

[レーシングオン]

www.racingon.com

定価480円 本体457円

2000年10月5日発行 第15巻第24号

昭和61年8月2日 第3種郵便物誌

10.5
OCT.5 2000
480Yen

329

隔週木曜日発売

次号は10月5日発売!

Racing ON

BIWEEKLY MAGAZINE

特集/全日本GT選手権第5戦TI

出揃った 主役たち

スープラ今季初優勝で
タイトルはさらに混迷



F1イタリアGP

そして、一騎討ちへ

今度はシューマッハーが地元で独走V
チャンピオン争いは今年もふたりに絞られた

Rionインタビュー2000

高木虎之介

「止まらない勝利への欲求」

WRCキプロス・ラリー/ナローロードに舞う
CARTバンクーバー&ラグナセカ/ホンダの本格攻勢、始まる
現地レポート/ユーロスピードウェイ完全攻略

Pioneer



時空をも支配する融合価値。

- 鮮やかで繊細な表現能力を誇るフルモーション3Dグラフィックスが、あらゆる情報を瞬時に解き放つ。
- オートイコライザー、特補正型リアルタイムASL搭載。クルマを知り尽くしたカロッツェリアの高音質テクノロジーを凝縮。
- 車室内での情報支配力をさらなる高次元へと導くFM文字多重放送対応。

MDレコーダブル/CD/チューナー・FM文字多重内蔵・DSPメインユニット

REC MD FH-P99MDR 標準価格140,000円(税別) **NEW**

REC MD 車室内での制約から、ドライバーを解放する「MD録音機能」。
内蔵CDからはデジタルダイレクトで録音可能*。レンタルモード、リカバリーREC等、様々なシチュエーションに合わせて音楽や情報を記録できる「MD録音機能」を搭載。

carrozzeria

存在が、神話を突きぬける。

ドライバーの感性を満たし尽くすために、
カーオーディオにできるすべてを融合させる。その時、
あらゆるパフォーマンスは、たしかな意味を持ち、そしてしたたかに輝き始めた。
ドライビングの時間を広げ、空間を彩り、情報をも降らせる美しい存在へ。
カロツェリア 新2Dシステム、誕生。

a pride.

すべてのクルマは、カロツェリアで完成する。



空間をしなやかに彩る次元価値。

- しなやかな曲面フォルムを、ライトメタリックな材料で立体的に構成した斬新なデザイン。
- 車室内の空気感までも、自在に彩るカラーチェンジ機能を搭載。
- すべては、比類なき高音質へ。デジタルハイビットチューン、POWER MOS FETアンプ搭載。

MDレコーダブル/CD/チューナー・DSPメインユニット

REC MODE FH-P77MDR 標準価格 100,000円(税別) **NEW**



Compact Disc REC MODE
TRK 01
Play Time Disc
00m14s 74

Tanish mal
体験オーディオ

■商品の色及び仕様は、実際と異なることがあります。■標準価格には、取り付け費は含まれておりません。■あなたが録音物、その他から録音したものは個人として楽しむなどのほかは、著作権法上、権利者に無断で使用できません。なお、デジタル録音機器には、著作権法の定めにより私的録音補償金が含まれております。[お問い合わせ先：(社)私的録音補償金管理協会 電話03-5353-0336(代)] *デジタル録音されたCD-Rからは録音できません。○カタログのご請求に関する窓口はパイオニアカタログセンター ☎0070-800-8181-33です。営業時間9:30~17:00(日曜・祝日・弊社休日除く) パイオニア株式会社

<http://www.pioneer.co.jp>

BRIDGESTONE

A GRIP ON THE FUTURE



F1の鼓動が、ポテンザのテクノロジーを刺激した。

わずか500kgのボディに、700PSオーバーのエンジン。アクセルのひと踏みで、恐るべき力で走り曲がるこの暴れ馬を、見事に手なずけるのは、世界屈指の才能に恵まれた天才的ドライバーと、研ぎ澄まされたシャシー、そして唯一路面との接点となるタイヤである。人とマシンがしゃんとしている、タイヤがへこたれては台無し。マシンの性能を活かすも、ドライバーの闘志を支えるも、最後はタイヤ次第。ブリヂストンは、この重責に性能低下抑制の技術で応えた。そして、F1で賞賛を得たこのテクノロジーを、ストリート用としてF1タイヤに最も近いPOTENZA RE711に搭載。走行を重ねたあとのグリップの低下を抑制するという新たな概念をストリートタイヤに持ち込んだ。走りを楽しむ人へ、F1の鼓動が刺激したテクノロジーを贈るために。

RIDE ON F1, RIDE ON POTENZA.

POTENZA RE711



F1・CART・FORMULA NIPPON 国内レース観戦チケット・プレゼント!

■賞品: 2000年に開催される「F1 日本グランプリ」「CART Firestone FIREHAWK500」及び「フォーミュラ・ニッポン 全10戦」のうち、お好きなレースの指定席券(レース開催期間有効)を抽選で50組100名様にプレゼント!

■レーススケジュール及び応募締切日

レース名	F1日本GP	フォーミュラ・ニッポン			
		第7戦	第8戦	第9戦	第10戦
決勝予定日	10/8日	8/20日	9/3日	9/17日	11/5日
サーキット	鈴鹿サーキット	フイリンクもてぎ	富士スピードウェイ	MINEサーキット	鈴鹿サーキット
応募締切日	終了	終了	終了	終了	10/15日

※ご希望のレースにより締切日が異なります。(インターネットでの応募は締切日の17時まで、はがきでの応募は締切日当日消印有効)

■応募方法:【インターネットでの応募】<http://ms.bridgestone.co.jp/>にアクセスし、画面の指示に従ってご応募下さい。【はがきでの応募】官製はがきに①ご希望のレース名②住所、氏名、年齢、生年月日、性別、電話番号、職業③現在お乗りの車種名④今までにご来店いただいたことのある、または最寄りのブリヂストンタイヤショップ名をご記入の上、〒106-8770 麻布郵便局留ブリヂストン・モータースポーツチケットプレゼント係までご応募下さい。■当選発表: 真正なる抽選の上、チケットの発送をもって発表にかえさせていただきます。■ご注意: どなたでもご応募できますが、各レースお一人様1回のご応募に限らせていただきます(複数のレースへの応募は可能です)。各サーキットまでの往復交通費、宿泊費などの費用はご本人負担となります。当選権利の現金引き換え及び他人への譲渡はできません。当社社員、関係者の応募はご遠慮願います。

<http://www.bridgestone.co.jp/>

株式会社ブリヂストン



COVER PHOTO by HIROAKI MATSUMOTO

ジャック・ビルヌーブの手により今季最高の予選4番手を、記念すべき200戦目のグランプリで獲得したホンダ。勝つための課題はまだ多いが、彼らは着実に前進し続けている

NEWS&TOPICS

30 CART
メルセデス、今季限りでCART撤退!
来季のシートはどうなる!?

RACE&RALLY REPORT

124 ALMS TEXAS & PORTLAND
中盤戦はアウディの独壇場!
ドライバーズポイントも首位に肉薄

126 F1 ITALIAN GP
スタートが定めた明と暗
聖地モンツァでシューマッハーが
セナに並ぶ通算41勝目を達成

OTHERS

45 西山平夫のかなりコースアウト
46 コラム・ワールド・スクランブル
48 5thコラム by ナイジェル・ルーバック
50 GPS グランプリステーション
52 R'on line
58 イベント&リザルト
60 イベントレビュー/イベントカレンダー
61 大串信のレーシング・オビニオン・コラム
77 ビットイン・プレス
84 インフォメーション/バックナンバー
88 レーシングカートクラブ
100 GO! GO! チャレンジクラブ
107 レースダイアリー
108 FROM EDITORS/AD CONTENTS
109 プレゼント
110 WHAT'S UP?

THESE TWO WEEKS

●これからの2週間

MON.	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
9.25	9.26	9.27	9.28	9.29 WRC第11戦 ツール・ド・コルス (10月1日まで)	9.30 ALMS第9戦 プチ・ル・マン	10.1 CART第16戦ヒューストン NASCAR第28戦マーティンズビル フランスF3第14/15戦レドゥノン JGTC第6戦MINE
10.2	10.3	10.4	10.5 レーシングオン 330号発売!	10.6 APRC第5戦 マレーシア (10月8日まで)	10.7	10.8 F1第16戦日本GP イギリスF3第14戦シルバーストン ドイツF3第9戦ニールブルクリンク DTM第15/16戦ニールブルクリンク NASCAR第29戦シャーロット 全日本ダートトライアル第8戦インヒロシマ

NEWS EXPRESS

6 フォーミュラ・ニッポン第9戦美祿/またも虎之介!
CART第17戦マディソン/モントーヤ今季3勝目

SPECIAL

8 全日本GT選手権第5戦TI

出揃った主役たち

3台=3車種による濃密なる3日間はFK/マッシモセルモスーブラに凱歌
またしてもボルシェナリ——GT300は今季3台目のGT-3R、ナインテンが勝利
爆走坂東組JGTC闘争志2000——薫一のGT爆走日記・第5戦TI

20 詳報/F1第14戦イタリアGP

そして一騎討ちへ

シューマッハーはなぜ泣いたのか
直撃ルーベンス・バリチェロ/"あの事故の真相"
BARホンダの速さは本物か!?——ホンダ参戦200戦目に見えた大きなチャンス

26 インタビュー/富田 務トヨタ自動車取締役/トヨタ・モータースポーツGmbH会長

「3年以内に勝ちたい」

着々と準備が進むF1プロジェクト、トヨタ流アプローチの狙いは何か

37 DTM第11/12戦ラウジッツリンク

意地悪な神様

新サーキットのオープニングイベントは突然の豪雨のために中止に
ユーロスピードウェイ完全攻略——ヨーロッパ最大規模の最新サーキット探訪

62 R'onインタビュー2000

高木虎之介「止まらない勝利への欲求」

68 フォーミュラ・ニッポン第8戦富士

この戦いを待っていた!

虎之介、本山、野田が富士で魅せた今季最高の熱き高速バトルの一部始終
本山哲、復活へのプロローグ/柴原真介、トップ快走後、3位初表彰台へ

93 より深く、より正確に

フォーミュラトヨタ・レーシングスクール密着レポート

96 大串信のヴィッツとレースのある生活/第5回「どっちを向けばいいのさ」

98 S耐クラス3クリップボード第6回

112 メディア対抗ロードスター4時間耐久レース

影山正彦&正美兄弟のダブルエースを起用! ああ、それなのに……

114 WRC第10戦キプロス・ラリー

ナローロードに舞う

カルロス・サインツ、2年ぶりの勝利でWRC勝数歴代トップタイに再浮上

118 CART第15戦バンクーバー&第16戦ラグナセカ

ROAD COURSE KING

ロードコース連戦で開始されたホンダの本格攻勢

132 レース・で・プロモーション/キャロッセ



FORMULA NIPPON

「賭けていた」というスタートで立川と脇阪寿一をかわすことに成功し3位につけた松田だが、序盤から17秒台を通過し圧倒的速さを見せる虎之介と本山の2台をその視界にとどめることはできなかった

息詰まるマッチレースとなるも 高木虎之介が新記録の6連勝

Fニッポン第9戦美祿／終盤の追い上げも届かず本山が2戦連続の2位に

ここまで8戦7勝と高木虎之介が圧倒的な強さを発揮しているFニッポン。その第9戦が9月16日17日に美祿で行われた。前戦で展開された虎之介、本山哲、野田英樹らによるバトルに、美祿を得意とする立川祐路や道上龍、ここで初優勝を飾っている松田次生らが絡む激戦が期待されたが、決勝は新旧王者の虎之介vs本山というマッチレースとなった。

予選での虎之介は、1分14秒788をたたき出し、いまだ未勝利の美祿で今季6回目のポールを獲得した。しかし、1分14秒864と僅差で予選2位につけたのは本山。予選3位の立川にコンマ5秒近い差をつけたフロントロウの2台はやはり決勝でも他を圧倒した。決勝のスタートでは本山の出足がよかったものの、ホイールスピンを起こして1コーナーは虎之介が制し、本山は2番手。その後方では予選4番手の脇阪寿一、そして立川をもかわし、予選5番手から松田が3番手に上がる。しかしそれほど大きな混乱はなく、静かな立ち上がりとなった。1分17秒前半のハイペースでじりじりとギャップを広げていく虎之介だが、本山も必死で食らいついていく。約2秒差となった22周目、本山がタイヤ交換に入ると虎之介も翌周にピットイン。しかし、このときコースに戻った虎之介と本山の間には他のマシン2台が挟まる形となつてしまい、再び虎之介と本山が1、2位となったとき、差は5秒にも達していた。だが、「マシンが重いときはペースが上げられなかったが、軽くなつてからはよくなった」という本山が、逆に「重いときは速いんだけど、軽くなつてきたときにはインパルのクルマがすごく速かった」という虎之介を追い詰めていく。途中周回遅れなども影響し、差は2秒台へと突入する。最後まであきらめずに前を追った本山だったが、虎之介はブレーキトラブルを抱えながらも本山を振り切つて8勝目をマーク、鬼門だった美祿での初優勝を飾った。2位は本山、3位には松田が入った。

なお、自力でスポット参戦を果たした土屋武士は、予選14番手から9番手まで浮上、終盤ミッドナイトラブルからペースダウンしたものの、10位フィニッシュを果たしている。

Photos/Masahiko Amano, Masahide Kamio, Hiroharu Sato

RESULT/Round 9 (TOP10)

・3.330839km×62周=206.512km 予選出走20台・決勝出走20台・完走17台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン/エンジン/チューナー	周回数	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	⑥	高木虎之介	PIAA NAKAJIMA RACING	レイナード2KL/無限MF308/尾川自動車	62周	1'20'48"792	1'16"924	1/1'14"788
2	⑧	本山 哲	TEAM IMPUL	レイナード99L/無限MF308/東名エンジン	62周	1'20'50"410	1'16"912	2/1'14"864
3	②	松田 次生	PIAA NAKAJIMA RACING	レイナードF99L/無限MF308/尾川自動車	62周	1'21'16"713	1'17"293	5/1'15"523
4	⑪	立川 祐路	CGMO GIL RACING TEAM CERUMO	レイナード99L/無限MF308/尾川自動車	62周	1'21'38"215	1'17"256	3/1'15"322
5	⑤	R.ファーマン	Team Morinaga NOVA	GフォースGF03B/無限MF308/尾川自動車	62周	1'21'48"889	1'17"543	12/1'15"912
6	⑥	脇阪 寿一	AUTOBACS RACING TEAM AGURI	レイナードF99L/無限MF308/ケンマツウラ	62周	1'21'50"410	1'17"905	4/1'15"497
7	⑩	山西 康司	Team Morinaga NOVA	GフォースGF03B/無限MF308/尾川自動車	62周	1'21'50"912	1'17"334	10/1'15"697
8	⑤	藤原 尚貴	TEAM SZIGEN	レイナードF99L/無限MF308/東名エンジン	62周	1'22'06"266	1'17"920	6/1'15"605
9	④	道上 龍	DeCeMo TEAM DANDELION RACING	レイナード2KL/無限MF308/尾川自動車	61周	1'20'56"963	1'17"963	9/1'15"690
10	④	土屋 武士	Olympic KONDO Racing Team	Gフォース03/無限MF308/尾川自動車	61周	1'21'27"657	1'17"729	14/1'16"056

・優勝スピード：153.333km/h
 ・最速ラップ：本山 哲 (レイナードF99L/無限MF308/東名エンジン) 1'16"912 155.906km/h 49周目
 ※NEXT ROUND：第10戦 11月5日 鈴鹿サーキット

POINT STANDING DRIVERS

1	高木虎之介	80
2	M.ケルム	32
3	本山 哲	24
4	松田 次生	23
5	金石 勝智	14
6	野田 天樹	13
7	脇阪 寿一	12
8	藤原 尚貴	10
9	R.ファーマン	9
10	立川 祐路	9
11	柴藤 義介	5
12	脇阪 勇一	2
13	五十嵐勇大	1



レース序盤に虎之介がある程度間隔を保ってからはふたりの間にテールtoノーズの展開はなかったものの、タイム的にはコンマ差の非常に高レベルな神経戦がファイナルラップまで続いた



レース中盤にエンジンの不調を訴えてきたモンローだったが、幸い大事には発展せず、今季最多勝タイとなる3勝目、CART通算10勝目をマーク。これで4勝目となるトヨタエンジンは、そのすべてをオーバルコースで挙げることとなった

CART

モンロー+トヨタ オーバルで3勝目

CART第17戦マディソン / ランク首位は変わらず

SUPER TAIKYU

スーパー耐久シリーズ第6戦もてぎ またも5ZIGEN! 逆転で今季5連勝



ABS警告灯が点灯したため一度エンジンを切らざるを得なかったエンドレスをコース上で突き放した5ZIGEN。FALKENの竹内浩典/田中哲也組は、タイトルでもダイシンに17点差をつけ玉手かけた

前戦の十勝24時間後に、韓国でインターテックinコリアが行われるなどしたため久しぶりの開催となった感の強いスーパー耐久。その第6戦はもてぎで開かれ、竹内浩典/田中哲也組の5ZIGENがファルケンGTRが難コンディションをも味方につけ優勝を飾った。

決勝はポールを獲得した木下みつひろ操るエンドレスアドバンGT-Rが逃げを打つも、突如降り出した大雨によりレインタイヤを履いたミツビシブルーランサーエボVITMがトップに。しかし路面が乾きだすとGT-R勢が上位に進出し、ピットでタイヤ無交換作戦を採った5ZIGENがトップのエンドレスとの差を一気に縮めることに成功。結局、田中が勢いそのままにエンドレスの高木真一をバスして逃げ切り、見事5連勝を達成した。

FRENCH F3

心機一転、チームを移籍の福田良は ポールを獲得も1周目でリタイアに

フランスF3選手権でタイトルを争いながら突如チームを離脱した福田良が、第11戦ル・マンにドイツのホフマン・モータースポーツから出走を果たした。8月8日以降本格的な走行を行っておらず、さらにコミュニケーションもフランス語から英語に変更せざるを得ないなど大きな障害が伴った今回の参戦だが、初めて操るダラーラ399オベルで見事ポールポジションを獲得。決勝は惜しくもタイトルを争うジョナサン・コジェにシクインで押しだされリタイアとなったものの、関係者に福田の名前を再び強く印象づけることとなった。今後の活動予定としては、最終戦のレドゥノンドイツF3と日程が重なるため欠場。招待選手として迎えられる日本GP前座のフォーミュラ・ドリームが次戦となる予定だ。

9月17日にイリノイ州マディソンのゲートウェイ・インターナショナルレースウェイで行われたCART第17戦で、ターゲット・チップガナッシ・レーシングのファン・モンローが今季3勝目を獲得した。

6月の第6戦ミルウォーキーで初優勝を挙げて以来、トヨタ勢はオーバルレースでは無敗。一方、第13戦ミッドオハイオ以降のストリート&ロードコース4連戦ではホンダ勢が全勝を収めてきており、こうした状況を踏まえて約1カ月半ぶりに迎えるこの1・2マイルのショートオーバル決戦でのパワーバランスがどのように変化しているかが注目された。

果たして、予選ではチップガナッシ/トヨタの2台がフロントロウを独占するが、セカンドロウをグリーン/ホンダの2台が占めるという実力伯仲の展開。しかし300マイル、236周の決勝ではチップガナッシの2台が

スタートから一気にスパートをかけ、モンローとジミー・バツサーがチームメイト同士のバトルを繰り広げながら3番手のポール・トレシー以下を引き離していく。だが、トップグループが最初のピットストップを終えて首位に立っていたのはマイケル・アンドレティだった。予選では15番手に沈んでいたが、ニューマン・ハースのピットワークも迅速で、67周目にはトップに浮上。決勝セットアップをうまくまとめたアンドレティは、トップを保ったまま195周目に最後のピットストップを行う。だが、ピットアウトした直後、彼のローラ・フォードは後部から白煙を吹き上げてストップ。代わって再びトップに立ったモンローが10秒以上のマージンを保ってフィニッシュした。

このレースではランキング上位の多くが大量ポイントの獲得に失敗し、トップは今回8



決勝では3番手以下をすべてラップ遅れにする快走を見せたアンドレティ。ここでのトラブルによるノーポイントはタイトル争いを考えれば本当に手痛い

位のシル・ド・フェランがキープ。今回3位のロベルト・モレノが6番手から一気に2番手にジャンプアップ。痛恨のノーポイントを喫したアンドレティは3番手に後退した。

RESULT/Round 17 (TOP10)

・1.270Miles (2.043km) X236周=299.720Miles (482.249km) 予選出走25台・決勝出走25台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン・エンジン	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	①	J.モンロー	ターゲット・チップガナッシ・レーシング	ローラ・トヨタ	236周	1'55'39"003	1/25'353
2	②	P.カーペンティア	プレイヤーズ・フォーサイズ・レーシング	レイナード・フォード	236周	+11"804	5/25'516
3	③	R.モレノ	バトリック・レーシング	レイナード・フォード	236周	-1 lap	11/25'758
4	④	C.ダ・マッタ	PPiモータースポーツ	レイナード・トヨタ	236周	-1 lap	10/25'679
5	⑤	O.セルビア	PPiモータースポーツ	レイナード・トヨタ	236周	-1 lap	16/26'074
6	⑥	M.バビス	チーム・レイノール	レイナード・フォード	236周	-1 lap	14/25'884
7	⑦	J.バツサー	ターゲット・チップガナッシ・レーシング	ローラ・トヨタ	236周	-1 lap	2/25'368
8	⑧	G.ド・フェラン	マルボロ・チーム・ベンスキー	レイナード・ホンダ	236周	-1 lap	13/25'816
9	⑨	H.カストロネベス	マルボロ・チーム・ベンスキー	レイナード・ホンダ	236周	-1 lap	9/25'671
10	⑩	A.フェルナンデス	バトリック・レーシング	レイナード・フォード	236周	-1 lap	7/25'573
21	⑪	中野 信治	ウォーカー・レーシング	レイナード・ホンダ	78周	ハンドリング	22/26'608

・優勝スピード: 155.519mph (250.230km/h)

・ラップリーダー: 1~28=J.モンロー、29~41=J.バツサー、42~47=J.モンロー、48~61=J.バツサー、62~66=J.モンロー、67~123=M.アンドレティ、124~130=J.モンロー、131~132=P.カーペンティア、133~196=M.アンドレティ、197~199=P.カーペンティア、200~236=J.モンロー

・最多リードラップ: M.アンドレティ (121周)

◎NEXT ROUND: 第18戦 10月1日 ヒューストン

POINT STANDING DRIVERS

1	G.ド・フェラン	137
2	R.モレノ	129
3	M.アンドレティ	127
4	P.トレシー	122
5	A.フェルナンデス	121
6	K.ブラック	118
7	H.カストロネベス	107
8	J.モンロー	106
9	C.ダ・マッタ	100
10	J.バツサー	97

POINT STANDING CONSTRUCTORS

1	レイナード	339
2	ローラ	257
3	スウィフト	5

POINT STANDING MANUFACTURERS

1	フォード	285
2	ホンダ	274
3	トヨタ	237
4	メルセデス	63

主役たち



JGTC Rd.5
GT CHAMPIONSHIP
in TI

出揃った



全7戦のシリーズもいよいよ終盤戦に突入
そしてタイトル争いもいよいよ佳境に



今季、西日本初開催となったTIでの第5ラウンドで
また新たな勝者が誕生することとなった
前戦富士で予選1位。決勝でも首位を走行しながら
思わぬトラブルでレースを終えてしまった
FK/マッシュモセルモスーブラがついにポールtoウイン
この勝利により竹内/立川組はランキングで3位に浮上
そして今回2位、3位に入ったマシンのドライバーも
ランキングで1位、2位につけることに
残すは2戦。タイトル争いはこのメンバーに絞られた？

●AUTOBACS CUP全日本GT選手権第5戦
●9月9～10日●TIサーキット英田●主催：TIサーキット、アイダクラブ
●天候：曇り●路面：ドライ●観衆：4万9200人
Photos/Masahide Kamio, Hiroharu Sato

GT500

3台による 濃密なる3日間

スーブラ、NSX、GTRによるコース上での直撃対決は、スーブラに凱旋

FK/マツシモセルモスーブラ、ロックタイト・ゼクセルGTR、Castrol無限NSXによる戦いは、金曜日からすでに始まっていた。午後のセッションではこの3台がトップ3、そして翌日土曜日の予選タイムでもトップ3。さらに決勝でもどのマシンも一時首位に立つ接戦でトップ3。ちなみにドライバー、チームランキングでもこの3台がトップ3を占めることに。メーカーの異なる三つ巴の戦いは、強烈なフレッシュャーの中で、静かに繰り広げられた

Text/Yuniko Kajima Photos/Izumi Iwata, Masaru Hirata, Hirohuru Sato, Racing on



ついにスーブラが勝ち名乗り

開幕戦こそスカイラインGTRが制したものの、第2戦から第4戦までNSXが連続優勝を果たしていた全日本GT選手権。その第5戦で、いよいよスーブラが勝ち名乗りを上げた。今回勝利したのは、前回の富士でトップを快走しながら電気系のトラブルで突然リタイアすることになってしまったFK/マツシモセルモスーブラ。竹内浩典にとっては4年ぶり、立川祐路にとっては初のGT選手権優勝だ。チーム・セルモにとっても96年の仙台ハイランド以来、4年3か月ぶりの優勝となっている。この勝利で竹内と立川はドライバーズランキング3位に浮上。一気にチャンピオン争いに絡む存在となってきた。だが、今回のレースも楽だったわけではない。「8月の美祿テストで、立川から「スプリングが柔らかい」というコメントがあったので、硬めにしたら良くなった。それをそのままトに持っただけでも問題なかったんです。富士から変わったところはそれぐらいですね。ただ、ウチのチームが一番難しいのは立川と竹内の乗り方の違い。立川のセットでは竹内が乗れないんです。妥協点を見つけなければいけないんですけど、その点でツラかった」(大澤尚輔エンジニア)からだ。この乗り方の



少々無理なアタックにも見えたが、一時FK/マツシモの前に出ることに成功した立上。しかし「抜けると思っていた」と言う立川を抑えきれず



違いをもう少し具体的に聞いたところ、フォーミュラ乗りとNレースベシヤリストの違い、という答えが返ってきた。

「立川は左足ブレーキを使っていますが、竹内は右足ブレーキ、立川が乗っている時は、コーナーでもブレーキをかけながらアクセルも開けて、トラクションをかけている状態になるのでクルマの挙動も安定しています。このクルマに竹内が乗ると、ブレーキをかけてからアクセルを開けるということになり、挙動が乱れるんですね。そこで、なんとか竹内が乗りやすくなるよう日曜日朝のフリー走行では足まわりのセッティングを変更し、フロントの入りを緩くしたんですが、タイムが伸びなかった。だから決勝では立川のセッティングをちよっとだけ竹内に譲ったようなセッティングにしました。フリー走行よりは予選の時に戻す方向ですね」(大澤エンジニア)

竹内がハーフスピンしかけ、わずか2周でエリック・コマスにパスされたのもこのセッティングによるところが大きい。

「それにしても立川のセッティングは乗りにくかった。どうやったらあんなセッティングで乗れるのか教えてほしいよ」優勝の喜びとともに、レース後の竹内のコメントにはこんな言葉があったが、前半を受け持った竹内はコーナーによってアンダーやオーバーが出るマシンに悩まされながら、なんとかコマスとの差を最



「ピット勝負じゃなくて、コマスがいきなり行くでしょ」どの正義のコメントとおりの展開となったが、そのピットでまさかのトラブルに



ドライバーズランキングトップの座を守りたかったMobil1のふたりだが、中国から抜け出せず結局ポイント圏外。事前テストで好調のTAKATA車も本番では精彩を欠き周回遅れに



観客の目を引き付けた終盤の4位争い。本山はマシンの苦しむも絶妙なラインでGT初参戦の松田をブロック。しかしそれも最後までは続かず、RAYBRIG駆部の先行も許すことに

改良がもの見事に的中!

小限に締めようと奮闘していたのである。このFK/マツシモセルモスーブラに対して、今回金曜日の練習走行日から常にトップタイムをマークし、絶好調の仕上がりを見せていたのはロックタイト・ゼクセルGT-Rだ。トップタイムも速かったが、レースラップも非常に安定していたと言えるだろう。その秘密は今回改良してきたというフロントの足まわりにあった。

「もともとGT-Rはアンダーステア傾向があるため、それを消すことを考えていました。これは8月のテストの時にも用意はしていましたが、時間がなかったのでテストできていません。でも金曜日に、まずロックタイトの方に付けてみたらタイムが出たので、予選からはカストロールの方に付けました。それが予選の結果につながっていると思います」(小河原宏一(エンジンニア)ということだ。

確かにリザルトを見ても分かるように、今回の予選ではロックタイト・ゼクセルが2番手、カストロール・ニスモGT-Rが4番手と上位グリッドを獲得。昨年のT1での予選

と比べれば格段にいい結果を得ている。

「ここ2〜3戦のレースを見てみると、とにかく予選で前にならないと勝てない傾向にある。グリッドが後ろの方で、混乱に巻き込まれると逃げられてしまいます。それで一発のタイムも出て、レースでも持つようなクルマが必要でした。そのために合同テストではタイヤも7〜8種類テストしています。T1は周回数も多くて、インフィールドにはヘアピンのようなコーナーもいくつかあるためリヤがキツイ。みんなタイヤがタレるとは思っていたので、そのバランスをどう取るかが勝負だと思っていました」(小河原エンジンニア)。

そして決勝がスタートするとロックタイトは早々にトップに立つ。スターターのコマスを広げていき、一時は13秒もマージンを稼いでいる。さすが、35周を過ぎてからはタイヤも限界にきており、ラップタイムも2〜3秒落ちてしまったが、レース終盤を考えると後方との差も確認。十分逃げ切れると判断して最初の予定どおり、41周を終了したところドライバー交代を行った。

勝利するための体制変化

交代、タイヤ交換、給油は問題なく終了したが、いざ影山正美がスタートしようとするエンジンがかからなかったのだ。「今のところ燃料ポンプの問題なのかペーパーロックなのか、原因はハッキリしていない」(小河原エンジンニア)というが、ここで大きくタイムロス。ボジションも落とし、最後は3位でのゴールとなっている。

このハブリングで劣せずトップに立ったFK/マツシモ。ロックタイトより2周早くピットインしたFK/マツシモは、「後半、全開で追いかけるために給油量が多めだった」ため、ピット作業自体は他より長かった。だが追うべき相手が脱落したことで立川はシャカリキになる必要がなくなった。クルージングとまでいかないものの、楽なペースに落ちしての走行に切り替えたのだ。

このFK/マツシモを捉えるべく必死の追走を見せたのは、ロックタイトの後退で2位に浮上したCastrol無限NSXだ。このマシンは今回からドライバーに変更があった。中子修に代わり昨年Mobility NSXに乗っていた光貞秀俊が抜擢されたのである。「今までは開発チームという意味合いが強かった無限X車プロジェクトですが、ここへきてレースでの結果を追及する方針になったため「熊倉淳一(監督)」というのがその理由だ。金曜日の走り始めから、タイムアタッカーの道の上にとって乗りやすいセッティングに決まっていたということもあり、Castrol NSXは予選で3番手を獲得。40kgのウェイトをもっともせず、上位に食い込んできた。だが決勝を光貞でスタートし、25周を過ぎたあたりからタイヤが悲鳴を上げ始める。これは他のNSXも同じだが、ソフトタイヤを選んでいたのである。

「タイムが出たのでソフトを選ばしかありませんでした。金曜日の段階での磨耗を見ると決勝でも問題は無いと判断していました。でも、実際のレースではあそこまでの暑さは想像していませんでしたし、思った以上にタレが早かった」(熊倉監督)のだ。

「これぞ全日本編」というバトルを繰り広げた3台。ドライバーも見ものにとっても楽しめた数ラップだったが、残念ながら幕引きはカストロールGT-RとARTAの接触という形に

ポジションを死守したいカストロールGT-R 連勝を飾れるマシンに仕上げ、先を急ぎたいARTA NSX トラブルを抱えこのチャンスに逆転したいRAYBRIG NSX 三つの思惑が絡みあった戦いは、あつけない終焉を見た



「離されてはいけなかったので多少オーバーペースかなと思いましたがプッシュするしかなかった」という光貞のタイムもガクンと落ち、31周目には練習マクラーレンに先行を許している。

「前回の富士ではシートベルトのトラブルがあったので、それを含め、ドリンクやクール

予選10位から1カ月後にはフロントロウ

なぜGT-Rは変貌した!?



フロント足まわりについても改良が施され、コース内においてコマスと正美の要求にマシンがさらに応えるようになった



ばつと見では気づくことのできないデバイスの装着や小改良が施されるGT-R。ニスモお得意のピットストップタイムの短縮ばかりでなく、細かいことの積み重ねによってマシンそのものも速さを増している

開幕戦以降、まるで勝機が訪れるまで身を潜めていたかのごとく静かなる戦いを続けてきたロックタイト・ゼクセルGT-R。しかしTIでは再び牙をあらわにしライバルたちをあわてさせた。第5戦を前に美祿、TIと続いたテストでも好タイムを出してはいたものの、これまでの戦いを見る限りでは特に予選で2位を獲得するほどまでにスピードを増しているとは誰も想像できなかったのだ。

TIのテストでエリック・コマスは「スカイラインはこのコースに合ってるから」といったコメントを残しているが、それ以上にスープラもNSXも合っていると見られていただけに、この結果には驚かされた。

「速ければハンドウエイトを載せられるし、遅ければ緩和措置で軽くなったリリストラクターが大きくなるから各車の差はわずかですよ。実際、タイヤ選びの差とかABSがなくなったことに対するセットの変化などにどう対応してるかでしょうね。特に菅生と美祿はABSがなくなったことで結構つらいですよ。それに比べてTIはもてぎに近いですね。ABSがなくなった影響が小さいんですよ。セッティングは、コーナーへ入る時にスピードを殺さないで速いスピードでコーナーを回るようになっていきますからね」とと元邦彦監督。

ABSが許されたころはギリギリまで突っ込んでブレーキをスイッチのように踏み、エンジントルクに任せて立ち上がるという走りになっていたが、ABSが禁止されてからは、ブレーキをコントロールしつつ進入速度をできるだけ落とさないでコーナーを回るといったスタイルが変わってきている。ところが、こうした走りはNSXがもっとも得意とするところ。空力でダウンフォースを得て高いスピードを維持することができるからなのだが、こと

TIに関してはダウンフォースが十分に発生するほどの速度域となるコーナーがないために、メカニカルグリップを上げる方向でクルマを仕上げてきたスカイラインGT-R勢がNSXを逆転、上位に進出することになったのだろう。「空力が良くなったとはいっても前面投影面積は変えら



風洞実験を繰り返した結果、装着されたボータックスジェネレーター。モノは小さいがその効果には大きなものがあるという



好みの問題もありレースではカストロールとカルソニックが装着したフロントフェンダー。これも風洞実験から生まれた

れないから、ストレートスピードを上げるためにローダウンフォースでセッティングするしかないんです。高速コーナーはつらいけど、TIぐらいのスピードならNSXとあまり変わらないと思う。有利不利を生かして戦っていかないといけない。そういう意味では鍛えられています。例えば、リヤウイングの下につけられたボータックスジェネレーターもコースによって変えてるし、サイドスカートも緑石に乗った衝撃でドライバーがアクセルを抜かないように、クルマへその衝撃が伝わらないような造りにしてみたりといういろいろやっていますよ。フロントフェンダーを変えたのは、少しでもストレートを速くしようと考えたものですが、ちょっとコーナリング中にフロントのグリップが抜けてしまうんで、ドライバーの好みで使ったり使わなかったりということになりました。エンジンはタービンを変えとかはしてないですけど、これまでに圧縮比を上げて燃調を薄くして点火を早くするとか燃費を良くすることをずっとやってきたし、サスペンションもジオメトリーはコースに合わせて毎回変えています」

TIではピットでエンジンがかからずに優勝を逃したが、おそらくこうした燃料系によるパワーや燃費アップの改良がその原因としてあるのではないかと予想できる。小河原宏一エンジニアは「パーフォーメーションだ」とトラブルを説明しているが、でなければ気温がさほど高くない中で、エンジンが始動しないというトラブルが起る可能性はあまりないからだ。

コマスも元監督も次の美祿では勝負に出て、鈴鹿へは持ち込みたくないと言っていることから、次の美祿でも今回同様、GT-Rは最高のパフォーマンスを見せてくれることだろう。

スーツなどをすべてを見直ししてきました。それから交代の時のサポートの仕方も変えてきました(熊倉監督)ということも、今回の無限のピットストップは迅速そのもの。後半はタイヤもミディアムに変更し、他のマシンがピットに入るまでに道はプッシュした。

順位が落ち着くと、Castrol無限NSXは2番手まで浮上。道すがら終盤、FK/Mツシモとの差を詰めていったが逆転には至らず、そのままレースを終えている。念願の優勝はならなかったが、「Mobbier」とロケットタイトの前でゴールすることという目標は見事に達成。今回2位に入賞したことで道は49とポイントを伸ばし、ドライバーズランキングのトップに立っている。

だが、まだまだ安心はできない。ロックタイトのコマスと正美が1点差でそれについており、FK/Mツシモの竹内と立川も7点差で続いているからだ。

この3台が次の第6戦で積むハンドウエイトは、Castrol無限NSXが90kg、ロックタイトが40kg、FK/Mツシモが70kg。今回のレースに引き続いて行われた鈴鹿の合同テストですでにウエイトを積んで走行しているものと見られるが、このあたりが美祿での勝負の分け目になるかもしれない。

また、ランキングで4位以下のチームも、最終戦までタイトル争いに踏みとどまるためには美祿で結果を残すしかない。前回のレースを終えたところでランキングトップだったMobbierは今回ノーポイントに終わり4位。38ポイントでトップとの差は11ポイントだが、美祿では「ピット作業の短縮を図る秘策を用意している」(田中耕太郎エンジニア)という。また、今回6ポイントを追加したカルソニック・スカイラインが34ポイントで5位。前回までランキング4位だったTAKATA重夢NSXも今回は1ポイントしか獲得できず、31ポイントの5位となっている。これらのチームも次の美祿で巻き返しを図らなければタイトル争いが消えてしまうため、かなり激しい戦いを展開するに違いない。

最終戦を含めてあと2戦。今年のGTは例年になく厳しいタイトル争いが続いている。



	第1戦 4/2 もてぎ	第2戦 5/4 富士	第3戦 5/28 菅生	第4戦 6/6 富士	第5戦 9/10 TT
予選 (トップ差)	6位 1'49"134 (+2"166)	8位 1'26"282 (+1"265)	16位 1'21"945 (+1"649)	7位 1'26"827 (+0"615)	5位 1'28"550 (+0"453)
決勝	リタイア	リタイア	13位	12位	4位

※カッコ内はトップとのタイム差。



	第1戦 4/2 もてぎ	第2戦 5/4 富士	第3戦 5/28 菅生	第4戦 6/6 富士	第5戦 9/10 TT
予選 (トップ差)	14位 1'50"222 (+3"254)	4位 1'25"571 (+0"554)	6位 1'20"889 (+0"593)	13位 1'27"083 (+0"871)	16位 1'29"984 (+1"887)
決勝	14位	11位	リタイア	リタイア	17位

いかに牙を 抜かれようとも

年々進化を続ける国産勢を相手に いまだ一戦級のポテンシャルを見せる マクラーレンとはいったいどんなマシン?

デビュー時の印象があまりにも強烈だったために
さまざまな足かせを強いられた怪鳥がいま再び
キレ味鋭いスピードを披露。さらなる飛翔の可能性は?

Text/Atsushi Miyashita Photos/Masahide Kamio, Hiroharu Sato, Racing on

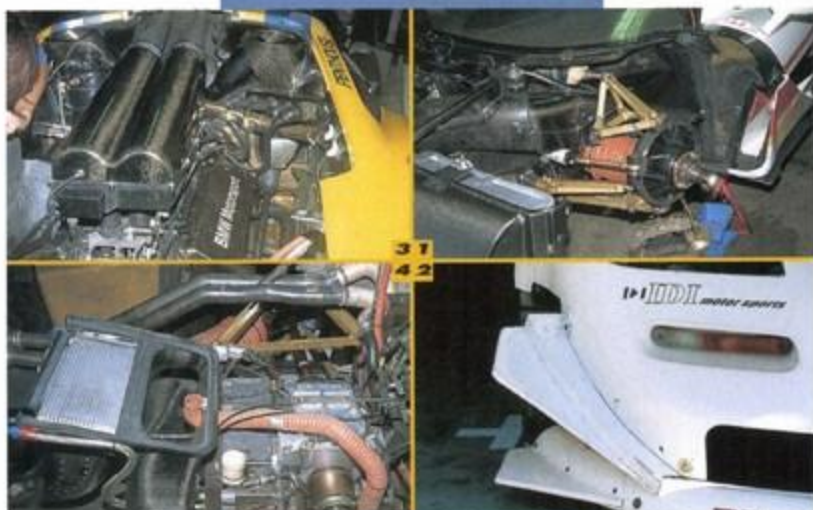
そのチーム・テイクワンの持ち込んだマシンは97年モデルで、マクラーレンのテストカーとして使われ、98年の鈴鹿1000kmでラークカラーをまとって走ったマシンそのもの。開発車両ということで走行距離もかなり多く、モノコックなどにも試行錯誤した後がそこに見られるという。96年に日本を走ったマシンとの大きな違いは、ル・マンで勝つためにロングテール化されたシルエットぐらいで、基本的には変わるところはない。

エンジンはBMWの6とV12で、サスペンションは前後ともにダブルウィッシュボーン。モノコックはフルカーボン製で、こうした基

特認車両として、性能調整のハンデを背負わされて戦ってきたマクラーレンF1GT-Rだが、昨シーズンあたりから国産マシンの進歩が早くなってきていることに呼応するように徐々にハンデが緩くなったこともあり、このところコースによっては上位争いを繰り広げる姿を見られるようになってきている。

そもそも、はじめて日本のGTレースに登場した96年ころは国産マシンもさほど速くなく、圧倒的に強いマクラーレンをいかに国産車レベルにまで性能を引き下げるかというところで、かなり小さなリストラクターと200kgというウエイトを義務づけられ走っていた。もちろんそのマシンと現在走っているマシンとは異なるもので、同列に並べることはできないが、それでも国産勢を打ち破ってチャンピオンを獲得してしまったことから、チーム・テイクワンが再び全日本GT選手権にマクラーレンF1GT-Rを持ち込んだ時には、その時のイメージからさらにハンデが厳しくされるといった状況だった。

のが使われている。また足まわりでは「最初についてきたサックスとベンスキーのダンパーをテストしている方を使っています。スプリングはノバのオリジナルですけど」とコースに合わせてセッティングしている程度だと東木秀和エンジニア。「一番変わったのがフロントタイヤをNSXと同じサイズにしたことかな。1/2インチ幅が広がって、アンダーステアがどうにもならなかったのがなんとか走れるようになった



サスペンションは、かつてのCカーのサスペンションと同様にアウトボードのダブルウィッシュボーンとされるが、改造が許可されていないため調整可能範囲内でジオメトリを定めるかダンパー/スプリングを調整することしかできない。本文中にもあるように改造できるのがフロントのカナード(2)ということ。ノバもツツ山レーシングも独自のデザインのものを使用。エンジン(1)ノバではマクラーレンにメンテナンスを出しているため、例も触ることにはできないという。また、ミッション(4)はHパターンとなる

かなり良くなったけど、タイヤが総覧と違う分であらうかな。エンジンは1基でオーバーホールはBMWに直接出している。燃調とかはトリイレーシングです」とツツ山康氏。

ここまで見たように、マクラーレンは基本的にクルマを触れないということで、タイヤが大きなウエイトを占めている様子。このタイヤに合わせたさらなる足まわりのセッティングが進めば、両チームとも表彰台の常連。そしてその頂点を獲得することも可能はずだ。

本はまったく変わることなく、特認車両というところでエクステリアなどの改造も一切施されていない。シーズンが進む中で改良された部分も、わずかに許されたフロントのカナード形状が、マクラーレンオリジナルと異なるぐらいだ。総覧マクラーレンの場合、このカナードはノバエンジニアリングで製作されたものが使用され、ツツ山レーシングのZEROマクラーレンはメンテナンスを担当するクレストの五十嵐脇二エンジニアが製作したも

たんです。ル・マンで速く走るためにリヤのトラクションを優先した造りになってるからターニングでアンダー、立ち上がりでもアンダーだった。だから、少しでもフロントの限界が上がるセットはタイムに影響するんです」

一方、ツツ山レーシングのマシンもやはり97年モデルで、ガルフカラーで走った#25Rというシャシーナンバーを持つマシン。「いじっちゃ駄目ってことでスプリングとかダンパーぐらいしかやらないよ。50kg降ろせて





GT300



またしても ポルシェなり

気がつくとトップを走行。今季、3台目のGT3Rが勝利!
第2戦でウェッズスポーツセリカが勝利を得てはいるものの、5戦して4勝はポルシェGT3R勢が獲得
ポルシェドライバーから言わせると「国産GTマシンの方が設計の段階から自由度が大きく楽なはず」が
予選では確かに証明されるものの、決勝になると一転してその勢力圏はひっくり返ることに
果たしてその理由とはいかなるものか？ マシンに対し意外と厳しいTIで見てきたものとは

Text/Naoyuki Hata Photos/Izumi Iwata, Hiroharu Sato, Graffiti



予選では一発の早さを見せつけるものの決勝ではどうしても苦戦続き クラス上限の80kgウエイトが課せられる次戦は、いよいよ正念場

マシンには特別な改良を施すことはなくとも、ここ2戦で好調さをアピールするダイシン。タイトルを争うライバルが今後軽くなるのに対し自らにはさらに足かせが。果たしてこの勢いを維持できるか

ダイシンがまたも予選トップ

シリーズもさすがに後半戦に差し掛かると、ランキングの上位につけるチームに課せられるウエイトハンデも半端な重さではなくなってきた。相変わらずクラス上限の80kgを強いられるのが、松田秀士/福山英朗のシエラ/ライサンアドバンGT3R。これに山野哲也/松本晴彦のRE雨宮マツモトキヨシRX17が70kgで続き、余郷敦/和田久のニンテンウェディングアドバンボルシェが60kg、そして須賀宏明/柴原真介のイクリプスRDタイサンGT3Rと大八木信行/青木孝行のダイシンADVANSILビアが50kgで続くという状況になっている。

50kgといえば、小柄な男性を乗せているぐらいの重量増。それをものともしなかったばかりか、T1サーキットがいかにFR有利のレイアウトとはいえ、唯一1分35秒台にも乗せ前回の富士に続くGT300クラスのトップタイムをマークしたのがダイシンシルビアだ。「ここT1でやったテストでも好調だったんで、その時のシミュレーションどおり青木には最初からいってもらった」と大八木。そして、その期待に見事青木が応えることとなった。

2番手からは同じ1分36秒台で8台ものマシンが並んでいた。その筆頭となったのが、新田守男/高木真一のスーパーオートバックスアベックスMR1S。ノーハンデとはいえ、ニンテンボルシェを間に挟み、松永雅博/佐藤久実のネットツアベックススピリットMR1Sも4番手につけただけに、2台そろっての熟成も急速に進んだのかと思いきや、新田の表情はとうも芳しくない。「バランスの悪さはまだ改善されていない。しかも(挙動の乱れが)突然くるからたまらないよ」と新田は言う。

しかし、それ以上の苦境に立たされていたのがタイサンGT3R。「このサーキットに対してちょっと足まわりのセッティングが決まっていない」と福山が言えば、松田も「これは運転が忙しいから、(骨折した)足が痛い。フットレストで踏ん張っちゃうせいかも」と

コメントにも牙えがなく、今回は7番手にとどまっていた。

ここT1のレイアウトはストロップ&ゴーを繰り返すため、比較的マシンには厳しいコースとして知られている。それだけにサバイバル戦の様相を呈することは、大いに予想がついたのだが……。スタート直後にいきなり遅れをとったのは、誰あろうタイサンGT3Rの

松田だった。「ブレーキバランスを間違え、1コーナーでいきなりロククしてしまった」と松田。これで14番手にまで後退してしまう。だがそれは波瀾の幕開けに過ぎなかった。

まずは予選結果とおり順当にダイシンシルビアの青木がトップでレースを開始し、これ

にアベックスMR1Sの新田が続く。が、10周目の1コーナーでスピン。早々と新田の不安は的中してしまう。これで難なく2番手に躍り出たのがニンテンボルシェの余郷だ。

国産勢に相次ぐアクシデント

しかも、アクシデントはこれにとどまらず、4番手を走行していたRE雨宮RX17が、右リヤのハブ破損によりホイールを飛ばしてリタイア。続いてリタイアリストに名を連ねたのが、小林且雄/谷川達也のクスコスバルインプレッサ。もうもうと煙に包まれながらピットへと何と戻ったものの、こちらはパットリートラブルによる出火が原因だった。さらにネットツアベックスがバウステの故障で遅れをとるようになり、なおかつ4番手まで順位を取り戻していたはずのアベックスMR1Sも高木に代わって間もなく駆動系が壊れて



986ボクスターはエンジンに加え、TIにはシャシーも大幅に改良し挑戦。シリーズ終盤、いよいよ本領発揮か?

リタイア。

そんなこともあって、いつしかレースは青木と余郷の一騎打ちだけがクローズアップされるような展開になっていく。一時は序盤のダッシュが効き、約7秒のリードをつけていた青木ながら、後半に差し掛かるとタイヤのグリップダウンに苦しむこととなる。そのため、余郷が徐々に差を詰めることになるのだが、実際には余郷とてウエイトハンデを思えば、状況が楽であるはずがない。けれど「走っている最中はつらくてつらくて気づくことができなかったけど、僕らのクルマはどちらかというとタイヤの縦方向のトラクションでタイムをかせいでいる。横方向のグリップで稼ぐシルビアよりは、その点で有利だったんでしよう。それに向こうは周回遅れにされる時の間がどうも悪かったようですね」と余郷。そんなこともあって、青木とポジションを入れ替えたのは32周目。その後差を広げてい

ナインテンがランクトップに!

ダイシンにとって不運だったのは「何か異物を拾ってタイヤがパンクしてしまった」(青木)ため、予定よりも早いピットストップを強いられたこと。折しも同じ46周目にナインテンボルシェはピットに入るが、予定どおりとあって作業も極めてスムーズだった。わずか40秒弱でクルーに送り出された和田は「今までレースをやってきて、一番楽に走れた」と語るほどのマージンを得て、見事逃げ切りを果たすことになった。その和田のコメントに最も反応したのが誰であろうか。『そりゃズルいですよ(笑)』と、パートナーにジャブを返すことも忘れず。

なお、2位はダイシンシルビアで、さらに3位は前日予選での豪雨によって基準タイムをクリアすることができず、囁願書でほぼ最後尾となり、思うようにベースの上がらぬ苦しいレースをなんとか凌いだ原貴彦/臨阪薫一のウェッズスポーツセリカが獲得。大健闘の4位はシグマテック911。魚きよ城内政

樹のパートナーとして起用された竹中まさのぶが、走り慣れたコースをミスなく駆け抜け、助っ人としてそのつけない仕事ぶりを見せていた。

不安定な国産マシン

今回のレースを全体的に振り返ってみると、どうしても目立ってしまうのが国産勢の不振。ある意味では、こういう厳しい条件であっても、終始安定して走れるボルシェGT3Rのスピードについてはいけなかったということなのだろう。

さて、もう一方のGT3Rの雄、ダイシンGT3Rは松田から福山に代わる際にバツテリーが息絶え、エンジン始動に手間取ってしまったため3周もの遅れをとり、7位でゴールするのが精いっぱいだった。

その結果、実に5年ぶりの優勝を飾ったナインテンボルシェは、1点差ながら余郷と和田をランキングトップにも押し上げた。ともにGTでは初、余郷に至っては全日本選手権でも初の勝利に、またとない花が添えられるのは言うまでもない。



タイサンGT3Rデュオは不発。しかし26号車は時間が経てば寝つほど松田の体調が回復し、次戦ではウエイトも軽減。シーズン序盤の勢いを再び取り戻せるか!



真夏のセバンを制したRE南宮も秋が近づくと徐々に失速。TIでは淡々と走りきることを目標とするも、まさかのメカニカルトラブルによって足もとをすくわれジ・エンド

TOPICS JGTC Rd.5 GT CHAMPIONSHIP in TI

Text/Yumiko Kaijima Photos/Hiroharu Sato, Racing on

道上の新たなパートナーに 昨年NSXを駆った光貞が



好みが似ているためどちらのセットにしても乗りやすいという

本文中でも触れたが、GTではこの第5戦のTIラウンドからドライバーを変更したチームが複数あった。その中でも大きなひとつが無限X童夢プロジェクトのCastrol無限NSX。今季、これまでステアリングを握ってきた中子修に代わって、光貞秀俊が道上のチームメイトとなっている。

8月のテスト前に電話がかかってきたという光貞はTIのテストから参加。実戦としてはすでに鈴鹿1000kmレースに出場しているが、この時は99年型のNSXだった。「タイトルの可能性がある中で乗ることになったのだから責任重大」とコメントしていたが、実際のレースになるとさすがにNSX経験者ということで、2位表彰台に貢献する走りを見せた。

「今年のNSXは去年型よりダウンフォースが安定している。ブレーキを思い切り踏みやすいし、コーナリングも安定してるよ。去年のいいところはそのまま、悪いところは削ったような感じ」ということでマシンについては満足の様子。

路面温度があまり上がらないことを想定してソフトタイヤをチョイスしたため、光貞が乗った前半はタイヤが厳しかったが、なんとかひとつポジションを落とすだけで道上へのパトタッチを行っている。今回の結果で道上はランキングトップになっており、残る2戦での光貞の責任はますます重大になってきた。

フォーミュラで活躍の松田が GT初陣で堂々の戦いを展開

すでにハコのレース経験が十分にある光貞とは違い、今回ハコのレースを初体験した、ルーキーながらフォーミュラ・ニッポンでは勝利も獲得している松田次生。松田が乗ったのは総量McLaren GTR。マシンのオーナー&レギュラードライバーであり、日本信販の会長も務める山田洋二が仕事の都合で乗れなくなり、以前からスポンサーしていた中嶋企画にドライバーのレンタルを依頼。中嶋総監督がそれを快諾する形で実現した。

8月の美祿テストからチームに合流した松田は「最初は戸惑った」というものの、TIのテストを終えるころにはマシンにも慣れ、エースドライバーの岡田秀樹ともタイム差がなくなるほど。実際のレースウィークを迎えてもまったく臆るところのないドライビングで、決勝終盤の本山とのバトルは観客の目を釘付けにした。

「本山さんのブロックはプロのブロックで、実力の差を思い知らされました」と言うものの、最後は逆転を成功させ4位入賞を果たしている。チームメイトの岡田は「冷静で速いし、体力もある。超合格点」と満面の笑顔。

レース後、挨拶に立ち寄ったMobil1 NSXのピットでも、中嶋総監督から「よくやった、よくやった」と手放しで褒められていた。「フォーミュラより気を使いますけど、GTって面白いっすね」と本人にとっても心地良いレースだったようだ。次回、美祿でもさらなる活躍が期待される。



レース後、中嶋監督にもそのドライビングはたたえられた

GT500に参戦のバイパーが 次戦からGT300クラスに



迫力あるマシンだけに、最高速が落ちるのは寂しいが……

前戦の第4戦富士ラウンドまでGT500クラスにエントリーしていたTEAM TAISAN with ADVANのイクリプスDUPLEXバイパーが、第6戦美祿からGT300クラスに戦いの場を移すこととなりそうだ。

先日行われた鈴鹿1000kmにも登場するなど、ヨーロッパでは依然高い人気を誇るマシンだが、ル・マン24時間レースや昨年のFIA-GT選手権を制するほどの実力も、レギュレーションの違いから全日本GT選手権では本領を発揮することができず、今季もこれまで最高位が18位と低迷していた。

第5戦を控えた金曜日の練習走行にはGT300クラスのボルシェのリヤタイヤを前後に履き、リストラクターもGT300クラスのものとしてテスト走行を行い、午後には2番手のタイムをマーク。「今回は間に合いませんでしたけど、次回からはGT300クラスでエントリーする予定です。JAFにも申請を出して第6戦から出場することは認めていただいています」と同チームの千葉泰常監督もコメントしていることから、この件に関してはほぼ内定していると見ていいだろう。

結果、TEAM TAISANからはGT500へのエントリーはなくなってしまいが、今季もボルシェGT3RによってGT300クラスで5戦中3勝を挙げているだけに、8&V10のモンスターマシンによる勝利も意外と早く達成されるかもしれない。

RACE REPORT

ロックタイトはトラブルで後退 FK/マッシモが前戦の雪辱に成功

Text/Yumiko Kajima Photos/Masaru Hirata, Hiroharu Sato

シリーズ残り3戦となり、そろそろチャンピオン候補が絞られてきた全日本GT選手権。その第5戦は9月8日〜10日、岡山県のTIサーキット英田を舞台に行われた。この3日間、岡山県地方は台風14号と、それに刺激された秋雨前線の影響で天候が安定しなかった。公式スケジュールに先立つ金曜日は時折小雨が湿る曇りながら、路面はほぼ終日ドライ。この夜雨が降り続き、朝も曇っていたため予選日は午前中がハーフドライからドライへ。午後は最初の20分間こそドライだったが、それを過ぎると土砂降りとなり赤旗が出されている。決勝日は曇り、フリー走行も曇り。しかし、フリー走行が終わって1時間もすると急速に青空が広がり、真夏の暑さとなったのだ。こうした天候の変化に各チームとも翻弄されたのは間違いない。

そんな中、予選でポールポジションを奪ったのはFK/マッシモセルモスーブラ。立川祐路はロックタイト・ゼクセルGT-Rのエリック・コマスのタイムを上まわることを考え、わずか2周のアタックで完璧なラップを刻んだ。これでFK/マッシモは、富士に続く連続ポール獲得に成功している。



JTOCでもチームメイトだったふたりがついに勝利。ランキングでも3位に急浮上

2番手には練習走行から好調だったロックタイト・ゼクセル。以下、Castrol無限NSX、カストロール・ニスモGT-Rと続き、前回初優勝を果たしたARTA NSXと、今回から山田洋二に代わって松田次生がステアリングを握ることになった鈴響McLaren GTRが3列目に並んでいる。ランキング4位のDTAKATA童夢NSXは8番手。ランキングトップのMobil1 NSXは、ドライバーふたりが新人ということもあって午後はいまひとつタイムを詰められず11番手。ランキング5位のカルソニックスカイラインも午前中は4番手につけていたが、午後はセッティングに失敗してまさかの13番手となってしまった。

迎えた決勝は気温30℃、路面温度40℃という厳しいコンディションの中スタート。序盤から展開も荒れに荒れた。ポールのFK/マッシモはスタートでこそポジションを守ったものの、2周目のマイクナイトコーナーでロックタイトに先行を許し2番手に後退。以下、Castrol NSX、カストロールGT-Rがそれを追う。オーブンラップでひとつポジションを上げた鈴響マクラーレンとARTA、RAYBRIG NSXは団子状態だったが、11周目にはポジションの入れ代わりが起こり、ARTAとRAYBRIGは鈴響の前に出た。

ミハエル・クルムのドライブするカストロールGT-RをプッシュするARTAとレイブリック。その争いは10周以上にわたって続いた。これに決着がついたのは24周目。まずミッションに問題を抱えていたRAYBRIGが1コーナーでコースアウトし、大きく後退すると、カストロールGT-RとARTAがGT300のマシンをかき分け、同時にレッドマンコーナーで接触し、ともにコースアウトしてしまう。カストロールGT-Rはすぐに再スタートを切り5番手でコースに戻ったが、ARTAはここで足まわりにダメージを負い、リタイアとなってしまった。しかしカストロール

GT-Rも左側のドアを破損。このドアが開いたり閉まったりしていたため、25周の時点でオレンジボールが提示された。

そのことを知らずに追ってきいていたのがデンソーサードスーブラ。27周目の最終コーナー、影山正彦はクルムにブレーシャーをかけるつもりでノーズをインに入れたがここで接触し、やはりレースを終えなければならなかった。

その後、レースが30周を過ぎたあたりからそろそろドライバー交代を行うマシンが現れる。思った以上に暑くなり、タイヤに厳しい状況となったからだ。32周を終えた時点で、トップ集団で最も早くピットインしたのはCastrol NSX。同じ周に7番手を走っていたMobil1もピットイン。Castrol NSX同様、後半はミディアムにタイヤを変えてコースに戻っている。さらに36周終了時にカルソニックスカイライン、38周終了時には2番手を走っていたFK/マッシモもピットインした。

トップを快走していたロックタイトが41周を終えたところでピットイン。お家芸のピット作業自体は早かったが、エンジンがかからず一時7番手で後退。結局、これでトップに立ったFK/マッシモはそのままチェッカー。トヨタに今年初の勝利をもたらした。2位にはCastrol NSX、3位はロックタイトが滑り込んだ。

トップ3はいずれも終盤、単独走行となっていた。だが、その後方の4番手争いは最後まで団子状態。カルソニックの本山哲が鈴響の松田とRAYBRIGの服部をギリギリまで抑え込んでいた。しかし早めにピットに入ったカルソニックはタイヤが厳しく、どうしてもポジションを守り切ることはできなかった。残り7周を切ったところで松田が本山をとりえて4位に浮上。シフトに問題があったRAYBRIGの服部、その2周後に本山の前に出て、それぞれ4位、5位でレースを終えている。

GT300クラスでは、予選3番手からスタートした910ボルシェが激戦を制して今季初優勝。ポールスタートのダインADVANシルビアが2位。そして最後尾スタートだったウェッズスポーツゼリカが、フロントのみのタイヤ交換という作戦を成功させて3位入賞を果たした。

RESULT/Round5

* 3.703kmX82周=303.646km 予選出走39台・決勝出走39台・完走33台

順位	クラス	NO.	ドライバー	マシン	タイヤ	ウエイト	周回数	タイム	予選順位	予選タイム
1	GT500-1	30	竹内 浩典/立川 祐路	FK/マッシモセルモスーブラ	BS	10kg	82周	2'07'40"259	GT500-1	1'28'097
2	GT500-2	18	湯上 純/光貞 秀徳	Castrol 無限NSX	BS	40kg	82周	2'07'46"862	GT500-3	1'28'377
3	GT500-3	11	E.コマス/影山 正美	ロックタイト・ゼクセルGT-R	BS	82周	2'07'50"878	GT500-2	1'28'324	
4	GT500-4	30	岡田 秀樹/松田 次生	鈴響McLaren GTR	BS	82周	2'08'28"975	GT500-6	1'28'560	
5	GT500-5	86	新田 卓/藤原 尚貴	RAYBRIG NSX	BS	20kg	82周	2'08'30"986	GT500-9	1'28'582
6	GT500-6	12	星野 一義/本山 哲	カルソニックスカイライン	BS	20kg	82周	2'08'40"634	GT500-13	1'29'427
7	GT500-7	26	野田 美樹/W.ガードナー	エンツウルトロンタイガースーブラ	BS	40kg	82周	2'08'59"971	GT500-14	1'29'745
8	GT500-8	25	木下みつひろ/藤戸 宇	エンドレスアドバンスーブラ	YO	82周	2'09'24"127	GT500-17	1'30'133	
9	GT500-9	28	山路 慎一/P.H.ラファネル	マツモトキヨシ・トムスーブラ	MI	10kg	81周	2'07'40"303	GT500-12	1'29'117
10	GT500-10	18	服部 勇一/金石 勝智	TAKATA童夢NSX	BS	70kg	81周	2'07'49"094	GT500-8	1'28'608
11	GT500-11	21	片山 右京/M.クルム	カストロール・ニスモGT-R	BS	20kg	81周	2'07'50"492	GT500-4	1'28'513
12	GT500-12	32	丸 聖治/鈴木 利勇	カストロール・トムス・スーブラ	MI	81周	2'08'05"000	GT500-15	1'29'873	
13	GT500-13	32	木下 隆之/近藤 真彦	odma Oneセルモスーブラ	BS	81周	2'08'26"278	GT500-19	1'30'867	
14	GT500-14	36	関谷 正徳/土屋 武士	カストロール・トムス・スーブラ	MI	20kg	81周	2'08'48"179	GT500-7	1'28'552
15	GT500-15	31	長谷見昌弘/田中 哲也	ユニシア・ザナヴィスカイライン	BS	81周	2'09'03"702	GT500-18	1'30'186	
16	GT500-16	64	伊藤 大輔/D.シュワガー	Mobil1 NSX	BS	50kg	80周	2'08'50"881	GT500-11	1'28'990
17	GT500-17	21	山崎 賢/中谷 明彦	ZEROマクラーレンGT-R	DL	79周	2'07'47"832	GT500-16	1'29'984	
18	GT300-1	29	余郷 敦/和田 久	ナイテンウェディングアドバンポルシェ	YO	60kg	76周	2'07'40"512	GT300-3	1'35'290
19	GT300-2	87	大八木信行/青木 幸行	ダインADVANシルビア	YO	50kg	76周	2'08'36"107	GT300-1	1'35'469
20	GT500-18	67	古谷 直広/高橋 毅	ノマディアプロGT-1	DL	75周	2'07'52"489	GT500-20	1'32'591	
21	GT300-3	19	服部 勇一/藤原 尚貴	ウェッズスポーツゼリカ	YO	20kg	75周	2'09'10"798	GT300-18	1'43'305
22	GT300-4	27	城内 政樹/河野 尚裕	シグママック911	YO	75周	2'09'20"892	GT300-11	1'36'827	
23	GT300-5	11	北浦 健吾/宮城 光	アビリティ・マリオポルシェ	YO	74周	2'08'15"794	GT300-12	1'38'869	
24	GT300-6	20	松本 雅博/佐藤 久美	ネットアベックススピリットMR-S	YO	74周	2'08'18"468	GT300-4	1'35'417	
25	GT300-7	26	松田 次生/山田 英樹	エンツウルクソントヨタチーム	YO	80kg	74周	2'08'51"085	GT300-7	1'36'666
26	GT300-8	28	須賀 空明/原野 翼介	イクシスアドタイサンGT3R	YO	50kg	74周	2'09'05"755	GT300-8	1'36'873
27	GT300-9	28	田中 実/松田 真司	BP-KRAFTトレノ	DL	10kg	74周	2'09'17"057	GT300-10	1'38'450
28	GT300-10	29	石橋 義三/P.バン・スクート	外車の外国産アドバンポルシェ	YO	73周	2'09'03"707	GT300-16	1'40'534	
29	GT300-11	11	井倉 淳一/真崎 遼伸	JIM-C TWS F355	YO	72周	2'08'13"510	GT300-13	1'38'878	
30	GT300-12	22	佐々木孝大/西澤 誠剛	ヒマラヤD-PROJET RSR.	YO	67周	2'08'01"460	GT300-19	1'43'588	
31	GT300-13	24	西澤 和之/M.アビチュラ	986ポクスター	DL	66周	2'08'52"887	GT300-9	1'36'988	
32	GT300-14	24	平川 晃/橋村 俊秀	PCJ&J&S設計千成ポルシェ	DL	61周	1'49'01"150	GT300-17	1'40'534	
33	GT300-15	27	松山 誠一/尾本 直史	C-WESTオートスタッフADVANシルビア	YO	55周	2'08'17"210	GT300-14	1'39'444	
GT300	27	小林 昌也/谷川 達也	クズノコバインプレッサ	YO	46周			GT300-5	1'36'357	
GT300	27	新田 守男/高木 真一	スーパーオートバックスアベックスMR-S	YO	45周			GT300-2	1'36'136	
GT300	27	山野 哲也/松本 晴彦	RE南宮マツモトキヨシRX7	YO	26周			GT300-5	1'36'551	
GT500	39	影山 正彦/R.ファーマン	デンソーサードスーブラGT	YO	40kg	26周		GT500-10	1'28'821	
GT500	39	鈴木重久里/土屋 圭市	ARTA NSX	BS	60kg	23周		GT500-5	1'28'532	
GT300	39	羽根 幸浩/日置 恒文	大黒屋ARCばるしよ	DL		13周		GT300-15	1'39'454	

・優勝スピード：142.701km/h
・ラップリーダー：1=竹内 浩典、2~40=E.コマス、41~42=岡田 秀樹、43~82=立川 祐路
・最速ラップ：E.コマス (ロックタイト・ゼクセルGT-R) 1'29'704 148.609km/h 5周目
NEXT ROUND：第6戦 10月1日 MINEサーキット

POINT STANDING GT500 DRIVERS

1	16	湯上 純	49
2	1	E.コマス/影山 正美	46
3	38	竹内 浩典/立川 祐路	42
4	64	伊藤 大輔/D.シュワガー	38
5	16	中子 肇	34
5	12	星野 一義/本山 哲	34
7	18	服部 勇一/金石 勝智	31
8	2	M.クルム	27
9	8	鈴木重久里/土屋 圭市	24
10	39	影山 正彦/R.ファーマン	22

GT300 DRIVERS

1	910	余郷 敦/和田 久	55
2	26	服部 勇一/藤原 尚貴	50
2	81	大八木信行/青木 幸行	50
4	26	松田 次生	48
5	19	服部 勇一/藤原 尚貴	44
6	7	山野 哲也/松本 晴彦	35
7	11	松井 保孝	31
8	77	小林 昌也/谷川 達也	30
9	28	須賀 空明/原野 翼介	24
10	10	山崎 賢	23

GT500 TEAMS

1	16/18	鈴響X童夢プロジェクト	66
2	1/2	NISMO	57
3	38	TOYOTA TEAM CERUMO	42
4	64	Mobil1 NAKAJIMA RACING	38
5	12	TEAM IMPUL	34
6	8	オートバックスレーシングチームアグリ	24
7	39	トヨタチームサード	22
8	6	エンツウルクソントヨタチーム	21
9	35	マツモトキヨシ TRAM TOM'S	14
10	36/37	TOYOTA Castrol TEAM TOM'S	13

GT300 TEAMS

1	26/28	TEAM TAISAN JR. with ADVAN	66
2	910/911	910RACING	55
3	81	TEAM DAISHIN	50
4	19	RACING PROJECT BANDOH	44
5	7	RE南宮レーシング	35
6	10/11	アビリティ・モータースポーツ	31
7	77	CUSCO RACING	30
8	71	シグママックレーシングチーム	20
9	31	Super AUTOBACS Racing Team with APEX	19
10	70	TEAM GAIKOKUYA	11



脇阪薫一
今季より坂東組の
構成員となった薫一。
実はもうひとり「シゲ」が！

爆走坂東組
一年生

薫一のGT爆走日記

今回の3位は、みんなを信頼できるからこそその結果やね

富士でのダメージはもちろんだとは言えないけど、TIのテストには間に合ったクルマも進化してチャンスはあると思ってたからね。それに、クルマの状態もあるけど最後は気持ちの問題が大きいから。メカニックのみんながきちんと仕事してくれて、それを信頼してるから安心して走れるし。

互いに信用なくしたら怖い。今回やって金曜からブレーキのトラブルあって予選まで引きずったけど、きちんと見たからと言ってくれれば100%イケル。それに、常に前を向いて明るい雰囲気やから不調から脱出できるスピードが早いんやと思う。それって、坂東さんがすぐに次のことを考えてるからやし、それがチームの雰囲気になってるからやろうな。

それは、はじめてチームに参加したときに感じた

イメージと変わらない。坂東さんがレースに対してものすごく情熱ある人で、みんながそれに応えようとして統制が取れてる。勝とうという気持ち強いんやね。とにかくそのことはものすごく感じるよ。

中でも特徴があっていい味出してるのが以前紹介したTRDのふたり。それと、エンジニアの大駅(俊臣)さんも面白い。ドライバーのことをよく考えてクルマを作ってくれるしね。メカニックの篠崎(輝雄)さんはいぶし銀って感じで渋い！時々サングラス掛けててそれがまた似合ってるんやけど、とにかく経験豊富。勝又(修)さんはトラックの運転手なんやけどものすごくいろいろ動いてくれるし、大駅さんと同じモータの秋山(洗一)さんも仕事が早いね。

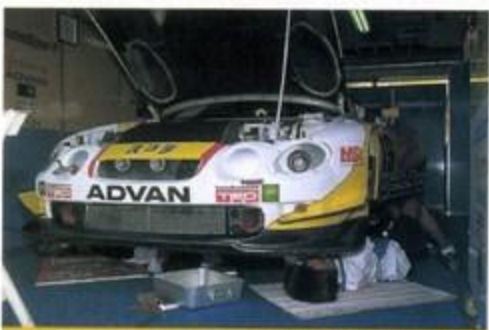
それと、いつも坂東さんに「シゲ」と呼ばれてる



スタート前のチェックもドライバーを安心させてくれる一要素

大茂(正明)さんも、ホンマ僕が言うのもなんやけどすごい！何人分ものエネルギーを一日で消費してる感じやね。レーシングチームって、シゲさんのような立場の人の動きで大きく変わってくるからね。そうそう、最初のうちは「シゲ！」と呼ばれると大茂さんと呼んでるのか僕が呼ばれているのかわからなかったけど、最近は呼び方で分かるようになったね。あと、マネージャーの小松(英之)さん。小松さんがいると環境が良くなるし、食事にも気を使ってくれるからドライビングだけに集中できる。

どの人が欠けてもだめ。スタッフがそろってると最後に帳尻合う気がするし、そういう気持ちでいられるってのはやっぱり大きいと思うよ。



今回はちょっとトラブルがあったけどメカを信頼してるからね



マシンはこのとおり復活。でも今回は決して速さを磨いていたわけじゃなく、作戦も含めてチーム一丸での表彰台獲得ということやね

《大駅俊臣エンジニアの薫一評》



大駅さんとますます信頼が深くなっていくね

へんなヤツ。というか、みんなヤンチャかってイメージを持ってて確かに走ってるとそういうところが見えるけど、それを考えてやっているのが最初からそういう面を持っているのか、それがまだ分からないな。なにしろこないだのテストからしか見てないからね。

でもFFは苦手だと言ってるけど、いかにFFで速く走るかを考えているね。それに素直だし、思ったことを言うし。もちろんこの思ったことを言うっていうのは、一生懸命考えて

いるからなんだけども。まだコメントが正確かどうかというのは一緒にやってる時間が短いから分からないけど、現象を素直に「どうだった」とか「あーだった」とか虚飾なしに言ってくれるのはうれしい。それに、「あーしたい」「こうしたい」ということもきちんと言える。今は原さんに合わせたセットで走ってるけど、だからこクルマの挙動を一生懸命考えているって感じだね。

セリカはすでに出来上がってるクルマで、彼もずいぶんそれに合わせてきてる。それはテストでの走り今回の走りでも乗り方が全然違うということでも分かるね。学習してるのが本当によく分かるよ。彼もどんどん勉強するからと言ってるしね。

まあ、クルマとして残ってるマージンは少ないけれども、ふたりのドライバーの力がそろって、シゲの力量もあるからこそ富士でやろうとしていた作戦も採れるわけだし、レースではまだまだ速くできると思いますよ！

オヤブンの 定点観測 3位でホッとしてるよ

あーシンドかった。
TIへ入ってからの2日間を考えちゃ3位ならいいんじゃない？ほとんどパーフェクト。ピット作業も18秒だったしね。原坊のベースとタイヤの摩耗にちょっと問題はあったし、最後はホントにフロントタイヤがなくなっていったいばいばいだった。

クルマは富士の後に直して、美待には行けなかったけどTIのテストではまずまずだった。ところがここに入ってから、土曜とブレーキトラブルを引きずっちゃって走れなくてさ。土曜の夜はフロントまわりを全部変えて、それが1時までかかった。そのあと通常のメニューを行って3時

まで。朝の走行では一発タイムを出しに行きたかったけど、燃料軽くしたら思ったよりタイムいかなかったな。

朝の走行でタイヤの摩耗を見て、引っ張られるだけ引っ張ってピットのインアウトで10秒、タイヤ2本交換の15秒でなんとか30秒は稼ぎたいと思ってたから、そこはうまくいったと思う。ただ、GT500のタイムが思ったより遅くて余計に走らなきゃならなくて、燃料をちょっと多く入れないとマズイ事態となったけど、でもカツカツで行ってリスク冒さなきゃどうにもならなかったからな。

とにかく、ここは落とせなかったからな、3位でホッとしてるよ。



今回はグリッドを考えると上出来だろうな

勝負を決定つけたセーフティーカー

あるいはシューマツハー&フェラーリ軍団に引導を渡すことができたかもしれないハッキネン&マクラーレンが、ここモンツァで戦いたい戦いをすることもなく敗れた。

その原因は複合的なものであるが、大きなもののひとつとして、セーフティーカーの10周に及ぶ先導を挙げることができた。

オープニングラップの第2シケイン。狭い間口にトゥルーリ、フレンツェン、バリチェツの3人が並ぼうとしたことから多重クラッシュが発生した。事故に巻き込まれて現場でスクラップと化したマシンは5台の多きにのぼったが、奇跡的にコース上をふさぐマシンはなく、レース中断を告げる赤旗は出されなかった。代わってセーフティーカーが出勤15台に減ったマシンを先導したのだ。

これで計算が狂ったのがマクラーレン、逆に恩恵をこうむったのがフェラーリだった。フェラーリはタイヤにプリスター（過熱によるトレッドゴムの剥離現象）の不安を抱えていた。それがセーフティーカーの出現によりレースが実質的に10周減ったことで、タイヤが「持った」のだ。

マクラーレンは、フェラーリがタイヤに足を引っ張られてペースが鈍ったところを逆転しようとしていただけに、セーフティーカーの長い先導はまさに青天の霹靂だった。

ティフォッシの願いは天に届き、セナに並ぶ通算41勝目を達成したシューマツハーはTV会見で感極まって落涙することとなる。

トラブルを出したマクラーレン勢

前週のモンツァテストで上々の結果を残し、意気揚々とモンツァに乗り込んできたマクラーレンはしかし、出だしからつまづいてしまった。金曜日午前中のセッションで、ハッキ

リタイアは即脱落 残り3戦はサドンデス決戦

Text/Hirao Nishiyama Photo/Yasuhiro Okazaki(KAA)

HIRAO NISHIYAMA'S
西 | 山 | 平 | 夫 | の
レーシングエッセイ
RACING ESSAY

ネンが走れなかったのだ。

理由はクラッチが滑る兆候が出て、念のためチェックしたからだ。結局問題なしとされたが、この日ハッキネンはフェラーリ勢とトゥルーリに次ぐ4位。周回数がシューマツハーより14周も少なく、セットアップは完全に遅れである。

クルサードは5位。午後のセッションが始まってすぐに右回りの「レスモ」の緑石に乗ってスピニングアウト。マシンを降りた。リヤウィッシュボーンが曲がっていて、スピニングアウトが先かトラブルが先かその場では分からなかったが、翌日マクラーレンから「昨日のデイビッドのスピニングアウトは、ウィッシュボーンが製作上の過失で折れたことによる」と発表された。ハッキネンのケースといい、クルサードの



場合といい、マクラーレンは珍しくハードウエアのミスを出してしまった。

そのことがフェラーリの最前列独占につながり、シューマッハー復活の布石を打つことになったといえよう。前車をなかなかパスできないモンツァで、事実、レース終盤にハッキネンはミナルディを抜くのに手間取っている。最前列からスタートできるアドバンテージは大きい。とりわけ、進入の難しい改修された第1シケインへ好きなラインで入っているのは大きな利点なのだ。

ただし、フェラーリ勢はタイヤに不安を抱えていた。レースセッティングで長い周回を走るとプリスターが出てしまうのだ。

予選の後、フェラーリのロス・ブラウンはこう言っている。「プリチェストンのミディアムスベックは速い。しかし、いつもながらプリスターを警戒しなければならぬ」と。

フェラーリは今回新しいスベックのエンジンを投入し、最前列を獲得した。しかし、タイヤをコントロールできなければエンジンの利点も生きない。レース中にベスタウンするようなことにもなれば、スバーフランコルシャンの二の舞も考えられる。

残り3戦はサドンデス

だが、シューマッハーはほとんどプリスターを出さずにすんだ。序盤、セーフティカーが10周も先導したためにタイヤを温存できたからだ。温存というより、攻めて使うことができた。53周のレースが実質的に43周となれば、持たないものも持つのは自明の理だ。

一方、ハッキネンはセッティングが思わしくなく、レース前半にシューマッハーの大量リードを許した。ピットストップの際に若干セッティングを変えたことで後半はベースがやや向上し、残り3周で最速ラップを記録し

たが、焼け石に水。ハッキネンの最速ラップがこのたった1周だったのと対照的に、シューマッハーはセーフティカーが引込んだあと計10周も最速ラップを記録している。これが決定的だった。

見方を換えればハッキネンはタイヤをフルに使い切っていなかったと言え、セーフティカーが出動しなければ、結果はともかくシューマッハーとハッキネンとの差はもっとクローズしていたに違いない。ホッケンハイムといいここモンツァといい、どうもハッキネンはセーフティカーとの相性が悪い。

さて、これでハッキネンとシューマッハーの差はたった2点となった。オープニングラップの第2シケインでリタイアしたことによって、バリチェットはタイトル争いから完全に脱落。クルサードもハッキネンに19点差だから、これも可能性はないに等しい。

ここからはハッキネンとシューマッハーのマッチレース。得点上ハッキネン有利と見えるが、このあとのレースがインディアナポリス、鈴鹿、マレーシアとフェラーリ得意のコースであることを考えれば、シューマッハー有利とも思える。

残り3戦はサドンデス。ハッキネンもシューマッハーも、相手に勝たれたら最低でも2位を確保しなければならない。リタイアは即タイトル争いからの脱落を意味する。

野球の3連戦と同じで、最初の1勝が重要である。第15戦USAはインディアナポリス・スピードウェイ。ともすればバンクからストレートの速さに目が行きがちだが、曲がりくねったインフィールドでいかにタイムを稼ぐかがポイントとなるのではないかと、いくつかのチームはバンクを上がらない(下方を走る)シミュレーションをしているという。

初物に強いシューマッハーと、爽快な速さで押すハッキネンの戦いが見物である。

F1イタリアGP

そして、一騎討ちへ

シューマッハーの勝利でポイントはわずか2点差

9月10日、イタリアGP。レース後の記者会見でミハエル・シューマッハーが見せた涙のリアクションには誰もが驚きを禁じ得なかった。彼が衆人環視のなかで思わず流してしまつた涙の意味はどこにあったのだろうか？

3度目のフェラーリの地元優勝とはいえ、今回のそれは過去数戦の悪夢を払拭したという点でとりわけ大きな意味を持っていた。オーストリア、ドイツと立て続けに1コーナーでクラッシュ。ハンガリーではハッキネンになす術もなく敗れ去り、生まれ故郷にもっとも近いサーキット、スバでは彼の自信を根底から覆す屈辱のオーバーテイクを食らった。

悲嘆のどん底にあぐらミハエルを救った起死回生の勝利、それがモンツァでの1勝だった。そしてまた、通算41勝を挙げたアイルトン・セナの記録に並ぶという点でも特別な意味があった。シューマッハーはセナが事故死したそのレースで勝利を得、併せて同年のタイトルを獲得した。そうしたうしろめたさがあったからか、以後セナの話題を意図して避けていたような気もする。日ごろから数字には関心がなくと公言する彼だが、FOAのインタビューから面と向かつてセナのことを言われ、それ以前からその話題が沸騰していたこともあって、彼の堅いガードが思わず下がってしまったということも考えられる。

シューマッハーに近く近い人間以外には知らないことだが、もうひとつ別の要素が働いていた可能性も否定できない。古くからの友人が心臟発作で倒れたという知らせがモンツァにいた彼の元に届いたのである。その名はピリ・ベルグマイスター。シューマッハーが育った街、ケルベンでガレージを経営していた彼は、まだ若いミハエルを雇い入れ、メカニックとしての基礎知識をたたき込んだ。レースを始めるようになった彼に資金援助の手を差し伸べてくれた最初の人物、それがベルグマイスターなのだ。幸い一命は取りとめたというのだが、ミハエルがショックを受けたことは想像に難くない。知らせを受けた彼はすぐに電話を入れ、容態が安定したことが分



この1勝はどん底からの起死回生の勝利でもあった

かるまで何度も何度も電話し続けたという。男が「F1ドライバーが」と言い換えてもいい。涙を流すことは別に恥ずかしいことではない。すでに前例がある。昨年、同じモンツァで些細なミスからコースアウト、勝てるレースをフイにしたハッキネンは人目につかない森の中で突然しゃがみ込み、まるで子どものように両手で顔を覆って泣いた。ヘリのカメラがこれをとらえていたのはまったくの偶然である。

厳しいレース、あるいは予選が終わったあと、思わず感情の制御を失ってしまつたドライバーを我々はこれまで数多く目にしてきた。記憶に新しいのは、先のホッケンハイムで初優勝を遂げたルーベンス・バリチェットの歡喜の涙。人目もはばからず顔をぐちゃぐちゃにして泣きじゃくるその姿が感動を誘った。F1では、これほどの感情の爆発はめったに目にするものではない。もっともルーベンスの場合は余人には因りがないセナへの追慕の情が働いていたのだが。

モンツァの記者会見を格別印象づけたのは、アイスマンの異名を取るミハエル・シューマッハーがあそこまで感情をあらわにしたという点に尽きるだろう。いついかなるときも冷静さを失わない常人離れたセルフコントロールは、時に機械にもたとえられる。唯一の例外は98年のスバ。雨のレースでクルサードと絡んだ彼は、血相を変えてマクラーレンのガレージに殴り込みをかけた。

彼が見せたリアクションには、チームのスタッフも一様にビックリ仰天したという話が

伝わっている。しかし、ある内部情報筋が皮肉混じりに語ったところによれば、ミハエルはチーム内では「さして独創的な人物ではない」ことで知られているという。バリチェットがホッケンハイムで披露したパフォーマンスが、彼に何らかのインスピレーションを与えたことは考えられないことではない。確かにそう言われてみればミハエルには、自分の身の周りにいる誰かの習慣や考え方をいとも簡単に自分のものにする。ましてチームメイトならば、なおさら盗むのはたやすいはずだ。「どうしてああいうことになったのか、私にはさっぱり分からない」と語るのは、レース後の記者会見はいつも欠かさずに見ているというロン・デニスの弁である。

「ただ、あれは演技とかさういうものじゃなかったね。質問のどの部分が彼の心の琴線に触れたのかは分からないけれど、そこは理解してやらなくちゃ。もっとも、それがどういう感情なのかは本人以外に知る術はないが」これでシューマッハーに対する人々の見方は多少なりとも変わるのだろうか？ この点については目下のところふたつの意見に分かれている。非人間的だと毛嫌いしていたファンも、これで彼もやはり血の通った人間だということを理解したはずという見方がひとつ。もうひとつ、シューマッハーのそういうクールさに憧れていたハードコア系ファンを面食らわせたという意見もある。無敵の「サイボーグ」に涙を流されても困るのだ。

一方、シューマッハーをライバル視する陣営では今回の彼の反応に一種に安堵を感じている。ロン・デニスももちろんそのひとり。メンタル的な要素はどのスポーツでも重要だが、F1ではそれがことのほかパフォーマンスに影響を及ぼす。ミハエルが見せた涙は、マクラーレンが彼に与え続けてきたプレッシャーの効果が目に見える形で表れたほとんど初めての兆候だ。ポディウムは効いていないわけではなかったのである。「確かにそのとおりだ。彼がすさまじいプレッシャーを感じていたことがこれでハッキリした」とデニス。「しかもポイントはまだウチがリードしている。これは面白くなってきた」

これまで、めったに感情の制御を失うことがなかったシューマッハーが優勝記者会見で突然泣き崩れた。レース後にコースを埋め尽くしたティフォッシの目には、その姿は一体どのように映ったのだろうか？

シューマッハーはなぜ泣いたのか!?

非人間的といわれ続けた男に突然訪れた初めての兆候

Text/Adam Cooper
Photos/Hiroshi Kaneko, Ken Kawakita





大破したマシンはこのアクシデントの凄惨さを物語っている

モンツァの第2コーナーで起きた多重クラッシュは、死者1名を出す大惨事となった。ルーベンス・バリチェットはその最初のアクシデントの4人の当事者のひとりだった。予選2番手と好位置につけたが、スタートで大きく出遅れたバリチェットは、さっそく反撃を開始。しかし、ヤルノ・トゥルーリを抜き返しかかったその時にもう一台のジョーダン・ハインツ・ハラルド・フレンツェンに追突されレースを終えている。

あなたの目から見た事故の状況を話していたいただけますか？

ルーベンス・バリチェット(以下RB)・・・何が起きたかは明らかさ。僕はターン4でトゥルーリの後ろにつけ、ブレーキングで彼をかわそうとしていた。ところが左側にラインを取って彼に並びかけた時、突然後ろからものすごい衝撃を受けたんだ。あれには驚いたね。僕はトゥルーリを抜くためにギリギリまでブレーキングを遅らせていた。それで追突されるなんてどう考えたっておかしい。あの時の状況を説明すると、まずフレンツェンがすごいスピードで僕に追突し、勢いあまってトゥルーリにぶつかった。で、トゥルーリはクルサードを道連れにコースアウトしたんだ。そもその原因は、フレンツェンの無謀としかいいようがない突っ込みなんだよ。フレンツェンは僕が早めにブレーキを踏んだからぶつかった、なんてコメントしたいが、あれ

には怒りを通り越してあきれたね。僕はトゥルーリをブレーキングでかわそうとしていたんだ。早めにブレーキを踏むなんてありえないじゃないか。ともかく彼にはしき飛ばされた僕はグラベルベッドに突っ込んだ。でもしばらくはコクピットから出なかつたよ。すぐ降りることもできたけど、もしそうしていたらおそらく後ろから突っ込んできたデ・ラ・ロサのマシンに真つぶたつにされていただろう。砂ぼこりが収まるまで待ってから外に出てみると、そんなことを考えていると突然頭にものすごい衝撃を受けた。デ・ラ・ロサのマシンが飛んできて僕のヘルメットをかすめていったんだ。

(事故について) 他のドライバーと話ししましたか？

RB・・・クルサードとは話をしたよ。彼は最初トゥルーリのせいだと思っていたんだ。でも僕にはトゥルーリじゃなくフレンツェンが原因だということが分かっていった。フレンツェンはここ2戦、至る所で他のドライバーの邪魔をしている。最近好調のトゥルーリの存在がプレッシャーになっているのか、まるで子どもみたいな行動をとるんだ。昨日の予選でも僕は行く手をふさがれて大迷惑した。本当に信じられないよ。トゥルーリが早めに減速したというなら話は分かる。彼はクルサードの後ろについて走っていたわけだからね。だ

けど僕は、トゥルーリを抜こうとしてかなり奥でブレーキングしていたんだ。フレンツェンの言い分はどう考えたって筋が通らない。ケガ人が出たことには気づきましたか？

RB・・・コースサイドで誰かが救急蘇生処置を受けているのは見えた。だけど僕は近寄らせてもらえなかつたんだ。今思えば彼を見ずにすんだのは、せめてもの救いだつたかもしれない。とにかく亡くなったマーシャルのご冥福を祈りたい。僕らドライバーは危険を承知でレースをやっているわけだから、クレイジードと非難されればそれとおどろだし、仕方ないと思ってる。だけど事故とは直接かかわりのない人が傷つくというのはいりきれない気持ちだ。

レースが中断されなかつたことに驚きましたか？

RB・・・たしかにそれは意外だった。コース上に破片がたくさん散らばっていたし、マシンもあちこちに止まっていたからね。それと、ケガをしたマーシャルに対する救助活動の遅れも気になった。

とにかくレースが続行されたのには驚いたよ。今はあの時の状況をきちんと見直すことが必要だと思う。あれだけの事故が起きたのだからレースは中断すべきだったよ。

スチュワードはこのアクシデントを引き起こしたドライバーを特定していましたか？

RB・・・今はまだ協議中で、事故の状況を調査しているとのことだった。フレンツェンがぶつかった時の衝撃のすごさつたらなかつた。彼は僕が減速していたポイントに全開で突っ込んできたんだ。僕はあの時トゥルーリにはぶつからなかつた。トゥルーリは僕が彼の後ろにいたと証言している。たしかにそのとおりだが、その後彼をかわそうとして左側のラインを取ったんだ。ギリギリまでブレーキを遅らせて抜こうとした瞬間、追突されてスピンした。仮に僕がトゥルーリの後ろにいたとしたら彼にぶつかっているはずだが、そうはならなかつた。僕を撃墜したフレンツェンがさらにトゥルーリに突っ込み、トゥルーリがクルサードに当たってしまった。それがあの事故の真相さ。

原因はフレンツェンの無謀な突っ込みなんだ それがあの事故の真相さ

Text: Adam Cooper
Photos: Hiroshi Kaneko, Antti Puskala



Paddock TOPICS

●多重クラッシュでコースマーシャルが死亡
イタリアGPのオープニングラップ。第2シケイン「ロzza」で起こった多重クラッシュで、跳ね飛ばされたマシンのタイヤがコースサイドにいたマーシャルのパオロ・ジンスリンベルティさん(30歳)の頭部と胸部を直撃。現場に駆けつけた救急隊員によって懸命の蘇生措置が取られたものの、パオロさんは間もなく帰らぬ人となってしまった。レース後には、モンツァ検察局の検察官により、事故の当事者であるバリチェット、フレンツェン、クルサード、トゥルーリらから任意で事情聴取が行われ、証拠品として数台のマシンが押収された。

●ジャガーが来季のブルティ起用を正式発表！
ジャガーは9月6日に来季のドライバーとして、ルチアーノ・ブルティを起用すると正式発表を行った。これまでジャガーのテストドライバーを務めてきたブルティは、チーム内での評価も高く、また体調不良でオーストリアGPを欠場したアーバインの代役として既に実戦デビューも済ませている。ジャガーのニール・レスラー代表は、「ルチアーノは、これまで行ってきたテストを通じてジャガーのドライバーとして十分な能力を我々に示してくれた。チームのこともよく分かっているし、来季はエディーと共に活躍を期待している」とコメントした。

●グランプリの開催期間は来シーズンも3日間に
9月8日の金曜日、モンツァでF1サミットが開催され、来季も現行のままGP開催期間を3日間にすることが確認された。使用できるタイヤ本数の制限などにより、金曜日のフリー走行を積極的に走らないチームが多いことなどから、FIAのマックス・モズレー会長は予選・決勝のみの2日間開催を提案していたが、チームオーナー側が準備期間の不足などを理由にこれを拒否。8月30日にヒースローで行われたF1サミットと、引き続き開催された今回で、結局オーナー側の意見が通ることとなり、来季も3日間の開催日数で収まることになった。



記念すべきF1参戦200戦を迎えたホンダ。ビルヌーブの駆るBARは初表彰台獲得へ向け力強く3位を走行したが……

トップ2の一角を崩した!

モンツァの予選セッション残り11分間は、BARホンダの関係者にとつてこれまででいちばん長い時間だったのではないだろうか? モンツァ、土曜日午後1時49分。タイムミングモニターの画面に、ビルヌーブの名前がフェラーリ2台とハッキンネンに次ぐ4位に浮かび上がった。ビルヌーブは規定の12周を回りきっている。すなわち、最後のアタックで最高のタイムを出したのだ。

予選の終わりを告げるチェッカーが振られても、ビルヌーブのポジションは動かなかった。予選4位。それはBARチーム設立以来の最高成績(過去最高は99年サンマリノの5位)であり、ついに「トップ4の一角を崩すことができた!」(保坂武文ホンダF1プロジェクティブ)のだった。

予選はあった。土曜日朝のセッションで、ソントラ8位、ビルヌーブ9位。そして迎えた予選本番では「セッション中まったくセッティングを変えなかった。やったことといえば、タイヤを新品に変えてミスなく、攻めた。だけだ」とビルヌーブが言うように、午前中にセッティングが、決まっていたのだ。

不振の後に快走あり

「ホンダのF1参戦200戦目ということで先週のテストから張り切ってやって、タイムも出ていたんで期待してたんですが、結果は惨々たるものです。エンジンもそここのものを持って来ますから、そのパワーをうまく路面に伝わるようにしないと」

全曜日のビルヌーブは16位、ソントラ17位。最悪の金曜日だったハンガリーを思い出させるひどいポジションだった。

「ジャックはストレートエンドでの最高速は出ていますが、そこまでの伸びがありません。ソントラは高速コーナーでオーバーステアが、中速コーナーでアンダーステアが出てると言うんです。結局、シャシーセッティングですね。先週良かったのになんでそんなことになるのか、いま、エンジニアに解析を急がせて

いるところです」

金曜日終了時点で保坂PLの声にはまったく元気がなかった。それが一夜明けると、BARホンダは見違える速さを見せ、ビルヌーブの4位が実現したのだった。

「セッティングのセオリーは迷ったらベストだったところへ戻せ、ですからね。先週のモンツァで速かったところに戻した。そうしたら、シャシーチューニングが逆方向に行っていることが分かりました。サスペンションとダンパーの調整でこれは直りました」

「それからジャックが昨日「エンジンのパワーが出ていないような気がする」と言うので、それも調べたら、ミクスチャーがグリーン側にシフトしてたんですよ。それがデータ上分かった」と保坂PL。そうして乗せ換えられたエンジンは「鈴鹿に向けて、弾」を入れていくものを計画を前倒して持ってきた。今季初の予選用エンジンだった。

残念ながら、ソントラは電気系トラブル発生でエンジンがストップし、スペアカーに乗り換えたために17位に終わったが、しかしそのことが決勝レースで思わぬ快走を生み下地となるのである。

200戦目のモンツァで今季予選最高位。それは当然表彰台への夢を育むのだった。



ソントラは軽いタンクの2ストップ作戦を選択し、開幕戦以来のポイントを得た

ソントラが3位を走った!

明けて日曜日、朝のセッションでソントラが光った。マクラーレン、フェラーリを差し置いてトップタイムをマークしたのである。

理由はある。タンクが軽かったのである。しかし、それは単なるデモンストレーションなどではなく、17位から挽回するための方向を採った結果だった。すなわち、1回給油が常識のモンツァにあつて2回給油とし、序盤早め上位に這い上がるというのだ。

決勝のスタートが切られると、いつもスーパーな動きを見せるビルヌーブがこの日は牙えす、7位に落ちる。しかし、それが結果的によかった。第2シケインの多重クラッシュに巻き込まれず、前にいた4台が一瞬のうち消えたことで3位に上がったのだ。

ソントラはここでも運がなく、多重クラッシュで撤かれたパーツでも拾ったか、前輪がバンプ。ピットでそれを換えた時は最後尾近くまで落ちていた。

しかし、運の転び方は分らないものだ。セーフティカーが引込んだ後も快調に3位を走っていたビルヌーブは突然のエンジンの電気系トラブルであつてなくリタイヤ。

それとは対照的にソントラは軽いタンクのメリットを存分に生かし、セーフティカーが引込んだりディニス、マツツアカネ、ハイドフェルド、ジェネ、ブルツ、フィジケラ、ラルフ、フェルスタッペンらをまさにゴボー抜き、わずか6周で3位にまで浮上したのだ! 結果的に2回ピットストップを律儀に守つたため、一時は11位まで後退したが、そこから6位にまで盛り返し、開幕戦以来の1点を得た。ソントラのベストレースが見られた。

ただ、3位に上がってきた時点で1回給油は残る。実際、フェルスタッペンはそれで4位を得たのだから。

「議論はしたんです」と保坂PL。しかし、当初の予定どおり2回給油でいったのは「1回たと満タンになる。そうすると軽いタンクに合わせたセッティングが狂ってしまったって、操縦性が変化するリスクが出る」(西澤一俊)

BARホンダの 速さは本物か!?

ホンダ参戦200戦目に見えた大きなチャンス

Text/Hirao Nishiyama Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada

クニカルディレクター)ためだった。

BARホンダがようやく持てるポテンシャルを發揮した一戦だった。ただ、この快走が鈴鹿につながるかは即断できない。鈴鹿はBARのシャシーが不得意とする低中速コーナーがいくつも待ち構えている。

「今日は表彰台を狙える最後のチャンスかもしれないなかった。残り3レースはマシンが好調だったとしても、マクラーレンとフェラーリがフィニッシュする限り、よくて5位だろうから」とするビルヌーブの言葉は、鈴鹿での限界を問わず語っているのかもしれない。

しかし、それならなおのこと、その限界をホンダがエンジンのパワーと精緻な燃費作戦でブレイクスルーするところを見たい。

ホンダなら、それができる。



その全貌が次第に明らかになりつつある、トヨタのF1プロジェクト。2002年の参戦へ向けて、着々と準備が進められてきているわけだが、ベルギーGP開催に合わせて初めて記者発表会が行われ、参戦体制と現在の状況、今後の予定などが公式に発表された。実際にはその内容についてはこれまで伝えられてきたものと大きく変わらず、特に目新しい事実はなかったが、トヨタ自身がF1プロジェクトについて直接説明することはこれまでなかっただけに、会場には多くのプレス関係者が集まり、その注目度の高さを改めて実感させられた。

その活動の中核となるTMGの会長に就任した富田務取締役はF1プロジェクトの総責任者としてだけでなく、トヨタのモータースポーツ全般をとりまとめる立場にある。今回はこのF1プロジェクトの現状と今後の見通しを中心にお話を伺った。

トヨタイズムを注ぎ込む

— それでは、最初に会長になられたTMGのことについて伺いたいのですが、富田さんは具体的にはTMGの中でどのようなことをやる立場になるのですか。

富田：それはこれからです。オペ・アンダーソンがここまで育ててくれたと思ってますからね。ただ、ひとところにくると、規模も大きくなってますからね。人数だけじゃなくて予算も、そういう点でしつかりかかわってやっていこうと。それで、やっぱり何百人もの従業員がいるとこつていうのはいろんなことが起こりますよ。そういう部分も考えなきゃいけない。

— トヨタの子会社としての福利厚生みたいなことをですね。

富田：そういうことも含めてですね。TMGもだんだん大きくなってきましたし。それから、ラリーをやっていた人たちはカテゴリーが変わるだけということになりますけど、新しく来てくれた人たちもいますし。そういう意味ではそういう人たちにみんな前を向いてやってもらうためのマネージメントってありますよね。そういうところではもっと



目を配るような必要が出てきますね。それともうひとつはトヨタの100%子会社ですから、TMCとどのような関係になっていくかということになります。企画にしろ、あるいは技術にしろ。いろんなことやっていかなければいけないわけでしょう。ま、言ってみれば、ここに棒があつて、この先に分銅があつて、こつちにも分銅があつて、この棒の役割もやりますよと。そういうふうにご考えていただければ分かりますかと思つておきますね。

富田…そうですね。今度のF1プロジェクトにも、そのトヨタイズムを注ぎこんでいこうというのが当面のお仕事と考えてよろしいんですね。

富田…そうですね。分かりました。それでは具体的にF1のことについてお聞きしたいと思います。F1プロジェクトをこれから先、押し進めていくわけですが、トヨタはF1をやることで何が得られると思つておられるのでしょうか。

富田…それは言い換えれば何のためにF1をやるのかつていうことだと思つておられますか。これは皆さんによく聞かれるんですね。ただ、あえて言うなら僕はいくつもあると思つておられますよ。でも、一番大事なことはトヨタのブランド名をもっと上げたいって、ことなんじゃないですかね。

富田…そうですね。僕ももう全世界、津々浦々まで知れわたつておられると思つておられます。富田…それが違つておられますよ。まあ、日本でこそ狭いマーケットの中ではそこそこあるものがあると思つておられます。まあ、アメリカだつて30年たつてやつとここまで築いておられた。でも、日本とアメリカ以外、ヨーロッパを含めたところではまだまだ足りませんね。向こうのお客さまにトヨタを選んでいただくようになるかというところですね。そのへんをもっと上げていかないといいません。

富田…それはブランドイメージを変えていくということなんですか。私たちがするとトヨタってすいぶん名前を浸透させているように見えるんです。今度のF1参戦でトヨタのイメージを変えていくと。

インタビュー：富田 務 トヨタ自動車取締役／トヨタ・モータースポーツGmbH会長

「3年以内に 勝ちたい」

着々と準備が進むF1プロジェクト
トヨタ流アプローチの狙いは何なのか!?



8月24日の記者発表会にはF1プロジェクトのキーパーソンに加えて、FIAのマックス・モズレー会長も姿を見せた

トヨタが本気だ。生き残りを賭けた自動車メーカー間の争いが本格化する中で、トヨタは市販車はもちろん生き残りに必要なあらゆるジャンルで大攻勢を開始したF1をはじめとするモータースポーツ活動はその一部にすぎない。トヨタが狙うのはもちろんF1での頂点の座。着々と進むプロジェクトのキーパーソンに語ってもらおう

Interview/Masami Mlyoshi Photos/Akira Kuroda, Kenji Sawada



でね、どこもどこもいいんだけど、取り柄がないみたいなのを言われてきたじゃないですか。そういうことに聞けば、トヨタは元気がよというのを示していくことは非常に重要だと思ってますけどね。

——モータースポーツでそういうところを浸透させていこうと思えば、もちろん勝つことが大事なわけで、もちろん富田さんは勝つということが大事だということはとてもよく分かかってらっしゃると思うんですけども。

富田..そんなすぐには勝てないですよ(笑)。WRCにしてもCARTにしても勝つまでにずいぶん時間がかかりましたよね。そんな中でいきなり強いトヨタが出てきたル・マンの印象が強いですよ。参加していれば良いというか、そういうことを長々と続けなくて早めに結果を出してくるんじゃないかと期待が高まるわけです。

富田..そんなね、参加してれば良いというのはありませんでしたよ。

——でも、そういうふうにも見えてしまった。富田..みんな、一生懸命やっていたんですよ。参加してればいいやなんて思ったことはないですよ。外から見るとそう見えただけでしょうね。勝つ方法を知らなかったんですよ、みんな。技術にしろ、マネージメントにしてもね。

——現場の人は勝たなきゃっていう意識はあったんでしょうけれど。ただ、トヨタ全体の雰囲気として、それでいいんじゃないかっていうような人が多かったような気がします。富田..だから、ニワトリか卵かっていうことですよ。どうせあの程度だから、どうって



インタビュー：富田 務



ことない。大勢に影響ないというふうには思われた方もいると思うんですよ。だから、適当にやってみるつもりはないんだけど、まだまだ規模もやり方も幼稚レベルで、自分たちも10年前で勝てると思ってなかったんですよ。社内の人たちも「あの人たちがやってくるな」で終わってたと思うんですよ。それではいけませんね。それでこの間の98年のル・マンね、あれも96年の末くらいから開発をはじめたんですけれども、勝ちにいけるクルマと体制にしようということをやってみて、それだけでも、たぶんそこらへんの変化というか心意気がみなさんに伝わっていったんじゃないかと思うんですよ。でも、結果的には2年とも勝てませんでしたね。

でも、レースの主導権を握って、どっちが勝つかという勝負を打った気がしますよね。富田・さうです。私たちがそのつもりがありましたからね。やっぱり勝負ですからね。そのあたりが伝わってきたのが、僕はル・マンからかなという気がするんですけど、そのあと例えばCARTも勝ちにいきましたよ。そう、いったところがル・マン以来変わってきた、実は今度のF1でもここは早いとこ成果を出そう、勝ちにいこうという気持ちがあるんじゃないかと思うんですけど、富田・それはあります。しかしF1は難しい最高峰であるわけだし。だから、そんなに簡単に勝てませんよ。自分たちはちゃんとそういうふうには思ってますけれども、でも、5年も10年も勝てませんよというわけにはいきませんよ。社内外で認めていただけるような年数で結果を出していきたいですよ。

経験がこの方法を選ばせた

——ところで今回の参戦にあたっては、難しい方法、つまりシャーシもエンジンも自分た

ちで造るという、より成果を上げにくい方法をお選びになりましたよね。

富田・僕は逆だと思えますよ。シャーシもエンジンもやった方が早く届くんじやないかと思ってますよ。まあ、ホンダの場合はシャーシのエキスパートに自分たちのエンジンをまかせるという方法を探ったわけですね。あの方法よりもシャーシもエンジンも自分たちで造ったほうがいいと。

富田・僕はね、人様がこういう議論をされてそうだったのか、全然分からないですよ。自分

エンジンもシャーシも1チームにして1パッケージとしてみんなが共通のコンセンサスで進んでいくためにはエンジンとシャーシが一緒の方がいいそれが私たちの結論なんです。あとはそれをどうまとめるかです

分たちは自分たちの経験を積み重ねてやってくしかないじゃないですか。

それはそうですよ。ただ、選択肢として分かりやすいところとしては、シャーシとエンジンを別なところでやって技術を……。富田・ただね、10年前のル・マンもそうだったし、98年、99年のル・マンもそうだったし、例えば燃費がいいか悪かったかというときに、いい結果が出た時はみんな喜んでですけど、良くない時はほとんどじゃないですか。99年は1年苦労して、やっと1回勝っただけでそこから、下積みがほとんどなんです。そういう時にどうなるかっていうと、絶対にシャーシ1屋さんとエンジン屋さんの葛藤ですよ。これは何もトヨタだけじゃないですよ。F1の中位以下のチームなんてみんなそうだと思いますよ。正直に言えば、燃費が悪いのはエンジンが悪い、いやクルマが悪いって。コーナーリングのスピードが遅いじゃないかとか、タイムが遅いじゃないかって言ってるのと分かんなくなっちゃうのね。エンジンかシャーシかかっていうのは非常に責任が難しいと思えますよ。だから、エンジンだろうがシャーシだろうが1チームにして、もちろん激しい業務はするけれども、1パッケージとしてみんなが共通のコンセンサスで進んでいくためには、やっぱりエンジンとシャーシが一緒の方がいい。それが私たちの結論なんです。さつきから出てる98、99年もそうなんです。1ミリタリーで、ひとりの指揮者でエンジンもシャーシもまとめていくというやり方が望ましいんじゃないかな。

そのやり方はさつき言ったような問題、例えば、時間がかかるというような問題も内包してあると思うんですけど。例えば、シャーシの基礎技術を持つてるところなんかと組めば時間が短縮できるんじゃないかなと思うんですよ。

けど。あえて今回はそれを選ばなかったというわけですね。

富田・シャーシとエンジンと言いますけど、カードとしてシャーシとエンジンがあるわけですね。だけど、それを実際に走らせるのはチームですよ。チームも一緒にやってかなとね。

ただTMGはWRCもル・マンもやってきたけれども、F1は初めてなわけですよ。富田・初めてだけれども、そんなものみんな一緒ですよ。いかにみんなが100%集中してガッツと上り詰めていくか、そのまとめ方が非常に重要ですね。だから、みなさんすぐにシャーシとかエンジンとか言われまじくても、シャーシとかエンジンとかをいいまするのを前提とした上でね、それをどうまとめるのかということに尽きますよ。だから、TMGの会長というのは何をやるんだというのそのへんにたどりつくんだと思えますよ。

富田さんのイメージとしては、いつころ表彰台の真ん中に立つ予定になってるんですか。筋書きを今作るとすると、富田・だから、その筋書きっていうのが難しいんですよ。理想を言うとな、3年以内でしようね。できればいいなと思うけど、でも、誰も信用しませんよ。今までのCARTのことでもさうだし。CARTなりル・マンの苦勞、失敗、その経験から、それまでの新しい構築になつてきていることはお分かりいただけると思うんですよ。だから、もっといい結果が出るようにしたいとは思ってるんですけど。現実にはすぐわかないのが難しいところですよ。

今、富田さん3年っていいましたけど、3年目を目指してスタート切るとすれば、1年目からガンガン行きますね。そうしないと

3年目に狙えないですもんね。富田・さうです。ガンガン行きます。ちんたら後ろ走っててもしょうがないですからね。

参加することに意義があるってやっていいたら、絶対に来ないですからね。富田・だから、やっぱり社内でもね。そういうふうには思ってたしやる方もいたらしくて、最終的にF1へ行くって言っても誰も信用しなくて。予備試験をいくつかパスして、なんとか考えてもよろしいということになったわけですからね。WRCだって97年にフィナンロードでテスト参戦したんですけれども、それだけマシンの戦闘力があるのか証明しろと。ル・マンもCARTもさうですよ。随分時間がかかってますよ。

でも、ここに来てトヨタの方とモータースポーツの話をする時の印象がずいぶん変わってきました。注目が高まっているんじゃないですか。

富田・関心を持っていただけたのはありがたいと思います。社内の盛り上げっていうのは大事だしね。企業にとって非常にいいと思えますよ。そういう効果も狙ってるんですよ。——なんだかモータースポーツがトヨタの雰囲気を変えてますよ。

富田・それはさうじゃなくて、トヨタ自動車が変わってきた中のひとつにモータースポーツがあるんだと思いますよ。僕たちが変えたなんてそんな人それな考えは持ってませんよ。さまままトヨタの変革の中のひとつにモータースポーツがある。モータースポーツが会社を変えたなんていう気は全くないですよ。モータースポーツだけが目的というわけじゃないですよ。それはやっぱり会社の勢いじゃないかなというふうか。ただ、さうして変わっていく中にモータースポーツがしっかりとあるということが大事なんです。

メルセデス CART撤退!

Text/Jeremy Shaw Translation/Yutaka Mita(QT)
Photos/Masahiko Amano, Hiroharu Sato

不振続きのカテゴリーに
見切りをつけた!?
今季限りでの
活動休止を
発表



画期的にコンパクトだった昨年のエンジンを捨てて、今年再び新規設計のIC108Fを投入。ベストリザルトは2度の7位という惨憺たる状況だった

以前からささやかれていたウワサがついに現実のものとなった。9月9日、メルセデスベントンは今シーズン限りでチャンプカーシリーズから撤退するとの公式発表を行った。「我々は2001年以降のモータースポーツ活動戦略を見直すべき時期にきていた」と語るのは、タイムラー・クライスラー社代表取締役であり、メルセデスベントンの乗用車部門とモータースポーツ部門全般を取り仕切るユルゲン・フベルトである。「2002年以降はF1に参戦する自動車メーカーが8社に増えることから、さらなる競争の激化が予想され、我が社も体制強化の必要性を感じていた。また、母国で開催されるDTMシリーズの発展にも力を注いでいかねばならない。このふたつのカテゴリーに専念するため、遺憾ながらCARTプロジェクトを中止することを決定した」

メルセデスは94年、独自のブッシュユロッドエンジンでインディアナポリス500に初挑戦。デビュー戦で優勝という歴史的快挙を成し遂げたのを皮切りに、昨年まで通算19勝を挙げ、97年にはマニユファクチャラーズチャンピオンの座を射止めるなど、北米において数々の快挙を成し遂げてきた。しかし、ここ数年はライバルメーカーの攻勢により苦戦を強いられ、最近では方々で撤退のウワサが聞かれるようになっていた。

CART暫定代表兼CEOを務めるホビー・レイホールは「CARTの代表的な顔である彼らが姿を消すのは大きな痛手だ。メルセデスベントンのディーラーを経営している私にとっても、またCARTシリーズ全体にとっても残念なことと言わざるを得ない」とコメント。「ウワサはすでに耳にしていたのでショックはそれほどでもないが、残念であることには変わりはない」と語った。イルモア・エンジニアリングの創業者のひとり、ポール・モーガンは「我々にとって非常に辛い日だ」と無念の思いを語ってくれた。メルセデスと緊密な協力体制を築いているイルモアは、F1とCARTの両シリーズにおける同社の実働部隊としてプロジェクトの運営に携わってきた。「メルセデスとしても苦悩の末の決断だったと思う。しかし、結局彼らにとってはF1プロジェクトが最優先ということなのだろう。今後F1には自動車メーカーがこぞって新規参入してくるし、そうなればメルセデスも厳しい競争に直面することになる。それにふたつのカテゴリーでその成績を収めるより、1シリーズで活躍した方が企業にとってもプラスになるからね」

現ユーザーの今後は?

メルセデスの撤退により最も深刻な打撃を受けるのが、現在エンジンの供給を受けているチーム。中でもメルセデスと長期にわたるパートナーシップを結んでいたバックウエスト・レーシング・グループと今季新たに設立されたばかりのモー・ナン・レーシングへの影響は大きい。「メルセデスのこの決断には非常な衝撃を受けている」とモリス・ナンは言う。「私がこのチームを立ち上げた第一の理由は、メルセデスとともにCARTシリーズの頂点を指すという点に大きな意義を感じたからだ。ともに手を携え、いつか必ずチャンピオンを獲得できる日が来ると信じていた。今回の彼らの決定は我々の活動基盤を根底から脅かすものだと言わざるを得ない。しかしレースは多くの挑戦と変化を伴うビジネスだ。我々は残された選択肢を検討した上で、進むべき道を決断しなければならぬ」

また、97年以来メルセデスエンジンで走ってきたバックウエスト代表のブルース・マッコウは「我々はメルセデスと数多くの人的、ビジネス的な関係を築いてきたし、これらの多くが今後も継続されると確信している。我々はCARTを去ることにしたメルセデスの決定を尊重するが、IC108Fエンジンプログラムをチャンピオンシップのトップへ押し上げるチャンスを持てなかったことを残念にも思う」とコメントした。同じくメルセデスエンジンを搭載するベッテンハウゼン・モータースポーツとアルシエロープロジェクト・レーシング・グループも、来季のエンジンを獲得すべく必死で奔走しているところだという。

現在のCART規則には「本シリーズにおいて十分な実績および基盤を築き上げた」と判断されるエンジンメーカーは、最低5チーム・7台のマシンにエンジンを供給しなければならない」と記されている。しかしこの規定を満たしているのは目下のところフォード・コスワース社のみ。ホンダとトヨタはともに3チーム・5台に供給するにとどまっており、来季についても現在の体制を維持すると考えられている。しかしレイホールは、すでに両メーカーとの間で緊急措置として供給先を増やすことについて話し合いを持ったことを明らかにしている。

「この件については数カ月間にわたって協議を行ってきた。その結果、ホンダ、トヨタ両エンジンメーカーと事実上の合意に達することができたと考えている。メルセデスの撤退によりエンジンを失ったチームについては、彼らが手を差し伸べてくれると期待している」とレイホールは語っている。

激震続くCARTの 来季のシートはどうなる!?

メルセデスが撤退を発表したことで、CARTの来シーズンへ向けてのストーブリーグは新たな局面を迎えた。

メルセデスユーザーの中では、バックウエストが陣営への残留意志を示していたが、そのバックウエストとメルセデスのサポートによって今年からスタートしたモー・ナン・レーシングは、フォードおよびホンダへのスイッチを密かに検討してきていた。モーリス・ナンは隠密裏に行動している間にホンダエンジン獲得に照準を絞った様子で、今年走らせてきたトニー・カナンにジミー・パッサーを加えた2台体制で活動することを計画しているようだ。

このモー・ナン以外のメルセデスユーザーチーム、つまりバックウエスト、ベッテンハウゼン、アルシエロプロジェクトは来年度のエンジンを使うのか、ウワサすらない状態だ。バックウエストはホンダからのオファーをシーズン半ばに受けていたが、交渉は物別れに終わったようだ。ホンダサイドとしてはドライバーをふたりとも返らせることを要望したようだが、ブルース・マッコウはそれを拒み、メルセデスへの忠誠を尽くす意志も固かったため、話が進まなかったと言われる。だが今となっては、その時のオファーを受け入れなかったことでマッコウのチームは非常に厳しい立場に追い込まれてしまった。ホンダはすでに他チームとの交渉が進んでおり、供給台数のキャパシティを超えるほどのチームとの話がまとまりつつあるからだ。

●ホンダ：チーム・グリーンにアンドレッティ加入へ

ベンスキーのブラジリアンコンビ＝ジル・ド・フェランとエリオ・カストロネベスはそのまま。チーム・グリーンも現在のダリオ・フランキッティとポール・トレーシーが残留し、その上にニューマン・ハースを離れるマイケル・アンドレッティが加入ということになりそう。アンドレッティのマシンはモトローラカラーになると現在ではウワサされている。この3台目については、ポール・ニューマンとアンドレッティが共同オーナーとなり、グリーンがチーム運営を行うという形になるとも言われている。

そして5人目のホンダドライバー、中野信治はウォーカー・レーシングを離れ、新たに設立されるフェルナンデス・レーシング（仮称）でアドリアンとコンビを組むことになりそう。テカテ（ビール）、クエイカー・ステイツ・メキシコ（オイル）、テルメックス（電話）らの強力なサポートをこの先5年間受ける契約を取り付けたメキシコのスーパースターは、チップ・ガナッシ・レーシングを離脱する敏腕マネジャーのトム・アンダーソンを共同オーナーに迎えて新チームを船出させるらしい。エンジンは当然ホンダ。アドリアンにとっては2年ぶりのホンダ陣営への復帰となる。シャシーはレイナードで決まりだろう。フェルナンデスのローラ&スウィフト機は有名だからだ。まだエンジニアの体制などは明らかになっていないが、今年の彼のエンジニアを務めているジョン・ウードをバトリック・レーシングから引き抜く可能性が高いだろう。中野にあてがわれるエンジニアについては何も分かっていないが、アンダーソンがガナッシから誰か（例えば現在ジミー・パッサ

ー担当のジュリアン・ロバートソン）を引っ張ってくる…とかはあり得るのだろうか？

これでホンダは、モー・ナンがうわさどおり加入するとすると9台体制となる。今年の5台から一気に4台の増加は「7台を想定して予算を組み、プログラムを進めてきた」というホンダ陣営にとっては過大な負担となるが、メルセデスの撤退が決まった今、予定より多くの供給台数を抱えることはCARTシリーズ自体の興行を支えていくためには避けて通れない、と判断されるだろう。となると、来年度が2年目となる中野以外は全員が優勝経験者であり、アンドレッティとパッサーのふたりのアメリカ人チャンピオンを擁し、ヨーロッパ、カナダ、メキシコ、そして日本人の理想的なラインナップを完成させることができる。なお、中野の抜けるウォーカーは「大型のスポンサーと現在交渉中」と言っているが、それがかなわなかった場合、CARTシリーズに生き残ることができなくなるかもしれない。そのときは、彼らは現在も参戦を行っているIRLで走り、SCCAトランザムにも出場することを検討しているようだ。

●フォード：さらに1台増えて11台体制に?

今年の10台から供給台数を減らすことも検討していたが、マックス・ウィルソンをデビューさせる新しいチーム、シグマ・レーシングが加わることで1台増加。バトリック・フォーサイスの動きは不明だが、ライバル2社同様に供給台数は増えることになりそう。

フォードのトップチームであるニューマン・ハースはアンドレッティが抜けるものの、クリスチャン・フィッティバルディを残留させることは決まっているもよう。一時は1台体制も検討していたと言われる彼らだが、ここへきてクリスチアーノ・ダ・マッタをPPIモータースポーツから譲り受ける交渉をまとめたとの情報が飛び込んできた。エンジンは来年度もフォード。シャシーも引き続きローラを使うことになるだろう。

フォーサイス・レーシングはプレイヤーズカラーでカナダ人ふたりを走らせるのと同時に、ザクスピードとのジョイントでドイツ人ふたりを走らせる計画を進めているらしい（両チームともエンジンについては不明だが、両方フォード、両方トヨタ、あるいはプレイヤーズがフォードで新チームがトヨタ?）。プレイヤーズチームについては、バトリック・カーペンティアの残留は絶望的とのウワサも流れていたが、彼の後釜に収まるのがフォーミュラ・トヨタ・アトランティックでプレイヤーズのサポートを受けているアンドリュー・ボーディーンになるかどうかは分からない。カーペンティア残留の可能性もゼロではないだろう。

チーム・レイホールはフォードで決定。同チームとフォードの関係は日に日に強くなっているようだ。マックス・パビスとケニー・ブラックのドライバーラインナップはインパクトがいまひとつ弱いが、今年の成績から見ても堅実なチョイスと言っていいたいだろう。ただし、彼らはシャシーをローラへスイッチする大胆な決断を下したようだ。またしてもポビー・レイホールは失敗の可能性が高いギャン

ブルに出るということだ。ガナッシ&ファン・モントーヤをもってしてもロードコースでまともに走らないシャシーで成功する自信を、現在のふたりのドライバーで持てるということなのだろうか？

デイル・コインは、韓国マネーが予定どおりにとどまることになれば黒澤琢弥を1台目に起用することになるはずだ。しかし2台目についてはまったく不明。現在黒澤の代役を務めているアレックス・バロンを雇うためには別の大型スポンサーが必要。ガルト・サレスがブラジルからスポンサーを連れてくれば、彼が再びシートを得ることも十分に考えられる。また、今シーズン前にテストする計画のあったフレンチドライバー、ローラン・ルドンも資金さえ都合がつけば同チームからの出場が実現するかもしれない。

●トヨタ：PPIが陣営離脱、CART撤退へ?

ダ・マッタがニューマン・ハースに移籍するという情報と同時に「PPIが売りに出されている!」といったショッキングなウワサもラグナセカでは聞かれた。トヨタのCARTプロジェクトのオリジナルチームで今年初勝利を挙げた彼らは、本拠地を南カリフォルニアから南部のノースカロライナに移す計画で、これは彼らがNASCARプロジェクトへ完全にシフトしていくことを意味しているようだ。トヨタは来年度からオフロードのプロジェクトを縮小、もしくは行わない意向らしく、PPIとしては長く続いてきたトヨタとの関係に終止符を打つことになるという。もしこれが事実であれば、トヨタは昨年いっぱいCARTシリーズを離れたオール・アメリカン・レーサーズに続き、オリジナルチームを完全に失うこととなる。

PPIで予想外の活躍を見せている昨年度インディライツチャンピオンのスペイン人ルーキー、オリオール・セルビアは、母国より持ち込んだテレフォニカマネーとともにフェルナンデスの抜けたバトリックに移ることを狙っているようだ。バトリックはトヨタへエンジンをスイッチするとのウワサと、その話にはご破算になったというウワサもラグナセカでは聞かれた。同チームの候補にパッサーを挙げるウワサもあるが、それが実現するためには大型のスポンサー獲得が条件となる。彼にはセルビアのような強力なパーソナルスポンサーがいなかった。

トヨタをここ2年使ってきたデラベンナは来年度も同じ体制を望んでいるようだ。同チームは相変わらず強力なスポンサーを有していない。今シーズン途中からサポートを始めたディレクTVに予算を拡大してもらうか、持参金付きドライバーを見つけるしか参戦を継続する道はなさそう。

このデラベンナで今シーズン途中から走っているミモ・ギドリーは、ラグナセカの後にチップ・ガナッシでテストを受けることになっている。ギドリーの他にも国際F3000チャンピオンのブラジリアン、ブルーノ・ジャンケイラ、同シリーズ2位のフランス人ドライバー、ニコラス・ミナシアン、そして今年のフォーミュラ・トヨタ・アトランティックでタイトル争いを展開しているアメリカ人のパディ・ライズが同じテストを走る。2001年、ガナッシは若手ふたりでの参戦になるということだ。

ブライアン・ハータは今回のラグナセカで素晴らしい走りを見せたが、現在のところ彼を起用して2001年シーズンを戦う計画を持っているチームは見当たらない。彼の他にも、F1から引退するジョニー・ハーバート、ウィリアムズから放出されたアレックス・ザナルディ、前述のバロン、サレス、途中からマシンを降りているノルベルト・フォンタナがシートを探している状況だ。



盛り上がるメキシコのレース熱をバックに、ついに自チームを立ち上げることになりそうなフェルナンデス。中野はここに合流することが濃厚。有能な人材を各チームから引き抜き、レイナード・ホンダを使用し、強力な布陣になりそう



モントーヤのF1転向発表を目前に控えたチップ・ガナッシは、若手起用路線に一気に方向転換しよう



グリーンはクールがスポンサーする2台の布陣は不変だが、ここにアンドレッティが合流し、第3のレイナード・ホンダを走らせることになりそう。ダ・マッタのニューマン・ハース入りはアメリカ的には「出世」と言えるか



JGTC メルセデスDTM、JGTCに参戦か!?

来シーズンの全日本GT選手権にメルセデスベンツのDTMマシンが参戦するかもしれないというビッグニュースが編集部に飛び込んできた。昨シーズンオフにもメルセデスCLK-K1 GT R参戦説が話題になったが、結局実現することはなかった。しかし、今回の場合はメルセデスから直

接GTアソシエーションに打診があった話というから、かなり信憑性の高いニュースであると判断し、さっそくGT-Aに当たってみると次のような経緯で話が進んでいることが分かった。

第一にメルセデスからGT-Aに対して参戦の打診があったのは事実。正確にはメルセデスのレース部門を受け持つHWAという会社から、今シーズンのDTMに参戦中のCLK-K1 DTMで来季のJGTCに参戦することにしているという。ただし、参戦が実現するためにはメルセデスサイドとGT-Aサイドの両方にまだいくつかのハードルがあるようで、「打診」参戦決定では必ずしもない。

メルセデス側の要望としては、やはりマシン能力についての希望が果たされるかどうか第一のポイントとなるようだ。つまり、DTMとJGTCのマシンレギュレーションの違いによって、CLKのポテンシャルが保たれなくなることを危惧しているという。分かりやすく言えば、かつてのマクラレンのようにレギュレーションで縛られてしまっ



DTMでは圧倒的な強さを見せるメルセデスだけに、賑やかな参戦なら実現しないだろう。でも、JGTCで走る姿も見てみたい

勝つ可能性がなくなってしまうのではなにかということだ。また、もうひとつのポイントとしてはレースの保証を誰がしてくれるのかということだ。メーカーとして参戦を果たすということになれば、3年なり5年なりのスパンでのプロジェクトとしての参戦となるだけに、レースそのものの基盤がどうなっているかということも気になるようだ。

一方、GT-AサイドでもDTMとの交流は意識しているようで、8月のニュルブルクリンクでのレースにはGT-Aスタッフが視察に訪れ、DTM関係者と接触したという。2002年をメドに新たなマシンレギュレーションを導入していきたいと



華やかに見えるが、水面下でJGTCは岐路に立たされている

プフレームシャシー十カーボンコンポジットボディ、そして共通パーツ制を導入するDTMは大いに気になる存在だろう。このレギュレーションがそのままJGTCに持ち込まれることはないにしても、来たるべき将来へ向けて、DTMマシンの直接参戦、あるいはレギュレーションのコラボレーションは十分に魅力的なものだと考えられる。ましてやアジアへと勢力を広げていく意向を持つJGTCにとってメルセデスの参戦は願ってもないことだろうが、その一方でドライバーを重視してきた姿勢を今後どうしていくのかという問題もある。



メルベルグ (左) とマーティンの才能はすでに折り紙付き

JRC スバル、ソルベルグ&マーティンと契約 ミツビシとフォードは現体制維持か

9月4日、スバル・ワールドラリーチームはベター・ソルベルグとマルコ・マーティンというWRC界注目目の若手ふたりの来季からのワークス起用を発表した。

25歳のノルウェー出身の元ラリークロスチャンピオンであるソルベルグは、昨年フォードとの間で新人としては異例の5年契約を結んだことで知られている。今年3台目のワークスフォードカスワRCで6戦に出場し、第8戦ニュージラントでは同ラリー初出場ながら4位に食い込んでいる。スバルはこの才能をフォードへの違約金を支払ってまでも欲しかったということのようだ。

24歳のエストニア出身のマーティンは、彼の才能を認めた現TMG社長のオペ・アンダーソンから直々にマシン提供を受ける形でWRC進出を果たし、今年にはトヨタ・チーム・スウェーデン運営のTTEカスタマーサポート体制でカローラWRCを

駆り6戦に出場。先の第10戦キプロスで6位入賞を果たしている。

今回の発表ではふたりの契約年数ともに発表されていないが、マーティンの来季のフル参戦は明記されている。対して、ソルベルグの参戦条件は明らかでないが、むしろ彼がセカンドノミネートカーのメインドライバーとなる公算が高いようだ。

なお、現レギュラーのユハ・カンクネンについてチーム側は「彼の21年にわたる経験をチームのために役立てる役をオファーした」と表現しており、彼の参戦は得意とする数戦に限定したものになると思われる。

同日セアトが今季限りでの撤退を発表(詳細は33ページ)し、WRCのストリーミングは一気にスパイロがかかった状態となったが、先にコリン・マクレーの契約2年延長を発表しているフォードはカルロス・サインツも残留が濃厚。彼らはドライバラインナップではなく、ミシユランからピレリへのタイヤのスイッチという大きな変更を行って来季に臨むことになる。

ミツビシについては、契約が残っているトミ・マキネンの残留は間違いなし。一方、今年いっぱい2年契約が満了となるフレディー・ロイクスについては、プジョーへの移籍と彼が持ち込んでいたマイルポロの離脱の可能性がここ数週間でわかち取り沙汰されていたが、どうやらともに契約更新ということで落ち着きそうな様子だ。

セアトが今季限りでのWRC撤退を発表 オリオールは、ブジョー移籍が濃厚に



セアト・スポーツのスタッフには「寝耳に水」の決定だった?

断による決定で、我々の成績により下されたものではない。我々は確かにWRCへの参戦をやめることになる。だが、各国内選手権にはコルドバWRCカーやイビサで参戦しているユーザーが数多くおり、オーストリアとドイツの選手権ではポイントリーダーになっている。彼らへの支援活動は今後一層重要なものとなる」と語っている。

このセアトの撤退決定により、ディディエ・オリオールとトニ・ガルドマイスターのふたりは宙に放り出される形となったが、オリオールはすでにキプロス時点でブジョー・スポール加入が確実と目される段階に至っている。一方のガルドマイスターはミツビシとの交渉もあったようだが、こちらはフレディー・ロイクスの残留がほぼ決まりそうなたため、可能性はほとんどなくなった状態。目下最大の有望候補はペター・ソルベルグをスバルに引き抜かれたフォードの第3ドライバーだが、こちらは彼らが再びこうした枠を設定するかどうかにもかかっている状況だ。

セアト・スポーツは96、98年とイビサ・キットカーでF2ワールドカップタイトルを3年連続で獲得し、98年夏からワールドラリーカーのワールドバでWRCを戦い始めた。昨年のニュージールランド、今年のサファリと3位に2度入ったのが目下のベネディクトだが、最近はずまずの速さを示しつつもそのスピードをラリーを通じて発揮できないという不満の残る戦いを続けていた。

セアト・スポーツのスポークスマンは本誌の取材に対して、「これは純粋にセアトとしての経営戦略的な判



ダッシュボードが大きく変更されたE3もワークス参戦はあと4戦

来季のWRC暫定カレンダー案が内示 モンテカルロは出走40台制限を正式発表

FIAラリー委員会において検討されてきた来季のWRC暫定カレンダー案が内示、今年はこれまで5月に開催されてきたツール・ド・コルドバを秋に移したFIAだが、来案ではさらに大きな変更を計画しているようだ。具体的な日程は左下の表のとおりだが、最も大きな変更はサファリ・ラリーが一旦7月中旬に移されている点、これは97年の全14戦化以来、特に過密となつて各チームからクレームが続出していた前半戦のスケジューリングの緩和に主眼を置いたものと思われる。

このサファリの移動にともない、7月開催の続いていたニュージールランドは9月下旬に移動。一方、今年急ぎよWRCに昇格し無事開催されたキプロスは来年も開催継続のもよう、この暫定案では6月中旬に組み込まれている。これにより、アクロポリスから実質1週間のインターバルでキプロスが開催され、さらに翌戦にはサファリが控えているという過酷な3連戦がシリーズの中盤戦に組まれることになる。

いずれにせよ、これはあくまで暫定案であり、正式な決定は10月以降の世界モータースポーツ評議会で行われるものと思われる。

なお、開幕戦モンテカルロについては、主催者のモナコ王立自動車クラブが大幅にルートを変更し参加台数も一気に40台に絞るという開催要項を正式に発表。この大変身を遂げる内容は、一時はカレンダー落ちの可能性があった同ラリーがWRC開催継続を取り付けるため、FIAが将来的に導入しようとしているスケジューリング短縮・出走台数制限案を先

2001年世界ラリー選手権暫定カレンダー

日程	ラリー名	開催国	
第1戦	1月19-21日	モンテカルロ・ラリー	モナコ・フランス
第2戦	2月9-11日	スウェーデン・ラリー	スウェーデン
第3戦	3月9-11日	ラリー・オブ・ポルトガル	ポルトガル
第4戦	3月23-25日	ラリー・カタロニア	スペイン
第5戦	5月4-6日	ラリー・アルゼンチン	アルゼンチン
第6戦	6月1-3日	アクロポリス・ラリー	ギリシャ
第7戦	6月15-17日	キプロス・ラリー	キプロス
第8戦	7月13-15日	サファリ・ラリー	ケニア
第9戦	8月10-12日	ラリー・フィンランド	フィンランド
第10戦	9月21-23日	ラリー・ニュージールランド	ニュージールランド
第11戦	10月5-7日	ラリー・サンレモ	イタリア
第12戦	10月19-21日	ツール・ド・コルドバ	フランス
第13戦	11月2-4日	ラリー・オーストラリア	オーストラリア
第14戦	11月23-25日	ラリー・オブ・グレートブリテン	イギリス



大胆な変身を選択したモンテカルロだが新たな問題も呼ぶことに

キャデラック、ALMS終了時点で ライリー&スコットとの契約を終了へ

キャデラック・ノーススターLMを今年のル・マンに投入したGMだが、そのマシン開発プログラムにデイハロップパーとして当初から深く関与してきたライリー&スコットとの契約を更新しないことを決定、9月12日に発表した。

3カ年計画でのル・マン制覇を目標に掲げて誕生したノーススターLMだったが、参戦初年度となった今年に残念ながら総合20位が最高位。トップスピードや信頼性などの面でライバルの後塵を拝した。また、現在スポット参戦しているALMSでも状況は好転せず、業を煮やしたGMがライリー&スコットに見切りを

つけたもよう、これにより両者の蜜月は今季のALMSのシリーズ終了時点までとなった。

GMレーシングのエグゼクティブディレクター、ハーブ・フィッツジェラルドは「レベルアップを図ることが目標であり、さらに戦力を向上させるためには何らかの変化が必要」とコメントしているが、現時点ではプロドライブ、TWR、レイナードなどのヨーロッパのコンストラクターと組むのではないかとという憶測が飛んでいる。いずれにせよGMは来年のル・マンには再びニューマシンで臨むこととなりそう、プロジェク

トに影響が出る事が予想される。

「FRENCH RALLY CHAMPIONSHIP」 ブガルスキー・シトロエン・クサラT4 出場全戦優勝でフランス選手権王座獲得

今季のフランス・ラリー選手権にフィリップ・ブガルスキーのドライブで参戦していたシトロエンのWRカー、クサラT4が、9月2、3日に開催された第6戦ラリー・モンブラン・モルジヌで優勝、これで出走

5戦全勝を飾り、同選手権全10戦の折り返しを過ぎたところで早々とチャンピオンを決めることとなった。

シトロエン・スポールは今季、フランス自動車連盟の特別措置を取り付けて、クサラT4をFIAホモロゲーション未取得のまま同選手権に「クサラFRC（フレンチラリーカーの意）」の登録名で送り込んでみた。そしてシリーズのフタを開けてみれば連続優勝。この第6戦には最大のライバルであるシモン・ジャン・ジョセフが駆るシルティ・スポールのインプレッサWRCが欠場したこともあり、ブガルスキーはスタートから最終ステージまで一度もトップを譲ることなく圧勝した。

なお、クサラT4は来季からWRCへの限定参戦を始めるが、開幕戦モンテカルロへの出場はないようだ。



軟着のブガルスキー。クサラT4の右は監督のギ・フレクラン

WRC 新型オクタブピア投入で士気上がるスコダ 来季は参戦12戦にプログラムを拡大

スコダはWRC第10戦キプロスのスタート前日の9月7日、来季の参戦計画を12戦に拡大することを発表した。予定されている14戦の中で除外される2戦はニュージーランドとオーストラリアとされている。

来季はスコダにとってWRCカー、オクタブピアWRCによるWRC参戦3年目にあたる。レギュレーションではWRC登録マニユファクチャラーはその初年度は全ラウンド数の25%、2年目は50%、3年目には全戦の参戦が規定されているが、昨今のFIAお得意の柔軟策により、VW傘下のチエコ企業に対するフル参戦義務付けは回避されたようだ。

なお、彼らはこのキプロスからオクタブピアWRCのエボリューション

モデルを投入。パワーおよびトルクの向上、ボディの軽量化やサスペンショントラベルの増大などが図られたというが、初陣では2台そろって初日で姿を消している。



同じVW傘下のセアトの撤退は彼らには影響がなかった様子

BIGC フォード、今季のタイトルを最後に ついにBTCCからの撤退を発表

アンソニー・レイド、アラン・ムニユ、リカルド・リデルの3人を擁し、すでに今季のBTCCでマニユファクチャラーズタイトルを手に入れているフォードが、今季限りで同シリーズから撤退することを決定した。これまで主要マニユファクチャラーとして長年BTCCを戦ってきたフォードだが、プロダクションカーに近い車両規則で行われることが決定している来季に関して参戦を見送った背景については、イギリス・フォードのマーケティング担当者が「新車両規則の場合、フォードのライ

ンナップではフォードカスが適当と考えられるが、フォードカスはすでにWRCに参戦しており、BTCCでも走らせる意味合いが薄い」とコメントしているように、メーカーとしてのマーケティング戦略が深く影響したもようだ。

最終戦を残した段階で、ドライバーランキングでもレイド、ムニユ、リデルが1〜3位につけ、フォード陣営がドライバーズタイトルも獲得することは確実。ダブルタイトルを花道に、フォードがBTCCに別れを告げることとなったわけだ。

JGTC GT最終戦の直前テストに26台が参加 NSXとGT-R勢が好調をアピール

GT最終戦の直前テストに26台が参加。NSXとGT-R勢が好調をアピール。T1で行われた第5戦からわずか2日後の9月12〜13日、鈴鹿サーキットにおいて10月21〜22日に行われる全日本GT選手権最終戦の事前合同テストが開催された。

テストはこの2日間で計4セッションを行う予定となっていたが、台風14号に刺激された秋雨前線が東海地方に記録的な大雨をもたらした。サーキット周辺こそ小雨に見舞われた程度だったものの周辺の交通機関や道路網は大幅にマヒ。このためドライバー数人の到着が遅れ12日午前の走行をキャンセルするチームも現れた。こうした初日にトップタイムをたたき出したのはロックタイト・ゼクセルGT-Rだった。雨が降り続くコンディションの中で唯一1分14秒台をマーク。また、2位にはTAKA T A童夢NSXが続き、こちらも健在ぶりを示すこととなった。

翌テスト2日目は快晴となり、路面も完全ドライ。そしてここでも速さを見せたのが前日から好調のTAKA T A。また、2位にカルソニックスカイライン、3位にロックタイトとGT-R勢が続き、5位にもT1の勝者FK/マシセルモススーパーラが入り、仕上がり順調であることが印象づけている。

JGTC鈴鹿合同テスト(9月12、13日/鈴鹿サーキット)

順位	クラス	NO.	ドライバー	マシン	ベストタイム
1	GT500-1	18	編藤 勇一/金子 勝智	TAKATA 童夢 NSX	2'02"585
2	GT500-2	12	星野 一義/本山 哲	カルソニックスカイライン	2'02"766
3	GT500-3	1	E.コマス/影山 正美	ロックタイト・ゼクセルGT-R	2'02"910
4	GT500-4	64	伊藤 大輔/D.シュワガー	Mobil 1 NSX	2'03"096
5	GT500-5	38	竹内 浩典/立川 祐徳	FKマシセルモススーパーラ	2'03"138
6	GT500-6	2	片山 右京/M.クルム	カストロール・ニスモGT-R	2'03"140
7	GT500-7	8	鈴木 幸久/土屋 圭市	ARTA NSX	2'03"325
8	GT500-8	16	道上 龍/光貞 秀俊	Castrol 無限 NSX	2'03"405
9	GT500-9	36	関谷 正徳/土屋 武士	カストロール・トムス・スーパーラ	2'03"734
10	GT500-10	39	影山 正彦/成田 義之	デンソーサーダスーパーラGT	2'03"837
11	GT500-11	30	岡田 秀樹/松田 次生	鈴響 McLarenGTR	2'03"923
12	GT500-12	6	野田 泰樹/W.ガードナー	エッソワルトロン タイガースーパーラ	2'04"178
13	GT500-13	35	山路 慎一/H.ラファネル	マツモトキヨシ・トムススーパーラ	2'04"513
14	GT500-14	37	荒 聖治/鈴木 利男	カストロール・トムス・スーパーラ	2'04"799
15	GT500-15	25	木下みつひろ/藤戸 亨	エンドレスアドバンスーパーラ	2'04"857
16	GT500-16	100	藤田 章/藤原 尚貴	RAYBRIG NSX	2'05"047
17	GT500-17	21	一ツ山 康/中谷 明彦	ZERO マクラレン GTR	2'05"184
18	GT500-18	32	木下 隆之/近藤 真彦	cdma One セルモススーパーラ	2'06"810
19	GT300-1	31	新田 守男/高木 真一	スーパーオートバックスアベックスMR-S	2'13"036
20	GT300-2	81	大八木信行/青木 孝行	ダイシン ADVAN シルビア	2'14"950
21	GT300-3	910	金郷 敦/和田 久	オインテンウエディングアドバンポルシェ	2'15"147
22	GT300-4	7	山野 哲也/松本 晴彦	RE南宮マツモトキヨシ FOX7	2'15"510
23	GT300-5	19	編藤 翼一/原 貴彦	ウェッズスポーツセリカ	2'15"788
24	GT300-6	24	西澤 和之/M.アビチュラ	986ポクスター	2'16"260
25	GT300-7	111	井倉 淳一/真希 遊世	JIM-C TWS F355	2'18"011
26	GT300-8	911	石原 将光/砂子 賢彦	ダイヤモンドアドバン ポルシェ	2'34"775

MACAU & KOREA F3 GRAND PRIX TOUR

マカオ&コリアGP観戦ツアー参加者募集

佐藤、福田、金石らが勝利を目指して参戦予定 歴史的瞬間を自分の目に焼き付けるチャンス!?

JTB海外旅行虎ノ門支店では11月の第3〜4週に行われるFIA国際選手権F3マカオGPとコリアGPの両観戦ツアーの参加者を募集している。

今年もこの2戦には、日本、そして海外から数多くの有力ドライバーの参戦が予定されており、彼らの多くが同レースを転戦していくことになる。中でも今年の注目、何と言っても海外F3で暴れ回っている日本人3選手、佐藤琢磨、福田良、金石年弘の走りだろう。本誌でもたびたび取り上げてきたとおり、佐藤はイギリスF3ですでに3勝をマークするという実績を残している。フランスF3でシリーズ2位の好位置につけている福田は、これまで所属してきたLDモータースポーツに対する不満からこのチームを離脱したばかりだが、このアジアF3GP2連戦には以前から他のチームで参戦する計画のため大きな問題はなし。また、ドイツF3で8月に初優勝を果たし

た金石は、昨年のコリアGPが世界に羽ばたくキッカケをつかんだ舞台だけに、さらなる成長を遂げた証をここで示したいところだろう。

もちろん、トーマス・シュクターやアントニオ・ピッツォニアといった海外F3の有力ドライバー勢と、井出有治らの全日本F3勢の激突も見ものだ。

ツアーはどちらも40名限定で、日本人選手参加の激突パーティーなども開催予定。東京、大阪、名古屋、福岡の各都市発で、日程はマカオGPが11月15〜21日間で3〜6日間の4コースあり、料金は12万7000円〜16万8000円。コリアGPは11月23〜27日間で3、5日間の2コースあり、9万3000円〜14万5000円となっている。この両ツアーに関する問い合わせは、JTB日の丸応援ツアーデスク、担当：大瀧/石井氏 ☎03-5512-0536、http://www.jtb-kaitora.com/tour/interf3/



*F3世界一を賭けたストリートバトルは必見

SUPER TAIKYU スーパー耐久シリーズに一大変革 来季からの新クラス区分が発表に

スーパー耐久協会は来季から適用される新クラス区分を発表した。これはクラス4の台数減少が発端となり、以前からいくつかの案が出され検討されてきたものだが、今年の第2戦仙台で開かれたエントラントミーティングの席上で主催者側から出された案が、ほぼそのままの形で来季から導入されることになった。

2001年スーパー耐久シリーズ新クラス区分

クラス	排気量	駆動形式
クラス1	350cc以上	4輪駆動車 2輪駆動車
クラス2	200cc~350cc	
クラス3	200cc~350cc	
クラス4	200cc以下	
Gr.N+クラス	2000cc以下 (Gr.N+技術規則に従った車両)	

3は排気量とともに2000cc以上3500ccまでとされ、4輪駆動と2輪駆動で区分けされることになる。この変更を受けてクラス2は来季から実質的にランサーとインプレッサのみのクラスとなり、BMW M3とシルビアはクラス3へ移行する。そして現行では排気量が1600cc以下とされているクラス4は来季から2000cc以下に引き上げられ、現行ではクラス3のインテグラやS2000などがクラス4に区分けされる。また、来年に発売が予定されている新型インテグラと3ドアハッチバックのシビックの排気量も2000cc以下となることから、これらの車両もクラス4で登場することになりそうだ。

STCC (スウェディッシュ・ツ ーリングカー選手権) の最終戦がマ ントーパークサーキットで行われ、 ニッサン・プリメーラを駆るトミ ・ラストッドがアウディのフレデリ ック・エクプロムを9点差で振り切 りドライブバースタイトルを奪取。ま た、ニッサンも同時にマニユファク チャラーズタイトルを獲得した。

決勝はダブルヘッダーとなり、第1レースはポールスターのラストッドが4周目にバワステトラブルで沈む波乱の展開に、予選6番手のエクプロムも接触に巻き込まれて後退し、結局フォード・モンドオのジェンス・エドマンが優勝。タイトル争いは2レース目に持ち込まれた。第2レースは三つ巴の戦いとなっ

たがエドマンが連勝を飾り、9周目にラストッドをかわしたエクストロムがそのまま逃げ切り2位に。しかしラストッドも手堅く3位入賞し、見事王座を獲得することとなった。



タイトル争いは最終戦にもつれるも僅差でニッサンが勝利

TV&RADIO

9/21~10/8のスポーツ番組

●F1GP (フジテレビ系)

9/23 26:45~28:10 第15戦US GP予選
9/24 23:45~25:30 第15戦US GP決勝
10/7 15:30~17:00 第16戦日本GP予選
10/8 22:00~24:00 第16戦日本GP決勝

●日本テレビ系

9/23 26:20~27:20 CART第16戦ラグナセカ

●テレビ東京系

10/7 16:00~17:15 JGTC第6戦CP MINE

●BS-WOWOW

9/24 16:00~17:00 F1第15戦US GP予選
9/26 24:55~27:30 F1第15戦US GP決勝
10/8 11:00~12:00 F1第16戦日本GP予選
10/2 19:00~20:00 DTM第1/2戦ホッケンハイム

●スカイパーフェクTV!

・フジテレビ721 (721ch)
9/23 22:50~25:10 F1第15戦US GPフリー走行
9/23 26:50~28:30 F1第15戦US GP予選

9/24 26:50~29:30 F1第15戦US GP決勝
10/7 11:00~12:00 F1第16戦日本GPフリー走行
10/7 12:50~14:30 F1第16戦日本GP予選
10/8 14:20~16:40 F1第16戦日本GP決勝

・Jスカイスポーツ2 (307ch)

10/1 13:00~16:30 JGTC第6戦CP MINE

●スポーツ・アイ-ESPN

10/2 29:00~31:00 CART第18戦ヒューストン

●GAORA

9/30 23:00~26:00 NASCAR第24戦ダーリントン

●BOON

毎週木曜日 24:15~24:45/日本テレビ系

●カーグラフィックTV

毎週土曜日 26:10~26:40/テレビ朝日系

■MUTRA FRIDAY

毎週金曜日 18:00~19:00/エフエム栃木(76.4MHz)

■ばどっくじゃぱん「F1 EXPRESS」

毎週土曜日 11:55~12:00/NACK5(79.5MHz)

■TRDドライバーズミーティング

毎週日曜日
18:00~18:30/FMヨコハマ(84.7MHz)
FM仙台(77.1MHz)
18:30~19:00/CROSS FM (78.7MHz)

■アドバン・サウンド・コックピット

~土屋圭市のレーシングダイアリー~
毎週土曜日
18:00~18:30/Tokyo FM (80.0MHz) 系
※放送時間、内容は予定
詳細は新聞等でその都度ご確認ください

SPOT NEWS

●メルセデスのCART撤退決定を受けて、エンジンの開発、供給を請け負っていたイルモア・エンジニアリングの今後の活動計画も一気に白紙状態となった。イルモアのマネージングディレクターを務めるポール・モーガンは、将来的に他のエンジンメーカーとの提携の道を探っていくとしながらも、来季に関しては同社がCARTシリーズにとどまる見通しはほとんどないと語っている。「イルモアUSAのCARTシリーズ残留を望む声は多いし、エンジンビルダーとして独自参戦してはという意見もあるが、今はそんな先のことを話すような段階ではない。我々は英国に総勢420名の従業員を抱えており、これは全員F1プロジェクトに組み入れることになるだろう。しかしトロイトにいる48人については改めて行き先を探さなければならない。確かに我々の現在の成績は決して芳しいものではないが、この先何がどうなるかは誰にも分からない。再び我々がCARTを席巻する日が訪れることだって大いにあり得るんだ」

●さらにメルセデスのCART撤退がらみでもう一報。この発表に呼応するように、バックウェスト・レーシング・グループ

はマーク・ブランデルとの契約を今季限りで解消することを決定した。契約をまだ1年残しての解消についてブルース・マッコウ代表は、「彼がフラストレーションのたまるシーズンを過ごしてきたことはよく分かっている。彼は才能豊かなドライバーだし、この段階でフリーエージェントとしてあげた方が彼の未来も広がるだろうとの判断に至った」と語っている。今回の一件については、バックウェストがメルセデスに代わる新エンジン獲得のためにドライバーの若返り実現を迫られたための措置という見方が強い。

●今年4月に正式にWRC開催中止が決定したチャイナ・ラリーが、アジアパシフィック・ラリー選手権(APRC)の単独イベントとして9月8~10日に開催され、グループAインプレッサで出場したボッサム・ボーンが優勝。ディフェンディングチャンピオンの田口勝彦はこのラリーには出場せず、ボーンはポイントのリードをさらに拡大した。日本からは田嶋伸博がバレーノ・キットカーで参戦していたが、彼は第2レグでマシントラブルから激しいコースアウトを喫してリタイアとなっている。

●今季は国際F3000シリーズが例年よりも早く8月に終了するスケジュールだったために9月10日から全4戦で行われる予定で計画されていたオータムカップF3000ミニシリーズだが、結局これはキャンセルされることとなった。アストロメガ、フォーテック、マクラーレンJrといった有力チームがエントリーしていたが、国際F3000のシリーズは終了していることから、ほとんどのチームがこの別シリーズを戦うためにはドライバーの持ち込みスポンサーが必要な状況となったものの、それが可能なドライバーがほとんどいなかったようだ。

●昨年末にオートバイ事故に遭い、一時は昏睡状態に陥った元国際F3000ドライバーのジェイソン・ワットが約1年ぶりにレースに復帰し、初戦となったデンマーク・ツーリングカー選手権で優勝した。また、9月17日に行われるスポーツツーリングワールドカップ第8戦ニュルブルクリンクにF3000時代の古巣であるデン・ブラ・アビスからバノスで出場することも決定したようだ。

●フォーミュラ・ニッポン第9戦美祿への“自費”参戦を計画している土屋武士

のOlympic KONDO Racingからの参戦が晴れて決定した。ゼッケンは「4」。なお、当初はこの1戦のみの予定だったが、現在は最終戦鈴鹿についても参戦に向けて調整中という。

●Fニッポン後半戦のシリーズパートナーとなった森永製菓が、参加ドライバーの体面を科学的にサポートするサービスを開始した。同社は最新のトレーニングマシンを搭載した「ウイダー・ハイテククラブカー」を第8戦富士の予選日にパドックに設置し、コンピュータによりドライバーの筋力や瞬発力、バランスを評価して各ドライバーに必要なトレーニングと栄養面のアドバイスをを行った。

●10月16日に長谷見昌弘選手をゲストに招いて「FISCO体感走行会」が富士スピードウェイで開催される。当日はファミリー走行(参加料1500円)、スポーツ走行(同2500円)の他に、長谷見選手によるデモ走行、トークショー&サイン会や大抽選会が行われる。参加希望者は、日産サテリオ湘南/☎0120-47-1132、日産サテリオ神奈川/☎0120-23-4132、ピットワーク湘南/☎0463-54-8383のいずれかまで申し込みを。

Super Taikyu Series 2000

Super TEC

富士スピードウェイ

10/15 決勝 SUN 10/14 予選 SAT

スーパー耐久シリーズ2000 第7戦



Super Taikyu Series



パイレーツの「1日チーム監督だっゅ〜の!」



決勝当日FALKENチームの1日監督に決定!!
PRイベント前にて握手会も開催!

SPECIAL EVENT

●パイレーツと握手会

(FALKENキャンペーンチケット持参/先着100名様)

※FALKENキャンペーンチケットはFALKEN販売店までお問い合わせください。

●パイレーツと遊ぼう

PRESENT BY FALKEN



RS-R 高速スラローム・アトラクション



土屋 圭市



緒方 学

DEMONSTRATOR

デモンストレーター (予定)

※ドライバーは変更になる場合があります。

開催時間: ビットワーク時

【主催】ピクトリーサークルクラブ (VICIC) 【協賛】小山町 オーツタイヤ株式会社 【決勝スタート/12:00予定 (スーパー耐久)】
富士スピードウェイ株式会社 【大会協賛】 【ゲートオープン/6:00予定】
FISCOクラブ 【開催レース】スーパー耐久シリーズ2000第7戦
【公認】社団法人 日本自動車連盟 (JAF) エッソ・フォーミュラヨタシリーズ第9戦

前売券好評発売中! 前売 大人4,000円 (2日間有効) 前売 バドックパス 12,000円 (2日間有効)
前売ヘアチケット 7,000円 (2日間有効) 前売バドックパス 12,000円 (2日間有効)
当日決勝日 大人5,000円/予選日 大人2,000円 ※中学生以下は無料 駐車料 (両日共) 4輪 1,000円/2輪 500円

【前売券発売所】チケットぴあ、CNプレイガイド、ローソンチケット、ファミリーマート、サークルK、ampm、SAVE ON、ミニストップ (神奈川県のみ)、関東地区RTN加盟店、JRF東日本びゅうプラザ (CNプレイガイドへ事前に電話予約が必要です)

http://www.rakuten.co.jp/gorilla/ インターネットでの販売も行っております。ご購入は左記ホームページまで

株式会社日本モーターレーシングセンター
03-3409-2365



Super Girls



Bomber Man

パドソンのゲームキャラクター「ボンバーマン」
がやってくる!! オープニングセレモニーでの
ミサイルボンバーにも登場します。

Ludwig Fässler

意地悪な 神様

新サーキットの
オープニングイベントは
突然の豪雨のために中止に

今年スタートしたDTMの目玉のひとつは
新たにオープンしたオーバルコースで
レースが行われることだった
しかし、神様は少しばかり意地悪だった
激しい雨のためにそのレースは中止となった

Text/Ian Brown
Translation/Yutaka Mita(QT)
Photos/WIN Photographic

DTM
Round 11/12
Lausitzring
is
BACK!

9月最初の週末、またしても天候に大きく左右されたDTM 2000。今回は天候が主役を演じてしまい、しかも最悪の結果をもたらしてくれた。9月3日のラウジッツリンク（ユーロススピードウェイ）では、DTM史上初めてイベントがキャンセルされる事態が発生してしまった。

レースウィークエンド当初、各メディアはメルセデス・モータースポーツチーフのノルベルト・ハウグが集中砲火を浴びせる。現ポイントリーダーのベルント・シュナイダーを特別扱いし、さらには特別なマシンさえ与えているのではないかと。ハウグがこれに反戦、「わずか1秒以内に1ダースからのマシンがひしめいている。そのうちオベルが6台、メルセデスが6台だ」とハウグ。「たったひとつの例外がベルント・シュナイダーだ。私は悪しきウワサをキッパリ



徐々に調子を上げ、今回の予選では6位グリッドを獲得していたダンブレック



「もっと楽しいレースにしなければいけないだろうね」とピンケルホック



前代未聞の事態に記者会見でも誰もが困惑の表情を示していた



トンプソンはエンジンを載せ換えたため最後尾スタートが決まっていた



フォーメーションラップがスタートしてからの激しい雨のために中止が決定。8周を終えて、グリッドに全車が戻り、結局そのまま中止となった。

DTM
is
BACK!
Round 11/12
Lausitzring



今回も余裕の展開でシュナイダーはポールポジションを獲得。しかし、それは幻となった

と否定しよう。「指摘の、シュナイダースペース」などというマシンは存在しない。シュナイダー本人がスペシャルなのだ。もっともベルントはベルントで、自分の仕事をこなしているだけだがね」

そのシュナイダーは今季3度目のポールポジション。しかし、2番手との差は0・508秒と今季最大。その一方で2位から10位までの差は0・466秒にすぎない。どこぞのメディアのように、シュナイダースペースの存在を疑りたくなるタイム差ではある……。

オベルのスター、ヨアヒム・ビンケルホックは、今のDTMはツーリングカーらしさ、に欠けているとあえて苦言を呈した。

「過去4戦を振り返ってほしい。ただ、隊列を組んで走っていただけではないか」とスモーク・ジョー。「これではダメだ。ファンの興味を引きつけるためにも、もう少しランチャをして構わないだろう。ちょっとしたラフファイトや小競り合い程度なら、程良いスパイスになると思うが」

ビンケルホックが言うとおり、過去2ラウンド——ザクセンリンクとニールブルクリンクの4レース——では、首位の入れ替わりがまったくなかった。ビンケルホックはしかし、ラフファイトに転じる前に、まず参加台数を増やすことが必要と条件をつけた。

「第1レースで半分が消えて、7・8台の第2レースになってしまったら元も子もない」とジョー。「26・28台もあれば、いまよりもちよっとハードにレースできる」。さらに彼は、イベント数が増えればより激しいバトルが期待できるという。「今季はたったの9ラウンド、全18戦だから、1戦たりとも落とす余裕はない。だが、24レースあったらどうだ？ 1戦か2戦で多少のむちゃをして完走できなくてもタイトル争いに絡めるはずだ」

2001年シーズンにはジョーの希望が一部満たされる。2大ファクトリーはいよいよ来年からプライベートにマシンを放出、グリッド数を26にする合意に至っている。また、イベント数も11に増加し全22戦でのシリーズとなる。

さて、ラウジッツリンクに関しては、サーキットまわりの施設はドライバークラスの絶賛を受けた。だが、ロードコースには一部のドライバーからチャレンジングなキャラクターに欠けるとの指摘も出ている。

「オバーはオーケーだ」とビンケルホック。「だが、ロードコースはよくあるパターンだな。勇気が必要なセクションやコーナーがひとつもない」

他方、メルセデスのクラウス・ルドビクはこのトラックが気に入った様子。「こんなサーキットがドイツにできたなんてドイツ人として誇りに思うよ。米国にはいくつもオバーがあるけど、ラウジッツリンクのレベルにはない。緑石を追加した方がいいと思う。セクションもあるが、欠点のうちにも入らない」

さらにマヌエル・ロイターがつけ加える。「オバーとインフィールドが組み合わされるから、他とは性格がまるで違う。ラップすることになってきた。僕は好きだな」

予選では、シュナイダーが圧倒的な強さを見せ、堂々のポールポジション。ここでもメ

「レース中止の決定はつらい ファンには本当に申し訳なく思っている だが、この決定は正しい」と シュナイダーは沈痛な面持ちで語った



DTMとしては圧倒的なタイム差で2位以下を引き離したシュナイダー。敵となるのはもはや天候だけなのかな?

ルセデスが上位3グリッドを独占し、オベルはウベ・アルツェンとエリック・エラリーの4、5番手が精いっぱいだった。

マルセル・フェスラーがシュナイダーの隣、その後ろには前戦ニールブルクリンクの好調を維持したベドロ・ラミーがつけ、シュナイダーの補佐は完璧「セットアップでちよっとしたアイデアが浮かんだ。それが良かったみたいだね。第1コーナーをクリアすることだけに集中して、その先のことば成り行きに任せる」とラミー。

アプト・アウディは今季最高の予選結果を得た。クリスチャン・アプトが15番グリッド

を獲得。しかも2台のオベルを従えている。レース当日、天気予報が当たってしまった。強い雨が降り続き、最悪のコンディションとなった。3番グリッドのラミーは、グリッドにつくためのサイティングラップで無情にもコースアウト。グラベルトラップにはまり込んだが、ピットレーンがクローズされていなかったため、どうにかマシンをグリッドにつけることができた。

依然として雨は激しく、黄旗スタートとなる。シュナイダーとロイターは常時レースコントロールと無線でコンタクトを取り、コース状況を逐一報告することになっている。彼

らの意見がドライバー全員を代表するのだ。スタートから8周後、レースは中断された。その3分後、各マシンはすべてピットへと姿を消した。第11戦は天候不良により中止が決まると、スタンドに詰めかけた4万2000人のファンはあきらめ顔でラウジッツリンクをあとにし始める。15時45分。レースディレクターのローランド・ブリュンセル、各ファクトリーのモータースポーツディレクターの署名が入った通達が発行され、イベント中止が正式に決定した。

「トラックには水たまりが多すぎて、スタートすら正当化できる状況ではなかった」とハウク。「雨は今後数時間は続くと思われており、コンディションが好転する可能性はない。ハイドロブレッシングの危険が大きすぎる。レースの安全性とドライバーの健康を守ることに我々の第一の使命だ」

オベル・スポーツディレクターのフォルカー・シュトリエも異口同音に「安全第一だ。ドライバーもこんな状態ではレースができないと宣言している」と語った。

「レース中止の決定はつらい。ファンには本当に申し訳なく思っている」とシュナイダー。だが、この決定は正しい。トラックには何本も川ができていて、事故が起きなければラッキーという状況だった」

「ドライラインができてくれればと思ったが、実際はその逆だった」と同じくドライバー代表のロイター。「70km/hで走っていても、マシンが泳いでいるようなフィーリングだった」とハイドロブレッシングの発生を示唆した。

代替レースについては、今週末「ローラ」から何らかの発表があると思われる。いずれにせよ、このラウジッツリンクが再び使用されることはない。したがって、次の2イベントをトリプルヘッダーにしてしまおうか、あるいはどちらかの週末で4レース——土曜日に2戦、日曜日にも2戦——を一気に開催するか、1TRは二者択一を迫られることになりそうだ。



独特な形状のトライオーバルの中にロードコースが取られているのが特徴

新生DTMでは画期的なマシンレギュレーションをはじめ、数々の新しいトライが実現されることになったが、そのひとつとして今年オープンしたオーバルトラックでのレースを挙げる事ができるだろう。ヨーロッパ初の本格的なオーバルトラックとなるラウジッツリンク、通称ユーロスPEEDウェイでのレース開催は新たなシリーズのオープニングを飾るにふさわしいニュースだ。この巨大な施設のこけら落としイベントとして開催されることになったDTMへの期待度は大きかったと言える。

ユーロスPEEDウェイ 完全攻略

独占現地取材! ヨーロッパ最大規模の最新サーキット探訪

Text/Ian Brown, Racing on Photos/WIN Photographic, Racing on

オーバルコースとロードコースを両方兼ね揃えた巨大モータースポーツ施設、ユーロスPEEDウェイ2マイルのトライオーバルとそれを一部使用したロードコースに加えて隣接するテストコースをもつつけたロングコースも使用可能なこの画期的な新施設の全貌を探ろう



9万人が殺到したオープニングイベント
8月のオープニングイベントではチャンプカーもデモ走行を行った

三角形と楕円形を足して2で割ったような特異な形状を持ったため、「トライオーバル」と呼ばれている。バンク角は9〜10度で、来年9月にはアメリカのCAR T公式レースが開催されることのできまわっている。また、14のコーナーを持つ全長4.5kmのロードコースもレイアウトされ、これにテストサーキットを組み合わせた最長で11.3kmのロングコースとなる。グランドスタンドからトラックの98%が見渡せるというのも、「ウリ」のひとつだ。

将来的にはF1開催も!?

ラウジッツリンクは、ホッケンハイムやニルブルクリンクからそれぞれ700kmも離れた旧東ドイツ圏内に建設された。しかもそこはとりわけ失業率の高い地域だという。なぜわざわざそんな場所にサーキットを建設したのだろうか? セナルマネージャーを務めるハンス・ヨルク・フィッシャーにそのあたりの理由を聞いてみることにしよう。

最新鋭のレース複合施設を、あえて失業率の高い地域に建設した理由はどこにあるのでしょうか? この事業がそれほど多くの雇用を創出するとも思えないのですが。

ハンス・ヨルク・フィッシャー(以下HJF)「もともとそれほど大上段に構えていたわけではないのだ。実際、当社の正社員は31名でしかなく、週末に何らかのレースイベントを開催する場合にはその時々に応じて臨時社員を雇用する計画だ。たとえば、DTMのウィークエンドでは600名を雇うことになるが、それはあくまでもパートタイムにすぎない。それよりもむしろ、我々がこの地域に雇用を創出する呼び水になれたらと思っている。近い将来、ここにはホテルやレストランなど雇用のきつかけとなるインフラストラクチャーが整うのだからね。」

ではなぜこの場所を選んだのですか? HJF「ここにサーキットを建設するプランは実は旧東ドイツ時代からあった。だが、建設資金が捻出できずに、今更ですと棚上げされていた。ベルリンの壁崩壊の後、このプランが再浮上し、ついに建設許可が下りた」と

大規模な工事の末にコースは完成

工事が進められている時の様子。写真はだいぶ完成に近づいてきた昨年のものだ。広大な施設だけに大規模な工事となったが、着実に作業は進められた。サーキット施設はほぼ完成したが、今後さらにホテルなどの付帯施設の工事が進められていくことになる





バックストレート側からグランドスタンド方向を見る。敷地の広さが分かってもらえるだろうか。それにしても天気が悪い。このあと豪雨となりレースは中止になった



いうわけだ。
 失業率はかりにスポットが当てられているようだが、サーキットから200km圏内には約2000万人が居住していることにも注目してほしい。つまり、観客動員もそれなりに期待できるということだ。また、アウトバーンとのアクセスも良く、メインゲートからわずか数百mほど走行すればインターチェンジがある。

——オーナーは誰なのでしょう？
 HJF・我々は共同オーナー形式を取っているが、そのうち70%はL&Bランデスバンク・ベルリンが所有している。ブランデンブルク当局が20%、そして残りの10%はミハエル・シューマッハーのパーソナルスポンサーでもおなじみのDEKRAだ。この3社が母体となって持株会社を運営し、IGBベルリン GmbH（出資率67%）とADACベルリン（同33%）による運営会社と15年リース契約を結んでいる。

——誰が設計を担当したのですか？
 HJF・サーキットは、シュツットガルトのスピードカーマン GmbH のデザインだが、シングルシーターやツーリングカーのドライバーやモーターサイクルライダー、ドイツ・モータースポーツ連盟、さらにはFIAの助言に基づくものだ。

——総建設費用は？
 HJF・約3億4000万独マルクといったところだ。このうち2億4100万独マルクはドイツ連邦政府からの助成金でまかなっている。

——将来の計画については？
 HJF・欧州ナンバー1のレーストラックを目指すと同時に、アトラクション施設としても、テストセンターとしても欧州最高と評価されることを目標に据えている。主要な事業はあくまでレース運営だが、野外コンサートの計画も持っている。また、恒久的なテストサーキットを所有するレース施設は、世界広



グラウンドスタンド最上段からの風景。ロードコースを走るマシンは豆粒のようだが、コースはすべて見渡せる

欧州ナンバー1のレーストラックを目指すと同時に アトラクション施設としてもテストセンターとしても 欧州最高と評価されることを目標に据えている

でも過渡期にすぎないのである。

今までの全貌が見えてくることになるだろう。今でも十分に巨大な施設であること、現在の状態はあくまでも過渡期にすぎないのである。

ラウジッツリンクの開発はまだまだこれからも続いていく。現在は今年10月にロングコースを使って行われる予定のヒストリックカーレースのためにテストコース部分の仕上げが進められているところで、コースに関してはまだまだ完成する予定だ。駐車場をはじめとする周辺施設についても急ピッチで整備が進められており、CARTが開催される来年9月までにはその全貌が見えてくることになるだろう。今でも十分に巨大な施設であること、現在の状態はあくまでも過渡期にすぎないのである。

急ピッチで進められる工事

今回のイベントは残念ながら悪天候に見舞われてしまい、決勝レースは中止されることになってしまった。しかし、そんな状況の中でも日曜日のサーキットには5万人もの観客が押し寄せた。また、8月に行われたオープンニングイベントには9万人が集まったというから、天気さえよければもっと多くの観客を集めることも可能だったはず。そういう意味では、ハンス・ヨルグ・フィッシャーの言うように立地条件としてはまんざら悪くないのかも知れない。

しと言えどもウチ以外にない。メインゲートのそばにホテルが建設されていますね？

HJF・イエス。ある民間企業グループがメインゲートの正面にホテルを建設中だ。我々もメイングラウンドスタンド脇にオフィシャルホテルを建設する計画を持っている。来年末までに竣工の予定だが、客室数450室を誇る4つ星クラスの豪華ホテルになる予定だ。ホッケンハイムやニュルブルクリンクとの招致合戦に勝って、F1を開催するには絶対に必要な設備と言えるだろう。

F1招致があなたの目標ですか？

HJF..もちろんF1開催は魅力的だが、実現までかなりの時間はかかるだろう。今年にはDTMを開催し、来年はヨーロッパ初のチャンプカー(CART)の開催が決まっている。今の段階ではこれだけでも十分満足している。



この案内ボードで施設の配置もすぐ分かる
こういった案内ボードがサーキット内の至るところにあるので、施設の配置はとて分かりやすい。日本のサーキットと比べると、パドックバスで入れる範囲はとて広く、特にファンサーピスに積極的なDTMなら必ずドライバーやマシンに接することができる。写真右はグラウンドスタンドからパドックエリアへと渡るブリッジ前のゲート。ここから先がパドックとなる



メインストレートはオーバルコースとロードコース兼用
これがメインストレート。右が第1コーナー側で、左が最終コーナー側。オーバルコースのメインストレートとなるため、コースサイドはコンクリートウォールとなり、グリーンはない。ロードコースの場合は第1ターンの手前に左へ切れ込む第1コーナーが設定され、そこからインサイドのロードコースへと入っていく形になる。最終コーナーはオーバルと兼用だ



サーキットはチェコとの国境にも近い旧東ドイツ地域にある。歴史の街、ドレスデンからクルマで30分ほど、ベルリンからもそれほど遠くない。アウトバーンの出入口はゲートから数分だ



こちらは最終コーナー方面。最上段からだとコースが一望できるが、下のスタンドだと視界は狭くなってしま



同じくgrandstand最上段からピットを見た風景。やや速いものとりあえずマシンやドライバーは分かる

使い勝手の良さそうなピット。そして広いピットロード

ピットはgrandstandからの視界を妨げないように2階建て。2階はガラス張りのゲストルームとなる。ピットロードは広く、作業エリアも広い。ピットは3つで1セットとなっていて、区切ることもつなげることも可能だが、外側に壁があるため、一見すると狭く見える。しかし、内部の天井は高く、使い勝手は良さそうだ



パドックエリアも設備充実 何よりもとにかく広い

最新の施設らしくパドックは広く、設備は充実している。写真上の円形の建物がコントロールタワーで、モニターの裏側が車検場。ちなみにモニターはこのひとつしかない上に小さくて、見にくい。写真右上はパドック。トレーラーがズラリと並ぶ上、各メーカーのホスピタリティブースも並ぶ。奥にはサポートレースのトレーラーも並んでいる。写真右下はコントロールタワー1Fにあるメディアセンターの内部。少々狭いが、タイミングモニターの数は多い

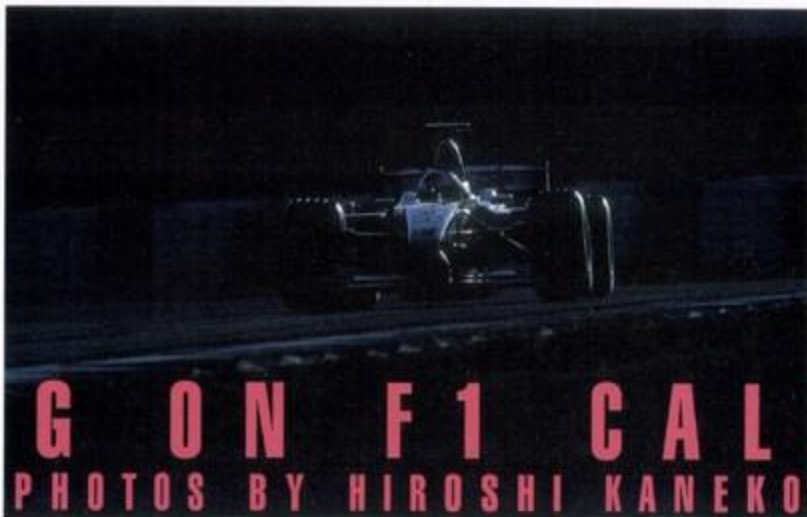


建設が進められているテストコース。いわゆる高速周回路だ



巨大なgrandstandは上に行くほど視界良好

こちらはgrandstand側の風景。grandstandの建物は1階がショップ、2階が部屋になっている。レース開催時にはさまざまなショップやメーカーのブースなどが並び、たくさんのファンでにぎわうことになる。grandstandは大きく分けると上段と下段それぞれのゾーンに分けられていて、サーキットが一望できる上段の方がグレードは高く、シートの角度も急なものになる



RACING ON F1 CALENDAR

PHOTOS BY HIROSHI KANEKO

レーシングオンF1カレンダー ●撮影/金子博
13枚つづり・A2判 本体2,600円+税 10月上旬発売

あなたはどちらを選びますか?

21世紀の幕開けとなる2001年へ向けて
レーシングオンはふたつのカレンダーを用意しました

レーシングオンWRCカレンダー
13枚つづり・A2判 本体2,600円+税 10月上旬発売

RACING ON WRC CALENDAR



●デザイン等は変更されることがあります。

NEWS PUBLISHING CO., INC. 〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7
株式会社 ニュース出版 TEL:03-5430-4440 FAX:03-5430-4455
E-mail:news-pub@news-pub.com

ニュース出版インターネットホームページ <http://www.news-pub.com/>
(弊社の刊行物に関する情報およびご購入方法をご案内します)

申
込
書

コピーしてご利用ください

帖合・貴店名

レーシングオンF1カレンダー お申し込み数

A2判・13枚綴り 本体2,600円+税 冊

レーシングオンWRC カレンダー お申し込み数

A2判・13枚綴り 本体2,600円+税 冊

条件：買切

氏名 年 月 日注文

住所 〒

TEL

株式会社ニュース出版 販売部 〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7
TEL03-5430-4440 (受付時間/月曜～金曜9:30～18:00) FAX03-5430-4455 (24時間受付)

購
入
方
法

●書店でお求めの場合
お近くの書店にてお求めください。店舗にない場合が多いので左記の申込書
にご記入の上、書店スタッフにお渡しください。送料、手数料はかかりませ
ん。発売（10月上旬予定）から2～3週間での書店到着となります。

●通信販売でお求めの場合（送料として500円がかかります）
お電話にてニュース出版販売部まで直接ご連絡いただくか、左記の申込
書にご記入の上、FAXしてください。（FAX03-5430-4455）ご発売（10
月上旬予定）から1週間以内での到着となります。

お支払い方法は
1. 代金引替払い（商品の到着時にお支払いいただく方法です）
2. クレジットカード（一括払いのみ）
の2種類からお選びください。

お支払い方法 代金引替 クレジットカード

MASTER VISA AMEX JCB

カード番号

カード有効期限 年 月

カード有効期限 年 月

カード有効期限 年 月

[書店さまへ] この注文書に番線印を捺印の上、取次会社経由で当社販売部へお送りください。直接当社へのご注文もお受けいたします。

F1レースを追ってサーキットから日本への反復移動の生活も、あと6週間ほどで終わる。

3月から2週間おきに繰り返してきた日本→F1→日本→F1→日本の生活ももうチェッカーだ。残すはUSA、日本、マレーシアの3戦のみ。

まるでシーズンが終わるのが待ち遠しいかのように聞こえるかもしれないが、いや、単に嬉しいというよりもうちょっと複雑な味わいがある。ちょうど、夏休みを前にした小学生の気分に近い。早く夏休みになって欲しいけど、すぐ来なくてもいい。来ると休みの終わりも近くなる……といった、ウキウキしたカウントダウン状態である。

そこでここからはオヤジの愚痴として聞いてもらいたい。さすがに1戦もやっつけると、身体も頭もスカスカになってくる。乾燥海綿体状態である。

よってもって、何かをしようという気が起きないのである。バッテリーが切れたオモチャの犬みたいなので、カタンと転んだらそのまま動かない。

しかしこうして、どうなるかというと、F1以外のレースに行こうという気が起きなくなってしまうのである。モチベーションの売り切れである。フォーミュラ・ニッポンも今年の開幕戦以来とんと御無沙汰である。GT選手権はこれまで1回も観たことがない。かつてアコードやサニーがガンガンやり合っていたJTCシリーズなるカテゴリーがあった。いつかは——とまっているうちにシリーズそのものがなくなってしまう。JGTCもそうなる。しまうのではないかと、といういじめ恐怖がある。我が身と頭がまだ乾燥海綿体と化してなかった頃は、毎週末どこかのレースに顔を出していたものである。F1から帰って来てから全日本F3000↓ヨロップバF3000↓F1→全日本耐久↓F1→全日本GC……なんて我ながらアホなロードを組んで喜々としてそれをこなしていた。いま振り返ってみるに、他人事のように思える。

いまが句のカメ・ライター、ヒロ・チキン。松ッ

かなり

少年老いやすく サーキット行き難し 懺悔録

西山 平夫

by Hirao Nishiyama

ちゃんカーネなんぞというウミウシ下等物件は、今年55週連続取材とか。嘘つけ、1年間は52週しかないゾ、と怪しむ読者は正しく間違っているのだ。

なんでも松ッちゃんカーネによると、彼在住のイギリスにはバンク・ホリデイてなものがあって、月曜日にレースをやるらしい。するとヨロップバ内で開かれるF1の場合、まず土曜日にヤツのライフワイクであるヨロップバF3000をヒッチャキに取材して、翌日F1をやるべくナメる。で、月曜日朝一番の飛行機でイギリスに戻れば「ほーら、午後のF3の決勝にちゃんと間に合うでしょ、このオレ様にかかった日にゃあ」と、こうなる。ヤツはこれを実質1週末で2週末分稼ぐわけだ。

などと、マクラばかりがやたら長くなったけど、手前エが乾燥海綿体であることを棚に上げて素直に言わせてもらえば、国内レースに行かなくなったのは、いまの日本のレースに興奮できなくなったことも理由のひとつ。これは誰が悪いんでもない、わたしが悪い。それに、時代が変わったのだ。

端的にいうと、星野一義が出ないレースは退屈な

MOTOR SPORT ESSAY

コースアウト

のだ。いや、星野一義というのは象徴であって、星野ばかりじゃない、長谷見、国光、松本恵二、ジェフ・リース、ロス・チーバーがいないと、興奮しない。なぜか？

星野が輝いていた時代にはパドックに「殺気」があった。スタート時刻が迫ると、いつしか馴染みが出てきた。怖かったのだ。自分の仕事というものはおいて、怖いものみたくにサーキットに通っていたといつてもいい。通うというより、引き寄せられた。吸い込まれていた。サーキットは誘蛾灯だった。フタ鍋だった。フクは食いたし命は惜し……。いまの国内レースにはその魔力がない。魔味を堪能できない。名優達が次々に引退して行ったからだ。

もうひとつ。レーシングカーに魅力がなくなってしまうこともある。高価な、ほれほれ見とれてしまう危険物体ではなく、いまや安全なキット・モデルである。マシンごとの差異がない。あるのはスペックだけだ。わたしの金属フェイティズムをくすぐらないのである。かつてレーシングカーは輸入公認戦闘機のようなヤバさがあった。バンピーには手も触れられない超絶のブランド品だった。いまのマシンなんて消耗品である。パソコンである。デジカメである。むろん、速いことはいまの方が速い。しかし、速さなんて相対性理論なのであるからして。

マーチ、シエbron、トルマン。BMW、ハート、ホンダ、ヤマハ（エンジンに回転数制限規則なし）。プリチストン、ダンロップ、ヨコハマ——選択肢にバラエティーがあって、ひいきを応援するのもしやすかった。だって、他と違うんだから。

昔がよかったとは思わない。気分が悪いことが多い。ウサン臭く、理不尽がまかり通っていた。人も死んだし……。しかし、懐かしい。未知のものにあふれていた昔が。いまは既知のものしかない。

というような泣き言を並べて、今日もわたしは美祿ではなく自宅の納戸にいて、こうやって懺悔録を書いているのみである。

COLUMN WORLD SCRAMBLE

コラム ワールド スクラムブル

モーター
スポーツ
最前線から

Yasuyuki Umehara

梅原 康之

マックをついに捨てて、VAIOを購入したかと思えば、今度はCLIEを入手。ケータイにつなげられると本人は自慢するものの、つないで一体何がしたいのか? 本人は満足しているみたいなので、ま、しばらくはとまじまじ見よう

工事現場からはじまった デカくて広い ユーロスピードウェイ探訪記

ん。クルマが止まった気配で目を覚まし、寝ぼけ眼でまわりを見渡すと、そこはどこの工事現場だった。ドレステーンの街を出てからアウトバーンを走っていたはずなのに、いつの間にか眠ってしまったようだ。やっぱり街からは離れたところにあるんだなあと、再び眠ってしまった。目を閉じると、今度は「サーキットに着きましたよ」という声が聞こえてきた。何度まわりを見渡しても、やっぱりあたりには土の山や工事車両やコンテナしか見当たらない。

フラフラとクルマを降りると、遠くにグランドスタンドらしきものが見える。ホントにこんなところかと思ってしまう。やっぱりどう見ても工事現場。プレス受付はズラリと並ぶコンテナの中にあつた。話を

この原稿を書いているのは、はるかポルトガルくんから日本に帰ってきた日の夜。ブラーガで開催された世界カー選手権の取材に行ってきたのだ。僕にとっては初の海外渡航だったのだが、まあ予想してた以上のドタバタ取材で、濃い7日間だった。今回は珍道中の末に現地地で体験したことや思ったこと、あれやこれやホッカホカの話を思いつくまま書き連ねようと思う。

●成田からポルトガルの南にあるリスボンまで、飛行機で乗り継ぎ時間を含めて約14時間。そこから北寄りにあるブラーガまで車をすっ飛ばして約5時間。車は同行者に運転を押しつけちゃったので、僕は座って食って眠っての楽チン状態だったのだが、それでも移動だけで芯からグッタリ消耗した。特に車の移動では、道の作りも着板の出し方も周りの車の走り方も、何から何まで日本と事情が違って、現地滞在の5日間は戸惑いっぱなしだった。毎日毎回、迷うこと迷うこと。日本から海外へ、海外から日本へ、海を渡ってレースをすることの大変さを改めて実感。ただ、バトカーで目的地まで先導してくれたお巡りさんをはじめポルトガルの人たちは誰もが親切に道案内

をしてくれた。彼らに感謝!

●この大会のカメラマンを務めてくれた鈴木景朝氏は、高校時代に日本を離れて以来イタリア在住7年間という人物。もちろん今やイタリア語はペラペラで、取材歴1年にしてドライバークラスと関係者とはツーカートの仲だ。向こうの連中と話す時の彼は、両手を広げ、肩をすくめ、頭を回して、仕事と交えつつ実に表情豊かに気持ちを伝えている。会話は言葉だけで成り立つものではないと知った。本場の海外での会話術は、日本の外国語学校で言葉だけ勉強しても身につくものではないのだから。

●ブラジル勢が元気がいい。今年のヨーロッパ選手権FSAクラスで、ブラジル人のルベン・カラバトソがブラジル製マシンのカーミニを駆って優勝したことで、地元の人気が火が点いたのだから。国別のエントリー数で、ブラジリアンドライバーは17名と、イタリア、フランスに次いで3番目の多さ。ブラジルの取材陣も大勢詰めかけて密着取材をしていた。で、でっかいチームテントを張ったカーミニ軍団なんだが、これがまた飛びつきりにぎやか。テントの中からいつも嬌声や歌声が漏れていた。他国の連中は外では元気にしゃいでも、テント

Kazuo Mizutani

水谷 一夫

ブラーガでは、日本語という漢字がけっこう人気。ドリンク売り場の少年は「少年」ってロゴのTシャツを着てたし、足首に「龍」と刺青をした美人もいた。ヨーロッパへ行く際はなにが漢字モノを持っていくとウケるかも

来て見てビックリ ポルトガル発 世界カート選手権・取材雑記

内では真剣な顔をしているものなんだが、僕がカーミニのテントを訪れると、「オー、ヤポネー」とまたひと盛り上がり。すると若いドライバークラスが「俺、日本語知ってるぞ」と近づいてきて、いっちょ披露してくれた。で、僕もチームの連中も大笑い。ヤツに「チ××ペロペロ」なんて言葉を教えた日本人は誰だ!?

●ヨーロッパ選手権FSAシリーズで1、2位を独占した、マクラーレン・メルセデスのジュニアチーム「mbm・com」。ヨーロッパ選手権では、マシンにほとんどステッカーを貼っていないSLDドライバークラスに比べて、今回はたまたまのことが、今回は2台ともしっかりオリジナルカラーに化粧されていた。7名のドライバークラスを擁する「チームKOENE（正しくは「クオーネ」と発音するのに近い）」も、おそろいのニューカラーでマシンを飾っていた。世界選手権がどれほど重要視されているのか、こんなところからも伝わってくる。

●ガキンチョからオバサンまで、とにかく女性が素敵だ。笑顔もすねた顔も、すべての表情が生きていて、どこか濃とした気高さが感じられる。もっとも、イタリア美人を見慣れている鈴木カメラマンに言わ

せば「ポルトガルの女性はイモっぽい」そうなんだが、鈴木氏いわく「ヨーロッパの女の子の、お願い、や、ごめんない」の表情ときたら、男だったら絶対拒めないくらいかわいらしいんだから」とのこと。

成田に戻った時、猫背で口をゆがめながらグチャグチャとしゃべる日本の女の子たちを見て、僕もすっかり猫背になった。

●決勝日のフリーフィングで、来年の世界選手権がFSAクラスのみでラウンド制になることについてドライバークラスに伝えられていた。詳細については未決定ながら、どうやら数レースのラウンド制になることはもう決まりらしい（周囲の話では日本大会も計画に含まれているもよう）。水冷エンジンもそれぞれ成熟が進み、開発は第一期の最終段階にあるようだ。さらに数年後には、環境問題に対応してエンジンが4ストローク化されるとのウワサも聞く。国やチームによっていろいろ異論はあるにせよ、海外のカー界はさらなる進化と生き残りをかけ、自ら生まれ変わるうとしていく。

時代は今、大きな変革期にさしかかっている。このままでは、日本のカー界は大きく取り残されていくことだろう。

●世界選手権のレポートは次号より2回に分けて掲載予定。どうぞお楽しみに!

始

まりましたねー、シドニーオリンピック。発売されるころには「日本、〇個メダル獲得」なんてやってるんでしょ。その盛り上がりは比例して仕事時間がなくなるのが、オリンピックなどの国際スポーツ中継の功罪ですな。幸い、シドニーは日本との時差が2時間で深夜の中継がないってのは助かるけど。

この原稿を書いている段階では、やっと開幕式が始まるというところなんだけど、サッカー日本代表の初戦、南アフリカ戦はホント盛り上がりました。こんな時はかりにわかサッカーファンになるのは申し訳ないような気もする。でも小学校の時に近所のサッカー少年団へ入ったと思った数カ月後には転校、その後サッカーはしてこなかった。けどやっぱり気になりますね、自分がやってたスポーツってのは。

先制されても、少しも慌てず自らの仕事を着実にこなす代表選手の動きを見て、負けるのではという不安を感じることなく応援することができたのは収穫。オリンピック前まで17連勝と勝ち癖をつけてきた代表選手たちの自信は、見るものにも安心感を与えてくれる。対した相手の格がどうだと批判されての17連勝だったけど、それでも勝てるんだ、強いんだという思いを持って臨んだ本番でも、まったく変わらなずに結果を出したのだからトルシエ監督が連綿と行ってきたオリンピックのための準備が、どれだけ正確で確実なものだったかということだろう。

以前、長谷見さんにインタビューした際

聞くと、どうやら施設はまだ工事中のよう。すべて完成しているものと思ひ込んでいただけに、ちょっと肩透かしを食らった感じだ。

ともかく受付を済ませて、舗装されていない道路をしばらく走っていくと、次第に巨大なグラウンドスタンドの全体が見えるようになってきた。予想はしていたものの、目の前になるとやはりその大きさに驚かされる。入口付近は工事中のところが多いが、中は大部分が完成していて、コースをほぼ一周ぐるりと取り囲むスタンドは完成している。

さっそくグラウンドスタンドの一番上まで上がってみることにする。エレベーターも完備されているが、4階分を階段で上ってみる。やっぱりデカイなあというのが最初に、レースを始めて最初のうちはクラスを落としてでも勝てるレースをして勝つ喜び、勝つ癖をつけたいとダメだといっていたことを思い出した。トルシエジャパンは、まさにこの長谷見さんの言葉をそのまま実行して結果を出したということになる。

Atsushi Miyashita

宮下 敦

シドニーオリンピックが始まってワクワクしている宮下さん。本文にもありとおり、2時間差で日本選手の活躍を見ることが出来ます。でも、時差があってもいいから、早く世界の舞台で活躍する日本人ドライバーを見たいものですね

**オリンピックを戦う選手も
今レースをやっている人も
熱い思いで日々を送ってほしい**

の素直な感想。グラウンドスタンドの最上段からサーキットのすべてが一望できる。オーバルコースはもちろん、その内部のロードコースまですべて見渡せる。アメリカには多いが、ヨーロッパでこういう形のサーキットは今のところ他にはない。そういう意味でドイツのファンにこのサーキットは新鮮に映るかもしれない。

ただ、コースが広いために、走っているクルマは豆粒のように小さい。またスタンドが巨大すぎて、すぐ下にあるメインストリートやすぐ前のピットからもちょっと遠い。客席は急角度がつけられていて、お客さんは前の席の上部のバーに寄りかかる形で観戦しなければならぬ。そうしないと前につんのめってしまいそうだからだ。

一方、パドックもとにかくすごく広いのとっては、重要な指針になるのではないかと考えていた。それから、同点のゴールを決めた高原の感極まりそうな表情を見て、モンツァで41勝目を挙げてみせたミハエル・シューマッハーの男泣きを思い出した。

メルセデスのジュニアチームで帝王学を学び、それを実践して誰よりも勝つことを渴望し続けたシューマッハー。そんなところから、冷血なターミネーターとも揶揄される、セナやハッキネンに対して悪役のイメージが強い。しかし、純粋に勝つことを望むのならベネトンでタイトル獲得をした後に移籍するのはフェラーリでなく、マクラーレンかウイリアムズだったはず。

それが勝ちに見離されていたチームを立て直して、チャンピオンを獲得しようというエラーリへの移籍を決めた。これは、多分に近年の偉大なドライバーが誰もなし得なかったことを自分が実現するんだという熱い思いがあったからだ、その時に思ったものだった。

そして、チームを立て直しチームを引っばってこれたのには、シューマッハーのレーシングに対する熱さとまじめさ、人間的な魅力があったからに他ならない。そうした面が表に表れる言動だけで、冷血漢だターミネ

と一言。ヨーロッパのサーキットはドライバーでの移動が欠かせないだけにパドックの広さが求められるものだが、ここはそれに輪をかけて広い。そういう意味ではピットはそこそここの広さで、ヨーロッパとしては標準的なもの。ただ、その分ピットロードは広くて、これはおそらく来年開催されるCARTを想定してのものだろう。

いろいろと見てまわって思ったのは、これじゃお客さんはグラウンドスタンドにいるしかないということ。今回のレースはほぼ三角形の形をしたオーバルコースの2本のストレートを使い、イン側に作られたコースに引き込む形のロードコースで行われたが、インサイドに観客席は全くなく、コナリングを楽しむには第1コーナー上のグラウンドスタンドが最終コーナー寄りの屋根なしスタンドに行くしかない。バックストレートのスタンドという手もあるかもしれないが、遠すぎてとても行く気になれなかった。

施設が大きければ大きいほど、コースは観客から離れていく。これは世界的な傾向だ。DTMに首まで浸っているスカメラマンも「どのコーナーに行ってもコースが遠すぎて、ここじゃ写真を撮る気がしない」と

ターだと言われてきたのだから彼にとっではどれほど悔しかったか。しかもここ数戦の完走もままならない状況で、目の前に迫ったセナに並ぶ41勝をおあずけされていたのだから、勝った後のインタビューで思わず漏れた涙と嗚咽はシューマッハーの思いそのものだった。ただ、その姿を見てとたんにシューマッハーへの対応や論調が変わるマスコミを見るのは気持ちいいものじゃなかったけど。

オリンピックを戦う選手にも、シューマッハーのように勝って思わず泣けるような、そんな勝負をしてみたいし、今レースを行っているドライバーやメカニックも、ぜひシューマッハー以上に熱い思いで日々を送ってほしいなと思ってしまったんだけど、さすがにそれは無理かな。

とぼやいていた。グラベルベッドが広い上に、立ち入り禁止ゾーンが多くて、迫力ある写真が撮れないと最後まで嘆きっぱなしだった。

いろいろな見方があるだろう。今回は決勝レースが中止になってしまったため、そのすべてを見た胸を張って言うことはできないけれど、僕は個人的にはこのユーロスピードウェイのアップローチは間違っていないんじゃないかなと思う。グラウンドスタンドに座ってレースの全体像を見ることが観戦の仕方も悪くないんじゃないだろうか。特にDTMの場合、パドックパス込みのグラウンドスタンド最上段席が約6000円と日本に比べてはるかに安く、マシンやドライバーなどをパドックやピットウォークでじっくり見て、レースはグラウンドスタンドでゆったりと見るという方法がとれる。もちろんコーナーでマシンの走りを見近に見るというスタイルも捨てがたいけれど、こういったスタイルなら家族連れでも誰でもレース観戦が気軽に身近なものに感じられるのではないだろうか。

というわけで、どこか日本のサーキットでそういう新しい観戦システムを導入してみようというところはありませんか？

5th Column

Tells you a true story

Nigel Roebuck

5thコラム—ナイジェル・ルーバック

「天と地」

[From the ridiculous to the circuit sublime]

翻訳/見田 豊(Quality Translation)
Photo/Hiroharu Sato

ハンガロリンクの屈辱なレースに比べ
SPA-フランコルシャンの1戦は
なんと変化に富んだレースだったことだろう
それはもちろん天候などにも左右されたのだが
それよりもなによりも、サーキットそのものが
レースの面白みを左右する

「まるでシヨークだな」。91年ベルギーGPを制したアイルトン・セナはこう語った。「2週間前にハンガリーで勝って、そして今日またSPAで勝つことができた。しかし両方とも同じ10点すつしかもらえない、これはどう考えてもおかしい」。詳しい説明は要さない。ついでこの間、我々も同じ感覚を味わったばかりだ。どうしてもハンガロリンクでグランプリを開催しなければならぬのだとしたら、同じカレンダーの中でもSPA-フランコルシャンがすぐ後に行われる、というのとはなかなかいいアイデアのように思える。SPAの興奮が2週間前に味わった幻滅を癒してくれる。振消しにしないまでも——からである。次のモンツァへ向かうころには、F1レーシングに對する新たな信頼を取り戻しているというわけだ。グランプリサーキットの名に恥じない名トラック、SPAで、今年も当代を代表するふたりのドライバーによる素晴らしいバトルが展開された。

近ごろでは、「バトル」の意味がすっかり変わってしまった。ミカ・ハッキネンとミカ・シューマッハーによる対立構図が浮き彫りにされる昨今のF1チャンピオンシップだが、多くの場合、両者間で戦われるバトルはリーダーとの間隔を保って追走し、ピットストップに乗じてその前に出るというスタイルが定着となっている。ハンガロリンクは言うに及ばず、イモラ、バルセロナでも、それ以外の「バトル」を期待するわけにはいかない。しかし、SPAは違う。長いストレートとそれに続くシビれる高速コーナーが本物のバトル、つまりオーバーテイクを演出するのだ。

その秘密はいったいどこにあるのだろうか？今は亡きハーベイ・ポスルスウェイト、根っからのレース野郎として知られた名エンジニアはかつて次のように語っている。「オーバーテイクでできなくなった原因の一端がクルマにあることは間違いない。しかし、それ以外にも理由があることを忘れてはもらっちゃ困る。我々はほとんどのレースを、情けないほどセコくて軟弱なトラックで戦うことを強いられるのだ」

また、フランク・ウィリアムズは、ベルギーGPを直前に控えた記者会見で以下のようなコメントを発している。「SPAは極めつけのレーストラックだ。ドライバーであれ観客であれ、レースファンを感嘆させずにはおかない素晴らしいレイアウトを持っている。かつてはこのようなサーキットが数多く存在したが、それも今は数えるほどしか残っていない。SPAが同じように、去勢されてしまうようなことがないよう、心から願っている」。アーメン。私も同じ気持ちだ、フランク。

この週末、ジェンソン・バトンが披露した目覚ましいスピードと巧みなレース運びに、ウィリアムズの面々は狂喜乱舞した。鳴り物入りでグランプリデビューを果たした英国期待の星の出現に、母国イギリスに限らず世界のマスコミはいささか過熱気味。どこへ行ってもバトン、バトンで大騒ぎだから、何も今さら私なんぞが取り上げるまでもなからうと傍観を決め込んでいた。

しかし、新生ウィリアムズBMWからF1にはばたいたバトンには常に注意を払ってきたし、人並みにそのパフォーマンスに感心したりもしていたのだ。そして、当代随一のドライバーサーキットとして知られるSPAでの活躍を見るにつけ、ついに矢も楯もたまらず筆を取ったというわけだ。書かずにはいられないというのはほかでもない。辛口で知られるあのバトリック・ヘッドが、よりにもよってアラン・プロストを引き合いに出して彼のSPA攻略法を絶賛したのだ。これはただ「ことではない」。

「ジェンソンは、見ているこっちがビックリ仰天するくらい落ち着いていた」とバトリック。「じつくり腰を据えて自分の仕事に専念した。チームメイトのラルフやほかのドライバーが何をやっててもそれに感わされることなく己のやるべきことを見据えて過らなかつた。予選の最中にどこか変えたいところはないかと尋ねたんだ。それならヤツが言うには、「いや、とりあえずこのままでいい」という。「僕は僕でちょっとやってみよう」ともあるし、まだ時間はたっぷりある。何か変えるにしても、それくらいの余裕はどこかで見つかるからさ」と言うんだ。あれには正直言って舌を巻いたね」

その「余裕」が功を奏して、予選では見事3番グリッドをゲット。チームメイトのラルフはおろか、兄ミハエルをも上回る好タイムをたたき出している。レースでは彼自身も認めているとおり、ヤルノ・トゥルーリを先頭に飛び込んだバラストップシケインでシューライに弾き出され、その後、ラ・スルスでヤルノをパスする際にもミスジャッジを犯した。しかし、これは若さが出たというべきで、この種のミスを克服するには経験を積んでいくしかない。

こうしたバトンの活躍を目の当たりにして、フランクとバトリックの不明をなじる者も現れた。ファン・モントーヤに肩入れするあまり、せっかくの掌中の珠を手放すのは愚かという判断だ。気持ちは分らないではないが、あえてそれは違うと申し上げておこう。なぜか？まず第一に、モントーヤは10年にひとり出ることのないかの逸材である可能性が高いという私の個人的観測を挙げたい。それくらい彼の才能は際立っている。

それならバトンだって負けていないという見方があってもおかしくはないし、現にある。たいへん結構、反対はしない。そこで問題となるのが経験だ。モントーヤはジェンソンよりも数年長くトップカテゴリーのレースを戦

オーバーテイクが減ったのは
マシンに原因があることも
間違いないがトラックにもある

っているのだ。そして、忘れてはならないことがもうひとつ。フランクが保有しているモンターヤ獲得のオプションは来年末で失効してしまうのだ。このシーズンオフにチップ・ガナッシ・レーシングから引き抜いておかないと、永遠にそのチャンスを失ってしまうことになるのである。それはあまりにももったいなさすぎる。当然フランクの承知するところではない。

加えて、バトンをベネトンに譲り渡すといっても、それはただかたかた2シーズンだけのこと。いざとなれば2002年の終わりにあるためウイリアムズに呼び戻すことができるのである。つまりフランクは、ラルフ・モントーヤ、ジェンソンの3人を横に並べ、お眼鏡にかなった者ふたりを残すという選択肢を持っていることになるのだ。悩ましい決断と言わなければならないが、ライバルチームの監督に与っては「買ってでもしたい苦肉策」であることは間違いない。

と思ったが、まてよ。監督の中にはそうでもない者もいるらしい。ドライバーを見る目が無いというか、才能を見過して平気なオーナーの多いことを知って私は落胆を禁じ得ない。ほかでもない、ジャン・アレジのことだ。

才能を見過して平気な オーナーの多いことを知って 落胆を禁じ得ない

日曜のスパで、ジャンはまたしてもその才能の片鱗を見せつけた。モナコでもそうだったが、光るドライバーはそういう舞台を与えさずすればいつだって光り輝く。マシンの非力を腕と才能、経験で補う熱い走り。救いようのないプロスト・ブジョーを、一時はシューマッハーJr駆るウイリアムズのすぐ後方、4番手につける大健闘を見せたが、しかしこれに目を留める監督は「少なくともメジャーチームの中では」ひとりとしていなかった。その理由ははっきりしている。竹を割ったようなジャンの性格、齒に衣着せないそのコメントが引き起こすであろう「舌禍」を恐れているのだ。ただ速いだけではなく、品行方正な優等生が求められる昨今のF1就職戦線な

のである。

話は変わるが、ITVがカバーしたベルギーGPのビデオを眺めていて愕然とした。一般向け地上波による中継はかなりひどいことになってきたという感じ。映像があまりにも貧弱なのだ。プレスルームでは、バーニー・エクレストンが経営するデジタル放送サービス、その名を「ベケッツビル」で知られる移動中継施設から送られる映像の恩恵に与ることができない。まさに天と地ほどの開き。その最たるものが車載カメラからの映像だ。地上波中継ではほとんどその映像が流れなくなつたと聞いている。

おかげで私たちはシューマッハーをパスするあの衝撃のシーンを、ほかならぬハッキネ

ンの車載カメラからの映像で目撃することができた。これを「驚き」になれなかつたみなさんにはたいへん申し訳ないが、実に多くのことをその車載映像は教えてくれた。最も重要なのは、乾坤一擲の賭けとも思えたあのオーバートイクは、スパの41周目だけでは到底語り尽くすことはできないという点だ。

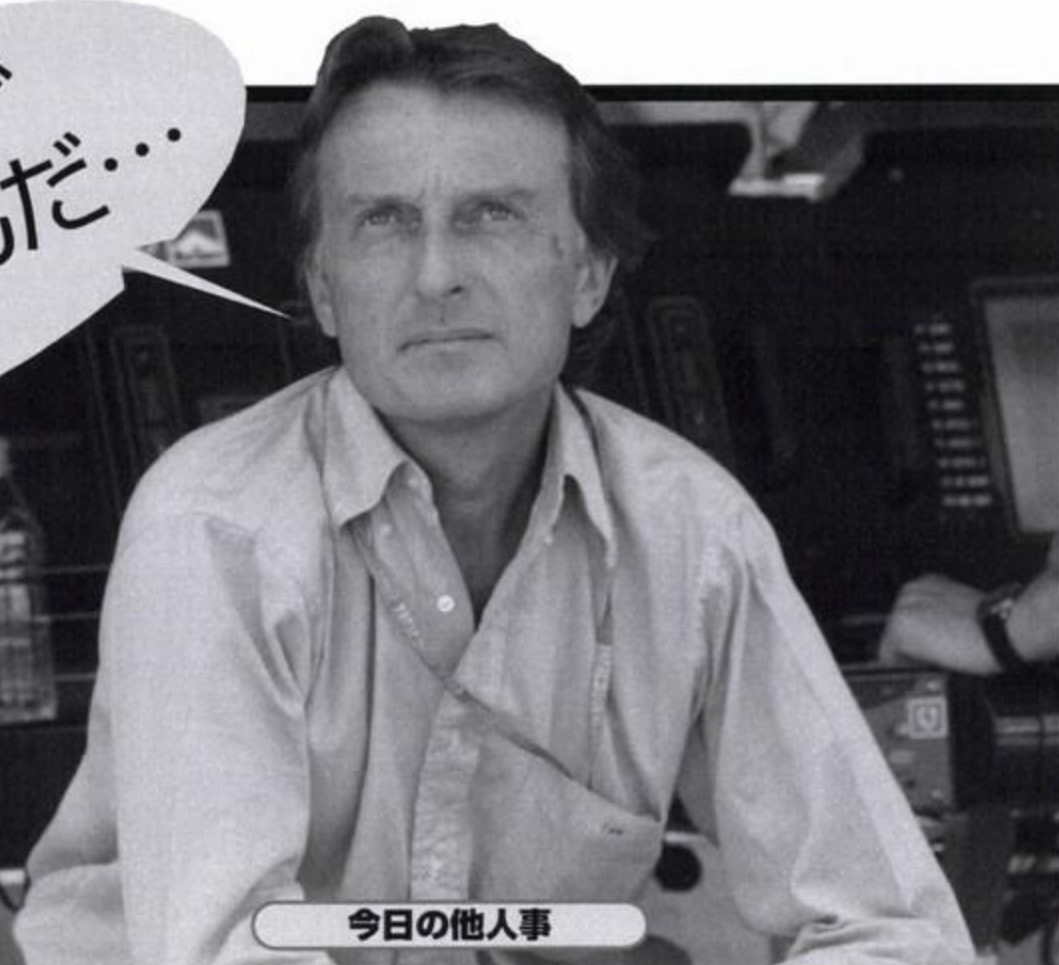
あの場面は、そのひとつ前のラップ、同じレ・コンブ手前で起きた一触即発のせめぎ合いとセットで語られるべきなのだ。ミハエルのブロックにより、最高速190mphに達していたミカが、アクセルを緩めるかコーサアウトするか二者択一を迫られたあの一件である。車載カメラからの映像、つまりミカが目と同じ視界で見るとなぜあのような決断が必要だったのかがよく分かる。正攻法が通じない相手。ならばこちらも腹をくくるしかない。そこにあつたのは怒りだ。冷たい怒りが時に奇跡を成し遂げることもある。

レース後、フェラーリの監督ジャン・トッドは口元に屈辱をにじませ、「ツイているドライバーにはかなわないア」と負け惜しみを言った。ハッキネンがツイていた、だろ？ そのとおりだ、トッド。あなたの言うのとは違う意味で、彼はすこく幸運だった。



飽きもせず
よく来るもんだ...

……と、真っ赤に染まった
モンツァのスタンドを
今年もながめて
ポツリとつぶやく
フェラ社社長のルカ
な一んだ、飽きもせずって
どっかの御国の
タレントゲストのことかと
思ったじゃないか
まったく飽きもせず……



今日の他人事

F1グランプリの
裏話、こぼれ話とウワサ

F1で過剰在庫の
頑張りニッポン
シドニーで大放出

G
GRAND

P
PR

S
STATION

そんなもん
キャンと捻っちゃえば
いいわけよ。キャンと

上がっていき一歩一歩
わけてい

今日の出る杭は…

今度来るのも
ナマイキそう
なんですよ～

▲その若さに先行投資
若い以外にメリットは？

ベネトンへの移籍が決定したジェンソン・バトン。ベネトンでの活躍ぶりに注目が集まるが、一番の焦点はバトンのドライバーとしての才能。若くて速くて強いのか、それとも周囲の過剰評価なのか。ミスター買いかぶりなんて呼ばれないようにしたいとね。

で、思えば昔のアメリカGPでのアレジやデビュー戦ベルギーでのシューマッハーなど、光るドライバーは負けはしても一発すげーところを見せていたもの（最近のアレジのアレはナニとするとして……）。それに比べると、やはりバトンは地味なイメージが……。果たして買いかぶり野郎がどこまでイケルか？ 3年後を楽しみに待ちましょう。



▶どっちが勝つにしても
舞台は鈴鹿でよろしく

お、おお、おおおおお！ あのままシューマッハーが逃げ切るとしてたベルギーGP。まさかハッキネンが追いついて、しかも追い抜くとは、根性なしたのハナがないだの散々言ってスマン。あの抜きっぷりはお見事でした。

で、強引にシューマッハーをねじ伏せて得た勝利で、3年連続チャンピオンに弾みがついたハッキネン。怖いのは「シューマッハー？ ちょろいね」という油断だけ。前に行かれても大丈夫と油断してスタートが鈍ったり、追いつけると踏んでいたらまんまと逃げ切られるとか、相手が相手だけに、心にスキを見せてはいけません。このまま終わるようなタマじゃないし……。

「ここまでくれば
勝ったも同然だつて」

その心の緩みが危険じゃや

いや、その油断がな……

今日の油断大敵

もうあんな遠くに行ってるからね～
ふたりは

オレたちも
チャンスあるかな

まあ、
見てろって

ねーねー兄ちゃん。
このまま
やられっぱなしなわけ？

今日の皮算用

▶いくら鉄砲玉でも
出来ないことがある

お、おお、おおおおお！ シューマッハーとハッキネンに、サンドイッチにされて全世界にその名前をとどろかせた(ウソ・大ゲサ)ソント。「あれでイン側にちょいとステアリングを切っていれば、もっと名前が売れたかな」と、ちょっとだけ悔しがる本人だが、そんなことしたらF1にいられないってば。

で、シューマッハーキラーだけでなく身内までキルしてしまったおとがめで、チームを去ることになったソント。下っ端一番の知名度を使って、現在来シーズンの営業中。「あー、キミがあつたソントか」と名前だけは売れているのだが、世界一の抜かれっぷりと言われてもねえ。

間に合ってます！

つたく、
この強欲じじいは

取り分は
四分六で
どうよ？

もしもし。
世界一の抜かれっぷりを
持つてるんですが、
おたくで雇って……

ガチャ

で、マレーシアまで
熱戦はつづく(？)

頼むよ。
最終戦までもつれた方が
儲かるんだから

今日の一芸クン

R'online

レーシングオンライン

モータースポーツ界の裏話や気になるトコロ
数字にまつわる話題やドライバーデータなど
知りたい情報を満載のこのコーナー
レースファンなら満足すること間違いなし!
さあ、みなさんとくにご賞味を!!

●スナップボイス

SNAP VOICE

気になるレース関係者の気になる話しを
生の声とともに伝える

Text&Photos/Hiroaki Matsumoto

日本でSRS-Kにいた時に(黒澤) 治樹さんとお話する機会があって、治樹さんからイギリス時代のことを聞きました。こっちは走る量が多いし、レースに対する考え方も全然違うと。その他に光貞(秀俊)さんにも話を聞くチャンスもあって、いろいろなことを教えてもらいました。ヨーロッパでレースをやれば、絶対にためになるからって。初めて食事したときにその場で今のマネージャーの古瀬(洋樹)さんに電話してくれたんです。それで一度見てみようと思っ、カバンひとつだけ持って昨年の9月にドニントンでF3を見ました。やっぱりすごかったですね、イギリスのレースは。ジェンソン・バトンやルチャーノ・ブルティがすごいレースをしてた。それでここでやろうという決心がつかしました。それから日本に帰ってからは、必死でスポーツ活動をしましたよ。絶対にイギリスで走りたかったから。

その後ほくはEFDAカップがいいんじゃないかと思っただんですけど、古瀬さんといういろいろ話しをして、予算的、年齢的なことを考えるとF3のスカラシップクラスがいいだろうということになりました。こっちは初めてクルマに乗ったのは開幕の1カ月前くらい前でした。初めてのテストがシルバーストンだったんですけど、やっぱりF1をやっているサーキット。ゲートをくぐって入った時「ああホントにイギリスまで来たんだなあ」って実感しましたよ。



1979年9月1日生まれ、21歳。96年から2年間SRS-Kに在籍。F4にも参戦。99年はレース活動を休止。2000年はイギリスF3のスカラシップクラスにメリタスレーシングから参戦中

勝間田敦

将来もイギリスでレースを続けていきたいですね
日本に帰るのはレースを辞める時だと思っます

開幕戦のストラクストンは、ほぼぶっつけ本番みたいな状態で雨やヒョウが降ったかと思うと急に晴れたり、天候に翻弄されたレースでしたね。このストラクストンって超がつくくらい何もかもが日本のサーキットと違う。おまけに予選ではほとんど最後尾からだったけど、なんとか完走できたことで自信にはつながりました。

そのころからスカラシップクラスでひとりだけ、ズバ抜けて速いやつがいるなと思っました。名前はゲリー・パフェット(今年のスカラシップクラスチャンピオン)っていうんですけど、コイツは倒し甲斐があるぞと。でも、なかなか彼には追いつけません。やっぱりぼくは圧倒的に経験が少なかったし、肝心なところでスピニングしてリタイアというレースが続きましたね。

その後のレースがスネッタートンだったんですが、ようやくF3マシンがどういものか分かってきたし、予選でもゲリーに近い位置にいられた。レースがスタートしてバックストレッチで彼を抜き、前に出たんだけど、シケインの立ち上がりで緑石に乗ってしまっ、彼に抜き返された。でも、今回はその後も落ちていてレースができませんでした。ラップタイムもほとんどゲリーと変わらなかつたし、彼がバックストレッチで前のマシンを抜きあげている時「これなら勝てるかもしれない」と思っ、インに飛び込んだらうまくパッシングできました。僕はそのラップがファインラルラップだったと思っただんですけど、ボードを見たら「L1」って出てる。でもいつもどおりに走れば抜かれないから思っました。



来季はチャンピオンシップクラスへのステップアップを狙っている

チェッカーを受けた時は、さすがに熱いものが込み上げてきましたね。チームのみんなにも喜んでもらっ。残りの2戦も彼を倒せるように頑張りたいです。来年はチャンピオンシップクラスに上がるつもりです。将来もこのままイギリスでレースを続けていきたい。日本に帰るのはレースを辞める時だと思っますから。

デジタルドライバーの素顔が見られる!?

ドライバース ねっと

第22回

黒澤治樹選手の作品

<http://www.haruki9638.com/>

Text/Yumiko Kajima



もてぎの初優勝がトップページのトピックス。ランキングも4位に上昇し、いよいよマカオが見えた!

かにも出場していたけど、こないだのもてぎではようやくってな感じの初勝利で父親の元治さんも大泣きに泣いていたらしい。遅くなってしまったけど、ホントにおめでとう。というところで今回は、その治樹さんの初優勝記念としてオフィシャルページを紹介しちゃうぞ。このサイトは昨年4月にオープンしているのだから、知っている人は知っているだろうが、このページの管理人をやっているプロフェッショナル・レースファン・ナースゆうこさんから「紹介して」と言われて「優勝したら

ね」と約束していたのだ。もともとは去年まで治樹さんのスポンサーだったライアンが「治樹ファンクラブ」を作ろうとして、それに先駆けて作られたものだったそう。今年にはスポンサーが変わっちゃったもんだから、オフィシャルホームページとして独立したワケなのさ。内容的には、プロフィールから始まってレースのリザルトやフォトギャラリーなどなど。もちろんゲストブック(BBS)もあって、ここには治樹くん自身もしょっちゅう書き込みをしているのだ。フォトギャラリーでは、96年から今年までの写真を各年ごとに分けて黒澤家唯一(?)のビジュアル系ドライバーの魅力がたっぷり堪能できる。それからナイスだなーって思ったのは壁紙のプレゼントコーナー。これがまたカッコいい仕上がりになっているぞ。また、一部のコーナーを除いて、ちゃんと英語版も用意されているから、外国の人たちもこのホームページを見ているかもしれない。今後さらさらいろいろなコーナーを企画中ってことだから楽しみにしてね。

看護婦をやりながらサーキット通いをして、いくつものホームページを作っているナースゆうこさん。キミは一体いつ寝ているんだか、私にやそれが最大の疑問だ。

時間のたつのは早いもので、20世紀もあと3カ月。世間はどうかやらしドニー・オリンピックで盛り上がりつつある。知らない間にサッカーの予選とかも始まっているし、このオリンピック時期であっても、レースは続くよどこまでも。美祿のFニッポンがあつて仙台ハイランドのF3、そしてまたまた美祿でGTがあつてつてな具合でしょ? まったくレース界のみんなは働きすぎでも、私は美祿に2回行く経費を節約するためにF3はパスさせていた、御殿場に戻らずに実家へ帰っちゃうもんね。母の美味しいゴハンを食べまくって、何とか残りのシーズンを乗り切らねば。だからF3に行く人は頑張らね。だって、まだチャンピオンは決まってないんでしょ? ところで、F3といえはもてぎの第8戦で黒澤治樹くんが初優勝を果たした。96年にRS-Fのスカラシップで出場してから苦節4年余り。その途中でイギリスF3なんかにも出場していたけど、こないだのもてぎではようやくってな感じの初勝利で父親の元治さんも大泣きに泣いていたらしい。遅くなってしまったけど、ホントにおめでとう。



優勝したら紹介してあげるって貝島ネーサンと約束してたんだとか

「スーパー耐久シリーズチケットプレゼント」

Photo/Hiroharu Sato



昨年の富士では5台のGT-R勢が予選からコンマ6秒内にひしめく接戦

スーパー耐久シリーズも残り3戦のみ。今年にはほとんどのクラスのタイトル争いが激戦で最終戦まで目が離せない。そこで、10月15日に富士スピードウェイを舞台に開催される第7戦SUPERTECと、10月29日の第8戦菅生スーパー耐久レースのチケットを日本モーターレーシングセンターからそれぞれ10組20名にプレゼント。ハガキに希望のレースイベント名、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業と電話番号、性別を明記の上、〒150-0011 東京都渋谷区東1-10-9、201 (株)日本モーターレーシングセンター広報事務局「レーシングオン・招待券プレゼント」係まで。締め切りは各イベント開催の10日前(必着)まで。

ラリー・フィンランドではディディエ・オリオール元コ・ドライバー、ベルナルド・オクセリとの昼食会などひと味違うラリーツアーを企画したワールドストリウム。今度はラリー・オーストラリアで主催者が

●ワールドストリウム ☎03-3358-7613

イベント EVENT

日本全国、津々浦々で開催されるあらゆるイベントを詳しく紹介!

「ラリー・オーストラリアツアー」



ラングレーパークで3日間行われるSSSは一見の価値があるはず

これからのレース界を
僕たちがショッてたつ

要注目! Y Driver

F4シリーズ参戦
小川 貴広

Text/Naoyuki Hata Photo/Racing on

勝つことがドライバーに何よりも自信
を与える。そんな当たり前のことを改めて
感じさせてくれたのが今回取り上げる小川
貴広選手だ。実は彼、昨年はF4に出場し
ていたが、はつきり言って成績は鳴かず飛
ばず。失意のうちにシーズンを終えねばな
らなかつた。ところがどうだ、今年挑むF
4では2勝を挙げて、目下スーパーF4の
ランキングトップ「そりゃF4のレベルが
低いからでしょ？」と言う者中にはいる
だろう。だけど、そんな声に耳を貸すつも
りはないし、どんなことであろうと努力や
実力が伴わなければ、1番になるのは無理
なのだから。昨年はタイヤの使い方に悩み
周りに後れを取ることで自分を見失ってし
まったという。「当時は何を聞いたらいいの
かさ、分からなくなってしまうんです」
という状態にまで陥ったのだから、相当な
悪循環だったことは間違いない。これでレ
ースを辞めていたら、かなり悔いが残った
だろう。けれど、彼がたまたま5ZIGEN
Nでバイトしていたことが思いがけない福
音をもたらした。

PROFILE

おがわ・たかひろ：76年
1月27日生まれ、大阪府
出身。高校入学とともに
カートを始め、7年間活
動した後、98年よりフォー
ミュラへ。最初はF4で、
そして昨年はFDIに挑んで
いる。再びF4に出場する
今年は、目下スーパーF4
のランキングトップに立
つ活躍を見せている。所
属はTEAM 5ZIGEN。

テナンスや車両の運搬は、自分でやること
が条件。しかも、仕事に支障をきたすこと
は一切許されていないという。「今までは何
から何まで、まわりの人にやってもらって
いたので、レンタカーの手配まで自分でや
らなきゃいけない今はすごく大変です。た
だ、自分でクルマをメンテナンスすること
ですごく勉強になるし、それが成績にも反
映するから、やりがいもありますしね」と
小川選手は言う。さらにこう付け加えた。
「正直言って、自分が上達したとは思ってま
せん。勝ったのはもてぎと富士だけで、肝
心の鈴鹿やTでまだ勝っていませんから。
関西のコースで勝たなきゃ、みんなも認め
てくれないでしょう。ただ、今年の環境は
僕にとって最高のもの。だから全力を尽く
せるんです。ここまで僕を支えてくれた人
への感謝の気持ちは、鈴鹿でブツギって
勝つことと、スーパーF4でタイトルを獲
ることで示したいですね!」



「木下社長にはすごく感謝しています」と小川選手

イギリスF3で戦う
佐藤琢磨を陰で支える

敏腕メカニック 奮戦記

Photo/Hiroaki Matsumoto



事前テストでもぶっちぎりのトップタイム。ま、実勝ったんかな

第4回

日本ではルマン、パルスポーツ、童夢を
渡り歩いた飯田一寿
F1のメカニックになるためイギリスへ渡り
同じく将来はF1を目指すドライバーと
まずはF3で旋風を巻き起こす

マスターズのモヤモヤをここで拭拭して
しまわなければ! なんて思ったってシルバ
ーストンは琢磨君が今年初優勝した思い出
の地だからね。
今回使用するピットはF1でマクラーレ
ンが使うピット。だから大理石が敷き詰め
られています。前回は気づかなかつたけど、
シルバーストンは各ピット内にトイレが
付いている。その中まで大理石だから滑るん
だよ。大理石に驚いてた初日トラックか
らマシンを下ろしてる時に、雨のために滑
るなあと思いながらマシンを押ししていたら、
本当に足を滑らせてトラックの2階から落
ちてしまったんです。マシンのことを考え
ながら落ちたからマシンにダメージはない
ところが人間には……。で、サーキット内
の医務室に強制連行された。ここがF1ド
ライバーも訪れる(?)というシルバース
トンの医務室かとキョロキョロしていると診
断の結果が。ろっ骨にクラックが入って
いるとのことで、ドクターには「病院へ行き
なさい」と言われたけど、大の病院嫌い
「看護婦さんは大好きなんだけど」なので行
きませんでした。

土曜日は朝からかなり強い雨。しかし予
選開始時には太陽も顔を出し、風がやや強
くなってきた。コース上もほぼドライ。琢
磨君はすこし間を置き、周りのタイムを見
てコースイン。そして案の定ポールや!
当たり前やけどな。タイヤはまだ1セット
の使用。当然予選2回目もセッティングの
大幅な変更はない。気温が上昇したにもか
かわらずタイムを縮めてポールを獲得。他
にトップ10でタイムアップできたのはピッ
ツオ君(アントニオ・ピッツォニア)だけ
や。ま、レベルが違うってことかな。なぜ
かセッティン中は重い物を持ち上げたりも
できたし。しかしセッティンが終わって、タ
イヤを外そうとした途端! い、痛い。お
まけにくしゃみしたら一気に痛みがひど
くなった。あと1日だけの辛抱や、なんと
かなるやろ。チームメンバーのバランスも

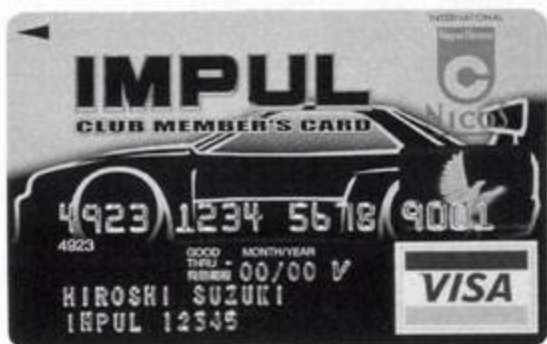
いいし。同僚のメカニック、ジョンとは仕
事の話がレベル的に同じぐらいなので、視
点が一緒でとてもやりやすい。通常なら片
方はすごいハイレベルで、もう一方は低い
レベルなんてことが多いんだけどね。そう
なると仕事上の行き違いで苦労する。
勝利を確信して迎えた決勝日のスタート
前、みんな「大丈夫か? ちゃんと歩ける
のか?」(グリッドに) 行くのは構わないけ
ど、無理しなくてもいいぞ」と言ってくれ
た。大丈夫! 行くしかないやろ。まあバ
ッテリーは持てないけど。スタート3分前
の表示が出される。琢磨君と握手してコー
スを去る。いつもならここに最後までいる
のがオレの役目なのに。それが妙に悔しく
て仕方がなかった。代わりにグリッドに残
るリーに「頼んだぜ」と言ううとサムアッ
プで応えてくれた。

琢磨君のスタートはややホイールスピン
気味だが、まずまずのタイミングでクラッ
チミート。しかし、ピッツォ君も抜群のス
タート。並びかけるが、スタート時のホイ
ールスピンを絶妙なアクセルワークですく
さまりカバーした琢磨君は、そのまま鬼の
ような加速で1コーナーへ。進入時にはさ
すがのピッツォ君でさえも抵抗できない。
そして差を開きながら1コーナーへ。1周
目に1秒以上の差が開き、その後も見事に
ピッツォ君とのギャップをコントロールし
てレースを支配。そして残り1分の表示が
出された。シルバーストンはサインガード
とコースの間に金網が高く張り巡らされて
いてボードを出す所だけ金網がない。その
場所を喜びを全身で表したらやっぱ「痛
い!」でもみんなが抱きかかえて降ろして
くれた。琢磨君の勝利はもちろんやけど、
ケガをしたオレをいたわってくれた最高の
仲間にも出てきた。

表彰式は、いつも、の君が代。今回はフ
ルコーラスやし。センターポールに日の丸
が高々と上がる。もう少しでこの景色がF
1でも見られるはずや。

Online

『IMPUL クラブ メンバーズカード』



インバルで愛車のドレスアップを予定している人にはオススメ。レースファンにもビットへの入場優待は魅力的な特典だ

日本信販とインバルが提携してクラブメンバーズカードを発行し、現在会員を募集している。

インバルが今回発行することになったカードはNICOS VISAカードとの共通カード。表面にはインバルのシンボルマークであるレーシングカーがデザインされ、ファンクラブ番号も刻印される。また、それに加えてさまざまな付帯サービスと特典も用意。抽選でインバルビット内の入場優待サービスや愛車の無料点検、エアロパーツの取り付け、チューンナップパーツ工事代金の割り引きなどがある。さらに店頭、通信販売で商品が10%割引になったり、星野一義によるドライビングレッスンへの参加など盛りだくさんの内容だ。カード年会費は1250円(税別)だが、初年度は無料となっている。入会に関する問い合わせは左記まで。

●ホシノインバル ☎03-34439111

●レーシングインフォメーション RACING INFO.

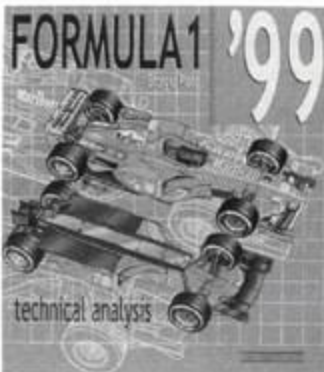
モータースポーツ界の気になる情報をいち早く紹介!

北斗通商がホームページを開設
<http://www.carbook.co.jp/>

クルマに関する洋書やビデオを数多く取り扱っている北斗通商がホームページを開設した。これまでに「商品に関する情報が手に入らない」とか「どこへ行ったら購入することができるのか?」といった声に応えたのがこのサイトだ。ここでは新刊、既刊を問わずクルマに関するさまざまな洋書やビデオなどの情報を紹介している。メーカー別にコーナーが設けられていて、目的の商品を探すのも簡単にできる。モータースポーツに関する書籍もF1、アメリカンレーシング、ラリー、各カテゴリの年鑑と細分化。このサイトでのオススメはなんと言っても得とくコーナー。ここでは一部の書籍が半額、あるいは半額以下の値段で販売されているのでぜひチェックしてみよう。先日から2001年のカレンダーの販売も開始しているぞ。そして、もしページをのぞいている時に気に入った商品があれば、その場で購入することも可能だ。



家にいながらにして欲しい書籍やビデオなどを検索できる画期的なWEBサイト!



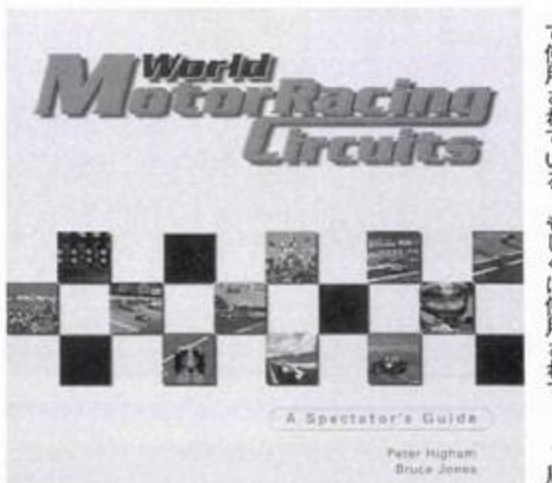
各マシンの意外な類似点が見つかるかも!

今回はここで紹介されている新刊の中から「Formula '99 Technical Analysis」を紹介する。マクラレンからミナルディまで全11チームのマシンを解説。99年のレギュレーションで、どのような個所が前年と変わったのかなども豊富なイラストで構成されているので特別な知識がなくても分かる。全体としてはチャンピオンを争っていたマクラレンとフェラーリがメインとなっている。価格は7180円(税別)。英語版のみ。購入に関する詳しい問い合わせは上記アドレスのホームページ、あるいは左記まで。

●北斗通商 ☎03-3337015221

『ワールド モーターレーシング サーキット』

<http://www.lindbergh.co.jp/>



知っているサーキットも昔は違うレイアウトだったなんて発見も

●リンダバーグ ☎0120-4441042

ドライバーの名勝負やその生涯、歴史的なレーシングマシンの歴史を取り上げた書籍は比較的多く存在するが、その舞台となったサーキットにスポットを当てたものは少ない。F1をはじめとした主要カテゴリーで使用されている、もしくは使用されていたサーキットをテーマにした「ワールドモーターレーシングサーキット」が発売された。

ル・マン24時間レースの舞台、サルテサーキットの変貌や76年までF1が開催された1周22km以上もある伝説のサーキット、ニルブルクリンク旧コース、またインディアナポリスやデイトナといったアメリカンサーキットのヒストリーも紹介している。日本のサーキットでは富士スピードウェイ、鈴鹿サーキット、ツインリンクもてぎが掲載。世界のサーキットの歴史がこの1冊に凝縮されている。全192ページ、価格は9600円(税別)。英語版だがコースレイアウトを見ているだけでも驚きることがないはずだ。

『エンドレス カートクロス フェスティバル』

エンドレスでは、160kgという軽量な車体に1500ccの2サイクルエンジンを搭載したオフロードで真価を発揮するレーシングカー。「カートクロス」の販売を開始した。価格はオープン。この発売を記念して10月8~9日の2日間、長野県佐久市のレジャースポット、佐久ハイウェイオアシスバラダ(スキー場北PARADA内)にて、第1回エンドレスカートクロスフェスティバルが開かれる。このレースの優勝者には賞金100万円というビッグボーナスを用意。ゲストとして木下みつひろ、高木真一をはじめ、織戸学、影山兄弟や竹内浩典など多数のレーシングドライバーを予定している。また、カートクロスを試乗会やドライバードライバーやサイン会も行なわれる。レースへのエントリー費用は5万円だが、エンドレス製のブレーキパッドやマフラーといった豪華な参加賞も用意されているぞ。入場料は前売り大人800円



12歳以上から乗ることができ、特別なライセンスは必要ない

(当日券10000円) 18歳未満は無料。時間は両日とも午前10時~16時まで。イベントや購入に関する問い合わせはエンドレスポーツ事業部 ☎0267-6710535まで。

レーシング・ワーズ RACING WORDS

モータースポーツ用語を分かりやすく解説
今回の用語:ハ

《機》……メカもの 《技》……テクニック 《車》……モータースポーツ用語
Text/Atsushi Miyashita

バルブ (機)
水道の蛇口もこのバルブの仲間といわゆる弁のこと。管路の中を流れる液体や気体といった流体をせき止めたり、流すというのが本来の役割。バルブの形状は、どう動くのかということによってさまざまな種類がある。なかでも、エンジンのシリンダーヘッドに使われている吸排気バルブはエンジンが燃料を燃焼させ、パワーを得るためにはなくてはならない。吸排気バルブはきこの逆さにしたような形状で、バルブスプリングで常に閉じた状態。そこへカムなどによって、バルブを押し開いて吸気、圧縮、燃焼、膨張、排気という一連の行程にあわせて吸排気を行う。スロットルバルブやターボエンジンのブローオフバルブ、ウエストゲートバルブ、ブリストンコントロール用のソレノイドバルブといった多くの種類のバルブが使われている。その他には油圧回路の内部などに、小さな鉄のボールを使ったバルブもある。

エンジン以外ではサスペンションのダンパー内に薄い鉄板を組み合わせたシムバルブやリッドバルブを使用。また、セミオートマチックトランスミッションやニューマチックバルブを駆動するために、多くのバルブを組み合わせている。ちなみにスロットルバルブにもバタフライバルブとスライドバルブなどの種類があり、それぞれ特性の違いによってエンジンの性格も変わってくる。そのためライバルに差をつける目的で、かつてはこの2種類のバルブの流行が交互にやっていた。

一般には、中間の特性がいいといわれているのがバタフライバルブ（スロットルのツギがいい）。だが、管路内にバタフライバルブを保持する軸が残ってしまうことが、わずかながらも吸気抵抗となる。対してスライドバルブは全開時に管路内に何も残らないため、全開時のパワーを追求していくとスライドバルブの方が有利といわれている。そして、バタフライとスライドの長所を兼ねそろえているのがバレルスロットル。これは穴の空いた円柱状のバルブが管の中に入っていて、その円柱が回転することにより管路の開閉を行うシステム。バタフライバルブに近い中間域の特性とスライドバルブ同様に全開時の抵抗の低さが特徴だ。日本ではJTCのチェイサーなどで使われていた。欠点をあげるとすれば高価なことだろうか。そのような理由であまり使われていない。

パワーステアリング (機)
ドライバーステアリングホイールを回転させる重さを軽減するためのデバイス。パワーステアリングとも呼ばれている。種類としては電動モーターを使うものと油圧を使ったものがある。また両方のシステムを併用したものも存在する。市販車ではおなじみのパワーステアリング。しかし近年ではレーシングカーでもタイヤのグリップ向上などによって、広く使われるようになってきている。



エースカーの3号車よりも前の6番グリッドを確保したんだけど……

羽根幸浩のFIA GTインサイドレポート

日本のポルシェ使い 世界へ!

第7回

FIA GT選手権に日本人として単身乗り込んだ羽根幸浩
国内選手権でもポルシェ使いとして知られた彼が
今季も世界を相手にどういった活躍を見せてくれるのだろうか

前回から引き続き、暑いハンガロリンクでのレースの模様をお伝えします。

2日目の予選前になんとか去年並みのタイムが出せました。でも、とにかく苦しい状況に変わりはありません。これ以上セッティングを追求するのをやめ、クルマの安定性を優先していくことにしました。ここはドライバーステアリングにハードで、ミスを犯しやすいんです。この暑さと気が抜けないコースレイアウトだしね。個人的には好きなコースなんだけど、1時間を2ステイメント走るとなると別問題である（F1はあのスピードで走るんだからすごいと思うよ）。これは正しい選択だった。結果的にエースの3号車より予選結果はよかった。ポルシェ勢のトップとして予選6番手につきました。タイム的には不本意ですが順位的には妥当なところ。

決勝当日は案の定、日差しも強くてかなり暑い。エアダクトをコクピット内に引き込むこと以外、車内を冷却することが一切禁止されているFIA GTでは、日本のようにクールスーツを使うこともできない。ドリンクポトルさえも用意していなかったんだから……。レース中の車内を想像したくありません。セッティングでは速さを求められないわ、暑さ対策もしてないし、つらいのが分かっていても手の施しようがない状態。ほとんどの場合は立席上、あきらめ時点を居場所（つまりシート）がなくなってしまうから、少なからずも応援をしてください。カテゴリーでは、日本では話にならないカテゴリーであつても、何とか自分の価値を認めてもらえよう。努力するしかありません。まあ、毎レース「背水の陣」ってやつかな。

序盤は接触などで何台かが戦列を離れた。敵となるライバルは今までのレースでも、ほとんどマシントラブルがないので我々は相手のドライバーステアリングのミスを探しあか



その3号車も4周遅れの7位という結果に

せん。そうするためには、できるだけ背後からプレッシャーをかけ続けることです。少しづつ離されるのは、今のポルシェの状況を考えれば仕方ないですが、なるだけ長い時間、相手のミラーに自分の姿を映し続けなければと思っていました。でも現実にはそんなに甘くない。一時は3位まで上げたボジションも序盤にミスで遅れていたライバルにかわされてしまっ、結局は4位でチェッカーフラッグを受けました。でもレース全体を見ればうまくまとめられたほうでしょう。結果ほど楽なレースではなかったけど、何とか壁を乗り越えたという感じがします。相棒（アーネスト・バームバーガー）は脱水症状で胃腸車を起こしてしまい、ほくもかなりの疲労が残りました。

しかしいつものことながら、レース後に思ったのは反省はいつでもしなきゃいけないこと。前でフィニッシュした3位のライバルとのタイム差がほぼ10秒だったことを今になって考えると、ドライバーステアリングの際に、シートポジションをうまく合わせずにスタートしてしまったことで後半は集中力が欠いてタイムが落ちてしまった。2回目のタイヤ交換でフロントは換えずに済んだことなど。というように、レース中に適切な判断を誤ったのでチーム全体（ドライバーステアリングも含めて）の集中力が欠けていたのが原因。だいたい10秒くらい損していたのかもしれない。レースに「タラレバ」はないけれど、次回に向けての教訓としなければ。ゾルダーこそは何とかもうひとつ上の順位をゲットしてやる!

Online

URA-NETA RING

Illustration/Kiyoshi Kobayashi

なんだかよく分かんなかったんだけど
記者会見で泣いちゃったミハエルくん
彼の涙の真意はいったいどこに……?
まさか教授、チーム運営がうまくいかない
その腹いせに意地悪なことしたんじゃ……!?

Fニッポン富士 影の殊勲賞は OSAMUセンシュユ!

- ▲「こないだ暑い暑いって話したと思ってたら、今度は集中豪雨ときたまもんだ」
- ※「ホントホント。三宅島じゃ大変なことになっちゃってるし、大自然の脅威には驚かされるねえ」
- ▲「まったく。備えあれば憂いナシなんていうけど、時には人災もあるし、こればかりは避けようがないもんね」
- ※「そうそう。罹災者のことを考えると、一日も早い復旧を願ってやみませんな。でもね、こないだのFニッポン富士で、かなり悲惨な目に遭ったドライバーがいたの、知ってる?」
- ▲「ん? 悲惨な目っていつてもお……。あ、分かった。大クラッシュに見舞われたARTAの金石センシュユでしょ!」
- ※「フツフツ~~~~~~~~」
- ▲「えっ、違うのお? 他になんか大変なことあったっけ!」
- ※「あつたんだな、実は。土曜の早朝に!」
- ▲「……ん? 土曜の早朝? ってことは、まだ公式練習もやってない時点での話?」
- ※「そおおおなんです川崎サン」
- ▲「古すぎて、誰も反応できないと思うぞ、そのボケには!」
- ※「そっかあ。やっぱり時代は流れていくんだなあ……」
- ▲「おいおい、何考えてんのか知らないけどさ、遠くを見るのはやめなさいよ。話が長くなってしょうがないよ!」
- ※「じゃあ本題に戻るとするか。でだ、その悲惨な目に遭ったってのが、OSAMUセンシュユなんだけど」
- ▲「ふんふん」
- ※「土曜の早朝に、OSAMUセンシュユが首都高速3号線を東名高速につながる用賀目指して走ってたと思ええ」
- ▲「それでそんで?」



不可解な号泣を見せたミハエル。実はこんな裏話があったりしてねえ……

- ※「もうそろそろ用賀ってころに、前方500mくらいを走ってたトラックが横転したと思ええ」
- ▲「ええっ!」
- ※「で、そのトラックが車線をふさいだおかげで、一步も前に進めなくなると、刻一刻と時間が過ぎていったと思ええ」
- ▲「そりゃ大変だあ」
- ※「で、緊急車両なんか到着して、やっと進めれると思ったら、いきなり三軒茶屋までバックしてくれと言われたと思ええ」
- ▲「それからそれから?」
- ※「でも、三軒茶屋までは何kmもあって、とてもじゃないが間に合わない。そこでクルマを降りたら、OSAMUセンシュユじゃないですか?」ってレースファンらしきヒトに話しかけられたと思ええ」
- ▲「じれったいなえ、それでどうしたんだよOSAMUセンシュユは!」
- ※「そのヒトに「富士まで乗ってきてくれなにか」ってクルマ預けて、非常階段から一般道に下りると用賀まで走ったあと、タクシーを捕まえて「御殿場まで30分で行ってくれっ!」と叫んだときが午前8時!」
- ▲「おおっ、それで間に合ったのか!?」
- ※「運ちゃん頑張って、富士に着いたのが走行の15分ほど前。こうして公式練習に間に合ったOSAMUセンシュユでした」
- ▲「いやっ、そりゃホントに良かったなえ。下手すりゃぶっつけ本番で予選ってことになるどころだもんね」
- ※「それに、初対面のヒトに託したクルマも無事富士まで届けられて一件落着、めでたしめでたしなのでした」
- ▲「ホント、災難だったなあ。でも、もしそれが虎之介だったらねえ」
- ※「なんで?」
- ▲「いや、その渋滞のせいで虎之介のセットアップが遅れて連勝が止まったと思ええ。虎之介の連勝を止めたのは、トラック運転手の▲山X男さん(45)!!」みたいなおいしいタイトルがつけられたのに!」
- 記者会見で号泣!
ミハエルを泣かせたのは
プロフェッサーの存在!?
- ※「そういや、イタリアGPの記者会見で、ミハエルが泣いたんだって?」
- ▲「そうそう。セナに並ぶ41勝目の感想を聞かれて、急にねえ」
- ※「一時はサイボーグ扱いされてたミハエルくんだけ、結構人間くさいエピソードじゃないの」
- ▲「そう?」
- ※「だって、今は亡きセナに並んだことで、自分の目の前でクラッシュしたセナへの思いとか、これまでの自分の苦労とか、走馬灯のように駆け巡ったから、グツときちやっつたんでしょ、きっと!」
- ▲「そうかなあ。オイラは、きっとあのインタビューの後にアラン教授がいたと思うな」
- ※「教授といえは、51勝で最多勝男の?」
- ▲「そう。その教授がだ、ミハエルに。まだまだ俺の方が上だもん。ってな意地悪かましたんじやないの」
- ※「子供じゃないんだからさあ」
- ▲「いや、いまだに爪をかむ癖の直らない、自己主張の得意だったあのアラン教授ならやりかねんぞお」
- ※「ま、とにかくその方が話が面白くなることは事実だけだな」
- ▲「やっぱエフワンを盛り上げんのは、セナとプロストってことですかねえ」

インディ・レーシング・リーグ (全9戦)

1/29	オーランド	R.ビュール	Gフォース・オーロラ
3/19	フェニックス	B.ラジア	ダラーラ・オーロラ
4/22	ラスベガス	A.アンサーJr	Gフォース・オーロラ
5/28	インディ500	J.モントーヤ	Gフォース・オーロラ
6/11	フォートワース	S.シャープ	ダラーラ・オーロラ
6/18	バイクスピーク	E.チャーバJr	ダラーラ・インフィニティ
7/15	アトランタ	G.レイ	ダラーラ・オーロラ
8/27	ケンタッキー	B.ラジア	ダラーラ・オーロラ
10/15	フォートワース	.....	テキサス州

アメリカン・ル・マン・シリーズ (全12戦)

3/18	セプリング12時間	F.ビエラ/R.クリステンセン/モビロ	アウディR8
4/1	シャーロット	J.J.レート/J.ミューラー	BMW V12 LMR
5/13	シルバーストン	J.J.レート/J.ミューラー	BMW V12 LMR
7/9	ニュルブルクリンク	D.プラバム/J.マグヌッセン	パノスLMP-1
7/23	シズボーン	A.マクニッシュ/R.カベッコ	アウディR8
8/6	モズポート	A.マクニッシュ/R.カベッコ	アウディR8
9/2	フォートワース	A.マクニッシュ/R.カベッコ	アウディR8
9/10	ポートランド	A.マクニッシュ/R.カベッコ	アウディR8
9/30	プチ・ル・マン	.....	ジョージア州
10/15	ラダセカ	.....	カリフォルニア州
10/29	ラスベガス	.....	ネバダ州
12/31	アデレード	.....	オーストラリア

NASCARウinstonカップシリーズ (全34戦)

2/20	デイトナ500	D.ジャレット	フォード・トラス
2/27	ロッキンガム	B.ラボンテ	ポンティアック・グランプリ
3/5	ラスベガス	J.バートン	フォード・トラス
3/12	アトランタ	D.アーンハート	シボレー・モンテカルロ
3/19	ダーリントン	W.バートン	ポンティアック・グランプリ
3/26	プリストル	R.ウォレス	フォード・トラス
4/2	フォートワース	D.アーンハートJr	シボレー・モンテカルロ
4/9	マーティンズビル	M.マーティン	フォード・トラス
4/16	タラテガ	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
4/30	フォンタナ	J.メイフィールド	フォード・トラス
5/6	リッチモンド	D.アーンハートJr	シボレー・モンテカルロ
5/28	シャーロット	M.ケンセス	フォード・トラス
6/4	ドーバー	T.スチュワート	ポンティアック・グランプリ
6/11	ブルックリン	T.スチュワート	ポンティアック・グランプリ
6/19	ロングポンド	J.メイフィールド	フォード・トラス
6/25	ソノマ	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
7/1	デイトナ	J.バートン	フォード・トラス
7/9	ロードン	T.スチュワート	ポンティアック・グランプリ
7/23	ロングポンド	R.ウォレス	フォード・トラス
8/5	インディアナポリス	B.ラボンテ	ポンティアック・グランプリ
8/13	ワトキンスグレン	S.バーク	シボレー・モンテカルロ
8/20	ミシガン	J.バートン	フォード・トラス
8/26	プリストル	R.ウォレス	フォード・トラス
9/3	ダーリントン	B.ラボンテ	ポンティアック・グランプリ
9/9	リッチモンド	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
9/17	ロードン	.....	ニューハンプシャー州
9/24	ドーバー	.....	テラウエア州
10/1	マーティンズビル	.....	バージニア州
10/8	シャーロット	.....	ノースカロライナ州
10/15	タラテガ	.....	アラバマ州
10/22	ロッキンガム	.....	ノースカロライナ州
11/5	フェニックス	.....	アリゾナ州
11/12	ホームステッド	.....	フロリダ州
11/19	アトランタ	.....	ジョージア州

DOMESTIC RACE ●国内レース

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン (全10戦)

3/26	鈴鹿	高木虎之介	レイナード2KL・無限
4/16	もてぎ	高木虎之介	レイナード2KL・無限
5/21	美祇	松田次生	レイナード99L・無限
6/4	富士	高木虎之介	レイナード2KL・無限
7/2	鈴鹿(東スペシャル)	高木虎之介	レイナード2KL・無限
7/30	菅生	高木虎之介	レイナード2KL・無限
8/20	もてぎ	高木虎之介	レイナード2KL・無限
9/3	富士	高木虎之介	レイナード2KL・無限
9/17	MINEサーキット	.....	美祇
11/5	鈴鹿サーキット	.....	鈴鹿

全日本F3選手権 (全10戦)

3/26	鈴鹿	S.フィリップ	ダラーラF300・無限
4/9	筑波	井出有治	ダラーラF399・無限
5/4	富士	S.フィリップ	ダラーラF300・無限
5/21	美祇	R.レヒナー	ダラーラF300・トヨタ
6/11	TI	R.レヒナー	ダラーラF300・トヨタ
7/2	鈴鹿(東スペシャル)	高木真一	ダラーラF399・トヨタ
7/30	菅生	B.トレルイエ	ダラーラF300・トヨタ
8/20	もてぎ	高澤治樹	ダラーラF300・トヨタ
9/24	仙台ハイランドレースウェイ	.....	仙台
11/5	鈴鹿サーキット	.....	鈴鹿

全日本GT選手権 (全7戦)

GT500			
4/2	もてぎ	E.コマス/影山正美	ニッサン・スカイライン
5/4	富士	脇坂勇一/金石勝智	ホンダNSX
5/28	菅生	伊藤大輔/D.シュワガー	ホンダNSX
8/6	富士	鈴木重久星/土屋圭市	ホンダNSX
9/10	TI	竹内浩典/立川雄路	トヨタ・スープラ
10/1	MINEサーキット	.....	美祇
10/22	鈴鹿サーキット	.....	鈴鹿
6/25	セパン	片山右京/M.クルム	ニッサン・スカイライン
GT300			
4/2	もてぎ	松田勇士/福山英朗	ボルシェGT3R
5/4	富士	松田勇士/福山英朗	ボルシェGT3R
5/28	菅生	脇坂勇一/原貴彦	トヨタ・セリカ
8/6	富士	須賀宏明/松原真介	ボルシェGT3R
9/10	TI	余郷 敦/和田 久	ボルシェGT3R
6/25	セパン	山野哲也/松本晴彦	マツダ・RX7

スーパー耐久シリーズ (全8戦)

3/19	美祇	大八木直行/青木孝行	ニッサン・スカイライン
4/23	仙台	竹内浩典/田中哲也	ニッサン・スカイライン
5/14	鈴鹿	竹内浩典/田中哲也	ニッサン・スカイライン
6/11	TI	竹内浩典/田中哲也	ニッサン・スカイライン
7/22~23	十勝	竹内浩典/田中哲也/近藤真彦	ニッサン・スカイライン
9/17	ツインリンクもてぎ	.....	もてぎ
10/15	富士スピードウェイ	.....	富士
10/29	スポーツランドSUGO	.....	菅生

その他の耐久レース

7/22~23	十勝24時間	木下みづほ/土屋武士/栗原忠/立川雄路	トヨタ・スープラ
8/27	鈴鹿1000km	脇坂勇一/金石勝智/伊藤大輔	ホンダNSX

全日本ラリー選手権 4輪駆動部門 (全11戦)

Cクラス			
1/14~16	THE SNOW IN 北海道	西尾雄次郎/山口嗣子	スバル・インプレッサ
2/5~6	DCCSウインターラリー	桂野美津雄/市野 崇	スバル・インプレッサ
3/25~26	MCA BARU	牧田原文雄/小田切順之	ミツビシランサー
4/22~23	ACK スプリングラリー	西尾雄次郎/山口嗣子	スバル・インプレッサ
5/27~28	ひえつき'00	牧田原文雄/小田切順之	ミツビシランサー
6/10~11	モントレール2000	西尾雄次郎/山口嗣子	スバル・インプレッサ
6/30~7/2	ノースアタックラリー	牧田原文雄/小田切順之	ミツビシランサー
7/22~23	ツール・ド・東北	大庭誠介/高藤哲史	ミツビシランサー
9/9~10	RALLY in Akaigawa	西尾雄次郎/山口嗣子	スバル・インプレッサ
10/21~22	M.C.S.C.ラリー・ハイランドマスタース	.....	長野・岐阜
11/10~12	REGARD CUP Rally of KYOTO	.....	京都・福井

Bクラス

1/14~16	THE SNOW IN 北海道	関根正人/加勢直哉	ミツビシ・ミラージュ
2/5~6	DCCSウインターラリー	鎌田 豊/鈴木和人	ミツビシ・ミラージュ
3/25~26	MCA BARU	廣川慎一/森下亮樹	ミツビシ・ミラージュ
4/22~23	ACK スプリングラリー	鎌田光久/橋 重信	ミツビシ・ミラージュ
5/27~28	ひえつき'00	鎌田 豊/松尾博成	ミツビシ・ミラージュ
6/10~11	モントレール2000	福田 剛/安室貞敏	ミツビシ・ミラージュ
6/30~7/2	ノースアタックラリー	関根正人/加勢直哉	ミツビシ・ミラージュ
7/22~23	ツール・ド・東北	鎌田 豊/清沼孝次	ミツビシ・ミラージュ
9/9~10	RALLY in Akaigawa	鎌田 豊/清沼孝次	ミツビシ・ミラージュ

Aクラス

1/14~16	THE SNOW IN 北海道	平塚忠博/鈴木 祐	ダイハツ・ストリア
2/5~2/6	DCCSウインターラリー	小野寺清之/塚田浩平	ダイハツ・ストリア
3/25~26	MCA BARU	島田雅道/地神 潤	ダイハツ・ストリア
4/22~23	ACK スプリングラリー	島田雅道/地神 潤	ダイハツ・ストリア
5/27~28	ひえつき'00	小野寺清之/塚田浩平	ダイハツ・ストリア
6/10~11	モントレール2000	小野寺清之/塚田浩平	ダイハツ・ストリア
6/30~7/2	ノースアタックラリー	小野寺清之/塚田浩平	ダイハツ・ストリア
7/22~23	ツール・ド・東北	小野寺清之/塚田浩平	ダイハツ・ストリア
9/9~10	RALLY in Akaigawa	小野寺清之/塚田浩平	ダイハツ・ストリア

全日本ラリー選手権 2輪駆動部門 (全6戦)

Cクラス			
5/13~14	ツール・ド・九州	石田雅之/秋竹誠之	トヨタ・セリカ
6/3~4	M.C.S.C.ハイランド I	長岩信二/大竹厚明	EP82
6/24~25	RTNザ・ナイト in 莊川	石田雅之/石田裕一	トヨタ・セリカ
7/29~30	ソネットラリー	長岩信二/大竹厚明	EP82
9/16	ザ・ラリー イン 北海道	.....	北海道
11/4~5	イースト九州	.....	大分
Bクラス			
5/13~14	ツール・ド・九州	曾根田仁/坂本直樹	トヨタ・カローラ・レビン
6/3~4	M.C.S.C.ハイランド II	石城健司/藤波誠一	ホンダ・シビック
6/24~25	RTNザ・ナイト in 莊川	石城健司/石田裕一	ホンダ・シビック
7/29~30	ソネットラリー	石城健司/石田裕一	ホンダ・シビック
Aクラス			
5/13~14	ツール・ド・九州	若槻幸治郎/宮城孝仁	ニッサン・マーチ
6/3~4	M.C.S.C.ハイランド II	若槻幸治郎/宮城孝仁	ニッサン・マーチ
6/24~25	RTNザ・ナイト in 莊川	若槻幸治郎/宮城孝仁	ニッサン・マーチ
7/29~30	ソネットラリー	若槻幸治郎/宮城孝仁	ニッサン・マーチ

全日本ジムカーナ選手権 (全10戦)

Dクラス			
3/18~19	ジムカーナ in 関東	山口義彦	SK90
4/1~2	GYMKHANA OF JAPAN	山口義彦	SK90
4/22~23	ALL JAPAN GYMKHANA	志藤光男	M1
5/14	オールジャパンジムカーナ	山口義彦	SK90
5/28	ハイスピードジムカーナ	山口義彦	SK90
6/11	オールジャパンジムカーナ	.....	不成立
7/22~23	GYMKHANA IN 九州「夏」	大澤 勉	HB4-01
8/6	ツインリンクもてぎ	大澤 勉	HB4-01
8/19~20	ジュビターカップ	大澤 勉	HB4-01
10/14~15	スーパーラローム IN SUZUKA	.....	鈴鹿サーキット
11/4~5	JAFカップジムカーナ	.....	ラリーキッズ伊勢

全日本ダートトライアル選手権 (全9戦)

Dクラス			
4/15~16	ラスカルスプリング	堀内幸一	ミツビシFTO
4/29~30	ダートトライアルオブジャパン	田嶋伸博	スズキ・エスクード
5/21	信州ダートトライアル	田嶋伸博	スズキ・エスクード
6/4	ダートスプリント	田嶋伸博	スズキ・エスクード
7/9	DCCSダートトライアル	田嶋伸博	スズキ・エスクード
7/30	北海道ダートスペシャル	田嶋伸博	スズキ・エスクード
9/3	MSCダートトライアル	大井義浩	スバル・インプレッサ
9/24	ダートトライアル イン ヒロシマ	.....	テクニクステージタカタ
10/8	ダートスプリント in 門前	.....	門前モータースポーツ公園
11/11~12	JAFカップオールスターダートトライアル	.....	丸の内オートランド那須

OVERSEAS RACE ●海外レース

F1世界選手権 (全17戦)

●	3/12	オーストラリアGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
●	3/26	ブラジルGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
●	4/9	サンマリノGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
●	4/23	イギリスGP	D.クルサード	マクラーレンMP4-15・メルセデス
●	5/7	スペインGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-15・メルセデス
●	5/21	ヨーロッパGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
●	6/4	モナコGP	D.クルサード	マクラーレンMP4-15・メルセデス
●	6/18	カナダGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
●	7/2	フランスGP	D.クルサード	マクラーレンMP4-15・メルセデス
●	7/16	オーストリアGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-15・メルセデス
●	7/30	ドイツGP	R.バリエッチョ	フェラーリF1-2000
●	8/13	ハンガリーGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-15・メルセデス
●	8/27	ベルギーGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-15・メルセデス
●	9/10	イタリアGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
◎	9/24	US GP	インディアナポリス	
◎	10/8	日本GP		鈴鹿
◎	10/22	マレーシアGP		セパン

世界ラリー選手権 (全13戦)

●	1/20~23	モンテカルロ	T.マキネン/R.マクニセン	ミツビシ・ランサー
●	2/10~13	スウェーデン	M.グロニホルム/T.ラウティエイネン	プジョー206
●	2/24~27	サファリ	R.バーンズ/R.リード	スバル・インプレッサ
●	3/16~19	ポルトガル	R.バーンズ/R.リード	スバル・インプレッサ
●	3/31~4/2	カタロニア	C.マクレーン/A.グリスト	フォード・フォーカス
●	5/11~14	アルゼンチン	R.バーンズ/R.リード	スバル・インプレッサ
●	6/8~11	アクロポリス	C.マクレーン/A.グリスト	フォード・フォーカス
●	7/13~16	ニュージランド	M.グロニホルム/T.ラウティエイネン	プジョー206
●	8/17~20	フィンランド	M.グロニホルム/T.ラウティエイネン	プジョー206
●	9/7~10	キプロス	C.サイントナル/モヤ	フォード・フォーカス
◎	9/28~10/1	ツール・ド・フランス		フランス
◎	10/20~22	サンレモ		イタリア
◎	11/9~12	オーストラリア		オーストラリア
◎	11/23~25	グレートブリテン		イギリス

アジア・パシフィック・ラリー選手権 (全6戦)

●	3/31~4/2	インドネシア	K.シン/A.オウ	プロトンPERT
●	5/7~9	オーストラリア	P.ボーン/M.スティン	スバル・インプレッサ
●	7/13~16	ニュージランド	M.グロニホルム/T.ラウティエイネン	プジョー206
●	9/7~10	チャイナ・ラリー	P.ボーン/M.ビンセント	スバル・インプレッサ
◎	9/29~10/1	ラリー・マレーシア		マレーシア
◎	10/27~29	ラリー・オブ・タイランド		タイ

FIAワールドカップ・フォー・クロスガントリーラリー

●	1/6~17	ダカール〜カイロ	J.L.シュレッサー	シュレッサー・ルノー
●	3/23~26	イタリヤン・パバ	F.ゲルマネッティ	ニッサン・パトロール
●	4/14~23	チュニジア	J.L.シュレッサー	シュレッサー・ルノー
●	6/3~9	モロッコ	J.L.シュレッサー	シュレッサー・ルノー
●	6/23~26	パハ・チレセル	J.L.シュレッサー	シュレッサー・ルノー
●	7/13~16	パハ・エスバニヤ	J.L.シュレッサー	シュレッサー・ルノー
●	7/27~8/6	マスター・ラリー	J.M.セルビア	シュレッサー・ルノー
◎	9/18~23	ボーン・ラ・バシバ		アルゼンチン
◎	11/4~11	UAEデザートチャレンジ		UAE

国際F3000選手権 (全10戦)

●	4/8	イモラ	N.ミナシアン	ローラB99/50
●	4/22	シルバーストン	M.ウェバー	ローラB99/50
●	5/6	カタロニア	B.ジャンケイラ	ローラB99/50
●	5/20	ニュルブルクリンク	B.ジャンケイラ	ローラB99/50
●	6/3	モンテカルロ	B.ジャンケイラ	ローラB99/50
●	7/1	マニークール	N.ミナシアン	ローラB99/50
●	7/15	A1リンク	N.ミナシアン	ローラB99/50
●	7/29	ホッケンハイム	T.エンゲ	ローラB99/50
●	8/12	ハンガロリンク	B.ジャンケイラ	ローラB99/50
●	8/26	スパ・フランコルシャン	F.アロンゾ	ローラB99/50

イギリスF3選手権 (全14戦)

●	3/26	スラウソン	A.ピッツォニア	ダラーF300・無限
●	4/9	クロフト	A.ピッツォニア	ダラーF300・無限
●	5/1	オールドンパーク	T.シェクター	ダラーF300・無限
●	5/6	ドニントンパーク	B.コリンズ	ダラーF300・無限
●	5/13	ドニントンパーク	T.シェクター	ダラーF300・無限
●	5/21	シルバーストン	佐藤琢磨	ダラーF300・無限
●	6/4	ブランズハッチ	A.ピッツォニア	ダラーF300・無限
●	7/2	ドニントンパーク	A.ピッツォニア	ダラーF300・無限
●	7/23	クロフト	N.キエーサ	ダラーF300・オベル
●	8/20	シルバーストン	佐藤琢磨	ダラーF300・無限
●	9/3	スネッタートン	A.ピッツォニア	ダラーF300・無限
◎	9/24	スパ・フランコルシャン		ベルギー
◎	10/6	シルバーストン		イギリス

ドイツF3選手権 (全16戦)

●	4/15	ゾルダー	G.バンターノ	ダラーF300・オベル
●	4/16	ゾルダー	A.ミューラー	ダラーF300・無限
●	5/27	ホッケンハイム	A.ロッター	ダラーF399・オベル
●	5/28	ホッケンハイム	A.ロッター	ダラーF399・オベル
●	6/17	オッシャースレーベン	A.ロッター	ダラーF399・オベル
●	6/18	オッシャースレーベン	G.バンターノ	ダラーF300・オベル
●	7/8	ノリスリンク	P.カッファア	ダラーF300・オベル
●	7/9	ノリスリンク	P.カッファア	ダラーF300・オベル
●	8/5	ザクセンリンク	P.フラッシャー	ダラーF300・オベル
●	8/6	ザクセンリンク	A.ミューラー	ダラーF300・無限
●	8/19	ニュルブルクリンク	S.ミュク	ダラーF300・オベル
●	8/20	ニュルブルクリンク	金石年弘	ダラーF300・オベル
●	9/2	ラウズッツリンク	P.カッファア	ダラーF300・オベル
●	9/3	ラウズッツリンク	A.ミューラー	ダラーF300・無限
◎	9/24	オッシャースレーベン		ドイツ
◎	10/6	ニュルブルクリンク		ドイツ
◎	10/29	ホッケンハイム		ドイツ

フランスF3選手権 (全17戦)

●	4/23	ノガロ	R.デュマ	マルチニMK79・オベル
●	ノガロ	J.コシェ	ダラーF399・ルノー	
●	5/6	マニークール	J.コシェ	ダラーF399・ルノー
●	マニークール	堀田 良	ダラーF399・ルノー	
●	6/11	ボー	J.コシェ	ダラーF399・ルノー
●	6/24	バル・ドゥ・ビエンヌ	堀田 良	ダラーF399・ルノー
●	6/25	バル・ドゥ・ビエンヌ	J.コシェ	ダラーF399・ルノー
●	7/8	スパ・フランコルシャン	佐藤琢磨	ダラーF300・無限
●	7/9	スパ・フランコルシャン	N.カルシクヤン	ダラーF300・無限
●	9/3	アルビ	T.モンティロ	ダラーF399・ルノー
◎	9/17	ル・マン		フランス
◎	10/1	レドゥノン		フランス
◎	10/15	シャレード		フランス

FIA国際ナショナルF3

●	6/11	ボーF3	J.コシェ	ダラーF399・ルノー
●	8/6	マルボロ・マスターズ	J.コシェ	ダラーF399・ルノー
●	9/24	スパ・フランコルシャン		ベルギー
●	11/19	マカオGP		ポルトガル
●	11/26	コリアF3		韓国

イギリス・ツーリングカー選手権 (全24戦)

●	4/9	ブランズハッチ	A.ムニ	フォード・モンデオ
●	ブランズハッチ	J.ブレイト	ボックスホール・ベクトラ	
●	4/24	ドニントンパーク	A.ムニ	フォード・モンデオ
●	ドニントンパーク	A.ムニ	フォード・モンデオ	
●	5/1	スラウソン	Y.ミューラー	ボックスホール・ベクトラ
●	スラウソン	Y.ミューラー	ボックスホール・ベクトラ	
●	5/14	ノックヒル	R.リデル	フォード・モンデオ
●	ノックヒル	G.タルウィーニ	ホンダ・アコード	
●	5/29	オールドンパーク	A.ムニ	フォード・モンデオ
●	オールドンパーク	T.クリステンセン	ホンダ・アコード	
●	6/11	シルバーストン	J.トンプソン	ホンダ・アコード
●	シルバーストン	Y.ミューラー	ボックスホール・ベクトラ	
●	6/25	クロフト	R.リデル	フォード・モンデオ
●	クロフト	R.リデル	フォード・モンデオ	
●	7/8	スネッタートン	J.ブレイト	ボックスホール・ベクトラ
●	スネッタートン	A.ムニ	フォード・モンデオ	
●	7/30	ドニントンパーク	A.レイド	フォード・モンデオ
●	ドニントンパーク	G.タルウィーニ	ホンダ・アコード	
●	8/28	ブランズハッチ	M.ニール	ニッサン・プリメーラ
●	ブランズハッチ	A.ムニ	フォード・モンデオ	
◎	9/10	オールドンパーク		イギリス
◎	9/16	シルバーストン		イギリス

ドイツ・ツーリングカー・マスターズ (全18戦)

●	5/28	ホッケンハイム	B.シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK
●	ホッケンハイム	B.シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK	
●	6/18	オッシャースレーベン	M.ロイター	オベル・アストラ
●	オッシャースレーベン	M.ロイター	オベル・アストラ	
●	7/9	ノリスリンク	J.ビンケルホック	オベル・アストラ
●	ノリスリンク	B.シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK	
●	8/6	ザクセンリンク	K.ルドビク	メルセデス・ベンツ
●	ザクセンリンク	K.ルドビク	メルセデス・ベンツ	
●	8/20	ニュルブルクリンク	B.シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK
●	ニュルブルクリンク	B.シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK	
◎	9/3	ラウズッツリンク		雨天中止
◎	9/24	オッシャースレーベン		ドイツ
◎	10/8	ニュルブルクリンク		ドイツ
◎	10/29	ホッケンハイム		ドイツ

スポーツレーシングワールドカップ (全10戦)

●	3/26	バルセロナ	C.ベスコート/リ/D.テリエン	フェラーリ333SP
●	4/16	モンツァ	M.バルディ/G.フォーマ	RAS MK II・ジャッド
●	5/21	スパ・フランコルシャン	S.ロスカフ/フランシオーニ	キチコ292・787D/M
●	6/29	デイトナ	J.ウェバー/A.ウォレス	RAS MK II・フォード
●	7/9	ロードアメリカ	M.バルディ/D.テイズ/リナルド	ドラン・ジャッド
●	8/6	ブルノ	C.ベスコート/リ/D.テリエン	フェラーリ333SP
●	8/27	ドニントンパーク	C.ベスコート/リ/D.テリエン	フェラーリ333SP
◎	9/17	ニュルブルクリンク		ドイツ
◎	10/1	マニークール		フランス
◎	11/26	キヤラミ		南アフリカ

FIA GT選手権 (全10戦)

●	3/26	バレンシア	J.ベイリー/B.C.ウォルター	リスター・ストーム
●	4/2	エストリル	J.ベイリー/B.C.ウォルター	リスター・ストーム
●	4/16	モンツァ	M.ヘザー/マンズ/D.ハート	クライスラー・ハイパー-GTS-R
●	5/14	シルバーストン	J.ベイリー/B.C.ウォルター	リスター・ストーム
●	7/2	ハンガロリンク	V.ホッセ/P.ベルモンド	クライスラー・ハイパー-GTS-R
●	7/23	ゾルダー	J.ベイリー/B.C.ウォルター	リスター・ストーム
●	8/6	A1リンク	T.コネル/A.リスマン	クライスラー・ハイパー-GTS-R
●	9/2	ラウズッツリンク	W.カウフマン/H.ハプト	ボルシ・911 GT2
◎	9/24	ブルノ		チェコ
◎	10/22	マニークール		フランス

その他のGT&ツーリングカーレース

2/5~6	デイトナ24時間	D.ベック/B.ドリンゴ/ロ/ジョイ	ダッジバイパー-GTS-R
6/17~18	マン24時間	F.ビエラ/G.クリステンセン/E.ビッロ	アウディR8
6/24~25	ニュルブルクリンク24時間	S.マクラン/ヘ/バ/ス/D.74/シ/ス/ル/セ	ボルシ・996/73R

FedExチャンピオンシップ・シリーズ (全20戦)

●	3/26	ホームステッド	M./バビス	レイナード・フォード
●	5/27	ナザレス	G.D.フェラン	レイナード・ホンダ
●	4/16	ロングビーチ	P.トレーシー	レイナード・ホンダ
●	4/30	リオデ・ジャネイロ	A.フェルナンデス	レイナード・フォード
●	5/14	モてぎ	M.アンドレッチェ	ローラ・フォード
●	6/4	ミルウォーキー	J.モントーヤ	ローラ・トヨタ
●	6/18	デトロイト	H.カストロネベス	レイナード・ホンダ
●	6/25	ボートランド	G.D.フェラン	レイナード・ホンダ
●	7/2	クリーブランド	R.モレノ	レイナード・フォード
●	7/16	トロント	M.アンドレッチェ	ローラ・フォード
●	7/23	ミシガン	J.モントーヤ	ローラ・トヨタ
●	7/30	シカゴ	C.ダ・マッタ	レイナード・トヨタ
●	8/13	ミッドウェイ	H.カストロネベス	レイナード・ホンダ
●	8/20	ロードアメリカ	P.トレーシー	レイナード・ホンダ
●	9/3	バンクーバー	P.トレーシー	レイナード・ホンダ
●	9/10	ラグナセカ	H.カストロネベス	レイナード・ホンダ
◎	9/17	マディソン		イリノイ州
◎	10/1	ヒューズトン		テキサス州
◎	10/15	ゴールドコースト		オーストラリア
◎	10/29	ファンタナ		カリフォルニア州

デイトン・インディライツ (全12戦)

●	4/16	ロングビーチ	S.ディクソン	ローラT97-20
●	6/4	ミルウォーキー	S.ディクソン	ローラT97-20
●	6/18	デトロイト	J.ケイン	ローラT97-20
●	6/25	ボートランド	J.ブライト	ローラT97-20
●	7/22	ミシガン	F.ジアフォーネ	ローラT97-20
●	7/30	シカゴ	S.ディクソン	ローラT97-20
●	8/13	ミッドウェイ	T.ベル	ローラT97-20
●	9/3	バンクーバー	S.ディクソン	ローラT97-20
●	9/10	ラグナセカ	S.ディクソン	ローラT97-20
◎	9/17	マディソン		イリノイ州
◎	10/29	ファンタナ		カリフォルニア州
◎	12/3	アルバ		アルバ

OVERSEAS RACE ●海外レース

DOMESTIC RACE ●国内レース

9/21-10/8

F1 US GP 9/24

F1世界選手権第15戦 インディアナポリス

1959年に第1回のF1GPが開催されたアメリカ。当時のウィナーは現在押しも押されぬトップチームに成長したマクラーレンの創設者、ブルース・マクラーレンだった。その後アメリカでのF1開催は、82年には3戦も組みこまれるなど活況を呈したが、1991年のフェニックスGPを最後に消滅してしまった。しかし今年、9年ぶりにインディアナポリスを舞台に復活することに。今回はF1開催のために新設されたコースを使用。ほとんどデータのないコースをどのように攻めていくのがポイントとなるだろう。

F1用コース
オーバル+パーマネントコース 4.195km×73周=306.235km



V-RALLY TOUR DE CORSE- RALLYE DE FRANCE 9/28-10/1

世界ラリー選手権第11戦

昨年まで5月に開催されてきた“世界最大の公道レース”が秋に移動。次戦サンレモとのターマック2連戦が、佳境に差し掛かったタイトル争いのカギを握りそうだ。目下ランキングトップのマーカス・グロンホルムはこのラリーは未経験、2番手に浮上したコリン・マクレーは97年、98年と連勝し、昨年も4位。3番手に落ちたリチャード・バーンズはタイヤに不安アリ。さて、どうなる？

昨年のウィナー
P.プガルスキー/J-P.チアローニ シトロエン・クサーラ・キットカー 3'44'35"7



昨年は初降の206の首位快走もあったが

JGTC 第6戦 MINE 10/1

全日本GT選手権第6戦 CP MINEサーキット

T1でFK/マシモセルモスーブラが勝利したことによりタイトル争いはさらに混迷。MINEでの一戦は最終戦を控え大一番となること間違いなし！ FK/マシモは事前テストも好調。ロックタイト・ゼクセルGT-Rも速さを取り戻し、Castrol無限NSXも侮れず。一体どこが抜け出る？

観戦料金

	前売り	予選日	決勝日
大人	5000円	3000円	6000円
バドックパス	—	6000円	9000円
駐車料金(4輪)			1000円
(2輪)			500円




Texaco/Havoline Grand Prix of Houston 10/1

FedExチャンピオンシップ・シリーズ第18戦 ヒューストン

ストリート&ロードコースが続いたこの4戦すべてを制したホンダ。これで一気にメイクポイントでフォードを抜き去りトップに立った彼らが、このストリートコースのヒューストンでも圧倒的に優勢と言うしかない。ペンスキーとグリーンは4人には誰にでも勝機はありそうだが、去年ここで勝ってるポール・トレーシーが再び勝つようなことがあると、タイトルもこりゃひょっとして……。

昨年のウィナー
P.トレーシー レイナード・ホンダ 1'55'31"263

昨年のポールポジション
J.モントーヤ レイナード・ホンダ 58'699



EVENT CALENDAR

●イベントカレンダー

BIWEEKLY EVENTS OVERSEAS

開催日	シリーズ	イベント	コース	開催国	参加車両
9月24日	F1世界選手権第15戦	US GP	インディアナポリス	アメリカ	F1
9月24日	イギリスF3選手権第13戦	スパ・フランコルシャン	スパ・フランコルシャン	ベルギー	F3
9月24日	ドイツF3選手権第13/14戦	オッシャースレーベン	オッシャースレーベン	ドイツ	F3
9月24日	FIA インターナショナルF3	スパ・フランコルシャン	スパ・フランコルシャン	ベルギー	F3
9月24日	FIA GT選手権第9戦	ブルノ	ブルノ	チェコ	FIA GT
9月24日	NASCARウインストンカップシリーズ第27戦	ドーバー	ドーバー	アメリカ	NASCAR
9月30日	アメリカン・ル・マン・シリーズ第9戦	プチル・マン	アトランタ	アメリカ	プロトタイプカー
10月1日	フランスF3選手権第14/15戦	レドゥノン	レドゥノン	フランス	F3
10月1日	FedExチャンピオンシップ・シリーズ第18戦	ヒューストン	ヒューストン	アメリカ	CART
10月1日	NASCARウインストンカップシリーズ第28戦	マーティンズビル	マーティンズビル	アメリカ	NASCAR
10月8日	F1世界選手権第16戦	日本GP	鈴鹿サーキット	日本	F1
10月8日	イギリスF3選手権第12戦	シルバーストン	シルバーストン	イギリス	F3
10月8日	ドイツF3選手権第15/16戦	ニュルブルクリンク	ニュルブルクリンク	ドイツ	F3
10月8日	ドイツ・ツーリングカー・マスターズ第15/16戦	ニュルブルクリンク	ニュルブルクリンク	ドイツ	ツーリングカー
10月8日	NASCARウインストンカップシリーズ第29戦	シャーロット	シャーロット	アメリカ	NASCAR

BIWEEKLY EVENTS DOMESTIC

開催日	イベント	開催地	主催者	格式	開催レース	入場料金	
9月23~24日	全日本F3選手権第9戦	仙台ハイランドレースウェイ	VICIC、奥州VICIC	03-3409-2391	国内	F3、アルテツァ、ヴィッツ、シビック、スターレット	大人3200円
9月24日	ハイランドF3チャンピオンシップレース	筑波サーキット	SCCN	03-3763-8010	準国内	FJ1600、マーチ、P-FR、SP1/SP2、VW-GTI	大人3000円
9月24日	東プロ30周年記念レースシリーズ	筑波サーキット	SCCN	03-3763-8010	準国内	FJ1600、マーチ、P-FR、SP1/SP2、VW-GTI	大人3000円
9月24日	SCCNセブテンバーレースミーティング筑波	筑波サーキット	SCCN	03-3763-8010	準国内	FJ1600、マーチ、P-FR、SP1/SP2、VW-GTI	大人3000円
9月24日	T1チャンピオンシップシリーズ第8戦	TIサーキット英田	TIサーキット	08687-4-3311	準国内	F4、N1-1600、T1-1400、ロードスター、シルビア、ポルシェ	大人1500円
9月24日	ゴールドカップレース第5戦	オートポリス	MCO	0973-55-1111	準国内	FJ1600、N1-1600、ツーリングカー	大人1500円
9月30~1日	全日本GT選手権第6戦	CP MINEサーキット	CP MINE、CPMC	0837-58-0321	国内	GT、FT、マーチ、ロードスター	上記参照
10月1日	もてぎチャンピオンカップレースシリーズ第5戦	ツインリンクもてぎ	Narashino、M.O.S.C	047-466-5400	準国内	シビック、N1耐久、ヒストリック	大人1500円
10月6~8日	FIAフォーミュラ1世界選手権シリーズ	鈴鹿サーキット	SMSC	0593-78-1111	国際	F1	自由席大人9000円~
10月6~8日	フジテレビ日本グランプリレース	鈴鹿サーキット	SMSC	0593-78-3405	国内	FD	同上
10月6~8日	フォーミュラ・ドリーム第11/12戦鈴鹿	鈴鹿サーキット	SMSC	0593-78-3405	国内	シビック	同上
10月6~8日	フジテレビ日本グランプリレース記念シビックチャレンジカップレース	鈴鹿サーキット	鈴鹿サーキット、SMSC	0593-78-3405	準国内	FJ1600、東北GT、スターレット、ミラージュ、N1600	同上
10月7~8日	SUGOビクトリーカップレース第2戦	鈴鹿サーキット	鈴鹿サーキット	022-391-0231	準国内	FJ1600、東北GT、スターレット、ミラージュ、N1600	同上
10月8日	クラシックカーフェスティバル「くるま祭」富士ジャンボリー	富士スピードウェイ	TACS	03-3909-2221	準国内	クラシックカー	入場料金 前売り4000円

●国内スピード行事

開催日	イベント	開催地	主催者	格式	参加車両	
9月24日	全日本ダートトライアル選手権第8戦モンテカルロカップ	テクニクスステータカタ	TTS	0826-57-1717	国内	A・C・D

無限×童夢プロジェクトのF3ドライバーとして戦い始めたばかりの佐藤琢磨にインタビューをしたとき、ひとつ非常に印象に残ったことがある。佐藤はインタビュー中、決して「モータースポーツ」という単語を使わなかったのだ。佐藤は彼の志す競技を「モーターレーシング」と呼んだ。もともと佐藤は自転車競技をやっていた男だから、スポーツを知らないわけでも嫌いなわけでもないはずだ。それなのにあえてなぜ「モータースポーツ」という言葉を使わなかったか。

実はわたしも「モータースポーツ」という単語をあまり使わないようにしているから、佐藤の言葉遣いが妙に気になった。果たしてわたしと同じ理由で使わなかったのかどうか。ただ、なぜかその席でわたしは理由を尋ねるのを忘れてしまい、疑問はそのままになってしまった。今度会う機会があったらぜひ確認したいと思っている。

こんなことを今になって思い出したのは、大橋巨泉さんが朝日新聞上で「モータースポーツ不要論」を展開して、一部マニアを刺激したからだ。日本の政治経済に関して大橋巨泉さんが発表する意見はかなりわたし好みで、よくならずかされたりもする。しかし、自動車レースに対する妙な反感だけはわたしもいただけない。大橋巨泉さんは以前にもどこの雑誌で同様の反感に満ちた自動車レース不要論を展開したことがあって、そのときは見過ごすことができずに反論を書いたりもしたが、今回は反論にも値しない内容だったので、ただただ残念な気分になるばかりだ。

まず今回の大橋巨泉さんは、「モータースポーツ」という言葉にかみついている。スポーツは人間の速度や耐久力や瞬発力を競うもので、自動車レースはそれにあてはまらないと言うのだが、はて。自動車レースは、まさに人間の速度や耐久力や瞬発力を競う競技ではなかったか？ ここまで勘違いした「不要論」をつきつけられても、反論しようにもできないではないか。

さらに大橋巨泉さんは「だからスポーツとは認めない、つまりはモータースポーツなどは世の中に不要だ、やめちまえ」と論を進めるのだが、この意見についてはわたしは半分は同意してしまう。自動車レースが「スポーツ」かどうかについてはわたしも長年悩み、答えを見つけれないでいる。というのも、この問題を考え出すと、「そもそもスポーツとは何か」という根源的な疑問に突き当たってしまうからだ。

大橋巨泉さんはどうやら「動力を用いる」という点が気に入らないらしいけれども、動力を使うかどうかでスポーツかどうかという線引きをすると、スキーはスポーツではないということになる。スキー板にはいわゆる「動力」はついていないが、位置エネルギーというエネルギーを外部から取り入れるという点

ではスキー板とレーシングカーは物理的にはそれほど速い道具ではない。あえて言うならば自動車レースの場合、外部から取り入れるエネルギーに個体差が生じがちという点が特殊であって、そこがわたしの悩みのタネではある。ただ、道具に差があるかどうかを厳密に突き詰めると大半のスポーツは成立しなくなるわけで、これもスポーツの完全な定義とは言えなくなる。

というわけで、最近のわたしはスポーツに完全な定義をすることはあきらめ、もっぱら「自動車レースがスポーツである必要はない」と聞き直ることにしている。そもそも、わたしは、自動車レースを「モータースポーツ」と表現したがるのは日本人特有の感性なのではないかと思うのだ。欧米では「モータースポーツ」という言葉があるにはあるが、一般的には自動車レースは「モーターレーシング」であり「オートレーシング」と呼ばれる。それなのになぜ日本人ばかりがスポーツにこだわるか。

ンピックがまるで世界統一の象徴のように扱われて日本中のメディアが大騒ぎし始めた最近の空気をわたしは苦々しく思う。ただ、ここでオリンピックなど不要だ、と怒鳴ってしまうは大橋巨泉さんと同じレベルの話になってしまうから言わない。ただ、そもそもこの世の中に必要なスポーツなどは存在しないとは言う。社会に必要なか不要かなどという見方をしたら、およそすべてのスポーツは不要なのだ。そういう意味では、自動車レースはさっさと「うちはスポーツなんかじゃないもんね」と宣言してしまった方がいいのではないかと考える。

自動車レースは、定義があやふやなままなぜか気味の悪い神聖化がなされがちな「スポーツ」などとして認めてもらう必要はない、「自動車レース」でいいじゃないか、というのがわたしの結論だ。佐藤琢磨も、おそらくはここを割り切ることによって自動車レースの本質を見つめようとしたに違いない、とわたしはにらんでいるのだが違うだろうか。

今夜も、 自動車 レース

自動車レースは
スポーツかい？

わたしはそこにニッポン人の奇妙なスポーツ神聖視を感じる。誰がどこで教育するんだか、ニッポン人はスポーツが人種や思想を超えうる神聖な行為であると思こんでいるフシがある。だが、近代スポーツのほとんどは戦略の上に成り立つ競技であって、戦略とは相手を欺き虚を突き打倒する方法論のことであることを思えば、あまり神聖な行為とは言えないような気がする。それなのになぜか強引に神聖化しようとするものだから、たとえば高校野球では野球の重要な戦略のひとつである敬遠が不誠実なプレー呼ばわりされるという珍妙な事態を引き起こす。野球はスポーツなのか、神事なのか？

かつて反体制の旗手として祭り上げられた歌手のボブ・ディランは「歌で世界は変わらない」と看破して反体制派の腰を砕けさせりしたもののだが、「スポーツで世界が変わらない」のも周知の事実。それなのに、いまだにオリ



R'on INTERVIEW
A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING

2000

DUNLOP



高木 TORANOSUKE TAKAGI 虎之介

止まらない
勝利への欲求

今季活動の舞台をF1からFニッポンに移し
開幕戦から突進を続けた高木虎之介は
8戦7勝という圧倒的な成績で王座に就いた
その戦いは外からは楽なものに見えたが
彼自身は違った感じ方をしていたようだ

文/大串 信

Text/Makoto Ogushi

Photos/Akira Kuroda, Hiroharu Sato

F1での2年間の自信と不安

もう何度も書いた。今シーズン開幕前に高木虎之介が「開幕戦ではぜひ勝ちたい」と言うのを聞いて、わたしは「まさか復帰第1戦で勝つことあるまい」と内心思った。さすがに全日本選手権のレベルは、2シーズンも外国へ行っていった選手が容易に勝てるほど低くはないと思っていたし、2年F1グランプリを経験した高木自身の成長も見くびっていたからだ。ところが幕を開けてみたらこの結果だ。わたしは自分の目の悪さを恥じなければいけない。だが、8戦7勝というすさまじい戦いぶりですべて全日本チャンピオンとなった高木と今、話してみると、実は高木自身も内心は複雑だったと分かる。

「開幕前は、まあ、それなりに勝てるという自信はあったけど、『やってみなくちゃ分からない』と思っていた。レースは自信だけではないから。開幕戦の前には『本当に勝てるのかな』と不安を感じた」と高木は言う。

その自信の根拠は何か。高木は2年間のF1グランプリ経験だと言いつつ切った。

「F1を2年やってきたからね。余裕ってわけではないけどフォーミュラ・ニッポンはF1よりは下だから。もつと速いF1を経験してくりや自信はできるよ。F1をやってF1ニッポンに勝つのは当然。逆を言えば、勝てなかったら恥だよ。そういう意味では今年はずっとプレッシャーがあった。勝ち負けという意味ではF1よりもずっとプレッシャーがあった。F1はチームメイトだけが相手だったからね。ただここまで勝てるとは思っていなかった。もつと苦戦するだろうと思っていた」

開幕前、わたしは「勝つ」と断言する高木の心中にこうした形の不安があることを見抜くことはできなかった。

開幕後の高木の進撃を見て、わたしは自分の予想以上に高木が成長していたことも思い知ることになった。明らかに高木はひとまわり大きなレーシングドライバーになった。その成長を自覚しているか、と聞いてみた。

「F1に行つて、自分は変わったと思う。前はブレーキングポイントを間違えたりしていたけど、そういうのもなくなつた。アクセルコントロールにしてもうまくなつた。全体的にうまくなつてんじゃないかな。何よりミスが少なくなつた。F1は乗っている量が違う。それで精神的にも肉体的にも強くなつた。F1はレースの距離が長い。その間集中しなくちゃいけない。抜かれるのはミスしたときだからミスしなくなった」

高木は「ミスをしなくなった」と繰り返し続けた。外からレースを眺めるわたしたちが確認できるのは、コースの上を走る車体の挙動と、記録として表示されるラップタイムだけだ。コクピットの中でドライバーがミスをしているかどうかを正確に知ることはできない。ところが高木は自分の成長は、その見えにくい部分でなされたと言ふのだ。

レースはミスで決まる

「レースはミスで決まるんですよ。特にF1ニッポンはクラッシュもキヤもあつたしブレーキも難しいし、F1よりもミスをしやすい。そういうクルマに乗って、どんな状況であつてもその中の限界でクルマを走らせてしかもミスをしないことが大事。ほくは特別に速く走っているわけではない。ミスをしないからレースに勝っているんですよ。今年のほくを見て『クルマが速い』って言う人もいるけど、クルマにそれほど違いがあるわけでもない」

そういうえは高木はある記者会見で、「自分のクルマはみんなに乗せてあげたいほど乗りやすい」と言った。それについて聞き直すと、「みんなに乗せてあげたいって言ったのは格好つけたくなかつたからで、『クルマが速いから勝っているんだって勘違いされるから、ああいう言い方はするな』ってチームから言われちゃつた」と苦笑した。

それはそうと、それでは高木はなぜミスをしなくなったのか。「F1はあれだけパワーのあるクルマに滑るタイヤをつけてレースをするからね。しかも乗る量が多い。F1の決勝

「F1をやつてFニッポンに勝つのは当然。逆を言えば、勝てなかったらそういう意味でプレッシャーがあつた」



らそれを我慢してそれなりに走らないといけないんだ。ほくは勝つてなかつたときには『何かおかしかつた』って言い訳したくなるよ。だけどほくは言い訳はしない」

レースはミスで決まる。ミスをしたら負けだ。そこで言い訳をしたところで何の意味もないということを知っている。

高木のセッティング能力

以前、本誌で高木を担当する田坂泰啓エンジニアの「虎はセッティングについてあまりうるさいことを言わない」という言葉をレポートした。これを取り違えて「高木はセッティングができない。それでF1など無理だ」と考えた読者がいたようだ。読者には、わたしの書いた原稿が舌足らずであつたことをここでお詫びした上で、今度は高木自身にセッティングについて語ってもらつた。

「F1ではF1ニッポンよりもつとセッティングについては注文をつけられないんですよ」と高木は言う。「F1のセッティングはデータを分析して決めていく。ドライバーのインプレッションを聞かないわけではないけど、言つてもあまり変わらない。エンジニアがデータを見れば、どこでどうなっているか、たとえばアンターがどこでどういうふうに出ているかが全部分かる。だからF1のセッティングは、まずデータをコンピュータに入れることから始まる。ドライバーがどのスプリングを何ポイントにしてみようとかエンジニアに注文することはしない。もしドライバーが『ここはもう少し柔らかくしたい』と言つても、それをコンピュータに入れて分析すると『それは全体としては遅くなる』と答えが出てきてしまう。つまりコンピュータの方を重視したセッティング方法なんです」

F1に行つて、そういうセッティング方法に違和感は覚えなかつたかと聞くと、「そっちの方が速く走れたからね。ドライバーとして余計なことを考えなくて済む。確かに、最終的にはドライバーとエンジニアが話して決まるんだけど、そこまではエンジニアを信

A close-up, profile view of a man's face, looking upwards and to the right. He has dark hair and is smiling slightly, showing his teeth. The lighting is soft, highlighting the texture of his skin.

R'on INTERVIEW

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING

2000

高木
TORA TAKAGI
虎之介



PROFILE

たかぎ・よらのすけ 74年2月12日生まれ 静岡県出身 身長160cm 体重66kg 血液型RH+A
87~89年に全日本ナショナルカートA2クラスに参戦し、89年タイトル獲得。90年には全日本カートA2クラスで王者に。92年にF1トヨタで4輪デビューし2勝。93年全日本F3でシリーズ10位。94年は同5位。この年中嶋企画から全日本F3000第7戦鈴鹿にスポット参戦し7位に。翌95年から中嶋企画より国内最高峰に参戦開始。第5戦菅生での初優勝を含め3勝を挙げ2位。96年4位。97年はF1ニッポンでは1勝ながらティレルのテストドライバーに。98年ティレルからF1デビュー。99年アロウズに移籍。今季国内復帰し、F1ニッポンでここまで8戦7勝をマークしタイトルを獲得した

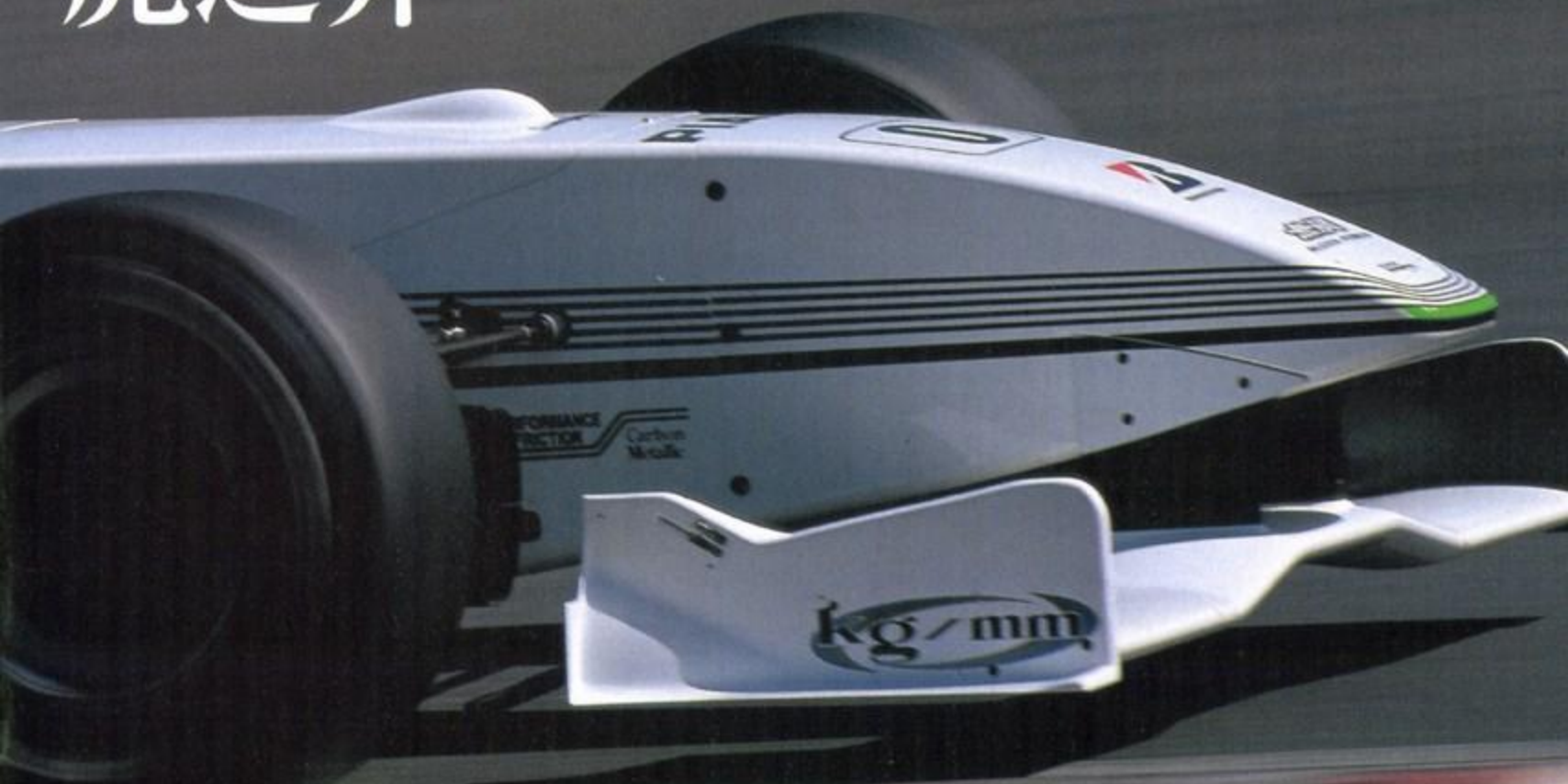
「F1ニッポンでは、F1ほどデータを取っていないからドライバーとエンジニアが話すことも多い。でも田坂さんは「これが速いんだ」というセッティングを考えて決めてきてくれる。それに対しては最後の注文を出せばいいだけ。たとえば「アンターダ」と言えは、田坂さんは「もしアンターダだったらこうしよう」というのをあらかじめ用意してきているから、それを試すだけでいい。ほくはそういうところを全部田坂さんに任せている。だつてクルマのセッティングについては、ほくなにかよりエンジニアの方がよく知っているんだから。ドライバーはエンジニアがセッティングしたクルマに乗って走って、どこかのコーナーではこんなふうに動いた、ということを正確に伝えればいい。足が硬いか柔らかいかとかはエンジニアが考えること。最終的にはドライバーが決めるのは本当だけど、それまではデータや技術が決めているんじゃないかなと思ってる」

R'on INTERVIEW 2000

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING

高木 虎之介

YORA TAKAGI



る共同作業として行われるし、データ処理技術が進歩した近年は分業がますます進んでいる。高木はF1グランプリという最先端を体験し、最も効率の高いセッティング方法、言い換えれば最も戦闘力の高いセッティング方法を知っていたのである。

喜べなかった理由

高木は、ツインリンクもてぎで開催されたシリーズ第7戦で全日本チャンピオンを決めたが、さほどの喜びを見せなかった。特にレース後、オープンカーに乗ってパレードをする際には慥然としているようにすら見えたものだ。その心境をたずねた。

「なんでパレードなんかするんだ、と思った。だつてそんな必要ないよ。そこまですることはない。なんかね、いまいちああいうの好きじゃない。格好つけているわけではない。格好つけたくないからイヤなんだ。恥ずかしいんだよ」と高木は言う。

レーシングドライバーはマシンに納まってコースを走る姿をファンに見てもらうのが仕事であつて、コクピットから降りた自分はまだ見られたくない、見られると恥ずかしいというのが高木の論理だ。こうした高木の姿勢を物足りなく感じるファンも少なくはないだろう。だが、それだけ「走る」ことに集中しているのだと思えば理解もできる。実際、高木は飛び抜けた勝ちっぷりで、彼の思いを我々に見せつけてくれているのだ。

「そりゃ全日本チャンピオンにはなりたかつたけれど、でもなれて当然なもの。だつてほくはF1をやってきたんだから。F1ドライバーがF3000に出たんだよ。あれがF1のチャンピオンが決まったんだつたら喜んでパレードした。でも、たとえば誰か2年間F1ニッポンをやったドライバーが、今年はシートをなくして全日本F3に出て、もしシリーズチャンピオンになったら、みんなの前で本心では喜べないでしょう、きっと」

この高木の言葉には説得力がある。これまでもF1グランプリを戦い、その後で国内トッ

プフォーミュラに復帰した選手はいない。それどころか、ドライバードライバーとして上り調子にある年代にF1グランプリに参戦した選手もいなければ、レーシングドライバードライバーとして限界に突き当たる前に国内復帰した選手もいないのだ。高木は、これまでわたしたちが眺めてきた「日本人F1ドライバードライバー」とは全く異なるドライバードライバーを送っている。その立ち振る舞い方に前例はない。ただ愛想がなかったことはかりを取り上げてあれこれ文句をつけるのは、高木にとっては少々気の毒というものだろう。

みんな知らないだけなんだ

F1グランプリを2年間戦い、大きな成長を果たして日本へ帰ってきた高木は、3年ぶりに戦った国内勢をどう見たのだろうか。高木は「クルムは明らかに速くなっているし、本山さんも速くなっている」ときっぱりと言いつつ「速さではぼくとそんなに変わらないですよ。だけど相手はきっとミスがぼくより多いんだと思う」

国内レース界についてはどう感じたか、と聞くと「ナマイキに聞こえると言いたけど」と前置きをして、こう言った。「日本のレース界、結構いいんじゃないかなと思った。思ったより緊張感がありますよ。ぼくがあんなに勝っちゃえば気分悪いはずだし、絶対勝たなかつたと思うようになったんじゃないかな。確かにみんな仲間なんだけどね、その中で悔しいという気持ちが大きくなったんでしょ。シーズンが進むにつれてクルマのせいにしてたドライバードライバーもクルマが良くなってきたって言い訳できなくなってきたよね。だから緊張感もどんどん増すよ」

国内に復帰した高木が猛烈な速さ強さを示したことをもって、国内トップフォーミュラとしてのF1ニッポンの、レベルの低さが証明された指摘する声はある。だが、わたしには、F1ニッポンのレベルがそれほど低いとは思えなかった。ではなぜ高木に完膚なきまで打ちのめされなければならなかったのか。そ

「速さではそんなに変わらないですよ
だけど、相手はきっとミスが
ぼくより多いんだと思う……」



の答えを見つけれないでいたわたしは、高木の言葉に目からウロコの落ちた思いがした。「日本のトップフォーミュラは、速さについてはトップクラスの人はぼくと変わらないし、うまいですよ。でも（その上のことを）知らない。知らないだけなんだ」高木はこう言ったのだ。

「F1には戻りたいけど現実には難しそう。今は2年行けただけでもよかったなと思ってる。誰でも行けると言うものではないしね。もし来年F1に行けなくてもレースは続けなくちゃいけない。だから、高木があんなに頑張っているんだからってまわりももっと頑張ってくれるといいな」

わたしもそう思う。国内レースを戦う若いドライバードライバーが、国内レースに限界を感じて世界を目指すのはとても良いことだと思う。だが、世界へ出て戦うのは容易なことではない。実際、世界進出を願いつつながら実現できない選手は山ほどいる。その選手たちには、行き場をなくしたと勘違いしてほしくない。

今年の高木は、まさに黒船である。それも、海の向こうから宝物を満載してやってきた黒船なのだ。今年の高木を見れば世界のレベルも見える。考え次第で、自分の才能をより高い位置へ引き上げることもできるかもしれない。言い換えれば、今年の高木からその可能性を学び取らずにただ飛行機に乗ったところでも何も変わるまい。その点で、国内上位選手がシリーズ終盤になって高木を攻め始めたことは頼もしい限りだ。

「ナマイキに聞こえるからあまり取材でもしやべりたくない。でももし残り全部勝つたら、少しはナマイキなこと言ってみようかな。格好つけるわけではない。来年に向けてみんなに気合を入れてほしいから」

わたしは、高木がもつとナマイキなことを言ってくれることを望んでいる。その資格はすでに高木にはあると思うし、F1ニッポンはもとより、国内レースの将来とあのレベルアップのためには、それをやってくれないと困ると考えるからだ。

2000
Round 8

FUJI



Formula Nippon



虎之介の後方で野田がスピン。これが虎之介を楽にし、本山の機会を奪うことに

意地で出したタイム

シリーズ第8戦を見終えた感想をまとめれば、「高木虎之介は恐れるほどのドライバーではなかった。しかし高木虎之介は恐るべきドライバーだった」ということになる。もちろん、矛盾は承知の上だ。

練習走行のときから高木の走りは苦しげだった。フロントが逃げるのか、ステアリングに修正をあてる姿を場内に流れる映像で確かめたファンも少なくあるまい。一方、本山哲と野田英樹は快調だった。どちらかといえば速さの点では野田が勝っていたが、本山の集中力と安定感はその上まわっていた。その結果が久しぶりのポールポジションだ。

いかに高木といえども、わずかな条件の違いで苦戦に陥るという事実を確かめて、わたしは救いをおぼえた。言い換えればそれほど今年の高木は圧倒的な存在だった。このまま高木がスキを見せずに勝ち続け、その勢いに乗ったまま、もし来季再び海外へ旅立つてしまったら、日本のレース界は払おうにも払えない重い宿命を背負ってしまうところだった。今回、本山が本来の強みを発揮してポールポジションを獲得してくれたので、わたしは「高木ファンには余計な感想ではあるが」が正直なところ胸をなでおろした。

だがその一方、高木の恐ろしさも痛感した。セッション終了直前に高木がたたき出したタイムは本山に奪われることコンマ027。まさに紙一重だ。このタイムをみたインパルの金子豊マネージャーの言葉は印象的だった。「今回のウチはコンマ5秒はぶつちまれるだけに仕上がっているし、実際にそれだけ速い。虎のタイムは最後に意地で出したものだよ」

表現はさりげないが、ライバルチームの立場から発したものにだけにその言葉の意味は重い。テクノロジの比重がますます大きくなる近代モーターレーシングにあつて、「意地」という単語は、現在の高木が発揮している飛

年間最多勝更新も 虎之介は 全能ではない

激戦の中に見えた打倒・虎之介の難しさ

すでにタイトルを手にしていた虎之介ではあったが、第8戦富士は本山哲、野田英樹の肉薄で彼にとって今季最も厳しい戦いとなったこの1戦で「虎之介は倒せない相手ではない」と認識すると同時に「だが、倒すのは容易ではない」ということも思い知らされた

文/大串 信
Text/Makoto Ogushi Photos/Masaru Hirata

を抱えていた。予選一発の速さについては自信を取り戻していたが、決勝での速さはまた十分に確認ができていなかったのだ。たどえばツインリンクもてぎでの第7戦の決勝で予選ほどの速さを見せられなかったのは、決勝セッティングが万全ではなかったからだった。今回も、決勝前の本山は「決勝ではまだ分からない部分が残っている」と認めていた。

案の定、フルタンク状態の操縦性は本山が求めていたレベルにはなかったようだ。レース序盤に逃げられず高木の先行を許してしまつたのはこのせいだ。一方、高木は決勝直前までセッティングをいじるなど、これまでにない様子を見せたが、「結局はあまり変わらなかった」という状態でスタートを迎えることになった。予選のときほど調子の良くない本山と予選とさほど変わらなかった高木、この時点では条件的には互角、それでも高木が前に行つたのはやはり「意地」が高木を加速したからだったろう。

しかしその後、タンクが軽くなるにつれ、本山のマシンは本来の操縦性を取り戻し、徐々にペースが上がってきた。追走劇の始まりである。高木は首位を走りながら自分のペースが上がらないこと、後方から自分より安定して速い本山が追いかけてくることを知って、「絶対にミスはしない、もし追いつかれても絶対に前には行かせない」と自分に言い聞かせていた。まさに意地だ。高木はともすれば自分の思いに反する動きを示すマシンをなだめすかし、操って突進を続けた。

高木が認めるように、あと数周レースが長かつたら、あるいは野田を攻撃している際に目の前でスピントした野田を避けるために大幅なタイムロスを食べらさなかつたら、本山はフィニッシュ前、高木に競いかけないで、たどらう。ただそのとき高木があつてなく首位を譲り渡したとは思えない。果たしてどんな戦いが繰り広げられたか、思えば胸がときめくが、それはシリーズ終盤戦のお楽しみと

いうこととしておこう。

終盤戦、高木は苦戦するか

結局は高木の必死の突進が実り、見事に優勝を飾った。勝ち目のないレースで勝つた。「自分で勝つた」と言つた高木の気持ちの方がよくなる気がする。公式予選同様、高木はテクノロジを自分の力で乗り越えてしまつたのだ。今回のレースは高木にとって今季最も厳しいレースだった。だが、それだけにわたしは最も高木の威力を思い知ることになった。「決して高木は神様ではない。国内勢にも高木に追いつくことはできる」とわたしは思う。

だがそれと同時に「とは言え、高木に追いつき追い越すのは容易ではない」と改めて確認した。可能性は見た。だがその可能性を現実化するためにはよほどの精進が必要だ。多くの国内勢がこの状況を前向きに受け止めてくれると、国内トップフォーミュラ不要論など吹き飛ばせるはずだ。

さて、いよいよシリーズは終盤戦。この原稿が掲載される号では第9戦の速報が掲載されるはずだが、第8戦終了時点での見通しを記しておこう。今回示した野田の速さの要因のひとつとして、東名が投入した改良型エキゾーストがある。「F1みたいな音がして、ものすごく速い」と本山に言わせたりするものだが、第8戦では本山車には間に合わなかつたが、第9戦にはこの改良型エキゾーストが本山車にも取り付けられる予定だという。

一方、高木は興味深いことを指摘している。「終盤戦、ただだんだん気温が下がってきてタイヤがグリップし始めると、差は縮まっていくかも。薬には勝てなくなるとも思う」と言うのだ。言うまでもなく高木の威力は限界を誰よりも攻める点にある。タイヤのグリップが高まれば、その差はあまり生きなくなる。条件が高木不利に傾き、新兵隊で本山の高木追撃に拍車がかかれれば事態は面白いことになるのだが、果たして結果はどう出ているだろう。

び抜けた才能のすさまじさを見事に表している。おそらくは今回の高木は本場にコンマ5秒負けていた。それを「意地」で「コンマ4秒も縮めてしまったのだ」。

決勝レースを終えた高木が「今回のレース

は自分で勝つた」と言つたのを聞いたファンも多しことだろう。このセリフは興味深い。

自分で勝つた虎之介

決勝レースに向けて、本山はひとつの不安



ここまで独走劇を展開してタイトルを手にした虎之介に第8戦富士でようやく本山哲、野田英樹が襲いかかったコンマ数秒差で周回を続ける3台による激しい攻防は虎之介をして「負けていた」と言わしめた熱戦だった

文/貝島由美子

Text/Yumiko Kajima Photos/Izumi Iwata, Masaru Hirata, Hiroharu Sato

待っていた!





虎之介、本山、野田が富士で魅せた
今季最高の熱き高速バトルの一部始終

この戦いを

そして14周目。そのチャンスが本山に訪れる。最終コーナーで虎之介がミス。スリッパに入ることに成功した本山が1コーナー手前でインを差し、虎之介を抜きにかかると。いったんは虎之介の前に出たかと思えた本山。しかし、立ち上がりでは虎之介がそれを取り返し、ボジションの逆転はなかった。さらに息つくひまもなく、野田が本山との差をコンマ5秒に詰めてきており、その後しばらくは本山は防戦を強いられる。

その本山に野田が襲いかかったのは18周目。赤旗前と同じように、最終コーナーからスリッパに入った野田が1コーナーで本山を捕らえたのだ。しかし、このオーダーは長く続かなかった。虎之介と本山を追うために、タイヤ交換後ハイベースの周回を重ねていたためか、野田のマシンはシフトダウンがしづらくなっていた。それでも3番手上がった野田は虎之介との差を縮めていったが、24周目のAコーナーで痛恨のスピン。7番手まで後退してしまったのである。真後ろにいた本山はこれに巻き込まれるのを避けたが、虎之介との差は3秒あまりに開いてしまった。

本山はそこから虎之介を上まわるベースで1秒まで差を縮めたが、柴原を抜いたところで再びその差は2秒以上に。このときレースはすでにファイナルラップ。ベースで上まわっていた本山だが、最後まで虎之介を捕らえることはできず、チェッカーが出された。結果、虎之介は今季7勝目をマーク。本山は自己最高の2位表彰台に立つこととなった。ここまで虎之介の独走劇を見せつけられてきた観客にとっても、今回のレースは開幕前から待ち望んでいた主役たちによる見ごたえある好バトルだったはず。このような息をのむような戦いを残り2戦でも期待したい。

レース序盤での赤旗中断に始まり、まったく予測できない展開となったF1ニッポン第8戦富士。その第2バートで観客の目を釘付けにしたのは柴原真介を追う2番手集団、高木虎之介、野田英樹、本山哲らのバトルだろう。今回、この3人の予選ポジションは本山がポール、虎之介が2番手、野田が3番手と上位に並んでいた。朝のフリー走行でも本山がトップ、野田が3番手、虎之介が4番手となっており、順当にいけば彼らがトップ争いを展開するのは間違いない。

この中で、決勝スタート時にニュータイヤを残していた野田は予選1回目にはアタックを行わず、セッティングに専念。だが、途中ブレキトラブルに見舞われて1コーナーで飛び出してしまい、ディフェンダーを破壊。2回目の予選には応急処置を施しての出走となったが、それでも2回のアタックで3番手のタイムをマーク。決勝日には新しいフロアに付け替えて出走したが、マシンの仕上がり自体は良く、スタートでニュータイヤを使え

るというマージンを持っていた。ポールの本山は、予選後の記者会見で「前回も予選は良かったけれど、決勝のベースが悪かったのでそこが課題」とコメントしていたが、レースがスタートすると「トップスピードは問題ないが、最終コーナーで置いていかれる感じで、スリッパを使えなかった。抜くのは難しかったが、抜かれるのは簡単だった」というように、2周目の1コーナーでは野田に、6周目の1コーナーでは虎之介にもかわされ3番手まで後退。特に、赤旗が提示される前はベースが上がらず、厳しいドライビングを強いられている。

だが、本山を抜いて2番手に上がった虎之介も決してマシンが完璧だったわけではない。虎之介は、いつも決勝前のウォームアップを走った感触で、グリッドでも最終的なセッティングの微調整を行うが、今回はいったんピットに戻ってリヤウイングと車高を調整しただけでなく、グリッドで前後のスタビライザーを調整するなど、ギリギリまでメカニック

が手を休めることはなかった。「どうしてもオートバーステアが直らず、何とかニュートラルに戻そうとしていた。リヤのグリッドがもうちょっと欲しかったけど、直らなくて最後までドタバタした。田坂泰啓エンジニア「ためだと言おう。レース後、虎之介も「今日は普通に走っていたら、本山選手と野田選手に負けていた。運があったのと自分の意地で何とか勝つことができた」とコメントしている。

三田の戦いの行方

これに対して野田は運がなかった。ニュータイヤのマージンを生かして、2番手の虎之介との差を広げ始めていたが、ここで金石勝智のクラッシュが起きてしまい、レースは赤旗中断となってしまった。これでマージンは実質上なくなってしまうと言っていたいだろう。しかも、タイヤ交換の時期を遅らせたことが裏目に出ることになってしまった。

2回目のスタートが切られると、野田は抜群の飛び出しを見せてトップをキープ。松田のスロウダウンで虎之介が2番手、本山が3番手に立った。しかし、虎之介と本山は野田

本山哲が見せた完全復活

今シーズンの前半戦、予期せぬトラブルなどに見舞われて表彰台から遠ざかっていた本山哲。その本山が、着実にステップを上ってきている。第6戦の菅生で後方からの追い上げを成功させて4位入賞。続く第7戦では、途中苦しい場面も見られたが3位表彰台に立った。そして続く第8戦、初日はまさに本山のひとり舞台だったと言っていこう。

この予選日の朝の練習走行。本山は走り始めから順調にタイムアップ。セッションの半ばには1分18秒854をマークして、トップに立った。ところが、このタイムをマークした次の周のAコーナ



虎之介のインを差す本山。ここまでの好レースは今季初だった

で、ブレーキをロックさせてしまう。ブレーキバランスに問題があったためだが、不運にも、このとき右フロントタイヤのトレッドがはがれてしまった。しかし、その後もこのタイヤで本山はタイムアップ。セッショ

ン終盤には1分18秒441と、ただひとり18秒台前半に突入。この時点で、本山も「自分のクルマが正しいのか、それとも他が遅いのか分からなかった」ということで、予選1回目にはあまりセッティングを変えずに臨んだ。最初は中古タイヤでの走行だったが、その段階で本山は1分18秒613をマーク。セッションが残り10分となった時点で、ニュータイヤでコースインした。だが、アタック1周目は紫原に引っかけたが、タイムを伸ばせない。そのため本山はいったんクルールダウン。仕切り直して再度アタックラップに入った。ここで、午前中のタイムを上回る1分17秒889をたたき出し、トップに立っている。

続く2回目の予選では、セッションが始まって10分という時点までピットで待機。やはり中古タイヤでコースインすると、3周目には1分18秒267と、まずはこの段階でのトップタイムをマークする。そして、セッションが残り20分となったところで2回目のタイムアタックに入った。このアタックの1周目で1回目のタイムを破る1分17秒877をマーク。1周クルールダウンした後、次のアタックラップでは17秒765までタイムを伸ばしてトップに躍り出た。これでピットに戻った本山は、セッションが残り10分となったところで最後のニュータイヤを装着。さらに1分17秒444までタイムアップを果たし、ポールポジションを決定つけた。

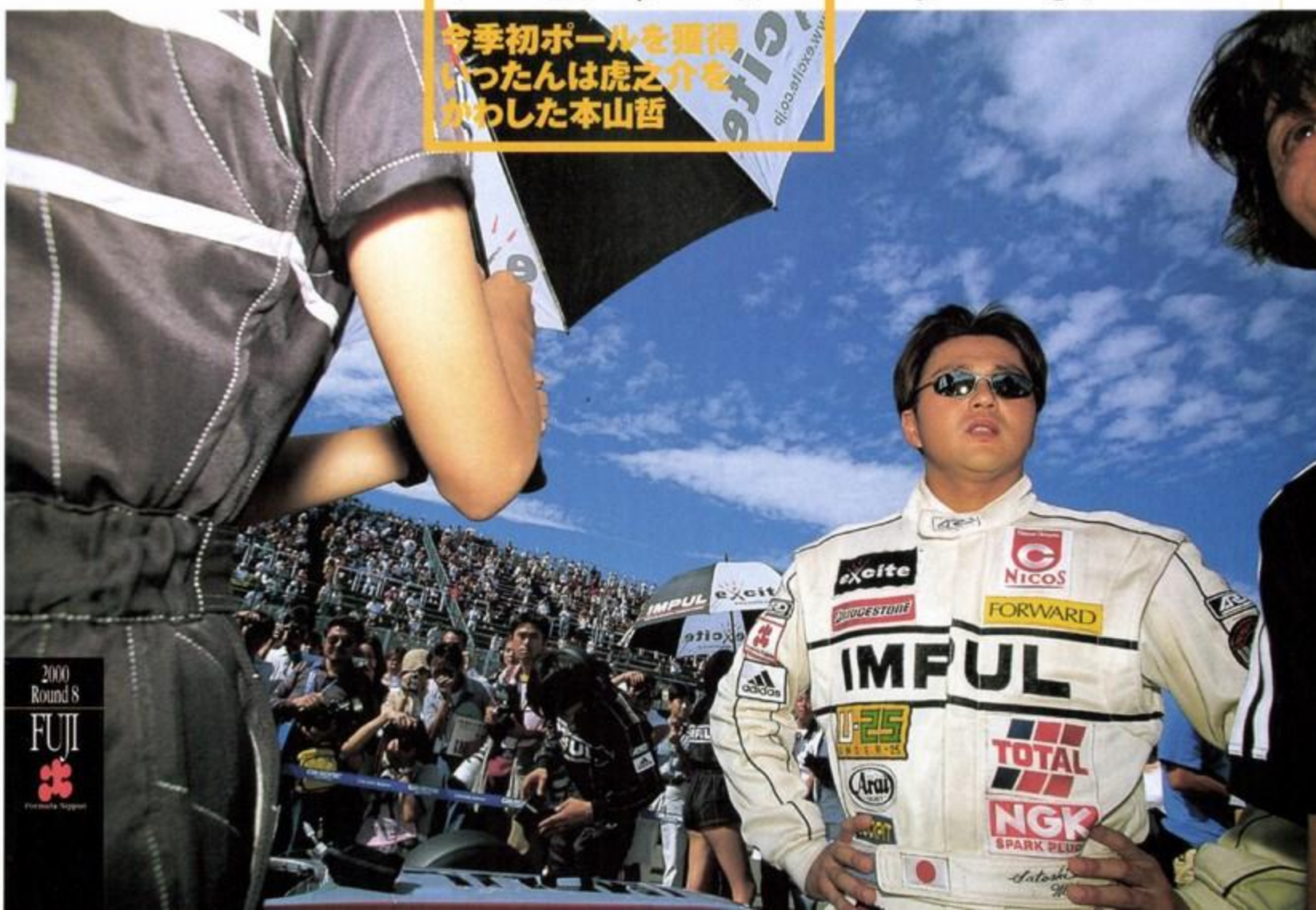
マシンを再車検場に止め、自分のピットへと歩いて戻ってくる本山。その本山を虎之介も祝福する。さらに、ピットではチームスタッフらが拍手と笑顔で本山を出迎えた。本山は星野一義総監督のもとへ行くと、ふたりはガツチリと握手をかわす。迎えた決勝日。朝のフリー走行で、本山は真つ先にコースインしセッティングを行っていく。ここでも1分19秒251のトップタイムをマークし、決勝でも優勝争いをするものと思われた。また、ダミィグリップ上でギリギリまでダウンフォースのセッティングを検討し、調整するシーンも見られた。ところが、レースがスタートすると、最終コーナーの加速で思ったように伸びず3番手に後退。ペースを上げられず、苦しい展開を強いられた本山を救ったのが赤旗だった。

赤旗の間に、ダウンフォースのバランスを元に戻した本山のマシンは、第2パートの方が「コンディションに合っていた」ということで、虎之介、野田と同等もしくはそれ以上のラップタイムで周回。結果的には2位に終わったが、最後までハイペースを保ってチェッカーまでを走り切った。その速さは「あと何周かあったら負けていた」と虎之介に言わしめたほどである。

前回の予選でも複雑だった本山の表情は、今回の表彰台の上で笑顔に変わっていた。4位、3位、2位と上がってきた今、残すは表彰台のてっぺん。残る2戦で本山がそれを成し遂げるのも、もう夢ではない。

ついに本山復活か 逆襲の気配

今季初ポールを獲得したのは虎之介をかわした本山哲





赤旗が達んだ幸運……
柴原、トップ快走後
3位初表彰台へ!

ラスト3周までの 至福の時間

虎之介、本山、野田が繰り広げた
三つ巴バトルの先を走る青いマシン
トップ走行という至福の時間
コクピットの中で柴原真介は
いったい何を考えていたのだろうか

Text/Yumiko Kajima
Photos/Izumi Iwata, Akira Kuroda

「ゴールしたときは悔しいということばっかりでした。2位にはなれると思っていたのに、最後は自分のミスで3位になったので……」
第2バート終盤までトップに立っていたのは虎之介でもなければ本山でもない、LEY JUNの柴原真介だった。柴原は第1バートでクルムとのバトルでスピッシュ予定より早くタイヤ交換。その直後に赤旗が出されたため、トップへと浮上することとなった。「巡り合わせ」もあつただろうが、今回の柴原はそれだけでなくも上位入賞を目指す位置にいた。予選で99年モデル用アルミハブを使い、パツテリーも変えて軽量化しただけでなく、柴原車は別項でも触れた下出しエキゾーストを装着。高回転域でのエンジンパワーを引き出そうとするなど、さまざまな工夫がされていたのだ。

土曜の練習走行から予選1回目までは、ピットロードリミッターのトラブルでセットを煮詰めることができず、2回目の予選でも7番手。だが「予選では6番手以内に入れればと思っていたので、まずまずの結果」（伊藤章裕 エンジニア）とチームに不満の色はない。

悔しさから、安堵へ

迎えた決勝。午後2時半に正式スタートが切られると、柴原はまずまずのスタートでポジションをキープ。「ここ1〜2年、苦しいレースばかりで、最初の10周ぐらいは様子を見るクセがついてしまっていた」という柴原に、今回チームから「思い切っていけ」という指示が出されており、序盤から目の前のクルムに食らいついていく。そして、クルムのミスで差が詰まった9周目のAコーナー。柴原はインに飛び込んだが、痛恨のスピッシュ。タイヤ交換を行わなければならなかった。

この直後、レースは赤旗中断。事実上トップに立った柴原のマシンは、中断の間にオーバーステアを弱くするため、リヤウイングを一段立てている。また、チームからは「2回目のスタートではとにかくゆっくりいって、接触だけは避ける」という指示が出された。

再スタートが切られると、柴原はこの指示どおり、ゆっくりとスタート。クラッチの具合もいまひとつだったため、傷めないように

気をつけて発進した。

1周目を終えたところから、他のマシンは続々とタイヤ交換に入り、10周を終えたところでも立川が最後にピットインすると、いよいよ柴原はトップに立つ。だが、トップを走る喜びを感じている余裕はなかった。「ミスしないようにとか、ラップタイムのバラつきをなくそうとか、自分のことで精いっぱい。トラとの差が20秒ぐらいだったので、頑張らなきゃとばかり思っていました」と言う。

柴原のラップタイムは1分20秒台。追う虎之介、本山のラップタイムは1分19秒前半というところで、毎ラップ確実に差が縮まっていく。柴原のマシンも燃料は軽くなっていったが、タイヤの磨耗が進んでいくため、どうしてもラップタイムを上げられなかった。

そして、残り4周を切った35周目の1コーナー。柴原はとうとう虎之介に逆転を許す。

「あのときは、本山くんにいかなれないことだけ考えて、ワザと争わなかった」というが、翌週の100Rでは本山にも先行される。「リヤタイヤが厳しく、スピッシュそうなので思い切ってステアリングを切れなかった。切るタイミングをつかめずにコーナーに入ったら、今度はタイヤがすに乗って本当にスピッシュそうになり、そのとき、本山くんにいかれた。自分のミスでした」と柴原。2位は守れると思っていただけに、3位でゴールしたときには悔しさばかりがこみ上げた。

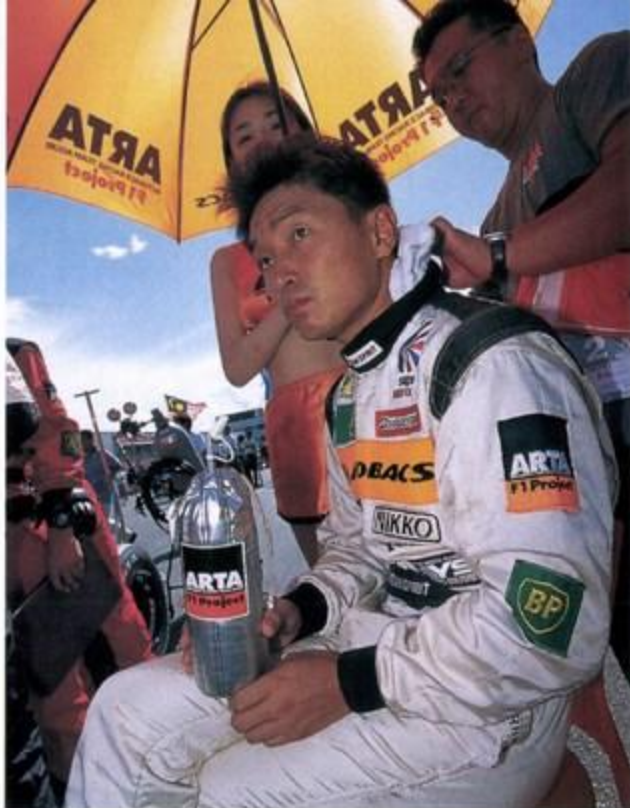
だが、記者会見を終えピットに戻ると、オーナーのOSAMUやスタッフが口々に「おめでとう」と言いながら柴原を迎えた。その瞬間、悔しさよりも「ああ良かった」と安堵し、肩の力が抜けたという。夕暮れが迫る富士。LEY JUNのピット前では、柴原の3位入賞を祝うにぎやかな声が響いていた。

虎之介が追るも柴原は2位狙いで争うつもりはなかったという



大クラッシュの金石勝智 まさに奇跡の生還

ARTA



出定前の金石。あのクラッシュで無事だったことは幸運だったといえるだろう

何かが爆発したような煙の柱がストリートに入ったところで突然立ち上ったのは、トップが11周を終えた直後。コース上に、エンジンやミッドシヨンケースが飛び散る大アクシデントに金石勝智が見舞われた。

このとき金石の目の前では、服部尚貴と脇阪薫一が10番手争いを演じていたが、薫一が最終の立ち上がりで「タービュランスか何か分からないが、突然リヤが出たと思ったら、突風を受けたような感じで」アウト側にスピン。金石は「ギリギリのところを抜けていこうかと思ったが、シゲのノーズがインに向いたのを見て、右にステアリングを切ったらスピンした」という。ここから立て直そうとした金石だったが、マシンの向きを元に戻す前にイン側のガードレールに激突。このクラッシュで金

石のマシンはモノコックタブ、エンジン、ミッドシヨンケースという3パ

ートに分かれて飛び散った。だが、金石は奇跡的に大きな負傷をせず、クラッシュ後も本人はいた

って冷静な行動をとっている。「なんとか止めようと思ってブレーキを踏んだらスカスカだったので、後ろはもうないなど。止まったところで足を動かしてみたら、両方とも動いたので骨折はしていないとも思いました。左足のすねと右足首は打撲して痛い痛かったんですが、後ろから誰かが突っ込んできたら困るので、早く逃げようと思ひ、モノコックから降りて、ガードレールも乗り越えたんです」とのことだった。翌朝もムチウチなどなく、CTスキャンなどでも異常はなかったというので、翌週のGT第5戦にも参加していた。

TOPICS

From Round 8 FUJI

Text/Yuniko Kajima, Racing on Photos/Masaru Hirata, Akira Kuroda, Hiroharu Sato

立川祐路、久々の完走で 自己最高位タイ4位入賞

COSMO OIL RACING TEAM CERUMO

今季自己最高位タイとなる4位に入った立川祐路。予選ではアンダーに悩まされたものの、1回目は4番手、2回目は5番手につけた。

ところが決勝で立川は大きく出遅れる。「動き出しは良かったけれど、ピットロードのリミッターが作動して60km/hまでしか出なかったため、ほとんど最後尾まで後退。しかし、ここからシワジワと追い



3連続リタイヤと苦しんでいた立川だが、今回はスタートのトラブルを乗り越えてのポイント獲得に

上げ、赤旗が出された時点では11番手。再スタートが切られ、上位陣が1周でピットに入ると「前がガラ空き」になったため、順調にポジションを上げた。そして7周終了時にトップに立つと、10周を終えたところでピットイン。5秒台という速さでタイヤ交換作業を終えると7番手でコースに戻った。ここから終盤にかけては、ファーマン、クルムとのバトルになったが、

「朝の向かい風のおかげで、スピンしたため、スタートでリミッターに当たり、コーナーでのパッシングは難しいと判断。進入のアンダーが直っていたことから、Aコーナーでクルム、ファーマンらをかまし、最後は4番手まで上がってゴールした。」



ディフューザーの裏に見えるのが下出しエキゾーストの排気口だ



富士ではLEYJUNの柴原車にも同様のエキゾーストが採用された

下出しエキゾーストが 終盤戦の大きな武器に!?

OTHERS

第7戦もてぎから野田英樹のマシンにはフロアの下から排気が出る形の「下出しエキゾースト」が採用されていたが、これはチーム・ルマンと東名エンジンが共同開発したもので、そもそも「トルク特性を変えるため」東名エンジン側から提案したもので、これにより「エキゾースト全体で約30cm短くすることができ、より高回転域でのパワーを出すことに

成功している」(今井修代表という。またサイレンサーも前に持っているため、重量バランス的にもいいようだ。問題は空力への弊害だが、「ピッチングには敏感になるだろうが、ダウンフォースの絶対値は増えるのでは」土沼廣芳チーフエンジニア)というところで採用が決定。今のところ好感が得られている。美称からは、インバルの本山のマシンにも装着されることになった。

また、富士ではレイジユンの柴原真介のマシンも同様のエキゾーストを装着。こちらも下面の空気の流れを引き出すため、そして高回転域でのトルクを出すために考えられたもの。空力的にはステップドボトムなので数値に表れていないが、エンジンはベンチ上でも6500回転以上でトルクが出ているという。

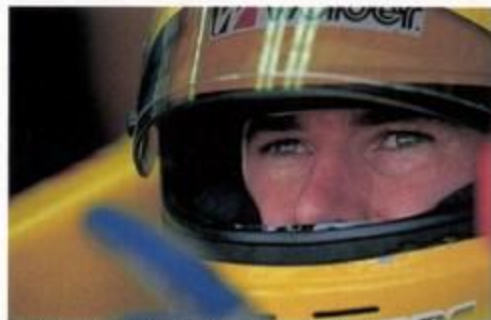
サイレンサーも前方に配置できるため、重量バランスの面でも効果が予想される



Gフォースに復調の兆し ファーマンが決勝で好走

Team Morinaga NOVA

第6戦の菅生で2位入賞を果たしたものの、続く第7戦では低迷したラルフ・ファーマン。前回からリヤ



昨年から富士では今ひとつのGフォースだが、ラルフが健闘

の足まわりを変更、フィーリングは良かったもののセッティングを煮詰められなかったのがその原因だった。しかし第8戦では再び活躍を見せた。予選では15位にとどまったが、決勝最初のスタートで6台をかわして9番手まで上がったファーマンは、8番手で赤旗中断を迎える。2回目のスタートもまずまずで、上位の何台かがタイヤ交換のためにピットに入ると3番手まで浮上。7周終了時には自らもピットに入るが、チームの迅速な作業により6番手でコースに戻っている。

さらに終盤までクルム、立川と3台による4番手争いを展開したが、残り5周を切った33周目のAコーナ



バンクさえなければ上位フィニッシュは確実だったのだが

1でアウトから飛び込んできた立川と接触、ファーマンの左リヤタイヤはバンク。これでもう一度ピットに入ったファーマンは2周遅れの13位でフィニッシュ。決勝ベースはレイト勢と変わらなかっただけに、残念な結果となってしまった。だが次の美称はGフォースが最も多く走っているコース。終盤にきて再び表彰台への期待が高まる。

PIAANAKAJIMA チームタイトルも連覇

PIA NAKAJIMA

すでに高木虎之介がドライバーズタイトルを手にしているPIAANAKAJIMAだが、この第8戦で2年連続のチームタイトルも手にすることとなった。

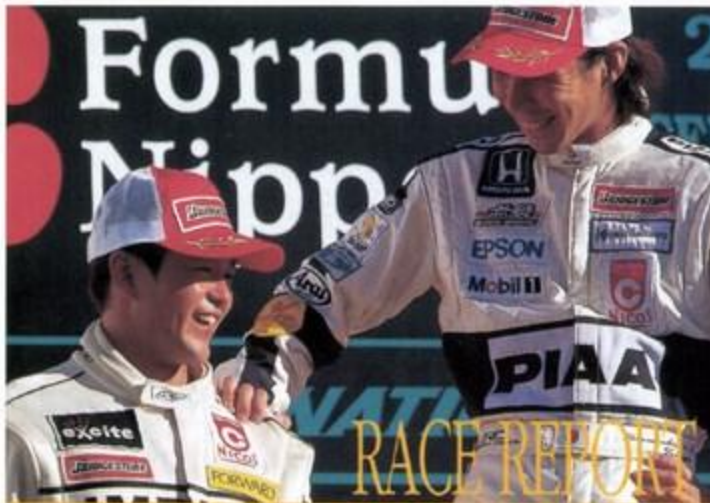
高木、松田次生のどちらかが優勝あるいは2位と6位、あるいははランキング2位につけるチーム5ZING ENのクルム、服部の合計ポイントより7ポイント多く獲得すれば連覇が決まるという状況となって迎えた今回のレースだったが、松田は残念ながら2度目のスタートでクラッシュ。トラブルに見舞われリタイアしたものの、虎之介の優勝で文句なしのタ



昨年同様8戦目でのチームタイトル獲得に

イトル獲得となった。

会見で喜びを語った中嶋悟総監督だったが、「1-2も達成できていないし、残る2戦も勝つつもりでいく」と気を引き締めていた。



明暗が分かれたものの虎之介と本山は好バトルを見せてくれた

第8戦は波乱の高速戦に 2位に本山、3位に柴原 虎之介が7勝目をマーク

Text/Yumiko Kajima Photos/Izumi Iwata

ここまでPIAANAKAJIMAが全戦で勝利を収めているが、他チームとしてはその牙城を何とか崩したいところ。第8戦の舞台は高速の富士で、今回も第4戦と同様、予選はコンマ1秒を争う熾烈なものとなった。その中で今季初のポールを獲得したのは本山哲。この本山とフロン

1秒の中にひしめいた。

決勝のスタートで飛び出したのは本山。野田がそれに続き、虎之介は3番手。寿一、松田次生がそれに続いた。ここから後続を引き離したい本山。だが、決勝のペースに勝る野田が、2周目の1コーナーで本山をパスしてトップに浮上する。6周目の1コーナーでは虎之介も本山をかわし、2番手に上がってきた。一方、その後方ではクルムと柴原真介が激しい6位争い。9周目の1コーナーでミスしたクルムに柴原が並びかけた。ここはクルムが守ったが、柴原はあきらめずAコーナーで仕掛ける。だが、柴原はスピン。ピットに戻るといち早くタイヤを換えてコースに戻る。

その直後、11周目の最終コーナー立ち上がりで、服部を追っていた脇阪一がスピン。それを避けようとした金石勝智がスピンしてイン側ガードレールに激突、大破。レースは赤旗中断で残りは37周で争われることに。

再スタート時、事実上のトップに立っていたのは柴原。仕切り直しのスタートが切られると、この柴原を逆転するべく、パート1で上位を走っていた選手の多くは、1周でタイヤ交換に入る。ここで最も早くコースに戻ったのは虎之介。本山がこれに続いた。

ピットを出た虎之介と柴原の差は約25秒あったが、虎之介は1周コンマ5秒から1秒あまりずつ詰めていく。トップの座を守りたい柴原だったが、終盤はすでにタイヤが厳しくなっておりペースを上げられない。結局残り3周を切った1コーナーで虎之介、その翌週の100Rでは本山にパスされ3位。優勝は今季7勝目となる虎之介、2位に本山となった。

RESULT/Round 8

・4.470km×10+37周=210.09km 予選出走20台・決勝出走20台・完走14台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン/エンジン/チューナー
1	⑩	高木虎之介	PIAANAKAJIMARACING	レイナード2KL/無限MF308/尾川自動車
2	⑨	本山哲	TEAMIMPUL	レイナード99L/無限MF308/東名エンジン
3	⑥	柴原真介	TEAMLEYJUN	レイナード2KL/無限MF308/シエラスポーツ
4	⑪	立川祐路	COSMO OIL RACING TEAM CERUMO	レイナード99L/無限MF308/尾川自動車
5	④	M.クルム	TEAM SZIGEN	レイナード99L/無限MF308/東名エンジン
6	⑦	野田英樹	Team LeMans	レイナード99L/無限MF308/東名エンジン
7	⑧	道上隆	DoCoMo TEAM DANDELION RACING	レイナード2KL/無限MF308/東名エンジン
8	⑤	服部尚貴	TEAM SZIGEN	レイナード99L/無限MF308/東名エンジン
9	⑬	脇阪 一	MOONCRAFT	レイナード99L/無限MF308/尾川自動車
10	⑫	五十嵐勇大	Team LeMans	レイナード99L/無限MF308/東名エンジン
11	⑭	J.ビエルチュック	COSMO OIL RACING EAM CERUMO	レイナード99L/無限MF308/尾川自動車
12	⑮	A.ユーン	TEAM MALAYSIA	レイナード99L/無限MF308/東名エンジン
13	⑲	R.ファーマン	Team Morinaga NOVA	GフォースGF03B/無限MF308/尾川自動車
14	⑬	OSAMU	TEAM LEYJUN	GフォースGF03/無限MF308/シエラスポーツ
15	⑭	脇阪 寿一	AUTOBACS RACING TEAM AGURI	レイナード99L/無限MF308/ケンマツウラ
16	⑯	松田 次生	PIAANAKAJIMARACING	レイナード99L/無限MF308/尾川自動車
17	⑰	金石 勝智	AUTOBACS RACING TEAM AGURI	レイナード99L/無限MF308/ケンマツウラ
18	⑱	山西 康司	Team Morinaga NOVA	GフォースGF03B/無限MF308/尾川自動車
19	⑲	近藤 真彦	Olympic KONDO Racing Team	レイナード99L/無限MF308/尾川自動車
20	⑳	玉中 哲二	TAKAGI B-1 RACING TEAM	レイナード99L/無限MF308/シエラスポーツ

・優勝スピード：199.448km/h
・最速ラップ：野田 英樹 (レイナード99L/無限MF308/東名エンジン) 1'18"831 200.936km/h 10周目 (パート2)
・NEXT ROUND：第9戦 9月17日 CP MINE サーキット

POINT STANDING DRIVERS

1	高木虎之介	70
2	M.クルム	32
3	松田 次生	19
4	本山 哲	18
5	金石 勝智	14
6	野田 英樹	13
7	脇阪 寿一	11
8	服部 尚貴	10
9	R.ファーマン	7
10	立川 祐路	6
11	柴原 真介	5
12	脇阪 一	2
13	五十嵐勇大	1

TEAMS

1	PIAANAKAJIMARACING	89
2	TEAM SZIGEN	42
3	ARTA	25
4	TEAM IMPUL	18
5	Team LeMans	14
6	Team Morinaga NOVA	7
7	COSMO OIL CERUMO	6
8	LEYJUN	5
9	MOONCRAFT	2

ENGINE TUNERS

1	尾川自動車	80
2	東名エンジン	41
3	ケンマツウラレーシングサービス	18
4	シエラスポーツ	5

時代の寵児、WRカー その真の実力

前輪駆動の市販車をベースに使いつつ、ラリーカーとして究極の性能を持たせるために
編み出されたWRカー。導入4年目、熟成期に入り、ついに本領を発揮し始めた
時代の寵児の真の実力に、本誌ならではの多角的検証をもとに迫ります



レーシングオン臨時増刊

WRC 2000

VOL.3-AUTUMN EDITION

定価780円(税込)

絶賛発売中

今シーズンの年4回刊(3、6、9、12月)決定
WRC情報もレーシングオンで!

Pit-in

From Readers

Press

あなたが作るもうひとつのレーシングオン

ピットイン・プレス



北海道札幌市「狗郎」 来季はホンダエンジン獲得で昨年までのような勢いを取り戻したいフレンゼン

星野さん、影山兄ちゃんが表彰台、うれしかったです

8月5、6日と富士GTに行ってきました。久しぶりに星野さんと影山兄ちゃんが表彰台に登ってうれしかったです。兄ちゃんのほうは、予選日からの顔をしていたので、これはいけるかなと思っていました。マツシモはついてないな。いや立川くんがついてないな、今年のレース。GTはまあまああの成績を残してるけど、Fニッポンはあんなに予選は速いのになぜ？ ぶつけられる運命なのかしら、気をつけてくださいな。やっぱり二度のベースカーがいけなかったんだね。

でも、ZEROMアクラレンGT-R、TAKATA童夢NSX、edma On eセルモスーブラと今回はあそこが鬼門だったなと思いました。NSXがいつも一番

高い所に乗ってるのはニッサンファンとしてはさみしい限りです。今回は鈴鹿にGTを観に行くので、その時はニッサンが一番高い所に登ってほしいです。

愛知県碧南市・高山なみ子
■第5戦のTでは、エリック・コマス／影山正義組の駆るロククタイト・ゼクセルGT-Rが一時はトップを快走。結局3位に終わりましたが、ドライバース・ポイントはトップに1点差と迫りました。最終戦鈴鹿はタイトル争いの意味でも楽しみ。

脇阪兄弟に運を分けたかったです……

こんにちは。今回はGT第1戦に行ってみましたが、前売り券を購入していたのですがベアチケットが抽選で当たり、これは「ツイてる」と思って、お目当ての脇阪兄弟のいる18号車、19号車にも運を分けて

あげようと応援に出かけました。

レースは19号車が目の前でクラッシュ！いつもクラッシュシーンはテレビでよく見ているのですが、さすがに目の前で見ると迫力が違いますよね。ドライバの方々に大きなケガがなさそうで安心しました。

私の運は尽きてしまったみたいでした。何だか申し訳なかったです。近場でのGTはもうないので、今回の富士が私にとって今年のGTの見納めでした。少し残念でしたが、次のラウンドでは表彰台持ってます。楽しみにしています。体に気をつけて頑張ってください。

東京都調布市・伊藤 陽子

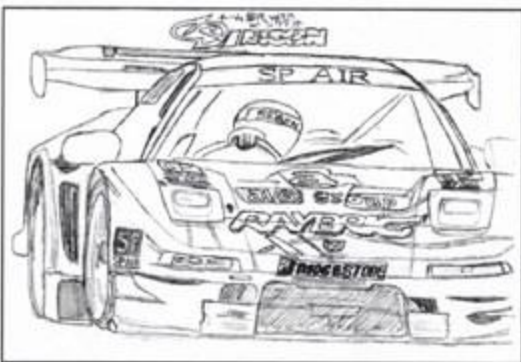
■脇阪兄弟に運を分けてあげられなくて本当に残念。今年はまだGT観戦は終わりのことですが、伊藤さんの思いがテレビを通じてふたりに届くといいですね。それともちよっと遠出して鈴鹿まで行ってみる！

今シーズンからレースを見始め虎之介、松田選手のファンです

私は虎之介さんと松田くんの大ファンです。とは言っても、私がレースを初めて見たのは今年の第4戦からです。「夜、テレビでレースを放送するんだ、ちよつと見てみよう」、そんな気持ちで見たレース。たちまちファンになりました。虎之介さんが2台抜いた瞬間、鳥肌がたつたことは今でも覚えています。なんで今まで見なかったのかと後悔したり……。それ以来、レースの予定をちゃんとチェックして楽しんでいきます。レースを見ていくうちに、松田くんと同じ年というのを知り、自分と同じ年齢の人がこんなスゴイレースをするんだと感動さえ覚えました。先日の第8戦での金石さんの事故は本当に心配しました。危険と隣り合わせのレース。ケガだけには気を付けて頑張ってください。レーシングオンも買いたばかりですが、これからちゃんとチェックしますね。

福岡県粕屋部・匿名希望

■新しいレースファンが増えることは本当にうれしいことです。しかも、しっかりとレーシングオンをチェックしてくれているなんて涙が出そう。ホントにこれからもレーシングオンをよろしく願います。それからFニッポン以外もチェックしてみよう！



東京都足立区・阿部 一美 T1では6位入賞と徐々に成績を上げていくRAYBRIG NSX。脇阪選手が駆るマシンを描いてくれました

Readers' Photo Gallery

読者のモータースポーツ写真展

あなたの撮ったレースやイベントのカッコイイ写真で誌面を華やかに飾ってみませんか？
掲載写真を読者プレゼントにしてくれる場合は「プレゼントOK」と書き添えるのも忘れないでね

大阪府枚方市

小合 将司

■99年フォーミュラ・ニッポン開幕戦鈴鹿の様子を撮った写真です。このレースは雨中の戦いを制した本山選手が勝利を収めました。ちなみに、5ZIGENカラーのマシンに乗り込んでいるのが田中哲也選手（右上）、この年から開幕したフォーミュラ・ドリームに収まっているのがゲストドライバーとしてシリーズに参戦することになった土屋武士選手（右中）、カーナンバー19のIMPULは影山正美選手（右下）、「ドンキホーテ」のロゴが目立つマシンは近藤真彦選手のMIRAI（左上）、カーナンバー3のマシンが川本篤選手（左下）です。ちなみに左中は98年最終戦鈴鹿のフォンタナ選手です。掲載されている写真の他に10枚、合計15枚を1名にプレゼントします。小合さんありがとうございました。

プレゼント



●写真投稿&プレゼント応募方法

このコーナーはモータースポーツの写真投稿コーナーですが、投稿者の方が「掲載写真をプレゼントします」と申し出てくださった場合に限り、写真を読者の方にプレゼントしています。ただし、このコーナーは投稿数も多く、必ずしも掲載できるとは限りませんので、あらかじめご了承ください。写真プレゼントを欲しい方は、欲しい写真の撮影者を明記の上、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号、「F1に参戦しているメーカーの中で好きな会社」とその理由、またはイラスト（テーマ自由）を書いて、PIT-IN PRESS「No.326写真プレゼント」係まで。締め切りは10月5日（当日消印有効）です。

●No.326プレゼント当選者発表

★岡本さん写真=種彦 史子さん、並井さん写真=大渡 陽子さん。当選おめでとう。提供者の方、ありがとうございます。

あなたの おハガキ大募集!

ハガキを送って
レーシングオンステッカーを
ゲットしよう!

エンジン、タイヤ、スーツにスポンサー……

F1に参戦しているメーカーの中で好きなのは?

エンジンメーカーからマシンのパーツを作っている会社まで。F1には多様なメーカーが参加しているけれど、その中で好きなメーカーといえば? メーカー名とF1で何をしている会社か、また好きな理由を書いてPIT-IN PRESS「好きなF1参戦メーカー」係へ。

好敵手といえばこのふたり

印象に残るライバル同士といえば誰と誰?

常にチャンピオンを争い合うふたり。同じチームにしながら緊張感の漂うふたり。ライバル同士の存在は自然観戦を楽しくしてくれるもの。あなたにとって、注目度の高いライバル同士といえば誰ですか。具体的にふたりがライバル同士であると思わせるエピソードなども添えて、PIT-IN PRESS「ライバル同士のふたり」係まで。

思わず自分も乗ってみたいくなる

走りがカッコイイGTカーといえば?

鈴鹿を何時間も疾走していたクルマ、残暑のT1を駆け抜けていったあのクルマ、思わず自分も買ってみたくなったクルマ、はたまた思い出のクルマ。GTカーを見ていて最近気になるクルマはありませんか。そんなカッコイイと思うGTカーとその理由またはイラストを添えてPIT-IN PRESS「走りがカッコイイGTカー」係まで。

ドライバーを描こう!

お題「ジャック・ビルヌーブ」

髪を染めたり、ひげの伸ばし方にこだわりをみせたり。ファッションも走りも周囲を飽きさせないパフォーマンスが光り、F1界の人気者のビルヌーブ。そんなジャックのイラストを描いてみよう。PIT-IN PRESS「ジャック・ビルヌーブを描こう!」係まで。

モータースポーツで一句

5・7・5でレースを詠おう

モータースポーツに関する句を作ってみませんか? 難しいルールは一切なし。思いついたことを「5・7・5」に文字数を合わせればOKです。イラスト入りも大歓迎! PIT-IN PRESS「モータースポーツで一句」係までどんどんお寄せください。

モータースポーツお宝自慢

見てくれ! 僕の宝物

あなたが持っている「これは宝物だ」「これはレアだぞ」というモータースポーツグッズを自慢してみませんか? コレクションでもいいし、1点だけでもOKなので、気軽に紹介してね。グッズの説明やエピソードに写真を添えて、PIT-IN PRESS「僕の宝物」係まで送ってください。

モータースポーツの

4コママンガを描こう!

レースに関するマンガで読面を盛り上げてみませんか? 4コマくらいの短いものから長〜い作品までなんでもOK。あなたのとびきりのネタをマンガにしてみてください。同人誌を作っている方は、宣伝のチャンスなので、どんどん利用してみよう! PIT-IN PRESS「マンガを描こう」係まで、自慢の作品を送ってね。

ホームページを宣伝しよう!

読者のモータースポーツサイト紹介コーナー

パソコンが普及した今、モータースポーツのホームページを作っている読者の方もたくさんいるはず。そこで皆さんのホームページを紹介しちゃいます。宣伝のコメントとアドレスを書いて、PIT-IN PRESS「ホームページ紹介」係まで。ヒット数を増やしたいと思っている人など、ぜひ送ってくださいね。

思わず納得、爆笑!

モータースポーツ

三題噺

3つのキーワードを必ず使って
面白い話や自分なりに
主張したい話を作ってネ

今回から募集する三題噺。毎回出される3つのキーワードを組み合わせて、何か話を作ってください。思いつくまで少し大変だけど、ぜひ力作を送ってね。採用された方にはF1オンステッカーをプレゼント! 参考までに作品例を。

今回のお題

- **アーバイン**
 - **鈴鹿サーキット**
 - **ハチマキ**
- お題「プリチストン」「ドリフト」「F1」土屋圭市はドリフトキングだから「ドリキン」なのだそう。実は誰も信じてくれないが、私もドリフトがうまい。普段は受付という仕事上、小ぎれいにしてるので仕方ないが、最近プリチストンのCMに出てくるおばあちゃんの気持ちに分かる。「F1なんか分かるの?」と馬鹿にされて、乗ってみなきゃ分からないの。って、フォーミュラカーに変身した自分の車に乗ってかっ飛ばして。私もいつかみんなの前で「ドリフトクイーン」の本領を発揮してみせるわ。

Please!

欲しい!あげたい!友達になろう!

どんな願いもオッケーよ♥お願いプリーズ!のコーナー

★利用の際の注意

掲載希望の方は「読んでください」「譲ります」「お友達になりましょう」のいずれかを明記してハガキで送ってください。郵便番号、住所、氏名、電話番号(編集部からの連絡用)も忘れずに。せっかく応募していただいても、内容に不備があると掲載できないことがありますのでご注意ください。なお、ビデオ、レーザーディスクなどのダビングについては掲載できませんので、貸し借りなどの形でやりとりしてください。実際やりとりする場合、会うなどしてよく確認をとるようにしましょう。郵便だけのやりとりはトラブルの原因になることがあります。万一、トラブルが発生した場合、当編集部では責任を負いかねますのであらかじめご了承ください。

★譲ります

●タミヤ1/20プラモデルで、ティレルホンダ020、ベネトンフォードB188、F1ドライバー&エンジニアセット。タミヤ1/24プラモデルで、アルピーヌルノー、A422Bターボ。タミヤ1/12プラモデルで、ホンダNSR500。全部まとめて3000円で譲ります。なお、バラ売りはいたしません。ハガキで連絡をください。

〒617-0833 京都府長岡京市神足3-13-19 サンブラザ神足201号

長谷川 浩

●76、77年F1日本GP、87年以降現在

までのF1、80年以降現在の国内レース全カテゴリー、その他DTM、インディ、ル・マンなど約600本ほどのビデオがあります。リスト希望の方は80円切手同封の上、まずは封書で連絡をください。

〒230-0032 神奈川県横浜市鶴見区大東町12-13-210 長谷川 勝

★譲ってください

●8月6日に開催された全日本GT選手権第4戦のテレビ放送を録画された方、ぜひ譲ってくだませんか。送料、テープ代などは負担いたします。

〒669-6401 兵庫県城崎郡香住町無南垣772 山本 守

★お友達になりましょう

●10月に行われるF1日本GPに一緒に行ってくれる女性の人はいませんか。現在、自由席券を3枚持っています。住んでいる所がサーキットから遠いという方、年齢など一切問いません。

〒480-0146 愛知県丹羽郡大口町余野6-266 足立 俊雄

●F1歴5年になる高校3年の男です。F1、モータースポーツに関しては結構詳しいほうだと思います。F1の好きな方、特に女性(もちろん男性でもOK!)、年齢が近い人であるべく東京または神奈川県内の人、ガンガンお手紙待ってます!

〒251-0047 神奈川県藤沢市辻堂6丁目16-30 ライオンズマンション辻堂503

大嶋 亮太

ボルシェが炎上した際の 対応について

8月5、6日の富士でのG T第4戦の観戦に行ってきたが、今回の一番の出来事は、アビリティ・マリオボルシェがクラッシュ、炎上している上、ドライバーが脱出していないのに、なかなかファイシヤルが消火に出来ないという不手際があったことだ。

このシーンはテレビで初めて知ったのですが、ドライバーに消火器を渡すファイシヤルを見て信じられないのひとことでした。「これでは何のためにファイシヤルがいるのか? 2年前の教訓が生かされていない」と解説のおふたりもおっしゃっていましたが、本当にそのとおりです。関係者の方には安全性について根本から見直してもらいたいものです。

最後になりましたが、ART A NSX初優勝本場におめでとうございます。

神奈川県横浜市・内田 竜夫

■ドライバーのふたりが大事に至らず何よりでした。プロフェッショナルなコースマシヤルを育てていくことは、時間も費用も必要になってくることですが、レース界全体で考えていかななくてはならないことですよ。

復活したDTMの成功を 折っています

今年、7年ぶりにDTMが復活してきました。私は最初、DTMに対して「よその国のレースなんて見てもしゃあないな」と思っていました。しかし何年か前のある日、旧DTMが何回か放送されているのを見たとき、メルセデス、オペル、アルファロメオと世界でもトップクラスの自動車メーカーがマシンを開発しているのを見て完全にハマってしまいました。メルセデスなどは「高級車をウリにしているメルセデスが……」との思いがよぎりました。ドライバーもロスベルグ、ラリーニなどF1経験者をはじめ、世界でも有数のツーリングカー使い「スペシャリスト」がたくさん出ているのです。96年にDTMが鈴鹿に来たときには見に行く余裕がなかったので、行けなかったのですが、今度のシリーズでDTMが鈴鹿に来ることがあれば、観戦に行きたいと思っています。

大阪府相泉市・山口 誠

■今年のDTMもメルセデス、オペルが参戦。ドライバーもF1出身のラミー、モデナに、一流のツーリングカー使いアイエロなど豪華なラインナップとなっています。今回も目が離せそうにないですね。



大阪府大阪市「加藤 高司」さりげなくモノコGPを表現してくれました

1999年 1年前のあの人は… 10月の出来事

近いようで遠い1年前のあのころ
いったい何があったのか、意外と忘れていたもの
思えばあの人、あのチームは何をしていたのでしょうか

10月16日
・F1マレーシアGP予選、イギリスGPでの負傷欠場以来、7戦ぶりに復帰したシューマッハーがポールを獲得。

10月17日
・F1マレーシアGP決勝、シューマッハーとアーバインがハッキネンに対して速さを見せつけ、1-2フィニッシュを飾る。しかしレース後の車検で、フェラーリの2台のサイドディフレクターがレギュレーション違反であることが発覚、失格となる。

・CART第19戦ゴールドコースト、モントーヤがフランキッティに13ポイントリードで臨み、このままチャンピオンを決めるかに思われた。しかし、モントーヤがリタイア、フランキッティが優勝という結果でタイトル争いは最終戦に持ち越された。

10月22日
・FIA国際控訴審がパリで開かれ、その結果、シューマッハーとアーバインの2台のフェラーリの失格を取り消して、オリジナルの正式結果を出すという裁定が下された。

10月24日
・JGTC第7戦もてぎ、カストロール・トムス・スーブラがポールトゥウインを達成。コマスと本山の駆るベンズオイル・ニスモGTRは2位表彰台でチャンピオンを決めた。また、高橋国光がGTラストラン、41年間にも及んだレース人生に終止符を打った。

10月31日
・F1日本GP決勝、グリッド2番手のハッキネンがロケットスタートを決め、そのままチェッカー。2年連続のドライバーズチャンピオンを決めた。コンストラクターズタイトルは16年ぶりにフェラーリが手にした。このレースを最後に引退を決めていたヒルは惜しくもリタイアに終わった。

・CART第20戦フォンタナ、モントーヤがルーキーにしてチャンピオンを獲得。2位フランキッティと212ポイントと同点で並んだが、優勝回数の差でタイトルを手にした。また、グレッグ・ムーアが11周目の第2ターンの脱出でコースオフ、コンクリートウォールに激突し負傷、帰らぬ人となった。

サーキット当てクイズ

Quiz

What's the course's name?

コース図を見てサーキット名を当てるこのクイズ。毎回お試ししながら、コースを覚えていこう。このサーキットは左回りのコース。丘の上に位置していてアップダウンも激しく、走行中は崖の横を通ることもあります。分かった人は、サーキット名とそのサーキットのある国名を書き、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号を明記して、PIT-IN PRESS「No.329サーキットクイズ」係まで。正解者の中から5名にR'onステッカーをプレゼントします。締め切りは10月5日(当日消印有効)です。正解とステッカー当選者はNo.332で発表します。

No.326の正解

アデレード市街地サーキット

おめでとう!
ステッカー
当選者

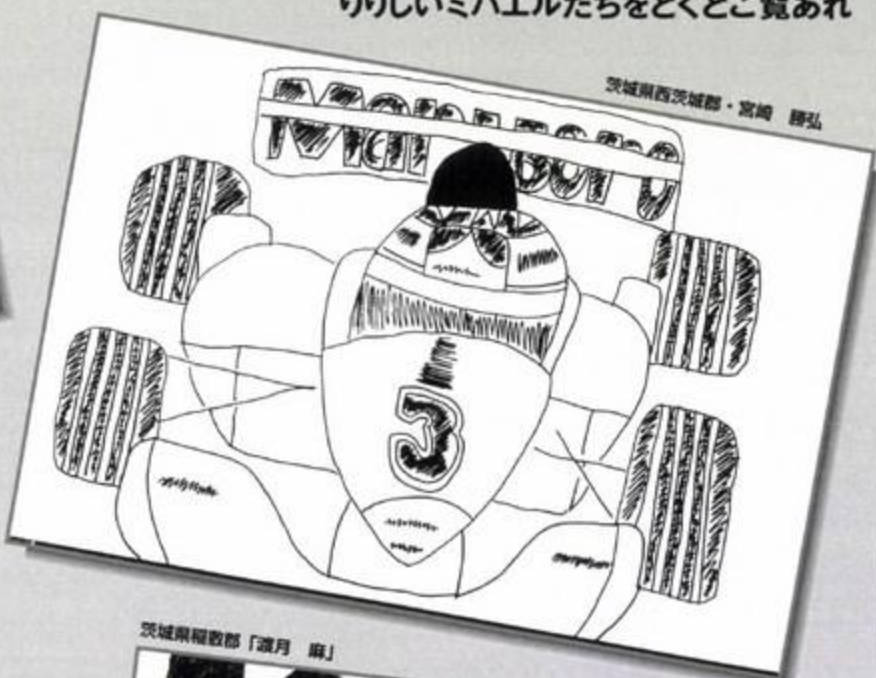
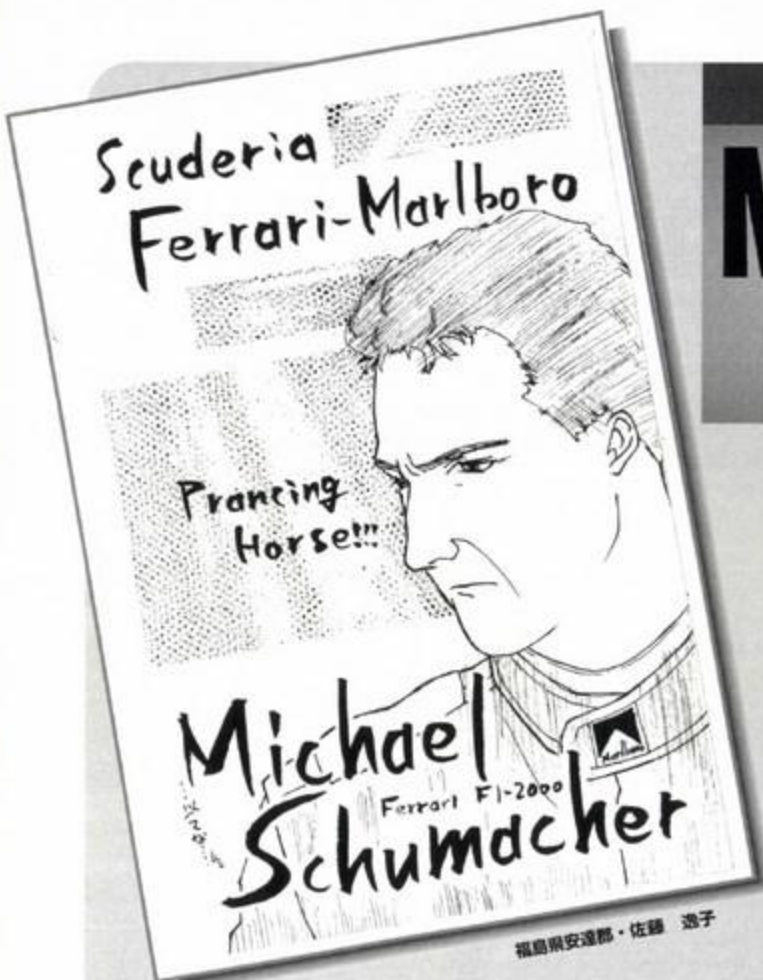
東京都・中山 俊弘、
北海道・峰岸 悟、和
歌山県・斎藤 義雄、
福岡県・笠原 美由紀、
三重県・窪 祐規

コース全長：3.780km

イラスト大特集

M.シューマッハーを描こう!

モンツァではセナに並ぶ41勝目をマーク
嫌なムードを吹き飛ばして勢いに乗る
シューマッハーのイラストが続々届きました
りりしいミハエルたちをとくにご覧あれ



福岡県甘木市「エアジン」



愛知県名古屋市・岩崎 紀子



ドライバーからエンジニアまで……

海外で活躍している日本人 といえは？

みんなで TALK!

海外から日本人ドライバーの朗報が目立った今年
競争の激しい場所で戦うことは大変だけれど
これからもさらなる成績アップを目指してほしいもの
チーム関係者への応援メッセージもたくさん届きました

海外で活躍していると思う日本人

ドライバー		
1	福田 良	26
2	福田、佐藤、金石の3人	18
3	佐藤 琢磨	14
4	中野 信治	10
5	加藤 寛規	8
5	新井 敏弘	8
7	黒澤 琢弥	4
チーム関係者		
1	後藤 治	12
2	保坂 武文	8
3	朝香 充弘	4
プレス関係者		
		14

佐藤 琢磨

・何とんでもイギリスF3で大活躍の佐藤琢磨選手です。イギリスF3といっても、なかなかピンと来ない方もいるのでは？

現在F1で新人ながら活躍しているウィリアムズのバトン選手も、実は去年このイギリスF3で戦っていた選手なのです。その歴史やレベルの高さはヨーロッパのみならず世界でも実証済みで、今とても注目を集めています。

そんなハイレベルな場所をあえて選択した佐藤選手。7月8日にスバで行われたフランスF3にスポット参戦し優勝。さらにイギリスF3第10戦クロフトではパーフェクトな形で2勝目を飾りました。いずれも2位を大きく引き離して、ぶっちぎりの速さを見せての優勝でした。これからの後半、世界戦など大きな大会を含め、きつと勝利を重ねていくことでしょう。

福岡県「かおりん」

・日本人ドライバーが海外に行くとなかなか活躍できないことが多かった。しかし、彼は有望で今までいかなかったタイプのドライバー！

栃木県・高見沢 勝徳

・佐藤琢磨選手。それからファンではありませんが、虎之介選手がすごいと思います。来年は戦力のあるクルマで海外に出てほしい。

岡山県・藤森 剛

福田 良

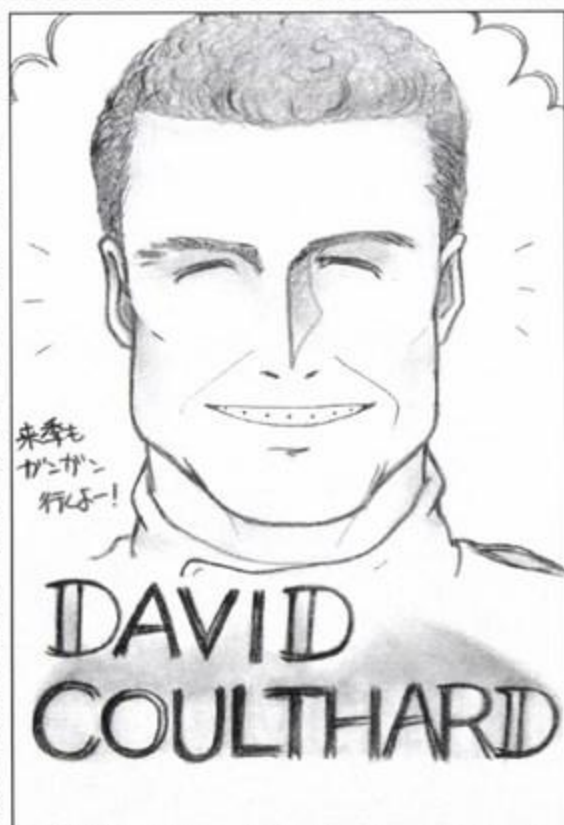
・福田良。高木も日本で走っていないので、海外に出ないと意味がないのではと思うのだが。

東京都・島本 直也

・WGPで頑張っている日本人ライダーみたいに、日本でより海外で名前が知られるようになってほしい。ノリックや原田選手みたいに……。

愛媛県・真橋 有子

・海外で活躍している日本人はもちろん福田



神奈川県川崎市・藤田いつみ 来季も笑顔でマクラレンで頑張ります

田良、ドライブング、ファンサービス、度胸において。

愛知県・奥野 純司

・フランスF3でランキング上位にいる実力はすごいと思います。このままチャンピオンになればいきなりF1に行くこともあるかもしれません。

愛知県・渡辺 泰成

欧州F3

・F1レギュレーションの願いをこめて。福田良&佐藤琢磨。

兵庫県・田中 一幸

・ソリヤレース界の「ヤングライオン」いやいや闘魂三銃士こと、佐藤、福田、金石でしょう。この3人は今までの日本人のイメージを超越するよ。

神奈川県・石部 貴之

・福田良、佐藤琢磨、金石年弘の3ドライバー。次代のF1候補で結果を出しているから。

岐阜県・平光 満吉

・日本人の若手海外F3組。この3人なら誰がF1に行っても活躍できると思う。

埼玉県・福島 武人

加藤 寛規

・スポンサーやお金じゃなくて、実力を認

められてワークス入りしたっていうのがすごい。

大阪府・山本 俊之

中野 信治

・F1にCAARTと世界のトップカテゴリを渡り歩いている中野はまさに「海外で活躍している日本人」という気がしています。

埼玉県・広瀬 誠一

黒澤 琢弥

・和製マンセルこと黒澤琢弥選手。

岐阜県・岩田 一美

・今はちよつと歯車が合っていない状況ですが、黒澤さんらしさがもつと見られるように期待しています。

長野県・松重ひろ子

篠塚建次郎

・毎年、お正月が近づくとこの人のことを思い出します。日本人の僕にとってはダカール・ラリーといえは篠塚、篠塚といえはダカール・ラリーといった感じが強いです。もうすでに17回も参戦。僕が生まれたときから参戦してきてまだ現役というのとはほんとうにすごいことです。

山口県・富田 直人

Pit-in Press

BEST MOTORing 熱狂ライブ・バトル! 60分の真実勝負!!

【ベストモータリング】

2000年11月号 VHS/60分

絶賛発売中! 価格1900円(税別)・毎月24日発売

世界最速量産車ツクバ決定戦!

ゼロヨン12.2秒、
筑波1分5秒台を
軽々マーク!!



追いつかぬが。ホンダは最強のライバルだ

世界最速量産車
エンジン
エンジン
エンジン
エンジン

●ホンダH666ターボ6MT●フェラーリ3600モデナ6MT
●NSXTYPEPESzero●RR34スカイラインGT-RVスペック
●ランサーGSRERIEポリウレションV6T.M.E●RX-7TYPEPES
●420馬力のワインディング・ダンス! 土屋圭市がNEWE996Turboを走らせインプレッション
●スタビリティ限界スラローム! 最新のホンダは最高のホンダがチエック!
●ラテイクアルシムカーナ! 中谷明彦がホンダの最新デバイスPSMの実力を試す!
●ゼロヨン&全開高性能CHECK! 420馬力4WDのホンダTurbo対RR400馬力のモナコ
●フェラーリvs国産最速軍団ツクババトル!
●ホンダvsフェラーリ

キャスター 黒沢元治 / 中谷明彦 / 土屋圭市 / 服部尚貴 / 桂伸一 / 木下隆之 / 監取寿一

ドラテクを鑑める
ための特選盤!

TOP GAN SPECIAL
プロジェクト

へなちよ編集部員3人+
トップガン2人の
スレス対抗ロードスター
レース参戦の巻!

ランナバウトビデオマガジン 毎号が土屋圭市スペシャル
Hot Version vol.46
絶賛発売中!! VHS/60分 価格:1900円(税別)
ロードスター、160psパワーアップ記念
レッドゾーンまでファン回せ!
ライトウェイトスポーツ完全乗りこなし講座
2&4モータリング社・講談社



神奈川県鎌倉市・近藤 恵子 スーツまで丁寧に描いてくれました

ヒロ松下

・言わずもがなでヒロ松下氏。

大阪府・横田 康司

後藤 治

・ホンダ・フェラーリ・ザウバーと渡り歩き……あれ、今もザウバーにいるのかな?
福岡県・和佐野徳淑

町田 牧

・世界スポーツプロトタイプ選手権が一番盛り上がった89〜90年のニッサンチームの責任者をしていた町田牧氏。日本のメーカーのほとんどは参加しているだけのシリィズで、R89C〜R90CKのマシンを開発、ジャガー、メルセデス、ボルシエといった強豪を相手に世界に挑み、ニッサン車の優秀さを見せつけました。また、あの御大バ

エッショナルだと思えます。

佐賀県・松尾 泰淳

レストルとレギュレーションについて激しく討論し、グループCのNAエンジン化を1年遅らせたりと、現場でも外交面でも海外で活躍した日本人だと思えます。

大阪府和泉市・山口 誠

ブリヂストン

・浜島さん、F1がワンメイクになって大変でしょうが、頑張ってください。またライバルはそこまで来ています。ミシュランに負けるな!

京都府・吉田 和樹

・ブリヂストンの安川さん。

東京都・鈴木 清隆

ホンダ

・海外で活躍している人の中で今一番注目しているのは、ホンダの保坂マネージングディレクターです。今年F1に復活し、昔のように強いホンダにしようと頑張っているの。

埼玉県・久下 高太

・HPDの朝香充弘氏。

茨城県・宮崎 勝弘

メディア関係者

・あまり思いつかないけれど今宮純さん。

茨城県・湯浅 辰也



宮城県栗原市・米倉 健太 フィンランドでは1、5、6位を独占、グロンホルムもシリーズをリード、今年は一味違うブジョー206WR

その他

・川井ちゃん。F1ドライバーの身近な情報を数多く我々に教えてくれる人だから。そして彼の情報量、知識量の多さには驚きです!!

広島県・前藤 勇紀

・今年には特に海外のレースが目立つ。活躍している選手が多いからだ。佐藤琢磨、福田良、加藤寛規、金石年弘、中野信治、黒澤琢弥、新井敏弘。ああ、全部挙げたらきりがない。

神奈川県・天野 一弘

あて先

〒154-8575

東京都世田谷区三宿2-15-14-1F

レーシングオン編集部
「PIT-IN PRESS

○○○○係」

まってるよん!

新企画登場! イラストも よろしくお願ひします

「モータースポーツ3題噺」という新コーナーが大登場しました。話を作るにはちょっと頭をひねらないといけないけど、文章を書くのが好きという人は、ぜひ暇つぶしに1話考えてみてください(詳しくは79ページを見て)。また、「ドライバーを描こう!」のコーナーは今回からジャック・ビルヌーブを募集します。イラストが得意な人はぜひこちらを。もちろん、観戦記や写真投稿もいつでもお待ちしております。

BRAND NEW

多数の要望に応えた「強化エンジンマウント」発売

ニスモでは、R32スカイライン用「強化エンジンマウント」を発売した。ゴム強度を上げ、マウントブッシュの静的バネ定数、動的バネ定数を33~57%アップさせている。これにより破損強度がアップ、ブレーキング時、コーナリング時のエンジンの揺れや傾きを減少させる。価格は5500~6000円。また、S14・15シル



ビア用ボディ補強パーツ「フロントパワーブレースシステム」も発売された。テンションロッドブラケットを補強するとともに、左右のブラケットをつなぐことによりシャシー剛性、ステアリング剛性を向上させる。価格は1万9800円。

●ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎03(3767)1123



BRAND NEW

強化クラッチは初めてという人にもピッタリ

HKSから、スポーツ走行を楽しむための「シングルプレートクラッチカバー&ディスク(カバー3万1000円、ディスク3万円、セット5万9000円)」と、極限下での性能を追及した「スーパーファイヤーレーシングPro(3200円)」が発売された。また、リニューアルされた燃料・点火時期制御装置「F-CON V Pro(12万円)」と、同じく燃料・点火時期を制御するサブコンピュータ「F-CON S(7万円)」も新発売。●HKS ☎0544(29)1100



BRAND NEW

ダイハツ新型車「YRV」カスタマイズパーツ登場

ダイハツカーネットでは、ダイハツが発売する「YRV」用カスタマイズパーツを車両発売と同時に10ブランド(AERO MASTER、KEN STYLE、DAMD、DTD、Elford、CAL RACER、F2、WALD、G-square、GIALLA)の取り扱いを開始する。●ダイハツカーネット ☎0727(70)8628



BRAND NEW

2000年JGTCモデルと20周年記念モデル発売

ホシノインパルでは、2000年JGTCに参戦しているレーシングホイール「NS-GT」の完全レプリカを発売した。価格は6万4000~6万7000円。また、インパルの第一号ホイール「インパルド-01シルエット」を復刻、新たに発売した。価格は3万2000~3万9000円。

●ホシノインパル ☎03(3439)1122



BRAND NEW

窓から室内まで愛車をきれいにする

大判サイズのウエットクロス「窓ふき上手」が発売された。立体メッシュ構造の特殊シートが汚れを逃さずキャッチし、ガラスのキラつきやダッシュボード、ハンドルについていた手あかなどもすっきりきれいにする。価格は500円。●竹原プロスタップ事業部 ☎03(3794)6251



BRAND NEW

チューニングエンジンのハイパワーをさらに向上

競技用Spec-90マフラー専用開発された「Spec-90フロントパイプ」が発売された。Spec-90マフラーのポテンシャルを最大限に引き出し、チューニングされたハイパワーエンジンにベストマッチする。価格はスカイラインGT-R用5万3000円。●JIC ☎045(593)1885



BRAND NEW

最小パーツで大幅なイメージチェンジ

パワーハウスアミューズから、トヨタMR-S用エアロパーツとしてフロントスポイラー-TYPE1(4万8000円)、サイドステップ(5万8000円)、リアアンダースポイラー(4万8000円)、ライトカバー(3万3000円)が発売された。少ない部品構成で大幅なイメージチェンジを実現する。



BRAND NEW

タイヤにホイールにステアリングゲージ...
今月の新製品コーナー

BRAND NEW

エンジンの破損やオーバーヒートを防ぐ

TRDから、「TRDラジエターホース」が発売された。シリコン変性耐熱性ゴムの採用で、高耐久性・耐熱性を確保している。ゴム硬度・肉厚をアップしているため、高圧がかかっても変形しにくい。価格は8500~9500円。●トヨタテクニクラフト・TRD ☎045(540)2121



BRAND NEW

競技で勝つためのマフラーならコレ

藤巻技研工業では、競技用保安基準適合マフラー「RM-01A」にCJ4Aミラージュ・アスティ用を追加発売した。高回転域をはじめ低・中回転域におけるトルク特性にも気を配り、タイムを短縮するエンジン特性を作り上げる。価格は6万5000円。●藤巻技研工業 ☎045(546)0321



BRAND NEW

キャンバー剛性を高めふんばり感が向上する

スバルテクニカインターナショナルから、レガシィ(BE/BH)ターボ用「リヤサスペンションリンクセット」が発売された。リヤサスペンションの作動を円滑にし、後輪の応答遅れを減少する。価格は4万2000円。●スバルテクニカインターナショナル ☎0422(33)7848



BRAND NEW

ダイシンモータースポーツオリジナルパーツ発売

ダイシンモータースポーツから、スーパー耐久で使用している9.5JX18をダイシンオリジナルとしてサーキット走行用に開発した「ホイール(6万9000円)」と、「ドライカーボンタンネット(33万円)」が発売された。●ダイシンモータースポーツ ☎075(612)6112



●BRAND NEW

ヨーロピアンスポーツをイメージさせるC-ONEパーツ

C-ONE MOTORSPORTから、MR-S用フロントバンパー、サイドステップ、サイドインテークカバー、リアアンダースポイラー、リヤウイング、パワーECU、アルミニウムサイドバー、スポーツコイルスプリングキット、ストラットタワーバー、ステンレストップバー、パフォーマンスマフラーなどが発売された。価格

は1万8000~22万円。同じくbB用フロントハーフバンパー、フロントグリル、スポーツコイルスプリングキット、スポーツブレーキパッド、スリットブレーキローター、ストラットタワーバー、パフォーマンスマフラーも新発売になった。価格は1万8000~5万8000円。●C-ONE MOTORSPORT ☎0493(22)6420



●BRAND NEW

車に積みばオシャレマクラにもなる!

ムーンアイズファニーカークッションが発売された。グラデーションも鮮やかに、細かいスポンサーカラーまで忠実に再現している。長さ45cm、直径18cmのマクラにも使える手ごろなサイズで、車に積んでも絵になるゾ。価格は3900円。●ムーンアイズ ☎045(243)5999



●BRAND NEW

チューニングカーにもノーマル車にも装着可能

アイメックから、アリストS300 (JZS160)用ハイパーコンピュータ(ノーマル下取り/21万円)、アリストV300(JZA161)用ステンレス・フロントパイプ(2万5000円)、クラッチマスターシリンダー強化クレビス(3000円)が発売された。●アイメック ☎0565(46)0727



●BRAND NEW

高速性能、凍結路グリップを向上させたスタッドレス

ビー・アンド・エーでは、ウィンターシーズン用ビレリ・スタッドレスタイヤを3種類発売した。「WINTER SNOWSPORT (ウィンタースノースポーツ)」シリーズは、スノーグリップとドライ路面における高速性能を高次元でバランスさせたハイウェイスタッドレスで、なかでも「WINTER 240 SNOWSPORT」は世界発のV規格スタッドレスタイヤとしてポルシェの正式承認を受けている。「W

INTER ICESPORT (ウィンターアイススポーツ)」および「WINTER ICE PLUS3 (ウィンターアイスプラスキューブ)」は、積雪時やアイスバーンにおける性能に重点を置いたスタッドレスタイヤだ。●ビー・アンド・エー ☎03(5575)2320



●BRAND NEW

車に積みばオシャレマクラにもなる!

ムーンアイズファニーカークッションが発売された。グラデーションも鮮やかに、細かいスポンサーカラーまで忠実に再現している。長さ45cm、直径18cmのマクラにも使える手ごろなサイズで、車に積んでも絵になるゾ。価格は3900円。●ムーンアイズ ☎045(243)5999



●BRAND NEW

チューニングカーにもノーマル車にも装着可能

アイメックから、アリストS300 (JZS160)用ハイパーコンピュータ(ノーマル下取り/21万円)、アリストV300(JZA161)用ステンレス・フロントパイプ(2万5000円)、クラッチマスターシリンダー強化クレビス(3000円)が発売された。●アイメック ☎0565(46)0727



●BRAND NEW

スポーティー感のある走りを楽しむために

TTEのノウハウのすべてを注ぎ込んだパワーアップアイテムとして、「TTEアルテツァAS200用コンプレッサーキット(スーパーチャージャーキット)」が10月末に発売される。価格は88万円。●TTEショールーム ☎044(860)5884



●BRAND NEW

ウェッズのTC-005に16、17インチ追加

ウェッズでは、アルミホイール「ウェッズスポーツ TC-005」の発売サイズを追加した。追加されたのは16X7.0JJ~17X9.5JJの9種類で、カラーはホワイトとガンメタ。軽合金バルブ、ナットアダプター付き、価格は3万8000~4万7000円。●ウェッズ ☎03(3792)0130



観る! 聞く! 参加する!
ゲームホットな情報が
それは「アテンション」

ATTENTION!

●BRAND NEW

復刻版カタログ TOYOTA CLASSICS

1960年代に発売されたトヨタ車のカタログが「TOYOTA CLASSICS」シリーズとして復刻・発売された。今回発売された第一弾は、2000GT(前期/後期)、SPORTS 800(前期/後期)、初代カローラの5種類。価格は1500~2000円。取り扱いは、グリース、トヨタ博物館、リンドバーグ、TRDショップ、または下記まで。●明祥印刷 ☎03(3552)5678



●BRAND NEW

憧れのレースカーが乗用玩具になった

幼児向け乗用玩具に人気のレース仕様車「カルソニックスカイライン」と「カストロール・ニスモGT-R」が発売された。全長約52cm、価格は4980円。●朝日コーポレーション ☎048(254)1030



●BRAND NEW

室内で本格的なレースが楽しめる

エポック社では、世界最初RCカー「インドアレーサーRC1/43・スペック1」を発売した。全日本GT選手権で大人気の4車種をピックアップ、本格的なレースをリアルに再現する。価格は9800円。●エポック社 ☎03(3843)8814



●ATTENTION

ホンダ・純正整備書と本田宗一郎フェア

車とオートバイの専門店リンドバーグ世田谷本店では、10月7日から22日まで「ホンダ・純正整備書と本田宗一郎フェア」を開催する。フェアの内容は、絶版車から現行車のすべての整備書・パーツリスト(2輪・4輪)の販売、メーカー出版物の展示・販売、本田宗一郎関連資料の展示・販売、カタログ・関連雑誌バックナンバーの販売、関連和書・洋書の販売など。ホンダファンはもちろん、旧車好き、メカ好きもぜひ。深夜12時までやっているのでもめりでも十分間に合う。所在地は東京都世田谷区尾山台2-29-20、営業時間は午前10時~夜12時。●リンドバーグ ☎0120(444)042

●ATTENTION

FORZA横浜店ニューオープン

ウエアからミニカーまでF1グッズを幅広く取り扱う「FORZA」。そのフォルツァが、横浜に強力ニューショップ「FORZA横浜店」をオープンさせた。プレミアムもの、オリジナルものなどセレクトセンスが光る品ぞろえがウリだ。●FORZA横浜店 ☎045(444)2710



●ATTENTION

F1日本グランプリ観戦ツアーの決定版

鈴鹿サーキットランドトラベルセンターでは、10月6~8日に鈴鹿サーキットで開催されるF1日本GPの観戦ツアーを企画した。ツアーコースは、金曜日のフリー走行から決勝までを観戦する2泊3日コース(6万~10万8000円)、土曜日の予選から決勝までを観戦する1泊2日コース(4万9000~9万7000円)、日曜日朝のフリー走行と決勝を観戦する日帰りコース(3万7000円)の3種類。指定席は、S2、E2、A、C、D、F指定席と東コースの指定席が用意されている。問い合わせ・申し込みは下記まで。●鈴鹿サーキットランドトラベルセンター ☎03(5363)9747

●ATTENTION

JTBバルサービスのF1日本GP観戦ツアー

モータースポーツ観戦の老舗JTBバルサービスは、F1日本GPの観戦ツアーを発売している。初日のフリー走行から日本GPをフルに観戦するコース、予選日から観戦するコース、決勝日だけを観戦するコースなど全17コースが設定され、発着地も東京・横浜・名古屋・大阪・岡山と多彩だ。基本ツアー料金は2万8000~9万9500円だが、S2、A、C、D、E1、E2の指定席セット券(3日間有効・大人3万4000~4万8000円)でも先着順で申し込みができる。ツアーの申し込み・問い合わせは、http://www.jtbpal.co.jp/travelか、JTBバルサービス ☎03(5391)4371まで。

●ATTENTION

DHLロゴ入りオリジナルデイバックプレゼント

10月8日に開催されるF1日本GPに、DHLスポンサーのジャガー・レーシングチームが参戦するのを記念して、DHLロゴ入り「F1ジャガーチーム オリジナルデイバック」をプレゼント。応募方法は官製はがきに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業(会社名)、電話番号を明記の上、〒135-0051 東京都江東区枝川2-23-5「DHL F1グッズプレゼント」レーシングオン係まで。締め切りは10月31日消印有効。また、DHLジャパンのホームページ(<http://www.dhl.co.jp>)では、F1日本GP観戦チケットのプレゼントキャンペーンも行っている。

●ディー・エイチ・エル・ジャパンカスタマーサービス ☎03(5479)2580



●ATTENTION

デンソー、総額「1000万円プレゼント」キャンペーン

デンソーでは、12月31日まで「総額1000万円プレゼント」キャンペーンを実施している。期間中にデンソーイリジウムプラグを購入しキャンペーンに応募すると、抽選で総額1000万円の豪華賞品が当たる。賞品には、東京ディズニーランドバスポート&アンバサダーホテル宿泊券、ソニープレイステーション、長崎ハウステンボスバスポート&ホテルヨーロッパ宿泊券、マウンテンバイクなどがある。応募資格はデンソー製0.4mm中心電極径イリジウムプラグを買った人で、購入2本につき1回応募でき

る。詳細はデンソーのホームページ(<http://www.denso.co.jp/PLUG/campaign>)か、総額「1000万円プレゼント」キャンペーン事務局 ☎052(937)0991まで。



●ATTENTION

クラシックカー祭り 富士ジャンボリー

10月8日、富士スピードウェイで「2000クラシックカー・フェスティバル 富士ジャンボリー」が開催される。70年代までのクラシックカーレースなどが開催される。入場料は大人5000円、中高生3000円。●日本クラシックカー協会くるま祭り係 ☎03(3909)2221



●ATTENTION

中嶋悟の点検セミナー 参加者募集中

運輸省および自動車点検整備推進委員会では、10月31日まで「自動車点検整備推進運動」を展開している。この一環として常磐自動車道下り線守谷サービスエリア(10月14日)と、神戸市営地下鉄西神中央駅プレシティ中央広場(10月15日)で、「2000自動車点検フェスティバル」を開催する。今回同フェスティバルで実施する「中嶋悟の点検セミナー」の参加者を募集する。応募方法は、住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望会場名を明記の上、セミナー参加希望と書いて、〒104-8210 東京都中央区銀座2-16-7 恒産第1ビル「中嶋悟の点検セミナー」募集係まで。締め切りは9月30日。

●ATTENTION

ホームページで新車見積もりサービス開始

プジョー・ジャポンではウェブサイトのリニューアルし、新車見積もりサービス、問い合わせページの追加、双方向コミュニケーション性を充実させた。アドレスは、<http://www.peugeot.co.jp>。●プジョーコール ☎0120(840)240



●ATTENTION

新しいドライビングシーンが誕生する

iモードを使った新しいドライビングシーンを提案する「Mobile Com.City沼南」が、スーパーオートバックスかしわ沼南2Fにオープンした。同店ではiモードに対応するクラリオンADDZESTカーナビの実機を店内に設置、実際にカーナビでの情報の取り込みを体験できる。



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

STREET TOPICS

●BOOK & VIDEO

ビデオ「オールドナウカーフェスティバル」

5月5日に筑波サーキットで行われた「オールドナウカーフェスティバル」の様子を収録したビデオ「OLD NOW CAR FESTIVAL 2000 SPRING」が発売された。デモランやスーパーカーランなど見どころ満載だ。所持120分、4000円。申し込み・問い合わせは、Y.D.Sホームページ、<http://village.infoweb.ne.jp/ydshome/>か、Y.D.S ☎03(5367)6421まで。



●BOOK & VIDEO

ビデオカーマガジン オートアクセルVol.3

TDKコアから、「ビデオ・オートアクセルVol.3」が発売された。特集の「怒涛のインプ・エボ大特集 パート2」では、キャロッセのインプレッサWRX STiバージョンVIとマルシェのランサー・エボリューションVIをお手本に、ラリーカーのチューニングテクニックを大公開している。80分、2200円。●TDKコア ☎03(3555)1120



詳しく、楽しく、
よりすぐりの本やビデオを
紹介するコーナー
ブック&ビデオ

BOOK & VIDEO

●WANTED!

WANTED!

WITH MEプロフェッショナルレーシング社員募集

2輪4輪トータルメンテナンスショップ、WITH MEプロフェッショナルレーシングではスタッフを募集している。募集職種は、メカニック(20~35歳くらいまで)、3級整備士および普通免許所持、経験者優遇)、営業・販売(20~35歳くらいまで)、マネージャー(18~28歳くらいまで)。応募は履歴書を下記まで送付のこと。詳しくは電話にて。
●丸山エンタープライズ
〒123-0864 東京都江戸川区鹿浜7-11-3
☎03(5838)7397

●STREET TOPICS

スカイラインとGT-Rマイナーチェンジ

日産自動車では、スカイラインおよびスカイラインGT-Rをマイナーチェンジして発売した。本物のスポーツセダン&クーペを開発コンセプトとし、卓越した操縦安定性と動力性能を向上させた。価格はスカイライン199万8000~312万9000円、GT-R 504万8000~612万7000円。
●日産自動車 ☎0120(315)232



●STREET TOPICS

開発テーマは New Century Value

トヨタ自動車では、カローラおよびカローラワゴンフルモデルチェンジし、カローラワゴンは車名をカローラフィールダーと改めて発売した。クラスを超えた高い品質を実現している。価格はセダン112万3000~206万8000円、ワゴン136万3000~199万8000円。
●トヨタ自動車 ☎03(3817)9111



●STREET TOPICS

速く、楽しく、安全に New Age IMPREZA

富士重工業では、スバルインプレッサシリーズをフルモデルチェンジして発売した。新型ターボエンジン、新規状骨構造ボディなどを採用している。価格はWRX 203万3000~258万1000円、スポーツワゴン136万3000~254万6000円。
●富士重工業 ☎0120-052215



BACK NUMBER

●バックナンバー/定期購読のご案内

●バックナンバーのご案内 バックナンバーは下記の特典をお買い求めいただけます。
●購入方法 お近くの書店に注文されるか、または直接「戦車ニュース出版 販売部」まで、電話（受付時間：月曜日～金曜日/10時～18時）、ファクシミリ（24時間受付）にて希望号数および冊数を明記の上お申し込みください。書店注文の場合は手数料なし、ニュース出版に直接申し込まれる場合は、代金引き換え配達にて1週間以内にお届けいたします。代金は、定価（本体価格+消費税）+送料（注文1件につき500円）となります。

●在庫/定価 99年285号以降の最新号まで在庫があります。それ以前の号はすべて品切れです。定価一本体価格+消費税となります。本体価格は、99年285号は476円、99年292号までは438円、それ以降は457円です。増刊号は「トヨタ・モータースポーツ'98」本体価格648円「CART'99」本体価格743円（送料340円）の在庫があります。なお、在庫の少ない号もありますので品切れの際はご容赦ください。
●申し込み先 販売部 ☎03-5430-4440

R'on特別編集 F1 PLUS 001
本体価格1400円
史上最高のドライバー/F1親子伝説/ホンダF1栄光への軌跡/フェラーリの50年/F1デザイナー列伝/F1珍奇伝/日の丸F1の栄光/近代F1を築いた乳牛1GP全リザルト&ランキング/激戦の裏面に

SUPER Racing on CART 2000
本体価格838円
中野信治の挑戦/ベンスキーの逆襲/モントーヤvsフランケッティ、ライバルストーリー/真説ドライバー野仏/CART界で炸裂!日本F1/目指せ! CARTの鉄人:CART競走車/2000年CARTシリーズ参加全ドライバー&マシン

R'on臨時増刊 WRC2000VOL.1
本体価格743円
7大メクス激突時代へ/WRCマシン2000/WRCをめぐる話題あれこれ/ワークスチーム体制カイト/フォードの覚悟/インタビュー:カルロス・サインツ/新井裕弘「世界」と対峙する時/足跡トヨタとTTEがWRCに遺したものの

R'on臨時増刊 WRC2000VOL.2
本体価格743円
ウイニングフォームの帰結/第2世代WRカー、それぞれの悩み/ランサーの神通力は失われたか?/山は高く、道は険し/新たな挑戦者/WRCの気になる話題あれこれ/これは狂戦か、ひとり勝ちか?/英国代表の誇りと意地

2000.6.15 NO.321
本体価格457円
速報:JGTC第2戦、CART第2戦、インディ500、/DTM開幕直前レビュー/詳細F1ヨーロッパGP:速報馬、雨に躍る/Fニッポン第3戦美談:ルーキーに微笑んだ女神/ル・マン24時間レビュー/R'onインタビュー:福田良

2000.6.29 NO.322
本体価格457円
集中連載第1弾:トヨタの大攻勢が始まる!/F1第7戦モナコGP:激戦へのディスタンス/タイヤ戦争はもう始まっている/Fニッポン第4戦富士:虎之介、独り舞台/DTM華麗なる復活/R'onインタビュー:佐藤琢磨/JGTC第3戦菅生

2000.7.13 NO.323
本体価格457円
速報レポート:ル・マン24時間PERFECT AUDI WIN:昇龍の一夜/F1第8戦カナダGP:ジクスの終焉/トヨタCART「頂点へ」/DTM第3-4戦:オベルの反撃/福田良と佐藤琢磨が挑んだフランスF3ポル/R'onインタビュー:金石年弘

2000.7.27 NO.324
本体価格457円
ホンダF1に大冒険/トヨタF1、2002年に参戦を正式発表/F1第9戦フランスGP:帰ってきたチャンピオンシップ/Fニッポン第5戦:虎之介は止まらない!/ジャパンGTフェスティバルinレーニア:未来へ向けた大いなる一歩

2000.8.10 NO.325
本体価格457円
WRC2000最新パワープラント:乱戦、再び/F1第10戦オーストラリアGP:攻守交代/Fニッポン2000シーズン中間報告:分析・高木虎之介/R'onインタビュー:リチャード・バーンス「今は負ける理由がない」/F3第7戦佐藤琢磨が独走V

2000.8.24 NO.326
本体価格457円
CART2000年シーズン激戦続報:真の乱戦時代へ/F1第11戦ドイツGP:激戦とババニックと雨の後に/Fニッポン第6戦菅生:またしてもこの男.../全日本F3第7戦菅生:さらに混迷は続く/R'onインタビュー:ヘルント・シュナイダー

2000.9.7 NO.327
本体価格457円
マスターズF3:登場門と呼ばれるF3世界戦の意義/F1第12戦ハンガリーGP:フィンランド国旗のはたらく国で/JGTC第4戦富士:独走は許さず/CART第13戦ミッドオハイオ:PENSKE'S DAY/インターテクニコリア:新たな扉が開かれた?

2000.9.21 NO.328
本体価格457円
トヨタF1開幕宣言/F1第13戦ヘルギーGP:栄冠への分岐点/Fニッポン第7戦もてぎ:独走は決した/WRC第9戦フィンランド:1000湖の分け前/GT-NSXの速さを分析/ALMS中間報告/R'onインタビュー:黒澤謙弥「アメリカに願う思い」



2000 FIA F1世界選手権シリーズ第16戦
フジテレビ日本グランプリレース
10/6金・7土・8日

チケット好評発売中!!

FUJI TELEVISION

Marlboro

ホンダ復帰後初の日本ラウンド!
シーズン終盤の熱い戦いを見逃すな!!

インターネット予約発売

●お申し込みは、下記のインターネットでの先着順発売となります。
●先着順予約受付のため、お申し込みいただいた時点で、すでに満席のためご希望の席をご購入いただけない場合があります。あらかじめご了承ください。
●ご予約は、1回のお申し込みにつき指定席セット(観戦券+指定席券)1種類または観戦券のみ(自由席)のいずれかとさせていただきます。指定席のみのお申し込みはできません。
●S2-A席は、発売枚数を1人10枚までとさせていただきます。

<http://www.suzukacircuit.co.jp/>
受付期間/2000年10月1日(日) 24:00まで

代金引換え方法
●いったんご予約いただいた申し込み内容(種類・枚数)は、代金お支払い前であっても変更できません。確実に必要な種類と枚数をご予約ください。
●インターネットでのお申し込みでは、代金引換えまたはクレジットカード(VISA・Master)によるお支払いとなります。

通信販売専用ダイヤル

●鈴鹿サーキットチケットセンター
通信販売専用ダイヤルでも通販受付中!!
TEL.0593-70-4386 (受付10:00~16:00)
FAX.0593-70-4382 (受付24時間)

※送料が別途必要となります。
※鈴鹿サーキットチケットセンター窓口でも販売しています。
※一部指定席は残り少ない場合があります。

Enjoy it!

料金一覧

●自由席券 (10/6・7・8有効、税込)

料金	大人	高校生	小・中学生
	9,000円	4,500円	2,000円

●指定席セット券 (観戦券+指定席券 10/6・7・8有効、税込)

席種	大人	高校生	小・中学生
S1席	SOLD OUT		
S2席	48,000円	43,500円	41,000円
A席	41,000円	36,500円	34,000円
B1席	31,000円	26,500円	24,000円
B2席	31,000円	26,500円	24,000円
C席	36,000円	31,500円	29,000円
D席	41,000円	36,500円	34,000円
E1席	34,000円	29,500円	27,000円
E2席	SOLD OUT		
F席	34,000円	29,500円	27,000円
G席	31,000円	26,500円	24,000円
H席	31,000円	26,500円	24,000円
N2席	25,000円	20,500円	18,000円

●お近くの下記プレイガイド&フジテレビでも好評発売中!!

- チケットぴあ
- 名古屋 052-320-9999 大阪 06-6363-9999 東京 03-5237-9999
- CNプレイガイド 03-5802-9999 ●ローソンチケット 06-6369-6633
- am/pm ●サークルK ●ファミリーマート ●京東日本びゅうプラザ
- フジテレビF1チケットステーション 045-226-3100/10:00~20:00
- インターネット URL <http://www.eeee.net/f1> (24時間)

●指定席券の発売状況については、6月8日(木)現在のもので、●販売状況によっては、一部残りがない場合があります。
●詳しくは、鈴鹿サーキットチケットセンターまでお問い合わせください。

お問い合わせは
鈴鹿サーキット TEL0593-78-1111 (代)

SUZUKA CIRCUIT
<http://www.suzukacircuit.co.jp/>

RACING KART CLUB

みんなに参加してもらえるのが
このレーシングカートクラブ
情報も大募集だから、ハガキで
下記住所までどんどん送ってね!



あて先 → 〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F
レーシングオン編集部「レーシングカートクラブ」

RACE REPORT ALL JAPAN KART CHAMPIONSHIP

FSA Rd.5 Rd.5 WEST

全日本カート選手権 FSA第5戦/西地域第5戦

●8月19~20日 (19日はFSAのみ) ●中山カートウェイ ●主催:山陽スポーツランド

●天候:19日 晴れ(ドライ)、20日雨→晴れ(ウエット→ドライ)

Photos/Tadahiko Takano Text/Kazuo Mizutani

カートレースの最高峰、FSAシリーズはいよいよ残り2レース
第5戦の舞台、中山は周回数が多く体力的にも厳しいコースだ
勢いに乗る新世代、百戦錬磨のベテランたち……
役者ぞろいの熱戦が今、幕を開けた!

FSAClass

中山はおまかせ! 津田が若手を下して 会心の勝利

今もっとも速い男、梅垣博至は今回も絶好調。Tトップから予選の2ヒートを制してポールポジションに着いた。これで梅垣は3戦連続ポール、6ヒート連続の予選1位だ。前戦で初優勝を飾った山本左近も好調を維持し、闘志ほとばしる走りで2番グリッドに。フロントロウはFSA新世代のふたりが占めることとなった。だが、彼らが簡単に勝てるとは誰も思っていなかった。3番グリッドにベテランの津田浩次がいるのだ。なにしろ津田は98年までこの中山の大会を4連覇、昨年もトラブルで脱落するまで先頭を走った、自他ともに認める「中山マイスター」なのだ。30週の決勝は、出だしから波乱が起きた。スタートで左近が梅垣に先行、梅垣は「左近



安田が徐々に速さを見せ、開幕戦以来の4位に

が先にスタートラインを越えた」と手を挙げてアピールするが、それは認められず、左近トップのままレースが始まったのだ。これに気落ちしたのか、やがて梅垣は津田に2番手の座を明け渡してしまった。左近が序盤に染いた0.5秒ほどのリードを、津田はじわじわと削り取っていく。10周目を過ぎると2台はテールノーズに。こうなれば主導権は津田のものだ。左近の後ろで何周か様子を観察し、相手の弱点が2コーナーにあると見切った津田は14周目、2コーナー立ち上がりからバックストレッチで左近をパス。左近は朝の通り雨で路面状況が変わり、2コーナーの回り方に悩んでいたのだ。津田の走りを見て左近はラインを修正するが、時すでに遅し。必死に食い下がる左近を振り切り、津田が会心のレースで今季2勝目を飾った。「ここは絶対勝つと決めてるコースですから」とニコニコの津田。対して「路面状況への対応力の足りなさが敗因」と左近。3位の梅垣は納得のいかないレースに「次はもっと速くなってやる!」と唇をかんだ。

争いの最中にリヤシャフトがズレてリタイアに。これでポイント差を71点とした津田が、54点のままの片岡に大差を付け、圧倒的優位のまま最終戦を迎えることとなった。



敗れたとはいえ、山左近の充実した走りは目を見張るものだった。速さは抜群ながら、なかなか勝てない梅垣は、またも鬼門の1周目で勝利を失ってしまった



終わってみれば、やはりこの男。2津田が得意の中山で快勝し、タイトル獲得に王手をかけた

残り4周まで4位を走った杉山貴英がトラブルで姿を消し、ルーキー安田裕之が2度目の4位を獲得。宮田遠が5位で開幕戦以来のポイントゲット。和田浩二が自己最上位の6位に。毎年、中山で高いパフォーマンスを見せるダンロップ勢は、今年はず振を困い、鈴木慶祐が7位を得るにとどまった。ポイントリーダーの片岡龍也は中盤、3位

参加者たちの不信感の払しょくを

レース終了後、梅垣の怒りの様子は尋常なものではなかった。「スタートは左近の方が前だった。それに左近はローリングでスピンののに、何のペナルティーもなくグリッドに戻っている。僕が鈴鹿で同じことをやった時は失格(ボード表示無視のため)になったのに」。梅垣の怒りは、もちろん左近ではなく、裁定を下すオフィシャルに向けられたものだ。梅垣の主張の正否はともかく、ドライバーたちにレースの審査や運営に対する不信

感が根付いていることは確かだろう。今回の梅垣のように「大会のたびに判断基準が違う」という不満も、その主たるもの。その大きな原因は、レースを運営する側とドライバーとのコミュニケーション不足ではないだろうか。これを解消するには、運営側の努力だけでなくドライバー側からの積極的な働きかけも不可欠だろう。今年FSAドライバーを中心に発足したドライバーズアソシエーションが、うまく機能することを願いたい。

知り尽くした中山で スポット参戦の河上が 殊勲の初優勝をゲット

決勝グリッドのフロントロウは高崎昇と久保誠。予選でA・Bの別グループに分かれた両者は、ともにキレた速さを見せて今季1勝目へ向け、こまを進めた。だが、期待されたふたりの迫真の優勝争いは、早々に幕切れを迎えてしまう。2台一丸で3番手以下を引き離し始めた2周目、ストレートエンドで高崎のエンジンが息絶え、真後ろにいた久保とともにレースを終えてしまったのだ。

代わってトップに立ったのは、3番グリッドからスタートした河上哲也だ。全日本4年目という、もうベテランの域とも思えるだろうが、河上がこれまで参戦したのはホームコースである中山の大会のみ。つまり、これが全日本4回目のレースなのだ。とはいえ、昨年も21番グリッドからの猛追で3位入賞を果たし、その速さは実証済み。河上は背後を走るポイントリーダーの安田春彦をラップごと引き離し、勝手知ったる中山を素晴らしいペースで駆け抜けていく。しかも、そのラップタイムは最後まで落ちることはなかった。「父親がピットロードで怖い顔してサインを出していたから。それに、地元の人たちが応援してくれて、最後まで気を抜かず走るのが礼儀だと思った」と河上。結局、河上はストレート1本分もの大差をつけ、両手を挙げて



「中山のことなら誰より知ってる!」。トップ2台の脱落を受け、地元の27河上が独走で堂々の初優勝



FA表彰台。木村(右)はホットな3位争いを勝ち抜き、初の表彰台に上がった



11安田が2位でポイント伸ばし、また一步チャンピオンに近づいた

初優勝のチェッカーをくぐった。これで今シーズンのFAクラスは、東西両地域とも全レース勝者の顔触れが代わっている。安田はセッティングが今ひとつ決まらず、河上を追い上げることができないまま単独2位でゴール。とはいえ、今季4度目の表彰台でタイトル争いのリードをまた広げること。実は今季のFA西地域で、二度以上の表彰台を果たしているのは安田だけなのだ。7番手スタートの木村忠政が厳しい集団戦の中を勝ち抜き、3位フィニッシュで初表彰台を獲得。九州勢の堤啓人が瑞浪大会に続く4位に。女性ドライバーの山地麻衣子が自己最上位となる5位入賞を果たした。

怒どうの追走で 桑田が2勝目を挙げ ポイントリーダーに

2番手を2秒以上引き離して先頭を行くのは箕野由大。だが、その後方から猛烈なハイペースで追い上げてくるマシンがあった。桑田聖太。朝方の通り雨でハーフウェットとなった予選第1ヒートで、桑田はレインタイヤの選択が失敗して8位に落ち、第2ヒートでは2位まで挽回したものの総合9番手と苦しいグリッドにとどまっていた。そこから周回ごとに順位を上げ、6周目には2番手に。そして残り10周となった21周目、桑田はついに箕野を捕らえ、その勢いのまま一発で箕野をパスしてトップへ。渾身のガッツポーズで2勝目のチェッカーを受けた桑田は、ハンドルに顔を埋め勝利の味をかみ締めた。

桑田の後を追って、7番手スタートの松永佑樹もポジションを上げて箕野を追い詰め、残り4周で逆転。しかし、松永は黄旗追い越しの裁定を受けて1周減算となり、結果、箕野が2戦連続の2位に。藤田祥二郎が大集団の3位争いを制してそれに続いた。前戦まで3連勝の平手晃平は、歯車がかみ合わないままレースを終え12位に。これで桑田が平手を抜いて西のポイントリーダーに立つこととなった。



手のマメをつぶしながら桑田が力走、2勝目を挙げた

RESULT/FA CLASS

決勝順位	No.	ドライバー (チーム)	シャシー/エンジン/タイヤ	タイムトライアル			
				順位/タイム	1H	2H	総合
1	2	津田 浩次 (AプロジェクトRT)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VR/C/BS	4:29'092	3	2	3
2	12	山本 左近 (ノバカート)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VR/C/BS	2:28'953	2	3	2
3	10	梅垣 博至 (T KBF)	ビレール・R31-X/ボルテックス・VR/C/BS	1:28'911	1	1	1
4	22	安田 春彦 (avexシンジゲンRT)	コスミック・T4/ボルテックス・VR/C/BS	7:29'323	4	4	4
5	7	宮田 遼 (ASSO MS)	ビレール・R31-X/イタルシステム・MV31/BS	12:29'502	9	12	10
6	18	和田 浩二 (ソノゴ-RT)	トップ・JEK/セッタ・SV21/BS	13:29'515	10	7	9
7	11	鈴木 慶祐 (Y Castrol&Kosmic)	コスミック・T4/ボルテックス・VR/C/DL	10:29'464	7	8	8
8	21	塚本 幸男 (タブカート&グレンブルーR)	イタルコルセ・IT3/セッタ・SV21/BS	6:29'154	6	9	7
9	20	麻田 明人 (K.R.R)	ビレール・R31-X/バリラ・TT38/BS	11:29'495	11	15	12
10	15	山本 清大 (K3R)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VR/C/BS	18:29'722	13	14	15

RESULT/FA CLASS

決勝順位	No.	ドライバー (チーム)	シャシー/エンジン/タイヤ	タイムトライアル			
				順位/タイム	1H	2H	総合
1	27	河上 哲也 (KRS)	ビレール・O030/イタルシステム・MV31/BS	15:38'940	A3	A1	3
2	11	安田 春彦 (KCナガハラ)	ビレール・Q31-X/ボルテックス・VR/C/BS	6:38'243	B2	B2	4
3	15	木村 忠政 (Tアルファ)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VR/C/BS	7:38'339	A4	A4	7
4	36	堤 啓人 (T.C.O.B)	ハットレス・EVO2/イタルシステム・MV31/BS	17:39'007	A7	A6	11
5	12	山地麻衣子 (ONE POINT)	イタルコルセ・IT9/セッタ・SV21/BS	3:37'006	A2	A3	5
6	31	山中 浩政 (TECH Miyazawa)	アロー・AX7/イタルシステム・MV31/BS	19:39'098	A8	A5	10
7	41	新野 友祐 (Tナガオ)	イタルコルセ・IT9/セッタ・SV21/BS	12:38'605	B4	B3	6
8	21	宮森 理 (トレンタクワトロK)	BRM・DK7/セッタ・SV21/BS	26:39'309	B11	B5	14
9	33	松原 克和 (Tぶらーと)	ヤマハ・WF-K/イタルシステム・MV31/BS	28:39'575	B12	B8	20
10	16	中嶋 一貴 (AプロジェクトRT)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VR/C/BS	5:37'785	A5	A7	9

RESULT/ICA CLASS

決勝順位	No.	ドライバー (チーム)	シャシー/エンジン/タイヤ	タイムトライアル			
				順位/タイム	1H	2H	総合
1	22	桑田 聖 (ハラダKC)	ヤマハ・WF-K/イタルシステム・ML21/DL	13:37'694	A8	A2	9
2	43	箕野 由大 (ケイMS)	イタルコルセ・IT9/イタルシステム・ML21/DL	1:36'858	A1	A1	1
3	20	藤田祥二郎 (ガレージ)	ヤマハ・WF-K/イタルシステム・ML31/DL	9:37'511	A2	A3	4
4	17	富井 久貴 (TECH Miyazawa)	アロー・AX7/ボルテックス・VLC/DL	21:37'937	A6	A6	11
5	44	岩井あかり (OKC)	アロー・AX7/イタルシステム・ML31/DL	8:37'502	B2	B1	2
6	34	西 浩行 (トレンタクワトロK)	BRM・MK7/イタルシステム・ML31/DL	23:38'031	A3	A5	6
7	31	泰山 廣行 (TRベルシャ)	BRM・MK7/イタルシステム/DL	5:37'403	A12	A9	22
8	18	小田博一郎 (バトルホーク)	アロー・AX6/イタルシステム・ML21/DL	26:38'218	B11	B8	18
9	25	佐々木寛行 (RS HISTORY)	ハッセ・ミラー/ボルテックス・VL95/DL	27:38'224	A15	A8	23
10	37	小野 和希 (RTラジカル)	ヤマハ・WF-K/シリオ・RAP95/DL	18:37'847	B3	B5	5

金はなくても チャンピオンは獲れる!

今回、ICAクラスのスポット参戦で全日本デビューを果たした樋口将史は、昨年の地方選手権・中国地域でFR-2クラスのチャンピオンに輝いたドライバー。ただし、そんなところのチャンピオンとは訳が違う。なにせ、わずか50万円の年間予算でタイトルを手にした男なのだ。その体制とはいえば、シャシーはくたびれた3年モノ、エンジンは自分の手持ちは1基のみで、あとは人からの借りもの。そして、メカは友人の無料奉仕、宿舎は車の中……。それでも全6戦中、最も速くの1レースをキャンセルしたのみで5戦に出場して栄冠を手中に。うーん、お見事! ちなみに樋口選手、今回の1レースで昨年の年間予算の2倍を超える出費だったそう。

レースでは華麗なオーバーテイクも見せ、16位でゴール



2000年シリーズ終了。「ジュニアレースの最高峰」はどう進化したのか?

ジュニア選手権 2年目の成熟と定着

昨年、混乱気味のスタートを切ったジュニア選手権は2年目となる2000年度シリーズを8月末の新東京大会で終了した「ジュニアドライバーの健全な育成」を目的に誕生したこのレースはセカンドシーズンでどんな様相を見せたのだろうか

Photos/Kazuhisa Sawada Text/Kazuo Mizutani



ジュニアとはいえ、全日本さながらの高度な戦いが繰り広げられている

ジュニア選手権シリーズ東西最終戦が8月27日、新東京サーキットで快晴のもと開催され、2000年度シリーズの幕を閉じた。東西両地域のドライバーが集まった最終戦は、エントリー24台と今までにない盛り上がり。レースは西地域ランキング2位の小林可夢偉(かむい)が圧倒的な速さを見せ、独走で優勝を飾った。2位は東地域開幕戦以来のスポット参戦となった塚越広大。東西を通じてのポイントリーダーだった有田優は、ヒートごとに調子を上げたものの3位どまりに。東地域のポイントレースをリードした関口雄飛は4位に終わった。この結果、小林が2代目のジュニアチャンピオンの称号を手にした。

エントリーは増加傾向に

ジャパンジュニアカートレースなどの流れを受け、ジュニアレースの頂点として昨シーズンから始まったジュニア選手権。その初年度は、レギュレーションを決める過程の閉鎖性が指摘され、開幕直前には使用可能エンジンをめぐり紛糾もあって先行きに不安を感じさせるスタートとなった。その一方で、小さなドライバーたちは予想以上の堂々たる走りを見せた。また、99年ランキングベスト3となり全日本への特別昇格を果たした大嶋和也、平手晃平、伴野誠治が今年のICAクラスで大活躍を演じ、ジュニア選手権のイメージアップに貢献した。

そして、2シーズン目の今年。レース参加者が減

RESULT/ジュニア選手権 東西最終戦

		エントリー: 24台	
		TT	予選 1H/2H/総合
1	小林可夢偉 (ジェミニカート)	1	1/1/1
2	塚越 広大 (スーパーチップス)	2	2/2/2
3	有田 優 (アリススピード)	6	7/5/5
4	関口 雄飛 (Power Works)	5	4/4/4
5	山内 英輝 (プレーンMS)	3	3/3/3
6	斎藤 利真 (スーパーチップス)	12	6/6/6

2000ジュニア選手権 最終シリーズランキング

		地域	合計得点
1	小林可夢偉 (ジェミニカート)	西	115
2	有田 優 (アリススピード)	西	108
3	関口 雄飛 (Power Works)	東	99
4	増田 定臣 (Tセシカ)	西	84
5	斎藤 利真 (スーパーチップス)	東	71
6	木村 一真 (びいたまばん)	西	62

少傾向にあるカート界にあって、ジュニア選手権は西地域で17~19台とエントリーが増加、東地域でも11~13台とほぼ昨年並みの台数を維持した。これは、エンジンがヤマハKT100SPのワンメイク状態となってハード面が安定したことが一因と思われる。また、「去年は様子見だった人が出てきたのでは」という意見も。いずれにせよ、ジュニア選手権というカテゴリーは徐々に定着しつつあるようだ。

その一方で、当初の狙いのひとつであった「参戦コストを抑える」という問題は、好転するどころかむしろ高騰の気配が見えている。

レベルの高さとコストの上昇

シャシーの面であれば、昨年度の西地域で多数派になっていた値段の安いヤマハWT-I (ウィンフォースTIA) は、今年の最終戦では姿を消している。エンジンについても、「去年は「開幕の時に買ったカレル80Sを練習で使って、ヤマハSPは本番だけで使おう」という人も少なくなかったけれど、今年はエンジン1基でやっている人はいなくなった(チーム関係者)」という状況だ。

それというのも、このレースがジュニアとはいえ全日本並みの技術レベルでの戦いになっているからだ。最終戦でメカニックの中に3人もの元全日本チャンピオンの姿があったことも、このレースがいかに高度なものかを示している。あるチーム関係者は



最終戦で小林がライバルたちを圧倒、独走優勝を遂げた

こう語る。「このレベルになると、お父さんによるメカでは追い付かず、ショップにサービスを任せざるを得ないケースも出てくる。そうするとメカの日常もかかるし、テストもたくさんしたくなる。やり方次第で予算はピンキリ。自分たちでやれば年間150万くらいでできるだろうし、ショップにすべて任せれば300万円を超えることもあるだろう」。シリーズの成熟につれてレベルが上がり、コストも高くなっていくという構図は、レースである以上ある程度やむを得ないのかもしれない。とはいえ、レベルとコストのバランスをどこかで取ることは必要だろう。

今のジュニア選手権には、隆盛と衰退、どちらに転ぶ要素もある。その行方を決めるのは、参加者とチームの見識ではないか、と思う。

2代目ジュニア王者は 13歳の小林可夢偉!

最終戦で2位以下を毎週コマ5秒近くも引き離す圧倒的な速さを見せ、2000年度のジュニアチャンピオンに輝いたのが大阪の13歳、小林可夢偉だ。昨年は、同選手権でシリーズ前半をパワーの劣るヤマハFPエンジンで戦いながら、2位を3度獲得してランキング5位に。その天才肌の速さは早くから注目を浴びており、外野からは「未来のヤマハ・ワークスドライバー」なんて気の早い声も(ただし、無限エンジンのRSOクラスにも参戦中)。そんな周囲の声を聞いて知らずか、当の本人はいたってリラックスモードで走ることを楽しんでいる様子。このまま伸び伸びと育ってほしいドライバーだ。



来年の参戦レースは未定。どこでどんな活躍を見せてくれるか楽しみだ

全日本 はみだし トピックス

中山大会で女性ドライバー大活躍!



課題のTTも克服、自己最上位を得た中山

中山の全日本選手権で、女性ドライバーが見事な活躍を見せてくれた。ひとりはFAクラスの山地麻衣子。課題だったTTを雨上がりの出走タイミングにも恵まれて3番手でクリアすると、決勝では5台による3位争いの中で奮闘し、自己最上位となる5位でフィニッシュ。これまでも速さには定評がありながら、どこかでアクシデントに巻き込まれて結果を出せずにいた山地だが、この日は終始安定した走りを見せ、師匠で

ある佐野和志にもお褒めの言葉をもらった。もうひとりはICAクラスの岩井あかり。TTでは8番手にとどまったものの、Bグループの予選第2ヒートでは接戦を制して1位ゴール(女性の全日本ドライバーとしては93年の成澤史麻以来か?)。セカンドグリッドからスタートした決勝では、体力が尽きて苦しみながらも大集団での争いをよく戦い抜いて、第2戦に続く5位入賞を果たした。残り2戦も女性陣の活躍に注目だ!



岩井は予選で1位ゴールも成し遂げた

レースも前夜祭も、若さで大盛り上がり!

大学生カーターの祭典 今年もにぎやかに開催

今や夏の風物詩となった感のあるキャンパスカーター日本一決定戦「大学対抗カートレース」の第5回大会は、鈴鹿・南コースが舞台だ。RSOクラスのOBレースも加えて盛り上がったレースの模様を今年の運営担当、鈴鹿国際大学の梅原泰則さんがレポートしてくれた

今年で5回目となる「全日本大学対抗カートレース」が8月9～10日の2日間、三重県の鈴鹿サーキット南コースを会場に開催されました。

今年大会は全国の大学、短大、専門学校計35校の選手と関係者約100名が参加。86台のレーシングカートが集まって、FP-4/FP-3/RSOの3クラスのレースが行われました。

大会1日目は午前からフリー走行が行われ、晴天の下、各校ともベストセッティングを出すために集中して走り込みました。昼休みには南コースの後半を利用して、「大学対抗チャリンコレース」を開催。これは1コーナー手前から25Rへショートカット、そこからクランクへ抜け、最終コーナーを立ち上がってくるコースレイアウトです。3人1チームのラリー方式で各大学が激しいトップ争いを演じ、大いに盛り上がりを見せました。

フリー走行終了後には毎年恒例の前夜祭。参加各校の学校紹介、タイヤ交換競争、ジャンケン大会が行われました。ジャンケン大会ではPRDエンジンをはじめとする豪華賞品をめくり、こちらも大変盛り上がり。司会・進行役のピエール北川さんと稲野一美さんのアナウンスによって前夜祭はスムーズに進み、楽しい一夜が過ぎていきました。

決勝日も好天に恵まれ、絶好のレース日和となりました。開会式、ドライバーズミーティングの後、いよいよレースが始まります。FP-4/FP-3クラスは全車をABCの3グループに分け、各ヒート8周の総当たり戦を行った後、プレファイナル、そしてファイナルを行う方式です。総合ランキングは3人ひと組のチームで各クラスのポイントを合計して決定



レースは3クラスとも白熱、ホットな優勝争いが繰り広げられた

します。会場には多数の方が応援に来ていただき、熱いまなざしに見守られる中、各クラスとも非常に白熱したレース展開となりました。

混戦の中で総合優勝を獲得したのは中日本自動車短期大学でした。同校は短大初の本大会制覇です。なお、レーシングオンから提供された1年間無料購読券は、ジャンプアップ賞として千葉工業大学OUT LIVE所属の渡辺真広君が受賞しました。

学生のカート活動は年を追うごとに盛んになっていますが、やはり学生にとってカート活動はかなり大きな負担です。そんな中、学生の間でそれぞれが抱える問題について建設的な意見を出し合い、協力していくことを目的として、平成8年に東北大学レーシングカート部が中心となって「全国大学カート連盟(L.I.K.)」が創設され、大学対抗カートレースもこの年の夏から開催されるようになりました。この大会は、今では知名度も上がり、毎年参加する学校の数も増えています。

最後に、今年も無事に大会を終了することができ、素晴らしいレース運営をいただいたSMSC様をはじめ、ご協力いただいた皆様へ心より感謝いたします。今回のレースで学んだことを今後に生かし、来年の大会をより発展させられるよう、L.I.K.とともに努力していきたいと思っております。

(鈴鹿国際大学S.I.U.Racing 梅原泰則)



今年も全国35校から約100名もの参加者が集まり、会場は熱気ムンムン



もちろん前夜祭もヒートアップ!

伝統の大会はこのまま消えてしまうのか!? ジャパンカートグランプリ 今年もよもやの開催中止に

9月3日にSUGO国際カートコースで開催される予定だったジャパンカートグランプリ(JKGP)が、中止になった。その理由は参加台数の不足。この大会の目玉のひとつであった「優勝賞金100万円」が、開催クラスの増加に伴って減額されたことも、これに影響したようだ。

77年に日本初の国際イベントとして始まったJKGPIは、成長期にあった日本のカート界に貴重な海外の最新テクノロジーやドライビングテクニックをもたらし、その発展に多大な貢献をしてきた。大きなマーケットである日本で行われるJKGPIはまた、海外のカートメーカーにとっても重要なアピールの場で、世界の主なワークスドライバーが大会エントリーしてきた。カート時代のアイルトン・セナが唯一日本で走ったのもこのレ

ースだった。しかし、91年に国際カート委員会の肝入りで鈴鹿ワールドカップが始まると、「日本の国際レース」という役割は徐々にそちらへ移り、97年以来、JKGPへの海外からのエントリーは途絶えた。今年国内格式のレースとして新たなスタートを切るはずだったのだが……。

時代に合った変革がJKGPIに必要なということは、多くの人々が認める。ところ。とはいえ、国際レースでFSAクラスが水没化し、さらに数年後には4ストローク化が始まるといわれる現在、世界の流れが流動的になっている中で先を見据えた変革を行うことは非常に難しいものだった。このままJKGPが消えてしまうのはあまりに寂しい。来年の巻き返しに、ぜひ期待したいものだ。

速報! CIK世界選手権

FSAはフォレが2度目の王座を獲得 大激戦のFAはブラウンが逆転優勝

本年度のカートドライバー世界一を決するCIK世界選手権が9月7～10日にポルトガル・ブラーガで開催され、FSAクラスではダビデ・フォレが優勝を飾った。

プレファイナルで5台による熾烈なトップ争いを制してポールポジションを獲得したフォレは、決勝が始まるといきなりスタートダッシュ。序盤から激化する2番手グループのバトルに乗じて、アドバンテージを2秒近くまで開いた。その後は後続集団を抜け出してきたフランク・ベレラに1秒差まで詰め寄せられたフォレだったが、それ以上の接近を許さずに独走のままフィニッシュ。2度目の世界チャンピオンに輝いた。2位ベレラから大きく離れて2、3位争いはブルーノ・ブルーメン、サウロ・チェゼッティ、ネルソン・ファ

ンデルポール、ヘイキ・コバライネン、ライアン・プリスコの5名による戦いとなったが、残り3周で多重クラッシュが発生。ただひとり生き残ったコバライネンが表彰台の最後の一席をつかみ取った。これでトップ3はすべてトニーカート勢によって占められる結果となった。

FAクラスの決勝は、4台がめまぐるしく順位を入れ替えるトップ争い。この集団の中、ヨーロッパ選手権を圧倒的な強さで制したルイス・ハミルトンが終盤にエンジントラブルのためにリタイア。コリン・ブラウンがクリビオ・ピッチオーネを残り3周で逆転し、勝利を手中に収めた。3位は最終ラップにロベルト・クビカを抜き返したロイク・デュバルのものとなった。詳しいレポートは次号で。

パーツ&アイテム

高精度のキングピンで よりハイレベルな セッティングを

エイコーモーターススポーツサプライから、「キングピンSPL」が発売された。これは削り出し加工で製作して、従来品より高い精度を実現したものだ。すでに地方選手権で実戦投入され、早くも実績を挙げている。キングピンはフロントアライメントのセッティングの決め手。コーナリング特性をうまく決められず悩んでいる人や、より高度なセッティングを求める人は、このキングピンを試してみよう。



高精度のキングピンで高次元の走りを目指そう

キングピンの形状によってヤマハ・ウィンフオースシリーズ用（一本1200円）とヤマハT1A/外車用（一本1000円）の2タイプがある。問い合わせ等は下記まで。

ブック&メディア

便利！楽しい!! カートメンテナンスの ふたつを紹介

名古屋の「カートプラザひらの」のホームページは、パーツリストに注目だ。400種以上のパーツを価格とともに紹介しており、

特にヤマハ用パーツはイラスト入りで掲載。更新もひんぱんだ。「あれ、いくらするの?」って時は、便利な情報源になる。元FSAドライバ、平野健太郎さんの力作だぞ。

兵庫の「RKSフルベック」のホームページは、まだできたてホヤホヤだけど、早くも伝言板コーナーが盛り上がりつつある。特選中古マシンコーナー



カートプラザひらのHP
<http://www2s.biglobe.ne.jp/kart-k-h/>



RKSフルベックHP
<http://homepage2.nifty.com/fulbeck>

も実用度が高い。実はこれ、同店と仲のいいご存じ高崎保浩選手がコツコツ作ったウェブサイトのものだ。一度遊びに行ってみてあげてね。

イベント

4輪の名門ガレージ 「ウィンズ」が オーディションを開催

筑波のFJ1600シリーズやフォーミュラトヨタ等で活躍し、スクールを開催してドライバの育成に尽力している「ウィンズガレージ」が、来季のスクール生を募って、11月9日（水）に筑波サーキット新東コースで第20回ドライバーズオーディションを行う。オーディションの成績優秀者には、スクール入学金の免除や減額の特典が与えられる。

ウィンズはカートからのステップアップにも積極的で、カートドライバたちの夢を熱意を持ってサポートしている。スクールにはクラッシュ共済制度があり、金銭面の負担の心配が少ないのもうれしい点だ。問い合わせ等はウィンズレーシングギャラリー（☎03・3554・6900/担当・立花）まで。



ウィンズでFJレースにデビューを果たしたカートドライバーも多い

マレーシア耐久レース 今年も日本から6組が 参戦して盛況に開催

マレーシア・ランカウイ島のモラク国際サーキットで8月12〜13日、「マハティール首相杯 インディ40耐久レース」が開催された。これは主催者が用意するワンメイクレースを使う4時間レース。マシンはストックで気軽に出られる大会なのだが、賞金は優勝130万円とビッグで、首相も応援に来場、テレビも大きく取り上げる大イベントだ。

昨年の大会で優勝をさらった日本勢は、今年も6チーム24名のドライバーが参戦。決勝では岩井あかり/小早川渡/内田保浩/佐藤貴のチームFCSが、残り10分の大逆転でトップに立ってチェッカーを受けたが、惜しくも重量不足で失格に。地元チームが優勝となり、谷岡力/川端貞治/井上勝治/浜野博のKIKIレーシングが2位を獲得した。



首相がコースに参戦し、参加者ひとりひとりと握手して激励。日本のカートレースでは考えられない光景だ

RACE CALENDAR

全日本選手権

●東地域第6戦 10月1日/新東京サーキット（千葉県市原市引田上二本松249/☎0436-36-3139）/主催：新東京サーキット/今シーズンの東地域の最後を飾る一戦。地元勢のスポット参戦も多数予想され、熱戦に期待がかかる

地方選手権

●中国地域第5戦 10月1日/カートランド弘楽園（広島県世羅郡世羅町黒淵728/

☎08472-7-1753）/主催：カートランド弘楽園

SL全国チャンピオン大会

●10月7〜8日/SUGO国際カートコース（宮城県柴田郡村田町菅生6-1/☎0224-83-3116）/併催：レディスカップ、シニアカップ、ミッションカート全国大会（YZ125は国際レーシングコースで開催）、F100全国大会/主催：菅生スポーツクラブ（☎はコースに同じ）、F100のみVICIC（☎0465-83-4702 ガレージ茶畑内）

10月1日は室蘭水族館へ カートに乗りに行こう!

10月1日に北海道の室蘭水族館で、駐車場を特設コースにして「室蘭ドリームカップストックカートレース」が開催される。カートに興味がある人にとっては、アクセスのいい観光地で本物のレースが観戦できる絶好の機会だ。賞金がかかっているから、レースが白熱すること必至!?生のカートレースの迫力をその目で確かめに行こう。

知らせ。この大会では、レースの合間に無料カート試乗会が行われるのだ。試乗用のマシンは、レンタルカートコースのスポーツカートとは違って、純カート用エンジンを積んだ本物のレーシングマシン。カートを観て、乗れる。こんなチャンスはなかなかないぞ! 事前申し込みは不要だから、当日はぜひ会場へ。レースに関する問い合わせはノースポイント（☎011-722-8887）まで。

加えて、カートファンにはうれしいお

より深く より正確に

豪華講師陣により徹底指導の
本格的レーシングスクール
その実態とはいかなるものか？



F1進出を決めたトヨタは、優れた人材を求めている
すでにフォーミュラ・ニッポンやGTに挑むドライバーの何人かに
白羽の矢を立てた育成プロジェクトがスタートしたという
その一環としてFTレーシングスクールが存在すると言ったら信じるだろうか
しかしそれはうそのようであるが、紛れもない真実なのだ！

Text/Naoyuki Hata Photos/Shinpei Suzuki

TIME SCHEDULE

17:00	16:30	16:00	15:30	15:00	14:30	14:00	13:30	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	18:00	17:30	17:00	16:30	16:00	15:30	15:00	14:30	14:00			
				フリー走行 7000rpm			2周×2セット 基本走行		走行準備	昼食		30分×2 6000rpm	30分×2 6000rpm	30分×2 5000rpm	10分×2 5000rpm	基礎操作トレーニング	コース下見		2日目		ココピットドリル		休憩・着替え シート合わせ		座学・構造編	座学・ドライビングセオリーと実践編	開校式	1日目



2日目の午前中は基本操作を徹底的に学ぶ。区間が区切られており、講師による指摘がすぐ受けられるのは何よりもうれしい限り



初日は開校式に続き座学講習が行われる。内容は多岐にわたるマシンの構造からドライビングテクニックまで指導される。特に関谷校長の熱弁は一聴の価値あり

スクールカーは実戦でも使用されるFT20。シート合わせやセッティングは当然ながら入念に行われるため、その後のドライビングに支障を来すことは一切ない



こんなところにも注目!

話を聞くばかりだけでなく 見ることで学ぶことは数多い

FTレーシングスクールの特徴は、ただ聞くだけでなく、もちろんただ走るだけでもないことだ。これは少数精鋭だからできること。しかも、自分が走っている時を除けば常に講師の傍らにいられる。だから走行前なら、どこを注意して走ればいいのか、走行後なら自分の悩みや疑問を即座に講師に問いかけることが可能なのだ。この点、少しでもタイムラグがあると講師の方も指摘すべき点を忘れてしまったり、生徒にも逆のことが考えられる。今してきたことを頭の中で反復して

学べるのは、かなりの効果をもたらすはずだ。また、普段は見られない、コースわきで講師やライバルである生徒の走りを見られるのもメリットのひとつである。それだけに走り始めと最後では、明らかにラインや勢いが変わったドライバーもいたほどだ。

普段は見られないコースサイドでじっくり走りチェックできるのもスクールの利点だ



オフィシャルポストからライバルたちの走りを見つめる生徒たちの視線は真刺そのもの

強力講師陣はこのメンバーで

FTレーシングスクールを支える講師は、いずれもトヨタが擁するトップドライバー。関谷正徳を校長に、常任講師を松永雅博、田中実、山路慎一、土屋武士、藤原靖久が担当する。いずれも現役であるばかりか、フォーミュラの経験も豊富。それ

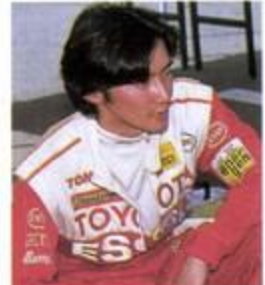
だけに指摘は的確で、なおかつやや辛口だ。ちなみに、3日目は元FTチャンピオンの藤原が生徒に混じって走行。実力を推し量る上でのポーターともなっている。コンディションにも恵まれた今回は45秒999というレコードタイムもマークしている。



山路慎一
今年はGTスーパーをドライブ。なぜかまたの名を夜の校長?



松永雅博
GTには第4戦よりMR-Sでカムバック。優勝まであと一步



藤原靖久
走りながら指導する講師は96年のFTチャンピオンでもある



松永雅博
GTには第4戦よりMR-Sでカムバック。優勝まであと一步



松永雅博
GTには第4戦よりMR-Sでカムバック。優勝まであと一步



土屋武士
今年はJGTC、F3に出場。メカの知識も豊富に持つドライバー

もちろん、生徒は担当外の講師からもアドバイスを受けることは可能だし、同じように講師も担当外であろうと気づいたことはその場で指摘をするから即効性も十分。さすがに

「本気」が伝わってくる内容

正直言って、筆者はこれまでレーシングスクールというものをいくつも見てきたわけではないが、短期間の講習としてフォーミュラトヨタのレーシングスクールは、最も理想的な形態なのではないだろうか。6年目を迎えたFTスクールは、今年から十勝に場所を移し、期間も3日間に延長された。実は以前の筑波でのスクールも拝見させてもらったことがあるのだが、その時も座学講習で講師がドライビングに対する理論を、惜しみなく伝授していることに驚いた記憶がある。

その講義はドライビングに関しては素人の筆者でも分かりやすく、かつ速く走るためには一歩も二歩も踏み込まなければならぬ領域にまで及んでいた。ある意味では生徒であるドライバーは、やがて自らのライバルになる可能性とないわけではない。それでもなお全身全霊を傾けるのは、講師たちもトヨタの本気を感じ取っているからなのだろう。

ただ、惜しむらくは従来のスクールは1日単位で行われていたため、そうやって学んだことを試すには、走行できる時間が十分ではなかった。本当に速くなりたい、勝ちたいというドライバーなら実戦の中で改めて考え、試したりするのだろうか、それが許される者は決して多くはない。ただ、その貴重なひとりが現在FTでシリーズ2位につける伊藤健二ではあるのだが。

しかしながら、今年から前述のとおり、日程が3日間に延長された。座学やシート合わせは初日で済ませられ、生徒にとって2日目からは走ることに専念できる。走行時間が大幅に増やされたのは言うまでもない。しかも、1回の開催につき生徒の数は10名であるのに対し、講師の数はなんと6名! 関谷正徳校長が全体を担当し、その他の講師はふたりの生徒を専属で指導するのである。この密度の濃さにまず筆者は驚かされた。



16:00	15:30	15:00	14:30	14:00	13:30	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	3日目
閉講式	集合写真(コース上)				各組10ラップ	決勝(模擬レース)	走行準備	昼食	各組15分	予選(模擬レース)				まとめ走行 (ウォームアップ走行)7000rpm	



2日目の午後にまず行われるのは藤原講師による先導走行。2周ごとに真後ろにつけるドライバーが交代する

背後につけての先導走行はひとりにつき2セット行われる。この間に生徒たちは適正ラインを学ぶというわけだ



3日目は実際のレースとほとんど変わらぬスケジュールで講義が行われる。一緒に走る藤原講師は一切手抜きなし。最後の模擬レースには自分の未来もかかっているだけに超真剣



2日目のフリー走行からはロガーによるデータ収集が行われる。藤原講師との比較で弱点を知ることができる



この写真はブレーキ練習。最初はわざとロックさせている。理想は音はするけれど、白煙は上がらないこと

こんなところにも注目!

自らもやるべきことはやる! 整備の行き届いた車両を完全完備

スクールとはいえ、操るのはれっきとしたレーシングカー。それだけに少しの不具合も許されないためメンテナンス体制は信じられないほど充実している。なんとマシン1台につき、ひとりずつメカニックがつくのだ。原則としてセッティング変更は不可能だが、そのおかげでベストコンディションは常に保たれているのは言うまでもない。だから、メカニックやマシンに感謝を込めて、2日目の講習を終えた後には、生徒自身によるマシンメンテナンスも義務づけられている。もっともこの日までは特に大きなアクシ

デントも起こらなかったため、生徒たちは掃除やワックスがけに専念することができた。細かい部分を掃除することで、普段は気づかなかった点を発見することもあるはず。また、マシンに愛情を込めればコンマ数秒のアップも可能かも!



2日目の講習終了後には生徒たちによるマシンメンテナンスが行われる。主に掃除とワックスがけではあるのだが



マシンを上げつつじっくりと見てみると、実なかつたりも発見できた。また、愛情を込めることでも速く走るための秘訣である



驚くなかれ、3日目からはなんと新品タイヤの装着が可能! これだけで受講費の元は取れるはずだ。トヨタがどれだけ期待をかけているか分かる

夕食と合わせ、フリーディスカッションも行われる。こうして3日間レース漬けの日々を締めくくるといっていいわけだ

「ああ言ってるの僕もさよ。F1を目指すって言うのは簡単だけど世の中そんなに甘いもんじゃなし、ましてレースってひとりやるもんじゃなし。お金だつて無駄だし、人にも迷惑がかかる。だったら、早いうちに見切りをつけさせた方がいい」と

ところで、講師のコースサイドやパドックでの指摘に耳を傾けていると、細かく的確である一方で、「あそこはいい」と良い点は褒めるものの、なだめたりおだてたりすることはほとんどと言っていいほどなかった。それどころか、時には辛らつな言葉さえ投げかけたりもしていた。実際に今回、関谷校長から「レースはやめた方がいい。向いていない」とまで言われた生徒もいたほどだ。

「ああ言ってるの僕もさよ。F1を目指すって言うのは簡単だけど世の中そんなに甘いもんじゃなし、ましてレースってひとりやるもんじゃなし。お金だつて無駄だし、人にも迷惑がかかる。だったら、早いうちに見切りをつけさせた方がいい」と

「だかこそ、こっちは見る目を今まで以上に厳しくしなくちゃいけないし、大変ですよ。だから今年も選考も絞りに絞って、極端に言えば年齢制限もなし、実績のない方は問合わせの段階でお引き取りいただいています」とは鈴木事務局長のコメント。しかし、それでも応募は実に130にも達したという。つまり、受けるだけでも3倍以上の難関をくぐり抜けなければならないわけだ。

そのことに呼応して、ヤマハのカートチームが積極的に若手カーターを送り込んでいるのも今年の特徴だった。「FJ」でチャンピオンを取りました、なんてドライバーより全日本のカートで一戦を張っている子の方が、圧倒的に光るものを持っている傾向が強いですね。その意味でも、これからはカートとのパイプをヤマハさんにも協力してもらって、もっと太くしていかなければならないですね」とも鈴木事務局長はつけ加えている。

さて、最終日になると、ほとんどレースと変わらぬ形式で講習が行われることになる。ここからは96年のF1王者、藤原靖久講師も生徒に混じって走行。「もちろん本気で走りましますよ。僕だってまだ上に行く夢は捨ててませんから」と言うだけあって、生徒たちを一步も寄せつけず。実力の差を知って、中にははかく然としたものもいたかもしれない。しかし、頂点を目指すためにはこのぐらいの厳しさに音を上げられては困るのである。

「目標が頂点だからこそ」と

マンツーマンとはいかないものの、コンビを組むドライバーの走りを講師とともにコースサイドで見ることができると反復学習さえ可能なのだ。その意味においても効率のいいプログラムが設定されていることが分かる。

「目標が頂点だからこそ」と

「だかこそ、こっちは見る目を今まで以上に厳しくしなくちゃいけないし、大変ですよ。だから今年も選考も絞りに絞って、極端に言えば年齢制限もなし、実績のない方は問合わせの段階でお引き取りいただいています」とは鈴木事務局長のコメント。しかし、それでも応募は実に130にも達したという。つまり、受けるだけでも3倍以上の難関をくぐり抜けなければならないわけだ。

そのことに呼応して、ヤマハのカートチームが積極的に若手カーターを送り込んでいるのも今年の特徴だった。「FJ」でチャンピオンを取りました、なんてドライバーより全日本のカートで一戦を張っている子の方が、圧倒的に光るものを持っている傾向が強いですね。その意味でも、これからはカートとのパイプをヤマハさんにも協力してもらって、もっと太くしていかなければならないですね」とも鈴木事務局長はつけ加えている。

さて、最終日になると、ほとんどレースと変わらぬ形式で講習が行われることになる。ここからは96年のF1王者、藤原靖久講師も生徒に混じって走行。「もちろん本気で走りましますよ。僕だってまだ上に行く夢は捨ててませんから」と言うだけあって、生徒たちを一步も寄せつけず。実力の差を知って、中にははかく然としたものもいたかもしれない。しかし、頂点を目指すためにはこのぐらいの厳しさに音を上げられては困るのである。



ああ、もうがっかりだ。Tサーキットでの第4戦に向けて膨らんでいた期待は、あつけなくつぶれた。しかもつぶした張本人がこの自分だとするから、悲しいやら情けないやらだ。どう考えても今回は予選通過はできなかった。予選通過できるクルマになっていた。前回のレポートでも予告したように、私がレーシングオンウィッツは再び入院、シート位置を下げる手術を受けた。再びわたしの手元に戻ってきたクルマに座って驚いた。なんでも65mmも取り付け位置を下げたということ、視点が大幅に変わり一般道を運転すると視界が不足して怖いくらいなのだ。まさかここまで下げられるとは思わなかった。

翌日、わたしは第2ドライバーとして妻を伴い神奈川県を岡山県Tサーキットへ向けて出発した。夜を徹して走るだけの体力も気力も今のわたしにはないので、木曜朝に出て、どこか適当なところで泊めて翌日T入り、という計画である。実は競技用ウィッツを妻が運転するのは初めて。独身時代マニュアルシフトのスカイラインGTを乗り回していた女なのに、競技用ウィッツにはその風貌を眺めただけで拒絶反応を起し、これまで近寄ろうともしなかったのだ。高速道路上だけという条件付きでよ

うやく副ドライバー役を受け入れたが、わたしの体格でも低く感じる着座位置を調節するためには座布団を2枚重ねる必要があった。もっともこの座布団のおかげで、硬い足まわりゆえの路面からの突き上げも和らげられた。エンジンの慣らしのため3速固定、6000回転でおおよそ7時間半、800km弱を走って木曜の夜は短絡泊。エンジンの調子はますます良くなり、イイ感じだ。吹け上がりは軽くなりしかもトルク感が増した。そういえば工場からクルマを我が家へ届けてくれた編集部員兼担当メカニックのNクンも「劇的に変わりましたね」と言っていた。まさにそのとおり、エンジンは劇的に変わったし、また変わりつつあるような気がする。

翌金曜日、Tサーキットに入って練習走行をする。Tはこれまで取材でも5回ほどしか来たことがなく、コースを走るのは初めてだ(正確にはF1グランプリ開催前に、撮影車で1周したことはあるような気もする)。走り始めてクルマの変化にまたまた驚いた。第2コーナー、いわゆるウイリアムズコーナーを3速全開で抜けるときのクルマの挙動が実に安定しているのだ。余分なロールを感じず、コーナー立ち上がりに向けて頭を垂直に維持し視点を水平に動かすことができる。実

大串 信の Makoto Ogushi ウィッツと レースの ある生活 第5回

どっちを向けばいいのさ
こういうのを歯車がかみ合わないと言うのだろうか一般道での運転に恐怖心が伴うほどシート高も下がらサーキットへの道中も生かしエンジンはさらに好調に金曜日の練習走行もこれまでにないほどイケていたところが翌日は急転直下、朝から何かがおかしいゼッケンやライセンスを持った担当編集者の飛行機が予定外の地に着陸し、予選出走すら危ぶまれるし今季最高の走りをしたはずがタイムとして表れず……いったい何をどうすれば？ 完全に袋小路に迷いこんだ
Photos/Hiroharu Sato, Racing on



担当編集者Nクンの飛行機の件で、ゼッケンはガムテープを代用。一応、車なきを得たのだが



レース直前に猛烈な雷雨に見舞われ路面は完全なウエット。このため正確な比較はできないがどうやらヘアピンでは他車、特にセッティングがバッチリ決まり決勝に出場する連中と比べ舵角が多すぎるようだ

るだろう。エンジンもいい。車体も良くなった。「ありゃっ？これっていけるってこと？」とわたしはニマニマした。

問題は、初めてのコースに結構戸惑ったことと、「こってこんなに曲がってるのか」と何度もアンダーを出して怖い思いをした。難しいのは最終コーナーだった。事前に「あそこでスピードが乗せられなければ負け」とアドバイスを受けていたのだが、どうしてもうまくいかない。奥まで入ってチョン、とブレーキを入れて向きを変えるのがわたしの感覚としては自然なのだが、これだとどうもスピードが乗り切れないような気もする。「もっと手前で減速すべきなのかな」といろいろ試しつつ周回を重ねた。ところが、答えの見つからないまま走行20分あまり、周回数にして10周も走らないバックストレッチ前アウツドカーブで事件は起きた。

ここは高速S字コーナーとバックストレッチの間に上りヘアピンで重要な勝負どころだが、体重のあるわたしはどうしてもここでもたつく。どこか効率の良いラインがあるんじゃないかと探っていたとき、いきなり進入でブレーキが抜けた状態になって減速しきれず、アウトのグラベルへ突っ込んでしまった。ああ、初めてのコースオフ。わたしはそのまま走行不能に陥って走行を打ち切らざるを得なかった。まだ15分近くも走行時間があつたのに。まだコースを学びきっていないのに、と、後悔は先に立たず、後も絶えず。

ところがサルベージされてバドックへ帰ってみると、「おっと」と続きたったというのにわたしのラップタイムは2分12秒台。予選通過ラインは10秒から11秒という話だったので、また希望は復活した。その夜は、もう一度頭の中でイメージトレーニングをして翌日の公式予選に備えた。

土曜に行われた15分間の予選セッション、わたしは自分では満点の走りをした。ミスも最小限、問題の最終コーナーもアトウツドカーブも納得行く形で処理できた。「こりゃ少なくとも練習よりは1秒以上速い、つうことは予選通過かい？」とわたしはニマニマしながらバドックへ戻った。だが様子がおかしい。



いまままでドライでのレースが続いていたため、曇り止めが重要であることを痛感。ヴィッツもちょっとだけ傷物にしてしまった

わたしを待つ編組も妻もどんよりした顔をしているのだ。「そっから、ギリギリでダメだったかあ。みんな、やるなあ」とかなんとかわたしなりに落胆してクルマをおり、自分のラップタイムを聞いてびっくり返った。前日より1秒速いはずが、なんと1秒半以上遅く13秒977、要するに全然お話にならない状態だったのである。予選通過ラインは12秒台。なによ、これ。もうわたしはへなへなとそこに崩れ落ちたくなったものだ。

これまでは、ダメな理由が自分なりに納得できた。それはクルマのせいであつたり自分のミスであつたり能力不足であつたりした。だが今回はクルマには大満足、自分の走りにも納得したうえで完敗だ。同じ負けでも負けの意味が違う。もちろん、負けの理由は自分の走りに納得した自分にある。納得の方向が全く違うということだ。「じゃ、どっちを向けばいいのさ」と、わたしは岡山のどんよりした空に向かって叫びましたとさ。

コンソレーションレースはヴィッツレース初めてのウエットコンディションとなった。スタート直後にウィンドスクリーンが真っ白に曇って何も見えなくなり、とりあえず皆さんに前へ行ってもらうという事件はあつたものの、減速時に瞬間的にエアコンを使って視界をかるうして確保するという、エアコン付きヴィッツならではのワザを駆使しつつ、レースはそれなりに楽しめた。曇ってはブレー

またしてもエンドレス軍団 前戦に引き続き村田が勝利

西日本のTTサーキットに舞台を移し行われた第5戦は、これまでの4戦と少々異なるレース展開となった。

予選でフロントロウを独占したのはエンドレスの碓井久彦、村田信博と、これまでと変わらない顔触れがそろったが、決勝ではこのふたりにTTを地元とする松元博人が加わり三つ巴の戦いに。結局、終盤に碓井と松元が接触したときに村田が逃げ切り連勝。また、2番手でゴールのダーマンが失格となり、碓井が2位を獲得している。

RESULT/Round 5 (上位10台)

・10周=37.000km	予選出走67台・決勝出走36台・完走32台	予選順位タイム
1	村田 信博 エンドレスアドバンヴィッツ	21'38"513 A-1/2'08"455
2	碓井 久彦 エンドレスアドバンヴィッツ	21'48"441 B-1/2'08"402
3	橋本 元 F1アドバンヴィッツ	21'52"818 A-3/2'08"817
4	東 雄一郎 スピードマスターspヴィッツ	21'53"985 B-6/2'09"390
5	グレイ村屋 ネットヨタ千葉 Vitz	21'54"510 A-5/2'09"093
6	グレイ村屋 acre青葉yヴィッツ	21'56"132 A-6/2'09"370
7	八田 新一 サウスREDLINEヴィッツ	21'57"328 B-4/2'09"175
8	野野 良男 トップシフトKTヴィッツ	22'01"971 B-5/2'09"313
9	谷口 信博 HfactoryレッドVitz	22'10"544 A-8/2'10"444
10	森岡 秀人 RS高田8PF-N5青ヴィッツ	22'11"002 B-7/2'10"044
・優勝スピード: 102.662km/h		
・最速ラップ: 村田 信博 2'07"651 104.432km/h 7周目		

スタート直後の接触でランク3位の八田らといった強豪が後退するも、エンドレス勢に地元の利を生かし松元が襲いかかった



ついに教官としてドライバーのお世話になることに。というのは冗談だが、助手席がついているヴィッツならではの光景。このときばかりは本当に教えを請いなくなる心境だった

キとエアコン、曇ってはブレーキとエアコンと、運転手としてはかなり忙しかったけど。だが問題は解決しないまま。分かってる。分かってるんだ。オミソはオレ様だ。わたしは自分を責め責め、帰路は高知の知り合いのイタリア料理店に立ち寄り、フェリーに乗ってヴィッツと妻と子どもも一気に東京へ帰ってきた。でもこれがまた台風の影響で揺れたのよ。どこまでもダメなやつ、あまりにも悲しい遠征ではあつた。



同業者ながら、今回はキャンギャルも登場。そういえば思い出したが、見事決勝に進出した際には確かARTAギャルがグリッドに来てくれる約束になっていたはず。頑張らねば



S耐クラス3

2000年スーパー耐久シリーズ クラス3を勝手に定点観測する

by BPビスコガンマRX-7
ド・監督/三好正己

CLIP BOARD

2000
臨時
増刊

[クリップボード]

Photos/Racing on

スーパー耐久シリーズ全8戦に合わせて年間8回の予定でこの企画は組まれていたのだが、春先ににわかに浮上したスーパー耐久韓国遠征が8月に実現したことで、急速「臨時増刊」を発行することになった。べつに発行しなくても問題ないが、私が公道サーキットの興奮を伝えたくて無理やり組んだ企画である。コース図と写真を組み合わせて、できるだけ臨場感を高めたつもりだがどうだろうか。来年このレースに挑戦したい人や11月にF3を観戦に行く計画を立てている人は必見だ。それでは1周3.4km、全周3段重ねのガードレールに囲まれた昌原サーキットの詳細ガイドといこう。右下の囲み①からスタートだ！



5
ストレートエンドのシケインを抜けた先のコースの頂上。ほとんど1車線しかないため、常時黄旗の追い越し禁止区間に



6
最終コーナーへの急な下り。早く開けてスピードを乗せなくてはならない。結構外側が滑るので思わぬ落とし穴が待っている。



7
コンクリートフェンスぎりぎりまではらむ最終コーナー。イン側に大きなギャップがあって、それを避けるドライバーも多い

全周がスピン即クラッシュ! 公道サーキットは 極度の緊張との戦いだ

スリッピーな路面、わたちだけでマシンが跳ねまくるマカオに比べてサーキットのようにフラット、が第一印象だった



3
3速でまわる中速右コーナーの先に現れる、観客が見守るギャラリコーナーのヘアピン。ガードレールギリギリで立ち上がる



4
一番遅いコーナー。攻めすぎると右への切り返しで苦しくなりその先のストレートにも悪影響が。ここから上りにかかる



1
1、2コーナーは全開。写真のクルマのあたりの左前輪が浮くほどのギャップは、驚けれど避けて通るほどのものじゃない



2
私がスピンして左後ろを壊した一番危険なコーナー。先にもうひとつコーナーがあり、旋回しながらブレーキングで進入する



時間的制約で、クルマは十勝から手つかずの遠征。ということで基本セットもそのまま

夜間レースでエンジンが復調 猛烈な追い上げで総合5位に

レースの概要はNo.327のレポートを読んでもらうとして、ウチのチームのレースを振り返ってみよう。なにせ39℃という酷暑の3日間。燃料タンクの燃温は50℃以上（手も入れられないほど熱い風呂の温度）にもなり、水や氷で冷やしても冷やし

てもパーコレーションがおきてまともに走れない。だから予選は13位。でも決勝は夜の8時スタートの50周、約1時間30分のレース。パーコレーションも起こりにくはずだ。作戦としては2回ピットが義務付けなので最初のピットをスタート直後に終えて追いつけるのみ。その作戦は大成功。レース前半を終えて最後尾から9位へ。最後は3台のGT-Rと韓国GT仕様のヒュンダイに次いで5位でチェッカーを受けた。チームとしては最高の出来。でもクラス分けはないし賞金もないので、いいレースをした満足感だけが土産の韓国遠征。ちょっと寂しかった。



午後8時。真っ暗になってからのスタートは筑波9時間耐久を彷彿させる。気温は下がりRX-7は息を吹き返した



仮設のピットはテント製。使い勝手に問題はないのだが、屋根を突き抜けて強い日差しがピット内を熱射。猛烈に暑い

「スーパー耐久@お台場」開催 10月1日はお台場で盛り上ろう!

スーパー耐久シリーズの公式サイト「Super Taikyu Net (<http://www.so-net.ne.jp/s-taikyu/>)」が10月1日(17:00~19:00)にお台場の「お台場メディアージュ5階[Communication Port "www." So-net/cafe]」で、第6戦もてぎの模様を見ながら出場選手といっしょにスーパー耐久を面白さを徹底的にのぞき出そうというトークイベント「www.スポーツライブ/スーパー耐久@お台場」を開催することが決定。ゲストは粕谷俊二選手とスーパーガールズ2000の榎木らんちゃんと遠藤ゆうちゃん。恥ずかしながらキャスターとして私も参加します。このページじゃ書ききれないような、あるいは書けないような面白くて危ない話題を、会場に充満させようと企んでいます。この模様は10月1日スタートするSKY PerfecTV!ch.749「So-netチャンネル」でも放送されるが、やっぱり生がいちばん、ということで待ってます。詳しくはSuper Taikyu Netで。

ウチのRX-7が表紙を独占した 感動のプログラムをプレゼント

今回の韓国遠征でなにより驚いたのがプログラム。一部修正が加えられてはいたが、まごうかたなきウチのRX-7が、記念すべき第1回大会プログラムの表紙を独占していたのだ。それがGT-Rや韓国のクルマじゃなくて、なんでRX-7なのかを聞いてみると、韓国ではスタイリッシュなピュアスポーツカーとしてRX-7の人気は抜群なのだそう。そう言われれば、ところ構わず注がれる視線には、日本では感じられない熱さが確かにあった。今回はそのうれしいプログラムを20名にプレゼントしよう。住所、氏名、年齢になにかひと言添えて、欄外の住所かメールアドレスに応募してください。



うれしくてニヤケルのを堪える私。クレデンシャルはプレゼントしません

チームマネージャー

あいの独り言……

今回、海外レースを初めて体験した私。もちろん観客としても海外レースなんて観たことないのに、いきなり仕事で海外レースってのも恐い。前々から「大変だよ」とみんなに脅かされていたものの、「何とかなるでしょ〜」とタカをくくっていたら、案の定泣きを見ましたね。

だってレースに必要なアイテム全部の数量、値段、原産国を4日間以内に提出してね、って言われても……ひどいじゃない、菅野さん。どのくらい大変な仕事かという、各パーツ



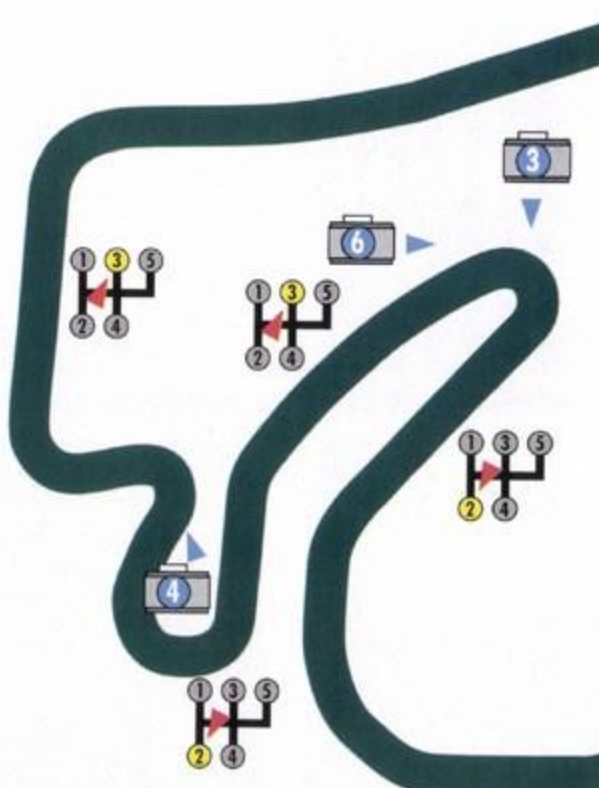
サーキットでつらかったのは倒れちゃいそうな暑さ。テントのピットだからピットの中もすごく暑かった

を含む全アイテムの写真撮影に始まり、工具のひとつひとつまでリストアップするのよ! 高津のスピードコネクションでは「パッドが2セットでえ、原産国が……日本!」などと言う声の数日間、夜な夜な響く始末。このメントくさい作業は、荷物を輸出して再輸入するにあたり、どうしても必要な書類作りなのね。

まずは、これなくして海外遠征はあり得ないということ。とはいえ、何から何まで初めての事だけに要領が分からないし、おまけに時間もなし、連日夕飯もお預け。正直なところ、もー半泣き状態だったんだから。でも、もちろんのこと締め切りは守れませんでした。今だからおいしい焼肉も食べられたし、5位になれたし「行って良かったね〜」なんて言えるけどさ、あの絶望の毎日は思い出したくないね。

しかし、たとえばル・マンに参戦するチームだと同じような「カルネ」という書類が必要なんだけど、きっと莫大な書類の量になるに違いないわ。

想像しただけで具合悪くなりそ。





FORMULA Jr.

**FJ、今年で20周年！
息の長いシリーズはありますか？**
 エントリー状況はやや厳しいけれど、
 徐々に大物ドライバー登場の予感あり！

今回はFJ1600レースを取り巻く現在の環境について考えてみるとともに、各地のシリーズ中間展望を紹介したい。

歴史の長さは誇れるものか？

昨年、めでたく20周年を迎え、日本独自のカテゴリとしては最長の歴史を誇るのにはや言うまでもなし。それだけに「今後ますますの発展が期待される」と言いたいところだが、状況ははっきり言って芳しくない。

今や予選落ちが出るのは筑波だけ。かつて隆盛を誇った鈴鹿も今では基準タイムさえクリアすれば、予選を通過できるという有様だ。東北、もてぎ、T1、オートボリスのエントリーが十数台というはまだいい方で、セントラルはレースが開催される気配すらなく、西日本（美祿）でも不成立のレースが続いている。

一体全体、どうしてしまったのか。ひとつにはFJそのものの知名度が下がってしまったことが挙げられる。全日本選手権のサポートとして行われることは、筑波のF3を唯一の例外とすると今やなく、ローカルレースの中で細々と行われている。この傾向は年々強くなる一方だ。今時の若者は流行に敏感。逆に言えば、はやらないものには一切目もくれない。何か、そんな悪循環さえ生じてしまっているように思えてならない。

正直言って、何か打開策が必要だ。少なくとも、これからレースを始めたいと思っている若者の目につくようにならなくてはならない。ある意味では必ずしもレース、サーキットでなくてもいいのかもしれないが……。

FJに久々の大型新人登場

しかし、寂しい話題ばかりではない。台数は少ないながらも、レースの内容は実力伯仲なかなか見応えあるバトルが、そのシリーズでも繰り広げられている。まず、一番の盛り上がりを見せる筑波シリーズでは完全に一騎討ち。しかし、開幕戦からランキングのトップを保ち続けていた山崎信介を、ここにきて阿部伸次がかわしている。勝ち星では山崎の方が上回っているのだが、安定感で優るのは

全体的に参加台数は年々減少傾向にあるものの、「グラチャン」が復活する富士は例外



知名度も下がり不成立のレースも。オーガナイザー側の奮起を期待したい



阿部の方。現段階では阿部のコンスタントな入賞が効いているが、有効得点の域に差し掛かった時、どんな展開になっているか楽しみ。ただし、トータルとしての実力差は今までいくつものレースを見た限り、それほどはなさそうだ。

鈴鹿シリーズでは仲村昭宏が一步リードの構えをみせているものの、ニューマシンを投



厳しい状況下だが、筑波、鈴鹿、T1の3シリーズでは激戦が繰り広げられている

入ればかりのレースで手痛いクラッシュ。これで流れを手放してもしたなら、それなりに層の厚さがある鈴鹿だけに逆転されてしまう可能性とないわけではない。実際にT1シリーズでは、序盤戦をリードしていた佐藤俊久の失速が続く間に、ポイントリーダーは入れ替わってしまった。また未勝利ながらコンスタントな入賞によって、トップにつけたのは山元誠情。しかし、現状では逃げ切りはまだ難しいと言えるだろう。

「ここまで触れた3シリーズでいまだ激戦が続くのは対照的に、東北ともてぎシリーズは8月にして早くもチャンピオンが決まっている。それも同じドライバーによって。まさにFJシリーズに久々に現れた大型新人といった印象を受けるドライバーの名は今村大輔。以前本誌のYドライバーでも取り上げただけに、名前くらいは記憶にある本誌読者も少なくないだろう。



選手層のある鈴鹿シリーズでトップを走る仲村も、有望な若手のひとりだ

まずは、もてぎシリーズであっさり4連勝を飾って最初のタイトルを手にした後、ブレッツシャーなどまでお構いなしに、続いて挑んだ東北シリーズでもやはり4連勝。近年では同じチームに所属していた工藤和明(97年)以来の2冠奪取に成功している。FJデビュー



筑波ともてぎシリーズでFJ新記録の8連勝を挙げた今村。将来が期待される

1は昨年の東北シリーズ最終戦だが、1戦しか実戦を経験していないため、これは間違いなくルーキーと呼んでもいいだろう。その1戦も2位だったのだから、よほど非凡な才能の持ち主と思っていはいはす。

ちなみに、2シリーズ合わせて8連勝は、FJ新記録(なのだと)。今後は富士シリーズに積極的に挑み、別項で触れる「FJ日本一決定戦」に照準を向けて活動していくという。「練習での印象では、富士くらいストレート



ローコストかつシビアなコントロールが求められる長所の多いカテゴリーだが……

トが長いと、クルマの空気抵抗の違いによって車速の伸びにも差が生じてくるんですね。どうやら僕のクルマは必ずしも有利ではないようで(笑)。だからこそレースには挑み甲斐があるってのもんですよ」と、今村はチャリと自信のほどをうかがわせていた。

だが、これほど文句のつけようのない成績を収めているながら、本誌のようなレース誌以外で今村が取り上げられることが全くと言っていいほどないのが、繰り返すようだが今のFJの最大の弱点。せつかくの努力や実力をこのまま埋もれさせないためにも、何か早いうちに手を打たねばなるまい。

昨年比べ、若干ではあるがエントリー台数を増やしているのが、その今村が挑もうとしている富士シリーズだ。これには前述のとおり、富士が「FJ日本一決定戦」の舞台に選ばれたことが影響しているのだろう。そこで活躍しているのが、第5戦でリタイアを喫した横田英宣に代わり、2勝目を挙げてランキングトップに立った倉嶋新一。横浜銀鯉のロゴをマシンのサイドに記してFJに挑むドライバーだ。

「昔からドライバーの嵐さんと知り合っていたんです」ということでサポートしてもらっているという倉嶋。実はその嵐氏、倉嶋の出場するレースはほとんどと言っていいほど観戦

Check this out!

**伝説のレース名がFJ日本一決定戦で復活する
その名はGC、富士グランチャンピオンレースとして!**

JSSことジャパンスカラシップシステムが発足して以来、ずっと選考の場として鈴鹿の東コースが使われてきたが、今年は富士スピードウェイに移されることがこのほど正式に発表された。日程は12月17日(日)で、スカラシップ内容は昨年と変わらず。1名にF4地方選手権の5戦出場権が、もう1名にUSAスカラシップとしてフォーミュラダッチのイースタンシリーズ出場権が与えられる。合わせていえば、多少シェイプアップが図られるかもしれないが、従来のようなトーナメント方式で争われることにも変化なし。

しかしながら、決定的に変わることがひとつだけある。それはレース名称だ。これまでも毎年変更されてきたのだが、今年はなんと「富士グランチャンピオンレース」となることがほぼ決定。これは伝説のレース名を平成に復活させたいという富士側からの要請で、冠スポンサーがつかない限り、この名称が生かされることとなるだろう。

また、まだ正式に決定したわけではないが、富士のストレートではFJで通常用いられるファイナルギヤだと回転が上がりすぎ、エンジントラブルを誘発してしまう。そこでファンネルとキャブレターの間にはプレートの装着を義務づけ、リストラクターの効果を持たせることになりそうだ。

伝説の名称が復活。本命の今村を筆頭に各地方選で活躍した選手が日本一の座を賭けて火花を散らす

決勝は激戦が予想される。「グラチャン」を制し、スカラシップの権利を勝ち取るのはいったい誰か?



しているのだという。パドックのどこかにいる可能性があるので、ファンの方は探してみれば? ただし失礼のないように。

話は横道にそれてしまったが、FJ日本一決定戦は肝心の富士シリーズがまた本命不在である以上、今のところ今村有利と言わざるを得ない。スリッパストリームをうまく使えば、一度ならず二度までのオーバーテイクが可能なコースだけに、今まで東北やもてぎで見せた今村の勝負強さは絶対的なマージンになるはずだ。

対して、他のシリーズではおそらく最終戦までタイトル争いはもつれ込むだろうから、

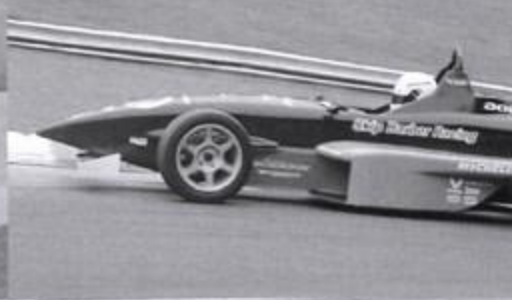
そこで強さを見せつけたドライバーがどう今村に相対するか大いに気になるだろう。少なくともチャンピオンになれば、シード権が得られ、他のドライバーよりも有利な構えでレースに挑むことができる。

昨年繰り広げられた大激戦の末、スカラシップを手にしたドライバーのうちF4関東シリーズの出場権を得た西尾一成が早くもチャンピオンを獲得。またUSAスカラシップの岡本章平と重光敏伸も、フォーミュラダッチで優勝を重ねており、ともにチャンピオンが夢ではない立場にいる。今年は誰がチャンスをつかむのだろうか?

アメリカでも やります!

BongarのFバーバーダッチ闘争記

今回はCARTでおなじみミドオハイオで東西対抗戦 第12戦は2位だったけど、調子は上向きですわ 勢いそのままシリーズタイトル獲得だ!!



このシリーズは苦手なコースを見送り、得意な場所でその分を復活させることが認められてるんです。そのためコースごとにスペシャリストがいて、ほんまキツイ。でも、負けられませんよ!

どうも、どうも! ボンガーこと岡本章平です。さて、やってきました第9、10戦。今回の舞台は……またも前戦に引き続きライムロックパーク。そして、今回は第1コーナーを本来の姿に戻して緩くし、なんと上り坂になっているこの高速コーナーの頂上にシケインを設置。けど、コース左側は芝生もなくていきなりガードレールっすよ。ぶつかっただないすんね。あ〜痛そう。さらに、朝起きるとすごい雷鳴と土砂降りの雨。なんか嫌〜な予感。けど無用の心配でしたわ。ラッピングまでにはコースも乾き、いつもどおり走行開始。ヤバイと思っていたシケインも曲がりながらブレーキかけるからちょっと難しいぐらいで、ターンインの場所さえつかめばあとはアクセル全開。しか〜し、攻めれば攻めるほどシケインを真っすぐ行ってしまう回数も増加。やっぱりブレーキが難しいな〜と思いながらも、他のコーナーはこの連戦のおかげでだいぶ攻略済み。そんなんでラッピング終了です。

今回も「ぶっちぎりレースはできんかなあ」と思いながらプラクティスを開始。そしたらなんと、2コーナーから4コーナーにかけて大量のオイルがああ。誰やこんなことしたやつは! そのせいでタイムはみんなより1秒遅れ。明日からもう予選が始まるっちゃうのに、自分のアベレージタイムがこれじゃあ……。でも、オイルだけで1秒遅れはちょっと遅いんちゃう? そしたらプラクティス2回目、しっかり1秒タイムアップ。

予選はトップスタートでしたけど、路面のコンディションも良くない上に自分の走りもなんだかシクシクこへんくて、いまいちバツとせえへん感じ。このままじゃちょっとヤバイんちゃうの? でも、最後の3周に全神経を集中させて渾身の攻撃。結果、ポールポジションをゲット! スタートでは出遅れてしまい、序盤は苦しかったけど、5周目になると少しずつ2位を離し始めて「よっしゃ、逃げ切りか?」と思ったら周回遅れにひっかかるし。それもタイミングが悪くて、後ろとの距離

もすぐに詰まってもうてテールtoノーズ状態に。結局、最後までその状態が続いてんけど無事優勝しましたよ。

続く第10戦は、絶妙なスタートを決めて独走。さらにコースレコードを樹立するおまけつきで完全勝利ですわ!! もう「今週は最高やあ」と思ってたなら、グループ5で僕の記録をコンマ3秒上まわるタイムを出されてもうてガクッリ……。でも、これでランキングトップとの差を5ポイントに縮めることができたからよしとするかあ。

そして2週間後にミドオハイオで行われた第11、12戦。ここはCARTなどのメジャーレースも行われているから日本でもおなじみ。コース幅は走ってみると意外と狭く、路面のミューも低いからスリッピー。さらに前半はストレートが多くて後半はテクニカルなコーナーが多いねんけど、ロングストレート後の90度コーナーで仕掛けることができるんです。ほんで、なんとスタートとゴールの場所が違って、スタートは裏のロングストレートで、ゴールはピット前のホームストレート。違和感あるなあ。

そこで、この攻略ポイントは、やっぱりロングストレート前のヘアピン(筑波の第1ヘアピンぐらい?)かな。あとはコーナーでいかに脱出スピードを殺さずに直線に移れるかってこと。さらにタイムロスもなくするため、後半でいかにスライドさせないかがカギやね。しかも、今回はスリックタイヤがレースに間に合わなかったらしく、晴れにもかかわらずグループDタイヤを装着。こんな状態でイースタンとミッドウエスタンの対抗戦をやるなんて……。でも、西には絶対負けへんでえ!

そんなこんなで練習開始。初めてのコースでも1周目から遠慮なしに全開や!! 第1コーナーをなかなかうまく曲がれなかったけど、頑張ったかいあって第1セッションが終わるころにはまずまずの記録を出せました。

ほんで予選を迎えたんですけど、速そうなドライバーは東西合わせて7人ぐらい? 始まってみるとなんか今日は乗れてない感じ。そこへきてコース上も混み合ってるし、ベースダウンしてクリアラップ探さずか、このまま走ってロングストレートでスリップストリームを使うか、迷ったあげくスリップを使うことに決定。でもこの作戦が失敗やったらしく、タイムは出されへんし、次のクリアラップまでに4周を無駄にしてもうて結局2位に。でも、なんとカフロントロウは獲得しましたわ。

そして迎えた決勝では、なんと3番手が抜群のスタートを決めたために3位転落。「ヤベッ」と思いながら4周目には2位に挽回したんやけど、その時には1位との差が開いてピンチ。さらに、猛暑のためにハードコンパウンドのタイヤもグリブが落ちてきて……。『こりゃ参ったなあ』と思ったら、なんとトップもベースダウン。

ここぞとばかりに走り方を変えて追撃モードに切り換え、なんとか10周目にオーバーテイク成功。ほんでその勢いで周回を重ねようと思ったら、なんと今度はフルコースコーションに。今回はなかなか自分の流れに持っていかれへんあ、と思いながら2周のペースカーの後、残り3周でレースは再開。今度はスタートをしっかりと決めて、堂々とトップでチェッカーを受けましたよ!!

そして翌日の第12戦はポールポジションからのスタート。しかしスタートを失敗して1コーナー入り口で並ばれることに。けど、ここは無理せず先行させて機会をうかがい、2周目にトップ奪回。そしてそのまま後続を引き離し……と思ったら、なんや見たことのない車がすごい勢いで追いついてきたんですわ。その正体は西のランキング5位。決勝は9番手スタートだったんやけど決勝は好調みたいで、ロングストレートであっさり抜かれてもうた。頑張って追いつこうと思うんけど、ロングストレート手前のコーナーが速くてなかなか抜くことができず。結局、テールtoノーズのまま2位でチェッカーを受けました。うーん、次は絶対勝ってやる!

みなさん、いつも僕を応援してくれて本当にありがとう。次戦は9月23、24日にニューヨーク州のワトキンズグレンで行われますので、ぜひ応援してください。



ワンメイクですから、コーナーの脱出スピードがカギです



そろそろナスカーにチャレンジしてみますか……ってね



これがグループD。おかしな話でスリックと大差ないんですわ

第3回

後半戦もついに始まり
いきなりポイント獲得
好調をキープして
次は表彰台ゲットだ!!



前回のレポートどおり、さっぱり髪を切って気分十分です!!

こんにちは、濱田泰孝です。フランスはもう秋を感じさせるような涼しさですが、シーズンは後半戦を迎えてさらにヒートアップ。僕も出遅れないよう頑張りますので注目してください。さて第6戦に挑む前に、ホームコースのバル・ドゥ・ビエンヌのテストで好タイムをマーク。好調をキープしたままアルビ戦に臨みました。

9月1〜3日に行われた第6戦の舞台、アルビは普段は飛行場として使用されています。ですから、当然コースレイアウトはストレートが長く、アクセルの全開時間も非常に長い。そのため、いたる所でスリップストリームによるハイスピードバトルが繰り広げられ、見応え十分です。

さて、全曜日の公式練習はスリップが思うように使えなかったこともあり、34台中18番手のタイムに沈みましたが、車の動きとしては良い手応えを感じました。気合を入れて臨んだ翌日の公式予選は、コースイン直後に渋滞にはまってペースが上げられませんでした。その後もブッシュし続けたんですが、コース上が混雑したためになかなか思うように走行できず、大幅なタイムアップにはなりません。結果、14番手まで後退。悔しい。今回の予選は、コンマ2秒の間に5台がひしめく大接戦でした。順位は良くなかったものの、タイムの出し方、マシンの挙動は良い感じでした。

そして迎えた決勝。路面コンディションは少し雨が降ったため、部分的にウエット。しかしスタート前に乾き始めたため、全車スリックタイヤで出走しました。スタートは緊張しましたが、課題でもあったロケットスタートが完ぺきに決まって一気に2台をパス! その後はレース中盤まで、5番手から僕のポジションまで一列縦隊に。すると、電気系のトラブルで回転の表示が故障してしまっただけです。さらにエンジンの水温が急激に上昇し、思うようにペースが上がらず苦戦しました。それでも最後まであきらめずにブッシュし続け、なんとか8位でチェッカー。レース終了後の点検では、やはりエンジンが壊れていたことが判明しました。次戦で新しいエンジンに交換してもらいますが、今季は全車エンジンが新しいため、各ドライバーともこのようなトラブルが発生しています。しかしエンジンに関しては、レギュレーションによりチームでメンテナンスすることができないので、悔しいですが仕方ありません。

今回、結果としては全く満足のいくものではありませんでしたが、トラブルに見舞われつつ、苦しい状況、混戦



スタッフとセッティングについて綿密なミーティング

レースの本場で 勝負!

濱田泰孝のフォーミュラノーマン奮戦記

の中でポイントを獲得し、互角に戦えたことは良かったと思います。ただ、セッティングの仕上がりが自分自身も調子が良かっただけに、とても残念です。トラブル発生まで調子の良かったベースやレース展開を次のレースにつなげたいと思います。9月17日にル・マンで行われる第7戦ではさらに上位を目指して頑張りますので、応援よろしくお願いします。

ところで、日本ではなかなかフランスのレース状況がつかめないと思うので、僕なりにその雰囲気を伝えたいと思います。まず、年末に行われるルノー・ファイナルですが、これはフランス選手権やユーロカップを含む全世界のフォーミュラ・ルノーのシリーズがいっせいに集う“お祭り”的感覚のレース。シリーズに参戦していた人なら参加できる上、きちんとポイント対象のレースとなります。去年は確か……フランス選手権、イギリス選手権、ユーロカップ、ドイツ選手権が開催されました。他にはクリオカップ・メーガス、昔のF1(ウィリアムズ・ルノー)やクラシックカーを走らせたり、ラリー車を展示していたりといった感じです。

さて、毎回フランスF3選手権と併催されていることで周りからしばしば感想を求められることがあります。刺激を受けることは特にありませんが、福田良選手が活躍されているので、福田さんの後に続くように頑張ろうと思います。加えて同シリーズでは去年のフォーミュラ・ルノーチャンピオンとシリーズ2位のドライバーも活躍していますので、「ここで速ければF3でもやれる」と勇気がわきます。今はまだ目立った成績は残せていませんが、チームなどの関係者に目をかけてもらえるようなレースをしようという心でいます。やはりF3と併催ということで観客が多いんですが、良い意味でプレッシャーになりますね。自分のモチベーションが上がり、気分もイイです。それと魅せる走りができるようになりたいと思っています。アメリカのようなノリはありませんが、良いレースをした時は、レース後に「頑張ったね!」とか「イイレースだったよ!」と言われ、見所あるバトルをすると拍手がわきます。レースを本当に心から楽しんでるんだなど実感する瞬間です。たまに日本語のサインを欲しがる方もいるんですよ。

で、もちろんレースをすればお腹がすくのは当たり前。けど、サーキットの食事は本当にイイものじゃありません(笑)。パスタは出ますが、ドライバー専用の特別メニューなんかありません。チームオーナーがすごおへくお



決勝はスタートで一気に2台をパス。その後も混戦を走り抜いて無事8位完走、ポイントゲットです(ジュニアでは1位です!)

YASUTAKA'S DAIRY



予選は一時3番手でしたが、その後タイムが上がらず……

酒好きなので、食前酒から食後酒までいろいろとそろっている時もあります。ワインは常にありますね(笑)。それからフランスと言えばチーズ! ということで、チーズの種類はいつも豊富です。みんなに聞くと、なんでも毎日違うチーズを食べても1年では食べきれないほどの種類があるんですって。他には、ドライバーの母親がデザートを持ってきたりすることもあります。でもルノー・スポールの食事が一番おいしいです! メニューもさまざまで、でも特においしいのはキッシュとパスタ、そしてデザートです。前菜の種類もたくさんあります。

どうですかみなさん。僕なりにフランスのレースの雰囲気を伝えたくもりますが、楽しんでいただけましたでしょうか。機会があったらぜひフランスに来てください。そして僕を応援してくれたら本当にうれしいです。後半戦はさらに激戦が予想されますが、僕自身調子は上向きなので、表彰台を目指して近いうちにポディウムの頂点に上りたい。ですから後半戦の僕に注目してください。きっと好成績を残します!!



レース後に点検したら、やっぱりエンジントラブル。残念です

クオリティの高いデザインでマシンカラーリングを決める

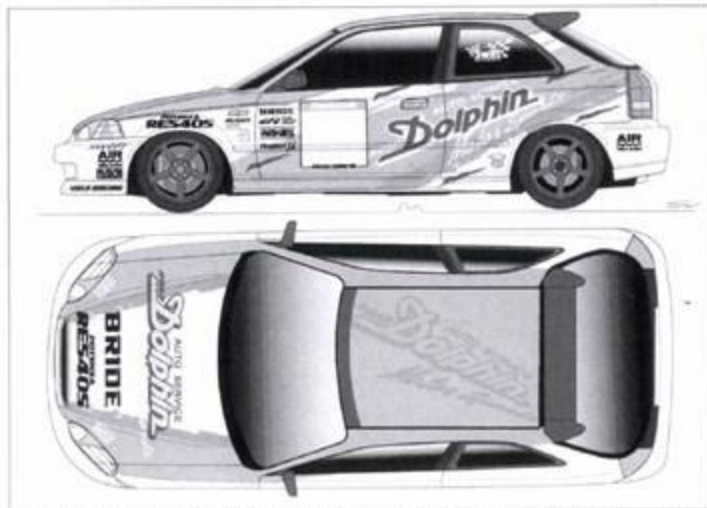
個人投資では無理とも思える膨大な費用にもかかわらず、自腹を切って型落ちのマシンをそろえ、美称で行われるフォーミュラ・ニッポン第9戦に自力参戦する土屋武士選手。塗装やパーツ運搬などのすべてを友人、知人で行うなど、道を自分の力で切り開く。その心意気に引かれ、少しでも応援できることはないか、と協力を申し出た企業があった。その名はウィッククラフト。

すでにカラーリングは決まっていたために実現することはなかったが、その申し出は土屋選手を大いに勇気づけたのは確かだ。

同社は4年前、レーシングカーや営業、宣伝用車のカラーリングデザイン、施工を目的にデザイナーの植木輝久氏が設立。現在は全日本ジムカーナ選手権を中心にサポートを続けている。サポートドライバーにはA4クラスの吉田豪選手らがあり、彼らのマシンは参戦車両の中でもひと際目を引いている。同社のデザインは関係者や観客からの評判も良く、同クラスでチャンピオン争いをしている川脇一晃選手のマシンを担当するなどドライバー間の評価も高い。



全日本で活躍している川脇選手のランサーも同社が担当



このように詳細なデザインを検討し、忠実にカラーリングを再現。そのクオリティは高い

またカラーリングデザインのみならず、レーシングスーツといったオリジナルウェアやロゴマークデザイン、各種サインデザインも手掛けている。ちなみにマシンカラーリングは20〜60万円（工賃込み）で、ステッカーだけのドレスアップだと10〜30万円（工賃込み）カーキリングは5〜20万円、C1ロゴマークが3万円からとなっている。

「もっと勉強して経験を積み、GT選手権やフォーミュラ・ニッポンなど、最高峰のカテゴリーで仕事がしたい」と植木代表。この言葉からも分かる通り、スポーツマインドあふれる強い意識がクオリティの高いデザインを次々と生み出してきた。今後、レース参戦を考えている人は同社に相談を持ちかけてみてはいかがだろうか。

●ウィッククラフト ☎092-928-5753

ファルケンから競技用タイヤ RS-02D発売

ファルケンのオーツタイヤは、ラリー、ダートトライアル専用競技タイヤ「FALKEN RS-02D」を7月から全国の販売店を通して発売している。

RS-02Dは、軟弱路面において優れた操縦安定性を示したRX-02Cに改良を加えた後継商品。同製品は硬質のウエット路面向けに改良されており、トラクションやコントロール性能を追求。特に、硬質路面において要求される耐久性については大幅に強化されている。その性能の高さは全日本ダートトライアル選手権にエントリーしているファルケンユーザーが、各々のクラスで上位入賞を果たしていることから実証されている。コンマ数秒を競い合う同選手権で、タイヤに頼る比重は決して小さくない。当然、タイヤの性能次第でタイムはがらりと変化する。にもかかわらず、激戦のA4クラスでユーザーの北村和浩選手がチャンピオンに王手をかけたことは、図らずもポテンシャルの高さを証明することに。その優れた耐久性やグリップ力から多くのユーザーに重用されている。

適応サイズは91Qの195/65R15と86Qの185/65R14を用意している。価格はオープンプライス。

●オーツタイヤ販売企画部 ☎0725-11001



耐久性を追求したFALKEN RS-02D

チャレクラ・インフォメーション 講習会/走行会/イベントetc.

■Bライセンス講習会

・茨城/9月24日(日)/14:30/水戸市民会館/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687

・大阪/9月24日(日)/13:00/大阪日産自動車吹田支店/OCC/☎06-6863-2166

・東京/9月28日(木)/19:30/北とびあ805B/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687

・東京/9月30日(土)/13:15/北千住ルミネ/チームクレーバレーシング/☎03-3766-3312

・東京/9月30日(土)/19:00/練馬文化センター/チームクレーバレーシング/☎03-3766-3312

・群馬/10月6日(金)/19:00/カイトランド/RRRC群馬/☎027-388-2777

・京都/10月6日(金)/18:30/京都工業会館/KRHC/☎075-351-616

・大阪/10月7日(土)/18:30/森ノ宮青少年会館/ORCC/☎06-6771-5237

・神奈川/10月7日(土)/18:00/川崎教育文化会館/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687

・埼玉/10月8日(日)/14:00/朝霞市民会館/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687

■走行会ほかイベント

●「サーキット走行会」/9月23日(土)/那須モーターランド/内容:ポルシェオーナーズクラブ埼玉の会員を中心とした走行会。ゲストに、服部尚貴、ドミニク・シユワガー、石川朗を予定/参加料:事前申し込み2万3000円、当日2万6000円

●「サーキット走行会」/9月24日(日)/T1サーキット/参加料:☎にて

●「サーキット走行会」/9月24日(日)/ブヌーマルシェ/☎086-246-179

●「C-WEESTチャレンジカップ」/9月24日(日)/セントラルサーキット/参加料:2万2000円、ヒギナークラス8500円(30分×1本、2本まで)

シウエスト/☎0798-72-9000

●「サーキット走行会」/9月26日(火)/T1サーキット/参加料:2万円(30分×3)、1万5000円(30分×2)

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

●「サーキット走行会」/9月27日(水)/開越スポーツランド/参加料:7500円

※このコーナーへの掲載希望者は、内容の詳細を明記の上、郵送またはFAXにて「インフォメーション」係までお送りください。

JAF公認ヘルメット



ショウエイ
VJ-SR 定価¥27,000
X-FOUR Light II 定価¥45,000
GRV-SR 定価¥38,000
X-FOUR II 定価¥70,000

●特価TELにて!!



アライ キャラコートシールド在庫有
GP-4 定価¥97,000
GP-4K 定価¥37,000
GP-7 定価¥48,000
GP-K JR 定価¥30,000
GP-JET 定価¥35,000
GP ラリー2 定価¥25,000
GP-4S 定価¥62,000

プロトトルクレンチ



10kg~20kg 特価¥26,000

スーパーアタック X1

■驚異の潤滑表面改良剤
■今は無い、スピマイ誌でも効果を絶賛。



●エンジンオイル 250cc 特¥10,000
●エンジンオイル 300cc 特¥12,000
●ワックスオイル 500cc 特¥19,500

OMPマスク



カラー:全ホワイト
フリーサイズ
ワンホール特¥2,900
ツーホール特¥3,300

高性能エアゲージ



「LONG ACRE」
0~4Km/cm²
特価¥8,500

レーシングスーツ ¥17,000より
※定価 ¥98,000 → 特価 ¥54,000より
※定価 ¥110,000 → 特価 ¥94,400
※定価 ¥150,000 → 特価 ¥118,000

デサント.エンネン.
スバルコ.OMP.
ライセンス A.etc.

レーシンググローブ
10%OFF!!

レーシングシューズ
スバルコ
ショート → 特価 ¥24,000
ロング → 特価 ¥26,000
FIA公認アディダス ショート
赤、青 → 特価 ¥18,000

アンダーウェア
FIA公認
特価 ¥26,500

けん引フック(2枚組)



(99 JAF 公認サイズ)
特価 ¥8,000 → 特 ¥6,000
アルミ 定 ¥10,000 → 特 ¥8,000

EXHAUST INSULATING WRAP



※5m×15m
特価 ¥7,700

STOP WATCH SEIKO

SVAE 001 ¥7,000
SVAY 005 ¥14,200
SVAY 009 ¥15,000
SVAY 007 ¥30,000

※郵送料サービス。いずれも100ラップメモリータイプ。

ホイールナット



12×1.5mm
12×1.25mm
4ヶ1セット 特価 ¥1,600

Seaked Racing Battery



特価 ¥28,000

トーインゲージ

ACO/40
UK DUNLOP製

特価 ¥108,000

消火器

1.5K 特 ¥10,500
2K 特 ¥11,500

S-SLICKタイヤ



限定特価
DUNLOP 001J
例: 195/60R14 ¥13,800
195/55R15 ¥15,500
SLICK
195/55R15 ¥16,000

BRIDGESTONE RE540S



例: 185/55R14 ¥13,800
205/50R15 ¥19,300
他サイズはTELにて
組替バランスは引取 1本 ¥1,000

LARGE ROBBER HOOKS



特価 ¥2,600

むく引き抜き



アルミホイールスペンサー
5mm 特 ¥5,000
10mm 特 ¥6,000
※4穴用・5穴用、ご指定下さい。

LIG フードキャッチ



※全長11.5cm 特価 ¥2,800

ラバーホック(小)



※フックサイズ4.5cm 特価 ¥1,500

ボンネットピン



スチール 特価 ¥3,600 アルミ 特価 ¥3,800

あらゆるシーンに対応する世界一便利なイーザーアップ・テント。組立簡単 **30秒**

E-Z UP SHELTERS SIZE&PRICE.

サイズ	スタンダード価格	オプション価格	重量	収納サイズ全幅/全高/全長
●2.5m×2.5m	¥91,000	¥100,100	26kg	W25×H25×L124mm
●3.0m×3.0m	¥99,000	¥106,900	34kg	W25×H25×L154mm
●3.0m×4.5m	¥123,000	¥135,300	47kg	W32×H27×L154mm
●3.0m×6.0m	¥152,000	¥167,200	64kg	W41×H27×L154mm

SIDE WALL.

サイズ	スタンダード価格	オプション価格
●2.5m×2.0m	¥12,000	¥13,200
●3.0m×3.0m	¥15,000	¥16,500
●4.5m×2.0m	¥18,000	¥19,800

E-Z RAIN.

サイズ	価格
●2.5m	¥6,000
●3.0m	¥9,000
●4.5m	¥12,000
●6.0m	¥15,000

※2.5m×2.0m A305-315 B180-190cm
●3.0m×3.0m A305-335 B180-210cm
●3.0m×4.5m A305-335 B180-210cm
●3.0m×6.0m A305-335 B180-210cm

(株)メツカ

TEL:0296-44-0921
http://www.intio.or.jp/mecca/

〒304-0824 茨城県結城郡千代川村村岡166
◆営業時間: AM8:30~PM7:00
◆定休日: 毎週月曜日(祭日を除く)
●筑波サーキットエントラント入口正面●
スタッフ募集中 詳しくはTELにて!
FAX:0296-44-0782

全国通信販売OK!
ご注文は、現金書留にて商品名・お客様のTEL・住所を明記の上お願いいたします。
お急ぎの方は銀行振込にて。(詳しくはTELにて)
※上記表示価格に消費税5%が別途加算されます。

JAF全日本ダートトライアル選手権第7戦 2000年 MSC-20テクニカルダートトライアル

9月3日/仙台ハイランドレースウェイダートコース/天候:曇り/路面:ウエット~ドライ
主催:MSC-20、MSCはちのへ、オートスポーツクラブ・チーム・ザ・フォーレ
Text & Photos/Shoji Mita

今シーズンも残すところあと3戦。佳境を迎えたタイトル争いも
舞台は第7戦仙台に移り、さらにヒートアップ! 序盤の雨で
次々と優勝候補が脱落する中、A2クラスで新チャンプが誕生した!!

2000 MSC-20 TECHNICAL DIRTTRIAL

眠れる獅子が眼をさます。炭山が久々の優勝 /C3 Class

RESULT/C3 Class

出走21台	1ヒート	2ヒート
1 011 炭山 義昭	TSSポテンザJLランサー 1'41'95	▷ 1'31'05
2 015 岡岡 結	DLチームDPJインプレッサ 1'44'17	▷ 1'32'02
3 138 堀江 真徳	DLワークスHISハートランサー 1'47'83	▷ 1'33'03
4 012 谷田川 敏幸	トラストポテンザインプレッサ 1'42'75	▷ 1'33'12
5 140 国政 久郎	日石三菱トキコインプレッサ 1'47'41	▷ 1'33'86
6 133 秋間 忠之	駿ベFKST座間ランサーARC 1'46'12	▷ 1'34'24
7 135 柏野 清仁	ベストスポーツDLランサー 1'46'71	▷ 1'35'18
8 139 岡崎 克典	シルバーストーンタイザランサー 1'47'72	▷ 1'35'29
9 126 多田 芳信	WORKProAutoランサー 1'50'24	▷ 1'35'67
10 129 わだよういち	DL-CB365インプレッサ 1'46'38	▷ 1'36'14



炭山の優勝で国政の連勝もストップ

A4 Class

ドライとなった2本目 屋代が本領を発揮し優勝



路面状況が激変したとはいえ、何と20秒ものタイムアップでA4は屋代が優勝を飾った

岩根が好調をキープして4連勝をマーク /C2 Class

RESULT/C2 Class

出走10台	1ヒート	2ヒート
1 120 岩根 つもる	BS KYB CMSCTSSランサー 1'42'61	▷ 1'35'66
2 117 青野 昭久	Aionダテロップランサー 1'44'62	▷ 1'36'81
3 119 入澤 勇	シークレットG入澤FKミラージュ 1'48'83	▷ 1'36'98
4 026 松崎 実典	FKハートエナベタルインプレッサ 1'44'91	▷ 1'38'88
5 113 渡辺 公善	Sマジック道田自動車ランサー 1'47'31	▷ 1'40'01
6 116 平井 康記	N&Aスポーツアドバンランサー 1'49'53	▷ 1'40'14
7 114 渋谷 修一	KYBワークスBSランサー 1'47'63	▷ 1'41'06
8 118 藤 利之	CMSC FKプロテックランサー 1'47'64	▷ 1'41'68
9 023 奈良井 邦一	BS-KYB-HARTランサー 1'44'77	◁ リタイア
10 115 鈴木 正孝	道田自動車CMSCランサー 2'06'20	◁ リタイア



連勝更新中の岩根、今回もC2を完全制圧

荒れた路面ならお任せ。平塚が逆転優勝 /C1 Class

RESULT/C1 Class

出走14台	1ヒート	2ヒート
1 032 平塚 忠博	ダイハツC-ミラ 1'58'84	▷ 1'34'15
2 031 藤津 隆	スズキスポーツアドバンアルト 1'43'35	▷ 1'37'05
3 034 伊豆田 雅章	フルケンエナベタル小山アルト 1'44'66	▷ 1'37'10
4 033 小澤 大吾	ハートDLレプソルアルト 1'51'72	▷ 1'37'79
5 104 伊豆田 浩三	FKブリッドBP小山アルト 1'44'97	▷ 1'38'31
6 036 大城 智行	FALKENエナベタルアルトN 1'43'02	▷ 1'38'56
7 101 五味 真一	スマッシュ・ミラ 1'50'63	▷ 1'38'67
8 035 浦上 智明	アドバンBP和会アルト 1'45'09	▷ 1'39'94
9 106 村瀬 秋男	DLエナベタルワークスアルト 1'47'57	▷ 1'43'34
10 99 佐々木 利一	モンテールDEEDアルト 1'52'03	▷ 1'44'06



1本目の不振を振り切り、平塚が制圧する

渡部が強豪をうっちゃり、大金星をゲット!! /A3 Class

RESULT/A3 Class

出走14台	1ヒート	2ヒート
1 51 渡部 武志	シークレットアドバンミラージュ 1'36'08	▷ 1'37'65
2 055 松原 実	FKプロテック和光ミラージュ 1'37'53	▷ 1'36'31
3 056 小池 正巳	FK-FINA・トンボジュミニ 1'39'37	▷ 1'37'42
4 054 藤原 達孝	ADVANワークスミラージュ 1'37'46	▷ 1'37'86
5 49 遠藤 博之	KチューンADVANミラージュ 1'38'49	▷ 1'38'30
6 50 黒本 聡	トンボKYBブリック・ジュミニ 1'38'34	▷ 1'38'34
7 54 川崎 謙己	BS☆KYB☆ミラージュ 1'40'13	▷ 1'39'13
8 052 川島 秀樹	DLウインズスポーツAPミラージュ 1'39'38	▷ 1'39'69
9 53 永山 浩之	潮南ボンレイDLミラージュ 1'39'38	▷ 1'41'12
10 051 藤原 謙一	FK CMSC CBミラージュ 1'42'83	▷ 1'39'93



ダークホースの渡部が念願の初優勝を飾る

チャンプを決めた石井を下し、笹本が逆転優勝 /A2 Class

RESULT/A2 Class

出走36台	1ヒート	2ヒート
1 064 笹本 俊	フルケンOLオクヤマシビック 1'42'53	▷ 1'36'97
2 061 石井 淳	ALEXポテンザヤマトシビック 1'37'70	▷ 1'37'58
3 063 新山 信夫	BSオベロンオーリスシビック 1'42'13	▷ 1'37'97
4 40 早川 祐司	DLカヤハATSシビック 1'38'99	▷ 1'38'45
5 062 松田 真一	Dソルジャーフルケンシビック 1'41'22	▷ 1'38'59
6 37 松村 浩義	スプリントDLスノコンシビック 1'38'94	▷ 1'39'20
7 43 小山 健一	ADVAN☆コンベンシビックR 1'42'80	▷ 1'39'18
8 36 工藤 清美	FKJ藤倉ンダワワークスシビック 1'39'94	▷ 1'39'97
9 42 久山 真之	インターゲット☆BS☆シビック 1'44'59	▷ 1'40'44
10 41 藤井 智行	ブリッドBSエナベタルシビック 1'38'34	▷ 1'40'44



仙台スペシャリスト、笹本が本領を発揮

RESULT/A4 Class

出走36台	1ヒート	2ヒート
1 045 屋代 博美	スワッラーリポテンザランサー 1'50'68	▷ 1'30'48
2 044 栗井 俊介	CMSC CUSCOランサー 1'45'58	▷ 1'31'88
3 87 炭山 義昭	TSSポテンザレプソルランサー 1'44'78	▷ 1'32'05
4 042 宝田 秀浩	オクヤマCMSCランサー 1'51'57	▷ 1'32'08
5 046 山下 公男	青森スバルSTIインプレッサ 1'48'67	▷ 1'32'51
6 043 藤原 雅章	ダンロップSTIインプレッサ 1'42'97	▷ 1'32'83
7 85 小林 隆明	イラストポテンザKYBランサー 1'45'08	▷ 1'33'02
8 041 北村 和浩	フルケンDMSインプレッサ 1'38'57	▷ 1'33'55
9 04 龍田 宏	Fサークルプロマテックランサー 1'36'37	▷ 1'33'64
10 90 赤羽 政幸	CMSC FKマリヤランサー 1'49'43	▷ 1'34'02

屋代の走りに脱帽の嵐井は今回2位に入る

これまで雨や露による悪天候に悩まされ続けてきた仙台だが、今回は曇りつつも路面コンディションはドライとまずまずの状況でスタートが切られた。さらにA4クラスの後半を迎えるところには、コースはほぼウエット状態に。この最悪な状況を迎える直前にベストタイムをマークしたのは全枝直也。しかし、2本目を迎えるのは路面は再びドライとなり、全枝のタイムは完全にあっさり破られるなど、タイム

D Class

大井、ようやくニューカーで初優勝を飾る



今回の初優勝が残り2戦の起爆剤となるか

田嶋伸博がチャイナ・ラリー出場のため急ぎで欠席したDクラス。こうなれば大井の優勝が濃厚かと思われたが、この仙台には三上慎という超スッパースターがいる。三上は前年の荒れた仙台でも、田嶋や大井に次ぐ3位を獲得しているのだ。そして今回は、雨にたたられた1本目をあっさり制してしまっただけで、三上はドライとなった2本目中盤に痛恨のスピンを喫し後退してしまっ。結局、大井が王者の貫禄を示

ストーリーア対アルト。今回はストーリーアに軍配 /A1 Class

RESULT/A1 Class

出走13台	1ヒート	2ヒート
1 073 志賀 彰	ダイハツAIストーリーア 1'39'29	▷ 1'36'51
2 071 岡 政郎	スズキスポーツポテンザアルトR 1'41'22	▷ 1'36'85
3 072 藤 実司	FKプロマテックAPストーリーア 1'37'48	▷ 1'40'68
4 076 遠藤 弘昭	あだ名は中厚BSストーリーア 1'39'53	▷ 1'40'98
5 15 伊藤 益弘	BOOBOW-DL・ストーリーア 1'39'74	▷ 1'39'81
6 11 西田 裕一	DL-BOOBOWストーリーア 1'39'86	▷ 1'41'96
7 10 今 隆志	FK・ウインズ・ストーリーアX4 1'41'42	▷ 1'44'63
8 13 宮本 健郎	CIBIEタックムストーリーア 1'42'59	▷ 1'44'35
9 14 神尾 明	FKエナベタルストーリーア 1'43'41	▷ 1'42'84
10 12 志賀 亮	オメガ-RSF・ストーリーア 1'43'66	▷ 1'44'64



優勝した志賀は第3戦に続き2勝目を獲得

RESULT/D Class

出走14台	1ヒート	2ヒート
1 02 大井 浩志	クスコインプレッサスーパーD 1'40'69	▷ 1'34'08
2 05 堀内 幸一	RS東栄バルボリンDL-FD0 1'41'82	▷ 1'34'28
3 06 和田 慎昭	FK-KYB-SPマスターランサー 1'42'02	▷ 1'35'20
4 04 石田 雅之	カストロールC-ONEカローラ 1'41'15	▷ 1'35'59
5 147 鈴木 正人	RS東栄バルボリンDL☆T08 1'45'29	▷ 1'36'29
6 152 渡部 英宏	アドバン☆SPヤマダランサー 1'44'51	▷ 1'36'42
7 153 高杉 卓志	プロマテックKYBDLランサー 1'44'06	▷ 1'37'67
8 145 塩川 貴彦	スバルブレイズYHインプレッサ 1'47'34	▷ 1'36'68
9 148 小寺ひとみ	SPヤマダBSブリッドランサー 1'45'02	▷ 1'37'67
10 154 三上 慎	みちのくオートG4ミラージュ 1'38'06	▷ 1'55'49

して今季初優勝を飾った。しかし、オバーオールでのトップタイムはA4の屋代がマークするなど、このマシンが熱戦上であることを感じさせた。

●レースダイアリー

DOMESTIC RACE

第29回 インターナショナルポッカ1000km

8月25-27日/鈴鹿サーキット晴れ/ドライ(主催:鈴鹿サーキット、SMSC)
Text/Naoyuki Hata Photo/Masahide Kamio

●FORMULA TOYOTA (第6戦)

・12周=70.360km 予選出走33台・決勝出走33台・完走26台 予選順位/タイム				
1	伊藤 健二	コックピット社林・FT20	26'07'334	1/2'08'398
2	後藤 誠	UGOルポッセ・スパ/東陽PT	26'08'914	2/2'08'603
3	横溝 直輝	WAKO'S FT トライ	26'13'930	4/2'09'165
4	工藤 和明	テクノアート カーコンビニFT	26'16'190	9/2'09'368
5	吉本 大樹	エクスBrightヘアースPT	26'19'507	6/2'09'242
6	甲斐 實仁	GWINS カストロールFT	26'20'000	10/2'09'382
7	小寺 卓史	ZAP SPEED FT	26'26'924	8/2'09'319
8	伊藤 隆広	エモン新東洋サーキットルポッセ	26'27'039	14/2'09'477
9	安 光典	WAKO'Sスカラシップ・FT	26'27'687	22/2'10'273
10	ノライト	BTEC FT	26'29'324	12/2'09'450

・優勝スピード:161.63km/h
・最速ラップ:伊藤 健二 2'09'638 162.840km/h 6周目

前日に引き続き、フロントローを分け合ったのは伊藤健二と後藤誠。しかし、ポールは伊藤が奪っている。このふたりだけが2分8秒をマークしているだけに、予想されたとおり決勝も一騎打ちで争われた。スタートで前に出たのは伊藤。しかし、後藤も遅れずに続くとともに、1周目から後藤を引き離す。前回はこのパターンから後藤が逆転したのだが、今回の伊藤は安定感に満ちていた。引き離すこともなかったが、寄せつけもせず、1秒半の差を保ったままフィニッシュ。「やっと、という気分」で2年ぶりに勝利の美酒を堪能することとなった。3位は2周目から単独走行となった横溝直輝が獲得。初めて表彰台に上ることとなった。



「今まで釣巻は鬼門でしたので、これで自信ができました」と伊藤

ハイランドゴールデンカップレース第4戦

8月26-27日/仙台ハイランドレースウェイ晴れ/ドライ(主催:奥州VICIC)

●STARLET

・12周=48.756km 予選出走10台・決勝出走10台・完走10台 予選順位/タイム				
1	後藤 貴史	Aガレージ シーフレンド82μ	27'12'050	7/2'15'098
2	大場 勝人	Aガレージ wynn82μ	27'12'999	3/2'13'276
3	山科 誠	Aガレージ スターレットμ	27'13'524	4/2'13'433
4	大島 健太	Webb BRIG BP 小山SP	27'19'248	5/2'13'580
5	永田 正輔	ネット 新太タイヤ ADVAN82	27'19'844	6/2'15'093
6	阿部 裕	トラモンレゾールRG EP82	27'21'891	8/2'15'240
7	高橋 克彦	ネットヨタ仙台 高橋自動車DL	27'30'043	9/2'16'908
8	宮津 和彦	RSI・スターレット	28'14'114	10/2'20'161
9	吉田 政輝	生田自動車 WAKO'S 吉田	28'51'528	2/2'13'100

・優勝スピード:107.37km/h
・最速ラップ:後藤 貴史 2'13'756 109.354km/h

●CLUBMAN GT

・12周=48.756km 予選出走3台・決勝出走3台・完走3台 予選順位/タイム				
1	大内 隼行	大内建設・PSP・LNR	24'57'231	1/1'58'697
2	三沢 健	Mテクノック グレートエボ6	25'08'305	2/2'03'599
3	伊東 俊悦	ニッサンフェアレディZ	25'15'400	3/2'04'368

・優勝スピード:117.020km/h
・最速ラップ:大内 隼行 2'01'596 120.290km/h

●N1600

・12周=48.756km 予選出走4台・決勝出走4台・完走4台 予選順位/タイム				
1	中村 踏生	ターゲット山賀商店D2レジン	26'27'794	1/2'09'409
2	小林 武司	ワゴースターゲットレジン	26'31'328	2/2'10'548
3	大塚 幸夫	ビートクラブ・HSレジン	26'32'919	4/2'11'422
4	ひびちゅう	後藤直輝・村山金剛・アィアト	26'42'967	3/2'11'798

・優勝スピード:110.352km/h
・最速ラップ:ひびちゅう 2'11'090 111.587km/h

●MIRAGE

・12周=48.756km 予選出走9台・決勝出走9台・完走9台 予選順位/タイム				
1	菅原 隆	クラフト WAKO'S ラムズ DL	25'48'026	1/2'06'525
2	藤田 久尚	NFC中谷製ED DL ミラーージュ	25'49'009	2/2'07'497
3	阿部 達仁	ハイオニア・カンノ・ミラーージュ	25'50'969	4/2'08'122
4	人見 俊一	RSオガワ ADVAN ミラーージュ	25'58'201	3/2'08'510
5	金田一 範	IT花道アドバインマージュコルト	25'59'398	3/2'07'767
6	中島 大輔	ラックウツ谷μ GTDルポコルト	26'06'369	6/2'08'665
7	川島 健	エンドレスGスポーツDLGRD	26'11'863	7/2'09'035
8	田中 雄一	クラフツ ミラーージュ	27'15'816	8/2'12'555
9	小坂 和也	TFスリーギョンドDLコルト	27'38'983	9/2'17'663

・優勝スピード:113.327km/h
・最速ラップ:菅原 隆 2'08'002 114.270km/h
No.23は国際スポーツ法典付則4章18(ピットロード通過速度)違反により、予選のベストタイム前回のペナルティーを課せられた。

●FJ1600 (東北第5戦)

・12周=48.756km 予選出走14台・決勝出走14台・完走11台 予選順位/タイム				
1	今村 大輔	ZAP SP ED尾川山DLJ	23'21'866	1/1'53'244
2	栗井 幸一	ZAP SPEED 308 山口ED	23'24'507	1/1'55'613
3	坂田 勇	ZAP SPEED 福永 ED	23'41'077	3/1'56'109
4	土田 洋介	ZAP SPEED SK96 ED	23'41'499	4/1'56'237
5	八重樫豊広	ZAP SPEED FV95 ED	23'41'712	6/1'56'388
6	飯田 慎一	ZAP SPEED FV95 ED	23'50'126	5/1'56'257
7	井川 忠太	ZAP SPEED 94 山口ED	23'53'880	10/1'58'712
8	岡村 貴之	SIX MN11	25'18'836	14/2'04'535
9	山口 友輔	CT-Key S マナティ	2 周遅れ	8/1'57'112
10	羽田 正樹	ZAP SPEED	2 周遅れ	11/1'58'896

・優勝スピード:124.982km/h
・最速ラップ:今村 大輔 1'55'907 126.303km/h
No.10,15,17は国際スポーツ法典付則4章18(ピットロード通過速度)違反により、予選のベストタイム前回のペナルティーを課せられた。

●CIVIC (東北第4戦)

・12周=48.756km 予選出走14台・決勝出走13台・完走12台 予選順位/タイム				
1	高橋 貴史	WAKO'S パワーステージ ES-R	25'07'663	1/2'03'092
2	高島 広行	テクノアート★ADVAN★KR	25'20'533	5/2'04'439
3	水越 貴一	WAKO'S ADVAN EXR	25'21'538	9/2'05'432
4	磯野 博司	SITA・NK・シビック	25'22'573	3/2'03'796
5	小嶋 弘	Winmax・RCB・FKシビック	25'25'633	7/2'05'182
6	武者 聡仁	オートバックスAガレージDLμ	25'28'087	6/2'04'802
7	成澤 隆二	Zp GLAD DL Rシグママテック	25'40'740	3/2'04'101
8	菅原 隆	ai レーススペック CIVIC	25'41'746	11/2'06'770
9	吉川 由紀	RSI・エンドレスCIVIC	25'46'597	10/2'05'852
10	津吹 光昭	津吹建設μシビック	25'59'503	10/2'07'486

・優勝スピード:118.106km/h
・最速ラップ:高橋 貴史 2'03'588 118.351km/h

Tiチャレンヂカップレース第7戦

8月27日/Tiサーキット美田晴れ/ドライ(主催:AG)

●SILVIA180SX

・10周=37.030km 予選出走4台・決勝出走4台・完走4台 予選順位/タイム				
1	松村 幸憲	RAMsアクティブRED製の機	18'47'264	1/1'49'220
2	藤谷 豊	坂井アドバインGABシルビア	18'50'526	2/1'51'742
3	平川 晃	塩見設計RS65元年中組	18'56'064	3/1'51'909
4	河村 健二	RH坂井アドバインGABシルビア	18'58'083	4/1'52'457

・優勝スピード:118.679km/h
・最速ラップ:松村 幸憲 1'50'794 120.321km/h 5周目

●FJ1600 (Ti第4戦)

・12周=44.436km 予選出走18台・決勝出走18台・完走17台 予選順位/タイム				
1	中村 健宏	タイクファースト98ワゴース	20'19'575	1/1'39'916
2	山元 誠悟	PPF チェックマンμ	20'22'923	4/1'40'866
3	川田 智彦	FINE ART 8P開口ED	20'45'099	6/1'41'325
4	田中 誠也	ガレージ極月FVED極月6SP	20'45'342	7/1'42'037
5	藤原 伸一	G極月WAKO'Sフブハウス ED	20'47'665	5/1'41'317
6	立花 政喜	G極月GLADレバロス SK	20'50'040	9/1'42'571
7	渡辺 勇希	エフ・ケー・カーFV	20'50'335	10/1'42'926

8	松田 拓二	オートクラフト・イセパワーSK	20'56'127	13/1'43'703
9	佐藤 俊久	リンクスGR10ラムズワゴース	21'04'787	2/1'40'094
10	野田 清一	プロショップナカガワFV94	21'08'831	12/1'43'633

・優勝スピード:131.188km/h
・最速ラップ:山元 誠悟 1'40'106 133.167km/h 11周目

●F4 (関西第5戦)

・15周=55.545km 予選出走10台・決勝出走10台・完走9台 予選順位/タイム				
1	中尾 勇彰	オリベティニュース401無罪	23'55'324	1/1'33'677
2	千田 富之	TACKMAN976戸田無罪	24'03'968	3/1'34'173
3	金久 善司	オリベティニュース976無罪	24'05'710	2/1'33'972
4	鈴木 裕次	LIANTOMO RACING	24'18'161	5/1'34'644
5	松本 達哉	オートバックスFM401 MJ	24'20'825	4/1'34'251
6	松井 佳子	海苔の名門大島屋866戸田無罪	24'21'062	6/1'35'286
7	牛窪 宏次	オリベティニュース006無罪	24'46'195	9/1'38'786
8	前田 浩	TEAM Kyoel 936	2 周遅れ	8/1'35'500

・優勝スピード:139.315km/h
・最速ラップ:中尾 勇彰 1'34'620 140.889km/h 9周目
No.5は、一般競技規則第40条-1(ピットレーン通過速度)違反により、10秒のピットストップペナルティーを課せられた。

●LEVIN/TRUENO (AE86) 200km 耐久

・55周=203.665km 予選出走31台・決勝出走31台・完走21台 予選順位/タイム				
1	岩倉好裕+藤原卓	GLADリボルバーレジンRS	1'49'17'82	2/1'50'446
2	高見道雄+磯野一	RS両部 8P ID	1'49'55'551	8/1'50'788
3	中村浩二+磯野一	オートバックスアドバイン中	1'50'02'084	3/1'50'648
4	新野浩之+有賀	エンドレス・クワトロ直進自動車	1'50'27'239	10/1'50'981
5	金山修徳+岡田祐二	DAYTONA AP レジン	1'50'44'583	4/1'50'100
6	深瀬剛+深瀬剛	8P直進車67カセチェック	1'50'46'457	9/1'50'838
7	中野元+藤原卓	GLADレジンロレジン	1 周遅れ	2/1'51'734
8	石野伸+藤原卓	CRUX048P05PM中保	1 周遅れ	11/1'51'112
9	堤和樹+河本謙	BLUSTOFFGLADスズキ	1 周遅れ	18/1'51'613
10	野田利寿+藤原卓	真珠王カーブティックID:HK	1 周遅れ	6/1'50'656

・PP:小澤真一+竹内広幸 1'49'557
・優勝スピード:111.805km/h
・最速ラップ:岩倉好裕+藤原卓 1'50'511 120.629km/h 5周目

北海道クラブマンカップレースシリーズ第3戦

8月27日/十勝スピードウェイ晴れ/ドライ(主催:TOSC、AG、MSC北海道)

●T-S, GTS

・10周=34.056km 予選出走7台・決勝出走7台・完走7台 予選順位/タイム				
1	2-1 藤 茂吉治司	チーム十勝。ペンズオイルR07	16'15'192	2-1/1'34'593
2	2-2 上見 健	チーム十勝。ペンズオイルFC	16'59'776	2-2/1'39'912
3	1-1 高宮 徹	ガレージフォーミュラTC大曲82	17'02'048	1-1/1'41'218
4	1-2 三木 善之	2000Racing EP82	17'41'076	1-2/1'43'374
5	1-3 鈴木 健人	RPMレーシングエアレストレック	17'44'504	1-3/1'45'484
6	3-1 渡先 英仁	札幌日産ウインズマナーその2	1 周遅れ	3-2/1'49'422
7	3-2 後藤 浩文	札幌日産ウインズマナーその1	1 周遅れ	3-1/1'47'494

・クラス1=GTA、クラス2=GTS-1、クラス3=GTS-5
・優勝スピード:125.73km/h
・最速ラップ:茂吉治司 1'35'868 127.90km/h 6周目

●SAURUS Jr.

・12周=40.867km 予選出走9台・決勝出走9台・完走9台 予選順位/タイム				
1	藤松 洋二	クラフトサッポロフォーティーズ	20'00'035	2/1'38'567
2	山元 誠悟	リアルワークス岩石オープン	20'01'111	1/1'38'437
3	山田 拓也	山田ミックス・アップヒラナカ	20'12'966	3/1'39'905
4	伊藤 拓輔	ムチマロ	20'22'533	4/1'39'679
5	宗田 浩典	NSR+藤原・HRP-1	20'40'562	6/1'39'843
6	川崎 徳典	NSR+藤原+モナ	20'43'361	5/1'39'685
7	岡方 邦介	NSR+藤原・Sweet	20'45'876	7/1'40'055
8	渡辺 和浩	NSR+藤原+今日は僕の誕生日	20'46'164	9/1'42'534
9	待田 克彦	クラブKAZUザウルスJr	21'00'008	8/1'40'580

・優勝スピード:122.600km/h
・最速ラップ:藤松 洋二 1'38'274 124.780km/h 2周目

●150min 耐久

・82周=279.258km 予選出走10台・決勝出走10台・完走6台 予選順位/タイム				
1	3-1 中村 健宏	SAT01DENシビック	2'30'41'554	4-2/1'37'775
2	3-2 中村 健宏	RPMレーシングアトV、S	2'30'51'334	3-1/1'36'676
3	2-1 中村 健宏	アウトバットプレジュー	2'31'44'612	2-2/1'35'795
4	1-1 中村 健宏	マルサンカーブインテグラ	1 周遅れ	1-1/1'35'479
5	4-1 中村 健宏	三間ガレージフォーミュラ大曲82	1 周遅れ	4-1/1'43'430
6	3-3 中村 健宏	ペンズオイルE06	3 周遅れ	3-3/1'38'683

・クラス1=GTS-1、クラス2=GTS-3、クラス3=GTS-4、クラス4=GTS-5
・優勝スピード:111.190km/h
・最速ラップ:中村 健宏 ペンズオイルR07 1'35'621 128.220km/h 37周目

AD CONTENTS

バイオニア	表2見開き
ブリヂストン	P4
講談社	P83
鈴鹿サーキットランド	P87
メック	P105
東京上野クリニック	P133
NGK(日本特殊陶業)	表3
トヨタ自動車	表4

●広告に関するお問い合わせは☎ 03-5430-4441まで

レーシングオン No.330は 10月5日(木) 発売です



次号予告……F1 US GP詳報/日本GP直前特集/F1マシン解説
CARTマディソン/DTMオッシャースレーベン
Fニッポン美祿/F3仙台/R'onインタビュー ほか

STAFF

CHIEF EDITOR	梅原 康之
SENIOR EDITOR	今井 一朗
EDITORIAL STAFF	原 田 長野
	沼田 義典
	荒川 高橋
	尾上 今宮
	西山 大串
	三田 天野
	松本 水谷
	川喜田 佐藤
	二村 金子
	澤田 西山
	後藤 佐藤
	宮地 信也
	三浦 穂毛
	工藤 志理子
	小林 賢太
	樋口 義孝
DTP STAFF	
編集委員	三好 正己

"レーシングオン" 10-5号 No.329
発行所:株式会社ニュース出版
〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7 (広告部・販売部)
〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F (編集部)
広告部 TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5430-4520
販売部 TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
編集部 TEL:03-5430-4462 FACSIMILE:03-5433-8749
発行人:西ヶ谷治男 編集人:梅原 康之
印刷:凸版印刷株式会社

"RACING ON"
10-5 2000 No.329 PUBLISHED 5 OCTOBER
PUBLISHED by "NEWS PUBLISHING Co.,INC"
2-4-7 MISHUKU,SETAGAYA-KU,
TOKYO 154-0005 JAPAN(ADVERTISING/SALES)
2-15-14-1F MISHUKU,SETAGAYA-KU,
TOKYO 154-8575 JAPAN(EDITORIAL)
ADVERTISING TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5430-4520
SALES TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
EDITORIAL TEL:03-5430-4462 FACSIMILE:03-5433-8749
PUBLISHER:HARUO NISHIGAYA
EDITOR:YASUYUKI UMEHARA
PRINTED by TOPPAN PRINTING CO.,LTD

●本誌中の記事、写真、イラスト等の無断転載、使用を禁じます

FROM EDITORS

●以前から貴様にカラオケがうまかった友人が、スタジオのオーディションに合格してプロを目指すことになった。まだデビューすると決まっていたわけではなく、これからプロのテストを受けていかなくてはならないらしいんだけど、昔から彼女の歌声を聴いていた身としてはかなり興奮している。何でもZARD路線を狙ってるんだとか……。(かつ子)

●会社の近くのフランス料理屋さんに行ったら、ときどきデザートが、私はクリームブリュレで友達も自家製プリンだったんだけど、両方ともすごくおいしかった。食べ物がおいしいのももちろんうれしいんだけど、デザートがおいしいのもっと幸せな気分になるんだよね。(ね、かつ子、麻姉)

●ホントはそんな意味じゃなかったんだけど、な。次号急展開!! っていう前回編集後記での締めセリフ。出物のエンジンがあつて、それに載せ替えてなんと10万円! っていうことを報告したかったのに、まさかドアもあつて、しかも会社のすぐそばでの出来事だったから同僚には見つかると、道行く人は何事かと熱い視線を注いでくるし……でもいいもんね、これを機にキレイにしてやる!! 保険を使うんだから痛くもないやー!! (つて思ふことにしました) (がの)

●フォードがBTC Cからの撤退を発表した。元JTC C担当者としては、BTC Cはもとよりクラス2の衰退は寂しい限り。GTとはひと味違うスプリントということで、バンバー10バンバーの攻防には見ごたえがあつたし、インターバル10分でマシンを送り出すメカニ

ックのみなさんたちもカッチョ良かったのになあ。もうツーリングカーがバッチパチに火花を散らすスプリントって世界中からなくなっちゃう。ホントに寂しいなあ。

(今回のはちょっとマシンメなおさる)

●今回のオリンピックから公式競技に加わるトリアスロンに注目! シドニーのレースで容認されて問題になっているのが、カーレースではおなじみの「ドラフティング」というテクニク。「バイクとランニングの際に、同じ国の選手同士で協力するのは個人競技としての理念に反する」というのが反対派の言い分なんだ。でもNASCARみたいに、ドラフティングパートナーを他国の選手と組んだりしても問題になるだろうか。

(もてぎでは雨が降りませんように。うぬま)

●イタリアGP決勝の朝、ミラノ中央駅で4人組のイタリア人にバスポートや帰りの航空券などを強奪され、失意のままモンツァへ。決勝後にジャイアントスクリーンに写し出されたシューマッハーは、うれしさのあまり泣き崩れていけれど、あの時は「ホントに泣きたいのはこっちの方だぜ」って思っていたのでした。(翌日、盗難証明書を発行してもらった) (翌日、盗難証明書が発行された) (翌日、盗難証明書が発行された)

●この一カ月の間に2度も自転車の椅子が盗まれた。私鉄経営の有料駐輪場なので大丈夫だろうと安心してたら、このザマ。おそらく犯人は、管理人が帰る午後7時からワシが帰ってくる間に犯行に及んだらしい。うーん、これは「張る」しかないか。ケド、椅子

を盗んでどうすんじや? 何に使ったよ! 怒りを通り越して悔しき百倍。今度買う椅子には盗まれないよう細工してやる!! 見てるよー! (現在監禁中)

●フェルナンド・サンチェスは調子のいいヤツで、年に3〜4回しか会わないんだけど、そのたびに「キミのこの本はスバラシイねえ」と言う。でもいつも一生懸命で、セアトなんていうスペイン産の車なんて売ってない日本の雑誌のリクエストにも一生懸命応えようとしてくれた。そして残念ながら、結局日本じゃ売れなくて、呼ばれるのがオチの知名度じゃないまままで彼らはWR Cを去っていくことになってしまった。自動車の競争はビジネスだから仕方ないんだろうけど、この報に接したときは「またか」と正直思った。WR C規定になってからうまくいってるとはWR Cなのに、トヨタに次いでまたひとつ熱心なメーカーが去っていく。結局WR Cがメジャーになり切れない問題がこの背後にあるんだろう。フェルナンドに褒めてもらえるのは今度のRACが最後か? (いまひ)

●確かにずっと天気は悪かった。昼間は日が差すものの、朝夕は必ず雨が降るといっていた。でもな、よりによって日曜日にあんなに大雨が降ることはないよな。おまけに雷まで鳴ってたしな……。と、ここまで書いてきて、Tも同じような天候だったことに気がついた。ひょっとしてオレってものすごい雨男? (10月からWOWOWでDTP放送開始、皆さんヨロシク、梅原康之)

PRESENT

レーシングオンからあなたへ
市販品あり非売品あり貴重品ありオリジナル品あり
いろいろあるけど、すべてをあなたにプレゼント!

応募方法

官製はがきに左下の応募券を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望する賞品の番号と品名、今号で良かったと思う記事ふたつとその理由、つまらなかった記事ふたつとその理由、F1に参戦している好きなメーカーを書いて下記まで。締め切りは10月5日の消印有効。当選者の発表は332号(11月2日発売)で行う予定です。たくさんのご応募お待ちしております。

〒154-8575
東京都世田谷区三宿2-15-14-1F
レーシングオン編集部329号プレゼント係



1 インドアレーサー 1/43ラジコンカー スペック1 4名

室内で本格的なレースが楽しめる世界最小モデルのラジコンカー「インドアレーサー-RC 1/43・スペック1」を4名に。欲しいマシンの番号を明記のこと。提供/エポック社



2 ビデオ「世界ラリー選手権PART6 ニュージーランド」 3名

7月13~16日に行われたWRC第8戦ニュージーランドの様相を収めたビデオ「世界ラリー選手権PART6」を3名に。提供/エポック社



5 ビデオ「片山右京の KART@GOGO」 3名

モータースポーツ入門編KARTの初心者向けビデオ「片山右京のKART@GOGO」を3名に。Let's try! モータースポーツ!! 提供/スリーコード



4 英国モータースポーツショー サイン色紙&キャップ 1名

同じく、BMSガールのサイン色紙と高木虎之介サイン入りキャップをセットにして1名に。提供/英国モータースポーツショー事務局



3 英国モータースポーツショー オリジナルタオル 4名

8月10~13日に開催された「第1回英国モータースポーツショー (BMS)」を記念して、BMSオリジナルタオルを4名に。提供/英国モータースポーツショー事務局



7 ARTAプレステ抗カートレース 5位入賞品いろいろ 6名

ツインリンクもてぎで行われたARTAプレステ抗カートレースの5位入賞品をプレゼント。①アーマオール洗車セットを1名、②GPS&DIGITAL対応超高性能ディテクターを1名、③ツインリンクもてぎオリジナルストップウォッチを3名、④ゴルフボールを1名に。欲しいものの番号を明記して。

6 フィンランド産地直送土産 Tシャツ&ピンバッジ 4名

①歴代ラリー・フィンランド優勝者の名前がプリントされた公式Tシャツを1名、②セアト・スポーツTシャツを1名、③ラリー・フィンランド公式ピンバッジを2名に。欲しいものの番号を明記。



【326号プレゼント当選者】

1: WedsSportネクストラップ/兵庫康・大西雅志、他4名 2: 長島正興サイン入りパーソナルカード/愛知県・豊島弘之、他9名 3: マレーシアGTオリジナルキャップ/東京都・大瀬貴広、他4名 4: ビデオ「DTM 2000 PART1」/鹿児島県・柿田雅幸、他2名 5: ロックタイト・ゼクセルGT-Rステッカー/滋賀県・北川謙二、他4名 7: ENDRESS&ZEALマスターカタログ/東京都・小野崎幸、他1名 8: ル・マンビデオセット/神奈川県・鮫島彰彦、他1名 10: EBBRO 1/43ダイキャストモデル/香川県・中屋数隆博、他3名(欧特姆) 当選おめでとう! 発送は10月上旬の予定です

F'on329号プレゼント

応募券

※326号に掲載のビデオ「OLD NOW CAR FESTIVAL 2000 SPRING」の提供が間違っていました。正しくはY.D.Sです。ご迷惑をおかけしたことを深くお詫言申し上げます。

TOPICS FROM AROUND THE WORLD

WHAT'S UP??

モータースポーツ
よもやま話情報局

▲類似品にご注意ください



フランキッティと並ぶムーアの母親ドナさん。レースを制したのはトレーシー。カナダ人がバンクーバーで勝利を挙げたのは初めての事。これもまた偶然!?



実は駅のホームからも無料で観戦できます。ただし、そこでガードマンからの冷たい視線に2時間耐えられればね

天国のムーアから
思いがけない
プレゼントが

CART第15戦バンクーバーでポールを獲得したフランキッティに、グレッグ・ムーア・ポールアワードが贈られた際のヒトコマです。フランキッティはプレゼンターであるムーアの母親ドナさんに、予選前から「トロフィーはグレッグと親しかったあなたに受け取ってほしい」と言われていて、それが現実になったといういいオハナシ。それからこのコースでは、サーキットを横切って走るスカイトレインというモノレールから、ほぼコース全景を見渡せるんですね！わずか3分くらいだけ。



これも目立ってましたチーム・グリーンへの応援団。片手にビールってのがいい感じですね



ガンさんこと黒澤元治サンも出場、ラップタイムは驚速でしたな。その他に織戸センシュラの姿もありました



スタート前から正美センシュが持ち歩いてたので、周囲では警戒していたハズなのですが

ふたりのマサミの
大暴れにピットで
被害者が続々?

こちらは真夏の恒例行事、筑波で行われたメディア対抗ロードスターレース。レース後に本誌チームの助っ人、影山正美センシュと同じ本誌編集委員の三好正己がアメリカ製のウォーターガンで大暴れしておりました。被害者は今回ドライバーとして参戦していた坂東親分以外にも流れ弾(?)に当たった人など多数。暫定表彰式でもレースアナウンサーの竹中ひろみさんや、優勝したREVSPEEDチームが標的にされて、表彰台周辺は一転して無法地帯と化してたんだとさ。



ココでも……
表彰台に向けて発射された瞬間。無差別に撃てるように見えて、標的はちゃんと決まっていた!



今年は何にかと水責めに遭うことが多い(?)坂東親分。レース中のドライビングもお見事でしたよ

Ｔ１のパドックに出発してた謎の人物って？

Ｔ１のＧＴ選手権の予選終了後、ヨコハマタイヤのガレージでＢＢＱパーティーがあったんです。ここで土屋エンジニアリングのアルバイト、通称「タナくん」がこの時のために用意していたチャイナドレスを着て「ヨココで〜す」と登場。織戸学センシユが彼とともに奥の作業場へ入り、特製のガムテープＴバックを履いて再び登場するなど大活躍!? 一夜限りのコスプレで終わるのは惜しいと周囲のアンコールに答えて、翌日のピットウォークにも登場のタナくんは各ピットを歩脚してましたな。

ARTA NSXのボンネットに貼られていた「大富豪 鈴木至久里」ステッカー。まさか本人がこれを貼ったとが?



決勝日のピットウォークにもチャイナドレス姿のヨココが登場。このインパクトに土屋武士センシユもアガッ!



実はこの他にも数カットあったんです。が、あまりの過激さに本誌では掲載できませんでした。あしからず



普通は髪の毛を数字の部分だけ伸ばして周りを刈るのに、このスタッフは直接マジックで書いてるってのがスゴイ。ピットウォークで田中実センシユがカブトムシを配るの図。キャンギャルはひきまわってるようですが……

えっ、デヴィ夫人が2シートターに同乗走行?
Fポーン第8戦富士のピットウォーク時の2シートフォーミュラのゲストはデヴィ夫人。各国の王室からのお招き（VIPとして）でフランスGPやモナコGPなどでF1の観戦歴もあるとか。今回はデヴィ夫人も2シートターの同乗を希望したんですが、危険が伴うってことで代わりに恋人のアラン氏が搭乗することになったのは残念。一度見てみたかったのですが、えっ、何を見たかったのかって? そりゃあ、デヴィ夫人が同乗してる様子を収めたオンボードカメラの絶叫映像です!

毎年モナコには行ってますのよ

会場は中国自動車道の高田ICからほど近い広島県高田郡高宮町原田。前売券はローソン各店などで2500円で発売中



デヴィ夫人の周りを取り囲む見慣れないプレスがいるな〜と思ったら、ワイドショースタッフでした

イベント満載の全日本ダートラも見逃さないぞ!

ついにダートラ界にまでレースクイーンが進出! というウケで全日本ダートトライアル第8戦に登場する左から川島洋美チャン、樋江井瑞代チャン、梅村育代チャンの登場です。今回のイベントではダートラカーに抽選で同乗走行できたり、海外航空券プレゼント、毎年恒例のホイールや各メーカーグッズのチャリティーオークションなど盛りだくさんの内容。3人からは「私たちがこのゲーム大会もありますのでぜひ遊びに来てくださ〜い♡」とのことなので、9月24日は広島へ逃げ!

みんなダートラにも遊びに来てね♡



11th メディア対抗ロードスター4時間耐久レース

今年一番の暑さも

必勝体制で臨むロードスター4耐。今年こそ優勝奪回か!?

速さに変えて……

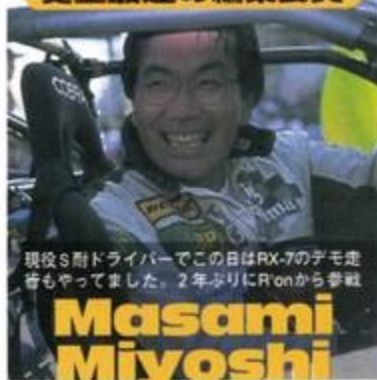
ガス欠に泣いた去年の反省を踏まえ「今度こそは」と臨んだロードスター4耐
なんと今年も、トップクラスの実力を誇る影山ブラザーズが助っ人に!!
熱戦の模様を新進気鋭(?)の編集部員、ブンヤとうぬまが徹底レポートします

Photos/Katsumi Aoyama, Racing on



Racing onが送り出す4人の侍たち

史上最速の編集委員



現役S耐ドライバーでこの日はRX-7のデモ走
昔もやりました。2年ぶりにR'onから参戦

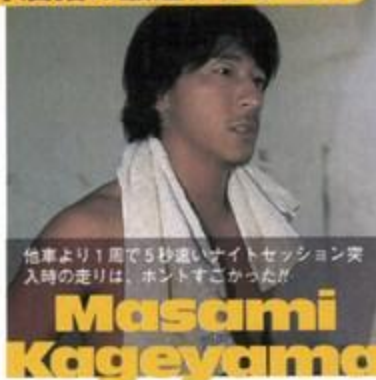
Masami Miyoshi

ル・マン以来の共演!! 世界屈指の最速ブラザーズ



本人いわく「こういう雰囲気レースは約15
年ぶりぐらい」と終始リラックスしていました

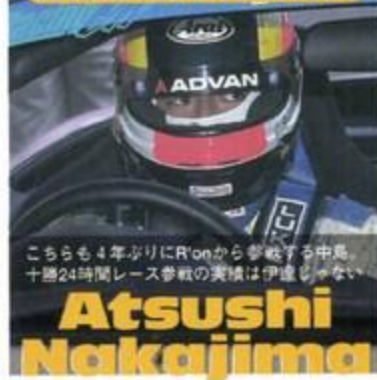
Masahiko Kageyama



他車より1周で5秒速いサイトセッション突
入時の走りは、ホントすこかった!

Masami Kageyama

理論派! 元本誌編集長



こちらも4年ぶりにR'onから参戦する中島。
十勝24時間レース参戦の実績は伊達じゃない

Atsushi Nakajima

ブンヤ「以下ブンヤ」唐突だけど、いやー残念、今年も必勝体制だったのに!!
うぬま「以下うぬま」!! いきなり結果かい!!
でもホント途中で勝てると思ってたよ」
ブンヤ「やっぱりガレージを出る時から辛先悪かったなあ。『まあ行くぞ!』って時にいきなりガス欠だなんて」
うぬま「レースの滑り出しはよかったよね」
ブンヤ「そうそう、三好サンが予選1位から1周目で9位になって、28周目にはなんと2位までポジションアップしてたもんね」
うぬま「そのころドライバー交替が迫ってるから正彦センシユを探したら、パドック裏で笑いながらゴルフクラブの蓋振りをしていた。でも、ヘルメット被ったら目つきがすっかり変わって戦闘モード。さすがプロだなあ」
ブンヤ「影山兄弟分の1分ずつのハンデを消化して、21位まで順位を落としたけど、正彦センシユが11位まで巻き返したんだっけ?」
うぬま「うん。それで次のピットストップではワタクシが給油係を初体験。でもハッキリ言って失敗。ガソリンを少しこぼしちゃった」
ブンヤ「その後中島サンが(一分)16秒台で走り続けて10位までポジションアップ」
うぬま「悪い時でも17秒前半だよ。すごい」
ブンヤ「中島サンが『夜は任せた』と言って正

行ったるでえ〜

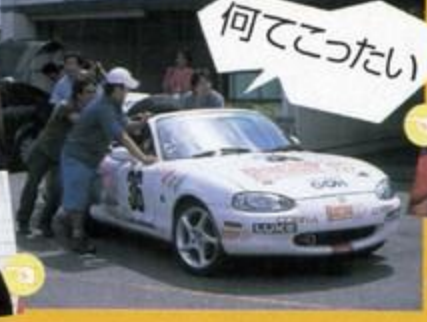


START



大丈夫かなあ

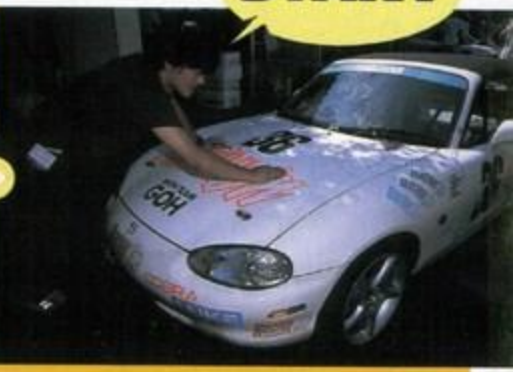
ほんで、いざ出発……しよと思ったらガス欠?



何てこつたい



では、読者の皆さんに舞台裏をのぞいてもらいましょうか
まずは洗車場スタッフ疑出のメンテ。これは基本だよな



オーバーバイザーのせいでこの体たらくに心配。ゴメンなさい

早くしてくれよ!

ホント大丈夫かなあ

急ぐけど、空気圧は入念にチェックしないと

なんとかグリッド到着。まあ、本命は最後に登場ですよー
ドライバーもひと安心、出走前に再度作戦を確認してます

何とか間に合ったよ

ガス欠マシンを必死に押して無事GSに

走行直前にもかかわらず、まだ給油中。どーなってんの



ちなみにこの順番で臨みました

午後4時に一斉スタート。第1走者の三好サンは、予選11時からなんと2位にポジションアップ!!

白煙を上げながらの追走。2分のハンデを打ち消すべく、限界アタックを敢行



んで



けど、何かあったら打ちまうぜ!

オープニングセレモニーのひとコマ。水鉄砲を構える正美センシュと……あれ? 坂東製分?

夜のステージに突入だ



スタートから2時間も過ぎると徐々に辺りは暗闇に。ここから本場の勝負が始まるんですよ

「正美たちの出番は涼しくなってから」という中島サンの作戦が功を奏し、再び2位へ



何よ!

こちらが優勝チームの坂井REV SPEED編集長。くー、来年こそ優勝目指して頑張るゾ

諸君、優勝は我々がしたかった!

入念に路面コンディションやマシンインフォメーションについて情報交換です

ガス不足で異音ピットイン。順位を大きく落としながら決死のラストアタック!



健闘空しく結果は……。でも、レース後の充実感と開放感はサイコー

最後はお祭り騒ぎで大満喫。正美センシュの乱入でピットまわりは大騒ぎ。やっぱり夏の夜はこうじゃなきゃ、ね?



4時間耐久ですから、定期的に要給油。けど、このころから燃費に問題が……

にやるめ~
いっちょ、やったれー

美センシュにバトンタッチ。すると軒並み15秒台で周回して、再び2位にポジションアップ!! この時ピットではみんなが「これは勝てるかも?」って思ってたのに……
う…「ハイベースがたたってレース終盤に無念のガス欠! これで2周遅れの15位に転落。そしたら「うぬま、ガソリン足りないから買ってきて」とって言われて速攻でダッシュ」
う…「レースは見るのが一番だけど裏方でも参加するのは楽しかったね」
ブ…「そうだね、それじゃオイラも来年はドライバーで参加するため峠で鍛えるかな」
う…「何言ってるの。来年も一緒に雑用係に決まってるでしょ!」

RESULT/MAZDA Roadster Fesuta 2000 in Tukuba

順位	No.	ドライバー	車名	周回数	タイム	ベストタイム
1	19	古賀敏介/塩谷公邦/松本均二/大井貴之/森雅樹	最終コーナーを走り上げたマズダロードスター	179	4'00'30"675	1'15"408
2	07	立花健輔/伊藤弘光/フィリップ・ド・マントス/小田真司/高橋忠浩	もみじまんじゅうロードスター-073B	179	4'00'54"201	1'15"536
3	19	水原実晴/野田航也/岡村純/野村謙/高津文太	YVキャロッセCUSCO-RS	179	4'00'56"844	1'15"041
4	27	石井昌道/青藤慎輔/室林貴也/松井保孝	ディーポRTロードスター	179	4'01'24"760	1'15"684
5	2	大内明彦/小野善治/藤原充/廣岡真大/野澤一幸	LVスポーツロードスター	178	4'00'57"375	1'16"423
6	4	三島勉/村山智之/桂伸一/津田和也/増田芳信	FLAME GO Roadster	178	4'01'38"865	1'15"733
7	99	村松康生/濱田健/横倉久/佐藤久美	WFB-スピコネロードスター	177	4'00'45"901	1'14"992
8	11	久保栄介/松浦智哉/青池武/森田健也/高山剛政	オートメカニックロードスター	177	4'01'32"622	1'15"749
9	25	中塚仁/ピストン/西沢/西田拓生/藤澤孝雄	カー・マガジン★ロードスター	176	4'00'52"424	1'16"312
10	39	藤原久/新井勉/大谷英雄/清水和夫	CGRTロードスター	176	4'01'03"168	1'15"263
19	36	三好正巳/柳和道/中島敦/野山正寿/野山正美	レーシングオン・ロードスター	173	4'00'31"907	1'15"084

Cyprus Rally



フィニッシュを回って、マルコム・ワイルソンとマーティン・ウィドカーはしっかりとサインツらと抱擁を交わした。アクロボリスでのチームオーダー無視未遂の一件は洗い流されたのか

カルロス・サインツの栄光の日々はすでに過去のことと思われ始めていた。だがWRC初開催のこのキプロスでの見事な勝利によって、エル・マタドルと称される男はこうした周囲の見方に正面から反証を突き付けた。実際この優勝で彼は再びWRC歴代最多勝記録に並び同時に、年々期待薄になっていた彼の3度目の世界チャンピオンの可能性もよみがえりタイトル争いの行方はますます分からなくなった

Text/David Williams Translation/Kenji Mizugaki Photos/Toshiyuki Iijima, Studio M,m

サインツ、2年ぶりの勝利でWRC勝利歴代トップタイに再浮上
ポイントリーダー、グロンホルムのリタイアで、タイトル争いは
残り4戦で7ポイント以内に4人がおしめり大逆転劇に

ナローロードに 舞う



サインツ、久々の会心の勝利

キプロス・ラリーはWRC開催が中止になったチャイナ・ラリーに代えて急ぎよシリーズに組み入れられたイベントだ。そこでカルロス・サインツが勝ったことは、ある意味ではさほど不思議ではなかった。彼は97年に、WRC初開催初年度で多くのドライバーにとつて、未知の領域、だったラリー・インドネシアを制した実績があり、誰よりも経験豊富なツワモノであることは間違いないからだ。

第2レグの最も過酷なステージで一度だけオーバーヒートとタイヤのバーストに見舞われたことを除けば、サインツはほぼノートラブルでこのラリーを走り切った。シリーズ中でもマシンには最も厳しいイベントのひとつと予想されながら、リタイア率は思いのほか低かったが、実際には多くのクルーがさまざまなメカニカルトラブルに襲われた。しかし、信頼性による勝利と言いつつ切ってしまうのは、サインツの能力を過小評価することになる。サインツはこのラリーを真正面から実力で勝ち取った。2位がチームメイトのコリン・マクレレーだったことがその何よりの証拠と言える。彼に多少のトラブルはあったにせよ、近年のマクレレーが同じマシンに乗るチームメイトに負けることは滅多にないからだ。

フォードのチームテレクトターのマルコム・ウィルソンは、サインツの方がマクレレーよりも早くこのラリーの特徴をつかんだのだろうと考えている。

「このふたりのドライビングスタイルを比べてみれば分かるよ。カルロスはとても器用なテクニシャンだ。コリンのような華々しいスタイルではない。おそらく、コリンはこの道幅の狭いコースでいつものように車を振り回すことができなかったんだと思う。そして、カルロスの方はそれに順応するのが早かった。同じような山岳地帯を走り、住民がギリシヤ語を話すという点で、このラリーをいわば「ミニ・アクロポリス」と考えたいのは当然のことだろう。しかし、実際には微妙ながらも重要な違いがある。キプロスも昔ホコリっぽくてハンピーだが、道幅はアクロポリ

スよりずっと狭く、しかもはるかにツイスティーなのだ。スバルのリチャード・ハーンズは「もしローバー・ミニに4WDモデルがあれば、このラリーにはもってこいたろう」と言っている。道幅が狭すぎて、普通の大きさの車をスライドさせて横向きにするとハミ出してしまふというのだ。そのためルートの平均速度はWRCの中でも最も低く、今年の場合64km/hでしかない。それでも、タイトなコーナーの連続と44℃にも達する路面温度の影響でタイヤにはきわめて厳しいラリーになる。絶対的な速度が低いこともあり、サブアリアやアクロポリスほど激しく痛めつけられるわけではないものの、コーナーの数がきわめて多いために、タイヤをいたわるガマンの走りが必要になるのだ。しかも、場所によっては次のサーブिसまで4カ所のステーションをこなさねばならないところもあり、反



グロンホルムには第1走者のハンデはあったが、206のサスペンションはいくらかたつにならう。今回から最も使い始めたセミATギヤシフトもパーフェクトに機能したがSS6でオルタネータがパンク。ポイントリーダーの座は保たれたが……

面スヘアホイールは一本しか搭載できない。サインツ自身も、このラリーにはかなり早いうちから慣れることができたと言っている。「基本的に自信があったし、車も乗りやすかった。場合によってはもっとブッシュで来ただろう。いつもは少し時間がかかるんだけど、今回は最初のステージからイイ感じだった」。マクレレーは、このラリーで最も重要とされるミリクワリーのロングステイジ1回目でリヤブレーキのトラブルのために出遅れ、さらにジャンプの後の着地でエアインテークに砂を吸い込んだ。そして、この砂はインテークターンの水噴射によって泥になり、ラジエターにこびりついて冷却能力を著しく低下させた。水温計の針が130℃近くを指していたことを考えると、セテックエンジンはよく持ちこたえたと言えよう。ベースを抑えざるを得なかったマクレレーは第1レクを

マキネンは今回4度のSSベストを奪取。しかし初日にスピンを喫した際にドライブシャフトを破損して2WD状態に追い込まれ、これで背負った4分半のハンデは取り戻せず。選手権トップとの差は16点に広がり、5年連続タイトルもついに黄信号か



東地中海に浮かぶ小さな島キプロスのコースは幅が狭く、このようなヘアピンを数多く含むタイトコーナーの連続。この地に最も早くドライビングを適合させていったのがサインツだった。自らの存在を改めて声高にアピールする一瞬

28th Cyprus Rally



ウササされる来季のディディエ・オリオールの加入によりレギュラーから弾き出されるとの見方が強まるデルクールは、ここからは自らの実力をハッキリと示してみせる必要があった。「フィンランドでの6位とこの3位の...」とやれる... 自信がついた。次のターマック2戦は見ててよ



彼にとって鬼門だったフィンランドに続いて、「ツイスティーで速度の遅いこのコースは、ハッキリ言ってボク向きじゃないね」と自ら語るようなこのキプロスも2位でまとめたマクレー。残る4戦はすべて優勝経験がある。95年以来のタイトルが現実味を帯びてきた

“マックラッシュ”と呼ばれた姿はもうどこにもない。3戦連続の2位によりマクレーは2度目のタイトルを射程に捉えた



プロドライブはまたも細かなトラブルを続出させ、みすみすフォードとのポイント差を広げられる事態を招いた。果たしてこれはWRC2000に対する自信が慢心となって現れたものなのか。常にフルアタックというバーンスの姿勢は変わらないのだが

4位で終える。それはすでに逆転のチャンスがほぼ失われたことを意味していた。彼は第2レグのミリクオリ2回目でサインツに40秒もの大差をつけたものの、それだけでは第1レグで背負った遅れを埋め合わせるには至らず、ひとまず彼の本当の実力を発揮できなかったことに満足するほかなかった。

それにしても、アクロボリスの時と同様にフォード勢が1位と2位を占めたことは注目に値する。これによりフォードはマニユファクチャラーズ選手権でも大きなリードを確保した。フォードカスWRRCのホデイシエルとサスペンションの頑丈さは以前から定評のあるところだったが、いまやそれに相応する信頼性が確立され、エンジンニアたちも未知の環境に素早く適応してみせた。

ウイルソンは、この勝利の少なからぬ部分にエンジンニアの力に負っていると語る。

「タイヤの磨耗とエンジンの温度が重要なファクターになると予想して、そのように車をセッティングしてきたことが大きかったと思う。タイヤを傷めてトラクションを失わない

ように、キャンバーを軽めにしたり、アンチラグの効きをマイルドにしたりしたんだ」

ミシユランタイヤの貢献も忘れてはならないだろう。彼らは、これまでヒレリが得意としてきた悪路に照準を合わせて、Zタイプの新バージョンを開発してきた。ちなみにフォードのあるスタッフの話によれば、少なくともこの6月の時点ではミシユランにはこのキプロスのロングステージを走り切れるタイヤがなかったという。

可能性を見せた改良型ランサー

フォードはこのキプロスでは直前に2日間のテストを行っただけだった。これに対して、スバルは2回に分けて合計8日間のテストを実施したにもかかわらず、さまざまなメカニカルトラブルに見舞われた。バーンスはスタート直後こそサインツに食い下がっていたが、タイヤチャョイスの失敗と第1レグ終盤のスピンのため後退。それでも2位は確実かと思われたのも束の間、シヨックアブソーバーのハーストで一分、プロペラシャフトの折損で一



ロイクスがトップタイムを奪った。それはカローラWRCで参戦した98年ポルトガル以来のことだ。しかも2度のベスト奪取は、ミツビシが行ってきたランサーの改良がロイクスの望むハンドリングの方向性と合致していたということか



誰よりも深いドリフトアングルで走る新井敏弘の走りはキャラクターをすっかり魅了している。ラリー自体は、ミスコース、2本同時のパンク、ドライブシャフト換装、オーバーヒートとトラブルが続出。それでも粘り強く走り続け、9位をプライベーター2位の結果を残してみせた



来季のスバルワークス加入が発表された直後のマラソンが、それに見合う実力であることを自ら証明。マキネンのハードチャージをかわすこととはできなかったが、ワークスを食う6位完走で今季初ポイントを獲得



こちらは今季限りの開催が発表された直後のセアト。アベレージスピードの低いこのイベントは、あなただけが優勝も狙える最後のチャンスとスタッフは意気込んでいたが、オリエール、カルテイスターともにリタイアで意気消沈



ワークス勢で唯一このラリーの経験があるシュバルツは、気合が先走りしたかSS2で転倒しワークス勢で真っ先にリタイア。クリメントもSS4で消え、今回オクタビアのエアリレーションモデルを投入したスコダは期待外れの結果に

RESULT/ROUND 10

ルート: Leg1 (9月8日)	リマソル→リマソル	442.74km (SS×9=145.16km)
Leg2 (9月9日)	リマソル→リマソル	471.22km (SS×6=114.50km)
Leg3 (9月10日)	リマソル→リマソル	313.86km (SS×6=88.75km)
トータル		1227.82km (SS×23=442.74km)

・上位15名以上選手

順位	クラス	No.	ドライバー	マシン	タイム差
1	AB-1	4	C.サインツ/シモヤ	フォード・フォーカスWRC	5'26.04"0
2	AB-2	13	C.マクレール/N.クリスト	フォード・フォーカスWRC	+0:37.9
3	AB-3	1	F.デルクール/D.ククタロウブ	プジョー206WRC	+1:30.8
4	AB-4	11	R.バーンズ/R.レイド	スバル・インプレッサWRC2000	+2:04.1
5	AB-5	11	T.マキネン/R.マニセンマキ	ミツビシ・ランサー・エボリューションM	+2:58.2
6	AB-6	17	M.マーティン/M.パーク	トヨタ・カローラWRC	+3:45.4
7	AB-7	4	J.カンクネン/J.レオ	スバル・インプレッサWRC2000	+7:01.7
8	AB-8	2	F.ロイクス/S.スミュー	ミツビシ・カリスMGT	+9:05.7
9	AB-9	18	新井 敏弘/B.フリーマン	スバル・インプレッサWRC	+9:15.9
10	AB-10	22	S.ジャン・ジョセフ	スバル・インプレッサWRC	+22:16.1
11	N4-1	28	G.トレレス/J.デル・ポウノ	ミツビシ・ランサー・エボリューションM	+22:40.7
12	N4-2	38	G.ボツソ/F.クレト	ミツビシ・ランサー・エボリューションM	+24:21.1
13	N4-3	32	C.メンズィ/E.ガリンド	ミツビシ・ランサー・エボリューションM	+25:26.5
14	AB-11	39	B.バキエラ/N.ステファツ	トヨタ・カローラWRC	+30:59.7
15	N4-4	24	M.ストール/P.ミューラー	ミツビシ・ランサー・エボリューションM	+32:21.4
・主なリタイア					
AB	7	D.オリエール/D.ククタロウブ	セアト・ゴルド/WRC E3	SS6	メカニカル
AB	8	T.カルテマイスター/P.ルックアンダー	セアト・ゴルド/WRC E3	SS14	コースアウト
AB	10	M.グロンホルム/T.ラウティエイネン	プジョー206WRC	SS6	エンジン
AB	17	A.シュバルツ/M.ハイマー	スコダ・オクタビアWRC	SS2	転倒
AB	22	L.クリメント/A.ロマーニ	スコダ・オクタビアWRC	SS4	オイルリリー
AB	23	K.ホロフチク/M.フォルタン	スバル・インプレッサWRC	SS9	メカニカル
AB	30	A.バカシヤ/B.ウイリス	トヨタ・カローラWRC	SS2	ギヤボックス
AB	21	F.ドール/D.ブレイト	スバル・インプレッサWRC	SS8	メカニカル

・ラリーリーダー: SS1~23=C.サインツ
 ・SSウイナー: C.サインツ=SS1-3,4,6,7,9,17, R.バーンズ=SS2,5,15,19,20,22,23
 ・T.マキネン=SS11,16,18-21, F.ロイクス=SS10,13, J.カンクネン=SS12, C.マクレール=SS14
 ・NEXT ROUND: 第11戦 9月28日~10月1日 ツール・ド・コルス(フランス)

分、さらにECUの故障によるスロットルレスポンスの悪化で30秒と、次々とトラブルに襲われてタイムロスを重ねていった。一方、ユハ・カンクネンは間違った場所に置かれていたタイムコントロールでの不停止という何とも腑に落ちない理由で3分ものペナルティを背負わされ、その後ブレーキの修理に手間取ってさらにペナルティを課せられた。ブジョーにとっては文字どおり悲劇のコモモといったラリーだった。フランソワ・デルクールが後の206でのベストリザルトとなる3位でフィニッシュしたのに対し、マーカー・グロンホルムはオルタネーターの破損のため第1レグで早々にリタイア、デルクールによれば、現状ではフォード勢を脅かすだけのスピードはなく、ラフな路面に関してはまだまだリファインが必要だという。

サーのサスペンションのリファインがついに実を結んだようだ。しかしながら、2台がそろって2輪駆動状態になったり、ロイクスはスロットルが戻らなくなって山腹を転がり落ちたりするなどして散々だった第1レグでの遅れを、結局は取り戻すことができなかった。マキネンとロイクスは口をそろえて、ワールドライカーへの移行が急務と語っているが、ここに至ってついにミツビシもこれまでの方針を転換する決意を固めたようだ。

ともあれ、前戦フィンランドでの快勝によってキャリア初のポイントリーダーの座に立ったグロンホルムのリードは、今回のリタイアによってわずか2点に縮まった。バーンズもシリーズ3番手に駆け落ちしたが、とはいえグロンホルムとの差は3点でしかない。だがやはり注目すべきはシリーズ2番手に躍進してきたマクレールの存在だろう。3戦続けて2位完走でまとめるという展開は、彼のドライバとしての成長と充実ぶりを示すものだ。そしてサインツも今回の2年ぶりの勝利により、タイトル戦線に改めて名乗りを挙げた。

上位4人の差はわずか7ポイント。残るはコルシカ、サンレモ、オーストラリア、グレートブリテンの4戦であることを思えば、チャンピオン候補の最右翼はマクレールなのかもしれない。だが、今年のこれまでの展開を思えば、やはり確かな予想など不可能だ。

POINT STANDING DRIVERS

順位	ドライバー	ポイント	順位	ドライバー	ポイント
1	M.グロンホルム	44	10	F.ロイクス	4
2	C.マクレール	42	13	T.カルテマイスター	3
3	R.バーンズ	41	13	T.ラドストローム	3
4	C.サインツ	37	15	B.チェリー	2
5	T.マキネン	28	15	A.シュバルツ	2
6	J.カンクネン	20	15	K.エリクソン	2
7	F.デルクール	7	15	S.リンドホルム	2
9	P.ソルベルグ	6	19	A.バカシヤ	1
7	H.ロバンベラ	7	19	G.パニツィ	1
10	D.オリエール	4	19	M.マーティン	1
10	新井 敏弘	4			

POINT STANDING DRIVERS BY CLASS

順位	ドライバー	ポイント	順位	ドライバー	ポイント
1	フォード	79	5	スコダ	8
2	スバル	64	6	セアト	7
3	プジョー	68	7	ヒュンダイ	5
4	ミツビシ	35			



シリーズ序盤のHondaはハツとしなかった……
いや、成績的には決して最悪ではなかったが
2年連続のチャンピオンエンジンの戦績としては
地味な感は否めなかったのだ
だがパーマナントロードコースでは無敗記録を
更新し続けている彼らの底力が、ここへきて爆発
第13戦ミドオハイオ以降のロード&ストリートコース
4連戦を全勝で勝ち上がり、Hondaは終盤戦を迎え
ついにドライバー／メイクスともにトップへと浮上した

Text/Masahiko Amano Photos/Masahiko Amano, Eiji Takeuchi(Studio BIS)

CART FedEx Championship Series Round 15
MOLSON INDY VANCOUVER

CART FedEx Championship Series Round 16
HONDA GRAND PRIX OF MONTEREY
FEATURING THE SHELL 300

CART FedEx チャンピオンシップシリーズ第15戦バンクーバー／第16戦ラグナセカ

ROAD COURSE KING

ロードコース連戦で
開始されたホンダの本格攻勢

バンクーバーはグリーン
ラダナセカは Penske が 1-2
ホンダ勢、怒涛の 4 連勝で
ドライバー & メーカーともトップに浮上



ROUND 15 VANCOUVER

Vancouver, British Columbia, Canada
September 1st-3rd, 2000



チームオーダーが出ている。だがそのわりにはフランキティはトレーシーを楽に走らせようとはしてなかった。そんなプレッシャーを跳ねのけて手にした今季3勝目に、トレーシーの喜びもひとしおだった

フランキティは抜かなかった!?

ロードアメリカに続いて2戦連続ポールポジションのダリオ・フランキティの横には、予選順位の悪さが悩みの種となっているポール・トレーシーがいた。チーム・グリーン設立以来初めてのフロントロウ独占だ。

レイナードシャシーの開発、ロードコースでのセットアップでライバルを突き放してきたベンスキー軍団を、今回はグリーンコンビが上まわった。そのベンスキー勢はふたりそろって予選2列目。彼らは相変わらずいい。しかし今回に限ってはグリーンの方がさらに良かった、ということ。

この予選結果には、ホンダが1位から4位までを独占したという意味もある。これには「今年はウチもドライバビリティーの改善はかなりうまくいっていると思ってるんだが……」とフォード・コスワース陣営は大ショック。5位もローラ・トヨタのファン・モントーヤに奪われて、彼らのベストグリッドはクリスチャン・フィッティパルディの6位だった。スタートでフランキティはトップを守る。と、トレーシーをシワジワと引き離し始めた。「今シーズン初勝利がかなうんだろな、やっとな……」ってな展開。ところが、2回目のピットストップでフランキティは痛恨のエンジンストローク!! 再始動に手こずっている間にチームメイトが白煙を上げながら彼の横をコースへと飛び出していった。

レースは完全にグリーンコンビ同士の戦いになっていった。カストロネヘスはサスペンショントラブルからターン6のタイヤバリアにクラッシュ。ジル・ド・フェランは1回目のピットストップで給油を短くして飛び出していった。モントーヤにパスされ、ピットアウト時にクリスチアーノ・ダ・マッタとタッシュュ競争となった際、越えてはいけないうブレンドラインからはみ出したため、ペナルティーを受けてトップ争いから脱落した。チャンピオン争いしているのに、そんなミスしてどうすんだ? ってカンジ。トレーシーもマイケル・アンドレッティも、そして、このド・フェランも、そろいもそろって何か決定

的なパンチ力に欠ける印象なんだよなあ、チャンピオン争いって話になると。

おっと、話がそれた。レースに戻ろう。レース中盤過ぎには、この日のハイライトシーンがあった。予選5位からピットストップで3位へポジションアップしたモントーヤがフランキティとの差をグイグイと詰めていったからだ。うまくフランキティをパスできたならトレーシーにも競いかけそうな勢い。レースになると予選までとは違ったパワーを発揮するのが彼だ。実際、朝のウォームアップでモントーヤは激しい走りを見せていた。コンクリートの壁ギリギリまでを使いながら、人と違うラインを走るトライしていた。しかし、「さあ、ダリオとのバトルが始まるぞ!」と期待が100%高まったところでモントーヤは失速。ガス欠? そんなあ……。あと1周はできるはずだったのに、燃料ポンプがトラブってしまったのだ。

モントーヤがいなくなった後は、チーム・グリーンの2台がゴールまでランデブー走行。レース後半、フランキティがトレーシーにプレッシャーをかけるようなシーンも見られたものの、逆転劇はなし。ロードアメリカでのミラクルウインに続き、トレーシーが2連勝へと逃げ切った。



序盤に連続したフルコースコーション中で給油を行い、1回ストップ作戦が見事に的中。パトリック・レーシングはフェルナンドス・タイル争いにしっかり踏みとどまらせる14点の加算に成功



シリーズ中盤を好位置でぐり抜けてきていたモレノだが、ここへきて失速。次のラグラセカでも接触＝リタイアでポイントでは6番手に後退。まだタイトルの望みはあるが



ロードコースではなかなかセッティングを出せないローラシャーシーをねじ伏せるように走るモントーヤ。今回も攻撃的な作戦で3位をもぎ取るかに見えたが、またもマシンの信頼性の低さに足を引っ張られた



前回のカナダラウンドのトロント市街地コースではトップを走ったダ・マッタだが、今回はまたも予選で問題を抱えて15番グリッドに沈み、7位まで挽回するのが精いっぱいだった

地元カナダでの優勝に興奮したトレイシーは、ピクトリーラップ後にターニーのグラン・ドスタンド前でスピントーンを決め、マシンから降りると両手を高く上げて、「スーパーマン」のポーズ。カナダのファンと喜びを分かち合った。

「ダリオがエンジンストールしなかったら、今日は勝てなかった。コース上で彼を抜くのはかなり難しかったはずだ。トロントで一度勝っていて、こうしてバンクーバーでも勝つことができ、大きな仕事を達成した気分」とトレイシー。「そして、この勝利によってチャンピオン争いで一気にトップとの差を詰めることができたのもうれしい。残りのレースの中には得意としているコースもいくつかある

し、シーズン終盤はエキサイティングな展開になると思う。自分にとって非常に楽しみな展開になってきた」

2位となったフランキッティは、「2回目のピットストップの後、ボクにはポールを抜くだけのスピードがあった。しかし、チームオーダーが出されていた。レース前に合意があったんだ」と話した。ちよつと不服そうな顔だった。

端から見ていると、確かにフランキッティの方が速く見えた。しかし2回目のピットストップ後のトレイシーは「約束どおりなんだろう？」と無線でピットに質問。チームオーダーのバリー・グリーンに「レース前に話したとおりだ」との解答をもらい、限界までプツ



1年前、チームオーダーを出せば フランキッティが王座を取れた その苦い経験をグリーンは学んだ ってコトなんじゃないだろうか？

CART FedEx Championship Series Round 15
MOLSON INDY VANCOUVER

RESULT/Round 15

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン・エンジン	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	28	P.トレイシー	チーム・ウール・グリーン	レイナード・ホンダ	90周	1'53'06"024	2/1'00"493
2	24	D.フランキッティ	チーム・ウール・グリーン	レイナード・ホンダ	90周	+0"384	1/1'00"405
3	40	A.フェルナンデス	パトリック・レーシング	レイナード・フォード	90周	+19"031	15/1'01"360
4	5	C.フィッティパルディ	ニューマン・ハース・レーシング	ローラ・フォード	90周	+19"614	6/1'01"399
5	2	G.ド・フェラン	マルボロ・チーム・ペンスキー	レイナード・ホンダ	90周	+20"113	3/1'00"791
6	12	J.バッセ	ターゲット・チップガナッシ・レーシング	ローラ・トヨタ	90周	+20"559	11/1'01"684
7	92	C.ダ・マッタ	PPIモータースポーツ	レイナード・トヨタ	90周	+31"948	7/1'01"511
8	7	M.バビス	チーム・レイホール	レイナード・フォード	90周	+45"442	9/1'01"805
9	8	K.ブラック	チーム・レイホール	レイナード・フォード	90周	+45"832	16/1'01"986
10	29	R.モレノ	パトリック・レーシング	レイナード・フォード	89周	-1lap	10/1'01"828
11	16	O.セルビア	PPIモータースポーツ	レイナード・トヨタ	89周	-1lap	12/1'01"769
12	18	M.アンドレティ	ニューマン・ハース・レーシング	ローラ・フォード	88周	メカニカルトラブル	8/1'01"520
13	9	A.バロン	デイルコイン・レーシング	ローラ・フォード	87周	-Slaps	24/1'03"959
14	25	T.カナーン	モー・ナン・レーシング	レイナード・メルセデス	85周	-Slaps	14/1'01"938
15	29	L.ガルシア	アルシエロ・プロジェクト・レーシング・グループ	レイナード・メルセデス	84周	-Slaps	25/1'04"070
16	17	M.キドリー	デラベナ・モータースポーツ	レイナード・トヨタ	77周	メカニカルトラブル	21/1'03"300
17	11	J.モントーヤ	ターゲット・チップガナッシ・レーシング	ローラ・トヨタ	67周	メカニカルトラブル	5/1'01"256
18	3	A.タグリアーニ	ブレイザーズ・フォーサイス・レーシング	レイナード・フォード	63周	メカニカルトラブル	19/1'02"730
19	5	中野 信治	ウォーカー・レーシング	レイナード・ホンダ	49周	接触	22/1'03"578
20	31	H.カストロネベス	マルボロ・チーム・ペンスキー	レイナード・ホンダ	43周	接触	4/1'01"207
21	15	M.グージェルミン	バックウエスト・レーシング・グループ	レイナード・メルセデス	14周	接触	13/1'01"786
22	4	T.マルケス	ニューマン・ハース・レーシング	レイナード・フォード	14周	接触	23/1'03"784
23	19	M.ジョルダイン	ベッテンハウゼン・モータースポーツ	ローラ・メルセデス	11周	接触	17/1'02"064
24	30	P.カーペンティア	ブレイザーズ・フォーサイス・レーシング	レイナード・フォード	3周	接触	18/1'02"431
25	14	M.ブランデル	バックウエスト・レーシング・グループ	レイナード・メルセデス	3周	接触	20/1'02"775

・優勝スピード：85.034mph (136.845km/h)
 ・ラップリーダー：1-40=D.フランキッティ、41-42=G.ド・フェラン、43-52=D.フランキッティ、53-90=P.トレイシー
 ・最多リードラップ：D.フランキッティ (50回)

シユせず走っていたという。しかし、そうは見えなかったんだなあ。時としてテール・ギリギリまでノーズを接近させるフランキッティの走りを見てみると、トレイシーがいつブレッツシャーに負けてスピントーンするか……というスリルがあった。2台を近づけて走るのは、フランキッティがスポンサーサービスでテレビに2台が一纏に映るよう努力していたってコトなのか？ それとも、ドジで評判のチームメイトがヘマをやらかすのをひそかに願ってたってコトか？

チームオーダーには当然、賛否両論がある。基本的にアメリカでは「反対」の立場を取る人が多い。去年、トレイシーが終盤戦のヒューストンで優勝したけれど、あのレースで2

位となったのがフランキッティで、もし優勝を譲ってもらっていたら、彼は99年のチャンピオンになっていた。あくまでも結果論だけれど……。

しかし、あの時にチーム・グリーンはチームオーダーを出さなかった。それを出すことを考えた時には、もうトレイシーのリードが大きくなりすぎていた」というのがチームの見解。チャンピオンシップは人からもらうものじゃなく、自分の力で取るものという考えだとも言える。でもね、結局はあのとときの苦い経験をチーム・グリーンは学んだってコトなんじゃないだろうか？ フランキッティとすれば「1年前にその決断をしてほしかった……」ということになるのだろうか。

Round 16 LAGUNA SECA

Laguna Seca Raceway
Monterey, California
September 8-10th, 2000



事前テストからのベンスキー勢の好調ぶりは本番でも変わらず。カストロネベスは自信に満ちあふれた走りでもコースクリューを駆け降り、トレーシーに並ぶ今シーズン最多の3勝目に向けて突っ走った

ホンダ、メイクストップへ

ロードアメリカ、バンクーバーと連続して落としたチーム・ベンスキーが、ラグナセカでは合同テストでの好調と優位を維持して予選から他を圧倒し、今シーズン3度目のフロントロウ独占から、今シーズン2度目の1-2フィニッシュを飾った。

ポールシッターのエリオ・カストロネベスは加速区間の短いラグナセカのスタートを無難に決めてトップを守ると、後は、ネバー・ルック・バック。危なげなく83周のレースをゴールまで走り切った。1回目のピットストップを伸ばしたファン・モント・ヤに2周のラップリードを許したものの、残る81周をリードしてのバーフェクトウイン。今シーズンを名門ベンスキーで戦う中で一気に成長、チームメイトの先輩ブラジリアン、ジル・ド・フェランでも手のつけられない速さと安定性を身につけたカンジだ。

2回目のピットストップは、ほとんどのドライバーがゴールまで微妙な距離を残した時点でのフルコースコーションを利用して行ったため、燃料を最後まで持たせるのが難しい状況だった。しかしカストロネベスはショートソフトで燃費をセーブ。燃費走法なら一歩上手のはずのド・フェランを0秒954差で下した。それにしても、なんだか近ごろのラグナセカは燃費レースばかりのように思える。長いストレートがなくて抜きにくいレイアウトであることを考えると、来年以降は距離を伸ばして3ストップしなければ走り切れないレースにしてほしい。燃費をセーブしながらのパレードレースは極めてタイクツだから。

さて、もうお気づきのとおり、今回のレースでホンダは今シーズン初の1-2、3フィニッシュを達成。これにより、とうとうマニファクチャラーズポイントでフォードを逆転し、ポイントリーダーの座に彼らは躍り出た。20戦のシリーズの16戦終了時点で今シーズン初めてのトップだ。今のホンダ勢はノリノリで、ロードコースの戦いではベンスキーと前2戦を制したチーム・グリーンが絶対的な2強を成している。そして残



若き僚友のパフォーマンスの陰に隠れがちだが、ド・フェランは今回の2位により6年のCARTキャリアで初のポイントリーダーに

りのレースのことを考えると、彼らの3年連続タイトルがかなり現実味を帯びてきたと言っているのではないだろうか。なにしろ今回で彼らは4連勝、シーズン開幕当初の劣勢がウソのようなライバル勢を圧倒する8勝目を挙げて、今シーズンの勝率を5割まで引き上げたのだから。

今日のレースが始まる前までポイントリーダーだったマイケル・アンドレッティはローラシャシーのセッティングで苦しみ、予選は11番手。こういう時はピットストップでライバル陣営と違う作戦を採って逆襲するのがチャンプカーシリーズのセオリーで、実際彼らはそれにトライしたが、フルコースコーシ

ン中にピットに入らずに4位まで浮上したところまでは良かったけれど、ライバル勢はゴール前にもう一度ピットに入らず。なんと14位・ノーポイントに終わってしまった。シーズン終盤にきてこの失速ぶり。2度目のタイトルは遠のいたか？

ポイント2位だったトレーシーは、アンドレッティより悪い予選13位からのスタート。長引いたフルコースコーション中に3度目のピットストップを行い、燃費の心配がいらないう状況を作った9位までポジションアップしたが、最終ラップに痛恨のコースアウト！ああ、なんと彼らしい……。結局11位に後退してチェッカーを受けた。悲しいのは、彼が



英国のロッキンガムのスポンサーを受け、フォーサイスの3台目のレイナード・フォードで登場したハータ。今季3台目の異なるマシンながら、ラグナセカマイスターの実力を見事発揮し4位に食い込む。実力はあるのにねえ



ルーキーながらレース巧者らしい確実な走りで見事にシーズンを戦い抜いているブラック。国際F3000の後継でもあるモントーヤを抑え切り、今季8度目のトップ5フィニッシュ

この2戦、トップ争いに絡めないながらも最大限のポイントを持ち帰ろうとしていたアンドレティ。だが、バンクーバーでは最終的にガス欠。ラグナセカでは一時4番手まで浮上しながらのノーポイントと終わる。決勝とも



メルセデスのCART撤退決定の直撃を受けたバックウエスト。その直後のレースでマウリシオ・グージェルミンが予選7番手を奪い、決勝でも今季ロードコース最上位の7位でフィニッシュしたのは皮肉

に泣かされ続けている。セントルイス、ヒューストン、オーストラリア、フォンタナ。残った4戦を見渡すと、カストロネベスが勝ち星をさらに伸ばしそうな気配が濃厚。トヨタパワーとローラシヤシーの優位性をもってオーバル2戦ではモントーヤも強さを発揮しそうだ。それに今年未勝利のダリオ・フランキッティも本来の調子を取り戻して今回も予選、決勝とも

3位に来たから、このあと1度ぐらいは優勝する可能性大(特にストリートでね)。彼らの存在は、タイトル争いの真つただ中にいるド・フェラン、アンドレティ、トレシーにとっては非常に厄介なものになる。そんなこんなを考えてタイトル争いを占うと、ド・フェランはポイントリーダーにはなつたものの、オーバル2戦での活躍が期待できるアンドレティ、残る4戦のどれでも苦手としないトレシー(500マイル)での実績はないけど、去年もスピニングするまでフォンタナでトップだったし、今年のミシガンでも速かつたの方が優位にある? いや、ド・フェランはフランキッティ同様にストリート2戦は速そうだよなあ。だが待てよ、フェルナデスとケニー・ブラック、それに2カ月前にはポイントリーダーになつたモレノもまだタイトル圏内にいるんだ。目立たないこのあたりの方々が着々とポイント伸ばしてチャンピオン、なんてコトだって考えられるよなあ……。

ホンダが今季初の表彰台独占 開幕当初の劣勢がウソのような ライバル勢を圧倒する8勝目で 3年連続タイトルに向け加速

CART FedEx Championship Series Round 16
HONDA GRAND PRIX OF MONTEREY
FEATURING THE SHELL 300

RESULT/Round 16

順位	No.	ドライバー	チーム	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	①	H.カストロネベス	マルボロ・チーム・ヘンズキー	83周	1'46"11'800	1/1'07"722
2	②	G.ド・フェラン	マルボロ・チーム・ヘンズキー	83周	+0"954	2/1'07"823
3	③	D.フランキッティ	チーム・クール・グリーン	83周	+2"642	3/1'08"148
4	④	B.ハータ	フォーサイス・レーシング	83周	+4"419	4/1'08"281
5	⑤	K.ブラック	チーム・レイホー	83周	+5"158	6/1'08"544
6	⑥	J.モントーヤ	ターゲット・チップガナッシ・レーシング	83周	+7"301	5/1'08"544
7	⑦	M.グージェルミン	バックウエスト・レーシング・グループ	83周	+14"814	7/1'08"608
8	⑧	J.パッサー	ターゲット・チップガナッシ・レーシング	83周	+20"897	9/1'08"642
9	⑨	P.カーペンティア	プレイヤーズ・フォーサイス・レーシング	83周	+21"609	18/1'09"450
10	⑩	C.フィッティバルディ	ニューマン・ハース・レーシング	83周	+22"292	8/1'08"627
11	⑪	P.トレシー	チーム・クール・グリーン	83周	+23"222	13/1'08"898
12	⑫	A.フェルナデス	パトリック・レーシング	83周	+23"504	17/1'09"414
13	⑬	M.ブランデル	バックウエスト・レーシング・グループ	83周	+25"312	21/1'09"638
14	⑭	M.アンドレティ	ニューマン・ハース・レーシング	83周	+26"181	11/1'08"818
15	⑮	C.ダ・マツ	PPIモーターズスポーツ	83周	+26"674	15/1'09"321
16	⑯	M.バビス	チーム・レイホー	83周	+44"851	14/1'08"958
17	⑰	O.セルビア	PPIモーターズスポーツ	82周	メカニカルトラブル	10/1'08"800
18	⑱	T.マルケス	レイナード・レーシング	82周	-1lap	23/1'10"183
19	⑲	M.ギドリ	アラベナ・モーターズスポーツ	82周	-1lap	26/1'10"869
20	⑳	L.ガルシア	アルシエロ・プロジェクト・レーシング・グループ	81周	電気系トラブル	25/1'10"605
21	㉑	A.パロン	デルコイン・レーシング	81周	-2laps	24/1'10"203
22	㉒	T.カーナ	モー・ナン・レーシング	69周	メカニカルトラブル	12/1'08"857
23	㉓	A.タグリアーニ	プレイヤーズ・フォーサイス・レーシング	55周	電気系トラブル	16/1'09"393
24	㉔	M.ジョルダイン	ペッテンハウゼン・モーターズスポーツ	46周	接触	20/1'09"538
25	㉕	R.モレノ	パトリック・レーシング	45周	接触	19/1'09"537
26	㉖	中野 信治	ウォーカー・レーシング	45周	メカニカルトラブル	22/1'10"164

・優勝スピード: 104.949mph (168.894km/h)
 ・ラップリーダー: 1-27=M.カストロネベス、28-29=J.モントーヤ、30-83=M.カストロネベス
 ・最多リードラップ: H.カストロネベス (81周)
 ※NEXT ROUND: 第17戦 9月17日 マディソン

POINT STANDING DRIVERS

1 G.ド・フェラン	132	15 O.セルビア	46
2 M.アンドレティ	126	16 A.タグリアーニ	45
3 P.トレシー	122	17 M.グージェルミン	36
4 A.フェルナデス	118	18 B.ハータ	26
5 K.ブラック	116	19 M.ギドリ	20
6 R.モレノ	115	20 M.ブランデル	16
7 H.カストロネベス	103	21 T.カーナ	16
8 D.フランキッティ	92	22 M.ジョルダイン	10
9 J.パッサー	91	23 中野 信治	7
10 C.ダ・マツ	88	24 T.マルケス	5
11 J.モントーヤ	85	25 L.ガルシア	5
12 M.バビス	79	26 N.フォンタナ	2
13 P.カーペンティア	75	27 黒澤 謙弥	1
14 C.フィッティバルディ	67		

POINT STANDING CONSTRUCTORS

1 レイナード	323
2 ローラ	235
3 スウィフト	5

POINT STANDING MANUFACTURERS

1 ホンダ	269
2 フォード	268
3 トヨタ	216
4 メルセデス	63

ALMS

ROUND 7
TEXAS
ROUND 8
PORTLAND



ALMS中盤戦は アウディの独壇場!

第7戦でビエラ組、第8戦でマクニッシュ組と
アウディR8が向かうところ敵ナシの4連勝!
ドライバースポイントでも首位BMW勢に肉薄

ル・マンを制して以来、ALMSにも投入されたアウディR8が
シリーズ中盤戦でBMW、パノスを相手に猛威を振るっている
テキサス、ポートランドを制し4連勝。R8の勢いは止まらない

Text/Andrew Cotton Translation/Sho Taguchi Photos/John Brooks

第7戦はアウディが1・2!

ALMS第7戦は、またもアウディの独断
場。セプリンクを含め今年4度目、3戦連続
のドイツ車の勝利に終わった。

フランク・ビエラとエマヌエーレ・ピッコ
にとつてはル・マン以来の勝利。首位に立っ
たのはアラン・マクニッシュと組んでいたリ
ナルド・カベツロが、無線の故障でイエロー
フラッグの際ピットインできず、燃料補給せ
ざるを得なかった残り9周の時点であった。
マクニッシュとピッコは予選から激しいバ
トルを繰り広げたが、ポールを手に入れたの

はマクニッシュ、スタートで先んじたのはピ
ッコ。だが、第1コーナーでマクニッシュに
背後から切り込まれ、形勢は逆転する。
当初ピッコがマクニッシュに食らいつくか
に見えたのだが、気がつけば35秒もの差をつ
けられていた。ところが最初のイエローフラ
ッグの際、バンク上に置かれた仮シケイン用
コーンのために渋滞となり、差がなくなった。
「レースにイエローフラッグはツキモノだけ
ど、イヤになるね。必死に差を広げても、一
度事故が起こると簡単に追いつかれてしまっ
んだから」とマクニッシュ。カベツロは壊れ
た無線で受信するには、ビエラから距離を置



ついにテキサスで
バイパーに矢を
射いたボルベッ
後半戦で何勝でき
るか注目したい



スピンを喫するB
MWのグーノン。
テキサスでのBM
Wは終始セットア
ップに苦しんだ

かねばならず、レースを犠牲にせざるを得な
かった。「僕たちにとってすごく運が悪いこと
にこのコースはサインボードが使えない唯一
のコースだったんだ」とほやくカベツロ。
ヤン・マグヌッセンとティビッド・ブラバ
ムは平穩無事にレースを終え、3位でフィニ
ッシュ。パノスは今年のル・マン本戦ではア
ウディに絡むこともできず、その信頼性につ
いてはフラバムも承認している。「こんなにア
ウディが安定し、その実力を発揮している状
況では3位に入るのが精いっぱいだよ」
ポイントリーダーのヨルク・ミュラーと
JJレイトは、時間稼ぎにピットインした後、
チームの指示でスロウダウンしたジャン・マ
ルク・グーノンを抜き、4位でフィニッシュ。
「本当にガツカリだよ、4位が精いっぱいだっ
たなんて。ポイントを稼ぐことはできたけど、
もっと速く走らなければチャンピオンシップ
で勝つのは難しいね」とはレイトの弁。
今回のレースはALMS史上最も暑い40℃
以上の記録的暑さの中で行われ、GTSカテ
ゴリーのドライバーたちはフロントエンジン
のため苦戦。カール・ベンドリンガーはクラ
イスラー・バイパーでポールからのスタート
を飾ったが、ボルベットのロン・フェローズ
がスルスルと前に入る。ベンドリンガーはス
ピンし、フェローズに大差をつけられたが、

35秒もの大差を築いたマクニッシュだったが、イエローコーションでフィニ





ポートルランドを制し、ガッツポーズでゴールするマクニッシュ。これでドライバーズランク3位に浮上



加藤とオコネル。次戦で会心の戦いを期待したい



期待のバノスもアウディに一步及ばぬ戦いが続く

ポートルランドは混戦模様
オレゴン州ポートルランドで行われた第8戦は、サバイバル戦に加え技術で運を引き寄せるといった感じが強いレースだった。幅の狭い

勝敗を決めたのは2度目のピットインだった。オリビエ・ベレッタがパイパーから降りてピットロードで倒れ込んでしまったとき、コルベットのアンディ・ビルグリムは、誰なくフェロースが乗り込む手助けをしていた。コクピット内の温度が83℃に達する中、ベレッタのクールスーツが壊れ、逆に暑さを増す結果となり、衰弱したのだ。

サーキットに速度差のあるプロトタイプとGTポルシェが混走し、レース中ずっと危険をはらんだ様相を呈していた。それにもかかわらず、アウディのカベツロとマクニッシュはバノスのマグヌッセン/ブラバムに57秒差をつけ、またも勝利を飾った。

交換は見送られた。修理のため7位にまで順位を落としたカベツロは、レースに復帰後とどん順位を上げていく。

カベツロのR8はタイヤ交換を行ったが、後輪ホイールナットがつかぶれているのが発覚し、リヤタイヤ交換

は見送られた。修理のため7位にまで順位を落としたカベツロは、レースに復帰後とどん順位を上げていく。

RESULT/Round 7(TOP10)

2.324Miles X 127周 = 295.148Miles (472.237km)	
順位	クラス No. ドライバー
1	LMP-1 ⑦ F.ビエラ/E.ピッコ
2	LMP-2 ⑦ A.マクニッシュ/R.カベツロ
3	LMP-3 ① D.ブラバム/J.マグヌッセン
4	LMP-4 ② J.J.レート/J.ミューラー
5	LMP-5 ④ B.オーバーレン/J.M.グリーン
6	LMP-6 ② 加藤 寛規/J.オコネル
7	LMP-7 ⑧ S.ヨハンソン/G.スミス
8	GTS-1 ③ R.フェロース/A.ビルグリム
9	LMP-8 ⑩ J.フィールド/R.サザーランド
10	GTS-2 ⑧ O.ベレッタ/K.ベンドリンガー
*優勝スピード: 106.826mph (170.922km/h)	

チーム	マシン	周回数	タイム	予選順位/タイム
アウディスポーツ・ノースアメリカ	アウディR8	127周	2'45'46"367	2/1'12"809
アウディスポーツ・ノースアメリカ	アウディR8	127周	+12.673	1/1'12"716
バノス・モータースポーツ	バノスLMP-1ロードスター-S	126周	-1lap	3/1'13"741
BMWモータースポーツ	BMW V12 LMR	124周	-3laps	5/1'14"222
BMWモータースポーツ	BMW V12 LMR	124周	-3laps	4/1'14"178
バノス・モータースポーツ	バノスLMP-1ロードスター-S	123周	-4laps	6/1'14"261
ヨハンソン・マッシュューズ・レーシング	レイナード2KQ	122周	-5laps	8/1'15"358
コルベツ・レーシング	シェプロット・コルベツC5-R	118周	-11laps	12/1'20"586
インタースポーツ・レーシング	ローラB2K	115周	-12laps	10/1'19"531
パイパー・チーム・オレカ	ダッジ・パイパー-GTS-R	113周	-14laps	11/1'20"421

RESULT/Round 8(TOP10)

1.944Miles X 136周 = 264.384Miles (423.014km)	
順位	クラス No. ドライバー
1	LMP-1 ⑦ A.マクニッシュ/R.カベツロ
2	LMP-2 ① D.ブラバム/J.マグヌッセン
3	LMP-3 ④ J.J.レート/J.ミューラー
4	LMP-4 ⑦ F.ビエラ/E.ピッコ
5	LMP-5 ⑧ S.ヨハンソン/G.スミス
6	LMP-6 ② 加藤 寛規/J.オコネル
7	LMP-7 ⑩ M.スキアタレラ/D.デ・ラディグス
8	LMP-8 ⑨ M.アンジェレリ/W.テイラー
9	LMP-9 ⑩ J.フィールド/R.サザーランド
10	GTS-1 ⑧ O.ベレッタ/K.ベンドリンガー
*優勝スピード: 96.084mph (153.734km/h)	
NEXT ROUND: 第9戦 9月30日 プチル・マン	

チーム	マシン	周回数	タイム	予選順位/タイム
アウディスポーツ・ノースアメリカ	アウディR8	136周	2'45'05"695	1/1'04"312
バノス・モータースポーツ	バノスLMP-1ロードスター-S	136周	+57.456	3/1'04"503
BMWモータースポーツ	BMW V12 LMR	135周	-1lap	6/1'05"582
アウディスポーツ・ノースアメリカ	アウディR8	135周	-1lap	2/1'04"387
ヨハンソン・マッシュューズ・レーシング	レイナード2KQ	135周	-1lap	7/1'05"758
バノス・モータースポーツ	バノスLMP-1ロードスター-S	134周	-2laps	4/1'05"309
チーム・ラファネリSRL	ローラB2K	133周	-3laps	5/1'05"394
キャデラック・ノーススター-LMP	チーム・キャデラック	133周	-3laps	9/1'06"993
インタースポーツ・レーシング	ローラB2K	127周	-9laps	10/1'07"273
パイパー・チーム・オレカ	ダッジ・パイパー-GTS-R	123周	-13laps	12/1'12"321

POINT STANDING PROTOTYPE DRIVERS

1	J.ミューラー	182
2	J.J.レート	179
3	A.マクニッシュ	177
4	R.カベツロ	171
5	F.ビエラ	167
6	E.ピッコ	164
7	J.マグヌッセン	164
8	D.ブラバム	150
9	B.オーバーレン	125
10	加藤 寛規	121

POINT STANDING PROTOTYPE TEAMS

1	アウディスポーツ・ノースアメリカ	187
2	BMWモータースポーツ	176
3	バノス・モータースポーツ	160
4	ヨハンソン・マッシュューズ・レーシング	89
5	チーム・ラファネリSRL	73



FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP 2000

ROUND 14

ITALIAN GRAND PRIX

CAMPARI

CAMPARI

GRAND PRIX

GRAND PRIX



SCUDERIA
FERRARI
10



アクシデントが予想されたスタート直後の第1シケイン。今年は大きな混乱もなく、全車無事に通過。ところが、この数秒後に大混乱が待っていた……

ミハエル・シューマッハーのフェラーリが勝ったから、ティフォッシは幸せな気分が家路についたことだろう。しかし今年のイタリアGPは、それ以外にめでたいことは何ひとつなかった。オープニングラップでふたつの事故が起き、数台を巻き込んだ2度目のそれがファイアマーシャルの尊い命を奪っている。

事故の直後、赤旗再スタートになるだろうと誰もが考えた。重傷者が出たことはもちろんだが、あたり一面に破片が散らばってはそれをきれいに片づけるのに大変な時間がかかる。しかしスチュワードはセーフティカーの出動で十分対応できると判断。かくしてシューマッハーを先頭に延々10周もの縦列行進が繰り広げられることになった。

Pは14台で争われることになった。初日からフェラーリ勢が際立って速いが、それがモンツァの伝統だと知ってしまえば驚くほどのことはない。いかなるマジックによるものか、マクラーレンでさえここでは全くフェラーリに歯が立たず、予選の興味は金曜最速のルーベンス・バリチェロがポールを奪えるかどうかにかじられた。

速さで圧倒するフェラーリ陣営

結果はシューマッハーに軍配。セッションを半ば過ぎたところで、社長出動のミハエルが、それまでのトップタイム、デイビッド・クルサードの1分24秒437を軽くコンマ4秒削り取り、その後さらにタイムを伸ばした。残り20分でバリチェロが最速を塗り替えるが、ミハエルが伝家の宝刀を抜いて1分23秒770で勝負にケリをつけている。

「チームメイトとポール争いができたのは素晴らしいことだ」と語るのはシューマッハー。「明日のレースでは、ルーベンスが大いに援護してくれるだろう。しかし、それじゃマズいと思ったのか、慌ててこう付け加えた。「イヤつまりさ、どっちがどっちを援護するにしても、フェラーリがフロントロウを独占しているのは理想的だ」という意味で……」こういうのを世間では「苦しい言い訳」と呼んでいる。

順風満帆のフェラーリとは対照的にマクラーレン陣営のセッションは難渋を極めた。「あれがマシンの限界だった。ドライバーの腕でできることはすべてやったよ。あとはレーシングのセットアップをどこまで煮詰められるかだ」と3番グリッドを獲得したミカ・ハッキネン。しかし、日曜朝のウォームアップセッションを迎えても彼の表情はさえない。クルサードともアンダーステアに苦しんでいるのだ。おまけにデイビッドはこの週末、初日のフリー走行と決勝当日のウォームアップの二度にわたってサスペンションの故障に見舞われていた。高速サーキット、モンツァでは一番起きてほしくないトラブル。ロン・デニスも「この週末はどこかちくちくと嘆いている。しかし5番手に沈んだクルサードを責める

F1イタリアGP

Text/Nigel Roebuck Translation/Yutaka Mita(QT)
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto, Tamotsu Futamura, Hiroharu Sato, Graffiti

●F1世界選手権第14戦●9月8～10日●モンツァ●天候：晴れ●路面：ドライ

混迷を極めたイタリアGPを制し、聖地モンツァで
シューマッハーがアイルトン・セナに並ぶ通算41勝目を達成

スタートが定めた 明と暗

フェラーリの地元モンツァ、セナに並ぶ41勝目
そしてカナダGP以来6戦ぶりの復活優勝——
窮地に立たされていたシューマッハーにとって
この勝利は、たくさんの意味を持った1勝となった
人目もはばからず歓喜の涙を流したその姿には
このレースに対する思いが集約されていた



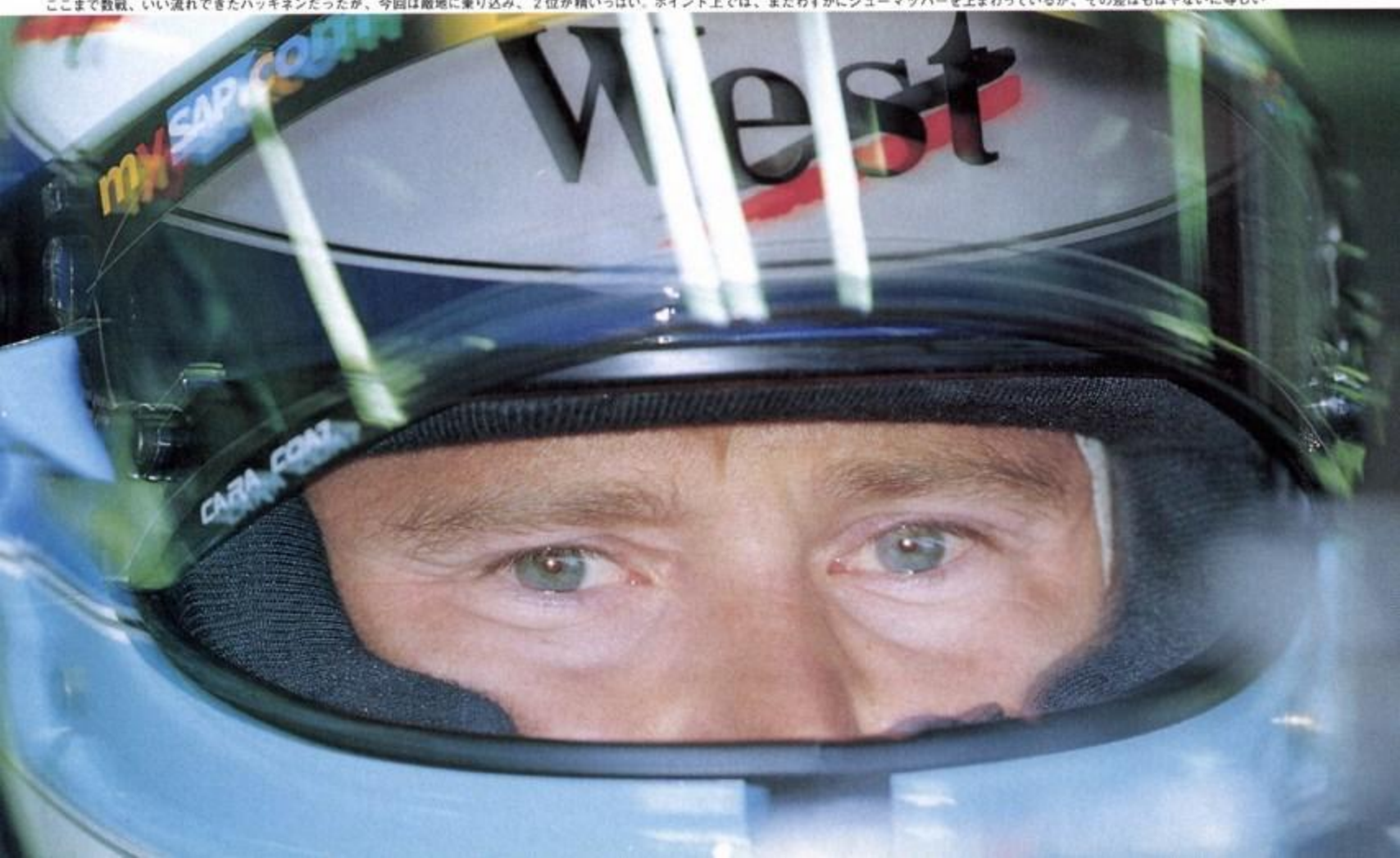


ROUND 14 **ITALIAN** **GP**

圧倒的有利で始まったシーズンも、中盤以降は勝利から見放されてしまったシューマッハー。大勢のティフォッシたちで埋め尽くされた地元モンツァで、ついに復活の勝利を遂げ、タイトルへの望みをつなげた

14戦終わってポイント差はわずかに2点 そしてチャンピオンシップはクライマックスへ

ここまで数戦、いい流れで来たハッキネンだったが、今回は敵地に乗り込み、2位が精いっぱい。ポイント上では、まだわずかにシューマッハーを上まわっているが、その差はもはやないに等しい



より、これを抑えて2列目に躍進したジャック・ビルヌーブを褒めるべきだろう。モンツァでは水を得た魚のようなBARホンダにジャックの表情も明るい。「ほとんど問題らしい問題もなかったし、クルマには満足してるよ。心配なのは第1コーナーだな」

「問題の第1コーナー」。これまでふたつのシケインから成っていたそれが、今年からやたらにスローでタイトな、右・左と回る複合コーナーに変更されている。併せてトラック全体にわたって縁石が低くなった。オフロード情報によれば、これは地元フェラーリを勝たせたいがための苦肉の策なのだろう。そういえば去年のマクラーレンはこの縁石での挙動はあきれるくらいスムーズだった。

見た目はきれいになったコーナーだが、ドライバーの間では不評。オープニングラップでの事故は避けられないというのが共通した認識であった。加えてこのコーナー、ブレーキにとかく厳しい。53周の決勝レースでそれがどう出るか要注意だ。

もうひとつ注目しておきたいのが、ハードなしミディアムが定番となっているモンツァでのタイヤチョイス。ブリヂストンのエンジニアはハードを推したが、オーバーテイクが至難のモンツァではグリッド順位の方が重要というわけで全チームがミディアムを選び、路面状況によっては摩耗が心配される。

決勝当日は見事に晴れた。リカルド・ゾンタがウォームアップで最速をマークし、周囲を驚かせたが、それ以上にびっくりしたのはマクラーレン勢がアンダーステアに苦しんでいることだった。つまり、いまだに望むようなバランスが出ていないということだ。これとは対照的に、フェラーリ陣営ではどの顔にも笑顔が浮かんでいた。

レッドライトが消えシューマッハーが無難なスタート。3度目の正直を狙ったハッキネンも今回はやはりミハエルにトップを譲るしかない。しかしバリチェロをかかわして2番手に浮上し、まずは出足好調といったところ。先頭集団は、問題のコーナーを大過なく切り抜けたが、後方で早くもトラブルが発生していた。ペドロ・ディニスがエディー・

アーバインを押し、そのアーバインがミカ・サロに当たる。アーバインのジャガーはサスペンションを壊してその場でリタイア。サロのザウバーは左後輪にパンクを抱え、のろのろとピットに向かった。

この程度で済んでいれば問題はなかったのだが、それからいくらかもしいうちにさらに大きなトラブルが待ち受けていた。上位グループが時速180マイル(約290km/h)で向かう第2シケイン、その手前で繰り広げられた地獄絵図。マシンが右往左往し、ホイールやウィングがあたりかまわず飛び散った。この多重クラッシュのさなかにマーシャルのひとり、バオロ・ギスリンベルティが顔面に

ホイールの直撃を受け、瀕死の重傷——のちに死亡——を負った。

事故の原因、その解釈はさまざまだが、起きたことを順を追って説明すると次のようになる。まず、フレンツェン駆るジョーダンがチームメイトのヤルノ・トゥルーリとバリチェロのフェラーリにほぼ同時に接触。スピエロ、コースアウトする途中でクルサードのマクラーレンを道連れにした。この時点でコーナーには自分の爪先さえ見えないほどの土ぼこりに覆われる。何が起きたかも分からない混乱の中で後続車は次々とパニックブレーキ。しかし、ペドロ・デ・ラ・ロサが間に合わずにジョニー・ハーバートのリヤに乗り上



第2シケインのアクションでレースを終えリカルド・ゾンタ。このタイヤによって、事実上上位争いから脱落することになった

ラルフは堅実に2戦連続で表彰台を獲得。しかし、それよりも「個人的には兄の勝利の方がうれしかった」とレース後にコメントした



ようやく今季初ポイントを獲得したブルツ。度重なる不運に見舞われたシーズンだったがF1残留をかけたわずかな望みが出てきた



予選6番手を獲得したトゥルーリだったが、チームメイトにブッシュされ、あっさり地元レースを第2シケインで終えてしまった



朝のウォームアップでトップタイムをマーク。軽めの燃料で2ストップ作戦を敢行したゾンタは、開幕以来、今季2度目の6位入賞

混乱をぐり抜け、2台そろって完走したザウバー勢だったが、サロが7位、ディニスが8位で、ポイント獲得には一歩及ばなかった



QUALIFY TOPICS

フェラーリが地元モンツァで今季初のフロントロウ独占!!

初日のフリー走行から好調のフェラーリは、予選でも主導権を握ることになった。まず、最初のアタックで第1シケインをショートカットしてしまったシューマッハーは、そのままコースにとどまりアタックを続け、トップタイムをたたき出すと、チームメイトのバリチェロも2度目のアタックでそれを上回るタイムをマーク。シューマッハーはさらにその後、3度目のアタックで1分23秒770までタイムを短縮した。セッション終了までに時間を残し、すべてのアタックを終了したシューマッハーは、タイミングモニターを眺めながら、ライバルのアタック終了を待つことになったが、結局、そのタイムを上回るものは現れなかった。「マシンのバランスもいまいちとつ決まらず、燃料系のトラブルも発生してしまった」というハッキネンは、最後のアタックでようやく1分23秒9台に突入したものの、バリチェロのタイムも上まわることができず3位で終了。これにより、シューマッハーが今季6回目、通算29回目のポールポジションを獲得した。バリチェロも約0.2秒差で2位につけ、フェラーリが地元モンツァで今季初のフロントロウ独占。3位にはハッキネン、そして、これが参戦200戦目となったホンダは、BARのジャック・ビルヌーブが4番手に飛び込んだ。「各セクターごとのベストを1周でうまくまとめられなかった」というクルサードは5番手に終わり、以下、トゥルーリ、ラルフ、フレンツェン、フィジケラ、デ・ラ・ロサと続いた。

わずか14台のレース

11周目の終わりによくやくセーフティカーが退場し、バラボリカに向けて全車が一齐に加速する。いったんフル加速に入った先頭のシューマッハーが途中でブレーキングを試みたのは、冷えてしまったカーボンディスクを温めるためだったという。後続マシンに迷い、高く空を舞って、激しく回転しながらバリチェロの至近距離に落下した。「多重クラッシュを引き起こしたのはフレンツェンだ。ブレーキングを遅らせすぎて、それで僕に当たってきたんだ」と怒り冷めやらぬルーベンス。フレンツェンの見方は違っ。「僕はバリチェロを抜こうとしていた。そして彼がいきなり方向転換したんだ」

多重クラッシュの総仕上げをしたふたり、ハーバートとデ・ラ・ロサは次のように語っている。「シケインの手前であつという間に大混乱に陥った。ホイールが20〜30mも飛びのが見えたよ。その直後にペドロが後ろから突っ込んできたんだ」とハーバート。

デ・ラ・ロサはイエローフラッグが振られているのに気がついたという。当然彼も急ブレーキをかけた。「破片やら何やらが散乱して、煙でほとんど前が見えなかった。境界が開けたと思ったら目の前で2台がほとんど止まりかけていて、とても間に合わなかった」



一瞬、表彰台が見えかけたビルヌーブ。しかし無情にもマシンは突如急ブレーキを止めた

感を受けたとしたらたいへん申し訳なかったとミハエル。その後彼は、ジェンソン・バトンのところに謝りに行ったのだろうか？

自らも加速に入ったところで、ブレーキテクトを食らったバトンは、追突するよりはコースアウトを選んだ。高速でガードレールにバウンドしコースに戻ったものの、そのときにはサスペンションに大きなダメージを受

けていた。マシンはバラボリ力を実切つてフエンスに当たってようやくストップした。「セーフティカーのランプが消えて、シューマッハーはスピードを落とした。これはいいんだよ、だいたいそれが普通だからね。ところが彼は、そこからフル加速して、そしてまたブレーキを踏んだんだ。まったくどうかしてるよ」と憤慨するジェンソン。

この時点でフィールドに残っているのはわずかに14台。シューマッハー、ハッキネン、ビルヌーブ、ラルフ・シューマッハー、ジャンカルロ・フィジケラ、アレクサンダー・ブルツ、ヨス・フェルスタッペン順で隊列が続く。先頭のミハエルが際立って速く、レーシングスピードに達した最初の周回で早くもミカを1.4秒引き離している。バランスを欠いたマクラーレンはその後もじりじりと離され続けた。

下馬評でダークホースと注目されたビルヌーブが3番手につけているが、ことによると優勝も、という期待は15周目にはかなくも消え去った。ECUのトラブルであえなくリタイア。「おそらくこれが表彰台に上られる最後の現実的なチャンスだった」とジャック・バドックに牽引されたBARマシンは、ガレージに到着するのを待っていたかのようにエンジンから炎を吹いた。

イタリアGPに救いをもたらしてくれたエンターテイナーがいるとしたら、それはビルヌーブのチームメイト、ゾンタとアロウズのフェルスタッペンだ。朝のウォームアップで最速を記録したりカルドは軽いタンクでレースに臨んだ。何台抜けるかが勝負で、本人はもとよりそのつもりでいる。21周目の第1コーナーでヨスをかわし3番手に浮上。その2周後に最初のピットストップを行って11位に後退、そこから再び追い上げを開始する。今はもう12台しか残っていないからほとんど最後尾からのやり直しである。

フェラーリが先頭を走っているからいいよなもの、もしそうでなかったら観客席は今ごろ空っぽになっていたはずである。1位、2位、3位の間隔がそれぞれ大きく開いて、もはや番狂わせは期待できそうにない。39周



最後は約4秒差まで追ったハッキネンだったが、「いずれにしてもミハエルには追いつけなかった」と完敗を認めた



コース内に押し寄せたティフォッシの前で、6戦ぶりに表彰台の中央に帰ってきたシューマッハーは喜びを爆発させた

目にミハエルがこの日唯一のストップを行い一時的にミカにトップを譲ったが、フェラーリ陣営は余裕の表情。ミカが入ったのはその3周後で、終わってみればふたりの差はそれまでと変わらぬ12秒前後に落ち着いていた。

セナに並ぶ通算41勝目

地元イタリアで挙げたこの1勝で、シューマッハーは通算勝ち星をアイルトン・セナに並ぶ41とした。あと11勝を上乗せすると、アラン・プロストを抜いて史上最多勝を更新することになる。

表彰台で歓喜を爆発させたミハエルは、記者会見の席では一転して感涙にむせんだ。ハングリー、ベルギーと立て続けにミカに敗れたショックがよほど大きかったのだろう。とりわけスバの敗戦は彼の自信を大きく揺るがすものだった。

「ここ数戦、大変苦しい戦いを強いられた」とシューマッハー。「しかし、ようやく本来の力を取り戻すことができた。98年にここで勝ったときよりもはるかに大きな感動を今僕は味わっている。やっとここまで挽回できてホッとしたという気持ちもあるし……」

あとは言葉にならないミハエルを横目で気にしながらミカは次のように締めくくった。「正直言って2位に入れてラッキーだった。たった2ポイントだけど、まだリードを保っているし、逆転されるよりははるかにいい。そうだろう?」

口調は軽いが目は笑っていない。一刻も早くここを出て、このレースのことをすっかり忘れてしまいたいと考えているのだ。私を含め多くがそのように感じているはずである。20世紀最後のイタリアGPは、悲しみとともに埋められることになるだろう。

ROUND 14 ITALIAN GP

この1勝は本当にたくさんの意味を持っているだ
シューマッハーは記者会見の席上で感涙にむせんだ

RESULT/Round 14

・5.793kmX53周=306.764km 予選出走22台・決勝出走22台・完走12台

順位	No.	ドライバー	マシン	周回数	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	①	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000	53周	1'27'31"638	1'26"663	1/1'23"770
2	②	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-15・メルセデス	53周	1'27'35"448	1'25"595	3/1'23"967
3	③	R.シューマッハー	ウィリアムズFW22・BMW	53周	1'28'24"070	1'26"636	7/1'24"516
4	④	J.フェルスタッペン	アロウズA21・スーパーテック	53周	1'28'31"576	1'27"033	11/1'24"820
5	⑤	A.ブルツ	ベネトンB200・ブレイライフ	53周	1'28'39"064	1'26"869	13/1'25"150
6	⑥	R.ゾンタ	BAR002・ホンダ	53周	1'28'40"931	1'26"433	17/1'25"337
7	⑦	M.サロ	ザウバー-C19・ベトロナス	52周	1'27'36"486	1'27"297	15/1'25"322
8	⑧	P.ディニス	ザウバー-C19・ベトロナス	52周	1'27'42"359	1'27"215	16/1'25"324
9	⑨	M.ジェネ	ミナルディM02・フォンドメタル	52周	1'27'48"796	1'28"131	21/1'26"336
10	⑩	G.マッパッカーネ	ミナルディM02・フォンドメタル	52周	1'28'05"645	1'28"299	22/1'27"360
11	⑪	G.フィジケラ	ベネトンB200・ブレイライフ	52周	1'28'31"870	1'26"731	9/1'24"789
12	⑫	J.アレジ	プロストAP03・ブジョー	51周	1'27'52"710	1'27"978	19/1'25"558
13	⑬	N.ハイドフェルド	プロストAP03・ブジョー	15周	コースアウト	1'29"580	20/1'25"625
14	⑭	J.バトン	BAR002・ホンダ	14周	エンジン	1'28"038	4/1'24"238
15	⑮	J.ハーバート	ウィリアムズFW22・BMW	10周	コースアウト	2'27"131	12/1'24"507
16	⑯	R.バリチェロ	ジャガー-R1・コスワース	1周	アクシデント		18/1'25"388
17	⑰	D.クルセード	フェラーリF1-2000	0周	アクシデント		2/1'23"797
18	⑱	J.トゥルーリ	マクラーレンMP4-15・メルセデス	0周	アクシデント		5/1'24"290
19	⑲	H.H.フレンツェン	ジョーダンEJ10・無限ホンダ	0周	アクシデント		8/1'24"477
20	⑳	P.デ・ラ・ロサ	ジョーダンEJ10・無限ホンダ	0周	アクシデント		8/1'24"786
21	㉑	E.アーバイン	アロウズA21・スーパーテック	0周	アクシデント		10/1'24"814
22	㉒		ジャガー-R1・コスワース	0周	アクシデント		14/1'25"251

・優勝スピード: 210.286km/h
 ・最速ラップ: M.ハッキネン (マクラーレン・メルセデス) 1'25"595 243.645km/h 50周目
 ・ラップリーダー: 1-39=M.シューマッハー、40-42=M.ハッキネン、43-53=M.シューマッハー
 ©NEXT ROUND: 第15戦 9月24日 US GP (インディアナポリス)

POINT STANDING DRIVERS

1	M.ハッキネン	80
2	M.シューマッハー	78
3	D.クルセード	61
4	R.バリチェロ	49
5	R.シューマッハー	24
6	G.フィジケラ	18
7	J.バトン	11
8	J.ハーバート	10
9	H.H.フレンツェン	7
10	J.トゥルーリ	6
11	M.サロ	6
12	J.フェルスタッペン	5
13	E.アーバイン	3
14	A.ブルツ	2
15	R.ゾンタ	2
16	P.デ・ラ・ロサ	2

POINT STANDING CONSTRUCTORS

1	マクラーレン・メルセデス	131
2	フェラーリ	127
3	ウィリアムズ・BMW	34
4	ベネトン・ブレイライフ	23
5	ジョーダン・無限ホンダ	10
6	BAR・ホンダ	13
7	アロウズ・スーパーテック	7
8	ザウバー・ベトロナス	6
9	ジャガー・コスワース	3

STARTING GRID

①	M.シューマッハー	1'23"770	④	R.バリチェロ	1'23"797
②	M.ハッキネン	1'23"967	⑤	J.バトン	1'24"238
③	D.クルセード	1'24"290	⑥	J.トゥルーリ	1'24"477
⑦	R.シューマッハー	1'24"516	⑦	H.H.フレンツェン	1'24"786
⑧	G.フィジケラ	1'24"789	⑧	P.デ・ラ・ロサ	1'24"814
⑨	J.フェルスタッペン	1'24"820	⑨	J.バトン	1'24"907
⑩	A.ブルツ	1'25"150	⑩	E.アーバイン	1'25"251
⑪	M.サロ	1'25"322	⑪	P.ディニス	1'25"324
⑫	R.ゾンタ	1'25"337	⑫	J.ハーバート	1'25"388
⑬	J.アレジ	1'25"558	⑬	N.ハイドフェルド	1'25"625
⑭	M.ジェネ	1'26"336	⑭	G.マッパッカーネ	1'27"360



発売日にすぐ読める

いま申し込むとトクをする

宅配 最速便

ニュース出版の
モータースポーツ雑誌

2000年を迎え、おかげさまでレーシングオンも15年目となります。これも、皆様からの熱いご支援によるものとの感謝をこめてニュース出版モータースポーツ雑誌の定期購読を大募集!!

いま、ニュース出版のモータースポーツ雑誌定期購読をお申し込みになると各号発売日にご希望の本をお手もとにお届けします(一部地域を除く)

定期購読者 大募集!

ご好評につき

定期購読をお申し込みのお客様には、 次のような特典をご用意いたしました



レーシングオンの収納に便利な
**レーシングオン
オリジナルファイル**
(本体1,200円)をプレゼント

Racing ON
レーシングオン
国内外の4輪モータースポーツ情報を斬新な切り口でご紹介。速報性プラス読みごたえ十分な内容には定評があります。
隔週木曜日発売 定価480円

■ **宅配通常便**... 発売後2~3日以内にお届け (送料無料)

■ **宅配最速便**... 発売日にお届け (送料各号60円)

※一部地域につきましては、発売日より遅れて本が届く場合があります。

【お申し込み方法】

■ 購読代金引き換えでのお申し込み

代金引き換えでのお申し込みは、次の3方法でのお申し込みが可能です。購読料は、初回発送の際代金引き換えとさせていただきます。なお、初回発送分のみ郵便による発送となるため、発売日までにお届け出来ない場合がありますのでご承知置きください。

1. 電話でのお申し込み

下記お申込書の内容をお伝えください。(受付時間=月~金10:00~18:00)
電話番号 **03-5430-4440**

2. FAXでのお申し込み

下記お申込書に必要事項をご記入のうえ、ニュース出版販売部まで送信してください。
FAX番号(24時間受付) **03-5430-4455**

3. インターネットでのお申し込み

ニュース出版ホームページでもお申し込みを受け付けております。
<http://www.news-pub.com/>

■ クレジットカード(一括払いのみ)でのお申し込み

MASTER、VISA、JCB各カードの
一括払いがご利用になれます。
下記お申込書に必要事項をご記入の
うえ、FAXしてください。
お電話での受け付けも可能です。



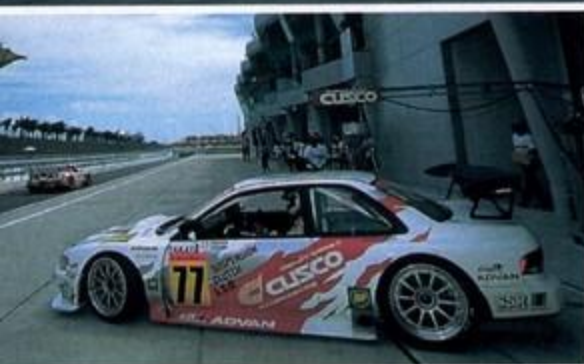
【ご注意】

- お申し込みは、お客様のご購読開始希望号の発売日7日前までをお願いします。すでに発売されている号からのご購読開始はできません。
- ご購読開始希望号の発売日7日前以降のお申し込みの場合、ご購読開始は希望号の次号からとさせていただきます。

<p>〒 <input type="text"/> フリガナ</p> <p>住所 <input type="text"/> 都道 <input type="text"/> 府県</p> <p>電話 <input type="text"/> (<input type="text"/>)</p> <p>年齢 <input type="text"/> 才 性別 <input type="text"/> 男・女 職業 <input type="text"/></p> <p>■ ご購読開始ご希望号を記入してください(発売されている号からのお申し込みはできません。)</p> <p>レーシングオン No. <input type="text"/> から 25冊(約1年分)</p>	<p>フリガナ <input type="text"/></p> <p>お名前 <input type="text"/> 様</p> <p>■ ご希望宅配便名(いずれかに✓を記入してください)</p> <p><input type="checkbox"/> 宅配通常便(送料無料) 12,000円</p> <p><input type="checkbox"/> 宅配最速便(送料各号60円) 13,500円</p> <p>■ クレジットカードでお申し込みの方のみご記入ください</p> <p>ご使用カード <input type="text"/></p> <p><input type="checkbox"/> MASTER <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> JCB</p> <p>ご署名 <input type="text"/></p> <p>有効期限 <input type="text"/> 年 <input type="text"/> 月</p> <p>カード番号 <input type="text"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/></p>	<p>フリガナ <input type="text"/></p> <p>お名前 <input type="text"/> 様</p>
---	--	--

● 購読料金は税込となっております。● 海外発送についてはお取り扱いいたしていません。● 契約期間中にお客様のご都合によりご解約される場合は、残金のご返金はできませんのであらかじめご了承ください。● ご不明な点、お問い合わせは(株)ニュース出版販売部までお願いします。

NEWS PUBLISHING CO., INC. 〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7
株式会社 ニュース出版 販売部 TEL:03-5430-4440 FAX:03-5430-4455
E-mail:news-pub@news-pub.com



同社の生み出す「クスコ」ブランドはあまりに有名。全日本GT選手権や全日本ラリー選手権などハコのレースやラリー、スピードイベントに参戦して膨大なノウハウを蓄積し、その技術を惜しみなく注いだ製品は評価が高い

同社は創業当時からモータースポーツに参加しており、4年前から出場する全日本GT選手権のGT300クラスでは、炎を模したカラーリングのクスコインプレッサで参戦。ベース車両は、先日ほぼ8年ぶりとなるフルモデルチェンジを迎えたために外見は旧型となっていたが、内部のメカニズムには最新の技術が惜しみなく投入されており、毎年ニューマシンが投入されるほどの激戦のシリーズにもかかわらず他車に全く引けを取らな

から分かれるとおり、同社は過酷な状況下で行われるモータースポーツに参戦して膨大なデータや技術を収集。そのノウハウを開発に注ぎ込むことで高品質な製品を次々と生み出してきた。

レースシーンで日々の技術的進化は目覚ましいものがある。その主流に乗る同社は、これからも革新的な技術を開発、投入し続ける、業界全体のトップブランドとして走り続けるだろう。

[レース・で・プロモーション]
'SPONSOR'

PROGRESSIVE EQUIPMENT
CUSCO

**誰よりも速く、そして正確に
レース活動をベースに
さらなる進化を目指す**

株式会社キャロッセ

- 正式名称：株式会社キャロッセ
- 所在地：群馬県高崎市新保町1664-1
- 設立年月日：昭和52年12月
- 資本金：1000万円
- 従業員数：33人
- 業務内容：クスコブランドを中心とした自動車パーツの開発と製造、販売

チューニング業界はもとより、モータースポーツ界においてもすでに老舗と言えるほどの知名度の高さを誇るキャロッセ。また、生み出す製品は「クスコ」のブランド名で親しまれており、こちらでもストリートユースをはじめモータースポーツファンにも高い人気を博している。特に駆動系（LSDクラッチやサスペンション系（車高調やピロアーム、ロッド等）についてはスペシャルブランドとして知られ、絶大な支持を得ている。

い速さを見せている。今シーズンはハコのスベシャリスト小林且雄と谷川達也を擁し、第2戦富士では見事4位に入賞しその後も着実にポイントゲット。残念ながらリタイアに終わったものの、先日行われたTサーキット英田での第5戦においても予選5番手と気を吐き、ライバルたちにその存在を大いにアピールすることとなった。

また、このほかにも今季のWRCでワークス勢を脅かす速さを見せている新井敏弘やグループNクラスで日本人初のウイナーとなった井上清、ベテラン桜井幸彦らをサポート。さらに、足まわりや駆動系において高いポテンシャルが求められる全日本ジムカーナ選手権や全日本ダートトライアル選手権にもチームとして参戦し、好結果を得ている。

「レースやラリーに参入してから製品開発のスピードやエンジニア、メカニクスの技術力が短時間で向上しました。今後とも技術開発の場、そしてお客様とのコミュニケーションを取る場、情報交換の場としてモータースポーツとはかかわっていきま



ひとつ上野おとこ。

泌尿器科
形成外科
性病科

東京上野クリニック

24時間無料電話相談
0120-508-550

●当院は予約制です。秘密は、完全に厳守出来ます。●手術後も安心できる生涯無料保証システムを完備。●男性スタッフが全て対応します。
●相談・受付は24時間、電話にて対応いたします。●診療時間は、朝10時から夜8時までの年中無休です。●小冊子「手術のいろいろ」は無料で送付いたします。
※小冊子のご請求は、0120-087-008までお申し込みください。(クリニックの名前を伏せて別の名前で発送しますので、ご安心ください。)

メールで男の悩み相談もできるホームページです。http://www.ueno.co.jp 携帯アドレス http://www.ueno-c.com

ご紹介できる クリニック一覧	札幌 011-252-6000 中央区北4条西2 アイビル 4F	仙台 022-723-3000 青葉区中央 16-27 仙價ビル 7F	新潟 025-241-4000 新潟市花園1-4-6 リバティプラザ駅前 2F	大宮 048-642-1000 大宮市宮町2-11 ハシモトビル 7F	東京 03-3274-4000 中央区八重洲7-8-18 新横町ビル14F
	上野 03-3876-7000 台東区根岸1-8-18 高松ビル 4F	新宿 03-3343-4000 新宿区西新宿1-3-15 榎木ビル7F	横浜 045-323-5000 西区北2-10-50 北幸山田ビル2F	千葉 043-221-8000 中央区富士見1-2-11 関山ビル 6F	浜松 053-452-6000 浜松市東区443-1 イズムハママツビル5F	名古屋 052-562-5000 中川区名駅3-26-21 新香取ビル6F
京都 075-352-5000 下京区東塩小路7-11-11 クラスタービル1F	大阪北 06-6456-3000 北区梅田1-2 駅前第2ビル 2F	大阪南 06-6634-3000 中央区難波3-5-11 東壘ビル8F	岡山 086-224-9000 岡山市本町6-36 第一セントラルビル 3F	福岡 092-415-6000 博多区博多駅前1-12-7 第13岡部ビル 2F	TOKYO UENO CLINIC

テープ案内 **0120-087-008**
 資料請求 **0120-518-550**
 個別相談 **0120-528-550**
 メンズ総合案内 **0120-518-550**
 包茎総合案内テープ **0120-528-550**
 性病総合案内テープ **0120-538-550**
 インポテンス相談電話 **0120-538-550**

フリーダイヤルは、携帯・PHSからもご利用になれます。(インポテンス相談電話は除く)

UENO MOTOR SPORTS CALENDAR 東京上野クリニックは各協会と協力してモータースポーツを応援しています。

スーパー耐久シリーズ	フォーミュラ・ニッポン	GT選手権	F-3選手権	全日本ロード
第6戦 もてぎスーパー耐久レース 9/16(土)・17(日) ツインリンクもてぎ(栃木県)	第8戦 富士スピードウェイ 9/2(土)・3(日) 富士スピードウェイ(静岡県)	第5戦 GT選手権レース in TI 9/9(土)・10(日) TIサーキット英田(岡山県)	第9戦 ハイランドF3チャンピオンシップレース 9/23(祝)・24(日) 仙台ハイランドレースウェイ(宮城県)	第7戦 鈴鹿スーパーバイクレース 9/2(土)・3(日) 鈴鹿サーキット(三重県)
第7戦 スーパーTEC 10/14(土)・15(日) 富士スピードウェイ(静岡県)	第9戦 セントラルパークMINEサーキット 9/16(土)・17(日) CP MINEサーキット(山口県)	第6戦 全日本GT選手権 9/30(土)・10/1(日) CP MINEサーキット(山口県)	第10戦 ミリオンカードカップレース 11/4(土)・5(日) 鈴鹿サーキット(三重県)	第8戦 筑波スーパーバイクレース 9/16(土)・17(日) 筑波サーキット(茨城県)
第8戦 SUGOスーパー耐久レース 10/28(土)・29(日) スポーランドSUGO(宮城県)	第10戦 鈴鹿サーキット 11/4(土)・5(日) 鈴鹿サーキット(三重県)	第7戦 SUZUKA GT 300km 10/21(土)・22(日) 鈴鹿サーキット(三重県)	F-3選手権/本年度レース終了	第9戦 SUGOスーパーバイクレース 9/30(土)・10/1(日) スポーランドSUGO(宮城県)

●天候などの理由により、レースは中止または、延期される場合があります。

クラッシュネット・ジャパン

9月1日スタート!

<http://www.crash.net.jp>

最新最速のモータースポーツ情報がここにある!

もう“待つ”必要はありません。イギリス「クラッシュネット」と提携する「クラッシュネット・ジャパン」なら、世界中から集められた最新のモータースポーツ情報にリアルタイムで触れることができます。「レーシングオン」と「F1速報」という国内屈指のモータースポーツ誌とも連動することで日本発の情報もばっちりフォロー。レースの結果速報からニュース、さらにインフォメーションまで、役立つモータースポーツ情報満載でこれまでにない総合モータースポーツWEBサイトをめざします。

インターネットならではのクラッシュネット・ジャパンの魅力とは?

- その1 最新のモータースポーツ情報がゲットできる
本場イギリスのモータースポーツ専門WEBサイト「クラッシュネット」と提携。誰もが早く知りたい最新情報をリアルタイムで更新、ファンの期待に応えています
- その2 インターネットがレースの楽しみ方を変える
F1の金曜日フリー走行や予選結果も即日更新。予選結果やトピックスをインターネットでチェックしながらテレビ観戦を楽しむ、という楽しみ方も可能です。
- その3 知りたいときに、すぐにアクセス
過去のレース結果やポイントランキングなど、クラッシュネット・ジャパンはデータベースとしての機能も充実。「何かを知りたい!」と思ってアクセスしたユーザーの期待に応えます。



【主な内容】

●レース速報&最新ニュース

F1/CART/WRC/GT/フォーミュラ・ニッポン/全日本GT選手権/F3/その他、国内外の主要モータースポーツの情報を日々更新。レース速報やニュースまで、常に新鮮な情報をお届けします。

●インフォメーション

プレゼントやキャンペーン、新製品情報などの各種情報を雑誌よりも早いタイミングで掲載します。

●レースカレンダー

レース開催スケジュールをいつでも確認できます。

●レースリザルト&ランキング

レース結果やポイントランキングを確認できます。

●テレビ放映

モータースポーツ関連番組の放映スケジュールを確認できます。また、その日のモータースポーツ番組は、トップページでもお知らせします。

●ツアー情報

F1やル・マンなど、モータースポーツ観戦ツアー情報を掲載します。

●リンク

チームやドライバー、サーキット、スポンサーなどの公式WEBサイトへのリンク集です。

●壁紙

パソコンの壁紙(デスクトップ)用画像をダウンロードできます。

●メールマガジン配信

ニュースやレース結果をメールマガジンとして登録者に配信。また結果速報に特化した携帯端末へのメール配信サービスもあります。

●レースクイーン情報

人気のレースクイーンの紹介や特別企画等。憧れのレースクイーンに“一歩”近づくための情報を満載します。

このほか、新企画も続々登場!

NGK 発 新世紀 行



NGK **IRIDIUM**TM **IX** SPARK PLUG

走りは、新たなる時代へ
新素材・イリジウム合金を採用し、着火性・スパーク特性を極限まで高めたNGKイリジウムプラグ。スムーズな加速性と低燃費、そして低速でのくすぶりを解消した、総合バランスに優れたスパークプラグです。一般車で実現する、プレミアム級の走りをご体感ください。



日本特殊陶業

NGKスパークプラグは、F1をはじめ各種四輪・二輪レースのサポートをしています。

ホームページアドレス <http://www.ngkntk.co.jp/>



Racing

329 10.5 OCT. 5 2000

NEW ARISTO DEBUT.



PHOTO: V300 "VERTEX EDITION" モディカラーはダークブルーマイカ (8P8)。

●エンジン BEAMS 2JZ-GTE VVT-i、排気量: 2,997cc、最高出力(ネット): 206kW(280PS)/5,600r.p.m.、最大トルク(ネット): 451N・m (46.0kg・m)/3,600r.p.m. ●寸法 全長×全幅×全高=4,805×1,800×1,435(mm)、ホイールベース=2,800(mm) ●標準装備 SRSカーテンシールドエアバッグ(運転席・助手席)、VSC、ARS(アクティブ・リヤ・ステア)、独立3種式オフロードセンサー、オートレベリング機能付フォグランプ(ロービーム) カタログのご請求は、下記無料ダイヤルで365日24時間受け付けております。トヨタ自動車お客様相談センター ☎0970-800-778899 お問い合わせ、ご相談は、月～金(除く祝祭日)9時～12時、13時～17時で受け付けております。

ARISTO

V300 "VERTEX EDITION" 455.0万円 / S300 366.0万円 お近くのネット店・ビスタ店へ。 詳しくは! www.toyota.co.jp/Ars

価格はメーカー標準価格です。諸税は販売店の案内に従ってください。この掲載内容には消費税は含まれません。価格はメーカー標準価格です。価格や、色、在庫状況等、変更のある場合があります。詳細は各販売店にお問い合わせください。価格は税込表示、消費税別表示は別記してあります。メーカー標準価格とは異なる場合があります。



レーシングダゴン10月5日号

2000年10月5日発行 (隔週水曜日発行) 第15巻第24号 昭和59年8月2日創刊
発行所株式会社ニューズ出版 〒154-0001 東京都品川区三田2-4-7 TEL:03-5430-4441 (広告) TEL:03-5430-4440 (編集)

定価480円 本体457円