場となったポール・リカールでは1列目スタートから前半40周を延々リード、しかしこれを何とか抜こうとしたフィッティパルディと絡んで共倒れに。そして次戦シルバーストンでは2周目ウッドコート・コーナーで大スピン、後続集団を大混乱に陥れ、8台が大破して（負傷者は足を骨折したアンドレア・デ・アダミッチのみ）赤旗中断という事態に。ハントもシェクターもまだ荒削りではあるものの、天性の速さは強烈にアピールした。

そのイギリスGPと、雨と事故とベースカー出動でラップチャートが大混乱したカナダGPを制したのは、F1復帰2年目のアメリカ人ピーター・レブソン。彼はチーム・リーダーのハルムにも劣らないほどの高い戦闘力を常に示した。彼らが操ったマクラーレンM23は'77年半ばまで第一線で戦い続ける名車だ。

F1進出二年目のカルロス・ロイテマン（ブラバム）とカルロス・パーチェ（サーティース）も、傷れない速さを示し、ポテンシャル・ウィナーとして名乗りを挙げた。

また、ジョン・ワトソン、ヨッヘン・マス、ジャン-ピエール・ジャリエといった、以後F1GPの常連となる面々が登場したのもこの年だ。

ウイリアムソンの悲劇 恐ろしい火災事故

前年'72年にF3界で圧倒的強さを見せたイギリスの新星ロジャー・ウイリアムソンもまた、将来を嘱望されたひとりだった。6月にはF2戦で優勝、イギリスGPではジャリエに代わってマーチに乗りF1GPデビューを果たす。結果は序盤のシェクターの大事故に巻き込まれてリタイアに終わったが、オランダGPで再びチャンスが与えられた。しかし、その8周目、足回りの故障からガードレールにクラッシュしたマーチは、裏返しのままコースを滑走し激しい炎に包まれた。後続のデイビッド・パーレイが車を止め、必死の救出作業を敢行するが、ウイリアムソンは炎の中に意絶えてしまう。救急体制が問われた。

また第3戦キャラミでも多重火災事故が発生。マイク・ヘイルウッドが炎の中からクレイ・レガッツォーニを助け出す勇敢な行為がなかったら、惨事は避けられなかった。

安全重視の新規定適用 スペインGPから

このように安全性の追求は必須であり、車両規定の見直しも行われた。寸法や燃料タンク容量の制限といったものの他、各車ボディ両サイドに衝撃吸収用のディフォーマブル・ストラクチャー装備が義務付けられたのも、この年から。ヨーロッパ・ラウンド突入の第3戦スペインGP以降実効となった。旧型車も一斉に改造が施された。

オイルショック発生前の好景気の中、シャドウ（デビュー後2戦連続入賞は立派）やエンサイン等が希望に満ちて登場するなど、'73年のレース界は活気に溢れてはいたが、名門フェラーリの低迷はひどかった。チームを飛び出たエース格イクスは、ドイツではマクラーレンを借りて3位となるなど流石の走りを見せたが、長期的に見るなら下降線を辿り始めたのは否めない。

マールボロのスポンサードで勢いづくBRM陣営は高額契約金でレガッツォーニを招き入れ、シーズン開幕当初は期待されたが、すぐに中団に埋もれてしまった。ベテランの域に達したジャン-ピエール・ベルトワーズもカナダで束の間トップを走ったのが目立つ程度で、光ったのはむしろナンバー3格の若手ニキ・ラウダだった。モナコ、イギリスで上位を走り、雨のカナダでは序盤20周近くをブッちぎったのだ。

この年にF1GPデビューを果たしたのは全部で10人。ハント、ワトソン、マス、ウイリアムソン、パーレイ、ジョージ・フォルマー、グレアム・マクレイ、リッキー・フォン・オペル、エディー・ケイザン、ルイス・プエノ。


最終戦アメリカでの激しい首位争い。ベテルソン＋若手ロイテマン＋新人ハント。若い力の台頭だ


雨のカナダGPでは序盤戦、BRMに乗る若手ラウダがトップを快走するという意外な展開。翌年以降の飛躍の片鱗が見えた


南ア出身のシェクターは22歳。マクラーレンでのスポット参戦ながら、常に話題の中心。キャラミでカウンターをあてて激走


開幕戦で首位を行くレガッツォーニ駆るBRM。フェラーリからの移籍で大いに期待されたが、尻すぼみの戦績に終わる


スタート直後に多重事故が発生したイギリスGP。マクラーレンに乗るアメリカ人レブソンが初優勝を飾る


スペインGPでロータスはF1GP50勝目を達成。喜びのチャップマン創大とフィッティパルディ、マリアエレナ夫人とセベールと


世界選手権に初めて加えられたブラジルGPで、地元出身の王者フィッティパルディは見事な勝利を遂げる

FINAL RANKING

順位	ドライバー	国籍	マシン	タイヤ	1/3スペイン(バルセロナ) 3.345km×96周=321.216km(19・19・10)	2/11ブラジル(インテルラゴス) 7.960km×40周=318.400km(20・20・12)	3/3南アフリカ(キャラミ) 4.104km×75周=324.219km(25・25・11)	4/25スペイン(モンジュイッヒ) 3.790km×75周=284.250km(22・22・12)	5/26ベルギー(ゾルダー) 4.220km×70周=295.400km(23・23・11)	6/3モナコ(モンテカルロ) 3.278km×78周=255.684km(26・25・11)	7/10フランス(ポール・リカール) 5.810km×54周=321.445km(22・20・14)	8/17イギリス(シルバーストン) 4.719km×67周=316.073km(25・25・16)	9/24オランダ(ザンドフールト) 4.226km×72周=304.272km(29・28・13)	10/1ドイツ(ニュルブルクリング) 22.835km×14周=319.690km(24・23・11)	11/8オーストリア(エスタライヒリング) 5.911km×54周=319.194km(23・22・16)	12/9イタリア(モンツァ) 5.775km×55周=317.625km(25・24・15)	13/23カナダ(モスポート・パーク) 3.957km×80周=316.560km(26・26・18)	14/1アメリカ(ワトキンズ・グレン) 5.435km×59周=320.665km(28・25・16)	順位	得点	△予選のみ出走回数	△決勝出走回数	△最速ラップ回数	△ポールポジション回数	△連勝回数
1	ジャッキー・スチュワート	GB	ティレル005&006・フォード	G	4 3 4	8 2 3	16 1 1	4 R	6 1 1	1 1 3	3 5 2	1 4 3	4 10	2 1 3	1 1 3	7 2 3	6 4 3	9 5 2	5 ns		71	1	1	14	3	1	5
2	エマーソン・フィッティパルディ	BR	ロータス72D・フォード	G	2 1 1	2 1 3	7 1 1	3 R	5 2 2	3 R	4 12	3 R	5 R	16 R	14 6 1	1 11	2 1 2	5 2 2	3 6 1		55		1	15	2	1	4
3	ロニー・ペテルソン	S	ロータス72D・フォード	G	5 R	1 R	4 11	1 R	1 R	2 3 4	1 2 3	5 1 3	1 2 6	1 11	2 R	2 1 3	1 1 3	1 R	1 1 3		52		1	15	2	1	3
4	フランソワ・セベール	F	ティレル006&005・フォード	G	6 2 2	9 10	25 nc	3 2 2	4 2 2	4 3 3	2 3 4	4 2 2	7 5 2	3 2 2	3 2 2	10 R	11 5 2	2 R	(a) ns		47		1	14	2	1	3
5	ピーター・レブソン	USA	マクラーレンM19C&M23・フォード	G	11 8	12 R	6 2 3	5 4 3	10 R	15 5 2	7 7	4 R	3 1 3	6 4 2	7 9	4 R	2 3 4	2 1 3	7 5 2		38		1	15	2	1	3
6	デニス・ハルム	NZ	マクラーレンM19C&M23・フォード	G	8 5 2	5 3 3	1 5 2	2 6 1	2 7	3 6 1	6 1 3	6 8	2 3 4	4 R	8 12	3 8	3 15	7 13	8 4 3		26		1	14	2	1	3
7	カルロス・ロイテマン	RA	ブラバムBT37&BT42・フォード	G	9 R	7 11	8 7	15 R	7 R	19 R	5 4 3	8 3 3	8 6 1	5 R	6 R	5 4 3	10 6 1	4 8	2 3 3		16		1	14	2	1	4
8	ジェイムズ・ハント	GB	マーチ731・フォード	F						18 9		14 6 1	11 4 3	7 3 4		9 R	25 ns	15 7	4 2 3		14		1	14	2	1	3
9	ジャッキー・イクス	B	フェラーリ312B2&312B3、マクラーレンM23・フォード、イソ/IR・フォード	G,F	3 4 3	3 5 3	11 R	6 12	3 R	7 R	8 6 1	12 5 2	19 8		4 3 4		14 8		23 7		12		1	14	3	1	3
10	ジャン・ピエール・ベルトワーズ	F	BRM-P160D&P160E	F	7 R	10 R	7 R	10 5 3	5 R	11 R	9 R	15 11	17 R	9 5 2	9 R	13 5 2	13 13	16 4 3	14 9		9		1	14	3	1	3
11	カルロス・パーチェ	BR	サーティースTS14A・フォード	F	15 R	6 R	9 R	16 R	8 6	17 R	16 10	18 13	15 R	8 7	11 4 3	6 7	7 R	19 18	9 R		7		1	15	3	1	3
12	アルトゥーロ・メルツァリオ	I	フェラーリ312B2&312B3	G	14 9	17 4 3	15 4 3			16 R		10 7				7 R	21 10	13 17	20 14		6		1	14	3	1	3
13	ジョージ・フォルマー	USA	シャドウDN1・フォード	G			21 6 1	14 3 4	11 R	20 ns	19 14	20 R	25 R	22 10	21 R	20 R	21 10	13 17	20 14		5		1	14	3	1	3
14	ジャッキー・オリバー	GB	シャドウDN1・フォード	G			14 R	13 R	22 R	23 10	17 R	21 R	26 R	10 R	17 8	18 R	19 11	14 3 4	22 15		4		1	14	3	1	3
15	アンドレア・デ・アダミッチ	I	サーティースTS9B・フォード、ブラバムBT37&BT42・フォード	F,G			20 8	17 R	18 4 3	26 7		13 R	20 R								3		1	14	3	1	3
15	ウィルソン・フィッティパルディ	BR	ブラバムBT37&BT42・フォード	G	12 6 1	11 R	17 R	12 10	19 R	9 11	13 R	19 16	13 R	13 5 2	16 R	16 R	10 11		25 nc		3		1	14	3	1	3
17	ニキ・ラウダ	A	BRM-P160C&P160D&160E	F	13 R	13 8	10 R	11 R	14 5 3	6 R	15 13	17 9	9 12	11 R	5 R	15 R	8 R		21 R		2		1	14	3	1	3
17	クレイ・レガッツォーニ	CH	BRM-P160D&160E	F	1 7	4 6 1	5 R	8 9	12 10	8 R	12 9	9 12	10 7	12 8	10 R	14 6 1	18 R		15 8		2		1	14	3	1	3
19	クリス・エイモン	NZ	テクノPA123、ティレル005・フォード	F,G			12 R		15 6 1	12 R			29 R	19 R		23 ns	23 R	11 10	12 ns		1		1	14	3	1	3
19	ジイズ・パン・レネップ	NL	イソ/IR・フォード	F										20 6 1		23 9					1		1	14	3	1	3
19	ハウデン・ガンレイ	NZ	イソ/FX3B&IR・フォード	F	19 nc	16 7	19 10	21 R	21 R	10 R	11 11	24 14	18 9	15 9	18 ns	21 nc	20 nc	22 6 1	19 12		1		1	14	3	1	3
	マイク・ヘイルウッド	GB	サーティースTS14A・フォード	F	10 R	14 R	12 R	9 R	13 R	13 8	10 R	11 R	12 R	24 R	18 14	15 10	8 7	12 9	6 R								
	マイク・ボイトラー	GB	マーチ721G&721G/731・フォード	G,F	18 10	19 R	23 nc	19 7	20 11	21 R	21 8		24 11	23 R	20 16	11 R	12 R	21 R	26 10								
	ヨッヘン・マス	D	サーティースTS14A・フォード	F									14 R		15 7				16 R								
	アンリ・ペスカローロ	F	マーチ721G/731・フォード、イソ/IR・フォード	G,F				18 8				23 R			12 10												
	グレアム・ヒル	GB	シャドウDN1・フォード	G				22 R	23 9	25 R	18 R	16 10	27 R	17 nc	19 13	22 R	22 14	17 16	18 13								
	ナンニ・ギャリ	I	イソ/FX3B&IR・フォード	F	16 R	18 9		20 11	17 R	22 R																	
	デイビッド・バーレイ	GB	マーチ731・フォード	F						24 R			16 ns	21 R	22 15		24 9										
	ジョディ・シェクター	ZA	マクラーレンM19C&M23・フォード	G			3 9					2 R	6 R					3 R	10 R								
	ロルフ・シュトメレン	D	ブラバムBT42・フォード	G											16 11	17 R	9 12	18 12									
	ジャン・ピエール・ジャリエ	F	マーチ721G&721G/731&731・フォード	G	17 R	15 R	18 nc		16 R	14 R	20 R	7 R				12 R		23 nc	17 11								
	ルイス・プエノ	BR	サーティースTS9B・フォード	F		20 12																					
	リッキー・フォン・オペル	FL	エンサインN173・フォード	F								25 15	21 13	14 ns		19 R	17 R	26 nc	27 R								
	ティム・シェンケン	AUS	イソ/IR・フォード	F														24 14									
	エディー・ケイザン	ZA	ティレル004・フォード	F			22 nc																				
	ジャッキー・プレトリアス	ZA	イソ/FX3B・フォード	F			24 R												24 R								
	デイブ・チャールトン	ZA	ロータス72D・フォード	F			13 R						23 R														
	レイネ・ウィセル	S	マーチ721G/731・フォード	G							14 ns	22 R	28 R														
	ジョン・ワトソン	GB	ブラバムBT37&BT42・フォード	G									22 R	18 R				25 R									
	グレアム・マクレイ	NZ	イソ/IR・フォード	F															13 R								
	ロジャー・ウイリアムソン	GB	マーチ721G/731&731・フォード	G																							
	ピーター・ゲシン	GB	BRM-P160E	F																							
	ブライアン・レッドマン	GB	シャドウDN1・フォード	G																							
	トム・ベルソ	DK	イソ/IR・フォード	F							22 ns																

得点は各レース1～6位に9－6－4－3－2－1の各点。有効得点は、前半8戦中ベスト7戦と後半7戦中ベスト6戦のトータル
タイヤ欄の略号はG＝グッドイヤー、F＝ファイアストン
結果欄は、左より、グリッド順位(※予選順位)・決勝順位・得点の順
決勝順位におけるnc＝最後まで走行していたが規定完走周回数不足により順位なし、R＝リタイア、ns＝予選通過タイムを出したが決勝出走せず、ng＝予選不通過

順位	コンストラクター	エンジン	ドライバー	1/3スペイン(バルセロナ)	2/11ブラジル(インテルラゴス)	3/3南アフリカ(キャラミ)	4/25スペイン(モンジュイッヒ)	5/26ベルギー(ゾルダー)	6/3モナコ(モンテカルロ)	7/10フランス(ポール・リカール)	8/17イギリス(シルバーストン)	9/24オランダ(ザンドフールト)	10/1ドイツ(ニュルブルクリング)	11/8オーストリア(エスタライヒリング)	12/9イタリア(モンツァ)	13/23カナダ(モスポート・パーク)	14/1アメリカ(ワトキンズ・グレン)	得点
1	ロータス・フォード	V 8	E.フィッティパルディ/R.ペテルソン/D.チャールトン	1 3	1	3 + 11 4	1 5	3 4	2 + 3 5	2 + 12 6	1 6	2 5 + 10 8	11 1 + 2 8	6 1 + 5	1 + 11 9	1 + 2 9	2 6	1 + 6 9	92 (96)
2	ティレル・フォード	V 8	J.スチュワート/F.セベール/C.エイモン/E.ケイザン	2 + 3 6	2 + 10 8	1 5	2 6	1 + 2 3	1 + 4 5	3 + 5 4	2 + 4 7	1 + 2 6	1 + 2 8	1 + 2 8	2 8	4 + 5 3	5 + 10 2		82 (86)
3	マクラーレン・フォード	V 8	P.レブソン/D.ハルム/J.シェクター/J.イクス	5 + 8 7	3 4	2 + 5 8	4 + 6 3	7	5 + 6 2	1 + 7 3	8	1 + 3 5	4 5	3 + 9 4	8	3 + 15 3	1 + 13 5	4 + 5 3	58
4	ブラバム・フォード	V 8	C.ロイテマン/A.デ・アダミッチ/W.フィッティパルディ/R.シュトメレン/J.ワトソン	6 1	11	7	10	4 3	7 + 11 4	4 3	3 + 16 6	6 1	5 + 11 4 7	6 + 12 1	8 + 11 3	3 6		22
5	マーチ・フォード	V 8	J.ハント/M.ボイトラー/H.ペスカローロ/D.パーレイ/J-P.ジャリエ/R.ウィセル/他	10			7 + 8 11	9	8	6 1	4 + 11 3 4	15 + 16 2	9	7	2 + 10 8			14
6	フェラーリ	F 12	J.イクス/A.メルツァリオ	4 + 9 3	4 + 5 3	4 3	12		6 1	5 + 7 2	8		7	8	15	16		12
6	BRM	V 12	J-P.ベルトワーズ/N.ラウダ/C.レガッツォーニ/P.ゲシン	7	6 + 8 7		5 + 9 2	5 + 10 2		9 + 13 1	9 + 11 2	7 + 12 1	5 + 8 7	13	5 + 6 7	4 3	8 + 9 4		12
8	シャドウ・フォード	V 8	G.フォルマー/J.オリバー/G.ヒル/B.レッドマン			6 1	3 4	9 2	10	14	10		10	10 + 11 6	3 + 16 4	13 + 14 5		9
9	サーティース・フォード	V 8	C.バーチェ/M.ヘイルウッド/A.デ・アダミッチ/J.マス/L.プエノ		12	8		8	8	10	13		7	4 + 7 3	3 + 10 4	9 + 18 1		7
10	イソ・ウイリアムズ・フォード	V 8	G.パン・レネップ/H.ガンレイ/J.イクス/H.ペスカローロ/N.ギャリ/T.シェンケン/他		7 + 9 6	10	11		11	14	9	6 + 9 1	10	9	6 + 14 1	7 + 12 2		2
11	テクノ	F 12	C.エイモン					6 1										1
	エンサイン・フォード	V 8	R.フォン・オペル							15	13							

結果欄の上段は完走車の順位、下段は得点。複数入賞の場合、最上位得点のみ有効。有効得点は、前半8戦中ベスト7戦と後半7戦中ベスト6戦のトータル

SICS Data Logger

もう1人のスタッフより、もう1台のシャシーより、欲しいデータがここにある。







F3000、Gr.A等SICSデータロガ搭載の有力チーム

マシンと走りを解析するコンピュータ・データ・システム

航空機からF1へ。テレメータリング・システムに代表されるように、レースも今やコンピュータ時代。ROMチューンやサスペンション調整も、確かなデータの支えがなければタイム短縮は不可能です。SICS(シックス)データロガーは、レース用に専用設計された小型軽量のコンピュータ感知記録システム。ノート型パソコンに接続するだけで、エンジン回転数・スロットル開度・空燃比・電圧など、走行中のあらゆるデータを呼び出せます。すでにF3000を始めとした有力チームにも使用され、各地のコースや天候に合わせた素早いセッティング変更に威力を発揮しています。豊富なオプション設定でサスペンション・ストロークや排気温度・車速など、測定項目の増設も容易。データの無線通信も可能です。エンジンのセッティングだけではなく、秒単位で測定される回転数とアクセル開度のグラフによって、ドライバーの走りも徹底チェック。若手ドライバーの育成にも役立ちます。

★アフターサービスも万全
サーキットへの出張サービスも行っております（無料）

★品質保証
1年間または2000時間保証いたします（データロガ本体）

★取付も安心
お買上げの方には取付サービスをいたします（無料）

		R-L1タイプ	R-L2タイプ
形式（ノート型パソコン対応）		R-08L1	R-04L2
本体寸法・重量		L230×W160×H27mm 0.85kg	
記録データ		全13CH	全7CH
最大記録時間	標準モード	36分	
	高速モード	18分	
サンプリング時間	標準モード	0.1(7ch)/0.5(6ch)秒間隔	0.1(5ch)/0.5(2ch)秒間隔
	高速モード	0.05秒間隔（ただし全7CH）	0.05秒間隔（ただし全5CH）
測定項目	エンジン回転数	タコメータ用信号を利用	
	スロットル開度	車両のスロットルセンサから分岐（センサ未装着車にはオプション設定有り）	
	空燃比	広域型酸素センサ専用（A/F 10.0~20.0）	
	温度計	K型(クロメル/アルメル)熱電対（一般用0~400℃、排気用400~900℃）	
	バッテリ電圧	バッテリ直結	
	外部チャンネル	0~4.8V(8CH:オプション対応)	0~4.8V(2CH:オプション対応)
出力信号		無線通信及び シリアルインターフェイス(RS232C)	シリアルインターフェイス(RS232C)
その他			スタートボタンSW(手動)によるラップ機能
標準品範囲	共通	本体、ソフト(通信・解析)、ケーブル、A/Fセンサ	
		無線機(車載用/ピット用)、排気温度センサ 外部入力アンプ(温度・圧力)	
標準価格（消費税別）		300万円	159万8千円
オプション（別料金）		デュップ(データ抜取取機)・サスペンション、舵角、タイヤ温度、アームひずみ、車高等各種センサー	





R-L1タイプ



R-L2タイプ

製造元
超音波工業株式会社
東京都立川市柏町1-6-1 TEL.0425-37-1711

販売元
有限会社モッグプランニング
東京都江東区平野3-4-9-505 TEL.03-3630-0744

販売元
東名エンジン株式会社
静岡県御殿場市深沢80-1 TEL.0550-84-1900

資料請求・お問い合わせ
☎03-3630-0744

巨人たちはだかる

'93年全日本ラリー選手権第1戦／第24回DCCSウインターラリー
2月13-14日／群馬、長野／主催：DCCS

Photos & Text/Shoji Mita

ついにランサーとインプレッサがデビュー
しかし勝利はパルサーを駆る綾部の手に！

ついにシーズン開幕を迎えた'93年全日本ラリー選手権
開幕戦であるこのDCCSウインターラリーでは
ニューマシン、ランサーとインプレッサの戦いが注目されていた
しかしランサーとインプレッサのデビュー戦に大きな壁が立ちはだかった
それはパルサーを駆るリトルジャイアント、綾部美津雄だった



2月14～15日に、長野県内を中心に行われた「DCCSウインターラリー」で、今シーズンも全日本ラリー選手権が開幕した。ミツビシ・ランサー・エボリューション、フォード・エスコートという2つのニューカーが話題を集めたWRC開幕戦モンテカルロ・ラリーだったが、全日本ラリー選手権でもニューカーの話題で幕が開いたといっても良かった。

その話題の焦点は、何といってもCクラスにおけるランサー・エボリューションとスバル・インプレッサの2大対決に集まっていた。今シーズンからC-ONEがセリカでのCクラス出場を止め、おまけにパルサーの出場台数の減少で、この対決は一層際立ちそして拍車がかかったように見える。

ランサーのユーザーは、おおむねギャラン・ユーザーが移行したものであり、ディフェンディング・チャンピオン西尾雄次郎、ADVANラリーチームの大庭誠介、山内伸弥、キャロッセ・スポーツの桜井幸彦、加勢裕二、大鳴治男、そして松本誠と、'92年にチャンピオン争いを展開した強豪が顔をつらね、今回は14台が出走している。

インプレッサは神岡政夫、前嶋光男のチームIPF、セリカからスイッチした石田正史、そして澤田重信など4台が出走。今後もその台数は増えることが確実だ。

一方、パルサーはフルシーズンの続投を決めている高崎正博、そして今回がパルサーの最後となる可能性が高い綾部美津雄ら3台のみとやや寂しい状況。今後、その出場台数が増える可能性は少ない。

今回、ジエミニの新井敏弘が出場していないBクラスの注目株は、奴田原文雄のミラージュということになるが、石田雅之、榎山太郎を擁し今シーズンからカローラFXでBクラスに打って出るC-ONEの戦いぶりも気になるところだ。Aクラスでは、ラリーを目前に控えて登場したクロスミッション搭載のスバル・ヴィヴィオRX-RAが注目を集めていた。この強力なライバルの登場で、ディフェンディング・チャンピオンの堀田憲幸ミラ、アルトの業津原豊も楽なシーズンを送れそうもない。

2ステージ制のラリーは、SS中心の第1ステージ、ラリー区間だけの第2ステージという構成だった。SSは、スタート地点の長野県佐久市のフォーミュラ・クラブをSS1とし、八千穂レイクのSS2、小海軽井沢ゴルフ場周回のSS3、SS4、そして八千穂レイクに戻ってSS5、夜のスポーツランド







奴田原は終盤に5つのSSを制して優勝。幸先良いスタートを切った



鳥羽はクロスミッション搭載のヴィヴィオRX-RAのデビューウィンを飾った

注目されたランサーとインプレッサの戦いだったが、勝利は……

信州のSS6、SS7というもの。ラリーの結果は、これらのSSタイムが大きく左右することは間違いないが、補正の取りにくいウインターラリーの例でラリー区間のウェイトも少なくはない。

SS1、舗装のジムカーナでは、西尾ランサー、前嶋レガシィ、綾部パルサーが申し合わせたかのように、3人仲良くベストタイムをマーク。ライバルのポテンシャルを計りきれないまま、ラリーはウインターラリー本番の雪と氷が待ち受けるステージへとスタートを切った。

しかし、ラリーの許認可の問題で林道にSSを開設することができず、今回のラリーは必然的にクローズドされた1・7km前後のコースを使わざるを得なかった。これらショートSSは、本来ならそのタイムは僅差で伯仲したものとなるはずなのだが、氷、雪、アイスバーンとダートという滑りやすいさまざまな条件が揃った路面では、ちょっとしたスピンでも大きなタイムロスにつながってしまう。逆に言えば、ここがウインターラリーの面白さとなるわけであり、車のポテンシャルに加えて、それを操るドライバーの技量に比重がかかることになるのだ。

この例でいえば、結果的にラリーの行方は八千穂レイクの2本の氷上SSで決まったといえる。

スタッドレス・タイヤにチェーンを巻くことを許された氷上の1本目から、綾部パルサーが巧みなドライブでトップタイムをたたき出し、さらに2本目には多くのドライバーがタイムダウンする中で、ここでも綾部はトップタイムを出し、2番手のタイムに6秒差という好調ぶり。まさにベテラン・ドライバーの面目躍如なのだ。

逆にここで失敗したのが西尾ランサーで、リズムに乗れないまま1本目にはブレーキをロックさせてスピン。2本目もベストとは言いがたく、1本目のタイムロスが結果に大きく影響してしまう。

ランサーとインプレッサの対決で幕を開けたはずのラリーだったが、予想できなかった伏兵の活躍でこの対決は霞みがちだ。

「今回のラリーは、車より運転手じゃないの。僕が（トップを）取ったところって、そんなにパワーで勝負がつくところではないでしょう。それにしても2本ともうまくいったね」と、当の伏兵となった綾部は、この対決をチクリ。

SS3で「大負け」したという綾部、アイスバーンとなったスポーツランド信州では無難なタイムに終わったが、しっかり氷上SSの貯金がきいてSSトータルでトップを確保、ラリー区間の減点を総合し、'91年のノースアタック以来という優勝を獲得した。

SS6、7でトップタイムをたたき出し、綾部を追い上げてきた西尾だが、氷上SSでのロスを取り返すことはできず、2点という僅差で2位となった。

さて、ランサー対インプレッサの第1ラウンド。ランサー勢では西尾が総合で2位に入ったものの、大半のランサー・ユーザーが氷上SSでタイムロスを喫したため、SSだけの成績で見れば前嶋と神岡が同減点で2位、石田正史が5位と結果的にインプレッサが好成績を収めることができた。

ランサーで最上位の2位に入った西尾は、「インプレッサはこれだけではまだわから分からないけれど、雪2戦が一番怖いと思っていました。けれども今回のタイムを見ているとランサーでも充分勝てるかなという気がしてきましたね」

総合でも、神岡が2位西尾とはわずか1点差の3位を獲得したことから、今回の勝負はランサーとインプレッサが互角の勝負をしたということができるだろう。

Bクラスでは、7SSのうち5SSでベストタイムを出した奴田原文雄のミラージュがナビの中山守朗のラリー区間での援護もあって優勝。ライバルの新井が出ていない現在、チャンピオンを目指して幸先の好いスタートを切った。また、2位には'92年に2勝したミラージュの三上弘光がつけるなど、北海道勢の健闘が光った。今シーズンこの2人がBクラスの牽引役として、その期待は大きい。

Aクラスは「3速の伸びが良くなった」というヴィヴィオが善戦。2位の堀田を6点差に下した鳥羽正文が優勝を飾り、守屋夫妻のヴィヴィオも3位に入った。5位に終わり、防戦に回ってしまったようなアルトの粟津原豊。しかし、SSだけの成績では鳥羽に次ぐ2位を獲得し気を吐いた。

綾部は、パルサーでの最後の出場を優勝で締めくくった。そして第3戦から、今回注目されたどちらかの車に乗るはずだ。リトルジャイアントもいよいよ動き出したのだ。



C-ONEは今シーズンからBクラスに移行。まずは石田雅之が5位を獲得

主催者の苦悩

書類を並べてプレス関係者に説明するのは、DCCSの寺尾競技長。最近、書類不備のままラリーのSSを強行したクラブがあって、今回のラリー設定の際にその影響を受け、当地で林道を使ったSSが出来なくなった。白糸ハイランドウェイが単なるラリー区間となったのはそのためだが、今回だけではなく、残念だが今後ずっと出来なくなる可能性も出てきた。それらの問題を含めて、ラリー開催に必要な書類、許可書、そして警察を説得するのにタコグラフも添付したことなど、ラリー銀座といわれた長野でもその開催が一段と難しくなってきたと説く。だが、苦悩ばかりではない、来年は25周年の記念ラリーを盛大に開くという、期待せずにはいられない。



FREE TALK from アンクル

66

N-1のカラーリングはBPフルカラーに決定!!

今年度の国内ラリー活動がやっと決定した。

昨年までと同様、ADVAN-PIAAラリーチームからランサーエボリューションで出場する。メインテナンスも、TUSK（タスカ）エンジニアリングさんで行ってもらう。ナビゲーターも同じく、遠藤彰君である。

この原稿が載る頃には、既に、DCCS&TRCAウインターラリーは終了しているはずである。結果の方はいかがなっている事やら!?

N-1耐久レースの方は、以前から述べているように、EG-6の新型シビックで資金の続く限り戦っていく。いくら遅くても、この原稿が掲載されるまでには、探しているガレージも見付かるであろうし、そうなれば、長い間続いた間借り生活ともおさらばで、やっと落ち着いて車のメインテナンスができる様になるであろう。

今年用の車の製作は、私自身も忙しくなってしまい、予定より遅れてしまったが、もう少しというところ迄漕ぎ着けている。

そんな中で、一番の悩みだった、カラーリングがなんとか決定した。

昨年一年間、白のボディカラー（つまり、メインスポンサーなし）で押し通した訳だが、世の不景気は、ますますひどくなるばかりで、新たなメインスポンサーが依然見付からない。

結局今年もメインスポンサー無しで、赤字覚悟での戦いとなる。

2年目も、白のままのカラーリングで、とも思ったが、昨年一番お世話になった、そして今年もそうなるであろうスポンサーさんに敬意を、昨年の御礼を、そして、今後の期待?!を多大に込めて、カラーリングすることが決定した。



カラーリングはブラック。そしてその上に、ホワイトのカッティングシートのBPのロゴが飾られる事になる。

カラーリングが決定したからといって、関沢な予算を確保した訳ではないが、非常識な程少ない予算で戦っている我々にとって、BPさんは、パーセンテージの上では立派!!なメインスポンサーさんなのである。

BPさんの熱い声援を受け、新たな気持ちで今年一年を乗り切っていきたいと思っている。

（BP注）スポンサー募集中で、BPのフルカラーリングで出走しても問題ないエントラントの方、ご連絡ください。



アンクル＝山内伸弥（やまうち・しんや）

1954年11月14日生まれ。過去に6度の全日本ラリーチャンピオンに輝き、91年、7年振りに7度目の全日本ラリーのタイトルを手中にした日本を代表するラリースト。海外ラリーにも積極的に参戦、88年マレーシア・ラッキーストライクラリーで2位入賞、91年WRC・RACラリーで日本人最上位の総合15位完走を果たす。また88年以降グループAレース、N1耐久レースにも参戦、レース活動も本格的となり増々意気盛んなアンクルである。

BP 英国石油日本総代理店

ペトロルブ 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

※このコーナーへのお便りを、ペトロルブインターナショナル㈱「アンクル係」までお寄せください。お送りいただいた方には粗品をプレゼント致します。



開幕のSS1でトップタイムを獲得した神岡のインプレッサ。トップから僅か3点差の3位でデビュー・ラリーをフィニッシュした

RESULT／C class

順位	車番	ドライバー	ナビゲーター	マシン	第1ステージ																第2ステージ					ペナルティ	合計
					SS1	1cp	2cp	3cp	4cp	SS2	5cp	SS3	SS4	6cp	7cp	SS5	SS6	SS7	小計	8cp	9cp	10cp	11cp	小計		
1	⑥	綾部美津雄	市野 諭	パルサー	75	3	10	1	4	115	3	102	84	4	3	116	92	91	703	0	0	8	1	9		712
2	①	西尾雄次郎	山口 謙子	ランサー	75	2	10	4	2	127	3	93	89	0	3	123	88	90	709	2	2	0	1	5		714
3	18	神岡 政夫	佐久間 健	インプレッサ	75	7	1	1	1	116	3	98	84	3	1	125	90	92	697	2	3	8	5	18		715
4	20	桜井 幸彦	大濱 敏夫	ランサー	78	6	0	2	2	127	0	102	82	1	2	123	91	90	706	4	1	3	1	9		715
5	③	松本 誠	高橋 光輔	ランサー	77	3	3	5	4	124	2	95	84	2	1	123	91	100	714	0	0	4	0	4		718
6	36	山内 伸弥	遠藤 彰	ランサー	77	2	1	4	0	120	3	102	81	0	2	126	95	91	704	5	2	9	1	17		721
7	33	鳥崎 正博	浜田 博章	パルサー	76	1	4	4	10	121	3	101	82	1	2	122	96	94	717	2	2	2	1	7		724
8	⑤	館山 正嗣	永沢 裕之	ランサー	80	3	5	3	3	127	4	95	83	1	3	129	96	94	726	2	0	4	2	8		734
9	4	前嶋 光男	岡本 徹	インプレッサ	77	3	22	3	2	121	5	96	82	5	4	122	91	91	724	6	1	4	2	13		737
10	②	大桑 誠介	小田切順之	ランサー	78	2	1	0	2	136	1	105	86	2	9	125	92	99	738	0	0	2	4	6	10	754
11	⑭	大嶋 治夫	内田 昭佳	ランサー	79	1	4	2	6	136	8	99	84	3	6	135	94	95	752	3	1	1	0	5		757
12	⑱	石田 正史	澤田 茂	インプレッサ	79	2	31	4	7	118	0	102	84	8	9	123	93	91	751	1	1	2	3	7		758
13	⑰	森 正	吉川 英男	ランサー	78	2	2	2	7	130	1	111	95	3	3	128	99	95	756	3	1	0	1	5		761
14	⑯	石田 茂	小林 信章	ギャラン	83	2	3	0	8	130	4	101	90	1	0	135	95	96	748	6	2	8	0	16		764
15	⑨	善山 陽彦	佐藤 文昭	ランサー	77	5	6	16	2	118	18	94	103	11	2	124	92	94	762	11	2	12	2	27		789
16	⑳	加藤 創	岡田 誠	ランサー	84	1	5	5	6	136	4	108	90	1	4	136	101	99	780	2	3	5	1	11		791
17	⑭	沢田 重信	佐藤 邦男	インプレッサ	77	2	25	13	10	124	2	97	83	4	11	125	101	99	773	11	0	15	3	29		802
18	㉔	黒岩 満好	小池 好幸	パルサー	79	13	8	10	3	131	1	106	91	2	5	139	99	97	784	0	1	6	1	8	10	802
19	⑲	原田 智弘	宮井 敏夫	ランサー	79	1	9	4	20	131	4	107	90	3	4	146	100	106	804	3	0	0	1	4		808
20	⑦	近藤 高史	星 聡	ジェミニ	83	1	8	2	14	173	20	121	102	10	4	161	103	137	949	5	1	1	1	8		957
	⑧	加勢 裕二	林 哲	ランサー																					9cp後	エンジュータ
	⑮	北田 豊	小林 祐史	ギャラン																					SS3後	コースアウト
	㉒	福士 文秀	安田 弘美	ランサー																						不出走
	㉓	大西 康弘	山口 旭	ランサー																					1cp後	コースアウト
	㉕	桑原 功	畑山 芳光	ランサー																					SS3後	ヘッドライト被損

B class

1	42	坂田原文雄	中山 守郎	ミラージュ	82	2	3	1	3	123	5	108	96	1	1	126	104	99	754	1	1	8	2	12		766
2	50	三上 弘光	金子 雄二	ミラージュ	82	2	7	2	8	126	5	109	92	10	1	132	114	101	791	6	3	8	2	19	10	820
3	45	香取 恒治	相馬 博志	ミラージュ	83	2	13	4	12	128	3	112	100	6	9	135	109	104	820	3	2	9	1	15		835
4	47	永瀬 浩一	小久保昌己	ミラージュ	85	3	0	1	23	132	5	117	100	5	8	137	112	105	833	0	1	7	1	9		842
5	57	石田 雅之	高杉 哲也	カローラFX	82	2	7	5	25	133	3	120	98	1	7	140	110	104	837	9	1	0	0	10		847
6	59	田口 幸宏	若海 章宏	ミラージュ	82	3	5	3	12	144	0	118	98	1	5	140	109	114	834	5	2	3	7	17		851
7	44	秋間 忠之	吉田島 誠	ミラージュ	86	1	7	2	24	134	3	113	100	7	5	138	109	99	828	17	2	6	1	26		854
8	56	若槻幸治郎	松本 浩一	マーチR	78	5	5	10	21	129	8	121	97	9	17	137	114	102	853	3	4	2	1	10		863
9	54	山田 浩史	西村 末吉	カローラFX	80	4	13	13	28	131	2	134	106	1	1	138	110	105	866	5	3	0	1	9		875
10	55	鵜山 太郎	吉賀 洋貴	カローラFX	82	2	15	8	26	141	2	121	100	1	16	140	110	104	868	7	1	0	0	8		876
11	54	増村 淳	吉田 和広	ミラージュ	85	3	37	3	7	155	1	112	97	3	4	149	108	108	872	2	1	2	2	7		879
12	51	栗原 久男	霜村 亮	ミラージュ	85	2	36	0	26	136	0	120	105	5	2	149	110	108	884	1	1	1	0	3		887
13	48	宮川 陸二	野村 康明	ミラージュ	83	5	23	2	14	141	0	116	99	2	2	147	110	107	851	3	7	14	5	29	10	890
14	46	茅根 秀紀	青木 功	ミラージュ	85	2	61	4	21	143	1	112	96	3	5	135	109	102	879	3	9	12	3	27		906
15	58	長谷川 誠	石田 勝弥	ミラージュ	91	3	20	3	9	132	82	120	95	12	2	133	107	100	909	9	1	24	2	36		945
16	59	森 博貴	藤綱 和敏	カローラFX	78	3	23	6	40	131	10	120	106	12	1	141	126	103	900	20	6	12	1	39	10	949
17	43	木村 謙治	塩沢 香	ミラージュ	83	7	5	10	10	130	2	109	93	5	5	132	264	100	955	4	1	10	3	18		973
18	52	宮木 利雄	富永 博之	ミラージュ	84	3	4	1	31	134	5	135	176	2	18	138	113	117	941	19	2	21	3	45		986
19	60	尾高 毅一	小川 博敏	ミラージュ	84	1	48	55	6	143	11	142	115	3	38	165	132	119	1062	17	18	117	6	158		1220

A class

1	38	鳥羽 正文	星野 元	ヴィヴィオ	80	3	8	3	4	122	3	105	93	2	3	128	101	99	754	1	1	3	1	6		760
2	26	堀田 憲幸	草加 浩平	ミラ	82	3	4	1	2	129	2	102	90	1	2	134	102	101	755	5	1	6	0	12		767
3	29	守屋 敏昭	守屋 重美	ヴィヴィオ	81	2	1	1	5	127	4	107	94	1	3	133	101	100	760	5	2	2	1	10		770
4	35	西浦 敬夫	富田 満彦	ミラ	79	2	4	4	5	121	0	111	95	1	1	131	105	98	757	8	2	9	2	21		778
5	40	栗津原 豊	高橋 昭彦	アルト	85	2	27	8	1	122	3	105	89	3	3	131	102	98	779	3	1	15	2	21		800
6	30	平塚 忠博	多比羅 二三男	ミラ	81	7	0	3	2	125	0	108	92	0	6	134	104	112	774	15	3	10	2	30		804
7	27	岡本 忠雄	黒田 正彦	ミラ	118	1	7	0	5	121	1	107	93	0	3	139	103	102	800	1	2	3	0	6		806
8	34	須沢 光夫	川上 浩	ヴィヴィオ	84	1	26	6	8	119	4	110	102	3	3	129	106	102	803	2	1	1	1	5		808
9	37	伊藤 高明	松本 光徳	ヴィヴィオ	84	2	2	1	11	130	3	116	96	5	1	129	107	108	795	3	2	17	1	23		818
10	39	末松太刀雄	小花 敏也	ヴィヴィオ	82	0	11	0	23	133	1	116	97	0	5	134	107	105	814	5	1	1	1	8		822
11	41	小林 勝美	永淵 直大	ミラ	88	2	5	5	14	131	6	114	105	3	1	133	107	103	817	8	1	10	1	20		837
12	24	藤原 敏樹	藤原さち子	ミラ	87	4	1	1	17	134	0	117	100	4	9	134	108	107	823	7	5	8	2	22		845
13	28	白岩 洋	地神 潤	ミラ	81	2	13	1	8	135	2	147	93	15	1	138	104	103	843	2	1	3	0	6		849
14	49	平山 栄二	亀川 政美	ヴィヴィオ	85	1	35	12	15	130	7	119	100	6	6	132	108	106	852	7	1	2	2	12		874
15	60	石塚 雄司	野口富次郎	アルト	84	10	59	13	20	124	19	120	110	2	0	132	106	116	915	2	4	0	3	9		924
16	48	加納 晃	鈴木 元	アルト	86	3	26	32	28	145	10	121	127	9	8	141	116	119	971	9	1	12	4	26		997

LLY CARS

戦った59台

C class



⑮高崎　正博／浜田　博章
7位　ニッサン・パルサー



⑧加勢　裕二／林　　哲
リタイア　ミツビシ・ランサー



④前嶋　光男／岡本　　徹
9位　スバル・インプレッサ



⑬石田　正史／澤田　　亮
12位　スバル・インプレッサ



⑨景山　陽彦／佐藤　文昭
15位　ミツビシ・ランサー



⑤鈴山　正嗣／永沢　裕之
8位　ミツビシ・ランサー



①西尾雄次郎／山口　顕子
2位　ミツビシ・ランサー



⑭大鳴　治夫／内田　昭佳
11位　ミツビシ・ランサー



⑯澤田　重信／佐藤　邦男
17位　スバル・インプレッサ



⑥綾部美津雄／市野　　諭
1位　ニッサン・パルサー



②大倉　誠介／小田切順之
10位　ミツビシ・ランサー



⑪石田　　茂／小林　信章
14位　ミツビシ・ギャラン



⑦近藤　高史／星　　聡
20位　イスゞ・ジェミニ



③松本　　誠／高橋　大輔
5位　ミツビシ・ランサー

B class



⑤栗原　久男／霜村　　亮
12位　ミツビシ・ミラージュ



㊽茅根　秀紀／青木　　功
14位　ミツビシ・ミラージュ



㊺香取　恒治／相馬　博志
3位　ミツビシ・ミラージュ



㊾増村　　淳／吉田　和広
11位　ミツビシ・ミラージュ



㊿田口　幸宏／若海　章宏
6位　ミツビシ・ミラージュ



㊻秋間　忠之／吉田島　誠
7位　ミツビシ・ミラージュ



㊷荻田原文雄／中山　守朗
1位　ミツビシ・ミラージュ



㊾鞆山　太郎／古賀　洋貴
10位　トヨタ・カローラFX



㊾三上　弘光／金子　雄二
2位　ミツビシ・ミラージュ



㊼永瀬　浩一／小久保昌己
4位　ミツビシ・ミラージュ



㊸木村　謙治／塩沢　　香
17位　ミツビシ・ミラージュ



㊾山田　浩史／西村　末吉
9位　トヨタ・カローラFX



㊾荒木　利雄／富永　博之
18位　ミツビシ・ミラージュ



㊹宮川　隆二／野村　康明
13位　ミツビシ・ミラージュ



㊹長谷川　誠／石田　勝弥
15位　ミツビシ・ミラージュ



⑭黒岩　満好／小池　好幸
16位　ニッサン・パルサー



㉑加藤　創／岡田　誠
16位　ミツビシ・ランサー



⑱神岡　政夫／佐久間　健
3位　スバル・インプレッサ



⑮北田　豊／小林　祐史
リタイア　ミツビシ・ギャラン



⑬桑原　功／畑山　秀光
リタイア　ミツビシ・ランサー



㉓大西　康弘／山口　勉
リタイア　ミツビシ・ランサー



⑲原田　智弘／原田　健
19位　ミツビシ・ランサー



⑯山内　伸弥／遠藤　彰
6位　ミツビシ・ランサー



㊱須沢　光夫／川上　浩
8位　スバル・ヴィヴィオ



㉚栗津原　豊／高橋　昭彦
5位　スズキ・アルトワークス



㉔桜井　幸彦／大溝　敏夫
4位　ミツビシ・ランサー



㉗森　正／吉川　英男
13位　ミツビシ・ランサー



㊲伊藤　高明／松本　充德
9位　スバル・ヴィヴィオ



㉛石塚　雄司／野口雷次郎
15位　スズキ・アルトワークス

Aclass

ALL59 RA

DCCSな



㊳鳥羽　正文／星野　元
1位　スバル・ヴィヴィオ



㉜末松太刀雄／小花　敏也
10位　スバル・ヴィヴィオ



㉖堀田　憲幸／草加　浩平
2位　ダイハツ・ミラ



㊺石田　雅之／高杉　哲也
5位　トヨタ・カローラFX



㊴甲山　栄二／藤川　政美
14位　スバル・ヴィヴィオ



㉝白岩　洋／地神　潔
13位　ダイハツ・ミラ



㉗岡本　忠雄／黒田　正彦
7位　ダイハツ・ミラ



㊽若槻幸治郎／松本　浩一
8位　ニッサン・マーチR



㊶加納　晃／鈴木　元
16位　スズキ・アルトワークス



㉞藤原　敏樹／藤原きち子
12位　ダイハツ・ミラ



㉘西浦　康夫／富田　満彦
4位　ダイハツ・ミラ



㊾森　博貴／藤綱　和敏
16位　トヨタ・カローラFX



㊵小林　勝美／永渕　直大
11位　ダイハツ・ミラ



㉟平塚　忠博／多比羅二三男
6位　ダイハツ・ミラ



㉙守屋　敦昭／守屋　康美
3位　スバル・ヴィヴィオ



㊿尾高　毅一／小川　博敏
19位　ミツビシ・ミラージュ







Paint it!

ヘルメット・ペイントのノウハウ 全部教えます！



下地作り

1

とにかくいらないモノを剥がし耐水ペーパーて水研きをする　表面の汚れ、キズは親の仇と思って取るべし　これを怠ると後で泣くことになる

マスキング

2

とにかく塗料が付いたら困る場所を隠すことをマスキングというマスキングテープを使って、とにかく隠しまくるべし　これも怠けると後で泣く

いよいよ塗る

3

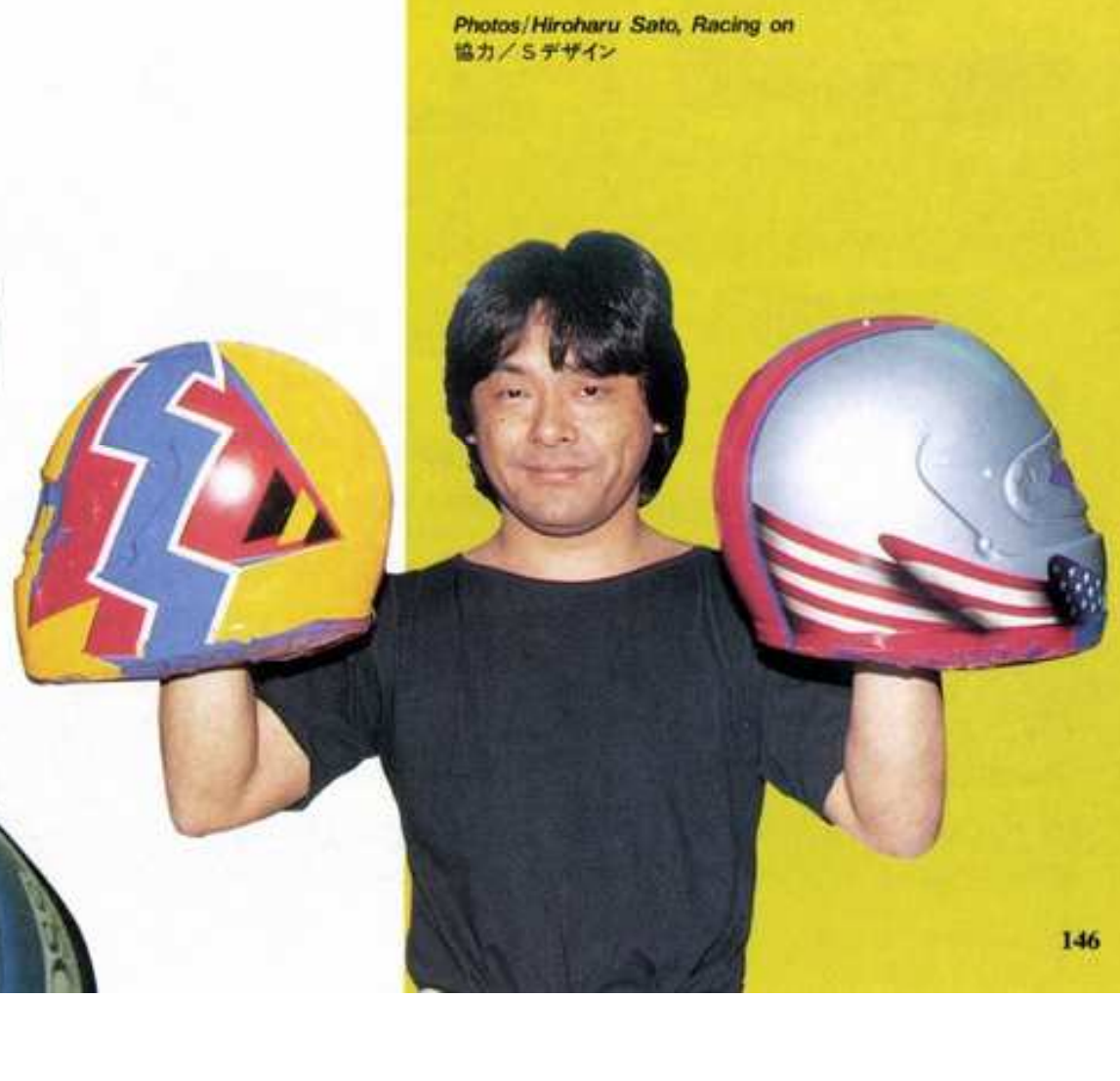
何色も使う場合（当然のように、この場合が多い）は薄い色から順に塗っていく　良く考えて塗るべし　何も考えずに塗り始めると、これまた泣く

◀ ヘルメット・ペインティング、完成までの道のり

マンセルのヘルメット
レプリカ絶賛発売中
でも、やっぱり何か違う
オレはマイケルの方が好きなんだっ！
そんな人はここを読め！
アラ、不思議。もう出来ちゃった
自分だけのレプリカ作りを始めよう！

Photos/Hiroharu Sato, Racing on
協力／Sデザイン







耐水ペーパーで表面を研ぐ

400番～600番程度の耐水ペーパーで表面を研ぐ。すでに塗ってあるクリアを剝がすのと塗料のノリを良くするため。まんべんなく



表面の油分は徹底的に取り除く

んで、ステッカーもすべて剝がし終えたら、表面の油分を取り除くために拭く。ベンジンなどを使用。ガソリンも代用可。火気注意ね



で、ステッカーも剝がしてしまう

メーカーネームからサイズのまでステッカーもすべて剝がしてしまう。カッターを使う。キズ付け注意。シール剝しなるケミカルも有



まずシールドなどを外す

塗り始める前にシールド、ネジなどはとにかくはずせるものは外してしまうに限る。外したシールド、ネジなど無くさぬ様に保管注意



続・内装の保護・ついに完結

で、はみ出したマスキングテープをカッターを使って、フチゴムに沿って切る。慎重にやること。力入れ過ぎてキズなど付けない様に



内装の保護・その最終章

開口部に出た新聞紙の上から太めのマスキングテープを貼る。中からも押さえる感じでしっかりと貼る。で、開口部すべてを塞ぐ……



内装の保護・その2

で、グルーリと回した新聞紙をヘルメットの中にグイっと押し込む。それでそれを開口部の所に持ってくる。中から押し出す感じでね



内装は新聞紙で保護する

下側フチゴムもマスキングしたら、新聞紙で内装を隠す。まずはグルリと一周させてテープで止める。新聞一枚で丁度メット一周だ！



フチゴムマスキングは細心注意

で、フチゴムはマスキングにて隠す。取っても良いが、国産メットは剝すとベロベロになって再使用難しい。伸びるテープで慎重にね

START

ついに完成だ！

8

クリアも吹いて、それも乾いた　そしたらフチゴムのマスキングを剝して、シールドなどを付ける　これて出来上がり　自分だけのメットの完成じゃ！

クリアを吹く

7

塗料だけじゃツヤと輝きは出ない　て、登場するのかクリア　これを吹けばステッカーも保護てき、ツヤだってピカピカ　2度吹きするのがベターよね

ステッカーを貼る

6

ヘルメットメーカーのもの　好きなドライバーのレプリカならば、それと同じスポンサーのもの　売ってもない場合は作るべし　カッティングシート使用て

マスキングを剝がす

5

全部、色も塗り終わった　て、乾いた　そしたらついに自分のメットと対面だ　目の手術を終えたギンさんのように優しく扱うべし　バリは丁寧に取る

乾燥、そして2と3を繰り返す

4

1色塗ったら、とにかく良く乾かすべし　乾いたら、その色を残す所をマスキングして次の色を塗るべし　落ち着いてやること

こりゃ簡単だ!!



トレペで簡単。左右対称

で、片側に下書きしたらトレーシングペーパーで、ネジやフチなどの対象物を書きデザインをなぞる。これを逆側でひっくり返せば◎



まずは鉛筆で下書き

で、今回のメットはベースが黄色だが白いラインもある。で、白を残すためにラインテープでマスキング。まずは鉛筆でケ書きをする



忠実な左右対称のために

左右対称が多いヘルメットのデザイン。細いテープでセンター出しをしておくと便利だ。これが左右の基準となる。慎重な目分量でね



で、フチゴム隠し完了。さて……

すべてのフチゴムを隠した。で、いよいよ塗りの部に入るわけだがもう一度チェック。特に端は塗料が染み込まないように入念に粘着



新・内装の保護・本当に完結

で、下側も新聞紙の上から太めのテープでマスキングする。フチをぴったりと合わせ、下側は新聞紙にペタペタと貼る。準備完了だい



良く考えてマスキングだ

で、2色目を塗る時はイラストと見比べて黄色を残す部分をマスキングすること。焦ると逆やることもある。とにかく落ちついて……



またマスキング。疲れる

今度は赤を塗る。今回は黄色と赤、そして青を使用するが、青系の方が発色が良いため後から塗る。これも下書きしてからマスキング



ベースの色は丸1日乾燥

で、ベース色を塗ったあとは丸1日は乾かすこと。乾燥が不十分だと重ね塗り用のマスキングで塗装が剝げることも。あせらずにね！



いよいよベース色を塗る

缶スプレーを使う場合は写真のように離して薄く薄く塗っていくこと。いきなり分厚く塗ろうとすると失敗する。重ね塗りが基本だぜ



いよいよライン部を隠す

下書きが左右とも完了したら白の部分をマスキングする。ラインの太さに合ったテープを使用すること。で、余った部分は慎重に切る



バリを取る心配りが最後に効く

カッターでバリを取る。チマチマした作業だが自分のメットなんだから。で、バリを取り終わったら、またベンジン等で表面を拭く



至福の瞬間。マスク剝ぎだ！

青も乾いた。やった。マスキングを剝がしてついに自分でやった塗装と対面だ。で、ラッカー系スプレーはバリが出易いので注意必要



ついにゴールが見えてきた

で、マスキング完了。最後の色の青を塗ればついに塗装は完成。最後だからと焦らずにこれまた慎重にやるべし。焦ってもいいこと無



最後の青。その前に上海マスキング

次は赤を残す部分を隠すのだ。これも赤を塗ってから良く乾燥させてから。ラインテープでフチを決め、で、太いテープで隠していく



2色目を塗る！　とにかく塗る

赤を塗る。これも薄く何度も重ねて塗っていくように。塗りはそう難しくない。その前のマスキングをキチンとやっておけば楽勝なの



で、ついに完成じゃー！

塗っては乾かし、塗っては乾かしの連続で結構な時間が掛かるのがヘルメット塗装。焦ってやろうとせずじっくり時間掛けるのがコツ



ステッカーを貼る

ステッカーをまっすぐ貼るには、まずテープに張り付けて位置を決める。で、ステッカーの裏の紙を剝して慎重に貼る。で、伸ばす！



カッティングシートを貼る

慎重に位置を決めて貼る。塗りのプレッシャーに比べたら楽勝だ。失敗しても貼り直すなり、切り直せばよし。気楽にいこうよ気楽に



カッティングシートを切る

エンピツで大きさを書き込んだマスキングテープをカッティングシートの上に貼る。で、切る。素人は定規使って切るべし。確実にね



カッティングシート有効活用

このメットには小さい黒スペースもあった。こういう小さいスペースはカッティングシート。まずマスキングテープで大きさを決める



今年はマイケル・レプリカをチェック!!

久々登場のアメリカンF1ドライバーのマイケル君
メットのデザインもウネウネ星条旗でとってもグーだ！
ヘルメット文化はアメリカにあり。まずはマイケルをパクレ！



ベースになるのはシルバー。で、アゴの部分と脳天に入るラインの赤。これを塗ったトコ



何度も見慣れた塗りのシーン。ちなみにマスクは違い世界へ行かないための必需品だとか



アゴ部の前と脳天ラインのフチドリは青。まずは慎重に青ライン部分を。太さに注意ねっ



脳天の赤部分は忘れずに隠す。で、星条旗の星とストライプはカッティングシートを使用

星はインレタを使う。もしなければカッティングシートでも。星の間隔に注意して貼る事



位置決めは慎重に。長めに切っておいて、境目はカッターで切るようにした方が綺麗だぞ



トレペに書いたものをマスキングテープに転写。上と同様にそれをシートに貼って、切るのだ



雑誌の横位置写真を原寸に引き伸ばしたものをトレペに転写。で、実物に当て清書する



デザインは単純だがやっぱりアゴ部の星条旗に手間がかかるそうだ。挑戦してみるかい？



で、乾燥。あとはクリアを吹くのみ。メットのデザインではマイケルがダントツー番だわ



とてもカッティングシートとは思えないウネリ感が出た。さすがプロのジョブ！　さすがだわー



絶対必要エアブラシ。しかし缶スプレーでも代用可。シュッシュッと少量ずつやるのがコツ



ハタのうねりを出すためにはエアブラシが必要。境目にはマスキングテープをまず貼る

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



SUZUKA CIRCUIT
KART RACING SCHOOL
SRS-K



21世紀の
F1ドライバー達へ。
鈴鹿サーキット
カートレーシング
スクール「SRS-K」
'93年4月1日、
いよいよ開校!

あのA.セナやM.シューマッハーをはじめ、数多くの一流ドライバーが巣立っていったレーシングカート。鈴鹿サーキットでは未来のレーシングドライバーを目指すジュニアを対象とした、鈴鹿サーキットカートレーシングスクールを'93年4月1日より開校いたします。

■運営内容
対象：小学校3年生（9歳）～中学校3年（15歳）
開校期間：4月～12月　開校日数：30日　定員：30名
会費：100万円（消費税別）（車両賃与、メンテナンス、宿泊、食事、SMSC共済会費、年会費、入会金含む）
訓練車両：無限100ccリードバルブエンジン／無限50ccエンジン（入門、体験用）
カリキュラム：●カートの乗り方基本操作●ルールとマナー●レーシング走行基本・応用●模擬レース●実際のカートレースへの参加●JAF及びSMSCライセンス講習　他
会員特典：●レース出場のためのライセンス取得●親権者1名を含むサーキットホテル宿泊料割引他、多数の特典があります。
※上記の内容は変更の場合があります。

生徒募集中
お申し込み、お問い合わせは
鈴鹿サーキットSMSC事務局 ――☎0593(78)3405

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

ヘルメット塗装術公開
これがプロが教える技の数々



とにかくマスキングが大事

ヘルメットを塗る上で一番重要なのは、塗りはさて置きマスキングなのである。マスキングに気を使って時間をかければ、ヘルメットのペインティングは、ほとんど終わったも同然だ。

で、マスキングをする上での注意点をいくつか。まずフチゴムは、伸びるテープでRのついた部分もキッチリと貼る。これは塗料屋でラインテープなるものが売っているので、それを使う。ない場合はビニールテープで代用可だ。

フチゴム以外の塗りの部分のマスキングは、まず細いテープで外枠を決めて、その内側なり外側なり（隠したい方）を太めのマスキングテープで。この時、テープとテープの合わせ目は、爪などでキッチリと押さえ、隙間から塗料が侵入しないように注意すること。

以上の点を守ってマスキングすれば失敗はない、はず。塗りたい一心で塗り急ぐことなかれ。じっくりと落ちついたマスキングこそが、成功への道なのだ。

簡単な左右対称はこのワザで

左右対称が多いヘルメットのデザイン。で、下書きする場合にいちいち左右を見比べてやっていては、時間はかかるし効率が悪い。んで、登場するのがトレーシングペーパーで転写する方法だ。

まず片方に鉛筆などで下書きする。で、用意したトレーシングペーパーをそこに当てる。で、フチゴムやネジ穴など左右どちらにもある対称物をなぞる。

それからラインをトレペになぞり、それを裏返しにして反対側の対称物にあてる。それで上から鉛筆でなぞれば、薄く同じラインがヘルメットに転写されていくってわけ。

こりゃ簡単。これで左右対称はちっとも難しくない！

缶スプレーは温めて

使用する缶スプレーはラッカー系のもの。で、使う前にお湯で温め（直火は厳禁。爆発するよ）て、よく振ってから使用するようにしたい。

最近は硬化材入りのウレタン系スプレーも売っているが、これは一回で使いきってしまわないといけないため、ヘルメット塗装には不向き。財力に糸目をつけない人は使っても良いけど……。ただクリアだけは塗る面積も多い（ヘルメット全面だ）ので、このウレタン系（2液混合タイプ）スプレーを使用したほうが、仕上がりが美しいとのことだ。

実際に塗る場合は、缶スプレーはヘルメットから離して。一気に分厚く塗ろうとしないで薄く重ねていくこと。薄く3回くらいが目安だが、塗料のツヤを見て調節しよう。

塗りは薄い色からが基本

何色も使うヘルメット塗装の場合、色は薄い順に塗っていくのが基本だ。今回の場合だと、黄色から始まって赤、そして最後に青を塗ることになる。

で、赤と青、どちらが薄い色かと言われても判断に困るところだ。こういう場合は、一般的に青系統の色の方が発色が良いので、青を後に塗るのが正解。

キレイなクリア仕上げのために

最後の最後、クリアを吹くのだが、これは2回塗りでいくのが良い。まず普通にクリアを塗る。当然、全面にだ。で、よく乾かす。それで1000番くらいの耐水ペーパーを当てるのだ。これで塗装の段差がなくなり、綺麗な仕上がりとなる。そして2度目のクリアを塗って乾燥させれば、ピカピカのが出来上がる。

隠しで一年、塗り一瞬

塗りは一瞬で終わってしまうものだが、マスキングは1年くらいかけてじっくりやるべし、というありがたいお言葉。とにかくマスキングでヘルメット塗装の7割は決定するそうな。心してマスキングするべしのココロあるよ。

初めはボロのメットで

いきなり新品を買ってきてやっても良いが、初心者の場合はね。意気込みは買うが、そこはそれだ。で、今まで使ってた古いメットでまず塗って、それから新品に挑戦するのがベスト。

ひと味違うレプリカ目指せ

どうせやるなら自分のオリジナルデザインが良いのだが、レプリカしたい小僧の気持ちも良く分かる。で、そういう場合も、ひと味違うレプリカを目指して欲しい。例えば、セナがインディカーに行った時バージョン（ステッカーで工夫）とか、いろいろ考えてそこらのレプリカ君とは差を付けよう。

使ってナンボのヘルメット

塗ったら被れ。コンビニに行くスクーターでも、カートでも。とにかく被ること。床の間に飾るなんてもってのほかだ。

F1レプリカメットは
すべて制覇した
Sデザイン

今回の企画で大変お世話になったのが、川崎にある『Sデザイン』だ。店長の佐川さん（写真右）は「F1ドライバーのメットはすべて経験済み」。マンセルフルレプリカ（ステッカー込み）で5万5000円也。やる自信のない人はさっそく電話してみよう。オリジナルデザインにも対応してくれる。「なんでもドンと来てください！」と佐川さん。こりゃドンと行くしかないでしょう。東名川崎インター近く。　☎044-977-1507



メットだけでなくバイクなどの塗装もOKだ

こんなメットに塗ってみたい


アライ・アストロFS　3万6500円


アライGP-2K　3万7000円


SHOEI X-FOUR・Light　4万6000円



SHOEI X-FOUR　6万8000円(LS付は7万3000円)



ある、という人がいる。

「タルガ・フロリオ」。1906年、シシリー島の公道をサーキットに仕立てて始まったそのレースは、最長時で1周148.5km、最も多く使われたピッコロ・サーキットでも1周71.9km・最大標高差580mという、ばかばかしいほど野放図で胸のすくコースで競われた。島の北部海岸線を走る国道を利用した約5kmにも及ぶストレート、南端では標高差250mを一気に下り、今度は上りヘアピンカーブの嵐。続いて、約12km・標高差440mに及ぶダウンヒルはブラインドコーナーの連続だ。もちろん、全コースとも、道幅はほんとうに狭い。

●

覚えるにはあまりにも長すぎるコース、刻々と変化してゆく路面。しかし、レーサーたちは知っていた。このレースほど、瞬時の情報収集力とその処理能力を極限で試せるものは他にないことを。このコースほど、自分自身の感覚が速く動く楽しさを堪能できるものが他にないことを。彼らにとっては、いかに最速のラインを巧みにトレースしてゆくかではなく、どう走りたいかという自分の意志を存分に引き出せるステージであったに違いない。

●

スポーツドライビングの新しいスピリット。

トランピオNA50/55。

トランピオ・エヌエー

NA 50/55 NEW

●一瞬の荷重変化をリアルタイムでとらえてくれるイノベーション機能が、より優しいスポーツドライビングを実現する。
●よりスムーズなマシンコントロール、操作、耐ハイドロプレーニング性やワンダリング、パターンノイズなどを改良。
※ハイグリップ限定バージョンGmodel(ジーモデル)も同時発売。


TOYO TIRE & RUBBER
タルガ・フロリオにはドライビングの原点が
この触覚器官は、一瞬を最大に伝える。
TRAMPIO

ドネリーが帰ってきた
前髪まだまだ揃い過ぎだがね

AROUND THE WORLD
WHAT'S UP?

最近、切り揃えてばかりの前髪に、ちょっぴり春風を感じてたマーチン君は、待ちに待ったF1ドライブへと出かけました。

唐突に始まったが、あのドネリーが、ジョーダン・グランプリのマシンをドライブした。「エエエエエエッ！　ジョーダンもドライバー3人体制かい？」

まあまあ、お約束の驚きはそれくらいにして、悪夢のクラッシュから見事な復活。めでたい限りでございます。

なんでもクラッシュ当時にジョーダンとは「治ったらドライブのチャンスを与えよう」って約束があったとか。うん、こりゃ美談だ。奥さんも嬉しかろ。



悪人ジョーダンとガッチリ握手。泣くなって、オイ



揃ってる前髪。治ってる足。ちょっぴりの笑顔。久々だもんね

奥さん良かったね。ダンナは幸せだよ



世界中からニュース、トピックス
そしてよもやま話をどうぞっ！

Photos/WORDS & Pictures, MAX PRESS, Shoichi Sudo, Racing on

こりゃカワイー！
ミニベースだってさ

ミニモーク（ミニのジープみたいな形したやつで、マカオだとプイプイ一杯走ってるやつ。で、都内でも最近見たけど、冬はビニールハウスみたいになるクルマのことね。長いな）をベースにしたレーシングマシンの発表試乗会が筑波サーキットで行われた。

デザインしたのは由良拓也氏。なかなか可愛いスタイリングじゃないですか。で、由良氏曰く「楽しめるレースにしたい。遊べる要素が一杯あるヤツに」だそうだ。

こりゃ遊べそう。詳しいことはP120を見てちょーだい！

由良さんもニコニコ。クルマのマスクと似てるねぇ



まあ、シビックはつぶしの利くクルマなのよね



快走に次ぐ快走。ひっちゃきではないが楽しそう

テストでのヒトコマ
ハッチバックは便利だね

2月9日、鈴鹿サーキットで行われたF3000の合同タイヤテストでの一場面。で、なに？

「リヤウイング！」

えっ、フロントだよコレ。

「リヤウイングゥ！」

飛び出たトーマス号のフロントウイングだって。牽引の時は外すもんなんだってさ。で、なに？

「シビックのリヤウイングだぁ」



TOPICS FROM AI

WH

イェーイ！ タチでーす 結構、似合うだろ？

1月30日、新東京サーキットでFK-9のレースがあった。で、ドハデなカッコで現れたのはトムスの舘さん。前の日からウキウキで玄関先に自分のスーツを用意していたのに、忘れてきたんだそうだ。で、しょうがなく借りたのが、このドハデ。カートチャンプのダニロ・ロッシのヤツだって。

で、こんなハデで気分までハイになった舘さん。関谷さんらに向かって「俺を抜いた奴に今年のシートはやらない」とか言ってんの。楽しそうで良いじゃない。


息子の信吾クン。今年はイギリスに留学ですって（勉強でね）


イェーイ！ 自分のスーツ忘れたけどこれも似合ってる


ちぇきやパパがモモコたんからアーン。いいでちゅね

新型日石レーシングギャル まあ見てちょーだい！

まずは身内の恥で恐縮だが、担当の私が「ゲッ、キャンギャルネタで15行も書けないよー」と言ったらだな、某編集部員（30過ぎ・独身）が「ん、かく？ おー、コレじゃオレもかけねーなー」とすっかり勘違いしてましたとさ。

で、日石キャンギャルの今年型が発表されたのよ。コマーシャルでは「いいとこアルジャーン」だが、このキャンギャルを見た某氏曰く「いいのもいるジャーン」だそーだ。関係ないがあのCM、好評なんでしょうか？ ソソッ！


左から岩田瑞穂、工藤理沙、上林明子、松山恵子のみなさんだ


張り切る、頑張る、度がすぎる、こうなる


湯気がホワーン。肉マン状態ね

氷の上で24時間レース 無茶を承知のシャモニーだ

冬の風物詩と言えば、コタツにミカン。で、レースの世界じゃ「シャモニー氷上レース」がフーブツシなんだ。

で、今年も大迫力のこの写真。水しぶきは上げるわ、ひっくり返るわ。まあきちんとレースしてた人には悪いけど、こういうイベントは目立った方が雑誌に載れるってものなのよ。

日本でも見たいと思うこのイベント。割れそうで割れないドキドキする湖とかメーカーのテストコースとか、会場は探せばある。

テスト情報にも飽きたこの頃、刺激的な冬のイベント待ってます。来年は誰かやってね、よろしく。


ウリャー、水しぶきがなんじゃーい、滑っても濡れても全開じゃーい！

インディカー・ガイドブック
発進





ついに出る、インディカーのカンペキガイドブック。
これまで分からなかった、インディカーの魅力が
これ一冊にギッシリ!例えば……

その1 何が違う、どこが違う。
インディカーとF1を徹底比較
その2 いくぞアメリカ。
保存版インディカー観戦ガイドブック
その3 一番気になるマンセルだって
当然フォロー。開幕戦出発直前の
ホットなインタビューを掲載
その4 アンサーJr.、レイハル、
マリオ…見るなら知りたい
ドライバー。全員網羅で
ひと味違う(当社比)
ドライバーズ
ファイル

その5 頑張れニッポンの
スペシャル企画2本立て
まずはフル参戦のヒロ松下の
「'93年に賭ける.!」そして
'94年参戦決定の
アメリカ・ホンダにも
訪問直撃インタビュー
その6 もちろん開幕戦
サーファーズ・パラダイスは
速報掲載
テスト絶好調のマンセルと
迎え討つアメリカンの激突!
他、企画満載で充実の1冊



A4判 108ページ

レーシングオン増刊／パーフェクト インディカー・ガイドブック INDY INDY!

3月27日(土)発売!! 定価650円
(税込み) 内容は一部変更になる場合があります。

読めば読むほど速くなるカーマガジン(レブスピード)

REV SPEED

大特集「マフラーを交換しよう」
速報、'93スポーツタイヤテスト／日光サーキットの絶対最速車
決定戦／特選、決まるスポーティ・エアロ／ついに登場したGT
-R V-specを筑波でフルテスト／ラジコンカーで学ぶ足回り
内容は一部変更になる場合があります

4月号は只今絶賛発売中です 毎月26日発売 (税込)定価500円



NEWs PUBLISHING CO.,INC.

株式会社 ニューズ出版
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 TEL 広告03-5430-4441 販売03-5430-4440

NEWs INFORMATION

F1速報「南アフリカGP」 定価500円 3月19日㈮発売
F1全史 第1集 1986—1990ハードカバー136ページ定価4,500円好評発売中
F1全史 第2集 1981—1985ハードカバー136ページ定価4,500円好評発売中

HEAD LIGHT



太陽光に近い明かりを生み出す

夜間も走る耐久レースにおいて、ヘッドライトがどれほどの重要性を持っているかは、改めて説明する必要はないだろう。どれほどそのコースを熟知しているとしても、ヘッドライトの明かりがなければまともに走ることはできない。ただでさえ高速になればなるほど、視界が狭くなって精神的な負担が増えるのに、暗闇の中をライトなしで高速走行することなど無理な話だ。

逆に、視認性を向上させることができるライトは、夜間走行があるレースにおいては強力な武器になると言えるだろう。明るいライトを装着し視認性が向上すれば、ドライバーの負担は低減され、体力の低下からくるミスが少なくなることは間違いないからだ。

'92年デイトナ24時間で優勝したニッサンR91CPや、'91年スパ24時間で優勝したゼクセル・スカイラインは、従来のライトとは発光方式が違う、市光工業㈱製のディスチャージ式のヘッドライト・バルブを使用していた。

従来のヘッドライトには、ハロゲンバルブなどが用いられているが、これはごく存じのように、細いコイル状に巻かれたフィラメントを発光させている。しかし、より明るい光を得ようとすると、寿命が短くなってしまう。フィラメントが蒸発し、いわゆる球切れという状態になってしまうのだ。また、フィラメントそのものがあまり強いものではないので、対衝撃性も高くない。

これに対し、今回紹介しているディスチャージ式のバルブは、フィラメントの代わりに、2つの電極間に高電圧の電流を放電（ディスチャージ）させて、光を得ている。当然、フィラメントを使用せず、構造的に切れるものがないので、かなりの衝撃を受けても発光する。

このディスチャージ・バルブの特徴は対衝撃性の高さだけではない。光色が、ハロゲンに比べ太陽光に近い白色で、光量（明るさ）も、同様に約2倍あるため、視認性も大幅に向上するのだ。

ただし、ディスチャージ・バルブにもまだいくつかの問題点も残っている。

高電圧を必要とするために、電圧を高めるための回路が必要となる。このため、従来のヘッドライトのシステムに比べ、若干、重くなってしまうのだ。また、コスト的にも、まだ改善の余地が残されている。

もっともこの2点については、このディスチャージ・バルブの開発が進み、また運輸省から認可されて一般車に採用され大量生産されるようになれば、解決されるはずだ。





写真上が従来のハロゲンバルブを使用したライトの明かりで、下がディスチャージ・バルブを使用したもの。ディスチャージ・バルブの明かりの方が太陽光に近い白色となっていて、白線がクッキリ見えるなど視認性が向上していることがわかるだろう

Photo/Hiroshige Satta 協力／市光工業株式会社

レーシングオン・F1速報ダイヤルQ2サービス

サーキットの臨場感がそこにある
予選、決勝終了90分後スタート
モータースポーツ情報ホットライン

メニュー(A) F1リザルトスクランブルサービス
0990-32-8474

メニュー(B) F1リザルト&インタビュー
0990-32-8435

メニュー(C) F1サーキットレポート・インディカーリザルト
0990-32-8436

メニュー(D) ニュース&国内主要レースリザルト
0990-32-8437

スタートまでの時間を更に短縮。予選、決勝終了後90分でサービスを開始します。もうこれ以上のクイックサービスは望めません。また、ご要望によって4つのメニューを用意、おなじみのF1に加えてマンセルの活躍が期待されるインディカーのリザルトもサービス開始!そして、国内の主要レースのリザルトもサービス。モータースポーツの情報はすべておまかせのブランニューメニューでお送りします。

3月の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）

●F1：左記メニュー(A)(B)(C)の中から選択しダイヤルして下さい。

	3/13(土)	3/14(日)	3/15(月)
南アフリカGP……	AM0:00～	AM0:00～	AM2:00～
	3/27(土)	3/28(日)	3/29(月)
ブラジルGP……	AM3:00～	AM3:00～	AM5:00～

□予選1日目 □予選2日目 □決勝

※上記の時刻はメニュー(A)の開始時刻です。メニュー(B)及び(C)は記載時刻の1時間後スタートとなります。

●インディカー：メニュー(C)の番号をダイヤルして下さい

	3/22(月)
サーファーズパラダイス……	PM1:00～

●ニュース&国内主要レースリザルト：メニュー(D)の番号をダイヤルして下さい。毎週月曜日、PM1:00より週がわりの内容でサービスします。

●このサービスは通話料金の他に11.5秒ごとに10円の料金がかかります。地域により料金は多少異なります。また、ご利用いただけない地域があります。例：東京からのコールで情報料+通話料合わせて3分間約240円の料金となります。

レーシングオン ファイル

レーシングオン半年分12冊を
1部に収めるオリジナルファイル

BE HALF OF SEASON

R'RACING ON

年間24冊のレーシングオンを2部のファイルに収納でき、
見やすく確実に保存できます。
価格1,200円(消費税込) 好評発売中



R'onファイル申し込み	品名	数量	金額
フリガナ	R'onファイル		
住所 〒	送料		
フリガナ			
氏名	合計		

〔購入方法〕申し込み券を必ず同封のうえ、ファイル代に送料を加えた金額を現金書留、または定額小為替でプレスルームまでお申し込みください。送料は川崎市内＝510円、北海道・九州・沖縄地方＝1020円、青森・秋田・岩手・和歌山・兵庫・岡山・島根・鳥取・山口・四国地方＝820円、それ以外の地域は610円となります。(3部まで同送料です。)
＊郵便小包料金の値上げにともない、送料が改訂となりました。ご了承ください。

PRESS ROOM
株式会社 ニューズ出版 プレスルーム事業部
〒211 神奈川県川崎市高津区久地2-9 ☎044-844-7300







三菱石油







SPONSOR'

［レース・で・プロモーション］

ラリーを通じて夢と感動を与える三菱石油

今年で15回目の開催を迎え、ゴール地点も従来どおりのダカールに戻されたパリ～ダカール・ラリー。過酷な8877kmの戦いを制したのは、ブルーノ・サビーのドライブする三菱パジェロだった。パジェロはこれでパリダカ2連覇、通算3回目の総合優勝だ。

三菱石油がモータースポーツへのスポンサードを開始したのは'88年のこと。アジアーパシフィック・ラリー選手権に参戦した篠塚建次郎をサポートしたのが始まりだ。この年、篠塚は同選手権の初代チャンピオンに輝いている。

チーム三菱石油ラリーアートは翌'89年、アジアーパシフィック・ラリーだけでなくWRCにも活動を広げる。また、パリダカにエントリーする増岡浩が同チームの契約ドライバーとなり、以来WRC、アジアーパシフィック・ラリー、そしてパリダカへのスポンサードを継続している。

三菱石油のモータースポーツへのかかわりは、単なるスポンサードにとどまらない。自社で開発・販売しているエンジン／ミッション・オイルをチームに供給し、過酷なラリーフィールドでの実戦テストを繰り返しているのだ。こうした経験から得られたデータが、その後の商品開発にフィードバックされるのは言うまでもない。これはさらに、自社製品の優れた性能をアピールすることにもつながっている。

モータースポーツへのスポンサードで得られるのは製品のアピールだけではない。特にWRCやパリダカで好成績を収めることで、社内的な士気向上や活性化に大きく貢献するという。今年、パリダカから帰ってきた増岡を招いて同社水島製油所で講演会を催した時には、多くの従業員を集め好評を博したという。全国のSS店頭ではWRCやパリダカを活用した販売促進が、積極的に展開されている。

チームのパリダカ優勝という最高の形でシーズンを開幕したチーム三菱石油ラリーアートは、もちろんWRCにも参戦中だ。開幕戦のモンテカルロでは、ニューマシンの三菱ランサー・エボリューションで4、6位。シーズンが進んでマシンが熟成すると共に、さらなる結果が期待されている。ドライバー・ラインナップはケネス・エリクソンとアルミ・シュバルツ。共に上位に食い込むに十分な実力を備えている。

さらにサファリ・ラリーには、今年も篠塚がランサーを駆って挑戦する。日本人として唯一WRC優勝経験を持つ（'91、'92年アイボリー・コースト）だけに、サファリでの健闘に期待したい。

三菱石油は、「スポンサードは継続してこそ意義がある」との考えのもと、今後も長くモータースポーツとかかわっていく。モータースポーツを通じて感動を世間に伝え、夢を与えていきたいとも。そのためにも、冒険的要素の色濃いラリーおよびラリーレイドは同社にとっては恰好のフィールドであり、WRCとパリダカを中心に息の長い活動を続けていくことだろう。

●

正式名称：三菱石油株式会社
所在地：東京都港区虎ノ門1-2-4
設　立：昭和6年2月
資本金：344億円（平成4年4月現在）
従業員数：約2300名
業務内容：石油類およびその副産物の探鉱、開発、採取、精製、売買、貯蔵ならびに輸送、他

レーシングオン 4/15号No.140は 3月15日(月)発売です

次号予告…'93F1グランプリ＆インディカー・ガイド、F3000テスト
IMSAキャメルGT選手権第2戦マイアミ、全日本ラリー第2戦
レーシングカー・コクピット・ドリル、'65インディ500レース　他

AD CONTENTS

表2 見開き……㈱ブリヂストン
P4……昭栄化工㈱
P32～33……ミシュランオカモトタイヤ㈱
P34……㈱ウイングス・コーポレイション・ジャパン
P45……日通旅行
P55……㈱日本モーターレーシングセンター
P75……㈱極東
P76……㈱スピードスター
P82～83……㈱ミリオンカード・サービス
P90……トヨタテクノクラフト㈱・TRD
P95……ニッサンモータースポーツインターナショナル㈱
P99……SRSスガヤ
P103……カリレーシングジャパン
P104～105……ALFA／KART DA RAGAZZA／京八／ジェミニカート／TAKARAZUKA KART FIELD／ハラダカートサービス／ぶるーと／PLAY MATE／プレストカート／マーメイドレーシング／RACING FIRE
P113……㈱ブリストルレーシング
P115……堺レーシング／ナガオカート／BIRD
P119……KART PLAZA ひらの
P121……オートマック
P139……モッグプランニング
P143……ペトロルプインターナショナル㈱
P149……鈴鹿サーキットランド
P150～151……東洋ゴム工業㈱
P159……プロミス㈱
表3 見開き……住友ゴム工業㈱(日本ダンロップ)
表4……本田技研工業㈱

●広告に関するお問合わせは☎03-5430-4441広告部まで

STAFF

CHIEF EDITOR——三好　正己
EDITORIAL STAFF——中島　敦
竹村　和哉
西崎　暢之
石原　洋道
菅野　正則
木内　和彦
長谷川伸昭
笹越　和也
CONTRIBUTING EDITORS——西山　平夫
家村　浩明
高橋　剛
STAFF PHOTOGRAPHERS——吉田　研一
嘱田　浩重
佐藤　宏治
須藤　章一
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS——二村　保
金子　博
藤田　賢志
小林　俊樹
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

FROM EDITORS

●先日8年ぶりに「しゃぶしゃぶ」を食べた。13年前に生まれて初めて食べ、これが3回目ということで、なじみのない料理なのだが、今回も食べた後「うまい！」という印象が全然得られなかった。薄い肉だし、しかもその肉のわずかな旨みをお湯の中に捨てているとしか、思えないのだ。ゴマダレもポン酢もモミジオロシも風味が強すぎるし、おいしい「しゃぶしゃぶ」食べさせてくれる店をご存じでしたら、誰か教えて！　（ミナコ）

●FJJの取材で土屋武士クンからカートのドライビングを教わった。さすがに大井松田でチャンピオン取ってるだけあって、セッティングにしろドラテクにしろ詳しいし、いちいち納得がいく。で、大井松田の場合は「○○コーナーで○○できるようにセッティングして、ヘアピンで勝負できるようにリヤのトレッドをＸＸする。これは特に雨の時に効果的」と言う話。悪いけどこれ以上は教えないひとりで練習するんだもんね。　（ナカジ）

●帰りの電車の中は、いつも酔っぱらいで充満している。これがこえーのなんの。みんな虚ろで真っ赤な目をして、フラフラと吊り革につかまっている。ひとりでブツブツブツブツ何かしゃべってると思ったら、いきなり「うわおう！」とか叫んで、バンバンとドアをぶっ叩く。ビビって周りの人を見ても、平気そうな人はひとりもいない。ボクは酒が飲めないからよく分からないんだけど、酔っぱらった状態って、楽しいのかなァ？　（G2）

●安全に三宿の食事難民と化し、新規開拓にいそしむ今日この頃。しかし、当たりを見つけるのはなかなか難しい。そんな中、唯一、最近機会を見つけては食べているものがある。それは、元住吉駅近くの青屋飯店にある「牛バラ煮込みゴハン」だ。僕が住んでいる元住吉は、三宿に負けず劣らず、食事に困ってしまうところだが、この店は数少ないオアシスのひとつで、弟ともどもお世話になっている。「レーシングオンで見た」と言ってでてこないけど、チャンスがあれば一度お試しを、（ついに脅迫を作ってしまったかんの）

●「読書の秋でもないのに最近、買う本の量が増えた。ここ数カ月では「CMにチャンネルを合わせた日」、「ちょっとピンボケ」、「犬場政夫の生涯」、そして昔の雑誌「ボーイズライフ」などを購入。うーん、実に節操がない。で、一番の問題となるのが、そうした本の収納場所だ。既に本棚は一杯で、入り切らない本が、部屋のあちこちで山積みになっている。正確な数は分からないが、いま部屋にある本は、全部で千冊は優に超えているだろうな。これで、もし地震が起きて、それで死亡」なんてことになったら、シャレにもならんわな。　（K）

●G2へ。楽しいんだわ、で、関係ないが最初から最後までビールなのが私の飲み方。「よくそんなに入るもんだな」といわれても、ウイスキーみたいな濃いのをガブガブ飲む方が不思議だわ。クーっと飲んで、プハーで、ギャハハハハハー。こういう陽気な感じがビールはいいのよ。で、昨日、向かいの席のナカジの目鼻が花粉襲来をキャッチした。花粉が発べば、春はすぐソコ。ビールがますますおいしくなるってもんだ。（もうビールネタは書かないはずだったのにＺＡＫＩ）

●見てしまったけど、やっぱり無理があった気がする東ラブ特別編。あれから数年の設定でリカが当時を振り返ったけど、たった2時間20分くらいじゃねえ、細切れ感許容／結構現役軍は残けたけれど、昨年末の矢島さん結婚編の方がよかったです。さて当社の三宿移動でメシを食えるところがすくなくなったとかんのがガッカリしてるが、私も同感。恵比寿時代は代官山を通っていたから、たびたびロケ現場に遭遇できた。ところがこちらではほとんどなし。あっても昼メロみたいなやつばっかりでがっかりなのだ。（前振りで「ひらり」に初遭遇。けれどもう「ええにょぼ」戸田菜穂に注目の　あられ。葡萄が目にしみる／）

●実に久しぶりに風邪をひいた。昔からなんとかは風邪をひかないってエからオイラにゃ無縁だと思っていたのに、見事にひいちまった。で、家に帰ると「おもいっきりテレビ」視聴者である母親がビタミンCだの紅茶でうがいだのと勧めてくる。そういやこのところ毎日海苔が食卓に出るのも全部みのもんたのせいだ。だいたい、あの番組の言うことを信じてると、世の中のほとんどの食べ物が健康食になっちまう。でも、それを妙に納得させてしまうみのもんたの名調子はすごい。よしオイラも見習うぞ、今年のR'onのキャッチフレーズは「読んで良かったレーシングオン」にするからね！（ミナコ、たぶんそりゃ肉をお湯につけ過ぎてるんだよ、グルメぶるオム）

"レーシングオン" 4/1号 No.139
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」
4/1 1993 ISSUE№ 139/PUBLISHED 1 APR.
PUBLISHED by "NEWS PUBLISHING Co., INC."
2-4-7 MISHUKU, SETAGAYA-KU,
TOKYO 154 JAPAN
ADVERTISING PHONE 03-5430-4441 FACSIMILE 03-5430-4455
SALES PHONE 03-5430-4440 FACSIMILE 03-5430-4455
EDITORIAL PHONE 03-5430-4462 FACSIMILE 03-5430-4460
PUBLISHER-HARUO NISHIGAYA
EDITOR-MASAMI MIYOSHI
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

●本誌中の記事、写真、イラスト等の無断転用、転載を禁じます

プロミス、もう1つの熱気。
F-3000。

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

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）●ご融資期間／2年毎の自動継続（目的ローンは最長5年間2～50回払い）●必要書類／健康保険証または運転免許証（目的ローンは更にご利用明細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1-7-1●登録番号：関東財務局長(4)第00015号●(社)東京都貸金業協会会員(No.00002)外各道府県貸金業協会会員●都倉収承認2666

サーキットに轟く、澄んだ高音のエキゾースト。
イタリアからやって来たニューウェポンランボルギーニ。
荒れ狂う猛牛のイメージをシックな色に秘め、
あくまでもクオリティの高さにこだわる存在感ある大人のための逸品。



SB001F
L/Wブルゾン(フード付き)
¥30,900
サイズ：L
カラー：紺
素　材：コットン65%、ナイロン35%



SB005F
エンジニアスウェット
¥9,060
サイズ：フリー
カラー：白、赤、紺、マスタード
素　材：コットン100%

Lamborghini
engineering



SB003F
ツアーハイネックセーター
¥13,180
サイズ：フリー
カラー：赤、紺、マスタード
素　材：ウール100%



SB006F
ポロシャツ
¥8,030
サイズ：L
カラー：白、紺、黒
素　材：コットン100%



SB002F
L/Wブルゾン V12
¥29,870
サイズ：M、L
カラー：紺
素　材：(表)コットン100%、(裏)ナイロン100%

SB004F
ツアークールネックセーター
¥13,180
サイズ：フリー
カラー：赤、紺、マスタード
素　材：ウール100%





SB012F
ピットクルーポロシャツ
¥10,090
サイズ：フリー
カラー：黄
素　材：コットン100%



SB015F
ピンバッジコレクション'92
¥36,050
サイズ：320×395%
※イギリス製 '92コンストラクターズ7チームとN・マンセル チャンピオン記念バッジを含む19点セット総てシリアルナンバー入り。



SB014F
スタジアムジャンパー
¥59,740
サイズ：M、L
カラー：紺
素　材：(表)毛80%、ナイロン10%
(袖)牛革
※限定商品につきお問合せ下さい。



SB008F
SFスウェット
¥8,240
サイズ：フリー
カラー：白、赤
素　材：コットン100%

'92F-1シーズンを快走したベンチュリ・ラルースLC92。
高音の旋律を奏でるランボルギーニV12が心臓部。
ルーキー片山右京の姿が熱く瞳に焼き付いた。

VENTURI F1
VENTURI
CENTRAL PARK • LARROUSSE

Racing On F-1 sokuho
PICK UP SENSOR

レーシングオン（メールオーダーシステム）通信販売コーナー





R246渋谷方面から多摩川を渡り一つ目の立体交差の下をお抜け、直進800m先右側です すぐ先にPもあります
OPEN AM10:00～PM7:00 定休日　毎週土・日・祝・祭日

MOTOR SPORT FANA SPACE PRESS ROOM PROJECT OFFICE & KEY SHOP

PRESS ROOM

〒213 神奈川県川崎市高津区久地219
● PHONE044(844)7300 ● FAX044(844)7270

お申し込み方法

- ●現金書留、郵便小為による購入方法
  お買い上げ金額に送料を加えた合計金額とお申し込み券を同封して、下記までお送り下さい 〒213 神奈川県川崎市高津区久地219 株ニュース出版 プレスルーム「R'on・F1通販通販」係
- ●送料：数量にかかわらず500円（国内のみ）です
- ●締切：今回のコレクションのお申し込みはH5年4月22日（木）必着とします
- ●お届け：ご送金から3週間ほどかかります
- ●ご注意：必ずTelにて在庫の確認をして下さい また、品切れの際はご容赦下さい キス、汚れによる返品は必ず1週間以内にご連絡下さい 一度ご使用になったものの返品はお受けできません 代金はお釣りの無いようにお願い致します 表記の価格は（税込み）となっています
- ●掲載商品の色調は、撮影条件及び印刷の関係で実際のものと多少異なって見える場合があります ご了承下さい
- ●通販に関するお問い合わせは☎044-844-7300通信販売部まで
- ●期間中プレスルームにて展示販売しております 是非ご利用下さい

＊定休日変更のご案内
3月1日より定休日が毎週土曜日、日曜日となります ご来店、お問い合わせの際はご注意下さい

お申し込み券

フリガナ 氏名					
電話 （　　）					
T・S　年　月　日　生まれ　歳					
男・女	職業				
〒 住所					
品番	商品名	カラー	サイズ	数量	金額
送料					500
お支払方法 1.現金書留　2.郵便小為替				合計	

掲載の商品をお買求めの方に、
もれなくキーホルダーを
プレゼントいたします。





SB009F
ロゴスウェット
¥8,240
サイズ：フリー
カラー：白、赤、黒
素　材：コットン100%



SB011F
カバリノスウェット
¥8,240
サイズ：フリー
カラー：白、赤、黒
素　材：コットン100%



SB010F
Agipスウェット
¥8,240
サイズ：フリー
カラー：白、赤、黄
素　材：コットン100%



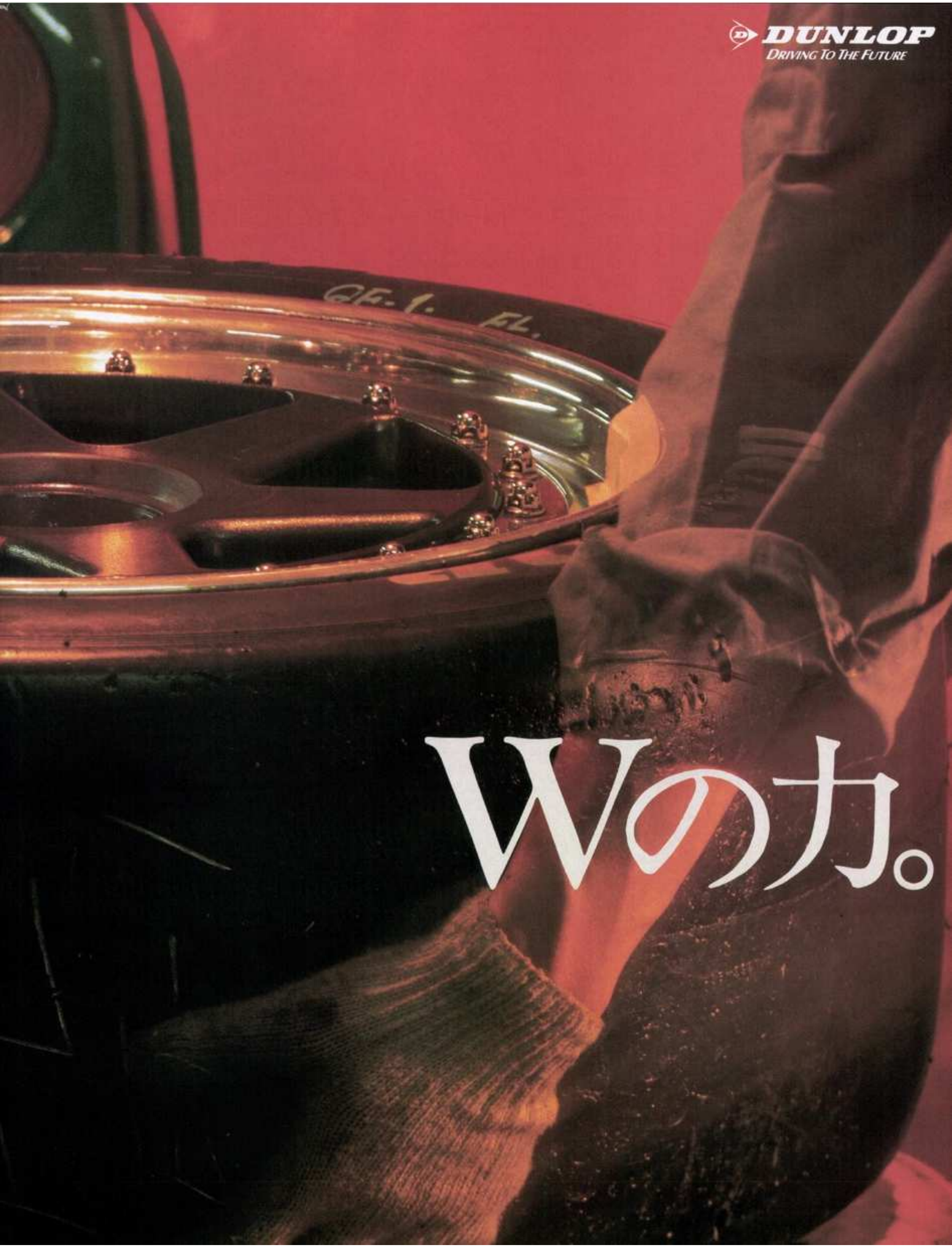
SB013F
カバリノワンポイントポロシャツ
¥9,060
サイズ：M,L
カラー：白、赤、黒
素　材：コットン100%



SB007F
カバリノカーディガン
¥16,270
サイズ：M,L
カラー：赤
素　材：ウール100%

Ferrari

イタリアンレッドに跳ね馬、その存在自体がステイタス。
F1の歴史とともに歩み続ける、名門フェラーリ。
不変という名のかたくなポリシー。
時代を越えた定番の魅力がすべてのアイテムの中に生きる。


DUNLOP
DRIVING TO THE FUTURE
F. 1. FL.
Wの力。

走りに振り切ったタイヤを作りたい。ハイグリップはもちろんだ。だが、それだけではない。レスポンス。インフォメーション。限界時のコントロール性。それら全てを高次元で満たした、核心に迫るタイヤ。妥協を排除すればするほど、思想は限りなくレーシングタイヤへと近づいた。サーキットで蓄積したノウハウを、徹底的に洗い出した。導き出した必須条件は、高剛性。ドライブフィールはタイトになる。それで良しとした。W-1は走りを、最重視する。

FORMULA W-1



人と、地球に「夢・発見・ドラマ」を。

スピードはひかえめに、シートベルトをしめて安全運転。 HONDA

運動神経の、S。

Civic



Photo: シビックSiR特別仕様車

1.6ℓ DOHC VTEC
最高出力(5MT車)
170PS/7,800rpm
10モード走行燃費(5MT車)
13.0km/ℓ

黒のコクピットと、スポーティな特別装備を。

いつもステアリングを握っていたい。スポーツの快感を徹底して求めた特別バージョン、SiR・S。
黒で統一した精悍なコクピットも、イタリア製MOMOステアリングも、そして高質のサウンドも、全ては
DOHC VTECの昂まりを全身で感じたいから。本能で走る。スポーツ・シビックの「S」、登場です。

【特別装備】●AM/FMカセットステレオ+6スピーカー ●オートエアコンディショナー ●MOMO革巻ステアリングホイール ●革巻シフトノブ(5MT車)
●キーレスエントリー(運転席側) ●フロント・アームレスト付センターコンソールボックス ●専用サイドデカール ●アルミホイール(シャンペンゴールド)


MOMO革巻ステアリングホイール


AM/FMカセットステレオ・オートエアコンディショナー

【標準装備】●ボディ同色電動格納式リモコンドアミラー ●パワーステアリング ●パワーウインドウ ●パワードアロック ●ボディ同色
大型ルーフエンドスポイラー(LEDハイマウント・ストップランプ付) ●全面ブロンズガラス ●4輪ディスクブレーキ ●スタビライザー(前/後)

スポーツ・シビックから、SiR・S登場。

通商産業省選定 グッドデザイン商品 シビック(4代) シビック フェリオ(4代)

シビックSiR特別仕様車〈全国限定3,000台〉

主要諸元「シビックSiR・S(SiR特別仕様車)」●型式:E-EG6 ●総排気量:1,595cc ●最大トルク:16.0kgm●/7,300rpm(5MT車) ●全長:4,070m ●全幅:1,695m ●全高:1,350m ●定員:4名 ※ネット値:「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。■10モード走行燃料消費率の数値は、運輸省審査値です。■モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切替わります。■燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。従って走行条件等により異なります。

HONDA PRIMO

クルマが、家族になる。
ホンダプリモ店
アスコット イノーバ/アスコット
シビック/シビック フェリオ/ビート
トゥデイ/アクティ&ストリートをお届けします。

雑誌29611-4/1 NEWs PUBLISHING CO.,INC. 1993 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社 T1029611040457 定価450円 〔本体価格437円〕