RACING ON レーシング オン

月刊レーシング オン　昭和61年8月1日発行(毎月1回・1日発行)第1巻 第4号
昭和61年3月4日国鉄首都特別扱承認雑誌第6849号

Cool It
But
Can't Slow Down

TVTB RACING ON STAGE ... BELGIQUE 1986 by JOE HONDA ...
... INDIANAPOLIS 500 ... CANADIAN & DETROIT ...
... RACING CAR DESIGNER/INTERVIEW MIKE THACKWELL ...
... F2 CHAMPIONSHIP ... OF ROOKIES/LE MANS 24HOURS ...
... /HYPER CONTROL ROOM/RACE DIARY/ADAY IN A SCENE ...
... FOR RACING PURPOSE ONLY/THE DIMENSION MARCH 86 ...

REAL TIME GRAPH
F1シリーズ第7戦
デトロイトGP

RACING ON STAGE
ベルギーGP by ジョー・ホンダ

INTERVIEW
マイク・サックウェル

8

1986 No.004 AUGUST

CABIN SPIRIT

攻めるぞ。



写真左から
●キャビン100's/260円
●キャビン85/240円
●キャビン85マイルト/240円
●キャビン100'sマイルト/260円

軽さに、味がある
キャビン

RACING ON

47歳のJ・ニクラウスが今年のマスターズを制したとき，アメリカは湧いた。あきらめかけていた帝王の復活，ゴルフファンの興奮は，その極に達した。79回目のインディに20年来愛用のNo.14をひっさげて，51歳のA.J.フォイトが登場した。インディの帝王の復活は…？32万の観衆の視線が，いま深紅のマーチに集中する。

COVER PHOTO by NORIO KOIKE
A.J.FOYT'S MARCH with PIT CREW
at INDIANAPOLIS 500 1986



CONTENTS 8

1986 No.004 AUGUST

TVTR 5
7月のモータースポーツ番組/新譜情報/TVゲームほか

R'on Stage 12
「1000馬力の勇者たち」——ベルギーGP——ジョーホンダ

Snap Voice 21
桜井 淑敏/パトリック・タンベイ/ケン 田島/長谷川 浩之

Essays on and on 28
レースはいつもカーニバル——#5「出走順」

WNN & NNN 30
海外ニュース，国内ニュース

Indianapolis 500 38
CAN'T SLOW DOWN—— 今宮 純

Grand Prix of Detroit 56
F1が危ない！600馬力のF1にもうロマンはない。

Work of Racing Car Designer 64
SARD MC86Xの5月12日，月曜日。——家村 浩明

Le Mans 24Hours Race 68
「難攻不落」たった1台の完走に終わった"日本の挑戦"—— 高橋 二朗

R'on Interview 76
マイク・サックウェル

Making of TV Program 82
「富士グランスピードレース大会」のできるまで

Hyper Control Room 89
食べるサーキット/新製品/ハイコンクラブ/プレゼント ほか

Race Diary & Calendar 99
ベルギーGP/カナダGP/ル・マン24時間/インディ500 ほか

A Day in a Scene 122
「RACラリー 1971」——ジョーホンダ

The Man 128
閃光を放った男たち——横山 文一

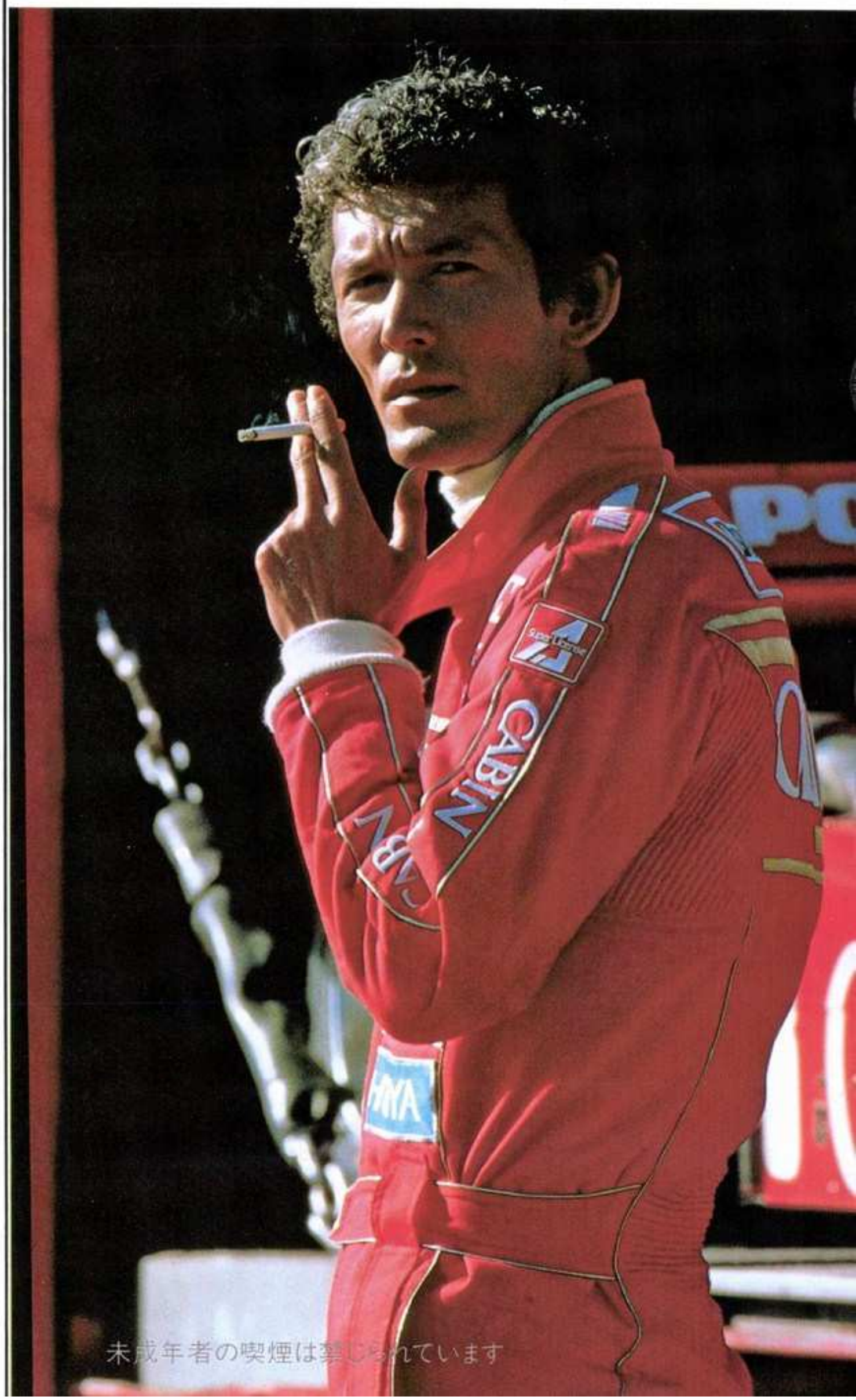
Scale Car 130
レーシング・エンジン フォード-コスワース DFV

For Racing Purpose Only 131
クール・スーツ

Art 132
レーシングマシン・イラストレーション

The Dimension 134
マーチ 86C/インディアナポリス500

日本たばこ
産業株式会社



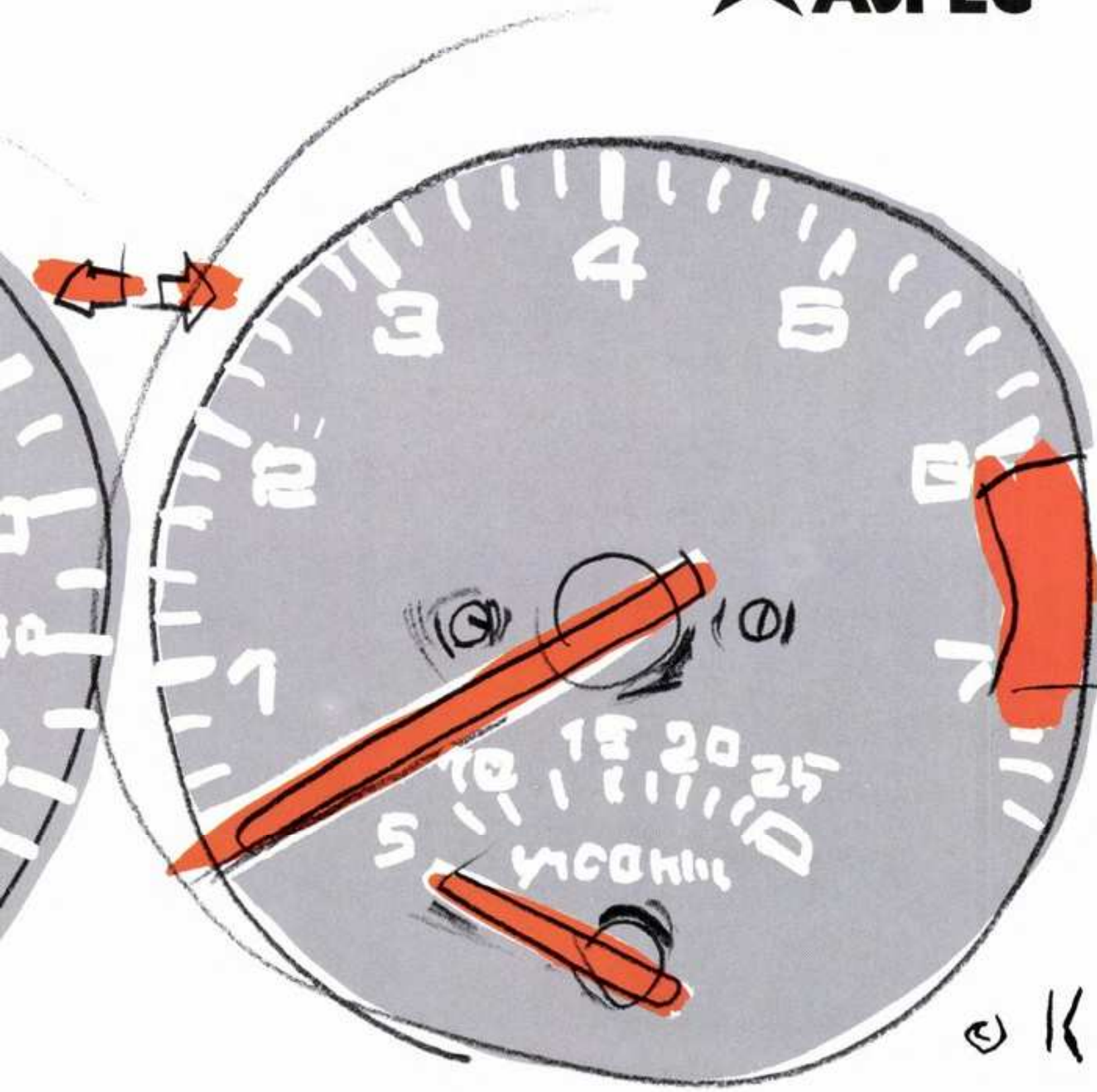
未成年者の喫煙は禁じられています

おとなの炎は、静かです。

燃えています。ゆらゆらと、ぐんぐんと、燃えています。
その芯は、真となって、たぎっています。
しかし、熱くない。弾けない。
おとなの炎は、あらわにならず燃え続けます。
いとつづつ、針の動きを確かめるように、
速さをのみこんでいく、アスペック。
その走り、それは静かな炎。
だから、深く味わえる。

QUIET PERFORMANCE

ASPEC®



TVTR

ON AIR

7月のモータースポーツ番組

カラッと爽快暑い夏はスピード感に思いきり浸るしかない。
F1翌日のマンデースポーツワールドは速報を流す確率大

●「Do／スポーツ」
毎週土曜日　23:30−00:00／テレビ東京
7／12　セーラムスモーキングホイールズレース
番組からひとこと▶グアムで大々的に開催される"セーラムスモーキングホイールズレース"にDo／スポーツがエントリー。その模様を収録。また、オーストラリアでキャンプをはり、4WDで移動しながらの海外ロケもON　AIRする予定。日本を脱出し、雄大な自然の中でのアウトドアライフ、夏シーズンにピッタリの内容をお届けします。

●「モータースポーツダイジェスト」
毎週金曜日　00:30−00:45／テレビ東京
7／25　Old & Now
番組からひとこと▶5月5日筑波で開催されたチェッカーOld & Nowの模様を収録。'60年代から'70年前半の名車の数々が、時代を超えて見事な走りを披露する。当番組では視聴者の皆様の御意見、御感想をお待ちしてますので、どしどしお葉書をお寄せ下さい。宛先は〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-7-2内健ビル2F　レーシングオンTVTR係

●「モーターランド'86」
毎週水曜日　23:30−00:00／テレビ東京
7／2　WRCシリーズ第6戦アクロポリスラリー
7／9　鈴鹿ゴールデントロフィー　F2第4戦
7／16　WRCシリーズ第7戦ニュージーランドラリー
7／23　全日本富士500マイルレース
7／30　全日本ツーリングカーレース菅生300km(決勝)
番組からひとこと▶過激なレース速報でおなじみの「モーターランド」今月のレース速報はF2、耐久とグループA、そしてWRCとレースファン必見のラインナップを組みました。国内レースでは、和田孝夫レポーターがアクセル全開で各ドライバーにインタビュー、レポートします。国内、国外とも充実した内容でお届けしますので御期待ください。7月のミスモーターランドは三好礼子、河口りかでお送りします。

●「カーグラフィックTV」
毎週土曜日　00:10−00:40／テレビ朝日
7／12　F1第6戦カナダGP　F1第7戦デトロイトGP
WRCシリーズ第6戦アクロポリスラリー
番組からひとこと▶いよいよ佳境に入ってきた'86モータースポーツを7月のカーグラTVでは集中的に取りあげる。なお、日産が初出場で完走を果たし、トヨタ、マツダ勢も健闘したル・マン24時間を、ON　AIRは未定ですが、番組特派員の話などを混じえてお送りする予定。見応えのある30分なので御期待を。

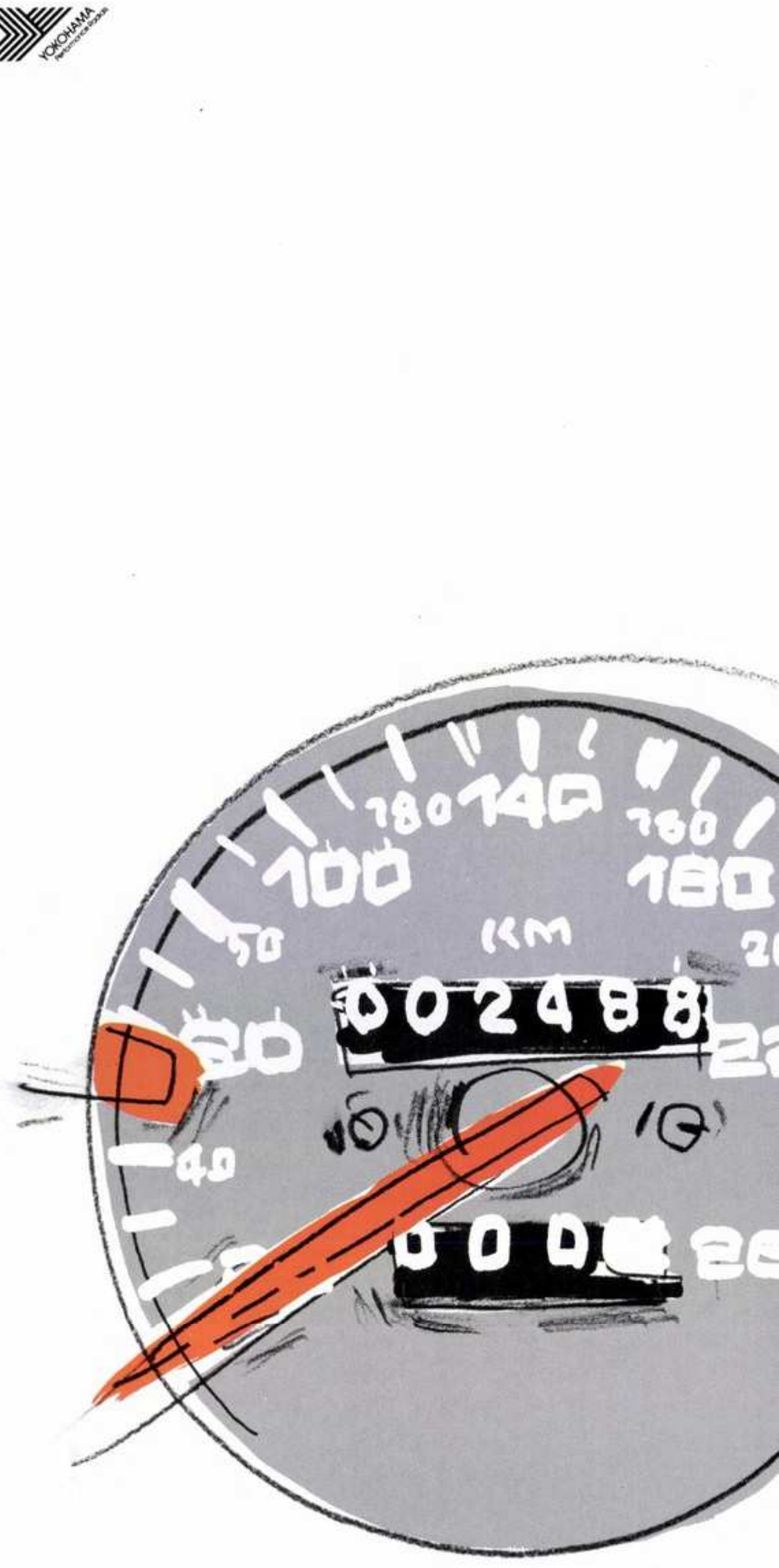
●「マンデースポーツワールド」
毎週月曜日　11:15−00:10／フジTV
番組からひとこと▶F1の翌日の放映を目指しスケジュールを組んでいます。なに分速報ですのでアクシデントが起きる場合もございますが、視聴者の方々の御希望にそえるよう、開催されるレース日程にしたがいON　AIRしていくつもりでいます。

●「オートバックス　ダートトライアル」
7／27　12:00−12:50／西日本放送
番組からひとこと▶7月13日、岡山県備北ハイランドパークで行われるダートトライアルの模様を中継録画でおとどけします。当日は山内伸弥をゲストに迎えデモ走行を披露、一般ギャラリーの中から数名に助手席でダート走行を体験してもらいます。解説は田口勝一郎で行われるこの特別番組、放送エリアは岡山・香川県なので御了承ください。



Old & Nowよりパブリカ1000SLとホンダS800の争い

※内容、放送時間は変更になる場合があります。







人は体感できる美しさを美学とよび、それを創る術を美術と言う。真に美しい物は、
百風の時代からいくばくかの時の流れの中で、まるで鍾乳石のように蓄積された術
と感性を伴ってこそ、はじめて表現される。SSR EX-C ホワイト&ポリッシュ。

感性に於いて美しいと感ずるものは、決して万人共通にはあり得ない。 美匠学 [bishōgaku]

SSR EX-C

All the wheels of SPEED STAR are accepted by JWL, VIA and other Japanese standard.

SPEED STAR CO.,LTD.

SPEED STAR CO.,LTD. U.S.A.: 510 West 6th St. Suite 417 Los Angeles. CA 90014 U.S.A. TEL.213-624-8310.

TV/VTR MEDIA DE RACING ON

TVTR

VIDEO

ビデオソフト／VHD／レーザーディスク新譜情報

シーズンもいよいよ中盤にさしかかり、増々面白くなってきた。迫力あるレースシーンの数々を1本のビデオに集約

●「WSC第1戦　モンツァサーキット」



TE-J636　(輸入英語版)カラー55分　9800円
東映ビデオ株式会社　☎03-545-4511
'86年4月20日、イタリアにて開催されたWSCシリーズの開幕戦、ロスマンズポルシェ962Cがまたもやその輝かしい歴史に1ページを加えた。美しい街々の緑に囲まれ、その穏やかな景色とは対照に激しい競り合いが展開された。

選者		和田孝夫	編集部
チェックポイント	サウンド	☆	☆ ☆
	画質	☆ ☆	☆ ☆
	見せ場	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆
	教材度	☆ ☆	☆ ☆ ☆
	総合評価	☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆
ひとこと		WSCとはいえ、グループCカーのスプリントレースのような印象を受ける。普通、耐久レースといえば競り合いのシーンは少ないが、ポルシェ、ジャガー、ランチアのトップ争いがドライバーの目から見て非常に参考になる。重量のあるCカーではなかなかここまで競れないだろう。性能の差がつき易いのに非常にスリリングなレース展開であるので、見せ場がかなりあり、楽しめる1本として保存したい	開幕戦のビデオらしくチーム、ドライバーの紹介がしっかりしているのがグー。一年間の資料的価値あり。なにより見て欲しいのは、WSCドライバーのファイト。誰一人耐久のつもりでなんか走っていない。マシンを滑らせ豪快にシケインを抜ける様は圧巻。ジャガーの速さは一見の価値あり、いま一歩の画質、カメラアングルの正しさ——そしてなにより日本語のナレーション無しというのが致命的欠点

●「WRC第4戦　サファリラリー」



(輸入英語版)カラー60分　1万1500円
デルタポイント　☎03-465-5798
照りつける太陽、埃けた砂、空はどこまでも高く果てしない。セリカの3年連続優勝、そして2年連続ワン・ツー・フィニッシュ。トヨタに迫るプジョー、ランチアの走りがアフリカの大地にのみこまれる。

選者		日下部保雄	編集部
チェックポイント	サウンド	☆ ☆ ☆	☆ ☆
	画質	☆ ☆ ☆	☆ ☆
	見せ場	☆	☆ ☆
	教材度	☆	☆ ☆
	総合評価	☆ ☆	☆ ☆
ひとこと		いかにスプリントとになったとはいえ、やはりサファリはサファリ。耐久色の非常に濃いイベントだ。参加している車も人も、いつものヨーロッパから比べるとまるで違う走り方をしているのが興味深い。そんな中で、ファイトあるマルク・アレンのランチアは、後半かなりペースを上げて走り豪快だった。またいつもはおとなしい日本車もサファリでは活き活きとしている。セリカの速いこと速いこと……。	やはり景色が雄大すぎるのだろうか、基本的な編集はわるくないのだが、ドシッとひとつ足りない感じがする。 いずれにしても、速い人たちは、どこを走らせてもすこ走ってしまうのだ、と感心した。さすがWRCだ。 豪快といえる、ヘアピンの進入から脱出まで、アウト側で見たシーンとインから見たシーンを見比べてみると面白いかもしれない。セリカ以上にランチアの走りは豪快だ。

●「'86ル・マン24時間」
(輸入英語版) TE-J638　カラー55分　9800円　7月末日発売予定
東映ビデオ株式会社　☎03-545-4511
多数出場した日本勢では長谷見・和田・ウィダー組が見事完走16位。問題も多く残したが、今後に充分期待できる手ごたえを残した。ポルシェ962C、D・ベルはついに4度めのタイトルを手にした。

●「'86アクロポリスラリー」
(輸入英語版) TE-J630　カラー55分　9800円　7月末日発売予定
東映ビデオ株式会社　☎03-545-4511
5／31～6／5に開催された。ダートの多い、耐久色の強いラリー。なんと101台スタート。34台がフィニッシュというハードな闘いであった。プジョー205ターボ16を駆るカンクネンの頭上に栄冠が輝く。

●「'86モンテカルロラリー」
(日本語版) 品番なし　カラー60分　12800円　発売中
TBS映画社　☎03-584-0953
有難い日本語版。西武に行けば手に入れる。サファリラリーも同時発売



COLOR VARIATION FOR CENTER DISK.
Rim : Fin type　Disk Color : White & polish
Rim : Retinal brilliance reverse type rim

EX-C, Fin.
14in. FF　5.5JJ to 6.0JJ　¥32000 to ¥38,000
15in. FR　5.5JJ to 9.0JJ　¥42,000 to ¥49000
PCD(mm/in.) 100/110/114.3/120
All the items are given electron center lock system of SSR

SSR EX-C
All the wheels of SPEED STAR are accepted by JWL, VIA and other Japanese standard.
SPEED STAR CO.,LTD.
SPEED STAR CO.,LTD. : 5-159 Ohtashinmachi Yao city OSAKA 581 JAPAN. TEL.0729-49-81

ニズムたち。

FET KYOKUTO



OMP racewear

世界の、F1をはじめとする超一流レーサーたちに愛用される、OMP。防弾チョッキに使用され衝撃の吸収に圧倒的な威力を発揮する新素材ケブラーの採用、万一の火災に対し耐火性素材ノーメックスの採用など、全てが国際舞台で実証された信頼性を裏付けている。OMPを着ることは、機能美のなかに安心を身につけることにほかならない。



アンダーウェアー2ピース
●素材：ノーメックス
●カラー：ホワイト
●サイズ：S、M、L、XL
●¥25,000

1 フォーミュラーグラブ ●素材：ケブラー/ノーメックス/レザー ●カラー：ブルー、オレンジ、ホワイト ●サイズ：S、M、L、XL ●¥26,000
2 アメリカ2グラブ ●素材：ノーメックス/レザー ●カラー：ブルー、ホワイト、オレンジ、ホワイト、ホワイト、ホワイト ●サイズ：S、M、L、XL ●¥15,000
3 ラリーグラブ ●素材：ノーメックス/レザー ●カラー：ホワイト、ホワイト、ホワイト、ブラック ●サイズ：S、M、L、XL ●¥9,500



レーシングシューズ
●素材：ケブラー/ラバー
●カラー：レッド、ブルー、グレー
●サイズ：38～46 ●¥36,000

ソックス
●素材：ノーメックス
●カラー：ホワイト ●サイズ：S、M、L
●¥2,500(3ペア) ●¥1,000(シングル)





シャイニングマスター
●素材：ケブラー/ノーメックス/ノーメックス
●カラー：ホワイト ●サイズ：42～58
●¥160,000

レーシングスーツプロフェッショナル
●素材：ケブラー/ノーメックス
●カラー：レッド、ブルー、グレー
●サイズ：42～58 ●¥130,000

レーシングスーツクラブマン
●素材：ケブラー
●カラー：レッド、ブルー
●サイズ：42～58 ●¥68,000

レーシングスーツリーダー2
●素材：ケブラー/ノーメックス
●カラー：レッド、ブルー、グレー
●サイズ：42～58 ●¥90,000

Britax

長時間におよぶ緊張は、ドライバーの身体と神経を疲労に導く。英国の長い歴史のなかで、数々の純正シートベルトを手がけたブリタックスは、その経験をル・マンをはじめとする耐久レース、そして世界のラリーシーンで発揮した。900kgの荷重に耐えぬく信頼性と、疲労の軽減を実現するブリタックスは、常にウィナーの走りを支え続けている。

クラブスポーツ4×3
●様々バックル付 ●カラー：ブラック、レッド ●¥18,000



クラブスポーツ4×4
●プッシュボタン式バックル付 ●カラー：ブラック、レッド ●¥15,000



WILLANS

ドライバーとマシンを結ぶ文字通りの絆、レーシングハーネスベルト。生命を支えるベルトゆえに、信頼性が絶対条件となる。ウィランズは高次元のセーフティ・サポート性能、強度、そして脱着の確実性と、その信頼をF1をはじめとするスプリントレースですでに実証している。レーシングハーネスの世界共通語、ウィランズ。世界中のドライバーを守り続けた伝統が、安心の2文字で心と身体をつつむ。

ストックカー4 4×3
●一般車用 ●左右共用
●アイボルト・ストレスプレート付属
●¥36,000





シルバーストーン6 6×6
●レース車専用
●¥55,000

シルバーストーン4 4×4
●一般車用 ●右用、左用あり
●アイボルト・ストレスプレート付属
●¥48,000







ショルダーパット ●2本1組 ●¥3,500

スーパースポーツ4×3
●一般車用 ●¥24,000
スーパースポーツ4×4
●一般車用 ●¥25,000
ストックカー4 4×4
●一般車用 ●¥31,500
シルバーストーン4 4×3
●一般車用 ●¥41,000
インディ6 6×6
●レース車専用 ●¥35,500
クラブ6 6×6
●レース車専用 ●¥43,000
クラッチストラップ
●¥4,500(シルバーストーン4用)
●¥4,000(ストックカー4用)
アイボルト
●¥290(1個)
ストレスプレート
●¥260(1枚)

KÖNIG

ドイツが誇るハンドメイドシートの頂点ケイニッヒによるレーシングシート。ケイニッヒ・ケブラー。その名が示すとおり、素材は超強度と超軽量の両立を実現するケブラー。シート地には、アクシデント時に火災からドライバーを保護する難燃性の素材が採用されている。ヨーロッパ各地のレースで鍛えられたレーシングテクノロジーの結晶ケイニッヒ・ケブラー。ドイツの完全主義がここにある。



ケイニッヒ・ケブラー
●カラー：ブラック、オレンジ、ブルー
●¥400,000
●1.9kg

CORBEAU

モンツァサーキットの名を冠したコルビューのレーシングバージョン、コルビュー・モンツァスプリント。素材はもちろんケブラー。シート裏には補強リブを配し、シート構成上の強度向上がはかられている。ドライバーを完全にホールドする形状は、コーナリング時の横G、そして急加減速時の縦Gに対しての完璧なサポートを実現している。まさに、ドライバーの才能を開花させるシートといえる。



モンツァ・スプリント
●カラー：ブラックベース、ブルー・レッドストライプ
●¥85,000
●4.3kg

SAFETY RACING GEAR COMPLETE

●この広告に関するお問い合わせは下記へ。〒157東京都世田谷区千歳台4-35-11 ☎03(484)3179 営業所：札幌・仙台・小山・金沢・東京・名古屋・大阪・広島・高松・福岡

TV/VTR MEDIA DE RACING ON

TVTR

SPL

モータースポーツビデオカタログPart-Ⅳ

イヨイヨ残り少くなってきたモータースポーツビデオの数々。今回のWRC、WECなどシリーズものを揃えるのもイイ

株式会社エンバシー・ホームエンターテインメント ☎03(436)6680

101 ●中嶋悟のスーパー・ドライビング入門〔基礎編〕 R
V EHV-7001 B EHB-7001 H 61分 B EHB-7001 ¥12,800

102 ●中嶋悟のスーパー・ドライビング入門〔応用編〕 R
V EHV-7002 B EHB-7002 H 59分 ¥12,800



株式会社日本テレビビデオ ☎03(265)4555

103 ●クラッシックカー・ラリー(フランス・スイス) R
30分 ¥9,800

株式会社パシフィックビデオ ☎03(462)5184

104 ●'83サファリラリー R
R-1 60分 ¥16,800

105 ●'83アクロポリスラリー R
R-2 60分 ¥16,800



106 ●'83 1000湖ラリー R
R-3 60分 ¥16,800

107 ●'83サンレモラリー R
R-4 30分 ¥13,800

108 ●'83RACラリー
R-5 45分 ¥16,800

109 ●'83WRCダイジェスト R
R-6 30分 ¥13,800

110 ●'84パリ〜ダカール・ラリー R
R-P 90分 ¥18,000

111 ●'84スウェディッシュラリー R
R-7 30分 ¥13,800

112 ●'84ポルトガルラリー R
R-8 30分 ¥13,800

113 ●'84サファリラリー R
R-9 60分 ¥16,800

114 ●'84ツール・ド・コルスラリー R
R-10 60分 ¥16,800

115 ●'84アクロポリスラリー R
R-11 60分 ¥16,800



116 ●'84 1000湖ラリー R
R-12 60分 ¥16,800

117 ●'84サンレモラリー R
R-13 60分 ¥16,800

118 ●'84RACラリー R
R-14 60分 ¥16,800

119 ●'84スウェディッシュラリー R
R-16 30分 ¥13,800

120 ●'85ポルトガルラリー R
R-17 30分 ¥13,800

121 ●'85サファリラリー R
R-18 30分 ¥13,800

122 ●'85ツール・ド・コルスラリー R
R-19 30分 ¥13,800

123 ●'85アクロポリスラリー R
R-20 30分 ¥13,800

124 ●'85ニュージーランドラリー R
R-21 30分 ¥13,800



125 ●'84ミル・ピストラリー R
R-M 60分 ¥16,800

126 ●'83IN CARマンクスラリー R
R-X 60分 ¥16,800

127 ●'83 IN CAR 956 R
E-1 60分 ¥18,000

128 ●'83WECダイジェスト R
E-2 60分 ¥18,000

129 ●'84モンツァ1000kmレース R
E-3 60分 ¥18,000

130 ●'84シルバーストーン1000kmレース R
E-4 60分 ¥18,000

131 ●'84ル・マン24時間レース R
E-5 80分 ¥18,000

132 ●'84ニュルブルクリンク1000kmレース R
E-6 60分 ¥18,000

133 ●'84モスボート1000kmレース R
E-7 45分 ¥16,800

134 ●'84フランコルシャン(スパ1000kmレース) R
E-8 45分 ¥16,800

135 ●'84富士1000kmレース R
E-9 45分 ¥16,800

136 ●'84サンダウンパーク1000kmレース R
E-10 60分 ¥18,000

V=VHS、B=ベータ、S=ステレオ、H=Hi-fi、R=レンタル有り

着る、守る、メカ

計算されつくしたはずの、ほんのわずかなラインの狂いが明暗を大きく分ける。レースは、走り込むほどに繊細さを加えるのだ。マシンのポテンシャルを十分に引き出すために、マシン＝ドライバーのよりタイトなコミュニケーションと高度な信頼関係を要する瞬間だ。OMP、ウィランズ、ブリタックス、ケイニッヒ、コルビュー。実戦で磨き抜かれた素材から厳選されたメカニズムたち。彼らは、数多くのドライバーから信頼を獲得するとともに、輝やかしい戦歴につつまれている。



GAZEBO

AUTO MECHANICCA INC.,

06-389-9531

We present
ALUMINUM ROAD WHEELS
COVERSION KITS
SAFETY & SMOOTH TECHNIC
TOWN CASUAL WEARS
ANY ITEMS OF CITY LIFE
from GAZEBO

PHOTO : C.H.EMOTO

WHEEL VARIATION

GAZEBO

TV/TVR MEDIA DE RACING ON

TVR

SPL

モータースポーツTVゲーム

意外に少い4輪モータースポーツ関係TVゲームの品々。
でもこれなら免許がなくてもレーサーさ。ヤメラレナイ！

❶「爆走バギー　―発野郎」 X1
No.X1/TURBO/F　6200円　ポーステック株式会社　☎03-407-4191
君はドライブコンピュータとTURBOを装備した高性能バギーのドライバー。ピョコピョコ出てくる多数の障害物をさけ、各チェックポイントを通過しないとOUT。ラウンドは全部で15。3D表示グラフィック




❷「F1レース」 ファミコン
No.HVC-FR　4500円　任天堂株式会社　☎03-254-1781、075-541-6113
いよいよF1レースにトライ。画面にサーキット全体のコース図も表示され、ギヤをハイ、ローに切りかえながらドライビング。腕に自信のある人は是非一度試してほしい。速度表示がリアルなムードをかもし出す



❸「ハイパーラリー」 MSX
4800円　コナミ株式会社　☎03-262-9111、06-380-1331
雪原の銀世界や雷光とどろくサバンナウェイなど世界各地の13ステージが展開される。与えられた燃料で走破、クオリファイランクも設定されている。見事世界を走破してチャンプの栄光を手にすることができるか



❹「ロードファイター」 MSX-ファミコン
Ⓜ4800円　Ⓕ4500円　コナミ株式会社　☎03-262-9111、06-380-1331
時速400kmのハイスピードで敵の車やオイルだまり、トレーラーなどの障害物をくぐりぬけるには高度なテクが必要。住宅街や海岸線など6ステージを燃料0の前に走破するには必殺カウンターステアを身につけろ




❺「F2グランプリ」 パソコン
No.GA-091　5800円　株式会社キャリーラボ　☎096-363-0211
360度ワイドの背景、自由自在なコースづくり、君のレーシングスピリッツは完全燃焼。エジプトのピラミッド、スフィンクス、モナコの海岸サーキット。そして、熊本サーキットが最高にイイ。阿蘇山の噴煙、金峰山、帯山鉄塔／　パソコンしながら世界各地に旅ができてしまうばい





❻「ペイロード」 MSX
No.HBS-G042C　4900円　ソニー株式会社　☎03-448-3311、06-251-5111
仕事に燃えるトラッカーは日本全国どこへでもどんな荷物も即配達。ドライブゲームとマネージメントゲームがドッキング。バトカーに気をつけて目的地までカッ飛びパワー。計算高くなければポイントを稼げない



協力：マイコンベーシックマガジン
注：Ⓜ＝MSX用、Ⓕ＝ファミコン用

〔要　項〕
特　典
●スタッフIDカード発行。
●GAZEBO全商品スタッフフィーにて優待。
●クラブイベント毎月開催。
●全員に、スタッフウェアをプレゼント。
申し込み方法
入会金3,000円を添えて、
住所、氏名、年令、職業、電話番号を明記の上、
下記まで。
〒105 東京都港区虎ノ門1-16-9　T.B.Lビル8F
㈱オートメカニカ内 GAZEBO事務局
お問い合せ先 03(580)8704
GAZEBO CLUB
CAP
PANTS
SWEAT
T-SHIRTS
TANK TOP
8COLOR VARIATION
GAZEBO COMPO WEAR
DESIGN BY ERI OKUWAKI

1000馬力の勇者達。

R' ON STAGE

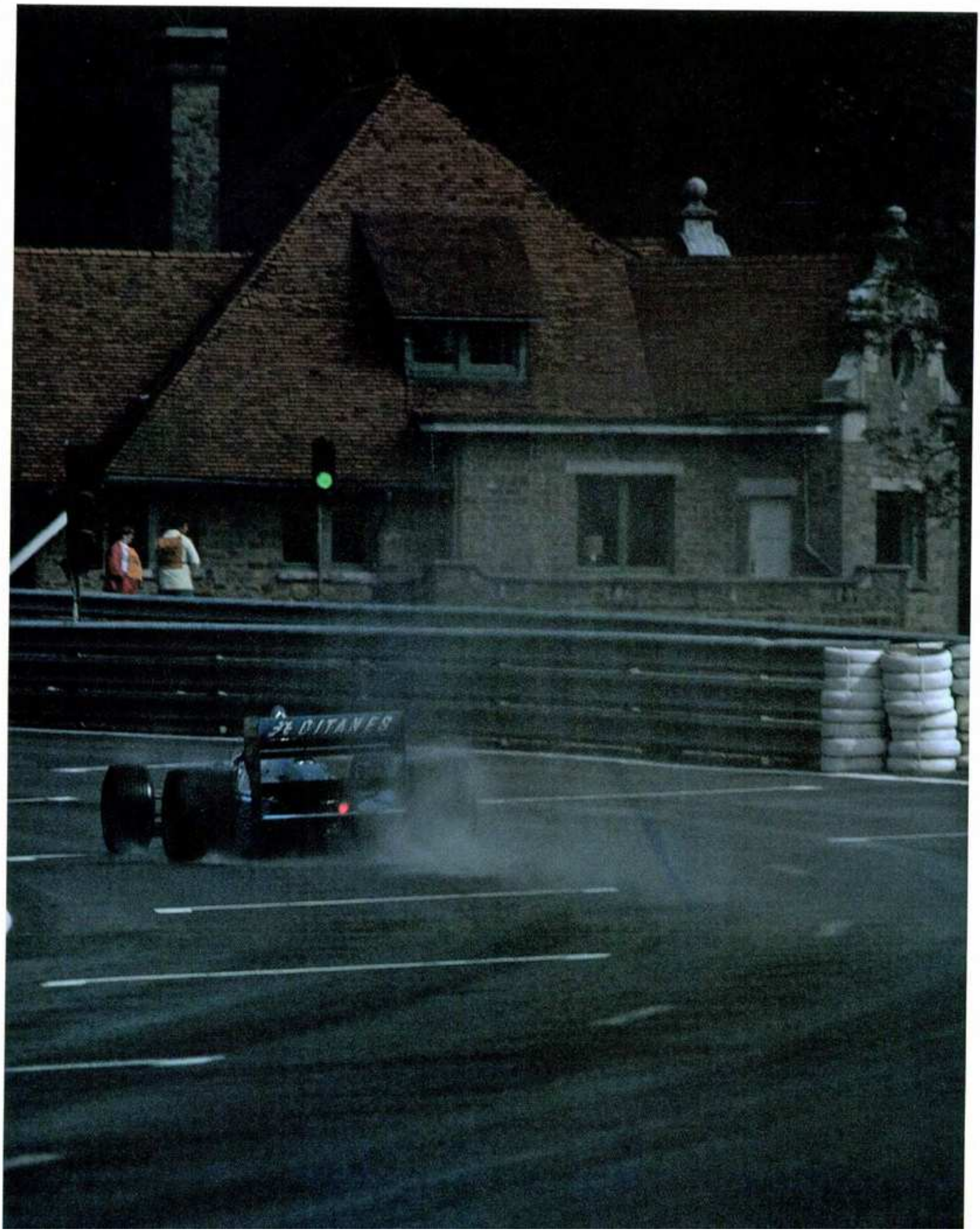
F1 CHAMPI

BY
JOE HONDA
'86 FORMULA 1 CHAMPIONSHIP
ROUND 5
GRAND PRIX DE BELGIQUE
25 MAY

ジョーホンダ

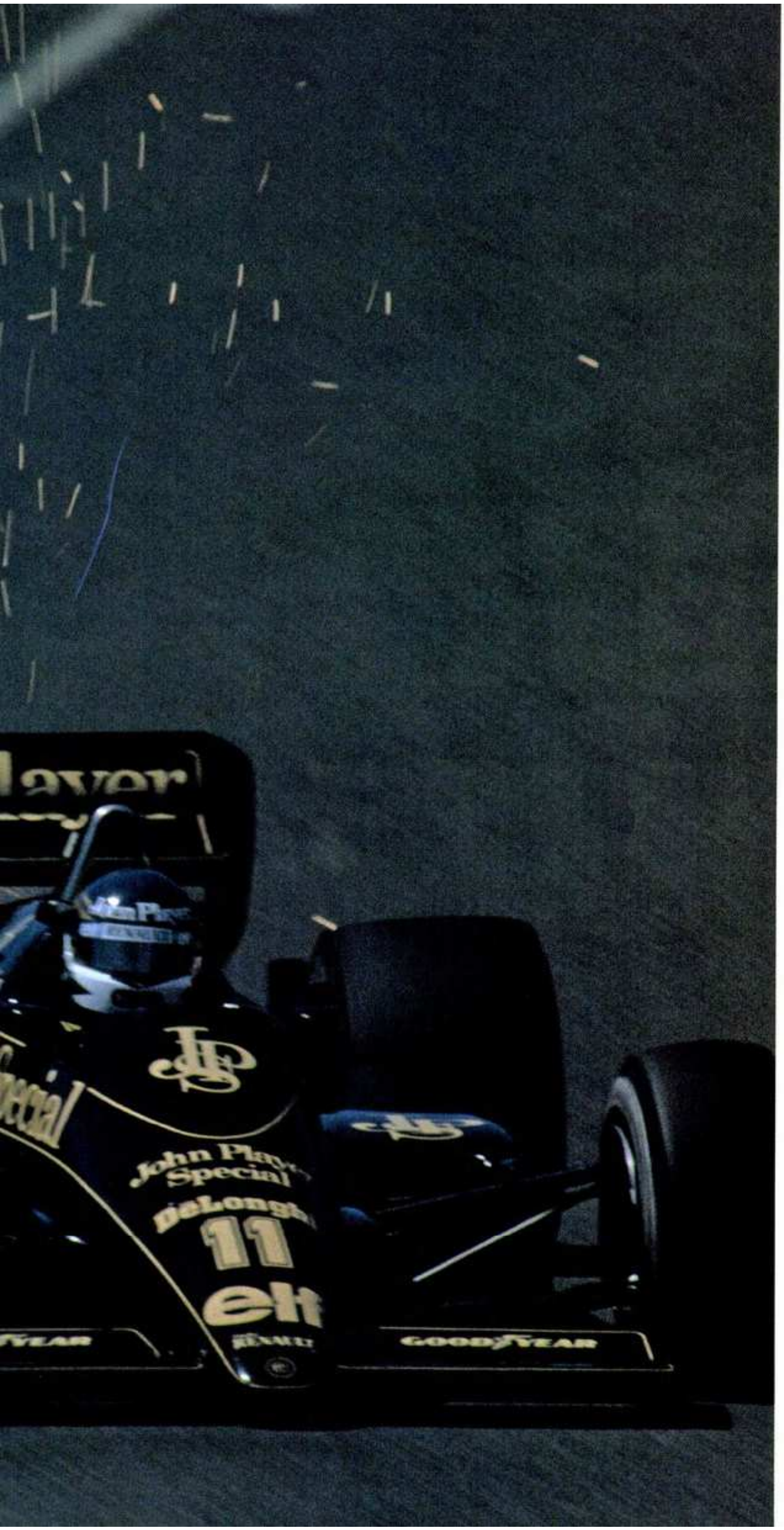
F1はレース界に君臨する最高の舞台だ。
舞台監督もいれば演出家もいる。
もちろん、絵になる役者達には事欠かない。
ドライバーは全員が、それこそ限界まで演技している。
負けた奴は負けた奴なりに、そしてもちろん、
レースに勝ったドライバーはとびきり、艶しい。
カメラマンは無でいい。
いや、むしろ、無心であるべきだと言うべきか。
サーキットという大劇場の中で、
ほとばしる熱気を吸い込む透明の吸引紙のように。
マンセル、セナ、そしてヨハンソン。その表情には、
それぞれが走り抜けたばかりの時間が焼き付いている。

レースのために作られたクローズド・サーキットもいいが、昔ながらの公道サーキットの方が
より魅力的だと、そう思う。ヨーロッパの田園風景の中を、あるいは古い家並をかすめるようにして、
最新のF1マシンが1000馬力の煙を上げていく。その対比が、美しい。
モータースポーツがいかにヨーロッパで息づいているか――。
その大きさや深さがこの家並にまで染み込んでいる気がする。





ここスパ・フランコルシャンのあるベルギーやモータースポーツの発祥の地であるフランスには、
こういった公道、あるいは公道を併用したサーキットが数多い。公道サーキットはモータースポーツの原点だ。
昔は公道レースしかなかった。ヨーロッパを車で走ると、そういった空気を肌で感じる。
アップダウン、ワインディング、アクセルを踏みっぱなしのストレート。
公道レースに引かれるのは、ヨーロッパに対する自分自身の憧れそのものなのかもしれない。



F1の世界は人間社会の凝縮でもある。
金、女、名誉、全てはサーキットの上に転がっている。
マシン、マネージメント、スポンサー取りetc。
いろんな要素がからみ合って火花を散らしている。
ドライバー達はそれこそ目一杯、自分の実力を
絞り出さねばならないが、
上の方では多分に政治的な駆け引きも繰り返されていく。
ダンフリーズはまだ、セナの前を走ることはあり得ない。





富士スピードウェイが誕生した時、何か強く心に引かれるものがあった。
明神峠から見下ろすサーキットの眺めはとても雄大だったし、まわりのグリーンの中にサーキットそのものが溶け込んでいた。
鈴鹿を初めて見た時はそれほどでもなかった。今ひとつ迫ってくるものがなかった。
そういえば、アメリカのサーキットにも心からは引かれない。
ヨーロッパの田園、そんな自然の中に息づいているサーキットに、やはり自分は魅せられてしまうのかもしれない。



ジョーホンダ：東京都杉並区生まれ。モータースポーツ写真を撮り続けて、今年で20年目。
日本におけるこの分野を、自らの歩みとともに切り開いてきた。主な活動の場を世界に求め、F1を
中心に画面に収めている。最近では“Joe Honda-His Works 1967-1983”（写真集：工作社）を発表した。

使用カメラ／オリンパスOM2、OM4、ニコンF3P　使用レンズ／ズイコー、ニッコール／35mm 50mm 100mm 200mm 300mm 600mm

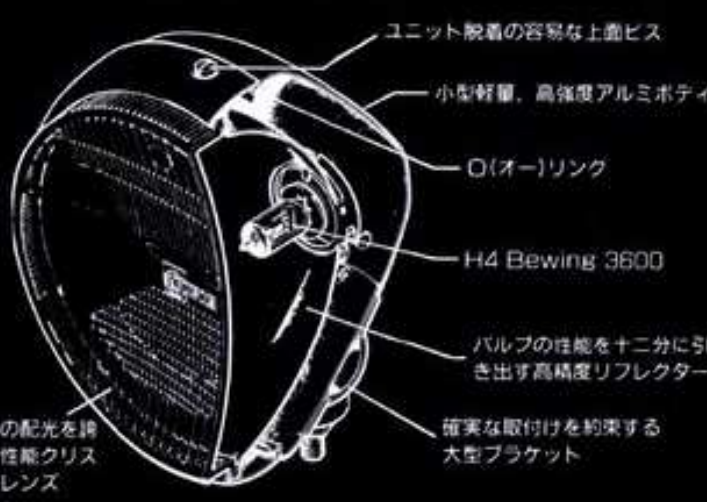
CIBIÉ

Super Competition

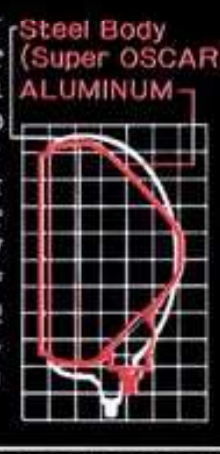


NEW ALUMIBODY

エンジン、ドライバー、装備。1つ1つのファクターが最良の状態につながったときマシンは初めて勝利に導かれる。硬質アルミボディの採用で、あらたなるフォルムを得たスーパーコンペティション。極限までゼイニクを落としたそのボディは20%の軽量化、十分な強度。さらに優れた放熱性によって、高性能・高効率ハロゲン"ビューイング3600"とのマッチングで最強のポテンシャルを発揮する。これらの高いデータは、装備という1つのファクターを最良にするためのシビエの解答だ。



シビエの210mmφ、スーパーオスカー&バイオスカー、世界のトップワークスの愛用でラリー界に不動の地位を築いたスーパーユニット。スーパーコンペティションはその照射性能、高耐久性を損うことなくボディの小型、軽量化に成功、シェイプアップされた軽量ボディでグリル内埋込みも容易です。さらに防水、防塵効果の高いOリングパッキンと放熱性に優れた硬質アルミボディの採用で、安心して高ワットバルブも使用可能です。高照度、小型高強度を実現した新たなる最強、スーパーコンペティションの登場です。



Competition System



■H4 Type Bewing 3600(120/90w)
白・Spot——¥19,800
白・Driving——¥19,800
白・Fog——¥19,800

■H1 Type (100w)
白・Spot——¥17,800
黄・Driving——¥17,800
黄・Fog——¥17,800



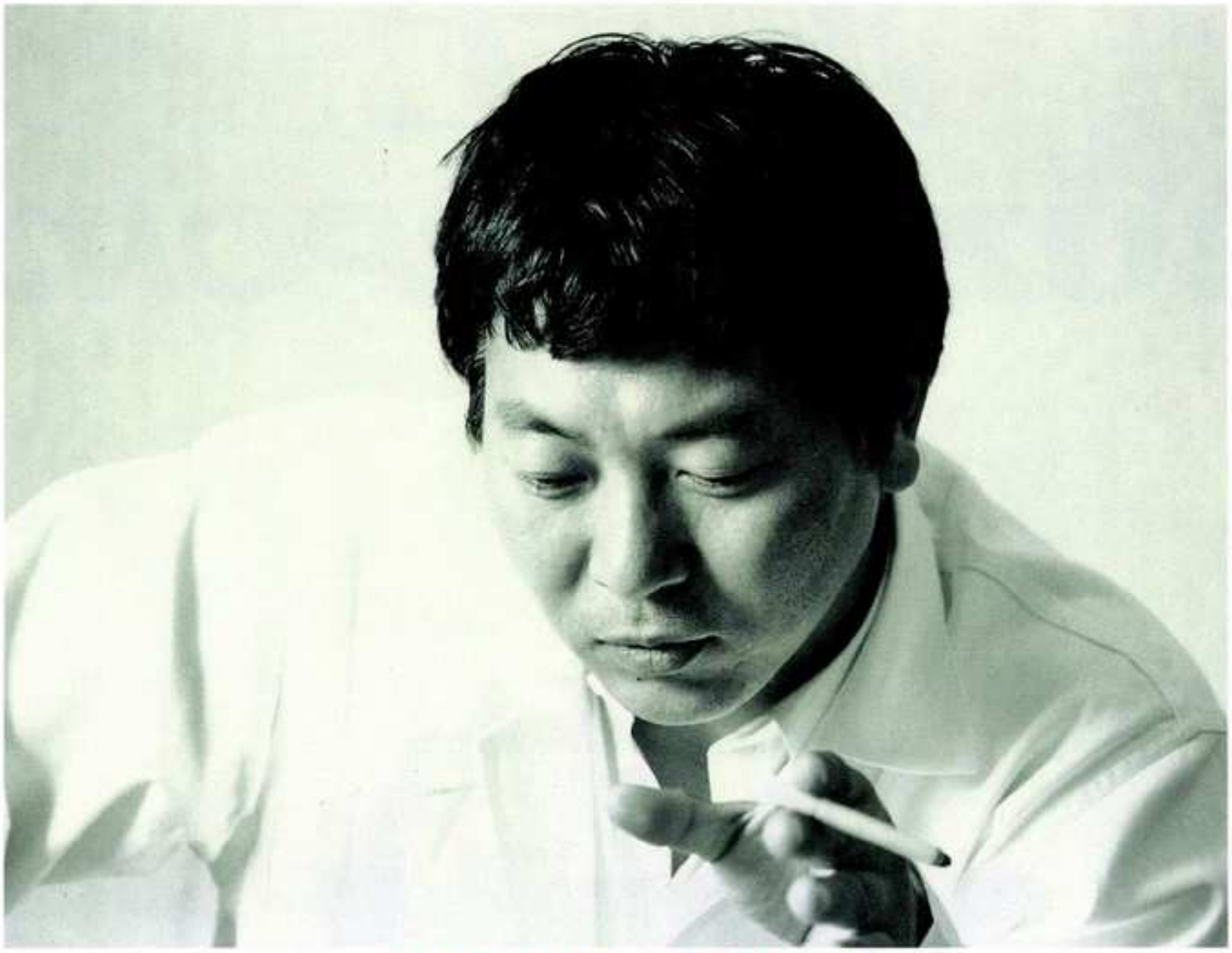
■BI-OSCAR Type(近日発売予定)
■H4 Type Competition System 6
●12V——¥16,800 ●24V——¥17,800
H4バルブ(Bewing 3600)との組合わせでスーパーコンペティションの性能を極限まで引き出す高性能配線キット。
■H1 Type Competition System 5
●12V——¥12,800

SS limited

フランス/シビエ日本総代理店
株式会社エス・エス リミテッド 〒146 東京都大田区南久が原2-33-19 TEL.03(759)7777 FAX.03(757)3951 TLX.03(246)6050 CIBIE.J.
資料ご希望の方は"資料請求券"をハガキに貼って当社にご請求ください。

資料請求券
RO-B

デビュー後わずか3戦めのポーF3000で勝ったホンダRA386-E
CARTシリーズにも挑戦中のこの異色のエンジンのコンセプトを
ホンダF1総監督が語る



Photo/ Toshiki Kobayashi

桜井淑敏

F-っていうのは2週間に一度、レース・ツー・レースで技術がインブルーブして行く、激しい技術競争の世界ですよね。モータースポーツというより、技術レースの色彩が強いわけだけれども、本当にモータースポーツというものをとらえたばあい、F-よりももう少し手のとどきやすい世界でのレース活動が基本的に必要じゃないかと、我われ考えたわけです。

F-より手軽で、モータースポーツ性が高くって、その中で一番速いのはかつてF2だったけど、国際性なくなりましたね。そんなことで、F3000というカテゴリーに我われ、エンジンを用意したわけです。それでは将来的にこのエンジンを市販するのかどうかという御質問が出ると思うんです。市販の可能性はF2の時よりも、高い。けれども、市販を前提としてやっているかというと、ハッキリとは言い切れないところがあるんです。お金の問題とか、色いろありますからね。

エンジンのリファインは、ジョン・ジャッドのエンジン・ディベロップメント社にお願いしてます。インディカー用エンジンとしてはねえ、ホンダとしては積極的にやりましょうって感じじゃありません。ただ、あのエンジンにそういう汎用性があり、エンジン・ディベロップメント社もやりたいと言ってますから、ウチとしてはそれを止めるほどでもない、と……いう状況なんですよ。

あのエンジンは、F-の自然吸気式3ℓが許されていた頃に作ったものからつながって来たものです。元もとはV8じゃなくって、もっとマルチでしたけどね。

特徴はねえ、長寿命だということがひとつ。ピストンやカムなどの基本パーツは、年間通じて換えなくてすむ。あと、コンパクトで軽いってこと。F2より軽いすよ。ま、ホンダとしては異色のエンジンですよね、あれは。



ENJOY MOTOR SPORT
& MOTOR LIFE WITH SUZUKI

SUZUKI SPORT

●サスペンション

Fストラットダートラ用(R)	¥23,000
〃 (L)	¥23,000
ラリー用 (R)	¥23,000
〃 (L)	¥23,000
ジムカーナ用(R)	¥23,000
〃 (L)	¥23,000
Rショックダートラ用(単筒)	¥13,000
〃 (複筒)	¥12,000
ラリー用(単筒)	¥13,000
〃 (複筒)	¥12,000
ジムカーナ用4段調整	¥16,000
Fコイルスプリング	¥8,000
R 〃	¥8,000

●アンダーガード

アンダーガードSPL	¥55,000
〃 STD	¥45,000
タンクガード SPL	¥24,000
〃 STD	¥20,000
フロアガード SPL	¥50,000
〃 STD	¥35,000
ツイストビームガード	¥18,000
バンパーガード	¥14,000
マフラーガードSPL	¥17,000
マフラーガードSTD	¥14,000

●強化ゴムブッシュ

エンジンマウントセット	¥19,000
トランスミッションセット	¥22,000
ストラットアッパーセット	¥5,000
ロア アーム セット	¥4,000
スタビライザーセット	¥9,000
リアリンクセット	¥5,000
ラテラルロッドセット	¥3,000
ステアリングラックセット	¥6,000
マフラーリングセット	¥4,500

●その他

ストラットタワーバー	¥15,000
ロールバー38φ6P(FIA)	¥90,000
〃 35φ4P	¥39,000
〃 追加35φ6P	¥31,000
LSD	¥70,000
エキゾーストマニホールド	¥50,000
グループA用マフラーキット	¥90,000
Fブレーキパッド	¥22,000
Rブレーキシュー	¥12,000
ステッカー(ウインドウ用白抜き)	¥3,500
ワッペン	¥2,000
マッドフラップ(2枚)	¥3,400

●お問い合わせはお近くのスズキ自動車販売店もしくは下記へ……
オート用品販売株式会社 〒431-02 静岡県浜松市篠原町21339
株式会社 **SUZUKI SPORT** 〒182 東京都調布市深大寺南町5-57-1 ☎0424-81-3912 (代表)

エリオの事故を引き金に、ＦＩＳＡのバレストルは、Ｆ１の600馬力制限を
発表した。その直後、Ｆ１界きっての良識派、
パトリック・タンベイはドライバーとしての率直な意見をわれわれに語ってくれた



Photo/Hiroshi Kaneko

パトリック・タンベイ

ベルギーＧＰの直前に行われた話合いに関しては、本当に満足していたよ。なにしろＦ－の大部分の関係者が、ターボ・エンジンのパワーダウンに関する合意にたどりついたのだから。バレストル会長によって採られた決定は、コンストラクターやドライバーに、そしてプレスによっても初めて満場一致を得たわけだ。ファンもぜひ同じであってほしいな。

安全性？　見せかけだよ。だって、それが完全になることはないだろう。Ｆ－は危険なスポーツなんだ。残念だけど事故はまたあるさ。だけどその危険性を減らす努力はしなければね。あの悲劇的なエリオの事故がわれわれを目覚めさせたんだ。仲間を失うことは辛いことだよ。お互いにベターな方法を求めなければならない。皆でね。

でも６００馬力制限だけじゃ意味がないよ。ブラバムＢＴ55みたいに完全に寝た格好でドライブさせられたり、ほとんどのＦ－がそうなんだけど特にベネトンのような、狭すぎるコクピットにねじこまれたりで、パワーダウンしたところで安全性は向上したりしない。シャシーに関するレギュレーションを変更しないかぎりね。それは、その材質についてもいえるんじゃないかな。それとわがままで言うわけじゃないけど、サーキットの路面も一定にした方が良いと思うんだ。エリオの事故は、モナコの路面でくたびれきったウイングが、直後のポールリカールの高速テストに耐え切れなかったんだ。自分でもこういった改善の努力に金銭的にも協力する準備はある。

ところで、ベルギーＧＰだけど、ウォームアップまで本当に調子よかったんだ。でも第一コーナーの接触事故を何回もビデオで見直したんだけど、あれはセナが悪い。まだ、３００kmもあるっていうのに、なんであんな馬鹿なことをするんだろうね。

TRUST MUFFLER TUNE UP CHANCE



パワフルな走りにチャンス!
6/25~9/30



EX.マニ、マフラーお買い上げの方にビッグチャンス!

■ゼロハンバイクのちっちゃな大物、SUZUKIギャグを10名にプレゼント。

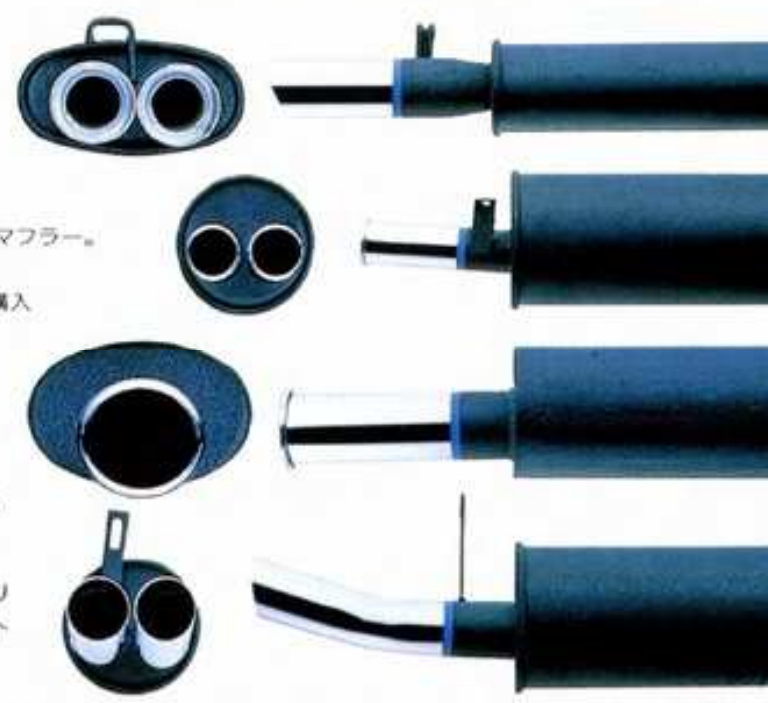
■テールエンドを引締めるTRUSTエンブレムをもれなくプレゼント。



応募要項

EX.マニ&マフラーを買ってSUZUKI GAGを当てよう/

■御応募いただいた方の中から抽選で10名様に話題のSUZUKI GAGをプレゼント。



■対象商品：トラストEX.マニ及びマフラー。
■期間：'86.6/25~9/30まで。
■応募資格：期間中に対象商品を御購入いただいた方。
■応募方法：応募用紙に必要事項を記入の上、郵送にて御応募下さい。●応募用紙は購入時にショップよりお受取り下さい。
■応募締め切り：10/5当日消印有効。
■抽選：10/8(水)(株)トラストにて公開抽選。
■発表：10/26発売のカートップ、ホリデーオート、オプションのトラスト広告上にて当選者を発表します。

TRUST SUPER TUNIUG SYSTEM AIMING AT REAL COMPETITIONS.

GRACER GReddy GREX GRaN FORTIS TEFTUNE

TRUST トラスト 〒280 千葉市都町1285-6 TEL.0472(32)5556/トラスト大阪TEL.06(746)8511/トラスト東京販売TEL.03(698)3131/トラスト札幌TEL.011(753)3322

ヴォイス・オブ・レース――富士GCでお馴染みの声の持ち主は
1963年鈴鹿の日本GPロードレース以来、23年間のキャリアを誇る
本業はアナウンス／司会／通訳／翻訳……でもレースが一番好きだ



Photo/Iwao Komiya

ケン田島

赤が点燈しました……そして緑へ。16台のマシーンが、いっせいにスタートを切りました。1986年富士グランチャンピオン第2戦、富士グランスピードレース大会のスタートが、いま切られました！　先頭はジェフ・リースか？……白いマシーン、ポールポジション、ジェフ・リース、先頭を切りまして第1コーナー30Rを回りました。ジェフ・リース、いいスタートを切りました。そのすぐあとに、24番の高橋健二、そしてカーナンバー15番！　15番？15番……エー、こ、ち、ら、は、鈴木亜久里選手でございます。

さて、3周目へアビンカーブを通過する順位をこれからお伝えします。先頭はカーナンバー7番のジェフ・リース、続きまして24番の高橋健二、鈴木亜久里、長谷見昌弘、た……館善泰クラッシュいたしました！　グリーンにちょっと入りましたッ。エー、ちょっとコースの外にはじき出されたような感じがいたします。8番と6番が接触いたしましたようです。どうやら、グリーンにストップした模様です。さあ、コォースー、にィ、は、まだ戻っておりません。

それにしても星野選手、本当に残念です。トラブルでストップの星野選手、ガンバりまして5位まで持って来たのですがァ、ナンと言いましょうか、やはりヤマハの壁にさえぎられたと言うことなのでしょうか……。

トップのジェフ・リース、1周目からトップに飛び出しまして、一度も他のマシンにその座を譲っておりません。さて、ここで初めてこのGCに、外国人の優勝なるか……。

本当にこのレース、大変なレースになりました。ジェフ・リース、堂どう優勝。2位に和田孝夫、最終ラップに高橋国光、4位へ後退。3位には入れかわりました松本恵二です。

それでは間もなく、暫定表彰式です。

TOMEI
MOTOR RACING AND CIRCUIT COMMUNICATION
東名自動車株式会社
〒211神奈川県川崎市宮前区野川1434-18 PHONE:044-788-6824代

軽量敏捷

ライトスポーツの喜びはその俊敏感覚から感じられる走快感。ステアリングからアスファルトのμを感じ、アクセルのオン・オフでコーナーリングラインが変わることを知る。そして募るモーターレーシングへの憧れ。その気にさせるシェイプアップされたクルマゆえ、当然足廻りもシェイプアップしたい。そんな期待に応えるために登場したのが「TOMEI FF-2」。TOMEI RACINGのスタッフが「サーキットで育てた優等生です。

SIZE 6J・14 5H・4H OFFSET 38 P.C.D 100・114.3 COLOR WHITE, SILVER, GUNMETAL PRICE ¥30,000







SUPER WHITE



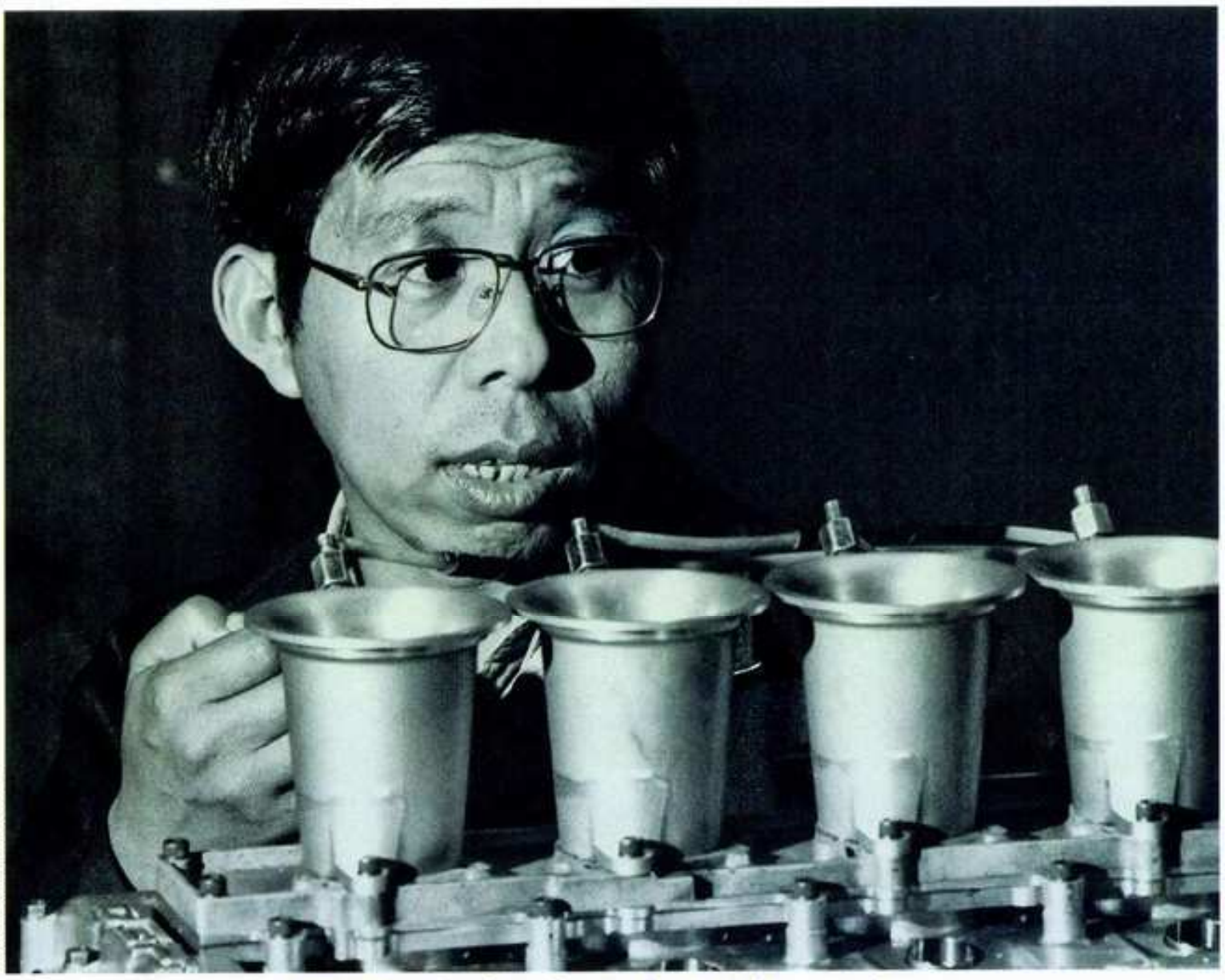
PUZZLE SILVER



GUN METAL

FF-2

独自の5バルブヘッドでBMWパワーの復活に挑戦するHKS
ドライバーに茂木和男を擁し、GC第3戦から実戦を走る
10年ぶりのGC復帰を果たした長谷川浩之は自信に満ちた笑顔で語る



Photo/Toshiki Kobayashi

長谷川浩之

まあ、会社のスタートからの目標だったF2、GCに使えるエンジンを作り始めたと考えてください。

吸気についての研究の過程で評価試験をやったら、5バルブがたまたま良かったというわけでして、とくにヤマハとの関係はありません。ベースにBMW・M12／7を選んだのは、戦闘力の低下で一時のBDAのように、このエンジンの価値が下がって余りはじめたから。このエンジンは市販車ベースのエンジンですが、まあ良くできた傑作なんで。バルブスプリングが折れるのとコンロッドの耐久性を解決すれば、まだいける。これはうちにとっていいベースです。しかも、うちが優れたヘッドを完成させれば、このエンジンの優れたチューナーはたくさんいる。うちはチューニングやメンテナンスはしないんで、このエンジンの場合、願ってもない体制がもう出来てる。

ヤマハの5バルブはカムでダイレクトにバルブを押してる。確かにこれが一番いいはずだ。でも同じことはしたくない。ロッカーアーム使っても、より良いものが作れるはずだって考えた。それが混合気がまっすぐに燃焼室に落ちるダイレクトポートなわけ。ヤマハだって、5バルブを摑みきってないんだよ。

いちばん困ったのは、ロッカーアーム。うちはこれをやったことがない。わからなくって。この関係のトラブルだけで予定がずいぶん遅れちゃった。でもトラブルの原因がわかったときは大喜びしましたよ。もうロッカーアームの技術も完璧に大丈夫です。

目標は350馬力。ベースのII-12%アップ。ベースと同じ330馬力でも、下が太るんで充分速いはず。絵にかいたモチなんかじゃない。表に出てはいないけど、ずっとレーシングエンジンをやってきて、その経験で言ってるんだから。デビューはGC第3戦。まあ、うまく走ってくれればな、と思ってます。



レースは・いつも・カーニバル

＃5「 出 走 願 」

「向こうが、それはもう……」

――研究のスピードに関しても、ホンダのほうが圧倒的に速かったのでしょうか。

「いや、速いというか……ねえ……」

――苦笑いしながら、ニヤニヤしながら、ですね。

「ホンダのエンジンは、ホンダのエンジニアが作ったものですから、ホンダのエンジニアがいちばんよくわかっているわけですよ。ホンダのエンジニアがいちばんよくわかっているということは

'87年からは、600馬力F1がスタート!?

Photos/Hiroshi Kaneko, Norio Koike, Max Press, Racing On



パワーを抑えるための方法のひとつとされるポップオフバルブ。インディカーでは使用中だ

ベルギーGPの行なわれたスパ・フランコルシャンサーキットにおいて、FISA会長であるJ-M・バレストルが将来のF1エンジンについての提案を行なった。

それと言うのも、今や予選における各エンジンの出力は、1000馬力があたりまえ。スピードも当然高くなって危険性が高くなってしまっているのに歯止めをかけようというものだ。

バレストル会長の案によれば、エンジンパワーをだいたい600馬力に抑えたいらしい。その方法は、3つあって、ポップオフバルブというバルブをタービンとインタークーラーの間に取り付けて、ある一定の圧以上の空気をエンジンに送り込まないようにする。また、ターボチャージャー自体に入り込む空気の量を規制してしまう方法。そしてエンジンの排気量を今の1500ccから1000ccに縮小してしまうもの。以上3つ。

この600馬力という数字がどこから、そして、何を根拠として出されて来たものなのかは、ハッキリしていないが、FISAは、このところグループB車両の件でもわかるとおり、安全面にかなり気を配っているようである。

バレストルの提案を受けて関係者達は、馬力を下げるにしても、ちゃんと正確に600馬力をすべての車が守れるかという疑問を抱いている。

それでも、ロータスチームのボス、ピーター・ウォアなどは、「出力がダウンすることによってシャシーにかかるストレスが少なくなっていい。ウイングは小さくできるし、シャシーにかかるダウンフォースも少なくなる。当然、サスペンションにかかる力も少なくなり、タイヤだって…すべてのコンポーネンツにかかるストレスが少なくなっていい」と語っている。ルノーのジャン・サージュは、「ポップオフバルブとターボの吸気規制両方をするべきだ」と言い、BMWモータースポーツのバウル・ロッシュは「ポップオフバルブによるパワー規制には反対だ。私の意見では、エンジンのキャパシティを1200ccにするのが一番いい。そしてターボチャージャーへの吸気規制が2番目だ」と言っている。



またひとつバレストルの悩みが増えてしまった

FIのドライバー連盟は、この提案を基本的に受け入れるという態度であるが、あるドライバーは、「正しい方法で平等にエンジンパワーを600馬力にするのは歓迎だ。モータースポーツ本来のコンペティションに戻る。しかし、600馬力にまで落してしまうのは、おもしろ味が無くなってしまうのではないだろうか。もう少し、パワーがあった方がいい」という意見もある。

1987年から、この600馬力FIを施行したいFISAであるが今後の成り行きに注目したい。

DELIGHT & GRIEF

トルーマンへの最後のそして最高の贈物

今年のインディ500マイルの勝者、ボビー・レイハルが所属するトルースポーツのオーナーであるジム・トルーマンがレースの11日後、6月12日に癌のため死去した。51歳だった。

1935年、オハイオ生まれのこの実業家は5年前からレイハルをインディカーに乗せ、ここ2シーズン、トップコンテンダーとしての地位を築き始めていた。

インディでの勝利の後、レイハルはトルーマンに「この勝利はジムのために」との感謝のことばを、喜びの涙をおさえながら語った。そして「この数年間、ジムが私にしてくれたことへの唯一、そして最高の恩返しだ」と付け加えた。

もちろん、レイハルとトルーマンにとってもインディというアメリカで最も名の高いレースで勝つことは最大の目標だった。そしてレイハルは見事にトルーマンの期待に応え、最高の栄誉をものにしたのだ。

レイハルはトルーマンの訃報に接し、「チャンピオンになったとトルーマンに報告できるよう努力する」と語った。

トルーマンにとって最後の、そして彼の人生で最高の11日間だった。



インディのゴール後、うまそうにミルクを飲むトルーマンだったが…

英・独のF1テスト、共にホンダが最速

本誌が店頭に並ぶ頃には、すでにF1サーカスは、北アメリカラウンド最後のデトロイトGPを終え、再びヨーロッパラウンドへ向っているはずだ。そして、いよいよシーズンの中盤戦を迎えて一層盛り上がりを見せる頃。

ウィリアムズ・ホンダ、マクラーレン・TAG、そして、ロータス・ルノーがトップグループを形成してチャンピオン争いを演じる。他のコンストラクター達は、この3つのチームの戦いを一歩引いて見ているしかないようだ。

先頃行なわれた、ブランズハッチ（今年のイギリスGP開催サーキット）でのテストでも、ウィリアムズ・ホンダのナイジェル・マンセルがトップタイムの1分09秒25をマーク、好調なところを見せている。マンセルに続くタイムを出したのは、マクラーレン・TAGのケケ・ロズベルグ。今年、まだ一勝もあげていないロズベルグにとって、そろそろ一勝がほしいところだ。3番手は、マンセルのチームメイト、ネルソン・ピケ、そして、以下アラン・プロスト（マクラーレン・TAG）、アイルトン・セナ（ロータス・ルノー）と続いている。

ブランズハッチの翌週行われたホッケンハイムのテストで、今度は、ウィリアムズ・ホンダのネルソン・ピケがベストラップタイム、それもホッケンハイムのレコードタイムー分46秒27をマークしてみせた。カナダGPを終えた時点でピケ勝、マンセル2勝とトータル3勝をマークしているウィリアムズ・ホンダは、ヨーロッパラウンドのブランズハッチ、ホッケンハイムでその勝ち星をなおも増す勢いだ。ホッケンハイムのテストでセカンドタイムをマークしたのは、プロスト、以下ロズベルグ、ゲルハルト・ベルガー（ベネトン・BMW）、ミケーレ・アルボレート（フェラーリ）、マンセル、ルネ・アルヌー（リジェ・ルノー）。スバのベルギーGPにおいて2番手からスタートしたベルガーは、今シーズン注目のドライバーだ。しかし、ホンダ、TAG、ルノーなどのエンジンに対してBMWは、やや戦闘力不足。また、ポールリカールのテスト中事故死してしまったエリオ・デ・アンジェリスの替りに、ブラバム入りしたデレック・ワーウィックが半年間のブランクの後どのような走りを見せてくれるかも興味がある。

現在のF1では、レース開催の一ヵ月ほど前に事前テストが行われるのが恒例となっている。日進月歩のこの世界では、必ずしもこのテスト結果がそのままレース展開を予想させるものとはならないが、テストで好結果を残したものは熟成の早さを物語ってはいる。北米ラウンドを終えた各チームの今後の展開は？　自信をつけたウィリアムズ勢の活躍は期待できそうだ。



ホッケンのテストでコースレコードをマークしたピケ

●ブランズハッチテスト　5月28-29日

マンセル	1'09"25
ロズベルグ	1'09"64
ピケ	1'09"76
プロスト	1'09"80
セナ	1'10"35
ラフィット	1'11"66
ヨハンソン	1'11"74
ファビ	1'12"31
ストレイフ	1'12"90
ブランドル	1'13"04
ジョーンズ	1'13"41
タンベイ	1'14"36

●ホッケンハイムテスト

ピケ	1'46"32
プロスト	1'47"19
ロズベルグ	1'47"47
マンセル	1'47"47
アルボレート	1'47"55
ベルガー	1'47"70
アルヌー	1'47"92
ヨハンソン	1'48"63
パーマー	1'51"82
ロテンガッター	1'53"28

A REPLACEMENT

デレック・ワーウィック、ブラバム入り

前号でお伝えしたように、テスト中の不幸な事故でエリオ・デ・アンジェリスを失ったブラバム・チームだが、チームのボス、バーニー・エクレストンは、ベルギーGPの際にデレック・ワーウィックのブラバム入りを発表した。彼は、カナダGPから出場し、残りのGP全戦に出場することになっている。

デ・アンジェリスの事故以来、チーム全体が落ち込んでしまったが、これをもう一度安定した状態に戻すのにベストなドライバーということで、ワーウィックが選ばれた模様だ。

今シーズンワーウィックはSWCのドライバーとして、トム・ウォーキンショウ・レーシングチームと契約し、ジャガーをドライブしている



カナダGPでは惜しくもリタイアだったが、実力の片鱗をのぞかせた

が、幸いなことに残りのシーズンでF1GPとスポーツカーのスケジュールはぶつからないこともあって、彼がF1に復帰することについては何の障害もなかった。

6月初め、ドニントンで行われた初テストで彼は8ヵ月ぶりのFIドライブながら、同僚のR・パトレーゼのタイムのコンマ一秒落ちのラップタイムを叩き出して見せた。しかも、その時のタイヤは、パトレーゼの使用したものよりコンパウンドの硬いものだったという。

しかし、その後彼はコースアウトして、コントロールを失ったまま、外側の壁に突っ込んでしまった。が、彼はチームから高い評価を受けたようだ。

ブラバムでのデビュー戦となったカナダでは、予選10位と好位置につけたが、ギヤボックスが壊れ、スペアマシンを使用することになった。決勝では快調なペースで走っていた20周目に燃圧が低下し、リタイアという結果だった。



8ヵ月ぶりにF1フィールドに帰って来たワーウィック

IN MALAYSIA

マレーシア・ラリー、神岡はリタイア！

既に紹介したとおり、マレーシアのラッキー・ストライク・ラリーが、6月14～17日に行われた。

ニッサン初の4WD競技車として注目されたサニー4WDは、昨年の全日本ラリーCクラス・チャンプの神岡のドライビングで上位を狙っていた。

そして、序盤こそラリーの注目を一手に集め、そのポテンシャルの高さを見せつけて活躍を期待させたのだが、残念ながら完走はおろか、4レグあるうちの最初のレグを走りきることもできずにリタイアしてしまった。原因はステアリング・ロッドが破損したため。

神岡同様、日本から参加した遠藤（シルビア）、岩瀬（シャレードターボ）の2台は、共にドライブシャフトが壊れてリタイア。

結局、ラリーはトヨタ・カローラGTを駆る、オーストラリアのグレッグ・カーが制した。

出場45台中、完走は19台という過酷なラリーだったようだ。なお出場45台すべてが日本車だったという。

TRANS-AMERICA

エキサイティングなトランザムシリーズ

現在までで2戦が終わっている、SCCAベンディクス・トランザムシリーズはどちらもエキサイティングなレースだった。リバーサイドの開幕戦では、若いが才気に満ちたスコット・ブルエットがみごとな勝利をおさめた。ラウシュ・レーシングのマーキュリー・カブリに乗る彼は後方のグリッドからスタートしたが次々に先行車を抜き、勝利を得たのだ。一方、第2戦では、チャンピオンのウォリー・ダレンバックJr（同名の有名なインディカードライバーの息子）が、プロトファブ・レーシングのカマロで勝った。

また、有名なインディ／IMSAドライバーのピート・ハルスマーが駆る、新しいマーキュリー・マーカーXR4ターボも逐走を示した。このマーカー・ターボもラウシュ・レーシングがサプライしている。





マーキュリーマーカー（下）と300ZX（上）

SALT FLAT

ボンネビルにニューRX-7が挑戦！

8月17日から1週間、アメリカのボンネビルで行われるスピードトライアルに専用にモディファイされたマツダの新型RX-7が出場する。

モディファイを行ったのは、アメリカでのロータリーエンジンチューニングの草分け的存在のレーシング・ビート。

彼らによってモディファイされたRX-7は、13Bロータリーエンジンに2個のターボチャージャーと水冷式のインタークーラーを備え、600馬力以上をひねりだすという。

このRX-7は、ボンネビル・スピードトライアルのC／GTクラスにエントリーしている。

スピードトライアルが行われるボンネビル・ソルトフラッツは、夏場を除いては塩水湖の湖底だが、8月には完全に乾いた平地に変貌する。

片道8マイルのこのトライアルのコースは、助走、計測、減速の3区間に分かれている。そして往復の計測区間でそれぞれ速度を計るのだ。

1970年には、ギャリー・ギャベリッチがこのスピードトライアルのコースで、1002・07kmという記録を打ち立てている。

レーシング・ビートが目標にしているのは、C／GTクラスのレコード、322kmを破ることだという。RX-7の活躍を祈ろう。



レーシング・ビート製のニューRX-7。322km/h以上を目指す

TWO BRIDGESTONES

アメリカで活動を拡大するブリヂストン

ブリヂストンがサポートする、ブルース・リーブン率いるベイサイド・ディスポーザルIMSAチームは今年、いくつかのイベントを選んで2台目のポルシェ962を走らせる予定である。

彼らの1台めのポルシェは、ロード・アトランタでクラッシュしシャシーにひどいダメージを受けてしまった。しかし、アル・ホルバートのポルシェ・モータースポーツ・ノースアメリカでつくられた、新しいシャシーに取り替えられた。

さて、リーブンは2台めのポルシェ962を、バイザッハのポルシェファクトリーから購入した。この新しい962は、彼らの1号車と共に7月6日のワトキンスグレンのレースにエントリーしている。



IMSAで活躍するBSカラーのポルシェ962

SPOT NEWS

●6月7日、シルバーストンで行われたイギリスF3の予選中、レイナードに乗るディック・バーソンズがクラッシュ、死亡した。

●ベンツチューナーとして有名なドイツのAMGが、TCCシリーズに出場してくる。ドライバーはJ・マス、V・バイドラー。

●アウディ200クアトロ・ターボが、このほどFISAのグループAの公認をとおり、TCCに出場可能となった。

●ナイジェル・マンセルは、正式にパーミンガムのモータースポーツミュージアムの一角にマンセル・ホールをオープンする。

●バリーダカで有名なバイクエンデューラー、ガストン・ライエが、4輪レースに出場する模様。カテゴリーはフォーミュラ・フォード。グラフレーシングのロンドーで出場する予定のようだ。

●ジョン・ポールJrに実刑判決が下ったのは、既報のとおりだが、こんどは彼の父親のジョン・ポールが殺人未遂と麻薬犯罪で告訴された。おそらく20年の刑に服するだろうといわれている。

●アメリカでのマツダのラリー計画の音頭をとっているロッド・ミレンは、今年新型のRX-7・4WDでSCCAプロラリーを戦っている。既に3戦が終了したが、いずれもチャンプ、J・バッファムに破れて2位だった。

●世界的規模で行われたスポーツエイド。イギリスでも何千人もの人が参加したが、ハイドパークだけでなく、ブランズハッチやマロリーパークなどのサーキットでも行われた。

●ホンダのインディカー・エンジンが遂に実戦デビューを果たした。6月15日、オレゴン州ポートランドのCARTレースにジェフ・ブラバム操るローラT86／00に載せられて登場。21台中予選10位から決勝スタート（ポールの151km／h）に対して146km／h）、104周のレースでは途中ブラグトラブルで遅れたが、96周して7位で完走を遂げた。

WNN

WORLD NEWS NETWORK

RALLY, REALLY!

グループS問題で混迷が続く欧州ラリー界

最近、スパで行われたFISAテクニカル・コミッション会議のあと、FISAの会長バレストルが語ったところによると、WRCは今後やはりグループA カーにしぼられることは間違いなさそうだ。

先号でお伝えしたように、去る5月8日に承認されたグループB、Sの廃止を盛り込んだレギュレーションは、ほぼ確実に実施されるだろう。また、全クラスに対して行われるエンジンパワーの上限を、300PSにおさえることについては、87年から導入されることは確実だ。

これらについては、6月26日に開かれる次の会議で、最終的な決定が行われるようだ。また、その際に別のレギュレーションも協議されそうだ。

例えば、1600cc-2000ccの車両は、現在はエボリューションパーツの装備が許されているが、これをそのまま生かし、FIAの認定イベントに出場出来るようにしようというもの。ただし、そのドライバーについては、グループA・Bにかかわらず、シードドライバーの出場は認めないというもの。

いずれにしても、この問題の焦点はグループAの将来へとかわりつつあるようだ。

これらのFISAの動きに対し、既にトップドライバーの何人かが、FISAへの要望を作成し、提出している。

彼らの要求は、基本的にグループSの使用に対してのもので、安全性を確保するための4項目を提案している。

①ターボチャージャーの使用を禁止し、2・4ℓのノーマルアスピレーションに限定する。

②ボディ関係は、現行の軽量物質ではなく金属パネルを使用し、最低重量を1200kgとする。

③300psリミットには賛成だが、グループBのよい点である、ステアリング、サス、ブレーキなどはそのまま使用する。

④スリックタイヤの使用を完全に禁止する。

というものだが、彼らは真剣に安全を考えてこれらのことを提案しており、FISAが彼らの提案を配慮し、例の5月26日の最高委員会の前に、彼らと話し合いを持てることを期待している。その機会を与えられた場合は、シモ・ランビネンがドライバー側の代表として出席する予定である。


WRCはやはりグループA車両のみになる可能性が高そうだ

右京、F・R5戦めの予選で大クラッシュ

QUE SERÁ SERÁ

片山右京がチャレンジを続ける、フォーミュラ・ルノーのフランス国内選手権第5戦は当初、5月25日にポールリカールで行われる予定だった。しかしそれが7月6日のF-1フランスGPまで延期になったため、実質的な第5戦は6月8日、クレルモンフェランでおこなわれた。

全長8kmのこの公道サーキットには47のコーナーがあり、そのほとんどがブラインドコーナーである。金曜日の30分ずつ2回の公式練習をほとんど車のセッティングに費やした右京は、しかし、土曜日の予選セッションでクラッシュしてしまった。2周目にタイムアタックに出てすぐに、高速の右ブラインドコーナーで先行車をパスしようとした。しかし突然そのマシンがアウトにはらみ、右京は避けきれずにコースアウト。一旦は立て直したかに見えたが、続く左コーナーで再びコースアウト、そのままガードレールに直行してしまった。

結局、5分ほどコクピットに閉じ込められた彼は、すぐに救急車で病院に運ばれた。診察の結果、右肘の骨折、右膝、右足首の打撲などのケガを負った。

マシンの損傷が激しく、また、強制入院させられたこともあってパドックには「ウキョウ重症」との噂が流れた。しかし、1日たった日曜日の決勝に、彼は右手をギプスに固められてはいたが、元気な姿をサーキットに見せ関係者を安心させていた。

ところで最新情報によると、右京は、7月6日ポールリカールで行われるフランスGPで、延期となったフォーミュラ・ルノーはもちろん、待望のF3レースにも出場することが決定している。これで右京は、また一歩〝世界〟に近づいた。


予選2周めで激しくクラッシュ。マシンは全損だという


ヒジの軽い骨折で強制入院させられた右京

悲劇に見舞われたスレールのラリー挑戦

SURER SURELY

先月号でお伝えした、マルク・スレールのラリー出場は挑戦開始第一戦にして悲劇に見舞われた。

5月29日から6月1日にかけて行われたERC第19戦のヘッセンラリーにマイク・リトル・チューンのフォードRS200で参加していたスレールとコ・ドライバーのマイケル・ワイダーは、一周28kmのサーキットを4周するステージを、プジョーに乗るミッシェル・ムートンに1分の差をつけられてスタートした。

2周目を終えたところ、ゆるやかなライトハンダーで、彼らのRS200はコントロールを失い、コースアウトした。その際、コース外の立ち木に衝突、車体は前後に二分され、炎上した。

衝突した時のショックでスレールは車外に放り出され、とりあえず一命をとりとめた。しかしワイダーは激突、炎上した車内に取り残され、死亡した。彼らのRS200はその時、時速225kmだったという。

救出されたスレールはその後直ちに病院に運ばれ手当てを受けた。しかし彼は数個所に骨折と火傷を負っている。現在までの情報をまとめると、危篤状態は脱したものの、いまだに体温の上下が激しく、手術もままならないという。

スレールの事故でドライバーを欠いたアローズチームでは、スレールの代役を、オゼーラのC・ダナーにする模様である。アローズのマネージャー、J・オリバーによると、ダナーはアローズのリオでのテストにも参加しており、ダナー自身もこの話に乗り気だという。

スレールの一日も早い回復とカムバックを祈りたい。



前号のベルギーGPではフルカウンターで元気一杯だったが…

イギリスF3にくすぶり続ける燃料問題

FUEL PROBLEM

4月12日-13日に、イギリスのシルバーストンサーキットで行なわれたインターナショナルトロフィーF3レースに参加した内の数台に、規定よりもオクタン価の高いガソリンが使用されていた。マジウィックモーターズスポーツのアンディー・ウォレスと、ソーラーレーシングのアンディー・キング、そして、エディー・ジョーダンレーシングのマウリツィオ・サンドローサーラの以上3台、ウォレスは、総合3位、キングはBクラスの勝者、そして、サーラは総合優勝者であった。

イギリスのF3では、街で売られている〈4スター〉のガソリンを使用することが規定にあるが、いずれのドライバーのマシンからサンプリングされたガソリンは、すべて、その〈4スター〉ガソリンよりもオクタン価が高かった。

今やF3エンジンの主流を占めるワーゲンエンジンなどは、高圧縮となっており、低オクタン価のガソリンを使うと一発で異常燃焼を起してエンジンがだめになってしまう。そのためにレギュレーションを破ってまでオクタン価の高いガソリンを使ったというわけではないが、このガソリンの問題が今、イギリスのF3界で話題となっている。

当然のごとく、この3台は、失格となってしまったが、その後のテストで、アンディー・ウォレスのガソリンはレギュレーションに合っていたとして、最近になって再び順位とチャンピオンシップポイントが戻されている。

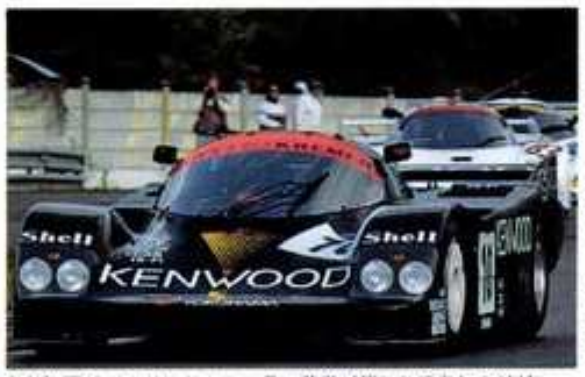
TRAGEDY AGAIN

ヨー・ガルトナー、夜のル・マンに散る

モータースポーツ界で悲しむべき事故が多発しているが、今度はル・マン24時間でオーストリアのヨー・ガルトナーがその当事者となってしまった。冥福を祈りたい。

高橋国光／S・パン・ダー・マーウェと組んでクレマー・チームのポルシェ962Cを操っていたガルトナーは、6月1日午前3時10分、マシンを受け継いで7周目のミュルサンヌ・ストレート入口を約260km／hで走行中、突然コースを外れ、左側のバリアにぶつかってはね返され、反対側のバリアを飛び越えて炎に包まれた。ガルトナーは首の骨を折って即死の状態だったという。原因は定かではないが、サスペンションか駆動系かのメカニカルトラブルと思われる。

ヨー・ガルトナー。1954年1月24日、ウィーン生まれ。77年にFSVでレース・デビュー、79年にF3、80年にF2／BMW-Mプロカーへと進出した。資金が乏しく、バンの中で生活しながら中古マシンをたずさえてヨーロッパ各地を転戦する生活が続いたが、スパやニュルブルクリンクといった難コースでは常に目立つ好走を演じた。そして83年、スピリット・BMWを駆ったポーGPで彼にとって唯一のF2勝利をものにする。翌84年にはシーズン半ばからオゼッラに乗ってF1GPに出場、イタリアGPでは5位入賞を果たす。しかしオゼッラの活動縮小にともない、彼の活躍の場も閉ざされてしまったかに見えた。85年はル・マンで4位。それが縁で、今年86年はヨコハマ・タイヤ装着のポルシェ962を駆り欧米のスポーツカーレースに数多く参戦することになった。米国IMSAではセブリング12時間で優勝、SWCシルバーストン1000kmでは3位と、彼にとっては、これまでの長い苦労が報われ始めたところだった。享年32歳。



今年好調だったガルトナー。長い苦労が報われて来たのだが…


享年32歳。合掌……

FERRARI IS NUMBER ONE!

ミケーレ再契約、セナがマラネロ訪問

ミケーレ・アルボレートが、早くもフェラーリと'87年度の契約の更新を済ませた。

今シーズン不振のフェラーリだけに、アルボレートは今年一杯でクビ、87年は再契約されないという噂が流れていたが、それも今度の契約で終止符を打つというわけだ。

いずれにしてもアルボレートはフェラーリにとっては、久し振りのイタリア人ドライバーであり、現在ではイタリアのヒーローになりうる存在だけに、この早い再契約もうなずけるというものだ。


既に87年の契約をしたアルボレート

アルボレートの再契約の後、今度はなんとあのセナが、フェラーリのあるマラネロを訪れている。3時間ほどコマンダトーレと話しあったようだが、内容はまったく不明。

セナは、丁度今年でロータスとの契約が切れることもあって、この訪問はさまざまな憶測を呼んでいる。


来年はどこに乗るか注目されるセナ

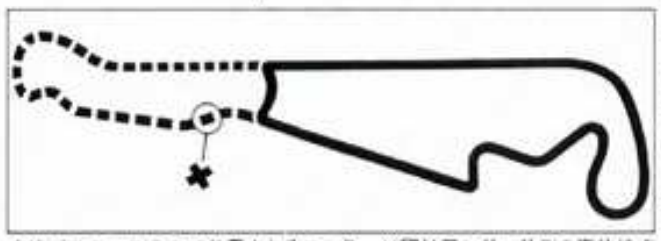
AND SHORTENED

リカールのGPはショートコースで開催

7月6日にポール・リカールで行われるフランスGPは従来のロングコースではなく、ベレリエのSベンドの手前で右に曲がりミストラルのストレートに続くショートコースに変更される。

この決定は、FISAがデ・アンジェリスの悲しい事故のあとに発表したもの。このコース変更によって、1周の距離は2・36マイル（3・798km）に短縮される。

コースを変更するよりも、安全面の強化を先にすべきだ、とのクレームがFISAに対してあったものの、ドライバー達にはおおむね好評のようだ。アラン・プロストはスバで、この決定に対応しなければならないことを認め、同時に「ショートコースになるのは残念だが、追い越しのポイントが増え、よりエキサイティングなレースを観客に見せられる」と語った。


実線がフランスGPで使用されるコース。×印はアンジェリスの事故地点

PROST IN THE SKY

王者プロストが"空飛ぶF1"に乗った日

アラン・プロストはいよいよサーキットを攻めるだけでは満足できなくなったのか、この度フランス空軍のミラージュF1（やっぱりここでもF1だ）戦闘機のパイロット・トレーニングを始めた。

まずはシュミレーションで緊急発進の練習を行った後、このトレーニングにプロストを招待したノルレイン将軍の機に同乗。初体験ながら数分間、完全に操縦を任され、驚くことにプロストは宙返りまで披露してみせた。

戦闘機から降りたプロストはいたく感激していた様子で、1日中飛行を満喫できる本物のパイロット達に羨望のまなざしを送っていた。この日の締めくくりとしてはさらに将軍からファースト・フライトを示す認定証を送られ御満悦だった。

とはいえ、相手を迎撃するのはとりあえずサーキットだけにしておいた方がいいと思うのだが……。


これがプロストの試乗したミラージュF1戦闘機


さすがに"スーツ"姿は似合う

SILVER-TONGUED SILVERSTONE

シルバーストンがイギリスGPを独占!?

今、イギリスのモータースポーツ界は、イギリスGPの開催サーキット問題でもめている。

それと言うのも、最近シルバーストンがFOCAとグランプリの開催契約を5年間結んだというのだ。今年は、ブランズハッチにおいてイギリスGPは開催されることが決っているし、来年はシルバーストンに決っている。この契約というのは、1988年からのことらしい。

今年の始め頃、FISAのFIコミッションが、一国のうちでF1開催サーキットを持ち回りにするのはあまり良くないのでは……。という提案が出された。イギリスは、慣例的にブランズハッチとシルバーストンで交互にF1GPを開催しているのは良く知られているが、このところブランズハッチがヨーロッパGPを含めて5年間で5回のF1GPを開催している。やはり、シルバーストンとしては、これは面白くない。そこでFOCAのバーニー・エクレストンと契約を結んでしまったというわけだ。

ブランズハッチのボス、ジョン・ウェップは、これに対してビックリするやら腹立たしいやら。そして、どうにかF1を開催しようとしていたドニントンパークもア然としてしまっている。

RACのモータースポーツアソシエーションは、会議を開き、この5年契約について話し合いをしたが、法律的には、何もおかしいことはなく、現時点では、契約は有効であることを確認している。しかしながら、この問題は、3つのサーキット間で今後も争われることとなるだろう。

SPOT NEWS

●インディカーレースでのビュイックとホンダエンジンの進出に続いて、ポルシェが来年インディに進出してきそうだ。既にインディ用エンジンの開発は西ドイツで順調に行われている。

●ここしばらく勝利から遠ざかっていた、ボブ・タリアスのグループ44ジャガーチームだが、最近になって6・5ℓに拡大されたV12エンジンを使い出してからは好調のようで、今後期待できそうだ。

●以前から噂されていたエクストレームのGPチームは、どうやら実現しないで終わりそうだ。チームは一旦は動き始めたのだが、サラリーの遅れなどでメカニック達が引き上げてしまったのだ。しかしエクストレーム女史は、「お金も近々手に入るし、新しいスポンサーとも交渉中です。7月にはチームを再開できるはず」と、この噂を否定している。

●'87年からBMWはTCCにM3を投入してくる予定だ。最近もムジェロで4日間のテストが行われた。このマシンのエンジンはBMWのFIチームの開発によるもので、260bhp／7500rpmを発揮する。ホモロゲは来年4月に取れる予定。これはディビジョン2の台風の目となりそうだ。

●カレンダー変更に悩ませられているSWCだが、キャンセルされた分のかわりとして、8月3日のヘレスが決定した。また、最終戦は12月7日にメルボルンのサンダウンで行われることになりそうだ。

●10月26日にキュラソーで行われる予定だったF3000レースが、金銭上の問題で中止になった。かわりはまだ決定していない。

●インディでなかなかの走りを見せたジム・クロフォードは、IMSAレースに参加するコンテ・レーシングのホーク（マーチ改）・ビュイックのシートを獲得した。

●SWCのグループCカーのレギュレーションが変更になるかもしれない。全長が現行の480cmから450cmなるのだという。

NNN

NATIONAL
NEWS
NETWORK

Photos/Graffiti, R'on

NEW FIVE-VALVE

HKS製のGC用エンジン、デビュー間近

既報のとおり、富士GCシリーズに、新しいエンジンが登場することが発表された。

これはターボチューンなどで知られる、静岡県富士宮市の㈱HKSが、日本ではすでに需要がつきた感のあるBMW・M12／7ユニットをベースに開発したものである。

これは、長い年月をかけて培われてきた信頼性を誇る、BMWユニットの下まわりをそのまま使用し、バルブ、ピストン、ヘッドなどの上まわりをHKSが製作したもの。

I86Eと名付けられたこのユニットは、自然吸気エンジンの性能向上を目指したもので、混合気の吸入量をより多くするために、ヤマハOX66と同じ気筒あたり5バルブにしている。そして、吸気ポートは、シリンダーに真っ直ぐ入る、ダイレクトポートを採用。

また、同様の理由から、バルブのリフト量を大きくとるため、ホンダのツインカムエンジンと同じようにロッカーアームを介してバルブを駆動している。

これらの結果、最高出力320ps／9300rpm、最大トルク24・3kg・m／8300rpmを実現している。

BMWをベースにした理由としては、同社では、他のスペシャルエンジンに比べて経済的、シリンダーブロックの信頼性が高い、最少の改造で車体に搭載できる、などの利点をあげている。

なお、このI86Eユニットは、当初6月8日のGC第2戦でデビューする予定だったが、完成が遅れたため、9月7日のGC第3戦から、茂木和男のドライブによりデビューすることになる。どんな走りを見せてくれるかが楽しみだ。

今後、このエンジンがGCにおいてその実力を発揮すれば、現在ヤマハに苦杯をなめさせられている他のエンジンユーザーの注目を集めることは間違いないだろう。


I86Eのシリンダーヘッド。より多くの混合気を吸入するため5バルブを採用


HKS・I86Eユニット。9月のGC第3戦に、茂木選手のドライブでデビューする

KIWI & JAP

WRC第6戦に日本から3クルーが出場

WRCの第6戦として7月3日から9日にかけて行われるニュージーランドラリーに、今年も日本人がエントリーしている。

今年、日本からエントリーするのは、昨年JTCにも参加したベテランの松波登／森川修組、モンテカルロに出場した経験を持ち、ニュージーランドのJ・コーカーとコンビを組む山口義則、昨年に続き2度目の挑戦の佐野哲夫／鈴木典久組の3クルーである。

松波／森川組、佐野／鈴木組は、グループAのEP71スターレットに乗る。このスターレットの2Eユニットは約120psを発揮するという。また、山口／コーカー組は、同じくグループAのカローラFXでラリーを戦う。

ラリーは7月3日、首都オークランドをスタートし、9日に再びオークランドに帰ってくる。グループBでエントリーするのは、タイトルを争うブジョーとランチア、ARGのワークスチーム。

全長2400km、四つのレグの中に44のスペシャルステージが設定され、SSの総距離は927kmとなっている。

日本から最も近くで行われるWRC。日本勢の活躍に期待しよう。



佐野／鈴木組のグループAスターレット。昨年に続き2回目のエントリー

GO NORTH

北海道スピードウェイ、本格的に始動！

昨年の9月8日オープンした北海道スピードパークで初めての4輪レースが6月15日に行われた。ラリーやダートラなどが盛んな北海道ではあるが、以前あったHISCOが閉鎖されて以来約12年ぶりのレースである。3レース組まれたこの日、実際にサーキットに現れたのは全部合わせて17台と少々寂しかった。これは北海道のモータースポーツの現状から考えても仕方ないことだろう。

実際、参加した車には、それまでラリーを走っていたが、例のラリー規定の関係でレース用に作り変えたものが多かった。また、レース用車に対する知識もまだ少ないようで、地元のショップもこれから経験を積み重ねていく必要があるとのこと。

今年この北海道の新しいサーキットではあと4戦予定されている。そのうち8月17日に行われるHSP・2HOURSファイティングレースは最も長距離のイベントで興味を示すエントラント予備軍も多いという。

冬が長く、イベントを開くことができる期間が5月から10月と限られてしまう厳しい条件のもとにあるサーキットだが、この日観戦にきた2000人の熱心なファンやモータースポーツ関係者に支えられて、北海道からトップドライバーが生まれることを期待しよう。


3レースに17台が参加。初回とあって寂しかったが今後を期待したい

YOKOHAMA

横浜F1グランプリ計画、着々と進行中

5月31日と6月1日の2日間、横浜市で行われた横浜どんたくの催しの一つとして、山下公園の近くの産業貿易センターでオートスポーツフェスティバルが行われ、多くの観客で賑わった。

このフェスティバルは、1988年に横浜でF1グランプリを開催することを計画している横浜青年会議所（JC）が主催したもので、当日会場には、ウィリアムズ・ホンダFIなど最新のフォーミュラカーから第1回日本グランプリを制したダットサン・フェアレディなど、日本のレースを彩った車たちが展示された。

また会場では、F1グランプリのビデオが上映され、訪れた人々は画面を食い入るように見つめていた。

一方で、横浜の経済と自動車の結びつきや、グランプリを行うことによる文化的、経済的効果を観客にアピールしていた。

同JCは、現在横浜市が進めているMM（みなとみらい）21計画のために造成している埋め立て地にストリートサーキットを設定し、2年後の'88年より3～5年間の連続開催を計画、現在関係当局と折衝中である。

この計画がうまく運び、再び日本でF1が見られることを期待したい。



内外のレースを彩ったマシンを多数展示。市民にF1計画をアピール

ALL-NIGHT LONG

今年も開催！"筑波ナイター耐久レース"

昨年、日本で初めての夜間レースとして開催され好評だった筑波サーキットのナイター耐久レースが、今年も財日本オートスポーツセンターとACC・Sが主催する、86筑波フェスティバルのメインレースとして8月16・17日に開催される。

これは、夜間走行の騒音対策のため、ノーマルマフラーを装着したN－1（プロダクションクラス）規定の車両で争われる9時間の耐久レース。その名のとおり、夜から朝にかけて行われるのが大きな特徴だ。

昨年は3時間ずつ3回に分けて、間に各1時間のメンテナンスタイムを設けるという、変則的な9時間レースだったが、今年は本格的に9時間連続で戦われるというから、本当のサバイバル競争になりそうだ。

エントリーの受け付け台数は90台で、半分の45台しか決勝の9時間レースに出場出来ないという厳しいもの。ただし、予選を通過出来なかった45台については、昼間、3時間のコンソレーションレースが組まれている。

また、今年は国際ライセンス所持者も参加出来るため、鈴木亜久里や鈴木利男などのトップドライバーや岩城滉一、秋山武史、志賀正浩などの有名人の参加も予定されているということだ。

マシンも、筑波で活躍しているスターレットやAE86、シビック、RX－7以外にも、スカイラインやカルタスのツインカムなどの強豪も出場を予定している模様だ。

さらに、当日はメインのナイター耐久のスタート前に、花火大会も予定されるなど、さまざまな面で楽しいイベントになりそうだ。

この耐久レースの簡単なレギュレーションは以下のとおり。

クラス分けは、P－1300（1300cc以下）とP3000（3000cc以下）の2クラス。決勝レースに出場する45台は、予選タイム順に各クラスごとに按分比例で決定される。参加ドライバーは3名で、1ドライバーが120分（3時間は70分）以上連続運転してはいけないことになっている。

マフラーは市販時のノーマルを使用しなければならない。触媒は自由。レース中マフラーの消音効果がなくなった場合は、リタイアとなる。

賞金は、総額500万円。クラス優勝60万円、総合優勝40万円。

エントリーフィーは1台18万円。

エントリー受け付け期間は7月15日－23日。受け付け・問い合わせは、ACC・S事務局 〒111-5 東京都北区赤羽台1－42－20－1号 ☎03-3550-0158

なお、当日のスケジュールは、昼頃から予選を行い、2時頃に3時間耐久レーススタート、5時頃フィニッシュ。その後RJローターリーの決勝レースが行われ、暗くなる頃から花火大会となる予定。メインの9時間耐久は、花火大会終了後の9時30分頃には戦いの火蓋がきっておとされ、夜が明けきった朝の6時頃には感動のフィニッシュを迎えることになるはずだ。

そして夜が明けると、今度は同じ筑波フェスティバルのラッテストーン&ALCクリスタルカップレースが続いて行われるから、まる2日間レースにバッチリ浸ることができるというわけだ。

綾部、東北で優勝。山内は3位に。

全日本ラリー選手権の実質的な第6戦、ツール・ド東北は6月21日～22日、岩手県を舞台に行われた。3ステージ、12本のSSで構成されるこのラリー、第1ステージは、松本と後藤のツール・ド九州の一騎うちが、そのままの順位で他を抑え、独走かと思わせた。しかし、綾部が第2ステージでは本来の力を見せ、松本と後藤の独走にストップをかける。松本は第2ステージ終了後、後輪ホイール脱落、綾部がトップに躍り出る。山内は元気がなく、車に乗れてきた上坂に2位の座を明け渡した。

●結果

Cクラス

1位 綾部美津雄／佐久間 健
2位 上坂治樹／上坂次良
3位 山内伸弥／山口 励
4位 藤田哲也／小田切 順之
5位 前嶋光男／小川喜弘
6位 中村善浩／村瀬晴信

Bクラス

1位 坂 昭彦／須藤憲光

Aクラス

1位 吉武正博／大橋 惣一郎

WHAT'S "GAZEBO"?

GAZEBOレーシングが正式に発足！

今シーズンから、GCを始め、いくつかのカテゴリーで、GAZEBOと車体に書かれたマシンが疾走する姿を見た人も多いだろう。

先日行なわれた富士グランスピードレースの予選日に、このガゼボが正式に"ガゼボレーシング"として発足、今後積極的にレース活動を行なって行くことが発表された。

サポートするドライバーは、GCマシンも、筑波で活躍しているスターレットやAE86、シビック、RX－7以外にも、スカイラインやカルタスのツインカムなどの強豪も出場を予定している模様だ。

さらに、当日はメインのナイター耐久のスタート前に、花火大会も予定されるなど、さまざまな面で楽しいイベントになりそうだ。

この耐久レースの簡単なレギュレーションは以下のとおり。

クラス分けは、P－1300（1300cc以下）とP3000（3000cc以下）の2クラス。決勝レースに出場する45台は、予選タイム順に各クラスごとに按分比例で決定される。参加ドライバーは3名で、1ドライバーが120分（3時間は70分）以上連続運転してはいけないことになっている。

マフラーは市販時のノーマルを使用しなければならない。触媒は自由。レース中マフラーの消音効果がなくなった場合は、リタイアとなる。

賞金は、総額500万円。クラス優勝60万円、総合優勝40万円。

エントリーフィーは1台18万円。

エントリー受け付け期間は7月15日－23日。受け付け・問い合わせは、ACC・S事務局 〒111-5 東京都北区赤羽台1－42－20－1号 ☎03-3550-0158


雨のGCを走る真田／ガゼボMCS。独特なカラーリングが目を引く

MT、ミラージュ等で活躍する真田證明を筆頭に、今シーズンはRJにもチャレンジする奥総絵里、GC唯ひとりの女性ドライバーとしてガンバル吉川とみ子の3名。

ガゼボレーシングとして出場するカテゴリーは、GC、RJ、TS、ミラージュ、スカイラインが予定されている。

また、ガゼボレーシングの母胎となるオートメカニカでは、アルミホイールの他、エアロパーツを始め、ウエア類や小物まで、多岐に渡る商品を、今後ガポゼブランドとして展開していくとのことだ。

NISSAN'S HOPE

日産の新会社、オーテックジャパン設立

日産自動車㈱は今年の9月、少量生産の自動車の開発、生産を一括して行う新会社、㈱オーテックジャパンを設立する。

現在、世界一の自動車生産量を誇る日本の自動車メーカーだが、反面自からの生活により合った車を求めるユーザーも増えている。オーテックジャパンは、このメーカーとユーザー間のギャップに目をつけた日産の機動部隊ということができる。

新会社の社長には、スカイラインと共に歩んできた、桜井真一郎氏が就任する。業務内容は、新しいコンセプトの少量生産車や特殊車の開発、生産、モータースポーツ用車両、エンジンの開発である。グループAなど量産車のレーシングバージョンはニスモスポーツが扱うので、今後FーのエンジンやFー完全に社内製のグループCマシンの登場が期待される。

日産の久米社長は、就任時にモータースポーツに真剣に取り組んでいきたいと表明していることなど、同社はモータースポーツに熱心な姿勢を見せ始めている。

来年のル・マンだけでなく、今後日産のモータースポーツ戦略とこの新会社の動きには、注目する必要がありそうである。

A HOT DAY AT SUZUKA

2輪のビッグイベント鈴鹿8Hは今月末


昨年の鈴鹿耐久。ロバーツの走りに15万の観客は酔いしれた

今や国内最大のモータースポーツイベントといわれる鈴鹿8時間耐久レース。今年も7月19日の4時間耐久の予選から、27日の8時間決勝までの9日間、鈴鹿サーキットは耐久ウィークとなる。

世界選手権シリーズの一戦であるこのレースは、選手権を競うトップチームはもちろん、内外の有力選手が一堂に会し、激しいバトルを繰り広げることでも知られている。ケニー・ロバーツ、耐久の王者ジェラルド・コードレイなど、世界のトップライダーの走りをその目で確かめる絶好の機会だ。

なお、今年から、年々増加する観客に対応するため入場券は前売制となり、決勝当日券は4500円。ただ、混乱を避けるため、今年は若干の当日券も用意される。また、シャワー付キャンプ場や、女性用トイレの設置等、細やかな配慮もなされた。

ウィーク中、レーシングコース体験走行、クラシックバイクフェスティバル、映画会など、多くのイベントも予定され、モーターサイクルファンならずとも見のがせない、まさに真夏の祭典となるだろう。

詳細は8耐テレホンサービス、0593－78－4488（鈴鹿）、03－274－5821（東京）、06－372－1526（大阪）、まで。

SPOT NEWS

●既報のとおり、菅生でのグループA第2戦は7月27日に延期されたが当日予定されていたGCレースはグループAレース組み込みのため中止され、'86SUGOグループA300km選手権レースに変更された。

●7月5－6日に行われる、鈴鹿コールデントロフィーレースに、F3000ポイントリーダーのイバン・カペッリが来日参戦することが急遽決まった。マシンはレイトンハウス・マーチ86J・ヤマハ。昨年オーストラリアGPでも4位入賞を果たした23歳のイタリア人の走りに注目。

●FFシビックアソシエーションでは、各地域で行われるシビックレースに出場するチームを対象にレーシングスクールを開く。今年は7月7日の鈴鹿から9月15日の西仙台まで4回予定されていて、各回とも定員20チーム。詳細は㈱日本モーターレーシングセンター内シビックレーシングスクール運営事務局 〒150東京都渋谷区広尾3－2－15 ☎03－409－2213まで。

●鈴鹿サーキットのファイアテンダーカー（消防車）がアクティトラックからトゥデイに変わった（写真）。より高い機動性を求めての変更で、11台が配備され、それぞれに無線装置、2本ずつのABC粉末とファイティングフォームの消火器が搭載されている。しかし、いくら安全性に万全は期してあっても、実際には使われて欲しくない車ではある。


ずらりと並んだトゥディのファイアテンダーカー

誰よりも一瞬を大切にする男たちの

スーパーファイト

をはく。

しかるべき儀式を終えて、
バスタブのようなコクピットに身を沈めると、
あとは青ランプに変わるのを待つだけだ。
もう誰も彼を遮ることはできない。
男たちが織りなす極限のシンフォニーは、
いつもエネルギーにあふれ、熱く心をふるわせる。
ピュアスポーツラジアル「フォーミュラM2」
サーキットの鮮やかさと厳しさを、
いまストリートへ。

PURE SPORT RADIAL
FORMULA



DUNLOP

MOTORSPORT



決勝レースの朝、彼はきまって左足から靴下

Eje Elgh, at Fuji Speedway, in April 1986.





70th INDIANAPOLIS 500-mile RACE
★MAY 31, 1986 (MAY25,26 — POSTPONED DUE TO RAIN)
INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY

CAN'T W DOWN

Photos/Norio Koike, Max Press Report/Jun Imamiya

ホットドッグを頬張りながら、白髪の男がダミ声を上げた。

オレは75年前から、インディの第１回目から、この世界一偉大なレースを見続けてきたんだよ。

若いの、知ってるか？　ここにはアメリカの夢が散らばってんだ。

ああ、わかる。わかるぜジイサン。だってもう、体が震えて止まりゃしない。

SLO





Max Press

ィアナポリス・モーター・スピードウェイを包み込んでいた。なぜだか、無性にノドが渇いた――今宮　純

だった。テレビや映画とはわけが違った。

■

そんなアクシデントを見ながらも、アメリカ人たちはハンバーガーをほおばっていた。レアの肉から血がにじみ出て、緑のレタスを朱に染めかけている。ガブリとばくつき、バドワイザーで流し込む。彼らはきっと、あのスペースシャトル爆発の時も、こうしてピクニック気分で見ていたのだろう。中年というより老年に近い〝パサディナのおばあちゃん〟風がやたら多い。サリバンを見つけるとダニーッ、フォイトを見つけるとA－Jッ、これじゃ杉良太郎の新橋演舞場じゃないか。いやいや、歌舞伎座の団体席の雰囲気かもしれない。

「きゃッ、私のメアーズがコッチ向いたワ！」

■

こちらでは〝500〟、ファイブハンドレッドと略して呼んでいる。商店は〝500セール〟、ファーストフード屋は〝500ランチ〟、ホテルは500ドルまでとらないが特別料金1泊100ドル以上に2倍値上がりだ。インディを楽しむ人が大勢いる以上、インディで賭ける人も大勢いるのだ。今年は5月22日頃からキャンピングカー、トレーラーが群れをなし、26日雨で中止延期と決まるまで商売繁盛、6日間遅れの31日開催でまた商売繁盛だ。

「あんたたち、日本から来てんの、雨で大変だねェ……」などど言われながら、ひたすら待ったのである。テレビ番組はインディ500関係が多く、天気予報官は一躍スターに。みんなインディアナポリスの天候が気になっているから、予報官はわざわざ演出効果を狙ってビットロードから〝とうぶんお陽さまは出ないでしょう〟などと言っている。思わず下品な米語が口から出、テレビを蹴飛ばしそうになる。こっちはアメリカの片田舎に長居無用、31日にはフランスのル・マン24時間に行く予定になってんだ。くそっッ。……人間あまり待たされるとイライラがつのるものだ。

かくして、みんなが待ちに待たされたインディ500は始まり、戦い、そして終わりの時を迎えた。いつ、どこで、どんなドラマが起きるか。それに注目して欲しいとスタート前に僕はマイクでしゃべったが、クライマックスは本当に最後の最後に起きた。ゲームをよく読んでいたメアーズは混戦時の空力セッティングに問題があって、ラップ遅れにもたつく間に、伏兵ケビン・コーガンのトップ浮上を許してしまった。あと12周。コーガンは壁すれすれの大勝負コーナリングの連続。危ない、彼は本気で命を賭けている。194周目、無情のイエロー・ランプ、追い越し禁止。そしてコーガン＋ボビー・レイハル＋メアーズは199周目、グリーン・フラッグとともに、神さまの作ったインディ5マイル・レースに向かって行った――。





INDY THE GREATEST

32万5000人ぶんの異様な熱気が、インデ

すべての形容詞はスピードに追い越され、すべての感嘆詞は地鳴りのような大歓声にかき消された。最も新しい第70回記念インディ500マイルの興奮と感動が、僕の体のなかを電流のような速さで突っ走っていった。

■

ある意味で僕はサーキットのスピードには相当麻痺しているモータースポーツ・ジャーナリストだ。だが、5月22日のレース前最後のフリー走行をピット裏スタンドで観戦しながら、右手の親指が震えていた。職業的なくせというやつで、マシンが走り出すとすぐストップウォッチを押している。ラップタイムを切り取るためには、必ず自分の決めた一点で正確にストップウォッチの頭を右手親指で押さねばならない。何台か走り去るマシンのうちから速そうなものを選び、それに照準を合わせてタイムを計りだした。⑱マイケル・アンドレッティが目立って見えた。スタンド前通過、計測開始。そのあと次から次に駆け抜けるマシンを目で追った。僕の体のなかの感覚ストップウォッチがまだ馴染んでいなかったせいもあって、⑱マイケルの姿を最終ターン出口からスタンドにさしかかった時になってやっと見つけた。1周してくるにはもう少しかかると思って、タイム表示を見ていなかったのだ。彼のマシンはみるみる加速するでもなく、ぐいぐいスピードに乗るでもなく、サァ――ッと風のごとく、自分の前を駆け抜けていこうとした。あわててストップウォッチを押す。タイムは42秒45と表示された。212mph(341.180km/h)平均スピードだ。予選中の最速はリック・メアーズの41秒364、217.581mph(350.162km/h)。いきなり⑱マイケル車は〝本番チェック走行〟で全開に近いラップを見せたのだった。正直言って、カーナンバーがよく見えなかった。風が見えないようにナンバーも見えなかった。

■

スピードだけが見たかったら、ソルトレイクシティーの最高速挑戦場にでも行けばよい。サーキットはスピードとスピードをぶつけ合って、複数以上のマシンが勝敗を決するところだ。33台が全く自然に200マイル・オーバーのスピードで走り去るのを見せつけられ、ようやく僕の感覚も慣れてきた。そんな時だ。最終ターン附近で事故発生。まわりの観客が立ち上がった。177cmの僕がアメリカ人の頭ごしに前方を見るためには、シートの上に立ち上がってつま先立ちしなくてはならなかった。タイヤの煙が上がり、何か破片が飛び散る。鈴鹿F2で顔なじみのロベルト・モレノが巻き添えを喰らったらしい。合計4台が一瞬にして事故、つい目の前でコントロールを失なったインディカーは、のたうちまわる《恐竜》のような恐ろしさ



SETTING UP

オーバルコース、最高速360km/hだからこそ、シビアなセッティングが要求される。

1周2.5マイル(4.023km)の長方形コースをひたすら3時間、時速320km/hで走り回るインディ。いかにもヤンキーが好みそうな単純明快なコースレイアウトだ。1対ずつの1kmのストレッチと200mのショートストレート、それをつなぐ4つのターンには9度12分のバンクがついているから、コーナーで減速する必要もブレーキングする必要もない。心持ちスロットルをゆるめるだけで事は足りてしまう。

そんな単純なレースにテクニックもマシン・セットアップもあるのだろうか。いや単純だからこそ、ライバルに差をつけるのは容易ではない。そこには、きわめて緻密で奥の深いアプローチが存在する。

まず頭に入れておくべきことは依然としてインディカーはグランドエフェクト——ウイングカーであるということだ。F1を始め、ヨーロッパや日本のフォーミュラカーがすべてフラットボトムカーとなった現在でも、アメリカではこれが生きている。アンダーウイング形状による前後ダウンフォース・ポイント移動セッティングが行われているのだ。

インディの最高速は通常の天候だと第3ターン入口で225mph(360km/h以上)に達する。いかに最高速を上げるか。これがセットアップの基本だ。

同じ曲率の左コーナーしかないインディでは、マシンの右と左が異なる考え方が今でも生きている。20年前にはサスペンション・アームが極端に左は短く、右は長く、という公式があったことを思い出す。前と後でも異なり、そのサスペンション・セットは4輪ともバラバラといっても過言ではない。マシンはできるだけ低く前傾気味に。右側車高はほんの少し左側より高い。アライメントは右側にネガティブ・キャンバーをプラス、前輪トーアウト／後輪トーインで〝応答性〟を求めている。注目すべきはタイヤの個体差バラツキによる径の違い——それは僅か1.5mmほどなのだが——をも利用、左右輪を変える〝Staggerセッティング〟を採っていることだ。360km/hの秘密は、まさにこの〝ミリメートル・セット〟にあった。

ドル札が乱れ飛ぶインディの世界で、もしあなたがチームオーナーになりたいのなら、まず33台中24台を占めるマーチ86Cを1台発注しよう。できればスペアカーも。86Cは1台5000万円、F2マシン86Jの3倍強といった値段だ。常勝コスワースDFXは1000万円。これもスペアを数基揃えたい。そして事実上ワンメイクとなっているグッドイヤー・タイヤと契約を結ぶ。契約内容はチーム実績によって千差万別だが、タイヤの優劣を心配する必要はない。何しろ、予選／決勝ともワン・スペック（オーバルコースの場合はバイアス・タイヤ）で、特定チームが優遇されるスペシャルタイヤの存在はないからだ。ゴマンといるアメリカのレーシングドライバーの中には適当な男もいるだろう。しかし〝ミリメートル・セッティング〟のノウハウが果たしていくらで得られるかは見当もつかない。その微妙な差こそが、優勝＝1億円、2位5000万円の違いとなるのだから。





①これが〝ポップオフ・バルブ〟と呼ばれる、インレット・マニフォールド・プレッシャー・コントロール。ターボの過給圧が一定以上を越えると、このバルブがクシューンという音とともに開く。吸気圧は下がり、パワーもダウンする。ドライバーのヘルメット内にラインが延び、そのクシューンという音が聞こえるようになっている
②もとコスワース出身者が設立したイルモア・エンジニアリングがこのまったく新しい、インディ専用2.65ℓシボレーV8を開発した

日本人として初めて現物のインディ用ホンダ・エンジンを見た！　2.65ℓ90度Ｖ８で700－750馬力はＤＦＸと同等。Ｇ.ブラバムいわく“目下熟成中。ホンダ・マンによろしく”

③75年からインディに登場したコスワースＤＦＸ。３ℓＦ１用エンジンを2.65ℓに縮小、規定のシングルターボ・チューンで700－750馬力を発生する。78年にインディを制してから９連勝、今年は出走33台中29台がＤＦＸ。ＦＩＧＰで155勝した“ＤＦＶ”はＤＦＸに名を変えて健在である④ストックブロックをベースにしたアメリカ製ビュイックＶ６・ＳＯＨＣターボ。規定の3.4リットルでＤＦＸより大きく、800－850馬力を絞り出す。85年度は予選１－２位を奪った。課題は耐久性と言われている⑤インディ500にレイン・タイヤは存在しない⑥コクピット風景。Ｆ１のようなややこしいコンピュータ・モニターなどはない。タコメーターとブーストメーター、燃料警告灯にも注意











アル・アンサー　47歳。兄ボビーが引退した今も、弟アルは勝つ力を持っている。驚くべきは息子もトップコンテンダーに成長している点だ。'70、'71、'78年インディ500ウィナーは、昨年のＣＡＲＴチャンプでもある。英国製シャシーとコスワースＤＦＸパワーの全盛の中、彼は今年、米国製ペンスキー＋シボレーを駆って上位で予選を通過し、またまた男を上げることになった



マリオ・アンドレッティ　46歳。熱年未だ衰えず。彼ほど多才な男も現役ドライバーの中でいない。'78年Ｆ１世界チャンピオン、ヨーロッパを離れた今でも、インディカーでは常に優勝候補のひとりだ。500 では69年に一度しか勝っていないのが不思議なくらい。ボール・ニューマンのチームからローラで出場、マーチと比べてマシン面でハンディがあったかもしれないが…



ダニー・サリバン　36歳。昨年のインディ500覇者。レース中の360 度スピンを切り抜けての勝利で、一躍アメリカンヒーローとなってしまった。女性ファンの人気は抜群だ。コースに出ると観客席から喚声も。10年前に日本のＦ２レースで苦戦した時の話をガソリンアレイでしかけたら、昔の話は忘れようぜ、ときた。今年の決勝では冴えなかったが、まだまだ昇り調子だ



ロベルト・グェレーロ　27歳。南米コロンビア出身の元Ｆ１ドライバーは今や活動の場をインディカーに移している。一昨年のインディではルーキーながら見事２位入賞を果たし、昨年は３位。この分だと今年は４位だろうなどと冗談を言っていたら、そのとおりの４位。いずれにしても、立派な成績だ。Ｆ１では好成績は残せなかったが、インディは性に合っているようだ



リック・メアーズ　34歳。おそらくオーバルコースでいま彼は疑いなくナンバー１だ。速く賢く、かつ安定している。全米一のチームマネージャー、ロジャー・ペンスキーからも全幅の信頼を受けている。'79、'81、'82年ＣＡＲＴチャンプ、'79、'84年インディ・ウィナー。今年のクォリファイでも349km /hの新記録をマークした。レースではセッティングミスのため惜敗したが…



ケビン・コーガン　30歳。将来を嘱望されていた若者は、'82年インディのスタートの瞬間に、１列目中央でスピンをしてかし、アンドレッティとフォイトという超大物を巻き込んで自滅した。以後、どのサーキットでも彼の行くところプーイングの嵐。低迷が続く。そして今年のインディで、彼は汚名挽回の好機を得たのだが…。逆転負けの後、うなだれた姿が痛々しかった



エマーソン・フィッティパルディ　39歳。かつての神童、'72、'74年のＦ１世界チャンピオンは'80年を最後に現役を離れていた。アメリカを活動舞台にカムバックしたのが２年前、今度はインディカーが主戦場だ。既に富と名誉を築き上げている彼にとってインディ参戦はホビーなのだろうか。インディで見た彼の姿はシリアスで真剣そのものだった。決して余技とは言えない



ジェフ・ブラバム　34歳。ジャック・ブラバム（'59、'60、'66年Ｆ１世界チャンピオン）の息子もアメリカに住み、活動を展開している。今年の覇者レイハルと同じようなロードコースをメインとした経歴を持つが、また開花へのきっかけをつかみきれていない。しかしジャッド・ホンダ・エンジンを独占的に使う今年後半、要注目のドライバーのひとりと言って過言ではない



マイケル・アンドレッティ　23歳。今回決勝進出を果たした33人の中では最年少、その彼が序盤トップを快走した。その走りはアグレッシブでありながら、きわめてスムーズ。父マリオから受けた資質はきわめて高い。いずれはアメリカ国内にとどまらず国際舞台に飛び出ることだろう。未来のＦ１世界チャンピオンの成長過程を、いま、我々はながめているのかもしれない



ジャック・ビルヌーブ　32歳。今は亡きＦ１トップスター、ジル・ビルヌーブの実弟。スノーモビル、ＦAt.、Can-Amスポーツカー等のチャンピオンを肩書きに、現在はインディカーの常連となっている。インディでは'84、'85年とも練習中にクラッシュし、今回が決勝初出場だ。リスキーで攻撃的なドライビングはまさに兄譲り。昨年ＣＡＲＴシリーズで１勝を挙げている



Ａ.Ｊ.フォイト　51歳。人呼んで"ミスター・インディ"。インディ出場29回目、初出場は1958年！　インディ４勝は前人未踏の大記録だ。突き出た腹はさすがに年齢を感じさせるが、人気の高さ、クォリファイ時のここ一発の集中力はさすがにすごい。今回、インディ500 決勝走行距離が遂に１万マイルを突破した。この大記録はきっと今後も誰に破られることもないだろう



アル・アンサーJr.　24歳。いかにもアメリカの脆白小僧然としたこの男が、間違いなく次代を担う逸材なのだ。昨年ＣＡＲＴチャンプの座を一点差で逃がしたが、早くもそのレベルに達しているのは驚きというほかない。１点差で彼を退けた男は、父アル・アンサーSr.。父親の威厳ここにあり。マイケル・アンドレッティと共に２世ドライバーの今後は果てしなく楽しみだ

CHALLENGERS

命知らず？ いや、みんな、インディに憑かれているだけさ。このトロフィーに自分の顔を刻み込みたいんだ。

INDY à la CART

走行中の選手にまでインタビューしてしまうＴＶ生中継

アメリカ最大のインディ500は、これまで1度もＴＶ生中継されていなかった。日本のＴＢＳが83年に初めて衛星生中継を試みただけで、今年、記念すべき大会とあって、アメリカの3大ＴＶネットワークのａｂｃが初めて生中継番組を組んだ。我々ＴＢＳのクルー、関口プロデューサー、浅井／吉藤ディレクター、それに多田アナ、マッチと小生は、ａｂｃの協力のもと、現地時間25日朝からスタンバイした。ａｂｃは31台のカメラ体制、ピット・エリアだけで11台、さらにサリバン、モレノ、ビムの3台に車載カメラを取り付けた。前年ウィナーのサリバンにカメラを積んでしまうのは、日本なら中嶋悟に積むようなものだ。スタッフは500人以上、中継車はオリンピック並で数えきれず、海外ネット28ヵ国（うち13ヵ国生中継）の規模。とにかくビッグスケールだが、キメ細かな番組作りを目指し、過去の名場面を250本テープに用意、コメンテイターも3人、リポーターは数人いた。「記念すべき大会をリポートできて光栄だ」と彼らは言っていたが、僕も同感である。しかし、25日は無情の雨。昨年ＷＥＣ富士のＴＶ解説で苦労したから、彼らがどう処理するのかとても興味があった。なんと5時間半以上も(ノ)彼らはインタビューでつなぎ、過去のレースでしのいで、うまくやった。――もっとびっくりしたのは、決勝レース終盤、あのイエローランプ中に、なんと1位コーガンに放送席が無線で話しかけたこと。答えは"I'm busy!"



様々なスターにドライブされてきたインディのペースカー



昔からアメリカ車にはあまり興味がなかった僕だが、このインディ500のオフィシャル・ペースカーに選ばれたモデルには、関心があった。なかでも1964年ペースカーのフォード・ムスタングの印象は強いものがあった。75周年（ゴールデン・ジュビリーとも言われる）を迎えたインディ。選ばれたのは美しい黄色に塗られたシボレー・コーベット・ロードスター。シボレーも今年75周年、"Today's Chevrolet"のキャンペーンとともに、このコーベットは70回記念インディの顔になった。ペースカー・ドライバーはＣ．イエガー。マッハ1.5の壁を初めて破ったジェット・パイロットであり、テスト・ドライバーでもある。インディのペースカー・ドライバーにはさまざまな人物が選ばれ、'23年のＦ．デューセンバーグ、'26年のＬ．シボレー、'46年のＨ．フォードⅡや、かつての名ドライバー、俳優（Ｊ．ガーナー）なども努めたことがある。珍事としては71年にペースカーが暴走し、カメラマン席に突っ込んで22人が負傷した例もある。5.7ℓＶ8のペースカー、シボレー・コーベットでマッチは日本人として初めて試走を許された。"速度の出し過ぎ"を注意されながら……。

インディはCART／PPGシリーズの第3戦

インディ500は、"86年CART/PPGインディ・カー・ワールド・シリーズ"の第3戦にあたる。インディだけが日本では飛び抜けて有名だが、計17戦シリーズのなかの1戦だ。4月から11月まで15ヵ所（2回開催地もある）を転戦するが、なかにはこの間までＦ1をやっていたロングビーチもあり、9ヵ所は普通のロード・コース。インディのようなオーバルは6ヵ所だけだ。85年CARTシリーズ・チャンピオンはベテランＡ．アンサー、2位は1点差で息子アル・アンサー・ジュニアだった。

この際だから覚えておきたいクォリファイ・システム

クォリファイ（公式予選）のシステムはユニークだ。今年の場合は5月10、11、17、18日の2週末、計4日間がその日程だ。タイム計測は1台ずつのタイムアタック方式。2周のウォームアップ後、4周の計測合計タイムでスターティング・グリッドが決まる。もしドライバーあるいはピットクルーがこれでは予選通過スピードに達しそうもないと判断すれば、ウォームアップ中にその旨告げて、その走行をキャンセルすることが可能だ。その場合、4日間のクォリファイ中に残された2回の再アタック・チャンスに賭けることになる。しかしインディでは例えば初日の5月10日に20台がクォリファイされると、11日以降にクォリファイされた者はグリッド21位以降に整列することになるから、早目に好タイムを出すことが必須だ。33台分のグリッドが一旦埋まると"席取り合戦"が始まる。新たに一台が好タイムを出すと、遅いものから一台ずつグリッドを追われるのだ。追われた者はその時点で再アタックの準備にかかる。一度クォリファイ・スピードが記録されたドライバー／マシンは上記理由がない限り再トライはできないことになっている。トライ中に事故を起こせば再トライに期すしか手はない。もしクォリファイされた後の練習中にマシンを壊してスペアカーに乗り代えたような場合（今回のマリオ・アンドレッティやモレノの例）は、グリッド最後尾に回されることになる。複雑だがこれがインディのしきたりなのだ。

まったくもっていろんなヤツがいる、熱狂のインディ

日本では2輪の鈴鹿8時間耐久が10数万人単位の観客動員を誇り、モータースポーツ・イベントではNo.1ということになっている。自動車レースでは鈴鹿Ｆ2グランプリとＷＥＣ富士が8万台で最高だ。僕自身が体験したうちでは、82年第50回記念ル・マン24時間の20万人前後が過去最高だった。ところがここはケタが違う。6日間延期されたとはいえ、今年のインディは有料入場者数32万5000人。今年のル・マンの3.5倍以上だ。人の波で怖くなるほどだ。我々は毎日夜中の3時前に起き、バトカー先導でコースへ入場、警察に守ってもらっていないと、激夜の酔っ払い、ラリパッパがたむろしていて、危ないのだ。実際帰り道ではヘルス・エンジェルス風のバイクの兄さんに、乗っている車を蹴飛ばされた。窓は閉め、ドアはロック、いたずらにホーンは鳴らさず刺激しないようにする。またインディアナ州から太平洋戦争に駆り出された人が多く、いまだに兄を父をジャップに殺されたと思っている方々が多いのだという。ここはピストルが持てる国だから、なんか無気味。実話だが昔レース中にオフィシャルがピストルで驚かされて逃げたため、黄旗が出たという！



わずか1ドルでインディの全てが観られる白亜の博物館



もし貴方がいつの日かインディアナポリスを訪れる機会があったら、レースのない時でもサーキット内の"The Hall of Fame Museum"に出かけるとよいだろう。南側の正面ゲートをくぐった正面（第1ターンと第2ターンのまん中）にあって、白亜の殿堂然とした2階建てのビルの壁には"RACING CAPITAL OF THE WORLD"と描いてある。ここには25台以上の歴代優勝マシン、エンジンが展示され、数々のトロフィーも置かれ、さらにはＶＴＲコーナーもある。草創期のインディ500名場面や、現代インディ・カーの紹介など、分かりやすく説明が聞ける。雨で延期になった間、さらに2回も通い博物館来場者公式名簿に日本語で記帳もしてきた。30万人以上がインディに集まったわけだが、現地に住んでいると思われる日本の方をチラッとお見かけした程度。なにせインディはル・マンと違って日本人皆無（今年は我々スタッフ10人ぐらい）、彼らの間ではもの珍しい存在だったことだろう。ちなみにこの博物館入場料はたったの1ドル。これまたアメリカで最も価値ある1ドルになった。(純正みやげ物屋もあって、喫茶店も完備、ホットドッグがまあまあカナ)

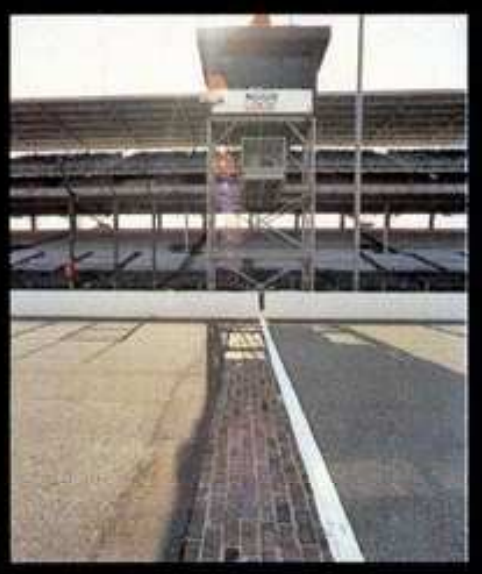


間もなくCARTにデビューする"ブラバム・ホンダ"

今年のオフィシャル・プログラムのエントリー・リストに、⑧G．ブラバム　ローラ・ホンダ、⑪G．ブラバム　ローラ・ホンダと書かれてあった。もっともプログラム印刷後に、エントラントのガルズ・レーシングはエンジンをコスワースＤＦＸに変更、ブラバムはクォリファイに臨んだ。したがってインディでホンダ・エンジンに遭遇するとは思ってもいなかったのだが、ガルズ・レーシングのガレージに車載状態で発見した。カムカバーに"BRABHAM HONDA"とあり、一足早く実戦デビューしたＦ3000用の３ℓRA386Ｅとそっくりだ。2.65ℓシングルターボ・チューンで700～750馬力と紹介され、興味深いことに、86年はガルズ・レーシング独占開発使用だが87年から市販予定だという。帰国後に本田技研に問い合わせたところ、Ｊ・ジャッド扱いのこのエンジに関しては情報がなく、なんと、彼らも現物を見ていなく、日本人ではこの僕が初めて見たことになるという。レース前日の５月30日には、近くのインディアナポリス・レースウェイ・パーク（１周2.5マイル）でエンジン・テストをやると聞き、許可を取った上でその開発走行に立ち合った。ブラバムのドライブにより、「新しいパーツのテストと耐久チェック」が行われ、なかなかスムーズに吹き上がっていた。「充分これならインディに出れたじゃない？」とボスのガルズに言うと、彼は「800km耐久はまだネ」とウインク。近々CARTシリーズにデビューの予定だ。

フィニッシュ・ラインに今も息づいている75年の伝統

このコース、インディアナポリス・モーターウェイは、"The Greatest Race Course In The World"と自ら"登録商標"をとっている。1909年に地元の自動車関連産業の実業家４人がヨーロッパのレースを観戦したあと、アメリカにサーキットを作ろうと決意、現在と同じ１周2.5マイルの長方形オーバル・コースを完成させた。最初の300マイル・レースが同年８月に行われたが、コース路面の痛みがひどくレースは途中終了。再び約60日間をかけ、320万個のレンガを使って再舗装工事に取り組んだ。レンガ（ブリック）を敷きつめたところから、ブリックヤードと呼ばれるようになり、いよいよ第１回インディ500マイルは1911年に開催される。８万人以上の観客が集まり、平均119km／hでマーモン・ワスプを操ったＲ．ハルーンが優勝。しかしＳ．ディックソンという同乗メカニックが死亡、最初の死者が出た。現在もブリックヤード時代の名残りが、このメイン・ストレートのごく一部に残されている。毎年インディ開催前には、レンガ職人が表面をきれいに手入れし、この帯状のレンガの上をインディ・カーが駆け抜ける。手で触れたら、歴史の温もりがした――。



知らないことが多すぎた。スポットを当てれば当てるほどインディの大きさが見えてくる。

インディならではのピットストップ・コンテスト

ピットストップ・コンテストはレース前のアトラクションとはいえない素晴らしいショーだった。時は５月22日のフリー走行後。４チームがトーナメント方式でピットインからアウトまでの速さを競い合う、というものだ。それにしても、何から何まで競技にして楽しんでしまうところが、いかにもアメリカらしいじゃないか。出場チームは、Ｂ．レイハル、Ｄ．サリバン、マイケル・アンドレッティ、そしてＦ１の雄たるＥ．フィッティパルディという豪華版。しかも決勝はレイハルvsサリバン、バドワイザーvsミラーという"ビール対決"だ。決勝ではタイヤ交換に加えて給油も行われた。中年の"パサディナのおばあちゃん風"が黄色い声でダニーッ！と声援。結局、20.288秒対22.734秒でサリバンが勝った。ちなみに、このピットストップ・コンテストのスポンサーはミラー・ビール。めでたしめでたし。なお、31日決勝当日の"最短ピットワーク・レース"にはメアーズ・チームが優勝、2万$を手にした。

まさにケタ外れ、今年の賞金総額6億6000万円!

僕は１$＝360円時代をよく知っている。その頃から、インディ500の賞金にはびっくりし、アメリカってすごいなァと思ってきた。今や１$＝160円台の新時代を迎えつつあるが、それでもインディの賞金額はすごい。堂々と額を公表し、いくら稼ごうが影でねたまずに称えるアメリカ人気質も素晴らしいと思う。86年賞金総額はまたまた新記録となり、400万1450$に達した（ここからは電卓を片手に換算して下さい）。さすが70回記念、レイハルはそのうち58万1062$を獲得、２位コーガンは25万2362$、３位メアーズは33万2262$。10人が10万$以上の賞金を獲得し、ローリング中にクラッシュした０周リタイアのスニーバも７万6962$を手にしている。ポールポジション賞だけでも20万2500$のインディなのだ（富士ＧＣ１年半全勝ぶん！）。１周ごとのラップ賞もあって、メアーズが77周リードして３万4650$なり。歴代インディ賞金獲得No.１はＡ．アンサーの178万9659$17セント、だそうな。まさにケタ外れだ。

日本じゃ考えられない発想法、コース乾燥車も出現

「別にインディの雨は珍しくはないんだけど……」２日間も雨に降り込められた僕は何度となくロにしていた。最近では60回記念の76年がレース中の雨のために102周終了、その前の年の75年も雨で174周打ち切り。73年にはスタート直後に雨、翌日も雨、２日後再レースも133周で雨のため終了になった例がある。しかし、今年のように、25日雨、26日雨、6日後の31日延期開催、は史上初。昨年のＷＥＣ富士以来、僕はすっかり雨男となって遂に70回記念インディでも雨を降らせた。しかし、読者諸君にはっきり言うが、日本の感覚ならば、25日の雨程度ならレースは当然やっていたと断言できる。インディのレギュレーションに"雨だとやらない"とは書いてないが、慣例が存在するのと、実際にレイン・タイヤがないから、やらないのである。ほんの小降りの雨が降ったりやんだり。コース上では大型ドライヤーをトラックに積んだ"コース乾燥車"が、１周４kmをゆっくり走って乾かそうとする。やることおおげさなアメリカ、ドライヤーで乾かすんだから！　いっそのこと屋根付き球場ならぬ屋根付きサーキットにしたらいい、僕は２日の間雨雲に向かって叫んだ。

コーナーで18m弱、決して広くないインディのコース編

アメリカで最も価値のある１ドルは、コースを１周する時に支払った１ドルだった。たったの１ドルである。コースを１周する前、僕は何度かコースを見、メイン・ストレッチ、第１ターンのあたりを歩いてみた。写真やテレビで見るこのコースは広く見えているが、実際はとても狭い。驚くべきコース幅の狭さだ。直線部分は15.25m、コーナーでも18.30mしかなく、富士や鈴鹿の12m幅とくらべても決してだだっ広くはない。むしろ右側は高さ90cm以上のコンクリート・ウォールだけで、グリーン・ゾーンが存在しないから、進行方向に向けて目を追っていくと、正面に壁しか見えず非常に感覚的に狭く感じるのだ。ここを最高速360km／h以上で突っ込んでいく勇気は、命のスペアがいくつあっても、僕にはない。だから、コーガンが終盤で見せたあのオーバーステアなコーナリングを見た瞬間、僕はマイクに向かって思わず"危ないッ！"と言ってしまった。コースを１周する間に、マリオ・アンドレッティの練習中の事故現場の跡、ブラックマークも見た。インディ・カーの1/10ぐらいの速度でゆっくり、かみしめるようにコースを見て、僕は人間の勇気を知った。



WASN'T IT YOU THAT SAID IT WAS CRAZY?


Bud



体の流れを左右する。だからこそ、ピットワーク合計時間最小チームには2万$の賞金が送られる。



を受けるどころか観客から32万5000人分のブーイングをくらう。グループC耐久レースのように60ℓを1分間かけて給油しなさい、などというのんびりしたルールなんかない。早ければ早いほどいい。喧嘩だ。

ドライバーは秒速100 m、風向きの関係で最もスピードの乗る第3ターン入口では時速360 km以上という超高速で走り抜けている。人間がコントロールしうるギリギリ限界の速度。一歩間違えば、マシンはコースサイドに立ちはだかる壁に激突する。今にも切れてしまいそうなほど、神経は張り詰める。ピットクルーにしても、それは同じだ。彼らはドライバーをコンマ1秒でも早く彼の戦いの場に送り出すために、マシンを止めて戦っている。走って戦い、止めて戦う。その繰り返し。

ピットストップそのものが、レースの明暗を分けることも多い。今年のマイケル・アンドレッティがそうだった。出場最年少23歳のマイケルは、スタートから飛び出して42周もトップをキープ。その後も再度トップに浮上するなど、速さそのものは充分に優勝を狙えるものだった。しかし、レースには運不運が付きまとう。マイケルは2度にも渡って、ピットストップのタイミングに泣かされてしまった。



ピットストップの間は、それに費やした時間だけ順位も落ちてしまう。再スタートしようとした際にイエロー・ランプが灯ったとしたら、このピットストップは完全に水の泡と化す。ライバル達はこの時とばかりにピットストップを済ませてしまう。順位はダウンしたままだ。しかも、インパクトレンチのちょっとした不具合によるタイムロスもあり、熱を持ったクラッチの切れが悪くなって、マイケルはピット加速でももたついてしまった。

これでマイケルはトップ争いから脱落。第70回記念インディ500はいよいよ大詰め、メアーズvsレイハルvsコーガンのどんでん返しを迎える。

STOP TO RUN

ゼッケン⑪アル・アンサーのマシンがピットロードに滑り込んでくる。エンジンのバイブレーションに悩まされているアンサーは順位もかんばしくない。しかし、だからこそ、ピットワークには1秒たりとも余分な時間は費やしたくはない。

5人のピットクルーと1名のサインボードマンが身構える。5人とも、F1や他のレースでは見られない異様な格好だ。全員がレーシングスーツに身を包み、さらにガス補給のふたりとエアジャッキ係のひとりはヘルメットまで被っている。

インディカーに使用する燃料はガソリンではなくメタノールだ。揮発性が高く高純度のメタノールは、当然ガソリンよりも引火しやすい。しかも、メタノールは燃えても炎が目には見えないときている。何の前ぶれもなく、いきなり服がメラメラ高熱で溶け始めてしまっては、ピットワークどころではなくなってしまうのだ。

マシンが止まった。アンダーパネルから3本のエアジャッキが伸び上がる。40USガロン（151.4ℓ！）のメタノール燃料をぶち込み、同時に、負担のかかる右側2本と左側前輪の3本のタイヤを交換する。所要時間はわずか14秒台だ。20秒もかかろうものなら、ライバル・チームのあざけり





インディ500のピットワークはまさに格闘技だ。5人のピットクルーがそれぞれのポジションでフォーメーションを組んで待機。マシンが所定の位置に止まった瞬間、獲物に襲いかかるようにして作業にとりかかる。まるでボバイのような太い腕でタイヤをわしづかみタイヤにはめ込む。その早さ。給油ホースをマシンの給油口にねじ込む。あの力強さ。日本人の細腕ではとうていかないそうにない。ライト級とヘビー級の違いだ。すべての作業が終わると、渾身の力でマシンをプッシュ・スタートさせる。ルールでは3ヵ所ピットぶんまでなら押しがけ可能となっている。人間セルモーターの役目までこなしてしまうピットクルー凄……。20分ごとに、計8回前後のピットワークを続けるのだ。体力のインディ/





ピットワークはレース全



出した。次のスタンド前でグリーン・フラッグ、戦闘再開だ。コーガンは第3ターンから最終ターンの間でちょいとブレーキを踏み、牽制のアクションに出た。レイハルは〝自分がもしケビンの立場ならそうするだろう〟と思ったから、カッカせずに冷静だった。勝負は、199周目ライン通過時のシフト・アップ、ターボのチャージ圧をうまく上げてやること……、それだけだ。そして、レイハルは狙いどおりにうまく決めると、すぐ左にステアリングを向け、第1ターンを一目散に目指した。本当にそれだけだった――。

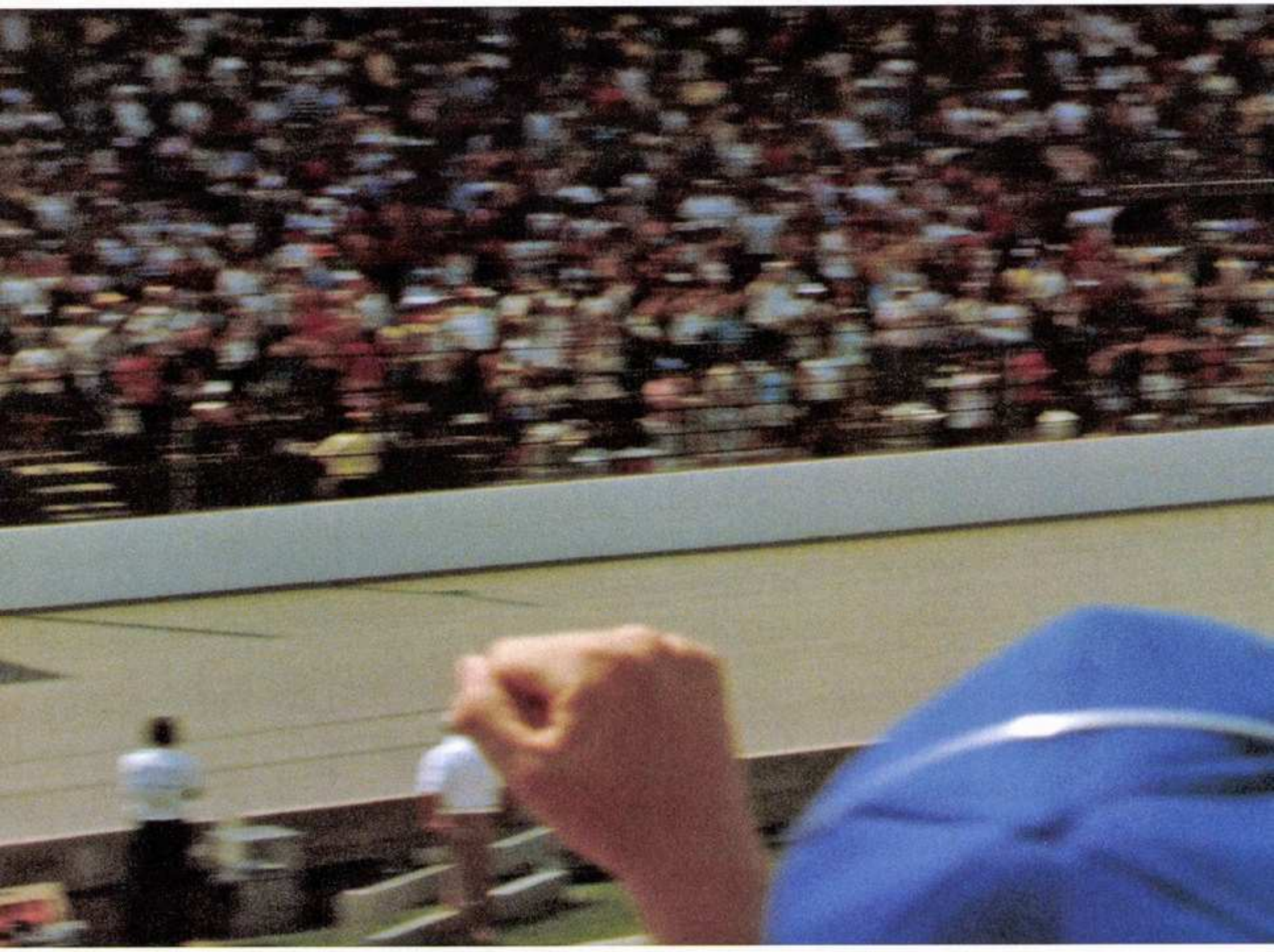




残り2周イエロー解除直後、③レイハルは⑦コーガンをかわしてトップに躍り出る。大会ベストラップをたたき出したのはその直後だ

❶イエローが目に入った時は心からホッとした。残り3周の時点から、燃料警告灯が点滅していたんだ――グリーンにかわるその瞬間に備えて、レイハルは全神経を集中する
❷イエローさえなけりゃ、オレは間違いなく勝利をものにしていた。ボビーはオレよりもほんの一瞬だけ早くアクセル・ペダルを踏み込んだ。ほんの一瞬だ。生涯の中で一番大きな、ちっぽけなタイムラグ――コーガンはこの日、おそらく世界中で最も惨めな男だった
❸前半はサバイバルゲーム。勝負は後半に入ってからだ――メアーズは展開をよく読んでいた。しかし単独時は問題なかったが、混戦になると彼の空力セッティングは乱れた





COUNTER ATTACK

ジョーダンじゃない。こんな過激なレースがあっていいものか。何かが体を突き抜ける。声が耳が、全てが熱い。

イエロー・フラッグ、追い越し禁止。約120マイルのペースカー先導ラップが194周から続いていた。メアーズ、レイハルを出し抜いてやっとトップに立ったコーガンは、苛立つ気持ちを抑えるほかはなかった。

無理はない。コーガンの猛烈な追い上げぶりときたら、もう生と死の境界線上を全開でぶっ飛んでいくようなものだった。きっかけを作ったのは周回遅れのルーキー・ドライバー、ランディ・レイニエだ。トップのメアーズはこのレイニエをかわすのに手間どった。メアーズのすぐ後ろには2位のレイハルが追っている。そして3位のコーガンは……。大観衆がどよめき始める。叫び声、いや、それに混ざって悲鳴まで聞こえる。コーガンはこの時とばかり、一気に勝負を賭け始めたのだ。マシンは完全なオーバーステア。アウトの壁ギリギリをかすめ、トップ2台との差をぐんぐん詰めていく。ついに3台が並んだ。まず、レイハルが隙をついて前に出る。その直後、さらにそのレイハルのインを強引についてコーガンがトップに躍り出る。メアーズは一気に3位にまで後退だ。

コーガンはアクセルをゆるめない。コースは汚れ、タイヤは減り、燃料タンクだってすっからかんだ。マシンはどんどんアウトにはらむ。ハンドリングは〝氷の上〟になっている。でも、ゴールはもう間近だ。2位との差は確実に開いている——。そんな矢先のイエロー・フラッグだったのだ。

イエローはいつ解除されるのか。最終ターンでクラッシュしたバカ野郎のおかげで、すぐ後ろに2台のマシンが控えている。落ち着け、苛立つな。そんな時だ。突然、ａｂｃテレビの回線が無線の中に割り込んできた。解説者のＳ・ポージだ。何だと？　今の心境だ？　たまったもんじゃない。思わずどなり返してやった。「今を何だと思ってるんだ。オレは忙しいんだ！」

レイハルはコーガンのすぐ後ろにいて、この人生最大のチャンスに、びりびり体が震えんばかりになっていた。メアーズがハンドリングに問題を抱えていることはよくわかったから、奴かオレか、勝つのはどちらかだ。しかも奴はもうマシンがフラフラで、危なっかしいコーナリングの繰り返しだ。でも、コクピットではさっきから燃料警告灯がチカチカしていて、イエローの間の燃料節約走行でなんとか最後までもつようにと、神さまに祈るほかなかった。ガス欠か勝利か。ふたつにひとつ。沈着冷静、計算高いドライバーと言われてきたレイハルに、迷いは全くなかった。

198周目、第3ターン手前でペースカーが逃げ

70th INDIANAPOLIS 500

Fin. Pos.	St. Pos.	Car No.	Driver	Team	Laps	Total $Won	Reason Out of Race
1.	4	3	Bobby Rahal	Budweiser/Truesports March	200	$581,062	Running
2.	6	7	Kevin Cogan	7-Eleven March	200	$253,362	Running
3.	1	4	Rick Mears	Pennzoil Z-7 March	200	$332,262	Running
4.	8	5	Roberto Guerrero	True Value/Emerson March	200	$139,512	Running
5.	9	30	Al Unser, Jr.	Domino's Pizza Lola	199	$113,462	Running
6.	3	18	Michael Andretti	Kraco/STP March	199	$171,762	Running
7.	11	20	Emerson Fittipaldi	Marlboro March	199	$104,562	Running
8.	12	21	Johnny Rutherford	Vermont American March	198	$97,512	Running
9.	2	1	Danny Sullivan	Miller American March	197	$134,087	Running
10.	13	12	*Randy Lanier	Arciero Racing March	195	$103,437	Running
11.	29	24	Gary Bettenhausen	Vita Fresh/Timex March	193	$108,912	Running
12.	20	8	Geoff Brabham	Valvoline Spirit Lola	193	$94,612	Running
13.	22	22	Raul Boesel	Duracell Lola	192	$90,062	Running
14.	33	23	Dick Simon	Duracell Lola	189	$93,462	Running
15.	19	61	Arie Luyendyk	MCI/Race for Life Lola	187	$86,012	Accident
16.	14	15	Pancho Carter	Coors Light Lola	179	$84,712	Wheel Bearing
17.	10	66	Ed Pimm	Skoal/Pace March	168	$83,862	Electrical
18.	17	55	Josele Garza	Schaefer/Machinists March	167	$88,362	Running
19.	32	9	*Roberto Moreno	Valvoline Lola	158	$82,300	Electrical
20.	15	81	*Jacques Villeneuve	LivingWell/Labatts March	154	$81,612	Engine
21.	25	59	Chip Ganassi	Bryant/Machinists March	151	$81,162	Engine
22.	5	11	Al Unser	Hertz Penske Chevrolet	149	$81,562	Vibration
23.	16	25	Danny Ongais	Goodwrench March Buick	136	$79,712	Ignition
24.	21	14	A.J. Foyt	Copenhagen/Gilmore March	135	$97,712	Accident
25.	27	6	Rich Vogler	Byrd's Ky. Fried Ckn. March	132	$90,562	Accident
26.	31	84	George Snider	Calumet Farm March	110	$80,162	Ignition
27.	28	95	Johnny Parsons	Pizza Hut/Machinists March	100	$78,012	CV joint
28.	18	16	Tony Bettenhausen	Bettenhausen March	77	$77,712	Valve Spring
29.	26	31	Jim Crawford	Team ASC March Buick	70	$95,262	Head Gasket
30.	23	71	Scott Brayton	Hardees March Buick	69	$78,262	Engine
31.	24	42	*Phil Krueger	Squirt/Moran March	67	$82,412	Engine
32.	30	2	Mario Andretti	Newman/Haas Lola	19	$77,012	Handling
33.	7	33	Tom Sneva	Skoal Bandit March	0	$76,962	Accident

*Rookie

All cars Cosworth powered unless indicated.

Time: 2 hours, 55 minutes, 43.48 seconds. Speed: 170.772 mph. Margin: 1.441 seconds.

Lap Leaders: Michael Andretti 1-42, Kevin Cogan 43, Al Unser, Jr., 44-47, Emerson Fittipaldi 48, Rick Mears 49-74, Bobby Rahal 75, Cogan 76-77, Al Unser, Jr., 78-79, Michael Andretti 80-82, Rahal 83-101, Mears 102, Rahal 103-135, Mears 136-165, Rahal 166, Mears 167-186, Rahal 187, Cogan 188-197, Rahal 198-200.

Caution Flags: 6 for 29 laps (15-19 Mario Andretti pulled off course, 52-56 debris near pit exit, 102-106 contact backstretch, Parsons, 136-141 Vogler accident, turn 3, 166-169 Moreno stopped on course, 195-198 Luyendyk accident, pit entrance).

AMERICAN DREAM

偶然でも奇跡でも幻でもない。手に入れる。そう思い続けてきたからだ。

やま盛りのスタンドが波のように動いている。もう、全員が総立ちだ。レイハルが前に出た。レイハルのブースト計は完全にマキシマムを振り切っている。コーガンが懸命に後を追う。必死だ。リヤタイヤがずるずるスライドする。危ない！

トップに躍り上がったレイハルはラスト1周に向けて残る全てを燃焼させた。最終200周のラップタイムは209.152mph(336.597km/h)、何と今大会決勝時のラップレコードだ。

どんでん返しだった。レイハル、インディ初勝利。2位コーガンとの差はわずか1.44秒、3位メアーズとの差も1.8秒という、インディ史上かつてなかった大接戦だった。ビクトリー・レーンに立ったレイハルに恒例のボトル一杯のミルクが手渡される。いや、その前にレイハルはメインスポンサーのバドワイザーの缶を口にした。最高の味だろう。同じニガさでも、今コーガンが味わっているそれには世界中の失意が染み込んでいる。もし、ラスト6周の時点でのイエローがなかったら——おそらくコーガンは82年度のスタート直後クラッシュという汚名を完璧な形で拭い去っていたか、あるいは壁に激突して全てを失っていたかのどちらかだろう。ラスト12周でトップに立ったコーガンの走りは、ラップを重ねるごとに危機を増していた。マシンはアウトぎりぎりにまではらみ、壁との距離は数10cmから数cmへと詰まっていく。あのまま走り続けていたら、果たしてタイヤのグリップ力は壁との"隙間"を保てたかどうか……。

もっとも、そこまでしてもアクセルを緩めない魔力がインディには潜んでいる。インディに勝つということは、単に1イベントに勝つことだけを意味しない。昨年、360度スピンを克服して優勝したダニー・サリバンは、わずか一夜にして"アメリカン・ヒーロー"になってしまった。51万7662ドル（昨年のドル相場で約1億3000万円）という優勝賞金は、彼が手にしたごく一部分にすぎない。ハリウッドからは映画出演の依頼が舞い込み、CM契約が殺到した。アメリカン・ドリーム、オーバーナイト・サクセスの国だ。"夢"に限度はない。自分の環境そのものを360度スピンさせることだってできる。あれから1年。サリバンにかわって今度はレイハルが、アメリカン・ドリームという名のチェッカー・フラッグをかいくぐったのだ。

ビクトリー・レーンに立ったレイハルは涙ぐんでいた。

「この勝利をジム・トルーマンに捧げたい」

ヘルメットをぬいだレイハルの、これが最初の言葉だった。

「ジムがここ何年間にも渡って尽くしてくれた全てのことに、オレは本当に心から感謝してるんだ。ジムにお返しできることがあるとすれば、それはたぶん、この勝利に違いないと思う」

レイハルと彼の所属チームであるトルースポーツのオーナー、ジム・トルーマンが、固い握手を交している。今年の1月から癌の放射線治療を受けているトルーマンはすっかり痩せ細っていた。でも、この笑顔ったらどうだ。ふたりの夢が、今、ひとつの具体的な形を持ったのだ。眩しかった。体が震えて止まらなかった。最高にグレイトだ。

トルーマンが永遠の夢の中へと旅立ったのは、それから11日後、6月12日のことである。




Budweiser
RAHAL
abc

レース結果表　63周＝253.47km　上位10位まで

1	12 A. セナ	ロータス98T・ルノー	1時間51分12秒847
2	26 J. ラフィット	リジェJS27・ルノー	1時間51分43秒864
3	1 A. プロスト	マクラーレンMP4 2C・TAG	1時間51分44秒671
4	27 M. アルボレート	フェラーリF186	1時間52分43秒783
5	5 N. マンセル	ウィリアムズFW11・ホンダ	1周遅れ
6	7 R. パトレーゼ	ブラバムBT55・BMW	1周遅れ
7	11 J. ダンフリーズ	ロータス98T・ルノー	2周遅れ
8	14 J. パーマー	サクスピード861	2周遅れ
9	4 P. ストレイフ	ティレル014・ルノー	2周遅れ
10	8 D. ワーウィック	ブラバムBT55・BMW	3周遅れ

●優勝スピード：136.747km/h
●最速ラップ：N. ピケ　1分41秒233　143.07km/h　41周目

ROUND 7

OF DETROIT

馬力規制を前に

予選はシーソーゲームだった。金曜日のポールは、ベルギー＆カナダの連勝で波に乗るマンセルが取った。が、土曜日の2回め。前日2位のセナが逆転でポールシッターとなった。「ボクのロータスはこのコースに完璧にマッチしてる。明日、これで勝てなきゃ嘘だよ」セナはキッパリ言い切った

セナは決勝レースをクールに戦った。スタート後数周はマンセルが首位に立ったが、ブレーキトラブルに見舞われ、セナにその座をゆずる。セナは2回のピットインを予定していた。1回め、トップはアルヌー、ラフィットのリジェ艦隊に替わる。その2台を抜いてヒケが始めてのトップに……

予選結果表　上位10位まで

1 12 A. セナ	ロータス98T・ルノー	1分40秒301	1分38秒301
2 5 N. マンセル	ウィリアムズFW11・ホンダ	1分39秒490	1分38秒839
3 6 N. ピケ	ウィリアムズFW11・ホンダ	1分41秒510	1分39秒076
4 25 R. アルター	リジェJS27・ルノー	1分43秒166	1分39秒689
5 26 S. Bハンソン	フェラーリF186	1分42秒989	1分40秒312
6 28 J. ラフィット	リジェJS27・ルノー	1分45秒236	1分40秒676
7 1 A. プロスト	マクラーレンMP4 2C・TAG	1分43秒368	1分40秒715
8 7 R. パトレーゼ	ブラバムBT55・BMW	1分43秒664	1分40秒819
9 2 K. ロズベルク	マクラーレンMP4 2C・TAG	1分43秒722	1分40秒848
10 14 E. チーバー	ローラTHL1・フォード	1分46秒499	1分41秒540

ポールポジションの平均スピード　147.34km/h

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAND PRIX

やがて来る600

予選

だが、ピケはガードレールにクラッシュ。2回めのピット作業を8秒で終えたセナが、これで楽らくとトップをキープし、そのまま逃げ切った。「我が生涯最もハードなレースだった。そして最悪のコースだった」とセナ。彼はついにA.プロストを3点差にしりぞけて選手権のトップに立った！

決

カナダ～デトロイトの北米ラウンドを終え、F1シーズンは折り返し点を通過した。ここまで7戦、どのレースを取り上げても、凡戦はなかった、と言える。だが、その白熱のF1界を揺さぶる衝撃波が、いま急速に広がろうとしている。1200馬力のF1パワーが600馬力になる！　それは……

L1

Text:James Daly/Photos:Hiroshi Kaneko, Norio Koike



予選3番手、決勝中盤にはファステスト・ラップを叩き出して首位に浮上したピケだったが、ガードレールにクラッシュしてリタイアとなる。選手権ポイントはトップのセナに17点差をつけられ、苦しい立場だ。

5月15日だった。1200馬力というF1のパワーが、来季から一気に600馬力に制限されてしまうストーリーの第1行目が書かれたのは、この日だった。

5月15日？　もう忘れられてしまったかも知れない。だが、この日――エリオ・デ・アンジェリスが死んだ。事故は前日、ポールリカールで行なわれたFOCA主催のF1テスト走行中に起きた。

燃え盛るブラバムBT55から、アンジェリスを救い出せなかったドライバー達が、まず怒りを爆発させた。A・プロスト、J・ラフィット、A・ジョーンズ、N・マンセル、P・ストレイフ……。誰に対して？　何に向けて？　彼らの怒りは、ポールリカール・サーキットの安全設備不足に集中する。しかし仮に、素早い救出作業と病院への移送が行なわれたところで、アンジェリスは助からなかったはずだ。ドライバー達の怒りはだから、F1マシンそのものをターゲットに捕えた。シャシーと、強大なそのパワーだ。

●アンジェリスの死が引き金となって……



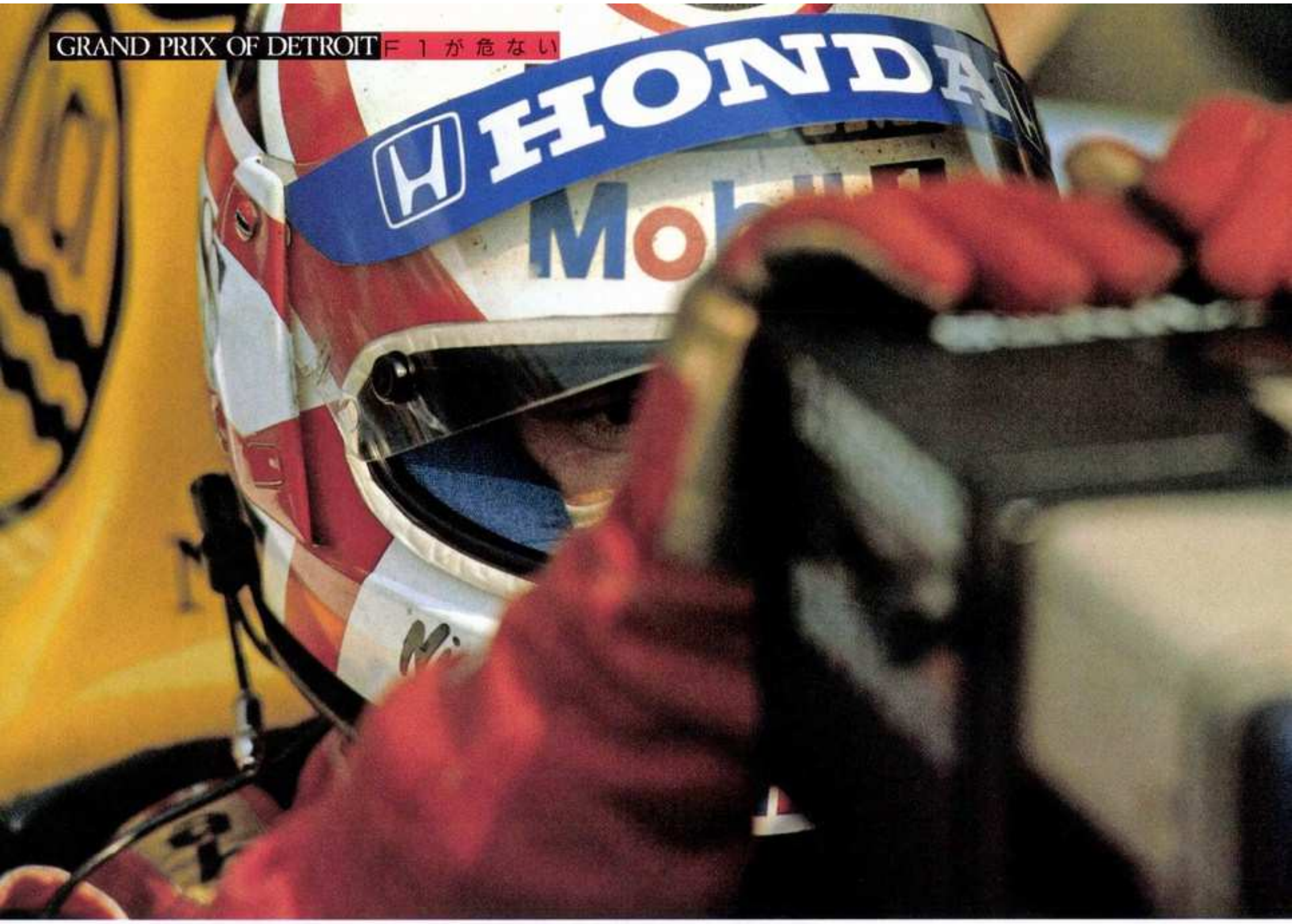
事故から10日後に開かれたベルギーGPが始まる直前、目を真っ赤に泣きはらしたルネ・アルヌーは、素直にこう語っていた。

「ドライバー稼業には、常にリスクがつきまとうさ。それはこれからも変わらんだろう。オレ達はそんな事、百も承知で走ってる。けどな、そのリスクを野放しにやできん。レース自体が、カミカゼのレースになっちゃおしまいだぜ。ここんとこ、F1はそうなって来てたのさ。

いいか、この5年間でF1のパワーは500馬力から1200馬力に上がったんだ。でも、タイヤ、シャシー、サーキ

ベルギーGP前夜

GRAND PRIX OF DETROIT F1が危ない



金曜の予選ではポール、しかし土曜日はセナに追越されたマンセル。本番では5周めまでトップを突っ走ったが、ブレーキトラブルが発生し、1周遅れの5位に終わる。夢の3連勝は成らなかった。

ットはどう変わった？　昔のままじゃないか。エリオの事故が起きたボールリカールの、ベレリーのSカーブにしたって、以前は230km／hでクリアするのがやっとだった。それが今じゃどうだ？　280～290km／hで楽に行けてしまう。

ほんのちょっとしたミスやトラブルが、そのまま大惨事につながっちまうのさ。エリオの事故のように……

そりゃあ確かに、燃費制限はレース時のパワーを下げることにはなった。でも、予選はどうだ？　何も手がつけられていだろう。540kgという、重量についても言いたいことがある。エンジニアの中には、安全性のファクターを削ってまで、マシン重量を540kgギリギリにまで近づけようとする奴がいるんだ。これは一か八のバクチだ。そして、そのツケは、オレ達ドライバーに回ってくる。

残念だよ。問題が提起されるのに、一人の男の死を待つしかなかったなんて」

アルヌーの意見は、ひとりアルヌーの意見ではなかった。ほとんどのF1ドライバーの気持を、このアルヌーの言葉は代弁していた。1200馬力のエンジンをくくりつけた、身じろぎもできない棺桶みたいなマシンで走るのは、もうゴメンだ。ターボか、ウイングを禁止しなければオレ達はベルギーGPをボイコットする！　ドライバー達の怒りはそこまでエスカレートしていた。幸い、ベルギーGPはボイコットされなかった。

だが、1200馬力のF1を断罪する舞台はしつらえられた。その舞台の花道を、サングラスをかけた初老・銀髪の男が大見得を切って歩いて来た。FISA会長、ジャン・マリー・バレストルだ。







❷かつて500馬力だったF1パワーは、現在、2倍以上となった
❸アンジェリスの友人アルヌーは空気化したF1を激しく批判する
❹ドライバーに"選ぶ権利"を強いるプラバムEF15。問題はパワーだけじゃない、ボディ／シャシーにも規制を——という声もある

こうして牙は抜かれた

危険すぎる存在となったF1マシンを処置する舞台は、ベルギーGPの予選第1日、すなわち金曜日午後、スパ・フランコルシャンの某所に設けられた。寸劇の筋書を読み取りやすくするために、配役をシンプルにあてはめよう。

原告は、F1ドライバー達。被告は1マシンを作るデザイナー達とコンストラクター達、つまりFOCA。そして、いま花道を大股に歩いてきたバレストルが、黒い法衣をまとって裁判長を演ずる。

それは——奇妙な裁判といえた。判決文は、すでに裁判長のフトコロに用意されていた。そこには（F1は86年度中から遅くとも87年1月1日から600馬力にパワー制限される）と書かれてあった。

最初に、原告であるドライバー達がバレストルの前に進み出た。来年からF1は600馬力にする、と尊大な態度でバレストルは言った。2人のドライバーがそれに反対した。ピケは、現行レギュレーションに反対するすべての変更にネルソン・ピケだった。アラン・プロストと、反対だという。プロストが反対したのは明らかに彼のオーナーであるマクラーレンのボス、ロン・デニスの影響である。

バレストルは、こう演説をぶった。

「キミ達の中で、600馬力制限案に原則的に賛成なのは誰かね？　どんな方法で制限するかは別の問題だ。原則についてだけ聞きたい。投票してくれたまえ」

全員が賛成だった。とはいえ、これは、被告の番だった。

次は、被告の番だった。とはいえ、こちらの方も実はカタがついていた。チームオーナー達は、驚くべきことに600馬力制限への嘆願書を作り上げて、金曜の午後にバレストルに提出していたのだ。

FISAはコンストラクターに対し、この3年間何度も馬力制限の提言を行なってきた。大勢は馬力制限の方向に傾きかけていた。だが、常に少数の反対にあって







❶F1の規則は変更するな――ピケはバレストルに抵抗したが――
❷F1界きっての技師J.P.タンベイは，パワー制限を強く希望した
❸マクラーレン・ポルシェ陣営は「600馬力への制限方法に問題あり」という態度だったが，H.テニス（右）も最後にはバレストルに屈した

法案は成立しなかった。たとえば昨年、FISAは過給器つきF1エンジンの排気量を、1100ccか1000ccまで減少させたいと考えていた。2つのエンジンメーカーが反対した。そうなれば撤退する、とこの2つのメーカーは言った。

それはルノーとTAGだった。

しかしいま、バレストルの手中には〝600馬力にパワーダウンさせることに賛成〟と記された各コンストラクターの同意書が入ったのだ。ただ、バレストルはイラついていた。唯一、白紙解答を提出したからだ。マクラーレン・インターナショナルのオーナー、ロン・デニスだった。

裁判劇に話を戻そう。原告のドライバー達が退延したあと、ロン・デニスがバレストルの前に呼ばれた。それは、ベルギーGP決勝の前日、土曜日の午後1時だった。

バレストル：「ロン、キミは600馬力制限に賛成かね、反対かね？」

デニス：「基本的には賛成。しかし、どんな方法を採るかによる。私は……」

バレストル：「イエスか、ノーか！」

デニス：「……イエス……」

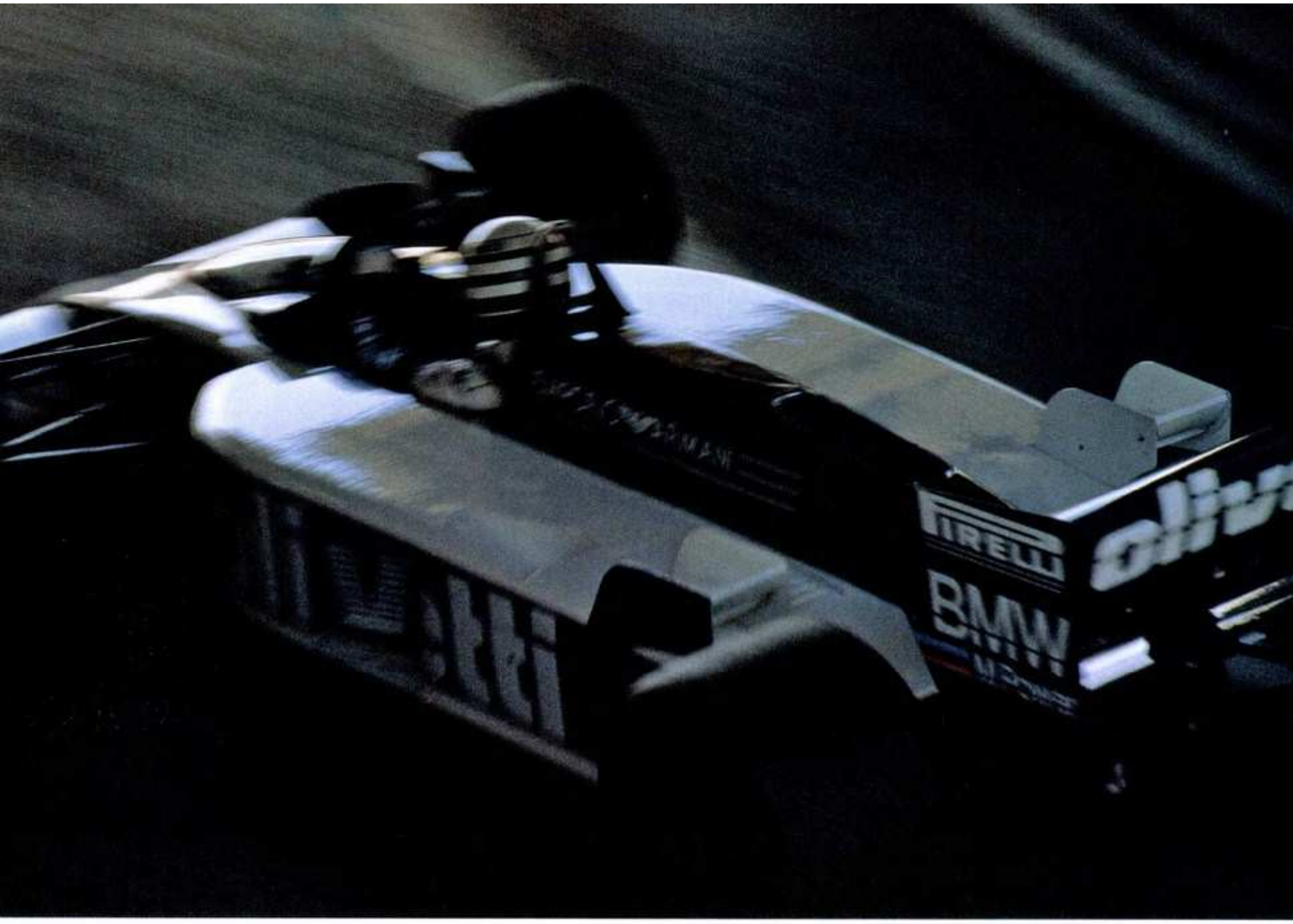
裁判は終わった。法延に記者会見の場が設けられた。バレストルはF1の600馬力制限を宣告し、FISAの権威を誇示した。F1の牙は抜かれたのだ。





トップでゴールしたあと、セナはブラジル入植者から国旗を受け取って栄光のウイニングラップを走る。世界サッカー選手権でブラジルがフランスに敗れてから、ちょうど24時間後のことだった。

GRAND PRIX OF DETROIT F1が危ない



少しづつ、少しづつ戦闘力を高めてきたブラバムBT55。バトレーゼは予選6番手、決勝6位、ワーウィックは予選5番手、決勝10位、2台がそろって完走した。

こうして、ターボ時代の乱熟期にあったF1は、ひとつの事故を引き金に、ベルギーでの協議を経て、ここ数ヵ月の間に大きく変わろうとしている。しかし、どのような方法で、1200馬力のエンジンは600馬力に制限されるのだろうか？　それを定めるための作業部会が、ルノー、BMW、フェラーリ、フォード・コスワース、ポルシェ、そしてホンダをメンバーに組織された。カナダGPの際にその1回めのミーティングが持たれたが、結論が出るのはもう少し先のことになるだろう。

具体的に2つのデバイスが検討されているようだ。ひとつは、エア・フランジの装着。もうひとつは、ポップ・オフ・バルブの装着である。前者は、エンジンの吸入空気量を制限するもの。後者はターボ圧を制限するもので、この手法はすでにインディカーで実用化されている。









さて、F1のパワーはいかなるデバイスで半分になるのか、エア・フランジ？　あるいはポップオフ・バルブ？
いずれにしても棒じゃのエンジンに公平に装着することはきわめて難しそうだという
❶現時点において最強の存在。ホンダ66A E"Fスペック"
❷総合戦力で最もバランスのとれたポルシェTAG P01
❸直列4気筒でも優れたパワーを絞り出すBMW・M12/13
❹ロータス、リジェ、ティレルが使用中のルノーEF15



好調なピレリ・タイヤの助けもあり、一時ラフィットとアルヌーのリジェはトップを決走した。アルヌーはクラッシュしたが、ラフィットは2位。後方のプロストは3位にとどまり、ポイントではセナに抜かれた。

フランジはおそらく、1の入口に設置されるとすれば直列4気筒は1つ、V型6気筒の2個装着される。だが50㎜径のフランジをつ径のフランジを2個つらは同じ結果をもたらすのだろうか？

ポップ・オフ・バルタンクに設けられる。違って、こちらは装着この方法にも問題があンは1つのバルブ。でのばあいは？　同じVタンク（ホンダ、ボル・タンク（ルノー、モの別が存在するのだ。

●

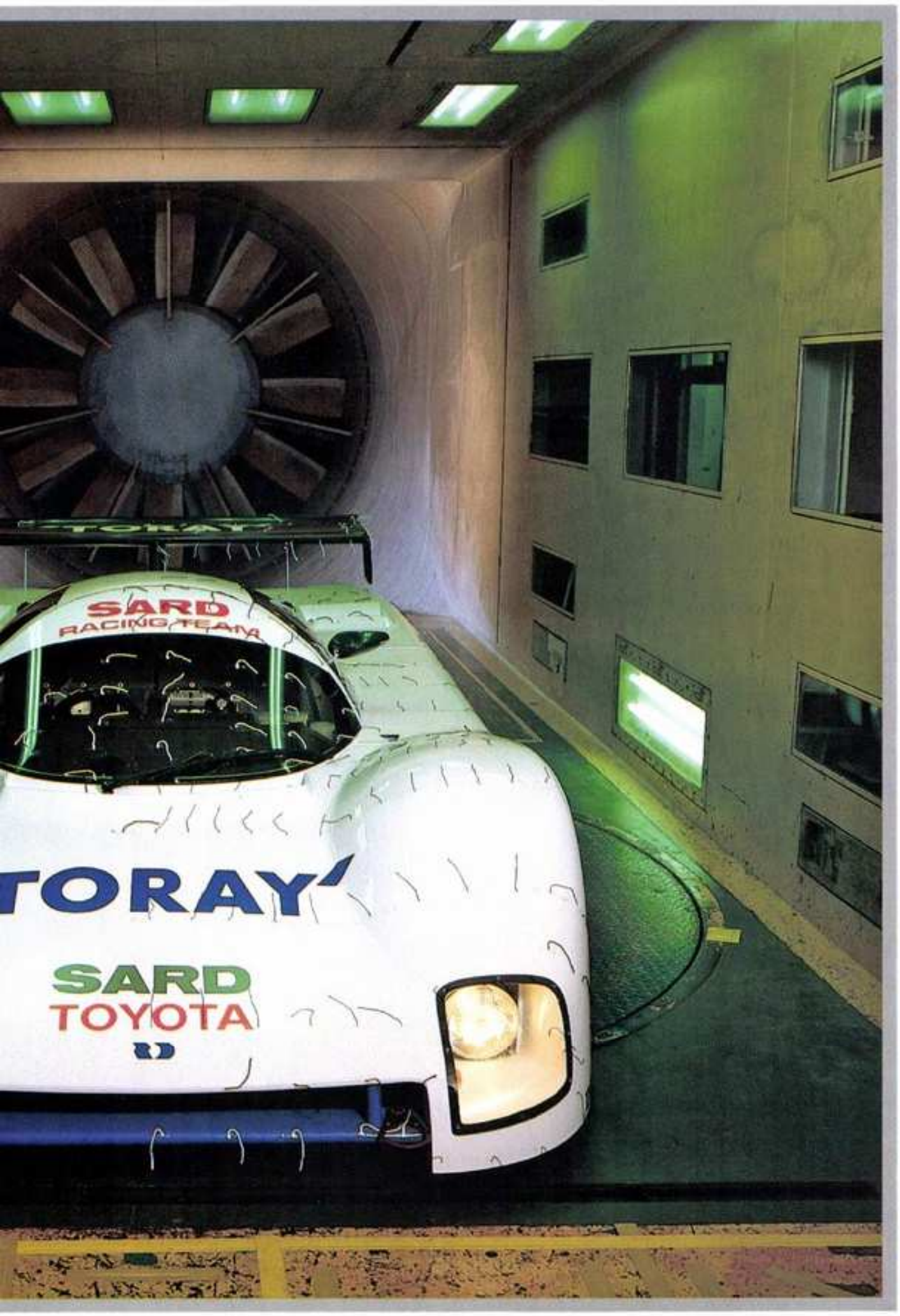
フランジかバルブかF1はあと数カ月でう。むろん、デバイスに、様ざまな〝法の逸だろう。600馬力はがて670馬力になる1200馬力に戻るこ

いったい、馬力規制か？　それは、F1のことだ。600馬力？ブリミッターをはずしフリカーは代々、最低しかなかった。その最最新の技術と最高のドれて、F1はレースのいてきた。あらゆるもの楽園、それがF1だ我われは憧れた。酔っ

F1は危ない？　だするのか。それと引き切な何かを失わないかF1が死ぬ。我われのF1は生きられるか。

F1は生きられるか

SARD MC86Xの5月12日、月曜日 富士スピードウェイ



パーツのひとつひとつが新設計である、
そのようなクルマが、初めて走る時……。
しかも、レーシング・スピードで！
それが、シェイクダウン・テストである。
1台の純国産Cカーが、
富士に現われた日——。
それを設計したデザイナーは、
おだやかな笑顔で、
自作の周囲をクルーとともに眺めていた。
彼にとっての、
24台目の〝子供〟の走りを……。

文／家村　浩明
写真／小川　義文

レーシングカーデザイナーの仕事

CAR DESIGNER

1

谷田部の風洞の中で見た時よりも、そのクルマは、ずっと薄く、シャープに見えた。深海魚のようにウネウネしたグループCカーではなく、直線を基調とした造型で、印象はとてもコンパクトだ。味気ないと言ってしまえばそうかも知れないが、極めてロジカルな感じのアピアランスが、かえって目を引く。

SARD・MC86X。まったくの白紙から生まれた、フロントからリヤまですべて新しい、ニュー・グループCレーシングカーである。86年5月12日、そのクルマが初めて路上を走る。十数人に達するクルーのうち、何をするでもないが、いつも中心にいる男が、SARDのデザイナーでありコンストラクターである小野昌朗である。

谷田部で風洞に入れてみた結果で、新たにやったことって何かありますか?

「いえ、何もありません」

考えてみれば当然の答が返って来た。1/6のクレイモデルの段階で風洞実験は行なわれ、然る後に、1/1へのGOが出て、今日のFISCOがあるのだ。それに彼にとっては過去に、形になったものだけでも23台のレーシングカーを作って来た歴史がある。

では、シェイクダウンに当たっての不安や緊張みたいなものは、何も無し!?

「そんなことはないですよ……」

小野は、おだやかに笑った。

「ひとつは『速さ』ってことですね。非常に速いクルマであるってこと……F3あたりですと、ほんと、気は楽ですけどね。それから、Cカーであるってこと。フォーミュラよりずっと〝クルマ〟に近い——部品点数も多いですからね」

端的なハナシ、Cカーはドアがあって屋根があるという発言は、いかにも「レーシングカー」のデザイナーらしくて、ぼくにはおかしかった。クルマへのアプローチが、〝一般〟とは逆方向だからだ。

今日は、目標タイムみたいなのはあるんですか?

「いえいえ……(笑)。走ってみて、初めてわかることってありますよね。そういう、机上ではできないことをする……。だから、むしろ今日は、非常に初期的なトラブルをいろいろ出したい。そういう日です」

谷田部で小野は、午後3時からの占有走行に向けて準備をつづけるクルーの輪のなかに戻った。

何だ、緊張しているのは、むしろ俺の方じゃないか……ぼくはひとりで苦笑いをした。

佐々木秀六——今日SARDの初テストに乗るドライバーに話をしてもらったが、やはり同じようだった。

「不安、ですか? いえ、それより期待の方がずっと大きいです。どんなんかなあ、どういうクルマなんかなあ……鈴鹿からこっちへ来ながら、ずっとワクワクしてましたね」

それがレーシング・ドライバーというものだ、と彼は言った。なるほど、そうでなきゃ永遠にニューマシンなんか生まれて来ない。デザイナーの意欲とドライバーの好奇心、これらが無ければ、レースの世界は成り立たない。これは安心できる、と誰か(=メーカー)が保証したものに乗るのが、われわれ一般のドライバーならば、ワケわかんないけど、でも乗ってみなきゃ何もはじまんない!としてコーナーへ走りこんで行くのがレーシング・ドライバーだろう。

2時35分、2000回転でのエンジン・ウォームアップが始まった。フロントのカウルが付いた。ワックスが、もう一度かけられた。5分後、エンジンが止まり、ガソリンが補給された。

「秀六さんは?」

というのは、小野の声だ。3時まで、あと15分もない……。

2

サーキットにおけるデザイナーは、具体的には仕事がない……ように見える。ほんとうはそうではないことは後述するが、現象的に言って、もしサーキット上でもデザイナーが忙しくてしょうがないようなクルマがあるとすれば、それは、そのクルマが出発点において問題を抱えすぎていることになるだろう。

サーキットにやって来た時には、レーシング・デザイナーの仕事は、明らかにひと区切りもふた区切りもついている。一度、終わっていると言ってもよい。

では、デザイナーの仕事とは、どのように始まるのだろうか?

「それはやっぱり、〝マンガ〟から始まりますね。口で言ってもわかりませんから、こういう形でって、まず絵にする。ただ、ぼくらですと、その時〝中身〟も一緒に描いちゃいます。こういうサスペンションで、エンジンはこう載って、という具合に——」

なるほど、マンガといっても水準が違うわけだ。その時には、レギュレーションという規制も、当然頭の中にある。そういうマンガである。そして、次は、どうするのか?

「次は図面を描きます。1/5の正確な図面にします。そこで大まかな配置が決まりますよね? それから!? えーと、かなりいろんなことが並行して進むんですけども——」

重量の見積もり、強度計算、前と後のサスペンションの1/1図面、コクピットまわり、それより前にサスペンションのジオメトリーは



レーシングカーデザイナーの仕事

CAR DESIGNER

決定しておく……等々があり、さらに1/5クレイモデルの制作、風洞実験のためのモデル制作といったことも同時に進行する。それぞれに決めるべきことを決め、作るべきものを作り、何とか1/1の本物のレイアウト図がまとまったとする。

「でも、それだけじゃ、何も作れないんです。それは、単なる配置図ですから」

――？

「そこから、今度はひとつひとつの部品の、部品図をおこさなくちゃいけない」

ははァ……何にも無いところからカタチを作るとは、そういうことだよな……。ぼくはちょっと気が遠くなりかけたが、先へ行ってもらおう。で、その部品図を持って……？

「ええ、加工屋さんを走り回って、部品を手配して……実際の組み立てっていうのは、たいてい内部にチームがありますから、まあそこで組んで……」

ようやく、1台のクルマが、三次元のかたちをとって出現するわけだ。SARD・MC86Xでいえば、スタートからシェイクダウン・テストまで、要した時間は約1年。エンジンが載ったのは、5月10日の谷田部での実車風洞実験の、ほんの数日前だと聞く。

現在、小野昌朗は、東京R&Dという自身の開発スタッフを持っているが、その総力をもってしても、やっぱり1年間が必要だった。だが昔は、たとえばシグマとかコジマF1を作っていた頃は、以上のような行程を、ひとりでやっていた！　部品図まで、彼ひとりで描いていた、という。小野は、

「それはそれは、充実した毎日でした」

と、笑ったが、それは草創期の最中に身を置いた者だけが受ける苦難と喜びであったろう。小野昌朗が手掛けたレーシングカーの制作史は、そのまま、国産レーシングカーの歴史と言って過言でない。'69～'70はエバ、'72マナからシグマへ。そして'74からのマキF1の挑戦。'76～'78、同じくF1でコジマ。'79以降は童夢の3台とハヤシのフォーミュラ……。



そして、このSARDに至って、彼にとっての初の、総合プロデューサーという意味も含む仕事が始まったわけだ。何故いま、「Cカー」なのか？という点についても、彼なりの明快な視界がある。

より〝クルマ〟に近いものをやりたかった。その方が様々な技術を磨けるし、また技術力のアピールにもなる。我々スタッフが、はるかな目標として定めているのは「ポルシェ・デザイン」だから――。自社の「リサーチ・アンド・ディベロプメント」という意味を、そのように、小野は語った。

3

5月12日、富士スピードウェイ、午後2時49分。アイドリングが止められ、リヤカウルがはめ込まれた。SARDが、レーシングカーの形になった。

「あと、12分！」

「（コース内へ）持ってっちゃいましょうか？」

ピット前で行なわれた最後のチェックは、ブレーキランプのテストだった。OKだ。2時58分、ヘルメットを着けた佐々木秀六がコクピットに収まった。

正確に午後3時00分、SARD・MC86Xはピットロードを這い出た。

クルー全員が、それを見えなくなるまで見送り、1コーナーに消えると、ダダッとピット裏へ移動し、ヘアピンを凝視した。みんなが待っているなか、SARDは100Rの山かげから見慣れない姿を現わして、フロント、サイド、そしてリヤビューを見せ、静かに立ち上がって行った。やった！と、ぼくは思った。



「1回、止めよか」

クルーの指揮を取る畑川治が言って、SARDは2周目には再びピットにいた。すぐに4輪がジャッキアップされ、全身がチェックされる。いわば準備体操を終えての状態を見ているのだろう。佐々木秀六も、取りあえずのファースト・インプレッションを、畑川や小野に伝えている。フロント・スクリーンが磨かれる。畑川は、

「クルマ、下げる前に、下まわりチェックしよ。擦ってないかどうか」

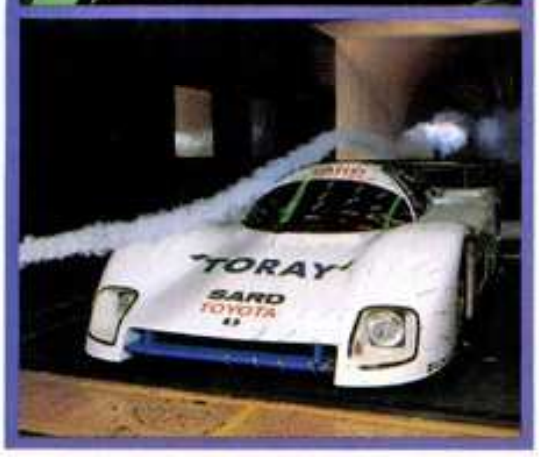
と、仕上げに自らもマシンの下を覗いた。

シェイクダウンらしい光景だった。

同様に佐々木秀六も、ストレートは必ず最もイン側を走り、ピットサインを見据えて過ぎる。また、自らの判断でも、サインとは関係なくピットに帰って来る。それは、ボディの異常感であったり、エンジンのフィーリングであったり、さまざまだ。まとめて3ラップもしない状態がつづいた3時40分過ぎ、ストレートの、今度はまん中あたりを駆け抜けて行ったSARDを見て、チーフメカニックが叫んだ。

「やばい、ワイパー、浮いちゃってる！」







ストレートの風圧で、斜めにセットされたワイパーが確かに空中に突き出していた。急ぎ「Pin」サイン。帰って来たマシンから、ワイパー・アームが取り去られた。同時にリヤカウルが外されて、点検と給油である。

佐々木秀六が報告している。100Rなどでハンドルを右に切ったりすると、タコメーターが左手に完全に隠れてしまう。なるほど、机上ではわからないことというのは、こういうことか。ぼくは理解した。もうひとつ、ハンドルを操作する時、不用意にウインカーレバーに触れてしまうことがあるとも、佐々木は後で畑川に語った。畑川は、停止状態でマシンに乗り込み、「こんなに（スキ間は）空いてるけどねェ」と言ったが、これまた、走ってみて、はじめてわかったことのひとつであったろう……。

富士占有2時間のうち、1時間はアッという間に過ぎた。4時05分、ピットインし、タイヤ温度やエンジン等の総合チェックの後にピットアウト。ピットサインには「L8」とあった。SARDは、初走行とは思えないほど淡々と、順調に周回し、4時29分までピットとは無縁に過ごした。

残り30分。佐々木秀六がマシンを降り、もうひとりのドライバー、岡本安弘が乗り込み、シートベルトを締める。畑川が、コクピットに小柄な身体を突っこんで指示している。

「メーター、数字はいちいち憶えなくていいです。ただ、こんなあたりだったって後で言ってください」

岡本が慎重にコースに出て行く。ヘルメットを脱いだ佐々木は、明るい表情で、しきりに「乗りやすいクルマだ」と語っている。

ドライバーとしての期待に応えてくれたクルマだ。うれしい、上々のスタートだ。操作系も軽いし、バランスが非常に良い。とくにシケインで良い。久しぶりに気分のいいクルマに乗った……と、佐々木はぼくに言った。

4時55分、岡本が2度目のピットアウトをした周回中に、間のびしたアナウンスが富士に響いた。占有終了致します……。

SARD・MC86Cのシェイクダウン・テストの2時間は、このように過ぎた。5時10分、3グループに分かれてのミーティングがピット内で始まった。その日のクルーの仕事がすべて終わったのは、それから1時間10分後だった。

小野昌朗が、その日富士でやっていた仕事は、何だったろうか？　はた目には、彼は付かず離れずでクルーのそばにいて、にこやかに笑みを浮かべ、知人と軽い感じのおしゃべりをしていただけのようだった。クルマをいじることもせず、現場での指示も出さず、各部の設計にはチーフがおり、エンジンの専門メカニックも別にいた。

たぶんそれは、「総括」という職名が当たるだろう。雑誌でいうなら、編集長だ。それぞれの企画のページには、それぞれの担当者がいて、それぞれに進行するのだが、しかし絶対に欠かせないポジション、それが編集長である。今日のレーシングカー・デザイナーのいる位置は、この職種に実によく似ている。

そして、頭のなかのファイルに、富士における2時間のうちの、必要な事項、未来につながるデータが収められた（はずだ）。

それは、このSARDに即フィードバックされる情報かも知れないし、次回の、あるいはそのまた次の、彼のレーシングカーにおいて使われるデータとなるかも知れない。

この、誰にも見えない、しかし積み重ねられて行く彼だけの『ファイリング』を富士ではしていた、とぼくは思った。むろんテストは、この1日だけではないし、デビュー戦となる富士500マイルでは、今度は実戦から得たデータが、小野のなかに部厚くファイルされるだろう。

このような、限界が極めて見えにくい、しかし引退もまたあり得ないような、長い長い「仕事」のなかに彼はいる、と考えられる。ドライバーが高度な集中力の仕事なら、これは、持続と意志のハードな仕事だ……。



24HEURES DU MANS

不落

第54回ル・マンのグリッドに並んだ50台のマシン
その中に6台の日本製マシンと
日本人ドライバーが乗り込む1台のポルシェがあった
しかし

日本チームに今年もル・マンの扉は重かった

13人の日本チーム・ドライバーの中で
24時間を走り切れた者はわずかに3人
男達は走り、戦い、敗れ、そしてすべてを語った

Text : Jiro Takahashi/Photos : Kenichi Yoshida, Hiroshi Kaneko, Iwao Komiya

難攻



11 ジャガーXJR8 〔C1：5993cc〕 871kg
D.ワーウィック★ E.テーバー★ J-L.シュレッサー
予選5位：3分21秒60 最高速358km/h DL
決勝リタイア：216周・ボディダメージ 最上位2位



12 ポルシェ962C 〔C1：2649ccT〕 905kg
O.ラッラウリ★★ J.パルハ マヨ J.グーイア
予選6位：3分23秒947 最高速354km/h MI
決勝2位：359周・4856.731km 最上位2位



13 ジャガーXJR8 〔C1：5993cc〕 869kg
B.レッドマン H.ヘイウッド H.ヘイヤー★★
予選7位：3分24秒95 最高速358km/h DL
決勝リタイア：53周・燃圧低下 最上位5位



3 ポルシェ962C 〔C1：2650ccT〕 920kg
V.シュパン★★ D.オルソン
予選8位：3分25秒34 最高速346km/h DL
決勝リタイア：41周・ミッション 最上位5位



11 ザウバーC8・メルセデス 〔C1：4993ccT〕 881kg
J.ニールセン★★ M.サックウェル
予選13位：3分29秒22 最高速354km/h GY
決勝リタイア：61周・エンジン 最上位29位



14 ジャガーXJR8 〔C1：5993cc〕 867kg
G.ブランカテッリ★★ W.パーシー A.バーネ
予選14位：3分29秒24 最高速352km/h DL
決勝リタイア：154周・ドライブシャフト 最上位4位



2 ポルシェ962C 〔C1：2650ccT〕 873kg
J.ガルトナー★ S.バン・ダー・マーウェ★ 高橋和夫
予選19位：3分30秒10 最高速352km/h YO
決勝リタイア：169周・アクシデント 最上位7位



18 ポルシェ956 〔C1：2650ccT〕 882kg
E.デ・ビッロータ★★ F.ペレス G.ファウシェ
予選9位：3分31秒99 最高速338km/h GY
決勝4位：348周・4720.555km 最上位3位



3

MAZDA

片山 義美（出場4回）

「まさかメンドラがいっちゃうとは。夢にも思ってなかったな。寺田クンが乗ってて、次は自分の番、もうそろそろやなとピットで待ってても車が来ない。あの車無線積んでますから、状況聞いて、どんな状態かわかる。どうやらメンドラらしいって事になって、しょうないなっていう感じですわ。

今年のル・マンは、ジャガーを目標にしてました。順位にして6位から8位ぐらいです。24時間走り切ればそれぐらいはいけると思うてましたから。リタイアしたことについては別に何も感じません。それよりも来年のことをもう考えてます。どないしようかなってね。まあ、ル・マンはこういう結果でしたけど、イギリスのシルバーストンやドニントンのテストが順調に進んでましたから、チームとしては、よかったと思いますよ。

まあ、私は、ル・マンまでの間に、一度日本に帰って来て、他のテストをやり、またイギリスへ行ったわけですけど、今年のチームは、分担がハッキリしていましたから自分の乗る直前にピットへ行き、あとは、チームのパドックへ帰って来、ゆっくりと体を休ませてもらっていました。来年はいけますよ。

寺田陽次郎（出場8回）

ドライバーとしては、くやしくてしかたない今年のル・マンでしたね。予選も順調、レースだってプログラムどおりに走れていた。目標ラップタイムの2秒差で周回をしていたわけですから。まあ、これが試練でしょうね。すべてがうまく行っていたけれど、あのメイン・ドライブシャフトだけが弱かったんだろうね。本当に残念です。757のポテンシャルにしてみれば、レース序盤でグングン順位を上げて行くのは当然と思っていたので、別段、驚くことではなかった。本当にくやしい。このくやしさは、来年に爆発させたい。

従野 孝司（出場5回）

あの757は、他のターボエンジンのグループCカーと違って強烈なパワーがあるわけでなし、ダウンフォースも少ないから、ポルシェなんかと争うというわけではなかったけれど、あのまま行けば悪くとも7位には行けたね。

決勝



2 ポルシェ962C 〔C1：2650cc T〕 879kg
J. マス★　B. ウォレク★
予選1位：3分19秒99　最高速351km h　DL
決勝リタイア：180周・アクシデント　最上位2位



1 ポルシェ962C 〔C1：2650cc T〕 886kg
D. ベル　H-J. シュトゥック★★　A. ホルバート
予選2位：3分16秒60　最高速361km h　DL
決勝1位：367周・4972.730km　最上位1位



7 ポルシェ956 〔C1：2650cc T〕 883kg
K. ルドビク★★　P. パリッラ　"J. ウィンター"
予選3位：3分17秒11　最高速374km h　GY
決勝リタイア：196周・エンジン　最上位1位



11 ポルシェ956 〔C1：2649cc T〕 907kg
T. ブーツェン★★　D. テイス　A. フェルテ
予選4位：3分20秒10　最高速351km h　MI
決勝リタイア：89周・アクシデント　最上位6位



61 ザウバーC8-メルセデス 〔C1：4973cc T〕 877kg
H. ペスカローロ★　C. ダナー★　D. クェスター
予選9位：3分26秒69　最高速328km h　GY
決勝リタイア：86周・ミッション　最上位3位



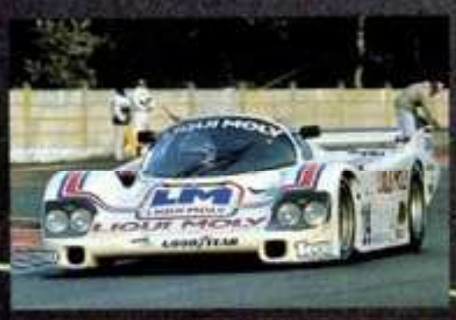
13 クーガーC12-ホルシェ 〔C1：2649cc T〕 884kg
Y. クラージュ　A. ド・キャデネ★　P-H. ラファネル★
予選10位：3分26秒98　最高速　357km h　MI
決勝8位：266周・3599.712km　最上位8位



8 ポルシェ956 〔C1：2650cc T〕 864kg
G. フォルマー★　J. モートン★　K. ミラー
予選1位：3分27秒37　最高速355km h　GY
決勝3位：354周・4796.734km　最上位3位



18 ポルシェ962C 〔C1：2650cc T〕 867kg
W. ブルン　M. シガーラ★★　F. イェリンスキー
予選12位：3分29秒905　最高速350km h　MI
決勝リタイア：75周・エンジン　最上位8位



14 ポルシェ956 〔C1：2649cc T〕 875kg
M. バルディ★★　P. コップ　R. ダイソン
予選16位：3分30秒31　最高速335km h　GY
決勝9位：317周・4289.802km　最上位9位



55 ポルシェ956 962C 〔C1：2650cc T〕 856kg
P. アリオー★　P. ロメロ　M. トロレ（F. コンラート★）
予選17位：3分33秒86　最高速339km h　GY
決勝10位：311周・4220.320km　最上位7位



41 WM-P82・プジョー 〔C1：2850cc T〕 851kg
J-D. ローレ★　M. ビニャール　F. ミゴール★
予選18位：3分33秒97　最高速371km h　MI
決勝リタイア：132周・エンジン　最上位14位



9 ポルシェ956 〔C1：2649cc T〕 879kg
J. レンク★★　F. バッラビーオ　D. ウッド
予選19位：3分35秒927　最高速340km h　GY
決勝5位：344周・4658.297km　最上位5位



63 ポルシェ936CJ 〔C1：2677cc T〕 916kg
S. ブルン★★　E. シュスター　R. ゼール
予選23位：3分37秒942　最高速348km h　DL
決勝6位：343周・4641.672km　最上位5位



12 ポルシェ956 〔C1：2649cc T〕 874kg
P. イベール★　H. ストリービグ★　M. コエン・オリバー
予選22位：3分39秒956　最高速352km h　YO
決勝リタイア：160周・燃圧　最上位12位



38 スパイスSC86C-DFL 〔C2：3300cc〕 779kg
G. スパイス★　R. ペルム★　J-M. マルタン
予選28位：3分40秒947　最高速345km h　AV
決勝9位：257周・3485.328km　最上位19位



23 マーチ86G・ニッサン 〔C1：2996cc T〕 880kg
星野一義★★　松本恵二　鈴木亜久里
予選24位：3分41秒49　最高速308km h　BS
決勝リタイア：64周・エンジン　最上位17位



81 マツダ757 〔GTP：3531cc〕 811kg
片山義美★　寺田陽次郎　従野孝司★
予選5位：3分43秒31　最高速312km h　DL
決勝リタイア：59周・ドライブシャフト　最上位14位



188 ホルシェ961 〔GTX：2850cc T〕 1169kg
R. メッジ★★　C. パロー・レナ
予選26位：3分43秒945　最高速340km h　DL
決勝7位：320周・4335.983km　最上位7位

決勝出走全50台マシン・データ凡例
1行目　ゼッケンナンバー　マシン名称［クラス：排気量　T：ターボ］車歴
2行目　ドライバー（★印は予選ベストタイム記録者　★★印はスターティングドライバー）
3行目　予選順位：タイム　コーノディエールでの最高速　タイヤ銘柄
4行目　決勝結果：走行距離　周回数（リタイア理由）最上位（1時間毎の発表による）

日本からも次つぎに新開発のエンジンが送られて来て、シルバーストンの後に行なったテストはケッコウいい線いっていた。でも、もう少し大胆にテストしなかった。やはり、日産もトヨタもどこまでやって来るかわからなかったから。ものすごくセーブして決勝まで進め、決勝で、気にパワーを吐き出すという予定だった。787までいつもミッショントラブルで泣いてたでしょう。良くいってたって、このギヤもってヒューランドの門に捨てて来いって。今年のミッションはポルシェ製だったから。1万キロ走ってもこれそうになかった。エンジンだって、快調だったいくつかの中からベストなやつ積んでた。だけど、そのミッションとエンジンを結ぶメイン・ドライブシャフトが折れたうちのチームのことだけでなく、もし、10位以内入っていたのなら、他の国内メーカーだって目標ができて良かったんじゃないかな。日本のレース界にとっても良かったと思う。チャンスだったんだけどね。

大鶴 孝至（MAZDA SPEED監督 参加8回）

物事には、できる事とできない事の2つがあると思うのです。われわれとしては、できない事は、一切行なわなかったつもりです。8回目というル・マンチャレンジですから、いろいろな経験をもとにして目標も立てました。その目標は、希望的なものではありません。1mしかジャンプできないものが、それ以上ジャンプしようとしたってできっこないわけですから。

今回のル・マンは、そういう意味では予定以上でもなく、予定以下でもなかったと思います。結果としてメカニカルトラブルでリタイアしてしまったわけです。このトラブルも、まったく予想していなかったわけではありません。757では、ル・マンに臨むまで1500kmしか走っていませんでした。ル・マンを完走するとなれば、1700kmぐらい走ります。ですから不安もあったわけです。チームのオーガナイズのこと、マシンのこと、そのひとつひとつを塗りつぶして行き、できる事の最大の所でレースに臨みました。757は、3年計画でレースに臨みます。今後もひとつひとつの事を塗りつぶして行くしかないでしょう。

攻 24HEURES DU MANS



#1 ロンドーM482・DFV 〔C1：3000cc〕 895kg
J-P.グラン★ J.グードショー M.メナン★
予選1位：3分47秒17 最高速307km/h GY
決勝13位：298周・4043.613km 最上位10位



#2 マーチ85G・ポルシェ 〔GTP：2856ccT〕 947kg
R.クレア L.ロベール★★ J.ニューサム
予選2位：3分47秒32 最高速317km/h GY
決勝14位：298周・4040.934km 最上位13位



#3 マーチ85G・ニッサン 〔C1：3496ccT〕 972kg
長谷見昌弘 和田孝夫 J.ウィーバー★★
予選3位：3分47秒35 最高速325km/h DL
決勝16位：284周・3850.511km 最上位9位



#4 WM-P84・プジョー 〔C2：2664ccT〕 825kg
R.ドルシー P.ペンオー★ C.アルディ★
予選14位：3分48秒65 最高速327km/h MI
決勝12位：300周・4070.800km 最上位12位



#5 アルパAR3・DFL 〔C2：3300cc〕 774kg
L.タベルナ★★ T.バルマ M.パノーリ
予選19位：3分54秒95 最高速314km/h AV
決勝リタイア：74周・ドライブシャフト 最上位3位



#6 トムス86C・トヨタ 〔C1：2090ccT〕 886kg
中嶋悟 G.リース★★ 関谷正徳
予選4位：3分54秒65 最高速298km/h BS
決勝リタイア：105周・エンジン 最上位1位

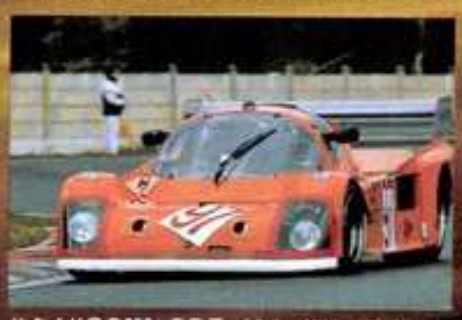
決勝出走全50台マシン・データ凡例
1行目 ゼッケンナンバー マシン名称（クラス、排気量、ターボ）車種
2行目 ドライバー（★印は予選ベストタイム記録者 ○印はスターティングドライバー）
3行目 予選順位：タイム ユーノディエールでの最高速 タイヤ銘柄
4行目 決勝結果：走行距離 周回数（リタイア理由）最上位（1時間毎の発表による）



#7 ALD82・BMW 〔C2：1500cc〕 735kg
J.オークラン★ L.ドスガルト★
予選44位：3分57秒99 最高速299km/h AV
決勝リタイア：41周・アクシデント 最上位41位



#8 マーチ84G・ポルシェ 〔C1：2960ccT〕 974kg
C.ロス★★ K.トウロウル N.クラング
予選40位：3分56秒82 最高速313km/h AV
決勝リタイア：169周・電気系統 最上位10位



#9 タイガGC286・BDT 〔C2：1700ccT〕 779kg
E.トーマス V.ミュゼッティ M.アリソン★★
予選46位：3分59秒96 最高速289km/h AV
決勝リタイア：95周・電気系統 最上位29位



#12 バルドンDB1・DFL 〔C2：3300cc〕 809kg
R.ドノバン R.ジョーンズ N.アダムズ★★
予選47位：3分59秒97 最高速284km/h AV
決勝DNC：210周・2847.124km 最上位21位



#14 タイガGC286・BDT 〔C2：1700ccT〕 779kg
M.ホール D.アンドリューズ★ D.ベイン★
予選48位：4分02秒78 最高速298km/h AV
決勝リタイア：1周・ドライブシャフト 最上位49位



#15 エコッスC285・DFL 〔C2：3300cc〕 795kg
L.デラノ★★ A.ピータリー J.ホッチキス
予選49位：4分03秒98 最高速327km/h AV
決勝15位：292周・3961.575km 最上位15位



#11 BMW-MI 〔B：3500cc〕 1120kg
M.クランケンベルグ P.ウィトモイア★★ J-P.リベール
予選50位：4分08秒68 最高速294km/h DL
決勝DNC：264周・3583.256km 最上位16位

TOYOTA

エイエ・エリシュ（童夢 出場4回）

今年のル・マンは明日とまったく違ったストーリーだった。決勝のラップタイムを見てくればわかるが、10秒以上も速いんだ。体調はパーフェクトだった。

しかし、予選では、思い通りの結果が出せないで終わった。マシンは、これまでの童夢のマシンとしては最高だったと確信する。メカニック達もとても良くやってくれたと思う。感謝しているよ。だけれど、レースの結末は、こんなものさ。

今朝、自分の出番の少し前にピットへ行って順位を確認したら、7位を走ってた。7位だよ、何とかして、この順位をキープしたいと思ったね。でも、ジ・エンドさ。OK、また日本で会おう。

ベッペ・ガビアーニ（童夢 出場2回）

本当にくやしい。いいポジションにつけていながらリタイアしてしまったんだぜ。このくやしさをどう表現したらいいのかわからないよ。

鈴木 利男（童夢 出場2回）

しょうがないですね。ドーモお疲れ様でした。またがんばりますよ。

林 みのる（童夢オーナー 参加8回）

今年の私の仕事といえば、ステッカー貼りぐらいですよ。実質的な監督は鮫子田君にまかせっ切りですから。いやね、トヨタのもう一台がもう少しがんばっていてくれたら、うちがひと暴れしてやろか思うてたんやけど、あの状況じゃ、それもできず、ちょっとおもしろうなかったな。今は、来年のことは全然わかりません。やっぱりずっと起きとると眠いなリタイアですか。それはしょうないなまあ、うちは、リタイアには慣れていますから気にしていません。

鮫子田寛（童夢マネージャー 参加4回）

あと一時間やからね、こんなことだったらもっと早うリタイアしてくれても同じだった。アー疲れた。本当に疲れた。

ジェフ・リース（トムス 出場3回）

とても残念なレースだった。ストレートですらマシンが自分の言うことを聞いてくれずに不安定だった。富士のテストとはまったく別のマシンのようだった。リタイアした時の状況は、突如としてエンジンが一気に吹き上がり、そして次にパワーダウンが起きた。たぶん私のあやまちでは、ターピンのフィンの一部が欠けて。

落



#102 ポルシェ962C
予選7位：3分49秒74　最高速327km/h　A.V
決勝17位：277周：3751.632km　最上位27位



#3 ザウバーC6・BMW（C2：3500cc）870kg
R.パサラー　D.ラコー★★　Y.タピー
予選16位：3分53秒927　最高速294km/h　A.V
決勝DNC：200周・2711.725km　最上位20位



#18 マツダ757（GTP：3531cc）811kg
D.ケネディ★★M.ガルビン　P.デュードンヌ
予選6位：3分44秒074　最高速311km/h　D.L
決勝リタイア：132周・ドライブシャフト　最上位13位



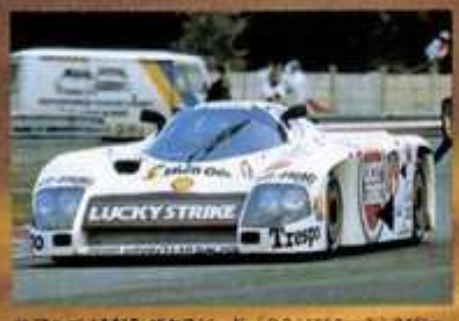
#36 童夢86C・トヨタ（C1：2090ccT）854kg
E.エリジェ★　B.ガピアーニ★　鈴木利男
予選10位：3分45秒825　最高速311km/h　D.L
決勝リタイア：295周・ターボ火災　最上位7位



#45 ロンドーM382・DFL（C1：3300cc）839kg
P.オワデ　J-C.ジュスティス★★　R.ジュリエンヌ
予選15位：3分49秒13　最高速321km/h　D.L
決勝リタイア：110周・油圧低下　最上位21位



#95 ザウバーC6・BMW（C2：3500cc）870kg
R.パサラー　D.ラコー★★　Y.タピー
予選16位：3分53秒927　最高速294km/h　A.V
決勝DNC：200周・2711.725km　最上位20位



#18 アルゴJM19・ザクスピード（C2：1850ccT）845kg
M.シャンシェ★　T.クレッペ　M.ビラーヌ★
予選7位：3分53秒949　最高速330km/h　G.Y
決勝リタイア：1周・エンジン　最上位25位



#4 URD-C82・BMW（C2：3500cc）860kg
J.ウィンザー★　D.マーサー★　L-V.イェンセン
予選8位：3分53秒985　最高速310km/h　A.V
決勝11位：309周・4186.799km　最上位11位



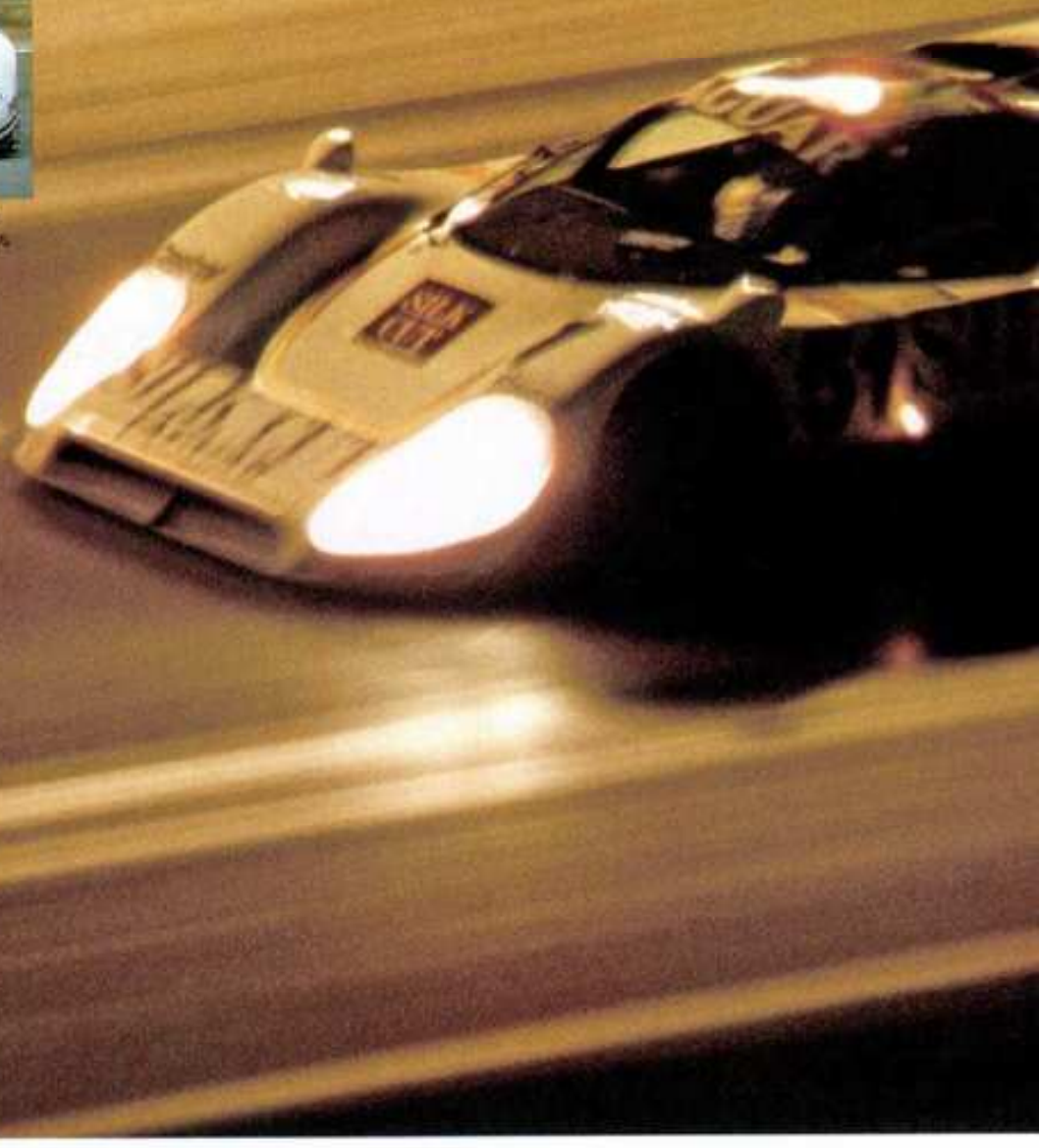
#79 エコッスC288・ARG（C2：3000cc）735kg
R.マロッタ★　M.ワイルズ　D.レズリー★
予選41位：3分59秒935　最高速308km/h　A.V
決勝リタイア：181周・オーバーヒート　最上位12位



#75 ゲブハルト873・DFL（C2：3300cc）740kg
J.ハロワー★　E.クレメンツ★　T.ドッド　ノーブル
予選42位：3分59秒993　最高速296km/h　A.V
決勝8位：317周－4295.236km　最上位8位



#99 タイガGC285・BDT（C2：1780ccT）758kg
N.ニコルソン★　J.シェルドン★　T.シリング
予選42位：3分57秒916　最高速299km/h　A.V
決勝リタイア：125周・エンジン　最上位24位



エンジンのシリンダー内に入り込んでしまったのだと思う。

中嶋　悟（トムス　出場2回）

F3000と違って日本人の数が多かったなあ。こんなにル・マンに沢山来るなら、ボクの出てるF3000にも来てくれればいいのに。86Cはいいって聞いてたので期待してたけど、予選は思うようにタイムが出なかったよ。でも、決勝は昨年の3秒アップぐらいで走ってたから、完走できたら、けっこういいポジションに行けてたと思うんだよ。

関谷　正徳（トムス　出場2回）

予選でストレート走っていて、ドカンっと来たら、次にガシャガシャって後ろで言うわけ。足があっちにもこっちにも出ちゃって、大きな穴がブロックにあいちゃった。ストレートのコースサイドにそのままソロソロとマシン止めたんだ。

舘　信秀（トムス監督　参加3回）

くやしいね。本当。予選で車が真っすぐに走ってくれないって言われて、どこが悪いんだろうと考えちゃったよ。だって車は、富士でシェイクダウンしたままだし、シェイクダウンでは、何のトラブルもなかったんだからね。リースなんかその車に乗っていて、シェイクダウンのマシンだとは思ってないんだ。その1週間前に走った富士1000kmの時のマシンだと思ってたって言うんだから。

結局、トーイン、トーアウトを測るゲージが狂っていたみたいなんだ。ル・マン24時間を完走するっていうのは、大変なことだよ。フランスのTVかなんかのインタビューで〈いつ勝つんですか〉って聞かれたよ。だから、勝てる時になったら勝つってだけといたよ。

大岩　湧矢（トムス専務　参加3回）

イケると思ってたんですがね、エンジンが壊れちゃいました。予選初日は、サスペンションのアライメントの狂いが出て満足に走れずじまい。2回めのタイムアタックではエンジンが壊れちゃった。我われとしては、ブーストを下げるくらいしか策がなかったですが、ポルシェは速かった。ガソリンの質が悪かったんですが。その辺も彼らはわかってたと思う。

ウチは約束完走したことで、ル・マンをわかったつもりになってエントリーしたわけですけど、本当は全然わかってなかった、というところでしょうね。

24 HEURES DU MANS



日本のファンのみならず、海外のジャーナリストや、他チームから最も注目されていたのが、この32星野一義　松本恵二　鈴木亜久里チームだった。地元の新聞は、星野を取り上げて"日本のエース"と書き立て、対ポルシェ、対ジャガーの戦いを盛り上げていた。マシンも5月9日のル・マン・テストデーにおいて3分33秒台をマークしており、観客も大いに注目していたものだ。ところが予選のフタがあくと、3分41秒45で24番手どまり。日本勢としてはトップポジションだったが、期待は大きく外れた。吹けないエンジン、そして英国人スタッフ（キース・グリーン）との意志疎通もうまく行かず、ドタバタのオーガナイズに終始した。決勝は58周して星野がピットイン、エンジンの異様なバイブレーションを訴え、アッサリとリタイアした。日本チームのリタイア第1号が、このクルーだった



D. ケネディ　P. デュードンヌ　M. ガルビンの、3人の外人クルーがドライブした202マツダ757は、童夢トヨタと同じ15列目のグリッド、29番手からのスタートだった。スタート後4時間、右リヤ・サスペンションアームのガタつきのために長いピットイン・タイムを費し、15番手の順位が、17~18番手にまでドロップしてしまった。そして、スタート後12時間半を走行した6月1日午前2時10分に、201と同じくメイン・ドライブシャフト折損のトラブルが発生。コース上にストップ、そのままリタイアとなった。それまでの状態は実に快調であり、さすがに経験の深いマツダ、完走は間違いなしと思われていた。IMSA・GTPというユニークなカテゴリーに属するこの757は、3年計画で熟成させる予定だ



シルバーストン1000kmとル・マン・テストデー参加、また英国でのエンジン・テストなど、ル・マンも含めて40日間にもおよぶツアーをこなしたマツダ・スピード、片山義美　寺田陽次郎　従野孝司の3人で構成された201は、これまでの長い経験もあって、余裕をもって予選を終了、力をセーブした感じで、25番手の位置についた。決勝は、まず従野が2時間走り、次に寺田にバトンタッチ、一時、12番手あたりまで上がっていた。2時間と決められていた、寺田のパートも終わりに近づいた5月31日午後8時頃、メイン・ドライブシャフトが折れて、コース上にストップ。まさか、それとは気づかなかった寺田は、何度も再スタートしようとするが、すべては徒労に終わり、リタイアとなった



G. リース　中嶋悟　関谷正徳組のトムス・トヨタは、サスペンションの狂いやエンジン・ブローなどが発生、日本チームの中では最後方の40番手からのスタートとなった。最も問題となったのは、ストレートでのスタビリティの不足で、ドライバーは終始これに悩みっぱなしだった。決勝では、19番手を走行中にウエストゲート・トラブルが発生し、交換。G. リースがステアリングを握ってコースインしたが、今度はターボにトラブルが続いかかり、一気にエンジンが吹き上がって、その後急激にパワーダウン。何とかピットに戻ってはきたが、4気筒のうち1気筒のコンプレッションがまったく上がらない。異常燃焼により、ピストンに穴があいたようだ。5月31日午後11時35分、105周でトムスは敗れ去った

6号車が予選24番のチェッカーを受けたのは午後3時ちょうどに38%
全体16位のうちポルシェが9台を占めて、ル・マンの潮流は変わらなかった
日本チームの中で唯一生き残った32日産R85Vは、16位のリザルトを得た
だが、優勝したポルシェとの距離差は1122km余、平均速度差46km/h
絶望的ともいえる隔りがあった
1年後、果たしてその差はどこまで縮まっているのだろうか

NISSAN

長谷見昌弘（ニスモ　初出場）

あのエンジンはね、まだバラつきがあって、いいエンジンに当るとトラブルもなく、まったく快調なわけ。でもね、今年のル・マンはレースができなかった。予選だって……。決勝の時のエンジンはいいエンジンが当ったらしく、快調だった。あのスターターのトラブルさえなかったら、もっと行けてたと思う。

和田　孝夫（ニスモ　初出場）

あの白いの……96Cでしたっけ。あれストレートではバカッ速くてね。ピューッと抜かれちゃう。だけど、コーナー行くとやっぱりハコだから遅いわけ。ちぇう、邪魔で邪魔で。ちょうどボクの番になるとアレに会っちゃって、ずっと二緒。ホント、嫌んなっちゃいましたよ。

星野　一義（ニスモ　初出場）

日本の耐久レースを1000キロ走る時なんかは、スプリント的な走りをするけど、ル・マンはやっぱりマラソンだよね。だから、自分の走りを、観てる人にアピールすることはないんだよね。初めてのコースでしょう。コーナーの先が右なのかなのかもわかんないし。もしもコーナーの先にコースがなかったら……なんて考えちゃった。ル・マンは、ハッキリいってオレには向いてないよ。

松本　恵二（ニスモ　初出場）

まあ、ええレースやなかったな。チーム全体のコントロールいうか、統制がうまく行ってなかった。監督が沢山おるみたいで、誰の言うこと聞いていいんかわからんかったな。練習もできへんし、予選も満足に走れへんから、いいタイムは出んよ。あまり思い出しとうないな。

鈴木亜久里（ニスモ　初出場）

ル・マン受けとして進ばれたことがとても嬉しかった。映画《栄光のル・マン》と同じ所でレースしてるんだあ、と思って感激したね。決勝のペースは指示どおり3分43秒から45秒で走ってたけど、全然無理しないで楽なものだった。ま、今年は下見ですよ。いい下見だったな。

鈴木　靖治（ニスモ社長　初参加）

2台完走なら大成功、1台なら成功、2台ともダメなら失敗だと言って日本を出てきた。だから成功ですな。しかし、ル・マンというレースは難しい。いい勉強になったと思ってますよ。





今年、日本から参加した6台のうち、唯一完走を果たしたのが長谷見昌弘　和田孝夫　J.ウィーバーの31号車だった。昨年のトムス・トヨタ(12位)と同じく、初出場、初完走となった。予選1日目は、エンジン・トラブルが発生して、4分を切れずじまい。2日目の予選でのベストタイムは、3分47秒32。これは、J.ウィーバーがマークした。このタイムは本番用タイヤでマークされたもので、ドライバー達は予選用タイヤを装着してもう一度アタックしたかったようだが、チーム上層部からストップがかかって、33番手のスターティンググリッドからスタート。決勝では徐じょにポジションを上げスタート後16時間めには10番手に食い込んでいたが、終盤になってスターター・トラブルが出て、ピットストップの時間が次第に長くなり始めた。けっきょく、16位で完走はしたが1位のポルシェとは83周差。リタイアした童夢と較べても、距離的にはほぼ同じだった。来年こそ真価を問われるだろう



E.エリジュ、B.ガビアーニに加えて、助っ人鈴木利男のトリオでエントリーした童夢チームは、めざましい活躍だった。予選1日めはセッティングにあて、2日めにタイムアタックをする予定だったが、その2日め、エイエが予選用タイヤを履いてコースインしたところでエンジン・トラブル発生。これがなければ、3分40秒を切って、20位内に食い込むことも可能だったろう。決勝では、スタート直後から順調にポジションアップし、12時間め過ぎから10番手内に食い込み、一時は7番手まで追い上った。しかし、19時間めあたりでオーバーヒートに見舞われ、10位圏内から外れた。その後よく追い上げたが、残り1時間(11番手走行時)でターボトラブルが起き、ユーノディエールにストップ。小火災が発生した



ポルシェのカストマーチームの中でもトップクラスにランクされるクレマーチームの一員として、初めてル・マンに挑んだ高橋国光は表彰台に最も近い日本人ドライバーといえた。1日目の予選はエンジン・トラブルのため走れずじまい。予選2日目、第1セッションでやっと962Cのコクピットにおさまり、ル・マンを初走行。3分53秒台をマークしたところで、天候が急変。降雨にたたられて、タイムアップはならなかった。決勝での国光は、主に昼のパートを担当。3分40秒を切るタイムで走行し、ゼッケン10の962Cは7番手あたりにつけていた。だが、スタート後12時間、6月1日の午前3時30分頃、チームのエース、J.ガルトナーがユーノディエールを走行中にクラッシュ、死亡。その時点で、国光のル・マンも終わった

KREMER

高橋　国光(クレマー・レーシング　初出場)

ボクが感ずるに、このル・マンのストレートを走るということは、生きている者が体験する最も厳しい状況ではないだろうか。あの6kmのストレートを走っている時の気持というのは、恐怖心でもないし……もう怖いということを超えた世界だね。

初めてあのストレートを走った時の気持は、もう最高だった。あんな体験は、しようと思ったってできるものではないね。でも、あのストレートは、ちょっと危険すぎる。ドライバーはやはり、レースとなれば踏んじゃうもの、しょうがないよね。

予選1回目、全然走れなかったんですよね。あの時というのはドライバーとして精神的にとてもツライ時でした。何て言うか、あせってはいないんだけど、とてもツライ。そして、2回目になってやっと乗れて、1周、2周して突然の雨。もうすごい雨なんだから、前も見えないほど。でも、走った後、やっとスッキリした。これで気持が落ちついたな。

DUNLOP

京極正明(日本DL・MS部長　参加10回)

いやあ、今年やっとル・マンにコンペティションがもどって来たという感じやね。昨年は、何ちゅうかエコランでしょう。まあ、消費がソリン量が一昨年と同じになって飛ばせるようになったのが一番の原因やね。

それと、今年のル・マンは、フランス語のアナウンス以外、富士や鈴鹿と同じみたいやった。日本からエントリーしたマシンも多かったけれども、あのプレスの多さ。どこ見ても日本人のプレスだらけやったからなあ。

そして、今年からヨコハマさんもタイヤサービス開始したし、タイヤメーカーのパドックも富士のパドックみたいやった。うちのスペースがちょうどブリヂストンさんとヨコハマさんにはさまれていて、これでXGKさんがおったら言うことないわな。

ジャガーもけっこうがんばったと思うし、ポルシェ以外のマシンでも、あと少しで勝てるということを示してくれたのと違うかな。そんなル・マンやったな。



R'on INTERVIEW No.2

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING

Photos/K.Yoshida, C.Kitabatake, I.Komiya



勝てない……どうしても勝てない

ヨーロッパF2で9勝し、チャンピオンにも

なった男が、なぜか日本では勝てない……

全日本F2第4戦鈴鹿に現われた彼は

ホーF3000優勝の栄誉をぶら下げていた。

F2スタート3時間前、ズバリと聞いてみた

あなたが、日本で勝てない理由は何なのだ？

いつも荒海の中に

唇の端が引きつったように見えた

青い瞳が熱を帯び、涙を浮かべたようだった

一瞬、もどかしそうな表情をしたあとに

いきなり言葉がほとばしった

お願いだから、正直になって聞いて欲しい

キミは正直になれるかい？

ボクがこれから話すことを、ねじ曲げずに

ストレートに書いて欲しいんだ

MIKE THACKWELL

マイク・サックウェル

RO 最初に、ラルト・ホンダに乗って優勝したF3000第3戦について聞きたいんだ。

MT はい（唯一使える日本語）。

RO 割にイージーに勝てた？

MT いや、ポーのレースはいつだって難かしい。おそらく、世界中で最も難しいレースのひとつだよ。ボクはラッキーだったんだ。マシンが良く走ったし、ホンダ・エンジンもよく回った。それに、ボクはあそこでずいぶん走ったことがあるしね。すべてが、うまく行ったんだ。



RO そもそも、ポーでラルト・ホンダに走ることになったいきさつは……？

MT ラルトのボス、ロン・トーラナックとは1980年以来ずっと親密なつき合いをしているのだけれど、そのロンが「ポーで乗ってみないか？」って聞いてきたんだ。マシンが良く走らないし、エンジンもどの程度のものなのか判らないから、ボクに走ってみて欲しいってわけだ。ポーはボクにとって重要なレースだから、ロンにウンいいよ、と答えた。

ジョン・ニールセンも中嶋も忙しくてロンとちゃんと話したり、テストする時間があまりなくて、ロンがマシンの状態をキチンと把握するのは難しいんだ。

RO 走って、勝って、で——ホンダのエンジンはどうだった？

MT まったく新しいエンジンなのに、コスワースと較べてピークパワーは同じだけあるし、中低速でのピックアップはホンダの方が格段にいいよ。

RO ラルトと一緒に仕事をするのは、やりやすいからだろうか？

MT いや、特別にラルトが好きだというわけじゃない。



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

すべてのサーキットがストリート・コースであるべきだよ

RO このあとラルトには乗らない？

MT ああ、もう一度ラルトに乗りたいとは思わないな。長く一緒にいすぎたよ。ボーのレースだったから、乗ったんだ。興味があるからね、あのレースは。興味がなければ、一生懸命やらないよ。

もちろん、ラルトは最高のチームだ。おそらく、ヨーロッパで一番だろう。だけど、問題もある。チームを引っぱっていく人間がいないってことだ。いいかいボート（ボー）レースで勝つには、良い船艇（ボート）と、良い漕ぎ手（クルー）が必要だ。でも、ボートはそれだけでは進まない。絶対に良い舵取り（コックス）が要るんだよ。

ラルトは実にいいチームだけれど、コックスとなるようなドライバーがいないんだ。ニールセンはいいヤツだし、良いドライバーだ。中嶋もそうだ。それにとても賢い。

だけど、彼らはヨーロッパのレースについて深く知らない。



彼らは、ボートを上手く導くほど海を知らないんだ。海を、湖流を、水路を知らなくちゃダメだ。ボクはヨーロッパの海を知っている。とても良くね。ボクはあの海でボートを漕ぎ、舵を取りたい。

ボクがラルトにいるのは楽で、簡単なことだ。だけど、ニールセンや中嶋にとってはあまり簡単なことじゃない。海を良く知らないからね。ヨーロッパは、彼らにとって新しい海なんだ。ヨーロッパでずいぶん経験を積んだニールセンにしても、あまり良く海を知っていない。よく知っているよ。もう数年も同じ舟に乗り込んでいるんだ。そうして、彼が舟の舵を取って来た。舟も彼を良く知っているからね。ピロが一番チャンスがあるよ。目的港への、最良で安全な水路を知っているのはピロだと思う。

RO ピロ以外で、チャンピオン候補として挙げられるドライバーは？

MT カペリか、ファブルだろう。ピロ以外ではこの2人がベストだ。2人は同じチームだし、このチームも安定している。しかし、ピロだな。

もし、ホンダ・エンジンが調子を出してくればという条件つきで、今言った3人の次に来るのがニールセン。エンジンが新しいので、まだ篠かじ（ギア）やない。ホンダ・エンジンはまったく新しい懐（ギア）のようなものだ。これがいいものかどうかは、まだ判らない。そして、ニールセンはこのオールをどう使えばいいかを学ばなければいけない。それができれば、ニールセンはシーズン終盤、いい位置につける。

ホンダ・エンジンは、新しい帆だ。しってもいい。コスワースは古い帆だ。しかし、古い帆はなぜ壊れるかが判っている。でもね、新しい帆からは、学ぶ事も多いんだ。

RO あなたの、今後のF3000レースの計画は？ もうラルトには乗らないという話だけれど——。



MT 82年に一緒にF2をやったマルクス・ホッツのローラで走ると思う。彼はとてもいいヤツだし、ボクも協力したい。

チームもいいし、一緒にレースをやることが楽しいんだ。やる気を持って、レースをやること、これが大切なんだ。結果よりも大切だ。いつも、レース自身が第一なんだ。ラルトでのボクの成功っていうのは、単なる仕事にしかすぎない。わかってるんだ、言い訳はしない。あんな事……ラルトに乗ること……はすべきじゃなかったんだ。

ホッツには大きなチャンスはないだろう。

でも、彼を助けて、彼が成功するのを見たいんだ。いま、資金を探しているところさ。ホッツのチームは、大きな舟でも、大きな帆でもなく強くもない。ボクが操ることによって、その小さな舟がうまく走れば、こんなにすばらしいことはない。

もし、F3000でいつも勝っていたければ、ラルトに乗るべきだろう。でももうボクはラルトに関心はない。別の事をしたいんだ。ボーはね、ボクにとって特別な意味を持つレースだから、ラルトに乗ったんだ。ボーはボクのコースなんだ。ボクのだ！ だから勝ちたかった。



ROなぜ、そんなにこだわる？

MTボーだけじゃないマンも、古いニュルブルクリンク、エナ、今年F3000をやるとかパーミンガム。ボクはそれらのすべてのコースでレースするわけじゃないけど、とても関心がある。ほとんどが、古いコースだね。そして、とても難しいコースなんだ。歴史もある。

ボクはこういうコースがベストだと信じている。この意見は間違っているかもしれないけど、ボクはそう思う。興味をそそられるんだよ、強烈にね。

別のサーキットも走ったよ、何年もでも、もっとも面白くなかった。とてもスムーズで、ゴーカートのトラックみたいだ。全然、面白くないんだ。全部のサーキットがストリートのようにとれるのだけれどもあるべきだ。観客にとっても見やすい。テレビも放送しやすい、ドライバーには難しい。難しい方がいいのさ。今のマシンは良すぎる。タイヤにしても、ダウンフォースにしても。運転がしやすい。良すぎる。ドライブしてて、面白くない。まるでジェット旅客機で、空を飛んでるみたいだ。戦闘機で戦うのとは、わけが違う。観客はスムーズなレースなんて見たくないよ。

レースはもっと難しくなくてはいけないんだ。そうじゃないと、レースのレベルが低くなってしまう。誰もがミスするくらいじゃなきゃ。ミスをしないヤツは何も成し遂げられないんだ。

もし、ボクが観客なら、わざわざ金を払ってまでサーキットに座って、道路を走って行くクルマを見ていたくないよ。

公道レースがベストだと信じている。それがボクの意見だ。良かれ悪しかれ、それがボクの意見だ。

ROところで……

MTいいかい（……と性急に言葉を継いで）、ボクはミスが嫌いだと言ってるんじゃないぜ。ミスをしないやつは、何もできないと言ってるんだ。スペースシャトルが壊れないなんて保証はないんだ。

ROわかった。日本のレースに話を移そう。今年これまでF2で3回レースをやって苦戦しているけれど……

MTはい。

RO何か複雑な理由でも？

MTいや、難しいことなんて何もないよ。簡単すぎることなんだ。これは、ボクの失敗だ。日本に来ると、どうしようもなくやる気が起きなくなってしまう。やる気が起きなければ、絶対に全力なんて尽くせないんだ。

ヨーロッパと日本とでレースをやろうとした。それが失敗だった。2つの事はできない。もし、日本にだけ集中して、やる気が出れば、勝てる。これはボクのせいなのだけれど、ボクは今、とても忙しい。もう少し時間に余裕があれば、いいレースができると思う。説明しづらいな。とにかくボク自身の失敗なんだ。





日本は波のたたない池みたいだ

RO　そんなに忙しい？

MT　こんな事言うべきじゃないけど、そうなんだ。レース、テスト、ビジネス、ヨーロッパのあちこちへ飛び、色んなことをやる。朝の5時から、夜の12時までね。で、日本へ戻って来る。集中できないんだ。レースが終わったら、ただただ眠りたい。日本でボクのクルマの面倒をみてくれるチームはすごくハードに働いてくれる。でも——いけない事だけど、全然集中できない日もあるんだ。変えられないよ。変えようと思ったら、ヨーロッパと日本を往復する事をやめなければならない。そんな事はできないんだ。

RO　ウーン……

MT　次のレース（7月の鈴鹿F2）はこれまでよりはいいと思う。日月のレースはもっと良くなる。そう願ってる。

　それに、日本のレースのスタイルがボクのやる気を起こさせないってこともある。ヨーロッパと、日本のレースのやり方が全然違うんだ。日本では、テストやコントロールの時間がたっぷりある。ヨーロッパではそんな時間はない。こんなふうにインタビューしてる時間はない。

　ヨーロッパでは、どんどんレースが進んで、テストしたり練習する時間がない。サーキットもレースごとに違う。クルマも多い。プレッシャーも大きい。そのスタイルがボクに合ってるんだ。それでこそやる気が起きる。日本のレースは、98%がクルマで決まる。ヨーロッパではそうはいかない。クルマは65%。残りの35%はドライバー、チーム、経験がものを言う。わかるかい？

RO　わかる気がする。

MT　本当に？　こうやって説明しようか。日本のレースは、静かな池で舟を進ませるようなものだ。まっすぐに進める。ちょっとコースをはずれるくらいのものだ。ヨーロッパのレースは、荒れ狂った海で舟を進ませるようなものだ。舟はいつもコースをはずれそうになる。コースは曲がりくねり、路面は悪く、競い合いは激しく——いつも時間がない。すべてにすばやく対処しなければ、荒れた海は乗り切れないんだ。

　日本では、少し走っては車体やエンジンをチェックする。ヨーロッパでは、チェックなんかしない。いつもいつも戦かっていなきゃいけない。クルマが100%の仕上がりで走れることなんかない。静かな池の水面を走って行くことに興味は河かないよ。ボクは、荒れていない水の中では良いドライバーじゃない。

　それが正直なところだ。人は正直になるべきだから、正直にボクは話している。だから……正直に書いてくれ。スタートの旗が振られれば、何の問題もない。それまでは、やる気が起きないんだ。

RO　では逆に、日本のドライバーがヨーロッパで走ったとしたらどうだろう？

MT　日本のサーキットとしたらいくつかある。そこで充分テストができて、コンディションがよければ、皆いいレースをするだろう。トップは何の問題もない。でも、荒れた海では絶対勝てないね。海を知らなきゃだめだ。

RO　F1の話をしたいんだ。今はF3000をやり、F2で走り、スポーツカーレースに参加しているけども、いつF1に乗るんだろうか？

MT　（ウッスラと笑って）すべてのボクはF1チャンピオンにビッグスターになりたいとかちたいとか、そんなことを一度もない。そんなに馬鹿大事なのは、コンペティション・イズ・コンペティションだけだ。勝利それ自体は重要じゃないんだ。ペティションが、人生だ。今はすべての人生がある。

RO　81年のスラクストンで聞きたい。あの事故以来う変わったのか？

MT　（ウンザリした顔で）柄にはリアクションがあることとさ。あの事故は……ボてつもなく大きな嵐で難破さ。船はバラバラになったってことさ。

　大事なのはそれからだ。もし、キミの乗ってる舟が難破したら、キミは海の力の偉大さを知るだろう。それは実に良い経験になるだろう。ボクも良い経験をしたよ。そういうことだ。それだけだ。

RO　最後に聞きたい。レーシングドライバー、マイク・サックウェルのレース生活における最終目標は何か？

MT　生きること、そうしてできるだけ多くのことを学ぶことだ。物事を追求することだ。それが何であろうとかまわない。家族のことだろうが、子供のことだろうが、仕事だろうが、人間関係だろうが、かまわない。ボク達は大きな舟に乗っている。誰もが互いに誰かから学ばなければならない。そうして、誰もが毎日変わって行く。それが世界を回しているんだよ。

　それ以外に何のゴールがある？　誰もが自分の考えることに正直にならなければね。毎日、毎日、人の考え方は変わって行く。その考え方に正直であるべきだと思う。いま、君はボクのことを少し知った。でも、明日になればダメだ。ボクがいま話したことを、明日も話すとは限らないんだ。

　ボクは色んなことを学んだ。一冊の本を書けるほどだ。でも、それを書けるのは、ボクしかいない。

RO　その目標はいつ達成できるのか？

MT　（即座に）死ぬ時だ。

マイク・サックウェル略歴

1961　3月30日、ニュージーランド・オークランド生まれ。父親はアマチュア・ライダー・ドライバー
1969　8歳の時オーストラリアに移住。9歳からモトクロスやカートを始める
1975　豪州西部地方100ccカート・チャンプ。75～76年、香港カートGPジュニア部門で2年連続優勝
1977　吉英してFF1600にデビュー
1978　英国FF1600で10勝 グローブウッド・アワード（新人賞）を受賞
1979　英国F3にマーチ793トヨタで出場して5勝、シリーズ3位。86戦でF2デビュー
1980　欧州F2にマーチ802・BMWでデビュー。シリーズ8位。カナダGPにティレルで出場。史上最年少F1・GP出走ドライバーとなる（19歳182日）
1981　欧州F2にラルトRH6・81ホンダで出場。第1戦で優勝するも、スラクストンでテスト中に頭部の重傷を負う。シリーズ6位
1982　欧州F2にマルクス・ホップ・チームのマーチ802・BMWで出走。シリーズ10位
1983　欧州F2にラルトRH6・83ホンダで出場。優勝1回、2位5回、3位3回で選手権2位
1984　欧州F2にラルトRH6・84ホンダで出場し優勝7回、2位5回、3位3回でチャンピオンに。F1カナダGP、F3マカオGP（3位）。ETCシルバーストン（4位）。CARTラグナセカなどにも出走
1985　欧州F3000にラルトRB20・DFVで出場し優勝3回、2位3回でシリーズ2位。WECモスボート3位、セランゴール2位（ともにジャガー）。ル・マンはクレマー962Cで9位。F3マカオGPで2位
1986　全日本F2シリーズ全戦にエントリー。スポーツプロトタイプ世界選手権にザウバーC8メルセデスで出場中。ル・マンは予選13位、決勝リタイア

来日レース

79年 9	23	鈴鹿	マーチ782 BMW	予7	決4
80年11	3	鈴鹿	マーチ802 BMW	予3	決2
81年 7	5	鈴鹿	マーチ・ホンダ	予6	決11
11	1	鈴鹿	ラルト・ホンダ	予6	決10
82年 3	14	鈴鹿	トールマン・ハート	予10	決R
11	7	鈴鹿	マーチ822 BMW	予13	決7
83年11	6	鈴鹿	ラルト・ホンダ	予7	決6
84年 9	30	富士	ポルシェ956	予6	決5
11	4	鈴鹿	ラルト・ホンダ	予4	決5
85年10	6	富士	ジャガーXJR6	予19	決R
86年 3	9	鈴鹿	マーチ85Jホンダ	予10	決4
4	20	富士	マーチ85Jホンダ	予8	決8
5	11	西日本	マーチ86Jホンダ	予9	決6
5	25	鈴鹿	マーチ86Jホンダ	予8	決7

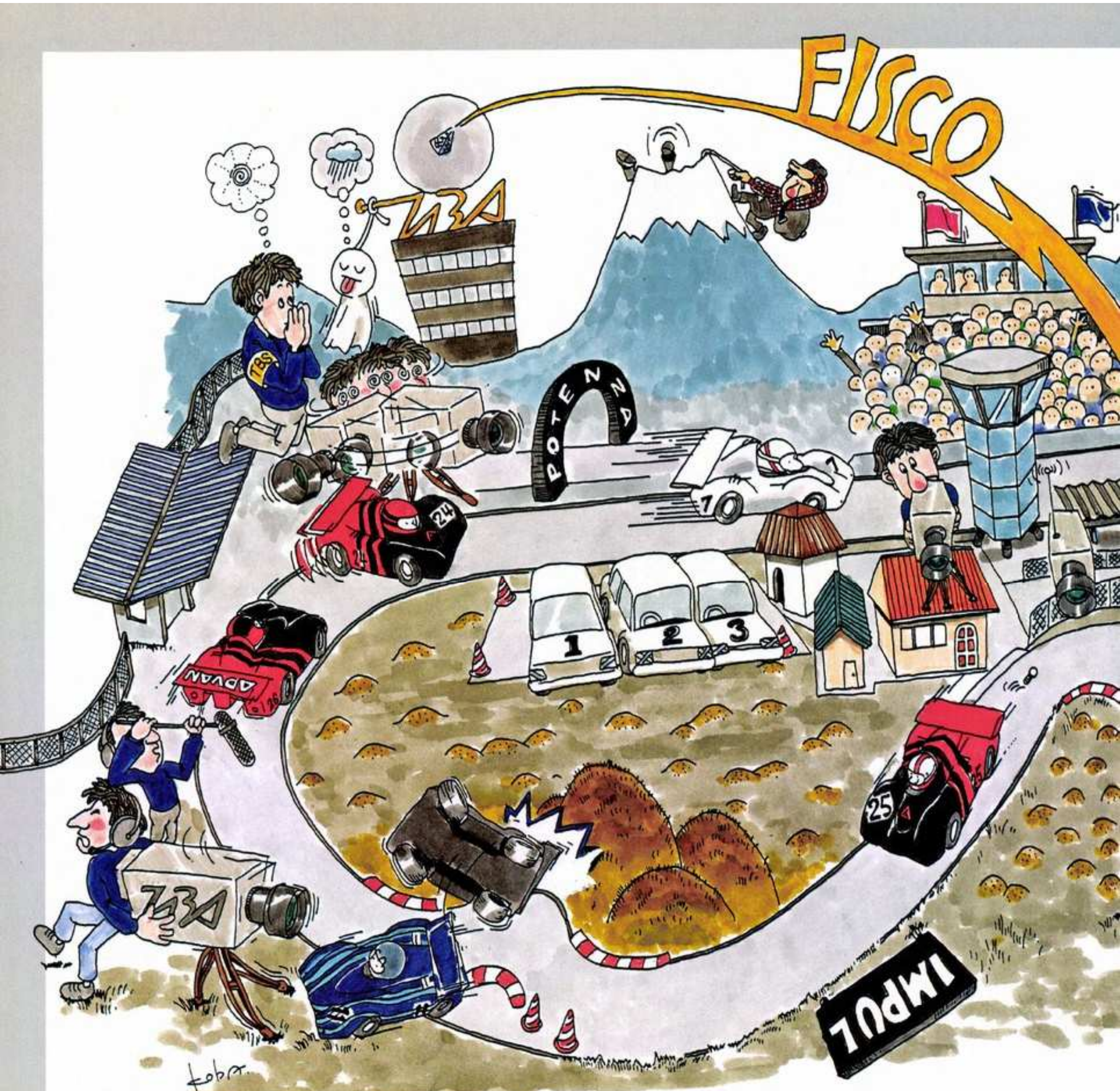
ズームイン

MAKING OF TV PROGRAM

6月7日、富士グランスピードレース予選日。第1回予選開始直後に降りだした雨は、予選に波乱をもたらした。ポール・ポジションはG．リース、1分22秒89。前回の勝者、星野一義は1分38秒23で予選13位。この日、ＴＢＳは3台のバスを乗りつけた。サーキット中に設置された8台のカメラの映像を編集する中継車、中に仮設スタジオを持つ放送車、そしてＶＴＲ車。

翌8日、グリッドに並んだ16台のＧＣマシン。ポール・ポジションからそのままの逃げを企むG.リース、ＧＣ通算20勝を狙う星野一義、そして今年絶好調の松本恵二。それぞれの思惑を秘めて、1時30分スタートを切る。8台のカメラがＧＣマシンを追いかける。8台のモニターが1本のＶＴＲにまとめられていく。2時40分レース終了。3時30分からのオンエアに向けて、即座にＶＴＲの編集が行なわれる。総制作費1千万円。総人員数60名、今回、テレビカメラの側に立ち、レース番組を覗いてみた。

Illustration/Kiyoshi Kobayashi



GCまるごと

数あるテレビ局の中でも、特にモータースポーツに力を入れているのがTBS。GCやWECでの実績は誰もが認めているところだろう。

今回のGCも当然、放送することになった。"VTR取り追っかけ再生"。現場で撮ったVTRをその場で編集し放送する、いわば"半生放送"。それだけに現場作業は迅速、かつ、スムーズに進行しなければならない。が反面、生放送にはない番組に対する自由度と、録画番組にはない速報性がある。

何もこの方式がベストだとは言わないが、現場で最良の番組作りをしていくために、今回この方式を採用した。

カメラマン TV番組の素材缶

テレビ番組のもっとも基本的な部分を受け持っているのは、カメラマンじゃないだろうか。何といっても番組の素材となる映像はカメラマンが写すのだから。そしてそれだけ、役割も大きく、何かと苦労も多いだろう。

レース中、ドライバーがピットインしてくる。何が起こった？　カメラを抱えてマシンに向かう。トラブルが出てイライラしてるドライバー、懸命にマシンを調べるメカニック。邪魔だと知りながらも近づいて行く。カメラに撮らなきゃ、番組ができないのだ。スタッフ自身もレースが好きなだけにこれはとっても辛いことだ。

コーナーでマシンを撮るのも大変だ。どうせなら迫力いっぱい、カメラに真正面から迫ってくるような、そんな画面が欲しい。が、そんなシーンを写すには、めいっぱい車に寄らなきゃならない。それが危ないのは分かっているけど、できる限りはマシンに近づきたい。

そこでヘアピンにリモートカメラを持ち込んだり、第1コーナーにクレーン車で乗り入れたり。趣向をこらしての撮影となった。



パドックの隅の中継車の中では…



レース好きのレース番組

一方実況担当の宮沢さん。この人、実に良くレースのことを知っている。レースアナウンサーとしての自覚の問題か、と思ったら実はこの人、大のレースファン。普段から関係雑誌を読んだり、レースに行ってパドックをうろうろしたり。番組中の的を射た実況も納得できる。

また、GCレースで活躍していた舘子田レーサーズで以前監督をやったことのあるディレクターや、レースが好きで営業からスポーツ部に移った人がいたり、レースに詳しいのも当然か。

何を写すか、ディレクターのお好みしだい



第1コーナーの危惧

レースが始まる。グリッドに並んだ16台のGCカー。ポール・ポジションは予選1分22秒89のジェフ・リース。その後に高橋健二、和田、清水、亜久里と続く。少し変わった顔ぶれだ。

前日、第一回予選直後に雨が降りだしたため、その前にスリックタイヤで走っていたドライバーが、グリッド前部に並ぶことになった。前回優勝の星野は予選13位。今年好調の松本や、スタートを得意とする舘も雨のせいで中団からのスタートとなった。皆が一気に飛び出したら、第1コーナー、ちょっと荒れ模様になるかも知れない。下手をすると、2、3台、コースアウトすることになるかも。

ドライバーも緊張するだろうけど、カメラマンも心中穏やかじゃなかっただろう。

幸いに何の波乱も起こさず、リースのトップでレースは淡々と進んでいった。

レースを追って

レースも始まり、いよいよディレクターの本領発揮だ。8台のモニターに映る8つの画面を睨みながら瞬時にカメラを切り替える。

「お、5番カメラ。舘がヘアピンで押し出されたぞ。カメラ、もっとズームアップ。」

「よーし、そのままリースを写して。そうそのまま。よし、ここで6番。」

とにかく反応が速い。それでいて焦らない。要所要所をキチッと押さえ、視聴者に見せるべきシーンを見せていく。そういえばカメラマンの一人が、スポーツ番組は、事実を正確に見せることが大切だ、と言っていたっけ。

こうやって現場で見ていると、レースのスピード感が画面に出るようカメラマンに指示したり、CMの前にスコアタワーを数秒写して見ている人にレース展開をつかみやすくさせたり。実にいろいろ気を配り、レースの骨子を組み上げていた。

注目の星野一義

このレースに勝てば、昨年の最終戦からの3連勝、そしてGC通算20勝となった星野。結果は生憎のエンジントラブルによるリタイアとなってしまった。

TBSのスタッフも星野には注目していたらしく、レース開始直後から、他のドライバーと比べてかなり星野をマークしていた。予選結果も良くはなかったが、もしもデッドヒートの末に彼が勝っていたら、テレビ番組として申し分なかったことだろう。彼自身は、

「雨が降ってくれれば嬉しいけれど、別に気にしないよ。目一杯走って、それでリタイアでも構わないよ。賞金が悔やしいけどね。」

とインタビューで答えていたが。



「あの、Mr.リース？　あの…」

1

適確なコメント

星野について、「スタートから頑張っていかないと…」とコメントしていた寺田選手。日本人で最も多くル・マンに出場しているドライバーだ。さすがは現役のドライバーだけあって、ポイントを得た解説で視聴者を楽しませてくれた。

例えば高橋健二がリヤウィングのトラブルでスローダウンした時もリヤウィングに掛かるダウンフォースがマシンに与える影響を分かりやすく解説し、また、リースの走りについても、単に、とても安定しています、とだけ言ったりせずに、コーナーに進入する時やストレートで、必ずバックミラーで後ろから誰か来てないか確認している、とあまり気づかないようなポイントを分かりやすく解説していた。言われてみればなるほどなあ、と頷いてしまう一言だった。

松本を見たかった

相変わらずリース独走のレース後半、4位の松本が3位の国光に迫りつつあった。今、絶好調の松本だけにどうなるだろうと期待していたら寺田選手がヤマハとBMWのエンジンについての話を始めた。レース展開にドンびしゃり、と思っていたら一向に松本も国光も映らない。タイミングぴったりの解説だっただけに2人のバトルを映して欲しかった。



やっぱり見たかった松本の追いあげ

リース、外人ドライバーで初優勝

レースはリースの完璧なポールtoフィニッシュだった。最終コーナーを立ちあがり、そのままチェッカーを受ける。GC史上初の、〝外人〟ドライバーの優勝だ。2位は和田。松本と国光はどっちが勝ったんだろう、と待っていても結果は出ない。そのまま表彰式になってしまった。3位は松本。どこかで国光を抜いたんだろうが、そんなシーンは見なかった。今までがとても良いテンポだっただけに、ちょっとはぐらかされたような気分だ。イエローフラッグで一時は9位まで順位を下げた松本のこの追い上げは是非テレビに映してほしかった。

ただ、松本が国光を抜いた時、ちょうど2位の和田がゴールしたので、敢えてそっちを選んだらしい。この辺は選ぶ人の判断次第か。

優勝したジェフ・リース、いかにもイギリス人、といった感じの紳士だが、そのせいかあまり会計な口はきかない。レポーターの今宮さんの質問にも、一言、二言答える程度。こういうのって、聞くほうにとってはやりにくいのかなあ。

そしてオンエア

レースは無事に終わったが、テレビ番組の制作はまだまだ続く。ヒーローインタビュー、レース結果の報告など、急いで編集してTBS本社に送らなければならない。これら全部で5分10秒、秒刻みの編集作業。タイムキーパーはストップウォッチをにらみっぱなしだ。放送車内のスタジオで多田キャスターは、指示された時間ぴったりにレース解説を行なう。

そしてMT、JSS、ミラージュ、GCとこの日、富士で行なわれたレースの結果を、1位から3位まで画面で流す。この時のバックが、レースのVTRだったのだが、結果と異なるレースのVTRが流れていたのと、結果にタイムが無かったのがとても残念だった。細かいことのようだけれど、毎回、レース番組を心待ちにしているからこそなのです。

レースが終ったのが2時40分、その後、これらの編集を終えて、VTRがTBS本社に送られる。そこで最終的に修正、チェックが行なわれ、レース開始からおよそ2時間後、3時30分、オンエアとなる。



（協力・TBS）



ファンの質問で一番多いのが『レース中、何を考えて走っていますか？』です。答は決って、『何も考えてないですネー。タコメーターとにらめっこです』ところが先月のF2レースでは、めずらしく考える間というか、時間がありました。L10、－40、＋8、P3。練習、予選を通して自分より速かったドライバーが、すぐ後ろまでせまっている！『これがレースなのか？ これがレースなんだ!! ペースを上げようか？ 前には届かない。無理してコーナーをせめる必要もない。8秒ある！ とにかく3位なんだ!!……』ヘアピンからスプーンまでの、ほんの数10秒の間にこれだけの事が頭の中を走った。

レース中は、ほとんど何も考えずに走る。また何も考えていないからこそ、こういった事がまぎれこんできたのかもしれない。メンタルな部分も強くならないとドライバーも成長しないですネ。

Get a step ahead
ADVAN

タイヤの性能は、
早い話、コーナリング時に
グリップがあるかないかです。
いいタイヤというのは、
コーナー進入直前に、
何かを感じるのです。

Team ADVAN Racing Driver　和田　孝夫



1戦1戦を大事に、リタイヤのないように確実にポイントを積みあげて上位入賞を、という姿勢で今年のレースを闘っています。
おかげさまで、第一戦の"スズカ2&4レース"では3位入賞、第二戦の"フジインターナショナル"では4位と、いいすべりだしだったんですが。
アドバンカラーのニューマシン、ヤマハのニューエンジン、一流のメカニックのそろった新体制のメンテナンスのもとで参加させてもらってるわけですから、上位入賞なんて言ってないで、そろそろ、1発ねらいたいですネ!

マシン、エンジンについては、ここ数年マーチは安定して、いいクルマ作りで定評があったんですけど、86Jは期待した程レベルアップしてない感じで、なかなかドライバーの言うことを聞いてくれないクルマのようです。そもそも今年のタイプは、ヨーロッパのF3000用のクルマを流用したものですから、F2に合わないのは当然、と言ってしまえばそれまでですけど……。
シャーシーの特性は、アンダーステアーが強く、ブレーキがきかないといったところ。また、空力のほうでは、リヤのダウンフォースがかなり強く高速安定性には優れたマシンのようです。そこそこ走らせる分には、何もいじらなくてもいいわけですが、コンマ1秒ずつ削っていくとなると、各チームとも独自のアイデアを盛込み、カウル形状の変更、各部強度アップ等、1台1台みんな違ったマシンに仕上げていくわけです。
エンジンのヤマハOX66は軽量コンパクトに仕上げられた、非常に戦闘力のあるエンジンです。ドカーンという程のパワーは感じられませんが、モーターのように軽くスムーズに1万2000rpmまで回ります。まだ完全に完成されたエンジンではないので、いろいろトラブルも出てきます。回しすぎがトラブルの1番大きい原因なのですが、レースでは回さないと勝負にならないし、回しすぎると壊れますから、シフトアップ、ダウン時には非常に神経を使います。

国内のトップチームはここ数年、毎年ニューマシンを投入しています。
当然ニューマシンを手に入れなければ、勝つチャンスはないわけですが、より速く、より安全性の高いマシンに合ったタイヤの開発という面でもニューマシンというものが意味をもってくると考えられます。
タイヤ開発は非常に多く時間がとられ、月に2回くらいのペースでテストがあります。1度のテストで構造違いのタイヤが5種類、ゴム違いが5種類、プロファイル、小径、大径、など何10種類のタイヤが持込まれ、テストが繰返されます。このタイヤはアンダー、このタイヤはオーバー、あのタイヤをこうすれば……とタイヤ技術の人と意見をとりかわし、マシンセッティングと共に確実にタイヤの開発が進められています。
タイヤの性能は、早い話、コーナリング時にグリップがあるかないかなのですが、自分が思うには、コーナーに入る以前のストレートのうちにそれが感じとれるタイヤを評価しています。いいタイヤというのは、コーナー進入直前に、何かを感じるのです。
アドバンタイヤは、中、高速性能が優れており、操安性、グリップ感等も悪くなく、ウイークポイントもありますが、エンジンの調子、マシンのセッティング、気象条件、ドライバーのコンディション等すべての条件が揃った時、アドバンの勝つ日が来るはずです。

勝つためのテクノロジーがオイルの歴史を塗りかえた。
オリオ・フィアット・エンジンオイル



なみのエンジンオイルではない。
これは、ランチア、フィアットのWRC(世界ラリー選手権)
過去9回ワールドチャンピオン取得の原動力である。
イタリア・フィアット社が、レースに勝つために独自に開発。
エンジンオイルは、レーシングスピリットを理解する自動車メーカーが
作ってこそ初めて、高性能なものになるのだ。オリオ・フィアット社は過去に
このオイルを門外不出とし、数々の輝かしい功績を独占。
コンペティション用の"VS CORSE"。その流れを汲む"HPX"。
いずれも、エンジンという心臓部のチューンナップ・パーツと考えて欲しい。
クルマを大切にしたいあなたへ。ガレーヂ伊太利屋がお届けします。

A VS CORSE●API規格はコンペティション用のためありません。
SAE規格:20W-50 成分:100%化学合成油 ¥3,600(1ℓ)
B VS TURBO●API規格SF SAE規格15W-40 成分:半化学合成油 ¥2,200(1ℓ)
C HPX●API規格SF SAE規格15W-50 成分:半化学合成油 ¥1,900(1ℓ)



総輸入発売元 株式会社ガレーヂ伊太利屋 〒158 東京都世田谷区等々力4-24-17 Phone.03-704-1151(代)

オリオ・フィアット代理店
北海道・東北 ㈱オリオインター 0222-43-0673
関東 ㈱小泉商会 03-959-1211
東海・中京 ㈱桑野 052-261-7521
関西・中国 ㈱藤栄商会 0726-54-9931
九州・四国 有レーシングサービスニック 092-571-2533

No.004 AUG.1-9-8-6

HYPER CONTROL ROOM

それにしても、インディはキンキンにアメリカだった。なぜ、こんなビッグ・イベントが今までまともに紹介され



なかったんだろ?ホンダV8もうアメリカからも目が離せ

TAG

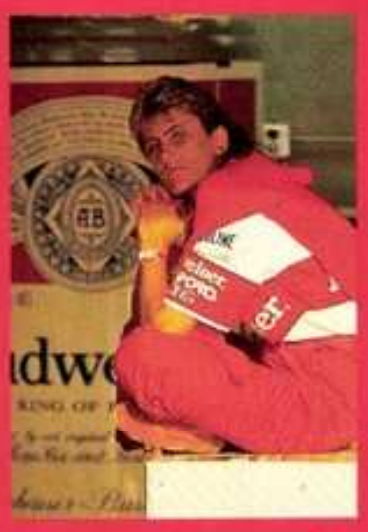
な。もしや、坂田選手のデビュー戦。はてさて、その走りっぷりやイカに?あっ、タコヤキもくださいね。

レーシング

ばりながら前を見る。おお、あれは







オン・シビックではないかい

上、お好み焼を頬

生き様を示しておきたい。成り行き

要だ。だってクレープが食べたいの

クフルト。さていったい何を食べる

ういうわけで、サーキットに出かけると腹が減る。焼ソバ・タコヤキ・フラン

すし、

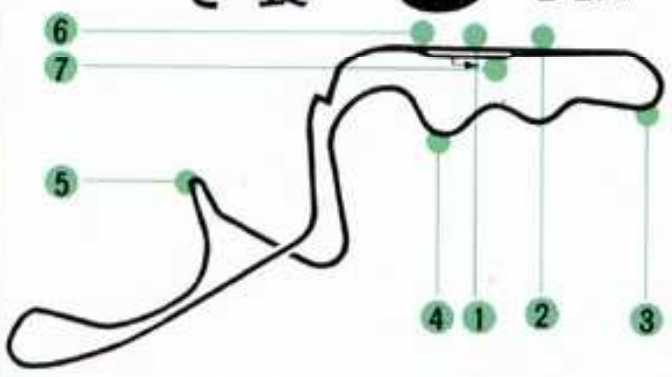
のがカシコイか。これはこれでなかなかに重

、なぞとほざく彼女にはすかさずXして男の



鈴鹿発、グルメ情報
サーキットを食べる

レースを観ながら焼きそばくらいしか食べてなかったアナタのために、食べ歩きガイド。美味しくレースを観てほしい。



❶グランドスタンド前



食してひと言地元のオバちゃん勢ぞろいのこの食堂。ナントGRANDPRIX SNACKなどという輝かしい名前がついている。レースとレースの合い間にちょっちグランドスタンドから抜け出して空腹をいやすには最適の食堂といえる。

グルメのおススメこれから夏に向け、なんといってもおススメはここのソフトクリーム。ややザラ固めという感触がノスタルジーをかもしだす。それも白衣に包まれたオバちゃんが丁寧にトグロを巻いてくれるので、4段はあるし、コーンの中にもよく詰まってる。ゴハンを食べるならみそラーメンが1番カナ。冷し中華もうす切り卵にキュウリにワカメにもやしが色どりよく盛られ、おいしい季節の到来だ。中華風タレの酸っぱさが食欲をそそり、さらにはタレのお代りだってしてくれる。

MENUラーメン400円、みそラーメン500円、冷し中華500円、グランプリカレー500円、カツカレー650円、エビカレー650円、きつねうどん400円、天ぷらうどん500円、おでん350円、ミニホットドッグ3本入り200円、カップヌードル200円、ソフトクリーム200円

❷1コーナー手前



食してひと言グランドスタンドのグリーンティーを飲みながら約5分も歩けばちょうど飲み終わる頃にたどり着く。斜面にひざを抱えて座りストレートから1コーナーへの進入を見通せるのがポイント。

グルメのおススメここの麦茶は麦茶の味がして、これまたようく冷えてるのがとっても嬉しい。1.8ℓ入りも売っているので大人数だとこの大ビンの方がおトク。ここのアイスコーンは柔かめのシャーベットタッチで難点はコーンが湿気ているコト。尚、もう少し進むと左手に小さい売店があり、たん冊切りのキャベツであげ底したチキンナゲットがある。

MENUアイスコーン150円、麦茶100円、ナゲット400円

❸第3コーナー



食してひと言グランドスタンドから石ころ道を歩いて10分程歩くと右手にジュースの売店が見えてくる。ホッとひと息。でも直射日光を浴びているので多少冷えが足りない。も少し先の売店まで歩くことをすすめる。

グルメのおススメ冷凍みかんを食しなさい。5個入り350円のみかんに加えコーナリングも冷や汗ものなので、体の芯まで寒くなれる。ビタミンCを摂取できる点でも素晴らしい。プラス、たこ焼きをただ揚げただけの"あげたこ"なるものが美味／　8個で350円と割高ではあるが是非1度食べてほしい。この場所は珍品が多くざるそばも売られている。

MENU牛丼500円、焼スパゲッティ350円、いなり巻寿司400円など

❹逆バンク



食してひと言山道を上り降りしてやっとたどり着くと小高い丘の上に売店が見える。自動販売機のハンバーガーやジュース類があるか売切れる可能性大なのでお早目に。また売店の屋根で日陰にもなるし雨宿りも可。

グルメのおススメ歩き疲れた彼女にさし出すひと山のかき氷ほど憎いものはない。ジェムカワグチの体操を着たお兄さんにひと言いえば甘い蜜のおかわりをしてくれる。氷で手がベタベタしても御安心、店内の流しを快く使わせてくれるので、ついでに埃まみれの顔まで洗えてしまう。

MENUフライドポテト200円、フランクフルト200円、焼そば350円、缶ビール350円、缶ジュース150円、かき氷（いちごとメロン）150円

❺ヘアピン



食してひと言この辺は木々も多くつまり日影も多い。また階段も多いので何かを食べるには最高にくつろげる。パイプチェア1200円をこのヘアピン売店で購入し、小高い丘から眺めるレースはおつなもの。ビニールクッションまで置いてあるので鈴鹿土産にひとついかがでしょう。

グルメのオススメここのサンドイッチはチョッチ違う。カツ、ポテト、ハムと卵という3種類の味を楽しめる。きちんとパンの端まで具がはさまれてあるし、パセリもしっかり収まっていて見栄えもよい。パンもしっとり。サンドイッチを推薦します。それとウーロン茶が100円で売られているのでダイエット、健康食品志向の人にはピッタリ。

MENUお弁当700円、サンドイッチ400円、おにぎりセット400円、かき氷250円、焼きそば350円、ビール350円、麦茶100円、その他たばこやフィルムも常時購入可。自動販売機多数有り。

❻グランドスタンド横



食してひと言遊園地を横に見るせいか、ファミリーの占める率が高い。レース終了間近になると帰る前の腹ごしらえのためか混み合ってくるのでご用心。なにしろ、うどん、ラーメン、カレー、飲み物に至るまであらゆる食べ物が売られているのでとっても便利。雨がポツポツ落ちてきたら600円を握りしめ、ここで傘を買いましょう。

グルメのおススメカウンターの左端には冷水機が設置され、いつでも自由に水を飲めるのが有難い。コーラやジュースだとまたすぐ喉がかわいてしまうけど、自然の中のお水ってイヤァホントにおいしんだなあ。ここでのおススメは強いて言えば天ぷらうどんとメキシカンカレー。全体的に味はイマイチだが、飲み物の種類が多いので喉をうるおす場所だ。

MENU月見うどん400円、カレーうどん500円、天ぷらうどん500円、メキシカンカレー500円、カツカレー650円、ホットドック1本150円、ワンカップ300円、レモンスカッシュ300円、クリームソーダ300円

❼パドック



食してひと言ストレート真下のトンネルを抜けパドックに出ると有名選手、レースクィーン、メカ達がウロウロ、やはりムードが違う。ドライバーズサロンではそういった方々と同じ釜の飯を食う／ことになる。パドックパスを買っても損をしない鈴鹿のグルメ大賞2品を紹介しよう。

グルメのおススメパドック中央に小ぢんまりと売店が2つ軒を並べてる。そこの焼肉ランチなるものが非常にウマイ。キャベツと豚肉を極秘のタレでジュウジュウ炊め、ご飯にのっけて、ハイ出来上がり。半月形のたくあんが彩りをそえる。ドラサロ名物はなんてったって肉うどん。薄い肉が一面に敷きつめられ、かまぼこのピンクの線とネギの緑がマッチング。季節を問わずNo.1の人気を維持している。

MENU焼き肉ランチ550円、ビーフカレー500円、ハンバーグステーキサンド250円、肉うどん500円、ホットorアイスコーヒー250円。

サーキットには、もちろんレースを観戦しに行くのだけれど、現代人は食べることだっておろそかにしない。そこでまずは鈴鹿サーキットを食べ歩き。焼きそば、たこ焼きばかりと思いきや、意外な珍味絶品ものが売られてたので御紹介。例えば、ざるそば、あげタコ、スペアリブ、冷凍みかんにチキンナゲット、こんなものがコース周辺で売られてあるとは知らナンダ。但し各品一ヵ所のみでしか製造販売していないので、上記食べ歩きマップによく目を通すよに。

それに暑い夏は冷たい飲み物は必需品。ジュース類だと何か甘味が残ってしまうもどかしさ。サッパリ喉をうるおすなら麦茶が最適。グランドスタンドの近くの食堂の冷水セルフサービスもよく冷えていて穴場。タダほど安いものはない。

グルメは焼きそばにもこだわりを持つ。まずレース最中は買い手が少ない、つまり鉄板の上は麺はのび放題。素人はレース直後に買いたがる。が、ここでグッと辛抱し、作りためてた焼そばが売り切れる頃を見込んで並ぶのがマル。焼きたておいしいものを食べるにはチョッチしたスキをつくのがコツ。

今度鈴鹿に行く時は是非是非おいしいものを食べていただきたい。真のグルメは美味しいものに対する努力を惜しんではイケナイ！



暑い夏には氷が1番。レモン、イチゴ、ブルーハワイの人工着色料バッチリの濃の色がドキ



缶ジュースならこの人を探せ！　どん冷えかつ缶をふいてくれる親切さ

コーラの天は長持ち、サーキットを歩き廻って観戦する君にピッタリ



めぐるグルメのおすすめメニュー。鈴鹿サーキットにはこんなに食べものがあります

腹が減っては戦はできぬ。これはレースを見るにも同じこと。1日を楽しく過すためには食べものにも気を使わなくてはいけません。R'onの主張です



❶何といってもファーストフードの王者。ハンバーガー。一口でアメリカをイメージさせるほどおおらかな味。いつも神経をコースに集中させたい人向け。250円
❷メジャーとは言えないが手軽に口にできるスパドッグ。イタリア人が好きな味というより、イタリア系アメリカ人に育てられた日本人が好む味だろう。250円
❸パドックで売っているサンドイッチとハンバーグステーキサンド。サンドイッチには今時珍しい健康そうなトマトがはさんでありうれしい。どちらとも250円
❹鈴鹿サーキットの隠れた名物、焼肉ランチ。何しろ作りおきでなく、その場で料理してくれるし、タレも特製。パドック内、❸のとなりで売っている。550円
❺日本全国、ラーメンを食べられる所には夏になるとどこにも出現する冷し中華。もちろん鈴鹿サーキットにもある。カラフルな盛りつけは目にも楽しい。500円
❻これも神経をコースに集中させたい人向けのホットドッグ。暖められて微妙に固いパンの歯応えが、ハンバーガーにはない楽しさを感じさせてくれる。250円
❼これが鈴鹿サーキット名物の肉うどん。夏になってもドライバーズサロンでは、これが一番人気がある。パドックパスがないと食べられないのが残念だ。500円
❽冷し中華があるのだから当然ラーメンもある。このみそラーメンは少しあっさりした味で好みの分かれるところ。正面入口グランプリスナックにある。500円
❾サーキットの中でおにぎりといえばこれを売っている。平凡なおにぎり4つと小さなメンチカツ、漬物で400円は安い
❿関西に近い鈴鹿では、うどんのつゆの色が薄く、だしの味が強い。関東の人も、気味悪がらずぜひ試して欲しい。400円
⓫カレーの中で最も人気があるというカツカレー。グランプリスナックで550円

鈴鹿サーキット　一気食い一覧

●やきそば



総評
よく縁日の屋台で売ってるあのヤキソバ。サーキットのあちこちに売店があって最も買いやすい。どこの店にも共通して言えるがレース中せっせと作ってためておくので、インターバルの始めに買うと、もう冷めているので要注意だ。350円

場所	評価	ひとこと
グランプリスナック	★★ ★★	人通りも多く作る量も多い。ソースの味がきいていていい。量は多めだが詰めすぎ
ストレート後半	★★★	人の数を見ながら作っているようでため置きは少ない。味も量も平均的なレベルだ
3コーナー	★	少し焼きすぎたようでこげた部分があった。量も少な目。いつもは違うのだろう
逆バンク	★★★	用意する数が少ないらしく遅くなると売り切れの可能性がある。お店の人は親切
ヘアピンコーナー	★★★	具も適当に入っているし、味もまあまあいいが、量が少なめ。ここの売店は混む
130R	★★★	おじさんと少年が店を守っている。少しパサついているが量は多め。空いている
カシオトライアングル	★★	ソースの味はよくしみ込んでいるが、具は少なめ。ため置きは買わない方がいい
ストレート前半	★★★	量そのものは普通だが、具が少ない。それでも詰め込んでいないので固くはない
パドック	★★	一度にたくさん作るので固いしメンが切れていることがある。味は合格点にある

●アメリカンドッグ



総評
マスタードとケチャップである程度好みの味にできるのがこれ。全体的にコロモが厚い。もともとが味を楽しむというものではないし、どこにでもあるものだから、口がさびしい時には、ちょうどいいと思う。コーナーごとの売店で。1本150円

場所	評価	ひとこと
グランドスタンド前	★★★	コロモのあがり方がカラッとしていていい。これだけでもおいしく感じるものだが、ここはカラシとケチャップを自由につけることができ、味を調節できてよい
グランドスタンド前	★★	ここにはミニホットドックというのがある。3本で200円。でき具合は大きいものと同じ。二人で同じものを食べたい人や、小さい子供に調度いい。少しかたい
ヘアピンコーナー	★★	ここは2本300円で売っている。店の人の元気はとてもよいが、できばえはもう一つ。コロモの味が水っぽく、油の温度が低いのか、あがり方もよくない。残念
カシオトライアングル	★	ここも2本300円。油温が低いのかうまくあがっていない。コロモがカリっとしていないのだ。トマトケチャップの袋がついているがこれだけでは絶対足りない
グランドスタンド横	★★ ★★	ちょうどよい具合にあがっている。コロモの甘味もいい。軽食用のイスとテーブルがあって、一休みには都合がいい。帰りの混雑を避けるためには最適の場所だ

●たこやき



総評
鈴鹿サーキット名物と謳っている。しかし焼きそばほどあちこちで売っているわけではない。バリエーションとして、3コーナーの売店に「あげたこ」というのがあった。たこ焼きを油で揚げたものだが割合いける。たこ焼、あげたこ共350円。

場所	評価	ひとこと
グランドスタンド	★★	たこ焼というより、ほとんどキャベツ焼。昔なつかしい木の皮を船型にした入れものに14個入っている。上にかかっているかつおぶしは多めにかかっていてよい
ヘアピン	★★ ★★	ここもキャベツが多めで、しかも少し固い。しかし、具の量は割合多いし、たこもちょうどよく歯応えがある。ソースもかつおぶしも多めにかけてあって、よい
3コーナー	★★ ★★	普通のたこ焼きはたくさん売っているが、このあげたこはここだけ。たこ焼きをもう一度揚げてあるので、冷めてしまっても食べられる。なかなかのアイディア
カシオトライアングル	★★★	ヘアピンや130Rへの通路であることと、重要な観戦ポイントの一つなので、買う人も多い。焼きそばと同じように作りおきしてあるので買うタイミングに注意
サーキット入口	★	サーキットに来て、まず目につく売店がたこ焼き屋。口に入れた瞬間はとても熱く、何か予感があるのだが具が出てくると、あまりにドロッとしていて興ざめだ

●サンドイッチ



総評
これも、よくコンビニエンスストアで売っているものと同じ。天気の良い日に、ピクニック気分でレースを楽しむには一番ふさわしいと思う。これからの暑い季節にはアイスミルクティーがあると最高なのに。大きめの売店にあって、400円

場所	評価	ひとこと
グランドスタンド	★★	たまごサンドとハムサンドが3つずつ。玉子には塩のかたまりが入っていることがあった。ハムにはマヨネーズなどはぬってないが、とりあえず空腹はいやせる
3コーナー	★★	グランドスタンドで手に入るものと同じ。量からいってお昼向きではない。冷たい麦茶といっしょに3時のティータイムを楽しむにはちょうどいい大きさだろう
ヘアピンコーナー	★★ ★★	グランドスタンドで売っているのとは違い、カツ、ポテトサラダ、ハム、卵の4種類がパックになっている。味もなかなか良く勧められる。同じ400円でもお得だ
カシオトライアングル	★★★	比較的グランドスタンドに近いのだが、いろいろ売っているのがここ。サンドイッチはグランドスタンドと同じだったが、スペアリブ(350円)と一緒に買うといい
パドック	★★ ★★	ほかの売店と違い、注文するとその場でつくってくれる。ハンバーグサンドと卵サンドの2種類で、サンドイッチの中では最もおいしい。両方とも2つで250円

★考えたほうがいい★★勧めはしない★★★平均的★★★★お勧め

予選30位で奇跡の最後尾通過
見事完走！17位……でもビリ
総経費なんと75万円！
いや、もう止まらない！

レーシングオン・シビックの初挑戦記
レース初体験とそのレポート by坂田智和



21 RACING ON

きっかけ

もうほとんどあきらめかけていたレースへの道。子供のころからの夢だったし、少し大袈裟かもしれないけれど人生の最終目標のひとつだったレース。でも、そこまでの道は想像以上に厳しく、自分なりに最大限の努力をしたつもりでも、現実には突破口すら見出せないという情け無さだった。

本当はレースまでのひとつのステップにすぎなかったはずのカートレースを13年間もやって、それなりの成果は得られたと自負しているが、ここ3年は自分の非力さ故、キチッとした活動もできずじまい。行くに行けず、戻るに戻れず、じつは今年もレース浪人かと腹をくくりかけていた。

そんな矢先、本当に夢のようなチャンスがめぐってきた。レーシング・オンのシビックレース・オーディションである。無我夢中で作文や履歴書、経歴書を作成、祈るように応募した。僅かの可能性、それに全てを賭けた。ラスト・チャンスである。

合格の連絡を受けたときは、本当に信じられなかった。34歳という年齢がひっかかるだろうと気になっていたのに。でも合格。とにかくチャンスが巡ってきたことは間違いない。早速カートの腐れ縁で結ばれたカートショップ・ディンキーの藤谷宏和社長に出場の是非に始まって資金的なことまで、事細かに相談をもちかけた。結局、藤谷社長の快諾を得ることに成功する。最高のパートナーのバックアップを獲得して挑戦計画に青ランプが灯った。

経験

私のレース歴は13年間と比較的ながく、これまで約140レースを経験している。もちろん全てカートのレースだ。

レース界へは19歳のときメカニックとして第一歩を踏み出した。通っていた自動車整備学校をやめ、家出同然で当時FJキングと呼ばれた堀 雄登吉氏のもとへ。とにかくレースのそばに居たかったのだ。ここで、体を壊れなかった。今でも感謝の念でいっぱいだ。

ドライバーとしてのスタートは、もちろんカートだった。知人から購入した中古のカートではじまった。走ってみての手応えは十分。経験豊かな知人と変わらないタイムでいきなり走ることができたのだ。そして、たまたま練習に行ったサーキットで、いまやトップドライバーの一人になった鈴木亜久里選手の親父さんに声をかけられて氏のチームへ。そこには鈴木利男選手も所属、亜久里、利男両選手から学んだテクニック、駆け引きは何物にもかえがたい貴重なものであった。

そして次に菅家安智氏との出会い。菅家氏は2輪時代はスズキ・ファクトリーに所属、長谷見昌弘、星野一義選手の先輩にあたる。氏と共に挑戦した全日本選手権は私のカート歴のなかで最も充実した時期だったし、大人の走り、職人の走りを徹底的に教えこまれた。

私のレース経験は常に一線級の人達と過ごしてきている。その間、しこたま積み重ねた経験の質の高さは誰にも負けないつもりだ。そしていま、この貯金をおろして活用すべきときが、遂にやってきた。



不安

ドライバーとして合格の知らせをもらってから、四六時中頭の中はこの言葉で満たされていた。

まず、鈴鹿へはどうやって行ったらいいのか、Aライセンス、サーキットライセンスの取得法は、サーキット走行スケジュールは、エントリーのやりかたは……などなど。

具体的なドライビングにも不安はつのる一方。コースレイアウトも知らない。FFは初めてだ。1対1の直結じゃないステアリングの操作、ヒール&トウのやりかた。不安要素は次から次へと湧いてくる。でもすぐに何が出来るわけでもないので何もしない、できないい。それに比例して増幅される不安、不安。近所の秘密練習場に空缶でスラロームを作って愛車を振り回しても、いっこうに不安の影は薄れようとはしなかった。

ここで決定的な問題が発生した。私の都合に合わせるとスポーツ走行の時間が一週間前の18日に2時間あるだけなのだ。勤務先になんとか頼み込んで、泊まり込みで思いっきり練習して本番に備えるつもりだっただけに、これはショック以外のなにものでもなかった。

集中した走り込みが最も有効なトレーニング方法だと私は確信している。この考えはカート時代から変わらない。だから時間の許す限り、徹底的に走りたかった。

なのにスポーツ走行の現状はまさにラッシュ。本番までに一日一時間、20周もてもらうことにする。ベースは3分ジャスト。ただしコーナーはそれなりのペースで回っていくので、私には丁度よい。しかし、追走している安心感から緊張が緩み、6周目のヘアピンの手前の110Rで遅い車を追い越しざまにブレーキをロックさせ、右に巻き込んで、ガードレールに右フェンダーをヒット。大破させてしまった。午前の走行はこれでチョン。タイムは3分を切れず。だ。メンテナンスを担当していただいているエーワンオートの懸命の修復作業で午後の西コース走行に間に合ったが、「コースを覚えるためなら」の但し書きつき。後悔の念を抱きつつ11ラップを消化、初走行を終えた。





9台予選落ちの難関を初出場で突破。「彼、速いよ」と大河原社長。次はマシンにも磨きをかけて……

体験

5月18日、初めてずくめの初走行の日がやってきた。

生まれて初めての5点式シートベルトは、やはり締め方がわからなかった。手伝いに来てくれていたディンキーのクラブ員の石川朗クンに締めてもらう。

さあ、コースインだ。やけに直立したシートポジションとシートステーのガタに多少不安を感じながらピットをあとにする。サーキット・ライセンス講習会では実技走行はやらなかったから、そのものズバリの初走行。黒板のコース図で1周したけれど、これじゃ何の経験にもなりゃしない。

午前中はフルコース。目の前に迫るコーナーを凝視したいが、後方の注意を怠れないのがサーキット。神経の半分をミラーに注いで「ここが逆バン？ここがデグナー？」と何もわからず一周した。

そして2周目に突入。この周のヘアピンで、カート時代からの仲間、中谷明彦選手に出会い、少し引っ張って



予選



たぶん、このまま公式予選に臨むものだと思っていたから、タイム・スケジュールを見るまでのプレッシャーはきつかった。しかし、予選の前日、午前と午後に40分ずつのスポーツ走行があることを知ったときは、本当に救われた。この時間を有効に生かしクラッシュの後遺症を断ち切るためにも全力でいどむ。

まず、なんとしても複雑な鈴鹿のコースを頭にインプットしなければならない。ひたすら走り、シビックとの対話も同時にすすめる。とにかく走り続けた。結局、午前、午後各11ラップの計22ラップ走った。ベストタイムは午前が2分49秒92、午後が2分49秒17。大方の予想では予選通過タイムは47秒台とのことだから、ほとんど絶望の〝予選落ち〟が決定的になった。

しかし、なんとか対策をしなければならない。そこで、とにかく気になるアンダーステアを消すために、エーワンオートの大河原社長の反対を押し切って、リヤのスプリングを固めて、リヤを流れやすく調整してもらった。なにがなんでも予選を通りたい。その苦肉の策が翌日に致命傷を負う原因となってしまうのだ。

翌日、予選の前に30分のフリー走行がある。予選を通るか否か、かなり正確にこの時間のタイムで読めるはずだ。気合をいれてコースイン。大河原社長のセッティングはズバリ的を射ていて、テールがよく流れる。しかし、2周目、逆バンクの進入で大きくテールがスライド。立て直したつもりが、結局インのガードレールへ。再び右前を壊してしまった。前回に比べれば軽傷だったとはいえ、気持ち込んでしまった。

予選までに応急処置で出走OK。バネも元へもどした。何が何でも予選通過！全身気合の塊となって突っ走った。こんなに真剣に走ったのはこれが初めてだ。

しかし、予選通過はまず無理だ、と思った。捨身の走りが実ったのか、タイムは48秒26。ところが、これが奇跡の30位ビリ通過。私の気合、いやスタッフのみなさんの熱意と情熱が奇跡を呼んでくれたとしか思えない。劇的な予選の幕切れだった。



スタート直後の大クラッシュ。「練習のつもり」が幸いした。これで10台が消えた

レース

当面の、そして最大の関門だった予選を通過したので、とりあえずレースでの目標というのをたててみた。決めるといっても初レースだから、たいしたことが言えるわけではない。単純明快な目標は「練習」とした。

なぜこうなったのか。それは決勝レース出走を取り止めるべきではないかと思ったからだ。つまり、他車の動きどころか自分の車の動きすら正確にはつかめていない奴が、レースに出ること自体、じつに危険なことだと考えたのだ。

しかし、走るチャンスは限られているし、決勝レースといっても大切な走るチャンスだ。逃すテはない。少しでも経験を積むために走ることにした。これは2戦以降に目標をおいた練習なのだと割り切って。

いよいよスタートだ。誰もロをそろえてクラッシュがある、と注意してくれる。もちろん無理をするつもりは無い。30番手からの無理がたいして意味があるとは思えないし、なにしろ今日は練習なんだ。



ギヤをローに入れて、スタート。マーシャルカーにだけは抜かれないようにと思っていたら見事成功。スルスルと前列に吸い込まれていく。

そして3速に入れる時、なにかを感じてアクセルを戻した。次の瞬間、前方に白煙が立ち込め、その中で車が宙を舞い、左右に飛び散る。信じられない光景である。無事現場を通過、黒旗のコースを1周して再びスタートポジションへ戻った。

ビックリである。カートの事故とはまるっきり迫力が違う。まさに映画の事故シーンだった。

ドライバーズ・ミーティングのあと再スタート。今度も細心の注意を払って、様子をうかがいながらいく。が、またたく間にクラッシュ。まったく何を考えているんだ。事故から逃げるようにI-コーナーへ。外畑ひとみ、鈴木利正に続いて最後尾で通過。この3人で最下位グループが形成される。しかし、外畑選手が6周目I30Rでクラッシュ。その後は鈴木選手をペースメーカーとして各コーナーをトライしているうちに、10周のレースは終わった。なんのトラブルもなく、無事17位でフィニッシュ。初めて集中して走ったようなような気がした。ベストタイムは2分47秒64。ほんの少し、鈴鹿が、シビックが、レースが理解できたような気もした。

反省



デビューレースを終えて振り返ってみて、正直なところ我ながらよくやったと思う。2回のクラッシュも初心者ならあって不思議でないことだと思うし低速コーナーの単独事故だと思うが、この3回のクラッシュなどは、予想外のおおきな出費が重なったとはいえ、少なくともレース最低30万円はかかることがわかってきた。これは正直なところ楽な額ではない。しかも、クラッシュはいつまた起きるかわからない代物だ。

しかし、いまではこの出費が無駄にならないように、各スポンサーの期待に十分応えられるように、そして読者の代表として、恥ずかしくない成績を残せるように、思い切りがんばっていくつもりだ。

このレースで、少なからずシビックレースの手応えも感じ取ることができたし、カートとの違いや共通性も一応つかむことが出来たことだし。

トップグループは、ずっと遥かかなたに霞んで見えている。いままでの経験をフルに活かして、はやく追いつき追い越したい。

次のステップのために

Cool in But Can't Slow Down.

を合言葉に。

しかし、資金的な面でのダメージは大きい。決定的なダメージである。この点に関しては、反省の2文字は鋭く突き刺さる。これが今後の活動に影響を及ぼし、有形無形を問わず成績に悪影響が出ないことを祈っている。ある意味では、奮起の材料になったことも確かだけれど。

抱負



やはり、これから先の活動で問題が起きるとすればお金だろう。マシンのセットアップ、クラッシュなど、予想外のおおきな出費が重なったとはいえ、少なくともレース最低30万円はかかることがわかってきた。これは正直なところ楽な額ではない。しかも、クラッシュはいつまた起きるかわからない代物だ。

しかし、いまではこの出費が無駄にならないように、各スポンサーの期待に十分応えられるように、そして読者の代表として、恥ずかしくない成績を残せるように、思い切りがんばっていくつもりだ。

このレースで、少なからずシビックレースの手応えも感じ取ることができたし、カートとの違いや共通性も一応つかむことが出来たことだし。

トップグループは、ずっと遥かかなたに霞んで見えている。いままでの経験をフルに活かして、はやく追いつき追い越したい。

次のステップのために

Cool in But Can't Slow Down.

を合言葉に。

経費

■4月26日

JPSトロフィー参加料	30,000
SMSC共済会費	10,000
ピット員登録料	6,000
上記送料	690
Aライセンス取得費用	30,000

■5月17、18日〔サーキットライセンス講習、初練習〕

サーキットライセンス取得費用	53,000
スポーツ走行料(50分)	10,000
高速道路代	11,200
ガソリン代	11,332
宿泊料	6,840
牽引ロープ、ゼッケン、入園料等雑費	7,200

■5月23、24、25日〔練習、予選、レース〕

スポーツ走行料(80分)	16,000
高速道路代	11,300
ガソリン代	23,620
宿泊料	26,600

●マシン改造費用

エンジン回り取り外し オイルキャッチタンク改造 リヤコイル改造 足廻りアライメント調整 各部点検一式	48,000
ホース	800
サイレンサー付EXマフラー	72,000
マイナーパーツ	5,000

●5月18日スポーツ走行

メンテナンス一式(1日)	20,000

●クラッシュ一回目修理代他

ラジエター脱着	2,500
右フロントサイドフレーム板金	8,000
左 〃	2,000
右下ホイールハウス板金	8,000
左下 〃	1,500
ボンネット板金	7,000
バルクヘッド脱着取り替え	12,000
塗装一式	40,000
フロントマスク	13,000
右フロントフェンダーパネル	16,000
エアクリーナーダクト	2,000
フロントバルクヘッド	14,000
右フロントターンシグナルライト	2,250
右ヘッドライト	11,800
右フロントポジション&サイドランプ	3,600
右フロントバンパーアンダー	450
フロントバンパーフェイス	13,000
フロントバンパーアッパー	3,000
右フロントバンパーステー	1,000
フロントバンパーブラケット	520
右フロントバンパーブラケット	500
フロントエアスポイラー	2,500
フロントシートメタルグループ脱着	15,000

●5月22日〔走行前整備〕

足廻りアライメント調整 ブレーキ分解、点検 リヤスタビライザー取り付け	28,000
リヤスタビライザーSP	9,000

●JPSトロフィーレース

メンテナンス一式(3日分)	75,000
フロントトーションバーSP(一台)	20,000
右フロントヘッドライト	11,800
サイドマーカー	3,600
ウインカー	2,250

●ガレージ代〔一ヵ月15,000円〕

二ヵ月分	30,000
総合計金額	758,852

注：シビックは無限のキットでN-1仕様に改造済みでしたが、より鈴鹿に合わせたセッティングをエーワンオートで行いました。「マシン改造費用」がその費用です。

●協賛各社●共豊産業㈱ 横浜ゴム㈱ ㈱極東 永井電子機器㈱ 昭栄化工㈱ ㈱オートルック (順不同)

●活動協力各社●ディンキーレーシング マイルドスポーツKRM ㈱和興 (順不同)

BRAND NEW

HYPER ROOM CONTROL

すべてはコンピュータにかかっています



電子式インジェクションをもつエンジンはコンピュータのプログラムが適切でなければ、その実力を発揮できない。AMEのエンジンチューニングシステム・DF—2は細かなセッティングによって最適の量の燃料をエンジンに送ることを可能にしたという。全車種に対応するとのこと。価格23万8000円。発売元　AME　〒460名古屋市中区千代田4—3—2☎052(331)5263

CDプレーヤーにまたまた仲間がくわわったよ



❶



❷

デジタルの素晴らしいサウンドや優れた操作性など、カーオーディオ向きの特性を持つというCDプレーヤーに、三洋電機から、新たにCDF—600(写真❶)とCDF—T700(写真❷)の2機種が発売された。CDF—600は7万9800円。CDF—T700には、AM／FMシンセサイザーチューナーが装備され、10万7800円。両方共にDINサイズでスペースを有効に使うことができる。発売元　三洋電機特機㈱　〒550　大阪市西区江戸堀2—7—25☎06(443)5925



❷

いつもエンジンに気を配っていたい人のために



❶

電気系のチューンナップパーツのメーカー、永井電子機器より新製品の便りが二つ届いている。ウルトラ・ターボメーターに新たに加えられた、ホワイトスケール仕様(写真❶)は視認性が良いといわれ、モーターサイクルにもひろく使われている。ブースト圧0—1・2kg／㎠、負圧0—76cmHg まで計測可能。内部照明も見やすいアンバーライトを採用している。価格は、ジョイントメーターハウジングやホース、ジョイント類付で9800円。もう一つは、トヨタのIG—G、5M—G、6M—G用同時点火システム(写真❷)。ウルトラCDI専用に開発されたIGコイル6個により、点火火花の一方向化と、優れた火花特性を実現しているという。また、点火信号、気筒判別、点火時期はすべてTCCSが制御し、コンピュータ、ディストリビューターとの結線は、コネクターの差し替えだけでよいので、加工が不要、誤配線が無いなど、取扱の簡単さを強調している。車種、コネクターの形状により2種類が用意されている。価格は上記の3機種用ともに9万4000円。実際に装着するためには、この他にディスワイヤーキット(5000円)とプラグコードが必要。プラグコードは長さに合わせて特注で製作してもらえるという。発売元　永井電子機器㈱　〒213川崎市高津区下作延471—1☎044(877)2441

サンルーフ。さらにファッショナブルに新登場

サンルーフの解放感を一度味わったら、ルーフの開かない車に乗る気にならないという。しかし、いまのところ、メーカーの装着車種は限られていて、しかたなく車選びの条件からサンルーフを落としている人もいるだろう。鈴鹿産業のムーンルーフX—03は今までの後付けサンルーフとは違い、チルト／スライドを手動で無段階に調整できるという。またスモークグラスのルーフは、アウタースライドなので、オープン時にはスポイラー効果を発揮すると謳っている。取りつけショップで改造申請も行うので、車検もそのままパスする。適合車種はいまのところ、ソアラ、スカイライン、フェアミリアなどだが順次増えるという。電動タイプも開発中とのこと。価格は7万8000円。発売元　鈴鹿産業㈱　〒733広島県広島市西区商工センター4—7—18☎0822(278)0080



シンプルなフォルム決定版フィンタイプ

フィンタイプホイールにスピードスターからEX—C Special—Version No2ホワイト&ポリッシュが発売された。FF用14インチ、3万7000—8000円。FR用15インチ4万2000—9000円。PCD100—120の4種。発売元　㈱スピードスター　〒581大阪府八尾市太田新町5—159☎0729(49)8187



先がまがっていてもツメ切りじゃないよ



ポリカーボネート用の便利なハサミがタミヤから発売されている。刃先が曲がっているので、RCカーのホイールアーチなども美しくカットすることができるという。根元の部分を使えば直線切りもできる。1・2㎜厚のプラバンまで使えるという。価格850円。発売元　㈱田宮模型　〒422静岡県静岡市小鹿628☎0542(88)5105

ダダドウでラララ。新感覚レースファッション

エイエ・エリジュやベッペ・ガビアーニを擁する、ワコールチームのクルーのウェアと同じイメージのDADAUシリーズにサマーコレクションが加わった。Tシャツ、バッグ、ピットクルーシャツとポーチのセット(写真)など6点。すべて通信販売される。価格はTシャツが2000円、写真のセットが1万4800円、など。問合先　㈱ワコール宣伝部PR課　〒100東京都千代田区有楽町1—12—1新有楽町ビル11F☎03(214)5721



65タイヤ。違いのわかる人のために登場

偏平率70%と60%の両方の良さを持つ、65%シリーズのタイヤにブリヂストンから、新たにアレフ370が発表された。おなじみのRCOT理論を基本に、4本のストレートグルーブ、デュアルコンパウンドや特殊補強ベルトを採用し、優れた操縦安定性と高速耐久性を実現しているという。185／65R13・84H—195／65R15・90Hの6サイズ。価格は1万6700円—2万2700円。7月1日より発売される。



全国の今日子さん達へとてもお似合いですよ

ユニークなスタイリングのトゥデイ用の新しいエアロキットがレイズから登場した。フロント、リヤスポイラー、オーバーフェンダー、サイドステップで構成され、価格はセットで13万円。また、別売りのボンネットにはラジオの雑音防止対策が施されているという。発売元　㈱レイズ　〒577大阪府東大阪市長田西5—80☎06(746)1010



あのテスタロッサと同じ手ざわりですか

過去12年間、フェラーリF一などに採用されているモモのステアリングにニューモデルが加わった。ヴェローチェ・レーシング(写真❶)はフェラーリの最新モデル・328GTSに純正採用されている。ヴェローチェ・シリーズは従来からもスポーティなイメージが強かったが、それを更に強めたものだという。サイズ 35cm、価格 2万5000円。グリッティ・ダークウッド(写真❷)は、世界を代表するスポーツカーフェラーリ・テスタロッサにも使われているグリッティのウッディバージョンで、素材には色調の深いアフリカン・マホガニーを使用しているという。サイズ 36・5cm、価格 2万9000円。スーパーインディ(写真❸)は世界で最も速いレース、インディ500マイルレースに因んで名付けられたという。32cm、35cmの2サイズがある。素材はアフリカン・マホガニー。価格はどちらも2万5000円。もう一つ、アストラ・ダークウッド(写真❹)は前述のグリッティ・ダークウッドやスーパーインディと同様の素材で、従来に比べて更に色調が深くなったという。36cm、38cmの2サイズ。価格は3万5000円。全て西ドイツのTUVなどの基準をクリアしているという。発売元 ㈱レアーズ 〒168東京都杉並区上高井戸1―10―2 ☎03(329)0111






秋の気配を感じる前にあなたの好きな場所へ

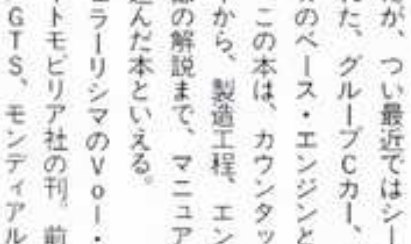
横浜の西ドイツ車専門ショップ、マリーネ・ブラウから、MBコレクションのシリーズに、夏向けのウインドブレーカーとTシャツが追加された。ウインドブレーカーは、ブルーの他、3色があり、価格は1万7000円。Tシャツはホワイトのみ、3800円。どちらもM、Lの2サイズがある。発売元 マリーネ・ブラウ 〒222―横浜市神奈川区三沢西町7―36 ☎045(312)5913



あかるいランプでもこれでへっちゃらさ

西ドイツの電装品メーカー、ボッシュから高性能ランプ用システムハーネスキット、PRO COMPEが発売された。これは900W対応の75A大容量リレーを2個搭載し、最大瞬間耐電流400Aを発揮、トータルで最大1800Wまで対応可能だという。また1フィラメント、2接点のダブルコンタクト方式や、1フィラメント、1ヒューズ方式の採用により安全性や高出力に対する性能維持にも万全を期したという。

そしてシンプルな設計により、取りつけは簡単とのこと。ヘッドランプ用・BCH―2の2種類と、補助ランプ用・BCH―2が2万2000円。BCH―2が2万3000円。発売元 ボッシュ㈱ 〒108東京都港区芝4―10―5 ボッシュビル ☎03(457)9421



今、ヤッピー達はJAZZYな空間を求めてる

最近のカーオーディオは高価でも音質を重視したものと、手頃な価格で気軽に楽しめるものとに、傾向が別れているという。アルパインが新たに発売したHiBシリーズは、最近、日本でも出現しはじめたヤッピーと呼ばれる層をターゲットに開発されたそうだ。シリーズは五つのコンポーネントで構成されている。デッキは5万9800円の5343と電子式イコライザー内蔵で9万9800円の5346の2機種でどちらも周波数特性はメタルテープで30～2万Hzだという。グラフィックイコライザーも3345(4万5800円)と、3343(2万4800円)の2機種、いずれも7ポイントで3345は電子式。チューナーの1―34―1(4万4800円)と同じ25mmハイト。この他ヘッドユニットシリーズやアンプ、スピーカーも増強された。発売元 アルパイン㈱ 〒145東京都大田区南雪谷1―2―3 ☎03(727)5311



ライダーズスピリットフロム プレス・ルーム

先月のハイコンルームでも紹介したプレス・ルームから、ライディング・スポーツの夏向けグッズの知らせが届いている。タンクトップ・2400円、Tシャツ・2400円と2800円、など。いずれもM／Lの2サイズ。問合先 プレス・ルーム 〒213川崎市高津区久地219 ☎0044(844)7300



BOOKS

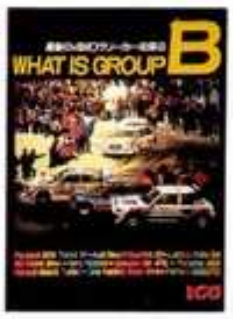
❶ LAMBORGHINI countach 5000
Automobilia刊、287×252mm
90ページ、8200円



❷ FERRARISSIMA 4
Automobilia刊、287×252mm
127ページ、9800円



❸ WHAT IS GROUP B
別冊CG、二玄社刊、295×223mm
136ページ、1500円



①ランボルギーニ・カウンタックの最新モデル、5000クワトロバルボーレ（4バルブ）のすべてを解説した、イタリアはオートモビリア社の新刊。カウンタックといえば例のスーパーカー・ブームで名を売った車だが、つい最近ではシーズン始めに発表された、グループCカー、カウンタックQVXのベース・エンジンとして話題をまいた。この本は、カウンタックの開発ストーリーから、製造工程、エンジンから室内の各部の解説まで、マニュアル的な要素も盛り込んだ本といえる。

②フェラーリシマのVol・4も、①と同じオートモビリア社の新刊。前半は328GTB／GTS、モンディアル3・2、モンディアル8のV8エンジンの特集で、人物はジョディー・シェクターが登場する。モーター・スポーツファンには、F一マシン、タイプ5の85年の全リザルト、そしてクラシックカーファンには、195インターのレジスターが注目を集めるだろう。巻末にモンディアル8の図面が付録でつくなど内容は豊富だ。①②とも、伊、仏、英の3ケ国表記で、問い合わせは、鳴田洋書（03―407―3863）まで。

③久し振りのカーグラフィック誌の別冊は、何かと話題の多いWRCのグループBカーの特集だ。カーグラフィック本誌に、いままで登場した数々のグループ4／Bカーのインプレッションを軸に、実戦でのダイナミックなラリー・シーンを組み合わせたラリー・ファンにはお勧めの一冊といえるだろう。

Bカーの常識となった4WDシステムも、豊富な写真とイラストを使用して、グループBカーってなに？ という疑問に分かりやすく答えてくれるだろう。

ただ、残念なことはツール・ド・コルスのトイボネンの事故で、グループBカーそのものが姿を消しそうなことで、グループBカーに対する編集者の思い入れが、非常にしらけたものになってしまったことだ。後半やや構成が間延びしたのも惜しい。

INFORMATION

●車とバイクの本の専門店、東京・世田谷のリンドバーグがカタログ&エンブレムフェアーを開く。ミニから、メルセデス、フェラーリまで、モータリングシーンを彩った数々の車達に強い思い入れのあるあなたは訪ねてみたらいかがだろう。
リンドバーグ 〒158東京都世田谷区玉川台2―12―2 ☎03(709)7480

●大阪に新しいカーショップBOOM TOWNがオープンした。パーツ、ホイール、カーオーディオなどが豊富に揃い、スポーツマインド溢れる若者のショップとのこと。
BOOM TOWN 〒577大阪府東大阪市高井田西5―54 ☎06(783)6166

●アクシス スポーツからの手紙
モータリングのひとつの形、モータースポーツをバックアップするために設立されたアクシス スポーツでは、今後レーシングカーショーの開催や、テクニカルスクールの開講など、モータースポーツの普及を図るための業務を展開していくという。
アクシス スポーツ 〒106東京都港区南麻布4―14―11―301 ☎03(440)0109

HY·CON CLUB

イヤーッ、あついあつい、夏の直射日光を照り返す、焼けたアスファルトがうらめしい。けれど何故だかサーキットには夏が似合う。レースそのものが夏のように熱いからだろうか。たった1日で、いろんな人と出会い、いろんな出来事にぶつかる場。そんな一片をハイコンクラブまで、届けてほしい。

ラリーの安全性の向上は事故原因の究明から

最近のWRCについて一言いわせてもらいます。この度、ポルトガルに続きコルシカ島でもまた事故が起こってしまいました。ラリー終了後、FISAは記者会見を開き、'87年度からのWRCは、グループBカーによるラリー中止などを折り込んだ提案を発表したそうですが、いかがなもんでしょう。

こんなことをしてWRCの安全性の向上につながるのでしょうか？ レーシングカーのパワーや性能は年々、いや日進月歩で進んでおり（一般の乗用車にも言える）だからこそグループBにしろAにしろ危険性は変わらないと思うのです。

それにこの度の事故の原因はまだ究明されていないと聞きます。これではいくらレギュレーションを変えようが、全くのノーマル車でラリーをしようが同じ事が起こるのは目に見えてます。ラリーそのものが存続できなくなるかもしれません。

だからFISAがやるべきことはただ一つ。原因の徹底究明です。その後でレギュレーションを変えるのも遅くないハズ！ 皆さんはどうお考えでしょうか？

'84年型NSR500に乗りたかった人

○厳しい状況にあるラリー界、同じような意見のお便り他にもありました。主催者、参加者、観客一体で安全性を考え直す時かもしれない。この前の2&4は発表なし。

最速ラップが知りたい僕は我ままでしょうか

最近レースリザルトを見てすごく頭にくることがあるのだ。

それは最速ラップをぜーんぜん発表してくれないということなのだ。以前は健気に必ず発表してくれた鈴鹿できさえ、この前の2&4は発表なし。

どーいうこっちゃ？

「レース中に最も速く走った人」を称える意味でヨーロッパのレースでは必ず発表されるものだし、イギリスF3ではこの記録をF2なら全出すとポイントなどたものだ）国さんだってインタビューで必ず発表してほしいとおっしゃってたのだゾ！

特に日本の最高峰レースである車の最速ラップが発表されずして当然なのだ。なぜか'81年ゴールデントロフィー1回だけ実施されたりしたが……。

各サーキットの計時グループオフィシャルの皆さん、大変だろうと思うのですがヨロシクお願いしますよ。

ついでにゲート出入口付近に結果表を貼り出してくれると非常に嬉しいのですが……。こんな僕のわがまま聞いて下さい。



神奈川県　歌津　亮雪

ピケのコーナリングをとらえているのはわかるし、風を精一杯受けているのも伝わってくるが難を言えば肩が出すぎだネ。

ボクのPHO·TO·GRAPH



①'82昨年の鈴鹿300kmの予選の時に、美人レーサーとして名高い奥脇選手の出走前、後の表情を狙ってみました。いつ見ても綺麗だナと思ってしまう。

三重県　辻野幸生くん







③僕のとっておきの1枚を送ります。2&4の星野選手をとらえたもの。吉田写真部長、いかがなもんでしょう？

大阪府　喜多俊之くん



④空を見上げるサックウェル、雨の富士は初めて。⑤国さんのクルマにあまりにもきれいに水滴がついていた。やっぱり今年も雨だった富士。雨はドラマを作る、と思ったりナンカして……。

神奈川県　金川浩之くん

吉田写真部長からのご批評

前回に比べ今回の写真はなかなか素人っぽくておもしろい、と思う。奥脇選手の使用前、使用後を撮った辻野くんの写真は特にスンバラシイ。それにしてもついついメカニックの動きに目が奪われて、コミカルにも受け取れるがきっと本人は大真面目にシャッターを押したんだろうね。もう少し周囲の状況を整理し、できれば望遠レンズで顔のアップを狙った方が雰囲気が出ると思う。❶❺の金川くん、実は僕はコイツを知っている。雰囲気はよく出てるしソロソロR'onステージに応募してみたら？ カラーの写真も見てみたい。常にレースをまじめに撮ろうとする金川くんには頭が下がる。❸の写真はポイントを左に寄せて車のライン、エンジンまで収めたあたりに苦労がうかがえる。力作を期待し待っとリマス。

SUZUKA CIRCUIT &
TAMA TECH NEWS

走り始めた夏のドラマ

"コカ・コーラ"
鈴鹿8時間耐久オートバイレース



8耐ウィーク

7／18土 8耐公式予選
7／20日 8耐公式予選／N-SP250FourレースⅠ／2時間耐久オートバイレース決勝
ブライドワン ジュニアスーパークロスGP
7／21月～22日 8耐練習走行
7／23祝 クラシックバイクフェスティバル／スクーターレース
7／24火 8耐練習走行／8耐周回練習走行
7／25金 8耐公式予選／4耐・8耐練習走行／8耐周回練習走行
7／26土 鈴鹿4時間耐久オートバイレース決勝 2:00PMスタート／8耐公式予選
7／27日 "コカ・コーラ"鈴鹿8時間耐久オートバイレース決勝 11:30AMスタート

前売券好評発売中

入場券は前売りにてお早めにお求め下さい。
(当日券は限りがありますので、お求めになれない場合があります。)
●前売料金 8耐ウィーク9 days券 (7／19～27通し券、乗り物5回券付)
大人：10,000円／小・中学生：5,000円
8耐ウィーク4 days券 (7／24～27通し券)
大人：6,000円／小・中学生：3,000円
8耐ウィーク1 day券 (7／27のみ) 大人：4,500円／小・中学生：2,300円
※7／19土～24祝は大人(中学生以上)1,000円、子供500円で入場できます。
※パドックパスは入場料プラス各日1人1,000円でOK！ (7／19～27)
パドックパス4日間通し券(7／24～27) 20,000円 (入場料は別途7／24より現地にて発売)

チケットのお求めは
●チケットぴあ・チケットセゾン・丸井チケットガイド・大手私鉄沿線店・ホンダ販売店にて
●お近くの郵便局で前売券がお求めになれます(メールクーポン)。
詳しくは下記のホンダランド本社、各営業所までお問い合わせ下さい。
なお、払い込み期限は7月5日までです

ご来場は
●駐車お数には限りがあります。電車、バスでのご来場をお願いします。
●ゆったり便利な8耐ツアーも豊富に用意しました。詳しくは下記まで!
●鈴鹿周辺の交通情報をラジオでご案内します。交通情報(中部圏内)AM1,332kHz(7／26～27 東海ラジオ)／駐車場情報(鈴鹿周辺)FM77MHz(7／25～27)

大キャンプエリアオープン
●10,000人収容の大キャンプ場がオープンします。
1人(自1,500円(テント持ち込み、受付は当日現地にて)

テレフォンサービス
●鈴鹿0593(78)4488(テープによる24時間サービス)
●その他のお問い合わせは ホンダランド本社(土・日曜日を除く午前9時～午後5時)、名古屋・大阪営業所(日曜日を除く午前9時～午後5時)まで

TAMA TECH

◎鈴鹿テックスクーター選手権 第7戦
オートバイカップ「TECH 105」耐久スクーターレース
◎7／12土 特報 レディースクラス新設 ●いよいよ待ちに待ったレディースクラスの登場です。見てるだけじゃつまらない、ぜひあなたも参加してみましょう!
参加料：1台 8,000円 (レディースクラス：1台 6,000円)

鈴鹿サーキット・多摩テックより嬉しいプレゼント
住所・氏名・職業を記入の上、応募券をホンダランドまでお送り下さい。
抽選で鈴鹿サーキットオリジナルグッズを進呈します。●締め切り：7月24日(当日消印有効)

鈴鹿サーキット
〒510-02 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593(78)1111
大阪営業所 ☎06(372)1526／名古屋営業所 ☎052(571)7176

多摩テック
〒191 東京都日野市程久保5丁目22－1
☎0425(91)0820

ホンダランド
本社 〒104 東京都中央区八重洲2-6-20
ホンダ八重洲ビル ☎03(274)5821

キリトリ線 H.O.T 応募券 HO

やっぱり今年もF1に始まり、F1に終わる

岐阜県 寺倉 茂雄

○寺倉くんの気持ちもわかるし、オフィシャルの人の苦労もよくわかって難しい。でも最速ラップを出すことはとっても称えるべきね。

今年のF1も現時点で5戦、まぁ要するに前半戦が終わり、北米シリーズ、そして伝統かつ正統な欧州転戦が繰り広げられていくわけですなぁ、などと落ち着いてる場合でない。勝手ながらドライバー&チームの闘いぶりをふり返ってみたい。

(1)マクラーレン・しょせんケケはノンターボ時代遅のヒトなのよ。プロストは相変わらず人の103倍頭がよい奴だ。ただバーナードさんよ、今年プランニューシャシーを投入しなかったのはチョッピリ疑問だぜ。空力をナメルなよ! (2)ロータス・きたねーぜドゥカルージュ、というよりあのスティーブなカレがこんなに(自動車高調整+ボディー後端でのベンチュリー効果)革新的なことをやるとはね。リジェ時代にハイドロニューマチックをトライした成果かな。セナはgoodだけどセカンドドライバーの力が弱すぎたね。1人の力ではムリだよ。(3)ウィリアムズ・しかしよく壊れるねRA-166Eは。希薄燃焼のやり過ぎじゃない。バーシャル・リーン・コンバージョンもほどほどにね、IHIのセラミックターボは壊れなくなったみたいだけど。ピケはOK、これからさ。マンセルだっていいじゃないか。ヤッパリ君はガンガン攻めた方がいいよ。シャシーは間違いなく最高さ! とろうぜチャンプ。(4)フェラーリ・見てよあのシャシーというよりカウリング。古い古い。風洞実験してるのかね? まさに絶不調だね。エンジン・ブロックが古すぎるんだよ。ミケーレ&ヨハンソンでこんな結果とは信じられんよ! 他のチームも例えばベネトンはロリー・バーンがベストなデザイナーと確認できた。ローラも意外にフォードターボが壊れない。

まぁやっぱり今年もF1でなわけ? プラバム? ダメダメ全く。

○ナント鋭い批評。これほど強く言い切る君には是非チャンプ当てクイズで全当てを望む。

続々送られてくるハガキの山に担当者の顔は青ざめつつある。Ronを永久に送り続けてもらえる幸運者が出てくるか? 非常に楽しみ。



大田区 アンドレア 松熊
水墨画タッチで楽しみながら描いてるのが伝わるイラスト。きっとレース少年なんだろな。

はてさて君のモータースポーツ度はどれ位?

YESの数で、君のモータースポーツ度をチェック! 以下の間でYESと答えた数をカウントカウント。

①原付に乗る時もヘルメットはフルフェイス
②タバコは洋モクかキャビンしか吸わない
③日曜日が待ち遠しい
④スーパーカーブームの時、ランボルギーニよりフェラーリやポルシェが好きだった
⑤スポーツニュースでモータースポーツが映し出されると身を乗り出して観てしまう
⑥趣味はゴルフである
⑦歳がいもなくジェットコースターが好きだ
⑧ロックが好き
⑨車に乗る時もヘルメットをかぶってしまう
⑩通勤通学には、遠回りになったとしても、カーブの多い道を選んでいる
⑪車をAE86などと型式で呼んでしまう
⑫車を運転すると無口になる
⑬地所関係の会社はあまり好きでない
⑭ヨーロッパが世界の中心だと思っている
⑮F1が開かれるサーキットの名前を全て大声で言える
⑯ハングオンやドリフトで近所の曲り角を攻めまくった経験がある
⑰コーヒーのCMに出演したことがある
⑱飛行機の操縦ライセンスを持っている
⑲他のチャンネルに比べテレビ東京の番組を見ている時間が長い
⑳今、この本を読んでいる

ハイ、アナタはいくつYESと答えたでしょう? その数が君のモータースポーツ度。20個…アンタは実はニキ・ラウダに違いない 13～19個…ライセンス保持をすすめる 7～12個…月に2冊は専門誌を読んでいるタダのモータースポーツファン 1～6個…ダンパーって何?"って質問しても許せる大人。0個…ウソツキ

以上参考にしてください。

神奈川県 コンドーです

○いつも楽しいお便りを送ってくれる近藤くん、今回はなかなか力が入ってたようで。ちなみに私は"ダンパーって何?"と聞いても許してくれるそうなのですが知ってマス!

日本でも随分モータースポーツ人間は増加していると思うし、メーカーはバンバン世界に進出しているというのに……。TV局の人、もう少し考えてくれ!

尚、プロ野球ニュースのマンデースポーツワールドはF1GPの次の日(月曜日)には短いけれど速報をやってくれるので、少しはなぐさめになってます。この本をテレビ局の方が読んでたらよろしくお願いします。

米子のラフィット

○TVTRでもなるべく多くの人がモータースポーツ番組を見落とさないように様々な放送局からの情報を載せたいと思ってる。ただ時間変更になる場合はお許しをばくださいな。

ボクだってレースを観たい。テレビでみたい



米子市 栗本 雄三
バックにまで凝っていてマル。キラッと星が輝いているのがまたニクイ。動きも加えてみたら?

NO.003号のホンダランドの王子くん、私も同じ意見です。はっきり言って地方ではTVでモータースポーツをとりあげる事はほとんどアリマセン。だから情報源としてはRonなどに頼るしかないのです。

ラブ・コール・フロム・担当者

今月は、力作の写真が届けられたのに感激、これからも非常に楽しみ。ビシバシ腕をみがいていただきたい。お便りも一枚一枚個性キラリでとっても嬉しくなってしまう。レースを観て感じたことやレーシング・オンを読んでの要望、感想など、何でもかんでもお引き受け。ぜひぜひハイコンクラブでお話しましょ。それでは宛先、〒150東京都渋谷区恵比寿西1－7－2内健ビル2Fレーシング・オン編集部ハイコンクラブ係まで。素朴な質問、売りたし車、イラストもどしどし送ってね。採用されたアナタには特製ステッカーをプレゼント。これが結構イカスんで、期待する価値あると思うよ。

PRESENT FOR YOU

今月は、世界のサーキットからのプレゼントが大集合。インディ500、ル・マン24時間、そしてスペインGPと、R'onのスタッフが、あなたのためにと集めてきました。ステッカーあり、プログラムあり、はたまた紙の帽子あり。日本ではちょっと手に入らないマニア必携の品ばかり。あれも欲しいし、これも欲しい。とはいえ人気が高けりゃ、倍率も高い。よーく考えてからご応募ください。

インディを腰に巻く。あなたはポリスもこわくない



インディアナポリス500マイルレース75周年記念のこのバックル。限定7500個のうちの1個でシリアルナンバー458。裏には第1回優勝者のレイ・ハロウンのストーリーが刻まれている。表の車は彼の乗ったマーモン・ワスプ。ちなみに、この時の平均スピードは74.59mph。なんと、このバックル、所有者を示す証明書まで発行される。世界で唯一つの君だけの記念バックルなのだ。TBSのプロデューサー、関口氏の御好意で1名にプレゼント



アラーム、時報、そしてレース観戦に欠かせないストップウォッチと機能万載のアドバンのデジタルウォッチを5名に。リチウム電池のため7年間使える。横浜ゴム(☎03-432-7111)から



ミラージュカップレースでホールtoフィニッシュのデビューウィンを飾ったノーマルカーレース用タイヤ、ファルケン。そのTシャツを株オーツタイヤ(☎0725-23-1001)から5名の方に



ちょっと遅れてしまったけれど、スペインGPからのおみやげ、紙でできたF1観戦用キャップ。安っぽいなんて言わないでほしい。レースで熱くなった頭を冷やすすぐれ物。15名の方に



無段階チルト&スライド機構など、すぐれた機能を持つサンルーフ、"ムーンルーフX-03"の発売を記念して、鈴鹿産業(☎082-278-0080)からオリジナルTシャツを1名の方にプレゼント



株ブリヂストン(☎03-563-6811)から好評のビジュアルマガジン「ポテンザ」No.6を10名に。内容の充実もさることながら、圧巻は昨年度国内外4輪モータースポーツ全1022戦のリザルト



最近なぜか人気上昇中、和田君のブッチギリサングラス。このメタルフレームのレンズの角度がたまらないとか。テイクアウト(☎03-794-5069)から各1名に。必ず希望の品を明記してね



ガゼボレーシングを発足し、積極的にレース活動に取り組んでいるオートメカニカ(☎03-593-3544)からTシャツを3名にプレゼント　同社ではホイール、エアロパーツ等の販売を行なう



今年は日本車はニッサンR85Vのみが完走したル・マン24時間耐久レース。そのレースプログラムを5名の方にプレゼントします。当然フランス語だけれど、眺めるだけでも楽しめる一冊



ヨーロッパF3000シリーズ挑戦、そして現在国内F2でポイントリーダーと、相変わらずの速さを見せる中嶋。そんな彼の迫力満点のポスターを10名に。提供は中嶋企画(☎03-486-4258)



毎年、数々のドラマを生むル・マン24時間耐久レース。当然人気も高く多くの日本人ジャーナリストが訪れる。R'onのスタッフもその1人。彼が持ち帰ったル・マンのステッカーを2名に



いやー、こいつぁカッコイイ! インディ500のステッカー。「インディに行ってきたよ」と、ペンゾイルのステッカーは10名に。その他はそれぞれ5枚ずつ。必ずどれが欲しいか明記して!



ワコールのスポーツウェア、ダダドゥ(排気音のこと)のサマーコレクションから、おしゃれなヒットクルーシャツとポーチをセットで5名にプレゼント　㈱ワコール(☎03-214-5721)から

R'on 6月号当選者
1兵庫県・神山俊之　2千葉県・大石アキラ　3静岡県・足立直　4大阪府・麻生聖子　5東京都・加納龍男　6千葉県・宮内透　7大阪府・平等恒　京都府・清尾奈緒美　岐阜県・坂下稔　8神奈川県・南英明　9埼玉県・堀内明宏　10兵庫県・安積繁明　11神奈川県　桜井淳　12鹿児島県・広岡洋二　13常松伸人　14京都府・木村由喜子　15神奈川県・成井久之　[敬称略]
※プレ創刊号でライトスタッフのホイールが当選した東京の赤田清久様、お手数ですが編集部まで御連絡ください。

〈応募方法〉　郵便ハガキに応募券貼付の上、住所、氏名、年齢、職業、それにご希望のプレゼント番号、今月号でいちばん面白かった記事とその感想を書いて、下記住所までご応募ください。〒150 東京都渋谷区恵比寿西1―7―2　内健ビル2F　レーシングオン編集部8月号プレゼント係　当選発表は10月号誌上にて行ないます

R'on 8月号 応募券

RACING CALENDAR

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

●F1世界選手権　（全16戦中6戦終了）
▽ドライバーズ

1	アラン・プロスト（F）	29点
2	ナイジェル・マンセル（GB）	27点
2	アイルトン・セナ（BR）	27点
4	ネルソン・ピケ（BR）	19点
5	ケケ・ロスベルグ（SF）	14点
6	ステファン・ヨハンソン（S）	7点
6	ジャック・ラフィット（F）	7点

●F1世界選手権　（全16戦中6戦終了）
▽コンストラクターズ

1	ウイリアムズ・ホンダ	46点
2	マクラーレン・TAG	43点
3	ロータス・ルノー	27点
4	リジェ・ルノー	13点
5	フェラーリ	10点
6	ベネトン・BMW	8点

F3000 INTERNATIONAL CHAMPIONSHIP

●F3000国際選手権　（全13戦中5戦終了）

1	イバン・カペッリ（I）	19点
2	エマヌエール・ピロ（I）	13点
3	マイク・サックウェル（NZ）	10.5点
3	パスカル・ファブル（F）	10.5点
5	フィリップ・アリオー（F）	9点
5	ピエルルイージ・マルティーニ（I）	9点
14	中嶋　悟（J）	2点

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3選手権　（全18戦中9戦終了）

1	マウリツィオ・サンドロ・サーラ（BR）	55点
2	アンディ・ウォレス（GB）	54点
3	グリット・バン・コウエン（NL）	24点
4	マーティン・ドネリー（GB）	17点
5	ティム・デイビーズ（GB）	15点
5	キース・ファイン（GB）	15点

SPORTS-PROTOTYPE WORLD CHAMPIONSHIP

●SWC〔スポーツプロトタイプ世界選手権〕
▽チームズ　（全6戦中2戦終了）

1	ロスマンズ・ポルシェ	35点
2	シルクカット・ジャガ	20点
3	イェスト・レーシング	18点
3	ダノン／JFR	18点
5	ブルン・モータースポーツ	17点
6	クレマー・ポルシェ	12点
6	リクイ・モリー・エクイップ	12点

●SWC〔スポーツプロトタイプ世界選手権〕
▽ドライバーズ　（全3戦中3戦終了）

1	デレック・ベル（GB）	55点
1	ハンス-ヨアヒム・シュトゥック（D）	55点
3	オスカル・ラッラウリ（RA）	26点
3	ジーサス・パレハ-マヨ（E）	26点
5	エディー・チーバー（USA）	20点
5	デレック・ワーウィック（GB）	20点

TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●TCC〔ヨーロッパ・ツーリングカー選手権〕
▽メイクス　（全14戦中6戦終了）

1	トヨタ	120点
2	BMW	112点
3	ボルボ	93点
4	ローバー	92点
5	メルセデスベンツ	83点
6	アウディ	58点

●TCC〔ヨーロッパ・ツーリングカー選手権〕
▽ドライバーズ　（全14戦中6戦終了）

1	トム・ウォーキンショウ（GB）	121点
1	ウィン・パーシー（GB）	121点
3	ウィニ・フォクト（D）	106点
4	トーマス・リンドストロム（S）	99点
5	ジョニー・チェコット（YV）	88点
6	ウルフ・グランベルグ（S）	80点

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WRC〔世界ラリー選手権〕
▽メイクス　（全11戦中6戦終了）

1	プジョー	87点
2	ランチア	68点
3	アウディ	42点
4	フォルクスワーゲン	39点
5	トヨタ	20点
6	フォード	14点
6	ルノー	14点

●WRC〔世界ラリー選手権〕
▽ドライバーズ　（全13戦中6戦終了）

1	ユハ・カンクネン（SF）	56点
2	ブルノ・サビー（F）	38点
3	マルク・アレン（SF）	27点
4	ヘンリ・トイボネン（SF）	20点
4	ヨアキム・ムーティノー（P）	20点
4	ビヨルン・ワルデガルド（S）	20点

POINT STANDINGS

ALL-JAPAN F2 CHAMPIONSHIP

●全日本F2選手権　（全8戦中4戦終了）

1	中嶋　悟	60点
2	松本　恵二	56点
3	ジェフ・リース（GB）	44点
4	和田　孝夫	30点
5	星野　一義	27点
6	エイエ・エリジュ（S）	26点

●鈴鹿F2選手権　（全5戦中3戦終了）

1	中嶋　悟	35点
2	松本　恵二	28点
3	和田　孝夫	18点
4	星野　一義	15点
5	マイク・サックウェル（NZ）	14点
6	ジェフ・リース（GB）	12点

SUZUKA F2 CHAMPIONSHIP

CART／PPG INDYCAR WORLD SERIES

●CART　PPGインディカー・ワールド・シリーズ
（全17戦中4戦終了）

1	マイケル・アンドレッティ（USA）	52点
2	トム・スニーバ（USA）	44点
3	ケビン・コーガン（USA）	40点
4	アル・アンサーJr.（USA）	32点
5	ジョニー・ラザフォード（USA）	31点
6	リック・メアーズ（USA）	30点

ALL-JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

●全日本F3選手権　（全8戦中3戦終了）

1	佐藤　浩二	40点
2	森本　晃生	35点
2	岡田　晃典	35点
4	岡田　秀樹	25点
5	松井　孝典	19点
6	中山　　真	18点

FUJI GRAND CHAMPION SERIES

●富士グランチャンピオンシリーズ
（全4戦中2戦終了）

1	高橋　国光	22点
2	星野　一義	20点
2	ジェフ・リース（GB）	20点
4	中子　　修	18点
5	和田　孝夫	17点
6	鈴木亜久里	14点

IMSA CAMEL GTP CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGTP選手権
（全19戦中9戦終了）

1	アル・ホルバート（USA）	104点
2	デレック・ベル（GB）	84点
3	プライス・コップ（USA）	73点
4	ダリン・プラスフィールド（USA）	61点
5	ナップ・ロビンソン（USA）	59点
6	ボブ・ウォレク（F）	54点

ALL-JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●全日本ツーリングカー選手権
（全6戦中1戦終了）

1	和田　孝夫	29点
1	鈴木亜久里	29点
3	中子　　修	24点
3	佐藤　浩二	24点
5	長坂　尚樹	21点
5	茂木　和男	21点
7	関谷　正徳	16点
7	鈴木　利男	16点

NASCAR WINSTON CUP

●NASCARウィンストン・カップ
（全29戦中13戦終了）

1	デイル・アーンハート（USA）	2097点
2	ダレル・ウォルトリップ（USA）	1846点
3	ボビー・アリソン（USA）	1775点
4	ラスティ・ウォレス（USA）	1755点
5	ティム・リッチモンド（USA）	1742点
6	ビル・エリオット（USA）	1737点

ALL-JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権　（全13戦中5戦終了）
▽Cクラス

1	山内　伸弥	325点
2	松本　　誠	205点
3	綾部美津雄	181点
4	後藤　正和	170点
5	片岡　良一	100点
6	桜井　幸彦	75点

●全日本耐久選手権　（全6戦中2戦終了）

1	高橋　国光	40点
1	高橋　健二	40点
3	岡田　秀樹	15点
3	浅井　慎久	15点
3	長坂　尚樹	15点
3	スティーブン・アンドスカー（S）	15点
3	ケネス・アチソン（GB）	15点
3	マイケル・ロー（IRL）	15点

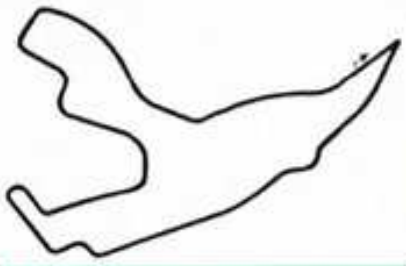
ALL-JAPAN ENDURANCE CHAMPIONSHIP

RACE DIARY

Photos/Hiroshi Kaneko

F1 ベルギー・グランプリ F1世界選手権第5戦

● 5月25日／スパ-フランコルシャン：ベルギー



GRID

▲

㉙G.ベルガー ベネトンB186-02 1'54"468◁1'54"939		⑥N.ピケ ウイリアムズFW11-01 1'54"637▷1'57"331
⑫A.セナ ロータス98T-03 1'55"776▷1'54"578		①A.プロスト マクラーレンMP4/2C-03 1'55"039▷1'54"501
㉚T.ファビ ベネトンB186-03 1'57"440▷1'54"765		⑤N.マンセル ウイリアムズFW11-02 1'55"345▷1'54"582
②K.ロズベルグ マクラーレンMP4/2C-02 1'56"354▷1'55"662		㉘R.アルヌー リジェJS27-04 1'57"269▷1'55"576
⑲P.タンベイ ローラTHL2-002 1'58"574▷1'56"309		㉗M.アルボレート フェラーリF186-031 1'56"294▷1'56"242
⑪M.ブランドル ティレル015-01 1'57"797▷1'56"531		㉖S.ヨハンソン フェラーリF186-030 1'57"697▷1'56"496
⑱T.プーフォン アロウズA8-04 1'57"918▷1'57"612		⑪J.ダンフリーズ ロータス98T-02 1'58"619▷1'57"462
⑮A.ジョーンズ ローラTHL2-004 1'55"180▷1'57"815		⑦R.パトレーゼ ブラバムBT55-04 2'00"351▷1'57"612
④P.ストレイフ ティレル015-02 1'57"347▷1'58"603		㉛J.ラフィット リジェJS27-01 1'58"238◁2'27"817
⑭J.パーマー ザクスピードZ861-02 2'02"307▷2'00"148		㉒A.デ・チェザリス ミナルディM188B-002 2'00"984▷1'59"960
㉔A.ナニーニ ミナルディM188B-001 2'01"528▷2'01"364		⑰M.スレール アロウズA8-02 2'01"320◁2'01"415
㉑P.ギンザーニ オゼッラFA1G-02 2'05"092◁3'38"767		㉙H.ロテンガッター ザクスピードZ861-01 2'06"006▷2'03"842
		㉒C.ダナー オゼッラFA1H-01 2'09"465▷2'06"219



❶待望のシーズン初優勝をスパ-フランコルシャンで記したナイジェル・マンセル。ウイリアムズ・ホンダにとってはブラジル以来の勝利だ
❷不調のフェラーリながら、今回は一時トップにも立ち結局3位でフィニッシュのヨハンソン
❸いま注目の新進F1ドライバーといえばこのゲルハルト・ベルガー。予選2位と大健闘だ
❹おなじみのシャンパンファイトだが、久々表彰台のヨハンソン、モエを持つ手も軽やかに







マンセルがシーズン初優勝。セナ得点トップ

スパ フランコルシャンは今もなお個性的なコースだ。低速コーナーと高速ロングコーナーが連続し、複雑なうねりがある。セーフティゾーンは狭く、ガードレールの向こう側にはアルデンヌの森林が並ぶ。しかも天候は不順だ。技量と勇敢さが兼ね備わっていないと、ここでは好結果は残せない。その差は他コース以上に明確に現われる。

予選終了10分前まで、タイムチャートの最上位にはゲルハルト・ベルガーの名前があり続けた。最後の瞬間でネルソン・ピケがポールを奪い去るが、ベルガーの好走は予選最大のセンセーションと言えた。

しかし決勝では、このベルガーが勝負の流れを左右する重要なキー人物となる。今ではスタート地点は有名なラ・スルス・コーナーの手前に置かれているが、ホイールスピンをさせすぎたベルガーを抜むようにセナが右、プロストが左に並びかけて、タイトなラ・スルスにさしかかった。首位ピケを追ってセナがアウトから一気に切り込む。ベルガーもならった。行き場を失ったプロストはフルブレーキングも間に合わず、ベルガーの右後輪に乗り上げたのだ。従う20数車の混乱は当然の結果だった。スピンするベルガー、ノーズを痛めたプロスト、既にクラッチを失っていたケケ・ロズベルグにいたっては停車＝リタイアを意味するから36周目のI－2が完成するが、0度ターンで危機脱出だ。しかし混乱がおさまると、そこに取り残されたのはバトリック・タンベイのみだった。急ブレーキのテオ・ファビに追突してサスを壊したのだ。プロストとベルガーはピットに立ち寄った後、絶望的な地位から追い上げ作業にかかった。

I－1周目の順位は、ピケ＋セナ、マンセル、ヨハンソン、ダンフリーズ（ノ）…。

マンセルは3周目にセナをかわし、これれでウイリアムズのI－2が完成するが、彼は5周目に単独スピンを犯して4位に落ちる。

2位のセナに11秒の差をつけてトップを快走していたピケが突然姿を消したのは17周目のことだった。エンジン・ブローだ。

中盤20周目、予定のピットイン合戦が始まった。まず2位に返り咲いていたマンセルが8秒、続いて首位セナが9秒、この間隙をぬってトップに立ったヨハンソンが23周を終えて7・75秒。

束の間といえどもフェラーリがトップを走ったのは久しぶりのこと。しかし一連のピットストップが終了すると、順位はマンセル－セナ－アルボレート（ノンストップ）－ヨハンソン－ラフィットというオーダーで落ち着いた。しかしこの時、コース上を一番速く走っていたのはこの中の誰でもない、プロストだった。それは怒りのこもった走りだった。

レース後半は、再び燃費レースと代わった。マンセルとセナは5秒差だが、セナは飛ばしたい誘惑と格闘しながらも「今回は6点で我慢しよう」と思い始めていた。残り5周でいよいよガス残量が厳しくなったセナは大きくペースダウンする。フェラーリのピットからも2台に「スロー」のサインが出されたが、ヨハンソンはアルボレートを抜いてからそのサインに従った。

猛追撃のプロストは6位。この1点が後に大きな意味を持つかもしれない。

MISCELLANEOUS DATA

	レース中のベストタイム		最高速（全一日場）	
1	プロスト	1'59"282/31周目	バトレーゼ	323.160km/h
2	セナ	1'59"867/28周目	アルボレート	321.333km/h
3	マンセル	1'59"879/40周目	ベルガー	319.527km/h
4	ヨハンソン	2'00"721/34周目	ヨハンソン	319.243km/h
5	アルヌー	2'00"751/20周目	ファビ	317.928km/h
6	アルボレート	2'00"828/32周目	アルヌー	317.367km/h
7	ベルガー	2'00"877/25周目	ブランドル	315.974km/h
8	ファビ	2'01"204/23周目	スレール	315.513km/h
9	バトレーゼ	2'01"241/30周目	ロズベルグ	313.698km/h
10	ブランドル	2'01"555/22周目	ラフィット	313.407km/h
11	ジョーンズ	2'01"584/36周目	ピケ	312.862km/h
12	ラフィット	2'01"655/35周目	プロスト	312.139km/h
13	ピケ	2'01"663/4周目	プーフォン	311.778km/h
14	ストレイフ	2'03"183/35周目	マンセル	311.598km/h
15	デ・チェザリス	2'03"916/21周目	デ・チェザリス	311.419km/h
16	パーマー	2'04"287/28周目	パーマー	310.167km/h
17	スレール	2'04"435/36周目	ストレイフ	309.633km/h
18	ロズベルグ	2'04"546/2周目	ロテンガッター	309.367km/h
19	ダンフリーズ	2'04"781/6周目	セナ	308.660km/h
20	プーフォン	2'05"545/2周目	タンベイ	306.296km/h
21	ナニーニ	2'07"875/19周目	ダンフリーズ	305.689km/h
22	ロテンガッター	2'08"018/7周目	ジョーンズ	303.286km/h
23	ギンザーニ	2'17"068/3周目	ナニーニ	299.584km/h
24	ダナー	2'34"035/2周目	ギンザーニ	291.813km/h
25			ダナー	287.387km/h

RESULT

6.940km×43周＝298.420km　決勝出走25台・完走12台

					レース後重量	最高位
1	⑤N.マンセル	ウイリアムズFW11・ホンダ	GY	43周	1'27'51"925	550kg	1位
2	⑫A.セナ	ロータス98T・ルノー	GY	43周	1'28'17"752	542kg	1位
3	㉖S.ヨハンソン	フェラーリF186	GY	43周	1'28'24"517	572kg	1位
4	㉗M.アルボレート	フェラーリF186	GY	43周	1'28'27"559	572kg	3位
5	㉘R.アルヌー	リジェJS27・ルノー	PI	43周	1'29'08"615	568kg	5位
6	①A.プロスト	マクラーレンMP4/2C・TAG	GY	43周	1'30'15"697	548kg	6位
7	㉚T.ファビ	ベネトンB186・BMW	PI	42周	1'28'56"848	554kg	7位
8	⑦R.パトレーゼ	ブラバムBT55・BMW	PI	42周	1'30'31"087	572kg	8位
9	⑰M.スレール	アロウズA8・BMW	GY	41周	アクシデント	568kg	8位
10	㉙G.ベルガー	ベネトンB186・BMW	PI	41周	1'29'18"519	552kg	10位
11	⑮A.ジョーンズ	ローラTHL2・フォード	GY	40周	燃料切れ		6位
12	④P.ストレイフ	ティレル015・ルノー	GY	40周	1'27'58"265	562kg	3位
	⑭J.パーマー	ザクスピードZ861	GY	37周	バッテリー	566kg	13位
	㉒A.デ・チェザリス	ミナルディM188B・モデルニ	PI	35周	燃料切れ		9位
	⑪M.ブランドル	ティレル015・ルノー	GY	25周	ギヤボックス		5位
	㉙H.ロテンガッター	ザクスピードZ861	GY	25周	電気系統		12位
	㉔A.ナニーニ	ミナルディM188B・モデルニ	PI	24周	ギヤボックス		14位
	㉘R.アルヌー	リジェJS27・ルノー	PI	23周	エンジン		5位
	⑥N.ピケ	ウイリアムズFW11・ホンダ	GY	16周	エンジン		1位
	⑱T.プーフォン	アロウズA8・BMW	GY	7周	電気系統		8位
	⑪J.ダンフリーズ	ロータス98T・ルノー	GY	7周	アクシデント・ダメージ		5位
	②K.ロズベルグ	マクラーレンMP4/2C・TAG	GY	5周	エンジン		9位
	㉑P.ギンザーニ	オゼッラFA1G・アルファロメオ	PI	3周	エンジン		24位
	㉒C.ダナー	オゼッラFA1H・アルファロメオ	PI	2周	エンジン		21位
	⑲P.タンベイ	ローラTHL2・フォード	GY	0周	アクシデント		—

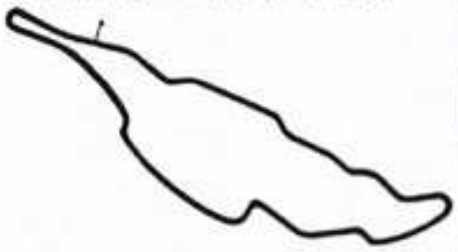
・優勝スピード：203.548km/h
・最速ラップ：A.プロスト（マクラーレン・TAG）1'15"282　209.453km/h　31周目
・ラップ・リーダー：1～16＝ピケ、17～21＝セナ、22～23＝ヨハンソン、24～43＝マンセル

・選手権得点＝①セナ…25、②プロスト…23、③マンセル…18、④ピケ…15、⑤ロズベルグ…11、⑥ヨハンソン&ラフィット…7、⑧ベルガー…6、⑨アルヌー…5、⑩アルボレート…3、⑪ファビ&ブランドル…2、⑬パトレーゼ…1　［コンストラクターズ］①マクラーレン・TAG…34、②ウイリアムズ・ホンダ…33、③ロータス・ルノー…25、④リジェ・ルノー…12、⑤フェラーリ…10、⑥ベネトン・BMW…8、⑦ティレル・ルノー…2、⑧ブラバム・BMW…1

Photos/Norio Koike

F1 カナダ・グランプリ F1世界選手権第6戦

●6月15日／モントリオール：カナダ

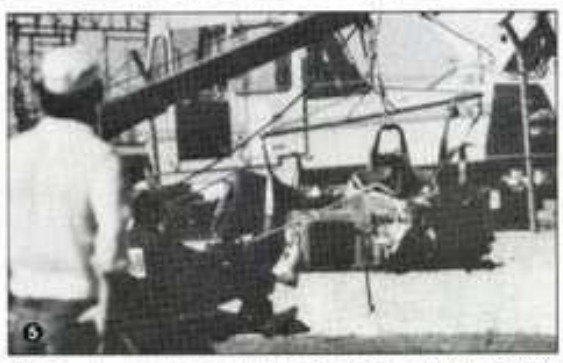


GRID

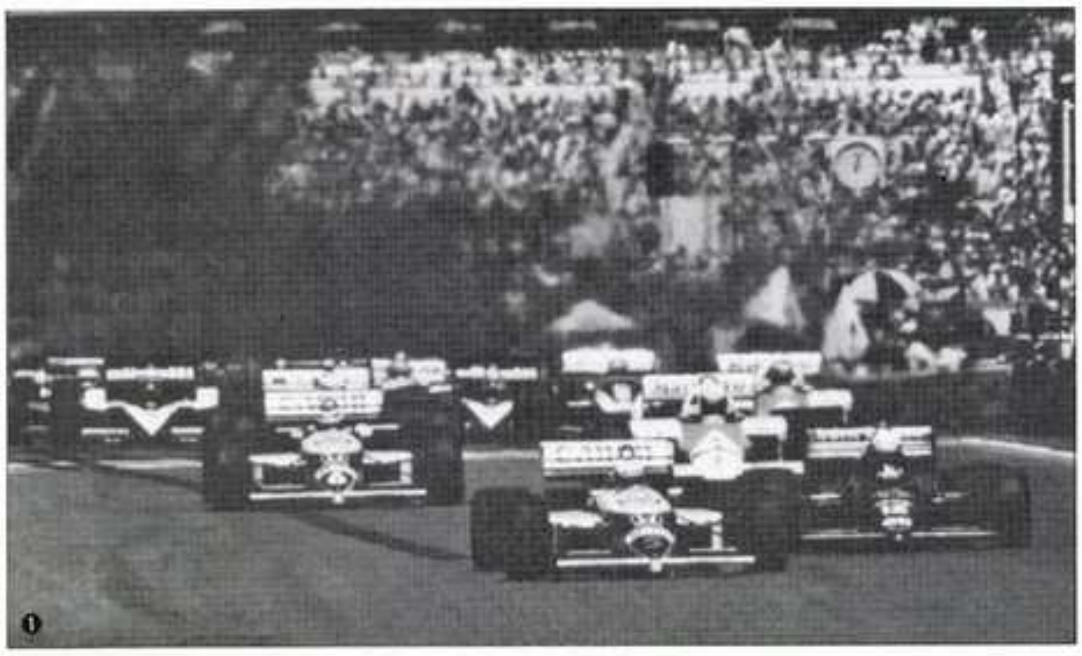
▲

①A.セナ ロータス99T-03 1'27.622-1'28.188	⑤N.マンセル ウイリアムズFW11-02 1'28.889-1'28.113
①A.プロスト マクラーレンMP4/2C-03 1'29.541-1'29.192	⑥N.ピケ ウイリアムズFW11-04 1'28.588-1'28.388
②K.ロズベルグ マクラーレンMP4/2C-02 1'29.348-1'29.533	⑦R.アルヌー リジェJS27-05 1'30.200-1'29.224
⑧J.ラフィット リジェJS27-01 1'30.131-1'26.447	⑧G.ベルガー ベネトンB186-06 1'29.471-1'26.439
⑨D.ワーウィック ブラバムBT55-03 1'33.231-1'27.413	⑨R.パトレーゼ ブラバムBT55-04 1'32.692-1'26.483
⑩T.プーツェン アロウズA8-04 1'35.842-1'27.614	⑩M.アルボレート フェラーリF186-092 1'42.740-1'27.496
⑪P.タンベイ ローラTHL2-007 1'31.487-1'28.095	⑪A.ジョーンズ ローラTHL2-003 1'33.291-1'28.058
⑫J.タンフリーズ ロータス98T-02 1'32.144-1'28.521	⑫T.ファビ ベネトンB186-04 1'51.096-1'28.102
⑭S.ヨハンソン フェラーリF186-090 1'28.881-1'29.078	⑭P.ストレイフ ティレル014-03 1'32.307-1'28.639
⑭A.ナニーニ ミナルディM185B-002 1'35.280-1'29.153	⑮M.ブランドル ティレル015-01 1'34.233-1'29.110
⑯J.パーマー ザクスピード861-02 1'31.856-1'30.005	⑰A.デ・チェザリス ミナルディM185B-001 1'32.616-1'29.854
⑰H.ロテンガッター ザクスピード861-01 1'46.280-1'32.113	⑱P.ギンザーニ オゼッラFA1G-02 1'36.575-1'31.478
	⑲C.ダナー オゼッラFA1H-01 1'41.436-——





❶スタート。ポールのマンセルはセナを牽制するかのように進路をわずかに変える。路面上に残ったブラックマークがすごい
❷ベルギーに続いて2連勝のマンセル。ランキング2位に浮上
❸調子づくとこわいマンセルは生涯2度目のF1GP2連勝だ
❹F1サーカスに戻ってきたデレク・ワーウィック。故デ・アンジェリスに代わってカーナンバー8のブラバムBT55に
❺決勝日朝のウォームアップ中にクラッシュ大破したタンベイ







MISCELLANEOUS DATA

レース中のベストタイム

1	ピケ	1'25.443	63周目
2	マンセル	1'26.552	3周目
3	プロスト	1'26.859	63周目
4	ロズベルグ	1'27.479	19周目
5	セナ	1'27.503	63周目
6	ラフィット	1'27.742	60周目
7	アルヌー	1'27.981	63周目
8	アルボレート	1'28.408	37周目
9	ヨハンソン	1'28.853	27周目
10	ジョーンズ	1'29.366	58周目
11	ブランドル	1'29.553	57周目
12	ベルガー	1'30.361	34周目
13	デ・チェザリス	1'30.514	37周目
14	パトレーゼ	1'30.711	15周目
15	プーツェン	1'30.975	28周目
16	ワーウィック	1'31.139	16周目
17	タンフリーズ	1'31.623	6周目
18	ストレイフ	1'32.209	55周目
19	ファビ	1'32.317	1周目
20	ナニーニ	1'33.173	5周目
21	ロテンガッター	1'33.568	8周目
22	ギンザーニ	1'33.598	1周目
23	パーマー	1'33.764	7周目
24	ダナー	1'37.444	4周目
25	タンベイ		

出走回数・予選順位数

ラフィット	17回	6番
パトレーゼ	13回	2番
ピケ	16回	1番
ジョーンズ	16回	12番
タンベイ	15回	2番
ロズベルグ	10回	5番
アルヌー	12回	7番
プロスト	9回	2番
マンセル	8回	4番
アルボレート	7回	5番
デ・チェザリス	7回	
ワーウィック	5回	
プーツェン	4回	
ギンザーニ	4回	
ファビ	3回	
セナ	3回	3番
ヨハンソン	3回	
パーマー	2回	
ブランドル	2回	
ベルガー	2回	
ロテンガッター	1回	
ストレイフ	1回	
ダナー	1回	
タンフリーズ	1回	
ナニーニ	1回	

RESULT

4.410km×69周＝304.29km　決勝出走24台・完走17台

							レース後重量	最高位
1	⑤N.マンセル	ウイリアムズFW11・ホンダ	G	69周	1'42'26.415	552kg		1位
2	①A.プロスト	マクラーレンMP4／2C・TAG	G	69周	1'42'47.074	547kg		1位
3	⑥N.ピケ	ウイリアムズFW11・ホンダ	G	69周	1'43'02.677	550kg		2位
4	②K.ロズベルグ	マクラーレンMP4／2C・TAG	G	69周	1'44'02.088	551kg		1位
5	⑫A.セナ	ロータス98T・ルノー	G	68周	1'42'33.019	559kg		2位
6	⑦R.アルヌー	リジェJS27・ルノー	P	68周	1'42'34.067	563kg		5位
7	⑧J.ラフィット	リジェJS27・ルノー	P	68周	1'43'47.991	561kg		7位
8	⑩M.アルボレート	フェラーリF186	G	68周	1'43'50.567	575kg		7位
9	⑬M.ブランドル	ティレル015・ルノー	G	67周	1'43'54.859	551kg		9位
10	⑪A.ジョーンズ	ローラTHL2・フォード	G	66周	1'43'36.865	549kg		10位
11	⑭P.ストレイフ	ティレル014・ルノー	G	65周	1'42'46.115	581kg		10位
12	⑲H.ロテンガッター	ザクスピード861	G	63周	1'43'57.421	568kg		12位
	⑨R.パトレーゼ	ブラバムBT55・BMW	P	44周	エンジン			8位
	⑱P.ギンザーニ	オゼッラFA1G-85・アルファロメオ	P	43周	ギヤボックス			13位
	⑰A.デ・チェザリス	ミナルディM185B・モデルニ	P	40周	トランスミッション			14位
	⑫T.プーツェン	アロウズA8・BMW	G	38周	電気系統			10位
	⑯G.ベルガー	ベネトンB186・BMW	P	34周	ターボ			7位
	⑭S.ヨハンソン	フェラーリF186	G	29周	アクシデント			7位
	⑪J.タンフリーズ	ロータス98T・ルノー	G	28周	アクシデント			13位
	⑯J.パーマー	ザクスピード861	G	24周	エンジン			18位
	⑨D.ワーウィック	ブラバムBT55・BMW	P	20周	エンジン			11位
	⑰A.ナニーニ	ミナルディM185B・モデルニ	P	17周	ターボ			17位
	⑫T.ファビ	ベネトンB186・BMW	P	13周	電気系統			16位
	⑲C.ダナー	オゼッラFA1H-85・アルファロメオ	P	6周	ターボ			24位
m/16	⑪P.タンベイ	ローラTHL2・フォード	G		アクシデント			

・優勝スピード：178.225km/h
・最速ラップ：N.ピケ（ウイリアムズ・ホンダ）1'25.443（185.806km/h）63周目
・ラップリーダー：1～16＝マンセル、17～21＝ロズベルグ、22～30＝マンセル、31＝プロスト、32～69＝マンセル
・選手権得点：①プロスト＝25、②マンセル＆セナ＝27、④ピケ＝19、⑤ロズベルグ＝14、⑥ヨハンソン＆ラフィット＝7、⑧ベルガー＆アルヌー＝6、⑩アルボレート＝3、⑪ファビ＆ブランドル＝2、⑬パトレーゼ＝1
（コンストラクターズ）①ウイリアムズ・ホンダ＝47、②マクラーレン・TAG＝43、③ロータス・ルノー＝27、④リジェ・ルノー＝13、⑤フェラーリ＝10、⑥ベネトン・BMW＝8、⑦ティレル・ルノー＝2、⑧ブラバム・BMW＝1

マンセル連勝。北米で白熱するポイント争い

レースはスタート前から小波乱があった。朝の30分間のウォームアップ走行中、パトリック・タンベイのローラがピット直後の右コーナーで大きな事故を起こしたのだ。多分サスペンションに何らかのトラブルが発生したものと思われる。時速は270kmを上回っていただろう。大破したマシンの状態からタンベイの容態が心配されたが、足に裂傷を負い、肩や胸を強打したものの重傷ではなかったのは幸いだった。しかし骨折の疑いもあり、当然今回は欠場だ。

スタート直前には、スペアマシンに乗り換えようかとピケのマシンがあわててピットに押し戻される一幕もあった。結局はそのままのマシンで出走するのだが、ブレーキのバランスが彼には不安点だ。

ベルギーで勝ったマンセルは、予選終盤にセナからポールポジションを奪い取ったことでさらに自信を深め、スタートでも猛ダッシュでトップの座を確保した。1周して戻ってきた時、マンセルは3・1秒もの大差を、セナ＋プロスト＋ピケ＋ロズベルグ＋アルヌー＋ベルガー＋パトレーゼ＋アルボレート＋ラフィット＋ワーウィックら大集団につけていた。

ワーウィック？　故デ・アンジェリスに代わってブラバムのシートを獲得して、彼はようやくF1に戻ってきた。むずかしいマシンながら善戦していた彼だが、22周目にエンジントラブルで姿を消す。

5周目、プロストの強烈なアタックに屈したセナは、一気にロズベルグ＋ピケ＋アルヌーにも先を越される。そして今度はロズベルグがプロストを攻め始めた。13周目にはロズベルグが前に出、ハンドリングの良さを利して一気に首位マンセルとの差を詰めていく。5秒あった差は16周目までにテール・トゥ・ノーズとなる。この時マンセルは燃費のことを気にしていた。ロズベルグは若干それを犠牲にした走りだ。17周目の最終ヘアピンで、ロズベルグは遂にトップに立つが、2位ジョーンズに追いついたトップ2台の判断の違いで再度順位が代わった。アウトからジョーンズを抜いたロズベルグのインに飛び込んだマンセルは、首位の座を取り返すのに成功すると、以後は誰におびやかされることなくレースを進めるのだ。

中盤過ぎ、予定のタイヤ交換のタイミング。まずマンセルが30周を終えてピットイン。その間トップに出たプロストも33周ピットイン。この際彼はホイールナットのスティックで貴重な数秒を失ってしまう。セナ、ピケ、ロズベルグも続々とピットイン。それらが終わった50周目の順位は、マンセルがロズベルグを20秒リード、ピケとプロストが続いた。セナは今回少々精彩がない。これを追うアルヌーはノンストップ作戦だ。

ロズベルグは燃料コンピューターの指令で今や目に見えてペースダウン、これで2位に上がったピケも予期以上に摩耗の早いタイヤのせいで二度目のピットインを強いられ、ウイリアムズのワン・ツーは長く続かなかった。プロストが再び2位に上がってくる。しかしトップのマンセルは落ち着き払ったドライビングでトップを快走し続け、文句のない勝利をここモントリオールに記したのだった。

RACE DIARY

Photos/Norio Koike

CART インディアナポリス500 CARTインディカー・ワールド・シリーズ第3戦

● 5月31日／インディアナポリス：USA

GRID

▲

④リック・メアーズ ペンゾイルZ-3スペシャル 216.828mph＝348.959km/h	①ダニー・サリバン イラー・アメリカン・スペシャル 215.382mph＝346.623km/h	⑭マイケル・アンドレッティ クレコ/STP/リーン・マシン 214.522mph＝345.239km/h
③ボビー・レイハル バドワイザー/トルースポーツ 213.550mph＝343.675km/h	⑪アル・アンサーSr. パーツ・ペンスキー・シボレー 212.296mph＝341.655km/h	⑦ケビン・コーガン 7-イレブン・マーチ 211.922mph＝341.056km/h
㉝トム・スニーバ スコール・バンディット・マーチ 211.878mph＝340.984km/h	⑤ロベルト・グェレーロ トルー・バリュー/エマーソン 211.576mph＝340.498km/h	㉚アル・アンサーJr. ドミノズ・ピザ"ホット・ワン" 211.533mph＝340.429km/h
㊱エド・ピム スコール/ベース/カーブ 210.874mph＝339.368km/h	㉒エマーソン・フィッティパルディ マールボロ・マーチ 210.237mph＝338.343km/h	㉕ジョニー・ラザフォード パーモント・アメリカン/ピナータ 210.220mph＝338.315km/h
⑱ランディ・レイニエ● アーシエロ・レーシング・マーチ 209.964mph＝337.903km/h	⑰パンチョ・カーター クアーズ・ライト・シルバーバレット 209.535mph＝337.374km/h	⑧ジャック・ビルヌーブ● リビングウェル/ラパッソ 209.317mph＝336.991km/h
㉑ダニー・オンガイス GMグッドレンチ/パナビジョン 209.158mph＝336.606km/h	㉙ホセーレ・ガルファ シューファー/マシニスト・ユニオン 208.939mph＝336.254km/h	⑥トニー・ベッテンハウゼン ベッテンハウゼン・レーシング 208.933mph＝336.244km/h
㉛アリー・ルイエンダイク MCI-レース・フォー・ライフ 207.811mph＝334.439km/h	㉜ジェフ・ブラバム バルボリン・スピリット 207.662mph＝333.265km/h	⑭A.J.フォイト コペンハーゲン/ギルモア 203.212mph＝343.131km/h
㉓ラウル・ボエセル デュラセル・コッパー・トップ 211.202mph＝339.896km/h	㉗スコット・ブレイトン ハーディーズ/リビングウェル 208.079mph＝334.870km/h	㊷フィル・クルーガー● モラン・エレクトリック 207.348mph＝334.659km/h
㊴チップ・ガナッシ ブライアント/マシニスト・ユニオン 207.590mph＝334.083km/h	㉞ジム・クロフォード チームA.S.C・ビュイック・マーチ 208.911mph＝336.209km/h	㊶リッチ・ボクラー ケンタッキー・フライドチキン 208.089mph＝334.886km/h
㉟ジョニー・パーソンズ ビザハット/マシニスト・ユニオン 207.894mph＝334.572km/h	㉔ゲイリー・ベッテンハウゼン ピタ・プルッシュ・マーチ 209.756mph＝337.569km/h	㉖マリオ・アンドレッティ ニューマン・ハース・レーシング no time
㊳ジョージ・スナイダー カルメット・フォーム/ギルモア no time	㉘ロベルト・モレノ● バルボリン・スピリットII no time	㉒ディック・サイモン デュラセル・コッパー・トップ 204.978mph＝329.879km/h

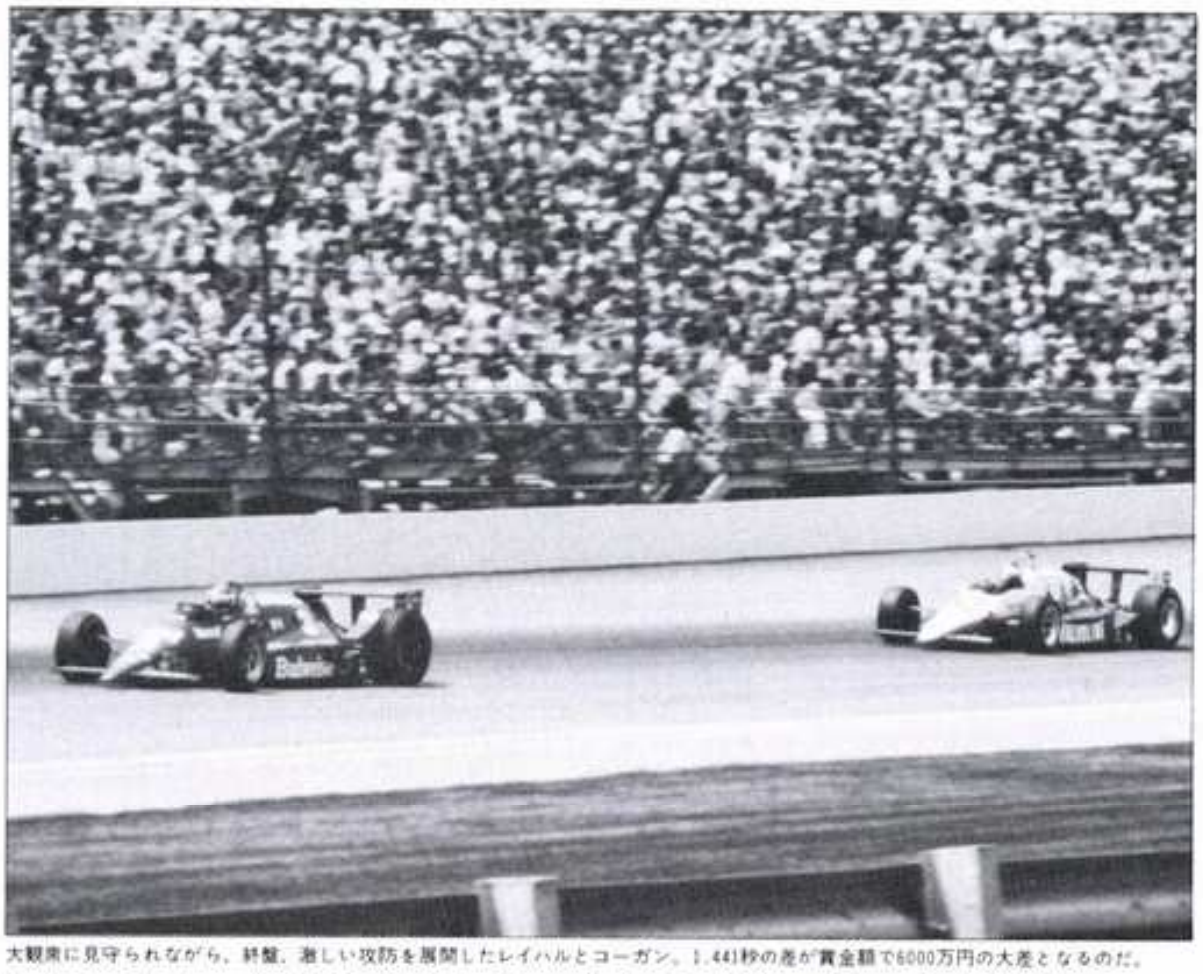
●印はルーキー。㉒㉘はそれぞれ別のマシンで、212.300mph、209.025mph、205.469mphをマーク。

RESULT

4.023km×200周＝804.6km 所要3時間

1 ③B.レイハル	USA	33歳	5回目	マーチ86C・コスワース	200周	2'55'43"480
2 ⑦K.コーガン	USA	30歳	6回目	マーチ86C・コスワース	200周	2'55'44"921
3 ④R.メアーズ	USA	34歳	9回目	マーチ86C・コスワース	200周	2'55'45"561
4 ⑤R.グェレーロ	COL	27歳	3回目	マーチ86C・コスワース	200周	2'55'54"025
5 ⑪A.アンサーJr.	USA	24歳	4回目	ローラT86/00・コスワース	199周	
6 ⑭マイケル・アンドレッティ	USA	23歳	3回目	マーチ86C・コスワース	199周	
7 ㉒E.フィッティパルディ	BR	39歳	3回目	マーチ86C・コスワース	199周	
8 ㉕J.ラザフォード	USA	46歳	25回目	マーチ86C・コスワース	198周	
9 ①D.サリバン	USA	36歳	4回目	マーチ86C・コスワース	197周	
10 ⑱R.レイニエ	USA	31歳	ルーキー	マーチ86C・コスワース	195周	
11 ⑥G.ベッテンハウゼン	USA	44歳	16回目	マーチ85C・コスワース	193周	
12 ⑧G.ブラバム	AUS	34歳	6回目	ローラT86/00・コスワース	193周	
13 ㉓R.ボエセル	BR	28歳	2回目	ローラT86/00・コスワース	192周	
14 ㉑D.サイモン	USA	52歳	15回目	ローラT86/00・コスワース	189周	
15 ㉛A.ルイエンダイク	NL	32歳	2回目	ローラT86/00・コスワース	187周	アクシデント
16 ⑯P.カーター	USA	35歳	12回目	ローラT86/00・コスワース	179周	ホイールベアリング
17 ㊻E.ビム	USA	30歳	2回目	マーチ86C・コスワース	168周	電気系統
18 ㉙J.ガルファ	MEX	24歳	6回目	マーチ86C・コスワース	167周	
19 ㉘R.モレノ	BR	27歳	ルーキー	ローラT86/00・コスワース	158周	電気系統
20 ⑧J.ビルヌーブ	CDN	30歳	ルーキー	マーチ85C・コスワース	154周	エンジン
21 ㊴C.ガナッシ	USA	28歳	5回目	マーチ85C・コスワース	151周	エンジン
22 ⑪A.アンサーSr.	USA	47歳	26回目	ペンスキーPC15・シボレー	149周	バイブレーション
23 ㉑D.オンガイス	USA	44歳	10回目	マーチ86C・ビュイック	136周	イグニッション
24 ④A.J.フォイト	USA	54歳	29回目	マーチ86C・コスワース	135周	アクシデント
25 ㊶R.ボクラー	USA	35歳	2回目	マーチ86C・コスワース	132周	アクシデント
26 ㊳G.スナイダー	USA	45歳	26回目	マーチ86C・コスワース	110周	イグニッション
27 ㉟J.パーソンズ	USA	41歳	1回目	マーチ86C・コスワース	100周	CVジョイント
28 ⑥T.ベッテンハウゼン	USA	34歳	6回目	マーチ86C・コスワース	77周	バルブスプリング
29 ㉞J.クロフォード	GB	38歳	2回目	マーチ86C・ビュイック	70周	ヘッドガスケット
30 ㉗S.ブレイトン	USA	27歳	5回目	マーチ86C・ビュイック	69周	エンジン
31 ㊷P.クルーガー	USA	34歳	ルーキー	マーチ85C・コスワース	67周	エンジン
32 ㉖マリオ・アンドレッティ	USA	46歳	26回目	ローラT86/00・コスワース	9周	ハンドリング
33 ㉝T.スニーバ	USA	37歳	13回目	マーチ86C・コスワース	6周	アクシデント

・優勝スピード：170.722mph＝274.750km/h
・最速ラップ：⑧レイハル（マーチ） 47'03" 338.597km/h 200周目
・ラップ・リーダー：1～42＝マイケル、43＝コーガン、44～47＝アンサーJr.、48＝フィッティパルディ、49～74＝メアーズ、75＝レイハル、76～77＝コーガン、78～79＝アンサーJr.、80～82＝マイケル、83～101＝レイハル、102＝メアーズ、103～135＝レイハル、136～165＝メアーズ、166＝レイハル、167～186＝メアーズ、187＝レイハル、188～197＝コーガン、198～200＝レイハル



大観衆に見守られながら、終盤、激しい攻防を展開したレイハルとコーガン。1.441秒の差が賞金額で6000万円の大差となるのだ。

あと2周、レイハル1億円への猛烈ダッシュ

1911年に第1回大会が催されて以来、インディ500は今年、75年目で第70回を迎える。アメリカのドライバーにとってこの一戦で勝利することは他の何よりも優先する。

今年のインディもまた、激しく、劇的な展開に終始した。

予選ではペンスキー・チームのマーチ86Cを駆るリック・メアーズが4周平均348・9km／hという新記録を樹立した。そのうちの一周では350・2km／h（217・581mph）と遂に350キロ突破を達成している。

二週にわたるクォリファイ・セッション、そして様々なアトラクションで雰囲気は大いに盛り上がり、さあいよいよ本番を待つばかりとなったところで、予期せぬ雨が文字通りインディに水を差すことになった。延期された翌日もまた雨。決勝は前代未聞の6日間延期で、5月31日、土曜日に再度改められた。

ようやく迎えた決勝レースも、ペースラップの真最中に3列目イン側のトム・スニーバ（83年ウィナー）が左側ハーフシャフトの折損からコースを外れてクラッシュをしでかし、再度ローリングやり直しとなった。30分後、今度こそ本当にグリーンフラッグが出た。

一列目アウト側からマイケル・アンドレッティがトップに躍り出た。メアーズ、ケビン・コーガン、ダニー・サリバン、ボビー・レイハル、アル・アンサーJr.、アル・アンサーSr.という順で1周目を終える。セットアップにミスったサリバンが後退し始め、後方ではA・J・フォイト、マリオ・アンドレッティらが上位に上がってくる。しかしそのマリオAは20周もしないうちに戦列を去ってしまう。

序盤をリードしたマイケルAもピットストップに若干手間取り、中盤戦はメアーズが優位に進めた。レイハル、コーガン、マイケルA、エマーソン・フィッティパルディらが時に順位を変えながらこれを追う。

重大な事故も発生せず、レースは小康状態に入っていた。レースの4分3（150周）を終えた時点のオーダーは、メアーズ―コーガン―アンドレッティ―レイハルが同ラップ、続いてアンサーJr.―フィッティパルディ―ロベルト・グェレーロだ。出場29回目のフォイトは13周を終えてリタイアしている。

レイハルが次第にペースを上げ始めた。ロベルト・モレノがターン4でストップしたためイエローが出、170周目にグリーンが出た時にはメアーズ＋レイハル＋コーガンの三者だけが勝利の権利を持っていた。スピードは325km／hへと上昇する。三車の差は2秒に満たない。

そして188周目、三者はラップ遅れのランディ・レイニエに追いついた。メアーズがもたつく間に、レイハルとコーガンが1―2位に上がり、コーガンは一気にレイハルをも抜き去る。コーガンは必死の走りで一気に引き離しにかかった。5周の間に差は15車身ほどに広がった。コーガンは勝利を確信したことだろう。

しかしその時、アリー・ルイエンダイクがピット入口のウォールに激しくマシンをヒットさせた。193周目のことだ。イエローが出た。コーガンが死にもの狂いで築き上げてきた差が次の瞬間、再びゼロに戻った。コーガン何たる不運。反対にレイハルとメアーズにはチャンス到来。しかしいつグリーンが出るのか。

198周を終えるところでその時がきた。あと2周だ。30万人の観客は総立ちだ。コーガンの背後からスパッとレイハルが左に出た。この瞬間の加速がすべてを決した。コーガンにはもはやなす術がなかった。チェッカードフラッグが振られる。1・441秒。それは勝者レイハルと32人の敗者の小さくも巨大な差だ。

Photos/Hiroshi Kaneko, Iwao Komiya, Kenichi Yoshida

SWC ル・マン24時間 スポーツプロトタイプ世界選手権

チーム：第2戦
ドライバー：第3戦

●5月31日－6月1日/ル・マン：フランス

ワークス・ポルシェ962の覇権ゆるがず

スポーツカーの祭典、ル・マン24時間も迎えて54回目。レース前半は2台のポルシェによる記録破りの争いが緊迫の度を高めたが、一件の悲惨な事故がレース自体を暗く単調なものへと一変させてしまった。

ル・マン三連覇を狙うイエスト・チームの956（クラウス・ルドビク／パオロ・バリッラ／ジョン・ウィンター）と、燃費とスピードの両立を達成させたロスマンズ（ワークス）・チームの962C（デレック・ベル／ハンス・シュトゥック／アル・ホルバート）がその主役だ。両車は全く互角の勝負を見せ、とても24時間耐久レースとは思えぬ抜きつ抜かれつの争いを展開していた。レース半ばになってもその差はたった3秒という状態だったのだ。

しかし日曜の深夜3時10分、上位につけていたクレマー962Cがミュルサンヌ・ストレートに向かうテルトル・ルージュ出口でクラッシュ。乗っていたヨー・ガルトナーが即死するという痛ましい事故が発生した。原因は何らかのメカニカルトラブルと思われる。

この事故のため、コース上にはペースカーが入り、この状態は2時間余りも続いた。長時間のスロー走行はトップを争うイエスト956に凶と出た。エンジンはオーバーヒートを起こし、脱落を余儀なくされたのだ。この瞬間、カーナンバーのロスマンズ962Cの勝利は決まったも同然だった。もはや2位以下の各車は大差をつけられていたからだ。

こうしてポルシェはル・マン史上最多の11勝目を記録した。ベルにとっては4勝目（ジャッキー・イクスと組まずに勝ったのは初めて）、ホルバートにとっては2勝目、シュトゥックにとっては嬉しい初優勝だ。

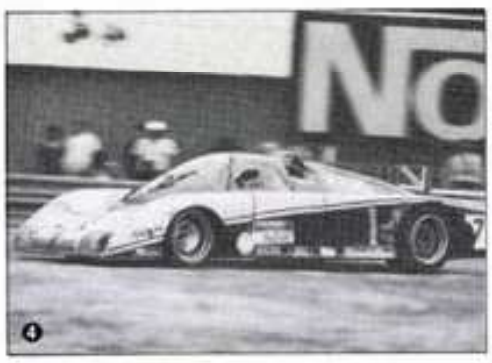
期待されていたジャガーXJR6勢は確かによい走りを見せ、ことにデレック・ワーウィック／エディー・チーバー／ジャン・ルイ・シュレッサーのエースマシンは16時間時点で2位を走るほどだったが、リヤタイヤのバーストからサスペンションにダメージを受け完走はならなかった。3台とも姿を消したジャガーのピットには"WE WILL BE BACK!"の文字だけが残されていた。

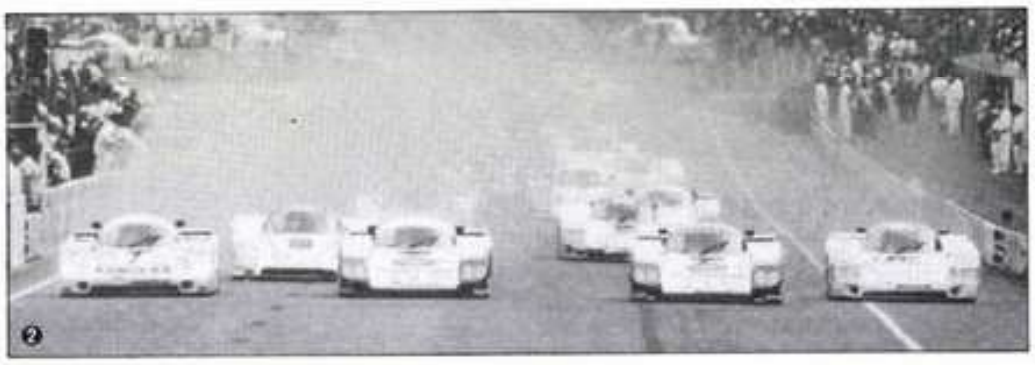
2台のザウバー・メルセデスも序盤戦でリタイア。対照的に、実験参加の4WDポルシェ961は総合7位完走を果たした。ちなみに3台のワークス962Cのうち、カーナンバー3はPDKセミオートマチックのギヤボックスを用いた。

日本勢の中では、ニッサンR85Vのみが16位で完走、それより長い距離を走行していた童夢86C・トヨタは一時間余を残してリタイア、2台のマツダ757は前半戦で姿を消してしまっていた。









❶勝利のシャンパン。それは24時間の緊張を解きほぐす魔法の水だ。4度目のベル、2度目のホルバートとともにル・マン初優勝を遂げたシュトゥックの表情を見よ
❷スタート。横一線に並んだ4台のポルシェ。ワークス2台をはさんでルドビク（イェスト）とブーツェン（ブルン）。ジャガーもその直後につけ、上位進出を狙う
❸今回の注目マシンは4WDのポルシェ961ストレートでは日本製Cカーをブチ抜く速さを見せ、長いピットインにもかかわらず、総合7位に食い込んで実力を示す
❹コンスタントな走法が奏功しグループC2優勝に輝いたゲプハルト843・DFL。ドイツ製だがイギリスからの参戦なので、"背ビレ"にユニオンジャックがはいる

RESULT

13.629km×24時間 3熱出走50台・完走19台

			タイヤ	クラス				レースゆベスト	予選順位	タイム
1(1)D.ベル/H.J.シュトゥック/A.ホルバート	2.6tポルシェ962C(-003)	ポルシェ	DL	C1	361周	24h57'43"4	4972.730km	3'28"7	2	3'16"60
2(10)D.ラッラウリ/J.パルマーJR/J.ダーイア	2.6tポルシェ962C(-115)	ブルン	M	C1	359周	24h59'56"8	4856.731km	3'27"9	6	3'23"47
3(6)G.フォルマー/J.モーキン/K.ミラー	2.6tポルシェ956(-104)	イェスト	GY	C1	354周	24h57'41"4	4796.734km	3'29"6	11	3'27"37
4(23)E.デ・ビッロータ/F.ベレス/G.ファウシェ	2.6tポルシェ956(-114)	JFR	GY	C1	348周	24h56'07"2	4720.555km	3'36"4	20	3'35"99
5(9)レシク/F.バッラビーオ/D.ウッド	2.6tポルシェ956(-105)	オーベルマイアー	GY	C1	344周	24h58'27"5	4658.291km	3'35"3	19	3'35"27
6(63)S.ブルン/E.シュスター/R.ゼール	2.7tポルシェ930J	シュスター	DL	C1	343周	24h59'28"1	4641.672km	3'31"8	21	3'37"42
7(20)R.メッジ/C.パロー・レナ	2.8tポルシェ961	ポルシェ	DL	GTX	320周	24h57'47"6	4335.983km	3'47"0	26	3'43"45
8(75)ハロワー/E.クレメンツ/T.ドッド・ノーブル	3.3 ゲプハルトJC843・DFL	ADA	AV	C2	317周	24h57'51"6	4295.236km	3'53"2	42	3'56"99
9(14)M.バルディ/P.コップ/R.ダイソン	2.6tポルシェ956(-106B)	RLR	GY	C1	317周	24h59'31"0	4289.802km	3'35"2	16	3'30"31
10(5)P.プリオー/P.ロメロ/M.トロレ	2.6tポルシェ956(-102)	JFR	GY	C1	311周	24h54'57"0	4220.320km	3'36"9	17	3'33"86
11(91)I.ウィンサー/D.マーサー/L.V.イェンセン	3.5 URD・C82・BMW	ウィンザー	AV	C2	309周	24h57'49"3	4186.799km	3'56"4	38	3'52"85
12(18)R.ドルシー/P.ベシオー/C.アルディ	2.6tWM・P84・プジョー	セカテバ	MI	C2	300周	24h56'05"7	4070.800km	3'50"1	34	3'48"55
13(17)P.グラン/J.グードショー/M.メナン	3.0 ロンドーM482・DFV	グラフ	GY	C1	298周	24h56'03"2	4043.613km	3'51"0	31	3'47"17
14(2)R.クレア/L.ロベール/J.ニューサム	2.8tマーチ85G・ポルシェ	クレア	GY	GTP	298周	24h56'31"7	4040.634km	3'46"5	32	3'47"32
15(16)L.デラノ/A.ピータリー/J.ボッチキス	3.3 エコッスC285・DFL	エコッス	AV	C2	292周	24h56'08"6	3961.575km	3'56"5	49	4'00"98
16(22)桜井晃朗/A.和田孝夫/J.ウィーバー	3.0tマーチ85G・ニッサン	ニスモ	DL	C1	284周	23h57'12"9	3850.511km	3'42"2	33	3'47"35
17(7)N.デル・ベッロ/L.ロシオー/B.ソッティ	3.0 ロンドーM379・DFV	ロシオー	AV	C2	277周	23h58'27"0	3751.832km	3'50"5	21	3'43"74
18(3)Y.クラージュ/A.F.キャデネ/P.H.ラファネル	2.6tクーガーC12・ポルシェ	クーガー	MI	C1	266周	23h59'33"3	3599.712km	3'37"8	10	3'26"98
19(99)J.スパイス/R.ベルムJ.M.マルタン	3.3 スパイス・フィエロSC86C・DFL	スパイス	AV	C2	257周	23h56'48"0	3485.328km	3'36"6	23	3'40"47
no(4)M.クランケンベルグ/P.ウィトモア/J.P.リベール	3.5 BMW・M1	MK	DL	B	264周	23h46'37"5	3583.256km	4'06"2	50	4'06"68
no(12)R.ドノバン/R.ジョーンズ/N.アダムス	3.3 バルドンDB1・DFL	バートレット	AV	C2	210周	23h57'42"9	2847.124km	4'06"2	47	3'55"97
no(25)R.バサラー/D.ラコー/Y.クビー	3.5 ザウバーC6・BMW	バサラー	AV	C2	200周	23h57'48"6	2711.725km	4'04"5	36	3'53"27
33E.エリジェ/B.ガビアーニ/鈴木利男	2.1t童夢86C・トヨタ	童夢	DL	C1	295周	22h44'57"5	ターボ火災	3'43"4	30	3'46"25
51D.ワーウィック/E.チーバー/J.L.シュレッサー	6.0 ジャガーXJR6(-286)	TWR	DL	C1	239周	16h35'15"0	ボディ・ダメージ	3'26"3	5	3'21"60
7(K.ルドビク/P.バリッラ/"J.ウィンター"	2.6tポルシェ956(-117)	イェスト	GY	C1	196周	12h29'05"5	エンジン	3'27"3	3	3'17"11
7(R.マロック/M.ワイルズ/D.レズリー	3.0 エコッスC286・ARG	エコッス	AV	C2	181周	15h28'39"2	オーバーヒート	3'54"5	41	3'55"35
2(J.マス/R.ウォレク	2.6tポルシェ962C(-004)	ポルシェ	DL	C1	180周	11h00'02"5	アクシデント	3'25"0	1	3'15"99
13(J.ガルトナー/S.バン・ダー・マーウェ/高橋国光	2.6tポルシェ962C(-118)	クレマー	YO	C1	169周	11h12'20"6	アクシデント	3'27"5	15	3'30"10
66C.ロス/B.トウロウル/N.クラング	2.6tマーチ84G・ポルシェ	コスミック	AV	C1	165周	15h00'48"3	電気系統	3'51"7	45	3'58"21
12F.イベール/H.ストリービグ/M.コエン・オリバー	2.6tポルシェ956(-109)	クレマー	YO	C1	160周	11h29'15"1	油圧	3'25"7	22	3'39"56
53G.ブランカテッリ/W.バーンー/A.バーネ	6.0 ジャガーXJR6(-385)	TWR	DL	C1	154周	9h41'45"7	ドライブシャフト	3'27"7	14	3'29"24
11D.ケネディ/M.ガルビン/P.デュードンヌ	3.5 マツダ757	マツダスピード	DL	GTP	137周	8h42'08"9	トランスミッション	3'40"5	29	3'44"74
4(J.D.ローレ/M.ビニャール/F.ミゴール	2.8tWM・P82・プジョー	セカテバ	MI	C1	132周	9h17'05"0	エンジン	3'36"5	18	3'33"97
59N.ニコルソン/J.シェルドン/T.シリング	1.7tタイガGC285・BDT	RBP	AV	C2	125周	14h23'35"7	エンジン	3'55"9	43	3'57"36
65P.オウデ/J.C.ジュスティス	3.3 ロンドーM382・DFL	オウデ	DL	C1	110周	8h35'29"9	油圧低下	3'44"8	35	3'49"13
39中嶋悟/S.リース/関谷正徳	2.1tトムスB6C・トヨタ	トムス	BS	C1	105周	7h28'51"6	エンジン	3'50"6	40	3'54"85
9(E.トーマス/V.ミュゼッティ/M.アリソン	1.7tタイガGC286・BDT	RBP	AV	C2	95周	7h57'08"4	電気系統	4'01"9	46	3'59"60
19(T.ブーツェン/D.テイス/A.フェルテ	2.6tポルシェ956(-106)	ブルン	MI	C1	89周	5h37'35"1	アクシデント	3'25"9	4	3'20"10
52H.ペスカロロ/C.ダナー/D.クェスター	5.0tザウバーC8・メルセデスベンツ	ザウバー	GY	C1	86周	6h41'29"8	トランスミッション	3'25"8	9	3'25"69
18W.ブルン/M.シガーラ/F.イェリンスキー	2.6tポルシェ962C(-117)	ブルン	MI	C1	75周	4h45'08"0	エンジン	3'33"1	12	3'26"05
83L.タベルナ/T.バルマ/M.パノーリ	3.3 アルパA83・DFL	タベルナ	AV	C2	74周	6h42'10"6	ドライブシャフト	3'54"1	39	3'54"51
24P.ドートワシー/S.ディケンズ/J.F.イボン	3.3 ゲプハルト853・DFL	ゲプハルト	AV	C2	68周	5h02'56"3	アクシデント	3'46"2	28	3'44"57
23関谷一義/松本恵二/鈴木亜久里	3.0tマーチ88G・ニッサン	ニスモ	BS	C1	64周	4h16'08"8	エンジン	3'41"3	24	3'41"49
61J.ニールセン/M.サックウェル	5.0tザウバーC8・メルセデスベンツ	ザウバー	GY	C1	61周	4h43'55"5	エンジン	3'26"3	13	3'25"22
27片山義美/寺田陽次郎/後藤秀司	3.5 マツダ757	マツダスピード	DL	GTP	59周	3h54'49"9	トランスミッション	3'45"9	25	3'47"31
52B.レッドマン/H.ヘイウッド/H.ヘイヤー	6.0 ジャガーXJR6(-186)	TWR	DL	C1	53周	3h13'35"0	燃料低下	3'25"8	7	3'24"55
2V.シュバン/D.オルソン	2.6tポルシェ962C(-002)	ポルシェ	DL	C1	41周	2h32'35"4	トランスミッション	3'26"7	8	3'25"34
92J.オークラン/L.ドスカルト	3.5 ALD02・BMW	ドスカルト	AV	C2	41周	4h27'51"9	アクシデント	4'05"2	44	3'57"59
98M.ホール/D.アンドリューズ/G.ベイン	1.7tタイガC286・BDT	RBP	AV	C2	1周	5'14"5	ドライブシャフト	5'14"5	48	4'02"78
83M.シャンシェ/T.クレッペ/M.ビラード	1.8tアルゴM19・ザクスピード	MSR	GY	C2	1周	5'56"9	エンジン	5'56"9	37	3'53"49
no(3)T.リーデイビー/J.キンベル/N.クラング	3.3tタイガC85・DFL改	タイガ	DL	C1	—	———	エンジン			
no(8)K.ライム/P.プリッチュ/L.ヘルベルグ	3.5 ストランデル・ポルシェ	ストランデル	AV	C2	—	———	燃圧低下			

・最高スピード：207.197km/h
・最速ラップ：K.ルドビク/P.バリッラ/"J.ウィンター"（ポルシェ）3'23"3 239.551km/h 7周目

RACE DIARY

Photos / Tadahiro Takeda

F3000 グランプリ・ド・ポー F3000国際選手権第3戦

●5月19日／ポー：フランス





❶中嶋のピンチヒッターとしてラルト・ホンダに乗るサックウェルが、得意のポーで快勝
❷しかしレース後のその表情はひどく疲れ切っているようだった
❸前半のリーダー ビッロは2位に終わった

代走サックウェルでホンダF3000エンジン初優勝



ヨーロッパに残る数少ない〝ドライバーズ・サーキット〟のひとつ、ポーで、マイク・サックウェルはその本来持つ実力を遺憾なく発揮、勝利をおさめた。マシンはもともとは中嶋悟用のカーナンバー5だが、中嶋のスケジュールには当初よりこのポーは含まれていなかったため、昨年までのラルトのエースたるサックウェルが代走を買って出ることになったのだ。

サックウェルの勝利は、ホンダのRA386Eエンジンの F3000初優勝をも意味していた。お気に入りのポーで勝利を飾ったサックウェルだが、決して楽なものではなかった。低速コーナーの続くこのコースで彼は一速ギヤを失いつつも懸命のドライブを続けていたのだ。

サックウェルと同等に、あるいは前半戦においてはそれよりも優位に闘いを進めていたのはオニクス86Bを駆るエマヌエーレ・ビッロだ。しかしトップを快走していた彼も、水温の上昇と格闘した末にサックウェルの先行を許してしまう。

彼ら2人の後方は消耗戦の様相を濃くしていた。アラン・フェルテ、ピエール・アンリ・ラファネル、イバン・カペッリ、フィリップ・アリオーらは好位置につけつつも脱落。ミシェル・フェルテが3位にすべり込んだ。完走は僅か7台にすぎなかった。注目はワンオフのAGSに乗ったリシャール・ダレストで、3年のブランクをものともせず見事4位に食い込んでみせた。

第1戦がローラ、第2戦がマーチ、第3戦がラルトと、混戦模様。エントリーも毎戦35台を越える盛況で、今年のF3000は熱気にあふれている。

RESULT

2.760km×73周=201.48km　予選出走37台・決勝出走20台・完走7台

				予選順位	タイム	レース中ベスト
1	5 M サックウェル	ラルトRT20/86・ホンダ	73周	'31'1792	2	1'13'90	1'13'79
2	6 E ビッロ	マーチ86B・ベックDFV	73周	'32'1107	1	1'13'83	1'13'70
3	10 M フェルテ	マーチ86B・マーダーDFV	73周	'32'1114	13	1'13'10	1'14'32
4	4 R ダレスト	AGS JH20B・マーダーDFV	72周	'31'4773	9	1'12'71	1'14'37
5	9 E ピローラ	ラルトRT20/86・マーダーDFV	72周	'32'1736	16	1'13'58	1'15'41
6	7 T ジョーンズ	マーチ86B・ベックDFV	71周	'31'5'40	17	1'13'76	1'16'00
7	31 L レオーニ	マーチ86B・マーダーDFV	71周	'32'1629	10	1'12'78	1'15'84
8	11 PH ラファネル	マーチ86B・マーダーDFV	51周	ギヤボックス	4	1'12'32	1'14'12
9	17 T カイザー	ローラT86/50・スミスDFV	51周	ドライブシャフト	15	1'13'44	1'15'53
10	36 I カペッリ	マーチ86B・マーダーDFV	35周	スピン	5	1'12'33	1'14'38
11	15 A フェルテ	マーチ86B・マーダーDFV	24周	エンジン	3	1'12'16	1'14'24
12	8 P アリオー	マーチ86B・マーダーDFV	21周	アクシデント	6	1'12'36	1'14'27
13	18 P ファブル	ローラT86/50・マーダーDFV	20周	スロットル	12	1'13'03	1'15'21
14	40 A カンポス	マーチ86B・ニコルソンDFV	17周	アクシデント	22	1'14'37	1'16'56
15	34 G タルクィーニ	マーチ85B・ニコルソンDFV	6周	ホイール	14	1'13'26	1'16'81
16	41 J ニールセン	ラルトRT20/86・ホンダ	2周	電気系統	7	1'12'60	1'17'60
17	39 A サンティン	ローラT86/50・マーダーDFV	1周	アクシデント	8	1'12'68	1'26'33
18	37 V ハイドラー	ラルトRT20/86・コスワースDFV	0周	アクシデント	18	1'13'78	――
19	3 R スペンス	マーチ86B・ニコルソンDFV	0周	アクシデント	20	1'14'23	――
20	2 M ヒッテン	マーチ85B・ニコルソンDFV	0周	アクシデント	19	1'14'01	――
no.26	26 M グージェルミン	マーチ86B・ニコルソンDFV	――	アクシデント	11	1'12'85	――
no.19	19 M テレス	マーチ85B・マーダーDFV	――	DNQ	21	1'14'34	――
no.22	22 P ショウベ	マーチ86B・ニコルソンDFV	――	DNQ	23	1'14'49	――
no.35	35 E サラザール	RAM04・ニコルソンDFV	――	DNQ	24	1'14'50	――
no.12	12 K ジョンソン	ローラT86/50・スミスDFV	――	DNQ	25	1'14'72	――
no.23	23 J マクファーソン	マーチ86B・スミスDFV	――	DNQ	26	1'14'73	――
no.1	1 A ギルバート スコット	ローラT86/50・スミスDFV	――	DNQ	27	1'14'88	――
no.24	24 G ミュラー	ローラT86/50・マーダーDFV	――	DNQ	28	1'15'03	――
no.33	33 G エバンス	ローラT86/50・ニコルソンDFV	――	DNQ	29	1'15'04	――
no.14	14 G タッキーノ	マーチ86B・マーダーDFV	――	DNQ	30	1'15'19	――
no.44	44 P マルティーニ	ラルトRB20/85・ジャッドDFV	――	DNQ	31	1'15'26	――
no.28	28 A ベーガー	マーチ85B・マーダーDFV	――	DNQ	32	1'15'45	――
no.16	16 F スカビーニ	マーチ86B・マーダーDFV	――	DNQ	33	1'15'58	――
no.10	10 C アントニオーリ	マーチ86B・マーダーDFV	――	DNQ	34	1'15'72	――
no.45	45 J ヌルミネン	マーチ86B・コスワースDFV	――	DNQ	35	1'16'05	――
no.18	18 G ブレン	マーチ86B・ベックDFV	――	DNQ	36	1'16'31	――
no.30	30 J-P プレイ	マーチ85B・マーダーDFV	――	DNQ	37	1'19'65	――

・優勝スピード：132.409km/h
・最速ラップ：E ビッロ（マーチ・フォード）1'13'70（134.8km/h）20周目
・グージェルミンは予選中の事故のためDNS　予選26位以下の者がひとつずつグリッドをつめて整列

F3000 ベルギー・グランプリF3000 F3000国際選手権第4戦

●5月24日／スパ・フランコルシャン：ベルギー

Photos / Hiroshi Kaneko





❶久々の勝利にガッツポーズのフィリップ・アリオー
❷異様なスタイルのこのマシンは何だ。AGS-JH20B
❸今回のカーナンバー5はジェイムズ・ウィーバー。予選3位だったが決勝はリタイア

F1落ちこぼれ(!?)のアリオーが4人目のウィナーに



過去2年間、F1GPのテールエンダーとして全く埋もれた存在にすぎなかったフランス人、フィリップ・アリオーが、F3000で勝利の美酒を味わうことになった。これで今シーズンのF3000は4戦して4人のウィナーを生んだことになる。

レース序盤のオーダーは、ビッロ＋アリオー＋カペッリ、そして集団を抜け出たジョン・ニールセン（ラルト・ホンダ）の順。しばらく接近戦が続いたが、9周目の〝パスストップ・シケイン〟でのブレーキング競争でビッロが姿勢を乱し、カペッリはフルブレーキ、この間にアリオーとニールセンが1―2位の座をせしめる。ビッロはその後ピットインで後退した。

トップ争いが白熱し始めたのは中盤過ぎの18周目あたりだ。ニールセンがアリオーにゆさぶりをかけ始めたのだ。互いに争ううちにエスカレートの度合は増す。20周目、機至れりとニールセンがトップに立つが、アリオーも少々強引なアタックを繰り出し、再びトップはアリオーの手に。押し出される形でグリーンにタイヤを落とす場面もしばしばだ。しかし終盤、ニールセンはブレーキが不調になり始め、最終的にアリオーから2・5秒遅れの2位に甘んじなければならなかった。

予選3位と健闘したジェイムズ・ウィーバーは1周目の事故で姿を消してしまっていた。

RESULT

6.980km×28周=194.309km　予選出走36台・決勝出走25台・完走22台

				予選順位	タイム	レース中ベスト
1	8 P アリオー	マーチ86B・マーダーDFV	28周	'02'03'562	1	2'09'870	2'11'325
2	41 J ニールセン	ラルトRT20/86・ホンダ	28周	'02'06'078	5	2'10'614	2'11'139
3	36 I カペッリ	マーチ86B・マーダーDFV	28周	'02'12'393	4	2'10'561	2'11'707
4	45 L P サーラ	ラルトRT20/86・マーダーDFV	28周	'02'26'435	8	2'11'687	2'12'275
5	10 M フェルテ	マーチ86B・マーダーDFV	28周	'02'43'259	6	2'11'165	2'13'253
6	11 PH ラファネル	マーチ86B・マーダーDFV	28周	'02'49'751	10	2'12'187	2'12'918
7	26 M グージェルミン	マーチ86B・ニコルソンDFV	28周	'02'53'002	9	2'11'695	2'12'457
8	34 G タルクィーニ	マーチ85B・ニコルソンDFV	28周	'03'02'750	20	2'13'175	2'12'659
9	18 P ファブル	ローラT86/50・マーダーDFV	28周	'03'06'088	7	2'11'165	2'13'253
10	39 A サンティン	ローラT86/50・マーダーDFV	28周	'03'06'621	11	2'12'281	2'13'218
11	44 P マルティーニ	ラルトRB20/85・ジャッドDFV	28周	'03'22'643	12	2'12'491	2'13'794
12	17 T カイザー	ローラT86/50・スミスDFV	28周	'03'23'407	13	2'12'447	2'13'917
13	4 R ダレスト	AGS JH20B・マーダーDFV	28周	'03'23'868	16	2'12'927	2'13'752
14	15 A フェルテ	マーチ86B・マーダーDFV	28周	'03'30'099	15	2'12'699	2'14'179
15	3 R スペンス	マーチ86B・ニコルソンDFV	28周	'03'56'059	22	2'14'177	2'13'802
16	1 A ギルバート スコット	ローラT86/50・スミスDFV	28周	'03'57'269	19	2'13'172	2'14'271
17	24 G ミュラー	ローラT86/50・マーダーDFV	28周	'03'57'830	21	2'13'259	2'14'201
18	12 K ジョンソン	ローラT86/50・スミスDFV	28周	'04'21'229	25	2'14'621	2'15'517
19	6 E ビッロ	マーチ86B・ベックDFV	27周	'02'11'686	2	2'10'455	2'11'607
20	33 G エバンス	ローラT86/50・ニコルソンDFV	27周	'02'55'505	14	2'12'502	2'15'564
21	35 E サラザール	RAM04・ニコルソンDFV	27周	'03'56'555	17	2'12'987	2'14'471
22	7 T ジョーンズ	マーチ86B・ベックDFV	25周	電気系統	26	2'14'678	2'16'081
23	31 L レオーニ	マーチ86B・マーダーDFV	24周	アクシデント	18	2'13'168	2'12'668
24	22 P ショウベ	マーチ86B・ニコルソンDFV	7周	ミッション	24	2'14'497	2'16'880
25	5 J ウィーバー	ラルトRT20/86・ホンダ	0周	アクシデント	3	2'10'511	――
no.28	28 A ベーガー	マーチ85B・マーダーDFV	――	アクシデント	23	2'14'273	――
no.14	14 G タッキーノ	マーチ85B・マーダーDFV	――	DNQ	27	2'14'805	――
no.23	23 J マクファーソン	マーチ86B・スミスDFV	――	DNQ	28	2'15'091	――
no.	G タッコ	マーチ86B・ニコルソンDFV	――	DNQ	29	2'15'272	――
no.37	37 V ハイドラー	ラルトRT20/85・コスワースDFV	――	DNQ	30	2'16'048	――
no.16	16 F スカビーニ	マーチ86B・マーダーDFV	――	DNQ	31	2'16'237	――
no.45	45 J ヌルミネン	マーチ86B・コスワースDFV	――	DNQ	32	2'16'256	――
no.42	42 A カンポス	マーチ86B・ニコルソンDFV	――	DNQ	33	2'16'913	――
no.18	18 G ブレン	マーチ86B・ベックDFV	――	DNQ	34	2'17'963	――
no.10	10 C アントニオーリ	マーチ86B・マーダーDFV	――	DNQ	35	2'20'126	――
no.30	30 J-P プレイ	マーチ85B・マーダーDFV	――	DNQ	36	2'26'471	――

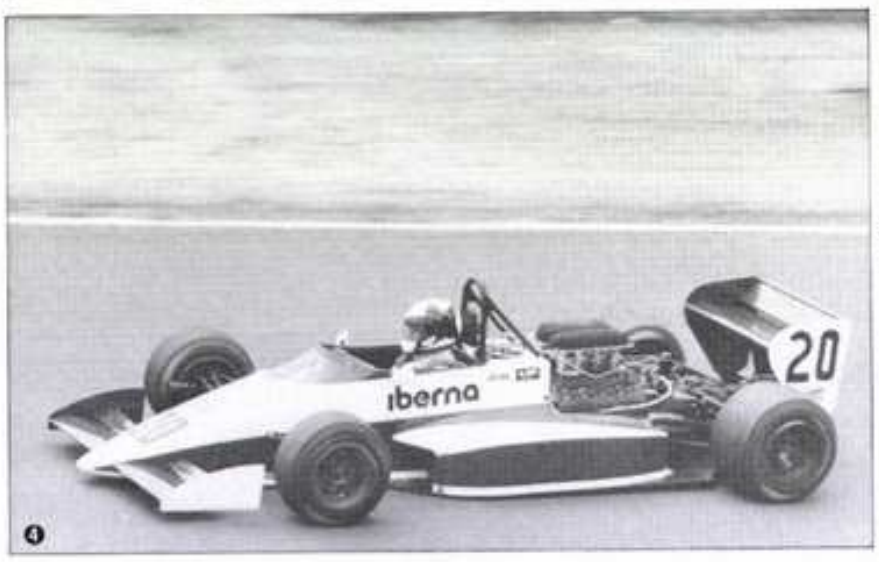
・優勝スピード：187.872km/h
・最速ラップ：J ニールセン（ラルト・ホンダ）2'11'139（190.519km/h）

Photos / Max Press

F3000 トロフェオ・エリオ・デ・アンジェリス F3000国際選手権第5戦

●6月8日／イモーラ：イタリア









❶イモーラの"トサ・コーナー"を行く優勝ピエルルイージ・マルティーニのラルトRT20／86。エンジンはホンダではなくDFV。食い下がる⑪はORECAマーチ86Bのミシェル・フェルテ
❷イタリア人の1－2で湧く表彰台。右より、2位（そしてポイントリーダー）のイバン・カペッリ、優勝のP.マルティーニ、3位のアラン・フェルテ。今年のF3000ウィナーは箔戦異なる
❸遂に4輪レースデビューを果たした元2輪500cc世界チャンピオン、マルコ・ルッキネリ
❹"ルッキ"操るローラT86／50。R.ペラミー曰く「現在ローラに乗る連中の中ではベストだ」

RESULT

5.040km×39周＝196.56km　予選出走27台・決勝出走26台・完走15台

				予選順位	タイム
1 ⑪ P. マルティーニ	ラルトRT20／86・マーダーDFV	39周	1'05'48.56	5・A1	1'37.50
2 ⑫ I. カペッリ	マーチ86B・マーダーDFV	39周	1'05'49.37	1・B1	1'37.25
3 ⑭ A. フェルテ	マーチ86B・マーダーDFV	39周	1'06'14.84	11・A5	1'40.24
4 ㉙ G. タルクィーニ	マーチ85B・ニコルソンDFV	39周	1'06'26.00	15・B8	1'40.65
5 ㊵ L-P. サーラ	ラルトRT20／86・マーダーDFV	39周	1'06'26.56	9・B6	1'40.13
6 ⑰ F. フォリーニ	マーチ86B・マーダーDFV	39周	1'06'54.60	12・A6	1'40.38
7 ㊶ A. サンティン	ローラT86／50・マーダーDFV	39周	1'06'58.33	10・A4	1'40.14
8 ⑤ 中嶋 悟	ラルトRT20／86・ホンダ	39周	1'06'58.52	13・A7	1'40.41
9 ⑩ L. レオーニ	マーチ86B・マーダーDFV	39周	1'07'04.67	25・B13	1'41.88
10 ⑱ P. ファブル	ローラT86／50・マーダーDFV	39周	1'07'21.23	18・A9	1'41.12
11 ㉑ M. ルッキネリ	ローラT86／50・マーダーDFV	39周	1'07'24.07	20・B11	1'41.14
12 ⑯ M. フェルテ	マーチ86B・マーダーDFV	39周	1'07'24.18	2・B2	1'39.37
13 ㉓ F. アリオー	マーチ86B・マーダーDFV	38周		8・A3	1'39.9
14 ㉚ G. ダッコ	マーチ85B・ニコルソンDFV	37周		26・A13	1'41.70
15 ㉒ P-H. ラファネル	マーチ86B・マーダーDFV	37周		6・A2	1'39.86
4 J. ニールセン	ラルトRT20／86・ホンダ	33周	アクシデント	4・B4	1'39.48
28 A. ヘーガー	マーチ86B・マーダーDFV	30周	スロットル	24・B12	1'41.64
40 A. カンポス	マーチ86B・ニコルソンDFV	13周	スピン	14・B7	1'40.65
26 M. ダージェルミン	マーチ86B・ニコルソンDFV	4周	アクシデント	3・B3	1'39.39
24 G. ミュラー	ローラT86／50・マーダーDFV	3周	アクシデント	19・B10	1'41.12
6 E. ピロ	マーチ86B・ベックDFV	3周	エンジン	7・B5	1'39.89
29 P. ショウベ	マーチ86B・ニコルソンDFV	1周	アクシデント	16・B9	1'40.84
31 R. スペンス	マーチ86B・ニコルソンDFV	1周	アクシデント	21・A10	1'41.26
1 T. カイザー	ローラT86／50・スピスDFV	1周	アクシデント	23・A12	1'41.52
32 E. サラザール	RAM04・ニコルソンDFV	0周	アクシデント	17・A8	1'41.02
22 J. マクファーソン	マーチ86B・スピスDFV	0周	アクシデント	22・A11	1'41.48
no ⑲ J. メルミヨン	マーチ86B・コスワースDFV	—	DNQ	27・B14	1'41.70
no ㉗ K. ジョンソン	ローラT86／50・スピスDFV	—	DNQ	28・B15	1'41.73
no ㉕ F. スカビーニ	マーチ86B・マーダーDFV	—	DNQ	29・B16	1'41.89
no ㉖ A. キルパート-スコット	ローラT86／50・スピスDFV	—	DNQ	30・A14	1'41.89
no ㉛ G. エバンス	ローラT86／50・ニコルソンDFV	—	DNQ	31・A15	1'41.96
no ㉜ J. ジョーンズ	マーチ86B・ベックDFV	—	DNQ	32・A16	1'42.54
no ㉞ G. タッキーノ	マーチ85B・マーダーDFV	—	DNQ	33・B17	1'42.79
no ㉟ J-P. プレイ	マーチ85B・マーダーDFV	—	DNQ	34・A17	1'45.57
no A. ペルトラッツィ	マーチ85B・マーダーDFV	—	DNQ	35・B18	1'53.22
no F. バッラビーオ	モンテカルロ001・マーダーDFV	—	DNQ	36・A18	3'04.78
no R. ダレスト	AGS-JH20B・マーダーDFV	—	DNQ	37	no time

・優勝スピード：179.208km/h
・最速ラップ：M. フェルテ（マーチ・フォード）1'39"60　182.169km/h
・予選はA, Bの2グループに分けて実施。ほぼ同一条件、グリッドにはAがお列、Bが左列で整列

P.マルティーニ（ラルト・DFV）の出番

毎戦変わるレース・ウィナー。群雄割拠の今年のF3000レースを象徴する状況だ。そして第5戦のイモーラで、5人目のウィナーが誕生した。ピエルルイージ・マルティーニ。昨年はミナルディとともにF1GP初挑戦、夢破れた男だ。今回はルチアーノ・パベージ・チームの新車ラルトRT20／86・フォードを手に入れ、ホームコースでの一戦とあって、終始ベースセッターであり続けた。

参加37台中決勝進出を果たしたのは26台。この中には、F3000フィールドに戻ってきた中嶋悟、4輪レース初出場の元2輪世界チャンピオン マルコ・ルッキネリの姿もある。中嶋は雨の予選第1セッションでは2番目のタイムを叩き出している。予選結果は、中嶋14位、ルッキ21位。

混乱が予想された一周目だが、案の定、中位で事故が発生した。ジェフ・マクファーソンがブレーキングをミス、エリセオ・サラザールに追突すると空中高く飛び上がり裏返しに着地したのだ。ドライバーは無事だったが、後方各車がパニック状態に陥ったのは言うまでもない。一番ついてなかったのが中嶋だ。出足が悪く、事故の直後にいた彼は、一旦停止を余儀なくされ、一気に最下位にまで落ちてしまうのだ。

先頭集団はマルティーニ＋M・フェルテ＋カペッリ＋アリオー＋ニールセン＋ラファネルで形成された。その中からほんの僅かずつマルティーニがリードを築いていく。

中盤を過ぎても接近戦ながら変動はほとんどなかった。34周目、オーバーステアがひどくなってカペッリの先行を許していたM・フェルテと、これを抜こうとしたニールセンが接触してしまった。ニールセンはコースを飛び出しリタイア。この一件と前後して3台のORECA 86B（M・フェルテ、アリオー、ラファネル）はすべてピットに飛び込み大きく順位を下げることになる。代わって浮上してきたのはフェルテ兄弟の兄アランと、旧型85Bで善戦するガブリエーレ・タルクィーニだった。

一周目に大きく遅れた中嶋は周回を重ねる毎にラップタイムを上げ、最終的には8位でフィニッシュ。注目のルッキネリも今回不調のローラを駆って健闘。パスカル・ファブル（第一戦ウィナー）から3秒遅れの11位は立派なものと言えるだろう。

RACE DIARY

Photos/ Tamotsu Futamura

WRC アクロポリス・ラリー 世界ラリー選手権第6戦

● 5月31日～6月5日／ギリシア



❶ユハ・カンクネン。スウェディッシュ・ラリーに続いてここでも勝利をおさめた彼は、不振のサロネンに代わって今やプジョー・チームの頼みの綱だ。王座は近い
❷ノンビリと草を食む馬の脇を、アル・ハジリのポルシェ911SCRSが走り去る。中近東ラリーを主戦場とする彼は250馬力のRWD車を総合4位に導いてみせた
❸打ち振られるトリコロール。フランス車に乗るフランス人、ブルーノ・サビーは悲劇のツール・ド・コルスのウィナーだ。今回はステディな走りで3位に食い込む
❹ランチアの生き残りは若い"ミキ"・ビアシオン。WRC戦初優勝めざして懸命の走りを見せたが、カンクネンをかわすにはいたらず2位でこの一戦を終えた







激しいトップ交代劇。カンクネンが2勝目

グループBマシンの安全性問題で大揺れに揺れるWRCだが、そんななかのアクロポリス・ラリーは重大事故が発生しなかったばかりか、ここ数年のラリーの中でも最もスリリングな優勝争いが展開された好イベントということができる。

前半はカレ・グルンデルがフォードRS200にWRC戦のラリーリーダーという名誉を初めて与え、昨年のチャンピオン、ティモ・サロネン（プジョー205ターボ16）やマルク・アレン（ランチア・デルタS4）がリーダーの座に立つ場面もあった。ホイールスタッドのトラブルでグルンデルが後退すると、チームメイトのスティグ・ブロンクビストがリードするが、それもコースを飛び出してしまう。再びアレンが前面に出てきた。

しかしギリシアの勝利の女神はきまぐれだ。アレンはパンクとトランスミッションのトラブルを併発させ、次第に効力を失ったセンターデフのおかげで後輪駆動車となってしまったランチアを、最終的にはエンジントラブルに追い込んでしまう。それまでの走りは確かにスペクタクルなものだったが。

アレンの後退はプジョーに乗るユハ・カンクネンの上昇を意味した。ラリー前半はむしろ、サロネン先行・カンクネン抑えのパターンだったのだが、今年は不運続きのサロネンの脱落により、ジャン・トッド監督はカンクネンにペースアップを指示したのだった。だからカンクネンのトップも決して"棚ボタ"というわけではない。アレンのトラブルもカンクネンの追走が呼んだものとも言えるくらいだ。

アレンを失ったランチア陣営のチェザーレ・フィオリオは、若いマッシーモ・ビアシオンにカンクネン追撃を命じる。こうしてラリー終盤は、カンクネンとビアシオン、二人の若手による"プジョー／ランチア・バトル"へと変化していく。

ラリーは最後の最後まで白熱した。結果的にカンクネンはビアシオンを退けることになるが、両者の争いは暗雲のたちこめるWRC界に明るい話題を提供するのに大いに役立った。

3位はコルスのウィナー、ブルーノ・サビー（プジョー）がつけ、どんどん腕を上げてきているサイード・アル・ハジリ（ポルシェ911SCRS）が4位に入った。グループA優勝はケネス・エリクソン（VWゴルフ）のタイヤ外れによる後退の結果、ルディ・ストール（クアトロ）が獲得した。

RESULT

ラリールート：①アテネ・オリンピックスタジアム（5月2日・月曜9：30）→ラゴニッシ（月曜18：16）
7のSS＝108.10km 主にグラベル
②ラゴニッシ（火曜8：00）→カメナ・フォウラ（火曜21：46）
34のSS＝151.51km 主にグラベル
③カメナ・フォウラ（水曜7：00）→アテネ・オリンピックスタジアム（水曜20：37）
44のSS＝275.06km 主にグラベル

●上位10車　出走102台／完走34台

1	⑤	J.カンクネン／J.ピーロネン	プジョー205ターボ16E2	B	優勝	7'20'01"
2	⑧	M.ビアシオン／T.シビエーロ	ランチア・デルタS4	B		7'21'38"
3	③	B.サビー／J.F.フォーシュ	プジョー205ターボ16E2	B		7'29'55"
4	⑭	S.アル・ハジリ／J.スピラー	ポルシェ911SC RS	B		8'11'11"
5	⑯	"ストラティシーノ"／C.フェルクネス	ニッサン240RS	B		8'20'51"
6	⑮	R.ストール／R.カウフマン	アウディ・クーペ・クアトロ	A	優勝	8'24'44"
7	㉑	K.エリクソン／P.ディークマン	VWゴルフGTi	A		8'27'25"
8	⑬	G.モシューズ／D.パザカス	ニッサン240RS	B		8'28'34"
9		F.ビットマン／M.フェルツ	VWゴルフGTi	A		8'34'22"
10		M.ライネリ／S.カッシーナ	フィアット・ウーノ・ターボ	A		8'40'00"

主なリタイア

⑨	M.アレン／I.キビマキ	ランチア・デルタS4	B	43SS	エンジン
①	T.サロネン／S.ハルヤンネ	プジョー205ターボ16E2	B	28SS	ステアリング
②	S.ブロンクビスト／B.ベルクルント	フォードRS200	B	17SS	アクシデント
⑥	K.グルンデル／B.メランダー	フォードRS200	B	17SS	OTL
⑪	M.エリクソン／C.ビルスタム	ランチア・デルタS4	B	17SS	OTL
⑭	J.C.アントリューン／A.プーベルニュ	シトロエンBX4TC	B	2SS	
⑰	P.ワムベルグ／J.P.ピュー	シトロエンBX4TC	B	1SS	サスペンション
⑱	G.デル・ゾッポ／L.ロッジア	フィアット・ウーノ・ターボ	A	0SS	
⑲	M.シュマー／D.ブルトン	シトロエンBX4TC	B	0SS	

Photos/Sadafumi Namba

RALLY ツールド九州'86 全日本ラリー選手権第6戦

● 6月7～8日／熊本＋大分、計310km


❸


❹


❺

❶IPFファミリアの松本誠は、2位の後藤に31点の差をつけ、トータル減点37で、ブッチギリの優勝。シリーズ・ランキングは3位から2位に。❷実質的なノーマル化ラリーの初戦ということで、ノーマルホイールを使用するチームも多かった。❸後藤は、チームメイトの松本と1－2フィニッシュを飾った。❹トップランカー、山内は今回プライベート・エントリーで3位入賞。❺1位松本の快心のほほえみ。❻第1ステージでBクラス2位だった田口は、第2ステージで渡部を追い上げ逆転優勝。❼Aクラスは、地元の強味を活かし吉武が楽勝。シリーズ・ランキングは、今回の100点を加えて400点で現在トップだ


❻


❼


❶


❷

新車両規定実効。松本誠がJAF戦初優勝

5月に行われる予定だった〝ツール・ド・四国〟が、林道工事が延びたことと、エントリーが少なかったために11月に延期され、今回の〝ツール・ド・九州〟が第5戦として行われた。そのため、今回のラリーが、車両規定統一解釈によるノーマル化の全日本第一戦目となった。

熊本県阿蘇に集合した競技車は42台。シート、ステアリングはすでにノーマルに戻されていたが、今回から例の32項目全部が適用されるわけだ。ロールバーも外され、タイヤ、ホイールサイズもカタログどおりとされ、サスペンションもショックアブソーバー以外は変更できない。ミッション、デフ関係も当然ノーマルでなくてはならない。ただ、ベルトに関しては、3点式と4点式を交互に使うことが許され、占有区間は4点式を、それ以外の公道上は3点式ということになった。

参加は42台と少なかったが、それでもポイント争いをしているトップライスは顔を揃えた。ポイントリーダーの山内伸弥は、プライベート参加でホワイトボディのファミリア4WD。ポイント2位の綾部美津雄、3位、4位のIPFチームの松本誠、後藤正和。Bクラスポイントリーダーの田口盛一郎、Aクラスの吉武正博も当然参加。

ラリーは2ステージ制。第1ステージに6ヵ所のSS。第2ステージは9ヵ所のSSがある。奥日田グリーンラインでのターマックのSSと、鞍岳林道でのグラベルのSSがメインである。この間にタイヤサービスがあり、ターマック用、グラベル用のタイヤでSSを走る。

第1ステージをリードしたのは松本誠だった。6ヵ所のSS中、5ヵ所でトップタイムをマーク。チームメイトの後藤正和に25秒の差をつけている。山内伸弥はさらに9秒遅れの3位。ポイント2位の綾部は、ナビミスで最後区間の減点が大きく19位と出遅れてしまう。

第2ステージに入っても、松本の走りは快調そのもので、後藤、山内との差をさらに広げてのブッチギリ優勝だった。

RESULT／C CLASS

順位	No	ドライバー	ナビゲーター	マシン	CLP	第1ステージ 6	8	10	13	15	17	小計	第2ステージ 20	22	24	26	28	30	33	35	37	小計	トータル
1	21	松本 誠	藤岡 和敏	ファミリア4WD		0	0	0	0	0	1	9	10	11	0	2	0	9	0	3	1	0	10	27	37
2	20	後藤 正和	伊藤 富朗	ファミリア4WD		7	6	4	0	0	0	18	35	0	0	4	4	9	6	1	2	5	2	33	68
3	17	山内 伸弥	山口 勘	ファミリア4WD		5	6	8	5	7	4	15	44	1	3	7	5	10	12	18	6	4	6	72	116
4	18	上坂 右樹	上坂 次良	フェアレディ2		10	2	2	10	4	11	6	45	20	10	13	0	18	9	9	0	10	8	97	142
5	7	川原 和幸	本多 俊雄	ファミリア4WD		5	7	2	10	3	17	5	49	25	5	17	6	16	12	12	4	21	3	121	170
6	10	竹下 信博	佐伯 直敬	レビン		2	2	3	9	8	21	51	96	19	5	12	4	2	4	11	5	17	13	92	188
7	19	綾部美津雄	田口 次郎	レオーネ4WD		18	15	5	33	9	5	83	169	6	0	0	21	12	13	0	2	0	8	62	231
8	2	岡崎 恵一	中村 博記	レビン		18	11	6	21	13	28	12	109	28	9	22	5	8	13	16	11	29	3	144	253
9	11	前嶋 光男	小川 義弘	スターレットターボ		22	17	10	22	11	30	24	136	17	8	18	11	22	24	13	12	34	1	162	296
10	3	小泉 秀明	北村 士郎	ファミリア4WD		2	7	10	19	10	33	26	107	29	12	24	39	14	13	22	5	41	8	211	318
11	23	本多 正典	森下 志朗	レビン		11	9	5	18	14	28	47	133	25	11	26	8	15	13	27	13	41	6	185	318
12	24	鳥越 秀幸	神園 久弘	レオーネ4WD		28	24	3	19	10	22	39	145	32	8	20	7	36	37	17	9	22	30	218	363
13	14	西岡 直明	戸嶋 慎吾	ファミリア4WD		16	12	10	25	10	104	24	201	32	8	21	18	20	17	43	14	21	40	226	427
14	8	今村 行秀	丸島 政秀	ファミリア4WD		25	19	4	25	11	23	55	162	31	11	21	4	30	30	19	7	21	34	268	430
15	9	平松 和夫	渡里 浩明	ファミリア4WD		29	18	10	28	12	36	43	176	39	16	31	13	39	30	37	13	47	16	281	457
16	16	西谷 佳洋	山田 晴弥	ファミリア4WD		24	19	15	31	19	45	37	190	118	14	35	24	66	50	35	14	30	3	389	579
	1	山口 修	小宮 新一	カローラFX									61										電気系		R
	26	橋本 和信	鳥飼 敏晴	トレノ									132										コースアウト		R
	15	石田 雅之	高杉 哲也	カローラFX									237										ステアリング		R
	27	富安 敏美	永井 史郎	レオーネ4WD									395										タイムアウト		R
	13	西浦 徹夫	吉田鼎 誠	カローラFX									120										ブレーキ		R
	5	大元 裕之	植松 貞雄	ファミリア4WD									263										ハブボルト		R
	4	田尻 博	木堂 春元	フォードレーザー									107										ハブボルト		R
	22	河野 美紀	羽田野道明	フォードレーザー									127										クラッチ		R
	6	高崎 正博	浜田 博幸	フェアレディZ									92										コースアウト		R
	25	七田 定明	西木戸 智	レビン																			コースアウト		R
	12	松原 善治	野田 浩司	フォードレーザー																			コースアウト		R

RESULT／B CLASS

順位	No	ドライバー	ナビゲーター	マシン	CLP	第1ステージ 6	8	10	13	15	17	小計	第2ステージ 20	22	24	26	28	30	33	35	37	小計	トータル
1	31	田口盛一郎	江上 裕子	スターレット		13	7	11	26	14	36	39	146	32	12	31	16	11	15	20	11	33	2	183	329
2	34	渡辺 洋三	細川 有三	スターレット		24	18	14	21	18	29	7	137	29	10	29	21	30	33	28	14	34	3	231	368
3	33	広川 慎一	台場 清浩	スターレット		22	15	14	29	17	30	20	147	35	13	29	18	27	32	29	15	27	6	231	378
4	28	吉沢 恒雄	小井土要三	スターレット		33	25	19	27	15	29	10	168	32	12	28	20	42	41	15	10	22	20	242	410
5	30	宮川 隆二	小城 健一	スターレット		26	17	12	30	19	37	35	176	36	17	30	16	38	27	30	13	35	6	248	424
6	36	川良 勝英	木室 圭一	スターレット		20	15	16	31	21	46	18	167	38	18	37	16	30	35	32	18	42	6	272	439
7	32	竜野 三晃	高野 一成	スターレット		31	21	12	30	13	38	18	163	46	15	41	19	47	36	31	12	48	5	296	459
8	29	船越 正宏	塩 忠	スターレット		16	10	18	45	27	41	24	187	43	21	44	22	15	22	42	24	51	4	288	475
9	35	岩下 泰男	一富 忠	スターレット		33	25	21	28	24	40	42	213	45	16	38	33	40	48	27	14	68	15	341	554
10	37	森井 豊裕	岬 聡	スターレット		43	35	21	50	25	56	12	242	53	24	50	32	43	50	49	23	52	12	388	630

RESULT／A CLASS

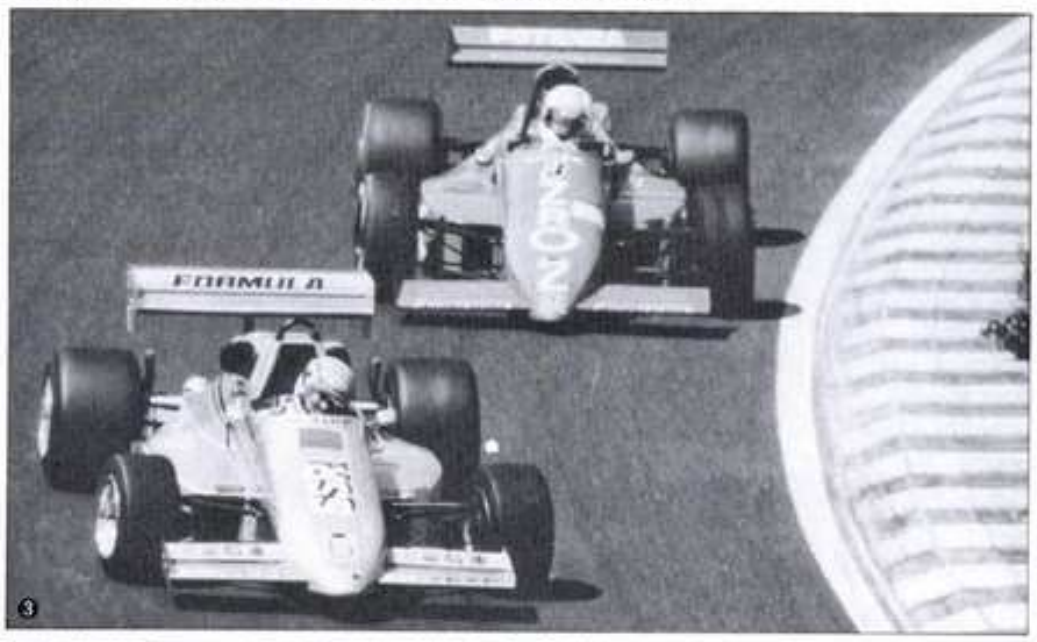
順位	No	ドライバー	ナビゲーター	マシン	CLP	第1ステージ 6	8	10	13	15	17	小計	第2ステージ 20	22	24	26	28	30	33	35	37	小計	トータル
1	38	吉武 正博	大橋智一郎	マーチ		26	23	22	38	27	50	13	199	59	26	56	33	43	41	46	30	68	1	403	602
2	42	宮地 泰二	川越 浩	マーチ		30	23	23	55	37	73	40	281	69	22	55	34	44	46	62	32	38	12	454	735
3	39	三村 一穂	黒山浩一郎	マーチ		44	36	26	64	41	76	22	309	72	33	70	43	75	74	62	37	79	3	548	857
4	40	東松太刀雄	井上 俊一	ジャスティ		59	51	38	74	46	101	8	387	94	40	79	34	93	100	59	34	87	1	623	1010
5	41	三重野正治	三重野清華	マーチ																			ミッションマウント		R

RACE DIARY

Photos/Izumi Iwata, Iwao Komiya, Kenichi Yoshida, Hiroshige Satta

F2 JPSトロフィーレース 全日本F2選手権第4戦／鈴鹿F2選手権第2戦

● 5月25日（予選24日）／鈴鹿サーキット／晴／主催：㈱ホンダランド









❶表彰台の中央に復活した"ジャパニーズF2チャンピオン"中嶋悟。コーナー立ち上がりに見せる思い切りの良いアクセルオンもヨーロッパで身につけてきたものか ❷問題のスタート直後。次の瞬間、リースと星野はタイヤをからませ、星野は一瞬宙を舞う。松本はワリを食う ❸意地著しい舘は今回も好ダッシュ、序盤2位につけた。星野は今回はこれをうまくパス、単独2位につけて中嶋を追ったが…。舘はこの後リースに抜かれるが4位入賞 ❹JPSマーチ・ホンダ&JPSギャルinJPSトロフィー。高橋国光は練習で好タイムを出し、予選では6位だった

チャンピオン中嶋悟＋ホンダ、今季初勝利

すべてが中嶋悟のための週末だった。何しろ、誰一人として、彼に後ろ姿を見せつけた者はいなかったのだから。

今年の全日本F2は、ホンダとヤマハのエンジンウォーズがすべての核となっている。それまではヤマハが3連勝して、最早ヤマハの時代になってしまったかにみえた。しかし先駆者としてのホンダの意地は、ここにきて、第一人者・中嶋を再びポイントリーダーに立たせたのである。

土曜日の予選は、中嶋に星野一義が続き、ホンダパワーがフロントローを独占した。ヤマハ勢は二人のエース、G・リース、松本恵二が3、4位につけたものの、中嶋とリースの差は1・32秒、星野とも0・53秒とはっきりとホンダ優位が現れた。

日曜日の決勝レースは、スタート直後のストレートから天が中嶋に味方したようだった。フロントローの二人に比べ、予選3番手のリースはきれいなスタートをきめた。しかしそれがかえって災いとなり、リースは星野と接触したのだ。その時、星野は1mほども浮き上がり、大切な1周目の第1コーナーまでの先陣争いで、中嶋に遅れをとってしまったのである。この日、前座のシビックレースで、同じように、スタート直後のストレートで激しい衝突が起きていただけに、スタートを見ていた誰もがヒヤッとした一瞬だった。

1周目が終わって、リーダーの中嶋に続いて2位につけたのは、スタートに冴えを見せる舘善泰、以下、星野、和田孝夫、リース、E・エリジュ。予選4番手、ポイントリーダーの松本は、目前でのリースと星野の接触でブレーキングを余儀なくされたこともあって、10位でストレートに帰ってきた。

星野は3周目にやっと舘をかわし、中嶋追撃を開始したものの、既に中嶋の独走態勢は完全に固まっていた。星野に追い落とされた舘は、7周目にリースにも抜かれ、4位となった。このレース、上位の4台は以後、このまま30周のレースを走った。

一方、79年以来、2度目の王座を狙う松本は、スタートで遅れを取ったものの、路面温度が上がったこの日、コンパウンドの固いタイヤを選んだ作戦が功を奏し、タイヤがタレてきた前方のマシンを次々と料理して25周目に5位まで上がり、そのままフィニッシュした。しかし彼にとって、このレースでの得点8というのは満足いくポイントではない。

QUALIFY

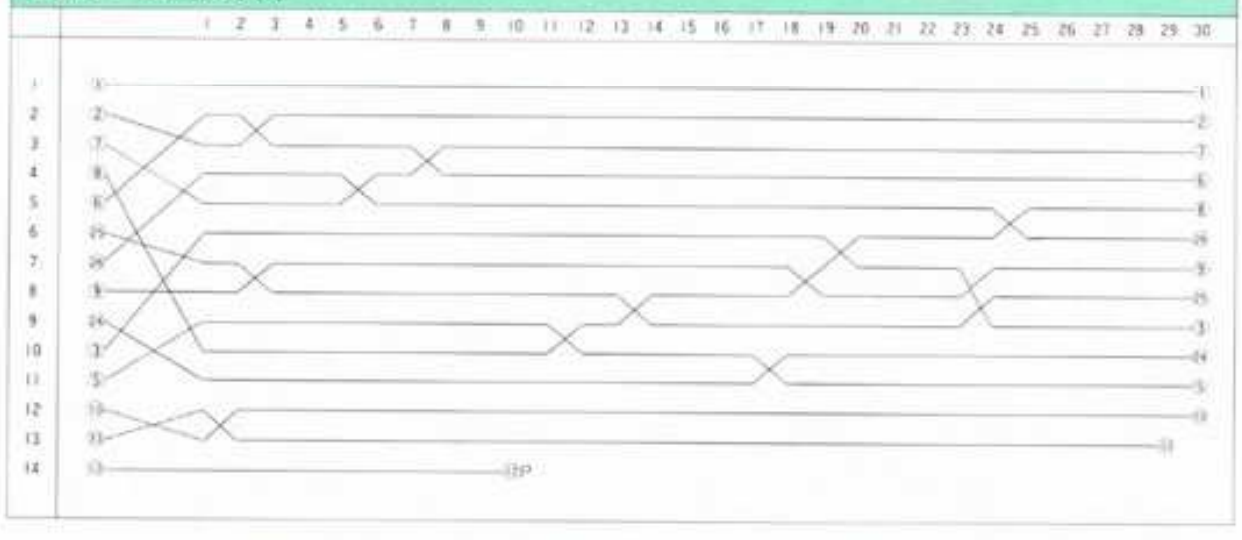
順位	ドライバー	シャシー／メンテナンス	エンジン／メンテナンス	タイヤ	予選第1セッション			予選第2セッション		
					順	タイム	ラップ	順	タイム	ラップ
1	①中嶋　悟	マーチ86J/ヒーローズR	ホンダRA266 E/無限	BS	1	1'55"569	4周目/9周	1	1'55"934	4周目/9周
2	②星野　一義	マーチ86J/セルモ	ホンダRA266 E/無限	BS	2	1'56"057	5周目/8周	2	1'56"279	3周目/9周
3	⑦G.リース	マーチ86J/アストニッシュ	ヤマハOX66/松浦	BS	5	1'57"295	7周目/11周	3	1'56"588	3周目/11周
4	⑧松本　恵二	マーチ86J/セルモ	ヤマハOX66/東名	BS	5	1'57"238	4周目/7周	4	1'56"830	3周目/10周
5	⑥舘　善泰	マーチ86J/スピードスター	ヤマハOX66/尾川	DL	3	1'56"950	4周目/8周	10	1'58"602	3周目/7周
6	25高橋　国光	マーチ86J/アーバン	ホンダRA266 E/無限	YO	4	1'57"083	4周目/10周	5	1'57"288	3周目/6周
7	29和田　孝夫	マーチ86J/重山レーシング	ヤマハOX66/土屋	YO	7	1'57"672	4周目/9周	6	1'58"037	3周目/6周
8	⑨M.サックウェル	マーチ86J/NOVA	ホンダRA266 E/無限	BS	8	1'57"759	6周目/9周	7	1'58"271	3周目/10周
9	24高橋　健二	マーチ86J/東名	ヤマハOX66/東名	YO	11	1'58"875	7周目/9周	8	1'58"379	6周目/6周
10	③E.エリジュ	マーチ86J/童夢	ヤマハOX66/松浦	DL	10	1'58"625	10周目/10周	9	1'58"552	11周目/11周
11	⑤長谷見昌弘	マーチ86J/スピードスター	ヤマハOX66/尾川	DL	9	1'58"560	8周目/9周	11	1'58"695	4周目/9周
12	⑩松田　秀士	マーチ85J/マスカーズR	ヤマハOX66/ラ・ルオーク	YO	13	2'01"345	4周目/12周	12	2'00"560	5周目/11周
13	28清水　正智	マーチ85J/NOVA	ヤマハOX66/東名	DL	12	2'01"282	5周目/11周	13	2'01"590	3周目/7周
14	⑫中本　善吾	ワークM86改/戸田	BMW M12/戸田	DL	14	2'04"222	10周目/10周	14	2'04"055	5周目/8周

RESULT

5.91358km×30周＝177.4074km　予選出走14台・決勝出走14台・完走13台

1	①中嶋　悟	EPSON 86J HONDA	30周	59'27"691	179.014km/h
2	②星野　一義	BYZERO 86J HONDA	30周	59'30"711	178.862km/h
3	⑦G.リース	MARCH86J ヤマハ	30周	1'00'08"170	177.005km/h
4	⑥舘　善泰	SPEED STAR86J	30周	1'00'13"130	176.762km/h
5	⑧松本　恵二	CABIN 86J YAMAHA	30周	1'00'13"355	176.751km/h
6	29和田　孝夫	ADVAN MARCH86J	30周	1'00'21"675	176.345km/h
7	⑨M.サックウェル	Marlboro MARCH86J	30周	1'00'24"305	176.217km/h
8	25高橋　国光	J.P.S ADVAN MARCH86J	30周	1'00'31"726	175.857km/h
9	③E.エリジュ	ダンロップ フォーミュラM2 ヤマハ	30周	1'00'43"630	175.283km/h
10	24高橋　健二	ADVAN MARCH86J	30周	1'01'17"419	173.672km/h
11	⑤長谷見昌弘	佐川急便スピードスター86J	30周	1'01'21"517	173.479km/h
12	⑩松田　秀士	たけしプロジェクト ウーン・スーパーマシン	30周	1'01'23"506	173.385km/h
13	28清水　正智	トライデントマーチ85J	29周	1'00'40"968	169.564km/h
	⑫中本　善吾	イーウィングワークSPL	10周		

LAP CHART



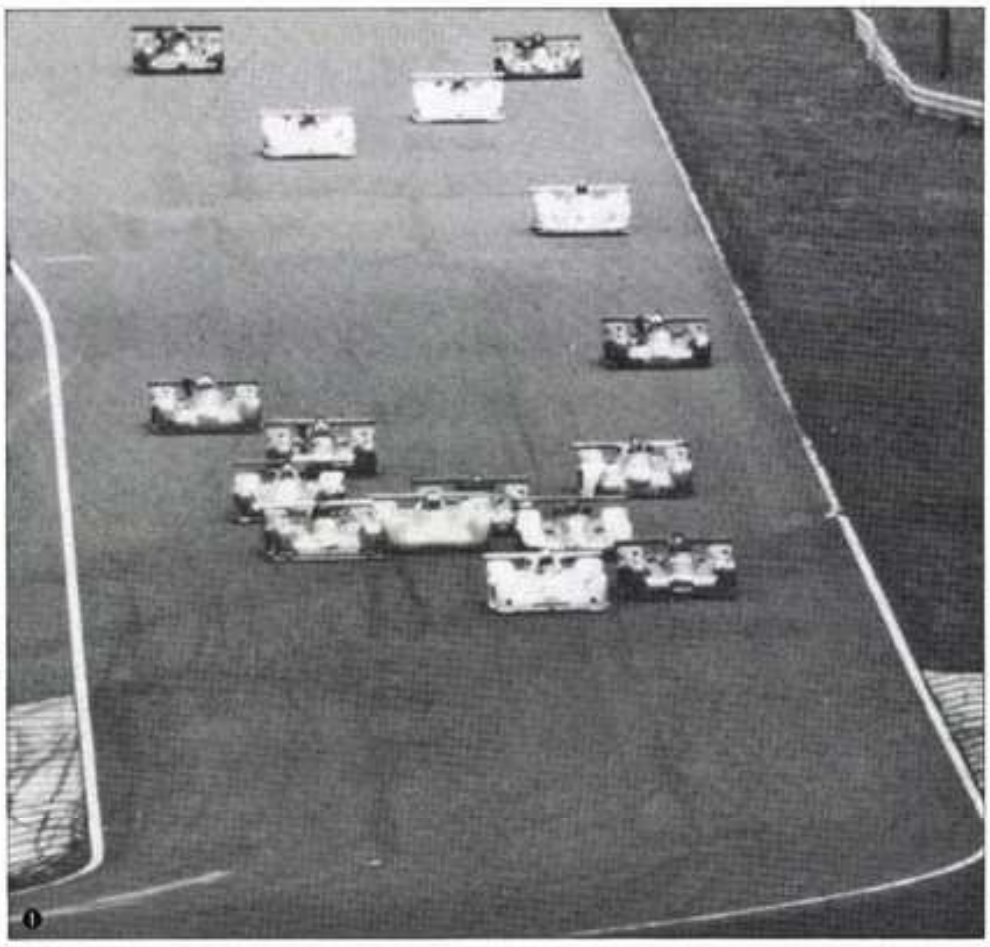
Photos/Izumi Iwata, Iwao Komiya

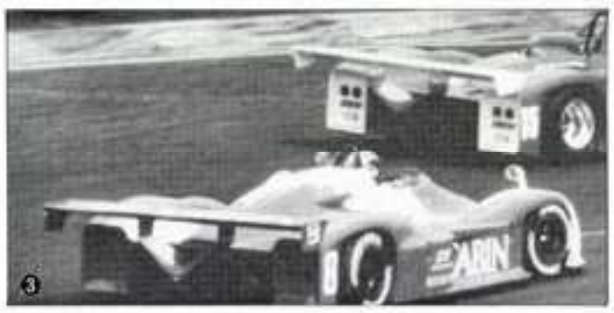
GC 富士グランスピードレース 富士グランチャンピオンシリーズ第2戦

●6月8日(予選7日)／富士スピードウェイ／曇のち晴／主催：富士スピードウェイ(株)、ＦＩＳＣＯクラブ



❷

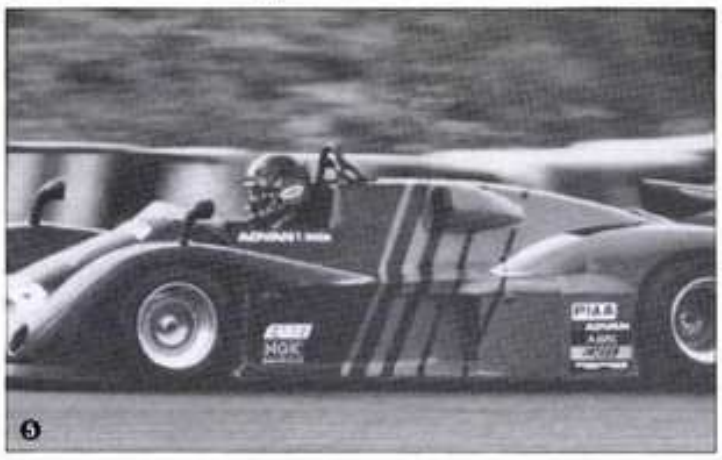

❶



❸



❹



❺

❶スタート直後、1コーナーに殺到する16台。リース＋健二＋長谷見＋清水＋亜久里が密集状態で先を争う。後方スタートの星野はインにつけるが大幅なポジションアップはできなかった
❷スタートtoフィニッシュ。外人ドライバーとしてGC初優勝したリース
❸黄旗追い越しでピットインを強いられた松本は、その後の追撃の結果、最終ラップには国光をかわし3位となる
❹予選4位と自己最高位をマークした清水正智。決勝でも4位と健闘した
❺終始上位をキープ、和田孝夫も自己最高のGC2位フィニッシュを遂げる

GCレースで"外人"初優勝。リース快勝す

それは実にあっけなく達成された。16年目を迎えている富士GCシリーズにおける外人ドライバーの初優勝。

あまりに特殊化し純日本的なレースとなった富士GCだが、来日以来、ジェフ・リースは常に優勝候補のひとりに数えられていた。今年の開幕戦に続いてグリッド一列目右側のポジションを奪った彼は、後方の波乱を振り返りもせず、45周一時間のスプリントを終始トップでひた走った。「レースに楽勝というものはないよ」ヒーロー・インタビューにそう答える表情にはしかし余裕があふれていた。

前日の予選は時間を追う毎に雨足が強くなるというコンディション。早目にコースインすることが好タイムへの条件となった。リースはここで1分22秒台をマーク。他を圧倒した。何しろ、2〜3番手につけた2台のアドバン（高橋健二と和田孝夫）でさえ25〜26秒台だったのだから。そして周囲をアッと言わせたのが4番手・清水正智だ。自己最高のポジションにきっとこの晩は寝つけなかったに違いない。

反対にタイムアタックの好機を逃がしたのが星野一義だ。午後のセッションではスピンをもいとわぬ猛アタックを繰り広げたものの所詮大幅な順位アップは望むべくもなかった。星野の意地は示されたが…。

明けて決勝は暑り空。スタート前に雨がパラついたものの、レースが進むうちに陽光がFISCOを包み始める。

緊迫のスタート。漏斗状になって1コーナーをめざす上位集団。清水は左右からはさまれる形となって行き場を失い、アウト側を大回りする間にいつもの位置に落ちてしまう。この間、リースが逃げ、健二、長谷見昌弘らが追うパターンが出来上がっていく。

今回からマーチ86Jシャシーを用いる松本恵二は予選7位からのジャンプを狙ったが、3周目へアピン立ち上がりで舘善泰を抜いた際、舘がコースアウト、直後の黄旗中に追い越しをしでかし、ペナルティのピットインを余儀なくされて後退してしまう。

好調に2位を保っていた健二に不運が訪れたのは32周目に入ったストレート。リヤウイングのステーが折れてしまったのだ。これではいかに健二といえども走れない。その前、非力なＢＭＷパワーで4位まで順位を上げてきていた星野も26周でエンジントラブルのため戦列を離れている。好位置にいた長谷見も中盤過ぎにタイヤ交換のため後退。

レース後半、2位に上がってきたのは最初から上位集団に食いついていた和田だ。その後方に、同じカラーリングの高橋国光がつける。一時は2〜4位を快走していたアドバン勢だ。

最後の注目点は、一時は後方に下がっていた松本の追撃だ。最終ラップには国光に追いつき追い越して、表彰台の座を獲得することになる。鈴木亜久里5位に次いで、清水も6位入賞を果たした。

優勝は？　そう優勝は40秒以上の大差をつけたジェフ・リースのものだった。

QUALIFY

予選通過基準タイム＝1'41"30(120%)

順位	ドライバー	シャシー／メンテナンス	エンジン／メンテナンス	タイヤ	予選第1セッション 順	予選第1セッション タイム	予選第2セッション 順	予選第2セッション タイム
1	⑦Gリース	マーチ85J・MCS7/アストニッシュ	ヤマハ0X66/松浦	BS	1	1'22"89	—	——
2	24高橋 健二	マーチ85J・MCS7/東名スポーツ	ヤマハ0X66/東名	YO	2	1'25"54	5	1'45"45
3	29和田 孝夫	マーチ85J・MCS7/童山R	ヤマハ0X66/土屋	YO	3	1'26"32	—	——
4	33真木 正智	マーチ842・MCSW/ノバeng	ヤマハ0X66/東名	DL	4	1'27"55	—	——
5	19鈴木亜久里	マーチ842・MCSW/星メンテナンス	ヤマハ0X66/松浦	DL	5	1'27"90	—	——
6	5長谷見昌弘	マーチ85J・MCS7/スピードスターR	ヤマハ0X66/尾川	DL	6	1'28"24	—	——
7	8松本 恵二	マーチ86J・MCS7/セルモ	ヤマハ0X66/東名	BS	7	1'28"38	2	1'39"04
8	26高橋 国光	マーチ842・MCSW/ノバeng	BMW-M12/土屋	YO	8	1'28"57	—	——
9	6舘 善泰	マーチ85J・MCS7/スピードスターR	ヤマハ0X66/尾川	DL	9	1'29"24	—	——
10	2中子 修	マーチ842・MCSW/ヒーローズR	BMW-M12/東名	BS	10	1'29"48	3	1'40"28
11	14石村 靖雄	マーチ832・MCSV/エフェクト	BMW-M12/エフェクト	DL	11	1'34"00	—	——
12	1真田 捻明	マーチ842・MCSW/平田R	BMW-M12/ラ・ルオーク	DL	12	1'36"91	4	1'43"45
13	18星野 一義	マーチ85J・MCS7/セルモ	BMW-M12/東名	BS	14	1'39"63	1	1'38"23
14	9鈴木 政作	マーチ832・オカモト/静マツ	マツダ13B/静マツ	DL	13	1'38"79	6	1'49"72
15	21織田 一彦	マーチ832・MCSV/ヤマモトRS	マツダ13B/マツダスピード	DL	15	1'40"80	7	1'52"21
—	17中村 誠	マーチ832・MCSV/アトミックeng	マツダ13B/トップフェール	YO	—	タイム無効		

RESULT

4.441km×45周＝199.845km　予選出走16台・決勝出走16台・完走12台

1	⑦Gリース	ムーンクラフトSPL85	MCSW/85J・ヤマハ	BS	45周	1'01'53"07	193.759km/h
2	29和田 孝夫	ADVAN・MCS7	MCSW/85J・ヤマハ	YO	45周	1'02'37"42	191.472km/h
3	8松本 恵二	CABIN 86Sヤマハ	MCSW/86J・ヤマハ	BS	45周	1'02'45"61	191.056km/h
4	26高橋 国光	ADVAN・MCSW	MCSW/842・BMW	YO	45周	1'02'47"52	190.955km/h
5	19鈴木亜久里	コカ・コーラチェッカーMCS	MCSW/842・ヤマハ	DL	44周	1'02'21"96	187.991km/h
6	33真木 正智	トライデントマーチヤマハ	MCSW/842・ヤマハ	DL	44周	1'02'57"88	186.159km/h
7	5長谷見昌弘	佐川急便スピードスター85S	MCSW/85J・ヤマハ	DL	43周	1'02'03"53	184.628km/h
8	2中子 修	OLIO FIAT 85S	MCSW/842・BMW	BS	42周	1'02'16"48	179.709km/h
9	14石村 靖雄	エルマノス・エフェクトマーチ	MCSV/832・BMW	DL	42周	1'02'56"40	177.869km/h
10	17中村 誠	スター精密&KOEI MCS	MCSV/802・マツダ	YO	40周	1'02'46"23	169.809km/h
11	21織田 一彦	Jules マーチ MCSV	MCSV/832・マツダ	DL	40周	1'03'21"82	168.210km/h
12	24高橋 健二	ADVAN・MCS7	MCSW/85J・ヤマハ	YO	32周		
	18星野 一義	BYZERO 85S	MCSW/85J・BMW	BS	26周	エンジン	
	1真田 捻明	GAZEBO MCSW	MCSW/842・BMW	DL	20周	ミッション	
	9鈴木 政作	NAB ワイパブレードマーチ	オカモト/832・マツダ	DL	14周	エンジン	
	6舘 善泰	スピードスターDL フォーミラS	MCSW/85J・ヤマハ	DL	2周	アクシデント	

・優勝スピード：193.759km/h(平均1'22"51)
・最速ラップ：not given

RACE DIARY

Photos/Max Press, Tadahiro Takeda

ルノー・アルピーヌ モンテカルロ

●5月10&11日/モンテカルロ：モナコ/ルノー・アルピーヌ・ヨーロッパカップ第2戦

3.328km×12周×2ヒート＝79.872km

1	W.シュッツ	ルノー・アルピーヌV6ターボ	24周	47'27"514
2	J.グーイア	ルノー・アルピーヌV6ターボ	24周	47'29"855
3	③M.シガーラ	ルノー・アルピーヌV6ターボ	24周	47'33"727
4	H.ベッカー	ルノー・アルピーヌV6ターボ	24周	47'36"031
5	G.ブランカテッリ	ルノー・アルピーヌV6ターボ	24周	47'40"475
6	P.ゴナン	ルノー・アルピーヌV6ターボ	24周	47'48"269

・優勝スピード：100.979km/h

・最速ラップ：G.ブランカテッリ 1'56"658 102.700km/h

・モナコGPの前座・2ヒート制で、ヒート1は土曜、ヒート2は日曜。

ルノー・アルピーヌ スパ

●5月25日/スパ・フランコルシャン：ベルギー/ルノー・アルピーヌ・ヨーロッパカップ第3戦

6.940km×14周＝97.16km

1	M.シガーラ	ルノー・アルピーヌV6ターボ	14周	39'20"466
2	W.シュッツ	ルノー・アルピーヌV6ターボ	14周	39'21"784
3	A.ヘーガー	ルノー・アルピーヌV6ターボ	14周	39'27"098
4	P.ゴナン	ルノー・アルピーヌV6ターボ	14周	39'29"188
5	O.ラッラウリ	ルノー・アルピーヌV6ターボ	14周	39'29"805
6	G.ブランカテッリ	ルノー・アルピーヌV6ターボ	14周	39'30"330

・優勝スピード：148.181km/h

・最速ラップ：A.ヘーガー 2'46"056 150.455km/h



高価なワンメイクレース、ルノー・アルピーヌV6が一気に"オー・ルージュ"へ殺到する

IMSA-GT シャーロット

●5月18日/シャーロット：USAノースカロライナ州/IMSAキャメルGTチャンピオンシップ第7戦

(GTP) 3.621km×138周＝499.698km 出走23台

1	⑯D.オルソン/P.コッブ	ポルシェ962	138周	
2	⑤B.エイキン/H・J.ショトゥック	ポルシェ962	136周	
3	㊾W.ギャンツ/B.ローベンバーグ	ホーク・ビュイック	135周	
4	㊺S.バン・ダー・マーウェ/D.バンディ	シボレー・コーベットGTP	135周	
5	D.プラスフィールド/J.モートン	ポルシェ962	131周	
6	B.アール/R.ベルム	ポンティアック・フィエロGTP	127周	L優勝
7	J.ロスバース/M.メイヤー	ロイアル・マツダ	122周	L2位
8	R.カニザレス/H.カッツ	タイガ・マツダ	121周	L3位
9	D.グレッグ/C.トルーマン	タイガ・ポルシェ	118周	L
10	M.フィノット/C.ファチェッティ	アルバ・フェラーリ	115周	L
11	B.オニール/S.シェルトン	アルゴ・ビュイック	115周	L
12	J.ヒギンズ/H.チェリー	ファブカー・ポルシェ	97周	L
13	アル・レオン/アート・レオン	マーチ・シボレー	93周	
14	C.モーガン/L.ブラックバーン	タイガ・ビュイック	75周	L
15	J.ダウニング/J.マフッチ	アルゴ・マツダ	53周	L
16	J.バード/T.アルメイダ	アルバ・ビュイック	43周	L
17	M.ガリアルド/L.フランチ	ローラ・マツダ	40周	L
18	⑱A.ホルバート/D.ベル	ポルシェ962	39周	
19	J.パズビー/J.オスティーン	ポルシェ962	38周	
20	⑦K.ルドビク/T.グロイ	マスタング・プローブ	23周	
21	B.ウォレク/P.パリッラ	ポルシェ962	20周	
22	ドン・ベル/J.クライン	アルゴ・ビュイック	20周	L
23	F.ルビノ/R.ママリー	アルゴ・マツダ	2周	L

・優勝スピード：175.440km/h(2'49"55"58)

・最速ラップ：K.ルドビク(フォード) 1'08"47 190.384km/h

・PP：K.ルドビク/T.グロイ(フォード)

(GTO/GTU) 3.621km×83周＝300.543km 出走34台

1	㉕J.ボードウィン	シボレー・カマロ	83周	GTO優勝
2	T.リギンズ/C.カーター	ポンティアック・ファイアバード	83周	GTO2位
3	B.ジェナー/S.ブルエット	フォード・マスタング	82周	GTO3位
4	B.リード/T.ケンドール	マツダRX-7	81周	GTU優勝
5	A.ジョンソン	マツダRX-7	81周	GTU2位
6	T.ビスガー	ポンティアック・フィエロ	81周	GTU3位

・優勝スピード：139.337km/h

IMSA-GT ライム・ロック

●5月26日/ライム・ロック・パーク：USAコネティカット州/IMSAキャメルGTチャンピオンシップ第8戦

2.460km×150周＝369km 出走27台

1	A.ホルバート	ポルシェ962	150周	
2	D.オルソン/P.コッブ/R.ダイソン	ポルシェ962	150周	
3	B.ウォレク/P.パリッラ	ポルシェ962	149周	
4	D.ベル	ポルシェ962	149周	
5	B.クリアス/C.ロビンソン	ジャガーXJR7	147周	
6	B.エイキン/J.ガルトナー	ポルシェ962	146周	
7	S.バン・ダー・マーウェ/D.バンディ	シボレー・コーベットGTP	146周	
8	D.プラスフィールド/J.マス	ポルシェ962	145周	
9	D.ロリング/P.ホネガー	マツダGTP	141周	L優勝
10	P.ハルスマー	マスタング・プローブ	139周	
11	M.ブロックマン/S.ダースト	タイガ・マツダ	139周	L2位
12	B.アール	ポンティアック・フィエロGTP	139周	L3位
13	R.カニザレス/H.カッツ	タイガ・マツダ	138周	L
14	J.ダウニング	アルゴ・マツダ	138周	L
15	W.ギャンツ/B.ローベンバーグ	ホーク・ビュイック	136周	
16	J.ロスバース/M.メイヤー	ロイアル・マツダ	136周	L
17	S.ジョンソン	JRE-SR71・フォード	136周	
18	J.パズビー/J.モートン	ポルシェ962	132周	
19	D.グレッグ/D.ドブソン	タイガ・ポルシェ	127周	L
20	P.コラッツォ/E.フレムク	ロイアル・マツダ	124周	L
21	ドン・ベル/J.クライン	アルゴ・ビュイック	118周	
22	G.モレッティ/R.アンドレイ	アルバ・フェラーリ	110周	
23	J.ファウエルズ/D.コワート	アルゴ・マツダ	92周	L
24	C.モーガン/L.ブラックバーン	タイガ・ビュイック	87周	L
25	T.グロイ	マスタング・プローグ	32周	
26	B.レッドマン/H.ヘイウッド	ジャガーXJR7	16周	
27	J.バード	アルバ・ビュイック	5周	L

・優勝スピード：159.475km/h(2'18'49"858)

・PP：D.オルソン/P.コッブ/R.ダイソン(ポルシェ)

Trans-Am リバーサイド

●5月14日/リバーサイド：USAカリフォルニア州/SCCAペンテックスTrans-Amチャンピオン

4.099km×40周＝163.96km 出走38台

1	①S.ブルエット	マーキュリー・カプリ	40周	1'01"50"780
2	④P.ハルスマー	マーキュリー・マーカーXR4Ti	40周	
3	②C.ナイフェル	マーキュリー・カプリ	40周	
4	㊽L.リンドレイ	シボレー・カマロ	40周	
5	㉙L.パーク	シボレー・コーベット	40周	
6	⑤A.ポーターフィールド	シボレー・カマロ	40周	

・優勝スピード：159.065km/h

・PP：W.ダレンバックJr.(シボレー・カマロ)

・シャーロットIMSAからとって返したヌコット・ブルエットが後尾スタートながら優勝。

前半のリーダー ポール・ニューマン（ニッサン300ZXターボ）はリタイア。2位のマーカーXR4TiはフォードのシエラXR4Tiの米国名。



このテのマシンはアメリカでなければ見られない。ビュイック・サマセット

Trans-Am シアーズ・ポイント

●6月1日/シアーズ・ポイント：USAカリフォルニア州/SCCAペンティクスThans-Amチャンピオンシップ第2戦

4.050km×40周＝162.4km 出走33台

1	①W.ダレンバックJr	シボレー・カマロ	40周	1'12"44"476
2	②C.ナイフェル	マーキュリー・カプリ	40周	
3	④P.ハルスマー	マーキュリー・マーカーXR4Ti	40周	
4	㊽L.リンドレイ	シボレー・カマロ	40周	
5	㉙ジム・ミラー	シボレー・カマロ	40周	
6	⑥E.フォーバス・ロビンソン	ビュイック・サマセット	40周	

・優勝スピード：133.954km/h

・PP：W.ダレンバックJr(マーキュリー)

・ウォリー・ダレンバックとブルエットが前半競り合ったが、後者は中盤オイルもれのためリタイア。

NASCAR バドワイザー500

●5月18日/ダーバー・ダウンズ：USAデラウェア州/NASCARウィンストン・カップ第10戦

1.609km×500周＝804.5km 出走37台

				予選順位
1	⑤G.ボダイン	シボレー・モンテカルロ	500周	4'20"51 3
2	㉒B.アリソン	ビュイック・リーガル	500周	10
3	③D.アーンハート	シボレー・モンテカルロ	499周	2
4	⑮R.ラッド	フォード・サンダーバード	498周	1
5	⑪D.ウォルトリップ	シボレー・モンテカルロ	498周	6
6	㉔R.ペティ	ポンティアック・グランプリ	494周	4
7	⑨B.エリオット	フォード・サンダーバード	493周	21
8	㉘B.ヒリンJr.	ビュイック・リーガル	493周	20
9	⑫T.エリス	シボレー・モンテカルロ	493周	11
10	㉚K.シュレーダー	フォード・サンダーバード	493周	16

・優勝スピード：185.089km/h

・PP：R.ラッド(フォード) 26"046 222.438km/h

NASCAR ワールド600

●5月25日/シャーロット：USAノースカロライナ州/NASCARウィンストン・カップ第11戦

2.414km×400周＝965.6km 出走41台

				予選順位
1	③D.アーンハート	シボレー・モンテカルロ	400周	4'16"24 3
2	㉕T.リッチモンド	シボレー・モンテカルロ	400周	2
3	㉘C.ヤーボロー	フォード・サンダーバード	400周	12
4	㉝H.ギャント	シボレー・モンテカルロ	400周	8
5	⑪D.ウォルトリップ	シボレー・モンテカルロ	400周	15
6	⑨B.エリオット	フォード・サンダーバード	400周	5
7	①S.マーリン	シボレー・モンテカルロ	399周	4
8	⑮R.ラッド	フォード・サンダーバード	399周	13
9	㊼M.シェファード	ビュイック・ルサーブル	399周	10
10	㉒R.ウォレス	ポンティアック・グランプリ	398周	9

・優勝スピード：225.961km/h

・PP：G.ボダイン(シボレー) 264.754km/h

NASCAR バドワイザー400

●6月1日/リバーサイド：USAカリフォルニア州/NASCARウィンストンカップ第12戦

4.126km×95周＝391.97km 出走42台

				予選順位
1	⑪D.ウォルトリップ	シボレー・モンテカルロ	95周	2'22"01 1
2	㉕T.リッチモンド	シボレー・モンテカルロ	95周	3
3	⑮R.ラッド	フォード・サンダーバード	95周	8
4	㉒R.ウォレス	ポンティアック・グランプリ	95周	6
5	③D.アーンハート	シボレー・モンテカルロ	95周	10
6	㉔R.ペティ	ポンティアック・グランプリ	95周	7
7	㉘B.アリソン	ビュイック・リーガル	95周	11
8	㉜N.ボンネット	シボレー・モンテカルロ	95周	4
9	㉝H.ギャント	シボレー・モンテカルロ	95周	9
10	⑯G.スチュラー	シボレー・モンテカルロ	94周	22

・優勝スピード：169.114km/h

・PP：D.ウォルトリップ(シボレー) 1'20"570 184.356km/h



2列縦隊でコースインのストックカー



勝者ウォルトリップのシボレー

FSV インディアナポリス

●5月24日/インディアナポリス：USAインディアナ州/SCCAロバート・ボッシュ/VWスーパーVeeチャンピオンシップ第2戦

1.006km×80周＝80.48km

1	D.テイス	マルティーニMK47・VW	80周
2	J.オコネル	ラルトPT5・VW	
3	M.グロッフ	ラルトPT5・VW	
4	G.ルビオ	ラルトPT5・VW	
5	S.ブレン	ラルトPT5・VW	

・PP：グロッフ(ラルト)20"007

・インディ500の前夜、その近くのインディアナポリス・レースウェイ・パークで行われた、元F2/F3ドライバーのベルギー人ディディエ・テイスが勝つ。

OVERSEAS RALLY

ERC ハスペンゴウ・ラリー

●5月9~11日/ベルギー/ユーロピアン・ラリー・チャンピオンシップ第12戦(係数1)

全36SS

1	R.ドルーグマン/R.ヨーステン	フォードRS200	B	4'19"48"
2	パンテティ/フェルフロシオ	ランチア・ラリー037	B	4'27"18"
3	G.コルスール/A.ロペス	オペル・マンタ400	B	4'33"20"
4	ワルフリッドソン/ベリエセン	ルノー5ターボ	B	4'37"28"
5	クリスチャンセン/カージェ	プジョー205T16	B	4'38"46"
6	B・J.ステファンソン	ポルポ240ターボ	A優勝	

ERC エルバ島ラリー

●5月15~17日/イタリア/ユーロピアン・ラリー・チャンピオンシップ第14戦(係数2)

全30SS 出走61台

1	①D.チェッラート/G.チェッリ	ランチア・デルタS4	4'41"03"
2	③F.クパトン/L.テデスキーニ	ランチア・デルタS4	4'42"44"
3	②A.ザヌッシ/P.アマーティ	プジョー205T16	4'47"23"
4	⑦G.クニーコ/S.カルビーニ	ランチア・ラリー037	4'55"56"
5	⑤T.キティ/A.モンテネージ	ランチア・ラリー037	5'03"47"
6	⑳P.アレッサンドリーニ/アレッサンドリーニ	ランチア・ラリー037	5'14"36"
7	㉓F.オグエイ/レミー	プジョー205T16	5'23"08"
8	㉙M.ブリーニ/デリノチェンティ	オペル・マンタ	5'31"57"
9	㊻フォルコ/M.スゲードニ	フォード・エスコートRS	5'41"51"
10	⑩D.カルダローラ/クッチアーラ	オペル・カデットGS	5'42"15"

ERC サウススウェディッシュ・ラリー

●5月15~18日/スウェーデン/ユーロピアン・ラリー・チャンピオンシップ第15戦(係数2)

1	②S.ブロンクビスト/B.ベルクルント	フォードRS200	B	3'13"58"
2	S.アンデルバング/R.オーステルバーン	フォードRS200	B	3'17"57"
3	①B.ワルデガルド/F.ギャラガー	トヨタ・セリカ・ターボ	B	3'18"42"
4	M.ヨンソン/J.ヨハンソン	オペル・カデットGS	A	3'21"00"
5	T.ハイノソン/H.リヌ	アウディ・クアトロA2	B	3'21"01"
6	L・E.トルフ/B.ソルヴェリウス	トヨタ・セリカ・ターボ	B	3'22"09"
7	P.ストリド/T.ストリド	オペル・マンタ400	B	3'23"27"
8	S.ニルソン/P・O.ベルッソン	アウディ90クアトロ	A	3'25"51"
9	B.ヨハソン/A.オルソン	オペル・カデットGS	A	3'27"22"
10	H.モリン/T.ハルベルク	スバルRXターボ	A	3'27"24"

ERC ボルタ・ア・ボルトガル

●5月22~24日/ポルトガル/ユーロピアン・ラリー・チャンピオンシップ第16戦(係数2)

1	J.ムーティノー/E.フォルテス	ルノー5ターボ	B	4'44"07"
2	C.ビカ/C.フニオール	ランチア・ラリー037	B	4'45"38"
3	J.オルティガオ/P.ペレス	トヨタ・カローラ	A	5'09"31"
4	R.フェルナンデス/A.モンテイロ	フィアット・アバルト130	A	5'24"01"
5	A.クーティノー/P.ブランダオ	トヨタ・カローラ	N	5'32"44"
6	J・C.パッソス/J.カンペロ	ルノー11ターボ	N	5'43"12"

ERC サツルヌス・ラリー

●5月24~25日/ユーゴスラビア/ユーロピアン・ラリーチャンピオンシップ第17戦(係数1)

1	R.ベテルセン/A.ボックルマン	オペル・マンタ400	B	4'25"10"
2	B.クズミク/R.サリ	ルノー5GTターボ	B	4'25"30"
3	V.フィリモノフ/M.デベリ	モスクビッチラリーIE00SL	A	4'27"23"
4	G.カルルホファー/P.ミュラー	三菱ランサー・ターボ	A	4'30"38"
5	V.スティコフ/L.コロバエフ	モスクビッチラリーIE00SL	A	4'35"41"
6	M.テサール/V.オンドロウセク	スコダ130LR	B	4'39"13"

ERC ラリー4レジオーニ

●5月31日/イタリア/ユーロピアン・ラリー・チャンピオンシップ第18戦(係数1)

1	G.オルメッファーノ/メッロ	トヨタ・カローラ	3'21"55"
2	R.デイラ/ジアキーノ	タルボ・サンバ	3'29"53"
3	ルッソーロ/グラッシ	VWゴルフGTi	3'33"11"
4	コルテッラ/ダ・シジス	ルノー5ターボ	3'37"18"
5	ビニャルディ/ジェネッティーニ	ルノー5GTターボ	3'37"26"

OVERSEAS RACE

TCC アンデルストープ3½時間

●5月18日/アンデルストープ：スウェーデン/FIAツーリング・カー・チャンピオンシップ第5戦

4.031km×118周＝475.658km　出走36台・完走24台

					予選順位/タイム
1	⑫U.グランベルグ/T.リンドストローム	ボルボ240ターボ	II優勝	118周	4/1'43"137
2	Gブランカテッリ/Aハーネ	コーパー・ピテス	II	118周	2/1'42"603
3	J.チェコット/A.オロフソン	ボルボ240ターボ	II	118周	5/1'44"224
4	⑧T.ウォーキンショウ/W.パーシー	コーパー・ピテス	II	118周	1/1'41"538
5	⑤J.アラム/D.ハルム	コーパー・ピテス	II	118周	3/1'43"016
6	M.ミカンジェリ/C.ロッシ	BMW635CSi	II	116周	7/1'45"106
7	H.ヘイヤー/M.スレール	BMW635CSi	II	116周	12/1'46"495
8	D.クェスター/D.レンジング	BMW635CSi	II	116周	10/1'45"730
9	㉘W.フォクト/C.ダナー	BMW325i	II優勝	115周	14/1'46"940
10	M.ミカンジェリ/J.レインドル/C.ダナー	BMW325i	II	113周	16/1'47"349
17	J.ニールセン/E.ホイヤー/K.ティーム	トヨタ・カローラ	I優勝	109周	28/1'51"872

・優勝スピード：135.192km/h(3'31'06"240)

・最速ラップ：Wパーシー(ローパー)　1'44"564　138.782km/h

・PP：T.ウォーキンショウ/Wパーシー(ローパー)　1'41"538

・ボルボが地元スウェーデンで勝利を奪う。フィニッシュではリンドストローム(ボルボ)とハーネ(ローパー)は0.319秒しか離れていなかった。

TCC ブルノ3½時間

●6月8日/ブルノ：チェコスロバキア/FIAツーリング・カー・チャンピオンシップ第6戦

10.925km×3.5時間(59周)＝644.575km　出走50台・完走20台

					予選順位/タイム
1	②U.グランベルグ/T.リンドストローム	ボルボ240ターボ	II優勝	59周	5/3'33"06
2	⑧T.ウォーキンショウ/W.パーシー	ローパー・ピテス	II	59周	6/3'33"54
3	①J.チェコット/A.オロフソン	ボルボ240ターボ	II	59周	4/3'32"94
4	Aハーネ/G.グランカテッリ	ローパー・ピテス	II	58周	8/3'35"48
5	J.アラム/D.ハルム	ローパー・ピテス	II	58周	7/3'34"78
6	Gベルガー/R.ラバーリア	BMW635CSi	II	58周	3/3'32"88
7	D.クェスター/D.レンジング	BMW635CSi	II	58周	10/3'37"20
8	G.ボシャール/A.キャンピアーギ	BMW635CSi	II	57周	11/3'38"35
9	H.ヘイヤー/E.カルデラーリ	BMW635CSi	II	57周	14/3'42"70
10	P.デュードンヌ/M.サックウェル	フォード・シエラXR4	II	57周	2/3'32"33
11	Cダナー/Wフォクト/B.エング	BMW325i	II優勝	56周	18/3'44"00
14	Lヘルツル/H.リングマン	トヨタ・カローラ	I優勝	52周	36/3'59"06

・優勝スピード：181.745km/h

・PP：S.ソーパー/M.サックウェル/S.ミューラー2(フォード)　3'31"91

・2台のボルボ(オロフソン組とリンドストローム組)が1～2位を走行していたが、あと1周というところでオロフソンがガス欠。予選1～2位はシエラ。

イギリスF3 ドニントン・パーク

●5月18日/ドニントン・パーク：イギリス/ルーカス・ブリティッシュF3チャンピオンシップ第7戦

4.023km×20周＝80.46km　出走29台・完走20台

				予選順位/タイム
1	⑧M.ドネリー	ラルトRT30/86・VW	20周	32'38"22	1/1'36"09
2	②M.サンドロ・サーラ	ラルトRT30/86・VW	20周	32'43"48	2/1'36"22
3	③G.パン・コウエン	ラルトRT30/86・VW	20周	32'46"72	4/1'36"34
4	⑤T.デイビーズ	ラルトRT30/86・VW	20周	32'48"17	7/1'36"75
5	⑰D.ヒル	ラルトRT30/86・VW	20周	32'48"97	5/1'36"68
6	⑯P.ラディシク	ラルトRT30/86・VW	20周	32'53"41	10/1'36"99
7	Dハント	ラルトRT30/86・VW	20周	32'56"32	6/1'36"75
8	⑪R.ホッケンハル	ラルトRT30/86・VW	20周	33'01"35	15/1'37"71
9	⑲J.ベイリー	ラルトRT30/86・VW	20周	33'08"50	8/1'36"84
10	Gブラバム	ラルトRT30/86・VW	20周	33'16"18	11/1'37"23
11	㉔A.リアル(B優勝)	ラルトRT30/85・VW	20周	33'20"26	16/1'37"77

・優勝スピード：147.918km/h

・最速ラップ：M.ドネリー(ラルト)　1'36"84　149.554km/h

・PP：M.ドネリー(ラルト)　1'36"09

・22歳のマーティン・ドネリーがスタートからトップを快走しB優勝。

イギリスF3 シルバーストン

●5月25日/シルバーストン：イギリス/ルーカス・ブリティッシュF3チャンピオンシップ第8戦

2.588km×25周＝64.7km　出走30台・完走23台

					予選順位/タイム
1	①M.サンドロ・サーラ	ラルトRT30/86・VW		25周	22'55"43	2/53"86
2	②A.ウォレス	レイナード863・VW		25周	22'55"60	1/53"76
3	⑦K.ファイン	ラルトRT30/86・トヨタ		25周	23'04"54	4/54"19
4	⑱G.ブラバム	ラルトRT30/86・VW		25周	23'04"82	9/54"47
5	P.ラディシク	ラルトRT30/86・VW		25周	23'05"96	6/54"33
6	⑰D.ヒル	ラルトRT30/86・VW		25周	23'06"99	5/54"31
7	㉒D.シンプソン	レイナード863・VW		25周	23'22"70	14/55"08
8	㉗S.ウォーカ(B優勝)	ラルトRT30/85・VW		25周	23'27"76	13/55"02
9	㉓A.ウィルモット(B)	ラルトRT30/85・VW		25周	23'28"78	16/55"12
10	G.ワード(B)	ラルトRT30/85・VW		25周	23'28"87	17/55"29
10	R.A.M.レイド	ラルトRT30/86・トヨタ		11周	16'29"05	10/1'26"83
15	㊴G.ワード(B優勝)	ラルトRT30/85・VW		11周	16'33"01	19/1'27"60

・優勝スピード：169.343km/h

・最速ラップ：A.ウォレス(レイナード)　54"36　171.391km/h

・PP：A.ウォレス(レイナード)　53"76

・チャンピオン争いを展開中のマウリツィオ・サンドロ・サーラとアンディ・ウォレスが他車を引き離してトップを争い、0.17秒差でサンドロ・サーラが勝つ。

イギリスF3 シルバーストン

●5月8日/シルバーストン：イギリス/ルーカス・ブリティッシュF3チャンピオンシップ第3戦

4.719km×11周＝51.909km　出走36台・完走30台

				予選順位/タイム
1	②A.ウォレス	レイナード863・VW	11周	16'00"32	1/1'25"64
2	㉒M.ガルビン	ラルトRT30/86・VW	11周	16'04"07	4/1'25"29
3	①M.サンドロ・サーラ	ラルトRT30/86・VW	11周	16'08"72	7/1'26"47
4	⑤D.ハント	ラルトRT30/86・VW	11周	16'09"48	2/1'26"04
5	⑲J.ベイリー	ラルトRT30/86・VW	11周	16'12"68	3/1'26"19
6	R.チーバー	ラルトRT30/86・VW	11周	16'19"39	8/1'26"66
7	P.ラディシク	ラルトRT30/86・VW	11周	16'21"22	11/1'26"88
8	G.ド・ツィル	ラルトRT30/86・VW	11周	16'21"72	12/1'26"98
9	⑰D.ヒル	ラルトRT30/86・VW	11周	16'28"62	6/1'26"45
15	㊴G.ワード(B優勝)	ラルトRT30/85・VW	11周	16'33"01	19/1'27"60

・優勝スピード：154.594km/h

・最速ラップ：A.ウォレス(レイナード)　1'26"43　156.557km/h

・PP：A.ウォレス(レイナード)　1'25"54

・今度はウォレスが完勝。ポイント上でサンドロ・サーラに1点差と迫った。1週間前ル・マンでマツダ757に乗ったマーク・ガルビンが健闘、2位に食い込んだ。予選ではベテランのディック・バーソンズが事故死する悲劇があった。

フランスF3 ポー

●5月18日/ポー：フランス/フレンチF3チャンピオンシップ第4戦

2.760km×28周＝77.28km　出走19台

					予選順位/タイム
1	①Y.ダルマ	マルティーニMK49・VW		28周	36'46"89	1/1'17"94
2	⑤P.プティ	マルティーニMK49・VW		28周	36'55"13	2/1'18"17
3	④F.ジロワ	レイナード863・VW		28周	37'03"42	6/1'18"76
4	②M.トロレ	マルティーニMK49・VW		28周	37'05"20	13/1'19"70
5	⑥D.モラン	レイナード863・VW		28周	37'08"83	9/1'18"97
6	③F.ドラパラド	ラルトRT30・VW		28周	37'17"14	7/1'18"86
7	⑤J-N.ランクトゥア	マルティーニMK49・VW		28周	37'24"12	5/1'18"69
8	⑩G.ルムブロー	ラルトRT30・アルファ		28周	37'25"52	12/1'19"61
9	⑬E.ベルフロワ	マルティーニMK49・アルファ		28周	37'30"86	14/1'19"80
10	⑩E.バシェラール	マルティーニMK49・アルファ		28周	37'38"11	10/1'19"01

・優勝スピード：126.063km/h

・最速ラップ：Y.ダルマ(マルティーニ)　1'17"94　121.483km/h　13周目

・PP：Y.ダルマ(マルティーニ)　1'17"94

・ヤニック・ダルマがスタートtoフィニッシュで勝利数を増やした。2位ピエール・プティは元F2ドライバー。

イタリアF3 バラーノ

●5月18日/バラーノ：イタリア/イタリアF3チャンピオンシップ第4戦

1.800km×56周＝100.8km　出走18台

1	⑨S.モデーナ	レイナード863・アルファ	56周	44'55"42	3/46"75
2	④A.カッフィ	ダラーラ386・アルファ	56周	44'56"88	1/46"70
3	①M.アピチェッラ	ダラーラ386・アルファ	56周	45'09"51	2/46"71
4	②N.ラリーニ	ダラーラ386・アルファ	56周	45'09"82	4/46"83
5	⑧F.マンチーニ	ダラーラ386・アルファ	56周	45'10"60	5/46"92
6	⑨T.ダニエルソン	ダラーラ386・アルファ	56周	45'13"29	10/47"21
7	③G.モンタルド	ダラーラ386・VW	56周	45'30"51	12/47"22
8	Gバラッジ	ダラーラ385・アルファ	56周	45'34"32	16/ *
9	⑬N.マロッツォ	ダラーラ386・VW	56周	45'40"72	14/47"27
10	⑥S.モンターニ	レイナードF853・アルファ	55周		17/ *

・優勝スピード：134.628km/h

・最速ラップ：A.カッフィ(ダラーラ)　47"13　137.492km/h

・PP：A.カッフィ(ダラーラ)　46"70

・予選ヒート(25周)・ウィナー：M.モンティ(ラルトRT30・VW)

・予選15位以下の者は予選ヒートを闘い、その上位4名が決勝に進出。上記*印

イタリアF3 プレミオ・モンツァ

●6月1日/モンツァ：イタリアンF3チャンピオンシップ第5戦

5.800km×21周＝121.8km　出走28台

				予選順位/タイム
1	②N.ラリーニ	ダラーラ386・アルファ	21周	39'05"12	1/1'49"52
2	①M.アピチェッラ	ダラーラ386・アルファ	21周	39'10"02	2/1'49"62
3	④A.カッフィ	ダラーラ386・アルファ	21周	39'23"50	3/1'49"87
4	R.カペッロ	ラルトRT30/85・アルファ	21周	39'26"57	6/1'50"39
5	⑦G.アマーティ	ラルトRT30/86・VW	21周	39'26"70	9/1'50"74
6	③G.モンタルド	ダラーラ386・VW	21周	39'29"81	16/1'51"16
7	F.テデスキ	ラルトRT30/86・アルファ	21周	39'31"89	15/1'51"12
8	⑭L.マッジオレッリ	ダラーラ386・アルファ	21周	39'39"24	12/1'51"00
9	⑩A.アピチェッラ	ダラーラ386・アルファ	21周	39'39"56	21/1'51"57
10	Mペッローニ	ラルトRT30/86・アルファ	21周	39'50"93	10/1'50"79

・優勝スピード：186.976km/h

・最速ラップ：A.カッフィ(ダラーラ)　1'49"91　185.974km/h

・PP：N.ラリーニ(ダラーラ)　1'49"52

・予選ヒート(7周)ウィナー：N.デシーニ(ダラーラ385・アルファ)

・有望視されているニコラ・ラリーニがF3初優勝

ドイツF3 ゾルダー

●5月18日/ゾルダー：ベルギー/ジャーマンF3チャンピオンシップ第1戦

4.252km×20周＝85.24km

1	Kニッセン	ラルトRT30/86・VW	20周	31'45"54
2	W.カウフマン	ラルトRT30/86・VW	20周	31'51"64
3	H.P.カウフマン	レイナード853・VW	20周	31'52"14
4	M.エストライヒ	マルティーニMK45・VW	20周	31'58"14
5	F.シュミックラー	ラルトRT30/86・VW	20周	31'59"01
6	S.ノイベルガー	レイナード853・VW	20周	32'07"74

・優勝スピード：161.038km/h

・最速ラップ：H.P.カウフマン(レイナード)　1'33"83　163.521km/h

スウェーデンF3 アンデルストープ

●5月18日/アンデルストープ：スウェーデン/スウェディッシュF3チャンピオンシップ第1戦

4.054km×18周＝72.972km　出走22台

1	N.ションストローム	レイナード853・VW	18周	29'11"93
2	M.ヨハンソン	ラルトRT30・VW	18周	29'12"55
3	H.タウング	ラルトRT30・VW	18周	29'14"41
4	H.バルクストローム	ラルトRT30・VW	18周	29'15"52
5	R.ベテルソン	ラルトRT30・VW	18周	29'25"39
6	H.オラウソン	ラルトRT30・VW	18周	29'27"16

・優勝スピード：149.948km/h

・最速ラップ：M.ヨハンソン(ラルト)　1'36"00　152.025km/h

・PP：H.タウング(ラルト)

スウェーデンF3 クヌーツドルプ

●6月1日/クヌーツドルプ：スウェーデン/スウェディッシュF3チャンピオンシップ第2戦

2.079km×36周＝74.844km

1	M.ヨハンソン	ラルトRT30・アルファ	36周	36'02"5
2	N.ションストローム	レイナードF853・VW	36周	36'03"3
3	H.タウング	ラルトRT30・VW	36周	36'07"9
4	H.オラウソン	ラルトRT30・VW	36周	36'24"6
5	R.ベテルソン	ラルトRT30・VW	36周	36'25"4
6	H.バルクストローム	ラルトRT30・VW	36周	36'30"8

・優勝スピード：124.596km/h

・PP：H.オラウソン(ラルト)

フランスT モンテカルロ

●5月11日/モンテカルロ：モナコ/NOSCARフレンチ・プロダクションカー・チャンピオンシップ第4戦

3.328km×24周＝79.872km

1	㉙J.ラニョッティ	ルノー5マキシ・ターボ	24周	44'50"611
2	Aクディーニ	メルセデスベンツ190E2.3-16	24周	44'56"160
3	J.P.ジャブイーユ	プジョー505ターボ	24周	45'22"583
4	J.L.ブースケ	ルノー5マキシ・ターボ	24周	45'23"346
5	Jアルメラ	ポルシェ944ターボ	23周	
6	ボードアン	BMW530	20周	

・優勝スピード：106.868km/h

・最速ラップ：Jラベイル(アウディ200クアトロ)　1'45"82　109.094km/h

・PP：Dスノベック(メルセデスベンツ190E2.3-16)

フランスT ポー

●5月19日/ポー：フランス/NOSCARフレンチ・プロダクションカー・チャンピオンシップ第5戦

2,760km×30周＝82.8km　出走17台

1	⑤J.L.ブースケ	ルノー5マキシ・ターボ	30周	44'03"08
2	③Aクディーニ	メルセデスベンツ190E2.3-16	30周	44'07"80
3	⑲D.グルイヤール	BMW-M5	30周	45'05"36
4	②Xラベイル	アウディ200クアトロ	30周	45'31"55
5	⑮B.ベグアン	BMW-M5	29周	
6	⑥J.P.ジャリエ	ポンティアックTransAm	29周	
7	⑭M.ヌール	BMW-M5	29周	
8	⑨J.M.アルメラ	ポルシェ944ターボ	27周	
9	⑤F.ボネ	アルファロメオGTV6	27周	
10	㉙J.ラフィット	メルセデスベンツ190E2.3-16	26周	

・優勝スピード：112.778km/h

・最速ラップ：J.L.ブースケ(ルノー)　1'26"50　114.867km/h



Trans-Amを駆る元F1のジャリエ



ベルトワーズはプジョー505ターボ

ドイツT アブス

●5月11日/アブス：西ドイツ/ジャーマン・ツーリングカー・チャンピオンシップ第4戦

3.110km×13周＝105.43km

1	V.バイドラー	メルセデスベンツ190E2.3-16		13周	33'36"46
2	Jブロイアー	メルセデスベンツ190E2.3-16		13周	34'10"57
3	B.ノーデス	フォード・シエラ・ターボ		13周	34'24"32
4	K.ティーム	ローパー・ピテス		13周	34'36"48
5	O.マンティ	BMW325i		13周	34'42"59
6	K.ケーニグ	BMW635CSi		13周	34'43"17
7	⑤M.ニューマン	BMW635CSi	A優勝	20周	30'15"83
8	A.ロウズ	フォード・シエラ・ターボ	A	20周	30'20"04
9	R.カービー	アルファロメオ75	B優勝	20周	31'02"98
10	C.ホジェッツ	トヨタ・カローラGT	C優勝	20周	31'03"17
11	P.タフト	フォード・エスコートRS1600i	C	20周	31'17"47
12	Jドゥーレイ	アルファロメオ75	B	20周	31'26"31

・優勝スピード：188.229km/h

・最速ラップ：R.アッシュ(フォード・マスタング)　2'33"47　190.239km/h

・PP：K.ニーツビーツ(フォード・シエラ・ターボ)

ドイツT マインツ-フィンテン

●6月1日/マインツ-フィンテン：西ドイツ/ジャーマン・ツーリングカー・チャンピオンシップ第5戦

2.250km×45周＝101.25km

1	K.ニーツビーツ	フォード・シエラ・ターボ	45周	49'31"57
2	ゲーサー	BMW635CSi	45周	49'33"58
3	K.ティーム	ローパー・ピテス	45周	49'35"31
4	V.バイドラー	メルセデスベンツ190E2.3-16	45周	49'37"30
5	F.クラマー	メルセデスベンツ190E2.3-16	45周	49'38"28
6	V.シュトリチェク	BMW325i	45周	

・優勝スピード：122.662km/h

・最速ラップ：K.ニーツビーツ(フォード)　1'04"25　125.992km/h

イギリスT スラクストン

●5月26日/スラクストン：イギリス/RACブリティシュ・サルーンカー・チャンピオンシップ第2戦

3.792km×20周＝75.84km　出走14台・完走11台

1	⑤M.ニューマン	BMW635CSi	A優勝	20周	30'15"83
2	A.ロウズ	フォード・シエラ・ターボ	A	20周	30'20"04
3	R.カービー	アルファロメオ75	B優勝	20周	31'02"98
4	C.ホジェッツ	トヨタ・カローラGT	C優勝	20周	31'03"17
5	P.タフト	フォード・エスコートRS1600i	C	20周	31'17"47
6	Jドゥーレイ	アルファロメオ75	B	20周	31'26"31

・優勝スピード：150.358km/h

・最速ラップ：D.リーチ(ローパー・ピテス)　1'25"90　158.920km/h

・PP：A.ロウズ(フォード)　1'24"70

RACE DIARY

Photos/Izumi Iwata, Iwao Komiya, Shuji Nishigaya, Kenichi Yoshida, Racing On

13㉒	工藤	隆仁	ワンダーシビックSi	10周	28'08"872		25/2'46"945
14㊶	宇賀神	方昭	明和シビックSi-II	10周	28'21"463		15/2'46"246
15㊲	生澤	光将	セフティースポーツAME Si	10周	28'21"790		27/2'47"427
16㉘	佐藤	利正	CIVIC-Si	10周	28'25"402		26/2'47"119
17㉑	坂田ともかず		レーシング・オンAME	10周	28'26"415		30/2'48"283
	⑲	今村	正広 YAMATOシビックSi-II	4周			14/2'45"339
	㊾	外畑	ひとみ ミオ・レーシング	3周			29/2'48"149
	⑧	井田	雅彦 ピットマン双月URS・シビック	0周			10/2'44"595
	㊲	大山	豊彦 イシダ精風混みちくさ・シビック				4/2'43"203
	⑫	白石	克則 Hayama CIVIC Si-II				6/2'44"192
	㊵	和田よしひろ		ライズオート・シビック			7/2'44"410
	㉙	山崎	猛 ハイタッチ・パーソナルオートSi				9/2'44"564
	㊽	中沢	広高 YAMATOシビックSi-I				12/2'45"314
	㊻	岸元	伸好 TOP RACING・Si				13/2'45"331
	⑭	村松	康生 週刊プレイボーイ・シビック				16/2'45"642
	㉚	森正	高広 ローズオートシビック				20/2'46"564
	㊸	松本	勉 明和シビックSi-I				21/2'46"741
	①	山口	正敏 リコピー&早川鉄筋シビック				24/2'46"874

・優勝スピード：129.671km/h（平均2'44"175）

・オリジナル・スタートで19台クラッシュしリタイア，20台で再レース



大荒れのシビックレース，スタート直後のマルチクラッシュで10台が姿を消してしまう

'86鈴鹿シルバーカップ自動車レース第6戦

●6月1日/鈴鹿サーキット・東コース/晴/主催：CCCK

●FJ1600（JAF鈴鹿FJ1600-B選手権第6戦）

20周＝45.4km　予選出走37台・決勝出走24台・完走21台

					予選順位/タイム
1	⑱	鈴木	一人	三重平安堂 MK-5	20周 45'14"575 6/ 59"115
2	㊴	田中	実	CoxSpeed神戸 F-one	20周 45'15"286 1/ 58"591
3	⑧	中村	良裕	ピットマン 86J	20周 45'15"517 4/ 58"997
4	㉙	池田	正登	クラブトミルサンヌ，ザ・マン	20周 45'18"817 3/ 58"937
5	⑲	藤田	和生	オートいんなんレブ84J	20周 45'19"086 8/ 59"302
6	㉙	服部	尚貴	SDL マーメイト 84J	20周 45'19"785 7/ 59"121
7	㉛	柳田	功	ジュライナイン熊本 MK-5	20周 45'20"342 15/ 59"693
8	①	中嶋	隆二	Car Jack 86J	20周 45'20"946 10/ 59"513
9	⑨	山田	勝治	F-ONE関中8J	20周 45'21"334 13/ 59"629
10	㊾	森谷	賢二	永井チューン MK5	20周 45'22"269 9/ 59"320
11	㊻	鬼頭	和仁	ハヤシ・ドルフィン	20周 45'32"265 18/ 59"833
12	㊽	杉田	雅行	ZELOS420J	20周 45'33"175 19/ 59"939
13	㉝	西垣内	正義	上田タイヤ BP，MK5	20周 45'35"878 2/ 58"928
14	⑤	羽矢	勝也	WEST 86J	20周 45'37"205 24/1'00"324
15	㊸	吉田	和政	Z パーツ 84J	20周 45'37"489 23/1'00"176
16	⑦	藤村	恵輝	CarJack&Golden	20周 45'43"262 11/ 59"544
17	㉓	川崎	淳一	ハヤシ・ドルフィン	20周 45'43"920 16/ 59"722
18	⑪	山口	金	山口電気MK-5	20周 45'44"145 17/ 59"790
19	㊱	内藤	貴伸	ウオルクーウルフ 86J	20周 45'53"457 20/ 59"987
20	㉗	早野	弘二	ビレリー岐阜コマス ワールド5	17周 45'51"774 5/ 59"049
21	⑩	森正	高弘	FRD-86J	17周 22/1'00"033
	㉗	北口	英作	イーグル・スポーツ 430J	3周 14/ 59"668
	㊽	小野	直人	MJ sports MK-5	2周 12/ 59"680
	㉒	安達	郁	ピットマン 420J	2周 21/ 59"995

・優勝スピード：60.209km/h（平均2'15"733）

●SJ　15周＝34.05km　予選出走12台・決勝出走12台・完走10台

					予選順位/タイム
1	⑯	鎌田	勇三	ADVANオスカーSK85	15周 14'19"196 4/54"750
2	⑪	藤川	元造	ADAN アイワールドSK85	15周 14'19"469 3/54"607
3	⑦	崎よしふみ		コスモス J&やまもとSSS	15周 14'19"883 6/54"949
4	⑮	大田	哲也		15周 14'21"085 2/54"550
5	㊽	木谷	敬一	ロベール&モデナSK-85	15周 14'31"184 5/54"896
6	②	橋安	佳秀	コスモスワールドSK-85	15周 14'54"164 10/56"858
7	㉙	竹田みちひろ		松本引越センター SK85	15周 15'09"468 9/56"652
8	㊾	竹中	裕志	OGATA DENKI・OZ	15周 15'09"718 8/56"489
9	③	井本	成二	レブレーシング83S2	15周 15'10"931 11/56"974
10	㉝	遠藤	忍	アトランティック・エンタープライズ	14周 14'33"875 12/59"202
	㉔	望月	俊彦	井上家具 マーメイド83	6周 7/56"415
	⑤	志谷	勝則	オートヨーロピアン 85S	4周 1/54"486

・優勝スピード：142.668km/h（平均5'17"279）

●N2　20周＝45.1km　予選出走27台・決出走18台・完走5台

					予選順位/タイム
1	㊿	中平	勇雄	SPパーツ武川 尾川サニー	20周 20'12"745 2/ 58"770
2	㊾	前田	信敬	DLフォーミュラー青サニー	20周 20'14"288 3/ 58"927
3	⑱	若杉	直樹	APOミュルサンヌTBMサニー	20周 20'24"067 4/ 59"506
4	㉘	板谷	孝美	倉敷カーショップチェック サニー	20周 20'31"948 13/1'00"000
5	⑧	井上	博明	APOランナーバード正子サニー	20周 20'36"022 9/ 59"794
6	⑯	隅田	吉宏	タイヤショップさつまURSサニー	20周 20'41"444 16/1'00"188
7	⑲	大野	芳弘	シルエット スダ サニー	20周 21'10"473 10/ 59"879
8	㉒	田中	伸行	車茶屋・ロックンビート・Dカーズ	18周 7/ 59"720
9	㉙	吉野	雅夫	北本山テニスクラブURSサニー	16周 17/1'00"206
	㊱	中矢	雅章	Hi-TOUCHリバーサイド	13周 14/1'00"033
	㊴	北岡	正治	トヨタスターレット	13周 24/1'01"579
	㊴	森本	武	ロックンビート，ナッツRS上田	8周 11/ 59"905
	⑥	石田	勝人	南海部品富田林・幸樹・尾川サニー	8周 8/ 59"766
	⑬	中野	高始	テクニカルボデー ショップナカノ	8周 18/1'00"375
	㉕	青柳	秀明	RSアオヤギ サニー	8周 5/ 59"556
	㊾	安田	信夫	鎌和自動車KIM'Sスターレット	5周 19/1'00"503
	㊴	大井	泰治	KANAN・スターレット	3周 15/1'00"185
	⑮	米田	幸史	URS TAKEOFF青サニー	3周 6/ 59"685

・優勝スピード：134.758km/h（平均1'00"537）

●NS（JAF鈴鹿ツーリングカー選手権第6戦）

15周＝34.05km　予選出走41台・決勝出走24台・完走22台

					予選順位/タイム
1	③	鎌田	博樹	イトウタイヤALFAトランピオン	15周 16'29"281 1/1'04"372
2	㊾	山崎	猛	MONロードスターフロンティア	15周 16'30"004 2/1'04"924
3	⑲	原	貴彦	レーシングサービス正和 シビック	15周 16'36"083 3/1'05"115
4	⑥	白石	克則	Hayama CR-X Si-3	15周 16'44"862 7/1'05"381
5	㉗	近田	直人	RS加藤ダンロップSSRレビン	15周 16'50"403 13/1'05"820
6	⑲	イトウタカアキ		陸月第一技研ラートルSRレビン	15周 16'51"460 5/1'05"242
7	㊾	森本	雅也	四日市coral reefトレノ	15周 16'58"333 14/1'05"885
8	㊽	永田	敏雄	吉田自動車レインボー AE86	15周 16'58"671 12/1'05"619
9	㉑	岩井	広満	岩田オートレビン	15周 16'59"125 11/1'05"610
10	㉜	堀川	善一	ホットパロット愛知DCPレビン	15周 16'59"214 9/1'05"492
11	㉝	小野田	武文	平安自動車S	15周 17'00"465 15/1'05"924
12	㉟	澤原	正行	LIKE・セントラル・大東自動車	15周 17'01"175 18/1'05"198
13	㊾	久林	裕二	Toya in 99 CR-X	15周 17'01"568 22/1'05"454
14	㊾	増田	邦彦	ゴッチ上田タイヤ86レビン	15周 17'03"594 23/1'05"481
15	㉖	岡本	秀敏	野田ENG・YUMMAXトレノ	15周 17'04"315 17/1'05"107
16	㊼	増谷	清博	ホンダセンター和歌山 シビック	15周 17'05"841 8/1'05"432
17	㉓	鈴木	文夫	ミオ ガレージ ハウス Si	15周 17'08"605 20/1'05"378
18	㊺	横田	慎一	AME-CPOINT レビン	15周 17'09"002 19/1'06"374
19	㊸	兵中	久之	コックピット豊川 レビン	15周 17'09"496 24/1'06"525
20	㉕	熊澤	正夫	ゼロクラフト グランドスタックL	15周 17'10"798 16/1'06"095
21	㊿	木田	義文	カワサキENG-86トレノ	15周 17'11"181 21/1'06"441
22	⑧	久田	悟	アドバンBPランナーバード86	15周 17'36"344 6/1'05"364
	㉘	小池	幸春	カローラ	7周 4/1'06"122
	⑪	コテラカズヤ		グランドスラム千里アクエリアス	7周 10/1'05"497

・優勝スピード：123.908km/h（平均1'05"952）

・⑧久田はイエローフラッグ無視のためペナルティ1分加算

●FFシビック

15周＝34.05km　予選出走22台・決勝出走22台・完走22台

					予選順位/タイム
1	㊱	中野	さとし	URS青フォーミラシビック	15周 16'28"346 2/1'05"062
2	⑪	丹羽	康文	クリオ名古屋東邦FCDシビック	15周 16'29"142 1/1'04"884
3	⑮	杉川	泰志	テクニカ・RSR・Agio・Si	15周 16'31"671 3/1'05"106
4	㊲	木下	高夫	トラスト ADVAN シビック	15周 16'38"202 4/1'05"307
5	㊿	高津	和男	大高&テクニカ&うさぎ団Si	15周 16'38"614 5/1'05"413
6	㊿	佐藤	浩之	ミオレーシング・パワーS	15周 16'40"182 6/1'05"454
7	㊱	井田	雅彦	ピットマン双月URSシビック	15周 16'42"803 7/1'05"475
8	㊲	佐藤よしかず		パニックURSフォーミュラSi	15周 16'45"154 8/1'05"547
9	①	見並	秀文	カフェ プラザ アン シビック	15周 16'45"515 9/1'05"741
10	㊲	寺田	隆	HayamaCIVIC Si-I	15周 16'47"391 11/1'05"783
11	⑰	山口	正敏	リコピー&早川鉄筋シビック	15周 16'51"291 10/1'05"754
12	㊾	湯ノ口	弘二	クリオ近畿サウンドSi	15周 16'52"542 12/1'06"309
13	㊾	加藤	宏一	KIM'S興産ドライブ シビック	15周 16'53"031 13/1'06"320
14	㊾	藤井	秀喜	タックイン89シビック	15周 16'53"317 15/1'06"461
15	㊾	池上	洋	タックインカーショップFL Si	15周 16'54"250 16/1'06"659
16	㉕	伊藤	雅昌	オートいんなん・レアCIVIC	15周 16'54"929 14/1'06"338
17	㉓	古賀	元浩	Hayama シビック Si-2	15周 17'02"142 20/1'07"086
18	⑤	上村	真里子	三重ヨコハマ&トモエ シビック	15周 17'03"358 19/1'06"924
19	⑥	高橋	一智	VANS URSシビック	15周 17'03"742 21/1'07"218
20	⑱	広田	雅美	無田レーシング シビック	15周 17'06"050 17/1'06"859
21	㊲	生澤	光将	セフティスポーツAME Si	15周 17'16"039 18/1'06"887
22	②	島田	勝久	ワンダーシビック	15周 17'25"817 22/1'10"548

・優勝スピード：124.025km/h（平均1'05"889）

●レディス

10周＝22.7km　予選出走17台・決勝出走17台・完走14台

					予選順位/タイム
1	㉚	藤枝	智恵子	テクニカ・Agio シビック	10周 11'49"096 2/1'09"175
2	㊾	野山	律子	ミオ・レーシング シビック	10周 12'03"384 7/1'10"501
3	㊾	青木	八千代	前野板金スーパーシビック	10周 12'03"737 6/1'10"435
4	㊾	平田	明子	A&S IKAI シビック	10周 12'04"309 8/1'10"835
5	⑬	浅田	純子	スーパーシビック	10周 12'13"246 12/1'12"865
6	②	鈴木	貴由美	LUNA CIVIC	10周 12'15"612 13/1'12"952
7	㊲	大西	弘幸	DonShop丸辰酒類シビック	10周 12'15"866 9/1'11"313
8	⑤	田代	公子	スーパーシビック	10周 12'16"663 11/1'12"218
9	㊾	物部	八重子	J&M 鉄平 大栄石走 E-SR	10周 12'16"345 5/1'10"018
10	③	石崎	佳子	シビック	10周 12'36"228 14/1'13"306
11	㊾	カラタニカヌヨ		W.B.C.&たちよみシビック	10周 12'37"129 15/1'14"047
12	㊾	寺田	ひとみ	ミオ・レーシング シビック	10周 12'44"109 3/1'09"498
13	㉒	佐藤	美加	シルバー自動車シビック	10周 13'00"812 16/1'15"287
14	㊾	福本	清美	S&K KOH シビック	9周 11'48"933 17/1'16"643
	㉓	川原	美恵子	BTSC 鉄平 シビック	6周 10/1'12"214
	㉓	上村	真里子	トモエ美容室&めいシビック	0周 4/1'05"747
失	㊾	岩尾	美登里	TOP・RACING・CIVIC	10周 11'47"812 1/1'08"819

・優勝スピード：115.245km/h（平均1'10"909）

・㊾岩尾は規則書第31条4項および7項再車検拒否のため失格，これにより予選タイムを抹消する。



事故のためペースカーが入ったFJ1600レース



NSでトップを争う3:鎌田博樹レビンと9:山崎猛シビック



FクウイナーはポテンザRE、前回に続き連勝だ



レディスのスタート直後，上村真里子がクラッシュ

'86SUGOツーリングカーレースシリーズNo.2

●6月1日/スポーツランド菅生/晴/主催：奥州VIOC

●SAC

15周＝39.825km　予選出走27台・決勝出走24台

					予選順位/タイム
1	㊽	大友	敬一	スワローフォーミュラオリオ	15周 16'47"26 3/1'05"32
2	㊽	小林	秀夫	レーシングフォルムスターレット	15周 16'47"46 6/1'05"48
3	①	佐島	晃	タカハギタイヤスターレット	15周 16'51"43 4/1'05"37
4	㊿	西谷	義光	YNSMスペシャルスターレット	15周 16'54"29 5/1'05"37
5	⑤	塚原	修一	二階&ガレージウチダKP61	15周 17'09"16 11/1'05"83
6	㊿	佐藤	清治	SSスワローKP61	15周 17'09"38 15/1'06"73
7	②	加藤	雅彦	チームトムススターレット	15周 17'12"15 13/1'06"52
8	③	菅原	雅之	ADVAN-STARLET	15周 17'17"16 16/1'06"94
9	㉗	瀬野尾	正人	加藤自動車フォーミュラKP61	15周 17'18"31 7/1'05"64
10	㉒	武田	誠	オートボーイスターレット	15周 17'18"54 17/1'07"12
11	⑦	難波	幸治	EPLプロロングイナガキ61A	15周 17'19"94 19/1'07"48
12	㊻	千葉	信敏	チームトムススターレット	15周 17'44"23 18/1'07"32
13	㉖	片岡	次男	カサマレーシングスターレット	15周 17'49"23 22/1'08"48
14	⑮	高橋	輝雄	チームエスプリ80スターレット	8周 9/1'05"73
15	①	山口	吉明	カサマレーシングADVANT1	8周 12/1'06"44
16	㉔	川崎	俊英	レーシングサービススタボン61	7周 エンジン 20/1'07"60
17	㊸	木村	雅範	ピットイン玉城・滝野KP61	7周 エンジン 14/1'06"57
18	⑧	佐伯	晴彦	SSスワローイン八戸KP61	6周 10/1'05"77
19	㉟	岩間	敬	クリューティブ青山ブリッド61	6周 マシン 23/1'08"57
20	㉔	横田	昌志	コッドスターレット	6周 エンジン 21/1'07"94
21	㉕	島田	良雄	ウエタケENG TOYOTA	3周 マシン 8/1'05"71
22	③	西岡	宏実	アドバンGSオプションKP61	2周 エンジン 24/1'09"04
23	㊾	鈴木	英雄	グランドスラムオプションKP61	0周 1/1'04"86
24	㉙	鈴木	一男	カサマレーシングADVAN61	0周 2/1'05"21

・優勝スピード：142.337km/h（平均1'07"15）

●N2500

15周＝39.825km　予選出走14台・決勝出走14台

					予選順位/タイム
1	②	鈴木	英雄	グランドスラムオプションRX7	15周 16'30"44 1/1'05"37
2	㊽	鈴木	克明	若柳交通商事福走サバンナRX7	15周 16'31"00 3/1'06"21
3	⑦	太平	良夫	カメイ仙台車検整備センター7	15周 16'52"52 2/1'06"25
4	①	佐藤	清治	SSスワローオリオRX7	15周 17'03"13 5/1'06"60
5	㊾	佐々木	正徳	新日本自動車ザーレンRX-7	15周 17'14"37 6/1'07"02
6	③	伊東	広幸	おんざろっきーSA22C	15周 17'23"97 9/1'08"63
7	④	及川	健彦	若柳交通商事福走サバンナRX7	15周 17'24"68 8/1'08"32
8	㊽	荏司	広義	スピードショップスワローRX7	15周 17'35"87 10/1'08"69
9	㉕	工藤	宏幸	工藤輸送オートボーイSP-RX7	15周 17'40"99 12/1'09"05
10	④	石田	峰夫	建設機械富張城北サバンナRX7	15周 17'44"69 11/1'08"98
11	㊾	谷川	喜則	AUTOBOY RX7	15周 17'58"19 14/1'09"51
12	⑤	佐藤	勝敬	オートショップ無限RX-7	12周 4/1'05"47
13	⑥	山家	悟也	角限無レーシングサバンナRX7	7周 13/1'09"21
14	⑧	平	智一	8マンあ～るえっくすセブン	2周 7/1'07"71

・優勝スピード：141.889km/h（平均1'07"35）

●N1300（JAF菅生ツーリングカー選手権第1戦）

15周＝39.825km　予選出走20台・決勝出走18台

					予選順位/タイム
1	③	大谷	保志	奥州中村VIOCスターレット	15周 17'48"42 1/1'09"33
2	②	佐藤	勝祥	RS・グランEP71	15周 17'57"96 7/1'10"26
3	①	庄子	洋	仙台レーシングスターレット	15周 17'58"90 6/1'10"09
4	⑱	吉田	信	勝信スターレット	15周 17'58"93 5/1'09"97
5	⑤	志沢	豊	RS-スペシャルスターレット	15周 17'59"47 2/1'09"67
6	㉘	大森	昇	かっこびフォーミュラーEP71	15周 18'07"84 10/1'10"90
7	㊾	佐藤	伸也	GSオプションスターレット	15周 18'08"79 9/1'10"68
8	㊼	林	一規	大真設備長谷川精金スターレット	15周 18'08"82 4/1'09"92
9	④	大宮	利明	大栄自動車スワロースターレット	15周 18'09"78 3/1'09"86
10	㊸	斉藤	望	SSスワローKP-61	15周 18'09"98 11/1'11"43
11	⑧	斉藤	敏浩	ベースメーカー富城青部隊KP-61	15周 18'10"50 8/1'10"51
12	㉙	鈴木	雅也	仙台レーシングKP61	15周 18'24"02 14/1'12"25
13	㉖	菅野	俊久	プリンス農望レーシングKP-61	15周 18'27"88 16/1'12"60
14	㉑	朝妻	芳明	NRS-O&HスターレットS	15周 18'32"41 15/1'12"37
15	㊸	平間	信広	高モータースKP-61	15周 18'43"00 12/1'13"02
16	㉜	阿部	勝幸	マイペースレーシングクラブ	15周 18'47"42 13/1'12"16
17	㊾	斉藤	勝利	ワークス武蔵和心者スターレット	15周 18'47"95 19/1'13"76
18	㉕	佐々木	安博	大林建設KP61スターレット	13周 20/1'14"26

・優勝スピード：134.189km/h（平均1'11"23）

●日産マーチチャレンヂカップ

12周＝31.86km　予選出走8台・決勝出走7台

					予選順位/タイム
1	⑤	新井	久美子	日産チェリー富城マーチ	12周 15'51"29 5/1'17"71
2	㊽	北見	淳	SSスワローオリオマーチ	12周 15'51"44 1/1'17"61
3	⑥	佐藤	薫	マーチ	12周 15'55"02 4/1'17"66
4	②	菅原	雅之	ADVAN MARCH	12周 15'55"74 2/1'17"61
5	㊾	川村	優	グランドスラムバルアドバンマーチ	12周 16'11"46 6/1'18"15
6	㊽	八木田	美沙	SSスワローオリオ八戸マーチ	12周 16'27"11 3/1'17"61
7	③	長谷川	善寿	オートバックスマーチ	1周 8周回数不足

・優勝スピード：120.569km/h（平均1'19"29）

DOMESTIC RACE

'86富士スピードカップ グランナショナルストッカーレース

●5月18日/富士スピードウェイ/晴/主催：JRSCC

●RJロータリー

15周＝66.615km　予選出走26台・決勝出走26台

					予選順位/タイム
1	①藤川	元造	ADVANアイワールドSX85	15周	23'58"43	2/1'34"71
2	⑮中島	裕史	サンスイカーオーディオSX85	15周	23'58"52	8/1'36"33
3	⑤中山	松雄	FET極東メッカ85S	15周	23'58"70	1/1'34"48
4	㊾水谷	敬一	ロベールandモデナSX-85	15周	24'18"45	4/1'35"19
5	⑤細谷	秀男	アドバンテクノポイント85S	15周	24'26"88	5/1'35"54
6	②妻子	真	フラットアウトJASC　85C	15周	24'34"65	14/1'38"34
7	㊻袖山	誠一	KIWIヤマト61S	15周	24'43"78	9/1'37"22
8	㉗森谷	幸雄	AME-ADVAN yours	15周	24'48"36	10/1'37"57
9	㉙早川	隆	スタートスポーツマナティ	15周	25'03"75	13/1'38"27
10	⑯鎌田	義三	アドバンサンジルシミツSX85	15周	25'10"64	3/1'35"18
11	㉖前	勝喜	チーム　F　エルフ　85S	15周	25'36"35	12/1'38"03
12	㉓丸子	喜吉	TEAMIPOINTイガラシR	14周	24'16"43	16/1'40"50
13	㉜大川	政和	アドバンコカコーラMK 4	14周	24'27"90	18/1'41"85
14	㉘奥脇	能理	日本オートスポーツセンター丸	14周	24'39"57	26/ ——
15	㉘小長井	政行	RSウメハラ∞カプトSPL	13周		11/1'37"82
16	㉗長綱	浩	セヴンオークス83S	13周	24'24"77	23/1'51"43
17	㉙大窪	哲也	WAKOSコスモ大窪石油83S	10周		17/1'41"43
18	㉑篠原	正明	ワコーズホビーレーシング83S	9周	24'42"87	19/1'43"52
19	⑦野上	敏彦	マツダオート東京中央営85S	7周		7/1'35"64
20	㉔高木	政巳	タケシタオート静岡85S	6周		25/2'40"61
21	⑧大橋	康弘	チーム・メッカR	6周		22/1'48"51
22	⑬横峰	康広	ナイト83S　2	4周		21/1'46"18
23	⑥藤枝	照光	ラムコレーシングメーター61S	0周		6/1'35"58
24	⑩菅能原	和雄	ACC・S栄機会岡国自工85S	0周		15/1'39"61
25	⑭大谷	高生	ALFA No3　83S	0周		20/1'45"45
26	㉙井村	利行	フリーウェイ　RJ	0周		24/2'01"32

・優勝スピード：166.719km/h（平均1'35"90）

●グランナショナルストックカー

20周＝88.82km　予選出走25台・決勝出走22台

(GN)　予選出走5台・決勝出走8台

					予選順位/タイム
1	㊲斎藤	鉄治	マツダオート東京中央(宮)ルーチェ	20周	39'25"36	1/1'46"32
2	㊴K. シュンケンバーグ		DRロバートRファイヤーバード	20周	39'46"00	3/1'51"82
3	⑰吉野	雅美	TEAM＋α　86S	19周		8/1'55"89
4	㊺小泉	裕英	seiken東田R430	19周	40'16"52	6/1'53"26
5	㉞小峰	政則	ノリちゃんグレード430	15周		9/2'00"12
6	⑧西岡	清貴	401カマロbj石垣	9周		2/1'47"19
7	㉙佐々木	昭吾	ハヤシスピードニッサングロリア	8周		15/2'01"97
8	⑪高橋	健	カマロ	2周		4/1'56"88

・優勝スピード：135.181km/h（平均1'58"27）

(S-2000)　予選出走16台・決勝出走14台

					予選順位/タイム
1	㉗野崎	良輔	RSスタートローレル	19周	35'54"54	5/1'58"12
2	㉒太田	伸一	SeiKen東田R430SPL	19周	40'00"37	7/1'59"26
3	㉟雲谷	幸雄	シバヤマタイヤ430	19周	40'11"53	16/2'02"00
4	㉝田中	和俊	まつおかスーパーグランデSPL	19周	40'13"51	14/2'01"70
5	㊷堀名	勇	ハヤシスピード430S	19周	40'17"55	18/2'02"84
6	㊳木島	幹泰	文仙・鈴木鋲金SPL430　2	18周		20/2'04"63
7	㊱井福	敬二	やまきち松岡カサイ鋲金ローレル	18周	40'13"78	19/2'04"02
8	㊸貫重	孝二	マルホランドサンオートローレル	17周		12/2'00"38
9	⑦林	幸雄	TEAM　HAYASHI330	17周	40'39"58	24/3'11"69
10	⑨大矢	照男	やまきち808　Sセドリック2	10周		17/2'02"54
11	㊾海中	昭夫	RSR鈴木鋲金430パート1	9周		10/2'00"45
12	②鳴海	友明	伊藤タイヤオートプロセドリック	7周		22/2'05"87
13	㊽増井	裕二	タイガーヤマトやまきちクラウン	5周		23/2'23"60
14	㊷加藤	雅男	CS-TOPスペシャルローレル	0周		11/2'00"96

・優勝スピード：126.857km/h（平均2'06"03）

●ツーリングスポーツカー

15周＝66.615km　予選出走19台・決勝出走19台

					予選順位/タイム
1	⑩大橋	正利	SCCJオオハシサニー	15周	28'22"29	1/1'52"61
2	㊵渡見	武	埼玉本庄とんぼ寿司オオハシサニー	15周	28'22"65	2/1'52"96
3	①川崎	晋哉	カンワ商会ヒタチサニー	15周	28'26"01	4/1'53"99
4	⑲長富	浩	カンワ商会ヒタチサニー	15周	28'56"56	5/1'54"63
5	㊸小野	實	入谷工業seiken東田310	15周	29'08"30	6/1'55"01
6	㉓江嶋	由紀夫	カサマレーシングクレバーズサニー	15周	29'10"31	9/1'56"68
7	⑳高橋	裕	グローバルサニー	15周	29'12"80	13/1'58"54
8	⑪横崎	雅昭	三琇モータース岩佐鋲金サニー	15周	29'23"14	10/1'56"76
9	⑤大山	茂	セクシーロード310サニー	15周	29'32"46	11/1'57"38
10	⑱内田	清	フジボデーアルファーサニー	15周	29'45"61	12/1'57"60
11	㊸貫重	孝二	協同ゴルフマルホランドサニー	14周	28'28"80	17/2'06"24
12	㉗直井	C	常陸自動車310サニー	14周	29'39"23	15/2'05"45
13	㉜重盛	政幸	ハイネス恒産スペシャルサニー	14周	30'25"59	16/2'06"05
14	⑰高津	雅彦	アルファカトウサニー	13周		8/1'56"49
15	㊿大関知	誠	K-autoサニーIGA	12周		18/2'09"72
16	㉕鈴木	裕	スピードショッププロトサニー	11周		7/1'56"07
17	㊶大野	克成	イデオン高輪通商サニー	10周	28'36"56	19/2'15"54
18	②小林	二郎	ASヒタチ・アドバンサニー	7周		3/1'53"84
19	㉜長谷川	照彦	RSSカナリ・オオハシサニー	0周		14/2'01"02

・優勝スピード：140.877km/h（平均1'53"49）

●FFシビック

10周＝44.41km　予選出走12台・決勝出走13台

					予選順位/タイム
1	㊻岸本	伸好	TOP・RACING・Si	10周	19'28"21	2/1'54"80
2	㊽小林	信行	ＩＩ　ADO　F-1オートSi	10周	19'37"02	3/1'55"72
3	⑫佐藤	利正	TAC-CIVIC-1	10周	19'37"72	4/1'56"92
4	㉟岩崎	治大	八王子中央ホンダシビック	10周	19'45"56	7/1'58"38
5	㊸鈴木	良伸	TOP&スズキSi	10周	19'48"68	5/1'56"92
6	③早川	篤	コクピット厚木FAMCIVIC	10周	19'58"98	6/1'57"70
7	㉑毛塚	康夫	YAMATOスーパーシビック	10周	21'05"73	8/2'04"93
8	㊻鈴木	竜吾	YAMATOスーパーシビックS	10周	21'05"97	9/2'05"45
9	⑪豊岡	正文	TAC-CIVIC-2	10周	21'13"82	10/2'05"78
10	⑧軽部	通弘	明和スーパーシビック	9周	20'07"16	12/2'08"79
11	㉟中島	豊	八王子中央ホンダシビック	5周		1/1'54"40
12	㊾鈴木	克弘	HOT'S　COMPANYSi	4周		11/2'07"52
13	⑯佐藤	兄彦	BOSCHシビックByZERO	1周		13/出走せず

・優勝スピード：136.856km/h（平均1'55"82）

●ミラージュカップフレッシュマン

12周＝53.292km　予選出走24台・決勝出走23台

					予選順位/タイム
1	⑰辻村	寿和	シチズンレーシングミラージュ	12周	23'24"12	1/1'54"71
2	㉓下里	吉浩	ファーストエースミラージュ	12周	23'29"67	21/1'59"68
3	③福井	守生	PUMAPOWERMIRAGE	12周	23'34"06	7/1'56"36
4	⑱照沼	毅	照沼藤事ミラージュ	12周	23'35"12	2/1'55"01
5	⑨後藤	政規	エバガゼボ　ミラージュ	12周	23'37"66	4/1'55"96
6	㊿久保寺	清	レーシングレオノミラージュ	12周	23'38"29	5/1'56"24
7	㊵根橋	徹	パルスピードJRSCCミラージュ	12周	23'40"16	13/1'57"53
8	⑩正岡	貞雄	ベストカー・ミラージュ	12周	23'40"41	8/1'56"39
9	㊾羽田	一夫	メガネスーパーミラージュ	12周	23'41"11	3/1'55"37
10	㊽村田	今夫	wzレーシングレオノコルト	12周	23'41"34	6/1'56"29
11	⑨鈴木	弘之	ADVAN・FISBELLCO	12周	23'52"80	9/1'56"39
12	㊿松谷	幸彦	モーターファン・ミラージュ	12周	23'54"17	12/1'57"28
13	⑧國政盟	昇	エバガゼボ　ミラージュ	12周	24'00"31	17/1'58"89
14	⑦中林	香	ミラージュ・デビュタント	12周	24'04"45	10/1'56"61
15	⑨本間	優	ラゴンダズーム　ミラージュ	12周	24'20"45	15/1'57"82
16	㉑島崎	一仁	プロフィール・ミラージュ	12周	24'25"20	18/1'59"52
17	⑯井上	弥生	ミツワモデルエクセルエバコルト	12周	24'25"20	24/2'00"38
18	㉓坪野	和雄	ホットドックプレスミラージュ	12周	24'36"75	16/1'58"30
19	㊴K. Wong		WONG COLT	12周	24'37"81	23/2'00"08
20	㉙長島	秀夫	関内三菱・長島自動車ミラージュ	11周	24'12"81	14/1'57"65
21	㉝白石	隆	SCマルミック　ミラージュ	10周		22/1'59"71
22	㊻岡本	元一	マーメイドエステ　ミラージュ	10周		20/1'59"68
23	㊽保田	薫	西相模三菱・花井タイヤレオノM	1周		11/1'56"90

・優勝スピード：136.634km/h（平均1'51"01）

●プロダクションカーA

10周＝44.41km　予選出走40台・決勝出走30台

					予選順位/タイム
1	①田中	きくじ	鹿田鋲金SAUTOスターレット	10周	21'24"30	9/2'07"19
2	⑲滝口	久雄	TAKI-N-RSスターレット	10周	21'24"41	1/2'06"29
3	⑯野口	明義	イノマク商会SPLスターレット	10周	21'24"71	2/2'06"51
4	⑥浜名	雅一	エンドウオートサービスKP61	10周	21'24"76	3/2'06"59
5	㊾岸原	和人	バイクショップニシスターレット	10周	21'31"49	7/2'07"04
6	㉓西	久幸	G. Rカワグチスターレット	10周	21'32"41	6/2'07"03
7	⑦西山	直弘	エンドウ・AS相沢KP61	10周	21'33"19	10/2'07"38
8	㊾三輪	猛	湘南台赤堤灯藤沢レーサーKP	10周	21'38"60	12/2'07"59
9	①森田	裕之	木野沢ワインズ加瀬スターレット	10周	21'38"90	14/2'07"92
10	㊾石井	勲	タナカR商自動車スターレット	10周	21'41"03	20/2'08"43
11	②石原	隆男	笠川新聞店Sオートスターレット	10周	21'41"70	13/2'07"65
12	㊽山崎	修	イーグルオートアイサワKP61	10周	21'43"12	16/2'08"06
13	㊸佐藤	勝彰	レーシングライフスターレット	10周	21'43"32	8/2'07"04
14	㊾宮原	泉孝	しみずKP61スターレット	10周	21'49"04	22/2'08"84
15	⑤吉岡	幸夫	岩新自動車ブービースターレット	10周	21'51"30	18/2'08"30
16	③本橋	晋昭	モニカラオートスターレット	10周	21'53"18	11/2'07"55
17	㉓関	保雄	エキスパート森田電気KP61	10周	21'54"64	24/2'09"27
18	㊹花村	晴雨	酒の菊川・スターレット	10周	21'55"04	21/2'09"80
19	㊾中川	元二	伊藤タイヤ中川鋲金スターレット	10周	21'56"20	4/2'06"63
20	㊽藤田	守男	GNカワグチスターレット	10周	21'56"84	19/2'08"30
21	㊾植田	武治	伊豆下田・外岡鋲金スターレット	10周	21'57"41	17/2'08"14
22	⑬福村	忠海	エキスパートやまきちKP61	10周	21'57"60	26/2'09"63
23	㊾本橋	学	ニツ境モータース　スターレット	10周	21'58"28	29/2'09"96
24	⑤山田	裕之	荒川建材スターレット	10周	21'58"68	21/2'08"73
25	⑧田中	茂	イナガキレーシングスターレット	10周	21'59"01	25/2'09"31
26	㊸白井	貴之	静岡高松TS★サンスターレット	10周	22'06"29	23/2'08"97
27	㉒小林	豊	ALFANo3レーシングKP	10周	22'14"73	15/2'08"02
28	㊾⑥川	和宏	ニナ君のハイエストスターレット	10周	22'18"17	28/2'09"90
29	㊾中島	雅彦	サンケイオート中川スターレット	10周	22'22"09	30/2'10"28
30	⑳高木	正男	西昇自動車みゆきスターレット	9周		5/2'07"03

・優勝スピード：124.485km/h（平均2'08"43）

●プロダクションカーB

10周＝44.41km　予選出走40台・決勝出走30台

					予選順位/タイム
1	④関部	当巳	TBSアドバンスターレット	10周	21'30"18	10/2'08"42
2	㊵鈴木	貴太	☆H・P・S☆スターレット	10周	21'30"45	1/2'07"79
3	③山田	納	TPS　F-1　STARLET	10周	21'30"63	9/2'08"22
4	㊾下川	朗	ビーガルハウス☆イクオKP61	10周	21'30"66	8/2'08"10
5	⑦富木	孝一	加藤自動車友愛産業スターレット	10周	21'46"90	28/2'10"47
6	⑥小島	信利	トヨタスターレット	10周	21'47"10	7/2'08"06
7	⑮大沢	正治	根本鉄研プラクティスKP61	10周	21'47"12	17/2'09"41
8	㊾小松	秀治	イハラレンタリーススターレット	10周	21'52"56	5/2'07"96
9	②西脇	誠一	ADVAN倉田スターレット☆V	10周	21'55"35	29/2'10"51
10	㊾北村	淳	榎出工業所・スターレット	10周	21'56"73	25/2'10"26
11	⑱榊原	こうじ	関成タイヤスターレット	10周	21'57"42	14/2'08"77
12	㊾三原	万記	カフェテラス福比亜スターレット	10周	21'57"55	24/2'10"02
13	㉛高田	衛	KP61・東田レーシング	10周	21'57"86	22/2'09"96
14	㊾広野	勝也	KIRC☆スピード若松KP61	10周	21'59"05	19/2'09"57
15	㊿久保田	優子	高木市川島タイヤスターレット	10周	21'59"73	18/2'09"46
16	⑨福島	忠雄	河内自動車テクノスターレット	10周	22'02"58	21/2'09"88
17	㊾尾比津	学	丸尾☆シンドロームスターレット	10周	22'12"78	26/2'10"44
18	①藤波	浩	ハートレーシングスターレット	10周	22'12"90	23/2'09"99
19	㊿手塚	一也	五十嵐トムスキャロットKP61	10周	22'13"37	27/2'10"45
20	㊾田中	勝敏	KENT商デザインスターレット	10周	22'15"40	20/2'09"62
21	㊾小倉	信男	ナイトパブ小路クレストKP61	10周	22'23"12	16/2'09"29
22	㊾荒川	国雄	岩間自動車解体SPスターレット	10周	22'25"97	30/2'10"68
23	㉑石井	勇明	小林タイヤ愛子スターレットバチ	8周		13/2'08"59
24	⑤白井	達人	さがみレーシングスターレット	7周		3/2'07"83
25	㊾角田	行英	鎌倉小林タイヤ☆スターレット	7周		4/2'07"96
26	㊾小池	一彦	エンドウオートサービスKP61	2周		6/2'07"96
27	㊾岡田	衛	ALFA☆No3スターレット	1周		16/2'08"34
28	㊾高光原	敬夫	エーコンSクレストスターレット	1周		12/2'08"67
29	㊾須藤	修二	オートクルーズ雅工芸KP61	0周		11/2'08"65
失	㊾佐々木	靖	新生自動車テクノスターレット			2/2'07"83

・優勝スピード：123.918km/h（平均2'09"02）

・失佐々木は車輪規則違反のため失格

'86ジョン・プレーヤー・スペシャル　トロフィーレース

●5月25日（予選24日）/鈴鹿サーキット/晴/主催：㈱ホンダランド

●F3チャンピオン（全日本F3選手権第3戦）

15周＝88.7037km　予選出走28台・決勝出走28台・完走22台

					予選順位/タイム
1	①佐藤	浩二	LE GARAGE VW・RT-30	15周	33'05"850	1/2'08"855
2	③岡田	英典	コックス神戸RT30-35	15周	33'08"222	3/2'09"868
3	㊶福山	英夫	マーテルSK-86F	15周	33'08"743	6/2'10"064
4	㊷岡田	秀樹	レイナード863	15周	33'10"100	4/2'09"936
5	⑦中山	真	COCKPIT VW・RT・30	15周	33'12"492	7/2'10"476
6	⑭斉藤	久豊	リミットSK-86F	15周	33'14"955	9/2'11"019
7	⑳兵頭	秀二	サンスイ・カーオーディオRALT	15周	33'29"222	10/2'11"134
8	②成瀬	茂喜	RALT-RT-30	15周	33'29"692	13/2'11"558
9	⑮太田	哲也	ラルトRT-30トヨタ	15周	33'32"189	14/2'11"834
10	㊽松井	茂樹	OBUNSHA HIGH TOPBS3	15周	33'33"507	12/2'11"300
11	㊾野中	真喜雄	モアコラージュ・Agio	15周	33'45"421	18/2'12"742
12	⑤中嶋	悟	チョロQ・メイジュ	15周	33'50"869	17/2'12"175
13	⑩渡辺	光行	ADVAN・TOMEI平凡パンチ・ラルトRT-3	15周	34'04"918	20/2'13"596
14	⑲近江	太郎	ROMAN・VW・RT-30	15周	34'13"370	21/2'13"600
15	㊾藤川	雅子	ラルトRT-3	15周	34'19"231	25/2'15"086
16	⑯福田	フミヰ	THK VW HAYASHI330	15周	34'31"334	23/2'14"182
17	⑤早野	弘二	ビレリーGIFUコマスMK-V	15周	34'36"543	11/2'11"265
18	㊾仲戸	清士	イエローボックス36J	15周	34'37"054	19/2'13"493
19	㉓戸田	哲史	レーシングメイト420J	15周	34'38"758	25/2'14"931
20	㊾内藤	真伸	ウォルターウルフ86J	14周		2/2'09"165
	②横島	久	ルブローレン・マキシム38J	13周	33'09"417	6/2'12"032
	㊾藤田	和生	ポッカコーヒー&レグB4J	7周		23/2'30"150
	㊾西垣内	正義	上田タイヤBP MK-V	7周		11/2'28"537
	⑤中嶋	隆二	Car Jack86-J	1周		19/2'29"595
	㊽細野	智行	マキシム36J	1周		26/2'30"233
	㊾羽根	幸治	AMEヴィンミューレMK-V	0周		1/2'26"850
	㊾安井	勝巳	バルボリン&ライヴMKV	0周		2/2'27"397
	㊾田中	実	COXSPEED神戸with F-one86J	0周		3/2'27"489
	⑤羽塚	勝也	WEST86J	0周		9/2'28"282
	㉑森王	高弘	FRD MF86J	0周		22/2'30"021

・優勝スピード：141.384km/h（平均2'30"574）



佐藤浩二VS.佐々木秀光、ラルトRT30VSハヤシ331、ブリヂストンVSダンロップ



関西でも大活躍の㉓佐田博文（マキシム）、③中村良裕（ウエスト86J）が2位

●FJ-1600（JAF鈴鹿F.J1600-A選手権第2戦）

12周＝70.96296km　予選出走43台・決勝出走30台・完走20台

					予選順位/タイム
1	㉕佐田	博文	J・R・Sマキシム38J	12周	30'06"894	4/2'27"495
2	⑧中村	良裕	ビットマン86J	12周	30'07"938	5/2'27"570
3	①西	宏史	ローズオート・サムソンFRD	12周	30'08"176	8/2'28"235
4	⑱鈴木	一人	三重平安閣MKV	12周	30'20"127	12/2'28"558
5	⑮丹羽	元治	C・C・Iデイトナ-03	12周	30'20"127	10/2'28"528
6	㊻森谷	智二	永井チューンMKV	12周	30'23"691	13/2'28"578
7	⑯高橋	吉男	コーケンツールズ430J	12周	30'28"738	18/2'29"582
8	⑤藤田	義範	KITトライアルコクピット熊林	12周	30'31"782	7/2'28"003
9	㊾古谷	昌義	F-oneプロオートMKV	12周	30'32"733	16/2'29"518
10	⑩松永	雅輝	バスクリン430J	12周	30'32"890	14/2'29"133
11	③川崎	淳一	ハヤシドルフィン	12周	30'41"451	15/2'29"267
12	㉙服部	尚貴	SDLマーメイト84J	12周	30'51"453	17/2'29"520
13	㉘安達	郁	ビットマン420J	12周	30'52"779	29/2'30"563
14	㊽鬼頭	和仁	ハヤシドルフィン	12周	31'13"363	20/2'29"758
15	㊸藤村	泰輝	Golden Star With Car Jack86J	12周	31'13"498	21/2'29"963
16	㊾松下	巧	スズカ大五郎86J	12周	31'13"804	27/2'30"394
17	㉗早野	弘二	ビレリーGIFUコマスMK-V	12周	31'20"615	24/2'30"191
18	㊾仲戸	清士	イエローボックス36J	12周	31'24"452	30/2'30"625
19	㉓戸田	哲史	レーシングメイト420J	12周	31'56"661	28/2'30"504
20	㊾内藤	真伸	ウォルターウルフ86J	11周		25/2'30"229
	②横島	久	ルブローレン・マキシム38J	8周		6/2'27"725
	㊾藤田	和生	ポッカコーヒー&レグB4J	7周		23/2'30"150
	㊾西垣内	正義	上田タイヤBP MK-V	7周		11/2'28"537
	⑤中嶋	隆二	Car Jack86-J	1周		19/2'29"595
	㊽細野	智行	マキシム36J	1周		26/2'30"233
	㊾羽根	幸治	AMEヴィンミューレMK-V	0周		1/2'26"850
	㊾安井	勝巳	バルボリン&ライヴMKV	0周		2/2'27"397
	㊾田中	実	COXSPEED神戸with F-one86J	0周		3/2'27"489
	⑤羽塚	勝也	WEST86J	0周		9/2'28"282
	㉑森王	高弘	FRD MF86J	0周		22/2'30"021

●シビックチャンピオン

10周＝59.135km　予選出走39台・決勝出走30台・完走17台

					予選順位/タイム
1	⑪井谷	康文	クリオ名古屋東REPCO・シビック	10周	27'21"755	1/2'41"741
2	㊽中野	さとし	JRS馬フォーミュラ・シビック	10周	27'21"917	2/2'42"832
3	㉑木川	泰正	テクニカRSR App Si	10周	27'28"342	5/2'43"631
4	⑱越野	照彦	トキコ・ランジャックシビック	10周	27'34"483	3/2'43"145
5	㉒小野田	武文	平安自動車・シビック	10周	27'53"113	17/2'45"711
6	㊾貴多	昌司	タックイン・アドバンSi	10周	27'54"254	11/2'44"717
7	㊾高津	和男	大鳳&テクニカSi	10周	28'00"160	8/2'44"468
8	㊾原島	健一	イシダRニューバンビシビック	10周	28'00"598	15/2'45"365
9	⑬寺田	祥	Hayama CIVIC Si-1	10周	28'02"489	28/2'47"515
10	㊾ミヤウチミツヒロ		グランドスラム千里・アクエリアスSi	10周	28'05"598	18/2'45"870
11	⑩久塚	悦司	インタR・Dカーズ CIVIC	10周	28'07"538	22/2'46"784
12	⑦佐藤よしかず		パニックURSフォーミュラーSi	10周	28'07"716	23/2'46"861

RACE DIARY

'86富士グランスピードレース大会

●6月8日（予選7日）/富士スピードウェイ/晴/主催：富士スピードウェイ㈱ FISCOクラブ

●マイナーツーリングチャンピオン

20周＝68.82km　予選出走31台・決勝出走26台・完走14台

					予選順位/タイム
1	⑨	渋谷	栄治	かなやサニー	20周 35'02"37 1/1'42"91
2	③	山田	裕正	レストランロッキー・昇沢サニー	20周 35'03"45 8/1'44"28
3	㉒	都平	健二	イエローハットサニー	20周 35'04"25 4/1'43"84
4	㉔	新里	勝則	レイトンハウストリイサニー	20周 35'14"38 3/1'44"33
5	⑦	関	達彦	カフェ・トレドトリイサニー	20周 35'16"76 6/1'44"07
6	㉙	石井	勝孝	DLフォーミュラエヌワンサニー	20周 35'19"32 12/1'45"01
7	⑲	二瓶	勇治	タカハギタイヤサニー	20周 35'23"66 10/1'44"36
8	⑪	大津	清志	カフェトレドエヌワン松岡サニー	20周 35'23"86 20/1'46"96
9	㊿	志村	一寿	カフェトレド福岡ゴム東名サニー	20周 35'25"94 16/1'45"68
10	⑱	浅野	欽夫	浅野自動車スターレット	20周 35'26"23 7/1'44"07
11	㉖	影山	正彦	レイトンハウスBOPサニー	20周 35'53"36 14/1'45"38
12	㉝	土屋	力	西昇自動車サニー	20周 35'54"87 21/1'47"21
13	㉞	橋本	章	イエロー・アドバンスターレット	19周 35'53"23 25/1'49"07
14	㊽	安部	隆	TOMEIウルトラサニー	15周 26/1'51"29
	㉘	川村	守	Kaitoサニー	11周 17/1'45"83
	㉓	小幡	栄	イエローハットサニー	11周 3/1'43"35
	⑧	真田	謙明	EVA GAZEBOサニー	10周 デフ 2/1'43"20
	㉗	野沢	文治	マルシン・ミスズRSCサニー	10周 22/1'47"21
	⑰	小西	芳隆	相模ヨコハマミヤオートサニー	10周 エンジン 24/1'48"59
	㉑	平岡	弘志	バックツインカムO&Hサニー	1周 エンジン 19/1'46"67
	㉕	関	実	日産サニー千葉北NAYAサニー	5周 ミッション 11/1'44"54
	⑭	安部	澄	ABT応・RPSスギクキサニー	4周 エンジン 13/1'45"30
	㉚	川崎	哲哉	カンワ商会スターデリアサニー	3周 エンジン 5/1'43"86
	㉜	勝又	康文	ヒラノサニー	1周 クラッシュ 18/1'46"38
	⑨	椎野	俊朗	タカハギ　タイヤサニー	0周 クラッシュ 15/1'45"49
	⑥	谷合	昭治	谷合自動車販売SUNNY	0周 エンジン 23/1'47"40

・優勝スピード：152.091km/h（平均1'45"12）

●JSSスーパースポーツセダン

20周＝88.82km　予選出走23台・決勝出走22台・完走11台

					予選順位/タイム
1	⑨	市田	隆之	丸進自動車エフワンRX-7	20周 34'54"84 5/1'51"58
2	㉓	都平	健二	リミットスカイラインRSターボ	20周 34'58"11 3/1'50"83
3	㉘	奥村	好成	ファイブオートRS中島シルビア	20周 35'08"42 9/1'52"40
4	㉙	塩野	謙司	ウィークリーアクションRX-7	20周 35'09"41 6/1'51"75
5	③	小林	正吾	タクレーシングRX-7	20周 35'09"61 2/1'50"55
6	㉑	武島	智博	こやた園芸TOPS RX-7	20周 35'36"04 16/1'54"91
7	⑩	佐伯	八郎	こやた園芸佐伯屋業RX-7	20周 36'07"72 13/1'53"96
8	⑧	石川	仁	YoursサバンナRX-7	20周 36'12"63 11/1'53"04
9	㉘	武田	佐喜	マツダ・サバンナRX-7	20周 36'40"58 17/1'55"04
10	⑲	八島	正人	レイトンハウススカイラインS	19周 35'15"22 21/2'00"46
11	⑱	石川	泰夫	スラップスポーツRX-7	17周 35'58"29 19/1'55"30
	㉓	近藤	真彦	ニッサンシルビア	12周 マシン 12/1'53"49
	⑤	中山	松雄	レーシングプラザメッカシルビア	8周 オーバーヒート 18/1'54"53
	㊾	駒	光武	千葉レーシングスカイライン	6周 タイヤバースト 10/1'52"63
	⑦	森谷	幸雄	YoursサバンナターボSPL	6周 シート 20/2'00"03
	㉙	池谷	勝則	三和都市開発RX-7	5周 7/1'51"98
	㉗	金海	孫彦	マルシン・ミスズスカイライン	5周 22/2'13"25
	㊻	横山	誠一	TOMEI・シルビアターボ	4周 エンジン 1/1'49"01
	⑫	鈴木	誠治	E・R・Cレーシング RX-7	2周 タイヤバースト 4/1'51"26
	②	安田	金三	ウィークリーアクションRX-7	2周 クラッシュ 8/1'51"99
	⑪	高野	裕二	FAST・ERC・RX-7	2周 クラッシュ 15/1'54"77
	⑥	関	博司	城東設備メッカシルビア	1周 クラッシュ 18/1'55"05

・優勝スピード：152.638km/h（平均1'44"74）



マイナーIIの連戦を跳け出て渋谷栄治（右から2台目）がかなやサニーで勝利を奪う



JSSスタート直後の1コーナー。左端谷田陸之が優勝、中央の2台はマッチ

●ミラージュ・カップ

15周＝66.615km　予選出走28台・決勝出走27台・完走26台

					予選順位/タイム
1	㊱	伊藤	清彦	三菱・コルト	15周 28'47"02 2/1'53"62
2	⑨	藤川	光造	アドバンRSベルコミラージュ	15周 28'47"34 4/1'54"24
3	①	小原	延雄	チームイエローハットミラージュ	15周 28'47"63 1/1'53"06
4	㊴	Mリュウ		UCL COLT	15周 28'50"94 5/1'54"29
5	⑤	横島	久	ルプローレン・ミラージュ	15周 28'51"09 9/1'54"72
6	㊸	中谷	明彦	インターセプトファルケンコルト	15周 28'52"34 7/1'54"55
7	㊴	福田	康雄	オートキャビンミラージュ	15周 28'52"77 6/1'54"50
8	㉙	長島	秀夫	関西三菱・長島自動車ミラージュ	15周 29'07"51 10/1'54"74
9	㉑	清水	和夫	オートスピリッツミラージュ	15周 29'07"61 11/1'54"77
10	㉗	長島	孝司	マリン林組・シャレードコルト	15周 29'08"06 12/1'55"06
11	⑧	真田	謙明	EVA GAZEBOミラージュ	15周 29'09"12 17/1'55"62
12	⑲	中村	誠	ミツワモデルエクセルエベコルト	15周 29'10"49 14/1'55"25
13	㉒	村松	康生	週刊プレイボーイミラージュ	15周 29'15"07 12/1'55"01
14	⑲	渡木	和男	HKS・ADVAN・ミラージュ	15周 29'16"31 15/1'55"49
15	②	小幡	栄	イエローハットミラージュ	15周 29'18"66 3/1'53"81
16	③	梅井	守生	PUMA POWER MIRAGE	15周 29'18"89 19/1'56"84
17	⑰	辻村	鼎和	シチズンレーシングミラージュ	15周 29'22"59 8/1'54"69
18	㉚	栃堀	己佐男	ファーストエースミラージュ	15周 29'30"46 21/1'57"17
19	⑩	D.チャウ		UCL COLT	15周 29'30"99 16/1'55"57
20	⑪	奥脇	昭理	GAZEBO EVAミラージュ	15周 29'31"95 22/1'57"28
21	㊻	羽田	一夫	メガネスーパーミラージュ	15周 29'47"52 20/1'56"92
22	㊾	遠藤	栄行	にんにくやミラージュ	15周 29'59"75 25/1'59"04
23	⑤	兼子	真	EVA GAZEBOミラージュ	15周 30'02"84 27/1'59"49
24	㊺	ムモイセブ		PACIFIC COLT	15周 30'05"98 28/2'00"40
25	㊽	Hシンプソン		PACIFIC COLT2	15周 30'06"67 24/1'58"39
26	㊹	保田	薫	西相模三菱売井ファルケンコルト	15周 30'07"03 23/1'58"00
	㊾	米山	二郎	フロムエー　ミラージュ	4周 26/1'59"34

・優勝スピード：138.862km/h（平均1'55"3）

全日本ツーリングカー選手権レース第2戦

●6月15日（予選4月26～27日）/スポーツランド雷生/晴/主催：VICIC、協賛VICIC

●NAクラス

15周＝39.825km　予選出走14台・決勝出走9台・完走6台

					予選順位/タイム
1	㊱	西谷	義光	今年も走るKP61	15周 16'50"55 3/1'09"61
2	㉕	熊野尾正人		加藤自動車FET檜車61	15周 16'54"76 2/1'09"58
3	㉔	川崎	俊英	レーシングサービススタボン61	15周 17'20"89 8/1'12"08
4	⑤	鈴木	英雄	カーショップアクセルKP61	15周 17'46"74 9/1'13"04
5	㉙	高橋	誠男	ダイワオートGS BMW	14周 16'54"29 12/1'15"94
6	①	大友	敬一	SSスワローフォーミュラOLJ06I	10周 エンジン 1/1'09"38
	②	菅原	雅之	ダイドウSVTワンステップ61	7周 クラッシュ 6/1'11"31
	⑪	高橋	輝雄	チームエスプリスターレット	5周 7/1'11"95
	③	西岡	宏美	GSオプションアドバンKP61	5周 エンジン 5/1'10"90

・優勝スピード：141.873km/h（平均1'07"37）

●N2500クラス

15周＝39.825km　予選出走14台・決勝出走13台・完走12台

					予選順位/タイム
1	⑤	佐藤	雄敬	オートショップ無限RX-7	15周 16'53"31 2/1'09"73
2	⑦	太平	泉夫	仙台車検整備センターRX7	15周 16'56"27 1/1'08"75
3	㊺	佐々木正徳		新日本自動車RX-7	15周 16'58"91 14/1'13"69
4	①	佐藤	清吉	SSスワローOLJ0-RX-7	15周 17'07"32 5/1'09"99
5	㊾	帯	賢寿	ロードイン佐々木自動車RX-7	15周 17'08"43 3/1'09"79
6	⑥	平	雄一	CHALLENGE-RX-7	15周 17'13"54 4/1'09"86
7	㊸	大野	豊	佐々木自動車RX-7	15周 17'21"15 9/1'11"57
8	②	鈴木	英雄	GSオプションADVAN RX-7	15周 17'21"16 7/1'10"14
9	㊾	国分	広栄	佐々木自動車RX-7	15周 17'44"98 12/1'12"13
10	④	及川	慎彦	岩塚交通商事アドバンRX7	15周 17'50"54 10/1'11"68
11	⑦	奥村	博文	マコト自動車RX-7	15周 17'53"31 13/1'12"46
12	③	伊東	広幸	おんざろっきーSA-22C	14周 タイヤバースト 6/1'10"11
	㉜	大橋	正澄	BIOエアロピクスRX-7	7周 タイヤはずれ 11/1'11"84

・優勝スピード：141.487km/h（平均1'07"55）

●N1300クラス

15周＝39.825km　予選出走22台・決勝出走20台・完走18台

					予選順位/タイム
1	④	大宮	利明	大栄自動車スワロースターレット	15周 17'38"01 3/1'12"66
2	③	大谷	保志	盛岡VICICスターレット	15周 17'38"89 2/1'12"30
3	②	佐藤	暢祥	RS-スペシャルスターレット	15周 17'45"42 10/1'14"07
4	①	庄子	洋	仙台レーシングスターレット	15周 17'50"24 1/1'12"13
5	㊽	林	一規	大貫設備長谷川販金スターレット	15周 17'57"06 7/1'13"54
6	⑦	志子田治彦		グランドスラム-71	15周 17'57"59 6/1'13"40
7	⑤	沼沢	豊	RS-スペシャルスターレット	15周 17'57"94 5/1'13"40
8	㉘	大森	昇	トヨタオートかっとびスターレット	15周 17'57"99 4/1'13"30
9	㊾	田村	茂利	GSオプションEP71	15周 18'04"14 12/1'14"62
10	㊸	斎藤	繁	SSスワローKP61	15周 18'15"09 22計測できず
11	⑧	北見	淳	SSスワロープロミスKP61	15周 18'17"75 11/1'14"38
12	㊺	阿部	正則	マイペースレーシングクラブ	15周 18'19"38 14/1'15"69
13	㉔	菅野	信久	プリンス舞踏レーシングKP61	15周 18'19"67 16/1'16"10
14	㊸	斎藤	敏浩	ペースメーカー宮城青陽61	15周 18'22"50 13/1'15"05
15	⑲	片岡	誠	菊地自動車たけしスターレット	15周 18'28"46 17/1'16"33
16	㉑	滝沢	守	カージャックスターレット	15周 18'34"97 15/1'16"10
17	㉓	木村	勲	仙台レーシングKP61	15周 18'43"90 19/1'16"94
18	㊶	大槻	幸夫	ニックカーペインティング平間61	15周 18'45"88 18/1'16"35
	⑧	日下	博昭	青函無レーシングKP61	15周 18'17"72 9/1'13"94
	㊾	森田	富秋	ビレリー仙南スターレット	14周 18'02"65 21/1'20"70

・優勝スピード：135.509km/h（平均1'10"53）

'86西日本フレッシュマンレース

●6月15日/西日本サーキット/雨/主催：AMSC

●FJ1600（JAF西日本FJ1600-A選手権第3戦）

12周＝33.786km　予選出走15台・決勝出走15台・完走13台

					予選順位/タイム
1	㊾	田中	実	CDX・SPEED神戸86J	12周 18'45"229 2/1'34"858
2	㊾	山田	宏明	山陽レーシング430J	12周 18'47"170 1/1'34"473
3	⑤	徳光	隆司	山陽レーシング430J	12周 19'11"290 3/1'35"010
4	①	藤村	高男	山陽レーシング420J	12周 19'25"030 4/1'35"830
5	㊾	野田	明	RAPIDSPORT420J	12周 19'42"290 5/1'36"865
6	⑧	岡	昭良	ミヤケレーシングJ	12周 19'56"449 10/1'40"107
7	㊾	佐藤	泰紀	モンテカルロMX-V	12周 20'13"859 8/1'38"626
8	㉒	谷	和正	MRG82J	12周 20'19"930 9/1'39"466
9	④	大山	哲雄	KM&ASW-MEST86J	11周 18'56"140 15/1'57"139
10	⑥	馬石	幸雄	山陽レーシング411J	11周 19'01"709 11/1'40"863
11	㊵	柏原	幸也	オスカーJ	11周 19'13"510 14/1'45"157
12	⑤	中原	勝夫	ラージレーシングFRD	11周 19'18"239 12/1'41"151
13	㊾	大竹山博幸		ハヤシ41(J	11周 19'28"810 13/1'41"731
	⑥	佐藤	邦彦	オオバ・レーシング86J	4周 6/1'38"045
	①	藤田	佳久	ウエスト80J	3周 7/1'38"210

・優勝スピード：108.07km/h（平均1'37"69）

●N2　10周＝28.155km　予選出走6台・決勝出走6台・完走2台

					予選順位/タイム
1	㉒	栗木	健次	城野レーシングワークスサニー	10周 15'20"884 6/2'41"270
2	㉗	青柳	秀明	RSアオヤギサニー	10周 15'35"034 3/1'33"062
	⑦	青柳	好美	RSアオヤギサニー	4周 2/1'32"972
	③	徳永	憲治	カーショップNo1サニー	4周 4/1'37"408
	㊽	千々岩寿生		RSアオヤギサニー	1周 5/2'23"039
	㊾	金子	邦彦	アドバン城野サニー	0周 1/1'32"528

・優勝スピード：110.03km/h（平均1'32"098）

・予選1位（1'32"528）の金子邦彦は決勝出走せず

●FFシビック

10周＝28.155km　予選出走7台・決勝出走3台・完走5台

					予選順位/タイム
1	㊾	吉原	信行	ドリームスポーツ川喜美Si	10周 15'55"810 1/1'33"762
2	㉞	一村	達彦	ホンダ自販山口伊川自動車Si	10周 15'59"934 2/1'34"096
3	㉔	清水	忠行	ビット大城山愛SASシビック	10周 16'19"908 3/1'34"306
4	⑪	田久保浩二		西武R・Gスタッフシビック	10周 17'03"929 5/1'41"533
5	②	野口	宏	オートラブ熊本ラックシビック	10周 17'04"000 4/1'41"307
6	㊷	峰田	公明	ドリームスポーツRシビック	10周 17'20"170 6/1'41"566
	㊾	田中	実	ドリームスポーツRシビック	4周 7/1'46"756

・優勝スピード：106.03km/h（平均1'35"581）

●N1　12周＝33.756km　予選出走49台・決勝出走22台・完走21台

					予選順位/タイム
1	㊾	田久保浩二		GスタッフうなぎPスターレット	12周 20'33"735 2/1'43"070
2	①	寺田	一彦	草場自動車スターレット	12周 20'35"699 3/1'43"453
3	㊾	池上	耕司	トランビオみますスターレット	12周 20'37"920 4/1'43"550
4	㊾	平田	政之	黒崎駅前第一番スターレット	12周 20'39"310 1/1'42"889
5	㊾	土肥	亮太	RS北九スターレット	12周 20'40"310 5/1'43"670
6	㉑	中原	正司	米ファイナンススターレット	12周 20'44"709 15/1'44"540
7	⑭	北村	正幸	Gヨーロッパ86スターレット	12周 20'46"050 18/1'44"920
8	㊽	和田	昭弘	ヨコハマ城野RSターレット	12周 20'51"030 8/1'43"750
9	㊾	城戸	晃浩	中松自動車スターレット	12周 20'52"935 17/1'44"701
10	㊾	太田	雅史	CAR&BOYスターレット	12周 20'56"750 14/1'44"530
11	⑲	白土	一敬	愛一番谷山池上スターレット	12周 20'57"520 11/1'44"290
12	㊽	中元	敦博	アンフィニ稲垣スターレット	12周 21'01"099 12/1'44"419
13	㉓	岡村	航	草場自動車スターレット	12周 21'06"459 7/1'43"742
14	㊽	田中	浩一	城野RヨシコスターレットS	12周 21'08"069 9/1'43"969
15	㊾	小野	浩二	コクピット佐賀スターレット	12周 21'08"070 16/1'44"540
16	⑲	田口	寿光	草場自動車スターレット	12周 21'08"829 19/1'45"278
17	㊾	玖波	好和	玖波スターレット	12周 21'12"489 13/1'44"489
18	㊾	那場	正雄	オートパーツ谷村スターレット	12周 21'12"719 10/1'44"270
19	㊾	河村	忍也	共栄RSかや姫スターレット	11周 20'35"699 22/1'46"000
20	㊾	岩崎	誠則	ウィンゼット城野スターレット	11周 20'46"319 20/1'45"630
21	㊾	太田	裕伸	ガレージ走上RSスターレット	10周 22'21"400 6/1'43"689
	㊾	岸野	長英	タイヤセンター宇部スターレット	4周 21/1'45"709

・優勝スピード：98.57km/h（平均1'42"812）

●NP1300　12周＝33.786km　予選出走17台・決勝出走17台・完走13台

					予選順位/タイム
1	③	若藤	敦正	ピッカリバハダスターレット	12周 20'43"729 1/1'42"98
2	⑪	山口	智	ショップジョンスターレット	12周 21'22"750 5/1'45"04
3	⑮	村嶋	輝彦	リミテッドスターレット	12周 21'42"079 6/1'46"36
4	㊽	由茅	和彦	ハダスターレット	12周 21'45"569 12/1'49"31
5	⑯	川島	一章	SRS SEKIスターレット	12周 21'56"069 10/1'48"90
6	⑥	引地	峰雄	B・M・S・Tスターレット	12周 22'03"430 8/1'46"67
7	⑥	小野	幸雄	コックピット佐賀Lスターレット	12周 22'04"609 9/1'47"90
8	⑦	河村	和彦	ニューリバースターレット	12周 22'16"040 11/1'49"26
9	⑯	芝	公男	ウィングスターレット	11周 20'48"670 17/1'54"18
10	㊾	豊	雅弘	スターレット	11周 21'14"800 13/1'49"80
11	㊾	福本	高雄	スターレット	11周 21'17"430 16/1'53"93
12	㊽	村田	好明	ラージ&カッパスターレット	10周 19'01"160 15/1'51"88
13	⑩	前田	直行	スターレット	9周 16'05"106 4/1'44"11
	㊾	江口	慎司	GスタッフAGAスターレット	4周 3/1'44"00
	⑨	中村	晴久	カーメイクスターレット	2周 クラッシュ 2/1'43"50
	㊽	秋田	弘	スターレット	1周 14/1'51"16
	㊽	尾山	誠	リミテッドスターレット	1周 クラッシュ 7/1'45"49

・優勝スピード：97.78km/h（平均1'43"644）

HSPプラムカップレースシリーズ第1戦

●6月15日/北海道スピードパーク/晴/主催：宝塚観光

●混走クラス　20周＝27.566km　予選出走6台・決勝出走5台・完走4台　予選順位/タイム

1	⑥	本田	吉男	カーオートジャパンRX7	20周 17'07"76 1/48"09
2	④	古沢	聖樹	ルートもシビック	20周 17'39"88 3/51"66
3	⑮	堀田	智	トランビオ・プローラトレノ	20周 17'53"44 4/52"22
4	②	渋谷	慎一	アウトバーン・RX-7	19周 17'17"76 5/51"55
	③	大道	弘	ヒロRX-7	5周 6/56"44

・優勝スピード：97.337km/h（平均51'39）

●N1-1300

20周＝27.566km　予選出走4台・決勝出走4台・完走4台　予選順位/タイム

1	④	橋本	孝仁	トランビオ　プロテクトEP	20周 17'56"18 3/53"48
2	③	石田	尚外	ルートもスターレット	20周 17'59"88 2/53"45
3	①	加瀬みゆき		ルートもスターレット	20周 18'14"20 4/54"01
4	②	佐藤	康一	コクピットウェストかっとびスターレット	18周 1/52"31

・優勝スピード：92.958km/h（平均53'81）

●KP61ワンメイククラス

20周＝27.566km　予選出走3台・決勝出走5台・完走3台　予選順位/タイム

1	②	天野	克彦	オートハローズポテンザ61	20周 18'40"83 1/54"92
2	④	内田	利幸	トランビオ早東業スターレット	20周 19'12"96 2/56"06
3	⑤	工藤	隆	BOSTON KP61	18周 19'10"79 5/60"65
	⑤	森	林一	レッドゾーンKP61	12周 エンジン 3/57"89
	③	及川	浩司	オートランド・STAFF KP61	10周 エンジン 4/58"13

・優勝スピード：89.254km/h（平均56'04）



北海道スピードパーク初の4輪レースは3レースで争われた

DOMESTIC RACE

'86富士フレッシュマンレース第4戦

●6月1日/富士スピードウェイ/晴/主催：SMC

●サバンナRX-7

10周＝44.41km　予選出走38台・決勝出走30台・完走26台

					予選順位/タイム	
1	27	鈴木	学	ADVANユアーズ☆RX-7	10周	19'29"18	2/1'55"51
2	46	橋本	雄治	バーダル・タイプワン・RX-7	10周	19'30"56	1/1'53"46
3	08	小沢	恵雄	ERCホウラク RX-7	10周	19'32"65	4/1'56"04
4	7	長島	正明	トランピオUM岡部自動車RX7	10周	19'34"54	3/1'56"51
5	53	岩橋	寿久	RE岡部・石井工芸RX-7	10周	19'35"55	6/1'56"19
6	5	芹沢	修次	オートタイヤマジックRX-7	10周	19'42"86	5/1'56"09
7	1	白鳥	好晃	マツダサバンナ☆RX-7	10周	19'48"72	3/1'55"84
8	13	弓岡	章吾	片岡&ワラシナ自動車初亀RX7	10周	19'51"95	10/1'56"71
9	25	小堂	公伸	POWREDE／ポチRX-7	10周	19'52"72	15/1'57"96
10	52	木野	正	ガレージオートパート☆RX-7	10周	19'55"50	8/1'56"49
11	18	わたなべひでお		プロト・ワークス☆肉輪RX-7	10周	20'01"13	17/1'58"18
12	2	木野	浩一	ACC・S・ハーバーIIRX-7	10周	20'03"22	22/1'58"68
13	33	早川	篤	コクピット厚木FAM RX-7	10周	20'12"62	18/1'58"22
14	62	早坂	佳久	マツダオート東京中央営RX-7	10周	20'13"79	16/1'58"08
15	32	春日	勇人	ガレージ・オートパートRX-7	10周	20'16"86	21/1'58"61
16	22	桑原	伸夫	マツダ　サバンナ　RX-7☆☆	10周	20'17"99	24/1'58"71
17	24	伝内	薫	FAM SPEEDオトヤRX-7	10周	20'18"25	20/1'58"34
18	28	菊池	誠	ホビーレーシング・RX-7	10周	20'21"21	23/1'58"70
19	50	只井	邦雅	FAM SPEED RX-1☆	10周	20'24"00	14/1'57"93
20	9	石本	忍	プロト・ワークス☆肉輪RX-7	10周	20'26"18	27/2'00"46
21	17	塩田	伊佐夫	杉本タイヤ☆FAM　RX-7	10周	20'30"06	30/2'01"67
22	12	松村	忠幸	ERCブルーウインド府中RX-7	10周	20'31"80	13/1'57"20
23	23	星野	恵一	ショップラビットRX-7	10周	20'33"07	26/1'59"59
24	3	松本	幸久	昭和工業　でんかぶらざRX-7	10周	20'39"34	29/2'01"57
25	66	吉岡	敬介	SHOP Kei RX-7	10周	20'46"98	28/2'00"82
26	29	羽鳥	雅之	鹿島自動車★SHIRO★RX7	9周		7/1'56"42
	36	佐藤	嘉和	カーセンター★BIG★RX-7	6周		25/1'59"07
	35	鳥水	敏明	FAM SPEED湘南サバンナ	5周		11/1'57"00
	8	友田	良	鳥坂タイヤ　たちばな　RX-7	3周	ミッション	12/1'57"01
	20	石川	雅章	Weekly☆DOMO・RX7	2周		19/1'58"22

・優勝スピード：126.742km/h（平均1'56"92）

●スカイライン／バルサー

10周＝44.41km　予選出走39台・決勝出走35台・完走35台

〈スカイライン〉　予選出走8台・決勝出走7台・完走7台

					予選順位/タイム	
1	15	平山	守	平山モータースメッカRSターボ	10周	19'03"79	1/1'52"10
2	38	福田	豊	レーサーズ・中春スカイライン	10周	19'20"82	2/1'53"38
3	19	本田	博泰	ADVAN大塚鍛金スカイライン	10周	19'25"88	3/1'54"38
4	55	松浪	正也	レイトンハウス　スカイライン	10周	19'30"63	4/1'55"67
5	9	スズキケンイチ		ムーンオートスカイライン	10周	19'59"83	5/1'55"69
6	58	大野	了一	レイトンハウス　スカイライン	10周	20'13"77	6/1'56"58
7	16	黒坂	保雄	ADVAN TM　スカイライン	10周	20'44"11	7/1'59"17

・優勝スピード：139.290km/h（平均1'54"78）

〈バルサー〉　予選出走31台・決勝出走26台・完走25台

					予選順位/タイム	
1	3	大久保	健治	ファイブオート・RS中春バルサー	10周	21'01"93	8/2'04"33
2	13	長谷川	哲夫	スプリング真弓ハセガワバルサー	9周	19'10"84	10/2'05"45
3	22	水野	文則	こやた園芸ラングレー	9周	19'11"06	13/2'05"96
4	1	青木	忠洋	島田鍛金ファイブオートバルサー	9周	19'13"30	9/2'05"44
5	7	神山	秀之	ニッサンスネイルバルサー	9周	19'14"12	18/2'06"65
6	8	長嶋	智治	サニー静岡フォーミュラバルサー	9周	19'14"62	12/2'05"64
7	88	宇賀野	孝治	郷R・BSTスネイルバルサー	9周	19'14"79	22/2'07"04
8	99	関谷	泰弘	RS　アイザワバルサー	9周	19'18"45	15/2'06"35
9	21	高橋	賢一	NDC-tokyo　バルサー	9周	19'20"44	17/2'06"59
10	43	沼沢	一幸	藤沢レーサー秋本工務店バルサー	9周	19'20"63	16/2'06"45
11	81	水野	和幸	ベージワン真赤なバルサー	9周	19'20"79	23/2'07"10
12	96	中村	勝幸	ファーストエースバルサー	9周	19'21"14	11/2'05"48
13	33	立川	高徳	ASやなぎもとバルサー	9周	19'24"32	24/2'07"19
14	39	北條	浩志	伊東　原鍛金工業ラングレーGT	9周	19'26"06	14/2'06"17
15	23	岡	和博	伊東フジオート原鍛金バルサー	9周	19'26"33	20/2'06"92
16	2	新島	馨	島田鍛金Zスポーツ沙春バルサー	9周	19'31"90	26/2'08"04
17	63	出羽	和美	ベージワン真赤なバルサー	9周	19'34"30	19/2'06"87
18	66	坂本	明	ポエカレーシングチームバルサー	9周	19'36"08	28/2'08"29
19	98	小池	一正	マルシンESK電機バルサー	9周	19'36"27	30/2'08"49
20	10	榎本	敏弘	ダイケンR/T-TENバルサー	9周	19'41"22	25/2'07"89
21	65	鮎川	麻弥	TOMEIバルサー	9周	19'41"34	27/2'08"22
22	94	早坂	勝広	アトミック・ポンプバルサー	9周	19'52"96	33/2'09"04
23	82	佐藤	晋司	ベージワン真赤なバルサー	9周	20'10"28	31/2'08"54
24	18	近藤	克敏	TEAM・・ing/バルサー	9周	20'14"59	32/2'08"81
25	59	斎藤	勝秀	津久井みのわモータースバルサー	9周	21'15"07	29/2'08"37
26	28	花村	正	クレイドル21☆オザワバルサー	7周		21/2'06"95

・優勝スピード：126.692km/h（平均2'06"19）



RX-7レースでトップを争う⑥橋本と②鈴木。鈴木学が逆転して勝つ



スカイラインの覇者は平山守



ニューバルサーを操る大久保健治が優勝

●レビン/トレノ

13周＝44.41km　予選出走40台・決勝出走30台・完走27台

					予選順位/タイム	
1	10	なかのひさし		アドバン／トムス　トレノ	10周	19'35"92	4/1'56"55
2	29	黒沢	琢弥	ハイタッチ　トムス　レビン	10周	19'36"33	2/1'55"98
3	7	宮口	孝夫	RS加藤フォーミラーレビン	10周	19'37"15	5/1'56"60
4	59	岡角	行弘	チームトムススピリットトレノ	10周	19'37"27	8/1'56"93
5	8	村田	清孝	ブルーアイランド南整体レビン	10周	19'37"60	1/1'55"88
6	69	小泉	雅明	スピード石松・進タイヤ・レビン	10周	19'38"08	3/1'56"19
7	39	望月	浩文	HPSカイザースポーツ　レビン	10周	19'40"41	9/1'56"97
8	41	松永	基志	藤沢レーサー秋本工務店レビン	10周	19'50"58	13/1'57"36
9	09	菊田	昭一	キャロットオートトムストレノ	10周	19'53"06	11/1'56"99
10	1	吉田	明夫	杉本タイヤ安藤トレノ	10周	19'53"22	7/1'56"74
11	56	上原	秀郎	ADVAN☆ピット・イントレノ	10周	19'54"54	6/1'56"62
12	88	大石	俊明	ワラシナ自動車エリア88トレノ	10周	20'00"31	14/1'57"38
13	5	馬渕	靖児	レッドゾーンレビン	10周	20'03"83	23/1'58"50
14	96	中沢	歩	中部自動車レビン	10周	20'04"04	25/1'58"64
15	18	山口	達基	Team Emans Levin	10周	20'06"79	24/1'58"56
16	93	石川	秋晴	HPS石川石油RS秋晴レビン	10周	20'07"86	15/1'57"41
17	24	新井	俊二	MSCミヤタカAR石神井トレノ	10周	20'21"21	28/1'58"85
18	52	伊藤	正市	カローラ　レビン	10周	20'22"47	29/1'58"89
19	49	金子	誠一	RSアイザワアドバンレビン	10周	20'22"75	10/1'56"98
20	28	加藤	由紀子	カーボーイアドバンコルスレビン	10周	20'23"23	30/1'59"09
21	3	大原	陽平	藤光スタッフウインズ永野トレノ	10周	20'23"42	12/1'57"27
22	3	中川	貴之	HOSHINOSPORTレビン	10周	20'23"77	21/1'58"28
23	62	山口	朝志	カマグチタイヤFOXトレノ	10周	20'34"16	26/1'58"74
24	4	岡本	佳織	トムス　カローラレビン	10周	20'40"54	16/1'57"53
25	26	乾	正樹	☆H・P・S☆シルエットレビン	8周		17/1'57"69
26	47	大谷	浩之	ヤマサン観光遠藤商会DLトレノ	8周	19'45"75	20/1'58"25
27	55	星田	淳一	ホシノインパル☆城山トレノ	7周		18/1'57"75
	33	新田	守男	アラミス　チームトムス　トレノ	6周		22/1'58"46
	42	落合	一宮	鎌倉コバヤシタイヤトレノ	6周		19/1'57"83
	19	柴田	稔	チームトムス・トレノ	6周		27/1'58"78

・優勝スピード：135.558km/h（平均1'57"55）

●エクサ

10周＝44.41km　予選出走37台・決勝出走30台・完走26台

					予選順位/タイム	
1	3	田部	靖彦	ALFA・RS中春エクサ	10周	21'01"30	1/2'03"94
2	24	岡部	松恵	ガレージBRO☆M&Sエクサ	10周	21'04"63	2/2'05"13
3	2	小林	重江	レーザーセフロンRS中春エクサ	10周	21'13"51	6/2'06"14
4	4	加藤	隆弘	TRAMPIO・RS中春エクサ	10周	21'13"56	3/2'05"43
5	0	森嶋	正人	ミコスレーシングRS中春EXA	10周	21'28"88	14/2'06"93
6	32	土方	高弘	コクピット厚木ヒラタRSEXA	10周	21'28"99	9/2'06"73
7	39	末満	日昇	箱根山ホテル保土沢園エクサ	10周	21'34"84	8/2'06"59
8	30	渋谷	忠志	バンディットEXA	10周	21'37"27	15/2'06"96
9	5	金子	敬三	ミコスレーシングRS中春EXA	10周	21'37"44	25/2'07"86
10	27	金海	辰彦	マルシン・ミスズエクサー	10周	21'37"77	17/2'07"12
11	66	笠原	清志	TSアヤセ海老名アイザワエクサ	10周	21'38"37	4/2'06"08
12	87	金治	芳隆	FSC2&4RACINGEXA	10周	21'38"51	27/2'08"01
13	36	井田	優二	ユミ　ドライブコーナー　EXA	10周	21'40"20	16/2'07"10
14	9	木下	新吾	東村山給食センター・中春エクサ	10周	21'40"38	19/2'07"21
15	44	大島	雅博	三軒茶屋・パチンコ白鳥・エクサ	10周	21'40"80	24/2'07"72
16	99	竹下	求	タケシクオートEXA	10周	21'41"60	5/2'06"12
17	23	砂子	智彦	スンダイ・スピリッツ・EXA	10周	21'42"03	22/2'07"59
18	5	鈴木	淳	ミコスレーシングRS中春EXA	10周	21'43"13	10/2'06"75
19	28	野沢	文治	マルシン・ミスズ・VIPエクサ	10周	21'44"36	23/2'07"65
20	13	正岡	貞雄	ベストカー／フリーロードEXA	10周	21'51"55	11/2'06"76
21	56	浅井	建次	TEAM NRS EXA	10周	21'58"65	30/2'08"37
22	50	山崎	敏之	山崎機工　スズコー　エクサ	10周	22'01"23	29/2'08"31
23	19	勝保	雅晴	クラマタデザイン開成BSEXA	10周	22'53"30	21/2'07"54
24	90	香取	城二	御殿山RSソニック★エクサ	9周		18/2'07"17
25	8	渡辺	正二	フジオートサニー	7周		7/2'06"43
26	11	見谷	敏行	くるまにあ・ヒラタRS・EXA	7周		12/2'06"91
	14	平賀	信之	グランドスクラムAXISEXA	4周	クラッシュ	28/2'08"28
	49	仲田	昭夫	鎌倉小林タイヤ箕島・加藤エクサ	4周	クラッシュ	20/2'07"45
	33	木村	臣昌	丸誠工・RS中春エクサ	3周		26/2'07"99
	15	関	正敦	緑屋サービス・スプリントエクサ	3周		13/2'06"92

・優勝スピード：126.755km/h（平均2'06"13）

●ファミリア

10周＝44.41km　予選出走40台・決勝出走29台・完走23台

					予選順位/タイム	
1	60	堀	正義	松浦酸無ボテンザ61ファミリア	10周	21'48"08	10/2'08"75
2	89	森中	北呂志	山本石油93日本電話ファミリア	10周	21'48"58	4/2'07"83
3	1	風間	旭人	トリコワイパー静マツファミリア	10周	21'48"82	2/2'07"63
4	5	後藤	安良	原鍛金スズデン久美子ファミリア	10周	21'49"11	1/2'07"21
5	14	勝山	貴行	ホットハウスたつひこファミリア	10周	21'55"26	6/2'08"29
6	81	根橋	徹	ノーベルフランス　ファミリア	10周	21'55"44	11/2'08"83
7	27	斎藤	岩	PALSPEED SPファミリア	10周	21'55"89	12/2'09"07
8	37	遠藤	真司	アドバン甲府TS絹川ファミリア	10周	22'01"70	5/2'08"09
9	53	鈴木	親明	SOKKISHA鈑屋ファミリア	10周	22'02"53	19/2'10"66
10	7	浜中	佳代	スンダイスピリッツ・ファミリア	10周	22'03"27	23/2'10"82
11	3	片倉	浩幸	岩新自動車スペシャルファミリア	10周	22'04"82	13/2'09"73
12	16	大原	勇司	ERC・エルカサールファミリア	10周	22'08"99	29/2'11"29
13	99	杉本	英剛	ダイケンDMSCファミリア	10周	22'09"14	24/2'10"82
14	47	大塚	宏行	マツダ　ファミリア	10周	22'13"60	22/2'10"75
15	53	長田	勲	湘南マツダ大磯営業所ファミリア	10周	22'15"10	18/2'10"66
16	22	八代	三郎	マツダオート東京府中ファミリア	10周	22'19"60	30/2'11"72
17	2	栗田	栄	岩新自動車・朝日運輸ファミリア	10周	22'22"83	26/2'10"74
18	36	市川	昇	マツダ　ファミリア	10周	22'25"31	28/2'11"04
19	41	鈴木	隆	マツダオート東京中央ファミリア	10周	22'31"77	26/2'10"84
20	9	鵜城	光司	バーダルチームエコーファミリア	10周	22'34"06	17/2'10"63
21	55	向井	司	リアルスポーツ・ファミリア	10周	22'41"25	27/2'10"86
22	18	井上	博史	TEAM RORO ファミリア	10周	22'53"18	15/2'10"39
23	31	秋本	英司	秋本工務店アイザワファミリア	7周		16/2'10"49
	99	青山	浩	ホウラクオートパートファミリア	6周	エンジン	14/2'09"93
	11	佐川	哲郎	城山タイヤ稲葉鍛金ファミリア	6周		7/2'08"31
	43	梅田	和彦	グッド・モーニング・ファミリア	4周		21/2'10"75
	59	井上	精智穂	片山Rファミリア	4周		25/2'10"82
	33	今井	清則	原田産会さんちゃんファミリア	4周	エンジン	8/2'08"32
	8	白井	晋男	イクオーSPL－ファミリア	3周	ミッション	9/2'08"34
	16	しのぶゆうじ		通販のウィナーM・Sファミリア		出走せず	3/2'07"67

・優勝スピード：122.222km/h（平均2'10"81）



タイヤをロックさせる優勝なかのひさし



エクサレースの争い。③田部靖彦が優勝



スターレットA，優勝は⑮滝口久雄



スターレットBは49白井寛之が勝つ



ファミリアは2台目の60堀正義が優勝，①は3位の風間，99は2位の森中

●スターレットA

10周＝44.41km　予選出走39台・決勝出走30台・完走28台

					予選順位/タイム	
1	15	滝口	久雄	TRG-N-RSスターレット	10周	21'37"18	2/2'07"23
2	47	佐藤	留彰	レーシングライフスターレット	10周	21'37"47	3/2'07"68
3	6	園部	哲巳	アドバン　スターレット	10周	21'37"52	1/2'07"18
4	39	田中	昌明	池ケ谷タイヤスターレット	10周	21'39"42	6/2'08"56
5	2	西脇	誠一	ADVAN☆倉田☆スターレット	10周	21'50"83	7/2'08"69
6	29	小松	秀治	イハラレンタリーススターレット	10周	21'51"16	8/2'08"91
7	15	佐島	秀幸	RSノア富沢鍛金スターレット	10周	21'51"28	4/2'08"16
8	32	横井	誠	島田鍛金しのはらスターレット	10周	21'52"79	11/2'09"52
9	21	石井	直明	鎌倉小林タイヤ豊子スターレット	10周	21'57"55	10/2'09"35
10	30	木村	通利	田中木型・平岡SSスターレット	10周	22'01"12	13/2'09"90
11	28	鎌田	幸範	静岡タクシオートスターレット	10周	22'01"51	28/2'10"99
12	68	佐々木	靖	新生自動車テクノススターレット	10周	22'01"64	9/2'09"30
13	1	船山	賢次	所沢プラスワン　スターレット	10周	22'08"15	25/2'10"83
14	23	名倉	幹之	ファイレーシングスターレット	10周	22'08"37	21/2'10"62
15	78	春生	玉樹	伊東フジオートスターレット	10周	22'09"84	14/2'10"04
16	4	高山	雷伸	遊びじゃないのよ　スターレット	10周	22'09"99	26/2'10"92
17	7	岩沢	正美	阿部屋業★サクラ　スターレット	10周	22'11"29	15/2'10"05
18	10	小池	一昌	エンドワオート　スターレット	10周	22'11"47	16/2'10"06
19	31	本橋	学	三ツ境モータース　スターレット	10周	22'13"27	24/2'10"77
20	24	渡邊	優	ALC平田RSスターレット	10周	22'14"46	19/2'10"61
21	25	久野	利一	寺沢モーター　スターレット	10周	22'14"64	22/2'10"67
22	3	向里	建志	ファースト・エーススターレット	10周	22'14"84	27/2'10"96
23	95	北村	淳	相出工業所・スターレット	10周	22'14"96	12/2'09"62
24	26	鈴木	真典	タクレーシング・スターレット	10周	22'18"79	23/2'10"76
25	53	斎藤	修	座間ドロファイターズスターレット	10周	22'18"92	30/2'11"06
26	65	広野	勝也	KKRC★若松スターレット	10周	22'20"12	17/2'10"19
27	41	堀鳥	孝史	バルガラージュコモスターレット	10周	22'31"33	18/2'10"48
28	56	手塚	一也	五十嵐トムス　スターレット	10周	22'37"10	29/2'11"03
	60	松田	学	わがままスターレットKP61	5周		20/2'10"61
	53	下川	朗	ビーグルハウス　スターレット	0周	ミッション	5/2'08"37

・優勝スピード：123.240km/h（平均2'11"81）

●スターレットB

10周＝44.41km　予選出走39台・決勝出走30台・完走21台

					予選順位/タイム	
1	49	白井	寛之	静岡幕松☆TSサンスターレット	10周	21'37"89	3/2'08"01
2	1	山口	英治	CCCRアドバン　スターレット	10周	21'42"07	28/2'10"29
3	05	大沢	正治	柿本技研　スターレット	10周	21'43"39	5/2'08"33
4	17	角田	将英	鎌倉小林タイヤ★スターレット	10周	21'43"78	10/2'08"94
5	82	鈴木	貴太	HPS☆　スターレット	10周	21'43"98	1/2'07"04
6	99	尾原	和人	バイクショップニシスターレット	10周	21'46"15	6/2'08"52
7	3	田崎	正弘	三和タイヤスターレット	10周	21'47"32	11/2'08"95
8	11	島田	衛	スターレット・豊田R-4	10周	21'50"31	7/2'08"77
9	36	宮澤	良孝	トヨタ　スターレット	10周	21'54"24	25/2'10"19
10	20	久保田	優子	清水・川島タイヤスターレット	10周	21'54"38	22/2'09"97
11	63	権野	晃夫	湘南自販☆車物屋スターレット	10周	21'54"55	24/2'10"09
12	29	田中	勝範	KENT南デザインスターレット	10周	21'55"27	21/2'09"79
13	8	小鷹	信利	駿河コピーworkスターレット	10周	21'55"46	8/2'08"89
14	29	笠村	康	中部自動車スターレット	10周	21'55"99	20/2'09"77
15	46	富塚	紘二	RSカミユセリザワスターレット	10周	21'56"05	18/2'09"57
16	23	渡辺	政幸	アウトランRスターレット	10周	22'15"78	29/2'10"33
17	03	塩崎	達也	オートガーデン国井スターレット	10周	22'15"95	26/2'10"25
18	22	坂本	勝保	アウトランR　スターレット	10周	22'16"20	17/2'09"50
19	59	川勇	澤夫	城山タイヤ商会・スターレット	10周	22'16"44	30/2'10"58
20	6	内田	元久	中部自動車スターレット	10周	22'20"44	15/2'09"29
21	13	宮崎	博志	中部自動車スターレット	10周	22'48"72	23/2'10"07
	98	根	雅之	ハセガワRUN藤枝スターレット	4周	ダンロップ	27/2'10"29
	19	北本	貞文	ワラシナCarsスターレット	4周		9/2'08"02
	21	さこ	しんじ	アドバン　スターレット	2周	タイヤトラブル	14/2'09"05
	59	石井	勲	タナカR東自動車スターレット		スタートできず	2/2'07"14
	9	山田	裕之	荒川建材スターレット		〃	9/2'08"90
	29	町田	義宏	トヨタスターレットKP61		〃	12/2'09"08
	39	持田	明	川勝石油ノーマンスターレット		〃	13/2'09"09
	2	竹中	哲	ADVAN・倉田・スターレット		〃	16/2'09"35
	7	古屋	正彦	PIG富士屋80Kスターレット		〃	19/2'09"58

・優勝スピード：123.181km/h（平均2'09"79）

EVENT CALENDAR 7 JULY

MONTHLY EVENTS —— OVERSEAS

●海外レース

開催日	イベント	コース	国	シリーズ	参加車両
7月4日	ファイアクラッカー400	デイトナ	USA	NASCARストックカー：第15戦	ストックカー
7月6日	フランスGP	ポール・リカール	フランス	F1世界選手権：第8戦	F1
7月6日	クリーブランド	クリーブランド	USA	CARTインディカー：第7戦	インディカー
7月6日	クリーブランド	クリーブランド	USA	SCCA FSV選手権：第5戦	FSV
7月6日	ザルツブルクリング	ザルツブルクリング	オーストリア	TCC：第7戦	グループA
7月6日	ワトキンズ・グレン	ワトキンズ・グレン	USA	IMSA-GT選手権：第10戦	IMSA-GT
7月6日	サミット・ポイント	サミット・ポイント	USA	TRANS-AM：第5戦	Trans-Am
7月6日	サミット・ポイント	サミット・ポイント	USA	CAN-AM：第2戦	Can-Am
7月6日	エルディング	エルディング	西ドイツ	ドイツF3選手権：第5戦	F3
7月13日	イギリスGP	ブランズ・ハッチ	イギリス	F1世界選手権：第9戦	F1
7月13日	ニュルブルクリング	ニュルブルクリング	西ドイツ	TCC：第8戦	グループA
7月13日	ローズモント	ローズモント	USA	TRANS-AM：第6戦	Trans-Am
7月13日	ニュルブルクリング	ニュルブルクリング	西ドイツ	ドイツT選手権：第7戦	グループA
7月13日	エステルライヒリング	エステルライヒリング	オーストリア	ドイツF3選手権：第6戦	F3
7月13日	ムジェッロ	ムジェッロ	イタリア	イタリアF3選手権：第7戦	F3
7月13日	シカゴランド	シカゴランド	USA	CAN-AM：第3戦	Can-Am
7月20日	エンナ	エンナ-ペルグーサ	イタリア	F3000国際選手権：第7戦	F3000
7月20日	トロント	トロント	カナダ	CARTインディカー：第8戦	インディカー
7月20日	ブランズ・ハッチ	ブランズ・ハッチ	イギリス	SWC：第5戦	グループC
7月20日	ドニントン	ドニントン	イギリス	イギリスF3選手権：第11戦	F3
7月20日	ニュルブルクリング	ニュルブルクリング	西ドイツ	ドイツF3選手権：第7戦	F3
7月20日	ポコノ500	ポコノ	USA	NASCARストックカー：第16戦	ストックカー
7月27日	ドイツGP	ホッケンハイム	西ドイツ	F1世界選手権：第10戦	F1
7月27日	ポートランド	ポートランド	USA	IMSA-GT選手権：第11戦	IMSA-GT
7月27日	エンナ	エンナ-ペルグーサ	イタリア	イタリアF3選手権：第8戦	F3
7月27日	ホッケンハイム	ホッケンハイム	西ドイツ	ドイツT選手権：第8戦	グループA
7月27日	ロード・アメリカ	エルクハート・レイク	USA	TRANS-AM：第7戦	Trans-Am
7月27日	ロード・アメリカ	エルクハート・レイク	USA	SCCA-FSV選手権：第6戦	FSV
7月27日	タラデガ500	タラデガ	USA	NASCARストックカー：第17戦	ストックカー

●海外ラリー

開催日	イベント	国	シリーズ	参加車両
7月3～9日	ニュージーランド・ラリー	ニュージーランド	WRC第7戦	グループB,A,N
7月4～6日	ラリー・ド・ポローニュ	ポーランド	ERC第26戦(係数2)	グループB,A,N
7月12～13日	ラリー・ボヘミア	チェコスロバキア	ERC第27戦(係数2)	グループB,A,N
7月24～27日	ラリー・デッラ・ルーナ	イタリア	ERC第28戦(係数2)	グループB,A,N

MONTHLY EVENTS —— DOMESTIC

●国内レース

開催日	イベント	場所	主催者		格式	競技車両
7月5～6日	'86鈴鹿F2シリーズ第3戦	鈴鹿サーキット	(株)ホンダランド	☎03-274-5821	国際	JAF-F2
	鈴鹿ゴールデントロフィー自動車レース				国内	FJ1600A, NE(N2-1M, SJ)
7月6日	GEMINI CASTOR CUP RACE 39	山陽スポーツランド	ISCC	☎06-315-0374	準国内	N1-1M, A-1M
7月13日	HSPプラムカップレースシリーズ第2戦	北海道スピードパーク	宝塚観光(株)	☎0136-23-3880	準国内	N1, N2, NE
7月13日	富士フレッシュマンレース第5戦	富士スピードウェイ	NDC-TOKYO	☎03-405-2397	準国内	N1, N2
7月19～20日	'86全日本耐久レース選手権シリーズ第4戦/'86富士ロングディスタンス シリーズ第2戦	富士スピードウェイ	SCCN, VICIC	☎03-409-2391	国際	C1, C2, B, E(GTU, GTO, GTX, GTP, N2, G5)
	全日本富士500mileレース大会				国内	N1, N2, NE
7月19～20日	'86チェッカーグレード30レース	筑波サーキット	CL.CHECKER	☎03-722-4121	国内	FJ1600A, N1, A, N2-1M, NE,
	東京プロダクションカーレースシリーズ5					NE(RJ, N1-1M, N2-1M), N1
7月26～27日	'86SUGOグループA300km選手権レース	スポーツランド菅生	VICIC, 風洞VICIC	☎03-409-2391	国内	A, N1, N1-1M

●国内ラリー

開催日	イベント	場所	主催者	格式
7月5～6日	第3回コルトラリー	北海道200km	CMSC帯広☎0155-21-7202	準国内
7月5～6日	RALLY IN HOKKAIDO	北海道300km	TEAM THIBAULT☎011-874-3307	準国内
7月5～6日	一機ナイトラリー'86	東京50km埼玉100km群馬50km	HUAC☎0488-82-3675	地方
7月5～6日	JMRC関東ラリー戦ミドルシリーズ 上高地ラリー'86	長野250km	KAPS☎0263-72-6552	準国内
7月5～6日	綿姫シルクロード'86	新潟200km長野50km	CATS☎0257-63-2067	準国内
7月5～6日	JMRC関東エキスパートシリーズ第4戦 PMC・Sラリーミーティング'86	栃木100km茨城100km福島100km群馬100km	PMCS☎03-268-1997	準国内
7月5～6日	第3回レクリスラリー	宮城200km	REKURISU☎0222-45-5452	準国内
7月12～13日	ビギナーズトロフィーラリーパート3	北海道旭川100km	TCR☎0166-25-2018	地方
7月12～13日	ウィットラリー'86	北海道苫小牧200km	WIT☎0144-73-1789	地方
7月12～13日	JMRC東京ビギナーラリーシリーズ第5戦 ベータクロストーキョー'86	埼玉200km	Beta Sport☎03-701-4056	地方
7月12～13日	第8回Nikko きすげラリー	栃木300km	Nikko☎0286-65-1773	準国内
7月12～13日	MCSCハイランドラリー'86	長野250km	MCSC☎0263-35-5244	準国内
7月12～13日	RC-Gマウンテンロード'86	岐阜50km三重100km滋賀20km	RC-G☎058545-6812	準国内
7月12～13日	キララナイトラリー'86	奈良150km三重50km	KIRARA☎0729-98-1639	地方
7月12～13日	第62回TBKサマーラリー	福岡70km大分130km	T.B.K☎093-931-2345	地方
7月19～20日	フォレストナイトラリー	東京70km埼玉130km	FSC☎0425-60-1229	準国内
7月19～20日	第8回上信越ラリー'86群馬フレッシュマンシリーズ第5戦	群馬200km長野50km	EXPRESS☎0273-73-5420	準国内
7月19～20日	JMRC関東エキスパートシリーズ第5戦 TOKナイト&Knightラリー'86	群馬150km埼玉100km長野50km山梨50km	TOK☎03-704-6808	準国内
7月19～20日	第2回あぶくま山岳ラリー JMRC茨城シリーズ第3戦	茨城150km福島50km	LBR☎0294-24-4555	地方
7月19～20日	ツールドキョート'86	京都150km滋賀100km	EXCEL・TRCK☎075-802-2574	準国内
7月19～20日	第16回四国アルペンラリー	徳島350km	AWAOANUKI☎0886-32-6492	準国内
7月19～20日	JMRC九州ラリーチャンピオンシリーズ第5戦 サファリイン九州'86	大分250km	RC-OITA☎09726-3-6695	準国内
7月26～27日	AG・MSC北海道'86ノースアタック300	北海道道央350km	AG・MSC北海道☎011-864-3393	準国内
7月26～27日	第20回おたる祭まつり協賛 第5回カナルサマーラリー	小樽350km	CANAL☎0134-62-6182	準国内
7月26～27日	第5回ベルナールサマーラリー (東北ジュニアシリーズ)	青森200km	SCC8青森☎0177-41-4515	地方
7月26～27日	RRCK ブルーマウンテンラリー'86	長野150km群馬50km	RRCK☎0462-32-7258	地方
7月26～27日	RTN THE NIGHT'86	岐阜350km	RTN☎0582-45-8776	準国内
7月26～27日	ウィナーラリー'86九州ジュニアチャンピオンシリーズ第6戦	佐賀200km	WDSC☎0952-58-0744	地方

●国内A級ライセンス講習会

7月5日 オートライフクラブ(ALC) ☎03-705-3070 筑波サーキット 主任講師：赤木勇夫
7月10日 レーシングクラブレディア(RC・READIER) ☎0479-86-2693 筑波サーキット 主任講師：猪野順一
7月27日 西日本サーキット ☎08375-8-0321 西日本サーキット 主任講師：草場喜光



あたりは暗闇
ハイウェイを飛ばせば、時間や空間とび超えて
今、だけの世界が広がっていく
ドライバーの彼は
時間をあやつるナイト★マジシャン
スピードメーターも感激コールでうかれだす。
ガソリンはOK！
ふたりの夜は はじまったばかり……。
▶ヴィンミューレ◀ 星空へ疾走。

●ヴィンミューレ・ホワイト　●ヴィンミューレ・シルバー



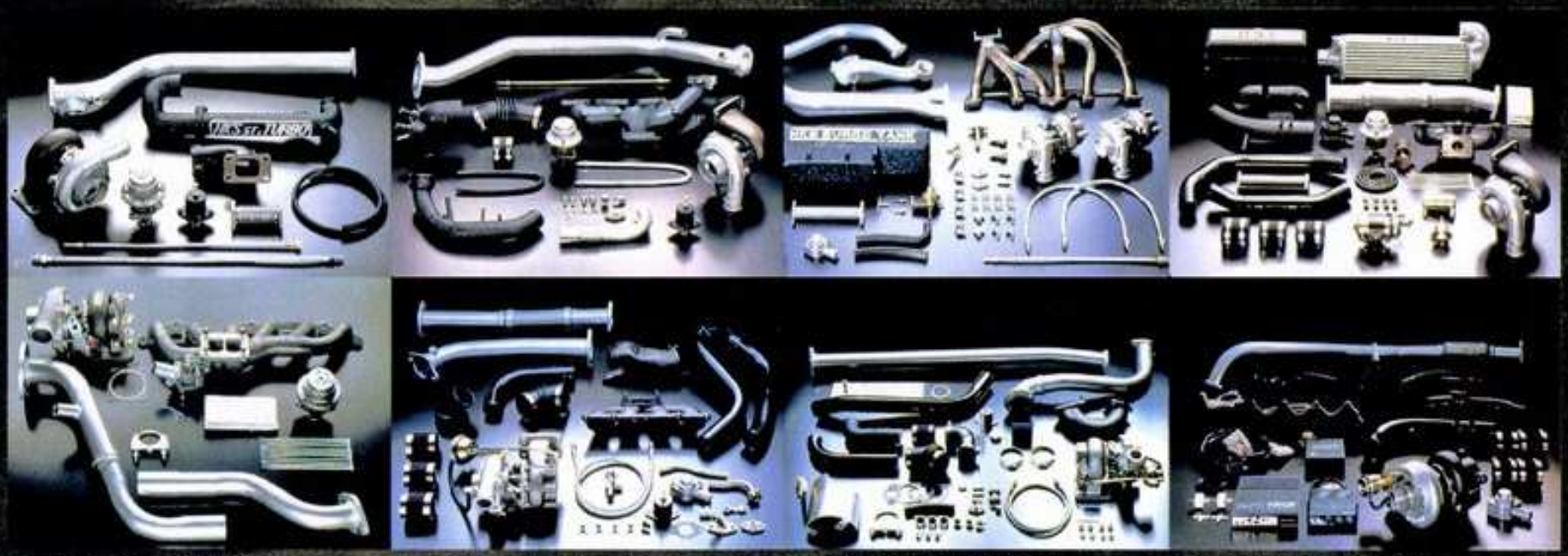
1年、365日。走りがおいしい季節です。だからこそ自分自身の走りをみつけたい。そう願うのはもっともなこと。ハイウェイやワインディングですべるように、翔ぶように車をあやつる。そんな走りの自己表現を目指すならば、なんといってもヴィンミューレ。新しいコンセプトから誕生したエアロホイールです。流体力学にもとずいて完成されたホイール表側のエアロフィン。そして注目！技はホイール裏側に刻まれた風車状のタービン。これがヴィンミューレ（風車）たる名の秘密なのですよ……。このタービンが回転するほどに、ボディ下部の空気を車の四隅へ向けて流し、ブレーキや足まわりが冷却されるワケ。さらにこの回転はボディ下部を負圧の状態にし、高速での安全性と安定性が約束されちゃうのであります。読んでわからなければ、やっぱ走るっきゃないみたい。ちょっと差のつくパールホワイトとシブめのシルバー。10インチから15インチまでと、カラーもサイズも優れもの。逞しい走りの相棒です。―がしかし、くれぐれもスピードの出しすぎにはご注意ください。

風が透けて見える
Windmühle（ヴィンミューレ）

●AME全製品のカタログを差し上げます。住所、氏名、年齢、性別、職業、車の有無、車種名、電話番号をご記入のうえ、請求券と500円切手を同封して、お申し込みください。●〒460 名古屋市中区千代田4-23-2 岡農産業株式会社 AMEカタログ係 ●この広告に関するお問い合わせは直接AMEへ。TEL 052(331)5263

みえてきたぞ！レーシングゾーン
システムテクノロジーでクルマの未来に挑むHKS

HKS



BOYS RACER TURBO
KP61(スターレット)4A-U……¥198,000
AE70(カローラ)3A-U……¥208,000
BD1051(ファミリア)E5……¥218,000
AL21(ターセル)3A-II……¥198,000
AA(シティー)ER……¥198,000

NEW STREET TURBO
GX61(マークII)1G-EU……¥218,000
GZ10(ソアラ)1G-EU……¥218,000
GA61(セリカ)1G-EU……¥218,000
TE71(カローラ)2T-GEU……¥218,000
S130(フェアレディーZ)L20E……¥218,000

TWIN TURBO SYSTEM
MZ11(ソアラ)5M-GEU……¥700,000
GA61(セリカXX)1G-GEU……¥700,000
HS130(フェアレディーZ)L28E……¥517,000
DR30(スカイライン)FJ20……¥517,000
SA22C(RX-7)12A……¥668,000
※価格はすべてシステム1の価格です。

TO3 SYSTEM TURBO
EP71(スターレット)2E-E……¥250,000
ZC(シビック、CR-Xインテグラ)……¥260,000
B20A(プレリュード)……¥328,000
EW(シビック、CR-X)……¥220,000
AE86(レビン・トレノ)4A-GEU……¥240,000
MZ11(ソアラ)5M-GEU……¥290,000
※価格はすべてシステム1の価格です。

BYPASS STREET TURBO
SA22C(RX7)12A……¥350,000
TE61(カローラ)2T-GEU……¥348,000
TE71(カローラ)2T-GEU……¥348,000

STREET TURBO
K-H430(セドリック)LD28……¥198,000

RACING TURBO
SA22C(RX-7)13B……¥525,000

TO4 SYSTEM TURBO
AB(プレリュード)……¥360,000
MZ11(ソアラ)5M-G……¥417,000
MA61(セリカXX)5M-G……¥417,000
AE86(レビン・トレノ)4A-G……¥370,000
GA61(セリカXX)1G-G……¥390,000
HS130(フェアレディーZ)L28E……¥347,000
※価格はすべてシステム1の価格です。

※他、多数のシステムキットは'86HKSテクニカルカタログをご参照下さい。

HKSブランドの中で世界最大の実績を有するHKSターボシステム。

界に通用するくるま造り。

いまやターボの標準品、HKSニューインタークーラー。



TOYOTA
GX61(マークII)1G-GEU……¥148,000
MZ10(ソアラ)MTEU……¥118,000
[illegible]……¥168,000
[illegible]……¥98,000

NISSAN
K430(セドリック)L20ET……¥118,000
S130(フェアレディーZ)L20ET……¥98,000
DR30(スカイライン)FJ20E……¥118,000
HN12(エクサ)E15ET……¥88,000

MAZDA
SA22C(RX-7)12A……¥118,000
BF15(ニューファミリア)E5T……¥88,000

HONDA
BA1(プレリュード)B20A……¥118,000
AS(CR-X)ZC……¥98,000

MITSUBISHI
A173A(ランサー)G62BT……¥118,000

RACING INTER COOLER
3層……¥248,000
4層……¥359,000
※価格はすべて無塗装の価格です。

製造元：株式会社HKS
発売元：株式会社HKS販売
本社／〒418-0[illegible] Phone 0544-54-1077㈹ FAX 54-1708
大阪営業所／〒562 大阪[illegible] Phone 0727-28-3663㈹ FAX 28-3680
福岡営業所／〒816 福岡市南区[illegible] Phone [illegible]㈹ FAX 471-5634

HKS

'86HKSテクニカルカタログをご希望の方は[illegible]、また掲載商品の資料をご希望の方は商品名と資料請求券を同封のうえ上記の[illegible]までお送りください。

LINE UP



試験結果発表、ハイタッチ。

210kgの圧力に耐える、軽くて強い潤滑皮膜
オイルの粘性度を変化させず燃焼後、不純物質を形成しません。

Hi-TOUCH

超微粒子テフロン®系オイル活性強化剤

技術はデータに表れた

ハイタッチは、アルキルジフェニン型合成オイルをベースに、テフロン®セラミックといった高分子固体潤滑物質を調合。これらを独自のポリマーにより強力に分子間結合させたオイル活性強化剤です。ハイタッチの要素の中でもテフロン®の超微粒子化技術は世界にも例のないものです。通常5－10ミクロンの市販テフロン®二次粒子は超音波を使用した27もの工程の後、$\frac{1}{n}$の大きさまで粉砕されます。粉砕後のテフロン®粒子はタバコの煙と同じ0.15－0.1ミクロンという大きさ。放置しておけばタバコの煙と同様、空気中に浮遊してしまいます。この煙状の超微粒子がエンジン内部のあらゆる金属面にすばやく浸透し、0.15ミクロン以下の超微粒子のためフィルタートラブルも皆無です。この超微粒子テフロンをはじめ、ハイタッチの成分と既存オイルとの複合相乗効果により生じた強力な流体潤滑皮膜が金属摺動面にガッチリと喰い込み、あらゆる効果をたたき出します。



この潤滑皮膜の強さを計るのに、極圧という数値があります。ハイタッチはαモデル試験器による極圧試験で、市販高性能純正オイルの全く及ばない210kgの圧力に耐え、その潤滑皮膜の強さを証明しました。ハイタッチは大量生産の困難な、非常に緻密な工程を経て作られます。しかし高度な技術は大量生産を可能にし、信じられない低価格さえも実現させてしまったのです。

ハイタッチの成分及び分析結果

●アルキルジフェニン型合成油●FM剤(フリクションモディファイ)●TFE(テフロン®)超微粉末●セラミック超微粉末　比重(15/4℃)0.898/引火点(COC)225℃/粘度(40℃cSt)65/粘度指数160

αモデル試験器による試験結果

●ステップOK荷重(30kg 10分)210kg—10分ごとに30kgづつ荷重を増やした時、焼き付きまでの最大荷重。●ショックOK荷重(10分 kg)180—ステップOK荷重を一挙にかけ、10分間運転し、焼き付いた場合は15kgづつ荷重を減らし、焼き付かない最大荷重。

ハイタッチのラインアップ



①レーサーズ……¥2,980 ④2サイクル……¥2,000
②エクストラ……¥2,780 ⑤キ　ア……¥2,000
③マルチ……¥2,480 ⑥オートマ……¥4,500

ハイタッチの効果

●パワーアップ●レスポンスの向上●ノイズの低減●始動性の向上●エンジン寿命の延長●燃費の向上など、ひと言で言えば静かでなめらかな力強い走りが実現します。

ハイタッチ実験記録

●BOSCH測定実験結果によればノーマル時と比べて、馬力が2.04馬力アップ、吸気圧力比4%アップ、冷却水温度2℃、油温5℃のダウン、そして実走燃費は4%アップ。
●ADI(排気ガス試験所)テスト結果も効果を証明しています。60→100km h加速0.3秒アップ、吸気圧力比4.5%アップ、冷却水温、油温ともに2℃ダウン、そして定地走行燃費は4.6%アップ。
●谷田部テストコースでのカーボーイ編集部テストでは、0－400m 0.14秒アップ、追い越し加速も平均0.33秒アップ、実走燃費は2.63%アップなど、あらゆる状況で効果を発揮。





新発売

●SBDガリウムひ素ダイオード……だから、温度変化に強く、高感度。
●コンプヘテロダイン回路……だから、薄くて、軽くて、高感度。
●マイクロストリップラインアンテナ……だから、モレ電波がなくて、高感度。

サテライト技術が生んだルームミラータイプのレーダー探知器

スーパーミラーII

新発売記念価格56,000円(ボディカラー:ブラック/ホワイト/スモーク)

■受信周波数:Xバンド10.525GHz・Kバンド24.150GHz■サイズ:286(W)×32(D)×78(H)mm■重さ:320g

モレ電波が6月1日より違反になりました。

「電波法施行規則」が一部改正され、6月1日より実施とのこと。10GHzを超え150GHz以下の周波数帯(の電波出力)が、3メートルの距離で3.5(マイクロボルト/m)となります。

ケーブルレスのやり方	3電源を利用するやり方	移動式レーダーバンド	移動式レーダーバンドの取り付け	移動式レーダーバンドの取り付け	オーバーヘッドコンソール式(電源を引き込んで、自由に設置可能)	オーバーヘッドコンソール式(引っかけるだけ)	オーバーヘッドコンソール式(引っかけるだけ)	バイザーやAピラーなどに設置(レーダー設置)	スーパーミラーII(新発売)	一般のミラータイプレーダー	取り付け方法
×	×	○	○	○	×	○	○	○	×		
×	×	×	△	○	×	△	○	×	×		

PRO STAFF TOM'S　B.E.L-Tronics LIMITED

新世代のカー用品を開発する。
ロードランナーCO.,LTD.
本　　社/東京都千代田区神田須田町1-5KSビル9F(〒101)☎03(253)8401
大阪営業所/大阪府吹田市千里山西6-35A-610(〒565)☎06(337)3076

●ロードランナー全国営業拠点ネットワーク続々新設中につき人材募集中./●

MOTORSPORT ON VIDEO!

ドラスティックバトルが、
君のビデオルームでシェイクダウン!!

F-1GP・WRC・WSC耐久の3大レース終了後ただちにビデオ編集し、
即時発売の画期的輸入システム。'86ビッグ3決定版ビデオ!!

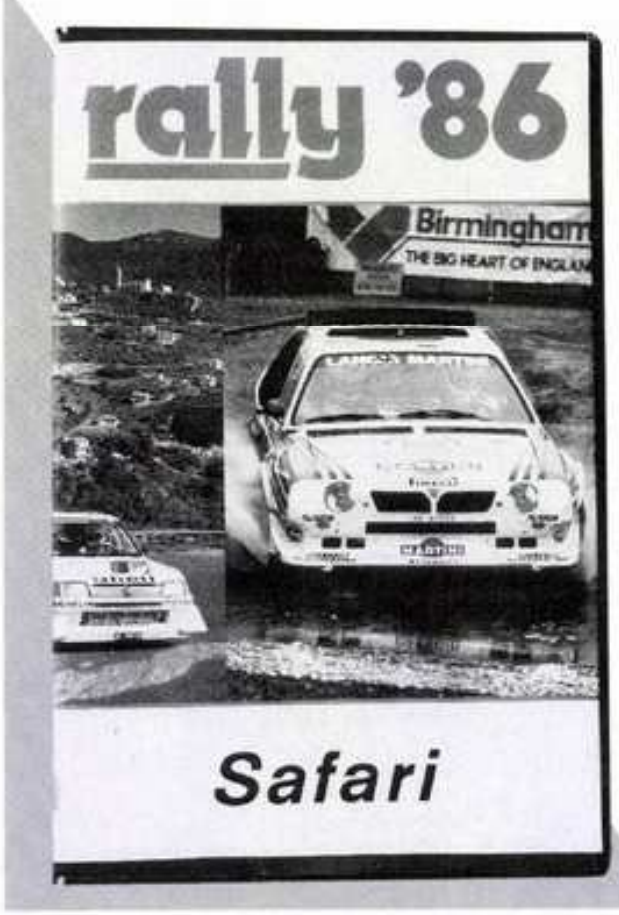
●音声英語●カラー●イギリス、アマレイ社製の
ライブラリーケースを使用
●VHSかβ-IIのいずれかをご指示下さい。



'86 F-1グランプリ

●各巻カラー60分 ●販価各¥10,000(定価¥9,800+送料一部負担金¥200)

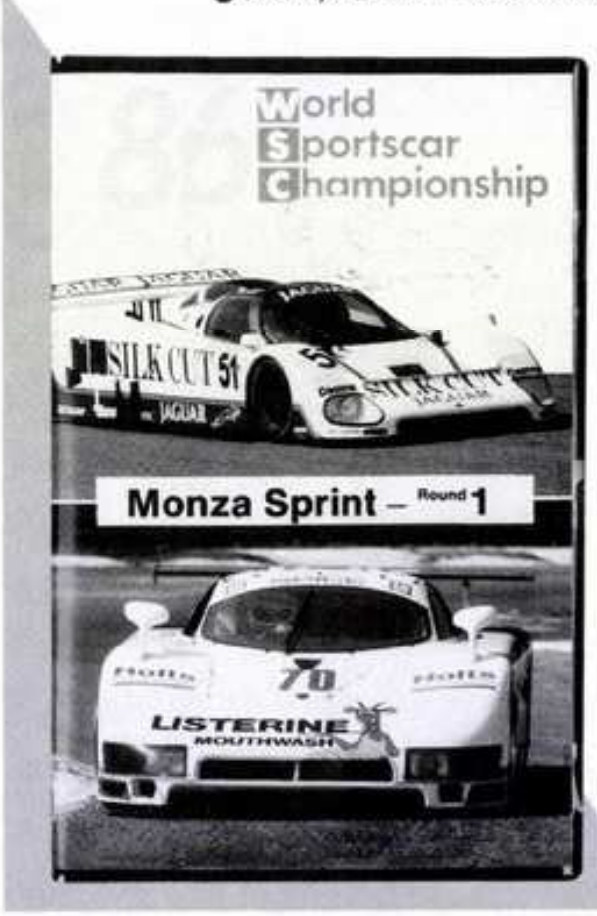
品番	開催地	発売日
AF-01	R1 ブラジルGP	発売中
AF-02	R2 スペインGP	〃
AF-03	R3 サン・マリノGP	〃
AF-04	R4 モナコGP	〃
AF-05	R5 ベルギーGP	7月末
AF-06	R6 カナダGP	〃



'86 世界ラリー選手権(WRC)

●各巻カラー55分 ●販価各¥10,000(定価¥9,800+送料一部負担金¥200)

品番	開催地	発売日
AR-14	パリ・ダカールラリー	発売中
AR-01	R1 モンテカルロラリー	〃
AR-02	R2 スウェディッシュラリー	〃
AR-03	R3 ポルトガルラリー	〃
AR-04	R4 サファリラリー	〃
AR-05	R5 ツールド・コルス	〃
AR-06	R6 アクロポリスラリー	7月末



'86 プロトタイプスポーツカー世界選手権(WSC)

●各巻カラー55分 ●販価各¥10,000(定価¥9,800+送料一部負担金¥200)

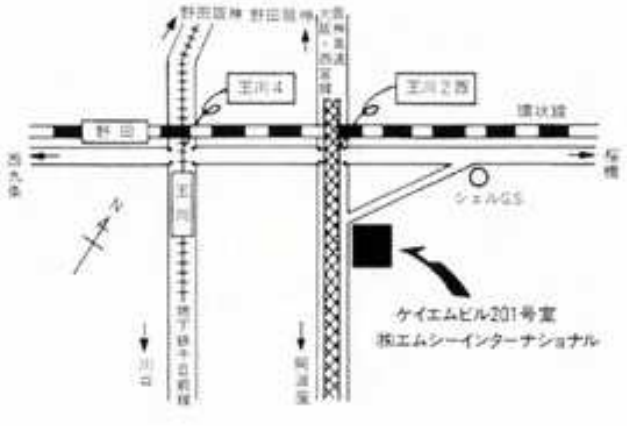
品番	開催地	発売日
AE-02	R1 モンツァ・スプリント	発売中
AE-03	R2 シルバーストーン1,000km	〃
AE-04	R3 ル・マン24時間	7月末

〈通信販売〉

必ず現金書留に1本につき¥10,000と、下記の申し込み用紙に記入したものをそえて、本社までお送り下さい。

通信販売申込書

氏名 ☎
〒
住所
品番 商品名
品番 商品名
品番 商品名
○で囲んで下さい VHS β-Max



(株)エムシー・インターナショナル
MOTORCYCLE SPECIALIST
FOCA総代理店
〒553 大阪市福島区玉川
2丁目7番4号ケイエムビル201号
☎06-448-0234(代表)
Fax:06-448-2751

Photos/Joe Honda

A DAY IN A SCENE 5

インターナショナル・ラリー・チャンピオンシップ最後の年

1971年RACラリーは、そのファイナル・イベント。すでにチャンピオンは決まっていた

わずか6ポイントの間に、7つのワークスがひしめく2位以下の争い

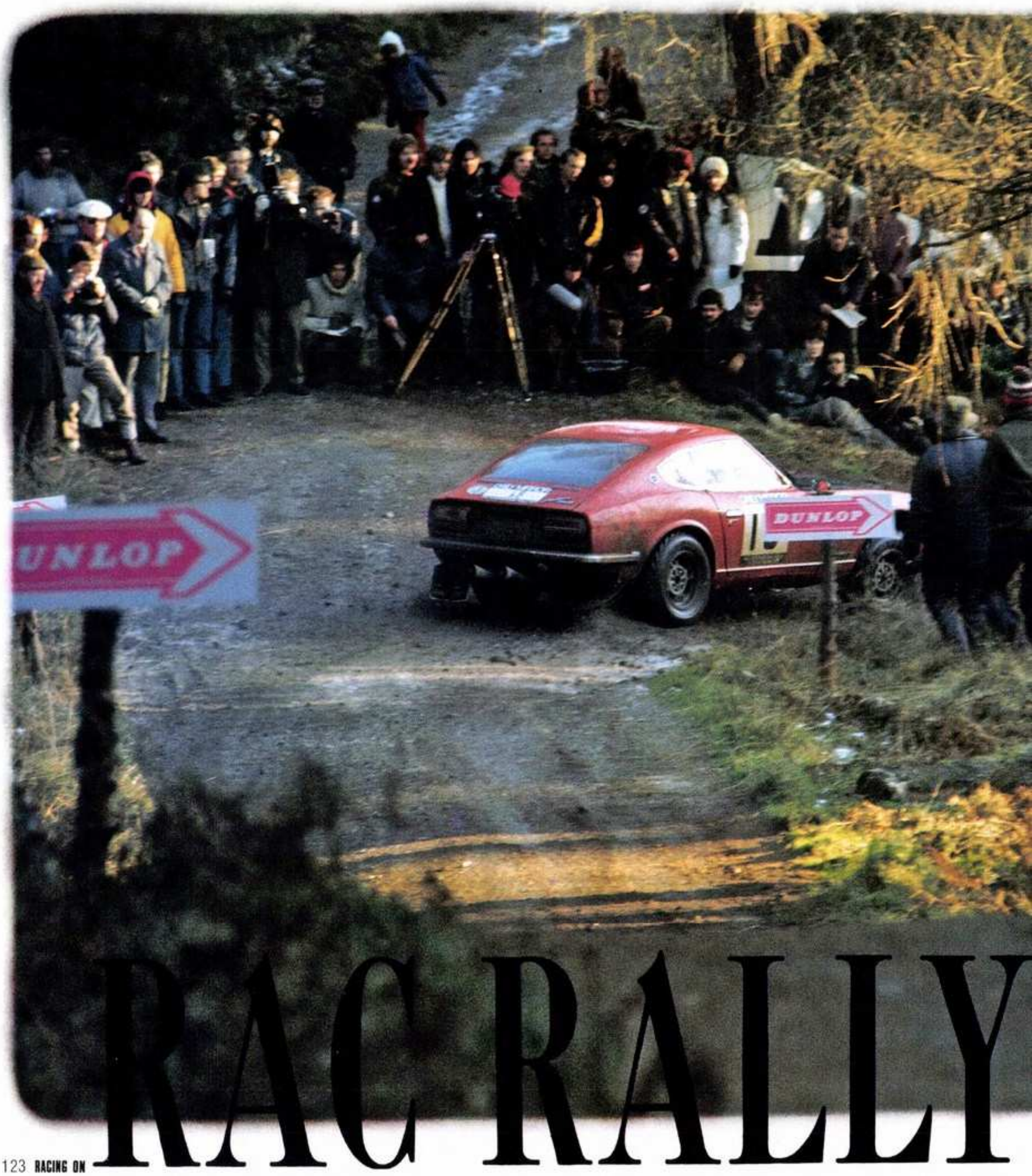
すべてはスカンジナビアン・ドライバー達の手に、勝敗が握られていた

だがラリーがスタートし、北上するにつれて雪が降りだした……



●RACラリー　第1回は1951年に行なわれ、途中2回の中止をはさんで、1971年は19回目にあたる。大観衆を集めるラリーとしてつとに有名だ。この年のラリー全体のルートは、イギリス国内を8の字形に描き、ラリーは全土におよぶ。コースは国有地や私有地の多くをクローズしてスペシャル・ステージ（SS）とし、他のヨーロッパのラリーとは相反して、事前の試走はできない。

●ダットサン240Z（DUTSUN240Z）左：RACラリーには70年に初登場している。71年のRACには5台が出場した。ラウノ・アルトーネン、トニー・フォール、72年のサファリ・ラリーで240Zを駆り優勝したエドガー・ハーマンがワークスで、そしてシェカー・メッタとプライベート1台だ。当時の日本を代表するラリー車。



RAC RALLY



スカンジナビアン・ドライバーの面目躍如

WRCをここまで引っ張ってきたのは、フィンランドとスウェーデンの〝スカンジナビアン・ドライバー〟達であったかもしれない。いま、スカンジナビアン・ドライバーは、ユハ・カンクネンに代表される第3世代に入っているが、60年代から今も変わらずラリーを追い続けているハンヌ・ミッコラやビヨン・ワルデガルドは、国を出てウデ1本でワークス・チームを渡り歩いてきた。カンクネンの世代にもそれが脈々と受けつがれているのだ。

ミッコラやワルデガルドのデビューした時代は、ラリー車と生産車の差がいまよりも少なく、ドライバーのテクニックが大きなウェイトをしめていた。ダートの走りを知り尽し



●ランチア・フルビア1.6HF(Lancia Fulvia1.6HF)
フルビアの1.6ℓ版は、68年に登場しFFのラリー車としては、ほぼ完成された姿をもっていた。69、70年と連続してRACラリーに優勝しているが、チャンピオンを手にするのは72年に入ってからだ。OHC狭角V4という伝統的で、特異なエンジンを持っていた。自国のムナーリの他、カストローム(中)とランピネン(左下)を擁している。



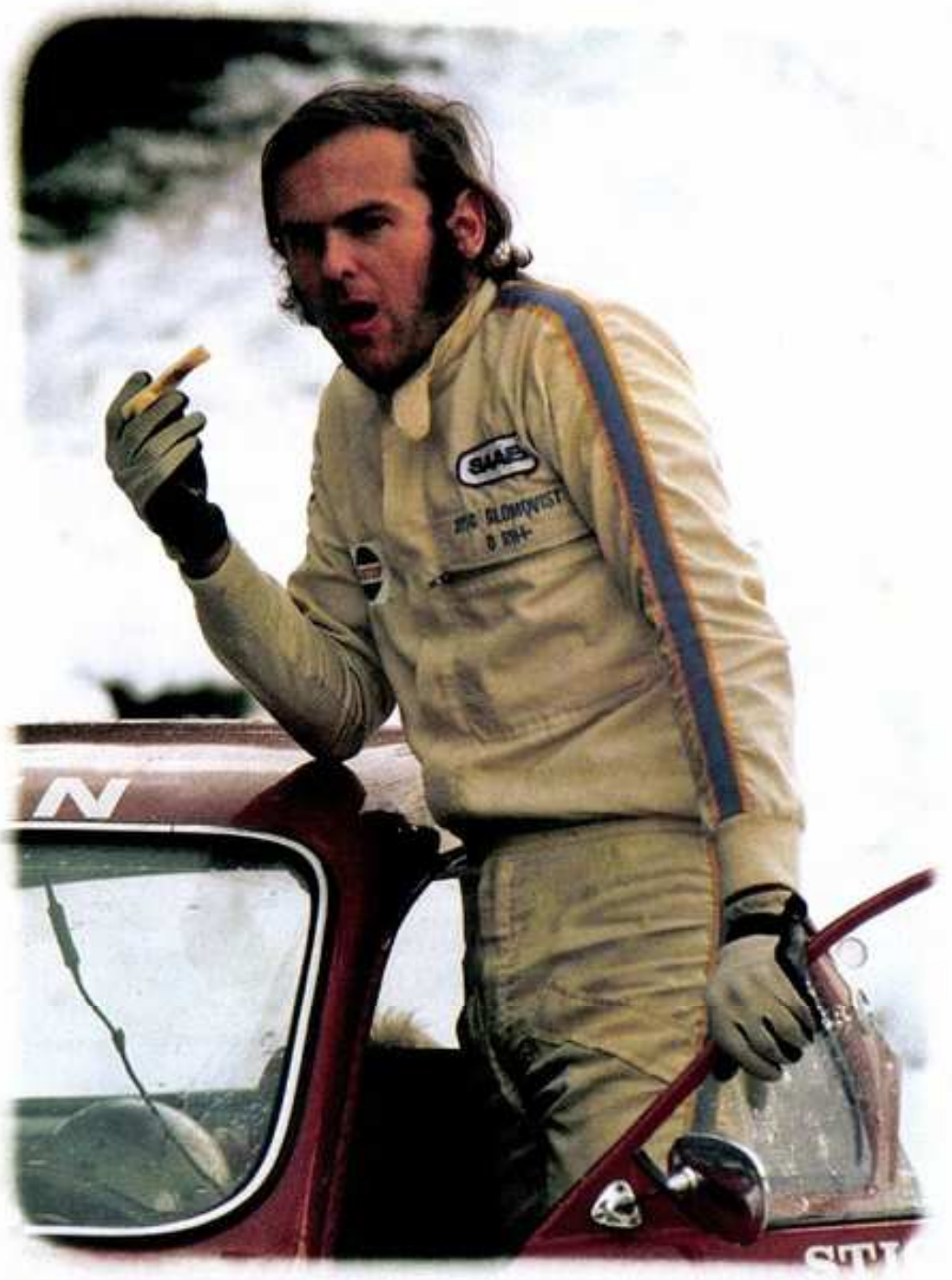
●ハリー・カルストローム(Harry Kallstrom)1939年9月30日生まれ。スウェーデン出身でFF、FRを器用にこなすドライバー。73年モンテまでランチアに在籍。同年サファリから日産ワークス入りし、日本人にも馴染み深い。

●シモ・ランピネン(Simo Lampinen)
1943年6月22日生まれ。フィンランド出身。68年のRACラリーにサーブ96を駆り優勝している。70年にランチア入りし72年のチャンピオン獲得に献貢。

RESULT

1	②S.ブロンクビスト／A.ハーツ	サーブ96V4	450'47"
2	③B.ワルデガルド／N.ナインストローム	ポルシェ911S	454'00"
3	㉔C.オレニウス／L.パーソン	サーブ96V4	460'01"
4	⑬H.ミッコラ／G.パルム	フォード・エスコートRS	460'05"
5	⑯T.マキネン／H.リドン	フォード・エスコートRS	461'00"
6	⑦S.ランピネン／J.ダベンポート	ランチア・フルビアHF	465'16"
7	⑧P.エクルンド／S.アンドリーソン	サーブ96V4	469'12"
8	①H.カールストローム／G.ハッグボン	ランチア・フルビアHF	472'47"
9	㊹S.ムナーリ／M.マヌッシ	ランチア・フルビアHF	473'49"
10	㊺S.ウトリエーネン／K.レート	サーブ96V4	474'07"
11	⑤R.クラーク／J.ポーター	フォード・エスコートRS	475'39"
12	㉑G.ブロンクビスト／I.ブロンクビスト	オペル・カデット	478'28"
13	⑰A.コーワン／L.シアー	フォード・エスコートRS	486'57"
14	㉙A.ワームボルト／R.クレイン	BMW2002Ti	488'48"
15	⑨P.ファルクナー／M.ベター	フォード・エスコートTC	499'45"

マニファクチャラーズ・チーム賞：サーブ　スタート131台—フィニッシュ104台



●スティッグ・ブロンクビスト(Stig Blomqvist)スウェーデンの〝サーブ〟使いとして注目されたブロンクビストは1946年7月29日生まれで、25才の71年にはRACラリーとスウェディッシュ・ラリーに優勝。サーブ・ワークス・チームへは、67年のオーストリア・アルペンから参加した。

●サーブ96V4（Saab 96V4）60年の登場時には、２サイクル２気筒であったが、後に３気筒へ発展。67年に1.5ℓOHV60Ｖ型４気筒エンジンに換装された。過去、RACは、850で60、61、62年、そしてＶ４で68年に優勝した。



ている彼らは、マシンのセッティング能力にも当然優れ、各チームから引っ張りだこだった。

71年11月のインターナショナル・ラリー・チャンピオンシップの最終戦、RACラリーは、スカンジナビアン・ドライバーが大挙して出場し、さまざまな意味でも彼らの実力を鮮やかに見せてくれた印象あるラリーだった。

ラリーには、有力チームが全て顔を見せた。当然その中には、多くのスカンジナビアン・ドライバー達が、チームの栄誉をになってエントリーしてきた。

20日の午前11時丁度、ゼッケン1番カルストロームのランチア・フルビアがスタートし、RACラリーの幕が切っておとされた。つぎつぎとラリーカーがスタートするうち、このラリーの行方を決定ずけるように雪がちらつき始めた。1号車が北へ北へと、スコットランドへ近づくにつれ、雪は本格的になりはじめてしまった。

少しでも良い条件で走ろうと、サービスポイントで時間調整するチームもある中で、積雪はさらにふえ、やがてオフィシャルさえもコントロール・ポイントに仿り着けなくなりいくつかのSSはキャンセルされ、ルート変更も余儀なくされた。

雪が降ってもびくともしないスカンジナビアンのこと、まさに水を得た魚で第1レグは1位～4位までを独占している。トップに踊り出たのがサーブのブロンクビスト、その後にエスコートのマキネンがピタリとつけていた。この雪で有力なチームが次々と姿を消すラジエターの雪づまりという、些細な理由からアンダーソンのアルピーヌがリタイアしたのだ。フェアレディZを駆るスカンジナビアン、アルトーネンもすでにリタイアしていた。いずれも雪さえなければ好位置につけていたはずである。逆に雪があって救われたチーム







●ティモ・マキネン（Timo Makinen）左：スカンジナビアン・ドライバーとしては最古参のマキネンは、1938年３月18生まれのフィンランド人。ミニ・クーパーで活躍し、フォード・ワークスへは、70年に参加し、73年まで在籍している。

●ハンヌ・ミッコラ（Hannu Mikkola）右：1942年2月18日生まれ。マキネンとともに、フィンランドを代表するドライバー。フォード・ワークスへは69年から75年まで在籍した71年当時、ミッコラは新進のドライバーだった。

見えないライバルに向って走る



●ポルシェ911S(Porsche911S)右：水平対向6気筒エンジンで、2.2ℓの排気量から240HPの出力を発生する。RACでは優勝したことはないが、モンテカルロ・ラリーの常連として知られる。モンテでは911Sで69年と70年にワルデガルドの手で、68年にエルフォードの手でそれぞれ1位を獲得した。70年はインターナショナル・ラリーチャンピオン・シップのチャンピオンを得ているが、71年は3位に終っている。ドライバーはスウェーデンのワルデガルドのみ。



●アルピーヌ・ルノーA110(Alpine RenaultA110)アルピーヌはラリーの為に生まれた車だ。ボディはFRPで、エンジンは1.6ℓのゴルディーニ・チューンのOHVだ。71年は、モンテカルロ・ラリー、サンレモ・ラリー、オーストリア・アルペン・ラリー、アクロポリス・ラリーと順調に勝ち進み、シリーズ・チャンピオンを得る。73年も1.8ℓのエンジンを積んだアルピーヌが、チャンピオンも獲得した。こちらはルノー16のユニットを流用し、出力は155HP。



●オベ・アンダーソン(Ove Andersson)1938年スウェーデンのウプサラ生まれ。多くのスウェーデン人ドライバーと同じく、サーブ96でラリーを初める。65年にランチア・ワークスへ入り、68年にフォードへ移籍。71年からアルピーヌとともに過し、アルピーヌが71年のインターナショナル・ラリー・チャンピオン・シップの、シリーズ・チャンピオン獲得の時大いに貢献。71年選手権ラリー4連勝は、当時おおいに注目をあつめた。73年のRACラリーからトヨタ車を乗り始め、現在TTE（チーム・トヨタ・ヨーロッパ）の要職にある。いまはラリー車のハンドルをにぎることはない。

も多く、大雪の割に上位のリタイアは少ない。

イギリス南部を周回する、第2レグは雪も上って、ラリー本来の戦いが、大観衆が見守る林間や草原の中のダートで展開された。

第1レグから計測ミスで1位と2位が不明確だった順位も、1位ブロンクビスト、2位マキネン、3位ワルデガルドというオーダーが明確となった。トップと知ったブロンクビストは左足ブレーキングを駆使し、非力なサーブを何とかこのままトップでゴールさせようと必死だった。ワルデガルドは、いつもの通り実力の80%を心掛けている。ここぞ、という場面でマキネンを抜き去るチャンスを待っていた。マキネンは沈着冷静。長い経験に裏打ちされたテクニックに無駄はない。

しかしマキネンのエスコートは無事ではなかった。ミッションのトラブルで、徐々に遅れだした。ワルデガルドはこの機を逃さず、コーナーでもたつくマキネンのエスコートをとらえ、ストレートで抜き去った。2位と3位が入れ替った時点で、すでにブロンクストは2位との差を拡げつつあった。第2レグ後半になると、2位とは3分近い差があるから、ブロンクビストにも余裕が出てきた。

ゴールへは、そのまま変らぬ順位でもどってきた。おまけに、その後に5人のスカンジナビアンを従えて。

●フォード・エスコートRS(Ford Escorts RS) 68年に実戦デビューし、このとき、エンジンはロータスのDOHCで、車名もエスコートTC（ツイン・カム）といった。71年にDOHC4バルブエンジン—BDAエンジンを搭載するエスコートRSに発展する。出力は、2ℓまでボア・アップすると、235HP発生する。キャブレターはウエーバー45DCOE。⑥をドライブするのは、イギリスのR.クラーク。



ＲＡＣラリーのＳＳを行く、パー・エクルンドのサーブ96Ｖ４。エクルンドは後に、トヨタ・セリカに乗ることになる。71年のＲＡＣラリーには、サーブ・ワークスの一員として参加。結果は、サーブ96Ｖ４の３番手であった。

THE MAN

閃光を放った男たち 5.

横山文一 1948年東京生まれ 68年デビュー

1968年

キング・オブ・マウンテン ブルーバード411 横山 3位

1969年

モーターファン&AUTO SPORTラリー ブルーバード411

横山/鳥海 1位

1970年

モーターファン&AUTO SPORTラリー ブルーバード510

横山/岩下 1位

第12回日本アルペン・ラリー スバル1300G 岩下/横山/鈴木 3位

PMC・Sラリークリサンテーモ'70 スバル1300G

岩下/横山/太平 1位

1971年

RCCウィンター・ラリー スバル1300G 岩下/横山 3位

第2回志賀高原ラリー スバル1300G 佐久間/横山/金子 1位

1973年

サファリインキョート'73 フェアレディZ 横山/佐久間 2位

'73TACSクローバー・ラリー フェアレディZ 横山/佐久間 1位

1976年

AJCS 7マウンテン・ラリー'76 バイオレット 横山/細谷 2位

第6回四国アルペン・ラリー バイオレット 横山/細谷 2位

第4回出羽三山山岳ラリー バイオレット 横山/細谷 1位

横山 文一

学生時代にラリーを始め、学問とラリーをクールにこなす。社会人となって
さらにハイ・レベルなマシンを使いこなし、シリーズ・チャンピオンを
手中にピリオドをうつ。　人間には、誰でも光を放つ時がある。

左手一本で決めたサイドウェイコーナリング。

その日、ナビゲーターは、ハッセンジャーシートでいつになく不安な気持ちになりながらラリーを進行しなくてはならなかった。トライバー自身は、だいたいようぶだと言っているが、彼の右手は細なしくヤケドによって腫れ始め、ステアリングを握ることもできない状態であった。

1973年5月19日～20日に行われたJMSラリーチャンピオンシリーズ第3戦「サファリインキョート'73」に横山文一は、佐久間健をナビゲーターとしてフェアレディZでエントリーしていた。

その年の3月に学生生活と別れを告げた横山は、社会人となってからは、このラリーしか最初であった。前年のPMC・SSワールド・ニッポン・クリサンテーモ'72（11月2日～4日）以後は、大学の卒業ということもありイベントに全参加していなかった。実に6カ月振りのイベントだったわけである。横山がフェアレディZで参加するラリーと聞いてあった。

実戦には参加していなかったが、ラニアレディが自分の手にしっくり東方貿易だった。と横山は、この八幡で人間力を引き出すカーをプロデュースしたかった。

当然、走りも変えなくてはならなかった。左手ひとつでは思う存分ステアリングも回すことができないため、コーナーとそは、車を流してステアリングの操作をあなくして走った。コーナー手前からフェイントモーションをかけて車を横にして、そのままコーナーに進入、コーナー脱出点でスライドを止め、カウンターを当てながらコーナーを立ち上がるハタきてアウト側のリヤタイヤが道から外れることもあった。ガードレールに当たる石の音でリヤの流れ出し角度がいつもより大きいのもわかっていたってもね、今考えても、危なっかしい、ヨタヨタというトライビングではなかった」左手一つで横山は、大きなZを振り回していたスピンのクセやどうドライブしてやればいいかわかっていたから走れたんたろうね」と横山は言う。

サファリインキョート'73は、3つのSSを含むハイペースの構成となっていた。こう言っても横山にはさいしたスプリンスにコナーで車をまで止まることができるからだ。アスペレーションが長く車がコーナーで流れてくれないのならば左手だけでラルマシとステアリングを回すのは大仕事であったろう。また、当時使用者しかったらイヤもう一度走りたいとは思えない。ヨタヨタというのようにではなく、左手一本で決めたサイドウェイコーナリングを楽しみたい。



惜しくも3秒の差をつけてSSを走り切った。

2ステージ構成の第2ステージ半ばにして自分がラリーリーダーの一角であることは知っていた。ライバルは、綾部のスプリンタートレノのみ。勝負は、35kmという最長のSS4であった。

SS4のスタート前には、右手は、さらに大きく腫れ上がり、まるで野球グローブのようだった。しかし、彼のドライビングは、それまでと同様、充分勝負できるものだった。

この35kmのSSで横山は、自分の前にスタートした車に追い付いてしまった。

「少し無理すれば抜けたけれど、このまま行こうと抜かずに走っていたんです」

ところが彼の前を行く車は、迫り来るZが自分を抜くだろうと思いペースダウン。そのままSS4を終了。SS1に続いてSS4もトップで走り切った綾部に遅れること17秒。この差が総合成績の差となって、横山は、2位となった。

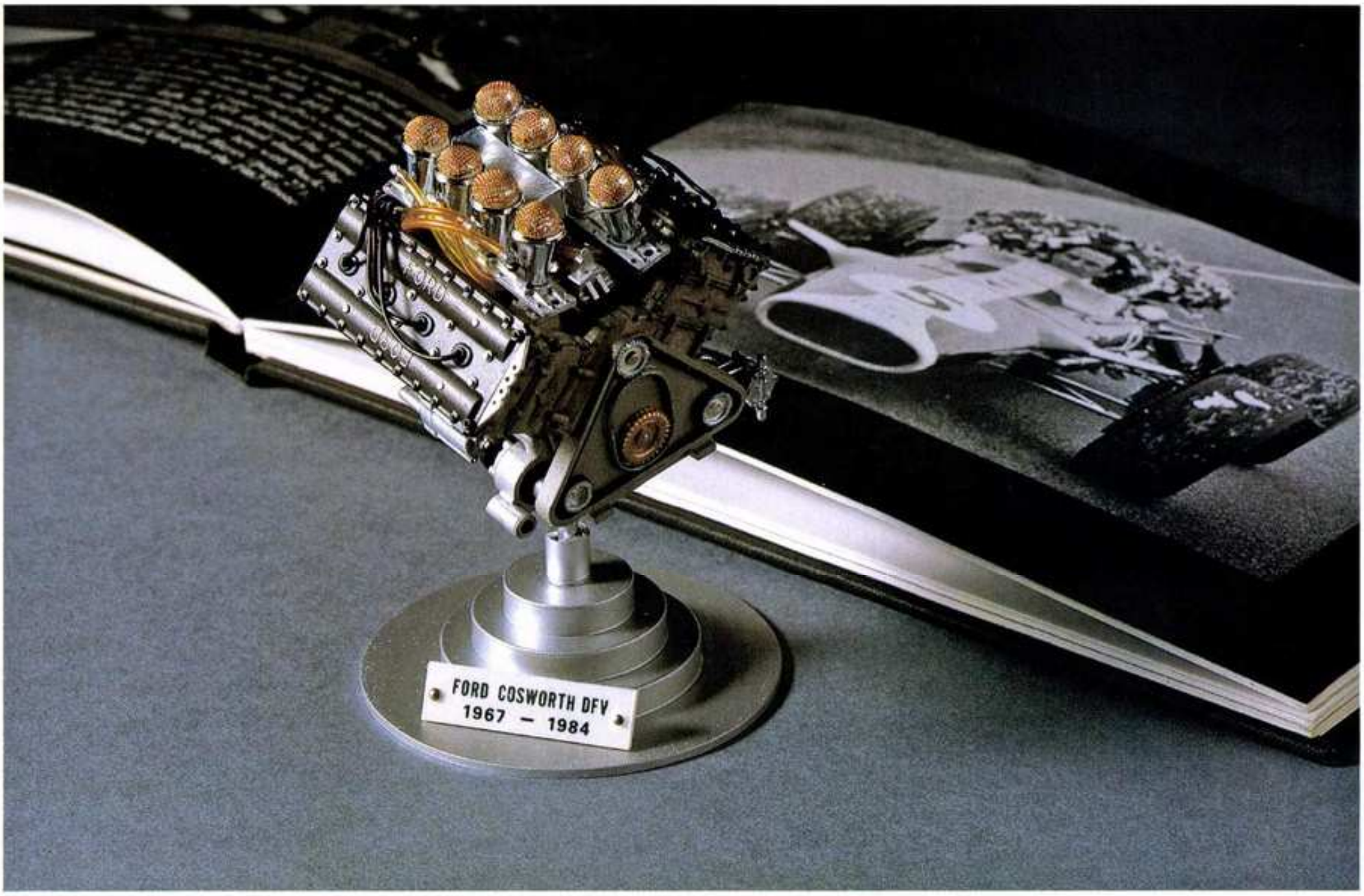
「そえりゃ、バカバカしいですよね。あのSSで前の車を抜いていりゃ綾部に勝てたかも……」

横山は、サファリインキョート'73で2位になったのは、右手のヤケドのせいだとは決して言わない。もし、綾部に負けたのを右手のせいにするくらいたら、彼は、ヤケドを負った時点でリタイアしていたろう。

1976年度全日本ラリー選手権のチャンピオンとなった彼は、その年にあっさりと引退。現在は、ラリーと緑の無い生活の会社マンとして暮している。

SCALE CAR

Modeller/Rocky Kumada Photos/Hiroshi Matubara 協力/株式会社田宮模型



"DFVへ、ほんのささやかなレクイエム"

フォード—コスワースDFVがF—グランプリ・シーンから姿を消し、I年が過ぎようとしている。'67年の登場以来、実に20年近くの長きに亘ってF—グランプリを席巻し続けた傑作エンジンも、時代の推移には勝てなかった。

このGP史上不滅の金字塔を打ち建てたDFVは、'67年のオランダGPにデビューした。マシンはこれもGP史上に残る名作、ロータス49。ドライバーは"フライング・スコット"ジム・クラーク。そしてこのデビュー戦に記念すべき最初のI勝をあげたのだった。

傑作コスワースDFVは、ロータス49のためにキース・ダックワースが設計した。何の奇抜さもない極めて実戦的なV8であったが、それゆえにF—GPに君臨することになったといえる。



しかし逐に'80年代のターボ台頭の時代を迎えて、DFVは急速に戦闘力を失った。改良版ショートストロークのDFYもターボ旋風の前にはもはや無力だった。

'83年デトロイトGPにおけるティレルO—I／ミケーレ・アレボレーの優勝から数えて通算I55勝（DFV／DFY）であった。

'84年シーズンをもって実質的には終焉の時を迎えたが、グランプリ最後の舞台は、'85年オーストリアGPとなった。この時もティレルで、マーティン・ブランドルによって、そっとレースを終え、F—GPフィールドから引退した。

●

モデルはその時代を反映して生み出される。ブリティッシュ・レーシング・グリーンに黄色のストライプが鮮やかなロータス49がグランプリ・シーンに登場し、華々しく戦績を上げてくると、その後にモデルも世に出た。ゴールドリーフ・カラーのロータス49Bも同じだった。

モデルは、タミヤの12分のI、ティレルP34から取った。独自の大スケールのフル・ディスプレイ・モデルだ。このシリーズも、時代を反映して、思えば数多くのDFVを搭載したF—がモデル化されてきた。

ロータス49、49Bのあとには、'71年—'72年に活躍したティレル・フォードO02、'72年—'73年のロータス72D、'74年のブラバムBT44、'72年—'74年のヤードレイ・マクラーレン、'74年—'76年のマルボロ・マクラーレンM24、'76年のティレルP34、'77年のウルフWRI、そして'78年はロータス78MKIII。そのどれもが、時代の先端を行くマシン達だった。

実際のF—GPフィールドと同様に、モデルもDFV搭載車が徐々に姿を消していった。傑作キットばかりで惜しまれるものばかりだ。12分のIスケールは次々とカタログから消えDFV搭載車はロータス78のみ。

今回は、DFVとそのモデルたちのための、小さなメモリアルなのである。

FOR RACING PURPOSE ONLY

Photos/Hiroshi Matubara 協力/ノバ・エンジニアリング



クール・スーツ

夏の耐久レース。Cカーの室内温度は、何と70℃にも達するという。耐久を戦うドライバーにとって、一番苦しいのはその強烈な暑さなのだ。

そこで登場するのが、ここに紹介するクール・スーツである。

「今、国内で12―13チームが使っています。どのドライバーにも好評ですね。ウチの高橋国光なんか、1時間走って来ても汗ひとつかかずに涼しい顔をしてますよ。ただ、ドライバーによって好き嫌いはあるみたいで、使用しているチームの中でも使わないで走るドライバーもいます。例えば岡田英樹クンなんかは、『いらない』といって平気で走ってますね」

ドライバーがレーシングスーツの下に着用するメッシュのベストの中には、直径4㎜程のビニールパイプが配されている。このパイプに氷で冷やした水を循環させて、ドライバーの頭と体を冷却するのだ。



このベストは、アメリカのJ&Cエンタープライズ社製で、元々NASAの宇宙飛行士用に開発された物だという。生地は、当然レーシングスーツと同じ耐火性の物が使用されている。

ベストに冷水を循環させるためのポンプユニットは、ごく普通のクーラーボックスを使用して、電磁ポンプの専門メーカー、太産工業が製作した物。ボックス内には、クール・スーツに必要な圧力を確保すべく改良された、吸い上げ式のコンパクトな電磁ポンプが収められている。

ボックス上には、コントローラーがセットされ、ON、OFFの切り換えや温度調節をドライバーが自由に出来るようになっている。

このポンプユニットは、助手席にバンドで固定され、液体用カプラーでドライバーの着るベストと連結される。電源は、マシンのバッテリーから取っている。

「耐久の場合、大体1時間ごとにドライバー交代をするんですが、最初のシーズンは1時間続けては使えなかったんです。最初はいいけど肝心な所で効かなかったりして…。だから前半はガマンして、ラスト20分くらいの所でスイッチを入れる、という状態だったんです。その後改良されて、今では1時間フルに使えるようになってます」

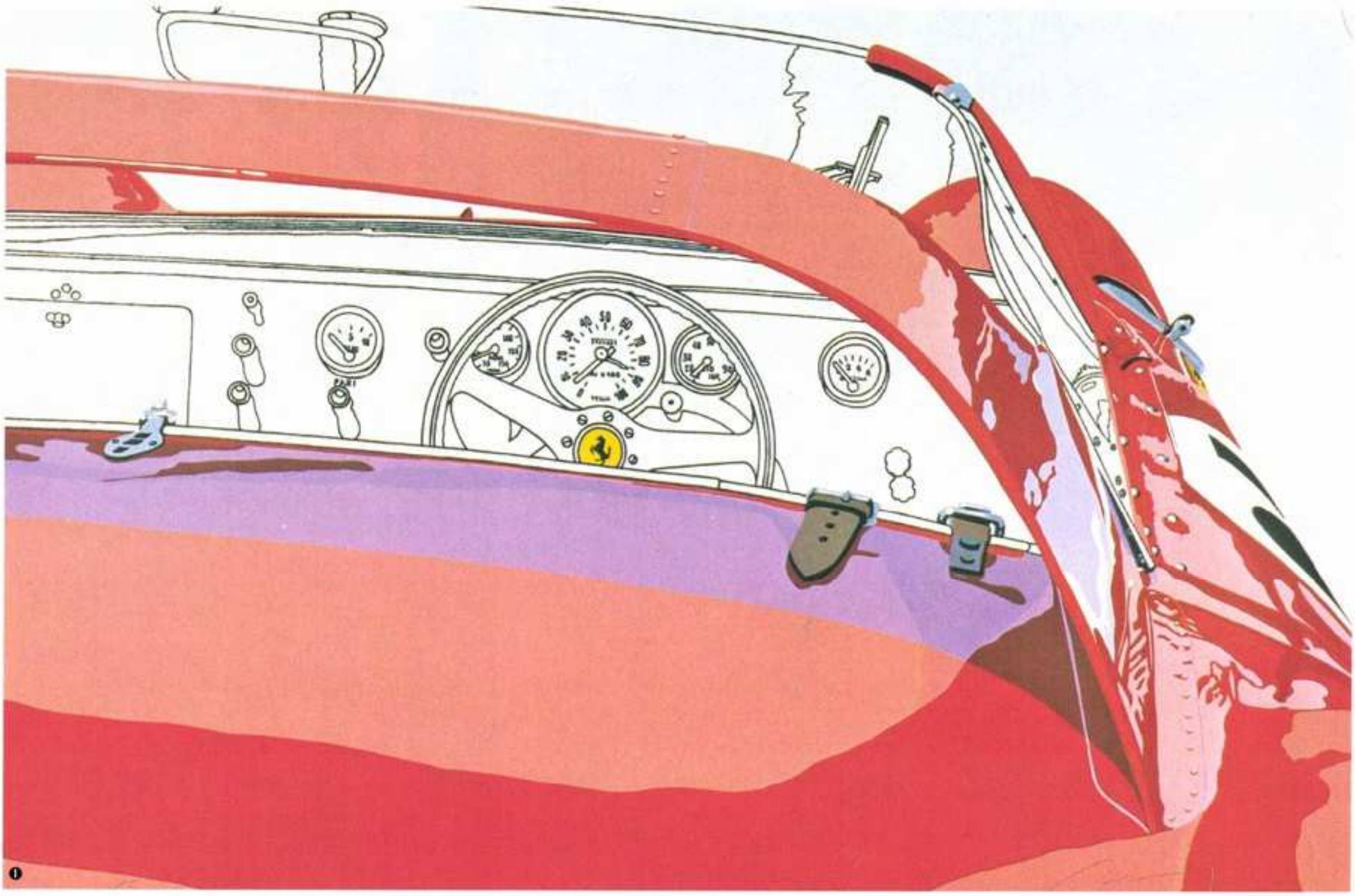
「こんなのを使ってるのは日本だけみたいですね。とにかく日本の夏は暑いですから…」

使用期間は7―8月の2カ月間だ。

「実際に使うのは決勝レースだけです。テストではそんなに続けては走らないですからね。ただ、このクール・スーツだけのためのテストというのもあるんですよ」

スーツ2着とポンプユニットが基本セットになっていて、これで何と55万円なのだ。

ART



リトグラフに凝縮した、コンペティティブな世界

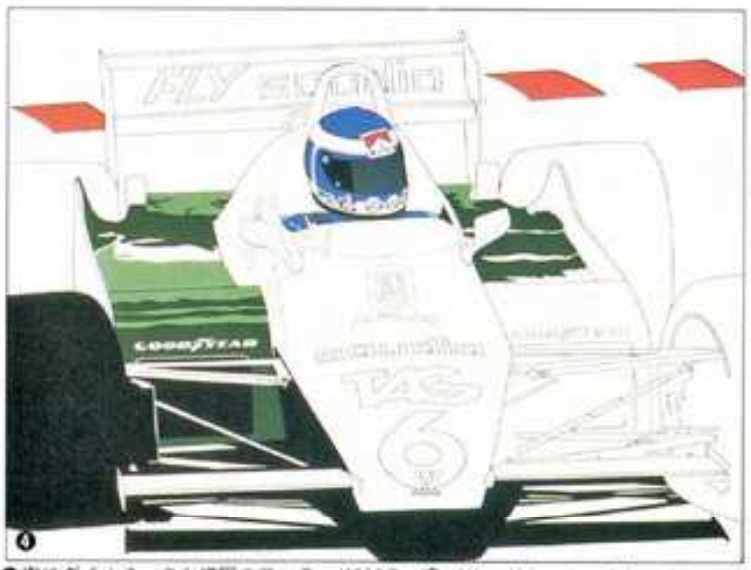
今回、紹介するこのリトグラフ、とびきり輝いていた60年代のフェラーリ250GTO、330P、P3を中心に、同年代のジャガーEタイプ・ライトウエイト、ACコブラ、がルウイングのメルセデスベンツ300SLなど、良き時代のレースシーンを愛する人には、涙もののアートだ。

シンプルな線に大胆な配色は、逆に古さを感じさせないし、清々しさも感じとれるはずだ。また同じタッチで80年代のF1や、パリ－ダカール・ラリーのレンジローバーなど、ダイナミックな構図のバリエーションも見応えがある。

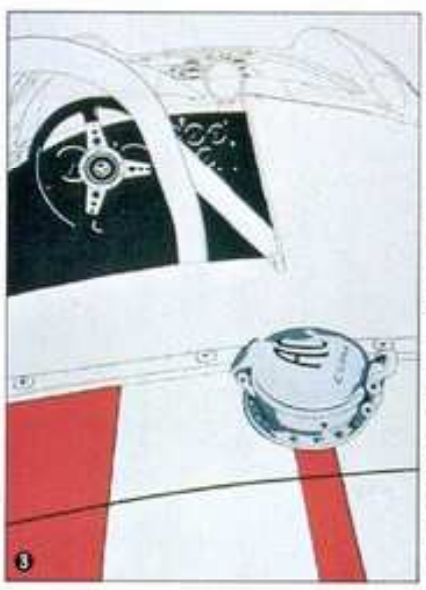
このリトグラフは、フランスのACT－I社が著名なイラストレーターに依頼、製作したもので、日本では、㈱ノーベルフランス（03－4655－2529）が輸入販売するもの。

当然、多色刷の版画といえるリトグラフだから、普通の印刷されたポスターと違って人の手で一枚ずつ刷るので、数に限りがある。つまり限定であって、普通のポスターより芸術的な価値が高いというわけだ。

今回は、リトグラフが10点、ポスターが2点輸入された。リトグラフの良さは、絵画的な要素を持ちながらも、価格が手頃なことで、1万8000円－2万8000円と手に入りやすい。ノーベルフランスのほかに、ミスタークラフト（03－4611－2665）でも手に入るという。







❶実にダイナミックな構図のフェラーリ330P。❷パリ－ダカール・ラリーのレンジローバー。❸ACコブラ。赤のラインが印象的。❹ウイリアムズFW08C。❺赤の濃淡をうまく使いわけたフェラーリ250GTO。❻ジャガーEタイプ・ライトウエイト。大きさ6点共56×76cm。他にベンツ300SL、66×38cm。ジャガーXK120、56×38cmもある。







時間の壁に向かって。



ツインターボのエキゾーストノートが時間の輪の中を流れていく。時間は昼と夜をぬって走り抜け、やがて、ゴールへ。舞台はル・マン——。トラブルがあってこそ新しい出口が見えてくるのさ。友人が太い声でつぶやいた。頷きながらマーチ85Gに目を走らせる。エンジン・パワー、耐久性、低燃費。ル・マンは様々な難題をエントラントに要求する。時間の壁は、夜の闇よりも厚く大きいことだろう。だからこそ、信頼性というパートナーがいる。カストロール。 VG30ターボ・エンジンは、やがて来る称賛の瞬間に向かって、スタートラインを飛び出していく。熱く。友人が声を上げる。そしてクールに。静かに応える。今年もまた、ル・マンのドラマが、男たちの熱い夢を叶えてくれる。

Castrol

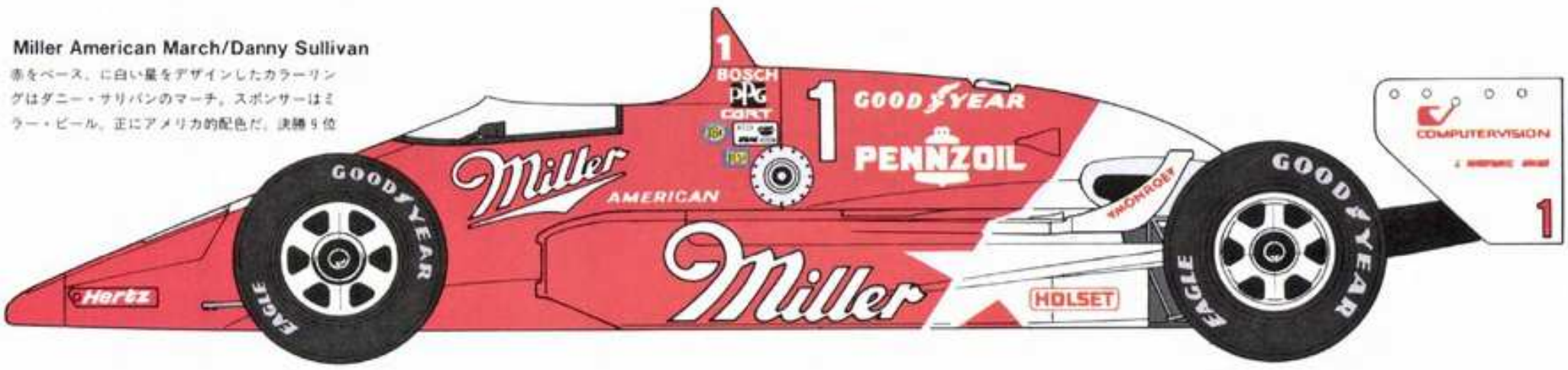
カストロールフォーミュラRS 10W-50 化学合成4サイクルエンジンオイル 走り味のよさ グレード:SM/SG 標準小売価格(税抜)¥2,600 ■カストロール株式会社 〒102 東京都千代田区麹町1-1 東屋ビル TEL.03(265)6101(代) ■お求めは全国のカー用品取扱い市場、カーアクセサリーショップ、モーターサイクルショップなどで

●基本スペック●全長×全幅×全高＝4.58×1.96×0.9m●シャシー／カーボンファイバー＋アルミ・ハニカム・モノコック●足まわり＝F ／アッパー&ロワ・ウィッシュボーン R ／ロッカーアーム

7-Eleven March/Kevin Cogan
ケビン・コーガンは、日本でもお馴染みのコンビニエンス・ストア、セブンーイレブン・カラー、ゼッケンもアとスポンサーに気を使う。決勝2位



Miller American March/Danny Sullivan
赤をベース、に白い星をデザインしたカラーリングはダニー・サリバンのマーチ。スポンサーはミラー・ビール。正にアメリカ的配色だ。決勝5位



Kraco/STP March/Michael Andretti
黄色と紺のKRACOカラーは、マイケル・アンドレッティのマーチ。メイン・スポンサーは、カーステレオやスピーカーなどのメーカーだ。決勝5位



Copenhagen/Gilmore March/A.J.Foyt
御年51才のA.Jフォイトは、"コペンハーゲン"という、噂ぎタバコ・メーカーがメイン・スポンサー。カラーリングはシックで年相応だ。決勝24位



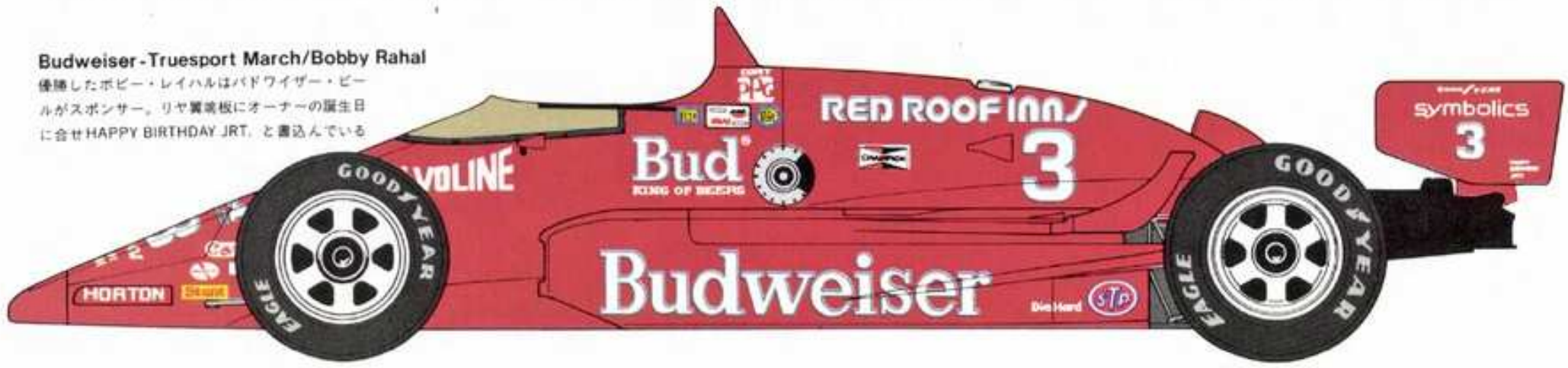
THE DIMENSION 5

MARCH 86C

インディ500のグリッドには33台のマシンが並んだ。そのうちマーチは24台。そして優勝はマーチの頭上に輝いた。

マーチなくして日本のＦ２レースは語れない。同様に、マーチなくしてインディ500も語れない。７割のシェアを占める、その中から有力コンテンダー８車をピックアップして、そのカラフルで印象的なプロフィールを紹介しよう。

マーチ・デザインチームのアドリアン・ニューイの手になるマーチ86Ｃは、基本的にはよく完成されたマシンだが、唯一ＣＶジョイントの強化対策が必須項目といわれる。モディファイは少ないが、細部では各チーム独自の工夫をこらしたセッティングがなされている。時速350㎞/hにふさわしい安全とメンテナンスの向上が図られている。エンジンは、ほとんどがコスワースＤＦＸ（Ｖ8、2.65ℓシングル・ターボで750馬力を発揮する）を用いる。



Budweiser-Truesport March/Bobby Rahal
優勝したボビー・レイハルはバドワイザー・ビールがスポンサー。リヤ翼端板にオーナーの誕生日に合せHAPPY BIRTHDAY JRT. と書込んでいる



Pennzoil Z-7March/Rick Mears
リック・メアーズのスポンサーはオイル・メーカーのペンゾイルで、黄色のコーポレート・カラーとともに、もう日本ではお馴染みだ。決勝は３位



Marlboro March/Emerson Fittipaldi
元Ｆ１チャンピオン、エマーソン・フィッティパルディはマールボロがスポンサー。このカラー、Ｆ１では見慣れているがインディでは異色。決勝７位



Skoal Bandit March/Tom Sneva
なんとローリング中にリタイアしたトム・スニーバは、モーター・スポーツに熱心な噛みタバコのスコール・バンディットがメイン・スポンサーだ

AD CONTENTS

表2見開	日本たばこ産業株式会社
P4〜5	横浜ゴム株式会社
P6〜7	スピードスター株式会社
P8〜9	株式会社極東
P10〜11	株式会社オートメカニカ
P20	エスエスリミテッド
P22	株式会社SUZUKI SPORT
P24	株式会社トラスト
P26	東名自動車株式会社
P36〜37	株式会社日本ダンロップ
P88〜89	横浜ゴム株式会社
P90	株式会社ガレージ伊太利屋
P94	株式会社ホンダランド
P117	AME
P118〜119	株式会社HKS
P120	ロードランナーCO. LTD
P121	株式会社エムシー・インター・ナショナル
P133	カストロール株式会社
P137	株式会社田宮模型
表3見開	ゴーグコーポレーション
表4	いすゞ自動車株式会社

BACK NUMBER

■定期購読　毎月確実にレーシング・オンをお手元に届けるために定期購読をおすすめします。6ヵ月4200円(送料530円)、12ヵ月8400円(送料1020円)、「定期購読申し込み」と明記のうえ株式会社武集書房まで現金書留または定額小為替でお申し込み下さい。定期購読の開始号の指定もお忘れなく。









レーシング・オンはこの8月号No.004で5冊目。
この前に昭和61年7月1日発売の
ライディング・スポーツ別冊
「プレ創刊号No.000.3月号」、
「創刊号No.001.5月号」、
「No.002.6月号」、「No.003.7月号」
が発売になっています。購入ご希望の方は
書店に注文いただくか、武集書房まで
現金書留で直接ご注文下さい。
定価700円、送料は1冊85円、2冊135円です。

CHIEF EDITOR／三好　正己
EDITORIAL STAFF／三田　正二・神品　京子・中島　敦・野呂　尚夫
CONTRIBUTING EDITORS／西山　平夫・クロマツ・林　七次・長谷川　伸昭
STAFF PHOTOGRAPHERS／西ヶ谷　昭二・吉田　純一・岩田　泉・小宮　岩男・小池　宣夫
小林　俊樹・飯田　昌承
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS／三村　保・ジョーホンダ・金子　博
ART DIRECTOR／鬼追　理恵子
DESIGN STAFF／後藤　忠二・森崎　麻里子・小林　清志
CORRESPONDENT／益子　明倫

月刊"レーシング・オン"　1986年8月号 No.004
発行所：株式会社武集書房
〒150 渋谷区恵比寿1-5-1 ボックス初見ビル2F. PHONE 03-440-5741 FACSIMILI 03-444-9435
編集室：株式会社グラフィティ
〒150 渋谷区恵比寿西1-7-2 内健ビル2F. PHONE 03-496-6251 FACSIMILI 03-496-6778
発行人：西ヶ谷　治男　編集人：三好　正己
印刷：大日本印刷株式会社

MONTHLY MAGAZINE「RACING ON」
1986 AUGUST ISSUE No.004/PUBLISHED AUGUST. 1, 1986
PUBLISHED by "BUSHUSHOBO Co., Inc."
BOX HATSUMI BLD 2F. 1-5-1 EBISU, SHIBUYA-KU,
TOKYO, 150 JAPAN PHONE 03-440-5741 FACSIMILI 03-444-9435
EDITED by "GRAFFITI Co., Inc."
UCHIKEN BLD 2F. 1-7-2 EBISU NISHI, SHIBUYA-KU,
TOKYO, 150 JAPAN PHONE 03-496-6251 FACSIMILI 03-496-6778
PUBLISHER-HARUO NISHIGAYA EDITOR-MASAMI MIYOSHI
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

AFTER FIVE

1



「ノンノン！ムッシュー！」ル・マン24時間レースのスタート直前オフィシャル達が駆け出した。メインスタンドに陣取った熱狂的ポルシュ・ファンの応援垂れ幕が、スッポリと日産の広告を隠してしまったのだ。そのNISMO社長・難波靖治氏の帰国談。「エンジンルームの温度が異様に上がってしまって、スターターとか電気系が大変でした。ハンダがあんなに熱に弱いもんだとは、知らなかった。」

2



JPSのF3に中谷明彦選手がデビューした。後の本職は自動車ジャーナリスト。ま、同業者である。レースは電気系の不調に悩みながら8番手でスタート。そこからグイグイと上位に進出して4位になったところでブスブスーッ。リタイア。残念賞だ。今年、グループAでは国さんと組んでスタリオンを駆る彼は、短指の若手有望株。ミヒイキなんかじゃない。ちょっと気にしていて欲しいドライバー

3



全部食べてやるつもりで用意して行ったんだ。それにしても鈴鹿サーキットってところはずいぶんたくさん売店があるところだね。考えてみれば1周6kmのコースだからこんなもんかな。歩けば疲れるだろって？　そうでもないんだよ。それに6月なのにお天道様はとても元気でその力加減の中もカンカン照りになって来た。そうだ、小さい頃、外に行く時「帽子をかぶりなさい」とよく言われたこな

4



インディ500の開催される、インディアナ州インディアナポリスのポリス達によるパレード。バトンガールズやブラスバンド、様々な山車(日本流に例えると)、大きなフェリックス・ザ・キャットの風船による行進。インディを走るドライバーのパレードなんかで、インディアナポリスは、インディ500色の季節だ。こんな様子は、日本じゃちっとお目にかかれないけれど、なにかノスタルジーを感じませんか

5



「あれに見えるはヨハファン・スチンソン」「とても痛そうに見えますね。どうですかミケーレさん」「私は事故はおこしません。ターボは壊しますが」「貴重な御意見ありがとうございました」「それにしても、すごいトーアウト・セッティングですね」「いわゆるひとつの彼の好みなんでしょうか」「あっ、当人がここにお見えです。ひとこと御感想を聞かせてください」
「KOMATTA MONDA」

R 9月号No.005は8月1日(金)発売です。

後輪駆動をこなす。

1/10　電動RCバギー・ファルコン《新発売》¥11,000

全長約40cmと小さいものの、走りやメカのセオリーは実車と変わらないものを持っているＲＣカー。夢中にさせられる原因はそこにあるのではないでしょうか。となれば入門用には後輪2駆モデルを選ぶのが腕を磨く第一歩といえそう。タミヤの電動ＲＣカー、ファルコンはステップアップをめざすＲＣフレッシュマンに最適なモデルです。モーターをテールエンドに搭載した２輪駆動。密閉式ギヤーボックスにはデフギヤーも装備します。足まわりはフロントがダブルウィッシュボーン、リヤがシングルトレーリングアームの４輪独立。しかも、４本のオイルダンパーを装備した本格派です。パワーアップをはじめとするチューンアップにも十分にこたえるキャパシティーを持っています。シャーシフレームは低く、ワイドなバスタブ型。金属シャフトインサート済みのドライブシャフトなどのパーツとともに、組み立て易さもうれしいポイントです。走りの味は２輪駆動ならでは。パワースライド、カウンターとコントロールが決ってくれば、ＲＣの楽しさにすっかり夢中になっているに違いありません。



タミヤRCガイドブック

ご希望の方は模型取扱い店でお求め下さい。1部500円。当社直接お申し込みの場合は送料込で600円。RCガイドブック係まで。

田宮模型
静岡市小鹿628　〒422

タミヤの総合カタログ

ご希望の方は模型店で600円。当社直接お申込みの方は送料込700円。







★走行用バッテリーはタミヤカドニカ7.2Vレーシングパック、7.2V-1200が標準。6V-1200も使用可(別売)。
★RCメカニズムは２チャンネルプロポを使用(別売)。

GOOG CORPORATION

MAYSTORM 21C

足まわりの新しい主張は、やはり欧州から。超ウルトラ・ロープロファイルが示す走りは、高性能であることを超えて、いま官能性の獲得へ。ひとの奥深い何かを目覚めさせる、新次元の走り。身体が憶えた、心が"変わった"。美しいからというだけでない、はっきりハイになるから、この足が欲しいのだ。オカモト・ヨーロッパがみつけた、かつてない"嵐"。メイストーム21C、————浴びてほしい、誰より早く。



●WHITE ●SILVER



メイストームに関してのお問い合わせ、カタログの御希望は直接コーグ・コーポレーション PHONE 052(331)4715へ御連絡ください。

欲しいのは、足の新感覚。

ASPECT RATIO 45% 17inch. for circuit use



MAYSTORM 21C
TIRE
SPEC. & PRICE

SIZE	PRICE
195/45 VR 17*	60,000
205/45 VR 17*	66,000
195/50 VR 16	56,000
205/50 VR 16	59,000
195/50 VR 15	41,000
205/50 VR 15	49,000
165/55 HR 12	20,000

MAYSTORM
WHEEL
SPEC. & PRICE

TYPE	OFF SET		PRICE
	A	B	
1763	22	35	50,000
1768	28	42	52,000
1660	25	40	未定
1665	27	42	
1560	25	40	
1565	27	42	
1245	38	45	

*FOR CIRCUIT USE

●シルバー、ホワイト ツンタイ塗装仕上げ 特殊PCDは￥2,000アップとなります ●バフフィット(17"16"15") 別売1ヶ￥1,000

R1 レーシング オン
RACING ON
昭和61年8月1日発行(第1巻 第4号)
発行人:西ヶ谷治男 編集人:三好正己
発行所:武集書房 〒150東京都渋谷区恵比寿1-5-1ボックス初見ビル2F TEL03-440-5741
編集室:グラフィティ 〒150東京都渋谷区恵比寿西1-7-2内儀ビル2F TEL03-496-6251
定価721円
(本体価格700円)



My way. My turbo.

さりげなく、自分で、いたい。

圧倒的なターボパワーをもちながら、しかし、それだけを鼓舞するわけではない。人の気持と語りあえるやさしさと、類いまれな力とをあわせもち、自らの主張に妥協のないターボでありたい。これを可能にしたのは、ISUZUと西独イルムシャー社との、国を超えた共感にありました。ターボエンジンを主体とした独創的なトータルプランと、ヨーロッパ有数のクラフトマンシップがひとつになった時、アウトバーンを舞台に徹底して磨かれ鍛えあげられた、あたらしいバージョンが誕生したのです。

GEMINI IRMSCHER 1500 4DOOR SEDAN & 3DOOR HATCHBACK


レカロシート


MOMO製ステアリング

■走行条件に応じ、2つのパワーが選べる2ウェイターボモードシステム。
■最高出力120ps/5800rpm(High)・105ps/5400rpm(Low)。*ターボラグを感じさせず一気に高回転まで吹き上がる、高性能・水冷ターボエンジン。
■総アルミ製で、冷却効果のきわめて高い、新開発・軽量インタークーラー。
■イルムシャー社のチューニング技術が結晶したスポーティサスペンション。
■高度な人間工学から生まれた高性能シート、ドイツの名品・レカロシート。
■イルムシャー社が選びチューンした、イタリアMOMO製ステアリング。

*出力表示は、ネットです。ネットとは、エンジンを車両搭載状態で測定したものです。

西ドイツを代表するチューニングメーカー、
イルムシャー社が、あのアウトバーンを舞台に鍛えあげた
最新のターボ。いま、誕生。

GEMINI
irmscher Turbo
誕生

雑誌09667-8 BUSHUSHOBO 1986 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社