レーシングオン8/15号 平成2年8月15日発行（毎月2回 1日・15日発行） 第5巻第20号 昭和61年8月2日 第3種郵便物認可

R RACING ON

With a Passion For The Motorsports

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

No.079 レーシングオン 毎月2回■1日/15日発売

[F1 GP] メキシコ・グランプリ

フェラーリ 1-2フィニッシュ

フロスト41勝目、セナはタイヤブローで無念のリタイア

[INTERVIEW] インタビュー

ジャッキー・スチュワート

「息子と翔るF1への道」

[GROUP A] 鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース

GT-R無敵！リーボック・スカイラインが今季初優勝

[F3000] インターナショナルF3000

コマ、ヘレス&モンツァを連勝

[HIGH ANGLE] ハイアングル

ローラT90/50

15 AUGUST 1990 8-15

NEW HYBRID CAR COMPONENT MODEL 205

X205 CDチェンジャーコントロール機能付カセットチューナー ¥84,000 NEW

CDオートチェンジャープレヤーC205(¥65,000) CDプレヤーD205(¥52,000)のコントロール機能、AVセンターV205への接続機能をはじめ、FM/AMチューナー、フルロジック・カセットプレヤーを内蔵する205システムのセンターユニット。高音質なオーディオ部に加えて、多才な情報表示、付属ワイヤレスリモコンの集中コントロール機能がカー・エンターテイメントの新しいクオリティを創ります。

V205 TVチューナー内蔵グラフィックイコライザー ¥73,000 NEW

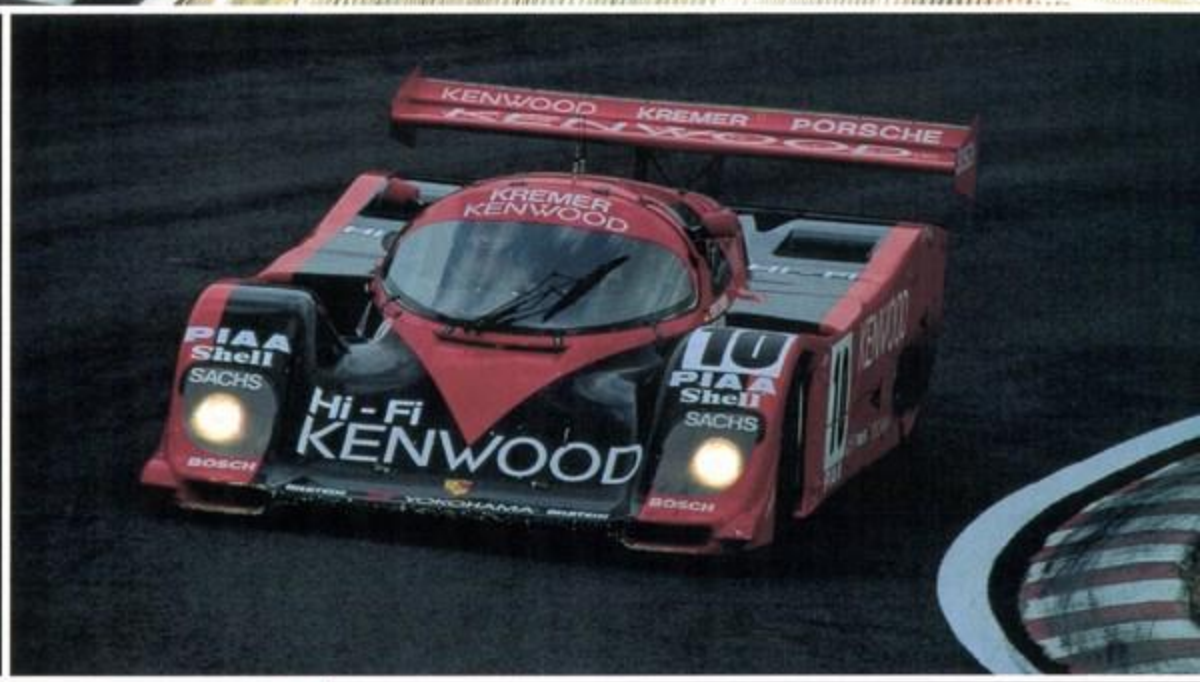
高精度・高画質/高音質の新開発TVチューナー内蔵(ビデオ入力も可能)、7バンドのグライコ/スペアナ機能をもつビジュアル・エンターテイメントの核。液晶モニターTV LCD-205を接続すればTV/VTRの各映像はもちろん、システムのオペレーション(オーディオ時)表示、電話番号などの記録に便利なメモ表示も可能。新たな表現力がカーオーディオの可能性を拡げます。また、V205の表示能力を大幅にUPさせるAVコントローラーB205(¥40,000)を追加することでディスプレイ画面は鮮やかな三次元コンピューターグラフィックに発展。計算機機能のグラフィック表示もできます。

C205 CDオートチェンジャープレヤー ¥65,000 NEW

原音に忠実な再生を約束する8倍オーバーサンプリング18bitデジタルフィルター採用。しかも、DPACが再生時の歪みを除去。もちろん、CD10枚のノンストップ・オートチェンジ演奏、ランダムなミュージックサーチ演奏も可能。機能、音質ともにCDプレイにいっそうのクオリティを追求したCDオートチェンジャープレヤーです。完全オクターブ分割・フロント/リア独立9バンドのグラフィック・イコライザーG205(¥45,000)を接続すればさらに理想的なコンディションの音響特性が完成します。

LCD-205 液晶モニターTV ¥88,000 NEW

CX-205 TVダイバーシティアンテナ ¥40,000 NEW



組合せ価格 ¥617,000 ●CDチェンジャーコントロール機能付カセットチューナーX205 ¥84,000●TVチューナー内蔵グラフィックイコライザーV205 ¥73,000●CDオートチェンジャープレヤーC205 ¥65,000●AVコントローラーB205 ¥40,000●液晶モニターTV LCD-205 ¥88,000 ●TVダイバーシティアンテナCX-205 ¥40,000●マルチチャンネル電子クロスオーバー・ネットワークKEC-101 ¥15,000×2●70Wプラス70Wステレオ・メインアンプKAC-721 ¥34,000●2.5cmツイーターKFC-T101 ¥12,000●140Wプラス140Wステレオ・メインアンプKAC-821 ¥48,000●13cmミッドレンジスピーカーKFC-M105 ¥13,000●180Wプラス180Wステレオ・メインアンプKAC-921 ¥65,000●25cmサブウーファーKFC-W110 ¥25,000(この組合せはモデル205組合せの一例です。詳細はご販売店様におたずねください。)

●スピーカーはすべて2本1組の価格です。●掲載された製品の価格には、すべて消費税・取付費用が含まれていません。●定格・意匠は改善のため予告なく変更されることがあります。●液晶モニターTVの画面は合成写真です。●撮影および印刷の条件により、実際の製品色調、イルミネーション色調と異なることがありますのでご了承ください。

KENWOOD CORPORATION

●カタログを差し上げます。郵便番号・住所・氏名・年令・性別・職業・カーステレオの有無・希望製品名をご記入のうえ、〒150 東京都渋谷区渋谷2-17-5シオノギ渋谷ビル 株式会社ケンウッド ROC-7CB係までお申し込みください。

KENWOOD

ああ、目の極楽です。

さまざまなシーンが通り過ぎていく。そして、ピュアなサウンドが美しい余韻を残す。ビジュアルとサウンド。その切り離すことのできないふたつの表現力が、さらに広く、深く、リアルな感動をもたらす。いま、ケンウッドから、まったく新しいカー・エンターテイメントの提案。トータル・コンセプトで組むAVシステム、205ライン。CDチェンジャーコントロール機能付カセット・チューナー〈X205〉、TVチューナー内蔵グラフィックイコライザー〈V205〉を核に、液晶モニターTV〈LCD-205〉やAVコントローラー〈B205〉の追加で鮮やかな3次元グラフィックオペレーション表示とTV/VTR映像が実現。CDオートチェンジャープレヤー〈C205〉/CDプレヤー〈D205〉によって、さらに磨きのかかったデジタルサウンドがキャビンを変える。高音質のAがあり、それを凌ぐ高密度なVのパフォーマンスがある。高次元バランスされたAVコンポーネント・フルラインナップ。このクオリティ、この才能がこれからのカー・エンターテイメントの基準です。

SANYO

人と・地球が大好きです

走り出す。90'sニューモデル。

走ることでスポーツする人のカーオーディオ、エクセディオ。CDオートチェンジャーを核にした、高音質システム。

新しいエクセディオは、6枚CDマガジンを装備したCDオートチェンジャーをメインに、3通りの組合わせが選べるフリースタイルのCDサウンドシステムです。❶CD・カセット・FM/AMを集中コントロールするには、EX-1120。❷27W×4の4chハイパワーアンプで、4スピーカーを思う存分鳴らしてみたければ、CDY-A20(このシステムは、既設のカーステレオやFMカーラジオを接続して、27W×4のハイパワーでカセットやFMを鳴らすことも可能)。❸すでにエクセディオのカーオーディオが付いているなら、CDY-C10で手軽なシステムアップ。色々なスタイルでCDオートチェンジャーが楽しめる、新しいエクセディオ!

CDチェンジャーコントロール内蔵FM/AMチューナーデッキアンプ
EX-1120 標準価格54,800円(税別)

パワーアンプ内蔵CDチェンジャーコマンダー
CDY-A20 標準価格29,800円(税別)

CDオートチェンジャープレーヤー
CDF-C1000
標準価格58,800円(税別)

CDチェンジャーコマンダー
CDY-C10
標準価格15,000円(税別)

＊エクセディオの従来機種のうち、CDF-C1000接続対応機種は、EX-1110・EX-1010・EX-1210・EX-1100・EX-1000・EX-1200の6機種です。

EXCEDIO

三洋電機株式会社/三洋電機特機株式会社 ●ドルビー及びドルビーマークは、ドルビー研究所の登録商標です。●サンヨーカーオーディオには保証書が付いています。ご購入の際、ご購入年月日、販売店名などの所定事項の記入、及び記載内容をご確認のうえ、お受け取りになり大切に保存してください。●表示価格は標準価格(税別)で、取付け料などを含みません。●詳しい資料のご請求は、お手数ですが、ハガキに資料請求券を貼ったうえ、下記宛お送りください。三洋電機特機株式会社M・L・C事業部 〒570大阪府守口市京阪本通2-18 TEL 06-994-3411

資料請求券
RACING ON 7. D

Contents

R' RACING ON 8-15 15 AUGUST 1990 No.079

COVER PHOTO by KENJI SAWADA
MARTIN DONNELLY at MEXICAN GRAND PRIX

速報! F1世界選手権第7戦フランスGP ―― 6
●TOPICS―― シルバーストンでセナ、マクニッシュがホンダV12をドライブ!

HOT LAP ―― 8
●ベールを脱いだ巨人! プジョー905初試走

F1世界選手権第6戦 メキシコGP ―― 10
●大逆転―― 13番グリッドからスタートのプロストが今季2勝目を飾る

全日本ツーリングカー選手権第3戦 鈴鹿 ―― 24
●好判断―― タイヤチョイスに成功したリーボックスカイラインが今季初優勝

1990 F1メカニズムの透視図―― Vol.3 ―― 32
●ベネトンB190

ニュースネットワーク ―― 35

SNAP VOICE ―― 43
●ヒロ松下

モータースポーツCOLUMNS ―― 44
●F1…今宮 純/USA…天野雅彦/I-F3000…有松義紀/全日本…西山平夫

GPステーション ―― 46

ASKING ON ―― 48

コラム・で・レーシングオン ―― 50
●BOOK

プレビュー ―― 51
●F1GPウォッチング Rd.9…ドイツGP
●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第3戦…富士500マイル
●全日本F3000選手権第5戦…SUGO

'90ウイナーは誰だ? ―― 54
●恒例 大人気企画! '90チャンピオン予想クイズ

フォーミュラ・ミラージュ&フォーミュラ・トヨタ試乗 ―― 60
●注目の新フォーミュラ・マシンを服部尚貴が筑波で初試乗!

ナイジェル・ルーバックの5thコラム ―― 64

国際F3000選手権第4戦ヘレス&第5戦モンツァ ―― 67
●コマ連勝! タイトル争いに大きく踏み出す

ドイツ・ツーリングカー選手権 ―― 72
●三強決戦…メルセデス、BMW、アウディ、みつどもえのタイトル争い

R'onインタビュー…ジャッキー・スチュワート ―― 76
●「息子と翔るF1への道」

レースダイアリー ―― 86
●全日本ダートトライアル選手権第4戦
●鈴鹿スーパーツーリングカー500kmサポートレース

R'onチャレンジ ―― 90
●シビックVol.8、ミラージュVol.3

PIT-IN PRESS ―― 94

ストリート トピックス ―― 96

ウラネタリング ―― 98

ポイントスタンディング ―― 99

われ来たれり、見たり、勝てり……イベント&ウイナー ―― 100

インフォメーション/イベントカレンダー ―― 102

レーシングカートクラブ ―― 107
●全日本東第4戦/レースを始めよう

ハイアングル ―― 116
●ローラT90/50

ニュルブルクリング24時間 ―― 122
●24時間、3660kmの闘い―― 有力チームが次々脱落、リンダーM3が1-2!

戦いのフィールドは世界へ ―― 124
●海外で活躍を見せるスカイラインGT-R

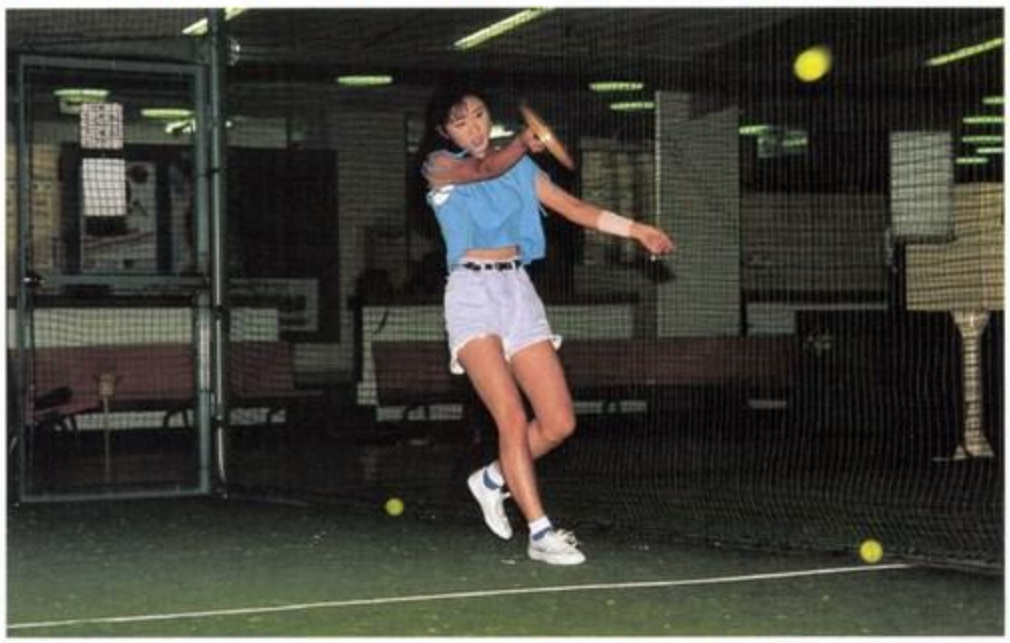
日石トラスト・レーシングチーム ル・マン参戦記 ―― 126
●「24時間を走った手で、スティーブンは僕の右手を握り返してくれた」

Tシャツプレゼント ―― 130

WITH RACING MIND ―― 137
●PIAAスポットランプ

スポンサー ―― 139
●出光興産株式会社

R A C I N G O F F



「オフは全部レースなんです」

三原順子

「16、17歳の頃から車が好きで、その頃からレースに絶対出たいなあ、と思っていたんです。目標はF3000! 夢はいくら高くってもいいですからネ(笑)」

今年からは、グループAにも出場し、現在12名のチーム員からなる自分のレーシングチーム「ブルーウイング」を持つほど、レースに対して熱い情熱を持つ三原順子嬢。現在もフォーミュラトヨタにステップアップするべく、鈴鹿でFJ1600の練習中だという。

「グループAの第1戦、西日本の後、筋肉痛で腕が上がらなくなってしまったんです。これじゃダメだと思って、このオートテニスに通ったり、毎日自宅でウエイトトレーニングをしています。ここは自宅からすぐだから」

仕事のオフは、すべてレースとその練習にあてて、「レースで休むために、仕事をそのぶん頑張る」というレース中心の毎日。また仕事が終わってから、夜中に、鈴鹿峠まで練習しに行くこともあるという。

「私なんかが、グループAに出るためには、他の人の5倍くらい練習しなくちゃいけないんです。芸能人だからとか、女性ドライバーだからとか、言われたくないでしょ」

と、素敵に言い残して、

「もう少し、このオートテニスをやって、腕と脚の筋肉をつけなくっちゃ」

と、再びラケットを握る順子嬢でした。

●ハタ・スポーツプラザ/東京都板橋区南町22 ☎03-955-2151

レースの話になると、芸能人の顔から、ドライバーの顔になって

Photo/Hiroshige Satta

速報! フランスGP

プロスト2連勝! カペリ、大健闘で2位

堂々のプロスト・スタイルでメキシコから連勝し今季3勝目、フェラーリ100勝、そして母国グランプリ3連勝を達成した「プロフェッサー」A.プロスト。この連勝が彼の4回目のタイトル奪取のはずみとなるか……

フランスGPはナイジェル・マンセルの'87年メキシコGP以来2年ぶりのポールポジションから始まった。隣にゲルハルト・ベルガー、2列目にはアイルトン・セナとアラン・プロストが続く。最速マクラーレンが今シーズン始めてポールを逃すなど、異変は予選から始まっていた。

昨年、マウリシオ・グージェルミンが大クラッシュを演じたスタートは、今年はクリーンに切られた。プロストがストールぎみになり遅れた他は順当にスタート。1周目にベルガーが、2周目にセナが相次いでマンセルをかわし、序盤のオーダーはベルガー〜セナ〜マンセル〜アレッサンドロ・ナニーニ〜リカルド・パトレーゼ〜プロストという順で落ち着いた。これらトップ陣はほぼ同じラップタイム。順位も互いの差もほとんど変わらず、10台近くが連なるようにして周回を重ねていった。順位にようやく変動が現れたのはタイヤ交換を迎えてだった。

20周を終え、7位を走行していたネルソン・ピケがピットインしたのを皮切りに、各車が次々にタイヤを替える。フェラーリはいつもながらの見事なピットワークでプロスト、マンセルとも7秒そこそこで送り出す。しかし、マクラーレンはベルガー、セナともに失敗。セナに至っては左リヤのホイールナットを絞めるのに手間どり、16・62秒もの時間を要し、大きく遅れをとることになった。

一連のタイヤ交換劇が終わったとき、順位は大きく入れ代わっていた。トップはイバン・カペリ、2番手にはグージェルミンとタイヤ交換なしのレイトンハウスが1-2。その後ろにプロスト、ナニーニ、マンセル、セナ、ピケ、ベルガーと続く。

2週間前のメキシコGPでは、2

台ともに予選落ちを喫したレイトンハウスだったが、今回から新シャシーを投入、また、平坦なコースでその空力特性が存分に発揮され、特に高速コーナーではフェラーリと同等あるいはそれ以上の素晴らしいハンドリングを見せていたのである。

だが、グージェルミンの後ろにはプロストがつけている。フェラーリ得意の高速コース、そしてプロストのホームコース…20ラップに渡って続いたレイトンハウスの1-2は、53周目で終わった。プロストが1コーナーでグージェルミンを抜き去ったのである。一方グージェルミンは間もなく、エンジントラブルでリタイアを喫することになる。

その後方ではセナが少しずつ差をつめ、ナニーニのすぐ後ろ、4位にまであがってきていた。しかしトップとの差は60周を終えた時点で12秒。また、今回のマクラーレンはハンドリングがベストとはいえず、セナはトップを追いあぐねていた。

終盤のハイライトはラスト数周のカペリとプロストとの攻防だった。何度かカペリが巧みに防戦したものの、78周目ついにプロストが勝負に出た。ミストラル・ストレートで一気に詰め寄り、シーニュにかけてズバリとカペリのインに切りこんでいったのだ。ラスト3周の逆転。プロストは高々と右手をあげ、トップでチェッカーを受けた。

「母国フランスで、しかもフェラーリ100勝を飾れて嬉しいよ」母国フランスGPで3連勝、またメキシコGPに続いての連勝である。2位にはカペリ、絶妙なセットアップが決まり、結局タイヤ交換なしで走りきっての2位だった。3位には終盤のナニーニのエンジン・カットに助けられたセナ。「3位でも不満はない。4ポイントでも重要なんだ」と語る。

7戦を終えてセナ3勝、プロスト3勝その差3ポイント。'90年F1は新たな局面を迎えようとしていた。

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 7 FRENCH GRAND PRIX 7/6-7/8

●F1世界選手権第7戦フランスGP/フランス：ポール・リカール

RESULT

3.813km×80周＝305.040km　予選出走30台・決勝出走26台・完走18台

								予選順位/タイム
1	① A.プロスト	フェラーリ641/2	フェラーリV12	GY	80周	1'33'29'606		4 /1'04'792
2	⑭ I.カペリ	レイトンハウスCG901B	ジャッドV8	GY	80周	1'33'38'232		7 /1'05'369
3	② A.セナ	マクラーレンMP4/5B	ホンダV10	GY	80周	1'33'41'212		3 /1'04'549
4	⑤ N.ピケ	ベネトンB190	フォードV8	GY	80周	1'34'10'813		9 /1'05'640
5	⑧ G.ベルガー	マクラーレンMP4/5B	ホンダV10	GY	80周	1'34'11'825		2 /1'04'512
6	⑥ R.パトレーゼ	ウイリアムズFW13B	ルノーV10	GY	80周	1'34'38'957		5 /1'05'059
7	⑨ 鈴木亜久里	ラルースLC90	ランボルギーニV12	GY	79周	1'33'45'780		14/1'06'100
8	⑩ E.ベルナール	ラルースLC90	ランボルギーニV12	GY	79周	1'34'06'463		11/1'05'852
9	⑯ P.アリオー	リジェJS33B	フォードV8	GY	79周	1'34'08'940		12/1'05'986
10	③ M.アルボレート	アロウズA11B	フォードV8	GY	79周	1'34'10'196		18/1'06'847
11	⑪ D.ワーウィック	ロータス102	ランボルギーニV12	GY	79周	1'34'15'268		16/1'06'624
12	⑫ M.ドネリー	ロータス102	ランボルギーニV12	GY	79周	1'34'16'000		17/1'06'647
13	⑱ S.モデーナ	ブラバムBT59	ジャッドV8	PI	78周	1'33'47'998		20/1'06'937
14	⑲ N.ラリーニ	リジェJS33B	フォードV8	GY	78周	1'34'07'525		19/1'06'856
15	⑦ D.ブラバム	ブラバムBT59	ジャッドV8	PI	77周	1'33'47'696		25/1'07'733
16	⑮ A.ナニーニ	ベネトンB190	フォードV8	GY	75周	1'27'48'115		5/1'05'009
17	⑰ Y.ダルマス	AGS JH25	フォードV8	GY	75周	1'33'51'969		26/1'07'926
18	⑤ N.マンセル	フェラーリ641/2	フェラーリV12	GY	72周	1'24'52'980		1/1'04'402
	③ 中嶋　悟	ティレル019	フォードV8	PI	63周	ギヤボックス		15/1'06'563
	⑭ M.グージェルミン	レイトンハウスCG901B	ジャッドV8	GY	58周	エンジン		10/1'05'818
	⑮ P.マルティーニ	ミナルディM190	フォードV8	PI	40周	電気系		23/1'07'305
	④ J.アレジ	ティレル019	フォードV8	PI	23周	デフ		13/1'06'084
	⑩ A.カッフィ	アロウズA11B	フォードV8	GY	22周	サスペンション		22/1'07'207
	⑥ T.プーツェン	ウイリアムズFW13B	ルノーV10	GY	8周	エンジン		8/1'05'446
	⑯ E.ビッロ	ダッラーラBM5190	フォードV8	PI	7周	スピンオフ		24/1'07'687
※	⑫ A.デ・チェザリス	ダッラーラBM5190	フォードV8	PI	—	失格		21/1'07'137
ns	⑭ P.パリッラ	ミナルディM190	フォードV8	PI	—	DNQ		27/1'08'008
ns	⑰ G.タルクイーニ	AGS JH25	フォードV8	GY	—	DNQ		28/1'08'147
ns	⑲ G.フォイテク	オニクスORE2	フォードV8	GY	—	DNQ		29/1'08'232
ns	⑳ J.J.レート	オニクスORE2	フォードV8	GY	—	DNQ		30/1'08'487

・優勝スピード：195.761km/h
・最速ラップ：N.マンセル（フェラーリ）　1'08'012　201.829km/h　64周目
・ラップリーダー：1～27＝ベルガー、28～29＝セナ、30～31＝マンセル、32＝パトレーゼ、33～77＝カペリ、78～80＝プロスト
※⑫デ・チェザリスは車重計測無視のため失格

詳しいレポートは次号にて！

TOPICS

ホンダV12 実走テスト開始！

ブラバム・ヤマハもシェイクダウン

Photos/Y.Okazaki

すでに春先にベンチテストを終え、実走テストを待たれていたホンダV12が6月28日、シルバーストンで開催されたFOCAテストにおいて、初の実走テストを行った。

ホンダV12エンジンは、マクラーレンMP4／5Bの改良型に搭載され、午前中にテスト・ドライバーのアラン・マクニッシュが25ラップ、午後にはアイルトン・セナが15ラップ、それぞれテスト走行をこなした。

テストはトラブルもなく順調に進み、タイム的にはセナが1分12秒1、マクニッシュが1分14秒1をマークしている。「今日のテストはシステム・チェックが目的だから、スピードやエンジンパワーについては特にコメントはない。でも、エンジンは素晴らしく、まったく問題はなかった」とセナ。「V10をドライブしたのが、もうずいぶん前のことなので比べるのは難しいが、全体的に非常にスムーズで、特にスロットルレスポンスは最高だ」とマクニッシュ。

また、ホンダF1プロジェクトリーダーの後藤治も「初テストの結果は上々だ。潤滑系システム、走行中の冷却キャパシティなど、多くの価値あるデータを得ることができた。初日のテストメニューをこなした後もエンジンの調子はよく、これからのテストも楽しみだ」と順調な初テストであったことをコメントした。

6月27日から29日まで3日間行われたこのFOCAテストには結局14チーム、23人のドライバーが参加し、ナイジェル・マンセルが唯一1分7秒台でトップタイムをマークしている。また、このテスト期間中にブラバム・ヤマハも'91年の実戦デビューに向け、初の実走テストを行っている。

ついに姿を現わしたホンダV12、初の実走テストでの感触は上々だった

セナ、マクニッシュがテスト走行を担当した

ベールを脱いだ巨人 プジョー905登場

今シーズン後半からのエントリーに向けて、プジョー905が初の公開テスト!

Photos/Racing on

HOT LAP

PEUGEOT 905

FISAが打ち出した'91年以降のグループCレギュレーションに合致した、自動車メーカーの手によるまったく新しい3・5ℓスポーツカーの第1弾が、7月3日、パリ南方200kmにあるマニクールで公開された。

プジョー905——本誌4月1日号にパリでの発表会の模様を掲載したが、コンセプトカーのモックアップのような独自のスタイリングはほとんどそのまま。これまでのいかなるターボチャージドCカーとも趣を異にするスタイリングがすがすがしい。

この日の初公開テストを担当したのは905の開発ドライバーであるジャン-ピエール・ジャブイーユ。彼は初公開にふさわしい(!?)スピードで、1周2・6kmのサーキットをほんの10周足らず周回しこの日のスケジュールを終えた。パリからの専用列車（行先表示板にはPEUGEOT905とあった！）で世界中から集まった250人のジャーナリストには、なんとももの足りないお披露目ではあったが……。

たとえばスパイスのV8サウンドから低音を差し引いて、ホンダV10のボリュームを少し下げたようなシャープなサウンドとともに走りまわる、おそろしく低いプロポーションの905には、確かにWSPCのニューウェイブを予感させるに十分な新鮮さがあった。

この日までの905のタイトな開発スケジュールを見てみると、もの足りない公開テストの原因も少なからず分かってくる。

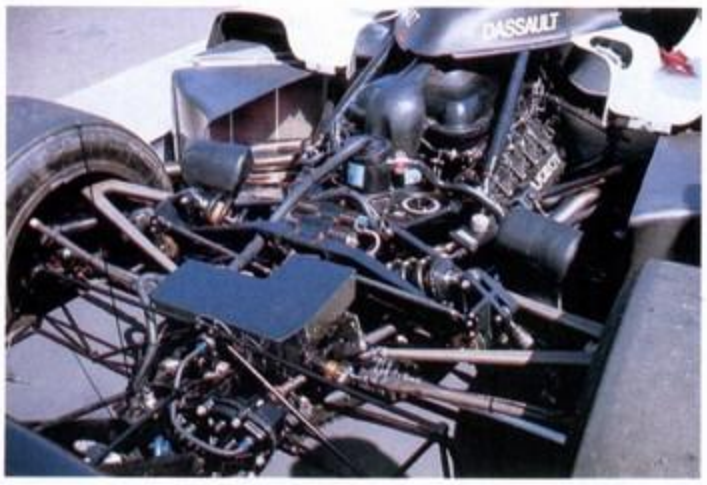
2月9日の発表後、V10エンジンに火が入ったのは同22日のこと。カーボン・モノコックがプジョー・タルボ・スポール（PTS）に届いたのは4月に入ってからだった。このモノコックは、戦闘機のミラージュを製造している工場で製作されている。始めてマシンがコースを走ったのは6月20日。それ以降、すでに500kmを走行しているが、テストのメインは自社製ミッションのチェックだった。

今後905はテストを重ねられ、9月23日のカナダでWSPCデビューを果たす。この日のテストで走行したマシンそのもの（1号車）が実際に使用され、さらに最終戦のメキシコに出場した後、2戦分のデータを元に、改良を受けたエボリューション・モデルが投入されることになるはずだ。現在車重は830kg。今後の目標は10%の軽量化だ。

来シーズンのエントリー台数は未定だが、ドライバー・ラインナップは9月頃に発表される予定。フランスのメーカーだけに気になるル・マンに関しては、'91年は1〜2台、'92年は3台エントリーが予定されることがすでに決定されている。

テストではとうとうリヤカウルを開けることはなかったが、肝心のエンジンについて現段階では出力等は公表されていない。走り出したばかりのマシンでは、まだまだこのプロジェクトの正否を語るべき状況ではないが、「205でWRCを、405でパリ-ダカールを制してきた実績をもって、我々は905の成功を確信している。来年には何戦かで勝利を収め、'92年にはタイトルを狙っていく」というPTS広報担当重役コラード・プロベラ氏の自信に満ちた勝利宣言が、やけに重く響いてくる。

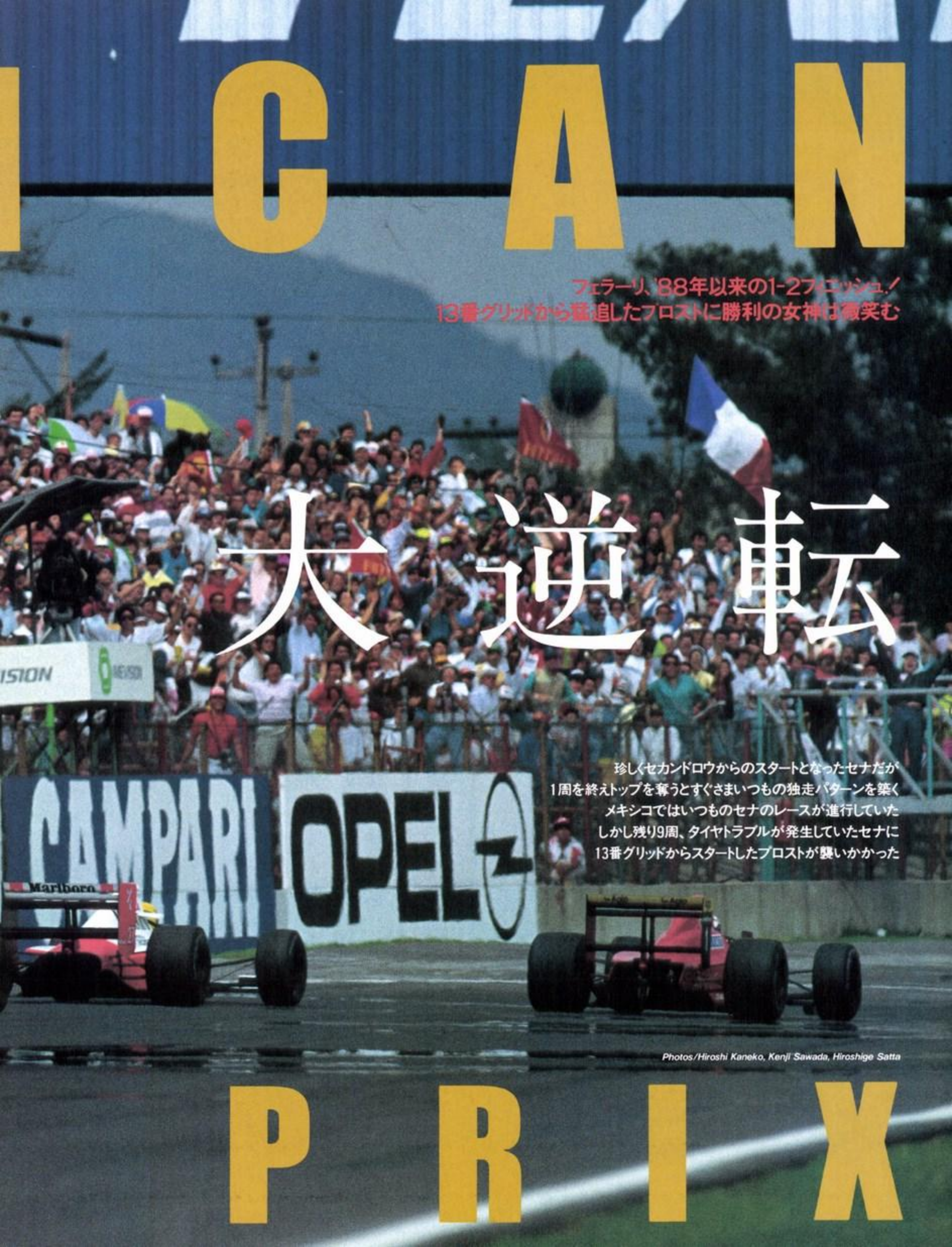
プジョーの最高級乗用車605の発表会でさえ姿を見せなかったプジョーのジャック・カルベ会長までが、この日ははるばるヘリコプターでマニクールまで飛んできたことからも、プジョーの905にかける意気込みと自信をうかがい知ることができるだろう。



Cカー専用に開発された3.5ℓV型10気筒エンジン。トランスミッションは6速縦置きだ

SPECIFICATION/PEUGEOT905

エンジン型式	80°V型10気筒DOHC4バルブ
排気量	3499cc
ボア×ストローク	91×53.8mm
インジェクション	マグネッティ・マレリー
全長	630mm
全幅	635mm
全高	440mm
重量	150kg
トランスミッション	プジョー製6速＋リバース
クラッチ	カーボン・トリプルプレート
サスペンション	前後ウィッシュボーン
ショックアブソーバー	ビルシュタイン
ブレーキ	ブレンボ製4ピストンキャリパー カーボンディスク
タイヤ	ミシュラン製 F：32×63×17inch R：34×70×18inch
シャシー	カーボン・ハニカム・モノコック
全長	4800mm
全幅	1960mm
全高	1080mm
最低地上高	50mm
ホイールベース	2800mm
トレッド(F/R)	1630／1550mm
車重	830kg



MEXICAN GRAND PRIX

フェラーリ、'88年以来の1-2フィニッシュ！
13番グリッドから猛追したプロストに勝利の女神は微笑む

大逆転

珍しくセカンドロウからのスタートとなったセナだが
1周を終えトップを奪うとすぐさまいつもの独走パターンを築く
メキシコではいつものセナのレースが進行していた
しかし残り9周、タイヤトラブルが発生していたセナに
13番グリッドからスタートしたプロストが襲いかかった

Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Hiroshige Satta

M E X

FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP ROUND 6

22-24 JUNE 1990
MEXICO CITY

G R A N

"最多勝男"と"最多勝マシン"は強かった

今宮　純　by Jun Imamiya

高地サーキットの"必需品"

今年のメキシコで流行っていたモノ、携帯用酸素吸入器パックと中西弁当店のランチボックス。もちろんこれはメキシコGPの日本人の間でだ。

標高2240mの"F1高地決戦"にそなえ、数少ない日本人プレスの我々は成田からソレを運ぶことにしたのだ。こういう便利なモノが日本では何でも手に入る。ちょっと疲れた時、元気のない時、シューシューと酸素をお口にあてて深呼吸、あーら不思議、エネルギーが湧いてくる。

年にいっぺんメキシコを訪れるF1ワールド・ツアー、今年も巡って来た。マシン軍団はカナダから陸路大型トレーラーのコンボイによって運ばれ、チーム関係者の多くはアメリカのどこかで遊んだあとメキシコ入り。勤勉な我々日本人は時差15時間を克服して、カナダ・日本・メキシコと飛びまわって現地へ。

今年のメキシコは例年気になっていたスモッグ公害がやや収まり、天候は6月末なので雨季に入っていた。これてずいぶん取材は楽だった。聞けば、週に1日ノーカー・デーの条例ができたらしく、高地の盆地で排ガスがよどんでいたこの街の空気汚染も少しは良くなったようだ。開催日が少しずれて雨季になり、毎日の雨が緑を青くし、適度な湿気をもたらしてくれた。先のカナダの爽やかさとはほど遠くても、例年のメキシコを思えば快適(?)である。4回目のメキシコともなると、私の体もそれなりに慣れてきて、今年は楽だなァということにあいなった。

毎年、サーキット・ランチとしてフジTVが手配する"中西弁当店"の味もおなじみ。パドック裏のメキシカン・レストランの一角に陣取ってパクついていても、前のように周囲を現地の人々が取り囲み、日本人は何をチョップスティックで食っているのかと、好奇の視線を浴びることもなくなった。ちなみにホンダのスタッフ達もこの弁当を手配している。

日本食弁当にこだわるのも、理由があってのこと。この国に初めて一歩踏み入れた者は必ずといっていいほどお腹の調子を崩す。今年メキシコ初めてのジャン・アレジもその"歓迎"を受け、ちょっびりまいっていた。気をつけるだけ気をつけてそれにこしたことはないのである。もし異常事態が発生したら、我々もホンダ・マンも"仕事"に響く。F1プロフェッショナルはちゅうちょなく日本食弁当を選ぶのだ(?)。

プロフェッサーのメキシカン・ゲーム

F1では膨大な量の走行データが計測されている。それはオフィシャル・タイミングの"ロンジン"と、オフィシャル・コンピュータの"オリベッティ"によってアウトプットされる。1000分の1秒のタイム攻防はもちろん、速度計測も何地点かで行われていてプレス発表される。しかし発表されないチーム関係者オンリーの"特別データ"がある。それは各区間タイム&スピードで、全ドライバーの全リストがあって、自チームのマシン・セッティングデータを参考にしながら読むと、いろいろ判断でき、戦略が組めるようになっている。

そのアウトプット・データ表は分厚い調査資料のようで、きわめてロジカルに科学的にレースを組み立てられる参考書ともなる。

日曜朝のプロストは全12周走り、その10周目に8位相当の1分21秒012を計測された。最速ベルガーの1分19秒823よりも1・2秒遅かった。

しかし、前述のチーム関係者オンリーの"特別データ"には、プロストが考えたレース・セッティングの狙いがはっきりと現れていた。

・ストレート区間タイム/トップ5
1セナ、2プロスト、3中嶋、4マンセル、5ベルガー
・S字区間タイム/トップ5
1ベルガー、2セナ、3アレジ、4パトレーゼ、5ピケ
・最終コーナー区間/トップ5
1ブーツェン、2ピケ、3マンセル、4セナ、5ベルガー

今、君の前にこれらのデータがあったとして、これから何を読み取るかだ。セナの各区間のバランスがいいな……、ピケがダウンフォースを重視しているな……、アレジはやっぱりS字でひっちゃきになって格闘しているな……。

注目すべきプロストの1kmストレート区間タイムは2位、セナの次だった。しかし――。

「セナが一応トップになってるけど、スリップストリームを使ったベストの周だけがトッ

ブなんで、実はプロストがコンスタントに1番なんだよねェ」

ホンダのオサム・ゴトーはデータ・ブックを学生のように赤ペンでアンダーラインしながら唸っていた。実に思い切りのいいロー・ダウンフォース・セッティングに出たものだ。S字や最終コーナー区間上位にプロスト／フェラーリの名はなく、直線区間だけで突出しているのである。

プロストは予選2日間をどちらかと言えば失敗し、屈辱的な13位スタートが決定した。そのあと我々プレスに向かって「明日、日曜の朝はダウンフォースを減らして、直線勝負のセッティングを試みて／それでS字のサスペンション・バランスを追求してみるよ」と言っていた。

メキシコ・シティの全長4・421kmのコースには1kmのメインストレート、約500mの中間ストレート、そして約500mのバックストレートがある。合計すると約2kmになり、半分近い。その半分の直線を1番速く走れるようにしたプロスト、それはまさに思惑どおりであった。

そしてさらに推理していくと、彼はこの日曜朝のセッション終了後に、「手応えはあった。タイムは8番手だけど、すべてを出し切ったわけではない」とも言っていたのだ。つまり、S字／最終コーナー区間での速さを意図的に低く抑え、レース前のライバルにすべてを悟らせるのを避けようとしたのではないか、と思えてくる。3区間のトップ5だけをチェックしたら、直線では速いけどコーナーはそれほどでもない、ラップタイムも8位だったし、プロストには権利がないさ、と読めてしまう。

敵を欺くために、もし、プロストが日曜朝、コーナーでセーブしていたとしたら……。恐るべき緻密な作戦である。さらにプロストはGYタイヤマンとのディスカッションから、マクラーレンもCソフトで行きそうだということ、去年のようにB／C左右非対称とはせず、もちろんレース中のタイヤ交換は考えていないことを確認している。

同一タイヤでの勝負。そうなれば敵のMP4／5Bと自分のシャシーを比べれば我に勝ち目ありだ。

とにかく13位スタートなんだから、オープニング・ラップの混乱に巻き込まれないようにする。何台かに抜かれたとしても直線ですぐ取り戻せる。序盤の30周くらいは絶対無理しない。タイヤを温存するのだ。前の方で誰がトップに立ったにせよ、2位以下の後方を意識するからタイヤをかばう余裕なんてありっこない。中盤の40周目あたりで何位まで上がっているかな。そこからが本当の勝負だ……。

プロフェッサーの戦略は決まった。あとはそれを冷静に実行していくのみ。

スタートが切られると、プロストは1コーナーを15位で通過、その位置から41勝目に向けて仕事を開始する。

もっとも見事だったのは、マンセルを追い落として2位に浮上した直後、56周目1分18秒556、57周目1分18秒421、58周目1分17秒958と最速ラップをたて続けに塗りかえていった3周だと思う。その3周、1位セナは1分20秒台がやっと、もはや防戦の余地なし。61周目に、じっくりと背後で料理法を練っていたプロフェッサーがトップへ躍り出る。プロストたった9周のトップラン。セナは60周トップをひた走りながらもレースを無得点で終えた。セナの仕事の代価はゼロに等しく、プロストの仕事の報酬はとてつもなく大きいものであった。

大西洋を飛んで母国フランスへと帰ったアラン・プロスト、機内でもニンマリとしていたに違いない。この9点は予想をはるかに越えた収穫だったからだ。

最多完走20台、日本勢の姿なし

「レースに出られるだけでも良かった」と言っていた鈴木亜久里と、今年ベストのスタート位置からやってみるさ」と語っていた中嶋悟が、12周目のS字手前で接触し、ともにその場でレースを終えた。

今回のメキシコGPの国際共同テレビ映像は最低で（私も興奮して叫んでしまったが、決してフジTVのカメラワークではない）、ベストレースを台無しにしてしまっていた。当然ながら中団グループの亜久里と中嶋の接触シーンはとらえられてなく、映った時には草の上に止まった2台のマシンだけであった。

サーキットの現場にいても、我々は日本でテレビを見るファンと全く同じ映像を見ているわけで、あれ以上の映像情報は何もなかった。

状況としては、11周目13位通過の亜久里がタイヤ・ブローのためペースダウン、そこにエリック・ベルナールとアンドレア・デ・チェザリスをパスした中嶋が急速に接近していた。中嶋は1周目にマーティン・ドネリーのタイヤとからんでスピン。せっかくの予選9位を棒に振り、1周目の24位から1分21秒台ペースに上げ（アレシとほぼ同じでベルガーよりも速い）、ガンガン前車をとらえては抜いて行く最中だった。

「ほかの車は避けて言ったのに、中嶋さんがいきなりオカマをほった」とTVインタビューに答えた亜久里。「あれが接触？　避けるなら避けていて欲しかった。（斜めに入ってきたんだよ）」と言う中嶋。両者の見解は全く違い、違うからこそ、ぶつかってしまった。

残念な結果であった。レース中にはしばしば接触リタイアが起きるものだが、よりによって日本人同士討ちになるとは……。

今年のメキシコGPはリタイアわずかに6台、完走20台という結果だった。'76年カナダGPの出走24台完走20台に次ぐ高い完走率で、これはちょっと意外な最近珍しいデータである。

RACE REPORT

by Joe Saward
ジョー・サワード

MEXICAN GRAND PRIX

勝負は、どうみてもマクラーレン陣営に分があるようだった
だが、序盤タイヤを酷使したベルガーはピットイン
そして硬めのBタイヤを選んだウイリアムズ勢は自滅していき――
セナまでがタイヤのトラブルを抱え始める
そんな上位陣のトラブルをよそに、フェラーリのふたりは
快進撃を続け、次々に前車をパスし上位に進出
ベルガーの挑戦も退け2年ぶり1－2フィニッシュを飾るのである

ベルガーが今季2度目のポール

メキシコ・シティはいかにもラテン・アメリカ的な大都市だ。慢性的な交通渋滞、そして傍らに目を落とせばそこには貧困のはびこる悲惨なスラム街がある。街は人だらけで、どうみても清潔そうな雰囲気はない。

海抜7460フィートのこの街では、やはり階段を上っただけでも息が切れてしまう。ただし昨年よりスモッグはないようだ。メキシコ・シティでは去年から2000万本にものぼる植林が実施され、これが功を奏したのか、以前より空気が綺麗に感じられた。毎日の夕立からも、例の酸性雨の刺激を感じることはなくなった。

確かにファッショナブルな街とは呼べないかも知れないが、それほど捨てた街でもない。エネルギーに満ちたこの街にやってきたF1グランプリ。関係者が今回頭を悩ませたのは天候だった。木曜の午後から夜にかけて雨が降り続いたおかげで、プレ・クォリファイ組がコースに飛び出した金曜の早朝には、コースはまだウェットだった。

そのウェット路面に足をすくわれたのがラルースの鈴木亜久里だ。タイヤを温めようとした彼は、バランスを崩してコンクリートウォールに激突してマシンを全損。急いでスペアに乗り換え、セッティングの決まらないマシンでなんとか最終周のタイムで予選出場の最後のキップを手に入れた。逆にこの亜久里の頭張りで涙を飲んだのがAGSのヤニック・ダルマス。最後の最後になって予選出場のチャンスを逸することとなってしまう。

本予選ではまず第1日目予選終了5分前にマクラーレン・ホンダのゲルハルト・ベルガーが1分17秒227という2位以下を1秒近く引き離す驚異的なタイムをマーク。結局、2日間の予選を通してベルガーのタイムを上回るドライバーは出て来ず、ベルガーが今季2回目のポールポジションを決める。

「35分間、待ち続けたんだ。コース上にマシンが多かったからね。それで、コースに出ようとしたちょうどその時にエンジンから異音がするのに気づいたんだ。で、いくつかの部品を交換することになったんだが、これが良かった。他のマシンにまったく邪魔されずに、いいクリーンラップを見つけることができたよ。すべてうまくいった。マシンも上出来だしね」とはベルガーの弁だ。

ベルガーとフロントロウを分けたのは最終

予選13位というポジションから見事61周目トップに立ち、その後誰も寄せつけず通算41勝めを飾ったプロスト。シーズンの流れにとっても大きな1勝だ

AGS勢もプレQ突破は間近だろう

終始エンジントラブルに見舞われた今回のアレジ

長いトンネルが続くレイトンハウス

予選中の押しがけ失格で決勝進出を逃したモレノ

亜久里は危ういところでプレQ突破なったが、決勝では序盤に姿を消す

予選終了5分前に見事なフライングラップを決めたウイリアムズのリカルド・パトレーゼだった。コース上からマシンが減るのを待つことにした彼の作戦は見事に当たり、ベルガーには届かなかったものの、最前列のポジションを手にすることに成功した。

このところポールが指定席となっていたアイルトン・セナはどうしたのだろう。

「僕は自分がゲルハルトと同じタイムを出せるとは思わない、たとえもっとハードに攻めたとしてもね。今回は自分のセットアップが決して良かったとは思わないしね」と言うセナは3番手に落ち着く。

反対に意外に不調だったのがフェラーリのアラン・プロストだ。予選13位とは最近の彼の成績からしては珍しい。やはり、フェラーリの現在の課題は予選用タイヤをいかに使いこなすかだろう。彼のチームメイトのナイジェル・マンセルはレースタイヤでよく健闘し、4番グリッドを得ている。

マクラーレン1―2。だが…

日曜朝、メキシコ・シティ上空は低く怪しげな雲に覆われ、湿った空気からは雨の気配が感じられた。ウォームアップ・ランでは予選と同じくベルガーが最速を記録、同じくセナも好調な走りをみせる。同様に好タイムを叩き出しているのはベネトンのネルソン・ピケ。一方フェラーリ勢はここでもタイムが伸びず、プロスト、マンセルの両者ともスピンを喫したほどである。

ウォームアップ終了後、主催者側から天候についての発表がなされる。『午後2時頃から雨になる』とのこと。スタートはちょうど2時に予定されていた。

多くの人々が行き交うパドックでは、関係者らが不安な表情でランチをとっていたが、その間も空は時たま太陽が顔をみせたり、また厚い雲に覆われたりと、不安定な表情をみせている。

いずれにせよ、タイヤ担当者にとっては難しい選択を迫られることになった。そう、もうこの頃から、タイヤ・チョイスが勝負の分かれ目になることを暗に示していたのだ。

シグナルがレッドからグリーンへ。ポールポジション、カナダでの良い感触を残していたはずのベルガーはスタートに出遅れる。一方フロントロウを分けたパトレーゼは全くパーフェクトなスタートを切りトップに。その後方、3番手のセナも完璧なスタートをみせ、ベルガーを抜き去りパトレーゼを追って第1コーナーへと突入する。

アイルトンはリカルドをぴったりとマーク、S字を抜けるとバックストレートでウイリアムズのスリップに入る。最終コーナーを絶妙なラインで通過したセナはパトレーゼからトップを奪うべく、再びグランドスタンド前に戻ってきた。

ウイリアムズとマクラーレンの2台は横一線に並んでグリッドラインを通過、タイミングシステムが計測した両者の差は0・000秒――全く同タイムを示したのだ!

彼らの直後にはベルガー、ティエリー・ブーツェンがぴったりとついて上位をうかがう。そして素晴らしいスタートを切ったピケ、マンセル、ジャン・アレジ、デレック・ワーウィックらが一直線にラインを通過。アンドレア・デ・チェザリスも15番グリッドから11位へと好調な滑り出しだ。だが彼のチームメイト、エマヌエーレ・ピッロは今回もまた不運に見舞われ、エンジントラブルによっていきなり出鼻をくじかれた恰好となった。

「1コーナーへ入っていった時、スロットルが開かなくなったなと思ったら、他のマシンに抜かれていってしまった」とピッロ。

その直後、今度は今季最高のスターティング・グリッドを得て期待されていた中嶋がコースアウトを喫してしまった。

「マーティン・ドネリーに追突されてスピンしてしまったんだ」と言う中嶋だが、首尾よくコースに復帰することに成功、最後尾から追い上げることになった。

前方では勢いにのるセナが1コーナー手前でトップに立つ。ベルガーもこれに続き、硬めのBタイヤをチョイスしたことが裏目に出たパトレーゼは、わずか1周でリーディング・ポジションの座を失うこととなった。

先頭集団のほとんどはCタイヤをチョイスしていたが、序盤に関してだけいえばこれは明らかに正しい選択だったといえる。ブーツェンもチームメイト同様Bタイヤを履いていたため、早くも5周目にはピケにパスされ4位に転落してしまう。

「ほとんどBタイヤはグリップしなかった」とブーツェンはレース後語っている。

「タイヤのコンディションは走れば走るほど悪くなる一方で、ネルソンを抑えようとしたがまったく歯が立たなかった。とにかくマシンを押さえつけるのに精一杯で、後続を抑えるどころじゃなかったんだ」

セナはベルガーを従えてトップを快走し、ふたりの差は1・2秒、1・1秒、1・3秒、1・3秒とコンスタント。だが、6周目あたりからペースに変化が生じ始めた。ベルガーはこの状況を次のように語っている。

「3周目からフロントタイヤにタイヤかすが付き始めてグリップが落ちてきてね。交換せざるを得なくなってしまったんだ。レース序盤ならピットインしてもリカバリーできる余裕も少しは残っていると思ったし……」

彼はグリップの落ちたタイヤと格闘を続けていたが、アイルトンはついに彼の視界から消えていってしまう。その差は3・1秒、4・1秒、5・7秒、9・9秒と急速に広がり、ついに彼のミラーには3位に上がったピケの姿が映るようになる。

ウイリアムズの2台は4位、5位をキープ。アレジはその後方6位につけている。フェラーリはようやくペースをつかみかけた様子で、マンセルは8周目に6位へ浮上。プロストもスタートこそ上出来とはいえなかったものの、次第に真価を発揮しつつあった。

レース後にアランは次のように述べている。

「スタートしてから数周で、前を走っているマシンが自分より遅いことに気がついたんだ。ただ問題だったのはいかにフロントタイヤに負担をかけずに前のマシンをパスしていくかだった。ナイジェルと比べてウイングを寝かせ気味にセットアップしておいたからストレートでは非常に伸びが良かったけれど、高速

プロストは予選1回目、彼としては珍しいスピンを喫する

Bタイヤのチョイスが敗因となってしまったウイリアムズ・デュオ

燃料が減っていくにしたがって
バランスは良くなっていった
だからしばらく待つことにしたんだ

[アラン・プロスト]

コーナーでは不安定だった。だが燃料が減るにしたがってマシンのバランスは良くなっていったから、待つのが一番と思ったのさ」

フェラーリ・コンビが追撃開始

10周目までにアランは8位に浮上。そして12周目にはミスファイアに見舞われ始めたアレジをパスして7位に上がる。

これに先立ち11周目から12周目にかけて、様々なアクシデントが発生した。まずレース序盤のエンジントラブルから復活し、力強い走りで23位まで順位を上げたピッロがピットを通過したあたりでエンジンブロー。JJレートのオニクスもエンジンが死んでリタイアとなった。そしてふたりの日本人ドライバー、中嶋と亜久里が痛恨の接触を演ずる。リヤタイヤがバーストした亜久里がピットへ入ろうとペースダウンをしていた矢先、後ろから来た中嶋に追突されたのだ。

ちょうどその頃、ベルガーはたまらずタイヤ交換のためピットイン。順位を11位まで落としてしまう。

一方、徐々にペースを上げるマンセルはついに15周目にファステストラップをマーク、4位をキープするバトレーゼに追いついて激しいチャージを開始した。しかしバトレーゼも実に巧みなブロックをみせ、マンセルが彼をパスするのはそれから7周を要することとなった。チームメイトのプロストも今や完全に自らのペースを取り戻し、不可能なことは何もないといわんばかりの走りでチームメイトの背後をぴったりとマークする。バトレーゼのわずか1秒ばかり手前では、ブーツェンがタイヤのグリップ低下とひどい振動に悩まされていたピケをじわじわと追い上げており、そのさらに15秒前方ではアイルトンが悠々とトップをキープしていた。

やっとのことでバトレーゼのブロックから解放されたマンセルは、すぐブーツェンの背後に襲いかかり、プロストもバトレーゼを追い詰める。ブーツェンはなんとかマンセルから逃げたいところだが、ブレーキがいうことをきかず、思うようにペースが上がらない。

このバトルも、結局長くは続かなかった。

30周目、セナは2位のピケから15秒のアドバンテージを確保。ピケの直後にはマンセルが迫ってきた。バトレーゼをしとめたプロストはブーツェンも簡単にパス。そして素晴らしい追い上げをみせるアレッサンドロ・ナニーニもこの一団に加わろうとしていた。後方ではニュータイヤを得て復活したベルガーの追走を受けるアレジがミスファイアと格闘しながらも、ドネリー、ワーウィックの順でランデブーを続けるロータス・コンビをパス。

2台のロータスはそれぞれタイヤトラブル、エンジンのパワー低下に悩まされていた。この時点でトップのセナに周回遅れにされていないのはこのロータス・コンビの後方にいるステファーノ・モデーナまでである。

2台のフェラーリはまるで照準を定めたミサイルのごとくピケにアタック。ファステストラップを次々に更新しながらピケを追い詰め、42周目にはついに2位、3位へと浮上する。しかし、この時点ではまだトップのセナとは18秒以上も差があった。

その42周目には、37周目にタイヤが限界に達しスピンを喫したバトレーゼがピットに滑り込みタイヤ交換。4輪にCタイヤを得た彼は残り周回に力走をみせるが、もうそれからでは遅すぎたようである。

ナニーニはブーツェンをかわし5位へと順調にポジションをアップ。そして44周目にはグリップしないタイヤにたまりかねたピケのピットインにより、自動的に4位に浮上した。

マクラーレン痛恨のミスティク

これまでの展開を通してすべてが順調にみえたセナ。だがある時点から突然、彼のラップが急激にダウンし始める。

「走っている間に次第にマシンの挙動が不安定になってきて、これはタイヤだと直感した。タイヤ交換の指示をあおごうと無線でピットを呼んだのだけれども、うまく無線が伝わらなかったらしい。それでもう1周して連絡をとったら、そのままレースを続行するように指示されたんだ」とセナ。

だがそれは間違った判断となった。アイルトンのタイヤからは、実に徐々にだが、エア漏れが起こっていたのだ。セナのペースはどんどん落ちていき、2台のフェラーリとの間隔は急速に縮まっていく。

ちょうどその頃、2台のフェラーリの間にもバトルが始まっていた。今やマシンの状態が完璧ともいえるプロストが激しくマンセルにチャージし、ふたりの順位が替わるのも時間の問題と思われるほど、その差は接近していたのだ。

プロストは55周目にマンセルをパス。この時点で彼とトップ、セナとの差はわずか9秒にまで縮まっていた。その後も差はどんどん縮まり、60周目、セナ、プロスト、マンセルの3者はわずか0・4秒内にフィニッシュ・ラインを通過、そしてその翌周、プロストはついにセナを抜きトップに躍り出る。

その時点ではベルガーもナニーニをパス、4位にまで復活していた。セナのペースは絶望的だったが、まだ彼はピットに入らない。

「判断を誤ったことは認める」とレース後ロン・デニスは言う。

「ピットインさせるより3位キープの方が得策だと思ったんだ。それが間違いだった」

そして63周目、ついにセナのマクラーレンの右リヤタイヤがバーストした。彼は潰れたリヤタイヤをひきずりながらほぼ1周してピットに帰りつくが、あえなくそこでリタイアとなってしまう。

「イニシアチブを取らなかったという点では僕にも一部責任がある。タイヤが異常だと気づいた時点で、自分の判断でピットインして

今回のリタイアは僕にも責任がある
あの時、自分の判断で
ピットインしてもよかったんだ
［アイルトン・セナ］

2位を快走するピケをとらえるマンセル。決勝におけるフェラーリの勢いは誰にも負けなかった

ドネリーはエンジン、タイヤに泣きながら8位完走

決勝でピレリにてこずったマルティーニ

予選ではパッとしなかったナニーニだが、タイヤをかばった走行で見事4位に滑り込む

無残に引き裂かれたセナの右リヤタイヤ

序盤のスピンで予選9番手をフイにした中嶋。得意のメキシコで活躍が期待されたが

タイヤ交換の判断ミス――これが今回セナのメキシコGPのすべてだった。バースト後彼はピットに自力で戻るが、もう2度と走り出すことはなかった

も良かったんだからね」そうレース後に語るセナは、意気消沈の色を隠せなかった。

しかし、このセナの上に起こったドラマは、観衆の頭からはすぐ忘れられてしまう。なにしろコース上の「交通渋滞」の隙間を縫ってプロストとマンセルの息もつかせぬ白熱したバトルが展開されているのだ。だが、この争いは、思わぬ形で決着がついた。マンセルが最終コーナー出口で軽くだがスピンしてしまったのだ。

「あの時はものすごく攻めていたよ」とマンセルは言う。

「だけど周回遅れをパスするためにラインを少しでも外すとタイヤにほこりやゴミがいっぱいついてしまうんだ。で、そのまま次のコーナーに勢いよく突っ込むと、全然グリップしてくれない。そういうことさ」

マンセルvsベルガー終盤の攻防

このスピンでマンセルはプロストを追えなくなったばかりか、後方から追い上げてきたベルガーに追いつかれてしまったのである。

プロストは、このマンセルのスピンでだいぶ楽になった。もう誰も彼にプレッシャーをかけるドライバーはいなくなってしまったのである。だが、後方ではマンセルとベルガーの争いが白熱し、レース終盤を大いに盛り上げた。

66周目にマンセルと3・5秒も差があったベルガーだが、マンセルのスピンにより67周目には急激に接近し、第1コーナーではほとんど差がなくなっていた。そこでベルガーは強引ともいえる突っ込みでマンセルの一瞬の隙を突いてインを奪う。2台のマシンがほとんど触れ合わんばかりに第1コーナーを抜けたとき、ベルガーはマンセルの前に躍り出ていた。しかしナイジェルも負けてはいない。その周のバックストレートでベルガーのマクラーレンにぴったりとつけると、最終コーナーの立ち上がりに向けてスリップストリームから抜け出てベルガーの横に並んだのだ。そこから彼がやったことはまさに神業ともいえるものだった。なんと彼はゲルハルトの外から猛スピードで回りこんで抜いたのである。

「なんてことはなかったよ」と後でとぼけてみせるマンセル。

「ただ目をつぶって、足をペダルに置いたまま、もちろんノン・ブレーキで――、そのままコーナーを曲がっちまえばいいのさ」

ゲルハルトにしてみればこんな芸当をみせられればもうお手上げで、ラインをスンナリあけるしかないが、だが彼もそのままで引き下がるドライバーではない。

「最終ラップにもう一度チャンスがあった」とゲルハルトは説明する。

「ナイジェルの前に遅いマシンがいるので、もう一度抜ける、と思ったんだ。ところが周回遅れの連中がはたして私まで気がついているかどうか分からなかったんで、少しコーナー脱出時にアクセルを緩めてしまったんだ」

マンセルにはそれが幸いし、わずかな差でベルガーより先にチェッカーを受ける。4位にナニーニ、5位にブーツェン。そして6位にはギリギリのところでアレジを抜き去ったビケが滑り込んだ。

プロストにとっては、本来自分がひとり占めするはずの勝利の興奮を、マンセルとベルガーに奪われてしまったという感がしなくもない。だがその彼も「たぶんベストのレースだね」と感慨深げだ。

「自分でもどうなるか分からなかったけど、確かに後方からのスタートは大変だったよ。正直言って、勝てるとは思わなかった」

ところがナイジェル・マンセルの方はこういう展開はもうすべてお見通しだったと言う。

「とにかく大切なのは――」マンセルは紅潮した顔でレース後に語っている。

「これは最高のコンペティションだった、っていうことだよ」

この言葉に反論する者はいないだろう。

早めのタイヤ交換で終盤マンセルを追い詰めたベルガーだが、わずかに0.179秒届かず

13という数字が幸運を連れて来た

10年間F1の頂点で闘ってきた男が、予選13位のグリッドしか得られなかったとしたら……我々はこのレースにうんざりし、疲れ切ったドライバーを想像していた。たとえアラン・プロストに関しては、それがめったにないことであっても。

「肉体的にも精神的にも、本当に難しいグランプリだった。何かこのような障害にぶつかった時、それを飛び越えるために必要な力を引き出すことがだんだん難しくなってきているんだ。何年か前の僕だったら、このレースを簡単なものと考えることができたかもしれない。非常に性能の高いマシンに勝利を託してね。今日は本当に苦しかったよ。でも車が調子良く走ってくれるかぎりは、と考えて……それに、これはフェラーリなんだ。翼を与えてくれるってことなんだよ!」

この勝利がいかにもプロスト的な作戦によると考えた場合は、たいして大きな意味はない。それよりもグリッドのずっと後方からスタートしたために技術的に何らかの選択が必要であったこと、そして後半の彼のアタックにこそ大きな意味があるのだ。

「僕が中団のグループから抜け出すチャンスはただひとつ、ダウンフォースを小さくするという決断をすることだった。すなわち、他の車をより簡単に抜いていくために、誰よりも高いトップスピードを得ることが必要だったんだ。たとえコーナーでのロードホールディングがそのために影響を受けても、僕にはそうするしかチャンスはなかったからね」

そしてマシンはコーナーでの目立つほどの姿勢の乱れもなく、完璧な動きを見せた。

「僕の自信は、予選でレースタイヤを履き、ガソリンを少なくした時に、いつも車が完璧だったという事実から来ているんだ。僕は自分のスターティング・グリッドにはまったく気を悪くしていなかった。確かに、手のひらにツバを吐きかけてがんばれば4列目に並べたかもしれない。でもフェラーリ、特に僕の車は予選用の柔らかいタイヤの性能を充分に引き出すことができないんだ。その理由は絶対に見つけなければならないと思う。それにエンジンも予選の時には完璧じゃなかった。でも今日はすべてがうまくいったね。僕はピットに対して、常にトップのラップタイムと僕のラップタイムを比較して知らせてくれるよう頼んでいたんだ。レース序盤、中団グループから抜け出すために僕はセナに対して20秒くらいの遅れをとってしまった。でもその後ピットからの情報で、僕がセナと互角の勝負をしているということがわかったんだ。それを聞いた僕は、直ちに前を行く車を抜いて行くことに全神経を集中したよ。抜くのが難しいこともあったけどね……」

セナを抜いた時のことだろうか? それともマンセルとの熱い、男の戦いのことだろうか? マンセルがそれを好んでも、プロストはむしろそれを避けたがっているのだが。

しかしながら、レース後の表彰台で対面したふたりは肩を抱き合った。自分たちの激闘に満足し、フェラーリに1-2フィニッシュを与えた喜びを味わっていた。

「この1-2は本当に素晴らしいことだ。これで、メカニックやエンジニアの仕事に報いることができただろう。彼らのおかげだっていうことをはっきりさせなきゃいけないね。フェラーリというチームで6レース戦ってきて、このチームが他とは違うということも改めて認識した。熱狂的なイタリア人プレスの何人かは、フェラーリにとても耐えられないような圧力を及ぼしてくるからね。そういった"横暴なジャーナリスト"と呼ばれている連中が引き起こした問題は数え切れないよ」

フェラーリを揺さぶっている大きな混乱のひとつは、アンリ・デュランとエンリケ・スカラブローニの辞職である。それぞれ空力と、研究室の責任者だ。そして実際のところ、この離脱の理由を良く知る者はいない。フェラーリのスポークスマンであるフランコ・リーストロは、我々にこう説明してくれる。

「デュランが自分の決心を我々に知らせたのは、一ヵ月ほど前のことだった。彼はフェラーリの仕事の雰囲気はもう楽しくないのだと我々に告げた。そして一週間前、今度はスカラブローニの番だった。彼は自分のスタッフとのフィーリングを失ったと打ち明けた。彼の言うところによると、誰も彼の指示に従わないというのだ。我々には、何が起こったのかよくわからない。ふたりとも、今までそれぞれのスタッフと完璧に理解し合いながら仕事をしてきたんだ。私の考えでは、デュランはもうスカラブローニと協力するのがいやになり、そしてスカラブローニは外部からのオファーを受けたのだと思う」

メキシコGPの後、マラネロに帰って最後の会談が持たれるに違いない……もし、スカラブローニの離脱が確認されたとしても、'91年の車が70%完成していることを考えるかぎり、このふたりが抜けることは大きな問題ではない。しかし残念なことに、ここで確認されたのはフェラーリの内部がまだ本当にしっかりとはしていないということである。これからはマクラーレンから寝返ったスティーブ・ニコルズただひとりが、秩序と平穏を取り戻す責任者だ。この1-2ウィンが、チームに寄与するものは大きいと言ってまちがいない

だろう。

いずれにしろ、この素晴らしい1・2フィニッシュによって、フェラーリの信頼性は証明された。これはここ何年もの間なかったことだ。プロストはこう述べている。

「僕はメカニカルな故障にとても気を使っていた。それでも今シーズン前半の僕たちをよく見てると、どのリタイアも、たとえばエンジンとかギヤボックスが壊れるというような大きな問題が原因ではなかったんだ。バッテリー、ブレーキの摩耗、オイルタンク……解決が簡単な細かい事柄ばかりだ。今、僕が望むのはただひとつ、予選での車の動きがもっと良くなることと、他よりもずっとパワフルなエンジンだ。僕たちのシャシーがマクラーレンと比較して少しも劣らないとしても、エンジンはまだホンダV10のレベルではない」

改良型のV12エンジンは、その信頼性が100%確認されればフランスGPで登場することになっている。いずれにしろ、フランスGPだけが彼のターゲットではない。ワールド・チャンピオンという、より大きいターゲットもまた見えてきているはずだ……。

「そんな目標を考えるのはまだあまりにも早すぎるよ。確かにウイリアムズやベネトンが窮地を切り抜ける力を持っていることを考えると、今年、チャンピオンへの扉はとても開かれていると言えるだろう。だけど、僕の目には'90年の残りの10戦、本命はアイルトン・セナだと見えるね」

微かな運命の裂け目がセナの優勝を奪った

小さなトラブルが大きな結果を引き起こしてしまったと言ってしまえばそれまでだが、セナがゴール20周前まで独走していたことを忘れてはならない。この時点では、彼の可能性は大きかった。しかし、セナを待っていたのは運命の結末だった。多くの証言が、それが単純なミスによるものだと物語っている。まず、プロストのコメントを聞いてみよう。

「セナについて2周走った時、僕は彼がタイヤのトラブルを抱えていることに気がついて驚いたよ。僕のタイヤは完璧な状態だったからね。もし摩耗の状態に違いがあったとしても、あれはふつうじゃなかったね」

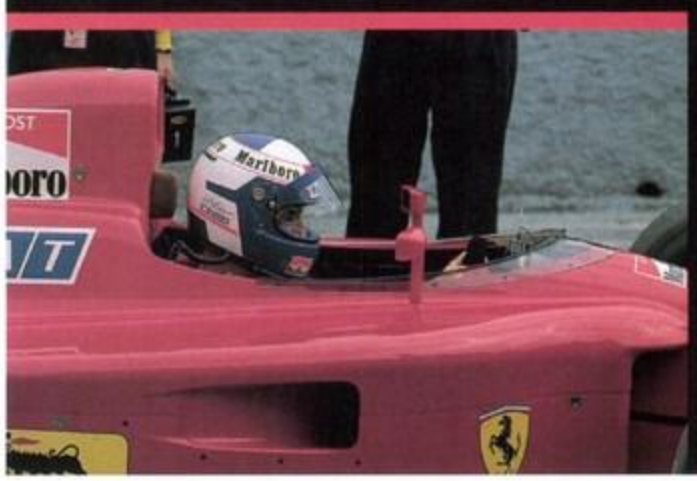
そして2人目の証人はホンダF1の責任者、オサム・ゴトーである。彼の言葉は静かながらも、その失望を隠さない。

「我々のエンジンに関しては、何もコメントすることはない。今日のレースでは、タイヤだけがすべてだった」

これ以上明快な答えがあるだろうか？　そして3人目の証人は当事者自身である。

「ゴールまで25周くらいの時に、僕は車が不安定なのに気がついた。すぐにタイヤのトラブルが頭に浮かんだ。それで無線でピットを呼び出したけれど、一度目、ロン・デニスは僕の言葉を聞いていなかったんだ。それで二度目にやっと話した時には、彼は僕にコース上に留まらなければならないと答えてきた。でもリタイアは僕のミスだ。僕は誰の言うことにも耳を貸さないで、自分でイニシアチブをとってタイヤを交換するべきだった」

プロストの決断！



by パトリック・カミュ

構成・翻訳/*Masako Imamiya*

予選13番手に甘んじたプロスト
勝つチャンスはこれしかない！
決勝を前にプロストはひとつの決断をした
フランス、オート・エブド誌でおなじみの
グランプリ・ジャーナリスト
パトリック・カミュが、プロストの決断に鋭く切り込む

ゴールまで25周？　セナはまだ2位のマンセルに対して18秒のリードを保っていた。タイヤのエア漏れがあるのに、70周を走り切ることが可能だったとは考えにくい。ロン・デニスに対する疑問だけが残る。メキシコのコースが本来、左のタイヤに負担をかけるものなのに、なぜ右のタイヤがバーストしたのだろう？　デニスはそれに関して説明しようとしているが……。

「我々は、セナのタイヤの空気圧をベルガーのそれよりかなり低くしてスタートさせていたんだ」

それが重要なことだろうか？　ベルガーもまた、たった13周を走ったところで左前輪にプリスターを発生させてタイヤ交換をしている。不安の兆候は、この時点で現れていたのだ。プロストの「車の姿勢に関してはフェラーリのシャシーがマクラーレンより優れている」という言葉に間違いはないだろう。将来、シャシーに関して多くのことが要求されるサーキットに行った時に、驚くべきことが待ち受けている可能性を示すものなのだ。

メキシコGPの翌日になってもまだ頭に残っていたのは、マンセルとベルガーが今でもお馴染みの熱血ファイターだったことだ。彼らの、フルスピードでタイヤが触れ合わんばかりのバトルは、十分身体を震わせるものであった。この危険なスペクタクルを止めるために、その真っただ中で突然分別を見せたのはベルガーのほうであった。マンセルは、あからさまに5速全開のバンク進入でベルガーをイン側に押しやったのだ！　無邪気なマンセルのコメントである。

「うまくいったよ。目を閉じるだけでよかったんだ」

そう、それと頭固でがむしゃらなだけでよかったのだ。

それに対してベルガーはこう言い放つ。

「同じようなやり方を何回か経験した後だったから、僕はアクセルから足を上げることを選んだよ。ふたりともギリギリのコーナリングすることは、簡単なことではなかったね」

しかし、表彰台はかつてないほど華やかで、友情にあふれたものであった。戦いが、そして戦ったドライバーが、スポーツ精神を忘れていなかったからこそである。

GRAND PRIX TOPICS *from* MEXICO

グランプリの最前線から

グランプリで拾った噂とニュース

水面下で始まった移籍話!?

まだ10戦も残しているF1だが、すでに91年に向けてストーブリーグが活発になっているようだ。

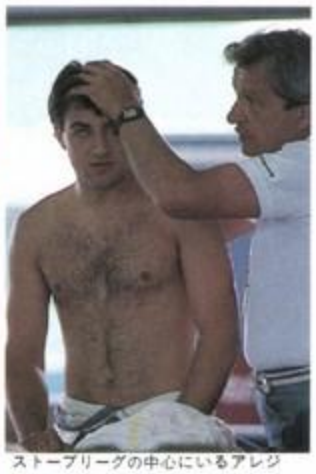
まず、残留の可能性の高いドライバーがマクラーレンのアイルトン・セナとゲルハルト・ベルガー、そしてフェラーリのアラン・プロストだ。

来年はティレルにもエンジンを供給するホンダだが、マクラーレンには優先的にV12エンジンを出す。現在考えられる最強のエンジンで戦うためセナ、ベルガーともに残留となるであろう。

一方、ストーブリーグの台風の目はといえば、ティレルのジャン・アレジをおいて他にない。

あくまで噂の域を脱さないが、メキシコGPのパドックでは来年アレジはウイリアムズ・ルノーで走ると囁かれていた。

アレジ自身はもちろん、彼のマネージャーを務めるエディー・ジョーダンもそんなことは口に出してはいない。しかしウイリアムズにエンジンを供給するルノーからアレジに対し、強力なアプローチが行われていたようだ。そのため、アレジはかなりヒステリックになっており、チーム内でもやや浮いた感があった。


ストーブリーグの中心にいるアレジ

ウイリアムズ・ルノーの選択は？

もしアレジがウイリアムズ入りした場合、これまで噂にのぼっていたマンセルのウイリアムズ入りはなくなる。そのため現在フェラーリで法外ともいえる金額で契約をしているマンセルは、金銭面でかなりの妥協を強いられることになり、さらにプロストがナンバー1、マンセルがナンバー2との扱いを受けても来季の残留を選ぶだろう。

またベネトンにもいろいろな噂がまとわりついていたようだ。

アレッサンドロ・ナニーニは残留を希望しているが、チームは特に彼をとは考えておらず、残留するにはメキシコが最後のチャンスだとも言われていた。4位入賞はしたが、来年はミナルディの噂もまだある。

もうひとりネルソン・ピケの有力な移籍先はフットワーク・アロウズと言われている。これは来年アロウズに搭載されるボルシェから、開発ができ、かつ優勝経験のあるドライバーをとのリクエストでピケに白羽の矢が立ったらしい。

もしアレジがウイリアムズ入りした場合、シートを追われたティエリー・ブーツェンがこのベネトンに復帰する可能性が高そうだ。

幻のメキシコ製F1 グラス・ランボルギーニ!?

昨年のWSPC最終戦、メキシコで発表されたメキシコ製F1、グラスを覚えているだろうか？ メキシコ製のシャシーにランボルギーニのV12を搭載、ドライバーもメキシコ人という純メキシカンのF1プロジェクトだ。

ところが、このF1プロジェクトの行方が突然怪しくなってきた。このプロジェクトを推進してきた、フェルナンドとアレッサンドロのゴンザレス・ルナ兄弟が、いざ発表という段になって突然姿を消してしまったのだ。

詳しく順を追って説明すると、まずメキシコGP前に、パリでマウロ・フォルギエーリのデザインによるプロトタイプマシンの発表会を行うことになっていた。しかしマシンは届いたものの、肝心のゴンザレス兄弟がその場に姿を見せなかったのだ。

これに困惑したのがエンジン・サプライヤーのランボルギーニ社。とりあえず、このマシンを自社に引上げ、保管しているという。

メキシコGPのタイムスケジュールには、決勝レース直前の12時30分から30分間、このグラス・ランボルギーニのエキジビション走行が組み込まれていたが、当然このマシンが走ることはなかった。

中央がグラスF1を計画したフェルナルド・ルナ。彼は一体どこに？

ランボルギーニV12はグラス・シャシーに一応搭載はされた

現状で分かっているのは、ゴンザレス兄弟が金銭的に非常に苦しかったということだけだ。

昨年のプロジェクト発表以来、多くのスポンサーを募り、ランボルギーニという名前で集めた金額が、推定で6億円以上という。この金とともに彼らは姿を消したらしい。

このプロトタイプを保管しているランボルギーニ社では、このプロジェクトはまだ続け、これからテスト走行をする準備をしているという。

ランボルギーニ社代表、エミール・ナバロは「我々はグラスの製作に協力しており、依然として彼らは顧客であることに変わりない。ルナ氏の経済状態が芳しくないという噂をいろいろ耳にしたが、表立って彼に不満を述べる者はいないようだ。我々はもちろん気分を害しているが、7月10日までグラスとランボルギーニの契約は有効となっているので静観はする。考えるのはそれからだ」と述べていた。

もうひとり、ふりまわされた人物がいた。このマシンを操り、F1デビューを果たそうとしたメキシコ人ドライバー、ジョバンニ・アロイだ。今季、国際F3000に参戦していた彼は、わざわざこのプロジェクトのためにF3000マシンから離れたのだ。彼もサーキットで不満を述べていたが、彼の父ファウロは息子のF1デビューのために金策に走っているようだ。

このグラス・ランボルギーニは、7月2日イモーラでマウロ・バルディによりテストが予定されている。

果たしてルナはどこにいるのか？ 我々の前に姿を現すのか？ そしてグラス・ランボルギーニの実力はいかに？ あまりにも不思議なことが多すぎるこのグラス・プロジェクト。幻で終わるのだろうか？

グラスを操り、F1デビューを果たすはずだったアロイ。胸の"GLAS"が虚しい

ショウナック（右）はF1からラリーへと活動の場を変えた

優勝しても、お家騒動は収まらず。これも伝統なのだろうか

ショウナック、ニューイ スカラブローニもGPを去る

テクニカル・ディレクターとしてAGSに参画していたユー・ド・ショウナック。フェラーリのシャシー・デザイナーだったエンリケ・スカラブローニ、空力担当のアンリ・デュラン、そしてレイトンハウスのアドリアン・ニューイが相次いでメキシコGP前後にチームを後にした。

今年2月にAGSに加わったばかりのショウナックは、あまりに進歩のないこのチームに失望を感じたようだ。すでにショウナックの興味はラリーに向いており、ラダのラリーレイド・プログラムに参画している。

またフェラーリでも伝統といおうか、お家騒動が始まったようだ。スカラブローニがチェザーレ・フィオーリオに辞意を述べたというが、フィオーリオはそれを否定、スカラブローニとはメキシコGP明けの火曜日に話し合う予定があると述べた。

一説によると今季のフェラーリのレースにおけるパフォーマンスが低下したため、スケープゴートにあげられたとも言われる。スカラブローニはすでに来年のミナルディ・フェラーリのプロジェクトに参加していたと言われており、こちらの方も大きな影響が出るのは間違いない。

さらにスカラブローニの辞任騒動前にデュランが辞めていたのだ。彼らの辞任により、フェラーリ内部の各人の担当がどのように変わったかは明らかにされていない。

レイトンハウスではCG901の不振とニューイの辞任はまったく関係ないとはいうが、メキシコでは2台とも予選落ちであった。なおニューイの後任にはかつてラルース・ローラのデザインをしたクリス・マーフィーの名前が上げられている。

ストップ、ストップ コースに犬が走ってる！

ピットレーンで両手を振り、慌てて戻ってくるのはマンセル。一体何が起こったのか？　これは決勝朝のウォームアップでの出来事。実はコース内に犬が1匹迷い込み、F1と並走するという快挙を見せた。

この犬に気がついたマンセルはすぐに危険であると判断、右写真の行動に出てオフィシャルにことの次第を告げたのだ。すぐに赤旗が出され、走行はストップ。幸いなことに、事故は何も起こらなかった。

余談だが、ロンジンによって計測されたこの犬のスピードは約60km/hだったとか。

フォーミュラ・プロジェクト '93年F1に参入

EJRを始め、数チームが来年以降のF1への進出を明らかにしているが、またひとつ新たに名乗りが上がった。現在フランスF3選手権を戦っている「フォーミュラ・プロジェクト」だ。

今年エリック・エラリーと嶋村健太を擁してフランスF3選手権に参戦している同チームは、'93年F1参戦を目指しているという。

この計画を率いているのは、'87年にラルース・ローラでグランプリに関わっていたエマヌエル・ルーブとブルノ・ベクアン、そしてジャン-フランソワ・ルグランの3人。

同時に'93年までの段階的な計画も発表された。今年中にエンジニアを確保し、オリジナル・シャシー"マンシュ"を開発、同時にエンジン・サプライヤーを探す。'91年6月までにF1プロトタイプ、マンシュ92Oを製作。12月までには搭載エンジンを決定し、テストドライバーを選択。'92年6月までに920の開発を進め、11月までにF1マシン、マンシュ930を製作。それから'93年3月までテストと開発を繰り返し、'93年のF1開幕を迎える、という計画になっている。

'93年GP参入を目指すベクアン、ルグラン、そしてルーブの3人（左から）

来年夏までには完成予定のテストコース

ファクトリー建設は現在進行中

フォーミュラ・プロジェクトは彼らのベースとなるファクトリーを建設中であり、これは12月までに完成の予定。さらに夏までには2・5kmのテストコースも完成し、稼動されていることだろう。

なお、フォーミュラ・プロジェクトではF3への関心も継続して持っており、来年は3カー・エントリーを目指し、トップクラスのフランス人ドライバー2人と日本人ひとりを走らせる予定だ。

さらに小さく 車載カメラも進歩

毎回、迫力ある映像とドライバー達の素晴らしいテクニック、シフトチェンジをを我々に見せてくれる車載カメラが大きく進歩した。

この映像を送るために必要な機材はカメラ、トランスレーター、バッテリー、そしてアンテナ。カメラはコクピットの右上部、バッテリーとトランスレーターはさらに高性能で小型のものがサイドポンツーンの内側にセットされる。アンテナはフロントノーズの真ん中につけられ、マイクロウェーブ電波を使用している。

今回はマクラーレンとアロウズに搭載され、残念ながらアレックス・カッフィが予選落ちしたため、アイルトン・セナとゲルハルト・ベルガー、そしてミケーレ・アルボレートが息詰まる光景を届けてくれた。

メキシコでは電波状況が悪く、雑音が多くて映像が乱れたが、すべてカウルの内側で処理できるこの車載カメラのシステムにFOCAテレビのスタッフは満足していた。

カメラユニットはカウル内部にきれいに収められている

FOCAテレビのスタッフもカメラ機材の進歩に満足

またしてもワールドカップ

前戦カナダでもスタート時刻を遅らせたという大人気のワールドカップ・サッカー。カナダ同様、メキシコGPのパドックでもそれは変わらなかった。ガレージに集まっているメカニック達の目の前にあるモニターに映っているのは、F1マシンやタイムではなく、サッカーボールを追い掛ける男達の姿。

もちろん予選が始まれば、仕事に専念するが、それ以外の時間はテレビのワールドカップに熱中するという有り様。ゴールやエキサイティングなシーンが映るとあちらこちらから歓声やため息が繰り返されていた。

今後も何かと話題を提供してくれそうなワールドカップだが、関係者を一番悩ませていることはワールドカップの決勝戦と次戦フランスGPが同じ7月8日に行われること。一応フランスとイタリアの時差の関係で、大きな問題はないだろうと言われてはいるが……。

F1そっちのけ！　テレビ中継に群がるメカ達

毎回好評のドライバーズ・コンテスト。今回は大方の予想どおり、観衆を大喜びさせたエンターテナー、マンセルが第1位に輝いた。ランキングの方でもこれで一挙に3位に上がり、これからの活躍もおおいに期待できる。また、今回パトレーゼが得点を初ゲット。思えば今まで得点しなかったのが不思議なくらいだ。

総合では今回3位に入ったベルガーが猛然とチャージ、首位アレジに激しく迫った。これから高速サーキットが続くところからみると、次戦あたりでいよいよ首位が変わることになるかも……。今回の1-2でフェラーリ勢も上位に進出、こちらのランキング争いも目が離せない展開になりそうだ。

●審査委員
赤井　邦彦（モータージャーナリスト）
今宮　　純（モータージャーナリスト）
金子　　博（グランプリフォトグラファー）
西山　平夫（モーターレーシングライター）
福江　剛司（F1GP速報号編集長）

赤井　邦彦

●アラン・プロスト……12点

いやー、この人の底力には驚きますね。ホントにぶったまげた。あんな走りが出来るなんて、怪人だね、巨人だね。ホントは私、プロストが好きになったんじゃないか、と思った。だってセナを抜く時、思わず拍手したもんね。でもね、これだけのパワーとテクニック、ちょっと誰でも出せるものではありませんよね。あの的確な判断、慎重な計算、大胆な行動。まあなんだかんだと言っても、彼は時代を越えてのベスト・ドライバーですね。でもって、彼に12点あげてしまいますよ。これは実は、プロストのライバル達から12点を取り上げた、ということなんです。

●ナイジェル・マンセル……8点

これは彼の久々の走りの軌念に8点。スピンしながらも、コース外へ出ながらも根性でギャップを取り除く力。これは久々に見た、大人の、芸術家のパフォーマンスだった。

で、今回ホントはそのマンセルが終盤にスピンをした時、ピットウォールの椅子の上で「あーあ、ナンテコッタ」と頭を抱え込んだチェザーレ・フィオーリオにも3点くらいあげたかった。ピリピリと張りつめたF1の世界で、こんな人間本来の姿をみることができたのだからね。でもレギュレーション違反となるから今回は見合わせることにします。

今宮　純

●アラン・プロスト……6点

コース上以外の話はさておき、アラン・プロストという人は決して嘘をつかないし、約束をきちんと守る人である。「明日の朝の30分間フリー走行で、ロー・ダウンフォースのセッティングを試してみるよ。そしてサスペンションもいくつかトライしてみる。」土曜夕方の彼の狙いはものの見事に日曜朝に確認され、午後のレースで的中する。通算41勝目、33回目の最速ラップ（予選タイム以上ノ）615.5ポイント、孤高の記録である。私が今回のプロストのがんばりを特に感じたのは、待つ勇気、決して自制心を失わないレース姿勢にである。アドレナリンが煮えたぎる追撃時にも、この人には"待てる勇気"がある。前へ前へと突進するのが自動車競争だけれど、アラン・プロストには決してそれだけではない勝負哲学がある。69周、1時間32分余りのプロストのレースに彼の哲学を見た。

●ナイジェル・マンセル……4点

サーキットの"エンターテナー"に4点を捧げよう。バトル・ヒットパレードがぞんぶん楽しめたメキシコ、今週の第1位はこの人をおいてない。プロストとは全く違った意味で彼のレース哲学――"哲学"とは言わないかもしれないが――を見せつけられた思いだ。

●アイルトン・セナ……3点

たしかに金・土と、セナはちょっぴりいつもよりリラックスしていた。100戦目GPを記念して、日曜朝9時、ピット前で"100戦出場デコレーション・ケーキ"にナイフを入れるセレモニーがあった。セナはおどけて、チーム・マネージャーの現地出身J．ラミレスの頬に生クリームをベットリ。そんな場面もあったのだ。だが「様子を見ながら行くさ」と言っていたセナも、スタートで先行したパトレーゼを1周目ストレートでとらえてトップへ。決して消極的だったわけではない。それからトップ・ランを続けていたが結果はああなってしまった。フェラーリ2台を相手に懸命の力走を演じたセナ、レース後に悔し涙をこぼしていたという……。

●ゲルハルト・ベルガー……2点

第6戦メキシコで4回目の表彰台に立ったことによってベルガーは昨年1シーズンぶん以上のシャンパン・ファイトをすでに演じた計算になる。それがよっぽど嬉しかったのだろう。残り3周で2位にいったん出ながらもマンセルに再逆転されて"フェラーリ1-2"を許したが、本人いたって陽気。ニコニコ顔でヤッタゼ！　を連発。いかにもゲルハルトらしいといえばらしい。こういう様子を目にすると、私だってベルガーが勝つところを早く見たいなァと思えてくるものだ。えこひいきとかじゃなく、愛すべきスポーツマンとしてのゲルハルトの魅力のひとつなのかも。

●ネルソン・ピケ……2点

マンセルとプロストにスイスイ抜かれるシーンしかTVに映らなかったが、ピケは44周目にタイヤ交換後、1分18～19秒台ハイペースでリカバリーし、またまたアレジを残り2周で抜いて6位1ポイント・ゲットした。これで5回目の入賞、13ポイントである。

●ジャン・アレジ……1点
中嶋　悟……1点

中嶋がアレジのハートに火をつけ、中嶋がティレル019のセットアップを進めていったメキシコ。モントリオールでは無得点に終わったアレジ、初めてのメキシコでちょっとお腹の調子を悪くしていたが、予選で見せた中嶋とのタイム争いは凄まじかった。土曜フリー走行終了4分前に中嶋が今季最高の走りで一気に2位にアップした直後、アレジはそれを上回った。「死ぬ思いで走ったんだ」――中嶋のがんばりがアレジのがんばりを生み、公式予選でも6位を死守。この週末、ティレルにはDFRの電気系トラブルがこびりついていて、スタート前にアレジはマシン交換を余儀なくされ、その換えた車も決して完調ではなかった。よく7位に滑り込んだものだ。

●リカルド・パトレーゼ……1点

レースにおけるウイリアムズのBタイヤ選択は裏目に出た。今年ベストの予選2位も印象が薄まってしまったかもしれない。しかし土曜のあの暑いなか、予選2回目セッションの最速1分17秒498ラップは完璧な走りだった。「もうあれ以上は速く走れない」――こういうセリフはめったに聞けないし、聞けるとこちらもスッキリする。レースではないけれど予選でがんばった人No.1はパトレーゼだ。

※私だけのシリーズ・ランキング（6戦終了）

1セナ18点、2アレジ、プロスト15点、4ピケ13点、5ベルガー12点、6マンセル10.5点、7ブーツェン8点、8パトレーゼ6点、9中嶋4点、10ナニーニ、亜久里、ベルナール3点、13グージェルミン、カベリ1.5点、15モデーナ、カッフィ、チェザリス、アルボレート1点、20ドネリー、ダルマス、アリオー、マルティーニ0.5点

金子　博

●ナイジェル・マンセル……10点

マンセルらしかったよね、実に。攻めて攻めて2位に上がったら今度はペース抑えてスピンしちゃうんだもの。で、またその後が凄かったでしょ……、エンターテナーだよね。単に成績だけでなく、観客を一喜一憂させる力、そこが今回優勝者のプロストより僕が点を多く入れた理由ですね。

●アラン・プロスト……6点

マンセルがマンセルらしいレースで2位に入ったなら、プロストはプロストで実に彼らしい勝ち方で勝ったといえる。実にうまい、大人のレースをしたと思います。でもあれだけのレースができるんなら、予選から見せて欲しかったな、なんて気もしますが……。

●中嶋　悟……4点

決勝では今イチだったけど、今回のレースでは全体を通してストレートの最高速が上位にランクしていたんだよね。最高速を出すっていうのはけっこう難しくて、まずその手前の脱出スピードが高くなければならない、で、そのコーナーを速く回るためにはまたその手前のコーナーで回らなくちゃならない、といった具合に全体に気を配らなければできないことなんですよ。あれで結果オーライなら20点あげたんだけどなぁ。

で、今回あとベルガーとベルトラン・ガショーとクリスチャン・バンダープレインにも点をあげたかったな。ベルガーの追い上げももちろんだけど、スバル・コローニをあそこまで仕上げたふたりは本当に今回がんばったと思いますよ。……もっと点数が欲しい！

西山　平夫

●アラン・プロスト……9点

当欄ドラ・コン担当者よ、今回配点とランクが違うのを直さないでくれ！　とまずお願いしておこう。一点（20点？）集中配点にキーロックをかけられた私が、不屈と偏屈の精神でディベロップした、これが新しい配点方法なのだ。点数取れなくともエライやつもいれば、高配点でもトップに立てないやつが出るこの方式は、結果必ずしも内容を反映せずというこの世の不条理さを実に見事に構造的に表現しておるです。コホン。

さて、もしここでセナが勝っていたら、今年はほとんどセナとマク・ホンで決まっていたと思う。72度の角度でセナ＋マク・ホンに傾いていたシリーズの流れを、グイッとフェラーリ側に引き起こしたプロストはさすが。

しかも、13番手スタート。タイヤをいたわりつつ確実に上位にのし上がってセナを追い上げ、最後はセナ（とロン・デニスのタイヤ交換時期の判断）のミスを誘って勝つという完璧なプロスト・パターンだったのも見事。

ただ、プロストはレース後の記者会見で素直すぎたと考える。とても勝てるとは思えなかったけど、走り出したら他のクルマより速いことに気づいた……などとおっしゃっておられたが、あそこはもう一発ダメ押しで「勝つのは目に見えていたよ、アイルトンはタイヤの使い方が下手だし、ゲルハルトはまだ若いからね。26番手からスタートしても勝てていただろう」とかなんとかマク・ホン陣営をカッカさせるようなタバスコ的発言でしめくくって欲しかった。よって9点。

●ナイジェル・マンセル……10点

ドラ・コン相場マンちゃん株高騰の原因を作った私としては、今回控え目の配点にさせていただきました。（担当者：ウソツケ）

セナを追って勝ったプロストの方がランクは上であり、そうした頂上戦に行きつけず局地戦が全体となったマンセルはやはり2番手にランクするしかない。ただし、どっちが我われ観戦者の笑いと共感を得られるかとなるとこれはマンセルなのだ。特に最終コーナーでスピンし、ゲ・ベに抜かれてハラハラさせたあと、信じられないコーナリングでゲ・ベを抜き返したあの切れ具合とドタバタぶりはマンセルならでは。ドサ回り専門の三文役者もクサがるような大げさな身ぶりで得意気に「感極まった……」演技を見せたフィオーリオが、マンセルのスピンを見て思わず「ヘッ!?」と地の表情を出したあのシーンこそ、メキシコGPのハイライトだった。あそこでマンセルが何事もなく2位で終わっていたら、単にアルボレートだものね。斬り込み隊長のマンセルがガンガン行く。総大将のプロストがその拓かれた道をゆうゆうとトレースし、最後はトップに立つ。義経さかばう弁慶のように、義に殉ずるマンセルに10点だ。

●ゲルハルト・ベルガー……1点

「また、ダメだった……」と、F1ファンにいっせいにタメ息をつかせ、サディスティックな感興を呼び起こさせるゲ・ベの戦いは買いだ。いまのゲ・ベは、12戦連続でリタイアしていた昨年より辛かろう。万年端っコ表彰台のベーちゃんがいつ真ん中に立てるか。その期待と「どうせまた勝てないんだろうな……」という不安。裏切られるのを承知で、往年の貴ノ花の優勝を願った幼い日を思い起こさせるゲ・ベに0.5点――じゃ計算が合わないので、たとえ1周早すぎたにせよ1コーナーでマンセルを思い切って抜いた決断力に0.5点で計1点である。（担当者：キノハナ？）

福江　剛司

●ゲルハルト・ベルガー……10点

モナコで彼に20点入れてから早2戦目になるが、このレースでも彼は我々の期待通りに速さを見せつけ、そしてベルガーらしい一面をもしっかり見せつけてくれた。今回マクラーレンの脱落は明らかに「起こるべくして起こった」タイヤ・トラブルである。それはいい。そんなレースも長いシーズンにはあった方が観る側は楽しい（後藤監督ゴメンナサイ）。

では今回、なぜ見事に1-2を飾ったフェラーリではなく、ベルガーに10点なのか。確かにプロストは見事だった。マンセルも凄かった。でも、プロストにとってこの勝利は、思いがけないオイシイ1勝であったことは間違いない。それはそれで、やはり凄いことなのだが、私はそれより、あれだけ不確定要素の多いレースにおいてやっぱり「ベルガーらしさ」を見せてくれたベルガーの戦い振り、彼のキャラクターの方が好きだ。

なぜあの周に、あんなに無理をしてマンセルを抜きにかかったのか。時は、残り3周を切った67周目のことだ。必死だったのだと思う。しかし、もう1～2周待って抜けば、2位はベルガーのものだった。

「あいつもバカだよ。2位にはなれたのに」レース後の後藤監督の言葉だが、今シーズンほとんどのレースに、数字さえ変えれば当てはまる言葉である。それがベルガーのベルガーたる所以なのだ。それでも、この「愛すべきバカ」は確実にポイントを重ねている。私はこのベルガーのガンバリを高く評価しているひとりであり、もちろん「ベルガー、チャンピオン説」を撤回する気はない。

●鈴木亜久里……5点

全体の流れとしてはあまりパッとしないGPであったが、プレQで見せたあのプロフェッショナルぶりは、とっても良かった。ウェット・コンディションで始まったセッションだったが、次第に路面は乾き、最後のQタイヤ・アタックが勝負となった。AGSも力を上げていた。そこで、いざアタックという時、亜久里は一瞬のミスでスピン、コンクリート・ウォールに激突。右足を引きずり、茫然とコクピットを離れた亜久里を、オフィシャルは医務室に連れていこうと腕をつかんだ。その手を、亜久里は振り払った。そんなやりとりが何回か続き、気力を取り戻した亜久里はピットに向かって走り始めた（あの空気の薄いメキシコで、走ったことだけでも十分評価できる！）。そして、スペアカーに乗り換え、コースインしたのは残り4分の時点だった。

そんな状況の中で、すでにチェッカーが出た後のラスト・ラップに、ちゃんと4番手のタイムを出した亜久里は凄い、と思う。ガショーも「あいつは、本当にグッドなドライバーだよ」と言っていたが、私もそう思う。

●ベルトラン・ガショー……5点

で、そのガショーだが、今回は頑張った。あのマシンでプレQ通過タイムに1秒落ちのレベルにまできたのだ。かなりの思い入れを承知で言うが、あの100キロ以上重いマシンで、しかもあのバンピーでスリッピーなコースであのタイムを出せるガショーはただものではない。ここで、またまた無茶かもしれない予言をすると、今季、必ずヤツはプレ・クォリファイ突破の時を迎えるに違いない。

RACING ON DRIVERS CONTEST Rd.6 MEXICAN GP

レーシングオンが選ぶ「このレースでがんばったドライバー」……第6戦メキシコGP

ROUND 6 CANADIAN GP RESULT

1．ナイジェル・マンセル	24点
2．アラン・プロスト	21点
3．ゲルハルト・ベルガー	13点
4．中嶋　悟	5点
4．鈴木亜久里	5点
4．ベルトラン・ガショー	5点
7．アイルトン・セナ	3点
8．ネルソン・ピケ	2点
9．ジャン・アレジ	1点
9．リカルド・パトレーゼ	1点

DRIVERS CONTEST RANKING

1．ジャン・アレジ	89点
2．ゲルハルト・ベルガー	88点
3．ナイジェル・マンセル	67.5点
4．アラン・プロスト	65点
5．ネルソン・ピケ	54点
6．中嶋　悟	43点
7．アイルトン・セナ	39点
8．鈴木亜久里	36点
9．エリック・ベルナール	28点
10．ティエリー・ブーツェン	12点
11．グレガー・フォイテク	8点
12．ステファーノ・モデーナ	6点
13．フィリップ・アリオー	5.5点
14．ベルトラン・ガショー	5点
15．イバン・カベリ	3.5点
16．ピエルルイジ・マルティーニ	2.5点
17．ジャンニ・モルビデッリ	2点
18．マーティン・ドネリー	1.5点
18．マウリシオ・グージェルミン	1.5点
18．デレック・ワーウィック	1.5点
21．アンドレア・デ・チェザリス	1点
21．アレックス・カッフィ	1点
21．ミケーレ・アルボレート	1点
21．リカルド・パトレーゼ	1点
25．ヤニック・ダルマス	0.5点

RESULT FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP Rd.6

MEXICAN GRAND PRIX 6/22-24

●F1世界選手権第6戦メキシコGP／メキシコ・メキシコシティ／エルマノス・ロドリゲス・サーキット

PRE-QUALIFY

1	⑫O.グルイヤール	オゼッラFA1Me・フォード	PI	GY	1'25'281／20周目
2	⑳E.ベルナール	ローラLC90・ランボルギーニ	GY	GY	1'25'456／19周目
3	⑪R.モレノ	ユーロブルンER190・ジャッド	PI	GY	1'26'724／23周目
4	⑲鈴木亜久里	ローラLC90・ランボルギーニ	GY	GY	1'27'511／14周目
5	⑭Y.ダルマス	AGSJH25・フォード	GY	GY	1'27'830／18周目
6	㉒G.タルクイーニ	AGSJH25・フォード	GY	GY	1'28'499／20周目
7	⑧B.ガショー	コローニC3B・スバル	GY	GY	1'28'805／15周目
8	⑭C.ランジェス	ユーロブルンER190・ジャッド	PI	GY	1'40'414／3周目
9	⑲B.ジャコメッリ	ライフF190・ライフ	GY	GY	4'07'475／1周目

STARTING GRID

▲

⑥R.バトレーゼ GY ウイリアムズFW13B 1'18'215 ▷ 1'17'498

㉙G.ベルガー GY マクラーレンMP4/5B 1'17'227 ◁ 1'17'850

②N.マンセル GY フェラーリ641/2 1'17'938 ▷ 1'17'732

⑪A.セナ GY マクラーレンMP4/5B 1'18'417 ▷ 1'17'670

④J.アレジ ティレル019 1'18'723 ▷ 1'18'282

⑤T.プーツェン GY ウイリアムズFW13B 1'19'062 ▷ 1'17'883

⑲N.ピケ GY ベネトンB190 1'19'022 ▷ 1'18'561

㉓P.マルティーニ PI ミナルディM190 1'18'526 ◁ 1'18'590

⑧S.モデーナ PI ブラバムBT59 1'18'592 ◁ 1'19'817

③中嶋　悟 PI ティレル019 1'19'551 ▷ 1'18'575

㉒M.ドネリー GY ロータス102 1'19'769 ▷ 1'18'994

㉒D.ワーウィック GY ロータス102 1'19'551 ▷ 1'18'951

⑪A.ナニーニ GY ベネトンB190 1'19'909 ▷ 1'19'227

①A.プロスト GY フェラーリ641/2 1'19'378 ▷ 1'19'026

㉔P.パリッラ PI ミナルディM190 1'19'897 ◁ 1'21'242

㉔A.デ・チェザリス PI ダッラーラBMS190 1'21'635 ▷ 1'19'865

㉘E.ピッロ PI ダッラーラBMS190 1'21'067 ▷ 1'20'044

⑨M.アルボレート GY アロウズA11B 1'21'212 ▷ 1'19'941

⑫O.グルイヤール PI オゼッラFA1-Me 1'20'274 ◁ 1'21'167

⑲鈴木亜久里 GY ラルースLC90 1'21'077 ▷ 1'20'268

⑯P.アリオー GY リジェJS33B 1'21'451 ▷ 1'20'657

⑦D.ブラバム PI ブラバムBT59 1'20'447 ◁ 1'20'636

㉖N.ラリーニ PI リジェJS33B 1'21'584 ▷ 1'21'116

㉖G.フォイテク GY オニクスORE 2 1'21'012 ◁ 1'21'400

⑭J.J.レート GY オニクスORE 2 1'21'519 ◁ 1'21'687

⑳E.ベルナール GY ラルースLC90 1'21'273 ◁ 1'21'677

RESULT

4.421km×69周＝305.049km　予選出走30台・決勝出走26台・完走20台

1	①A.プロスト	フェラーリ641/2	フェラーリV12	GY	69周	1'32'35'783	1位	1'17'958	204.156km/h	58周目
2	②N.マンセル	フェラーリ641/2	フェラーリV12	GY	69周	1'33'01'134	2位	1'18'487	202.783km/h	62周目
3	⑲G.ベルガー	マクラーレンMP4/5B	ホンダV10	GY	69周	1'33'01'313	2位	1'18'223	203.464km/h	65周目
4	⑪A.ナニーニ	ベネトンB190	フォードV8	GY	69周	1'33'16'882	4位	1'19'378	200.504km/h	46周目
5	⑤T.プーツェン	ウイリアムズFW13B	ルノーV10	GY	69周	1'33'22'452	3位	1'19'525	200.133km/h	46周目
6	⑲N.ピケ	ベネトンB190	フォードV8	GY	69周	1'33'22'726	2位	1'18'365	203.096km/h	65周目
7	④J.アレジ	ティレル019	フォードV8	PI	69周	1'33'24'860	6位	1'19'474	200.262km/h	65周目
8	㉒M.ドネリー	ロータス102	ランボルギーニV12	GY	69周	1'33'41'925	8位	1'19'508	200.175km/h	63周目
9	⑥R.バトレーゼ	ウイリアムズFW13B	ルノーV10	GY	69周	1'33'45'701	2位	1'18'653	202.352km/h	48周目
10	㉒D.ワーウィック	ロータス102	ランボルギーニV12	GY	68周	1'32'45'653	8位	1'19'932	199.114km/h	53周目
11	⑧S.モデーナ	ブラバムBT59	ジャッドV8	PI	68周	1'33'09'845	11位	1'20'355	198.066km/h	58周目
12	㉓P.マルティーニ	ミナルディM190	フォードV8	PI	68周	1'33'18'097	9位	1'20'230	198.375km/h	60周目
13	㉔A.デ・チェザリス	ダッラーラBMS90	フォードV8	PI	68周	1'33'37'067	11位	1'20'601	197.462km/h	48周目
14	㉔P.パリッラ	ミナルディM190	フォードV8	PI	67周	1'32'49'606	16位	1'20'789	197.002km/h	56周目
15	㉙G.フォイテク	オニクスORE2	フォードV8	GY	67周	1'33'32'176	15位	1'21'408	195.504km/h	59周目
16	㉖N.ラリーニ	リジェJS33B	フォードV8	GY	67周	1'33'33'326	16位	1'21'235	195.920km/h	43周目
17	⑨M.アルボレート	アロウズA11B	フォードV8	GY	66周	1'32'49'479	15位	1'22'082	193.899km/h	33周目
18	⑯P.アリオー	リジェJS33B	フォードV8	GY	66周	1'33'28'647	15位	1'21'467	195.363km/h	19周目
19	⑫O.グルイヤール	オゼッラFA1Me	フォードV8	PI	65周	1'33'04'236	18位	1'22'779	192.266km/h	41周目
20	⑪A.セナ	マクラーレンMP4/5B	ホンダV10	GY	63周	1'24'44'087	1位	1'19'062	201.305km/h	41周目
	⑭J.J.レート	オニクスORE2	フォードV8	GY	26周	エンジン	19位	1'23'816	189.887km/h	13周目
	⑳E.ベルナール	ラルースLC90	ランボルギーニV12	GY	12周	ブレーキ	15位	1'22'636	192.599km/h	10周目
	⑲鈴木亜久里	ラルースLC90	ランボルギーニV12	GY	11周	クラッシュ	13位	1'22'936	191.902km/h	9周目
	③中嶋　悟	ティレル019	フォードV8	GY	11周	クラッシュ	18位	1'21'736	194.720km/h	10周目
	⑦D.ブラバム	ブラバムBT59	ジャッドV8	PI	11周	電気系	21位	1'26'487	184.023km/h	4周目
	⑧E.ピッロ	ダッラーラBMS90	フォードV8	PI	10周	エンジン	23位	1'23'476	190.661km/h	10周目
ns	⑭I.カペリ	レイトンハウスCG901B	ジャッドV8	GY	——	DNQ（1'23'639 ＞ 1'21'544）				
ns	⑧M.グージェルミン	レイトンハウスCG901B	ジャッドV8	GY	——	DNQ（1'22'612 ＞ 1'21'665）				
ns	⑭A.カッフィ	アロウズA11B	フォードV8	GY	——	DNQ（1'22'278 ＞ 1'22'154）				
ns※	⑪R.モレノ	ユーロブルンER90	ジャッドV8	GY	——	失格				

・優勝スピード：179.114km/h
・最速ラップ：A.プロスト（フェラーリ）1'17'958　204.156km/h　58周目
・ラップリーダー：1～60＝セナ、61～69＝プロスト
※⑪モレノは予選時プッシュスタートのため失格

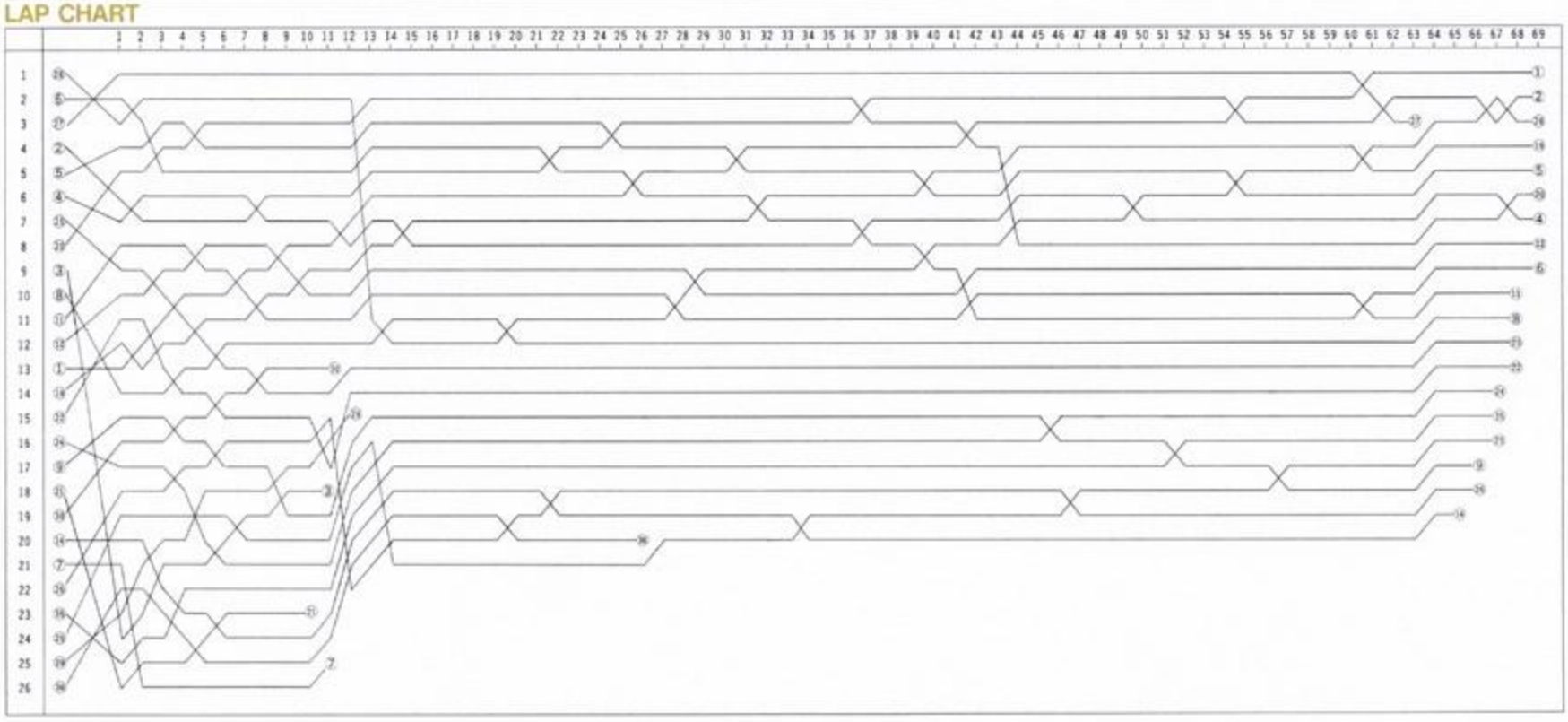
POINT STANDING/DRIVERS

1	A.セナ	31
2	A.プロスト	23
2	G.ベルガー	23
4	J.アレジ	13
4	N.マンセル	13
4	N.ピケ	13
7	T.プーツェン	11
8	R.バトレーゼ	9
9	A.ナニーニ	7
10	A.カッフィ	2
10	S.モデーナ	2
12	B.ベルナール	1
12	D.ワーウィック	1
12	中嶋　悟	1

POINT STANDING/TEAMS

1	マクラーレン・ホンダ	54
2	フェラーリ	35
3	ベネトン・フォード	20
3	ウイリアムズ・ルノー	20
5	ティレル・フォード	14
6	アロウズ・フォード	2
6	ブラバム・ジャッド	2
8	ラルース・ランボルギーニ	1
8	ロータス・ランボルギーニ	1

LAP CHART



好判断

'90 ALL JAPAN TOURING CAR
CHAMPIONSHIP SERIES ROUND3

SUZUKA
SUPER TOURING CAR
500km RACE

30 June-1 July 1990, SUZUKA CIRCUIT

Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroshige Setta

タイヤチョイスに成功したリーボックスカイラインが今季初優勝！

全日本ツーリングカー選手権第3戦
鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレースは、
どんよりとした梅雨空の下で行われた
チーム関係者を大いに悩ませたこの気まぐれな天気の中で
レースのひとつの鍵となったのは、タイヤチョイスだった
そして、その展開を読むのが難しいと言われるレースで
好判断を見せて、うまく勝機をつかみとったのは、
長谷見／オロフソン組のリーボックスカイラインだった

CLASS 1

リーボックスカイラインが今季初制覇！

全日本ツーリングカー選手権第3戦は、鈴鹿サーキットに舞台を移し、今年初の500kmレースとして行われることになった。今回のレースでは、これまで無敵の状態で連続1-2フィニッシュを遂げてきたスカイラインGT-Rが、500kmという未知の距離のレースをどう戦い抜くかということにレースの興味は注がれていた。

「カルソニックの方は、ここ鈴鹿のテストでも2分14秒台のタイムが出ているんで、予選では13秒台の後半には入るんじゃないですか。マシンに関しては、500kmということで、耐久性には十分な対策を施したつもりですが、やはりトラブルはエンジンよりも駆動系の方が心配ですね」と語るのは、このGT-Rの開発主査を務めてきたニスモの日置氏だ。

ポールは、⑫カルソニックの手に

予選第1セッションは、土曜の午前11時から計測が開始された。天気は曇りだが、天気予報では午後から雨が降り出すと言われており、各チームともこの第1セッションでのタイムアタックに賭けていた。予選開始から30分が経過した頃、各マシンは本格的なタイムアタックに入る。そこで長坂尚樹の㊸シティライフ・シエラ、マウロ・マルティーニの⑬ダンロップ・シミズ・シエラ、見崎清志の⑧FETシエラの3台は、たて続けに2分19秒台のタイムを出す。だが、星野一義の⑫カルソニック・スカイラインは、それらのタイムを大幅に上回る、2分15秒362のトップタイムを叩き出す。一方、①リーボック・スカイラインの長谷見昌弘は、「さあ行こうかと思った時にブーストが上がりっぱなしになってしまった。ピットインして、それを直して出ていったら今度は黄旗が振られていた。しょうがないと思ってもう1周して来たらまだ出てた。それで、もう最後には時間がなくなってきたので、黄旗は出ていたけどアタックに入った」というタイム、2分16秒866で2番手につけた。また、⑪トランピオ・シエラの横島久もセッション終了間際に2分18秒142までタイムを縮め、3番手の位置につけた。結局、予選第1セッションの結果は、⑫カルソニック、①リーボック、⑪トランピオ、㊸シティライフ、⑬ダンロップ、⑧FETシエラの順で、「ブーストが1・4以上に上がらなかった」（土屋）という②エンドレス・シエラが7番手。そして、㉒ピューミニ・シエラはタイムアタックに入ろうとした時にデフが壊れ、19番手のタイムに留まっている。また、このセッション中、柏谷俊二の㊲富士通テン・スープラは、黄旗が出ている時に1コーナーでスピン。これが他のチームから危険行為ではないかとのアピールがあり、柏谷はセッションの途中でピットに戻され、タイムは無効とされた。

続く午後3時からの予選第2セッションは、小雨が降る中で行われた。したがって、どのチームもタイムアップを図れるような状況ではなく、決勝用セッティングのトライやデータ確認などが行われた。結局、このセッションのトップタイムは、⑧FETシエラの2分26秒449。以下、㊲スープラ、㉒ピューミニ、⑬シエラ、②エンドレス、そして①リーボック、⑫カルソニックの順となった。この結果、スターティンググリッドは予選第1セッションの結果で決められることになった。予選後、ポールポジションを獲得したカルソニックの金子監督は、「予選では、ちょっと遅いクルマに引っ掛かっちゃって、思っていたよりタイムは伸びなかったね。明日のペースとしては、ドライで2分17～18秒ぐらい、ウェットだったら34～35秒ってとこじゃないかな」と決勝へ向けての意気込みを語る。

2台のGT-Rが独走態勢を築く

天気が懸念された決勝日は、朝から小雨が振り続くというコンディションとなった。朝のウォームアップ走行は、その小雨模様の中で行われた。ここでもトップタイムを出したのは、⑫カルソニックだった。タイムは2分33秒322。2番手は2分34秒660のタイムで、①リーボック。この2台のGT-Rに対してシエラ勢でトップの3番手には、③アートオイチャー・シエラが付けたが、タイムは2分39秒234とスカイラインには5秒以上も離されてしまっている。GT-Rは、ウェットに強い4WDの利点をここでも発揮することになった。

天候はスタート時刻の午後1時になっても安定せず、各チームは決勝用のタイヤ選択に頭を悩ませた。スタート時刻には雨は止んでいたが、まだコース上は完全なウェット状態で、ほぼ全車がレインタイヤを装着して決勝レースに臨んだ。そのスタートで飛び出したのは、ポールの星野がドライブする⑫カルソニックだった。そのカルソニックに①リーボックが続き、3番手には好スタートを決めた⑬ダンロップ・シエラのマルティーニが上がって来ている。以下、⑧FET、⑪トランピオ、㊸シティライフ、②エンドレス、㊱富士通テン・スープラの順でオ

今回館と柏谷のコンビがドライブした㊲スープラは12位完走

'90 ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP SERIES ROUND3
SUZUKA
SUPER TOURING CAR
500km RACE
30 June-1 July 1990, SUZUKA CIRCUIT

残り13周、クラス3位の⑭JACCSが1コーナーでスピン

序盤のシエラ同志による激しい3位争いは、⑧FETシエラが終盤のトラブルをこらえながらチェッカーを受け、初の表彰台に

1コーナーへトップで飛び込んだのは⑬カルソニック・スカイライン、続いて①リーボック。そして、3番手には⑬ダンロップ・シエラが抜群のスタートを決めたかに見えたが、フライングで30秒のピットインを命じられる

ープニングラップを終了。しかし、レースが2周目に入る頃には、サーキットには再び雨が降り出してきた。

トップを走る⑫カルソニックは、序盤2分32秒～33秒台のペースで周回を重ね、2番手を走る①リーボックをじりじりと引き離していく。3周を終了した時点での⑫カルソニックと①リーボックとの差は、早くも3秒余りに開く。そして、①リーボックと3番手を走る⑬シエラとの差はすでにこの時点で18秒以上になっている。

4周目、3番手を走っていた⑬シエラに黒旗が出される。これは、スタート時にフライングを犯したためで、これによって⑬は30秒のピットストップのペナルティを課されることになってしまう。この⑬のピットインによって3番手に浮上したのが、見崎のドライブする⑧FETシエラだった。しかし、このすぐ後ろには横島の⑪トランピオと長坂の㊸シティライフがぴったりと着けており、この3台のシエラ同士による激しい3番手争いが繰り広げられた。また、19番手スタートの清水のドライブする㉒ピューミニも徐々に順位を上げ、4周目には②エンドレスに次ぐ7番手を走っている。

17周目、②エンドレスがピットに入ってくる。乾き始めた路面に対して早めにタイヤを交換した方がいいという土屋圭市の判断で、タイヤをオールウェザーに履き換え、ドライバーも和田孝夫にチェンジした。一方、激しい3番手争いをしていた⑧FET、⑪トランピオ、㊸シティライフの3台は、18周目に㊸シティライフが一気に前の2台をパスして、3番手に上がる。

明暗を分けたタイヤチョイス

雨はレースが15周を過ぎたあたりから止み始めた。ここで2番手の①リーボックは、長谷見が19周を終了した時点でピットイン。タイヤをレインからインターミディエイトに交換、ドライバーもオロフソンに交替した。

クラストップの㉘オートテックM3を追うが、わずかにトップには届かなかった㉖アドバンM3

②エンドレス・シエラは、タイヤチョイスが思うようにいかず

「路面もある程度乾いてきたので、これは早めにタイヤを交換した方がタイムを損しないと判断してピットに入った」と長谷見はコメントしたが、この時のピットインが後々非常に重要な意味を持ってくることになる。トップの⑫カルソニックも、星野が23周を終了したところでピットイン。鈴木利男へのドライバー交替、そしてタイヤをレインから縦3本のグルービングを入れたスリックに換えてピットアウトする。

これでトップは、①リーボックに代わる。長谷見から替わったオロフソンは、2分30秒～31秒台のタイムで周回を重ねるが、一方の⑫カルソニックは、再び降り出した雨の中でペースが上げられず、苦しい走行を続ける。そして、35周目にはたまらず利男の⑫カルソニックは、再びピットに入って、タイヤを浅ミゾのレインに換える。だが、これまでのタイムロスは大きく、これで①リーボックとの差は2分以上に開いてしまっている。

そして、30周を終了する頃には、他車も相次いでピットインを始める。36周目、3番手にまで上がって来ていた横島の⑪トランピオがピットイン。影山にドライバー交替をして、タイヤを浅ミゾのレインに換えてピットアウトする。しかし、42周目に⑪トランピオは、再びタイヤ交換のためにピットに入ってくる。だが、これは事前にピットとの確認が出来ていなかったため、ピットクルーは大慌てでタイヤをカットスリックに交換するが、ここで大きくタイムロスしてしまった。また、長坂から従野に替わった㊸シティライフは、40周目のS字でタイロッドが折れてクラッシュ、リタイアとなった。

また、一時はスタート時のペナルティで遅れた⑬シエラだったが、レース中盤にはクロスノフが素晴らしい追い上げを見せる。そのペースは、トップ2台のGT-Rにも迫るもので、一時

ラッツェンバーガー／中川のドライブする㉙オートテックM3は、インターミディエイトタイヤを選び決勝をスタート。この思い切った作戦が見事功を奏し、2クラストップはもとより、総合でも1クラスをおびやかした

は順位を3番手にまで挽回することに成功した。

41周目、①リーボックはオロフソンから長谷見に、タイヤもスリックに換えて、チェッカーを目指す。また、⑫カルソニックも利男から代わった星野がスリックに履き換えて最後の追い込みに入る。星野は、57周目にこのレースのベストタイム、2分18秒183を叩き出して激しい追い上げを試みるが、長谷見もペースを20秒台に上げ、両車の間隔はなかなか詰まらない。

結局、レースはこのまま①リーボックがトップの座を最後まで守りきり、今季初優勝。2位には⑫カルソニック、そして、3位には「あと4周というところでデフがおかしくなった」（見崎）というマシンをなんとかゴールまで導いた⑧FETシエラが入った。

レース後、長谷見は「最初のピットインの時に僕はカットスリックの方がいいって言ったんだけど、チームでは横ミゾも切ったタイヤで行こうと決めた。結果的にはあのタイヤでいったのは成功だったね。特にトップに立ってからは、とにかく壊れないように壊れないようにと祈りながら走った。この1勝は貴重ですよ」と優勝の喜びを語った。

結局、またもや1-2フィニッシュを遂げたGT-Rだが、その2台は気まぐれな天気によるタイヤ選択で、大きく明暗を分ける結果になった。不安と言われていた500kmレースもノントラブルで走り切ったGT-R。これでシリーズ全勝の可能性は極めて高くなってきた。

悪うように順位の上がらない㉕アドバン・カローラは、一発勝負を賭けたタイヤチョイスに出るが……

CLASS 2

"賭け"に勝ったオートテックM3

2クラスは、第2戦の菅生から正式にクラスが成立し、今回の鈴鹿がシリーズの2戦目にあたる。このクラスは、現在BMW-M3の事実上のワンメイクとなっており、それだけにチームの力、ドライバーのテクニック、そしてタイヤの善し悪しが大きく結果を左右することがこれまでの結果からもわかる。

また、このクラスで注目されるのは、2・5ℓエンジン搭載のエボリューション・モデルの登場だが、結局、今回もFIAのホモロゲーションの関係でデリバリーが間に合わず、全車が従来の2・3ℓマシンでの出走となった。

今回の予選では、昨年のチャンピオン、㉖アドバンM3と一昨年のチャンピオン㉟オートテックM3との間で激しいトップタイム争いが見られた。まず、予選第1セッション開始30分過ぎに、ウィル・ホイのドライブする㉖アドバンがの2分24秒402のトップタイムをマーク。

一方のロランド・ラッツェンバーガーがドライブする㉕オートテックは、2分25秒159のタイムでクラス3番手だ。そして、2セット目のQタイヤに履き換えたラッツェンバーガーは、一気に2分23秒702までタイムアップし、クラストップに躍り出た。結局、このタイムのまま予選第1セッションは終了。オートテックが今季初のクラス最上位からのスタート位置を獲得した。クラス2番手は、㉖アドバン、3番手は⑩SEIWA M3で2分24秒620、以下④CARA M3、⑫SEIWA WAKO'S' M3、そして第2戦のクラスウィナー、㉙B-ing KEGANI M3と続いた。

予選後、オートテックの福井監督は、「BSタイヤは、ここ鈴鹿で初めてテストした時から良かったんですよね。本番レースは、㉖アドバンとのタイヤ勝負になるんじゃないかな」と言う。一方、3戦連続の予選クラストップの座をオートテックに奪われたアドバンの中野監督は、「うまく、BSさん（オートテック）の方にやられちゃったね。うちは1本目のタイヤではなんとかうまく上にいけたけど、2本目は向こうの方が良かったみた

⑪トランピオ・シエラは予定外のピットインでタイムロス

いね。でもまあ、それだけタイヤに関しては、ウチの方とのアドバンテージが詰まってきているってことだよね。明日はまあ1からのスタートのつもりでやりますよ」と決勝へ向けての意気込みを語っている。

オートテックvsアドバンの一気討ち

これまでの戦いぶりから見ても決勝では、この2チームの激しいトップ争いとなることが予想された。ちなみに、昨年のレースでは、予選トップの位置からスタートしたオートテックが、独走して優勝を飾り、見事アドバンの連勝を阻むことに成功している。

そして、ラッツエンバーガーのドライブする㉟オートテックは、決勝でも好スタートを決める。オートテックは、スリックに縦、横のグルービングを施したインターミディエイトのタイヤで思い切って勝負に出ていた。これに対して、㉖アドバンは通常のレインタイヤで決勝に臨んでいた。ラッツエンバーガーは、スタート直後に降り始めた雨の中をそのタイヤで走り、ホイのドライブするアドバンの追撃を必死に振り切っている。しかし、やがて雨が止み路面が乾き始めると、状況はオートテックに有利に働いた。ホイのドライブするアドバンにとって、レインでは状況はますます苦しくなるばかりで、オートテックとの差は広がっていく結果となった。その両車の差は、10周を終了した時点で12秒、そして15周目には24秒と次第にオートテックの独走態勢となって行く。

3番以下は、⑫WAKO'S M3、㉙ケガニM3の順で周回を重ねているが、20周目に、水野文則のドライブする④CARAは、牧口規雄の⑫WAKO'Sを抜いて、クラス3番手に上がる。

一方トップを走る㉟オートテックM3は、2分37〜38秒台のペースで周回を重ね、1クラスのマシンがドライバー交替のピットインを迎えた35周目には、一時①リーボック、⑫カルソニックの2台に次ぐ、総合3番手にまで上昇した。㉖アドバンは、総合で9番手の位置を走っている。そして、㉟オートテックは、ラッツエンバーガーが44周を終了した時点でピットに入る。中川隆正へのドライバー交替、そしてタイヤをインターミディエイトからカットスリックに換えてピットアウトする。また、㉖アドバンもホイが47周を走り切ってピットイン。高橋健二へのドライバー交替、そしてタイヤをレインからスリックに交換するが、ドライバー交替の際にシートベルトがなかなかできず、このピットストップで37秒のロスを喫してしまう。

結局、このまま㉟オートテックは、2位の㉖アドバンに1分以上の差を付けてフィニッシュ。今季初優勝を飾るとともに、ポイントランキングでもトップに躍り出た。また、3位には、終盤に追い上げを見せた㉙ケガニM3が入った。ラッツエンバーガーは、「タイヤ選択は、イチかバチかだった。スタートして最初の15周は雨の量が多くて大変だったけど、その後は、ホイのクルマをリードすることができた。ドライバー交替のピットインまでに、できるだけリードを広げておきたかったから全開で走ったよ。ボクにとっては、日本で初めての優勝だし、自分でもミスなく走れたから、とても満足しているよ」とレースを振り返った。

CLASS 3
ホームグラウンドで、シビックが1-2!

3クラスは、シビック1勝、カローラ1勝で第3戦目を迎えた。「ここ鈴鹿はホームコースだから、とにかくシビックがカローラの前を走りたいよね。3台のうちの1台でもいいから」と無限の大留監督が言うように、前回の菅生ではカローラの独走を許したシビック勢の、今回のレースに賭ける意気込みには、並々ならぬものがある。

予選では、⑩出光モーション・シビックが、2分26秒199のクラストップタイムをマークする。また、同じVTECの⑭JACCSシビック、⑮PIAAシビックもそれぞれクラス2、3番手に付けている。また、㉝レッツォ・シビック

PADOCK NEWS

GT-R、カーボンブレーキを装着!?

今回も相変わらずの速さを見せたスカイラインGT-R。そのGT-Rは、次回のレース、レース・ド・ニッポンからは何とカーボンブレーキを装着するという。カーボンブレーキというと、現在グループAではスープラに採用されているが、やはり筑波のようなタイトなコースだと、どうしてもブレーキがキツくなるので、ついに装着に踏み切る模様だ。ただでさえ速いGT-Rなのに、こんなカーボンブレーキなんて付けたら、さらにその速さに磨きが掛かるに違いない!?

香港チームのM3が全日本に参戦

昨年の鈴鹿のグループAレースにも参戦していた香港チームのBMW-M3が、今年も2台姿を見せた。今年日本に持って来たのは、昨年と同じマシンではなく、新車を新たに購入したとのこと。また今後は、8月の筑波レース・ド・ニッポン、9月西仙台、そして11月のインターTECへの参戦を予定しており、スポンサー次第では'91年度に全日本ツーリングカー選手権にフルエントリーする予定もあるという。このチーム名は、オーバーテイク・レーシングで、香港の実業家であるデビッド・ツイがオーナーを務める。また、ドライバーは、ケビン・ウォン、ダニー・ステイシー・チャウ、チャールズ・クワン、ウィンストン・マック、ヘンリー・リー・Jrの5人が務めることになっている。

トムスのドライバーが急遽に変更に

トムスでは、グループAにスープラ2台とカローラ3台を走らせているが、今回のレースでは、そのドライバーズ・ラインナップが多少変更された。今回は、㊱スープラには小河等と黒沢琢弥が乗り、㊲スープラには鈴善泰と粕谷俊二が乗ることになったのだ。これは、スープラに乗るはずだった関谷正徳がル・マンで肋骨を負傷し、今回のレースには出られなくなったためだ。でも、関谷はサーキットには姿を見せていたので、そんなに容体は悪くはない模様。

M3のエボリューション、また遅れる

次には間に合う次には間に合うと言われ続けていたBMW-M3のエボリューション・モデルの登場は、また今回も見送られることになった。この遅れの最大の原因と考えられるのは、このモデルがFIAの公認をまだ取れていないということだ。このFIAの公認を取っていないと、日本に持って来てもレースで使うことができないことになる。この件に関しては、近々2クラスにM3で参戦しているチームの代表者が集まって今後の対策を考える会合が開かれるという。その場では、このエボリューション・モデルの2.5ℓのエンジンだけを使うことはできるのか、それともコンプリートでないと認められないのかなどについてJAFの方に掛け合う方法が決められることになっている。

'90 ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP SERIES ROUND3
SUZUKA
SUPER TOURING CAR
500km RACE
30 June-1 July 1990, SUZUKA CIRCUIT

序盤、テールtoノーズの戦いを繰り広げた㉝PIAAシビックと⑥トムス・カローラだが、ピットインで⑥トムス・カローラは後退

菅生ではクラス優勝を飾った㉙ケガニM3は、今回クラス3位に

も、5番手のタイムだ。ここ鈴鹿からVTECエンジンの投入を予定していたこの㉝レッツォは、データの面でも信頼のおける従来のマシンで今回は参戦している。VTECエンジン車の方は、並行してテストを進め、インターTECには実戦に投入される見込みだ。

一方のカローラ勢では、⑥富士通テン・カローラが2分28秒399でクラス予選4番手。そして、第2戦のウィナー、㉕アドバン・カローラが6番手、⑦富士通テン・カローラは7番手からのスタートだ。

決勝までに順調に来ているように見えたシビック勢だが、まったく不安材料がなかったわけではない。⑮PIAAの藤井監督はこう語る。「予選タイムは思ったよりも良かったよね。練習ではエンジンが壊れちゃって、テストがあまりできなかったから。やっぱり不安材料としてはエンジンだよね。決勝はやっぱり500kmだから、いかにもたせるかだと思う。だからカローラが前に行っても、ウチは抑えていく」

また、㉕アドバン・カローラの新田は、「まぁ予選はこんなものじゃないですかね。明日は淡々と走っていきますよ。雨のデータがないんで、明日雨が降ったら、無限が行っちゃうかもしれませんね」と言っている。

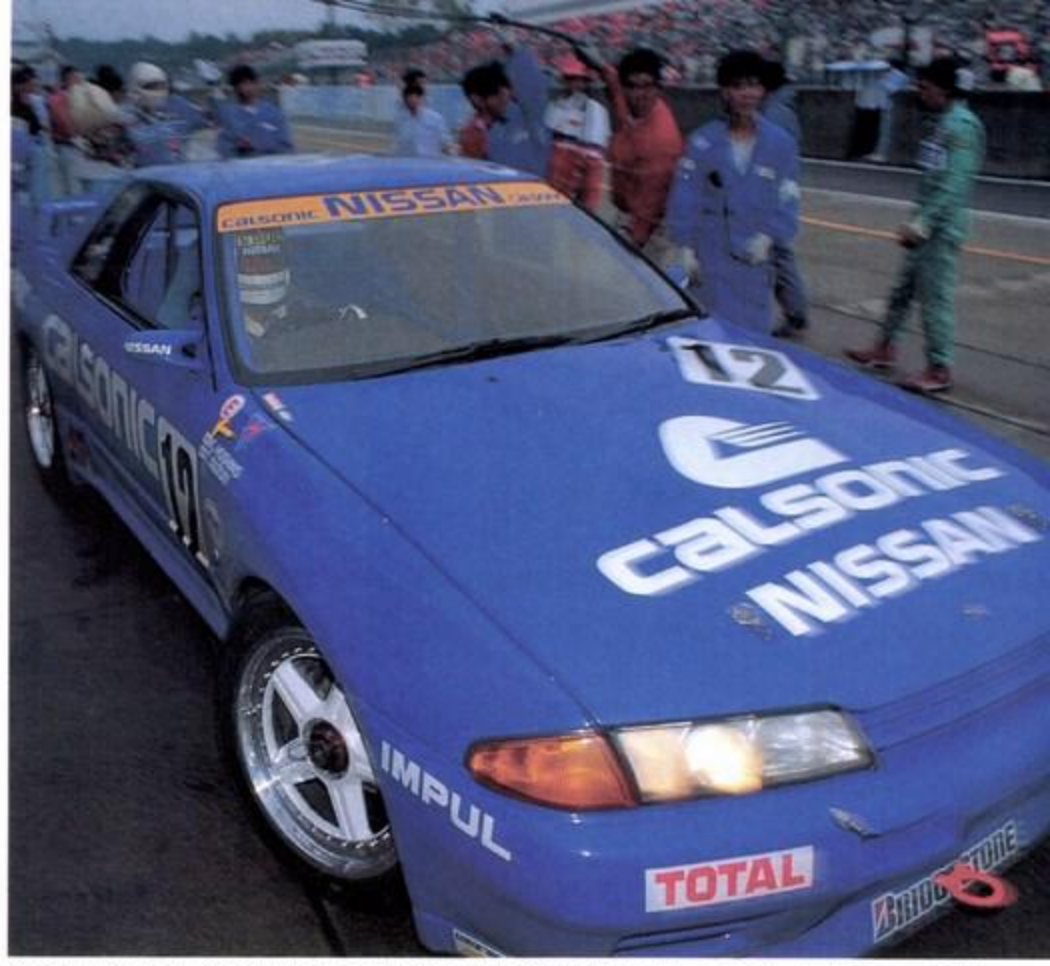
そして、翌決勝日朝のウォーミングアップ走行でも、シビック勢は好調ぶりをアピールした。まず、⑩出光がトップタイム、以下㉝レッツォ、⑮PIAA、⑭JACCS、⑨守谷シビックとクラス5番手までをシビック勢が占めたのだ。

出光シビックがスタートから独走

予選、ウォームアップと常にトップタイムを出してきた⑩出光は、決勝でも素晴らしいスタートを見せた。スターティング・ドライバーの中子修は、序盤2分44秒台のペースで走りクラストップの座を快走する。また、クラス4番手からスタートした星野薫の⑥富士通テン・カローラは、5周目に佐藤浩二の⑮PIAAを抜いてクラス2番手に上がって来ている。そして、さらにその後ろでは、⑮PIAA、⑭JACCS、⑦カローラ、㉝レッツォが接近戦を演じている。そして、この接近戦の中から16周目に、㉝レッツォが抜け出し、3番手に浮上する。

トップの⑩出光は、2分43秒後半から44秒前半のタイムで周回を重ね、2番手の⑥カローラとの差は、20周目には12秒あまりに広がっている。3番手は、㉝レッツォがキープし、以下⑭JACCS、⑦カローラ、⑮PIAAのオーダーでレースは中盤に差し掛かる。㉕アドバンは、25周を過ぎたあたりからペースを2分42秒台に上げ、33周目には前を行く⑮PIAAをパスしてクラス6番手にポジションを上げた。

そして、各車ドライバー交替のためのピットインの時期を迎える。無限の3台のシビックは、全車がタイヤをレインからスリックに交換してピットアウト。そして、㉕アドバンはスタート時に履いていたものと同じインターミディエイトの



最後のピットインでスリックタイヤに履き替え、驚異的なタイムで猛追する星野だったが、トップのリーボックにはついに及ばず

序盤、クラス3番手の好位置につけた㉝レッツォだったが……

ホームコースの鈴鹿で、雪辱での屈辱を果たしてクラス優勝を飾った⑩出光シビック。予選でもクラストップのタイムをマークし、決勝ではタイヤチョイスの好判断がシビック勢を1-2へと導く

SUZUKA CIRCUIT TAMA TECH NEWS

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

シリーズ終盤！タイトルの行方は誰に。

'90全日本F3000選手権シリーズ第8戦
ミリオンカードカップレース ROUND 3 鈴鹿

公式予選●9/22〈SAT〉 決勝●9/23〈SUN〉
開催クラス●F3000 ●F3 ●FJ-1600 ●CIVIC ●RS

参加台数激増により、予選落ちを出すほどの賑わいではじまった90年F3000シリーズ。星野、松本の連勝で序盤戦の幕を開けたシリーズもいよいよ終盤戦に突入！熟成されたマシンによる激しいバトルが繰り替えされる。ポイント獲得を目指した作戦が、タイトルの行方を大きく左右する後半戦。終盤の折り返し、タイトルの行方を占ううえで見逃せない重要な意味をもつ一戦になる。

お得な前売券 好評発売中！

■観戦券
大人(高校生以上)——4,200円(当日5,200円)
子供(小・中学生)——2,100円(当日2,600円)
■指定席券
S1席(グランドスタンド中央)——2,000円
S2席(グランドスタンド第1コーナー寄り)——1,500円
A席(グランドスタンド最終コーナー寄り)——1,000円
※お近くのチケットセゾン、チケットぴあ、エムシー・トラベルにて前売指定券が購入できます。
※掲載の料金には消費税が含まれています。

チャンピオンを狙う伊藤の走りが冴える！

'90全日本選手権シリーズ第13戦
鈴鹿インターナショナルロードレース

公式予選●9/8〈SAT〉 決勝●9/9〈SUN〉

■観戦券(消費税込み)
大人(高校生以上)——前売3,300円(当日4,100円)
子供(小・中学生)——前売1,650円(当日2,100円)

'90 SUMMER EVENT
〈鈴鹿サーキット〉
●モートピアサマーフェスタ「夢航路'90」……7/19～8/26
●プール好評営業中！……7/8～9/9
●花火大会…8/4, 11, 14, 15, 18(レース花火7/29, 8/26)
●キャンプ……7/14～8/31
※夜間営業……7/19～8/19
〈多摩テック〉
●サマーフェスティバル……7/22～8/26
●プール好評営業中！……7/15～8/31
●花火大会……8/11
●キャンプ……7/8～9/8

鈴鹿サーキット情報テレホンサービス
鈴鹿——0593(78)4488
東京—03(505)4488 大阪——06(376)4488
名古屋—052(581)4488 大阪(茨木)——0726(22)4141

ついに念願の表彰台の真ん中に立った、長谷見昌弘とオロフソン

'90 ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP SERIES ROUND3
SUZUKA SUPER TOURING CAR 500km RACE
30 June-1 July 1990, SUZUKA CIRCUIT

この優勝で3クラスのランキングトップに躍り出た中子修／岡田秀樹組

2クラス優勝のラッツェンバーガー／中川隆正は、今季初優勝

タイヤに履き換える。また、ピットイン前には、2番手を走っていた⑥カローラだが、給油の際にタンクのガソリンが足りなくなり、急遽隣のピットのタンクを使ったため、ここで大きくタイムロスする結果になってしまった。

ピットインがひととおり終わった後の順位は、トップは変わらず(100)出光、2番手に⑭JACCS、3番手が⑮PIAAのシビック勢。以下⑥カローラ、㉕アドバン、㉝レッツォの順だ。しかし、この中から㉝レッツォが65周目に突然ピットに入って来る。ボンネットが開けられるが、結局、エンジン・トラブルでその場でリタイアとなってしまった。さらに、68周目の1コーナーで⑭JACCSがスピンしてコースアウト、そのままリタイアとなった。

結局、(100)出光はトップの座を最後まで完全に守りきり今季初優勝、2位には⑮PIAA、3位には⑥カローラが入った。出光の熊倉監督は「タイヤチョイスがごく当たったんだと思うね。すごく助けられたよ。後は、暑さがなかったから、鈴鹿で勝てて本当に良かった」と喜びを語っている。

これで、シリーズ前半戦を終了し、折り返し地点を迎える'90全日本ツーリングカー選手権シリーズ。後半戦に向けて各クラスともますます目が離せない展開になりそうだ。

RESULT

●6月30～7月1日／鈴鹿サーキット／曇一時雨／主催：㈱鈴鹿サーキットランド、SMSC／観客：36,000人
●5.85943km×86周＝503.91098km 予選出走35台・決勝出走35台・完走23台

									予選順位/第1・第2・第3ドライバー
1	1-1	1	長谷見昌弘/A.オロフソン	リーボックスカイライン	ニッサン・スカイラインGT-R	DL	86周	3°35'40"700	2/2'16"866・2'20"457
2	1-2	12	星野 一義/鈴木 利男	カルソニックスカイライン	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	86周	3°37'15"733	1/2'15"362・2'16"442
3	1-3	8	見崎 清志/茂木 和男	FETフォードシエラRS500	フォード・シエラRS500	BS	83周	3°36'04"720	6/2'19"669・2'23"151
4	1-4	22	清水 和夫/松田 秀士	PIUMINI TRAMPIO SIERRA	フォード・シエラRS500	TY	83周	3°37'03"742	15/2'30"981・2'28"076
5	1-5	11	横島 久/影山 正彦	トランピオ・シエラ	フォード・シエラRS500	TY	82周	3°35'41"317	3/2'18"142・2'23"146
6	1-6	2	和田 孝夫/土屋 圭市	アドバン・エンドレス・シエラ	フォード・シエラRS500	YO	82周	3°36'40"584	7/2'25"789・2'22"516
7	1-7	13	M.マルティーニ/J.クロスノフ	DUNLOPシミズ・シエラ	フォード・シエラRS500	DL	82周	3°36'52"954	5/2'19"551・2'22"462
8	2-1	35	R.ラッツェンバーガー/中川 隆正	オートテックM3	BMW-M3	BS	82周	3°36'56"769	10/2'23"702・2'27"690
9	2-2	26	W.ホイ/高橋 健二	ADVAN alpha M3	BMW-M3	YO	82周	3°38'09"278	11/2'24"402・2'26"855
10	1-8	3	寺田陽次郎/赤池 卓	アートネイチャー・シエラ	フォード・シエラRS500	DL	81周	3°36'22"448	9/2'23"559・2'23"711
11	3-1	100	中子 修/岡田 秀樹	出光MOTION無限シビック	ホンダ・シビックSiR(E-EF9)	BS	81周	3°36'22"658	13/2'26"199・2'26"326
12	1-9	37	舘 善泰/柏谷 信二	富士通テン・トムス・スープラ	トヨタ・スープラ・ターボA	BS	81周	3°37'49"310	25/2'32"587・2'29"538
13	3-2	15	佐藤 浩二/中谷 明彦	PIAA CIVIC	ホンダ・シビックSiR(E-EF9)	BS	81周	3°38'11"830	15/2'28"008・2'26"652
14	3-3	6	星野 薫/V.ロッソ	富士通テン・トムス・カローラ	トヨタ・カローラ・レビン	TY	80周	3°36'58"554	20/2'28"399・2'32"026
15	2-3	20	日下部保雄/山内 伸弥	B-ing KEGANI M3	BMW-M3	YO	80周	3°38'08"485	18/2'27"820・2'27"790
16	2-4	4	太田 哲也/水野 文則	JP都理夢CARA	BMW-M3	YO	80周	3°38'17"611	16/2'27"064・2'27"050
17	3-4	25	鈴木 恵一/新田 守男	ADVAN COROLLA	トヨタ・カローラ・レビン	YO	79周	3°37'22"477	22/2'29"179・2'28"622
18	3-5	96	三好 正巳/小林 敬一/(前川 貴典)	MORITANI CIVIC	ホンダ・シビックSi(E-EF3)	TY	78周	3°35'45"949	26/2'30"044・2'32"296・2'30"915
19	3-6	27	駒 光武/関 達彦	トラスト・トヨタカローラレビン	トヨタ・カローラ・レビン	YO	77周	3°35'45"376	29/2'30"481・2'37"908
20	3-7	19	浜名 雅一/河合 博之/(西垣内正義)	ウエッズスポーツカローラレビン	トヨタ・カローラ・レビン	YO	77周	3°36'18"929	31/2'31"647・2'34"148・2'46"741
21	2-5	18	K.ウォン/C.カーン	BMW-M3	BMW-M3	TY	76周	3°36'41"848	33/2'33"634・2'34"043
22	3-8	29	柴田 昭/大嶋 昭弘	ラストルH ADVANレビン	トヨタ・カローラ・レビン	YO	75周	3°37'17"335	34/2'34"151・2'40"284
23	1-10	36	小河 等/黒沢 琢弥	富士通テン・トムス・スープラ	トヨタ・スープラ・ターボA	BS	65周	3°36'28"983	8/2'23"595・2'23"184
	2	16	W.マック/K-C.ホン	BMW-M3	BMW-M3	TY	71周	コースアウト	23/2'35"177・2'28"934
	3	67	大場 次雄/佐藤 克明	YAMATO CIVIC	ホンダ・シビックSi(E-EF3)	BS	70周	クラッシュ	27/2'30"088・2'32"800
	3	14	服部 尚貴/五藤 久豊	JACCS-CIVIC	ホンダ・シビックSiR(E-EF9)	BS	68周	コースアウト	14/2'26"406・2'31"288
	3	33	津々見友彦/村松 康生	レッツオ・トランピオ・シビック	ホンダ・シビックSi(E-EF3)	TY	64周	エンジン	21/2'31"624・2'28"446
	2	72	牧口 規雄/野地 寛行	SEIWA WAKO'S M3	BMW-M3	YO	53周	サスペンション	17/2'27"220・2'27"342
	3	7	奥山 道子/伊東 薫	富士通テン・トムス・カローラ	トヨタ・カローラ・レビン	TY	47周	エンジン	24/2'35"992・2'29"176
	1	43	俣野 孝司/長坂 尚樹	CITY LIFE43シエラ	フォード・シエラRS500	DL	39周	クラッシュ	4/2'24"673・2'18"892
	3	18	浅野 武夫/萩原 誠	ウエッズスポーツカローラレビン	トヨタ・カローラ・レビン	BS	38周	オイルポンプ	30/2'31"028・2'34"288
	2	79	一ッ山 康/福山 英夫	SEIWA BMW-M3	BMW-M3	YO	37周	エンジン	12/2'33"684・2'24"620
	3	9	三原 順子/松永 雅博/森谷 賢二	イノマハウス・トムス・カローラ	トヨタ・カローラ・レビン	TY	29周	ミッション	28/2'38"891・2'30"248・2'32"039
	2	58	篠塚 進/柏原 浩一	サムシンググッドalpha M3	BMW-M3	YO	8周	コースアウト	32/2'33"439・2'48"019
	3	5	小東 明寛/坂田ともかず	コヤマイルムシャージェミニ	イスズ・ジェミニ	YO	2周	電気系	35/2'34"501・2'35"833

・優勝スピード：140.126km/h
・最速ラップ：星野 一義(ニッサン) 2'18"183 152.652km/h 57周目
・カッコ内のドライバーは決勝出走せず
・11は、フライングスタートのため、30秒のピットストップのペナルティ

1990 F1メカニズムの透視図 Vol.3

1990 Grand Prix Car Technical Analysis

ベネトンの'90年型マシン、B190は第3戦サンマリノGPで実戦デビューを果たしたこのB190は、チーフ・デザイナー、ロリー・バーンと昨年フェラーリからこのチームに移籍して来たジョン・バーナードの協力によって作り上げられた最初のマシンであるデビュー戦のサンマリノでは、ナニーニが早くもこのニューマシンを3位へと導いている

サンマリノGPに実戦デビューしたベネトンB190・フォードは、昨年型のB189から発展したものだが、多くの重要な部分に改良が加えられるとともに、3世代目のフォードV8エンジンを搭載している。このB190は、昨年のマシンと同様、ロリー・バーンをチーフとするベネトン・フォード・デザインチームの手によるものだ。また、'89年末にテクニカル・ディレクターとしてベネトン入りしたジョン・バーナード率いる先行開発グループもこのニューマシンの設計に協力している。

コクピットの寸法に関する新レギュレーションに適合させるため、ベネトンではB190用のモノコックを新しく製作した。カーボンファイバー・コンポジットを素材とするモノコックは、ホイットニーにあるチームの本拠地で作られたものだ。フォードV8エンジンは、シャシーの全面的なストレスメンバーとして活用され、モノコック後部のバルクヘッドに取りつけられている。

コスワース社の協力を得て設計、開発が進められたこのV型8気筒エンジンは、「3世代目」の仕様となっている。このエンジンは今シーズンの開幕戦から使用され、アレッサンドロ・ナニーニが昨年の日本グランプリに優勝したときのものと比べ、25馬力のパワーアップが図られている。これはカムシャフト、オイル潤滑システム、バルブギヤなどの設計変更によってもたらされたものだ。そしてシーズン後半には、さらに進歩したシリーズⅣ型フォードV8エンジンが登場する予定だ。

また、B189と比較してもっとも顕著な相違点は、ドライバーの頭上に移されたエアボックスだろう。ロリー・バーンはこう語る。「レギュレーションの変更によって、ロールバーの位置を高くしなければならなかったので、同時にエアボックスを頭上にもっていった方が有利だと判断した。ボディ形状とフロントウイングも新しくなったが、空力面ではB189と同じ路線を採用している。例えばサイドポッド周辺は昨年のマシンとまったく同じだ。空力面で特に力を入れたのは、車高の変化に対する過敏な反応を抑えることだった。これによって、昨年問題がずっとやりやすくなるだろう」

FRONT SUSPENSION

❶B190に装着された左右非対称のプッシュロッド式フロントサスペンションは、'87年型のB187と同じ原理に基づくものだ。当初からアクティブライド・システムの採用を意識して設計されたもので、アクティブライドの開発はフォード・エレクトリカル&エレクトロニクス部門の協力を得て、今も続けられている

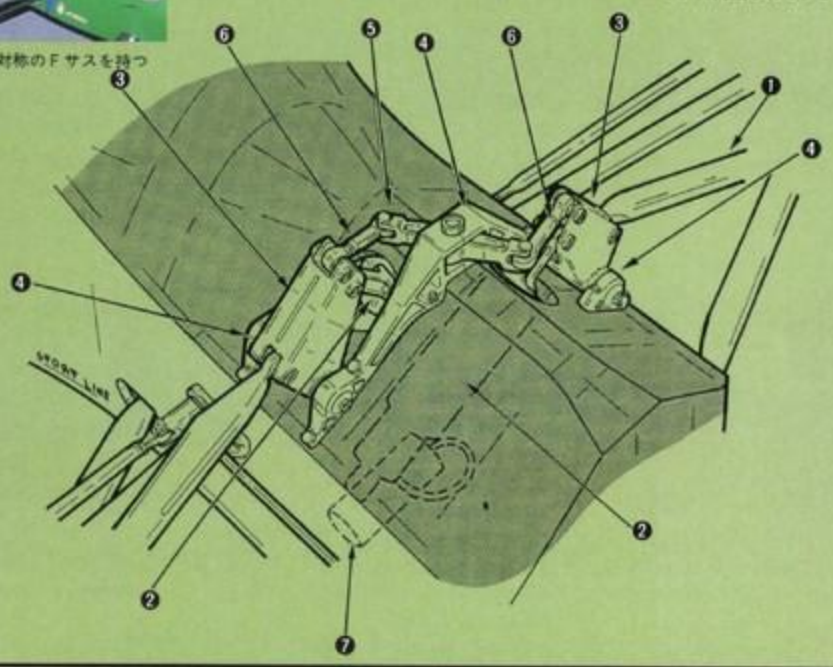
❷コイルスプリングとベネトン製ダンパーユニットは左右非対称に内蔵されている。左右のユニットは交差し、反対側のモノコックにボルトで固定されているわけだ。このレイアウトのおかげで、モノコックには強度を損なう恐れのない程度の小さな孔があるだけだ

❸組立式のロッカーアームも、やはり左右非対称に前部バルクヘッド❹内に収まり、モノコック上部に固定されている

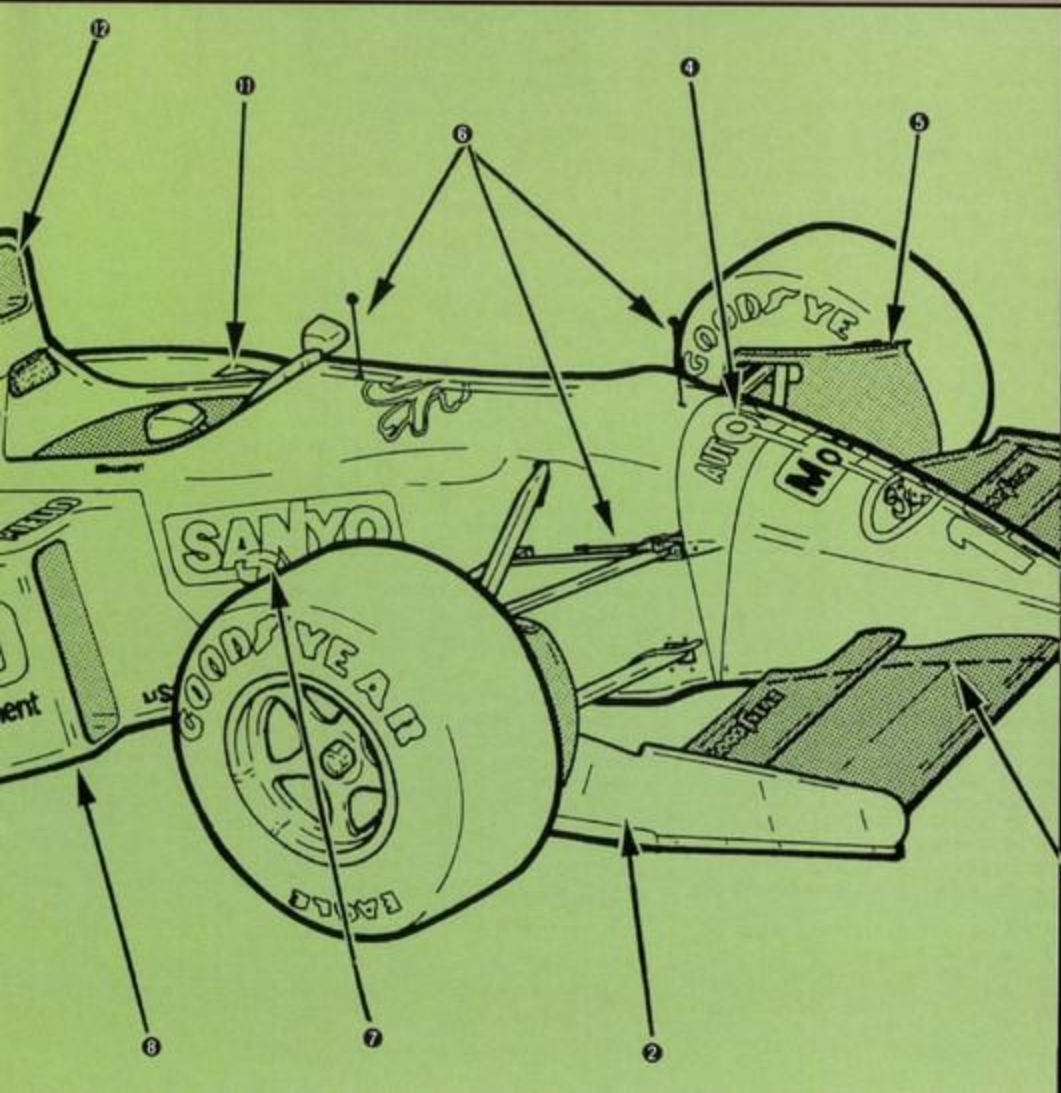
❺コンパクトなアンチロールバーは、一般的なねじれではなく、湾曲する力を応用するタイプで、ロッカーアーム❸に接合されている❻

❼ダンパーと結ばれたガス封入式のサブタンクはモノコックに内蔵されている

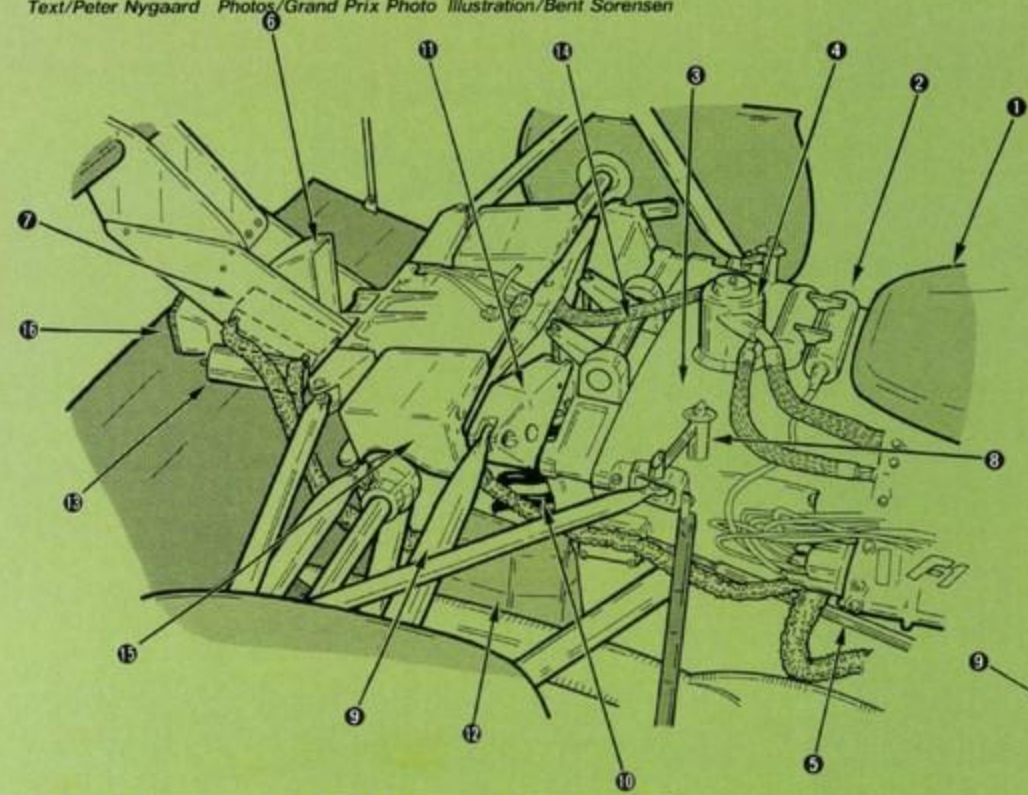
B190は、左右非対称のFサスを持つ



BENETTON B190 FORD



Text/Peter Nygaard Photos/Grand Prix Photo Illustration/Bent Sorensen



MONOCOQUE

❶前輪の間の気流を滑らかにするため、フェラーリ、ウイリアムズなどと同様、フロント部は非常に狭くなっている。ゆるやかなカーブを描く車体後部に対し、前部は平らなプレートからなり、ボディのアウターカウルを必要としない。ただし、ノーズ付近はカウルを装着するので最大の強度を発揮する形状となっている。特殊な左右非対称のフロントサスペンションを採用しているため、モノコックには小さな孔が開けられているだけだ。この孔が大きくなるほどねじれ剛性が低くなるので、これが設計上のメリットとなっている

❷フロントプレートにはメカニックがペダルやサスペンションパーツを調整するための小さな孔が設けられている

❸ブレーキ／クラッチのマスターシリンダー用の小さな孔

❹ロワウィッシュボーンは内部に装着されているため、モノコックタブの側面に開口部が必要となる。アッパーウィッシュボーンは上部にマウントされる

❺ねじれ剛性を高めるための二重構造がよく分かる断面図

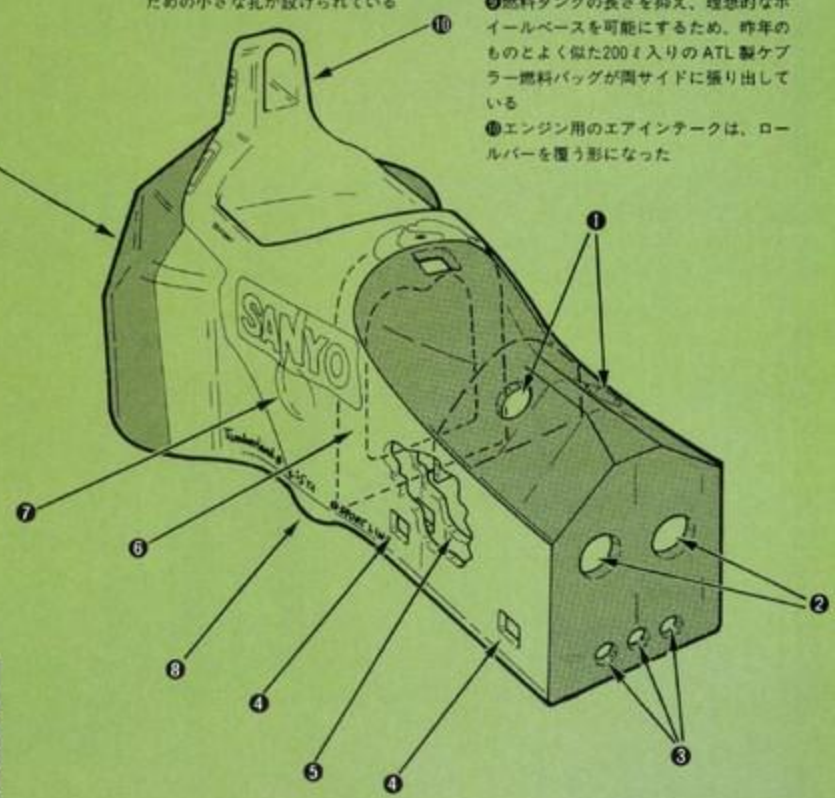
❻モノコックの強度を高めるためのサブフレーム

❼モノコック幅が狭いため、コクピット内にはシフトレバー操作用のスペースが設けられる

❽FISAのフラットボトム規定に適合するよう、シフトレバー用のバルジの真下に小さな膨らみが設けられている

❾燃料タンクの長さを抑え、理想的なホイールベースを可能にするため、昨年のものとよく似た200ℓ入りのATL製ケブラー燃料バッグが両サイドに張り出している

❿エンジン用のエアインテークは、ロールバーを覆う形になった



GEARBOX & REAR SUSPENSION

❶特殊な内蔵式のカーボンファイバー製エアボックスを通して、600馬力以上のパワーを発生する3500cc75度V型8気筒のフォード-コスワースF1エンジンに空気が供給される

❷ディストリビューターに接続されるイグニッションコイル

❸昨年のB189からベネトン製6速ミッションは、リヤアクスル前部に搭載されるようになった。これによって重量配分が向上し、さらにアンダートレイを車体幅いっぱいに上方へはね上げることによって、より良い空力特性を実現することができるようになった。今シーズン、横置きミッションにはわずかな改良が加えられるにとどまっている

❹ベルハウジングに内蔵されるエンジンのオイルタンク容量は9ℓ

❺シフトレバーと横置きミッションを結ぶロッド

❻ミッションのオイルクーラー❼は、リヤウイングの支柱に内蔵されている

❽エンジンカバー・マウントとリヤウイングの支持ワイヤー

❾リヤサスペンションはB189のものと共通点が多い。ダブルウィッシュボーンとプッシュロッド❾がロッカーアーム❶を介してベネトン製ダンパー／コイルスプリング・ユニット❷と接続されている。ダンパーの特性を一定に保つには、ガスの温度を管理する必要がある。そのため、ダンパーはカバー❸によってエンジンの熱から保護される。さらに、作動中、温度の上がるダンパーはガスタンク❹と接続されている

❶ねじれ式のアンチロールバーは、短いアームを介してロッカーアーム❶に接合される

❶恐らくアクティブライド・システム用に追加されたオイルタンク

❶リヤエンドに付く赤色のテールライトは、雨天時のみに使用される

昨年型と共通点が多いRサスペンション

AERODYNAMICS

❶ベネトンB190には2段式の新しいフロントウイングが装着されている。2段目のフラップの角度は調節可能で、その角度をきつくするとダウンフォースは増すが、同時にドラッグも大きくなる。ウイング両サイドの縁どりが、ダウンフォースの強化に貢献する。フラップの形状は最近のトレンドに従い、タイヤ側のほうがマシンの中央に近いところよりも長くなっている。この新しいウイングは、昨年の一枚ウイングよりも車高の変化に寛大な特性をもっている。同時に強度も高められワイヤーによる支持は不要となった。ワイヤーの存在は空気抵抗増大の原因となるので、このことも大きなメリットとなっている

❷翼端板は、従来どおり湾曲した長いものが使われている。これは、タイヤによる気流の乱れがウイングの性能に影響を及ぼすことを防ぐためのものだ

❸ノーズの底面は、フロントウイングに沿って緩やかに上昇するカーブを描いている。この部分でもダウンフォースが発生する

❹モノコック・デザインの影響を受け、ノーズの角度は急で、背も高い。そのため、歴代のベネトンF1マシンに比べてスマートさを欠く印象だが、これがマシンそのものの空力特性を左右することはほとんどない。ノーズセクションの気流がスムーズでありさえすれば、ドラッグの大部分は車体後部で発生するからだ。つまり、リヤタイヤの後方の空気が希薄になることがドラッグの主な原因なのだ

❺フロントブレーキ用のダクトは、カーボンファイバーとエポキシ樹脂で作られた自社製だ。ディスク板は、カーボン・インダストリーズ社製の軽量カーボン＋カーボン・コンポジット。キャリパーはブレンボのものを使っている。気流の乱れを最小限に止め、抵抗を抑えるため、ダクトのタイヤ側は滑らかな面になっている

❻レース中にドライバーとピットクルーが連絡を取り合えるよう、無線が搭載されている。これは予定外のピットストップを行うときなどには、きわめて有利な装備だ。無線装置はエンジンからのデータをピットへ送るのにも使われる

❼モノコックの右側には小さな膨らみがある。幅の狭いコクピット内でドライバーがシフトレバーを操作するための空間を確保するためだ。この膨らみが空力に対して与える影響は、無視して良い程度のものだろう

❽サイドポッドはB189と酷似しており、エアインテークは非常に狭く、背が高い。サイドポッドの幅は燃料タンクの周辺で広がり、後部でふたたび狭くなっている。これは、リヤタイヤの内側の気流を滑らかにし、抵抗を減らすためだ。左側のサイドポッドには、大型のラジエターが内蔵されている。右側に収められているのは比較的小型のウォータークーラー❶とエンジン用のオイルクーラー❶だ。リヤウイングに達する気流の乱れを防ぐために、冷却気はサイドポッドの後端から排出される。これは重要な点だ

❶左側のサイドポッド上部には、その部分に収められているフォード製エンジン電子制御装置のブラックボックスを冷却するための小さなエアインテークが設けられている

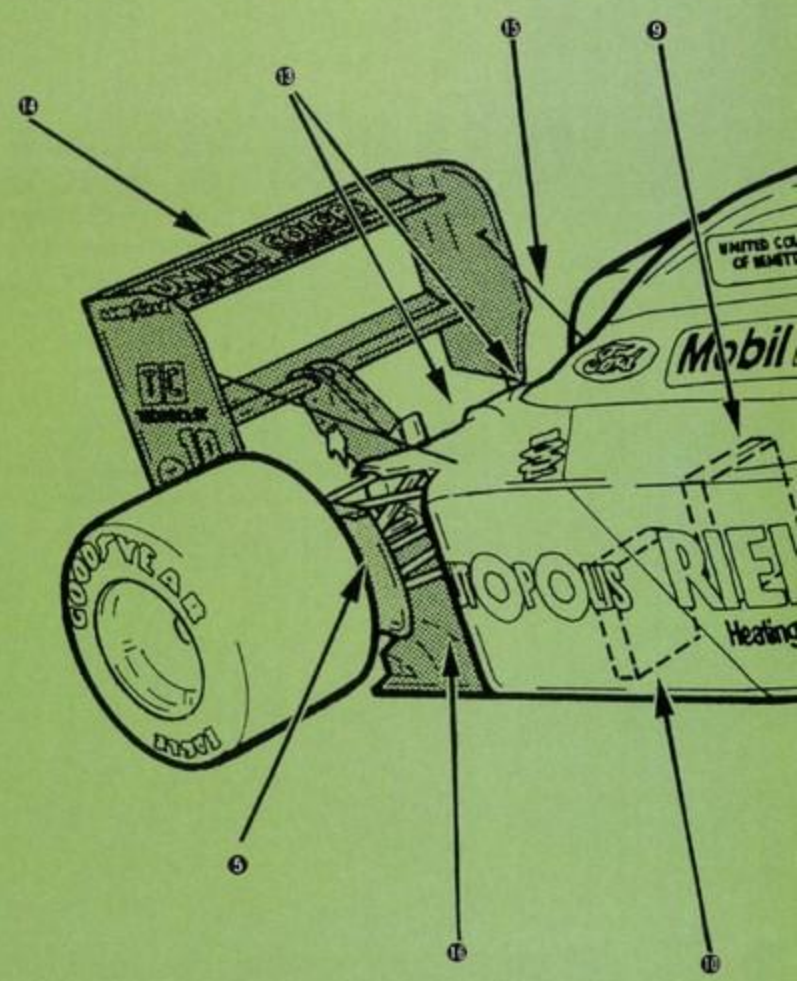
❶エンジンへのエアインテークはドライバーの頭上へ移され、ロールバーも完全に覆われている

❶エンジンカバーの後端はきわめて低くなっている。このため、アンチロールバー用のバルジを設けなければならないほどだ

❶イモーラやシルバーストンなどで使用される高速型のリヤウイングは、昨年同様2段式だ。下段は中央の支柱でささえられ、上段は小さな2枚の翼から成り立っている。上段の翼端板は交換可能だ

❶リヤウイングには支持用のワイヤーが使われている

❶リヤアクスル前部に搭載される横置きミッションを採用したおかげで、後部の底面を車幅一杯に上方へカーブさせることができ、ダウンフォースを増強している。従って、リヤタイヤのトラクションを稼ぐことができるわけだ



PANTHER〈パンサー〉
size : 365mm
thickness : 30mm
black leather
¥39,500

ITALIAN DESIGN AND ADVANCED TECHNOLOGY

MOMO products combine Italian styling, old world pride in craftsmanship, and the most sophisticated production technology.
MOMO can proudly claim that it is among the fist companies in the world to pass the stringent tests necessary to obtain the coveted TÜV(German Highway Transportation Authority) homologation, as well as surpassing the standards set by most international Transportation testing boards.

レッド／グレイ

ブラック／ブラック

ブルー／グレイ

MOMOのステアリンクは厳しいさまざまなテストか、くり返し行なわれ、そのひとつ、ひとつか十分にクリアーされてから生み出されます。フルバットタイプのニューモテル、「パンサー」もそんな厳しいテスト、検査か行なわれ、西トイツでも権威のあるＴＵＶ規格に合格しております。サイスは一回り大きめの365㎜、センタースポークの２本のラインはご自分の雰囲気に合わせて変えることかできます。

MOMO JAPAN Ltd.
モモ ジャパン リミテッド
〒168 東京都杉並区上高井戸1-10-2
TEL (03)329-2818(代)

●カタログ希望の方は氏名、年令、職業、住所を明記し、62円切手６枚、カタログ請求券を同封し、ご請求ください。

MOMOカタログ請求券
レーシング・オン
8／15号

NEWS WORK

Photos/Dennis Ashlock/IMPAC., Peter Nygaard, Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Masahiko Amano, Max Press, Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta

OVER SEAS

'91年グループCの基本規則決定される！

プジョーは今シーズン後半の2戦から、カテゴリー1のマシン、プジョー905をエントリーさせると予想されている

FISAは6月27、28日と2日間にわたって世界モータースポーツ委員会（WMSC）を開き、今シーズン後半、そして来年に向けてWSPCの方向について審議を行った。

ラスト2戦へのエントリーは可

まず年間エントリーが義務付けられているWSPCだが、かねてから予定されていたとおり、今シーズン後半2戦に限り、年間エントリーしていないチームの参加を認めることが決定された。ただしこれには、

(1)エントリーするためにデポジットとして500万フラン（約1億5000万円）を支払うこと。

(2)さらに'91シーズンにも年間エントリーすることを、書式にてFISAに提出すること。

(3)チームもドライバーも、ポイントを獲得できない。

などの条件が付く。ただし予選順位は、予選で記録したタイムによって公平に決定される。

また、来年からWSPC（世界スポーツプロトタイプ選手権）は、FIAスポーツカー世界選手権と名称変更されることになっている。

トヨタも3・5ℓNAを投入！

また、来年からカテゴリーIのマシンでエントリーすることを、FISAに対して明らかにしているメーカーは、今のところ合わせて4社あるという状況だ。ジャガー、メルセデス、プジョー、そしてトヨタの4メーカーである。

プジョーはすでに905を発表済。現在急ピッチで開発が進められているこのマシンは、シーズン後半の2戦でデビューすると思われる。またメルセデスもカテゴリーIへの移行を明言しているし、ジャガーはフォードとの関係から、DFRを使うのでは、との噂もある。

気になるトヨタに関しては、早ければ9月にはニューマシンが走り出すとも言われている状況だ。

ターボ、ロータリーも可

気になるのがターボとロータリーの存続だが、これは91年いっぱいは使用できることが決定した。

しかし当然のことながら、マシンに課せられる規制は厳しくなる。

ターボ・マシンに関しては、最低車両重量制限が、現行の900kgから1000kgにまで引き上げられることになった。燃費規制は現状と変わらない。

当初ターボ・エンジンについてはそのパワーを抑えるため、エア・リストリクターの導入が有力視されていた。燃費規制では予選でのターボパワーを抑えることができないからだ。しかしWMSCは、車体の規制を強化することで、ターボとノンターボとのバランスを保とうとしたわけだ。ただしこの条件は、実際にレースを行った後に不十分と判断された場合には変更、つまりより強化されることもありうる。FISAはあくまでもカテゴリーIのマシンの優位を保つことに配慮しているのだ。

また24時間レースの場合は、最低車重をさらに引き上げられることもあると加えてある。

ロータリー・エンジンに関しても、変更はターボに関するものとまったく変わらない。

マニュファクチャラー選手権へ

スポーツカー世界選手権（SWC）には、ドライバーズとマファクチャラーズのふたつの選手権が掛けられる。マニュファクチャラーはFISAマニュファクチャラーズ委員会に登録されていなければならず、さもなければ選手権ポイントは獲得できない。また、エントリーは2台以上を基本とし、上位に入賞したマシンのみがそのポイントを獲得する。

ドライバーズ・ポイントは、レースの30%以上を走行した者に対して与えられる。

ポイントはマニュファクチャラーズ、ドライバーズ共に1位から10位まで、20—15—12—10—8—6—4—3—2—1点が与えられる。

またマニュファクチャラーではないエントラントについては選手権ポイントこそ与えられないが、代わりにFIAカップという賞典が、もっとも得点を獲得したと計算できるチームに対して用意される。

コンペティターはシーズン中、ターボあるいはロータリーのマシンからカテゴリーIにマシンを変更することは認められている。ただしチームは複数のマシンを走らせている場合、すべてのマシンを同時に変更しなければならない。

レースは基本的に4時間レースとなる。しかしシーズン中2回までは2時間レースを公道サーキットで開催することもある。また、24時間レースの開催も、1回は認められる。

今年はターボのトヨタ90C-Vを走らせているが、来年からは3.5ℓNAに移行するトヨタ。秋には実走テストに入る？

ナニーニ、来シーズンはミナルディに移籍!?

来シーズンからフェラーリ・エンジンの供給を受けることになり、意気上がるミナルディ・チームは、来シーズン、新たなドライバーをラインアップに加えることになるかもしれない。この場合に、チームを出されるのはパオロ・バリッラになり、ピエルルイジ・マルティーニと新たなドライバーが、ミナルディのステアリングを握ることになる。

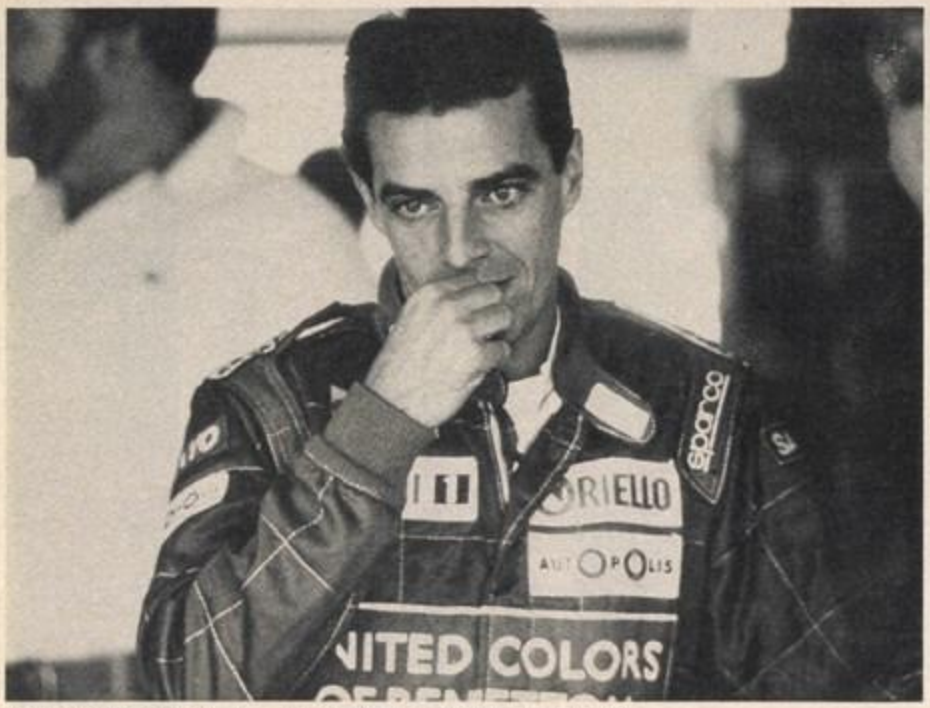
このドライバー候補として今、一番の可能性があると見られているのが、ベネトンのアレッサンドロ・ナニーニである。ミナルディではトップクラスのドライバーをふたり揃えたい意向であり、ナニーニが一番条件に合っているということだ。

カナダGPのパドックでは既に契約を結んだのではという、気の早い噂も流れていたが、契約はまだ交わされていない模様だ。

またナニーニとともに、フェラーリのテストドライバーのジャンニ・モルビデッリやブラバムのステファーノ・モデーナもミナルディ入りの候補と噂されている。

一方、マクラーレンを離れるのではとの噂が流れているアイルトン・セナだが、F1関係者の間では、セナとマクラーレンは既に契約を完了していると見られている。

この話、メキシコGPでロン・デニスの表情が、終始ニコやかだったことから発生しているもので、他に根拠があるわけでなく、真偽のほどは定かではないが……。



今やベネトンのカオになったナニーニにも移籍の噂が…。来年はミナルディ入り?

チーム・シュパン ル・マンで二つの賞を獲得

チーム・シュパンの武富士ポルシェが、ル・マンで二つの賞を受けた。これはル・マンのオーガナイザーであるACO（オートモービル・クラブ・ウエスト）からチームに対して贈られるものだ。

そのひとつがESCRA賞で、これはチームのディスプレイに対して贈られる。車検でのマシンやドライバーの配置やピットエリアのレイアウト、ピット作業中のメカニックの統率、そして効率の良い作業などが選定基準となっている。

また、決勝でもっとも燃費の良かったチームとしても"チャレンジ・エコナルジー賞"を与えられた。

これは決勝レースでの走行距離と、それに要したガソリンの量とを計算して、もっとも効率の良かった（つまり燃費の良かった）マシンに対して与えられる賞で、C-マシンの中では武富士ポルシェが一番だったのである。

レース序盤にはブレーキの不調やエグゾースト破損などのトラブルなども発生したが、ハーレイ・ヘイウド／リカルド・リデル／ウェイン・テイラーのドライブするマシンは12位完走を果たしている。

チームワークを認められての受賞。燃費もC1で一番

ルノー公団がリジェを買収!の噂あり

外誌の伝えるところによると、ルノー公団がリジェを買い取ったとフランスで話題になっているらしい。しかし当のリジェからもルノーからも一切明確な返答はない状況。リジェの広報担当者も、ニュースを見て初めてそういった報道に気づき、非常に驚いたといっている。

もしこれが事実であれば、ルノーは最高水準のファクトリーとマニークールにあるテストコースを手に入れることになり、その意義は非常に大きなものとなってくる。

なお、ルノーは近日中にウイリアムズへのエンジン独占供給を今後も継続していくかどうかを発表する予定になっている。

仮に供給が拡大された場合、リジェがその候補の筆頭に挙げられているというのは以前から噂されていることだ。ちなみに買収が事実であってもその時期が遅れた場合には、'91年まではウイリアムズへの独占供給を続け、'92年からリジェへの供給を行うと考えられている。

ウイリアムズが独占使用しているルノーV10。来年は?

CARTがカーボン・モノコック導入

CARTでは現在、安全性の見地からカーボン・モノコックの使用を禁止しているが、どうやらこれは来年から変更されるようだ。

先日行われたCARTの委員会では、現在のルールを基本的に'94年まで踏襲することが決議された。現在のレギュレーションは、'88年に制定されたものをベースにしたものだ。

唯一の変更点がこのカーボン・モノコックの導入を認めることで、CART技術委員会は最近、カーボン・モノコックの材質やスペックなどを規定するための調査を進めている。

CARTではこれまで、カーボン・モノコックは剛性は高いが、ある限度を超えた衝撃を受けた場合に一気に破損するとして、その導入に慎重だった。今シーズン始めもカーボンを認めるか否かで盛んに論議が交わされたが、結局見送られていたわけである。アルファロメオのインディカーを当初カーボンで設計したマーチなどは、このあおりを受けたと言えるだろう。

CARTにもカーボン・モノコックが採用される?

ワークス・フォード、複数チームに供給か?

ワークス・エンジンの供給が気になるF1界だが、フォードも現在ベネトンのみに供給しているワークスエンジン、フォードV8を、複数チームに出すことを考えているようだ。

2カー体制のチームの場合、リースでDFRを使用するコストは年間で7億とも8億とも言われている。またベネトンに関しては、最新仕様のエンジンを供給されることになるだろう。事実上フォードのワークスであるベネトンは、フォードがV12を出す時にも、他チームに先駆け、第一にその供給を受けるとも予想されているぐらいだ。

ベネトン以外で今年フォード・エンジンを使用しているチームの中では、リジェかスクーデリア・イタリアが来年フォードのワークスエンジンを使うことになる可能性を持っている。というのもアロウズやミナルディ、ティレルなどは、それぞれ来年のエンジンを決定しているからだ。

またF1だけでなく、WSPCでもDFRの供給を希望するチームは多い。

今年はスパイスが使用しているが、スパイスは来年からランボルギーニを使うことが決定したため、来年以降のWSPCではTWRジャガーが、DFRを使うことになるかもしれない。

フォードのワークスエンジンが複数チームに供給

スバイスがランボルギーニと契約完了 9月には新シャシーでのテスト走行開始

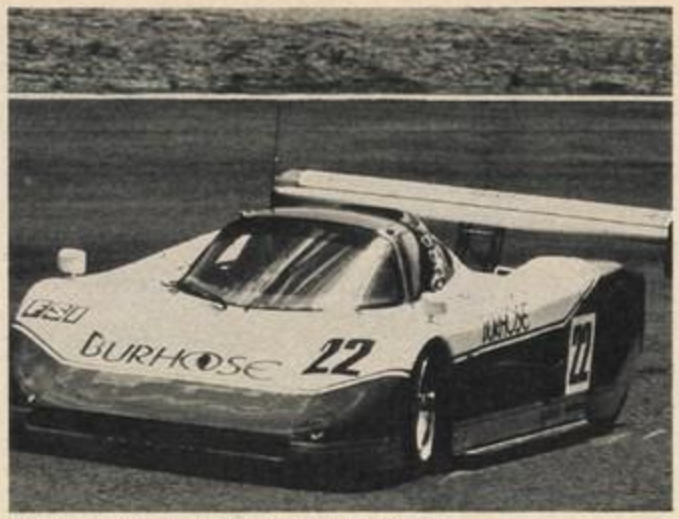
先日、スバイスとランボルギーニの間に正式な契約が成立し、スバイスのC－シャシーにランボルギーニ製の3・5ℓエンジンが搭載されることになった。

ゴードン・スバイスは「今はまだテスト用のマシンだが、エンジンの仕様は我々のシャシーにピッタリだ。実戦に投入する時にはまったく新しいシャシーにするが、そのデザイン作業も順調に進んでいる」と語っている。スバイスの新型シャシーは、9月にもテストが開始される見込みである。

また来る'91年シーズンに向けてスバイスは、2台のマシンを他のチームに供給する考えでいる。1チームはまだ決定していないが、既にもう1チームとは、契約が成立しているという。

スバイスではこの2チームに、自社からひとりずつエンジニアを派遣する予定であり、かなりこの計画は念入りに進められるようだ。

「手を広げすぎないように注意している」とスバイスは慎重な態度だ。



パワフルなエンジンを獲得しさらなる飛躍を狙うスバイス

ポール・ニューマンがIMSAにデビュー

7月1日に開催されたIMSAキヤメルGT第9戦に、ポール・ニューマンが出場した。ニューマンが乗ったのはトム・ミルナーRのオールズモビル・スバイス。事前にテストを行うほどの入れ込みようだった。

練習走行中にドライビング・シートで肋骨を骨折し、出場が危ぶまれたニューマンは、「私のタイムがコンペティティブでなかったらピットインのサインを出してくれ」とクルーに頼み、92周のレースで中盤から38周を走った。チームでは彼のパフォーマンスに満足し、ピットインのサインは出ず、7位とまずまずの結果でデビュー戦を終えた。

SCCAトランザムシリーズにはニューマン・シャープから出場

プロトタイプの復活に環境保護団体もNo

FISAはグループBを導入するという意見は破棄したが、それに代わる新たなプロトタイプの導入をもくろんでいる。この案に対して、ドライバー、オーガナイザー、メーカーから反対の声が上がっている。これは前号のニュース・クローズアップでもお伝えしたが、これらの反対派の抵抗を強めるような出来事が、先日のドイツで開催されたラリー・ヘッセンで起こった。

牧師に先導された30人の環境保護団体メンバーが、スペシャルステージで、座り込みを行ったのだ。

参加者のひとり、クラウス・フリッツィンガーは、コーナーの立ち上がりで座り込みを行っていたメンバーと、接触しそうになった。

もしFISAがプロトタイプ案を採択すれば、各国の法規にすら違反するようなマシンが出場することになり、こうした環境保護団体の運動は、いっそう激しさを増すと見られている。

スウェーデンのモータースポーツ協会会長は「今のルールでさえ、'94年以降の環境基準に適合するマシンを作ることは難しい。それがプロトタイプになれば、そんなことは不可能だ。ラリーが環境に及ぼす影響は深刻なんだ」と語っている。

このラリーの将来に関する最終的な決定は、7月上旬に行われるFISAの会議の席上で下される。

シュレッサーがプジョーCカーに乗る!?

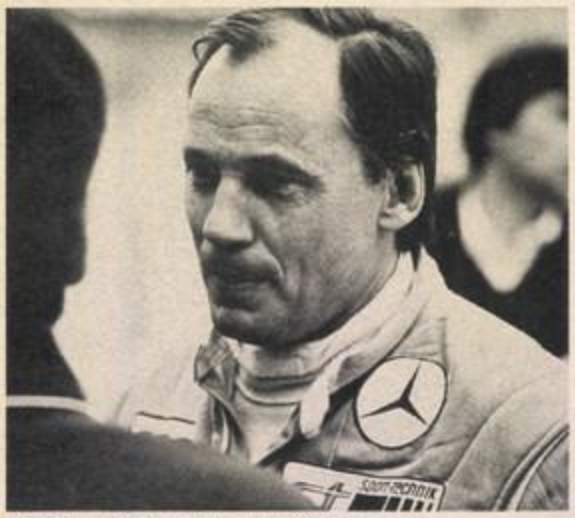
観客動員数ではF1に遠く及ばない世界スポーツプロトタイプ選手権だが、ドライバーの移籍をめぐる話題では、F1と比較しても一歩も譲らない激しさだ。

まず今年、WSPCストーブリーグの話題の中心は、早ければ今年の後半から登場すると言われているプジョーだ。

昨年のチャンピオンであるジャン・ルイ・シュレッサーが、メルセデスからプジョーのCカープロジェクトに移籍すると言われている。この噂は、以前から囁かれていたが、プジョーの代表でもあるジャン・トッドも、このシュレッサーに関する噂を否定しなかった。

またニッサンのジュリアン・ベイリーもプジョーと交渉していると言われる。だがベイリーはメルセデスに移籍という噂もある。ベイリーは「来年のターボ車への制限次第だ。ニッサンの戦闘力が大幅に低下する可能性がある。言うまでもなく来年は、勝てるチームで走りたいと思っている」と、移籍する可能性が高いことを示唆していた。

一方、メルセデスではカール・ベンドリンガーをレギュラーとして採用したい意向を明らかにしている。


昨年のチャンプのシュレッサーにも移籍の噂が

ジャッドV10、ベンチテストを開始

以前からその存在が噂されていたジャッドのV型10気筒エンジンだが、ようやくベンチテストが開始される模様だ。

ジョン・ジャッドは「プロトタイプの製作は順調だ。今こうして話をしている瞬間に、シリンダーヘッドを組み付けるボルトが締められているんだ。1週間もしないうちに火が入るだろう」とメキシコGPで語っていた。

このV10エンジンがどのチームに搭載されるかはまだ決定していないが、「有力なコンストラクターの関心を引くことを願っている。すでにいくつかのチームとコンタクトを取っている」とジャッドは語っている。

一説によるとジャッドはレイナードとコンタクトを取っているとのことだ。

またジャッドは「実際にエンジンの音を聞けば、より多くの人が関心を持つことになるだろう」と、新エンジンの出来に、かなりの満足と自信を持っているようだ。

新エンジンのVバンク角は72度。全長は820㎜でホンダやルノーと同等。しかし「断面積では他よりコンパクトになる」とジャッドは語っている。

V8からV10へ、ジャッドも転身することに

独ツーリング・カーに新ルール採用か?

ドイツ国内で絶大な人気を誇る、ドイツ・ツーリングカー選手権に'92年から、新レギュレーションが採用されることになるかもしれない。

この新レギュレーションは、先日ニュルブルクリングで、ドイツ・ツーリングカー選手権の責任者、ハンス・イエルグ・ウェイクが示唆したものである。それによれば、現在、各メーカーのマシンに、対等なチャンスを与えるために採用されている重量によるハンディキャップ制度は廃止され、主催者のITRでは、引き続きひとつのクラスでの戦いを維持するための、新たな規定を設ける計画でいる。

この新しい規定によると、各メーカーはオリジナルに搭載されるパワーユニットに縛られることなく、自社で生産しているエンジンならば、自由に搭載していいことになっている。だが排気量は2500ccか3000ccに統一される見込みだ。

各メーカーに義務づけられるのは、車両が2万5000台、エンジンについては5000台という最低生産台数だけだ。

発表されたニュルブルクリングでウェイルグは、この新フォーマットをヨーロッパ全土に普及させたい意向を示している。

もしそれが現実となれば、ヨーロッパ・ツーリングカー選手権の復活もあり得るわけだ。

常にコンペティティブ。これがDTMの魅力

ハーバート、BSのF1計画に参画 '92年からのグランプリ登場を目指す?

ジョニー・ハーバートは、7月からF1用タイヤのテストを行う契約を、ブリヂストン・タイヤとの間に交わした。

海外で既に話題となっているが、'92年からのF1登場を真剣に考えていると言われるブリヂストン。そのブリヂストンの、今後のタイヤテストにはF1マシンが使用されると言われている。

今まではF3000マシンのレイナード90Dを改造したマシンでテストを行う計画だったが、もし順調に話が進めばティレルO18をテストに使用するだろうと、外誌では伝えている。

このティレルのマシンが、ブリヂストンに売却されるのは、ティレルがサンマリノとカナダで失ったO19に代わるシャシーが完成次第になるとのことだ。

またテスト・ドライバーを務めるハーバートは、先のル・マンに出場したが、体力的にもまったく問題なかった。

一昨年のアクシデントで痛めた足は、十分に回復している模様である。ブリヂストン・タイヤのテストドライブにもなんら支障がないとのことだ。

ブリヂストンのF1プロジェクトに参画することになったハーバート

ブロンクビストがGT-Rでスバに出場

7月21〜22日にわたって開催されるスパ-フランコルシャン24時間レースに、イギリスのESSOサルーンカー選手権に出場しているキース・オドールのスカイラインGT-Rが登場する。

ドライバーはキース・オドールとバリー・ウイリアムズ、このふたりに元世界ラリーチャンピオンの、ステイグ・ブロンクビストが乗り込むことになった。

このGT-Rは、同シリーズで8戦消化した時点で4勝を上げ、ポールポジションは5回獲得。またウィルハイヤー24時間レースでも優勝し、そのポテンシャルは海外でも驚異である。

国内から参加の2台のGT-Rと合わせ、スパにもGT-R旋風が吹き荒れるのか?

イタリアF3でもハッキネンが圧勝!

今年のイギリスF3を、ミカ・サロとともにリードしているミカ・ハッキネンが、6月17日にイモーラで開催されたイタリアF3第5戦に出場。イギリス国内と同じく、ここでも圧倒的な強さと速さを見せて優勝した。

ハッキネンは初めてのコースにも関わらずフロントロウ、セカンド・ポジションを獲得。決勝はスタート直後に赤旗が出され、その後も赤旗中断になる波瀾のレースだったが、結局、この日3回目のスタートで、ハッキネンはトップに飛び出し、そのまま圧倒的な速さをイタリアの観衆に見せつけて、チェッカーを受けたのだった。

チーム監督のディック・ベネットは「このレースは貴重な体験だった。イギリスよりもイタリアのレースの方がレベルは高い」と語り、また「初めてのコースということも考えれば、ミカの活躍は特筆モノだ」とハッキネンを絶賛している。

ハッキネンはこの後もイギリス国外でのレースに出場する計画があり、10月にはドイツF3に参戦する予定である。

今、世界一速いF3ドライバーのハッキネン

ユーロブルンがブランデルを獲得?

ロベルト・モレノとクラウディオ・ランジェスのふたりがステアリングを握るユーロブルンは、後半戦に向けて、ドライバー・ラインアップが揺れ動いている。

ランジェスがチームに留まるのは、現在の状況を考えると絶望的なことなのだが、ランジェスはこれを否定している。しかし、ここに来てニッサンからWSPCに出場するマーク・ブランデルがドライバー候補として再浮上してきている。

これについてブランデルは「イモーラでユーロブルンの関係者から『乗って欲しい』と言われたことは確かだ。でもそれ以降、何の連絡もなかった。そしてカナダGPの前にまたオファーを受けたが、その時はル・マンに専念していたので、代理人に交渉させたんだ。そして今回また接触があったんだ。でもオファーがあっただけで、いったい話がどういう方向へ進んでいくかは分からない」と語っている。

ブランデルはウイリアムズのテスト・ドライバーを務めており、先日のFOCA合同テストにもウイリアムズの一員として登場した。

後半戦を迎えるにあたって、今後の動向がどうなるのか? ユーロブルンのドライバーラインアップは、未だに揺れ動いている。

後半戦に向け揺れ動くユーロブルン

ヒロ松下、参戦3戦目で初ポイント獲得

日本人初のインディカー・ドライバーとして頑張るヒロ松下が、6月24日にポートランドで開催された、CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ第6戦で念願の初ポイントを獲得した。

このレースで松下は予選20位からスタート、そして12位でフィニッシュし、彼にとってインディカー出場3戦目にして初のポイント、1点を獲得したのだった。松下のシャシーは昨年型のローラT89/00にエンジンはコスワースDFS。今回の成績は、旧型シャシー・ユーザーの中ではトップの成績だったのだ。

日本人初のインディカー・ドライバーは早くも3戦目で初ポイント

ワーウィック、来季はCARTに転向か!?

6月17日、デトロイトで開催されたCART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ第5戦のデトロイトGPに、ロベルト・モレノとデレック・ワーウィックが姿を見せていた。

モレノは以前にCARTインディカー・シリーズに参戦した経験を持ち、好成績を収めている。一方のワーウィックは、この時に「いずれはインディカーに参戦したい」と語っていた。

「エディーの様子を見に来たのだが、自分自身がインディカーに転向することも考えている。まだ気力は十分なんだが、とにかく今の気分は勝てるレースがしたいということだ」とワーウィックは言っている。そして「F1で勝てないなら、インディカーへ出場する道がある」と言い「今回、デトロイトに来たのはレースを実際に見て、いくつかのチームと話をするためだ。近いうちに結論を出すつもりだ」と、かなりワーウィックはCARTに興味を示している。

F1が無理ならCARTで勝てるレースがやりたい……とワーウィックは言う

レイナードとDAMSは'92年からF1参戦

レイナードとDAMS、現在F3000を活躍の場としている両者のF1プロジェクトが、ようやく現実味を帯びてきた。

まずレイナードは、F1マシンの製作、デザインを行うための工場の建設に着手した。これは、以前からレイナード本拠地のそばに、工場用地を買収済だったが、この度、ようやく建設許可がおりたのである。

レイナードによればこの工場で行うプロジェクトは、これまでものと異なりクランフィールド工科大学とコンタクトを保ちながら進められるという。この7月から卒業生が、レイナードの新プログラムに着手する予定であり、'92年に予定されているレイナードのF1プロジェクトは、いよいよ本格的に始動したと言えるだろう。

一方、DAMSは当初、来シーズンからとされていたF1進出の予定を'92年に変更した。

DAMSは、構成メンバーのひとりであるルネ・アルヌーのアレンジにより、ルノー・エンジンを搭載してグランプリ・シーンに登場するとの噂もある。

DAMSのチーム・マネージャー、ジョン-ポール・ドリオは「いろんな噂が流れているが、今は何も言えない。とにかく準備にはもうしばらく時間が必要だ」と、'92年に参戦を延期した理由を語っている。

父マリオに続けとマイケルがF1に参戦!? 早ければ来年、チームはベネトンが有力?

CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズの第5戦デトロイト、第6戦ポートランドと連勝してランキングでも3位に浮上してきたマイケル・アンドレッティが、'91年にF1に進出する可能性があると表明した。チーム名などは明らかにされていないが、いくつかのF1チームから誘いを受けているようだ。

マイケルの父であり、元ワールド・チャンピオンであるマリオ・アンドレッティは「彼は初めての分野でも十分にやっていけるだろう」と語っている。

ところで一説にはマイケルはベネトンに行くのではないかと噂されている。今年の始めにマイケルは、ベネトンを訪問しており、またベネトンにエンジンを供給するフォードが、アメリカ人ドライバーを欲しがるのではとの見方から、この噂は発生しているのだが…。

いずれにせよ、マイケル自身がF1に興味を持っているため、近い将来F1に参戦することは間違いないだろう。

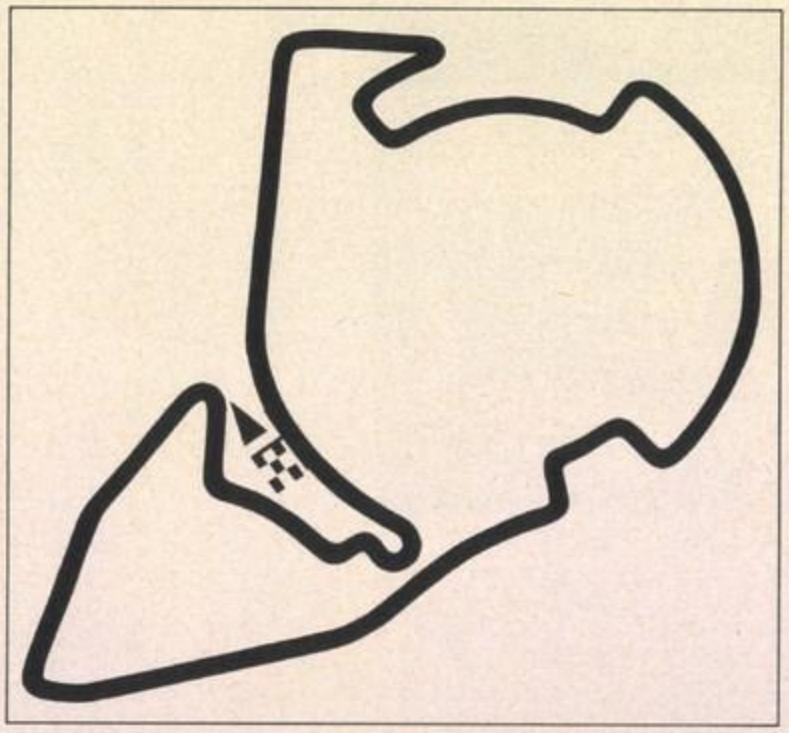
既にベネトンとの交渉に入っているとの噂も

WSPCハワイ用のサーキット計画発表

ロング・ビーチのプロモーター、クリス・ブークがハワイ・オアフ島に建設される新サーキットのコース図を発表した。このサーキットのオープニングレースは来年の3月。今まで噂が先行していたWSPCハワイラウンドだが、このコース着工によって、WSPCの開幕戦誘致に向けて、ようやく具体的な動きが見えてくることになった。

このコースはアロハ・スタジアムの駐車場をインフィールドに、その周りを取り囲むように作られる予定だ。全長、全幅などサーキットの細かい数値は発表されていないが、WSPCを誘致するとなれば、当然FIA公認のコースを目指すはず。

標高差は80フィートの、ストリートコース。ハワイにまたひとつ名所が生まれる。



AGS不振の責任を取りショウナック去る

ユー・ド・ショウナックがチームの不振の責任を取って、AGSチームを離れることになった。

ショウナックの今後の身の振り方はまだ決定していないが、当面の間、ラダのマラソン・レイド・チームに入り、指揮をとることは決定している。

ショウナックは、オレカ・チームを指揮した後に、今年の2月からAGS入り、チーム・ディレクターを務めていた。今年のAGSは唯一、決勝レースへの進出を果たしたブラジルGPでもヤニック・ダルマスがリタイアするなど、不本意なシーズンを続けている。

またスポンサーであるフランスの服飾メーカー、テッド・ラピドスとの関係も、残りのシーズンはとりあえず同社の黒と金のカラーリングで戦うが、今年一杯で終了する模様だ。尚、ショウナックの後を追うように、エンジニアのクラウド・ローリェもAGSから去っている。

SPOT NEWS

●イギリスF3選手権第9戦で、ブラジル人ドライバー、クリスチャン・フィッティパルディが、今シーズン絶好調のミカ・ハッキネンとミカ・サロからポールポジション、ファステストラップ、そして表彰台頂上の座を奪いとった。フィッティパルディは今季ふたりのミカ、そしてスティーブ・ロバートソンに続く4人目のウイナーとなった。なお田中実と野田英樹、注目のふたりの日本人はともにリタイアに終わっている。

●6月27〜29日の3日間、イギリスのシルバーストンで行われたFOCA合同テストに、ホンダのV型12気筒エンジンが登場した。またフェラーリもフランスGPから投入予定のニュースペックのエンジンを持込み、レイトンハウスはニューシャシーのGC901/05をシェイクダウン。他にもランボルギーニのニュースペックエンジン、ブラバムBT58に搭載されてヤマハのV型8気筒エンジンのテストも行われた模様。この3日間のタイムは以下のとおり。

1ナイジェル・マンセル	1'07"89
2リカルド・パトレーゼ	1'08"69
3エリック・ベルナール	1'08"74
4アイルトン・セナ	1'08"75
5ティエリー・ブーツェン	1'09"08
6ジャン・アレジ	1'09"18
7ゲルハルト・ベルガー	1'09"32
8イバン・カペリ	1'09"60
9中嶋 悟	1'10"09
10マーティン・ドネリー	1'10"31
11マーク・ブランデル	1'10"67
12ミケーレ・アルボレート	1'10"89
13デレック・ワーウィック	1'11"01
14アレックス・カッフィ	1'11"37
15フィリップ・アリオー	1'11"53
16鈴木亜久里	1'11"57
17マウリシオ・グージェルミン	1'11"59
18アレッサンドロ・ナニーニ	1'12"13
19アラン・マクニッシュ	1'12"14
20ヤニック・ダルマス	1'13"58
21ステファーノ・モデーナ	1'13"98
22ガブリエーレ・タルクイーニ	1'14"36
23デイビッド・ブラバム	1'17"05

●6月16〜17日に開催されたル・マン24時間、同じ時にドイツのニュルブルクリングでは「ニュルブルクリング24時間レース」が開催されていた。このニュルブルクリングのサポートレースとしてドイツ・ツーリングカー選手権が行われたのだが、ハンス-ヨアヒム・シュトゥック、アラン・クディーニそしてジャック・ラフィットの3人は、なんとこのドイツ・ツーリングカーに出場した後、飛行機でル・マンに舞い戻るというハードなスケジュールをこなしたのだった。お疲れさま。

●7月1日にノリスリングで開催されたドイツ・ツーリングカー選手権に、アイルトン・セナが出場するという噂があった。結局この話は実現しなかったが、ノリスリングのレースを主催する工業団体が強くセナに出場を要請していたようで、もしセナが出場することになった場合に乗るはずだったマシンは、AMGのメルセデス190E 2.5-16だった。

●自ら、来年はF1に乗る可能性もあると語っているマイケル・アンドレッティが、近々F1マシンのテストドライブを行う、との噂が最近アメリカで流れている。

●6月24日に開催されたNASCARウィンストンカップ第14戦は、200周中103周にわたってレースをリードしたビル・エリオットがエンジン・ブローでリタイアし、代わってトップに立ったデイル・アーンハートが優勝した。2位はアーニー・アーバン、3位はジェフ・ボダイン、そしてマーク・マーティンが4位を手にした。ちなみに1位から4位はテール to ノーズでフィニッシュラインを通過。4台の差は1秒もない接戦だった。

●ユーロブルンのドライバー候補としてF3000ドライバー、マルコ・グレコの名も上がっている。グレコは今、スーパーライセンス獲得のためFISAと交渉中とのことだ。

日本信販ナイター9時間耐久レース記者懇談会で'90年開催詳細発表

昨年の9時間耐久は台風の影響で大会史上初めて雨のレースとなった

今年で第6回目を数える、筑波サーキットの夏の耐久フェスティバル「日本信販9時間耐久レース」の記者懇談会が、6月21日に開かれ、今年のレース運営に関して、変更点の説明が行われた。

まず、今年から新たに、予備予選方式が行われることになった。これは、エントリー台数が77台を超えた場合に行われ、第1ドライバーのタイムによって77台が絞られることになり、また、この予備予選不通過者に対しては参加料の半分が返却されることになる。

また、予選方式も、昨年までは第1ドライバーと第2ドライバーのタイムの合計によって計測されたが、今年は第1ドライバーのタイムのみが予選の対象となる。

そして、今年は予選日の前日の8月10日の夜7時から、各チームを対象とした前夜祭も行われる予定。数々のアトラクションが予定されていて大いに盛り上がりそうである。

賞金総額も、昨年の875万円から1000万円以上へとグレードアップし、昨年度の悪天候に備えて、14日が予備日となり、日程にも余裕を設けている。

クラス分けは、昨年どおりの1300cc以下と以上の2クラスになり、9時間決勝は40台、3時間コンソレーションが37台となる。参加料は1台につき22万円。

問い合わせは、ACCスポーツ/☎03-550-0158

'90日本信販ナイター9時間耐久タイムスケジュール

8/10:	参加受付	PM2:00—PM12:30
	公開練習走行	PM2:45—PM4:00(有料)
	前夜祭	PM7:00より筑波第一ホテル
8/11:	参加受付	AM11:00—AM11:30
	公開練習走行	PM3:00—PM4:20
	予備予選	PM4:35—PM5:40
	本予選	PM7:30—PM8:35(第1ドライバー)
		PM8:45—PM9:50(第2ドライバ)
※予選は予備予選、本予選とも3組に分けて実施。予選は各組とも15分間。		
8/12:	計測器テスト	AM9:00—9:30(3時間30分レース出場車両)
	3時間30分レース	AM10:00—PM1:30
	アトラクションタイム	PM1:50—5:45 グループAマシンデモンストレーション コースウオーキングラリー マーチングバンド等
	計測器テスト	PM5:45—PM6:15
	盆踊り大会	PM6:30—PM8:00
	大花火大会	PM8:00—PM8:50
	コースイン	PM8:50—PM9:00
	セレモニー	PM9:00—PM9:20
	スタート	PM9:30
	ゴール	AM6:30(13日)

スバイスが富士500マイルから国内に登場

WSPCで活躍しているスバイスが、7月22日の富士500マイルからJSPCに登場する予定だ。

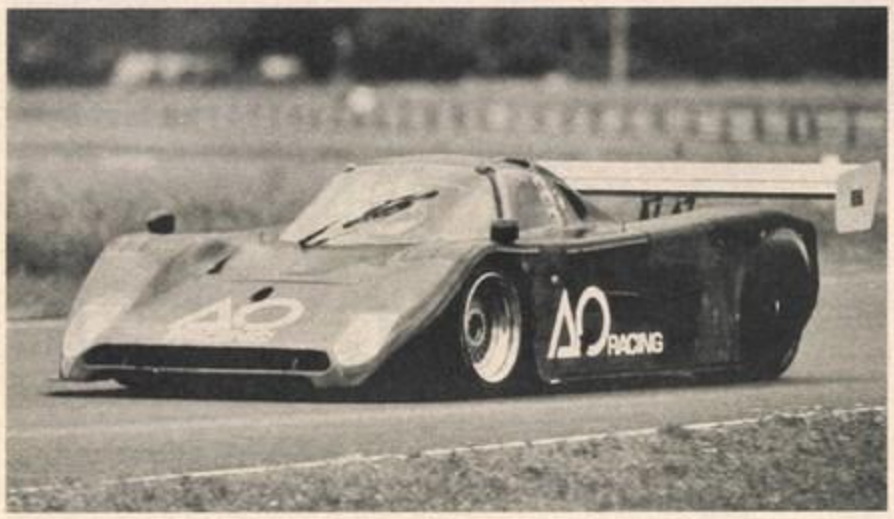
スバイスSE90Cを走らせるのは、新しいAOレーシング。ドライバーは、レノックス・マツダ757で国内耐久を戦っている織田一彦。パートナーは未定だが、鈴鹿1000kmからは松田秀士になるだろう。

エンジンはDFVを使用する。しかし車重はカテゴリーIのメリットを活かして750kgとターボマシンと比べて100kgも軽くなっている。タイヤはヨコハマ。

織田は6月上旬にイギリスに渡り、シェイクダウンを済ませているが、「非常に軽く、エンジンのトルクもある。クイックでシャープな運動性能を持ち、コーナーではターボマシンを上回る性能だ」と言っており、ポテンシャルは相当高そうだ。

残念なことに国内のレギュレーションでは、カテゴリーIのマシンもターボマシンと同様の燃費規制を受けることになっており、レースで常に全開というわけには行かない。しかし、WSPCが来年から3・5ℓNAを導入する状況の中で、国内でもトップクラスのマシンを走らせることは、将来的に非常に意義のあることと言える。

問い合わせは、ACCスポーツ/☎03-550-0158



今年型のワークス・スバイスを購入し、全日本に参戦する。ドライバーは織田と松田になる予定だ

フォーミュラ・ミラージュの賞典が一層充実 旺文社賞が追加、対象者も拡大して

7月1日に、第1戦が行われたフォーミュラ・ミラージュであるが、その賞典がさらにアップすることが発表された。

まず、㈱旺文社の協賛を得て、旺文社賞（総額380万円）が新たに設けられた。これは各大会賞金として優勝20万円、2〜3位に10万円が贈られ、シリーズ賞金も1位に100万円、2位に50万円、3位に30万円が贈られるというもの。これによって、賞金総額が、2010万円から2390万円へと引き上げられた。

また、三菱石油㈱からは、「三菱石油ポールポジション賞」の他に、エンジンオイルを1チームに対して8ℓ供給することが、新たに追加された。

さらに、「ワーク賞」については、賞の対象を、㈱ワーク製ホイール使用ドライバーのみに限定していたが、対象者を全エントラントに拡大した。

そして、このフォーミュラ・ミラージュのレースクイーンとして、「ラリーアート・モータースポーツメイト」が1名選出された。メイトには、松井克子（マツイカツコ）さん、22歳が選ばれ、フォーミュラ・ミラージュレースでのレーススタート前のタイムボード表示や表彰式でのプレゼンテーター等のレースクイーンとしての役割のほか、ラリーアートの行う各種のモータースポーツイベントでも活躍する予定である。

Fミラージュ開催日にサーキットで会えるぞ

シリーズ賞典

順位	賞典	順位	賞典
優勝	¥3,000,000+カップ	6位	¥600,000+カップ
2位	¥1,500,000+カップ	7位	¥500,000+カップ
3位	¥1,000,000+カップ	8位	¥400,000+カップ
4位	¥800,000+カップ	9位	¥300,000+カップ
5位	¥700,000+カップ	10位	¥200,000+カップ

各レース賞典

順位	賞典	順位	賞典
優勝	¥500,000+カップ	6位	¥100,000+カップ
2位	¥300,000+カップ	7位	¥800,000
3位	¥250,000+カップ	8位	¥500,000
4位	¥200,000+カップ	9位	¥300,000
5位	¥150,000+カップ	10位	¥200,000

旺文社賞

	各大会賞金	シリーズ賞金
1位	20万円	100万円
2位	10万円	50万円
3位	10万円	30万円

フロムAがパーソナルサポート制度を実施

アルバイト見つけるべーパーマガジン、そしてJSPCのフロム・エー・ポルシェでお馴染みの㈱リクルートフロムエーが、若手プロスポーツマンを対象にした、パーソナルサポート制度を実施する。

この制度は、これからの活躍が期待される若手スポーツマンの活動の一助になればと、同社が企画したものである。

スポーツのジャンルはモータースポーツ、ボードセイリング、フリースタイルスキー、ボクシングの4分野。この中から17名に対して、パーソナルサポートを行う。

モータースポーツの世界で、このサポートを受けることになったのはF3参戦中の岡田晃典、服部尚貴、それと羽根幸浩、そしてF3000に今年からステップアップした金石勝智、以上の4人である。

フロムエーでは、今後このパーソナルサポート制度を、プロスポーツの分野だけではなく、音楽、演劇、アート等の分野にも広げて行く予定でいる。

胸に輝くフロムAのワッペンがその証だ

クラシックカーのマラソンレイド今年も開催

今年で8回目を迎える世界最大のクラシックカーラリー「グレートアメリカン・レース」。今年のこのイベントに日本からチームACP／TOMENから、パリダカに10回連続で出場するなど、マラソンレイドの世界で広く知られる横田紀一郎が出場する。

このイベントのルーツは、今から82年前に開催された「ニューヨーク～パリ世界一周自動車レース」にまでさかのぼり、これが'83年に現在の形に再現されたものだ。世界の文明進歩に貢献した、自動車を讃えるお祭りとして開催されるこのイベントは、世界最大の過酷で華麗なクラシックカーレースなのだ。

そのコースは東海岸のポコノをスタートし、サンディエゴまでアメリカ大陸を横断。距離は6000kmにも及ぶ。この距離を6月24～7月6日までの13日間かけて走破するのである。横田はこのイベントに過去3回挑戦、「完走、そして優勝することが夢」と語っている。

このクラシックカーが6000kmを走破する

マツダ期待のニューカー、マツダ787 新しいテレメーターシステムを搭載

ル・マンを前に、5月にデビューしたマツダの新型Cカー「マツダ787」に、車高やタイヤ温度などを感知する新しいテレメーターシステムが採用されている。

車高センサーは走行中の挙動変化や、車体の浮き沈みをリアルタイムで測定。これにより短時間で、サスペンションのセッティングが行われることになる。

一方のタイヤ温度センサーは、タイヤの接地面に対向する位置に装着されている。これは走行中のタイヤ表面の温度を計測し、スローパンクチャーやタイヤ異常などが発生した場合、トレッドの温度上昇を知ることができ、タイヤ交換などを的確な時期に行うことが可能になった。

このシステムにより、タイヤ異常による高速走行時の危険なクラッシュを未然に防ぐことができる。

従来の物より小型に仕上がったセンサー

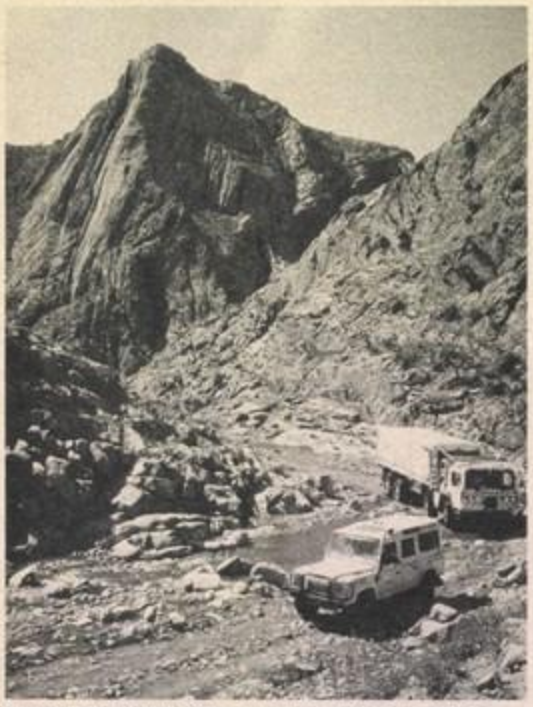
パリ～北京のコース視察が開始された

'91年秋に開催が予定されているパリ～モスクワ～北京ラリーのルートを選定するための試走が行われた。

今回行われたのはソ連部分の技術調査試走。コース・ディレクターのルネ・メッジを隊長とする総勢16名の一行は、4輪駆動車5台、トラック一台で5月2日のパリのコンコルド広場を出発し、ベルギー、西東両ドイツ、そしてポーランドを通過して、5日にモスクワに到着。その後はカザフ草原、塩の海、カラクム砂漠を通って、今回の試走の終点である中国との国境直前の都市フルンゼに28日、全員無事到着した。

今回の試走から、ソ連部分のコースは全般に広大な土地を走ることが多くなりそうだが、途中かなり困難な場所もあり、ドライビングテクニックに加え強靭な肉体と忍耐力を必要とする過酷な競技になりそうだということだ。

また、ソ連部分の技術調査試走に引き続き、現在は、6月29日から7月の末にかけての中国部分の試走が行われている最中だ。


視察時の風景。岩場から砂漠までバラエティに富むコース設定に

SPOT NEWS

●カナダGPで不運にもマーモットをひき殺してしまったアレッサンドロ・ナニーニは、メキシコGPでメカニックから、ビーバー皮の帽子をプレゼントされた。

●アデレイドのピットが改装された。ピットの奥行きが2倍になり、パドックがコンクリートとなった。またVIPルーム、プレスルームも新設されている。

●今年を最後にしてメキシコGPが中止されるという噂が流れている。今年でメキシコGPの開催契約が切れるのだが、通常はバーニー・エクレストンがそのグランプリ会場を訪れ、契約更新の話し合いが行われることになっている。ところが今年のメキシコGPにエクレストンの姿はなかったため、こんな噂が流れ始めたのである。イギリスでの仕事が、忙しかったからだ、とエクレストンは言っているが、メキシコは今年で最後という見方が徐々に強くなってきていることも事実である。メキシコに代わる開催地はチェコスロバキアが有力と言われている。

●現在W12気筒エンジンを搭載しているライフが、ロータスから旧型ジャッド・エンジンの購入に成功した模様である。このエンジンがライフに搭載されるのは、7月29日の西ドイツGPから。これでライフは泥沼から脱出することができるか!?

●IMSAパーパーSAABシリーズ第7戦から、NGKが同シリーズの協賛スポンサーに加わった。これにより今後、すべての出場車がNGKプラグを使用し、NGKスパークプラグのステッカーを貼ることになる。

●FISAでは各チームに対してスターターの装着を強くすすめている模様だ。

●UNOなどのカードゲームを製作しているインターナショナル・ゲームズ社が、今年のインディ500のウイナー・チームであるシアソン・レーシングの株を50%購入した。同社はこれまでもシアソン・レーシングのスポンサーだったが、今後は積極的にチーム運営に参加していく。オーナーのダグ・シアソンは「インターナショナル・ゲームズから資金を得ることで、'91年はシボレー・エンジンを搭載する2カーチームにできそうだ」と語っている。また将来的にシャシーも自社内で製作したい意向である。

●7月28日にアメリカで開催されるパイクスピークに、今年もツインエンジンのカルタスで出場を予定していた、モンスター田嶋こと田嶋伸博だが、ツインエンジンでの出場はなくなってしまった。これは、プジョーが今年は出場せず、アンリミテッド・ディビジョンへのエントリーが田嶋ひとりになり、同クラスが成立しなくなったためである。田嶋は代わりに、カルタス4WDにターボチャージド 1.6ℓ エンジンを搭載して、市販車改造クラスに出場することになった。ちなみにこの 1.6ℓ エンジンは、350psを発生しているとのことだ。

●ピレリ・クラシック・マラソンが今年も開催された（写真右）。今年、このイベントを制したのはミニ・クーパーSに乗るパディ・ホプカーク／アレク・ポーレだった。

●RACINGBEAT●SIMPSON●PULSAR●LIFELINE●K&N●純輸入発売元●MINIMAX●マッダスピード●他国内パーツ卸売り　カタログを差し上げます。ブランド名を明記のうえご請求下さい
SANWA TRADING CORP. SANWA TRADING CORP. SANWA TRADING CORP.　〒211川崎市幸区南加瀬4-39-1　Phone 044(599)6111　Fax 044(599)6116

インプットとアウトプットは異音同意語です。

どんなに高いポテンシャルを持っていても、優れたパーツなしではエンジン本来の性能は発揮できないはずです。たとえばバッテリー、抜群のスターティングパワーとウエイト・パフォーマンス。そして吸気系は、まずエアーフィルター。吸気負荷を限りなくゼロへ近づける。どちらのインプット・ツールもエンジンのアウトプット能力を無限大に引き出すためのパワーチューンの基本です。

Pulsarバッテリー

●モータースポーツ用に開発された12Vペアユニットの並列多層構造によるハイパワーと安定性。
●テフロンシールによる液漏れ・液補充不用のメンテナンスフリー、対振動対策設計。
●通常バッテリーと較べ、100%のウエイト・パフォーマンスを実現した超軽量コンパクト設計。
●従来型バッテリーを超える抜群の充電率。
5P(4.7kg) 16,000円　8P(7.7kg) 22,000円　10P(9.6kg) 26,500円
15P(14.4kg) 39,500円

K&Nフィルターチャージャー

●多層ワイヤースクリーンと高品質コットンガーゼによるエアロダイナミクス構造による従来のフィルターを超えた吸気効率を実現。
●純正フィルターとの交換でノーマル車2〜5ps、スポーツマフラー装着車の場合5〜10psのパワーアップが可能。
●8万〜16万キロまでメンテナンスフリーの高性能。
●フィルター・メンテナンス・キットでのリニューアルが可能。5,500円〜(車種年式によって異なります)
K&Nフィルター・メンテナンス・キット　3,000円

Pulsarバッテリー、K&Nフィルターチャージャーとも国産車のほとんどに適用できます。カタログをご請求ください。

K&N

共感したものだけをお届けします――――――三和トレーディング。

61年3月14日生まれ。'84年に国内デビューし、その後'87年にアメリカでFF参戦開始。'89年にはF-A1西部地区チャンプに輝く。今年からインディカー・シリーズに日本人として初めて参戦。早くも3戦目で初ポイントを得た

Text/Masahiko Amano Photo/Dennis Ashlock/IMPAC

ヒロ松下
[HIRO MATSUSHITA]

皆の目がヨーロッパに向く中で
単身、アメリカに渡りレーシング・ドライバーとしてデビュー
着実にステップアップを果たし
あこがれのインディカー・ドライバーとなった今
彼の目は冷静に未来を見据えている

私としては今年はシリーズ全戦出ないということもあって、目標は「まず10位以内に入れば」と考えています。今シリーズ3戦目の出走となった第6戦のポートランドで12位に入り、初ポイントの1点を獲得できたことには、とりあえずホッとしています。今年はマシン・トラブルが多く、ロングビーチでは電気系統のトラブルがあり、デトロイトではエンジンが壊れてしまって。今回のポートランドでも2回目のピットストップの後に3速と4速しか使えなくなり、最後の方には5、6速しか入らなくなってしまったんです。とにかく、フィニッシュできたのがラッキーでした。

今シーズンの残るレースの中では、デンバーとバンクーバーに大変興味があります。このふたつは今年からシリーズに加わったストリート・コースですから、誰も走ったことがない、という意味でもおもしろいものになるのではないでしょうか。私はアメリカに来てから、四輪のレースを本格的に始めたこともあり、ストリート・コースは大好きなんです。コンクリート・ウォールと、ビルに囲まれた中を走るのはエキサイティングだし、もしコーナーでぶつかっても平均速度が低いのでサスペンション・アームが曲がる程度ですからね。それに、ストリートのように路面のミューが低いコースが自分としては好みなんです。そりゃ、実際に走る側としては大変ですヨ。ハードなブレーキング・ポイントがストリートならどこでも10ヵ所以上はあるし、ハンドルの切る角度も大きいでしょ。それに、路面からの振動も大きいので体の消耗は、激しいですから。

インディカー・シリーズは考えていたとおりモノ凄くコンペティティブです。特に上の6人ぐらいの争いは激しいものがあると思います。私の今年のマシンは去年型のローラT89とコスワースDFSですから、10位以内に入る、という目標は、体制的に言っても現実的なところではないでしょうか。

来年はシーズン全戦に出る予定です。今年ルーキー・テストを通過したインディ500にも出ることになると思います。あのイベントはある意味で特別なものですから、期待もあります。でも、私としては、一戦一戦を大事にしていきたい、という気持ちが強いです。今年は全戦出られないだけに、来年はしっかり成績を残して行きたいと考えています。

F1

by Jun Imamiya
今宮　純

"F1パワー・メニュー"

プロストの朝はジャム・パンから始まる。甘いものが大好きなアランは、いわゆるフランスパンを輪切りにした一枚にたっぷりとジャムを塗り、それを朝メシにしている。

彼は、チョコレートなどのお菓子にも目がない。ドライフルーツやナッツなど、やめられないとまらないカッパエビセンのようにポリポリつまんでいる。

「F1レーサーの体には良くないのよ」

以前、マクラーレン・チームの食事を管理している女性栄養士さんから聞いたことがある。このトップチームのすごいところは、一食一飯にまでその道のプロフェッショナルを使っていることで、彼女の話を聞いて本当に感心したのを覚えている。

栄養学の見地からよく吟味された材料だけを調理して提案する彼らの仕事は科学的で、アートの世界と言ってもいい。

F1食事学の狙いはふたつ、集中力の強化を図り、肉体の防衛メカニズムを充実させることだと、彼らは言い切る。

新鮮な野菜サラダにフルーツ、特製ジュースに特製スープ。主食は主にパスタ類だが、その原材料の麦は徹底した管理下で栽培されたものだけを使う。大麦、小麦、オート麦、キビ、アワ、ライ麦、イーストフレーク、スペル麦、これらは特別栽培された農園から仕入れられている。

メインディッシュに相当する料理は魚か肉だ。これはフツーである。しかしその魚類はきれいな水からとれたもの、に限定される。これは難しい条件だ。たとえばポルトガルやスペインは海は近くても、きれいな水からとなると探すのが大変である。

肉類は主に鳥肉、チキンが使われる。牛、豚肉は敬遠される。ヨーロッパ各国の鳥肉のレベルは高く、最近の日本ではブロイラー（紙のようにパサパサしている）ばかりだが、どの国でもちゃんと本来の鳥肉の味がする。F1に行ったらチキンを食べよう！

デザートとしてはフルーツ類が中心になっていて、栄養学的にはバナナがベストだという。F1レーサーがよくバナナを手に歩いていたり、しゃべっていたりする場面をパドックで見かけるが、片手でサッサと食べられるのもいい。リンゴ、アンズ、パイナップル、生プラム、ベリー類、ぶどう。季節と場所によってチョイスされる。

で、これらの"メニュー"がうまいかまずいかであるが、そのスペシャルF1スープをすめられて飲んだ時、私の舌は思わず感激！とはいかなかった。いや、決してまずくはない。しかし、なんかもうひとつ、ピンとこないのだ。野菜と麦とハーブのF1スープ、なるほど、でも味噌汁の方がいいなと私の舌は感じてしまった。

「そう、日本食は私たちにとっていちばん興味のある食事なの。バランスがとれていて、栄養学的にいい面が多い。ナカジマはきっといちばんいいモノを食べながら育ってきたんだと思うわ！」

ライスボール、握り飯が即体内効果でプラスとなる利点。これを彼女はうらやましがった。でもヨーロッパ人に、握り飯の食習慣はない。プロストが朝メシのジャム・パンの代わりに握り飯を食べるとは、とうてい思えない。

担当の彼女の苦労は、いかにしてこれらの研究し尽くされた食事をドライバーに食べさせるか、それに尽きるとも言っていた。プロストはすぐに間食の甘いものに手を伸ばすし、セナはどうしても郷土料理、ブラジルの豆と肉料理に走ってしまう。その趣味嗜好を知りつつ、なんとかF1メニューを食べてもらうわけだ。好き嫌いの激しい子供たちを持つ、母親のような話だった。

そんなマクラーレンだけれど、我々に提供される一杯のコーヒーのうまさは、さすがチャンピオン・チームである。モナコで金曜早朝、コーヒーをサービスしてもらったのがどこのチームよりもうまい。いったいどこの、なんていうコーヒー豆を使っているのか、あまりのうまさに取材なんか忘れた。

●コラム
モータースポーツシーンの最前線から

やっぱりレースは楽しまなくちゃ！

今、アメリカで人気急上昇中なのがジェニファー・カプリアーティ。14歳のプロ・テニス・プレイヤーだ。彼女がアメリカ人の間で大きく支持されている理由は、素晴らしい才能を持ったプレイヤーであると同時に、彼女がどこにでもいる普通の女の子のような親近感を持っているからだ。そして、もうひとつ、テニスを本当に楽しんでいる様子が彼女の試合ぶりや、試合後のインタビューから見えるのが最も大きな理由のようだ。

アメリカ人は物事を楽しむのが世界で最も上手な民族だと言われるが、これはレースの世界でも全く変わることはないようだ。CARTでもIMSAのGTPレースでも、パドックには和やかな雰囲気が漂れている。大きなメーカーの名前を背負って戦っていても、チームとチームの間にギスギスした空気はない。勿論、クルーたちがやるべき仕事をプロとして完璧にこなしていることは疑う余地のないことである。

アル・アンサーJrはデトロイトで「もしレースが楽しいものでなかったら、やる価値がないと思う。レースが楽しいと思わなくなる日が来たら、その日がボクのレースをやめる日になるだろう」と言っていた。トップ・ドライバー同士の間で繰り広げられる駆け引き、マシンを操ること、ハイ・スピードでのバトルなどをアルJrは楽しんでいるのだ。だから、チームメイト同志の仲が悪いなんて話もあまり聞かない。インディで4回も優勝しているアルSrを父に持つ彼は「ダディには『黙ることもプロとして時には大事だ』と教わったけれど、ボクは彼の言う通りに『イエス』と『ノー』で質問に答えた後、なぜそうなったかを説明する言葉をいつも加えるようにしている」とも言っていた。また、「セッティングについてまで、ここではみんなが情報交換している」とは今年からCARTに参戦しているエディー・チーバーの言葉だ。

日本では他人のことを思いやる気持ちが尊重されていて、これは日本人の素晴らしい点のひとつであると思うが、「レーシング・ドライバーがスタート前にどんな気持ちなのか」なんてのはファンなら誰でも聞いてみたいことだろう。日本人流に考えたらできないことを、アメリカのテレビ局のレポーターは平気でやる。さあ、これからスタートって時、ドライバーは誰でも精神を集中しようとしているのはわかり切ったことだけれど、ファンの好奇心に応えようとしてか、あるいは自分が聞きたいのかは知らないが、スタート直前のドライバーに質問をぶつける。ボク自身、初めてサーキットでグリッドでコクピットに座っているドライバーにマイクを向けているレポーターを見た時にはブッ飛んだ。そして、ドライバーが平然とそれに応じているのを見て、さらに驚いた。

たくさんの人が見ないものなら、スポンサーがお金を出すこともあり得ない。見ている人が知りたいことをレポーターは質問し、ドライバーやチーム監督は快くレポーターの質問に応える。アルJrをアメリカ中の人が知っているわけじゃない。レースをテレビで見た人に「バルボリンで書いてあるスーツを着たドライバーの態度は悪かった」と言われるより、「爽やかなインタビューに対する受け答えだった」と思われた方がいいに決まってる。しかし、彼らはこんなことまで計算して、いいヤツ風に振る舞っているわけではないように見える。自分たちが楽しんでいて、お客さんはそれを見て楽しいと感じることを彼らは知っているのではないだろうか。

勝つことと同じぐらいに楽しむことを大事にする彼らを見ていると、取材しているこっちまで楽しい気分になる。仕事＝楽しくなくても仕方のないもの、という考え方はアメリカ人の間にはないのかもしれない。「I love what I'm doing」とスンナリ言える彼らは、世界で最も幸福な人生を過ごしているのではないだろうか。

AMERICAN RACE

by Masahiko Amano
天野雅彦

INTERNATIONAL
F3000

by Yoshinori Arimatsu
有松義紀

カートは、フォーミュラの原点です

お恥ずかしい話だが、先日初めてレーシング・カートを見に行った。場所は、都内から東関道を西に約40km程行った所にある、千葉県四街道市の新東京サーキットだ。

カートには、今まで全く興味が無かった訳ではないが、実際の所、自分には全く縁がなかったのだ。一般にモータースポーツを好きになる第一の原因と言えば、レーシングマシンとの接近遭遇だろうと思う。例えば、身近な人が、モータースポーツを始めたから、等々である。この世界で生きている僕にしても、今回はこの例外ではなかった。今になって思えば、F1、F3000、F3以外のカテゴリーに関しては、今まで食べず嫌いなところがあったように思えるのだ。

実は、友人が昨年末頃からカートを始め、僕が結構海外に飛んでいることに目をつけて、「イタリアのどこかで、ビレルのシャシーが手に入らないかい?」と、頼まれてはいたのだが、忙しさにまぎれてこの約束は延び延びとなっていた。

ところが、その友人が最近になって僕の情報を待ち切れず、ついに、待望のニューシャシーを手に入れた。また、さらに僕の影響をうけた他の友人も、前述の彼からセコハンのビレルを手に入れて、彼の後を追うようにしてカートの道に入った。今では、二人ともスタンド21のカート・スーツをオーダーして、本気も本気で没頭している。

そんな時分、「友人がカートに狂っているんですよ」という僕の話を聞き洩らさなかったのが、レイトンハウスの安川さんだ。そして、その場で「じゃあ、明日行きましょうか」と、突然のアポが決まってしまった。実は安川さんもまた、カート・フリークの一人だったのである。

「カートは僕の原点」と、かの鈴木亜久里選手は言っているが、実際カートを目の前にすると、まさにその通りだった。初めて見るカートは、その動きがF1をそのまま小さくしたようなものだったのである。少々短絡的ではあるが、現在のF1のトップドライバーが、ほとんどカート出身者である事の理由は、まさに一目瞭然であったと言っても過言ではない。「何をいまさら」と、読者の皆さんからお叱りを受けそうだが、以後、僕はフォーミュラに対する見方が変わった。例えば、コーナーに進入・脱出するときのマシンの挙動や、その挙動に対するセッティングの方法、カートは、ベーシック中のベーシックなセッティングで、その走行特性を変えていく。そして、その細かなライン取りで、コンマいくつのタイム差が現れる。

「この前、グージェルミンが来日したときに、僕のマシンをセッティングしてもらったんです。そしたら、乗りやすくなったこと、乗りやすくなったこと、それ以来、マシンはいじっていないんですよ。やっぱ、本物は違いますね」と、安川さん。そのグージェルミンに聞くと、カートを卒業してステップアップすると、その後、初めてカート感覚で乗れるカテゴリーがF3000であるとのことだった。F3は、アンダーパワー過ぎると言う。もちろん、これは相対的な走行フィーリングで、という意味だ。

今年、ブラジルのクリスチャン・フィッティパルディが、カートからイギリスF3にステップアップした。しかし、彼は7戦を戦ってなお、フォーミュラ・マシンのセッティング出しで悩んでいる。セナ、パーマー、グージェルミンといった歴代F3チャンピオンを育てた、ウエストサリー・レーシングのボス、ディック・ベネッツがつきっきりのアドバイスをしてもである。

しかし、セッティングの出し方を学び、その上でカート感覚のF3000にクリスチャンがやってきたら……。来年は、ちょっとおもしろいシーズンになるのではないだろうかと密かに楽しみにしている。カート観戦のお楽で、僕の目も少しは肥えそうだ。今度は、世界選手権を見よっと!

DOMESTIC
RACE

by Hirao Nishiyama
西山平夫

ベスト・コンプロマイズを求めて

「ねぇねぇ、インプルーブってなにぃ?」

ジェイ・ウェイブのバックミュージックにノッて、快調に仕事を続けるレーシング・オン編集部員の耳に、これでも編集部員の端くれであるZAKIの、河馬のゲップのような大声が響いた。

一瞬の静寂ののち、

「ハハハハ……ZAKI!」お前、本当にインプルーブの意味知らないの? インプルよ。本当に? おうおうそれでよくレーシング・オンの編集部員やってるよなッ。ヒヒヒヒ……」。いまや。レーシング・オン速報。の編集長に成り果てたGO!の鋭い声が飛んだ。と同時に、

「ギャハハハ……イン・プル知らねぇでやんの」

レーシング・オン編集部員全員のあざ笑いが、いっせいにZAKIに向かって投げかけられた。

「キャヒヒヒヒ……クハハ」　きしやんの低い鼻の穴を全開にした笑いも相当なものだ。

ZAKIはその昔、編集長に向かって

「あのお、フィッティパルディは、フィッティ・パルディって書くんですか?」

と聞いて、ドナられた前科を持つ男である。英語もダメなら、仏語もアウッ。みんなここぞとばかりZAKIを笑いに笑う。そのうち

「じゃあさ、お前さ、モチベーションって何だか知ってっか?」。あられが新しい問いを発する。

「餅小便がどうしたってぇ?」。これもZAKIの知らない言葉であった。いや、誌面で何度も何度も見かけている。けれど、そのたびに見ないふりをしてやり過ごしたモチベーションである。

さあ、それからの編集部員寄ってたかってのZAKIいじめは苛烈を極めた。こういう時にでもやっつけないと、腕力でも体力でも脳天気ぶりでもみんなかなわないのである。

「ベスト・コンプロマイズは知ってんだろうな」

課長鳥耕作ならぬ主任中鳥敦ことナカジだ。

「ベ、ベス・コンですか? いやあ……ボデ・コンなら知ってるけど」。ZAKIは頭をポリポリと掻くばかりである。ベスト・コンプロマイズ。これも、たまに聞く言葉だが彼は誌面で見かけるたびに避けて通って来たのだ。

爆笑また爆笑。失笑に次ぐ失笑。カタカナ言葉による攻撃はとどまるところを知らない。

「そいじゃあ、プライオリティは?」。再びGO!の番に戻って来た。最近よくF1のパドック等で飛び交う言葉である。

「それは食べ物じゃないッ!」。ZAKIは冗談でまぜっかえそうとしたが、そんなことでひるむ編集部員達ではなかった。

「ひょっとして、プッシュロッドとかも知らないんじゃないでしょうね?」。中野オムことさかなが目下の分際も忘れて先輩いじめに加わった。

「やめろよ、テクニカル・タームは。あ? ZAKIお前、テクニカル・タームってのも知らないんじゃない?」。ナカジのこれがとどめだった。

しかし、次の瞬間、ZAKIは意外にも反撃に出た。

「へへ〜ッ。悪かったなぁ。太ってでよぉ。でもキミ達、本当にいま言ったエーゴの意味知ってんのぉ? イン・プルだ? ベス・コンがどうしたってぇ? プライ……なんとかの意味知ってんのかよぉ。こっちから逆に指名しちゃうぞ」

とたんに、レーシング・オン編集部はシーンと水を打ったように静まり返った。

「黙って聞いていりゃあ、いい気になりゃあって。M編集長ッ! プライ……なんとかって、なんですか? さっきオレを笑ってましたね。わかって笑ってたんでしょうねぇ。答えて下さいッ」

M編集長はコホンとひとつ咳払いをしたあと、とりなし顔でこう言った。

「ま、これからはみんな、カタカナ言葉のむずかしいヤツは日本語に直すことにしようぞ。ウン」

「……ハーイ……」と返事しながら、レーシング・オン編集部員達はコッソリ机の下で英語の辞書をめくり始めるのだった。いや、さかなだけ違った。プッシュロッドでZAKIをいじめた彼がトイレに持って入った本の題名はこうだった。

「クルマのメカ入門」。

Photos/Kenji Sawada, Hiroshige Satta

GPS

RAND PRIX STATION

F1グランプリの裏話、こぼれ話と噂

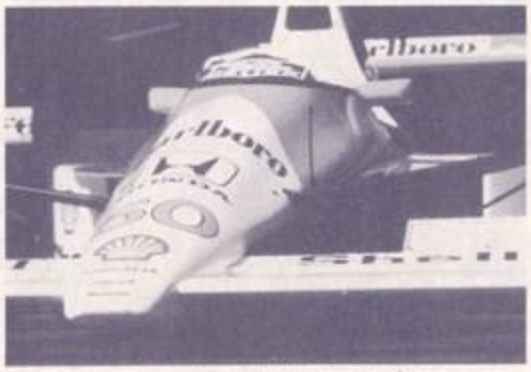
今回もサーキットでひろった雑ネタ特集、ナノダ

マクラーレン、ついに3カーエントリー??謎の「ゼッケン50」車登場

まず写真を見ていただきたい。マクラーレンのノーズにデカデカと「50」のゼッケン。もう常勝で余裕のマクラーレン・インターナショナルがついに3カー・エントリーに踏み切ったのか？　なんて憶測も流れるようなマシンではありますが、はて、10年近い昔ならともかく、今はこれもレギュレーションで禁じられているハズ。じゃ、いったいこのマシン、どうして50番なのでしょうか。みなさんも当ててみてください。制限時間は一分です、チクチクタクタク……。

……考えました？　「マクラーレン・チームの50勝」、ブー。「ホンダエンジンの50勝」、ブ、ブー。「じゃあ、マクラーレンとホンダが手を組んでから50戦目」、ブ、ブ、ブー。分かるかなー？　分かんないだろうな(古い)。答えは、「マクラーレンがシェル・ガソリンを採用してから50勝目」なのでした。うーん、マニアック！

マクラーレンがシェル・ガソリン（オイルも含めて）を採用し始めたのが'85年シーズンから。それから5年を数えて前回のカナダGPにして、この大(?)記録を達成したのです。それにしてもロン・デニスのスポンサーに対する気配りのこまやかさは抜群。みなさん、「なーんだ」なんて言わないでくださいね、こういう配慮こそ「強い」チームに必要不可欠な要素なんですから。



まったく、マクラーレンはお祝い好きなチームというか……

フェラーリ失格！いやいや、これはイカダGPでのお話…

前回のGPSのこの欄で、フェラーリ・チームに対して不適当な記述があったことをお詫びします、「本番で勝てない」なんて……。やりましたね、文句なしの一2フィニッシュ。日本全国の和製ディフォッシの方々も、存分にお喜びになったことでしょう。さて、でも今回はそのフェラーリに失格の採決が出たことをお知らせしなければなりません。

と言っても、前号でご報告した、カナダGPイカダ競争の件なので、ご安心を。毎年恒例で開催されているカナダGPのチーム対抗イカダ合戦、今年度は「革新的」なニューマシン、エンジン付きイカダを持ち込んだフェラーリが他に大きく差をつけて優勝しましたが、やっぱりというか、これはレース後になって「スポーツの精神に反する」という理由で失格になってしまったのです。確かに人間の力を使わなければこの競争の意味がないというのも分かります。まあ、でも本当はこの「マシン」がまかり通るとこの「レース界」においても開発競争が盛んになって、最後には「フェラーリV12カモノハシ型カーボンモノコックイカダ」vs「ティレルノーズ風DFR・V8水中翼船」の戦いというようなところにまで発展してしまいかねないから――この業界では特に――ここで禁止しとこうってことでしょうね。……見たい気もするけど。

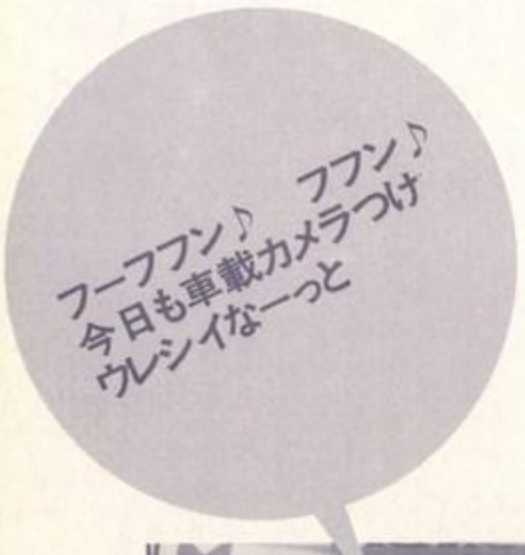
これが問題のフェラーリ・スペシャル。……なんだ、よく出来てるジャン

セナ&ベルガー・ヘルの「BOSS」がサカサマだって知ってた？

毎回大迫力な映像を送ってくれているF一の車載カメラ。今回のメキシコ・ラウンドではマクラーレンに搭載されて、セナやベルガーの激しい走りっぷりや、フェラーリとのバトル・シーンなんかを見せてくれちゃったりして、いつにも増してとってもグーな内容でしたね。

でも今回、このカメラでちょっと面白いことに気がついたんだけど、みなさんはどうでしょうか。もしかすると、マニアックなチェックをする人は、気がついているかもしれないけど……。

そうです。マシンのバックミラーに写っているセナ、ベルガーのヘルメットのアゴの部分にある男性化粧品およびファッションメーカー「BOSS」の文字が普通なら反対に写るハズなのに、ちゃんと正面に写っていたんですよ。これは、今回から映像が鮮明になった車載カメラを搭載していたチーム側が、カメラテストの際に気がついて、急遽（きゅうきょ）本番前までに右の写真でご覧のような文字が左右さかさまの特製「BOSS」ステッカーを仕上げてヘルメットにはりつけたというものなのです。御存知のようにF一放送においてスポンサーが一番気にかけているのがその「露出度」。一説によると、日本GPで車載カメラを搭載する予定のマクラーレンが日本企業に対し、バックミラーにスポンサー名を書き込んであげるからスポンサー料としてウン千万円！というオファーをしたとかしないとか。そのくらい露出度が高い、いわゆるオイシイ場所なんだから、BOSSならずも見逃すハズはありません。今回はおそらく無料でBOSSはこのオイシイ場所を占領できただろうけど、今度からはドライバーのヘルメットのアゴのところがスポンサーステッカーだらけになってしまうかもしれませんね。



と、まぁ嬉しそうな顔をして作業に取り組むFOCA・TVのオジさん

スバル・コローニ頑張れ あと、もうひと息で ブレクオリファイ突破だ

どうもこのところブレQ風景というものにご無沙汰するようになってしまいましたが、いやいや、今でもブレQは面白い。別に今回亜久里選手がすべりこみセーフでブレQ突破したからというわけじゃないけれど、ブレQ組のチームは、いつも朝4時頃から用意を始め、午前中の短い時間に賭けてそれこそ必死でブレQに挑んでいるんです。それくらいの真剣勝負、観ていて面白くないハズがない。

で、今回もいつもと同じ顔ぶれの選手がブレQを突破して、これまたいつもの顔ぶれがブレQで帰り支度をすることになったのですが、その中で、シーズン始めから飛躍的に上り調子になったチームがありました。我ら日本ワークスの2番手、スバル・コローニ。あれだけ水平対向は不利だ、とか他のマシンより100kg重い、とかいわれているマシンでよくブレQ突破ライン1秒落ちのタイムまで持ってこれたもの、これは拍手ものでしょう。ガショーとバンダーブレインのものすごい努力の成果が出てきたのでしょう。これでブレQを突破して決勝に出られたら、実に水平対向12気筒エンジンの決勝進出は10年ぶりという記録になります。また、水平対向はダメだ、という通説を破ることにもなる、画期的な出来事になるのです。みなさん、スバル・コローニにぜひあたたかい御支援を!

ガンバレ、ガショー! ブレQ突破の日も近い(???)

マクラーレンはお祭好き セナの100戦出場に 記念ケーキを持ち込んで

先ほども他の欄でマクラーレンのお祭好きなことをご報告いたしましたが、いや、まだまだこのメキシコでは祝うことがあったのです。あの、'88年世界チャンピオンであり、今シーズンもチャンピオン・テーブル第1位のアイルトン・セナ選手、といわなくても分かるか、セナがこのメキシコGPにおいて100戦出走という記録の達成に到ったのです。時は決勝当日の午前中、セナはこれまた「気配りのロンちゃん」ロン・デニスの配慮か、大きな記念ケーキをもらってゴキゲン。自分の手でケーキにナイフを入れチームのみんなにほどこしたり、手についた生クリームをチーム・マネージャーのラミレス氏のゲーハー頭にベッチャリつけて遊んだりと、かなりはしゃいでいたようでした。

で、100戦目を迎えたセナ選手。みんなの祝福を背に受けて「やるゾーッ」と意気込んで決勝に臨みましたが、どういうわけか、彼はこういった記念すべきGPではツキに見放されてしまうようですね。このことがブレッシャーになったのかどうか分からないけど、チームのタイヤ交換判断ミスでバーストさせてしまうハメに…。もしかすると、彼の弱点はこういった人情的なブレッシャーに弱いのかもしれません。でも、あの冷静なセナでも、こんなことが元でミスをしたとしたら、愛すべきキャラクターを持っているとは思いませんか?

こんなにみんなに祝福されたレースだったのに、残念な結果でしたネ

メキシコGPの ドーピング・テストに ナニーニ、ひっかかる

まあ、そんなに大したことではないのですが、ベネトン・チームのアレッサンドロ・ナニーニ選手が、FISAによる最新ドーピング・テストの結果、薬物使用の疑いがある、と言われたそうなのです。ナニ、大したことあるって? そうでしょうね。なにしろスポーツと名のつくもの健全な人間が行うというのが大前提なのですから。かのベン・ジョンソン選手もステロイドたる成長増進剤を使用して人間離れした100m走世界記録を帳消しにされたし、いろんな分野でいろんな選手がこの「ドーピング」にひっかかって選手生命を絶たれたり、自分の持つ記録を帳消しにされたりしているのです。モータースポーツの最高峰、FIGPでも今シーズンからドーピング検査が導入され、その第1回めに疑惑を持たれたのが、このナニーニ選手だったというわけ。

でも、ここまで読んで「ナニーニ選手の選手生命がアブナイ!」と心配されたファンはご安心あれ。ナニーニのドーピング検査の結果検出されたのは、多量のカフェイン。これは本人によるとどうやら、イタリアの強烈コーヒー「エスプレッソ」の飲み過ぎで検出されてしまったようだ、とのこと。彼は誰もが認める熱烈なエスプレッソ・ファンで、いつでもどこでもエスプレッソを欠かさないため、今回のようなテンマツになってしまったそうなのです。イタリアンのエスプレッソ好きは有名だけど、ドーピング検査に出るまでとは。ナニーニさん、お体をお壊しにならないように。

ASKING ON

聞くは一時の恥、聞かぬは一生の恥

Vol. 33

カン高いロータリー・サウンドを
再びル・マンで聞きたいッ!!

ロータリー・エンジンはル・マンから消えてしまうの?

Q 「マツダのロータリー・エンジンが、ル・マンに出場できるのは今年が最後だ」とよく言われますが、どうしてなのでしょうか? 来年もル・マンがWSPCから除外された場合でも、GTPカーとしてエントリーできないのでしょうか?

広島県 小田上和史 17歳ほか

A 「マツダのロータリー・エンジンがル・マンに出場できるのは今年が最後か?」という質問ですが、結論から言ってしまえば、これはまだ決まっていません。問題は来年のWSPCでロータリー・エンジンが使えるのか、という事と、ル・マンがWSPCに入るのか、という2点にあります。

FISAは'91年からWSPCはすべてカテゴリーII、つまり3・5ℓNAエンジンのマシンのみに統一する予定でした。長年スポーツカーレースは、燃費規制は受けるがエンジンの形式は自由という方針を取ってきただけに、このレギュレーション変更には関係各方面からたくさんの反対の声が出ましたが、にもかかわらずFISA(というよりバレストルか?)は、「いちど発表されたレギレーションは、エントラントのためにも無闇に変更はできない」とあくまでも3・5ℓNAマシンの導入に固執していました。しかし、今年になってその方針を若干変更し、'91年もターボ・エンジンが使用できるように決定。1年間のみの暫定処置ですが、ターボ・マシンは来年も走ることができるようになったのです。ただしこれには、「ターボ・エンジンにはパワーを抑えるための規制を課す」というのが前提条件になっています。

でロータリー・エンジンですが、ターボ・エンジンが延命したのを機に、現在マツダスピードはFISAに対して、ロータリー・エンジンも'91年まで出走できるよう要請している最中です。この結果によっては、ロータリー・エンジンも'91年いっぱいはWSPCに出ることが出来るようになる可能性は十分にあります。

ル・マンに関しては、WSPCに入らなければロータリーは問題なくエントリーできるでしょう。もしもル・マンがWSPCに入った場合は、なおかつWSPCがロータリーを認めない場合には、よほど特別な処置が取られないかぎり、ロータリーのマシンがル・マンに出るのは難しいかもしれません。

希望的観測から言えば、ターボがOKならロータリーも認められるはず、と思うのですが。

ナカジ

その後「ロータリーOK!」のニュースが入った。P.35を読もう!

70年代に走ったという、日本のF1チーム"マキ"とは?

Q Kさんに質問。'74〜'75年にかけて、マキF1チームという日本のコンストラクターが、F1にエントリーしていたそうですが、このチームについて教えてください。

大分県 らんま 18歳

A 東京・高田馬場に本社を置いていたマキエンジニアリングは、'74年3月15日、ロンドンで「マキF101」を発表。会社そのものの実体は、いまだに不明で、マシンのデザイナーは三村健治&小野昌郎でした。'74年から'76年にかけて、8回FIGPに挑戦しましたが、全て予選落ちし出走記録はありません。以下、各GPでの結果を列挙しましょう。'74年F101、エンジン・フォードDFR、ドライバー・ハウデン・ガンレイ(NZ)。R10イギリスGP35台中32位DNQ、R11ドイツGPノータイムDNQ。'75年F101C、エンジン・フォードDFR、ドライバー・鮒子田寛(イギリスまで)、トニー・トリマー(GB、ドイツGP以降)。R8オランダGP25台中24位DNQ、R11ドイツGP26台中25位DNQ、R12オーストリアGP30台中最下位DNQ、R13イタリアGP28台中最下位。'76年F102A、エンジン・フォードDFR、ドライバー・T・トリマー。R16F1選手権inJAPAN27台中最下位DNQ(DNQ予選落ち)。

ちなみにタイヤは、'74年ファイアーストーン、'75年グッドイヤー、'76年ダンロップ。DFVのパワーは'74年が460bhp(ℓps)、'75年〜が465bhp。

当初のプロトモデルはかなり丸っぽく、純白のカラーに日の丸をあしらったものでした。以降改良(?)が加えられたものの、資金難に陥り、結局3年間の活動で終わってしまいました。なお、デザイナーの三村健治氏は、その後林ミノル氏のプロジェクトに参加し「童夢」をデザインした人です。

K

'76年、富士スピードウェイでのひとコマ

一発即答コーナー

いやはや毎日毎日ドサドサと編集部に届く質問の山。こりゃもうど〜しようもないっというわけで、迷える質問者をズバリひとことで救済いたしましょう！

Q F1カナダGPで、セナとベルガーのヘルメットのバイザーに貼ってある「ACURA」とは何ですか？ 去年のマクラーレンの2人も貼っていたと思いますが…
山梨県　深沢直樹　38歳

A いつもマクラーレンの2人のバイザーには「HONDA」って貼ってありますね。それに代わって入る「ACURA」の文字。これはホンダの北米におけるブランド名なのです。レジェンドを発売する際に新しいチャンネルを作ったわけですが、その名前がこのアキュラ。これはコンピュータで「最も憶えやすい名前」として生まれたもので、レジェンドとインテグラには、ホンダという名前は付きません。「H」のマークも付きません。ですが、北米の人たちは、ちゃんとホンダ製だと理解しているようです。ちなみに他のアコードやシビック、CR-Xはホンダのブランドで販売してます。（ミナコ）

Q あられさんに質問です。イギリスF3のレース結果のところを見ると「B優勝」とありますが、そのBとは何ですか？
山梨県　望月豊　16歳

A これは、1年落ちの旧型マシンで戦うドライバーたちのクラスのことです。ちなみに、上のF3000やF1を狙っている人たちは、やはり新型マシンを手に入れて戦っているようです。（あられ）

Q 今年、グループCやF1にスポットで乗っているベルント・シュナイダーは、往年のドライバー・ベルント・ローゼマイヤー氏の息子というのは本当ですか？ 他誌に載っていて、とても気になりました。
新潟県　高野忍

A その可能性は〝低い〟と思われます。はっきりとした事実はつかんでいませんが、〝実の子〟ではないことは確かでしょう。なぜなら、去年ザクスピード・ヤマハで亜久里とコンビを組んだシュナイダーは、'64年の生まれ。いっぽうローゼマイヤーは'38年に亡くなっていますから。26年もおなかに入っていることは、まずないでしょう。ちなみにローゼマイヤーは〝'30年代のセナ〟という表現がピッタリなくらい強かった人で、アウトウニオンの高速度試験中の事故で、28歳で亡くなっています。（Kぴん）

Q '52、'53年のドイツGPに、カルヒ、ナッケ、フィッシュウ、ペーテルズというドライバーが出場していますが、彼らにファーストネームor姓はないのですか？
秋田県　真壁正仁　17歳

A もちろん、そんなことはありません。フルネームを書きますとオズバルト・カルヒ（Oswald Karch）、ベルント・ナッケ（Bernd Nacke）、テオ・フィッツァウ（Teo Fitzau）、ヨゼフ・ペーテルズ（Josef Peters）で、フィッツァウが東ドイツ人、他の3人が西ドイツ人です。この2年間、F1はF2のレギュレーション（NA 1ℓ、過給器付き0.5ℓ）で行われました。F2レースの盛んだったドイツで、多分F2ドライバーだった彼らがスポット参戦したものと思われます。（ミナコ）

アメリカにあるレーシング・スクールを教えて

Q きしやんに質問します。アメリカにはレーシング・スクールがあるそうですが、それはどこにあるのですか？ また、それに参加する方法を教えてください。英語も話せないといけないのでしょうか？
神奈川県　池上光一　17歳

A モータースポーツの盛んなヨーロッパやアメリカには、レースの勉強をするためのドライビング・スクールがあります。なかでも有名なのは、イギリスの〝ジム・ラッセル・レーシング・スクール〟でしょうか。

一般にその内容は、レースに出るためのハウツー、マナーに始まって、走行法といった講義を受け、そして実地での練習、つまりマシンに乗ってインストラクターから指導を受けるというものです。いきなりレースに出てクラッシュを招いたり、マナーが悪かったりじゃ、自分も満足できないでしょうし、他の人たちにも迷惑をかけてしまいますよね。ですから、欧米の若い人たちはそういったスクールの講習を受けていることが多いようです。本誌No.044では、家村浩明さんのレポートで、〝ジム・ラッセル・レーシング・スクール〟のアメリカ校を紹介しています。そこでは初級者用の、3日間のレッスンが載っていますが、かなり〝学校〟ぽいもので、真剣にレーシング・ドライバーを目指す人には、うってつけなものでしょう。

アメリカで最大のレーシング・スクールは〝スキップ・バーバー・レーシング・スクール〟といって、アメリカのトップ・ドライバーたちの多くも、ここを卒業しているみたいです。その〝スキップ・バーバー・レーシング・スクール〟に、この2月ハワイ校がオープンしました。ここのシステムでユニークなのは、1日だけで終了するコースがあるということ。しかも日本語OK！ ハワイ観光のスケジュールに加えてみるのも手かも。

さて、そのスクールは、オアフ島にあり、ワイキキから車で40分位。内容は、コース説明と車についての講義と実技走行を合わせたもので、約3時間。マシンはFF1600で、コースは、2km以上のストレートもあり、スピードも150km／近く出るそうです。料金は税込みで約$400。電話（☎808-682-7223）で申し込むと、車で迎えに来てくれて、講義も日本語で行われます。ヘルメットの準備も必要なしですし、手っ取り早くレーサー気分が味わえちゃうみたいです。（きしやん）

大阪の西尾公秀さん、写真をありがとう！

迫力あるF1の車載カメラは今後どのチームが担当する？

Q 今年のF1の車載カメラを積むチームを教えてください。
東京都　中間大輔　14歳ほか

F1の車載カメラは、各国のTV局が独自に行っているのですか？ それともFIAやFOCAが運営しているのでしょうか？
静岡県　竹内隆生　15歳

A F1のTV放送を見ていて、ワクワク、ドキドキさせてくれる車載（オンボード）カメラ。昨年までは1チーム2台に積まれていたけれど、今年からは2チーム4台になったので、もし1チーム2台のマシンがリタイアしても、最後まで迫力ある画像を見られる確立が高くなったので嬉しいね。

このカメラの搭載予定は左の表のとおり。今宮純さんの新著作『90年版F1大百科』には、この表も含めオンボードカメラの秘話（!?）も載っているので、興味ある人は、一読してみるべし!! なお、この予定表は、あくまで予定。今後レース展開によっては変更もあるのでご了承のほどを。

このカメラを〝仕切って〟いるのは、FOCAで、その搭載と製作は、〝FOCA・TV〟というチームが行っています。なお、このカメラはアメリカではかなり盛んで、ストックカーレースなどでは、車の前後や路面に取りつけたカメラから、迫力ある画像が送られています。（さかな）

'90 F1GPオンボードカメラ搭載予定表

R	GP名	チーム
1	アメリカ	ウイリアムズ／アロウズ
2	ブラジル	ウイリアムズ／アロウズ
3	サンマリノ	レイトンハウス／ベネトン
4	モナコ	マクラーレン／ベネトン
5	カナダ	ブラバム／ロータス
6	メキシコ	マクラーレン／アロウズ
7	フランス	ウイリアムズ／ラルース
8	イギリス	ブラバム／ラルース
9	ドイツ	ベネトン／ロータス
10	ハンガリー	フェラーリ／ウイリアムズ
11	ベルギー	ベネトン／ブラバム
12	イタリア	マクラーレン／ロータス
13	ポルトガル	ラルース／ロータス
14	スペイン	マクラーレン／フェラーリ
15	日本	アロウズ／フェラーリ
16	オーストラリア	ブラバム／フェラーリ

エントリーのしきたり

気がついたキミえらい！ そう、解答陣も'90年バージョンの新メンバーとなりました。で、トーゼン、答えてもらいたい解答者がかわりますのダ。右の新しい表を見て、いままでどおりに答えてもらいたい解答者を指名して、ビギナーな質問からマニアックな質問までを「ASKING ON」宛てに送ってちょーだい。宛先は〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 レーシングオン編集部「アスキングオン」係。住所、氏名、年齢、職業もお忘れなく！

答えきれなくてゴメン！

広島・藤田一志、愛知・久保田寛隆、三重・復活ネルソン、大阪・深田晃、三重・尾崎文司、埼玉・橋本達幸、福岡・山下和博、東京・櫻田博昭、千葉・青山尚幸、福岡・前田昭一、神奈川・河内哲史、石川・佐藤伸一、神奈川・庄野雄二さんほか、今回もた〜くさんのハガキをありがとう！ 以前から書いているようにメカ編、復活編が近々登場の予定！ 2ページを一発即答で埋めまくる企画もあるよん。あ〜、今日も12通も届いた！ うれしいッ!!（？？）

ASKING ON '90 解答陣はこの10人

解答者	担当	コメント
編集長	Gp.A ドラテク	「ねえ、聞ーて、聞ーて、編集部に2日間もず〜っといたんだよ。スゴイっしょ」などと寝言をのたまう今日この頃。本気でレーシングドライバーにデューダしようかとたくらんでいるのではないかと思われる編集長にお仕事を与えてくれ！」
ナカジ	耐久	「どっちかというとマニアックなファンが多いグループC。フツーの人が見逃してしまうような突っ込んだ質問に期待します。逆にミーハーな質問もウエルカム。ビギナーから達人まで、バンバン質問してちょーだい。苦手なメカ物もOK」
剛	F1	「ムカ〜シのグランプリに関しては、他の解答者におまかせしますが、最新情報はワタクシに聞いてください。今年も盛り上がるF1!! 多彩な質問を待ってます」
Kぴん	全日本F3 全日本F3000 ドライバー モロモロ	「全日本F3そしてF3000のことならワタシにどうぞ！ ずばり解答してあげましょう。こまごまミーハーなこと、ドライバーのこと、知りたかったのに恥ずかしくて聞けなかったこと、全部引き受けましょう。お姉さんが教えてアゲル！」
あられ	F3000(国内外) ヨーロッパもの	「GCが無くなって悲ピーあられです。と言うわけでF3000を担当しますので全日本F3000に関する質問をビシバシと！ その他、海外のF3000、F3、グループAなどについても努力しますヨ。最後に、相変わらず芸能界ネタにも強いよ！」
Zaki	アメリカもの	「2代目アメリカ担当のZAKIです。とにかく見る楽しみがぎっしりのIMSA, CART, NASCARなどなどアメリカで開催されてるレースのことだったらなんでも聞いてちょ。知って得して楽しさ倍増させちゃうこと請け合いです」
K²	Gp.A レトロ	「ちわっす！ K²です。レトロもののことなら私にお任せ下さい。特に得意とするのは、やっぱりジム・クラークなどが活躍していた60年代のレースのことですね。あ、それと私ちょっとGp.Aの方もかじっていまして、そちらもOKです」
かんの	ラリー	「世界ラリー選手権と全日本ラリー選手権を担当していますので、ラリー関係の質問に答えましょう。最近のラリーは、国内の自動車メーカーが力を入れてきているので、これからもっと面白くなりますよ。ダートラの質問もどうぞ！」
さかな	プラモデル	「プラモデルのことに限らず、アソビのことならこのさかなにオマカセあれ。ラジコン、スロットカーはもちろん、「ウイニングランがどうのこうの」「スリックカートで云々」なんかにもお答えしましょう。エンスーなお便り、待ってます」
きしやん	入門カテゴリー その他	「ネーネー、この入門カテゴリーってどこまではいるのォ？ えーっと、N1クラスにFJに、フォーミュラミラージュやザウルスもかなあ？ などとアスキングオン担当者自らよくわかんないアバウトな分け方でスミマセン。でもヨロピクね」

BOOK

モーターレーシングを知るこの一冊

[The Encyclopaedia of Motor Sport]

俺「オマエ一体 何がしたいワケ？」
奴「だからさ、ジョルガノになりたいんだ。」
俺「あの"エンサイクロペディア"を編纂した…？」
奴「そう、あれを超えるものを作ってみたい」
俺「そういうな、非現実的な子供みたいなこと言ってるんじゃないよ。あんなもん作ってたら、それだけで一生終わっちゃうぜ。ならさ、F1百科辞典ってのはどうだ。今だったら売れるし、必要よ」
奴「F1だけじゃいやなんだよ。ル・マンもインディもタルガ・フローリオも、それに日本も入ってなくちゃ意味ないよ」
俺「そんなの誰も読みたがらないさ。八方美人は結局モテないぜ」
奴「君までそんなこと言うのか。レースを総合的に見てまとめる所に意味があるんじゃないか。アドリアン・カンポスやアレン・バーグが出ててA.J.フォイトやタツィオ・ヌボラーリが出てない百科辞典なんて、認められないよ。F1が古今東西でどういう地位にあったのかも分からないで、エフワンエフワンって騒いでたら、そのうち痛烈なしっぺ返しを食うぜ。そろそろ周りの他のカテゴリーを冷静に見渡してもいい時期だし、今こそ重要だと思うんだけどなあ」
俺「確かに今の日本には必要なものではあるさ。あれば、一層みんなのレースへの理解も高まるだろうよ。オマエの志が高いのも偉いと思うよ。でもさ、ひとりじゃ絶対にできないって。見てみろよ、ジョルガノの本だって、25人ものライターが手分けして書いて、ようく出来上がってるんだぜ。それにさ、俺たちの周りにいる現役ライターって、"現在の"レースを追いかけるのが精一杯で、とても古いものを、それも儲けも見込めないものをやろうとはしないさ。それがある意味では当然だし、責めるべきものでもないしさ」
奴「それは分かるさ。でもそういうふうに言うなら、もう二度と"エンサイクロペディア"みたいなものは世に出ないのか…」
俺「欧米では出るだろうね。多分5年くらいしたら。そんな予感がする。でも日本じゃ無理だろうさ。少なくとも日本だけで作ることはね。5年間で日本でのレース成熟度がどこまで行くのか現状ではまだ疑問だし、たとえファンが過去のものに興味を持ち始めたにしても、所詮日本には25人もライターっていないじゃん。ヒストリーに興味あります、協力してあげてもいいですって奴、いるか？」
奴「……これもやっぱり歴史の差っていうやつなんだろうか」
俺「ハード面ではF1でも何でも日本製マシンやエンジンが頂点に君臨してるよな。でもソフト面では、例えばF1ドライバーにしたって"ようやく"中嶋と亜久里って感じだもん。ファンを開拓するのも大事だろうけどさ、情報の送り手というのかな、出版社とか編集部とかライターとかをさ、特にライターかな、俺たちももちろん含めてさ、欧米レベルに近づけていかないとダメなんだろうな。オマエがジョルガノになりたいって言ったのはさ、日本で生まれたレーサーの卵が"僕はセナになる"と言うのと同じさ。周りの人間は"そりゃ無理だ"と言うよ。でもオマエが本気なら、オレ応援してやるよ。オマエの頑張りに触発された誰かオマエみたいな奴が何年か後には俺たちの仲間になってると、いいもんな」

G.N.Georgano編　1971年　イギリス刊　A4判　656ページ（カラー48ページ）　項目数1337写真1681点　ホンダやFISCOも掲載

7/29 FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 9

●1990年7月29日●西ドイツ、ホッケンハイム・サーキット

今度のグランプリはここをチェック！

1990 F1GP WATCHING

GERMAN GP

このGPで今シーズンの行方が決まる！

各ドライバーの過去5年間のドイツGPでの戦績（1985〜1989）

ドライバー	1985	1986	1987	1988	1989	総得点
1 アラン・プロスト	2位	6位	7位	2位	2位	19
2 ナイジェル・マンセル	6位	3位	R	17位	3位	9
3 中嶋　悟	—	—	R	9位	R	0
4 ジャン・アレジ	—	—	—	—	10位	0
5 ティエリー・ブーツェン	4位	R	R	6位	R	4
6 リカルド・パトレーゼ	R	R	R	R	4位	3
7 デイビッド・ブラバム	—	—	—	—	—	0
8 ステファーノ・モデーナ	—	—	—	R	R	0
9 ミケーレ・アルボレート	1位	R	R	4位	R	12
10 アレックス・カッフィ	—	—	R	15位	R	0
11 デレック・ワーウィック	R	7位	R	7位	6位	1
12 マーティン・ドネリー	—	—	—	—	—	0
14 オリビエ・グルイヤール	—	—	—	—	R	0
15 マウリシオ・グージェルミン	—	—	—	8位	R	0
16 イバン・カペリ	—	—	R	5位	R	2
17 ガブリエーレ・タルクイーニ	—	—	—	npq	npq	0
18 ヤニック・ダルマス	—	—	—	nc	npq	0
19 アレッサンドロ・ナニーニ	—	R	R	18位	R	0
20 ネルソン・ピケ	R	1位	1位	R	5位	20
21 エマヌエーレ・ピッロ	—	—	—	—	R	0
22 アンドレア・デ・チェザリス	R	R	R	13	7位	0
23 ピエルルイジ・マルティーニ	11位	—	—	nq	9位	0
24 パオロ・バリッラ	—	—	—	—	—	0
25 ニコラ・ラリーニ	—	—	—	R	npq	0
26 フィリップ・アリオー	R	R	6位	R	R	1
27 アイルトン・セナ	R	2位	3位	1位	1位	28
28 ゲルハルト・ベルガー	7位	10位	R	3位	R	4
29 エリック・ベルナール	—	—	—	—	—	0
30 鈴木亜久里	—	—	—	—	npq	0
31 ベルトラン・ガショー	—	—	—	—	nq	0
33 ロベルト・モレノ	—	—	—	—	npq	0
34 クラウディオ・ランジェス	—	—	—	—	—	0
35 グレガー・フォイテク	—	—	—	—	npq	0
36 J.J.レート	—	—	—	—	—	0
39 ブルーノ・ジャコメッリ	—	—	—	—	—	0

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

歴代ドイツGPウィナー（1979〜1989）

年	ドライバー	シャシー／エンジン
1979	アラン・ジョーンズ	ウイリアムズ／フォード
1980	ジャック・ラフィット	リジェ／フォード
1981	ネルソン・ピケ	ブラバム／フォード
1982	パトリック・タンベイ	フェラーリ
1983	ルネ・アルヌー	フェラーリ
1984	アラン・プロスト	マクラーレン／TAG
1985	ミケーレ・アルボレート	フェラーリ
1986	ネルソン・ピケ	ウイリアムズ／ホンダ
1987	ネルソン・ピケ	ウイリアムズ／ホンダ
1988	アイルトン・セナ	マクラーレン／ホンダ
1989	アイルトン・セナ	マクラーレン／ホンダ

※1985年はニュルブルクリングにて開催

パワーとブレーキ性能がものを言うコースだ　みどころ1

馬力だけでもダメ、空力だけでもダメ。ホッケンは難コース

ドイツGPの舞台となるホッケンハイム・サーキットはF1天王山3連戦の最終戦にあたるコース。ポール・リカール、シルバーストンに続いて平均速度が230km/hを越える超高速型サーキットである。

このコースの基本的な構成は長い2本の直線とシケイン、そしてインフィールドにある簡単な連続コーナーである。マシンはトップスピードから激しいブレーキングを経てシケインを通過し、またフル加速に入る。簡単にいえば、マシンはストップ・アンド・ゴーを超高速域で繰り返すこととなるのだ。ゆえにここで重要なファクターとなるのはブレーキ性能とエンジン、そして空力のバランスだろう。もちろんそうなると有利なのはV10以上のエンジンを持つチームだろうが、みどころとしてはDFRなどのスタンダード・エンジンを持つチームがどうこのGPを戦うか、になってくる。エンジンが同じDFRなら、そのGPにおける順位の差は純粋にシャシーの優秀性にかかってくる。その上このコースでは空力が大きくものをいうので、各デザイナーの空力デザインセンスがよく順位に反映されてくるのだ。はたしてどのようなチームが上位に顔を出すか、非常に興味深いところであろう。

ホンダ有利。フェラーリの追随も見逃せない　みどころ2

パワーのホンダ、バランスのフェラーリが激突するだろう

高速サーキット・ホッケンハイムを制すのは果たしてどのマシンか。もちろんこれも大きな見どころだろう。前述のように、長いストレートとシケインのような低速コーナーとで成るこのコースで重要視されるのがエンジン・パワーとブレーキング性能、そして空力だ。まず、そうやって考えていくと有利なのはマクラーレンになるだろう。一般的に高速コーナーでのグリップ不足といわれるMP4/5Bシャシーも、このコースならウイングを十分に寝かせられ、持ち前の優秀なブレーキ性能とあいまって、また独走を遂げるかもしれない。また過去4年間ホンダ・エンジン搭載車が連続して優勝しているところからみても、これはゆるぎないところだ。だが、このところ好調のフェラーリも見逃せない。しかし、これはフランスGPから投入される新型エンジンの出来次第にもよるのだが……。まずは十分期待が持てそうだ。この2チームがどのようなバトルを繰り広げるか、今から楽しみだ。

COURSE GUIDE

（Hockenheim-Ring GmbH）
ホッケンハイム
全長▷6797m
ラップレコード（予）▷ 1'42"300（239.191km/h）
アイルトン・セナ（1989）
（決）▷ 1'45"716（231.462km/h）
ナイジェル・マンセル（1987）

西ドイツ・フランクフルト空港から南85kmに位置するホッケンハイムは平均時速230kmを超える高速型サーキット。2本のストレートとシケイン、タイトなコーナーで作られたインフィールドとで成るこのコースは、空力、パワーとも一級線のレベルが要求される。スタンドは唯一連続コーナーのあるインフィールドに建てられ、観客はマシンの走りを十分楽しめる。

TV ON AIR　7月29日(日)　深夜1:00〜2:25
全国フジTV系にて放映

最近好調のピケがここで勝負に出てくる？　みどころ3

シーズン天王山3連戦の最終戦ドイツGP。シーズンの行方を決めるこの大事な3連戦の最終戦は、どのチーム／ドライバーも力の入るところ。今シーズンもまたマクラーレンvsフェラーリという展開になってきたが、この3連戦を両チームがどう戦ってどう成績を収めてきたかで今シーズンの主導権がはっきりしてくるのである。フェラーリ有利のポール・リカール、ホンダ有利のシルバーストン、ホッケンハイムとR'onでは一応予測を立てたが、どちらのチームにせよここは1勝でも多く勝っておきたいだろう、そのために総力戦になることは間違いない。この2チームの動向をぜひチェックしておこう。

ドライバーではどうか。過去の戦績をみていると、やはりアイルトン・セナが強い。しかし、ここで見逃せないのはネルソン・ピケだろう。'86、'87年と2連勝し、以降はマシンに恵まれず不振な成績に終わっているが、しぶとくポイントを挙げている。彼がこのコースを得意にしていることはまず間違いないだろう。その上、今年はベネトンの仕上がりが好調で、フォード・ワークスのエンジンともマッチングよく今まで好成績を残している。高速型サーキットでもV8のハンデをメカニカル・グリップの優秀性でおぎない、毎回上位に顔を出すようになったベネトン、ここピケ得意のホッケンハイムで一発波瀾を起こしてくれそうなのは十分期待できる。カラフルなベネトンとピケのコンビに要チェック、だ。

ここを得意とするピケが好調ベネトンを得てひと暴れする？

Preview

●全日本スポーツプロトタイプカー第3戦●富士ロングディスタンスシリーズ第3戦

'90全日本富士500マイルレース大会

7/22

●富士スピードウェイ●VICIC、SCCN、スポーツニッポン新聞社

All Japan Fuji 500mile Race

真夏の富士にグループCが吼える！

今回の優勝候補の筆頭はやはりニッサン

●開催レース　500マイルレース 179周　AM11:00スタート
ザウルス関東シリーズ
バルサーツインカム
F100
●入場料　7月21日(土)　予選
大人3000円　小人1000円
7月22日(日)
大人6000円(前売り5000円)　小人2000円
●駐車料金　4輪1000円　2輪500円
●ゲートオープン　7月21日(土)　AM8:00
7月22日(日)　AM6:00

トヨタとニッサンの一騎討ちに!?

3月に開幕した今年の全日本選手権。5月5日に開催される予定だった「インターチャレンジFUJI1000km」が悪天候のため中止になり、7月22日に開催されるこの「富士500マイル」が、ようやく2戦目ということになる。

今回のレース、まず注目したいのがル・マンで大活躍を演じたニッサン勢だ。中止となってしまった5月のレース後にニッサンの関係者は「今回（5月の1000km）は、どうしてもレースをやりたかった。マシンが完璧に仕上がっていたからね」と語っている。また「開幕戦はブレーキが後半不調になって、トップのトヨタを追えなかった。でももうカーボンディスクがばっちりだから、今度やれば負けることはないと思うよ」と強気のコメントを残しており、このレースでは㉓カルソニック、㉔YHPの2台のニッサンR90CPに是非とも注目したいところだ。

今年のル・マンで勝ちに出て、最後までしぶとく戦い抜いたニッサン陣営が、ル・マン後の初レースでどのような戦いぶりを見せるのか、今から期待は高まるばかりである。

一方、この好調ニッサンを迎え撃つトヨタもあなどれない。ル・マンでは結果的には6位と、ニッサンの後塵を浴びる形となってしまったが、トヨタ90C-Vの耐久性は十分に証明されている。またトヨタ関係者が「今年は燃費の心配はまったくない」と語っていることもあり、他車よりもハイペースでトヨタがレースをリードすることになるかもしれない。

そうなるとトヨタvsニッサンの激しいバトルが、序盤から展開されることになり、かなりの好レースになると思われる。

さてもうひとつの国産マシンの雄マツダは、今回がニューマシン、マツダ787の実質的な国内デビュー戦となる。デビュー戦として予定されていた5月のレースが中止となっただけに、まちに待った国内デビューといったところだろう。

ル・マンではミッショントラブルや電気系統のトラブルに見舞われたが、当然今回は対策済。国内レース初見参のマツダ787が、どのようなパフォーマンスを見せ、どんな戦いを見せるか、注目したいところである。

さてWSPCの世界ではイエスト・ポルシェが健闘しているものの、ポテンシャル的にかなり苦しくなっているポルシェ勢はどうだろう。

世界選手権は480kmと、耐久色が薄くなってきているが、全日本はまだまだ耐久レースの要素が残っている。そのためポルシェ勢もあなどれない存在であることは確かだ。

あるポルシェユーザーは「今度の500マイルは、7月だからかなり暑くなると思う。そうなるとマシン・トラブルなどが起きる可能性も高くなってくる。だからポルシェにも勝つチャンスは十分にありますよ」と語っている。

長年培われてきたノウハウ、そして耐久性。その辺りは、まだポルシェの方が有利である。

トヨタとニッサンの戦い。そしてそれに絡むポルシェ勢達。かなり白熱したバトルが展開されることは間違いない。真夏の富士で、Cカーのスーパーバトルを堪能してみよう。

ところで今回からニューフェイスが登場する。WSPCのカテゴリーで活躍中の、あのスパイスが全日本に初見参するのだ。ドライバーはレノックス・マツダ757で全日本に出場していた織田一彦。パートナーはハラルド・フイスマンになる模様だ。

予想エントリー

No.	クラス	車名	ドライバー	シャシー	エンジン	タイヤ	エントラント／チーム
1	C1	ADVAN alpha 962C	高橋国光/茂木和男	ポルシェ962C	ポルシェ935/82	YO	ADVAN alpha NOVA
2	C1	TAISAN alphaポルシェ	S.ディケンズ/W.ホイ/高橋　健二	ポルシェ962C	ポルシェ935/82	YO	alpha Racing
7	C1	アルファポルシェ962C	T.ニーデル/C.ロス/D.ベル	ポルシェ962C	ポルシェ935/83	YO	The Alpha Racing Team
19	C1	MARUKATSU PORSCHE	T.リー・デイビー/B.ジャコメッリ	ポルシェ962C	ポルシェ935/82	DL	Team Davey
20	C1	アルファポルシェ962C	戸谷千代三/L.P.サーラ/M.ロイター	ポルシェ962GTI	ポルシェ935/82	DL	ALPHACUBIC with RLR
23	C1	カルソニックニッサンR90CP	星野一義/鈴木利男	ニッサンR90CP	ニッサンVRH35Z	DL	NISSAN MOTORSPORTS
24	C1	YHPニッサンR90CP	長谷見昌弘/A.オロフソン	ニッサンR90CP	ニッサンVRH35Z	DL	NISSAN MOTORSPORTS
27	C1	フロム・エーポルシェ	中谷　明彦/V.バイドラー	ポルシェ962C	ポルシェ956/82	BS	フロム・エー・レーシング
31	C1	SUPER CADポルシェ	池谷　勝則/野地　廣行	ポルシェ962C	ポルシェ935/82	YO	SUPER CAD RACING with NOJI
33	C1	TAKEFUJI PORSCHE	J.ハーバード/B.ウォレク/E.アービン	ポルシェ962C	ポルシェ935/83	DL	TAKEFUJI RACING
36	C1	ミノルタトヨタ90C-V	関谷　正徳/小河　等	トヨタ90C-V	トヨタR36V	BS	TOYOTA TEAM TOM'S
36T	C1	ミノルタトヨタ89C-V	関谷　正徳/小河　等	トヨタ89C-V	トヨタR32V	BS	TOYOTA TEAM TOM'S
39	C1	デンソートヨタ90C-V	R.ラッツェンバーガー/P-H.ラファネル/長坂　尚樹	トヨタ90C-V	トヨタR36V	DL	TOYOTA TEAM SARD
39T	C1	デンソートヨタ89C-V	R.ラッツェンバーガー/P-H.ラファネル/長坂　尚樹	トヨタ89C-V	トヨタR32V	DL	TOYOTA TEAM SARD
55	C1	OMRON PORSCHE	V.シュパン/E.エルグ	ポルシェ962C	ポルシェ935/83	DL	OMRON RACING TEAM
85	C1	CABIN R90V NISSAN	和田　孝夫/中子　修	ニッサンR90V	ニッサンVRH35	YO	CABIN RACING TEAM with Le Mans
88	C1	ブリティッシュバーン90R	米山　二郎/浅井　鄰久/福山　英夫	BB90R	コスワースDFZ	DL	ブリティッシュバーンレーシングチーム
100	C1	日石トラストポルシェ	G.フーシェ/S.アンドスカー	ポルシェ962GTI	ポルシェ935/83	DL	トラストレーシングチーム
100T	C1	日石トラストポルシェ	G.フーシェ/S.アンドスカー	ポルシェ962C	ポルシェ935/83	DL	トラストレーシングチーム
201	GTP	チャージ・マツダ787	片山　義美/寺田　陽次郎/P.デュドネ	マツダ87	マツダR26B	DL	株式会社マツダスピード
202	GTP	チャージ・マツダ767B	従野　孝司/D.ケネディ	マツダ767B	マツダ13J改	DL	株式会社マツダスピード
230	GTP	NWB757マツダ	白鳥　哲次/藤井　修二/鈴木せい作	マツダ757	マツダRE20B	DL	プレジャーレーシング

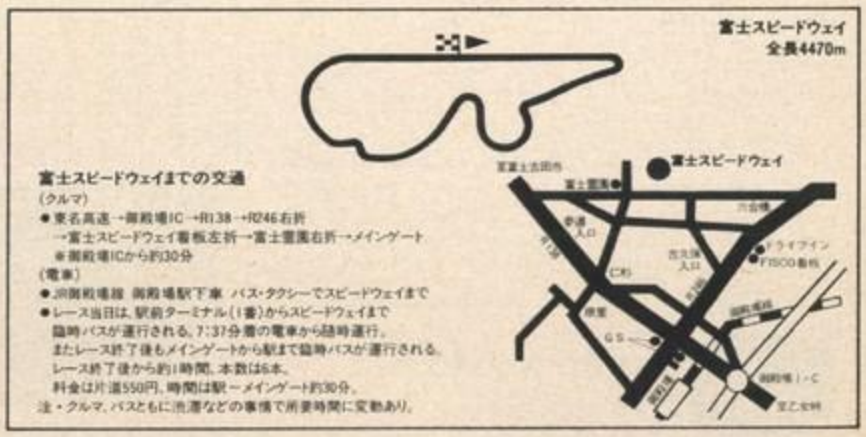
'89全日本富士500マイルレース大会決勝結果

●4.475km×179周＝800.130km　予選出走17台・決勝出走17台・完走8台

						予選順位/第1・第2・第3ドライバー
1	C1-1	16 関谷　正徳／岡田　秀樹	レインハウス962	179周	4'32'32'792	8/1'23'688・1'20'311
2	C1-2	88 G.フーシェ/S.アンドスカー	日石トラストポルシェ	179周	4'33'24'907	5/1'19'869・1'23'625
3	C1-3	36 小河　等/P.パリッラ	デンソートヨタ89C-V	177周	4'33'25'125	13/1'28'417・1'21'586
4	C1-4	25 高橋　国光/S.ディケンズ	ADVAN alpha 962C	177周	4'33'34'235	12/1'20'996・1'23'398
5	C1-5	22 戸谷千代三/長坂　尚樹	ALPHACUBIC 962C	172周	4'33'06'586	6/1'25'607・1'20'051
6	GTP-1	28 白鳥　哲次/藤井　修二/鈴木せい作	NWB757マツダ	161周	4'33'48'605	17/1'29'655・1'29'187・1'29'319
7	GTP-2	30 片山　義美/寺田陽次郎/従野　孝司	チャージ・マツダ767B	141周	4'33'23'760	14/1'24'516・1'24'561・1'21'829
8	C1-6	88 米山　二郎/福山　英夫	BRITISH BARN 89R	139周	4'33'30'252	16/1'27'805・1'25'496
	C1	59 R.ラッツェンバーガー/鈴木　恵一	ティノラス トヨタ89C-V	142周	ドライブシャフト	2/1'19'143・1'23'669
	C1	36 G.リース/R.チーバー	ミノルタ トヨタ89C-V	75周	ドライブシャフト	4/1'19'276・1'25'147

実質的国内デビューレースとなるマツダ787

残りのレースに全戦エントリーのスパイス。新しいAOレーシングからのエントリー



●'90全日本F3000選手権シリーズ第5戦

日本信販スーパーカップ ラウンド2 SUGO 7/29

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

NIPPON SHINPAN SUPER CUP ROUND2 SUGO

後半戦に突入。流れはどう変わるのか?

●開催レース	F3000	54周
	F3	25周
	フォーミュラ・ミラージュ	15周
	VWポカール	12周
	トヨタ1600	10周
	F100	7周
●入場料	7月29日(日) 決勝日	
	大人5,000円(前売り4,200円／ペア券8,000円)	
	小人1,000円	
	パドックパス5,000円	
	グランドスタンド席券1,000円	
	1コーナースタンド席券1,000円	
	7月28日(土) 予選日	
	大人820円	
	中・高生510円	
	幼・小人200円	
	パドックパス3,000円	
●駐車料金	4輪600円、2輪200円	

松本の連勝を止めるのは誰だ

全日本F3000は第4戦鈴鹿以来、約2カ月のブランクをおいて、菅生を舞台に後半戦のスタートがきられる。

第4戦を終了した時点で、第1、2戦は星野が、第3、4戦は松本がそれぞれ制し、ポイントランキングでは22ポイントで松本がトップに、それに1点差で星野がつけている。3位は小河で12ポイントとなっている。

ここ菅生でのレースはシリーズ10戦中、1戦のみではあるが、後半戦の流れを占う戦いとなるので、どのチームもかなり気合を入れて仙台入りすることだろう。また、2ヵ月という長いインターバルがあったので、新型マシンの到着の遅れなど時間の問題で、セッティング不足に悩んだチームも、この長いインターバルを利用してセッティングを煮詰めているはずだ。

松本の3連勝は達成なるか!?

菅生のコースはアップダウンが激しいテクニカルコースで、オーバーテイク・ポイントはグランドスタンド前ストレート、第1コーナーの進入ぐらいしかない。したがって、いったんレースが始まるとポジションアップは難しくなるので、予選の激しいタイム争いも見物となるはずだ。

ますます白熱するタイヤ戦争は、ここ菅生でも見逃せない。東北仙台とはいえ、真夏の7月27日、28日、雨でも降らない限り路面温度はかなり上昇すると予想される。前戦の鈴鹿ではダンロップユーザーが1位から3位までを占め、またこれまでの4戦をブリヂストンユーザーの星野、DLユーザーの松本が優勝をそれぞれ2回づつわけあうなど、今やBSとDLのパフォーマンスは、ほぼ均衡していると見て間違いない。そして、もう一つのポイントはこの2社の戦いにヨコハマがどう割って入るか? というところだろう。

そして、そのヨコハマユーザーの和田の走りにも注目したい。高速コースの富士を得意とする和田は、去年、ここ菅生で優勝しているだけに今年もその力を発揮しそうだ。逆に和田にしてみれば、ここで勝って次の富士に向けてはずみを付けたいというところだろう。

和田は6月26日に菅生で行われた合同テストでもトップタイムをマークしている。和田のタイム1分12秒67は、去年の長谷見の出したポールタイム1分12秒350に肉迫するタイムだ。

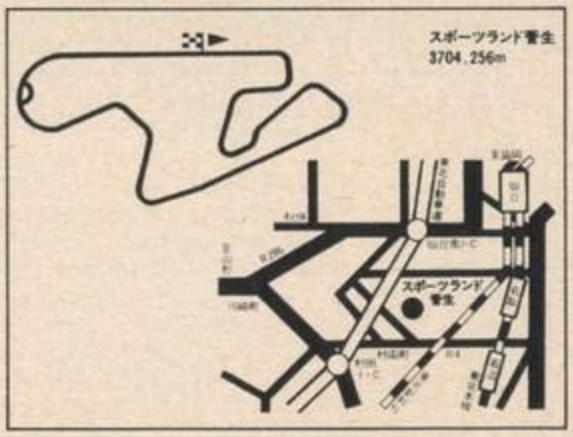
この日、2番手のタイムを出したのは右京。右京の好調さは後半戦も衰えそうにない。菅生で表彰台の一番高いところに登っても何の不思議はない。

そして、レイトンハウスを駆る関谷が3番目のタイムをマークした。レイトンハウス90Bもこの2ヵ月のインターバルを使ってモノコックに大幅な改良を加え、いよいよ本来のポテンシャルを発揮し、トップ争いに加わってきそうだ。

3勝目を挙げて流れを自分の方向に変えたい星野

また、第4戦の鈴鹿では2位に入賞したマルティーニはここ数戦上り調子で、このテストでも関谷に次ぐ4番手のタイムを出している。注目したいドライバーだ。

このテストでは目立ったタイムを出していないが、一番の注目はやっぱりこの人、星野。ポイントランキングでは現在2位だが、去年までと違い、確実にポイントを取る走り方もするようになったので、シリーズチャンピオンを目指すライバル達は、やはり星野の存在を一番恐れている。



F3000予想エントリーリスト

No.	ドライバー	シャシー	エンジン	タイヤ	チームエントラント
①	小河 等	ローラT90/50	無限	BS	STELLAR INTERNATIONAL
②	中子 修	ローラT90/50	無限	BS	NAKAJIMA PLANNING
③	片山 右京	ローラT90/50	DFV	BS	CABIN Racing Team with HEROES
⑤	長谷見昌弘	ローラT90/50	無限	DL	スピードスターホイールレーシングチーム
⑦	高橋 国光	ローラT90/50	無限	YO	ADVAN SPORT NOVA
⑧	松本 恵二	ローラT90/50	無限	DL	株式会社 童夢
⑨	中谷 明彦	ローラT90/50	無限	BS	TEAM TAKE ONE
⑩	V.バイドラー	ローラT90/50	無限	BS	TEAM TAKE ONE
⑪	R.チーバー	ローラT90/50	無限	DL	株式会社 童夢
⑫	佐藤 浩二	レイナード90D	無限	BS	NAKAJIMA PLANNING
⑭	C.ダナー	レイトンハウス90B	無限	BS	LEYTON HOUSE RACING TEAM
⑮	関谷 正徳	レイトンハウス90B	無限	BS	LEYTON HOUSE RACING TEAM
⑯	岡田 秀樹	レイトンハウス90B	DFV	DL	モータースポーツディベロップメント
⑰	T.ダニエルソン	ローラT89/50	無限	DL	株式会社 童夢
⑱	星野 一義	ローラT90/50	無限	BS	CABIN RACING TEAM WITH IMPUL
⑲	金石 勝智	ローラT90/50	無限	DL	モーラ C2 レーシングチーム
⑳	影山 正彦	ローラT90/50	無限	BS	STELLAR INTERNATIONAL
㉑	太田 哲也	レイナード90D	無限	DL	チェッカーモータースポーツ株式会社
㉔	黒沢 琢弥	レイナード90D	無限	BS	taka-Q Racing with Team Le Mans
㉕	J.ハーバート	レイナード90D	無限	BS	伊太利屋 SPORTS with Team Le Mans
㉖	和田 孝夫	ローラT90/50	無限	YO	ADVAN SPORT PAL
㉗	M.サンドローサーラ	レイナード90D	無限	DL	CLUB ANGLE FUNAKI RACING
㉘	茂木 和男	ローラT89/50	DFV	YO	Zoom Racing
㉙	岩城 清一	ローラT90/50	無限	DL	MEITEC with TEAM IWAKI
㉚	池谷 勝明	ローラT89/50	無限	YO	SUPERCAD RACING with NOJI
㉛	清水 正智	ローラT90/50	無限	DL	清水レーシング
㉜	M.マルティーニ	ローラT90/50	無限	DL	SUNTEC RACING TEAM
㉝	J.クロスノフ	ローラT90/50	無限	DL	SUNTEC RACING TEAM
㉞	P.ファブル	ローラT90/50	無限	DL	TEAM NOJI
㊶	松田 秀士	ローラT90/50	DFV	YO	たけしプロジェクト
㊷	鈴木 利男	ローラT90/50	無限	YO	SUPER EVOLUTION RACING TEAM
㊾	E.ベルタッジア	ローラT90/50	無限	DL	フットワークレーシング

'89SUGO F3000選手権レース大会('89.7.30)

3.704256m×51(11+40)周＝188.917056km　予選出走23台・決勝出走23台・完走10台

1	㉖和田 孝夫	TENORAS ADVAN T89	YO	51周	1'05'23"820
2	⑨中谷 明彦	Marlboro LOLA-T89	BS	51周	1'05'24"140
3	㉜M.マルティーニ	SANYO EXCEDIO TAKENAKA LOLA	DL	51周	1'05'49"600
4	⑦高橋 国光	ADVAN・LOLA・MF308	YO	51周	1'05'57"240
5	㉕G.リース	伊太利屋 89D MUGEN	BS	51周	1'06'04"840
6	②中子 修	CHERENA LOLA	BS	51周	1'06'30"540
7	㊶M.ドネリー	KYGNUS reynard 89D	YO	51周	1'06'34"690
8	③鈴木 利男	CABIN 89D	BS	50周	1'06'16"560
9	㉗M.サンドローサーラ	CLUB ANGLE 89D	DL	49周	
10	㉛清水 正智	トライデント・ローラ・T88-50	DL	49周	1'06'05"330

'89年のチャンピオン小河の今期初優勝は見られるか?

菅生2連覇を狙う和田

第5回チャンピオン予想クイズ

予想合戦

宙度おなじみ大人気企画

今年もやってきたこの季節
みんなが気になる今年のチャンプ
ここはイッパツ予想するでゴワス
アイツが一番、こいつが二番。誰がチャンプになるんでしょ
暑さに負けずに考えろ。全問正解だって夢じゃーない！

ギョーカイ人はチャンプ争いをこう予想する

ランキング表でウンウン唸ってても、いい予想は浮かんでこない。まずは、レース界ギョーカイ君の予想を読んでみるべし
ほーら、今年のシーズンが見えてきたきたきた〜

Text/Makoto Ogushi, Naotsugu Mihori, Shoji Mita, Masahiko Amano, Racing on

セナvsプロスト。これにベルガーがどう絡むか?

セナ3勝、プロスト2勝。すなわちマクラーレン・ホンダ3勝、フェラーリ2勝。残り1勝はパトレーゼ+ウイリアムズ・ルノーが取った。バーズアイ・ビューで乱暴にF1前半戦をひっくくれば、そういうことになる。要するに、チャンピオン争いの主流はセナvsプロスト、これに絞られていたわけだ。

ベルガーがポールを取りセナが勝った初戦アメリカで、最大のライバルであるフェラーリは2台ともトラブルでリタイア。派手に煙と火を吹くフェラーリを見ていると「今年もやっぱりマクラーレン・ホンダか……」という思いに捉われてしまった。だが、その直後のブラジルからシリーズの流れは思いがけぬ展開を見せた。

一戦一戦ふり返ると紙数が尽きるので、主役の2人のみについて考えてみよう。まずセナだが、昨年よりもヤル気と判断力が落ちて来ているのではないか？　ブラジルでの中嶋への追突、メキシコにおける、タイヤ交換タイミングの優柔不断さ。いずれもそれによってプロストに勝たれたのが痛い。プロストは追い上げて勝つという得意技でセナを撃破したことで実際の得点以上のインパクトを相手側に与えた。メキシコを終わってセナとの差わずか8点というのは上乗だ。ただし、サンマリノでナニーニを抜けず4位。カナダでも後方の苦――ベルガーに先を越され5位。惜しい2点を失っているのが、らしくない。

前半6戦を振りかえると、マクラーレンはフェニックス、モナコ、カナダと低速コースで勝ち、フェラーリはブラジル、メキシコと中〜高速コースで勝っている。これはマシンの特性をよく物語る結果だ。これからヨーロッパ・ラウンドにおいては中〜高速コースが多い。ということはフェラーリがいままで以上に有利になってくる予想が成り立つわけだ。また、カナダ〜メキシコとフェラーリの信頼性が向上してきたのも後半戦を占う上で見逃せないポイントだ。

F1中盤戦の焦点は、やはりセナvsプロスト。チャンピオン争いを演ずるのは、この2人だろう。ただし、この2人の戦いに割って入る男がいる。ベルガーだ。彼が初優勝を味わったあと、戦線は大きく変わるに違いない。また、このところトラブルの多いウイリアムズの復調も興味深い。ベネトンとともに先行する2チームを大いにおびやかすだろう。

(R'on)

今年もやっぱりメルセデス…。吼えろジャガー！

F1はマクラーレン対フェラーリで盛り上がっているが、WSPCだってベンツ対ジャガーがもの凄い戦いを演じている。そしてニッサンがまるでウイリアムズ・ルノーのようなポジショニングで、先行する2チームを追う格好。ちょっと目の離せない展開なのだ。

第1戦鈴鹿はベンツの圧勝だった。ニューカーC11が予選でクラッシュするアクシデントはあったものの、その高いパフォーマンスを披露。決勝レースでは予選2位の①号車が燃料漏れでピットスタートとなったが、すぐにトップを奪い、ベンツが1〜2フィニッシュ。ジャガー・ターボの1台はエンジン・トラブルで、もう1台はガス欠で完走できず。ニッサンが辛ろうじて3位に入ったが、これは1周遅れ。

ベンツに敵なし――第1戦の印象はこれに尽きた。第2戦のモンツァもC11が連続1-2！　もう決まったようなものだった。

だが、ジャガーが3〜4位で完走し、速さに信頼・耐久性がついてきたことを証明。そして地元で開かれた第3戦シルバーストンではベンツの1台が朝の試走でルール違反を犯して失格。もう1台のベンツも決勝中にエンジン・トラブルでリタイア。ジャガーが3・5ℓターボを投入し初めての優勝を飾ることになったのだ。しかも1-2。

第4戦のスパは今季初のウェット・レースとなり、メルセデスがジャガーを約2秒差にふり切って優勝。そして3位にはヨーロッパ・ニッサンが今季初入賞と、見どころの多いレースだった。

4戦してベンツが3勝。ただ、結果だけを見ると、他を圧倒的に引き離しているようだがそんなことはない。ジャガーとの差はごくわずかで、チーム選手権ではベンツ27点vsジャガー19点。ドライバーズ・ポイントでは、ベンドリンガー／マス27点、シュレッサー／バルディ18点とベンツのクルーがリードしているが、ラマース／ウォレス15点、ラマース13点と決して逆転不可能ではない。

ジャガーの美点はそのハンドリングだ。コーナリング・パフォーマンスはベンツに劣らない。とすれば、ディジョン、ニュル、ドニントンなどのテクニカル・コースで再びベンツを倒すことも考えられる。

このあとレース5戦。そのうち1〜2戦はニッサンが優勝するシーンも見られるはずだ。F1よりももっと激しい後半戦が期待できる。行け、ジャガー！

(R'on)

これで終わりじゃない、次ページに続きがある。じっくり読んで予想するべし！

ギョーカイ人はチャンプ争いをこう予想する

サインツ台風、チャンプに向け勢力拡大中

'89年1000周ラリーから続いている、セリカGT-FOURカルロス・サインツ旋風は、今年に入っても収まるどころか、ますます世界ラリー選手権（WRC）で猛威を奮っており、初のスペイン人チャンピオン実現に向けて、それは上昇（常勝）気流に変化しつつさえある。

第1戦モンテカルロ2位、第4戦サファリ4位、第5戦ツール・ド・コルス2位、そして第6戦アクロポリス、第7戦NZと連勝を飾るなど、今年2回優勝しているランチアのディディエ・オーリオルに比較し、サインツの安定した入賞率が大いに光っている。

シリーズを折り返した現時点では、サインツが80点を獲得し、2位オーリオルを25点差とし、単独のトップ。そして3位には44点でランチアのミキ・ビアシオン、同じくランチアのユハ・カンクネンが42点で4位につけている。因みに、4位と5位トヨタのミカエル・エリクソンとの差は16点もある……。これでチャンピオン争いの焦点はさらに絞られてきたといえるだろう。

この上位4人以外のドライバーにチャンピオンの可能性は万にひとつ。最終的にはサインツが一歩抜きんでて、ランチアのワークスドライバー、オーリオル、ビアシオン、カンクネンの中のひとりとのチャンピオン争いとなる可能性が高い。

さらに、実質的に後半戦のほとんどをサインツとミカエル・エリクソンの2人で戦うトヨタは、可能性の高いサインツをチャンピオンにすべく、バックアップ体制をすでに固めているのだ。セリカのポテンシャルもさらに向上し、ランチアと互角かそれ以上。しかもサインツはラリーでの勝ち方を身につけ始めてもいる。状況はサインツに有利に動きはじめた。

一方、メイクスではランチアが94点でトップ、それを20点差で2位トヨタが追う形になっている。3位にはスバルがつけているものの、2位トヨタと55点差では勝負にならないはずだ。

もちろん、このままサインツが勝ち続ければ、メイクスチャンピオンもトヨタの手中に落ちる可能性は高い。しかし、トヨタより選手層では上手のランチアが、そう簡単にチャンピオンを譲りはしないだろう。現在の状況を見ると、今年のWRCメイクスのバトルは互角と見るべきだ。 (Mita)

アルJrとマイケル。「俺たちの時代だッ！」

2勝しているドライバーはランキング・トップのアル・アンサーJrと3位タイのマイケル・アンドレッティのふたり。1勝のリック・メアーズがしぶとく2位につけ、今年はまだ勝ち星がないディフェンディング・チャンピオンのエマーソン・フィッティパルディがマイケルと同得点をマークしている。去年のようなペンスキー圧倒的優勢ということはなく、むしろローラの方がオーバルにもストリートにも素早い順応性を見せている。第6戦までで表彰台に登ったドライバーをシャシー別に見ると、ペンスキーの7（ひとつはエディ・チーバーの昨年型）に対してローラは11。エンジンに関して言えば、6戦全部の表彰台をシボレーが独占しているが。

残るレースはオーバル2戦、ストリート3戦、ロード・コース5戦。このことを考えると今年は若いチャンピオンが生まれる可能性大と言える。マイケル・アンドレッティかアル・アンサーJrが最右翼。マイケルの所属するニューマン・ハース・チームもつまらないトラブルが今年は少ないようだし、アルJrのギャレス・クラコ・チームも去年こそインディでのクラッシュでツキを失ったかのようだったが、今年は第4戦ミルウォーキーで勝ちを拾い、第6戦ポートランドでも3位を得るコンスタントさを見せている。彼らにはリック・メアーズがオーバルで見せるように特別なアドバンテージを特定のコースで持ってはいないが、ふたりともロード・コースでは強く、残る10戦のうち8戦がストリートかロードであることは見逃せない。

とは言っても、やはりペンスキー・チームのメアーズとフィッティパルディは侮れない存在である。マイケルは2戦、アルJrは1戦、それぞれノー・ポイントのレースがあるが、メアーズもフィッティパルディも全戦でポイント獲得を果たしている。もうひとりのペンスキー・ドライバー、'88年チャンピオンのダニー・サリバンはロングビーチで3位、デトロイトでもリタイアするまでトップのマイケルを追い、ハンドリングに悩むチームメイトを尻目に快走を見せたが、トップに48点も離されてはタイトル獲得は難しいだろう。彼よりもランキング5位につけるアルJrのチームメイト、ボビー・レイハルがダークホース。ポートランドではトラブルにより11位と低迷したが、6戦で3回2位を入賞を果たしている。 (Amano)

混戦のNASCAR、着実なヤツが勝つッ!?

現時点ではサンダーバードに乗るマーク・マーティンがシリーズをリードしている。'88、'89年の2年連続でプッシュ・ポール・アワード（シーズン中最も多くのポールポジションを獲得したドライバーに与えられる）を手にしているマーティン。速さは折り紙つきだが、勝利数は今年の1勝を含めて2つしかないのでチャンピオン候補の筆頭には挙げにくい。タイトル候補第3位といったところか。これに対して、既に今シーズン4勝している'80、'86、'87年チャンピオン、デイル・アーンハートは、5位にいてもチャンピオン最有力候補と言えるだろう。彼の誤算は第10～13戦の4つのレースでトラブルが続いてポイントを着実に重ねることができなかったこと。開幕戦のデイトナ500で最終ラップにトップを走っていてタイヤがバーストするなど、不運が今年も彼につきまとっているのが気にかかるが…。一方、昨年アーンハートとのポイント争いに打ち勝って初のタイトルを獲得したラスティ・ウォレスは、2勝を挙げてランキング4位と好位置につけている。ウォレスはタイトル候補2番手として挙げておく。

今シーズン赤丸急上昇のドライバーは、現在2位につけているモーガン・シェファード。彼のウィンストン・カップ優勝は2回、'86年以来勝っていないが、第10戦まで毎回10位以内でフィニッシュしてポイントを稼いだ。3勝目をいつ飾るかが注目される。早い時期に優勝して波に乗れば、彼がかなりの線まで行く可能性あり。3位のジェフ・ボダインは1勝。常にレースをリードする速さを見せているので、こちらも捨て難い。

上記5人以外では、デイトナ・ウィナーのデリック・コウプが2勝、ブレット・ボダイン、デイビー・アリソン、カイル・ペティ、ハリー・ガントがそれぞれ1勝をマークしている。このほかにもダレル・ウォルトリップ、ビル・エリオット、ケン・シュレーダー、リッキー・ラッド、テリー・ラボンテ、スターリング・マーリン、アラン・カルウィッキー、ディック・トゥリックルなど勝てる体制と力を持ったドライバーがドッサリいる。

そういったことから考えても、コンスタントにポイントを稼げるドライバーがウィンストンカップでは他のシリーズ以上にチャンピオンとなる確率が高い。 (Amano)

ブラバム有利のGTP。混戦模様のOとU

'88、'89年のチャンピオン、ニッサン・チームのジェフ・ブラバムが今年もタイトル最有力候補にいる。第6戦トベカでデビューしたニュー・シャシー（NPT-90）も3戦目でポールポジションも獲得した上に初勝利を挙げ、ワトキンズ・グレンでは2台目のNPT-90＝ロビンソンのコンビが優勝を飾った。NPTチームの士気は益々上がっているといった感じだ。

ブラバムを追うのはチームメイトのチップ・ロビンソンを筆頭に、ニッサンの最大のライバルであるTWRジャガーのブライス・コップ&ジョン・ニールセンが続く。まだシーズンは6戦を残しており逆転は充分に可能で、特に第9戦で勝ってブラバムとの差を大きく詰めたロビンソンが頼もしい存在となってきた。彼は去年も最終戦までブラバムとタイトルを争った。ジャガーのふたりは既にブラバムに45点の差をつけられているので、コップ、ニールセンがチャンプを獲得するには、ブラバムが連続でリタイアするような状況が必要かもしれない。

GTOはクーガーのドーシー・シュレイダー、マツダRX-7のピート・ハルスマー、クーガーのロビー・ゴードンの順で3人が9点差で争っている。去年クーガーでチャンピオンを獲ったハルスマーが第5、6戦連勝で一気にシュレイダーとの差を詰めた。この3人の戦いに各レースでは2台のニッサン300ZXとフェラーリF40LMが絡んで来るので、上記3人はシリーズポイントで争うライバルとの関係を睨みながらレースを戦うことが要求される。

GTUはマツダMX-6のランス・スチュワート、ジョン・フィンガーのコンビがそれぞれコンスタントに上位入賞してポイントをリードし、チャンピオン争いはスチュワートとフィンガー、この2人のチームメイトによる一騎討ちになっている。

彼らのマシンはエンジン・パワー、車重などの戦闘力ではニッサン240SXやダッジ・ディトナにひけを取っているが、信頼性の高さを武器に確実にポイントを積み重ねてきた。特にスチュワートは安定した成績は素晴らしく、優勝1回、2位3回、3位1回、4位2回と7戦連続で4位以上に入賞している。ディフェンディング・チャンピオンのボブ・ライツィンガーは2年連続タイトルを狙うには、あまりにもトラブルが今年は多過ぎる。 (Amano)

エリック・コマしかないでしょう!?

'89年のチャンピオン、ジャン・アレジを始め、エリック・ベルナール、マーティン・ドネリー、JJレートと昨年、上位を争ったドライバー達がF1へステップアップしていったため（一応、クラウディオ・ランジェスと出戻ってきたけどゲイリー・プラバムも含む）、今年の国際F3000を戦うドライバーの顔ぶれは大きく変わった。

その大きな特徴は彼らが皆"若い"ということだ。これはF1を目指している彼らにとって、F3000は単なる通過点に過ぎないことを表している。そのためには少しでも早くF3000マシンに乗り、そして乗りこなしていかなければならない。ちなみに今年のエントリーリストを眺めると、最年長は日本でもお馴染み、AG-Sことアンドリュー・ギルバート-スコットの30歳。反対に最年少は天才の呼び声も高い、マクラーレン・ホンダのテストドライバーを務めるアラン・マクニッシュの20歳となっていた。（4月時点の年齢だが）

で、5戦を消化した今季の戦いぶりを見てみると、いくら名目のF3チャンピオンクラスが頭を揃えてきているとはいえ、やはりF3000経験2～3年目のベテラン（というのか？）が強い。

その中でも圧倒的な強さを誇っているのがエリック・コマだ。いまやF1界の新星となったアレジと同ポイントを獲得しながら、優勝回数の差で涙を飲んだコマ（ともに39点獲得。だがアレジ3勝に対し、コマは2勝）。それだけに、今年はチャンピオンシップを制して来年F1にステップアップすると公言はばからない。

'85年から開始された国際F3000はこれまでに5人のチャンピオンを生み出してきた。彼らが1年間戦って勝ち取った勝利が2～4。ということはコマにはすでにマジックが点灯しているようなものだ。

彼の強さはローラT90／50の戦闘力の高さも助けている。対する横置きミッションを採用したレイナード90Dはこれが諸刃の刃となっているようだ。レイナード・ワークスのEJR（エディー・ジョーダン・レーシング）は、かつてはアレジ、ドネリーを擁して強さを誇ったEJRだが、今年はいまのところ入賞すらおぼつかない有り様なのだ。

コマの対抗できる唯一のドライバーとしてマルコ・アビチェッラを挙げておこう。ミナルディのテストドライバーも務め、速さは申し分ない。早く初勝利を飾ったら、波に乗るかもしれない。 (R'on)

今年のイギリスF3はミカで決まり!?

'90年のイギリスF3を予想するのは、とても簡単そうだけど、実はとても難しい。チャンプ候補はミカ・サロか、ミカ・ハッキネン。このふたりの名を上げることはとても簡単なのだが、サロとハッキネンのどちらがチャンピオンになるのか、これを当てるのは至難の技となりそうなのだ。

イギリスF3はいわずと知れた地上最強のF3シリーズだ。各国のF3チャンピオンや、フォーミュラ・フォード、FVLなどなどウデに覚えのある若いドライバー達が「イチバン速いのは俺だ！」と、毎戦毎戦、激しい争いを繰り広げている。当然、彼らの目標はF3000そしてF1。ステップアップを狙うためには、ここで目立って、良い成績を上げることが一番の近道なのである。それだけに、各ラウンドごとにトップが激しく順位を入れ替える、激しいバトルが繰り返されていた。これが例年のイギリスF3のいつもの風景だったのだ。それが、今年はちょっとばかり様子が違う。

開幕戦から、1戦ごとのレース、そしていまやシリーズそのものが、飛び抜けて速いドライバーによって争われている。これが「ふたりのミカ」、サロとハッキネンだ。

ふたりはともにフィンランド出身、イギリスF3参戦2年目、使用マシンはラルトRT34・無限という共通点を持つ。所属チームはサロが、アラン・ドッキング・レーシング。日本から挑戦中の野田英樹と同じチームだ。一方のハッキネンは昨年、アラン・マクニッシュが所属したウェスト・サリー・レーシング。これまた日本から挑戦中の田中実がチームメイトである。

ふたりの速さには、一流チームゆえの豊富なデータとノウハウの蓄積、これがシーズン序盤にアドバンテージとして存在していた。しかしシリーズ中盤を迎えても、今だにふたりの速さはズバ抜けている。田中いわく「マシンを振り回して乗るのに、それがスゴク速いんだ」とのこと。ふたりのウデもズバ抜けていると考えられる。

おそらくこのふたりの争いは、この後も続くはずだ。ふたりのミカのタイトル獲得の可能性は、まったく五分と五分。

ここ一発の速さに優るハッキネン、優勝もあるが、なにまり着実に入賞を重ねるサロ。最後に笑うのはどっちだ!? (R'on)

流れは読めたか? チャンプ候補は絞ったか? ランキング表も参考にして悩め!

BMW勢有利、と予想してしまおう

年間13イベント、計26戦で争われるドイツ・ツーリングカー選手権シリーズ(DTM)。BMW、メルセデス、アウディ、そしてオペルといった地元メーカーがバリバリのワークス・マシン&チームを送り込んで激戦を繰り広げているこのDTMは、今行われている世界のツーリングカー・シリーズの中で一番面白いシリーズといえるだろう。

クラス分けがなく、かつ特定のマシン&ドライバーが突出してシリーズをつまらなくすることがないように、上位入賞者に重量ハンディを与えることでイコール・コンディションを保っているのだ。当然、強いマシンはシリーズが進むにつれマキシマム・ウェイトの100kgまでいってしまい、上位入賞が難しくなる。タイヤもブレーキもきつくなるからだ。それでも10位までに入賞している間はこの重量ハンデはなくならないから、上位陣が「コロコロかわりポイント争いも拮抗してくる、という図式だ。だから、このシリーズのチャンピオンを当てるのは非常に難しい。誰勝つの中では手強いカテゴリーになるだろう。

ま、ともかくこれまでに8イベント、16戦を消化し、シリーズはすでに後半戦に突入している。この時点では、ここまで5勝を挙げているハンス-ヨアヒム・シュトゥックがシリーズをリードしているが、表を見てもらえばわかるように5位のクルト・ティームまでわずか37ポイントしか開いていない。37ポイントも、と思われるかもしれないが、DTMの場合1イベントで2戦開催され、2戦とも勝者は同じという場合が多いのだ。連勝すれば40ポイントになるのだから、37ポイントなんて1戦で引っ繰り返ってしまう。

とは言ってもやはりチャンピオン候補は、現状上位にいる5人に絞ってもいいと思う。その中でも一番有力なのは、シュニツァーM3を駆るジョニー・チェコットとビガッツィM3を駆るスティーブ・ソーパーのBMWワークスのふたり。やはりM3の信頼性が最後にはモノを言うような気がする。しかし、確実にポイントを稼いでいるこのふたりは重量ハンデが現状で上限の100kgに達していることから、今後苦戦する可能性もある。そうなると後半戦に向けて新たなエボリューションモデルを投入したメルセデスのクラウス・ルドビクとクルト・ティームのふたりや、アウディのシュトゥックにもチャンスは出てくる、と見た。ま、DTMの予想はP.72〜を読んでからね。(R'on)

星野vs松本。この一騎討ちの決着は…

開幕から星野一義が連続でポールtoフィニッシュを飾ったとき、今年こそ星野はこのまま突っ走るのでは、と思った。ところが第3戦西日本で、星野は予選に失敗し、決勝ではスピンまでして結果的に4位に甘んじることとなった。さらに第4戦では不運なアクシデントで無得点。昨年同様、中盤を迎えて星野の勢いは止まった、とする声もある。

だが、僕はそうは思わない。

昨年、星野は敗北を喫すると、近寄りがたい沈痛な表情を見せたものだ。今年は違う。今年の無限チューンは、そのパワーを伸ばしている。ようやく自分の腕で勝負ができるのだ。3戦、4戦目と結果は残せなかったが、星野の表情は思いのほか明るかった。それは、実力さえ発揮できれば好成績が、という自信からくるものだと思う。

さらに、星野は「チャンピオンを取るために耐えるレースもやるよ」と公言している。昨年、星野は着々と得点を重ねた小河にチャンピオンを奪われた。その教訓が、今年は明らかに現れている。

では、星野の対抗馬は誰か。シーズン前の予想を言い変えなければならない。ロス・チーバーは王座争いから大きく後退した。まず、レイナードに足を引っ張られ、ようやく手にいれたローラは壊してしまった。物事が裏目にでるチーバーに、逆転の目はもはやあるまい。

小河はどうか。速い。これはもう恐ろしく速い。しかし、なぜか勝てない。スポーツには、「巡り合わせ」というものが生じる。小河は今年、王座から遠ざかろうとする流れに乗ってしまったように思えてならない。それでも、彼は着々と得点を重ねている。当然、突進する星野にとっては最大の脅威であるはずだった。ここに、表現は失礼だが、思わぬ伏兵が登場した。松本恵二だ。

松本は第3戦、第4戦と連勝を飾り、なんとポイント争いでも星野を逆転してトップに立ってしまったのだ。松本の躍進のきっかけは、第3戦から投入した最新のローラにある。吉田監督は「ローラと恵二の乗り方は相性がいいようだ」と言う。

ここで敢えて年初の展望をやらかすならば、シリーズは星野vs松本の一騎打ち。激戦ではあるが硬軟自在の構えをとった星野の分がある、と言ってしまおう。(Ogushi)

トヨタとニッサンの激しい優勝争いが目に浮かぶ

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権前半戦を終えて、ハッキリと言えることはレースが1回しかなかったということと、トヨタが勝率100%を誇ったということだ。などとバカなことを言っている場合じゃないが、こんなことになったのも、富士1000キロをホンローし続けた天候が悪い。第1戦目の富士500kmは、デビューしたてのトヨタ90C-Vがポールポジションを獲得。決勝でも、終始レースをリード。誰にもトップを明け渡さずそのままチェッカーを受けた。シャシーの進歩も著しいが、ニッサンがどうしても追いつけなかったのは、トヨタの燃費が抜群だったから。レース中のベストラップもこのトヨタがマークしており、完全な勝利を収めたわけだ。

それだけに富士1000kmでその"ホンモノ度"チェックが流れたのはかえすがえす残念至極。だがまあ、トヨタが今年の耐久チャンピオンとなることはまず間違いないところだろう。ル・マン6位入賞で、その信頼・耐久性に一段と磨きがかかった。

トヨタのライバルニッサンも成長著しい。緒戦はトヨタにやられたが、ニッサンのポテンシャルは高い。ただ、長谷見組の方はブレーキ・トラブル、星野組が3位目前でガス欠になり4位転落と、ノン・トラブルで走り切ったトヨタとは対照的な結果となった。ニッサンがトヨタに対抗するためには、このトラブルを完全にシュートすることだろう。速さに関しては、和田孝夫のニッサンR90Vが中止となった幻のポールポジションを取るなど、充分なものがある。だからトヨタを独走させずバトルに持ち込めばチャンスはある。独走状態になると自在にペースが変えられ、燃費をコントロールすることができるのだ。

ポルシェはどうか? JSPCはたった1戦しか行われていないので、WSPC鈴鹿やル・マンなどを参考にすると、まだ、まだ国産マシンに対抗できそうだ。WSPCと違ってJSPCはまだまだ耐久色が濃いからだ。例えばタイヤ選択にひと工夫してみるといった手で表彰台中央に立つことも不可能ではない。真夏の鈴鹿、10月の富士と、1000kmレースはあと2つも残っているのだ。

しかし、タイトル争いはやはりトヨタvsニッサンに絞られる。おそらく決着は最終戦まで持ち込まれるだろう。最後の数ラップまで目の離せない戦いになるはずだ。(R'on)

安定度No.1の服部を中心にシリーズは展開する

'90年の全日本F3選手権は、次なるスターを生みだそうとしている。もちろんエントリーの顔ぶれがまったく変わったわけではないが、高みへ向けて力を蓄え、そして開花させつつあるドライバー達が上位へ顔をだしてきたのである。開幕戦の鈴鹿は、昨シーズン途中から頭角を現し始めた和田久が制した。この勝利は和田のF3初優勝であった。2位にはレース途中までトップを走った服部尚貴が入る。3位は村松栄紀だ。この後、村松は他界する。F3000とF3の双方で力を発揮しようとしていた矢先の訃報であった。

このレースで、予選2列目につけていたのが羽根幸浩、そして細野智行であった。この内、羽根が第2戦富士をポールtoウインで取る。この羽根の優勝もF3初であった。また、細野の予選での走りはトヨタエンジンを使っての快挙である。トリイチューンのトヨタエンジンは何かを掴みつつある。そして、服部が再び2位に入り、3位にはフロントロウからスタートした藤永敬道が食い込む。藤永は初の表彰台。

第3戦はまた鈴鹿に戻る。ここで原貴彦がF3初優勝を獲得した。したがって、開幕3連戦はウイナーがすべて初優勝者となった。服部は2位を走っていたがミッショントラブルでリタイア。2位は羽根、3位にFJからステップアップの高村一明が入る。高村は3レース目で表彰台を獲得だ。

第4戦筑波で、ようやく服部が優勝した。2位は横島で、横島はこの予選でポールポジションを取っている。3位には2レース続けての高村。予選では古谷直広がフロントロウを得、レースでは電気系トラブルが発生するまでスタートからトップを走り、注目された。

4戦を終了した段階では服部がシリーズポイント21点でトップに立っている。続いて15点の羽根、そして12点の和田、10点の高村と横島だ。以下、原、藤永という順。

4戦ともウイナーが異なり混戦模様のシリーズに見える。しかし、ポイントリーダーである服部の安定度は他を一歩リードしている。したがって、チャンピオン本命が服部であることに変わりはない。そこへ絡んでくるのがまず羽根だ。そしてベテラン横島。速さは抜群の和田が、レースでどれだけ安定した走りを見せることができるかがポイントにもなる。次の西仙台が今年のカギを握ると思う。(Mihori)

速すぎるGT-Rは困ったもんだ……

グループAの後半戦を占う。これは実に難しい作業だ。

GT-Rの強さは、まさに「無敵」のものだった。例えは悪いが、外からはまるでアメリカズ・カップにパワーボートが乱入したように見えたものだ。しかし、今年のグループAは開幕2連勝の星野/利男組のカルソニック・スカイラインで決まり、と言ってしまっては多分、正しい見通しではあるけれどもあまり楽しんではいただけまい。ということで、無理やりに可能性、というやつを口走っておこう。

GT-Rの弱点はその駆動系にある。600馬力近いパワーを4個の車輪に伝える要となるトランスミッションには、やはり多大な負担がかかっているようだ。開幕2連続1-2フィニッシュを飾りながらもGT-Rにはトランスミッション・トラブルが発生している。いわば、GT-Rはトラブルをうまくすり抜けたのである。

西日本での第1戦、SUGOでの第2戦ともにレース距離は300キロ。第3戦以降はレース距離も500キロレースが2回行われる。果たしてこのレース距離をグループA仕様のGT-Rのミッションが耐えきれるかどうか。もっともよしんば耐えきれなかったしても、残りは300キロレース。シリーズの展開にさほど影響することはないろう。まったく今年のGT-Rには困ったものだ。

本当におもしろいのは、ディビジョン3。シーズン当初下馬評の高かったVTECシビックが熟成に手間取り、シビック対カローラの激戦が昨年に引き続き繰り広げられることとなった。

第2戦、有力シビック勢はドライバーの布陣を大きく入れ換えて体制の補強を図ったが、まんまと鈴木/新田のアドバン・カローラに先を越されている。このカローラ、昨年チャンピオンになった土屋チューンそのものだが、今年はさらに速くなったようにさえ見える。第2戦ではなんとディビジョン2の優勝車よりも先にチェッカーを受けているのだ! 今年の全日本ツーリングカー選手権の正しい観戦方法はこうだ。ディビジョン3の争いの合間に、スカイラインの無事を確かめる。何もなければ、またシビック対カローラの激戦に集中しよう。万が一異常が発生したら、そのときは少し視線を移せばいい。そして、ディビジョン3のチャンピオンは鈴木/新田組のアドバン・カローラ・レビン。これでいかが。(Ogushi)

綾部が昨年の雪辱を果たせるか?

シリーズの折り返し点を迎えた'90年の全日本ラリー選手権は、まずマシン的に見ると、第3勢力となるはずのパワーを秘めているスバル・レガシィの前半戦での不調は目を覆いがたく、結局去年と同様にギャランvsブルーバードのバトルに終始している。

しかし、'89年にあれほど優勢だった桜井幸彦らのギャランは第3戦、第4戦で、2台のブルーバードに後塵を浴び、第4戦を終わった時点で綾部美津雄のブルーバードに、シリーズランキングのトップを譲ってしまった。

第1戦DCCSを西尾雄次郎、第2戦ACKを桜井が制するなど、好調なスタートを切ったギャラン勢だったが、第3戦ツールド四国で綾部が逆転優勝を飾り、さらに第4戦の広島でも綾部が再び逆転優勝するなど、すっかり風向きが綾部ひとりに向いてしまった感がある。やはり、ベテラン綾部は強者だったというべきか。

ポイントで見ると、1位綾部が228点、2位桜井が205点、3位西尾が175点、そして145点で山口修が4位につけている。しかし、いくら4戦を消化し、シリーズを折り返したとはいえ、現時点でCクラスのチャンピオン争いの行方を占うのはかなり難しいことだ。ラリーはレースと違って1回の得点が大きいため、場合によっては、トップ綾部と4位の山口の83点差などいとも簡単に覆されるからだ。

しかし、それぞれのもつパフォーマンスを考えにいれると、前半戦で優勝実績のある綾部、桜井、西尾の3人が、最後までチャンピオン争いに残る可能性は大きい、と見るべきだろう。

遠く九州の鹿児島から遠征し健闘している山口も、今後残る4戦で着実にポイントを増やし、さらなるランクアップを期待したい。

一方、Bクラスは第2戦、第3戦を制しているジェミニの塙郁夫が250点で断トツの1位。2位に旧型のジェミニを操る奴田原文雄がつけるものの、その差が130点もある。この勢いからすると塙のチャンピオンは、ポイントの取りこぼしがない限りは間違いにだろう。

Aクラスは第4戦で優勝したアルトの粟津原豊が2位に守屋大妻を逆転し、いよいよシリーズのトップに躍り出た。守屋にも健闘を期待したいが、好調なペースに乗った粟津原に何の不安材料もない。問題はいつチャンピオンに王手がかけられるかだ。(Mita)

①F1ドライバー

順位	ドライバー	3/11 アメリカGP	3/25 ブラジルGP	5/13 サンマリノGP	5/27 モナコGP	6/10 カナダGP	6/24 メキシコGP	7/8 フランスGP	7/15 イギリスGP	7/29 西ドイツGP	8/12 ハンガリーGP	8/26 ベルギーGP	9/9 イタリアGP	9/23 ポルトガルGP	9/30 スペインGP	10/21 日本GP	11/4 オーストラリアGP	第6戦終了時得点	寸評
1	アイルトン・セナ マクラーレン・ホンダ	9	4	—	9	9	—											31	◎
2	アラン・プロスト フェラーリ	—	9	3	—	2	9											23	○
2	ゲルハルト・ベルガー マクラーレン・ホンダ	—	6	6	4	3	4											23	△
4	ジャン・アレジ ティレル・フォード	6	—	1	6	—	—											13	
4	ナイジェル・マンセル フェラーリ	—	3	—	—	4	6											13	
4	ネルソン・ピケ ベネトン・フォード	3	1	2	—	6	1											13	

セナとプロスト、このふたりが順当なチャンプ候補。これは外せないトコロ。で、ベルガー、マンセル、そして元気一番のアレジがどんなふうに絡んでくるかでシーズンは決まる。私はセナが好き／　いやいやプロスト…なんて感じで選んでもよいんじゃない

②F1コンストラクター

順位	チーム	1/11 アメリカGP	1/25 ブラジルGP	5/13 サンマリノGP	5/27 モナコGP	6/10 カナダGP	6/24 メキシコGP	7/8 フランスGP	7/15 イギリスGP	8/29 西ドイツGP	8/12 ハンガリーGP	8/26 ベルギーGP	9/9 イタリアGP	9/23 ポルトガルGP	10/30 スペインGP	11/21 日本GP	11/4 オーストラリアGP	第3戦終了時得点	寸評
1	マクラーレン・ホンダ	9	10	6	13	12	4											54	◎
2	フェラーリ	—	12	3	—	6	15											36	△
3	ウイリアムズ・ルノー	4	2	9	3	—	2											20	
3	ベネトン・フォード	3	1	6	—	6	4											20	
5	ティレル・フォード	7	—	1	6	—	—											14	

短期決戦、着実にポイントを稼いでいるマクラーレンが圧倒的に有利。でも去年のように後半リタイアが続いたりなんてことが、ない可能性がないわけじゃない（しつこい?）。でも、フェラーリに不安定なイメージが付きまとう今、やっぱりマクラーレンか

③WSPCドライバー

順位	ドライバー	4/8 鈴鹿	4/29 モンツァ	5/20 シルバーストン	6/3 スパ・フランコルシャン	6/24 ハラマ	7/22 ディジョン	8/19 ニュルブルクリンク	9/2 ドニントン・パーク	9/23 モントリオール	10/27 メキシコシティ	第4戦終了時得点	寸評
1	ヨッヘン・マス ザウバー・メルセデス	6	6	—	9							21	
1	カール・ベンドリンガー ザウバー・メルセデス	6	6	—	9							21	△
3	ジャン-ルイ・シュレッサー ザウバー・メルセデス	9	9	—	—	中						18	◎
3	マウロ・バルディ ザウバー・メルセデス	9	9	—	—	止						18	○
5	ヤン・ラマース ジャガー	—	3	6	6							15	
5	アンディ・ウォレス ジャガー	—	3	6	6							15	

メルセデスのドライバーになることは間違いない／　その中で誰かと言えば、ベンドリンガーじゃないことは確か。シュレッサーが本命で、対抗がバルディ、そしてアナがマスってとこでしょうかね。まあシュレッサーに賭けるのが無難と言えば無難だね

④WSPCチームズ

順位	チーム	4/8 鈴鹿	4/29 モンツァ	5/20 シルバーストン	6/3 スパ・フランコルシャン	6/24 ハラマ	7/22 ディジョン	8/19 ニュルブルクリンク	9/2 ドニントン・パーク	9/23 モントリオール	10/7 メキシコシティ	第4戦終了時得点	寸評
1	メルセデス	9	9		9							27	◎
2	ジャガー	—	4	9	6							19	
3	スパイス	—	1	4	3	中						8	
3	ニッサン	4	—	—	4	止						8	△
5	イエスト	—	2	3	—							5	

WSPCのコンストラクターズは今年もメルセデスで決まり。とは言い切れないけどこれ以外にはないでしょう。難易度で言えば究極の鉄板コーナーじゃないでしょーかね。まあ「それでもオレはジャガーに賭ける／」って人がいたら、ホメテあげよー

⑤WRCドライバー

順位	ドライバー	1/19〜1/26 モンテカルロ	2/9〜2/11 スウェディッシュ	3/6〜3/11 ポルトガル	4/12〜4/16 サファリ	5/4〜5/10 ツール・ド・コルス	6/2〜6/7 アクロポリス	6/29〜7/4 ニュージーランド	7/23〜7/29 アルゼンチン	8/22〜8/27 1000湖	9/20〜9/24 オーストラリア	10/14〜10/21 サンレモ	10/27〜11/2 アイボリーコースト	11/25〜11/29 RAC	第7戦終了時得点	寸評
1	カルロス・サインツ トヨタ	15		—	10	15	20	20							80	◎
2	ディディエ・オーリオル ランチア	20		15	—	20	—								55	△
3	ミキ・ビアシオン ランチア	12	中	20	—	—	12								44	○
4	ユハ・カンクネン ランチア	—	止	12	15	—	15								42	
5	ミカエル・エリクソン トヨタ	4			12	—	10								26	

最有力候補だったビアシオンに取りこぼしが多い今、後半戦はランチアとしてもオーリオルに力を注いでくるに違いない。しかしトヨタもサインツを勝たせる体制は万全。ややサインツ有利で進むと思える後半戦、勢いに優る若手サインツの方が有利か

⑥WRCメイクス

順位	メーカー	1/19〜1/26 モンテカルロ	3/6〜3/11 ポルトガル	4/12〜4/16 サファリ	5/4〜5/10 ツール・ド・コルス	6/2〜6/7 アクロポリス	7/23〜7/29 アルゼンチン	8/22〜8/27 1000湖	9/20〜9/24 オーストラリア	10/14〜10/21 サンレモ	11/25〜11/29 RAC	第5戦終了時得点	寸評
1	ランチア	20	20	17	20	17						94	◎
2	トヨタ	17		20	17	20						74	○
3	スバル			8		8						19	
4	BMW				14							14	
5	マツダ	2	10									12	
5	ルノー				12							12	

去年まではランチアの独走で、鉄板のコーナーだったWRCメイクスだけど、トヨタの活躍で一躍「ケッコー難しいんじゃない」コーナーに昇格。ランチアとトヨタのがっぷり四つだが、選手層の厚さではトヨタを上回るランチアが、今年もイタダキかもね

⑦CARTインディカー

順位	ドライバー	4/8 フェニックス	4/22 ロングビーチ	5/27 インディアナポリス	6/3 ミルウォーキー	6/17 デトロイト	6/24 ポートランド	7/8 クリーブランド	7/15 メドウランズ	7/22 トロント	8/5 ミシガン	8/26 デンバー	9/2 バンクーバー	9/16 ミド・オハイオ	9/23 エルクハート・レイク	10/7 ナザレス	10/21 モントレー	第6戦終了時得点	寸評
1	アル・アンサーJr. ローラT90/00・シボレー	14	22	12	20	—	14											82	◎
2	リック・メアーズ ペンスキー90・シボレー	22	8	10	17	12	10											79	
3	マイケル・アンドレッティ ローラT90/00・シボレー	—	12	—	11	22	21											66	○
3	エマーソン・フィッティパルディ ペンスキー90・シボレー	10	16	16	14	6	4											66	△
5	ボビー・レイハル ローラT90/00・シボレー	16	1	16	12	16	2											63	

去年もこの時期にランキングトップにいたアルJr.。そろそろ今年こそと、周囲も本人も思っているころ。ポイント差が少なく、この後どうころぶかまだまだ分からないが、アルJr.の若さに賭けたい。また同じJr.ドライバーのマイケルも要チェックな存在よ

⑧NASCAR

順位	ドライバー	2/8 デイトナ	2/25 リッチモンド	3/4 ロッキンガム	3/18 アトランタ	4/1 ダーリントン	4/8 ブリストル	4/22 ノースウィルクスボロ	4/29 マーティンズビル	5/6 タラデガ	5/27 シャーロット	6/3 ドーバー	6/10 シアーズポイント	6/17 ポコノ	6/24 ミシガン	7/7 デイトナ	7/22 ポコノ	7/29 タラデガ	8/12 ワトキンスグレン	8/19 ミシガン	8/25 ブリストル	9/2 ダーリントン	9/9 リッチモンド	9/16 ドーバー	9/23 マーティンズビル	9/30 ノースウィルクスボロ	10/7 コンコルド	10/21 ロッキンガム	11/4 フェニックス	11/18 アトランタ	第14戦終了時得点	寸評
1	マーク・マーティン フォード・サンダーバード	105	134	90	155	170	170	155	146	170	170	165	170	126	165																2091	○
2	モーガン・シェファード フォード・サンダーバード	134	146	146	175	160	142	155	165	147	142	150	76	135	124																1997	△
3	ジェフ・ボダイン フォード・サンダーバード	170	69	175	151	170	96	142	185	96	139	118	160	175	138																1984	
4	ラスティ・ウォレス ポンティアック・ファイアバード	146	160	160	96	109	79	146	175	103	185	144	185	175	112																1975	○
5	デイル・アーンハート シボレー・ルミナ	165	175	134	185	180	106	170	160	185	73	70	61	129	180																1973	◎

毎年この企画の難関となるNASCARだが、今年もやっぱり難関っぽい。ランキングトップにいるということでマーティンを……という安直な考えは通用しないと思って間違いない。で、5位のアーンハートも5位と思ってなめちゃいけない。難しいとこよ

⑩IMSA GTO

順位	ドライバー / マシン	2/3-4 デイトナ	2/25 マイアミ	3/17 セブリング	4/21 ロングビーチ	5/6 ハートランド・パーク	6/3 ミドーオハイオ	6/24 モスポート・パーク	7/24 メドウランズ	7/29 ポートランド	8/19 エルクハートレイク	9/2 サン・アントニオ	9/23 ワトキンズ・グレン	9/29 ライムロック	11/11 デル・マー	第7戦終了時得点	寸評
1	ドーシー・シュローダー L/Mクーガー	20	12	20	20	10	15	—								97	○
2	ピート・ハルスマー マツダRX-7	—	15	17	15	20	20	3								87	◎
3	ロビー・ゴードン L/Mクーガー	28	—	25	—	15	8	12								76	△
4	カルビン・フィッシュ L/Mクーガー	28	—	25	—	—	—	—								53	
5	スティーブ・ミレン ニッサン300ZX	—	20	—	—	—	10	20								50	

3位までで9点差。シュローダー、ハルスマー、ゴードンにチャンピオンの可能性がある。中でも注目は5戦と6戦を連勝して急迫してきたハルスマーだろう。また"フラッシュゴードン"のニックネームを持つ元気イッパツのゴードンもR'onはおすすめする

⑨IMSAキャメルGT

順位	ドライバー / マシン	2/3-4 デイトナ	2/25 マイアミ	3/17 セブリング	4/1 ロードアトランタ	4/22 ウエスト・パームビーチ	5/6 ハートランド・パーク	5/28 ライムロック	6/3 ミドーオハイオ	7/1 ワトキンズ・グレン	7/15 シアーズ・ポイント	7/29 ポートランド	8/19 エルクハートレイク	9/2 サン・アントニオ	9/30 タンパ	11/11 デル・マー	第9戦終了時得点	寸評
1	ジェフ・ブラバム ニッサン	—	20	20	20	20	15	12	20	8							135	
2	チップ・ロビンソン ニッサン	—	20	20	—	15	15	12	15	20							117	
3	プライス・コッブ ジャガー	23	—	—	15	12	8	20	—	10							88	
3	ジョン・ニールセン ジャガー	23	—	—	15	12	8	20	—	10							88	
5	デレック・デイリー ニッサン	—	1	25	—	15	3	—	20	8							72	

ブラバムが順調にポイントを重ねて、確実にリードを保ってるキャメルGT。本命ブラバムは動かないが、ロビンソンが不気味ではあるし、ジャガーやトヨタの活躍次第ではどうなることやら。でもブラバムに賭けるのが、一番順当で安全で確実な線だけどね

⑫国際F3000

順位	ドライバー / マシン	4/22 ドニントン・パーク	5/19 シルバーストン	6/4 ポー	6/17 ヘレス	6/24 モンツァ	7/22 エンナ・ペルグーサ	7/28 ホッケンハイム	8/19 ブランズハッチ	8/26 バーミンガム	9/23 ル・マン	10/7 ノガロ	10/21 ディジョン	第5戦終了時得点	寸評
1	エリック・コマ ローラT90/50・無限	9	6	—	9	9								33	◎
2	マルコ・アピチェッラ レイナード90D・無限	—	4	—	6	2								12	○
2	エリック・バン・デ・ペール レイナード90D・コスワース	1	2	9	—	—								12	
4	アラン・マクニッシュ ローラT90/50・無限	—	9	1	—	1								11	△
5	アンドレア・キエーサ ローラT90/90・無限	6	—	—	2	—								8	

コマがブッチギリで独走だけど、このまま行くわけがあるのでした。まあ他のドライバーが頑張ろうと、コマの優位は動きそうもない。実力的に絡んでくるとすればアピチェッラが有力。でもどうかなーと言ったトコロ。ガンボーイじゃないけどコマで決まり

⑪IMSA GTU

順位	ドライバー / マシン	2/3-4 デイトナ	2/25 マイアミ	3/17 セブリング	4/21 ロングビーチ	5/6 ハートランド・パーク	6/3 ミドーオハイオ	6/24 モスポート・パーク	7/24 メドウランズ	7/29 ポートランド	8/19 エルクハートレイク	9/2 サン・アントニオ	9/23 ワトキンズ・グレン	9/29 ライムロック	11/11 デル・マー	第7戦終了時得点	寸評
1	ランス・スチュワート マツダMX-6	18	10	20	15	20	12	15								110	◎
2	ジョン・フィンガー マツダMX-6	18	6	20	20	10	3	12								89	○
3	ドン・ノウルズ ダッジ・デイトナ	6	15	13	—	8	—	20								56	
4	ディビッド・ロリング ニッサン240SX	—	20	25	—	—	—	1								46	△
5	ディック・グリア マツダRX-7	20	—	17	—	—	6	1								45	

昨年はボブ・ライツィンガー＋ニッサン240SXがチャンプを獲得したが今年は不調。かわって今シーズン絶好調なのがマツダMX-6を駆るランス・スチュワートだ。チームメイトのジョン・フィンガーとともに今年のGTUチャンピオンの最有力候補である

⑬全日本F3000

順位	ドライバー / マシン	3/4 鈴鹿	4/15 富士	5/13 西日本	5/27 鈴鹿	7/29 菅生	8/12 富士	9/2 富士	9/23 鈴鹿	10/28 富士	11/18 鈴鹿	第4戦終了時得点	寸評
1	松本 恵二 ローラT90/50・無限	4	0	9	9							22	○
2	星野 一義 ローラT90/50・無限	9	9	3	—							21	◎
3	小河 等 ローラT90/50・無限	0	6	6	—							12	△
4	マウロ・マルティーニ ローラT90/50・無限	1	2	0	6							9	
5	ロス・チーバー ローラT90/50・無限(レイナードF90D・無限)	6	—	0	—							6	
5	片山 右京 ローラT90/50・DFV	0	4	2	—							6	

復活した松本と、復活に燃える星野の一騎討ちになるはず。他に絡んでくるとすれば小河。それから、途中に3戦残っている富士に強い和田も目が離せない存在ではある。でも最終的には星野と松本。やっぱりこのふたり。で、どっちだと言われればウーン…

⑯全日本ツーリングカー

順位	ドライバー / マシン	3/18 西日本300km	5/20 菅生300km	6/30 鈴鹿500km	8/19 レースド・ニッポン	9/30 西仙台300km	11/11 インターTEC	第3戦終了時得点	寸評
1	星野 一義 ニッサン・スカイライン	40	40	30				110	◎
1	鈴木 利男 ニッサン・スカイライン	40	40	30				110	
3	長谷見昌弘 ニッサン・スカイライン	30	30	40				100	○
3	アンデルス・アロフソン ニッサン・スカイライン	30	30	40				100	
5	横島 久 フォード・シエラ	20	24	16				60	
5	影山 正彦 フォード・シエラ	20	24	16				60	

⑰JTCディビジョン 2

順位	ドライバー / マシン	3/18	5/20	6/30	8/19	9/30	11/11	第3戦終了時得点	寸評
1	ローランド・ラッツェンバーガー BMW-M3	成立せず	15	20				35	◎
1	中川 隆正 BMW-M3		15	20				35	
3	日下部保雄 BMW-M3		20	12				32	
3	山内 伸弥 BMW-M3		20	12				32	

⑱JTCディビジョン 3

順位	ドライバー / マシン	3/18	5/20	6/30	8/19	9/30	11/11	第3戦終了時得点	寸評
1	中子 修 ホンダ・シビック	8	15	20				43	○
1	岡田 秀樹 ホンダ・シビック	8	15	20				43	
3	鈴木 恵一 トヨタ・カローラ・レビン	10	20	10				40	◎
3	新田 守男 トヨタ・カローラ・レビン	10	20	10				40	

もうGT-Rで決まり。で星野か長谷見か。マシンは一緒。となると他の要素での勝負だが、タイヤの面でBSを使う星野の方が一歩リード。ところでだ。今年はGT-Rのぶっちぎりで、少々簡単すぎる感のあったグループAは、2クラスと3クラスのチャンプも当ててもらうことにしやした。まず2クラスは、本命はディケンズ／ホイのアドバンM3だが、3戦終了時で15点。となると現在トップのオートテックが有利。3クラスは出光シビックとアドバン・カローラの一騎討ち。今は若干カローラが有利。シビックはVTECの熟成次第だ

⑭全日本耐久

順位	ドライバー / マシン	3/11 富士500km	5/5 富士1000km	7/22 富士500マイル	8/26 鈴鹿1000km	9/11 菅生500km	10/7 富士1000km	第1戦終了時得点	寸評
1	関谷 正徳 トヨタ90C-V	20	中止					20	○
1	小河 等 トヨタ90C-V	20						20	
3	長谷見昌弘 ニッサンR90CP	15						15	◎
3	アンデルス・オロフソン ニッサンR90CP	15						15	
5	ジョージ・フーシェ ポルシェ962C	10						10	
5	スティーブン・アンドスカー ポルシェ962C	10						10	

今シーズンを占うといっても、なにせまだ1戦しか消化してない国内耐久。その中でニッサンに乗る長谷見が要チェックかな〜。トヨタ勢だって負けてないだろうし、ポルシェもしぶとく生き残るだろうし、でも今年は国産車からチャンプ誕生の雰囲気が…

⑮全日本F3

順位	ドライバー / マシン	3/4 鈴鹿	4/1 富士	5/27 鈴鹿	6/10 筑波	7/8 西仙台	7/29 菅生	8/19 筑波	9/23 鈴鹿	10/14 西日本	11/18 鈴鹿	第4戦終了時得点	寸評
1	服部 尚貴 ラルトRT33・無限	6	6	—	9							21	◎
2	羽根 幸浩 ラルトRT34・無限	—	9	6	—							15	○
3	和田 久 ラルトRT34・無限	9	—	—	3							12	
4	横島 久 ラルトRT34・無限	3	1	0	6							10	△
4	高村 一明 ラルトRT34・無限	—	2	4	4							10	
6	原 貴彦 レイナード903・無限	—	—	—	9							9	

この号には載らないけど、7月8日の西仙台の結果が今年を左右することは間違いない。で、服部が今季2勝目をそこで飾れば一歩リード。新たなウイナーが生まれれば、またまた混戦に。でも安定してポイントを稼いでいる服部が頭ひとつ抜け出しているか

⑲全日本ラリー

順位	ドライバー / マシン	2/3〜2/4 DCCS	4/21〜4/22 '90ACK	5/19〜5/20 ツール・ド・四国	6/2〜6/3 ラリーAカリア	7/14〜7/15 [illegible]	8/4〜8/5 ひえつき節	9/15〜9/16 モントレー	10/13〜10/14 ハイランドマスターズ	第4戦終了時得点	寸評
1	綾部美津雄 ブルーバード	18	10	100	100					228	◎
2	桜井 幸彦 ギャランVR-4	70	100	—	35					205	○
3	西尾雄次郎 ギャランVR-4	100	5	—	70					175	
4	山口 修 ギャランVR-4	—	70	50	25					145	
5	松本 誠 ブルーバード	5	—	70	—					75	

綾部、桜井そして西尾。この3人がチャンプ候補と見てまず間違いない。この中で、前半2戦で不調だったにもかかわらず、その後、驚異の巻き返しをはかって現在トップの綾部が有利。マシンが今年から2ℓになりハンデが少なくなったことも綾部に味方

全問正解はオレがもらった——の心意気買った！ 気合入れてポストへ走れ！〆切は8/31。

⑳ドイツツーリングカー

	4/1 ゾルダー		4/8 ホッケンハイム		4/22 ニュルブルクリンク		5/6 アブス		5/20 マインツ・フィンテン		6/3 ブンシュトルフ		6/16 ニュルブルクリンク		7/1 ノリスリング		8/5 ディープホルツ		9/16 ジンゲン		9/20 ニュルブルクリンク		10/7 St.ベンデル		10/14 ホッケンハイム		第14戦終了時得点	寸評
1 ハンス-ヨアヒム・シュトゥック アウディV8クアトロ	—	12	6	15	—	—	20	20	—	—	20	20	—	—	20	12											145	○
2 ジョニー・チェコット BMW-M3	8	—	10	20	—	10	—	8	20	20	12	10	—	12	8	—											138	◎
3 スティーブ・ソーパー BMW-M3	15	—	15	—	20	20	—	3	10	15	10	3	12	—	—	1											124	
4 クラウス・ルドビク メルセデス190E 2.5-16	10	15	20	—	10	12	2	—	15	6	—	—	—	—	10	10											110	○
5 クルト・ティーム メルセデス190E 2.5-16	20	20	12	12	—	4	6	6	8	8	4	4	4	—	—	—											108	

今年から創設したドイツ・ツーリングカーのチャンプ予想。NASCARを超える難関レースの登場だ。イコールコンディションを保つためのハンデ戦ということもあり、予想は非常に難しい。最終戦まで上位の激しい争いが続くことは必至。だからBMW、ベンツ、アウディの中から好みのメーカーのドライバーを選ぶくらいしか手はなさそうだけど、あえて言えば信頼性に優るBMWが有利か？

㉑イギリスF3

	4/1 ドニントン・パーク	4/8 シルバーストン	4/16 スラクストン	4/29 ブランズハッチ	5/7 シルバーストン	5/20 ブランズ・ハッチ	5/28 スラクストン	6/10 シルバーストン	7/1 ドニントン・パーク	7/15 シルバーストン	8/5 スネッタートン	8/12 オールトン・パーク	8/27 シルバーストン	9/2 ブランズ・ハッチ	9/16 ドニントン・パーク	9/23 スラクストン	10/7 シルバーストン	第14戦終了時得点	
1 ミカ・サロ ラルトRT34・無限	6	10	6	3	10	9	9	7										60	◎
2 ミカ・ハッキネン ラルトRT34・無限	10	4	10	10	6	7	7	—										54	○
3 スティーブ・ロバートソン ラルトRT33・VW	4	6	—	—	4	4	—	9										27	
4 ピーター・コックス ラルトRT33・VW	—	3	4	6	2	—	1	2										18	
5 クリスチャン・フィッティパルディ ラルトRT34・無限	3	—	2	1	—	1	3	—										10	
5 ポール・ワーウィック ラルトRT34・無限	—	—	3	4	—	2	—	1										10	

ふたりのミカの争いに終始しているイギリスF3も、今年からここに登場。サロかハッキネンになることは間違いない。どっちだろうね。難しいとこである。あっちなみに、ただミカと書いたハガキは当然ボツだからね。フルネームできちんと書くよーにね

ポイントはこうつける！

①F1ドライバーズ…1～6位に9—6—4—3—2—1。有効はベスト11戦。
②F1コンストラクターズ…6位までに入賞したマシンの得点の合計がポイントになる。1—2だと15点。
③WSPCドライバーズ…F1と同じ。有効ベスト7戦。
④WSPCチームズ…同一チームの最上位の1台のポイントのみを得点とする。
⑤WRCドライバーズ…1～10位に20—15—12—10—8—6—4—3—2—1。有効ポイントはベスト8戦。
⑥WRCメイクス…総合1～10位に20—15—12—10—8—6—4—3—2—1。それとグループ別1～8位に8—7—6—5—4—3—2—1。この合計が得点。有効7戦。
⑦CART…1～12位に20—16—14—12—10—8—6—5—4—3—2—1。それとポールポジションと最多ラップリーダーに各1点。
⑧NASCAR…1位から順番に175-170-165-160-155-150-146-142-138-134-130-127……以下は3点づつ少なくなっていく。リタイアの選手にもポイントは与えられるのが珍しい。1周でもトップを走ればプラス5点。最多ラップリーダーにはさらに5点がプラスされる。
⑨⑩⑪IMSA…GTP、GTO、GTUともにクラス別に1位～10位まで20—15—12—10—8—6—4—3—2—1。これにデイトナ24時間はプラス8点、セブリング12時間はプラス5点と、ボーナスポイントが付く。
⑫国際F3000…F1と同じ。有効はベスト8戦。
⑬全日本F3000…F1と同じ。有効はベスト7戦。
⑭全日本耐久…1～10位に20—15—12—10—8—6—4—3—2—1が与えられる。
⑮全日本F3…F1と同じ。有効はベスト7戦。
⑯全日本ツーリングカー…総合、クラス順位それぞれ20—15—12—10—8—6—4—3—2—1が与えられ、その合計がポイントに。例えば総合2位・クラス優勝は35点。
⑰⑱JTC ディビジョン2・3…クラス順位だけに20—15—12—10—8—6—4—3—2—1が与えられる。
⑲全日本ラリー…100-70-50-35-25-18-13-10-7-5。有効はベスト5戦。
⑳ドイツ・ツーリングカー…全日本耐久と同じ。
㉑イギリスF3…F1と同じ。最速ラップに1点が与えられる。有効12戦。

応募要項

ハガキを書く前に必読！

ここは名前を書く場所ざんす。自分の名前を書いてちょ。んで、難しい字にはフリガナなんて振ってくれると助かるんですよ。これが、読めない名前ってあるもんね♡

ここには君の住所を書くべし。これもキレーでテーネーな字でね。読めないとせっかくの賞品なんかも送れなくなってシマウマ。読みやすい字を頼んだゾ/ウ…エ〜〜〜

歳、年、トシ。年令を書いてください。後々のデータを出す関係もありまするので、よろしくお願いいたしまするデスデス。小学生からアダルトまでフォローするR'on

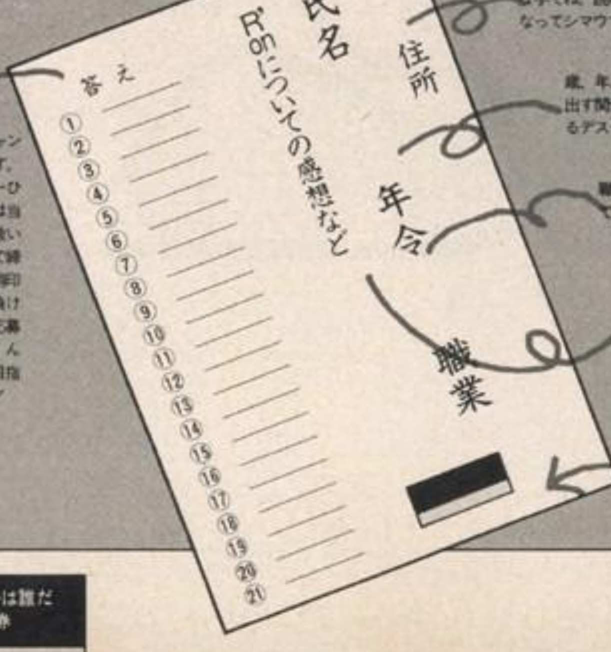
職業、いろいろありますが、特に詳しくなくて結構です。で、学生の人は、大か高か中か小かも書いてくださいね

「おもしろいぞー」から「こんなことやってー」までなんでもいいので、とにかく書いて下さいな。それを励みにして、ますますパワーアップを図りたいと思うこの頃でっす

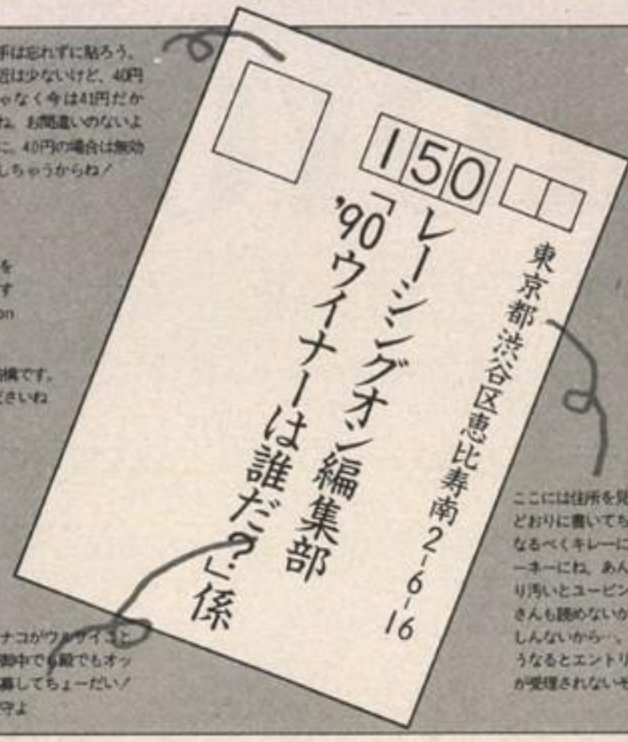
これが各カテゴリーのチャンプを書く場所です。で、1カテゴリーひとりか1チームは当然の基本。考え抜いて書いてちょ。で締切は8月31日（消印有効）。暑い夏に負けずに、ドシドシ応募してちょーだい。んじゃ頑張って、目指すは全問正解だ！

ここには宛名を書く。本誌ミナコがウルサイことを言ってるけど、係だろーが御中でも殿でもオッケーよ。とにかくビシバシ応募してちょーだい！

左下の応募券は忘れずにね。これは厳守よ



切手は忘れずに貼ろう。最近は少ないけど、40円じゃなく今は41円だからね。お間違いのないように。40円の場合は無効にしちゃうからね！



ここには住所を見本どおりに書いてちょ。なるべくキレーにテーネーにね。あんまり汚いとユービン屋さんも読めないかもしんないから…。そうなるとエントリーが受理されないぞ

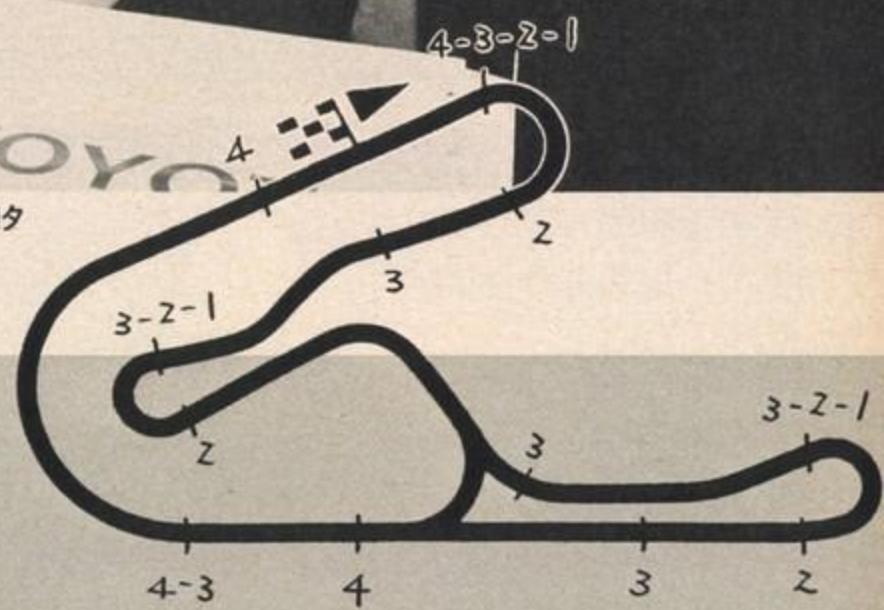
'90ウイナーは誰だ 応募券

Photos/Hiroharu Sato, Shin-ichi Tsutsumi

MPRESSIONS

TOYOTA

フォーミュラ・トヨタ



ドライバー／服部尚貴

今最もホットな2つの新フォーミュラである
フォーミュラ・ミラージュとフォーミュラ・トヨタ
F3とFJとの中間フォーミュラとしての役割を果たす
このふたつのカテゴリーであるが
そのマシンの可能性はまだ未知のままである
開幕戦を目前にして
服部尚貴選手が筑波サーキットにて2台をドライブ
どんなマシンなのか? F3とFJとの違いは?
参戦ドライバーの声とともにお届けしよう

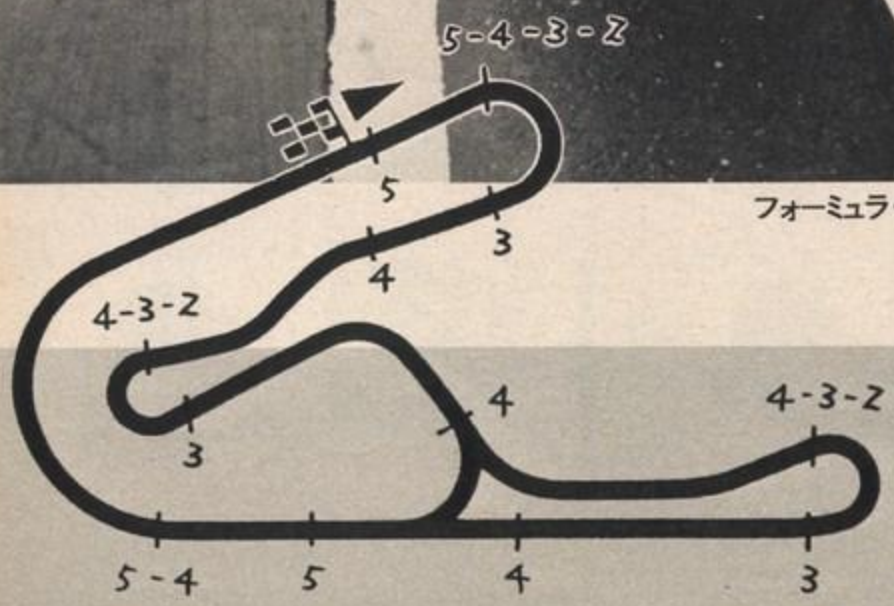
NEWフォーミュラレース
開幕スペシャル企画

THE New Formula

新フォーミュラ・マシン筑波試乗

フォーミュラ・ミラージュ

MIRAGE



フォーミュラ・トヨタ

TOYOTA

コントロール性良好。しっかりとした作りのマシン

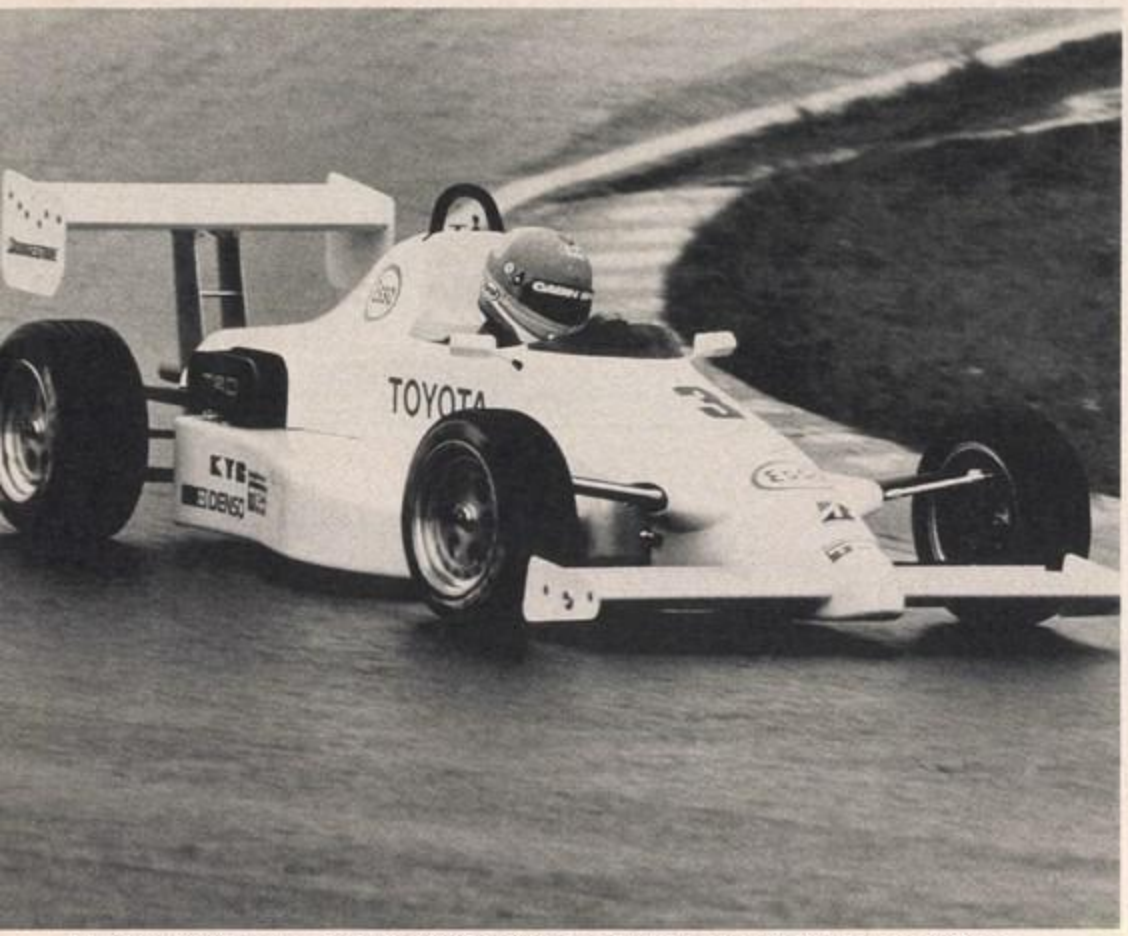
服部尚貴選手に、フォーミュラ・トヨタの試乗をお願いしたのは、6月9日（土）のF3の予選日であった。当日はF3の予選日であったが、天候は雨。マシンは、5月下旬に届いたばかりのプロトタイプである。ウェットタイヤを装着して、たった2周の走行となったが……。

「エンジンに関しては、FJよりも確実にパワーがあるみたい。エンジンも下のトルクが結構あるから、その辺りがパワフルさを感じさせるところだと思う。でも、上の回転域では、あまりFJとの差は感じられなかった。

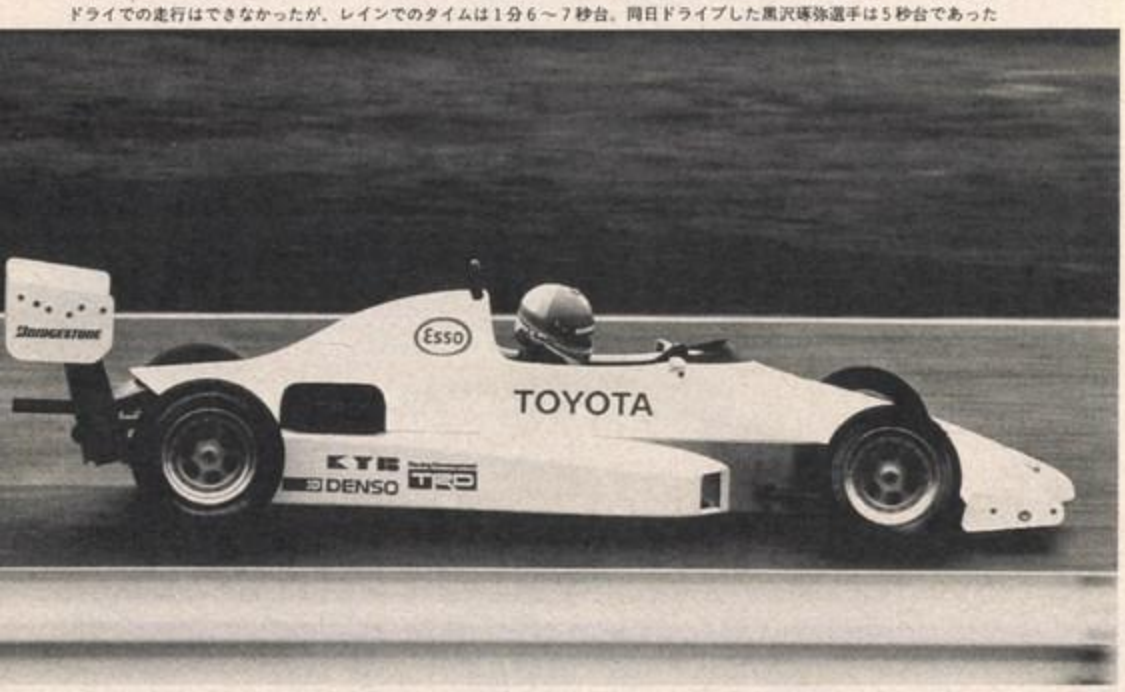
マシン剛性の点では、シャシー自体は、エンジンのパワーに比べて勝っていると思う。今日はセッティングが出ていなくて、アンダーステアが強かったけど、足廻りのセッティングを煮詰めれば、走り易くなると思います。

このフォーミュラ・トヨタは、ギヤが4速しかないから、筑波だと小さいコーナーは全部ローで合わせていくしかないけれど、5速までであれば、より面白いマシンだったかもしれませんね。今後、セッティングで、この4速ギヤをうまく、きれいに使っていけるかがポイントになると思います。

FJよりもF3に近いマシンだと思いますが、F3よりもマシンの挙動がマイルドで、コントロールのし易さは、F3よりも上ですね。思ったよりも下があるから、アクセルのオン、オフでマシンをコントロールすることができます。コクピットも広いですし、メーター類もシンプルで見やすいです。フォーミュラ・トヨタに乗ってみて、全体的に『作りがしっかりしたマシン』という印象を受けました」



Fトヨタは、筑波の1コーナー、1ヘアピン、2ヘアピンはすべてローギヤで回る。ダンロップ下と最終コーナーは3速だドライでの走行はできなかったが、レインでのタイムは1分6～7秒台。同日ドライブした黒沢琢弥選手は5秒台であった



フォーミュラ・トヨタ主要諸元	
エンジン	
型式	4A－G
種類	水冷直列4気筒 DOHC 16バルブ
ボア×ストローク	81.9×77.0mm
総排気量	1587cc
燃料供給方式	キャブレター
潤滑方式	ドライサンプ
最高出力	約140ps
ボディ&シャシー	
シャシー	アルミモノコック（ALキャスト及びALハニカム）
ボディ	FRP 4分割
ウイング 前	可変式 FRP製
後	可変式フラップ付 アルミ製
全高	967mm
全長	4145mm
全幅	1570mm
ホイールベース	2558mm
トレッド 前／後	1392／1295mm
トランスミッション	前進4速、後退1速（ヒューランドLD200）
サスペンション	フロント・リヤ ロッカーアーム式 コイルスプリング付 ダンパー フロント・リヤ可変式スタビライザー アルミ鋳造 アップライト
ブレーキ	ツインマスター バランサー付 全輪ソリッドディスクブレーキ
タイヤ&ホイール 前	180-510-13（6J）
後	210-570-13（8J）

土屋　圭市

「僕は、第1戦目はグループAと重なってるから出られないけど、第2戦目以降は出るつもり。このマシンに乗るのは、今日が2度目になるんだけど、タイヤもバイアスでブアだし、乗用車的なレーシングカーという感じがするね。でも、エンジンは上から下まで使えるし、F3なんかに比べたら、とても扱い易いエンジンだよ。F3へのステップアップとしては、ドライバーの腕を磨けるマシンだと思う。しっかりしたマシンに仕上がってるから、入門用としてはいいんじゃない」

山田　英二

「西仙台でシェイクダウンを終わったばかりだけど、マシンの挙動もすごくマイルドだし、乗り易いと思う。F3に比べて、エンジンも使える回転域が4500～7000回転と幅広いから、とても取り回しし易いよね。F3はラジアルタイヤでしょ。でもフォーミュラ・ミラージュはバイアスだから、ちょっとマシンの動きが鈍いかな。正直に言えば、もうちょっとパワーが欲しいところですね。ウイングはF3だと1～3mm変えただけで全然違うけど、これはあんまり変わらないですね」

砂子　智彦

「思ったよりもFJっぽくないですね。どちらかと言うと、F3よりのマシンだと思うし、ドライブしたフィーリングもF3っぽいみたいです。最終コーナーは、4速と5速と両方試してみたんですけど、筑波だと4速のほうが安定しているみたい。タイヤの面でも、マシンの面でも、各ドライバーのそれぞれの走りの違いが出てくるマシンだと思うし、テクニックの差がはっきり出てくると思います。ですからレースは楽しくなりそうですね。僕は、全戦エントリーしますよ」

渡辺　明

「今日は、マシンのシェイクダウンだったので、満足な走行は出来なかったのですが、自分にとって初めてのフォーミュラ・マシンだったんですけど、あまり戸惑いはなかったです。ハコと比べてみると、全然マシンの挙動などは違いますけどね。6500回転までエンジンの慣らしを終えたところで走ってみて、トップタイムの1分5秒前半が出ていますから、今後のセッティング次第では、もっとタイムは縮まるだろうと思っています。第1戦目は堅実に走りたいと思ってます」

有富誠一郎

「僕はずっとFJに乗ってたんですけど、FJと比べてみて、パワー的な差はあまりないんじゃないかと感じました。でも、今日みたいなウェットコンディションだと、とてもマシンが安定していて、挙動もゆるやかだし、FJなんかよりずっと乗り易いです。だから、ドライブしててとても楽しいんです。でも、FJのイメージが残ってて、コーナーの進入でもインからそろそろと入ってしまうから、限界をつかんで、マシンに合った走りに変えないと、タイムは出ないでしょうね」

和田　久

「フォーミュラ・ミラージュは、今日が初めてのドライブになるんですけど、僕がレースに出るのは、第1戦目だけなんです。それ以降のレースは、津々見友彦選手が乗る予定です。マシンのフィーリングは、今日はシェイクダウンだけなので、はっきりとはつかめませんでしたが、エンジンはとっても使い易くて、マシンもとても穏やかな操縦性です。どちらかというとF3に近いマシンだと思うけど、タイヤにしても、セッティングにしても、F3とは違ったものになると思いますが」

フォーミュラ・ミラージュ

MIRAGE

低回転から高回転まで使いやすいエンジンが印象的

フォーミュラ・ミラージュの試乗は、第1戦が目前に迫った、6月26日、筑波サーキットで開催のラリーアート・テクニカル・ミーティングで行った。この日も雨。マシンはこの日がシェイクダウンだった、渡辺明選手のNPSMミラージュ。6500回転までエンジンの慣らしを終えてからの、2周の走行であった。

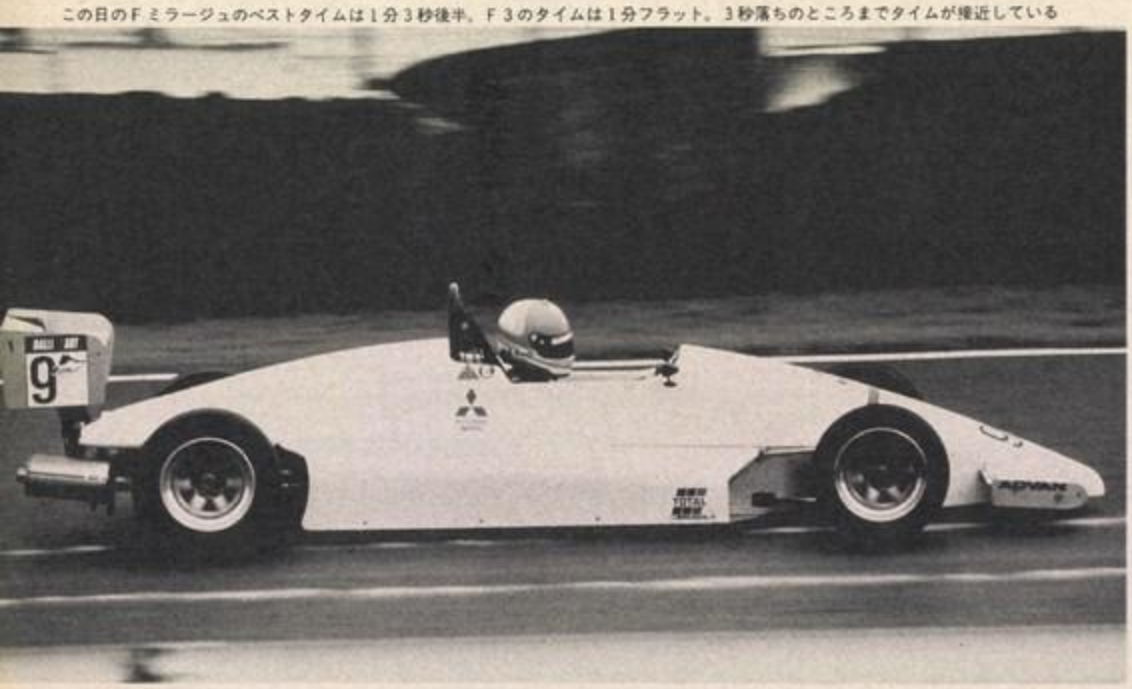
「エンジンは、7000回転まで回って、全体的にどこを使っても、低回転から高回転まで使いやすいエンジン、ということが第一印象でした。そういう点では、フォーミュラ・トヨタよりも、こっちのミラージュのほうが、扱いやすいエンジンと言えそうです。パワーの点では、トップスピードを考えると、フォーミュラ・ミラージュの方があるかもしれませんが、トヨタが4速ギヤに対して、ミラージュは5速ギヤですから。

筑波だと、ギヤは基本的にF3と同じです。が、最終コーナーは4速だと思います。F3だとノーブレーキで入っていけますが、ドライならミラージュもノーブレーキでいけるでしょう。シャシー剛性の点では、若干、トヨタと比べると弱いような感じを受けました。パワーの方が、ボディの限界を上回っている様な印象です。その点を、今後、足廻りのセッティングでどう解決していくかが問題ですね。今回は少し軟らかめの足でしたが、ドライならもっと硬めになっていくのではないでしょうか?

5速ギヤであること、トップスピードの速さなどを組み合わせると、こっちの方が、よりF3に近いのではないかと思います」

1コーナー、1・2ヘアピンはセカンドでクリア、ダンロップ下は3速、最終コーナーは4速で回る

この日のFミラージュのベストタイムは1分3秒後半。F3のタイムは1分フラット。3秒落ちのところまでタイムが接近している



フォーミュラ・ミラージュ 主要諸元		
エンジン		
型式		三菱自動車工業(株)製造 4G63 ECI-MULTI
種類		水冷直列4気筒 DOHC 16バルブ
内径×行程		85.0×88.0mm
総排気量		1997cc
燃料供給装置		ECI-MULTI(電子制御燃料噴射)
潤滑方式		ドライサンプ
最高出力		約150ps/6500rpm
最大トルク		約19kg-m/5000rpm
ボディ&シャシー		
シャシー		鋼管スペースフレーム又はセミモノコック構造
ウイング	前	――
	後	――
全高		900mm以下
ホイールベース		2000mm以上
トレッド		1200mm以上
トランスミッション		前進5段
サスペンション	前	――
	後	――
ブレーキ		――
タイヤ	前	180/515-13
	後	200/550-13 横浜ゴム製造(M.S.A.指定)

ラリーアート テクニカル・ミーティング開催

第1戦目前の6月26日に、Fミラージュの走行会が筑波で行われた

新たに決定したレギュレーションの説明も

走行前車検では細かな指導を受けていた

車両重量は520～540kgほどが平均値だった

指定ステッカーもマシンに貼られて

フォーミュラ・ミラージュの第1戦が開催される、7月1日を目前に控えたレースウィークの6月26日(火)に、レギュレーション説明などやシェイクダウンを兼ねた走行会を設定した『ラリーアート テクニカル・ミーティング』が、筑波サーキットにおいて開催された。

当日は、朝から雨が降り続く天候であったが、20台近くのマシンが筑波サーキットのパドックに集まった。まず、VIPルームにおいて、スケジュールの説明、そして新たに決定したレギュレーションや質疑の説明などが行われ、続いて車検場において走行前車両検査が実施された。車検では、新たに発表となった最低車両重量である480kgをクリアするかなどの測定が行われ、本番の車検でのトラブルをなくす配慮が見われていた。

走行は、午前、午後、合わせて40分間の走行時間帯が3回あり、その中でシェイクダウンやセッティングなどを、各ドライバー、エントラントが精力的にこなしていた模様。ウェットコンディションドでのタイムは、1分3秒後半のベストタイムを土屋圭市がマーク。続いて、1分4秒台を山田英二が叩きだし、その他は、1分5秒台から6秒台でラップを続けていた。しかし、ほとんどが、マシンが出来上がったばかりのシェイクダウンということで、エンジンやマシンの慣らしで終わってしまったようである。

ちなみに、F3の練習走行も同日筑波サーキットで行われており、こちらの方のタイムは、トップで1分フラットということで、フォーミュラ・ミラージュはF3の3秒落ちのところまでタイムを伸ばしていたことになる。

この走行の後、再びレギュレーションやマシンに対する質疑応答の時間が設けられ、タイヤウォーマーの使用についてなどの、実戦に即した質疑が、エントラント側から寄せられていた。

フォーミュラ・ミラージュ 参戦ドライバー達が感じたマシンインプレッション

第1戦目を目前に控えた筑波の走行で
参戦ドライバー達は、
このマシンにどんな印象を持ったのか?
彼等のフォーミュラ・ミラージュに対する声を聞くと

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム―ナイジェル・ルーバック

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

親父と息子はライバルになりうるか?

虚飾に飾られたモンテカルロを抜け出した私は、ミルウォーキーで一息つくことにした
このあまりパッとしない町は、しかしリフレッシュするにはちょうど良い場所である
そこで会った旧友、M.アンドレッティはどうやらなにかある問題を抱えているようで……

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

CARTがF1に劣るなんて考えるのは実に恐ろしいくらい間違った認識であることを改めねばならない

この2週間というもの、もうむやみやたらに忙しかった。今から去ることちょうど2週間前――モナコ・グランプリが終了してからのことだが、私はまるで食器棚のようなスペースの中に家具をぎゅっと詰め込んだようなホテルの一室でこのコラムを書いていた。先週の土曜日の晩は、アメリカはミルウォーキーにあるホテルのスイートルーム（なんと部屋代はモナコの約半分）にいた。で、今晩は、私はメリディアン・ホテルの7階からモントリオールの夜景を見下ろしながらこれを書いている。

旅はだいたいにおいて快適なものだったといって良いだろう。モナコ・グランプリで実際に仕事をするハメになった人々には皆あてはまることだと思うのだが、やっとあの場所を離れることができるかと思うとホッとため息が洩れてしまう。今年もまたそれは例外ではなかった。そしてその後3日ほど自宅で過ごし、私はシカゴへ飛んだ。そこからミルウォーキーまでは高速道路で90マイルという近さである。

CARTのレースを観たいのなら、なぜカナダ・グランプリの翌週のデトロイトに行かないのか、とモナコではロ々にそう言われた。ミルウォーキーになんて行ってどうする?――私の言い分はこうだ。デトロイトにはもう何度も行っている。F－マシンが走るのだってもうイヤになるほど観てきている。そのF－マシンでさえ際限なく続く狭苦しい直角コーナーで四苦八苦しているのを見てきているのだから、インディカーにとって走りやすいコースであるはずなんてない。そう、私はインディカーがその実力をいかんなく発揮して疾走する姿を観たいのである。インディ－が実力を発揮できるところ――それは多分オーバル・コースである。それに、モンテカルロにもううんざりさせられていたこともあって、どこかまったく虚飾というもののないところに行きたかったのだ。そんな時誰かが、そういう気分を味わいたかったらミルウォーキーに限ると言った。私にしてもそれを鵜呑みにするほどもうウブではないが、もしそうだったら嬉しいことだ。

到着してみて、やっぱり自分の選択は正しかったと確信した。ここに来ているCARTのドライバーたちはまる－ヵ月をインディアナ・ポリスで過ごした後のことで、だれもが多少は広々とした場所にあるトラックにホッと一息ついているという案配だ。

「インディ500が終わるだろ?」とリック・メアーズは言う。

「とにかく翌週またレースがあると考えてウンザリしちゃうんだ。ところが性懲りもなくここへやって来たら来たで、結構レースを楽しんじゃうんだね。毎度のことなんだけれどここには感激させられる。インディ500のようなオーバーデコレーションなレースから離れることができるのは嬉しいよ」

さて本文に入る前に、少しこのミルウォーキーについて紹介してみよう。ちょうど－周－マイルのオーバル・コースで、路面はどうみても再舗装が必要だといえるような状態だ。収容定員は6万人となっているが、レース当日の朝になってもまだグランド・スタンド席の売り声があたりに響いているといった具合。だが実は、もうかなり古い歴史を誇るアメリカの古典的ショート・オーバル・コースなのである。私がミルウォーキーを訪ねると聞いてそれをあざ笑った連中は、－963年、このコースを舞台にジム・クラークがロータス・フォードで並みいるロードスター連中を打ち負かしたという歴史があったことを知らないに違いない。いやひょっとすると、連中はジム・クラークがどういう人物か知らないから私のことを笑ったのかもしれないな、などと思ってしまう。

このオーバル、身近な例を挙げるとブランズハッチにある「インディ」と名付けられたお笑い草のサーキットよりもやや短いくらいのものを思い浮かべてみるといいだろう。ここをメアーズは平均－60マイル近いスピードで周回するのだ。もうその音や光景たるや……、まず想像してみて戴きたいものだ。

そのメアーズがポールをとった。幸運なことに、今回ペンスキー・チームの監督ロジャー・ペンスキーがこのポール・ラップのコン

ピュータ分析に私を立ち会わせてくれた。
「このグラフがステアリングのインプット。そこにスロットル開度のグラフを重ねるんだ、いいかい？　この部分のブリップはリックのマシンが第3コーナーで少しばかり振られていることを示すものだ。このところで2つのグラフがどんな具合に関係してるか分かるよね？」
「1周の中の一番遅いポイントで――」彼は続けて分析する。
「彼は146マイルくらいのスピードを出しているわけだ。逆に最速ポイントでは178を少し下回るスピードを記録している……」
そうすると1周はだいたい23秒後半、つまりミルウォーキーのこのコースでは実に目まぐるしく周回を繰り返すレースになるわけで、これが面白いレースにならないわけがない。
一般にモータースポーツと言っても、たとえばCARTの例を挙げても分かるだろうが、実にさまざまなレースがあるものである。その中にあってF1だけがひとり飛び抜けて偉そうにふんぞりかえっていることに、私はこのところほとほと愛想が尽きてきている。近頃は、インディカーなどF1グランプリで相手にされないような連中にとっての天国でしかない、などというようなことをスマートな考え方だと思っている輩さえいるのだ。
しかし、そういう輩はマリオ・アンドレッティの存在を思い出して欲しい。彼がはたしてF1でモノにならなかったドライバーだなんていえるだろうか。F1ドライバーとしてのキャリアをあいだに挟んで、彼は常にインディカーのスターであり、現在もそうである。そして、まあこれはもちろんというべきだろうか、彼は前述のような考え方を持った人間をえらく軽蔑しているようだ。
「息子のマイケルにはF1はまだ無理、F3000から始めるべきだ、なんて戯言を聞いた時にはその相手をブチのめしてやりたくなるね、実際。そういう風にしか物事を判断できない連中なんぞ愚の骨頂だよ！」マリオはきっぱりと言う。

「それを判断する資格があるのは、両方のレースを経験した者だけさ。かといってこんなことを言ったからといって勘違いしないでもらいたいが、F1はいつまでたっても私の初恋だ。今までの全キャリアを通じてF1ほど楽しかったレースは他にないよ。しかし、F1で最速なドライバーがドライビング・テクニックの一番上手いドライバーだなんていう意見にはとことん反対だ。そんなことは絶対ない。そういう考え方は傲慢さの極みだと言えるだろう。いいかい、インディのトップ・ドライバーをヨーロッパに連れていってそれなりのF1マシンを与えてみてごらんよ、そして、それとまったく逆のことをF1ドライバーにもやらせるんだ。きっと勝つのは同じヤツさ、どんなカテゴリーのレースでもね。ところが連中は、ことテクニックに関してはF1は究極のレースだなんて主張する。……いいとも、じゃ私は例外だな。なにしろF1でもやっていたんだ。ようするにドライブできるヤツはなんだってドライブできるのさ」
「F1は、それなりに究極のレースだといえなくもない」とアンドレッティは続ける。
「それと同じことで、インディだってある意味じゃ究極のレースなんだ。ただ問題なのは、数あるシリーズ戦の中でなぜかインディ500しか世の中の注目を集めないということだ。ところがインディはCARTの中で典型的なレースじゃないときている」
「格式のことを言えばそりゃF1と比べものにはならないさ。だが走りの難しさということになるとちょっと違う。たとえばこのミルウォーキーは結構ドライバーの能力が要求される。例えば同じオーバルコースのインディでは、才能を持ったレース運びの上手いヤツがいたとしても、そんなことは他に比べればたいして重要じゃない。ドライビング・テクニックに限っていうならば、インディは決して最高峰のレースではないんだ。他のどのコースよりマシンのファクターが大きいんだ」
「最近は、グランドエフェクトや最高出力に関して制限が厳しくなったから、誰でもマシンを振り回して乗れるようになった。そうなるとインディみたいなコースではのべつ全開で走れるんだ。いいかい？　いったんセットさえ出てしまえばあとは楽だから、とにかく全開でコースを周回できるヤツが大勢出てきたって不思議じゃないさ」
「インディの場合、どうやってバランスを取るかが問題になる。とにかく450周までマシンを温存させて、チャンスがあれば残り50周で勝負をかける。そういえば'87年、僕はスタートから飛び出して他車を全部周回遅れにする独走をみせていた。だが残り20周というところになってエンジンがいかれちまったんだ。エンジンが壊れるまではすべてうまくいっていて、なにがどうしてそうなったのかまるで分からないときた……。そんな日に限って事が起こるまでは、なにからなにまで絶好調なんだよ。インディって、そんなものさ」
アンドレッティは触れなかったが、その1週間前のインディ500のウィナー、アリ・ルイエンダイクはこのミルウォーキーでは予選通過最下位であった。本番でもこのオラン

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

最大のライバルであり、親子でもある
この複雑な関係を味わえる彼は
ある意味では幸せなドライバーであろう

ダ人レーサーはいいところがなく、結局コースアウトしてこのレースを終える。

そんな話をしているとマリオの息子、マイケル・アンドレッティがやってきて、同じテーブルに加わってきた。

「こいつはオーバルが好きなんだ」と父親、マリオは言う。

「特に短いヤツ――、ここやフェニックスみたいなのが得意なんだ。私は好きでも嫌いでもないな。ただこういうコースのいいところは、本当の意味でのドライビング(交通法規)が要求されるという点だ。いつもトラフィック(交通)に囲まれているわけだから、当然コーナリングにも妥協が伴う。ここでいうクリッピング・ポイントっていうのは次にアウトからパスしなくちゃならない相手のことなんだからね」

レース当日の朝のウォームアップでは、ドライバーたちが実にさまざまなライン取りを意識して周回しているのがみてとれた。その上、彼らは通常と違ったライン取りをした時でもマシンの性能を高いレベルに維持できるように神経を集中させているのだ。

「そんなことぐらい、できなきゃあダメだ。なぜならこういったコースでは理想のラインなんかはまず見つけることはできないからね。だから、こういったレースではその場その場での臨機応変な対応が命になる」

自分の息子と一緒のチームで仕事をするという状況は、決してアンドレッティ自身が好んで選んだ道ではない。実のところ、マリオは上手くいきっこないと考えていたようである。ところが実際、ことは順調に運び、マリオにとっては嬉しい誤算となった。

「皆、僕に自分の息子と張り合うのはどんな気分だ、というようなことを聞きたがるみたいだね。……さすがに最初の頃は楽じゃなかったよ。実は、こいつの下にもうひとりジェフという息子がいるんだが、あいつとコーナーでしゃかりきのバトルをするのは今まだソッとしないからね。親父としちゃヤツを先に行かせたくなるというのが本音だよ。マイケルならこっちもとことん攻めるし、あいつの方からも徹底的に攻めてくる。つまりお互いに完全に信頼しあってバトルができるんだ。超高速で走っている最中に、相手を壁ぎわに押しつけるようなマネはしない、ってね」

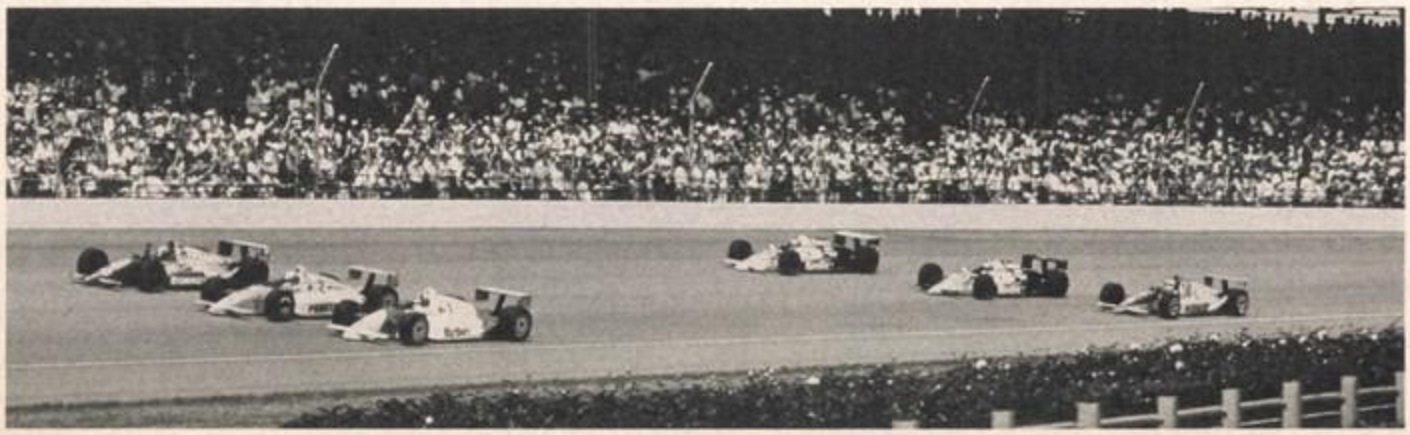
マイケルに関しても最初はジェフのように不安があったか、と訪ねてみた。彼の答えはイエスだ。で、経験を積んでマイケルも自分で自分の面倒をみれるようになったわけだ。

「そうなんだ」とマリオは相好をくずす。

「その日――、初めてあいつにブチ抜かれたよ。その後はね、あいつに対する認識は全然違ってきたよ」

「多分君には信じられないかもしれないけど、心の奥底ではいつかはそうなることを望んでいたんだな。だから今では立派な息子たちが家業を引き継いでくれてるって気がしてるよ……。正直言って、もし息子たちが僕の記録を全部ぬりかえるようなことが起こったとしても、誇らしく思うだけだろうね。でも不思議なもので、自分がめいっぱい速く走ろうという気持ちがなくなったってわけではないんだ。まったく、この世界で同じチームに自分が全然腹を立てることができない人間がいるなんていうのはヘンな気持ちだよ」

「今まで私はどんなレースでもベストを尽くしてきた。それは今でも変わらないし、皆も認めるところだろう。ただマイケルといっしょに仕事をするのは楽しいし、これだけははっきりと言っておくけど、金輪際他人のチームメイトは持たないつもりだ。私は人間の本性というものに懐疑的なんでね。だけどマイクについては別なんだ。お互いが完全に誠実な態度で接しているというのが分かっているからね。もしあいつがF1でも、それ以外のレースでもよそへ行きたいというのなら、それはそれで認めるさ。でも私は別のパートナーは願いさげにしたい……」



いったい、どういうところが、と訪ねて一息ついてから、私は質問を続けた。マイケルの優っているところなのだろう？　マリオはひとつもためらわずに、この質問に答える。

「あいつは混雑したコースじゃ名人だね。長いことレースをやっているが、あいつのようにトラフィックをうまくこなすヤツにはお目にかかったことがない。あの子はそういう状況の中だと恐ろしいくらいの力を発揮するんだ。根っからのレーサーなんだな」

アンドレッティの名をうけてこの世に生を受けたのだ。そうでなくていったいどうするというのだろうか？

ミルウォーキーのレースでは決勝に22台のインディカーが出走した。だがその中には、アンドレッティという名のドライバーが4人出ていたのだ。"ダイナスティ(王朝)"という言葉がまさにぴったりだ。

「デトロイトには来るのかい？」とマリオに訪ねられて、私はノーと答える。じゃあ君はモントリオールに来るのかい、と私が訪ねると、マリオは、

「観るためにかい？　冗談じゃない！　昔フェニックスに行った時は身もだえする思いに駆られたよ。僕が観客になったらどういう状態に陥るか君にも分かるだろう？　とても我慢なんかできない。自分で出たくってたまらなくなるんだ」

別の世界に移りはしたが、彼ははいつまでたっても「マリオ・アンドレッティ」であり続ける。まったくもって喜ばしい限りだ。

その名は、コマ

ヘレス、モンツァを制したエリック・コマは
タイトル争いに、今大きく踏み出した

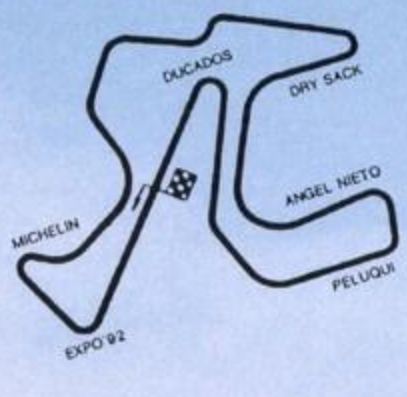
1990年の国際Ｆ3000選手権は
エリック・コマによって私物化されてしまいそうな気配だ
ヘレス、モンツァと連勝し、今季3勝を挙げ
間違いなくＦ1への切符を約束されているコマは
タイトル争いにおけるリードを21点と広げ
すでに気落ちしているライバル達をさらに突き放した

Text/Henry Lager
Photos/Bryn Williams+Words & Pictures,Peter.J.Fox+Words & Pictures

F 3 0 0 0

その名は、コマ

FIA INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP
ROUND4 JEREZ 16〜17 JUNE



ヘレスの人影は疎らだった

6月半ばのヘレスは非常に美しいところだ。日差しは強く降り注ぎ、ホテルのプールは人々で溢れ、モーターレーシングなど、まるで関係のないような雰囲気さえある。ヘレスの人々も朝早くから、夜遅くまで忙しく動きまわっている。しかし真昼には強い紫外線から逃れるため、街は水を打ったように静まりかえる。それはサーキットにおいても変わらない。土曜の午後、サーキットを訪れた観客も数えるほどしかいなかった。

予選前の練習走行で最速タイムを叩き出したのはEJRのハインツ-ハラルド・フレンツェンだった。わずかではあるが、ファブリツィオ・ジョバナルディとマルコ・アピチェッラのファースト・レイナード勢の前にキャメルカラーのレイナードを位置づけた。

しかし予選が始まると彼らの名がエリック・コマの上に来ることはなかった。とてもほこりっぽく荒れたコースにもかかわらず、コマのローラはガッチリと路面をグリップ、フレンツェンを0・4秒上回るタイムを出したのだ。昨年のヘレスのレースを思い出してほしい。あの時、DAMSはエリック・ベルナールとコマのふたりで予選も決勝も1-2フィニッシュを達成したのだ。それゆえ、誰もが彼らは今年もあの"偉業"を繰り返そうとしていると思ったはずだ。

優勝を期待されてヘレスに入ったコマの第1セッションのタイムは1分30秒44。「今年のマシンは特にここでは昨年のT89より相性がよくないようだ。それでも問題なく、クリアラップは取れた。もう少し他のマシンが走ればコースもきれいになり、多少グリップもよくなるだろう。すべてはうまくいっている」そうコマは述べた。ちなみにベルナールの昨年のポールタイムは1分31秒84だった。

ほとんどのドライバーは第2セッションでタイムを縮小できず、それはコマも同様であった。これでコマのポールは決まった。しかし、彼はこのセッションでコースアウト。ボディワーク、エンジン、そしてギヤボックスにダメージを受け、決勝はTカーで臨むことになってしまう。

10名が第2セッションでタイムを縮小したが、その中にはフロントロウ、コマの横につけたアピチェッラも含まれた。アピチェッラは第1セッションで1分31秒09を出し、次セッションにおいてこのタイムをコンマ1秒だけ縮めたのだ。「マシンには満足している。しかしコマのローラは速く、レースでは彼についていくのも容易ではないだろう。だがここではレイナード、ローラのどちらのシャシーが有利であるということはない。だから十分

戦えるはずだ」とアピチェッラは言う。

アピチェッラの後ろにポーでの微笑みを残していたエリック・バン・デ・ペールが続く。アクシデントから始まったバン・デ・ペールのヘレスだが、予選までには改善され、3番手のタイムを出した。が、次セッションはすべてが悪く進んでしまったようだ。

アラン・マクニッシュが第2セッションでタイムを縮小したアンドレア・モンテルミーニに4位を譲り、予選5位となった。モンテルミーニはアクシデントにより第1セッションの大部分を無駄にしてしまい、次セッションで0・7秒タイムを縮めた。逆にマクニッシュは予選終了後、クリアラップが取れなかったと述べた。

小柄なマクニッシュとともに3列目のグリッドを埋めたのはフィリップ・ガシュだった。それもクリアラップが取れなかったにかかわらずだ。4列目は今季予選で最上位につけたジョバンニ・ボナノとアンドレア・キエーサだった。キエーサのローラは低速コーナーでのトラクション不足が問題だったようだ。しかし、チームメイトのジョン・ジョーンズの効かないブレーキとオーバーステアに比べたら大きな問題ではなかった。ジョーンズは20番手につけるのがやっとだった。

予選トップ10の最後はデイモン・ヒルとリチャード・ディーンだ。ジャンニ・モルビデッリが11位、レイトンハウス・ペアはアンドリュー・ギルバート-スコットが12位、ファブリツィオ・バルバッツァが16位だった。

EJRはまたしても憂える事態を迎えていた。3台エントリーのEJRの予選順位は14、17、そして21位。この21位のタイムを出した、ゼッケン1のレイナードにエマスエーレ・ナスペッティの姿はなかった。このマシンをドライブしていたのは、これがF3000デビューとなったピンチエンツォ・ソスピーリだった。ナスペッティはポーでのアクシデントにより脊椎の圧迫骨折と診断され、このレースには出場していなかった。その代役として大抜擢を受けたのが、今季GMロータス・ユーロシリーズを戦っているソスピーリだったのだ。初めて乗ったF3000で予選を通過しただけでも大健闘といえるだろう。

青空に映える、赤／白のローラ

ウォームアップはバン・デ・ペールのリードで行われた。以下コマ、ボナノ、ゲイリー・ブラバム、マクニッシュ、ジョーンズと続く。空には雲がひとつふたつ、気温も横バイだった。しかし決勝スタート時刻の午後2時30分には雲ひとつない青空が広がり、気温もあがりコース上は非常に暑くなっていた。

しかし観客のほうはそんなに熱くなってはいなかった。グランドスタンドの観客数は数えるほどだった。F3000のゴスペルはまだスペインには届いていないようだ。

観客の数も少なかったが、決勝に臨むドライバーの数も1人減っていた。EJRのエディー・アービンがパドックから姿を消していたのだ。彼は食べたハンバーガーがあたり、食中毒にかかってしまったのだった。

それでもシグナルはグリーンに変わった。パワーにものを言わせたコマを先頭に、アピチェッラ、モンテルミーニ、バン・デ・ペールと大きく広がったマシン群は高速の右コーナーである1コーナーへなだれ込む。ボナノが一瞬、草の上を走り、ジョバナルディとモルビデッリがわずかに接触した以外は大きな問題もなく、1コーナーを抜けていった。しかし、この時モルビデッリはスピン、リタイア第1号となってしまった。

2周目に入ったトップのコマはすでにアピチェッラからのプレッシャーを受けていた。モンテルミーニが3位を守ろうとバン・デ・ペールから逃げる。彼らをマクニッシュ、ガシュ、ヒル、キエーサが追っていた。アピチェッラはコマをかわすことができそうに見えた。しかしコマは譲らず、うまくアピチェッラをブロックしつつ、誰も走っていない目の前のコースに集中していた。

またバン・デ・ペールも3位を奪おうとモンテルミーニの隙をうかがっていた。しかしバン・デ・ペールのギヤボックスにトラブルが発生、彼は徐々に順位を下げていった。

7周目、フレンツェンとギルバート-スコットが最終コーナーで絡む。レイトンハウス90Bはフロントウイングの翼端板を壊し、以降ハンドリングに悩むことになる。

もう1台のレイトンハウス、バルバッツァも上位を狙っていた。

5周目に13位だった彼は、10周目には9位に上がる。だが、これはマクニッシュのパンク、ディーンのギヤボックストラブルなどに助けられてではあったが。

8周目、観客の関心を集めたのがブルールとジョーンズの争いだ。最終コーナーでジョーンズのインをついたブルールだが、出口で両者は接触してしまう。ラジエターを壊し、スピンを喫したジョーンズのレースはそこで終わった。一方、何とかピットまで戻ってきたブルールは、壊れたノーズセクションを取替え、再びレースに加わる。が、結局コースアウトしてリタイアしてしまった。

そのころ、珍しいメンバーによる5位争いが繰り広げられていた。それはガシュ、ヒル、そしてキエーサの3人だ。この3台は2、3、4速を失って後退していたバン・デ・ペールを20周目に捉え、彼を抜き去っていった。彼ら3台のバトルはこれで4位をめぐる争いとなった。ガシュはまだヒルとキエーサを抑えてはいたが…。

その間にボナノが4速でまわる高速コーナーでクラッシュしていた。彼は予選でも多くの犠牲者を出していたようだ。彼はこのクラッシュで左足首を骨折してしまった。

ジャン-マルク・グーノンも同じ9周目にクラッシュしていた。右コーナーでアンダーステアがひどくなっていた彼のレイナードだが、ピット後に続く最速コーナーでついにステアリングが効かなくなり、コンクリートウォールに激突した。幸いなことにグーノンに怪我はなかった。

ボナノのクラッシュ、リタイアはバルバッツァの順位をひとつ上げ、彼はガシュ-ヒル-キエーサの3台に追いつく。彼ら4台の争いは、多くの観客の目を引きつけるF3000本来の姿だった。この次には何が起こるのか、誰もが期待を高めていた。しかし残念ながら36周目までオーダーは変わらず、完全にレースは留まってしまった。

ガシュ-バルバッツァまでの4台は、マクニッシュをも含み、計5台のマシン群となった。しかしマクニッシュは1周分、周回遅れだった。彼の無線が壊れていたため、しばらく彼はこの4台が4位争いをしていることに気づかず、彼らをブロックする。その後、マクニッシュは自分が邪魔をしていることを知らされ、分別よく引き下がった。

マクニッシュを抜いて行った4台のうち、ヒルとキエーサのホイールが接触、わずかにひるんだ隙をついてバルバッツァが5位を奪う。さらにバルバッツァはガシュをも捉え、4位まで上がっていく。ガシュはエクゾーストパイプが壊れ、ギヤボックスにトラブルが、さらにノーズ・セクションにもダメージを被り、スローダウンせざるをえなかったのだ。

我関せず、首位を行くコマ

ところでレースリーダーは？　といえば、コマが1・5秒以上の差を保ち、アピチェッラを従えて走っており、その光景は最後まで変わらなかった。序盤、コマはややプレッシャーがかかっていたようだ。「あまり無理はできないことがすぐに分かった。しかし、それはアピチェッラも同じだということにも気がついた。だから彼との差を一定に保つように注意を払った。2、3台、周回遅れに手間取ったけれど、あとはOKだった」そうコマは言い、勝利の味をかみしめていた。

単独で淡々と走ったモンテルミーニが3位。トラブルは何も起こらなかったが、前を行く2台はあまりに速く、追いつけなかった。彼は4点を獲得し、多くの人々に新しい若きスターのひとりであることを印象づけた。バルバッツァ、キエーサとチェッカーを受け、最後の1点はヒルを抜いたジョバナルディがもぎ取った。

コマはこれでポイントを24点とし、2位のバン・デ・ペールに12点の差をつけた。また今回2位のアピチェッラは6点を加え、10点としてマクニッシュと並んだ。毎年、国際F3000選手権では3勝、あるいは4勝を挙げてチャンピオンが誕生している。現在リーダーのコマは4戦を終え、2勝を挙げている。すでに前兆は現れている……。

JEREZ

ポールtoフィニッシュ！ コマの王座への前兆が現れ始めた

大抜擢を受けたソスピーリは健闘、見事なF3000デビューを飾った

RESULT

●4.218km×48周＝202.464km　予選出走32台・決勝出走25台・完走17台

					ベストラップ	平均順位/タイム
1	19 E.コマ	ローラT90/50・ブラウン・無限	48周	1'18'07'02	1'35'35	1／1'30'44
2	6 M.アピチェッラ	レイナード90D・スピス・無限	48周	1'18'08'29	1'35'22	2／1'30'99
3	18 A.モンテルミーニ	レイナード90D・スピス・無限	48周	1'18'38'13	1'35'78	4／1'31'69
4	17 F.バルバッツァ	レイトンハウス90B・マーダーDFV	48周	1'19'01'81	1'37'38	16／1'32'17
5	11 A.キエーサ	ローラT90/50・スピス・無限	48周	1'19'07'40	1'36'96	8／1'31'87
6	5 F.ジョバナルディ	レイナード90D・スピス・無限	48周	1'19'09'19	1'37'47	13／1'32'09
7	20 D.ヒル	ローラT90/50・ティックフォードDFV	48周	1'19'12'10	1'36'94	9／1'31'91
8	1 V.ソスピーリ	レイナード90D・スピス・無限	48周	1'19'17'29	1'36'60	21／1'32'91
9	8 E.バン・デ・ペール	レイナード90D・ニコルソンDFV	47周		1'35'96	3／1'31'24
10	12 A.ギルバート-スコット	レイトンハウス90B・ニコルソンDFV	47周		1'37'15	12／1'32'07
11	10 D.アルツェー	レイナード90D・マーダーDFV	47周		1'37'52	18／1'32'23
12	23 Ga.ブラバム	ローラT90/50・ティックフォードDFV	47周		1'37'78	24／1'33'13
13	16 A.タンブリーニ	レイナード90D・マーダーDFV	47周		1'37'46	15／1'32'16
14	14 P.ガシュ	レイナード90D・マーダーDFV	47周		1'36'85	6／1'31'82
15	9 G.アロイ	レイナード90D・ニコルソンDFV	47周		1'38'11	22／1'32'92
16	22 A.マクニッシュ	ローラT90/50・ブラウン・無限	47周		1'36'07	5／1'31'77
17	3 H-H.フレンツェン	レイナード90D・スピス・無限	47周		1'37'15	17／1'32'21
	24 S.ブルール	ローラT90/50・ブラウン・無限	33周	アクシデント	1'37'40	19／1'32'50
	28 M.バルテルズ	レイナード90D・スピス・無限	32周	アクシデント	1'37'73	26／1'33'28
	26 P.ベルモンド	レイナード90D・ブラウン・無限	14周	アクシデント	1'37'70	25／1'33'15
	18 R.ディーン	レイナード90D・スピス・無限	12周	ギヤボックス	1'37'20	10／1'31'92
	30 G.ボナノ	ローラT90/50・ブラウン・無限	9周	アクシデント	1'37'62	7／1'31'86
	17 J-M.グーノン	レイナード90D・スピス・無限	9周	アクシデント	1'37'50	23／1'33'04
	13 J.ジョーンズ	ローラT90/50・スピス・無限	8周	アクシデント	1'37'50	20／1'32'52
	40 G.モルビデッリ	ローラT90/50・マーダーDFV	0周	アクシデント		11／1'32'02
ns	2 E.アービン	レイナード90D・スピス・無限		体調不良		14／1'32'13
ns	7 J-D.ドルトラス	レイナード90D・マーダーDFV		DNQ		27／1'33'30
ns	15 F.フレオン	ローラT89/50・マーダーDFV		DNQ		28／1'33'38
ns	29 P.アンドリューズ	レイナード90D・ブラウン・無限		DNQ		29／1'33'68
ns	39 K.ベンドリンガー	ローラT90/50・マーダーDFV		DNQ		30／1'34'21
ns	31 G.アマーティ	レイナード90D・マーダーDFV		DNQ		31／1'34'16
ns	37 T.ドルバク	ローラT89/50・マーダーDFV		DNQ		32／no time

・優勝スピード：155.508km/h
・最速ラップ：M.アピチェッラ（レイナード・無限）1'35'22　159.471km/h
・ラップ・リーダー：1〜48＝コマ

MONZA

コマに敵はいない！ また1歩、王座へ近づいた

ワールドカップとF3000

コマの独走で終わったヘレスの1週間後、第5戦の行われるモンツァへと足を運んだ。ワールドカップ開催期間中にここを訪れるのは、興味深い経験だった。ちょうどヨーロッパ中から集まったサッカーファンが西ドイツとオランダの一戦を前に大会の予想を熱心に語り合いながら続々とミラノ入りしている。ホテルのまわりは野宿するオランダの応援団で埋まり、200～300人の人々がひいきの選手の名を叫んで徹夜で騒ぎ続ける。ところが10kmほど離れたモンツァには、将来のF1ドライバーを含むF3000への出場者が集まっているにもかかわらず、誰もやってこない。FISA、FOCA、そしてイタリアの関係者も、誰ひとりこうした状況を打開することはできなかった。ワールドカップの100分の1の関心をかきたてることさえ不可能なのだ。残念なのは、努力する者さえいない、という点だろう。現在のF3000には、3つのPが欠けている。すなわち、プロモーション、パブリシティー、そしてパッケージすなわち組織である。

それでもスポンサーからの資金は流れこんでいる。ざっと名前を挙げただけでも、マールボロ、キャメル、プレイヤーズ、ラバッツ、レイトンハウス……。しかし、残念ながらこうした資金は浪費されていると言わなければならないだろう。いつか、サポートしているドライバーがF1進出を果たさないかぎり、使った金を回収することはできない。

予選は意外な展開を見せた

ヘレスで他を寄せつけずに快勝したコマは、2週間前にモンツァでテストしたとき、素晴らしいタイムをマークしており、自信に満ちてモンツァを訪れていた。

しかし予選が終わってみると、DAMSの関係者から笑顔が消えていた。昨年のバーミンガム以来初めて、コマはフロントロウに並ぶことができなかったのだ。予選1～2位を占めたのは確かにローラだったが、いずれもDFV搭載のマシンだった。ヒルが終了直前に予選タイムの記録を塗り変え、モルビデッリを抑えてポールポジションを獲得したのだ。

ヒルは1分35秒17のタイムで、最初のセッションからトップに立っていた。2番手もチームメイトのブラバムだ。この活躍は適切なシャシー・セッティングと低速のレスポンス、高速域の伸びを兼ね備えたティックフォード・チューンのDFVによるものだろう。

第2セッションに入ってもヒルのタイムは順調に伸び1分34秒53。コンマ43秒の差をつけ、ポールを獲得した。一方ブラバムはタイム更新ができず、9番手に後退した。

1回目を7位で終えたモルビデッリは、最後のセッションで2セットのタイヤをフルに活用し、ハイニ・マーダー・チューンのDFVを搭載したローラを2番目のグリッドにつけた。「マシンの状態は悪くなかったけれど、バランスがいまひとつで、エンジンも完全ではなかった。コーナーでは慎重に走る必要があり、決勝には不安が残っている」とモルビデッリは言っていた。素直に喜べる状況ではないようで、フロントロウのグリッドを確保しながらその表情は沈んでいる。ダッラーラに乗ってF1を体験し、そのレベルを目の当たりにしたこととも関係がありそうだ。

対照的に3番手のコマはあまり落ち込んでいない。「マシンが完璧ではなかったということだ。しかし、遅かれ早かれフロントロウには並べたと思う。ヒルはシルバーストンのときと同じく調子がよさそうだ」とコマは言う。

イタリアの新鋭、モンテルミーニは第1セッションでスロットル・センサーにトラブルを抱えていたが、よく持ち直してレイナード勢のトップに立った。ロニ・モータースポーツのアントニオ・タンブリーニも例によって良いところを見せ、DFVで5番手と健闘。無限勢の不振をさらに強調した。

キャメル・レイナードのサスペンションを硬めにセッティングすることで、EJRの不振を食い止めたアービンは6位。ヘレスで罹った食中毒がまだ尾を引いていることを考えると、見事な成績だ。

アビチェッラはなぜかペースがあがらずアービンの後方に止まり、同タイムのキエーサがこれに続いた。キエーサのチームメイト、ジョーンズは、ハンドリングの不調から第1セッションは23番手と低迷。しかしこれを改善し、11位までポジションを上げていた。

ブラバムが5列目の前に並び、2台目のマールボロ・ローラを操るマクニッシュはコースを憶えるのに手間取り、10番手という結果だった。マクニッシュはドニントン・パークのアクシデントにより、重要なモンツァのテストに参加することができなかったのだ。その影響が現れてしまったわけだ。

無限を脅かすポテンシャル！　ティックフォードDFV搭載のヒル

ヒル好スタート！　DFV吠える

地元での活躍を期す若いイタリア人ドライバーが多いことから、最初のシケインでのアクシデントが懸念されたが、幸い、大半のドライバーが無事にここを通過した。唯一の犠牲者となったのはキエーサのPSRローラに押し出され、スピンしたアルツェーだ。アルツェーはその場でリタイア。キエーサは走り続けたが、この接触が原因でアンダーステアを抱え、7位でゴールするのが精一杯だった。

前方ではヒルがポールを活かし、スタートと同時に先頭に立つ。ヒルはそのまま見事なドライビングでオープニングラップを終了、コマ、アービン、モンテルミーニ、ブラバムを抑えている。モルビデッリは出足につまづき、6位までポジションを落としていた。その後方にはアビチェッラ、タンブリーニ、マクニッシュ、好スタートを切ったレイトンハウスのギルバート-スコットが続いている。

2周目を終了したとき、ヒルは完全にレースの主導権を握っていた。コマはアービンを抑えるのに精力を傾けていたからだ。しかし、1周後にはまったく状況が変わってしまった。

「エンジンがミスファイアを起こし始めた」とヒルはレース後、気落ちした表情で語った。「4位に落ち、そのあとしばらくは順調だったが、目の前でアービンをかわそうとしたモンテルミーニがスピンし、こちらも止まらなくてはならなかった。リバースギヤを使ってコースに復帰したときには、最後尾まで転落していた」その後、まもなくミスファイアが再発し、ヒルは長い間ピットに止まってプラグボックスと配線を交換した。それでも再びピットを離れたヒルは、コマよりも最大1秒も速いペースで周回を重ね、1分35秒66のコースレコードを樹立していた。

またしてもコマがトップに立つ

首位の座を引き継いだコマはそれを守ろうと全力を尽くしたが、背後からアービンが激しくプレッシャーをかける。EJRレイナードはついに本来あるべき姿を取り戻し、コマを追い回しているのだ。しかし、10周目になると1～2位の間にはやや間隔ができ、コマはリズムに乗り始めた。「アービンからプレッシャーをかけられた上、ブレーキの効きが安定しなかった。そんな状態でリードを保つのは楽ではなかった」とコマは語っていた。

モンテルミーニがアービンを捉えるのに失敗してリタイアした後、ブラバムが3位に浮上した。さらにモルビデッリが4位となり、アビチェッラ、タンブリーニ、マクニッシュ、キエーサと続く。大きく遅れてバン・デ・ペールがこれを追うが、土曜にエンジンをブローアップさせて以来、彼は不本意な戦いを強いられていた。スペアマシンで決勝に臨まなければならなかったのだ。リヤサスペンションは決勝用マシンから移植されたが、それでも同じペースで走ることはできないようだ。

ディーンのレイナードはブルールのマシンに追突、ラジエターを壊して早々と姿を消した。ブルールはそのまま走り続けたが、こちらも9周目にコースアウトして戦列を去った。

ナスペッティはバッテリーの取りつけが緩んでリタイア。ミハエル・バルテルズはパンクで大きく後退し、バルバッツァはパラボリカでスピンしてしまった。10周目にはグーノンも脱落している。グーノンのレイナードは、フレンツェンに後ろから押し出されてしまったのだ。フレンツェンはピットでノーズを交換しなければならなかったが、不運なグーノ

その名は、コマ

FIA INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP
ROUND5 MONZA 23〜24 JUNE

ンのほうはその場で戦列を去っていた。

レース前半が終了した17周目、コマはアービンを2・4秒引き離していた。ブラバムは単独3位となり、その後方ではモンテルミーニとアビチェッラが競り合っている。タンブリーニは急激なタイヤの消耗に悩まされ、マクニッシュの接近を許してしまう。マクニッシュはじりじりとタンブリーニを追い上げ、19周目にはこれをかわして6番手に浮上した。このときキエーサは8位。バン・デ・ペールとWSPCのポイントリーダー、カール・ペンドリンガーが続いている。15番目のグリッドからスタートしたペンドリンガーは、F3000デビュー以来、最高の走りを続けていたが、18周目にシケイン入口でガシュに接触される。ガシュのレイナードはスピンして戦列を去り、走行を続けていたペンドリンガーもこの事故が原因とみられるトラブルでエンジンが止まり、リタイアの運命をたどった。

前方ではコマが完全に主導権を握り、その差を詰めようとするアービンの試みにもすかさず反応することができた。ブラバム、モンテルミーニ、アビチェッラの3人は短い間隔で周回を重ねているが、順位を入れ換えるところまではいかない。この3人は終盤に入って前をゆく2台との差を詰めさえしたが、逆に後方からはマクニッシュが徐々に接近していた。そして、結局順位に変動はなかった。

タンブリーニはペースを落とし、キエーサの先行を許したが、何とかバン・デ・ペールとジョバナルディを抑えることができた。PSRローラのジョーンズは、30周目にCVジョイントが壊れ、最後の落伍者となった。

コマはまたしても9ポイントを獲得。アービンも2位という結果に満足しており、ブラバムはミドルブリッジ・チームに3番手の好成績をもたらした。「タイトル争いのことを考えると、良い状況だ」と、膨大なリードを奪ったコマはむしろ控え目な言葉を選んで語っていた。「しかし、実際に王座に就くまでは気が抜けない。誰かが2勝もすれば、それで差はなくなるのだから」確かにそのとおりだが、5戦で3勝と2位が1回という成績を残したコマは、今のところ無敵だ。

RESULT

●5.800km×34周＝197.200km　予選出走31台・決勝出走26台・完走11台

					予選順位/タイム
1	26 E.コマ	ローラT90/50・ブラウン・無限	34周	55'19"12	3／1'35"11
2	2 E.アービン	レイナード90D・スミス・無限	34周	55'20"82	6／1'35"26
3	27 Ga.ブラバム	ローラT90/50・ティックフォードDFV	34周	55'22"24	9／1'35"45
4	49 G.モルビデッリ	ローラT90/50・マーダーDFV	34周	55'23"77	2／1'34"96
5	6 M.アビチェッラ	レイナード90D・スミス・無限	34周	55'26"52	7／1'35"41
6	33 A.マクニッシュ	ローラT90/50・ブラウン・無限	34周	55'28"33	10／1'35"60
7	11 A.キエーサ	ローラT90/50・スミス・無限	34周	55'33"20	8／1'35"41
8	31 A.タンブリーニ	レイナード90D・マーダーDFV	34周	55'40"58	5／1'35"19
9	8 E.バン・デ・ペール	レイナード90D・ニコルソンDFV	34周	55'45"69	14／1'36"05
10	5 F.ジョバナルディ	レイナード90D・スミス・無限	34周	56'20"50	21／1'36"51
11	28 D.ヒル	ローラT90/50・ティックフォードDFV	32周	56'18"17	1／1'34"53
	14 J.ジョーンズ	ローラT90/50・スミス・無限	29周	CVジョイント	11／1'35"81
	39 K.ペンドリンガー	ローラT90/50・マーダーDFV	24周	エンジン	15／1'36"12
	48 P.ガシュ	レイナード90D・マーダーDFV	17周	アクシデント	18／1'36"41
	37 A.ギルバート・スコット	レイトンハウス90B・ニコルソンDFV	17周	エンジン	17／1'36"22
	36 P.ペルモンド	レイナード90D・ブラウン・無限	11周	アクシデント	24／1'36"99
	3 H-H.フレンツェン	レイナード90D・スミス・無限	11周	アクシデント	19／1'36"48
	17 J-M.グーノン	レイナード90D・スミス・無限	9周	アクシデント	26／1'37"22
	24 S.ブルール	ローラT90/50・ブラウン・無限	8周	アクシデント	20／1'36"49
	18 M.バルテルズ	レイナード90D・スミス・無限	5周	バンク	16／1'36"19
	37 F.バルバッツァ	レイトンハウス90B・マーダーDFV	5周	アクシデント	22／1'36"60
	1 E.ナスペッティ	レイナード90D・スミス・無限	4周	バッテリー	13／1'35"99
	16 A.モンテルミーニ	レイナード90D・スミス・無限	3周	アクシデント	4／1'35"14
	19 R.ディーン	レイナード90D・スミス・無限	2周	アクシデント	23／1'36"72
	7 J-D.ドルトラス	レイナード90D・マーダーDFV	2周	アクシデント	25／1'37"21
	41 D.アルツェー	レイナード90D・マーダーDFV	0周	アクシデント	12／1'35"87
ns	9 O.レンジング	レイナード90D・ニコルソンDFV		DNQ	27／1'37"23
ns	35 P.アンドリューズ	レイナード90D・ブラウン・無限		DNQ	28／1'37"44
ns	34 T.ドルバク	ローラT89/50・マーダーDFV		DNQ	29／1'37"81
ns	32 G.アマーティ	レイナード90D・マーダーDFV		DNQ	30／1'38"44
ns	38 F.フレオン	ローラT89/50・マーダーDFV		DNQ	31／1'40"07

・優勝スピード：213.888km/h
・最速ラップ：D.ヒル（ローラ・フォード）1'35"66　218.273km/h　31周目
・ラップ・リーダー：1〜3＝ヒル、4〜34＝コマ

戦 GERMAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

イバーたちがその覇を競いあい
真っ向から勝負をかけるドイツ・ツーリングカー選手権
みつどもえの争いはますますヒートアップする

BMW ——— 7WINS

メルセデス、BMW、アウディ 三つどもえの争いのまま シリーズは中盤戦に突入！

AMGモーターパワのティーム（左・ランキング5位）とルドビク（右・4位）、メルセデス・エボリューション2を駆り逆転を狙う

アウディのシュトゥックがシリーズを一歩リード

ドイツ・ツーリングカー選手権（DTM）は、7月1日にノリスリングで行われた第15、16戦からいよいよ後半戦に突入した。

クラス分けなしのハンデ戦がウリのDTMらしく、ここまで、BMW7勝、アウディ5勝、メルセデス4勝と、3強がほぼ互角の戦いを続け、激しい三つ巴の争いが繰り広げられている。

ドライバー部門では、開幕前の予想を覆し、今シーズンからDTMに参戦を始めたばかりのアウディV8クアトロを駆るハンス・ヨアヒム・シュトゥックが、意外なことにこれまでに5勝を挙げ、シリーズをリードしている。

対するBMW勢では、シュニッツァーM3のジョニー・チェコットが3勝でこれに続く。その差はわずかに7ポイント。昨年までのイタリア選手権からDTMに戦いの場を移したビガッツィにザクスピードから移籍したスティーブ・ソーパーが2勝で3位につける。

そして4位は、1勝しか挙げていないものの堅実にポイントを稼いでいるAMGメルセデルのエース、クラウス・ルドビクが、5位には開幕の2戦を制したチーム・メイトのクルト・ティームが続いている。

開幕前にチャンピオン候補の最右翼と目されていたシュニッツァーM3を駆るファビアン・ジロワは、未だ1勝も挙げられずに6位に低迷し、すでにチャンピオンの権利を失ったように見える。このジロワと同ポイントで頑張っているのが、マス・ショーンスのメルセデスをドライブ、1勝を挙げているフランク・ビエラだ。

いずれにしても、トップのシュトゥックからティームまではわずか37ポイントしか開いていない。まだまだ誰がシリーズの勝利を収めるか、予断を許さない状況といえるだろう。

メイクス部門は、ドライバー部門以上に大接戦となっている。16戦終了時点ではシュニッツァーがランキング・トップだが、2位のAMGとはわずか1ポイント、3位のビガッツィとも9ポイントの差しかない。5勝を挙げているアウディのシュミット・モータースポーツは、4位とはいっても前半戦の1カー・エントリーのハンディもあって、ポイント上は大きく離されているが、マシン&ドライバーの実力はあるだけに、2カー体制となっ

三強決

ドイツ・ツーリングカー選手権

Text/Peter Nygaard　Photos/Peter Nygaard, Grand Prix Photo, Sabine Hofman, Willem J. Staat

ツーリングカー使いのトップドラ
メルセデス、BMW、アウディのワークスマシンどうしか
シリーズは中盤を迎え、最強マシンを決める

MERCEDES——4WINS

AUDI——5WINS

BMWシュニッツァーチームの6勝のうちの3勝をゲット、チームをランキング2位へ押しあげたチェコットはドライバーズでも2位

た後半戦での巻き返しが期待されている。

トップランカーにのしかかるウェイトペナルティ

シーズン開幕の2イベント、ゾルダーとホッケンハイムではメルセデスが4戦3勝と圧勝したが、次戦ニュルブルクリングでは、早くもDTMの特別規則の価値が証明された。つまり、ウェイトペナルティだ。このレースからポイントリーダーのクルト・ティームとクラウス・ルドビクの駆るAMGメルセデスは、それぞれ85kgと50kgのウェイトペナルティを受け、ルドビクは第5戦4位、第6戦3位と健闘するものの、ティームは第5戦は4位を走りながらスピンしてリタイア、続く第6戦も7位と低迷してしまったのだ。

第5、6戦を勝ち、その時点でのポイントリーダーとなったビガッツィM3のスティーブ・ソーバーが、次戦ではやはりウェイトペナルティが原因で予選20番手に留まり、レースでも全くいいところを見せられないで終わる。その第7戦、8戦でDTM初勝利を飾ったアウディ・V8クアトロのシュトゥックも、同じ様に次戦では大苦戦をしてノーポイントに終わっているのだ。

このように、ひとつのイベントを連勝できても、次のイベントまでその連勝を続けることはできない。それほどウェイトペナルティがマシンに与える影響は大きいのだ。余計なウェイトは、タイヤのオーバーヒートやブレーキの負担増を生み、操縦性にもいい影響を与えることはないのだから……。

シリーズが進むにつれて、ほとんどのフロントランナーにはこのウェイトペナルティが課せられているが、その中でも後半戦に突入した第15、16戦ノリスリングではティームのメルセデス、チェコットとソーバーのM3には、ウェイトペナルティの上限である100kgのウェイトが積まれていた。当然彼らはこの2戦では活躍できなかったが、このハンデを克服してコンスタントに上位に食い込むことが、シリーズを制覇する上で重要となり、またそれができるドライバー&チームが最終的にシリーズを制覇することになるのである。

ベンツのEVO2がデビュー そしてオペルの復活

このウェイトペナルティの影響で、成績はじり貧状態のメルセデスだが、前半戦最後のニュルブルクリングの第14、15戦で、空力的

なモディファイを加えたエボリューション2をデビューさせ、大きな話題を呼んだ。

190E2.5-16のセカンドバージョンであるこのモデルの特徴は、大きなフロントスポイラーと巨大なリヤウイングを装備していることだ。この新しい空力面の向上が、大きなアドバンテージになっていることは、そのデビュー戦で早くも証明された。

AMGチームのルドビクとティームに託されたこのニュー・マシンは、事前にテストを重ね、かなりのインプルーブがなされてから出てきたとはいえ、緒戦でフロントロウを独占してしまったのだ。しかも、ルドビクはこの超高速サーキットで昨年自らが叩き出した9分09秒76を4秒以上短縮する9分05秒35という驚異的なタイムを叩き出し、その大きなスポイラーと巨大ウイングの効果をまざまざと他車に見せつけたのだ。

レースでは燃料ポンプのトラブル等でめざましい結果を残すことはできなかったが、今後の熟成次第では、まだまだシリーズを制覇する可能性はあると考えるのが自然だ。

また、昨年、小型で非力なFFのカデットGsi-16Vで正式にDTMに参戦したオペルは、2年目を迎えた今年、本格的にBMW、メルセデス、アウディと戦うべく、シエラ使いのクラウス・ニーツビーツ、そしてマルクス・エステライヒを擁して、オメガ3000/24Vを登場させた。しかし、期待のデビュー戦となるはずだった開幕戦で深刻なエンジントラブルが発生し、プラクティスの時点で撤退という波瀾のスタートとなった。

その後も問題は解決せず、再びその姿をサーキットに見せたのはシリーズも中盤戦にさしかかった第7、8戦のアブスだった。しかし、それから3イベント、6戦を戦ったものの、明らかにテスト不足のマシンでは結果を残すことはもちろん、満足に完走すらできないというドン底の状態にあった。

第13&14戦で初登場したメルセデス・エボリューション2。空力を追求した個性的なフォルムを持つ

メルセデス エボリューション2 鮮烈デビュー
後半戦の流れは大きく変わろうとしている

第7戦から参戦を開始したオペルは序盤戦の不調から、1台（エストライヒ）をテストに専念させることに決定、第11戦からニーツビーツ1台をエントリーさせ、徐々に力をつけてきている

このため、オペルのスポーツ・ディレクターのカール・マイヤーは、第11、12戦のブンシュトルフから、レースはニーツビーツの1台のみとし、エステライヒをテストに専念させることを決定。オペル・オメガ3000/24Vのエントリーはこのイベントから、それまでの2台から1台に減った。こうすることで、チームの全精力の半分をテストに注ぐことができるからだ。

「レース・スケジュールが非常に混み合っているため、テストを順調に進める時間がなかった」と、この決定を発表した際にマイヤーはコメントした。

この試みはうまくいったようだ。1カー体制になって2イベント目、ニュルブルクリングの2レース目の第14戦でニーツビーツは5位に入賞、オペルに今シーズン初ポイントをもたらしたのだ。さらに、このレースのすぐ後に同じ場所で行われた伝統のニュルブルクリング24時間レースでも、7位で入賞を果たしているのだ。まだ2台目がいつレースに復帰するかは未定のようだが、ようやくフロントランナーに上昇してきたオメガ3000/24Vの後半戦の戦いぶりに注目したい。

ラバーリア、ロール ふたりの大物の参戦

セナがメルセデスをドライブして出場するのでは？ と噂されていた7月1日の第15、16戦ノリスリング。残念ながらセナの出場はならなかったが、強力なニューカマーが続々登場した。

これまで1カー体制だったアウディが、このレースから当初の予定どおりバルター・ロールのドライブするV8クアトロを投入し、2カー体制となった。ロールは緒戦から実力を発揮し、第15戦ではチーム・メイトのシュトゥックに続いて2位でフィニッシュしてみせた。もうひとりの大物は、昨年の覇者ロベルト・ラバーリアだ。このシュニッツァー・チームのエースは、今年、地元イタリアの選手権でチャンピオンを獲得するために、ドイツの選手権には参戦していなかったのだ。ラバーリアもロール同様、3位と優勝と実力を見せつける。ただし、このふたりは今期初出場のため、例のウェイトペナルティはなかったのではあるが……。

残り10戦、BMWvsメルセデスvsアウディの三つ巴のエキサイティングな戦いは、新たな敵オペルを加え、まだまだ続く。

TAKASU CLINIC NEWS

横島選手ポール獲得、2位入賞！

第3戦の鈴鹿サーキットのレースで、高須クリニックRT34に乗る横島久選手はマシントラブルによる不本意なリタイアを味わった。それとともに、マシンのセッティングが決まらなかったことが、横島選手の気になるところであった。「次の筑波は優勝しかないでしょう」との決意とともに迎えた全日本F3選手権第4戦は、6月9～10日に行われた。

予選日となる9日土曜日は、前線をともなった低気圧の接近で不安定な空模様となった。とくに、午後から行われる予選時間帯には風雨とともに強く、路面は完全なウェットコンディションだ。それでも横島選手が走る予選B組の時間には、急に雨が止んだのであった。

レインタイヤを装着して横島選手はコースイン。タイムアタックの周回を重ねるが、1周が2kmの筑波では、どこかしらで他のマシンにひっかかる。それでも横島選手は「こういうコンディションの時には、いつ路面がいい状態になるか分からないから、とにかく走り続けることが大切なんですよ」と、他のマシンをパスし続けながらタイムアタックを行った。その結果、1分01秒49で見事ポールポジションを獲得したのである。

「今回、少なくとも筑波用のマシンセッティングはかなりいい状態になっている。まだレースはこれからだけど、予選で良い結果が出て良かったですよ」とは横島選手の弁。

決勝レースが行われた翌10日は、薄曇りの空模様ながら雨は上がっており、ドライコンディションでのレースとなった。

スタートでタイミングの合わなかった横島選手は3位で1周目を終える。その後19周目に、トップを走っていた古谷選手がトラブルでピットインしたことによって2位に浮上し、そのままの順位でフィニッシュ。

「とにかく、RT33に乗る服部選手に離されることなく走り切れたから、セッティングの収穫は得られた。これで、先の見通しも明るくなってきたね」と、次回への希望をつなぐ手応えを得た横島選手であった。

美容外科・美容外科
高須クリニック　院長 高須克弥
東　京 03-587-2061　大　阪 06-345-1187
名古屋 052-452-5588　仙　台 022-266-5660
TAKASU CLINIC

RESULT/ROUND5&6

●4月22日/ニュブルクリング:西ドイツ/ドイツ・ツーリングカー選手権第5戦&第6戦

〔第5戦〕4.542km×22周＝99.924km 出走27台・完走20台

1	⑧S.ソーバー	BMW M3	22周	39'40"15
2	⑨J.ビンケルホック	BMW M3	22周	39'43"77
3	⑩J.ラフィット	BMW M3	22周	39'53"68
4	⑦K.ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16	22周	39'54"81
5	②F.ジロワ	BMW M3	22周	40'07"24
6	⑪A.ハーネ	BMW M3	22周	40'10"25

・優勝スピード:151.136km/h
・最速ラップ:S.ソーバー（BMW）1'47"35 152.317km/h 4周目
・PP:A.ヘーガー（BMW M3）

〔第6戦〕4.542km×22周＝99.924km

1	⑧S.ソーバー	BMW M3	22周	39'30"06
2	②F.ジロワ	BMW M3	22周	39'33"26
3	⑦K.ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16	22周	39'40"86
4	③J.チェコット	BMW M3	22周	39'43"25
5	⑭F.ビエラ	メルセデスベンツ190E2.5-16	22周	39'46"01
6	⑪A.ハーネ	BMW M3	22周	39'46"57

・優勝スピード:151.779km/h
・最速ラップ:J.ラフィット（BMW）1'46"57 153.432km/h

第1～4戦を圧勝したメルセデス勢はウエイトペナルティのため苦戦。ポールはリンダーBMWのヘーガーがとったが、エンジントラブルで序盤にリタイア。スタートでメルセデスのルドビクが一旦トップに立つが、5周目にビガッツィBMWのソーバーが、続いてビンケルホック、ラフィットらがルドビクを抜き、まずはビガッツィBMWの1－2－3。続いてのレースもBMW勢が圧勝し、中でも最後尾から4位のチェコットの追いあげが光った

RESULT/ROUND7&8

●5月6日/アプス:西ドイツ/ドイツ・ツーリングカー選手権第7戦&第8戦

〔第7戦〕4.880km×19周＝92.720km 出走29台・完走29台

1	⑭H.J.シュトゥック	アウディV8クアトロ	19周	30'42"15
2	⑪A.ヘーガー	BMW M3	19周	30'45"80
3	⑭D.クェスター	BMW M3	19周	31'03"25
4	⑩J.ラフィット	BMW M3	19周	31'04"90
5	⑭A.ハーネ	BMW M3	19周	31'05"89
6	⑥K.ティーム	メルセデスベンツ190E2.5-16	19周	31'07"98

・優勝スピード:181.197km/h
・最速ラップ:H.J.シュトゥック（アウディ）1'35"78 183.420km/h 5周目

〔第8戦〕4.880km×21周＝102.480km 出走27台・完走27台

1	⑭H.J.シュトゥック	アウディV8クアトロ	21周	33'28"03
2	⑪A.ヘーガー	BMW M3	21周	33'28"94
3	②F.ジロワ	BMW M3	21周	34'06"43
4	⑭F.シュミックラー	BMW M3	21周	34'07"91
5	③J.チェコット	BMW M3	21周	34'09"09
6	⑥K.ティーム	メルセデスベンツ190E2.5-16	21周	34'11"58

・優勝スピード:183.726km/h
・最速ラップH.J.シュトゥック（アウディ）1'34"76 185.394km/h 10周目

スリップを巧みに使ったシュトゥックのアウディがポールをゲット。スタートはリンダーBMWのヘーガーが決めたが、7周目にエンジンパワーにものを言わせたシュトゥックがトップに。最終ラップの21周目、3位のザクスピードBMWのクェスターが大クラッシュ。赤旗でレースは19周終了時点の順位で決し、アウディが初優勝。続くレースもシュトゥックがとり、アウディは2連勝。ついにオペルがデビューしたが、接触のためリタイア

RESULT/ROUND9&10

●5月20日/マインツ・フィンテン:西ドイツ/ドイツ・ツーリングカー選手権第9戦&第10戦

〔第9戦〕2.300km×45周＝103.5km 出走31台・完走22台

1	③J.チェコット	BMW M3	45周	46'05"66
2	⑦K.ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16	45周	46'07"70
3	⑭F.ビエラ	メルセデスベンツ190E2.5-16	45周	46'32"76
4	⑧S.ソーバー	BMW M3	45周	46'33"11
5	⑥K.ティーム	メルセデスベンツ190E2.5-16	45周	46'39"74
6	⑮A.クディーニ	メルセデスベンツ190E2.5-16	45周	46'41"73

・優勝スピード:134.724km/h
・最速ラップK.ルドビク（メルセデスベンツ）1'00"06 137.862km/h
・PP:R.アッシュ（メルセデスベンツ190E）

〔第10戦〕2.300km×45周＝103.5km 出走31台・完走21台

1	③J.チェコット	BMW M3	45周	45'49"44
2	⑧S.ソーバー	BMW M3	45周	45'51"35
3	⑭F.ビエラ	メルセデスベンツ190E2.5-16	45周	46'09"66
4	⑪A.ヘーガー	BMW M3	45周	46'17"32
5	⑥K.ティーム	メルセデスベンツ190E2.5-16	45周	46'17"57
6	⑦K.ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16	45周	46'29"94

・優勝スピード:135.519km/h
・最速ラップ:J.チェコット（BMW）1'00"40 137.086km/h

飛行場を利用したこのコースでポールをとったのはスノーベック・メルセデスのアッシュだったが、ギヤボックストラブルで1周でリタイア。かわってAMGメルセデスのルドビクとシュニッツァーBMWのチェコットが激しいトップ争いを演じたが、ルドビクに燃料ライン破損のトラブルが出、チェコットが逃げきった。続くレースはスタートでトップに出たMSメルセデスのビエラをかわし、チェコットが優勝。オペルは2台ともリタイア

RESULT/ROUND11&12

●6月3日/ブンシュトルフ:西ドイツ/ドイツ・ツーリングカー選手権第11戦&第12戦

〔第11戦〕5.050km×20周＝101km 出走29台・完走23台

1	⑭H.J.シュトゥック	アウディV8クアトロ	20周	38'08"08
2	⑪J.ファン・オメン	メルセデスベンツ190E2.5-16	20周	38'09"26
3	③J.チェコット	BMW M3	20周	38'16"22
4	⑧S.ソーバー	BMW M3	20周	38'19"50
5	⑨J.ビンケルホック	BMW M3	20周	38'20"32
6	⑪A.ハーネ	BMW M3	20周	38'22"35

・優勝スピード:158.910km/h
・最速ラップ:H.J.シュトゥック（アウディ）1'53"22 160.572km/h 6周目
・PP:H.J.シュトゥック

〔第12戦〕5.050km×20周＝101km 出走23第・完走19台

1	⑭H.J.シュトゥック	アウディV8クアトロ	20周	37'53"35
2	⑨J.ビンケルホック	BMW M3	20周	37'54"54
3	⑪J.ファン・オメン	メルセデスベンツ190E2.5-16	20周	37'58"91
4	③J.チェコット	BMW M3	20周	38'00"98
5	⑪A.ハーネ	BMW M3	20周	38'02"66
6	②F.ジロワ	BMW M3	20周	38'03"58

・優勝スピード:159.940km/h
・最速ラップ:J.ファン・オメン（メルセデスベンツ）1'52"21 162.018km/h 2周目

オペルはこのレースから1台に体制を縮小。その甲斐あってニーツビーツがオペル最上位の8位でクオリファイ。ウェットの予選では4駆のアウディが好調で、シュトゥックがポール。決勝は晴れたもののシュトゥックが好ダッシュ、MSメルセデスのファン・オメンが猛チャージをかけたが、1秒差でシュトゥックが逃げきる。続くレースではAMGメルセデスのビンケルホックが猛追するがやはり1秒ほど届かずアウディが2連勝をあげた

RESULT/ROUND13&14

●6月16日/ニュルブルクリング:西ドイツ/ドイツ・ツーリングカー選手権第13戦&第14戦

〔第13戦〕20.832km×4周＝83.328km 出走28台・完走16台

1	⑩J.ラフィット	BMW M3	4周	37'10"16
2	⑨J.ビンケルホック	BMW M3	4周	37'10"99
3	⑧S.ソーバー	BMW M3	4周	37'11"97
4	⑭F.ビエラ	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'14"03
5	⑫F.クロイツポインター	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'22"15
6	⑮A.クディーニ	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'37"07

・優勝スピード:
・最速ラップ:J.ラフィット（BMW M3）9'13"20 164.967km/h 2周目
・PP:

〔第14戦〕20.832km×4周＝83.328km 出走22台・完走18台

1	⑭F.ビエラ	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'01"70
2	⑫F.クロイツポインター	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'03"89
3	③J.チェコット	BMW M3	4周	37'09"53
4	⑮A.クディーニ	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'13"30
5	④K.ニーツビーツ	オペル・オメガ3000 26V	4周	37'13"67
6	⑪A.ハーネ	BMW M3	4周	37'14"27

・優勝スピード:164.306km/h
・最速ラップ:J.ラフィット（BMW M3）9'10"21 165.863km/h 2周目

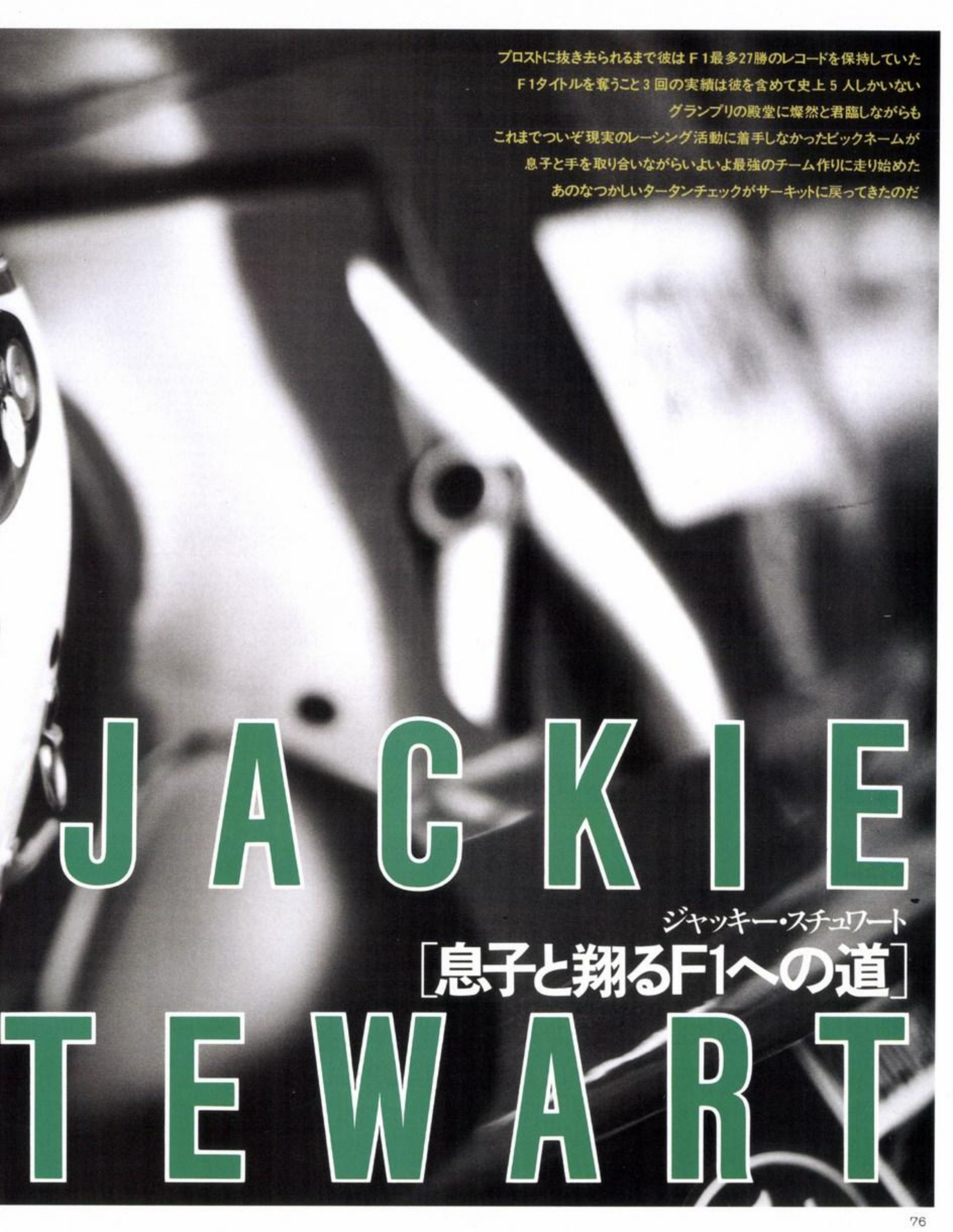
ついにメルセデス・エボリューション2がデビュー。このニューマシンを駆り、ルドビクとティームのメルセデス勢が1－2グリッドをゲット。しかしルドビクが1周目に燃料ポンプトラブルで、ティームはトップを走るものの終盤クラッシュでレースを終え、ビガッツィBMWのラフィットが優勝。続くレースでは何度かトップが入れ代わった末、MSメルセデスのビエラが優勝。またニーツビーツが5位でオペルに初ポイントをもたらした

POINT STANDING/TEAMS（全26戦中16戦終了）

1	BMW M チーム・シュニッツァー	200
2	AMG Motorenbau（メルセデス）	199
3	BMW M チーム・ビガッツィ	192
4	シュミット・モータースポーツ(アウディ)	157
5	MS-Jet レーシング（メルセデス）	142
6	BMW M チーム・リンダー	111
7	BMW M チーム・ザクスピード	82
8	スノーベック・レーシング・サービス（メルセデス）	79
9	MM-ティーベルズ・チーム（BMW）	48
10	チーム・イザート（BMW）	28
11	オート・テスト＋チューニング（BMW）	26
12	オペル・チーム・イルムシャー	15
13	BAS モータースポーツ（BMW）	8
14	バリエ・モータースポーツ	4
15	クオバー・モータースポーツ（BMW）	3
16	ゲルド・ルッヒ・モータースポーツ（フォード）	3
17	オペル・チーム・シューベル	1

POINT STANDING/DRIVERS（全26戦中16戦終了）

1	⑭ハンス-ヨアヒム・シュトゥック	アウディV8クアトロ	145
2	③ジョニー・チェコット	BMW M3	138
3	⑧スティーブ・ソーバー	BMW M3	124
4	⑦クラウス・ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16	110
5	⑥クルト・ティーム	メルセデスベンツ190E2.5-16	108
6	⑭フランク・ビエラ	メルセデスベンツ190E2.5-16	79
6	②ファビアン・ジロワ	BMW M3	79
8	⑪アルトフリート・ヘーガー	BMW M3	75
9	⑨ヨアヒム・ビンケルホック	BMW M3	71
10	⑩ジャック・ラフィット	BMW M3	68



プロストに抜き去られるまで彼はF1最多27勝のレコードを保持していた
F1タイトルを奪うこと3回の実績は彼を含めて史上5人しかいない
グランプリの殿堂に燦然と君臨しながらも
これまでついぞ現実のレーシング活動に着手しなかったビックネームが
息子と手を取り合いながらいよいよ最強のチーム作りに走り始めた
あのなつかしいタータンチェックがサーキットに戻ってきたのだ

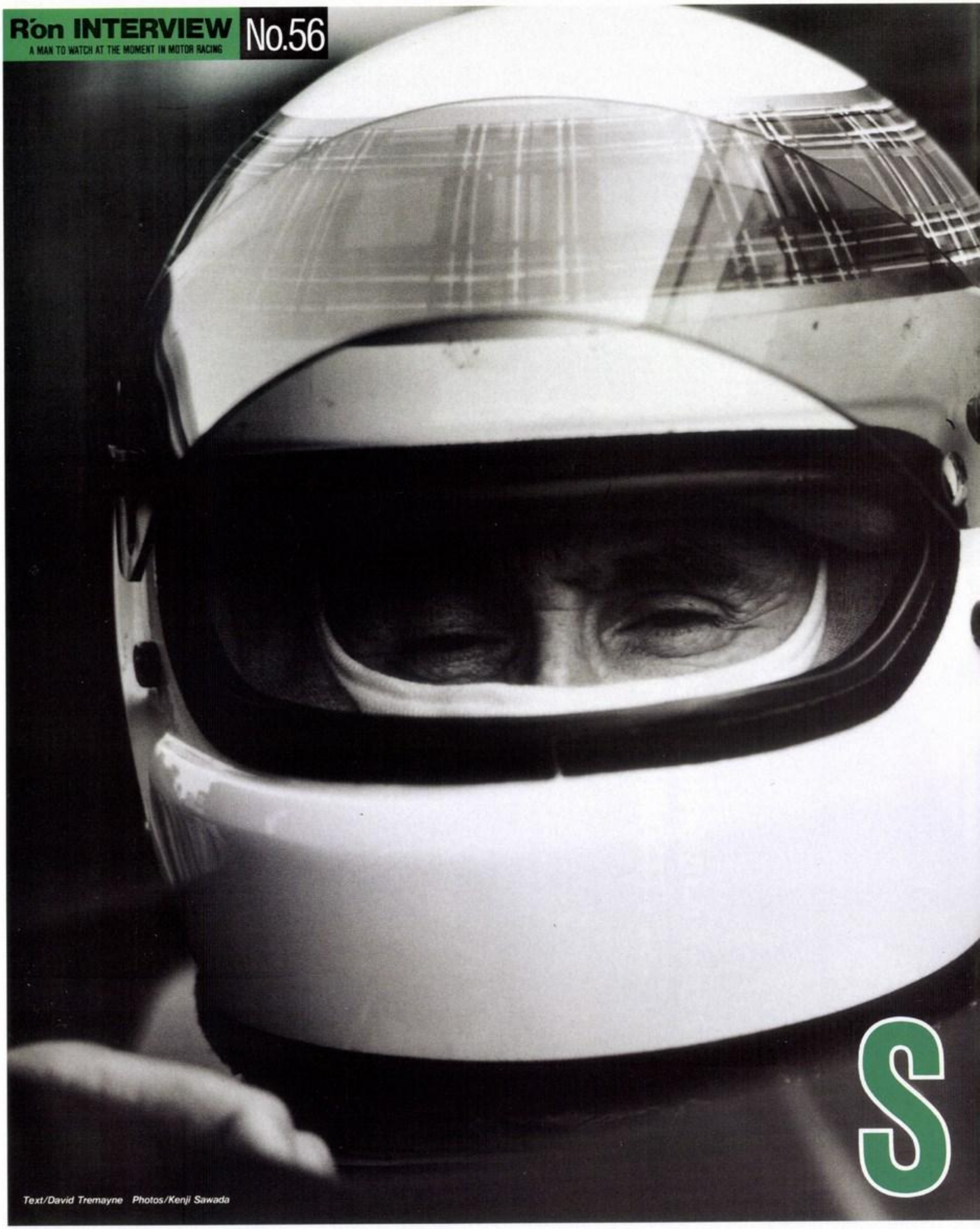
JACKIE STEWART

ジャッキー・スチュワート

[息子と翔るF1への道]

R'on INTERVIEW No.56

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING



Text/David Tremayne Photos/Kenji Sawada

JACKIE STEWART

私の名前を使う必要性はない それは過去の遺産を食うことだ

現役のレーシング・ドライバーとしては1973年を最後に引退したが、ジャッキー・スチュワートはその後も積極的な活動を続けてきた。実業家として国際的に活躍するスチュワートの日程は、ドライバー時代より、むしろ過密になっているほどだ。

そしていまジャッキーは息子ポールの名を冠したレーシング・チームを設立、本格的にレース・ビジネスの世界へ進出して来た。

そのポール・スチュワート・レーシングがF3000選手権にデビューし、2〜3位という注目すべき成績を残した"ドニントン・ゴールド・カップ2000"のパドックで、1時間にわたってジャッキー・スチュワートから話を聞くことができた。

——ポール・スチュワート・レーシングは、ポールのアイデアだったのか、それともあなたが長期に渡る事業として計画したものだろうか？ これをまず聞きたい。

JS　ポールがレースを始めなければ、こういう話は持ち上がらなかっただろう。御存知と思うが、彼がレースをやりたいと言いだしたとき、私はすぐには賛成しなかった。まず学校を出てからという条件をつけたんだ。ドライビング・スクールに通い始めたとき、彼にはレースを始める資金がなかったし、私も出してやるつもりはなかった。働いて自分で資金を作るか、学校を卒業するか、ふたつにひとつだった。私は、学校を出たあとなら援助しても良いと言った。

彼にまず、カリフォルニアでボブ・ボンデュラントがやっている公道走行の上級ドライバー・スクールを受けさせた。しかし、ブランズハッチで最初にレーシング・スクールを受けたときの授業料は、ポールが自分で出したものだ。1987年にポールがレースを始めたとき、私はカルフォーン・グループからFF1600に出場するための資金を調達するのを手伝った。ただし、それは夏休みのあいだだけのことだ。翌年からポールはFF2000を始めたが、そのときも5月に卒業してから、という条件つきだった。従って、実際に走り始めたのは6月からだ。前半の6〜7戦を見送ることになったわけだ。マシンを仕上げ、トレーラーや小さなトランスポーターも準備しなければならなかった。私の希望で、ロイ・トップを雇い入れた。ポール・スチュワート・レーシングが誕生したのはこのときだ。

チーム設立に際して、キャメルのバックアップを受けたが、何よりもポールの名前を前面に出すよう、気をつかった。走るのは私ではなく、彼だからだ。そのときから、資金面では十分な体制が整っていた。

初めから、チームの名前はそれで良いと思っていた。スポンサーを取ってきたのは私だ。カルフォーン・グループとの関係も続いていた。ただし、F3へステップアップするとなると、格段に大掛かりなチームになった。ドライバーは2人おり、マシンも3台必要だったからだ。それでも、ジャッキー・スチュワート・レーシングという名前は使いたくなかった。ビジネスの面から言っても、その必要はなかった。ジャッキー・スチュワートがこれに参加しているのは、初めからはっきりしているのだから。ポールも私も、ジャッキー・スチュワートという名前を利用することについては、何の抵抗も感じなかった。私がチームと密接に関係していれば、普通以上の注目を熱め、広告効果が上がることは明らかだったからね。

——スポンサーから、ジャッキー・スチュワート・レーシングという名前にして欲しいという圧力はかからなかったのだろうか？

JS　たしかにスポンサーは、ジャッキー・スチュワートの名を使いたがったが、私はそうすべきではないという意見だった。私の名は、すでに過去のものだ。ポール・スチュワートという名前は将来性がある。ポールは今日と明日の人間だが、私は昨日の人間だからだ。

ある意味では、私も今日的な活動をしているが、ポールが将来のために自分のアイデンティティを確立しておくことのほうが重要だ。私の名を使うのは、いわば過去の遺産で食うようなものだ。私はもう自分の名前を売る必要性を感じない。ポールの名前が広く知られることには、まったく違った意味がある。

——その意味とは？

JS　若いドライバーだけではなく、若いメカニックやエンジニアやチーム・マネージャーに道を開くという意味で、これは重要なことだ。将来性のある人物を養成する場としても生かしていきたいしね。デイビッド・スタップスやアンディ・ミラーやビンス・ヒギンズほどのベテランでも、どんどん新しい局面が開けてゆくのだから、チーム・マネージメントの上では新しく学ぶことがあるはずだ。私たちは非常に厳密な組織を作り上げた。そのことでデイビッドを煩わせたくはない。彼はF3000チームの実務を担当している。そこへジャッキー・スチュワートが口を挟むのは余計なことだ。その分野で、彼には絶対的な権限が与えられていなければならない。彼はまた、資金面の責任も負い、たとえばマールボロとの交渉を担当している。たぶん、彼にとってはこれまでにない経験だろう。その意味で彼はこれまで以上に広い視野が開けてくるはずだ。デイビッドはトロントで行われたラバッツの記者会見に出席し、私のやりかた、そして彼がやらなければならないことを直接見てきた。これでデイビッドは新しい次元に足を踏み入れたことになる。他のスタッフについても同様だ。

こうしたことはモータースポーツ以外のビジネスでは、ごくあたりまえのことだ。いろいろの面で、モータースポーツの世界はいまだプロフェッショナルになりきっていないと、何度も痛感させられた。実務をはじめとする多くの点で、ビジネス・ライクでないやり方が目立ちすぎる。私たちが必ず成功すると言っているわけではない。失敗する可能性もあるだろう。ただし、組織の構造が原因で失敗することだけはないはずだ。

——プロフェッショナルならざる問題点とは？

R'on INTERVIEW No.56

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING

JS　たとえば、あまりにも人の出入りが激しいことだ。シーズンごとにメカニックやエンジニアが違うチームのユニフォームを着て仕事をすることになるのは当たり前、といった状況だよ。それではいけないと思う。私自身、人とは長くつきあってきたし、スポンサーを変えることもめったになかった。フォードとの関係は25年間も続いたし、モエとは'69年以来の付き合いだ。古くからの友達も多い。そうした中から、良い人間関係が生まれてくる。フォードの中には、それこそあらゆる部門に知り合いがいる。いろいろなレベルの仕事をこなしてきたからだ。こうした信頼と知識のなかから、よりよい関係ができあがる。私にとってはこのことは、仕事を進めて行くうえで、非常に重要なことだ。私はいつも長い視点に立って物を考える。なにかを始めるのは、いつも簡単なことではない。ゴルフやテニスなどのスポーツでは、長く参入しているスポンサーが多いが、モータースポーツの場合は、すぐに関係が途絶えてしまうケースもよく見る。

――それはなぜだろう?

JS　モータースポーツの場合、情熱を維持し続けることが非常に難しいからだ。残念ながら、その大きな原因は、レースそのものの不安定さにある。

たとえば、ブラジルなどのグランプリについて、それが何月何日に開催されるか、はっきりしない。インディ500なら、今後5年間、何月何日に開催されるか分かっている。ウィンブルドン、全英オープン・ゴルフ、スーパーボールNALやNABのプレイオフがいつ、どこで行われるか、はっきり決まっている。だから事前に安心してホテルや施設や移動のための予約もできる。モータースポーツの場合は、それがないから、どうしても大きく発展するのが難しいというわけだ。

――まったくその通りだな。

JS　これがビジネスとして考えた場合に肝心な点なんだ。たしかに金の面ではモータースポーツも大きくなってきた。今ではF3000でも6万5000ポンドもするモーターホームを使い、トランスポーターが別にある。たぶん年間150～160万ポンドはかかるだろう。それにもかかわらず、日程は事前に分からない。今日のレースだって、シルバー

JACKIE STEWART

ストンで開催される予定が、ここドニントンに変更された。フォーミュラ・オペル・ロータスは、ゾルダーでレースが行われる予定だったが、予選レースになってしまった。とても多国籍企業のスポンサーがついているスポーツとは思えないよ。スポンサー側の人間が黙っているのが、不思議なくらいだ。

――関係者は、スポンサーがセナとFISAの問題に介入しなかったことに驚いている。これについてはどう考えるか？

JS　ゴルフやテニスなら、あんな問題は起こらないだろう。たとえば、イギリスの競馬は、最もしっかりした組織を持っている。騎手クラブは、騎手ひとりひとりの行動や考え方に対して、強い発言権を与えられている。

単にFIAやFISAの問題ではなく、すべてのモータースポーツ関係者が今日のような状況を作ってきたんだ。これは、非常に難しい問題だ。かならずしも私たちだけで解決しなければならないということもないだろう。新しい世代がよりプロフェッショナルな組織を作ろうと試みれば、事態は好転するはずだ。何年かの時間がかかることだろうし、何もボール・スチュワート・レーシングがその役割を担うといっているわけでもない。

ただひとつ言えるのは、私たちが1990年の10月、11月、12月の資金の流れを、すでに把握しているということだ。レース開催時期になれば、活動を通じて、予算をオーバーするか、下回るか、1ペニーにいたるまではっきり計算できている。これは偶然でも驚くべきことでもない。他の業界では当たり前のことだ。

――いや、驚くべきことだよ。

JS　そのために、ポール・ボッチャーという経理の専門家を雇い、コンピューターを導入しミルトン・キインズの新しい本拠地には、設備の整った立派なオフィスを設けている。もちろん、予算の関係でマクラーレンやアロウズの新しい工場ほどの規模は望めない。目標は高く持つにこしたことはないが、背伸びすることはないだろう。現実に即した対応が大切なのだ。

モーターホームは走行のあと、打ち合わせを行うのに必要だ。F3の場合は、モーターホームを持つだけの予算がないので、トランスポーターの中に打ち合わせ用のスペースがある。フォーミュラ・オペルでは、さらに予算が限られているから、それもない。しかし、フォーミュラ・ロータスのトランスポーターにも、F1と同じように必要なものはすべて揃っている。下のクラスだからといって、手を抜いていいということにはならないからだ。

――どうだろう、あなたの長期計画の中には、F1進出も含まれていると考えて良いのだろうか？

JS　いま、漠然と考えているかどうかは別にして、当初からそういう計画を立てていたということはない。たしかに、将来F1へ進むというのは自然な発想だが、場合によってはスポーツカーの世界選手権を手がけるかもしれないし、どこかのメーカーと手を結んでツーリングカー・レースに進出する可能性もあるだろう。もちろん、F1も可能性の中に入っているし、コンストラクターになるかもしれない。

ただ、まだまだ先の話だ。ロータスから申し出があったときは、まだこちらの体制が整っていなかった。F1に参入する可能性はほかにもふたつほどあった。（注：ベネトン、ロータスそしてティレルなどがジャッキー・スチュワートと関係しているという話があった）。

いずれにせよ、とにかくそれだけの力量がなかったのだ。資金面ではなく、実務について言っているんだ。レーシング・チームについてはこれまで怖いほど多くの例を見てきた。FF2000、F3からも学ぶことが多かっ

PROFILE

1939年6月11日、イギリス：スコットランドのダンバートン生まれ。
父親は自動車ディーラーを経営し、8歳年上の兄ジミーは
'50年代半ばにスポーツカー・レースで活躍したが、
その頃10代のジャッキーは射撃選手への道を歩んでいた。
しかしローマ・オリンピック英国代表候補となりながらも落選、
これを機に'60年にカーレースに転身。
マーコスやジャガーを駆ってすぐに頭角を現わし、
'64年、ワークス・クーパーでF3レース14戦11勝
（当時の監督はケン・ティレル）。
'65年には名門BRMチームからF1GPにフル出場、
デビュー戦6位、イタリアGP優勝、入賞多数でシリーズ3位。
'66年ベルギーGP負傷後はレースの安全性を強く唱えるようになる。
同年秋の日本インディで優勝（日本では'70年のJAF-GPでも優勝）。
'68年春に同郷の先輩ジム・クラークが事故死してしまってからは
"フライング・スコット2世"として活躍。
'69、'71、'73年とF1世界チャンピオンに輝く。
'68～'69年はマートラ、'70年はマーチ、
'71～'73年はティレルを操るが、
いずれもケン・ティレル率いるチームからの参戦だった。
F1GP99戦27勝、生涯得点360点。
'73年最終戦、チャンピオン決定後の通算100戦目は
頂点にありながらの引退戦のはずだったが、
予選中にチームの有能なる後輩F.セベールが事故死し、
失意のうちに引退表明。
27勝という数字は'87年にA.プロストが更新するまで
14年間も破られず、現在も2位に就ける大記録。
ドライバーから引退した後も
レース界の様々なビジネスに関わり、
重鎮として多忙な日々を現在も送っている。
ヘレン夫人との間に息子が2人。
長男ポールは現在イギリスのF3レースで活躍中だ。

まだF1に進出する段階じゃない ミスの代償があまりに大きいから

たし、今もフォーミュラ・ロータス、F3000、F3を通じて新たに学び続けているのだ。

これだけのチームを同時に運営しているチームはあまりないだろう。それだけに、いろいろな知識は短い時間で吸収することができる。間違いを犯すこともあるだろう。ますます多くのミスが重なるかもしれない。しかし、ミスの中から、何も分からないままにF1を始めていたのでは知りえなかった教訓をつかむことができる。F1の場合、ミスを犯すとその代償があまりにも大きいのだ。まだまだ、グランプリ・レースに進出する段階ではない。その点で言い訳をする気はないし、恥ずかしいことだとも思わない。

——あなたのようなF1ドライバーならば、いろいろなことに精通してるとつい考えがちだが。

JS そのとおりだが、ポール・スチュワート・レーシングには、45名の従業員がいる。それだけでも、新しい経験だ。フェリー・ボートや飛行機やホテルの予約、トランスポーターの登録、食事から果てはくずかごの調達までやらなければならない。以前は知らなかったことばかりだ。工具はどこで仕入れるか、事務器は、どんな種類のコンピューターが必要か、電話の回線は？ こうした細かいところまでが、今ではすべて私の仕事になっているのだ。

——では、チームの代表者は誰なのか？

JS ポールはレーシング・ドライバーだから、まず何よりも自分が走ることを優先しなければならない。冬の間は実業家として活動し、多くを学び、なかなか素質があることを証明した。考え方が的確で分析力に富んでいるし、正確でしかも粘り強い。

——ほう！ あなたもより粘り強いのだろうか？

JS そう思う。私の手強いところを見ているはずだが、彼の方が若いだけに積極的だ。これは普通のことだろう。若いドライバーのほうが、ベテランより攻撃的だから。ただし、ベテランは、そのタイミングをよく心得ている。ポールはまだ修行中だが、交渉や法律上の手続きにもたずさわり、多くのことを吸収している。いまでは、ビジネス全体にかかわっており、人事については相当な権限をもっている。給料の額や利益と損失のバランスを詳しく知ることは、彼にとっていい経験になるだろうね。

——しかし、実質的な代表者はあなたではないのか？

JS そう、結局のところ、最終的な責任を取るのは役員会の議長であり、代表取締役を務めている私だ。アンディ・ミラー、デイビッド・スタップスも、ポールや私と同様に重要な役割を果たしている。オベル・ロータスを担当するビンス・ヒギンズも経験豊富な得難い人材で、ヨーロッパ全土にまたがるレース活動をこなしている。チーム・ロータス出身のトニー・フレッチャーは実務を担当している。2年間、チームに所属しているアンジェラ・バックランドは報道関係への対応や広報活動を担当するかたわら、アニタ・スミスとともに予約などの細い事務を処理する。

フランク・ウイリアムズのチームからやってきたイアン・カニンガムはスポンサーとの交渉を行い、F3000チームの面倒を見ている。これも、表面には出ない事柄のひとつだ。スポンサーがどんな印象を抱いているか、また契約の条件などを知るのは重要なことだから。

——スケジュールの調整が大変だろうね。

JS シカゴで4時間半も電話にかじりついたあと、金曜の昼ごろアメリカから戻ってきた。月、火、水曜と毎日数時間はヨーロッパと電話していただろう。その4分の3が、レース関係の電話だ。

目下のところ、時間の50%をレースのために費やしているというところだろう。

——最後に。F1界には、あなたがまた自分の名前を売りたがっているという見方をする者もあるが、これについてはどう思うか？

JS いままでにわざわざ名前を売りたいなどと思ったことはない。もしそうなら、ポール・スチュワート・レーシングではなく、ジャッキー・スチュワート・レーシングというチームを作っていたはずだ。

FEELIN' MY ROAD FET

GREAT SAFETY AND CONFIDENCE

WILLANS

RACING HARNESS, ENGLAND

NEW

スーパースポーツ 4×4
リアバックル付
●一般車用●左右共通
●¥22,000

スーパースポーツ 4×3
●一般車用●左右共通
●¥20,000

ストックカー4 4×3
●一般車用●左右共通
●¥30,000

クラブ4 4×4
●一般車用●左用、右用有り
●¥37,000

インディー6 6×6
●レース車専用
●¥35,500

クラブ6 6×6
●レース車専用
●¥43,000

シルバーストーン6 6×6
●レース車専用
●¥55,000

ショルダーパット
●¥5,000(2本1組)

FET KYOKUTO

●イギリス ウイランズ 日本総代理店 株極東本社 〒157 東京都世田谷区千歳台4-30-11 ☎03-484-3121
★最新版ウイランズカタログを差し上げます 御希望の方は株極東ウイランズ係までお申し込みください

VICTORY FLAGS

コマ送りのドラマが見える。

あらゆる市販車がサーキットを埋め尽くした頃、レースは格闘技だった。リアのドラムを軋ませてブレーキング競争。ロールするサスペンションを捩じ伏せてインの差し合い。思いどおりにならないマシンが様々なラインで押し寄せる。アウトにはらむかイン・ベタか。一瞬の判断が交錯して、観客はその駆け引きに魅了される。マシンの後ろ姿が次のコーナーに消えて行くまで、目が離せない。ちょっと寂しげなテールが揺れて、もう次のドラマが始まっているからだ。ブツ切りの興奮が詰まったスポーツ、This is Motorsports.■

「猛暑の中で展開されるハイスピード神経戦」

Nippon Shimpan Super CUP
Rd.4 FUJI INTER

全日本フォーミュラ3000選手権第7戦

開催日程 **9/1・2**(SUN)

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

「長距離ランナーがスプリントで速さを競う」

第1回SUGO
インターナショナル500kmレース

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第5戦

開催日程 **9/15・16**(SUN)

開催場所/スポーツランド菅生 主催/SUGOスポーツクラブ、ビクトリーサークルクラブ(VICIC)、奥州ビクトリーサークルクラブ(奥州VICIC) 決勝スタート/未定 ゲートオープン/8:00 入場料金/前売り・大人￥4,200 ペア￥8,000 当日決勝日・大人￥5,000 小人￥1,000 前売り券発売所/チケットセゾン、チケットぴあ、丸井チケットセンター、CNプレイガイド、セブンイレブン(福島、宮城地区)、RTN加盟店 ※9月9日(SUN)仙台市市民公園でプレイベントを開催いたします。

インターTECプレイベント

今年もインターTECプレイベントが9月9日(日)新宿スペースゼロにて開催されます。今年活やく中のスカイラインGT-RやフォードシエラがJAPAN MOTOR RACING CENTER CORPORATION出展されますのでお楽しみに//くわしくは次号で発表いたします。

JAPAN MOTOR RACING CENTER CORPORATION

株式会社日本モーターレーシングセンター

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

インフォメーション・ダイアル 03-409-2365

営業時間 AM10:00～PM6:00(土、日を除く)

ハラダ カートサービス

夏のボーナスセール実施！
名古屋店・鈴鹿店同時開催

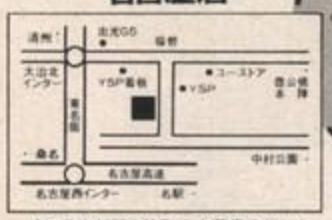
'90年限定版ヤマハHKSスペシャル他、セール期間中にコンプリートカートお買上げの方にヘルメット、レーシングスーツ、グローブ、シューズ、カートスタンドの必須5点セットをセール価格で販売いたします。詳しくはご来店の上お確めください。

カートランド三重レース日程
7月15日、8月5日、9月9日、
10月7日、11月11日、12月9日

鈴鹿店

三重県鈴鹿市南玉垣町7183
Phone 0593(82)6856

名古屋店



愛知県海部郡大治町大字花常出口111
Phone 052(441)5941

鈴鹿店・名古屋店/営業時間 10:00am～9:00pm 月曜定休

ライセンス講習会
鈴鹿店、名古屋店
毎月実施中

8月18日(土) 名古屋店
8月26日(日) 鈴鹿店
JAF・SLライセンス講習会実施

'90年限定版
ヤマハ RC-100S HKSスペシャル ¥338,000
各種コンプリートカートお買得！

ハラダカートサービスは日本モータースポーツのメッカ、SUZUKAに本拠を置き、多くのカートファンの皆さんとともにレーシングシーンを創造してきました。
究極のカート入門マシン、ヤマハRC-100S HKSスペシャルを始め、カート、エンジン、パーツの販売と、ライセンスの取得やメンテナンスの知識、レーシングテクニックのアドバイスなど。
SUZUKAで育まれたHKSのノウハウを、いま名古屋のカートファンにお届けします。

GEMINI
RACING KART CLUB
SINCE - 1972

ジェミニは君を応援します。
初心者歓迎!!

カートガレージ(保管します)

トランスポート(運搬します)

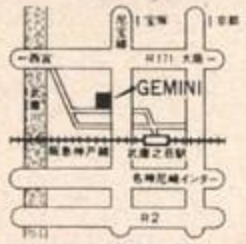
中古カート(各種あります)

クレジット取扱OK

只今クラブ員募集中 気軽にのぞける店ですヨ。

ライセンス講習会受付中
レーシングスクール受付中

本店



〒661 尼崎市武庫の里1-1-34
Phone 06-433-9504

阪奈店

〒574 大東市平野屋新町1-44
Phone 0720-70-1501

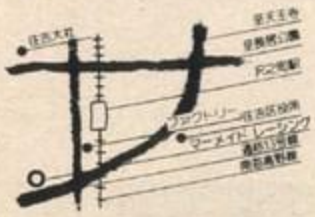
RACING TEAM
MERMAID
OSAKA JAPAN

カート大好き人間
全員集合！

マーメイドでカートを始めませんか。

全日本をめざすヤツがいる。F-1を夢みる君もいる。

マーメイドレーシングチームのメンバーには、
チャンピオンを目指すクールガイがいる、
F-1目指す少年がいる、彼と彼女でホットなふたりがいる……。
それぞれに目標を持って真剣に取り組んでいる姿がチョットカッコいい。
そんな仲間たちの姿を一度見に来てみませんか。



SHOW ROOM ☎06-673-7089
FACTORY ☎06-673-7227
〒558 大阪市住吉区墨江4-10-27-101
13号線高野線踏切西ノバカネイチ1F
営業時間 10:00am～10:00pm

中古カート在庫多数あり
LIFEクレジット、ローン取扱中

'89	ヤマハRC-100S	エンジン・タイヤ付
'90	PCR F1 2Bタイプ	エンジン・レス
'89	MAC ミナレリ イタリア100	エンジン・レス
'88	ヤマハRC-100S	エンジン・タイヤ付

エンジン・レス 10万円より　エンジン・タイヤ付 15万円より
その他カート&エンジン豊富、いろんな組合わせが可能です

ライセンス講習只今受付中　毎月開催しています
7月28日/8月17日/9月21日/10月20日

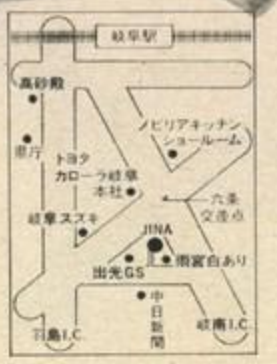
JINA RACING
MOTOR DEVELOPMENT

週末は風になれ！Let's try KARTING

風と一体になって走る爽快感。君も彼女もカートで風になってみないか……

ジナレーシングは、カートやパーツの販売からライセンス講習会、レーシングスクール、カートレースのオーガナイズまで、カートのA to Zすべてにあなたを満足させることのできるショップです。
but、ジナレーシングの仲間たちは、レース参加だけでなくマリンジェットやバイクツーリング、海外のレース観戦ツアーやスキーツアー、温泉ツアーetc.etc.、トレンディーに人生をエンジョイしています。

JINA RACINGのフルチョイスシステムで、あなただけのスペシャルマシンをオーダーしてください。



OFFICE & SHOWROOM
2-15-9 Ohmizo Rokujoh Gifu 500 Japan
phone.0582-72-7770 fax.0582-72-7766

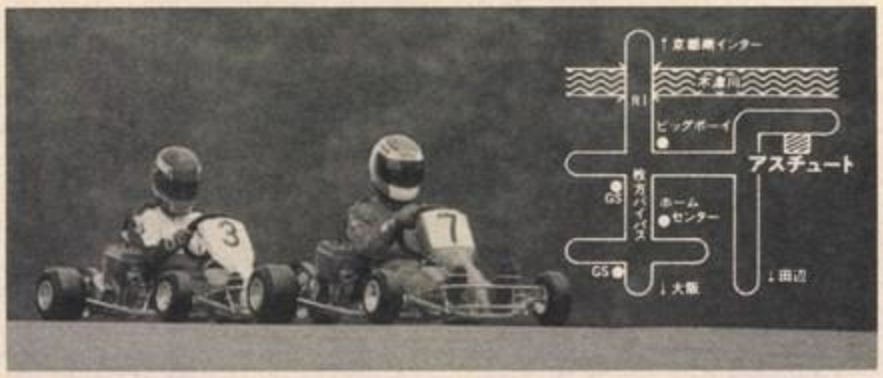
FACTORI
2868-1 Tarui-cho Fuwa-gun Gifu 503-21 Japan
phone.05842-2-3152 fax.05842-2-0814

YAMAHA限定モデル　Sストッククラス仕様
ヤマハRC-100JR-I '90エンジン、タイヤ付完成車 ¥338,000

WORLD CHAMPION KART　Sストックオープンクラス仕様
PCR F1カート＋ヤマハKT-100Sエンジン、タイヤ付完成車

EUROPEAN CHAMPION KART　WORLD CHAMPION ENGINE
TONYチャレンジャーカート＋PCR or Atomikartエンジン、タイヤ付完成車

KART SHOP
astute



セールbyセール中

只今カート完成車お買上げの方に各種プレゼント実施中！

ヤマハRC-100S	¥309,000
ヤマハRC-100SC初心者向クラッチ付カート	¥319,000
ミナレリィ イタリア100カート	¥340,000

その他外国製カート、パーツ各種取扱い。

スパルコレーシングスーツ、グローブ、シューズ

デザントレーシングスーツ、グローブ、シューズ他ウェア類も充実。

〒614 京都府八幡市上津屋石の塔37-4
11:00AM～10:00PM 水曜定休
☎075-981-6535

高性能外国製カート・コンプリート車お買上げの方に、只今レーシングスーツを半額にて奉仕中！

〔大阪〕 ハシモト Technical Service Hashimoto ☎06-974-2571 〒537 大阪市東成区中道3-5-16 AM11:00～PM9:00

〔大阪〕 KIKI 大阪店 ☎06-761-4932 〒542 大阪市中央区上本町西3-2-18 AM11:00～PM9:00 年中無休

〔神戸〕 NAGAO KART ☎078-351-2818 〒650 神戸市中央区中山手通7-11-30 AM10:00～PM9:00 月曜定休

〔尼崎〕 カートショップ Bird ☎06-481-0888 〒660 尼崎市東難波町6-13-31 AM11:00～PM9:00 月曜定休

〔神戸〕 KIKI 神戸店 ☎078-882-4779 〒657 神戸市灘区大石東町6-1-28 AM11:00～PM9:00 月曜定休

〔和歌山〕 KART GARAGE Crush Mate ☎0736-43-0654 〒649-72 和歌山県伊都郡高野口町応其437-6 PM8:00～PM10:00 月曜定休

〔名古屋〕 KART DA RAGAZZA KART LIFE ADVISER SHOP ☎052-805-5400 〒468 名古屋市天白区池場2-603 AM11:00～PM8:00 月曜定休

〔京都〕 Doo Racing ☎075-332-9510 〒610 京都市西京区大原野上里南町55

〔高槻〕 NAGAO KART 高槻店 ☎0726-95-4746 〒569 高槻市岡本町16-6 AM10:00～PM9:00 月曜定休

〔大東〕 Masaki Enterprise Japan Ltd. ☎0720-74-5599 〒574 大東市中垣内3-1-15 AM11:00～PM9:00 月曜定休

〔箕面〕 RACING KART SHOP PLAY MATE ☎0727-22-9479 〒562 箕面市瀬川3-4-29 AM10:00～PM8:00 水曜定休

〔岐阜〕 JINA RACING MOTOR DEVELOPMENT ☎0582-72-7770 〒500 岐阜市六条大溝2-15-9 AM10:00～PM8:00 月曜定休

JAF全日本ダートトライアル選手権第4戦／'90MSCテクニカルダートトライアル

6月24日／ミナミユースランド

Text/Chikara Kamiko. Photos/Masao Adati

開幕以来3連勝していた大井に土がついた
これまで苦渋を舐め続けた田嶋が
ついにカルタスミッド4WDで勝利を手にした

'90MSC-20 TECHNICAL DIRT TRIAL

Dクラスの表彰台の顔触れは変わらないが、ついに田嶋が中央に立った

両戦、僅差ながら大井に勝てなかった田嶋が、晴しい今期初優勝を飾る

2位に大差をつけて栗津原がCIを制す

CIIでは北村が2連勝

CIIIはラリーから転向した千田が初優勝を飾る

今回は破れた大井だが、次の北海道では……

ストップ・ザ・大井。田嶋が今季初優勝を飾る

全日本ダートトライアル選手権第4戦「'90MSC-テクニカルダートトライアル・イン・タザワ」は、6月24日、秋田県にある田沢湖畔のミナミユースランドサーキットにおいて行われた。

このサーキットは、スキー場のゲレンデを利用して作られたコースで、ゲレンデの斜面を上手く活用した豪快かつテクニカルな設定となっている。しかし、競技が進行していくにしたがって、コーナーの部分に深いワダチが掘れてしまい転倒する競技車が何台か現れた。

また、今回はちょうどシリーズの折り返し点となることもあってか、各エントラントも今まで以上にエキサイティングな走りを見せてくれた。

まずAIクラスは、今回もシティがパワーに勝るカルタスを破り優勝した。ドライバーは、第2戦のウイナー、中部のベテラン縣伸雄。

AIIクラスは第3戦までのウイナー達がそろって低迷し、かわって地元B地区の太田清隆が今期初勝利を飾った。2位には同じくスターレットを駆る中村英一が入り、確実にシリーズポイントを伸ばしている。

全7クラス中で最も実力が伯仲した混戦のAIIIクラスは、1トライ目トップに立った地元B地区チャンプ、昨年のオールスターウイナーの山下公男レガシィを2本目に鬼の湯本が2ℓブルーバードを果敢に走らせ、逆転。シリーズポイントでもトップに躍り出た。

CIクラスは今回も予想通り、カルタス4WDの栗津原豊が、2位に2秒以上の大差をつけ優勝。今回よりクロスミッションを装着した兵庫の杉尾啓治がその甲斐あってか2位に入賞した。

CIIクラスは、前回の名版で優勝したEP71の北村和浩が2連勝。2位には昨年パーフェクトチャンプの小林且雄マーチ、3位にはターボを嫌いスーパーチャージャーを搭載したEP82の登坂均が入った。

混戦のCIIIクラスは、前半AIIIクラスとあまり違わないタイムで展開された。しかし、今年からダートラにラリーから転向した北海道のベテラン千田俊二が、ギャランVR-4で初勝利をものにした。

そして、毎戦スペクタクルなレース展開を繰り広げるDクラスは、ついにモンスター田嶋のカルタスミッド4WDが1勝目を挙げた。田嶋伸博は、前日の公開練習から大井義浩のキャロッセ90Dや炭山義昭のミラージュ4WDら、コンペティター達の猛襲をものともせず優位に立っていた。

決勝当日も田嶋のドライビングは冴えに冴え、それまでベストレコードタイム、炭山の1分27秒30をなんと一挙に5秒も短縮し、1分27秒79という異次元のタイムをマーク。ラストゼッケンの大井は、このタイムを知ってか知らずか、いつになくキレのない走りでバイロンタッチというミスまで犯し、下位に低迷した。

路面の荒れた2トライ目。田嶋は自己のベストタイムをさらに1秒以上短縮し、勝利を決定的なものにした。大井は'88年、'89年のチャンピオンのプライドを賭けて積極的にコースを攻めたが、しかし田嶋にはコンマ3秒届かなかった。

これで田嶋は、念願の今期初の全日本戦優勝を手にした。そして、この勝利によって田嶋はシリーズチャンピオンも十分可能な位置につけたことになる。

次回、第5戦は超ハイスピードコースの北海道砂川サーキットで行われる。田嶋、大井の両横綱の熱き戦いは、より一層加熱することだろう。

RESULT/D Class

1	縣	田嶋 伸博	スズキスポーツカルタス4WD	1'27" 79	1'26" 46
2	岡	大井 義浩	キャロッセ 90D	1'35" 65	1'28" 72
3	炭	炭山 義昭	T.Sすみやまポテンザミラージュ	1'32" 30	1'29" 35
4	岩	辰己 英治	ファルケン沖自動車レガシー	1'32" 50	1'30" 04
5	新	鶴 一郎	レインボーアップルプジョー	1'32" 56	1'30" 13
6	群	長島 正敏	HKSアドバンGABギャラン	1'31" 15	1'30" 16

RESULT/C-III Class

1	宮	千田 俊二	メイクアップ90ギャラン	1'35" 81	1'32" 87
2	岩	大竹 公二	ファルケン ギャラン	1'36" 82	1'33" 74
3	静	越川 光夫	アドンスホームファミリア	1'37" 08	1'33" 78
4	岡	今井 政昭	ファルケンギャランVR-4	1'38" 23	1'34" 51
5	福	小林 照明	マツダポテンザファミリア4WD	1'38" 12	1'34" 57
6	茨	多鹿 芳信	SEKPro-Autoギャラン	1'39" 81	1'34" 85

RESULT/C-II Class

1	福	北村 和浩	カワワエサービスファルケン71	1'35" 12	1'29" 89
2	群	小林 且雄	LAPスーパーターボ	1'35" 66	1'30" 13
3	静	登坂 均	キャロッセ90C	1'32" 85	1'30" 27
4	岩	大竹 充雄	大竹BSサンタナプリッツ82C	1'31" 92	1'30" 95
5	宮	斉藤 春生	レッドゾーンアドバンGABEP	1'34" 69	1'30" 98
6	新	井野 和弘	パーフムーンオオツカEP71P	1'34" 58	1'31" 34

RESULT/C-I Class

1	岩	栗津原 豊	アドバンスズキスポーツカルタス	1'32" 64	1'31" 54
2	岩	杉尾 啓治	ファルケントキコカルタス4WD	1'37" 24	1'33" 61
3	福	松崎 忠見	いわながCBポテンザEP	1'36" 44	1'34" 08
4	静	重野 幹夫	ポテンザTSスミヤマEP71	1'37" 76	1'34" 44
5	岩	夏明 成己	HKS広島中村自工ZIPSBS71	1'37" 25	1'34" 53
6	岡	白井不二雄	Winsportトキコスターレット	1'36" 82	1'35" 71

RESULT/A-III Class

1	静	湯本 敬	KYBアドバンNS車板BPブル	1'34" 06	1'31" 20
2	群	山下 公男	チームスバルポテンザレガシー	1'32" 56	1'31" 33
3	群	西尾雄次郎	クラックショットポテンザギャラン	1'33" 11	1'31" 58

RESULT/A-II Class

1	宮	太田 清隆	パドックカストロールEP82	1'37" 68	1'30" 08
2	福	中村 英一	コスモスDLエナベタルEPGT	1'37" 68	1'30" 38
3	岩	山田 道夫	SRS.DL.KYB中央電子ターボ	1'37" 78	1'30" 41

RESULT/A-I Class

1	群	縣 伸雄	ファルケンモリシタR GA2	1'39" 23	1'37" 87
2	群	鶴地 健雄	アドバンシロクマビューシティ	1'38" 75	1'38" 33
3	岩	原 憲司	ファルケンDSKカルタス33S	1'38" 59	1'39" 04

鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース・サポートレース

6月30日〜7月1日/鈴鹿サーキット/主催:㈱鈴鹿サーキットランド、SMSC

Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta

SUZUKA Super Touring Car 500km Race SUPPORT RACES

'90全日本ツーリングカー選手権第3戦のサポートレースとして
行われた鈴鹿FJ1600-Aとシビックフルコースレース
グループAにも劣らない熱戦が繰り広げられて

CIVIC
雨中のフルコースを舞台に、砂田が初優勝!

㉟黒木を㉙福田がとらえるが……

ラスト2周で㉔砂田がトップに

スタートでポールの㉝村松を押さえ、㉟黒木がトップで1コーナーへ飛び込む

砂田雅行がフルコース初優勝を飾る

シビック鈴鹿フルコース第2戦は、前回同様51台の多エントリーを集め、グランドは2台のみ、他はすべてVTECである。

予選は曇、コースはセミウェットの状態だ。まず㉟黒木健次が2分43秒451でトップに躍り出るが、後半コースコンディションが良くなった頃を見計らって、各車ピットイン、ドライタイヤに履き代えて、最後のタイムアタックに賭ける。ラスト2周というところで、㉝村松康生が2分35秒791のタイムを叩き出して、ポールポジションを獲得。2番手に黒木、3番手に⑨川本篤の順で続く。第1戦目でポールtoフィニッシュを飾った㉗前川直典は、4番手スタートだ。

このシビックの決勝がスタートする頃から、雨足が強まり、コースは完全なウェットとなる。水飛沫の1コーナーへとトップで飛び込んだのは、村松をアウト側からかわした黒木であった。そして、村松、前川、㉙福田よしのぶ、川本の順でストレートへ戻ってくる。そして次の周には福田が2番手にジャンプアップ、黒木とテールtoノーズの接戦を繰り広げるが、4周目にはついに福田がトップに立つ。順位は激しく入れ替わり、半分の5周を終えた時点でのオーダーは、福田、黒木、㉔砂田雅行、村松、中野さとし、前川の順だ。トップ3台は等間隔で周回していくが、4番手争いの村松、中野、前川のバトルがレースを盛り上げる。

ラスト2周、トップの福田がデグナーの2つめで、ブレーキをロックさせてコースアウト。トップに躍り出たのは、予選7番手からジャンプアップの砂田であった。続いて黒木が、そして福田がゴールを受けた。

RESULT/CIVIC

●10周=58.594km 予選出走51台・決勝出走32台・完走25台

1	㉔砂田 雅行	KNC・アクト・BP・SiR	10周	28'56"022	7/2'37"278
2	㉟黒木 健次	小林設備CIVIC	10周	29'00"903	2/2'35"813
3	㉙福田よしのぶ	R'Eikoh! CIVIC	10周	29'04"734	5/2'36"880
4	㊶中野 さとし	三洋ラジエーター・URSシビック	10周	29'09"631	8/2'37"567
5	㉗前川 直典	テクニカRS☆R VISION	10周	29'10"162	4/2'36"737
6	㉝村松 康生	FALKEN・CIVIC	10周	29'12"731	1/2'35"791
7	⑨川本 篤	アサヒレーシング・シビック	10周	29'13"152	3/2'36"215
8	㊵上杉 和也	MCN・カストロールシビック!	10周	29'17"687	6/2'37"238
9	㊳谷口 太英	中国料理隆仙・プロスタッフ	10周	29'18"656	15/2'39"172
10	㉚山崎 猛	GEOローバスターウィンMAX	10周	29'31"491	19/2'39"314

・優勝スピード:121.072km
・最速ラップ:芥川 泰正 2'50"579 9周目

FJ1600-A
66台の激戦サバイバルレースを制したのは?

スタートで飛び出したのは㊾服部

㉗小川がレースをリードするが……

ラスト5周目にトップを奪った野田 明が、66台の激戦の頂点に立った

雨のレースを冷静に戦い⑪野田が勝利を獲得

鈴鹿FJ1600Aの第3戦、参加台数66台と今回も相変わらずの激戦クラスである。予選は、AとBの2クラスに分けられて梅雨のはっきりしないウェットコンディションの下で開始されたが、Aクラスではわずかの間雨がやんでコンディションが回復、6〜7周の2周の間にベストタイムが叩き出された。よって、ポールポジションを獲得したのもAクラスで、第2戦でもフロントローを獲得した㊾服部茂章が、2分27秒695を叩き出した。Bクラスのトップは、㉘大塚学が2分45秒449でフロントローにつける。

決勝は12周。決勝もぐずついた天候の中、31台によってスタートが切られた。まず、ポールの服部がスタートでも絶妙のタイミングで飛び出し、1コーナーへ飛び込む。続いて予選4番手、現在ランキング1位の㉗小川圭一が2番手で服部のテールにピタリと食らい付く。そして予選3番手の⑪野田明のオーダーで西コースへと消えていく。

しかし、再びストレートへと戻って来た時には、小川がトップに立っていた。そして2周目、野田が服部を1コーナーの進入でパスして2位に浮上、小川、野田、服部の順で周回をこなす。4番手には、弱冠19歳の㉝光貞秀俊が、予選15番手からトップのタイムを上回るタイムで猛追して、6周目にはついに3番手にジャンプアップする。

一方、トップの小川は安定した走りで、このまま小川の優勝かと思われた。が、終盤の8周目、小川が松ちゃんコーナーで痛恨のスピン、野田に待望の優勝が転がり込んだ。2位に光貞、3位に服部の順で、12周の熱戦を締め括った。

RESULT/FJ1600-A

●12周=70.313km 予選出走66台・決勝出走31台・完走26台

1	⑪野田 明	S.ZIGEND aichi-7	12周	34'05"328	A-2/2'28"422
2	㉝光貞 秀俊	ビルブレーンカストロール7	12周	34'07"809	A-8/2'29"635
3	㊾服部 茂章	エスポコミュニケーションズ7 4	12周	34'18"417	A-1/2'27"695
4	㉖深見慎二郎	平和自動車カストロールMK7 A・F	12周	34'32"563	A-5/2'28"859
5	㉛水谷 正道	ウィーグリーアンション5次元	12周	34'34"186	A-3/2'28"665
6	㉟矢崎 雅人	グランドスラムフォルムMK7	12周	34'34"974	A-4/2'28"742
7	⑦武内 尚志	マナティMK7 by永井	12周	34'37"262	B-4/2'48"671
8	①沢田龍太郎	三島オート・貝三ゴルフMK7	12周	34'47"149	B-7/2'49"714
9	㊲小野 直人	GREG F4/90	12周	34'48"528	B-8/2'50"055
10	㉜小林 明治	いちき工芸MK7	12周	34'53"309	B-5/2'48"910

・優勝スピード:123.389km/h
・最速ラップ:光貞 秀俊 2'48"464 4周目

どうなる?N1にタイヤウォーズか!?

あくまでもイコールコンディションを前提としているN1レースで、タイヤの占める割合というのは非常に大きい。

今回のシビック鈴鹿フルコースのエントリーを見てみると、各タイヤユーザーは次のとおり。ブリヂストン32台、ダンロップ12台、オーツ6台、ヨコハマ1台である。圧倒的にブリヂストンのユーザーが、参加台数の半分以上を占めているのである。

このブリヂストン人気には、ブリヂストンのニュータイヤであるポテンザRE610Sの影響が大きいだろう。この610Sにはソフトとハードの2種類があり、フルコースの予選が行われたセミウェットのコンディション下では、抜群のマッチングで、タレもなく、他のタイヤと比べると鈴鹿で1秒半は違うんじゃないか、というユーザーの声も聞く。筑波のシビックでも、コースレコードを叩き出しており、もうBSでなければ勝てないのでは……などとも。

明確に比較をしたわけではないし、単純には比べられないが、こういう声がエントラントの中で上がっているのは事実である。

また、ダンロップでも、現在ニュータイヤを開発中という話であるが、まだメドは立っていないそうだ。

今後ますます、拍車が掛かりそうなN1タイヤウォーズであるが……。

今回のシビックフルコースの予選では、セミウェットのコンディション下で圧倒的な強さを見せつけたBSポテンザRE610Sだが

野田 明が優勝を決めてランキング1位に

鈴鹿FJ1600-A ランキング1位 野田 明

今回の第3戦を終えると、いよいよ鈴鹿FJ1600Aシリーズも、全6戦のうち前半を終了し、後半戦へ向けてのターニングポイントとなる。鈴鹿FJシリーズと言えば、各FJシリーズの中でも注目度が高く、A戦ではなおさら来季のF3ドライバーが登場するという期待も高い。

第2戦目までのランキングを見てみると、2位2回の小川圭一が12ポイントでトップの座を獲得。が、今回の第3戦を終了した時点では、優勝の野田明が13ポイントで、ノーポイントだった小川を上回り、ランキング1位に輝いた。

野田明は、FJがデビューレースで、今年でFJは4年目。昨年の西日本FJランキング2位保持者である。今シーズンは、この鈴鹿FJ1600Aと西日本シリーズに参戦予定。すでに西日本で2位2回、鈴鹿で3位という成績を収めている。「今年は勝負の年です。今F3で走ってるドライバーとも、FJで一緒に走ってるけど、速さでは負けたと思ったことはないです。来年は絶対にF3に乗りたい」と真剣に語る野田明選手。

しかし、前半戦が終わったばかりで、チャンピオン争いはまだまだわからない状況だが、今後の活躍に期待したいものである。

鈴鹿FJ1600-Aシリーズ・ポイントランキング(第3戦終了時)

順位	ドライバー	マシン	①1/14	②5/27	③7/1	計
1	野田 明	マナティMK7	—	4	9	13
2	小川 圭一	R&D F4/90	6	6	0	12
3	服部 茂章	R&D F4/90	4	2	4	10
4	藤田 佳久	マナティMK7	9	—	—	9
4	沢田龍太郎	マナティMK7	0	9	0	9
6	光貞 秀俊	マナティMK7	0	0	6	6
7	荒川 幸雄	マキシム306	3	—	0	3
7	渋谷 魁	マナティMK7	—	3	0	3
7	深見慎二郎	マナティMK7	0	0	3	3
10	大宮 嘉信	FRD MF103	2	—	—	2
10	水谷 正道	オスカーダンガンSK	0	0	3	3

オーストラリアGr.A　マララ

●6月10日/マララ;オーストラリア/オーストラリア・ツーリングカー選手権第6戦

2.600km×41周＝106.6km　出走23台

					予選順位/タイム
1	⑧ C.ボンド	フォード・シエラRS500	41周	50'27"96	5/1'11"06
2	⑰ D.ジョンソン	フォード・シエラRS500	41周	50'34"64	4/1'11"06
3	③ J.リチャーズ	ニッサン・スカイラインGTS-R	41周	50'45"78	11/1'11"63
4	⑤ P.ブロック	フォード・シエラRS500	41周	50'51"04	1/1'10"55
5	㉖ T.ロングハースト	フォード・シエラRS500	41周	51'12"04	2/1'10"79
6	⑲ N.クロンプトン	ホールデン・コモドアVL	41周	51'14"86	13/1'12"56

・優勝スピード:126.738km/h

・最速ラップ:M.スカイフ(ニッサン・スカイラインGT-R)　1'11"48　130.946km/h

・マーク・スカイフの手により、ニッサン・スカイラインGT-Rがデビュー。スタートから10周にわたりトップを快走するものの、フロントホイールハブのトラブルによりリタイアしてしまう。しかし最速ラップを記録するなど実力の片鱗を見せつけた

マララを制したのはトーヨータイヤをはくコリン・ボンドのRS500だった

GT-Rがオーストリアにもデビュー。わずかではあるが戦闘力の高さを見せつけた

CART　バルボリン・デトロイト・グランプリ

●6月17日/デトロイト;USAミシガン州/CART-PPGインディカー・ワールド・シリーズ第5戦

4.023km×62周＝249.426km　出走28台

					予選順位/タイム
1	① M.アンドレッティ	ローラT90/00・シボレー	62周	1'49"32"249	1/1'42"154
2	⑯ B.レイハル	ローラT90/00・シボレー	62周	1'51"20"875	6/1'44"107
3	⑲ E.チーバー	ペンスキーPC18・シボレー	61周		5/1'43"827
4	② R.メアーズ	ペンスキー90・シボレー	61周		7/1'44"212
5	㉚ A.ルイエンダイク	ローラT90/00・シボレー	61周		10/1'45"076
6	⑧ R.ボエセル	ローラT89/00・ジャッド	60周		16/1'47"147
7	⑪ E.フィッティパルディ	ペンスキー90・シボレー	59周		8/1'44"334
8	⑪ S.グッドイヤー	ローラT89/00・ジャッド	59周		17/1'47"171
9	㉙ P.カーター	ローラT89/00・コスワース	59周		14/1'46"442
10	㉓ S.ブレイトン	ローラT90/00・コスワース	57周	火災	15/1'46"616
11	⑭ J.ラウド	ローラT88/00・コスワース	56周		23/1'48"096
12	⑰ R.ルイス	ペンスキーPC17・ビュイック	56周	燃料切れ	24/1'48"860
13	⑤ D.テイス	ペンスキーPC18・ビュイック	50周	火災	11/1'45"335
14	⑦ O.サリバン	ペンスキー90・シボレー	47周	ホイール外れ	4/1'43"541
15	㊿ M.グロッフ	ローラT88/00・コスワース	47周	ギヤボックス	21/1'47"751
16	⑲ T.ベッテンハウゼン	ローラT89/00・ビュイック	47周		28/1'50"436
17	⑭ A.J.フォイト	ローラT90/00シボレー	42周	サスペンション	22/1'47"775
18	㉑ J.ビークイス	ローラT88/00・ジャッド	42周	クラッチ	19/1'47"355
19	⑲ ヒロ松下	ローラT89/00・コスワース	34周	エンジン	27/1'50"141
20	㉕ W.T.リプズ	ローラT89/00・ジャッド	26周	電気系統	20/1'47"470
21	㉙ R.グレーロ	マーチ90CA・アルファ	24周	エンジン	18/1'47"326
22	⑥ Jo.アンドレッティ	マーチ90P・ポルシェ	22周	ギヤボックス	13/1'46"215
23	⑲ D.ホール	ローラT90/00・コスワース	17周	クラッシュ	25/1'49"423
24	④ T.ファビ	マーチ90P・ポルシェ	16周	電気系統	9/1'44"504
25	⑥ Ma.アンドレッティ	ローラT90/00・シボレー	14周	エンジン	3/1'42"982
26	㊽ D.ドブソン	ローラT90/00・コスワース	9周	ブレーキ	12/1'46"015
27	⑤ A.アンサーJr.	ローラT90/00・シボレー	7周	電気系統	2/1'42"948
28	㉓ T.バームロス	ローラT89/00・コスワース	5周	クラッシュ	26/1'50"029

・優勝スピード:136.636km/h

・マイケル・アンドレッティが今季初優勝。アル・アンサーJr.は1周目に電気系のトラブルが発生してリタイア。今回4位に入ったリック・メアーズにポイントランキング首位の座を譲り、1点差で2位につける。エディー・チーバーがインディカー初の入賞

NASCAR　ジ・ウィンストン

●5月20日/シャーロット;USAノース・カロライナ州/NASCARウィンストン・カップ・ノンチャンピオンシップ

2.414km×70周＝168.98km　出走20台

				グリッド
1	② D.アーンハート	シボレー・ルミナ	70周	1
2	㉕ K.シュレーダー	シボレー・ルミナ	70周	9
3	⑥ M.マーティン	フォード・サンダーバード	70周	4
4	⑤ B.エリオット	フォード・サンダーバード	70周	6
5	㉘ D.アリソン	フォード・サンダーバード	70周	2
6	㊽ D.トリックル	ポンティアック・グランプリ	70周	20
7	⑭ H.ギャント	オールズモビル・カトラス	70周	11
8	⑦ A.クルウィッキ	フォード・サンダーバード	70周	8
9	㉙ M.シェファード	フォード・サンダーバード	70周	5
10	⑧ B.ヒリン	ビュイック・リーガル	70周	15

・トップドライバーのみによる"オールスター戦"

NASCAR　ザ・バンケット・フローズン・フーズ300

●6月10日/シアーズ・ポイント;USAカリフォルニア州/NASCARウィンストン・カップ第12戦

4.067km×74周＝300.958km　出走44台

					グリッド
1	㉗ R.ウォレス	ポンティアック・グランプリ	74周	2'41"35"	11
2	⑥ M.マーティン	フォード・サンダーバード	74周		5
3	⑤ R.ラッド	シボレー・ルミナ	74周		1
4	⑪ G.ボダイン	フォード・サンダーバード	74周		26
5	⑧ B.ヒリン	ビュイック・リーガル	74周		31
6	㊿ S.マーリン	オールズモビル・カトラス	74周		17
7	④ E.アーバン	オールズモビル・カトラス	74周		2
8	⑩ I.ヘア	オールズモビル・カトラス	74周		28
9	㊴ M.ウォルトリップ	ポンティアック・グランプリ	74周		20
10	㉕ R.ウィルソン	オールズモビル・カトラス	74周		14

・優勝スピード:111.439 km/h

・PP:R.ラッド(シボレー)　1'30"954

・シリーズ中、珍しいロードコースでの一戦。74周目、最終周にコーション・フラッグが出てレースはそのままチェッカー。ラスティ・ウォレスが2勝目を飾えた

NASCAR　ミラー・ジュニュイン・ドラフト500

●6月17日/ポコノ;USAペンシルバニア州/NASCARウィンストン・カップ第13戦

4.023km×200周＝804.6km　出走40台

					グリッド
1	⑭ H.ギャント	オールズモビル・カトラス	200周	4'08"25"	16
2	㉗ R.ウォレス	ポンティアック・グランプリ	200周	4'08"27"	24
3	⑪ G.ボダイン	フォード・サンダーバード	200周		4
4	㉘ B.ボダイン	ビュイック・リーガル	200周		20
5	㉘ D.アリソン	フォード・サンダーバード	200周		12
6	⑫ H.ストリックリン	ビュイック・リーガル	200周		21
7	⑯ G.サックス	シボレー・ルミナ	200周		5
8	⑪ D.ウォルトリップ	シボレー・ルミナ	200周		9
9	㊿ S.マーリン	オールズモビル・カトラス	200周		7
10	㊷ K.ペティ	ポンティアック・グランプリ	200周		14

・優勝スピード:194.086km/h

・PP：E.アーバン(オールズモビル・カトラス)　56"693

・ベテランのハリー・ギャントが50歳158日で優勝。これはウィンストン・カップ史上の最年長優勝記録

ARS　ミルウォーキー

●6月3日/ミルウォーキー;USAウイスコンシン州/アメリカン・レーシング・シリーズ第3戦

1.609km×87周＝139.983km　出走17台

					グリッド
1	㊿ P.トレーシー	ワイルドキャット・ビュイック	87周	49'03"020	2
2	② R.プール	ワイルドキャット・ビュイック	87周	49'10"398	1
3	⑪ R.グロッフ	ワイルドキャット・ビュイック	87周		3
4	⑤ T. ブラッバス	ワイルドキャット・ビュイック	87周		9
5	㉑ P.J.ジョーンズ	ワイルドキャット・ビュイック	87周		5
6	㊻ T.バーン	ワイルドキャット・ビュイック	86周		6

・優勝スピード:171.268km/h

・ポール・トレーシーが開幕3連勝

ARS　デトロイト・グランプリ

●6月17日/デトロイト;USAミシガン州/アメリカン・レーシング・シリーズ第4戦

4.023km×24周＝96.552km　出走19台

					予選順位/タイム
1	㊻ T.バーン	ワイルドキャット・ビュイック	24周	58'28"764	3/1'51"302
2	⑦ E.バシェラール	ワイルドキャット・ビュイック	24周	58'29"832	6/1'52"121
3	㉕ M.スノー	ワイルドキャット・ビュイック	24周	58'30"973	12/1'53"422
4	⑪ J.ベル	ワイルドキャット・ビュイック	24周	58'31"766	5/1'51"999
5	⑤ T.ブラッバス	ワイルドキャット・ビュイック	24周	58'32"255	4/1'51"621
6	㉕ M.ロス	ワイルドキャット・ビュイック	24周	58'34"109	18/1'55"147

・優勝スピード:99.063km/h

・PP:P. トレーシー　1'50"513

・ポールからスタートのポール・トレーシーがレース大半をリード。しかし終盤出た2度のイエロー・フラッグの後、2位につけていたトミー・バーンがトップに躍り出た。トレーシーは再びチャージをかけるが、バリヤに接触し、結局10位に終わった

Trans-Am　ポンティアック・グランプリ・オブ・ダラス

●6月3日/ダラス；USAテキサス州/SCCA Trans-Am選手権第3戦

2.527km×80周＝202.16km

1	I.ヘア	オールズモビル・カトラス	80周	1'38"34"231
2	T.ケンドール	シボレー・ベレッタ	80周	1'38"58"761
3	P.ジェンティロッツィ	オールズモビル・カトラス	80周	
4	M.ジョーンズ	フォード・マスタング	80周	
5	M.エイカーズ	フォード・マスタング	79周	
6	W.ピッカリング	オールズモビル・カトラス	79周	

・優勝スピード：123.055km/h

・最速ラップ：I.ヘア(オールズモビル)　1'12"087　126.198km/h

・PP：T.ケンドール(シボレー)　1'10"499

・雨を予想し、グルーピングを施したスリックタイヤを選んだトム・ケンドールだったが、雨は降らなかった

Trans-Am　デトロイト

●6月16日/デトロイト;USAミシガン州/SCCA Trans-Am選手権第4戦

4.023km×100周＝402.3km　出走40台

1	39 S.シャープ	オールズモビル・カトラス	40周	2'06"28"818
2	D.プラスフィールド	オールズモビル・カトラス	40周	2'06"35"870
3	J.ボードウィン	シボレー・カマロ	40周	
4	T.ケンドール	シボレー・ベレッタ	40周	
5	R.フェロウズ	フォード・マスタング	40周	
6	J.ダーバーグ	シボレー・カマロ	40周	

・優勝スピード：76.338km/h

・残り5周でトム・ケンドールとドロシー・シュレーダーが激しくトップを争う。しかしシュレーダーのリヤにポール・ジェンティロッツィがぶつかり、同乗リタイア。ケンドールは難なく首位となるものの、残り3周でエンジンのミスファイアがひどくなり後退。最初にチェッカーを受けたのはTrans-Amで初優勝を挙げたスコット・シャープ(かつてアメリカでのニッサン・チューナーとして著名だったホブ・シャープの息子、22歳)だった

OVERSEAS RALLY

ERC　ズラトニ・ピアサッツィ・ラリー

●5月12～13日/ブルガリア/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数20)

1	F.タバトン/M.イメリート	ランチア・デルタ・インテグラーレ	3'05"41"
2	R.ドルーグマン/R.ヨーステン	ランチア・デルタ・インテグラーレ	3'05"43"
3	P.スナイヤーズ/B.コレンデル	トヨタ・セリカGT-FOUR	3'05"44"
4	B.ティリー/J.デルボー	オペル・カデットGSi	3'16"56"
5	G.ペトロフ/　トネフ	VWゴルフGTi	3'26"18"
6	M.スーレ/P.ウィレム	フォード・シエラRSコスワース	3'28"55"

・最終ステージで2日間にわたりトップを守っていたパトリック・スナイヤーズのセリカのトランスミッションにトラブルが発生。その修理に時間を費し、3秒差でファブリツィオ・タバトンの逆転勝利を許した

ERC　ハスベンゴウ・ラリー

●5月25～26日/ベルギー/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数5)

1	M.デュエツ/Y.ボーゼ	フォード・シエラ・コスワース	A優勝	2'48"58"
2	B.ティリー/D.デルボー	オペル・カデットGSi	A	2'47"44"
3	M.ティメール/S.ブレボー	ミツビシ・ギャランVR4	N優勝	2'50"00"
4	I.ビアーネ/R.デュウォルフ	フォード・シエラ・コスワース	A	2'51"00"
5	P.ジャマール/Y.ノエランダース	オペル・コルサGSi	A	2'55"19"
6	C.ボス/A.ロイリングス	フォード・シエラ・コスワース	A	2'55"24"

ERC　サリー・サツルヌス

●5月25日～27日/ユーゴスラビア/ヨーロッパ・サリー選手権(係数5)

1	G.フィッシャー/T.ツェルトナー	アウディ200クアトロ	A優勝	3'00"34"
2	R.スペラー/B.マン	VWゴルフGTi	A	3'04"20"
3	B.クズミク/M.ラモフス	ルノー5GTターボ	A	3'04"37"
4	T.フィリポビク/S.アシモビク	ランチア・デルタ・インテグラーレ	A	3'04"57"
5	C.ダートル/P.オンテラウアー	ランチア・デルタ・インテグラーレ	N優勝	3'05"57"
6	E.パラフ/J.パテルマン	ランチア・デルタ・インテグラーレ		3'05"58"

ERC　サウス・スウェディッシュ・ラリー

●6月1～3日/スウェーデン/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数5)

1	M.ヨンソン/L.ベックマン	トヨタ・セリカGT-FOUR	2'42"34"
2	P.エクルソド/J-O.ポーリン	ランチア・デルタ・インテグラーレ	2'44"53"
3	L.アスターハグ/B.メランダー	トヨタ・セリカGT-FOUR	2'47"05"
4	T.ヤンソン/L.アルガースチット	アウディ90クアトロ	2'47"06"
5	B.ダニエルソン/S-O.クバルンロフ	マツダ323 4WDターボ	2'48"37"
6	B.ヨハンソン/A.オルソン	オペル・カデットGSi 16V	2'49"08"

ERC　スコッティッシュ・ラリー

●6月9～11日/イギリス/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数10)

出走53台・完走31台　全38SS

1	② D.ルウェリン/P.ショート	トヨタ・セリカGT-FOUR	A優勝	3'51"44"
2	④ C.マクレー/D.リンガー	フォードRSコスワース	A	3'55"19"
3	⑥ R.ブルックス/N.ウィルソン	フォード・シエラXR4×4	A	3'58"30"
4	⑩ G.エバンズ/H.デイビーズ	フォード・サファイア・コスワース	N優勝	4'00"01"
5	⑤ F.タニーコ/S.エバンジェリスティ	フォードRSコスワース	A	4'00"25"
6	⑪ S-O.ウルフリッドソン/G.バルト	アウディ90クアトロ	A	4'01"41"

・デビッド・ルウェリンが第1ステージからリード。彼を追ったのは特別参加のベンティ・アイリッカラのフォード・サファイア4×4試作型だけだった。

ERC　ラリー・ヘッセン

●6月14～17日/西ドイツ/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数5)

1	R.ホルツァー/ベンデル	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V	A優勝	2'16"35"
2	H.デムート/ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4	A	2'18"42"
3	S.ハイダー/C.ゲイストドルファー	オペル・カデット16V	A	2'20"37"
4	M.ヨンソン/ペドゾルト	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	2'20"59"
5	K.グルンデル/ホッフェ	プジョー309GTi	A	2'21"21"
6	プリ/グレイフェンシュタイン	アウディ200クアトロ	A	2'21"25"
10	ゲルバー/ツール	ミツビシ・ギャランVR4	N優勝	2'24"11"

ERC　バルム・ラリー

●6月16～18日/チェコスロバキア/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数10)

1	M.スンドストロム/J.レボ	マツダ323	A優勝	3'33"01"
2	J.ポッシュ/K.ゴームレイ	BMW-M3	A	3'33"50"
3	M.フェルヤンク/タングリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ	A	3'36"54"
4	E.パラフ/バターマン	ランチア・デルタ・インテグラーレ	A	3'38"41"
5	ショホルム/ビンディン	アウディ90クアトロ	A	3'48"26"
6	ブラーナ/ショバネラク	オペル・カデット	A	3'49"55"
7	ダートル/ウンターラウアー	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V	N優勝	3'50"09"

DOMESTIC RACE

阿讃スーパーツーリングカーレース第3戦

●6月10日/阿讃サーキット/晴/主催:ホモーターランド阿讃

●NR4/NR3

30周＝27.15km　予選出走4台・決勝出走5台・完走4台

〈NR4〉　予選出走3台・決勝出走3台・完走2台

					予選順位/タイム
1	⑯ 永井　一眞	HART&ショウエイシビック	30周	19'06"00	1/37"74
2	⑪ 石本　秀美	オート和歌山レビン	27周	19'36"63	3/42"86
	⑤ 吉良　ゆかり	HART&ショウエイシビック	15周		2/40"12

・優勝スピード:85.08km/h

〈NR3〉　予選出走1台・決勝出走2台・完走2台

					予選順位/タイム
1	㉑ 林田　圭城	スターレット	29周	19'14"29	1/39"27
2	③ 村上　克彦	グランプリ&アドバンEP71	29周	19'28"81	ノータイム

・優勝スピード:81.46km/h

●NR2

30周＝27.15km　予選出走7台・決勝出走7台・完走7台

					予選順位/タイム
1	⑥ 西尾　直一	PS-オガタKP-61	30周	20'12"33	1/39"94
2	㉔ 子川　潔巳	トヨタスターレット	30周	20'13"39	2/40"04
3	㉓ 岡　直樹	カークラッシュスターレット	30周	20'18"62	3/40"33
4	㉘ 森本　義人	アシック中央コクピット高知	30周	20'22"30	4/40"36
5	⑩ 山野　裕康	土佐タイヤ商会アシック中央	30周	20'28"72	6/40"64
6	㉙ 鳴内　忠弘	バットマンKP	30周	20'34"76	5/40"44
7	⑧ 小倉　雅裕	ショウエイスターレット	30周	20'54"88	7/41"24

・優勝スピード:80.55km/h

RACE DIARY

OVERSEAS RACE／OVERSEAS RALLY／DOMESTIC RACE

第14戦の入賞者たち、右からウイナーのピエラ、チェコット、若き新鋭クロイツポイントナー

OVERSEAS RACE

イタリアF3　イモーラ

●6月17日／イモーラ;イタリア／イタリアF3選手権第5戦
5.040km×22周=110.88km　出走32台

					予選順位/タイム
1	31 M.ハッキネン	ラルトRT34・無限	22周	39'44"061	2/1'46"005
2	1 D.スキアタレッラ	ダッラーラ390・アルファ	22周	39'49"724	1/1'45"760
3	3 F.ベッティーニ	レイナード903・無限	22周	39'50"815	3/1'46"193
4	16 M.アンジェレッリ	ダッラーラ390・アルファ	22周	39'51"551	8/1'46"400
5	14 J.ビルヌーブ	レイナード903・アルファ	22周	39'53"835	5/1'46"349
6	2 G.ブガッティ	レイナード903・アルファ	22周	39'56"358	6/1'46"389

・優勝スピード:167.432km/h
・最速ラップ:J.ビルヌーブ(レイナード・アルファ)　1'47"058　169.478km/h
・イギリスF3を闘うミカ・ハッキネンが3週間のインターバルを利用してイタリアF3に遠征。ポールこそ(メニコ・スキアタレッラに譲ったものの、レースでは圧倒的な強さを発揮。ラルト+無限というイギリスF3で最強の組み合わせをイタリアF3界に見せつけた

フランスF3　シャレード

●6月10日／シャレード(クレルモン=フェラン);フランス／フランスF3選手権第5戦
3.975km×23周=91.425km　出走27台・完走22台

					予選順位/タイム
1	2 E.エラリー	レイナード903・無限	23周	42'05"87	1/1'47"29
2	8 O.セベナン	ダッラーラ390・VW	23周	42'07"74	4/1'48"04
3	24 J.ボラカン	ダッラーラ390・アルファ	23周	42'09"54	3/1'48"01
4	30 O.ペレッタ	ダッラーラ390・アルファ	23周	42'10"07	5/1'48"39
5	21 Y.ミューラー	ダッラーラ390・アルファ	23周	42'20"04	11/1'48"82
6	26 L.フォーレ	ダッラーラ390・VW	23周	42'20"95	6/1'48"42

・優勝スピード:130.304km/h
・最速ラップ:E.エラリー(レイナード・無限)　1'48"60　131.768km/h
・エリック・エラリーがポールtoフィニッシュで今季3勝目。獲得ポイントを46点とし、オリビエ・ペレッタと並んでランキング首位に。鳴村健太は予選18位。決勝はホイールがゆるむというトラブルに見舞われリタイア

スウェーデンF3　マントープ・パーク

●6月13日／マントープ・パーク;スウェーデン／スウェーデンF3選手権第1戦
3.128km×14周=43.792km

1	F.エクブロム	レイナード903・VW	14周	18'02"17
2	N.ヨンソン	レイナード903・無限	14周	18'10"81
3	M.グスタフソン	レイナード903・無限	14周	18'13"69
4	L.ルンドベルグ	レイナード903・無限	14周	18'16"01
5	T.ヨハンソン	ラルトRT34・アルファ	14周	
6	H.オラウソン	レイナード903・VW	14周	18'20"60

・優勝スピード:145.681km/h
・最速ラップ:F.エクブロム(レイナード・VW)　1'16"58　147.046km/h
・PP:F.エクブロム

スウェーデンF3　クヌートストープ

●5月27日／クヌートストープ;スウェーデン／スウェーデンF3選手権第2戦
2.079km×24周=49.896km

					予選順位/タイム
1	N.ヨンソン	レイナード903・無限	24周	22'42"4	3/55"85
2	F.エクブロム	レイナード903・VW	24周	22'43"3	4/55"88
3	L.ルンドベルグ	レイナード903・無限	24周	22'49"1	1/55"66
4	R.アムレン	レイナード893・VW	24周	22'54"6	
5	S.ハンセン	レイナード883・VW	24周	22'58"2	5/56"15
6	T.ヨハンソン	ラルトRT34・アルファ	24周	23'04"8	

・優勝スピード:131.845km/h
・最速ラップ:N.ヨンソン(レイナード・無限)　55"854　133.999km/h
・予選上位3位までを無限パワーが独占。決勝でもこの3台の独占が続いたが、12周目にVWユーザーのフレデリック・エクブロムが意地を見せてリヌス・ルンドベルグを抜き返し、2位に入る

スウェーデンF3　アンデルストープ

●6月10日／アンデルストープ;スウェーデン／スウェーデンF3選手権第3戦
4.025km×12周=48.3km

1	N.ヨンソン	レイナード903・無限	12周	18'20"46
2	F.エクブロム	レイナード903・VW	12周	18'22"25
3	M.グスタフソン	レイナード903・無限	12周	18'25"78
4	T.ヨハンソン	ラルトRT34・アルファ	12周	18'36"53
5	R.アムレン	レイナード893・VW	12周	18'38"87
6	H.シモンソン	ラルトRT34・アルファ	12周	18'40"07

・優勝スピード:158.007km/h
・最速ラップ:N.ヨンソン(レイナード・無限)　1'30"55　160.022km/h
・PP:N.ヨンソン
・アンデルストープの長いバックストレートではエンジンパワーがものを言い、ニクラス・ヨンソンの無限エンジンに対し、フレデリック・エクブロムのVWエンジンはわずかに及ばず、ポールtoフィニッシュを許す

イギリスFVL　スラクストン

●6月17日／スラクストン;イギリス／イギリス・フォーミュラ・ボクスホール・ロータス第7戦
3.792km×20周=75.84km　出走26台・完走24台

					予選順位/タイム
1	40 K.ルビー	レイナード・ボクスホール	20周	25'13"66	8/1'15"51
2	16 S.レイキン	レイナード・ボクスホール	20周	25'18"42	4/1'15"23
3	19 D.クルサード	レイナード・ボクスホール	20周	25'23"01	3/1'15"21
4	29 R.ホール	レイナード・ボクスホール	20周	25'24"19	6/1'15"34
5	14 G.ド・フェラン	レイナード・ボクスホール	20周	25'26"43	5/1'15"29
6	39 K.パート	レイナード・ボクスホール	20周	25'28"61	9/1'15"58
7	3 中野 信治	レイナード・ボクスホール	20周	25'31"04	2/1'15"04

・優勝スピード:180.373km/h
・最速ラップ:K.ルビー　1'15"09　181.967km/h　4周目
・PP:B.ドラン　1'15"02
・フロントロウに並べた中野信治はクラッチが切れず、スタートに失敗、大きく出遅れる。スタート直後の1コーナーでポールのバーナード・ドランとスコット・レイキンが接触。そのスキをつき、予選8番手からジャンプアップしたカート・ルビーが3周目に首位に立つ。5位でフィニッシュしたディオゴ・カストロ・サントスはキャブレターのインレットのサイズが規定より大きかったことが発覚、失格となり6位以下の順位が繰り上がった

ドイツGr.A　ニュルブルクリング

●6月16日／ニュルブルクリング;西ドイツ／ドイツ・ツーリングカー選手権第13戦&第14戦
〔第13戦〕25.350km×4周=101.4km　出走28台・完走16台

1	10 J.ラフィット	BMW-M3	4周	37'10"16
2	9 J.ピンケルホック	BMW-M3	4周	37'10"99
3	8 S.ソーパー	BMW-M3	4周	37'11"97
4	18 F.ピエラ	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'14"03
5	17 F.クロイツポイントナー	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'22"15
6	15 A.クディーニ	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'37"07

・優勝スピード:163.683km/h
・最速ラップ:J.ラフィット(BMW)　9'13"20　164.967km/h　2周目
・PP:K.ルドビク(メルセデスベンツ190E2.5-16)　9'05"35

〔第14戦〕25.350km×4周=101.4km　出走22台・完走18台

1	18 F.ピエラ	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'01"70
2	17 F.クロイツポイントナー	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'03"89
3	3 J.チェコット	BMW-M3	4周	37'09"53
4	15 A.クディーニ	メルセデスベンツ190E2.5-16	4周	37'13"30
5	4 K.ニーツビーフ	オペル・オメガ3000 24V	4周	37'13"67
4	9 A.ハーネ	BMW-M3	4周	37'14"27

・優勝スピード:164.357km/h
・最速ラップ:J.ラフィット(BMW)　9'10"21　165.864km/h　2周目
・伝統の24時間レースの前座として行われた周レース。ポールタイムをたたき出したクラウス・ルドビクは190Eの新しいエボリューションIIモデル。じかしルドビクは燃料ラインのトラブルでリタイア。休調だったラフィットは第14戦フロントスポイラーの破損によりペースダウン

伝統の24時間レースの前座に設けられたドイツ・ツーリングカー選手権第13戦と14戦。第13戦を制したのはラフィットの駆る19BMW-M3。以下ピンケルホック、ソーパーと続き、ビガッツィの11-2-3

イタリアGr.A　バッレルンガ

●6月2〜3日／バッレルンガ;イタリア／イタリア・ツーリングカー選手権第9戦&第10戦
〔第9戦〕3.200km×18周=57.6km

1	2 E.ビッロ	BMW-M3	18周	24'01"441
2	5 N.ラリーニ	アルファロメオ75ターボEV	18周	24'06"183
3	R.カペッロ	アルファロメオ75ターボEV	18周	24'19"321
4	13 G.ロッシ	アルファロメオ75ターボEV	18周	24'29"512
5	G.ジウディーチ	アルファロメオ75ターボEV	18周	24'32"606
6	G.リッチ	フォート・シエラ・コスワース	18周	24'39"483

・優勝スピード:143.856km/h
・最速ラップ:G.タルクイーニ(BMW-M3)　1'18"785　146.221km/h
・PP:R.ラバーリア(BMW-M3)
〔第10戦〕3.200km×18周=57.6km

1	2 E.ビッロ	BMW-M3	18周	23'47"086
2	3 R.ラバーリア	BMW-M3	18周	23'50"522
3	5 N.ラリーニ	アルファロメオ75ターボEV	18周	23'54"266
4	G.タルクイーニ	BMW-M3	18周	23'55"152
5	L.マジオレッリ	BMW-M3	18周	24'10"680
6	13 G.ロッシ	アルファロメオ75ターボEV	18周	24'33"782

・優勝スピード:145.303km/h
・最速ラップ:R.ラバーリア(BMW)　1'18"470　146.808km/h
・3位のM3、エマヌエーレ・ビッロ、ロベルト・ラバーリア、ガブリエーレ・タルクイーニが生き残りレースを繰り広げた

イギリスGr.A　シルバーストン

●6月10日／シルバーストン;イギリス／イギリス・ツーリングカー選手権第4戦
3.071km×25周=76.775km　出走20台

						予選順位/タイム
1	3 R.グラベット	フォード・シエラRS500	A優勝	25周	30'20"45	2/1'10"17
2	4 S.ウォーカー	フォード・シエラRS500	A	25周	30'22"90	5/1'11"01
3	1 A.ロウズ	フォード・シエラRS500	A	25周	30'26"75	1/1'10"12
4	L.ブリストウ	フォード・シエラRS500	A	25周	30'36"23	7/1'11"41
5	G.ハサウェイ	フォード・シエラRS500	A	25周	31'08"82	8/1'13"09
6	16 F.サイトナー	BMW-M3	B優勝	24周		10/1'15"36

・優勝スピード:151.825km/h
・最速ラップ:T.ハーベイ(フォード・シエラRS500)　1'08"89　158.186km/h
・6秒ものリードを序盤に築いたティム・ハーベイはエンジンのガスケット抜けでリタイア。アンディ・ロウズはスピンを喫し、ロブ・グラベットが今季2勝目を挙げた

フランスST　ディジョン

●5月20日／ディジョン;フランス／フランス・スーパーツーリスム第5戦
3.800km×42周(21周×2ヒート)=159.6km　出走18台

					予選順位/タイム
1	22 J-P.ジャブイーユ/L.ギトニー	BMW-M3	42周	1'01"15"14	4/1'25"49
2	6 J-L.ブースケ	BMW-M3	42周	1'01"31"98	2/1'23"85
3	1 J-P.マルシャー	BMW-M3	42周	1'01"49"75	3/1'25"06
4	5 X.ラベイル	アウディ80クアトロ	42周	1'01"56"53	6/1'25"92
5	20 J-C.バッソ	BMW-M3	42周	1'02"22"34	10/1'27"23
6	11 A.ブルドン	メルセデスベンツ190E	42周	1'02"24"16	8/1'26"37

・優勝スピード:156.337km/h
・最速ラップ:J-P.ジャブイーユ(BMW)　1'25"76　159.515km/h
・PP:M.フェルテ　(BMW-M3)　1'23"05
・1ヒート目はパンクにより、2ヒート目はコーションフラッグに阻まれ、ミシェル・フェルテは勝利の芽をつみとられた

フランスST　ポー

●6月3〜4日／ポー;フランス／フランス・スーパーツーリスム第6戦
2.760km×43周(22周+21周)=118.68km　出走19台

					予選順位/タイム
1	12 M.フェルテ	BMW-M3	43周	1'00"55"13	1/1'22"63
2	1 J-P.マルシャー	BMW-M3	43周	1'01"00"31	3/1'23"30
3	6 J-L.ブースケ	BMW-M3	43周	1'01"10"44	4/1'23"34
4	8 M.スール	アウディ80クアトロ	43周	1'01"33"01	5/1'23"58
5	5 X.ラベイル	アウディ80クアトロ	43周	1'02"10"56	7/1'25"00
6	20 J-C.バッソ	BMW-3M	43周	1'03"23"26	8/1'25"94

・優勝スピード:116.890km/h
・最速ラップ:M.フェルテ(BMW)　1'23"75　118.639km/h

フランスST　シャレード

●6月10日／シャレード(クレルモン=フェラン);フランス／フランス・スーパーツーリスム第6戦
3.375km×30周(15周+15周)=119.25km　出走19台

					予選順位/タイム
1	12 M.フェルテ	BMW-M3	30周	1'00"22"84	1/1'57"51
2	1 J-P.マルシャー	BMW-M3	30周	1'00"35"57	2/1'59"24
3	20 J-C.バッソ	BMW-M3	30周	1'01"47"86	9/2'01"99
4	5 X.ラベイル	アウディ80クアトロ	30周	1'01"54"39	5/1'59"99
5	4 P.デスティク/B.サラム	BMW-M3	30周	1'02"06"54	7/2'01"75
6	9 J-P.ベルトワーズ/M.マシール	メルセデスベンツ190E	30周	1'02"37"97	8/2'01"98

・優勝スピード:118.498km/h
・最速ラップ:M.フェルテ(BMW)　1'59"52　119.729km/h

'90 R'on CHALLENGE

[R'onシビックVol. 8]

最後の1周でハプニング ラッキーな2勝目が クボケンの手中に収まる

6月3日の富士N16耐で、トラブルはあったものの無事完走したR'onシビック。それから2週間後、シビックは筑波に帰ってきた前回、目前で表彰台を逃しただけに、クボケンの奮起が期待された

パネルが転がるのに足を取られながらも、必死で2位をキープする。序盤から2位争いは、し烈を極めた

ポジションは悪くても、スタート良く2位に！

湿っぽく暑苦しい土曜日。そのイライラ度を増すかのように、大粒の雨が昼過ぎから落ちて来た。いきなりの雨に、スタンドの人たちが走る。開き直って悠然と歩く人も。ピット脇の階段は滝、ピット裏は空き缶の浮く泥流、第1コーナー下通路は池……。広い空を稲妻が光り、轟音が耳を襲う。雨は小一時間で止んだが、予選スケジュールも大幅に狂うことになった。

金曜から38・3度の熱が出ていたクボケンも、しばし休憩ができた。午前中のフリー走行も、立っているとクラクラ、マシンを降りるとダルい——という感じだった。マシンは、2週間前、富士のN1-6耐レースで左サイドをヘコましていたので、鈑金修理のため木曜まで工場に入っていた。6耐の予選後、ミッションは新品にチェンジしていたが、エンジンには全くノータッチだった。エンジン・メンテもそこそこに、クボケンは「まずクルマを走らせてみよう」とコースに出た。結果、

前回とは全く逆に、スルスルとインを取りトップ争いに食い込んだ

「中域トルクが弱く、吹けが鈍かった。ただ吹けの悪さは、湿っぽい天気のせいじゃないかな」。

冒頭にも述べたような豪雨のあと、予選は開始された。コースは完璧ドライだが、クボケンはタイヤチョイスに慎重になった。前回チョイスで失敗したからだ。コースイン直前にドライを履くことに決め、さあ予選スタート。コースは先ほどの雨で冷えていたため、シビックのアンダーステア傾向は、さほど出ず、各マシンとも6秒台の好タイムを出す。ポールを取ったのは、㉓高橋川路。1分6秒1-8-1のコースレコードだった。クボケンも健闘し、6秒405のタイムで4位につけた。まずまずといったところか。

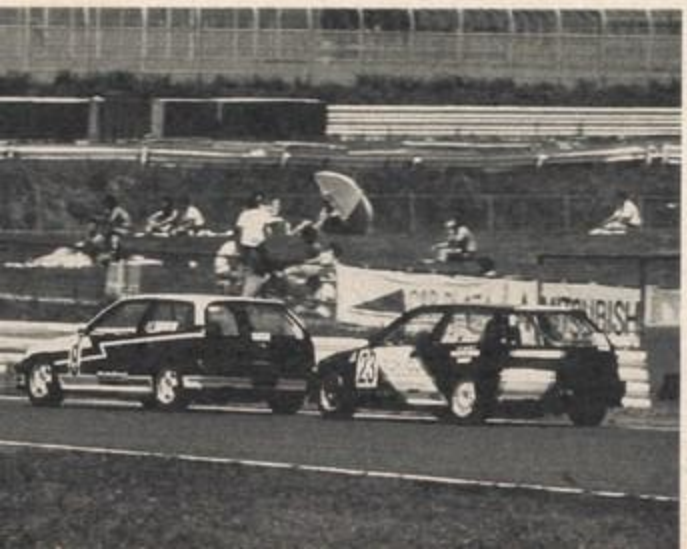
これまで予選を走れなかったり、タイヤチョイスに失敗だったりのクボケン、初めての"まともな予選"だった。明日はイケるかもしれない。ル・マンのスタートをTVで見たあと、クボケンはベッドにもぐった。

6月17日、前日までの雲は嘘のように消え快晴。朝早くから、痛いような日射しが空全体から地を照らしていた。

たっぷりと睡眠を取ったクボケンは、やや復活、昨日よりは顔色がいい。サーキット入りして、チーム内で検討されたのは、今回はブレーキパッドだった。昨日のフリー走行では耐久用のパッドで出走し、いまいち効きが悪かった。予選では、予選用パッドで出走するも後半効かなくなった。レース全般で効きが悪いより、序盤は勝負できる予選用で走ることを決定したのは、カズ先生だった。「クボケンはスタートいいし、1コーナーをトップで出てきたりすると、イケるはずなんだけどね」とスタッフの表情も、今回は明るい。ところが、周囲の誰もが気付かないうちに、トラブルが発生していた。

フォーメイションのスタート時、クボケンは焦りまくっていたのだ。「エンジンがかからない！」。キルスイッチがONにならない。ポンネット付近で、ワイヤーが引っ掛かっているらしい。「あー、ピットスタートか!?」とクボケンは、一瞬考えたと言う。ところが懸命にフロントパネルをはずした結果、無事エンジンが生き返った。パネルは、そのまま室内に投げ捨てたのだが、これが室内を転がり、ドライビングに影響をもたらした。

スタート位置は2列目イン側、㉓高橋と㊽海老原裕一の間の後ろになる。シグナルが青に変わった。㉓高橋がスタートに失敗、クボケンは最もイン側を攻め、やや幅寄せに会いながらもインを取った。第1コーナーをトップで出て来たのは㉒花山雅彦、続いてクボケン、さすが。以下㉓高橋、㊽海老原と続く。初めの数周は、ピッタリとトップにつけるが、徐々に離され2位キープに徹する。後ろからは㉓高橋の激しいアタック。インからズンズン突っ込んで来るが、クボケンも必死にブロックする。2人の攻防は延々続き、バ


高橋川路選手は前を伺い激しいアタックを仕掛けるが、クボケンも必死にブロック

ンバーのヒットもあった。このとき、はずしたパネルがクボケンの足元をガタガタと移動し、片足でパネルを覗りながらのドライブ。そして最終周、第2ヘアピンを抜けたところで㉒花山がいきなりスローダウン。クボケンは一瞬「チェッカーはもう振られたのか？」と思ったそうだが、アクセルを踏み直し、片手を挙げて嬉しいフィニッシュを果たした。

筑波初の優勝！　嬉しいはずのお立ち台だが…

㉒花山は、耐久用のタンクで走り、最後ガソリンが片寄り、ガス欠症状を起こしたのだ。

暫定表彰時から川路選手のクレームがついた。「クボケンのブロックは危険行為だ」と。レース後、正式抗議も出され、クボケンは危険行為の意図は全くないことを説明。しかし川路選手、クレームをつけられたクボケン共に収まらない。スタートに勝負を賭けたクボケンの走り方は、"筑波の勝ち方"でもある。簡単にインを譲ることは競争とは言えない。しかし抗議に対する反省も必要だ。クボケンが抗議書を出された走りをしてしまったのは事実である。やや後味の悪いレースになってしまったが、勝ちはクボケンの手に。

次戦、尾を引かずクリアなレースを期待したい。

シビック東日本Rd. 5 出場経費

エントリーフィー		30,900
ガソリン代(レース用)		0
ガレージメンテナンス代		55,000
レース日メンテナンス代(2名×2日)		120,000
車両運搬代		60,000
サービスカー使用料		10,000
練習走行料(30分×1回)		4,000
宿泊代(4名×1日分)		28,325
食事代		23,168
ドライバー交通費		7,400
	合計	338,793
●富士耐久より(車両メンテナンス費)	部品代	工賃
右ドライブシャフト(1本)	16,660	
左ドライブシャフト(1本)	16,660	
ドライブシャフトオーバーホール		30,000
ミッション脱着		25,000
ミッションオーバーホール		40,000
サードギヤ(1枚)	3,485	
フィフスギヤ(1枚)	3,485	
シンクロナイザースリーブセット	8,755	
シンクロナイザースリーブセット	6,120	
セレクトアーム	1,190	
ギヤシフトピース	1,530	
フロントガラスリペア		20,000
サスペンション脱着		30,000
ボディ鈑金		144,064
小計	57,885	289,064
	合計	346,949
●賞金		
優勝		50,000

R'on GAL決定！

森 尚子(モリ ヒサコ)チャン

発表が遅くなっちゃたけど R'onチャレンジのマスコットである R'onギャルを発表！

N1レースにだって、いまやギャルがいるのは当たり前ってなご時世。じゃあ、R'onシビックとミラージュにも、ギャルが欲しいよ～ということで、R'onギャルを募集したところ、7名の応募をいただきました。その中から、サーキットで我々R'onチャレンジスタッフとともに、活躍してくれるキュートなR'onギャルが決定、チャーミングな笑顔が印象的な、森 尚子（モリ ヒサコ）チャンです。生年月日は1968年11月17日生まれの21歳。血液型はO型。スリーサイズは、B－85cm、W－61cm、H－89cm、身長165.5cm、体重51.5kg。特技は、歌、日舞、洋舞、テニス、エアロビクスという、活発で明るい尚子チャン。レースが好きで、以前からレースのキャンペーンギャルをやってみたいと思っていて、今回応募してくれたのでした。R'onシビックとミラージュレースのあるときには、尚子チャンがサーキットに応援に来てくれるからヨロシクね！

このスマイルがあれば、元気百倍、だもんね！

すっかりスタッフの一員の尚子チャン。編集長もクボケンもニマニマ

TEAM TOM'S '90 第1回 走行会

トムス契約ドライバーが講師を務める走行会、日光サーキットで開催

6月24日(日)
日光サーキット
主催:チーム　トムス

講師はトムス契約ドライバーが務め、参加者にアドバイスも

レース車両を持ち込んで練習する人の姿も多く見られた

朝のドラミで走行の諸注意を受ける

軽いアクシデントもあったが、走行会は事故もなく無事終了

6月24日(日)、東北自動車道宇都宮インター近くの日光サーキットで、チーム・トムス'90第1回走行会が行われた。

これはサーキット走行時のテクニック向上を狙った走行会なので、ノーマル車両の他にレース車両も参加することができる。また、基本的にチーム・トムスやTMSC（トヨタ・モータースポーツ・クラブ）、そしてTRDのメンバーを対象としているが、一般の人の参加も可能だ。

当日は、晴天に恵まれ、約60台の車両が集まった。会場の日光サーキットは昨年末にオープンしたばかりのミニバイク専用サーキットだが、全長が1・1km、コース幅も10～12mと広めのコースなので車での走行でも何ら問題はない。

この日の走行は10台ずつ、6つのグループにわかれ、午前中25分、午後30分行われた。この走行会の目玉は、講師として参加した、粕谷俊二、松永雅博、ピクトル・ロッソ、新田守男選手らの同乗走行。これは用意された車に乗せてもらうだけではなく、希望者は、講師に自分の車を運転してもらい、その助手席で自分の走りとの違いを直接体験することができるのだ。また、講師陣は走りに関する質問にも答えてくれるので、ドライビングテクニックの向上には絶好の走行会だといえるだろう。

チーム・トムスでは今後もこのようなイベントを企画しているが、次回の日程などは未定となっている。興味のある人は(株)トムス（☎0425-57-2911担当：岩瀬）まで。

'90 R'on CHALLENGE

[R'onミラージュVol. 3]

3年目の浮気!? で R'on㊛編集部員きしやんが ミラージュにアタック!

"初恋のミラージュ"に乗れる! という編集長の誘惑に負けて
「もうレースはやらない」と3年前に誓ったはずの編集部きしやんが
第3戦の筑波サーキットで、R'onミラージュにアタック開始!

左からR'onかんの、チームメイトでオートスポーツの営業のみつよ嬢、R'onシビックのクボケン、きしやん、R'onギャルの尚子チャン。最後尾グリッドで盛り上がって

意外や意外だった初デートでのハンサムボーイ

私こと、きしやんは、F-Tレディースカップに始まり、スターレット、マーチ、リトルダイナマイトなどのレースに出ていた、レース経験少しアリのR'on編集部員です。

その頃の私にとって、ミラージュレースと言えば、「ワンメイクのトップクラスで、プロドライバーや芸能人がたくさん出ている、華やかで、莫大にお金のかかるレース」という、とうてい手の届かない"高根の花"レースというイメージでした。

そのレースに出ることになって、フレッシュマンクラスと言えど、正直なところ嬉しいという気持ちよりも、「困った」という気持ちのほうが優先していたのです。というのも、3年前に、「もうレースはやらない」と決めたからで、レースに出ようなんて気持ちは、これっぽっちもなかったからです。そしてもうひとつ、「ミラージュなんてマシンに乗れるのだろうか?」という大きな不安があって、ミラージュと言えば、"曲がらなくて、アンダーが強くて、ターボ車で、ステアリングも重く、クセが強い、乗りにくいマシン"という先入意識がずっと頭の中にあったからなのです。

でも、この機会を逃したら2度とミラージュレースになんか出られないだろうナ、という気持ちもあって、編集長の「第3戦は、きしやん」のひとことで、私のR'onミラージュ第3戦出場が決まったのでした。

この憧れの君との初めての出会いは、6月13日(水)、テストアンドサービスの筑波の専有走行。白と黒の精悍なモノトーンのトキコカラーにつつまれたR'onミラージュは、なかなかのハンサムボーイ。この日は2時間もタップリ練習できるということで、なんとかレース前に3年間のブランクを取り戻して、マシンに慣れよう、ということを目標にしてコースイン。ところがドッコイ、「なんて乗りやすいんだろう」というのが、"曲がらなくて……"というイメージだったミラージュの、初デートで私が抱いた印象でした。アクセルを踏み込んだ時にグッと力強く加速する感覚は、今までマーチなどの小排気量マシンしか乗ったことのない私にとっては、とまどいを感じたものの、スッと思ったように曲がってくれることや、なんと言っても、マシンがすごく安定していて、ハーフスピンしてしまったり、テールが振られた時でも、自分のコントロール下にあって、マシンを制御できるという安心感が感じられたのです。ドライブするのが楽しくてたまらなくなり、この時間だけで60ラップ以上も走ってしまったのでした。タイムのほうも、この日のトップクラスの1分8秒台の2秒落ちである10秒台がコンスタントに出て、まあ第一段階のアタックは成功。成功というところでした。

「そう、すごく運転しやすいでしょ。全然コワクないもんね。雨の日なんかでも」と第1戦目に出た㊛。菅生でR'onミラージュに乗った編集長とかんのも、同様の感想をもったそうでした。他のミラージュも同じなのかと思って、チームメイトのみつよ嬢に聞いてみると、「曲がらないよ〜」という答え。他のドライバーにも聞いてみると、「シビックなんかに比べたらずっと乗りにくい」ということで、R'onミラージュは、とても素性の良いお坊ちゃまなのかしらん、と思ったのでした。

ちなみに、「れれ、ミラージュって、筑波で1分8秒台じゃ、遅いんじゃない?」と思った方もいるのではないかと思いますが、フレッシュマンクラスのコースレコードは1分7秒993。シビックが1分6秒台だから、ミラージュは、ストレートでは速くてもコーナーではシビックよりも遅くて、ストレートの短い筑波では、結構、遅いのです。

そして、いよいよ16日予選、17日決勝。予選は完全に舞い上がってしまったのか、ずっとダンゴ状態の中で走ってしまって、なんと予選落ちギリギリの28番手。朝の公開練習では1分9秒前半まで、タイムを詰めたのに、11秒472とは情けない。でも、決勝では、最後尾グリッドに、R'onギャルの尚子チャンやクボケン、川崎多摩三菱の菅野さんをはじ

レース中ずっとチームメイト同志で仲よくバトル。ピットをハラハラさせたそうでゴメンナサイ

10分間の予選はずっと㊛岡安さんとランデブー走行して……

手強い恋敵(?)の岡安由美子嬢

'90第1回ファルケン・ミーティング

6月22日(金) 富士スピードウエイ

R'onチャレンジのミラージュフレッシュマンでレースデビューした僕、かんのは来たるべき次なる挑戦に向けてドラテクを磨くべく、6月22日、富士スピードウエイで開催された『'90第1回ファルケン・ミーティング』に参加した。

もうご存じだとは思うが、今年で3年目を迎えるこのファルケン・ミーティングは、レース出場者を対象とし、車両もレース用のマシンを使うスクールだ。

今回のスケジュールは、受付が9時から、9時30分からドライビングに関する1時間の座学、11時から55分間の走行、お昼をはさんで14時から55分間の走行、そして最後に15時30分から90分間の講義となっている。

1時間の講義が終わると、11時から約1時間の走行に入る。ここで僕はR'onミラージュに乗る前に、Gセンサーが搭載されたファミリアに乗った。この結果は後でグラフになって出てきたが、ブレーキングやコーナーの進入の仕方が時間の流れとともに表されているので、自分の欠点を一目でチェックすることができる。

昼食時、教室では午前中の各自のヘアピンでの走りのビデオが流されて自分の走りを客観的に見ることができる。しかし、あまり上手く走れなかった僕は、食べたお弁当が消化不良を起こしそうになった!?

この日は(は)ときしやんと3人で1台のミラージュに乗っていたので、あまり走り込むことはできなかったが、昔生のレースの時よりも走りが進歩した気がする。初心者はもちろんベテラン選手も参加する価値は十分にあるスクールだ。

今後のスケジュールは、第2回が9月10日昔生、第3回が10月の下旬または11月上旬に鈴鹿で行われる。参加料はオーツタイヤユーザーは5200円(保険料込み)、その他のタイヤユーザーは1万5200円(保険料込み)となっている。

●問い合わせ/ファルケンミーティング事務局 ☎03-421-3621

清水和男、村松康生、桂伸一、渡辺明選手らが講師を担当

午前、午後あわせて2時間タップリ走れるのが大きな魅力

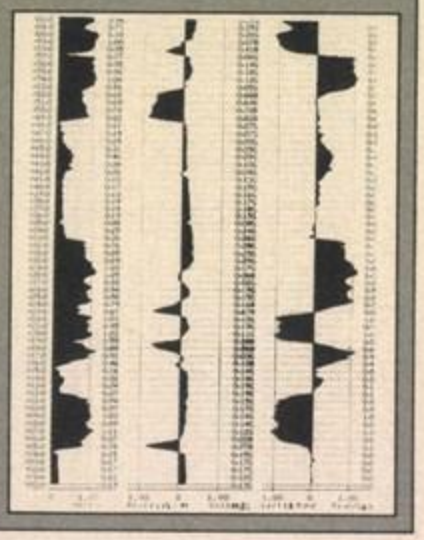
富士6耐で優勝したGT-RのN1仕様にきしやんが同乗走行

軽量・コンパクトなGセンサーを採用

今回のファルケン・ミーティングからの新しい試みとして、車載Gセンサーが採用された。このシステムの特徴は、車載に適した軽量、コンパクトなGセンサーとデータ・レコーダーが採用されていることだ。このため、どんな車にも取りつけ・設置が簡単なので、主催者は今後、希望する受講生がいれば、このセンサーを車に搭載し、プリントアウトした表(右図:これは、プロドライバーが筑波で走ったもの)にもとづいたアドバイスをするということも予定している。

また、このシステムが市販されることになった。Gセンサー、データ・レコーダー、解析ソフト、説明書のセットで16万8000円。これに東芝ダイナブック(J-3100SS)と専用プリンターを追加したフルセットの価格は38万8000円。詳しい問い合わせは、㈱プローバ/レース開発事業部 ☎03-421-3621まで。

とてもコンパクトなセンサーを取り付けて



なんと5周目で赤旗レース中断。初めての体験でドギマギしながらも冷静にピットへ

R'onチャレンジのミラージュフレッシュマンでレースデビューした僕、かんのは来たるべき次なる挑戦に向けてドラテクを磨くべく、6月22日、富士スピードウエイで開催された『'90第1回ファルケン・ミーティング』に参加した。

もうご存じだとは思うが、今年で3年目を迎えるこのファルケン・ミーティングは、レース出場者を対象とし、車両もレース用のマシンを使うスクールだ。

今回のスケジュールは、受付が9時から、9時30分からドライビングに関する1時間の座学、11時から55分間の走行、お昼をはさんで14時から55分間の走行、そして最後に15時30分から90分間の講義となっている。

1時間の講義が終わると、11時から約1時間の走行に入る。ここで僕はR'onミラージュに乗る前に、Gセンサーが搭載されたファミリアに乗った。この結果は後でグラフになって出てきたが、ブレーキングやコーナーの進入の仕方が時間の流れとともに表されているので、自分の欠点を一目でチェックすることができる。

昼食時、教室では午前中の各自のヘアピンでの走りのビデオが流されて自分の走りを客観的に見ることができる。しかし、あまり上手く走れなかった僕は、食べたお弁当が消化不良を起こしそうになった!?

この日は(は)ときしやんと3人で1台のミラージュに乗っていたので、あまり走り込むことはできなかったが、昔生のレースの時よりも走りが進歩した気がする。初心者はもちろんベテラン選手も参加する価値は十分にあるスクールだ。

今後のスケジュールは、第2回が9月10日昔生、第3回が10月の下旬または11月上旬に鈴鹿で行われる。参加料はオーツタイヤユーザーは5200円(保険料込み)、その他のタイヤユーザーは1万5200円(保険料込み)となっている。

●問い合わせ/ファルケンミーティング事務局 ☎03-421-3621

富士6耐で優勝したGT-RのN1仕様にきしやんが同乗走行

なんと5周目で赤旗レース中断。初めての体験でドギマギしながらも冷静にピットへ

め、関係者の方々、そして編集部のみんながワイワイと応援に来てくれて、快い緊張感とともに、「なんてレースは楽しいんだろう」と、レースへの浮気心が再びムクムクと芽生えてきたりして。5周目に赤旗中断なんていうハプニングもあったけど、19位でレースを終えたのでした。

結果はどうあれ、この1戦で得たことは、手の届かなかったミラージュが、意外と身近なものだったこと。フレッシュマンクラスということもあるけれど、ミラージュレースの違った一面が見られたような気がします。

このR'onミラージュの企画は、編集部員が1戦ごとに交替でドライブすることになっていて、私のミラージュ参戦もこれっきりなのだけど、レースってやっぱり、練習やレースという交際をひとつずつ重ねていって、ようやくトップでゴールインできるのだろうし、そこからまた、新しいレースの面白さが発見できるんじゃないでしょうか、ネ!(きしやん)

R'onミラージュ第3戦 経費		
●車両メンテナンス費	部品代	工賃
ガレージメンテナンス費		30,000
ブレーキパッド交換	29,000	
ブレーキフリュード交換	——	
フューエルエレメント交換、その他	750	
小計	29,750	30,000
合計		59,750
●練習&レース費		
エントリーフィー		36,050
6/13(テストアンドサービス専有走行)		
車両運搬費		40,000
ガレージ使用料(3日分)		10,500
メカニック工賃(2名×1日)		60,000
燃料代(レースガス)		5,690
サポートカー燃料代&高速代		3,700
小計		155,940
6/16(公開練習・予選)		
スポーツ走行料(30分×1回)		4,000
メカニック工賃(2名×1日)		60,000
サポートカー燃料代&高速代		2,000
燃料代(レースガス)		8,685
宿泊費(3名)&食費		21,393
ドライバー燃料代&高速代		10,935
小計		107,213
6/17(決勝)		
メカニック工賃(2名×1日)		60,000
サポートカー燃料代&高速代		2,000
燃料代(レースガス)		2,350
宿泊費(3名)&食費		21,393
小計		85,743
合計		348,896
総合計		408,646

川崎多摩三菱 新装OPEN

STAFF 急募!

レーシングオン・ミラージュをサポートしている
川崎多摩三菱(カープラザ川崎多摩)では、
新装OPENにともないスタッフを募集します。

〈主な事業内容〉
※三菱自動車の新車と中古車販売及び自動車整備に付帯する業務
※ミラージュカップレースのサポート

〈募集職種〉
①販促業務 ②新車営業 ③ALIS(女性営業スタッフ)
④中古車営業 ⑤サービスメカニック、検査員

詳細は下記までお電話下さい

川崎多摩三菱自動車販売株式会社
〒214 川崎市多摩区登戸50
TEL. 044-911-9501
担当:馬場

PiT-in PRESS
"FROM READERS"

ル・マンとインディの共通点はオランダ人

アメリカのインディアナポリス500マイルレースとフランスのル・マン24時間レースには多くの共通点があります。

レースが開催されるのは1年に1回だけで、コースの設備はそのためだけに存在し、世界中で有名です。どちらも戦火などの理由で開催されなかった年もあります。また、どちらも最高速度は非常に速くて、どちらも時速400㎞に近いです（ル・マンは今年から少し遅くなってしまいますが）。そして、長距離のレースであるということです。ちなみにル・マンのサルテ・サーキットには〝インディアナポリス〟というコーナーもあります。

今年、この2大レースの共通点が一つ増えました。それは史上最速の平均速度はオランダ人によって記録されたことです。'71年のル・マンの勝者、ジイズ・バン・レネップと今年のインディの勝者、アリー・ルイエンダイクのことです。

さらにル・マンの場合だと、史上二番目に速かった'88年の優勝クルーの一員にやはりオランダ人のヤン・ラマースが加わっていたのです。だから、今度、オランダ人がインディで優勝するときは史上二番目に速いかもしれませんよ。

愛知県　田中　武道

■なんか、とってもツウなお手紙。そう言われてみればインディとル・マンって似てるところがたくさんあるもんですね。

モナコのコースはあまり好きじゃない

中嶋さんすごーく残念でしたね。せっかく、ひさしぶりのモナコだったのに……。せめてピリでも完走してほしかったように思うのは私だけでしょうか?

それにしてもあのセナの走り、もう神技。自分の庭を自転車で走るようなあの走りに、私はイラだちさえおぼえてしまいました。あれを止めるのにもうベルガーさんではダメなのかな〜!!

1回目のスタートしたあとのあのプロストとベルガーの接触、その前のアレジのプロストのパスの仕方、どれもすごくごーいんだなあと思った。アレジに関しては、さすがプロストに次ぐ第二の星と呼ばれて、セナの再来と呼ばれているだけあるけど、なんかあそこまでされるとムッとくるのは私だけだろうか! まあ、セナよりも苦労してF1まで来たことだけあって、セナのように憎めないけれども……。個人的にはけっこー好きだし。でもだからこそ、あそこまでやってほしくなかったと思います。

しかし、モナコは例年どおりリタイアするマシンの多さにびっくりです。それだけきついコースなのだと思うけれど。ラリーの方は好きだけど、私個人の意見としてはあまりモナコは好きじゃありません。

次のカナダは私の好きなコースなので、中嶋さんやベルガー、ナニーニ、マンセル、そしてまだ完走していない亜久里さんにがんばってほしいです。

大阪府　篠田　浩美

日本人がやらなきゃ誰がやる!?

R'onのF1モナコGPツアーに行ってきました。モナコGPは、言葉では言い表わせられないくらい最高でした。

さて、私の主人は本田技研勤務ということもあってマクラーレンを応援。私はマンセルの大ファン! ところがモナコで私がフェラーリ応援スタイルでいると、通りすがりの本場フェラーリファンが、みんな、「オー、ジャポネ、ナントカ、フェラーリ? ドウトカコウトカ、ナカジィマ! スズキ! ジャポンナントカ……」と言ってくるのです。店で買い物をしていても必ず店員や客たちにも言われます。

そう、彼らは「日本人がフェラーリ? 日本人は中嶋や鈴木を応援しなきゃ!!」と言ってくれるのです。私がいくらマンセルが好きだと説明しても、彼らには納得がいかないのです。そして、時間がたつにつれて、フェラーリ一色の街を見ていると、やはり私が日本を代表して応援しなきゃ!! という責任のようなものを感じてくるのです。2日目には、こっそりカバンにしのばせてあった日の丸の旗を堂々と（まだ照れくさかったが）タバコ屋コーナーのフェンスにはりつけました。

これから海外観戦に行く人は必ず日本人応援スタイルで行ってください。なんだかダサイなあなんて思っても、あちらへ行けば誰のファンであろうが、絶対日本人を応援したくなるはずです。日本人としての誇りが自然にわいてくるのです。ノリノリのフェラーリファンのように勝っても負けても世界中に日の丸をひるがえそうではありませんか!

注意：海外で、日の丸の旗は買えませんので、日本から用意して持って行くこと!!

三重県　大石　やよい

毎日放送のインディ中継一言いいたい!

あれはF1モナコGPの放送のある日の0時55分。F1が始まるまでインディでも見とこかなと思いインディを見てた。そしたら、何と毎日放送のアナウンサーが〝F1モナコGPで優勝したのはA・セナ〟だとのたまった。そのうえ、インディは生放送でF1は録画だからとも言った。

いい加減にしてくれよな! こっちはF1がまちどおしくて、たまらなかったんだぞ。そのアナウンサーがいらんこと言ったおかげで、F1見ててもぜんぜんおもしろくなかったやないかー。バカヤロー。本当にはらたったんだぞ!!

大阪市　逢坂　和也

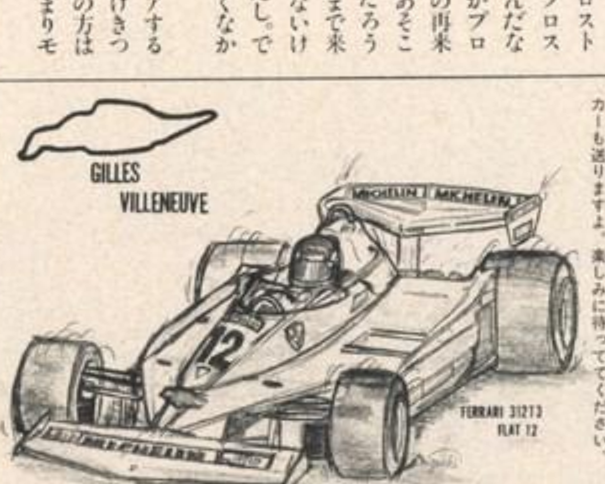
■同じような内容のハガキが他に何通もきてたけど、F1の放送が始まる前に結果がわかっちゃうなんて、観る楽しみが半減だよね。

読者のドライバーコンテスト〜カナダGP編

7月1日号のピットインプレスを見て私もやりたい! と思いペンをとりました。私のドライバーコンテストはカナダGP編です。

●プロスト……5点

さすが大物。策士です。ドライになると見こんでドライ用のセッティングするなんてすご



島根県　John

お望み通り〝ボツ〟にはしませんでした。ステッカーも送りますよ。楽しみに待っててください。

4 単行本化も近いぞ KOMA COMICS

一応「できいなー」だったりする葵さんは、死んでも会社を休んで日本GPに行くそうです。会社の方々、このマンガのギャグセンスに免じて、ワガママを許してやってください。

世田谷区　葵　やなぎ

い。それに絶対ムリせず、相手のミスをさそう……。さそわれた人たちご愁傷さまです。

●ベルガー……5点
すごい追い上げ。1分のペナルティをうけたにもかかわらず、がんばってしっかり4位入賞。とにかくすごい……。しかし、フライングはいけませんよ、フライングは。

●ピケ……5点
昨年とは別人のようなピケ。プロストとピケのバトルはさすがって感じの迫力でした。表彰台の上でとてもうれしそうでした。

●亜久里……2点
初の完走おめでとう！ です。途中ノーズが壊れてしまい、またリタイア？ って思ったけど、よかったよかった。

●アレジ……1点
派手なクラッシュで楽しませてくれました。タイヤバリアにのりあげちゃって、まったくいけいけじゃだめなんだからね。

●中嶋……1点
完走おめでとう。雨用のセッティングをしてたなんて……。パスされるシーンじゃなくて、パスするシーンをもっと見たい。がんばってほしーな。

●アリオー……1点
ブーツェンに激突されるまではラリーニととも

カナダでのフライング、メキシコでもポールポジション。もう少しで優勝できそうなのにコ……。

もにすごい走りだったのに……。

葛飾区　石井　妙子

■みんなの採点は面白いのでこれからもドシドシ送ってチョーだいね。

セナにももっといい点数つけてっ！

私は怒っている！ ドライバーコンテスト

島根県　浅津　一

について、あまりにも審査委員の方たちは、セナに対して厳しすぎます。（ちなみに私はセナの大ファン）

セナが速いのは当たり前かもしれない。だけど、その当たり前ってのは人一倍頑張ってるから……。そりゃー、マシンがいいってのもあるケド。けど、セナは頑張ってると思うノダ。

そりゃーまあ今までは、アレジなんかめちゃくちゃ頑張ってるし、うーんセナはマシンもいいし、最速なのは当たり前だし……って思って審査委員の点数にケチつける気なんてなかったけど、だけど、今回のモナコGPでの審査にはケチつけたいのだっ。

セナはパーフェクト・ウインしたんですよ、なのに……。私は今回だれよりもセナが一番頑張ったと思いますよー。なのに……、うぇーん！ 点数くれたのは今宮サンと金子サンだけ……。その金子サンもたった1点！ 他の人なんか1点もくれないなんて、ヒドイ！ ヒドスギル！

けどサスがなのは今宮サンですよねっ。よくわかってらっしゃる。私は以前よりずーと尊敬してましたよぉー。

勝手に怒っちまってごめんなさい。けど、セナは人十倍頑張っているのデス。

愛知県　シューシャ

■すいぶん怒ってますネー。成績に比べると、確かにセナへの点数は少ないみたい。でも、そこがまたそれぞれ審査委員の主観が入ってオモシロイってものなのだよ。

西山先生は誰に何点つけるでしょう？

ズバリ西山先生は、大英帝国の大人のオモチャ「ナイジェル・GO・GO・マンセル」に『20点』つけるでしょう。

理由は4つ。まず一つは"セナのタコ野郎"をプロストに続きブチ抜き、久々のフェラーリのワンツーでピットのフィオーリオ監督をはじめ世界中のティフォッシ達を"涙、チョチョぎれ状態"にしたこと。次に"出ました！ おとぼけマンちゃん"の一人おおボケかましスピンで、これまた"世界中のフィオーリオ監督達"と"ピットの中指おじさん"の肝っ玉ブッつぶしをしたこと。そんでもって次は最後の最後まで続いた"近い将来、無冠の帝王になるところの"ベルガーとの文字通りのドッグファイト。そして、4つめは表彰台でプロちゃん、ベルちゃんの間に立って"3人バンザイ"をしてしまうオチャメなマンちゃん。

もうこれでカナダGP、西山先生の採点は「ナイジェル・こまったもんだオジサン・マンセル」に『20点』はきまりだ～。

藤沢市　ディブ　田中　だよ～ん

■「西山先生は誰に何点つけるでしょうか」当てクイズ応募係？ そんなコーナーいつからこのページにできたの？ 前のプレゼントで気を良くしたのか、またファックスで送ってきたデブ、いや違ったディブ田中さん。でも、なかなかオモシロイからまた採用。

念願のWRC初優勝をアクロポリスで挙げたサインツ。もうトヨタのエースの風格が身についたね。

板橋区　竹村　智子

祝 5位 完走!!

NISSAN
R 90 CP !!

今年こそは優勝と期待したけど、ちょっと残念だね。でも、長谷見、星野、鈴木組の5位はリッパ。

富山県　ユーノディエール

長い手紙は苦手だという人にオススメのヒトコト

HITOKOTO

●武富士のティッシュにはポルシェ962CとJSPC＆ル・マンの日程を印刷した紙が入ってる。耐久ファン必須の品だがこれだけは金じゃ買えない。運良くティッシュを配ってる所を通りかからなきゃ。これはまさしくただより高い物はない!?

千葉県　小島　渉

●明るい女性の方、笑顔を撮らせて下さい。写真の勉強をしていますのでよろしくお願いします。撮った写真はプレゼントします。年令不問、県内、近県の方お気軽にどうぞ。
〒350-12　埼玉県入間郡日高町下鹿山494-1-17-401　山本　明

●F1関係のビデオ大々募集。'87年のテレビ中継のもの全レースや海外物など、ダビングまたはレンタルして下さる方、大至急、往復ハガキで連絡して下さい。必ずお礼はします。ビデオ生テープ＋F1ステッカー、F1グッズなど。
〒558　大阪市住吉区苅田9-15-34
グリーンコーポ405号　水野　由里

●私はF1が好きな21歳の青年です。私の回りにはF1の好きな人がいなくてさびしい毎日を過ごしています。こんな私とF1の話をしてくれる人、手紙を送ってください。待ってます。
〒239　横須賀市久里浜5-15-11
佐野アパート　渡辺　剛

●'89年F1GP総集編、または'87年F1GPと'88年F1モナコGPと'90年インディ500を録画された方、ゆずってください。高くかいます。おねがいします。ハガキで連絡下さい。
〒959-22　新潟県北蒲原郡安田町上町1707-2　遠藤　豊

●'87年F1GP全戦と'88年F1ブラジルGP、サンマリノGP、カナダGPを貸してください。3倍でも可。よろしくお願いします。まず手紙で連絡ください。送料負担。また、アメリカGP、モナコGPを見てJ.アレジが超好きになりました。同じ気持ちを持ってる人、お便り下さい。
〒910　福井県福井市日ノ出2-3-18
末吉　雄一

●F1好きの女の子達です。興味をもったのがつい最近＆好きになりかけという2人組です。まだまだ知らない事だらけなので、いろいろと教えてくれる方、お手紙待ってます。性別、年令問わず。返事は120%！
〒349-01　埼玉県蓮田市椿山3-16-12
市井　紀子　他1名(18)?

●レーシングオン'88年5月号No.25～'90年5月15日号No.73、49冊と'88、'89年日本GP直前＆速報4冊、計53冊（切り抜きなし美品）を1万2000円にてゆずります。取りに来られる方希望！　郵送の場合、着払いで送ります。まずはハガキにて連絡を。はやいもの勝ちだよ～。
〒811-42　福岡県遠賀郡岡垣町末木1089-6　日高　孝浩

●モナコGPのベルガーの車載カメラで、画面の左側に何やら時々見える白いホースのような物体……。（あれが一体何なのか私にはわからない）私にはどーしても白ヘビにしか見えなかった。ヒェ～、ベルガーに白ヘビのたたり……!?

横浜市　ゲル子ちゃん好きよ…♡

●みなさんこんにちは。私は最近F1のファンになりました。さっそく買ったばかりのビデオデッキでサンマリノGPをとりました。とったのはいいんだけど、最後の方が切れてしまって残念。延長したんでしょうか。今度は失敗しないように録りたいと思います。ところで私は今、文通相手を募集しています。F1のことをよく知っている人、その他何でも話し合える人と。62円切手同封か往復ハガキでお願いします。
〒700　岡山県岡山市奥田230-3
レオパレス奥田第1　204号
小川　美佐江(25)

●1988年にデビューしたDFRエンジンを初めて2位に入賞させたJ.アレジ選手。どうかこのエンジンに勝利を！

奈良県　N.ルーバックのかくれファン

イラストコンテスト近々開催 みんなの作品待ってるヨ!!

とうとう、待ちに待ったイラストコンテストの季節がやってきた～！ 何がイラストの季節だって？ いーの。細かいことは気にしない、気にしない。とゆーわけでイラストを大募集します。楽しいイラストからシリアスな劇画タッチのイラストまで何でもOK。どんどん描いて送ってチョーダイ。コメントも忘れずにね。普通のお手紙も待ってるよ。宛先はいつもと同じ、〒150　東京都渋谷区恵比寿南2-6-16　レーシングオン編集部　ピットインプレス○○係まで。

STREET TOPICS

ストリートトピックス

TOPIC

ポルシェ911の新システム ティプトロニックを全解剖

画期的なATシステムを誇るポルシェのティプトロニックを解説

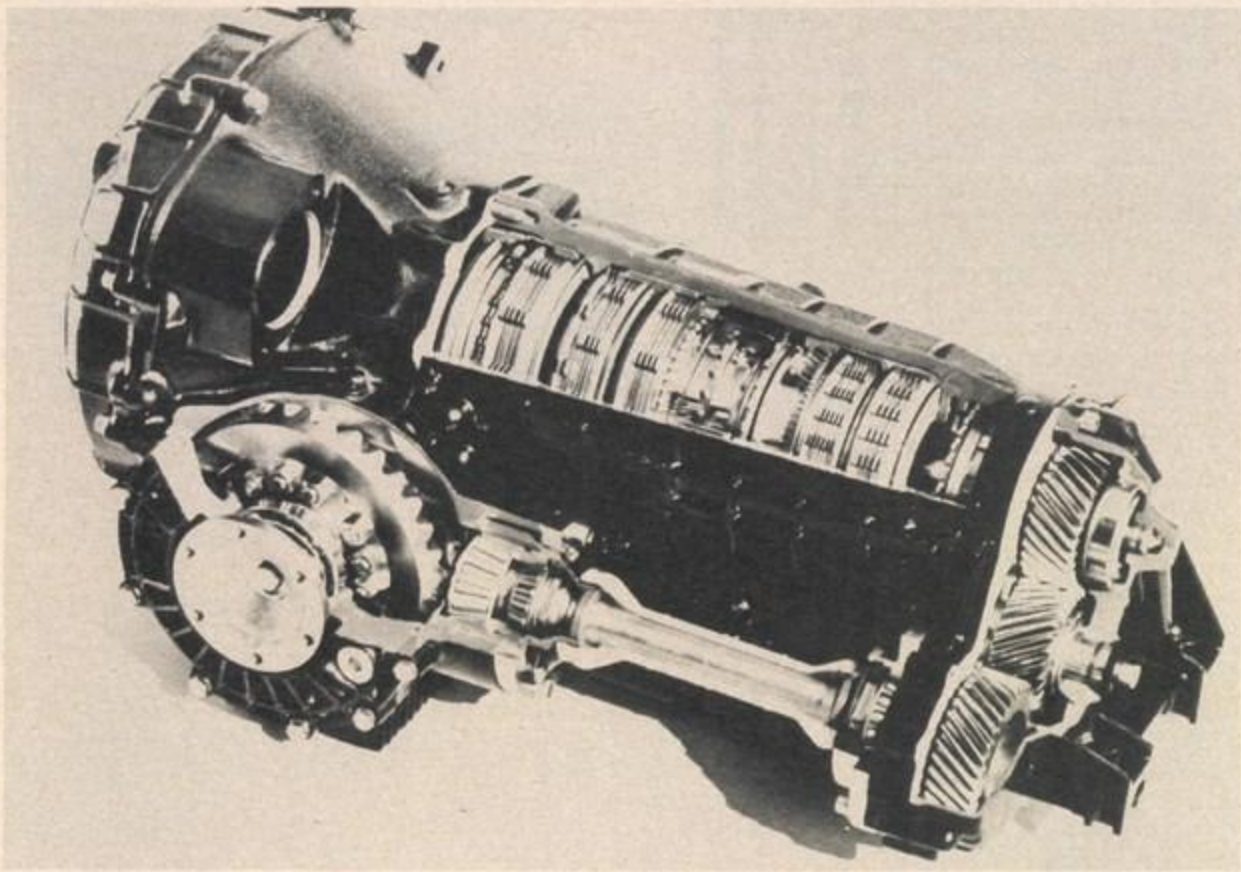
ポルシェが来たる'90年代に向けてスポーツカーの新分野を開くため発表した、ポルシェ911カレラ4、カレラ2。このニュー911は、カレラ4にフルタイム4WD、カレラ2にティプトロニック・ギヤシステムを採用することにより、今までスポーツカーとしては常識とされていた「リヤ駆動」、「マニュアルトランスミッション」という概念に正面から挑戦状を叩きつけたモデルとして話題を呼んでいる。

また、F1でもフェラーリがセミ・オートマを採用するなど、レーシングマシンの分野においてもイージードライブ化によって効率性を追求している昨今である。そこで今回のストリートトピックスでは、市販車の分野でスポーツ・ドライビングをATにおいて実現したポルシェ911カレラ2のティプトロニック・システムにスポットを当て、紹介していきたいと思う。

ポルシェ911カレラ2に採用されているティプトロニック・トランスミッションは新世代のオートマチックといわれ、長いあいだポルシェのスポーツモデルとして名高い911の個性にフィットするようチューニングされた最初のトランスミッションだ。このギヤシステムの技術はWSPCで今も活躍中のポルシェ962Cにも以前使用されたPDK（ポルシェ・デュアル・クラッチ・トランスミッション）によって得られたノウハウを基礎としている。'86年に実戦で投入されたPDKのロッカー・シフト・スイッチがティプトロニックに生かされ、今までオートマチック車でスポーツドライビングする時に問題になったダイレクト感を向上させることに成功しているのだ。

ティプトロニックで特筆すべき特徴は、ドライバーの意思に応じて、通常のオートマチック・トランスミッションとしても、マニュアル的なセミ・オートマチック・トランスミッションとしても使用できるところだろう。フロアコンソールにあるギヤシフトをニュートラルの位置にし、そこから右側にあるマニュアル・シフトポジションにレバーを入れるとそこからは前に倒してシフトアップ、後ろに引いてシフトダウンというように4速ギヤをマニュアル的に操作することができる。もちろんクラッチはいらない。そしてAT車でいつも気にかかるシフトチェンジ後のタイムラグも、このティプトロニックではほとんど感じられず、逆にクラッチ操作時のトラクション減少も削減できるというメリットも持っているのだ。だが、誤操作などエンジンに負担がかかるような無理なシフトチェンジをしてしまった場合はこのシステムの「適応プログラム制御」が働いて、シフトタイミングの調節や、フルオートマチック走行時の不用意なシフトチェンジを防ぐという働きももっている。

このティプトロニックの登場によって、ドライバーはよりイージーに、そしてより効率的にギヤチェンジを行うことができるようになった。スポーツ・ドライビングにおいてギヤチェンジは確かに大きな楽しみのひとつだが、このカレラ2のようにシフト操作の楽しみは残しておいて、あとはクルマ側がサポートするという構想はなかなか面白い。ポルシェがWSPCで得られたノウハウや、その最新技術をフィードバックして作り上げた新ATシステム・ティプトロニック。未来へ向けて、新世代スポーツの先鞭といっても過言ではないだろう。

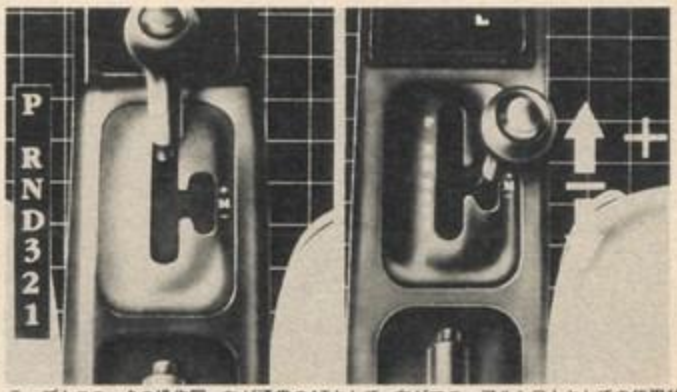


オートマチック・トランスミッションに革新をもたらしたポルシェ・ティプトロニック・システムのカットモデル

カレラ2の室内。インテリア上もマニュアルと遜色ない

カレラ2に搭載される伝統の水平対向6気筒エンジン

ティプトロニックはカレラ2シリーズに搭載されている



ティプトロニックの操作図。左が通常のATとして、右がマニュアルシフトとしての使用状態。マニュアルモードの場合上に倒せばシフトアップ、下に倒せばシフトダウンとなる

'91年度 学生募集

高速自動車学科

レーシングテクノロジーの すべてを学べる

'89年度より新設

自動車デザイン学科

Exterior エクステリアデザインコース

Interior インテリアデザインコース

Modeler モデラーコース

CAD・CAM CAD・CAMオペレーターコース

■入学体験会
8/25日(土)、26日(日)、28日(火)

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

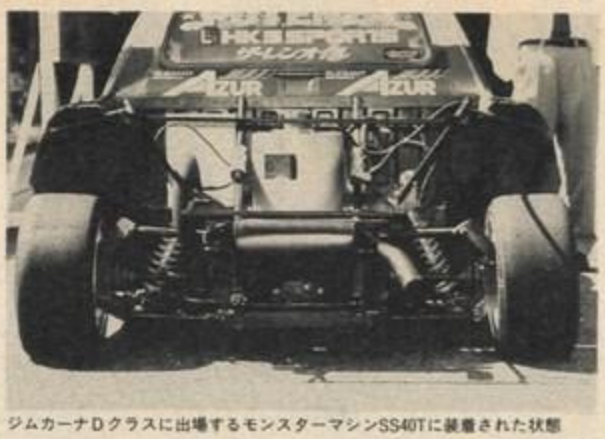
入学案内資料をご希望の方は、官製ハガキに、住所・氏名・年齢・学校名・TELを明記の上、資料請求書を貼付し、上記住所までお送り下さい。

入学案内資料請求券 (RO-8 15)

NEW MODEL

オーリンズが4輪界に進出！

2輪で有名なショック・メーカーが4輪用ショックを開発


ジムカーナDクラスに出場するモンスターマシンSS40Tに装着された状態

当日は社長のケント・オーリンも姿を見せた

ロードレースからモトクロス、エンデューロ、トライアルと2輪の世界ではもう確固たる地位を誇るスウェーデンのショックアブソーバー・メーカー、オーリンズ。4輪では想像できない使用域での性能が要求される2輪ショックは、その開発レベルも非常に高い。その2輪で培ったノウハウを武器にして、今回発売されたのがここで紹介している「オーリンズ・ガスショックアブソーバー」だ。

この「オーリンズ・ガスショックアブソーバー」は、ダート・トライアル、ジムカーナ用に開発されたモデルで、ボディにはシンプルで放熱性、耐久性の高い単筒式構造を持ち、高圧窒素ガス封入式を、採用した。また、圧側減衰力は20段階に調整できる機能を設定してドライバーの使用状況や、そのショックの使われる用途に合わせて細かくセッティングを出すことができるようになっている。

しかし、このショックで一番特筆すべきは現在注目されている「多段積層円盤バルブ」を採用しているところであろう。従来品ではショックが作動した時のピストンスピードの対応できる幅が非常に少なく、特に極低速域では安定した減衰力を得ることは難しかった。だがこの多段積層円盤バルブを採用したことにより、ピストンスピードに合わせた減衰力を引き出すことができ、たとえば切り返しなどの時も常にダンパーの効き具合が変わらないスムーズな感触が得られ、また全域において有効なトラクションを得られるという。

このショックは8月より順次発売され、価格は12万〜20万円(一台分)。詳しくは㈱カロッツェリア・ジャパン／☎03-252-920にに問い合わせてみるといいだろう。

シティのジムカーナ仕様に装着してジムカーナコースを走ったテストドライバーによると「S字の切り返しなどの挙動がスムーズで、しなやかでコシのあるフィーリング」だという

TOPIC

日本にVCオークション初上陸

来年3月、幻の名車や伝説のやスポーツカーたちを間近に観ることができる！

来たる'91年3月29日から4月1日まで、日本初のビンテージカーオークション会社「㈱東京オークション」が主催する「1991ワールドビンテージカーオークション」が日本コンベンショナルセンター(幕張メッセ)にて開催されることになった。この催しは、世界のビンテージカーを幕張に一斉に集め、今まで海外でしか行われなかったビンテージカーオークションを日本で行おうというもの。オークション前はその売買にかかるクルマや英国ブラックホーク博物館出展車を展示して、一般公開もする予定。詳細はまだ未定だが、名車を観るにはめったにないチャンス。来年の春は幕張に集合だ。

東京でもいよいよ本格的ビンテージカーオークションが開催される

NEW MODEL

今月のニューモデル

ロッキーSX

ダイハツ「ロッキー」発売

ダイハツエ業㈱は、1・6ℓエンジンを搭載したRV「ロッキー」を発売した。この4WD車は心臓部に同社の乗用車・アプローズのOHC16バルブエンジンを採用し、より都会派指向で乗りこなせるRVを目指して開発された。4WD方式はパートタイムとフルタイムが選択でき、デタッチャブル・ルーフなど遊び心豊富な装備も充実。価格は144・5〜179・8万円。

トゥディ「ポシェット」

「トゥディ」に夏の限定車

本田技研工業㈱から好評発売中のトゥディに、サンルーフ付「ポシェット」を追加した。この特別仕様車は今回新たにチルトアップ機能付電動アウタースライドサンルーフを装着し、解放的な室内空間を演出。またカセット、ブロンズガラス、パワーウインドウなどの装備も充実して発売された。7月1日〜8月31日までの期間限定発売で、価格は83万3000円となっている。

カムリH/T 2000ZX

ビスタ 2000VX

「ビスタ」、「カムリ」シリーズがフルモデルチェンジ

トヨタ自動車㈱は、カムリ、ビスタシリーズをモデルチェンジした。今回のチェンジで同車は全体的なサイズアップ、動力性能アップ、安全装備の充実と全体的にレベルアップがなされ、より豊かに、人に優しいクルマ作りがなされている。詳細は次号にて。

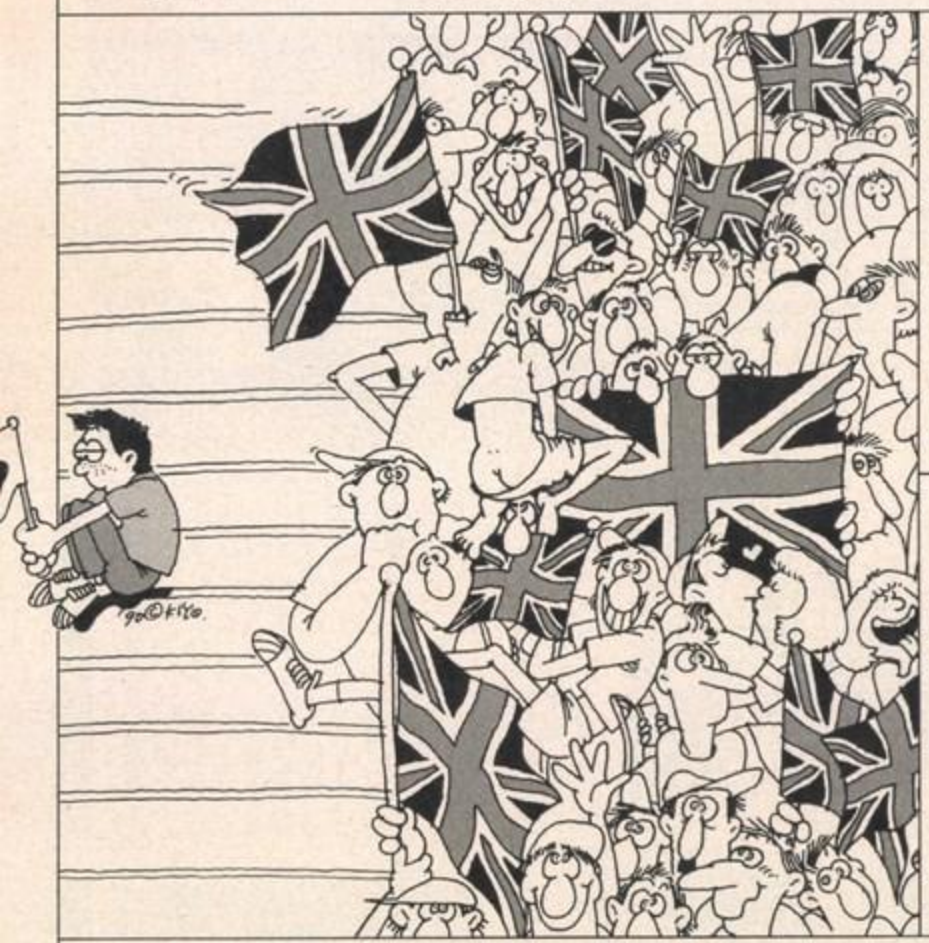
Illustration/Kiyoshi Kobayashi

URA-NETA-カニング

てなわけで、今回はまるごとル・マン大特集
あんまりくだらない話がありすぎて、
次号に続いちゃう可能性大（約束はしないケド）
次回『イギリス人の大騒ぎの巻』に乞う御期待！

ル・マン大特集①
シャトーに泊まるときは、幽霊チェックをするべし！

㊙「おかえり〜ッ。初めてのル・マンは楽しかったかい？」
Ⓣ「エヘヘ、モオ最高！　もちろん最高のウラネタも仕入れてきましたかんね」
㊙「パチパチパチ！」
Ⓣ「あのね、オレら、シャトーに泊まったんすヨ。シャトーですよ、シャトー」
㊙「浦安にあるみたいの？」
Ⓣ「アレはディズニーランドのシンデレラ城ですよ。でも、あんなもんッスよ。でね、ウチの編集長が怖がってましてね、イイ歳して部屋に一人で寝るのが怖いって……」
㊙「……んで、部屋に誰か連れ込んだ!?」
Ⓣ「ハイ、デス。2日目にはKカメラマンを無理やり……」
㊙「キャー、H！」
Ⓣ「……なんだか、なー。そして、ウラネタはこれからです」
㊙「はいはい」
Ⓣ「翌日、日産の記者会見場での御歓談の時間に日本人プレスの連中は幽霊の話になったんですよ。そしたら日産の広報の人が来てね、「ホホウ」なんて言いだして参加しちゃった。その後で日産のチーム監督までやってきたんですよ。「実は私も心あたりが……」なんて話に加わってコソコソ盛り上がってました。そしたら、ソレを横で見ていた外人プレスが、ケゲンそうな顔してましたケドね」
㊙「日本人だけ重要な情報を聞いてる……なんて思ってたんじゃない？」
Ⓣ「そうでしょうけどね。で、そのとき日産のチーム監督に聞いたヨーロッパのシャトーで幽霊の出ない部屋の選び方ってのを、お教えしましょーか」
㊙「うん、教えてチョ」



Ⓣ「まず、肖像画がないこと。壁に掛かっている絵は風景画などに限る。そして、鎧や人形のない部屋、ということらしいです」
㊙「ンー、ナルホド。話はシンデレラ城からホーンテッドマンションへって感じだね」
Ⓣ「いつだか日産がシャトーに泊まった時なんかは、「電気代はいくらでも払うから、頼むから夜中でも部屋の電気は付けておいてくれ」ってお願いしたらしいですよ」
㊙「ふーん、そんなに怖いのかね？」
Ⓣ「フン、行けばわかりますよ。じゃ次の話題。ル・マンの車検の話。ここでは車検自体が一種のイベントみたいなもんでして、ジャコバン広場ってところで、朝の9時から始まるんですよね。で、オレなんかなんも知らないで行ってマツダの人に「マツダはまだマシン来てないみたいですね」なんて言ったら「ええ、ウチは午後3時からです」なんて言われちゃった」
㊙「一日がかりなのね」
Ⓣ「車検場がね、何かに似てるなーって思ってたら、中学の時の身体検査、アレそのもの。車重を計って、エンジンチェック、下回り、内装、ボディ、最後に写真……とまるで身体検査ノリでした」
㊙「で、最後に肥満ギミです……なんて言われちゃうの？」
Ⓣ「誰がですかッ。ブンブン。その柵の外は人だかりでしてねー。競馬のパドック風景に似てるんすよ。「今年のイエストの仕上がりはイイネ」とか何とか」
㊙「そもそもレースって、競馬のシステムに習ってんじゃーないか？」
Ⓣ「かもしれない。ヨーロッパが発祥の地だし。それで、車検で一番人気だったマシンってのがね、排気量が1万200cc！」
㊙「……ってことは10リットル！」
Ⓣ「です。すっごい人だかり、カウルを開ける場所なんか特に。もー、みんながワクワクしてて、どんなオトするんだろーとか」
㊙「本チャンではどーだったの」
Ⓣ「マトモに走ったのは1〜2周だった。最終コーナーで見てたら、もう壊れそうな音でね、バラバラッ！　ボンッ！　なんて。結局みんなの2分落ち、で予選落ち」
㊙「ありゃまー、ヒデー成績」
Ⓣ「でも楽しませてくれました。来年もハデなマシンの登場、待ってますデス」

ル・マン小特集①
クレマーおじさんはカップヌードルが大好きなのだ！

Ⓣ「続いて可愛いネタです。クレマーチームのクレマーオジサンって、日清のカップヌードルが大好き！」
㊙「アハッ、可愛い！」
Ⓣ「ケンウッドクレマーのクニさんチームあるでしょ。あそこ、日本からカップヌードル大量に持っていったら、もうニッコニコ♥他の連中がホスピタリティの食事とかしてんのに、クレマーおじさんはいっつもニコニコしながら、カップヌードル食ってる。クレマーおじさんってWSPCとかで来日すると、ゼッタイ買って帰るんだって」
㊙「日清の人が見たら、喜んじゃうね。昔さー、カップヌードルのパリダカのCFあったじゃない。今度はル・マンでクレマーおじさんとクニさんが食べてるの、なんてどーかね。「戦う男の……」とか言っちゃって」
Ⓣ「いーかも知れない。では続いて「R'onチャレンジ号、ル・マンを走る」の巻」
㊙「エーッ、ホント？」
Ⓣ「ナカジの知り合いのドライバーってのがいましてね、C2クラス走ってるNo-28のマシンなんだけど」
㊙「へー、ナカジって意外と顔がデカイ」
Ⓣ「デカイ、じゃなくて広い、ですよ。でね、そいつに娘がいまして、これがレースやってるわけ」
㊙「へー」
Ⓣ「マシンに貼りなよ、って娘に新型のR'onチャレンジステッカーをあげたのよ。そしたらオヤジがじー、なんて見てる。「オレもマシンに貼るからクレ」ってなわけで、R'onチャレンジ号がル・マンを走ったのでした」
㊙「しゅご〜い」
Ⓣ「一時はクラス2位にまで上がったんだけどね、明け方くらいにカウルを取り替えちゃったの」
㊙「スペアを渡しとけばよかったのに。またしても急遽現場で話がついたっていう、コバンザメ方式だったのね」
Ⓣ「ちゃっかりしてますもんで」

POINT STANDING
ポイント スタンディング

OVERSEAS▶

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

●F1世界選手権
▽ドライバーズ（16戦中6戦終了）
1 アイルトン・セナ（BR）……31点
2 アラン・プロスト（F）……23点
2 ゲルハルト・ベルガー（A）……23点
4 ジャン・アレジ（F）……13点
4 ナイジェル・マンセル（BR）……13点
4 ネルソン・ピケ（BR）……13点

●F1世界選手権
▽コンストラクターズ（16戦中6戦終了）
1 マクラーレン・ホンダ……54点
2 フェラーリ……36点
3 ウイリアムズ・ルノー……20点
3 ベネトン・フォード……20点
5 ティレル・フォード……14点
6 ブラバム・ジャッド……2点
6 アロウズ・フォード……2点

WORLD SPORTS PROTOTYPE CHAMPIONSHIP

●WSPC〔世界スポーツプロトタイプ選手権〕
▽ドライバーズ（9戦中4戦終了）
1 ヨッヘン・マス（D）……21点
1 カール・ベンドリンガー（A）……21点
3 ジャン-ルイ・シュレッサー（F）……18点
3 マウロ・バルディ（I）……18点
5 ヤン・ラマース（NL）……15点
5 アンディ・ウォレス（GB）……15点

●WSPC〔世界スポーツプロトタイプ選手権〕
▽チームズ（9戦中4戦終了）
1 チーム・ザウバー・メルセデス……27点
2 TWRシルクカット・ジャガー……19点
3 スパイス・エンジニアリング……8点
3 ニッサン・モータースポーツInt.……8点
5 イェスト・レーシング……5点
6 ポルシェ・クレマー・レーシング……4点
6 ブルン・モータースポーツ……4点

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WRC〔世界ラリー選手権〕
▽メイクス（10戦中5戦終了）
1 ランチア……94点
2 トヨタ……74点
3 スバル……19点
4 BMW……14点
5 マツダ……12点
5 ルノー……12点

●WRC〔世界ラリー選手権〕
▽ドライバーズ（12戦中5戦終了）
1 カルロス・サインツ（E）……60点
2 ディディエ・オーリオル（F）……55点
3 ミキ・ビアシオン（I）……44点
4 ユハ・カンクネン（SF）……42点
5 ミカエル・エリクソン（S）……26点
6 グリオ・チェッラート（I）……20点
6 ビヨルン・ワルデガルド（S）……20点

INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP

●国際F3000選手権（12戦中5戦終了）
1 エリック・コマ（F）……33点
2 エリック・バン・デ・ベール（B）……12点
2 マルコ・アビチェッラ（I）……12点
4 アラン・マクニッシュ（GB）……11点
5 アンドレア・キエーサ（CH）……8点
6 ファブリツィオ・ジョバナルディ（I）……7点
6 エディー・アービン（GB）……7点
6 ジョン・ジョーンズ（CDN）……7点
6 ジャンニ・モルビデッリ（I）……7点
6 アンドレア・モンテルミーニ（I）……7点

BRITISH F3000 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3000選手権（10戦中5戦終了）
1 ペドロ・チャベス（P）……31点
2 アラン・メヌ（CH）……28点
3 リチャード・ディーン（GB）……16点
4 ビットリオ・ゾポーリ（I）……13点
5 リカルド・リデル（S）……10点
5 パオロ・デッレ・ピアーネ（I）……10点

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3選手権（17戦中8戦終了）
1 ミカ・サロ（SF）……60点
2 ミカ・ハッキネン（SF）……54点
3 スティーブ・ロバートソン（GB）……27点
4 ピーター・コックス（NL）……18点
5 ポール・ワーウィック（GB）……10点
5 クリスチャン・フィッティパルディ（BR）……10点

FRENCH F3 CHAMPIONSHIP

●フランスF3選手権（12戦中6戦終了）
1 エリック・エラリー（F）……61点
2 オリビエ・ベレッタ（F）……58点
3 オリビエ・パナス（F）……43点
4 ジェローム・ポラカン（F）……40点
5 ルドビク・フォーレ（F）……39点
6 オリビエ・セベナン（F）……36点

ITALIAN F3 CHAMPIONSHIP

●イタリアF3選手権（12戦中5戦終了）
1 ロベルト・コルチアーゴ（I）……18点
2 ジャンパッティスタ・ブージ（I）……15点
3 アレッサンドロ・ザナルディ（I）……12点
3 アンドレア・ジラルディ（I）……12点
3 マックス・アンジェレッリ（I）……12点
6 ドメニコ・スキアタレッラ（I）……10点

USA▼

CART/PPG INDY CAR WORLD SERIES

●CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ（16戦中6戦終了）
1 アル・アンサーJr.（USA）……82点
2 リック・メアーズ（USA）……79点
3 マイケル・アンドレッティ（USA）……66点
3 エマーソン・フィッティパルディ（BR）……66点
5 ボビー・レイハル（USA）……63点
6 アリー・ルイェンダイク（NL）……48点

IMSA CAMEL GT CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGT選手権
▽GTP（15戦中8戦終了）
1 ジェフ・ブラバム（AUS）……127点
2 チップ・ロビンソン（USA）……97点
3 ブライス・コップ（USA）……78点
3 ジョン・ニールセン（DK）……78点
5 デレック・デイリー（IRL）……64点
6 デイビー・ジョーンズ（USA）……57点

NASCAR WINSTON CUP

●NASCARウィンストン・カップ（29戦中14戦終了）
1 マーク・マーティン（USA）……2091点
2 モーガン・シェファード（USA）……1997点
3 ジェフ・ボダイン（USA）……1984点
4 ラスティ・ウォレス（USA）……1975点
5 デイル・アーンハート（USA）……1973点
6 カイル・ペティ（USA）……1875点

DOMESTIC▶

ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP

●全日本F3000選手権（10戦中4戦終了）
1 松本 恵二……22点
2 星野 一義……21点
3 小河 等……12点
4 マウロ・マルティーニ（I）……9点
5 ロス・チーバー（USA）……6点
5 片山 右京……6点

ALL JAPAN SPORTS PROTOTYPE CAR ENDURANCE CHAMPIONSHIP

●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権（5戦中1戦終了）
1 関谷 正徳……20点
1 小河 等……20点
3 長谷見昌弘……15点
3 アンデルス・オロソフン（S）……15点
5 ジョージ・フーシェ（ZW）……12点
5 スティーブン・アンドスカー（S）……12点

ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●全日本ツーリングカー選手権（6戦中3戦終了）
1 星野 一義……110点
1 鈴木 利男……110点
3 長谷見昌弘……100点
3 アンデルス・オロフソン（S）……100点
5 横島 久……60点
5 影山 正彦……60点

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

●全日本F3選手権（10戦中4戦終了）
1 服部 尚貴……21点
2 羽根 幸浩……15点
3 和田 久……12点
4 横島 久……10点
4 高村 一明……10点
6 原 貴彦……9点

ALL JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権（8戦中4戦終了）
▽Cクラス
1 綾部美津雄……228点
2 桜井 幸彦……205点
3 西尾雄次郎……175点
4 山口 修……145点
5 松本 誠……75点
6 高崎 正博……67点

イギリス・ツーリングカー選手権 (13戦中4戦終了)

1	4/13	オールトン・パーク	A.ロウズ	フォード・シエラRS500
2	4/29	ドニントン・パーク	A.ロウズ D.シアーズ	フォード・シエラRS500
3	5/28	スラクストン	R.グラベット	フォード・シエラRS500
4	6/10	シルバーストン	R.グラベット	フォード・シエラRS500
5	6/30	オールトン・パーク		イギリス
6	7/15	シルバーストン		イギリス
7	7/22	ブランズ・ハッチ		イギリス
8	8/5	スネッタートン		イギリス
9	8/19	ブランズ・ハッチ		イギリス
10	8/27	バーミンガム		イギリス
11	9/16	ドニントン・パーク		イギリス
12	9/23	スラクストン		イギリス
13	10/7	シルバーストン		イギリス

フランス・スーパーツーリスム選手権 (14戦中8戦終了)

1	4/1	ル・マン	J-P.マルシャー	BMW-M3
2	4/15	ノガロ	M.スール	アウディ90クアトロ
3	5/1	マニ・クール	M.フェルテ	BMW-M3
4	5/13	モンレリー	M.スール	アウディ90クアトロ
5	5/20	ディジョン	J-P.ジャブイーユ L.ジュトニー	BMW-M3
6	6/4	ポー	M.フェルテ	BMW-M3
7	6/10	シャレード	M.フェルテ	BMW-M3
8	6/24	ルーアン	J-P.ジャブイーユ L.ジュトニー	BMW-M3
9	7/22	クロワザン-テルノワ		フランス
10	9/2	アルビ		フランス
11	9/9	ポー		フランス
12	9/30	ルドノン		フランス
13	10/7	ノガロ		フランス
14	10/14	モンレリー		フランス

CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ (16戦中6戦終了)

1	4/8	フェニックス	R.メアーズ	ペンスキー90・シボレー
2	4/22	ロングビーチ	A.アンサーJr.	ローラT90/00・シボレー
3	5/27	第74回インディアナポリス500	A.ルイェンダイク	ローラT90/00・シボレー
4	6/3	ミルウォーキー	A.アンサーJr.	ローラT90/00・シボレー
5	6/17	デトロイト	Mi.アンドレッティ	ローラT90/00・シボレー
6	6/24	ポートランド	Mi.アンドレッティ	ローラT90/00・シボレー
7	7/8	クリーブランド		USAオハイオ州
8	7/15	メドウランズ		USAニュージャージー州
9	7/22	トロント		カナダ
10	8/5	ブルックリン		USAミシガン州
11	8/26	デンバー		USAコロラド州
12	9/2	バンクーバー		カナダ
13	9/16	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
14	9/23	エルクハート・レイク		USAウイスコンシン州
15	10/7	ナザレス		USAペンシルバニア州
16	10/21	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州

NASCARウィンストン・カップ (29戦中14戦終了)

—	2/11	ブッシュ・クラッシュ	K.シュレーダー	シボレー・ルミナ
1	2/18	デイトナ	D.コープ	シボレー・ルミナ
2	2/25	リッチモンド	M.マーティン	フォード・サンダーバード
3	3/4	ロッキンガム	K.ペティ	ポンティアック・グランプリ
4	3/18	アトランタ	D.アーンハート	シボレー・ルミナ
5	4/1	ダーリントン	D.アーンハート	シボレー・ルミナ
6	4/8	ブリストル	D.アリソン	フォード・サンダーバード
7	4/22	ノース・ウィルクスボロ	B.ボダイン	ビュイック・リーガル
8	4/29	マーティンズビル	G.ボダイン	フォード・サンダーバード
9	5/6	タラデガ	D.アーンハート	シボレー・ルミナ
—	5/20	ジ・ウィンストン	D.アーンハート	シボレー・ルミナ
10	5/27	シャーロット	R.ウォレス	ポンティアック・グランプリ
11	6/3	ドーバー・ダウンズ	D.コープ	シボレー・ルミナ
12	6/10	シアーズ・ポイント	R.ウォレス	ポンティアック・グランプリ
13	6/17	ポコノ	H.ギャント	オールズモビル・カトラス
14	6/24	ミシガン	D.アーンハート	シボレー・ルミナ
15	7/7	デイトナ		USAフロリダ州
16	7/22	ポコノ		USAペンシルバニア州
17	7/29	タラデガ		USAアラバマ州
18	8/12	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
19	8/19	ミシガン		USAミシガン州
20	8/25	ブリストル		USAテネシー州
21	9/2	ダーリントン		USAサウス・カロライナ州
22	9/9	リッチモンド		USAバージニア州
23	9/16	ドーバー・ダウンズ		USAデラウェア州
24	9/23	マーティンズビル		USAバージニア州
25	9/30	ノース・ウィルクスボロ		USAノース・カロライナ州
26	10/7	シャーロット		USAノース・カロライナ州
27	10/21	ロッキンガム		USAノース・カロライナ州
28	11/4	フェニックス		USAアリゾナ州
29	11/18	アトランタ		USAジョージア州

ARS (14戦中5戦終了)

1	4/7	フェニックス	P.トレーシー	ワイルドキャット-ビュイック
2	4/22	ロングビーチ	P.トレーシー	ワイルドキャット-ビュイック
3	6/3	ミルウォーキー	P.トレーシー	ワイルドキャット-ビュイック
4	6/17	デトロイト	T.バーン	ワイルドキャット-ビュイック
5	6/24	ポートランド	P.トレーシー	ワイルドキャット-ビュイック
6	7/8	クリーブランド		USAオハイオ州
7	7/15	メドウランズ		USAニュージャージー州
8	7/22	トロント		カナダ
9	8/26	デンバー		USAコロラド州
10	9/2	バンクーバー		カナダ
11	9/16	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
12	9/23	エルクハート・レイク		USAウイスコンシン州
13	10/7	ナザレス		USAペンシルバニア州
14	10/21	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州

SCCA Trans-Am (16戦中5戦終了)

1	3/18	フェニックス	R.ラッパライネン	フォード・マスタング
2	5/5	シアーズ・ポイント	D.ブラスフィールド	オールズモビル・カトラス
3	6/3	ダラス	I.ヘア	オールズモビル・カトラス
4	6/16	デトロイト	S.シャープ	オールズモビル・カトラス
5	6/23	ポートランド	D.ブラスフィールド	オールズモビル・カトラス
6	7/7	クリーブランド		USAオハイオ州
7	7/15	デス・モインズ		USAアイオワ州
8	7/29	ロード・アトランタ		USAジョージア州
9	8/4	ライム・ロック		USAコネチカット州
10	8/11	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
11	8/19	トロワ-リビエール		カナダ
12	8/25	デンバー		USAコロラド州
13	9/9	モスポート・パーク		カナダ
14	9/15	ミド-オハイオ		USAオハイオ州
15	9/22	エルクハート・レイク		USAウイスコンシン州
16	11/4	St. ピータースバーグ		USAフロリダ州

IROC (3戦中1戦終了)

1	5/5	タラデガ	D.アーンハート	ダッジ・デイトナ
2	7/7	クリーブランド		USAオハイオ州
3	8/4	ブルックリン		USAミシガン州

オーストラリア・ツーリングカー選手権 (10戦中7戦終了)

1	2/25	アマルー・パーク	J.リチャーズ	ニッサン・スカイラインGTS-R
2	3/11	サイモンズ・プレインズ	D.ジョンソン	フォード・シエラRS500
3	3/25	フィリップ・アイランド	D.ジョンソン	フォード・シエラRS500
4	4/8	ウィントン	J.リチャーズ	ニッサン・スカイラインGTS-R
5	5/6	レイクサイド	C.ボンド	フォード・シエラRS500
6	6/10	マララ	C.ボンド	フォード・シエラRS500
7	6/24	ワネルー・パーク	P.ブロック	フォード・シエラRS500
8	7/15	オラン・パーク		オーストラリア
9	8/5	アマルー・パーク		オーストラリア
10	8/19	オラン・パーク		オーストラリア

ERC (ヨーロッパ・ラリー選手権)

●係数20

2/14～18	ラリー・カタルナ	D.チェッラート G.チェッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
3/15～18	ラリー・ド・ガリグー	F.シャトリオー M.ペラン	BMW-M3
4/4～7	ユスト・エメラルド・ラリー	D.チェッラート G.チェッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
5/12～14	ズラトニ・ピアサッツィ・ラリー	F.タバトン M.イメリート	ランチア・デルタ・インテグラーレ
6/29～7/1	イープル24時間		ベルギー
7/6～8	ラリー・ド・ポローニュ		ポーランド
7/20～22	ラリー・ドイッチュラント		西ドイツ
8/3～5	ラリー・ビノー・ダ・マデイラ		ポルトガル
8/26～30	ラリー・エルバ		ギリシア
9/11～14	マンクス・インターナショナル・ラリー		イギリス
9/28～30	ロスマンズ・キプロス・ラリー		キプロス

●係数10

2/23～24	ハンキラリー	M.スンドストロム J.レポ	マツダ323 4WD
3/2～4	ボルタ・ア・ポルトガル	クーティノー ジュニア	トヨタ・セリカGT-FOUR
6/9～11	スコティッシュ・ラリー	D.ルウェリン P.ショート	トヨタ・セリカGT-FOUR
7/5～8	フンスリュック・ラリー		西ドイツ
7/13～15	ラリー・ボヘミア		チェコスロバキア
8/30～9/2	ピアンカバッロ		イタリア
9/26～30	ラリー・ド・アンティブ		フランス
10/25～28	ラリー・エル・コルテ・イングレス		スペイン
11/7～10	マールボロ・サンマリノ・ラリー		サンマリノ

●係数5

1/28～29	アークティク・ラリー	A.レイネ R.ビルケネン	ランチア・デルタHFインテグラーレ
2/15～18	ブークル・ド・スパ	B.サビー クラグルーブ	ランチア・デルタ・インテグラーレ
2/24～26	ザッハス・ウインター・ラリー	S.ハイダー F.ヒンターライトナー	オペル・カデットGSi
3/16～18	サーキット・ド・アルデンヌ	M.デュエツ Y.ボーゼ	フォード・シエラRSコスワース
3/16～17	第14回ラリー・ミル・ミリア	リアッティ テデスキーニ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
3/30～4/1	ラリー・アルペン-ベーラ	F.シャトリオー M.ペラン	BMW-M3
4/14～16	BPサーキット・オブ・アイルランド	D.ルウェリン P.ショート	トヨタ・セリカGT-FOUR
5/4～6	第74回タルガ・フローリオ	P.リアッティ テデスキーニ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
5/25～27	ラリー・サツルヌス	G.フィッシャー T.フェルトナー	アウディ200クアトロ
5/25～26	ハスペンゴウラリー	M.デュエツ Y.ボーゼ	フォード・シエラ・コスワース
6/1～3	サウス・スウェディッシュ・ラリー	M.エンゾン L.ベックマン	トヨタ・セリカGT-FOUR
6/14～17	ラリー・ヘッセン	R.ホルツァー ベンデル	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
6/16～18	バルム・ラリー	M.スンドストロム J.レポ	マツダ323
6/23～24	ラリー・ヘブロス		ブルガリア
6/28～7/1	ラリー・オブ・ターキー		トルコ
7/26～28	ラリー・デッラ・ラーナ		イタリア
9/7～9	ラリー・プリンシペ・デ・アスツリアス		スペイン
10/25～28	ラリー・ド・アルガルベ		ポルドガル
10/25～28	ラリー・デュ・バライ		スイス
11/9～11	ラリー・デュ・コンドロス		ベルギー

●係数2

2/22～24	フィンスコア・ビンターラリー	バンネポー	マツダ323 4WD
4/1	ラリー・モレナ	ブラス アラート	ランチア・デルタ・インテグラーレ
4/27～29	ヘレンドールン・ラリー	E.ドクター T.バーデンベルク	フォード・シエラRSコスワース
7/31～8/1	ラリー・ビダ		ブルガリア
9/6～9	ラリー・デュ・モンブラン		フランス
9/21～23	YUラリー		ユーゴスラビア
11/8～10	センペリット・ラリー		オーストリア
11/10～11	ラリー・バレオ		スペイン
11/23～25	ラリー・デュ・バール		フランス

DOMESTIC EVENTS

全日本F3000選手権 (10戦中4戦終了)

1	3/3～4	鈴鹿	星野 一義	ローラT90 50・無限
2	4/14～15	富士	星野 一義	ローラT90 50・無限
3	5/12～13	西日本	松本 恵二	ローラT90 50・無限
4	5/26～27	鈴鹿	松本 恵二	ローラT90 50・無限
5	7/28～29	日本信販スーパーカップ Rd.2 SUGO		菅生
6	8/11～12	日本信販スーパーカップ Rd.3 FUJI		富士
7	9/1～2	日本信販スーパーカップ Rd.4 FUJI		富士
8	9/22～23	ミリオンカードカップレース ラウンド3鈴鹿		鈴鹿
9	10/27～28	日本信販スーパーカップ Rd.5 FUJI		富士
10	11/17～18	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿		鈴鹿

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権 (5戦中1戦終了)

1	3/10～11	富士	関谷 正徳 小河 等	トヨタ90C-V
2	5/3～5	富士	悪天候のため中止	
3	7/21～22	全日本富士500マイルレース大会		富士
4	8/25～26	インターナショナル鈴鹿1000kmレース		鈴鹿
5	9/15～16	SUGO500kmレース大会		菅生
6	10/6～7	全日本富士1000kmレース大会		富士

全日本ツーリングカー選手権 (6戦中3戦終了)

●1クラス

1	3/17～18	西日本	星野 一義 鈴木 利男	ニッサン・スカイラインGT-R
2	5/19～20	菅生	星野 一義 鈴木 利男	ニッサン・スカイラインGT-R
3	6/30～7/1	鈴鹿	長谷見昌弘 A.オロフソン	ニッサン・スカイラインGT-R
4	8/18～19	レース・ド・ニッポン		筑波
5	9/29～30	ハイランドグループA300km選手権レース		西仙台
6	11/9～11	INTER TEC		富士

●2クラス

1	3/17～18	西日本	エントリー少数のため1クラスに移行	
2	5/19～20	菅生	日下部保雄 山内 伸弥	BMW-M3
3	6/30～7/1	鈴鹿	R.ラッツェンバーガー 中川 隆正	BMW-M3
4	8/18～19	レース・ド・ニッポン		筑波
5	9/29～30	ハイランドグループA300km選手権レース		西仙台
6	11/9～11	INTER TEC		富士

●3クラス

1	3/17～18	西日本	中谷 明彦 村松 栄紀	ホンダ・シビックSi
2	5/19～20	菅生	鈴木 恵一 新田 守男	トヨタ・カローラ・レビン
3	6/30～7/1	鈴鹿	中川 隆 岡田 秀樹	ホンダ・シビックSi
4	8/18～19	レース・ド・ニッポン		筑波
5	9/29～30	ハイランドグループA300km選手権レース		西仙台
6	11/9～11	INTER TEC		富士

全日本F3選手権 (10戦中4戦終了)

1	3/3～4	鈴鹿	和田 久	ラルトRT33・無限
2	3/31～4/1	富士	羽根 幸浩	ラルトRT34・無限
3	5/26～27	鈴鹿	原 貴彦	レイナード903・無限
4	6/9～10	筑波	服部 尚貴	ラルトRT33・無限
5	7/7～8	ハイランドPanasonic F3 Championshipレース		西仙台
6	7/28～29	日本信販スーパーカップ Rd.2 SUGO		菅生
7	8/18～19	レース・ド・ニッポン		筑波
8	9/22～23	ミリオンカードカップレース ラウンド3鈴鹿		鈴鹿
9	10/13～14	レース・オブ・フォーミュラ・ジャパン		西日本
10	11/17～18	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿		鈴鹿

全日本ラリー選手権 (8戦中4戦終了)

●Cクラス

1	2/3～4	DCCSウインターラリー	西尾雄次郎 山口 昌子	三菱ギャランVR-4
2	4/21～22	ACK SPRING RALLY	桜井 幸彦 大澤 敏夫	三菱ギャランVR-4
3	5/19～20	ツール・ド・四国	綾部美津雄 森 哲也	ニッサン・ブルーバード
4	6/2～3	ひwhy-do-haha		
5	7/14～15	AGMSC-H ノースアタックラリー		北海道250km
6	8/4～5	ひえつき夏		宮崎250km
7	9/15～16	モントレー'90		群馬200km、長野100km
8	10/13～14	第19回MCSCラリーハイランドマスターズ		長野、岐阜350km

●Bクラス

1	2/3～4	DCCSウインターラリー	木村 謙治 塩沢 香	三菱ミラージュ
2	4/21～22	ACK SPRING RALLY	坂 昭彦 草加 浩平	いすゞ・ジェミニ
3	5/19～20	ツール・ド・四国	坂 昭彦 草加 浩平	いすゞ・ジェミニ
4	6/2～3	ひろしまわかぶグラベルラリー中島	律 伊藤 洋幸	ニッサン・マーチ
5	7/14～15	AGMSC-H ノースアタックラリー		北海道250km
6	8/4～5	ひえつき夏		宮崎250km
7	9/15～16	モントレー'90		群馬200km、長野100km
8	10/13～14	第19回MCSCラリーハイランドマスターズ		長野、岐阜350km

●Aクラス

1	2/3～4	DCCSウインターラリー	岡田 憲幸 山本 博文	ダイハツ・ミラ
2	4/21～22	ACK SPRING RALLY	守谷 教昭 守谷 重美	スズキ・アルトワークス
3	5/19～20	ツール・ド・四国	粟津原 豊 川副 謙	スズキ・アルトワークス
4	6/2～3	ひろしまわかぶグラベルラリー粟津原	豊 川副 謙	スズキ・アルトワークス
5	7/14～15	AGMSC-H ノースアタックラリー		北海道250km
6	7月4～5	ひえつき夏		宮崎250km
7	9/15～16	モントレー'90		群馬200km、長野100km
8	10/13～14	第19回MCSCラリーハイランドマスターズ		長野、岐阜350km

VENI VIDI VICI

われ来たれり、見たり、勝てり――イベントカレンダー、そして勝者たちの名をここに

OVERSEAS EVENTS

F1世界選手権（15戦中5戦終了）

1	3/11	アメリカGP	A.セナ	マクラーレンMP4 5B・ホンダ
2	3/25	ブラジルGP	A.プロスト	フェラーリ641
3	5/13	サンマリノGP	R.パトレーゼ	ウイリアムズFW13B・ルノー
4	5/27	モナコGP	A.セナ	マクラーレンMP4 5B・ホンダ
5	6/10	カナダGP	A.セナ	マクラーレンMP4 5B・ホンダ
6	6/24	メキシコGP	A.プロスト	フェラーリ641
7	7/8	フランスGP		ポール・リカール
8	7/15	イギリスGP		シルバーストン
9	7/29	ドイツGP		ホッケンハイム
10	8/12	ハンガリーGP		ハンガロリンク
11	8/26	ベルギーGP		スパ·フランコルシャン
12	9/9	イタリアGP		モンツァ
13	9/23	ポルトガルGP		エストリル
14	9/30	スペインGP		ヘレス
15	10/21	日本GP		鈴鹿
16	11/4	オーストラリアGP		アデレイド

WSPC（世界スポーツプロトタイプ選手権）（9戦中4戦終了）

1	4/8	鈴鹿	J-L.シュレッサー M.バルディ	ザウバーC11・メルセデス
2	4/29	モンツァ	J-L.シュレッサー M.バルディ	メルセデスベンツC11
3	5/20	シルバーストン	M.ブランドル A.フェルテ	ジャガーXJR11
4	6/3	スパ·フランコルシャン	J.マス K.ベンドリンガー	メルセデスベンツC11
—	6/16~17	ル・マン24時間	J.ニールセン P.コッブ M.ブランドル	ジャガーXJR12
5	7/22	ディジョン		フランス
6	8/19	ニュルブルクリング		西ドイツ
7	9/2	ドニントン・パーク		イギリス
8	9/23	モントリオール		カナダ
9	10/7	メキシコシティ		メキシコ

WRC（世界ラリー選手権）（12戦中5戦終了）

●Aクラス

1	1/19~26	モンテカルロ	D.オーリオル B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
2	*2/9~13	スウェディッシュ	暖冬のため中止	
3	3/6~11	ポルトガル	M.ビアシオン T.シビエーロ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
4	4/12~16	サファリ	B.ワルドガルド F.ギャラハー	トヨタ・セリカGT-FOUR
5	5/4~10	ツール・ド・コルス	D.オーリオル B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
6	6/3~8	アクロポリス	C.サインツ L.モヤ	トヨタ・セリカGT-FOUR
7	*6/29~7/4	ニュージーランド・ラリー		ニュージーランド
8	7/23~29	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
9	8/22~27	1000湖ラリー		フィンランド
10	9/20~24	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
11	10/7~13	サンレモ・ラリー		イタリア
12	*10/27~11/2	アイボリー・コースト・ラリー		コートジボアール
13	11/25~29	RACラリー		イギリス

（*印はドライバーズ選手権のみ）

●Nクラス

1	1/19~26	モンテカルロ	B.バラス E.ラーヌ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
2	*2/9~13	スウェディッシュ	暖冬のため中止	
3	3/6~11	ポルトガル	J.レカルデ M.クリスティー	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
4	4/12~16	サファリ	P.ニジュール D.ウィリアムソン	スバル・レガシィ
5	5/4~10	ツール・ド・コルス	C.バレン J-P.シリンティーニ	ルノー5GTターボ
6	6/3~8	アクロポリス	I.ダンカン Y.メッタ	スバル・レガシィRS
7	*6/29~7/4	ニュージーランド・ラリー		ニュージーランド
8	7/23~29	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
9	8/22~27	1000湖ラリー		フィンランド
10	9/20~24	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
11	10/7~13	サンレモ・ラリー		イタリア
12	*10/27~11/2	アイボリー・コースト・ラリー		コートジボアール
13	11/25~29	RACラリー		イギリス

（*印はドライバーズ選手権のみ）

国際F3000選手権（12戦中5戦終了）

1	4/22	ドニントン・パーク	E.コマ	ローラT90 50・無限
2	5/19	シルバーストン	A.マクニッシュ	ローラT90 50・無限
3	6/4	ポー	E.バン・デ・ポール	レイナード90D・DFV
4	6/17	ヘレス	E.コマ	ローラT90 50・無限
5	6/24	モンツァ	E.コマ	ローラT90 50・無限
6	7/22	エンナ-ペルグーサ		イタリア
7	7/28	ホッケンハイム		西ドイツ
8	8/19	ブランズ・ハッチ		イギリス
9	8/26	バーミンガム		イギリス
10	9/23	ル・マン		フランス
11	10/7	ノガロ		フランス
12	10/21	ディジョン		フランス

IMSAキャメルGT選手権

●GTPクラス（15戦中8戦終了）

1	2/3~4	デイトナ24時間	J.ラマース A.ウォレス D.ジョーンズ	ジャガーXJR12
2	2/25	マイアミ	Ge.ブラバム C.ロビンソン B.アール	ニッサンGTP ZX-T
3	3/17	セブリング12時間	D.デイリー B.アール	ニッサンGTP ZX-T
4	4/1	ロード・アトランタ	Ge.ブラバム D.デイリー	ニッサンGTP ZX-T
5	4/22	ウエスト・パーム・ビーチ	Ge.ブラバム D.デイリー	ニッサンGTP ZX-T
6	5/6	ハートランド・パーク	J.M.ファンジオII	イーグルHF89・トヨタ
7	5/28	ライムロック・パーク	P.コッブ J.ニールセン	ジャガーXJR10
8	6/3	ミド-オハイオ	Ge.ブラバム D.デイリー	ニッサンNTP90
9	7/1	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
10	7/15	シアーズ・ポイント		USAカリフォルニア州
11	7/29	ポートランド		USAオレゴン州
12	8/19	エルクハート・レイク		USAウイスコンシン州
13	9/2	サン・アントニオ		USAテキサス州
14	9/30	タンパ		USAフロリダ州
15	11/11	デル・マー		USAカリフォルニア州

●C　Lクラス（15戦中8戦終了）

1	2/3~4	デイトナ24時間	F.イェリネクス J.クルームス M.グリーンフィールド	アルゴJM16・マツダ
2	2/25	マイアミ	T.ロペス F.ペレス	スパイスSE90P・ビュイック
3	3/17	セブリング12時間	T.ヘサート C.モーガン	スパイスSE89P・ビュイック
4	4/1	ロード・アトランタ	T.ロペス F.ペレス	スパイスSE90P・ビュイック
5	4/22	ウエスト・パーム・ビーチ	T.ロペス F.ペレス	スパイスSE90P・ビュイック
6	5/6	ハートランド・パーク	S.シュポット L.ルードマン	スパイスSE89P・ビュイック
7	5/28	ライムロック・パーク	R.メルグラーティ M.フィノット	スパイスSE89P・フェラーリ
8	6/3	ミド-オハイオ	T.ロペス P.マッカーシー	スパイスSE90P・ビュイック
9	7/1	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
10	7/15	シアーズ・ポイント		USAカリフォルニア州
11	7/29	ポートランド		USAオレゴン州
12	8/19	エルクハート・レイク		USAウイスコンシン州
13	9/2	サン・アントニオ		USAテキサス州
14	9/30	タンパ		USAフロリダ州
15	11/11	デル・マー		USAカリフォルニア州

●GTOクラス（14戦中7戦終了）

1	2/3~4	デイトナ24時間	R.ゴーリン C.フィッシュ L.St.ジェイムズ	L マーキュリーXR7
2	2/25	マイアミ	S.ミレン	ニッサン300ZX
3	3/17	セブリング12時間	R.ゴーリン C.フィッシュ L.St.ジェイムズ	L マーキュリーXR7
4	4/21	ロングビーチ	D.シュレーダー	L マーキュリーXR7
5	5/6	ハートランド・パーク	P.ハルスマー	マツダRX7
6	6/3	ミド-オハイオ	P.ハルスマー	マツダRX7
7	6/24	モスポート・パーク	S.ミレン	ニッサン300ZX
8	7/24	メドウランズ		USAニュージャージー州
9	7/29	ポートランド		USAオレゴン州
10	8/19	エルクハート・レイク		USAウイスコンシン州
11	9/2	サン・アントニオ		USAテキサス州
12	9/23	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
13	9/29	ライムロック・パーク		USAコネチカット州
14	11/11	デル・マー		USAカリフォルニア州

●GTUクラス（14戦中7戦終了）

1	2/3~4	デイトナ24時間	P.ウリア B.ドッドソン R.スコット J.ペイス	マツダRX7
2	2/25	マイアミ	D.ロリング	ニッサン240SX
3	3/17	セブリング12時間	D.ロリング Bu.ライツィンガー C.カープ	ニッサン240SX
4	4/21	ロングビーチ	J.フィンガー	マツダMX6
5	5/6	ハートランド・パーク	L.スチュワート	マツダMX6
6	6/3	ミド-オハイオ	S.ヘイナー	ダッジ・デイトナ
7	6/24	モスポート・パーク	D.ノウルズ	ダッジ・デイトナ
8	7/24	メドウランズ		USAニュージャージー州
9	7/29	ポートランド		USAオレゴン州
10	8/19	エルクハート・レイク		USAウイスコンシン州
11	9/2	サン・アントニオ		USAテキサス州
12	9/23	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
13	9/29	ライムロック・パーク		USAコネチカット州
14	11/11	デル・マー		USAカリフォルニア州

イギリスF3000選手権（10戦中5戦終了）

1	4/1	ブランズ・ハッチ	R.リデル	レイナード89D・DFV
2	4/13	オールトン・パーク	A.メヌ	レイナード89D・DFV
3	4/16	スラクストン	P.チャベス	レイナード89D・DFV
4	5/7	スネッタートン	A.メヌ	レイナード89D・DFV
5	5/28	ブランズ・ハッチ	P.チャベス	レイナード89D・DFV
6	7/1	ブランズ・ハッチ		イギリス
7	8/12	オールトン・パーク		イギリス
8	9/9	ブランズ・ハッチ		イギリス
9	9/29	シルバーストン		イギリス
10	10/14	ドニントン・パーク		イギリス

イギリスF3選手権（17戦中8戦終了）

1	4/1	ドニントン・パーク	M.ハッキネン	ラルトRT34・無限
2	4/8	シルバーストン	M.サロ	ラルトRT34・無限
3	4/16	スラクストン	M.ハッキネン	ラルトRT34・無限
4	4/29	ブランズ・ハッチ	M.ハッキネン	ラルトRT34・無限
5	5/7	シルバーストン	M.サロ	ラルトRT34・無限
6	5/20	ブランズ・ハッチ	M.サロ	ラルトRT34・無限
7	5/28	スラクストン	M.サロ	ラルトRT34・無限
8	6/10	シルバーストン	S.ロバートソン	ラルトRT33・VW
9	7/1	ドニントン・パーク		イギリス
10	7/15	シルバーストン		イギリス
11	8/5	スネッタートン		イギリス
12	8/12	オールトン・パーク		イギリス
13	8/27	シルバーストン		イギリス
14	9/2	ブランズ・ハッチ		イギリス
15	9/16	ドニントン・パーク		イギリス
16	9/23	スラクストン		イギリス
17	10/7	シルバーストン		イギリス

イタリアF3選手権（12戦中6戦終了）

1	4/1	バッレルンガ	R.コルチアーゴ	レイナード903・アルファ
2	4/15	エンナ-ペルグーサ	G.ブージ	ダッラーラ390・VW
3	4/29	マジオーネ	R.コルチアーゴ	レイナード903・アルファ
4	5/13	バラーノ	A.ザナルディ	ダッラーラ390・アルファ
5	6/17	イモーラ	M.ハッキネン	ラルトRT34・無限
6	6/24	モンツァ	M.マルティーニ	ダッラーラ390・アルファ
7	7/8	レバンテ		イタリア
8	7/29	ミザーノ		イタリア
9	9/2	モンツァ		イタリア
10	9/16	バラーノ		イタリア
11	10/7	バッレルンガ		イタリア
12	10/21	ムジェッロ		イタリア

フランスF3選手権（12戦中6戦終了）

1	4/1	レドノン	E.エラリー	レイナード903・無限
2	4/15	ノガロ	L.フォーレ	ダッラーラ390・アルファ
3	5/1	マニ-クール	E.エラリー	レイナード903・無限
4	6/3	ポー	O.ペレッタ	ダッラーラ390・アルファ
5	6/10	シャレード	E.エラリー	レイナード903・無限
6	6/24	ルーアン	E.エラリー	レイナード903・無限
7	7/8	ポール・リカール		フランス
8	7/22	ディジョン		フランス
9	9/2	アルビ		フランス
10	9/16	マニ-クール		フランス
11	9/23	ル・マン		フランス
12	10/28	クロワザン-テルノワ		フランス

ドイツF3選手権（11戦中5戦終了）

1	3/31	ゾルダー	W.カウフマン	レイナード903・オペル
2	4/7	ホッケンハイム	O.レンジング	ラルトRT34・VW
3	4/21	ニュルブルクリング	W.カウフマン	レイナード903・オペル
4	5/5	アブス	M.シュマッヒャー	レイナード903・VW
5	6/3	ブンシュトルフ	M.シュマッヒャー	レイナード903・VW
6	6/30	ノリスリング		西ドイツ
7	8/4	ディープホルツ		西ドイツ
8	8/18	ニュルブルクリング		西ドイツ
9	9/1	ニュルブルクリング		西ドイツ
10	9/15	ジンゲン		西ドイツ
11	10/13	ホッケンハイム		西ドイツ

GMロータス・ユーロシリーズ（12戦中3戦終了）

—	4/1	ゾルダー	V.ソスピーリ	レイナード・オペル
1	4/22	ドニントン・パーク	M.アルバース	レイナード・ボクスホール
2	5/13	イモーラ	V.ソスピーリ	レイナード・オペル
3	6/4	ザンドフールト	R.バリチェッロ	レイナード・オペル
4	7/8	ポール・リカール		フランス
5	7/15	シルバーストン		イギリス
6	7/29	ホッケンハイム		西ドイツ
7	8/5	クヌートストープ		スウェーデン
8	8/26	スパ-フランコルシャン		ベルギー
9	9/2	ニュルブルクリング		西ドイツ
10	9/23	エストリル		ポルトガル
11	9/30	ヘレス		スペイン
12	10/14	ホッケンハイム		西ドイツ

イギリス・フォーミュラ・ボクスホール・ロータス（11戦中7戦終了）

1	3/25	ドニントン・パーク	V.ソスピーリ	レイナード・ボクスホール
2	4/16	シルバーストン	D.クルサード	レイナード・ボクスホール
3	5/7	オールトン・パーク	G.ド・フェラン	レイナード・ボクスホール
4	5/20	シルバーストン	G.ド・フェラン	レイナード・ボクスホール
5	5/28	シルバーストン	中野 信治	レイナード・ボクスホール
6	6/10	ブランズ・ハッチ	D.クルサード	レイナード・ボクスホール
7	6/17	スラクストン	K.ルビー	レイナード・ボクスホール
8	7/1	ノックヒル		イギリス
9	9/2	ドニントン・パーク		イギリス
10	9/9	モンデロ・パーク		アイルランド
11	10/7	シルバーストン		イギリス

ドイツ・ツーリングカー選手権

1	4/1	ゾルダー	第1戦	K.ティーム	メルセデスベンツ190E2.5
			第2戦	K.ティーム	メルセデスベンツ190E2.5
2	4/8	ホッケンハイム	第3戦	K.ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16S
			第4戦	J.チェコット	BMW-M3
3	4/22	ニュルブルクリング	第5戦	S.ゾーバー	BMW-M3
			第6戦	S.ゾーバー	BMW-M3
4	5/6	アブス	第7戦	H-J.シュトゥック	アウディV8クアトロ
			第8戦	H-J.シュトゥック	アウディV8クアトロ
5	5/20	マインツ-フィンテン	第9戦	J.チェコット	BMW-M3
			第10戦	J.チェコット	BMW-M3
6	6/3	ブンシュトルフ	第11戦	H-J.シュトゥック	アウディV8クアトロ
			第12戦	H-J.シュトゥック	アウディV8クアトロ
7	6/16	ニュルブルクリング	第13戦	J.ラフィット	BMW-M3
			第14戦	F.ビエラ	メルセデスベンツ190E2.5-16
8	7/1	ノリスリング			西ドイツ
9	8/5	ディープホルツ			西ドイツ
10	9/16	ジンゲン			西ドイツ
11	9/20	ニュルブルクリング			西ドイツ
12	10/7	St.ベンデル			西ドイツ
13	10/14	ホッケンハイム			西ドイツ

イタリア・ツーリングカー選手権

1	3/18	モンツァ	第1戦	R.ラバーリア	BMW-M3
			第2戦	R.ラバーリア	BMW-M3
2	4/8	バラーノ	第3戦	E.ピッロ	BMW-M3
			第4戦	R.ラバーリア	BMW-M3
3	4/21	エンナ-ペルグーサ	第5戦	N.ラリーニ	アルファロメオ75ターボEV
			第6戦	N.ラリーニ	アルファロメオ75ターボEV
4	5/26	マジオーネ	第7戦	E.ピッロ	BMW-M3
			第8戦	L.マジオレッリ	BMW-M3
5	6/3	バッレルンガ	第9戦	E.ピッロ	BMW-M3
			第10戦	E.ピッロ	BMW-M3
6	7/15	ミザーノ			イタリア
7	7/29	ミザーノ			イタリア
8	9/30	イモーラ			イタリア
9	10/14	モンツァ			イタリア
10	10/28	ムジェッロ			イタリア

BRAND NEW !

今月の新製品紹介

プジョースポルティフがスポーツパーツの販売を開始 205用スポーツマフラー

プジョー205GTI用に開発されたスポーツマフラー。全日本ラリーにエントリーしている鶴一郎の205T16をメカニカルサポートしているスズキカルタスTAJIMA「プジョースポルティフ」が、そのノウハウを活かして開発したものだ。

消音効果とスムーズな排気効率の向上を追求した結果、テールエンド形状は楕円断面となっており、スロットルレスポンスや音質・音量、ルックスなど感性的な面でも高品位に仕上げられている。価格は7万5000円。

●プジョースポルティフ　〒166　東京都杉並区堀之内1-12-6／☎03-3317-6007

フジミ模型からフォードGT40やフェラーリ330P4など、ディテールにこだわったシルクスクリーンデカール・モデル登場

フジミ模型から、好評のシルクスクリーンデカールを採用した新製品が発表された。シルクスクリーンデカールは、発色の良さや密着性など、細部の表現にこだわった仕上がりに威力を発揮する。

今回発表されたのは、フォードGT40（2300円）とフェラーリ330P4（'67年ル・マン3位入賞㉔車または⑲車仕様：2800円）、ホンダS800（'67年第4回日本GPクラス1優勝⑯矢吹圭造車仕様：1500円）、富士通テン・グループAスープラ（1200円）など。特にGT40と330P4は限定版なので見逃せない。

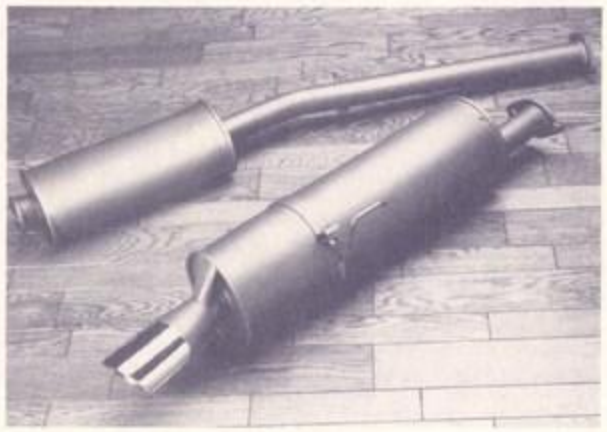
また、ハイグレードエンスージアスト・シリーズにポルシェの4車種が加わった。エンジンは精密なホワイトメタルで再現。'85年型911ターボ、'76年型930ターボ、'73年型911カレラRS、911スピードスターの4車種、各3800円で7月下旬発売予定。

●フジミ模型株式会社　〒422　静岡県静岡市登呂4-21-1／☎0542-86-0346

好評のATCステアリング ADI-3に追加バージョン イタリアン・イメージのレッド

ATCインターナショナルのオリジナル・ステアリング、モデルAD-3に新バージョン、AD-3レッド・エディションが追加された。AD-3の機能やデザインはそのままで、イタリアン・イメージをより強調、イタリアンレッド・レザーを使用したスペシャルバージョンだ。オールレッド・タイプが3万9000円、パッド部のみレッド・タイプが3万8000円になっている。

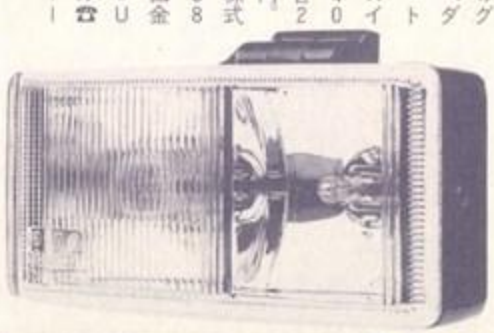
●ATCインターナショナル　〒562　大阪府箕面市小野原東3-5-38-101／☎0727-27-0881



高性能90W＋85Wの大光量 超小型になった2連ランプ PIAA940

PIAAのハイパフォーマンスランプとして好評のデュアル・タイプ「960」、「970」シリーズに、コンパクトかつ大光量の「940」が加わった。ボディを専用設計として80×165×72㎜という超小型可を実現した。光量も90W×85Wと、クラス最強を誇る明るさを確保している。ホワイトスポット×ホワイトフォグ「940I」、ホワイトスポット×イエローフォグ「9402」、ダブルスポット（ホワイト×イエロー）「9403」があり各2万8500円。

●PIAA株式会社　〒108　東京都港区白金台3-19-6UR白金ビル☎03-4448-1511



ケーカースポーツからは コンプリート・サスキット 改造車検対応タイプ

フロントストラット、スプリング、スプリングシート、アッパーサポートなどが組み込み済、簡単設計のコンプリート・サスペンションキット。特殊工具は不用で組み付け可能だ。アルトワークス（11V系／21S系）、ミニカ・ダンガン（H21系）、ミラ（L20系）用がある。価格はアルトワークス用が14万円（ピロアッパーサポート仕様18万円）、ダンガン、ミラ用が10万円。

●ケーカースポーツ　〒168　東京都杉並区上高井戸1-25-19　☎03-290-1741

ジムカーナ／ダートラ用 ワンピース構造のトムスC2 スポンサードもあるゾ！

トムスからジムカーナ／ダートラ用ワンピースホイール、トムススピリットC2が発売された。サイズは14インチで4穴、PCD100、オフセット＋33／＋38。EP82に対応。色はセラミックシルバーとブラックグリーンの2タイプ、価格は3万円。スラローム競技参加者に対してホイールのスポンサードもある。応募資格はBライ以上保持者でEP82を所有していること。詳しくはトムスまで。

●㈱トムス企画室　〒158　東京都世田谷区等々力6-13-10／☎03-704-6801

エンジン内部のカーボンを除去 加速性能や始動性を向上する アクセラエンジン清浄剤

エンジン内部やバルブ回りに体積しやすいカーボンを除去するガソリン添加剤「アクセラエンジン清浄剤」。ガソリン40～50ℓに対して1本使用することによって、これらエンジンの敵となるカーボンの堆積を防ぎ、除去する働きを持つ。始動不良やアイドリングの不安定、ノッキングなどに効果がある。

1本1500円。全国の出光系ガソリンスタンドで販売される。

●アポロサービス㈱　〒107　東京都港区北青山1-3-6／☎03-470-8872

2E、2E-T、4A-G用が内蔵スイッチの切り換えでOKのエンジン・コントローラー

トヨタ・テクノクラフト株式会社・TRDから、モータースポーツ専用コンピュータ、「マルチECU」が発売された。このマルチECUは、2E、2E-T、4A-G用に開発されたもので、それぞれの車種設定は内蔵されているスイッチの切り換えで選ぶことができる。またN-用のデータも3種類インプットされており、これも内蔵スイッチによって切り換え可能になっている。マッチングコントローラーで、微妙なセッティングも可能。

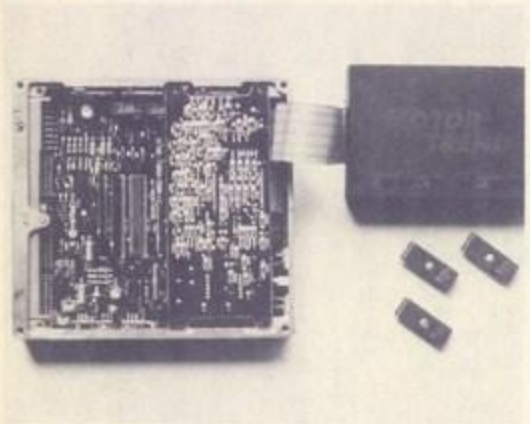
●トヨタテクノクラフトTRD 〒222 神奈川県横浜市港北区師岡町800／☎045-543-5633

コンピュータのロムチューンでノーマル／峠／最高速がクルマの中から切り換え可

オリジナルの基盤にノーマル／峠用／最高速用の3種類のロムをセットするTSSコンピュータ・ロムチューン・システム。3つのモードをドライバーズシートから切り換えることができる。経済運転から加速重視、さらにはパークパワー重視まで、その場に応じたセッティングをチョイスできる。

現在、日産系車種のコンピュータに適合するシステムのみだが、他メーカー対応型も近日発売される予定。

●モータートレンド 〒182 東京都調布市小島町2-9-3／☎0424-87-5351

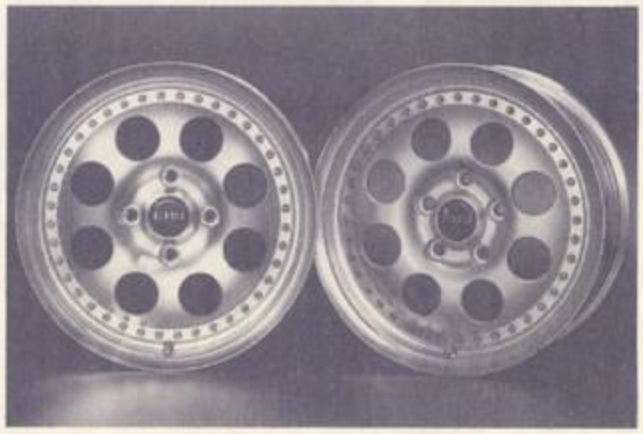


理想をデザインしたアルミホイールの新ブランド ブランカER-1新登場

イージーライダーズから新ブランドのオリジナルホイール、ブランカ®が発売された。ホイールの原点を目標に、シンプルで軽く、高い強度を狙ったオーソドックスな思想で開発された2ピースシステムホイールで、新方式鍛造リムの使用により、抜群の強度と軽量化を実現しているという。

サイズは6・5J-16（4H、5H）～8J-16（4H、5H）、カラーはシルバーとポリッシュガンメタリックの2種。

●株式会社イージーライダーズ 〒150 東京都渋谷区南平台町4-8／☎03-464-3095



モデラーズの1／24レジンにピニンファリーナ・ミトス登場 中嶋悟もモデル化！

モデラーズから1／24レジンシリーズの第4弾として、ピニンファリーナ・ミトスが発売される。フェラーリ・テスタロッサのメカニズムを持ち、'90年代のカースタイリングへの提案となっているピニンファリーナ・ミトス。繊細なボディが再現されたレジンモデルは1万3500円。また、ドライバーシリーズの第5弾として中嶋悟もモデル化される。1000円。

●株式会社モデラーズ 〒150 東京都渋谷区恵比寿4-5-28恵比寿ガーデン3-3／☎03-449-8831

明るく消費電力が少ない高効率型フォグ、ドライビング一体式のアデレードツインランプ

降雨時や霧の時にはフォグランプ、夜間の高速道路などではスポットランプとして威力を発揮するフォグ、ドライビング一体のツインタイプ。取り付け位置を問わないコンパクトな設計と、高効率なレンズ、リフレクター、バルブが悪条件下での安全を確保する。

ボディ本体はガンメタリックグレー。レンズはホワイト&イエロー。価格は配線コードなど一式付で2万9800円。

●株式会社ヤマコ 〒105 東京都港区虎ノ門4-2-3／☎03-432-6711

ノーメックスを使用して本格的なドライビングを支えるスリーシーズングローブ

SNCからスリーシーズン用グローブが発売された。パリデザインのフランス製で、厳選されたソフトカーフを使用しているため、装着感も良く、耐久性に優れる。甲の生地にはノーメックスがダブルレイヤーで採用されている。もちろんFIA公認だ。グリーン、ブルー、レッドの3色。SS、S、M、L、LLの5サイズで各1万6000円。

●エムパーツ輪出入事業部 〒177 東京都練馬区関町北1-8-4／☎03-594-4560

5気圧防水のデジ・アナ仕様F1グランプリウォッチ 2タイプ、8機種で新発売

マルマンからF-グランプリ・ウォッチが新発売された。文字板には"F-グランプリ"のロゴマークが入り、F-マシンのカラーリングをイメージさせる緑／赤／黄／黒など4色のバリエーションを持つ2タイプ、全8機種をラインナップ。アナログのF01は3針式、F02はデジアナ仕様でアラーム、ストップウォッチ、日付カレンダーなどの機能を備えたスグレモノだ。

精度は月差±20秒。価格はF01が6000円、F02が8000円となっている。

●株式会社マルマン 〒105 東京都港区虎の門2-6-4 第11森ビル／☎03-595-2316

NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO

ニッサン・レーシング・スクール スポーツクラス開催！

日産スポーティ車によるサーキット体験。ハイレベルな走りの世界を極めよう！

NISMOでは、今年度よりナンバー付車両によるニッサン・レーシング・スクール（略称N.R.S.）スポーツクラスを新設致しました。テクニックだけなく、スポーツドライブの精神とドライビングマナーも習得できるこのスクールは、新車登録2年未満の日産製スポーティーカーユーザーなら、誰でも参加できる。
日頃、めったに機会のないサーキット走行で、新しい世界を体験してみよう。

①対　　象：ナンバー付 日産製スポーティカーユーザー
※但し、新車登録2年未満のもので、違法改造車は参加できません。
②日程/会場：下記一覧参照
③定　　員：各日40名（定員になり次第締め切らせていただきます）
④参加資格：普通自動車免許をお持ちの方で、ドライビングマナーを守っていただける方。
⑤参 加 料：15,450円（消費税、教材費、保険料、走行料含む）※食事別
⑥申込場所：下記各ニスモ・パドック・レーシング・スクール受付

●日産レーシングスクールスポーツクラス 申込受付パドック一覧

	開催サーキット	開催日	申込受付パドック	パドック住所	電話番号
第4回	西仙台ハイランドレースウェイ	10月27日(土)	ニスモパドック・イン・仙台	宮城県仙台市泉区南中山1-38-4	(022)277-1990
			〃 栃木	栃木県宇都宮市元今泉6-14-8	(0286)62-5554
			〃 群馬	群馬県高崎市小八木町1682	(0273)61-2332
第5回	鈴鹿サーキット	11月19日(月)	ニスモパドック・イン・静岡	静岡県静岡市中村町233	(0542)83-0823
			〃 岐阜	岐阜県岐阜市上土居1-6-6	(0582)32-0333
			〃 神戸	兵庫県神戸市垂水区名谷町梨原2364-1	(078)792-2327
			N-TECH 名古屋	愛知県名古屋市名東区香流1-1001	(052)774-2811

※8月8日・9日の富士スピードウェイでの受付は、締切らせていただきました。

NISMO
〒140 東京都品川区南大井2-10-6
●営業時間／AM9:00～6:00
NISMO PADDOCK
●定休日／毎週月曜日
☎(03) 767-1123

ATTENTION!

観る、聞く、参加する、の情報ページ

F1日本GPパドック席招待、そしてベネトングッズも当たるモービルのサマーキャンペーン

モービル石油では、8月31日までキャンペーンを実施中だ。内容は①オイルを『モービルF1』にチェンジした人、先着500名にベネトンのタンブラーをプレゼント。②プレミアムガム給油で、ベネトンFIマシンティッシュカバーの応募ハガキを配布。③スタンドのくじ引きでバッグ・パジャマ、傘、ポロTシャツ、タオルといったグッズが。④ハガキで、今年のFI日本GPパドック席に100名を招待というもの。④については、ハガキに「FI日本GPパドック券希望」と明記し、〒103 東京都日本橋郵便局留 モービル石油株式会社FIGP係へ送ろう。締め切りは8月31日(消印有効)。

360ccのKカーファン集まれ 神戸・ポートアイランドでフェスティバル開催だゾ!

今年で7回目を迎える「オールジャパンミニフェスティバル」。9月16日に、神戸ポートアイランド市民広場で開かれる。参加対象は、360ccのKカー。参加費は2000円。今年も300台の軽自動車が集まりそうだという。

●ステップバンオーナーズクラブ LOVESTEP! 〒545 大阪府大阪市阿倍野区阪南町5-24-22ツインハイツ栄和IF ☎06-6966-6636

初心者&中級者、大歓迎 Kカーユーザーも参加できるジムカーナに来てみないか?

スズキスポーツカークラブ(SSCC)主催のジムカーナ・シリーズ第5戦は、9月16日、筑波サーキットジムカーナ場で開かれる。A-1〜3、レディースといったクラスの他、1ℓ以下のA-Kクラスも行われる。参加費は9000円。豪華商品も用意されてるよ!

●SSCC 〒168 東京都杉並区下高井戸1-9-11 ☎03-5376-6816

中国・東北地区のスズキファンスズキフォーラムに集まれい!

以前もお伝えしたように「スズキフォーラム」が、8月26日(中国地区)、9月9日(東北地区)行われる。モンスター田嶋ら豪華顔ぶれのインストラクターからテクを学ぼう。スズキ車の参加のみOK(学生は他メーカー車も可)。費用5000円。

●スズキフォーラム事務局 〒168 東京都杉並区下高井戸1-9-11 ㈱スズキスポーツ内 ☎03-5376-6811

キミの愛車で富士スピードウェイを丸々2時間走らないか?

藤沢のテクニカルショップ「ブルールーフ」では、7月23日、富士スピードウェイにて第2回FISCO2時間走行会を開催する。参加費は1万8000円で、昼食・粗品が付く。2時間タップリと、日本最高の高速コース・FISCOを走ってみないか?

●ブルールーフ 〒252 神奈川県藤沢市湘南台4-9-10 ☎0466-45-7201

初心者も安心のメニューあり 中山サーキットの走行会

8月31日の9:00〜17:00、中山サーキットで「サストサマー走行会IN中山サーキット」が開催される。キミの愛車でもNIマシンでもOKで、費用は1万6000円。初心者向けのメニューも用意されている。

●㈱アートマーキング21モータースポーツ係 〒569 大阪府高槻市幸町3-1 ☎0726-96-1900

アリタ・スピード主催の走行会 そして24時間耐久掘り出し市!

アリタ・スピードでは、8月3日中山サーキットで走行会を行う。参加費は男性2万6000円、女性1万5450円。また、8月25日〜26日には、毎年恒例のオールナイトセールを開く。中古パーツが激安だゾッ!

●アリタ・スピード 〒671-12 兵庫県姫路市勝原区山戸253-1 ☎0792-74-1287

売りたし 買いたし BUY & SALE

売ります

●ホンダ・シビック(EF3)
鈴鹿フレッシュマン仕様 浦田レーシングメンテ車 各PSペア有 価格160万円応談 詳しくは☎で。〒591-1 大阪府堺市野遠町35-2 鎌田こういち/☎0722-59-8760

●R&DF-63
鈴鹿FJ1600仕様/赤 尾川チューン 程度極上 価格120万円応談。〒569 大阪府高槻市富田町5-19-21 倉田嘉浩/☎0726-96-1314

●R&D430J
FJ1600仕様 戸田チューン 足回りF-63 ブレーキ調整 スペアW付き 価格110万円値引き可。〒860 熊本県熊本市近見町 九州産交運輸内 東志郎/☎096-325-1141

●ウエスト88J
FJ1600仕様/黒 新型リアサス 価格100万円(エンジンミッションレス50万円)。〒444 愛知県岡崎市竜美東3-11-5 倉橋賢光/☎0564-52-5871 or 54-2535(オートスポーツウッドベッカー)

●オスカーダンガン
FJ1600仕様 戸田チューン スペアW付き 早急に売りたし 安価にて応談。炉8-1-22 福岡県粕屋郡志免町 九州産交運輸内 石川敏郎/☎092-935-2211

●マナティMK6
西日本FJ1600仕様/青(オールペン済み) 程度良好 戸田チューン エンジンOH済み 即レース可 価格応談 至急売りたし 一見されたし。〒731-02 広島県広島市東区中山東3-3-19 三宅レーシングガレージ/☎082-280-0690(10:00〜19:00)

●AE86パーツ
T&W・アドバンHF-ER(195/70R13 7分山)&アドバンARA(6J-13 新同)価格6万円。エババケットシート『イムサ』AE86用レール付き価格4万円。GABブレーキパッド新品価格2万5000円。〒214 神奈川県川崎市多摩区登戸2578-1 登戸ハイデンスIFファミリーメガネ内 アスカタエイイチ/☎044-922-5333

買います

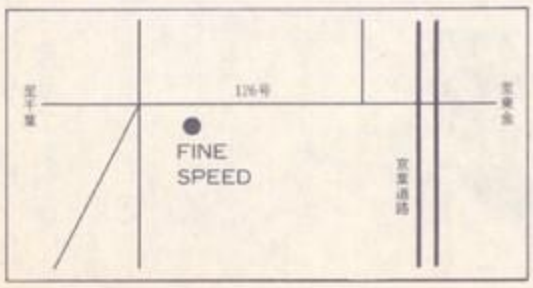
●ホンダ・シビック(EF9)
VTECシビック即金にて買います!〒556 大阪府大阪市浪速区日本橋5-12-9 電気会館ビル3F ソフトランドレーシング 西尾公秀/☎06-6322-6644

今月のニューショップ SHOP

ジタンのレーシングブティック、千葉にオープン

千葉の中心街から国道126号線を東へしばし進んだ郊外に、4月1日にオープンしたのが、この『ファインスピード』だ。RSなど、実際にモータースポーツ活動をしているファインスピードの、ブティックというわけ。

扱っているのは、名門復活を賭けるフランスのFIチーム・リジェと切っても切り離せない、ジタンのウエア&グッズ。ブルーのカラーを基調にし、ゆれる煙とジプシーをデザインしたマークは、すでにおなじみだね。ブルゾン、トレーナー、Tシャツはもちろんのこと、タオル、キャップ、ライター、ステッカーなど、ありとあらゆるジタングッズが揃っている。モータースポーツファン以外の人にも似合ってしまうというのは、さすがフランス製だね。



ショップの外には、レーシングマシンも展示されている。今後、レース車のメンテやイベントも企画していくそうだから、ちょっと眺いてみてはいかが?

●〒280 千葉県千葉市加曽利町6-1/☎0472-33-3500 営業時間11:00〜19:30 火曜定休

レース・ド・ニッポンに10名の読者を招待しちゃう！

今年も8月19日に筑波サーキットで行われる『レース・ド・ニッポン』に、10名の読者を招待。このレースは、JTC、F3、ポカール、ザウルス、マーチといった超豪華なイベントだ。行きたい人は、往復ハガキ（要注意！）にレース・ド・ニッポンへのひと言も書いて、8月3日（必着）までに〒140 東京都品川区南大井2-10-6 ニッサンスポーツカークラブ「'90レース・ド・ニッポンR'on係」へ。

音楽と小麦色の肌にピッタリ、とびっきりの"夏Tシャツ"

今年で第7回目を迎える「マリンブルー音楽祭」は、8月25日大磯ロングビーチで開かれる。これを記念して、150名にTシャツをプレゼント。〒164-91 東京都中野郵便局私書箱90号「オートザム マリンブルーTシャツ」プレゼントR'on係へ、ハガキをドシドシ出そう！締め切りは8月30日（消印有効）。なお音楽祭決勝当日は、渡辺美奈代ちゃんもゲスト参加するので、こちらもファンなら見逃せない。

90クラリオンガール かとうれいこのポスターあげる

昨年9月のデビュー以来、多方面で活躍中の、かとうれいこちゃん。今後は歌手として活動を開始していくゾ。セクシーでグラマラスな彼女のビッグ（B全）ポスター「真夏色の風」を100名にプレゼント。カメラは山岸伸氏によるもの。希望者は〒174-91 東京都板橋区板橋北郵便局私書箱16号 クラリオン㈱「かとうれいこ・ポスタープレゼント」係へ。締め切りは8月10日（消印有効）だ。

改装されたウェルカムプラザでサマーフェスティバルを開催

青山のホンダ本社IFの「ウェルカムプラザ」は、7月19日に改装なって、7月20日～8月26日「サマーフェスティバル」を行う。内容はトークショー（7月22日）やFIフォーラム（8月26日）などの他、RA271、RA301などのFIマシンの展示も！

●ホンダ ウェルカムプラザ 青山／☎03-423-4118

とんねるずのカセットテープこの非売品を100名に！

出光興産では『SUZUSY BINGO』キャンペーンを開催中だが、とんねるずのカセット「居眠り防止編」「恋人チェック編」各50個、計100個もプレゼントしてくれる。ハガキに「R'on」そして希望するカセットのタイトルも明記して、左記へ送ろう！ 締め切りは8月15日（消印有効）だ。〒105-91 東京都港区芝郵便局私書箱152号 出光とんねるずカセットプレゼント係

TV On Air

7月のモータースポーツ番組

●ポールポジション
毎週木曜日 深夜1：10～1：40／フジテレビ系
7／19 イギリスGP分析
7／26 ホッケイハイム物語、F1名物監督

●カーグラフィックTV
毎週土曜日 深夜0：15～0：45／テレビ朝日系
7／21 オンエア無し
7／28 台湾自動車事情③

●モーターランド2
毎週日曜日 23：30～0：00／テレビ愛知系
7／15 Gr.A第3戦
7／22 ル・マン24時間
7／29 ロードレース

●F1第8戦イギリスGP
7／15（日） 深夜1：00～2：25／フジテレビ系

●F1第9戦西ドイツGP
7／29（日） 深夜1：00～2：25／フジテレビ系

●CART第4戦ミルウォーキー
7／15（日） 13：30～14：30／NHK衛星放送第1

●CART第5戦デトロイト
7／22（日） 16：00～17：00／NHK衛星放送第1

●CART第6戦ポーランド
7／29（日） 21：00～22：00／NHK衛星放送第1

●IMSA第6戦ハートランド・パーク
7／28（土） 深夜2：35～3：35／日本テレビ系

■アドバン・サウンド・コックピット
毎週水曜日 17：30～18：00／FM東京系
7／18 F1フランスGP
7／25 F1イギリスGP

■土屋圭一の走りま専科
毎週月曜日 深夜1：00～1：20／ラジオ日本

BOOK&AVSOFT

90年版F-1大百科

'90年版F-1大百科
今宮純編著 勁文社刊
ノベルズ版 256頁 850円

昨年出版された『F-1大百科』の'90年改訂版。単に'90年版にしているだけでなく、チームやドライバーの情報が、より深く密になっている。著者はご存じ今宮純氏と、ビットレポーターの川井一仁氏のコンビで、写真は金子博氏、FIGPを全戦歩いて回って集めた情報だけに、彼らならではのホットなもののウラネタも体も相変わらず柔らかく、ティーンエイジャーの入門用として、マニアのウンチク用として、ネタの面白さはバツグンだ。ファンレター用のアドレスも親切。

F-1GP1990vol.1

F-1GP1990 vol.1
ポニーキャニオン
55分 4500円

アレジの素晴らしい走りが、今だに目の裏に残る開幕戦アメリカGP。セナと中嶋のまさかのクラッシュが起きたブラジルGP。この2つのGPに森脇基恭氏のマシン講座（エンジン）とBGVが入っている。GPの解説はもちろん今宮純氏だが、実況と違って冷静な解説なので、新しい発見にうなずくばかり。今年は全10巻がリリースされる予定で、vol.2（サンマリノ&モナコ）は7月21日に発売される。アメリカGPを見逃した人は必見！ なお、カバーフォトはR'onスタッフのものだ。

山内伸弥ドライビングテクニック

山内伸弥ドライビングテクニック
ウイングス・コーポレイション・ジャパン 41分 9800円

全日本ラリー選手権チャンプに輝くこと6度。昨年はJRC・JTC全てに入賞し、ベテラン健在を強くアピールした山内伸弥氏。彼によるラリーカーのドライビングは、ビデオで見れば見るほどため息の出てしまうものだ。ドライビングポジションからパイロン、ドリフトなどオンボードからの映像に酔うのもいい。また彼の参加した'89年アウディスポーツラリーの画もあり、他マシンの解説も見逃さない。41分は、アッという間に終わってしまい、ラリーの魅力が十分に堪能できるVTRだ。

WANTED!

●グラフィックデザイナー ユアーズプランニング

パブリシティの代理店・ユアーズプランニングでは、自動車・オートバイに詳しいグラフィックデザイナーを募集中。年齢は22歳以上。詳しくは左記へ☎で！

●㈱ユアーズプランニング／☎03-374-4118

●男女スタッフ 藤壺技研工業

カーパーツで有名なフジツボでは、横浜ショールームでFGK新製品の展示説明とモータースポーツ用品の販売スタッフを募集中。①女子（18～24歳）は、ある程度の車の知識&興味がある人で、正社員とバイト②男子（20～26歳）は、テクニカルスタッフを募集。

●FGKヨコハマ／☎045-543-1173

●女性Rスタッフ&事務員 ディジョンカーズ

『5ZIGEN』チームでレースに参戦するディジョンカーズでは、①レース開催中にサーキットでお世話をしてくれる女性レーシングスタッフ、②女性一般事務員（長期パート可）を募集中。

●㈱ディジョンカーズ 〒578 大阪府東大阪市菱江534-1／☎0729-63-7040

PRESENT !

イッパイあげます！プレゼント

①伊太利屋カーバイザー
㈱ガレージ伊太利屋より、イタリアン・ムードたっぷりのカーバイザーを10名の方に。とくにランチアには似合うゾッ！　これで暑さを防止しよう。

②出光アポロイル・ベストオブザベスト
出光興産㈱よりアポロイル１２缶を４缶まとめて５名の方に。これまで入れてたオイルとの違いを、愛車で確かめられる人のみ応募可です。

〈応募方法〉官製ハガキに住所、氏名、年令、職業、希望のプレゼント番号、面白かった記事とその感想を明記、応募券を貼ってレーシングオン編集部まで応募して下さい。宛先は
〒150 東京都渋谷区恵比寿南２－６－16
レーシングオン８／15号プレゼント係
締切りは８月１日（当日消印有効）当選者の発表は本誌９／15号誌上で行います。

6　15号当選者　①（競争率≈1.15倍）三重・旭晃、静岡・佐久間満、東京・新井美砂、静岡・大林哲也ほか　②（3.3倍）島根・井下和寿、東京・諏訪公一、千葉・黒木千枝　③（7.6倍）神奈川・近藤茂、岡・藤江武昭、北海道・米林由美ほか　④（4.5倍）東京・佐藤美智子、大阪・元山裕康　⑤（15.2倍）三重・吉富剛、岡山・田嶋祐一ほか　応募総数296通
7　1号当選者　①（15.3倍）兵庫・小原希美、秋田・天野久美子、大阪・塚本まさみ　②（53倍）栃木・鈴木俊浩、大阪・田口智美、三重・佐藤峰生　③（1.8倍）石川・小熊茂樹、大阪・山本香織ほか　④（1.35倍）岐阜・尾形昭、岡・野村順一ほか　⑤（6倍）東京・佐藤勝、大阪・穂積勇次ほか　応募総数389通

③デンソートヨタ90Ｃ－Ｖカレンダー
JSPCでも、その高いポテンシャルを見せるデンソートヨタのビッグ（Ａ全）なポスターを15名に。今年下半期のカレンダーも付いているから便利だぞ。

④クイック・トレーディングキーホルダー
グループＮのインテグラーレをWRCに走らせる㈱クイック・トレーディングから、キーホルダーを厳選２名の読者に／

⑤日石ル・マンステッカー
日本石油㈱より、'90年ル・マンのステッカーを大小ペアで10名に。初出場ながら13位完走したのは立派だったよね。減量のおまじないにもなる!?

［イベントカレンダー］

EVENT CALENDAR 7/16——7/31

BIWEEKLY EVENTS——OVERSEAS

●海外レース

開催日	イベント	コース	国	シリーズ	参加車両
7月22日	ディジョン	ディジョン	フランス	WSPC:第６戦	グループＣ
7月22日	ディジョン	ディジョン	フランス	フランスＦ３:第８戦	Ｆ３
7月22日	エンナ・ペルゲーサ	エンナ・ペルゲーサ	イタリア	国際Ｆ3000:第６戦	Ｆ3000
7月22日	ブランズ・ハッチ	ブランズ・ハッチ	イギリス	イギリス・ツーリングカー:第７戦	グループＡ
7月22日	クロワザン・テルノワ	クロワザン・テルノワ	フランス	フランス・スーパーツーリスム:第３戦	グループＡ
7月22日	モルソン・インディ・トロント	トロント	カナダ	CART　PPGインディカー:第９戦	インディカー
7月22日	ACスパークプラグ500	ポコノ	アメリカ	NASCARウィンストンカップ:第16戦	ストックカー
7月24日	メドウランズ	メドウランズ	アメリカ	IMSA-GT	GTO、GTU
7月28日	ホッケンハイム	ホッケンハイム	西ドイツ	国際Ｆ3000:第７戦	Ｆ3000
7月29日	ドイツGP	ホッケンハイム	西ドイツ	Ｆ１:第９戦	Ｆ１
7月29日	ホッケンハイム	ホッケンハイム	西ドイツ	GMロータス・ユーロシリーズ:第６戦	FVL
7月29日	ミザーノ	ミザーノ	イタリア	イタリアＦ３:第８戦	Ｆ３
7月29日	ミザーノ	ミザーノ	イタリア	イタリアツーリングカー:第７戦	グループＡ
7月29日	G. I. ジョーズ・チャメルGT	ポートランド	アメリカ	IMSA-GT:第11戦	GTP、C/L、GTO、GTU
7月29日	デイ・ハード500	ラデガ	アメリカ	NASCARウィンストンカップ:第17戦	ストックカー

●海外ラリー

開催日	イベント	国	シリーズ	参加車両
7月20～22日	ラリー・ドイチェランド	西ドイツ	ERC（係数20）	グループＡ、Ｎ
7月23～29日	アルゼンチン・ラリー	アルゼンチン	WRC:第８戦	グループＡ、Ｎ
7月26～28日	ラリー・ディラ・ラーリ	イタリア	ERC（係数５）	グループＡ、Ｎ
7月31～8月1日	ラリー・ビダ	ブルガリア	ERC（係数２）	グループＡ、Ｎ

BIWEEKLY EVENTS——DOMESTIC

●国内レース

開催日	イベント	開催地	主催者	格式	参加車両
7月21～22日	'90全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権シリーズ第３戦全日本富士500マイルレース大会	富士スピードウェイ	VICIC、SCCN、スポーツニッポン新聞社　☎03-439-2391	国際　国内	Ｃ１、Ｃ２、Ｂ、Ｎ-Ｃ１、Ｎ-Ｃ２、IMSA-GT、Ｎ１、Ａ、NE
7月28日～29日	'90全日本フォーミュラ3000選手権シリーズ第５戦 NIPPON SHINPAN	スポーツランドSUGO	VICIC、SC、長州VICIC、東日本放送　☎03-439-2391	国際　国内	Ｆ3000、Ｆ３、Ｎ１、NE、Ａ
	'90Panasonic F3 Championship '90全日本フォーミュラ３選手権シリーズ第６戦				
7月28～29日	'90 CHECKER GREAT30 RACE 東京プロダクションカーレースシリーズNo.6	筑波サーキット	CL CHECKER　☎03-722-4121	国内	FJ1600Ｂ、Ｎ１、Ｎ２、NE
7月29日	北海道レースシリーズ第３戦　'90スーパーツーリングカーレースＶ	北海道スピードパーク	MARVEL　☎011-871-2225	本国内	Ｎ１、Ｎ２、NE

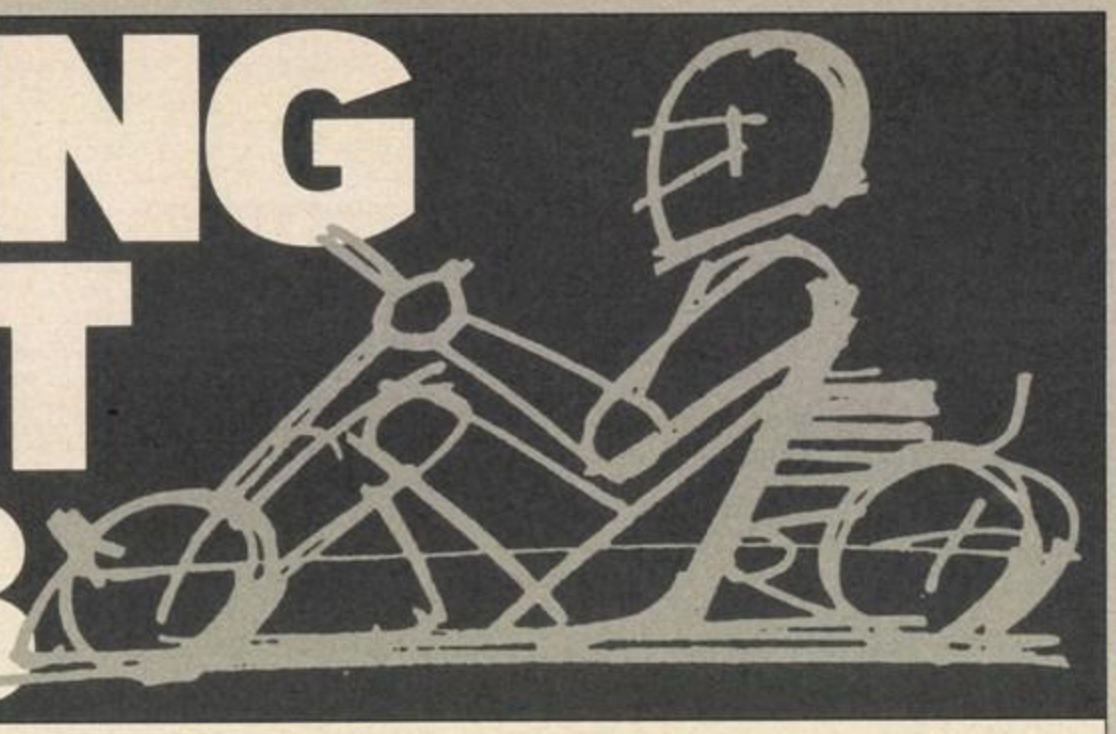
●国内ラリー

開催日	イベント	開催地・距離	格式	主催者	
7月21～22日	JMRC九州ジュニアチャンピオンシリーズ第４戦　'90RCライブ　テクニカルラリー	福岡200km	本国内	R.C.LIFE	☎093-631-1937
7月21～22日	RALLY IN HIROSHIMA '90 FG地区地方選手権第４戦	広島200km	本国内	A・C・A	☎082-281-8367
7月21～22日	岩草ラリーシリーズNo.2　KIRARAナイトラリー'90	奈良120km、三重80km	本国内	KIRARA	☎07435-3-9020
7月21～22日	長野県ラリーシリーズ第３戦　第10回　大町アルペンラリー	長野200km	本国内	MSCO	☎0261-22-2714
7月21～22日	第10回どんぐりサマーナイトラリー	秋田250km	本国内	DSCC-A	☎0186-42-0521
7月28～29日	EAST・ラリーチャレンジ'90	新潟200km	本国内	EAST	☎025-224-3405
7月28～29日	JMRC中部ラリーチャンピオンシリーズ第４戦　交通遺児チャリティーSTART NIGHT RALLY'90	岐阜200km、長野50km	本国内	START	☎0573-63-2677
7月28～29日	JMRC関東ラリー戦　第６戦　MSCC東京サマーラリー'90	栃木250km	本国内	MSCC	☎03-533-6496

R'on8　15号
プレゼント応募券

Let's Try Karting!

RACING KART CLUB



夏を目の前にしてカート界はますますＨＯＴ
そろそろレースに･･･なんて思ってるキミ
いまこそレースを始めるチャンスだ！

これで白熊はSUGOで２勝目、ランキングも３位に浮上した

白熊、SUGO2連勝！

後半戦に入ってますます激戦の東地域

'90全日本カート競技選手権シリーズ 東地域第4戦

6月24日／SUGO国際カートコース／SSC
Photos & Report/Sho-ichi Sudoh

6月24日、全日本東第４戦が今年２度目のSUGOで開催された。シリーズはいよいよ後半戦に突入した。

A2 トップが重量違反で失格 白熊がSUGOで2連勝を飾る

午前9時半から行われたタイムトライアルで最も速かったのは直井秀樹だった。タイムは51秒789。その後は、2番手の小高宏之から21番手の小室正までの11名がコンマ5秒の中に納まるという激戦である。このタイムトライアルから好調ぶりを発揮していたのは、このほかに、宇田川英明、倉持満、白熊淳三ら。事実、レースは彼らによってリードされていくことになった。

決勝ヒートのフロントロウを決めたのは、それぞれ予選両ヒートを制した直井と宇田川。

A組の予選2ヒート目は直井、高田昌紀、白熊の3者によって争われた。3台が一団となって周回を重ねていったのが、6周目、サシマから不運続きの高田がまたもトラブル。アクセルワイヤーが切れるというアクシデントに見舞われ、大きくポジションを落とし、7列目スタートになる。白熊は2列目イン側をゲットした。

B組の争いは宇田川と小高と西宮圭一、それに猪口直幸ら4台の争いで始まった。第一ヒート5周目の5コーナーで、一気に小高がトップに立ったが、西宮、猪口らと接触してしまう。これで宇田川が再びトップに浮上し、小室とのトップ争いを続けながら両ヒートをトップでゴールした。

小室は2列目からのスタート、小高は5列目、西宮と猪口は後方からの追いあげとなった。

決勝のスタート時刻が近づくにつれ、気温はさらに上昇していった。SUGOは路面が荒い。それにタイムトライアル、予選、決勝と合計44・1km以上を1セットのタイヤで走りきらなければならない。タイヤにとってつらいレースになりそうだった。

決勝のローリングはなかなか隊列が整わず、スタートはやりなおしとなった。オープニングを制したのは宇田川。だが、予選から宇田川はブレーキとタイヤに悩んでいた。レースに不安を残してしまっていたわけだ。

第一ラップ、ワンミスですぐにポジションがかわってしまうような接近戦を演じていたトップ5だが、2周目に変動が出た。白熊が小室のインをつき、3番手に浮上したのである。小室はこのミスで一気に6番手にまで順位を落とした。

さらに4周目、白熊が下りのスプーンで直井のミスを誘い2番手に。そのスキに倉持も3番手にあがる。6周目、Zコーナーの進入で「ブレーキの効きが悪い」という宇田川のインをついてついに白熊がトップに浮上する。続いて倉持、直井、三沢伸輔らが相ついで宇田川をパスしていった。

中盤のハイライトは、白熊と2番手に急浮上してきた直井のバトルだった。3番手の倉持以下は50m後方にいる。

12周目のスプーンで直井がついに白熊をかわし、トップに浮上。しかし、この首位はさ

序盤トップ争いを展開した㊹宇田川。そしてトップでチェッカーを受けた㊾直井は車重が足りず、失格に

ほど長くは続かなかった。15周目には再び白熊がトップを奪い返していたのである。

そして、ラスト3周、ふたりの凄絶なバトルが待っていた。直井が勝負に出たのである。2台は第1コーナーでカウルをヒットさせ、アウト側の白熊は2コーナーのダートにタイヤを落とし、3番手にポジションを落としてしまう。それでも、白熊の勝利への執念はまったく衰えはしなかった。あっという間に2位の倉持との差をつめ、ラストラップのヘアピンで2番手にカムバック。しかし、これが精一杯だった。直井は20周を走りきり、余裕でコントロールラインを通過した。ところが、30分後の表彰台の中央に立ったのは、笑みが絶えない白熊だった。2位の位置には倉持、3位には戸塚重光が立っている。

実は、レース後の再車検でトップでチェッカーを受けた直井を始め、宇田川、高田ら数台が車重が足りず、失格となったのである。

これで白熊はSUGOを2勝、チャンピオンシップにもがぜんチャンスが出てきたわけだ。4位には全日本初入賞の金子雄一、5位には小高が入り、68ポイントでチャンピオンシップのトップを守っている。

A1R 中路、鈴木、高橋ら3台のバトルは中路が制し全日本初優勝！

A1Rクラスは中路基敬が全日本初優勝を飾った。レースは中路、鈴木慶祐、先のSUGOでいいところを走りながらクラッシュで涙をのんだ高橋佐和子の3人の争いとなった。

まず、予選ヒートは中路と高橋が激しく競り合い、ふたり並んでフロントロウからスタートすることになった。しかし、注意を引かれたのは、その予選ヒートで鈴木がふたりの後ろにピタリとつけていたことだった。その鈴木は「ポイントのことを考え、様子を見ていた。決勝は問題ない」と2列目からのスタートを前に語っている。

午後2時、決勝レースのスタート。ローリング時に災難にあったのは、高田充浩と高橋だった。最終コーナーで2台は激しくクラッシュ、マシンを壊してしまったのだ。このアクシデントで高田は4位のポジションを台無しにしてしまった。「ステアリングがおかしくなってまっすぐ進まない」というのだ。

2度目のスタートは無難に決まった。全日本4レース目にして初めて先頭に立った中路はオープニングから一気に飛ばしていった。

1周目、コントロールラインを中路、高橋、高田、上田中貞次、そして鈴木の順で抜けていった。6周もすると、鈴木が高田をかわし3番手に浮上、レースは予選とほぼ同じ展開になってきた。そして15周目、スプーンで鈴木が高橋をパス、今度は中路にプレッシャーをかけ始めた。しかし、高橋もあきらめはしない。18周目のIコーナー進入で、鈴木の前に出る。が、鈴木が2コーナーで再び高橋をかわし、トップはそのままのオーダーでチェッカーを受けた。

中路は全日本初優勝、「中盤タイヤがタレた。だから、Zコーナーとスプーンは気をつけて走ったよ」と語った。2位でフィニッシュした鈴木は「5コーナーで芝にオーバーランしなければ…」と敗因を語っている。3位にはやはり全日本4戦目の高橋が嬉しい初ポイントを表彰台で決めたのだった。

A2クラス2位は㊵倉持、ランキングも2位を守っている

A2クラス3位には㊲戸塚が入賞した

改めて行われたA2クラスの表彰台

誰もが素晴らしい笑顔を見せたA1Rの表彰台

A1Rクラスはタイムトライアル。予選を完全に制した⑬中路が初優勝

トップ3は激しいデッドヒートを展開した。2位には⑨鈴木が、3位には㉒高橋が入賞

とっても大喜びの3位の佐和子嬢

クラス：A2　エントリー46台

決勝順位	No.	ドライバー	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト	タイムトライアル 順位	1ヒート順位	2ヒート順位	予選結果
1	28	白熊　淳三	ロータックス／アル・トルネード／BS	52'554	A-5	A-3	A-2	4
2	40	倉持　満	アトミック／カーレル・イントルーダーCR1/BS	52'483	A-4	A-4	A-3	6
3	17	戸塚　重光	ロータックス／カリ02A／DL	52'759	B-9	B-8	B-5	10
4	21	金子　雄一	PCR／PCR・F1／DL	NO-TIME	B-21	B-11	B-8	16
5	8	小高　宏之	ロータックス／カリ05B／DL	52'025	B-1	B-18	B-4	21
6	53	出口　博之	イアメ／ビレル・R2／BS	52'861	A-11	A-6	A-5	9
7	24	松堂　栄誠	ロータックス／カリ02A／BS	52'743	A-9	A-5	A-4	7
8	15	小室　正	ロータックス／テクノ・ポラリスG6／BS	52'596	B-6	B-2	B-2	3
9	63	真壁　耕毅	アトミック／トニー・チャレンジャー／BS	52'595	A-6	A-21	A-15	32
10	64	浜津　弘	ロータックス／カリ02A／DL	52'865	B-11	B-9	B-10	14

クラス：A1R　エントリー35台

決勝順位	No.	ドライバー	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト	タイムトライアル 順位	1ヒート順位	2ヒート順位	予選結果
1	13	中路　基敬	ロータックス／カリ02A／DL	52'410	1	1	1	1
2	9	鈴木　慶祐	ロータックス／テクノG6／BS	52'448	3	3	3	3
3	22	高橋佐和子	アトミック／テクノ・ポラリスG6／BS	52'466	4	2	2	2
4	14	高田　充浩	ロータックス／カリ02A／DL	52'417	2	5	4	4
5	26	上田中貞次	ロータックス／カリ02A／BS	52'713	5	4	5	5
6	48	中里　清司	ロータックス／カリ02A／DL	53'205	11	8	7	7
7	31	早川　恭司	イアメ／トニー・チャレンジャー006／BS	53'836	24	13	11	10
8	28	高橋　秋夫	ロータックス／カリ02A／BS	53'024	9	22	12	14
9	43	岩崎　智也	アトミック／ダップGH90／BS	53'292	14	10	15	11
10	17	佐藤　俊宏	イアメ／ビレルM1／BS	54'269+1	32	DNS	14	27

全日本中間ポイントランキング

A2(東)	R1	R2	R3	R4	合計得点
1 小高　宏之	14	16	22	16	68
2 倉持　満	15	0	15	22	52
3 白熊　淳三	0	25	0	25	50
4 下山　和人	25	12	7	6	50
5 真壁　耕毅	12	22	0	12	46
6 小室　正	10	3	20	13	46
7 馬場　康	0	5	25	8	38
8 出口　博之	11	11	0	15	37
9 高田　昌紀	22	14	0	0	36
10 阿部　浩二	0	18	18	0	36

全日本中間ポイントランキング

A1R(東)	R1	R2	R3	R4	合計得点
1 高田　充浩	25	25	22	18	90
2 中路　基敬	4	15	20	25	64
3 野中　慎二	18	16	15	0	49
4 鈴木　慶祐	0	0	25	22	47
5 上田中貞次	16	0	14	16	46
6 黒須　俊文	22	22	0	0	44
7 鈴木　智久	14	8	12	8	42
8 早川　恭司	11	0	10	14	35
9 岩崎　智也	3	0	16	12	31
10 小松　大雄	18	0	11	0	29

RESULT

ナショナルカップ北海道シリーズ第2戦

●5月13日・南竜サーキット

・A2クラス

		TT順位/タイム
1	澤口　繁豊	4／30'98
2	森　信行	3／30'91
3	上杉　健市	9／31'61
4	石田　雅樹	7／31'12
5	岡崎　秀喜	8／31'13
6	宮崎　雅之	2／30'37
7	下川　久郎	5／30'98
8	川原田純一	1／30'37
9	林　洋樹	6／31'06
10	宮崎豊太郎	10／32'08

・A1Rクラス

1	竹田　博文	2／30'86
2	中山　清博	1／30'54
3	永井　達敬	9／1'22'98
4	丸谷　昌之	10／1'23'21
5	石崎　広勝	4／31'45
6	石田　勲	3／30'90
7	松浦　和重	5／32'18
8	塚田　悠次	7／32'37

ナショナルカップ東北シリーズ第3戦

●6月10日・SUGO国際カートコース

・A2クラス

			TT順位/タイム	予選
1	菅原　健	Bee Racing	1／55'229	1-1
2	斉藤　準	RM MLH	3／55'793	3-3
3	真壁　耕毅	T-ボルカ／	4／55'809	4-4
4	相沢　淳一	Bee Racing	7／55'981	6-7
5	遠藤　一幸	Bee Racing	9／56'205	7-6
6	田中　亮	Bee Racing	5／55'816	5-5
7	野中　輝久	T-ボルカ／	14／56'835	9-8
8	会川　輝幸	T-ボルカ／	2／55'681	2-2
9	金谷　博隆	カーティングインパルス	19／57'120	15-12
10	高橋　誠	ネクレーシング	22／55'832	12-11

・A1Rクラス

1	横原　一夫	RT-MKS	1／56'064	1-2
2	高橋佐和子	T-ボルカ／	2／56'185	2-1
3	田中　伸春	RT BK with TF	7／57'759	9-6
4	伊藤　佳則	RT BK with TF	6／57'556	5-5
5	山岸　晃	Bee Racing	3／57'299	3-3
6	熊谷　輝明	KME	13／58'892	7-14
7	金田　昭彦	浅沼レーシング	8／57'613	14-13
8	吉原　浩	UOK	15／59'459	13-10
9	石山　亨知	KTロードランナー	12／58'044	8-9
10	佐藤　勝美	RT-MKS	9／57'754	12-12

F100間瀬シリーズ第2戦

●6月10日・日本海間瀬サーキット

1	松本　純一	I.PROGRESS Ott／
2	田中　聡	DUNLOP & WAKO'S F100
3	熊澤　邦昭	I.PROGRESS Ott／
4	飯田　弘道	ペア.レーシング長岡
5	松本　和之	HKCハルナカートクラブ
6	坂井三七一	BEAR SPL F-100
7	名塚　利久	ペア.レーシング
8	深田　和則	ペア.レーシング
9	田口　勝祥	ファーストカーズAG F-100
10	和田　優	RT CRIMSON

F100筑波-Bシリーズ第3戦

●7月1日・筑波サーキット

1	新美　豊	I.PROGRESS Ott／
2	山梨　順一	TOKICO F-100
3	松田　幹雄	ガレージ茶畑GC-020
4	竹村　修	竹村工務店 F100MRS
5	松本　純一	I.PROGRESS Ott／
6	内田　浩孝	ぶっちぎり内田造園MRS
7	甘粕　博之	K'S GARAGE F100
8	米山　茂	1丁目1番地 WKC ヤマハ
9	平田　浩一	EPSON TES ELF
10	加藤　直規	ガレージ茶畑GC-020

Photo & Report/Peter Nygaard

TOPICS

クリス・ニッセン、カートにもカムバック!

以前、全日本耐久に参戦していたドライバー、クリス・ニッセンを覚えているかな? '88年、テスト中のクラッシュで大けがをしたものの見事に復活、現在はドイツ・ツーリングカー選手権でリンダーBMWを駆り、活躍中だ。そのニッセンが地元デンマークのカート界にもカムバック! レースがあったのは6月24日、デンマークのボーイェンス・カート・サーキット。昔、クリス自身がカートのデンマーク選手権に出場していたころのチーム、ボーイェンス・チームからの出場だ。で、左はチームメイトのバー・ボールセン(22歳)、ケント・ラヒューズ(20歳)、ローリッズ・イェンセン(21歳)との記念撮影。で、レース。たまたまレースを見にきていたル・マンウイナーのジョン・ニールセンと「それじゃふたりでレースをしよう」と話がまとまり、2台は5ラップのマッチレースを行うことに。何度か順位をいれかえる激戦の末、2台は同時にチェッカーを受けたのでした。

カートIMFORMATION

EVENT SCHEDULE

WORLD

開催日	イベント	開催地	カテゴリー
7/21-22	ヨーロピアンチャンピオンシップ ドイツGP	西ドイツ:リードルスハイムサーキット	フォーミュラK、フォーミュラA

DOMESTIC

開催日	イベント	開催地	主催者
7/22	ナショナルカップ中部シリーズ第4戦	津保川カートランド	シロキヤカートクラブ(☎0564-22-2679)
7/22	ナショナルカップ近畿シリーズ第4戦	堺カートランド	SLKC中部(☎052-913-2121)
7/22	F100 FISCO-Bシリーズ第2戦	富士スピードウエイ	VICIC(☎0465-83-4702)
7/22	SL SUGOシリーズ第4戦	スポーツランドSUGO	SLKC東北(☎022-284-6121)
7/29	全日本FA第5戦・東地域第5戦	榛名モータースポーツランド	ハルナカートクラブ(☎0272-51-3428)
7/29	ナショナルカップ中国四国シリーズ第4戦	柳井カートランド	SLKC中国(☎082-285-4911)。
7/29	F100北海道シリーズ第3戦	北海道スピードパーク	マーベルオートクラブ(☎011-871-9818)
7/29	F100 SUGOシリーズ第2戦	スポーツランドSUGO	SUGOスポーツクラブ(☎0224-83-3111)
7/29	F100 筑波-Aシリーズ第3戦	筑波サーキット	レーシングチームY&A(☎0488-87-1130)
7/29	SL秋田シリーズ第3戦	新協和カートランド	RTベルカーティング(☎0188-63-1333)
7/29	SL愛知シリーズ第7戦	トヨタスピードランド	シロキヤカートクラブ(☎0564-22-2679)
7/29	SL大阪シリーズ第7戦	堺カートランド	カートクラブエム(☎0722-97-1156)
7/27	SL柳井シリーズ第4戦	柳井カートランド	SLKC中国(☎082-285-4911)

NEWS

カートメカスクール開催

カートを始めたのはいいけれど、いまいちメンテナンスが苦手だなぁ…というキミに朗報。ヤマハ発動機㈱主催の「カートメカスクール」が今年も開催されることになったのだ。

スクール内容は、メカニズムの解説やエンジン、フレームの基礎知識、JAF/SLKC規則の解説などの座学講習から、メンテナンス、セッティングの実習など。受講料は8000円、定員は各回先着15人とのこと。

●北海道—8/9・12/3—北海道ヤマハ(☎011-612-1060 井上) ●東北—8/26・12/16—ヤマハ東北(☎022-284-6121 志賀) ●東京—8/5・9/10—ヤマハ東京(☎03-444-9312 西本) ●中部—7/15・11/18—ヤマハ中部(☎052-913-2121 和田) ●関西—7/1・11/1—ヤマハ関西(☎06-535-1661 渡辺) ●中国—8/17・12/18—ヤマハ中国(☎082-285-4911 藤田) ●四国—12/1—ヤマハ中国(☎0878-67-3900 山口) ●九州—9/13—ヤマハ九州(☎092-411-3606 竹橋)

全日本Miniプレビュー・7/29

全日本東地域第5戦・FA第5戦

榛名モータースポーツランド
主催者:ハルナカートクラブ(☎0272-51-3428)

全日本FAそして東地域A2、A1Rはこのハルナで5戦目を迎える。いよいよシリーズも後半戦、タイトル争いも大詰めだ。

4戦を終えてFAのポイント争いは非常な混戦模様。トップは酒井浩の73ポイントだが、2位には佐野和志が68ポイントで続いている。さらに、3位には道上龍が64ポイントで、以下、李好彦、津田浩次、大竹時幸、松倉輝明らが僅差で追っている。この第5戦の結果次第で、ランキングも大きくひっくり返りかねない状況なのだ。A2も同様の混戦、A1Rは高田充浩が頭ひとつ抜け出しているもののまだまだ予断を許さない状況だ。

観戦料は大人500円、子ども300円、駐車料は無料、パドックパスは1000円だ。

質問・情報・大受付中!

もうすぐ夏! 初心者カーターもベテランカーターも、みんなカートでエンジョイしてるかな? 暑いから大変だけど、夏バテせずにがんばって練習を積もう。というわけで、

レーシングカートクラブでは、読者の皆さんやカーターの皆さんのナマの声を大募集しています。「カートBUY&SALE」コーナーには、売りたい&買いたいレーシングカートの特徴、セールスポイント、希望価格などをはっきり書いてハガキでどうぞ。「カートなんでもQ&A」コーナーには、キミのクエスチョン、困ったこと、なんでも送ってください。「カート・インフォメーション」コーナーでは、ありとあらゆる情報を掲載します。楽しいイベント、レポート、レース体験記にお便り、ドンドン紹介しちゃいます! 皆さんと一緒に充実したページを作っていきたいので、左記あて手紙&ハガキ、待ってます! 〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 レーシングオン編集部レーシングカートクラブ○○係宛です。スタッフ一同、郵便物が届くのを毎日楽しみにしています。お気軽にどうぞ! そしてカートの話題で盛り上がろう!

I wanna be a KARTER!

〈初歩のカート講座 その7〉

Text/Hideo Miyata
Photos/Sho-ichi Sudoh

とうとうレース出場を決意したキミに贈る
初めてだって怖くない出場ノウハウ集

ついに初レースにチャレンジ！

カートも買ったし、ライセンスもとった。練習だってバッチリやったから、アンダーステアもオーバーステアも分かるようになった。スピンだってたまにはするけど、前よりずいぶん減っている。タイムトライアルの練習だってしたことあるし、ラップタイムだってポールポジションは無理かもしれないけど、前の方にいける自信もついた。レインタイヤも用意したし、新品スリックも買ってしまった。予備のプラグとスプロケットだって持っている。エンジンだってオーバーホール後すこぶる調子がいい。だから、レースにエントリーしたいんだい！

というわけで、いよいよレースにエントリーすることを決意したキミ。やったね、とうとうレースに出場だ。やっぱりレースが一番おもしろいもの、がんばって。だけど、初めてっていうのは何でも不安なものだ。それが勝ち負けのはっきりしたレースならなおさらだ。そこで、レーシングカートクラブが、初心者マークのカーターのためのレース出場のノウハウをレクチャーしよう。ちょっとでも、不安をなくしていいレースができるように、あらかじめ予備知識を仕入れておこう。

まずは、メカとしてレースを体験

大きなチームに入っている場合は別だけど、レースではなにから何までひとりでやらなきゃならない。それこそドライバーが、メカニックからマネージャーから、何役もこなさなくてはならない。あっちこっちに気をとられて、メンタルな面でも大変だ。

そこで、そんな不安を少しでもなくすためにも、自分が出場する前に一度、チームメカニックとしてレースに参加することをオススメしたい。そうすれば、レーススケジュールの組み方も分かってくるし、メカニカルなチェック項目も分かるから、いくらかは安心できるはず。

でも、今さらそんなこと言われても遅いやという人や、今年チームを組んだばかりだから、レースに参加している知り合いなんていない、なんて人もいるだろう。というわけで、そんな人たちのために、以下SLレースを例にとって注意事項を説明しながら、スケジュールを追ってみよう。

●6時30分　コース到着

まず、受付開始の1時間前にはコースに着いておこう。着いたらすぐにカートやら工具やらをトランスポーターからおろし、パドックの場所を決めてしまうこと。ギリギリの時間だと、とんでもなく不便な場所しか空いてなかったりするからね。トランスポーターを片付けたら、すぐにカートのレースセッティングにかかること。タイヤのエア圧とガソリン、チェーンオイルを塗ればOKというところまで、進めておくと後がラク。

●7時30分　受付開始

手伝いの人に行ってもらってもOKなんだけど、初めてなら自分で行ってみよう。カートのセッティングをしているときでも、受付を先にした方が時間的に後がラクなので、早めに受付を、持って行くのはライセンスとSL手帳と参加受理書（SLレースでは送り返さない場合があるので注意）。受け取るものは、ゼッケンナンバー、記念品、スケジュール表など。

●8時　レース前車検開始

これは、規則違反を見つけるというよりも、安全に重点を置いたもの。フレームにクラックが入っていたりすると出場ができなくなることもあるOKが出ると車検合格のステッカーなどを張ってくれるので、忘れないように。また、ここではフレーム、エンジン、タイヤの登録をするので、予備のタイヤやエンジンがあ

初めてのレース！　とっても緊張するけどやっぱりカートを始めたからにはレースに出なきゃ

これでカンペキ！　レース直前忘れものチェック表

ドライバー	チェック
ヘルメット	□
スーツ	□
グローブ	□
シューズ	□
ライセンス	□

フレーム	
前後ともゼッケンプレートはついているか	□
前後ともバンパーはついているか	□
前後ともタイヤハブはついているか	□
スプロケットハブはついているか	□
アクセルワイヤーはついているか	□
ブレーキワイヤーはついているか	□
シート及びシートステーはついているか	□
ステアリング関係に異常はないか	□
チェーンカバーはついているか	□

エンジン	
エンジンはキャブレター、ヘッダーパイプ、アッパーマウントつきで用意されているか	□
スペアエンジンはあるか	□

タイヤ及びその他の備品	
スリックタイヤ	□
レインタイヤ	□
レース用燃料	□
レース用2サイクルオイル	□
チェーンオイル	□
WD40などの潤滑オイル	□
予備プラグ	□
予備スプロケット	□
予備チェーン	□
工具箱の中身は揃っているか	□

レインコンディション	
キャブレターカバー	□
ブレーキカバー	□
レインスーツ	□
ターボバイザー	□

★MEMO★

スペアパーツにレーシングスーツに、何かとレースのときには持っていかなければならないものがもりだくさん。前の日に練習で走ってそのままの状態でコース入りできれば忘れ物もないだろうけど、トランスポーターの関係でエンジンを下ろしたり、タイヤを外したりしなければならないことだってある。そんなときは、どうしたって忘れものをしがち。なれてくれば、必要なものをアッという間に揃えて、素早く用意ができるようになるだろうけど、最初のうちはちょっとしたものを忘れてコースで慌ててしまうことも、もしかしたらあるかもしれない。そこで、準備万端整えて、余計な心配をせずにコース入りしてレースに専念できるように、左の忘れものチェック表をどうぞ。だいたい必要と思われるものを書き出してあるので、この表とにらめっこしながらもちものチェックを進めてみよう。

RACING KART CLUB

受付は早めに済ませておくと、後々ラク。余裕をもってサーキット入りを

る場合はそれを持っていくこと。登録されたものは、生産番号の控えや、スプレーペンキで封印されるので、それ以外は使用できなくなってしまうのだ。

●8時30分　ドライバーズミーティング開始

役員の紹介から始まり、クラス分け、周回数、特別規則の確認などをする場。もし、分からないことがあったら、ほんのちょっとしたことでも恥ずかしがらずにドシドシ聞いておこう。

●8時45分　公式練習開始

5分から10分程度の練習走行がこれ。クラスごとに走るため、つい競争してしまうけれど、これはその日のセッティングを決める大事な時間なのだから、フレームの動きやエンジンの調子を感じ取ることだけに神経を使って走ろう。

●10時　タイムトライアル開始

最近では発信機を使ったコンピュータ計測のコースも増えてきて、1クラスが同時に10周ほどを走り、各車のベストラップを計測するという方法もあるけれど、まだまだ手動計測が一般的。その方法は、3台ほどが一定間隔でピットからスタートし、タイヤとエンジンを暖めながら1周し、スタートラインをきって計測開始、1周走って計測終了というもの。注意しなければならないのは、まず経験を積むことが一番だけど、いつもの練習のように気楽に走ること。エンジンが掛からなかったり、スピンしてしまったときは再トライも許可されるけれど、1回のみ。まずはきちんと計測されてクオリファイされるよう、慎重に走ることが大事だ。

●11時30分　予選ヒート開始

予選ヒートは決勝ヒートのグリッドを決めるためのレース。周回数は決勝ヒートより5周程度少なくなっている。初めての人にとって難しいのは、スタート直後の1コーナーとローリング隊列だ。アクシデントを回避するには、直前のカートばかり見ていないで、3台もしくは10台先のカートの動きを見ること。ローリング中は、前のカートとの距離に注意するのはもちろん、1、2周はキャブレターのセッティングに注意を払おう。そして、競技長が隊列が整ったことと、各車とも十分タイヤが暖まったことを確認して、日の丸でスタート。予選では無理をせず、自分のポジションは固く守らなければならないけれど、当然遅いカートは抜きにいってしまおう。

●14時30分　決勝ヒート開始

さて、いよいよ決勝。ここでは、速くなる自分を願って前にいるカートはすべて抜いてやる！　という意気込みでGO！　ローリングからスタート、そして1周終わるまではアクシデントも多いけれど、ジャンプアップで順位をあげるチャンスも多いのだ、慎重に。

1周目が終わると、後は1列になって周回を重ねるようになるけれど、少しでもポジションアップをしたいもの。とりあえず前にいるカートとの差は？　つまっていくようだったらコーナーごとにその差を見て、自分の得意とするコーナーで勝負に出よう。ここで注意することは、何よりも落ち着いていこう、ということ。そして何もコーナーの入口で抜くことはない、ということだ。進入で抜くのはひとつのセオリーだけど、並びかけてイン側に入れば出口では優位に立つことになるので、そこでパスすればいい。そしてさらに前にいるカートに照準をあわせていこう。

1台抜くごとに相手はてごわくなっていき、やがては差がつまるどころか、開いていってもしまうだろうけど、これはどうしようもない現実。その差はどこから来るのか、どこが自分は遅いのか、しっかり見極めて今後の練習課題としていこう。

●16時30分　レース後車検

レース終了後に行われる車検は規則違反を見つけるためのもの。主にエンジンが対象で、バラシ点検が行われ、違反が見つかり次第即失格に。

●17時　表彰式

レースは結果がすべてだけど、何よりも経験が大事だから、反省も忘れずに。これで、すべて終了。きちんと片付けをして、お疲れサマでした！

レースにトラブルを持ちこむべからず

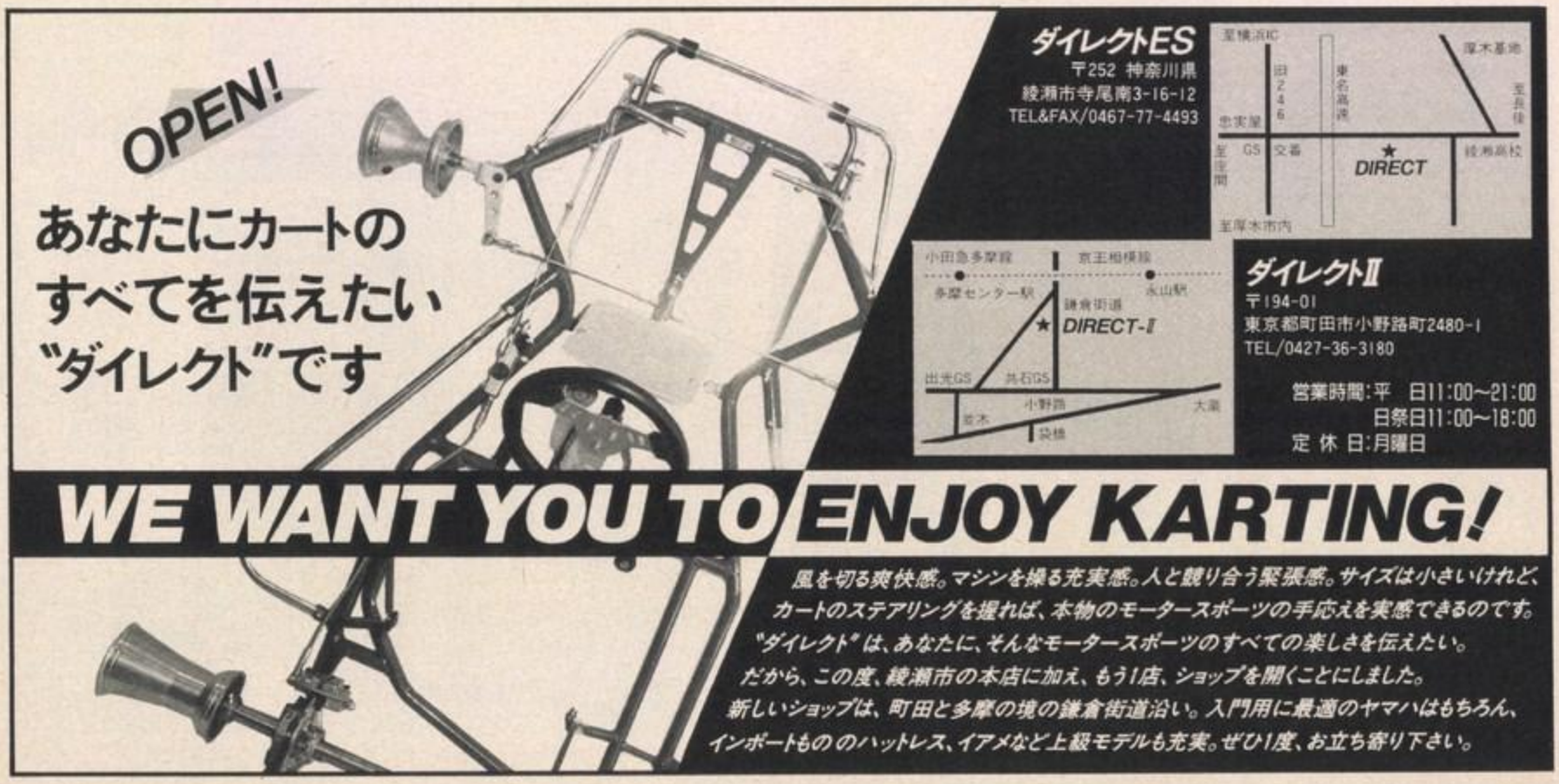
さあ、ここまで読めばレースは何ごともなく消化できるはずだ。後はキミの練習の成果を100%発揮できるかどうか。だけど、その妨げとなってしまうのがトラブルだ。クラッシュから生じてしまうトラブルならいたしかたないにしても、発生したトラブルをいかに早く直すかもレースのうち。そのあたりのトラブルシュートも勉強しておかなければ。

逆に、トラブルをコースに持ちこむことも、余計なイライラを増やすもとなので、極力避けたいもの。例えば雨のレースでその場でキャブレターカバーを作らなければならなかったり、エア漏れタイヤを持ってくるなどなど……こういったことは自分の損になるのだから、少なくとも前日までに準備万端整えて、コースに入るように心がけておこう。

●

さて、結果はどうあれ、レースというものに接してどうだったかな？　おそらく心地よい疲労感に襲われているはずだけど、それがレースの醍醐味なのだ。この疲れは練習とか、日常の生活では味わえない貴重なもの、だからこの気持ちを大切にして、もう一度トライアゲイン！　そしていつか、目指せ表彰台のいちばんてっぺん。

なれてきたら緊張をコンセントレーションにかえていいレースを目指せ！



元気印で走ろうよ！

DO KARTING!

チューニングクラスだって見ているだけじゃつまらないぞ

エンジンチューニングは、レースを楽しむうえでは欠かせないファクター。そこで、ノンチューニングクラスとはパワーもスピードも一段と違う、迫力ある走りを味わえる、チューニングクラスを紹介しよう。

現在一般的に行なわれているチューニングクラスといえば、AIとAIIの2クラス。エンジンの改造範囲は両クラスとも同じ。フレームを自由に選べるのも同じだ。違うのは、使用できるエンジンの種類だ。

キャブレターがクランクケース正面につくリード・エンジン。人気はロータックス

●AIクラス

ピストンバルブかリードバルブエンジンでのクラスだが、現在はリードエンジンが主流。AI・Rクラスといえば、AIクラス規定でリードエンジンのみでのレースということだ。

●AIIクラス

公認エンジンであれば、どんなタイプのエンジンを使ってもよいクラス。当然、最も速いものに人気集中。現在では、ロータリーバルブエンジンでのレースとなっている。タイムもAIより速く、出場ドライバーたちも、ベテラン勢が集まる、なかなか厳しいクラスなのだ。

AIもAIIも、日本一速いドライバーを決める全日本選手権での戦いが、文字どおりのトップレース。ここでは、メーカーやショップのサポートを受けて走るドライバーも多く、より速く走るための環境作りも欠かせない。

全日本以外でのレースというと、ナショナルカップ選手権が代表格。全日本と比べると、キャブレター口径の規制がより厳しいことと、タイヤが、ハイグリップタイヤではなく、よりコンパウンドの硬いSL86タイヤが採用されている点が違っている。そのため、エンジンもタイヤもロングライフ化して、より、リーズナブルに参加できるチューニングとなっているのだ。

全日本、ナショナルカップ以外のローレースでも、もちろんAI、AII両クラスは行なわれている。ノンチューニングクラスに比べるとどうしても経費のかかるチューンドクラスだけど、なるべく少なくてすむようにと、各ローレース主催者はあれこれ気配りしている。細かいことは、最寄りのDOショップで聞いてみよう。親切に教えてくれるよ。

ロータリー・エンジンはキャブレターがクランクケース側面につく。こちらもロータックスが人気

●●● 主なカートライセンス講習会日程(7/15〜8/20) ●●●

	日程	開催場所	主催者連絡先
東北	7月21日(土)、8月4日(土) 8月18日(土)	プロオートレーシング ☎022-286-3831	〒982 宮城県仙台市南小泉字門田東1-18 ☎022-286-3831 プロオートレーシング
関東	7月15日(日)、8月19日(日)	ヤマハ東京・大宮営業所 ☎0486-66-7011	〒336 埼玉県浦和市大間木1666-1 ☎048-874-8041 コジマブレインズファクトリー
	8月4日(土)	ヤマハ東京・八王子営業所 ☎0426-46-5611	〒190-12 東京都武蔵村山市残堀5-131-3 ☎0425-60-3291 赤坂レーシングサービス
	7月15日(日)、8月19日(日) ★	新東京サーキット ☎0434-23-9130	〒145 東京都大田区北千束1-5-4 ☎03-717-9539 ディンキー
東海	7月15日(日)、8月19日(日)	ひろせカート ☎0550-82-2232	〒412 静岡県御殿場市かまど1255 ☎0550-82-2232 ひろせカート
近畿	8月14日(火)	堺レーシング ☎0722-91-7087	〒590-02 大阪府堺市畑139 ☎0722-91-7087 堺レーシング

※受講に必要なもの/筆記用具、写真(3×3cm)3枚、実技用服装(長袖、長ズボン、運動靴、グローブ、持っていればヘルメットも)
※費用/SLライセンス8,000円(消費税別) ★印はJAFライセンス講習会と併催です。詳しくは主催者にお問い合わせ下さい。

Dinky

ディンキーカートサービス
〒145東京都大田区北千束1-5-4
☎03-717-9539

カートを楽しむ人が増えれば、楽しみ方も増えて当然。より多くの方のさまざまな要望に応えられるようにと、ディンキーはグループ各店舗でみなさんをお待ちしています。

Dinky

ディンキーレーシング
ファクトリー
〒143東京都大田区南馬込6-34-5
☎03-753-2886

カートショップの老舗、東京 ディンキーの姉妹店です。新東京、大井松田のレースには大挙出場。盛り上がってます。第2京浜沿いの2階建てのショップに遊びに来て下さい！

元気のお店です！

元気ショップオーナーからの
ワンポイントアドバイス Vol.3

カッコよくドリフトで決めたい!!

カートショップMORI／☎0473-97-5287

ラリーで、カウンターステアをあてたマシンが、リヤを滑らせながらカッ飛びでコーナーをクリアしていく。"カッコイイ！"と思わない人は少ないだろう。"ボクもあんなふうに走りたい"とカートのステアリングを握っている人だって、少なくないかもしれない。

だけど、これがイメージどおりにはいかないもの。どうしたらあんなふうにカッコよくドリフトを決められるのか、千葉県市川市のレーシングカートショップMORIの森 徳次さんに聞いてみた。

「基本は、マシンをコントロールするってことでしょ。ドリフトさせるんだって、たまたまできたじゃしょうがない。そのためには、カートの動きを自分で感じられるようになることが大事だよね。空いているコースで思いきり走って、何度もスピンして、マシンの限界、動きを身体で知ること。それから改めてドリフト"させる"ことだよね。

恐怖心もふっきってしまう。それから改めてドリフト"させる"ことだよね。

早く上達したければ、誰かに走りを見てもらって自分の頭の中のイメージと現実とのギャップを早く埋めるといいよ。ただドリフトは万能選手じゃない。タイム的にベストとは限らないし、レースで前のカートを抜くときなんかはグリップ走行してるはずだしね。"コレしかできない"・"このラインしか走れない"・"では困るよね"

Do KARTINGのおすすめショップ紹介

堺レーシング

入門から、チューニングまで、すべておまかせ

堺レーシングは関西の草分け的ショップだ。もともと二輪をやっていたオーナーの金石正美さんは、偶然乗ったカートの面白さにひかれて自らもレースにのめり込み、ショップも開いてしまったという根っからのモータースポーツ好き。史上最年少のF3000ドライバー、金石勝智選手を育て上げた人でもある。

15年前の発足当時10人足らずだったクラブ員も、今では100人を超える大所帯。もともと多かった社会人に加えて、最近は大学生や、両親と一緒に訪れるジュニアも増えてきた。「モータースポーツの理解が広がってきたんでしょうね」と金石さんもうれしそう。

「最初はね、やっぱりストックから始めるのが楽しいんじゃないかな。初心者の基本になるし、やってるうちにだんだん、自分にはどんなクラスが合うか分かってくるからね。やるからにはレースに出て、トロフィーの味を味わって欲しいな」 カートの楽しさからレースの面白さまで、バッチリのお店だね。

SRSK
SAKAI RACING SERVICE KANEISHI

〒590-01大阪府堺市畑139
☎0722-91-7087

カートクラブハウス

おしゃれで気軽でスマートなカートライフを

カートはモータースポーツ。スポーツである以上、走る楽しさ以外にも、マシンのメンテナンスなど地味だったり、油で汚れることもしなければならない。が、カートクラブハウスは、違う。

「より多くの人にカートを楽しんでもらいたいから、面倒だったり汚れたりと、気の進まない部分はこちらでお世話して、走る楽しさだけを存分に味わってもらおうというわけなんです」

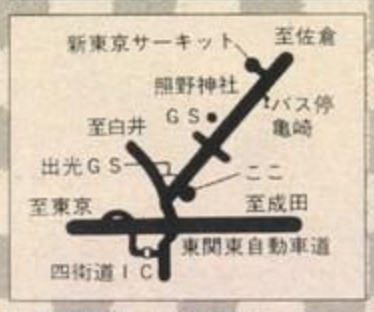
とオーナーの藤谷宏和さん。

新東京サーキットから約5分という利用に便利な場所で、カートのメンテナンス、保管、サーキットまでの運搬と何でも面倒みてくれる。事前に連絡をしておけば、当日はヘルメットとスーツを持ってサーキットへ行けばいいだけだ。

走行後は、カートクラブハウスでシャワーを浴びれば、気分もサッパリ。ドレスアップしてパーティに出かけるなんていうことだってできる。

もちろん、走りのアドバイスだってバッチリだよ。

KART CLUB HOUSE



〒284千葉県四街道市物井1405-1
☎0434-23-8526

Saball

スコールカート
〒733広島県広島市西区天満町1-4
☎082-292-6405

とにかくレースが大好きです。オーナーも自分のスタイルでレースを楽しんでいます。あなたにも、自分に合ったスタイルでレースを楽しんでもらいたいのです。

RACING KART SHOP
NAKAYAMA

ナカヤマレーシング
〒297千葉県茂原市台田592
☎0475-24-1929

茂原モータースポーツランドからたったの100m。茂原のことなら何でもございます。マシンの保管もOKですのでご相談下さい。ただ今店舗改装中。ニューショップに乞ご期待。

NTC SERVICE CENTOR

新東京サーキット
サービスセンター
〒284千葉県四街道市亀崎522-1
☎0434-23-9246
東京連絡事務所☎03-725-1040

より便利に新東京サーキットを利用していただくためのセンターです。マシンの保管、メンテ、押掛けサービスと何でもOK。新規の方には、"毎日が試乗会"。お気軽にどうぞ!

ひろせカート

ひろせカート
〒412静岡県御殿場市かまど1255
☎0550-82-2232

富士サーキットを走るならひろせカートにご相談下さい。土、日曜はサーキットでお待ちしてますよ。一緒に、楽しくレースをしてみませんか。お待ちしてます。

Bristol Kart
Racing TEAM

ブリストルカート
〒271千葉県松戸市上本郷638
☎0473-64-7518

レジャー派のクラブ員たちと、サーキットを走るF100レースを中心に、ストックレースを楽しんでいます。レンタルのご相談もお受けしますので、ぜひ1度お越し下さい。

ここに『原点』がある。

YAMAHA RC100SC

●メーカー希望小売価格：319,000円（消費税額は、別途計算のうえ申し受けます）

ＳＬカートレースシリーズの入門クラス・Ｓストックレース用コンプリートマシン。本格派レーシングカートとして必要なすべての要素を備えながら、ビギナーの扱いやすさを考慮し、リコイルスターターと遠心クラッチを装備しています。オーナーズマニュアル付き。

カートレースへの第1歩

"モータースポーツの原点。といわれるレーシングカートの中で、最もベーシックなレースがＳＬシリーズ（主催／ＳＬカートクラブ）である。ヤマハＫＴ100Ｓエンジンとヤマハフレームを組み合せた、無改造のマシンによるワンメイクレースで、まさにドライブテクニックと集中力が勝負だ。ビギナーがじっくり腕を磨き、レースを楽しむのにピッタリのクラスと言えよう。

●

ＳＬカートレースシリーズに出場するには、まず第1に『ＳＬカートライセンス』の取得が必要です。そのためヤマハでは、全国でＪＡＦ公認講師によるライセンス講習会（座学、実技、試験）を開催中。詳しくは下記主催者までお問い合せください。

■SLカートライセンス講習会　主催者

●北海道
カートショップアトム ☎011-824-0863
ＹＳＰ札幌南 ☎011-563-6021
ＳＡＫＡＩレーシングサービス ☎011-882-7992
道北レーシングサービス ☎0166-51-3998
ＹＳＰ千歳 ☎0123-22-3996
●青森
阿部モーター商会 ☎0178-22-3649
沢モータース ☎0172-54-8600
レーシングショップホワイトバス ☎0178-88-4518
●岩手
横田レーシングサービス ☎0196-38-7549
●秋田
カマタラジアルサービス ☎0188-63-1333
●宮城
シルバカートガレージ ☎0225-93-3552
オートショップファミリーランド ☎0229-23-0288
ＹＳＰ仙台東 ☎022-258-9878
カートショップＡＮＢＥ ☎022-226-1881
ピーレーシングスポット ☎022-382-5159
松永モータース ☎022-222-2872
プロオートレーシング ☎022-286-3831
バイカーズ ☎022-234-6308
ＳＵＧＯスポーツクラブ ☎0224-83-3111
●山形
ＹＳＰ山形南 ☎0236-31-9707
●福島
レイランドセールス福島 ☎0245-35-8471
ガレージハマツ ☎0249-56-2890
●栃木
カートショップグランプリ ☎0286-32-8485
●群馬
ハルナスポーツランド ☎0279-54-8199
●埼玉
コジマブレインズファクトリー ☎048-874-8041
ＰＲＫＣぱどっく ☎0485-96-5922
●東京
㈱レイランド ☎03-395-8806
赤坂レーシングサービス ☎0425-60-3291
●茨城
ＰＲＫＣぱどっく ☎0485-96-5922
●千葉
ウェルストン ☎0474-63-3052
カートプラザサイトウ ☎0472-58-3545
㈱ディンキー ☎03-717-9539
エース ☎04755-4-2177
●神奈川
ガレージ茶畑 ☎0465-83-4702
ヤマハ東京㈱横浜営 ☎045-472-5311
モリシタレーシングサービス ☎0462-24-0808
●山梨
ＹＳＰ甲府バイパス ☎0552-28-1961
●静岡
つま恋 ☎0537-24-8448
エクスプレス ☎0534-73-6108
ひろせカート ☎0550-82-2232
ワークスショップ杉山 ☎0543-35-5021
●愛知
㈱トモロウ ☎0564-22-2679
モーターショップトヨハシ豊川店 ☎05338-6-1568
カートプラザひらの ☎0568-32-5431
ＹＳＰ一宮 ☎0586-71-7858
カートショップぶるーと ☎052-703-5221
カートショップアルファ ☎052-803-5602
●三重
ハラダカートサービス ☎0593-82-6856
●福井
ジナレーシングサービス ☎0582-72-7770
北陸スポーツランド ☎0776-43-2336
●岐阜
ジナレーシングサービス ☎0582-72-7770
津保川カートランド ☎0575-49-2582
●石川
ジナレーシングサービス ☎0582-72-7770
●大阪
堺カートランド ☎0722-92-8519
ＫＳＫ ☎0726-95-4746
ナガオカート高槻店 ☎0726-95-4746
大阪カートエンジニアリング ☎06-998-9722
堺レーシング ☎0722-91-7087
ジェミニカート阪名店 ☎0720-70-1501
ＰＥＴＥＲ－ＰＡＮⅡ ☎06-998-4624
テクニカルショップハシモト ☎06-974-2571
マーメイドレーシング ☎06-673-7089
ブレイメイト ☎0727-22-9479
●兵庫
白橋タイヤ ☎0799-22-0248
ジェミニカート ☎06-433-9504
キキカート ☎078-882-4779
ナガオカート ☎078-351-2818
スピリット ☎0792-96-3310
●京都
びいたあばん ☎075-392-6112
カートショップナガハラ ☎0774-32-5640
●奈良
カートショップミチガミ ☎0742-62-3434
●山口
ヤマハ中国㈱ ☎082-285-4911
●徳島
バイクガレージコリンズ ☎0886-62-1330
●香川
カートランド四国 ☎0878-78-2952
●福岡
ヤマハ九州㈱ ☎092-411-3606
シェルバレーシング ☎092-503-8642
青山カートウェイ ☎093-741-1704
リトルチャンプ ☎092-574-4967
カートショップＢＩＧ ＯＮＥ ☎092-431-4689
●熊本
カートショップスタッフ ☎0968-44-6323
●鹿児島
マルオカカートランド ☎0995-72-1953

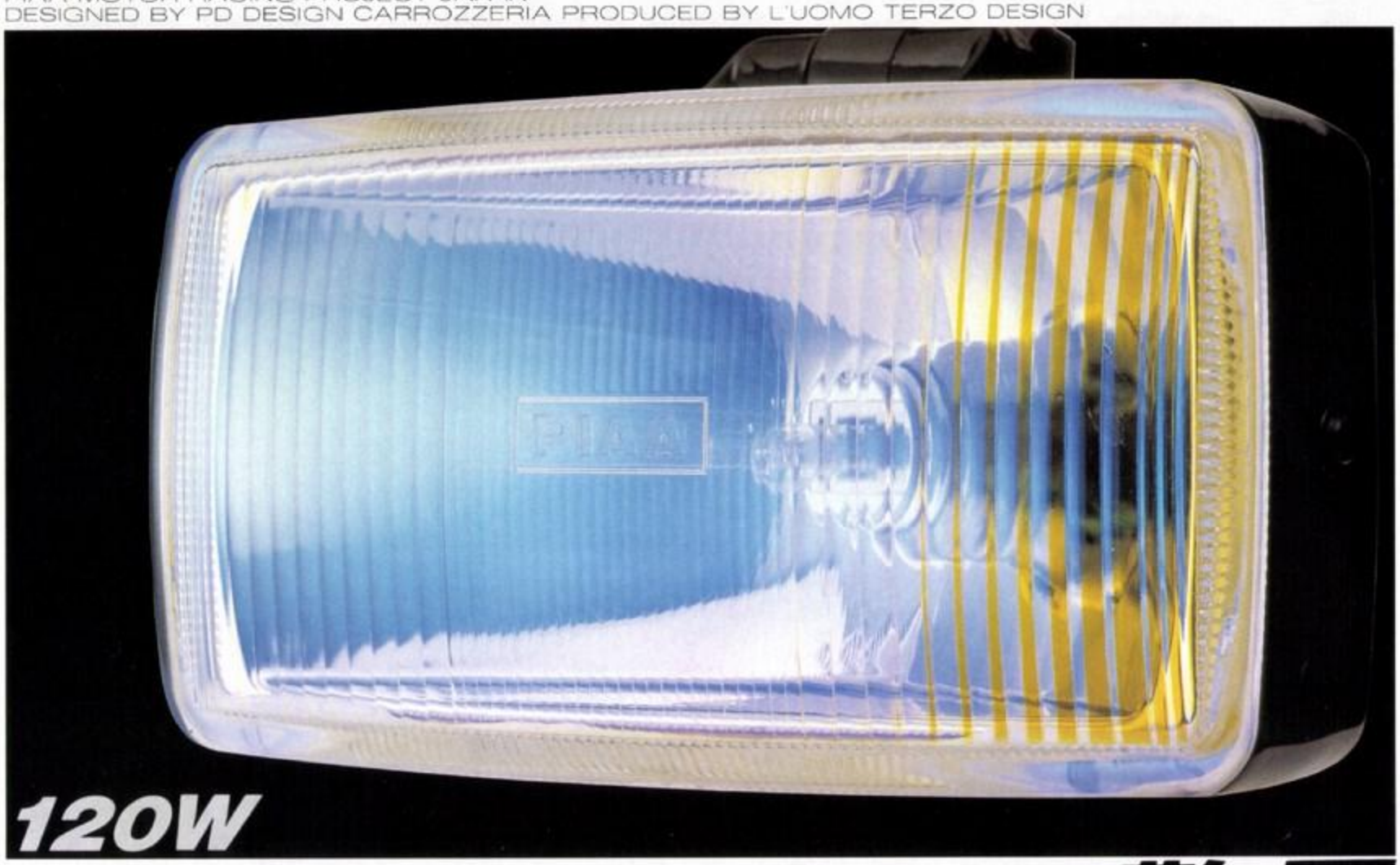
ENJOY A KARTING LIFE!
レーシングカートは、あなたのモータースポーツです。

●レーシングカートは運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。●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、農場、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りできるところは、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。●カート本体およびエンジンは、カート以外の用途に使用しないでください。

YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500 ☎0538-37-4100

PIAA

PIAA MOTOR RACING PROJECT JAPAN
DESIGNED BY PD DESIGN CARROZZERIA PRODUCED BY L'UOMO TERZO DESIGN



120W
イオン・クリスタルの驚異

イオン・クリスタルレンズから黄色い光

常に世界のトップイメージを展開するPIAA。イオン・クリスタルプロジェクターから最新のイオン・クリスタルレンズの開発まで、最先端技術を投入。そしていま、明るさと配光のバランスを極限まで追求した、ハイパフォーマンス・イエローランプ〈60 BIG ION-CRYSTAL〉新登場。世界初の真空蒸着イオン・クリスタルコーティングによるレンズから黄色い光を放ち、世界最高の明るさを実現。

60 BIG
ION-CRYSTAL

［イオン・クリスタルレンズの特長］

❶チタン、シリコン、ジルコン他20数層にも及ぶ真空蒸着イオン・クリスタルコーティングを施し、光の屈折、反射、ぶつかり合いなど、光の弱めあい強めあいにより、点灯時に黄色い光を照射。❷従来のイエローレンズに比べて、30%の照度アップを実現。（当社比）❸世界最高のレンズ透過率92%。バルブの光を無駄なく照射。❹120Wハロゲンバルブを使用。クラス最高の明るさを実現。

PIAA 60 BIG ION-CRYSTAL：PK6511 ¥58,000
●定価：H3 120W・ION-CRYSTAL・黄色光
●ボディ：アルミダイカスト ●サイズ：100%（タテ）×190%（ヨコ）×99%（奥行）●セット内容：ランプ2個（ランプカバー、リレーハーネスキット付）

PIAA 9512：PK9512 ¥48,500
●定格：H1 85W・ION-CRYSTALプロジェクター・黄色光
●ボディ：アルミダイカスト ●サイズ：92%（タテ）×140%（ヨコ）×127%（奥行）●セット内容：ランプ2個（ランプカバー、リレーハーネスキット付）

PIAA CORPORATION

■カタログ請求：ハガキに住所・氏名（ふりがな）・年齢・TEL・ご希望の製品カタログ名・この広告をご覧になった雑誌名（何月号）を明記のうえお送りください。■送り先：〒108 東京都港区白金台3-19-6 URD白金ビル PIAA株式会社 TEL.03-448-1511 本広告の定価は消費税抜きのものです。

最強2連ランプシリーズ完成

ランプカバー、リレーハーネスキット付

PIAA 940：PK9402 ¥28,500 ●定格：〈スポット〉H3・90W・ホワイトレンズ〈フォグ〉H3・85W・ホワイトレンズ・黄色光●ボディ：アルミダイカスト●サイズ：165（W）× 80（H）×70（D）% ●セット内容：ランプ2個

PIAA 970：PK9702 ¥41,500 ●定格：〈スポット〉H3・120W・ホワイトレンズ〈フォグ〉H3・100W・ホワイトレンズ・黄色光●ボディ：アルミダイカスト●サイズ：190（W）×100（H）×99（D）% ●セット内容：ランプ2個

940 90W・85W

970 120W・100W

LOLA T90/50

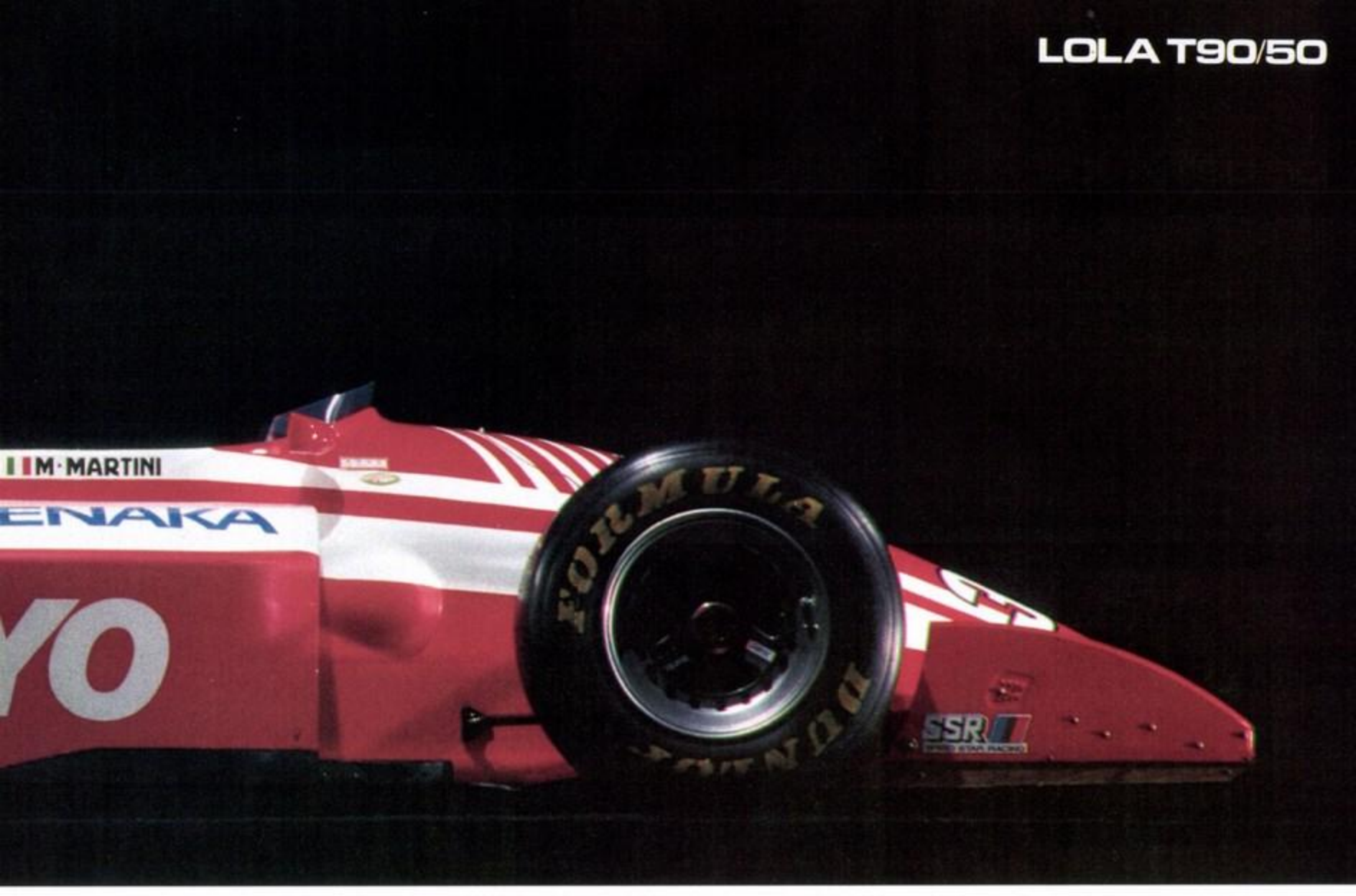
より細く、低くというF1のトレンドコンセプトを取り入れ、モノコックをフルチェンジさせたローラT90/50。しかしながら手堅い正常進化を遂げ、安定したポテンシャルを発揮。今年の全日本F3000においてはローラユーザーが大半を占めている。これは第4戦鈴鹿で2位入賞のマウロ・マルティーニのマシンだ。

撮影／但馬　治

Text/Naoya Suzuki

HIGH ANGLE 31

EXCEDIO
TAKENAKA
EXCEDIO
EXCEDIO
TAKENAKA
SANYO
DUNLOP
34
DUNLOP
TAKENAKA
EXCEDIO
TAKENAKA
EXCEDIO



空力を優先させた90ローラ

今年も、ローラが速い。

ライバルのマーチが脱落したことによってF3000における主導権を握った'88年。そして、レイナードの追撃を振り切って再びチャンピオンの座に就いた'89年。

ここのところ特に日本では、F3000シーンはローラを中心に動いている観が強い。

そして今年、'90年シーズンもまた同様だ。

開幕以来、星野と松本が2勝づつをあげている現在、ウイナーはすべてローラT90／50となっている。

3位までの表彰台圏内ということで見ても、開幕戦でレイナード90Dを駆るロス・チーバーが2位に食い込んだのを唯一の例外として、お立ち台はすべてローラユーザーで占められている。

質、量ともに優勢なこのローラ勢に対抗するレイナード陣営は、ロス・チーバーを擁する童夢と、ジョニー・ハーバードを起用したチーム・ル・マン（日本におけるレイナードのディストリビューターだ）が反撃の急先鋒だが、T90／50のあまりの速さに、チーバーは早々にレイナードをあきらめてローラにスイッチしてしまう始末。

シャシーの戦いという面で見ると、今年の全日本F3000シリーズは、シーズンの折り返しを待たずして〝勝負あった〟という観が強い。

さて、そのローラの'90年モデル〝T90／50〟だが、その速さの秘密は、まず第一に優れた空力特性に負うところ大、といえるだろう。

今年のローラは、2年毎にモノコックをフルチェンジするというスケジュールどおり、外観デザインを含む基本骨格を大幅に変更した。

外観では、その最大の特徴はエンジン吸入エアのインテークをサイドポンツーンの前端に持ってきたことと、エンジンまわりをフルカバーのカウルで被ったことだ。

エンジンの吸入エアは、'89年型のベネトンB189のようにサイドポンツーン前端にインテークが開口し、長いダクトでドライバーの背後まで引っ張ってゆくタイプになった。

吸気インテークを動圧の高い部分に開口できることと、背の高いインダクションポッドが要らなくなることでロールバーからリヤウイングまわりのエアフローを整理できるというメリットが想像されるが、長いインテークダクトは内部で圧力損失を生み、カウルやモノコック形状を複雑化するというデメリットもあわせ持つ。

関係者の話では、ストレートの速さ、ダウンフォースともに、T90／50は昨年モデルを確実に凌ぐというし、ただでさえ小さかったリヤウイングが、今年再びさらに小型化されたという点も、空力特性の良さを物語るポイントになっている。ベネトンの'90年モデルがドライバーの頭上にそびえ立つオーソドックスなインダクションポッドに戻ったことを考えると、この空力デザインがベストというわけにもいかないが、空力性能に関してはライバルより確実に一枚上手の実力を持つと見て間違いなさそうだ。

一方、ベネトンB189タイプのインダクションシステムの採用にともなって、モノコックもシンプルな〝葉巻型〟だったT89／50とは対称的に、角張った複雑な形状にフルチェンジされた。

基本構成はもちろんアルミハニカムをカーボンファイバーでサンドイッチしたコンポジット構造だが、エンジン吸入エアの内部ダクトを逃げるえぐりなどで、モノコック形状は非常に複雑になっている。

最新のレーシングカーは、多かれ少なかれ空力を優先したデザインが行われるものだが、このローラT90／50はその傾向がF3000レベルとしては顕著。まずボディがあり、モノコックはそれに合わせてスリ合わせを行うという、空力優先思想がありありのデザインとなっている。

ただし、ローラT90／50のこの優れた空力特性は、多分にドライバーの居住性を犠牲にしている部分もあり、日本では多くのドライバーがドライビングポジションの不自由さを訴える結果となった。

これは主に、標準のポジションでは上体がかなりきつくリクラインしているため、激しい横Gに対抗して重いステアリングを操作するのが苦しい、というものだ。

しかも、この対策としてポジションを起こそうとすると、低くフラットなモノコックから上体が大きくはみ出し、ドライバーの肩から上が激しい気流の渦に導されてしまう。

このため、日本では、立ち気味のポジションに合わせてコクピット付近のモノコックを改造するチームが続出した。このマウロ・マルティーニのマシンも、コクピットまわりを数センチ持ち上げるモデファイが施してある。

このあたりは、タイヤグリップの低いヨーロッパF3000（バイアスのAVONワンメイク）ではほとんど問題にならないところだが、F1なみのタイヤウォーズが繰り広げられている日本では、開幕当初かなり深刻な問題となった部分だった。

全面変更となったボディ、モノコックに対して、サスペンションは手堅いつくりだ。

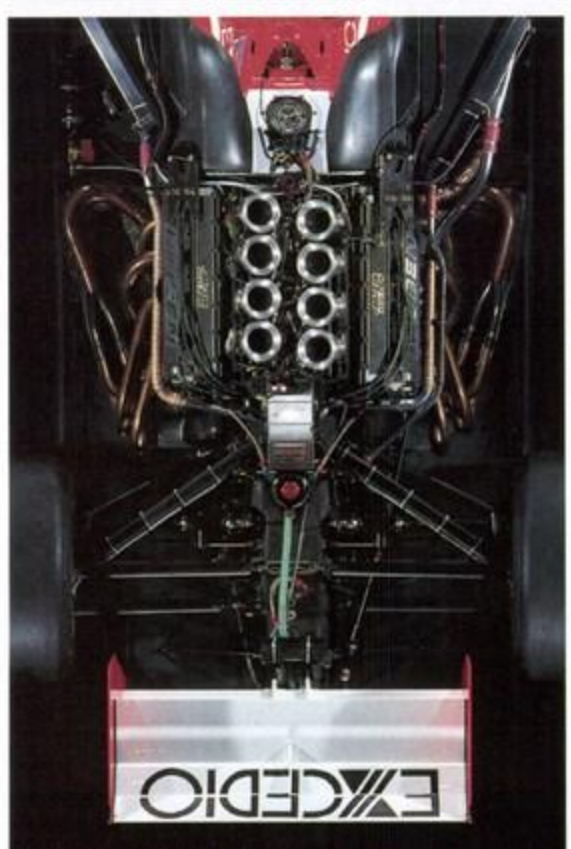
フロントサスのコイル／ダンパーユニットが縦置き配置に変わったのが唯一の大きな変更点だが、アーム配置やジオメトリーに関しては基本的に89モデル踏襲のデザインだ。

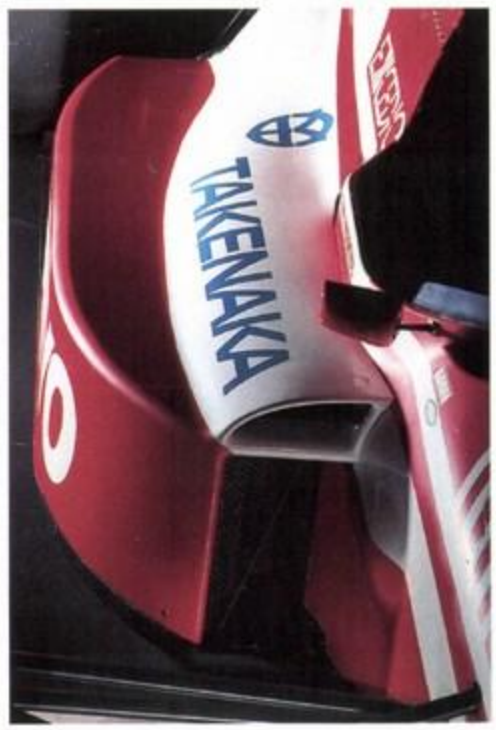
足廻りではこのほかブレーキがAPロッキードからブレンボに変わったくらいで、外観とは裏腹の手堅いまとめ方を見せる。

ライバルのレイナード90Dが、横置きミッションという"目玉商品"の熟成に苦しんでいるのとは対称的に、ローラはランニングコンポーネンツは信頼のおけるパーツで固め、フルチェンジモデルにもかかわらず高い信頼性を確保しているわけである。

おそらく、今年はもうこのローラT90／50を脅かすライバルの登場は望めない。

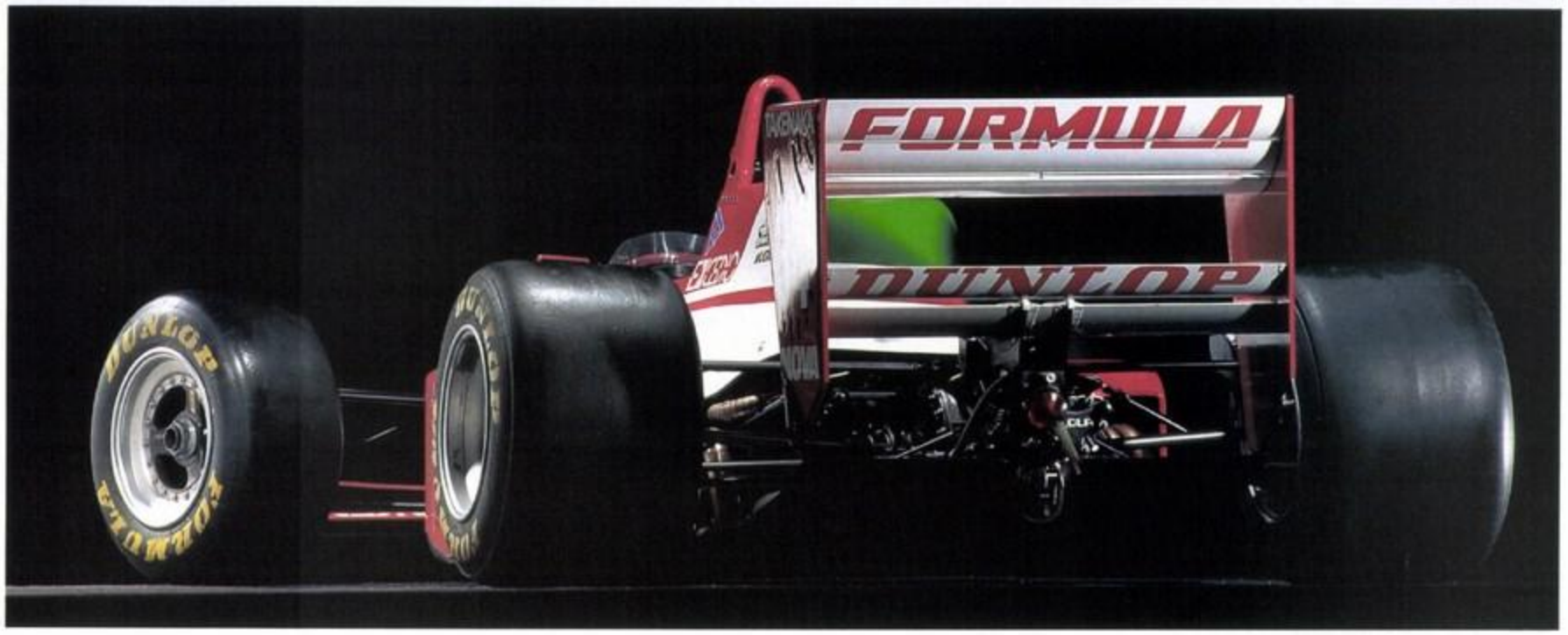
前半戦を終った時点で早くもそう言わざるを得ないほど、今年のローラの強さは圧倒的なのである。





左：フロントのコイル／ダンパー配置が変わったものの、サスペンションに関しては基本的にT89／50そのものと考えて間違いない。リヤウイングが、ほとんど"フラップだけの3枚構成"といいたいほど小型化された点も注目だ。
中：今年のT90／50の外観上の最大の特徴が、このサイドポンツーンまわりのデザイン。前端の上側にラジエターインテークとならんで開口している三角形の穴がエンジンエアインテークで、ここからコクピット横を通り、ドライバーの背後でグッと上に持ち上がってラムパイプに到達する。リヤカウルはスッキリするが、ダクトの内部損失も馬鹿にできないはずだ。
右：居住性が問題になった今年のローラだが、ステアリングラックがヒザの部分にくるというレイアウトのために、フットスペースもレイナードに比べるとかなり窮屈。そういう意味でも、よりF1に近いF3000（？）といえるかもしれない。

LOLA T90/50



SPECIFICATION

ローラT90／50主要諸元(マウロ・マルティーニ車)

●シャシー

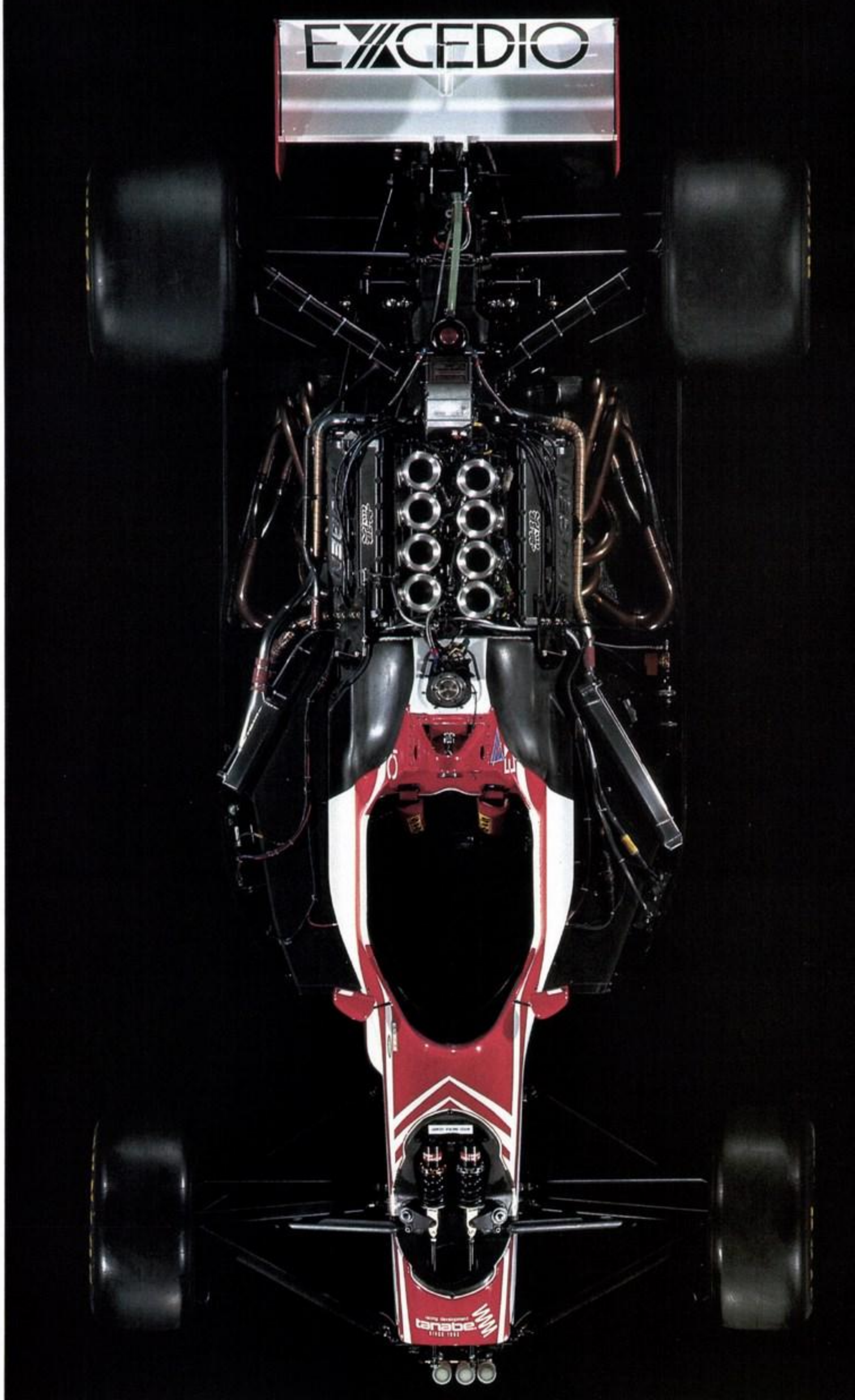
全長	4,210mm
全幅	――
全高	900mm
ホイールベース	2,630mm
トレッド 前	1,680mm
後	1,560mm
フレーム構造	フルカーボン・モノコック
サスペンション形式 前	プッシュロッド
後	プッシュロッド
ダンパー（銘柄／形式）	コニ／ガス
アーム（材質／形状）	スチール／エアロチューブ
ステアリング（形式／ギヤ比）	ラック＆ピニオン
ブレーキ（銘柄／材質／形状）前	ブレンボ／アルミ／ベンチレーテッド
後	ブレンボ／アルミ／ベンチレーテッド
ホイール（銘柄／サイズ）前	SSR／13″×10″
後	SSR／13″×14.75″
タイヤ（銘柄／サイズ）前	ダンロップ／220／610 R 13
後	ダンロップ／340／620 R 13
シートベルト（銘柄／数）	サベルト／6 P
ラジエター（方式／サイズ／容量）	――
バッテリー（銘柄／容量）	バルサー
燃料タンク容量	――
車重	540kg

●エンジン

型式	MUGEN MF-308
種類	90°V型8気筒DOHC 4バルブ
総排気量	2,997cc
ボア×ストローク	86×64.5mm
圧縮比	12.0：1
燃料供給	ECU（ZYTEK SYSTEM US社製）
最高出力	450ps以上／9,000rpm
最大トルク	37.0kg-m以上／7,500rpm
プラグ銘柄	NGK
クラッチ（銘柄／方式）	AP／トリプルプレート
オイル容量	8 ℓ
単体重量	139kg（クラッチ付）

●ミッション

型式	ヒューランド製
段数	5速
ギヤ比	――
ファイナルレシオ	――


EXCEDIO
tanabe

sM3 24時間3663kmの闘い

伝統のニュルブルクリング24時間レース 今年の勝利の女神はリンダーに微笑む

1年に一度だけ、ノルト・シュトライフェ(北コース)と呼ばれる、ニュルブルクリングの旧コースを舞台に行われる伝統ある国際的なツーリングカーのビッグイベント〝ニュルブルクリング24時間レース〟。超高速サーキットのニュルブルクリングを24時間、スプリント・ペースで飛ばす。トラブルを抱えたら勝てない。速くて強いマシンしか勝利の権利はない。速さを誇るシエラと信頼性のBMW。そして今年もBMWの速さと、強さが勝負を決めた。

Text/Peter Nygaad
Photos/Sabine Hofmann, Willem J.Staat MAX PRESS

参加189台、観客15万人!

例年、トップ・クラスのプロフェッショナルから1年に一度このレースにだけ出場する純粋なアマチュアまで、さまざまなドライバー&チームがこぞって参加するこのレース。今年は日程がル・マン24時間と重なっていたにもかかわらず、グループA、グループN、そしてGTクラスまで細かく分けられた12クラスの合計で、なんと総勢189台のマシンが参加し、15万人の観客がノルト・シュトライフェを取り囲んだ。

予選では、昨年一杯でドイツ・ツーリングカー選手権参戦を打ち切り、久し振りの登場となったエッゲンバーガー・チームの2台のフォード・シエラRS500が主導権を握った。クレマー・チームからWSPCに参戦しているベルント・シュナイダーが、意外にもル・マンへの出場を見送り①号車をドライブ、ポールポジションを獲得する。シュナイダーとコンビを組むのは、2~3時間前にメルセデスを降ってドイツ・ツーリングカー選手権のレースを制覇したばかりのフランク・ビエラとオラフ・マンテイだ。もう1台、やはりメルセデスでドイツ・ツーリングカー選手権を戦うロランド・アッシュとトーマス・リンドストローム、エドガー・デーレン組の②号車が2位。

BMW勢では、やはりシュニッツァーが速く、ジョニー・チェコット/スティーブ・ソーパー/ディエター・クエスター組が、全日本F3000選手権の合間を縫ってかけつけた同じチームのクリスチャン・ダナー/フランツ・ドュフター/アルミン・ハーネ組のM

2連覇を狙っていたシュニッツァーM3だったが2台ともトラブルでリタイア

グループN仕様のVTECシビックも数台登場し大活躍

シエラV

24時間、144周をノントラブル走り切ったヘーガー／ピンケルホック／シュミックラー組のリンダーM3が今年のニュルブルクリングを制した。昨年のシュニッツァーM3より1周多い周回数が、レースのハイスピード化を物語る

3とともに2列目からスタートする。

同じBMWで、シュニッツァーを脅かすほどの力をつけてきたリンダー・チームのアルトフリート・ヘーガー／ヨアヒム・ピンケルホック／フランク・シュミックラー組が5番手につける。クリス・ニッセン、ジャン・ミシェル・マルタン、F3を戦う女性ドライバー、エレン・ローアが乗り込むもう一台のリンダーM3は9位。

予選6番手でプライベート勢のトップに立ったのは、アルノルド・マットシュル／シュテファン・シュレサック／ベルナー・カターが乗るフォード・シエラ・コスワース。その隣には、クラウス・ニーツビーツ／マルクス・エストライヒ／フォルカー・ストリチェク組のオペル・オメガ3000−24Vが並ぶ。数時間前、ドイツ・ツーリングカー選手権で初めてのポイントを獲得したオペル・ワークスは、テストと割り切って気楽にこの長距離レースに臨んでいる。

ウルフ・レーシングからエントリーしたティエリー・タッサン／オットー・レンジング／ヨルグ・ファン・オメン／ラルフ・ケルナース組のフォード・シエラ・コスワースRS500は8番手と、実力者たちが当然のように予選では上位を独占した。

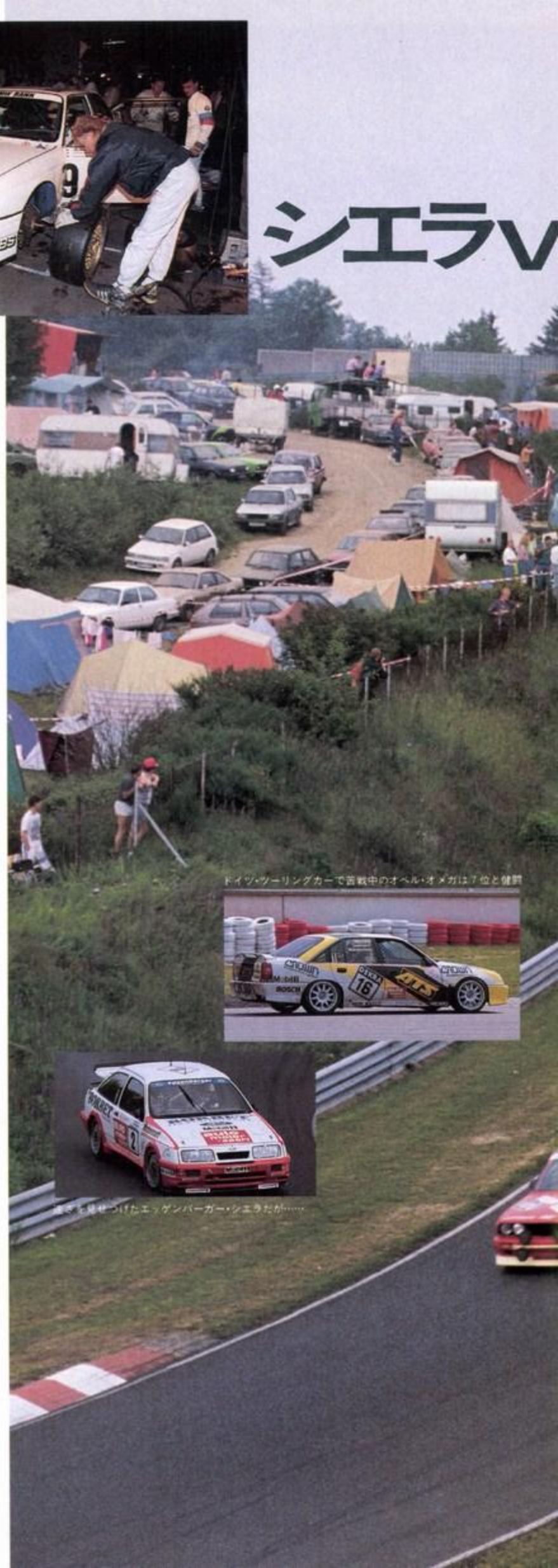
出場台数が多いため、3グループに分けて切られたスタートでは、①エッゲンバーガー・フォードのシュナイダーがまず先頭に立った。昨年F1を経験したシュナイダーは、序盤から素晴らしいペースで飛ばし、自らのポール・タイムを上回るタイムで快走。しかし、シュナイダーとフォードの見事な走りも5周しか続かず、エンジン・トラブルでリタイアしてしまう。アッシュ／リンドストローム／デーレンが乗り込んだもう一台のエッゲンバーガー・シエラも、クラッチを壊して序盤で戦列を去り、さらにタッサン／レンジング／ファン・オーメン／ケレナース組のウルフ・シエラも39周目にエンジン・トラブルでストップ。この段階でフォード勢は事実上、優勝の望みを絶たれてしまった。

これで2年連続制覇を目指すシュニッツァーBMWのチェコット／ソーパー／クエスター組がトップに立つ。しかし、夜明けを迎えた時点でこのマシンにも異変が起こる。71周目にウォーター・ポンプの破損からオーバーヒートを起こし、それまで首位を守りながらもリタイアを余儀なくされたのだ。

これで首位に立ったのはヘーガー／ピンケルホック／シュミックラー組の⑲リンダーBMWだった。もう1台のシュニッツァーM3はトラブルに見舞われ、大きく遅れていた。ダナーが前車をラップしようとしたときに、その動きを読みそこなって接触してしまったのだ。ダナーはゆっくりとコースを回ってピットでパンクしたタイヤを交換、この間にニッセン／マルタン／ローア／ハウグが乗った2台目のリンダーBMWが2番手に浮上。

7周差で1〜2位を占めるリンダー・チームの2台は、当然のことながらチームメイト同士での戦いを自制しつつ後続を大きく引き離す。そして、レースはリンダー・チームの圧勝に終わった。ヘーガー／ピンケルホック／シュミックラー組が、クラッチ・トラブルのため7周の遅れをとったニッセン／マルタン／ローア／ハウグ組を従えてゴールするという結果だ。

予選14番手だったリヒター／シェーファー／ブラジクのプライベートM3が、同じM3で27番目のグリッドからスタートしたボルフ／アイクピンケル／シッセル／アーラビアン組を抑えて3位に入賞。シエラの最高位は、マットシュル／シュレサック／カター組の5位。グループNクラスを制したミッデンドルフ／ビルト／パルマ／シュナイダーのM3がこれに続く。長距離テストを目的に参加したニーツビーツ／エストライヒ／シュトリチェク組のオペルは、序盤5番手までポジションを上げたが、夜間、遅いマシンと接触して遅れ、最終的には7位でフィニッシュした。



ドイツ・ツーリングカーで苦戦中のオペル・オメガは7位と健闘

速さを見せつけたエッゲンバーガー・シエラだが……

RESULT

●25.4477km×24時間（144周＝3.663.467km）　参加189台

順位	No.	ドライバー	マシン	チーム	周回	ベストラップ	予選順位/タイム
1	19	A.ヘーガー/J.ピンケルホック/F.シュミックラー	BMW-M3	Linder	144	9'26'08	5/9'30'91
2	18	K.ニッセン/N.ハウグ/J-M.マルタン/E.ローア	BMW-M3	Linder	137	9'35'90	9/9'39'42
3	25	U.リヒター/D.シェーファー/K-H.ブラジク	BMW-M3	Richter	133	9'52'41	14/9'53'00
4	28	H.ボルフ/U.アイクピンケル/P.シッセル/Dr.アーラビアン	BMW-M3	MSC Aachen	132	10'20'95	27/10'24'06
5	4	A.マットシュル/S.シュレサック/W.カター	フォード・シエラRS500	Ford Ringshausen	131	9'47'09	6/9'33'79
6	80	A.ミッデンドルフ/H.ビルト/C.パルマ/U.シュナイダー	BMW-M3	Auto Budde	130	10'31'34	37/10'31'91
7	14	K.ニーツビーツ/M.エストライヒ/V.シュトリチェク	オペル・オメガ	Irmsher	130	9'40'06	7/9'37'26
8	86	R.ルナウ/M.ルーア/L.ホルツル	BMW-M3	MSC Adenau	130	10'42'42	57/10'47'17
9	33	H.ティルケ/E.デーレン/G.デビエ	ポルシェ・カレラ	Team Matter	129	10'21'51	28/10'18'32
10	46	M.デルネッデ/F.ビレン/D.ファイゲンスパン	VWゴルフ GTI	Dernecide	129	10'30'86	55/10'48'21
●主なリタイア							
	14	C.ダナー/F.デュフター/A.ハーネ	BMW-M3	Schnitzer	123	9'21'35	4/9'29'57
	15	J.チェコット/S.ソーパー/D.クェスター	BMW-M3	Schnitzer	71	9'24'16	3/9'27'49
	8	T.タッサン/O.レンジング/J.ファン・オメン/R.ケレナース	フォード・シエラRS500	Wolf Racing	39	9'34'19	8/9'37'41
	2	R.アッシュ/T.リンドストローム/E.デーレン	フォード・シエラRS500	Eggenberger	21	9'23'35	2/9'19'79
	1	B.シュナイダー/F.ビエラ/O.マンテイ	フォード・シエラRS500	Eggenberger	5	9'17'01	1/9'18'54

オーストラリアでついに実戦デビューを果たしたマーク・スカイフのドライブするGT-R。このマシンは、基本スペックとしては日本国内を走るグループAマシンとほぼ同一だが、エレクトラモーティブ製のエンジン制御装置を装着する点が、日本仕様とは異なる。エントリーは、現地のニッサン・モータースポーツからで、デビュー戦ではリタイアに終わるものの、レース中の最速ラップをマーク

AUSTRALIA

戦いのフィールドは

海外で活躍を見せるスカイラインGT-R

世界へ

イギリスのグループNレースで活躍するキース・オドールのマシン。デビュー戦では、スリックタイヤ以外はまったくストックのままという状態で予選5番手のタイムを叩き出し、ポテンシャルの高さをアピールした。現在シリーズ8戦に参戦し、4勝を挙げている。スパ24時間レースには、オドール、バリー・ウイリアムズのコンビにスティグ・ブロンクビストが加わり、エントリーを予定している

ENGLAND

Photos/Bryn Williams + Words & Pictures, TEQUENTUNE CO., Shoji Mita

SPA スパ24時間レースに備え、富士スピードウェイでテストを行うチームゼクセルのマシン。テストは国内を走るGT-Rニスモで行われたが、本番レースはインターナショナルのN規定に合わせたGT-Rで参戦する

GT-R

全日本ツーリングカー選手権では、開幕戦から圧倒的な速さを見せ、
他車の追随を許さないほどの独走を見せるスカイラインGT-R
そのGT-Rが持つポテンシャルの高さは
国内のみならず、すでに海外レースでも認められ始めている
オーストラリア、イギリスでは実戦で活躍し、さらに
日本からもスパ、そしてWRCへの挑戦を開始した

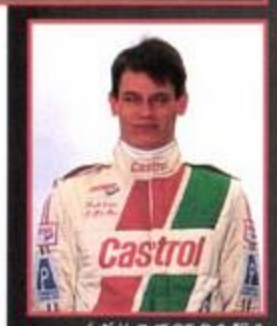
"勝つため" のクルマ作り

現在のツーリングカー・レースで勝つためには、まずベースとなる車両がレースを走るのに適しているか、つまりグループAマシンとしての限られた範囲内での改造を施しただけで、すぐにレースで好成績を収められるようなポテンシャルを持っているかということが、非常に重要なファクターとなってくる。具体的な例を挙げると、近年、世界中のツーリングカー・レースで圧倒的な成功を収めてきたフォード・シエラなどは、そのレースに適したクルマの典型的なものと言えるだろう。さらに、大袈裟に言ってしまえば、最近はレースに使用することを前提として製造された車でなければ、レースに勝てる可能性がないということもまた事実なのだ。

その定義に当てはめれば、スカイラインGT-Rはまさに"レースに勝つため"に生まれて来たクルマと言える。難しいと言われて来た4WDをレースの世界に持込み、それを600馬力オーバーとも言われる大パワーをいかに効率よく路面に伝えるか、というポジティブな面で最大限に生かしている。また、排気量の点でもグループAレギュレーションの中で十分なパワーを引き出せ、しかも重量的なハンデを背負わないで済む2.6ℓエンジンをあえて採用している。

日本のGT-Rから世界のGT-Rへ

GTS-Rとのランデブー走行を行うGT-R



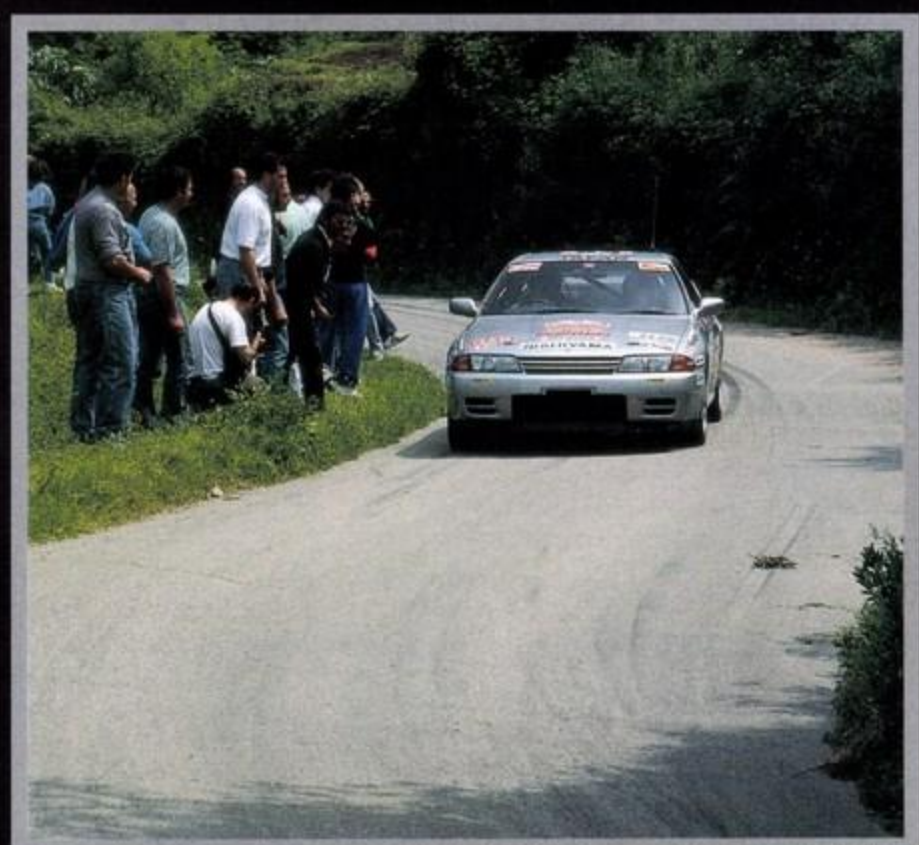
イギリスでGT-Rを駆るキース・オドール

実際、GT-Rは日本国内でデビューするや、もはや昨年までスカイラインを苦しめ続けたシエラ勢に完全にさじを投げさせるようなポテンシャルを発揮した。当然、そうした日本での活躍を知った世界中のレース関係者が、この"レースに勝てるクルマ"をほっておくはずはない。したがって、日本以外でもGT-Rがひっぱりだこになるのも当然のことと言える。

すでにオーストラリアとイギリスでは、実際にレースを走り始めている。イギリスでは、通常国内には輸入されていないGT-Rで、グループNのレースに参戦しているドライバーがいる。そして、そのデビュー戦では、まったくストックの状態のクルマにスリックタイヤを装着しただけという状態で、いきなり予選5番手のタイムを叩き出してしまったという。もちろん、このレースのレベルが低いわけではない。その中にあってノーマル状態のクルマでいきなりこのタイムを出してしまうのは、クルマそのものが持っている潜在的なポテンシャルが非常に高いからだろう。

さらに、オーストラリアを例にとれば、グループAレースにデビューしたGT-Rは、緒戦で地元のシエラ勢を相手に堂々予選3番手のポジションを獲得。そして決勝でも一時トップに立って見せたのである。結果はリタイアだったが、レース中のベストラップも記録し、デビュー戦としては十分すぎるほどのポテンシャルをライバル達に見せつけた。

イギリスの雑誌では、このGT-Rを称して"SUPER CAR"と言っていたが、これまでのツーリングカーの常識から考えれば、まさにこう呼ぶにふさわしいクルマである。そういった意味では、これからの新しいツーリングカーの路線を切り開くためのパイオニア的な役割もこのGT-Rは果たしているとも言えるだろう。また、これだけ各国での活躍がクローズアップされてくると、ウチでも使いたいと言ってくるチームが今後世界中で増えてくることも十分に考えられる。現在は、オーストラリア、イギリスでしか本格的には実戦に参加していないが、近い将来にはもっと多くの国で活躍するGT-Rの姿が見られるようになるかもしれない。もし、そうなれば、今までフォード・シエラが世界中に渡り無敵ぶりを誇ったように、"スカイラインGT-Rの時代"がやってくるのかもしれない。



WRC アクロポリス・ラリーのグループNクラスに参戦した西山／永山組のマシン。今年からターボ車に義務づけられた28㎜のエアリストリクターの装着によってパワーを奪われ、本来のポテンシャルを発揮することなく終わる

Photos/Shohei Suyama, Minoru Kobayashi, Shuji Nishigaya,
Ken-ichi Yoshida, Toshiki Kobayashi
Report/Shohei Suyama

NISSEKI TRUST RACING TEAM

ンは僕の右手を握り返してくれた」

日石トラスト・レーシングチーム　ル・マン24時間参戦記

僕たちが戦ったル・マン

ル・マンはトラストが耐久レースを始めた頃からの夢だった。それも自分達の手でポルシェを走らせる
実力をつけて大舞台に立ちたいという願いは続き、いよいよその時期はやって来た
国内のレースではトップ争いに加わるようになり、パートナーである日本石油の協力も得られ、夢のル・マン行きが決定した

梅山　昌平　1964年東京出身

サザンクロス・ラリーでの三菱ランサーの活躍をきっかけに少年時代からラリーに目覚め、東京造形大学在学中にラリーを開始。3年前、日本石油やトラストのコーディネイトを担当している代理店アルテックスに入社。今年ル・マンに初挑戦する日石トラスト・レーシングチームに同行し、ル・マンをチームの一員として体験した

24時間を走った手で、スティーブ

5月23日（水）出発

今、日本時間午後7時15分。我々トラスト・レーシングチーム第一陣を乗せたエールフランス機は、ソ連上空を飛行中である。希望と若干の不安を胸にル・マンに向かっているメンバーは、チーフメカの塩沢君を始め、岡田君、村上さん、中上、田中の5人のメカニックと、通訳やらお金の管理等、マネージャー係の元さん、それに何で来ているのか本人もあまり分かっていない僕、スヤマッチの計7人である。

これからこの一行は、フランス、シャルル・ドゴール空港に降り立ち、一路ル・マンへと向かう。そこでは、今回、出発前からいろいろとお世話になっているクラージュ・コンペティションの面々が出迎えてくれるはずだ。去年のル・マンで、粕谷選手がここのマシンに乗り見事C2クラス優勝をした、あのチームである。先発として下見をしてきたトラスト大川常務の話によると、このクラージュが非常に友好的であり、初めてル・マンに出ようとするチームにとっては、何とも心強いかぎりである。

午前0時をまわった頃ホテルに到着。『フォーミュラ1』という名のモーテルである。ここがこれから1ヵ月間、我々の基地となる。

5月24日（木）クラージュ・コンペティション

朝8時起床、朝食を取りクラージュに向かう。交差点などで横に並んだクルマから、7人もの日本人を乗せた我々にジロジロと視線が投げかけられ、我々は自ら『謎の東洋人チーム』と命名する。

クラージュでは社長のムッシュ・クラージュを始めとするチームの面々が暖かく迎えてくれた。さらに、我々の荷物の多さに驚いて、近所の知り合いの倉庫まで手配してくれた。この倉庫はオーナーがパリダカのために使っているもので、体育館の様な敷地に、外にカミオンが1台、中にランクルとゴルフの2台が停められているのみだった。

5月25日（金）ユーノディエールの名物レストラン

昼頃になって、ポルシェのユルゲン・バースが我々のガレージを訪れ、全員をユーノディエールにある名物レストランに連れて行ってくれた。ボクは去年、初めてル・マンに来た時から一度ここに入ってみたかったのだが、3日目にしてその願いがかなうとは思わなかった。普段はワインの味など分からないボクだが、ここのワインはホントおいしいものだった。料理もまた格別で、ル・マンに来てからというもの食べたり飲んだりしている。たぶん3～4kgぐらい太ったと思う。

このユルゲン・バース氏、ちょっと古いレースファンなら説明の必要もないと思うが、元ポルシェのワークス・ドライバーで、今はプライベーターに部品を供給しているマネージャーであり、このレストランでは〝カオ〟である。ポルシェが勝つとここで必ず祝賀会を開いていたそうで、ちょっと前まではそのシャンペンシャワーで毎年壁を塗り替えていたという。

ところがユルゲン・バースのサービスにはちょっとした理由があったのだ。というのも我々のマシンの納車が大幅に遅れており、6月5日になるというのだ。例の東西ドイツの通貨統合の影響で、東ドイツに注文していたパーツが届かないのだという。

5月26日（土）時の流れに身をまかせ……

今日はテレメトリーのテストとピットの見学を兼ねてブガッティ・サーキットに出向く。トラストのピットは36番、ピット裏が予想以上に狭い。明日は日曜日でもあるので、チーフの塩沢君より休暇の許可が出た。

5月27日（日）休日はパリへ

時速300kmを誇るTGVでパリに出掛ける。所要時間1時間弱。列車は田園地帯の中を突き進み、緑の畑が地平線まで続いている中を豆粒のようなプジョーが直線の道を唯1台走っている。これがフランスなんだなあ、とジンジン感じてしまった。

まだガランとしているル・マンのパドック

今回いろいろと手伝ってくれたクラージュ

オペラ座、ノートルダム寺院、ルーブル美術館、エッフェル塔などを回ってル・マンに帰る。疲れた。

5月28日（月）事件なし

5月29～30日（水）ドイツへ、全開また全開

ボクと岡田君と元さんの3人で、ポルシェ本社にパーツを取りに行くことになる。ただし日帰りで！ ユルゲン・バースは5時間かかったといっているが、向こうはポルシェ928、こっちはワーゲンバス。果たして何時間かかるのだろうか。ひたすらアクセルを踏み続けてもせいぜい時速130km。これならオーバースピードで捕まることはないが、ルノー5にまでいいように抜かれて情け無い限りだ。

いきなり前を走っていたフィエスタが減速したかと思うとそこは国境だった。国境などない島国から来ただけにどうしようかと思ったが、減速しただけでそのまま通り抜けてしまった。

工場に着くとガード・シュミットやユルゲン・バースを始め、みんなが歓迎してくれた。中に入ると911はもちろん、944、928、カレラ4など、当たり前の話だけどポルシェだらけで、テストコースを信じられないようなスピードでかっ飛んで行く。これだけではるばる来た甲斐があるってもんだ。

しかもちょうどうちのマシンが完成し、シェイクダウンにも立ち会えることになった。ポルシェは1台1台、自社テストコースでシェイクダウンを済ませてから、カスタマーの手にデリバリーするのだ。普通ならこのテストコースは撮影禁止なのだが、特別にクルマだけなら、と撮影を許可されたのもラッキー。テストするのは、ユルゲン・バース自身だった。Yシャツにネクタイ、ヘルメットとレーシングシューズを履いただけでコクピットに収まったかと思うと、暖気もせずにコースイン。それもいきなり全開だ。これにはさすがの『謎の東洋人チーム』も唖然とする。荒れたテスト

コースを吸いつくように走る純白のトラスト・ポルシェを頼もしいと思う反面、日本ではあんなに気を使っているのが馬鹿らしいと思うほどの扱いだった。もっとも962は市販車ではあるし、こんな物かもしれないと妙に納得したりもする。

パーツを積み込んでル・マンに帰ったのがちょうど午前1時半。24時間の強行軍だった。寝る。

5月31日（木）ポツポツと作業を進める

トムスの鈴木さんがガレージを訪ねてくる。さすがに5年間もル・マンに来ているだけあってレストランの場所や市内のことなどに詳しく頼もしい。

明日はいよいよポルシェが到着する。

6月1日（金）ポルシェを待つ

はずだったが、待っても待っても来なかった。11時まで待ったが来なかった。

6月2日（土）ポルシェ到着！

やっとマシンが届いた。メルセデスのトラックの幌が開いてポルシェが顔を出すと、「おぉ」とメカニックから感嘆の声が上がる。ガレージに入れ、いろいろな角度から眺めていると、ユーノディエールを疾走するこのクルマの姿が浮かんできた。

マシンの到着＝本格的な作業開始だ。ボクの仕事はマシンのカラーリング。この真っ白いボディに、カッティングシートで色や文字を付けていくのだ。まずは半日かけてフロントカウルのカラーリングを終わらせた。半日でそれだけ？　と思われるかもしれないが、意外と手間がかかるのだ。特にこの日石カラーは面倒くさい。ひとりでは1セットにまるまる1日はかかってしまう。おまけにスペアカウルまで……。明日からはこの作業に徹する。

6月3日（日）～5日（火）終日作業が続く

6月6日（水）作業

8時頃、トムスの鈴木さんと山田さんが来て、日本酒を差し入れしてくれる。

トラスト「明日は、うちもどっと人が増えるんですよ」

トムス「うちもなんです」

トラスト「うちは7人も来ますからねえ」

トムス「うちは200人来ますから」

目が点になった。

6月7日（木）パスポートがない！

後発隊を迎えにシャルル・ドゴール空港まで行ったが、ここで大変なオソソをしてしまった。無事にメンバーをピクアップしてホテルに送り届けたは良かったが、ふと気がつくとボクのパスポートや国際免許を入れたバッグがないのだ。オートルートのドライブインに寄った時に忘れたのだ。

仏国内にチェーンを持つ「フォーミュラ1」

純白のボディが眩しいおニューのポルシェ

シェイクダウンはユルゲン・バースが担当

「ワークスからデータを貰って セッティングを詰めていく 滑り出しはなかなか好調だ」

6月8日（金）問題のシケイン

バッグはドライブインの人が預かっていてくれ無事手元に戻ってきた。ユーノディエールを走ってみると、ガードレールを付けたりバリアを作る工事が始まっていた。新しいシケインを見て、エンドレスの萩原さんが頭を抱える。想像していた以上にシケインがきついのだ。時速350㎞からのフルブレーキングが2回も増えて、ブレーキパッドの選択が難しいという。

6月9日（土）テスト

マシンはシケイン対策部品を組み込まれ、カラーリングもほぼ完了した。300㎞離れたテストコースに行ってテストを行う。

6月10日（日）洗濯の日

作業を早めに終わらせてコインランドリーまで洗濯に行く。フランスには自動販売機などの類はほとんどなく、あっても指定されたコインでなければダメ。もちろんお釣りなど出てこない。コインランドリーもまたしかりで、古い10フラン硬貨と1フラン硬貨を求めて、謎の東洋人チームは両替に奔走した。

6月11日（月）ペンキ塗り

ピット周りのペンキ塗りを行なう。クレマーやジャガーなどはピットの床までペイントしてあって、これがなかなか綺麗である。こっちもいざ塗り始めるとだんだん気合が入ってきて、ピットの上まで塗ってしまった。観客席の上から見たトラストのピットは、きっと綺麗に見えるはずだ。おかげで髪の毛にも白のメッシュが入ってしまった。洗っても洗っても、ただでさえ少ない髪の毛が抜けるばかりでぜんぜん落ちない。

なぜか車検では思いきり目立ってしまった

この縁石がクセもの。乗り上げるとヤバイ

空港兼サーキット。ここでテストを行なう

6月12日（火）車検

今日からいよいよル・マン24時間のレース・スケジュールが始まる。車検が行われるのはル・マン市内のジャコバン広場。マシンを運搬してくれるクラージュのメカは、赤信号でも突っ込んで行き（早い話が信号無視）、対向車に注目される。しかしレーシングカーを積んだトレーラーに対してクラクションを鳴らしたりはしない。この街の人の、レースに対する理解度が良く分かった。

広場に着くと、その観客の数にビックリ。ポルシェを降ろそうとするとワッと群がってきて大変だ。観客をかきわけて車検場に入る。しかも日石のサーキットレディまで登場したから……。朝からこんなに盛り上がったチームはなかったそうだ。

日本からいきなり来たチームが盛り上がっているのが気にくわないのか、車検員は他のポルシェがパスしている部分にまでケチをつけてくる。しかしサーキットレディのキスひとつでパスしてしまうところがなんともホノボノだ。車検が終わるまで1時間半以上。いろいろとケチはつけられたものの、コーディネイターの豊田さんの巧みな話術によって笑顔で終了した。レース界で有名なこの人、ボクが尊敬する人のうちのひとりで、6ヵ国語を使い分け（ときどきごっちゃになる）、サーキットでは洋の東西を問わずヨハンソンやらウォレクなど有名ドライバーから、そして各国のジャーナリストから声が掛かる。下手にピットロードなど歩こうものなら、端から端まで行くのに30分はかかってしまうのではないだろうか。

6月13日（水）予選1日目

いきなり今日から予選が始まる。常設サーキットでのレースでは、専有走行あり、公開練習ありで、セッティング出しの時間が豊富だが、ここル・マンでは今日と明日の2回の予選時間中にすべてのセットアップを行わなければならない。ル・マン24時間耐久レース、というのは、ドライバーとチームの能力が本当に問われるレースであるということを、参加する側になって初めて実感した。

レーススケジュールに入ってからのボクの担当は、カラーリングの補修はもちろんだが、ヘッドライトのセッティング係と走行中のテレメーター・システムのボタン押し係だ。レース時には24時間交代なしで、このボタン押しをやる予定である。ヘッドライトの調整は、マシンの車高などのデータと一緒にフロントカウルをシビエのサービスに持ち込んで調整してもらう。なかなか決まらないで苦労していたのが、さすがに餅は餅屋、一発でベストになった。

去年C2でル・マン優勝している柏谷さんだが、今

年はC1ということでかなりプレッシャーを感じているようだ。予選中にどうですか？　と聞くと「去年はC1マシンに抜かれたけど、今年はC2を抜きながら走らなければならないから怖い怖い。スピンでもしようものならみんなに何言われるか、クラッシュなんかしたらその場にマシンを埋めて他人のふりしてやる」

その粕谷さんの走行中、ちょうど予選が始まって1時間経過した時、マシンがどこかで止まったのか、ピットに帰ってこなくなった。無線で「粕谷クン、聞こえる？」と交信していた豊田さんの声が、「カスヤ！聞こえるか！」に変わる。

コントロールタワーのシグナルが赤に変わって予選は中断。何か大きな事故があったに違いない。豊田さんの声はかすれてきているし、ボクは全身に鳥肌が立ってきた。ハイスピードなコースだけに、最悪の事態まで想像してしまう……。

しかしその後、クラッシュは⑧イエストだという情報が入ってきた。粕谷さんはクラッシュのちょうど後ろにいて、コースがふさがって帰って来られなくなったのだ。ホッと胸を撫で下ろす一方で、いきなりル・マンの恐ろしさを味わうことになった。

6月14日（木）予選2日目

初日はポルシェからデリバリーされたままの状態で走行を開始したが、これは足回りがグニャグニャでどうにもならなかった。ダンパーやスプリングを交換して少しづつ良くなってはいるが、ベストセッティングにはほど遠い状態。こうなりゃ恥も外聞もない、という訳で豊田さんはウォレクに、ジョージはワークス・ポルシェのエンジニアにセッティングを聞きに行った。両者とも親切なことにちゃんと教えてくれたらしく、それを参考にセッティング。結果的にウォレクより速いタイムを出してしまった。

3・2ℓのイエストやブルンは諦めるにしても、去年までJSPCで一緒に戦っていたクレマーだけには負けたくない、なんて妙な対抗意識を持っていただけにタイムをマークした時には大喜び。ピットの天井に頭をぶつけてしまった。

6月15日（金）レースはないが大忙し！

レース・スケジュールはないがこっちは決勝に向けて大忙しだ。エンジンを決勝用に載せ替えたり、予選で傷めたフロントカウルの補修などを行った。

6月16日（土）、17日（日）決勝

昨日の準備からメカニックが帰ってきたのは朝5時半だった。朝10時からのウォームアップに備えて8時にサーキット入りだが、ウォームアップはメカニックなしで済ませる。異常なし。

前座レースやセレモニーが終わり、いよいよコースイン。サーキットはお祭り騒ぎだ。毎年のことだが、特にジャガーの応援団の騒ぎ方はハンパじゃない。ジャガーで何か動きがあるたびにワーワー、ピーピーと大騒ぎだ。どこが紳士の国の人間なんだ！

午後4時前、フォーメイションラップに入り、いよいよル・マン24時間が始まった。

スタート直後から路面温度がタイヤとマッチせず、ジリジリと後退してしまう。ジョージが必死に詰めようとするがタイムは上がらない。また、スティーブンも2回目のピットインの時にフロントカウルを破損してきた。スペアに交換しようとするがブラケットまで歪んでしまっていて、これを交換するために一気に最下位までドロップしてしまった。順位を示すモニターは40位までしか表示せず、ゼッケン⑥③はそこから姿を消してしまった。結果的にはこのピットインが最後まで響いてしまうのだ。

その後は若干のトラブルを抱えながらもほぼ順調に走行し、13位でゴールすることができた。ゴール間近になって観客がコースへとなだれ込み始めた頃、塩沢君とボクがドライバーを迎えにフォード・シケインに向かって走り始めると、他のメカニックもそれに着いてきた。アンカーを務めたのはスティーブン。ジョージは過去ル・マンのゴールを経験したことがあるが、スティーブンは今回が初めてなので、ジョージがスティーブンに任せることにしたのだ。

トップのジャガーが目の前を通過しゴールラインへと向かう。メインスタンドの方は大騒ぎだ。ニッサンも通過、他チームのポルシェも通過。ボク達はポルシェ・カーブから姿を見せるスティーブンを待つ。

来た来た。みんな飛び上がったり大きく手を振ったりして、痛んだポルシェとスティーブンを迎える。マシンが止まらないうちに取り囲み、ボクは左のドアを開けて「コングラチュレーション」とスティーブンに右手を差し出した。スティーブンはグラブを外そうとしていた手を止め、「サンキュー」と弱い力でボクの手を握り返した。何千回ものシフトを繰り返した、力のない右手だった。

その瞬間、この24時間で起こった色々なことが思い出され、頭の中に浮かび上がってきた。フロントカウルは何回交換したかも分からない。テレメーターのプリンターが作動しなくなったり、思わず寝入ってしまいタイムを取れなかったこともあった。それでも今、ちゃんとこうして24時間を走り切りゴールしているのだ。メカニックも子供のような笑顔で大はしゃぎだ。サーキットレディの妙ちゃんや、元さんにいたっては涙さえ流している。ボクはなんてラッキーなんだろう。あれも、これも、どれも、みんなル・マンだ。この瞬間がル・マン24時間なんだと思う。

ル・マン行きを決定したトラストの早川社長を始め、この計画の総責任者である大川常務、日本石油やスポンサーの方々、みんなの料理番として夜中も働いてくれた松永さん、リーさん、犬丸さん……数え上げたらきりがない。そのみんなに、ボクは感謝したい気持ちでいっぱいになった。

6月18日（月）FIN

嵐が去ったようなパドックの中、ひとつひとつ荷物を片づける。あんなに沢山あったテントも今はポツリポツリ、花火が終わった後みたいだ。

楽しいことばかりあったわけではない。はっきり言って、出発する前は完走出来るとは思えなかった。でも、初めて挑戦したチームとしてはまずまずの出来だったと思う。この1ヵ月間に起こったすべてのことが、ボクにとって素晴らしい経験となった。

「ゴールの瞬間、いろいろな思いが頭の中に浮かんできたル・マンを走りきったんだ！」

裏でチームを支えてくれたスタッフに感謝

小さなトラブルはいろいろあったが……

最後のドライブはスティーブンが担当した

参加者として、貴重なル・マンを体験した

NISSEKI TRUST RACING TEAM

今年もあげます

'90 SUMMER

434枚

Tシャツプレゼント

さてさて、梅雨も明けていよいよホットな夏の到来だ。このシーズン、モータースポーツ・ファンならば、お気に入りのチームやオシャレなロゴの入ったTシャツで、キメたいねッ！　そこで今年もR'onでは、そんなキミたちにドーンとTシャツをプレゼントしようってわけで、揃えも揃えたりッ！　眺めるだけじゃつまらない。当る確率は高いから、ドシドシ応募しようぜいッ！

4 ZOOM・ABT

ゴルフ・ポカールレースで活躍するABT・ZOOMから。英字プリントが贅そう
白／フリー　10名

3 ZOOM

シンプルなワンポイントで、バックには赤のロゴが入る洒いシャツなのだ
白／サイズ46　5名

2 Racing Beat

最高速度記録を作ったRX-7が描かれてます。238.4マイルって遠いッ／
白／M、L　各1名

1 PULSAR

真っ赤なTシャツに稲妻マークが派手っちい。ちなみに、バックプリントです
赤／M、L　各1名

9 MICHELIN

毎度お騒がせミシュラン小僧。正式名称をビバンダムって言うの、知ってた？
白／フリー　5名

8 IDEMITSU

高性能ガソリン＆オイルでおなじみ、アポロイルの出光からシンプルなTシャツ
白／M　2名、L　3名

7 PCR

こちらもイタリアのカートメーカー。'89年と'87年のワールドチャンピオン
黒／M　1名、L　2名

6 TONY・KART

イタリアのカートメーカー、トニーカート。カート世界選手権の常連なのよ
グリーン／M　3名

5 PIRELLI

F1カーが胸を走り回る？　可愛いプリント。しもふりのグレーもいいね
白、グレー／フリー　各5名

13 FUJITSU TEN

オーディオメーカーのFUJITSU・TENもTOM'Sと一緒にガンバルです
赤／M2名、L3名

12 LEYTON HOUSE

さすが、レイトンのTシャツはオッシャレー。ビビッドな色づかいの無地とボーダー柄ですな。どちらもレイトンぽくて○
ピンク、ストライプ／フリー　各5名

11

10 Weds

ホイール屋さんのウエッズからはポロシャツ。色もさわやかでいーじゃない
白、緑／M、L各1名　青／M1名

18 Mines

コンピュータチューンなどで、チューニング小僧にはお馴染みのメーカー
白／フリー　3名

17 FALKEN

ミラージュやプロダクションでファンの多いファルケン。Tシャツはシンプル
白／フリー　5名

16 SUPER HAKKA

今年もF3で活躍するスーパーハッカ。黒いTシャツが、なんだかシブイッ／
黒／フリー　5名

15 CALSONIC

スカイラインに乗ってワッハッハ／　と大笑いなのはホッチとトシオちゃんダーイ
白／フリー　5名

14 GOODYEAR

涼しげなグッドイヤーTシャツ。F1のタイヤマンもこれを着てるのかな？
白／フリー　5名

22 Mobil・Benetton

キャー、やっぱりベネトンのシャツは素敵だな。コレ、人気が集中するだろーナッ／
からし色、白／フリー　各5名

21 HEROES

名門ヒーローズレーシング。Tシャツのデザインも伝統がありそうだね／
白／フリー　10名

20 KYOSHO

京商と言えば……ラジコンメーカーではないか。元気のいいデザインがグッド
白／M2名、L3名

19 COSMO OIL

コスモ石油のTシャツはいっつも可愛いねっと。頑張っちくりー／　2名（各フリー）
白×緑　3名、白×パープル

26
ENDLESS
白地にシンプルなエンドレスのロゴ。ブレーキパッドくんのイラストが可愛い
ピンク／フリー、ブルー／M、L　各3名
25
24
Ciesse Piumini
23
アウトドアの世界で絶大な信頼と人気を得ているピューミニ。ピューミニ・シエラは清水／松田コンビでグループAで大暴れ
白3タイプ　各1名
31
MAZDASPEED
チャージ・マツダ787のプリント。Cカーのシルエットは絵になるよね
白／M　5名
30
Quaker state
ストックカーやインディでは有名なアメリカのオイルメーカー。ポロシャツです
白／L　4名、グリーン／XL　1名
29
MINOLTA
トヨタのCカーにはもうすっかりミノルタカラーのイメージが定着してる
白／フリー　5名
28
Arai
ヘルメット業界の老舗、アライのTシャツ。このシンプルさが、アライらしい
紺／M　2名　グレー／L　3名
27
WEST
スーパーマンの胸を想像させるサントリー・ウエストのTシャツ。彼女と着よう
黒／L　5名
35
TOM'S
WSPC、JSPCで活躍するトムスからは、3タイプのTシャツをプレゼント
白3タイプ／フリー　各2名
34
DENSO
白と赤のツートンのTシャツは、プラグのデンソー。Cカーでル・マンにも挑戦
赤×白／フリー　10名
33
FET
モータースポーツはもちろん、2輪、自転車、マリン用品まで扱う極東から
白／フリー　5名
32
B-ing
就職情報誌「ビーイング」のTシャツを着れば、今年も就職戦線の勝利は間違いナシ
白2タイプ／フリー　各5名
40
CLUB ANGLE
胸にドカーンとティレルのスポンサー・クラブアングルのマークが入ったTシャツ。
白／M　5名
39
NMS
トラストポルシェばかりか、あのマッチもサポートする日石モータースポーツから
白／L　5名
38
ADVAN
横浜ゴムは、「Get a step ahead ADVAN」。定番Tシャツだ黒／L　5名
37
36
TRD
TRDからは、グループA、グループC、N1など、各カテゴリーで活躍するマシンのイラストがにぎにぎしい、楽しいTシャツを
白2タイプ／フリー　各5名
44
GITANES
ジタンのウエアって、色もデザインもバツグン。今回は、バックプリントでござる
ロゴ入り4名、マーク入り1名／フリー
43
EXCEDIO
早くトップでチェッカーフラッグを受けて欲しいよね。マルティーニくんGOGO／白／L　5名
42
BILSTEIN
サスペンションと言えば、ビルシュタイン。Tシャツのデザインも老舗の貫禄!?
白／フリー　5名
41
NGK
プラグメーカーNGKからは、マリン感覚で、カラフルに5色のラインナップ
白、黒、紺、えんじ、コバルト／フリー各2名

T-SHIRT PRESENT

48

Agip

フェラーリファンは急いで応募しろッ／シンプルイズベストなAgipTシャツ
白／M　3名

47

HONDA

ホンダＦ１Ｔシャツは３種類のデザインを用意しました。一番人気はマクラーレン？
白／フリー　各１名　黒／フリー　１名

46

TOKICO

ショックアブソーバーのトキコ。モータースポーツにも積極的に参加してます
白／Ｍ１名Ｌ２名　黒／Ｍ２名Ｌ１名

45

BRIDGESTONE

ヘンリーネック風の一風変わったＴシャツはブリヂストン。着こなしにセンスが光るサイズ／フリー　各１名

52

TOMEI

TOMEIのＴシャツは薄いブルーのロゴで、さわやかな夏を演出／　なんちゃって
白／Ｌ　５名

51

50

DUNLOP

49

こんなん出ました〜。と、ダンロップからは３種類のＴシャツが。イメージカラーの黄色と黒がいちばん『らしい』かな
白、黄、赤×白／フリー　各３名

56

TRAMPIO

グループＡシエラや　シビックで活躍するトランピオ。白地にトランピオカラーが映える白／フリー　５名

55

NISSAN

日産のエスカルゴは可愛い。仕事にレジャーに働きモノです。Ｔシャツも可愛いネ
白／フリー　５名

54

SUBARU

これは貴重／　スバル・コローニのF1Tシャツ。イタリアントリコが泣かせるね
白／フリー　５名

53

MITSUBISHI OIL

バック・トゥ・ザ・フューチャーⅢとタイアップしている三菱石油から２タイプを
白／フリー　10名

60

TENORAS

ティノラスのＴシャツもカッコよくて当然だい。これ着て、和田孝夫さんを応援する
白／フリー　５名

59

IMPUL

背中にもワンポイントでインパルのロゴが入る……ってのを、何げなく狙ってるのね
白／フリー　５名

58

Benetton

さすが、アパレルメーカー。ベネトンのＴシャツはあまりにオシャレで絶対ほしい
グレー／Ｍ　５名

57

MOTUL

４輪、２輪のモータースポーツ界をリードするモチュール。胸のロゴがポイント
白／Ｌ　５名

64

63

ARITA SPEED

勝負師のロゴがドーン、と入った迫力満点のＴシャツ。硬派のアナタにだけ似合う……ってな感じだから、気合入れて着るよーにネ
ロゴ白／Ｌ　３名、ロゴ赤／Ｌ　１名、ロゴ黄／Ｌ　１名

62

SPEED STAR

白地に自社のロゴのみ。ベーシックというか、Ｔシャツの基本はまさにこれだ
白／Ｍ　３名

61

NISMO

アートしてるＴシャツはニスモスポーツから。ニッサンＲ90CPのプリントだ
白／Ｌ　５名

T-SHIRT PRESENT

68 **SHOEI**

イイナー。こーゆーの大好き。ヘルメットのショーエイは陽気なヤンキーノリだぜィ
サイズフリー／グリーン3名、ピンク2名

67 **Family Mart**

F3で岡田晃典選手を走らせる、ファミリーマート。このポロシャツをあげちゃう
白／M　5名

66 **MINARDI**

ゼッケン24をデーンとあしらったミナルディ。背中には小さく23の数字も入っている
白／フリー　5名

65 **BP**

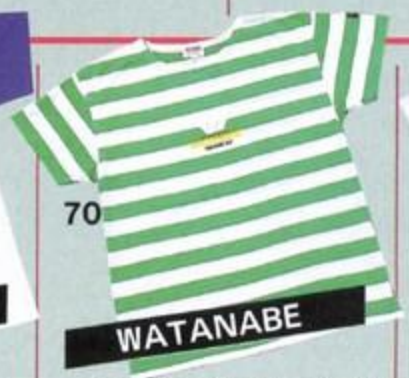
BPのTシャツはちょっとシックに迫ってる。黒とグレーってのが大人っぽい
白、グレー／フリー　各3名

72 **PIONEER**

シャトル・クルージング。これがカロッツェリアの新作オーディオ・システム
白／フリー　5名

71 **TEAM KYGNUS TONEN**

片方の袖だけブルーにするなんて……ま、いっか。F3000も頑張ってネ
白／フリー　5名



70 **WATANABE**

これは涼しげなボーダー柄で、袖も短めでなかなか、よろしーんじゃないですか
白×緑／M4名　L、LL3名

69 **Battlex**

鈴鹿のシビックレースでは有名なチャレンジャー。今年はジムカーナにも参戦だ
白／L　3名

76 **ADDZEST**

レコーディングスタジオを父に持つ、という由緒あるオーディオが、アゼストだ
白／フリー　10名

75 **JACCS**

グループAでシビックを走らせるJACCSカード。シビックの絵がかっこイイ
白／フリー　10名

74 **BANDOH**

バンドーさんちは、まー、4種類ものラインナップですか。ホントに何やるんでも力強いことで。黒が、いかにもって感じの色ネ
白、黒各2タイプ／L　各1名

80 **CSK**

FLAT OUTは、モータースポーツ大好きのチェッカーモータースのチームだ
色／フリー　5名

79 **CAMEL**

F1（ロータス）やパリダカ（プジョー）その他のモータースポーツに欠かせないねッ／
黄色／フリー　4名

78 **BRABHAM**

きそり印のブラバムTシャツ。何だか、コブラみたいだけど、精悍でトッテモイイ
白／L　4名

77 **LARROUSSE**

これも色、デザインともに女の子ウケしそーだな。これ当てて、彼女にあげよー
紺、紫、赤、グリーン／フリー　各1名

85 **Castrol**

IMSAのジャガー、WSPCのメルセデス、キミはどっちを狙うかな？
白／フリー　各5名

84 **Footwork**

近々ポルシェ・エンジンを搭載し、ガンガン走ってくれるソ。期待度○だ
白／L　5名

83 **ULTRA**

2番のシャツとバックプリントは同じだけど、胸にULTRAの文字が入っている
白／L　5名

82 81 **CHARGE**

毎年、Cカーでお馴染みのレナウン・チャージ号。今年もル・マンにマツダ787をひっさげて登場。オレンジ色のにくいヤツ／
オレンジ／M、L　各2名

●Tシャツ提供先一覧

No.	提供先	☎
1、2	㈱三和トレーディング	044-599-6111
3、4	㈱ズーム	03-485-1484
5、42	㈱阿部商会	03-233-2212
6、7	㈱エンター	052-805-5513
8	出光興産㈱	03-213-3116
9	ミシュランオカモト販売㈱	03-5684-3322
10	㈱ウェッズ	03-792-0130
11、12	㈱レイトンハウス	03-478-8300
13	富士通テン㈱	03-407-1859
14	日本グッドイヤー㈱	03-582-0481
15	㈱カルソニック	03-465-6080
16	㈱ハッカ	03-498-0701
17	オーツタイヤ㈱	0725-21-1111
18	マインズ	0468-57-3313
19	コスモ石油㈱	03-798-3101
20	京商㈱	0462-29-1511
21	㈱インターハウス	06-533-2277
22	モービル石油㈱	03-475-3571
23~25	チエッセピューミニ麻布店	03-423-3687
26	㈱エンドレスプロジェクト	0267-68-0094
27	サントリー㈱	――――
28	㈱アライヘルメット	0486-41-3825
29	ミノルタカメラ㈱	03-435-5511
30	日本クエーカーステート㈱	03-5688-1596
31	㈱マツダスピード	03-533-6496
32	㈱リクルート	03-575-1111
33	㈱極東	03-484-3121
34	日本電装㈱	0566-22-3311
35	㈱トムス	03-704-6811
36、37	トヨタテクノクラフト	045-543-5633
38	横浜ゴム㈱	03-432-7111
39	日本石油㈱	03-502-1111
40	アングル㈱	06-268-1217
41	日本特殊陶業㈱	052-872-5934
43	三洋電機特機㈱	06-994-3411

No.	提供先	☎
44	ウイステリアマネージメントインコーポレイテッド㈱	03-499-6736
45	㈱ブリヂストン	03-567-0111
46	トキコ㈱	03-237-1414
47	㈱ホイダダイレクトマーケティング	03-423-3616
48	ワイドルトレーディング㈱	06-391-7156
49~51	㈱日本ダンロップ	078-231-4141
52	東名自動車㈱	044-788-6824
53	三菱石油㈱	03-595-7048
54	スバルテクニカインターナショナル㈱	03-448-1092
55	日産自動車㈱	03-543-5523
56	東洋ゴム工業㈱	06-441-8801
57	テクノイル・ジャポン㈱	045-472-8381
58	ベネファッション㈱	03-405-5946
59	㈱ホシノインパル	0422-49-6484
60	㈱ティノラス	03-498-3985
61	ニッサンモータースポーツインターナショナル㈱	03-767-1123
62	㈱スピードスター	0729-49-8187
63、64	アリタスピード	0792-74-1287
65	ペトロルブインターナショナル㈱	03-265-1711
66	ミナルディジャパン	03-827-1303
67	㈱ファミリーマート	03-989-7645
68	昭栄化工㈱	03-502-0301
69	チャレンジャー	06-382-8171
70	(有)渡辺自動車研究所	03-983-9999
71	チーム・キグナス・トーネン	03-479-9255
72	パイオニア㈱	03-494-1111
73、74	(有)坂東商会	0427-34-8861
75	㈱ジャックス	03-490-0905
76	クラリオン㈱	03-400-1121
77~79	㈱スピードボックス・インターナショナル	03-825-8899
80	CSKレーシングサポート事務局	03-234-7704
81、82	㈱レナウン	03-403-2211
83	永井電子機器㈱	044-877-2441
84	フットワークインターナショナル㈱	06-361-3861
85	カストロール㈱	03-265-6106

応募方法

まず官製ハガキを用意して、欲しいシャツの番号＆サイズ・キミの名前・住所・職業・年齢・☎番号を明記する。次にⓐ最近のR'onで面白かった記事＆感想、ⓑR'onで取り上げて欲しいレースor企画を書く。そして応募券を貼って7月31日夕方までに、下記へ送る。送り先:〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 レーシングオン「Tシャツプレゼント」係

なお、みんなに当たって欲しいから、1人1着しかあげません、あしからず。発表は9／15号誌上。

締め切り 7/31

当たるコツをコッソリ教えよう

プレゼント担当者は、チェックが厳しい。公正に抽選したいから、まず無効分が除外されるのだ。この無効ハガキは、いつも多い。応募券が貼ってなかったり、プレゼント番号がなかったり…。上の応募方法のⓐⓑを書いてないのもダメ。で抽選して名前が書いてなかったりするから注意！　ヘタでもいいからわかりやすく書くことが当選へのヒケツだ！

Tシャツ
応募券

ハイスピードスラローマー。

走る、曲がる、加速する、減速する――それら一連の動作の機敏さがよりシビアに要求されるスポーツ、スラローム。ごく限られたチューンによるマシーンは、まさにドライバーの手足となって機能せねばならない。そんな世界で今や伝説的となっていたあの〝トムス〟が今、ニューホイールとして復活してきた。伝統のフォルムをより今日的にチューンした機能充実のスパルタンなホイール。軽量高強度の基本をクリアし、放熱性の向上をも考え尽くした新しいカタチ…トヨタ車のスポーツチューンスペシャリストならではの綿密な設計思想が、すみずみにまでゆきとどいた自信作。トヨタ車で勝利を狙う者たちに、TOM'SC2――今、もっとも熱い思いを抱かせるホイールが、やって来た。

TOM'S C2

complete footwork from real motor sports field－TOM'S tune, this is the genuine sports-elegance.

・SIZE 14× 6.0 OFFSET＋33＋38 PRICE 30,000・P.C.D 100 HOLE 4 ONLY・COLOR CERAMIC SILVER/BLACK GREEN/DIAMOND CUT (1,000UP)

ジムカーナ/ダートラ参加のEP82 20台にTOM'Sがホイールをスポンサードします!!

■EP82スターレットでスラローム競技（1種/2種）に参加している人、または今年参加を予定している人に、トムスがホイール1セットを提供。
■車両の指定位置にステッカーを貼付できることを条件とします。

ご応募は
・B級以上のライセンスのコピー
・EP82の車検証のコピー
・本年の目標、参加予定大会、過去の戦績等自己PR文

を同封の上、下記にご郵送ください。
選考の上、20名様に、トムスがホイールをスポンサードいたします。

送り先、トムス本社企画係
〒158 東京都世田谷区等々力6-13-10

トムス本社 〒158 東京都世田谷区等々力6-13-10 TEL.03-704-6801 テクニカルセンター 〒412 静岡県御殿場市塚原149-6 TEL.0550-89-8347 レーシングショップ 〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町石畑1590-15 TEL.0425-56-0911
■カタログご希望の方は、切手250円分を同封の上トムス本社宛ご郵送下さい。■掲載した価格には消費税は含まれておりません。※類似品にご注意下さい。

資料請求
C2・P
8／15

PARTS

勝者が選択した「必然」——PIAAスポットランプ

'90年サファリ・ラリー。サファリの大地を舞台に繰り広げられるこのイベントは、WRCシリーズ12戦中最も過酷といわれている。ルートらしいルートもなく、泥と埃と予期せぬトラブルと闘わなくてはならないこのラリーでは、マシンの速さ、作戦はもとより、長い経験から培われたノウハウこそがものをいうのだ。実際、今年のこのラリーで完走できたエントラントは全出走台数58台中わずかに10台。その中で1・3・4位を占めたのは'86年までこのラリーで王座に君臨していたトヨタ・チーム・ヨーロッパであった。

サファリ・ラリーの全行程4180㎞の中には当然ナイト・ステージも含まれる。サファリの夜は深黒の闇だ。その中でいかに視界を確保し周囲の情報を取捨できるかが、このセクションでの大きな鍵となる。ゆえに、エントラントは通常のライト以外に多数のスポットランプを装着してこのラリーに挑む。

そして、勝者・トヨタがそこで選択したのが、ごらんのPIAA60ランプである。

「PIAA60が採用されたのはきっとその効率の良さでしょうね。出来るかぎりのコンパクトさと、その中で出来うるべき効率性の追求によって得た明るさは、他のどんなランプにも負けないと思っています。それからデビュー以来7年という熟成度。長い積み重ねで得られたノウハウが詰め込まれた60に匹敵するランプは一朝一夕ではできませんよ」とは同社取締役副社長・山本昭明氏の言葉だ。

効率性の追求——小型で高性能が要求されるものには必ずこのことが重要課題になる。まずはレフ容積。ハイ・ワッテージのバルブは当然、光を出す時の発熱量が多い。ゆえに内部の空気容積の小さいレフではハイ・ワッテージ化が難しくなるのは自明の理だ。そこでこのランプでは表面積を抑えながら深さで容量を稼いでその問題を解決し、110WH_3ハロゲンバルブの装着を可能にした。また、ボディには1ミリ厚のアルミダイキャストボディを採用し、剛性を損なうことなく放熱性を高めることに成功している。

各部の詰めも申し分ない。レフ放物面の精度を極限まで高くしてやることによって反射率を通常の10%向上させ、リムレス化によりレンズの有効面積を広げることに成功、同時にレンズ材質にクリスタルの透明感と高耐熱性を両立させた特殊ガラスを採用し、透過率も92%と世界一の水準を誇る。ちなみにレンズ表面にはプリズムが彫刻され、フィラメントによって発生するムラを修正して均一な光源を確保しつつ、目で見た時の美しさも十分に備えている。

勝者が選択した必然。細心の注意が払われて開発された素性の良さと、長い熟成を経てきたPIAA60。その姿には、他の追従を許さない貫禄さえも感じられてくる。

■PIAAスポットランプ60　PF613BW
寸法縦85㎜×横168㎜×深さ83㎜　12V／110W　2万9800円

TTEを始めとする多くのチームがPIAAランプのサポートを受けている

実戦で4連に装着されたPIAA60。夜間ステージの強力な味方だ

Photos/Ken-ichi Yoshida, Hiroshige Satta　協力／PIAA㈱　東京都港区白金台3-19-6　URD白金台　☎03-448-1715

R'RACING ON

BACK NUMBER

With a Passion For The Motorsports

●BACK NUMBER/お近くの書店に注文するか、武集書房「バックナンバー係」まで号数明記のうえ、現金書留、又は定額小為替で直接ご注文下さい。'88年5月号までは定価721円、送料は1冊86円、2冊136円。'88年5/15号以降'89年4/15号までは定価402円、'89年5/1号以後は定価400円で、それぞれ送料は1冊78円、2冊121円です。なお、No.000(プレ創刊号)とNo.001(創刊号)は売り切れで、No.002('86年6月号)から揃っています。臨時増刊の定価、送料につきましては当社販売課までおたずね下さい。●定期購読のご案内/レーシングオンは毎月1日・15日発売です。確実にお求め頂くために定期購読をおすすめします。「○年○月○日号より○ヶ月定期購読希望」と必ず明記のうえ、武集書房「定期購読係」まで現金書留、又は定額小為替でお申し込み下さい。6ヶ月12冊分5,800円(送料含む)、12ヶ月分24冊11,500円(送料含む)です。 ●R'onファイル/半年分12冊収納で定価1,030円送料は都内410円、北海道、九州、山口820円、青森、岩手、秋田、福井、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山、鳥取、島根、岡山、広島、中国地方が670円、それ以外は510円となります。(なお3部まで同送料です。)必ず「R'onファイル○部希望」と明記して下さい。●申し込み先/株式会社 武集書房 〒150東京都渋谷区恵比寿西1-16-3 ※定価、送料には消費税が含まれています。

1990 No.64 1-JANUARY

ゲルハルト・ベルガー、マクラーレンで鈴鹿を走る/'1989F1GPを振り返る/インターTEC/海外モータースポーツ雑誌を読もう/どこへ行くGCマシン?!/IMSA GTP最終戦/インタビュー ゲルハルト・ベルガー/1980年F1ワールドチャンピオンシップ/全日本オールスターダートラ

1990 No.70 1-APRIL

F1テストatヘレス/フェラーリ・インサイド・ストーリー/デイトナ24時間/ムーンクラフト訪問/'90年モータースポーツ開幕直前プレビュー/鈴鹿F3000テスト/インタビュー ジョン・バーナード/DCCSウインターラリー/モータースポーツベース車カタログ/トラックインプレッションローラT89/90

1990 No.76 1-JULY

F1サンマリノGP/全日本F3000第3戦/WRC第4戦ツールドコルス/ル・マン24時間プレビュー/スペシャルインタビュー…ル・マン24時間に向けて/JTC第2戦/IMSAキャメルGT第6戦/トラックインプレッション ランチャ・デルタ・インテグラーレ16V/第1回エッソサウスアメリカンマラソンレイド

1990 F1アメリカGP速報

レースハイライト/予備予選・予選・決勝レース詳細レポート/'90に賭けるふたりの日本人ドライバー/グランプリニュースFromフェニックス/'90F1GPサーキットオールガイド/西山平夫の'90シーズンを読む/'90F1チーム・ドライバー&マシンオールガイド

定価580円 送料1冊260円

1990 No.65 15-JANUARY

プロスト、フェラーリを初ドライブ/第36回マカオGP/SUZUKA1000kmレース/WRC第13戦 RACラリー/1989F1ホンダ・エンジンの戦いを総括する/第6回SUGO400km耐久レース/1989-1990をトップに聞く/インタビュー 町田 啟/マカオGPア・ラ・カルト/F1カルタ

1990 No.71 15-APRIL

全日本2&4鈴鹿/F1テストinエストリル/1990F1ニューモデルを斬る/IMSA第2戦マイアミ/ジョニー・ハーバート鈴鹿2&4の3日間/F3000ニューマシンを斬る/インタビュー鈴木亜久里/1979年F1ワールドチャンピオンシップ/2&4ギャル全員集合/アウトサイダーがみたパリダカストーリー

1990 No.77 15-JULY

F1モナコGP/全日本F3000第4戦/全日本F3第3戦/第74回インディ500/発進!フォーミュラ・トヨタ&フォーミュラ・ミラージュ/WSPC第3戦・第4戦/インタビュー エディ・チーバー/国際F3000第2戦/中島禎史のドイツF3参戦記/ハイアングル マツダ787/富士ツーリングカー6時間レース

1990 F1サンマリノGP速報

バトレーゼ、7年ぶりに母国で勝つ/セナ、44回目のポールポジション/グランプリニュースFromサンマリノ/VOICE…中嶋悟&鈴木亜久里/GPインタビュー 川本信彦/グランプリサーカスとともに/Gと闘うF1パイロット/F1ニューマシンウォッチング/予備予選・予選・決勝レース完全レポート

1990 No.66 1-FEBRUARY

F1テスト・エストリル/第12回パリ・ダカール プレビュー/レース・オブ・チャンピオン/内外ストーブリーグ情報/1989-1990をトップに聞く Vol.2/インタビュージャン・アレージ/システムダイアリー対応 1990年モータースポーツカレンダー第1弾/1966ブランズハッチF2

1990 No.72 1-MAY

F1アメリカGP/JSPC第1戦富士500kmレース/JTC第1戦300kmレース/WSPC SUZUKAプレビュー/海外レース観戦完璧ガイド/スペシャルインタビュー…WSPCに向けて/WRC第2戦ポルトガルラリー/キャンペーンギャル大集合/GTR神話の継承/アウトサイダーが見たパリダカストーリー後編

1990 F1モナコGP速報

セナ、独走勝利の78ラップ/ラップレコードを更新してセナ、ポール奪取/グランプリニュースFromモナコ/VOICE…中嶋悟&鈴木亜久里/プーツェンが語るFW13Bのポテンシャル/GPインタビュー A・プロスト/F1ニューマシンウォッチング/予備予選・予選・決勝レース完全レポート

1990 No.67 15-FEBRUARY

全日本F3000テストin鈴鹿/インタビュージャン・マリー・バレストル/ポルシェ・インディカーIMPRESSION/ニュージーランド・ツーリングカーに挑戦/1990モータースポーツカレンダー第2弾/1989-1990をトップに聞く Vol.3/1989ワールドチャンピオンシップ/GPドクターの仕事

1990 No.73 15-MAY

マツダ787シェイクダウン/F1ブラジルGP/全日本F3第2戦富士/速報!WSPC第1戦鈴鹿/FJ1600スペシャル企画第1弾/F3000 TESTING at 富士/IMSAキャメルGT第3戦セブリング12時間/インタビュー ケン・ティレル/ビデオ120%活用マニュアル/JTCへの6枚の招待状/1972年セブリング12時間

1990 F1カナダGP速報

セナ2連勝/セナ、指定席確保、46回目のポール/グランプリニュースFromカナダ/VOICE…中嶋悟&鈴木亜久里/F1のレギュレーションが変わった!/'91 F1ストーブリーグ前哨戦/GPインタビュー C・フィオーリオ/D・ブラバム、F1GPを走る/予備予選・予選・決勝レース完全レポート

※第2戦ブラジルGPは発行しておりません。御了承下さい。

定価500円
送料1冊260円 2〜3冊310円

1990 No.68 1-MARCH

第12回パリ・ダカール/シェイクダウン ニッサンR90CJ/ニューF3000マシン レイナード90D/F3000テスト/1989-1990をトップに聞く Vol.4/インタビュー ナイジェル・マンセル/NRCレースフェスティバル/レーシングギア型録/1971年 富士300kmスピードレース

1990 No.74 1-JUNE

F1GPトピックス/WSPC第1戦鈴鹿/WRC第3戦サファリラリー/F1スペシャル企画第2弾/全日本F3000第2戦富士/インタビュー ヨッヘン・マス/SUBARU LEGACY in SAFARI/CART・PPG第1戦フェニックス / 4人の若武者たち—田中実・野田英樹・鳴村健太・中野信治/西仙台N1 300km耐久レース

1990 No.69 15-MARCH

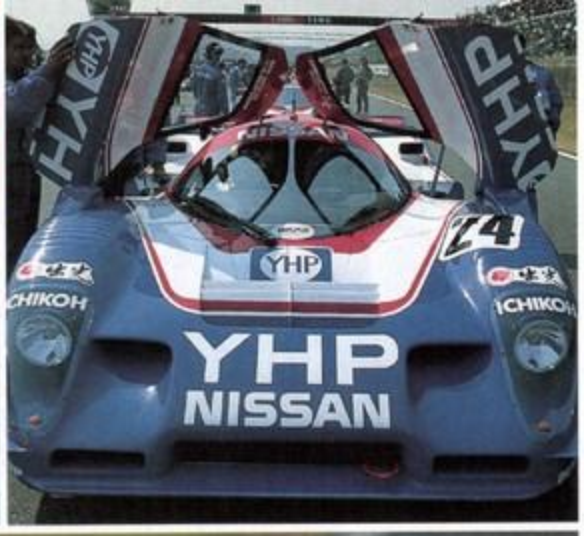
F1テスト/WRC第1戦モンテカルロラリー/レイナード90Dシェイクダウン/IMSAセダン・チャンピオンマシン試乗/1989-1990をトップに聞く Vol.5/インタビュー 本田耕介/富士フレッシュマン第1戦/ハイアングル レイナード89D・GC・MCS5/アドバンアルファ962C試乗

1990 No.75 15-JUNE

F1GRANDPRIX NOW/WSPC第2戦モンツァ/国際F3000第1戦ドニントン・パーク / IMSAキャメルGT第4戦ロード・アトランタ/イギリスF3開幕/さあ楽しいインディ500/我が初恋のシャパラルよ/インタビュージャンカルロ ミナルディ/プロスト、40勝への軌跡/ドイツツーリングカー選手権開幕

●バックナンバー常備店/東京都千代田区/書泉グランデ03-295-0011 書泉ブックマート03-294-0011 渋谷区/ミスタークラフト03-461-2665 町田市/久美堂東急ハンズ町田店0427-28-2772 神奈川県川崎市/プレスルーム044-844-7300 愛知県名古屋市/高原書店052-804-1605 パルコブックセンター名古屋店052-264-8526 白樺書房052-771-5208 豊田市/一二三書店0565-27-0110 三重県津島市/津島書店0567-24-3322 京都府下京区/ブックストア談075-255-0654

※常備店各店では、通信販売は行っておりませんのでご了承下さい。



'SPONSOR'

［レース・で・プロモーション］

モータースポーツ文化の健全な育成のため真摯に努力する出光興産

今シーズンの全日本グループA選手権3クラスは第1戦をシビックが勝利、第2戦はレビン、と序盤戦から激しい闘いが展開しているが、その中の主役の1台、中子修、岡田秀樹組の駆る無限ワークスのシビックは国内大手石油メーカーの出光興産㈱のフル・スポンサードを受けている。

デイグロウ・レッドとホワイトに彩られた出光MOTION無限シビック。この鮮やかなカラーリングでファンにアピール度いっぱいの出光興産㈱がモータースポーツの世界に参入したのは'89年のことである。ニッサン、マツダへのプロダクト・スポンサード、ムーンクラフト・シビックへのフル・スポンサードから同社の活動は始まった。現在はグループCのニッサン、マツダ、チーム・シュパン、グループAの無限チームにスポンサー活動を行っている。

同社のスポンサー活動の骨子は大きくふたつに分けられる。ひとつは同社の持つ高いオイル・テクノロジーのアピールと、もうひとつはファンから親しまれるイメージ展開というものである。前者は全日本スポーツプロトタイプ選手権やル・マン24時間で活躍中のニッサン、マツダ、チーム・シュパンへのプロダクト・スポンサードに表わされる。ニッサンR90Cに「アポロイルB・Bレーシング1-02」、マツダ787に「アポロイルB・Bローター1、ローター2」、チーム・シュパン・ポルシェに「アポロイルB・B3145」とそれぞれ専用オイルを供給し、厳しい条件下でオイルの開発研究を行いつつ、またそのデータをレーシング・エンジンの開発にフィードバック。その高性能ぶりをレースフィールドでいかんなく発揮して周囲に強い印象を与えている。

後者は無限ワークスへのフル・スポンサードに表れているだろう。ユーザー層に身近なシビックという媒体を通じ、ファンに親しみ易さをアピール。また2輪の世界では大学対抗のモトクロス大会「出光カップ・キャンパスオフロードバイク・ミーティング」や伝統のトライアル「出光イーハトーブ・トライアル」の冠スポンサーそして、ライダーの安全技術アップの為の講習会「トライカーナ」の講演なども受け持ち、参加型モータースポーツの発展にも貢献しているのである。

出光はモータースポーツの世界も市販車の延長線上にあるものと捉えている。例えばレース中のピット作業。レベルの差こそあれ、サービス・ステーションにおけるサービスの延長がこのピット作業にあたると同社は考えている。ピットにおける迅速かつ正確な作業が、これからのサービス・ステーションに生かされれば、もっと明るい車社会が開けるのではないか、そう出光は考える。

同社は今後も技術開発と高性能のPR、そして「草の根」モータースポーツ運動に寄与していきたいという方針でスポンサー活動を展開する。モータースポーツ全体の発展に出光は真剣なまなざしで応援を送っているのだ。

●

正式名称：出光興産㈱
本社所在地：東京都千代田区丸の内3－－－
設立：1911年6月20日
資本金：10億円
従業員数：5291人
事業内容：石油精製・並びに油脂製造、石油製品の輸出入、販売等

出光

AD CONTENTS

表2 見開き――㈱ケンウッド
P 4――三洋電気特機㈱
P31――鈴鹿サーキットランド
P34――㈱レアーズ
P42――㈱三和トレーディング
P75――高須クリニック
P82――㈱極東
P83――㈱日本モーターレーシングセンター
P84～85――ASTUTE/KART DA RAGAZZA/カートショップBird/KiKi大阪/KiKi神戸店/Crush Mate/JINA RACING/ジェミニカート/Technical Service Hashimoto/Doo RACING/NAGAO KART/NAGAO KART高槻店/ハラダカートサービス/ PLAY MATE/Masaki Enterprise Japan Ltd./マーメイドレーシング
P93――川崎多摩三菱自動車販売㈱
P97――京都デザイン専門学校
P103――ニッサンモータースポーツインターナショナル㈱
P111――カートショップダイレクト
P112～113――Do KARTING.!
P114――ヤマハ発動機㈱
P115――PIAA㈱
P135――日本物産
P136――㈱トムス
表3 見開き――出光興産㈱
表4――日産自動車㈱

●広告に関するお問合せは☎03-463-2141武集書房営業部まで

RACING ON

9/1号No.080は 8月1日㈬発売です

FROM EDITORS

●ゴメンナサイ！ 関係各者にご迷惑とご心配をおかけしたことをこのコーナーを借りてお詫びします。7月1日筑波、3戦目のF-00挑戦中にダンロップ下でクラッシュ！したのは私です(詳細次号)。コースに救急車は入れるわ、病院へ運ばれるわという大失態を演じてしまいました。"ガメラ"になるより恥ずべきことです…。結局ケガは大したことなく、こうして元気に編集後記を書いているので皆さんご安心を。 (治ったらまたヤルゾ！ のKぴん)

●眠いぜ。それもこれもみんなワールドカップのせいだ。夜中にやる方もやる方だけど、見る方も見るほーだな。なんて思いながらつい見ちゃうんだよね。でも面白い！ ゲームもさることながら、お客のノリの良さも気持ちいいなー。やれ飲め、歌え、ハタを振れってなもんで大騒ぎ。うらやましー、ナマでスタンドで見たいと、TVの前でビール飲んで大騒きした7月初めの夜なのでした。(ジョセフィーヌ改め今回はパトリシアンZAKI)

●ウチのネコはどういうわけか車に乗るのが好きらしく、私が車で帰るとボンネットに飛び乗り、屋根から入ってこようとするので困る。で乗せてやるとシートでツメとぎなどおっ始めるのでもっと困る。そのくせ30分でアキるらしく、遠出などすると大騒きになるのでまた困る。で、そういう時はビザに乗っけてやると治まるんだけど、運転しにくいったらありゃしない。困るけど、カワイイ奴である。 (西山先生の命名により改名中野オム)

●最近真剣にタバコをやめようか、と思っている。長年喫っていたハイライトに別れを告げ、現在ロスマン。寝起きと食事の一服のウマさえなければ、とっくにやめていたと思う。何故ここ数ヵ月、禁煙を考えているかというと、喉が弱いからだ。ちょっとした環境の変化で、すぐに咽頭炎、扁桃腺炎にかかってしまう。これじゃ仕事に支障が出るのは当たり前――と書いといてタバコに火を付けるようじゃやっぱりダメかな？ (ミナコ)

●大学時代の友人Yから電話がありました。「今度、新しい車を買うから、セリカを手放してもいいかな？」と言うのです。実はこのセリカ、僕が大学時代に乗っていて卒業する時に訳あって泣く泣くこの友人に譲った車なのです。もちろんダメとは言えません。でも……。買い取れるものならそうしたいのですが、残念ながらそうもいきません。だからお願いです。この車を買う人がいるならば、どうか大切に乗ってあげて下さい。 (かんの)

●フランスに行ったついでに、ちょっと面白そうな本を買ってきた。アラン・プロストによるレーシング・テクニックの解説書で、ステアリングの握り方や回し方、ヒールアンドトゥーから始まって、コーナーのライン取りや競り合いの時の駆け引き、スリップの使い方、オーバースピードの時はどう対処するのか、などが図解入りで説明されている……ようだ。非常に残念なことにフランス語版なので読めないわけ。クヤシー！ (チカジ)

●小田急線の踏切で電車が通過するのを待っていた。隣には白黒の見慣れた車。何となくいやだなあと思ったら、窓がスルスルと開き一声「マフラー換えないの？ 純正は音悪いでしょ。初期型？ タイヤ困らない？ もうないでしょ19インチだから。もう少しキレイにしたほうがいいよ。学生さん？ 雨降ってるから気をつけて」と立て続けに話し、その車は走り去った。わずかだが、あの人達の見方が変わったような気がする。(学生みたいな恰好して、カタナなんか乗ってますけど、一応社会人で、これから仕事なんです！ あられ)

●家の近くに酒の安売り屋ができた。早速行ってみると、IWハーバー(1・75ℓ)5980円、J・ダニエル(1・75ℓ)6980円――と結構お得。嬉しくなってしこたま買い込んで毎日晩酌と相なった訳だが、どうせ安いのだから、と酒量は増える一方。それと共に腹の方にもたっぷりと余分な肉がついてきたような――ウ～、ヤ・バ・イ!! (ゆ)

●あ、あの話題のGTR・N1仕様車に乗っちゃったもんね～。しかも富士6耐優勝車のライカGTRさんすよ。ドライブするは、かの村松康生選手。で、私はナビシートに。先日行われたファルケン・ミーティングのイベントのひとつだったんだけど、炎天下の富士で、加速Gと減速Gとコーナリング Gの3G苦に攻め立てられて、も～メロメロになってしまいました。村松さん、編集長への日頃の恨みを晴らそうとしたんじゃないですよね？ おえっぷ。(ヘアピンでおっとっと～となったこと、忘れません。 きしゃん)

STAFF

CHIEF EDITOR――三好 正己
EDITORIAL STAFF――中島 敦
福江 剛司
高岡 佳代
竹村 和哉
西崎 暢之
石原 洋道
菅野 正則
木内 和彦
岸本 康子
長谷川 伸昭
皆越 和也
CONTRIBUTING EDITORS――西山 平夫
家村 浩明
STAFF PHOTOGRAPHERS――吉田 研一
嶋田 浩重
堤 晋一
小林 俊樹
佐藤 宏治
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS――二村 保
金子 博
瀬田 賢志
ART DIRECTOR――後藤 恵二
DESIGN STAFF――佐藤 直樹
柳原 聡
西山 舞由
吉岡 広樹
藤井智英美
藤原 良子
松村 幸子
松本 鏡子

"レーシング・オン" 8/15 №079
発行所:株式会社武集書房
〒150 渋谷区恵比寿西1-16-3
PHONE 03-463-2141 FACSIMILE 03-463-2150
編集室:株式会社グラフィティ
〒150 渋谷区恵比寿南2-6-16
PHONE 03-711-7171 FACSIMILE 03-711-7173
発行人:西ヶ谷 治男 編集人:三好 正己
印刷:大日本印刷株式会社

「RACING ON」
8/15 1990 ISSUE №079/PUBLISHED 15 AUG.
PUBLISHED by "BUSHUSHOBO Co., Inc."
1-16-3 EBISU-NISHI, SHIBUYA-KU,
TOKYO, 150 JAPAN
PHONE 03-463-2141 FACSIMILE 03-463-2150
EDITED by "GRAFFITI Co., Inc."
2-6-16 EBISU MINAMI, SHIBUYA-KU,
TOKYO, 150 JAPAN
PHONE 03-711-7171 FACSIMILE 03-711-7173
PUBLISHER-HARUO NISHIGAYA
EDITOR-MASAMI MIYOSHI
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

MOTOR SPORT TOUR 1990

I T A L I A G R A N D P R I X

F1イタリアGP観戦の旅11日間

9月7日㈮～9月17日㈪

定価468,000円 **大好評につき増席中!!**

月日(曜)	発着／滞在地名	時間	交通機関	摘要
9月7日㈮	東京(成田) ミラノ	午前 夜	航空機	新東京国際空港より空路ミラノへ (ミラノ泊)
9月8日㈯	ミラノ		専用バス	イタリアグランプリ予選観戦 (ミラノ泊)
9月9日㈰	ミラノ		専用バス	イタリアグランプリ決勝観戦 (ミラノ泊)
9月10日㈪	ミラノ フィレンツェ	12：45 15：59	列車	午前、ショッピング等フリータイム 午後、列車にてフィレンツェへ (フレィンツェ泊)
9月11日㈫	フィレンツェ ローマ	16：09 18：40	列車	午前、フィレンツェ市内観光 午後、列車にてローマへ (ローマ泊)
9月11日㈫	ローマ			ローマ市内観光 (ローマ泊)
9月13日㈭	ローマ パリ	午後 夕刻	航空機	出発までフリータイム 午後、空路パリへ 到着後、ホテルへ (パリ泊)
9月14日㈮	パリ			午前、パリ市内観光 午後、フリータイム (パリ泊)
9月15日㈯	パリ アムステルダム	午前 午前	航空機	パリよりアムステルダムへ 午後、市内観光 (アムステルダム泊)
9月16日㈰	アムステルダム	午後	航空機	アムステルダムより帰国の途に (機中泊)
9月17日㈪	東京(成田)	午後		到着後、解散

食事：毎朝食、昼食3回、夕食2回

1990年 モータースポーツツアー予定表

1 アメリカグランプリ観戦の旅
3／9(金)―3／15(木) 7日間 ▶予定価格¥308,000
成田-フェニックス(3泊)-ロサンゼルス(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食1回)

2 ブラジルグランプリ観戦の旅
3／21(水)―3／28(水) 8日間 ▶予定価格¥468,000
成田-リオデジャネイロ(2泊)-サンパウロ(3泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回)

3 サンマリノグランプリ観戦の旅
5／10(木)―5／19(土) 10日間 ▶予定価格¥468,000
成田-ボローニャ(3泊)-ローマ(2泊)-パリ(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食1回)

4 モナコグランプリ観戦の旅
5／24(木)―6／2(土) 10日間 ▶予定価格¥458,000
成田-ニース(3泊)-パリ(3泊)-アムステルダム(1泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回)

5 カナダグランプリ観戦の旅
6／8(金)―6／16(土) 9日間 ▶予定価格¥398,000
成田-モントリオール(3泊)-バンフ(2泊)-バンクーバー(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食1回)

6 ル・マン24時間レース観戦の旅
6／15(金)―6／23(土) 9日間 ▶予定価格¥418,000
成田-パリ(4泊)ロンドン(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回)

7 メキシコグランプリ観戦の旅
6／22(金)―6／29(金) 8日間 ▶予定価格¥338,000
成田-メキシコシティ(3泊)-ロサンゼルス(3泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回)

8 イギリス、フランスグランプリ観戦の旅
7／5(木)―7／17(火) 13日間 ▶予定価格¥498,000
成田-マルセイユ(3泊)-ジュネーブ(2泊)-パリ(2泊)-ロンドン(3泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食2回)

9 ドイツグランプリ観戦の旅
7／27(金)―8／4(土) 9日間 ▶予定価格¥518,000
成田-ハイデルベルグ(3泊)-ローマ(2泊)-パリ(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回)

10 ハンガリーグランプリ観戦の旅
8／9(木)―8／20(月) 12日間 ▶予定価格¥588,000
成田-ブダペスト(3泊)-ウィーン(1泊)-ローマ(2泊)-パリ(3泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食3回)

11 ベルギーグランプリ観戦の旅
8／23(木)―9／1(土) 10日間 ▶予定価格¥468,000
成田-リュージュ(3泊)-ロンドン(2泊)-パリ(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食3回)

12 イタリアグランプリ観戦の旅
9／7(金)―9／17(月) 11日間 ▶予定価格¥468,000
成田-ミラノ(3泊)-フィレンツェ(1泊)-ローマ(2泊)-パリ(2泊)-アムステルダム(1泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食2回)

13 ポルトガル、スペイングランプリ観戦の旅
9／21(金)―10／4(木) 14日間 ▶予定価格¥528,000
成田-リスボン(3泊)-マラケッシュ(2泊)-カサブランカ(2泊)-ヘレス(3泊)-マドリード(1泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食2回)

14 オーストラリアグランプリ観戦の旅
11／1(木)―11／10(土) 10日間 ▶予定価格¥498,000
成田-アデレイド(3泊)-メルボルン(2泊)-シドニー(2泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食1回)

15 マカオグランプリ観戦の旅
11／22(木)―11／26(月) 5日間 ▶予定価格¥138,000
成田-香港(1泊)-マカオ(3泊)-成田(食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食2回)

●旅行条件

(費用に含まれるもの)●往復航空運賃●ホテル代(1室2名、バスまたはシャワー付)●旅行中の観光、移動に要するバス、列車など利用交通機関の料金●地上手荷物運搬料金(1人1個)および1人20kg以内の航空手荷物料金●団体行動中の税金、サービス料およびチップ●添乗員費用
※詳しくはパンフレットをご請求ください。
*各ツアー募集人員30名様　最低実施人員15名
*現地事情及びレースに精通したツアーコンダクターが同行します。
*ヨーロッパ、オーストラリアへは福岡、大阪、名古屋発着　同一料金です。札幌発着は、¥15,000追加です。

●お問合せ・申込み

㈱パシフィックトラベラーズエージェンシー
〒104　中央区銀座3-9-4　文成ビル
☎03-542-0281(代)　担当・杉野、山中
日本旅行業協会会員　運輸大臣登録1128号

●後援

RACING ON

HDOW04
チームブルゾン・ジュニア
¥12,360
サイズ：90cm（身長）
カラー：赤
素　材：綿100%

HDOW03
チームブルゾン
¥26,780
サイズ：M、L、O
カラー：赤
素　材：綿100%

F—1ステージの空気をそのまま街へ。マテリアルにはコットンを選び、これからの季節、街に、サーキットにジャストフィット。

HDOW52
チームシャツ
¥10,300
サイズ：M、L
カラー：白
素　材：綿100%

HDOC10
サーキットブルゾンA
¥20,390
サイズ：M、L
カラー：白、赤、オリーブ
素　材：綿100%

HDOC51
スウェットシャツG
¥7,410
サイズ：M、L
カラー：赤、紺、オリーブ
素　材：綿100%

HD9G05
チームステッカーブラック（大）
¥200
サイズ：75×267mm

HD9G06
チームステッカーブラック（小）
¥100
サイズ：45×160mm

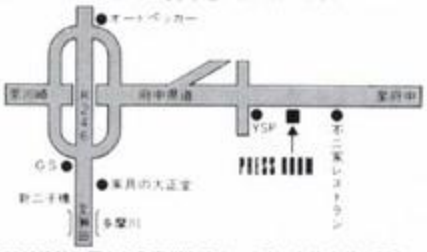
HD9G07
チームステッカーホワイト
¥150
サイズ：90×90mm

HDOC53
スウェットシャツI
¥7,210
サイズ：M、L
カラー：白、赤
素　材：綿100%

R' RACING ON　MAIL ORDER SYSTEM［通販システム］　PLANNING & PRODUCED BY PRESSROOM PROJECT.

君と僕の"レーシングウェーブ"がある!!

●モータースポーツ震源地プレスルーム●



R246渋谷方面から多摩川を渡り一つ目の立体交差の下を右折、直進800m先右側です。すぐ先にPもあります。

MOTOR SPORT FANA SPACE PRESS ROOM PROJECT OFFICE & KEY SHOP

PRESS ROOM

〒213 神奈川県川崎市高津区久地219
●PHONE044(844)7300 ●FAX044(844)7270

お申し込み方法

- 現金書留、郵便小為替による購入方法
  お買い上げ金額にを加えた合計金額とお申し込み券を同封して、下記までお送り下さい。
  お申し込み券は全ての欄にご記入下さい。
  〒150 東京都渋谷区東2-29-6　セントラルオマタビル
  株武集書房「Ron通販」係
- 郵便振替による購入方法
  お買い上げ金額に送料300円（税込）を加えた金額を口座番号東京9-130040株武集書房「Ron通販」係までお送り下さい。裏面の通信欄には品番、商品名、カラー、サイズ、数量を必ず明記して下さい。
- 送料は数量に関わらず300円（国内のみ）です。5,000円以上は無料となります。
- 締切：今回のコレクションのお申し込みは2年7月31日(火)消印有効とします。
- お届けまでにはご送金から3週間ほどかかりますのでご了承下さい。ご注文はおつりの無いようにお願い致します。
- 掲載商品の色調は、撮影条件及び印刷の関係で実際のものと多少異なって見える場合がありますがご了承下さい。
- 通信販売に関するお問合せは☎03-463-2141通信販売部まで。
- なお、掲載商品は左記の当社直営店「プレスルーム」でも展示、販売しております。

ROお申し込み券　8/15号

フリガナ		電話　（　　）					
氏名		T・S　年　月　日生まれ　歳					
		男・女	職業				
フリガナ		□□□-□□					
住所							
品番	商品名	カラー	サイズ	数量	金額		
お支払方法	1現金書留　2郵便小為替　3郵便振替			合計			

※価格はすべて消費税を含んでいます。キズ・汚れによる返品は必ず一週間以内にご連絡下さい。

PICK UP SENSOR

レーシング・オン［メールオーダーシステム］通信販売コーナー

RACING WAVE

'90 HONDA F-1 COLLECTION

F1グランプリ。そこにはスピードがあり、技術があり、たくさんの人間がいます。マルボロ・マクラーレン・ホンダもその究極のステージで頂点に一番近いところで闘っています。'90モデルは、そんなチームスタッフのスピリッツをたっぷりと織り込んだコレクションです。
F1を愛するすべての人にお届けします。

ENCORE SALE

HD0C73
Tシャツ1
¥2,260
サイズ：フリー
カラー：白
素　材：綿100%

HD0W22
チームポロシャツ
¥6,380
サイズ：S、M、L
カラー：白,赤,黒,パープル,モカ
素　材：綿100%

HD0K06
サーキットウエストバッグ
¥4,530
サイズ：120×220×70mm
カラー：赤×青
素　材：ナイロン100%(撥水加工)

HD0C75
TシャツK
¥2,260
サイズ：フリー
カラー：黒、シモフリグレイ
素　材：綿100%

HD0K07
サーキットショルダーバッグ
¥6,690
サイズ：200×420×110mm
カラー：赤×青
素　材：ナイロン100%(撥水加工)

HD9W72
チームメッシュキャップ
¥3,090
サイズ：フリー
カラー：白、赤
素　材：ナイロン100%
（メッシュ部）

HD0K04
サーキットボストンバッグ
¥12,360
サイズ：320×620×320mm
カラー：赤×青
素　材：ナイロン100%(撥水加工)

HD9W81
チームスポーツタオル
¥2,060
サイズ：400×1200mm
カラー：白×赤
素　材：アクリル70%×綿30%

HD0W85
チームソックス
¥1,030
サイズ：フリー
カラー：白、赤、紺、緑、グレー
素　材：綿100%

テレホンカード
¥1,000
50度数×1枚

HD0E02

HD0E03

HD0E04

HD0E05

HD0E01
テレホンカードセット
¥2,000
50度数×2枚

HD0T21
サーキットクロノグラフウォッチ
¥30,900
月差±20秒以内、日常生活防水。各部の高精度はもちろん、文字盤の数字はホンダF-1の計器盤に使われているものを採用。多機能で、メカニカルなデザインがマニア心をくすぐる。

HD0T30
サーキットボードウォッチ
¥8,750
月差±20秒以内、3気圧防水。ピットとドライバーの情報交換の為のピットボード。ピットの熱気をさりげなく文字盤に採用。

HD0T28
サーキットチェッカーウォッチ
¥8,750
月差±20秒以内、3気圧防水。勝利のチェッカーフラッグを腕に巻くのも、とってもおしゃれ。

HD9L03
F-1ビンテージジッポー[illegible]
¥5,450
クロームブラッシュ・エッチ[illegible]グダスター仕上げ
1964年8月2日、ニュルンブ[illegible]クリンクでデビューした、ホ[illegible]ダ初のF-1マシン「RA271-101」[illegible]ビンテージジッポーにエッチ[illegible]グしたモデル。男の持物とし[illegible]1つ欲しい。

RACING ON

A M P I O N S H I P R O U N D 8

ギリスGP

7月21日土曜日
全国一斉発売!
定価500円(本体485円)
●お求めは全国書店、コンビニエンスストアでどうぞ!!

グランプリ終了後、6日で発売!

F1速報発売スケジュール

第9戦ドイツGP	8月4日発売
第10戦ハンガリーGP	8月18日発売
第11戦ベルギーGP	9月1日発売
第12戦イタリアGP	9月14日発売
第13戦ポルトガルGP	9月29日発売
第14戦スペインGP	10月6日発売
第15戦日本GP	10月26日発売
第16戦オーストラリアGP	11月10日発売

次回ドイツGPは8月4日土曜日発売!!

GRAND PRIX SOKUHO
F1速報

㈱武集書房 〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-16-3 TEL.03-463-2141

速報!!イ

シーズンの鍵となる注目の1戦!

全16戦で開催されるシーズンもいよいよ折り返し点を迎えたF1イギリスGP。F1速報では、前半戦を振り返るレビューと、これから開催される後半戦を占うプレビューでシーズンの流れを分かりやすく解析します。もちろんプレクォリファイから予選・決勝までの詳細なレポートと、多彩な執筆陣によるドキュメントなど好評企画もますます充実。オールカラー66ページのグラフィカルな写真構成とあいまって、読みごたえ、見ごたえ十分です。F1レースの6日後は、F1速報をお見逃しなく!

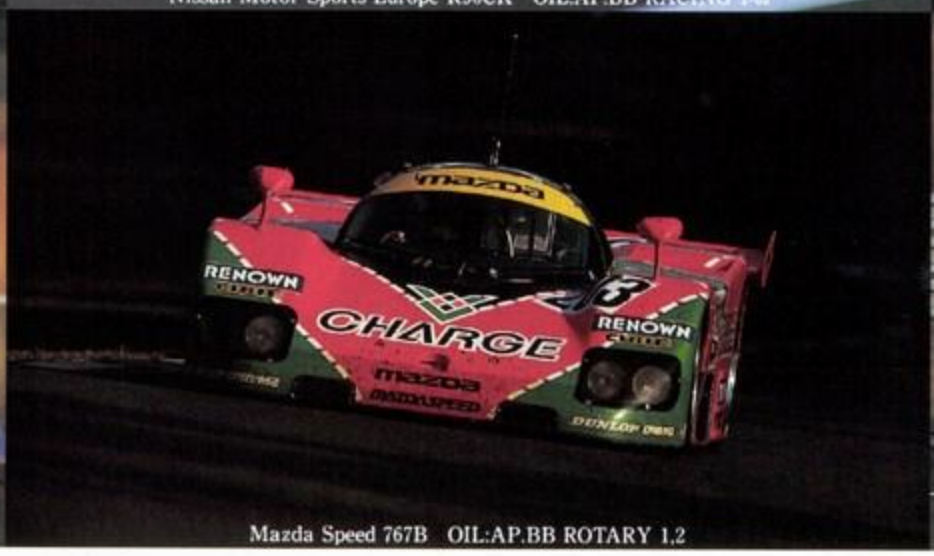
出光

Nissan Performance Technology R90CK　OIL:AP.BB RACING 1-02

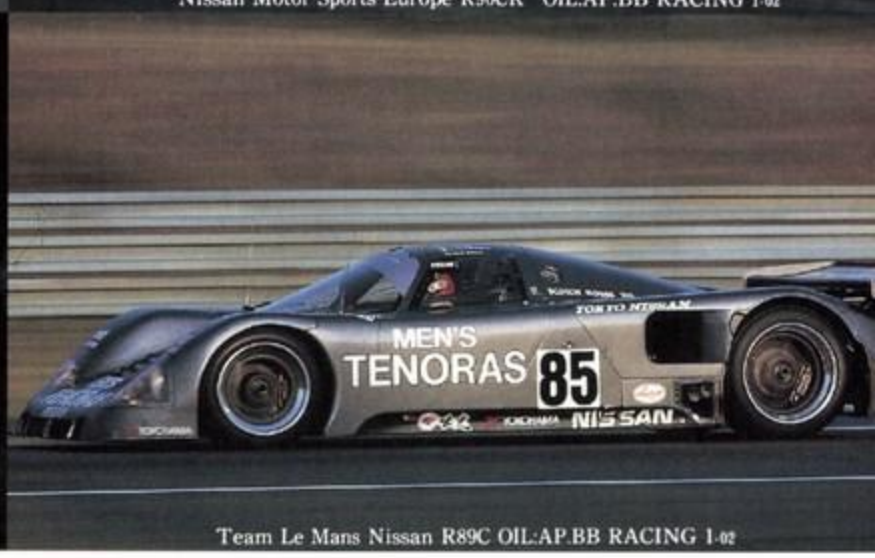
Takefuji Racing Team (team schuppan) PORSCHE962C　OIL:AP.BB 3145

Nissan Motor Sports Europe R90CK　OIL:AP.BB RACING 1-02

Nissan Motor Sports Europe R90CK　OIL:AP.BB RACING 1-02



Mazda Speed 767B　OIL:AP.BB ROTARY 1,2



Team Le Mans Nissan R89C OIL:AP.BB RACING 1-02

SG

4CYCLE専用エンジンオイル

APOLLOIL
BEST OF THE BEST

2CYCLE専用エンジンオイル

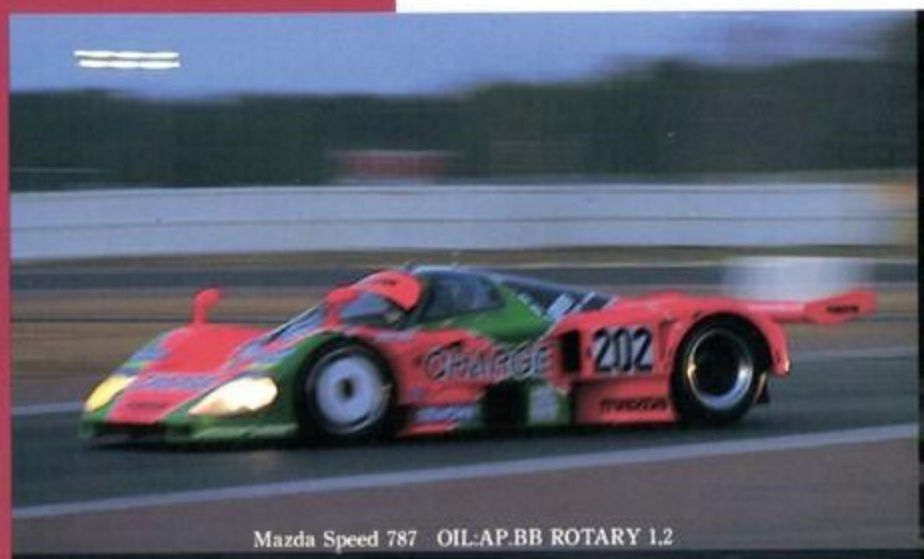
APOLLOIL
B·B2 SPORTS

●超高級グレード/AP最高規格SG 優れた耐摩耗性・耐スラッジ性。●超ワイドレンジ SAE粘度5W-50 従来の低温流動性、高温耐久性。●100%合成油/オイル消費の少ない完全合成油。●メタルプロテクター 油膜強化剤配合、高温・高雪・高負荷・高出力などの厳しい条件下でも、完璧にエンジン内をガード。

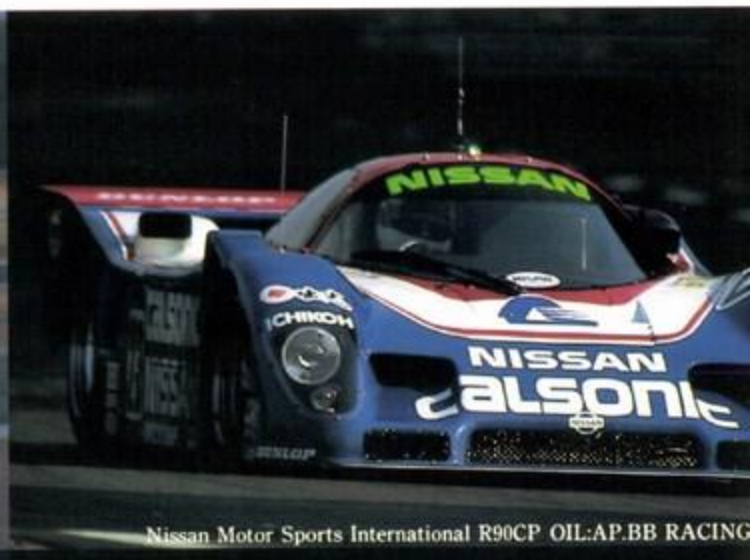
●100%合成油/完全合成油だから従来の優秀性。●メタルプロテクター 油膜強化剤(メタルプロテクター)配合、高温・高負荷・高出力などの厳しい条件下でも、完璧にエンジンガード。●最高級の清浄性 高性能清浄分散剤の働きによりエンジンは、いつもクリーン

液体マシーン サーキットへ

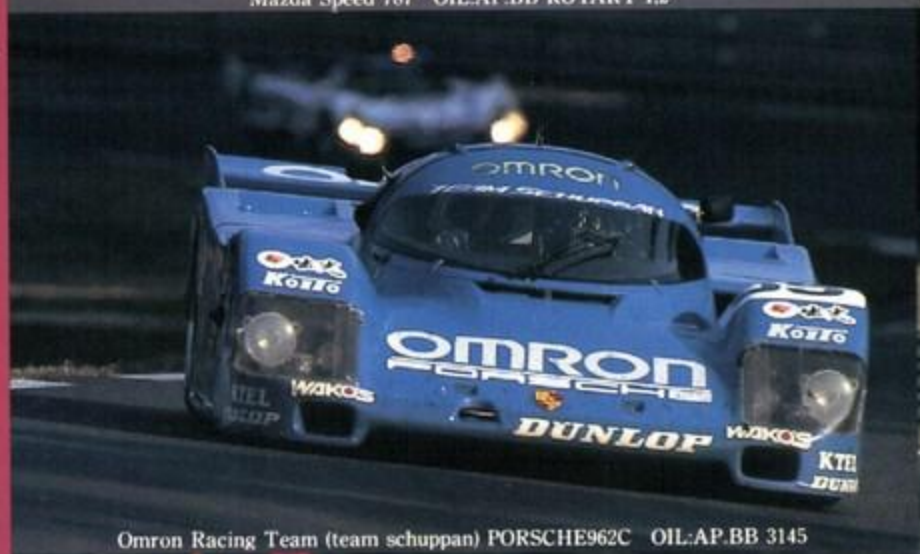
ル・マンで12台のマシンを支えたのは
出光のオイルだった。



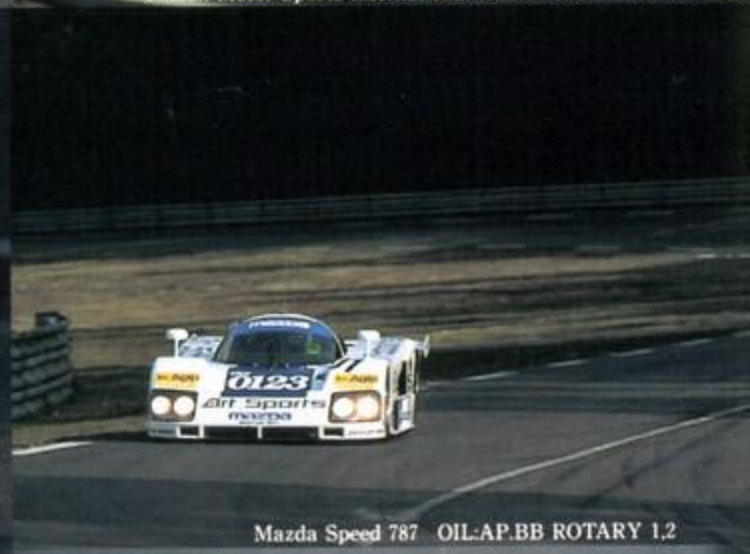
Mazda Speed 787　OIL:AP.BB ROTARY 1.2



Nissan Motor Sports International R90CP OIL:AP.BB RACING

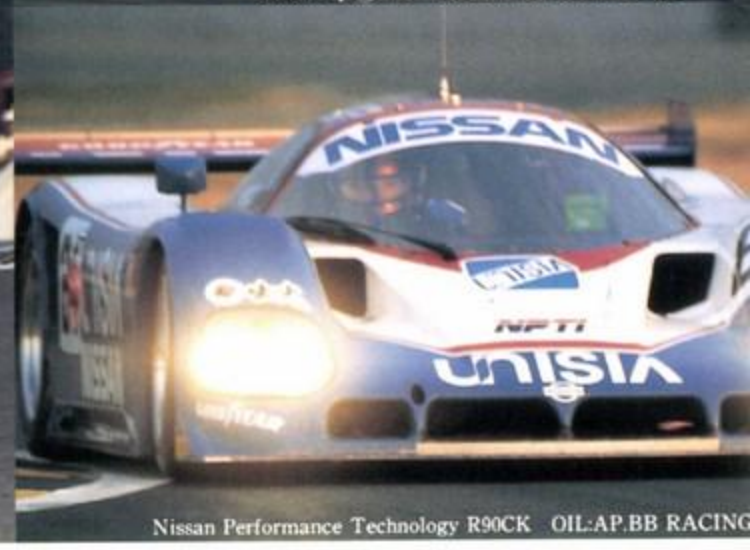


Omron Racing Team (team schuppan) PORSCHE962C　OIL:AP.BB 3145



Mazda Speed 787　OIL:AP.BB ROTARY 1.2

Courage Competition Nissan R89C　OIL:AP.BB RACING 1-02



Nissan Performance Technology R90CK　OIL:AP.BB RACING

1990年6月16日午後4時、サルテ・サーキットで幕をあけた第58回ル・マン24時間レース。決勝に進んだマシンは49台。そのうち出光のオイルを使用しているものは、12台を数えた。▶1周13キロあまりのコースを走り続けること24時間。夏のような日射しは、夜の闇に包まれ、また次の日を迎える。時速300キロをはるかにオーバーするトップスピード、そしてシフト・アップとシフト・ダウンの連続。日常を超えた出来事が、ごく当たり前のことのように繰り返される。▶その苛酷な状況のなかで、出光のオイルも、12台のマシンと36人のドライバー、そして多くのスタッフとともに闘い続けた。ル・マンでの日本車・日本人最高位を記録したニッサンR90CP(長谷見・星野・鈴木組)をはじめ、12のチームと12のドラマを生んだ。▶あくまで商品を通じてレースに参加する"プロダクト・スポンサード"。出光のレースへのこだわりは、今年のル・マンでまた新しい一歩を踏みだした。偉大なル・マン。そこから学ぶべきことは多い。ル・マンのゴールは、私たちの次へのスタートなのである。

プロダクト・スポンサード。私たちのレースのやり方です。

もっと楽しく、感じるままに―技術の日産
NISSAN シートベルトをしめましょう。
いい運転。日産からのお願いです。
PHOTO: 4Door Sports Sedan GTS-t Type M (RB20DET) Max. power (net): 215PS/6400rpm; Max. torque: 27.0kg-m/3200rpm; Overall length×width×height: 4580×1695×1340mm.
お近くのスカイライン販売会社へ Feel the Beat

気持ちのいい車を、超感覚スカイラインといいます。

「超感覚スカイライン」にも、
もちろん助手席というものがある。ということは、
そこに誰かを乗せるという必然性が生じる。そこであなたは
「今日は送っていくから、僕の横に乗りなよ」
なんて言っちゃったりするわけである。
そのようにして、女の子Aが登場する。ここまではグッドだ。
「ねえ、これホントにあなたの車?」
「ね、スゴイじゃない」「センスがいいっていうか、品性があるっていうか…」
ここまでもグッドだ。
「さ、アクセルを踏んで」「ホント気持ちいいわ」「窓あけてみて」
「あ、すごくいい風」「ねえ、突然、海が見たくなっちゃった」
「送ってもらうのはあとまわしにして、海まで走ってよ」
「え、時間がない?」「そっちになくても、こっちにはあるから、さあ、ハイウエイに乗って!」
こうなってくると、グッドも首をかしげるが、
それはともかく「超感覚スカイライン」。

SKYLINE

ドアをあけて、まずはあなたをお待ちしていますからね。

RACING ON [レーシングオン]
8-15 15 AUGUST 1990 No.079

レーシングオン8/15号 平成2年8月15日発行(毎月2回 1日・15日発行) 第5巻第20号 昭和56年8月2日第3種郵便物認可
発行人：西ヶ谷治男 編集人：三村正己
発行所：武集書房 〒150 東京都渋谷区東比寿西1-16-3 TEL.03-463-2141

雑誌29613-8/15 BUSHUSHOBO 1990 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社 T4912961308407
定価400円
(本体価格388円)