注目のホンダF1、正式参戦は2000年からに決定!

レーシングオンは隔週金曜日発売
1998年10月2日発行　第13巻第22号　昭和61年8月2日　第3種郵便物認可

レーシングオン
定価460円
本体438円

Racing On

BIWEEKLY MAGAZINE

速報F1イタリアGP
フェラーリ、地元で劇的1-2フィニッシュ!
シューマッハーとハッキネンはついに同点に
タイトル争いは日本GPで決着へ

CART第15戦バンクーバー
ザナルディ CART 2連覇!!
ビッグタイトルを手に
来季はウイリアムズでF1復帰へ

速報全日本GT選手権第5戦もてぎ
今度は無限NSX!
ポールtoウインでGT初優勝

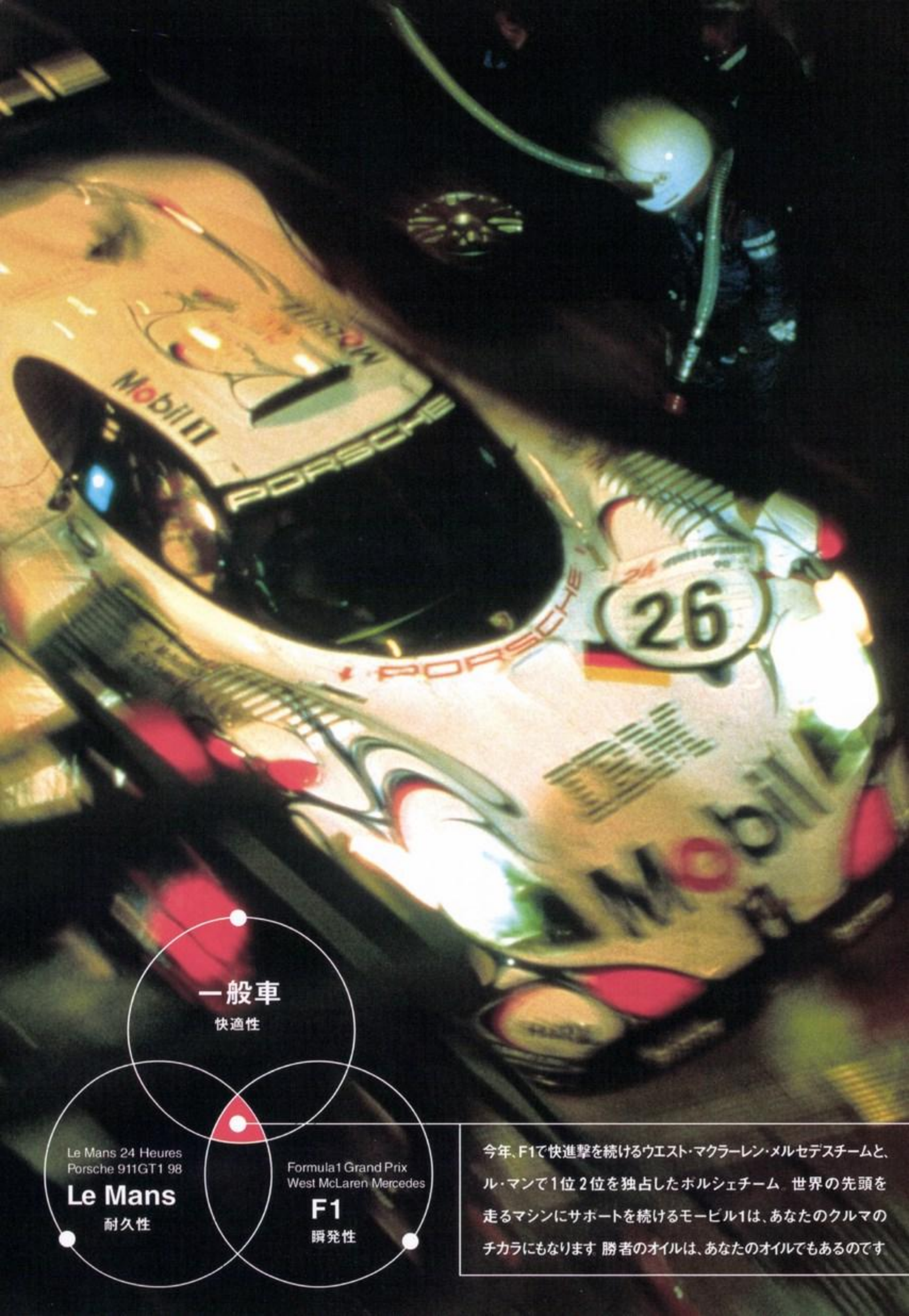
F1ストーブリーグ速報
フレンツェン、ジョーダンに電撃移籍
シート争奪戦は佳境に

1998.10.2
278
次号は10月2日発売!



すべての走りに高性能を。

Mobil 1



一般車
快適性

Le Mans 24 Heures
Porsche 911GT1 98
Le Mans
耐久性

Formula1 Grand Prix
West McLaren Mercedes
F1
瞬発性

今年、F1で快進撃を続けるウエスト・マクラーレン・メルセデスチームと、ル・マンで1位2位を独占したポルシェチーム。世界の先頭を走るマシンにサポートを続けるモービル1は、あなたのクルマのチカラにもなります。勝者のオイルは、あなたのオイルでもあるのです



▲ スペシャル・ステージ最後のタイトコーナーを立ち上がるインプレッサ。(第6戦ツール・ド・コルス)

頂点で学ぶ
スバルです

成功も失敗も、真正面から受け止める。
自らをさらなる高みへと導くために。

コースサイドに連なる大観衆の声援を追い風に、
マシンは圧倒的な加速を伴いコーナーを立ち上がった。
世界の檜舞台で、年間を通して数百万もの観衆を
熱狂の渦に巻き込む、WRC(世界ラリー選手権)。
そこには、ただひとつのコーナーでさえマシン性能を試してくる
頂点の闘いならではの厳しさと激しさがある。
栄光は、常に自らを切磋琢磨し続けた者だけに訪れるのだ。
インプレッサを、日本車初のWRC3連覇へ導いたのも、
決して、勝利の積み重ねだけではない。
失敗もまた、成功に劣らない価値がある。
悔しさは、真摯に受け止めることで、
次の闘いをさらに熱くするエネルギーへと姿を変える。
世界の頂点で鍛え上げたスバルのテクノロジーは、
いま、インプレッサWRXを新たなステージへ進化させた。
世界最高峰の舞台で、常に極限に挑む。
その熱い情熱が市販車の性能を高めることを、
スバルは知っています。

新世代水平対向エンジン
"BOXER PHASEⅡ"搭載。



PURE SPORTS COUPE WRX typeR STi Ver.V
●2.0ℓ BOXER PHASEⅡ TURBO 4WD 280ps 36.0kg-m



低中速トルクを高めた新世代水平対向エンジンがもたらすパフォーマンス。倒立式ストラットが実現した優れたスタビリティ。NEW WRXの走りは、コーナリングでその真価を発揮する。

NEW インプレッサWRX

2.0ℓDOHCエンジン新搭載のSRXも登場。

'98 WRC[世界ラリー選手権]
第4戦 ポルトガル・ラリー総合優勝
第6戦 ツール・ド・コルス総合1・3位
第8戦 アクロポリス・ラリー総合優勝

'95・'96・'97 WRC[世界ラリー選手権]
3年連続メーカーチャンピオン。



SUBARU

富士重工

シートベルトをしめて安全運転。スピードはひかえめに、安全はスバルの願い。●スバルのことならフリーダイヤル0120-052215 ●カタログをご希望の方は、はがきに住所、氏名、年齢、職業、電話番号、現在お持ちの車種名、年式を明記の上、〒100-8691 東京中央郵便局私書箱1539号スバル車務局レーシングオン係までご請求ください。〈スバルインターネット情報〉http://www.subaru-fhi.co.jp



NEWS インプレッサ、
英国「AUTOCAR」誌で第1位に!

権威ある英国の自動車専門誌「AUTOCAR」誌で、インプレッサ・ターボ・5ドア(スポーツワゴン)は、「本誌試乗員が選ぶ新車トップ100」で世界に名だたるライバルを抑え、堂々の1位を獲得しました。

Racing On
1998.10.2
278

CONTENTS

COVER PHOTO by MASAHIKO AMANO



混戦がうたわれるCARTで4戦を残してあっさりと2年連続タイトルを決めて見せた“渦中の人”アレックス・ザナルディ。この栄誉を手に彼は来季、再びF1界に乗り込んでいく

EXPRESS

F1第14戦イタリアGP 6
フェラーリ、地元モンツァで歓喜の1-2。タイトル争いはふり出しに

JGTC第5戦ツインリンクもてぎ 120
今度は無限NSX。乱戦を乗り越えポールtoゴールでGT初優勝

SPECIAL

3月の参戦表明から半年、沈黙が破られる日が近づいている 12
ホンダF1、正式参戦は2000年から
イギリスに新会社HRDを設立。研究所製シャシー&エンジンで参戦へ

CART第15戦バンクーバー 14
ザナルディ、2年連続タイトル決定

インタビュー/エディー・ジョーダン 42
“最高の”一日

フォーミュラ・ニッポンインタビュー特集
松本恵二 57
第2期フォーミュラ・ニッポンの主役は誰だ

トム・コロネル 60
「ま、だまって見てなよ……」

浜口哲夫Fニッポン事業本部長
MLが投げかけた波紋 64

検証 FIA GT 鈴鹿1000km
分かれ道を迎えたFIA GTの未来 66
鈴鹿の夏はやっぱり暑い!! 70

JACCS MOONCRAFT 72
応援ツアー参加者募集

ミシュラン
モータースポーツパフォーマンス/VOL.3
JTCCで王座奪還 81

チーム国光プレス 85
VOL.7「トレンタクワトロwithチーム国光Jrのご紹介」

シビッククラブへようこそ! 86
第7回「参加者から見たシビックレースは?」

MGFトロフィー 88
レースの扉をノックするふたつの方法

TOPICS

BTCC 20
大荒れの第21/22戦ブランズハッチ
マンセル登場より盛り上がったリデルvsレイド

INDY LIGHTS 22
第12戦バンクーバー
ダ・マッタがタイトルを獲得

F1 37
ラルフ・シューマッハー
ジョーダン離脱を決定

F1 38
悪いのはどっちだ!? 波紋広がるベルギーGP
シューマッハー、クルサードが激しく対立

F1 40
ジョニー・ハーバート、スチュワート移籍
高木虎之介のサウバー入りの可能性は?
グッドイヤー、撤退の方針を確認

RACE&RALLY REPORT

FIA GT 48
第7戦ドニントン
王座は、あっけなく
メルセデス、メイクスタイトルを獲得

APRC 112
第4戦マレーシア
藤本吉郎、2年連続優勝
タイトル争いは最終戦に

F3 114
第9戦仙台ハイランド
リスクある4速か、安全な3速か
ダンブレック、独走で今季7勝目

N1 116
第6戦仙台ハイランド
この一瞬に賭けてました
プリンス東京が1年半ぶりの勝利

STW 119
第15/16戦ザルツブルグ
まだタイトルは決まっちゃいない
アイエロ、連勝で一気にチェコットに肉迫

OTHERS

ニュースネットワーク 23
コラム・ワールド・スクランブル 28
5th コラムbyナイジェル・ルーパック 30
GPS グランプリ・ステーション 32
1998ポイントスタンディング 34
バイウイークリー・イベント・プレビュー 36
西山平夫と林信次のちょっとコースアウト 49
インフォメーション 50
イベント&リザルト 54
イベントカレンダー/バックナンバー 56
ピットイン・プレス 73
アスキングオン 78
ウラネタリング 80
GO! GO! チャレンジクラブ 90
レースダイアリー 96
レーシングカートクラブ 100
FROM EDITORS/AD CONTENTS 108
プレゼント 109
WHAT'S UP? 110

THESE TWO WEEKS ●これからの2週間

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
9.21	9.22	9.23	9.24	9.25	9.26 国際F3000最終戦 ニュルブルクリンク	9.27 F1第15戦ルクセンブルクGP イギリスF3第13戦スパ-フランコルシャン イタリアF3第7戦ビネット NASCAR第27戦マーティンズビル スーパー耐久第7戦ツインリンクもてぎ 全日本ダートトライアル第8戦広島
9.28	9.29	9.30	10.1	10.2 レーシングオン279号発売!	10.3 全日本ラリー選手権 2輪駆動部門 第5戦長野・群馬 (4日まで)	10.4 イギリスF3最終戦シルバーストン ドイツF3最終戦ニュルブルクリンク ドイツSTW第19/20戦ニュルブルクリンク CART第17戦ヒューストン NASCAR第28戦シャーロット



速報 F1第14戦イタリアGP

勝利の女神はドラマがお好き!

フェラーリ、地元モンツァで10年ぶりの1-2フィニッシュ
ハッキネンは4位に沈み、これでミハエルと同点に



「タイトル争いはエキサイティングになった」と語るハッキネンの、それは本心か？　メンタルタフネスが試される時



「このコースでマクラーレンに勝てるとは期待していなかった」と語るシューマッハー。ベルギーGPのクラッシュ以降、周囲からの様々な雑音にさらされながら、それを結果で乗り越える精神力は、やはり並のドライバーではない。トップのマシンに並びかけた時の威圧感は当代ナンバー1。それはタイトルを巡る争いでも変わらない！

高速コースではマクラーレンに分がある、という予想を覆しティフォッシが埋め尽くした赤いモンツァを舞台に展開されたシルバーアローの失速と、跳ね馬の1-2フィニッシュ……赤いティフォッシの群れが押し寄せた表彰台の頂上で流れたシューマッハーとフェラーリにとってはこの上もない至福の時そう、まさにメイクドラマ好きの女神が描いた絵のようだった

Text/Racing on　Photos/Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto

●FIA F1世界選手権第14戦イタリアGP
●9月11～13日
●モンツァ(イタリア)
●天候:晴れ●路面:ドライ

F1関係者がよく口にする「バーニーのスイッチ」というのがある。F1のショーアップとビジネス拡大に熱心なFOCA会長のバーニー・エクレストンは〝秘密のスイッチ〟を持っていて、レースやシーズンがドラマチックな展開になるよう、要所、要所でレースをコントロールしている、というのだ。

もちろん、バーニーが実際にそんな素晴らしい装置を持っているはずもなく、その役目はいわゆる〝運命の女神〟とか〝勝利の女神〟というヤツにゆだねられているのだが、フェラーリの1-2に沸くティフォッシの群れを見ながらハプニングに満ちたレースを振り返る時、ふと運命の女神とやらはバーニーにそっくりな性格なのでは？　と思えてきた。そうでなければ、バーニーから巨額の契約金を受け取っているのかもしれない……。

実際、エクレストンにとって、そして今回の場合ミハエル・シューマッハーにとっても、モンツァの1戦は実に申し分のない結果だったといえるだろう。

ミカ・ハッキネンの7点リードで迎えたイタリアGP。〝高速コースではマクラーレンが有利〟という大方の予想は予選直前の雨という不確定要素で狂い、セッション終了前5分の勝負となった予選ではシューマッハーがポールを獲得する。

決勝ではそれを跳ね返す見事なスタートでハッキネンがリードを奪うが、マシンにハンドリングトラブルが発生。おまけに僚友、デイビッド・クルサードのエンジンブローがきっかけとなって、シューマッハーにリードを奪われてしまう。

シューマッハーとハッキネンがこのままのポジションでチェッカーを受ければ両者の差は3ポイント、残り2戦となった今シーズンのし烈なタイトル争いを演出するには十分であった。

だが、勝利の女神はその手を緩めるどころか、タイヤ交換後の猛チャージでフェラーリを追うハッキネンに、今度は〝プレーキトラブル〟という新たな試練を与え給う。ハッキネンはコースアウトでグラベルへ！　しかも、ここでマクラーレンをリタイアさせず〝一応〟コースに復帰させる慈悲を見せておいて、最後はエディ・アーバインとラルフ・シューマッハーにハッキネンを料理させるという念の入れようだ。

結局、終わってみればハッキネンは4位で3ポイント。これでタイトルを争うふたりが、残り2戦を残して80ポイントで並んでしまった。

しかもフェラーリは地元モンツァでは88年以来の1-2フィニッシュを飾り、これらすべてが伝統のイタリアGPを舞台に起きたのだから、勝利の女神がティフォッシとバーニーから相当のボーナスをもらっても、バチは当たらないだろう。

そして、彼女に感謝しなければならないのは日本のファンも同様だ。ハッキネン、シューマッハーのチャンピオン決定戦は、かなりの確率で鈴鹿へと持ち込まれることになったのだから……。

RACE REPORT

フェラーリ、モンツァで完勝 ハッキネンはトラブルに泣く

フェラーリにとってGP参戦601戦目のレースは、モンツァで10年ぶりという1-2フィニッシュ。シューマッハーはドライバーズポイントでハッキネンと並び、念願のタイトル獲得が現実味を帯びてきた





予選の失敗を最高のスタートでカバーしたハッキネンだったが……

マクラーレンを襲った不運

すべてのマシンがグリッドにそろい、レッドシグナルが消えた瞬間、予選3番手のミカ・ハッキネンが最高のスタートを切った。2列目から飛び出したマクラーレンは大きく右に進路を変え、予選2番手のジャック・ビルヌーブを押し出しそうになりながら、一気にトップへと躍り出る！　一方、ポールポジションのミハエル・シューマッハーは、「考えられる最悪の状況」と自身が語るように、スタートを完全に失敗し5番手までポジションを落とすという対照的な展開だ。

2番手につけたのは、やはり好ダッシュを見せた予選5番手のデイビッド・クルサード。2台のマクラーレンが早くも後続を引き離しにかかる。以下、エディー・アーバイン、ビルヌーブ、シューマッハーというオーダーで続く。シューマッハーは1周目にビルヌーブ、4周目にはアーバインをパスして3番手に上がったものの、クルサードとの間には既に4秒以上のギャップが開いている……。

これでマクラーレン得意の独走パターンかと思われたレースに動きが出始めたのはわずか7周目。トップを走るハッキネンがクルサードに道を譲って2番手に下がる。彼のマシンはこの時点でハンドリングにトラブルを抱えており、ここはチームメイトを先行させる方が得策と考えたようだ。ラップリーダーのクルサードは1周につきコンマ5秒のペースでハッキネンを引き離し、その背後からはシューマッハーのフェラーリが迫る。

そして、ハッキネンとシューマッハーの2台がほぼテールtoノーズの状態となった17周目、マクラーレンをふたつ目の不運が襲った。トップを快走していたクルサードのマシンから突然白煙が上がりメルセデスV10がブロー。この煙の中に突っ込んだハッキネンがグリーンに乗り上げたすきにシューマッハーが勝負をかけ、ついにトップへと躍り出たのだ。

「あの時は本当に危険な状況だった。ミカと僕はいっしょに煙の中に入ったんだけど、ともかく何も見えなくて、ふたりともハードにブレーキを踏んだんだ。ミカはクルサードのマシンがまだコース上にいるんじゃないかと思って、グリーンに避けたんだろうと思う」

「クルサードの後方で何も見えない」などと言うと、思わずベルギーGPの一件を思い出すが、今回ワリを食ったのはハッキネンの方だった。その後、わずかに抵抗を示したマクラーレンだったが、あえなくフェラーリに攻略され、一時は静まりかけていたモンツァのスタンドが再び熱い歓声に包まれる。

ミカ追撃！　しかし……

フェラーリとマクラーレンは、それぞれモンツァでは定石と言える1ストップ作戦を採っており、30周目、まずトップのシューマッハーがピットインして、ハッキネンの15秒後方でコースに復帰。その4周後にはハッキネンがピットに入り、

タイヤ交換と給油、そしてセッティングの変更を行った。

「無線でチームにハンドリングのトラブルの事を伝えてあって、ピットストップの時に対策したんだ。新しいタイヤに変えてからは全く問題がなくなったので、思いきりプッシュできる気がしたよ」というハッキネンは、シューマッハーから6秒差でコースに復帰すると、ファステストラップをたたき出しながら、フェラーリ追撃を開始。45周目にはその差2・5秒まで追い上げる。

レース後のシューマッハーはしかし、このハッキネンの追い上げにも全く動揺しなかったと語っている。「〝追いつく〟のと〝追い抜く〟のはワケが違う。このモンツァでオーバーテイクするためには、自分のマシンが相手よりもずっと速い必要がある。だからミカが後ろに迫ってきても、僕はトップでゴールできるという自信があったんだ」

この日のレースを見る限り、シューマッハーのこの分析はおそらく正しかったろう。ハッキネンは確かにギャップを詰めていたが、あのまま追い上げてもフェラーリをパスできたかは疑問だ。しかし、その答を確かめる前にマクラーレン・メルセデスはスピン！　グラベルの砂ぼこりに包まれた。

「いきなりブレーキが抜けてしまったんだ。スピンしながら、あぁ、これで0ポイントだと思ったよ」とハッキネン。エンジンはストールしておらず、2番手でコースに復帰できたのは幸運だったが、ブレーキトラブルを抱えたマクラーレンのタイムはトップを走るフェラーリの約5秒落ち。これでは追撃どころか、2位の座を守ることも難しい。

実際、手負いのマシンを駆るハッキネンが後続のマシンに捕まるまでに、そう時間は掛からなかった。49周目にはペースを上げたアーバインがハッキネンをやすやすと下して、シューマッハーとの1-2体制を確立。ティフォッシたちを新たなエクスタシーへと陥れる。さらに51周目にはラルフ・シューマッハーのジョーダンがハッキネンに襲いかかり、3番手に浮上。どうにかマクラーレンが4位でフィニッシュラインを越えた時、ジャン・アレジのドライブするザウバーまでもが、わずか6秒後方に迫っていた。

いくつもの不運なトラブルに見舞われたハッキネン。だが、その多くがメルセデスV10のエンジンブローやブレーキトラブルなど、マクラーレンの信頼性に起因していた点は見逃せないポイントだ。一方、後半戦に入ってフェラーリが実現した恐るべき耐久性はマラネロの悲願を果たすための大きな武器となりそうだ。

これでタイトルを争うふたりが80ポイントで並び、ニュルブルクリンクと鈴鹿の残り2戦に、ほぼイーブンの状態で臨むこととなった。ここまでの勝ち星も共に6勝。次戦、ヨーロッパGPでハッキネンが優勝し、シューマッハーが0ポイントで終わった場合のみ、2位入賞回数の差でハッキネンの王座が確定するが、これでタイトル争いが最終戦鈴鹿までもつれ込む可能性が極めて高くなった。

「ここで勝てるとは思わなかった。次のニュルブルクリンクはフェラーリに向いていると思う」と笑顔で語るシューマッハー。このモンツァでの1戦が〝追い付いた側〟と〝追い付かれた側〟にどのような心理的影響を与えるのだろう？


〝速さ〟ではフェラーリを上回るマクラーレンだが、信頼性への不安が出てきた


ローダウンフォースのセッティングが当たり、予選2番手につけたビルヌーブ



ジョーダン離脱を決めたラルフは2戦連続の表彰台。来季はウイリアムズ？


ウォームアップで4番時計の虎之介は、決勝9位完走


予選14位のヒルはフレンツェンを攻略して6位入賞

ついに追いついたミハエル 弱地に立たされたミカ 鈴鹿が壮絶な戦場と化すか

RESULT/Round 14

・5.770km×53周＝305.548km　予選出走22台・決勝出走22台・完走13台

順位	No.	ドライバー	マシン	タイヤ	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	③	M.シューマッハー	フェラーリF300	GY	53周	1'17'09"672	1/1'25"289
2	④	E.アーバイン	フェラーリF300	GY	53周	1'17'47"649	5/1'26"159
3	⑩	R.シューマッハー	ジョーダン198・無限ホンダ	GY	53周	1'17'50"824	6/1'26"309
4	⑧	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-13・メルセデス	BS	53周	1'18'05"343	3/1'25"679
5	⑭	J.アレジ	ザウバーC17・ペトロナス	GY	53周	1'18'11"544	8/1'26"637
6	⑨	D.ヒル	ジョーダン198・無限ホンダ	GY	53周	1'18'16"360	14/1'27"362
7	②	H-H.フレンツェン	ウイリアムズFW20・メカクローム	GY	52周	1'17'11"164	12/1'26"836
8	⑤	G.フィジケラ	ベネトンB198・ブレイライフ	BS	52周	1'17'11"752	11/1'26"817
9	㉑	高木虎之介	ティレル026・フォード	GY	52周	1'18'15"640	19/1'28"346
10	⑲	R.バリチェッロ	スチュワートSF-2・フォード	BS	52周	1'18'22"050	13/1'27"247
11	㉓	E.トゥエロ	ミナルディM198・フォード	BS	51周	1'17'59"838	22/1'29"417
12	㉙	R.ロセット	ティレル026・フォード	GY	51周	1'18'12"566	18/1'28"286
13	㉒	J.トゥルーリ	プロストAP-01・プジョー	BS	50周	1'17'27"397	10/1'26"794
	⑱	J.フェルスタッペン	スチュワートSF-2・フォード	BS	39周	ギヤボックス	17/1'28"212
	①	J.ビルヌーブ	ウイリアムズFW20・メカクローム	GY	37周	スピン	2/1'25"561
	⑰	M.サロ	アロウズA19・アロウズV10	BS	32周	スロットル	16/1'27"744
	⑥	A.ブルツ	ベネトンB198・ブレイライフ	BS	24周	ギヤボックス	7/1'26"567
	⑦	D.クルサード	マクラーレンMP4-13・メルセデス	BS	16周	エンジン	4/1'25"987
	⑮	O.パニス	プロストAP-01・プジョー	BS	15周	バイブレーション	9/1'26"681
	㉘	中野　信治	ミナルディM198・フォード	BS	13周	エンジン	21/1'29"101
	⑮	J.ハーバート	ザウバーC17・ペトロナス	GY	12周	スピン	15/1'27"510
	⑯	P.ディニス	アロウズA19・アロウズV10	BS	10周	スピン	20/1'28"387

・優勝スピード：237.591km/h
・最速ラップ：ハッキネン（マクラーレン・メルセデス）　1'25"139　243.977km/h　45周目
・ラップリーダー：1〜7＝ハッキネン、8〜16＝クルサード、17〜31＝M.シューマッハー、32〜34＝ハッキネン、35〜53＝M.シューマッハー
※NEXT ROUND：第15戦　9月27日　ルクセンブルクGP（ニュルブルクリンク）

POINT STANDING DRIVERS

1	M.ハッキネン	80
1	M.シューマッハー	80
3	D.クルサード	48
4	E.アーバイン	38
5	J.ビルヌーブ	20
6	D.ヒル	17
6	A.ブルツ	17
8	G.フィジケラ	15
9	R.シューマッハー	14
10	H-H.フレンツェン	13
11	J.アレジ	9
12	R.バリチェッロ	4
13	M.サロ	3
13	P.ディニス	3
15	J.ハーバート	1
15	J.マグヌッセン	1
15	J.トゥルーリ	1

POINT STANDING CONSTRUCTORS

1	マクラーレン・メルセデス	128
2	フェラーリ	118
3	ウイリアムズ・メカクローム	33
4	ベネトン・ブレイライフ	32
5	ジョーダン・無限	31
6	ザウバー・ペトロナス	10
7	アロウズ	6
8	スチュワート・フォード	5
9	プロスト・プジョー	1

STARTING GRID

③M.シューマッハー 1'25"289	①J.ビルヌーブ 1'25"561
⑧M.ハッキネン 1'25"679	⑦D.クルサード 1'25"987
④E.アーバイン 1'26"159	⑩R.シューマッハー 1'26"309
⑥A.ブルツ 1'26"567	⑭J.アレジ 1'26"637
⑮O.パニス 1'26"681	㉒J.トゥルーリ 1'26"794
⑤G.フィジケラ 1'26"817	②H-H.フレンツェン 1'26"836
⑲R.バリチェッロ 1'27"247	⑨D.ヒル 1'27"362
⑮J.ハーバート 1'27"510	⑰M.サロ 1'27"744
⑱J.フェルスタッペン 1'28"212	㉙R.ロセット 1'28"286
㉑高木虎之介 1'28"346	⑯P.ディニス 1'28"387
㉘中野　信治 1'29"101	㉓E.トゥエロ 1'29"417



「ウイリアムズとジョーダンが僕とラルフを交換したと思っていい、どちらが正解かは分からないかもね」とフレンツェン。CART転向を考え、チームレイホールとも突っ込んだ交渉をしていたという

フレンツェン、ジョーダン移籍！来季はデイモン・ヒルとコンビに

ラルフ放出の翌日に電撃発表。ゲイリー・アンダーソンはチーム離脱

イタリアGP初日の9月10日、ジョーダンGPはモンツァで記者会見を開き、今季、ウイリアムズをドライブするドイツ人ドライバー、ハインツ-ハラルド・フレンツェンと契約を結んだことを明らかにした。また、これに合わせてデイモン・ヒルのチーム残留も正式に発表。ヒル、フレンツェンというコンビで99年シーズンに臨むことになる。

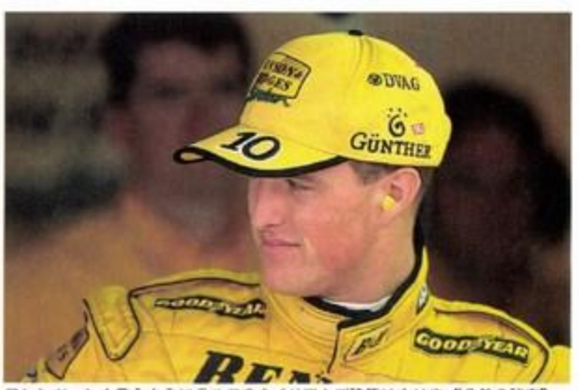
フレンツェン獲得に対するジョーダンの動きは素早いものだった。この会見の前日にあたる9日には、残留か移籍かを巡る論争が裁判に発展しかけていたラルフ・シューマッハーとの契約問題をバーニー・エクレストンの仲裁で解決し、ラルフを手放すことを発表。それからフレンツェン獲得の発表が行われるまでに半日ほどの時間もかからなかったのである。ジョーダンのドライバー候補には前述のラルフの他にもこれまで多くのドライバーの名前が挙がっていたが、遅くともラルフの放出交渉が進んでいる段階では、ジョーダンとフレンツェンの間で基本的な合意がなされていたものと思われる。

「2度目のチャンピオンの可能性があるデイモンと優勝経験を持つハインツのコンビはジョーダンの歴史の中でも間違いなく最強のものだ」とエディー・ジョーダン。

一方、ウイリアムズから事実上の解雇通告を受けていたフレンツェンには、プロスト、ザウバーの他、ウイリアムズ残留やCART転向といったうわさがあり、フレンツェン本人も会見の中でザウバー、CARTのチームレイホールと交渉を持ったことを認めたが、「ジョーダンが自分にとって最もいい選択だと判断した」と語っている。

また、前日にジョーダン離脱を発表したラルフに関して、フレンツェンは「要するに僕とラルフが交換されたと考えてくれていいんじゃないかな?」とコメントしており、かねてからうわさされていた、ラルフのウイリアムズ移籍が裏付けられる形となっている。

ちなみに、フレンツェンの契約は1年+1年間のオプション。契約金はウイリアムズ時代より大幅減の200万ドル（約2億7000万円）とのこと。ドイツ人であるフレンツェンの獲得は、ラルフについてきたドイツ系企業のスポンサーをキープするためにも有効な手段と思われ、ジョーダンにとっても金銭的なメリットが期待できる。



フレンツェンも言うようにラルフのウイリアムズ移籍はもはや“公然の秘密”

この移籍決定が与えた影響は？

また、フレンツェンがジョーダン移籍を決めたことで、大詰めを迎えた中堅チームのシート争いにも大きな影響がありそうだ。

中でも注目されるのはザウバーのシート。ザウバーを古巣とするフレンツェンは有力候補のひとりだっただけに、既に残留が発表されているジャン・アレジのチームメイトが誰になるのかは、気になるところ。このところうわさされている高木虎之介の移籍が実現すれば、虎之介にとっては理想的なステップアップとなりそうだ。

また、ジョーダンはこの日、チーム創立以来マシンデザインを手掛けてきた、テクニカル・ディレクター、ゲイリー・アンダーソンの離脱を併せて発表。アンダーソンはアロウズ、もしくはプロストGPへの移籍が有力視されている。ちなみに、後任には今年、シーズン途中にティレルから移籍した、チーフ・デザイナーのマイク・ガスコインが昇格するもようだ。



“暴言”は撤回したものの、絶対に謝らないシューマッハー。今回の和解はやはり形式的なもの？

ベルギー事件に決着!? シューマッハーとクルサードが和解宣言

メルセデスの仲介で両者が大人の握手

ベルギーGPの追突事故以来、険悪な状態が続いていたミハエル・シューマッハーとデイビッド・クルサードが、イタリアGP開幕直前の木曜日にモンツァで話し合いを行い、ようやく一応の和解に漕ぎ着けた。

フェラーリ、マクラーレンの両チームを巻き込んだ激しい非難の応酬の中、前週に行われたモンツァテストでも全く口をきかなかったというシューマッハーとクルサード。今回の会談は「この問題はイタリアGPの前に解決すべき」というメルセデスからの強い圧力で実現したと言われており、この直前に電話で話し合いを行った結果、ふたりの直接の顔合わせが実現した。

会談の場として選ばれたのはウイリアムズのモーターホームで、1時間にも及んだ話し合いの内容に関して、その詳細は明らかにされなかったが、モーターホームから出てきたふたりはカメラマンの前で握手を交わし、公式に“和解”を宣言した。

この後の記者会見で質問を受けたシューマッハーは「クルサードが故意にスローダウンして事故を起こした」という自分の発言を撤回。「クルサードのスローダウンがわざとではないことは明らかだ。レース後にラップタイムをチェックしたので、その点は話し合う前から分かっていた。クルサードはそんなドライバーではない」と語ったが、肝心の事故原因に関しては「あの場所でやるべきことではなかった」と自分のミスではなく、クルサードの判断に問題があったとの姿勢は依然変わっていない様子。

一方のクルサードも「せめて事故後に言いがかりを付けたことには謝ってほしかったが、全く謝罪がなかった」と関係者に漏らしているように、シューマッハーからの謝罪は全くなかったもようで、今回の“和解”は両者が心から納得して得られたものではなく、極めて政治的な“大人”の判断で行われたものであることを強く感じさせた。



ウイリアムズ入りが確実になってきたザナルディ。愛児誕生がヨーロッパ復帰の理由とも言われている

大詰めを迎えた99年ストーブリーグ ザナルディはF1復帰へ

残るシートはあとわずか、カギはBARか?

イタリアGPを前に、スチュワートGPがジョニー・ハーバートの獲得を発表。続いてジョーダンからラルフ放出とハインツ-ハラルド・フレンツェンの獲得が明らかにされ、いよいよ終盤を迎えた感のある今年のストーブリーグ。中でも最大の興味のひとつであった、ウイリアムズのドライバー選びがようやく具体的に見えてきた。

以前からうわさされてきたF1復帰がいよいよ確実視されているのが、イタリアGPの1週間前に開催された、バンクーバーのレースで2年連続のCARTチャンピオンを決定したアレックス・ザナルディ。

既に8月の末にはウイリアムズのファクトリーを訪れてシート合わせも行っており、ジョーダンとの契約を解除されたラルフ・シューマッハーと共に、ルクセンブルクGPで正式発表があるものと期待されている。

残るチームはBAR、アロウズ、そしてミナルディ……。この中ではBARのドライバーがその他のドライバーラインナップのカギを握ることになりそうだ。

現時点で有力候補として名前が挙がっているのは、FIAGTにメルセデスから参戦している97年の国際F3000チャンピオン、リカルド・ゾンタ。その他、アロウズのミカ・サロやペドロ・デ・ラ・ローサも候補として挙がっており、9月中にはなんらかの動きがあるものと予想されている。

また、ミナルディはモンツァで来季のフォードV10エンジン（カスタマー仕様という名称を廃止し、フォードVJエンジンと呼ばれる）の契約と、元フェラーリ監督で現プロストのスポーティングディレクターのチェザーレ・フィオリオのチーム加入を発表。フィオリオは中野信治にとってプロスト時代の監督でもあり、チームの戦略面が強化されることになるだろう。ドライバーにはエステバン・トゥエロの残留が改めて確認され、中野も依然として有力候補のひとりとなっている。

F1ストーブリーグ速報版（イタリアGP終了時点）

マクラーレン	メルセデスV10	ミカ・ハッキネン、デイビッド・クルサード
フェラーリ	フェラーリV10	ミハエル・シューマッハー、エディー・アーバイン
ウイリアムズ	スーパーテックV10、メカクロームV10、フォードV10?	アレックス・ザナルディ、ラルフ・シューマッハー、ミカ・サロ？　ファン・パブロ・モントーヤ?
ベネトン	スーパーテックV10	ジャンカルロ・フィジケラ、アレクサンダー・ブルツ
プロスト	プジョーV10	オリビエ・パニス、ヤルノ・トゥルーリ
ジョーダン	無限ホンダV10	デイモン・ヒル、ハインツ-ハラルド・フレンツェン
ザウバー	ペトロナスV10	ジャン・アレジ、高木虎之介、ヨルグ・ミューラー
スチュワート	フォードV10	ジョニー・ハーバート、ルーベンス・バリチェッロ
アロウズ	アロウズV10、スーパテックV10??	ミカ・サロ、ペドロ・ディニス、ペドロ・デ・ラ・ローサ
ミナルディ	フォードV10	エステバン・トゥエロ、中野信治、オリバー・マルティニ？　ローラン・ルドン?
BAR	スーパーテックV10	ジャック・ビルヌーブ、リカルド・ゾンタ、ミカ・サロ、ペドロ・デ・ラ・ローサ

※赤字は決定、太字は有力、その他は?の数を参照。9月13日現在の情報による

3月の参戦表明から半年
沈黙が破られる日が近づいている

ホンダF1
正式参戦は
2000年から

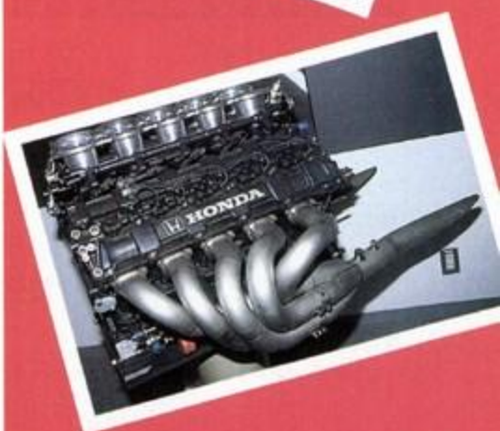
ダラーラとのジョイント参戦説は立ち消えに
イギリスに新会社HRDを設立しての
研究所製シャシー+エンジンでの参戦が決定

開幕戦オーストラリアGPの翌日、ホンダはF1への復帰を表明した
参戦時期や体制など、詳細は明らかにされなかったが
当初は1999年の参戦が確実視されていた
しかし、その後ホンダF1を取り巻く状況は変化することになり
参戦体制も見直されることになったのだった
そして、ついにその方向性が定まったようである

Photos/Hiroshi Kaneko, Racing on







新組織Fプロジェクトが始動

波紋を呼んだ3月の参戦表明以来、沈黙の続いていたホンダF1。当初は1999年からの参戦が確実視されており、今年7月のイギリスGP前後に参戦時期や体制などが発表されるとの情報が一時国内外で流れたが、結局その時期に具体的な動きはなく、現在でもホンダからは何のインフォメーションもない状況だ。ホンダが三たびF1参戦を果たすという事実は日本のみならずヨーロッパでも波紋を呼び、その動向には大きな注目が集まっていただけに、3月以来の沈黙には「来年からの参戦ならば、なぜ体制を明らかにしないのか?」という疑問の声も上がっていた。

しかし、ここにきて、来年からと伝えられていたホンダF1の参戦時期が2000年からに決定したという。そして、さまざまな憶測が乱れ飛んでいた参戦体制についても具体的な方法が確定したもようだ。

外誌の報道などの情報を整理すると、ホンダは栃木研究所のスタッフを中心としたF1マシンの開発プロジェクトチームをつくり、シャシー及びエンジンを自社開発する。あわせてイギリスに新会社「ホンダ・レーシング・デベロップメント(HRD)」を設立、レース活動の拠点として、あるいは最前線の技術開発ベースとしての活動を行っていくことになるようだ。ちなみに、このHRDには日本からもスタッフが送り込まれ、300人規模の大きな組織となるもようで、設備的にも最新F1ファクトリーに引けを取らないものになるという。ホンダ社内には既にFプロジェクトと呼ばれるチームが設置され、現在では主にハード面での体制づくりを始めている。

これまで参戦体制については、中嶋悟氏とティレルのハーベイ・ポスルズウエイトがプロジェクトの中心となり、マシン製作とチーム運営に当たるという説が広まっており、一時は来年からの参戦開始が確実視されていたこともあって、特にヨーロッパでは信憑性の高い情報とされていた。その後、このプロジェクトが実際に動き出し、イタリアのシャシーコンストラクターであるダラーラにマシン製作を依頼、既にテスト車両が完成しているという話も夏前には持ち上がった。また、現ティレルの施設をホンダが買い取ったという情報が流れたのもこの頃のことである。

実際、3月の参戦表明の時点ではどうやらそういった形での参戦が前提だったようだ。中嶋氏、ハーベイ、そしてダラーラがプロジェクトの中心となり、新生ホンダF1を動かしていくことはほぼ既定事項だった。しかし、それがホンダ社内で何らかの力が働くことで覆り、本誌既報のとおり、すべては白紙状態に戻されることになった。その後、さまざまな情報が乱れ飛び、一方では「ダラーラのマシンが走った」と言われ、その一方では「栃木研究所に風洞施設が建設される」などと言われるようになった。





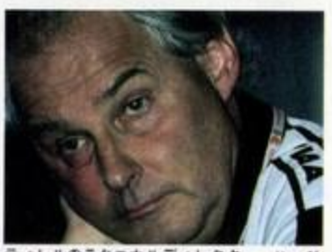




川本前社長（左）から吉野新社長へと舵取り役はバトンタッチされたがF1参戦計画は継続



当初は中嶋悟氏の関与がうわさされていた。今後の動向が気になるところだ



ティレルのテクニカルディレクター、ハーベイ・ポスルズウエイトは来季どうするのか？

紆余曲折を経て、第三期ホンダF1の参戦体制がついに決定した

その後、8月に入ると中嶋氏が自らのチームを興し、ホンダF1の先行チームとして来年参戦し、2000年からホンダワークスチームに移行するとの情報が突然流れ始め、一部スポーツ紙に大きく掲載された。残念ながら記事の信憑性は低いと言わざるを得ず、現実味はなかったものの、ホンダF1に関する情報として興味深い展開と言えた。

ホンダ社内でプロジェクトが再検討されるに至った理由はもちろん明らかになっていないが、一説には外部スタッフに主導権を握られる形でF1参戦を果たすことに対する社内での反発があったのではないかと言われている。3月に発表されたプレスリリースでは「エンジンの開発・供給に加え、車体の開発・製造とチーム運営までをも含めた総合的なレース活動を行う」とされており、また川本信彦前社長、吉野浩行現社長ともに社内への技術ノウハウの蓄積、モチベーションの向上を挙げていたことから、外部コンストラクターへのマシン開発・製造の依頼という形でのF1参戦はその意向に反するとの見方も強かった。言い換えれば、当初のコンセプトどおりに参戦体制が決まったということであり、第一期、第二期とは明らかに異なる第三期ホンダF1参戦の意義が伝わるものと言えるだろう。

さて、今回の決定により、研究所が主導する形でマシン開発を行っていくことになったわけであるが、解決されなければならない問題は山積みだ。2000年からの参戦とはいえ、マシン開発は急ピッチで進められなければならない上、実走テストも速やかに開始されるべきだろう。データ収集のために、場合によってはダラーラ製のマシンをテストベッドとして使用することもあるかもしれない。

開発スタッフについては、当然全員をホンダの社員でまかなうというわけにはいかないはずだ。特にチーフデザイナークラスの人材については外部の力を借りる必要が出てくるのではないだろうか。例えば、現在ホンダとの関係が深い童夢スタッフの助言は最新マシンの動向を知り尽くしているだけに役立つことになるかもしれない。いずれにしても、グローバルな企業としてのF1参戦ということもあり、かつての第一期ホンダチームのようにオールジャパンという形ではなく、マシン開発、チーム運営ともに形としては日本人と外国人の混成部隊となるはずだ。

また、イギリスに設置されるという新会社には相当の設備投資が必要だ。本格的なファクトリーとして機能させるならば、風洞施設やオートクレーブを含む大規模かつ高価な設備が必要になるだろう。日本の研究所とリアルタイムでつないだ衛星通信設備も欠かせない。膨大な資金が投入されることになるが、それは参戦表明の時点で既に織り込み済みの事項のはずだ。

方向性が定まったことで急激に展開していきそうな第三期ホンダF1。参戦体制の正式発表は日本GPあたりか？

こんなホンダF1にぼくは期待している——文/大串 信

ホンダとしての誇りとともにF1に復帰すべし

ぼくの甥と姪は、小学校前に渡英し現地の学校に通い始めた。兄夫婦は彼らを真の国際人に育てようと思っていたから、日本人学校などに見向きもしなかった。だが、学校で繰り返し女王陛下への忠誠を誓わされ、当然ながら英語で教育を受けるうち、みるみる日本語を忘れていく彼らを見て、兄夫婦はあわてることになる。彼らの子供は、国際人ではなくアイデンティティーのない根なし草になろうとしていることに気づいたからだ。

92年、ホンダは第二期F1活動を休止した。休止を発表したのはイタリアGPが行われているモンツァだったが、ぼくはこのときパドックでたまたま妙な場面に遭遇した。とあるF1関係者が、ホンダ関係者をつかまえて、かなりきつい口調で活動休止を表明するリリースの文面を批判し始めたのである。

つたないぼくの英語力で理解した限り、その男は「リリースの中で、ホンダはまるでホンダの力だけでここまできたような言い方をしているが、ホンダが活躍できたのはコンストラクターがあったからだ。それなのにコンストラクターに対する敬意が表明されていない」と言っているように聞こえた。まさにイチャモンだ。ぼくはそれ以来、ホンダ関係者でもないのに、もしホンダが将来F1に復帰することがあるならば、そのときにはホンダとして尊敬を得られるやり方でやってくれと願ってきた。だから、今年の春、ホンダが第三期F1活動を始めると表明した際に「シャシーも造る」と明言したことが、ぼくにはたまらなくうれしかった。

だが、夏になって奇妙なウワサ話が聞こえてきた。ダラーラが、ホンダのためにF1のプロトタイプを製作したというのだ。ウワサは、そのマシンで来年とりあえず1シーズンを戦ってデータ取りをするかもしれないと膨らむ。それを聞いて、ぼくはがっかりした。ホンダよオマエモカ、ホンダの誇りはどこへ行ったのだと。「今やホンダは国際企業なのだから、レース活動でも日本人だ外国人だとこだわる気はない」と複数のホンダ関係者の口から聞いた。それは良いことだろう。しかもF1コンプリートカー開発という新しい挑戦をするにあたって、広くノウハウを収集するのは当然だ。だが、外国コンストラクターにおんぶにだっこのやり方はどうか。誇りどころか、表面だけを取り繕った姑息なやり口ではないか。

ホンダがいくら我々はグローバルな企業だと胸を張っても、少なくともF1グランプリにとっては、欧州の方法論を理解しているのかどうか信頼できない東洋からの挑戦者なのだ。確かに、モンツァの男は「だから日本人はダメなんだ」とは言わなかった。だが、ぼくにはそう聞こえた。彼の言い方も、分からなくはない。第二期のホンダはあまりにも国際的な立場を意識しすぎて、得体の知れない存在ではなかったか。良くも悪くも日本人としての自意識なくして国際人にはなり得ないのと同様、自らその出自に誇りを持たない者が国際的な尊敬を得られるわけがないのだ。F1はそうしたアイデンティティーを表現すべき場ではないのか。

勘違いしてほしくないが、ぼくには国旗の下に一致団結しようなどという帰属意識も感性もない。サッカーやF1の観客席で興奮にまかせて日の丸を振り回すほど無邪気でもない。だが、十把一絡げで見られるならば、十把一絡げで何かやってやろうとは思う。「ボクは日本人ではなく国際人だから」と十把一絡げから自分だけすり抜け、知らぬふりをするのはあまりに格好悪いと思うだけの話だ。だが、それは少なくともぼくにとっては大事なこだわりではある。

もちろん、だからホンダも同じこだわりを持つべきだなどと怒鳴る気はないし、そもそも本当にホンダがイタリア製のクルマを公開したり来年走らせたりするつもりだったのかも分からない。だが真相がどうであれ、もし万が一ホンダのマークがくっついたクルマが走ればそれでよいという形で第三期F1活動が始まったら、ぼくはかなり落胆したはずだ。ぼくはそもそも、もしホンダがF1復帰に際してホンダとしての誇りを確保できない局面に突き当たったら、F1復帰計画自体を白紙に戻しても、その決断を拍手をもって迎えようとすら思っていた。念のために言えば、ここで言う誇りとは勝つとか負けるとか、そんなレベルの話ではない。

依然として、ホンダは「F1計画は順調」以外に何も語ってはくれず、またもやウワサでしかないのだが、どうやらF1復帰は2000年になったらしいと聞いた。ぼくは、ホンダはそれなりの体制を整える気でいてくれているのだなと胸をなで下ろしている。たとえ来年、中嶋悟がチームの先頭に立って指揮をとろうが高木虎之介がめざましい突進をしようが、そこで走るのが誇りなきホンダラーラでは、すべてが台なしになってしまうからだ。

栄光の向こう側に

アレックス・ザナルディがシリーズ4戦を残しついに2年連続チャンピオンに決定した!!

**今シーズンは苦手のオーバルを克服し
得意のロードコースでも4連勝して
まさに無敵の速さを示したザナルディ
4戦を残してチャンピオンの栄光に輝き
アメリカを離れてF1へと旅立っていく**

FedExチャンピオンシップ シリーズ第15戦 モルソンインディ バンクーバー

●9月6日●カナダ／ブリテッシュ・コロンビア州バンクーバー
●天候：晴れ

Text & Photos/Masahiko Amano

ザナルディを開幕前にチャンピオン候補に挙げるのは、誰にでもできる予想だった。96年のデビューイヤー後半から、メッチャ速いコトは誰の目にも明らかだったもんね。そりゃぁアタシはポール・トレーシーって書いて大ハズレでしたよ。でも、アタリマエ過ぎる予想なんてオモシロくないでしょ？

心配だったのは、96、97年と2シーズンを戦って、去年のUS500で優勝した以外オーバルで表彰台に立ったことがなかった点。ほんの最近まで、"ショートオーバルを制する者がシリーズを制す"的なコトを言われてたんですよ。例えば93年、ナイジェル・マンセルはミルウォーキーとニューハンプシャーの両1マイルオーバルで勝ってチャンピオンになった。アメリカ独得のショートオーバルはマスターするのが難しくて、まさにそこに引っかかったのがザナルディだったワケ。

苦手なショートオーバルを克服

ところが参戦3年目を迎え、ザナルディは短い系オーバルで去年までとは違う速さ&スマートさを見せた。ホームステッド（1・5マイルオーバル）で3位に入賞。続くもてぎ（こちらも1・5マイル）はハンドリングをうまく仕上げられずにクラッシュして"ヤッパリまだダメなのかなぁ"と思わせたけれど、第4戦ナザレス（1マイル）ではジミー・バッサーのすぐ後ろの2位でゴール。そして、リオ・デ・ジャネイロで2位になって（ほとんど勝ってたけど、周回遅れにひっかかってグレッグ・ムーアに逆転された。あと、ここはオーバルでもロードコース的な性格なんです）、そしてセントルイスの1・2マイルオーバルでついに優勝を飾った。

今年を振り返ると、ナザレスでの2位入賞が大きかった。アレで完全にショートオーバルに対する苦手意識を吹き飛ばすコトができたんじゃない。あのレースでは、ピットストップのタイミングを違えてバッサーが優勝したワケで、立場が逆になってたらザナルディが勝っても全然おかしくなかった。で、セントルイスでとうとうショートオーバルウインを決めた。ミルウォーキーではバッサーが優

FedEx Championship Series Rd.15
MOLSON INDY VANCOUVER

勝（ザナルディはチームの燃費計算が間違ってピットインしたのが響いて8位）して、チップ・ガナッシ・レーシングのふたりは、ついにショートオーバルの走りをカンペキに行えるようになっていた。

彼らがいいドライバーなのは当然だけど、チームもホントの一流に成長したって思う。オーバル用セッティングを出せるようになったのもそうだし、とにかく今一番凄いのは、ピットストップのスピードとミスが全然ない点。それと、フルコースコーションを利用してのピットインのタイミングもバッチリでポイントを外さない。しかも、この3年間はCARTシリーズが始まって以来の極めて過激な戦国時代。その中でこれだけ勝ち続けるってのは、ホントに凄いコトだと思うよ。

ザナルディには運も味方した。CARTに来る前までは、他人の不幸まで背負ってるヤツに見えたんだけど、今年のロングビーチでは周回遅れになっていったんあきらめたのに、"終盤の展開次第では……"というチームの作戦でゴールギリギリまで待ってグリーンフラッグ下でピットイン。この作戦が当たって、ゴール目前、燃費もタイヤも苦しいライバルをビシバシとパスして勝った。

ライバルが勢いに乗り損ねたのもザナルディの戦いを楽にしたよね。その筆頭がマイケル・アンドレッティ。開幕戦で優勝したマイケルは、第2戦もてきではガス欠。第3戦ロングビーチでは、ダメになってる左フロントタイヤで走り続けさせてクラッシュした（独自の判断でピットに入らないマイケルもマイケルって気もするけど……）。両方とも彼が勝っても全然おかしくないレースだった。

オーバルで勝って勢いに乗ったら、もともと得意のロードコース、デトロイト、ポートランド、クリーブランド、トロントと手のつけられない4連勝。これでほとんどタイトルは決まったようなもんだったね。

それでもアクセルを緩めない

去年のバンクーバーでは、タイトル獲得を間近に大暴れ。「タイトルを獲らないようにできる限りの努力をしてるようだね」なんてシル・ド・フェランに言われちゃったザナルディ。今年も彼はフルコースコーション中にスピン！　結果オーライだったけど、"ポイントで大差をつけてても、やっぱりプレッシャーってあるんだなぁ"とカンジさせてくれたザナルディでありました。

「チップはもともとドライバーだったから、ボクらの気持ちが分かるんだね。レース中にポイントの状況をなかなか言わないんだ。そして、残り4周か5周ぐらいになった時、"おまえは今4位で、そのままの位置をキープすればチャンピオンだ"と、ようやく教えてくれた」とザナルディは言った。

「でも、"ポジションキープをするつもりはない。3位を狙う"って答えたんだ。ホントにそうしたかったし、3位を狙えると思ったから。結局、最後までチャンスが来なかったけれどね」。ウ〜ン、やっぱりザナルディはザナルディだ。"チャンピオンだ"って聞かされたからってアクセルを緩めるようなヤツじゃない。ま、そこが彼の人気の秘密なんだけどね。

「2年連続タイトルは本当にうれしい。ボクは、チップ・ガナッシという素晴らしいチームで走れることになった幸運に感謝している。彼らは家族も同様で、もし100万人のドライバー候補がいてもその中からきっと彼らのドライバーとして選ばれるだろう、と感じられるほどなんだ。それは本当に素晴らしいフィーリングだよ」。

おめでとう、アレックス。で、残る4戦だけど、タイトルは決めてるだけに、今まで以上に過激な彼になるコトを期待しちゃおう。

今年のバンクーバーのコースレイアウトはね、“オーバーテイクポイントが少ない”と評判が悪かった去年までのものとはガラリと変わってたんスよ。スタジアムの周りをグルッと回るのはヤメて、入り江の向こう岸に長いストレートができた。その最後がハードブレーキングゾーンで、ストリートなのに、グレッグ・ムーアが監修しただけあって5速全開コーナーなんてアブナっかしい超高速コーナーもあったりしてウレシー。“コイツは抜きつ抜かれつのCARTらしい過激バトルになるわい、フッフッフ”とドライバーたちも、見る側の我々も期待してたワケよ。

ところが、金曜日に走行が始まってみるとだ、オーバーテイクが去年以上に絶望的になってるっつーことが判明したんだな、これが。

去年までのコースには190マイル以上も出ちゃうストレートがあって、その先のターン3が唯一の抜きどころだった。アレックス・ザナルディが何度も超オプティミスティックパスを見せた後、ひとりで飛び出しちゃったりしてた、あのコーナーだ。それに対して、今年のコースはストレートがどこもイマイチ短かった。しかも、その先のコーナーがどれも結構スピードを引きずったまま入れちゃうから抜けない。最後の望みの綱、バックストレッチエンドは、ストレートだと思われてたところが右に2回ベントしてるんで、ストレートとして機能してなかった。コーナー入口自体はコース幅もあってグッドなんだけど、相手がよほどのミスをするか、あきらめ良く思いっきり協力してくれない限りどこのコーナーも、スピード差があっても抜くのがかなり難しいレイアウトになっちゃってた。

ぜひとも改善をお願いしたいところなワケだが、今年はもうしようがない。っつーコトで、今年は予選の成績、レース中のピットストラテジー、そしてピット作業のスピードが超・大事なレースになった。

じゃ、グリッドをば見て行きましょう。ポールポジションは？　そうなんです。またしてもダリオ・フランキッティ君が獲得です。バチバチバチ！　これで今年3回目。ザナルディは金曜に暫定ポールにつけていたけれど、

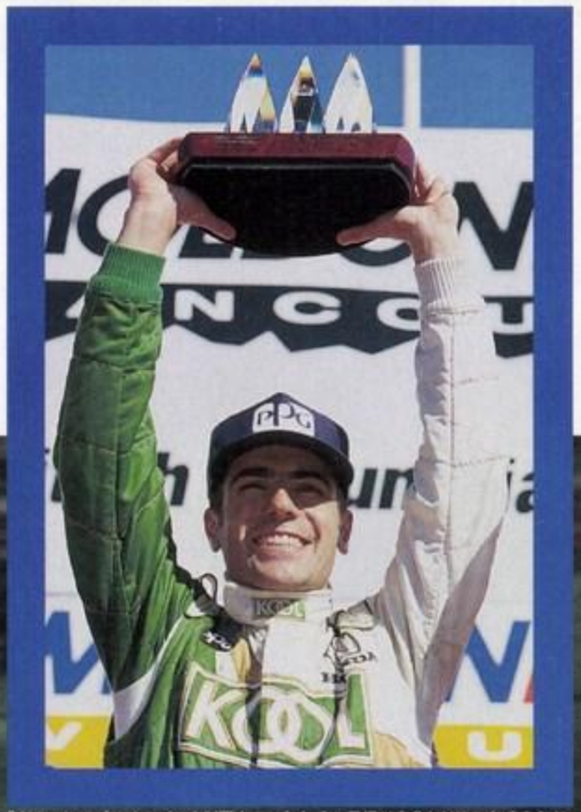
もう大穴なんて言わせない！

2連勝でカンペキに波に乗ったフランキッティ
誰が何と言おうが、この実力はホンモノだ!!



FedEx Championship Series Rd.15

MOLSON INDY VANCOUVER RACE REPORT



「次のステップはオーバルを制覇すること」その目標が達成されるのも近そうだ

土曜にブライアン・ハータにも上を行かれて3位にダウンしちゃいました。

〝6勝もしてるから、ポールなんて獲れなくてもいいもん〟と思ってる風もありますが、実はザナルディ、一度もポールを獲れてないことを結構気にしてるみたいなんだな、コレが。土曜日には17周もアタック。結局ダメだったけど……かなり狙ってたね、今回は。33万ドルと、たまりにたまったマールボロ・ポール・アワードは誰の目にも魅力的。2年連続タイトル獲得を大っきな賞金もかっさらっちゃって決めちゃおうって魂胆だ。〝チョイと欲張り過ぎでないかい？〟って気もするけど、それを狙えるドライバーが彼だもんな。初めての子供がもうすぐ産まれるし、お父さんは頑張りたくなっちゃったワケだ。

ザナルディが単独スピン！

ジミー・バッサーはポイント圏外の予選15位。コレはザナルディのタイトル決定が濃厚ってカンジ。ザナルディは3位キープでも14点がもらえる。レース前のポイント差が80点で、レース終了時に8点差をつけてればチャンピオンが決まる状況。粘り強さがウリのバッサーではあるけれど……。

で、レースは前回のカナダでのレース同様、

今回のポールtoウインで22戦分のマールボロ・アワード、$33万（約4600万円！）まで手に入れたフランキッティ。どうやらこの勢いは当分続きそう



トヨタエンジンを選んだスコット・プルエット

ボクがトヨタエンジンを選んだ理由

トヨタは今シーズンの中盤から、大きな進歩を遂げてきた。非常に素晴らしい力を発揮しているといっていい。競走の最も厳しい時期に出てきたのが彼らなので、ここまで到達するのは大変だったことだろう。以前にトゥルースポーツでシャシーの開発をしていたこともあるが、資金的な面など成功に必要な要素が全て揃っていなかったために勝つことはできなかった。けれど、ファイアストンの開発は順調に進み、ミシガンでの初勝利を飾ることができた。トヨタのプロジェクトは、資金、リサーチのためのソースなど体制は万全で、成功するために必要なものはそろっている。彼らとともに開発を進め、ファイアストンに復帰後の初勝利をもたらしたようにトヨタエンジンで初勝利を飾り、彼らとともに喜びを分かち合いたい。



シリーズポイントで2位につけていたバッサーは11周目にリタイア。これでザナルディのチャンピオンが確定した

ポールからダリオ君が逃げまくり。11周目にはバッサーがバトリック・カーペンティアにチョイとばかりアグレッシブ過ぎるアタックを仕掛けられターン1で接触。タイヤバリアにヅッカーン！　と突っ込んでジエンド。ザナルディは予定通りに3位をキープしてたんで、この時点でタイトルはほぼ決まった。

ところが、クラッシュしたマシンを片づけている間のペースカーランで、なんと赤いカーナンバー①がスピン！　しかも、エンジンをストールさせてピリに落っこっちた!!「あん時は脳が死んでたんだ」とレース後にザナルディは言ってたけど、F1チームとの契約が心配になっちゃうような、考えられないミスだった。この後、ピットインをせずに走りまくったヘリオ・カストロ-ネベスがトップを走ったものの、給油を引っ張り過ぎてガス欠、リタイア。序盤のコーションでタイミング良くピットインをしたアル・アンサーJr、アレックス・バロンとトップは変わった。

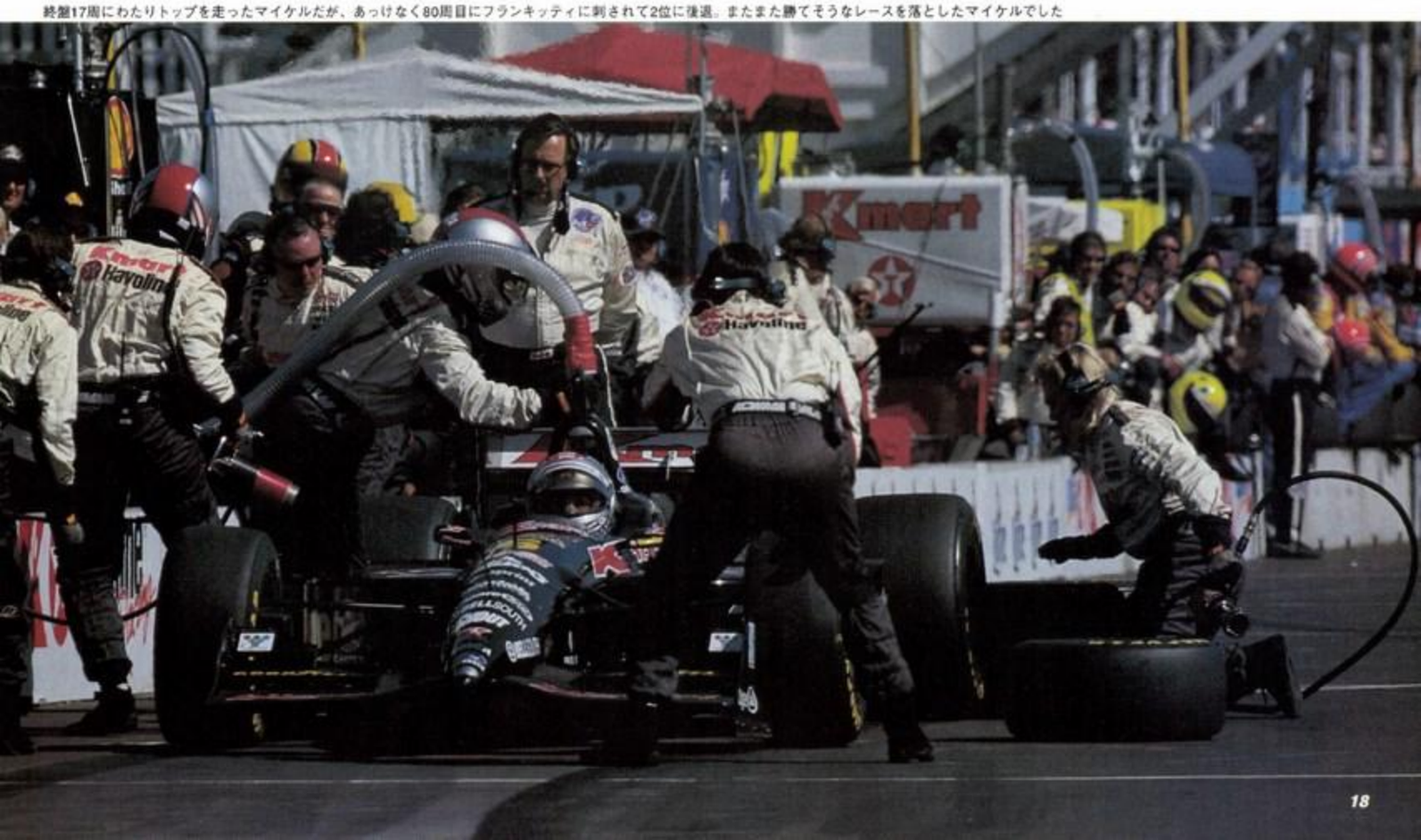
バロンのマシンはデビュー3戦目のイーグル987・トヨタRV8D。ダン・ガーニーさんちのイーグルシャシーがトップ走るのは実に81年以来だって。トヨタエンジンもとうとうトップに立ちました。"D"の戦闘力はなかなかのものになってるカンジだ。

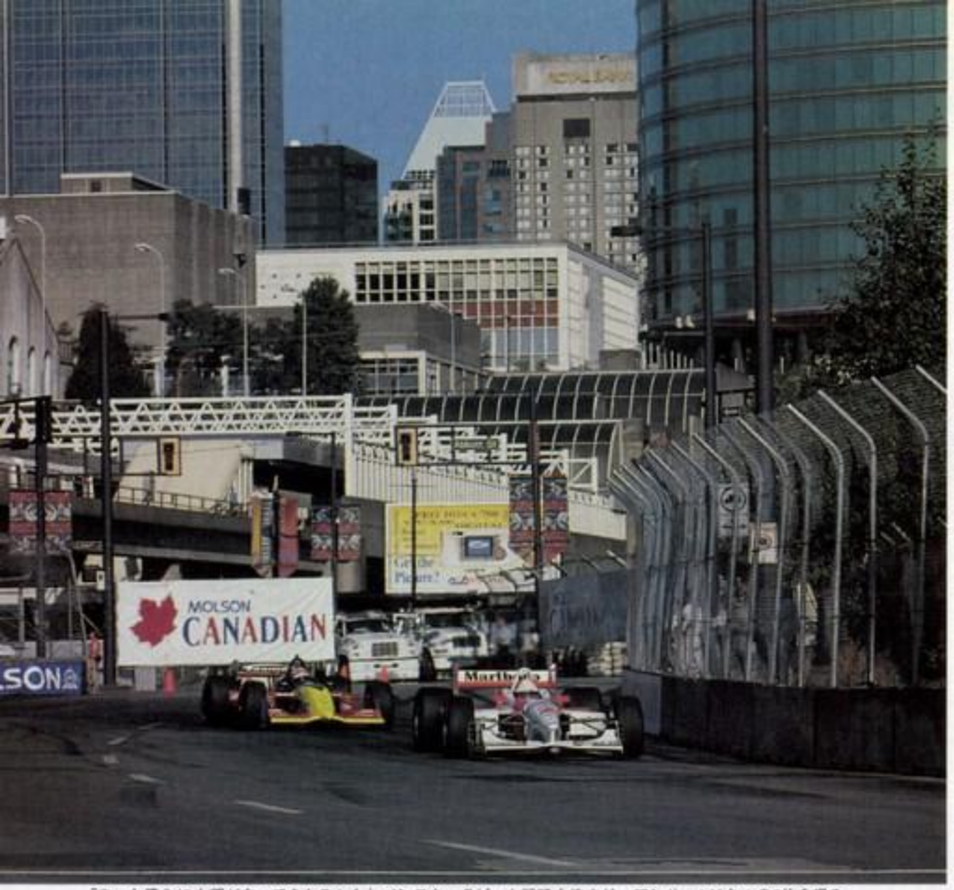
しかし、残念ながらバロンはひとりでいなくなっちゃったんだなぁ。マイケルにプレッシャーをかけられてバックストレッチエンドでブレーキングをミス。タイヤがロックして、そこから無理矢理曲がろうとしてスピン！後ろからタイヤバリアへと突っ込んだ。あそこは真っすぐにエスケープロードがあるのだから、ふんぎり良く諦めれば、リタイアだけはせずに済んだんだけどねぇ……。

話は多少前後しちゃうんだけれど、クラッシュ連発でコーションが長引き、90周のレースは、スタートから2時間経ったところで最終ラップとする、いわゆる"2時間ルール"が適用されることになった。

そして、43周目と、あと1回はピットインしなくちゃいけないタイミングで給油をしていたマイケル、スコット・プルエット、ザナルディたちも、どうにかゴールまで走り切れ

終盤17周にわたりトップを走ったマイケルだが、あっけなく80周目にフランキッティに刺されて2位に後退。またまた勝てそうなレースを落としたマイケルでした





「やっと僕らにも運が向いてきたのかも」ベンスキーのピット戦略も決まり、アンサーJrは久々の5位を得る



トヨタ最上位は、今シーズンでチームを去ることが発表されたパピス



今回も“接触の原因はオマエ！”とブラックフラグを出されたトレーシー……



「勝てたレースだった」プルエットも着実に上位に入るようになってきた

まるでシーズン序盤戦のザナルディの勢いのごとくフランキッティは止まらない

るコトになった。51周目にピットに入ったフランキッティはバロンとマイケルの後ろ。バロンがいなくなって2位には上がったけれど、前にいるのは業界一抜きにくい男、マイケルだ。フレッシュなファイアストンタイヤを履いている上に、燃費に余裕があるから思い切りプッシュできるフランキッティと、彼より距離を走っちゃってるタイヤ（しかもグッドイヤー）で、燃費もギリギリのマイケル。

フランキッティが再びトップに

決着は、残り7周と半分を残したターン9でついた。バックストレッチでは抜けなかったフランキッティだけれど、次のコーナーでズバッとマイケルのインへ飛び込んだ。最近大人になってドアを無理に閉めるようなコトもしない（“いさぎよさ過ぎで彼らしくない”との声もあり）マイケルはアッサリ引き下がり、いったんトップに立ったフランキッティはグングン差を広げて86周でチェッカーフラッグを受けた。

ロード・アメリカに続く2連勝ですよ。なんだか、シーズン序盤のザナルディの勢いがフランキッティに移っちゃったみたい。そして、トロントに続いて終盤にトップを走りながらまたも勝てなかったのがマイケル……。

「2勝目は1勝目より簡単だって言われることがあるけれど、ボクにとってはこの2勝目の方が断然タフだった。マイケルは本当に抜くのが難しいドライバーだからね。彼とのバトルは厳しかったけど、クリーンにファイトしてくれた」とフランキッティは語った。

3位には予選8位だったプルエットが入賞。ザナルディは序盤のスピンをチームの的確なピットストラテジーと幸運に助けられて4位まで盛り返してフィニッシュ。2年連続タイトルを4戦を残して決め、ダニエラ夫人の待つイタリアへと飛んで帰った。

RESULT/Round 15

・1.802Miles×86Laps＝154.972Miles（249.403km）　予選出走28台・決勝出走28台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン・エンジン	タイヤ	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	27	D.フランキッティ	チーム・クール・グリーン	レイナード・ホンダ	FS	86周	2'00'37"871	1/1'04"130
2	6	M.アンドレッティ	ニューマン-ハース・レーシング	スウィフト・フォード	GY	86周	2'00'41"308	6/1'04"651
3	25	S.ブルエット	バトリック・レーシング	レイナード・フォード	FS	86周	2'00'42"616	8/1'04"680
4	1	A.ザナルディ	ターゲット・チップガナッシ・レーシング	レイナード・ホンダ	FS	86周	2'00'42"873	3/1'04"420
5	2	A.アンサーJr	マールボロ・チーム・ペンスキー	ペンスキー・メルセデス	GY	86周	2'00'51"703	22/1'05"440
6	17	M.グージェルミン	バックウエスト・レーシング・グループ	レイナード・メルセデス	FS	86周	2'00'52"804	13/1'04"893
7	3	A.リベイロ	マールボロ・チーム・ペンスキー	ペンスキー・メルセデス	GY	86周	2'00'54"117	19/1'05"158
8	9	JJレート	ホーガン・レーシング	レイナード・メルセデス	FS	86周	2'00'55"436	16/1'05"024
9	29	M.パピス	アルシエロ-ウェルズ・レーシング	レイナード・トヨタ	FS	86周	2'00'57"206	23/1'05"505
10	19	M.ジョルダインJr	ベイトン-コイン・レーシング	レイナード・フォード	FS	86周	2'00'57"486	25/1'05"989
11	26	P.トレーシー	チーム・クール・グリーン	レイナード・ホンダ	FS	86周	2'00'57"627	7/1'04"679
12	18	M.ブランデル	バックウエスト・レーシング・グループ	レイナード・メルセデス	FS	86周	2'00'58"155	18/1'05"080
13	5	G.ド・フェラン	ウォーカー・レーシング	レイナード・ホンダ	GY	85周	接触	14/1'04"926
14	11	C.フィッティパルディ	ニューマン-ハース・レーシング	スウィフト・フォード	GY	85周		12/1'04"823
15	40	A.フェルナンデス	バトリック・レーシング	レイナード・フォード	FS	84周		21/1'05"429
16	10	R.ハーン	デラ・ペンナ・モータースポーツ	スウィフト・フォード	FS	73周	接触	10/1'04"781
17	34	D.ビトロ	ベイトン-コイン・レーシング	レイナード・フォード	FS	69周	トランスミッション	28/1'09"164
18	21	T.カナーン	タスマン・モータースポーツ・グループ	レイナード・ホンダ	FS	67周	接触	5/1'04"624
19	30	A.バロン	オール・アメリカン・レーサーズ	イーグル・トヨタ	GY	62周	接触	27/1'07"093
20	99	G.ムーア	プレイヤーズ・フォーサイス・レーシング	レイナード・メルセデス	FS	54周	接触	4/1'04"620
21	98	PJジョーンズ	オール・アメリカン・レーサーズ	レイナード・トヨタ	GY	53周	接触	26/1'06"087
22	8	B.ハータ	チーム・レイホール	レイナード・フォード	FS	51周	接触	2/1'04"218
23	24	R.ゴードン	アルシエロ-ウェルズ・レーシング	レイナード・トヨタ	FS	47周	電気系	24/1'05"861
24	16	H.カストロ-ネベス	ベッテンハウゼン・モータースポーツ	レイナード・メルセデス	GY	41周	燃料系	9/1'04"699
25	7	B.レイホール	チーム・レイホール	レイナード・フォード	FS	30周	エンジン	11/1'04"815
26	12	J.バッサー	ターゲット・チップガナッシ・レーシング	レイナード・ホンダ	FS	10周	接触	15/1'04"966
27	33	P.カーペンティア	プレイヤーズ・フォーサイス・レーシング	レイナード・メルセデス	FS	10周	接触	17/1'05"045
28	77	A.メイヤー	デイビス・レーシング	ローラ・フォード	GY	6周	接触	20/1'05"339

・優勝スピード：77.081Miles（124.050km/h）
・ラップリーダー：1〜21＝D.フランキッティ、22〜41＝H.カストロ-ネベス、42〜50＝A.アンサーJr、51〜62＝A.バロン、63〜79＝M.アンドレッティ、80〜86＝D.フランキッティ
※NEXT ROUND：第16戦　9月13日　ラグナセカ

POINT STANDING DRIVERS

1	A.ザナルディ	218
2	J.バッサー	126
3	A.フェルナンデス	120
4	G.ムーア	118
5	D.フランキッティ	110
6	M.アンドレッティ	109
7	S.ブルエット	106
8	B.レイホール	80
9	B.ハータ	67
10	G.ド・フェラン	67
11	A.アンサーJr	58
12	T.カナーン	58
13	P.トレーシー	56
14	M.グージェルミン	38
15	R.ハーン	36
16	H.カストロ-ネベス	33
17	C.フィッティパルディ	32
18	M.ブランデル	26
19	P.カーペンティア	23
20	M.パピス	14
21	A.リベイロ	13
22	JJレート	12
23	R.ゴードン	9
24	M.ジョルダインJr	4
25	A.メイヤー	4
26	PJジョーンズ	3
27	G.サレス	1
28	A.バロン	1

POINT STANDING CONSTRUCTERS

1	レイナード	320
2	スウィフト	139
3	ペンスキー	58
4	ローラ	4

POINT STANDING MANUFACTURERS

1	ホンダ	285
2	フォード	236
3	メルセデス	184
4	トヨタ	26


表彰台の上でも全くうれしそうじゃないレイドとリデル

大荒れのブランズ マンセルも霞む!?

マンセル復帰第2戦は全くいいところナシ。それより盛り上がったリデルvsレイドのてん末

6月のドニントンに続いて2度目の登場となったマンセルだがブランズハッチの主役はリデルとレイドのふたりに決定! 激しいバトルの陰に、さすがのマンちゃんもかすんだようだ

Text & Photos/Hiroaki Matsumoto

BTCC第21&22戦のブランズハッチは、6月に続きナイジェル・マンセルが登場したが、今回は前戦とは正反対に、マンセル自身全く精彩を欠いたレースだった。おまけに第22戦ではトップ争いのリカルド・リデルとアンソニー・レイドが接触。まるでF1のようにレースは泥沼。後味の悪いものとなってしまった。

マンセルにとっては、このブランズハッチは自らの名を冠したレーシングスクールもあるし、F1時代から縁のあるところ。ドニントンの時のように景気のいいレースをしたいところだが、予選では第21戦が20位、第22戦のほうが18位と、全くいいところなし。本人も「今日の結果には、残念というしか言葉が見当たらないよ。クルマにはまだまだ改良の余地があるようなんだけど……」と言うが、チームメイトのウィル・ホイが14、15番手ということを考えれば、あながち言い訳だけではないようだ。


ブランズハッチを埋め尽くした4万人ものファンも、お目当てのマンセルの不振にはガッカリだった


スプリントでは見事に優勝を飾ったレイドだったが、まさかフィーチャーレースであんなことになるとは……

第21戦のスプリントレースは、あっけなく1周で終わってしまう。インディペンデントクラスのマーク・レマーとグラハム・ヒルベントで接触。マシンが大破して両者とも戦列に復帰することはなかった。

マシンはなんとか修復なって第22戦のフィーチャーレースのグリッドに並んだが、マンセルは浮かぬ顔。レースがスタートした直後にタイヤのパンクチャーが起こりピットイン。すぐに復帰したが、この時ピットレーンの速度違反でペナルティー。もう一度コースに戻ると、ニッサンのディフ・ニーデル、そしてホンダのピーター・コックスとも絡んで、戦列から離れた。2戦連続のリタイアにブランズに詰めかけた4万人ものファンもがっかりだった。

接触は故意か、アクシデントか

フィーチャーレースのトップ争いは、スプリントレースで勝ったレイドと、ランキ



リデルにとってはタイトルに向けカウントダウンの状況だっただけに、ライセンス剥奪を免れてとりあえずはひと安心か



マンセルは2戦ともに早々に戦列を離れた



テールtoノーズとなった2台。この直後に接触が起こった

RACE REPORT

レイド幻の連勝、リデルが審議の末に第22戦を制す

このブランズハッチではニッサンのレイドと、ボルボのリデルが予選から絶好調だった。ドライバーズランキングのトップをいくリデルは、得意とするこのサーキットで第21戦が予選2位、第22戦のフィーチャーレースではポールポジションを獲得した。

またレイドの方は、スプリントレースのワンショットショウダウンでポール。フィーチャーレースで2位という具合。これにホンダのジェイムズ・トンプソン、ルノーのアラン・ムニュといったおなじみの顔ぶれが予選上位に名を連ねていた。

スプリントレースはスタートでレイドが逃げ始めたが、1周目に多重クラッシュが発生。セーフティーカーが出る。5周した後レースが再開したが、レイドのトップは安泰。なんとかリデルの出鼻を抑えたトンプソンは、残りの周回数もリデルを抑え切り、レイドには逃げられたものの、2位の座を手に入れた。リデルは手堅く3位の表彰台に。

フィーチャーレースも、序盤からリデル、レイド、そしてトンプソン、ムニュらの戦いになる。タイヤ交換が終盤に重なり、それがひと段落すると、リデルがトップに立ち、それにレイドが続いた。そして問題の接触が46周目に起こり、レイド、リデル、そしてムニュの順でレースを終えた。

この接触と、その後のバルクフェルメの言動について、審査委員は数時間もかけて協議を重ね、第22戦の優勝はリデル。2秒のペナルティーを食らったレイドは2位ということになった。しかし、リデルには2000ポンドの罰金が課せられた。この判定を不服として、ニッサン側はRACMSAに控訴する構えだ。

またバンクホリデーの最大の目玉だったマンセルだが、スプリントでは1周目にリタイア。フィーチャーレースもレース中盤で接触のため姿を消した。

RESULT/Round 21

・1.93764536km×30周＝58.1293608km　予選出走21台・決勝出走21台・完走16台

順位	No.	ドライバー	マシン	周回数	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	23	A.レイド	ニッサン・プリメーラGT	30周	25'31"825	44"967	1/44"583
2	5	J.トンプソン	ホンダ・アコード	30周	25'34"434	45"336	3/44"804
3	4	R.リデル	ボルボS40	30周	25'35"367	45"498	2/44"663
4	6	D.レスリー	ニッサン・プリメーラGT	30周	25'36"541	45"494	4/44"998
5	1	A.ムニュ	ルノー・ラグナ	30周	25'37"539	45"553	5/45"041
6	50	P.コックス	ホンダ・アコード	30周	25'43"246	45"621	6/45"046
7	3	J.プレイト	ルノー・ラグナ	30周	25'43"605	45"679	7/45"092
8	98	J.クレランド	ボクスホール・ベクトラ	30周	25'44"143	45"900	11/45"343
9	77	M.ニール	ニッサン・プリメーラGT	30周	25'44"468	45"578	19/46"577
10	11	P.ラディシク	プジョー406	30周	25'53"048	46"140	10/45"342

・優勝スピード：136.633km/h
・最速ラップ：A.レイド（ニッサン・プリメーラGT）　44"967　155.07km/h　10周目

RESULT/Round 22

・1.93764536km×50周＝96.882268km　予選出走21台・決勝出走21台・完走16台

順位	No.	ドライバー	マシン	周回数	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	4	R.リデル	ボルボS40	50周	38'54"295	45"618	1/44"300
2	23	A.レイド	ニッサン・プリメーラGT	50周	38'54"895	45"040	2/44"331
3	1	A.ムニュ	ルノー・ラグナ	50周	38'56"208	45"457	4/44"609
4	3	J.プレイト	ルノー・ラグナ	50周	38'59"488	45"495	5/44"622
5	77	M.ニール	ニッサン・プリメーラGT	50周	39'09"622	45"625	7/44"789
6	12	Y.ミューラー	アウディA4	50周	39'14"457	45"740	10/44"878
7	50	P.コックス	ホンダ・アコード	50周	39'14"778	45"803	8/44"795
8	9	T.ハーベイ	プジョー406	50周	39'22"999	45"844	19/45"401
9	5	J.トンプソン	ホンダ・アコード	50周	39'28"452	45"289	3/44"567
10	11	P.ラディシク	プジョー406	50周	39'28"579	46"036	18/45"201

・優勝スピード：149.411km/h
・最速ラップ：A.レイド（ニッサン・プリメーラGT）　45"040　154.82km/h　21周目
◎NEXT ROUND：第23/24戦　9月13日　オールトンパーク

POINT STANDING DRIVERS

1	R.リデル	223
2	A.レイド	190
3	A.ムニュ	175
4	J.トンプソン	164
5	J.プレイト	133
6	D.レスリー	126
7	J.クレランド	101
8	Y.ミューラー	78
9	W.ホイ	57
9	D.ワーウィック	57

MANUFACTURERS

1	ニッサン	246
2	ルノー	231
3	ボルボ	228
4	ホンダ	191
5	ボクスホール	155
6	アウディ	129
7	フォード	101
8	プジョー	90

ング首位のリデルとの争いとなっていた。

タイヤ交換を終え、両者は接近。テールtoノーズの戦いとなった。リデルが前、レイドが後ろだ。50周のレースのあと残り4周となったところで、レイドがヘアピンで追突するような形で接触。リデルは押し出されるように膨らみ、そのすきにレイドが前に出ていった。必死に追うリデルだったが、レイドには追いつけず、トップでチェッカーを受けたのはレイドだった。

リデルはバルクフェルメにクルマを止めると、レイドの胸ぐらをつかんで激しく詰め寄った。その場はそれで収まったが、表彰台でも両者はぶ然とした表情のまま。レース後の記者会見でも両ドライバーはお互いの認識の違いを淡々と語るのみ。

リデルは「アンソニーがレースの序盤に最初にぶつけてきたんだ。でもそれは問題じゃなかった。だけど、レースの終わりにもう一度激しくぶつけてきたんだ。どうすることもできなかったよ。レースの後、とても不愉快な気持ちになった。アドレナリンがいっぱい出て、僕の気持ちをすべて彼にぶつけたんだ。ブランズは、僕たちボルボにとってはベストなサーキット。でも最悪の週末だよ」またレイドは「今までにないタフなレースだった。僕はリカルドより速かった。でも、彼がブレーキテストをしてきたんだ。おかげでトンプソンとかが抜いて行ったよ。でも、僕は諦めなかった。ピット作業の後、僕は彼の後ろについた。そしたらまた彼がブレーキングを早めたんだ。簡単に言えばそういうことだ。レースが終わったら、彼はすごい勢いでレースのことを説教しに来たよ」

確かにブランズは狭いし、抜き所もない。バンバーの接触は当たり前だ。だが接触が起きた場合、故意かそうでないか。ただそれだけでなく、プロのドライバーの行為としてそれはふさわしいものか。審査委員は数時間の審議の末に裁定を下した。

レイドにはプラス2秒のペナルティーの判定が下され2位に。リデルが第22戦の優勝ということになった。しかし、レース中の接触こそペナルティーとはされなかったが、バルクフェルメでの言動が問題となり審議され、謝罪の意志もかんがみて2000ポンド（約50万円）の罰金で済まされた。パドックでうわさになっていたライセンス剥奪という最悪の事態だけは免れたわけだ。

記者会見中、リデルとレイドの隣に並んだマンセルが、ふたりの記者会見のコメントを聞きながら、おまえら子供じゃねぇんだから、とぶ然としていたのが印象的。そういう誰かも10年前は、同じことをしていたクセに。このブランズの結果がよっぽど腹に据えかねたのか、マンセルは最終戦の出場を見合わせるかもしれないという。レース後にゴネてみたりするところは、全く昔のままだ。



浮かない顔のマンセル。このままでは最終戦も欠場になる？

Text & Photos /Masahiko Amano



スタートが切られると、ダ・マッタは誰にもトップを譲ることなく真っ先にチェッカーフラッグを受けた

ダ・マッタが残り2戦を残しチャンピオンの栄冠に!!

ポールポジションからそのままレースをリード 今季4勝目を挙げ、シリーズチャンピオンに輝いた

インディライツ第13戦バンクーバーは、ポイントリーダーのクリスティアーノ・ダ・マッタ（ブラジル）がポールポジションをゲット（今シーズン3回目）。彼はスタートでトップを守ると、42周のレースを一度もその座を譲ることなく順調に走り切って今季4回目の優勝。獲得シーズンポイントを152点にまで伸ばし、参戦2年目にして念願の初タイトルを手中に収めた。インディライツ参戦5年目のタスマン・モータースポーツにとってもこのタイトルは、4回目となる。

「今日の勝利がどんなにハッピーかは、とても表現できないよ。以前チャンピオンを取ってから、長いこと時間が掛かったからね（ダ・マッタは94年にブラジルF3チャンピオンになっている）。去年はタスマンの2台と戦っていて、彼らの実力は分かっていた。だからタスマンで走ると決まったときは凄くうれしかった。そしてチャンピオンだよ！」とダ・マッタは、勝利の喜びを隠さずに語った。

ルーキーながら2勝を挙げてランキング2位につけていたガイ・スミス（イギリス）は、予選10位とダ・マッタがポールなのに対して非常に苦しい位置からのスタート。レースではなんとかふたつポジションを上げ8位でフィニッシュ。ポイントを107まで伸ばしたが、ラグナセカ、フォンタナの2戦を残して、ここまでトータル4勝を挙げているダ・マッタがタイトルを手にしたのである。

ガンバレW服部!!

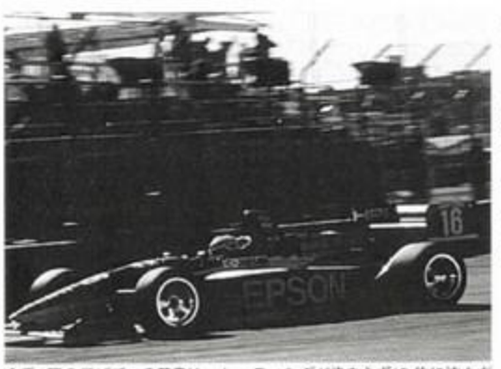
日本のW服部は、尚貴が予選12位、茂章が20位と新しいバンクーバーのコースで苦戦していた。土曜の予選で尚貴は3位に食い込めそうなタイムを出していたのだが、そのラップが赤旗で中断されるアンラッキーさ。茂章はハンドリングが最後まで決まらずに悩んでいた。

レースでのふたりは、無理にインを突いてきたクリス・シモンズと接触、タイヤバリアに突っ込んで尚貴がレースを終え、茂章も小さな接触などがあり、完走はしたが13位でノーポイントだった。「赤旗さえ出なければ、予選3位だったと思うんだけど……。スタートから抜き場のないレースで、最後には無理なスピードでインに入ってきたマシンとコーナーで曲がり切れずにクラッシュ。気分を入れ替えて来週のラグナセカはがんばります」とは尚貴。

第13戦を終えてのランキング3位以下は、ディディエ・アンドレ、フィリペ・ジアフォーネ、アイルトン・ダーレと続いている。現在のトップ5は、スミス以外全員がブラジリアン。6位以降も、デレック・ヒギンス（イギリス）、フィリップ・ペーター（フランス）、オリオール・セルビア（ブラジル）、服部尚貴とノンアメリカンが続き、10位にようやくアメリカ人のジェフ・ボスが顔を出す。なお、茂章は2勝しているがその他のレースでのトラブルなどによるリタイアが響き、ランキングは13位にとどまっている。フォーミュラ・アトランティック時代にストリートコースを得意としていた茂章だが、今年はロードコースでわずかに2ポイントしか獲得できていない。



予選での赤旗が響き、後方のクルマに押し出される形になってしまった尚貴



今季2勝を挙げている茂章は、セッティングが決まらず13位に沈んだ

RESULT/Round 12 (TOP10)

・1.802Miles×42Laps=75.684Miles（121.801km）

順位	No.	ドライバー	周回数	タイム	順位 予選順位/タイム
1	②	C.ダ・マッタ	42周	59'26"074	1/1'10"441
2	99	D.ヒギンス	42周	59'29"530	3/1'11"189
3	①	A.ダーレ	42周	59'29"837	5/1'11"377
4	41	M.ボルコウスキー	42周	59'31"119	4/1'11"319
5	20	F.ジアフォーネ	42周	59'31"900	8/1'11"756
6	18	D.アンドレ	42周	59'32"007	7/1'11"536
7	14	G.ボス	42周	59'32"225	6/1'11"468
8	⑤	G.スミス	42周	59'33"818	10/1'11"851
9	36	P.ペーター	42周	59'34"302	2/1'10"743
10	19	B.カニンガム	42周	59'34"783	13/1'12"008
⋮					
13	16	服部 茂章	42周	59'36"652	20/1'12"849
17	27	服部 尚貴	35周	47'30"602	12/1'11"946

・優勝スピード：76.404mph（122.96km/h）

※NEXT ROUND：9月13日 第13戦 ラグナセカ

POINT STANDING DRIVERS (TOP10)

1	C.ダ・マッタ	152
2	G.スミス	107
3	D.アンドレ	91
4	F.ジアフォーネ	88
5	A.ダーレ	76
6	D.ヒギンス	74
7	P.ペーター	61
8	O.セルビア	57
9	服部 尚貴	56
10	G.ボス	55
⋮		
13	服部 茂章	44

NEWS NETWORK

Photos/Shoji Mita, Masahiko Amano, Hiroaki Matsumoto, Kiyosh Kawabata

メルセデス、FIA GTのタイトル獲得

FIA GT第7戦のドニントンで、AMGメルセデスが1-2フィニッシュを決めて、早々と同選手権でのマニュファクチャラーズタイトルを決定した。FIA GT選手権が昨年始まってから、2年連続のタイトル奪取。また同時にAMGメルセデスにタイヤをサプライするブリヂストンにとっても、同じく2年連続のタイトルとなる。



強すぎる！　圧倒的な強さで早々とマニュファクチャラータイトルを決めたメルセデス

AMGメルセデス勢は開幕戦のオッシャースレーベンと第2戦のシルバーストンまで、昨年同様にCLK-GTRで参戦したが、6月のル・マン24時間レース以降は、V8エンジンを搭載したニューマシンのCLK-LMを投入。予選からライバルを完全に圧倒し、シーズン中ここまで負けなしの7連勝を成し遂げている。

今年からフルカーボンモノコックの911GT1-98を投入し、序盤は健闘していたポルシェAG勢もコンスタントに表彰台に上がるものの、なかなかCLK-LMのテールを脅かすには至らず、開幕前の期待とはうらはらにAMGメルセデス勢との得点差はレースを重ねることに開いてしまった。

また、これらワークス勢と他のエントラントとの差も拡大しており、第7戦では、速すぎるメルセデスとポルシェのワークス勢の計6台のマシンに対して50kgのウエイトハンデが課せられることになったが、結果的にこれも大勢に影響を与えることはなかった。

気になるドライバーズタイトルだが、AMGメルセデス勢はチーム内でチャンピオン争いをすることになる。ランキングトップをいくのは、ベルント・シュナイダー/マーク・ウエーバー組で、僅差でクラウス・ルドビク/リカルド・ゾンタ組が続いている。ハンガロリンク、鈴鹿、そしてドニントンと3連勝したシュナイダー/ウエーバー組の方が波に乗っている感はある。



ドライバーズタイトルはメルセデス同士の戦いに……

シーズンは次戦にA1リンクでのレースを控え、さらに10月にはアメリカに渡ってホームステッド、ラグナセカと2連戦が組まれている。果たしてメルセデスドライバー同士のタイトル争いは、最終戦までもつれ込むのだろうか。

またGT2クラスでも、クライスラー・バイパーをドライブしているオリビエ・ベレッタ/ペドロ・ラミー組がドニントンで勝利を収め、クライスラーが、ライバルのマーコス、ローク・ポルシェらを抑えてGT2のマニュファクチャラーズタイトルを確定した。

（松本浩明）



GT2でもクライスラー・バイパーが楽勝でチャンピオンを決定

リチャード・バーンズ、古巣スバルとフルタイム待遇で3年契約を結ぶ

コリン・マクレーのフォード移籍発表から1カ月がたった9月4日、スバル・プロドライブはリチャード・バーンズと3年契約を結んだことを発表した。スバル側が提示した金額は100万ドル（約1億4000万円）と見られている。

バーンズは92年にプロドライブのグループNレガシィでイギリス国内選手権に参戦。93～95年はアジア・パシフィック・ラリーやWRCにプロドライブのジュニアドライバーとしてスポット参戦していた。

4年ぶりのチーム復帰にバーンズは「あれからいろんなことが変わっているから、チームやマシン、それにタイヤといったことにもう一度慣れなきゃいけない。しかし、以前スバルで走っていた時はコリン（マクレー）やカルロス（サインツ）がレギュラーで僕はジュニアメンバーでしかなかった。それが今回はフルタイムで、勝てるドライバーとして走ることができる。確かに他のトップ連中と比べたら経験が少ないイベントがいくつかあるけど、来季のプログラムはそれを補うに十分なもの。スバルとの新たな初年度にやるべきことは多いが、ぜひタイトルを勝ち取りたい」と語っている。

また、プロドライブのテクニカルディレクターであるデイビッド・ラップワースは「我々は勝てる力があり、しかも長期の協調関係を結べるドライバーが欲しかった。リチャードにとって来年はタイトルを狙うチャンスになるだろう」とコメント。この3年契約により、スバル側の彼に対する信頼の確保を図ろうという意図もあったようだ。



STiの山田剛正社長と契約書を取り交わすバーンズ。エースの大責を果たせるか

SSCC、来季は6大会で開催か？

来季開催される予定のSSCC（スーパー・シルエットカー選手権）だが、9月1日付けでTCCAがSSCCに関するリリースを出していたことが明らかになった。

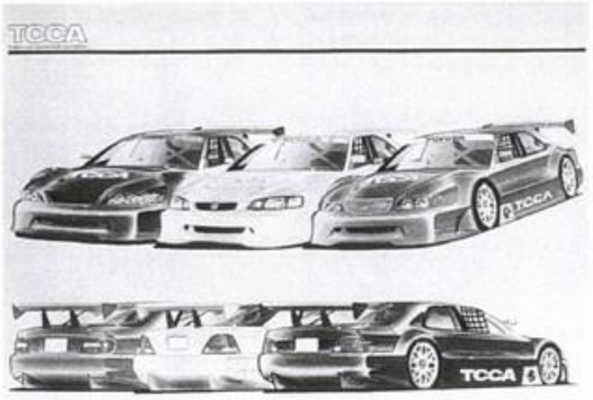
あるエントラントから編集部が入手した情報によると、リリースはSSCC参戦に関するアンケートと、SSCCの概要、そして車両規則の原案という3部構成。トヨタ、ホンダ、ニッサンそれぞれのSSCC車両のイラスト（左下）も含まれていた。

このリリースはこれまでJTCCに参戦していたエントラントに対して出されたものだという。

リリースによれば、SSCC車両はやはり最大排気量3000cc、V型もしくは水平対向6気筒のツインターボエンジンで、リストリクターおよびリミッターを装着し370馬力を想定。車両総重量1125kg以上、全幅1915mm、全長4795mm±10mm、ホイールベース2800mm±20mmでエアジャッキを搭載し、燃料タンク容量は80ℓ。タイヤウォーマーは禁止となるようだ。

また、競技方法についてもひとりのドライバーで90～120kmの2レース制、または200～500kmの耐久が予定されているが、ドライバーがひとりであることを考えると、200～300kmまでが現実的と思われる。

来季のSSCCについては、9月15日に各主催者から6大会ほどのカレンダー申請が出され、その結果、もてぎでのオーバルレースが開幕戦（6月開催か？）となるというわさもあるようだが、もしそれが実現すればオーバルとロードコース両方を想定したSSCCだけに、願ってもないインパクトのあるオープニングレースとなるだろう。



ワンメイクのGTといった趣のSSCCマシン。インターTECでのお披露目が待たれる

注目のBARドライバー候補にリカルド・ゾンタが急浮上！

ジャック・ビルヌーブのチームメイトは誰になるのか？ ミカ・サロ、ラルフ・シューマッハーなど、さまざまな名前が飛び交うBARのセカンドドライバー候補だが、ここにきて97年の国際F3000チャンピオン、リカルド・ゾンタの可能性が急浮上してきている。

今季はAMGメルセデスのワークスチームの一員としてFIA GTに参戦し、タイトルを争っているゾンタはマクラーレンのテストドライバーも務めており、メルセデスがプッシュする期待の若手のひとり。BARの母体であるブリティッシュ・アメリカン・タバコがその販売戦略上からブラジル人ドライバーを希望しており、ゾンタに白羽の矢が立てられたもようだ。BARのドライバーにはこの他、ペドロ・デ・ラ・ロサやペドロ・ディニスなどの名前も挙がっているという。


メルセデス学校を卒業し、ついにF1デビュー？

CARTも各ドライバーの動きが活発にM・パピスはチーム・レイホールへ移籍

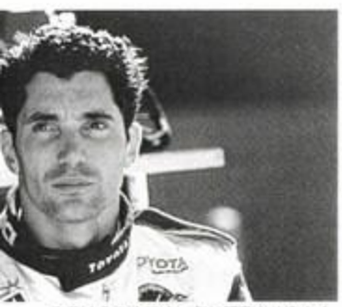
チーム・レイホールはマックス・パピスを99年のCARTのドライバーとして起用することを正式に発表した。

オーナー兼ドライバーのボビー・レイホールはシーズン当初に今シーズン限りの引退を表明。その空いたシートにはジミー・バッサー、ジル・ド・フェラン、リッチー・ハーンなどの名前が挙がっていたが、来シーズンのカーNo.7にはパピスが乗ることに決定したことになる。

「代りのドライバーにはベストなドライバーを望んでいた。パピスはまさにそのひとりだ」とレイホール。

一方のパピスも「ボビーの今までの成績を考えると、ボクを選んでくれて非常に光栄だ」と語っている。

今シーズンはアルシエロ・ウェルズで苦戦が多かったパピスだけに、新天地での活躍が期待される。


来季はその才能を一気に開花させるか？

ARTA F1プロジェクトが2回目のレーシングカートオーディションを開催

ARTA F1プロジェクト事務局ではレーシングカート部門の候補生を選抜するために、第2回オーディションを開催する。候補生は書類選考の後、東京、大阪の会場で運動能力機能検査及び面接を行い、決定。その後は近隣のカートショップに配属され、バックアップを受けながらレースに参戦することになる。

募集対象者は82～86年の間に出生した日本国籍を有する人で、現在なにかスポーツをやっていることが条件。なお、レーシングカートの経験は一切問わない。

応募方法はハガキ、FAXに住所、氏名、年齢、電話番号と「応募書類希望」と明記の上、左記の住所、またはホームページhttp://www.super-agun.co.jp/AUDITION/index.html まで、11月16日必着となっている。

〒150-0012 東京都渋谷区広尾1-9-18 加藤ビル
ARTA F1プロジェクト事務局
オーディション係
FAX：03-3448-1680

オリオール、来季もTTEから参戦99年からの2年契約でサイン

9月10日、トヨタからプレスリリースが発表され、TTEがディディエ・オリオールと99年から2000年までの2年契約を結んだことが明らかになった。

今季、所属していたTTEからワークスノミネートを外されるなど、チームの待遇に不満を抱き、来季はプジョーに移籍するのではないかと見られていたオリオールだが「ほかのチームで走る可能性も検討したが、やはりこのチームに落ち着くことにした。チャンピオンを獲った時のチームでもあるし、現時点では一番ポテンシャルが高いと考えている」と残留の理由を明らかにし、監督のオベ・アンダーソンも「彼の最近のパフォーマンスには素晴らしいものがある。マニュファクチャラーズタイトルを獲得するためには欠かせない存在だ」と今回の契約に関してコメントしている。

カルロス・サインツも2000年いっぱいまでの契約となっていることから、来季のTTEは今季とほぼ同じ体制での参戦となる。


複数年契約の提示がオリオールを引きとどめた

Latest STOVE LEAGUE Info.

WRC チームの増加で有力ドライバーにとっては売り手市場 エース級は確定し、今後の注目はナンバー2の動向

オリオールのトヨタ残留という電撃発表をうけて ますます加熱するWRCのシート争奪戦



ロイクスがバーンズの座っていたシートに収まる可能性は?



地味な印象だがグラベルでの速さは一級品のグロンホルム

カルロス・サインツはトヨタと3年契約を結んでおり、ミツビシはトミ・マキネンの残留が決定的。さらにコリン・マクレーのフォード移籍とリチャード・バーンズのスバル復帰が決定したことで、来季のWRCの各ワークスチームの軸となる顔ぶれはほぼ確定した。また、フォードに関してはユハ・カンクネンの残留が決定しており、さらにチーム離脱が有力視されていたディディエ・オリオールのトヨタとの2年契約が公表されたことから、残るはミツビシとスバルのナンバー2が誰になるのかという点に絞られてきた。

まず、ミツビシのナンバー2として、つまりバーンズの抜けた穴を埋める存在として有力視されているのが現トヨタのフレディー・ロイクスだ。彼とTTEの契約は今年いっぱいまでとなっており、ロイクス自身、これまでTTE以外にもミツビシやスバルと積極的に交渉を行ってきていた。中でもバーンズの移籍が確実視されていたミツビシは、ロイクスをサポートしているマールボロのスポンサーマネーの存在もあり、特に熱の入った交渉を行っているようだ。問題は、オリオールを確保することに成功したTTEがロイクスに契約のオプションを強要するかどうかだが、ロイクスにとっては再び第3のドライバーとしてカローラでスポット参戦するよりも、フルタイムで来シーズン走るほうが望ましいはずだ。

ロイクスとの契約が流れてしまった場合、ミツビシは現トヨタ・フィンランド/HFグリフォーネのマルクス・グロンホルムと契約を結ぶことになるだろう。彼は先に行われたラリー・フィンランドでSS最速回数が最も多く、今年のスウェディッシュ・ラリーにトヨタからワークスノミネートで出場した、トマス・ラドストロームよりももっぱら評価が高い。そして、そのラドストロームにはセアト加入のウワサがある。

また、スバルに関しては、ナンバー2として現フォードのブルーノ・ティリーを起用する可能性が高まっている。とはいってもフルタイムでの起用ではなく、経験がモノを言うスウェーデンやフィンランド、さらに場合によってはRACでも北欧出身のドライバーを起用することになると思われる。そして、ピエロ・リアッティはスバルから放出されることがほぼ確実で、彼はカンクネンの代役としてフォードからターマックイベント数戦に出場するしか出番はなさそうだ。

なお、来季中には4WDマシンを投入する計画のヒュンダイだが、ケネス・エリクソンの残留は決定。もう1台のマシンには今年スポットで乗ったコリン・マクレーの弟、アリスターが乗る公算が高い。

CART 近年にないドライバーの移籍 エンジンやシャシーの変更も多そうだ

PJ・ジョーンズはパトリック・レーシングへ移籍 日本人の服部尚貴、服部茂章のコンビもCARTにステップアップしそうだ

現在発表されているスコット・プルエットのアルシェロ-ウエルズ、マックス・パピスのチーム・レイホールへの移籍(P24参照)の他に、バンクーバーで突然発表されたのが、PJ・ジョーンズのオール・アメリカン・レーサーズからの離脱だった。PJはバンクーバーでのレースを最後にAARのマシンを降り、次戦のラグナ・セカからAARの空いたシートには、ローラのF1参戦時のドライバーで、同チーム解散後にはインディ・レーシング・リーグ(IRL)に1年間参戦していた、ビンセンツォ・ソスピリ(イタリア)が搭乗することが明らかにされた。PJは来シーズン、パトリック・レーシングに移籍し、スコット・プルエットの離脱でできたシートを埋め、アドリアン・フェルナンデスとともにフォードエンジンを使って戦うこととなりそうだ。

ふたりの日本人インディライツドライバーにも、動きがありそう。まず服部尚貴だが、来年度CARTチームにステップアップするのは間違いなさそうだ。そのチームについては、バンクーバーではウォーカー・レーシング、タスマン・モータースポーツと、ふたつのホンダエンジン使用チームがパドックでのうわさに上っていた。一方の服部茂章もCARTへのステップアップを計画し、現在数チームと交渉中とうわさされているが、交渉先のチームなどは明らかになっていない。

この他、デラ・ペンナ・モータースポーツがエンジンをフォードからトヨタにスイッチか? ウォーカー、パトリックがシャシーをスウィフトに変更か? など、多くのうわさが飛び交っていた。

'99CART予想エントリーリスト

チーム	ドライバー	マシン・エンジン	タイヤ
チップガナッシ・レーシング	J.バッサー	レイナード・ホンダ	FS
	G.ムーア?/G.ド・フェラン?	レイナード・ホンダ	FS
チーム・ペンスキー	A.アンサーJr	ペンスキー・メルセデス	GY
	A.リベイロ	ペンスキー・メルセデス	GY
ウォーカー・レーシング	G.ド・フェラン	レイナード・ホンダ	GY
	服部尚貴?	レイナード・ホンダ	GY
ニューマン・ハース・レーシング	M.アンドレッティ	スウィフト・フォード	GY
	C.フィッティパルディ	スウィフト・フォード	GY
チーム・レイホール	B.ハータ	レイナード・フォード	FS
	M.パピス	レイナード・フォード	FS
ホーガン・レーシング	JJレート	レイナード・メルセデス	FS
デラ・ペンナ・モータースポーツ	R.ハーン	スウィフト・フォード	FS
	服部茂章?	レイナード・メルセデス	FS
ペッテンハウゼン・モータースポーツ	H.カストロ-ネベス	レイナード・メルセデス	GY
	服部茂章?	レイナード・メルセデス	GY
バックウエスト・レーシング	M.グージェルミン	レイナード・メルセデス	FS
	M.ブランデル	レイナード・メルセデス	FS
パトリック・レーシング	A.フェルナンデス	レイナード・フォード	FS
	PJ.ジョーンズ	レイナード・フォード	FS
タスマン・モータースポーツ	T.カナーン	レイナード・ホンダ	FS
	服部尚貴?	レイナード・ホンダ	FS
アルシエロ-ウェルズ・レーシング	S.プルエット	レイナード・トヨタ	GY
チーム・グリーン	D.フランキッティ	レイナード・ホンダ	FS
	P.トレーシー	レイナード・ホンダ	FS
フォーサイス・レーシング	G.ムーア	レイナード・メルセデス	FS
	P.カーペンティア/A.タグリアーニ?	レイナード・メルセデス	FS
デイビス・レーシング	A.メイヤー	ローラ・フォード	GY
オール・アメリカン・レーサーズ	A.パロン?/V.ソスピリ?	イーグル・トヨタ	GY
ペイトン・コイン・レーシング	M.ジョルダインJr?/S.パエゼ?	レイナード・フォード	FS
ヨハンソン・モータースポーツ?	G.スミス?	?・?	?


ボビー・レイホールの引退、アレックス・ザナルディのF1への移籍で来季に向けて、空いたシートが増えた

トップドライバーがもてぎで大バトル NASCARのエントリーリストを発表

9月2日、NASCARオフィシャルは、11月22日にもてぎのオーバルコースで開催される「コカ・コーラ500K」の暫定エントリーリストを発表した。

日本でのオーバル初開催となるこの「コカ・コーラ500K」では、ウインストン・カップシリーズから14名、ウインストン・ウエストシリーズから5名、ブッシュシリーズから3名、クラフトマントラックシリーズから2名の来日が現時点でエントリーされている。若干ではあるが、この他にも数名の追加エントリーがあるもよう。

オーバルでの迫力満点のレースを日本で初体験できるのは当然のことながら、親子での参戦となるデール・アーンハート&アーンハートJr(ブッシュシリーズ・ポイントリーダー)、昨年は残念ながら登場しなかったジェフ・ゴードンの再来日など、もてぎでの見所は数多い。また、昨年の鈴鹿を制した、マイク・スキナーが「当然今年も勝ちに行くよ」と語っているように、本場アメリカと同じ迫力をもてぎでは味わえるはずだ。

日本人では福山英朗、中谷明彦、土屋圭市、脇田一朗の4名が今年も参戦を予定。過去2年、鈴鹿ではいい走りを見せていただけに、オーバルでの彼らの活躍にも期待したい。


オーバルならではの迫力のあるバトルが展開されるはずだ

The NASCAR Thunder Special
Motegi Coca-Cola 500 ENTRY LIST

ドライバー	出場シリーズ
R.ピックル	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
J.バートン	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
G.ボーディン	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
D.アーンハート	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
B.エリオット	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
J.ゴードン	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
B.ハミルトン	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
D.ジャレット	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
S.マーリン	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
J.メイフィールド	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
M.スキナー	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
K.ウォレス	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
R.ウォレス	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
M.ウォルトリップ	NASCAR ウインストン・カップシリーズ
J.デービス	NASCAR ウインストン・ウエストシリーズ
S.ガイロード	NASCAR ウインストン・ウエストシリーズ
B.ジリランド	NASCAR ウインストン・ウエストシリーズ
G.スミス	NASCAR ウインストン・ウエストシリーズ
K.ターナー	NASCAR ウインストン・ウエストシリーズ
K.ハービック	NASCAR クラフトマントラック/ウインストン・ウエストシリーズ
R.ケアーリ	NASCAR クラフトマントラックシリーズ
D.アーンハートJr	NASCAR ブッシュシリーズ・グランドナショナルデビジョン
D.グリーン	NASCAR ブッシュシリーズ・グランドナショナルデビジョン
L.ホーバー	NASCAR ブッシュシリーズ・グランドナショナルデビジョン
福山　英朗	NASCARライセンス取得
中谷　明彦	NASCARライセンス取得
土屋　圭市	NASCARライセンス取得
脇田　一輝	NASCARライセンス取得

F1日本グランプリに九州から出発のバス観戦ツアーメンバーを募集中

このところハッキネンとシューマッハーのタイトル争いも白熱、無限ホンダエンジン搭載のジョーダンが1-2を決めるなど、今年も開催が待ち遠しいF1日本GP。現在、西鉄旅行がその日本GPに、唯一九州から出発するバスツアーのメンバーを募集している。

10月31日(土)の夕方福岡をバスで出発、翌11月1日の朝に鈴鹿サーキットに到着してF1を観戦し、翌朝福岡に帰ってくるという日程。ホテルなどには泊まらず、行き帰りの車中で2泊することになる。料金は自由席で大人3万7800円、中・高校生3万4800円、子供3万3800円。また、G指定席券付きの場合は、大人5万2800円、中・高校生4万8800円、子供4万6800円となっていて、どちらのツアーとも、バスツアーならではの低料金が魅力。

ツアー内容、時間などの詳しいことは、西鉄旅行バスハイクセンター、担当杉本まで。

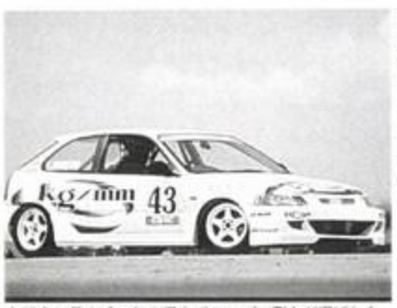
☎092-741-4952

ケージーエムが自らのチームを設立し来季のスーパー耐久シリーズに参戦

これまでWRCやフォーミュラ・ニッポン、全日本F3などのトップカテゴリーで活躍するチームのサポートを続けてきたスプリングメーカーのケージーエム(kg/mm)が、来季のスーパー耐久シリーズ、クラス4に自らのチームで参戦することになりそうだ。

これに先がけ8月29日に行われたシビックインターカップ第5戦には、この参戦に向けた先行試作車が、F4で活躍する本庄康幸のドライビングにより実戦投入された。このチームは、メンテナンス等はもちろんオリジナルパーツの開発も行い、得意分野のスプリングだけではなくサスペンションなども手掛けていくという。さらに、来季に関してはこれらの開発と熟成にあて、その後はパーツの販売、サーキットでのメンテナンス等、サポート体制も充実させていく予定となっている。

来季の詳しい体制に関してはまだ未定だが、EK型のシビックを使用し、ドライバーのひとりとして本庄が内定しているという。



市販車に最も近いとの理由でスーパー耐久が選ばれた

SPOT NEWS

●スーパーテックは来季のエンジン供給チームを最大3チームとすることを明言。これにより既に契約を発表しているベネトン、BARとメカクロームとの2年契約を結んでいるウイリアムズ以外のチームがスーパーテックを搭載する可能性は低くなった。一部にはウイリアムズが来季からフォードV10を使用し、残ったメカクロームをアロウズが搭載するというううわさもあるが、実現の可能性は低そうだ。

●アロウズがペドロ・ディニスの引き留めに苦心している。現在、巨額のスポンサーマネーでチームの財政を支えているディニスは、さらに上のクラスのチームへの移籍を望んでおり、これをバーニー・エクレストンがプッシュしているというううわさ。ただし、これまで交渉を続けてきたといわれるジョーダン、スチュワートが次々とドライバーを発表し、既に中堅チームの残りシートが少なくなっていることから、ディニスのアロウズ残留の可能性が再び高まっている。

●ミナルディは来季もカスタマー仕様のフォードV10を使用することになりそうだ。これはアロウズのメカクロームV10獲得が難しくなり、アロウズV10(実質的にはハートV10)が余る可能性が無くなったため。早ければ数週間中にもフォードとの契約更新が発表される見通しだという。

●スチュワートGPをワークスサポートしているフォードが、2チーム目へのワークスエンジン供給を検討している。これは「今季のスチュワートの成績がフォードV10の実力を反映しているとはいえない」という認識によるもので「条件さえ整えば、実力のあるチームにエンジンを供給する可能性はある」とフォードのマーティン・ウィトカーは語っている。

●TWRボルボでBTCCに参戦中のジャンニ・モルビデッリがCARTへの転身を考えているようだ。「既にいくつかのチームと交渉している。CART以外にF1テストドライバーの話もある」とモルビデッリは語っている。

●クロスカントリーラリーFIAワールドカップ第7戦として9月17日にスタートを予定していたマスター・ラリーは、ロシアの金融不安に関連する問題から中止となることが決定。その旨が9月2日付けのリリースで発表された。

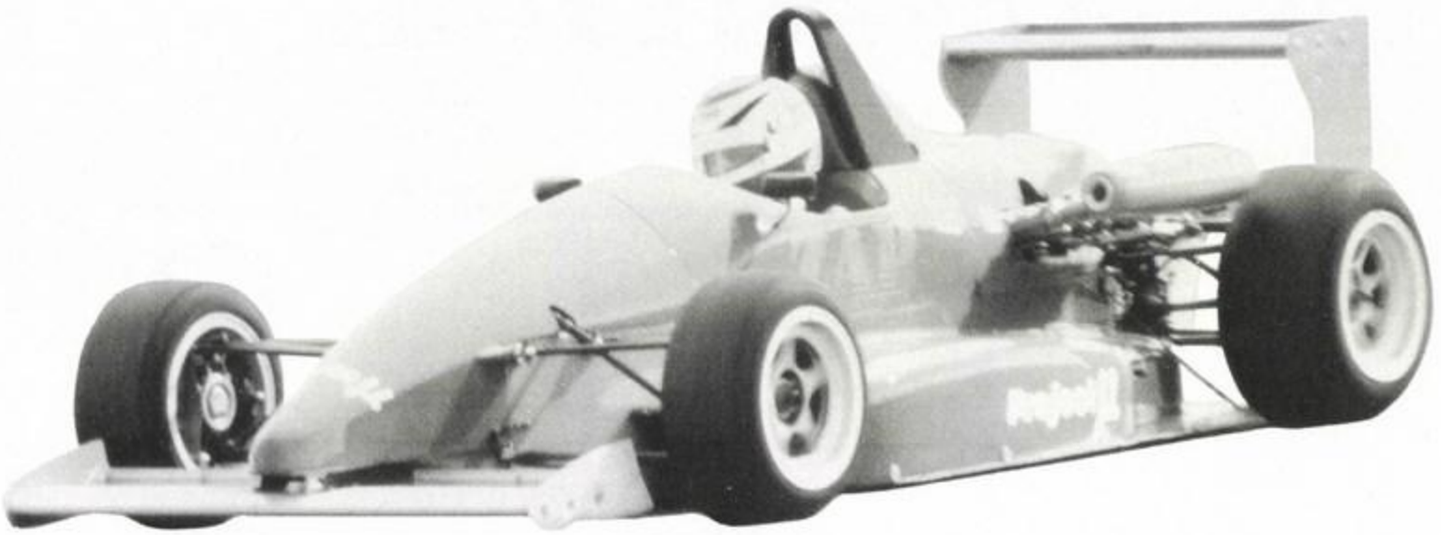
●9月23日、十勝スピードウエイでは生産中止から10年が経った今でも根強い人気を誇っているAE86によるサーキットミーティングを開催する。参加料金は1万4000円より(見学料金は大人1000円)。なお、当日は特別ゲストとして実際にAE86で戦った、土屋圭市選手と織戸学選手が参加する。詳細は、十勝スピードウエイ
☎0155(52)3910

●全日本F3第9戦仙台で行われたエントラントミーティングにおいて、ラルトがF3でのシーケンシャルミッションの使用をFIAに申請しているという話題が出た。これは日本側のこの問題に対する回答をどうするか、という点で議題となったもののようだが、来季以降に向けてラルトがF3用シャシーを製作中で、その目玉としてシーケンシャルの採用を考えているのではないかという憶測がパドックでは主流であった。

●イエローハットレーシングから全日本F3に参戦しているダレン・マニングだが、現在マカオGPに参戦するべく、イギリスで在籍していたスピードスポーツレーシングチームと交渉中だという。もし実現すれば、マカオでは日本で使用しているHKSエンジンではなく、ニール・ブラウンがチューニングした無限を使うことになるだろう。

●10月18日、三菱自動車王子営業所(☎03-3913-5401)で、篠塚建次郎のトークショー&サイン会が開催される。当日は、他にも97年に日本人初優勝を遂げた際のパジェロT-2や、96年の1000湖ラリーでトミ・マキネンが駆って優勝したランサー・エボリューションIIIの展示なども行われる。

What we are proud for is that we alwayshave a clean race and
we have maintaining this policy ever since.
As a result we have created a lot of champion racers.
We as a team ZAP SPEED will challenge the rivals aggressively
in a clean battle but it may turn out to be a dog fight race.
However the result will tell us the answer,to victory.
Which will be engraved in each and everyone's soul.





私達が誇れることそれは常にクリーンなレースをしてきたこと。
その結果として多くのチャンピオンを輩出したこと。私達ザップスピードはライバル達に
アグレッシブにしかもクリーンなドッグファイトで挑戦し続けてきた。
我々の姿勢は勝利のリザルトと供に皆の胸に刻まれて行くだろう。

ZAP SPEED™

ドライバーズ オーディション開催

ZAP SPEED 戦績

1997年度
東北FJシリーズチャンピオン獲得
もてぎFJシリーズチャンピオン獲得
筑波FJシリーズチャンピオン獲得

1998年度
関東F-4シリーズチャンピオン獲得
もてぎFJシリーズチャンピオン獲得
筑波FJシリーズチャンピオン獲得
東北FJシリーズランキングトップ

上記の圧倒的成績を御覧になれば、プロドライバーを目指すにはこのオーディション合格が最も近道である事をお分かり頂けると思います。



VIDEO PRESENT!

参加希望者には、ZAP SPEEDの全てを紹介した
「ZAP SPEED PROMOTION Vol.1」を
無料にて差し上げます!
なお数に限りが御座いますのでお早めに
お申し込み下さい。

参加資格

普通免許を所持している、運転に支障きたす疾患のない者。

開催日時
受付締切 10月 5日
実技審査 10月16日

主催：株式会社 ザップスピード　共催：有限会社 志恩企画
協賛：株式会社 和光ケミカル WAKOS

お申し込み・お問い合わせ

株式会社ザップスピード東京事務所
〒171-0022 東京都豊島区南池袋 3-18-35 OKビル1F
TEL.03-3989-8890

インターネットでも受付しております。
http://www.zap-speed.com/

COLUMN SCRAMBLE

モータースポーツ
最前線から

御堀直嗣

Naotsugu Mihori
9月24〜27日に、仏でミシュランが開催するエコロジカル・ラリー「ビバンダム・チャレンジ」に、ドライバーとしてEVミゼットで参戦。94年の電友一号に続く、EV海外挑戦第2弾。結果はいかに？

エコタイヤGPに参加してみませんか

台風4号の接近で富士のフォーミュラ・ニッポンは中止となったようだが、25台の手作りEVが参加し、1時間耐久レースを戦った日本EVフェスティバルは元気に開催された。雲の流れを見ながらタイムスケジュールを1時間繰り上げたところ、雨が小降りになるという幸運にも助けられた。

それでも日本自動車研究所（JARI）の高速周回路は、完全なウエットコンディションである。なかには電気系に不安を抱え棄権を申し出たチームもあったが、とにかく皆はヤル気満々だった。当然スタート前にはドライバーズミーティングを行い、競技そのものを行うかどうかの協議を皆でした。参加者の多くは、途中で赤旗が出されるとしても、自分たちの手で1年をかけて作り上げたEVをとにかく1時間レースという競争の場で試したいと、熱っぽく語った。その熱意にぼくらは圧倒された。ぼくら主催者と参加者は互いに顔見知りであり、信頼関係で結ばれている。そのうえ彼らとて、参加者でありながらこのイベントの主催者でもあるのだ。なぜなら自分たちのコンバートEVが収められている仮設テントは、彼ら自身で建てたものだからだ。

日本EVフェスティバルの特徴は、すべてが手作りであること。スタッフは午前4時に、ボランティアであり同時に参加者である皆も朝の5〜6時には会場に集合し、設営を行わなければならない。一方スタッフである我々も参加者になる。デモンストレーション走行のマシンをドライブしたり、クラブ代表である館内端の場合、今年の出し物は「Eボー」だった。スケートボードに電気モーターを動力とする駆動輪を取り付け、手元のリモコンでパワーを調整しながら走らせる。ガソリンエンジンとハンドルを取り付けたボード状の乗り物は以前からあるけれど、Eボーの場合ハンドルはなく、通常のスケボーと同じように自分の体でバランスを取りながら走るのだ。

そのように、主催者側であるスタッフも自らの楽しみをフェスティバルに持ち込み、皆に披露する喜びがある。だから雨を突いてスタートしたコンバートEV1時間耐久ディスタンスチャレンジも、皆の意思さえまとまれば、あとは何も危惧することはなかった。ゴールまであと5分というところで大粒の雨が降り出したが、それも劇的ゴールを迎えるための感動的演出となってくれた。

表彰台に上ったのは、新しい顔ぶれだった。コンバートEVは、まず計画する楽しさがあり、手作りの楽しさがあり、それを熟成し、持っているポテンシャルを100%引き出せるように仕上げる楽しみがある。その順を追って、それぞれのコンバートEVは次第に力をつけていく。だから毎年新しいヒーローが生まれるのだ。

電気レーシングカート（ERK）のジムカーナは、ウエット路面にもかかわらずレインタイヤを持たない参加者がほとんどという始末。そこでタイム計測は行うものの非公式競技とすることで、競争というプレッシャーを感じることなく、皆は思いっ切りドリフト走行を楽しむことになった。

今回の目玉は「エコタイヤ・グランプリ」だ。タイヤの転がり抵抗はクルマの燃費に大きな影響を及ぼす。それを頭では知っていても、果たしてどのくらい違いがあるのかは実は知られていない。それを体験してみようという趣向だ。「エコ太郎」と名付けた動力を持たないシャシーにタイヤを取り付け、1mの高さのスロープから転がり下ろす。そして何m先で止まるかを競うのだ。今回は、ノーマルタイヤ、グリーンタイヤ、空気圧を減らしたタイヤの3種類で実施。それぞれのメートル数をクイズにして、参加者全員で走行距離を予想した。結果は、ヒミツ！　ところで、皆もこのエコタイヤ・グランプリに参加してみてほしい。自分のクルマに装着されているタイヤと燃費の関係が一目瞭然だ。

EVでなくても、燃費の良い走りは地球環境にフレンドリーなのだ。エコタイヤGPの開催日が決まったら、また連絡するよ。



最近、いいトシこいてポケットピカチュウにハマっている。以前にも書いたが、体重が長年理想としてきた数値をさりげなく超えてしまったんでなんかしなきゃいけない、けどジムとか通ってる時間はないし……というわけで、手っ取り早く歩く距離を増やしてみようと考えたのだ。それには万歩計とか必要だなと考えていた矢先に、遭遇してしまったのだ、そいつとね。

場所は羽田空港。おあつらえ向きに、某航空会社のピカチュウ号だかなんだかが窓の向こうに見える売店で堂々と。なんだかなぁと一瞬ためらいつつも、まぁ飽きたら親戚のガキにでもくれてやればいいし、うまくすればツカミにもなるだろうと（誰へのだ！）軽い気持ちで購入したのだが、これが意外に面白い！　歩いた分だけピカチュウがいろんなことをし始めるし、じゃあもっとなんかやってもらおうと自分ももっと歩くようになるわで、意外にこれが飽きないし、イイ。笑っちゃうのは、たまにしかやんないんだけど、ピカチュウがカートに乗ってたりするんだよ！　あとヨーヨーとかタコ上げとかやってて、ああ、コイツ意外に多趣味なんだな、なんてひとりで微笑んでいたりするのはちょっとウス気味悪いかもしれない

三田正二

Shoji Mita

やや取材疲れの体も、札幌で味噌ラーメン、東京に戻って丸金ラーメンを食べて元気になった三田さん。あと、訳あって古い60〜70年代のラリーの資料（リザルトなど）を探しているそうです。

祝！　プレイドライブ創刊30周年

僕がラリーというものを身近に感じるようになったのは、プレイドライブという中綴じの雑誌を見るようになってからだ。オベ・アンダーソンがモンテカルロ・ラリーに勝ったころだから、たぶん71年ごろから講読していたと思うが、当時はドライブ記事なんかも出ていて現在のPDとは随分雰囲気が違っていた。でも、その中にあるPDラリーというコマ地図によって走る模擬ラリーで、ラリーというものの初歩を教わったような気がする。

当時、友人たちはほとんど免許証を持っていて、僕も遅ればせながら71年に免許を取った。初めて買ったクルマはホンダのN360。あの空冷エンジンを載せたFFの軽自動車だった。これでPDラリーのコースや、丹沢のヤビツ峠や秩父の林道をよく走ったものだ。やがてクラブに入って73年にB級ライセンスを取り、ナビゲーターを数戦体験し（クルマ酔いなんかでほとんど役に立たなかったが）、ドライバーとして初めて出たラリーは75年のDCCS主催のミニカー・ラリー。軽自動車だけのユニークなラリーだったが、これに空冷のホンダZで出場し、これが大胆にも準国内レベルのラリーだった。

横浜のカーメイトで購入したラリー用の足まわりだけを取り付けただけの、よくもあんなせこいクルマで出場できたものだ。まぁ結果は最初から見えていたようなもので、ナビが僕の下手クソな運転に酔ってダウン。そしてエンジンをあまりにも回し過ぎてクルマもダウンしてしまった。

こんなほろ苦いラリー初体験のころの、僕の憧れは日本アルペンラリーだった。そのレポートを例のPDやオートスポーツ、今は亡きオートテクニックで食いいるように見ていたのが懐かしい。もちろんアルペンラリーに出場できるほどドライビングも上達しなかったし、過酷なラリーを走り切れるほどのクルマもなかった。結局、アルペンラリーは最後の18回大会のスタートを東京プリンスに見に行くだけで終わった。

あれから、23年。このアルペンを懐かしむような「ヒストリック&ラリーレプリカ　アルペンミーティング98」というイベントが、8月8〜9日に長野県で行われた。僕は、既に全日本ラリー選手権や世界ラリー選手権という憧れの対象だったラリーは、取材する側としていつも身近にある。ただアルペンラリーだけは、ただの1回だけスタートを見ただけで終わってしまい、参加したいという憧れは永遠に実現されないまま残っている。こんなこともあってひそかな期待を持って、アルペンミーティングに出掛けることになった。

イベントには、当時のアルペン競技長渋谷道尚氏ら、当時の重鎮が顔を見せたのは感慨深かった。さらに当時からPDラリー（今はクイジーマップと言うらしい）を作っている尾針得介氏が、当時のPMC・Sのレーシングスーツ姿で登場したのにはいたく感激した。PDラリーでラリー界に足を踏み入れた（大げさか）僕にとって、氏の話をまたも感慨深く聞き入ってしまった。

あのコマ図でそこらじゅうのコースを走りまくった青春時代のことを今でも懐かしく思う。でも、取材でやってきた僕にとって、尾針氏にはこんな私的なこと言い出しにくく、「まぁ、いいか」とついに言わずしまいとなった。

当時のPDはくず屋に出してしまったが、最近懐かしくなって再び古本屋で探し求めている。忘れかけていた僕の青春時代を確かめるかのように（すごく年とったからねー）。

最近買い戻した中に71年の11月号がある。そして、期せずして30周年記念号となるPDの10月号は再び同じ判形の中綴じとなった。僕をラリーに導いてくれたPDに大いに感謝し、末永く発刊され続けることを切に願う。

秦直之

Naoyuki Hata

コラム中でファンレターがほしいと訴えたところ、なんと2通きました！　それを渡したときのあの奥さんのうれしそうな顔。でも、貝島ネエさんのところには3通きたと言って悔しがってもいました。

ピカチュウと異常気象の相関関係について

が、ほっといてほしい。

ま、そんでサーキット行ってどのくらい歩いているかというと、1日でゆうに1万歩はいっちゃうのね。これが多いのか少ないのか分からないけど、ちょっとは健康になった気がするってモンだ。ま、その分、暴飲（暴食はない）とか、昼夜ひっくり返った平日の不摂生原稿書きで相殺されているとも思うけど。ってなことしてる間に、な〜んとなく夏は終わってしまった。もともと夏なんて好きじゃないし、どうだっていいんだけど、気になるのは今年の異常気象だ。変だったよねぇ。エアコンを衝動買いさせてしまうほどメッチャ暑かったと思えば、信じられないぐらいの大雨が降ったりとかね。あと霧も少々出たな。ということは当然、取材にも支障をきたす（それでも頑張って1日1万歩パドックを徘徊しまくっていたんだから、それはそれで自分が偉いとも少しだけ思う）。

ちょっと7月からの週末の天候を振り返ってみることとしようか。第1週は鈴鹿のFポン。これはクソ暑。確かシビックのタイヤが3周でタレたはずだ。第2週はハイランドゴールデンカップ。ここでは雨と霧に見舞われた。おかげでFTは中止に。まぁ、泣く子と霧にはかなわないですな、今の御時世。第3週は十勝24時間で、ここの日中はまずまず過ごしやすかったんだけど、夜になってまた霧が出て、確か2時間近くセーフティーカーが入ってる。第4週は美祢のJTCCではまぁまぁの天気。ただ土曜に少し雨降ったけどね。

で、8月。第1週は菅生のFポンで、こん時は決勝が雨だった。第2週は富士のGT、予選の最中に雨がぽつぽつきたぐらい。あ、F4の予選では少し霧も出たっけ。第3週はTIのJTCCで、決勝日がこの夏2回目のクソ暑となる。第4週は鈴鹿1000km……じゃなくて、僕は美祢の西日本フレッシュマンに行ってたんだけど、ここは朝にちょっと雨がコース濡らしたぐらいで、暑りの過ごしやすい一日だった。が、しかし悪天候ラッシュのとどめは、何と言っても第5週の富士Fポンで刺す。まだ記憶にも新しいとは思いますが、あの東日本地区を襲った大雨の日ですよ。ありゃもうすごかったなんてモンじゃない、壮絶のひと言に尽きるんじゃないかな。

しかし、あの日、決勝の中止を早々と決めたのは大英断だと思うよ。道路なんて東京方面に戻ろうとしたら、あっちこっちが通行止めなんだもの。最初246号線がダメになって、次が東名。そのうち、なんでも箱根界隈もバンクして、唯一残った中央も午後から止まったっていうモンね。僕？そりゃもう中央で帰りましたよ、思い切って。おかげさんで昼前にはウチに帰ってて、せっかくの日曜を有効に過ごせないままボ〜ッとしてました。

でさ、こんなにスンナリと帰ってこれたわけじゃない？　こりゃ日ごろの行いの良さなんて勘違いしてたら、9月第1週のハイランドS耐の帰り、東北道の対面通行のトコでまんまとやられた。しかも、この日の天気は途中から大雨。それもサーキットのまわりだけね。あ〜あ。冬はどうなる？

5th Column

Tells you a true story

Nigel Roebuck

5thコラム―ナイジェル・ルーバック

「自動操縦F1」

[Formula 1 on autopilot]

マクラーレンのトラクションコントロール
フェラーリのブレーキシステム、etc.etc.……
F1のハイテク技術はとどまるところを知らず
ドライバーの貢献度は年々少なくなっているようだ
そのうち、ダミー人形が運転席に納まり
自動操縦のF1マシンが登場するかもしれない

翻訳／見田　豊(Quality Translation)
Photo/Kenji Sawada

フェラーリの“吸引力”にはいつもながら驚かされる。ハンガリーGPでミハエル・シューマッハーが勝利を収めたその直後、我々は、ほとんど恍惚状態で狂喜乱舞する観衆を再び目にすることになった。“フェラーリの逆襲”を絵に描いたような一戦となったが、コースを離れての両チームの確執もここにきて新たな段階を迎えている。マラネロの“赤シャツ同盟”はこの週末、口を開けばマクラーレン・メルセデスに対する非難に終始した。いわく、「ロン・デニスはいいかげんに黙るか、さもなければ訴えられることを覚悟すべきだ」。うんぬん。

事の発端というのはこうだ。オーストリアGP終了後、マクラーレンのボスがフェラーリのモーターホームに出向き、F300の一部――正確にはブレーキングシステム――に規則違反の疑いがあるとのチームの見解を伝えた。

すると、次のレース、ホッケンハイムで、フェラーリのベースががくりと落ちたではないか。あるうがった意見によれば、デニスがジャン・トッドに電話をかけたことがシリーズの流れを大きく変える契機になったという。実際に異議が提出されたわけではないが、場合によってはそうする用意があるとのロンの“脅し”が功奏した格好である。

先週、トッドは、いっそのこと異議申し立てを行ってくれた方がどれほどすっきりしたかしれないと漏らしている。そうすればすべてが白日の下にさらされ、痛くない腹を探られる心配もないというわけだ。次いで木曜日、FIAの記者会見ではシューマッハーがこんなことを言った。つまり、自分はこれまでただの一度も違反とされるようなシステムを使用したことはない。そういう疑いをかけられるのはこれが初めてのことではなく――94年、ベネトン在籍当時の疑惑をお忘れではないだろう――、慣りを覚えると同時に、心から傷ついている……。

翌日行われたもうひとつのFIA記者会見では、ベネトンに続きフェラーリでもシューマッハーのエンジニアを務めているロス・ブラウンが、マクラーレンにさらなる攻撃の火の手を浴びせた。デニスの主張は「陰険であるだけでなく、悪意に満ちている」というから相当なものだ。

一方、ロン・デニスも防戦に大わらわ。土曜の午後にプレス説明会を開催、こう切り出した。

「今から10年か15年も前には、紳士協定とも呼ぶべき申し合わせがチーム同士の間に成り立っていた。他チームの装備に何かしら規則違反の疑いが持たれたときは、直接相手に対して疑問をぶつけるということをやったものさ。両者の間で話し合いがまとまれば、それなりに納得のいく手を打ってもらえる。万一話し合いが不調に終わっても、それから異議申し立てという手続きを踏めば、相手方も背後から撃たれたような気分を味わわずにすむじゃないか」

しかしながら、情けないことにその“紳士協定”も今ではすっかり廃れてしまったとデニスは続ける。

「そんなこともあって、ブラジルGPを前にルカ・モンテゼモロとある約束を取り交わしたのだ」とデニス。

「少なくともフェラーリとマクラーレンの間では、この“紳士協定”を復活させようということになったのだ。だからインテルラゴスのときには、フェラーリから前もって、ウチのブレーキングシステムに関して異議を申し立てるつもりである旨の断りがきた。その週末は、結局このシステムは使わずにおいたよ。その後、システムが合法なのか非合法なのかを審査する段になって、既に皆さんご存じのように、当初我々がFIAから受けたガイダンスとは全く逆の結論が導き出されることになったのさ」

しかしオーストリアでは、その立場が完全にあべこべになってしまった。今度はマクラーレンがフェラーリのブレーキングシステムに難癖をつける番。さっそくデニスは、異議申し立てを行う用意があることをトッドに伝えたという。

「ビデオを巻き戻せば一目瞭然さ」と土曜日のデニス。

「コーナー入り口で逆のホイールがロックしているのが分かるはずだ。本来ならば負荷のかかっていない車輪がロックするはずなのに、加重がかかっている車輪がロックしているのだ。ただ、今現在はシステムの最適化が進んだのか、あるいはどこか変更を加えたのかもしれないが、少なくともレギュレーションに抵触しているといった兆候は見あたらない」

それにしても、なぜブラウンがこの期に及んでトラクションコントロールのことを持ち出すのか、さっぱり訳が分からないとデニスは言う。まるでマクラーレンがフェラーリにそういう嫌疑をかけたみたいではないか？

「何度か行った話し合いの最中、トラクションコントロールのことが話題になったのはただの一度しかない。それも、コイツを取り締まるのは――不可能ではないにしろ――とんでもなく難しいという、誰でも思い当たる事実を話したにすぎないのだ。こっちが問題にしているのはブレーキングシステムであって、トラクションコントロールではない。それはトッドだって分かっているはずなのに……。

少なくともマクラーレンに関する限り、一連の交渉はごく自立たないように、極力秘密を守って進めてきたつもりだ。もちろん、マスコミに漏らすようなこともしていない。ところがフェラーリはそうではなかった。ウチは、記者会見でそういうことを話題にしたことさえなかったのにね」

この週末には、我々の不安をさらにかき立

規則というものはそれを
守ろうという気持ちが
ない限り、必ず破られる

純粋なレースファンとして
ハイテクギズモの再来は
心底避けてほしいと思う



てるある観測が持ち上がっている。93年を最後にFIAが禁止を決定、以後導入が見送られている（はずの）〝ハイテクギズモ〟が来季から再び解禁になるらしいというわさである。その理由というのがふるっている。FIAの方でどうにも効果的な監視方法が見つからないから、なのだそうだ。

規則というものは、それを守ろうという気持ちがない限り、必ず破られる。違法精神という高貴な心のありようをはなから放棄してしまったかのような、なんとも寒々しい理由ではある。

シューマッハーは、この点について以下のような卓見を披露している。

「何が許されて何が許されないのか、そのあたりのガイドラインがはっきり決まっていないと、いつだってエンジニアは物事を自分の都合のいいように解釈し、なんとかして相手の優位に立とうとする。トラクションコントロールにしても同じことだ。それとほとんど変わらない働きをするけれども、トラクションコントロールではない。そういうものが必ず現れるのさ」

ほら、これだ。何かというと話をトラクションコントロールの方に持っていこうとしている。

「結局のところ、こういうことになるんじゃないのかな」とミハエルが締めくくる。「自由にやらせてしまった方がお金の節約にもなるし、物事が簡単明瞭になるじゃないか」

つまり、すべてを5年前の〝何でもあり〟の状態に戻せということらしい。

FIAに対するこうした圧力が今後も高まるようだと、マックス・モズレーの立場は必然的に微妙なものにならざるを得ない。彼がFIA会長に立候補するに当たって掲げた施政方針の根幹を成す部分に、いわゆる〝ドライバー支援装置〟に相当するものを最小限にとどめようという発想があったからだ。

タイトコーナーからの脱出で、ドライバーはアクセルをとにかく床まで踏みっぱなしにしていれば、あとはコンピュータが後輪にかける最適のパワーアウトプットを計算して、自動的にアクセル開度を調節してくれる。たとえ雨の路面でも。そんなシステムを〝ドライバー支援装置〟と呼ばずに、いったいほかに何をそう呼べるのか？　イエス、トラクションコントロールとはそういう働きをする装置なのだ。

仮に、トラクションコントロールが（あるいはその他の装置が）ドライバーが行うべき何らかのスキルを肩代わりしたとしても、優秀なドライバーは依然として優秀なまま存在し得るはずだとシューマッハーは主張する。それは確かにそうだろう。しかし、それだけドライバーの貢献度が減るということについて、彼は何ら痛痒を感じないのだろうか？　私など憤慨に耐えないほどの口惜しさを覚えるのだが、素人である私の意見などこの際どうでもいい。

93年当時、最も強硬にこれに反対したのがアラン・プロストとアイルトン・セナのふたりだったと聞けば、少しは議論の性質が分かっていただけるのではないかと思う。

「スロットルコントロールは、ドライバーの技術を芸術の域に押し上げる重要な要素のひとつだ」とアイルトンは語っている。「もしコンピュータがこれをやってくれるとしたら、誰もが全く同じになってしまう。もっとも、コンピュータの出来不出来によって差が出るということはあるんだろうが」

F1で規則の裏をかく――ありていに言えば〝インチキ〟のことだ――というテーマが浮上すると、決まって自分はどこそこよりもマシだという、いわば〝目くそ鼻くそを笑う〟手合いが出現する。これは考えてみればおかしなことだ。つまり、F1の世界にインチキというものが全く存在しないのであれば、そもそもこれを監視する必要さえないとも言えるからである。従ってFIAの監視能力に疑いを差し挟むということもせずに済む。そのあたりのことを、果たして連中は分かっているのだろうか？

試みに、既にF1から足を洗った誰かに〝インチキ〟のことについて尋ねてみると、まことに興味深い反応が得られることに気づくはずだ。10年15年たてば既に時効だと言わんばかり、さも愉快そうに当時の――今にして思えば実に他愛のない――裏話を披露してくれる。

問題なのは、すべてが電気仕掛けとなった今日の情勢が当時とあまりにもかけ離れているという点だ。予選終了後の検量に備え、メカニックが大慌てでウイングを付け替えているところや、取り外したそれをいかにも重そうに運ぶ彼らのしぐさを見れば、誰だって何かしらうさんくさいものを感じずにはいられないはずである。

ところが今は、ハイパーリアリティーを自在に操る電脳システムが相手だ。根っからのアナログ人間である私には知る由もないが、コンピュータはあらゆることを可能にすると言うではないか。

ロン・デニスのいうトラクションコントロールに代表されるハイテク装置を、あらためて解禁すべきだという意見は私も分からないではない。そうすることによって、現在パドックを覆う疑心暗鬼が払拭され、陰に日なたに繰り広げられる誹謗中傷の嵐を鎮めることが、あるいはできるかもしれない。しかし、ひとりの純粋なレースファンとして、かかるハイテクギズモの再来を私は心底から忌避するものである。

よもやマックス・モズレーが圧力に屈して変節するとは思わないが、万にひとつということもある。そうならないよう、心から願ってやまない。

今度やったらカオいがめたる

by清原



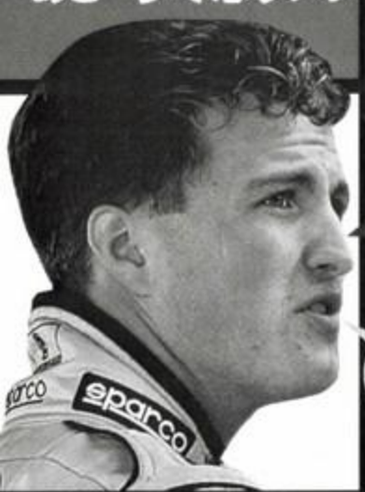
「おーおー、やれるもんならやってみいや
その前にオノレのモミアゲむしったるわい」by薮
それはさておきF1を見れば殴り込みといいながらなんとも中途半端な結末
ハナから止めてくれること計算して殴り込んだ気配もありあり。策士か？

F1グランプリの裏話、こぼれ話とウワサ

GRS

GRAND PRIX STATION

減速→カマ掘り 殴打→出場停止 あと一歩で思うツボ



早く決めてくれない？



オレに言われてもなぁ…

◀「出てくなら払うもん払え」と唐獅子ジョーダンの泥仕合

ヒルの優勝、そしてラルフの２位と初優勝を1-2フィニッシュで飾ったジョーダン。そりゃあ誰もが大喜び。ところが当事者のひとり、ラルフが浮かない顔。どうした？「どうしたもこうしたも、移籍しようにもできない事情があるんだい」だそうだ。違約金を払えというジョーダンに、そんなもんなくても移籍できると主張するラルフ。金にはうるさいジョーダンだけに、事は裁判にまで発展した。

それにしてもこのジョーダンのこだわり。兄貴の方とも昔もめてたことがあったけど、その頑いせじゃあるまいな？　シャンパンファイトは妙にふたりとも真剣だったもんなぁ……。





◀最後のチャンスがパアこの0点は痛すぎる……

あの瞬間とっさに「クルサード、ブレーキ踏みやがった」とか思った人は、たぶん去年の夏には「アレはイギリスの陰謀だぁ」とか考えてたに違いない。

ライバルのハッキネンはとうにいないし「このままいけばタイトル夢じゃない」とか思ってスキがあったかシューマッハー。それにしてもあの後、殴り込むとは恐れ入った。「何で殴り込んだんですか?」「イヤ、ああすると盛り上がるやろ」とか答えれば世界の人気者になれたのに、今やすっかり悪者シューマッハー。別に逆けりゃいいんだけど、ね。

◀これで来シーズンも安泰終盤爆発のヒルのひみつ

後味の悪さが残りそうだったベルギーGPを救ったのは、なんとなんとのヒルの激走。しかも2着にラルフをつれて来てジョーダングランプリの親子丼。いや一荒れた荒れた。

「気が気じゃなかった」とヒルファンをして言わしめる、その景風。ハラハラさせておきながら最後には勝つ、とはまるでスターみたいじゃないか。おめでと。

秋口が近づいてくると途端に調子を上げる助っ人がいるように、最近やたらと調子のいいヒル。「来年の契約条件は残りの成績次第」とか書かれてるに違いない。

OVERSEAS

FORMULA1 WORLD CHAMPIONSHIP
F1世界選手権

DRIVERS

順位	ドライバー/コンストラクター	①オーストラリア	②ブラジル	③アルゼンチン	④サンマリノ	⑤スペイン	⑥モナコ	⑦カナダ	⑧フランス	⑨イギリス	⑩オーストリア	⑪ドイツ	⑫ハンガリー	⑬ベルギー	⑭イタリア	⑮ルクセンブルグ	⑯日本	得点
1	M.ハッキネン	10	10	6	0	10	10	0	4	6	10	10	1	0				77
2	M.シューマッハー	0	4	10	6	4	0	10	10	10	4	2	10	0				70
3	D.クルサード	6	6	1	10	6	0	0	1	0	6	6	6	0				48
4	E.アーバイン	3	0	4	4	0	4	4	6	4	3	0	0	0				32
5	J.ビルヌーブ	2	0	0	3	1	2	0	3	0	1	4	4	0				20
6	A.ブルツ	0	3	3	0	3	0	3	2	3	0	0	0	0				17
7	D.ヒル	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	10				16
8	G.フィジケラ	0	1	0	0	0	6	6	0	2	0	0	0	0				15
9	H-H.フレンツェン	4	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3				13
10	R.シューマッハー	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	6				10
11	J.アレジ	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4				7
12	R.バリチェッロ	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0				4
13	M.サロ	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0				3
13	P.ディニス	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2				3
15	J.ハーバート	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				1
15	J.マグヌッセン	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0				1
15	J.トゥルーリ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1				1

CONSTRUCTORS

1	マクラーレン・メルセデス	16	16	7	10	16	10	0	5	6	16	16	7	0				125
2	フェラーリ	3	4	14	10	4	4	14	16	14	7	2	10	0				102
3	ウイリアムズ・メカクローム	6	2	0	5	1	2	0	3	0	1	4	6	3				33
4	ベネトン・メカクローム	0	4	3	0	3	6	9	2	5	0	0	0	0				32
5	ジョーダン・無限	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	4	3	16				26
6	ザウバー・ペトロナス	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4				8
7	アロウズ	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	2				6
8	スチュワート・フォード	0	0	0	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0				5
9	プロスト・プジョー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1				1

POINT STANDING
ポイントスタンディング

OVERSEAS
DOMESTIC



FIA GT CHAMPIONSHIP
FIA GT選手権

GT1 DRIVERS
(10戦中7戦終了)

1 B.シュナイダー（メルセデスCLK-LM）---- 54
1 M.ウェーバー（メルセデスCLK-LM）---- 54
3 K.ルドビク（メルセデスCLK-LM）---- 47
3 R.ゾンダ（メルセデスCLK-LM）---- 47
5 Y.ダルマス（ポルシェ911GT1-98）---- 19
5 A.マクニッシュ（ポルシェ911GT1-98）---- 19
7 M.ティーマン（メルセデスCLK-GTR）---- 13
7 J-M.グーノン（メルセデスCLK-GTR）---- 13
9 J.ミューラー（ポルシェ911GT1-98）---- 12
10 E.ベルナール（パノスGTR）---- 11
10 D.ブラバム（パノスGTR）---- 11

GT1 TEAMS

1 AMG メルセデス ---- 101
2 ポルシェAG ---- 31
3 チーム・ペルッソン・モータースポーツ ---- 19
4 ザクスピードレーシング ---- 15
5 DAMS ---- 13
6 ダビドフ・クラシック ---- 3

GT2 DRIVERS
(10戦中7戦終了)

1 O.ベレッタ（クライスラー・バイパーGTS-R）---- 66
1 P.ラミー（クライスラー・バイパーGTS-R）---- 66
3 K.ベンドリンガー（クライスラー・バイパーGTS-R）---- 27
4 D.ドナヒュー（クライスラー・バイパーGTS-R）---- 18
5 B.エイクマン（ポルシェ911GT2）---- 16
5 S.マーセン（ポルシェ911GT2）---- 16
7 C.オイザー（マーコスLM600）---- 15
7 H.ベッカー（マーコスLM600）---- 15
9 F.コンラード（ポルシェ911GT2）---- 14
10 M.ノイガルテン（ポルシェ911GT2）---- 13
10 G.リッチ（ポルシェ911GT2）---- 13

GT2 TEAMS

1 バイパー・チーム・オレカ ---- 93
2 ローク・レーシング ---- 19
3 コンラート・モータースポーツ ---- 18
4 マーコス・レーシング・インターナショナル ---- 15
5 EMハベルター・レーシング ---- 13
6 スタッドラー・モータースポーツ ---- 5
6 クラウス・モータースポーツ ---- 5
8 ソノート・リバロイス ---- 4
8 チェンバレン・エンジニアリング ---- 4
10 プロトン・コンペティション ---- 3

INTERNATIONAL FORMULA3000 CHAMPIONSHIP
国際F3000選手権

DRIVERS
(全12戦中11戦終了)

1 J-P.モントーヤ（ローラT97-50・ジャッド）---- 61
2 N.ハイドフェルド（ローラT97-50・ジャッド）---- 58
3 J.ワット（ローラT97-50・ジャッド）---- 24
4 G.ロドリゲス（ローラT97-50・ジャッド）---- 23
5 S.アヤリ（ローラT97-50・ジャッド）---- 20
6 S.サラザン（ローラT97-50・ジャッド）---- 19
7 K.モーレケンス（ローラT97-50・ジャッド）---- 16
8 G.リース（ローラT97-50・ジャッド）---- 10
9 M.ウイルソン（ローラT97-50・ジャッド）---- 9
10 J.デイビス（ローラT97-50・ジャッド）---- 8

CONSTRUCTERS

1 レイナード ---- 320
2 スウィフト ---- 139
3 ペンスキー ---- 58
4 ローラ ---- 4

MANUFACTURERS

1 ホンダ ---- 285
2 フォード ---- 236
3 メルセデス ---- 184
4 トヨタ ---- 26

FedEx CHAMPIONSHIP SERIES
FedExチャンピオンシップ・シリーズ

DRIVERS
(19戦中15戦終了)

1 A.ザナルディ（レイナード・ホンダ）---- 218
2 J.バッサー（レイナード・ホンダ）---- 126
3 A.フェルナンデス（レイナード・フォード）---- 120
4 G.ムーア（レイナード・メルセデス）---- 118
5 D.フランキッティ（レイナード・ホンダ）---- 110
6 M.アンドレッティ（スウィフト・フォード）---- 109
7 S.ブルエット（レイナード・フォード）---- 106
8 B.レイホール（レイナード・フォード）---- 80
9 B.ハータ（レイナード・フォード）---- 67
10 G.ド・フェラン（レイナード・ホンダ）---- 67
11 A.アンサーJr（ペンスキー・メルセデス）---- 58
12 T.カナーン（レイナード・ホンダ）---- 58
13 P.トレーシー（レイナード・ホンダ）---- 56
14 M.グージェルミン（レイナード・メルセデス）---- 38
15 R.ハーン（スウィフト・フォード）---- 36
16 H.カストロ-ネベス（レイナード・メルセデス）---- 33
17 C.フィッティパルディ（スウィフト・フォード）---- 32
18 M.ブランデル（レイナード・メルセデス）---- 26
19 P.カーペンティア（レイナード・メルセデス）---- 23
20 M.パピス（レイナード・トヨタ）---- 14
21 A.リベイロ（ペンスキー・メルセデス）---- 13
22 JJレート（レイナード・メルセデス）---- 12
23 R.ゴードン（レイナード・トヨタ）---- 9
24 M.ジョルダインJr（レイナード・フォード）---- 4
25 A.メイヤー（ローラ・フォード）---- 4
26 PJジョーンズ（レイナード・トヨタ）---- 3
27 G.サレス（レイナード・フォード）---- 1
28 A.パロン（イーグル・トヨタ）---- 1

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP
世界ラリー選手権

DRIVERS
(全13戦中10戦終了)

1	C.サインツ（トヨタ・カローラ）	47
2	C.マクレー（スバル・インプレッサ）	38
2	T.マキネン（ミツビシ・ランサー）	38
4	J.カンクネン（フォード・エスコート）	31
5	D.オリオール（トヨタ・カローラ）	30
6	R.バーンズ（ミツビシ・カリスマ）	23
7	F.ロイクス（トヨタ・カローラ）	12
8	P.リアッティ（スバル・インプレッサ）	10
9	A.バタネン（フォード・エスコート）	6
9	F.デルクール（プジョー306）	6
11	G.パニッツィ（プジョー306）	4
12	B.ティリー（フォード・エスコート）	3
12	K.エリクソン（ヒュンダイ・クーペ）	3
14	M.グロンホルム（トヨタ・カローラ）	2
14	P.プガルスキー（シトロエン・クサーラ）	2

MANUFACTURERS

1	トヨタ	72
2	ミツビシ	61
3	スバル	52
4	フォード	40

FORMULA2 MANUFACTURERS

1	セアト	78
2	プジョー	55
3	フォルクスワーゲン	38
4	ヒュンダイ	12
5	ルノー	12

OTHER RACE

DEUTSCHE SUPER TOUREN WAGEN MEISTERSCHAFT

DRIVERS
(全20戦中16戦終了)

1	J.チェコット（BMW320i）	476
2	L.アイエロ（プジョー406）	452
3	U.アルツェン（オペル・ベクトラ）	370
4	E.エラリー（オペル・ベクトラ）	347
5	M.ロイター（オペル・ベクトラ）	340

MANUFACTURERS

1	オペル	535
2	プジョー	507
3	ニッサン	398
4	ホンダ	364
5	アウディ	339

BTCCと並ぶツーリングカーレースである最高峰シリーズのSTW。ここまで5勝と最多勝利を重ねているBMW駆るJ.チェコットがランキングトップだが、第15/16戦でフランスのL.アイエロが連勝を飾りトップに肉薄。シリーズタイトルはほぼこの2人に絞られたと言っていい展開となってきた。

DOMESTIC

FORMULA NIPPON 全日本選手権フォーミュラ・ニッポン

DRIVERS
(全10戦中6戦終了)

1	本山　哲（レイナード97D・無限）	29
2	影山　正美（ローラT97-51・無限）	24
3	影山　正彦（ローラT96-52・無限）	20
4	脇阪　寿一（ローラT97-51・無限）	19
5	金石　勝智（ローラT98-51・無限）	11
6	M.グーセン（レイナード97D・無限）	10
7	野田　英樹（ローラT98-51・無限）	9
8	T.コロネル（レイナード97D・無限）	8
9	道上　龍（レイナード96D・無限）	7
10	R.ファーマン（ローラT96-51・無限）	6
11	N.フォンタナ（レイナード97D・無限）	5
12	黒澤　琢弥（ローラT98-51・無限）	4
13	立川　祐路（レイナード97D・無限）	2
14	松田　次生（レイナード97D・無限）	1
15	山西　康司（レイナード97D・無限）	1

TEAMS

1	LEMONed Racing Le Mans	34
2	SHIONOGI TEAM NOVA	30
3	ARTA	30
4	MAZIORA TEAM IMPUL	24
5	TEAM 5ZIGEN	10
6	PIAA NAKAJIMA	10
7	COSMO OIL RACING CERUMO	9
8	JACCS MOONCRAFT M.S.P.	7
9	TEAM TMS	2

ENGINE TUNER

1	東名エンジン	49
2	尾川自動車	31
3	ケン　マツウラ	28
4	無限	14

ALL JAPAN FORMULA3 CHAMPIONSHIP 全日本F3選手権

DRIVERS
(全10戦中9戦終了)

1	P.ダンブレック（ダラーラF398・トヨタ）	73
2	加藤　寛規（ダラーラF398・無限）	37
2	脇　信吾（ダラーラF398・トヨタ）	37
4	松田　次生（ダラーラF397・無限）	17
4	伊藤　大輔（ダラーラF397・無限）	17
6	金石　年弘（ダラーラF398・無限）	16
7	高木　真一（ダラーラF397・トヨタ）	6
8	谷川　達也（ダラーラF397・トヨタ）	5
9	D.マニング（ダラーラF397・三菱）	4
10	R.ビルタネン（ダラーラF396・トヨタ）	3
10	黒澤　治樹（ダラーラF397・無限）	3

TEAMS

1	TOYOTA TEAM TOM'S	214	(240)
2	TOYOTA TEAM CERUMO	195	(228)
3	土屋エンジニアリング	130	(148)
4	RACING PROJECT BANDOH	94	(102)
5	DANDELION RACING	50	(56)
6	object T	36	(36)
7	SYMS RACING	9	(9)

ALL JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP 全日本ラリー選手権

C CLASS DRIVERS
(9戦中8戦終了／有効得点ベスト5戦)

1	西尾雄次郎（スバル・インプレッサ）	470	(607)
2	奴田原文雄（ミツビシ・ランサー）	420	(505)
3	石田　正史（ミツビシ・ランサー）	275	(282)
4	綾部美津雄（スバル・インプレッサ）	248	(248)
5	山口　修（ミツビシ・ランサー）	218	(218)
6	田口　幸宏（ミツビシ・ランサー）	123	(123)
7	柳沢　宏至（スバル・インプレッサ）	88	(88)
8	勝田　範彦（スバル・インプレッサ）	86	(86)
9	田口盛一郎（ミツビシ・ランサー）	76	(76)
10	田中　伸幸（スバル・インプレッサ）	63	(63)

B CLASS DRIVERS
(9戦中8戦終了／有効得点ベスト5戦)

1	鎌田　豊（ミツビシ・ミラージュ）	500	(640)
2	鷹野健太郎（ミツビシ・ミラージュ）	290	(290)
3	廣川　慎一（ミツビシ・ミラージュ）	220	(220)
4	中尾　晃（ミツビシ・ミラージュ）	210	(210)
5	入沢　文彦（ミツビシ・ミラージュ）	170	(170)
6	徳井　隆史（ミツビシ・ミラージュ）	143	(143)
7	三苫　和義（ミツビシ・ミラージュ）	140	(140)
8	杉山　聡（ミツビシ・ミラージュ）	100	(100)
9	小田切　真（ミツビシ・ミラージュ）	75	(75)
10	香取　恒治（ミツビシ・ミラージュ）	60	(60)

A CLASS DRIVERS
(9戦中8戦終了／有効得点ベスト5戦)

1	栗津原　豊（スズキ・アルト）	450	(500)
2	平塚　忠博（ダイハツ・ストーリア）	380	(505)
3	小野寺清之（ダイハツ・ストーリア）	295	(295)
4	原　宣司（スズキ・アルト）	275	(275)
5	守屋　教昭（スバル・ヴィヴィオ）	188	(188)
6	島田　雅道（ダイハツ・ストーリア）	160	(160)
7	横山　武浩（ダイハツ・ストーリア）	93	(93)
8	江上　賢治（スバル・ヴィヴィオ）	73	(73)
9	藤田　幸弘（スバル・ヴィヴィオ）	63	(63)
10	神田　和徳（スズキ・アルト）	60	(60)

CLASS 1 DRIVERS

1	横島　久／竹内　浩典（ニッサン・スカイライン）	110
2	和谷　悦二／見崎　清志（ニッサン・スカイライン）	99
3	福山　英朗／木下　隆之（ニッサン・スカイライン）	65
4	山田　英二／青木　孝行（ニッサン・スカイライン）	10

CLASS 2 DRIVERS

1	中谷　明彦／小幡　栄（ミツビシ・ランサー）	83
2	伊藤　勝一／細野　智行（ミツビシ・ランサー）	67
3	村松　康生／三好　正己（ミツビシ・ランサー）	56
4	牧口　規雄／志村　久（BMW M3）	54
5	村尾　真吾／脇　信吾（トヨタ・セリカ）	42

ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP 全日本ツーリングカー選手権

DRIVERS
(全7大会中6大会終了／有効得点ベスト5戦)

1	関谷　正徳（トヨタ・チェイサー）	128	(147)
2	竹内　浩典（トヨタ・チェイサー）	100	(112)
2	立川　祐路（トヨタ・チェイサー）	100	(116)
4	金石　勝智（トヨタ・エクシヴ）	94	(102)
5	K.バート（トヨタ・チェイサー）	86	(93)
6	土屋　武士（トヨタ・エクシヴ）	78	(85)
7	土屋　圭市（トヨタ・チェイサー）	56	(63)
8	R.デルフラー（トヨタ・エクシヴ）	50	(56)
9	中谷　明彦（トヨタ・エクシヴ）	22	(22)
10	谷川　達也（トヨタ・エクシヴ）	14	(14)

ALL JAPAN GT CHAMPIONSHIP 全日本GT選手権

GT500 DRIVERS
(7戦中4戦終了)

1	E.コマス／影山　正美（ニッサン・スカイライン）	41
2	山西　康司／T.コロネル（ホンダNSX）	35
3	土屋　圭市／谷川　達也（トヨタ・スープラ）	24
4	長谷見昌弘／田中　哲也（ニッサン・スカイライン）	23
5	関谷　正徳／N.フォンタナ（トヨタ・スープラ）	21
6	星野　一義／黒澤　琢弥（ニッサン・スカイライン）	20
7	鈴木亜久里／影山　正彦（ニッサン・スカイライン）	19
8	M.グーセン／檜井　保孝（トヨタ・スープラ）	14
9	鈴木　利男／K.バート（トヨタ・スープラ）	10
9	金石　勝智／山本　勝巳（ホンダNSX）	10

GT300 DRIVERS
(7戦中4戦終了)

1	鈴木　恵一／館　信吾（トヨタMR2）	60
2	近藤　真彦／青木　孝行（ニッサン・シルビア）	25
2	新田　守男（トヨタMR2）	25
4	金郷　敦（ポルシェ）	21
5	山路　慎一／松本　晴彦（マツダRX7）	20
5	一ツ山幹雄／加藤　寛規（BMW）	20
7	中谷　明彦／原　貴彦（ミツビシFTO）	16
8	袖山　誠一／池谷　勝則（ポルシェ）	15
8	小林　正吾（ポルシェ）	15
8	P.ダンブレック（トヨタMR2）	15

SUPER TAIKYUU SERIERS スーパー耐久選手権

CLASS 3 DRIVERS
(8戦中6戦終了)

1	井田　雅彦／磯田　尚孝（ホンダ・インテグラ）	128
2	佐藤　清治／佐藤　淳（ホンダ・インテグラ）	80
3	中谷　誠志／大橋　正澄（ホンダ・インテグラ）	71
4	元谷　宏大／黒木　健次（ホンダ・プレリュード）	70
5	山野　哲也／西　翼（ホンダ・インテグラ）	27

CLASS 4 DRIVERS
(8戦中6戦終了)

1	山本　泰吉／辻本　聡（ホンダ・シビック）	98
2	桂　伸一／菊池　靖（ニッサン・バルサー）	82
3	西垣内正義／渡辺　明（ニッサン・バルサー）	60
4	佐藤　久実／吉田　寿博（ホンダ・シビック）	47
5	福田よしのぶ／萬雲　恒明（ホンダ・シビック）	35

F1 ルクセンブルクGP

9/27

F1世界選手権第15戦

●ハッキネンとシューマッハーのタイトル争いもいよいよ大詰め。舞台はシューマッハーの地元であるドイツのニュルブルクリンクだ。シューマッハー有利じゃん、と思うかもしれんが、去年のニュルで参戦7年目にして初のポールを獲得したのは誰あろうハッキネンでした。そのミカが今やチャンピオン候補とは、時の流れとは早いもんです。

ニュルブルクリンク



フォーミュラ・ニッポン 第8戦 MINEサーキット

9/20

フォーミュラ・ニッポン第8戦

●開催レース：フォーミュラ・ニッポン（62周、スタート予定時刻13:30）、C/SNC、マーチ、シビック、ロードスター●入場料金：前売り券／予選大人5000円・当日券／予選大人3000円、決勝大人6000円・パドックパス／9000円・ピットウォーク／1500円●駐車料金：4輪1000円、2輪500円●問い合わせ先：CP MINE ☎08375(8)0321

美祢サーキット



テキサコ グランプリ オブ ヒューストン

10/4

FedExチャンピオンシップシリーズ第17戦

●こちらは早々とタイトルが決まっちゃってつまんな〜い、とお思いかもしれませんが、このレースは注目ですよ。ここヒューストン、今年初開催のストリートコース。もちろん誰にもアドバンテージはないから混戦は間違いなし。今年でCARTを去りそうなザナルディ後を占う意味でも重要なこのレース。そろそろマイケルの喜ぶ姿が見たいけどな〜。

ヒューストン



もてぎ スーパー耐久レース

9/27

スーパー耐久シリーズ第7戦

●開催レース：スーパー耐久（105周）、F4●入場料金：前売り券／大人3200円、中高生1600円・当日券／予選大人2000円、決勝大人4000円、中高生2000円、小学生以下700円・パドックパス／3000円・ピットウォーク／1000円●駐車料金：4輪2000円、2輪1000円●問い合わせ先：ツインリンクもてぎ ☎0285(64)0202

ツインリンクもてぎ



OTHERS

9/18〜10/4の国内レース

9/20　北海道クラブマンカップレースシリーズ第4戦
会　場：十勝インターナショナルスピードウェイ
開催レース：N1-1600、FJ1600、スターレット
入場料金：当日券／大人2000円、中学生以下無料
駐車料金：無料
問い合わせ先：AGMSC ☎011(864)1101

9/20　98エビスフォーミュラフェスティバル
会　場：エビスサーキット
開催レース：FJ1600
入場料金：当日券／大人1500円、小学生1000円
駐車料金：無料
問い合わせ先：E.S.C. ☎0243(24)2972

9/19〜20　98富士チャンピオンレース・シリーズ第5戦
会　場：富士スピードウェイ
開催レース：AE92、AE101、シルビア、MR2、ロードスター、スターレット、マーチ、RX-7、NA1600、デミオ、AE111、FJ1600、マーチターボ、フェスティバ、パルサー
入場料金：当日券／予選大人2000円、決勝大人4000円、中学生以下無料
駐車料金：4輪1000円、2輪500円
問い合わせ先：MSCC ☎03(5383)5510

9/20　98TIチャレンヂカップレース第10戦
会　場：TIサーキット英田
開催レース：N1-1600、FJ1600、EP82、EP71、NB1600/EF9、マーチ、ミラージュ、MGF
入場料金：前売券／大人1500円
当日券／大人2000円、中学生以下無料
パドックパス／1000円
駐車料金：4輪500円
問い合わせ先：AC ☎08687(4)3311

9/26〜27　98SUGOビクトリーカップレースSr.3
会　場：スポーツランドSUGO
開催レース：C/SNC、SNC、シビック、ミラージュ、マーチ、FR、スターレット、FJ1600
入場料金：当日券／大人850円、高校生550円
パドックパス／1000円
駐車料金：無料
問い合わせ先：奥州VICIC ☎022(225)1301

9/27　98ゴールドカップレース第4戦
会　場：オートポリス
開催レース：N1、FJ1600
入場料金：当日券／大人1500円、中学生以下無料
駐車料金：無料
問い合わせ先：オートポリス ☎0973(55)1111

10/4　98筑波フェスティバル 98TOPRO SERIES 7
会　場：筑波サーキット
開催レース：SP1、SP2、FR、マーチ、EP71、ヒストリックカー
入場料金：当日券／大人3000円、小学生1000円
パドックパス／1000円
駐車料金：4輪1000円、2輪500円
問い合わせ先：ACC・S ☎03(3901)0472

TV&RADIO

9/18〜10/4のモータースポーツ番組

●F1GP(フジテレビ系)
9/26 25：45〜26：30　第15戦 ルクセンブルクGP予選
9/27 23：45〜25：30　第15戦 ルクセンブルクGP決勝
●全日本選手権フォーミュラ・ニッポン(フジテレビ系)
9/20 24：55〜26：15　第8戦 セントラルパークMINEサーキット
●FedExチャンピオンシップ・シリーズ(日本テレビ系)
9/20 24：45〜26：15　第15／16戦 バンクーバー／ラグナセカ
●NHK(BS-1)
9/27 13：30〜15：20　FedExチャンピオンシップ・シリーズ第16戦 ラグナセカ
●WOWOW
9/20　9：50〜12：00　F1第14戦 イタリアGP決勝
9/27 15：00〜16：00　F1第15戦 ルクセンブルクGP予選
10/4 24：30〜26：30　F1第15戦 ルクセンブルクGP決勝
●スポーツ・アイ・ESPN
9/20　3：30　テイトン・インディライツ・チャンピオンシップ・シリーズ第13戦 ラグナセカ
●スカイパーフェクTV!
F1GP全セッション生放送
9/27 20：55　ルクセンブルクGP決勝
●CS-WOWOWアリーナ
9/21 23：00〜24：00　BTCC第17/18戦 スラクストン
9/30 22：00〜23：30　STW第13/14戦 ツバイブルッケン
10/6 19：00〜22：00　NASCARウインストンカップ第17戦 テイトナビーチ
10/7 19：00〜22：00　NASCARウインストンカップ第20戦 ワトキンズグレン
10/5 23：00〜24：00　BTCC第19/20戦 ノックヒル
●モーターランド2
毎週日曜日 23：45〜24：15／テレビ愛知系
9/20 全日本ロードレース選手権第6戦鈴鹿
9/27 メルセデスV230/プレサージュ/ガイア/ナディア他
10/4 全日本ロードレース選手権/筑波サーキット
●カーグラフィックTV
毎週月曜日 26：10〜26：40／テレビ朝日系
9/21 放送内容未定
9/28 放送内容未定
■ばどっくじゃぱん［F1 EXPRESS］
毎週土曜日　11：55〜12：00／NACK5〔79.5MHz〕
■FALKEN DREAM ON THE ROAD
毎週日曜日　18：00〜18：30／FM ヨコハマ〔84.7MHz〕
■アドバン・サウンド・コックピット
〜土屋圭市のレーシングダイアリー〜
毎週土曜日　18：00〜18：30／Tokyo FM〔80.0MHz〕系
※詳細は新聞等でその都度ご確認ください。

Photos/Hiroshi Kaneko,Kenji Sawada

裁判直前で和解、ウイリアムズ入りへ大きく前進！

R・シューマッハー ジョーダン離脱決定



「ジョーダンが移籍を妨害している」と一時は裁判も考えたラルフだが、何とか移籍の自由を確保。ウイリアムズ入りが確実と見られる



ジョーダン得意のドライバー“飛ばし”でまたもや大金を獲得？

ラルフ・シューマッハーがついに自由の身に！　9月9日、ジョーダンは緊急のプレスリリースを発表し、このところ来季の契約をめぐってチームと対立していたラルフの契約を解除して、他チームへの移籍を認めることを表明した。

ラルフの99年に関しては、オプション契約の効力を主張するジョーダンと、他チーム（ウイリアムズが有力）への移籍を希望するラルフの間で交渉が難航しており、法律問題にまで発展。ジョーダンがこのリリースを発表した9日には、その第1回公判がロンドンで開かれる予定となっていた。しかし、事態を憂慮したFOCA会長のバーニー・エクレストンが両者を仲介し、裁判直前でなんとか合意にこぎつけた。

ラルフとジョーダンの論争がここまでこじれた背景には、ラルフの契約に盛り込まれた複雑な条項の存在がある。それは“第13戦を終えた時点で、チームのコンストラクターズポイントが4位のチームから4ポイント以内につけていれば、チームはラルフに対して99年のオプション契約を行使することができる”というものだ。

ジョーダンは、ベルギーGPでデイモン・ヒルとラルフの1-2フィニッシュを果たし、現在、コンストラクターズポイント26点でランキング5位につけているが、4位のベネトンとは6点差。仮にこのレースでハインツ-ハラルド・フレンツェンが4位に入っていなければ、ウイリアムズが30ポイントでコンストラクターズランキング4位となり、ジョーダンとは4ポイント差となることから、ラルフに対するオプション権を行使できるはずだった。

しかし、それでもラルフに固執するジョーダンは7月にラルフとの間で交わした文書が法的に有効であると主張し、ラルフに関するオプション権の存在を強く主張。ラルフ側も、これに対して“ジョーダンが不当に移籍を妨害している”として裁判で争う構えを見せていた。

9日のリリース発表後、ジョーダン、ラルフの双方は「この件に関して今後一切コメントしない」と語っており、両者が具体的にどのような形で合意に至ったのかは明らかではない。だが、ラルフ側が巨額の違約金をジョーダンに支払うことで、契約を解除して移籍の自由を勝ち取ったという見方が一般的だ。

もとより、ジョーダンにもラルフを無理やりチームにとどまらせようという意図はなく、エディー・アーバインがフェラーリに移籍した場合と同様、契約の有効性を武器にして手持ちのドライバーをできるだけ高く売り渡したいという狙いがあったのだろう。ラルフの放出を報じるプレスリリースから数時間後には、フレンツェンとの契約を発表するという手際のいいところを見せている（12ページ参照）。

違約金の額は明らかにされていないが、間違いなく“大金”をつぎ込んで“自由の身”となったラルフ。来季はアレックス・ザナルディと共にウイリアムズをドライブすることがほぼ確実と見られており、早ければイタリアGPにも契約が発表されるようだ。フォーミュラ・ニッポンでのタイトル獲得からわずか3年でトップチームのシートを手に入れたラルフが、兄、ミハエルと同様にトップドライバーへと成長できるのか？　2年連続でCARTチャンピオンを獲得したザナルディとの戦いも大いに注目される。

Photos/Hiroshi Kaneko,KYODO NEWS

「デイビッドはそんなことをするヤツじゃない。同じF1を走る仲間に対してそんなコトができるドライバーはいないよ！」

フェラーリのエディー・アーバインは、先のベルギーGPでデイビッド・クルサードが意図的に自分をリタイアさせようとしたという彼のチームメイト、ミハエル・シューマッハーの非難に対し、むしろクルサードを擁護する発言を行っている。

問題のアクシデントの直後にマクラーレンのガレージに急行し、「この××野郎！俺を殺す気か！」と激しくクルサードをなじったシューマッハー。彼はクルサードが故意にストレートで減速して自分を困難に陥れたと憤っている。シューマッハーのアクシデントに関する意見はこうだ。

「あれは極めて危険な行為だ。それまで2分10秒そこそこのラップで周回していたのに、クルサードは僕が追いついたとたんに2分16秒というスローペースに落としたんだ。その上ストレートであんな具合に減速されたらこっちはたまったもんじゃない。タイトル争いが激しくなったところだし、裏に何かあると勘ぐりたくもなるよ。デイビッドくらい経験があったら、ウエットの直線路で減速しちゃいけないってことも知ってるはずだ。それなのに、合図も何もなしにやるんだからね」

しかしながら、自分が後ろに付いたところでクルサードが減速したというシューマッハーの非難は、ラップタイムを見る限りつまびらかではない。おまけにクルサードは、現役の中では最もクリーンで正直なドライバーとして知られているのだ。そんな彼がシューマッハーの言動に憤りを感じるのは無理もないだろう。

「彼を陥れようとしたなんてとんでもない！」とクルサード。「それを、ガレージにまで押し掛けてああいう態度を取るんだから絶対に許せないよ。わざとやっただって？　それこそ被害妄想もいいところだ。彼はまるでパラノイア（偏執狂）だよ！あの事故があった5周ほど前から、無線でチームに頼んでいたんだ。（レースディレクターの）チャーリー・ホワイティングにセーフティーカーを出すように言ってくれ、ってね。なにしろひどいコンディションで、誰も彼もアクアプレーンでコースアウトしそうな状況だったんだ。

ブルーフラッグを最初に見たのは、長い直線の終わり、たしかターン5（ル・コンブ）だった。チームからはターン8（リバージュ）まで行けばミハエルがちょうど後ろに来るから、そこで抜かせればいいという指示を受けていたんだ。一番安全な場所はブーオンに向けて駆け下るところだと、そう決めたのさ。ラインも外さなかったし、ウエービングもブレーキも一切なし。左カーブを加速しながら抜けただけさ。ただし、スロットルは全開にはしなかった。ブーオンに入る前に抜いてくれると思っていたら、いきなり後ろからガツン！　必要ならスチュワードに確認してみるといい。彼らはウチの無線交信記録やテレメトリーデータを持っているんだから。どの証拠も僕の言ってることが100％真実だってことを裏付けてくれるはずさ」

さらに、事故後にシューマッハーが取った言動がクルサードの怒りを呼んだ。

「彼がわざわざこっちのガレージまで押し掛けてきたときの、あの態度はいったい何なんだ。あれには心底ガッカリしたね。アタマに血が上ってたのは分かるけど、落ち着いてからも文句を言っているんだから。あきれて話をする気にもならないよ！」

ちなみにスチュワードは、これをレーシングアクシデントであるとして、シューマッハー、クルサードの両名に対し無罪放免を言い渡している。

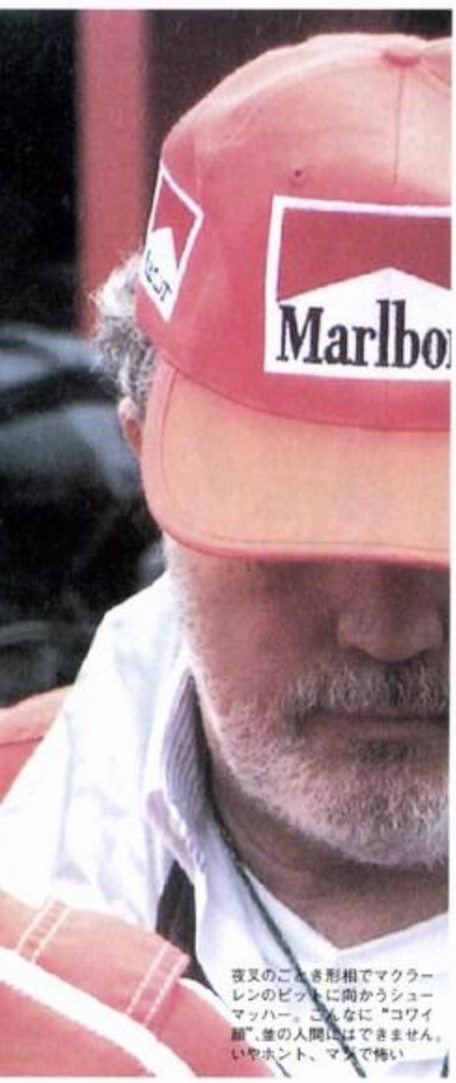
大勢はシューマッハー不利か？

大方の見るところでは、なぜシューマッハーがあれほどクルサードに詰め寄ったのか、それが疑問だとする声が圧倒的である。その2周前にも、アロウズのペドロ・ディニスをラップする際あやのニアミスを演じていることから、シューマッハーに対する同情はほとんど聞こえてこない。残り3

悪いのは

波紋広がるベルギーGP シューマッハー、クルサードが 事故をめぐり激しく対立!

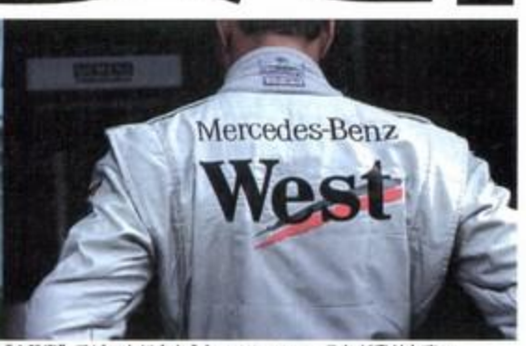
どっちだ!



夜叉のごとき形相でマクラーレンのピットに向かうシューマッハー。こんなに"コワイ顔"、並の人間にはできません。いやホント、マジで怖い

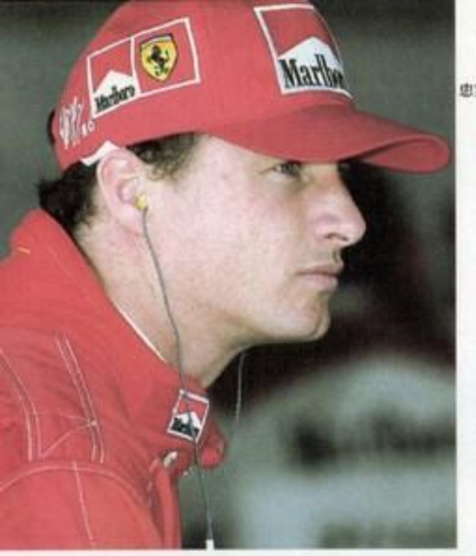


マナーの良さで知られるクルサードだけに、入賞し損いには激怒！



"3輪車"でピットに向かうシューマッハー。これが意外と速い

「優勝確実」と思われたシューマッハーのアクシデントで波乱のレースとなったベルギーGP
激しい雨の中で起きたクルサードとの激突をめぐって、「事故は故意に起こされた！」というシューマッハーと「あきれてモノも言えない」というクルサードの見方は真っ向から対立。さぁ、ホントに悪いのはどっちだ！



忠実な番犬、アーバインも今度ばかりはクルサードを擁護

戦という局面でポイントリードのチャンスをフイにしたシューマッハーが、思わず我を忘れて暴挙に及んだと感じている向きも少なからずいるようだ。

レースから一夜明けた月曜日には、フェラーリの非難もいくらかトーンダウンしたが、ロス・ブラウンは依然として非はクルサードにあると信じている。

「後方から来るドライバーの視界が悪いことを知りながらストレートでアクセルを緩めるのは明らかな過失であり、何らかの処罰があってしかるべきだ」というのだ。

事故後にシューマッハーが取った態度は、確かに適切ではなかったとするブラウンだが、「そうしたくなる気持ちは理解できる。全開でストレートを走っていたら前のクルマが急に減速し、そのまま突っ込んでしまったんだ。クルサードはレーシングラインから動こうとしなかった。道を譲るなら脇に避ければいい。わざとやったというのは言い過ぎだが、彼のミスであることは間違いない」と続けた。

一方、メルセデスも今度ばかりはひと言言わずにはいられなかったらしく、ノルベルト・ハウグが「シューマッハーはイタリアGP前に、クルサードに取った態度を謝罪すべきだ」とコメントしている。

「レースはそれでなくともデリケートなものなのだから、遺恨を残さず勝負に臨む必要がある」とハウグ。「我々がやっているのはスポーツであって、戦争ではないのだから……」



マクラーレンvsフェラーリもプレスリリースで非難の応酬

シューマッハーとクルサードのあいだに遺恨を残すことになったベルギーGPのアクシデント。今シーズンのタイトルを激しく争いながら、レギュレーション問題などでコトあるごとに対立を見せてきたフェラーリとウイリアムズだけに、レースの翌週になっても状況は沈静化するどころか、両チームを巻き込んだ非難の応酬に発展している。

9月1日にはフェラーリから、レースのビデオやいくつかの写真を参照しながら「クルサードに事故の原因がある」という主旨のプレスリリースが発表され、翌2日にはマクラーレンがこれに反論。「スチュワードに提出したテレメトリーのデータを見ても、クルサードが急にブレーキを抜いたり、スロットルを緩めた事実はなく、審査委員会もこれを“レーシングアクシデント”と見なしている。にもかかわらず、フェラーリがクルサードやマクラーレンを非難するリリースを発表することは残念だ」としている。

モンツァで行われたテストでもふたりのドライバーの関係は冷え切ったままで、GPDA役員のアレクサンダー・ブルツが仲介に乗り出したものの、シューマッハーはスケジュールが合わないことを理由にクルサードとの会談を直前でキャンセルし、事態をさらに悪化させることとなってしまったようだ。モンツァではイタリアGP直前の木曜日に、もう一度和解のための席が設けられることになっており、何とかイタリアGP前に問題を終結させようと努力が続いている。

ちなみに、マクラーレンとフェラーリの関係者は、ベルギーGPのスタート時に起きた2件のアクシデント（1回目のスタート時に起きた多重クラッシュと、2回目のスタートで起きたハッキネンのスピン、クラッシュ）に関してもそれぞれお互いを非難しており、ロン・デニスは「クルサードはアーバインに、ハッキネンはシューマッハーに接触されてコントロールを失った」と主張している。



一方、フェラーリのロス・ブラウンは「ハッキネンはミハエルを押し出そうとして、結果的にスピンを喫することになったんだ。加害者があいう形になるのはむしろ当然の報い」とこの点でも真っ向から対立しており、2チーム間の緊張もこれまでになく高まっている。

Photos/Hiroshi Kaneko, Kazuhiro Sato



多くのチームで候補として名前が挙がったハーバートは結局スチュワートGPへ。彼の豊富な経験が“2年目のジンクス”に苦しむチームを再び立て直すことができるだろうか

2000年までの2年契約。注目のザウバーは高木虎之介が有力候補に

ジョニー・ハーバート スチュワートGPに移籍

ハーバートはやはりスチュワートへ！

9月6日、スチュワートGPはブレスリリースを発表し、来季のドライバーとしてジョニー・ハーバートを獲得したことを明らかにした。契約期間は2000年までの2年間、99年はルーベンス・バリチェッロとコンビを組むことになりそうだ。

ハーバートは89年のF1デビュー以来、ベルギーGP終了時点でF1参戦126戦を数えるベテラン中のベテラン。今シーズンはジャン・アレジと共にザウバーをドライブして、開幕戦のオーストラリアでいきなり6位入賞を果たしている。その後はツキに恵まれず、ベルギーGPまでポイントを獲得できていないものの、随所でベテランらしい走りを見せ、健在ぶりを周囲にアピールしていた。

このため、ザウバーからはアレジとのコンビで来季もチームに残留することが希望されていたが、チーム内でアレジとの関係が悪化していると伝えられており、ジョーダン、プロストなどと共に、今回のスチュワートGPも来季に向けた有力な移籍先としてかねてからうわさされていた。

「イギリス人ドライバーであり、優勝も含めて豊かな経験を備えたハーバートは、スチュワートGPにとって願ってもないドライバーだ」とチーム代表のジャッキー・スチュワート。チームマネージャーのポール・スチュワートも「ジョニーは速いだけでなく、確実にマシンをゴールに導くという点でも非常に優れたドライバーだ。また、彼のマシン開発能力はチームにとって大きなプラスをもたらしてくれるだろう」と、開発ドライバーとしてのハーバートへの期待を表明している。

一方、ハーバート自身も「スチュワートは僕にとって最高のチョイスだ。来季のマシンやフォードのエンジン開発にも期待しているし、このチームをトップチームへと成長させる手助けができると思う」と99年シーズンへの抱負を語った。

今回、もうひとりのドライバーに関する発表は行われなかったが、フォードが高く評価しているバリチェッロは、このままチームに残留するもよう。フォードはスチュワートの今季の成績に大きな失望を抱いており、状況によっては2チーム目のエンジン供給も検討していると言われるだけに、バリチェッロ、ハーバートの頑張りがスチュワートの未来を握っていると言ってもいいだろう。

一方、ハーバートが抜けたザウバーのシート争いは、中堅チームのシートが残り少ないだけに激戦が予想されている。そんな中でこのところ注目されているのが高木虎之介の存在だ。ホンダF1参戦の際には、ドライバーの有力候補と見られている虎之介だが、ここにきてホンダのF1復帰が2000年に延期される見込みとなったこともあり、チームオーナーのベター・ザウバーが虎之介の才能に強い興味を示していると伝えられる。

虎之介にとってもスチュワート、ジョーダン、プロストなど、中堅チームのシートが次々と埋まっていく中でザウバーのシートは残された大きなチャンス。現在のティレルからBARへと移行できるチャンスは少なく、2年目のシーズンに生き残るためにもザウバーとの交渉が注目されるところだ。この他、ザウバーのドライバー候補としては、同チームのテストドライバー、ヨルグ・ミューラーや、ジョーダンのテストドライバーを務めるペドロ・デ・ラ・ローサの名前も挙がっている。

ザウバーのドライバー候補に急浮上の虎之介





縦方向の溝に加え、横方向の溝を加えるというのがFIAの提案だが、効果は？

効果に疑問、チーム側は新提案に強く反発

FIA、99年のタイヤに20本以上の横溝を追加!?

99年シーズンに向けて、現在のグルーブドタイヤにさらに溝を加えようとする動きがあり、チーム側は反発を強めている。

FIAはチームに対し、来季は縦方向の溝を4本に増やし、横方向の溝を20本以上とする方向でレギュレーションの検討を進めていると通告した。一向に下がる気配のないスピードの抑制を意図したものだが、先月ベネトンが行ったテストではさほど効果がないことが確認されている。

チームが横溝付きタイヤに反対している理由は、FIAのこの措置がマシンの速度を抑制する方法としては必ずしも適切ではないからだ。空力パフォーマンスに関して何ら規制をせず、メカニカルグリップだけを低減しようとするこのやり方がアクシデントを増加させることは、今季既に証明されたとおり。マシンが体勢を乱した場合、スライドを止めようにもタイヤのグリップが効かず、コントロール不能に陥るという危険な事態が生じている。

この問題がクローズアップされるきっかけとなったのは、ベルギーGPでのジャック・ビルヌーブとミカ・サロのアクシデント。ふたりはいずれもオールージュで大きなクラッシュを演じており、何人かのエンジニアはアクシデントの原因としてメカニカルグリップの不足を指摘している。

また、チーム側は、レギュレーションの変更が遅い時期になって発表されることも危惧している。各チームは既に99年度のマシンの設計を進めており、タイヤに何らかの変更が施されるということになれば、デザインの見直しを強いられるからだ。

一方、2000年に向けては、さらに大規模なレギュレーション変更が予定されている。まず、ディフューザーの禁止によりダウンフォースを40%低減すること。さらに、マシンの前部にもフラットボトムを適用することで、ハイノーズを禁止することがFIAの提案に盛り込まれているという。



オールージュでコントロールを失い、大破したビルヌーブのマシン

レース部門のスタッフに参戦継続の可能性を否定。来季の勢力図に影響も

グッドイヤー、撤退の方針を確認 来季はブリヂストンのワンメイクに

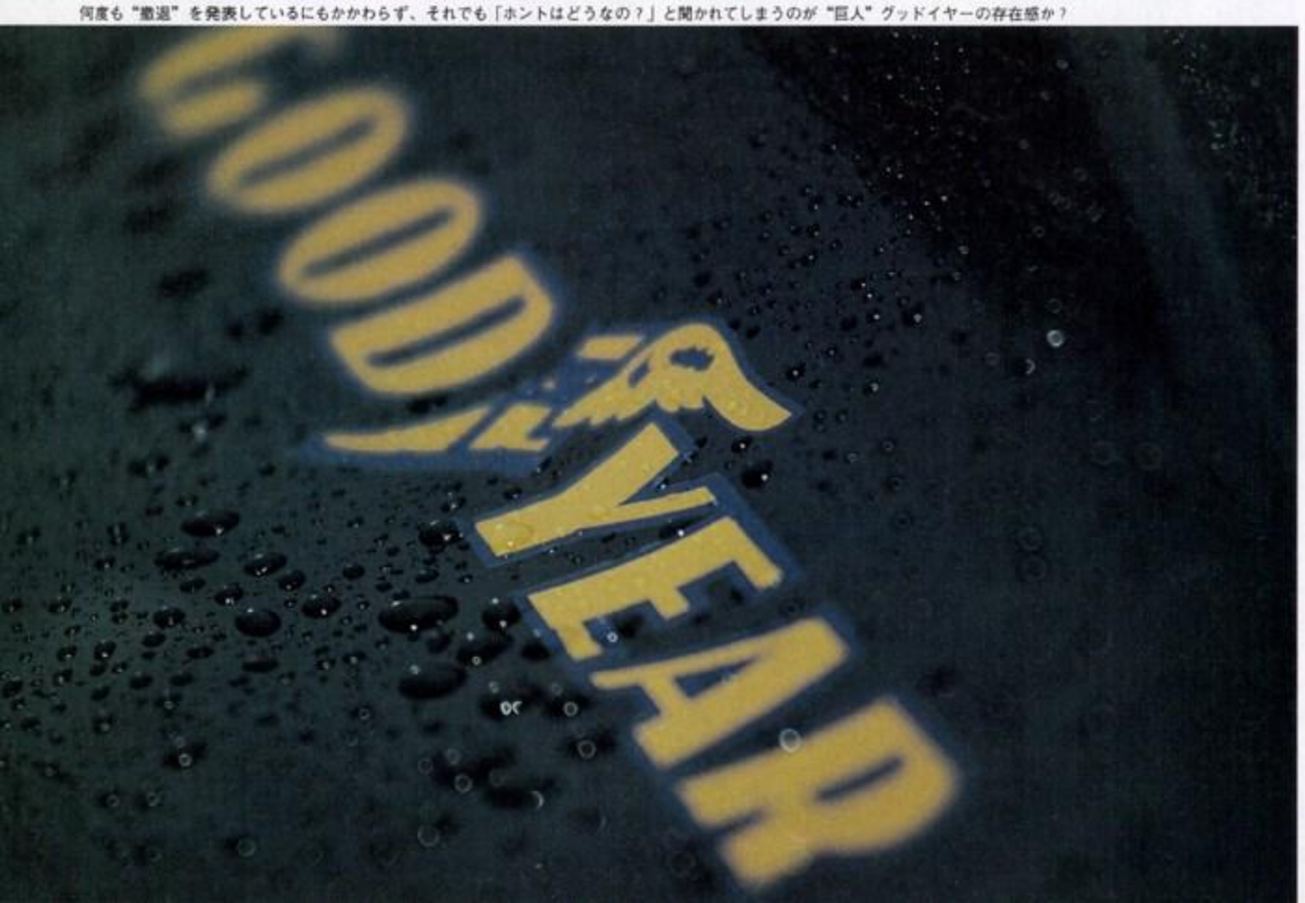
「来シーズン、F1にタイヤ供給を続けることは絶対にない」。昨年末に98年いっぱいでF1活動を休止すると宣言しながら、依然として参戦継続のうわさが絶えないグッドイヤーが、レース部門のスタッフに対してF1撤退の方針をあらためて確認。撤退の方針を撤回し、99年も一部のチームに対してタイヤ供給を続けるのでは？　との見方を正式に否定した。

グッドイヤーがあらためてこうした方針を確認した背景には、各チームの99年用マシン開発が既に始まっているということがありそうだ。現在のF1でタイヤの果たす影響は大きく、マシンのデザインを進める上でどうしてもタイヤに関するデータが必要となる。ブリヂストンは、現在のGYユーザーに対して“来季のワンメイク状態が保証されない限り、同社のタイヤに関するデータを公開しない”という方針を貫いており、参戦継続のうわさが尽きないグッドイヤーに対しては、来季の方針を明確にすることを求めていたという。

以前、F1参戦がうわさされたミシュランも99年からの供給はないと明言しており、今回、グッドイヤーの撤退が確認されたことで、来シーズンはブリヂストンのワンメイクとなることがほぼ確実となった。

今シーズンは、マクラーレンと緊密な関係を保ちながらテストと開発を続けてきたブリヂストンだが、フェラーリ、ウイリアムズなど、現在グッドイヤーを使用しているトップチームにもタイヤ供給が始まった場合、これらのチームとの関係はどのようなものになるのだろうか？　F1タイヤのBSワンメイク化が実現した際には、99年のF1勢力図にも少なからぬ影響を与えることになりそうだ。

何度も“撤退”を発表しているにもかかわらず、それでも「ホントはどうなの？」と聞かれてしまうのが“巨人”グッドイヤーの存在感か？





エディー・ジョーダン “最高の”一日

D'AE N

トム・ウォーキンショウは先を争って彼を祝福した
デイビッド・リチャーズはベネトンが総崩れになったその後も
ピットに残り、彼の初優勝の瞬間を見届けてくれた
ロン・デニスは、緊張で顔面蒼白になる彼の肩をもんでやっていた
歓喜のスパから一夜明けた月曜日、祝福の電話が鳴りやまない
彼のオフィスで8年目にして訪れた“最高の”1日について聞いた

Text/Adam Cooper
Photos/Hiroshi Kaneko


DOLCE & GABBANA
JEORD





「ゴールまで何も信じられない」

パドックはエディー・ジョーダンの快挙を祝福する声であふれていた。優勝トロフィーを受け取り、また表彰台にいる時に携帯電話を手渡される。祝福のメッセージが入っているという。声の主は、かのバーニー・エクレストン。彼は既に家路に着いていたにもかかわらず、ジョーダンの優勝を聞くとすぐに電話をかけてくれたのだった。

明けて月曜日。英国にあるジョーダンGPのオフィスでは電話が鳴りやまない。人好きのするこのアイルランド人に、誰もが「おめでとう」と言いたかったのだ。電話の応対もひと段落し、やっとひと息ついたジョーダン。早速で申し訳ない気もするが、ちょっと話を聞いてみよう。

初優勝については自分なりのイメージを持っていたと思う。では、実際に優勝してみて、そのイメージと現実は一致していたのだろうか？

「正直に言えば、そうでもなかった。もっと天にも昇るような気持ちになると思っていた。優勝とは、ある意味で究極の出来事だと思っていたんだ。実際に優勝した今は、どうにかしてコンストラクターズ部門で3位に食い込みたいという気持ちの方が強くなったよ。いや、正直な話さ」

いずれにせよ、ジョーダンGPのチーム史にF1優勝の文字が書き込まれるのだが、それにはどのような意義があるのだろう？ するとジョーダンは「もう一度勝ってこそ意義があると思う」と言って笑った。

「やはり勝てばうれしい。もう一度勝てればもっとうれしいがね。強力なライバルが複数存在するから、かなり厳しい注文だとは分かっている。マクラーレンとフェラーリがあれほど強く、しかもミハエル・シューマッハーにおあつらえ向きのコンディションでウチの1-2とは夢にも思わなかった。この勝利はグッドイヤーと（無限）ホンダによるところが大きい。シーズン開幕以来、特にエンジンの進化は驚異的とも言えるほどだ」

そのジョーダンはもっと早くに初勝利を飾っても不思議ではなかった。まず91年のスパ。アンドレア・デ・チェザリスが2番手を走行、しかもトップを走るアイルトン・セナとの差を切り詰めていた。セナはギヤボックストラブルで脱落。しかしジョーダンもエンジンブローに見舞われ、わずか3周を残してリタイア。さらに同GPでは、ミハエル・シューマッハーがチームメイトよりも3つ上のグリッドからスタートしている。1ラップも完了せずにレースを終えてしまったが、もしミハエルが生き残っていたら優勝の可能性はさらに高かったはずだ。

ルーベンス・バリチェッロ時代にも、あと一歩で涙をのんでいる。バリチェッロは94年ベルギーGPでポールポジションを獲得しているが、だからと言ってこの時が初優勝のチャンスだったと言う気はない。それよりも、96年ブラジルGPで2番グリッドを獲得した時の方が現実的なチャンスがあったのではなかろうか。

さらに、昨年のジョーダンは2度の“ニアミス”を演じている。アルゼンチンGPでは、ラルフ・シューマッハーとジャンカルロ・フィジケラが同士討ち。これさえなければ、彼らがそろってジャック・ビルヌーブを追い詰



ウチがドライバーズサーキットのスパで良い成績を残せているのはうれしいね タナボタだと揶揄するならすればいいのさ

め、1-2フィニッシュを達成する可能性もあった。また、フィジケラはホッケンハイムでもゲルハルト・ベルガーとトップ争いを演じた。さらに彼はスパでも2位でフィニッシュしているが、"超人"シューマッハーのパフォーマンスは別にして"人類"によるベルギーGPのウイナーはフィジケラ、ということになろう。

「そうは言っても、本当に勝つチャンスがあったレースはそれほど多くはないよ。その貴重な例が91年のベルギーなんだろうね。去年のドイツでも可能性はあった。ジャンカルロがもっと攻撃性を見せてくれれば良かったんだろうが、難しい注文だったかもしれない。アルゼンチンもそうだ。まあ、勝てる可能性があったと言えば、このくらいかな。もう少し視点を広げて表彰台ということになれば、もっと獲をしているよ。2年前のハンガリーでは、3位を走行していたバリチェッロが最終ラップの最終コーナーでエンジントラブルに見舞われた。こうやって何度も辛酸をなめさせられたから、フィニッシュするまでは何ひとつ信じられない、そんな姿勢が身についてしまったよ」

「ラルフも移籍を翻意したかもね」

だが、そのジョーダンもついに勝利の二文字を手中に収めた。しかも、1-2フィニッシュというオマケまでつけて。

「ああいうスタイルで勝てたのは素晴らしいね。なかなか格好の良い勝ち方だろ。もちろん1-2フィニッシュという意味でもあるが、ラルフが2位になったのもレース戦略がバッチリ決まったせいだ。それに終盤の彼のドライビングは力強かった。ラルフのチームプレーも大いに評価したい。2位に甘んじるのはつらかっただろうが、それ以上に我々には1-2という結果が必要だった。そこでラルフには無線で『慎重にドライブするように。そしてアレジに抜かれないようにしろ』と注文をつけたんだ。彼はその点、非常にいい仕事をしてくれた。レース後、アレジは『ジョーダンには追いつけなかった』と言ったようだが、それを聞いて二重にうれしかったね。

しかし、ラルフとしては前にいるデイモンにアタックをかけたかっただろう。私にとってもつらい決断だった。彼が喜んでいないことも分かった。一方、デイモンは『ラルフは大丈夫か？　ラルフは大丈夫か？』としきりに念を押していたよ。ウイリアムズ？　ああ、ラルフにはそんな話もあるな。だが、今回の一件で移籍を翻意したかもしれんね……」

終盤のエディーは、図らずも非常に"ぜいたくな"状況を享受することになった。万が一、1台が潰れてもバックアップするマシンがいるわけだ。だが、その一方で、同士討ちの危険もチラついていたはず。あの時はかなり複雑な心境ではなかったのか？

「当然だね！　スパは大きなサーキットだし、起伏も激しく無線がうまく届かないことがあるんだ。ラルフにオーダーを伝えたところ、彼からは何の返事もない。もしかするとオーダーが伝わってなかったのでは、と気をもんだが、彼は分別のあるところを見せてくれた。(ジョーダンの初勝利は)F1全体にも意義のあることだろう。新たなウイナーが誕生したんだからね。デイモンはチームに貢献できて満足感を覚えているだろう。それにしても、表彰台に上がった時の彼の笑顔を見たかね。やっと"ウイリアムズ以外では勝てないドライバー"の烙印を消すことができた。だからこそ、頬中を口にして笑っていたんだと思うよ」

「勝利とはツキの産物じゃない」

ミハエル・シューマッハーがデイビッド・クルサードと絡まなければ、ジョーダンには2-3フィニッシュという結果が待っていたはずだ。これも素晴らしい成績だが、初優勝に勝るものでは絶対にない。思えば、ミハエルは7年前のスパでこのジョーダンからF1デビューを果たした。ルーキーとは思えない驚異的なパフォーマンスは、彼を、そしてジョーダンGPを一段高いところに押し上げた。そして今回のスパでは、ミハエルの脱落により、ジョーダンに勝利が転がり込んだ。何やら因縁めいたものを感じたりもする。

「なぜそう指摘されるか、理由が分からない。



1992
JORDAN 192 YAMAHA

ドライバー
ステファノ・モデナ
マルリシオ・グージェルミン

年間獲得ポイント	1点
コンストラクターズランキング	11位
最高ドライバーズランキング	17位（S.モデナ／1点）
予選最高位	8位（M.グージェルミン／メキシコ）
決勝最高位	6位（S.モデナ／オーストラリア）

前年、最高のスタートを切ったジョーダンも、やはり“2年目のジンクス”の餌食に。新スポンサーのサソルとヤマハV12を獲得してチーム体制の強化を図ったにもかかわらず成績は低迷。リタイアが多く、最終戦オーストラリアGPでの6位が唯一の入賞となった。信頼性の低さと、重く大きなV12をマシンのデザインに消化し切れなかったことが不振の原因か？　結局、ヤマハとの契約はこの1年限りで終了することに。



1991
JORDAN 191 FORD

ドライバー
アンドレア・デ・チェザリス、ベルトラン・ガショー、ロベルト・モレノ
ミハエル・シューマッハー、アレッサンドロ・ザナルディ

年間獲得ポイント	13点
コンストラクターズランキング	5位
最高ドライバーズランキング	9位(A.デ・チェザリス／9点)
予選最高位	7位（M.シューマッハー／ベルギー）
決勝最高位	4位（A.デ・チェザリス／カナダ）

この年、F3000からF1にステップアップ。ゲイリー・アンダーソンの手によるコンパクトな191は高い戦闘力を見せ、5戦目のカナダGPでチェザリス、ガショーがそろって初入賞。ベルギーGPではリタイアに終わったもののチェザリスがあわや優勝の快走を見せるなど、1年目とは思えない活躍でコンストラクターズランキング5位を獲得した。ちなみに、スパではあのシューマッハーが記念すべきF1デビューを飾っている。

私は常々、勝利とはある種の驚きを伴うことはあってもツキの産物じゃないと考えている。奇妙に思えるだろうが、私には予知能力の一種が備わっているようだ。ミハエルのアクシデントを見た瞬間、前に同じ場面を見たような気になった。『なぜあんなことが起こると分かったんだろう？』と、私はふと自問自答してしまったよ」

既にお気付きとは思うが、ジョーダンとスパは昔から非常に相性が良いようだ。

「87年はジョニー・ハーバートがスパF3を制すると同時にF3チャンピオンに輝いた。89年はジャン・アレジを擁し国際F3000のレースとタイトルの両方を獲った。91年にはデ・チェザリスが優勝目前までいったし、ミハエル・シューマッハーをデビューさせたのも同じGPだった。94年はバリチェッロがポールを獲った。去年はフィジケラが2位。スパがドライバーズサーキットであることを考えると余計にうれしいね。今年はデイモンが第1コーナーでトップに立った。タナボタの勝利と揶揄するならすればいい。だが、ウイナーになれるポジションにいたのは、やはりデイモンの手柄だよ」

しかし、エディーはレース前からかなりの自信を持っていた様子で、スイス人ジャーナリストと賭けをして、まんまと10倍のオッズをせしめている。もちろん、エディーの張り目は『ジョーダン初優勝』だった。

「痛快この上ないね！　だけど、今回の勝利は高くついたな。スタッフ全員にはポイントに応じた手当を支払うことになっているし、ラルフにもボーナスが必要だ。それに、もちろんデイモンにも払わなければならない……」

と、F1界きっての締まり屋にふさわしい発言。「ふたりともクラッシュしてくれた方が安くついただろうが、金が出ていく時にこれほど気分がいいというのは、これまでの人生で初めての経験さ」

また、偶然にも、ファクトリーで働くスタッフもこのGPを訪れていたという。

「ファクトリーの連中は、12時間勤務の2シフト制で働いてくれた。だから彼らには『スパに来たければ来てもいい。バスの1台くら

ドライバー
ルーベンス・バリチェッロ
マーティン・ブランドル

年間獲得ポイント	22点
コンストラクターズランキング	5位
最高ドライバーズランキング	8位（R.バリチェッロ／14点）
予選最高位	2位（R.バリチェッロ／ブラジル）
決勝最高位	4位（R.バリチェッロ／アルゼンチン、イギリス、E.アーバイン／サンマリノ）

フェラーリに電撃移籍を果たしたアーバインに代わり、ベテランのマーティン・ブランドルが加入。タバコメーカーのベンソン＆ヘッジズをメインスポンサーに迎えてカラーリングを一新し、トップチームの仲間入りを目指したが、ニューマシンの196はハンドリングに問題を抱えた失敗作。プジョーV10の開発が進んだことでコンスタントに入賞を果たしたものの、シーズンを通じて一度も表彰台に上ることはなかった。



1996
JORDAN 196 PEUGEOT

ドライバー
ルーベンス・バリチェッロ
エディー・アーバイン

年間獲得ポイント	21点
コンストラクターズランキング	6位
最高ドライバーズランキング	11位（R.バリチェッロ／11点）
予選最高位	4位（E.アーバイン／アルゼンチン）
決勝最高位	2位（R.バリチェッロ／カナダ）

念願のワークスエンジン、プジョーV10を獲得し、ジョーダンにとって大きな転機となったシーズン。7速ギヤボックス採用の195は大きく前方に絞り込まれたサイドポンツーンなど、ゲイリー・アンダーソンならではの個性的で美しいマシンだった。プジョーV10はパワフルだったが、信頼性不足から何度か入賞を逃している。この年のハイライトは第6戦カナダGPでのバリチェッロ、アーバインの2-3フィニッシュ。

1995
JORDAN 195 PEUGEOT





1994
JORDAN 194 HART

ドライバー
ルーベンス・バリチェッロ、エディー・アーバイン、鈴木亜久里
アンドレア・デ・チェザリス

年間獲得ポイント	25点
コンストラクターズランキング	5位
最高ドライバーズランキング	6位（R.バリチェッロ／19点）
予選最高位	PP（R.バリチェッロ／ベルギー）
決勝最高位	3位（R.バリチェッロ／パシフィック）

前年にデビューしたふたりの若手、バリチェッロとアーバインの活躍で実りの多いシーズンに。中でもバリチェッロは第2戦TIで3位に入り、チーム初の表彰台に。ベルギーでは初PPと、トップドライバーの仲間入りを果たしている。一方、アーバインも入賞4回と速さを見せたが、開幕戦ブラジルGPでの多重事故で3戦出場停止を受けるなど、"暴れん坊"のイメージも定着。TIでは鈴木亜久里が代役でドライブした。



1993
JORDAN 193 HART

ドライバー
ルーベンス・バリチェッロ、イバン・カペリ、ティエリー・ブーツェン
マルコ・アピチェッラ、エマヌエーレ・ナスペッティ、エディー・アーバイン

年間獲得ポイント	3点
コンストラクターズランキング	10位
最高ドライバーズランキング	17位（R.バリチェッロ／2点）
予選最高位	8位（R.バリチェッロ／メキシコ、E.アーバイン／日本）
決勝最高位	5位（R.バリチェッロ／日本）

ヤマハV12に代えてハートV10を採用するが、パワー、信頼性ともにいまひとつ。そんなジョーダンにとって大きな収穫だったのはルーキー、バリチェッロの獲得だろう。レース中、一時2位につけたドニントンでの快走は印象深い。また、日本GPではアーバインが衝撃的なデビューを果たし、5位のバリチェッロとともに6位入賞を果たした。この他、ブーツェン、アピチェッラ、ナスペッティもドライブしている。



いは用意しよう」と言ってあったのだ。金曜日にドーバー海峡を越え、ブリュッセルのホテルに1泊、しかも食事付きだ。サーキットに来たらそろいのキャップを被り、ジョーダンのフラッグを手に声援を送ってもらう。参加費用はたったの20ポンド！　なんてお得なツアーだろう、そう思わんかね？　結局、70名の参加があったおかげで、バスを2台用意するハメになったがね。だが、彼らの笑顔を見た時、本当にこのツアーを企画して良かったと思ったよ。レースを見せたためにかえって意気消沈されることも少なくはないが、今回ばかりはチーム全体に弾みがついたはずだ」

ところで、ジョーダンは持てる資産をフルに使っていないため戦績が上がらない、との非難があるが、これについてはどう受け止めているのだろう？

「どうせケチっているとでも言いたいんだろう。正直言って、非常に不愉快な論調だ。私に言わせれば、雑誌記者の面々には結果に見合うだけの評価をしていただいていない。とまれ、倹約こそがジョーダンGPの運営方針なんだよ。いたずらに倹約に走っているのではない。F1界広しといえど、ウチほど賢く、しかも慎重に資金を使っているチームはないはずだ。我々はまだ"F1第5のチーム"にすぎないが、確実にその差を縮めていると自負している。もうじき、トップ3の一角に食い込めると本気で私は思っているんだ！」

ドライバー
デイモン・ヒル
ラルフ・シューマッハー

獲得ポイント	16点（※以下すべて第13戦ベルギーGP終了時点）
コンストラクターズランキング	5位
最高ドライバーズランキング	7位（D.ヒル／10点）
予選最高位	2位（D.ヒル／ベルギー）
決勝最高位	優勝（D.ヒル／ベルギー）

エンジンを無限ホンダV10にスイッチ。ドライバーはフィジケラに代えて元ワールドチャンピオンのヒルを迎え、大きな期待とともに開幕に臨んだジョーダンだったが、序盤戦は不振。しかし、シーズン中盤にマシンを大幅にモディファイして戦闘力が向上。無限ホンダV10の大幅な進歩とともにその実力を発揮し始めた。そして第13戦ベルギーGPでヒル、ラルフが1-2フィニッシュ。設立8年目にして念願の初優勝を飾る。

1998
JORDAN 198 MUGEN-HONDA



ドライバー
ジャンカルロ・フィジケラ
ラルフ・シューマッハー

年間獲得ポイント	33点
コンストラクターズランキング	5位
最高ドライバーズランキング	8位（G.フィジケラ／20点）
予選最高位	2位（G.フィジケラ／ドイツ）
決勝最高位	4位（G.フィジケラ／ベルギー）

ドライバーを一新し、ルーキーのラルフ・シューマッハーとジャンカルロ・フィジケラの若手コンビを起用。人材、設備面も大幅に増強してチームの拡大を図る。"スネークヘッド"が印象的な197は高い戦闘力を見せ、2位1回、3位2回を含めて入賞12回とチーム設立以来最高の成績を残したが、第2戦アルゼンチンGPと第15戦ルクセンルクGPでは2台のマシンが同士打ちを演じるなど、両ドライバーの対立には苦心した。

1997
JORDAN 197 PEUGEOT





表彰台の顔ぶれは鈴鹿と同じ、シュナイダーは2年連続でGTを制す

王座は、あっけなく

メルセデスCLK、ドニントンを制し マニュファクチャラーズタイトルが決定



2年連続でメイクスを手にしたメルセデス。残るは全勝記録への挑戦か？

真夏の鈴鹿からヨーロッパに戻ってきても、FIA GTの単調なレース展開はさほど変わらなかった。

前戦の鈴鹿1000kmで通達されたレギュレーション変更の結果、2台のメルセデスCLK-LMと4台のワークスポルシェ911GT1-98に50kgのウエイトが課せられた。だが、大勢に影響なしというのがパドックのほとんどの見解。事実、CLK-LMでポールポジションを獲得したリカルド・ゾンタは、雨がやんだばかりの難しいコンディションながら昨年のタイムを1秒も上回ってきた。

予選でのニュースは、メルセデスのエース、ベルント・シュナイダーのル・マン以降、5戦続いたポールポジション獲得記録がストップしたことだろう。彼は予選2番手となり、シルバーアロー2台を何とかフロントロウに並べてメンツを保ったものの、ポールのゾンタには約コンマ6秒の後れを取った。

だが、スタートではポルシェのアラン・マクニッシュがフロントロウの2台に割って入ってきた。鈴鹿の仇討ちにいったかと思わせたほどにメルセデスのゾンタに近寄っていくが、しかしこれにはジャンプスタートの判定が下る。マクニッシュはレース後、「何でメルセデスがあんなに遅かったのか分からない。スタートライン上では追い越していないはずだし」と語っていたが、それは後の祭り。ペナルティーエリアで10秒間足止めを食らうことになった。

これでレースはゾンタがリード。ヨルグ・ミュラーのポルシェ、予選から好調のパノスが続いた。スタートでのマクニッシュのあおりを食らってグリーンに飛び出したシュナイダーは11～12番手まで順位を落としていた。

しかしスタートから1時間が過ぎ、1回目のルーティンのピットストップが終わると、いつもどおりシュナイダー／マーク・ウェーバー組がトップに立っていた。真後ろにはゾンタ／クラウス・ルドビク組と、いつものメルセデスの1-2フォーメーションに。途中、再び雨が落ち出したが、レースの展開に大きな影響をおよぼすものではなかった。

そして3時間、500kmのレースが終わってみれば、いつもどおりのメルセデスが1-2フィニッシュ。3位はまたまた追い上げたマクニッシュ／ヤニック・ダルマス組で、表彰台は鈴鹿と同じ顔ぶれに。これでポイント差でGT1のマニュファクチャラーズタイトルはAMGメルセデスに決定した。

また、GT2もいつもどおりオリビエ・ベレッタ／ペドロ・ラミー組のクライスラー・バイパーが優勝。こちらもマニュファクチャラーズタイトルを確定している。

POINT STANDING GT1 DRIVERS

1	B.シュナイダー	54
1	M.ウェーバー	54
3	K.ルドビク	47
3	R.ゾンダ	47
5	Y.ダルマス	19
5	A.マクニッシュ	19
7	M.ティーマン	13
7	J-M.グーノン	13
9	J.ミューラー	12
10	E.ベルナール	11
10	D.ブラバム	11

GT1 TEAMS

1	AMG メルセデス	101
2	ポルシェAG	31
3	チーム・ベルッソン・モータースポーツ	19
4	ザクスピードレーシング	15
5	DAMS	13
6	ダビドフ・クラシック	3

POINT STANDING GT2 DRIVER

1	O.ベレッタ	66
1	P.ラミー	66
3	K.ベンドリンガー	27
4	D.ドナヒュー	18
5	B.エイクマン	16
5	S.マーセン	16
7	C.オイザー	15
7	H.ベッカー	15
9	F.コンラート	14
10	M.ノイガルテン	13
10	G.リッチ	13

GT2 TEAMS

1	バイパー・チーム・オレカ	93
2	ロック・レーシング	19
3	コンラート・モータースポーツ	18
4	マーコス・レーシング・インターナショナル	15
5	Elf ハベルター・レーシング	13
6	スタッドラー・モータースポーツ	5
6	クラウス・モータースポーツ	5
8	ゾノート・リバロイス	4
8	チェンバレン・エンジニアリング	4
10	プロトン・コンペティション	3

RESULT/Round 7 (TOP10)

・4.023km×125周＝502.875km　予選出走28台・決勝出走28台・完走22台

順位	クラス	No.	ドライバー	チーム	マシン	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	GT1-1	①	B.シュナイダー/M.ウェーバー	AMGメルセデス	メルセデスCLK-LM	125周	3'05'00"731	2/1'23"462
2	GT1-2	②	K.ルドビク/R.ゾンタ	AMGメルセデス	メルセデスCLK-LM	124周	3'05'46"061	1/22'870"
3	GT1-3	⑦	Y.ダルマス/A.マクニッシュ/B.ウォレク	ポルシェAG	ポルシェ911GT1-98	124周	3'06'03"595	7/1'24"036
4	GT1-4	⑧	U.アルツェン/J.ミューラー	ポルシェAG	ポルシェ911GT1-98	123周	3'05'49"323	6/1'24"675
5	GT1-5	⑫	J-M.グーノン/M.ティーマン	ベルッソン・モータースポーツ	メルセデスCLK-GTR	123周	3'06'15"212	9/1'25"132
6	GT1-6	⑤	A.グラフ/A.シェールド	ザクスピード・レーシング	ポルシェ911GT1-98	121周	3'05'13"651	10/1'26"555
7	GT1-7	⑮	T.ブシャー/G.リース	ダビドフ・クラシック	マクラーレンF1 GTR	120周	3'05'59"660	7/1'24"891
8	GT2-1	⑤⑤	O.ベレッタ/P.ラミー	バイパー・チーム・オレカ	クライスラー・バイパーGTS-R	114周	3'06'14"449	14/1'33"101
9	GT2-2	⑲	C.オイザー/H.ベッカー/C.ヴァン	マーコス・レーシング・インターナショナル	マーコスLM600	112周	3'06'37"159	11/1'31"710
10	GT2-3	⑯	F.コンラート/A.ヘガー	コンラート・モータースポーツ	ポルシェ911GT2	112周	3'06'41"331	17/1'35"191

・優勝スピード：163.084km/h

・最速ラップ：B.シュナイダー/M.ウェーバー（メルセデスCLK-LM）　1'25"550　169.29km/h　125周目

※NEXT ROUND：第8戦　9月20日　A1リンク（オーストリア）

来たれや、スズカに！22台の赤と銀

西山　平夫
by Hirao Nishiyama

――そうらしい。言われた方は「あいつは動物だ。バラノイアだ！」とコメントしたらしいけどね。

「まぁ、追突はシューマッハーの勇み足。あの殴り込みにしたって、照れ隠しじゃないのかなぁ」

――でしょうね。クルサードはアクセル抜いてないと思うよ。踏み込んでもないけど。だからさ、シューマッハーがマクラーレンのガレージに殴り込みに行ったじゃない。そしたら誰かがガレージのシャッターを降ろしてしまえばよかったんだよな。

「あはは……シューマッハー閉じ込めてね」

――昔、土管の中に犬と猫入れて出られないように蓋したことがあったけど、土管が破裂するかと思うほどの騒ぎだった。出てきた犬と猫はフラフラでまともに歩けないの、パニックになってて。

「してぇことしやがんなぁ」

――でもなんでシューマッハーがあんなミス犯すのかね。一説には、フェラーリ600戦目と、翌月曜日のモンテゼモロ社長誕生日祝福を兼ねて優勝すると大見栄切ったらしいが、そのプレッシャーか？

「もあるかもしんないけど、判断ミスじゃない？」

――いずれにしたって、これでタイトル争いは鈴鹿までもつれるな。

「ヒル公も復活したしな。15戦目のニュルが終わって鈴鹿までの間はドエリャアことになるでよ」

――どんなふうに？

「まぁなんだ、フェラーリもマクラーレンも外しておいたデバイスつけまくり。新たに〈可変ホイールベース〉装置まで開発してくるね」

――延びたり縮んだりするわけか。鼻毛じゃないんだから。

「それから、フェラーリはフィオラノで、マクラーレンはシルバーストンで、あらゆるグリッド・ポジションに対応できるスタートのシミュレーションをしまくるね。スタートであいつがこうきたらこっちはこう動いて……と、考えただけで眠たくなる」

――そういやぁオーストリアだったかな、シューマッハーの前に位置したザウバーにフェラーリ陣営が『分かってるんだろうなぁ』とねじ込みに行ったという話もあったね。どけ！　と。

「うん。でね、スタート・シミュレーションも2台じゃつまんないから、仲間呼んじゃう。フェラーリはザウバーとミナルディとベネトンとプロスト。マクラーレンはティレルとウイリアムズとジョーダンとアロウズ。でもって、臨場感出すためにシルバーストンじゃマクラーレン以外のマシンは真紅、フィオラノじゃフェラーリ以外は銀色に塗る。これでくる日もくる日もシミュレーション。どうだ!?」

――いいねぇ。そらぁ熱いッ！

「バーニーさんもノッちゃって『鈴鹿も全車このままのカラーリングで走れ！』と発令したりして」

――ちょっと待て。そしたらば、シューマッハーがハッキネンだと思って撃墜した相手がたとえば中信だったらどうすんだよ？

「シューマッハーがトボけて『ナカーノ、ありゃボクじゃないフィジコだったんだよ』と謝ると……」

――どもども。残暑お見舞い……て時期はずれになったけど、高円寺信治さん、元気そうだね。

「高円寺って……いや、家元ゃ次回から阿佐ヶ谷信治に改名しちゃう」

――苗字がJR中央線を西に移動するわけね。

「そ。次々々回は吉祥寺信治」

――いいかげんにせんかい！　鮭の遡上じゃあるまいし。コラム書くたびに名前が変わるなんざ聞いたことねぇぞ。そういうのをなんて言うんだ、魚にゃ出世魚てぇものがいるらしいが。

「まままま、うらやましいんだろ。だからぁ～、Heyさんも家元みたいに改名すりゃいいのよ」

――そっかぁ。スパ・フランコルシャン西山とか。

「いいすねぇ。スマイリー小原みたいで、そこはかとないインチキ臭さがあって。スパといやぁ、こないだのベルギー・グランプリ、凄かったね」

――グランプリ！　いやぁ、目の（ブレスルーム）前で13台のマシンが個煮になったのは初めて見ました。マシンがまるでボーリングのピン。数台軽傷ですんだかと思ったら、最後にロセットがえらい勢いで突っ込んできてスペア取っちゃった！　事後処理も面白かった。クルサードとアーバインのマシンを2台仲良くトラックの荷台に並べちゃうんだから、マグロの水揚げみたいに。見較べてみたら、マクラーレンの方がロングホイールベースだった。

「あのクラッシュした13台、全部でいくらくらいかなぁ。あ、金曜日にはジャック、土曜日にはサロがオールージュ登りで全損こいてるんだろ？」

――ま、しめて20億円くらいじゃないですか？　それもそうだけど、スキャンダル好みのRingさんとしては、シューマッハーのクルサードへの追突→3輪走行→マクラーレンへの殴り込み――の方がワクワクしたでしょ？

「いんや、ゾクゾクした。『てめぇ、オレを殺す気か!?　フ××ク・ユー！』つったんだって？」

西山平夫と林信次の

ちょうとコーススアウト

MOTOR SPORT ESSAY

INFORMATION

コンパクトスポーツカー トムスエンジェルT01

94年にカーマニアの話題を独占したトムスのフルオリジナルカー「トムスエンジェルT01」が売却されることとなった。世界に1台しか存在しない超レアなコンパクトスポーツカーだ。走行距離は1000kmで、価格応談。●㈱トムス　☎03(3704)6594



トムスより秋の新製品が続々ラインナップ

トムスのノウハウを投入した「カルディナ用エアロパーツ（1万5000～8万5000円）」と、高級感・機能美を兼ね備えた「ハリアー用エアロパーツ（1万5000～7万5000円）」が新登場。また、タウンエースノアの開発車両が売却されることとなった。価格応談。●㈱トムス　☎03(3704)6191







BRAND NEW

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

ベストセラータイヤ「DONUTS」に新顔登場

走行を重ねることによって、タイヤの性能が低下する部分を抑制する新タイヤ基盤技術「AQ DONUTS」を採用した乗用車用ラジアルタイヤ「B700 AQ」が10月1日より発売される。耐偏摩耗性の向上と摩耗時のウエット性能の低下を抑制する。●㈱ブリヂストン　☎03(3563)6811



バン・ライトトラック専用スタッドレスタイヤ登場

日本の冬に向けた本格的バン・ライトトラック用アイススタッドレスタイヤ「MAXI-ICE VAN」が新発売。しなやかさと強さを両立させたZサイプテクノロジーを採用、耐荷重・耐摩耗性能を確保し、高アイス・スノー性能を実現した。●ミシュランオカモトタイヤ㈱　☎03(5210)2731



カルディナ／ハリアーを楽しくバージョンアップ

スタイリッシュな車高と最適なバネレートを実現した「ストリートスプリング・トムスレスポ ハリアー／カルディナ用（9700円）」が発売された。精悍なリヤビューを演出した「エキゾーストシステム・トムスバレル カルディナ用（9万8000円）」も登場。●トムス㈱　☎03(3704)6191





オーダーメイドで製作のビッグセダン用ホイール

マグネシウム鍛造技術により、高剛性と軽量化を実現させた19インチ鍛造マグネシウムホイール「FORGED Mg」が発売された。ひとつひとつをオーダーメイドで生産するという本格的なホイールだ。ビッグセダンにマッチし、価格は12万8000～13万8000円。●㈱レーシングサービスワタナベ　☎045(573)5629



コストとデザインを両立させたアルミホイール

横浜ゴムより、コストパフォーマンスに優れ、スタッドレスタイヤなどと組み合わせて使用するのに最適な乗用車用アルミホイール「CXシリーズ」の新商品として、オリジナルティーあふれるデザインの「CS03」と、軽快さと力強さを合わせ持ったデザインが特徴の「CS05」が発売された。カラーはいずれもシルバーで、価格は2万7000～3万8000円。また、スカイラインGT-R専用サイズで、アルミ削り出しセンターオーナメントと3本スポーク採用したアルミホイール「ADVAN RA3-DT」も登場した。価格は5万8000～6万9000円。●㈱YFC　☎03(3431)9981



マグネシウム使用で愛車を足元から極めろ!

チューニング用品の新ブランド「RoZest」の第1弾として、鉄やアルミより比重が低く、高い剛性を兼ね備えているマグネシウムを使用した軽量ホイールのハイグレードセダン向け「RoZest MF01（13万～19万7000円）」と、スポーツカー向け「RoZest MF02（9万8000円）」が発売された。●住友ゴム工業㈱　☎03(5546)0113



ハイセンスな機能美あふれるワゴン車にチェンジ

スポーツ性と高級感を両立させたワゴンR／AZワゴン用ドレスアップパーツ「WELT-AG SPORT・ESTATE（12万6000円）」と、リヤビューを個性的に演出するS-MX／ステップワゴン用パーツ「WELT-AG TAIL SHADE（2万5000～3万5000円）」が発売された。●㈱ヴァーンズ　☎06(357)2447







サーキットで得た技術を結晶したバケットシート

ティーズより、フルバケットシートとしてGTカーのテクノロジーを凝縮した「ZIEG Ⅱ（8万2000～16万4000円）」、最先端のセーフティーを目指した「GARDIS Ⅱ（8万7000～16万7000円）」、脱着可能なヘッドガードを標準装備した「DINOS Ⅱ（9万3000～16万5000円）」がそれぞれ発売された。●ティーズ㈱　☎052(882)2741



新型ファミリアワゴンをスポーティーに演出

新型ファミリアワゴンに特化したスポーツポテンシャルを投入するチューニングパーツ「ツーリングキットA-スペック」が新発売。リヤウイング、フロントバンパーフェイスなどがあり価格は9800～6万9000円。●マツダスピード㈱　☎03(5383)8500



驚異的な伝達力でエンジンパワーを伝える

ストリートからサーキット、そしてドラッグまであらゆるニーズに応え、ハイパワーエンジンにも的確に対応するハイパフォーマンスレーシングクラッチ「ORCシリーズ」が新登場。価格は15万7000～25万4000円。●小倉クラッチ㈱ ☎0120(71)4112



国産スポーツカー専用高性能スポーツクラッチ

ドライビング時における伝達トルクロスを抑えるため、プレッシャープレートの圧着力を高め、摩擦係数の高いクラッチディスクを採用した「AutoExeスポーツクラッチ」が新発売。価格は2万～2万2000円。●㈱オートエクゼ ☎03(3531)8151



最高の技術を注ぎ込んだキャリパー

GT選手権に出場しているエンドレスGTRにも使用されている、軽量かつ高剛性を両立し、微妙なペダル操作を可能にした「ENDLESS 4POT／6POTキャリパー」が新登場。価格は32万8000～55万4000円。●㈱エンドレスアドバンス ☎03(5688)6571



的確なドライビングを約束するサスペンション

さまざまな路面状況において優れたコントロール性を実現する「RoZest サスペンションキット」が発売された。シビック・タイプR／インテグラ・タイプRに対応し、価格は22万8000～23万8000円。●住友ゴム工業㈱ ☎03(5546)0113



マッドフラップで気分はWRCドライバー!

型抜きしたマッドフラップにオリジナルの型紙を付けて、簡単に取り付けられる「ラリーテック・WRCマッドフラップ」が発売された。ラリー車にも使われているEVA素材を使用している。価格は6000円。●㈱ラリーテックジャパン ☎03(5469)2555



メーターパネルもカラーコーディネート

純正メーターを好みに合わせて6種類のカラーバリエーションから選べるドレスアップ用メーターパネル「COLOR PANE」が発売された。価格は、カーボンと木目は9400円、ホワイト、シルバー、オレンジ、シャンパンゴールドは5800円。●日本精機㈱ ☎03(3835)3639



ロードスター用ニューパーツが続々登場

ブラックを基調としてホワイトの文字をプリントし、目盛りのフルスケールを240km/hとすることでドライバーのスポーツマインドを高揚させる「スピードメーター」が発売された。スピードメーター単体を交換するタイプで、装着状態のまま車検を受けられる保安基準適合品だ。価格は2万5000円。また、官能的なエキゾーストノートを奏でる「エキゾーストマニホールド」が新登場。全域でのトルクと排気効率が向上し、各シリンダーから集合部品までのパイプ長を等長にして、排気の流れをスムーズにさせる。価格は9万4000円。●マツダスピード㈱ ☎03(5383)8500





救助隊も採用する簡単操作高性能ポケナビ

最大12個の衛星からの情報を正確にキャッチする、12チャンネル高性能レシーバーを搭載した、片手で扱える小型軽量ポケットサイズの「ポケナビ」GPS38EXが発売された。目的地までの所要時間や到着時間を即座に表示する優れものだ。価格は4万5000円。●エンペックス気象計㈱ ☎03(3494)4011



あのWRCカーたちがポストカードでよみがえる

80年代を中心にWRCを駆け抜けたスーパーマシンの中から歴史に残るベスト8がポストカードをなった。プジョー205、ランチアデルタなど豪華なラインナップとなっている。価格は8枚セットで1000円。●㈱ラリーテックジャパン ☎03(5469)2555



簡単に交換可能な画期的純金製カーTVアンテナ

ダイバーシティ型や専用チューナーから交換ができるカーTVアンテナ「XL-7300」が発売された。表面処理に純金を使用することで電気抵抗を1/3に、感度を1.5倍にすること成功している。価格は2万円。●㈱ラウダ ☎0462(63)9863



愛車の頑固な汚れはこれ1本に任せなさい

ミクロの泡で汚れを分解し、強い洗浄力で車についた汚れをスッキリ落とす洗車のスタンダードアイテム「ホワイトシャンプー」、「ダーク＆メタリックシャンプー」が新発売。価格は640㎖で800円。●㈱タケハラ・プロスタッフ事業部 ☎03(3794)6251



タミヤのRCカーに新旧の名車がニューラインナップ

98年のWRCに登場するや開幕戦のモンテカルロラリーを制し、その後も快進撃を続けているトヨタカローラWRCのRCカー「1/10 RC トヨタカローラWRC」が発売された。サインツ車やオリオール車に仕上げられるナンバーなども付いていて、よりリアルに再現できる。価格は1万6800円。また、コンパクトなサイズときびきびした走りで人気のローバーミニクーパーの「1/10 RC ローバーミニクーパーレーシング」も新発売。前後に見られる大きなオーバーフェンダーなど、クラブマンレースなどでよく見られる仕様となっている。価格は9800円。●田宮模型 ☎054(286)5105





ミニチュアモデルカーで復活する胸躍らせた名車たち

EBBRO（エブロ）というブランド名で、実物を忠実に再現している1/43スケールダイキャストミニチュアモデルカーの企画・製作・販売をしているキッドボックスから新製品が発売された。国産スポーツカーの象徴的存在として、サーキットやストリートで疾走しているホンダNSXのシルバーとレッド、そして96年までのGT2クラスで活躍したタイサンスターカード ポルシェGT-2だ。どちらも全日本GT選手権で活躍したマシンだけにファンにはたまらないものとなっている。価格はホンダNSXが3400円、タイサン ポルシェが3500円。●㈱キッドボックス ☎0462(69)7556





BIB誕生100th アニバーサリー展

ミシュランのビバンダム誕生100周年を記念して「ミシュランの世界ビバンダム誕生100thアニバーサリー展」が池袋三越で9月22～28日に開催される。日本で1台のBIBプリクラも設置されている。●ミシュランジャパングループ　☎03(5210)2731



鈴鹿サーキットランドのF1観戦ツアーはいかが

鈴鹿サーキットランドトラベルセンターでは、10月30日から11月1日に開催されるF1日本GPの観戦ツアーを企画した。ツアー日程は2泊3日・1泊2日・決勝観戦の3種類で、それぞれ旅行のみ、一般観戦券付き、指定席券付き（S2・E2・A・C・D・F）がある。2泊3日・1泊2日コースは、往復新幹線で名古屋市内ホテル泊、ホテルからサーキットまでは送迎バス付きで、料金は2泊3日7万4000～11万3000円。1泊2日6万4000～10万3000円。決勝観戦コースは往路F1専用列車、復路新幹線利用、送迎バス付きで、料金は4万4000～8万3000円。●㈱鈴鹿サーキットランドトラベルセンター　☎042(592)5585

F1日本GP観戦ツアー 11月1日は鈴鹿へGO!

JTBパルサービスでは、11月1日のF1日本GP観戦ツアーを企画した。ツアーは、東京発バスツアー3・4・5日間／2万6000～5万9000円、東京・新横浜発新幹線ツアー2・3・4日間／5万3000～7万8000円、新幹線ツアー決勝観戦（東京・横浜）／4万4000円、東京発バス＆新幹線ツアー2・3・4日間／3万1500～5万4000円、大阪発バスツアー2・3日間／3万2000～4万5000円、名古屋発バスツアー2・3日間／3万2000～4万5000円、新幹線フリープラン1・2・3泊／4万2500～6万1000円の17種類。これにはレース観戦券は含まれていないので、希望者は別途申し込む。●㈱JTBパルサービス　☎03(5391)4364

ATTENTION

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

「ロータリー&ロードスターミーティング'98」

マツダスピードでは、9月26～27日に開催される「ロータリー&ロードスターミーティング'98」に後援し、デモカーおよび商品の展示や用品の即売、デモランなどを行う。「ロータリー&ロードスターミーティング'98」は、全国の有名ショップとロータリーエンジン搭載車、またはロードスターを所有するユーザーとの親睦、ユーザー同士の交流の場として開催される。これには全国の有名ショップ約50社が各ブースを出展し、デモカーの展示・デモランなどを行う。その他、走行会、ドレスアップコンテスト、ミスコンテスト、大抽選会などの催し物が開催される。●エビスサーキット内・R&R実行委員会　☎0243(24)2972

JAFミリオンカード入会キャンペーン

ミリオンカードでは、JAFカード入会キャンペーンとして、10月31日までの期間中に「JAFミリオンカード」を申し込むとレースチケットがプレゼントされる。9月30日までに入会すると、11月22日にツインリンクもてぎで開催されるNASCARサンダースペシャルの観戦券が10組20名に、10月1～31日までに入会すると、11月29日に鈴鹿サーキットで開催されるフォーミュラ・ニッポン第10戦の観戦券が30組60名に当たる。また、この抽選に漏れた場合でももれなくミリオンカードオリジナルテレホンカードをプレゼント。●ミリオンカード・サービス　東京営業部　☎03(3265)0389

「BIB誕生100thアニバーサリー展」記念プレゼント

その「ミシュランの世界ビバンダム誕生100thアニバーサリー展」の開催を記念して、ビバンダムキーホルダーとビバンダム携帯電話ストラップをセットにして200名にプレゼント。携帯電話ストラップは黄色と青の2色あるが、どちらが当たるかはお任せとなる。応募方法は官製はがきに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、〒164-8772　東京都中野郵便局私書箱38号「ビバンダムプレゼント」係まで。締め切りは10月15日消印有効。このアニバーサリー展の主な展示内容は「ビバンダム100年の歴史」、「ミシュランの世界――過去・現在・未来」などとなっている。



ポール・スミス トゥルーブリット展

ローバージャパンでは、英国のファッションデザイナー、ポール・スミス氏の全貌を明らかにする「トゥルーブリット展」に協賛し、特別限定仕様車“ポール・スミスミニ”と、話題を集めたコンセプトモデル“アートカー”を展示する。



スズキジャパンカップ特製Tシャツプレゼント

「スズキジャパンカップ'98第15回エアロビック全日本選手権大会」を記念してTシャツをプレゼント。はがきで〒107-0052　東京都港区赤坂6-4-17　赤坂コーポ801　㈱フリーマン「スズキジャパンカップ読者プレゼント・レーシングオン係」まで。



レンジローバー ワンデイオーナー

ローバージャパンでは、「レンジローバー」のワンデイオーナーキャンペーンを10月18日まで実施している。期間中の木曜日か日曜日に指定のゴルフ場で、レンジローバーの1日貸し出しを行っている。●ローバーコール　☎0120(00)6832



エルフ003オリジナル キーホルダープレゼント

「エルフ003」がエルフ・スカラシッププログラムの練習用公認シューズに決定したのを記念してキーホルダーをプレゼント。応募方法は官製はがきに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記の上、〒720-8799　福山市東桜町3-4　福山郵便局留　広島化成㈱「エルフ003特製キーホルダー」プレゼント係まで。



ポルシェ社ホームページ 全世界に向け開設

ポルシェAGでは、全世界に向けてマルチメディアの広範な情報を提供するため、インターネットにホームページを開設した。このホームページは「グローバルサイト」と「ナショナルサイト」に分けられ、「グローバルサイト」は英語とドイツ語で記され、一般情報ページだけでなく、ポルシェ911/ボクスターの詳細な記述ならびに最新のニュースやディスカッションフォーラム、モータースポーツデータベース、ユーザー同士のコミュニケーションができる「チャットゾーン」も含まれている。各ポルシェ販売会社は「ナショナルサイト」に含まれる。アドレスは、www.porsche.com。●ポルシェコール　☎0120(846)911

自動車点検フェスティバル サービスエリアで開催

運輸省および自動車点検整備推進協議会では、10月31日まで「自動車点検整備推進運動」を展開している。この一環として、10月10日に関越自動車道下りの三芳パーキングエリアで、10月11日に東北自動車道上りの安達太良サービスエリアで「'98自動車点検フェスティバル」を開催する。今回、このフェスティバルで行う「中嶋悟の点検セミナー」の参加者を150名ずつ募集する。応募方法は官製はがきに、住所、氏名、年齢、性別、職業、電話番号、希望会場名を明記の上、〒104-8210　東京都中央区銀座2-16-7　恒産第1ビル「中嶋悟の点検セミナー」募集係まで。●中嶋悟の点検セミナー募集事務局　☎03(3248)0616

キャンピングカー& RVフェアなごや'98開催

テレビ愛知では、10月24～25日、ポートメッセなごや1号館で「キャンピングカー&RVフェアなごや'98」を開催する。入場料は、前売り大人1000円／小学生500円、当日大人1200円／子供600円。●テレビ愛知事業部　☎052(203)0250



ツインリンクもてぎで アエロバティックス開催

10月23～25日の3日間、ツインリンクもてぎで、国際航空連盟公認で行われる専用小型飛行機の曲技飛行の国際グランプリ大会「アエロバティックス日本GP」が開催される。このチケットの料金は、前売り3日間通し券3000円、1日券2000円、当日券／10月23日（公式練習日）大人・中高生1000円、子供500円、10月24日（規定競技）・10月25日（自由競技・エキシビジョン）大人3000円、中高生1500円、子供1000円。チケットは、チケットぴあ、JR東日本みどりの窓口／びゅうプラザ、ホンダウエルカムプラザ青山などや下記でも発売中だ。●ツインリンクもてぎチケット&インフォメーション　☎0285(64)0080

WANTED!

チーム・ルマン スタッフ募集

フォーミュラ・ニッポンなどで活躍するチーム・ルマンでは、営業、メカニック、機械加工技術者、Piデータロガーシステムサポートエンジニアを募集している。勤務地は御殿場工場か本社（東京都渋谷区広尾）。応募は下記まで履歴書を送付のこと。

●㈱ルマン
〒412-0023　静岡県御殿場市深沢1279
☎0550(84)0100

ビデオ「'98世界ラリー選手権PART5」発売

全14戦の今年の世界ラリー選手権で、後半戦の幕開けとなる第9戦ニュージーランド・ラリーと、第10戦フィンランド・ラリーを収録したビデオ「'98世界ラリー選手権PART5」が10月2日に全国のセブン・イレブンで発売される。45分、2300円。●㈱エブコット　☎03(5467)3121



ハイパーレブビデオvol.1 スバル・インプレッサ発売

車種別チューニングムックシリーズ「ハイパーレブ」のビデオ版として「ハイパーレブビデオvol.1 スバル・インプレッサ」が発売された。チューニングカーによるサーキットバトルやチューニング情報、ドラテク講座などが満載だ。60分、2381円。●㈱ニューズ出版　☎03(5430)4440



BOOK

詳しく、楽しく
よりすぐりの本やビデオを
紹介するコーナー
ブック&ビデオ

VIDEO

モデリスタから「TERESA」発売

トヨタモデリスタインターナショナルでは、おしゃれでスタイリッシュなコンパクトカー「TERESA（テレサ）」を発売した。「TERESA」は、ヨーロピアン的なイメージで格調と落ち着きを表現しており、大人が乗れる2BOXタイプがデザインコンセプト。エンジンはトヨタ製5E-FE、4E-FE水冷直列4気筒DOHCを採用し、革風シートカバー（8万5000円）と専用フロアマット（1万8000円）のオプション設定がある。価格は140万5000円。●㈱トヨタモデリスタインターナショナル　☎03(3332)5411



TOM'S ARISTO161 限定50台が販売開始

ネッツトヨタ多摩では、トヨタJZS161型アリストをベースとしたコンプリートチューニングカー「TOM'S ARISTO161」をトムスと共同企画し、東京・多摩地区全21拠点およびトムススピリットを通じ、50台の限定販売を開始した。「TOM'S ARISTO 161」は、アリストV300 VERTEX EDITIONおよびアリストV300に、全14アイテムのトムス製パーツを装着している。エンジンはパワー、トルクともに大幅アップを実現している。価格は556万～569万円。
●ネッツトヨタ多摩㈱　☎0120-425010



トヨタMR2ベースの「TRD2000GT」発売

TRDでは、トヨタMR2にレーシングエアロカウルを装着し、MR2を「TRD2000GT」にカスタマイズ（改造）する受注を開始した。「TRD2000GT」は、全日本GT選手権で活躍中のトヨタMR2のイメージを表現しており、全幅を60㎜ワイドにし、迫力ある外観を演出している。改造費は110万円からで、車両の状態やボディカラーなどによって異なる。なお、「TRD2000GT」のレーシングエアロカウルはパーツ単品での販売はしていない。●トヨタテクノクラフト㈱・TRD　☎045(540)2121



STREET

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

TOPICS

SUZUKA CIRCUIT NEWS

FUJI TELEVISION JAPANESE GRAND PRIX SUZUKA 10.30FRI-10.31SAT-11.1SUN F1

前売り券好評発売中！

前売り券料金

■自由席券（10/30・31・11/1 有効、税込み）

大人9,000円 高校生4,500円 小・中学生2,000円

※3才～未就学児は、当日遊園地入園料（1日400円）で自由席に入場いただけます。

※ご注意!! 自由席券ご購入後、指定席券への変更はできません。

特別応援グッズ付

髙木虎之介選手＆中野信治選手特別応援席発売!!

それぞれ先着1000席限定!

■場　所：F席（髙木選手と中野選手応援席のエリアは異なります）

■料　金：F席料金



F1観戦エリアのご案内



チケットに関するお問い合わせは
鈴鹿サーキットチケットセンター(0593)78-1111(代)

■指定席券（入場料込み、10/30・31・11/1 有効、税込み）

	大人	高校生	小・中学生
S1席	60,000円	48,000円	42,000円
S2席	48,000円	39,000円	34,000円
A席	41,000円	33,000円	29,000円
B1席	31,000円	25,000円	22,000円
B2席	31,000円	25,000円	22,000円
C席	36,000円	29,000円	26,000円
D席	41,000円	33,000円	29,000円
E1席	34,000円	28,000円	24,000円
E2席	48,000円	39,000円	34,000円
F席	34,000円	28,000円	24,000円
G席	31,000円	25,000円	22,000円
H席	31,000円	25,000円	22,000円
N2席	25,000円	20,000円	18,000円

●S1席はオリジナル記念品付です。
●3才～未就学児のお子様が指定席に入場する際は、小・中学生料金の指定席券が必要となります。

SUZUKA CIRCUIT

デイトン・インディライツ選手権 〔全14戦〕

1	3/15	ホームステッド	服部茂章	ローラT97-20
2	4/5	ロングビーチ	C.ダ・マッタ	ローラT97-20
3	4/26	ナザレス	C.ダ・マッタ	ローラT97-20
4	5/23	マディソン	服部茂章	ローラT97-20
5	5/31	ミルウォーキー	D.ヒギンズ	ローラT97-20
6	6/7	デトロイト	A.ダーレ	ローラT97-20
7	6/21	ポートランド	G.スミス	ローラT97-20
8	7/12	クリーブランド	L.ガルシアJr	ローラT97-20
9	7/19	トロント	G.スミス	ローラT97-20
10	7/25	ブルックリン	T.レンナ	ローラT97-20
11	8/2	トロワ-リビエール	C.ダ・マッタ	ローラT97-20
12	9/6	バンクーバー	C.ダ・マッタ	ローラT97-20
13	9/13	ラグナセカ		カリフォルニア州
14	10/31	フォンタナ		カリフォルニア州

インディ・レーシング・リーグ 〔全11戦〕

1	1/24	オーランド	T.スチュワート	Gフォース・オーロラ
2	3/22	フェニックス	S.シャープ	Gフォース・オーロラ
3	5/24	インディ500	E.チーバー	Gフォース・オーロラ
4	6/6	フォートワース	B.ボート	Gフォース・オーロラ
5	6/28	ロードン	T.スチュワート	Gフォース・オーロラ
6	7/19	ドーバー	S.シャープ	Gフォース・オーロラ
7	7/25	シャーロット	K.ブラック	Gフォース・オーロラ
8	8/16	パイクスピーク	K.ブラック	Gフォース・オーロラ
9	8/29	ハンプトン	K.ブラック	Gフォース・オーロラ
10	9/20	フォートワース		テキサス州
11	10/10	ラスベガス		ネバダ州

USロードレーシング選手権 〔全5戦〕

1	1/31-2/1	デイトナ24時間	G.モレッティ/D.テイズ/M.バルディ/F.フェラーリ333SP	
2	5/17	ホームステッド	B.ライフィンガー/J.ウェーバー	R&S MKⅢ・フォード
3	6/14	ミド-オハイオ	E.F-ロビンソン/D.シュレーダー	R&S MKⅢ・フォード
4	6/28	ミネアポリス	B.ライフィンガー/J.ウェーバー	R&S MKⅢ・フォード
5	8/23	ワトキンスグレン		ニューヨーク州

SPORTS CARワールドスポーツカー選手権 〔全8戦〕

1	3/21	セブリング12時間	M.バルディ/G.モレッティ/D.テイズ	フェラーリ333SP
2	4/26	ラスベガス	W.テイラー/E.バン・デ・ポール	フェラーリ333SP
3	5/25	ライムロック	B.ライフィンガー/J.ウェーバー	R&S MKⅢ・フォード
4	6/21	ロードアトランタ	J.ウェーバー/D.シュレーダー/B.ライフィンガー	R&S MKⅢ・フォード
5	8/9	モスポート	B.ライフィンガー/J.ウェーバー	R&S MKⅢ・フォード
6	9/20	セブリング		フロリダ州
7	10/11	ロードアトランタ		ジョージア州
8	10/25	モントレー		カリフォルニア州

NASCARウインストンカップシリーズ 〔全33戦〕

1	2/15	デイトナ500	D.アーンハート	シボレー・モンテカルロ
2	2/22	ロッキンガム	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
3	3/1	ラスベガス	M.マーティン	フォード・トーラス
4	3/8	アトランタ	B.ラボンテ	ポンティアック・グランプリ
5	3/22	ダーリントン	D.ジャレット	フォード・トーラス
6	3/29	ブルスストル	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
7	4/5	フォートワース	M.マーティン	フォード・トーラス
8	4/19	マーティンズビル	B.ハミルトン	シボレー・モンテカルロ
9	4/26	タラデガ	B.ラボンテ	ポンティアック・グランプリ
10	5/3	フォンタナ	M.マーティン	フォード・トーラス
11	5/24	シャーロット	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
12	5/31	トーバー	D.ジャレット	フォード・トーラス
13	6/6	リッチモンド	T.ラボンテ	シボレー・モンテカルロ
14	6/14	ブルックリン	M.マーティン	フォード・トーラス
15	6/21	ロングボンド	J.メイフィールド	フォード・トーラス
16	6/28	ソノマ	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
17	7/12	ロードン	J.バートン	フォード・トーラス
18	7/26	ロングボンド	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
19	8/1	インディアナポリス	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
20	8/9	ワトキンズグレン	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
21	8/16	ブルックリン	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
22	8/22	ブリストル	M.マーティン	フォード・トーラス
23	8/30	ロードン	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
24	9/6	ダーリントン	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
25	9/12	リッチモンド		バージニア州
26	9/20	ドーバー		デラウェア州
27	9/27	マーティンズビル		バージニア州
28	10/4	シャーロット		ノースカロライナ州
29	10/11	タラデガ		アラバマ州
30	10/17	デイトナビーチ		フロリダ州
31	10/25	フェニックス		アリゾナ州
32	11/1	ロッキンガム		ノースカロライナ州
33	11/8	アトランタ		ジョージア州
—	11/22	もてぎ		日本

DOMESTIC RACE ●国内レース

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン 〔全10戦〕

1	4/19	鈴鹿	影山正彦	ローラT96/52・無限
2	5/17	美祢	本山 哲	レイナード97D・無限
3	5/31	富士	本山 哲	レイナード97D・無限
4	6/14	もてぎ	脇阪薫一	ローラT97/51・無限
5	7/5	鈴鹿	影山正彦	ローラT96/52・無限
6	8/2	菅生	影山正美	ローラT97・無限
7	8/30	富士	中止	
8	9/20	MINEサーキット		美祢
9	10/18	富士スピードウェイ		富士
10	11/29	鈴鹿サーキット		鈴鹿

全日本F3選手権 〔全10戦〕

1	3/22	鈴鹿	P.ダンブレック	ダラーラF398・トヨタ
2	4/19	筑波	加藤寛規	ダラーラF398・無限
3	5/17	美祢	P.ダンブレック	ダラーラF398・トヨタ
4	5/31	富士	P.ダンブレック	ダラーラF398・トヨタ
5	6/14	もてぎ	松田次生	ダラーラF397・無限
6	7/5	鈴鹿	P.ダンブレック	ダラーラF398・トヨタ
7	8/2	菅生	P.ダンブレック	ダラーラF398・トヨタ
8	8/16	TI	P.ダンブレック	ダラーラF398・トヨタ
9	9/6	仙台	P.ダンブレック	ダラーラF398・トヨタ
10	10/25	スポーツランドSUGO		菅生

全日本ツーリングカー選手権 〔全11戦〕

1	4/5	富士	竹内浩典	トヨタ・チェイサー
		富士	金石勝智	トヨタ・エクシヴ
2	5/10	もてぎ	関谷正徳	トヨタ・チェイサー
3	5/24	菅生	関谷正徳	トヨタ・チェイサー
		菅生	K.パート	トヨタ・チェイサー
4	6/21	鈴鹿	金石勝智	トヨタ・エクシヴ
		鈴鹿	関谷正徳	トヨタ・チェイサー
5	7/26	美祢	関谷正徳	トヨタ・チェイサー
		美祢	関谷正徳	トヨタ・チェイサー
6	8/16	TI	関谷正徳	トヨタ・チェイサー
7	11/8	INTER TEC		富士

全日本GT選手権 〔全7戦〕

●GT500

1	3/22	鈴鹿	E.コマス/影山正美	ニッサン・スカイライン
2	5/3	富士	中止	
3	6/28	仙台	E.コマス/影山正美	ニッサン・スカイライン
4	8/9	富士	T.コロネル/山西康司	ホンダNSX
5	9/13	もてぎGTチャンピオンレース		もてぎ
6	10/11	CP MINE GT RACE		美祢
7	10/25	SUGO GT選手権レース		菅生

●GT300

1	3/22	鈴鹿	鈴木恵一/篠 信吾	トヨタMR2
2	5/3	富士	中止	
3	6/28	仙台	鈴木恵一/篠 信吾	トヨタMR2
4	8/9	富士	鈴木恵一/篠 信吾	トヨタMR2

スーパー耐久シリーズ 〔全8戦〕

1	3/29	美祢	横島 久/竹内浩典	ニッサン・スカイライン
2	4/12	菅生	横島 久/竹内浩典	ニッサン・スカイライン
3	5/17	鈴鹿	柏谷俊二/見崎清志	ニッサン・スカイライン
4	6/7	TI	横島 久/竹内浩典	ニッサン・スカイライン
5	7/19-20	十勝	山本幸吉/辻本 聡/鳴村 徹	ホンダ・シビック
6	9/6	仙台	福山英朗/木下隆之	ニッサン・スカイライン
7	9/27	もてぎスーパー耐久レース		もてぎ
8	11/8	富士スーパー耐久レース・INTER TEC		富士

その他の耐久レース

7/19-20	十勝24時間	田中 実/田嶋栄一/立川祐路	トヨタ・スープラ	
8/8-9	筑波ナイター9時間	中谷敏久/美水好則/青木一益	ニッサン・スカイライン	
8/23	鈴鹿1000km	B.シュナイダー/M.ウェーバー	メルセデスベンツCLK-LM	

全日本ラリー選手権 4輪駆動部門 〔全9戦〕

●Cクラス

1	1/31~2/1	DCCSウインターラリー	松田原文雄/小田切順之	ミツビシ・ランサー
2	2/21~22	THE SNOW IN 北海道	西尾雄次郎/山口顕子	スバル・インプレッサ
3	4/25~26	ACK スプリングラリー	西尾雄次郎/山口顕子	スバル・インプレッサ
4	5/23~24	MCA BARU	綾部美津雄/草加浩平	スバル・インプレッサ
5	6/13~14	モントレー98	西尾雄次郎/山口顕子	スバル・インプレッサ
6	7/4~5	ノースアタックラリー	松田原文雄/小田切順之	ミツビシ・ランサー
7	7/25~26	ひえつき98夏	西尾雄次郎/山口顕子	スバル・インプレッサ
8	9/5~6	98 RALLY in AKAIGAWA		北海道
9	10/17~18	第25回M.C.S.C ラリーハイランドマスターズ		長野・岐阜

●Bクラス

1	1/31~2/1	DCCSウインターラリー	入沢文彦/森 公聖	ミツビシ・ミラージュ
2	2/21~22	THE SNOW IN 北海道	鎌田 豊/重田満彦	ミツビシ・ミラージュ
3	4/25~26	ACK スプリングラリー	鎌田 豊/重田満彦	ミツビシ・ミラージュ
4	5/23~24	MCA BARU	中尾 晃/宮前満夫	ミツビシ・ミラージュ
5	6/13~14	モントレー98	鎌田 豊/重田満彦	ミツビシ・ミラージュ
6	7/4~5	ノースアタックラリー	鎌田 豊/重田満彦	ミツビシ・ミラージュ
7	7/25~26	ひえつき98夏	鎌田 豊/重田満彦	ミツビシ・ミラージュ
8	9/5~6	98 RALLY in AKAIGAWA		北海道
9	10/17~18	第25回M.C.S.C ラリーハイランドマスターズ		長野・岐阜

●Aクラス

1	1/31~2/1	DCCSウインターラリー	星津原 豊/高橋昭彦	スズキ・アルト
2	2/21~22	THE SNOW IN 北海道	原 宣司/古賀勝美	スズキ・アルト
3	4/25~26	ACK スプリングラリー	星津原 豊/高橋昭彦	スズキ・アルト
4	5/23~24	MCA BARU	島田雅道/地神 昇	ダイハツ・ストーリア
5	6/13~14	モントレー98	星津原 豊/高橋昭彦	スズキ・アルト
6	7/4~5	ノースアタックラリー	星津原 豊/高橋昭彦	スズキ・アルト
7	7/25~26	ひえつき98夏	原 宣司/古賀勝美	スズキ・アルト
8	9/5~6	98 RALLY in AKAIGAWA		北海道
9	10/17~18	第25回M.C.S.C ラリーハイランドマスターズ		長野・岐阜

全日本ラリー選手権 2輪駆動部門 〔全6戦〕

●Cクラス

1	6/27~28	RTNザ・ナイト	重田雅彦/岩崎淳一	トヨタ・スターレットターボ
2	7/18~19	ラリーミーティング	中止	
3	8/1~2	ラリーイン北海道	重田雅彦/岩崎淳一	トヨタ・スターレット
4	9/19~20	群馬アルペンラリー98		群馬・長野
5	10/3~4	第4回DCCSオータムラリー		長野・群馬
6	11/14~15	ツール・ド・九州98		佐賀

●Bクラス

1	6/27~28	RTNザ・ナイト	森 博喜/篠嶋和敏	トヨタ・カローラレビン
2	7/18~19	ラリーミーティング	中止	
2	8/1~2	ラリーイン北海道	高崎正博/高田博章	ニッサン・パルサー

●Aクラス

1	6/27~28	RTNザ・ナイト	飯塚孝治/荒作祐子	スバル・ヴィヴィオ
2	7/18~19	ラリーミーティング	中止	
3	8/1~2	ラリーイン北海道	木村謙治/塩沢 香	ダイハツ・ミラ

全日本ジムカーナ選手権 〔全8戦〕

●Dクラス

1	3/15	POWER SLALOM 98	山本真宏	トヨタ・T3
2	4/26	ジムカーナin中部	古瀬光男	BRIDE M1
3	5/10	オールジャパンジムカーナ	古瀬光男	BRIDE M1
4	6/7	ハイスピードジムカーナ in 福走	古瀬光男	BRIDE M1
5	6/28	スラローム イン 北海道	山本真宏	トヨタ・T4
6	7/19	GYMKHANA IN 九州「夏」	山本真宏	トヨタ・T4
7	8/9	オールジャパンジムカーナ	川村 強	YT37
8	9/13	98 ジムカーナ イン 関東		浅間台スポーツランド
—	11/8	JAFカップジムカーナ		鈴鹿サーキット

全日本ダートトライアル選手権 〔全9戦〕

●Dクラス

1	4/19	RASCAL スプリングトライアル	田嶋伸博	スズキ・エスクード
2	5/17	信州ダートトライアル	田嶋伸博	スズキ・エスクード
3	5/31	トライアル・ド・ニッポン	田嶋伸博	スズキ・エスクード
4	6/21	北海道ダートスペシャル	大井義浩	キャロッセ・スーパーD
5	7/12	DCCSダートトライアル	大井義浩	キャロッセ・スーパーD
6	8/2	ダートスプリント in 門司	大井義浩	キャロッセ・スーパーD
7	8/30	ダートトライアル IN 仙台	大井義浩	キャロッセ・スーパーD
8	9/27	モンテカルロカップ第2ダートトライアル in HIROSHIMA		テクニックステージカタ
9	10/11	98 Super Sprint Sakai		新日鉄堺オフロードウェイ
—	11/15	JAFカップオールスターダートトライアル		丸和オートランド那須

EVENT & RESULT

OVERSEAS RACE ●海外レース

F1世界選手権 〔全16戦〕

❶	3/8	オーストラリアGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-13・メルセデス
❷	3/29	ブラジルGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-13・メルセデス
❸	4/12	アルゼンチンGP	M.シューマッハー	フェラーリF300
❹	4/26	サンマリノGP	D.クルサード	マクラーレンMP4-13・メルセデス
❺	5/10	スペインGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-13・メルセデス
❻	5/24	モナコGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-13・メルセデス
❼	6/7	カナダGP	M.シューマッハー	フェラーリF300
❽	6/28	フランスGP	M.シューマッハー	フェラーリF300
❾	7/12	イギリスGP	M.シューマッハー	フェラーリF300
❿	7/26	オーストリアGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-13・メルセデス
⓫	8/2	ドイツGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-13・メルセデス
⓬	8/16	ハンガリーGP	M.シューマッハー	フェラーリF300
⓭	8/30	ベルギーGP	D.ヒル	ジョーダン198・無限ホンダ
14	9/13	イタリアGP		モンツァ
15	9/27	ルクセンブルクGP		ニュルブルクリンク
16	11/1	日本GP		鈴鹿

世界ラリー選手権 〔全13戦〕

❶	1/17~21	モンテカルロ	C.サインツ/L.モヤ	トヨタ・カローラ
❷	2/5~8	スウェーデン	T.マキネン/R.マニセンマキ	ミツビシ・ランサー
❸	2/27~3/2	サファリ	R.バーンズ/R.レイド	ミツビシ・カリスマ
❹	3/22~25	ポルトガル	C.マクレー/N.グリスト	スバル・インプレッサ
❺	4/19~22	カタロニア	D.オリオール/D.ジロウデ	トヨタ・カローラ
❻	5/3~6	ツール・ド・コルス	C.マクレー/N.グリスト	スバル・インプレッサ
❼	5/20~23	アルゼンチン	T.マキネン/R.マニセンマキ	ミツビシ・ランサー
❽	6/5~9	アクロポリス	C.マクレー/N.グリスト	スバル・インプレッサ
❾	7/25~28	ニュージーランド	C.サインツ/L.モヤ	トヨタ・カローラ
❿	8/21~23	フィンランド	T.マキネン/R.マニセンマキ	ミツビシ・ランサー
11	10/10~14	サンレモ		イタリア
12	11/5~8	オーストラリア		オーストラリア
13	11/21~24	RAC		イギリス

アジア・パシフィック・ラリー選手権 〔全5戦〕

❶	3/13~15	タイ	片岡良宏/林 哲	ミツビシ・ランサー
❷	6/19~22	チャイナ	C.マクレー/N.グリスト	スバル・インプレッサ
❸	7/25~28	ニュージーランド	C.サインツ/L.モヤ	トヨタ・カローラ
❹	9/5~6	マレーシア	藤本吉郎/T.サーカム	トヨタ・カローラ
5	11/5~8	オーストラリア		オーストラリア

クロスカントリーラリーFIAワールドカップ 〔全8戦〕

❶	1/1~18	パリ・ダカール・ラリー	J-P.フォントネ/G.ピカール	ミツビシ・パジェロ
❷	3/5~8	イタリアン・バハ	J-L.シュレッサー/パウエル	シュレッサー・バギー05CT
❸	4/2~12	チュニジア・ラリー	J-L.シュレッサー/パウエル	シュレッサー・バギー05CT
❹	5/7~17	アトラス・ラリー	J-L.シュレッサー/パウエル	シュレッサー・バギー05CT
❺	6/18~21	バハ・テネセル	P.バンヘルク	トヨタ・ランドクルーザー
6	7/9~11	バハ・エスパーニャ		スペイン
7	9/10~10/10	マスター・ラリー		フランス~ロシア
8	11/4~7	UAEデザートチャレンジ		アラブ首長国連邦

国際F3000選手権 〔全12戦〕

❶	4/11	オッシャースレーベン	S.サラサン	ローラT97/50・ジャッド
❷	4/25	イモラ	J.ワット	ローラT97/50・ジャッド
❸	5/9	バルセロナ	J-P.モントーヤ	ローラT97/50・ジャッド
❹	5/16	シルバーストン	J-P.モントーヤ	ローラT97/50・ジャッド
❺	5/23	モンテカルロ市街	N.ハイドフェルド	ローラT97/50・ジャッド
❻	6/1	ポー	J-P.モントーヤ	ローラT97/50・ジャッド
❼	7/25	A1リンク	S.アゼリ	ローラT97/50・ジャッド
❽	8/1	ホッケンハイム	N.ハイドフェルド	ローラT97/50・ジャッド
❾	8/15	ハンガロリンク	N.ハイドフェルド	ローラT97/50・ジャッド
❿	8/29	スパ・フランコルシャン	G.ロドリゲス	ローラT97/50・ジャッド
⓫	9/6	エンナ・ペルグーサ	J-P.モントーヤ	ローラT97/50・ジャッド
12	9/26	ニュルブルクリンク		ドイツ

イギリスF3選手権 〔全16戦〕 ＊は2レース開催

❶	3/22	ドニントンパーク	E.ベルナルディ	ダラーラF398・ルノー
❷	3/29	スラクストン	E.ベルナルディ	ダラーラF398・ルノー
❸	4/5	シルバーストン	M.ハバーフェルド	ダラーラF398・無限
❹	4/26	ブランズハッチ	E.ベルナルディ	ダラーラF398・ルノー
		ブランズハッチ	L.ブルティ	ダラーラF398・無限
❺	5/4	オールトンパーク	E.ベルナルディ	ダラーラF398・ルノー
❻	5/17	シルバーストン	E.ベルナルディ	ダラーラF398・ルノー
❼	5/24	クロフト	M.ハバーフェルド	ダラーラF398・無限
❽	6/14	スネッタートン	D.マニング	ダラーラF398・無限
❾	7/11	シルバーストン	D.マニング	ダラーラF398・無限
❿	8/16	ベンブレイ	M.ハバーフェルド	ダラーラF398・無限
		ベンブレイ	L.ブルティ	ダラーラF398・無限
⓫	8/30	ドニントンパーク	E.ベルナルディ	ダラーラF398・ルノー
12	9/13	スラクストン		イギリス
13	9/27	スパ・フランコルシャン		ベルギー
14	10/4	シルバーストン		イギリス

ドイツF3選手権 〔全20戦〕

❶	4/19	ホッケンハイム	B.ラインダース	ダラーラF397・オペル
		ホッケンハイム	B.ラインダース	ダラーラF397・オペル
❷	5/10	ニュルブルクリンク	W.ヘンツラー	マルティニMK73・オペル
		ニュルブルクリンク	W.ヘンツラー	マルティニMK73・オペル
❸	5/24	ザクセンリンク	B.ラインダース	ダラーラF397・オペル
		ザクセンリンク	B.ラインダース	ダラーラF397・オペル
❹	7/5	ノリスリンク	C.アルバース	ダラーラF398・オペル
❺	7/19	ラール	T.シェイダー	マルティニMK73・オペル
		ラール	T.シェイダー	マルティニMK73・オペル
❻	8/2	ブンシュトロフ	T.イエーガー	マルティニMK73・オペル
		ブンシュトロフ	P.カッファー	マルティニMK73・オペル
❼	8/16	ツバイブルッケン	B.ラインダース	ダラーラF397・オペル
		ツバイブルッケン	P.カッファー	マルティニMK73・オペル
8	8/30	ザルツブルクリンク		オーストリア
9	9/13	オッシャースレーベン		ドイツ
10	10/4	ニュルブルクリンク		ドイツ

フランスF3選手権 〔全18戦〕

❶	3/29	レドゥノン	F.モンタニー	マルティニMK73・オペル
		レドゥノン	F.モンタニー	マルティニMK73・オペル
❷	4/12	ノガロ	F.モンタニー	マルティニMK73・オペル
		ノガロ	F.モンタニー	マルティニMK73・オペル
❸	5/3	マニ・クール	F.モンタニー	マルティニMK73・オペル
		マニ・クール	F.モンタニー	マルティニMK73・オペル
❹	5/17	ディジョン	D.サラーン	ダラーラF396・ルノー
		ディジョン	D.サラーン	ダラーラF396・ルノー
❺	5/31	ポー	D.サラーン	ダラーラF396・ルノー
		ポー	D.サラーン	ダラーラF396・ルノー
❻	6/14	シャレード	D.サラーン	ダラーラF396・ルノー
		シャレード	D.サラーン	ダラーラF396・ルノー
❼	7/5	ル・ビジュアン	D.サラーン	ダラーラF396・ルノー
		ル・ビジュアン	D.サラーン	ダラーラF396・ルノー
❽	7/19	ポール・リカール	D.サラーン	ダラーラF396・ルノー
		ポール・リカール	D.サラーン	ダラーラF396・ルノー
9	9/20	ル・マン		フランス

イタリアF3選手権 〔全10戦〕

❶	3/29	バッレルンガ	M.ガスパリーニ	ダラーラF396・フィアット
❷	4/13	マジオーネ	中止	
❸	4/19	ムジェッロ	M.ガスパリーニ	ダラーラF396・フィアット
❹	5/17	パラーノ	N.カディ	ダラーラF398・オペル
❺	7/5	イモラ	D.クレベルス	ダラーラF397・オペル
❻	7/19	ミザーノ	D.クレベルス	ダラーラF397・オペル
7	9/27	ビネット		イタリア
8	10/25	マジオーネ		イタリア

その他のF3イベント

	8/9	マールボロマスターズ・オブ・F3	D.サラーン	ダラーラF396・ルノー
	11/22	マカオF3		マカオ市街

イギリス・ツーリングカー選手権 〔全26戦〕

❶	4/13	スラクストン	R.リデル	ボルボS40
		スラクストン	A.ムニュ	ルノー・ラグナ
❷	4/26	シルバーストン	D.レスリー	ニッサン・プリメーラGT
		シルバーストン	W.ホイ	フォード・モンデオ
❸	5/4	ドニントンパーク	J.クレランド	ボクスホール・ベクトラ
		ドニントンパーク	D.レスリー	ニッサン・プリメーラGT
❹	5/17	ブランズハッチ	R.リデル	ボルボS40
		ブランズハッチ	R.リデル	ボルボS40
❺	5/25	オールトンパーク	A.ムニュ	ルノー・ラグナ
		オールトンパーク	J.プレイト	ルノー・ラグナ
❻	6/14	ドニントンパーク	A.レイド	ニッサン・プリメーラGT
		ドニントンパーク	J.クレランド	ボクスホール・ベクトラ
❼	6/28	クロフト	J.トンプソン	ホンダ・アコード
		クロフト	R.リデル	ボルボS40
❽	7/26	スネッタートン	A.レイド	ニッサン・プリメーラGT
		スネッタートン	J.トンプソン	ホンダ・アコード
❾	8/2	スラクストン	A.レイド	ニッサン・プリメーラGT
		スラクストン	A.ムニュ	ルノー・ラグナ
❿	8/16	ノックヒル	A.レイド	ニッサン・プリメーラGT
		ノックヒル	D.ワーウィック	オペル・ベクトラ
⓫	8/31	ブランズハッチ	A.レイド	ニッサン・プリメーラGT
		ブランズハッチ	R.リデル	ボルボS40
12	9/13	オールトンパーク		イギリス
13	9/20	シルバーストン		イギリス

イタリア・スーパーテューリズモ選手権 〔全20戦〕

❷	5/31	イモラ	F.ジョバナルディ	アルファロメオ156
		イモラ	F.デ・シモン	BMW320i
❻	7/12	パラーノ	E.ナスペッティ	BMW320i
		パラーノ	E.ナスペッティ	BMW320i
❺	7/26	バッレルンガ	E.ナスペッティ	BMW320i
		バッレルンガ	E.ナスペッティ	BMW320i
10	10/18	ミザーノ		イタリア

ドイツ・スーパーツーリングカー選手権 〔全20戦〕

❶	4/19	ホッケンハイム	U.アルツェン	オペル・ベクトラ
		ホッケンハイム	M.ロイター	オペル・ベクトラ
❷	5/10	ニュルブルクリンク	R.アッシュ	ニッサン・プリメーラ
		ニュルブルクリンク	J.チェコット	BMW320i
❸	5/24	ザクセンリンク	J.チェコット	BMW320i
		ザクセンリンク	J.チェコット	BMW320i
❹	7/5	ノリスリンク	J.ファン・オメン	プジョー406
		ノリスリンク	L.アイエロ	プジョー406
❺	7/19	ラール	U.アルツェン	オペル・ベクトラ
		ラール	G.タルクィーニ	ホンダ・アコード
❻	8/2	ブンシュトロフ	L.アイエロ	プジョー406
		ブンシュトロフ	M.ロイター	オペル・ベクトラ
❼	8/16	ツバイブルッケン	J.チェコット	BMW320i
		ツバイブルッケン	J.チェコット	BMW320i
8	8/30	ザルツブルクリンク		オーストリア
9	9/13	オッシャースレーベン		ドイツ
10	10/4	ニュルブルクリンク		ドイツ

その他のツーリングカー

7/5~6	スパ24時間	A.カディーニ/M.デュエフ/E.バン・テ・ポール	BMW320i

FIA GT選手権 〔全10戦〕

❶	4/12	オッシャースレーベン	R.リンタ/K.ルドビク	メルセデスベンツCLK-GTR
❷	5/17	シルバーストン	B.シュナイダー/M.ウェーバー	メルセデスベンツCLK-GTR
❸	6/28	ホッケンハイム	B.シュナイダー/M.ウェーバー	メルセデスベンツCLK-LM
❹	7/12	ディジョン	R.リンタ/K.ルドビク	メルセデスベンツCLK-LM
❺	7/19	ブダペスト	B.シュナイダー/M.ウェーバー	メルセデスベンツCLK-LM
❻	8/23	鈴鹿	B.シュナイダー/M.ウェーバー	メルセデスベンツCLK-LM
❼	9/6	ドニントンパーク	B.シュナイダー/M.ウェーバー	メルセデスベンツCLK-LM
8	9/20	A1リンク		オーストリア
9	10/17	ホームステッド		アメリカ
10	10/25	ラグナセカ		アメリカ

その他のGT

6/6~7	ル・マン24時間	A.マクニッシュ/L.アイエロ/S.オルテッリ	ポルシェGT1 98

FedExチャンピオンシップ・シリーズ 〔全19戦〕

❶	3/15	ホームステッド	M.アンドレッティ	スウィフト・フォード
❷	3/28	もてぎ	A.フェルナンデス	レイナード・フォード
❸	4/5	ロングビーチ	A.ザナルディ	レイナード・ホンダ
❹	4/26	ナザレス	J.バッサー	レイナード・ホンダ
❺	5/10	リオ・デ・ジャネイロ	G.ムーア	レイナード・メルセデス
❻	5/23	マディソン	A.ザナルディ	レイナード・ホンダ
❼	5/31	ミルウォーキー	J.バッサー	レイナード・ホンダ
❽	6/7	デトロイト	A.ザナルディ	レイナード・ホンダ
❾	6/21	ポートランド	A.ザナルディ	レイナード・ホンダ
❿	7/12	クリーブランド	A.ザナルディ	レイナード・ホンダ
⓫	7/19	トロント	A.ザナルディ	レイナード・ホンダ
⓬	7/26	US500	G.ムーア	レイナード・メルセデス
⓭	8/9	ミドオハイオ	A.フェルナンデス	レイナード・フォード
⓮	8/16	エルクハートレイク	D.フランキッティ	レイナード・ホンダ
⓯	9/6	バンクーバー	D.フランキッティ	レイナード・ホンダ
16	9/13	ラグナセカ		カリフォルニア州
17	10/4	ヒューストン		テキサス州
18	10/18	ゴールドコースト		オーストラリア
19	11/1	フォンタナ		カリフォルニア州

EVENT CALENDAR 9/18-10/4 ●イベントカレンダー

BIWEEKLY EVENTS——OVERSEAS

●海外レース

開催日	シリーズ	イベント	コース	開催国	参加車両
9月20日	FIA GT選手権第8戦	A1リンク	ドニントンパーク	イギリス	FIA GT
9月20日	インディ・レーシング・リーグ第10戦	フォートワース	フォートワース	アメリカ	インディカー
9月20日	NASCARウインストンカップシリーズ第26戦	ドーバー	ドーバー	アメリカ	NASCAR
9月26日	国際F3000選手権第12戦	ニュルブルクリンク	ニュルブルクリンク	ドイツ	F3000
9月27日	F1世界選手権第15戦	ルクセンブルクGP	ニュルブルクリンク	ドイツ	F1
9月27日	イギリスF3選手権第15・16戦	スパ・フランコルシャン	スパ・フランコルシャン	ベルギー	F3
9月27日	イタリアF3選手権第7戦	ビネット	ビネット	イタリア	F3
9月27日	NASCARウインストンカップシリーズ第27戦	マーティンズビル	マーティンズビル	アメリカ	NASCAR
10月4日	ドイツF3選手権第18・19戦	ニュルブルクリンク	ニュルブルクリンク	ドイツ	F3
10月4日	ドイツ・スーパーツーリングカー選手権第19・20戦	ニュルブルクリンク	ニュルブルクリンク	ドイツ	FIAクラス2
10月4日	FedExチャンピオンシップ・シリーズ第17戦	ヒューストン	ヒューストン	アメリカ	チャンピオンシップカー
10月4日	NASCARウインストンカップシリーズ第28戦	シャーロット	シャーロット	アメリカ	NASCAR

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
9月19~20日	全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第8戦	MINEサーキット	CP MINE、CPMC	08375-8-0321	国際／国内	JAF-F3000、N1、N2、NE
9月20日	北海道クラブマンレースシリーズ第4戦 十勝FJ1600選手権シリーズ	十勝インターナショナルスピードウェイ	AGMSC	011-864-1101	国内	FJ1600、N1、N2、NE
9月20日	エビスフォーミュラフェスティバルFJ1600シリーズ第4戦	エビスサーキット	E.S.C.	0243-24-2972	準国内	FJ1600
9月20日	TIチャレンデカップレース第10戦	TIサーキット英田	AC	08687-4-3311	準国内	FJ1600、N1、N2
9月19~20日	富士チャンピオンレース・シリーズ第5戦	富士スピードウェイ	MSCC富士スピードウェイ	03-5383-5510	準国内	FJ1600、N1、N2、NE
9月26~27日	スーパー耐久もてぎスーパー耐久レース	ツインリンクもてぎ	㈱ツインリンクもてぎ、M.O.S.C.	0285-64-0202	国内	N1、F4、NE
9月26~27日	SUGOビクトリーカップレースSr.3	スポーツランドSUGO	奥州VICIC	022-225-1301	準国内	FJ1600、N1、N2、NE
9月27日	ゴールドカップレース第4戦ツーリングカー&フォミュラ「秋の爆走レース」	オートポリス	MCO	0973-55-1111	準国内	FJ1600、N1、N2、NE
10月4日	筑波フェスティバル TOPRO SERIES 7	筑波サーキット	OCEAN、ACC・S、PMC・S	03-3901-0472	地方	N1、N2、NE

●国内ラリー

開催日	イベント	開催地	格式	主催者	
9月19~20日	全日本ラリー選手権2輪駆動部門第4戦 群馬アルペンラリー	群馬250km　長野50km	準国内	RTT	0493-62-1485
9月19~20日	JAF九州ラリー選手権4輪駆動部門第2戦 第10回FMSCマウンテンラリー	佐賀250km	準国内	FMSC	092-952-1360
10月3~4日	全日本ラリー選手権2輪駆動部門第5戦 第4回DCCSオータムラリー	長野150km　群馬150km	準国内	DCCS	03-3918-8621
10月3~4日	JAF九州ラリー選手権2輪駆動部門第6戦 MCA CAPRICCIO	大分250km	準国内	MCA	093-434-1377

●国内スピード行事

開催日	イベント	開催地	主催者		格式	参加車両
9月26~27日	全日本ダートトライアル選手権第8戦モンテカルロカップ ダートトライアル in HITOSHIMA	テクニックステージタカタ	TTS	0826-57-1506	準国内	A・C・D

BACK NUMBER ●バックナンバー／定期購読のご案内

■バックナンバーのご案内　バックナンバーは下記の要領でお買い求めいただけます。
●購入方法　お近くの書店に注文されるか、または直接「㈱ニューズ出版　販売部」まで、電話（受付時間：月曜日～金曜日／10時～18時）、ファクシミリ（24時間受付）にて希望号数および冊数を明記の上お申し込みください。書店注文の場合は手数料なし。ニューズ出版に直接申し込まれる場合は、代金引き換え配達にて1週間以内にお届けいたします。代金は、定価（本体価格＋消費税）＋送料（注文1件につき500円）となります。
●在庫／定価　96年208号以降の最新号まで在庫があります。それ以前の号はすべて品切れです。定価＝本体価格＋消費税となります。本体価格は、96年233号までは408円（ただし、96年208号、215号は437円）、97年234～240号までは437円、それ以降は438円です。増刊号は「THE GT」本体価格757円（送料340円）の在庫があります。なお、在庫の少ない号もありますので品切れの際はご容赦ください。
■定期購読のご案内　レーシングオンを確実にお求めいただくために定期購読をお薦めします。「○年○月○日号（No.○）より○カ月間定期購読希望」と明記のうえ、㈱ニューズ出版「レーシングオン定期購読係」まで現金書留または定額小為替でお申し込みください。料金は6カ月間13冊分7380円（送料含む）、12カ月間26冊分1万4760円（送料含む）です。
申し込み先　〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-4-7 ㈱ニューズ出版　販売部
「レーシングオン・バックナンバー係」／「レーシングオン定期購読係」
☎03-5430-4440

シャパラル写真集
The Texas Roadrunner CHAPARRAL



本体価格 10,000円
ジム・ホールの生んだ伝説のレーシングカー「CHAPARRAL」を、ラトルスネイク・レースウェイで徹底撮影。当時（60年代～）の写真でつづるシャパラルストーリー／ジム・ホール&シャパラル全レース戦績

レーシングオン オリジナルファイル



本体価格1200円
レーシングオン読者必携のアイテム「レーシングオン オリジナルファイル」は、1部のファイルに12冊が収納できるタイプ。価格は1部1200円（消費税別途必要）で、送料は1回の注文につき何部でも500円



1998.7.10 No.272
本体価格438円
増ページ大特集ル・マン24時間「夜の向こうにある夢」／Fニッポン第4戦もてぎ「岸身の1ラップが流れを変えた」／林みのるが日本のモータースポーツを語る／検証5.3富士／F1カナダGP&CART第8戦&WRC アクロポリス&BTCC&F3&JTCC



1998.7.24 No.273
本体価格438円
速報：Fニッポン第5戦&F3第6戦鈴鹿／全日本GT選手権第3戦仙台ハイランド「これがC カー仕込みだ」／本山哲インタビュー／国際F3000が今年は熱い!／JTCC98シーズン中間展望／CART第9戦ポートランド／グッドウッドで走いましょう



1998.8.7 No.274
本体価格438円
緊急レポート・ホンダ新フォーミュラが走った!／対談・須上陽一由良拓也／'98WRC中間報告・WRカー戦線、激化せり／'98BTCC中間展望・激戦区、再び／栄光のシビック50勝の軌跡／全日本F3・ダンブレックを捕まえろ!／F1第9戦イギリスGP



1998.8.21 No.275
本体価格438円
WRCニュージーランド「息を吹き返した王者たち」／CART第12戦US500「わずか0.259の壁」／ジャック・ビルヌーブインタビュー「僕がBARを選んだ理由」／史上最強の用心棒 エディー・アーバインが語る前半戦／速報F1ドイツGP&Fニッポン&F3菅生



1998.9.4 No.276
本体価格438円
F1特集・夏の知りたい!／Fニッポン中間展望 "混沌"を解く3つのカギ／JGTC第4戦富士「NSX、479日目の初優勝」／CART第13戦ミドオハイオ／ピーター・ダンブレックインタビュー／マールボロ・マスターズ・オブ・F3／速報F1ハンガリーGP



1998.9.18 No.277
本体価格438円
シューマッハー "逆転のシナリオ"／CART帰の真相'98／立川祐路インタビュー／ARTA真夏の9日間を戦って／ミハエル・クルムvsトム・クリステンセン対談／CART エルクハートレイク&FIA GT 選手権鈴鹿&WRCフィンランド／速報F1ベルギーGP













第2期フォーミュラ・ニッポンの主役は誰だ

今季その頭角を現し始めたさまざまな新興勢力そのすべてをインタビューという形態で探る

第2～3戦を連勝した本山哲に始まって第4戦を制した脇阪寿一ら若手の躍進元トップドライバーである松本恵二氏はその謎をどのように見ているのだろうか氏の言葉からは変遷していく状況が見えた

Text/Makoto Ogushi
Photos/Izumi Iwata
Masahide Kamio, Hiroharu Sato

本山 哲



第2〜3戦を連勝し、ポイントランキングトップに立っている本山哲。Fニッポン3年目の今季、タイトルをつかむか

若手ドライバー有利の時代へ

――今シーズンをどのようにご覧になっていますか。

松本：今年は、中堅とかベテランとか言われる選手が苦しんでいるね。経験の比較的豊富な選手が厳しい。琢弥にしても影山にしても金石にしても、今まで星野さんがいてその下でなんとか追いつこうと思って走っていたのに、急にいなくなって気付いたらもっと若い人間から追いかけられる立場になっていた。影山なんか、今までに何度も勝っているのかと思っていたら今年初優勝だって言うんで、驚いたくらい。いかに彼らの時代は上の選手層が厚かったかということですよ。ある意味、運が悪かったよね。そういう意味では今の若い子は有利かもしれないね。

――今年の混乱の原因は、セッティングが決まらないという条件の中で、ベテランよりもレーシングカート上がりの若い選手が力を発揮しているからではないかと感じることがあるんですが。

松本：そういう面があるかもしれない。タイヤのグリップがあるときは身体で覚える感触というのがあるんだけど、グリップが少なくなって滑りやすくなるとその都度コントロールする必要が出てくる。若い子たちは「これでいいや、ええい、いっちゃえ」みたいな勢いで走って、リヤが出ようが何しようがそれをコントロールして乗り越えてしまうところがある。でもクルマのことをよく知っていると、なんとかクルマの状態を良くしようとして、わけ分からんまま走っている子にかえって後れを取ることもあるかもしれない。

――若い選手と言えば、最近とみに松本さんの周辺に、チームを超えて若いドライバーが集まっていますね。



松本：そうですねえ。本山を筆頭に寿一、道上、薫一。教えていることが特別あるわけではない。精神的な面とか、ドライバーとして10年、15年とこの世界で生きていくにはどうすべきなのかとか、そういうことだけなんですけどね。

――実戦経験を十分に積んで結集も残してきた選手が、レースというものを若い選手に教える形が日本のレース界の各所に出来上がって、ようやく世代交代が正しい形で行われるようになったような気がします。

松本：確かに、ここへきて変わってきたように思いますね。ただ、変わってきたことによって、テンポがもっと早くなるという面もありますからね。ここ数年を見ると、25〜26歳と言ったらもう中堅ですよ。22〜23歳が主流。ボクの時代と比較すると、下手をすると4〜5歳若くなっている。だからそれぞれが、トップドライバーになったとあぐらをかいていたら、世代交代の周期が早くなっているからいなくなるのも早い。僕らのときはいったんなってしまえば、10年20年と続けられたかもしれないけれど、今は若い人が下からどんどん上がってきていますからね、簡単に1年で終わってしまう。代わりがいくらでもおるんやから。そういう意味ではかえって難しくなったとも思いますよ。

――若い選手と付き合っていて、自分の現役時代と違うと感じることはありますか。

松本：今の若いドライバーを見ていると、若い者同士仲がいいね。僕らのころは派閥というわけではないけれど、例えば関連メーカーごとに分かれていて、ドライバー間の交流はあまりなかった。今の連中は、結構一緒にいてワイワイやっているよね。昔、外国から来た選手がこんな感じだった。こっちが緊張して集中しているのに、スタート直前までワイワイ騒いでいる。でもレースになると切り替える。オレとか星野さんとか、中嶋もそうだったけれど、自分の世界に入り込んで緊張しきって走っていたのに。どうしてあいつらはあれでうまく切り替えて速く走れるのかな、と不思議でならなかったものですよ。これはレースの歴史の違いかな、と思ってた。向こうから来る選手は日常がレースで、特別のことではないんだろうな、と。今の若い子たちは、昔の外国人選手たちの雰囲気とよく似ているんですよ。レース直前まで普通の表情をしていて、走り出すときに切り替わる。そう意味で、子供の時からカートに乗ってレースをやってきた今の子たちは欧米人的にレース慣れしているんだろうなと思う。

――若いドライバーに足りないモノがあるとしたら？

松本：職業的にまだ真剣ではない。本当のプロになっていないよね。まだカートの延長の気分でいるみたいに感じることがある。職業としての責任感が薄いんだね。本人たちはそれなりに考えているのかもしれないけど、あまりにも楽にレースをやろうとしているように見える。それが集中力に影響するとか、物足りん部分がある。でもそれを無理に変えさせたら潰れてしまうのかも分からないし、そのへんをコントロールするのが難しいね。友達同士になるのはいいけれど、現役を長く続けようと思えば、自分以外の全員がライバルになっていくわけだから。緊張すればいいというものではなくて、逆にマイナス面もあったりするんだろうけれど、やはり少しこのへんを考えなければいけないと思うけどね。

――肉体的ではなく精神的なものですね。

松本：今のレースは、決して資金的に十分な状況で行われていない。どちらかといえば縮小傾向、コスト削減のために練習走行すら制限する状態でしょう。昔のフォーミュラならば、遅くとも水曜日に入って、木、金とタイヤをとっかえひっかえ練習した。事前にイヤというほど走って、それでようやく予選。1年に200日以上走ってた。だから筋力トレーニングをする時間もなかったし、時間があったところで身体を休めるのが先決だったんだ。そういう意味で、今の若い子は本当のレ

脇阪 寿一



雨のもてぎを制した脇阪寿一。後半戦に注目したいひとりだが……

道上　龍



安定した速さを見せる道上龍。特に雨でのマシンコントロールに光るものがある

ースでしか走れないようなものだから、距離にすれば何分の一しか走ってないよね。今のフォーミュラなんか土曜の朝に走ってすぐにもう予選でしょう。そういう中で精神集中して戦わなければならないんだから、確かに大変なんですよ。身体もそれまでにトレーニングして作っておかなければならないし、その場で集中もしなければならないからね。

松本恵二から見た若手の評価

――若いドライバーをそれぞれ具体的にどう評価しますか。

松本：薫一は、クルマはどうしたら速く走るのかというポイントをまだつかめていない。何がなんでもアクセルを踏めばいい、というものではないんだから。彼は、カートとF3とFニッポンしか乗っていないわけで、クルマの動きというものをよく知らないままここまできてしまった。アクセルを踏むという能力は十分にあるんだから、あとは緩すことを覚えなければいけないなあ（笑）。いろんなクルマに乗ることも大事。とにかく距離を走ることだね。薫一は、おそらく今Fニッポンに乗っているドライバーの中で一番走った距離が短い。だから、雨降りで条件が悪くなると、踏めるから順位が上がるんだけど、晴れてみんなが踏めるようになると順位が下がってしまう。昔くらいのテスト量があれば、才能はあるんだからすぐに速くなると思うんだけどね。その点、道上はミラージュからF4、F3、N1、JTCCといろんなクルマ、中には乗りにくいものもあっただろうけれど、それを経験してきたから少し違う。ただ、このあいだの菅生の雨のレースのように、せっかく集中していいところ走っていたのに、前後に敵がいなくなったら気が抜けてコースアウトするように、まだ集中心を維持することができていない。



**ここにきて変わってきているけれど
世代交代の周期という点でいえば
今後さらに早まっていくだろう
けれど、今の彼ら若手ドライバーは
本当の意味でのプロにはなっていない**

――富士の第7戦が雨でキャンセルになって、今シーズンは残りが3戦となりました。ポイントランキング首位の本山についてはどう見ますか。

松本：シリーズは、やっぱり本山が有利になったと思うよ。特に第7戦の予選では10位だったでしょう。あそこから上がるのはかなり難しかったはず。今回のレースはポイント上位の選手がみんな後ろに回ってしまったから、もし決勝があったらシリーズはもっと混戦になっていただろうね。今年の本山は、余裕を持っているね。少ない距離で良いタイムを出してくるところなど、自信が感じられる。それはやっぱり今年乗れるかどうか分からないという状態から自分の力でチャンスをモノにしてシートを確保したという自信でしょう。それと、フォンタナという速いドライバーが同僚で、負けるわけにはいかないという気持ちが良い方向に働いているんだろうね。

――期待されながら歯車がかみ合わなくなった脇阪寿一については、どうですか。

松本：寿一なんかは、本山に刺激された面があるし、道上はその寿一に刺激されてやらなあかんと思い始めたみたいやし、龍がやっているから薫一がまた刺激を受けて、みたいな関係があるね。寿一はセンスも速さももともとあるし、今年はF1にも乗って自信をつけたようやしね。今のクルマの状況を考えれば、よくやっている方かなとは思ってるけどね。

――若い選手たちと付き合うようになって、逆に松本さん自身が変えられたんだ、という人もいますね。

松本：そうかなあ。それは自覚したことはないんだけど。ただ、僕は僕自身、もっと若いものだと思っていた。でもあいつらと付き合うようになって、違うということがよく分かった（笑）。ああ、自分はそれなりの年齢になっていたんやな、と。ときどきついていけへんことがあるからね。そういうときは、端であいつらがしゃべっている内容なんか聞いて、楽しませてもらってますよ。だけど、ばかばかしくなってくるようなレベルで話しているんだよね、あいつらは（笑）。

Fニッポン初年度ながら、このところグーセンとの差を詰めつつある脇阪薫一



脇阪　薫一

ま、だまって見てなよ……
トム・コロネル

全日本F3はおろか、マスターズにおいても
圧倒的な速さを見せつけたトム・コロネル
今季Fニッポンにステップアップした彼は
「Not so bad（そう悪くはないよ）」と
今季の戦いを、そして未来を語り始めた

写真/岩田　泉
Text/Racing on

ORONEL



母国で行われたマールボロ・マスターズではトムスとともに遠征、F3世界一の座をつかんだトム・コロネルにとって、昨年は彼のキャリアの中で最も輝いたシーズンであったことは明らかだ。

日本に活動の拠点を移して今年で3年目。彼にとっての今シーズンは、どのようなものなのだろうか。昨年の彼のずさまじさを知る者としては、ここまでの彼のFニッポンでのリザルトは少々物足りないような気がしていた。確かに開幕戦の鈴鹿ではファステストラップを記録、第2戦美祢で初ポイントを獲得。第3戦で初めてSSに進出し、第4戦以降は毎戦ポイントを獲得してはいる。しかし、F3で世界一を極めた彼にとって、Fニッポンにおいていまだ勝利はおろか表彰台にさえ立っていないという結果は、「いったいどうしたんだ?」と問いかけたくもなる。

「去年チャンピオンを獲ったペドロ（デ・ラ・ローサ）にしても、Fニッポンにステップアップした1年目はそんなに良くはなかった。最終戦の富士で2位に入ったのがただ一度の表彰台だったよね。1年間じっくりかけてすべてを掌握したペドロは、2年目に圧倒的な力を見せた。そう考えれば僕の今季の成績にしたって、そう捨てたもんじゃないさ。

確かに、今季の僕について「どうなってるんだ?」って思う人もいるかもしれない。で



もそんな心配は無用だ。新しいマシン、エンジン、タイヤでの戦いは簡単ではないけれど、心配するほどじゃないよ。もし僕自身が悩んだりしているのなら、周りの人間が心配してくれるのも分かるけれど、僕がなにも心配していないのになぜそんな必要があるんだ？もし僕が悩み出したら、周囲も考え始めればいいことじゃないか。僕は100%の力で戦っている。僕が最大限の努力をしていれば、Fニッポンで必ず勝てるということに疑う余地はないと思ってるさ」

台風の接近に伴う悪天候によって中止となったFニッポン第7戦の数日後。御殿場にある富士山が望める彼自身の部屋で、リラックスした表情の彼はそう言い切った。

「僕は僕自身とPIAA NAKAJIMAというチームの力を信頼している。だから今は、常にマシンをいかに速くするか、どうすれば自分が速く走れるか、ということに集中しているんだ。勉強している、といってもいいかもしれない。ペドロのようになるためにね。そのために今も僕はいつも100%で走っているし、僕を取り巻くすべての環境をFニッポンで速く走るために整えているのさ。それはとっても重要なことだし、そのためにできる限りのことをしていると思う。

シーズン初めに中嶋悟監督から「GTにも乗ってくれないか」という話をもらい、GTでステアリングを握ってはいるけれど、それは僕の求めているものではない。僕個人にとってはFニッポンが最優先なんだ。GTに乗ることが無駄だとはいわないよ。走る時間が増えるし、いろいろなサーキットを学ぶこともできる。エンジニアやチームスタッフとより長く過ごすことで、いい人間関係を築いてコミュニケーションを円滑にすることもできるだろうし、GTでいいリザルトを残すことができれば、それは僕自身の評価にもつながることだ。しかし、それでも僕はFニッポンにプライオリティーを置いている。来季は必ずいい結果を残してシーズンを終え、最終目標であるF1へつなげるためにね」

日本での暮らしは悪くないね

畳敷の和室2間を、ふすまを外してぶち抜いた彼の部屋にはソファとベッド以外には驚くほど物がない。テレビとミニコンポ、あと目を引くのは何台かのラジコンカーくらいのものだ。殺風景に感じるほどあっさりしている。ここで、彼はレースのない時はどのように過ごしているのだろう。

「今年になってから、テストも多くなったせいで意外とこの部屋で過ごす時間は少なくなっているけれど、同じマンションに住んでいるノルベルト（フォンタナ）と遊んだりすることが多いね。彼は隣の部屋に住んでいて、ベランダの間仕切りを外してしまったもんだから、簡単に行き来ができるんだ。ベランダにビニールプールもあるし、ちょっとしたプール付きのペントハウスみたいだろ（笑）。雨が降っている日には、一日中この部屋でラジコンカーをいじっていることもある。

ジムに行ったりすることもあるけれど、僕はどちらかというと屋外でトレーニングする方が好きなんだ。ノルベルトはジムで自転車をこいだりすることが多いけど、僕はランニングを選ぶ。新鮮な空気も吸えるし、外気温の中でトレーニングしておくことはレースにも大切なポイントだと考えているからね」

さすがに3年目ともなると、彼のような〝ガイジン〟にとって、日本での、御殿場での暮らしはそう悪いものではないようだ。

「今はなじみのレストランもあって、僕らが行けば特別なメニューを出してくれるようにもなったし、御殿場の生活は快適なものになっているよ。この部屋から眺める富士山も気に入ってるしね。この間なんか、友人とセバスチャン（マルティーノ）といっしょに3人で富士山に登って、頂上から日の出を見たんだ。すごく寒かったんだけれど、表現できないくらい素晴らしい景色だったよ。その直後のGTで優勝できて、僕はあんまり運とかツキなんて信じないんだけど、今回ばかりは富士山が僕に運をもたらしてくれたんじゃないかって思ってるんだ。

日本についてだけど、僕はこれほど素晴らしい国だとは思わなかった。僕はいろいろな国を見てきたけれど、本当に日本はいい国だ。街はきれいだし、人間もスマート。街並みや交通機関、規則などのシステムすべてに関して、非常に高いオーガナイズがなされている。ヨーロッパにもこれほどの国はないよ。さらにさまざまな製品、たとえばテーブルにしたって、電化製品にしたって、僕らが被っているアライヘルメットにしたって、日本のものは素晴らしい水準のクオリティーをクリアしているものばかりだ。当然モータースポーツにも同じことがいえる。確かに最初はヨーロッパとの生活習慣の違いから、大きなショックを受けた。部屋の造りは小さいし、物価は驚異的に高い。初めはどこで生活必需品を買えばいいかも分からなかったし、洗濯物をどうやって洗えばいいかも分からなかった。でも結局それは時間が解決してくれることで、今ではなんの不自由も感じていない」

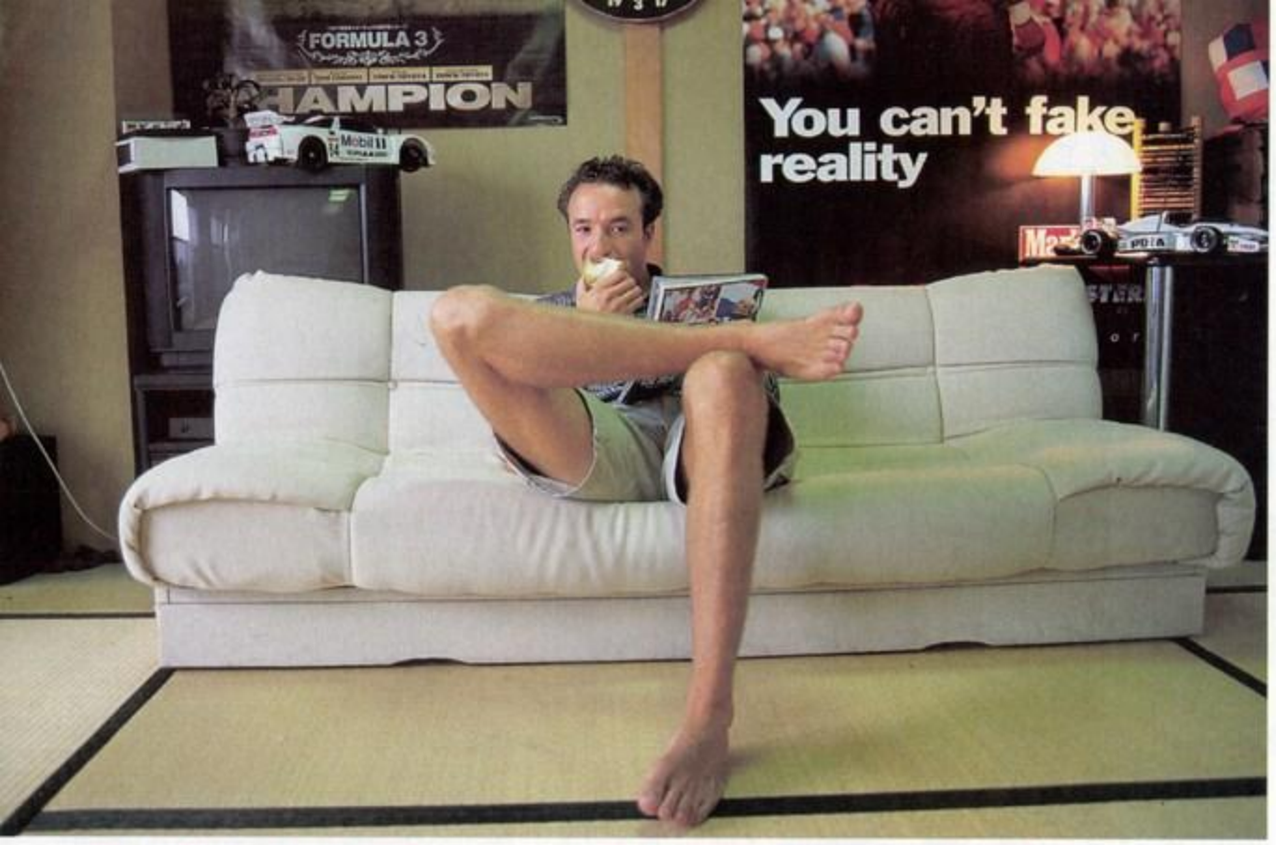
日本での生活に不自由がなくなったことによって、彼は今まで以上にひとつの目的である〝レースを戦う〟ということに、より集中できるようになったという。

「ヨーロッパのドライバーにとって、日本での活動は非常にやりやすい点も多いんだ。日本人ドライバーの多くは、レースを戦う以外にもスポンサー活動や交渉事など、わずらわしいながらも無視できない仕事に多くの時間





ORONEL



ここまでの戦いも、そう悪くはなかったさ でも来季は僕のポテンシャルを見せてやるよ

を割かれている。けれど、僕たちガイジンドライバーにとってはそれほどではない。スポンサーのイベントなんかはあったとしても、日本で自分のスポンサーを探してお金を集めて、チームと交渉して……っていう必要はあまりないんだ。契約をすれば、あとはもう速いラップを刻んでいくこと、レースでいい結果を出すことに集中できる。これがヨーロッパだったら、僕らも同じように日本人ドライバーが抱えるような仕事をする必要が出てきてしまうからね」

来季、そしてF1のために

最終目標にF1を掲げるドライバーは星の数ほど存在する。コロネルもそのひとりだ。今年で26歳になった彼にとって残された時間的余裕はそう長くはない、と彼自身考えているという。近未来にF1にたどりつくために、彼は今何を求めているのだろうか。

「なぜPIAA NAKAJIMAというチームを選んだのか、という質問に関する答えはいたって簡単だ。非常にプロフェッショナルなチームであると同時に、日本にありながらF1との結び付きを持っている数少ないチームでもあるからだ。中嶋監督は元F1ドライバーとして誰もが知る存在であり、彼が長くヨーロッパで戦ってきた経験を持っているために、PIAA NAKAJIMAというチーム自体のスタイルも、どちらかというとヨーロピアンな形態なんだ。成功するための方式に則ってチーム運営がなされているし、僕のようなガイジンドライバーを起用することになっても、エンジニア、メカニック、他のスタッフともに大きな問題もなくレースに集中できている。ここまでのリザルトについても、そこそこ納得できるものだし、今後の3レース、美祢、富士、鈴鹿でも大きな心配はしていない。表彰台はもうすぐさ。

今季はいろいろなものの習得をする大切なシーズンだと思っている。来季はさらに僕のポテンシャルを見せつけることができるはずだ。F3時代もそうだったけれど、僕はだらだら走るのは嫌いだ。ピットを離れたら常に〝フラットアウト（全開）〟。Fニッポン1年目の今年にしたってそのスタイルは変えていない。〝全開〟にした上ですべてを手に入れるか、すべてを失うか。それが僕のスタイル。いつもチャレンジしているんだ。10ラップ走って後続に5秒差をつけていたとしよう。そのとき僕は『これでいい』とは思わない。『次の10ラップで10秒離してやる！』と考えるんだ。去年のマカオでは誰よりも速かったけれど、結果的にすべてを失った。来季のFニッポンではそんな失敗はしない。

F1に行くために何が必要か。その答えは簡単じゃない。まずはとびきりの速さとFニッポンでの成功という結果が必要だから、僕は今そのために100%努力している。しかし、F1に行くにはそれだけじゃ十分ではない。資金的な問題と、政治的な問題が複雑に絡みあっているのがF1だからね。エスティバン・トゥエロのように、Fニッポンでたいした成績を残せていないのに、F1にステップアップできているのもそのせいだ。ただ、彼らは彼らのやり方でF1に乗っているだけのことで、僕には僕のやり方がある。マカオやモナコ、マスターズではヤルノ・トゥルーリに対しても、ニック・ハイドフェルドに対しても、僕は負けていなかった。ドイツF3時代にチームメイトだったラルフ・シューマッハーにだってそうさ。何度も僕は彼にチームオーダーで道を譲っている。『本当に速かったのは僕なんだ』という自信があるんだ。決してF1をあきらめたりはしないね」

そういうと彼はニヤリ、と笑った。その表情は、これまで彼がF3時代にグリッド上で見せたのと全く同じだった。〝ま、だまって見てなよ。これからいいもの見せてやるからさ〟と、その目で語る時のあの表情だ。彼の表情を見たとき、これまで何度も彼が見せてきてくれた〝いいもの〟が思い出された。全日本F3で見せたブッチギリの走りや、マカオでの信じられないような18台ゴボウ抜き……。彼の自信にあふれた表情には、〝彼ならなんとかするかもしれない〟と、周りに思わせる不思議さがある。

トム・コロネル。本当に来季のFニッポンを席巻してしまう男かもしれない。

PROFILE

1972 4月5日オランダにて出生
1990 オランダ・カートウインターシリーズに参戦し優勝
1991 オランダ・シトロエンAXカップ参戦。チャンピオンを獲得
1992 オランダ・ツーリングカー選手権でクラス2チャンピオンに
1993 オランダ・Fフォード選手権に参戦、チャンピオンに。ベネルクス・Fフォードではシリーズ2位
1994 Fオペル・ユーロシリーズ（2位）。Fオペル・ネイションズカップで優勝
1995 ドイツF3に参戦。シリーズ6位。モナコGP、マカオGPに参戦
1996 全日本F3にトムスのオリジナルマシン、036Fで参戦。脇阪寿一、山西康司に次ぐシリーズ3位。モナコGPに単身で参戦し、2位入賞。マカオGPにおいては5位にとどまるも、ファステストラップを獲得
1997 全日本F3に再びトムスから参戦、6勝でチャンピオン獲得。モナコF3、マールボロ・マスターズ、マカオGPすべてにトムスとともに参戦。モナコで予選2位、マスターズで優勝、マカオでファステストラップを獲得するなど、海外でも大活躍を見せた
1998 PIAA NAKAJIMAからFニッポン、JGTCに参戦。JGTCでは第4戦富士で優勝。Fニッポンでは現在ランキング8位



8月2日、Fニッポン参加チームの一部有志がJRPに対して興味深い意見書を提出した。それは、7月14日にツインリンクもてぎで試走した新型フォーミュラカー、MLを念頭に、現在JRPが進めつつある99年度の新車両導入を2000年に先送りすべきではないか、という内容だった。今春JRPが来季に向けての方針を打ち出したことに端を発する混乱がようやく収拾に向けて動き出した矢先に「もう一度最初から考え直そう」とする意見が浮上したのだから、これは異常事態である。だが、JRPはこの意見書に対して迅速な対応を見せ、緊急役員会を開いて協議の結果、これまでの方針を変更しないことを確認、8月17日付け文書で参加チームに対し結論を通知した。新たな動きが見えた日本のトップフォーミュラをめぐる状況について、Fニッポン事業本部長、浜口哲夫氏に聞く。

●

――意見書について、当初どのように感じましたか。

浜口哲夫氏（以下浜口）：既に6月10日には99年の出走登録と車両購入契約をセットにした、チーム・輸入代理業者・JRP間の三者契約がスタートしています。今度の提案は、こうした総額では10億にもなろうというビジネス上の重要な契約を覆せ、という話。常識でいえばそれはとんでもないことです。

ただ、「とんでもない」で片付けてしまえばそれまでだけれど、我々はもし、より望ましい道が見つかってそれが実現できるのであれば、常識外れな可能性をも検討しようと思った。その背景には、やはり常識外れに厳しい現在の経済状況の中でどうすればレースが面白くなるか、そして、どうすればそういう状況を長期的に安定させることができるか、特にチームにとっては死活問題であるわけですから、とことん慎重に考えなければならないという事情があったからです。

――検討はどのように行われましたか。

浜口：まず我々は、現行契約を破棄することはできるのか、もし破棄した場合、どんなペナルティーが発生してくるのかを全部調べました。各コンストラクターとも、（契約撤回に

インタビュー/浜口哲夫 ●フォーミュラ・ニッポン事業本部長

MLという存在が投げかけた波紋



第2期Fニッポンへのカウントダウン

来季のフォーミュラ・ニッポンに向けてJRPが進めてきた新車両の導入に対しホンダのMLが大きな波紋を投げかけたしかし、Fニッポン第2期への道筋は変えられることなく現在も進行中だという

Text/Makoto Ogushi Photos/Hiroshige Satta, Racing on

ついて）聞く耳持たずという状態ではなかったけれども、当然ながら彼らもボランティアではないわけで、それ相応のペナルティーは発生した。これは大きな問題でした。

もうひとつの問題点は、違約金を払ってでも方針変更をした場合、本当により良い未来が期待できるのかということでした。これは難しい問題でした。昨年の秋、我々は99年のレギュレーションを考える上で、議論の結果、ワンメイクはやらないと結論を出しました。その過程では年始早々にスウィフト、春にはローラからワンメイクの提案があったけれどもそれを受け入れなかった。今回の見直し提案は、MLのワンメイクを想定しているわけですが、そうなるとワンメイクの功罪というところへ議論を引き戻すことになる。ただ、ローラやスウィフトのワンメイクとは話が違った。というのは、本来ツインリンクもてぎのオーバルコースを活用することを目的に開発されたというMLは、当然ながらホンダさんとも深くかかわることになる車体だったからです。これは、正直なところ我々のビジネスとしては大きなプレッシャーでした。なにしろホンダさんはシリーズパートナーとして現在のFニッポンの大きな柱なのですから。

――でも結局は、規定方針を覆すことはしなかった。

浜口：我々がFニッポンでワンメイクを避けたいと考えるのは、ワンメイク化によってレースが特定のメーカーに依存してしまうことが怖いからです。確かに現在Fニッポンは、タイヤをワンメイクとしていて矛盾があると言われるかもしれません。でもタイヤの場合はワンメイク化によってFニッポンが成り立ってきたという事実もあるわけで、功罪がいろいろあるんです。



ホンダというFニッポンの柱が造り出した新しいマシン、ML。このMLの出現が、いくつかのチームをして“意見書”をJRPに提出させた

「MLも意見書も、我々はポジティブに受け止めた」第2期Fニッポンは、これから始まっていく

たとえばワンメイクとすることによってタイヤの無償供給が実現し協賛金も頂戴した。ではシャシーやエンジンをワンメイクにして同様のことが期待できるのかどうか。そういう見通しがないままワンメイクとすることがFニッポンのためになるかどうかという点で、我々は慎重にならざるを得なかった。確かにGTなどはメーカー色の強いイベントですが、ここではメーカーが混在している状況ですから少々話は違う。Fニッポンには現在のところメーカー色はありませんから、今ここでワンメイクという形でメーカーに依存することは、日本のフォーミュラレースの将来に大きな影響を及ぼします。少なくとも今の段階で、我々には未来への確たる見通しが立たなかった。それならばやはり今は既定方針を守るべきだという結論に達したわけです。

――MLというレーシングカーの存在そのものについてはどう感じますか。

浜口：そもそも今回の話について、実はホンダさんからも無限さんからもどこからも正式にオファーは受けていません。あくまでもチーム有志から持ち上がった話でしかないんです。確かに、MLというクルマは現実にできた上がったわけだし、それを見てある種の可能性を見出したり価値を感じたりする人々が出てくるのは理解できる。ただ、では本当にどれだけのコストダウンにつながるのか、車両価格はいくらになるのか、エンジンは1年メンテナンスフリーになるとしていくらかかるのか、そしてこのクルマを使ってどんなレースが期待できるのかという具体的な話は、今回出てこなかった。特に、レースのクオリティーがどれだけ上がるのかということは、慎重に検討しなければいけないポイントです。だから我々としても、今の段階でこれ以上の対応はできませんでした。

――昨シーズン半ばに、無限は今回のMLにつながるレーシングカー開発計画をFニッポン関係者に対して説明する場を設けていますね。そのときにはどう思われたのですか。

浜口：当時、我々はオーバルでのレースを意識した「スクールカー」を造っていると聞いていました。そのとき「これはFニッポンを想定したものととらえるべきですか」と聞いて、「あくまでスクールカーであって、Fニッポンで使おうというものではない」という回答を得ています。もしその時点で「Fニッポンを意識している」という話だったならば、我々のシナリオも変わっていたかもしれません。

例えば仮定の話だけれど、MLがFニッポンを想定した車両として99年に向けてローラやレイナードと並ぶ選択肢となることもあり得た。でも、そうではなかったから、我々はその後、名乗りを挙げたレイナード、ローラ、Gフォースという3コンストラクターを指定車両として現在の来年度新車両導入計画を立てたわけです。その計画がまとまって契約までスタートしたタイミングで、こういうクルマができたらしいからもう一度考え直そうという意見がチームから出てきても、これは難しい。

――今となっては時間切れで、FニッポンにMLの居場所はなくなった、ということでしょうか？

浜口：これまでは外国メーカーのクルマばかり使われてきたところに、国産の車両が提案されてそれが水準以上のものだということになれば、ローラやらレイナードを刺激することになるでしょう。その結果、市場の中で競争が起きるのならばそれは我々にとってはうれしい話です。

99年のレギュレーションを検討するとき一番の問題は、そのクルマを造ってくれそうなメーカーはレイナードだけだった点。これでは、言い方は悪いけれども相手の言い値になってしまうのではないかという危惧を我々は持っていた。というよりも、そもそも「作ってもらえるのかどうか」という実に心細い状況だった。モノを買う立場の方が弱いという情けない状況でビジネスがスタートしたことは否定できません。その後、ローラとGフォースが加わってくれたのでなんとか今のような形にはなったけれど、時期が時期で、例えば競合させてコストを抑制することを試みたり、ローラが提案したワンメイクに切り替える可能性を探る時間はなかった。

MLは確かに来年度には間に合わないけれど、2000年以降の選択肢として考えないかという提案ならば、それを我々が妨げる理由はどこにもない。そのとき、「国産のMLでワンメイクをやった方が日本のトップフォーミュラは発展する」という話になれば、我々としては先ほども言ったように、それが本当にビジネスとして成立するものかどうかを検討した上で対応する気もあるんです。だから、MLについても今回の意見書についても、我々はポジティブに受け止めた。これはこれから始まる話なのだと考えているんです。チームのみなさんも今回の結論を前向きに受け止めていただければと思います。

●

99年に向けて切羽詰まったこの時期にかなり強引な形で浮上してきたMLに対して、JRPは予想以上に柔軟な姿勢を見せつつ、既定方針を守って混乱を避けた。

確かにML自体、熟成が進められているにもかかわらずその使い道については判然としないままの「謎の試走車」だけに、JRPにとってはこれが最善の道ではあっただろう。だが、たまたま今回は意見書という形で動きが表面化したが、日本のトップフォーミュラをめぐるさまざまな思惑が、水面下で複雑な綱引きを繰り広げているのは確実だ。その中で、「第2期Fニッポン」の進路はどこへ向かうのか。一部具体化した展望を含めて、浜口氏の話は次回へ続く。

こんなFニッポンが見たい！ あなたのアイデア大募集

来年以降のFニッポンにおいて、こんなレギュレーションにしてみたらどうだろう、こんなレースが見てみたい、といった意見を大募集します。こんなレースのやり方をすればもっとFニッポンは面白いはず、といったあなたのアイデアを送って下さい。締め切りは10月30日。ハガキ、または封書で下記まで

●あて先

〒154-8575　東京都世田谷区三宿2-15-14-1F
レーシングオン編集部「Fニッポン」係

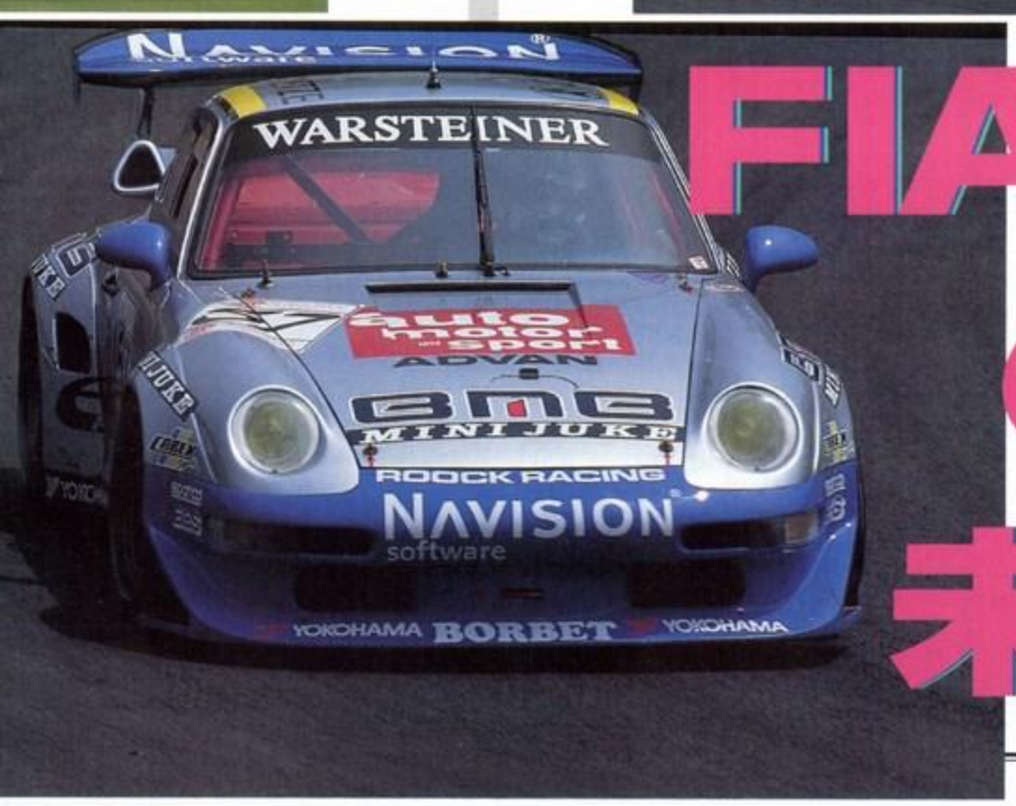


分かれ道を迎えた



AT THE CROSSROADS OF FIA GT CHAMPIONSHIP





FIA GTの未来

Text/Andrew Cotton
Photos/Hiroaki Matsumoto
Izumi Iwata
Racing on



**2年目を迎えたFIA GT選手権が
早くも分かれ道を迎えようとしている
ここにきてシリーズからの撤退をにおわせるポルシェ
新たなマニュファクチュラーの参入もなく
TV中継、観客動員も伸び悩んでいるという
GTレーシングの未来はどこへ向かうのだろう?**

グランドツーリングカーレースがまたしても岐路に立たされている。BPRシリーズの創設により、ようやく窮地を脱したGTレース。その2年後にはFIAがこのカップレースを半ば乗っ取る形でFIA GT選手権として再生したが、ここにきてまたもや、将来を憂う声が聞かれ始めている。果たしてポルシェは撤退するのだろうか? そうなると、AMGメルセデスも撤退を余儀なくされるのだろうか? とすると、GT選手権はこの冬を越せるのだろうか?

撤退をにおわすポルシェ

ジグソーパズルの中心はポルシェだ。同社は今シーズン末をもってGT選手権から撤退し、ル・マン必勝態勢を敷く傍ら、ドン・パノス主催のアメリカン・ル・マン・シリーズに参戦するチームのサポートに集中するのではないかというわさが支配的だ。ポルシェのモータースポーツディレクターであるヘルベルト・アンプフェラーをはじめ、ポルシェ首脳からは何の声明も発せられていない。しかし、あらゆる状況がポルシェの撤退を示唆しているのだ。

昨年11月のポルシェカップ受賞式典では、同社チーフエグゼクティブのベンドリン・ビトキング博士が「成功とは勝ち取った勝利の数によって測られるものである」と明言した。もちろん、博士にはなぜポルシェGT1がGT選手権で勝てなかったか、その理由は分かっている。だからこそ、彼は98年シーズンの勝利を心から期待していたのである。

確かに今シーズンのポルシェは念願のル・マン優勝を達成した。98年はポルシェにとって量産車製造開始50周年に当たる大切な年であり、ル・マン優勝は50周年を記念する最高の栄誉である。その一方で、GTレースが開催されることに、ポルシェはAMGメルセデスに辛酸をなめさせられ続けている。せっかくのル・マン制覇もAMGメルセデスの圧倒的パフォーマンスの前ではかすみかねない。

ポルシェは虹をつかもうとしているのではないか。つまり、達成不可能な目標を達成しようとしているのではなかろうか? 8月23日の鈴鹿1000kmはポルシェにとって今季初勝利のチャンスと思われていたが、またしてもAMGメルセデスに1-2フィニッシュを決められている。実際、ポルシェは恐ろしく厄介なライバルを相手にしているのだ。何しろ彼らのライバルは、〝いかなる犠牲を払おうと〟優勝にすべて捧げるチームなのだから。

AMGのGTチームは総勢100名。一方のポルシェは50名に満たないばかりか、ほとんどのスタッフが他の仕事との兼任だ。AMGの予算は一説によると1億独マルク(約78億円!!)。CLK-LMの開発費用も簡単にカバーできるばかりか、ワークスチームとテストチームを運営し、8名のドライバーとワークス契約を締結し、そのうえベルッソン・モータースポーツというサテライトチームを完全にサポートできるほどの金額である。一方のポルシェはシーズン半ばに98年シーズンの予算を使い果たしてしまい、ケータリングサービスの質を落とすなど、周辺部分で引き締め政策を行っている状況だ。

ポルシェのアンプフェラーはFIAにも非難の矛先を向ける。TV放映は質、量とも昨シーズンを上回っているが、これだけではまだ十分ではない、とアンプフェラー。プロモーション面でも同様の努力を払うべき、というのが彼の主張である。さらに、99年のGT選手権が何らかの発展を遂げることこそ、ポルシェがこのシリーズに残留する条件だとの立場も崩していない。

新たなワークスチーム——ニッサン、トヨタ、あるいはアウディ——が参入する場合、ポルシェには今後もメルセデスとの一騎打ちを続ける気はないようだ(アンプフェラーはパノスの存在などハナから気にかけていない)。

アンプフェラーの要求が受け入れられるはずもない。これにはさまざまな理由があり、アンプフェラーもその理由は知っている。だとしたら、なぜ彼はかなえられない要求を口にするのだろう? おそらく彼は無理な要求を突きつけ、それを撤退の口実にするつもりではないのか。

ポルシェが勝てない理由は複数存在する(もっとも、前述のビトキング博士は聞く耳を持たないだろうが)。そのひとつはエアリストリクターの装着位置。ターボチャージャーから50mmに満たない距離に装着されているため、エンジンが持てるポテンシャルをフルに発揮できないのである。

「エアリストリクターに流入する空気の速度は音速を超える。これほどの超高速の空気は制御不能だ」とレースエンジン開発をも司るアンプフェラー。ポルシェ(そして、おそらくはニッサンとトヨタも)はエアリストリクターの装着位置を任意に設定させてほしいと要求している。ちなみに、メルセデス、フォード、BMW、クライスラーなど、自然吸気エンジンを使用するチームには装着位置制限は課せられていない。

「ル・マンのオーガナイザーであるACOはこの問題を解決してくれるはず」とアンプフェラーは語る(と同時に、ACOのアラン・ベルトーの確認も取れている)。つまり、少なくともル・マンとアメリカン・ル・マン・シリーズでは、ポルシェの不利は解消されるのだ。

だが、FIA GT選手権に関しては、FIA技術委員のガブリエーレ・カドリンガ



DTM、ITCを経て巨大化したAMGを率いるアウフレヒト、その次なるターゲットは？

Mercedes

「ITCの夢をもう一度!」

TV視聴率アップを狙い“GTスプリント選手権”を提案？



向かうところ敵なし、連戦連勝を続けるメルセデスにとっても、FIA GTシリーズそのものの不人気は頭の痛い問題。何しろ巨額の予算を投じているのだから、それに見合うプロモーション効果が上がらなくては元が取れない。特にメルセデスが気にしているのがTV視聴率が低調なことだ。そこで、彼らがひそかに望んでいるのがレース形式の変更。1レースが約4時間という現在のセミ耐久的なフォーマットではTV中継が難しいとして、かつてのDTM /ITCのような、スプリント形式のレースを行うことを提案してしているという。

通称「GTスプリント選手権」と呼ばれるこの構想だが、仮にスプリントレースが導入されれば、ル・マン用とは全く異なるマシンを開発しなければならず、メルセデス以外のエントラントは全く興味を示していない様子。結局、メルセデスの本心は「ITCの夢をもう一度」というコトなのかもしれない。

ーがルール改訂を認めなければ、ポルシェは今年と同じく厳しい状況に立たされたままだ。「この件に関してはこれまで何度お願いしたか分からない。だが、その都度FIAは無視を決め込んだ」と、こちらについてはアンプフェラー自身も半ばあきらめの境地か。アンプフェラーの真意が選手権からの撤退ではなく、継続にあるとしたら、彼はピトキングらポルシェ重役陣を説得し、必要な予算を勝ち取らなければならない。これまでの状況から判断すると、アンプフェラーには継続を強く進言できるような材料はないと思われる。

ポルシェのマーケティング部門からは、レース観戦者数が少なすぎるとの声も聞こえている。これはメルセデスでも同様の状況である。ル・マン、鈴鹿、ふたつの米国イベントは盛況を収めているが、それ以外のレースでは観客数は2万人に満たないのだ。F1ハンガリーGPの観客数も2万人程度に過ぎないが、GTの場合、実際の有料入場者数はたった2000人がいいところ。その原因のひとつに、一般ファンには高すぎる入場料が挙げられる。あるGTオーガナイザーでさえ、「1カ月先にF1があるのなら、それに備えて貯金しておくね」と語っているくらいだ。GT選手権をリードする2大ドイツメーカーはともに入場者数を慎重にウオッチし、現状を憂慮するに至ったのである。

仮にポルシェが撤退した場合、戦うべきライバルがいないままAMGメルセデスがGTにこだわるだろうか？　DAMSパノスはAMGのライバルにふさわしいチームだろうか？

どちらの問いにも“ノー”と答えざるを得ない。では、100名の専任スタッフと1億独マルクの予算を2000年シーズンにメルセデスF1“B”チームを設立する準備に投入するというのはどうだろう？そして同チームにはこれまでメルセデスに忠誠を尽くしたベルント・シュナイダー、ニック・ハイドフェルド、マーク・ウェバーを起用すればよい。



Porsche

「本当に大切なのはル・マン?」

撤退か、それとも継続か?
鍵を握るのはポルシェの動向



決して撤退を口にしないポルシェのアンプフェラーだが、今季の結果はあまりにも重い

撤退か継続か？ FIA GTの未来を握っているのはポルシェの決断だと言っても過言ではないだろう。ル・マン24時間では経験の差を見せつけ、多くの強敵を破って見事優勝を得たポルシェだが、そのウイニングマシンである911 GT1-98もFIA GTではいまだ勝利がない。マシンの開発責任者であるノルベルト・ジンガーは「我々が勝てない理由はひとつではない。しかし、メルセデスとの差は確実に縮まっている」と語っているが、その開発資金は既に予算をオーバーしており、経営陣に対してFIA GTの継続を説得するのは至難の技だ。現在、シリーズ全体の人気がいまひとつであることもあり、むしろル・マンに専念して連覇を狙うほうがマーケティング面でも有利という見方が出るのも当然か？　ドン・パノスがアメリカで始めたプチ・ル・マンにセミワークスチームを出す構想もあるようだ。ポルシェが結論を出すのは11月末か？



Others

「2台ワークスの撤退でFIA GTは終わってしまう」こんな考えをサラリと否定するのが、同選手権の実務面を担当するステファン・ラテルだ。「ワークスチームが撤退しても、メルセデスとポルシェがGT1マシンをプライベーターに供給してくれれば、選手権は継続可能。むしろ巨大な予算と物量で攻めてくるワークスが撤退することで、プライベーターの参戦が助長される」と彼。相棒のユルゲン・バートとBPRを設立したラテルにとっては、ワークスの撤退でシリーズが本来の姿に戻ると考えているようだ。また、多くのプライベーターもこれと同様の考えを持っているもよう。一方、ラテルはワークスマシンの放出がなければ、GT2だけでもシリーズを維持する方針。パトリック・ベーターの"GTR"も再び吸収しようという勢いだ。メルセデスとは対照的に、こちらは「BPRよ、もう一度！」なのである。

「ワークスチームはもういらない」

"BPRの時代に戻りたい"がプライベーターたちの本音？



「ワークスがいなくても選手権は維持できる」というステファン・ラテル。FIAはそれでもタイトルを維持するだろうか？



ステファン・ラテルの楽観論

GTオーガナイザーのステファン・ラテルの見解はまるで違う。「ポルシェとメルセデスは来シーズン以降も参戦を継続する。万が一撤退してもGTが消滅の危機にさらされることはない」というのが彼の見方だ。「彼らが撤退したら、かえってプライベーターのエントリーが増えるよ」とラテル。

「要するに、BPRグローバル耐久GTカップの時代に近くなるのではないかな。ポルシェとメルセデスは、ペルッソン、ザクスピードといったプライベーターにマシンを販売すればいい。DAMSは2台のパノスをエントリーするだろうし、そうなればかなり面白いシリーズになる」

また、ラテルとユルゲン・バートにはGT1カテゴリーを廃止し、FIA GT選手権をGT2専用シリーズ化するという大胆な策もあるようだ。GT2はル・マンと同一レギュレーションであり、そうなると、クライスラー・バイパーやポルシェGT2の大量エントリーが見込まれる。しかし、肝心のFIAがGT2専用の国際格式選手権にゴーサインを出すだろうか？　そこにはノルベルト・ハウグの後ろ盾もないのだ。その答えはノーであろう。

ラテルとバートがFIAの認可する団体を新たに創設し、独自にシリーズを運営したとしても驚くには値しない。つまり、それは"FIA"（パトリック・ベーター）"のないBPRに戻るだけのことなのだ。ベーターが旗揚げしたGTRユーロシリーズは既に今シーズンの競技を終了しており、あるチームはポルシェGT2をFIA GTレギュレーションに合わせて改良し、残り4戦のGT選手権に参戦するとさえ言っている。とすると、ラテルとバートによる新GT選手権は、来年、ユーロシリーズからエントラントを集められる可能性も高い。

では、新GTシリーズはどのようなレギュレーションを策定するのであろう？　このACOによるル・マンGTレギュレーションと混同しないよう注意が必要である。

ル・マンは今も昔も太陽であり、その周りをさまざまな惑星が回っている。ニッサンとトヨタはずっとこの見解を貫いており、他のメーカーもここへきて彼らの見解が正しいことに気づき始めている。しかしながら、ラテルとバートはACOのそれとは一線を画したレギュレーションを策定したいようだ。本来のクローズドボディを持つGTとオープンプロトタイプの混走は絶対に避けたい、というのがふたりの思考の原点にあるのである。

あとはポルシェが一刻も早く自らの立場を表明し、この問題がシーズンオフ前に解決することを望むだけである。同社でキャスティングボードを握るのはピトキング博士。おそらくは、11月末のポルシェカップ受賞式典前までに同社の公式見解を示してくれるはずだ。期待と不安に駆られながら、今はポルシェの動きを静観するしかなさそうである。



ジグソーパズルの鍵を握るのはポルシェ 今はただその動きを静観するしかない

AT THE CROSSROADS OF FIA GT CHAMPIONSHIP

鈴鹿の夏は

2年目だろ〜が、何だろ〜が
鈴鹿1000kmでの暑さ対策を徹底チェック！

**毎年のことながら、1000kmの季節は
ひじょ〜に暑いのが、ココ鈴鹿
FIA GTの1年目となった昨年は
暑さにやられてしまったドライバーも多く
中には脱水症状を起こしたドライバーもいたとか
そして今年もやっぱり湿気&暑さが激しかった
その鈴鹿&日本の夏を乗り切るために
各チームともどんな対策をしてきたのかな？**

Photos/Hiroaki Matsumoto, Racing on



クールダウンのためにピットに戻ったらまずは冷えたタオルで体を被い、氷水に両足をジャブン！





スズカ1000kmは約6時間の長丁場だけにメカニックだって暑い暑い。ピットで待っている時は送風機の風に当たってひと休み

コクピット内の温度はオーバー60℃！　火照ったカラダを氷水でガンガン冷やし、マッサージでリラックスするのがメルセデス流

メルセデス編

鈴鹿を乗り切るベンツのキーワードは質実剛健&名物トレーナー

去年の鈴鹿1000kmでは暑さ対策一切ナシ。ドライバーの体力とゲルマン魂のみで乗り切ったメルセデスも、今年はチョットばかり考えを改めたみたい。何やら黒いハコにドライアイスを詰めてると思ったら、ベンチレーターから入ってきた空気を冷やしてコクピット内に持ってくる、原始的なエアコンみたいなもんです。ちなみにコレが付いてるのはAMGワークスの2台だけ。クールスーツは「壊れるとかえってトラブルの元」という実にキマジメな理由から4台とも使用していないので、ベルッソンの2台は今年も"暑さ対策ゼロ"。ドライバーのマルセル・ティーマンは「クールスーツ欲しいよぉー！」……と泣いとりました。

そんな火照ったカラダを冷やすのは針灸もこなす謎の名物トレーナー、マタイスさん考案の"冷やしタオル健康法"？　ピットに戻ったら氷水に足突っ込んで、ギンギンに冷えたタオルで全身を強制冷却！　頭のマッサージが気持ち良さそー！



「暑い夏はやっぱりコレよ」とAMGの名物メカニック"ハンス君"。クソ暑い夏ぐらいは帽子を取れよぉ！

「あ、この瞬間がベンツだね」内装ひとつ取っても、造りの美しさはさすがメルセデス。ちゃんとダクトも市販車ぽくて◎

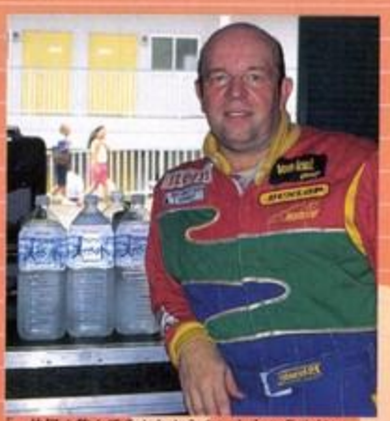




"新開発"のドライアイス式エアコンをテスト中！　この白い煙が車内に充満しちゃう心配はないのかしらん？



なんだかいかにもGT2のチームで"手造り感"がうれしいマーコス。窓を開けてフロントからくる熱を逃がす



「一体何ℓ飲んでるかわからない」とハラルド・ベッカーが言うように、水分補給のためにかなりの水を消費しているみたい

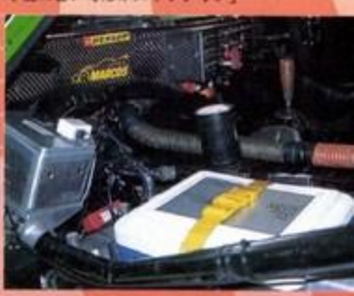


レース中にこれを全部飲む！　のではなく、ドライバーひとりにひとつ。ご覧のように、松田選手用のものも用意されております



それでも暑いものは暑い。と、いうことでヘルメットにはダクトで走行風を当ててます

クールスーツ用のドライアイスもあるんだけど、「1時間しか持たないから、本当に暑い時だけスイッチオン」



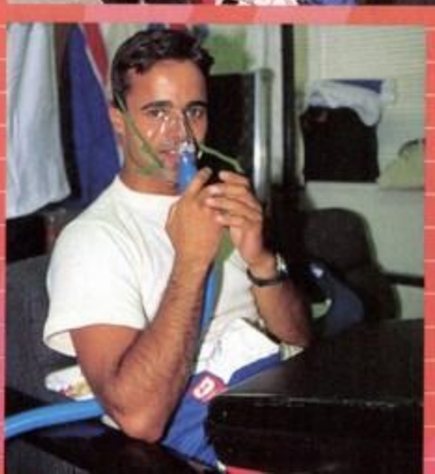
マシンがピットに戻ってきたら、メカニックが速攻でダクトを窓から突っ込んで強制冷却



バイパー編

フィジオテラピスタと謎のドリンク剤で体力値120ポイントアップ

決勝では1-2フィニッシュを決めたオレカのバイパーもFR車。当然このチームも鈴鹿に向けての熱対策は抜かりなく、フィジオテラピスタ（注：イタリア語。手っ取り早く言えば、トレーナーかな？）同伴で来日しておりました。で、このオレカのキーワードはズバリ、ク・ス・リ。クスリと言っても危ないクスリではなく（当然！）、トレーナーが栄養管理をしていて、それで足りないビタミンとかをクスリで補給するんですな。それにプラスしてオレカのドライバーたちが取っていたのが、1日2時間の酸素と、"オキシ・バイタル"というドイツ産の謎のドリンク剤。このオキシ・バイタル、とにかく体にいい物が詰まっているそうで、ちょっと飲ましてもらったんだけど日本の栄養剤とも違う、えも言われぬ味でいかにも体に良さそうな一品なのです。「スポーツドリンクとかは胃にやさしくないから」とミネラルや栄養分も錠剤で摂取。走行中のドリンクはただの水でした。



決勝に向けて、只今酸素吸入中のペドロ・ラミー。決勝は見事トップでチェッカー

マーコス編

鈴鹿よりも何よりもフロントエンジンでとにかく暑い

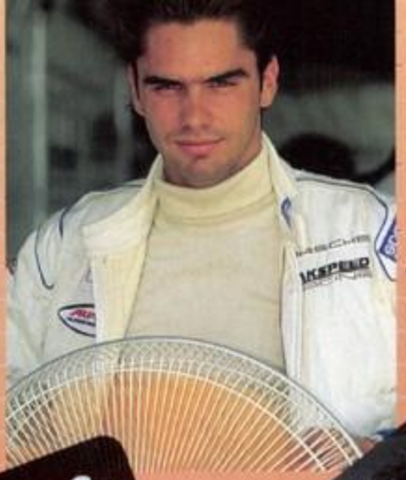
「ドコドコドコ〜」と6ℓV8独特の排気音が特徴のマーコスはFRレイアウト。と、いうことは、一番の熱発生元であるエンジンがドライバーよりも前にあるというワケ。当然のことながら断熱材なんぞを貼っていないレースマシンでは、鈴鹿の暑さよりもまずはコレから来る暑さが強烈らしい。「まったく、走るのがイヤになるくらい暑くなる」ってドライバーのハラルド・ベッカーが言うくらい、車内は灼熱になるのだそうな。

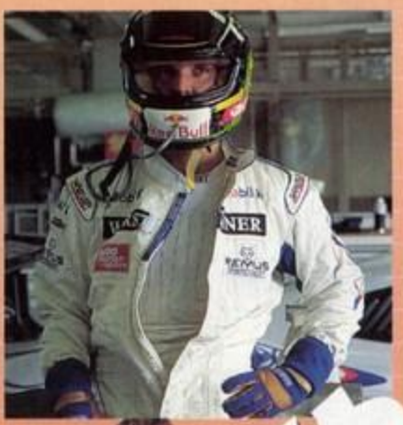
で、その暑さの対策法は、まずは一般車でもできちゃう、と言うよりもやっていて結構効果的な"窓チョイ開け"。走行中に風を巻き込んだりして、空力的には不利のような気もするんだけど「そんなにスピードには影響はないみたい。それよりも熱を逃がさないと」ってなコトらしいです。熱対策のひとつを取ってもいかにも"プライベーター"で、思わず応援したくなってしまうマーコスなのでした。

やっぱり暑い!!

どうですか調子は?

と、とにかく暑い……





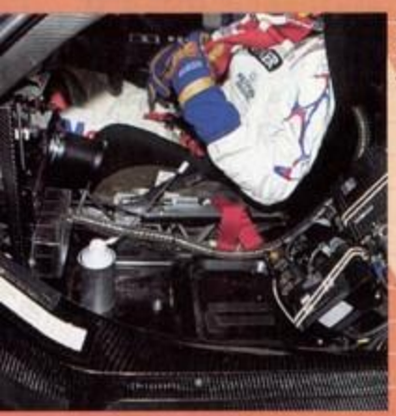
レーシングスーツの下に着込んでいるのがクールスーツ。中に細いチューブが巡らせてあって、ガスの気化熱で冷却です

こっちはプライベーター、ザクスピードの場合。レーシングスーツの下に着込んでるのが普通のアンダーウェア。でもって扇風機で冷却です

ポルシェ編

最後に抜く天下の宝刀はシュワっとひと噴きガスを使ったクールスーツ

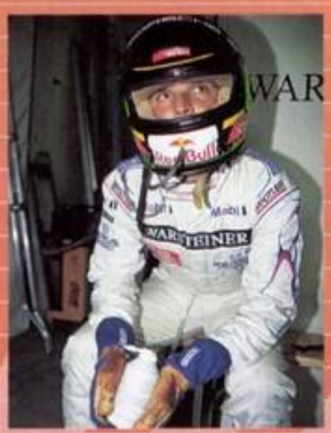
ライバルのポルシェはいろいろと新兵器を導入！クールスーツも今年からフロンガスを使ったタイプを持ってきました。氷水タンクとポンプを使った従来のクールスーツに比べて、これなら小型軽量でトラブルの可能性が低いから、メルセデスも使えばいいのに……。エっ？「フロンは環境に優しくないからダメだ」って？　さすがベンツ様ですなぁ。ちなみにこのガス式クールスーツは常時使用するわけじゃなく、「ウゲーッ、アヂー、もうタマラン！」って思った時にシュッとひと吹きするそうです。この他、アルツェン、ウォレク、ミューラーの乗る8号車だけには、ヘルメット内に直接外気を導入する特製のベンチレーションを採用。「何で7号車には付いてないんですかぁ？」って聞いたら、「あれはスタンド21のヘルメットユーザー専用なんだ」とアラン・マクニッシュ。「ブダペストも暑かったから大丈夫。ただ、スズカは湿度が高いけどね」だって。



センターコンソール手前に見えるのがクールスーツ用のボトルホルダー。ドライバー交代の時にスプレー缶を入れる



ワークス8号車にだけ付いているヘルメット用ベンチレーションのホース。スタンド21のヘルメットにだけ使える



出番を待つヨルグ・ミューラー。右手に持っている白いスプレー缶にはクールスーツ用のフロンガスが入ってる



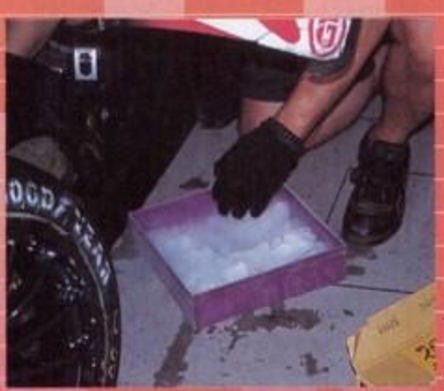
ドリンクとドライアイスボックスはこのように配置。ドライバーチェンジの時に素早く交換できるようになっている

マクラーレン編

勝手知ったる日本の夏はトレンドの鈴鹿3点セットでバッチリと対策

日本でのレース経験も豊富でファンの多い、ご存じジェフ・リースは鈴鹿の夏は勝手知ったるところ。そのリースもいくら日本の夏を何回も経験しているからといって、やっぱり「暑いもんは暑い！」といったとこでしょうか。マクラーレンは、"今年の鈴鹿、暑さを乗り切るトレンド3点セット"で鈴鹿の暑さに挑んできました。

かずかずのチームでも見られたその3点セットの内容を紹介すると、まずは基本中の基本で、「流れ出た汗はその場で補給すべし」のスポーツドリンク。そして、今年になって結構な数のチームで採用し始めていた、外気をドライアイスを使って冷却する「原理は簡単だけど効果はあるよ」の簡単エアコン。最後に頭寒足熱は万国共通ってことで、ダクトを使ってヘルメットの中も強制冷却してました。やっぱりあまりにも暑くなると頭がボ〜っとしちゃって、ドライビングどころじゃないんでしょーな。





セッションの度にガシガシ、とドライアイスを砕いてボックスに補充。一酸化炭素中毒は大丈夫なのでしょうか……



ご存じ、リースが持っているのがレース中に使うドリンクボトル。ちなみに中味はアクエリアスでした



ヘルメットから出ているダクトで冷やすんだけど「やっぱりそれでも暑い」とのこと。ないよりはマシってとこ？







道上龍&JACCS MOONCRAFT応援ツアー 今年はフォーミュラ・ニッポンで開催!

好評のイベントが今年も開催決定 Fポン第9戦富士に全員集合!!



富士スピードウェイで超ハイスピードバトルに挑む道上選手を、みんなで力を合わせて応援しよう!

まれにみる混戦を繰り広げる'98フォーミュラ・ニッポン。特に終盤戦のキーポイントとなる第9戦富士は、ランキング上位のドライバーにとってはどうしても落とせない一戦だ。

そして、フォーミュラ・ニッポンへのフル参戦初年度ながら、この富士で何かをやってくれそうなのがJACCS MOONCRAFT MOTORSPORTS PROJECTの道上選手。第7戦富士でも予選2位を獲得(決勝は雨で中止)するなど、高速コースを得意とするだけに期待は高まる一方だ。

この道上選手とJACCS MOONCRAFTを応援する「道上龍&JACCS MOONCRAFT応援ツアー」が開催されることが決定した。そこで「チャンピオンを狙う道上選手をぜひ応援したい!」という方々を大募集。参加条件は「一生懸命、道上選手とJACCS MOONCRAFTに声援を送ってくれる人」。応援ツアーの参加費用は3500円で、これにはレース入場券、グランドスタンド指定エリア入場券、オリジナルトレーナー、応援旗、お弁当まで含まれるというからとってもオトク(当日入場指定券だけで7000円!)。

さらにこの応援席には道上選手をはじめ、由良監督やレースクイーンの福沢美穂チャンも来るので、道上選手のファン、美穂チャンのファン、そしてジャックスファンの人は、チャンスを逃さないように友達、家族などを誘ってどしどし応募しよう!

往信表	往信裏
〒150-0021 東京都渋谷区恵比寿西 1-32-16 com-box3階 ㈱トランスポーツ 「ジャックス応援ツアー R'on係」	(代表者の) 住所 氏名 年齢 職業 電話番号 参加希望人数 (参加者全員の) 氏名 年齢

返信表	返信裏
(代表者の) 郵便番号 住所 氏名	※何も記入しないでください

●応募のあて先

〒150-0021 東京都渋谷区恵比寿西1-32-16 com-box3階
(株)トランスポーツ「ジャックス応援ツアーR'on係」

●応援ツアー応募方法

この「道上龍&JACCS MOONCRAFT応援ツアー」に参加希望の人は左のハガキ記入例にしたがって、往復ハガキの往信裏面に応募代表者の住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望人数と、参加者全員の氏名と年齢を明記の上、さらに、返信表面に代表者の郵便番号、住所、氏名を必ず明記して左記のあて先までふるってご応募を。締め切りは9月30日(水)必着。※なお、応募者多数の場合は抽選によって200名様をご優待させていただきます。



当日はチーム・ジャックスのレースクイーン、福沢美穂チャンもグランドスタンドにやって来る!

ピットインプレス PIT-IN PRESS

あなたが作る、もうひとつのレーシングオン

波乱万丈のベルギーGP 大興奮の夜でした

ベルギーGPは、久しぶりに最初から最後まで全く目が離せないレースでした。

スタートの大クラッシュ。13台ものマシンがグチャグチャになり、タイヤや破片がそこら中に散らばる……。そっとするような光景でした。大怪我した人がいなかったというのが奇跡と思えるような。

そして再スタート。今度はハッキネンがリタイア。ここでノーポイントというのは、かなり痛い。チャンピオン争いのライバル、シューマッハーは順調なスタートを切っており、「これでポイントリーダーはシューマッハーになっちゃうじゃねぇか！」と僕は大激怒。そして落胆……。今シーズンはハッキネンを応援してるもので。

それでも気を取り直してレースに興味を持つことができたのは、ヒルがトップに立ったから。ここのところ上り調子で、予選でも3番手のタイムを出していたので、期待はしていたけれど、まさか序盤からトップを走るとは。でもすぐにシューマッハーにパスされちゃったんだけどね。



東京都稲城市「ひるだ暁」

次の「興奮ポイント」は、シューマッハーとクルサードのアクシデント、そしてシューマッハーのピット突撃。どう見ても追突したシューマッハーのミスじゃないかと思えるのに、一方的にあんなに激怒しているのにはあ然としました。いったいなんなんだ？　でもひとつ「ラッキー」と思ったのは、これでハッキネンがポイントリーダーの座を守れたこと。命拾いしたな、ハッキネン。

さて、その後はひたすらヒルの応援。ヒルって見てでドキドキするんだよね。不幸の星を背負ったキャラクターだから、たまに（失礼）トップを走ってる時に限ってトラブルに見舞われそうで。しかもベースカーが出て、マージンもなくなっちゃうし。思ってたことはただひとつ、「レースよ、早く終わってくれ！」ってこと。あれ以上レースが続いていたら、心臓が持ちませんでした、きっと。

結局めでたくヒルが久々の優勝を挙げ、ほっとひと安心。いやいや、一瞬も気が抜けないすごいレースだったですね。毎回こうだと、夜更かしをつらいとも思わないんだけど。

石川県金沢市　小池　祐輔

■印象に残ったのは、ヒルのめちゃくちゃな喜びようと、ミハエルの鬼のような顔。「僕に追突させるつもりだったのか」「殺すつもりだったのか」というクルサードに対する発言はいただけないなー。あんな顔で詰め寄られたら、「殺される」と思ったのはクルサードの方じゃないだろうか。

おめでとう、ダリオ！ ついにCARTで初優勝！

おめでとう、フランキッティ！　エルクハートレイクでついにCART初優勝！　大注目していたドライバーが優勝するのって、これほどまでにうれしいものだとは思いませんでした。

CARTに参戦して2年目。ポールを取ったり、トップを走ったりして速さは証明しながらも、なかなか優勝を遂げられずにいたフランキッティ。不運から優勝を逃した時にはずいぶんとがっかりしたけれど、頑張っていればいつかはこんな日がくるんですね。本当におめでとうという気持ちでいっぱいだし、僕自身とってもうれしいです。

これをきっかけに、ぼんぼんと勝つように、そして来年にはチャンピオン争いに加われるように、応援しています。頑張れ、ダリオ！　きみのこれからのドライバー人生はぴっかぴかに明るいぞ！

青森県青森市　内藤　公紀

■ITCからCARTにやってきて初年度にポールポジションを取り、2年目の今シーズン第14戦、ついに初優勝を挙げました。25歳の若者、ダリオの今後に注目だ。



80年代初頭に世界メイクスチャンピオンシップで走っていたBMW M1。昔からのレースファンなんですね

京都府宇治市「兜甲児」

デイモン、ベルギーでの勝利本当におめでとう！

デイモン・ヒル、優勝おめでとう！　初優勝おめでとう、ジョーダングランプリの皆さん。決してフロックではないと思うこの勝利をボクもささやかながらお祝いしています。

F1チャンプの王道を行くミハエル・シューマッハーや、長い間勝利には恵まれなかったものの常に速さでは評価の高かったハッキネンと違い、デイモンはいわば徒手空拳でF1シーンに乗り込んできた。常に才能に懐疑の目を向けられながらもF1界での居場所を確立したデイモンに共感する人も多いと思う。時に罵倒され、時に突き放されながらも勝利への夢を捨てずに努力し続けてきた彼のファンになったのは、94年のシューマッハーとの対決のシーズンだった。

今回ウイリアムズ以外で勝利を挙げた喜びは、今まで彼に関心がなかった人やシューマッハーやハッキネンのファンの人たちとも分かち合いたい気分である。

F1社会もまた人間社会。その中でこれほど才能を疑われながらも自然なアプローチと努力によって勝利をつかんだ彼の姿に、勇気を与えられる気がするのです。おめでとう。ありがとう。

でもこの勝利もGPSのコーナーでは、また茶化されるんだろうな。それはそれで楽しいけど。

東京都杉並区　小川登至也

「ロンの時代」はすぐそこまでやってきてるんだけど、「踊る馬の時代」になってしまう可能性も……。勝負はまだまだつきません



東京都武蔵野市「喜久ちゃん」



埼玉県児玉郡「沢村キイチ」

上向きですよ。なんせベルギーで1・2ですから。遠いと、このイエローのスーツもかっこよく見える

98シーズンを戦うドライバーみんな、頑張れ！

■人間は、ヒルの魅力が分かる人と分からない人の2種類に分かれると思う。分からない人にとっては「なんだ、あれ」って感じでも、感じる人にはたまんないモノがあるのよ。感じる派のわたくしにとっては、ベルギーGPはこたえられなかったですねー。特に表彰台のジャンプ。ダサかっこいー！（造語）

昨年のインターTECの予選で右足首と腕の骨を折る大ケガを負って、復帰に向けてリハビリを続けていた光貞さんがついにレースに復帰します。長い時間がかかったけど、お帰りなさい！　そんな思いです。そしてマッチと共に、国際F3000へのスポット参戦おめでとうございます。章くんが所属していたノルディック・レーシングから終盤3戦に参戦するそうですね。昨年、フォーミュラ・ニッポンランキング1位の光貞さん、復帰第1戦の活躍を期待しています。頑張れ、光貞秀俊。

そしてJGTC第2戦でケガを負った砂子さん、太田さんの1日も早い回復も願っています。おふたりも頑張ってください。あの日富士にいた私は、おふたりが現在どうされているのか心配でなりません。砂子さんは何度かレーシングオンで元気な姿が見られましたが、太田さんの元気な姿も早く見たいです。おふたりの復帰を皆が待っているはずです。どんなに時間がかかっても、ドライバーとしてサーキットに帰ってくる日を楽しみにしています。

各カテゴリーも後半戦となりましたが、ドライバーの皆さん、残りのシーズンをファンに楽しませてください。海外で頑張っているドライバーの皆さんも、後半戦で良い結果が出せるよう、日本で応援しているファンは待っているはずです。頑張れ、海外で戦う日本代表のドライバーたち！

東京都西多摩郡「Pちゃん」

JGTC第4戦は最高のレースだった！

■怪我をしたドライバーさんをはじめ、98シーズンを戦うドライバーに対する応援のおたよりでした。光貞さんは10カ月ぶりのレース復帰の場を国際F3000に決め、終盤3戦に参戦することになりました。復帰1戦目は完走。残り2戦の活躍が楽しみです。

行ってきました、JGTC第4戦！　僕が今まで見たレースの中で一番印象に残ったレースでしたし、生まれて初めてスターティンググリッドやパドッククラウンジに入れたし、おまけにあのNSXが初Vをゲットできたし、僕にとって最高のレース観戦となりました。

国際F3000の最終戦に出場が決まった近藤さん。ファンの期待も高まっちゃってます



茨城県北相馬郡・河合　郁恵

あなたのおハガキ大募集！

実はかなり自慢です！「見てくれ、僕の宝物」

誰かに自慢したい、だけど触らせたくない……そんな宝物（ただしモータースポーツ関連の物に限る）を持っていませんか？　好きなドライバーのサイン、好きなマシンの破片、海外レース観戦に行った際の思い出のパンフレット、一般には発売されていないプレミアムグッズなど、なんでもいいので自分にとって思い出深い物、自慢な物を教えてください。できれば写真付きで紹介してくれるとうれしいけれど、無理なら文章で説明してくれればOKです。自分には大切な物だけど人から見たらどうかなぁ、と思う物でもいいよ。PIT-IN PRESS「僕の宝物」係までどんどん送ってください！

ドライバーを描こう！お題「デイモン・ヒル」

いやー、ベルギーGPは素晴らしかった！　何がって、ヒルくんに決まってるでしょうが。スタートをバッチリ決め（1回目のスタートは失敗してたけど）、トップに立ち（すぐにミハエルに抜かれたけど）、後半トップ独走し（ミハエルがリタイアしたからだけど）、そのまま優勝（実はラルフにつつかれてたけど）。やはりヤツはただ者じゃないですな。特にあの表彰台でのジャンプ。あのジャンプをできる人はそうそういないっすよ。そんなヒルくんのイラストを実は募集中なんです。自由に描いてPIT-IN PRESS「ヒルくんを描こう！」係までよろしく！

読者による読者プレゼント！

FROM READERS ♥ TO READERS

今回は読者の勝又さんからピットウォークの時にもらってきたというステッカーを多数いただきました。本当にありがとうございます。これをまとめて1名の方にプレゼントしますので、欲しい方は郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号、それから「一番好きなレースカテゴリーとその理由」について書いて、PIT-IN PRESS「No.278写真プレゼント係」まで送ってください。締め切りは10月2日（当日消印有効）です。



●No.275プレゼント当選者発表!!

★スーパーN1耐久ガイドブック＆規則書＝和歌山県・和田理恵、福井県・山田浩和　★カレンダー＝長崎県・古田智美、滋賀県・酒井潔　★「ボクたちのグランプリ」＝東京都・野田尚、茨城県・中村やよい（敬称略）　皆さんおめでとう！　提供者の方、ありがとうございました。

Mobili NSXの山西、コロネル両選手、そして僕の憧れていた中嶋悟総監督、優勝おめでとうございます！

千葉県木更津市　犬木　岳志

■第4戦富士で、NSXが待ちに待ったJGTC初優勝を遂げました。ファンとしてはこのレースに立ち会えたのはラッキーですよね。

マンセルを好きだった私が次に好きになったのは……

私は昔からマンセルが大好きです。私がそう言うと、ほとんどの人が「えー、どこがいいの？」と言います。みんな「速いかもしれないけど」と前置きしてから、「頭悪いじゃん」「わけ分かんないし」「性格悪そう」ともうめちゃくちゃです。分かってるよー。だけど好きなんだもん。逆にそこが好きだとも言える。

マンセルがF1からいなくなって、CARTからもいなくなって、私は寂しい思いをしていました。レースもテレビで何となく見るんだけど、なんかこう入り込めないっていうか。それはやっぱり好きなドライバーがいないからかも。

ところが、です。今年になって突然、私に好きなドライバーができたんです。それは誰あろう、ジャンカルロ・フィジケラ。彼の速さ、若さ、そして笑顔にはまってしまいました。おかげで今年は久々に一生懸命レースを見ています。毎戦ドキドキしながら。

ところで、私が「フィジケラが大好き」って言うと、周りのみんなは「いいよね、いいよね」「ルックスいいし」「勢いがあるし」「若手ナンバーワン」とえらい褒めよう。誰も悪く言う人がいないんです。今まで好きなドライバーをめちゃくちゃに言われるのに慣れていた私は、なんか変な気分。つまんないっていうか、張り合いがないっていうか。私って反対されないと燃えないのかしら。

神奈川県平塚市　大塚　香織

■マンセルみたいにアクが強い人を好きだった人が、フィジケラという太陽のような子を好きになるのって不思議。そのうち「いい人すぎて物足りないわ」なんて気持ちになって、不幸になると分かっているのに悪い男の方に走ってしまったりして……。ちょっと話が違いますかね。



愛知県尾西市「ダークほうす」

ビルヌーブはハンガリーでも3位、ヒルはベルギーでなんと優勝しました

海外で働くクルーのお話にとても勇気が出ました

海外でメカニックとして働く中嶋さん、無木さんの記事を読みました。

僕は、メカニックになりたいわけじゃありませんが、ある目的のために将来アメリカに行きたいと思っています。反対する人もいるし、自分自身でも「できるのか」とすごく不安があります。

けれど、おふたりのことを記事で読んで、とても勇気が出ました。前向きに頑張ってみようと思います。

中嶋さん、無木さんを心から応援しています。これからも頑張ってください。

長崎県長崎市　柴田　恭一

■276号に、イギリスでBTCCのメカニックを務める中嶋さんと、アメリカでNASCARのクルーとして働いている無木さんのインタビューを掲載しました。違う分野にしても、今後海外に出ていきたいと思っている人たちにとって、読んでいて勇気が出るものだったのではないでしょうか。

JGTCではMobili NSXでNSX初優勝を遂げた山西さん。後半戦の活躍にも期待です



三重県員弁郡・青山　幸子

ヒトコト HITO-KOTO

ちょっとだけでいいから聞いてほしい！短いおたよりでオッケー♥のヒトコトのコーナー

●先日、サーキットに行った時のこと。前に座っていたグループが、ゴミはその辺に捨てるわ、火のついたタバコを振り回すわ、あげくにポイするわ、もぉほんとにムカつきました。公共の場所はキレイに使ってよ、もう。

神奈川県横浜市「きまぐれっこ」☆どこ行ってもそういうヤツっているのよねー、困ったことに。どうすればちゃんとしてくれるの？　罰金でも科されなきゃだめなのか？

●私は○川くんの大ファンで、こんなカッコイイ人って他にいないって思ってますが、友達には「なよっとしてる」と言われます。一方、友達は本○さんのファンで、最高にカッコいいと言うのですが、私にしてみれば「？」って感じ。なんでこんなに感じ方が違うのか、不思議。

静岡県富士市　堤　都子

☆隆一（LUNA SEA）を見て笑っちゃう人もいれば、ため息をつく人もいる。人間ってそういうものだ。

●プレゼント当たらないよー。応募しても、応募しても当たらないよー。当たるコツ、教えて！

北海道旭川市　山本　靖夫

☆まず、丁寧な字で書くこと。それから、適当に書いて何枚も出すよりは、アンケートなどをキッチリ書いて一枚出す方がいいでしょう。あとは根気。頑張れ！

プリーズ! PLEASE!

欲しい！あげたい！友達になろう！どんな願いもオッケーよお願いプリーズ！のコーナー

★利用する際の注意

「譲ってください」「譲ります」「お友達になりましょう」のいずれかを明記し、必ずハガキで送ってください。なお、営利目的での当コーナーの利用は一切お断りいたします。実際にやりとりする場合、郵便だけのやりとりはトラブルの原因になることがあります。会うなどしてよく確認を取るようにしましょう。万一トラブルが発生した場合、当編集部では一切の責任を負いかねますので、あらかじめご了承ください。

★譲ってください

●少し昔になるんですが、97年11月2日のインターTECの星野選手の表彰台の写真を譲ってください。できればゲストの桜井さんがいっしょに写っている写真があればお願いします。少し前のF1の写真が欲しければ譲ります。

〒341-0054　埼玉県三郷市泉233

村越　勉

●90年から92年までのル・マン、デイトナ24Hのビデオやプログラム、その他ニッサン、トヨタ、マツダ、メルセデスの物、星野一義さん、ハッキネン、マクラーレン、ジル・ビルヌーブの物何でも（本、ビデオ、インタビュー等載っている本）を譲ってください。まずはお手紙で。

〒771-0361　徳島県鳴門市瀬戸町堂浦字地蔵り2-159　大塚　雄哉

●飯田章さん、影山正美さんに関する物なら何でも結構ですので、譲ってください。あと、車好きの方、お手紙ください。

〒752-0935　山口県下関市長府松小田中町14-13　中野　正美（26）

●昨年、フジテレビで放送された97年F1GP総集編を録画された方、ダビングしていただけないでしょうか？　送料等、負担します。ハガキにて連絡ください。

〒099-5171　北海道紋別市渚滑町7丁目　佐々木有希

●76年F1世界選手権in JAPANでの予選のビデオ、それからS.51、52年ごろTBS系で放送されたF1テレビ中継（76年アメリカ西GP、西ドイツ、77年アメリカ西GP、西ドイツ、オーストリア、イタリアGP他）のビデオを探しています。録画されてお持ちの方、ご連絡ください。

〒336-0006　埼玉県浦和市東高砂町7-5芙蓉荘102　小西　義夫

★譲ります

●F1日本GPのチケット、E2席2枚。価格応相談。いろいろおまけもつけます。まずはハガキで連絡を。

〒323-0009　栃木県小山市大本1779　麻生　修

●F1日本GPのF指定席チケット2枚を定価の10%引きでお譲りします。ご希望の方は往復ハガキで連絡を。

〒399-0422　長野県上伊那郡辰野町大字平出1831-5リバーサイド203　原　祐和

●F1日本GPのS2指定席券を2枚譲ります。先行発売で5%割引のものです。下記まで連絡を。

〒277-0074　千葉県柏市今谷上町42-61　柴山　顕子

●生活苦のため、コレクションを手放したいと思います。94年ウイリアムズリヤタイヤ（ホイール、ガラステーブル付き）、F1ビデオなど多数あります。興味のある方は、一度ご連絡ください。

〒225-0002　神奈川県横浜市青葉区美しが丘1-9-15平野ビル7-505　澤田　大輔（24）

★お友達になりましょう

●私の周りにはレースに興味のある人がいません。そこで年齢、性別を越えて一緒にレース観戦に行けるグループのメンバーを募集したいと思います。なお、グループのまとめ役になってもいいという方も連絡お待ちしています。

〒950-0000　新潟県新潟市東湊町2-257マンション豊照805　桝山　直（26）

●友達とふたりで富士にフォーミュラ・ニッポンに行ってる女子高生です！　やっぱりふたりはつまんないから一緒に行ってくれる人、お手紙ください。写真かプリクラも送ってくれたらうれしいです。

〒250-0054　神奈川県小田原市多古365-11　清水　千春（18）

●F1、WRC、インディカー、JTCC、JGTCなどモータースポーツの好きな女性がいましたら一緒にレース観戦に行きませんか？　ちなみに好きなレーサーは鈴木亜久里、オリオール、土屋圭市、片山右京です。できれば近くにお住まいの女性の方、連絡ください（彼女募集中）。

〒270-1121　千葉県我孫子市中峠1725　小林　勝利

タイトルはどちらの手に？

F1チャンピオン予想

「今年のF1チャンピオンになるのは？」
というアンケートの集計結果と
皆さんのコメントをご紹介します
予想ではミカ派が圧倒的多数だったけど
果たして実際にはどうなることか……

みんなの予想

ミカ・ハッキネン派…… 125人
ミハエル・シューマッハー派…… 40人

ハッキネン派はこう考える

●ポイントランキングが現在トップなのはもちろん、毎回走りが安定しているから。チャンピオンになってほしいという気持ちもあります。
（千葉県・錦織晴美）

●フェラーリというチームがいやになってしまったから、ぜひぜひハッキネンには頑張ってほしい。
（兵庫県・足立美樹）

●BSの安定性とメルセデス・ベンツの高信頼性がフェラーリには欠けている。クルサードの援護も十分に期待できるから。
（静岡県・藤原秀紀）

●シューマッハーには取らせたくない。特別ルールに守られているようなシューマッハー&フェラーリにはタイトルを取ってほしくない。それにしても今年のF1はひどい。年々つまらなくなっていくようだ。
（北海道・末崎浩将）

●最終的にはマシンに有利な方が勝つと思います。
（広島県・本守秀人）

●鈴鹿でシューマッハーがぶつけなければミカ。
（福島県・佐藤勝）

●マクラーレンのパッケージングとメルセデスのエンジンとミカのパフォーマンスがうまくいっている。
（静岡県・市川裕基）

●最近のシューマッハーのドライビングはひどいので、誰かとクラッシュして自爆する。
（北海道・千葉明仁）

●安定性と速さがナンバーワン。
（長野県・大島淳一）

●シューマッハーでは誰も納得しないでしょう（残りのレースを実力で勝っても）。
（埼玉県・寺山朝之）

●フェラーリにイタリアチームのもろさが最後に出てしまい、シューマッハーが切れてしまう。
（三重県・川喜田昌彦）

●開幕のころからすると鈍ったような気もするけど、「今一番速いのは」と聞かれると「ハッキネン」と答えると思うから。
（東京都・高木利憲）

●取りこぼしがなければの話だが、マシン、エンジン、タイヤ、どれを取っても今年のナンバーワンカーはマクラーレンだから。
（神奈川県・天野一弘）

●一発の速さに加えて安定感が出てきたから。
（兵庫県・森本辰彦）

●少々願いが入っているが、あれだけマクラーレンに尽くしたのになかなか勝てず、しかし昨年勝つことを覚えてから少々ツキが回ってきたような気がするので、ここらでチャンピオンになってもらいたい。
（鹿児島県・中吉正美）

●彼の今までの努力は当然報われるべきである。
（三重県・川辺浩）

●マシンの信頼性、チームの体制、ライバルへの対応力、BSタイヤ、フェラーリよりも現在は戦闘力は上でしょう。シューマッハーがひとり気負っても、アーバインがアシスト&フォローしても、FIAがフェラーリルールで仕切っても、ハッキネン&マクラーレンがおごりや王者の戦い方を忘れたりしないかぎり、チャンプには手が届くだろう。
（京都府・三浦幸子）

●ここまできてシューマッハーに持っていかれたくないです。でもシューマッハーは怖いですねぇ。
（埼玉県・石田利恵）

●ファンだけじゃなくジャーナリストの中にまでハッキネンの活躍を「マシンのおかげ」的なことをしつこく言う人がいるのには本当にうんざりです。ハッキネンもクルマがいいことを認めて、チームに感謝しているといつも言っているのに、どうして彼を認めようとしないのか。デビュー以来彼が苦しい時も文句も言わずに頑張ってきたのが、今報われている気がしてとてもうれしいです。頑張れ、ハッキネン！　君こそチャンピオンだ！
（兵庫県・石田龍宏）

シューマッハー派はこう考える

●精神力の強さが、シューマッハーの方が勝っている。ぎりぎりの状況になった時に勝ちをさらうのは、精神力の強い方だ。
（愛媛県・沢田真）

●なんだかんだいっても、後半に巻き返すだろう。
（福井県・吉田和樹）

●チャンピオンを取っている経験の差があるから。
（和歌山県・羽藤健作）

●ミカにはまだまだ器が整っていないと思う。ラストでシュー兄がチャンプに。
（山口県・大道百合江）

●フェラーリは残り5戦で新技術を投入するだろうし、それがもし成功すればアーバインの援護とあいまってチャンピオンの可能性も。
（静岡県・第川一寛）

●神経が太い。接戦になればミカ＋マクラーレンでもかなわないと思います。
（宇都宮市・森島英樹）

●エディー・アーバインをはじめ、チーム全体がシューマッハーのために仕事をしている。運とかツキとかもありますが、彼の実力を発揮させようとするチームワークが最終的に大きな武器になると思います。
（青森県・今寺浩朗）

●ハンガリーGPの前までなら、ハッキネンと言っていたところだが、決して出来がよいとはいいかねるマシンで自力Vの可能性を残したのはさすが。
（愛媛県・真橋有子）

●F1の隅から隅まで走りで教えてくれるレース運び。これは他の人にはない走りだと思います。今年はパフォーマンスの激しい人が勝つ。それはミハエル・シューマッハーだ。
（愛知県・渡辺泰成）

●総合的に勝つには一発の速さだけではだめ。戦略を立てられる頭とそれを実行する力もなければ。そう考えると自ずと答えは出てくるはず。
（兵庫県・田中康幸）

がんばれ！同人誌

We support motorsport comic books!

わくわく♡FIA ランド17

●LA MENINAS

主にエディーねたのマンガと作者のコメントで作られたENCYCLOPEDIAからなる本。★98.6.8発行／軽印刷／P.20／A5／送料込み280円（200円の小為替と80円切手）／80円切手同封とリターンアドレス明記で下記まで。〒919-0516　福井県坂井郡坂井町新福島6-21-36　下出　智美





'98ミラージュインターナショナルラリーアートカップ
オートバックスワークRYHコルト　Driver:市村秀明

'98シビック東日本シリーズ
ワークステーションμシビック　Driver:高島広行

'99 F3.FT ミラージュ シビック 参戦予定

'99年レース車輌作成メンテナンス受付中！

働きながらレーサーを目指す君に朗報…

当社ではフレッシュマンを応援します！個々の希望に合ったレース体制を考慮し、企画書の作成からレースデビューまでをご協力致します。

レース参戦までのシステム

①企画書　計画書の作成、予算の見積、企画書の制作、車輌選定、デザイン案。

②制作　車体補強、エンジン制作、塗装、レース用パーツコーディネーション。

③レースメンテ　フォーミュラーニッポンでもGTでもミラージュでもシビックでも、地味でも派手でもOK。

④レース　日本全国のサーキット、マカオ、米デイトナ、英シルバーストーンで経験あり。安心のレース参戦。

FM東京にて
CMオンエア中!!

仕事との両立を生み出す、優れたサポートシステム

レーシングカーのガレージ代とレース参加費用の半額を当社が負担する特典があります。勤務状況やレース成績によってはさらに優遇。また仕事のスケジュールもレース活動を配慮します。そのうえ、希望者は当社レーシングチームに所属でき、契約メンテナンス先の"M.T.G."を交えた本格的レース活動に参加することも可能。プロのノウハウやコネクションは、レーシングドライバーへの最短コースです。そして何よりも業務環境。当社では、同じ目標を持つ仲間と有意義な時間を過ごせます。

9/24 (火) TUE

説明会／18:00～当社会議室にて実施

ご来社の際には必ず簡単なレース計画書と履歴書をご持参ください。
応募・面接・問い合わせ随時受付中。お気軽にどうぞ。

採用係 TEL.03-3363-1919

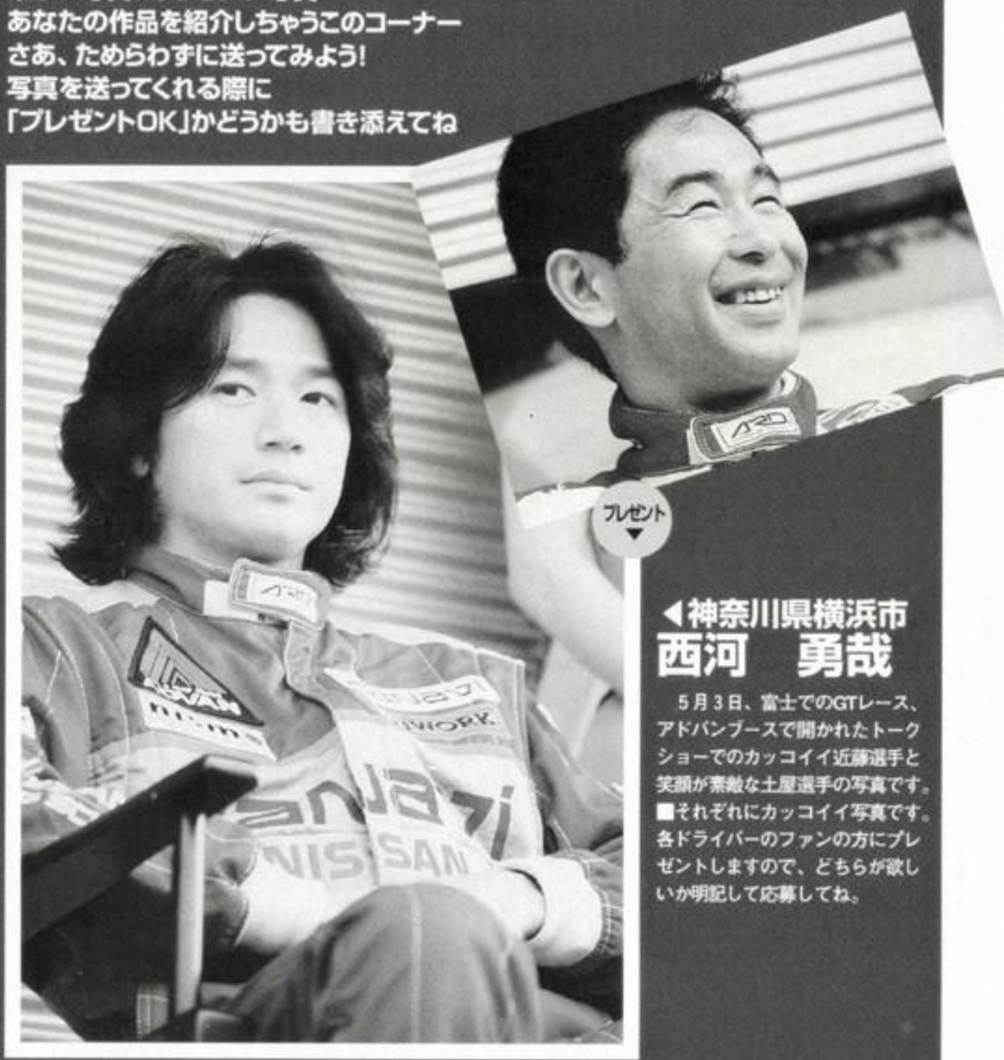
WORK STATION

株式会社ワークステーション

〒160-0023 東京都新宿区西新宿7-7-26 ワコーレ第1ビル510

TAKE A SHOT! あなたの写真掲載コーナー

楽しい写真、かっこいい写真
あなたの作品を紹介しちゃうこのコーナー
さあ、ためらわずに送ってみよう!
写真を送ってくれる際に
「プレゼントOK」かどうかも書き添えてね



プレゼント

◀神奈川県横浜市 西河　勇哉

5月3日、富士でのGTレース、アドバンブースで開かれたトークショーでのカッコイイ近藤選手と笑顔が素敵な土屋選手の写真です。■それぞれにカッコイイ写真です。各ドライバーのファンの方にプレゼントしますので、どちらが欲しいか明記して応募してね。

写真投稿&プレゼント応募方法

このコーナーは写真投稿コーナーですが、投稿者の方が「掲載写真を読者プレゼントに提供します」という場合に限り、写真をプレゼントにしています。ただし、このコーナーには投稿が多く、ご好意で「プレゼント用に」と写真を送っていただいても、必ずしも掲載できるとは限りませんのであらかじめご了承ください。プレゼントが欲しい方は、ハガキに欲しい写真の撮影者名を明記し、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号、それから「一番好きなレースカテゴリーとその理由」について書いて、PIT-IN PRESS「No.278写真プレゼント係」まで。締め切りは10月2日（当日消印有効）です。

No.275写真プレゼント 当選者発表!!

★小野さん写真＝大阪府・田中京美　★吉沢さん写真＝長崎県・高島実　★石渡さん写真＝富山県・野口あやの　★竹田さん写真＝福島県・高木大輔　★平井さん写真＝岡山県・吉永泉　★高木さん写真＝高知県・中村礼子　★天野さん写真＝宮城県・川口伸一　★上杉さん写真＝青森県・西山洋子、神奈川県・前田一美　★藤本さん写真：青＝＝新潟県・田島和夫、亜久里＝東京都・千葉かおる、正彦＝神奈川県・田中敦、本山＝富山県・高橋恵吾　★「うようようきょう」さん写真＝福岡県・小山誠一　★「千波帯」さん写真＝群馬県・秋山恵子（敬称略）皆さんおめでとうございます。提供者の方、ありがとうございました。

あて先

〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F
レーシングオン編集部
「PIT-IN PRESS ○○係」

まってるよん!

シーズンも終盤 ますますレースが面白い!

タイトル争いが白熱し、各レースますます面白くなるこの季節。サーキット観戦でもテレビ観戦でもいいので、レースを見て感じたことなど、おたよりにして送ってくれるとうれしい。イラスト、写真、ヒトコトなどもいつでも大歓迎なので、どんどん送ってね！　編集部が移転して住所が変わったので気をつけて～。

ASKING ON

VOLUME 211

難問、珍問、あらゆる疑問にスッキリ答える
レーシングオン随一の良心的質問解答コーナー

RACラリーを見に行こう
寒くて暗くて過酷だけど楽しいWRC最終戦観戦法

Q WRCのRACラリーを見に行きたいのですが、全く情報がありません。開催場所（コース）、スケジュール、近くの宿、料金、お勧めの観戦ポイントを教えて下さい。　神奈川県　小川洋昭　27歳

A RACですか。11月下旬のイギリスって寒いわ、雨は多いわ、靴はドロだらけになるわで、なかなか過酷な観戦条件ですけど、伝統と格式ってモンを感じることができるし、今年もこの最終戦までタイトル争いがもつれ込みそうでもあるので、ぜひお出かけあれ。



HQが置かれるチェルトナムの競馬場では往年の名車やメーカーのブースがいっぱい出展されるラリーカーズフェアが開催されて、これがまた楽しい。

で、まず開催場所ですが、ヘッドクォーター（大会本部）が置かれるのは、バーミンガムのちょっと南、ロンドンからは北西に車で2時間ほどのところにある小さな街、チェルトナム。ここを拠点にして「今日は東へ、明日は西へ」と出張って各レグが展開されるわけです。

お勧めのSSに関しては、第1レグのシルバーストンのコース&ランオフエリアを使って行われるSSと、その隣にあるダートコースで行われるスーパーSS（2台同時にスタートするヤツね）は押さえておくべきでしょう。逆に言うと、他のSSはいずれも山道で行われるものばかりですからね。コースをちょっと下見できる時間さえあれば、コーナーの連続するところやジャンプが見られそうなクレストのあるところなんてのはどこのSSでも大概見つかるんじゃないかと思うワケです。だから、どこに見に行くかは、その日に何カ所のSSを回りたいか／回れそうかを地図を見ながら渋滞も見越しつつ事前に考えていくと、おのずと決まってくるはずです。

で、宿の方はチェルトナムに取るのが無難。ラリー開催中は特別料金になるところが多いと思いますけど、三つ星クラスではシングル1万円程度、四つ星クラスでは1万5000円程度といったところではないでしょうか。チェルトナムの観光案内所の連絡先は☎44-1242-522878／FAX44-1242-255848です。

でも、自分でアレンジする旅は面倒だし不安だという方にはツアーもあります。STiとプロドライブが協力するスバル主催の観戦ツアーで、今年のRACラリーは11月20日出発、11月26日帰国の7日間を予定。一般参加の費用は概算で38万円とのこと。プロドライブの工場見学までできるこのツアーに関する詳細は、スバルトラベルサービス☎03（3347）2541まで。（いまひ）

ヘルメット違い
今度は山西選手でどうだ

Q フォーミュラ・ニッポンの山西康司選手のヘルメットのカラーリングを教えてください。第3戦から確か変わっています。できれば新旧とも知りたいのですが。あさんお願いします。　京都府　吉田　亮　25歳

A ……。というわけで、今のFニッポンの担当はおさるになりました。今度からFニッポンに関する質問はどんどんおさるを指名して送ってください。というわけで、おーい、おさる～。……いない。どーもインタビューかなんかに行ってしまったらしい。どーしよー。あ、カッシー、Fポンの写真、見てるの？　「見てますよ」じゃあついでに、かくかくしかじかで山西選手のヘルメットを2種類探してよ。「いいッスよ……でも、これほとんど変わっていないッスよ」

というわけで、バイトのカッシーが探してくれた写真が左のものというわけです。う～ん、変わったといえばちょっとは変わったけど、でもあんまり……。あえて違いをいえば、鈴鹿のときより管生のときのほうが黄色い部分が少なく、後ろの出っ張りのところまでピンク色になっているってことぐらいなんですけど……。（原姉）



これは第6戦菅生でのもので、後頭部の出っ張り部分やアライマークの下のところまでピンク色になっています

こっちは開幕戦鈴鹿でのもの。上のものより薄い色の部分が黄色いところ。カラーでお見せできないのが残念

一発即答のコーナー

モータースポーツ的情報欠乏症難民の方々を救済すべく開設されたのが当コーナーである。したがって、質問者はありがたがって読むよ〜に。

Q 目次ページのカレンダーに、以前はテストスケジュールが載っていたと思いますが、ここのところ載っていません。各カテゴリーのテストに行きたいので、ぜひ復活させてください。　神奈川県　小川洋昭　27歳

A 事前に分かっているものは載せているのでが、直前になってしまったり、テスト自体の日程の情報が入ってこなかったりで、すべてのテストスケジュールを掲載することはできないのです。

しかし、10月13〜14日に一般公開テストが行われるというニュースが入ってきました。これは、11月15日にTIサーキット英田で開催されるGTオールスター戦のための事前合同公開テストで、TIサーキット英田で行われます。10月13日火曜日は14:30〜16:30、14日水曜日は9:30〜11:30の予定になっています。だたし、内容は変更・中止になることもありますので、確認してから行ってください。詳しくはTIサーキット英田 ☎08687(4)3311までどうぞ。　(原姉)

Q 今年に入ってから特に気になっていることがあります。今まで何度かサーキットへ行っては見かけていたのですが、この前のGTのときに今まで一番多く見かけたのがウエイトハンデのステッカーを貼っている車です。このステッカー（シール？）がすごく欲しいのです。どうすれば手に入るのかをぜひぜひ教えてください。

愛知県　香チャン

A GT-Aによると、本物は販売していませんが、GT-A公認ファンクラブのGTメンバーズに入会して年度更新をした方に限りプレゼントしているとのことです。てなわけで入会申し込みは、GTメンバーズ事務局 ☎03(5458)8776までどうぞ。　(いまひ)

追悼 山田政夫選手

謹んでお悔やみ申し上げます



1951年5月7日生まれの山田選手。享年46

Q 274号でフォーミュラ・ニッポンの山田政夫選手が亡くなったことを知り、びっくりしました。7月5日の第5戦鈴鹿の決勝は予選落ちで出走されませんでしたが、4日土曜日ではピットウォーク中にサインをいただくことができ、まだ元気な姿でしたのでかなり驚きました。Fニッポンでは成績は残されませんでしたが、それ以前の経歴はどういうふうなのでしょうか？　愛知県　モモ　28歳

A 山田政夫選手のレース経歴は、76年にFL500（筑波ラッテストーンシリーズ）に参戦し、77年にFJ1300（ベルコスニー）鈴鹿GPに出場しました。78年には全日本F3に参戦を果たし、79〜82年は富士GCシリーズに、82年にはサバンナRX-7GSSに、86〜87年にはサバンナRX-7MCSVに参戦しています。88〜91年はストックカーシリーズに参戦し、優勝10回を含む全戦完走しています。92年から96年まではレース活動をされていなかったのか不明です。　(原姉)

ASKING ON 98 解答陣からのごあいさつ

PAPA	F1 FIA GT 国際F3000	とりあえずF1ものは私のところへどうぞ。それからル・マンとFIA GT、国際F3000ものにもお答えいたしましょう。どんなおマヌケな質問でも、若くてかわいい女の子だったら親切丁寧に答えちゃう。
T太郎	アメリカもの JTCC	CARTやNASCARなどのアメリカもの、JTCCに関する質問は迷わずオイラまで。ドライバーからマシンのことまで、わかる範囲で誠意を持って、わからなかったら人に聞いてでもバリバリっとお答えいたしましょう。
いまひ	WRC JGTC JRC、S耐	WRCを筆頭に、全日本ラリーやパリダカなどのクロスカントリーラリーなど、オフロード系全般の質問は僕までどうぞ。JGTCなどのハコものも担当しています。キャンギャル関係の質問も調査いたします。
おさる	Fニッポン F3 欧ツーリングカー	Fニッポン、F3に関する質問ならワタクシにお任せあれ。BTCCなどのヨーロッパのツーリングカーに関する質問もど〜んと送ってちょうだい。バキバキとお答えいたしやしょう。
梅	いろいろ	フォーミュラ・ニッポンもので、ル・マンものでも、FIA GTものでも、ドライバーものでも、メーカーものでも、インターネットものでも、何でも聞いてくださいね。
がの	カート、S耐 ダートラ ジムカーナ	今年からスーパー耐久、カート、ダートラ／ジムカーナの担当になりました。何でもわかるというわけではありませんが、誠心誠意調査して答えていく所存です。どうぞよろしくお願い申し上げます。
原姉	よろず相談	よろず相談の原姉です。「はらあね」ではなく「はらねえ」と読んでください。担当は特にありませんが、何か聞いてみてください。わかる範囲でお答えします。

応募するにもしきたりあり

レーシングオンを読んでいて気がついてしまった疑問、テレビを見ていてアレッと思ったこと、そんなことが気になって気になって眠れなくなる前に、ハガキに質問を書いてすぐに送ってください。あて先は、〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F　レーシングオン編集部「アスキングオン係」まで。住所、氏名、年齢、職業、電話番号、質問に加えて、左に書いてある解答者を必ずひとり指名してください。特別優秀な質問にはレーシングオン特製オリジナルステッカーか、右のRACING GEAEステッカーを贈呈します。



FB FORMULA BATTLE スカラシップ

よみうりランド 急げチャレンジ!

☆受講者募集中　1人1台の個人指導一流インストにてマシンレンタル

☆1ヶ月受講料10万円　筑波・もてぎ・エビスサーキット3回トレーニング

●6ヶ月で18日間(約45H)走行後、検定試験合格者に96オスカープリット新車を無料にて車両レンタルいたします。
●能力に合わせた個人指導いたします。
●ステップアップにF-4,FT,F-3へ上がれる体制です。

■詳しくはお気軽にお電話にてお問合せ下さい。資料をお送り致します。

協力 Castrol DUNLOP technica



●96オスカープリット新車にて1年間レース参戦が出来ます。

■ワークスドライバー募集中

オスカー東日本総代理店

■スポンサー取得業務
自分を売り込みたいレーサーへ大手代理店とジョイント出来ます。

Keep on Sports

お問合せ 株式会社キープオン　〒206-0014 東京都多摩市乞田933-2-2F TEL.0423-56-7100 FAX.0423-56-0013

●ホームページ開設しました。 http://www.axel.co.jp/keep-on

ここに来て一気に加速した
来季のF1のラインナップ
ラルフの後にはハインツが決定
今一番の注目といえば
やっぱりウイリアムズかなぁ

URA-NETA-RING

Illustration/Kiyoshi Kobayashi

アメリカ帰りのアレックスひょっとしてこんなことも……

▲「ねえねえ聞いてよ、ラルフがついにジョーダンを離れることが決まったんだって」

※「おお、それじゃついにウイリアムズ入りってこと？」

▲「たぶんね。このままずるずると裁判沙汰になるんじゃないかと思ってたんだけど、結局お金で解決しちゃったんだって」

※「なんだか、急にドタバタ決まっちゃったってカンジだね」

▲「そのおかげで、締め切り間際に何度も原稿を書き直さなくちゃなんなくて、編集部PAPAもヘロヘロになってたからね」

※「それにしてもよくお金があったねぇ」

▲「大金持ちであらせられるところの、渦中のお兄様にでも泣きついたんじゃないの？それかお兄チャンのサイフから失敬しちゃったとか」

※「ゲーセンで遊ぶ金欲しさの小中学生じゃないんだから、そりゃないっしょ」

▲「ま、それもそうだね。でも、これでラルフはウイリアムズでCART帰りのザナルディと組むことになるわけだ」

※「たぶんそうだろうね。しかし、アレッサンドロ改め、アレックス改め、再びアレッサンドロ・ザナルディも、アメリカ暮らしが長かったからなぁ。いろいろな面で昔ジョーダンとかロータスに乗ってたころとは変わっただろうねぇ」

▲「そう？　写真で見る分にはそんなに変わってないようだけど」

※「いやいや、サーキットじゃレーシングスーツ着てるから分かんないだけだよ。きっと普段はスゴイかっこしてるって。スパンコールギラギラの服とかさ、実はアフロだとかさ、カウボーイハットを手放さないとかさ」

▲「なんか、アメリカ帰りっていうことに対するイメージが古臭くない？　なんだか70年代っぽいよ」

※「そうかなぁ。イタリア人のザナルディにしたら『アメリカはこうじゃなきゃ』みたいなのって、きっとそんな程度だよ。だって、日本に来た外国人って〝一番〟とか、〝浅草〟とか漢字で書いてあるTシャツ買ってったりするじゃない。それと同じだって」

▲「しかし、そんなかっこでウイリアムズの記者発表に現れたりしたら、フランク・ウイリアムズなんかイヤがるだろうねぇ」

※「そうそう。それが元でチームからいじめられちゃったりしてね。〝アメリカ帰りのアル〟としては、雲隠れするっきゃないね」

▲「おいおい先が見えちゃうようなこと言うなよ。昔の曲名モドキでオトそうとしてるみたいだけどさ、〝上海帰りのリル〟ってオチはムリじゃないの？　知ってる人少ないよ」

いきたい！　でもダメだなんて……あまりに悲しい物語があった

※「あ、やっぱダメ？」

※「そういやこないだ涙なくしては語れない話聞いちゃったよ」

▲「へ？　誰の話？」

※「いや、この話については完全に匿名とさせていただこう。ただし、これは実話だということだけは確かだよ」

▲「ふ〜ん、そんで？」

※「ドライバーが何人か夜の街を歩いてた。日本人だけじゃなく、中にはガイジンもいたんだけど、そのガイジンにまわりが〝石鹸の国〟という優しいお姫様の住んでいるところについて説明したわけだ」

▲「それって、ソー……」

※「しっ！　それ以上言うな。そしたら、そのガイジンドライバーもさ、母国を離れて寂しかったんだろうな。『行きたい行きたい』って言い出した」

▲「そりゃそうだよ」

※「んで、何人かの日本人ドライバーといっしょに、とある〝石鹸の国〟に入った。もうそのガイジンドライバーはわくわくしてたんだろうけどさ、そこに浴びせられた冷水のようなお言葉が『すいませんねぇ、ガイジンさんはダメなんですよぉ』」

▲「うわぁ〜、そりゃかわいそうだな」

※「結局あきらめたらしいんだけどさ、『他の店はどうかな？』ってすごく粘ったんだって。それくらいの探求心と粘りがなきゃ、遠い異国でチャンピオンは獲れないよな」

▲「ほほー、そのガイジンってチャンピオン獲ったことのあるヤツなんだ……」

※「おっとやばいやばい。でも別に今年のチャンピオンとは限らないからね！」



やたら髪の毛染めちゃうのがいなくなると思ったら、今度はコレかい……。この人も苦労するねぇ

1998 BIB MICHELIN

MOTORSPORTS PERFORMANCE 1998

VOL.3

王座奪還を決めたミシュラン ツーリングカーレースの頂点へ





JTCC'98

ついにタイトル奪還!





熱戦が繰り広げられた今シーズンのJTCCも
ついに富士での1戦を残すのみとなった
ミシュランユーザーの3人を中心に
激しいタイトル争いが展開されたが
ついにその栄冠は関谷正徳のものとなった

Photos/Masahide Kamio, Hiroaki Matsumoto, Shoji Mita



関谷&ミシュランがタイトル奪還

今シーズンのJTCC——全日本ツーリングカー選手権も終盤戦を迎え、ついに最終戦インターTECの開催を残すのみとなった。そして、全7大会で行われるシリーズもタイトルの行方がほぼ決定。ミシュランを装着するトヨタ・チェイサーに乗る関谷正徳がシリーズチャンピオンの座をほぼ手中にした。エントリー台数によって最終戦のポイントが決まる規定になっているために正式決定は11月になるが、現在の参加台数を考えると99%決まりといってもいい状況だ。

関谷にとってはJTCC初年度以来、そしてミシュランにとっては1年ぶりのタイトル奪還。参加台数の減少という危機に見舞われた今年のJTCCだったが、日本最高峰のツーリングカーレースの栄冠の行方がついに決まったのである。

今シーズンのJTCCはホンダ、ニッサンといったメーカーの撤退により、エントリーはスポット参戦のスバル・インプレッサ1台を除いては、すべてがトヨタ車という異例のシリーズとなってしまったのは既にご承知のとおり。しかし、それでもFFのエクシヴとFRのチェイサーという駆動方式の異なるマシンによる戦いが接近したポテンシャルのもとで繰り広げられたことで、バトル自体はこれまで以上に白熱したものとなった。

レギュレーションの改定によって、レース方法も従来どおりの2ヒート制あり、距離の長い1ヒート制ありとバリエーション豊かなものになったことに加え、レースをより面白くするためのリバースグリッド導入など、関係者の努力もあり、参加台数は少ないながらもシリーズは無事にスケジュールをこなしていくことになった。

今年のJTCCの中心となったのは、ミシュランユーザーの3人のドライバー。どちらもチェイサーに乗るトムスの関谷正徳とケルビン・バートには同じ仕様のマシンが与えられ、チームメイトながらも白熱したバトルを常にファンに提供した。また、熟成の進んだエクシヴでシリーズに臨んだレーシングプロジェクトBANDOHの金石勝智は、悲願のタイトル獲得へ向けて今年のJTCCを戦い抜いた。



シリーズをリードした3人

そして、シリーズはこの3人を核に進んでいくことになった。富士スピードウェイでのレースを皮切りに開幕したJTCCは関谷、バート、そして金石をトップグループにして転戦を重ねることになったのである。そして、その中で第2大会のもてぎ戦で勝利を収めたことで、関谷が一歩抜け出すことになり、その後も順調に勝ち星を重ねることで、結果としてタイトルを奪い取ることに成功したのである。

もちろん、関谷のライバルは同じタイヤを履くミシュラン勢のふたりだけではなかった。中でも同じチェイサーで戦うセルモチームは竹内浩典、立川祐路という有力ドライバーを擁していたこともあり、また装着するタイヤ銘柄も異なっていたことから、関谷にとってはタイトル奪還のために大きな壁となって立ちはだかった。そして、その結果としてマシンのポテンシャルに大きな差がなくなった今年のJTCCでは、これまで以上にタイヤが大きくクローズアップされることになったのである。

そんな中、雨に見舞われることの多かった今シーズン、レインコンディションで抜群のパフォーマンスを発揮したミシュランタイヤが、関谷をはじめとするミシュランユーザーにとっての大きな武器になった。関谷、バートが勝利を収めた第3大会の菅生、そして関谷、金石が勝った第4大会の鈴鹿とミシュラン勢の3人がそろって上位に食い込み、ポイントを確実に蓄積していったのだ。さらに第5大会の美祢では関谷が連勝を飾り、シリーズの流れを決定づけることになった。

さらにミシュランはその後、ドライタイヤにもニュースペックを投入、関谷はドライコンディションとなった第6大会のTIでもポールtoウインで圧勝し、タイトル奪還を決めた。雨のレースで圧倒的なパフォーマンスを発揮し、さらにドライでもニュースペックタイヤの投入でアドバンテージを築いたミシュランが関谷のタイトル奪還に大きく役立ったことだけは確かである。

残るレースは11月8日のインターTECのみ。関谷&ミシュランのタイトル獲得の正式決定もこの日までおあずけだ。王座に就いた関谷の勇姿、そしてミシュラン勢の今年最後の活躍をその目で確かめに、ぜひサーキットを訪れてほしい。

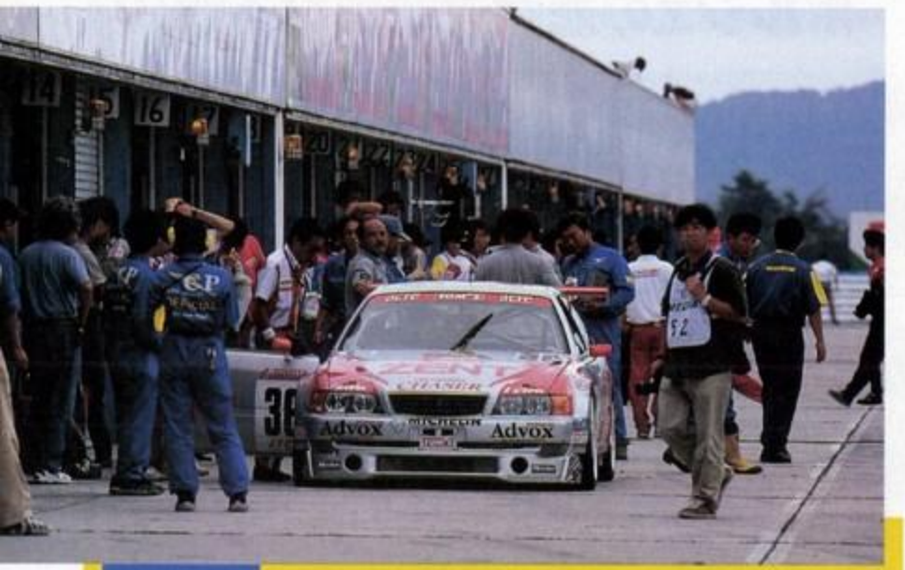


19 金石勝智
ウェッズスポーツエクシヴ



熟成の進んだエクシヴで今シーズンのJTCCに臨んだことで、開幕前にはタイトル最有力候補とされていた金石勝智。しかし、シーズンが開幕すると金石はアンラッキーにも見舞われ、タイトル争いの最前線から一歩引く形でシリーズを戦っていくことになった。FF勢の中では常に最速を誇り、毎戦のように上位に食い込む大健闘を見せながらも、その頂点に立ったのはわずか2回と、チャンピオンを決めた関谷には届かない結果となってしまった。最終戦は得意の富士だけに最後の踏ん張りに期待したい

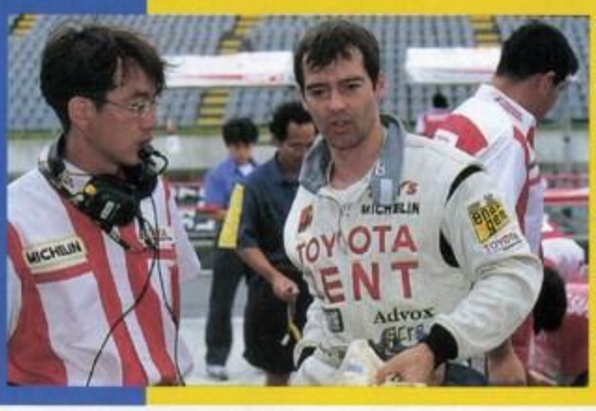
レインで抜群のパフォーマンスを発揮した ミシュランタイヤが大きな武器となった



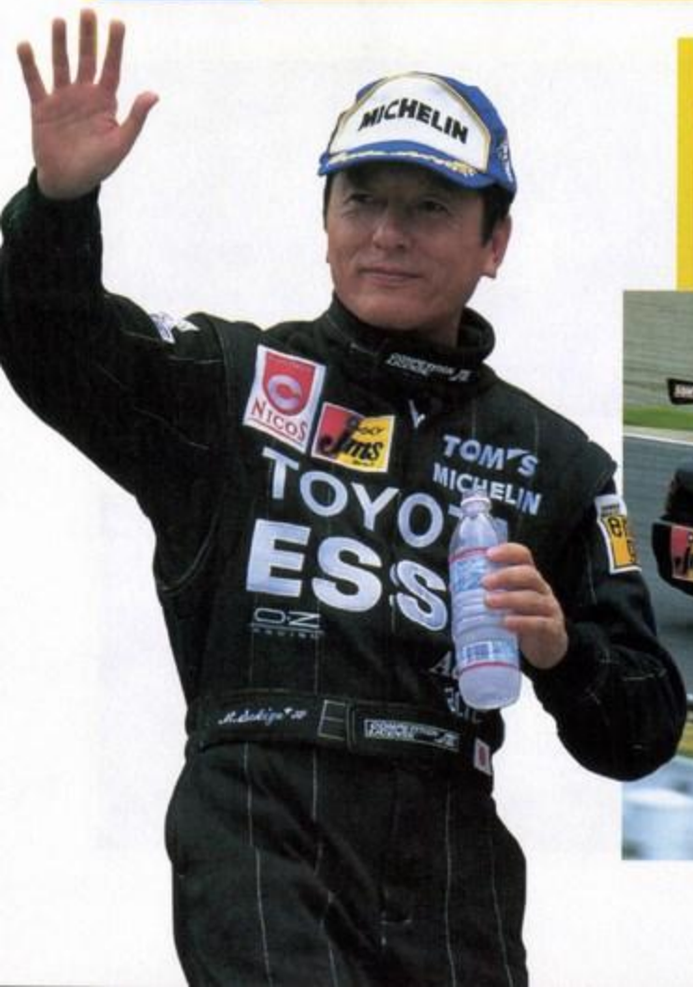




36 ケルビン・バート
ZENT TOM'S チェイサー



激戦と言われるイギリス・ツーリングカー選手権で常にトップ争いを繰り広げていたケルビン・バート。日本での最初のシーズンを終えようとしているが、その粘り強い走りはとても印象深い。チームメイトの関谷から日本のレースに関するあらゆることを吸収し、それが次第に結果にも結びついていくことになった。残念ながら、最終的にはタイトル争いからは外れてしまうことになったが、最後の富士では得意のロケットスタートで有終の美を飾ってほしい



37 関谷正徳
ESSO TOM'S チェイサー

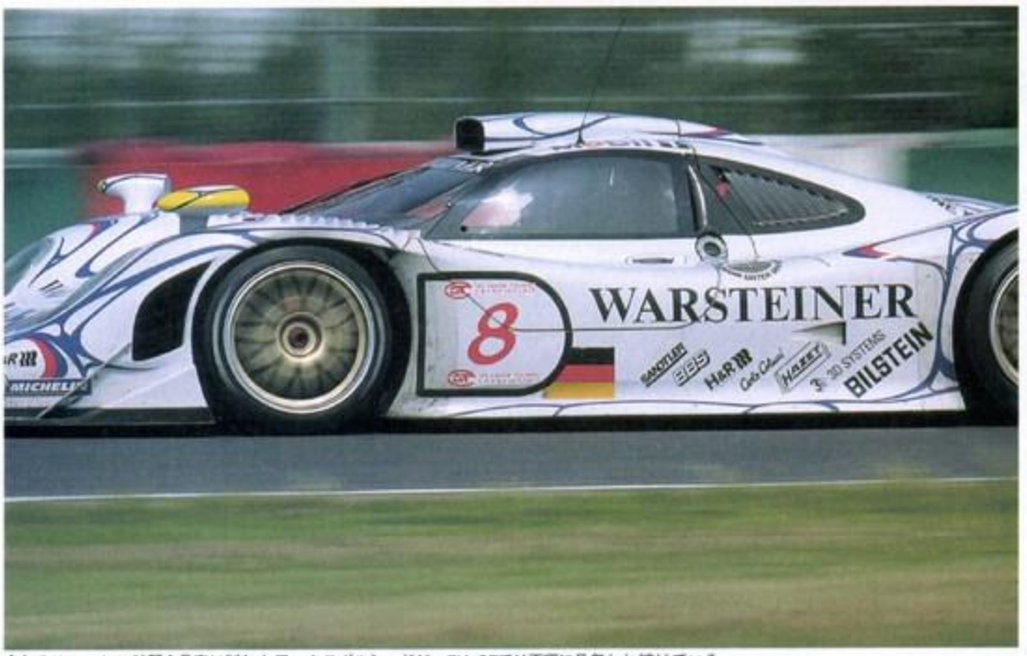
ついに念願のタイトル奪回を果たすことになりそうな関谷正徳。シーズンが進むごとにその強さを発揮、中盤以降は圧倒的な速さで次々に勝ち星を重ねていった様子にはベテランドライバーならではの勝負強さが感じられた。昨年はエクシヴに比べてやや劣っていた感のあるチェイサーをチャンピオンマシンへと仕上げていった開発能力の高さも関谷ならではのものだろう。インターTECでの勝利にも期待が集まる



FIA GT SUZUKA 1000km RACE REPORT

伝統の鈴鹿1000㎞レースでも打倒メルセデスはならず! ポルシェの悲願達成はなるか!?


事前テストをこなして鈴鹿に乗り込んだが……



今年のル・マン24時間を見事に制したワークスポルシェだが、FIA GTでは不運に見舞われ続けている

ミシュランはポルシェをバックアップ

この8月、最新GTマシンが日本に上陸。毎年恒例の鈴鹿1000㎞で世界トップクラスのGTレースが繰り広げられた。この長い歴史を持つ長距離レースは昨年からFIA GT選手権の1戦に組み込まれるようになっており、今年もその第6戦として開催されたのだ。

ヨーロッパ、日本、そしてアメリカを転戦するシリーズ戦として全10戦で行われるFIA GT選手権。同じくGTカテゴリーが主流となるル・マン24時間レースとほぼ同じマシンで参戦できるシリーズ戦という意味あいを持っており、それまでのBPRシリーズを吸収する形で昨年からFIA選手権としてスタートを切った。GT1とGT2の2クラスで争われることになるが、メインとなるGT1クラスではメルセデス対ポルシェというワークス同士の一騎打ちが今年の見どころとなっている。今年のル・マン24時間を制したポルシェ、そしてル・マンでは惨敗を喫したものの、FIA GT選手権では敵なしの強さを見せているメルセデスというヨーロッパを代表する2メーカーの直接対決がいよいよ日本にも上陸することになったのである。

鈴鹿までに行われたヨーロッパでのレースではメルセデスが5連勝中。今年、圧倒的な強さを見せるAMGメルセデスCLK-LMをポルシェ911GT1-98が止められるかが鈴鹿1000㎞での焦点となった。ポルシェとミシュランはこの鈴鹿でのレースの前にイタリアのムジェッロでタイヤテストを行い、このレースでの必勝態勢を築いていた。予選ではポルシェ勢がメルセデス勢を激しく追いつめたが、2台のワークスポルシェは結果的には予選3、4位を奪うにとどまり、セカンドロウから打倒メルセデスを狙うことになった。

そして、決勝でもポルシェ勢に不運が襲いかかることになった。レース序盤にトップのメルセデスと激しいトップ争いを繰り広げていたアラン・マクニッシュのポルシェが、リカルド・ゾンタのメルセデスにデグナーで押し出される形となり、大きく遅れることになってしまったのだ。マクニッシュはその後コースに復帰し、激しくメルセデスを追い上げるが、最後までその遅れを取り返すことはできず、結果的にはまたしてもメルセデスの後塵を拝することになってしまった。

残るレースは4戦。果たしてポルシェの、そしてそれを強力にサポートするミシュランの悲願は達成されるだろうか。


GT2ではクライスラー・バイパーがまたしても1-2フィニッシュ

MICHELIN MOTORSPORTS TOPICS

かつてない混戦となっているのが、今シーズンのWRCのタイトル争い。第10戦フィンランドラリー終了時点では、ミシュランタイヤを装着するトヨタ・カローラWRCをドライブするカルロス・サインツがポイントリーダーとなっているものの、僅差でミツビシのトミ・マキネンとスバルのコリン・マクレーが続き、タイトルの行方が全く読めない展開となっているのだ。残るはサンレモ、オーストラリア、そして最終戦RACの3戦。栄冠はミシュランに輝くか!?

WRC

最後に笑うのはサインツかそれともマキネンか!?


ポイントリーダーはこのカルロス・サインツだが、まだ予断は許さない

今年、強さを見せているのはニッサンのアンソニー・レイド



マニュファクチャラータイトルの行方はいまだ見えず

BTCC

レギュレーションの変更でFF車のみのレースとなった今年のBTCC（イギリス・ツーリングカー選手権）。タイヤに関してはミシュランのワンメイク状態となっているわけだが、シーズンが進むにつれて、その激戦にさらに拍車がかかっている。ドライバー部門ではボルボのリデルが一歩抜きん出た形になっているが、マニュファクチャラー部門はニッサン、ルノー、ボルボ、ホンダ、そしてボクスホールが接近した激しいタイトル争いを繰り広げている。



山野哲也、5年連続チャンピオン獲得!

前号でも軽く触れたけど“チーム国光の染之介”こと山野哲也が全日本ジムカーナ第7戦でA2クラスのチャンピオンを決定！　何と5年連続6度目の王座獲得ってことで、ま～恐ろしいほど強い。オチャラケばっかの人じゃないのだ(?)

チーム国光からの
最新情報発信ページ

TEAM KUNIMITSU PRESS VOL.7

チーム・クニミツ・プレス

トレンタクワトロ withチーム国光Jrのご紹介



全日本を戦っているチーム国光Jrのスタッフたち。レーシングスーツ姿のドライバーが左から和田浩二、田中龍太郎、中川恵士だ

ここ数年、日本のモータースポーツの世界にも、子供たちの才能を発掘しチャンスを与えていこうという動きが出始めているのには、みんなも気がついてるでしょ。じゃあチーム国光Jrは知ってる？　将来のF1ドライバーを目指している子供たちの才能を開花させようという、チーム国光なりのプロジェクトなんだ。

「シューマッハーを生んだメルセデスのジュニアチームの話を聞いて、いつか日本にもそんなシステムを作りたいと夢見ていました。それまではカートで頂点に立っても4輪は別というシステムでしたから。高木虎之介や本山哲にしても、たまたまお父さんがレース関係者だったからこそステップアップできた。だから、ARTAほどハデじゃないけど、普通の家庭の子も含めて、できるだけ多くの子供たちを上に送り込めるようにウチもしたかったんですよ」

そう語るのは、奈良のカートショップ「トレンタクワトロ」代表の道上佐堵史氏。かつては星野一義などとバトルを繰り広げていた名ドライバーも「いやいや、いまや龍の父親としか言われませんよ」と苦笑い。そう、言わずと知れた道上龍のお父さんなのだ。その佐堵史氏の夢が形になったものがチーム国光Jrというわけなのだ。現在は和田浩二（FAクラス）、中川恵士（FA）、南出耕作（RSO）、田中龍太郎（ICA）、そしてヨーロッパのFSAに参戦しながら現在SRS-Fでフォーミュラの修行中の濱田泰孝という、13～18歳の5人のメンバーが所属。未来の国さんやアキラ、そして龍を夢見て頑張っているのだ。

全員の目標はF1ドライバー！……あれ？　でもチーム国光ってフォーミュラはやってなかったけど？　そこのところをクニさんに聞くと「体制さえ整えばぜひやりたい」という頼もしい答え。そう、このジュニアのメンバーが将来チーム国光の一員としてアキラや国さんたちとGTやフォーミュラで戦うこともあり得る話なのだ。

こうなりゃどっちが先にF1ドライバーを送り出すかARTAと勝負だね。そうやってモータースポーツの底辺がどんどん活性化していくのはすごくいいことだと思わない？　ジャニーズJrだってSMAPありTOKIOありV6ありってことになってんだしね。そういや、マッチも自分のF3チームにジャニーズJrのメンバー乗せて鍛えたら盛り上がるんだけどな、って関係ないか。



まだ中段での戦いが多いが、ここで揉まれる経験が将来に生きるはず



ヘルメットは道上家伝承の共通デザイン。龍が乗ってても分からない!?

このチーム国光Jr、当然龍クンもよく顔を出していて、今や子供たちのあこがれであり兄貴分であり先生。「ドライビングの基礎はほとんどカート時代に身につけた」と言うだけあって、今でも一緒にカートに乗ったり、レースに出ちゃったりすることもあるそうだ。

「人間そんなに差なんてあるもんじゃない。だから覚えが遅くたって、一生懸命やっていれば行き着くところは大して変わらないんです。だから私は子供たちをしかったりしません。褒めて褒めて、どんどんいいところを伸ばしてやりたい」と言う佐堵史監督。ジュニアチームまでちゃんとチーム国光しているのだ。

この佐堵史監督のいるトレンタクワトロに聞けば、チーム国光Jrやカートに関することなら何でも教えてくれるぞ。問い合わせは☎0742(62)3434までね。



ショップで取材を行ったこの日は上の3人以外に南出耕作クンとFポン富士を終えたばかりの龍クンも顔を出してくれた



道上佐堵史監督。本当に優しく接してくれる

Text/Naoyuki Hata Photos/Hiroharu Sato, Racing on

CIVIC CLUBへようこそ!

参加して楽しい、見て楽しい、知って楽しいシビックワンメイクレースの世界

第7回 参加者から見たシビックレースは?



ドライバーやエントラントなど、参加者はどのようにシビックレースをとらえているのだろうか

各地のシビックレースもいよいよ佳境に差しかかり、前回紹介したとおり西日本シリーズこそ田久保浩二選手のチャンピオン返り咲きが決定したが、インターカップを含み他のシリーズでは依然激闘が続いている。このムードはおそらく最終戦までどこでも続くだろうが、そうなる最大の理由はやはり上位陣の粒がそろっていることにあるはずだ。その一方で、高い次元でレースを楽しませてくれるというのもシビックレースの魅力のひとつだろう。

まぁ、単純な速さでシビックを上回るクルマは他にいくらでもある。が、レースで楽しめるかとなると話は別。スタートからゴールまでストレスなく走りきれるかとか、コストパフォーマンスの問題など。楽しいから長く続けられる。なるほど、シビックレースから短期間で離れてしまうドライバーが少ないのは、そのあたりによると考えていいわけだ。

「おそらく、そう考えてもいいでしょうね。シビックっていうのは、日本で一番速いワンメイクレースなんですよ。だから、出るドライバーにもステイタスがある。その上、決して安いとは言いませんが、そこそこの費用でレースができるっていうのが魅力のひとつなんでしょうね」

そう語ってくれたのは、シビック・アソシエーション（CA）事務局の桑山充さん。前置きが長くなってしまったが、今後より一層シビックレースを盛り上げるために、どんな方向性が望まれているのか、そしてCAではその要望に対し、どんな意見を持っているのか尋ねてみた。



ドライバーのレベルやマシンの速さ、経済性など、さまざまな点を考慮してもシビックレースはドライバーにとって最もやりがいのあるシリーズとなっているようだ

より一層のレベルアップを願って

「シビックレースは、今でも国内のワンメイクレースの中において、一番か二番っていうレベルでイコールコンディションが保たれているレースだと思うんですよ。だけど、目標としてはそれをもっと高めたいと考えています。ちょっと表現としては抽象的になっちゃうかもしれないけど、精神的なイコールコンディション。つまりドライバーの実力の差だけで勝負がつき、負けても納得がいくレースにしたいんです。分かりやすく言えば、一部のドライバーしか手に入れられないパーツは

今季3勝目を挙げた八木宏之がついに鈴鹿シリーズの単独トップに!

激戦続く鈴鹿クラブマンシリーズ、その第5戦でポールポジションを奪ったのは、今季唯一2勝を挙げている八木宏之。コンマ12秒差でランキングトップの岡崎真一が続く。決勝では、フロントロウのふたりはクリアスタートを切ったものの、その後方ではショートカットで3台が絡むアクシデントが発生。この混乱に乗じ、予選6番手から3番手に浮上したのが牧田克哉だ。しかし、トップの2台は何事もなかったかのように、その後も熾烈なバトルを繰り広げた。必死にプレッシャーをかけた岡崎ながら、八木の鉄壁のガードは最後まで崩れず。その結果、八木は1点差ながらも岡崎を逆転し、今季初めて単独でのランキングトップに躍り出ることとなった。



ランキングトップ2台の争いは、八木が岡崎を激戦の末に下した

インター第5戦富士は大雨のため中止に！



決勝は朝からの猛烈な雨で中止となってしまった

渡辺明、黒木健次ともに2勝を挙げ、いよいよ突入したシリーズ後半戦。予選は勢いを絶え間なく変化させる雨が降りしきる中で行われた。終始トップにつけていたのは西垣内正義だったが、終了間際に渡辺が逆転に成功。唯一1分58秒台をマークしてポールを奪う。また2番手は西垣内で、3番手は黒木と久々にビッグ3が上位を独占したことで、決勝は大いに盛り上がりを見せるものと思われたが、早朝からの大雨は一向にやむ気配を見せず、それどころか大雨・洪水警報が出されたため中止となってしまう。「残念だけど中止は仕方ない。これだけの雨じゃ車を傷めるだけだよ」と、せっかくのポールが幻に終わった渡辺は無念そうに語った。



難コンディションの中で行われた予選ではポイントトップの渡辺が逆転でポールを獲得したのだが……



経済的な面や純粋な戦いという点で、パーツの均一化はエントラントにとって好ましいはずだ

使用できないようにするとか。これを特に地方シリーズで徹底させたいんです。もしかしたら、それでラップタイムは落ちちゃうかもしれないけれど、ハンデが少なくなる、コストの軽減が図れるとあれば歓迎してもらえると思います」

「ただ、インターカップと地方シリーズが極端に違うレースになることは避けたい。インターカップは日本一のワンメイクレースであると同時に、シビックレースの最高峰であるわけです。今、地方シリーズを戦うドライバーが結構地元のインターカップにスポットで出場するケースが増えてますよね。これはかなり理想に近い形態なんです。彼ら、勝ち負けよりインターカップからの情報収拾を大きな目的としているようで、それが地方シリーズのレベルアップにもつながってます」

「最近、エントラントからよく尋ねられるんですよ、昔やったスクールを復活できないものかって。これは我々としてもやりたいんです、本音としては。できればそこでドライビングだけでなく、セッティングの仕方も教えてあげたい。CAでテストカーを用意して、それで得たデータをセッティングの基準にすれば煮詰める時間が最小限で済むじゃないですか。それと、パーツのサービスカーがシビックレースにだけないじゃないか、っていうのもエントラントからよく言われる指摘です。ほんと、そのとおりなんですよ。例えば、そういうのがないからフロントウインドウとかボンネット、フェンダーのスペアを用意しているチームもあるわけです。これは我々が目標とする、より一層の負担の軽減からは反しちゃうことなんで、これもいずれなんとかしなくてはと考えています」

単なる理想に終わらせぬために

とまぁこれがCA、そして桑山さんの考えるシビックレースの今後あるべき姿である。いずれも地に足がついた目標であり、できもしない大風呂敷を敷こうとはしていないあたりに内心ホッとしたという気がしないではない。ただ、その目標のすべてがすぐに実現できるかと言えば必ずしもそうではないのが実状だ。例えば、最後に出てきたスクールやサービスカーの実施はメーカーのサポートがなければどうしても果たせないわけで、マンパワーも必要だろうし、予算的な問題も出てくるであろう。さらに、エントラントとの話し合いも持たなければならず、今すぐ簡単にとはいかないかもしれない。しかし、これが実現できれば、今のシビックレースを取り巻く環境はさらに向上する。それだけは絶対に間違いない。



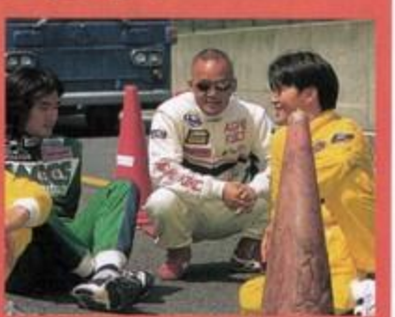
地方選手権のドライバーがインターカップに参戦することによって、一層レベルアップが進むという

シビックレースの疑問答えましょう!
シビック出身Fポンドライバーっているの?

シビックレースにまつわる、ありとあらゆる疑問に答えていくこのコーナー。行数も限られているんで一気にいっちゃいます。まずタイトルの疑問。シビック出身のFポンドライバーは確かに存在します。それは川本篤選手で、90年に西日本シリーズのチャンピオン、ジャパンカップウイナーに輝いた後、グループAやF3を経て、今日のポジションを得ています。で、次の疑問は「スポーツシビッククラスって何?」ですが、これはいたって簡単。EG6のワンメイクレースで、現在鈴鹿ともてぎで開催されてます。ちなみにタイヤは溝つきのSタイヤね。次の疑問は「F1前座のチャレンジカップって誰も2勝してないって本当?」ですが、答えは誤り。去年ついに渡辺明選手が2勝目を挙げました。そして、最後の疑問は「EK9とEK4の見分け方を教えて」ですが、分かりやすく言えばふたつあります。まずひとつはリヤスポイラーの形状。これがウイングふうなのがEK9で、わりとボディと一体ふうなのがEK4です。あとバンパーが前後ともにツルンとしているのがEK9で、モール（またはそれを外した跡）があるのがEK4って見分け方もありますよ。今後も何か疑問があったら、お便りちょうだいね！



鈴鹿ともてぎで行われるスポーツシビッククラス



川本選手もかつてはシビック使いのひとりだった



ジンクスを破りF1前座で渡辺選手がついに2勝目獲得



バンパーを見れば似ている2台を見分けるのも簡単



「やさしく、スノッブに」のMGF、「愛車をサーキットへ」のミニ

ノックするふたつの方法

モータースポーツにはさまざまなカテゴリーがある。頂点を目指すためのステップアップカテゴリー、アマチュアが手軽に参加できる楽しみとしてのレース……。こういった幅広いバラエティーがあってこそ、モータースポーツは豊かな世界を築くことができる。

ローバージャパン・ジャックスMGFトロフィーとローバー・ミニのレースは、どちらも初心者にとって参加しやすく、アットホームな雰囲気で楽しむことができるアマチュア向きのレースだ。使用車両がMGFとミニという、多数の人々から愛着と憧れを持たれているクルマであることも両者の共通点。これがレースを、なお一層楽しく夢のあるものにしている。

しかしまた、ふたつのレースには違いもある。参加者がレースに何を求めているかによって、自分に合った楽しみ方を選ぶことができるのだ。

障害を取り除いて一般の人たちをレースへ

MGFトロフィーは96年にスタート、翌年にはエンブレムクラスとクラブマンクラスにクラス数を拡大して、参加枠を増加させた。それでもまだ、新しく参加したいという声が相次ぐほどの人気を得ている。

この人気は、一般の人がレースを始めようとした時に、その障害となるものを極力排除しようと考えた、MGFトロフィーの姿勢に対する賛同の声といえよう。

MGFトロフィーの参加者から、「今までもレースに出てみたかったけれど、何をどうしていいか全く分からなかった」という声をよく聞く。例えばサッカーなら、ボールと広場と仲間さえあれば、とにかく始めることができる。学校にはサッカー部があるし、街にも草サッカーのチームがひとつやふたつあるはずだ。しかしレースではそうはいかない。レース車両をどこに頼んでどう造り、参加するまでに何をしたらいいのか……。そんな情報や知識は、普通の暮らしの中で得られるものではない。

そこでMGFトロフィーでは、レース車両を完成状態でデリバリーし、さらにチューニングやセッティングの要素を極めて厳しく制限することで、エンジニアリングに対する不安を取り除いた。これは参加コストの低減にも大きく寄与している。また参加までの手順やメンテナンス先の紹介など、必要な情報の提供やアドバイスをMGFスポーツアソシエイション（MGFSA）が行い、参加者を綿密にケアしている。

また"汗と油にまみれて"といったレースに染みついたストイックなイメージは、未来のトップドライバーを夢見る若者には許容できることであっても、一般の人には参加をためらわせる原因でしかない。

そこでMGFトロフィーでは、家族やチーム員までもが体を休め、メンバー同士がくつろいでレース談義を楽しめる場として、毎レース広大なホスピタリティーテントを設置。またマシンやウエアなどのファッション性にも気を配ることで、このレースを"スポーツ

ミニとイギリスを遊びつくす1日
「MINI JAMBOREE」グラフィティ

MGFトロフィーのエンブレムクラス第4戦／クラブマンクラス第3戦が行われた大会は、『11thローバージャパン・ミニジャンボリー』だ。これはその名のとおり、毎年恒例のミニのお祭りイベント。今年の大会は、ミニの母国イギリスと日本の友好を深める『英国祭98』の公式イベントにもなっている。そのため筑波サーキットは物産展やビートルズのコピーバンドのコンサートなど、イギリスムード一色に。たくさんの家族連れやカップルでにぎわった大会の様子を、どうぞご覧あれ。



大会の最後を飾るファイナルパレード。無数のミニがコース上を埋めつくす


バザール会場にはミニのパーツ、オモチャ、書籍などがあふれる


参加者たちによる仮装パレードも。コスプレ王決定戦？


家族連れがくつろぐ芝生席ではジャグラーが人気者に



VIPルームがロンドンパブに。ビール片手にミニ談義をどうぞ



ステージではチャリティーオークション、コンサート、クイズ大会も

ROVER JAPAN JACCS
MGF TROPHY

レースの中には、初心者が足を踏み入れやすく手軽に楽しめるカテゴリーがいくつかある その中からMGFトロフィーとミニレースを題材にそれぞれの特徴を見てみよう

Photos/Katsumi Aoyama Text/Kazuo Mizutani



憧れのミッドシップ・スポーツカーでサーキットを駆けるMGFトロフィー。愛嬌たっぷりの車がサーキットで秘めた実力を見せるミニ。どちらのレースもアマチュアドライバーに最適だが、それぞれに異なる性格が存在している

レースの扉を

聖地"アビンドン"で育まれたMGのスポーツ・ヒストリー

MGFの特別限定仕様『アビンドン・リミテッド』が現在、発売されている。この"アビンドン"という言葉は、MGにとって神聖な響きを持つものだ。

MGの出発点となるモーリス・ガレージ社は1924年に第1号車を発売すると、生産拠点の移転と増設を経て、29年にMGカー・カンパニーに。同時にオックスフォードの南にあるアビンドン・オン・テムズへと工場を移転。ここからMGスポーツの歴史は加速していく。31年、レコードブレイカーがクラス初の時速100マイルを突破。33年にはK3マグネットがモンテカルロラリーやブリティッシュ・エンパイア・トロフィーなどのラリー、レースに出場して優勝を含む活躍を見せる。まだ英国製のスポーツカーが少なかった当時の活躍は、MGの名声を絶対的なものへと押し上げた。

その後アビンドン工場は、爆撃機や戦車の生産に使用された第2次世界大戦をはさみ、55年にMGA、61年にMGミジェット、62年にMGBと今でも愛好者が多い名車を続々と生み出していく。これらは多くのアマチュアドライバーにレースの楽しみをも教えた。

だが70年代後半の不況はMGにも影を落とし、80年に最後のMGBを送り出した後、97万台のMG車と多くの伝説を生み出してきたアビンドン工場は閉鎖された。

そして今、MGFによって、MGは新たなスポーツ・ヒストリーを築きつつある。そこにはアビンドンで培われたMGの精神が、脈々と息づいている。



MGが栄光の歴史を刻んできた工場の名前をいただく「MGFアビンドン・リミテッド」。500台限定の特別仕様車だ

自分好みのクルマを仕立てていざ、サーキットへ

対してミニのレースは、参加者自らがレース車両を手配するところからスタートする。これは、それなりの知識や行動力を要求される代わりに、自分でマシンを作り上げていく喜びを手に入れられるものだ。また自分の好みや趣味をマシンに反映させられる点も、クルマ好きにはうれしいところだろう。

愛きょうたっぷりのルックスを持つミニは、意外にも高いスポーツ性を持ち、長い歴史の中でさまざまなレースやラリーでの栄冠を獲得している。そのためミニの愛好者には、ドレスアップだけでなくスポーツ性を高めるカスタマイズを楽しむユーザーが多く、そのためのパーツも豊富に出ている。実はミニのレースには、元からミニのユーザーで、愛車のストリートチューンの延長として参加してくる人が多いのだ。その中には、街乗りで使っていたミニをレース用に転用してしまったユーザーも少なくない。

ミニはそのシンプルな構造から、専門家でなくとも手を加えやすい車だ。そのためか、N（ノーマル）クラスではユーザー自らレース車両を仕立てて参加してくる人もいる。ノウハウを豊富に持った専門ショップの車に比べればパフォーマンスが劣ってしまうことは否めないが、これもアマチュアならではのレースの楽しみ方ということがいえるだろう。

現在、ミニの新車は1300ccしか出ていないのだが、1000ccクラス用のベースやパーツ取りに使える中古車もまだ豊富に残っている。これも、ミニを低コストで参加しやすいレースにしている一因だ。またミニにはTAGSと呼ばれる耐久レースのシリーズもある。これなら仲間でコストを分け合って、より安く楽しむこともできる。

さらにミニのレースでも、ローバーミニ・スポーツクラブがエントラントたちのサービスやケアにあたり、参加しやすいファンな環境作りを進めている。

MGFトロフィーもミニも、レース前後のパドックではチームの垣根を越えてレース仲間が集まり、笑顔で語らう光景が実によく見られる。マシンを降りたら、みんなが仲間。この両者に共通するスピリットが、フェアで楽しいレースを作り上げている。



「レースは真剣勝負。でも一歩マシンを降りればみんな笑顔で」。これはMGFとミニ、両方のレースの参加者に共通した雰囲気だ

MGF TROPHY 1998 SCHEDULE

開催日	大会名	開催クラス	開催地	主催者
9月20日(日)	TIチャレンヂカップ	エンブレムクラス⑤	TIサーキット英田	AC、TIサーキット
10月18日(日)	ブレインズ・スーパーカップ	エンブレムクラス⑤／クラブマンクラス④	筑波サーキット	B-Sports
11月8日(日)	SCCNオータムミーティング	エンブレムクラス／クラブマンクラス ※特別レースのためラウンドNo.はなし	筑波サーキット	SCCN

MGFトロフィーに関する問い合わせは、MGFスポーツアソシエイション（MGFSA）まで
●MGFスポーツアソシエイション
〒154-0001 東京都世田谷区池尻2-37-2-3F
☎03-3424-7871 FAX03-3424-7969

GO! GO! CHALLENGE CLUB

ゴー!ゴー!チャレンジクラブ

観てるだけじゃツマラナイ!
そんなあなたにおくるのが
このチャレンジクラブだ
ホットな情報が超満載だぜ

東西シリーズでウイナーは8人!

未曾有の混戦状態に入った今シーズンのFT



6戦が戦われ、現時点で5人のウイナーが存在するフォーミュラトヨタ・メインシリーズ。その勢いは本部学にあり?

混迷の両FTシリーズ

98 ESSO-FORMULA TOYOTA SERIES-WEST POINT RANKING

順位	ドライバー	第1戦 3/29	第2戦 5/17	第3戦 7/26	第4戦 8/23	第5戦 9/20	最終戦 10/11	合計ポイント
1	金田 哲幸	15	15	20	15			65
2	井上 智之	20	20	15	4			59
3	井尻 薫	12	失格	10	20			42
4	中村 ゲン	8	8	12	R			28
5	山口 直紀	3	12	4	8			27
6	松田 勇人	10	-	3	12			25
7	沖友 龍晴	1	10	R	10			21
8	おぎわらなおこ	6	2	8	2			18
9	中田 和徳	-	6	6	6			18
10	米倉 恵	4	3	2	3			12

98 ESSO-FORMULA TOYOTA SERIES POINT RANKING

順位	ドライバー	第1戦 4/5	第2戦 4/19	第3戦 5/3	第4戦 5/24	第5戦 6/28	第6戦 7/12	第7戦 8/2	第8戦 8/30	第9戦 10/18	最終戦 11/6	合計ポイント
1	築地 正博	15	12	20	15	10	濃霧のため中止	8	雨天のため中止			80
2	本部 学	R	15	12	20	2		20				69
3	E.トーヤ	8	8	10	12	12		15				65
4	後藤 聡	20	3	0	3	15		12				53
5	大庭 永仁	12	0	15	6	6		6				45
6	眞田 清裕	R	20	6	0	4		-				30
7	山口 明	10	-	2	8	8		-				28
8	伊藤 健二	-	-	0	4	20		2				26
9	富澤 勝	R	10	4	2	R		-				16
10	菊池 薫	2	R	1	10	R		-				13



ウエストシリーズも、4戦終了時でウイナーが3人存在する混戦状態だ

今年のエッソ・フォーミュラトヨタでは、とてつもない状態が続いている。ウイナーが林立状態で、いずれもが今季初めて優勝を飾っているからだ。これがメインシリーズだけとか、逆にウエストシリーズだけなら今までもあったものの、両方でとなると前代未聞。メインシリーズで8戦を終えて（うち2戦が中止）5人、ウエストシリーズで4戦を終えて3人のウイナーが誕生しているなど、開幕前には誰も予想していなかったはずだ。

こういう状況になると、必ず誰かが言うのは「レベルが低くて、どんぐりの背比べなんじゃない」だが、どうやら今年の場合はそうとも言い切れないようだ。それはタイムやレース展開を見れば明らかなのだが、またそうなった理由のひとつとしてデータの蓄積が挙げられるだろう。現在のFT20になって今年で4シーズン目。それぞれのチームのセッティングレベルはかなり高い次元に達して、乗り手がドライビングに専念できるようになったのは、要素としてかなり大きそうだ。

が、それにしても……。メインシリーズでは本部学が第7戦で2勝目を挙げ、後藤聡、眞田清裕、築地正博、本部、伊藤健二と続いてきた日替わり状態はついに崩されたのに対し、ウエストシリーズでは逆に開幕2連勝を井上智之が飾って、このままかと思われた矢先に相次いで金田哲幸と井尻薫によって勝ち

名乗りが上げられている。興味深いのは、2勝をマークしているからといって、井上が現時点でのポイントリーダーではないことだ。

メインシリーズでは第2戦以来、築地がその座を守り続けており、逆にウエストシリーズでは第4戦で井上がついに金田にトップを明け渡している。どちらも2位以下との差はそれほど大きくないものの、エッソ・フォーミュラトヨタでは開催レース数の8割という有効ポイントシステムがあるから、まだランキングリーダーが有利とは言い切れない。もっとも、残りのレースで誰よりも勝ち星を重ねてしまえばいいのだが……。

さて、それぞれのシリーズとともにランキング上位につけるドライバーには勢いがあるだけに、ここで戦況を予想するのは極めて困難だ。メインシリーズに至っては8人に、ウエストシリーズでも5人にチャンピオン獲得の権利があるだけになおのことだが、正直言って絞り込みはある程度可能である。

たとえば、メインシリーズのポイントリーダー築地は、まだ一度もリタイアがなく、しかも6位以下に落ちた経験もない。となれば、有効ポイントのことを考慮に入れても、最低あと10ポイントの加算は可能であろうと考えられるだけに、現時点で40ポイント以上ないと逆転は不可能と試算できる。となると候補者は5人。築地、本部、エセキエル・トーヤ、後藤、大庭永仁だ。残る3戦の舞台がいずれも富士であり、彼らがこのコースを苦手としていないことも、そう断定できる要素のひとつだ。また、ウエストシリーズは、現時点で



開幕戦優勝を飾った後藤は、現在ランキング4位

メインシリーズの勢いは本部にあり?

最後に、ここまでのレース展開を振り返ってみることとしよう。

まずはメインシリーズ。第1戦の富士では大庭がポールを奪うも、予選3番手の後藤が好スタートを切り、テールtoノーズのトップ争いに。終盤にトップに立った後藤が逃げ切りを果たし、デビューウインを飾っている。2位は予選18位からの追い上げを果たした築地。第2戦の筑波では真田が本部の猛チャージに屈せず、ポールtoウインを達成。

第3戦の富士ではポールを本部が獲得するが、序盤のうちからトップに立った築地が逃げ切っている。第4戦の菅生では本部が2戦連続のポールを奪い、今度はスタートが切られるとともに独走。チームメイトの築地さえ寄せつけず、雨の中で圧倒的な速さを見せつけている。第5戦の仙台ハイランドでもポールtoウインが飾られた。ここでの覇者は伊藤健二。後続の築地、本部、トーアの激闘を尻目に快走し、またこの3人のアクシデントの際に後藤が2位を得た。

ハイランドでの2連勝を狙う伊藤は、前回の勢いを維持しているかのように、またもやポールを奪うが、不運にも決勝は濃霧のため



今シーズン優勝こそないものの、5位につける大庭も侮れない存在

の勢いからいってもズバリ金田、井上、井尻の3人に絞り込んでいいだろう。

中止。そのことでせっかくつかんだ上昇気運を離してしまった感もなくはない。3戦連続のポールを続く菅生でも奪ったものの、決勝では思うようにペースが上がらず。代わってトップに立ったのは本部。第4戦のリプレイを見るような展開で、ついに2勝目を挙げている。そして、舞台を富士に戻して行われた第8戦では、今季3度目の参戦となる阿部政博が久々のポールを貫禄で奪うが、悪天候のため、決勝は第9戦とのWヘッダーとして延期開催されることとなった。

一方、美祢が舞台のウエストシリーズでは、第1戦はベテラン沖友龍晴がポールを奪うが、マシン不調で徐々に後退。5台でのバトルを制したのは井上だ。また、第2戦でもスタートから間もなくは沖友の先行を許した井上ながら、トップに立ってからは誰の追従をも許さず。しかし、第3戦ではその井上の後塵を浴び続けていた金田がついにブレイクした。予選こそ2番手だったが、好スタートを切ることで2コーナーまでにトップに立って逃げ切りを果たしたからだ。

そして、混戦状態はなおも続いた。第4戦ではスタートでこそ出遅れた井尻ながら、2周目には早くも先行した金田をパス。ポールtoウインにこそならなかったものの、東西合わせ8人目のウイナーに輝くこととなった。

(はた☆なおゆき)



金田哲幸

今季ただひとり、まだ一度も表彰台を逃しておらず、第4戦でついにウエストシリーズのトップに立った。昨年までミッションカートを戦い、TIのスーパーカートAクラスでシリーズ2位の経験も持つ



築地正博

メインシリーズでトップにつける築地が最も得意とするのは、追い上げていくレース展開。安定感やレースのまとめあげのうまさも際立ち、いまだ一戦も落としていないが、意外にも今季ポールの経験なし



井上智之

第4戦のスピンで、チームメイトの金田にランキングのトップを譲り渡してしまったものの、ウエストシリーズで開幕2連勝を果たしているのが井上だ。スポットながらF3デビューも既に遂げている



本部　学

ランキング2位にとどまっているが、速さという点では誰にも引けを取っていない本部。雨の菅生では負け知らず。それも後続を大きく引き離して勝っているからだ。今季メインシリーズで唯一2勝をマーク



井尻　薫

昨年TIでのFJ開幕戦でデビューウインを飾り一躍注目されることに。今年はさらにスーパーF4にも参戦。現時点で2度の3位の経験を持つ。S耐にも第6戦から出場が決定し、いきなりクラス2位をもぎ取った



エセキエル・トーヤ

後半戦の台風の目。弱冠18歳、アルゼンチンからの刺客ことトーヤである。3、3、2位と来れば、次に9人目のウイナーに輝くのは彼だと思えてならない。昨年は母国のF・ルノーで3位につけている



第4戦でのリタイアが痛い。ウエストシリーズで4位につける中村

99年度フランス派遣ドライバーが決定

エルフ・スカラシップ 4年目の収穫

エルフ・スカラシップは今年
4年目の選考会を迎えた
勝てるF1ドライバーを日本から
誕生させることを目的に
始まったこのスカラシップは
壮大な目標に向かって
また新たな才能を獲得した

Photos/Kazuhisa Sawada
Text/Kazuo Mizutani



ユニコ代表のダニエル・デマレ氏に激励される高崎。来春、フランスでの挑戦に旅立つ

エルフ・スカラシップ・プログラムの4年目のセレクションレース（選考会）が8月18～19日、岐阜県のレーシングカートコース、瑞浪レイクウェイで開催された。

このスカラシップの目的は、十代の若いドライバーが集まるカートレースの中から優れた才能を持つ者を見つけ出し、"実力で勝てる"日本人F1ドライバーへと育て上げること。この壮大な目標のため、これ以上ないほど恵まれた環境が無償で提供される。

世界への過酷な生存競争

スカラシップに選ばれた者はフランスに居を移し、エルフ・モータースポーツスクール（ラ・フィリエーレ）に入校する。ここで初年度はスクールレースのフォーミュラ・エルフ・キャンバスカップを、翌年からはスクールのチーム員としてフォーミュラ・ルノーを戦う。さらにスクールを卒業してF3、F3000、そしてF1へと進む場合にもエルフのバックアップは継続され、加えてジャック・ビルヌーブをパーソナルマネージャーとして育てたクレイグ・ボロックがマネージメントを受け持つことになっている。

ただしドライバーには、当然それに見合っただけの才能と努力が要求される。

初年度のキャンバスカップでは、開幕前に練習のチャンスはいくらかあるものの、シリーズが始まってしまえばレース以外にマシンをドライブする機会はない。このレースは、ドライビングを学ぶ場としてより、才能のない者を振るい落とす場としての意味が大きいもの。失格のらく印を押されれば、シーズンの途中で帰国を命ぜられる可能性さえある。さらにこの後も、ステップを進む"ことに過酷な生き残りの戦いが延々と続いていく。

日本で親や気の合う仲間たちに囲まれて、楽しくレースをしてきた若いドライバーにとって、これは想像以上のプレッシャーを受ける毎日となるはずだ。だがスカラシップの目的が世界の頂点を目指すものである以上、それも当然のことといえよう。

このスカラシップを主宰するユニコ代表のダニエル・デマレ氏は、「F1のチャンピオンになりたいなら、他の楽しみを絶って生活のすべてをレースに捧げる、牧師のような暮らしに耐えなければいけない」と語る。



選考方式はカートレース。だが見られるのは結果や速さだけではない

自らの才能を誇示する走り

セレクションレースは、主催者が用意したワンメイクのカートを使ったレースで、まず39名の参加者を10名に、さらに2ヒートの決勝レースで3名に絞り込み、面接審査を経てたったひとりの合格者が決定される。

例年の参加者には「いつもと同じように走れば、後は審査員が自分のいいところを見つけてくれる」という意識の者が多い。だが今年の栄誉を手にした高崎保浩は、今までにない強烈な自己アピールを敢行してみせた。

突然の降雨でウエットに変わった決勝第1ヒート、高崎は序盤のバトルでスピンを喫して大きく遅れてしまう。だが高崎は、この失敗をプラスへと転化した。まず全力疾走でフアステストラップをたたき出して速さをアピール。するとペースを落として自ら周回遅れとなり、ゲストドライバーとして出走していた現スカラシップ生の井上露孝を改めて抜き去ったのだ。続く第2ヒートで、高崎はプーピーの9番グリッドから独走の1位ゴールを奪い、その印象を決定的なものにした。

審査結果は満場一致。閉会式の後、審査員のひとりがこうつぶやいた。「今年は喜んで送り出せるドライバーが見つかった」


今年は初めて体力測定も。コース2周の持久走が行われた

新しいF1チャレンジャーは弱冠16歳の高崎保浩

高崎保浩は選考会初日の予選レース第1ヒートで、地方選手権に出ているドライバーに続く2位に終わっている。その翌朝、高崎はこんな言葉を口にしていた。「前の晩は悔しくて眠れなかった。"俺はなんで地方戦のドライバー相手に大人ぶったレースなんかしてるんだろう"って。今日は全力を出します。そうでなければ、せっかくのチャンスに対して申し訳ない」

カートレースの時も、高崎は自分から取材の人間に寄ってくる数少ないドライバーだ。雑誌に自分がどれだけ出ているかも、すごく気にする。それは、スポンサーやチームにサポートを受けている立場として、自分をアピールする責任を強く感じているからなのだろう（確かに出たがりでもあるけれど）。合格発表後の高崎は「すごくうれしいです。"がんばります"というより"やらなきゃいけない"という気持ちです」と語っている。これも高崎の責任感を、強く感じさせる言葉だった。



レースでは自己アピールを強く意識した走りを見せた

高崎 保浩
プロフィール

1982年6月2日生（16歳）、身長165cm、体重60kg、兵庫県在住、チームナガオ所属。94年にカートレースデビュー。96年には地方選手権に上がり、近畿と中国・四国の2地域に参戦。中国・四国地域FR-2クラスのチャンピオンに。97年、全日本選手権ICAクラスで1勝を挙げてシリーズ2位に。今年はカートの頂点FSAクラスに上がり、第5戦で8位入賞。



ニッサンのヨーロッパ地区でのモータースポーツを統括するNMEのファクトリー

めざせWRC'98

マイクラ・チャレンジから、夢はWRC参戦!
日本人コンビが挑むイギリスラリー事情

レーシングオンの読者の皆様こんにちは。今回は僕たちの参戦しているニッサン・マイクラ・チャレンジを主催するニッサン・モータースポーツ・ヨーロッパ（以下：NME）を訪問し、同社の活動内容などについて日置社長からお話を伺うチャンスがありましたので、詳しくお伝えしていこうと思います。

ヨーロッパの拠点がNME

NMEはイギリスのモータースポーツ関連会社が密集するオックスフォード州にファクトリーを構え、イギリスをはじめヨーロッパでニッサンのモータースポーツ活動を統括しています。ツーリングカーやWRCをはじめとするトップカテゴリーに参戦するとともに、モータースポーツの底辺を広げるべく参加しやすいハードウエアの開発、供給や主催者と協力したソフト（競技環境）の提供を主にしています。僕たちも昨年渡英して以来、チームや競技車、ライセンス等の手配についてご支援いただき、おかげさまで勢力的にラリー活動を行っているのです。また、マイクラ・チャレンジでは毎回、NMEから大きなサポートバンが何台も来てエントラントへの情報提供や部品供給などを行い、ラリー全体を強力にバックアップ。日置社長によると「マイクラ・チャレンジは一般レベルでモータースポーツを気軽に楽しむこと、WRCで通用する若手ドライバーを育成することをテーマに熟成していく」とのことで、現在イギリス、オランダ、ギリシャで国内選手権に併催する形で開催され、多くのエントラントが集まりワンメイクでは最も盛り上がっています。

このシリーズでは賞金制度とともにシリーズチャンピオンにはNMEからバックアップを受けられる道も用意され、96年度チャンピオンのジェフ・ジョーンズはマイクラのキットカーを駆り、ブリティッシュ・ラリー選手権にNMEから参戦しクラスチャンピオンを狙える位置に付けているなど、歴代チャンピオンは着実にステップアップを果たしています。本年度からはエントラントのレベル向上に伴って、ブリティッシュ・ラリー選手権に次ぐ大規模のミンテックス選手権との整備に格上げし、よりハイレベルなシリーズへと成長しています。

また一方、ワークス活動としてWRCではアルメーラGTiキットカー（F2クラス）により昨年のブリティッシュ選手権チャンピオンのマーク・ヒギンス、フィル・ミルズとともに出場。今年は5戦、99年度は規模を拡大して参戦することを検討中とのこと。以前WRCに積極的に参戦し日本車初のWRC総合優勝を果たし"ラリーのニッサン"と呼ばれていたほどラリーに伝統を持つニッサンの気になる今後は「ニッサンの伝統的なラリーの"火"を消さないためにも、いつでも打って出られる体制を整えながらラリー活動、開発を積極的に行っていく」との明るい言葉を聞き、これからの動向がとても楽しみです。

NMEではラリー以外でもツーリングカー活動に力を注いでおり、特にBTCCでは現時点のマニュファクチャラーズタイトルのポイントリーダーにつけ、日置社長は「死守する」と力強く語っており、こちらも目の離せない戦いになりそうです。


やさしく、そして厳しいNMEで唯一の日本人、日置社長

ここのワークスマシンに乗りたい!

多種にわたるモータースポーツ活動を行うNMEのファクトリーは、ラリー部門、ツーリングカー部門に区分けされ、メンテナンス中のマシンと工具、部品が清潔にとても合理的な配置となっています。別室には工作部門があり大きな溶接治具から多種多様の工作機械が所狭しと設置されており、車作りの大好きな僕たちには感動ものです。このファクトリー内は常に活気にあふれ、スタッフは気さくな人たちばかりで心から車作りを楽しんでいるという雰囲気が感じられます。また作業の役割分担がはっきりとしており、各部門の責任者を中心に各種の専門家が結集するという構造で合理的に作業を進めていく様子を見て、まさに技術集団という印象を受けました。

長丁場のツーリングカーシリーズに加え、WRCのフィンランド、サンレモ、RACに向けて大忙しのNMEに今回訪問し、あらためてこのファクトリーのマシンに乗りたい！と強く思いました。もっともっとレベルアップしなければ日置社長もOKと言ってくれないのは分かってはいるのですが……。しかし、WRCへの明るい方向性やステップアップへの道作りなどの話を聞いて、自分たちのやるべきこと、またそれに立ちはだかる"壁"がはっきり見えてきた気がします。

次回は世界を舞台にしたラリーへの"壁"について具体的にレポートしていきます。



次に向けてメンテ中のアルメーラGTiキットカー。WRCに投入されているクルマ

FJスカラシップをマキシムがスタート

8月18～19日に今年の選考会が行われたエルフ・スカラシップ・プログラムで、フランス派遣ドライバーに選ばれるのはたったひとり。この選に漏れた優勝なドライバーにもチャンスを与えようと、カネコレーシングが新たなスカラシップを開始した。

これは同社のFJ1600マシン「マキシム309」の新車を、1名に一年間無償提供するというもの。ランニングコストは自己負担となる。同プログラムを主催するユニコ代表のダニエル・デマレ氏が、70～80年代にマキシムに乗ってレースに参加していたことから、同氏とカネコレーシング代表の金子眞佐一氏との長い付き合いが始まり、このスカラシップの実現に至った。スカラシップの対象は、エルフ・スカラシップの選考会で決勝に残りながら合格できなかった者（今年は9名）。希望者の中から、金子氏とユニコによる選考で提供を受けるドライバーが決定される。

金子氏は選考会場に訪れ、ドライバーたちの走りを熱心に観察していた。「カートのドライバーたちは、若いうちからレース経験を積んでいるし、将来が非常に楽しみ。でも4輪に上がる前に、かなりの資金を使ってしまっていて、ステップアップは大変だと思う。本当なら（ヨーロッパのように）16歳から上がれればいいんだろうけれど」と金子氏。

優れたドライバーをカートの走りから見分けるポイントは「コーナー進入時のブレーキングの短さと、向きの変え方のスムーズさ。タイヤがギューッと鳴るくらい大胆に突っ込んでも、クルマが振れてないようなドライバーがいいですね」と語る。

また、かつてカートからFJへと上がってきた野田英樹を育てた経験も持つ金子氏は、カート出身ドライバーについて「やっぱり最初のうちは操作が荒い。でも、エンジンやタイヤをいろいろ取り替えて走っているから、セッティングの違いを感じ取る能力に優れている」と評している。

PDLスペシャル スポーツバージョン 参加者募集

運転技術の向上を目的とした「POTENZAドライビングレッスン」。今年もあと2回スペシャルスポーツバージョンが設定されており、参加者を募集している。

今年で14年目を迎えている「POTENZAドライビングレッスン」は、チーフインストラクターに黒澤元治、インストラクターには黒澤琢弥、金石勝智、中子修、関谷正徳、中谷明彦、山野哲也などのほか、フォーミュラ・ニッポンに参戦しているブリヂストン契約ドライバーが務めている。

参加資格は4輪運転免許証所持者で、参加車両はPOTENZAタイヤ装着のナンバー付き車両。開催日と場所は11月4日（水）ツインリンクもてぎフルコース、11月11日（水）鈴鹿サーキットフルコース。ともに講習内容はスペシャルスポーツバージョンで、参加料は昼食と参加記念品付きで2万9000円となっている。問い合わせと参加申し込みはJRSCC内 PDLオフィス（☎03-3584-5757）まで。



ブリヂストン契約ドライバーからの直接指導が魅力的だ

売りたし買いたし BUY&SALE

個人売買における金銭トラブルは、編集部では責任を負いかねますのでご了承ください

■売りたし

●マキシム309
FJ 未走行車 ザップスピード保管 価格280万円。
ザップスピード東京事務所／☎03-3989-8890

●ウエスト95J
FJ／白 97年製作 戸田チューン ウエストワークス仕様 TM・OH済み 6レース使用 EG・OH後300km走行 新車同様 表彰台&入賞多数 価格完成車180万円 1年間シリーズメンテナンス付き250万円 チームフォーミュラスピリット竜 〒106-0041 東京都港区麻布台3-5-5飯倉ヒルズ513／☎030-096-723 1 or FAX0296-44-6977

●トヨタ・カローラレビン（AE86）
TIチャレンジカップ仕様／ダンロップフォーミュラカラー22号車 97シリーズ4位 98年現在ランキング3位 優勝あり 1分49秒台確実 最終戦終了後引き渡し 価格85万円値引き可。
田ケ原意蔵 〒603-8024 京都市北区上賀茂中ノ坂町55-3／☎030-708-6516



●トヨタ・スターレット（EP82）
SNC仕様 価格40万円。
ヤスダレーシングサービス 〒304-0816 茨城県結城郡千代川村源1683／☎0296-43-8077

●ホンダ・シビック（EF3）
TIチャレンジカップ仕様 第6戦優勝車 9月20日最終戦出場予定 価格応談。
毛利 剛 〒799-0121 愛媛県川之江市上分町470-14／☎080-698-7307

※掲載希望者はマシン名、セールスポイント等詳細と写真（モノクロ可）を同封の上左記まで。
〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F R'on編集部「BUY&SALE」係

チャレクラ・インフォメーション 講習会／走行会／イベントetc.

■A級ライセンス講習会

・茨城／10月17日（土）／筑波サーキット／チームクレバーレーシング／☎03-3766-3312
・東京／10月18日（日）／19：00／新宿文化センター／CLEVER／☎03-3766-3312

■B級ライセンス講習会

・東京／10月14日（水）／17：00／ワイズ／ワイズ／☎0422-71-2434
・神奈川／10月14日（水）／19：00／横須賀市勤労福祉会館／JARAC・RC／☎043-266-3703
・東京／10月15日（木）／19：00／杉並区立公会堂／JARAC・RC／☎043-266-3703
・東京／10月16日（金）／18：00／目黒GEAR／NASCA／☎0474-66-5400
・東京／10月16日（金）／18：30／墨田曳舟文化センター／TMAC／☎03-3611-6687
・大阪／10月16日（金）／19：00／日産大阪ギャラリー／ツーアンドフォー／☎06-761-0248
・東京／10月17日（土）／14：00／マイ・スペースお茶の水／ワイズ／☎0422-71-2434
・神奈川／10月17日（土）／18：30／川崎市民プラザ／TOK／☎045-984-8830
・東京／10月17日（土）／19：00／江東区総合区民センター／F・P・R／☎03-3671-7077
・埼玉／10月17日（土）／川口ドライビングアカデミー／チーム・ラ・ロッサ／☎03-5300-2152
・埼玉／10月18日（日）／10：00／朝霞市民会館／TMAC／☎03-3611-6687
・東京／10月18日（日）／10：00／調布スポーツセンター／調布レンタカー／☎0424-88-4111
・千葉／10月18日（日）／13：00／千葉市蘇我勤労市民プラザ／JARAC・RC／☎0443-266-3703
・埼玉／10月18日（日）／13：30／所沢市民文化センター ミューズ／CLEVER／☎03-3766-3312
・埼玉／10月18日（日）／14：30／坂戸文化会館／TMAC／☎03-3611-6687
・東京／10月18日（日）／19：00／新宿文化センター／CLEVER／☎03-3766-3312

■走行会ほかイベント

●「ACC・Sサーキットトライアル98筑波&Aライセンス講習会」／10月4日（日）／筑波サーキット／格式：地方&クローズド／参加料：サーキットトライアル1万5750円。Aライセンス講習会1万8000円。
ACC・S／☎03-3901-0158

●「TIウィークデイパワーズ 軽自動車コース」／10月5日（月）／TIサーキット英田／参加料：1万2000円。
TIサーキット英田／☎08687-4-3311

●「ツーリングカーチャンピオンシップ98第5戦」／10月10日（土）／セントラルサーキット／参加料：スポーツ走行クラス1万5000円、レースクラス2万5000円。
TIAC SPORTS／☎0886-23-4589

●「eISPORTジムカーナシリーズ」／10月11日（日）／キョウセイドライバーランド／格式：地方&クローズド／参加料：地方競技1万円、クローズド9000円（ともに昼食付き）／MAX：150台。
ラック／☎0561-63-0101

●「MOSSジムカーナ練習会」／10月14日（水）／名阪スポーツランド／参加料：一般8000円、クラブ員7000円／MAX：30台。
モーター・スポーツ・サービスMOSS／☎0774-46-7312

●「TIウィークデイパワーズ ベーシックコース」／10月14日（水）／TIサーキット英田／参加車両：ナンバー付き4輪車両&フォーミュラ以外の競技車両。ヒストリックカー／参加料：1万8000円。
TIサーキット英田／☎08687-4-3311

●「ドリフト（&グリップ）練習会」／10月17日（土）／中山サーキット／参加資格：ドリフト走行する人か、ドリフトと混走できるグリップの人／参加料：一般1万3000円、会員1万1500円／MAX：50台。
T・O・スポーツ／☎0867-22-3134

●「A級ライセンス講習会付きジムカーナ」／10月17日（土）／筑波サーキット ジムカーナ場／参加資格：98年度B級ライセンス所持者／参加車両：ナンバー付き車両／参加料：1万円／締め切り：10月9日。
チーム クレバー レーシング／☎03-3766-3312

●「チャレンジ スピリットカップ ジムカーナRd8」／10月17日 東京ベイサイドスポーツ／格式：準国内&クローズド／参加料：1万2500円／締め切り：10月3日。
プロクルーズ内ジムカーナ係／☎0493-62-1485

●「セントラルサーキット走行会」／10月24日（土）／セントラルサーキット／参加車両：オープンカーはロールバーまたは最低ホロ以上が必要／参加料：一般2万4150円、会員2万1000円／締め切り：10月16日。
ツーアンドフォー内セントラル走行会事務局／☎06-761-0248

●「イタリアンカーフェスタinセントラルサーキットCiao Italia」／10月25日（日）／TIサーキット英田／参加料：JAF公認イタリアンクラシックカースプリントレース 一般4万5000円、会員4万円。JAF公認イタリアンクラシックカー耐久レース 一般8万円、会員7万円。イタリアンカーワンメイク走行会2万8000円。ファミリー走行1万8000円／締め切り：10月12日。
ツーアンドフォー内Ciao Italia開催実行委員会事務局／☎06-761-0248

●「チャレンジスピリットカップ ダートトライアルRd7」／11月1日（日）／丸和オートランド那須／格式：準国内&クローズド／参加料：1万2000円／締め切り：10月17日。
プロクルーズ ダートトライアル係／☎0493-62-1485

■WANTED!

●F3テストドライバー募集
「チームデジスポーツでは、F3レース参戦を目指すドライバーのためにテスト走行プログラムを用意しました。F3を目指すドライバーの方、ご連絡を」
チームデジスポーツ／☎045-681-1766

レースに参戦の専門学校

K.D.A.R
京都デザイン専門学校

KAGEISEN
東京科学芸術専門学校





高速自動車学科
高速自動車専攻
高速二輪自動車専攻
女子レーシングマネージャー専攻

自動車デザイン学科
デザイン専攻
CAD·CAM専攻
モデラー専攻

生活デザイン学科

視覚デザイン学科

ジャーナリストデザイン学科

あの感動を分かち合いたい

高速自動車デザイン学科
レーシング·アタックコース
マシン·デベロップメントコース
モーター·ライフコース
サイクル·ライフコース
レースメディア·レディーコース
モーター·ジャーナリストコース
オールドマシン·レストアコース

自動車デザイン学科
CAD·CAMコース
金型デザインコース
エクステリアデザインコース
インテリアデザインコース
モデラーコース

99年度
入学案内(両校とも)
資料請求受付中

99年度4月編入コース新設!(1年制)

自動車整備の専門学校卒業予定の方や自動車整備士の資格をすでに取得されている方、または、それと同等の技術を有すると認められる方などを対象としています。
皆さんの経験をレースの現場で生かすことができる特別コースです。(東京科学芸術専門学校のみ)

官製ハガキでの資料請求は住所·氏名·年令·学校名(学年·既卒)·TELを記入の上、編入コースをご希望の方は編入コース希望と明記の上資料請求券を添付し、希望の学校の住所までお送り下さい。(無料)

京都デザイン専門学校
旧校名/日本ジャーナリストデザイン専門学院
〒600-8863京都市下京区西大路八条上ル東側
フリーダイヤル
0120-802-402

東京科学芸術専門学校
〒146-0083東京都大田区千鳥1-11-2
フリーダイヤル
0120-35-0681

入学案内
レーシングオン
'98/9
資料請求券

全日本ダートトライアル選手権第6戦
ダートスプリント in 門前
8月2日／門前町モータースポーツ公園／天候：曇り時々雨／コース：セミウエット
主催：Three-R
Photos & Report/Masao Adachi

DIRT SPRINT in Monzen

**第6戦の舞台は石川県の門前町モータースポーツ公園
全日本初開催の門前町上げてのイベントは
各クラスで激しい戦いが繰り広げられ大成功を収めた**

谷田川がうれしい今シーズン2勝目を獲得 /C3 Class

RESULT/C3 Class

●出走19台					1ヒート目		2ヒート目
1	016	谷田川敏幸	トラストボテンザ・インプレッサ		1'40"38	◁	1'43"02
2	137	今井 政昭	ファルケン・ランサー		1'41"21	◁	リタイア
3	013	岡山 義昭	TSSボテンザジール・ランサー		1'41"28	◁	1'43"22
4	011	小林 照明	トラストボテンザ・インプレッサ		1'41"70	◁	1'44"42
5	012	亀山 晃	ベストスポーツDLランサー		1'41"76	◁	1'44"21
6	014	堀江 真徳	DLハートHSワコーズランサー		1'42"89	◁	1'51"48
7	135	久野 幸也	トラスト・ボテンザ・ランサー		1'43"41	◁	1'46"09
8	138	登坂 均	キャロッセ98cランサー		1'43"44	◁	1'44"30
9	131	渡辺 徹	プロスピード・ランサー		1'43"89	◁	1'46"22
10	139	梶岡 悟	DLハートKYBPインプレッサ		1'44"52	▷	1'44"17



「ファイナルがぴったり合った」と谷田川

炭山が前戦丸和に続く連勝で今季3勝目 /C2 Class

RESULT/C2 Class

●出走13台					1ヒート目		2ヒート目
1	026	炭山 裕矢	TSSボテンザjmsランサー		1'41"06	◁	1'41"56
2	85	松崎 宏晃	FKハート・インプレッサ25H		1'44"64	▷	1'42"45
3	024	寺沢 伸二	トラストBSクラシュミラージュ		1'43"16	▷	1'42"65
4	021	木本登志夫	AP山愛5ptハートミラージュ		1'44"30	▷	1'43"42
5	022	諫山 宣憲	オートバックスオクヤマランサー		1'43"81	◁	1'44"42
6	83	入澤 勇	ガレージ入澤オメガBSランサー		1'44"05	◁	1'45"88
7	82	岩根つもる	CMSC中国三菱BSランサー		1'45"47	▷	1'44"87
8	023	赤良井裕一	BSカヤバHARTランサー		1'44"92	◁	1'46"38
9	84	寺 利之	CMSC松光プロテックランサー		1'45"71	◁	1'46"69
10	80	嶋 靖夫	ベルン小西タイヤ・ミラージュ		リタイア	▷	1'48"37



「今回は絶好調でした」と現在無敵の炭山

2ヒート目の逆転で粟津原が接戦を制す /C1 Class

RESULT/C1 Class

●出走11台					1ヒート目		2ヒート目
1	031	粟津原 豊	アドバンススキスポーツアルトR		1'57"36	▷	1'42"51
2	032	平塚 忠博	ダイハツC1ミラX4R		1'43"92	◁	1'45"06
3	035	伊豆田雅章	ファルケンエナペタル小山アルト		1'48"18	▷	1'45"31
4	036	伊藤 益弘	BooBowミラ		1'46"95	▷	1'45"93
5	52	妻野 幹夫	ボテンザジールTSSアルト		1'47"76	▷	1'46"39
6	55	小浦水紹一郎	ハートDLキャロッセアルト		1'55"10	▷	1'46"76
7	51	浦上 智明	エンケイ・アドバン和合アルト		1'47"13	◁	1'48"17
8	54	村瀬 秋男	DLエナペタルワコーズ・アルト		1'48"79	◁	1'49"31
9	49	西尾 智治	FKワコーズ・プロテック・ミラ		1'58"78	▷	1'50"64
10	53	五味 貴一	ダイハツ・ミラbyMS平塚		1'52"79	▷	1'52"10



1ヒート目のトラブルを克服した粟津原

夏明が山下を下しようやく今季初優勝 /A4 Class

RESULT/A4 Class

●出走34台					1ヒート目		2ヒート目
1	117	夏明 成己	ボテンザOHLINSランサーV		1'40"26	◁	リタイア
2	045	山下 公男	青森スバルSTIインプレッサ		1'40"39	◁	1'41"13
3	041	歴代 博美	VANヌヴォラーリBSランサー		1'40"75	◁	1'42"52
4	114	赤羽 政幸	CMSC・FKマリヤ・ランサー		1'41"78	◁	1'42"75
5	042	北村 裕浩	FALKENインプレッサSTi		1'41"99	◁	1'42"50
6	113	樋田 正文	CMSCファルケンランサー		1'43"45	◁	1'42"00
7	104	松永 忍	ファルケンLAPインプレッサ		1'42"45	◁	1'45"49
8	115	松岡 優	オクヤマSTIインプレッサ		1'42"82	◁	1'43"77
9	044	荒井 猛介	CMSCキャロッセランサーV		1'43"45	▷	1'43"29
10	92	小坂 茂樹	プロテクFKハートインプレッサ		1'43"34	◁	1'44"43



前回まで3位、2位。今回初優勝の夏明

タイトル争いますます激化。石井が今季3勝目 /A2 Class

RESULT/A2 Class

●出走30台					1ヒート目		2ヒート目
1	44	石井 淳	ALEXBS ヤマト・シビック		1'48"64	▷	1'48"06
2	36	森 典康	ハートDLレブソル・シビック		1'48"50	◁	1'49"71
3	063	新山 信夫	BSオペロンオーリンズシビック		1'48"82	▷	1'48"71
4	064	篠田 大作	CMSCファルケン・ミラージュ		1'50"53	◁	1'48"81
5	061	太田 清隆	キャロッセオーリンズ林シビック		1'49"39	▷	1'48"89
6	30	増田 好洋	プリットBSカヤバ・シビック		1'50"82	▷	1'49"17
7	38	鹿 伸雄	モンスタースポーツ・シビックR		1'51"65	◁	1'49"67
8	26	藤谷 克弘	ラック小西ADVANミラージュ		1'50"52	▷	1'49"69
9	34	村松 浩義	ATSスプリントDLシビック		1'53"15	▷	1'49"99
10	20	山本 貢	プリモEXPオーリンズシビック		1'50"91	▷	1'50"16



「門前は好きなコースなんです」と石井

スロースターターの原、ついに反撃開始！/A1 Class

RESULT/A1 Class

●出走11台					1ヒート目		2ヒート目
1	072	原 宣司	スズキスポーツアルトワークスR		1'45"04	◁	1'48"91
2	076	大城 智行	FALKENエナペタル日アルト		1'45"88	◁	1'53"80
3	074	志賀 彰	ダイハツA1ストーリア		1'46"80	▷	1'46"56
4	071	岡 政郎	スズキスポーツ ボテンザ アルト		1'46"59	◁	1'47"09
5	13	福田 伸也	ボテンザSTI東京K'SビビオI		1'48"79	◁	リタイア
6	14	岩田 貴理	HARTストーリアX4		1'50"68	▷	1'49"12
7	11	西田 裕一	ダンロップBOOBOWミラ		1'53"09	▷	1'51"50
8	8	米澤 保晃	カムガレージBSアルト		1'52"28	◁	1'54"89
9	10	平原祐一郎	スズキ自販中部アルトワークスR		1'52"31	◁	1'52"48
10	12	山崎富士城	田崎モータース特BESTアルト		1'54"25	▷	1'54"16



昨年と同じく門前で初優勝の原

D Class
大井、田嶋に辛勝でタイトル争いさらに激化



前戦に続いて2連勝となった大井だが、「きわどかった」と本音をもらした



田嶋はスタート直後に激しいクラッシュ

「ここまで田嶋伸博と大井義浩が星を分け合い、事実上一騎打ちとなっているDクラス。今回は田嶋が金沢出身ということもあって気合い十分で第1ヒートに挑むが、土手にヒットしてリタイアというアクシデント。このまま2本目もリタイアかと思われたが、マシン修復を間に合わせるという離れ業を見せ結局2位に食い込んだ。勝った大井は「1ヒート目はセッティングミス。これで信州のリタイアが帳消しになった」と、3勝目を記録。勝利数でも田嶋に並び、ますますタイトル争いが面白くなった。3位にはカローラを操る石田雅之がようやく表彰台に上っている。

RESULT/D Class

●出走15台					1ヒート目		2ヒート目
1	01	大井 義浩	キャロッセ・スーパーD		1'40"75	◁	1'41"28
2	02	田嶋 伸博	スズキモンスターV6エスクード		リタイア	▷	1'40"80
3	05	石田 雅之	カストロールC-ONEカローラ		1'41"94	◁	1'43"83
4	153	和田 慎昭	ファルケンKYBランサー		1'43"09	◁	1'44"90
5	03	古澤 稔久	YHオーリンズCMSCランサー		1'43"89	◁	1'44"68
6	154	秋間 忠之	関ベファルケンCMSCランサー		1'43"97	◁	1'46"00
7	04	河内 孝	BSオペロンCMSCランサー		1'44"28	◁	1'48"12
8	06	高杉 卓志	プロマテックKYBDLランサー		1'45"48	◁	1'47"66
9	151	神戸 誠	GスポーツBSオペロンランサー		1'46"29	◁	1'48"51
10	149	山口 幸男	BSオーリンズロッキーランサー		1'46"40	◁	1'49"49

A3 Class
松原が全日本初出場で初優勝を獲得



松原が全日本の舞台で快挙を達成

毎戦異なる優勝者が出ているA3クラス。しかし、ここ門前は平澤政夫が得意としているコースだけに、2勝目一番乗りは濃厚というのが戦前の予想だった。そして、1ヒート目はその予想どおり平澤がトップで折り返す。ところが、2ヒート目に入って全日本初出場の松原実が1分46秒94というタイムを記録して一気にトップに浮上。結局最後までこのタイムは破られず、今季6人目のウイナーが誕生した。また、2位に平澤、3位に藤井智行と、地元中部勢が表彰台を独占。2位に終わった平澤は「次回の仙台は絶対勝ちます」と、2勝目一番乗りを宣言した。

RESULT/A3 Class

●出走18台					1ヒート目		2ヒート目
1	62	松原 実	FKオートプロテクミラージュ		1'47"47	▷	1'46"94
2	72	平澤 政夫	ファルケン・ミラージュ		1'47"16	◁	1'48"60
3	71	藤井 智行	BSブリッド三菱ミラージュ		1'47"34	◁	1'47"63
4	054	山崎 春彦	クラフトカーズボテンザランサー		1'48"05	◁	1'48"76
5	67	谷 弘昭	FINA・BS和合ミラージュ		1'48"50	◁	1'49"57
6	74	小池 正巳	ファルケン・トンボ・ミラージュ		1'48"54	◁	1'49"61
7	69	関根 裕二	モンスタースポーツミラージュT		1'50"36	▷	1'49"23
8	051	遠藤 弘昭	RS-R・BSスターレット		1'50"43	▷	1'49"35
9	60	小田 貴史	TSRC FKスターレット		1'50"09	◁	1'51"09
10	65	佐藤 康夫	BSパームタウン・スターレット		1'53"40	▷	1'50"95

●FJ1600
・15周＝30.675km　予選出走6台・決勝出走6台・完走5台　予選順位/タイム

1	16	武田	常作	EXCEED SK91 EMS	15'39'120	2/1'01'401
2	56	藤倉	弘典	オートルック306	15'39'604	1/1'01'377
3	12	押井	則明	EXCEED 306EMS関口	15'49'154	4/1'01'593
4	91	大高	慶太	はしれバビー103	15'59'264	3/1'01'684
5	97	野口	守	マキシム308	16'00'986	5/1'02'854

・優勝スピード：117.589km/h
・最速ラップ：藤倉　弘典　1'01'613　119.488km/h　14周目



テールtoノーズの接戦を制したのは予選2番手の武田だった

●F4（関東第5戦）
・25周＝51.125km　予選出走18台・決勝出走17台・完走14台 予選順位/タイム

1	28	横林	直樹	FirstMotring401	23'42'815	1/5'42'0
2	1	佐々木孝太		LIAN TOMOレーシング	23'43'386	2/5'5'06
3	39	野本	和浩	ピラミックM7弁慶マツダED	23'49'584	3/5'7'72
4	2	松田	明大	おそうじ隊501メッカ956	23'52'673	5/5'8'43
5	3	岸	剛之	ZAPカーインR56ワコーズ	23'55'325	6/5'8'91
6	29	望月	時雄	ZAPSPEED956MAS	23'55'854	8/5'6'68
7	78	山口	明	ZAP SPEED JSS無限	24'10'706	12/5'6'93
8	22	三輪	敏久	オートスポーツ976ett戸田	24'16'995	9/5'6'00
9	22	雲野	政之	フォーミュラバトルSK97無限	24'18'388	10/5'6'16
10	9	神子島	隆	メッカ936日産BPエンドレス	24'23'197	15/5'7'27

・優勝スピード：129.356km/h
・最速ラップ：横林　直樹　56'386　130.564km/h　7周目



横林が最速ラップのおまけ付きで見事ポールtoウイン

エビスフォーミュラフェスティバル FJ1600シリーズ第3戦

7月26日/エビスサーキット/曇り/ドライ/主催：E.S.C

●FJ1600
・25周＝51.525km　予選出走19台・決勝出走19台・完走14台　予選順位/タイム

1	5	藤田	英樹	BronX藤田越SK91	25'56'741	1/1'06'640
2	50	横田	英宣	ウインズOMI'233	26'05'713	4/1'07'169
3	87	伊藤	基司	ウインズOMIのIV95	26'07'586	2/1'06'838
4	32	坂本	健二	スパイダオペロンF01χ	26'12'827	10/1'08'801
5	12	渋谷	崇	JNRC大東青森MK7	26'13'487	11/1'09'044
6	20	住田	孝之	オートルックPV99SPWM	26'29'096	5/1'07'231
7	3	野口	孝裕	トップガンRat309WM	26'32'736	17/1'11'322
8	27	山口	賢	BiscoSportMK11	26'32'940	6/1'07'287
9	18	寺島	純	フォーミュラバトルSK88	26'39'027	9/1'08'414
10	19	井川	恵太	フォーミュラバトルSK91	26'53'699	16/1'11'094

・優勝スピード：119.153km/h
・最速ラップ：横田　英宣　1'00'381　121.671km/h　16周目

TIチャレンヂカップレース第8戦

7月26日/TIサーキット英田/曇り/ドライ/主催：アイダクラブ、TIサーキット
Photos & Report/Yoshiyuki Matsui

●STARLET（EP71/EP82）
・8周＝29.624km　予選出走19台決勝出走19台・完走19台　予選順位/タイム

1	2-1	19	土肥	康治	トムズWinアキハラBSBP82	15'51'877	2-1/1'56'868
2	1-1	55	山下	貴弘	GLAD岸本RSロックオンBP	15'56'218	1-1/1'56'626
3	1-2	23	時光	毅	RS同部BPWM国富スーパー7	15'57'287	1-2/1'57'478
4	2-2	44	丘澤	大地	GLADベトロカナダEP	15'57'697	2-2/1'57'552
5	1-3	51	村松	幸寛	汐見亭アクティブμR-LINE	15'57'697	1-4/1'57'896
6	1-4	39	豊田	伸介	チームタックルμトヨタガレージ	15'59'623	1-3/1'57'837
7	1-5	88	藤川	誠之	ボディーショップハヤシEPWm	16'00'246	1-5/1'58'328
8	1-6	74	藤本	秀樹	ファインアートBPμEP71K	16'07'272	1-7/1'58'836
9	2-3	9	宝岡	嘉浩	CR☆GLADカストロールBS	16'11'532	2-3/1'58'956
10	1-7	2	三島	義紀	Gアラゴ WMアサヒBPカジモト	16'14'591	1-6/1'58'507

※クラス1＝EP71、クラス2＝EP82
・優勝スピード：112.038km/h
・最速ラップ：土肥　康治　1'57'468　113.485km/h　4周目

ポールポジションは3戦連続で3位表彰台に上っている山下貴弘が久しぶりに獲得。予選2番手には第1、2戦で優勝を飾っている土肥康治、予選3番手には時光毅が入った。迎えた決勝レースでは、1周目こそ山下がトップを走行していたが、2周目アトウッドカーブで土肥が山下を抜きトップへ浮上。中盤からは土肥が2番手山下との差を徐々に開き始め、山下は時光と2位争いを展開することに。終盤7周目にはいったん時光がバックストレートで山下を抜くが、すぐに山下も逆転に成功しそのままゴール。結局優勝は予選2番手からスタートした土肥が、後続で展開されるバトルをしり目に2位に4秒以上の差をつけて今季3勝目を獲得している。



土肥が今季3勝目を獲得しポイントでも大きくリード

●MARCH（山陽第4戦）
・8周＝29.624km　予選出走14台・決勝出走14台・完走13台　予選順位/タイム

1	75	佐藤	憲	広内自動車BPきよこWMマーチ	16'23'791	1/2'00'633
2	4	松元	博人	RS松元REDLINE K11	16'25'027	2/2'00'790
3	84	小寺	ゆか	BURNブレコBPチャチャWM	16'25'800	4/2'01'608
4	60	岡	邦宣	グッドジョブマーム・BP・μ	16'31'935	5/2'02'068
5	36	森川	政浩	バーンアウトモンモBPWM	16'37'094	9/2'02'798
6	66	北島	慎悟	兵庫コスモRS松元神戸マーチ	16'40'972	6/2'02'126
7	62	山本	健二	ウインマックスBP広内マーチ	16'41'058	3/2'00'912
8	35	小寺三十志		BURNOTブレコBPWM	16'48'513	7/2'02'413
9	7	小野	直一	BPウインマックス猿島マーチ	16'48'856	10/2'03'449
10	66	藤井	和夫	グリーンモーター☆BPμマーチ	16'49'789	11/2'03'898

・優勝スピード：108.404km/h
・最速ラップ：佐藤　憲　2'01'153　110.033km/h　8周目

決勝のスタートで1コーナーを制したのは第2戦で優勝した松元博人、そして2番手には第1、2戦で2位、第3戦で優勝し、今回も好調な走りを見せポールを獲得した佐藤寛と続く。「グリーンランプになるまでが長く感じられ、スタートを失敗した」という2番手佐藤と、トップ走行の松元はテールtoノーズのバトルを見せていたが、4周目バックストレート出口のブレーキング競争で勝った佐藤がトップに浮上。その後、松元も激しく佐藤をチャージするが、ラスト8周目では逆に佐藤がその差を広げ、今季2勝目をポールtoウインで飾るとともに、見事シリーズチャンピオンも獲得した。3位には過去にポール獲得の経験もある小寺ゆかが入り初表彰台をものにした。



佐藤が中盤にトップをとらえることに成功しポールtoウイン

●N1-1600
・12周＝44.436km　予選出走25台・決勝出走25台・完走21台　予選順位/タイム

1	47	山本	智博	オートバックスウエスティンED	21'55'990	1/1'46'781
2	12	筑广	延広	ちくま大和開発WinmaxBP	21'59'063	6/1'47'996
3	85	東野	訓	トップファイトヴィサージュEG	21'59'373	7/1'48'007
4	16	田邊	泰登	プロジェクトμワコーズ田辺車両	22'02'325	4/1'47'763
5	26	前田	明徳	MTEXラムズRLINEEK4	22'05'534	13/1'48'374
6	50	山本	剛	福井タイヤ&ファルケンシビック	22'06'666	3/1'47'720
7	2	磯辺	隆	RS同部VHファイテックス	22'07'761	8/1'48'187
8	27	田中	勝志	ラムズTMS☆CP鳴田EKEG	22'14'322	16/1'48'706
9	40	松田	友明	トマト&SSRT-KTCF6	22'15'964	17/1'48'764
10	28	武田	敬信	ちくま大和開発WinmaxBP	22'20'404	12/1'48'371

・優勝スピード：121.558km/h
・最速ラップ：前田　明徳　1'48'291　123.100km/h　3周目

第2戦では表彰台に上ったものの第3戦では惜しくも6位となった山本智博が今回ポールを獲得。2、3番手には前回4位と5位の長井政喜、山本剛と続いた。決勝レースでは長井が山本を押しのけトップに出るものの、2周目のヘアピンでコースアウトしりタイアとなってしまう。その混乱に乗じて予選6位の筑广延広がジャンプアップし2位へ浮上。しかしトップ走行の山本は安定した速さで差を広げながら独走状態に。後続では、筑广と4周目に3位に浮上した東野訓が終盤バトルを展開するものの、筑广が東野を抑えきり2位を獲得した。結局、山本は2位に3秒以上の差を付けて初優勝をポールtoフィニッシュで飾った。



「次はコースレコードを出す」という強気のコメントを残した山本

●EUNOS ROADSTER
・10周＝37.03km 予選出走15台・決勝出走15台・完走14台　予選順位/タイム

1	9	松本	裕一	GLADロードスター	19'52'560	1/1'57'690
2	11	松井	佳子	Gシグナル☆GLAD＆Agip	19'54'159	2/1'57'787
3	10	奥村	佳之	TRIALアディダスWM・BP	19'54'506	4/1'58'077
4	30	住田	康正	A&EBPGLADロードスター	19'59'685	3/1'57'939
5	21	富士谷	宏	コンドルロードスター	20'00'292	5/1'58'251
6	23	岸本	昭生	REDLINEKSAPRS松元	20'02'585	7/1'58'716
7	6	伊藤	光央	M'sレーシングAPRLINE松元	20'05'785	8/1'59'113
8	7	坂田	竜一	楽しい走りのアンサンブルWMR	20'06'617	6/1'58'692
9	22	尾崎	行弘	チームサファリロードスター	20'17'017	10/2'00'342
10	23	中島	哲也		20'35'845	13/2'01'521

・優勝スピード：111.783km/h
・最速ラップ：奥村　佳之　1'57'574　113.382km/h　9周目

2戦連続優勝を飾った住田康正はまさかの予選3番手。ポールには今季からTIに戻ってきた松本裕一がつけ、2番手は松井佳子が獲得した。レースは序盤で松本、松井、奥村佳之のトップ集団と、富士谷宏と住田の2番手集団が形成される展開に。中盤にはトップの松本にヘアピンで松井と奥村が交互に仕掛けていくが、松本は抜かれてもすぐに逆転しトップを死守。結局松本が2位の松井を約1.5秒抑えてうれしい今季初優勝を飾った。また、松井はTIチャレンヂカップの表彰台に女性として初めて上っている。一方、富士谷と住田の4番手争いもし烈で、住田が8周目にようやく富士谷を捉えて4位でゴールとなっている。



今回の勝利で一気にチャンピオン候補に浮上した松本

●FJ1600（TI第4戦）
・12周＝44.436km　予選出走13台・決勝出走13台・完走12台　予選順位/タイム

1	36	小野	幸治	小野石材店SK-BPEDフジイ	20'40'864	2/1'40'827
2	18	山根	正和	プラストオフ・カーバイセル-BP	20'41'32	4/1'41'727
3	22	重光	敏伸	BPガレージ植月ED山陽MSK	20'41'658	5/1'42'035
4	44	又多	雅博	BPテイクファーストFVラムズ	20'43'752	1/1'40'767
5	19	服部	光彦	BPガレージ植月ED戸田	20'59'840	9/1'42'752
6	29	野田	清一	プロショップナカガワ　MK9	21'12'467	10/1'43'108
7	46	山口	暖	テイクファーストBPラムズ	21'14'730	13/1'54'744
8	17	友森	雄一	テイクファーストSK96	21'18'533	6/1'42'199
9	55	小野	貴裕	BPテイクファーストFVラムズ	21'20'345	11/1'43'268
10	6	萩原	伸一	ガレージ植月WAKO'SプロED	21'24'318	8/1'42'745

・優勝スピード：128.918m/h
・最速ラップ：幸田　雄宏　1'40'948　132.056km/h　7周目

第2、3戦優勝の又多雅博がその勢いを持続させ今回もポールを獲得。予選2位に小野幸治、予選3位に幸田啓宏と続いた。スタート直後の1コーナーを制したのは又多。しかし、アトウッドカーブでは幸田が、そしてヘアピンでは小野がトップに浮上し、序盤から激しい戦いが繰り広げられた。その後トップ争いは僅差状態となるが、8周目ヘアピンで得れを切らした幸田が強引に突っ込みあえなくリタイア。又多も遅れ、その間に小野がトップに。ラスト12周目のヘアピンでは、小野に追いついた又多が再びトップを狙うが結局スピン。影響を受けた小野だが、すぐに立て直しトップでフィニッシュした。また、又多は遅れ4位でゴールとなっている。



激しい3台でのトップ争いを見事制した小野

●EF9/NB1600
・10周＝37.03km　予選出走17台・決勝出走16台・完走16台　予選順位/タイム

1	1-1	12	藤原	勝彦	ちくま大和開発WinmaxBP	18'27'181	1-2/1'49'062
2	1-2	58	貞森	基行	RS岡部ブリモ瀬崎BPEF9	18'28'850	1-1/1'48'671
3	2-1	90	竹志	幸洋	RH阪井BP横浜Winカーツ8C	18'32'920	2-1/1'49'174
4	1-3	5	坂本	浩志	総社タイヤBPμKファクトリー	18'41'719	1-7/1'51'053
5	1-4	33	北村	春樹	DL大鋼タイヤ・ハワイ板金9	18'42'502	1-4/1'50'628
6	1-5	14	井上	比志	アクティブWM☆R・LINE最	18'42'638	1-3/1'50'521
7	1-6	27	山本	尚寛	SRF NOTIルアドバンWM	18'47'534	1-5/1'50'689
8	1-7	9	辻本	昌弘	フェニックスオートCIVIC	18'51'497	1-6/1'50'714
9	1-8	1	田中	彰	SSRT&石原特急WmxBP9	18'56'991	1-8/1'52'655
10	2-2	65	新田	茂年	PSM CIVIC	18'58'214	2-4/1'51'884

※クラス1＝EF9、クラス2＝NB1600
・優勝スピード：120.403km/h
・最速ラップ：藤原　勝彦　1'49'205　122.671km/h　4周目

ポールシッターはEF9の貞森基行。第1、2戦と優勝しているEF9の藤原勝彦だが、今回は予選2番手にとどまった。また、NB1600クラスは竹志幸洋がコースレコードを1秒以上縮めて予選3番手を獲得している。「スタートダッシュのことだけを考えていた」という藤原は1コーナーで貞森を抑えてトップへ浮上。2周目以降藤原は貞森との差を広げ独走状態に。竹志はスタートダッシュに失敗し、第3戦優勝のEF9の北村春樹に抜かれ4位に後退していたが、3周目の1コーナーで北村を難なくパスし、その後差を広げ結局4位に10秒近くの差をつけてゴールしている。一方、トップ争いは藤原が後ろを見ながらペース配分をするという余裕の展開で優勝を飾っている。



「2周目以降で既に勝利を確信した」と藤原は強気の発言

●STARLET（EP82B）

・7周＝31.29km　予選出走30台・決勝出走30台・完走23台　予選順位/タイム

1	12	平山	理己	KMS'ワコーズ・スターレット	14'15'486		2/2'00'719
2	54	丹野	弘文	エンドレスもりくぼスターレット	14'15'915		6/2'01'612
3	34	石川	純也	アドバンアムロ スターレット	14'16'151		1/2'00'431
4	59	野吉	征一	Rs+M&Kスターレット WM	14'21'026		3/2'01'023
5	①	矢野	裕人	イクオED・REDスターレット	14'21'375		12/2'02'049
6	66	小松	高人	PタウンGLADスターレットが	14'21'439		11/2'02'034
7	36	鈴木	正樹	江藤レッカーREDスターレット	14'23'107		5/2'01'170
8	23	サンケンタクワ		アネックスμ朋友STARLET	14'23'247		9/2'01'794
9	③	勝	俊博	エストリルLVXスターレット	14'23'388		8/2'01'667
10	67	はやしぶさ号		ガレージM・BPμスターレット	14'33'773		23/2'02'773

・優勝スピード：130.570km/h

・最速ラップ：石川　純也　2'00'401　133.653km/h　5周目

100Rで予選4番手の柳瀬カオル他4〜5台が多重クラッシュを起こし、赤旗中断で7周の再レースとなったEP82B。再スタートは石川純也がポールの利を生かし好ダッシュを決めるが、2周目には平山理己がこれを逆転。そして4周目には2位に浮上してきていた丹野弘文に1秒差をつけ独走するかに思われたが、6周目のストレートでまたもや石川がトップを奪取し、そのまま平山、丹野とファイナルラップに突入していく。結局、「Aコーナーまでにトップに立ちました」とレース後に語ってくれた平山が、僅差で丹野と石川を抑えて初優勝を飾った。「予選もそんなには良くはなかったです。筑波出身で、4年目で初めて勝てました」と笑顔を見せた。



「クルマのおかげです」と言う平山がSNCから4年目の初優勝

●SILVIA

・10周＝44.7km　予選出走19台・決勝出走18台・完走14台　予選順位/タイム

1	24	入口	秀輝	アネックス μ IGPシルビア	19'19'327		1/1'54'892
2	29	大宮	徹也	アネックス 優柔不断 μシルビア	19'26'407		4/1'55'379
3	⑧	三芳	勉	FETパッシングKNLシルビア	19'26'433		3/1'55'065
4	27	熊井健一郎		アネックスμ華家シルビア	19'31'117		8/1'56'432
5	25	山本	俊之	アネックス・μ・丸尾シルビア	19'31'416		5/1'55'589
6	23	松澤	康司	アネックスμトレンドEシルビア	19'49'165		6/1'56'099
7	⑥	森中比呂志		マリーンWMバインヒルシルビア	19'41'372		7/1'56'239
8	31	高橋	賢一	NDC-tokyo シルビア	19'52'135		11/1'57'012
9	71	千代田敏夫		トレドエンドレスBPシルビア	20'05'230		12/1'57'018
10	64	岡野	新	PIOLAX日コモシルビア	20'12'153		13/1'58'449

・優勝スピード：137.991km/h

・最速ラップ：深田　晃弘　1'54'475　140.572km/h　4周目

開幕戦で衝撃的なデビューウインを飾った入口秀輝が今回のポールシッター。逆に、ここまで第2戦と第3戦を連覇している勝俣明人は10番手のグリッドに沈んでしまった。決勝は入口がスタートも決めて1コーナーにトップで突入し、深田晃弘、三芳勉らとトップグループを形成する展開に。追い上げが期待された勝俣は3周目オーバーヒートからスローダウン、ピットに戻り戦列を去ってしまった。一方、トップ集団では深田、三芳に大宮徹也を加えた3台の争いから入口が抜け出て、5周目には1秒差をつけトップ独走態勢に。さらに2位争いは、9周目に深田がマシンを止め大宮が制した。「今回はクルマが良かったです。あとはドライバー次第ですね」と入口。



開幕戦以来、初のポールtoウインで今季2勝目を遂げた入口

●NA1600/MARCH/RX-7

・12周＝53.64km　予選出走19台・決勝出走19台・完走17台　予選順位/タイム

1	1-1	30	カズヒロユキ	アロ-RSリーテックユーノス	21'16'498		1-2/1'45'395
2	1-2	③	鈴木	守	フランケンズレビンREDEO9	21'34'536	1-4/1'47'228
3	1-3	23	萩原	保男	藤田工業EDカローラレビン	21'38'724	1-3/1'47'009
4	1-4	27	中村	貴広	ウィナーグループ・BPμレビン	21'51'166	1-6/1'51'503
5	2-1	⑦	池田	幸久	RE雨宮 TRUST μRX7	21'56'354	2-2/1'48'550
6	1-5	①	鈴木理知也		パワークラフトMスポーツレビン	22'11'884	1-5/1'50'479
7	2-2	21	武島	智博	ガレージ横山マックス前中RX7	22'14'145	2-3/1'49'316
8	2-3	⑤	堀江	潔	ラルグ岡田屋BPブリックRX7	22'17'736	2-4/1'49'542
9	2-4	50	村井	貞男	ザーレンパッシングRX-7	22'37'391	2-5/1'50'929
10	2-5	⑥	清水	恒輔	CRUXパッシングRX-7	22'48'104	2-7/1'52'212
11	3-1	32	加藤	俊仁	日産サニー静岡208RAマーチ	23'09'733	3-1/1'54'566

※クラス1＝NA1600、クラス2＝RX-7、クラス3＝マーチ

・優勝スピード：150.537km/h

・最速ラップ：大堀　悦史　1'45'069　153.156km/h　2周目

今回もグリッドは、NA1600、RX-7、マーチN2クラスとクラスごとに並ぶ変則の形。決勝レースのスタートでは、ポールのNAユーノスの大堀悦史がリードし、カスガヒロユキのNAユーノスがこれを追う展開に。しかし5周目に、安定した走りでトップを走行中の大堀がエンジントラブルからか100Rのグラベルでマシンを止め、カスガが難なくトップに浮上。2位の鈴木守のNAレビンとの差も8秒以上開いており、カスガが12周のレースを制することとなった。「シルビアからスイッチしてこのクラスは初優勝です」とカスガ。RX-7クラスは、無敵の4連覇を池田克久が達成。マーチN2は加藤俊仁と松浦真の戦いとなり、加藤が今回も勝利した。



NA1600はカスガがシルビアからスイッチで1勝目を獲得



「ドライの一発でのタイムはまだまだ」と言う池田がRX-7で4連勝



マーチN2は加藤がポールtoウイン。総合でも11位に食い込んだ

●STARLET（EP82C）

・10周＝44.7km　予選出走29台・決勝出走28台・完走26台　予選順位/タイム

1	17	宮崎	賢一	ワコーズBRIGスターレット	20'27'845		2/2'00'741
2	78	新井	邦志	スマル号GDアレナスターレット	20'27'940		5/2'01'833
3	69	中根	浩二	R・LINEタタラスターレット	20'28'104		7/2'01'747
4	4	大村	徹也	REDEDRFカニスターレット	20'28'335		1/2'00'173
5	29	池田	康彦	アネックスμ・前建スターレット	20'28'450		3/2'00'818
6	8	山田	達也	クラフトEDBPスターレット	20'28'593		4/2'01'139
7	32	志村	博文	CRUXパッシングスターレット	20'29'564		12/2'02'143
8	46	濱口	司	CRUXパッシングスターレット	20'30'689		6/2'01'556
9	11	谷口	美穂	BRIGワコーズスターレット	20'30'742		11/2'02'063
10	22	小島	章之	トドロキ商会BPスターレット	20'32'145		16/2'02'375

・優勝スピード：130.291km/h

・最速ラップ：中根　浩二　2'00'625　133.350km/h　3周目

第2戦で初優勝を遂げた大村徹也がポールを獲得。レースもスタートと同時に1周目で1.4秒差をつけ、2周目では1.7秒と逃げ切るかとも思われた。しかし、3周目は中根浩二らの2番手集団に飲み込まれ、そのまま中盤に入ると、中根と池田康彦のトップ争いに、大村、新井邦志、宮崎賢一の3位争いのグループが続くという展開に。その後この5台はひとかたまりとなり、8周目にトップ5台の差が0.3秒という超接近戦に。結局、9周目にトップを奪った宮崎がそのままチェッカーを受け、続く新井、中根、大村、池田、山田達也と、ここまでが0.7秒差に入る大混戦のレースとなった。「序盤は抑えて、ラストは最低でも2位で1コーナーに入ろうと心がけました」と宮崎。



「もうちょっと余裕をもってやりたい」と宮崎は4戦目で初優勝

●LEVIN/TRENO（AE101）

・10周＝44.7km　予選出走30台・決勝出走30台・完走27台　予選順位/タイム

1	21	くんじさとし		FIRSTグランドMTLレビン	19'13'764		1/1'53'213
2	32	荒川	玉夫	RSロゴススノコレビン	19'15'788		2/1'53'438
3	25	富本	修二	ADVAN BP 扇田レビン	19'17'905		11/1'54'735
4	33	米田	利啓	ADVAN アムロ あかレビン	19'18'056		5/1'54'172
5	73	岸野	治男	丸尾自動車グラッドBPカローラ	19'19'289		3/1'53'778
6	⑧	山本	勇二	稲井歯科Wm BPアデイトレノ	19'19'724		8/1'54'383
7	13	金崎	ちから	エンドレスアドバンアムロレビン	19'22'147		6/1'54'223
8	35	鳴田	修	扇田製作所 BP KTレビン	19'23'331		9/1'54'486
9	69	安藤	智	扇田鈑金ティーガレージレビン	19'23'911		12/1'54'830
10	22	吉浜	学	ファーストイマージュΩ倶レビン	19'25'985		4/1'54'125

・優勝スピード：153.756km/h

・最速ラップ：吉浜　学　153'756　141.461km/h　2周目

開幕戦のウイナー、くんじさとしがポールポジションを獲得。3位には第2戦と第3戦の覇者、岸野治男がつけ、決勝ではこの2台の戦いが期待された。しかし、1周目こそくんじ、荒川玉夫、岸野のオーダーで終えたが、2周目には3位に吉浜学が浮上し、さらに中盤には吉浜と荒川がトップ争いを演じる展開に。終盤に入り、9周目のAコーナーで荒川がトップに浮上し、吉浜、そして盛り返してきたくんじがこれを猛追。ファイナルラップの1コーナーでくんじが再びトップに返り咲き、100Rの吉浜のスローダウンで荒川が2位に、3位には富本修二が入った。「状況を見つつファイナルラップの1コーナーで勝負に出ました。タイトルを狙います」と2勝目のくんじ。



「ポールtoウインはしんどかったです」と今季2勝目のくんじ

●FJ1600

・12周＝53.64km　予選出走6台・決勝出走6台・完走6台　予選順位/タイム

1	13	大瀧	賢治	WRS マキシム309	21'03'528		1/1'44'482
2	81	名島	徹	オートガレージ弁慶TAX富士見	21'25'067		2/1'46'211
3	26	平野	敦史	PV54改RIGエノモト	21'34'652		3/1'46'518
4	5	大島	信幸	WRS オオタカ306	21'52'760		4/1'47'336
5	9	山田	大介	WRS マキシム307	21'59'941		5/1'48'573
6	10	細野	哲一	WRS マキシム307	22'50'415		6/1'49'390

・優勝スピード：152.083km/h

・最速ラップ：大瀧　賢治　1'44'134　154.532km/h　12周目

今回も締めくくりのレースとなったFJ1600。グリッドは4台から6台に増えたものの、相変わらず寂しいものとなってしまった。ポールシッターは指定席となっている大瀧賢治。2番手には名島徹がつけた。午後3時になっても気温26℃というハードなコンディションの中、決勝レースがスタート。スタートも大瀧が決めて、オープニングラップでは2位名島との差は1.2秒。1分46秒台から次第にペースをあげる大瀧が徐々に名島との差を開き、そのまま余裕の展開でチェッカーを受けた。「名島さんがついてくるかなと様子を見ながら走っていました」とレース後に序盤の展開を振り返る大瀧。3位には平野敦史が入り、今回は6台とも無事に完走を果たした。



「残りも3連勝目指します」と、ここまで3戦全勝の大瀧

98 LATTESTONE SCRAMBLE & MASTERS

7月26日/晴れ サーキット晴れドライ/主催：Narashino

Photos/Katsumi Aoyama

●N1耐久

・120周＝245.9km　予選出走15台・決勝出走14台・完走8台　予選順位/タイム

1	2-1	90	原	誠/飯村大介	トーエイ・エスアンドCIVIC	2'32'14"019	2-6/1'09'621
2	2-2	11	山崎啓之/東島清二/吉井康之	チューム・フンディレッツ	2'32'32"789	2-7/1'09'691	
3	1-1	18	保田健雄/遠山誠	オールージュBPμDLEP82	2'32'46"416	1-2/1'10'828	
4	1-2	10	加藤良樹/中谷謙介	ネプチューン前橋ドラゴンレクス	1周遅れ	1-1/1'10'376	
5	1-3	64	八野兵衛/吉橋秀司/富士孝幸	スノコプロμADVANEP71	4周遅れ	1-4/1'12'021	
6	1-4	12	水川義/桑原秀光/森田秀幸	NODY・スターレット	9周遅れ	1-5/1'12'316	
7	2-3	44	伊藤秀昭/吉武一郎/三浦義広	明和CIVIC	20周遅れ	2-1/1'07'261	
8	2-4	31	新井努/酒谷元則	ニッセイing.ヤリスレビン	23周遅れ	2-4/1'09'161	

※クラス1＝A、クラス2＝B

・優勝スピード：96.710km/h

・最速ラップ：望月　英弘　1'07'567　108.959km/h　2周目



N1耐久は予選クラス6番手スタートから原／飯村組が優勝

RACE DIARY

DOMESTIC RACE

富士チャンピオンレース第4戦

7月25～26日/富士スピードウェイ/晴れ/ドライ/主催:NDC-TOKYO、富士スピードウェイ
Photos/Yoshikuni Okumura Report/Keiichiro Takeshita

●FRESHMAN TROPHY

・8周=35.76km　予選出走12台・決勝出走12台・完走11台　予選順位/タイム

1	1-1	22	久保	—	くぼいちクリーニングスターレット	16'54"466	1-1/2'04"240
2	2-1	22	中村	雅樹	リースキンがんばれT&Tマーチ	16'54"880	2-2/2'04"386
3	2-2	11	宮原ヤスヒロ		タイヤ館調布ケニーズ桜堂マーチ	16'54"931	2-1/2'04"309
4	3-1	33	木村	将隆	コブラオートトタルフェスティバ	16'55"987	3-1/2'04"566
5	1-2	5	高井	秀向	高草物産BP.EDスターレット	16'58"594	1-2/2'05"211
6	1-3	21	吉村	周史	オルトFETスターレット	17'12"051	1-/ノータイム
7	4-1	59	加藤	隆紘	アーチェデイーバルサー	17'12"159	4-1/2'06"826
8	1-4	15	深野圭四郎		WRSスターレット	17'13"547	1-4/2'07"478
9	5-1	26	鈴木	哲也	パームタウン街ロードスター	17'13"705	5-1/2'07"087
10	2-3	80	小松	正浩	BP保君宣晃愛弁馬海動力マーチ	17'59"602	2-3/2'27"446

※クラス1=EP82、クラス2=マーチ、クラス3=フェスティバ、クラス4=バルサー、クラス5=ロードスター
・優勝スピード：125.971km/h
・最速ラップ：中村　雅樹　2'05"004　128.732km/h　8周目



久保が堂々とした走りでポールtoウインを決めたEP82クラス



久保のスターレットと接戦を繰り広げ見事クラス優勝の中村



フェスティバは木村が総合4位に食い込む走りを見せた



フレッシュマン唯一のバルサーは、加藤が総合7位に



ロードスターの鈴木は総合9位ながら6位争いを展開した

●EUNOS ROADSTAR

・7周=31.29km　予選出走33台・決勝出走33台・完走28台　予選順位/タイム

1	④		八田	新一	サウス㈱共和木工ユーノス	14'27"458	2/2'01"343
2	⑥		やはぎまこと		コブラオートトタルロードスター	14'29"380	3/2'01"768
3	⑦		新井	良宏	RE雨宮・松本鋲金ロードスター	14'29"424	1/2'01"226
4	77		綿貫	克彦	BIG-Aスノコロードスター	14'33"429	15/2'03"179
5	69		なかぎわけんじ		Kzレーシングちかこ㈱ユーノス	14'38"056	9/2'02"811
6	40		ケンジのホエミキ		バーストすると危ないよユーノス	14'38"101	12/2'03"001
7	18		鳥島	淳二	DTM.BP.EDユーノス	14'39"563	8/2'02"559
8	12		岸	隆幸	バックヤード㈱ワコーズユーノス	14'39"743	6/2'02"400
9	23		竹井	賢二	TSRT吉田畑建BPユーノス	14'41"359	7/2'02"548
10	25		油谷	明昭	エンドレスREDメタロユーノス	14'41"551	10/2'02"933

・優勝スピード：128.768km/h
・最速ラップ：八田　新一　2'02"405　131.485km/h　6周目

土曜日のレース開催となったロードスター。決勝はスタート直後の1コーナーで2台が接触し、コース上にストップしたため赤旗中断という波乱の幕開けとなった。そして、7周の再レースは新井良宏、八田新一、やはぎまことと予選どおりのオーダーで1周を終える。2周目で2位八田に2.4秒の差をつけた新井だったが、やはぎとの2位争いから抜け出た八田が6周目の1コーナーで新井をとらえ、逆にそのまま後続に1.9秒の差をつけチェッカーを受けた。また、最終周の逆転に成功したやはぎが2位に。「96年の開幕2戦に出て97年のラストからまた出ています。出てない間も予選タイムだけは気にしてました」と言う八田は足かけ3年目にしての初優勝を遂げた。



3年目の初優勝となった八田が今季4人目のウイナーに

●DEMIO

・10周=44.7km　予選出走10台・決勝出走10台・完走10台　予選順位/タイム

1	10		吉田	信之	吉田塗装&三栄GLADデミオ	22'34"456	2/2'13"748
2	4		志鎌	正一	JAMレーシング　デミオ	22'36"072	1/2'13"563
3	28		露木	兼一	㈱オメガRSアイザワ㈱デミオ	22'37"512	7/2'15"213
4	16		高塚	和	ASP.MSCデミオ	22'37"673	3/2'14"982
5	62		柴田	将勝	GAB㈱パワーメイトデミオ	22'40"984	5/2'15"163
6	2		内田	政宏	港運モータース商会MASデミオ	22'51"397	6/2'15"179
7	3		加藤	英昭	ナイトスポーツHKSデミオ	22'58"783	8/2'17"329
8	7		鬼頭	勉	RE雨宮 TRUST デミオ	23'14"566	4/2'15"102
9	19		小林	郁子	バックヤードDC西西・デミオ	23'27"468	9/2'20"367
10	50		石橋豊太郎		マツダ デミオ	23'39"665	10/2'21"099

・優勝スピード：118.111km/h
・最速ラップ：露木　兼一　2'13"731　120.331km/h　5周目

日曜朝の第1レースとなったデミオ。予選は4回目の富士走行で、デミオはスポット参戦という志鎌正一がポールポジションを獲得し、決勝でもその勢いをそのままに1周目をトップで通過。しかし、2周目には開幕戦から2連勝の吉田信之が、さらに3周目には鬼頭勉が志鎌を次々にパス。5周目の鬼頭のスローダウンによって、第3戦の覇者、露木兼一と志鎌の2位争いがファイナルラップの1コーナーまで続けられたが、結局、志鎌がポールポジションの意地を見せる結果となった。一方、トップの吉田は後続に約1秒差をつけ優勝。「予選2位は好きなポジションなんです。前回はポイントを取れましたし、今回も完璧なレースでした」と吉田は語った。



今回も序盤からトップに立った吉田が3勝目を挙げる

●STARLET（EP82A）

・10周=44.7km　予選出走30台・決勝出走29台・完走28台　予選順位/タイム

1	51		山上	昭広	レッドライン㈱安藤スターレット	20'26"046	2/2'30"482
2	53		花田	佳武	Luvixもりくぼスターレット	20'26"195	1/2'30"466
3	39		瀬戸	正昭	フジファク☆BP㈱安藤EP82	20'27"370	6/2'30"341
4	29		新井	優	ALPHA.BP㈱スターレット	20'31"955	3/2'30"856
5	①		佐藤	和弘	エンドレスTOP1スターレット	20'36"815	4/2'30"346
6	34		田中	亮彦	秋桜スターレット	20'36"906	5/2'30"936
7	52		佐久間智調		オメガロビッグオンスターレット	20'40"295	21/2'38"963
8	9		大関	敏之	BP㈱オラクルスターレット	20'41"629	24/2'38"844
9	10		遠藤	浩	ブリッヂWAKO'Sスターレット	20'41"683	9/2'30"839
10	50		志村	靖幸	オメガQ.Bigonスターレット	20'42"100	11/2'38"795

・優勝スピード：130.482km/h
・最速ラップ：遠藤　浩　2'00"381　133.676km/h　5周目

激戦のEP82レースの中で、開幕3連勝を挙げている山上昭広は「狙った周にタイムが出て満足」と予選2位。決勝でもポールシッターの花田佳武を抑え、スタートから1コーナーでトップに立つと、花田とのバトルを繰り返しながらオープニングラップをトップで通過。しかし、中盤に佐藤和弘、田中亮彦がトップグループに加わり4台での争いに。一時は田中がトップを奪うも、ヘアピンで痛恨のコースアウト。さらに、5周目で佐藤が先頭に立つが、こちらも6周目にスピン。瀬戸正昭を加えたトップ3台のバトルは、10周目の1コーナーでトップに立った山上が「ライバルの脱落で楽な展開でした」と無敵の4連勝を挙げることに成功している。



「ファイナルラップでのトップは計算どおり」と山上が4連勝！

●MR2/AE111

・10周=44.7km予選出走14台・決勝出走14台・完走13台　予選順位/タイム

1	2-1	24	えぐちさとし		COBRAAUTOMR2	18'51"001	2-1/1'51"824
2	1-1	5	菅沼ジョージ		Wmダンロップ RSK レビン	18'51"129	1-4/1'51"999
3	1-2	27	杉山	宏志	エンドレスP2もりくぼトレノ	18'51"171	1-2/1'51"851
4	1-3	55	たしろじゅん		鈴木鋲金印太田部品ルビン	18'52"184	1-3/1'51"973
5	2-2	18	野口	和男	グラッドBPMR2	18'53"965	2-2/1'51"830
6	2-3	41	川村	秀樹	パッシングBP深沢油店MR2	19'11"169	2-3/1'53"138
7	2-4	1	古谷	彰敬	タイヤ館スノコ㈱☆AFMMR2	19'21"716	2-5/1'54"830
8	2-5	36	伊藤	博己	BP Wm 鴻池設備 MR2	19'29"873	2-4/1'54"287
9	2-6	23	大沼	淳二	プロモデット大沼MR2	19'39"810	2-6/1'55"569
10	1-4	51	小島	聡	オメガオイルビッグオンレビン	19'42"370	1-5/1'56"165

※クラス1=AE111、クラス2=MR2
・優勝スピード：141.447km/h
・最速ラップ：杉山　宏志　1'51"638　144.144km/h　2周目

予選日と同じようなコンディションの中で行われたMR2/AE111レースで、シグナルが変わり飛び出したのはえぐちさとし。さらにポールシッターのAE111森川重之、たしろじゅんと続く。4周目にたしろがトップの座を奪うが、5周目にえぐちが再び逆転に成功。一方森川は4周目にフロントバンパーを破損し、5周目のピットロードエンドでマシンを止めてしまう。終盤、迫げるMR2のえぐちをたしろ、杉山宏志、菅沼ジョージのAE111勢が追うという展開になるが、9周目にクラストップに立った菅沼が杉山とたしろを抑えきりトップでチェッカーを受けた。「4、5年振りの優勝でクビがつながりました」と菅沼。えぐちは開幕戦以来のクラス2勝目となった。



「ポイント狙って今後は出ます」とMR2はえぐちが優勝

●LEVIN/TRENO（AE92）

・10周=44.7km　予選出走35台・決勝出走35台・完走29台　予選順位/タイム

1	①		望月かずし		KMJapanオートアイレビン	19'31"354	6/1'55"888
2	52		本田	真哉	TOOL.やまと㈱REDレビン	19'34"820	9/1'56"390
3	12		田村	正和	RSアムロエンドレス赤レビン	19'34"957	1/1'55"223
4	97		大石	博幸	R'SM&KBPGLADレビン	19'36"183	3/1'55"740
5	3		小倉	徳之	クエーカーGLADアレスレビン	19'37"417	2/1'55"461
6	7		仲田	将健	WAKO'SハセモトDgレビン	19'39"911	5/1'55"849
7	50		城谷	治郎	レッドライン㈱プラザレビン2	19'40"726	11/1'56"461
8	55		石塚	昌伸	TMSC岸&倉田GLADレビン	19'43"010	7/1'56"287
9	35		本多	清和	ロンリー清和レビン	19'44"402	8/1'56"299
10	29		竹内	雄一	ナックウエストBONACレビン	19'47"641	10/1'56"428

・優勝スピード：136.574km/h
・最速ラップ：望月かずし　1'55"560　139.252km/h　5周目

AE92の決勝レースは予選3番手の大石博幸と、ポールポジションの田村正和の間のトップ争いが序盤から続き、ここに小倉徳之も加わるという展開に。一方、3周でレースを終えてしまったのはシリーズランクトップの大久保聡。今回は痛いノーポイントとなってしまった。レースは中盤に入り、田村、そして予選6番手から追い上げてきた望月かずしと小倉の3人の戦いになり、6周目にトップに立った望月が初優勝の第3戦に続き2連勝を果たした。2位にはファイナルラップに田村をかわした本田真哉が入った。「予選（6番手の原因）は、ペースダウンしたらタイム計測がまだ続いていたからです。今回は6周目の1コーナーが勝負でした」とうれしい2連勝の望月。



優勝の味を覚えたか、初優勝の第3戦に続いて望月が連勝

RACING カートワールドの最新情報満載！「レーシングカートクラブ」

KART



CLUB みんなからのお便りやレース報告、カートショップのバーゲン情報など、いつでもナンでも大募集中！
〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F レーシングオン編集部「レーシングカートクラブ」まで、ハガキで送ってちょーだい

大雨の影響で那須の地方選手権第6戦が延期 11月29日に振り替えて開催に

8月末から北関東と東北地方を中心に降り続いた大雨は、各地に被害をもたらし、特に2日間で年間平均降水量の半分もの雨が降った栃木県黒磯市の被害は甚大なものだった。同市にある那須モータースポーツランドも、施設自体に被害はなかったものの、コースへ通じる橋が決壊、電気や電話も一時通じなくなった。その影響で、9月6日に開催される予定だった地方選手権・関東（東）第6戦が延期になった。

那須MSLはコースを作業車両等の待機場として提供しており、また不幸のあった近隣の心情にも配慮して営業を一時中止。9月3日時点では、9月中旬以降の営業再開を検討中だという。また延期になった地方選手権は、11月29日に同コースで開催される予定だ。コースやレースについての情報は、インターネットのホームページでも随時提供されるので、「http://www.aoekogyo.co.jp/」をチェックしてほしい。

また那須MSLに近いレーシングサービス・エッフェガーラを含め、この大雨で被害を受けたカートショップは、編集部で調べた限りでは見当たらなかった。

11／3の新東京のレンタルレースに参加しよう

11月3日（祝）に千葉県の新東京サーキットで、スクーデリアエルバが楽しいレンタルカートレースを開催、参加者を募集している。使用マシンはイージードライブで本物の面白さを味わえるカート、GXスポーツ。当日は3時半ごろに集合して、説明のあと練習、予選、決勝と進み、午後6時半ごろ終了予定。

結構たっぷり走れるぞ。賞品も多数用意。参加申し込みは10月26日（月）締め切りだから、まずは早めに電話で問い合わせを。

●スクーデリアエルバ事務局
〒171-0022 東京都豊島区南池袋3-18-35 OKビル1F
☎03-3971-1889

東京のインドアコース メトロサーキットが 11月末まで営業を延長

東京都江戸川区の「メトロサーキット」は、誰でも気軽に走れるインドアのレンタルカートコース。実は8月末までの限定営業の予定だったのだが、予想以上の人気を博したおかげで、営業期間が11月末まで延長されることになった。

場所は地下鉄東西線・西葛西駅すぐ隣の商店街ビル、メトロセンターの2階と実に便利。営業時間は午後1時～翌午前1時だから、仕事や学校が終わった後でも余裕で遊びに行けちゃう。また料金も全7周で1回1000円とお手軽。問い合わせはC'sカーブランナー（☎080-105-2159）まで。

スカイパーフェクTVのカート番組がON AIR中！

衛星放送スカイパーフェクTVの無料チャンネル「CARチャンネル」（ch218）で、全日本FSA開幕戦と鈴鹿ワールドカップを中継してカートファンを喜ばせた番組「ザ・リアル・レーシングカート」が、この9月から10月2日（金）まで連日、55分のスペシャル版としてオンエアされている。

内容は過去2回を基に、カートの基本的なドライビングやマシンの分析等を紹介、さらにレースにかかわる人々の情熱を描いたもの。放送時間は夕方6時～深夜2時の間で曜日によって変動する。この機会にテレビでカートの魅力をチェックしよう。

大会事務局・千葉工大がレポート

雨ニモマケズ 大学対抗レース白熱！



今年の舞台は新東京サーキット。キャンパスカーターたちの熱気でレースも前夜祭も盛り上がった

今年で第3回となる『全日本大学対抗カートレース』が8月4～5日の2日間、千葉県の新東京サーキットで開催されました。今年は参加校や台数が昨年より若干減少したものの、24大学、86台のエントリーが集まり、昨年と同じくSストックD、SSオープン、FPストックの3クラスが行われました。

決勝前日は午前からフリー走行。各大学ともベストセッティングを出すため、集中して走り込みました。フリー走行終了後、恒例となった前夜祭を開催。イベントに逆走TT、スラロームトライアル、タイヤ交換競争が予定されていました。しかし突然の雨のため、イベントは中止に。それでも参加校の学校紹介などで盛り上がりを見せました。

決勝日は前日の夕方から降り出した雨もあがり、絶好のレース日和となりました。開会式での選手宣誓、ドライバーズミーティングの後、いよいよ大会が始まります。

競技は各10分間のタイムトライアルの後、SストックDとSSオープンは上位6位までがスペシャルステージ（1周のみのTT）を行ってグリッドを決定。予選2ヒートを経て決勝を行う方式としました。総合ランキングの決定方法は3人ひと組のチームとし、1～10位にそれぞれ20～1ポイントを与えて、その合計ポイントで優勝を決定します。

各クラスとも白熱したレース展開の中、総合優勝を獲得したのは三重大学。大会4日前からサーキット入りし、入念なデータ取りを行ったことが功を奏しての優勝でした。なおレーシングオンからいただいた特別賞は、ベストドレッサー賞として大野競技長が選考した結果、千葉工業大学OUTLIVEの中村慎太郎選手（私です）に授与されました。

今大会も事故もなく無事に大会を終了することができ、素晴らしいレース運営をしていただいた新東京サーキット様をはじめ、ご協力いただいた皆様に心より感謝します。今回の反省点、改善点を今後に生かし、来年の大会をより発展させられるよう、L・I・K（大学カート連盟）とともに努力していきたいと思います。

OUTLIVE RT代表　中村慎太郎

RACE RESULTS

Sストック Dクラス

		TT
1	谷　善彦（三重大MAX R）	3
2	長内　貴人（三重大MAX R）	4
3	島村　真（三重大MAX R）	2
4	杉野　陽一（三重大MAX R）	9
5	白井　洋（金沢工大&ウイリー）	8

SSオープンクラス

		TT
1	本間　健介（OUT LIVE）	1
2	桑田　豊（三重大MAX R）	2
3	野呂　幸郁（大正大学&P・W）	3
4	三代川智明（OUT LIVE）	8
5	飯島　朋之（日本大学）	5

FPストッククラス

		TT
1	横地　学（大同工大R&TRF）	4
2	河野　辰造（東北大PEYTON）	7
3	松永　剛文（東北大PEYTON）	5
4	岩尾　純世（東北大PEYTON）	10
5	舘　政和（金沢工大&ウイリー）	8

大学対抗戦

1	三重大MAX R Cチーム
2	東北大PEYTON Bチーム
3	三重大MAX R Aチーム
4	東北大PEYTON Aチーム
5	千葉工大&明星大チーム



初開催にもかかわらず、白熱したバトルがキッズカーターたちによって各クラスで展開された

ジュニア&キッズカート 情報局

未来のF1ドライバーを目指して？
友達といっしょに走るのが楽しいから？
どっちにしてもサーキットの子供たちはやたらと元気
そんなキッズドライバーたちに、今回も情報だぞ！

REPORT TOKYO Kid's GP in よみうりランド ウェーブ チビッコ カート フェスタ シリーズ

東京都稲城市にある遊園地、よみうりランドでは、キープオンの協力のもと園内に展開するフォーミュラバトルサーキットを一般に開放、スポーツ走行と年4回のキッズカートレースシリーズを開催することとなった。

そして、8月4日にはこのレースの第1戦が総勢28台のエントリーを集め開幕。レオン/ロビンを使用してノーマル30クラス、ノーマル40クラス、レディースクラス、オープンクラス、エキスパートクラスの5つのクラスで豪華商品を目指して激戦が繰り広げられた。また、上位入賞者以外にもダンロップ賞、よみうりランド賞、カストロール賞、エレガント賞などが設けられるなど、初心者でも楽しめる大会となった。

運営は中井インターサーキットの協力により、初回にもかかわらず大きなトラブルもなく終了。今後行われる9月12日の第2戦、10月24日の第3戦、12月5日に開催される最終戦と、より一層の盛り上がりが期待される。エントリー、その他の詳しい問い合わせはキープオン（☎042-356-7100）まで。



レディースクラスの設置など、充実したイベントとなった

TOKYO Kid's GP in よみうりランド 第1戦 結果表

オープンクラス 出走：8台

			TT/予選
1	22	岩見 彰彦クン	3/2
2	19	青木 修平クン	5/5
3	2	石森 愛チャン	2/4
4	8	佐藤 稜太クン	7/7
5	18	青木 旬クン	1/1

エキスパートクラス 出走：7台

			TT/予選
1	7	松谷竜之介クン	2/1
2	1	松谷 力哉クン	6/4
3	19	青木 修平クン	1/2
4	9	岩見 彰宏クン	3/3
5	11	曽我 祐人クン	4/7

ノーマル30クラス 出走：5台

			TT/予選
1	1	石森 愛チャン	2/1
2	4	松谷 力哉クン	3/3
3	6	小嶋 大作クン	5/2
4	3	野村 一成クン	4/5
5	21	三井 勇人クン	1/4

ノーマル40クラス 出走：4台

			TT/予選
1	7	松谷竜之介クン	1/1
2	11	曽我 祐人クン	2/4
3	15	本多ひろ也クン	4/3
4	12	野崎 美穂チャン	3/2

レディースクラス 出走：4台

			TT/予選
1	14	守屋 麻奈チャン	2/1
2	21	石森 愛チャン	1/2
3	12	野崎 美穂チャン	3/4
4	13	小嶋つかさチャン	4/3

特別賞

ダンロップ賞：青木 旬クン
よみうりランド賞：佐藤 稜太クン
カストロール賞：小嶋つかさチャン
本多 仁志クン
エレガント賞：石森 愛チャン
野崎 美穂チャン

関西の4コースでキッズのスクールとイベントを開催

3～12歳の子供たちに「カートってどんなもの？」を体験してもらうシステムを完成させて、2年前から関西地区で活動を行ってきた「KID'S KARTING WORLD」。その内容は、ただカートで走るだけではなく、サーキット走行に必要なことをいろいろ学んでいく中で、日常生活や集団行動にも通じるルールやマナーが身に付くように考えられたものだ。このスクール・トレーニングとイベントは、9月以降も下記のスケジュールで毎月開催中。初心者には無料の試乗体験も行っているので、気軽に参加してみてはいかがだろうか？

●橋本製作所 KID'S KARTING WORLD事業部
〒590-0013 大阪府堺市東雲西町2-1-29／☎0722-38-1312

●スクール・トレーニング日程		●イベント日程	
9月26日	10月1・15日	9月6日	（関西カートランド）
11月5・16日	12月3・17日	10月4日	（堺カートランド）
（開催場所：堺カートランド）		11月1日	（堺カートランド）
		11月21日	（琵琶湖スポーツランド）
		12月6日	（琵琶湖スポーツランド）



これまで100名以上のキッズカーターたちがここから誕生している

RACE PREVIEW

全日本カート選手権
FSA第5戦・東地域第6戦 9/27

ラリーキッズ伊那　長野県伊那市大字東春近字木裏ヶ原10696／☎0265-73-7070

いよいよ全クラス最終戦前の大一番！
名勝負を生んだ高速コースで熱戦を見よう

●今年の全日本も、この大会を終えると残すはいよいよ最終戦のみ。チャンピオン争いは大詰め、全クラス激戦必至の大一番だ。特に伊那はこれまで、好バトルの面白いレースが何度も展開されたコース。観戦スペースも広々として、見に行くにはもってこいだ。FSAクラスは今回2デイレースで、26日にTTと予選第1ヒートが行われる●開催クラス：FSA、FA、ICA ●主催：オレンジクラブ（☎0552-28-1961／YSP甲府バイパス内）

98シーズンもあとわずか みんな頑張ってる？

各地のレースシリーズも、ちょうど大詰めのころだよね。みんなランキングをひとつでも上げようと、一年で一番熱が入っている時期じゃないかな。SL全国大会目指して準備に励んでる人もいるんだろうな。気候も今が一番いい季節だし、走ってても気持ちいいんだろうなァ。僕はもう何年もカートに乗ってないんだけど、この時期は毎年またやりたくなるもの。レンタルカートでも乗りにいっちゃおうかな。

ところで前のページの記事にも書いたけど、8月末からの大雨は本当にひどかった。レースにも影響が出たし、地球が壊れかけてるんじゃないか……と、ふと思ったほど。もし読者の中で被害に合われた方がいらっしゃったら、心よりお見舞い申し上げます。

BUY&SALE

■売りたし

●ビエッセ・シャドウ
97年式・程度良好・スペアパーツ多数付・価格10万円 ◇ハッセ・スコーピオン 95年式・程度良好・スペアパーツ付・価格5万円
〒253-0106 神奈川県高座郡寒川町宮山1901-4／☎0467-75-3310 戸田直幸

●ハッセ・ミザー十カーレル80S
95年式・SS仕様・1年弱使用（月2回ペース）・カートスタンド/レインタイヤ（ホイール付）1セット/付属品いろいろあり・初心者/中級者向き・すぐ走れます・お買い得品・価格9万8000円
〒271-0061 千葉県松戸市栄町西3-1093／☎080-804-1879 小柳津智

●ヤマハRC100SD
95年式・程度極上・1レース使用・初心者向き・練習に最適・即レース可・価格9万8000円
〒445-0802 愛知県西尾市米津町雨堀49-4／☎0563-56-7752 菅田康明

●ヤマハM80YZ
95年式・カートスタンド/新品レイン用ホイール他付・価格20万円
〒441-8106 愛知県豊橋市弥生町西豊和39-1／☎0532-37-8018 or 040-865-6584 岡本勝行

●ヤマハRC100SD
93年式・傷あり・予備ホイール付・エンジン/キャブ/マフラーは除く・価格3万円・近県配達します
〒834-0005 福岡県八女市大字吉田310-1／☎010-343-0816 澤田健大

◎BUY&SALE投稿の方へ

このコーナーに掲載をご希望の方はハガキに「売りたし」「買いたし」を明記の上、品目・年式・程度・付属品・価格・備考など必要な項目を書いて送ってください。また、あなたの住所（県名から）・氏名・郵便番号・電話番号もお忘れなく。電話番号は編集部からの連絡用に、必ず記入してください。誌面に記載したくない場合は「掲載不可」と書き添えてください。

ここでちょっとお願い。ハガキはきれいじゃなくていいから、崩さず読みやすい文字で書いてください。たまに達筆すぎるのがあるので……。

ハガキの到着から掲載まで1～2カ月ほどかかります。また売買に関するトラブルについて、編集部では一切の責任を負いかねます。あらかじめご了承ください。トラブルを避けるため、相手と直接会って品物等を確認されることをお勧めします。

エルフ・スカラシップ選考会で ローカル・地方戦ドライバーが見せた 大いなる可能性

**エルフ・スカラシップ・プログラムのセレクションレースには
たった1枚のフランス行きの切符を目指して
全日本から名だたるドライバーたちが多数参加してくる
そんな中、ローカルレースや地方選手権のドライバーたちも
全くひけをとらない堂々たる走りを披露してくれた**



格の差なんて関係ない!



全日本ドライバーに引けを取らない走りを見せた地方選手権の上村。4人共同でのマシン整備では、全日本組に気押される場面もあったが

Photos/Kazuhisa Sawada
Text/Kazuo Mizutani

「才能ある若いドライバーをフランスのレーシングスクールで育て、日本から"勝てるF1ドライバーを生み出そう」……そんな壮大な目標を掲げて95年に始まったエルフ・スカラシップ・プログラムは、4輪レースでの成功を夢見るカートドライバーたちにとって、ひとつの福音となった。

このスカラシップを目指して、来季の奨学生を決めるセレクションレースには毎年、全日本選手権で名を馳せているドライバーが何人も応募してくる。今年のセレクションレースにも高崎保浩、神保健太、石川陽といった名だたる全日本ドライバーたちが多数参加してきた。既にカートの頂点で実績を挙げている彼らにとって、フォーミュラへの進出は目前に迫った現実的なテーマなのだ。

ただしこのセレクションレースは、参加資格にカートレースの出場実績をうたっているものの、出ているカテゴリーには制限を加えていない。つまり、草レースのドライバーでも、15~20歳という年齢制限にさえ合致すれば受け入れられる。これは「完成されたカートドライバーではなく、4輪で通用する才能を秘めた"素材"を探し出したい」という思惑によるもの。全日本に上がるだけの資金がなかったドライバーや、経験年数がそこまで達していないドライバーの中にも、優れた者が埋もれているはずだ、という考えだ。

パッシングで魅せる!

その呼びかけに応えて、地方選手権やローカルレースのドライバーたちもチャレンジしてくる。セレクションレースに使うマシンはワンメイクで、細かなセッティングまでひとつに指定されている。いざコースに出れば、相手が全日本ドライバーだろうが、全く同じ条件で腕だけの勝負ができる。

事実、全日本組に対して互角以上の走りを見せる無名のドライバーが、毎年出現する。8月18~19日、岐阜県・瑞浪レイクウェイでの今年のセレクションレースに、千葉県から参加してきた上村純一もそんなひとりだ。

17歳の上村は地方選手権FR-2クラスに参戦中で、ランキングは7位。それが石川陽、



マシンは4人に1台。整備の様子も審査項目に入っている



地元の利を消すため、コース逆走+シケイン設置のTTも



マシンはピエッセ+PCR+BSのワンメイク。セッティングも同じに指定される



井上、福田、柳田の3選手も「壁」としてレースに参加した

現スカラシップ生3選手、今年の調子は?

エルフ・スカラシップ・プログラムでは95年から毎年セレクションレースを行い、これまで福田良、松浦佑亮（主催者推薦）、柳田真孝、井上鑑孝の4選手をエルフ・モータースポーツスクールに送り込んでいる。その中で、97年に日本へ戻り活動を始めた松浦を除いた3選手が、現在フランスでレースに参戦中だ。

3選手の中で最も華々しい活躍を見せているのは福田。フォーミュラ・ルノー2年目となった今年、公道レースのポーを制して4輪レース初優勝を果たしたことは既報のとおりだ。それ以外では第3戦の3位表彰台が最高位。福田は自身の成績に納得していないのだが、それでも周囲の評価は高い。今年Fルノーに上がった柳田は、11位が最上位と苦戦中。現地のコーディネーターを務めるワイロック・ウォング女史は「柳田君は、まだ実力を出し切っていない」と見ている。渡仏初年度でエルフ・キャンパスカップに参戦中の井上は、第3戦の7位が最上位。「新しい生活環境に慣れない面が、レースにも影響して……。自分に自信を持てることがひとつ見つかれば、状況は変わるはずだけど」と、ちょっと落ち込み気味だ。

セレクションレースに女性ドライバーが初挑戦!

今年のセレクションレース参加者の中に、女性ドライバーの姿があった。それは大阪からやってきた15歳、岩井亜加里選手。エルフ・スカラシップ史上、応募も含めて始めての女性ドライバーだという。まだ幼い表情なのだが、実は岩井選手は地元では有名な腕利き。今回は残念ながら決勝進出はならなかったが、これを機に全国の女性ドライバーも奮起してほしい。



初の女性チャレンジャー、15歳の岩井亜加里

「国際ドライバーになりたいのに海外へ出たがらないのはナゼ!?」

エルフ・スカラシップ・プログラム主宰
ダニエル・デマレ氏(ユニコ代表)インタビュー

このスカラシップを主催し、多大な費用を投じてドライバーを育成しているユニコ代表のダニエル・デマレ氏に、これまで4年間続けてきての感想を聞いてみた。

「僕が牧師さんだったら、10年にひとりF1で勝てるドライバーが見つかれば『神よ、感謝します!』とお祈りするところ。そんなに簡単には行かないよね(笑)。もしフランスでいい結果が出なくても、ドライバーには一生のいい思い出になるはず。でも、ウチはそれじゃ困るの!

僕たちはドライバーが持っているいいものを引き出して、2倍3倍にしてあげなきゃいけない。たたいてばかりでつぶしちゃったらダメ。その点、ウォングさん(現地コーディネーター)はうまい。言うべきところはバシッと言うし、伸ばすところはちゃんと伸ばせるから。16歳や17歳はまだ(精神的に)大人じゃないでしょ? 18歳でボチボチ、19、20歳になって、やっと自分の責任とかが分かってくる。今の福田サンはその点、100点満点で70点くらい。大事なスポンサーと同席して話をしている時、たまによそを向いちゃったりしている。そんな時はあとで怒るんだけど(笑)」

これまで今の若いドライバーたちの様子を見てきて、不満に感じる点もあるという。

「今の若い子たちは、外(海外)に出たがらないのね。それがやっと分かってきた。『F1に行きたいんです』って言うのに、国際ドライバーになろうとしないの。どうして?

フォーミュラ・ニッポンは海外でも高く評価されてるし、日本のF3もまずまず。でも、ヨーロッパからすれば遠すぎるの。メルセデスが若いドライバーを見に行こうと思ったら、ドイツとか隣のイギリスのF3で、日本までは来ないでしょ。

日本には欲しいものが何でもあるし、楽しいことがいっぱいある。F3でボチボチ速ければ、それでちゃんと食べられて、楽しくレースできる。でもそれじゃ、そこから上では勝負にならないの! F1チャンピオンになりたいなら、やっぱりヨーロッパでやる必要がある。生活のすべてをレースに捧げる、お坊さんのような暮らしだって我慢しなきゃ」



2輪では坂田和人選手らを世界へと誘い、成功させたユニコ代表のデマレ氏。『日本人にはF1でもチャンピオンを取れる力がある』と目を輝かせて語る



ミッションのローカルレースに出ている藤井も予選を制して注目された

赤沼幸史といった格上の全日本ドライバーに混じって出走した予選第1ヒートで、審査員をうならせる走りを見せたのだ。

スリップストリームが効き、オーバーテイクポイントが多い瑞浪は、抜きつ抜かれつの混戦になりやすいコース。激しいバトルのさなか、上村は何度もブレーキングで前車のインに滑り込み、鮮やかなパッシングを見せた。審査員から「いい突っ込みするね」と声が上がる。結果こそはスターティンググリッドと同じ位置の3着だったが、自分の力をアピールするという点で、それは着順以上に強い印象を残す走りだった。

上村は予選第2ヒートでは奮わず、ブービーの9着に終わった。それでも39名中10名の決勝進出者に選ばれたのは、第1ヒートのインパクトが強かったからだろう。

そしてウエットレースに変わった決勝の第1ヒート。現スカラシップ生の福田良と井上鑑孝がかき回し役として加わったレースで、4番グリッドからスタートした上村は、トップでのゴールに成功した。ただし上村の前方で、周回遅れになった井上と高崎保浩がバトルを展開したため、単独走行の上村はいささか影が薄くなってしまったのだが。

続く第2ヒートで上村は、競り合いの中でコントロールを乱して大きく遅れ、10着に終わった。その結果、上村は面接審査に進む3名には選ばれなかった。それでもこの経験は、上村に大きな自信を植えつけた。

6名もの"格下"が決勝に

「全日本ドライバーと同じマシンでレースができるので、自分がどれだけできるか楽しみでした。決勝の第1ヒートはすごく落ちついて走れたし、互角にできる手応えはつかめました。第2ヒートでダメだったことは、もちろん悔しいです。でもそれは、相手の方がうまかったということ。全日本の人たちは、ゴールまでの持っていき方がうまい。自分はまだ集中力が足りないと思います」

地方選手権で別の選手にチャンピオンが決まり、自分のベスト10入りが確定した今、上村はチームと話し合って最終戦の欠場を決めた。来年、4輪へ進むために少しでも賞金を取っておきたいからだ。テレビで見たF1の姿に憧れ、お金がない中学生の時に無料試乗会を見つけてカート初体験に行った上村は、本格的なレース活動の2年目で、未来へ向かう気持ちを確かなものとした。

全日本ドライバーに伍して光る走りを見せたのは、上村だけではない。やはり地方選手権に参戦中の高山歩は、落ちつき払った走りで予選の1ヒートを制し、審査員全員をうならせた。ミッションカートのローカルレースに出ている藤井誠暢も、見事に予選第1ヒートをトップでゴールした。参加39名中、全日本ドライバーは14名。だが決勝に残った10名の中には、全日本以外のドライバーが6名を占めていた。

全日本のトップドライバーたちは、格下のドライバーに大差を付けて当然という厳しい目で見られる。逆にローカルや地方戦のドライバーは、有名なドライバーに競り勝てば大きなアピールとなる。

これまで4回のセレクションレースで、全日本ドライバー以外の者が合格したことは、まだない。しかし、その可能性が大いにあることは間違いない。未来への確固たる意思と、誰にも負けない闘争心。それさえ持っていれば、格の差は乗り越えられるはずだ。

審査員はドライバーたちのどんなところをチェックしてる?

「審査が公正に行われていることを、ちゃんと見てもらおう」という審査員の意向で、今回はレースから面接まで、審査の様子を真横で見せてもらえた。

レースで審査員たちがチェックしていたのは、速さは当然として、いかに冷静に状況を見ているか、バトルの最中でもペースやマシンの姿勢に乱れがないか、といった点。コース逆走+ストレートのシケイン設置で行われたTTでは、ラインを見つける早さやブレーキングテクニックに注目が集まっていた。

面接で主に質問が出ていたのは、国籍の確認、生活やクラッシュの修理に要する出費の話など、必要事項の再確認といった意味合いのものがほとんどだった。それ以上に審査員たちが重視していたのは、自分の意欲をどれだけ堂々とアピールできるかという点だったようだ。

またヒートの合間には、パドックを見回って作業の積極性をしっかりチェックしていたことも付け加えておこう。



速さや着順以外だけでなく、審査員たちは走りのさまざまな要素をチェックしていた

RACE REPORT

全日本カート選手権
FSA第4戦／西地域第5戦

●8月22～23日●中山カートウェイ●主催：山陽スポーツランド●天候：晴●路面：ドライ
Photos/Kazuhisa Sawada Text/Kazuo Mizutani

**3戦ぶりに快晴の下で行われたFSAクラスの中山大会
ここでの彼には、誰もがお手上げだった。そう、今年も
津田浩次、中山を驚異の4連覇。いったいこの強さは何だ!**



前2戦のウエットレースで苦しんでいた④津田が、久しぶりのドライで本領発揮。文句なしの強さで快勝を遂げた



ルーキーの⑭高崎保浩が魅せた。スタートのミスでドン尻まで下がった後、ハイペースで7位奪取目前まで追い上げ、初ポイントを獲得

FSA CLASS

中山大会を驚異の4連覇
すべては津田のために!

シリーズ後半戦に入ったFSAクラスは、大きなアクシデントから始まった。2デイ制の大会初日に行われた予選第1ヒートの4周目、3位グループ先頭の松谷隆郎が姿勢を乱したところに高崎保浩が突っ込み、多重クラッシュが発生。転倒した松谷は鎖骨を骨折、この大会だけでなく3週間後の世界選手権まで欠場を余儀なくされてしまった。

コンディションは開幕戦以来のドライ。快晴の下、真夏の日差しに路面にはゴムがこってりと乗り、コース後半のテクニカルセクションのコントロールを難しくしていたことも事故の一因だったのだろう。

結局第1ヒートは、須崎善文がトップでゴール、TT一番時計の斉藤利治は2位に。その背後には、TTに失敗して8番グリッドにとどまった津田浩次の姿が迫っていた。ここ中山でのFSA戦を3年連続で制している津田が、徐々に牙をむき始めたのだ。

明けて決勝日の予選第2ヒート、津田は斉藤と須崎を序盤で料理してトップへ。津田の中山での強さを、昨年まで使っていたハッセ+チタンとコースとの相性に帰する声もあったが、コスミック+ボルテックスに替わった今年もその優位が揺らいでいないことを、津田は余裕の1位コールでアピールした。

そして決勝。2番グリッドからスタートした津田は、まずスタートで逆転された斉藤をゴリゴリと攻めて2位に。さらに「体力的にもキツいし、あまりバトルしたくなかった」と須崎の背後でじっくり様子を見た後、折り返し点をすぎた16周目の2コーナー進入で須崎のインを刺してパス。その後は徐々に須崎を引き離し、終わってみれば"この日のすべてが津田のためにあった"とも思えるような展開で、津田が中山戦4連覇を遂げた。

須崎は優勝は逃したものの、2位で96年最終戦以来の表彰台へ。斉藤はタイヤが消耗してからペースが落ち、5位まで後退。3位は鈴木慶祐との激しいバトルに競り勝った片岡龍也のものとなった。



勝てる速さを結果につなげられずにいた⑯須崎が、2位でようやく表彰台に

RESULT/FSA CLASS

エントリー：25台

決勝予選	No.	ドライバー(チーム)	シャシー／エンジン／タイヤ	タイムトライアル 順位／タイム	予選 1H	2H	総合
1	④	津田 浩次(ノバカートR)	コスミック・T2／ボルテックス・VR/C／BS	8/29"607	3	1	2
2	⑯	須崎 善文(T赤坂)	アルファ・SS20／ロータックス・DS-DR／BS	2/29"197	1	2	1
3	㉘	片岡 龍也(BRヤマハRT)	ヤマハ・WF-K／ロータックス・DS-DL／BS	7/29"523	5	3	4
4	⑮	鈴木 慶祐(RKCアルデックス)	ハッセ・ラクサー／チタン・RV1／BS	4/29"371	4	4	5
5	⑲	斉藤 利治(T Kali R)	CRG・ヘロン／CRG・SW97／BS	1/29"067	2	5	3
6	㉖	松田 次生(T Kali R)	CRG・ヘロン／CRG・SW97／BS	11/29"755	6	6	6
7	⑤	佐野 和志(パワーボールRT)	イタルコルセ・iT-2／イタルシステム・MV31／BS	14/29"887	11	8	9
8	⑭	高崎 保浩(Tナガオ)	イタルコルセ・iT-2／サエッタ・SV21／BS	5/29"463	20	12	13
9	⑥	大竹 時幸(シロキヤKC)	トニー・エクストリーム／ボルテックス・VR/C／DL	13/29"852	9	15	12
10	⑦	岡 孝志(T.K.S. R)	ビレル・R832／ボルテックス・VR/C／BS	6/29"506	23	16	19

RESULT/FA CLASS

エントリー：54台

決勝予選	No.	ドライバー(チーム)	シャシー／エンジン／タイヤ	タイムトライアル 順位／タイム	予選 1H	2H	総合
1	41	平中 克幸(Tアルファ)	ハットレス・エボリューション／ロータックス・DS-DL／BS	10/29"962	B2	B1	3
2	93	和田 浩二(TQ+T国光Jr)	BRM・MK7／ロータックス・DS-EL／BS	1/29"684	A1	A1	1
3	25	福山 隆一郎(プロリッサMS)	ハットレス・エボリューション／イタルシステム・MV21／BS	17/30"075	A6	A4	8
4	19	雪下 伸明(G.LYNX)	アルファ・SS20／サエッタ・SV21／BS	2/29"765	B1	B2	2
5	22	後藤 弘祐(Tヒーローズ)	ヤマハ・WF-K／イタルシステム・MV31／BS	26/30"200	B6	B5	9
6	21	笹岡 力(Tヒーローズ)	ヤマハ・WF-K／イタルシステム・MV31／BS	22/30"165	B4	B3	7
7	52	河上 哲也(KRS)	ビレル・T032／イタルシステム・MV21／BS	3/29"812	A3	A2	4
8	12	久保 誠(スコールカート)	テクノ・SS22／イタルシステム・MV31／BS	13/30"022	A2	A15	11
9	62	森谷 晃(ハラダKC)	トニー・エクストリーム／MRC・AKV95／BS	20/30"123	B7	B6	12
10	50	妹尾 俊郎(SUPER CREWS)	ビエッセ・スター／ロータックス・DS-EL／BS	25/30"174	A8	A10	15

RESULT/ICA CLASS

エントリー：50台

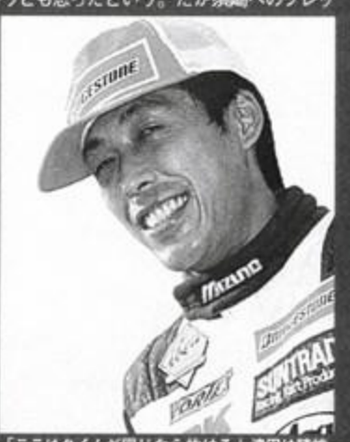
決勝予選	No.	ドライバー(チーム)	シャシー／エンジン／タイヤ	タイムトライアル 順位／タイム	予選 1H	2H	総合
1	11	栗田 裕紀(KC RALLY+TO)	アルファ・SS20／イタルシステム・ML22／DL	1/29"733	A1	A1	1
2	17	井上 寛之(T ENDLESS+GEMINI)	ビレル・R832／イタルシステム・ML31／DL	3/29"988	A2	A2	3
3	46	細田 宗範(T ENDLESS+GEMINI)	ヤマハ・WF-K／イタルシステム・ML22／DL	6/30"134	B1	B1	2
4	42	佐藤 誠(Tギャンブラー)	ハットレス・エボリューション／ロータックス・VM-E／DL	7/30"160	A5	A4	8
5	33	富永 健次(TナガオA)	トニー・エクストリーム／イタルシステム・ML22／DL	4/30"102	B2	B3	5
6	45	安田 裕謙(KCナガバラ)	ヤマハ・WF-K／ロータックス・VM-E／DL	2/29"754	B3	B2	4
7	16	今出 博之(ノバカートR)	ビレル・R832／イタルシステム・ML31／DL	12/30"303	B5	B4	9
8	18	林 三貴彦(ノバカートR)	フラートン・タイガー／イタルシステム・ML31／DL	18/30"476	B7	B5	10
9	62	堤 昇人(RT修平)	PCR・ジャガースプリント／ロータックス・VM-E／DL	36/30"809	B11	B7	14
10	15	繁江 浩治(ノバカートR)	マーリー・MK8／ボルテックス・VL95／DL	20/30"485	B8	B6	13

レースの焦点

津田の「中山無敵神話」のイメージがますます津田を強くする!?

津田浩次の中山での強さには、ただ驚くしかない。しかし実は、この「中山では津田が強い」というイメージこそ、津田の強さの秘訣ではないのだろうか。第1ヒートをトップでゴールした須崎善文は、津田が3位に上がってきたことを最も気にしていた。そこには津田のペースが速かったことだけでなく、「やっぱり津田さんが来た」というプレッシャーがあったはずだ。実は第2ヒートで津田は、決勝でイン側のグリッドに並ぶため、ここを2位で終わろうとも思ったという。だが須崎へのプレッシャーを倍加させるため、あえて抜きに出た。決勝後の須崎の「ドライバー負けです」という言葉が、その効き目を物語っている。

いいタイムで走る、一度抜いておく。そんな津田のひとつひとつのアピールが、ここ中山では相手に大きな心理的ダメージを与えるのだ。自分のイメージを武器に相手の恐怖心をあおり、津田は心理戦をも有利に展開した。この次の中山大会では、津田は今年以上に怖がられる存在になっているはずだ。



「ここはタイムが同じなら抜ける」。津田は精神的に余裕を持って中山戦に挑んでいた

FA CLASS

道産子・平中が歓喜の初優勝 和田の不運はいつまで続く……

FA西に新たなウイナーが誕生した。16歳の平中克幸だ。

和田浩二、雪下伸明に続く3番グリッドを獲得した平中は、決勝のオープニングラップで一気にトップへ。その背後にはこの日最速の男、TTトップからAグループの予選両ヒートを制した和田が貼り付いていた。



幸運にも助けられたが、#1平中がトップを守り切って初優勝を果たした

だが2周目、和田がコーナー立ち上がりで失速して3番手に後退。平中はこの幸運を生かして、和田が雪下を抜き返すまでの5周に約1・5秒のリードを稼ぎ出した。2番手に戻った和田は、その差を少しずつ削り取っていく。残り6周、トップ2台の間隔はコンマ4秒。いよいよ平中が追い詰められたかと思われた時、和田を不運が襲った。平中がかわしたばかりの周回遅れ2台が、和田の目の前でスピン。これで致命的な遅れを取った和田は、2位に甘んじるしかなかった。

平中は右手を高々と突き上げて、初優勝のチェッカーへ。「すごくうれしいです。終盤は体力もほとんどなくなってたし、ダメかと思いました」と平中。北海道に住む平中は、全日本デビューの今年、よりよいチーム体制を求めて西地域を戦場に選び、毎戦はるばる遠方への参戦を続けていた。その努力が、ついに報われた瞬間だった。

対して和田は、第2戦ではトップ争いの最中に接触、第4戦では2番グリッドから2周でリタイア。FA西でピカイチの速さは、未だそれにふさわしい結果を得ていない。

3位は福山隆一郎。終盤に雪下を下し、初の表彰台をつかみ取った。



シリーズ首位の22後藤は苦戦を5位につなげ、ポイントの積み上げに成功した



目前の勝利がまたも……。和田は今回も不運に泣く

ICA CLASS

全日本初挑戦の柴田が堂々の走りでデビューウイン

全日本デビュー戦にしてTTトップタイムをマークし、予選Aグループの2ヒートを独走で制した15歳の柴田裕紀は、決勝でもPPから発進すると、徐々にアドバンテージを広げていく。ひとり柴田を追い続けるのは、3番グリッドからスタートで2番手に上がったポイントリーダーの井上寛之。約1・5秒あった両者の間隔が急に縮まったのは、レースが残り3分の1を切ったところだった。井上の体力が尽き始めたのだ。

2台は周回遅れの集団を抜ける間にテールtoノーズへ。そして残り2周、ついに井上が2コーナーで柴田のインを刺した。だがホームコースでのレースに、柴田は新入生とは思えないほど冷静だった。「2コーナーなら入られても、立ち上がりでクロスをかけられることは分かっていた」と柴田。その言葉どおり、すかさず井上を刺し返した柴田が、見事なデビューウインを飾った。残念なのは、柴田が第6戦の参戦予定がないということだ。



#1井上の襲撃を冷静に一蹴。#11柴田が大いなる可能性を見せた

PADDOCK NEWS

ニューモデル、ニューマシンが続々とデビューを飾る

98シーズンも終盤に入った今回のレースは、ニューモデルやニューマシンが多数姿を見せていた。

目前に迫った発売をにらんで実戦投入されたのが、「コスミック・T2」の99モデル。FSAクラスで津田浩次が使用した。同じT2でも、メインフレームの曲げ位置が大きく後退するなど、98モデルからかなり大幅なモデルチェンジを受けている。その結果はレースレポートにもあるとおり、見事優勝。津田は「リヤのトラクションが良くて、すごくコントロールしやすい。ただFSAのタイヤだと、それが押し出しアンダーになって、タイムはいいけれどまだ理想の動きになっていない。他のクラスならすごくいいと思いますよ」とインプレッションしている。また同じFSAで「ビエッセ・シャドウ」の99モデルを樋口信之が持ち込んだが、今回はコンディションとのマッチングから使用されなかった。やはりFSAの杉山貴英は、今春登場した「トゥルーリ」をスペアシャシーとして持ってきた。ただし「柔らかいフレームだから、硬いタイヤならいいけれど、ハイグリップタイヤだとハネちゃう。雨になったら使います」とのことだった。

さらに「アロー・AX6」なるオーストラリア製のニューマシンが、FAとICAに1台ずつ登場。FAの高須博英は「まだゴムが乗った路面に合わせられていない」と、データ収集に没頭。ICAの徳岡幸司は「リヤまわりが固い印象。ブレーキがすごくしっかりしてる」と気に入った様子で、17位ゴールを果たした。



リヤのトラクションが高いコスミックT2の99モデル



柔らかめのトゥルーリは雨用のスペアに回された



データ収集が進むアローAX6は日本での発売も間近？

ICA優勝の柴田を筆頭にルーキー・若手が活躍を見せた

今回のレースでは、フレッシュなニューフェイスや若い（幼い？）ドライバーの活躍も目立った。その筆頭は、何といってもICAでデビューウインを遂げた柴田裕紀だろう。「やっぱり30周はキツかった」とは言うものの、舌つきも話す口調も15歳にしては実にしっかりしている。地元での全日本デビュー戦に、岡山テレビの撮影クルーが密着していたので、テレビで見た人もいるのでは？　またFAでは、ちっちゃい体で奮闘を続ける13歳の久保誠が、2度目の予選通過を果たし、8位に入賞して初のポイントゲット。ICAクラスにデビューした14歳の大森達也は、ポイント獲得目前の22位に終わったものの、予選Aグループの第1ヒートでは7位争いに加わる健闘を見せていた。



柴田は地方戦の参戦も今年から。第6戦は出ないというのが実に残念

YAMAHA KARTビッグサポートキャンペーン実施中!!

BIG SUPPORT CAMPAIGN

キャンペーン期間：'98.9月～'98.12月末日まで

さあ、今すぐお近くのヤマハ取扱いカートショップへ

ただいま、『YAMAHA KART ビッグサポート キャンペーン』を実施しています。
キャンペーン期間中に、全国のヤマハ取扱いカートショップ（キャンペーンポスター掲示店）で
ヤマハレーシングカートをお買い上げの皆さまに超お得なサービスがセットされています。

4.9%（実質年率）ヤマハカート低金利・

“乗ロープラン”、“走ロープラン”

期間中、ヤマハレーシングカート全機種を
実質年率4.9％の低金利ローンでご購入いただけます。

■内　容：キャンペーン期間中（'98年12月31日迄）、ヤマハカート取扱店でなおかつキャンペーンポスター掲示店において、ヤマハカートをお買い上げの方に、30万円以上の「ヤマハらくらくクレジット」を組まれた場合、実質年率4.9％の超低金利ローンを適用。

さらにWチャンス!!

超レアもの、ダブルでいただき!!
[25周年限定車＆G-SHOCK]

ヤマハカート（RC100）発売25周年を記念して、限定車（100台）が新登場。このマシンを購入された方、全員に『カシオG-SHOCK』をプレゼント。



RC100SD
25周年限定車
メーカー希望小売価格
¥349,000

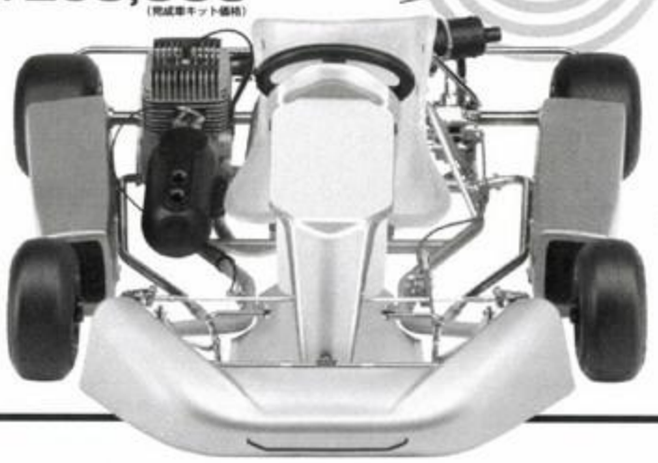
Newモデル Winforce TIAを購入して
サーキット走行優待チケットをゲット!!

ハイポテンシャル・コンプリートモデル『Winforce TIA』の新発売に合わせ、ユーザープレミアムがプラス！キャンペーン期間中に同モデル（完成車キット）をお買い上げの方全員に10,000円相当の「サーキット走行優待券」をプレゼント。

■チケット有効期間：'98年9月～'99年3月末日
■チケット使用可能サーキット：ヤマハ取扱いカートショップへお問い合わせ下さい。



Winforce TIA
メーカー希望小売価格
¥298,000
（完成車キット価格）



※写真は参考のため実車と異なる場合があります。

カートに関する情報はこちらまでアクセスを―

FAXサービス　FAXサービスでも詳しいご案内をしております。下記番号へ案内に従って操作しFAXから情報を取り出してください。
FAXサービス案内　■0120(876)560

ハガキ　パンフレットご希望の方は、ハガキにページ端の資料請求券を添付の上、住所・氏名・年齢・職業・電話番号を明記して下記までお送りください。
〒438-0025　静岡県磐田市新貝2500　ヤマハ発動機（株）H4特機事業部　国内営業室カート担当

インターネットでカート情報を集めよう・ホームページ
http://www.yamaha-motor.co.jp/kart/

ENJOY A KARTING LIFE !

レーシングカートは
あなたのモータースポーツです。

●ヤマハレーシングカートは運輸省の認定を受けていませんので、ナンバープレートを取得することはできません。●ヤマハレーシングカートは道路を走行できません。道路を走行しますと、道路交通法及び道路運送車両法の違反となります。●私道、社寺の境内、公園、海辺、堤防上、農道、林道など、いわゆる道路の形態を整えていないところでも人や車が自由に出入できるところは道路とみなされます。●走行場所には十分注意してください。

YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社

資料請求券
Kon 10/30

VICIC EVENT GUIDE

CP MINÉサーキット



'98AUTOBACS CUP全日本GT選手権シリーズ第6戦

CP MINÉ GT RACE

10.予選SAT 10▶決勝SUN 11

●ゲートオープン 7:00予定 ●決勝スタート 13:30予定(GT)

AUTOBACS GT 1998 SERIES

TICKET

入場料金	※中学生以下は入場無料
前売り券	大人／¥ 4,500(2日間有効)
決勝当日	大人／¥ 5,500
予選日	大人／¥ 2,500
駐車料金	
決勝日・予選日	4輪／¥1,000 2輪／¥500

前売発売所

チケットぴあ、ローソンチケット、ダイエーOMC、ポプラ(山口県・広島県)、日本自動車連盟(JAF)中国・九州各本支部、西日本地区有名プレイガイド、カーショップ

スポーツランドSUGO



'98AUTOBACS CUP全日本GT選手権シリーズ第7戦/'98全日本フォーミュラ3選手権シリーズ第10戦

SUGO GT &F3選手権レース

10.予選SAT 24▶決勝SUN 25

●ゲートオープン 8:00予定 ●決勝スタート 14:00予定(GT)

AUTOBACS GT 1998 SERIES

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

TICKET

入場料金	※中学生以下は入場無料
前売り券	大人／¥4,500(2日間有効)
前売りペアチケット	大人／¥8,500(2日間有効)
決勝当日	大人／¥5,500 高校生／¥2,500
予選日	大人／¥ 850 高校生／¥ 550
駐車料金	
決勝日	4輪／¥1,000 2輪／¥300
予選日	無料

前売発売所

チケットぴあ、丸井チケットぴあ、チケットセゾン、CNプレイガイド、ローソンチケット、ファミリーマート、サンクス、セブンイレブン(福島・宮城地区)、サークルK(青森・秋田・岩手)東北地区RTN加盟店

富士スピードウェイ



JTCC JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP



Super Taikyu

'98全日本ツーリングカー選手権シリーズ第7大会／スーパー耐久シリーズ'98第8戦

INTER TEC

11.予選SAT 7▶決勝SUN 8

●ゲートオープン
6:00予定
●決勝スタート
11:30予定(JTCC)
13:00予定(スーパー耐久)



ウルトラマンショー開催!
イベント協賛:オーツタイヤ株式会社
FALKENプロモーションキャラクター
「ウルトラマン」「快獣ブースカ」

©円谷プロ

TICKET

入場料金	※中学生以下は入場無料
前売り券	大人／¥ 5,250(2日間有効)
前売りペアチケット	大人／¥ 9,450(2日間有効)
前売りパドックパス	大人／¥15,000(2日間有効)

10/8(決勝)前売!

★前売りパドックラウンジチケット	大人／¥35,000
(2日間有効・パドックラウンジは決勝日のみ・70名様限定)	
★前売りグランドスタンドサロンチケット	大人／¥10,000
(2日間有効・グランドスタンドサロンは決勝日のみ・350名様限定)	
★印のチケットに関するお問い合わせは	☎03-3409-9613まで
決勝当日	大人／¥6,000
予選日	大人／¥3,000
駐車料金	
決勝日・予選日	4輪／¥1,000 2輪／¥500

前売発売所

チケットぴあ、丸井チケットぴあ、チケットセゾン、CNプレイガイド、ローソンチケット、ファミリーマート、サークルK、ampm、関東地区RTN加盟店

VICICクラブ員募集

ビクトリーサークルクラブ(VICIC)は、モータースポーツのマナーとルールを修得し、モータースポーツを楽しむクラブです。
只今クラブ員募集中!!お問い合わせは下記インフォメーションダイヤルまで。

株式会社日本モーターレーシングセンター
〒107-0062 東京都港区南青山7-8-1 小田急南青山ビル3F

インフォメーションダイヤル ☎ 03-3409-2365
営業時間 AM9:30～PM5:30(土、日を除く)

AD CONTENTS

㈱モービル石油	表2見開き
富士重工業㈱	P4
ZAP SPEED	P27
鈴鹿サーキットランド	P53
㈱ワークステーション	P77
㈱キープオン	P79
京都デザイン専門学校／東京科学デザイン専門学校	P95
ヤマハ発動機㈱	P106
㈱日本モーターレーシングセンター	P107
東京上野クリニック	P125
INTERGET	P126
興工業㈱	表3
トヨタ自動車㈱	表4

●広告に関するお問い合わせは☎ 03-5430-4441まで

NEXT ISSUE

レーシングオン No.279は 10月2日(金)発売です

次号予告……現地徹底取材 速報F1ルクセンブルクGP
フォーミュラ・ニッポン第8戦美祢/脇坂薫一インタビュー
全日本GT選手権第5戦もてぎ/NASCAR特集 ほか

FROM EDITORS

●夏休みを利用して温泉に入ってきた（安全オヤジ化。ここに完了）。知人から「あそこのお湯はいいよ」と言われた温泉は、クルマ一台がやっと通れるような深いブナ林を抜けて最後は歩いて山を降りていく、まさに秘湯と呼ばれるような場所だった。小屋に入り、山山を見ながらお湯に浸かってみるとこれまた最高で、ノボセつもしっかりと時間を掛けて堪能してきやした。憎しむらくは、諸々の事情で混浴の露天プロに入れなかったことかな？ オヤジ万歳!!（某有料道路でアオってきたB○W、私のクルマは2○0km／hでリミッターは効かんのだよ。あしからず。T太郎）

●バイト時代から約4年、実家に毎日通うようになってから芸能人を目撃する機会が増えた。目黒通りではキムタクを、神田神保町ではV6の岡田君を、三宿では飯島の直チャンを、渋いところでは世田谷公園で赤井英和を見たりした。そしてついこのあいだ、会社の近くのコンビニでビタミンウォーターのオネエちゃんと、その彼とうわさされる"兄"と遭遇。ばっと見変装してるんだけど、モード系専門学校の女の子みたいなカッコしてるから逆に目立っちゃう。あれならスッピンのほうがまだ気が付かれないような気がするんだけどなぁ。（某有料道路でアオってきたB○W、私のクルマは1○0km／hでリミッターが当たっちゃうんだよ。チキショー！ がの）

●ここ1週間くらい、すぅ～っとうちのベランダのフェンスにカマキリがいる。日によって50cmくらい移動していることはあるんだけど、ほとんど不動。たまに足をちょんちょんって突っついてみるんだけど、ちょっと避けるように足を動かすだけで移動はしない。雨の降った日もそこにいた。いったい何してるんだろう。（原姉）

●子供の時「三銃士」という映画を見て三銃士＆ダルタニャンに夢中になった時期があった。先日「仮面の男」を見たら、そこに登場する年とった銃士たちがめちゃくちゃカッコよくて、子供のころの情熱がよみがえっちゃいました。特にダルタニャンは、本来オジサマ好きじゃない私が圧倒されちゃうほどのカッコよさ（モサだけど）。それに比べてレオよ、おまえはこぶたモードに入っている場合なのか？ たのむ、レオよ、やせてくれ！（ステファニー山田）

●8月の末に休みを4日取って帰省。ついでに神岡校夫選手のショップ、プロジェクトKに寄る。今度18インチのマグネシウム鍛造ホイールというとんでもないものを作った神岡さんの依頼で写真を撮ってあげたんだけど、その写真の仕上がりが非常に不安だ。神岡さんによるとこのホイールは、実はプロドライブが今年からターマックイベントで履いている某社のホイールを製造しているのと同じころで作ったもので、もっと言えばモノ自体同じらしい。さすが我が富山は高岡コネクション。ディープなものがある。（いまひ）

●志賀昆虫物語 其の参

ある夏の暑い日、俺は勇気を奮い志賀昆虫のドアを押した。薄暗い店内には人気がなく、ひんやりとした、しかしやや湿り気を帯びた空気が漂っている「定休日だろうか？ でも、入り口に鍵が掛かっていないのはどういうことだろう……？ 背筋に寒いものを感じながら混乱してゆく俺の耳に、突然、老人の声が響く。「何か、お探しですか？」（続く）

（何も考えずに志賀昆虫シリーズを立ち上げてしまい、どう終わったらいいのか悩むPAPA。巣たして、其の四はあるのか？）

●毒物混入が流行っている。それに便乗した類似犯というバカも出ているが、揚げ句の果てには毒物の入ってる物を飲んだ、とか言って会社を休もうとか、保険金をもらおうとか考えちゃう正真正銘救いようのない大バカも登場する始末。そんな微笑ましいニュースが流れる度に、日本人って流行に弱くてバカだなぁと思う。とはいえそんなオイラも子供のころからスーパーカーだの、ヨーヨーだの、アディダスの3本線の入ったウインドブレーカーだの……、すべて一時期に漏れず通過してきてるんだけどね。（おバカなおさる）

●ツインリンクもてぎにある新しいコンセプトのレーシングマシン、サイドbyサイドの一般営業が始まった。レーシングカートには乗れない「気がしてしまう」というか、抵抗があるというような人間にとっては素晴らしい乗り物だと思う。すごく乗りやすいし、何しろ楽しい。エンジンなどの重量物がセンターに集中しているから、例え挙動が乱れても危なげな感じは全くないし。だからといって遅すぎてオモチャっぽいなどということもない。機会をつくって、ぜひ一度乗ってみてほしい。ホント、面白いんだから。（詳細は次号で 梅原康之）

STAFF

CHIEF EDITOR 梅原 康之
SENIOR EDITOR 今井 清和
EDITORIAL STAFF 原 一代
川喜田 研
田口 朋典
諫田等太郎
長野 正和
石原久仁子
CONTRIBUTING EDITORS 今宮 純
西山 平夫
大串 信
三田 正二
天野 雅彦
松本 浩明
水谷 一夫
STAFF PHOTOGRAPHER 佐藤 宏治
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS 二村 保
金子 博
澤田 賢志
ART DIRECTOR 西山 剛由
DESIGN STAFF 後藤 恵二
佐藤 直樹
宮地 存
三浦 信也
鵜毛 七重
小針あゆみ

編集委員 三好 正己

"レーシングオン" 10-2号 No.278
発行所：株式会社ニューズ出版
〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7（広告部・販売部）
〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F（編集部）
広 告 部 TEL：03-5430-4441 FACSIMILE：03-5486-4455
販 売 部 TEL：03-5430-4440 FACSIMILE：03-5430-4455
編 集 部 TEL：03-5430-4462 FACSIMILE：03-5433-8749
発行人：西ケ谷治男 編集人：梅原 康之
印刷：大日本印刷株式会社

"RACING ON"
10-2 1998 No.278 PUBLISHED 2 OCTOBER
PUBLISHED by "NEWs PUBLISHING Co.,INC"
2-4-7 MISHUKU,SETAGAYA-KU,
TOKYO 154-8575 JAPAN(ADVERTISING/SALES)
2-15-14-1F MISHUKU,SETAGAYA-KU,
TOKYO 154-8575 JAPAN(EDITORIAL)
ADVERTISING TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5486-4455
SALES TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
EDITORIAL TEL:03-5430-4462 FACSIMILE:03-5433-8749
PUBLISHER:HARUO NISHIGAYA
EDITOR:YASUYUKI UMEHARA
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co.,Ltd

●本誌中の記事、写真、イラスト等の無断転載、使用を禁じます

Present

Racing On

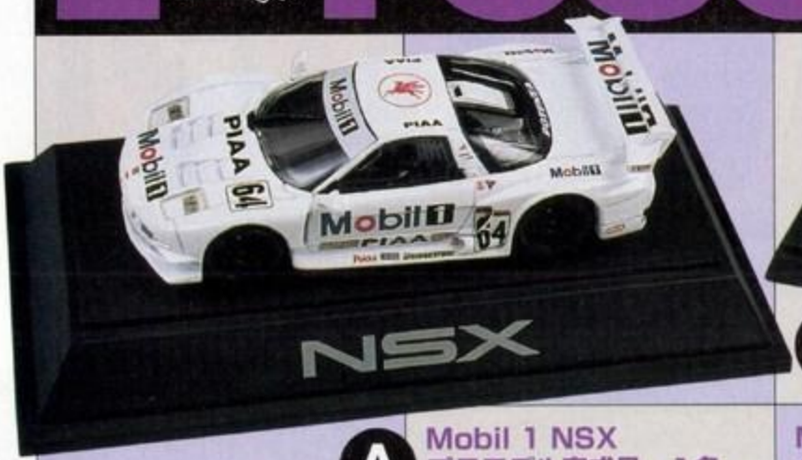
レーシングオンからあなたへ

市販品あり非売品あり貴重品ありオリジナル品あり
いろいろあるけど、すべてをあなたにプレゼント！

応募方法

官製はがきに左下の応募券を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望する賞品の番号と品名、今号で良かったと思う記事ふたつとその理由、つまらなかった記事ふたつとその理由、一番好きなレースカテゴリーとその理由を書いて下記まで。締め切りは10月2日の当日消印有効。当選者の発表は281号（10月30日発売）で行う予定です。たくさんの応募をお待ちしています。

〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F
レーシングオン編集部
278号プレゼント係



A

Mobil 1 NSX プラモデル完成品　1名

全日本GT選手権第4戦優勝記念プレゼント第1弾はプラモデルの完成品。1/24スケール。

提供／Mobil 1 Nakajima Racing



B

Mobil 1 NSX ダイキャストモデル　1名

全日本GT選手権第4戦優勝記念プレゼント第2弾は1/35スケールのダイキャストモデル。

提供／Mobil 1 Nakajima Racing

Mobil 1 NSX テレホンカード　10名

全日本GT選手権第4戦優勝記念プレゼント第5弾はオリジナルテレホンカード。

提供／Mobil 1 Nakajima Racing



C

Mobil 1 NSX プラモデル　3名

全日本GT選手権第4戦優勝記念プレゼント第3弾は1/24スケールのプラモデル（未製作）。

提供／Mobil 1 Nakajima Racing



D

Mobil 1 NSX サイン入り写真パネル　3名

全日本GT選手権第4戦優勝記念プレゼント第4弾はドライバーのサイン入り写真パネル。

提供／Mobil 1 Nakajima Racing

E



メルセデスCLK-LM Tシャツ　3名

同じくメルセデスCLK-LMがデザインされたTシャツを3名に。サイズはL。

提供／メルセデスベンツ



G

メルセデスCLK-LM ピンバッチ　3名

鈴鹿1000kmで1-2フィニッシュを果たしたメルセデスCLK-LM。シルバーアローがピンバッチになった。

提供／メルセデスベンツ





F

ジャックス ポロシャツ　3名

フォーミュラ・ニッポンなど国内レースで活躍するジャックスチームのポロシャツを3名に。サイズはL。

提供／ジャックス

H



【275号プレゼント当選者】
A：BTCCビデオPART1／宮城県・鈴木慶彦、埼玉県・源藤正巳、他3名　B：KODAKポスターセット／大阪府・別宮仁、宮城県・涼孝志、他8名　C：インポートチューニングカタログ／東京都・西村知香、他9名　D：WEDSSPORTドライバーセット／北海道・恵辻康浩、東京都・橋本義和、他1名　E：道上龍ヘルメット型ピンバッヂ／山口県・石原謙、静岡県・大田剛史、栃木県・堀木敏之、大分県・帆足雅也、鹿児島県・花園誠、他5名　F：kg/mmバイクスピークTシャツ／佐賀県・柳英樹、沖縄県・平田衛、他1名　G：kg/mmオリジナルTシャツ／富山県・由川順一、岡山県・満上晴彦、他1名（敬称略）

当選おめでとう！　発送は10月下旬の予定です

応募券 R' on 278号 プレゼント

Photos/Rose Sutton,Kenji Sawada,三菱自動車工業,Tom Coronel,Racing on

TOPICS FROM AROUND THE WORLD

WHAT'S UP?

編集部が総力を結集してかき集めたレース界のよもやま話はいかが？

ウワサには聞いてたけど実際スゲ〜シビアだったよ、のディーラーメカ選考会でした

おなじみ、ミツビシのディーラーメカニック選考会。これまではAPRC／WRCのランエボが題材だったわけですが、今回から対象をクロカンのUAEデザートチャレンジに変更。題材もパジェロに変わって心機一転というわけ。しかしね、これが実際スゲ〜審査が厳しいんだわ。参加者13名に対して審査員がOBを含めて20名だからね。結果発表でも「今年はドングリの背競べ状態」なんてキビシイ意見も出てきて、改めてこれは本当にマジメな企画なのねと思い知った次第（失礼しました）。てなわけで、選ばれた5名は10月末には砂漠へ出発。シノケン&彼らの活躍にご期待あれ。



97年の優勝車を使ったこれは20分間で各部の点検を行うものだ。観察力や整備能力のほか、他のスタッフとの協調性もチェックされる



選考を勝ち抜いた選手たち。彼らはフランスのソノートのスタッフと働くことになる。当日はPIAAの山本社長も訪れて彼らを激励

思いっ切り取り囲むようにして、時々ヒソヒソ話をしながら、しかしジーっと訓練中の選手を見守る審査陣。これがプレッシャーでなくて何？



サービスシミュレーションでは現行のパジェロ・エボも登場。シノケンがいきなり全開にしてくれて、ま〜飛ぶ飛ぶ。臨場感を盛り上げまくりです



審査員として訓練をチェックするシノケン&増岡浩のドライバー両名。その視線がオッカネェんだよな、これが



運命の結果発表だ。「レースクイーンの選考には慣れてるけど、男性を落とすのはまた違ったシビアさを感じます」とは山本社長の感想

アナタは富士山パワーを信じますか？

富士山に登って喜々としているのは、先日のGTで初優勝したトム・コロネル。なんでも「友達が遊びに来て、御殿場にいてもしょうがないから富士山に登ったんだ」とのこと。よくよく聞けば、前日の夜中に思いついてとりあえずの物だけ持って登った、ってのがスゴイ。山頂ではえも言われぬ気分で、思わず歌いまくってたらしいです。「オレは縁起とかは信じないけど、登った次の週にGTで勝っただろ。だからFポンの前にも登ろうと思って……」って、それは思いっ切り縁起を担いでいるんじゃあ？

友達と一緒に"ハイ、チーズ"なんですが、山頂に登った達成感&「何だか分かんないけどハイになった」状態で、顔が完全に緩み切ってますな



富士山に登る前からしてニッコニコのトム。この時は素手ですが、さすがのトムも寒さにはかなわず、途中でグローブを買ったらしいです





この他にもトムの詳しい情報を知りたい人は、http://www.coronel.nl までどうぞ

チャイルドプレーのチャッキー？実はマクラーレンのふたり……です

何をさて置いても目が行ってしまう、はっきりいって不気味なマクラーレンのウエアを着た人形が2体。マクラーレンがプラハでプロモーションした時の物なのですが、ふたり乗りマクラーレンやホッケーシャツを着て微笑むクルサードはまだいいけれども、人形だけは、似てない上にやっぱり怖い。まぁ、クルサードもクルサードで、あんまりスポーティーな格好が似合ってなくて結構笑えるんですけどね。でも、マクラーレンもこんな人形連れてきて本当にプロモーションになってるんでしょうか？ちょっと心配。



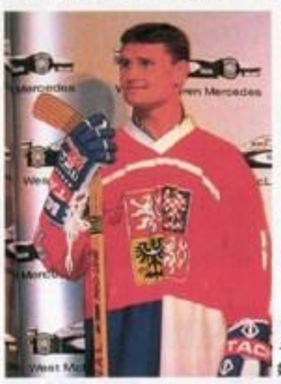
まるで映画のチャイルドプレーに出てくるチャッキーみたいですが、右がクルサードで左がハッキネンです……たぶん



このつえとももうすぐおさらば。しかし、いざお別れで悲しくなっちゃったりして？

世界にひとつのスペシャルづえを仙台の地で発見！

N1耐久仙台ラウンドで、日々レース復帰に向けてリハビリに励んでいるという砂子智彦選手を発見。しかしよーく見ると、なにやら松葉づえにスペシャルチューニングが施されているような。「いやー、メカニックに作ってもらっちゃって！　よくできてるでしょ」と相変わらず。実はこの裏側はGTバージョンになってます。「次のもてぎでは練習走行で走る予定。富士の耐久には完全復帰だね」。今回はチームも優勝するしいことずくめ。やっぱり砂子さんには笑顔が一番です。



う～ん、やっぱり見慣れている格好じゃないと、違和感がありありと


やっぱり乗りたいよな、ふたり乗りマクラーレン。鈴鹿に持って来てくんないかな～

F1ジャーナリスト界を圧巻するジャパニーズ・ウルトラコンビ参上

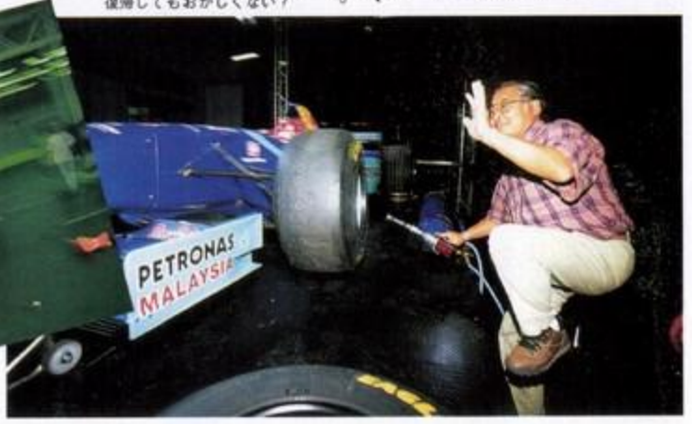
ドイツGPで開催された「レッドブルカートチャレンジ」でケンサワこと澤田賢志カメラマンと津川哲夫さんが大活躍。ケンサワはプレス30人、総勢250人が参加するカートの大会で見事3位でゴール（さすが以前のカート大会でシューマッハーが握手を求めてきた、世界でただひとりのカメラマン！）。その後で行われたタイヤ交換大会では、津川さんも昔の血がうずきまくって堂々の2位をゲットしたことは276号のコラムにもあったよね。世界のF1ワールドに名をとどろかせるこのふたり、まだまだその暴走は続きそうです。



スタート前から完璧に気合い入りまくってポーズを取るケンサワ。マジですよマジ



予選4番手スタートながら、しっかりと1台を抜いて3位でチェッカー。今までにも数々の優勝＆入賞経験アリ



タイヤ交換後に思わず手を上げてしまう、おちゃめな津川さん。トップとの差はたったのコンマ1秒。このまま現役復帰してもおかしくない？



ラインはしっかりとインをキープ。参加したプレスが30人で決勝に出られたのがケンサワだけ、ってのもサスガ

カメラマン最強のカートドライバーなのか、カートドライバー最強のカメラマンなのか？



WRCやAPRCはペースノートを信頼せねば走れない。逆に言えば、ペースノートにないことは起こってはならないのだ。その大前提を裏切られた藤本にとって、優勝できたことはせめてもの救いだった

崖っぷちからの生還

藤本吉郎、マレーシアを2年連続制覇 片岡良宏のリタイアで タイトル争いは最終戦に

今年のラリー・マレーシアはオーガナイズ上の問題がいくつも引き起こされてしまった そのあおりを受けた藤本と片岡は明暗を分け チャンピオン争いは最終戦に持ち越されることに

ペトロナス・ラリー・マレーシア
●アジア・パシフィック・ラリー選手権第4戦●9月4～9日●スタート／ゴール：クアラルンプール（マレーシア）
Photos & Text/Toshiyuki Iijima

WRCのワークスノミネートドライバーにはポイントを与えない新規定を導入した今年のAPRCは、初年度の篠塚建次郎以来10年ぶりに日本人王者を生み出そうとしている。

片岡良宏と藤本吉郎。片岡は篠塚が使っていたグループAのランサー・エボⅢを駆り、開幕戦タイで優勝、チャイナ、ニュージーランドと2番手のポイントを稼いできた。これに対して藤本は、タイではコースオフからリタイアを喫し、チャイナではワークスカスバル2台に次ぐ3位でAPRCの最高ポイントを稼いだものの、カローラWRCを投入したニュージーランドでは片岡に競り負け3番手に。その結果、藤本は18ポイントのハンデを背負い込んだ状態でマレーシアに乗り込んでいた。

いつもは思い切った走りを見せ、目標は優勝だけ、ライバルは藤本ではなく4大ワークス勢という片岡だが「ここは大切にいかないとね」と、らしくないコメント。一方の藤本は「優勝を狙う。片岡の前に僕がいなければチャンピオンの可能性がないのだから。マシンの調子はいいよ。雨が来てもマッドタイヤがあるし」と、言葉も歯切れがいい。

今大会29台の参加車のうち15台は日本人クルー。その中にはマレーシア初出場、そしてST-iクラブから初めてグループNのインプレッサで実戦を走る桜井幸彦もいた。

「このコース、意外にトップスピードも高いし、路面も良くない。初めてのナビと組むし、このコースに慣れている人とのハンデはある」

慣れている人とは、マレーシア国内戦にシリーズ参戦しているテインスポーツ・ジュニアチームの小西重幸と鎌田卓麻、それに地元マレーシアのペトロナスENOレーシングに所属し、プロトン・ウィラ4WDを駆る田口勝彦のことである。実際、このラリーに関する限り、桜井はこの3人に完全に引き離されてしまうことになるのだが。

いきなり不運に見舞われた藤本

9月4日午後9時、クアラルンプール市内の中心部、独立広場でのセレモニーとスタートには、なぜか大観衆が来てしまった。このマレーシアはラリー人気が意外なほど低く、スタートはほとんど関係者だけというのが常だったのだが。それでもゼッケン7の田嶋伸博のスタートあたりまではただの群集だったが、それ以降はフーリガンのような暴れ方をする連中が押し寄せ、出走車は彼らが手に持ったヘルメットなどでボコボコにされ、特に田嶋のチームメイトのバレノワゴンはノックアウト寸前の状態に。まさに史上最悪のスタートだった。幸い選手にケガ人は出なかったが、最初から荒れたラリーとなったのである。

そして翌朝午前7時にラリーは実際のスタートを切ったが、SS1でいきなり波乱が起こった。1号車の藤本がスタートから700mのところのクレスト（先の見えない丘）を6速全開、180km／h以上で越えたところへ、何と大型4WD車がコースを逆走して藤本に向かってきたのだ。絶対にあり得ない出来事だった。ブレーキングなど間に合わない。カローラWRCは4WD車のリヤタイヤ部分



慣れぬコースとナビ。桜井にとって今回は、勝負というより経験のために走ったラリーだったと言える



SS17のスタート早々、片岡の左リヤタイヤはリムだけに。それでも後のアグレッシブな走りは変わらなかったが、時間はシビアだった



海外ラリーの経験を重ねることはペースノートの作り方とその精度を自分なりに磨いていくこと。田口のそれは十分WRCレベルにあると言っていい



左ハンドル車でも問題なく乗りこなす小西。ただし今回は片岡と同じSS17の直角コーナーで視界を失って木に激突、リタイアを喫した



に激突。コース脇に止まった藤本車は左右両方のフロントサスペンションに大ダメージを受けて動けなくなってしまった。

その4WD車のドライバーは、あろうことかこの大会のFIAのオブザーバーであった。本来、ラリーが正常に行われていることを審査すべき人物がSSコースを逆走したのだ。その原因は、プランテーション内で行われるSSのコースに進入できないようにするコーステープが張られていなかったという主催者側のミスだった。これを受けて全参加者が集まり、「コースの安全が確保されるまで再スタートはできない」という文書が作られた。

このふたつめの大事件から4時間後、メカニックの懸命の作業の末に藤本車の修理も終わり、このコースを走り慣れたゼッケン8、プロトンのサラディ・マズランが先頭を走ることになって、ラリーはSS6から再開された。しかし優勝を狙うべき藤本は、あの事故のショックが尾を引いてペースを上げられないでいた。そして片岡と、ここだけは速い地元のプロトン使い、カラムジット・シンのふたりがトップ争いを繰り広げる。しかしシンは2度のパンクで遅れ、この日の後半になって復調し始めた藤本に片岡が24秒のリードを築いて第1レグは終了したのである。

立て続けに片岡を不運が襲った

「怖いのはパンク」と第2レグを前に語っていた片岡だったが、藤本が第1レグで衝突事故に遭ったSS1の再走のSS13で同じような目に遭っていた。ゴールから700mの地点で牛の大群を発見。その群れの切れ目を狙ってスローダウンしながら抜けようとしたが、中の1頭が片岡のエボⅢに突っ込んできたのだ。牛は左リヤに激突。ドアのへこみと少々のタイムロスで済んだのはラッキーだった。

しかし、その先のSS15では恐れていたパンクにスタート早々に見舞われてしまった。彼は残り20km近くをホイールのまま走らねばならず、1分40秒のロス。これで藤本がトップ、シンが2番手にそれぞれ上がり、片岡は3番手へと落とされた。

片岡の不運はこれで終わらなかった。SSも残り2カ所というところのSS17で、スタートから3kmほどの右コーナーに片岡はオーバーステア気味に進入。リヤから落ちたところが急坂の土手だったために脱出できず、あえなくこれでリタイアとなってしまったのだ。また、シンもバンクで5分のロスを喫したため、ラリー開始早々とんでもない目に遭わされた藤本が2位の田口に3分強の大差をつけて大会2連覇を決めることとなった。

「あのクラッシュから考えれば、勝てるとは思わなかった」と言う藤本はこれで片岡に2ポイント差をつけて逆転。チャンピオン争いはWRC併催の最終戦オーストラリアにもつれ込むこととなったのである。

RESULT/Round 4

・ルート：Leg1（9月4～5日）　クアラルンプール→クアラルンプール448.66km（SS×12＝191.32km）
Leg2（9月6日）　クアラルンプール→クアラルンプール265.51km（SS×8＝100.14km）

・上位10台

					タイム差
1	A8-1	①	藤本 吉郎／T.サーカム	トヨタ・カローラWRC	2°28'31"
2	N4-1	⑧	田口 勝彦／R.テオ	プロトン・ウィラ4WD	+3'17"
3	N4-2	⑨	S.マズラン／J.シン	プロトン・ウィラ4WD	+5'54"
4	A8-2	②	K.シン／A.オウ	プロトン・ウィラ4WD	+6'01"
5	N4-3	⑩	鎌田 卓麻／山口 国子	スバル・インプレッサWRX	+9'01"
6	N4-4	⑥	桜井 幸彦／J.ピケリ	スバル・インプレッサWRX	+9'07"
7	A7-1	⑦	田嶋 伸博／G.マクニール	スズキ・バレノ	+10'58"
8	N4-5	⑮	J.ロウ／S-Y.コーン	プロトン・ウィラ4WD	+12'37"
9	N4-6	⑲	河野 知二／河野 恵	スバル・フォレスター	+18'30"
10	N4-7	⑱	富安 敏照／T.テー	ミツビシ・ランサー・エボリューションⅢ	+18'58"

・主なリタイア

1	A8	⑭	片岡 良宏／林 晋	ミツビシ・ランサー・エボリューションⅢ	SS17 コースアウト
2	N4	⑤	小西 重幸／中原 祥雅	スバル・インプレッサWRX	SS17 クラッシュ

POINT STANDING DRIVERS

1	藤本 吉郎	52
2	片岡 良宏	50
3	田口 勝彦	23
4	K.シン	22
5	T.ラドストローム	20
6	小西 重幸	15
7	N.ルー	12
7	S.マズラン	12
8	G.アーギル	10
8	M.ゲスト	10
8	Y-K.ウオン	10

リスクある4速か 安全な3速か



ダンブレック独走で今季7勝目 3速か、4速か。S字で見えた 外人勢と日本勢のひとつの違い

既にタイトルを手中にしたダンブレックが ここ仙台でも独走優勝を飾り、7勝目をマーク その強さの直接的な原因ではないにせよ S字での走りから感じられた外国人の力量とは

Text/Racing on Photos/Shoichi Sudoh,Hiroharu Sato

全日本フォーミュラ3選手権シリーズ第9戦
●全日本F3選手権シリーズ第9戦●9月5~6日●仙台ハイランドレースウェイ
●主催：VICIC、奥州VICIC●天候：曇り●観客：1万1700人

土曜日の公式予選では、前日までワイドトラック仕様で走行していたピーター・ダンブレックが、予選前夜にナローに戻したことによる出遅れを期待する他チームの予想を裏切りトップを奪った。ただひとり1分42秒台をマークしてポールをつかんだのだ。

館信吾、加藤寛規、ダレン・マニングによる0・1秒差にひしめいた2番手争いはし烈を極めたが、終盤加藤がふんばって2位、フリー走行でトップだった館は「慎重にいきすぎた」と3位。ただ1台ワイドトラック仕様のマシンを駆り、「1コーナーでスライドさせてしまったが、それがなければ……」というマニングが4位。「フロントの入りがやや悪かったが、自分なりに頑張れた」という金石年弘が5位、「思いのほかコースは悪くなかった」という谷川達也が6位となった。

しかし、金石も交えた3人でマカオGPへの最後の優先出場権を争う伊藤大輔はまさかの14位、松田次生は16位に沈んだ。伊藤は練習走行で赤旗にリズムを崩され、松田は木曜日はワイドトラック、金曜からはナローに戻すなど明らかに苦戦を強いられていた。



スタートで出遅れたものの、10周目の1コーナーで⑱マニングの前に出た⑦館。かわされたマニングもさらに応戦を試みたが、この後の館のペースにはついて行けなかった

4速は難しいが乗りやすい

この予選中のS字コーナーでのダンブレックの走りは、他に比べて非常にスムーズだった。セッション終了後にたずねると「あそこは4速で走っているからだ」という。多くのドライバーは3速で、ダンブレックは4速でS字を走っていたのだ。3速で進入した場合、S字区間でのアクセル操作によって、ややぎくしゃくしたマシンの動きが見えていた。それでダンブレックの走りが際立ってスムーズに見えたのだろう。

トムスの山田エンジニアによれば、「S字を4速で走るのは乗りやすいからみたいです。3速の方がS字区間ではエンジンブレーキの掛かり方が強くなり、ぎくしゃくしてしまう分、S字を抜けた先の登り区間ではしっかりした駆動がリヤに伝わり、マシンが安定する。ミスがあってもアクセルを戻せばエンジンブレーキもちゃんと効く。安全といえば安全です。4速で走るのは、S字区間でアクセル操作をしてもぎくしゃくしないから乗りやすい。その分S字の後の登り区間では3速よりは4速の方がマシンは不安定になる。3速も4速も区間タイムは変わりませんが」という。

日本人ドライバーでもS字を4速で走ることは当然できるだろう。しかし約100km、24周のレース距離を通じて考えた場合、ミスなく最後まで走り切れるかとなると、日本人勢の中では限られた少数にしかできないことかもしれない。そう考えるとS字の先で安定して立ち上がれ、乗っているフィーリングもいい3速を使うのも分かる。それぞれのエンジンの持つ特性も関係しているかもしれない。タイムが同じなのだからどちらでもいい話なのかもしれないが、同じくマニングも「乗りやすいからあそこは4速だよ。他のみんなは違うのかい？」とコメントしたことを考えると、タイムに表れない外国人ドライバーの力量の奥深さを感じずにはいられなかった。

外国人勢の1-2を阻止した館

夜間に降った雨が気になったが、決勝前にはほぼ路面は乾き、全車スリックを装着。

グリーンランプが点灯し、スタート。上位陣ではマニングの加速が鋭い。1コーナーへの進入で加藤、館をかわして2番手に上がった。しかし、バックストレッチからS字への進入時では、既にダンブレックとは0・4秒ほどの差が。その後方では早くも館が加藤のインを突き、S字で3番手に返り咲く。

1周目が終わり、トップのダンブレックがストレートに戻ってきた時には、マニングとの差は1秒以上開いており、既にレースは彼のものとなっていた。マニングの約2秒後方に館がつけ、以下加藤、金石、セバスチャン・マルティーノ、谷川が続く。

「リヤがスライドしてペースが上げられなかった」という2位のマニングに館が襲いかかる。4周目には0・4秒差に詰め寄った館だったが、マニングも簡単にパスさせるはずもなく、山側ではかなり激しいバトルが展開されていた。抜きどころの少ない仙台では、このまま外国人勢の1-2かとも思われたが、



「加藤さんにうまくリズムを崩されてしまった」という⑨金石は5位。「オーバーであれが精いっぱい」という⑦加藤は4位に終わった



14位に終わった㉗伊藤。マカオ出場は微妙に？



ダンブレックはこれで4連勝。ポールtoウインで7勝目を手に入れた



スタート直後の1コーナー。①ダンブレックの背後には②加藤と⑱マニングが。直後にマニングが2番手に

10周目の1コーナーでついに舘がマニングをかわして2位へ。だが、その時ダンブレックとは既に5秒以上の差があった。終盤にかけて舘がプッシュしたものの、結局その差は4秒を切ることはなく、ダンブレックが今季7勝目を挙げ、舘は4度目の2位となった。

4～6位争いを展開していた加藤、金石、マルティーノら集団は、オーバーステアに苦しむ加藤がペースに勝る金石を必死で抑える展開となったため、中盤以降ややペースの落ちたマニングはそのまま3位フィニッシュ。今季初めてHKS勢にポイントと表彰台をもたらした。また、結局集団は順位を入れ換えることなく4位加藤、5位金石、6位マルティーノとなり、マカオ出場権を争っていた伊藤、松田がノーポイントに終わったものの、残念ながら金石は2ポイントしか追加できず一歩及ばなかった。そして、同ポイントで並んでいた伊藤と松田は、最上位で優勝のある松田がマカオ出場権をつかんだようだ。

●

なお、レース終了後パドックで片付けをしていたあるチームのスタッフが、誤ってトラックの昇降式リヤゲート（高さ約2m）から転落、負傷するというアクシデントが起こったが、この際呼びに行ったドクターがなかなか現場に到着しないという不手際があった。原因は救急車のバッテリー上がり……。結局他のスタッフがバイクでドクターを迎えに行って事なきを得たが、既にスーパー耐久がスタートしレース中であったことを考えると、初期救急の重要性が叫ばれている昨今、憤りを通り越して情けなくなる話だ。

今はレース3日後に無事退院したというそのスタッフの一日も早い回復を祈りたい。



ダンブレック&舘によるトムスの1-2は3度目。マニングは来日2戦目で表彰台に

TOP3 DRIVERS COMMENTS ●トップ3ドライバー・コメント

●優勝/①ピーター・ダンブレック

「金曜日までワイドトラック仕様で走って、土曜日にナローに戻したけれど、それは自分でも試したかったし、チームの来年のデータにもなるからね。どちらもタイム的にはほとんど変わらなかった。レースではいいスタートが切れてギャップを築けた。信吾が来てから少しプッシュしたけれど、いい週末になったよ」

●2位/⑦舘 信吾

「ずっと好調で、土曜の朝のフリー走行でトップを獲れたのに、予選では大事にいきすぎて攻め切れなかった。スタートでは少しホイールスピンをさせてしまい、出遅れてしまった。マニングはなかなか抜きづらかったが、最終からうまく合わせて前に出られた。ペースが良かっただけに、予選とスタートが悔やまれた」

●3位/⑱ダレン・マニング

「仙台はスリッピーでバンピーだけれど、僕のドライビングによく合っているコースだった。新しいHKSエンジンは全域でトルクが向上していた。決勝ではいいスタートが切れて2位に上がったけれど、残念ながらピーターには追いつけなかった。最終戦ではさらに新しいスペックのエンジンになるから期待しているよ」

RESULT/Round 9

・4.0296km×24周＝96.71km　予選出走20台・決勝出走20台・完走18台

順位	No.	ドライバー	車名	マシン／チューナー／エンジン	周回数	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	①	P.ダンブレック	TOM'S TOBI F398	ダラーラF398／トムス／トヨタ　トムス3S-GE	24周	41'50"747	1'43"491	1/1'42"779
2	⑦	舘　信吾	TOM'S ESSO F398	ダラーラF398／トムス／トヨタ　トムス3S-GE	24周	41'54"773	1'43"546	3/1'43"270
3	⑱	D.マニング	イエローハット397HKS	ダラーラF397／HKS／HKS三菱4G93	24周	42'05"359	1'43"968	4/1'43"291
4	②	加藤　寛規	ファイテックス戸田無限本田	ダラーラF398／戸田レーシング／無限MF204B	24周	42'10"550	1'44"057	2/1'43"182
5	⑨	金石　年弘	ARTA ダラーラ 無限	ダラーラF398／無限／MF204B	24周	42'11"040	1'44"296	5/1'43"432
6	④	S.マルティーノ	TEC ARTトリイ東名	ダラーラF397改／トリイレーシング／トヨタ　トムス3S-GE	24周	42'11"592	1'44"385	8/1'43"766
7	⑨	谷川　達也	ThreeBond	ダラーラF397／トムス／トヨタ　トムス3S-GE	24周	42'12"577	1'44"364	6/1'43"615
8	⑧	藤原　靖久	TOM'S ESSO F398	ダラーラF398／トムス／トヨタ　トムス3S-GE	24周	42'17"141	1'44"504	9/1'43"812
9	⑱	R.デルフラー	マツモトキヨシ MKダラーラ	ダラーラF397／トリイレーシング／トヨタ　トムス3S-GE	24周	42'19"270	1'44"868	10/1'43"955
10	⑪	荒　聖治	セントラルパークダラーラ	ダラーラF397／トムス／トヨタ　トムス3S-GE	24周	42'19"898	1'44"755	11/1'43"976
11	⑫	黒澤　治樹	ライアンレーシング無限本田	ダラーラF397／戸田レーシング／無限MF204B	24周	42'24"459	1'44"571	7/1'43"751
12	㉕	長島　正興	ナンシンメガネスーパーF397	ダラーラF397／トムス／トヨタ　トムス3S-GE	24周	42'24"900	1'44"680	12/1'44"068
13	⑤	高木　真一	REVO T-REX/397	ダラーラF397／トムス／トヨタ　トムス3S-GE	24周	42'33"653	1'45"658	13/1'44"090
14	㉗	伊藤　大輔	ホンダスキル F397無限	ダラーラF397／戸田レーシング／無限MF204B	24周	42'37"025	1'45"693	14/1'44"186
15	㉝	R.ビルタネン	5ZIGEN・DALLARA	ダラーラF396／トムス／トヨタ　トムス3S-GE	24周	42'38"948	1'45"577	17/1'44"493
16	㉟	五味　康隆	美香実業MARTINI	マルティニMK73/98／トムス／トヨタ　トムス3S-GE	24周	42'39"720	1'45"411	19/1'44"790
17	⑥	松浦　佑亮	DALLARA398無限	ダラーラF398／無限／無限MF204B	24周	42'42"997	1'45"646	15/1'44"255
18	㊽	松田　次生	SRS-F スカラシップ	ダラーラF397／無限／無限MF204B	24周	43'20"008	1'45"149	16/1'44"320
	㊾	富澤　勝	MAEJIMA F397	ダラーラF397／トリイレーシング／トヨタ　トムス3S-GE	12周	スピン	1'45"588	18/1'44"534
	㊿	千田　富之	阪急交通社F3	ダラーラF397／HKS／HKS三菱4G93	9周	スピン	1'48"071	20/1'46"597

・優勝スピード：138.541km/h
・最速ラップ：P.ダンブレック（ダラーラF398／トムス／トムス3S-GE）　1'43"491　140.172km/h
※NEXT ROUND：第10戦　10月25日　スポーツランドSUGO

POINT STANDING DRIVERS

1	P.ダンブレック	73
2	加藤　寛規	37
3	舘　信吾	37
4	松田　次生	17
5	伊藤　大輔	17
6	金石　年弘	15
7	高木　真一	6
8	谷川　達也	5
9	D.マニング	4
10	R.ビルタネン	3
11	R.デフルラー	3
11	黒澤　治樹	3
13	平野　功	2
14	S.マルティーノ	2
15	藤原　靖久	1

この一瞬に賭けてました

ピットストップのタイミングとタイヤ選択が的中 プリンス東京GT-Rが1年半ぶりの勝利

ハイランド・スーパー耐久レース大会
●スーパー耐久シリーズ第6戦●9月5～6日●仙台ハイランドレースウェイ●天候：雨時々曇り●コース：ウエット
●観客：3万1300人●主催：VICIC、奥州VICIC



雨はいつ降り出してもおかしくない状態だった。雨に見舞われやすい仙台ハイランドだけに、レインタイヤの準備はどのチームでもしていたはずだ。マシンがグリッドに並べられた段階でほんの少しコースは湿ったものの、それも間もなく上がっただけに、ドライコンディションが保たれるものと予想された。

ところが、レース中盤に差し掛かろうというころに再び降り始めた雨は、意に反して絶えず勢いが変化し、各チームのレインへのタイヤ交換の決意を鈍らせることに。さらにルーティンのピットストップまで絡んできて、一層そのタイミングは難しいものとなった。

3台のスカイラインGT-Rは、39周目に粕谷俊二／見崎清志の日産アルティアダンロップGT-R、46周目に横島久／竹内浩典の日産プリンス千葉GT-Rファルケン、52周目に福山英朗／木下隆之のプリンス東京フジツボGT-Rの順でピットに。それぞれの選択は順に、無交換、フロントの2本のみスリックに交換、4本ともレインに交換と、全く異なる判断だった。そして、振り下ろされたダイスには終盤のヘビーレインの目が……。

勝利の女神はプリンス東京に

今回、もし最後までドライコンディションが保たれていたならアルティアの圧勝となっていたかもしれない。予選ではプリンス千葉にさえコンマ7秒の差をつけ、なおかつタイヤのライフにも、何の不安もなかったという。

「ここまでは良いんです、いつも。だけど、決勝では何が起こるか分からないですからね。それで僕ら、何度涙をのんだことか」と、今季4度目のポールを決めても粕谷の表情に安堵の様子はない。しかも、その予想はまたしても現実のものとなってしまう。

セミウエット状態のレースをリードしたのは、プリンス千葉だ。10周目に横島が見崎からトップの座を奪い取り、竹内に約20秒のマージンを授けてバトンタッチ。そこまでは予想どおり、いや予想以上の展開だったはずだ。だがその直後、にわかに勢いを増した雨が彼らの期待を打ち砕いた。

プリンス東京には願ってもない展開だった
霧雨に湿り始めたコースをスリックでの走行というタイヤ性能差が出にくい条件に加えピットインのタイミングとタイヤ選択も的中
黄色いGT-Rが久しぶりに勝利を手にした

Photos/Hiroharu Sato Text/Naoyuki Hata



セミウエットとも言い切れない路面状態。タイヤはスリックのまま。この難しいコンディションの中で横島は見崎を果敢に追い落としたが、しかしその後の天候の変化はプリンス千葉には味方しなかった



前回の十勝24時間では、通常のシリーズ戦の長さではネックにならない部分がさすがに悲鳴を上げたが、走行距離が320km弱と通常より短い今回は全く問題なし。またもクラス2位以下を周回遅れにしてしまった



昨年のカストロール・セリカを使うエボックJセリカ。プーマには敗れたが、2位は現状ベストか



4戦目のカストロール・セリカは初陣以来の表彰台。エスペリアはまだ熟成に時間がかかりそう



チーム国光には本当に運がない。十勝でのエンジンブローに続き、今回はトップ走行中にリタイア



天候を味方につけた西垣内／渡辺組。とはいえ実力でドライダー・シビックを制しての勝利だった

それまでの展開はむしろマイペース。2台のバトルに関しても「勝手にやってちょうだいよ」とばかりに静観を決めていたプリンス東京GT-Rが好機をつかみ取った。まるでそうなることを知っていたかのように、ギリギリまでタイミングを遅らせて雨が強まり出したころに福山から木下へ交代し、同時に迷うことなくレインタイヤへスイッチ。

この後、プリンス千葉もアルティアもレインタイヤに交換するが、もはやプリンス東京は届きようのないところまで逃げ込んでいた。「運も良かったけど、それよりも良かったのはチームの判断。これには大いに感謝したいね」と福山。松葉杖をつきながらサーキットを訪れた砂子智彦の見守る中、久々に挙げた勝利だった。

バルサー初の1-2フィニッシュ

一方、クラス2は予選でこそ山路慎一／井尻薫のエボックJセリカが僅差でトップを奪取。しかし決勝が始まると中谷明彦／小幡栄の三菱プーマランサーエボVが1コーナーで早くも定位置をゲットしていた。スタート前に「接戦になってお客さんは喜んでくれるんじゃないの」と小幡は語っていたが、実際に演じられたのは、いつもどおりの"プーマ・パターン"。後続の追従を最初から最後まで許さず、今季3勝目をマークする。エボックJセリカは終盤、フロントウインドウの曇りに井尻が悩まされるも2位に。3位には併催されたF3に専念の部信吾のピンチヒッター藤田孝博がその任を果たし、村尾真吾とともにカストロールMONZAセリカを表彰台へと導くこととなった。

クラス4では思いがけぬ波乱が起こる。これまで無敵の快進撃を続けてきた山本泰吉／辻本聡のギャザズ・ドライダー・シビックが、2番手を走行中にエンジントラブルでリタイアしてしまったのだ。

「どうせ勝つなら（山本組が）残っていてくれた方がもっと気分良かったね」と語るのは5ZIGENバルサーの西垣内正義。予選は2番手だったが、辻本を3周目にかわした後は一気に独走態勢に持ち込んでの勝利だった。



雨でもマジョーラカラーが目立つシグナルシビック。EK4で奮闘する彼らにとっては待望の表彰台



ドライで行われた予選ではクラス10番手に沈んだファルケン★パルサー。桂、菊地ともに浮かぬ表情だったが、荒れた天候の中でいつの間にか2位まで浮上。本当にしぶとい



コーナーで追いついた5ZIGENシビックがドライダー号に軽く追突。幸いここでは大事には至らず

「ふたりとも雨は得意だし、またパルサーの弱点もそのおかげでカバーできたんだと思う。それとタイヤチョイスも最高だったね」とは渡辺明。彼らは第3戦鈴鹿以来の勝利を総合7位で飾ることとなった。

2位は予選10番手から大逆襲を果たした桂伸一／菊地靖のファルケン★パルサーが獲得。「僕らは5ZIGENより4周早くピットに入ったんだけど、そのおかげでちょうどレインタイヤが効くころ（雨が強まったころ）にいい温度になってくれたみたい」と桂。その結果、初めてパルサーによる1-2フィニッシュが達成された。

HOKUTO、6連勝で王座決定

「ついてないですね。僕らがピットに入って間もなく雨が強くなるなんて。もちろんタイヤは溝つきに替えたけど、A032R（ヨコハマのインターミディエイト）だったし。天は我らに味方せず、って感じですね」とは、バービーズスワローインテグラを駆る大橋正澄のコメントだ。嘆くのも無理はない。今回は大橋のホームコースでの開催とあって、予選から好調ぶりを示してトップタイムもマーク。決勝でも1分以上のマージンを築き上げて中谷誠志につないだ直後に、天候が急変したからだ。しかし、実際には逆の表現を取るべきだろう。天が味方したのは、井田雅彦／磯田尚孝のHOKUTO RacingDC2の方にだったと。それも圧倒的に。



HOKUTOに突出した速さがあるわけではない。しかし、どのレースでもスルスルと順位を上げて勝利をさらっていく。これもまた“強さ”か

ここまで無傷の5連勝。既に年間最多勝と連勝の記録に並んでいた井田と磯田は、同時にV2にも王手をかけていた。予選は2番手だが、それも納得の展開という。磯田は言う。「アドバンを履く他のチームさんはもっと柔らかいタイヤを選んだようですが、ウチはあえてそれより硬めのタイヤを選んだんです。というのも、最近続いた大雨のせいなんでしょうかね、路面の状態が今までと全然変わっていてタイヤの磨耗が予想以上に早いんです。決勝では僕ができるだけ引っ張れるよう、こういう選択にしました。まぁ、トップは地元の方ですし、今回勝つのは難しいかもしれませんね。だけど、記録のことはかなり意識してますよ。たとえどんな展開になろうと、やっぱり勝ちにはいきます。チャンピオンも早く決めれば、残りのレースはかなり楽になりますからね」と。

しかし、前述のとおり決勝の序盤はHOKUTOにとって決して楽な展開ではなかった。「抜かれるばっかりで、僕は全然楽しくなかった（笑）」とレース後に磯田が語っていたように、タイヤ選択の慎重策がウエット路面では裏目に出てしまったからだ。ただし、バービーズとの差は総合でこそ大きな開きはあったがクラスではしっかり3番手にとどまっていたことが、逆転の機会を生み出した。

タイヤ交換のタイミングにも恵まれ、ペースを上げていった井田の前にいたのは、山野哲也が50周目まで交代を遅らせたTKインテグラのみ。それも西翼がハイドロプレーニングでコースアウトしてしまうと、もはや敵は存在しなかった。かくして井田と磯田の2年連続の王座は、ふたつの新記録達成という花を添えて達成された。（はた☆なおゆき）

耐久レースの王道を行くような戦いを続けるHOKUTO。実力伯仲のクラス3での6連勝はまさにお見事

RESULT/Round 6

4.029Km×80周＝322.368Km　予選出走33台・決勝出走33台・完走30台

順位	クラス	No.	ドライバー	車名	型式	タイヤ	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	1-1	23	福山 英朗／木下 隆之	プリンス東京フジツボ・GT-R	BCNR33	TY	80周	2'54'43"031	1-3/1'56"312
2	1-2	①	和谷 俊二／見崎 清志	日産アルティアダンロップGTR	BCNR33	DL	80周	2'54'56"515	1-1/1'53"555
3	1-3	32	横島 久／竹内 浩典	日産プリンス千葉GTRファルケン	BCNR33	FK	80周	2'55'05"793	1-2/1'54"227
4	2-1	11	中谷 明彦／小幡 栄	ミツビシプーマランサーエボV	CP9A	YO	79周	2'55'20"697	2-2/1'58"378
5	2-2	27	山路 慎一／井尻 薫	EPOCHJトムスセリカ	ST205	YO	78周	2'55'36"696	2-1/1'58"354
6	2-3	36	村尾 眞吾／藤田 孝博	カストロールMONZAセリカ	ST205	YO	77周	2'54'54"389	2-3/1'58"839
7	4-1	62	西垣内正義／渡辺 明	5ZIGEN PULSAR	JN15	DL	77周	2'55'03"977	4-2/2'02"985
8	2-4	33	村松 康生／三好 正己	カストロール・サイコモスエボV	CP9A	DL	77周	2'56'29"878	2-4/1'59"227
9	4-2	87	桂 伸一／菊池 靖	FALKEN★パルサー	JN15	FK	77周	2'57'11"233	4-10/2'04"200
10	2-5	20	伊藤 勝一／細野 智行／小川日出生	RSオガワADVANランサー	CP9A	YO	76周	2'55'45"434	2-5/2'00"408
11	3-1	39	井田 雅彦／磯田 尚孝	HOKUTO Racing DC2	DC2	YO	76周	2'55'46"987	3-2/2'03"156
12	3-2	28	中谷 誠志／大橋 正澄	バービーズスワローインテグラ	DC2	YO	76周	2'56'04"089	3-1/2'02"458
13	2-6	38	雨宮 栄城／鈴木 学	エスペリアV-OPTセリカ	ST205	DL	75周	2'54'49"143	2-9/2'01"978
14	2-7	21	牧口 規雄／志村 久	WAKO'S BMW M3	E36	YO	75周	2'55'20"265	2-8/2'01"331
15	4-3	55	福田よしのぶ／萬雲 悟明	EXEDYシグナルシビック	EK4	DL	75周	2'55'31"283	4-5/2'03"459
16	2-8	29	川口 法行／添田 正	CMSC栃木GMCランサーV	CP9A	YO	75周	2'55'34"034	2-10/2'03"293
17	3-3	26	佐藤 清治／佐藤 淳	インターミラノ.スワローDC2	DC2	YO	75周	2'56'21"395	3-4/2'03"808
18	4-4	64	山内 伸弥／浅見 武	BPビスコベータアンクルシビック	EK9	YO	75周	2'56'27"781	4-8/2'03"959
19	4-5	79	佐藤 久美／吉田 勇博	ギャザズ・クミDL・CIVIC	EK9	DL	75周	2'57'02"974	4-7/2'03"820
20	4-6	53	小林 敬一／原 貴彦	5ZIGEN・CIVIC	EK9	DL	75周	2'57'05"017	4-3/2'03"357
21	4-7	95	坂口 良平／松永 雅博	KOSEI&Buddy CIVIC	EK4	YO	74周	2'54'53"516	4-9/2'03"966
22	3-4	22	吉橋 勝／玉本 秀幸	BP ADVAN INTEGRA	DC2	YO	74周	2'54'55"013	3-5/2'03"959
23	3-5	⑦	元谷 宏大／黒木 健次／檜井 保孝	とうようぐるーぷプレリュード	BB6	YO	74周	2'56'01"783	3-6/2'03"992
24	4-8	71	関根 基司／山梨 順一／松田 晃司	PMC・Sパルサー	JN15	DL	73周	2'55'24"392	4-12/2'06"132
25	2-9	31	小林 正吾／竹添 謙也	アーキスダンロップBPシルビア	S14	DL	72周	2'56'12"182	2-7/2'00"890
26	4-9	60	赤尾 文夫／鈴木 恵一	インターゲットシビック	EG6	YO	71周	2'56'08"384	4-6/2'03"566
27	2-10	②	池谷 勉／荒川 雅彦	アイフェルDUNLOPインプレッサ	GC8	DL	71周	2'57'00"532	2-6/2'00"522
28	3-6	21	福岡 博人／前城 重之／加藤 和則	オートアゼックスMR2	SW20	YO	70周	2'54'52"087	3-7/2'11"068
29	4-10	69	鳴村 馨／長井 誠	YAMATO CIVIC	EK9	YO	70周	2'55'17"853	4-4/2'03"434
30	4-11	58	保田 繁一／綿崎 嘉徳	加藤自動車・Aガレージトレノ	AE111		68周	2'55'07"703	4-11/2'05"909
	3-7	④	山野 哲也／西 翼	TK INTEGRA TYPER-R	DC2	DL	65周		3-3/2'03"462
	4-12	⑰	山本 泰吉／比本 聡	ギャザズ・ドライダー・シビック	EK9	DL	57周		4-1/2'02"861
	4-13	78	丸山 浩／富城 光	ファルケン・ブースカ・ドライダー	EK9	FK	41周		4-13/2'06"196

・優勝スピード：110.705Km/h
・最速ラップ：横島 久 1'56"954 124.036Km/h 46周目
・ペナルティー：No.33は、スーパー耐久シリーズ規則・車両規則書第10条（12）違反により10秒間のペナルティーストップを課された
No.2は、国際スポーツ法典付則H項違反と、スーパー耐久シリーズ規則・車両規則書第10条（12）違反により20秒間のペナルティーストップを課された
※NEXT ROUND：第7戦 9月26～27日 もてぎスーパー耐久レース ツインリンクもてぎ



アウディがFFとなってからのベストリザルトをつかんだのはピッロだった



この連勝でランキングトップのチェコットにわずか24ポイント差としたアイエロ

まだタイトルは決まっちゃいない

アイエロ、連勝で一気にチェコットに肉迫!

前戦のツバイブルッケンで連勝チェコットが手にしかけたタイトルが連勝したアイエロとの間で揺れる残り4レース、もう目が離せない!



ポールを獲得したクリステンセンだったが、残念ながら8位、7位に



予選2位からスプリントを制し、そのままの勢いで連勝したアイエロ

ドイツ・スーパーツーリングカー選手権第15／16戦 ザルツブルグリンク

●ドイツ・スーパーツーリングカー選手権第15／16戦●8月29～30日●ドイツ・ザルツブルグリンク●天候：晴れ

Text & Photos/Ian Brown Translation/Kenji Mizugaki

1年ぶりにザルツブルグリンクを訪れたドライバーたちを迎えたのは、1コーナー手前のゆるい左ベンドに設けられた新しいシケインだった。これは1コーナーの進入速度に対して、ランオフエリアが狭すぎるというFIAの勧告に従って新設されたものだ。

金曜日のプラクティスが雨にたたられたため、ドライとなった予選に向けて、各チームはセッティングに頭を悩ませた。まず予選開始とほぼ同時にベストタイムをたたき出したのは、昨年このザルツブルグでダブルウインを飾ったプジョーのローレン・アイエロ。このタイムは終了5分前までチャートの最上段を占めていたが、最後の最後でホンダのトム・クリステンセンがこれを0・045秒上回り、STWでは自身初のポールを奪った。

スプリントレースのスタートが切られると、全車一団となってシケインへとなだれ込む。クリステンセンはスタートに失敗し、4位までポジションを落とす。まず先頭でシケインに飛び込んだのはアイエロ。そしてオペルのマヌエル・ロイターがこれに続く。予想に反して、23台のマシンは接触らしい接触もなく無事にシケインを通過。しかし、その先の1コーナーでオペルのエリック・エラリーがクラッチトラブルでスローダウン。そのままピットへ向かい、リタイア第1号となる。

トップのアイエロは早くもじりじりと後続を引き離し始め、これを追うウベ・アルツェンもアイエロの背後を脅かすにはいたらない。結局、アイエロはそのまま12ラップを走り切り、アルツェンを5秒以上リードしてフィニッシュ。3位にはロイターが入った。

続くフィーチャーレースでは、2列目のロイターが抜群のスタートでアイエロをもかわしトップでシケインへ。だがトップスピードに勝るアイエロは、バックストレートでロイターをパス。いとも簡単に首位に返り咲く。

やがてオペル勢にトラブルが襲いかかる。まずロイターを抜いて2位に上がっていたアルツェンが左フロントタイヤをブローさせてピットイン。この時点でオペルが選手権を獲得する可能性は消滅した。その2周後にはロイターも同じトラブルでピットへ。ごていねいにもロイターはこの後、右リヤタイヤのバンクで2度目のピットインを強いられている。

前方では依然としてアイエロがリード。2台のオペルの脱落で2位にはエマヌエーレ・ピッロが上がり、3位はプジョーのミハエル・バルテルス。これにヨルグ・ファン・オメン、ガブリエーレ・タルクィーニが続く。

選手権リーダーのジョニー・チェコットは、ザルツブルグの長いストレートでトップスピードが伸びずに苦戦。はるか後方でチームメイトのヨアヒム・ビンケルホック、オペルのアレクサンダー・バーグスタラーとバトルを展開していた。しかし、残り5ラップというところでビンケルホックのリヤタイヤがバースト。真っすぐバリアへ突っ込んでしまう。幸い"スモーキン・ジョー"は無傷で車から脱出。一番近いポストに立ち寄ると、まずはマーシャルにたばこを分けてもらう。

最終ラップを迎えても上位3台の順位は変わらず、最後はアイエロが5秒弱のリードを維持してフィニッシュラインを通過した。2位にはピッロが入り、FFになってからのアウディのベストリザルトを記録。3位はバルテルス。これでアイエロと選手権リーダー、チェコットとの差は24ポイント。どちらに転ぶにせよ、際どい勝負になりそうだ。

RESULT/Round 15 (TOP10)

・4.255km×12周=51.06km　予選出走23台・決勝出走23台・完走22台

順位	No.	ドライバー	マシン	周回数	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	①	L.アイエロ	プジョー406	12周	1'14"608	1'25"357	2/1'24"474
2	④	U.アルツェン	オペル・ベクトラ	12周	1'20"496	1'25"604	5/1'24"812
3	⑦	M.ロイター	オペル・ベクトラ	12周	1'21"272	1'25"396	4/1'24"541
4	⑱	C.アプト	アウディA4	12周	1'23"554	1'25"559	8/1'25"031
5	⑪	G.タルクィーニ	ホンダ・アコード	12周	1'24"973	1'25"579	7/1'24"974
6	②	J.ファン・オメン	プジョー406	12周	1'25"995	1'25"641	11/1'25"311
7	⑤	E.ピッロ	アウディA4	12周	1'27"038	1'25"846	9/1'25"123
8	⑫	T.クリステンセン	ホンダ・アコード	12周	1'28"007	1'25"822	1/1'24"429
9	㉒	M.クルム	ニッサン・プリメーラ	12周	1'34"925	1'26"498	12/1'25"314
10	21	M.バルテルス	プジョー406	12周	1'36"917	1'25"707	6/1'24"824

・優勝スピード：177.667km/h
・最速ラップ：L.アイエロ（プジョー406）　1'25"357　179.458km/h　5周目

RESULT/Round 16 (TOP10)

・4.255km×24周=102.12km　決勝出走22台・完走17台

順位	No.	ドライバー	マシン	周回数	タイム	ベストラップ	グリッド
1	①	L.アイエロ	プジョー406	24周	34'30"641	1'25"024	1
2	⑤	E.ピッロ	アウディA4	24周	34'35"600	1'25"246	7
3	21	M.バルテルス	プジョー406	24周	34'38"250	1'25"323	10
4	⑪	G.タルクィーニ	ホンダ・アコード	24周	34'40"451	1'25"692	5
5	②	J.ファン・オメン	プジョー406	24周	34'41"639	1'25"249	6
6	㉒	M.クルム	ニッサン・プリメーラ	24周	34'44"766	1'25"777	9
7	⑫	T.クリステンセン	ホンダ・アコード	24周	34'48"566	1'25"648	8
8	③	A.バーグスタラー	オペル・ベクトラ	24周	34'50"526	1'26"100	11
9	⑰	F.ビエラ	アウディA4	24周	34'50"842	1'26"107	14
10	⑨	J.チェコット	BMW320i	24周	34'52"080	1'26"099	12

・優勝スピード：177.545km/h
・最速ラップ：C.アプト（アウディA4）　1'24"922　180.377km/h　5周目
※NEXT ROUND：第17/18戦　9月13日　オッシャースレーベン

POINT STANDING DRIVERS

1	J.チェコット	476
2	L.アイエロ	452
3	U.アルツェン	370
4	E.エラリー	347
5	M.ロイター	340
6	J.ビンケルホック	326
7	R.アッシュ	300
8	G.タルクィーニ	288
9	J.ファン・オメン	258
10	C.アプト	238

POINT STANDING MANUFACTURERS

1	オペル	535
2	プジョー	507
3	ニッサン	398
4	ホンダ	364
5	アウディ	339

速報 EX PRESS



速報 全日本GT選手権第5戦もてぎ

今度は無限NSX 雪辱のGT初優勝



終盤、見応えのあるバトルを展開した本山と黒澤。レース後、黒澤は「ARTAがペナルティーを受けなくても抜けた」と言う

抜きどころのないコースにアクシデントが多発 しかしレースは"速さ"が直接反映された結果に

「速くても勝てないのが耐久」というフレーズを実証するような展開が続いてきた今季のJGTCだったが、今回のもてぎでは速いマシンが勝つべくして勝った、そう言えるレースとなった その勝者は無限NSX。抜きどころがほとんどない、しかしマシンに負担の多いこのコースで僚友のNSX勢が次々に自滅していった中マシン、作戦ともに完璧なレースを遂行してみせたのである

●全日本GT選手権第5戦もてぎGTチャンピオンレース
●9月12～13日●ツインリンクもてぎロードコース
●主催：ツインリンクもてぎ、M.O.S.C.
●天候：快晴●観衆：3万5000人

Photos/Izumi Iwata, Yukio Yoshimi
Hiroharu Sato, Graffiti

GT500-RACE REPORT

無限NSX、ポールtoフィニッシュ Mobil1無得点でタイトル争いは ペンズオイル・ニスモGT-R優勢に

完璧に決めてみせた無限

JGTCでは事前の予測があっさりと覆されることが多々ある。NSX勢の速さに対し、スカイラインGT-R勢とスープラ勢は常に限界ギリギリで戦っている。その結果、トラブルやアクシデントが起こる可能性が高くなっているためだ。さらに、最新の安全規定を満たしたことでバッシングポイントの見当たらないもてぎのコースもあいまって、今回も接触が多発。特にレース中盤の33周目、ピットアウトして3周目のデンソーサードスープラGTと、ピットアウトしてきたばかりのペンズオイル・ニスモGT-Rが接触してサードがコンクリートウォールにクラッシュ。5周にわたりセーフティーカーが介入することとなった。

しかし、こうした不確定な外因をもすべて計算に入れた戦略を立てることも、各チームの監督やエンジニアの仕事だと言える。そして、それを完璧にこなし、アクシデントに巻き込まれないドライビングを心掛け、しかも速いことが、近年のJGTCで勝つポイントなのだ。

そのすべてを完璧にこなしたのが、今回GT初優勝を飾ったカストロール無限NSXだった。前回のレースは黄旗追い越しで失ったものの好調の続く彼らは、金曜日のフリー走行でRAYBRIG NSXにコンマ159秒差をつける1分50秒530でトップタイムをマーク。決勝でも道上龍がプッシュしてサードのアクシデントが起こるまでに40秒のマージンを築き上げていた。

「もともと30～35周でピットに入れる予



ペンズオイルは90kgのウエイトハンデを見事克服してきた



新構造のヨコハマタイヤを得て好調だっただけに、この一撃は痛い



またも勝てたレースを失ってしまったRAYBRIG NSX。本当に運がない彼らだが、今回もマシンや作戦には問題なく、アキラのハイペースの追い上げの末に完走できた事実は少なからぬ自信となったはずだ

定だった」とは無限の熊倉淳一監督。結果的にセーフティーカーランに1周付き合ったところでピットに入り、隊列の最後尾で復帰するというロスの最も少ないピットストップを行った。

しかしピットエンドをクローズドとするタイミングは競技長判断にゆだねられることがドライバーズブリーフィングで通達されていたもようで、これによりピットインのタイミングの判断には"賭け"的な要素がさらに強まることに。実際、かなりの台数のマシンがピットエンドで1周近くも止められたままとなる事態が発生していた。

熊倉監督は「ピットインのタイミングは最高だったと俺は思ってるんだけど、他のチームからは"出口で止められなくてラッキーだったね"なんて言われるんで"そうだったのか？"って後になって不安になってきちゃったよ」と言う。

一方、RAYBRIGはいつもと作戦を変更しスタートを高橋国光が担当。そして26周と早いタイミングで交替した飯田章がそこからいつもどおりに強烈なプッシュを見せ、無限がピットインした時にはトップに浮上。セーフティーカーがいなくなった38周の段階で無限に15秒近い差をつけていた。

ところが、再スタート後の飯田はペースが上がらない。45周目にスロー走行でピットに戻ってきた時には、左後輪が完全にエアを失ってしまっていた。これはサードのアクシデントで路面に散らばった部品を拾ったのが原因のようだが、エアの抜け方が緩慢で、さらにペースの遅いセーフティーカーランが間に入ったためにすぐに気付けなかったという不運が重なった。タイヤを交換してコースに復帰した飯田は、コースアウト続出で荒れた路面にもかかわらず素晴らしいペースで走行。しかし7位でフィニッシュするのが精いっぱいだった。

再び一歩抜け出したベンズ

RAYBRIGの後退により2番手にはARTAスカイラインが繰り上がった。ドライブする本山哲はカルソニックスカイラインの黒澤琢弥、ベンズオイル・ニスモGT-Rの影山正美、カストロール・トムス・スープラ36号車のノルベルト・フォンタナ、そしてFK/マッシモセルモスープラの野田英樹らと激しいポジション争いを繰り広げてきていた。特にベンズオイルとカルソニックを抜いた時の本山の走りは圧巻で、トップに立っていた中子も「あのまま50番に来られたら、ちょっと抑えられなかった」と脅威を感じていたようだ。しかし「無線で聞いたらペナルティーだって言うからホッとした」と中子。そう、ARTAはピットロード通過速度違反で10秒のペナルティーストップを受けてしまったのだ。

これで2番手にはカルソニックが浮上。レース後、黒澤は「最後の最後までプッシュして53秒台で走り続けられた」と満足そうな表情を見せていた。

また3位にはトムス36号車が入賞。フォンタナが一度はコースを完全にはみ出すほど激しい追撃を見せ、58周目にベンズオイルをかわしてきた。そのベンズオイルとしても、既に90kgのハンデウエイトを搭載していることから、3位に入って10kgを追加されるより、2ポイント少ないものの10kgのウエイトを降ろせる4位の方が幸いということもあっただろう。ニスモの永島エンジニアは「この10ポイントでやっとタイトルが見えてきた」と語っている。

そのタイトル争いに目を転じれば、シリーズ2番手につけるMobil 1 NSXのリタイアにより、ベンズオイルが再びポイント差を16に広げることに成功した。カルソニックはシリーズでも2番手タイとなったが、優勝がないのが苦しい。また、無限も今後も連勝するしかタイトル獲得のチャンスはない。つまり、状況は圧倒的にベンズオイル有利。しかもこのツイスティーなもてぎで90kgのウエイトを積みながら表彰台を争えた事実は大きい。ウエイトバランスやサスペンションセッティングの煮詰めを続けてきた彼らの努力は、このままタイトルにつながっていきそうな気配だ。

（宮下 敦）



フォンタナの走りが光ったトムスは久々の表彰台をもぎ取る

カルソニックのスーツで久々に表彰台に上った星野。まるで往年のF3000時代のような光景



GT300 RACE REPORT

ラリー界の名門キャロッセ／クスコがついにサーキットレースも制覇 つちやMR2はピットタイミングに泣く

ふたつの衝撃が襲った予選で

予選でのターゲットタイムは1分58秒台。7月下旬に行われた合同テスト、そして金曜日のフリー走行でもトップタイムは既にこのレベルにまで達していたのがその理由である。また、それはいずれも新田守男／ピーター・ダンブレックの駆るアペックスDLモモコルセMR2によって記されていただけに、彼らを今回の最速候補として推す者は多かったはず。

予選1回目は、ほぼコース全周にわたってオイルが撒かれたため、4台が1分59秒台をマークするにとどまった。だが、周囲に少なからず衝撃を与えたのは、トップが小林且雄／玉本秀幸のクスコスバルインプレッサだったことだ。ここまでの決勝最上位は開幕戦の8位ということもあり、何か大幅な改良を加えたのかと思われたが実際にはそうではないという。

「7月のここでのテストで得たデータをもとに、細かく足まわりのセッティングを詰めていったのがバッチリ決まったって感じだね。それに路面とタイヤのマッチングが最高なんだ」と玉本。

そして、衝撃はもうひとつあった。それは開幕以来の3連勝により80kgものウエイトハンデを課せられているにもかかわらず、鈴木恵一／舘信吾のつちやMR2が2番手のタイムをマークしてきたことだ。今回から新車が投じられリフレッシュ効果はあったにせよ、前回のレース後に舘が発したコメントがブラフではないことが証明された。

この衝撃含みの2台の快進撃がフロックではないことは、路面状態も回復した予選2回目が実証。順位をそのままに、そろって1分58秒台への突入を果たしたからだ。また、コンマ05秒差でクラストップを逸したものの、重さが足かせにならない手応えを舘は感じていたようだ。「勝ちにいきます！」というコメントこそ、そのことの如実なる証明。もし、舘と鈴木が4連勝を決めれば、誰の結果を待つことなく王座が決まる。

一方、アペックスMR2はそれまでの好調ぶりとは対照的に予選で終始アンダーステア症状に苦しみ、3番手からのスタートを余儀なくされていた。

波乱の中盤、予期せぬ順位変動

「スタートでトップに立って、序盤のうちにリードを稼げれば」という思いとは裏腹に、つちやMR2の舘はスタートに失敗。グリッドの利を生かしたクスコインプレッサの玉本をリーダーにレースは開始される。が、より勢いに優っていたのはアペックスMR2のダンブレック。3周目に突入すると間もなく玉本をかわしてトップに浮上する。また、その直前にはV字コーナーで舘がスピン。ポジションを11番手にまで落としていた。

しかし、一時はダンブレックに3秒以上の差をつけられた玉本だったが、中盤に差し掛かるまでに1秒以内に追い詰めていた。そして同じころ、舘も3番手にまで返り咲く。だがトップを争う2台との差は逆に20秒以上にまで広がっていた。

この3台のうち、最も早くピットに戻ったのはアペックスMR2で24周目。素早いピット作業で新田をコースに送り出し、続いてクスコインプレッサが29周目

絶対的なパワーはないが、定評あるマシンバランスと足まわりの良さがツイスティーなもてぎで猛威を発揮。今後のシーズンの台風の目となるか

いわばノーマークの存在だった彼らだが、コーナリングの速さは昨年最終戦でのデビュー当初から光っていた。あれから6戦目、インプレッサはポールtoフィニッシュという最高の形でチェッカーを迎えた





ウェッズスポーツセリカは当初計画していたサイズのタイヤを履いた途端に2位

に玉本から小林にチェンジ。その直後にアクシデントは発生した。GT500クラスのレポートにもあるように、デンソーサードスープラGTがクラッシュ。間もなくセーフティーカーが導入される。

これに合わせドライバー交代を行ったつちやMR2ながら、幸運の女神の気まぐれさは、改めて実証されることとなった。なぜなら、前回アペックスMR2を陥れたブービートラップを、今度はつちやMR2に仕掛けてしまったからだ。そう、隊列の最後尾が通過し終えるまではピットロードの出口が閉鎖されているという……。その結果、鈴木は新田から1周遅れとなってしまった。

この時点で、追い風は明らかにアペックスMR2と新田に向いていた……かに見えたのだが、実はその時既に彼のブレーキは音を上げていた。そして41周目、ついに運命の時は来た。V字コーナーで新田がスピン！　その脇を難なくすり抜けて小林がトップに立つ。さらに2番手にはマックス・アンジェレッリの好走を継いだ、織戸学のウェッズスポーツセリカが浮上していった。

ついにサーキットでも勝った！

織戸も必死に小林との差を詰めようとしたが、射程圏内に収めるまでには至らず。汗だくになってチェッカーを受けた小林を労った後、玉本が「クルマには一切問題なし。展開としてはパーフェクトにも匹敵すると思う。だけど、且っちゃん（小林）に代わってからクールスーツがトラブったみたいね」と言えば、小林も「全くそのとおりです。クルマ的には。だけど、実際には無線もダメになっていて、自分の順位も実はゴールするまで分からなかった。最後の方で『＋10（秒）』とサインボードに出て、ようやくペースを抑えられましたが、それまではもうガムシャラ」と、底力で得た初勝利であることを強く感じさせた。

また、ウェッズスポーツセリカはデビュー2戦目にして早くも2位を獲得。

「タイヤが太くなった分、グリップも上がってポテンシャルはかなり向上したけど、ハンドルの重さも半端じゃなくなって……。疲れた。今後はもっとトレーニングしなくっちゃ」と織戸。さらに3位にはナインテンボルシェが入賞。今回、砂子智彦の代役として木下隆之が余郷敦と組んでの好走だった。

一方、80kgのウエイトハンデは、さすがに最後に来てブレーキに強烈な負担を与えたようだ。つちやMR2は6位にとどまったものの、次回4位にさえ入れば王座が決まる。

（はた☆なおゆき）


災難続きだったナインテンが久々の表彰台。つちやは望外の周回遅れに

PADDOCK TOPICS

●サードのクラッシュについて

セーフティーカー介入のきっかけとなったデンソーサードスープラGTのクラッシュは32周目の第4コーナーで発生。状況としてはサードの谷川達也のインにベンズオイル・ニスモGT-Rの影山正美が入った際、サードの左リヤタイヤとベンズオイルの右フロントタイヤが接触。サード車が跳ね上げられてコントロールを失い、アウト側のコンクリートウオールにフロントから激突した。谷川は自力でコクピットを脱出するも、胸～腹部と頭部を強打していたため一時的な呼吸困難に陥り、そのままコース脇に倒れ込んでしまった。だが、幸いなことに大きなダメージはなく、検査のため3日間入院するだけで済んだようだ。

なお、この接触に関してはサード側から大会審査委員会に対しベンズオイル車に危険行為があったのではないかとする抗議が申し入れられたが、これはベンズオイル車の外傷のチェックやドライバーなどからの事情聴取などの結果、却下された。本件について影山正美は「（レース後にサードの）ピットに行って、達也とも話をした。『アウト側を残してくれていたんだから、しょうがない』と言ってくれた」と語っている。

●GTオールスター戦観戦券は10月1日発売

11月15日にTIサーキット英田で開催される今年のGTオールスター戦。前売り観戦券は15日分のみで大人5500円。14日公開練習日券は当日売りのみで大人2000円となっている。詳細は次号にて。

RESULT/Round 8

・4.801379km×63周＝302.486877km　予選出走38台・決勝出走38台・完走27台

順位	クラス	No.	ドライバー	マシン	タイヤ	ハンデ	周回数	タイム	予選順位/1回目・2回目		
1	GT500-1	16	中子 修／道上 龍	Castrol無限NSX	BS		63周	2'11'00"916	1/1'53"077	→	1'48"800
2	GT500-2	12	星野 一義／黒澤 琢弥	カルソニックスカイライン	BS	20kg	63周	2'11'02"306	13/1'52"006	←	1'52"344
3	GT500-3	36	関谷 正徳／N.フォンタナ	カストロール・トムス・スープラ	DL	10kg	63周	2'11'10"076	9/1'53"013	→	1'51"461
4	GT500-4	23	E.コマス／影山 正美	ベンズオイル・ニスモGT-R	BS	90kg	63周	2'11'16"656	11/1'51"779	←	1'53"874
5	GT500-5	38	竹内 浩典／野田 英樹	FK/マッシモセルモスープラ	BS		63周	2'11'22"013	3/1'50"939	←	1'53"028
6	GT500-6	50	本山 哲／土屋 武士	ARTAスカイライン	BS		63周	2'11'32"464※2	7/1'52"614	→	1'51"341
7	GT500-7	100	高橋 国光／飯田 章	RAYBRIG NSX	BS		63周	2'11'46"566	2/1'51"710	→	1'49"877
8	GT500-8	3	長谷見昌弘／田中 哲也	ユニシアジェックススカイライン	BS	30kg	63周	2'12'31"776	12/1'53"790	→	1'51"845
9	GT500-9	30	山田 洋二／岡田 秀樹	総製PORSCHE	BS		61周	2'11'06"116※4	18/1'58"159	→	1'54"918
10	GT300-1	77	小林 且雄／玉本 秀幸	クスコスバルインプレッサ	YO		60周	2'12'21"312	77/1'58"905	←	2'00"403
11	GT300-2	19	織戸 学／M.アンジェレッリ	ウェッズスポーツセリカ	YO		60周	2'12'41"307	19/2'00"920	→	1'59"428
12	GT300-3	910	余郷 敦／木下 隆之	ナインテンボルシェ	DL		60周	2'12'45"804	29/2'01"797	→	2'00"822
13	GT300-4	44	新田 守男／P.ダンブレック	アペックスDLモモコルセMR2	DL	20kg	59周	2'11'39"156	22/2'00"903	→	1'59"168
14	GT300-5	21	一ツ山幹雄／加藤 寛規	ダンロップ-BP-BMW	DL	10kg	59周	2'12'33"418	27/2'04"325	→	2'00"498
15	GT300-6	25	鈴木 恵一／鎌 信吾	つちやMR2	YO	80kg	59周	2'12'47"517	25/2'03"197	←	1'58"956
16	GT300-7	91	松永 雅博／藤原 靖久	コーセイ&バーディークラブ・セリカ	YH		59周	2'13'03"029	30/2'03"211	→	2'01"924
17	GT300-8	81	福山 英朗／大八木信行	ダイシン ダンロップ シルビア	DL		58周	2'11'37"286	28/2'00"571	←	2'03"998
18	GT300-9	51	池谷 勝則／石原 将光	コブラポルシェ	YO		57周	2'11'02"883	32/2'01"979	←	2'08"930
19	GT300-10	99	日置 恒文／高橋 規一	PCJ大黒屋ぽるしぇ	DL		56周	2'12'37"377	37/2'06"328	←	2'07"920
20	GT300-11	10	麻生 英彦／石川 朗	アビリティポルシェ993GT2	YO		56周	2'12'45"381	35/2'12"690	→	2'02"408
21	GT500-10	88	和田 久／吉谷 直広	ウェディングディアブロGT1	DL		56周	2'13'01"818	15/1'53"030	←	1'59"622
22	GT300-12	60	佐藤 久実／渡辺 明	TOYOTA CAVALIER	DL		54周	2'11'27"005	34/2'05"370	→	2'02"232
23	GT300-13	117	深沢 寿裕／吉在 哲雄	ホイールショップALTA RX7	DL		50周	燃料系	38/2'07"028	→	2'06"470
24	GT500-11	2	鈴木亜久里／影山 正彦	ZEXELスカイライン	BS	20kg	50周	2'12'38"347	14/1'52"874	→	1'52"163
25	GT300-14	15	近藤 真彦／青木 孝行	ザナヴィシルビア	YO	10kg	48周	1'32'40"787	26/2'00"424	←	2'03"149
26	GT500-12	13	木下みつひろ／服村 満男	エンドレスアドバンGTR	YO		46周	1'32'13"627	17/1'54"032	←	1'55"218
27	GT300-15	72	M.ポーター／平野 功	オークラRX7	YO		43周	2'11'26"128	33/2'02"165	←	2'04"515
	GT500	6	P-H.ラファネル／高木 真一	ESSO Tiger Supra	BS		43周	ターボ※1	6/1'51"233	←	1'52"410
	GT500	39	土屋 圭市／谷川 達也	デンソーサードスープラGT	YO		31周	クラッシュ	4/1'51"057	←	1'53"091
	GT500	18	金石 勝智／山本 勝巳	TAKATA童夢無限NSX	BS		27周	クラッシュ	8/1'52"692	→	1'51"348
	GT500	64	山西 康司／T.コロネル	Mobil1 NSX	BS	70kg	27周	クラッシュ	5/1'52"873	→	1'51"058
	GT300	70	石橋 義三／P.バン・スクート	外車の外国屋ダンロップポルシェ	DL		27周		36/2'06"533	→	2'02"607
	GT500	777	和田 孝夫／杉山 正巳	バルボリンディアブロDL	DL		24周	コースアウト	19/1'58"548	←	2'01"349
	GT300	9	羽根 幸浩／河野 尚裕	大黒屋ぽるしぇ	DL		24周	エンジン	31/2'01"925	←	2'03"756
	GT500	37	鈴木 利男／K.パート	カストロール・トムス・スープラ	DL		17周	エンジン	10/1'51"766	←	1'53"307
	GT300	61	中谷 明彦／原 貴彦	テイボン・トランピオ・FTO	TY		14周	駆動系	24/1'59"657	←	2'01"545
	GT500	5	M.グーセン／田嶋 栄一	5ZIGEN SUPRA	DL		3周	オイルクーラー	16/1'53"109	←	1'55"346
	GT300	7	山路 慎一／松本 晴彦	RE雨宮マツモトキヨシRX7	DL			※3	25/1'59"867	←	2'01"958

※1＝スタート違反（ジャンピングスタート）につきピットストップ10秒のペナルティー
※2＝本大会特別規則書第22条（ピットレーン速度制限）違反につきピットストップ10秒のペナルティー
※3＝1998年全日本GT選手権統一規則書第32条2（再スタート時のエンジン始動方法）違反につきレース除外
※4＝国際モータースポーツ規則付則H項（黄旗区間追越）違反につきピットストップ10秒のペナルティー
・優勝スピード：138.53km/h
・最速ラップ：飯田 章　（RAYBRIG NSX）　1'51"379　155.19km/h　51周目
・ラップリーダー：1～34＝道上 龍、35～45＝飯田 章、46～63＝中子 修
※NEXT ROUND：第6戦　10月11日　CP MINEサーキット

POINT STANDING GT500 DRIVERS

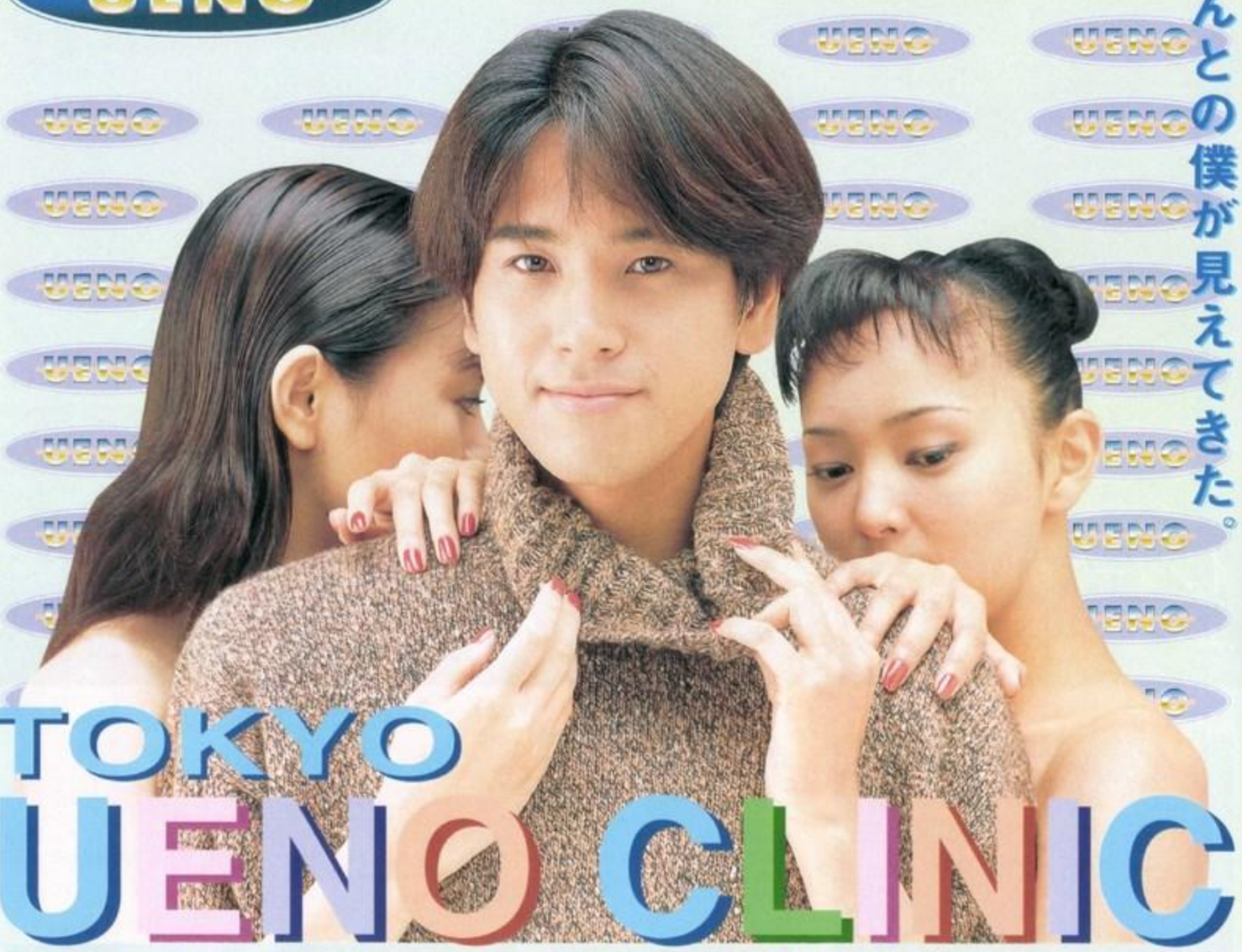
順位	No.	ドライバー	ポイント
1	23	E.コマス／影山 正美	51
2	64	山西 康司／T.コロネル	35
2	12	星野 一義／黒澤 琢弥	35
4	36	関谷 正徳／N.フォンタナ	33
5	16	中子 修／道上 龍	28
6	3	長谷見昌弘／田中 哲也	26
7	39	土屋 圭市／谷川 達也	24
8	2	鈴木亜久里／影山 正彦	19
9	5	M.グーセン／植井 伸孝	14
10	50	本山 哲／土屋 武士	12
11	37	鈴木 利男／K.パート	10
11	18	金石 勝智／山本 勝巳	10
11	38	竹内 浩典／野田 英樹	10
14	30	山田 洋二／岡田 秀樹	5
14	100	高橋 国光／飯田 章	5
16	8	W.ガードナー／田中 実	4
17	88	和田 久／吉谷 直広	3

POINT STANDING GT300 DRIVERS

順位	No.	ドライバー	ポイント
1	25	鈴木 恵一／鎌 信吾	66
2	21	一ツ山幹雄／加藤 寛規	28
3	15	近藤 真彦／青木 孝行	25
3	44	新田 守男／P.ダンブレック	25
5	910	余郷 敦	23
5	77	小林 且雄／玉本 秀幸	23
7	7	山路 慎一／松本 晴彦	20
8	19	織戸 学／M.アンジェレッリ	19
9	51	池谷 誠一／池谷 勝則	17
10	61	中谷 明彦／原 貴彦	16
11	910	小林 正吾	15
12	91	松永 雅博／藤原 靖久	15
13	71	星野 薫／城内 政樹	12
14	81	福山 英朗／大八木信行	9
15	910	砂子 智彦	8
16	911	高橋 規一	2
17	60	佐藤 久美／渡辺 明	1
17	70	石橋 義三／P.バン・スクート	1
17	51	池谷 勝則／石原 将光	1
17	99	日置 恒文／高橋 規一	1

UENO

ほんとの僕が見えてきた。



TOKYO UENO CLINIC

情報満載のホームページを開設中です。いますぐアクセスして下さい。http://www.ueno.co.jp

泌尿器科
形成外科
性病科

東京上野クリニック

メンズ総合情報案内
テープ案内・資料請求・個別相談
0120-087-008
携帯の方は 03-5354-2551

●秘密厳守 ●生涯無料保証システム ●オール男性スタッフ ● 24 時間電話無料相談および受付
●診療時間：朝10 時から夜8時まで(年中無休) ●手術のいろいろ無料送付 (ご請求は0120-087-008 又は最寄りのクリニックまでハガキでお申し込みください。)

札幌 | 仙台 | 大宮 | 東京 | 上野 | 新宿 | 横浜 | 千葉 | 名古屋 | 浜松 | 京都 | 大阪北 | 大阪南 | 福岡

札幌 011-252-6000


中央区北4条西2 アイビル 4F

仙台 022-723-3000


青葉区中央 1-6-27 仙信ビル 7F

大宮 048-642-1000


大宮市宮町2-11 ハシモトビル 7F

東京 03-3274-4000


中央区八重洲1-8-18 新槇町ビル14F

上野 03-3876-7000


台東区根岸1-8-18 高松ビル 4F

新宿 03-3343-4000


新宿区西新宿1-3-15 栃木ビル7F

横浜 045-323-5000


西区北幸2-10-50 北幸山田ビル2F

千葉 043-221-8000


中央区富士見1-2-11 勝山ビル6F

浜松 053-452-6000


浜松市鍛冶町140-3 イズムハママツCビル5F

名古屋 052-562-5000


中村区名駅3-26-21 新香取ビル6F

京都 075-352-5000


下京区東塩小路高倉町7-5 東塩小路町SSS クリスタル駅前ビル1F

大阪北 06-456-3000


北区梅田1-2 駅前第2ビル 2F

大阪南 06-634-3000


中央区難波3-7-22 中野ビル5F

福岡 092-415-6000

博多区博多駅前1-12-7 博多駅前天祥1号館2F

詳しくは、お近くの上野クリニックまでお気軽にどうぞ。

24時間直接電話相談 **0120-508-550** 携帯の方は 03-5543-3699
包茎総合案内テープ **0120-518-550** 携帯の方は 03-5543-8320
性病総合案内テープ **0120-528-550** 携帯の方は 03-5543-8328



INTERGET

インターゲットにとって、
ユーザーの製品に求めたいことのすべてが「性能」です。

VERSION UP



COMPETITION
¥68,000(本体単価)
カラー：ブラック

FB-R

「いたみにくい」という性能。

FB-Rバケットシリーズの生地張りタイプ全モデルの下部サイドがレザー張りにバージョンアップ。これにより乗降時にこすれやすい下部サイド上端がすりきれにくくなり、「いたみ」が大幅に軽減。さらに長期間にわたってご愛用いただけるようになりました。 ※レザーは高品質合成レザーを使用

●専用シートレール「DSマウントレール」各車種用設定：¥18,000〜

VERSION UP



QUICKSIDE
¥68,000(本体単価)
カラー：ブラック

VERSION UP



COMPACT
¥68,000(本体単価)
カラー：ブラック
※前バージョンからレキュラーカラーがブラックとなりました

VERSION UP



WIDE
¥68,000(本体単価)
カラー：ブラック



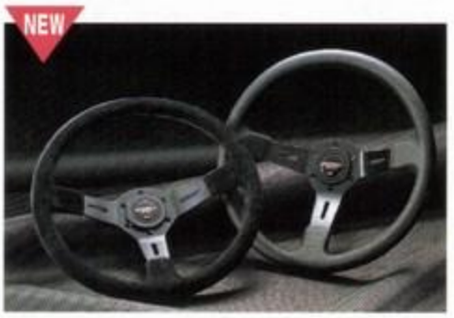
SUPER COMPE
カーボンケブラー
¥68,000(本体単価)



SUPER COMPE
FRP
¥38,000(本体単価)

●スーパーコンペ専用クッションセット ¥3,800
●スーパーコンペ専用シートステー ¥4,800
※本体をDSマウントレールに取り付けるための専用ステー

NEW



「350mm径」という性能。

ディープコーンタイプのブームをつくった「SR-R」。定評ある操作性はそのままに、さらにピュアスポーツ・ステアリングを追求して開発された「SR-X」。小径ながら決して小さすぎない350mmの直径と適度なディープコーンがスポーツタイプ車にベストフィットし、さらに快適なステアリング操作を可能にしました。滑りにくいバックスキンタイプも同時発売。

SR-X
バックスキン (写真左)
¥30,000(本体単価)
350mm径／ホーンボタン付

SR-X
¥28,000(本体単価) (写真右)
350mm径／ホーンボタン付

INTERGET PROJECT TEL. 03-3478-6259
総発売元：C-ONE CORPORATION／取扱事業部：C-ONE MOTORSPORT（東松山事業部）
〒355-0073 埼玉県東松山市上野本552-1 TEL. 0493-22-6420 FAX. 0493-22-6456

※カタログをご希望の方は、住所・氏名・年令、ご自分の車両名、及び「インターゲットカタログ希望」と明記の上、上記C-ONE MOTORSPORTまでご請求ください。

www.c-one.co.jp/INTERGET/

KURE

実証Vol.1

[R32 GT-R]

320ps→342.6ps



パワーブースターなら変わる。

この数値を、このグラフを、じっくりと見てほしい。これが新世代ハイパー燃焼促進剤、パワーブースターの実力だ。主成分であるマイクロパワーキャリアが燃焼室内の混合気を隅々まで乱流させ、理想的な完全燃焼を実現。どんなタイプのエンジンでも、最大限のパワーアップを約束してくれる。抜群の発進、加速。俊敏なレスポンス。さらには燃費を向上させ、排ガスもクリーンに。あなたのほしかった走りが、いま現実のものになる。



新世代ハイパー燃焼促進剤 **新発売**

KUREフュエルシステム

パワーブースター



呉工業株式会社

〒154-0004 東京都世田谷区太子堂4-1-1 TEL03-5432-7556(代)

◎インターネット http://www.kure.net/

Racing on
278
1998.10.2
●レーシングオン10月2日号
1998年10月2日発行(隔週金曜日発売) 第13巻第22号 昭和61年8月2日第3種郵便物認可 発行人 西ヶ谷公男 編集人 梅原章二
発行所 株式会社ニューズ出版 〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-4-7 TEL03-5430-4441(広告) TEL03-5430-4440(販売)
定価460円[本体438円]

TOYOTA

世界ラリー選手権

TOYOTA
motor sports
OUR MINDS ARE ALWAYS RACING
トヨタは世界中のモータースポーツで
クルマの未来を見つめています。

FedEx チャンピオンシップ シリーズ

全日本ツーリングカー選手権

全日本F3選手権

全日本GT選手権

パリ・ダカールラリー

ル・マン24時間レース

僕は、常に交通ルールを守ることを心がけています。皆様もシートベルトを締め、スピードを抑えた安全運転をお願いします。(片山 右京)

●「トヨタ モータースポーツ」に関する情報は、インターネットでもご覧いただけます。http://www.toyota.co.jp/Motorsports

雑誌29611-10/2 NEWs PUBLISHING CO.,INC.
1998 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社
T1129611100462