

RR RACING ON

With a Passion
For
The Motorsports

RACING OFF/NEWS CLOSE-UP/NEWS NETWORK/SNAP VOICE/THE COLUMNS/GRAND PRIX STATION/ASKING ON/COLUMN DE RACING ON/EVENT PREVIEW/5th COLUMN/INTERVIEW/EVENTS/RACING ON CHALLENGE/STREET TOPICS/PIT-IN PRESS/URA-NETA RING/POINT STANDINGS/EVENT&WINNER/INFORMATION/RACING KART CLUB/WITH RACING MIND/SPONSOR AND OTHERS

No.101

レーシングオン
毎月2回 ■1日/15日発売

F1GP

F1メキシコ・グランプリ

ウィリアムズ1-2フィニッシュ/カナダの雪辱を果たす



WRC

アクロポリス・ラリー/ランチアの反撃

INTERVIEW

インタビュー/JJレート「北欧から来た彗星」

国際F3000選手権第4戦ヘレス フィットティバルティ、20歳の初勝利!

全日本F3選手権第5戦筑波 赤旗が分けた明と暗

IMSA-GTPLレビュー 激闘の後半戦へ

好評企画/チャンピオン予想クイズ 今年誰が勝つでしょう!?

A DAY IN A SCENE 1986年モンテカルロ・ラリー

8-1

1 AUGUST
1991

高度21,000kmを飛行する衛星を道案内に、はじめての街をクルージングする。
 マガジンCDでセレクトした曲と、こちよいエグゾーストノートが
 サーキットランの興奮をいやしてくれる。Thanks.カロツェリア。
 僕はいま、サテライトクルージングに夢中。道は星に聞く。

Satellite Cruising System

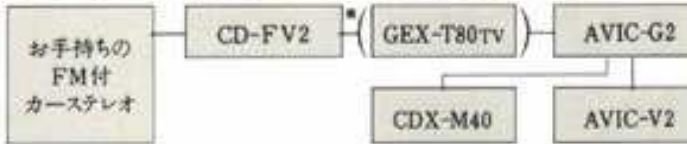


サテライトクルージングシステムが、さらに身近に進化した。GPSもカロツェリア。

人工衛星からの電波をキャッチ。カラー液晶ディスプレイに映しだされる地図上に、刻々と変化するクルマの動きを、リアルタイムで表示してくれる。あのサテライトクルージングの時代を拓いたカロツェリアから、走りの軌跡と進行方向を鮮やかにマークする新機能を加えて、いま新しいサテライトクルージングシステム新登場。同時に、ユニットバリエーションをも充実させ、サテライトクルージングの感動をカロツェリアは一気に身近にした。例えば、
■Add on あなたのクルマに、アドオンインターフェースCD-FV2とGPSコアユニットなどをプラスするだけで、未来感覚のサテライトクルージング機能が、リーズナブルに実現できる(右推奨システム例参照)。

■Full System ハイクオリティを追求した、本格派のコンポシステム。ヘッドユニットからスピーカーまでを、優れたトータルバランスでシステムアップ。マガジンCDシステムとしても、トップランクのサウンドで酔わせてくれる。カロツェリアのハイパーテクノロジーは、カーライフをドラマチックに進化させる。●サテライトクルージングのデータベースとして機能するCD-ROMも、バラエティ豊かにバージョンアップ。最新の地図情報をはじめ、グルメ情報や宿泊施設情報、さらには好奇心を刺激するさまざまなエンターテインメント情報まで、約11,000件の情報をカバー。

推奨サテライトクルージングアドオンシステム例	標準価格(税別)
GPSコアユニット	AVIC-G2 200,000円
GPSビジュアルコントローラー	AVIC-V2 120,000円
アドオンインターフェース	CD-FV2 25,000円
サテライトクルージングアドオンシステム基本ユニット合計価格(取付費別)	345,000円
マガジン式カーCDプレーヤー(専用CD-ROM読取用)	CDX-M40 47,000円
サテライトクルージングアドオンシステム例合計価格(取付費別)	392,000円



●この他に仕様表に記載されていないオプション類が必要となります。詳しくは販売店にお問い合わせください。



GPS(Global Positioning System)は、衛星からの電波により、地球規模での高精度な位置測定を可能にする、新時代の交通ナビシステムだ。

●マガジン式カーCD/チューナーコントロール/CDイコライザーデッキFX-M90V標準価格110,000円(税別) ●サテライトクルージングシステムを完成させるための詳細については販売店にお問い合わせください。 ●'91年4月現在、3つ以上の衛星が受信できる状態で、位置測定は一日20時間程度。'91-'92年には衛星が増え、24時間連続測定が可能になる予定です。 ●レベル5の地図表示は、一部地域に限られます。 ●マークのついた製品は12cmCDを再生する場合、互いに互換性および適合性があります。 ●ドルビーおよびCDマークは、ドルビー研究所の登録商標です。 ●写真の色は、印刷インキや撮影条件などにより、実際の色と異なって見える場合があります。 ●カタログの請求は、希望製品名・住所・氏名・年齢・職業お乗りの車種名(年式)を明記の上、〒152 東京都目黒郵便局私書箱27号 パイオニアカタログセンター・レーシングオン K-7係へ。
 音と光の未来をひらく パイオニア株式会社

あの星は、僕のためにある。

Jean Alzi
ジャン・アレジ
(フェラーリF-1パイロット)

次の先進へ。

CARRAZzeria
by **PIONEER**

カロッツェリアF-1クイズ実施中

クイズに答えて、'91F-1日本グランプリをパドッククラブで観戦しよう。詳しくは店頭で。

KOSE

F3000ドライバー 影山正彦



絶対いいところ見せてやる。

ちがう。こいつはかなりちがう。

もうこれまでのように名ばかりのハードさは許さない。

とにかく一度キメた髪型をガンコにキープする、れっきとした強さがあるから。

決意みなぎる男のポテンシャルが、いま、加速してゆく。



男の髪に、ぶっちぎりのセット力。

Grand Prix

グランプリ スタイリングムース®(スーパーハード)1000円+30円(税)NEW

グランプリシリーズ 全6品 600円~1000円 表示の価格は税抜価格です。

1 AUGUST 1991 No.101

RACING ON 8-1

COVER PHOTO by HIROSHI KANEKO
MARTIN BLUNDLE at CANADIAN GRAND PRIX



F1世界選手権第6戦 メキシコGP	6
●反撃開始! ウィリアムズ・ルノー圧勝の1-2フィニッシュ	
世界ラリー選手権第6戦 アクロポリス・ラリー	20
●王者の反撃…ランチア1-3-4フィニッシュ!	
全日本パナソニックF3選手権第6戦 筑波	26
●赤旗が分けた明と暗	
1991 F1メカニズムの透視図…Vol.3	30
●フェラーリ642	
ニュースクローズアップ	35
●WRC勢力図は書き替えられるか!?	
ニュースネットワーク	36
SNAP VOICE	43
●ナイジェル・マンセル	
モータースポーツCOLUMNS	44
GPステーション	46
ASKING ON	48
コラム・で・レーシングオン	50
●SU-JI	
プレビュー	52
●全日本パナソニックF3選手権第7戦・ハイランドフォーミュラ選手権レース	
●全日本ツーリングカー選手権第2戦鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース	
F1GPウォッチング・スペシャル	54
●Rd.7フランスGP & Rd.8イギリスGP	
ウイナーは誰だ!?	58
●恒例! '91チャンピオン予想クイズ	
ナイジェル・ルーバックの5thコラム	64
パトリック・カミュのF1GPインサイドレポート—カナダGP	68
国際F3000選手権第4戦 ヘレス	70
●極楽島の夢はるか—C.フィッティパルダ、20歳の初勝利!	
'91 IMSA中間展望	74
●混戦から抜け出せ!	
ポウマンF3日本上陸!	78
R'onインタビュー…J.J.レート	80
●「北極から来た彗星」	
レースダイアリー	91
●'91筑波チャレンジカップレース第4戦	
●ハイランドゴールデンカップレース第1戦	
●'91西日本フレッシュマンレース第2戦	
●'91フレッシュマントロフィーレース in 鈴鹿第5戦	
●全日本ダーツトライアル選手権第3戦	
R'onチャレンジ	98
●ザウルスJr. 第2戦	
若手ドライバーのレース奮戦記	100
●@だって絶対負けない…山崎泰文 Vol.3	
ストリートピククス	102
PIT-IN PRESS	104
ウラネタリング	105
ポイントスタンディング	106
われ来たれり、見たり、勝てり…イベント&ウイナー	108
インフォメーション/イベントカレンダー	110
レーシングカートクラブ	116
A DAY IN A SCENE	124
●1986年 モンテカルロ・ラリー	
全日本ラリー選手権第5戦	130
●サバイバル・ゲーム	
WATCH ME!	133
●このレースで光ったドライバー…土屋 圭市	
野田英樹イギリスF3挑戦記…⑥	134
ニュープラスチックモデル紹介	136
●タミヤ1/12フェラーリ641/2	
What's UP!?	138
WITH RACING MIND	141
●SCALE CAR…モデルラズ1/24ティレル019	
スポンサー	143
●株式会社リクルート	

RACING ON



私って本当は無趣味なんです(!?)

満川ちえ子

今回のレーシングオフは、去年、今年と2年連続でアドバンギャルをなさってる満川ちえ子さんの登場です。というわけで、満川さんがよく行くという恵比寿の関西風手打ちうどんのお店「藤井」にやってきました。

こちらにはよくいらっしやるんですか? 「生まれが滋賀でここが関西風うどんだからっていうわけではないんですけど、美味しいから良く来ます。オススメはこまたれ、鍋焼、それに納豆定食もいんですよ。」

納豆なんて意外ですか。ところで、どのような趣味をお持ちですか? 「あまりこれといった趣味はないんですけど友達と大勢でワイワイやりながら飲んだり食べたりっていうのが好きです。あと、最近は読書、人間の深層心理を描いたようなものをよく読んでます。焼き物なんかを見たりするのも好きですね。」

お仕事(モデル)が忙しくて休みもあまりないでしょうけど、まとまった休みがあったら何をしたいと思えますか? 「体を動かすことも好きで、ジェットスキーをやってみたくと思うから小型船舶の免許を取ってみたいです。」

これといった趣味はない、なんて言いつつも、これまで水泳やスキー、エアロビなどいろいろとやっている満川さん。実はクルマのみならずバイク(原付じゃなくて自動二輪中型)の免許も持っているそうです。

R'on編集部員も出没する関西風手打ちうどん藤井はJR恵比寿駅近く



反撃開始!

ウィリアムズ・ルノー圧勝の1-2フィニッシュ
チームメイト同士のバトルは僅差でパトラーゼに凱歌

MEXICAN GRAND PRIX

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 6

14~16 JUNE, 1991 : MEXICO CITY Photos: Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Ken-ichi Yoshida, SUTTON photographic



モンテリオールでの悪夢を振り払うかのように
2台のウィリアムズ・ルノーが薄い空気の中を突き進む
ナイジェル・マンセルとリカルド・パトラーゼの行く手を阻む者は
チームメイト以外、誰ひとりいなかった
シーズン初めから互いに刺激しあってきたふたりは、彼らだけの熾烈なレースを演じる
序盤にパトラーゼがペースの上がないマンセルに仕掛けてリードを奪えば
マンセルも終盤、自らの予選タイムを凌ぐラップでパトラーゼに襲いかかる
そしてパトラーゼが先にチェッカーを受けた時、マンセルとの差はわずか1秒3
初夏の陽炎漂うメキシコGPは、エキサイティングな終焉を迎えたのだった
レースはまさにウィリアムズの独壇場だったと評していいだろう
ライバル達は、遥か彼方に追いやられていたのだ
「このレースでシーズンの行方がまだ分からないことを証明したと思う……」
ディフェンディング・チャンピオン、アイルトン・セナが語るとおり
'91年F1ワールドチャンピオンシップの行方は
これから大きな転換期を迎えようとしているのである





マンセルのポール1分15秒台

46周目から明らかにマンセルのペースはぐいと上がった。つられるかのように、後続3位セナも、前をいく1位バトレーゼもペースを上げていく。

まるでマラソン・ランナーが折り返し点をUターンしてからスパートをかけた時のようだった。

(45周目 1分20秒285)

46周目 1分18秒986

47周目 1分18秒469 (マイナス22・0秒)

51周目 1分17秒626

60周目 1分16秒938

61周目 1分16秒788 (マイナス6・0秒)

この驚異的なマンセルの、行け行けどんとんペース。によって、1位バトレーゼとのマイナス秒はみるみる縮まった。

63周目 マイナス4・534秒

64周目 マイナス3・385秒

65周目 マイナス2・360秒

66周目 マイナス1・148秒

正確に1周1秒ずつ追いつめていったことが分かる。そしてファイナル・ラップ。

マンセル 1分17秒487

バトレーゼ 1分17秒299

この67周目のラップではバトレーゼがためていた最後の力を振り絞って自己ベストをマーク。1・336秒差に押し広げて逃げきる。

マンセルは屈かない。

自分の予選ベスト、1分16秒978(全曜)

をしのぐハイペースで力走したマンセル。レース中のこのタイムは驚異、でも逆にみると

全曜予選のベストタイムが遅かった理由はあった。

それは自分のレースカーでタイムアタックに出ようとして、マンセルいわく「モントリオールの再現のようにマシンが止まってしまい、Tカーに乗り移らざるをえなくなった」からである。このTカーにはルノーRS3のメキシコ用スペシャル・デイベロップメント・エンジンは搭載されていなかった。ではなんのためにTカーか、ということにもなってくる。

いわゆる「スペシャル」がバトレーゼとマンセルのレースカー1台ずつのぶん、2基だけしかなかったのだから、これでは完全NO.2扱い(Tカー権なし)のバトレーゼではあっても、この予選状況に関して言えばNO.1とNO.2の立場は逆転したことになる。

ではもし、マンセルが土曜予選が晴れた条件で、本来のレースカーでドライ全疾走を許されたならば、彼は全曜の1分16秒978を、1秒前後、軽く縮めてみせたであろう。夢の1分15秒台は十分ありえた。

鉄人6号バトレーゼ
バトレーゼがメキシコ入りした水曜夕方、我々もメキシコ入りした。たまたま警備時間が同じ頃になり、空港内バスポート・コントロールで一緒になったのだ。

F1レーサーであっても入国管理官はまったく一般人と同じように扱い、バトレーゼもごく一般人のように振る舞っていた。セナやプロストのような「スターさん」とは違う。水曜にメキシコ入りしたバトレーゼが、そのあと急に体調を崩してしまった。高熱と下痢、脱水症状、そして体力の低下。おさまりのコース、メキシコの水にやられたのだ。

メキシコGPでは、水が一番気をつけねばならないことぐらい、ペテランのリカルドが知らないわけではない。でもこうなってしまう。チームメイトのマンセルだって86年にメキシコの水にやられている。

どうしてメキシコでみんなそうなるのか。年齢は関係ないようだ。若い25歳のJJレイトも今回洗礼を受け、薬を片手に仕事と取り組まねばならなかった。

思うに、これは6月6戦目のF1ツアアを重なるうちに、みんなが疲労し、体調そのものが落ち加減になっているところに、メキシコにやってくるからではないか。ワンシーズンのちようと谷間にメキシコGPは待ちかまえている。

普通に食べても、胃や腸の機能が低下して

いるから腹がおかしくなる。普通に飲んでも酸素が薄いから酔いは強しくまわりメキシコ大気汚染は昔の東京の牛久保町以上だし、日にツツンきて、とてもじゃないが深呼吸したくなくなる。空気が薄く、そして排ガスだつぷり……。

私はサーキットに向かう朝、こんな苦境に出くわした。小型トラックが道の脇に並ぶ。このチキンや山のように積んだまま走っていた(鶏キライの人、ごめんなき)そのおかげでうしてもフライドチキンが食べられなかった。一日いつべん雨が降り、それは酸っぱいチキンを箱詰めするでもなく、まんまのチキンを箱詰めするでもなく、まんまのチキンを箱詰めするでもなく、まんまのチキンを箱詰めするでもなく、まんまのチキンを箱詰めするでもなく、まんまのチキン

生水はもちろん、コーラやジュース、キリーの水も駄目だ。缶ジュースや瓶も直ぐ腐る。飲んではいけない。清潔なコップがなければ、ティッシュペーパーで何度も何度も洗って、それから口にするくらいでないと飲めない。ちなみにメキシコでやられたら正露丸なんて効かない。正露丸は日本国内でこそ効能は

警告

マクラーレンホンダ危うし

by Jun Imamiya
今宮 純



MEXICAN GRAND PRIX



遅すぎ

ウィリアムズ・ルノー速し

パトリーゼは勝ち抜いたと思う。なぜなら、パトリーゼはちゃんと67周のファイナルラップに自己ベストを記録して、マンセルを0.2秒突き放す底力を保持していたから。そしてさらに、もう2ラップあの調子でマンセルが突っ走っていたら、彼のマシンの方が音を立ててまたモントリオールのように止まってしまったかもしれない。

日曜朝、9時30分からのウォームアップ・セッションの前に、SHELLELのスタッフが記者会見を開いた。この会見に出席したのはたったの5名。SHELLELスタッフの他にはG・クロンバック氏とJ・ハッチンソン氏、フランスとイギリスの代表格ジャナリストの彼らと、あとはなんと川井一仁君と小生だけだった。

この道40年のベテラン、クロンバック氏がこの小さな小さな記者会見の仕切り役を務め、話題はいつのまにか「環境問題」へと発展していった。

この会見で私が大いに気をそせられたのは、現在ホンダV12とV10にガソリンを供給している立場としてのSHELLELである。

ずばり言って、今のルノーRS3とELFガソリンの組み合わせはホンダとSHELLELよりも強固である。カナダからはつきりと誰の目にもウィリアムズ・ルノーが速さで逆転してきたのは、ELFガソリンを抜きには語れない。ガソリン・チューンによってエキストラ30馬力(1)を生み出すとさえ言われる。

このルノー+ELFに対し、ホンダ+SHELLELは対抗せねばならない。ガソリン・ルールで許されている範囲内で手を打っていないと、マクラレン・ホンダに明日はないのだ。

昨年のフェラーリ+AGIPから始まったガソリン戦争。事実上FISAがその停戦協定を91年ではなく92年からとしたからには、競争原理としてSHELLELも飛び道具の再武装をせずには、戦い(レース)に敗れ去ってしまう。

レース終了後、さつそくホンダの安岡リーダーとSHELLELスタッフはミーティングのための今後の日程チェックに入った。与えられた時間はあまりに少ない。ガソリン100の領域まで踏み込んで、今後のホンダV12エンジン開発を進めねばならないわけだ。

すでにカナダGP敗北後、ホンダは従来のスペック1、2、3、4への開発スケジュールの見直しを開始している。どうということかという点、現行のスペック2の次は、スペック3。なんてナマヤかしいもんじゃ無いってことだ。

そう、昨年フェラーリがシーズン途中で036から037へ、エンジンのモデルチェンジを思い切った断行したような大幅な見直しだ。

「しかしニュー・エンジンに替えるのはまだ早すぎるよ。」

セナはレース後の3位インタビューで公の席上でホロリと言ってしまった。隣にはパトリーゼ、マンセルがいてジツとホンダの現状を聞いていた。言いすぎだよアイルトン、私はドキッとした。

ホンダは次のフランスGPもたぶんスペック2改でくるだろう。次の次のイギリスGPに、ニュー・エンジンが間に合うか、それとも次の次のドイツGPまで待たねばならないか……。

事態は風雲急を告げている。スペック1で開幕4連勝したとはいえ、力でルノーRS3に見劣りしていると察知したホンダはスペック2を投入。が、けっこうマイナーなラブルが多く、しかもルノーに対抗しきれないどころかパッサリとやられた。

こうなると、ポイント差以上に(あるいはポイントテーブルとは逆に)、ホンダは劣勢にまわったと私は見る。逃げるよりも追いかねばならない側にまわったのだ。ホンダ陣営とすれば久々の緊急事態、赤信号とは言わないまでも黄信号である。

「セナが負けてこれでエフワンが面白くなったな。」

なんて言ってられないのだ。今度はニッポンの和光が反撃に出る番だ。



か。彼はたったの33ラップもトップ。そして7秒差で逃げ切った。このレースでは全般的にフリー走行中にセナのオイルをかぶってマシンを大破、首のマッサージを受けながら乗り込んで走ったパトリーゼ。カーナンバー10のゴクビットには、鉄入が座っている。私は仮に、レースが正規の69周あって、あと2ラップあったとしても、

機体がメキシコ・シティの滑走路にタッチダウンしたその瞬間、すべてがラテン・アメリカ一色に染まる。騒音、臭い、そして過ぎ去った栄光の残滓……。既にその規模において世界一を標榜するこの首都は、際限なく増殖を繰り返す、今やその後端は街を取り囲む山々の麓にまで突き当たってしまった。

この街の境界線を越えればまだメキシコも美しいと言えぬかもしれないが、しかしその山々でさえたちこめるスモッグでまったく見ることができないのだ。その山のかなたにどのような光景が展開しているのか、ここにいて想像することはまったく不可能なのである。市庁舎は、かつて帝国主義華やかなりし頃の華麗な姿をとどめてはいるが、かなりの老朽化が進んでいる。そして今回の舞台、アウトドローモ・エルマノス・ロドリゲスも、そういう意味ではまったく同じである。

「路面は最悪の状態だ」と不平を述べているのは、目下F1の「台風の目」的存在のりカルド・バトレーゼだ。

「ひどくパンピーでグリップが弱い。こんなサーキットは他にないね。マシンの調子が良くても挙動を掴むのは至難の技だ」

予備予選がスタートする金曜の朝はびしょ濡れのコンディションとなった。セツションが終わりに近づくにつれラインが乾き始め、それが終盤のスリリングな展開を呼んだ。後半トップタイムが次々に書き換えられたのだ。そんな中、ツキに見放されたのはエマヌエーレ・ピッコ。彼は序盤にスピンし、Tカーに乗り換えてタイムアタックに励むがまたしてもスピン。これで彼の週末は終わった。

結局混戦を呈した予備予選を見事突破したのは、JJレイトをトップに、印象的な走りを見せたオリビエ・グルイヤール、アンドレア・デ・チェザリス、そしてニコラ・ラリーニの失格により繰り上がったベルトラン・ガシヨの4人となった。

午後の公式予選が始まる時間になると、いくらか温度も上昇するがまだ上空は雲に覆われている。最初に一番時計を出したのはフォンドメタルに乗るグルイヤールだった。そして驚くことにこのタイムは、それから11分間誰にも破られなかったのである。



MEXICAN GRAND PRIX

RACE REPORT

by ジョー・サワード

サイド・バイ・サイド

2度に渡るスタートのやり直しで始まったメキシコGPは、見事ウィリアムズの1-2フィニッシュで幕を閉じた。それもライバルをまったく寄せつけずの快挙、まだまだタイトル争いも興味を捨てたもんじゃなく、その主役たち——バトレーゼとマンセルが見せたバトルは、これからのシーズンの行方を占うかのようなものである。

グルイヤールのタイムをようやく破ったのはジャン・アレジ。次にこれをゲルハルト・ベルガーが破る。後半路面状況がよくなっていくにつれ、タイムアタック競争も活発になってきた。

アイルトン・セナがピットを出たのは23分を過ぎたあたり。マシンの挙動はドタバタとせわしなく、どう見てもそれほどいいタイムが出るとは思えなかった。だがそれでも1分17秒264。路面の状態は良くなるばかりで、半分も過ぎる頃にはトップクラスが次々とセナのタイムに続く。バトレーゼが2番手、ナイジェル・マンセルは5番手、そしてアラン・プロストも4番手に食い込んできた。

残り15分となったところでバトレーゼが再度アタック。今度こそセナより速い1分16秒696をマークしてトップに躍り出た。その6分後、マンセルが2番手に浮上した。トップとの差わずかコンマ3秒である。

この時点でガシヨがペラルタ・コーナーで派手なクラッシュを演ずる。ジョーダンに浮いた砂をひろってスピンの陥り、後ろ向きにバリヤに激突する。そこで赤旗が出てピットレーンはおおよそ15分間静寂に包まれる。この日最後のトライアルに、はやる気持ちを押さえ、じつとグリーンを待つトップ・ランナー達……。グリーンフラッグが振られたのは残り5分というところ。その5分に賭けて最後のアタックを仕掛ける。

しかしそれから3分して再び赤旗が出て予選はそのまま終了となる。ペラルタでまたしても大きなクラッシュがあったらしい。こんどの犯人はセナ。彼のマクラーレンはサンド・トラップの上で横転して横たわっていた。「原因はオーバースピッドだ」とセナはその時の模様を説明する。

「5速が低過ぎたんで、コーナー途中で6速に入れたんだ。片手はハンドルに置いていたんだが、ギャップに当たって跳ねた時コントロールを失ってしまった。下がちようどホコリだらけだね、それでコースアウトさ」

スピンしながらペラルタを飛び出したマクラーレンは右前輪からバリヤにヒット、そのままのめするように回って今度は右リヤが当たる。衝撃でたわんだタイヤ・バリヤが元に戻る時、その勢いでマクラーレンを逆さまに弾き飛ばしたのだ。

急いでピットに戻ったセナはまったく問題ない様子。すぐにでも走れそうな調子で、「明日、もう一度やるかもね」となんととも笑

不安定な天候に見舞われた メキシコ・シティ だがウィリアムズの優位は 揺るぎないものだった

えないジョークを周囲に飛ばしていた。

かくして暫定ポールはウィリアムズのワン・ツー。セナがクラッシュ以前のタイムで3位につけ、次いでアレジ、ベルガー、ネルソン・ピケ。その後フロスト、グレイヤールの順。それにしても、グレイヤールのフォンドメタルが良すぎるのがプロストが悪すぎるのか……。鈴木亜久里は、スピンのあげくペルナルのクルマを借りるハメになり予選27番手。このままだと予選落ちだが、明日にはタイムを上げてくるだろう。だが、それも天気が良ければ、の話だが。

土曜日。目を覚ました亜久里は失望で怒りを覚えているだろうと容易に想像がつくほどの土砂降りだ。サーキットへの道はほとんど洪水と変わらない。この日は流れるかもしれない、と誰もが思った。ここメキシコ・グランプリのトラックはそれだけでなくともミューが低く、雨でも降ろうものならまるでお話にならないほど滑る。

雨混じりの中で始まったファイナル・セッションは、この状態では時間の無駄というようなコンディションで始まった。アレジが全開走行で性感りもなくスピンし、10分を経過した時点では誰ひとり走る者はいなかった。

25分の時点でセナが斥候役を買って出て、遅れてベルガーも出るが、こちらはバリアにぶつかりノーズを壊す。その後、路面が乾くにつれ下位グループでいくらかタイムが上がってくるが、またしても雨が降り始めサーキットはまるでスケート・リンクのようだ。ピットのあるあたりは晴れているのだが、裏手の一番高い部分はもう水びたしだ。

これでグリッドは確定せざるを得ない。上



- ①パトリーゼ&マンセル、絶対調のウィリアムズにあってこの二人のドライバーは終始まわどい戦いを展開。一時パトリーゼがマンセルに20秒以上の差をつけ勝負あったかと思えたが、マンセルが終盤に猛チャージをみせ最終的にパトリーゼのわずかに1秒まで詰めた
- ②PQ4位の成績を残しながら、リヤウイング高が規定を超えていたため失格を言い渡されたフリーニ。スズのPQ突破だっただけに残念だ
- ③休憩中の事故でコンセントレーションを失ったか、セナは予選第1日目に大クラッシュ。この後も裏手を取り戻せず予選3位に甘んじる
- ④裏りがインターミディエイトやカットスリッパを使う中、ピコリスリッパという謎に出る。見事PQを突破したグレイヤール。本予選でも終始上位陣に壁を出すなど躍進が目立った。これからの活躍に期待
- ⑤今週ピレリ製はアウトドローモ・エルマノス・ロドリゲスとのマッチングが悪く大苦戦。二賢のピケ、モデーナともフレッシュタイヤの時は光る速さを見せたが、ともにタイヤ・ストップで後退していく
- ⑥タイムアタック中のスピンで予選第1日目を27位で終え、ピンチに陥った亜久里。2日目も雨に見舞われ絶体絶命となったが、好機を逃さずタイムアタックを成功させ予選通過。間一髪で決勝進出を果たす



位7台の順位に変動はない。ステファノ・モデーナとロベルト・モレノがわずかの差でグレイヤールをかわし8、9位を占め、注目の鈴木亜久里は大奮闘で一挙に19位に。雨が降り出す東の間を縫ってのカミカゼ・アタックが功を奏した。

かくしてパトリーゼは堂々の2連続ポールだが、決勝に即して体調に不安が残る。果たして彼は69周を戦い抜けるだろうか？

RACE 決勝

日曜午前のウォームアップ・セッションをダントツで制したのはやはりウィリアムズだった。しかしドラマがなかったわけではない。マンセルはマシンに不満で、レースではスベアを使うかもしれない。アレジもトラブルを抱えていた。ウォールにヒットし、壊れたマシンから降り立った彼の左足には青くアザができていた。災難が降りかかったのはマーティン・ブランドルも同じ。こちらはクラッシュの後遺症で首の筋肉がこわばっている。

全車フォーメーションを終えグリッドにつき、いよいよ決勝レースのスタートだ。と、その時、突然イエロー・フラッグが振られた。JJのダツラーラから煙が出ていたのだ。ひとりのメキシコ人マーシャルがウォールを飛び越えてマシンに駆け寄る。これでスタートは5分間のデイレイとなる。当のレートがマシンを止めると、ただそれだけで煙も止まった。再スタートするのにマシンを取り替える必要はなさそうだ。

後味が悪かったのは、同じような騒ぎがもう一度起こったことだった。オフィシャルによれば、グレイヤールがエンジンを起こし手を挙げたからだ、という。それでイエローが振られ、再びレースはデイレイとなる。しかしオリビエは、黄旗が振られているのを見たからエンジンを切り、それを後続に知らせるために手を上げたのだと主張している。結局この主張は受け入れられず、哀れグレイヤールは最後尾スタートのペナルティを課せられてしまった。

さて、ようやく3度目の正直。最後尾のはずのオリビエは、エンジン始動に失敗してピット・スタートとなったミケレ・アルポレートの位置からスタートだ。今度こそうまくいって見事なスタート。特

にマンセルのダッシュは圧巻だった。さつきとバトラーゼを置き去りにしてトップを奪う。一方バトラーゼの方はアレジ、セナにも抜かれて第1コーナーでは4番手にまで落ちてしまった。マンセルを先頭にアレジ、セナ、そしてベルガー、ビケ、モデーナさらにデ・チェザリスといったオーダーで、プロストは9番手と中団に紛れ込んで抜け出せない。光ったのはティエリー・ブツェン。果敢なダッシュで14番手からファースト・ラップを終えた時点で11位に上がっていた。オフシャルの決定に憤懣やるかたなしのグレイヤールも、その怒りをバネに一挙に3つポジションを上げていく。

セナが手っ取り早くアレジをパスすれば、モデーナもあっさりビケをかわして7位に浮上する。マンセルを追うのは差し当たってセナだが、バトラーゼも決して負けてはいない。スタート時の混乱から立ち直った彼は、素早く本来のスピードを取り戻し追走にかかる。ここからのバトラーゼの追い上げが見物だった。すぐさまアレジを葬ると、その勢いに任せて数周後にはセナをも血祭りに上げる。残るはマンセルただひとりだ。

レースが激しく動いた序盤で、早くもベルガーが華々しく散っていった。

「3度目のスタートの時も水温は普通だったのに、1周目からもうエンジンはおかしかった」とはベルガーの弁。

ホンダV12が激しくブローするのはその3周後、ちょうどゲルハルトがピット前を通過した時のことだ。その同じ周、ビエルリジ・マルティーニが砂に乗り派手なスピンのあげくりタイアする。

そろそろ周回遅れが出始めたが、ここでマンセルは予想外の苦戦を強いられる。

「厄介だったのは」とマンセル。

「エンジンが最初から少しオーバーヒート気味で、原因は分からないが、ストレートの伸びが今イチだったところだ」

11周目、ナイジェルは周回遅れの集団に捕まわって明らかにペースが上がらず、この間に後続にジリジリ差を詰められる。2番手のバトラーゼは今や絶好調で、隙あらばいつてもこのチームメイトに襲いかかり、彼をパスする用意がある。はたして13周目、よりにもよってピット前のストレートで2台はサイド・バイ・サイドで第1コーナーに向けてブレーキング競争だ。2台ともホイールをロックさせ、かろうじてマンセルがトップを維持する。



①レース序盤にみせた中嶋とベルナルの攻防戦。中嶋は得意のメキシコだけに粘りがかったが、今回はビレリ・タイヤに足を引っ張られる恰好になり最下位の12位で完走。後方のベルナルは粘りのレースを見せる位
②昨年ここメキシコで大逆転勝利を挙げたプロストだが、今年はまだで勝利なし。中嶋からはいあがることなく電気系トラブルでリタイアを喫す。今シーズンも続けてきて完走3回、勝ち星なし。後からしからぬ成績である
③バーナード突然の離脱により打撃を受けたベネトンにも入賞をプレゼントしたモレノ。苦戦のビレリ勢にあっつこの成績は機動に優るだろう
④「1周目を終えた時点で、もうエンジンがおかしくなったんだ。今回もエンジン・ブローで早々に姿を消してしまったベルガー。ここ3週ほど、早くにレース・ディスタンスを稼ぐこともままならない状態が続いている
⑤今年、人が変わったような活躍をみせているデ・チェザリス。このレースもアレジ、ビケらと互角に戦って4位を快走したがチェッカー直前でストップ。コントロール・ラインまでマシンを押す彼に勝負への執念を見た
⑥不調フェラーリでひとり気をはくアレジと、今週苦戦を強いられたセナのバトル。アレジは暴れ回るマシンをよくコントロールし、スピンしながらもトップグループによく食い下がったが、最終クラッチを傷めリタイア



次の周回でもまたしてもサイド・バイ・サイド、これはマンセルがドアを閉めて凌ぎ切った。ピットの中でフランク・ウィリアムズは緊張で顔をこわばらす。

「サイド・バイ・サイドだろうが何だろうかとことん張り合ってみろ。これが今日のチーム・オーダーだとすれば、どんなやりとりがあったとしても、ふたりの間に譲り合いなどというヤワさなぞこれっぽっちも見当たらない。それはまさに凄まじいバトルであった。ついにバトラーゼは、ナイジェルにほんの些細なミスをおかせることに成功し、とうとう念願のトップに立つ。あとはFW14に鞭をくれてただひたすら踏み続けられよ。16、17、18周、そして19周と、バトラーゼは立て続けにファステスト・ラップを塗り変え、勢いに乗じてまたたく間にその差を6秒に拡げる。その後ろでマンセルはむしろセナの脅威にさらされていた。そのセナも首筋にビケの息使いを感じるほどだ。モデーナはしかし遅れ始めていた。タイヤにトラブルを抱えていたのだ。そしてアレジは15周目に大きくスピン。トップ・グループから脱落し、9位から改めて追走を開始する。

リカルドの方は徐々にリードを拡げ、ますます有利にレースを展開していた。

「マシンはレースを通して本当にパーフェクトだった。これくらい楽に集中してドライブすることができれば、多少体調が悪くたってそんなこと忘れられるよ」

置き去りにされた者達は、残された者同士の戦いに専念するより他にしようのない状況なのだ。セナはビケの猛チャージをなんとか避け、デ・チェザリス、モレノ、それに追いつき著しいアレジ等も、各々の目前のポジションをひとつでも上げようと、フィールドのいたるところで戦いを繰り広げていた。

しかし、時間が経つにつれフィールドを埋めるマシンの絶対数は明らかに減って、サブイバル戦の様相を呈し始めていた。言われのないベナルティを受けたグレイヤールは結局オイル・パイプからのリークでエンジンを壊しリタイア。プロストは16周走ったところでミスファイアで戦線離脱、レイトナハウスは2台ともエンジン・トラブルで早々に姿を消していた。

その後30周目までは大きな変動もなく、20秒の貯金を得たバトラーゼを先頭に、マンセルがすぐ後ろにセナを従え、ついでデ・チェザリス、アレジ、さらにモレノの順。さてそ

終盤、トップのリカルドに マンセルがチャージ チームリーダーの座を賭けて 二人の意地が激突する

ういえばティレル勢は？ 今回のビレリは完璧にコースにミスマッチだった。こう何度もタイヤ・ストップを繰り返しては、ふたりのドライバーはともレースにならない。

その頃、セナのマンセル追撃はますます激しさを増していた。

「とにかく一生懸命だった」というセナ。

「確かにナイジェルのペースについて行くことはできた。でも、抜くまでにはどうしても到らないんだ。何回かトライしたけど結局ダメだったよ。標高の高さが影響してるんだろ。うけどエンジンの調子が今イチでね、あまり後ろに近寄り過ぎるとパワーが出なくなってしまうんだ……」

それでもこの競り合いは15周ほど続き、この2台の後方にはアレジ、デ・チェザリス、モレノ、さらにビケが続いていた。

アレジのレースはしかし、クラッチの故障で間もなく終わりを告げ、次いで44周目、今度はビケにその番が回ってきた。ベアリングのトラブルによる盛大に白煙を上げてのリタイアである。そしてその4周後、モレノがタイヤをやられスローダウン。無線でタイヤ・ストップを告げるがこれが通じず、予期せぬピットインにクルーは慌てふためく。

マンセルがいきなりスパートを開始したのは、バトレーゼのリードもそろそろ25秒になろうかという頃である。

「レースを3分の1ほど消化したところでミクスチャーを濃くしたんだ」とマンセル。

「そしてしばらくして、もうとにかく行くしかないって100パーセントのドライビングでリカルドを追い掛けた。今でもあれ以上速く走ることはいくらも思っくらいにね」



これでセナは置き去りだ。こんなペースにとてもついていけないわけがない。
「僕のエンジンはもう水温が限界だった。だからまず無事にフィニッシュすることが第一だと考えた。ポイントだけはしっかり稼いでおかないとね……」

マンセルとバトレーゼとのギャップはみるみる縮まっていく。ファステスト・ラップに次ぐファステスト・ラップを叩きだすマンセル。なんと7周連続のラップ記録更新である。そしてついにタイムは16秒台に……、驚くべきドライビングだ。しかし、差はつまるもの、まだバトレーゼの優位は変わらない。

「ナイジェルのプレッシャーはそれはもう凄なものだったよ」レースが終わって、リカルドはこう白状した。

「こっちは98パーセントくらいでほとんど踏み通しなのにさ、彼はほとんどん差をつめてくる。そうなりやこっちも死にものぐるいさ。周遅れの処理を丁寧に、なんて言われるのも、アドバンテージあつての話だからね」

最後の数周はまさに息を呑むような展開だった。ファイナル・ラップ直前にはもうマンセルはバトレーゼの背中に襲いかからんとする程の位置にいる。果たしてマンセルは不可能を可能にするのだろうか……？

しかし彼もここまでだった。残り1秒少しを残し、チェッカーはまっ先にリカルドの上に乗られた。まあ、当然と言えば当然だ。リカルドは今シーズンずっと素晴らしいドライビングを披露してくれていたのだから……。

ピットレーンのウィリアムズ・クルーが喜びに沸き返っている頃、フィニッシュ・ライン上では別のドラマが進行していた。プーツェンが息絶えたマシンでラインを通過し、デ・チェザリスは、フラッグ目前の150メートル手前で止まったマシンをゴールさせようとう必死にこれを押していた。これが物議をかもし、異議が提出される一幕もあったが、結局アンドレアがマシンを押し始めた時にはレースは終わっていたと判断、順位が確定した。ともあれ、このイタリア人は立派に4位の資格がある。異議などいらぬお世話である。

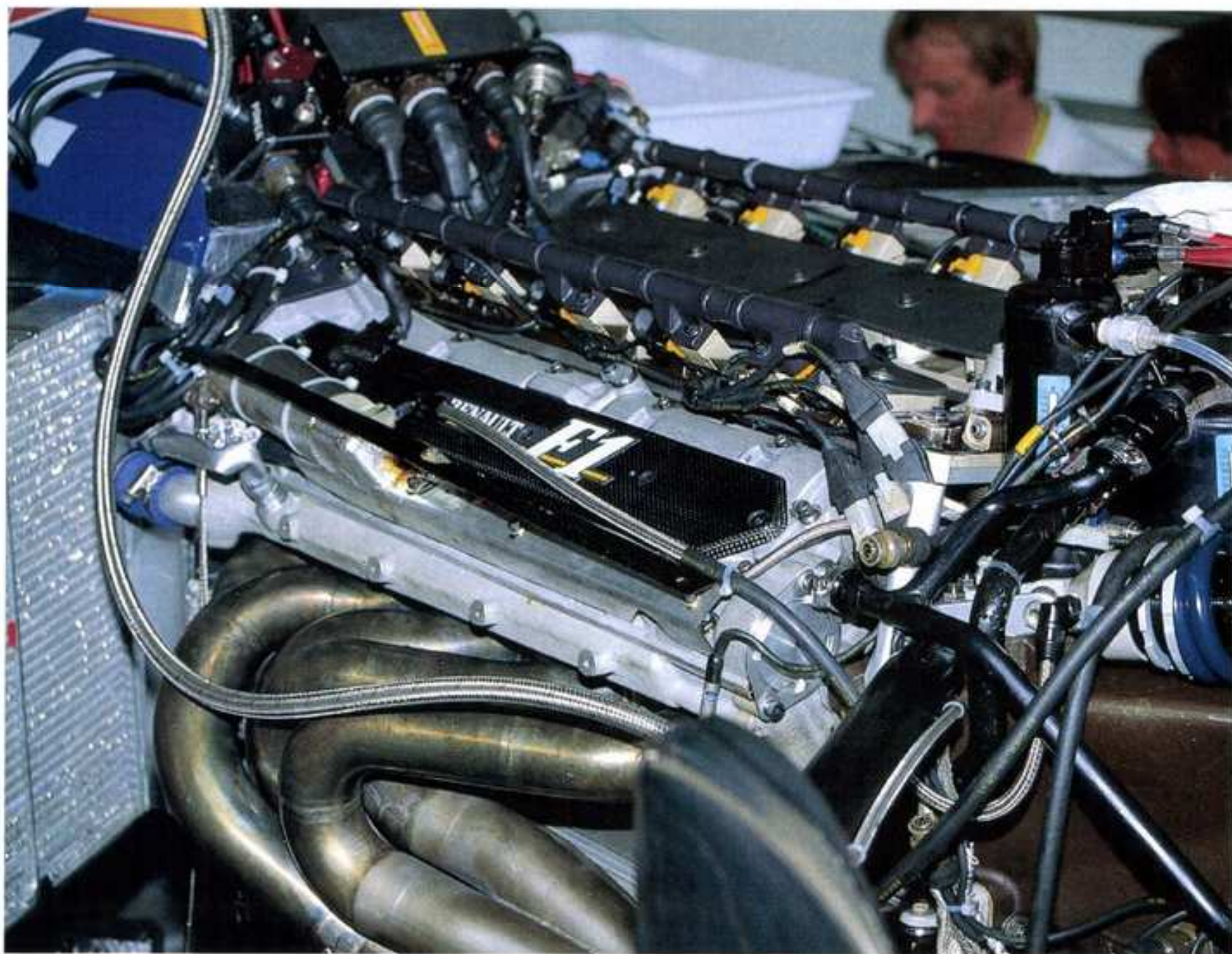
レース後、セナの言った言葉がこれからのシーズン象徴していると言えるだろう。

「これでまだチャンピオンシップの行方がどうなるか、まるで分からないってことがはつきりしただろう。早急に僕らも対策を立てないと、これから後半戦に向けて苦勞することになりそうだよ……」

ウィリアムズの、長かった

勝利までの日々

メキシコを後にしたリカルドは、もう暗い英雄ではなかった
偉大にして見事な勝者だ
チームとともに経験してきた慢性の不運にピリオドを打ったのだ
我々は、チャンピオンシップの転換期を目にしたのだろうか？



by パトリック・カミュ
構成・翻訳 / Masako Inamiya



MEXICAN
GRAND PRIX

F1では結果だけが重要なのだ

そう、すべてが成されたのだ。それも同時にだ。まず、ウィリアムズFW14はその生まれつきのポテンシャルを証明してみせた。これまでの予選における力、レースにおけるファステストラップなどから、我々はそれを知っていた。しかしそれでも、あと一步、本物の結果を残してそれを確認することが必要だったのだ。また、ここに来るまで、信頼性は残酷なまでに欠如していた。特に、独特なギヤボックスによって……それが、見事に仕上げられたのだ。

ルノーのエンジンもまた、その力を見せつけた。すべての人間が誇りとしてきたV12の前に、ピリ・シヤチオン生まれの、小さなV10は打ち負かされることなく、V12を平伏させたのだ。おかしなことだ、と言う人間もいるだろう。なぜなら、英仏タンデムはシーズン中もつとも困難で、技術面でも多くが要求されるサーキットで、偉大な成功を遂げることを期待していたからだ。標高2240メートルで、それを行わねばならないのだ……

モントリオールでそれを行ったほうが、よほど簡単だったのではないだろうか？ もちろん、そうだ。しかしマンセルに関しては、繊細さを欠いたドライビングも原因となってメカニズムが遠く結果をもたらした。いつものパトレイゼの不運もまたしかりだ。だからこそ、メキシコに到着した我々はあまりはつきりとした考えを持つことができないでいた。フランク・ウィリアムズも同様だ。そのために、彼は我々に対して少しの時間をささうとしたのだ。

「新聞や雑誌を読んで、カナダGPのあと自分のチームがフランスのジャーナリストによって叱責されたことは知っている。君達はま



たく止しかつたよ。カナダでは、我々は素晴らしいチャンスを逃した。チームの目標というのはポールポジションを記録することでも、最終ラップまでレースをリードすることでもない。ゴールラインを通過しなければならぬ……F1では結果だけが重要なのだ。でも、我々が勝つ日も来るさ。見ているんだ

ね……。そのためには、我々は無我夢中で仕事をしているのだ。だから、私が君達フランス人ジャーナリストにお願いしたいのは、このローストビーフ（訳者注…フランス人がイギリス人を言う時のあだ名のようなもの）をもう少し辛抱強く見守ってほしいということだ。私だって時には、こんなにしよっちゃう勝利

を逃すのがいやになるよ。しかしそれもF1のうちなんだ。これを受け入れて、希望を持つことが必要なのだよ。これからは常にね。いずれにしろ、あと1戦も残っているんだ」
長く辛抱強い仕事の結果
我々は、親愛なるフランクに対して辛抱を

欠いたことは決してなかった。ただ、我々が少しだけ疑問に思ったのは、ルノーのV10と素晴らしいFW14が、本物のレバーのついた、従来のギヤボックスで力を発揮することができなかつたのだろうか、ということだ。セナに独走を許さず、また、このデリケートなシステムを完璧に仕上げるのに十分な時間をエンジニア達に与えるために。

「このギヤボックスを採用するというのは、90年の12月、エストリルでの1週間のテストの後でパトリック・ヘッドによって決定されたことだ。今日でも、私は100%後に賛成しているよ。何故、こんなハイテクノロジーの道を進んだかという点、その正当性を確信したからだ。いつか、報われる時が来るはずだ。このギヤボックスの問題は、完璧に作動するか、まったく作動しないか、というところにある。しかしすべてがうまく行けば、人間の手とは比較にならないものだ。我々も、そして君達も、過渡的な時期を受け入れなければならないのだよ。どれくらいかかるかって？ 我々は4戦から戦は犠牲にすることを予測していたよ……」

奇跡でも何でもない。ただ、長く辛抱強い、蟻のような仕事の結果なのだ。モナコGPの後、ウィリアムズ・チームはギヤボックスの作動を操作するコンピュータ管理の新しいプログラムを打ち立てた。そしてモントリオールの後では、2度目のそれを行った。変速の時間と、クラッチの作動、そしてエンジン回転の低下を組み合わせたという、本質的な部分に触れるものだ。ここでは1000分の1秒単位の問題になり、その妥協点はずりしないだけに単純な作業ではない。しかしフランクも、そしてルノーも、このシステムに疑問を持つことはなかった。

不思議なギヤボックスがもたらしたもの

この大きな勝利の前日、ルノーのベルナル・デュドは我々にこう話した。

「もちろん、我々のエンジンが成功作である
と知っていないが、まったくそれを証明でき
ないのはむしろよくしやすし、欲求不満のた
まることでもある。しかしそんな気持ちは、
冷静になって吹き飛ばさなければならぬ。
だよ。我々もまた、このギヤボックスを承認
している。というのは、それがウイリアムズ
のボテンシャルの一部だからね。その結果は
受け止めなければならない。このギヤボック
スがちゃんと作動するようになれば、我々は
大きなアドバンテージを手に入れていると、君
達にはっきり言うことができるよ。そしてす
べての人間が、同じ方法を取り入れざるを得
なくなるだろう。彼らがそこに到達するには
相当な時間がかかるという点を除いてね！」

実際、フェラーリが十分なだけの収獲を得
ずして当世の流行にしまった不思議なギ
ヤボックスは、一体何をもたらしてくれるの
だろう？ まず何よりも、それはシャシー、
エアロダイナミクス、エンジン、そして特に
ブレーキにおける性能の進歩の、膨大なプロ
セスに含まれるものなのだ。スピードと減速
は、今日ではドライバーがシフトチェンジの
物理的な限界に達してしまうほどののだ。こ
のシステムによって、ステアリングを握った
ままのドライバーは非常に短時間の間に、ま
ったく無理せず、しかもまったく安全に好き
なだけ減速することができる。重要な点を加
えておこう。ギヤの破損やオーバーレブによ
るエンジンブローによって、このシステムが
あれば避けられたはずのリタイアが一体いく
つ記録されたのだろうか、ということだ。

6戦目のレースはうまく行った。シャシー
は完璧で、エンジンは高レベル、そしてギヤ
ボックスは信頼性を得た。成功のすべての要
素が、ついに揃ったのだ。このまともだが、
恐ろしいまでのマシンを作り上げたのだ。シ
ーズン序盤を制して来たマクラーレン
・ホンダを、急速に老け込ませるほどのマ
シンだ。ウイリアムズを喜ばせるためか、そ
の逆を自ら確信するためか、または原因を知



ギヤボックスの正当性を確信した ハトリック・ヘッド

り尽くした上でのことか、セナはそれを唱え
てきた。

「僕たちは無敵というわけではない。いつか
ウイリアムズが勝つ日が来るだろう」

その日がやってきて、マクラーレンは引き
離された。シャシーにおいてもエンジンにお
いても、モントリオール以上に、おそろしく
標高から発生する負担にうまく適合できな
かったのだらう。フェラーリのように……し
かし、もっと悪いことがあった。ホンダV12
はブラジルGP以来の、根本的な問題の影響
に苦しんでいるのだ。ブラジルでは潤滑系の
問題が発生し、イモローではセナの油圧警告
灯が点灯し、モナコではその油圧が低下した
……。ここメキシコでは、セナはコクピット
のすべての温度系統の警告灯が赤くなってい
るのを見ながら走り、ベルギーは煙を吐きな
がらストップした……。迅速に、修正すべき
点だ。

フェラーリは？ このメキシコGP用に改
良されたエンジンは、第1日目からすでに、
まったく適合していないことが判明した。そ
してシャシーも最悪だ。

「この車からは、もう引き出すものがまった
くない」

2日目の予選の夕方、プロストはこう言い
放った。

肝心なのは問題点をはつきりさせ、新しい
643で同じ問題に出会わないようにするこ
とだ。しかしそのために、いまだに何人かの
技術責任者が合意することが必要とされてい
るのだ。エアロダイナミクスの欠点か、メ
カニズムの欠点か？ フェラーリにとって、
この週末はまたしても忘れ去るべきものとな
った。

リカルドはナイジェルに勝ったが

そう、リカルドは本物の勝者としてメキシ
コを後にした。激しい疲労に襲われながらも、
彼は幸せだった。困難な、ストレスのたまる
レースの後の疲労、そして特に、3日間のツ
ーリスト生活による疲労だ。胃痛、熱、不扶
感、下痢などの症状が治まることはなかった。
そして予選1日目から、いきなりポールポジ
ションだ。



我々のエンジンは成功作である ベルナル・デュド

「ドライバーというよりもむしろ、マシンに
よって実現された結果だよ」

控えめに、彼はこう語った。

日曜日の朝も、体調は完璧ではない。それ
でも、このレースの賭けの大きさと自分の隣
にチームメイトを迎えたことが、すべてを忘
れさせた。

「あまりにもコンセントレーションしていた
せいで、僕は自分の体調の悪さを思い出すこ
とさえなかったよ」

マンセルが、プレッシャーを緩めることは
あまりなかったと言わねばならない。爆弾の
ようなスタートを切り、パトレーゼを容赦な
く抜き去ったところから、それは始まった。
パトレーゼはこう認める。

「僕のミスだった。スタートがうまくいかな
くて、1周目の終わりにには4位までポジショ
ンを落としてしまったんだ。そこから、僕は
何よりもまずマシンやタイヤをいたわること
を考えた。そしてアタックに出たんだ」

マンセルも、辛い目にあつてそれを悟って
いた。15周目、彼は不運にくじけないでチー
ムメイトに道を開かなければならなかった。

「この車からは、むしろ半開きに……。ここか
らのスタートは素晴らしいものだった。12周
目では25秒28にまで差を広げたほどだ」

「差を広げておいてよかったよ。最後になっ
てナイジェルはすごく追いついて来たからね
僕にとっては、ことが難しくなり始めていた
んだ」

最後の10周は実際、マンセルの素晴らしい
活躍が見られた。何故、彼はパトレーゼに逃
げられるままになっていたのだろうか？ エン
ジン温度が上がりにくかったのだ。そのため、
彼は非常に賢明に、アクセルから足を上げた。
マシンから降りてきたパトレーゼを抱擁した
のも賢明だった。そしてみんなの前で、彼の
勝利を祝福したのもまた賢明だった。自分が
手にしたかった勝利だ。仕方がない。パトレ
ーゼはメキシコGPを制したのだ。あれほど
のフラストレーションの後なら、当然ではな
いだろうか？ しかし、それだけのことで喜
びすぎてはいけぬ。マンセルはリーダーで
あり、ボスであり続けるのだ。フランク・ウ
イリアムズが、我々にそう言ったのだ。

バーナード ベネトンを去る 後任はキンボール

鬼才と呼ばれ、F1シーンに多くの影響を与えてきたジョン・バーナードが、6月6日ベネトンに辞表を提出、チームもこれを受理し、彼がベネトンを離れたことが明らかになった。カナダGPでネルソン・ピケが優勝し、来年はフォードのV12を搭載することが発表されたばかりのベネトンだが、今回のバーナード離脱は各方面に様々な衝撃を与えることになった。

6月7日の遅くになって出されたリリースには、「会社運営において、ベネトンとバーナードの間に存在する基本的な考え方の相違」と書かれている。具体的には、彼とチームとの間にベネトン・テクニカル・センターの将来を巡る考え方が異なっていたこと。そしてカナダで発表されたV12に関してフォードに不満を持っていたことが考えられる。

バーナードが昨年9月にベネトンに加入した時、このセンターはベネトンをトップチームにするため彼の手により再構成されるはずだったが、しかし不況により衣料メーカーのベネトンが伸び悩み、財政的な制約が多くなっていた。

そしてバーナードは新エンジンの開発に積極的ではないフォードに対しても、今季絶えず不満を感じていたという。事実、カナダでのV12発表会場でバーナードは姿を現さなかった。だがV12のプロジェクト推進の中心は、皮肉なことこのバーナードだったのだ。

バーナードの今後の動向が非常に気になるが、彼自身はこの件について多くを語っていない。



バーナードはF1以外にも何かを求めようとしているのか?

グランプリの最前線から GRAND PRIX



バーナード後任は、かつてセナのエンジニアだったキンボールが務める

ある推測によればフリーの立場で外部コンサルタントをするかもしれないという。

なおバーナードの後任には、アイルトン・セナの2度目のタイトルへの大きな力となったゴードン・キンボールが発表された。彼はシャパラル、マクラーレン、フェラーリなどでバーナードと共に仕事をしていたことがある。

キンボールは、「当面の関心はカナダでの勢いを保ち、B191を改良することだ。もちろんV12搭載のB192のプロジェクトもスタートさせる」と述べていた。

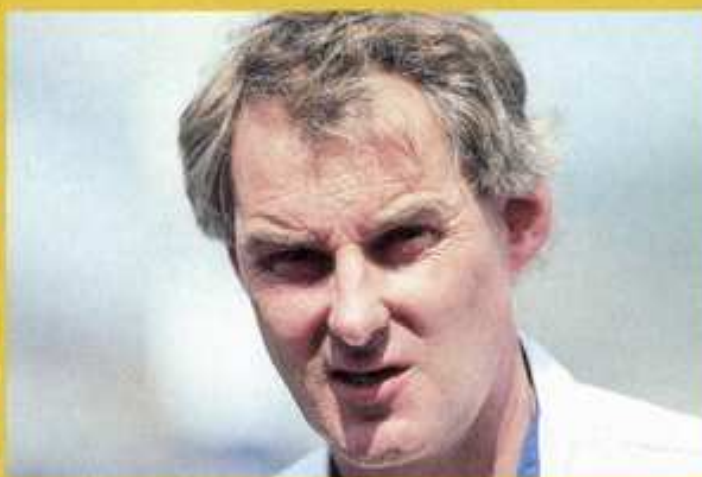
ポスルズウエイトも ティレルを離れる

バーナード離脱の衝撃が覚めやらぬGP界に新たな衝撃が走った。メキシコGP直前の6月11日、ハーベイ・ポスルズウエイトがティレルを離脱。そして同日午後突然、チーム・ザウバー・メルセデスに加わったことが明らかにされた。彼の加入は、メルセデスのF1参画の憶測をさらに強くするものとなった。

この突然の離脱についてティレルのマネージング・ディレクター、ボブ・ティレルは「ハーベイとの契約は7月末まで切れるものではなかった。しかし近い将来、移転予定の彼がこのままとまっているのは、彼にとってもチームにとっても適当でないことが明らかになってきたからだ」と言う。またケン・ティレルは「彼は2年半にわたり一緒に仕事をしてきた。彼のおかげで有能なデザイナーが集まり、強力なデザインスタッフをそろえることができた」とても感謝している」と述べている。

SCRAMBLE NEWS

メルセデスはF1育ちのデザイナーを捜しており、彼だけでなく、ステイブ・ニコルズやアラン・ジェンキンスにも移籍を打診していた。メルセデスのヨッヘン・ニアバッシュは「とても幸せだ。グループCは、F1の方向へ加速度的な進歩を見せている。そのため、将来はF1での経験がグループCにも必要になってくるのだ」と述べた。そしてメルセデスのF1復帰については否定した。「二存じのとおり、今の我々にF1プロジェクトはない。もしそれが存在するならば、ハーベイはまさに打って付けの人物だっただろう」とも答えてはいたが……。



グループCでその手腕を振るうことになったポスルズウエイト

FROM MEXICO



報道陣に囲まれるセナの絆創膏も傷々しい後頭部

地元ブラジルの新聞が「20針のけが」と報じたためにメキシコではこのけがをめぐってさまざまな情報が入り乱れることになった。メキシコ入りしたセナは取り囲む報道陣の前に「縫った針の数と同じくらいのポイントをここで取れたらうれしい」と述べるほど元気であったが、後頭部には絆創膏が見え隠れしていた。また負傷した頭部に圧力をかけないようにヘルメットに工夫を凝らし、何とかマシンを走らせていた。

低迷続くAGS 新スポンサー発表

サンマリノGPから体制一新でGPに臨むAGSだが、いまだ低迷状態が続いている。このAGSにメキシコGPから新たなスポンサーがついた。その名はアステイロス・イメッサ、馴染みがないが、メキシコに本社を持つ船舶の建造、補修を中心とした海洋関係の総合企業だ。同社社長のセルジオ・A・ムリス・サリナスは、F1と結び付けることによって自社を世界の最先端シーンへと導くことを願う今回の決定を見たようだ。

AGSと同社の契約は数年にわたり、メキシコ以降、ノーズ上部とリヤウィング翼端板に同社のロゴが入る。



コックピットのすぐ前に新たなロゴが入ったのが分かる

RESULT

FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP

Rd.6

MEXICAN GRAND PRIX 6/14-16

●F1世界選手権第6戦メキシコGP/メキシコ・メキシコシティ/アウトドローモ・エルマノス・ロドリゲス

PRE-QUALIFY

1	J.J.レート	BMSダッラーラ191・ジャッド	PI	1'28.381/16周目
2	H.O.グレイヤール	フォメット1・フォード	GY	1'28.959/16周目
3	A.デ・チェザリス	ジョーダン191・フォード	GY	1'29.545/19周目
4	B.ガッシュ	ジョーダン191・フォード	GY	1'30.599/26周目
5	E.パン・デ・ペール	モデーナ・ランボ291・ランボルギーニ	GY	1'30.655/23周目
6	P.チャベス	コロニC4・フォード	GY	1'37.144/17周目
7	E.ビッロ	BMSダッラーラ191・ジャッド	PI	1'40.164/18周目
失	N.ラリーニ	モデーナ・ランボ291・ランボルギーニ	GY	

●N.ラリーニはウィングの高さが規定を超えていたため失格



STARTING GRID

6 R.バトラーゼ GY ウィリアムズFW14 1'18.556 < 1'17.192	5 N.マンセル GY ウィリアムズFW14 1'18.978 < 1'18.346
1 A.セナ GY マクラーレンMP4/6 1'17.264 < 1'18.211	11 J.アレシ GY フェラーリ642 1'18.129 < 1'18.581
2 G.ベルガー GY マクラーレンMP4/6 1'18.156 < 1'18.380	10 N.ピケ PI ベネトンB191 1'18.168 < 1'18.117
10 A.プロスト GY フェラーリ642 1'18.183 < 1'20.778	4 S.モデーナ PI フォメット1 1'18.911 < 1'18.216
12 R.モレノ PI ベネトンB191 1'18.589 < 1'18.375	11 O.グレイヤール GY フォメット1 1'18.453 < 1'20.560
11 A.デ・チェザリス GY ジョーダン191 1'20.052 > 1'18.935	10 M.ブランデル PI ブラバムBT60Y 1'19.064 < 49'28.5
13 中嶋 信 PI フォメット1 1'19.971 > 1'19.992	10 T.ブーヴェン GY リジェJS35 1'20.928 < 1'19.201
12 P.マルティニ GY ミナルディM191 1'19.215 < 1'19.978	10 J.J.レート PI BMSダッラーラ191 1'19.251 < 1'20.028
7 M.ブランデル PI ブラバムBT60Y 1'20.178 > 1'19.547	10 E.ベルナル GY ローラLC91 1'20.442 < 1'19.785
10 鈴木重久 GY ローラLC91 1'21.137 > 1'20.549	10 B.ガッシュ GY ジョーダン191 1'20.050 < 1'20.551
10 M.グージェルミン GY レイシオンハウスCG911 1'20.200 < 1'20.535	10 H.カベリ GY レイシオンハウスCG911 1'20.202 < 1'21.058
10 G.メルビダリ GY ミナルディM191 1'21.297 > 1'20.322	10 M.ハッキン GY ロータス102B 1'20.823 < 1'22.072
10 J.ハーバート GY ロータス102B 1'20.830 < 1'22.564	10 M.アルボレート GY フットワークFA12 1'21.479 > 1'21.178

RESULT

●4.42km×67周=296.267km 予選出走30台・決勝出走26台・完走12台

順位	ドライバー	チーム	エンジン	周回数	最速タイム/速度	最速地点
1	R.バトラーゼ	ウィリアムズFW14	ルノーV10	67周	1'29.52.205	1位
2	N.マンセル	ウィリアムズFW14	ルノーV10	67周	1'29.53.541	1位
3	A.セナ	マクラーレンMP4/6	ホンダV12	67周	1'30.45.561	2位
4	A.デ・チェザリス	ジョーダン191	フォードHB-V8	66周	1'28.33.909	4位
5	R.モレノ	ベネトンB191	フォードHB-V8	66周	1'30.24.122	5位
6	E.ベルナル	ローラLC91	フォードFR-V8	66周	1'30.25.824	6位
7	G.メルビダリ	ミナルディM191	フェラーリV12	66周	1'31.02.735	7位
8	T.ブーヴェン	リジェJS35	ランボルギーニV12	66周	1'29.54.298	8位
9	M.ハッキン	ロータス102B	ジャッドV8	66周	1'30.07.377	9位
10	J.ハーバート	ロータス102B	ジャッドV8	66周	1'30.07.653	10位
11	S.モデーナ	フォメット1	ホンダV10	66周	1'31.08.794	4位
12	中嶋 信	フォメット1	ホンダV10	66周	1'30.06.213	12位
失格	M.ブランデル	ブラバムBT60Y	ヤマハV12	PI	54周 エンジン	7位
失格	B.ガッシュ	ジョーダン191	フォードHB-V8	GY	51周 ギヤボックス	5位
失格	鈴木重久	ローラLC91	フォードFR-V8	GY	48周 ギヤボックス	5位
失格	N.ピケ	ベネトンB191	フォードHB-V8	PI	44周 ホイール・ベアリング	4位
失格	J.アレシ	フェラーリ642	フェラーリV12	GY	42周 クラッチ	7位
失格	J.J.レート	BMSダッラーラ191	ジャッドV10	PI	30周 エンジン	8位
失格	M.アルボレート	フットワークFA12	ボルシェV12	GY	24周 油圧低下	17位
失格	M.ブランデル	ブラバムBT60Y	ヤマハV12	PI	20周 ホイール脱落	16位
失格	H.カベリ	レイシオンハウスCG911	イルモアV10	GY	19周 エンジン	17位
失格	A.プロスト	フェラーリ642	フェラーリV12	GY	16周 電気系	8位
失格	M.グージェルミン	レイシオンハウスCG911	イルモアV10	GY	15周 エンジン	20位
失格	O.グレイヤール	フォメット1	フォードFR-V8	GY	13周 エンジン	19位
失格	G.ベルナル	マクラーレンMP4/6	ホンダV12	GY	5周 エンジン	5位
失格	P.マルティニ	ミナルディM191	フェラーリV12	GY	4周 アクシデント	16位
失格	E.コマ	リジェJS35	ランボルギーニV12	GY	DNQ (1'21.717 > 1'21.223)	
失格	G.タルクイニ	AGS JH25B	フォードFR-V8	GY	DNQ (1'22.758 > 1'22.398)	
失格	S.ロハンソン	フットワークFA12	ボルシェV12	GY	DNQ (1'22.938 > 1'22.598)	
失格	F.バルドッソ	AGS JH25B	フォードFR-V8	GY	DNQ (1'22.959 > 1'22.920)	

・最速タイム: 197.757km/h
 ・最速ラップ: N.マンセル(ウィリアムズ) 1'18.788 207.267km/h 61周目
 ・ラップリーダー: 1-14=マンセル, 15-67=バトラーゼ

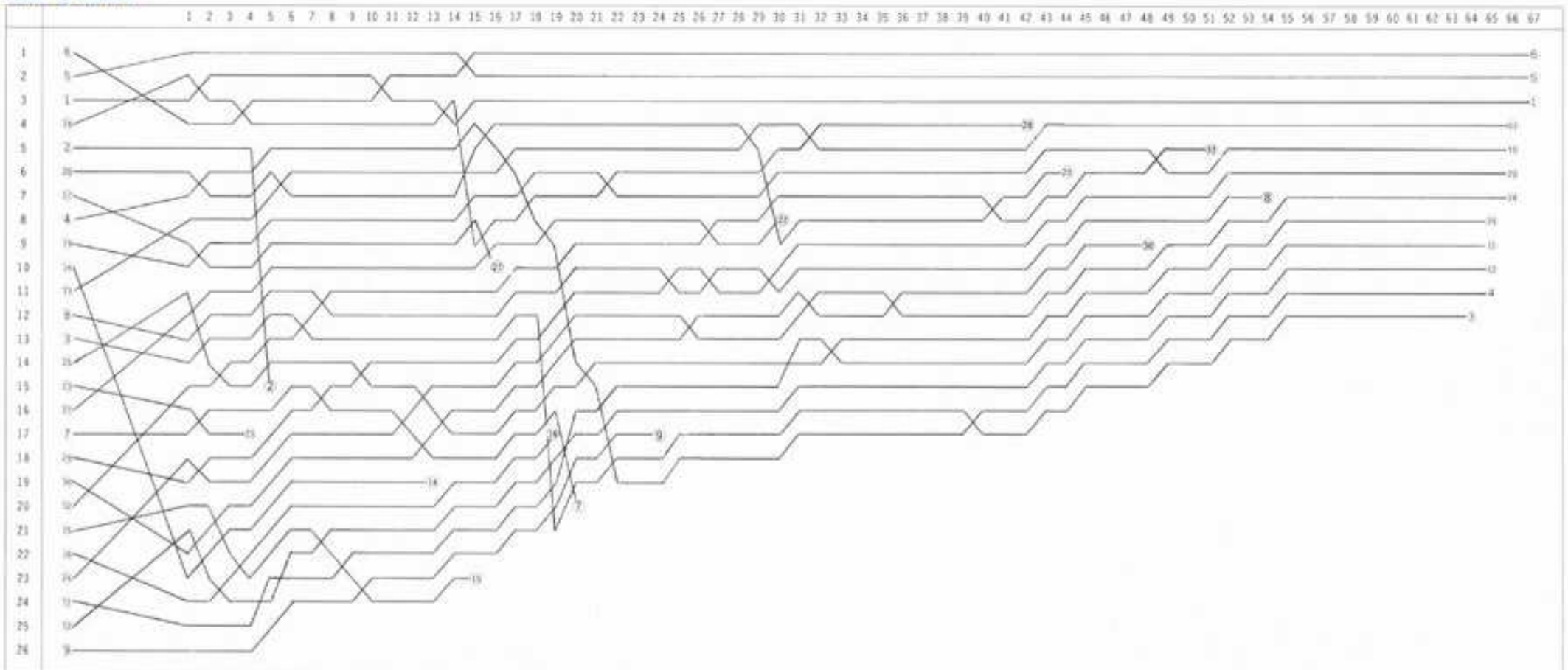
POINT STANDING/DRIVERS

1	A.セナ	44
2	R.バトラーゼ	20
3	N.ピケ	16
4	N.マンセル	13
5	A.プロスト	11
6	G.ベルナル	10
7	S.モデーナ	9
8	A.デ・チェザリス	6
9	J.アレシ	5
10	R.モレノ	5
11	J.J.レート	4
12	P.マルティニ	3
13	B.ガッシュ	2
14	M.ハッキン	2
15	中嶋 信	2
16	J.ヘイリー	1
	鈴木重久	1
	E.ベルナル	1
	E.ビッロ	1

POINT STANDING/CONSTRUCTORS

1	マクラーレン・ホンダ	54
2	ウィリアムズ・ルノー	33
3	ベネトン・フォード	21
4	フェラーリ	16
5	フォメット・ホンダ	11
6	ジョーダン・フォード	8
7	BMSダッラーラ・ジャッド	5
8	ミナルディ・フェラーリ	3
9	ロータス・ジャッド	3
10	ローラ・フォード	2

LAP CHART





s Rally

2-5 June 1991, GREECE
World Rally Championship for Drivers-Round 6
World Rally Championship for Manufacturers-Round 5



昨年とは違ってかわって、涙に見放されてしまっているオーリオール。
今回もあと一歩で優勝というところでトラブルに見舞われ、4位

王者の反撃

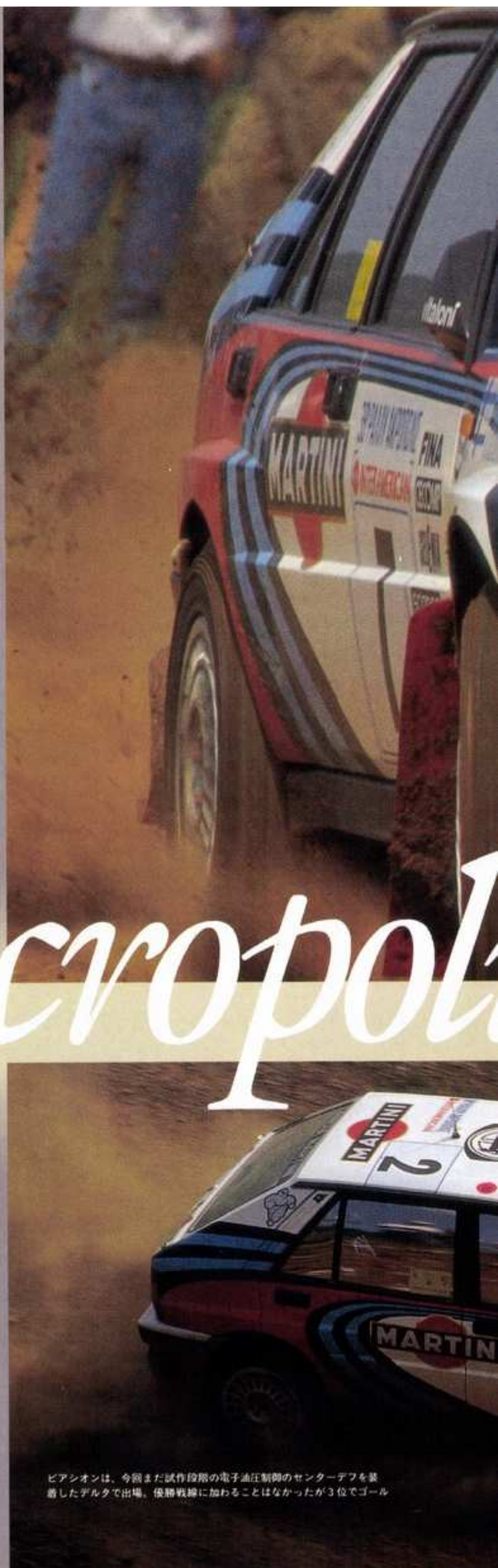
ランチア1-3-4フィニッシュ
カンクネンが今季2勝目を挙げる!



これまでラリー界の王者として
WRCに君臨してきたランチアに陰りが見えてきた
今年まだ1勝しか挙げられないランチアに対し
勢いに乗るトヨタとサインツはすでに3勝を挙げているのだ
だからもう完全にトヨタが優位に立った、と思われていた
しかし、まだランチアにも余力が残されていた
今回のアクロポリスではそれを証明するように
最終レグで最後の切り札を出して、見事な優勝を飾ったのだ

38th Acropolis

Photos/Tamotsu Futamura, Shoji Mita
Text/David Williams



ピアシオンは、今回また試作段階の電子油圧制御のセンターデフを装着したデルタで出場。優勝戦線に加わることはなかったが3位でゴール



新監督ピアンタ(右)は就任後、初のラリーで優勝を収めた

'87年からグループA規定で世界ラリー選手権が行われるようになってからメイクスタイトルを独占してきたラリー界の王者ランチャが、今窮地に立たされている。今シーズン、ツール・ド・コルスまでのメイクスタイトルのかかったイベント4戦中、ランチャはまだサファリでの1勝しか挙げることができていないのだ。残る3戦の勝利はすべてトヨタ・セリカGT-FORUMを駆る昨年のドライバーズチャンピオン、カルロス・サインツに奪われ、WRCにおける主役の座をトヨタとサインツにすっかり取って代わられてしまった感があった。ポイントランキングを見ると、メイクスポイントではトヨタに対し6ポイントの差だが、ドライバーズポイントではトップのサインツに対し、ランチャのエース・ドライバ、ユハ・カンクネンはランキング2位にもかかわらず、22ポイントもの差をつけられてしまっているのだ。

このようにサインツとトヨタのパワーに完全に圧倒され、もう余力は残されていないと思われていたランチャだったが、今回のアクロポリス・ラリーを見てみると、まだ人々を驚かすことができるほどの力を秘めていたようだ。ランチャがアクロポリス・ラリーに勝ったという話を聞いてもそれほど驚くことではない。しかし、カンクネンと彼のコ・ドライバー、ユハ・ピロネンのコンビの勝利がどのようにして遂げられたか、ということになると話はまた別だ。

このフィンランド人コンビは、ラリースタート直後からずっとトップ集団の一角を形成していたが、明らかに優位な展開を見せ始めたのは、ラリーも山場となる第3レグに入ってからのことだ。だが、そのリードも全部で48(SS22は

工事のためキャンセルとなり実際のSSは47ヶ所あるSSのうちSS43を終了するまでは、決して十分なものではなかった。なんとカンクネンがこのラリーでSSのトップタイムを記録したのは、ゴールを目前に控えたSS45になってからのことなのだ。

ランチャ・デルタ・インテグラレ16Vは最終日の第4レグ終盤になって、それまで隠し持っていた切り札を出すように俄然パフォーマンスを発揮しペースを上げた。そして、それが優勝したカンクネンと2位のサインツの差となったのだ。

7大ワークスのエントリ

今年で第38回目を迎えるアクロポリス・ラリーには、ランチャ、トヨタを始め、フォード、ミツビシ、スバル、マツダそしてニッサンと7つのワークスチームがエントリしてきた。

第5戦ツール・ド・コルスを終了してメイクスのポイントランキングでトップに立っているトヨタからは、同じくドライバーズランキングでトップのサインツ、そしてミカエル・エリクソンとアルミン・シュバルツの3台のセリカがエントリ。

そのトヨタとトップを争うランチャからは、カンクネンとミキ・ピアシオン、そしてディエゴ・オリーオルと、同じく3台体制。また、これまでエンジン兼監督を務めていたクラウディオ・ロンバルディが同じファイアットグループのF1フェラーリチームに移ったため、今回から新しい監督にジョルジオ・ピアンタが就任している。

そして、ポルトガルではグラベルコースに入る前にリタイアしてしまったため今回が実質上初のグラベルイベント出場となるフォード・シエラ・コスワース4X4をドライブするのは、フランソワ・ドルクル、アレックス・フィオリオ、マルコム・ウイリソンの3人。今シーズン開幕以来、ターマックのSSで抜群の速さを誇っているシエラのグラベルでの走りが注目されることだ。

ミツビシからはケネス・エリクソンとティモ・サロネン。ホモロゲーション取得の関係から今回のラリーへの参戦が危ぶまれていたギャランVR4のエポリューションモデルだが、なんと中間に合ったようだ。このニューマシンは旧型に比べ、外見上はボンネットにあるエアスクラブやフロントスポイラーにあるスリット以外に違いはないものの、冷却効率の向上と高速域での性能向上が図られているという。



47あるうち30のSSでベストタイムをマークする驚異の走りを披露したケネス・エリクソン。ロードペナルティがなければもしかすると……

この他、スバルからはマルク・アレン、マツダからはハンス・ミツコラ、ニッサンからステイグ・ブロンクビストとデイビット・ルウエリがエントリしている。

トップのサインツに障害が

ラリー初日は、アテネのパルテノン神殿をスタート。その第1レグでのSSは、4・47kmの特設コースで行われるスーパーSS1本のみ。しかし、このSSは観客サービスのため実質的な勝負は、翌2日目の第2レグから始まった。その第2のステージをサインツはトップでスタートするが、あまり幸先の良いスタートでは

なかった。スタート順位が1番ということは、しまりのないグラベルロードの露払いを受け持ったようなもので、当然、後続のライバルの方が好タイムをマークできる。おまけにサインツはSSの途中に2度、競技車以外のクルマに出くわしたのだ。SS3でバイク、SS5で乗用車である。これが士気に影響しないはずがない。加えてフロントデフの不調も障害となり、サインツは第2レグを4位で終了した。

第2レグをトップで終了したのはオリーオル。2位には14秒差でカンクネン、3位にはスバルのアレンが入っている。

アレンはSS9で電気系のトラブルに見舞わ

ミツビシのエリクソンがSSで次々とトップタイムをマーク



	SS	Fastest Driver	Rally Leader
leg 1	1	C. SAINZ & A. SCHWARZ	C. SAINZ & A. SCHWARZ
leg 2	2	K. ERIKSSON	C. SAINZ
	3	K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
	4	K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
	5	K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
	6	K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
	7	K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN & D. AURIOL
	8	K. ERIKSSON	D. AURIOL
	9	D. AURIOL	D. AURIOL
	10	M. ALEN	D. AURIOL
	leg 3	11	C. SAINZ
12		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
13		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
14		K. ERIKSSON & A. FIORIO	J. KANKKUNEN
15		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
16		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
17		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
18		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
19		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
20		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
21		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
22		Canceled	
23		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
24		C. SAINZ	J. KANKKUNEN
25		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
26		C. SAINZ	J. KANKKUNEN
27		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
28		K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
29	K. ERIKSSON	C. SAINZ	
30	K. ERIKSSON	C. SAINZ	
31	K. ERIKSSON	C. SAINZ	
32	K. ERIKSSON	C. SAINZ	
leg 4	33	C. SAINZ	C. SAINZ
	34	K. ERIKSSON	C. SAINZ
	35	D. AURIOL	C. SAINZ
	36	K. ERIKSSON	C. SAINZ
	37	K. ERIKSSON	C. SAINZ
	38	D. AURIOL	C. SAINZ
	39	D. AURIOL	C. SAINZ & D. AURIOL
	40	K. ERIKSSON	D. AURIOL
	41	D. AURIOL	D. AURIOL
	42	D. AURIOL	D. AURIOL
	43	M. ERICSSON	J. KANKKUNEN
	44	K. ERIKSSON	J. KANKKUNEN
	45	J. KANKKUNEN	J. KANKKUNEN
	46	J. KANKKUNEN	J. KANKKUNEN
	47	D. AURIOL	J. KANKKUNEN
	48	D. AURIOL	J. KANKKUNEN

leg 1 Result	Rank	Driver	Team	Time
leg 1 Result	1	C. SAINZ	TOYOTA	3' 44"
	1	A. SCHWARZ	TOYOTA	3' 44"
	3	D. AURIOL	LANCIA	3' 45"
	4	M. ALEN	SUBARU	3' 46"
	4	K. ERIKSSON	MITSUBISHI	3' 46"
	5	M. BIASION	LANCIA	3' 47"
	6	J. KANKKUNEN	LANCIA	3' 47"
	6	M. ERICSSON	TOYOTA	3' 47"
	6	A. FIORIO	FORD	3' 47"
	6	J. RECALDE	LANCIA	3' 47"
6	M. WILSON	FORD	3' 47"	
leg 2 Result	1	D. AURIOL	LANCIA	1' 23' 53"
	2	J. KANKKUNEN	LANCIA	1' 24' 07"
	3	M. ALEN	SUBARU	1' 24' 32"
	4	C. SAINZ	TOYOTA	1' 24' 37"
	5	M. BIASION	LANCIA	1' 25' 10"
	6	A. SCHWARZ	TOYOTA	1' 25' 21"
	7	T. SALONEN	MITSUBISHI	1' 25' 26"
	8	M. WILSON	FORD	1' 26' 19"
	9	H. MIKKOLA	MAZDA	1' 26' 33"
	10	S. BLOMQUIST	NISSAN	1' 27' 43"
leg 3 Result	1	C. SAINZ	TOYOTA	4' 39' 52"
	2	J. KANKKUNEN	LANCIA	4' 40' 13"
	3	D. AURIOL	LANCIA	4' 40' 15"
	4	M. BIASION	LANCIA	4' 42' 44"
	5	A. SCHWARZ	TOYOTA	4' 44' 54"
	6	K. ERIKSSON	MITSUBISHI	4' 45' 30"
	7	M. ALEN	SUBARU	4' 46' 22"
	8	H. MIKKOLA	MAZDA	4' 47' 59"
	9	M. ERICSSON	TOYOTA	4' 48' 39"
	10	S. BLOMQUIST	NISSAN	4' 55' 12"

最終レグで不運のパンクに見舞われ今季4勝目を逃したサインツ

れ何度かエンジンが止まってしまったものの、続くSS10ではベストタイムをマークし、3位と善戦している。

驚異的な速さのギャラン

ミツビシのエリクソンは、第2レグ最初のSS2に向かう途中で事故に会い、7分のロードベナルティを課せられていた。

この第2レグのスタートでドライバー達は、タイムスケジュールの都合により、ラッシュアワーのアテネ市街を全開で駆け抜けなければいけなかったのだが、エリクソンはここでタイムリートを誤った急激なレーンチェンジを行い、その結果、事故に遇ってしまったのだ。

エリクソンは、このアクシデントによりインタークーラーとラジエターを破損しターボチャージャーのブリストが失われてしまったにもかかわらず、第2レグの9カ所あるSSのうち7SSでトップタイムをマークした。

もし、ロードベナルティがなければ、第2レグを終了した時点で44秒ものリードを奪ってトップに立つほどのタイムだったのだが……。そして、結局エリクソンはこのラリーを7位でフィニッシュするのだが、47SS中30のSSでベストタイムをマークした。

エリクソンは第3レグのスタートで、コースを間違えて90秒のロス、ギャボックスのトラブルの修復で1分30秒のベナルティを背負いながらも、このレグの終わりには先日の14位から6

位へと浮上した。さらに第4レグのSS44ではホイールが外れたダメージの修復に9分30秒を費やしたが、その時点でもまだ4位の可能性が残っていた。しかし、その後エンジンマウントにトラブルが発生し後退してしまっただけだ。

ラリーの相当部分でフルブリストをかけられない状態でありながら、これだけのことをやってのけられたのは、あくまでも敗北を拒む姿勢と決然たる意志に支えられたドライバーがなければこそと言える。

もちろんエリクソンの速さは彼自身の手力だけによるものではない。ギャランというクルマはもとより非常に効率の高いラリーカーで、これをラリーアイトヨローロッパが徹底的に熟成させたこともエリクソンの活躍に貢献しているの言うまでもないだろう。

ロードセクションでのアクシデントでインタークーラーとラジエターを破損し、第3レグではファンが壊れ、それが原因で電気系のトラブルに見舞われラリー全体をフルパワーで走ることができなかったにもかかわらず、エリクソンがSSベストタイムをマークしながらフィニッシュを迎えたこのギャランのエポリーションモデルは、今後デルタやセリカを脅かす存在になることは間違いない。



海を渡るフェリーに乗るサインツ(右)とケネス・エリクソン

ランチアが最後の切り札を出してカンクネンが優勝

トラブル続出の第3レグ

ラリーは第3レグに入り、山場を迎えていた。この第3レグはラリー中でもっとも過酷なセクションだ。SSが21カ所と多く、サービスタイムをとることができない。

第3レグを3番手でスタートしたアレンは、まずSS15でパンク、そしてSS17でリヤのデフをヒットしこれを修復したためにペナルティを受け、ポジションを8番手にまで落とすしまった。

グラベルコースでのポテンシャルが注目されていたフォードの3台はすべてこの第3レグでリタイア。シエラは速いには速いがいかにせん信頼性が乏しく、グラベルのSSでは走れば必ずどこかが壊れるといった状況だった。まずSS21でドルクルが、続いてウイルソンがSS26で、最後にフィオリオがSS30でそれぞれ同じようなトランス系のトラブルでリタイアしている。このうちウイルソンとフィオリオのマシンはフロントホイールが外れているのだが、情けないのはこれらが決して単独で起きたトラブルではない、という点である。さらに、3人とも同じような症状でフロントデフのピニオンを壊している。その他にギヤボックスやターボにも問題を抱えており、ここに来てフォードの問題が一挙に吹き出したという感じだ。

ミツビシのサロネンもSS24でステアリングのトラブルでリタイアしている。今回のサロネンは完全にチームメイトのエリクソンの脇役に回っていたようだ。

一方、サインツはこの第3レグではタイヤトラブルに見舞われ、苦しんでいた。新しいピレリのA1SGタイヤが長いSSではもたなかったのだ。それでも徐々にトップのカンクネンとの差を縮め、一時、19秒差にまで詰め寄ったのだが、悪いことは重なるものでSS19ではパンクにも見舞われ、差は48秒に広がってしまった。しかし、SS24でオーリオルのマシンのドライブレッシングで発生すると、サインツは2位に浮上。さらに今度はSS29でトップのカンクネンがパンクに見舞われ約30秒のタイムをロスしたのを機にトップに躍り出た。

そして第3レグ最後のSSでサインツは、今回のラリーで初めて信頼性に優れたなじみのタイヤ、SG85を装着、後続のライバルを引き離しにかかった。その結果、21秒のリードを手に入れて第3レグを終えた。

第3レグを終了し、サインツの優勝はかなり濃厚になってきたと、予想するものが多かった。



ヨーロッパラウンドに復帰したニッサンだったが、結果は……



アレンは第2レグで3位と健闘したが、最終レグで横転、リタイア

ランチアの反撃

なぜならSG85を装着したサインツは、この日最後のSSで明らかに速さでライバルのランチアを上を行っていたし、もはやザクザクのグラベルに悩まされることもないと考えられていたからだ、今回もサインツが逃げ切るだろう、そう考えた周囲の関心は、サインツがリードをいかに広げるかに集まっていた。

しかし、最終日の第4レグが始まると周りの予想とは裏腹にランチアの大攻勢が始まった。まず、この3番手からスタートしたオーリオルが飛び出し、SS34でカンクネンと同タイムの2位に上がり、続くSS35では1km当たり10秒短縮するというミスティアスなまでの走りを見せ、そしてSS39でサインツに追いつき、ついにはSS40でサインツをかわし単独のトップに立ったのだ。オーリオルはそのリードを広げるべく果敢な走りでSSベストタイムをマーク。SS42を終了した時点で、2位のサインツに対する差を17秒にまで広げた。

さらに続くこのラリー最長30・36kmのSS43で、サインツはパンクに見舞われ30秒以上のタイムをロスしていたために、オーリオルの勝利が決定的になったかに思われた。しかし、オーリオルはここで気まぐれな勝利の女神に見放されてしまったのだ。

オーリオルはこのSSを、さらに差を広げるに十分なペースで走行していたが、残り9kmというところでタイヤが外れホイールだけの走行を強いられてしまったのだ。オーリオルはこの

アクシデントで6分もロスし、順位も4位にまで落ちてしまったのだ。

そして、オーリオルに代わってこの土壇場でトップに立ったのはカンクネンだった。カンクネンのデルタもこの日の中盤からペースが上がっており、終盤一つのSSでベストタイムを記録しながら、難無くトップでゴールを迎え、サブアりに続き今季2回目の優勝を飾った。

これまでもランチアは、ドライバーの力量に助けられたという局面を再三にわたり経験している。今回も47あるうち34のSSでランチアのドライバーが首位を占めている。わずかに第1レグでシニバルツがチームメイトのサインツとともにトップに立ったが、それ以外でトップに立ったのはサインツだけだった。

ランチアの3人のドライバーに比べれば、トヨタのサインツ以外のドライバーはやや役不足だからという訳ではないだろうが、今回ランチアは、賢況にも、よりによってピアシオンをテストドライバーに並みの扱いで起用した。だからピアシオンは、最初から、優勝戦線から少し離れたところになっていたのだ。

ピアシオンの乗るデルタには、まだ試作段階である電子油圧制御のセンターデフが装着されていた。これは4月にイタリヤで行われたヨーロッパ・ラリー選手権の1戦であるコスタ・スメラルダ・ラリーで、優勝したカンクネンのマシンに装着されていたものだ。この装置はまだ完全ではなく、時々ハンドリングの予測がまったくつかなくなってしまうことが難点とされているが、ピアシオンはそのマシンを駆って3位



今回唯一の日本人プライベートー、西山/杉浦組は総合19位



ベテラン、ミッコラをしてもパワーのハンデは大きい



フォードは今季初のグラベルコースで様々な問題が噴出した

に入賞を果たした。ランチア、トヨタのワークス勢がすべて完走したことを考えると、今年のアクロポリスはそれほどドラマチックなラリーではない、という観測も成り立つかもしれない。しかし、実際は違う。アクロポリスの大ベテラン、ミッコラのようなドライバーでさえ、非常に厳しかったと語ってい

ラリーJAF戦、ジル・ド・フランス
5年と数日ぶりに、絶好調のワイン

今月は待望久しかった国内ラリーJAF戦での優勝の話から始めよう。5月18・19日に行われたツール・ド・フランスにおいて、実に5年と数日ぶりの優勝を飾ることができた。

5年前の優勝は、4月に九州で行われたACKスプリングラリーで、ファミリア4WDにおける勝利であった。当時はラリー車両の違法改造問題が一部マスコミの租上に上がり、世間を騒がせており、このラリーがギア交換によるクロスミッションを使用できる最後のラリーだったと記憶している。

このラリーまでは、常に勝てる位置をキープしていたのであるが、ミッシェルのノーマル化を期に、バッテリーと勝てるポジションから駆け落ち、ミッシェルがノーマルになっただけで、どうして勝てなくなったのかの、原因が分かるまでかなりの期間を要した記憶がある。

その後勝てなくなった要素が解明したが、ポリシーの関係もあって、長い暗い低迷期を堪えていたのである。ここ数年のツール・ド・フランスは、出場しても、とても勝ち目がないパターンが

続いており、今年も昨年に引き続き出場を見合わせようか?といった意見も出ていたが、取り敢えず、オリンピック精神で出場しようということになった。



ラリーは実にオーソドックスな形態で、SSの林道も、過去によく使われていたものであり、おまけに我々が最も苦手としていた舗装路のSSが全くなく、予想以上の好

スタートが切れたのであった。また今回使用したタイヤも絶好調で最初のうちはドライヤーの目が付いていかないうちであった。その上、強豪と見られる選手たちが続々と早いうちに戦線を離脱してくれ、展開は我々に非常に有利に展開していった。

1ステージをトップで終え、向かえた第4SSでは、転倒寸前のアクロバットをし、左前ストラットゲートを大きく曲げ、一時はリタイヤも考えたが取り敢えず、壊れるまで走ろうということ、ベスタワンして最後迄走った。

それでも何と最終SSでもベスタタイムが記録され、何とか逃げ切りに成功したのであった。

アンクル=山内伸弥(やまうち しんや)

1951年11月14日生まれ。ラリーフィールドを駆け巡る15年のキャリアを持つトップ・プロラリー手である。全日本ラリー選手権では過去6度のチャンピオンに輝く。数多くの国際ラリーに参戦。'86マレーシア・ラッキーストライトラリーでは2位入賞を果たしている。そして今シーズン、注目ニューマシンで全日本シリーズをはじめ海外ラリーへも果敢にアタック。国内ラリー界の"アンクル"は今なお健在。少年のロマンを胸に、今日もステアリングホイールを握る……。



BP 潤滑油日本総代理店
パトルフ インターナショナル株式会社
本社/〒102 東京都千代田区新町4-5-21 ☎03-3265-1711
大阪支店/〒550 大阪市西区西本町1-3-10 ☎06-536-1701

※このコーナーへのお便りを、パトルフインターナショナル株式会社「アンクル」までお寄せください。お送りいただいた方には粗品をプレゼント致します。



シュバルツは、今回は完走を果たし5位でフィニッシュ

最後の切り札
カンクネンに最後の追い込みが効を奏した。ただけだと言う。ランチャのクルーは口を揃えて、デルタには何も特別なモディファイを施してない、これは驚きでもない、と言う。しかし、いずれにしても最終legになってデルタが速くなったというのは事実だ。

トヨタにとっても、狐につままれたような話であることに変わりはない。ここ数年、ランチャに対してついに優位を確立したと思った矢先に、ランチャがまた侮り難い敵であるということを示してみせたのである。ランチャはあ

るのだ。それはランチャ、トヨタ以外のワークスチームの結果をみれば一目瞭然だ。

フォードは3台ともリタイアし、スバルのアレックスSS44で転倒しリタイア。

2台のバルサーGT-Rを擁してWRCヨーロッパラウンドへ復帰したニッサンは、惨憺たる結果に終わったと言えよう。ブロンクビストは第4leg開始早々のSS37でバルブをおとしてリタイア。実はルウエリンも別のSSで同じ原因によってリタイアになるところだったのだ。運良くシリシターを塞いでゴールまでたどり着いたが、結果は9位だった。

しかし、グループNではギリシャ人ドライバー。ストラテシノーがバルサーを駆り優勝を飾った。ストラテシノーのバルサーは、スタートから大きなトラブルに見舞われることなく、ほぼ全行程を通じて首位を走っていた。グループNでは、まさしくベスタ車の完成度が問われる。その点を考えると、バルサーはもつとポテンシャルを発揮してもいいはずだ。

RESULT

●ラリールート: ①アタネ (6月2日 日曜 9:30) → ラゴニック (日曜 13:00)
62.55km うちSSは1=4.47km
②ラゴニック (月曜 7:00) → エラティニ (月曜 20:30)
376.98km うちSSは9=115.53km
③エラティニ (火曜 7:00) → エラティニ (火曜 20:00)
582.45km うちSSは21=249.29km (SS22=9.55kmはキャンセル)
④エラティニ (水曜 7:00) → アタネ (水曜 20:40)
595.46km うちSSは16=214.61km
トータル 1718.24km うちSSは47=596.81km

順位	車名	出走	完走	時間
1	② J. カンクネン / J. ビーロネン	ランチャ・デルタ・インテグラール16V	A 優勝	7'20'08"
2	① C. サインツ / L. モヤ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	7'21'06"
3	② M. ピアシオン / T. シビエーロ	ランチャ・デルタ・インテグラール16V	A	7'23'35"
4	⑤ D. オーリオール / B. オセッリ	ランチャ・デルタ・インテグラール16V	A	7'24'47"
5	④ A. シュバルツ / A. ハーツ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	7'25'43"
6	⑧ M. エリクソン / C. ビルスタム	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	7'30'00"
7	④ K. エリクソン / S. パルマダー	ミツビシ・ギャランVR-4	A	7'35'05"
8	⑩ H. ミッコラ / J. ヨハンソン	マツダ 323 4WD	A	7'36'54"
9	⑥ D. ルウエリン / P. ディーグマン	ニッサン・バルサーGT-R	A	7'50'45"
10	③ "シガー" / K. ステファニス	ランチャ・デルタ・インテグラール16V	A	8'15'48"
11	⑦ "ストラテシノー" / T. パブリ	ニッサン・バルサーGT-R	N 優勝	8'33'26"
12	⑨ 西山 寛 / 杉浦 弘樹	ニッサン・バルサーGT-R	N	9'19'07"
●主なリタイア				
③ M. アレン / I. キビマキ	スバル・レガシ	A SS44	転倒	
⑤ S. ブロンクビスト / B. メランダー	ニッサン・バルサーGT-R	A SS37	エンジン	
⑥ A. フィオーリオ / L. ビロロ	フォード・シエラ・コスワース4x4	A SS16	ホイール脱落	
⑥ M. ワイルソン / N. グリスト	フォード・シエラ・コスワース4x4	A SS26	ドライブシャフト	
⑥ T. サロネン / V. シランダー	ミツビシ・ギャランVR-4	A SS24	ステアリング	
⑤ F. ドルケール / A. C. パウエル	フォード・シエラ・コスワース4x4	A SS21	ドライブシャフト	

POINTSTANDING / DRIVERS

1	C. サインツ	75
2	J. カンクネン	58
3	D. オーリオール	42
4	M. ピアシオン	39
5	K. エリクソン	24
6	M. エリクソン	21
7	M. アレン	20
8	A. シュバルツ	18
9	M. ヨハンソン	15
10	J. レカルデ	12
11	F. ドルケール	12
12	F. クニエコ	12
13	M. ワイルソン	12

(上位14名)

MANUFACTURERS

1	トヨタ	94
2	ランチャ	91
3	フォード	28
4	スバル	26
5	ミツビシ	14
6	ニッサン	12
7	マツダ	10
8	BMW	6
9	ルノー	4
10	ダイハツ	2

かもボーカルの名人のように、何気ない素振りを見せながらも実は予想以上にいい札を持っているのだ。

もし、デルタに何らかの秘密のモディファイが施されていたのであれば、それは場合によってはエンジンをバラバラにブローさせてしまいかねない性質のもので、かろうじてどうならん

短い時間だけ、その危険を冒してパワーアップを図ったとみるのが妥当なところだろう。ランチャのチーム関係者が口を閉ざして語ろうとしないのも当然といえるは当然かもしれない。

今回のランチャの勝利は、チームの力が圧倒的に勝っていたのではない。ランチャは危険を承知で最後の切り札を出したのだ。

ALL JAPAN
Panasonic F3 CHAMPIONSHIP
ROUND 5

赤旗が分けた

明と暗



第2パートで好スタートを決めたロツソが初優勝
ポールの石川はスタートミスで勝てるレースを失う



第4戦鈴鹿からわずか2週間のインターバルで迎えた第5戦筑波
バッシングポイントの少ない筑波では予選でのポジションがレースを決める重要なポイントとなる
ポールポジションを獲得したのは速さは見せつけるが今一步成績につながらない石川朗
2位は前回2位と好調の藤永敬道、注目のトムス勢はロツソが4位、カルカスチは7位と意外にも後方だ
スタートで石川がトップを守り、初優勝に期待がかかったが赤旗でレースは中断、再スタートとなる
そして石川は2回目のスタートをミス、赤旗前に2位まで順位を上げていたロツソがトップに立った……

'91筑波チャレンジカップレース第4戦
全日本パナソニックF3選手権レース第4戦
6月8～9日 筑波サーキット

Text/Naotsugu Mihori Photos/Hiroshige Satta, Racing on



ようやくマシンと自分の盛衰が噛み合ってきたと喜ぶ石川。予選はポールポジションを狙ってタイヤを選択するために1周目を走らす。2周目の予選に絡めたが、ミスもあって1周目の石川のタイムを破ることは出来なかった。決勝では2パート目に石川を抑えて3位でフィニッシュしたが1パート目と2パート目のタイム計算では石川に及ばず4位にはなったが、今季初ポイントを獲得



F3での3シーズン目を迎えた今季、チーム体制を一新、開幕から好調を維持する土屋圭市が2位でF3初の表彰台をゲットする。「とにかくロツソだけを見て走った。ミラーはもちろん、ビットサインも1回も見ないで一生懸命だったよ」と言う土屋。ロツソは怪けなかったが精一杯戦い、本当に満足そうに、そして本当に喜びを全身で表わしていたのが印象的だった



梅雨前線が太平洋上を南下し、筑波の2日間は晴れ渡った。特に予選が行われた土曜日はまるで真夏のようで、梅雨の雨を予想して雨対策をしてきたチームは、急きよ暑さ対策に頭を悩ませることになった。

3連勝で筑波入りしてきたバウロ・カルカスチは、いたってリラックスしていた。余曜日に初めて筑波を走り始めたにもかかわらず、土曜日の朝に設けられた練習走行では簡単に52秒5というタイムで走ってみせた。筑波のこれまでのコースレコードは53秒377。「まるでカート用のコースみたいだね(笑)」。でもコースの路面はとてよく整備されていて、クルマがパンピングするところがない。距離が短いから100分の1秒が予選では勝負の分かれ目になるだろう。レースでは追い越しのポイントがないから、予選が大切だ。今度もポールポジションをいきたいものだね。」

真夏の陽射しの中で、メタルフレームのメカニズムが見せるカルカスチに、タイム的なり

ードを常に保ったのが石川朗だった。朝の練習走行ではカルカスチと同じ52秒5だが、わずかに速いタイムをマークしていた。公式予選は、このあと昼から、A、Bそれぞれ20分間、2回ずつ行われる。

輝く太陽のエネルギーは、気温をシリジリと上昇させていき、路面温度は40度に達した。F3では、2回の予選でスリックタイヤは1セットしか使えない。そのタイヤをどのよう

再スタートの前に グリッドの位置を見て 1コーナーで トップに立てると思った

V. ロッソ

する。タイヤが最もグリップを発揮するのは最初の4〜6ラップまでだ。

予選1回目トップは石川が奪う

予選A組の走行開始早々にトップのタイムを出してきたのは土屋圭市。土屋は今年とても調子がいい。しかもその調子を持続させている。いつでも全力を振り絞って走る土屋の姿は印象的だ。そこへ、ゆっくりとコースインをしてきたカルカスチがトップタイムをマークしてきた。それを知ると、土屋が再びタイムアップしてくる。

「確かに午後のコンディションを考えたら、1回目のセッションでタイヤをセーブして使った方がいい。でもさあ、あとコンマ数秒っていうところで負けるのは悔しいじゃない。だから、あとちょっと、あとちょっとって走って走ったんだ。でも走るほどにタイヤがタレてきて、スルズルになったけど……」

ほとばしる汗を拭いながら、土屋は力走の様相を説明した。

最終的にA組の1回目でトップタイムをマークしたのは、わずか6周目でベストタイムを叩き出した石川朗だ。タイムは52秒656。「朝より全然タイヤがグリップしなかった。コーナー入り口でアンダーで、アクセルを踏んでいくとオーバーになる。ピットインしてリヤウイングを少し立ててもらったけど、それほど良くなつてはいない。それより、1回目

目走っていないドライバーがいるんですよ。僕も午後のことを考えてあまり走らないようにしたんですけど……」

その1回目を走らなかつたドライバーとは、金石勝賢。筑波の夏はとにかく暑い。午後になれば、そして風がもう少し吹いてくれれば2回目の予選のほうがコンディションが良くなる可能性は高い。そのとき新品タイヤを使うために、金石はあえて1回目の予選を走ろうとはしなかつた。

続いてB組1回目の予選が始まる。本山哲岡本幸夫らが初めのうちはトップに位置するが、やがて藤水敬道がズバットとベストタイムをマークしてくる。まずゆっくりとコースを回ると、次に1回だけアタックをかけ、次の周にはピットへ入って行く。しかしタイムは52秒794。石川にはわずかに及ばなかつた。「セッティングは進んでいるけれども、鈴鹿の時のようなマージンはまだ持っていない。そこがちょっと今回は苦しいかもしれない。でも、調子が悪いわけではないから心配はし



昨季の実績からは考えられないほど今年、今一つピットとしない引継ぎだったが、今回は予選クラス3番手、総合6位と復活を予感させた。決勝では1パート目こそ順位を下げたが、2パート目では影山、そして後方から追い上げてきた藤水、佐藤浩二らと6位争いを展開。残りわずかという36周目のダンロップ先で突然スロウダウン、足回りのトラブルで1周を残してピットに戻ってレースを終えた



第4連勝を獲っていたカルカスチだが、予選はトラブルが続いて7番手。決勝での追い上げが期待されたが、1パート目にフライングの判定を受けてしまう。ベナルティで16番手からのスタートとなった2パート目は、レースをあらかじめ最後尾を走りながらファステストラップを記録。自分にとってのベストな走りが出た。2パート目を32周走行した時点で自らマシンを降りた



開幕戦の2位以来、ここ2戦ほどチグハグなレースを展開してきた影山正義。今回も予選13番手と後方だったが、決勝では1パート目に好スタートを決め9位にジャンプアップ。前2台がペナルティを受け7番手スタートとなった2パート目は最後まで6位を守り切った。



上：1パート目のスタートではポールポジションを生かしてトップを奪った石川。このまま行けば勝てるレースだったが……
下：再スタートのグリッドを見た時、1コーナーでトップに立てると思ったと言うロッソがそのシナリオどおりにレースを展開



ていないですよ」

言葉とは裏腹に、その様子には余裕が感じられた。前回の鈴鹿からマシンが自分のスタイルに合ってきており、前回から替わったメカニックともウマが合っているようだ。それ以上に前回の2位が、なにより自信の裏付けになっている。

2回目に賭けた金石だったが……

午後も相変わらず眩いばかりの日差しが照りつける。しかし所々に薄雲が広がってきた。予選A組2回目。金石がいよいよコースインしてきた。初めのうちは土屋がまたトップタイムを出していたが、カルカスチがこれを上回り、そして金石がベストタイムを出してくる。土屋は意地になって周回を重ね、金石を一度は逆転するが、やはり新品タイヤを下ろした金石のほうが有利だ。52秒729で2回目のセッションは金石が制する。

「この4戦目でようやくマシンと自分の歯車が噛み合ってきた感じなんです。もちろんポールポジションを狙っていましたが、でもベス

トラップの間に、ちよつとミスりまして……」

それがなければ行けたと思う。'89年にF3を走っていたときは、筑波はわけが分からなくて嫌だったんですけど、今回はなんともありませんでしたよ」

成長ぶりを見せるとともに、ちよつと悔しい金石である。そして土屋がこのセッションでは2番手のタイムをマーク。石川は、

「1回目のタイムに甘えてしまった。最終コーナーをアクセル全開で行けると思ったんですが、コーナー出口でフロントが逃げてしまいい、ラスト3周というところでなんとかタイムアップさせようとしたけれど、ブレーキロツクさせたりでチャンス逃してしまっただと、3番手に止まったが、1回目のタイムが生きて今季初のポールポジションを決めた。B組2回目のセッションは、再び藤水がベストタイムを出し、藤水の速さが安定したものであることを証明した。

「悔しいですよ。また予選2位だなんて、最終コーナーでまだアクセルを踏み切れない感じだったんです。でも52秒台コンスタントに

行けてます。明日はとにかくスタートが勝負ですね」

いつも柔和な藤水だが、予選の後には本当に悔しかった。手応えを感じていたからだろう。注目のカルカスチは、1回目の予選時間終了間際に配線切れがあり、2回目はエンジンがミスファイアを起こしたと、総合7位のグリッドに止まった。

赤旗、そしてフラインクの判定

日曜日の早朝は雲に覆われた筑波地方も、太陽が高くなるにしたがって晴れ渡ってきた。今日も暑い一日になりそうで、周囲の景色が白く輝いて見えた。

すべてのサポートレースが終わり、最終レースがF3の決勝となる。スタート時間は午後3時すぎ。暑さも一段落した。太陽は薄い雲に隠れ、風は肌を涼しい。それでも田中哲也、嶋村健太の2台は、エンジンカウルを外している。特に田中のトヨタ・エンジンは、気温によって性能に隔たりがあるという。フォーメーションラップを終え、5秒前の

「今年全部のレースが勝てるレースだった自分のミスで……メカさんにも申し訳ない」

石川 朗

ボードが掲示されると、一斉にエンジン音が高鳴る。シグナルが、赤、そして青に変わる。3番手からスタートの金石の赤いマシンが左に切り込み、トップ2台の間に割って入ろうとする。その後ろから土屋が続いて行こうと鋭いダツシユを見せる。ロッソはアウト側に進路を取り、藤水をかろうじとする。この3台が良いスタートダツシユを決めた。石川は、良くも悪くもなく悪くもなかったところか。藤水は酷いスタートだった。後続のマシンに飲み込まれるようにして1コーナーへ向かって行く。

1コーナーは石川がころうじて制した。その後ろからは、塊となったF3マシン群がなだれ込んで行く。1周目、石川、ロッソ、金石、藤水、土屋、カルカスチ、田中、羽根幸浩、影山正義……。潮渡りを思わせるような緊迫したマシンの列が、一列縦隊で通り過ぎて行く。そして次の周も、ところが3周目にアクシデントが起きた。



前戦から好調を維持する藤水敏道は今回もフロントロウを獲得したが、1パート目でフライングの判定を受けてしまう。それでもあきらめずに頑張ったが……



難しいと言われていたラルトRT34を使用しながら金曜日まで2秒差を確保して連日トップタイムを記録。今回の台風の目になるのでは、と注目を集めていた藤原真介だったが、予選は11位と意外にも苦戦。決勝では1パート目でフライングの判定を受け、権利を失ってしまう



トヨタ・エンジンを使用する田中智也は、エンジン性能が気温に影響するとリヤカウルを外して決勝を走った。その決勝では1位でレースを終える。トップグループのトヨタ・ユーザーの中で未勝利は田中だけとなってしまった。次の台台ではどんなレースをするのか、注目だ

スピリットでコースを横断。目の前を横切られた高村一明は、避けようとしたが接触し、宙を舞ってショートカット先へマシンの腹を見せながらクラッシュしてしまう。そして4周目に赤旗となる。3周が消化されていたので、2パート目のスターティンググリッドが決められた。このとき、最初のスタートでフライングをしたと、藤水、カルカスチ、柴原真介、中川隆正の4人が1分のペナルティとともにグリッド後方へ下げられた。

レースのルール違反については、当然、オフィシャルのジャッジに従わなければならない。しかしこのフライングの判定は、少なくとも私が見た範囲では公平さを欠くものであった。藤水がフライングを取られるならば、藤水以上に動いていたマシンはあった。そのドライバーは見逃されている。フライングにはいろいろな言い訳があって、難しい判定となることが多い。だから、もし、1mmでも動いたらダメ、というように一律の判断基準とするのなら、今後ドライバーはそれに従い、もともと慎重にスタートをするだけだ。

今回のレースもその基準でいうのなら、他にも動いたドライバーはいいた。もしオフィシャル側が、その4人以外は見えなかった、と言うのであれば、ジャッジの仕方に公平さを欠くし、4人以外は動いていなかったと言わなければならない。いずれにしても、事故の処理と、フライングの判定をめぐって4時すぎに再スタートの準備がようやく始まった。

フロントロウに並ぶのは、トップを走っていた石川と、2番手につけていたロッソ。その後ろに金石と土屋が並ぶ。いま一度フォーメーションラップが行われ、2パート目のレースは39周で争われる。

シグナルが青になって、見事なダッシュを決めたのはロッソだった。続いて土屋、石川は完全に後方へ下がった。その石川を金石が1コーナアウト側からかわして行った。このレースウィーク、予選までの石川の努力は水泡に帰した。1周目のロッソは、早くも土屋に気持リードを広げている。しかしまだ、土屋も十分に食らいついて行ける範囲だ。続く金石をせっつくように石川が走る。石川の後ろは田中。田中は、石川が金石を追い立てるのを見て、どうにかしようだ。

に絞られた。金石は、どうもペースがうまく上がらない。ジレる石川だが、筑波のコースではよほどの差がないと簡単に抜くことはできない。この間に、ロッソと土屋はどんどん逃げて行った。しかもロッソのペースは周回を重ねるにしたがって土屋のペースを上回るようになってきた。

POINT STANDING (第5戦終了時点)

順位	ドライバー	TOTAL
1	P. カルカスチ	37
2	V. ロッソ	33
2	土屋 圭市	33
2	影山 正美	33
2	田中 智也	33
6	P. アダムズ	18
7	石川 誠	17
8	藤水 敏道	16
8	高村 一明	16
9	光貞 秀俊	14
11	金石 勝彦	13
12	佐藤 浩二	12
13	本山 哲	11
13	中島 祐史	11
13	E. ビスコ	11

ALL JAPAN Panasonic F3 CHAMPIONSHIP ROUND 5

RESULT

順位	ドライバー	タイム	予選順位 / タイム
1	V. ロッソ	2' 47" 995	B 2 / 0' 52" 940
2	土屋 圭市	2' 47" 423	A 3 / 0' 52" 915
3	影山 正美	2' 47" 323	A 1 / 0' 52" 856
4	田中 智也	2' 48" 524	A 5 / 0' 52" 907
5	P. アダムズ	2' 50" 308	A 7 / 0' 53" 073
6	石川 誠	2' 52" 268	B 4 / 0' 53" 862
7	藤水 敏道	2' 52" 424	B 5 / 0' 53" 163
8	高村 一明	2' 52" 433	B 6 / 0' 53" 167
9	光貞 秀俊	2' 52" 835	B 8 / 0' 53" 241
10	金石 勝彦	2' 55" 625	A 8 / 0' 53" 556
11	佐藤 浩二	2' 54" 563	B 10 / 0' 54" 517
12	本山 哲	2' 56" 123	B 12 / 0' 53" 401
13	中島 祐史	2' 56" 327	A 9 / 0' 53" 241
14	E. ビスコ	2' 56" 687	A 6 / 0' 52" 794
15	藤原 真介	2' 55" 333	B 9 / 0' 53" 403
16	田中 智也	2' 55" 333	B 1 / 0' 53" 254
17	藤水 敏道	2' 55" 333	B 1 / 0' 53" 254
18	高村 一明	2' 55" 333	B 1 / 0' 53" 254
19	光貞 秀俊	2' 55" 333	B 1 / 0' 53" 254
20	金石 勝彦	2' 55" 333	B 1 / 0' 53" 254

後ろの3位争いは、金石、石川、田中の順で動かす。やがて6番手の影山がその集団に近づいてきた。そして影山の背後に迫るのは、2パート目を18番手のグリッドからスタートした藤水だ。気がつくとも、藤水は3周目には10番手につけていた。その後、岡本、佐藤浩二、羽根をパスし、7番手まで来ていたのであった。しかし影山のペースは、時には藤水を上回った。藤水の追い上げもここまでとな

た。こうして2パート目のレースは、ロッソ、土屋、金石、石川、田中、影山、そして藤水の順でチェッカーを受けた。1パートと2パートの結果を総合し、ロッソの優勝、土屋の2位、石川の3位が決定した。後方からのスタートとなったカルカスチは、テールエンドを走りながら52秒495のベストラップをマークした後、32周目にリタイアを選択した。

結局は、今回もトムス・トヨタが優勝。カルカスチの連勝は止まったが、阻止したのは……

チームメイトのロッソだった。予選でカルカスチの前に出ていながら、今回も日本の若手選手は勝利を逃した。一方、最後までロッソを追うことを諦めなかったのは土屋だった。「ロッソに離され始めても、ロッソが見える範囲に止まって何とか頑張ろうと思った。2位でいいなんてレースはしなかったよ。そうできないや、マカオへ行ったら通用しないもんね。俺、今年も絶対マカオへ行くんだ。そのためにも頑張ってる」

オフのテストでは最速を誇っていたフェラーリ642は、シーズン中にはまだその実力を発揮するまでには至っていない。果たしてシーズン後半に巻き返しを図れるか？

ステイブ・ニコルズがデザインしたフェラーリの91年型マシン、642は、フェニックスでの開幕戦のほとんどの主要テストで最速タイムをマークし、ロンドン・デニスが言うところの「ウインター・チャンピオンシップ」で圧倒的な強さを見せていた。しかし、いざシーズンが始まってみると、この642は失望させるような結果しか残せず、チーム監督のチエザレ・フィオーリオはモナコGP直後に辞任に追い込まれている。

最近のフェラーリのF1マシンは、'88年にジョン・バーナードがデザインした639を発展させたものだが、この642もその流れを汲むものだ。

「この642は、旧型の641/2のデザインを論理的に発展させたものだが、フロントノーズ、フロントサスペンションは変更され、モノコックもより強固なものになった。しかし、これは確定したデザインというわけではなく、シーズン中にはいくつかの仕様変更をしようと考えている」開幕前にテストで行われた642のシェイクダウンの時にステイブ・ニコルズはこう語っていた。

そして、サンマリノGPには大幅な改良が施された642が登場している。エアボックスが変更され、リヤのアンダートレイも完全な新設計になった。そして、サイドポッドのサイズも以前のものよりも大きくなっている。

「642のサイドポッドはかなり大きいので、おそらく他のマシンよりも空気抵抗は大きいだろう。だが、全体的なダウンフォースも同時に増大している。空力的には他車、例えばティレルと同じくらい効果がある」とニコルズは語っている。

'91年のレギュレーションでは、前年よりもさらに厳しいクラッシュ・テストが義務づけられている。このため、642のフロント部分には新しいデザイン・テクニクが導入されている。カーボンファイバー製のノーズボックスにはメタルストリップが施され、前面から衝撃を受けた場合、それを吸収する能力が高められている。

642は、最新スベックの自社製V12エンジンを搭載しているが、そのエンジンのスベックもシーズン中に常にモディファイを受けることになっている。フェラーリV12エンジンは、今年ミナルディにも供給されているが、もちろん、こちらは最新のスベックのものではない。



FERRARI 642

Text/Peter Nygaard Photos/Grand Prix Photo, Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Illustration/Bent Sorenson

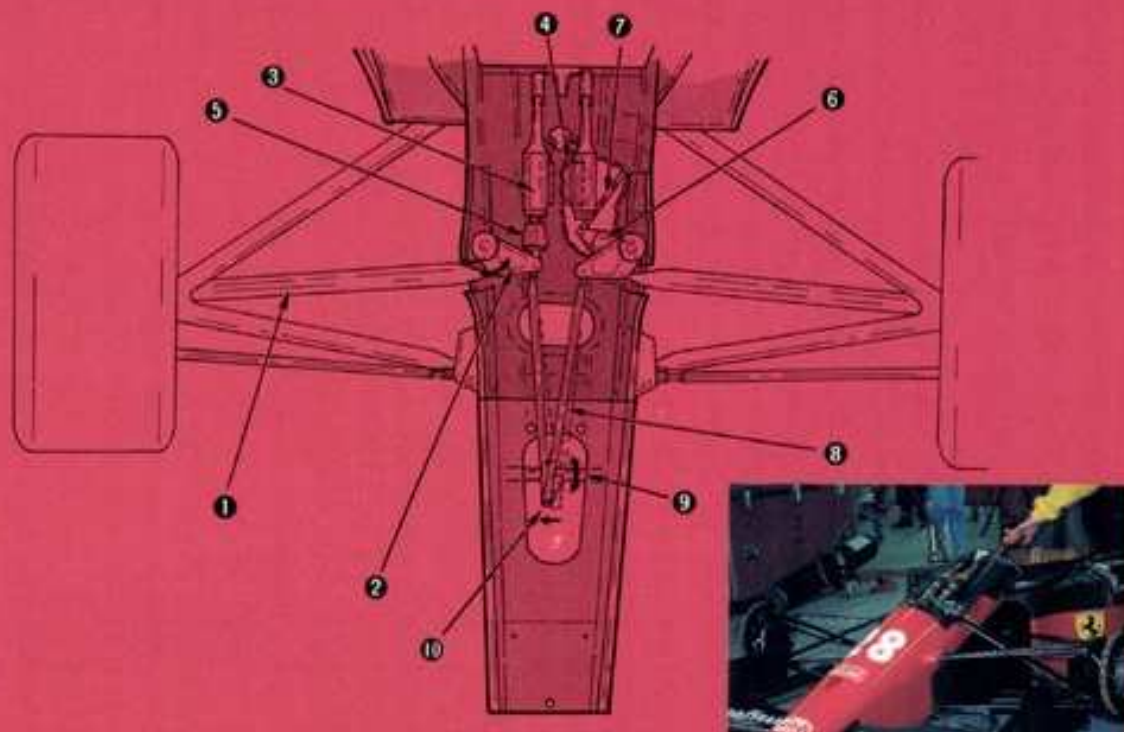
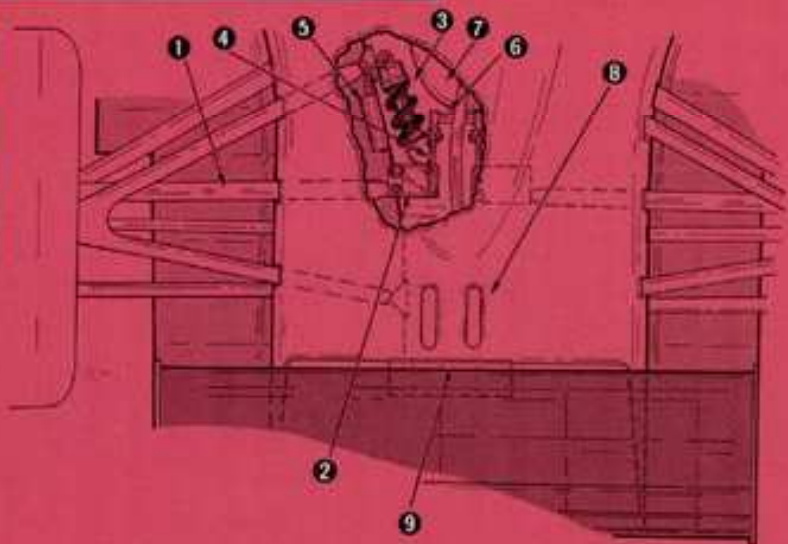


- 1 フェラーリのイタリア人メカニックは、(特に外国人) プレスに対して非友好的であり、機密主義を貫くため、エンジン、ギヤボックス、リヤサスペンションを視察し、改良点を特定することは非常に困難である。642のリヤサスペンションは、641と完全には同一ではないものの、非常によく似ている。プッシュロッド①はロワウィッシュボーンとロッカーアーム②を接続し、フェラーリ製7速ギヤボックス上にマウントされたコンベンショナルなダンパー/スプリング・ユニット③を動かす。③ダンパーには、オイル排出用のリザーバタンクがついている。
- 2 ロッカーアーム②は短いロッド⑤を介して、ねじれ方向の負荷を受け止めるスタビライザー⑥に接続されている。最大限のメカカルグリップが適切なモノコックなどの低速コースでは、このスタビライザーは使用されない。
- 3 オイルキャッチ・タンクは、リヤサスペンションの前後、ギヤボックス上に位置する。
- 4 641と同様、ボディには2個の小さな穴が開けられており、セミ・オートマチック・ギヤボックスを制御する電磁式バルブに冷却空を送っている。
- 5 ギヤボックス用のオイルクーラーはリヤウィングの下を支柱の直前に位置している。

REAR SUSPENSION



ギヤボックス上にマウントされたダンパー



カナダGPから新しくなったフロントサス

FRONT SUSPENSION

- 1 フロントサスペンションは、水平方向の力(制動力)に対する上下2本のウィッシュボーンと、垂直方向の力(車重とダウンフォース)に対するプッシュロッドが、ロッカーアーム②を介してモノコック上にマウントされたダンパー③に接続している。ダンパーをモノコック上にレイアウトすることによって、メカニックの堅直性が向上している。
- 2 ダンパー③は、オイルパイプによってモノコック内部のリザーバシリンダー④に接続している。このため、作動中にダンパーからオイルを排出することができる。
- 3 ダンパーはハードなバンパラー⑤を持っているが、これには空気上の理由(最速なマシンの車高の維持)から、ホイールの動きを制御するのが目的ではあるが、同時にダンパーが十分に圧縮された際には、非常に硬いスプリングの機能も果たす。新しいダンパー、ロッカーアーム、ラバーパンプは、モノコックで初めて実戦で使用された。
- 4 フェラーリ642は、'89年にジョン・バーナードが初めて採用した、特異なトーションバー・スプリング・システム⑥を使用している。トーションバーの上端は、ロッカーアーム②の軸受けベアリングに、下端はロッド⑦を介してモノコック内部に接続されている。

このレイアウトのメリットは、トーションバーの交換が短時間でできることであり、これによって、予選中の貴重な時間を消費することがない。

⑧アンチロール・システムもユニークなものである。長いロッド⑧は互いに接続され、それらは1本のビーム⑩によりアクスル⑨に接続されている。このシステムの作動は以下の通り。左右のホイールが同じ向きをする場合、アクスル⑨は回転運動が発生する。アクスルは自由に回転できるため、ロッド⑧やビーム⑩にはストレスがかからない。ホイールの動きが異なる場合、ロッドにストレスがかかり、ビームが横方向に柔軟に湾曲する。アンチロール効果は、ビーム⑩の曲げ剛性によりコントロールされる。各サーキットでは、異なるアンチロール特性が要求されるため、さまざまな剛性を持つビームが使用される。加えて、横方向の曲げ剛性はビームを回転させることにより、ドライブシャフトが調整できる。ビームを湾曲のない方向に設定するとソフトな特性に、湾曲のある方向に設定するとハードな特性になる。

注: フェラーリ642のフロントサスペンションは、カナダGPで大規模な仕様変更を受けている(上の写真参照)

MONOCOQUE

①アクシデント時の衝撃からドライバーの足を守るフロントボックスは、昨年型のマシンとはわずかに異なった形になった。もっとも興味深いのは、しなやかな（アルミニウム製！）メタルストリップが、カーボン・ファイバー/エポキシ・コンポジットに追加された点である。これはフロント部分が破壊した場合、衝突時のエネルギーの吸収力を増加させるためのものだ

②モノコック自体は、640、641のコンセプトにのっとっているが、細部には多くの改良が施された。モノコックは旧型同様、サンドイ

ッチプレート（指向性のある、または折り込みタイプのカーボンファイバー/エポキシ層のスキンをアルミ・ハニカムコアに接着）で形成されている。モノコックのボトム部分にも改良が加えられ、鋭角的なステップをつける代わりに、フロアのフロント部分にはわずかに傾斜がつけられている

③モノコックのねじれ剛性を高めるために、コクピット開口部の前には、独特の曲面形状を持つ突起と新たにプレート①がつけられた

④センターの燃料タンクは、完全な新設計になった。タンクのサイズはより長く、全高も

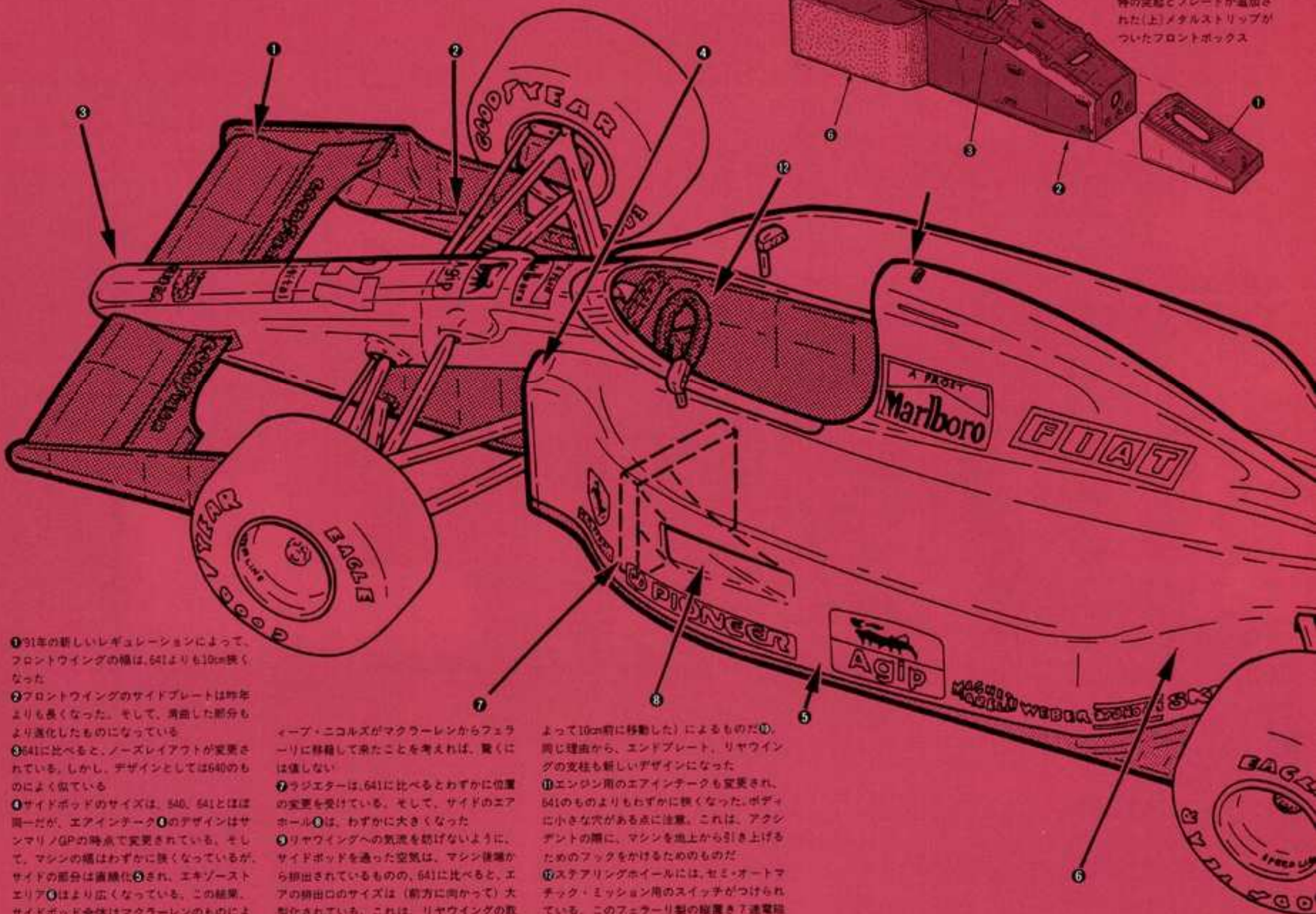
高くなり、以前スティーブ・ニコルズがデザインしたマクラーレンのレイアウトに似たものになった。また、91年のフェラーリのドライバーは、ふたりともそれほど身長が高くないため、コクピットの全長は641よりも多少短くなった

⑤サイドに回り込んでいる燃料タンクは、ラジエーターからの熱を遮断するため、金属箔でカバーされている

⑥センターの燃料タンク上部⑦とドライバーの膝の上の部分にロールバーが取り付けられている（レギュレーションによって）



〔左上〕コクピット前部には独特の突起とプレートが追加された〔上〕メタルストリップがつけられたフロントボックス



①91年の新しいレギュレーションによって、フロントウィングの幅は、641よりも10cm狭くなった

②フロントウィングのサイドプレートは昨年よりも長くなった。そして、湾曲した部分もより流線形のものになっている

③641に比べると、ノーズレイアウトが変更されている。しかし、デザインとしては640のものによく似ている

④サイドポッドのサイズは、640、641とはほぼ同一だが、エアインテーク①のデザインはサンマリノGPの時点で変更されている。そして、マシンの幅はわずかに狭くなっているが、サイドの部分は直線化⑤され、エキゾーストエア⑥はより広くなっている。この結果、サイドポッド全体はマクラーレンのものによく似ている。だが、これはデザイナーのステ

ィーブ・ニコルズがマクラーレンからフェラーリに転籍して来たことを考えれば、驚くには値しない

⑦ラジエーターは、641に比べるとわずかに位置の変更を受けている。そして、サイドのエアホール⑧は、わずかに大きくなった

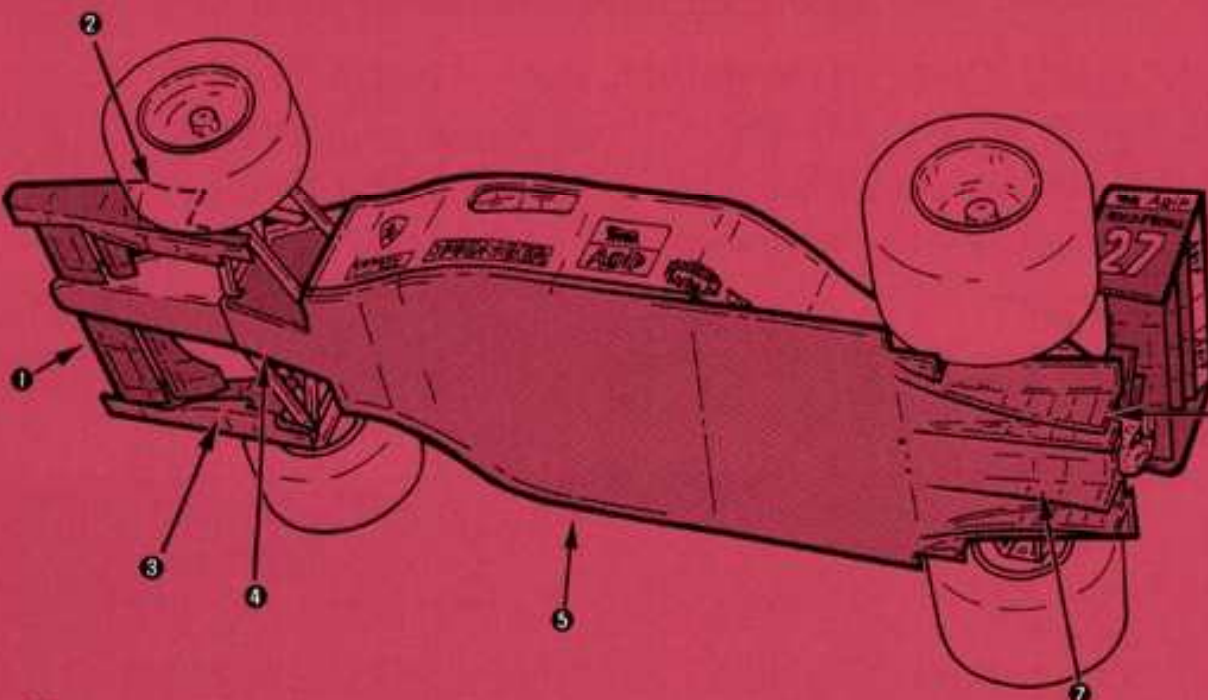
⑨リヤウィングへの気流を妨げないように、サイドポッドを通った空気は、マシン後端から排出されているものの、641に比べると、エアの排出口のサイズは（前方に向かって）大型化されている。これは、リヤウィングの取り付け位置の変更（新しいレギュレーションに

よって10cm前に移動した）によるものだ⑩。同じ理由から、エンドプレート、リヤウィングの支柱も新しいデザインになった

⑪エンジン用のエアインテークも変更され、641のものよりもわずかに狭くなった。ボディに小さな穴がある点に注意。これは、アクシデントの際に、マシンを地上から引き上げるためのフックをかけるためのものだ

⑫ステアリングホイールには、セミオートマチック・ミッション用のスイッチがつけられている。このフェラーリ製の縦置き7速電磁式ギヤボックスは、640で初めて採用された

AERODYNAMICS



UNDERBODY

①新しいレギュレーションによって、641よりもフロントウィングは狭くなり、地上高も高くなった

②フロントウィングのサイドプレート②は直線的に、そしてより長くなった。これは、新レギュレーションの適用後もフロントエンドのダウンフォースを以前と変わらないレベルに維持するための措置である

③同じ理由から、フロントウィング下の水平板と湾曲した整流板も、より発達したものになった。このコンセプトの狙いは、マシンサイドから気流が流れ込むことを防ぐことによ

って、フロントウィング下の低圧力ゾーンを維持することだ。この上に向かってせり上がっている水平板の形によって、マシンのサイドを流れる気流がフロントウィングのダウンフォースに効果的を及ぼすには、より長い距離を通過しなくてはならない。さらに、湾曲し

た部分でウィング後部を流れる気流の流速を速めている

④リアフォースからフラットボトム面へのシャシーのつながり部分は、640や641では鋭角的なステップによるものであったが、641ではフロアの厚さを増すことによって処理している。これは、ダウンフォースが発生するフラットボトム面により多くの空気を導くことが目的だ。そして、ボトム下に入った気流はマシンのリヤエンドのせり上がった部分で流速が速められる

⑤フラットボトム面は非常に大型だが、これは旧型のマシンと同一だ

⑥アンダートレイは完全な新設計となった。トレイには、4本の垂直フィンと中央がカーブしたアーチ⑦があり、これは昨年型のレイアウトハウスのワイリウムズのマシンにも見受けられた



コーナーめがけてステアリングを思いきり切り込む。強大なパワーにもネを上げない。沸き上がるG感。欲しかったのはこのグリップだ。レーシングフィールドで鍛えられたテクノロジーがこの手応えを生んだ。“アグレッシブ”この言葉こそ、このタイヤにもっともふさわしい。サーキット直系の血統が極まる。全身G感。V' GRID。

バイグリッド
V' GRID 60

新登場
50・55・60

- 東京ベイヒルトン ディナーショー
ビッグアーティストの出演を予定しています
- 東京ベイヒルトン ホテルギフトカード
ホテルの宿泊・レストラン・バー等にご利用いただけるギフトカード5万円分
- バラの花束
真紅のカーラレット50本
- シャンパン
輸入有名ブランド
- クリスマスケーキ
東京ベイヒルトンホテル特製
- おこづかい10万円
旅費等にご利用いただけます

クイズ

○の中に当てはまる文字を入れて下さい。

この夏 新登場 ○ **GRID 60**

ヒント **V' GRID 60** 新登場

(宛先) 〒103-91 東京都中央区日本橋郵便局 私書箱270号
「シンデレラ・ドリーム プレゼント」係

(応募期間) 平成3年6月1日(土)～8月31日(土)(当日消印有効)
(応募方法) 官製ハガキにクイズの答えと4日間の内、ご希望の1日、そして住所、氏名、年齢、性別、電話番号を明記のうえ、ご応募ください。
(当選発表) 厳正な抽選(9月中旬予定)の上、10月上旬新聞紙上で当選者発表予定。(尚、ご当選者には直接ご通知いたします)
(ご注意) ●賞品及びサービスの内容について変更になる場合がございます。ご了承ください。
●交通費は自己負担となります。●賞品の全品との交換は致しません。
株式会社ブリヂストンは東京ディズニーランドのオフィシャルスポンサーです



攻めのグリッド

グリッドは過激なぐらいがちょうどいい。

高性能の血統

J'GRID ジェイ グリッド

一瞬のうちに風景を消し去るスタートの瞬間。張りつめた緊張感をエネルギーにして大地に強烈なケリを入れ飛び出す。コンパウンドの焼けた匂い。黒々とグリッドに残るマーキング。僕達はこんなシーンをいつも頭の中に描いている。はじけるような走りが好きだ。激しく燃焼する生き方が好きだ。その瞬間のために。J' GRID。



「東京ディズニーランド」と「東京ベイヒルトン スイートルーム」、ふたりのスペシャル・クリスマスをリザーブ!

シンデレラ・ドリームプレゼント!!

抽選で20組 合計40名様に

こまごやる!? 究極のクリスマス。

'91
12/23月・24火・25水・26木
の4日間各5組

総額約**50万円相当**の豪華プレゼント

- 東京ディズニーランド 2デーパスポート
2日間に限り入園と全てのアトラクション(ショー・テイクン・キャリヤーを除く)が何回でも楽しめます。
(東京ディズニーランドのオフィシャルホテル宿泊の方以外は使用できません。)
- 東京ディズニーランド ギフトカード
東京ディズニーランド内での食事・お買物にご利用いただけるギフトカード5万円分
- 東京ベイヒルトン スイートルーム1泊
上記のクリスマス期間を特別リザーブしました。

NORMA

世界をリードする信頼のバルブ・ノルマ
国内販売20周年



Goldbulb

PARIS

30% DE LUMIERE EN PLUS ROUTE
イエローバルブを越えた明るさ。ノルマゴールドバルブ

ノルマゴールドバルブは、従来までの黄キャップに頼らず、バルブ表面に黄色の光のみを透過する多層膜コーティングを施している為、非常に効率がよく、従来品に較べ30%も明るくなっています。つまり黄色バルブを装着していても白色バルブと同等の明るさが得られる画期的なバルブです。又、白色球と同じ寸法ですので、一部車種での黄色バルブが装着出来ないという問題もありません。



12V H4 80/70W.set

新発売

12V H4 80/70Wセット	¥14,800
12V H4 80/70W	¥5,000
12V H4 60/55W	¥4,000
24V H4 75/70W	¥4,500

CLOSE UP

WRC勢力図は書き換えられるか

トヨタ、ランチアという二大勢力のリードで展開している'91年WRC。シーズン後半戦、そして'92年に向けての展望は

世界ラリー選手権は、6月2～5日にギリシャで開催された「アクロポリス・ラリー」で第6戦を終え、シリーズはいよいよ後半戦にむけて折り返すことになる。ここまでのメイクス戦5戦分の勝敗は、トヨタ+カルロス・サインツがモンテカルロ、ポルトガル、コルスで3勝を獲得。一方、サファリと今回のアクロポリスを制して、ランチア+ユハ・カンクネンが2勝を挙げており、ドライバーズ・ランキングでは6戦終了時点でサインツが75点を獲得してトップを確保しているものの、2番手には58点でカンクネンが追いついてきている。

ドライバーズは17点差であるのに対し、メイクスもトヨタが94点でトップを保っているが、わずか3点差の91点でランチアが肉薄している。

シリーズ前半の、メイクス5戦分の全てでトヨタとランチア、どちらかが1、2位を獲得するという展開を見せており、点差がこれほど接近しているのはそのためなのだ。つまり現時点でのWRCは、トヨタとランチアの2強の勝敗によって推移している。果たして、この戦いに食い込めるマシン/チームはあるのか、それをシリーズ後半に向けて見極める重要なラウンドが、今回のアクロポリスだったというわけだ。

7大ワークスのエントリー

まず、注目すべきことに今回のアクロポリスには、トヨタ、ランチアの他に、三菱、フォード、スバル、ニッサン、そしてマツダと7つのワークsteamが姿を現した。今まで7つの総合優勝を狙えるワークsteamが、アクロポリスに姿を現したことは、多分、無い。

トヨタとランチアと、そしてその次にくる、いわば第2勢力にあたるワークsteamが勢ぞろいしたわけだが、ここアクロポリスでの結果が、後半戦を占う指針となることは間違いない。5つのワークsteamのマシンは、次のような課題を持ってアクロポリスに集結した。

まず、モンテカルロ、そしてツール・ド・コルスのアスファルトで好走したフォード・シエラ・コスワース4×4は、ポルトガルのダートを走る前にリタイア。アクロポリスまで持ち越された、ダートでの本当の評価は？

ニュー・ギャランVR-4のホモロゲーション取得問題で、アクロポリス出場が危ぶまれていたミ

ツビシは、何とか関係者の努力もあって出場にこぎ着けることができた。パワー的には最も有利な状態にあるというこの車の実力はどの程度か。

サファリでまずまずの成績でデビューを飾ったニッサン・バルサーGTI-R（ヨーロッパではサニ- GTI-R）。デビュー2戦目、初のヨーロッパ・ラウンドのここで、本当の力を是非見たい。

デビュー1年目のここで、頼もしく成長したプロドライブのスバル・レガシイが、ここで強豪を相手にどんな雪辱戦を見せてくれるか。

エンジン・キャパシティにハンディのあるマツダ323GT-X。軽量のボディと軽快なハンドリングに磨きをかけハンズ・ミッコラのドライブでどこまで順位を上げられるか――。

三菱の好走とスバルの台頭

アクロポリス・ラリーの結果からは、予想通りシリーズ後半の行方を左右する、さまざまな事実が浮き彫りにされた。

最も衝撃的だったのは、駆動系のトラブルによりフォードが3日目で全滅してしまったことだ。この事態はフォード勢にとって深刻であり、ついにはアルゼンチンとオーストラリア・ラリー出場をキャンセルするまでに至っている。ダートではまだ本来の力を発揮できないということか。

同じように、ニッサンも事態は深刻に見える。SSのトップタイムなどバルサーには縁がなく、その評価材料が無いのだ。そして、マツダやニッサンのグループNにその順位を脅かされるに及んでは……。そのスピードは明らかに遅く、第2勢力の中でも出遅れている。これでは当初期待されていた、シーズン末期の優勝争いに加わるということなど無理と言わざるを得ない。

最終日にリタイアしてしまったマルク・アレンのスバル・レガシイは、SSのベストタイムをマークし一時3番手まで順位を上げた。プロドライブの成果は一応得られ、後半戦への展望もある程度広がったといえよう。また、今回8位に入ったマツダの課題は、戦力とともに、チーム力などの別な部分にあるように思われた。

今回、最も可能性があると思われたのが、三菱・ギャランだ。いくらハンディがある時のケネス・エリクソンが速いとはいっても、SSのベストタイムを30ヶ所でマークすることなど、マシンの信頼性がない限り無理というものだ。ただ、今

回は残念なことに結果に結びつかなかった。

シーズンの後半戦は、その接近した点差からも間違いなくトヨタとランチアの2強の戦いがもっと熾烈になり、チャンピオンもこの2チームから出ることは間違いない。

第2勢力の中からこの2強のバトルに加わることができるとすれば、スバルの仕上がりも大いに気になるが、現時点では三菱がその最右翼といえることができる。まさに、'89年シーズン後半戦の再現か、というのが予想される状況だろう。

トヨタ、ランチアのニューマシン登場は？

さて激しい戦いが展開されている、今シーズンのWRCにおいて、トヨタ、ランチア両陣営の主力マシン、セリカとデルタも熟成が進み、究極の姿となりつつある。ランチアはデルタカ現行モデルであるものの、特に旧型セリカを走らせているトヨタにとって、その拡販という名目からも最新マシンの投入は必須だ。

ランチアは、現行デルタに電子コントロールのデフを装着して、実戦テストを繰り返しており、このシステムがニュー・デルタに組み込まれることは確実だ。現に今回3位に入ったミキ・ピアシオンのマシンにこのシステムが組み込まれていたというのだが、その結果から見るとまだ決定的なシステムとはなっていないようだ。さらにボディ・パーツにカーボン・ケブラーを多用しているというニュー・デルタ、その登場は早くして'92年早々ということになりそうなのだが……。

一方、トヨタの次期マシンは、市販の現行セリカ/ST185をベースに、主にその冷却系に変更を受けて登場予定だ。すでにその先行テストはサファリ・ラリー前から実施されているという。登場はやはり'92年に入ってからと見るべきだろう。

しかし、グループAのホモロゲーション台数、5000台の生産数をカバーするのは、自動車メーカーにとってかなりの負担となっており、その登場時期に変動があるかもしれない。

'92年に予想される、トヨタ、ランチアという2強ワークsteamのマシン・チェンジ。その時、一時的とはいえWRC勢力図の均衡は崩れることになるはずだ。その中で、フォード、三菱、スバルなどがどのようなパフォーマンスを見せられるか。その前哨戦が、今年の後半から始まるうとしている。



(Photo by WWP)

ル・マン24時間 結果速報!

第59回ル・マン24時間レース

●6月22～23日(予選19～20日)●フランスサルテ・サーキット

マツダ1-6-8位フィニッシュで 日本車初のル・マン制覇を果たす 2-3-4位にはジャガーが入賞

6月22～23日に開催された第59回ル・マン24時間耐久レースは、フォルクスワーゲン・パイドラー/ジョニー・ハーバート/ベルトラン・ガシヨのドライブする97Cチャージャー・マツダ787Bの優勝で幕を閉じた。1923年の初開催以来、日本車初のル・マン優勝だ。2、3位にはデイビッド・ジョーンズ/ラウル・ボエセル/ミッシェル・フェルテ組と、テオ・ファビ/ケネス・アチソン/ボブ・ウォレック組のXJR-12が入った。

中盤までレースを圧倒していた3台のメルセデスC11は、まず32号車がマシン下部へのダメージが原因でリタイア、続いて1号車もオルタネーター・ブラケット破損でリタイアとなり、フリッツ・クロイツポイント/カール・ベンドリンガー/ミハエル・シュマッヒャーの31号車が5位でフィニッシュした。

予選で最速のタイムをマークしたのは1000kgの重量をターボ・パワーで引っ張った①メルセデスC11しかしポールポジションから10台はカテゴリーにキープされるため、2番手のタイムをマークした④ジャガーXJR-14がPP、ところが完走に期待できないとWRはXJR-14の出走を取り下げ、フロントロウは2台のブジョー905が占めることになった。ブジョーは序盤トップをキープするも早々にエンジントラブルで2台ともリタイア、イェスト、

クレマー、ブルンらのボルシェとメルセデスがトップ争いを演じていることになった。ターボマシンのハイペーの戦いを演じる後方に、マツダとジャガーが控えることになる。

しかし数時間の後にはメルセデスが1-2-3態勢を整え、圧倒的なベイスでリードを広げることになった。そのメルセデスにトラブルが生じたのは後半を過ぎてからだった。最初に32号車が、明け方には31号車がそれぞれ後退、最後まで首位を守っていた1号車も日曜正午過ぎにピットへ。これでジャガーを抑えていた⑤マツダがトップに立ち、そのままフィニッシュすることになった。

日本から参加した④日石トラストボルシェは、終盤まで2番手を走行するも残り45分でコース上でストップ、リタイアに。④FEDCOコスバイスはカテゴリーマシンの最高位を走り、12位でフィニッシュ、3・5・8・NAマシン唯一の完走となった。また、吉川とみ子が出場を予定していた⑩AOSバイス、マウロ・マルティニ/ジェフ・クロスノフ/デイビッド・レスリーの⑨サンテック・ジャガーは共に無念のリタイアとなった。

マツダは出走した3台全車が完走する1-6-8位フィニッシュを飾り、ロータリー最後の年となるかもしれない第59回ル・マンで有終の美を飾った。

Photos: Willem J. Smaal, Tamotsu Futamura, Tatsuo Sekurai, Vehicle Advertising Co., Ltd., Hirohide Yanbe, Kenji Sawada, Toshiki Kobayashi, Hiroshige Saita, Hiroharu Saito, Hiroshi Kaneko

RESULT

順位	車名	ドライバー	周回数	予選順位/タイム
1	マツダ787B	パイドラー/ハーバート/ガシヨ	362周	12/3 43:501
2	ジャガーXJR-12	ジョーンズ/R.ボエセル/M.フェルテ	360周	11/3 43:495
3	ジャガーXJR-12	ファビ/K.アチソン/B.ウォレック	358周	21/3 49:748
4	ジャガーXJR-12	D.ウォリック/A.ウォレス/J.ニールセン	356周	23/3 36:213
5	メルセデスC11	F.クロイツポイント/K.ベンドリンガー/M.シュマッヒャー	355周	4/3 35:265
6	マツダ787B	D.クネディ/S.ヨハンソン/M.サンドロ・サーラ	355周	17/3 46:641
7	ボルシェ962C	H.シュタック/D.ベル/D.イェリンスキー	347周	9/3 40:525
8	マツダ787B	P.デュドネ/佐野孝典/寺田隆次朗	346周	23/3 31:267
9	ボルシェ962C	M.ロイター/H.トイボーン/J.レート	343周	22/3 46:872
10	ボルシェ962C	O.ラウラウリ/J.レバ/R.ブルン	338周	6/3 36:114
11	スライスSE90G・コスワース	見崎清志/横島 久/長坂尚樹	326周	23/3 33:128
12	マツダ787B	クレマー/ブルン	326周	24/3 53:833
13	メルセデスC11	メルセデスC11	326周	25/3 37:635
14	メルセデスC11	メルセデスC11	326周	26/3 37:128

●優勝スピード: 205.119km/h ●最速ラップ: ゼウバー・メルセデス 3 35:564 227.129km/h 192周目
●⑩スライス・コスワースがカテゴリー1最上位

ジョン・バーナード、ベネトンを辞任 後任にはゴードン・キンボールが就任する

90年半ばからベネトンのテクニカル・ディレクターを務めてきた名デザイナー、ジョン・バーナードが6月6日付けでベネトンを辞任して、マクラーレンMP4、フェラーリセミ・オートマなどを生み出してきたバーナードはベネトンでは独特のフロントウイングをもつベネトンB191を製作。今回の辞任はカナダGPでそのB191が初優勝を遂げた直後に明らかになったものだ。

この辞任の理由として、ベネトンからは以下のようなコメントが出されている。「会社の運営において、ベネトンとジョン・バーナードはあまりにも基本的な考えが違っていたのだ」と。だが、直接の引き金となったのはフォーードとバーナードとの衝突であるとされている。バーナードは91年型のシャシーを設計する際にフォーードに対してV12エンジンを開発するよう主張していたのだが、結局今年もV8で戦うことになり、やむなくV8用のシャシーを製作することになった。しかしここへきてフォーードがV12の開発を決定、この遅すぎた決断がバーナードの辞任を招いた、というものだ。

シーズン半ばにテクニカル・ディレクターを失ったベネトンはその後、任としてゴードン・キンボールを起用した。キンボールはこれまでもマクラーレンやフェラーリに在籍中にもバーナードとともに働いてきた人物だ。90年にはマクラーレンでセナ担当のエンジニアを務めていた。

バーナードの今後の行き先についてはフェラーリ、リジエ、メルセデスあるいはプジョーのグループCなど様々な噂が流れているが、現状では不明。バーナード自身は「今、私が欲しいのは2、3カ月のオフだ。自分の頭の中を整理するためにね。正直なところ、F1に残るか否かも五分五分といったところだろう」と語るに留まっている。



バーナードのベネトンでの最後の作品となったB191



天才デザイナー、バーナードの次なる活躍の場はいずこに…!

ポスルスウェイトがメルセデスへ移籍!?

メキシコGP直前の6月11日、テイルのエンジニアリング・ディレクター、ハーベイ・ポスルスウェイト博士が同チームを辞任したことがテイルから発表された。

ポスルスウェイトはヘスケスからウルフ、フェラーリを経て88年からテイルに在籍し、デザインスタッフの要として重要な役目を果たしてきた人物。テイル離脱後は、メルセデス入りすることが決まっているという。ただしテイルとの契約が8月1日まで残っているため、正式にはその期日までメルセデスには加わらない見込みだ。

メルセデスはF1育ちのデザイナーをかねてより探しており、ステイプ・ニコルズやアラン・ジェンキンスらにも打診していた。このポスルスウェイトの加入についてメルセデスのチーム監督であるヨッヘン・

マイケル、マニクールF1テストで好調

フランスGPを1カ月後に控えた6月6、7日の2日間、マニクールでマクラーレンとウイリアムズがテストを行った。マクラーレンをドライブしたのはゲルハルト・ベルガーとマクラーレン入りが噂されているマイケル・アンドレッティ。ウイリアムズはデimon・ヒルとマーク・ブランデルがテストを担当した。

2日間ともあいにくのウェットコンディションでタイムは延びず、最速タイムはコンディションのやや良



マイケルのF1転向は時間の問題か

ニアパッシュは次のように語っている。「いま、グループCはほとんどF1の方向に進みつつある。将来的に、そういったF1の経験が必要になってくるだろうから、彼の加入は大きな力になるだろう」。



メルセデスで新たな一歩を踏み出すポスルスウェイト

かったときにマークされたヒルの1分19秒。マイケルはメキシコGP用のエンジンセットを行いながらマークした1分20秒6がベスト、ベルガーはやはりメキシコ用のマシンセットでテストを行いながら1分21秒6がベストとなっている。

気になるマイケルのマクラーレン入りの可能性だが、どうやら今回のテストで結論が出るわけではないようだ。マクラーレンのデザイナー、ニール・オートレイはこの件について「問題となるのは彼がドライでいるタイムをマークしていないことだ。さらにマイケルはインディーカーのスケジュールが詰まっております。次のテストの機会をいつ与えるかも問題だ」と語っている。

インディ500での祝勝会では、「来年F1に行ける可能性は五分五分だ」と語ったマイケルだが、結論は今後のテストに委ねられることになりそうだ。

スバル・レガシイ、海外ラリーで絶好調

スバル・レガシイがイギリス国内ラリー選手権の「91年シェルRACオープンラリー・チャンピオンシップシリーズ」で目下絶好調。5月30日、6月1日にアイルランドで開催された第4戦・RSCスコティッシュ・ラリーで3勝目をあげる大活躍を見せている。

このRSCスコティッシュ・ラリーは英国北部のバースをベースとする全行程120kmに24カ所、計250kmのSSが設定されたグラベル中心のコース。ドライバーは昨年のRACラリーで6位入賞の実績を持つコーリン・マクレイだ。マクレイは安定した走りで見事にラリーをリードし、スコティッシュ・ラリー史上最年少の優勝ドライバーに輝くことになった。これでマ



イギリスで、そしてアメリカで快進撃を続けるスバル・レガシイ

クレイはチャンピオンシップでも60ポイントと2位のブルックスに10ポイントの大差をつけて単独トップに。またアメリカの国内選手権「91年SCCA全米プロラリー選手権」でもスバル・レガシイは好調で、5月31日、6月2日、米国ペンシルバニア州で行われた第3戦・サスケハンノックトレイルでも優勝、2連勝を飾ることになった。

低迷を続けるフットワーク・ポルシェ フランスGPからDFR-V8にスイッチ

今年からポルシェV12でGPを戦うフットワークだが、6月24日、プログラムを修正し、フランスGPからエンジンをフォーードDFRにスイッチして戦うことが発表された。

フットワークとポルシェは低迷を続け、予選通過もままならない今季の現状を非常に厳しく受け止めてきた。そしてすべての精力をポルシェV12の耐久性と競争力の向上に注ぎ込むため、今回の決定に至った。

DFRとのマッチングでFA12かA11Bどちらかで次戦から参戦することになり、ポルシェV12開発はテストチームが当たることになる。フットワークでは今年中にポルシ



しばらくの間、ポルシェV12はサーキットから姿を消す

エでの戦線復帰に全精力を傾けるとしているが、アレックス・カッファイのフランスGP出場も危ぶまれており、前途は多難となっている。

世界最速のロードゴーイングカー シュバン・ボルシェ962CRプロト完成

イギリスのバーン・シュバン・リミテッドとアートコーポレーション株式会社が共同開発を行ってきた、「シュバン・ボルシェ962CR」の第一号プロトタイプカーが完成、その全貌が明らかにされた。

このシュバン・ボルシェ962CRはスポーツカー選手権で数々の勝利を収めてきたボルシェ962Cの性能はそのままに、一般公道での使

用を可能にするために開発された世界最速の性能を標榜するスーパースポーツカーだ。レースカーとして育まれた性能にロードカーとしての必要条件を満たしたスーパーロードゴーイングカーともいえるクルマだ。

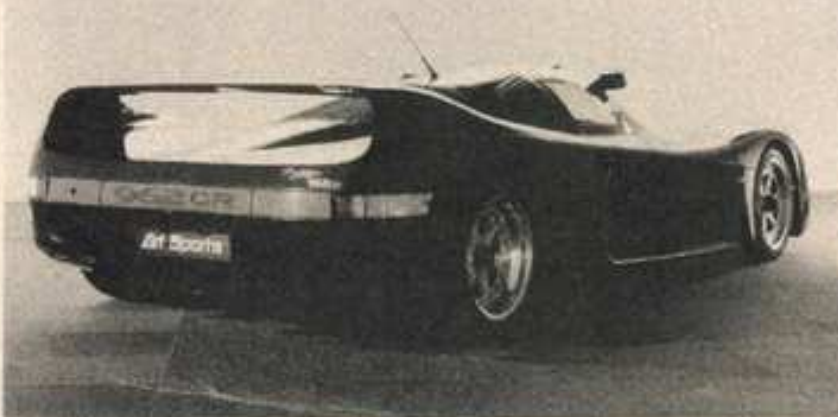
このプロトタイプモデルのボディにはケブラースキンが使用されているが、生産車ではカーボンコンポジット材が使用されることになるという。



ついに姿を見せた「最速の」ロードゴーイングカー、シュバン・ボルシェ962CR。日本へのお目見えも待ち遠しい限り

う。プロトタイプではエンジンはボルシェ製水冷3.4/730馬力MSA仕様が搭載されているが、生産車では空冷3.4と660馬力が搭載されることになる。さらにタイ

ヤはプロトタイプの17インチから18インチに、サスペンション、インテリアなども生産車ではさらにリファインされたものが装備されることになるという。



滑らかなラインが美しいリヤビュー

この962CRは50台限定で生産され、アートコーポレーション株式会社を通じて2月より予約販売が行われている。日本へは5台が正規輸入されるが、すでに完売状態だとい

セナ、メキシコGP直前に頭部に負傷

F1世界選手権第6戦メキシコGPを目前にした6月9日、アイルトン・セナは後頭部を負傷するというアクシデントにあった。

セナはカナダGP終了後、休暇をとって故郷サンパウロのビーチハウスで東の間のバカンスを楽しんでいたが、そこでジェットスキーを運転中に2度転倒、一度目は無事だったが、2度目に転倒した際にジェットスキーが後頭部に当たり、このケガをした模様。

幸いケガの程度はひどくなく、傷の内側も縫っているから正確には何針かは分からないけど、10針くらい縫ったと思う」とセナ。懸念されたメキシコGPへの出場も、後頭部に



10針ほどの軽傷でなによりだった

圧力を与えないよう内部を変更したヘルメットを持ち込むことでクリアし、セナは3位でフィニッシュしている。セナ本人はまた「遊んでいるときの事故だったし、もう少し気をつけるべきだった」と反省を交えて語っている。いずれにしろ軽いケガで済んだのがなによりといえよう。

フォード、WRCアルゼンチン・ラリーとオーストラリア・ラリーの欠場を表明

フォードは世界ラリー選手権第8戦アルゼンチン・ラリーと第10戦ラリー・オーストラリアへのエントリーを突然取りやめた。すでにトレイングカーも本番用のラリーカーもアルゼンチンへ向けて送り出されていたにもかかわらず、6月13日にこのふたつのイベント不出場の決定が下されたのだ。これにより、Q8カリーのワークス・フォードは10月に開催される第11戦サンレモ・ラリーまで姿を見せないことになる。

先頃行われたWRC第6戦アクロポリス・ラリーはフォード・シエラ・コスワース4x4にとつて今季初のグラベルイベントだった。ターマックのコースでは大活躍を演じたシエラだが、今回のアクロポリスでは出場した3台が3台とも同じようなトラブル系のトラブルでリタイアしてしまっただけだ。具体的にはフロントのディファレンシャル・トラブルだ



しばらくこのフォードの勇姿にお目にかかれなくなるのは寂しい

シュマッヒャー、フットワークF1をテスト?

メルセデスチームの一員として今年3・5月のC291を駆る22歳のドイツの新鋭、ミハイル・シュマッヒャーがフットワークで初のF1テストを行うことになる見込みだ。

シュマッヒャーは89年からメルセデスのジュニアチームに所属しWSPCに参戦、さらに90年はドイツF3チャンピオンの座に輝いたものの、今シーズンの国際F3000へのステップアップはなし、今後の動向が注目されていた。

今年ロータスにイギリスF3からステップアップしたミカ・ハッキネンと、昨年のマカオGPそして富士インターナショナルリーグで首位を



ついにシュマッヒャーがF1のステアリングを握る

争い、いずれも勝っているシュマッヒャーだけに底力は充分。テストドライブの日が待たれるところだ。テストはスケジュールの調整が済みしだい行われることになるという。

GTR強し、ニュル24時間クラス優勝

このところ向かうところ敵なしといった感のニッサン・スカイラインGTR。そのGTRがツーリングカーの大レース、ニュルブルクリンク24時間レースでも大活躍した。6月15日〜16日にドイツ、ニュルブルクリンクに180台のエントリーを集めて開催されたこのレースで、ヤンス・ビード・モーターズスポーツから参戦したゼクセル・スカイライン(ターク・シヨイスマン/木下隆之/ヨルク・ウエーバー)が123周を消化しグループNでクラス優勝。総合でも16位に入ったのである。予選はクラス2位。予選クラスト

ップのシエラがスタートしてまもなくリタイアし、その後はクラス首位を独走し2位のシエラに4周、約40分の大差をつけてゴールした。チーム監督のキース・オドールは、「我々にはよいチーム、よいドライバー、そして24時間レース3連勝を記録した素晴らしいマシンがある。次は4連勝目に向けてスパ24時間に挑戦するよ」とゴール後に語った。

なお総合優勝は137周をこなしたヨアヒム・ビンケルホック/クリス・ニッセン/アルミン・ハーネのBMW・M3(グループA)となっている。

パリ〜ケーブタウンの詳細固まる また、ジャンルイ・シュレッサーが出場を表明

次回よりルートが大幅に変更され、パリ〜ケーブタウンとなる。いわゆるパリ〜ダカ。細かいルートなどはまだ未定だが、おおよその日程などは固まりつつあるようだ。

それによると12月25日にパリを出発、プロローグランのあとトリポリを経て、1月1日には南へ向けてのスタートを切る。そして1日の休日を含み、全行程12700km(うち10000kmがラリー区間)を21日間かけて走り、ケーブタウンにゴールする。アフリカ大陸内の通過国はリビア、ニジェール、南アフリカ共和国、ザイールなど10カ国。かつてない厳しいラリーとなりそうだ。

また、メルセデスのグループCでお馴染みのジャンルイ・シュレッサーが早くもエントリーを表明。新たな大物のエントリーに期待がかかる。



耐久ドライバー、シュレッサーも参加を表明

ドイツ製F3マシン、91オエフラが完成

ラルト、レイナード、ダッラーラに加え、このところトムス、ボウマンなど新シャシーの登場が相次いでいるF3だが、ドイツ製のワンオフのF3マシン「オエフラ」の91モデルが完成。6月9日に開催されたドイツF3選手権第6戦・ブンシュトルフでデビューした。

オエフラは、89年からF3マシンの製作とドイツF3への参戦を開始。昨年までは目立った成績こそ残していなかったが、今年に入ってからは90年型の改良版、オエフラ390Bを駆るピーター・コックスが2勝を挙げるまでに熟成されてきている。91モデルのオエフラ391は、デザイン上のベルント・レーリッヒによると、カーボン・モノコックの剛

性をさらに向上させ、またサスペンションはまったく違ったものを搭載したマシンになっているという。

ブンシュトルフのレースではマイク・ウグナーがこのオエフラ391・無限を駆り予選9位を獲得、しかしレースでは12周目にエンジントラブルでリタイア、結果を残すには至らなかった。チームのエースであるコックスには7月からオエフラ391が渡る。また、オエフラでは日本に向けても数台を送る用意があるとのこと。もしかすると近い将来、日本のデビューもあるかもしれない。

もうひとつのル・マンへの参戦、出光が マツダ、シブバンにテクニカルサポート

グループAシビックへのスポンサー、出光キャビンバス・オフロード・ミーティングや出光イーハートアップ・

トリアルルの主催など、幅広くモータースポーツに取り組んでいる出光興産が第59回ル・マン24時間レースにもテクニカル・スポンサーとしていう形で参加した。



国内ではグループAシビックをスポンサーする出光

これは、マツダ・ワークスとチーム・シブバンの要請を受け、マツダ787Bの2台と、マツダ787Fの1台の計3台およびチーム・シブバンのボルシェ962Cの2台、合計5台にそれぞれ専用のエンジンオイルを開発。マツダには「アポロイールBロケットターボ」、シブバンには「アポロイールBレーシングターボ」を、それぞれ供給したものである。

'92年よりWRCCのパワー規制が強化される

'90年の初頭より、40mmのリストリクターを装着することでパワーの規制を行ってきたWRCCだが、このたびFISAのマニユファクチャラーズ・コミッションで同意されたように、'92年からはより規制を強めた38mmのリストリクターの装着が義務づけられることになりそうだ。

この規制により、パワーの出方はよりフラットになり、さらに最高出力は360馬力、最大トルクは50kgまで抑えられることになるはずだという。これは、表向きは300馬

力しか出ていないはずの現在のWRCCで、実際にはほとんどの車両が400馬力以上を発生していることへの対策と思われる。いまはまだ、正式な認定待ちといった状況だが、この規制の導入により、ラリーシーンがひとつの新しい局面を迎えることになるのは間違いない。この新規制について、アンドリュウ・コーワン(三菱)は「条件はどのメーカーも一緒だ。だが日本のメーカーはたやすくこの規制を受け入れるだろう」とのコメントを出している。



390に比べより丸みを帯びたボディとなったオエフラ391

S P O T N E W S

●6月29日から7月14日の約2週間、フランスのASCの主催でシンガポール〜マレーシア〜タイで開催が予定されていた「RAWAN 1991/第1回東南アジアクロスカントリーレイド」が来年2月下旬から3月初旬まで延期されることになった。東南アジアで初めてのラリーレイドとして注目を集めていた「ラワン」だが、湾岸戦争の影響や、他のラリーレイドと開催が重なったため、参加車両が予定台数に達しなかったという理由で延期が決定された。

●フェラーリは6月24日〜26日のシルバーストンでのFOCAテストに新型シャシーをデビューさせる見込みだ。テストドライバーのアンドレア・モンテルミーニによると、この最新バージョンのV12エンジンはかなりのハイパフォーマンスを誇っているとのこと。また、彼はアクティブ仕様のテストカーにも乗ったが、その前にイモラでテストしたアレジ用のレースカーよりもフィーリングはよかったという。フェラーリの空力部門には昨年10月にティレルカ

ら空力のスペシャリスト、ジャン・クロード・ミゴーが移籍してきていることから、この新シャシーはF1界のトレンドのハイノーズが取り入れられているのでは、と噂されている。

●国際F3000選手権ではエイボンがコントロールタイヤとなっているが、オープニングラウンドのバツェルンでプリスターが発生するとトラブルが多発したため、第3戦のヘレスから新しいタイプのラジアルタイヤが投入されることになった。この新ラジアルタイヤは従来のものより1セットで5kg軽くなっており、さらにトレッド面での温度変化やマシンやセットアップの過程で急激な変化が起きないようなものになっているとのこと。

●9月1日からスタートする「第1回パリ〜モスクワ〜北京マラソンレイド」の大会メインスポンサーにNEC日本電業が決定し、大会正式名称は「1st West-East Paris-Moscow-Beijing Marathon Raid presented by NEC」(第1回パリ〜モスクワ〜北京 by NEC)となった。パリ〜

北京は9月1日にパリ・コンコルド広場を出発、ソビエトを通過し27日に中国・北京に到着する総走行距離約1万6000kmにおよぶ壮大なラリーレイドである。

●カナダGPのバドックでは'92年からロータスはマツダのV12エンジンを使用することになるのでは、との噂が飛び交っていた。一方、アメリカではロータスといすゞが'92年からエンジンプログラム協定を結ぶのでは、と囁かれている。いすゞが'89年にロータス・エンジニアリングとマツダが行ったV12エンジンの研究に資金援助を行うことに興味を示しているというのだ。自らシナリオを手かけたチームディレクターのピーター・コリンズは、これらの噂を聞いてしきりに笑っていたと言う。

●インディカー・ドライバーのマイケル・アンドレッティが'92年にマクラーレン入りするかもしれない、との噂が飛び交っているが、現在マイケルが所属しているニューマンハース・レーシングのチーム・オーナー、カール・ハース

は早くもマイケルの後継となるドライバーを探し始めている。「マイケルが私にさほど長くは待てないことは分かっているはずだ」とハース。その候補としてはダニー・サリバンとゴビー・レイハルの名前があがっている。

●今年始め、路上での口論からタクシードライバーに催涙ガスを吹きつけた罪に問われていたペルトラン・ガショーは、6月上旬にロンドンの高等法院に出廷した。だが証人が病氣だったため、審問は8月13日まで延期されることになった。これはハンガリーGPの翌々日にあたり、もしガショーがレースに出場できない場合には7UPジョーダンに代役にジュリアン・ベイリーを起用すると思われる。

●メキシコGPからAGSに新しいテクニカルスポンサーがついた。メキシコに本社を持つアスティエロス・イメッサという会社がそれだ。同社は船舶の建造を補修を中心に行う海洋関係の総合企業で、数年に渡ってさまざまな技術をAGSに提供することになるという。

DOMESTIC

スバ仕様ゼクセルGTRシエイクダウン

8月3〜4日にベルギーで行われる「スバ・フランコルシャン24時間レース」。6月20日、そのスバのF1S AグループAクラスに参戦するチーム・ゼクセルが、スバ仕様のマシンのシエイクダウン・テストを富士スピードウェイで行った。

当初の予定では、この日はマシンの国内での最終的な走行チェックが行われるはずだったが、当日の天候が雨となったため、テスト内容の方はマシンのライト、無線などの簡単なチェックを中止した。

この日、テスト・ドライブを担当したのは、昨年のスバでもグループN仕様のゼクセル・スカイラインをドライブし、クラス2位に入賞している服部尚貴。服部は、今回のマシンについて、「去年はグループNだったけど、今年はグループAというこ



悪天候のためテストは補給類のチェックなどに止まった



テストを担当したのは昨年もスバ挑戦した服部尚貴

とで最初はマシンの信頼性についてちよつと不安があった。でも、これまでテスト車両に乗ってきた感じでは、信頼性も含めてマシンのポテンシャルは確認できました。本番では、とにかく自分でミスを出さないよう走りた」と語っている。

今年のスバ24時間でのゼクセルのドライバーは、この服部尚貴とアンデルス・オロフソン、デイビッド・ブラバムの3人。マシンの基本的なスペックは全日本選手権を走るグループAマシンに準じるが、ギヤ比は国内よりもハイギヤード化している。そして、タイヤはブリヂストンを使用する。

昨年、初挑戦のスバでクラス2-1-3を独占したGTR。グループAで参戦する今年は、世界の強豪を相手にどんな戦いを見せるか。

筑波ナイター9時間耐久、開催要項決定

夏の風物詩、筑波ナイター9時間耐久レースの今年度の開催要項が発表された。9耐は、今年からN1耐久ラウンドシリーズに組み込まれたわけだが、いくつかのオリジナルル

ールはそのまま継承されている。およそのタイムスケジュールは別表のとおりで、9時間レースは今年も日曜の夜スタート/月曜の朝ゴールとなる。9時間レースのグリッド

数は40台、コンソレーションの3時間レースのグリッド数は37台のため、エントリーが77台を越えた場合には出走できないこともあるという。また、昨年行われた予備予選は今年も行われぬ。

6月の富士6時間耐久レースで行われた予備受付では、クラス1(3以上)が18台、クラス2(1・6・3)が5台、クラス3(1・3・6)が20台、クラス4(1・3以下)が12台の計52台がすでにエントリーしている。主催者側では昨年同様90台前後の参加があると見込んでいるとのことだ。

'91筑波ナイター9時間耐久レースタイムスケジュール(予定)

12:00-16:00	公開練習(希望者のみ)
19:00-	前夜祭(つくば第1中ホール)
17:30-18:00	公式予選(第1・2ドライバー)
10:00-11:30	3時間耐久レース
14:00-17:00	アトラクション
21:30	9時間耐久レーススタート
12月	
6:30	9時間耐久レースフィニッシュ

ニューレビン、国内グループAへの登場は秋のインターTEC以降になる!?



6月に登場した新レビン、N1、そしてグループAフィールドへの登場は?

6月12日、トヨタのカローラ・レビンが、4年ぶりのフルモデルチェンジを受け、AE92系からAE101系へと変わった。このニューレビンに搭載されるエンジンは、1600ccDOHC16バルブスーパーチャージャーの4AGZE、1600ccDOHC20バルブ自然吸気4AGE、1600ccDOHC16バルブ自然吸気4AFE、そして1500ccDOHC16バルブ自然吸気5AFEの4種類だ。

特にこの中でも、トヨタ初の気筒あたり5バルブ(吸気3、排気2)と可変バルブタイミング・システム

ちなみに大会賞金は総額1060万円、総合賞と1・3以上と1・3以下に分けられ分配される。また各クラスごとにシAP賞もある。エントリーの受け付けは7月10日まで、エントリーフィーは22万6600円(税込み)。申込み先は、エーシースポーツ 〒175 東京都板橋区高島平8-3-3 ☎03-3550-0158



夏の風物詩、筑波ナイター9時間が今年も大々的に開催される

右京好調!! 菅生F3000テスト

7月28日の第6戦菅生まで約2カ月のインターバルのあく全日本F3000だが、この中間オフにも各チームとも精力的にテストをこなしている。6月11日から13日の3日間行われたタイヤメーカー合同テストには29台とほとんどのチームが参加、データ收拾とセッティングの最終めを行った。

クしたのはポイントリーダーの片山右京。昨年のコースレコード1分9秒904(関谷正徳・レイトンハウス90B)を大きく上回る1分8秒980というとてつもないタイムをマークしている。2番手のタイムをマークしたのはジェフ・リース、タイムは1分9秒570。以下影山正彦、松本恵二、フォルカー・バイドラー、星野一義らがコースレコードをブレイクする1分9秒台で続いている。



6月11-13日のテストでは右京が1分8秒台という驚異的なタイムをマークし、好調ぶりを見せつけた

今回のテストでは前半戦でやや不振の続いていた91ローラを積極的にトライするチームが多く、後半戦からは91ローラを投入してくるチームもかなり増えることになっている。と見られている。

ボウマンBCカー、ターサーキットでミカ・サロがシェイクダウンテスト

今年、フナキレーシングが全日本F3に投入予定のボウマンBCカーが、いよいよ日本に到着。全日本F3選手権第5戦が終わって1週間後の6月17日、岡山県のターサーキットでニューF3シャシー、ボウマンBCカーのシェイクダウンテストが行われた。

VWエンジン専用で、イギリスのボウマン・レーシングで設計、製作されたこのBCカーは、イギリスF3で実戦参加しながら改良が加えられていた。そしてここ数戦でライバル勢に引けをとらない性能を得たことが実証されたため、その市販第一号車がフナキレーシングによりやくく到着。シェイクダウンテストが実現したものだ。



ボウマンBC-1とチームオーナーの舟木氏（右）



テストはミカ・サロがメインに行った

当初、テストはマウリツィオ・サンドロ・サーラが行う予定だったが、サーラがル・マン24時間に出場するため、今回は全日本F3000を戦うミカ・サロがテストを行った。

サロはベイスセツティングからスタートして、少しずつマシンをセツトアップ。最終的には新品タイヤを履いて1分28秒57のベストタイムをマークした。同時に走ったラルトがエンジンローテーション直前で、古タイヤの状態で1分29秒53がベストタイムだったことを考えれば、少なくとも現状でラルトと同等のポテンシャルを持つことは確か。

フナキレーシングではラルトで勝つまでは実戦投入の予定はないと言いが、第6戦直前のスポーツ走行ではこのBCカーを走らせる予定なので、ここである程度のポテンシャルは確認できるはず。今後の展開が楽しみだ。

鈴鹿シケイン、グループA500kmに向け改修



鈴鹿の名所。シケインがこの夏様が変わりする

鈴鹿サーキットのシケインが7月7日に開催される全日本ツーリングカー選手権第3戦・鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレースに向けて大幅に改修されることになった。改修ポイントはシケインそのものを全体的に最終コーナー寄り、つまりグランドスタンド寄りに移し、さらにシケインのひとつめを従来よりきついRにしたこと。そしてピットロード入口をより手前に、つまり30R寄りに移したことだ。これにより、シケイン入口での危険な接触が起これにくくなり、さらにシケイン立ち上がりでのアクシデントでセイフティゾーンがより有効に使えることになる。この改修によって安全性が一挙に高められることになった。また、この改修によって旧最終コー

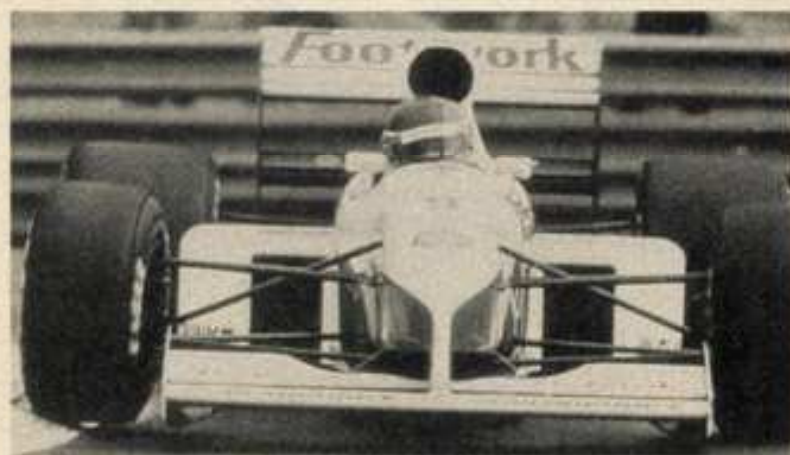
日本GPPにスポーツスポンサー募 緑電子がレーシングロゴを一般公募

ナリーのコースは完全に消滅する。つまりシケインをショートカットすることはできなくなるわけだ。

現在、急ピッチで改修工事が進められており、7月7日の500kmからはこの新シケインでレースが行われることになる。

コンピュータ周辺機器メーカーである「緑電子」（本社横浜市・松原和夫社長）は日本GPPでフットワークにスポーツスポンサードを行うことを決定、それを記念して「緑電子・レーシング・ロゴタイプコンテスト」を一般公募の形で実施することになった。大賞作品のロゴタイプは実際に日本GPPでフットワーク・ポルシェのフロントウィングに描かれ、鈴鹿を走ることになる。

コンピュータ周辺機器のトップブランドとしての緑電子にふさわしい「先進性とシャープネス」を表現しうるデザインであるかどうかをポイントに選考を行い、10月1日に雑誌などで公表するという。大賞（1名）には賞金10万円と副賞として日本GPPの観戦券（3日間通し）が、優秀作品（50名）にはフットワーク・ポルシェのオリジナルTシャツが贈られる。自分のデザインしたロゴが鈴鹿を300kmで駆けるのだ、奮って応募してみたいかがたろう。



このフットワーク・ポルシェのフロントウィングに君のデザインしたロゴが描かれる



Facing Logotype Contest

S P O T N E W S

●87年より開催されているミラージュカップ・東北シリーズの冠スポンサーに「フォーラス(FORUS)」が決定。6月16日の第2戦より「ミラージュ東北シリーズ・フォーラスカップ」の名称で開催されることになった。フォーラスは流通大手ジャスコの事業部で、食・住・遊を含めたトータル・アミューズメントファッションをめざし、仙台、姫路、秋田、明石、北九州に5店舗を展開している。このフォーラスの冠スポンサーで賞金も従来の総額575万円から707万円へと大きくあがることになった。そのうちわけは「フォーラス賞」として各大会72万円(18万円×4大会)、シリーズ60万円、合計132万円が追加されることになった。

●仙台ハイランドレースウェイが現在のコースレイアウトを変更することを検討中だという。これは、コーナーが多くタイトで走りづらいという2輪ライダーの要望に応えるもので、目下改修案をMFJに提出中とのこと。さらにこの案は今後JAFにも提出される見通しで、許可が下



りれば今シーズンオフにも工事にかかることになる。

●6月26日から30日、ニュージーランドで開催されるWRC第7戦と太平洋アジアラリー選手権第1戦のダブルタイトルのかかる「ザ・ロスマンズラリーオブニュージーランド'91」のグループN・クラス4にチーム・アッスルが参加する。マシンはミツビシギャランVR-4、1号車は金子繁夫/堤隆則が、2号車は相馬和夫/横田龍史が駆ることになるという。WRCの中でも最もハイスピードなラリー、活躍を期待。

●全日本F3000選手権のシーズン前半戦ではセツティングが進まないなどの理由でその投入を見合わせるチームも多かった91ローラだが、この中間オフに各チームともシェイクダウンあるいはテストを精力的に行い後半戦に備えている。7月28日の第7戦菅生で90ローラと91ローラのどちらを投入するかは、各チームとももう少しテストしてから決めることになる模様。

●スポーツイベントの企画などを行うスポーツコンサルティングのインターナショナルスポーツ&マーケティング(ISM)は6月よりモータースポーツ関連のデータを会員にファックスで送信するサービスを開始した。これは新聞・雑誌など約20誌からモータースポーツに関連するヘッドラインを抜き出し、週3回まとめたものをファックスするというもの。情報提供料は月会費5000円(消費税別)、詳細は株インターナショナルスポーツ&マーケティング ☎03-3280-5961、へ

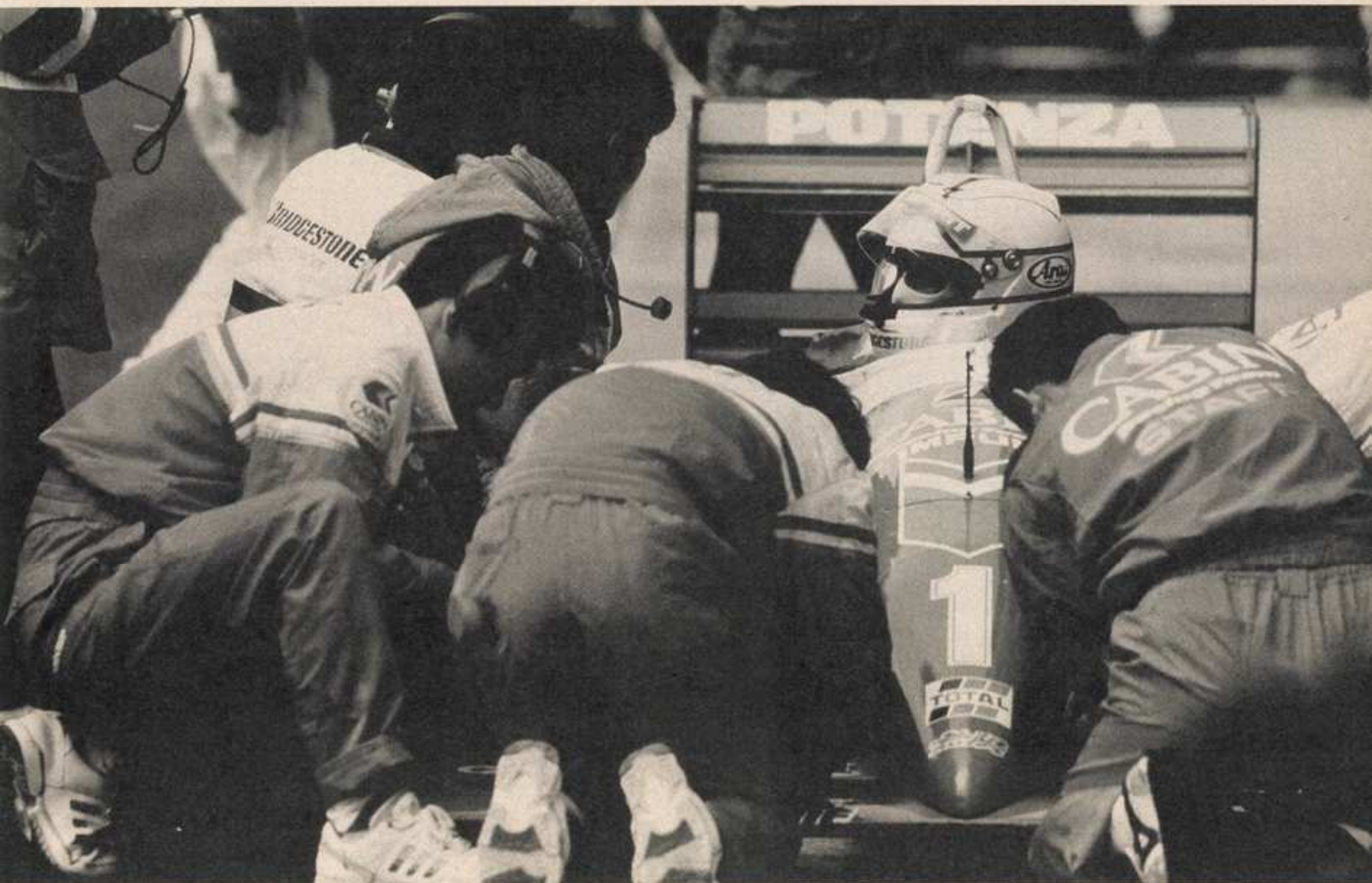
●MMC三菱自動車工業株のPR活動を行うコミ

ユニケーションスタッフとして活躍する「三菱P's(ピース)レディ」の新メンバーが決定した。今年で結成4年目となるピースレディたち、第3期生の公募には500名の応募があり、その中から審査・研修を経て第3期生の4名が決定、2期生の4名に加えて全8名で今シーズンの活動を行うことになった。決定したメンバーは、2期生が笠原エマ、高岡美奈子、唯桐子、山上順子の4人、新たに加わった3期生は宇田裕子、藤井祥子、堀慶子、茂木美矢子の4人の計8人だ。



「……決勝を控えたマシンは、まるで一人一人が息を吹きかけてびかびかに磨き上げたように汚れひとつなく輝き出番を待っている……スタッフたちの結集した仕事の最後の仕上げを行うのが僕の仕事なのだ。」

星野一義著「燃えて走った!」より



サーキットで、ストリートで、走りを研ぐメカニカル・スタッフを募集します。

HOSHINO RACING

■ホシノレーシング

職 種：チーム・メカニック(経験者)若干名
一般自動車整備経験者歓迎

勤務地：埼玉県新座市

待 遇：当社規定により優遇・経験考慮・昇給年1回・賞与年2回・社保完
休日・勤務時間：レースシーズン中は変則になります。

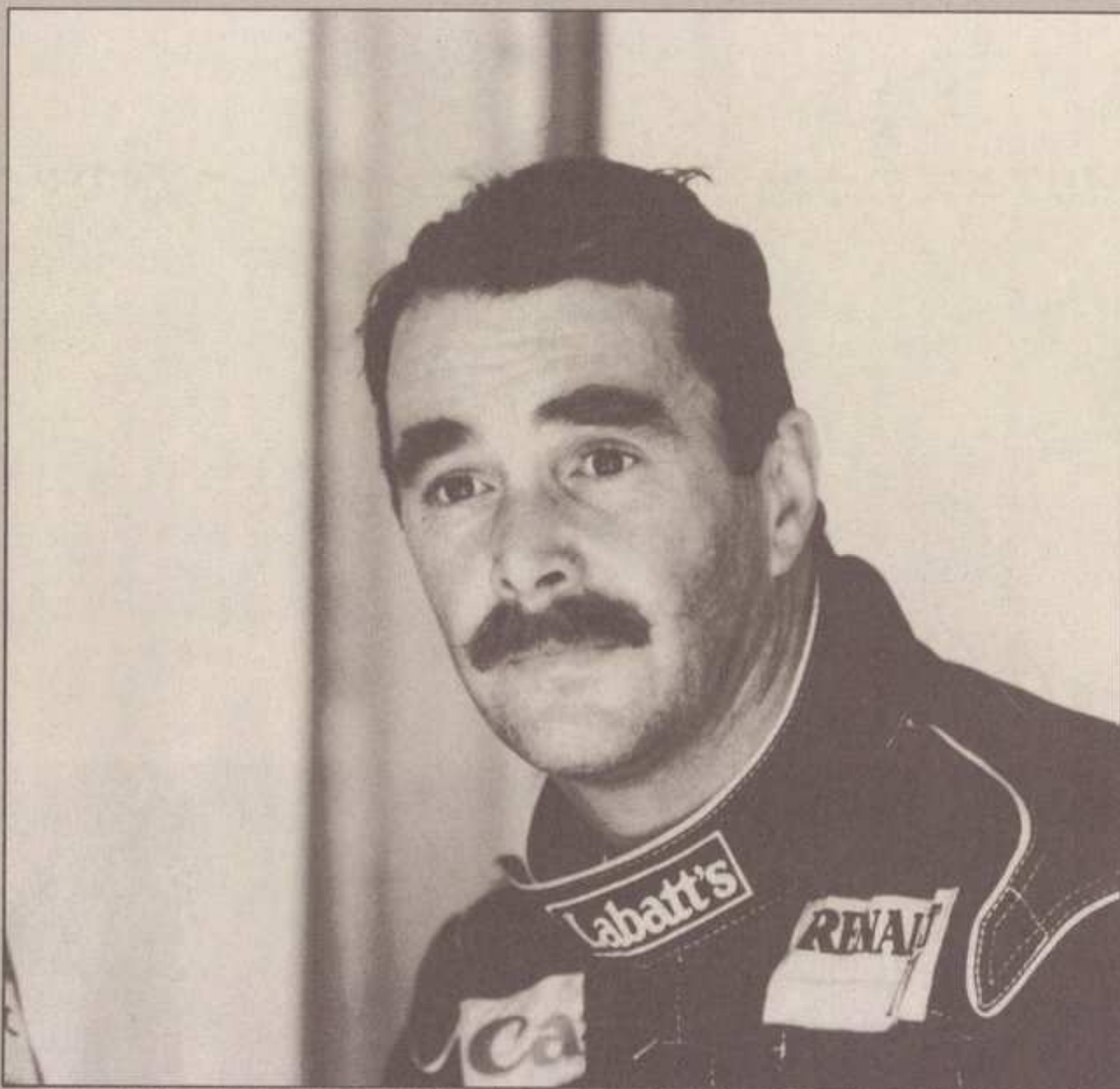
■応募：電話連絡の上履歴書(写真添付)ご持参下さい。

株式会社 ホシノインバル

〒181 東京都三鷹市下連雀6-1-7 TEL.0422-49-6484 担当/五十嵐

IMPUL
MOTOR RACING DEVELOPMENT

Photo/Kenji Sawada



1954年10月5日イギリス出身33歳。1980年オーストリアのアドナローダスでデビュー。85年ヨーロッパGPで初優勝を飾るまで72レースを要した。計カナダまで遠征13勝を挙げらるもまだ未完

ナイジェル・マンセル

Nigel Mansell

それはあまりにドラマチックなシーンだった。69周レースの68周までを圧倒的にリードしながら残りわずか半周というところでマシンは止まった。カナダGPの甘く、そしてホロ苦かった午後を、悲劇の関将がピットガレージの中で静かに語る。

な にしろ、モナコで私が2位に入ってからからのカナダ入りだったから、チームのみんなはイケイケ・ムードだったよ。

でもね、私は自分がどれだけ競争力があって、どれだけ速く走れるかを知っていたから、自分に対しては何ら証明する必要はなかった。しかし、私以外の人はさぞ安心できたことだろう。速さを見せつける事はスポンサーにとって必要なことだったろうし、チームの士気も高まった。今シーズン、マシンを一生懸命メンテナンスしてくれたメカニックのためにもね。

バトラーゼのせいで私の影が薄くなったというのかい？ ジヤーンナリストっていうのは仕事があるから、何かを善くなくちやならない。残念なことに、僕は記事の見出しにビクタリの素材だったわけだ、そんなことで動揺したってしょうがないだろう？ 何かを善くしたいって思っているやつに、何をしたらそれを止めることなんてできないさ。残念なこと、近ごろのプレスは故意に攻撃的なことを書く傾向にあるようだけど。

いつだって自信はあるんだ。いつだってレースに出るからには勝つ見込みをもって臨んでいるからね。思うにウイリアムズはちょうどコーナーを曲がったところさ。

レースのことかい？ タイムを見てもらえば分かると思うけど、これ以上無理というくらいペースを落としたりよ。確かに残り4周でベストラップを出したけど、でもあれは自分なりのペースだよ。勝てるレースだと落ちついてたんだ。

ところが……何が言えるっていうんだ？ 本当に信じられない。ヘアピンに入ってから行く時、これまで68周の間して来たのと同じように5速から4速にシフトダウンしたらニュートラルになってしまっ、それと同時にエンジンが止まった。まるで誰かがスイッチを切ったように。きつと電線系とギヤボックスが関連したトラブルだろう。どっちが良かったのかは分からないけれど、とにかくガス欠じゃあなかったよ。

けっきょく、ウイリアムズは何も証明することができなかった。これは、'86年のアデレードでチャンピオンシップを失った時と同じくらい残念だった。あれだけリードしていて、すばらしいレースだったのに。

だけどね……次のメキシコでまたガンバルゼン、という以外、なんて言えないんだい？

きのうメキシコGPが終わったところだ。今日はロスアンゼルス海辺に居て、大急ぎでこのコラムをこころからFAXしなければいけない。メキシコとは遠くからちやんと届くだろう。

開幕戦フェニックスの時もここロスアンゼルスを通したがあれから3ヶ月、6ゲームが過ぎた。ひとつのピリオドは打たれ、流れは変わり、7月夏のヨーロッパからまた新たな局面に入る。3月の「ロス」では、フェラーリはオフの勢いのままイケツウだったし、マクラーレンはバタバタして、ウイリアムズもセミアTがひっちゃかめっちゃか。いったいどうなるかと、興味しんじらん私も開幕を待っていた。ところが、現実はいこうなっている……。

ちよつと昨シーズンの流れをチェックしてみよう。16ゲームは「6ピリオド」の流れだった。

I①フェニックス②サンマリノ③セナ、プロスト、バトラーゼと3人3車が勝つ混戦パターン。

II④モナコ⑤カナダ⑥セナ得意の独走パターン。

III⑦メキシコ⑧イギリス⑨シブといプロスト3連勝逆襲パターン。

IV⑩ドイツ⑪イタリヤ⑫夏の天王山⑬戦をセナ3勝1敗の反撃パターン。

V⑭ポルトガル⑮スペイン⑯フェラーリ再逆襲パターンで鈴鹿決戦へ。

VI⑰日本⑱オーストラリア⑲チャンピオン争いはアクシデントで終え、巧者ビケ得意のピクアツプ作戦光る2連勝パターンで閉幕。

というふうな。追っかけてこが、90年フォーミュラ・ワンがシナリオ構成になるのではないかと、今年、これはもう、現時点でははっきりと2つの流れパターンを示すことができる。

I①フェニックス②モナコ③セナのストレート4、開幕4連勝。

II⑤カナダ⑥ウイリアムズ・ルノーいよいよ実力発揮、文句あるかといわんばかりの連勝にセナたじろ。

問題は、この流れがいつまで続くか、あるいは続かないか。誰が止め、新しい「IIIパターン」を作

7月逆襲ウイリアムズの予感——受けて立つベルガーが鍵のマクラーレン

り出せるのだろうか。

私は昨年のこの時期のフェラーリ641/2なみの力を持つウイリアムズFW14・ルノーRS3が、もう2レースは主流の座にすわり、それをマクラーレン、フェラーリ、ベネトン、他が目標敵として追うかたが長くともみる。

フランス&イギリスGPを制し、3連勝して一気にマクラーレン・ホンダに迫り、可能性は高い。少なくとも91年コンストラクターズ・チャンピオン争いは、6戦して21点差の数字上の差ほど、ギャップはない。数字上よりも、混戦モードにあると言っよう。

バトラーゼとマンセル。どっちが勝つても2位でも、とにかくチームとしてはハイスコアがマークできる。しかしマクラーレンは相変わらずベルガーがセナの陰に隠れ、ウイリアムズを追うセナの援護射撃ができていない。むしろ後ろから迫り来るフェラーリ勢をベルガーが捕らえてガードし、セナひとりがウイリアムズ・ギヤング達に斬りこむかたが現実である。

7月から新局面突入の91年F1シリーズ。私はゲルハルト・ベルガーの存在が大きなキーになると思う。彼の本来の走りが戻ってこない、マクラーレン・ホンダはきつくなる。昨年のベルガーは6戦してリタイア1回あり、今年は4回に増えた。バトラーゼとベルガー、このふたりの差が感じられる91年だ。

長かったインディ500月間が終わったと思ったら、休む間もなく翌週はミッドオハイオでIMS Aのレース。そして、その翌週にはSCORE主催のバハ500へと進出。オハイオのレースはおいといて、今回は初登場のメヒコのお話を。

SCORE (Southern California Offroad Racing Enthusiasts) については、デザート(砂漠のこと)・レーシングの主権団体で、元々は、ミッキー・トンフン氏が設立したもの。今ではサル・フィッシュなる陽気なおジサンが会長で、H

クルマで行ける「外国」メキシコにて

DRA (High Desert Racing Association) というもうひとつの団体と組んで年間8戦のデザート・レース・シリーズを開催している。レースの行われる場所は、カリフォルニア、アリゾナ、ネバダ、そしてメキシコだ。

ロスアンゼルスからジープに乗って南下。3時間ほどで有名なサンディエゴ・ティファナ間の国境へと到達した。ボクはゲートの少し前からバスポートを用意して緊張の面持ちでいたんだが、何のチエックもなくメキシコへと入国。というかアメリカを出国した。

ゲートの先はいきなり外国して、原色や蛍光色がふんだんに使われている服や帽子、坪や木彫りの民芸品が道端にぎっしりと並べられ、何だか日本のタサイ観光地みたいな雰囲気。走ってるクルマは古いのが多くて、若い人の乗っている改造車はカンサイ方面。もしくはチバラギ地方の暴走族のノリでケバケバしい。アメリカ側の最後の高速出口で降り、クルマのメキシコ国内用保険に入ったのだけれど、その時見た街と、今、自分がいるところは、クルマでたった10分の距離とは思えないほどの差があった。

●コラム モータースポーツシーンの 最前線から

曲がってしまったアルミ製のファンをフライヤーで直して、下にズレてしまったラジエターはゴムのバンドで吊り上げるようにして、どうにか固定。それから飲み水用に買ったミネラル・ウォーター、1ガロンを注ぎ足した我々は「今日の取材はここまで」と諦めてスタート地点の街の方へとゆっくるとジープを進めた。

ま、荒野の下真ん中でエンコしなかったのは不幸中の幸い。少してテレビ・クルーも戻ってきてくれたので、ボクは仕事の続きができた。世の中どうにかなるもんなのだ。

AMERICAN
RACE

by Masahiko Amano
天野雅彦

INTERNATIONAL F3000

by Yoshinori Arimatsu
有松義紀

F1グランプリの中で唯一、市街地の中で行われるイベントと言えは、アデレードでのオーストラリアGPだろう。

かつては、アメリカGPがデトロイトで行われていたが、これは今ではフェニックスに移ってしまいい、市街地でのグランプリという感じではなくなってしまう。フェニックスは保護都市であって、本来の意味でのダウンタウンではない。クリン過ぎる。モナコGPもまた、ある意味では特殊過ぎて、ダウンタウンというには語弊がある。ブルジョワ過ぎるのだ。

対してオーストラリアGPは、シリーズの最終戦であり、誰もが種の解放感を持っており、レース・ウィークの流れは非常になかやかでいて、かつ、敏速となる。しかも、街は世界中どこにもあるような、ただの商業都市なのである。

したがって、必然的にF1ボーイズ達の足も軽やかになる。ある者はすでに他のチームへの移籍を決め、ある者はグランプリ後に長いホリデーを予定していることも多いからである。それに、何よりもシーズンがこれで終わるという心理的な解放感は大い。

では、日本のF3000の場合はどうかだろうか。富士、御殿場市は、正直言ってダウンタウンではない。それに、レースをやっているほとんどの関係者が住んでいて、外出する気にはならない。ほぼ、日本のイギリスGPであると言えよう。

鈴鹿、近辺の市街である津、鈴鹿、四日市の夜は早い。それに、名古屋はちよつと遠過ぎる。

オートボリス、熊本市街は近いうちで遠い遠い。中洲までは、全開でも1時間30分はかかる。

天橋、小郡、宇部までは、鈴鹿と津の関係と同じような距離だ。多くの関係者が宿泊する下関もそうだ。小倉まで足を伸ばせばいいのだけれど、関門海峡を渡るのは、ちよつと煩わしい。それなら、いっその中洲にでも行った方がいい。ちなみに、僕は地元の利を生かして小倉へ行ったが……

仙台 夜のグランプリ

さあ、問題の菅生である。菅生のサーキット周辺は田舎で、青葉城を連想させるような環境に恵まれている。しかし、宿泊先となると仙台市内である。これは、もう街のクリンさといひ、食事の美味いことといひ、東洋のアデレードと言っても差し支えはまったくない。ただ、ひとつ違うことと言えば、菅生が全日本F3000選手権の最終戦ではないということである。

僕は先日の菅生でのF3000合同テストに行ってきたが、もう、その雰囲気と言えば、軍吉には表しがたいほど素晴らしいものであった。加えて、僕にとつて今回が初めての菅生であった。某チームの連中から、かねがね菅生(仙台)がよいという話は聞いていたので、期待はいやがうえにも高まっていた。そして、その期待に夜の仙台・岡分町は見事に応えてくれた。活気に溢れた街は、各チームの関係者が地獄獄よろしく吸い込み、いろいろな地方からの出張のサラリーマンを加えて、すでに人種のルツボと化していた。

肝心のテストでも、ラルトR23からローラT91に乗り換えたジェフ(アリス)さんがいきなりセッション最速のタイムをマークしたり、影山選手が今までの不調を振り切るかのようにより速タイムで好タイムをマークしたり……。ジェフさんは

心機二転のニューシヤシーだし、影山選手にしても、もうすぐ待望のニューシヤシーが到着するらしい。二人の岡分町への足もささかしく軽かった。ことだろう。このように、菅生のテストは、いつものF3000合同テストとは雰囲気が違っていた。この菅生でのテストは7月上旬にもう一度あって、そして7月28日にはレースである。

例年、アデレードでの夜のグランプリに勝利していたのは、あの津川哲夫さんのいたベネトンだった。さて、菅生の夜のグランプリに勝利するのはいつだといふこのチームになるのだろうか。



初めてモントリオールに行ってきた。

これがとっても不思議な街で、一瞬自分がどこにいるのかわからなくなる。オーストラリアみたいな感じもあるし、アメリカにいるような心持ちにもなるし、ふと、ヨーロッパの田舎にいるような気分にもなる。いずれにしても、ずいぶんコンビリした街で、決勝当日、サーキット周辺の道もガラガラ。そこだけ見るとドーブームなんて本当かいたな? という気持ちになつてくる。

しかし、グラランド・スタンドに目をやれば、これはまごころかななきドーブーム・フロム・ジャパン。日の丸へんはんとひるがえり、髪を毛を顔の真ん中で黄色と緑に染め分けたブラジリアン軍団と張り合っていた。実に心強い。

そういえば、予選2日目終了後、久方ぶりにレーシング・オン・ツアータンに出席させていたのだが、やはりセナと中嶋人氣が凄かった。なかには、とてもファナティックなファンもいらつしやう。

「今日ですね、バドックにいたらドテレビの人達が歩いてたんでえ、オタクツア」と叫んだら、K井さんだけがこつちを見たんですよね。やっぱ、あのひとオタクなんですねえ。そんなことするもんじやない。

そうかと思えば、ほとんどF1に関心がないのに、友達に誘われて来たという女の子もいる。「明日、賭けるとしたら誰がいいですか?」と聞かれて、連当に「ピケにでもしたら」と答えたならあのような結果になり、マンセルが勝つと読み切つて、レースに勝つて結果に負けたボクは月曜朝花然自失の態でカナダ航空DC10機上の人となつて、傷口に自分で塩を塗りつけるような原稿を書いていたら――

「あの、ちよつと隣の席、いいですか?」
「声、アジップのイエローも鮮やかなジャケットをまとった女性に話かけられた。禁煙席から、空席のある喫煙席にやってきましたらしい。」

モントリオール余情

聞けば、福岡からはるばるひとりカナダGP観戦の帰り旅。去年はオーストラリアGPにツアーで参加、すっかりF1のとりこになったという。――で、やっぱセナの5連勝見に行つたわけ? 「いいえ、マンセルのファンなんです」
「ガーン!」ばつくりと聞いたマンセル・リタイアの傷口がさらに深くなった気がする。

「モントリオールの○Xホテルと△ホテルのどっちかにナイジェルが泊まっていると思つたんで○Xホテルに行つて、エレベーターを待つたら、そこにナイジェルが乗ってたんです」
もう、信じられなくて、サインもらつて、頑張つて下さういってのが精いっぱい……。でも相手くださいって言うのを忘れてしまつて……。

それで、決勝レースがあげなこになつてしまつたでしょう。あなたは負けたけど、ファンは本当のウイナーがあなただということを知つてます。いうことをどうしても言いたくて、レースが終わつて、また○Xホテルのロビーで待つとうと思つたんです。
で、ただ待つとつたんで目立たんと思ひまして、私、レースが終わつて自分のホテルに急いで戻つて、相服に着替えたんです。もう、着るのにややくいいて、それから、この暑いのに○Xホテルまで歩いて行つて、待ちました。でも、なかなか来んのです。ナイジェルは、3時間待つたんです。そうしたら、ボーイさんが来て、何してるんだい? と訊かれたらんやから事情を説明したら、ナイジェルは今日は別のホテルのレストランへ行つてるからそつちへ行きなさいゆうんです。ぜひ、行きなさいって。

行きなさいよ、私。そしたら、居らんかつたんです。やっぱ、あのまま○Xホテルで待つとつた方が良かった……。戻ろうかと思つたんですけど、破れてしもうて、ウチのホテルへ帰つてしまいました。
ボクはこの話を聞いてウチなな、相服をあらかじめ準備していたというのがやはり凄い。どこまで続くドーブーム。マンセル・ショックに打ちのめされ、僕はメキシコには行かなかつた。

DOMESTIC RACE

by Hirao Nishiyama
西山平夫

やはりチームワーク
これからイカダの良さ
すべてがよかったんだ
完璧な勝利さ



Photos/Sutton Photographic, Kenji Sawada



やあドーモ、ドーモ
私がマンセルです

カナダはどうでした
楽しんでいただけましたか?

ウンウン、あなたの独走
そして最後にきっちりオチを
付ける見事な姿勢
ぼつかり楽しめましたよ
さすがマンちゃん、〇です

GPS

RAND RIX TATION

The 1994 and 1995 Grand Prix seasons were both dominated by Michael Schumacher and Damon Hill. The 1994 season was won by Schumacher, who finished the year with 90 points, while Hill finished second with 84 points. The 1995 season was also won by Schumacher, who finished the year with 100 points, while Hill finished second with 84 points.

The 1994 and 1995 Grand Prix seasons were both dominated by Michael Schumacher and Damon Hill. The 1994 season was won by Schumacher, who finished the year with 90 points, while Hill finished second with 84 points. The 1995 season was also won by Schumacher, who finished the year with 100 points, while Hill finished second with 84 points.

F1グランプリの
裏話、こぼれ話と噂

ケガして勝ったら、本当の天才かもしれないセナ(字イあまりすぎ!)

フェーリン
完走したけど
疲れたヨーリン



日本のみなさん、はじめまして
私、デザイナーのゲイリー言います
今後も応援よろしくね

ハ————イ

あーチミ達、チミ達
一生懸命働くのココロよ
そしたらもっと活躍
できるアルネ



まだまだこれから
ジョーダンGPの今後に
みんな期待しよーね

で、イカダ・グランプリで優勝、そしてカナダGP本番でも4-5フィニッシュ、と最初から最後までウハウハで過ごした、ジョーダン・グランプリ。まあこ要案として、このGPSのコーナーを差し上げよう。

イカダ・グランプリの勝因は、「完璧なチームワークのおかげさ」とメカニックが言い切っただけあって、ジョーダンはいつだってチームワークもマル。そしてチームの雰囲気も和気あいあいの、とってもいいチームなのよ。

写真のようにゲイリー・アンダーソン(マシンのデザイナーね)が、作業中にチャメツ気を出すことなんざ日常茶飯事ホスのジョーダンのチームをまとめる力はF3000時代から定評がある。ウーリン、ジョーダンってこれから楽しんじゃらん。久々に登場した期待できる新チームの今後に期待しようじゃないの、ね。



あわれ池のモズクに...モクスだよ!!



ああ見苦しい下位の潰し合い

アレー、お助け〜!

ともあれ優勝オメデトさん

ウーンそうだな
まずは……

日本のテレビですけど
勝因はなんですかね♡



オイオイ、キミに
聞いてんじゃないのよ
右のメカくん

イカダGP懲りずに開催 レイトンとブラバムに 新たな遺恨が発生!?

カナダ・グランプリ恒例の「ヒマをつぶそうイカダ・グランプリ」が、今年も5月30日にニギニギしく開催された。昨年はフェラーリがエンジン付のイカダでぶつちぎったものの、あとからクレームで、今年参加したマシンは、全部が手こぎのイカダばかり。でも各チーム、パドックにある有り合わせの材料で、よくもここまでという見事な仕上げが、レースの結果はもう知ってのとおり、ジョーダン・メカが優勝。で、まあイカダ好きのメカが揃ったこのレース、ただで終わるわけがない。まず、対岸のゴール地点からの「生タマゴ攻撃」だ。続いてレイトンとブラバムによるイカダの沈めっこ。

オレらはさ
優勝したわけ

エイヤ〜
だってアレは
冗談みたいな
レース……



オイ、チエザ公
優勝しね〜と
ただじゃおか
ね〜からな
わかってんな

活躍しなけりや男じゃないね



ただで勝つほどGPは甘く

ジョーダン・メカの足元に注目。これを上のようにエイヤッと投げつけるわけ。エゲツな

まあタマゴ攻撃の方はいいとして、シヤレにならないのが沈めっこの方。状況を説明すると、ピリを争うレイトンとブラバム。そのうちにゴールを目指すよりも相手のイカダを沈めることに作戦変更。目撃者の証言では「オールでイカダをつつく、叩くなどやりたい放題」だったとか。力尽きたブラバム号はあわれ池のくすみに……。これに発奮したメカが、ヤマハに「来年はエンジンだけじゃなく、ボートも持って来い」と囁みつけた。なんて話はないけど、ま、それくらいみんな真実に遊んでた、イカダ・グランプリでした。

別に悪さを
してるわけ
じゃない。交
渉の最中な
シールドの
交換。ステッ
ドのステッ
ドカーは北歐
のオイル



頑張って頑張って、耐えに耐えて10位完走とはご苦労様。泣きたいほど疲れるのも分かります

ニュースって程のモン
じゃないフロムカナダ



せつかく手にしたシートを取られないように持って逃げるヨハンソンの図。涙出ますね

踏んだり蹴ったりならぬ
切ったり縫ったり
セナ、大ケガでびっくり

メキシコ直前に飛び込んできたジョッキンクなニュース「セナ、大ケガ。アタマを10針縫う」。カナダを傷心で後にし、ブラジルに降りリフレッシュを回っていたセナが、6月9日にジェットスキーで転倒しアタマを傷めたというのだ。で、このニュース、セナのケガの程度について様々な説が飛び交った。地元新聞は20針、マクラーレンはたった2針で、セナ本人は「10針くらいかな」というチグハグぶり。初め日本に伝わった時は「セナが20針も縫う大ケガを負ったらしい」なんて言ったもんだから大騒ぎ。編集部にも「セナは大丈夫なんじゃないか?」なんて電話がバンバンかかってきたけど、こっちにも詳しい事は入ってないから「分かりません」と言うしかない。電話くれた人、さぞかし心配だったんでしょね。まあメキシコにも無事出場できて予選3位、決勝も3位に入り、ひとまず安心でも一説によると「アタマの傷からセナの神様が逃げちゃった」傷から運が逃げた」なんて言われるセナの今後がちょっと心配だぞ……



血がピユ〜!!

この写真はフィクションで一す



ASKING ON

聞くは一時の恥、聞かぬは一生の恥

Vol.

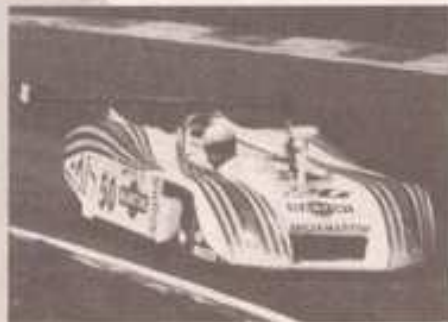
54

F1ドライバーたちの スポーツカーレース成績は?

Q はさんに質問です。デレック・ワーウィックは、今年、Cカーのレースで活躍中ですよ。また、エディー・チーバーやマーティン・ブランドルもかつてCカーで活躍していました。ところで現役F1ドライバーのなかで、Cカーレースで優勝経験のあるドライバーって他にいますか? 神奈川県 酒井啓介 18歳

その昔、バトラーゼはF1だけでなく、耐久レースにも参戦していましたが、その時期と主な成績をぜひとも教えてください!

A スポーツカーレースのリザルト・データというものは、F1GPのようにしっかりしたものがないので、すべてを採り出すことは大変困難。ただ、優勝者は拾い出せましたので、現役F1ドライバーとワーウィック、そしてチーバーの優勝レースを左の表にまとめてみました。この表のレースは、F1Aの世界選手権がかかったものだけですので、このほかのヨーロッパ選手権、非選手権については省略してあります。



'82年WEC in JAPANにも出走したバトラーゼ

しかしチーバーは、'87年F10位・WSPC4位、'88年F112位・WSPC4位というドライバー年間成績を残したのですから、よく体がもつたものですよ。またブランドルは、'88年WSPCチャンピオンに輝いていますが、この年F1にはベルギーGPに出走(水ぼうそうにかかったマンセルのピンチヒッター)し、7位フィニッシュしたのみです。

バトラーゼは、'80年代前半ランチャのワークスドライバーとして、アルボレート、テオ・ファビ、ピエルカルロ・ギンザーニ(全貴F1経験あり)らと共に、スポーツカーレースに参戦。現在、WRCのランチャでもおなじみのマルティニカラーをまとい、軽量ボディをいかにしてポルシェとバトルしていた姿を思い出す人も、きっと多いのではないのでしょうか。

は



'88年シルバーストン優勝のチーバーとブランドル

古巣に戻ったマンセルの カーナンバーは何故赤い!?

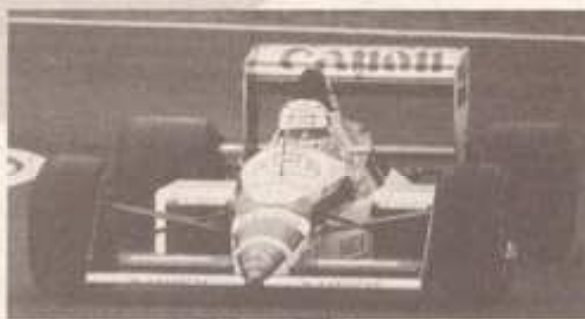
Q ウィリアムズに復帰したナイジェル・マンセルのカーナンバー5は、なぜ赤いのでしょうか? 確かフェラーリに行く前も赤かったですよ。でもティエリー・ブツェンのセツケンには赤くありませんでした。この理由を教えてください。

A 神奈川県 尾崎史敬 16歳ほかホントに多数フランク・ウィリアムズやマンセルに、直接聞いたわけではないので、ハッキリとした答えはわかりませんが、理由はふたつ考えられます。まず'86年マンセルが加入した際、カーナンバー5と6を連目にも区別するため、同じカラーリングの2台が近距離で走行していた場合、どっちがどっちなのか分りにくいんですよ。とくにピットサインマンなどは大変。で、片方のマシンに細工をするわけなのです。現在でいえばフェラーリのプロストのマシンには、前後のウイングに黄色の識別ステッカーが貼ってあり、プロストとアレジはカーナンバーを見なくても区別できるでしょう? 「でもブツェンがいたころには赤くなかった」って? では次の理由。ウィリアムズにとっては、マンセルは特別の人だから。マンセル/ビケの時代からカーナンバー5は、レッド・ファイブ、として、ウィリアムズのウリになっていきます。識別のために赤く塗ったのが、いつの間にか定着したのでしょう。ジョン・バウルの強いウィリアムズチームにとっては、愛すべき大英帝国の息子・マンセルは、別格のドライバーなのです。

オム

年	月	大会	マシン	パートナー
リカルド・バトラーゼ				
'80年	第2戦	フランス・ハッチ6時間	ランチャ・ベータ・モンテカルロ	W. ロール
	第3戦	ムジエッロ6時間	ランチャ・ベータ・モンテカルロ	E. チーバー
	第8戦	ウトキンズ・グリーン6時間	ランチャ・ベータ・モンテカルロ	H. ヘイヤー
'81年	第11戦	ウトキンズ・グリーン6時間	ランチャ・ベータ・モンテカルロ	M. アルボレート
'82年	第2戦	シルバーストン6時間	ランチャ・マルチューニLC1	M. アルボレート
	第3戦	ニュルブルクリンク1000km	ランチャ・マルチューニLC1	M. アルボレート・T. ファビ
'84年	第10戦	ニュルブルク1000km	ランチャLC1/83	A. ナニーニ
'85年	第7戦	スバ1000km	ランチャLC1/85	B. ウォレック/M. パルディ
マーティン・ブランドル				
'87年	第3戦	スバ1000km	ジャガー XJR-6	J. ダンプリース・B. ボエゼル
'88年	第2戦	ハラマ360km	ジャガー XJR-6	E. チーバー
	第3戦	モンツァ1000km	ジャガー XJR-6	E. チーバー
	第4戦	シルバーストン1000km	ジャガー XJR-6	E. チーバー
	第7戦	フランス・ハッチ1000km	ジャガー XJR-6	J. ニールセン・A. ウォレス
	第10戦	富士1000km(WEC in JAPAN)	ジャガー XJR-6	E. チーバー
'90年	第1戦	シルバーストン1000km	ジャガー XJR-11	A. フェルテ
ミケーレ・アルボレート				
'81年	第11戦	ウトキンズ・グリーン6時間	ランチャ・ベータ・モンテカルロ	B. バトラーゼ
'82年	第2戦	シルバーストン6時間	ランチャ・マルチューニLC1	R. バトラーゼ
	第3戦	ニュルブルクリンク1000km	ランチャ・マルチューニLC1	T. ファビ・R. バトラーゼ
	第8戦	ムジエッロ1000km	ランチャ・マルチューニLC1	P. ギンザーニ
ティエリー・ブツェン				
'83年	第1戦	モンツァ1000km	ポルシェ916	B. ウォレック
'86年	第8戦	スバ1000km	ポルシェ962C	F. イェリンスキー
ステファン・ヨハンソン				
'88年	第3戦	スバ1000km	ゼウバーCR-88	M. パルディ
エディー・チーバー				
'80年	第3戦	ムジエッロ6時間	ランチャ・ベータ・モンテカルロ	B. バトラーゼ
'86年	第2戦	シルバーストン1000km	ジャガー XJR-6	D. ワーウィック
'87年	第2戦	ヘルス1000km	ジャガー XJR-6	R. ボエゼル
	第4戦	シルバーストン1000km	ジャガー XJR-6	R. ボエゼル
	第8戦	ニュルブルクリンク1000km	ジャガー XJR-6	R. ボエゼル
'88年	第2戦	ハラマ360km	ジャガー XJR-6	M. ブランドル
	第3戦	モンツァ1000km	ジャガー XJR-6	M. ブランドル
	第4戦	シルバーストン1000km	ジャガー XJR-6	M. ブランドル
	第10戦	富士1000km(WEC in JAPAN)	ジャガー XJR-6	M. ブランドル
デレック・ワーウィック				
'86年	第2戦	シルバーストン1000km	ジャガー XJR-6	E. チーバー

'86~'88年、ホンダエンジンで快進撃を続けたが……



フェラーリに2年在籍し、ウィリアムズにカムバック

一発即答コーナー

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

Q あられさんに質問。海外のレース誌に、日本のレース結果は載っているのでしょうか？ 有名レース誌ではどう扱われているか、ぜひおせーてください。

A 大阪府 中原成信 32歳
車刀直入にお答えします。載っています。しかし掲載されるカテゴリーは、全日本のF3000、耐久、ツーリングカー、F3ぐらいですね。簡単に言えば、R'onの後半のモノクロページにある海外のレースダイアリーを想像してください。だいたい、あのような感じで日本のレースは載っていることが多いです。上位入賞者、あるいはベスト10ぐらいと主なりタイアしたドライバーの名前をそこから見つけることができます。もちろん、SWC鈴鹿とかF1日本グランプリのような日本で開催される世界選手権は、しっかりとレポート付きで大きく扱われています。ちなみにその雑誌にとって、他国の国内選手権レースやビッグイベントも、全日本格式のレースと同様に、レース結果や簡単なレポートで紹介されています。海外のレース雑誌の一部は国内でも手に入りますので、一度見ると面白いですよ。(あられ)

Q SWCのジャガーをスポンサーしているSilk Cutはタバコの名前なんですか？ シルバーストンはバーコードになっていたものですか……

A 静岡県 松島丈博 15歳
ピンポ〜、そのとおりです。日本では知名度は低いようですが、白に紫色のなかなか美しいパッケージのタバコなのでした。(ミナコ)

Q ZAKiさん、回答お願いします。ポイントスタンディングのコーナーを見て気がついたのですが、インディカー・ワールド・シリーズとファイアストン・インディ・ライトは、何か関係があるのでしょうか？

A 神奈川県 島原 豊 20歳
インディ・ライトは、'86年にスタートし昨年までARS (American Racing Series) という名称だったもので、今年からインディ・ライトと呼ばれています。このシリーズはインディカーレースのサポートイベントとして行われていますが、これは両シリーズともオーガナイザーがCART (Championship Auto Racing Teams) のため、一応インディカーにステップアップするにはインディ・ライトを経験しなければならないらしいのですが、それほど関係ないようです。シャシーはマーチ・ワイルドキャット、エンジンはビュイックV6、タイヤはファイアストンのワンメイク。もちろんフォーミュラカーです。(ZAKi)

Q ミナコさん、訂正をお願いします。7/1号で「'90年ポルトガルGPからライブがジャッドCVエンジンを使用した」とありますが、これはジャッドEVエンジンではないですか？

A おっしゃる通りに、確かに狭角のEVエンジンを使用しています。お詫びして訂正させていただきます。ご指摘どうもありがとうございました。(ミナコ)

片山右京選手と片山企画
ル・ボージェの関係とは？



90年の筑波FJ-8チャンピオン選手もル・ボージェのメンチを受ける

Q R'onのインフォメーション欄にときどき「片山企画」という会社名をみかけます。これは、片山右京選手となにか関係があるのではないのでしょうか？ またレースに詳しい友人に聞いたのですが、右京さんのところで「ル・ボージェ」なるクラブを作ったらしいと聞かされた。これについても詳しく教えてください。さらにお願ひ。右京さんは独身ですか？ 彼のファンクラブはありますか？

A 最初の質問からまいります。片山企画とは右京選手のマネージメント、その他企画・運営を行う会社です。次、ル・ボージェ・クラブは片山企画が運営するJAF加盟クラブで、モータースポーツが大好きな人なら誰でも参加できるクラブです。とく

ル・ボージェは
Le Beausset
って書くんた



ラブは現在募集を中止しています。ファンレターは、〒2228 神奈川県相模原市鶴野森85-5 片山企画へ送ってくださいね。ル・ボージェ・クラブ、ル・ボージェ・モータースポーツに関する問い合わせもこちらへどうぞ。(ミナコ)

岡本佳織選手のマシンの脇に
立つ、このお姉さまは誰だ!?



今年のレース・ド・ニッポンでも会えるかも！

Q ナカジさん、このお姉さんは去年のレース・ド・ニッポンで、岡本佳織選手のマシンの近くにいた方なんですけど、いったいこのお姉さんなんでしょうか？ 気になっていたので、ぜひ教えてください。

A トムスからの回答によると、この女性は高倉美貴さんでタレント。テレビや雑誌に、よく登場しているようです。岡本佳織選手とは10年来のお友達だそうです。彼女、レースはもともと大好きで昨年はF1フランスGPとイギリスGP、そしてスバ24時間レースと3週連続してビッグレースを見たそうです。「今年も時間があれば、スバで佳織ちゃんを応援したい。国内のGrAにも行きたい」ということなので、どこかのサーキットで、彼女をチェックできるかもしれません。岡本選手だけでなく、彼女のまわりにも注意を払っていただければ幸いです。それから番頭がこの質問状を紛失してしまいました。お手数ですが、お名前、ご住所をこゝへ教えてください。(ナカジ)

エントリーのしきたり		ASKING ON '91 解答陣はこの9人		K ²		GrA レトロ		「ちわっす！ K ² です。レトロものことなら私にお任せ下さい。特に得意とするのは、やっぱりジム・クラークなどが活躍していた60年代のレースのことですね。あーそれと私ちよっとGrAの方も知っています。そちらもOKです！」	
ナカジ	グループC	「どっちかというマニアックなファンが多いグループC。フワッの人が見逃してしまうような変わった質問に期待します。忘にニッポンな質問もワケルカム。ビキナーから遠慮まで、バリエーション豊かにしたい。苦手なネタもOK。」	かんの	ラリー	「世界ラリー選手権と全日本ラリー選手権を担当していますので、ラリー関係の質問に答えましょう。最近のラリーは、国内の自動車メーカーが力を入れてきているので、これからはもっと面白くなりますよ。ダートラの質問もどうぞ！」				
Kびん	全日本F3000 ドライバー ROKO	「全日本F3000のことならワケシにどうぞ！ ずばり解答してあげましょう。こまごまとーなーなこと、ドライバーなこと、知りたかったのに恥ずかしくて聞けなかったこと、全部引き受けましょう。お姉さんか教えてアゲル！」	オム	F1 ブラモナル	「アポークたちエーヴァン・トローリオだぞ！ しーつもんされるの大好きさ。社内関係、とーんとこーなー？ てなもんてF1担当の3中野さんです。F1に関するのなら何でもお答えしますよ。今までどおりホビー関係の質問もOKよ！」				
あられ	海外F1000 F1 ヨーロッパ	「海外ものに強い！ とは回答できないけど一応ダイアリーを担当していますから、あっちゃこっちゃのレースを調べませう。主に国際F3000ですが、色々な国のF3とかGrAとかにも手を出しています。平広くやってる、あられだよ！」	は	F1 F3	「ひきびきにASKING ONは違法行為です。ハコのことばKにまかせて、これからはF1への質問を受け付けます。オム君と力を合わせてNo.4解答をさせていただきますのでヨロシクね！ メカについてもOKよ！(？)！」				
ZAKi	アメリカもの	「2代目アメリカ担当のZAKiです。とにかく見聞しあひがっしりのIMSA-CART、NASCARなどアメリカで開催されるレースのことだったらなんでも聞いてください。知って得して楽しさ倍増させちゃいこと請け合いです！」	ミナコ	入門ホビー その他	「ASKING ONの3代目番頭です。入門カテゴリーから編集長への質問、あとそれから記録など細かいデータ、古いF1のワケクなどなど、何でも受け付けます。解答者に迷ったときは私にF1-7！」				

[2]

F1 GPは毎年一ヶ国一開催が原則だ。ところが、「原則」には常に「例外」が存在する。例えば、サンマリノGP。実際にはイタリアで開催されているのだが、昔からレース大好きなイタリア人は、本来のイタリアGPとは別に、小国サンマリノの名前を借りて、もうひとつのF1 GPを開催しているのだ。

今回は、そんな、F1 GP一ヶ国「2」開催の話。歴史の古い順に振り返ってみよう。

まずは1957年のベスカラGP。イタリア：アドリア海沿いの都市ベスカラを舞台にした一戦だ。世界選手権に数えられたのはこの年だけだったが、毎年8月半ばに開催されたこのレース自体はイタリアでは伝統あるポピュラーなものだった。

1950年代にはインディ500も世界選手権の一戦だった。北米では当時まだF1 GPを開催する下地がなく、形式的にインディが選手権に含まれていたのだ。そして'59年になってようやくF1 GPがアメリカに上陸した。それが軌道に乗ったことでインディは'61年から選手権から外れるが、'59年と'60年はアメリカで「インディ500」「アメリカGP」と2戦の選手権戦が行われたことになる。

広大な土地を持つアメリカでは'70年代半ばになって、東と西で一戦ずつF1 GPを開催しようという気運が盛り上がった。そこで'76年に始まったのがロングビーチでの一戦。春にはカリフォルニアで「アメリカ西GP」、秋にはニューヨーク州ワトキンズ・グレンで「アメリカGP」というパターンは以後'80年まで続き、'81、'82年はグレンに代わってラスベガスで「ラスベガスGP」が開催され、'82年からは6月に「デトロイトGP」が開始されたため、この'82年にはアメリカでロングビーチ/デトロイト/ラスベガスと3つもF1 GPが開催されることになった。ロングビーチでのF1 GPは'83年が最後となり、デトロイトは'88年まで続いた。この間、'84年だけ「ダラスGP」も行われる。'89年以降、デトロイトに代わってフェニックスで「アメリカGP」が開催されているが、アメリカではF1 GPの人気が高

いのかという、実はそうでもないのが面白い。

「サンマリノGP」がイタリアのイモラで始まったのは'81年から。'82年にはフランスのディジョンで「スイスGP」が行われた。第2のフランスGPといったところだが、'55年にル・マン24時間で大事故が発生して以来、スイスではすべてのサーキット・レースが禁止されているのだ。'75年にも非選手権F1戦「スイスGP」が開催されたことがあった。

'83~'85年の3年間、「ヨーロッパGP」という名称で、イギリス(ブランズ・ハッチ、'83、'85年)とドイツ(ニュルブルクリンク、'84年)が第2のGPを行った。「ヨーロッパGP」という名称自体はこの時が最初ではなく、'50~'60年代にはヨーロッパ各国の伝統あるGPが毎年持ちまわりでそのタイトルを冠していた。例えば'50年はイギリスGPが、'68年はドイツGPが同時に「ヨーロッパGP」でもあった。

そして、毎年秋に鈴鹿サーキットで開催される「日本グランプリ」に対して、新設のオートボリスで「アジアGP」が開催されるのではという話が外誌に載ったのは、つい先日のことだ。



イタリアでは'81年からイモラ(左上)、モンツァ(右下)で年2戦のF1 GPが開催されている

ドリフトの神様が踊る。



ラリー・カーの車両規定が格段に厳しくなった時だった。各地の林道に木霊したソレックスやウェーバーの吸気音は消え、ライストは少しでもパワーに勝る市販車を探し求める。クルマは新しくなり、ブレーキの効きだけは鋭くなったが、ラインを出たままのノーマル・エンジンは、もどかしさを募らせる。しかし、ある意味では公平なガチガチの車両規定は、レースにつながる。欲求不満のライストは、サーキットに集まって派手なドリフトを披露することになった。タイヤはヤマが無いほうがいいぞ、サスペンションをもっと硬くしてしまえ。筑波でも富士でも、最終コーナーでいかに長くドリフト・アングルを保てるか。そんな単純で純粋なダートの男たちの気持ちで、観客を楽しませた。ドリフトを売り物にするレーサーが登場する数年前に、そんなレースがかつてあった。

全日本フォーミュラ3選手権第7戦
Panasonic Japan F3 Championship Round7

レースオブフォーミュラジャパン

開催日程 **7/13-14** (SUN)

開催場所/MINEサーキット(旧西日本サーキット) 主催/MINEサーキット、ビクトリーサークルクラブ(VICIC)、あつモータースポーツクラブ(AMSC) ゲートオープン/8:00 前売券発売所/西日本サーキット



全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第3戦
富士ロングディスタンスシリーズ第3戦

第14回全日本富士500mileレース

開催日程 **7/20-21** (SUN)

開催場所/富士スポーツウェイ 主催/ニッサンスポーツカークラブ(SCCN) ビクトリーサークルクラブ(VICIC) 決勝スタート/11:00予定(ローリングスタート) ゲートオープン/6:00 入場料金/前売り・大人¥5,000 当日決勝日・大人¥6,000、小人¥2,000 前売券発売所/チケットぴあ、チケットセゾン、CNプレイガイド、ローソン、サンチェーン、RTN加盟店

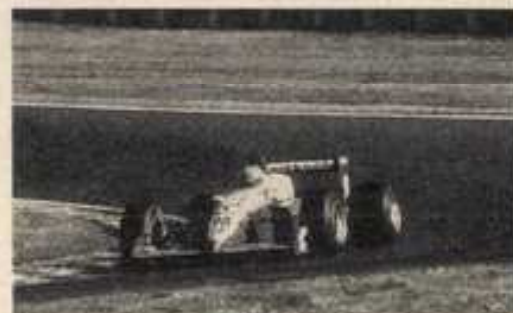


全日本フォーミュラ3000選手権第6戦

第5回 Nippon Shinpan SUPER CUP
SUGO INTER FORMULA

開催日程 **7/27-28** (SUN)

開催場所/スポーツランドSUGO 主催/ビクトリーサークルクラブ(VICIC) SUGOスポーツクラブ(SSC) 奥州ビクトリーサークルクラブ(奥州VICIC) 決勝スタート/13:30予定 ゲートオープン/8:00 入場料金/前売り・大人¥4,200、ペア¥8,000 当日決勝日・大人¥5,000 小人¥1,000 前売券発売所/チケットぴあ、チケットセゾン、CNプレイガイド、セブンイレブン(福島・宮城地区)、RTN加盟店



JAPAN MOTOR
RACING CENTER
CORPORATION

株式会社日本モーターレーシングセンター

- 本社 〒150 東京都渋谷区広尾2-13-14 TEL. 03-3409-2391
- 広報事務局 〒150 東京都渋谷区東1-10-9, 201(プロワークビル内) TEL. 03-5485-8538
- 東北支社 〒980 宮城県仙台市青葉区国分町3-6-28(豊産ビル4F) TEL. 022-225-1301
- 東海事務所 〒412 静岡県静岡市中央区7-12-1(INGSビル2F) TEL. 0550-89-2110
- 大阪事務所 〒550 大阪市西区鶴本町1-16-8(クリエートビル2F) TEL. 06-441-3888

インフォメーションダイヤル **03-3409-2365**

営業時間 AM 10:00 - PM 6:00(土、日を除く)

●'91全日本ツーリングカー選手権シリーズ第2戦

鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース

●鈴鹿サーキット ●主催：株鈴鹿サーキットランド、SMSC

SUZUKA SUPER TOURING CAR 500km RACE

7/7

初夏の500kmはサバイバル・レースの予感が.....



菅生では思わぬブレーキトラブルに見舞われたGT-R勢。500kmレースをどう戦うか

1クラスはエントリー5台に減少

開幕戦の菅生から約1カ月のインターバルを経て、全日本ツーリングカー選手権の第2戦は鈴鹿に舞台を移して行われる。今回の鈴鹿は今年初の500km、しかも初夏のレースということもあって、各チームともマシンの耐久性に重点を置いて臨むことになる。エントリーに目を移してみると、1クラスは菅生でデビューしたブレイクボーイ・シエラがマシンのパーツ供給の問題からエントリーを取り止めたため、ついにクラス成立台数ギリギリの5台となってしまった。したがって、このクラスはスカイラインGT-R 4台にフォード・シエラ1台と、ますますGT-Rのワンメイク・クラスの色彩が強くなった。

そのGT-Rだが、開幕戦の菅生では4台中3台がブレーキ・トラブルに見舞われリタイア、もしくは大幅なペースダウンを強いられている。500kmの今回はさらにブレーキにとっては苦しい展開になるのではないかと。昨年のこのレースを制しているハセモーター・スポーツ側に話を聞いてみた。

「前回の菅生ではブレーキのキャリバーの過熱でオイルが漏れてしまったんですが、今度の鈴鹿にはローターよりもキャリバーがより冷えるような対策をしています。でも、鈴鹿の場合は、長いストレートが2本あるのでブレーキの冷却に関しては菅生ほどはきつくないと思います。ただ、500kmという距離を考えると、ブレーキ・パッドの消耗の方が心配ですね」

また、菅生でGT-R各車にブレーキ・トラブルが発生したのは、今年は昨年よりもGT-Rの参加台数が増えたことも原因として考えられる。つまり、性能的には同じ他のマシンより前を走るには、ブレーキングで勝負を賭けるしかないからだ。したがって、今回の鈴鹿のレースは、4台のGT-R同士の「サバイバル・ゲーム」といった展開になるだろう。

- 開催レース グループA 85周
FJ1600-A 12周
シビック 10周
RS 12周
- 入場料 7月6日(土) 公式予選 大人1200円 小中学生 500円
7月7日(日) 決勝 大人5500円 小中学生2000円
パドックパス 15500円
前売り(大人) 4400円
(小中学生)1600円
- 駐車場 4輪500円 2輪300円



地元・鈴鹿で、まずは1勝目を挙げたいシビック

菅生ではB-ring、タイサン、オートテック、バーバスの4台のM3による激しいトツプ争いが見られた2クラス。今回は、このクラスに澤田透/松田秀士のCARA M3がエントリーしてくる。このコンビがどんな活躍を見せるか期待したい。また、500kmというレース距離を考えると、この2クラスのM3勢が総合でも上位に食い込んでくる可能性も十分にあるので、そのあたりも見どころと言えるだろう。

そして、3クラス。ここ鈴鹿は、シビック勢にとつて地元コースだけに、ぜひ勝ってカローラ勢に一矢を報いたいところだろう。特に、昨年のこのレース

グループAエントリーリスト

No.	車名	第1/第2/第3ドライバー	車両	タイヤ	エントリー
CLASS 1					
1	カルソニック スカイライン	星野 一哉/鈴木 利男	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	ホシノレーシング
2	タイサン KLEPPER GT-R	高橋 健二/土屋 圭市	ニッサン・スカイラインGT-R	YO	チーム・タイサン KLEPPER
8	FET FORD SIERRA RS500	見崎 清志/長坂 尚樹	フォード・シエラRS500	BS	FET RACING TEAM
22	AXIA SKYLINE	清水 和夫/影山 正彦	ニッサン・スカイラインGT-R	TY	AXIA RACING TEAM
50	リーボック スカイライン	長谷見昌弘/A.オロフィン	ニッサン・スカイラインGT-R	DL	ハセモータースポーツ
CLASS 2					
4	CARA M3	澤田 透/松田 秀士	BMW M3	YO	CARA RACING
9	OVER TAKE M3	K.ウォン/中川 隆生/T.B.N	BMW M3	DL	株式会社タイクワン
10	OVER TAKE M3	W.マック/C.カーン	BMW M3	DL	株式会社タイクワン
17	CHERENA M3	夏川 竜一/金石 勝賢	BMW M3	BS	CHERENA RACING TEAM
21	バーバース M3	一ツ山 肇/福山 英樹/一ツ山幹雄	BMW M3	YO	バーバースレーシングチーム
26	タイサン アルファード M3	水野 文則/川本 篤	BMW M3	YO	チームタイサン
29	Bing KEGANI M3	茂木 和夫/小橋 栄	BMW M3	YO	Bing KEGANI RACING
35	オートテック M3	R.ラッフェンバーガー/T.ダニエルソン	BMW M3	BS	オートテックレーシングチーム
56	FMR M3	武藤 文男/池沢さとし	BMW M3	YO	FMR
72	IPF WAKO'S M3	牧口 雄雄/T.B.N/T.B.N	BMW M3	YO	牧口エンジニアリング
CLASS 3					
6	トクホントムス カローラ	岡本 佳典/船谷 俊二	トヨタ・カローラ・レビン	TY	TOKUHON RACING TEAM with TOM'S
7	トムスカローラ	三原 順子/松永 勝博	トヨタ・カローラ・レビン	TY	チームトムス
11	トランビオカローラ	横島 久/和田 久	トヨタ・カローラ・レビン	TY	オブジェクトT
14	JACCS CIVIC	中西 明彦/野部 尚貴	ホンダ・シビックSiR(E-EF9)	BS	ムーンクラブ
15	PIAA CIVIC	佐藤 清二/五藤 久重	ホンダ・シビックSiR(E-EF9)	BS	NAKAJIMA PLANNING
18	ウエックススポーツカローラレビン	浅野 武夫/藤原 誠	トヨタ・カローラ・レビン	BS	浅野レーシングサービス
19	ウエックススポーツ AARレビン	河合 博之/網島 伸二/河西 政次	トヨタ・カローラ・レビン	YO	RACING PROJECT by BANDOH
22	PLAYBOY TRAMPIO CIVIC	村松 康生/原 貴彦	ホンダ・シビックSiR(E-EF9)	TY	PLAYBOY RACING TEAM
25	ADVAN CORDOLLA レビン	鈴木 孝一/新田 守男	トヨタ・カローラ・レビン	YO	土屋エンジニアリング
27	トラストコカローラレビン	駒 光武/人見 隆博/藤野 智行	トヨタ・カローラ・レビン	YO	トラストレーシングチーム
28	DIMIC ADVANレビン	柴田 昭/久保 健	トヨタ・カローラ・レビン	YO	アルボモータースポーツ
36	富士通チームトムスカローラ	関谷 正徳/小沢 等	トヨタ・カローラ・レビン	BS	富士通アンチームトムス
37	富士通チームトムスカローラ	星野 真/Y.ロッソ	トヨタ・カローラ・レビン	TY	富士通アンチームトムス
67	YAMATO CIVIC	大塚 次雄/佐藤 克明	ホンダ・シビックSi(E-EF3)	BS	TEAM YAMATO
90	MORITANI CIVIC	三好 正己/荒川 親彦/植松美智子	ホンダ・シビックSiR(E-EF9)	TY	守谷レーシングチーム with J.R.D.A
100	出光MOTION無限シビック	中子 隼/岡田 秀樹	ホンダ・シビックSiR(E-EF9)	BS	出光レーシング with 無限



激戦が予想されるM3同士のバトル



シビックの地元でのカローラの活躍は

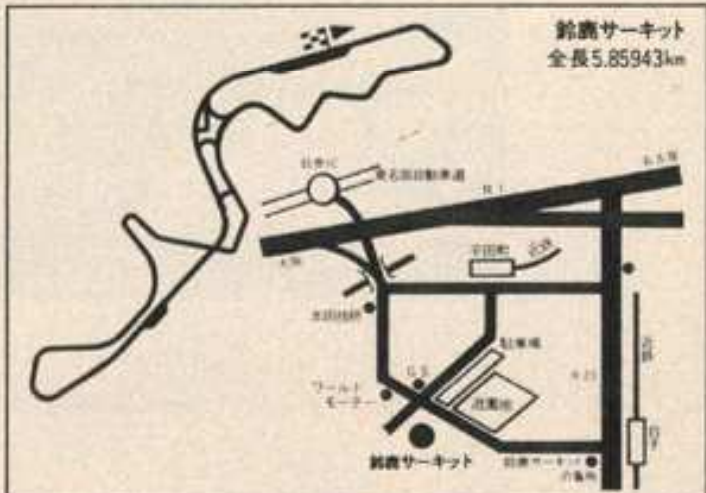
でも勝っている無限ワークスの出光には期待がかかる。さらに、シビック勢では村松康生/原貴彦がこの鈴鹿からシビックでのエントリーを予定している。

一方、カローラ勢では、菅生で今シーズンの1勝目を挙げたアドバン、そしてデビュー戦ながらクラス3位に入ったトランビオ・カローラなどが有力候補に挙げられる。

'90鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース

●6月30~7月1日/鈴鹿サーキット/第一時雨/主催：株鈴鹿サーキットランド、SMSC/観客36,000人
5.85943km×86周=503.91096km 予選出走35台・決勝出走35台・完走23台

順位	車名	ドライバー	車両	タイム	タイヤ	順位	車名	ドライバー	車両	タイム	タイヤ
1-1	長谷見昌弘/A.オロフィン	リーボックスカイライン	ニッサン・スカイラインGT-R	DL 86周 3'35'40"700	2/2'16"886-2'20"457	2	藤原 誠	トヨタ・カローラ・レビン	トヨタ・カローラ・レビン	TY 86周 3'37'15"733	1/2'15"362-2'16"442
1-2	星野 一哉/鈴木 利男	カルソニックスカイライン	ニッサン・スカイラインGT-R	BS 86周 3'36'04"720	6/2'19"669-2'23"151	3	見崎 清志/長坂 尚樹	FETフォード・シエラRS500	フォード・シエラRS500	BS 83周 3'37'03"742	18/2'30"581-2'28"076
1-3	見崎 清志/長坂 尚樹	FETフォード・シエラRS500	フォード・シエラRS500	TY 83周 3'37'03"742	18/2'30"581-2'28"076	4	清水 和夫/影山 正彦	PIUMINI TRAMPIO SIERRA	フォード・シエラRS500	TY 82周 3'35'41"317	3/2'18"142-2'23"146
1-4	清水 和夫/影山 正彦	PIUMINI TRAMPIO SIERRA	フォード・シエラRS500	YO 82周 3'36'40"584	7/2'25"789-2'22"516	5	和野 幸夫/土屋 圭市	アドバン・エンデレス・シエラ	フォード・シエラRS500	DL 82周 3'36'52"954	5/2'19"551-2'22"402
1-5	横島 久/和田 久	トランビオ・シエラ	フォード・シエラRS500	BS 82周 3'36'56"769	10/2'23"702-2'27"690	6	W.マック/C.カーン	オートテックM3	BMW-M3	YO 82周 3'38'09"276	11/2'24"402-2'26"855
1-6	和野 幸夫/土屋 圭市	アドバン・エンデレス・シエラ	フォード・シエラRS500	DL 81周 3'36'22"448	9/2'23"559-2'23"711	7	M.マルティニ/ニノ クロスノブ	DUNLOPシエラ・シエラ	フォード・シエラRS500		
1-7	M.マルティニ/ニノ クロスノブ	DUNLOPシエラ・シエラ	フォード・シエラRS500			8	R.ラッフェンバーガー/中川 隆生	オートテックM3	BMW-M3		
1-8	W.マック/C.カーン	オートテックM3	BMW-M3			9	W.ホイ/高橋 健二	ADVAN alpha M3	BMW-M3		
1-9	W.ホイ/高橋 健二	ADVAN alpha M3	BMW-M3			10	寺田隆次郎/赤池 卓	オートネイチャー・シエラ	フォード・シエラRS500		



P R E V I E W

レースオブフォーミュラジャパン

●全日本パナソニックF3選手権シリーズ第7戦

●主催:美祿サーキット、VICIC、AMSC ●美祿サーキット

RACE OF FORMULA JAPAN

7/14

新装後初めてのF3レース、美祿を初制覇するのは誰か?



第5戦終了時点で3勝を挙げランキングトップに立つカルカスチ(右)と第5戦筑波で1勝を挙げたロッソ。この美祿サーキットでもトムス旋風は吹き荒れるのか?



今季絶好調の土屋圭市、新しい美祿サーキットでのアグレッシブな走りに期待

条件は同じ、誰が抜け出すか
パナソニック全日本F3選手権シリーズもこのレースオブフォーミュラジャパンで早くも7戦目。舞台はレイアウトを一新、いままで以上にテクニカルコースに生まれ変わった美祿サーキットだ。年間で1戦しか行われない美祿サーキットでのレース、しかも全く新しくなったコースだけに各チームとも従来のデータは通用しない。その意味でもどのチームがいち早くマシンのセットアップを進めることができるかが、勝負を決める重要な要素となるだろう。

●開催レース	パナソニックF3	28周
	フォーミュラ・トヨタ西日本シリーズ	15周
	ザウルス西日本シリーズ	12周
	FJ1600-A	12周
	CIVIC西日本シリーズ	10周
	TNC	10周
	マーチ	10周
●入場料	前売り	大人4000円 中学生1000円 高校生以上2000円
	当日(土)	中学生2000円 高校生以上4500円
	当日(日)	(土)4500円 (日)6500円
	パドックバス(当日のみ、入場料別)	(土)4500円 (日)6500円
*前売り券は、チケットぴあ、博多大丸、下関大丸、博多岩田屋、久留米岩田屋、八幡井筒屋、小倉井筒屋、近鉄松戸百貨店、熊本交通センター、広島そごう、サンバーク等で発売中		
●駐車場	土曜日	2輪 300円 4輪 500円
	日曜日	2輪 500円 4輪 1000円
●ゲートオープン(予定)		土、日とも 7:00

また、トリッキーなレイアウトでオーバーテイクポイントの少ないコースだけに、筑波や仙台ハイランド同様に予選順位がレースの行方を大きく左右することになるはずだ。この美祿サーキットの場合も、今年からF3全日本規定で変更されたとおり、2セッションの子選が行われる予定となっている。ただし使用できるタイヤが1セットと限られているだけに、予選用タイヤのないF3ではあるが、限られたタイヤで2回のセッションをどう戦うか、注目したい。

さて、注目のドライバーだが、やはりトムスD31F・トヨタを駆るカルカスチとロッソを筆頭に挙げなければならないだろう。ドライバーのテクニク、そしてコーナー立ち上がりでのトラクションに優れるトムスD31Fの組み合わせは、現状では他をわずかにリードしているとさえ言えそうだ。特にカルカスチは、これまでも初めてのコースでも短時間でクルマを仕上げている、今回も抜き出た存在になると思われる。

この他には、このところ好調の藤水敏道と第4戦鈴鹿でルーキーながら初の表彰台に登った光貞秀俊といった、旧西日本サーキット出身のドライバーにも注目が、彼らにとって地元での1戦となるだけに、当然優勝を狙ってくるのは間違いない。

また、今季絶好調の土屋圭市からも目が離せない。第5戦筑波でF3初の表彰台に上がり、さらにひとつ上を狙って彼らしいアグレッシブな走りを披露してくれるはず。前戦の1戦を見送すことはない。

いずれにしても激戦は必至。さて、新サーキットを初制覇するのは果たして誰か? この1戦を見送すことはない。

仙台ハイランドから、マシンをそれまでのレイナードからラルトにスイッチした土屋のチームメイトの西垣内も、同じ道具を得て土屋に勝るとも劣らないアグレッシブさを見せてくれるだろう。

No.	ドライバー	シャシー	エンジン	チームエントラント
2	高村 一明	ラルトRT35	無限	SUPER HAKKA RACING TEAM
3	金久 孝司	ラルトRT35	無限	IKI RALT 無限
5	本山 哲	ラルトRT35	無限	TAKE ONE RALT RT35
6	小川 圭一	ラルトRT35	無限	NPSM RT-35
7	V. ロッソ	トムス031F	トヨタ	TOM'S CO., Ltd
8	F. カルカスチ	トムス031F	トヨタ	TOM'S CO., Ltd
9	飯田 直	ラルトRT33	トヨタ	Team Taku with ORS
10	伊藤 直道	ラルトRT35	無限	GIZA RACING TEAM
11	中島 誠史	ラルトRT35	無限	SUNTEC・RACTING・TEAM
14	土屋 圭市	ラルトRT35	無限	アビタwith TEAM 5 ZIGEN
15	西垣内正典	ラルトRT35	無限	アビタwith TEAM 5 ZIGEN
16	影山 正典	ラルトRT35	無限	TOMEI RACING
17	夏川 竜一	ラルトRT35	無限	MASSCARS RACING
18	田中 哲也	ラルトRT35	トヨタ	トリイレーシング
19	金石 勝智	ラルトRT35	無限	CABIN RACING TEAM WITH IMPAL
20	佐藤 浩二	ラルトRT35	無限	IKI RALT 無限
21	石川 順	ラルトRT35	無限	CAPCOM RACING with FUNAKI-R
22	佐藤 孝紀	ラルトRT34	トヨタ	APEX MOTOR SPORT
23	羽根 幸浩	ラルトRT35	無限	セキスイツユーホームレーシング・フナキR
24	大文字良浩	ラルトRT33	無限	FGレーシングチーム with LUCKY PENNY
25	近藤 真郎	ラルトRT35	無限	NISSEKIレーシングチーム
26	加藤 英紀	ラルトRT35	無限	RANKUP SPORT
27	光貞 秀俊	ラルトRT35	無限	NOW MOTOR SPORT
28	藤水 敏道	ラルトRT35	無限	NOW MOTOR SPORT
29	藤村 真男	ダッラーラ391	無限	エンドレス プロジェクト
30	岡本 幸夫	ラルトRT35	無限	Team NIKKODO BMB
31	種塚 直	ラルトRT33	無限	サムシンググッドレーシングチーム
32	保原 真介	ラルトRT35	無限	サムシンググッドレーシングチーム
33	草田 岳史	ラルトRT35	無限	BOSCH JAPAN RACING with PALCERAX
34	沢田龍太郎	ラルトRT35	無限	MASSCARS RACING
35	中川 隆正	ラルトRT35	無限	MASSCARS RACING
36	高橋 浩二	ラルトRT35	無限	テクノスジャパンレーシングチーム
37	E. ビスコ	ラルトRT35	無限	ステラインターナショナル
38	井上隆智雄	ダッラーラ391	無限	DALLARA JAPAN RACING
39	T. B. N	ダッラーラ391	無限	DALLARA JAPAN RACING
40	藤野 賢行	ラルトRT34	無限	JTRレーシングチーム
41	戸田 哲史	ラルトRT35	無限	TOMEI RACING
42	次堂 栄一	ラルトRT35	無限	TAKASU CLINIC RACING TEAM
43	P. アダムズ	ラルトRT35	無限	TEAM RIGAL ACTIV
44	砂子 賢智	ラルトRT35	VW	VOLKSWAGEN MOTOR SPORT RACING TEAM



マシンをラルトにスイッチした西垣内も美祿でひと暮らししてくれそうだ

美祿サーキット 全長3239m

●美祿サーキットへの交通
サーキットは本州の端、山口県美祿市に位置する。空路で山口宇都宮空港か、九州側の福岡空港入りして車でサーキットまで行くのが一般的だ。サーキットまでは西空港から車で1時間ほど。また、車で行く場合は中国縦貫道の小月インターか美祿インター利用が便利。電車利用の場合はJR山陽本線の厚狭駅または小月駅下車で。



一番のオーバーテイク・ポイント、アデレイドの次にオーバーテイク・チャンスが大きいのはここシケイン。S字の連続するインフィールドを抜けて、ゆるい下りの直線から直入するこのシケインでは、多くのエキサイティングなシーンが観られることだろう。もちろんイモラの脱出速度がポイントだ。こうして全体を見ると、連続コーナー→直線→連続コーナーとマシンにとって過酷なレイアウトであることが分かる

COURSE GUIDE



[Circuit Nervous Magny-Cours]
マニークール
全長 427km
ラップレコード(争) _____
(決) _____

年間16戦行われるF1GPにとって、長い伝統を誇り、また天王山といわれているフランスーイギリス2連戦、実際にこの2連戦を制したマシン&ドライバーがその年のチャンピオンを取ることは実に多い。そのまず1戦目フランスGPは、おなじみだったポール・リカルからマニークールへとその開催場所を移すこととなった。

今年新しいフランスGPの舞台となるマニークールは、パリとリヨンのちょうど中間、フランスのほぼ中央部に位置

する町である。地中海に近かったポール・リカルほどではないにしろ、リゾート・シーズンでの開催ゆえ温暖な気候に恵まれている。これまでにF1GPの開催はないので、フランスF3出身のドライバー以外は、今年初めて走るサーキットとなるだろう。元々レーシング・スクール用のサーキットを改修しているため、コース幅が狭くオーバーテイク・ポイントが少ない、との指摘は多い。さすがに今年GP開催のために手直しが施されただけあって、安全設備やピット施設、観客席の対応は万全。特にどこに座っても少なくとも全コースの75%は見渡せるといったスタンドは観客にとって嬉しいサービスだろう。コース縁石はマニークールのタウン・カラーであるグリーンとブルーに塗り分けられ、独特の雰囲気を醸し出している。また、リジェの地元としても有名である。

それでは、5月のテストでトップタイムをマークしたG.ベルガーにこのコースの印象を述べてもらおう。

「ここは変わったコースだね。クルマにどんなことをしてもタイムが一緒なんだ。オーバーテイク・ポイントは2カ所くらいかな。とにかくS字が多くて後ろについてもなかなか抜けない。コース路面はスムーズだけど、個人的にはもうちょっとラフな方が好きだね。こんなにコースが滑らかだと、ドライビングの興味が失いかねないからね」

9
1
G
P
T
C
N
G

FRENCH GP 7/7

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 7

●1991年7月7日 ●フランス・マニークール/マニークール・サーキット

BRITISH GP 7/14

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 8

●1991年7月14日 ●イギリス・シルバーストン/シルバーストン・サーキット



シルバーストン・サーキットの名物となっていたウッドコート・シケインも改修。アビィからまっすぐシケインに直入していたポイントも、新たにブリッジ、プライオリティ&ブルックランズ、ルフィード、そしてウッドコートの4コーナーに変更した。高速、低速をおりませたコーナーで攻め難しく、コース幅も広いのでタイムアタック、オーバーテイクともキーポイントとなるだろう

新築されたシルバーストンでは本原稿執筆時点でF1走行がないため、SWCのC1クラスの子選タイムを参考にしてみた。総選でのF1とSWCのポールタイム差が約10秒あるところから、多少コース性格が違うところを差し引いても1周1分20秒を切ると予想できる

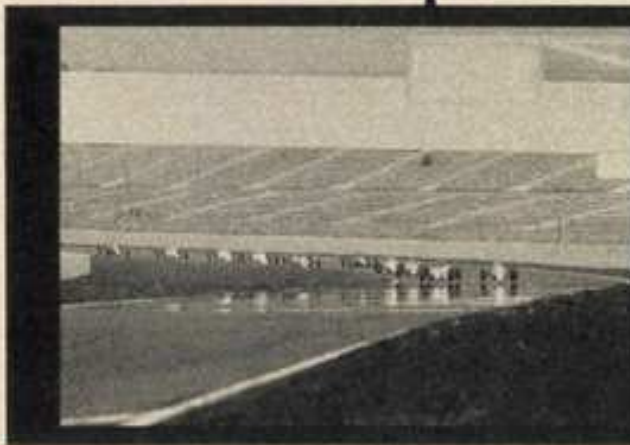
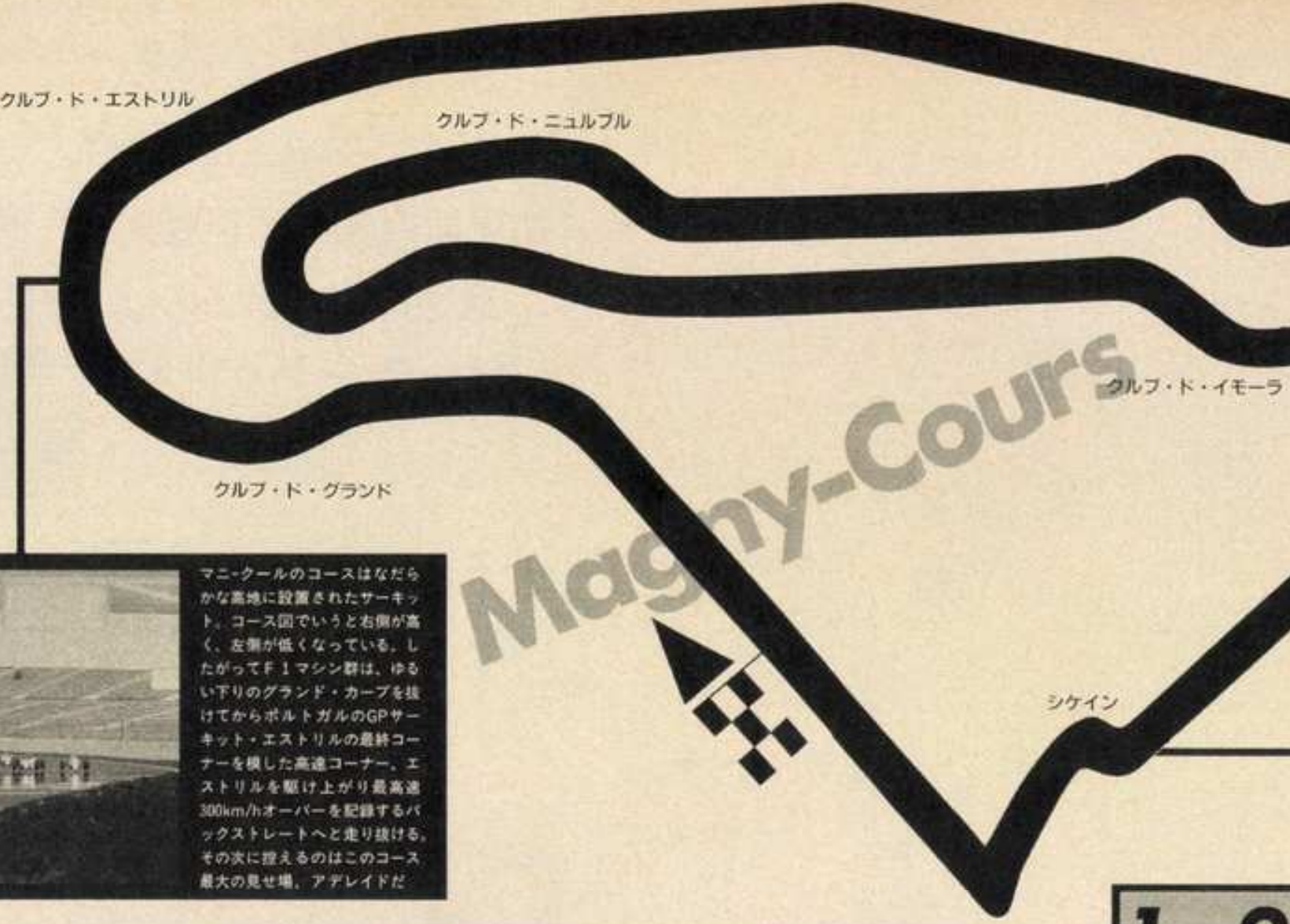
5月17~19日 SWCシルバーストン予選結果(C1クラス)

T.ファビノ/D.ワーウィック	ジャガー-XJR14	1'27.478
M.ブランドル	ジャガー-XJR14	1'27.519
M.バルディ/P.アリオー	ブジョー-905	1'31.238
K.ローズベルグ/Y.ダルマス	ブジョー-905	1'31.431
M.シユマッヒャー/K.ペンドリンガー	メルセデスC291	1'31.478

5月15~17日 FOCA マニークール・テスト

G.ベルガー	マクラーレンMP4/6	1'15'22
A.セナ	マクラーレンMP4/6	1'15'21
J.アレシ	フェラーリ642	1'15'52
A.プロスト	フェラーリ642	1'15'72
R.バトラーゼ	ウィリアムズFW14	1'15'51
N.マンセル	ウィリアムズFW14	1'16'53
I.カペリ	レイトンハウスCG911	1'17'49
J.J.レート	ダラーラBMS191	1'17'52
E.コマ	リジューJ935	1'17'59
R.モレノ	ベネトンB190B	1'17'94
S.モデーナ	ティレル020	1'17'98
A.ア・チュザリス	ダラーラBMS191	1'18'10
O.グルイヤール	フォメット1	1'18'14
N.ラリーニ	モデーナ・ランボ291	1'18'46
T.ア・ブエン	リジューJ935	1'18'55
N.ピケ	ベネトンB190B	1'18'77

このデータは5月に行われたFOCAテストにおける最終計測タイム。各チームともテスト目的、スケジュールの違いにより同一コンディション中にマークされたタイムではない。ゆえに、このデータで一概に予選順位を予想することはできないが、一応の目安としては役立つ



マニークールのコースはなだらかな高地に設置されたサーキット。コース図でいうと右側が高く、左側が低くなっている。したがってF1マシン群は、ゆるい下りのグランド・カーブを抜けてからポルトガルのGPサーキット・エストリルの最終コーナーを模した高速コーナー、エストリルを駆け上がり最高速300km/hオーバーを記録するバックストレートへと走り抜ける。その次に控えるのはこのコース最大の見せ場、アデレイドだ

ニューコースで争われる F1天王山2連戦!

Photos/WORDS & PICTURES, MAX PRESS, Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada

COURSE GUIDE



[Silverstone Circuit]
シルバーストン
全長: 5.90km (旧コース4.726km)
ラップレコード(予) 1'07'10(256.315km/h)
ケル・ミン・ピケ(1987/旧コース)
(決) 1'09'02(246.325km/h)
ナイジェル・マンセル(1987/旧コース)

F1天王山2連戦・2戦目のイギリスGPも、ニューコースで争われる。と、言ってもこちらの開催サーキットは例年おなじみのシルバーストン。ハイスピード・バトルの象徴と言われたこのコースは、今年大改修が行われその性格をガラリと変えてF1サーカスを迎える。
わずかに1ヵ所のシケインがある以外は直線と高速コーナーだけで構成されていた超高速型サーキットだったシルバーストンは、今回の改修でハイスピードな性格を残しつつ

つ鋭角的な中速コーナーを加えよりテクニカルな内容となった。改修ポイントはマゴッツァーチャペル間、ストウ・クラブ間、そしてアビーウッドコート間。今まで直線で結ばれていたこの区間に、複合コーナーなどを加えて平均速度を抑えていこうという意図のもと改修は行われた。F1の初走行は6月24日からのFOCAテストとなっており、本稿掲載時点F1マシンでマークしたデータはないが、単純にSWCのファステスト・ラップ比較をしてみるとタイムで約13秒、平均速度で約15km/hほど低下している。この改修の目的は果たせていると言っていい。
今までシルバーストンでのGPというと、セッティングといえばウイングを思い切り寝かせてストレート・スピードを稼ぐだけ、重要ファクターはエンジンの優秀性のみ、と言っていいほど単純な戦いであり、一度スタートしてしまえば延々とマシンの行列を観るだけ、と退屈なレースになりがちであった。だが今回の改修によりマシン・トータルとしての戦い方、テールtoノーズの攻防など、エキサイティングな見所がたぐさんでくれるはずだ。コース幅はもちろん広く、路面はスムーズ。300km/hオーバーを記録するハンガーストレートとともに新しい高、中速、または複合コーナーが演出する新コース・レイアウトは、今年一番の好レースを予想させるに十分な魅力を持つ。



今回のシルバーストンの改修場所は大きく3つ。マゴッツァーチャペル間、ストウ・クラブ間、そしてアビーウッドコート間である。ストウからクラブまでのストレート区間は、写真でもよく分かるように複雑に折り曲げられ、ストウ、クラブともに大きく回り込むような形状のコーナーになった。特にクラブ手前のコーナーのRはきつく、リズムが大切になる



1 9
F 1
W A
H I

FRENCH GP

各ドライバーの過去5年間のフランスGPでの戦績(1986~1990)

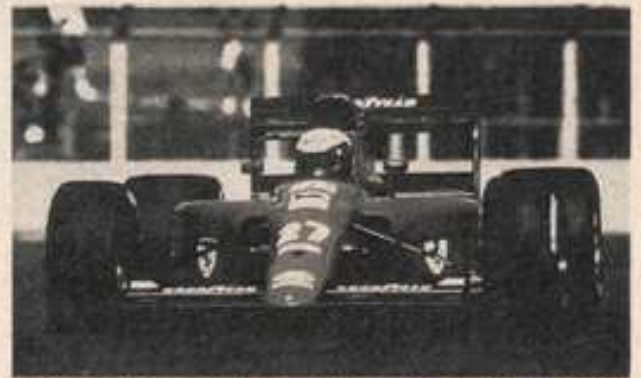
ドライバー	1986	1987	1988	1989	1990	総得点
1 アイルトン・セナ	R	4位	7位	R	3位	13
2 ゲルハルト・ベルガー	R	R	4位	R	5位	5
3 中嶋 信	---	nc	7位	R	R	0
4 ステファノ・モデナ	---	---	14位	R	13位	0
5 ナイジェル・マンセル	1位	1位	R	2位	16位	24
6 リカルド・パトラーゼ	7位	R	R	3位	6位	5
7 マーティン・ブランドル	16位	R	---	npq	---	0
8 マーク・ブランデル	---	---	---	---	---	0
9 ミケーレ・アルボレート	R	R	3位	---	10位	4
10 アレックス・カッフィ	---	R	12位	R	---	0
11 ミカ・ハッキネン	---	---	---	---	---	0
12 ジョニー・ハート	---	---	---	---	---	0
13 オリビエ・グルイヤール	---	---	---	5位	npq	1
14 フウリシオ・グージェルミン	---	---	8位	nc	R	0
15 イバン・カベリ	---	R	9位	R	2位	6
16 ガブリエル・タルグイニ	---	---	npq	R	npq	0
17 ファブリツィオ・バルバッパ	---	---	---	---	---	0
18 ロベルト・モレノ	---	---	---	npq	npq	0
19 ネルソン・ピケ	---	R	5位	8位	4位	5
20 エマヌエーレ・ピッコ	---	---	---	9位	R	0
21 ジョー・レイト	---	---	---	---	npq	0
22 ビエルネイジ・マルティニ	---	---	15位	R	R	0
23 ジャンニ・モルビダッリ	---	---	---	---	---	0
24 ティエリー・ブーフエン	nc	R	R	R	R	0
25 エリック・コマ	---	---	---	---	---	0
26 アラン・プロスト	2位	3位	1位	1位	1位	37
27 ジャン・アレジ	---	---	---	4位	R	3
28 エリック・ベルナル	---	---	---	11位	R	0
29 鈴木重久	---	---	---	npq	7位	0
30 ベドロ・チャベス	---	---	---	---	---	0
31 ベルトラン・ガショー	---	---	---	13位	npq	0
32 アンドレア・デ・チェザリス	R	R	11位	npq	失	0
33 ニコラ・ラリーニ	---	---	R	---	14位	0
34 エリック・バン・デ・ペール	---	---	---	---	---	0

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

歴代フランスGPウイナー(1979~1990)

年	ドライバー	シャシー/エンジン
1979	ジャン・ピエール・ジャブイエ	ルノー
1980	アラン・ジョーンズ	ウィリアムズ/フォード
1981	アラン・プロスト	ルノー
1982	ルネ・アルヌー	ルノー
1983	アラン・プロスト	ルノー
1984	ニキ・ラウダ	マクラーレン/TAG
1985	ネルソン・ピケ	ブラバム/BMW
1986	ナイジェル・マンセル	ウィリアムズ/ホンダ
1987	ナイジェル・マンセル	ウィリアムズ/ホンダ
1988	アラン・プロスト	マクラーレン/ホンダ
1989	アラン・プロスト	マクラーレン/ホンダ
1990	アラン・プロスト	フェラーリ

4強正面对決の可能性大 勝敗の鍵を握るのは スターティング・グリッド!



新型643のデビュー予定もあり、地元プロストの巻き返しに期待大だ

スムーズな路面ながらコース幅はタイト、そして連続コーナーの多い中高速テクニカル・タイプのマニークール・サーキット。このサーキットで行われるフランスGPの見所はいつだどこだろうか?

まず、このGPを面白くする要素として挙げられるのは、ここがF1初開催であるゆえ、リジェ以外のチームにはデータがあまりにないというところだろう。そうすると、各チームともグランプリ・ウィークの数日間どのようにマシンを仕上げられるかが勝敗の鍵になる。アプローチを少しでも間違えセッティングの方向を失うと、トップチームといえども苦戦を強いられるであろう。そこで注目したいのがリジェ。ここをテストコースとしてもつ同チームが、どのような巻き返しを図れるか注目したい。また、このGPで意外なドライバーが上位に顔をみせたらそのドライバーはセッティング能力が高いといえるだろう。普段からの評価が高いグージェルミン、プロスト、中嶋などの動向を要チェックだ。特にプロスト駆るフェラーリはこのGPから新型643を投入予定、彼がこのニューマシンをどう仕上げてくるか注目したい。

上位陣はどうだろう。好調ウィリアムズはこの手のサーキットは得意。メキシコ同様またウィリアムズ2台の対決になる可能性は大だ。だが、このコースは路面がフラットで安定したダウンフォースを得やすい。そうなればここどころ苦戦のマクラレン、フェラーリ陣営も巻き返しのチャンスは十分。ベネトンもタイヤ次第だが、4強がまさに正面对決をする可能性も十分あり得るのだ。

TV ON AIR

7月7日(日)23:00~24:30
全国フジTV系にて放映

1991 F1 GP WATCHING

各ドライバーの過去5年間のイギリスGPでの戦績(1986~1990)

ドライバー	1986	1987	1988	1989	1990	総得点
1 アイルトン・セナ	R	3位	1位	R	3位	17
2 ゲルハルト・ベルガー	---	R	9位	R	14位	0
3 中嶋 信	---	4位	10位	8位	R	3
4 ステファノ・モデナ	---	---	12位	R	9位	0
5 ナイジェル・マンセル	1位	1位	2位	2位	R	30
6 リカルド・パトラーゼ	---	R	R	R	R	0
7 マーティン・ブランドル	5位	R	---	R	---	2
8 マーク・ブランデル	---	---	---	---	---	0
9 ミケーレ・アルボレート	R	R	17位	---	R	0
10 アレックス・カッフィ	---	---	13位	npq	7位	0
11 ミカ・ハッキネン	---	---	---	---	---	0
12 ジョニー・ハート	---	---	---	---	---	0
13 オリビエ・グルイヤール	---	---	---	7位	npq	0
14 フウリシオ・グージェルミン	---	---	4位	R	nc	3
15 イバン・カベリ	---	R	R	R	R	0
16 ガブリエル・タルグイニ	---	---	npq	---	R	0
17 ファブリツィオ・バルバッパ	---	---	---	---	---	0
18 ロベルト・モレノ	---	---	---	R	npq	0
19 ネルソン・ピケ	---	---	5位	4位	5位	19
20 エマヌエーレ・ピッコ	2位	2位	---	11位	11位	0
21 ジョー・レイト	---	---	---	---	npq	0
22 ビエルネイジ・マルティニ	---	---	15位	5位	R	2
23 ジャンニ・モルビダッリ	---	---	---	---	---	0
24 ティエリー・ブーフエン	nc	7位	R	10位	2位	6
25 エリック・コマ	---	---	---	---	---	0
26 アラン・プロスト	R	R	R	1位	1位	18
27 ジャン・アレジ	---	---	---	R	8位	0
28 エリック・ベルナル	---	---	---	R	4位	3
29 鈴木重久	---	---	---	npq	5位	1
30 ベドロ・チャベス	---	---	---	---	---	0
31 ベルトラン・ガショー	---	---	---	12位	npq	0
32 アンドレア・デ・チェザリス	R	R	R	R	R	0
33 ニコラ・ラリーニ	---	---	19位	---	10位	0
34 エリック・バン・デ・ペール	---	---	---	---	---	0

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

歴代イギリスGPウイナー(1979~1990)

年	ドライバー	シャシー/エンジン
1979	クレイ・レグツォーニ	ウィリアムズ/フォード
1980	アラン・ジョーンズ	ウィリアムズ/フォード
1981	ジョン・ワトソン	マクラーレン/フォード
1982	ニキ・ラウダ	マクラーレン/フォード
1983	アラン・プロスト	ルノー
1984	ニキ・ラウダ	マクラーレン/TAG
1985	アラン・プロスト	マクラーレン/TAG
1986	ナイジェル・マンセル	ウィリアムズ/ホンダ
1987	ナイジェル・マンセル	ウィリアムズ/ホンダ
1988	アイルトン・セナ	マクラーレン/ホンダ
1989	アラン・プロスト	マクラーレン/ホンダ
1990	アラン・プロスト	フェラーリ

超高速からテクニカルへ 実力拮抗の今シーズン 最高のバトルが観られるかも



現在絶対調のマンセル。地元シルバーストンでは絶対勝ちに来るはず

改修によって高速テクニカル・サーキットへと変貌したシルバーストン・サーキット。オーバーテイク・ポイントも多くコース幅も広い。今までも激戦りなバトルが期待できそうである。

このシルバーストンの勝負どころはズバリ、ブリッヂからウッドコートまでの連続コーナーである。クラブ・コーナーを抜けたマシン群はアビイ・カーブを全開で通過して、ほぼ最高速からブリッヂ・コーナーにアプローチする。シケインだった旧コースでも難所だったのに、その後には続くのはRの微妙に違う連続コーナーである。直線・Rの大きなコーナー。また直線を繰り返してきたドライバーたちが、ここからの中速複合カーブの連続に、いかにうまくリズムをとって攻略するかぜひチェックしてみよう。

注目してみたいドライバー? それはもちろんマンセルだろう。昨年、あと一歩でこのシルバーストンの優勝を逃し、プロストにその栄冠をさらわれてしまったマンセル。その彼がフェラーリと訣別して古巣ウィリアムズに移り、今年こそ万全の体制を敷いて優勝を狙ってくることは間違いない。チームとしてもイギリス人の彼を勝たせる方向で全力を尽くすだろう。ここで気になるのがパトラーゼの存在だ。マンセル加入以来、古巣の意地で大健闘を続けている。もちろんプロト同士の戦いに感傷は入り得ないので、万が一ウィリアムズ独壇場になったとして、彼がマンセルに道を譲るとは考えにくい。これがこの先のチーム内のトラブルに発展しなければいいが……、波乱の予感も漂わせる今年のイギリスGPだ。

TV ON AIR

7月14日(日)25:00~26:50
全国フジTV系にて放映

BRITISH GP



'91 鈴鹿F-1グランプリ ベネトン応援バスツアー

(コース)

5日間コース / 1991年10月17日(木)~10月21日(月)
旅館2泊 車中2泊 **67,000円**

4日間コース / 1991年10月18日(金)~10月21日(月)
旅館1泊 車中2泊 **53,000円**

3日間コース / 1991年10月19日(土)~10月21日(月)
車中2泊 **35,000円**

★各コース共、観戦券・指定券代は含まれておりません。

■募集人員 / 計1000名
サロンカーコースもございます。

■添乗員 / 同行いたします。

■スケジュール

1	1	1	池袋発(22:00頃)専用バスにて鈴鹿へ。
2	2		(朝)鈴鹿サーキット着。グランプリ観戦。 (夕刻)旅館(ホテル)へ。
3			(朝)鈴鹿サーキット着。グランプリ観戦。 (夕刻)旅館(ホテル)へ。
4	3	2	(朝)鈴鹿サーキット着。グランプリ決勝観戦。 終了後、鈴鹿サーキット発。専用バスにて池袋へ。
5	4	3	(早朝)池袋着。

パンフレットは7月10日より配布!!

第1回申込受付期間 <7月24・25・26日>

●お申込は、上記消印の郵送のみ有効です。お電話でのお申込は、お受け出来ません。

お申込書は、パンフレットの裏面です。
パンフレットご希望の方は、鈴鹿F-1係宛
お葉書でご請求下さい。
また、7月10日(水)より、西武百貨店内の弊
社旅行サロン及び、各ベネトンF1ショップ
でもご用意致しております。

(旅行主催)

ゼノングループ

株式会社ヴィーヴル

(運輸大臣登録一般旅行業第237号)一般旅行業務取扱主任者:松田一彦
〒171 東京都豊島区南池袋2-29-12(メトロシティ南池袋2階)

☎03-5391-1935 (鈴鹿F-1係直通) (土・日・祝休み)
AM9:30~PM6:00

●お問い合わせは………坂本・相川まで

*第2回申込受付については、パンフレットに掲載します。

ベネトンオリジナル
応援グッズ付
さらに、
F-1ガールとの記念撮影、
抽選で
ベネトンドライバーの
サイン入り賞品プレゼント
などを企画中

F-1海外観戦ツアーも好評受付中

—F1フリークの熱気に囲まれたモンツァと、最終戦を飾る真夏のアデレード—

イタリアF1グランプリ観戦ツアー **7日間** **433,000円**

◆9月4日(水)~9月10日(火) ミラノ・コモ

●最少催行人員:15名 ●観戦券・指定券は別料金です。

オーストラリアF1グランプリ観戦ツアー **7日間** **398,000円**

◆10月29日(火)~11月4日(月) シドニー・アデレード

●最少催行人員:15名 ●観戦券・指定券(ゴールドチケット)付

どちらのコースも予選
第1日目から観戦いた
します。スケジュール
延長も可。
詳しくはお問い合わせ
下さい。

お問い合わせは………
相川まで
☎03-5391-1931
(土・日祝休み)

おまたせ
恒例の

ウイナ一は

'91年版

誰だ?

第6回チャンピオン予想クイズ

見事って言うか、とうとうって言うか
全問正解者が出てしまった前回に引き続き
今年も豪華賞品を用意して
全問当ててやろうじゃんかっていう
キミの挑戦を受けて立とう!
当てられるもんなら当ててみやがれ~
今年はおまけクイズもあるんだよ!

今回は20カテゴリーに挑戦してもらおう。解説や現時点でのランキングを参考にするなり、
勘にたよるなりして、全問正解を目指すんだ。レースレポートや結果が
載ってる月号とページを文末に記しておいたからそれも参考にしていよ

F1 USA、ブラジル、サンマリノ、モナコとトントン拍子
でセナが開幕4連勝を達成した時、誰もが思ったはずだ、
「今年のチャンピオンシップは終わった」と。だが、そ
こまで勝利の女神様は甘くはなかったみたい。まあ振り返ってみれ
ば、相変わらずマクラーレンはいいクルマではなく、セナだからこ
そ勝ったのだと思う。セナと比較したらかわいそうだけどベルガー
の予選、および結果が今年のマクラーレンを表しているのだろう。
このセナに牙を刺し始めたのが、マンセルとバトラーゼ、ウィリア
ムズのふたりだ。カナダではフロントロウ独占、レースでも圧倒的
な強さを誇った。残念ながら最終周にマンセルがストップ、バトラー
ゼもギヤボックスを気づかい3位となったが、レースは完全にウ
ィリアムズのものだった。そしてメキシコ。再びフロントロウを独
占したウィリアムズは、完璧なきまでにマクラーレン・ホンダ+セ
ナを叩き潰し、完璧な1-2フィニッシュを演じた。これが6戦目ま
での流れ。ではこの先を予想すると、2台のウィリアムズ・ルノー
対アイルトン・セナのマクラーレン・ホンダという図式が見えてく
る。セナはひとりというところが鍵。ポイントではセナは2位のバ
トラーゼの倍近くだが、ウィリアムズの脅威的な熟成ぶりを考えれ
ばセナが4連勝した時の差よりは見た目以上にこの差は縮まってい
くと思う。でも本命はやっぱりセナかな。しかしバトラーゼも侮れ
ない。コンストラクターはベルガーがどれだけしぶとく走れるか、
にかかっているのではないのでしょうか。えっ、フェラーリ? 643が
後半戦に登場してくるらしいけど、目に見えない(見える?) ゴタ
ゴタはやっぱりいろいろ影響してくると思うよ。

① F1ドライバーズ

	3/10	3/24	4/28	5/12	6/2	6/16	7/7	7/14	7/28	8/11	8/25	9/8	9/22	9/29	10/20	11/3	累計ポイント	予
1 アイルトン・セナ マクラーレン・ホンダ	10	10	10	10	-	4											44	
2 リカルド・バトラーゼ ウィリアムズ・ルノー		6			4	10											20	
3 ネルソン・ピケ ベネトン・フォード	4	2			10												16	
4 ナイジェル・マンセル ウィリアムズ・ルノー				6	1	6											13	
5 アラン・プロスト フェラーリ	6	3		2													11	

② F1コンストラクターズ

	3/10	3/24	4/28	5/12	6/2	6/16	7/7	7/14	7/28	8/11	8/25	9/8	9/22	9/29	10/20	11/3	累計ポイント	予
1 マクラーレン・ホンダ	10	14	18	10	-	4											54	
2 ウィリアムズ・ルノー		6		6	5	16											33	
3 ベネトン・フォード	4	2		3	10	2											21	
4 フェラーリ	6	4		6													18	
5 ティレル・ホンダ	5				6												11	

SWC

第3戦が終了している現時点でのポイントリーダーはチーム・ザウパー・メルセデスのジャン・ルイ・シュレッサーとヨッヘン・マス。他のマシンと比べて、スピードの面では不利なターボマシンながら、開幕以来2位・3位・4位と、優勝はまだしていないが、着実な入賞で37ポイント稼いでいる。ポイント上の3番手ではTWRシルクカット・ジャガーのテオ・ファビで、こちらはトップと僅差の35ポイントを獲得している。

現状のマシン性能を考えると、ファビの逆転は確実、と言いたいところだ。ファビが操るジャガーXJR-14の速さは、完全にメルセデスC11を凌駕している。

しかし、メルセデスもル・マン以降のレースに向け、NAのC291を大幅に改良してくる予定だ。そのC291はエンジンだけでなく、ボディまわりまでも手を加えられる

ことになるといわれている。第3戦のシルバーストンでは、C291はレース距離を完走し、なおかつ2位に入っているだけに、第4戦のニュルブルクリンクまでの開発が、シリーズポイントの行方の鍵になるだろう。そうなると、後半戦になってから、序盤のポイントが生きてくるかもしれない。

しかし忘れてはならないのがデレック・ワーウィックの存在だ。第3戦で優勝しているものの、予選の際に乗ったマシンと決勝のときのマシンが違っていたためポイントが与えられなかった。そのため、現在のポイントランキングは9位と低い。しかし、チームとしてもワーウィックをナンバー1ドライバーとしているだけに、今後、ポイント稼ぐのはワーウィックになると予想できる。

本命はワーウィック、対抗にシュレッサー/マス、そして穴にはメルセデスC291を駆るミハエル・シュマッヒャー/カール・ベンドリンガーとしておこう。

③ SWCドライバーズ

	4/14 1鈴鹿	5/5 2筑波	5/19 3シルバーストン	6/23 4シルバーストン	8/18 5ニュルブルクリンク	9/1 6ヘレス	9/15 7マニクール	10/6 8ニュルブルクリンク	10/27 9オートボリス	第3戦終了時点 ポイント	サ 評
1 ジャン・ルイ・シュレッサー チーム・ザウパー・メルセデス	15	12	10							37	○
1 ヨッヘン・マス チーム・ザウパー・メルセデス	15	12	10							37	○
3 テオ・ファビ TWRシルクカット・ジャガー	-	15	20							35	
4 マウロ・バルディ ブジョー・タルボ・スポール	20	3	6							29	
4 フィリップ・アリオ ブジョー・タルボ・スポール	20	3	6							29	

④ SWCチームズ

	4/14 1鈴鹿	5/5 2筑波	5/19 3シルバーストン	6/23 4シルバーストン	8/18 5ニュルブルクリンク	9/1 6ヘレス	9/15 7マニクール	10/6 8ニュルブルクリンク	10/27 9オートボリス	第4戦終了時点 ポイント	サ 評
1 チーム・ザウパー・メルセデス	15	12	15							42	○
2 TWRシルクカット・ジャガー	-	20	20							40	○
3 ブジョー・タルボ・スポール	20	3	6							29	
4 ユーロ・モータースポーツ	10	10	8							28	
5 ポルシェ・クレマー・レーシング	12	8	3							23	

5/1号・P14 7/1号・P26

⑤ WRCドライバーズ

	1/24 1モンテカルロ	2/14 2コシエール	3/6 3ポルトガル	3/27 4マセフィ	4/27 5シベリア	5/1 6アカロポリス	6/28 7アコ	7/22 8アルゼンチン	8/20 9オーストラリア	9/15 10シベリア	10/13 11モンテカルロ	11/2 12シベリア	11/9 13アカポリス	11/24 14RAC	第5戦終了時点 ポイント	サ 評
1 カルロス・サインツ トヨタ	20	-	20	-	20	15									75	○
2 ユハ・カンクネン ランチア	8	-	10	20	-	20									58	○
3 ディディエ・オーリオ ランチア	-	2	16	-	15	10									42	
4 ミキ・ピアシオン ランチア	15	-	12	-	-	12									39	
5 ケネス・エリクソン トヨタ	-	20	-	-	-	4									24	

⑥ WRCメイクス

	1/24 1モンテカルロ	2/14 2コシエール	3/6 3マセフィ	3/27 4シベリア	4/27 5シベリア	5/1 6アカロポリス	6/28 7アコ	7/22 8アルゼンチン	8/20 9オーストラリア	9/15 10シベリア	10/13 11モンテカルロ	11/2 12シベリア	11/9 13アカポリス	11/24 14RAC	第5戦終了時点 ポイント	サ 評
1 トヨタ	20	20	17	20	17										94	○
2 ランチア	17	17	20	17	20										91	○
3 フォード	14	-	-	14											28	
4 スバル	-	10	8	2	-										20	
5 ミツビシ	4	-	4	-	6										14	

WRC

今年、'91年のウィナーを予想するのは、'90年の時よりもさらに難しい。心情的には日本のトヨタにメイクス・チャンピオンを、そしてカルロス・サインツにドライバーズ・チャンピオンを取ってもらいたいと思うのだが。現実には第5戦のツール・ド・コルスにおいてサインツが優勝を飾った時点で、この可能性はもう80~90%に達しようかという勢いだったのだ。

しかし、だ。ランチア+ユハ・カンクネンが第6戦アカロポリスで、第4戦のサファリに続いて、今シーズン2勝目を獲得したのである。う〜む、こういう時のカンクネンって、小憎らしいほどの閣将軍的な人格となってしまう、もう油断もスキもないのだ。というわけで、この後のカンクネンには、要注意しないとね。

次戦のニュージーランドではサインツ、カンクネン、そしてディディエ・オーリオのトップ3が出場する。この第7戦の結果で、ドライバーズ・タイトルに関してはある程度の見きわめができるだろう。いずれにしても、現時点の状況はサインツ有利に働いている。

一方メイクスの第5戦が終了している現時点でのポイントトップは、トヨタが94点で、ランチアは3点差でその後を追っているという状況だ。後半戦で、もうひとつの強力なワークス・チームがこの2強の争いに割って入らなければ（まずないだろうけど、アカロポリスの結果を見るとね）、終盤戦までもつれ込むことは確実だ。

3/15号・P4 4/1号・P6 4/15号・P66 5/1号・P58 5/15号・P115 7/1号・P116 8/1号・P20

国際F3000

コマ達ステップアップした'91年、今年は昨年1勝を挙げたマクニッシュを中心にシーズンは進むと予想されていた。ところが3戦を終え、マクニッシュは2戦DNQ。決勝通過のポーでもグリッド後方という体たらく。何がマクニッシュに起こっているのか？ また彼らの使用するローラT91/50があまり良くないらしい。レイナード91Dが速く、これに

2年ぶり復帰のラルトRT23、そしてローラが続くという感じなのだ。これもシリーズに大きく作用する一因になると思われる。さてマクニッシュ不在でも世界は広い！ ということを改めて感じさせた国際F3000。その筆頭がヘレスで初優勝を遂げたフィッティバルディだろう。だがクリスチャンがルーキーだというキャリア不足を考慮し、対抗にモンテルミーニとグーノンというラルトRT23のペアをあけておく。

5/1号・P50 8/1号・P22

⑦ 国際F3000

	4/14 1バレンシア	5/20 2ヘレス	5/29 3ヘレス	6/28 4モンテカルロ	7/7 5モンテカルロ	7/27 6モナコ	8/18 7フランス	8/24 8フランス	9/22 9モンテカルロ	10/6 10ノルブルグ	第1戦終了時点 ポイント	サ 評
1 クリスチャン・フィッティバルディ レイナード91D・無限	6	6	9								21	○
2 アレックス・ザナルディ レイナード91D・無限	9	-	6								15	
3 ジャン・マルク・グーノン ラルトRT23・DFV	-	4	1								10	
4 アントニオ・タンブリーニ レイナード91D・無限	4	-	3								7	
5 エリック・エラリー レイナード91D・DFV	-	4	-								4	
5 アントレア・モンテルミーニ ラルトRT23・DFV	-	-	4								4	

CART インディカー

昨シーズン、アル・アンサーJrがチャンピオンを獲得。そして最後までアンサーJrとタイトルを争ったのがマイケル・アンドレッティ。確実に新時代の幕が開いたインディカー・シリーズは、今シーズンもマイケルとアンサーJrのどちらかがチャンプを獲得すると見られているが、現在のトップは上位に着実に顔を出したボビー・レイハル、2位にはインディ500で4勝目を挙げたリック・メアーズ。そして3位によくマイケル、アンサーJrは42点で6位にランキング。しかし、まだ12戦も残っており、この後、マイケル、アンサーJrの巻き返しがあることは確実。

アンサーJrとマイケル、序盤2戦の不運を巻き返すようにここ3戦で上位に顔を出し、第5戦で優勝を獲得したマイケルが勢いで一歩リードか？ いずれにせよこの後、数戦でシリーズの流れがはっきりと見えてくるはず。アンサーJrの2年連続か、マイケルの初タイトルか？ それともメアーズの'82年以来のタイトル奪還か？ インディカーは締切り直前まで待つのが〇と見た。

5/1号・P126 6/1号・P38 7/15号・P152

⑧ CARTインディカー

	3/17	4/14	4/21	5/28	6/2	6/16	6/23	7/7	7/14	7/21	8/4	8/25	9/1	9/15	9/22	10/6	10/20	第5戦終了時得点	寸評
ボビー・レイハル ローラT91/00・シボレー	16	16	16	—	12													48	
リック・メアーズ ペンスキー91・シボレー	14	12	11	21	1													59	○
マイケル・アンドレッティ ローラT91/00・シボレー	1	1	12	17	21													52	○
アリー・ルイエンダイク ローラT91/00・シボレー	4	10	21	14	—													49	
ジョン・アンドレッティ ローラT91/00・シボレー	20	—	2	10	16													48	
アル・アンサーJr ローラT91/00・シボレー	1	21	8	12	—													42	○

NASCAR

全29戦で争われるシリーズも11戦が終了、ただし混戦模様は例年以上だ。ウィナーがなんと9人もいる。2勝したのはデイル・アーンハートとケン・シュレーダーだけ。昨年の王者アーンハートが現在得点トップに立ち、2年連続の可能性も高いが、昨年ほどの強さは感じられない。若手から中堅レベルに達したリッキー・ラッドが着実に上位に食い込んでいるのが不気味

だし、ベテランのダレル・ウォルトリップも復調を感じさせる。以上4人はいずれもシボレー・ルミナを駆るドライバー。実力派のビル・エリオット (フォード・サンダーバード)、マーク・マーティン (同)、ラスティ・ウォレス (ポントィアック・グランプリ) あたりが本来の力を発揮すると、レースはさらに予測のつかないものとなるだろう。そしてダークホースはやはりデイビー・アリソン (サンダーバード) だ。

4/7号・P89 4/15号・P122 5/1号・P87 5/15号・P87 6/1号・P91

⑨ NASCAR

	2/17	2/24	3/3	3/17	4/7	4/14	4/21	4/28	5/5	5/26	6/2	6/9	6/16	6/23	7/7	7/21	7/28	8/11	8/18	8/25	9/1	9/8	9/15	9/22	9/29	10/6	10/20	11/3	11/17	第17戦終了時得点	寸評
デイル・アーンハート シボレー・ルミナ	160	180	142	170	76	103	175	185	175	170	180	146																		1852	○
リッキー・ラッド シボレー・ルミナ	138	180	160	150	180	165	130	130	129	138	134	175																	1800		
ケン・シュレーダー シボレー・ルミナ	96	151	138	138	88	150	180	165	175	142	151	88																	1644		
ダレル・ウォルトリップ シボレー・ルミナ	70	134	175	180	111	81	160	94	151	175	180	155																	1567		
アーニー・アーバン シボレー・ルミナ	180	82	150	121	146	175	139	138	72	146	165	160																	1654		

IMSA キャメルGT

去年までなら『ジェフ・ブラバム』と書いておけば確実だったこのクラスも、今年は難易度C。トップはニッサンのチップ・ロビンソン。そして2位にジャガーのデイビー・ジョーンズ、ニッサンのブラバムが102点で並んでいる。で、ジャガーの方が勢いのある今、ジョーンズのタイトル獲得の可能性も十分にある。王者ニッサンVS挑戦者ジャガー。ちなみにボクシングなどのタイトル戦は、勢いのある挑戦者が有利という場合も多いが、さてキャメルGTのタイトル戦の行方は……。

3/15号・P6 5/1号・P74 5/15号・P122 6/1号・P37 7/1号・P122 8/1号・P76

⑩ IMSAキャメルGT

	3/1	3/8	3/15	4/1	4/8	5/5	5/22	6/2	6/16	6/30	7/21	7/28	8/25	10/13	第7戦終了時得点	寸評
チップ・ロビンソン ニッサン	21	—	22	8	15	20	20	5							114	○
デイビー・ジョーンズ ジャガー	—	12	22	2	24	17	4	21							102	
ジェフ・ブラバム ニッサン	23	12	27	12	—	8	12	8							102	
ウェイン・テイラー シボレー	—	16	—	1	10	13	10	15							65	
ラウル・ボエセル ジャガー	—	—	13	20	12	1	6	10							62	

⑪ IMSA GTO

	3/1	3/8	3/15	4/1	4/8	5/20	6/2	6/15	7/20	7/28	8/25	9/1	9/22	9/28	10/12	第7戦終了時得点	寸評
ピーター・ハルスマー マツダ	16	20	13	21	1	18	15									104	○
ロビー・ゴードン フォード	28	10	25	15	15	—	—									71	
ジェレミー・デイル ニッサン	—	12	20	10	11	14	20									67	
ブライス・コップ マツダ	16	15	17	12	—	12	—									72	
ドーン・シュレーダー フォード	23	6	15	8	6	—	—									58	

IMSA GTO

今年からGTOワークス活動を強化したマツダのピーター・ハルスマーが104点でトップ。11ポイント差の2位がフォード・マスタングを駆るロビー・ゴードン。IMSA GTOクラスはこのふたりの一騎討ち、マツダVSフォードの争いとなっているが、ここまで3勝を挙げたハルスマーが若干有利というところか。しかしこの後、残りのレースが開催されるサーキットが、RX-7の苦手な低速コーナーを有するところが多く、ゴードン+マスタングのタイトル獲得はそこで巻き返せるかどうかにかかっている。

5/1号・P67 6/15号・P91 8/1号・P76

今年の全日本ツーリングカー選手権は、第1戦に予定されていた西日本のレースがキャンセルされたため、現時点ではまだ全6戦中の1戦しか消化していない。このような状況で「今年の最終的なチャンピオンを予想しろ」というのはけっこう難しいけど、とりあえずクラス別に有力なチーム&ドライバーを紹介してみよう。

まずは、オーバーオールウィンを狙える（ということは、つまり全日本選手権のタイトルにもっとも近い）1クラスから。4台のスカイラインGT-Rの中でもっとも有力なのは？ それは、やはり昨年のチャンピオン、星野一義/鈴木利男のカルソニックだろう。昨年からのレースを見ても、マシントラブルが一度もなく、それに星野/利男のコンビもノリに乗っているという感じ。だから、やっぱり本命にはこのカルソニックを推したい。このカルソニックの対抗は、昨年からGT-Rで参戦しデータを持っている長谷見昌弘/アンデルス・オロフソンのリーボック。そしてこのリーボックに開幕戦で激しく迫った高橋健二/土屋圭市のタイサンにも注目だ。

2クラスは、オートテック、タイサン、B-ingの3台が有力だけど、どのチームかと言われると……これは難しい。でも、その中でもB-ingはかなりイキそうな気がする。もっとも参加台数の多い3クラスは、カローラ代表として昨年のチャンピオン、アドバン、シビック代表として出光を有力候補として挙げたい。特にアドバンは、トラブルによるリタイアが本当に少なく、信頼性ではイチ推しだ。

全日本 ツーリングカー

7/1号 - P68

⑮ 全日本ツーリングカー

	5/19 100km	7/7 500km	8/18 1000km	9/1 3000km	10/13 5000km	11/10 7000km	第1戦終了時得点	寸評
1 星野一義 ニッサン・スカイラインGT-R							40	○
1 鈴木利男 ニッサン・スカイラインGT-R							40	○
3 長谷見昌弘 ニッサン・スカイラインGT-R							30	
3 アンデルス・オロフソン ニッサン・スカイラインGT-R							30	
3 茂木和男 BMW-M3							30	
3 小幡栄 BMW-M3							30	

⑯ JTCディビジョン2

1 茂木和男 BMW-M3	20						20	
1 小幡栄 BMW-M3	20						20	
3 水野文則 BMW-M3	15						15	
3 川本篤 BMW-M3	15						15	

⑰ JTCディビジョン3

1 鈴木恵一 トヨタ・カローラレビン	20						20	
1 新田守男 トヨタ・カローラレビン	20						20	
3 佐藤浩二 ホンダ・シビック	15						15	
3 五藤久豊 ホンダ・シビック	15						15	

注目のチャンピオン争いは、ポイント上では上位4人が大接戦を繰り広げており、この中でタイトルが争われることになるのはほぼ確実だ。チャンピオン候補の筆頭はポイントリーダーの片山右京。鈴鹿で2勝を挙げて、現在21ポイントで単独トップ。今年の右京には速さに加えてレース強さも備わっている。順調にいけば、タイトル奪取の可能性大ってところ。右京を脅かす

のは2位につける小河だ。コンスタントにポイントを稼ぐ小河がいつのまにかチャンピオンになっても。現在ランキング3位の星野は、後半戦に注目したい。去年も後半戦で一気に勝ち星を重ね、タイトルを獲得している。この底力は怖いゾ。この3人の

4/15号 - P12 5/1号 - P6 5/15号 - P6 5/1号 - P6 7/1号 - P20 7/15号 - P18 - P19 - P14

開幕2連勝の星野/鈴木が40ポイントで他をリードし、タイトル争いの最有力候補だ。これを追う関谷/小河は、2戦連続で3位入賞し24ポイント。3番手の長谷見/オロフソンは17ポイント。今季2連勝しているニッサンの強さは今後も続きそうだ。

となるとチャンピオン候補の本命は何といっても星野/鈴木組だろう。問題は長谷見/オロフソンがどこまで追い上げるかだ。23ポイントの差はかなり大きいと言えるがまだレースは5戦も残っており、チャンスは十分にある。また中谷/バイドラーや和田/岡田のプライベート・ニッサンも上位に食い込む可能性はある。トヨタ勢の代表として関谷/小河のコンビにも期待したいが、現状ではハード面でのニッサンの優位は否めず、関谷/小河

全日本耐久

全11戦中5戦を消化した全日本F3選手権。第2戦富士が濃霧のため中止になったため、実質的には4戦を終了した段階でシリーズをリードするのは、開幕3連勝を飾ったパウロ・カルカスチ。トムスが今季から投入したF3専用オリジナルシャシー、トムス031Fを駆るカルカスチは、4連勝こそ逃したものの第5戦筑波でもファステストラップを叩きだし、その速さ十分にアピールしているだけに、マシンポテンシャルとその実力を考えればシリーズチャンピオンの筆頭候補であることは間違いない。対抗は、カルカスチと同じマシンを駆り、第5戦筑波でF3初勝利を挙げたピクトル・ロッソ、そしてこれまで勝てるレースを自らのミスで

4/15号 - P28 5/15号 - P28 3/15号 - P28 7/15号 - P26 3/1号 - P26

⑱ 全日本F3000

	3/3 100km	3/24 500km	4/14 1000km	5/12 1500km	5/26 2000km	7/28 3000km	8/11 4000km	9/8 5000km	9/29 6000km	10/27 7000km	11/17 8000km	第5戦終了時得点	寸評
1 片山右京 ローラT99/50-DFV	9	3	-	-	9							21	○
2 小河等 ローラT99/50-DFV	6	1	4	-	6							17	△
3 星野一義 ローラT99/50-DFV	-	6	9	-	-							16	○
4 エディー・アーバイン ローラT99/50-DFV	-	2	-	9	3							14	
5 中谷明彦 ローラT99/50-DFV	-	9	-	-	-							9	

全日本F3000

他には、オートポリスで1勝を挙げている中谷と童夢の松本もタイトル争いに加わってくる可能性は大きいだろう。

5/15号 - P26 6/15号 - P22

⑲ 全日本耐久

	3/10 富士5000km	5/5 富士10000km	7/21 富士5000マイル	8/25 鈴鹿10000km	9/15 富士5000km	10/8 富士10000km	11/3 富士5000マイル	第5戦終了時得点	寸評
1 星野一義 ニッサンR1ICP	20	20						40	○
1 鈴木利男 ニッサンR1ICP	20	20						40	○
3 小河等 トヨタC-V	12	12						24	
3 関谷正徳 トヨタC-V	12	12						24	
5 長谷見昌弘 ニッサンR1ICP	2	15						17	○
5 アンデルス・オロフソン ニッサンR1ICP	2	15						17	○

全日本F3

逃している石川朗か。特に石川は実力的には十分なだけに、1回勝ってキッカケをつかめば恐い存在になるだろう。有効ポイントが7戦ということを考えれば、本当の戦いはこれからと言えるだろう。

⑳ 全日本F3

	3/3 100km	3/31 500km	5/4 1000km	6/28 1500km	6/29 2000km	6/30 2500km	7/14 3000km	8/18 3500km	9/15 4000km	9/29 4500km	11/17 5000km	第5戦終了時得点	寸評
1 パウロ・カルカスチ トムス031F-トヨタ	9		9	9	-							27	
2 影山正美 ラルトRT35-無限	6	中	2	-	1							9	
2 田中哲也 ラルトRT35-トヨタ	3	止	4	-	2							9	
2 ピクトル・ロッソ トムス031F-トヨタ	-		-	-	9							9	
2 土屋圭市 ラルトRT35-無限	-		3	-	6							9	

全日本ラリー

'91年の全日本ラリー選手権Cクラスは、いっ
 なく混迷の色合いが強い。現在までに5戦が
 終了しているが、第1戦/石田正史(セリカ)、
 第2戦/田中伸幸(レガシィ)、第3戦/山口修
 (バルサー)、第4戦/山内伸弥(ギャラン)、第
 5戦/加勢裕二(ギャラン)と、5戦のその勝
 者がすべて違うのだ。つまり、'90年に4連勝し
 た綾部美津雄のような圧倒的な力を持つドライ
 バーが、今シーズンはいないということが言え

るかもしれない。もしくは実力が接近している
 激戦区と言えるだろう。

しかし、何といても現時点でのランキング
 は山内がベテランらしくまんべんない得点でト
 ップを確保。2位の桜井幸彦に70点差の260点
 を獲得している。

現在の勢いから言えば、桜井に元気はなく、
 着実な戦いを展開する山内の久しぶりのチャン
 ピオンへの可能性はさらに大きくなってきてい
 る。山口修らのバルサー勢の健闘も期待したい
 のだが……。

3/15号・P54 4/15号・P66 5/15号・P84 7/15号・P126 8/1号・P130

⑩全日本ラリー



順位	ドライバー	車種	3/15	4/15	5/15	7/15	8/1	合計
1	山内 伸弥	ギャランVR4	35	70	5	100	50	260
2	桜井 幸彦	バルサーGT-R	70	50	70	-	-	190
3	石田 正史	セリカGT-FOUR	100	-	-	-	70	170
4	山口 修	バルサーGT-R	-	10	100	35	7	152
5	加勢 裕二	ギャランVR4	-	-	18	-	100	118

⑬ドイツ・ツーリングカー



順位	ドライバー	車種	3/31	4/14	4/21	5/5	6/9	6/30	7/21	8/4	9/1	9/15	9/29	合計
1	ジョニー・チェコット	BMW-M3	20	20	2	-	15	-	5	8	6	70	-	97
2	クラウス・ルドビク	メルセデスベンツ190E-2.3	15	-	4	4	20	20	4	-	12	12	-	91
3	フランク・ピエラ	アウディV8クワトロ	-	12	-	12	6	4	15	20	8	10	-	87
4	スティーブ・ソーバー	BMW-M3	8	-	20	20	-	-	8	10	-	6	-	72
5	ヨアヒム・ピンケルホック	BMW-M3	3	-	12	-	-	12	3	6	20	15	-	71

昨年はイギリスのみならず欧州圏はも
 ちろん、日本や遠くはブラジルからも未
 来を賭けるドライバーが40人近くも集
 まり、コンペティティブなシーズンを繰
 り広げていたイギリスF3選手権。ご存
 じのように昨年のこのシリーズを席巻し
 たふたりのミカ、ハッキネンとサロはハ
 ッキネンがロータスのステアリングを握
 ってF1へ、サロは全日本F3000へと道
 は分かれたがそれぞれのステップアップ
 を見せた。

だが昨年を振り返ってみると、無限エ
 ンジンがシリーズを席巻したことは否定
 できない。無限を手に入れなければ勝つ
 ことはおろか、戦うことさえできない始
 末。そして無限の供給台数はまだ限られ
 ている。つまり無限エンジンを獲得する
 ことのできなかつたドライバー達は、参
 戦を断念せざるをえない。そのため今年

5/15号・P87 6/1号・P91

イギリスF3

のエントリーは20台ほどになってしま
 ったのだ。その少数精鋭の中でも強い
 のは、やはり伝統のあるチーム、名門ウ
 エストサリーやポール・スチュワート、ア
 ラン・ドッキングに属するドライバー達
 だろう。そこに新たに殴
 り込みをかけたのがトム
 ス。リデルの駆る031Fは
 全日本同様、力強さを
 見せている。そこで'91年の
 タイトルの行方だが、リ
 デル、クルサード、バリ
 チェッコのみつともえの
 争いとなるのではない
 か? とにかく全16戦とレ
 ースが多いのでコンスタ
 ントに走れるドライバ
 ーがツヨイノ

⑳イギリスF3



順位	ドライバー	車種	3/17	4/1	4/21	4/28	5/19	5/27	6/9	6/23	6/29	7/13	8/4	8/26	9/1	9/15	10/6	10/13	合計
1	デイビッド・クルサード	ラルトRT35-無限	3	-	3	3	6	4	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40
2	ルーベンス・バリチェッコ	ラルトRT35-無限	-	10	-	4	3	7	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
3	リカルド・リデル	トムス031F-トヨタ	10	4	6	7	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
4	スティーブ・ロバートソン	ラルトRT35-VW	2	2	3	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
5	野田 英樹	ラルトRT35-無限	6	3	-	-	2	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17

5/15号・P30 6/1号・P91 6/15号・P67 7/1号・P97



ザウルスジュニア

ザウルスジュニアに出場中の(左)だ。現在
 まで2戦を終了して残りあと5戦。今シ
 ーズの最上位を当ててもらおうわけだけ
 ど、そ

今年は、グループA全戦にエントリーす
 るよ。それ以外のレースは未定だね。このあ
 いだ第1戦が終わったから、あとは次の鈴鹿50
 0kmから最終戦のインターTECまでの5戦
 までだ。去年のベストは、クラス4位だ
 ったから、最低でもそれくらいはいきたい
 ね。もちろん、表彰台をねらってるよ。第1戦
 はクラス7位だったけど、トップとそれほど
 離れてたってわけじゃないしね。表彰台の可
 能性は大きいにあるって言うてしまおう。



三好正己編集長—全日本ツーリングカー—

おまけ クイズ

さて、わがR'on編集部でも3人がレース
 活動をしている。三好編集長(全日本ツ
 ーリングカー)、(左)ザウルスジュニア、Kび
 ん(F100)の3人だ。そこで、せっかくだ
 から、ここでおまけの内輪受けクイズな
 んてやってみたりするわけ。この3人のエ
 ントリーしたレースの中で、最高位が何位か
 を当てておくれ。それでは、参考がてら3
 人のコメントをどうぞ。

ダイヤルQ²サービス レース情報開始!!

鈴木亜久里
F1情報

サイン入り色紙プレゼント実施中。

0990-34-6623

星野一義 国内レース情報

インバルTシャツプレゼント実施中。

0990-34-6625

赤井邦彦
F1情報

0990-34-6624

●上記ダイヤルは

亜久里選手、星野選手自身のサーキットでの声を直接ファンの皆様が聞くことができる魅力的な情報です。

(約8.5秒で10円、地域によって異なります。)

株貴孔堂ネットワーク

港区赤坂5-4-15-301 ☎03(3585)3927

ポイントのつけかた

- ①F1ドライバーズ…1～6位に10-6-4-3-2-1。全戦有効。
- ②F1コンストラクターズ…6位までに入賞したマシンの得点の合計。例えば1位-2位だと16ポイント。
- ③SWCドライバーズ…1～10位に20-15-12-10-8-6-4-3-2-1。有効ベスト7戦。
- ④SWCチームズ…同一チームの最上位の1台のポイントのみを得点とする。
- ⑤WRCドライバーズ…③SWCと同じ。有効9戦。
- ⑥WRCメイクス…総合1～10位の12-10-8-7-6-5-4-3-2-1の各点と、カテゴリー別の1～8位の8-7-6-5-4-3-2-1の各点の合計が得点となる。有効7戦。
- ⑦国際F3000…1～6位に9-6-4-3-2-1。有効はベスト7戦。
- ⑧CARTインディカー…1～12位に20-16-14-12-10-8-6-5-4-3-2-1。それとポールポジションと最多ラップリーダーと最速ラップに各1点。
- ⑨NASCAR…1位から順番に175-170-165-160-155-150-146-142-138-134-130-127……以下は3点ずつ少なくなっていく。1周でもトップを走ればプラス5点。最多ラップリーダーにはさらに5点がプラスされる。

- ⑩IMSAキャメルGT・⑪IMSA GTO…クラス別に1～10位に20-15-12-10-8-6-4-3-2-1。それとポールポジション獲得で1点。ファステストラップ記録で1点。最多ラップリーダーに1点。これら全てを獲得して優勝した場合にはもう2点。そしてデイトナ24時間はプラス8点、セブリング12時間は5点のボーナスポイントが付く。
- ⑫全日本F3000…⑦国際F3000と同じ。有効はベスト7戦。
- ⑬全日本耐久…1～10位に20-15-12-10-8-6-4-3-2-1が与えられる。
- ⑭全日本F3…⑦国際F3000と同じ。有効7戦。
- ⑮全日本ツーリングカー…総合、クラス順位それぞれに20-15-12-10-8-6-4-3-2-1が与えられその合計。例えば総合2位・クラス優勝は35点。
- ⑯JTCディビジョン2・⑰JTCディビジョン3…クラス順位だけに20-15-12-10-8-6-4-3-2-1が与えられる。
- ⑱全日本ラリー…100-70-50-35-25-18-13-10-7-5。有効はベスト7戦。
- ⑲ドイツ・ツーリングカー…⑬全日本耐久と同じ。
- ⑳イギリスF3…1～6位に9-6-4-3-2-1。最速ラップに1点が与えられる。有効はベスト11戦。

応募のオキテ

2人目の全開止解者はジブンだ！と、自信があるんだしたら、ただちに応募しよう。もちろん、自信はなけれど勝負は時の運というし、もしかしらたら当たるかもしれないって思ってる人だって、ドシドシ応募してこい！ただし、応募に当たってレギュレーションがあるんだから、次に

挙げることは必ず守って送るよう。官製ハガキに応募券を貼って、①②③までのそれぞれのチャンピオンをひとりだけ(耐久のように2人以上で組んで走ってる場合は、その中の一人を)とおまけクイズの3人の最高位を書いて、送っておくれ。もちろん住所、氏名・年齢・職業・R0mへの感想を忘れずにね。下のハガキ例をよく見て応募するんだ。

ひとつでもレギュレーションから外れると、官製なく失格にするからね。宛先は、〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-16-16 株貴孔堂ファイティ

レーシングオン編集部
「ウイナーは誰だ？」係

郵便はがき
41円
150

東京都渋谷区恵比寿南2-16-16
株貴孔堂ファイティ

レーシングオン編集部
「ウイナーは誰だ？」係

〒 住所
氏名 年齢 職業
F100についての感想や希望などの意見

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
編集長
Kびん

応募券

2年目を迎えるKびんのチャレンジ・ザ・F100。今年は筑波戦に絞って全4戦に出場予定。1戦目は6月2日に終了してありまして33位フィニッシュ。このあとは10月13日、11月17日、12月8日に出場します。で、問題です。Kびんは最高何位でフィニッシュできるでしょう。もちろん、目標はシングルちなみに去年の最高位は菅生の19位フィニッシュでした。でも、今年のワタシは去年のワタシとは違うからね。オーエンよろしく。



ろそろエンジンに手を加えるチームも増えてきて、その効果もかなりありそうなのに、今後は苦戦の連続となるかもね。そう、とにかく予算は100万円ポッキリだから、エンジンなんてとて手が回らないのだよ。特に7月と10月の富士は思いきり差が出そうだし……。第1戦の11位が最高だった、なんてね。

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム—ナイジェル・ルーバック

【ナイジェル・ルーバック】イギリスのベテラン・モータースポーツ・ライター。現在、英国Auto Sport誌のF1GP担当主任で、彼の「Fifth Column」は特に人気が高い

ファン・マヌエル・ファンジオ—80歳を迎えて

少し話題が古くなったが、今回は6月に80歳を迎えたJ-M.ファンジオ誕生パーティの様をお伝えしよう

前人未踏のワールドチャンピオンシップ5回獲得を始め、彼にまつわる伝説は数限りない

この往年の名ドライバーのどんな側面でも、このコラムを通じて感じ取っていただければ幸いである

翻訳/見田 豊(ISS)
Photos/Sutton Photographic

F1創世期に圧倒的に強かった
J-M.ファンジオは
普段から実に立派な紳士だった

そのパーティ・ディナーがハネた後、私は「アイドル」にサインをもらうため、長く続く行列に加わった。子供の頃ならばともかく、この仕事を始めてからというもの滅多にこんなことはしなかった。同じく列をなしている中にはフィル・ヒルやロイ・サルバドーリの顔も見受けられる。そのことが、ペンを手にする男がいったいかなる人物なのかを、如実に物語っているといえるだろう。

彼はそこに、眩しいライトに目をしばたかせながら、しかもそれをさほど気にするふうでもなく静かに腰をおろしている。今宵は彼のために用意された、彼が主催の晩餐会だ。時刻はもう真夜中に近い。いささか疲れた感じをじませてはいるが、それでも彼は笑顔を絶やさず、いかにも幸せ一杯という様子でせつせとペンを走らせていた。

このパーティが始まる頃、彼の入場を待ちながら、話題はさまざまに飛び交っていた。ナイジェル・マンセルはフェラーリに関する情報収集に余念がなく、ジョン・クーバーは今も亡きヨッヘン・リントの影をアイルトン・セナにだぶらせて、思い出話に花を咲かせている。

それにしてもこの月曜日、ロンドン・ドチエスター・ホテルで催されたパーティには、何事につけ控え目で気持のいい雰囲気は溢れていた。会場にはスポンサーの看板もなく、ドライアイスなどのケバケバしい演出とも無縁。わずか一角に占められているのは、すべて一目見て彼の記念碑と分かるさまざまな思い出の品ばかりである。伝統のパープル・レッドも鮮やかなマシンはアルファロメオ159、その隣に居座るのは真紅のマセラティ250F/1957年モデル……。この世に生を受けた中で最もエレガントな、そして彼が現役時代愛用していたレーシングマシンたち

ちである。

私たちは気ままなお喋りを楽しみながら、彼が出てくるのを待っていた。しばらくしてマレイ・ウォーカーがマイクに歩み寄り、会場にうつらえられたスクリーンには疾駆するメルセデス・ベンツW196の雄姿が、その確味とともに画面いっぱい映し出される。

思わず視線はスポットライトの当てられたドアに吸い寄せられ、そしてそのドアが静かに開くと、いよいよ彼——ファン・マヌエル・ファンジオの登場だ。遠慮気味にちよつと腰を屈めて歩く癖は昔のまま、顔にはあの懐かしい心許なげな微笑が浮んでいる。一瞬の間を置いて沸き起こった歓声は、頭上のシヤンデリアを揺るがすほどであった。

F1ファンを自称する人なら必ず一度は聞いたことがあるだろう。ファン・マヌエル・ファンジオ。この6月24日は80歳になった。この、モータースポーツ界にとってかけがえない人物の誕生日を、皆が集まってお祝いしようじゃないか、というのが今宵のパーティの主旨なのである。かつての彼の同僚やライバルたち、彼らの話題は、もっぱらこのパーティの主旨の話でもちぎられた。

しかも、単なるレーシング・ドライバーとして譲えるのとは全然わけが違う。それもそのはず、彼はワールド・チャンピオンシップ通算5回獲得という偉業をなし遂げたグレート・テスト・ドライバーなのである。その大記録は、現在でも肩を並べる者はいない。彼を他のドライバーと比較することなど、到底できない相談で、そういった意味でもファンジオは、単にベスト・ドライバーという以上の存在であるといえるだろう。

バンウォールで彼と時代を共にした、トニー・ブルックスはこう証言する。

「まあメルセデスは除くとして——、現役時代に彼が駆ったマシンはライバルに比べて特に性能が勝っていると言え代物ではなかったね。それが現在のトップドライバーたちと彼の違うところさ。彼が次々と勝利を重ねていった時代というのは、まだドライバーというファクターが、グランプリで勝利を挙げるのに実に大きな比重を占めていたんだ」

さらに続けて——。

「確かに彼はドライバーとして超一流だった。でも、今日このパーティに皆が集まってきたのは、なにもそれを讃えるがためだけじゃない。彼はサーキットの外でも同じように偉大な人物だったから——、だからこそこれだけ



大勢の仲間が集まってきているんだよ。彼が今までになし遊げてきた、すべてのことが我々にとっては手本だったんだ」

「フィル・ヒルは今でもファンジオと初めて会った時のことをよく覚えていると言う」

「あれは1954年のブエノス・アイレスのことだった。彼が部屋に入って来た瞬間、その、何というかあたり一面に電流が走ったような感じがしたんだ。あの時の、——彼が故郷に帰った時の地元の反応よりは実に凄まじいものがあったよ」

「ファンジオの凄いとこは、チームを変わる度に彼自身も変化を遂げていったということだ。しかし、その中でも彼は十分に個性的だった、常に彼一流のスタイルというものを持っていたんだ」

そのファンジオの栄光を共に分かち合った一番のライバルといえは、それはもうスタリング・モスしかないだろう。彼はファンジオの良きライバルであり——もつとも、その彼でさえ、一度たりともファンジオに土をつけることは叶わなかったのであるが——、友人であり、そして最近著された「ファンジオ・ヒレリ・アルバム」の著者でもある。このパーティーにおいても彼の茶目っ氣たっぷりの

なスピーチは牙え渡り、彼一流のユーモアを交えながら感動的な締めくくりで聴衆を十分に魅了した。

「本日、このパーティーで皆さんにお集まりいただいたのは、ある人物に敬意を表するためであります——まず第一声」

「その人物は、我々のスポーツに対し他の誰よりも大きな貢献を果たしてまいりました。この私はそれを、ここに於かれる大部分の方よりもずっと間近に目撃したと自負しております。もつとも、彼が私にそうさせてくれた場合に限り、ではあります……」

「彼と付き合う上でかえすがえすも残念でなかったのは、私がポルトガル語を喋れなかったということ。なんとかイタリア語で意思の疎通をはかることはできました」

……が、私のイタリア語はなにしろマセラティのメカニックから習ったもので……、その、トニー・ブルックスの奥さん——ピナといいますが——に習わせますとひどいコックニー訛りのようだったということでありませう。まあ、そんなやりとりではありましたが、それでも私たちふたりにとっては、クルマのこや女の子のこと、それから食べ物の話をするには十分なものでした」

「なぜファンジオがドライバーとしてかくも偉大であり得たのか？ それは私にも分かりません。けれども、他の誰がどんなタイムを出そうとも、彼は必ずそれを打ち破ったという事実、この事実だけは動かさません。ライバルの記録を上回る、ということ、とりもなおさず他のドライバーより彼の技量が上だったということの証明でもあります。共にメルセデスで戦った日々をよく覚えていますが、ファンジオに次いでナンバー2だったというのは、私にとっては名譽以外の何物でもあり得ませんでした」

「私にとつての彼は、このスポーツにかつて存在した中で最も偉大な、グランプリの第一人者ともいべき人物でした。それなのに彼は、いつも変わらぬ謙遜を絵に描いたような人柄を持ち合わせているのです。私はこれまで一度たりとも彼が自慢話をしているのを見たことがありません」

「私は、この新しい本を作る仲間に加えていただいたことをヒレリに感謝したいと思います。ファンジオは私にとつて常に尊敬に値すべき人物なのです。今日はおめでどうファンジオ、君は本当に素晴らしい！」

現代を代表するドライバー、アイルトン・

愛すべきナイスガイ、ファンジオ
時代がいかに移ろうとも
彼の足跡は語り継がれていこう

セナとアラン・プロストは「残念ながら出席できない」ということだったが、それぞれにメッセージをこの偉大なドライバーに寄せている。デトロイトからはジャッキー・ステュワートが彼に寄せた祝電が届いた。

「あなたはいまだに私のヒーローです。あなたがなんといつてもベストなのです」

そこでファンジオ自ら、おもむろに腰を上げてマイクに向かった。

「アルゼンチン・グランプリでのことです。ちょうど1955年のことでした」

「どうしようもないほどの暑さで、我々ドライバー連中はみなグローブキー寸前でした。かくいう私自身も、あの暑さには参ってしまっていたのですが、その時、こうイメージすることにしたのです。『腰から下を雪の中に埋めて座っている、それがオレだ』と……あのレース、そうとでも自分に言い聞かせなければとても走り切れはしなかったでしょう。そうやってようやくフィニッシュして、つまりその、勝つことができたというわけです」

5th Column
Tells your true story.
Nigel Roebuck

「実はそれと同じやり方で、今夜自分が本当にここにいたいことを忘れようと、さつきから一生懸命努力しているのです。そうしないと、とてもじゃないがうまく喋れないからです。人は歳を取ると、感受性が強くなるのかもしれませんが、皆さんも御存知でしょうが、レースが終わった後で泣いてしまったことも何度かありました。今晚もおそらくそうなるかもしれません。今はもうレースに出ることはありませんが、こうした皆さんの暖かい思いやりに囲まれて、自分もまだまだ棄てたもんじやないな、と思いついていて、そこです。自分はベストだったんだということが改めて信じられそう、そんな気分なのです」

「人生で大事なことは、自分が必ずしも重要人物になる、ということではありません。自分が自分にとって重要だと信じていることができれば、それでいいのです」

「知つての通り、私の最後のレースは1958年のフランス・グランプリ、レイム・サーキットで行われたレースでした。このサーキットはストレートがいくつもあって、つまり考える時間のたんとある、そういうレースだったのです。私はそこで、クルマを走らせながら自分の今までのキャリアについて思いを巡らせていました。もともと最初は一年だけのつもりでヨーロッパに渡って来たのです。たとえまくれにしろ、グランプリで勝てるなんてその頃は思いもしませんでした。ところが、結局10年もグランプリの世界に長居をすることにになってしまい、その間に5回もワールド・チャンピオンシップ・タイトルを取ることができたのです。そう思い出をたどって、ふとこう思いついてしまったのです。『私はいったいこんなところで何をやっていってるんだろう?』って。……これでおしまひしよう、と思いましたが。あとは自分の人生で言えば残りの部分だな、と……」



「こんな場所に立っているなんてことがあるとは思いませんでしたよ。それに、ロンドンで皆さんがこのような素晴らしい夕べをプレゼントしてくれるなども、まるで思ってもみませんでした」

「この本が出来上がったたいへん嬉しく思っています。なにより友人のスターリングが手掛けてくれた作品ですし、ビレリとメルセデスの協力もいたくことができました。私が初めてヨーロッパへやって来た時、ビレリは

私にタイヤを提供してくれました。人はこういう親切を決して忘れないものです。それにメルセデスですが、こちらは私がレースから引退した時に、メルセデス・ベンツ・アルゼンチンの社長の椅子を用意してくれました。田舎からぼつと出て来たばかりの、ほんの若造だったこの私にね……」

伝説の名ドライバーが今もって元気に私たちの前に現れた記念すべき夜。私はこの夜を、いつまでも忘れないうらやう。

FEELIN' MY ROAD **FET**

R·GRADE

100% SYNTHETIC 5W 50 SG/CD
超液体メカニズム。



戦闘オイル。

レースはマシンのポテンシャルと、それを引き出す人間の精神力との闘いでもある。いかなる強者も最後にチェッカーを通過しない限り勝利はない。執着という力がドラマを創る。そしてエンジンに勝つ粘りを与えるFET 550レーシングオイル。100%化学合成、SAE表示オイル粘度5W-50、API規格SG/CDのクオリティ。幾多のし烈な闘いが熟成させた最高のレーシングスペック。戦闘オイル、輝かしい戦歴を誇るフォードシエラRS 500を駆る男たちは550をそう呼ぶ。レースでは、オイル選びもテクのひとつになる。

FET SPORTS
550
RACING

FET SPORTS 550 MOTOR OIL has been created in the concept for racing use — FET POWER CRAFT.

FET SPORTS 550
RACING OIL

●API 規格SG/CD、SAE 規格5W/50
(化学合成)

1ℓ缶: ¥3,000 4ℓ缶: ¥10,000

FET SPORTS 550
TURBO OIL

●API 規格SG/CD、SAE 規格10W/40(鉱物油)

1ℓ缶: ¥1,600 4ℓ缶: ¥5,600



FET
KYOKUTO

■この広告に関するお問い合わせは、お客様 〒157 東京都世田谷区千歳台4-30-11 ☎03(3484)3121

**CANADA
GRAND PRIX**

by パトリック・カミュ

翻訳・構成/Masako Imamiya
Photos/Hiroshi Kaneko

パトリック・カミュの F1GPインサイドレポート

絶対ではなかったセナの強さ

ワールド・チャンピオンが3分の5を獲得することはなかった。セナの4連勝の素晴らしいリストが、それ以上続くことはなかったのだ。原因は電気系のトラブル。これは、同じマクラーレンのベルギーに起こったことに似ていた。しかしイルトン・セナは正直に、そしてスポーツマンらしく、2台のウィリアムズと勝利を争うことは決してできなかっただろうと認めた。予選でパトリーゼの前に出ることができなかったように。そして、最後までたどりつくには1台のベネトンとV8フォードエンジンだけで十分だったことを、彼は知らされるのだ。

疑問は誰がカナダGPを制するかというものではなく、誰がセナを負かし、彼を無敵のポジションから引き下ろすことができるか、というものだった。毎回連続して起こる技術的なトラブルにもかかわらず、彼が4勝を挙げてきた事実は、人間の部分における彼の力がどれほど重要なものか、その功績がどれほど大きなものか、ということを確認していたからだ。

彼はこれまで、おそらく他のドライバーならリタイアしていたはずのレースを勝ってきたのだ。すでに、何人かのスペシャリストはセナが今シーズン16戦16勝を飾ると予想していた。それを災難と考える人も、素晴らしい挑戦と考える人もいただろう。そして彼のアドバンテージは、数字的なもの以外に、すべ

勝つために、マンセルには一体何が欠けていたのだろうか？

チャンスか、信頼性か

それともほんの少しの冷静さか？

“ライオンの心臓”という自らのイメージに忠実に走ったナイジェルは勝利を目の前にして敗退した

彼とともに、ウィリアムズ・チームもまた“確証”を求め続けているピケは、求めていた以上の結果を手にした

そして、この日の出来事

セナとマクラーレンが、もはや無敵ではなくなったことを証明した

マンセルが 勝てなかったのは 何故か？



での人間が彼を無敵と考えたこと自体にある。ドライバー達でさえそうだったのだ。

セナの力を説明しようと、それぞれがそれぞれのストーリーを語る。

「彼の力は、心臓のリズムをコントロールできることにある」

ひとりりがこう言えば、

「走行中の彼のマシンを撮っている時、彼のマシンの上に驚くような閃光が走るのをはつきりと見たんだ」

こう主張するカメラマンもいる。

難しく、すべてが要求され、そして殺人的なモンテリオールで勝つために、セナはその非凡な才能以外にも何かを必要としていた。

3位のタイムしか出せなかった予選の初日から、彼はそれに気付いていたのだ。天候の変化の裏にはまったのだ。我々はそう考えていた。しかし土曜日になっても、何も良くなることはなかった。セナはこれで、2台のウィリアムズの後ろのポジションに甘んじなければならぬ。シャシー・バランスの悪さが原因だった。

「今まで、みんなは僕の4回のポールポジションと4回の勝利が簡単なものだったと考えていたね。この週末、僕はまったく逆のことを証明したよ。コンペティションが本当に存在することをね」

したがって、アイルトン・セナはジャック・ブラバムとジム・クラークがそれぞれ1968年と1965年に打ち立てた5連勝の記録

に並ぶことはなかった。悲しむべきことだろうか？ 人間的にはおそらくそうだろう。しかしレースという面から見れば、答えはノーだ。たとえエクレストンにとつて、「スタート」というのは、スーパースターが完璧にそれを制した時ほど観客の興味を引いてきた」のであつても……。

ケベックの住民達は、チャンピオンの独走を観るためにやって来たのか、それともそれが崩れるのを観に来たのだろうか？ スタートの瞬間まで、彼らは有頂天になっていた。

たしかにウィリアムズ・チームはイギリスのチームで、パトリーゼはイタリア人だが、ルノーは（もちろんフランスの）エンジンで、

「もちろん、ヨーロッパの従兄弟のところのものなのだ。」

パトリーゼが不運を引きずっているのは仕方がない。彼はすでに手に入れたはずの勝利を、あまりにも多く逃してきたのだ。しかし今回はうまく行くに違いない。

金曜日の朝、セナのエンジンから吹き出したオイルに乗って激しくコースアウトしたパトリーゼは、そのクラッシュによって自由がきかなくなった首に激しい痛みを訴えていた。

それでも、彼は素晴らしいポジションからスタートするのだ。彼の中にある激しい気持ちはふたつ。

ひとつはゴールまで痛みを耐え続けること

ができないのではないかと不安。そしてもうひとつ、素晴らしいポテンシャルを持ったマシンのステアリングを握るのだという事実によって、ポールポジションからスタートするやる気に拍車がかけていた。たったひとつの大きな問題は、チームメイトがスタートで彼より素早い動きを見せたことだった。

そしてタイヤバーストによって、彼は半周の間ゆっくり走り走ってピットに帰ってくる羽目になってしまったのだ。

「このトラブルのせいで、僕は多くの時間を失った。でも最終的に、3位のポジションに戻ることができたんだ。ピケとマンセルの後ろにね」

そう、マンセルは本当に華々しいレースを見せていたのだ。何度も何度もファステストラップを更新し、彼は一体誰と戦っていたのだろうか？ 自分自身以外には誰も……。

そして最後にはパトリーゼとだ。

48周目で1分00秒9のリードを築き、マンセルはアクセルペダルから足を上げ、安心してマシンをいたわることができたはずだ。あるいは心を休め、優しいロザンヌに対する心遣いを考えることも……。とんでもない。マンセルはレーシングドライバーなのだ。彼は最後のスプリントを走ってチェックカーを受け、美しく勝利したいのだ。周回遅れになったパトリーゼと戦い、彼は何を見せようとしたのだろうか？ 速さだけが自分の領域だと、パトリーゼに分からせたかったのだろうか？ 自

分のマシンのノーズにチームメイトのマシンの影が映ったような写真が撮られるのを、恐れたのだろうか？ 決して答えの出ない疑問だ。しかし我々には、ひとつの映像だけで十分だった。勝利までわずか2000メートル以下のところまで、ウィリアムズは動かなくなっていた。

「ガス欠だ。ステュービッド・ボーイ」

爆発したように、プレスルームが大きく揺れる。実際、ガス欠の兆候のすべてが揃っていたのだ。しかし、カナダ・グランプリでルノーのボスを務めるジャン・フランソワ・ロバンは我々にこう説明する。

「ガソリンは、まだ15リッターほど残っていた。ナイジェルはギヤが入らなくなり、突然エンジンが止まってしまったんだ」

「僕はヘアピンにさしかかり、5速から4速に入れようとした。その時、すべてが止まってしまったんだ。まるで電気系のトラブルが起ったようにね。レースをほとんど全部トップで走った後なんだ。何も言うことはないよ。メキシコでも一度チャンスを試すってこういうこと以外には」

本当に言うことはない？ サンパウロでもそうだったように、パトリーゼもまた最後の数周でギヤボックスが気まぐれな兆候を見せ始め、ベースを落として走らざるを得なかった。そしてサンパウロと同じように、彼は確実な策を取った。

「ゴールまで10周か15周くらいいるところで、

僕はギヤボックスの動きが変になってきているのを感じたんだ。減速のたび、あやしい感じになった。僕は攻めるのをあきらめ、モテーナにも前に行かせて完走をめざした。僕たちは今回も一番速く、そして今回も勝てなかった……」

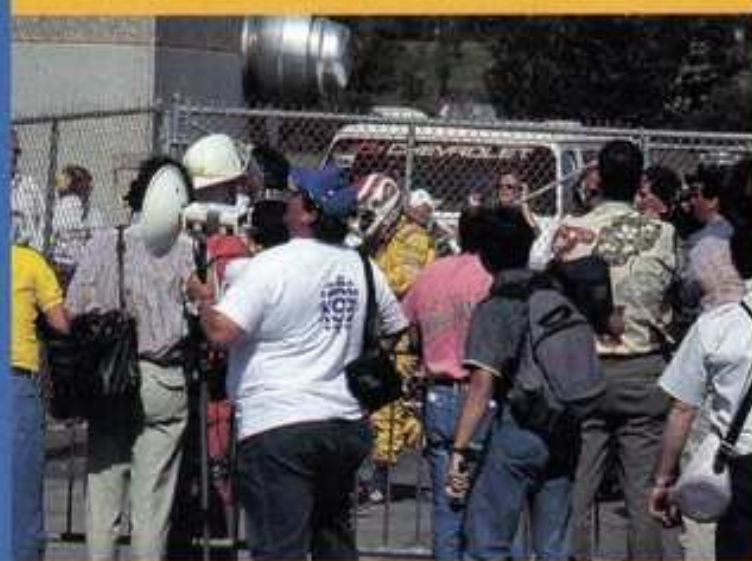
ほんの少しでもベースを下げていれば、マンセルは最悪の事態を免れることができたのだろうか？ ゴールまで9周のところまで50秒、チェックカーまで1周のところでは55秒リードされたピケに、一体何ができただろうか？ F1では、敏感なお尻、と呼ばれる、マシンを感じ分ける能力は、決してマンセルの第一の特性だとは言えないだろうか……。溜め息をつきながら、ロバンは語る。

「レースとは、ゴールラインを通過するまで勝つとは言えないんだ。我々が見せるポテンシャルは、日々本物になってきてはいるが……。それでも、敗北の後で立ち上がらなければならぬ。まあ、それでもシャンパンは開けるよ。我々だけだね。成功を祝うのではなく、それを忘れるためにだ」

まったく手堅く2位のポジションを走っていたピケは、心臓が止まりそうになる瞬間を経験していた。

「すでにマンセルが勝ったと思っていた時のことだったんだ。無線が突然、「行け、行け、マンセルはもういないぞ」って知らせしてきた。信じられなかったよ。僕にとつて嬉しい勝利だ。もちろん、チームにもね」

マンセルを襲った悲運



FIA INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP
ROUND 3 **JEREZ**
8-9 JUNE

Report/Peter Macleod Photos/Peter J. Fox + Words & Pictures, MAX PRESS



フィッティバルディ、ヘレスを完全制覇/ ポールとフィニッシュで初勝利を挙げる

天性の速さとは、やはり受け継がれたものなのだろうか？
クリスチャン・フィッティバルディを見ているとそう思わざるをえない
F1ドライバーを父に、偉大なF1チャンピオンを叔父に持つ20歳の若者は
わずか3戦目にして完全なF3000初勝利を手中に収めた
そして間違いなく、彼はF1への道を登り始めた
70年代後半の父や叔父の走りを彷彿させるかのように
はるかな夢を目指し、若き極楽鳥はその羽ばたきを増そうとしている

若い天才、クリスチャン・フィッティバルディ

スペイン南部に位置するヘレス。かつてのGPサーキットは、DAMSとローラにとって非常に相性のいいところだ。シーズン前のテストも、このレースはその両者によいことを表していた。しかしタイムシートが示していたのは、残念ながらDAMSとローラの不振だった。シーズン前、あれほど期待されたアラン・マクニッシュが、また予選落ちを喫した。F1への道がもっとも近いと思われた男は、3戦で2回のDNQ。予選を通過したポーでさえグリッドは後方だった。

マクニッシュの車が噛み合っていないことは容易に想像できる。今年は様々な要素が彼に影響を及ぼしているからだ。まずローラT91がT90ほどの強さを見せていないこと。次に非計時セッションを廃した。最後に公式に修復できないほど、破壊された。と見なされなければ、スペアカーの使用ができないこと。これらが大きく影を落としている。

第1セッションで彼がこなした周回は4周のみ。それ以外は燃圧低下の修理のためピットに留まるしかなかった。これが非計時セッションであれば、また計時セッションであってもスペアカーに乗り換えれば問題はない。しかしレギュレーションは変わったのだ。

結局十分な修理ができず、マクニッシュは第2セッション後半にタイムアタックに出る。だがスペインの日差しはすでに暑かった。路面温度はあまりにも高く、第1セッションの自らのタイムに近づくことさえ、ままたらなかつた。マクニッシュのタイムは1分33秒31.0・07秒届かず、27番手に終わった。

このような事柄がマクニッシュに起きていようとは、ポールポジションを獲得したクリスチャン・フィッティバルディが知るよしもない。1分30秒38、エリック・コマの記録を破るコースレコードだ。ここまで3戦のレースぶりを見る限り、クリスチャンの速さは天性のようなものを感じさせる。多くのドライバー達と同じく、フィッティバルディも路温が低い第1セッションにタイムアタック。路温が上がる第2セッションではフルタンクでマシンの挙動を確かめていた。そこで彼はフルタンクでのマシンが、よりよい走りを見せることに気づく。同時に明日の48周にも期待を抱かせた。『ポールを取れたのは嬉しいね、ここはタフなコースだから。僕のマシン、エンジン、チームは、間違いなく最高のパッケージだと思ふ。明日、僕はそれと証明』

鳥の夢はるか



してみせるよ」まだあといかない20歳のフィッティパルディはそう言うにはにかんだ。

チームメイトのアントニオ・タンブリーニは予選3位。4周目まではタイヤがよくグリップする。だが僕がクリアラップをとれたのは5周目だった」とタンブリーニは語る。

このパンフィック・レーシングのふたりの間に割って入ったのが、アレックスandro・ザナルディ。3戦連続フロントロウからのスタートだ。だが驚くことにザナルディはこの位置に不満を洩らしていたという。セッティングの変更で、セッション後半にはフィッティパルディのタイムに迫るようになったのだが、ではザナルディのチームメイト、ジュゼッペ・ブガッティはと言えば8位に甘んじている。第2セクションでモニターのトップに彼の名前が映された時には、開幕戦同様このふたりがヘレスを席巻するのかわざとだが、これは残念ながらコンピュータの故障だった。

彼らが駆るのは、すべてレイナード91D。だが前戦で復帰後の初勝利を挙げ、意気上がるラルトRT23も、その速さでひけをとっていない。アンドレア・モンテルミーニが4位、7位にジャンマルク・グーノンがつける。ポードで勝てただろうモンテルミーニは、新しいギヤボックスを取りつけていた。だがヘレスに合ったギヤを選ぶのは苦労したようだ。一方グーノンはクリアラップが取れなかったと嘆く。今回の予選はいつものような2ターループに分けずに行われた。このため、コース上には34台ものマシンが殺到したのだ。

他にラルトを使うチームは、GAモータースポーツが撤退したことにより、ワークスのチーム・ロニだけだ。しかしモンテルミーニ達のラルトに比べ、明らかに遅いことが分かる。30001のラルトはロニのラルトと異なる柔らかなスプリングを装着している。これにより両者の速さに差が表れた。チーム・ロニのデイビッド・ブラバムとフェルナンド・ブラータがこの恩恵を与かるにはもうしばらくの時間を必要とするだろう。

グリッド5番手にはカール・ベンドリンガーの名前があった。SWCでの活動を優先するベンドリンガーは、今季F3000での初レース。その隣がローラT91/50の最上位、ローレン・アイエロの6位だ。大胆に織織に攻めるアイエロだが、やや強引すぎたようだ。第1セクションでクラッシュしてしまったのだ。修復不能とみなされスペアに乗り換えたアイエロは、次セクションにも位相当のタイ



最後までこの3台の位置は変わらなかった。ラルトRT23は徐々に高い戦闘力を示し始めたようだ

日曜は暑く、退屈であったが

予想されたように日曜日はたいへん暑く、朝のウォームアップでは、もっとも暑くなる午後にはコース上で何が起るかを推し量るのは困難なことだった。モニターのトップはベンドリンガー、以下フィッティパルディ、アラソ・メヌ、ブラバムと続いている。

26台のグリッドにマシンが並ぶ。20万人以上が集まる2輪のGPと違い、F3000は容易に見ることが出来る。ヘレスにまでわざわざこのレースを見に来る者は少ない。地元新聞も無関心だ。街に開催のポスターが貼ってあるわけでもない。挙げ句の果てにはコメントライターがタワワーの中で48周のレースの間、2輪のオーストリアGPのテレビ中継を見ているほどだった。

5000人の観客の前で、きれいに、そして呆気なくスタートが切られた。ポールの利を活かしたフィッティパルディが、1コーナーヘットアップで進入する。ザナルディが続き、モンテルミーニ、タンブリーニ、ベンドリンガー、グリーンらが列を形成していった。後方では誰かがソスピーリに追突、彼はチームメイトのヒルに突っ込んでしまう。ヒルのローラにダメージは無かったが、ソスピーリはノーズを破損してスピン、ノーズコーン交換のため1周で早くもピットインを強いられた。

オープニングラップを終えたところでは、フィッティパルディはまだザナルディからのプレッシャーを意図しているようだった。だが2周目に入り、フィッティパルディは的確で速いタイムを出すことに集中し始める。そして3周目にはザナルディとの差を広げる。3周目にザナルディは自らのベストラップを記録したが、フィッティパルディもこれに応戦した形となった。実際入賞者6名それぞれのベストラップは、すべてこの3周目に記録されているのだ。これから考えるとエイボンは、ヘレスに高温でもすぐに威力を発揮する新タイプのタイヤを持ち込んだと思われる。

クリスチャンとザナルディの差は15秒から20秒の間を行ったり来たり。フィッティパルディが周回遅れをかわす時に差は縮まり、抜き去るとまた広がるという状態だった。フィッティパルディは後方集団との差を一定に保つために多くの注意を払っていたのだ。

追うザナルディはモンテルミーニを引き離すことができず、かと言ってモンテルミーニもザナルディを抜くまでには至らない。この2台の後方にタンブリーニが続き、3台が固

ムを出す。しかし車重測定に気がつかずピット入口を通り過ぎてしまい、それまでのタイムを取り消される。さらに1万ドルの罰金も課せられてしまった。一昨年、昨年と2年続けてヘレスを制覇してきたDAMSだが、今年はずべてが逆らっている気がする。

次のローラユーザーは「完璧ではないが、OKだ」と言う9位のマルコ・アビチェッラ。9番手ならば入賞の可能性もあろう。

予選トップ10の最後は前戦からファースト・レーシングに移ったミハエル・バルテルズ。3台エントリーのファーストではもつとも速かった。だがアタックラップでハインツ・ハラルド・フレンツェンに邪魔されたようだ。「もう0.4、5秒は速かった」バルテルズの興奮は収まらない。ファースト・レーシング・オーナーのジャン・デニス・ドルトラスは13位。3台目のファーストのレイナードは16位のエリック・エラリーだ。

グリッド後半にはローラT91が並ぶ。「ここではローラは全然ダメだ」と失望するデモン・ヒルが15位。ヒルのチームメイト、ピンチェンツォ・ソスピーリが19位。ソスピーリはシーズン前のテストで1分29秒台を記録していたのだ。フィリップ・ガシュが18位、フレンツェンが21位、ポール・スチュワートが24位だった。

微笑むウィルソンに迎えられるクリスチャン。フィッティパルディの名がGPで聞かれるのもそう遠くない日のことであろう



車のためなら、 オイルもオーダー。

●エンジンを特に大切にしたいオイルです。

一般のオイルは、平均的な走行状態を想定して、つくられています。でも、運転の仕方、目的も、いろいろ。だから本当は、オイルの性格も変えるほうがいいのです。ルブローレンのオーダーメイドオイルは、クルマ一台一台の使用状況、状態を確認して、それぞれにベストマッチするように、数種のベースオイルと添加剤を特別に調合。エンジンを常にベストに保ち続け、燃費の向上やエンジン騒音の低下、耐久性の向上をもたらす、一台のためだけのオイルです。



あなたの車に、オーダーメイドオイルをどうぞ。
詳しくは、ラリーアート北総にご連絡下さい。

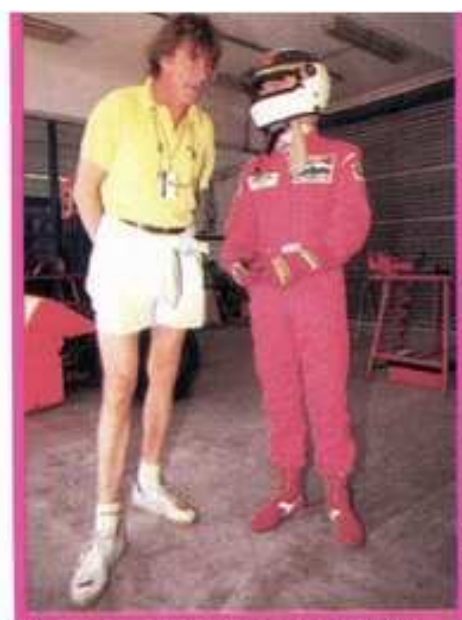
ラリーアート北総
〒303 茨城県水海道市高野町336
TEL 02972-3-4810



モータースポーツの好きな社員を募集中!

Lubrolene

フリーダイヤル 0120-119288
青木科学研究所 / 〒106 東京都港区六本木4-2-8 TEL03-3403-4301



マクニッシュの不運にハントも困惑している

まったく走っていない。完全に硬直状態だ。彼らに迫ってきたのがベンドリンガー。燃料が減りマシンが軽くなるにつれて彼のレイナードのハンドリングが良くなってきたのだ。タンブリーニに追いついたベンドリンガーは抜く寸前までいったのだが、それは叶わなかった。結局彼は5位に終わる。絶えずベンドリンガーの後ろにいたグリーンが6位だ。9周目、7位を走っていたバルテルズのDFVが電気系統のトラブルからミスファイアを起しストップ、戦列を離れることになる。奇妙なことだが、チームメイトの他のふたり、エラーリとドルトラスにもこの症状は起こり、共にリタイアしてしまう。13周目と14周目のことだった。

彼らのリタイアによりメヌが7位に上がる。しかしそれも東の間、メヌのレイナードは4速ギヤがスタックしてしまい、3周分のピットインを余儀無くされることになる。

これで7位の座を譲られたのが、アンダーステアとグリップの弱いローラと格闘するアイエロ。さらには8位にはブガッティが続いて

いた。だが翌周、1コーナーでブガッティのギヤが4速のままスタック、それ以外のギヤを選ぶことができず、コクピットを離れた。その後ろではアンドレア・キエーサとヒルがバトルを繰り広げていた。ヒルに抜かれまいと自分のラインを頑なにキープするキエーサ。しかし18周目にはキエーサを抜く。ところがヒルのDFVのミスファイアが突然ひどくなる。キエーサとの差を広げればかりのヒルの勢いは急に無くなり、今度はキエーサからの防戦一方となった。何とか逃げ切ったヒルは8位、キエーサが9位。続いてチエツカを受けしたのは、48周すべて孤独な走行を続けたフィリップ・ガシュだった。

逆にレース中、ミラーを見続けなければならなかったのはブラバムだ。彼のミラーの中に絶えず映っていたのはフレンツェン。だがフレンツェンがブラバムを抜けるとは思えなかった。結局彼らふたりとこのレースからの新マシンに満足していたジョバンニ・ボナノが加わり、ほぼ同時にチエツカを受けた。13位のボナノからが周回遅れだ。

この3台についていけなくなったポール・ベルモンドが14位。残り3周で追いつけるソスピーリを抜いたスチュワートが15位だった。しかし序盤のピットストップが無ければ、ソスピーリは16位ではなく、7、8位でフィニッシュしたことだろう。それほど彼の走りは素晴らしい。素直らしかった。

スピンしてノーズ交換をした、バオラ・デツレ・ピアネが17位、チームメイトのメヌが最後の完走者、18位となった。

魅力的な始まりを見せたこの週末は、残念

DAMSの名はアイエロが守っているが



ベンドリンガーは今季初レースで5位に入賞する

ながら退屈なレースで終わってしまった。その役割のひとり演技だからといって、フィッティバルディを責めることはできない。今の彼は非常に自信に満ちており、F3000に乗り始めてわずか8カ月とは思えない。もはや関係者達に認められようとするひよっこではない。彼はレース毎に何かを学び、賢くなっていくようだ。父、ウイリソンの助言も力強く、またチーム・マネージャーのキース・ウイギンスの存在も見逃せないだろう。「マシンは完璧だった」レース後、クリスチャンは言う。「思うとおりにレースができた。やはり僕のチームは最高だね。彼らのためにも僕はタイトルを目指すんだ」と。

これでフィッティバルディは獲得ポイント21点と伸ばした。もちろん現時点でのランキングトップだ。まだ7戦を残しているが、2位はザナルディの15点、3位はグリーン10点となっている。

次戦ムジエロもおそらく、ヘレス同様レイナードが有利であろう。2週間の間にローラが様々な対策を施してこない限りは。

RESULT

順位	ドライバー	チーム	周回数	タイム
1	● C. フィッティバルディ	レイナード91D・ブラウン-無限	48周	1'18'15'69
2	● A. ザナルディ	レイナード91D・サイテック-無限	48周	1'18'21'44
3	● A. モンタルーニ	ラルトRT23・ニコルソンDFV	48周	1'18'24'06
4	● A. タンブリーニ	レイナード91D・ブラウン-無限	48周	1'18'24'62
5	● K. ベンドリンガー	レイナード91D・マーダーDFV	48周	1'18'29'58
6	● J-M. グリーン	ラルトRT23・ニコルソンDFV	48周	1'18'58'02
7	● L. アイエロ	ローラT91・50・ブラウン-無限	48周	1'19'01'54
8	● D. ヒル	ローラT91・50・チックフォードDFV	48周	1'19'03'78
9	● A. キエーサ	レイナード91D・マーダーDFV	48周	1'19'48'56
10	● P. ガシュ	ローラT91・50・マーダーDFV	48周	1'19'49'66
11	● D. ブラバム	ラルトRT23・マーダーDFV	48周	1'19'52'73
12	● H. フレンツェン	ローラT91・50・ブラウン-無限	48周	1'19'54'02
13	● G. ボナノ	レイナード91D・ブラウン-無限	47周	1'18'15'91
14	● P. ベルモンド	レイナード91D・マーダーDFV	47周	1'18'54'77
15	● V. ソスピーリ	ローラT91・50・チックフォードDFV	47周	1'19'22'73
16	● P. スチュワート	ローラT91・50・サイテック-無限	47周	1'19'34'40
17	● P. デツレ・ピアネ	レイナード91D・マーダーDFV	45周	1'18'38'60
18	● A. メヌ	レイナード91D・マーダーDFV	45周	1'18'16'52
19	● F. ナデスキ	レイナード91D・サイテック-無限	32周	アクシデント
20	● G. フルラン	レイナード91D・ジャッド	30周	ギヤボックス
21	● M. アビチエッラ	ローラT91・50・サイテック-無限	24周	電気系統
22	● J-D. ドルトラス	レイナード91D・マーダーDFV	14周	電気系統
23	● G. ブガッティ	レイナード91D・サイテック-無限	14周	ギヤボックス
24	● E. エラリー	レイナード91D・マーダーDFV	13周	電気系統
25	● M. バルテルズ	レイナード91D・マーダーDFV	13周	電気系統
26	● V. ソゴリー	レイナード91D・ジャッド	1周	エンジンオーバーヒート
27	● A. マクニッシュ	ローラT91・50・ブラウン-無限	DNQ	
28	● F. ジョバナルディ	ローラT91・50・マーダーDFV	DNQ	
29	● E. ナスベッティ	ローラT91・50・マーダーDFV	DNQ	
30	● F. プラウタ	ラルトRT23・マーダーDFV	DNQ	
31	● G. アマーティ	レイナード91D・ニコルソンDFV	DNQ	
32	● G. ラバッジ	レイナード91D・マーダーDFV	DNQ	
33	● F. バレデーネ	レイナート91D・ジャッド	DNQ	

FIA INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP
ROUND 3
8-9 JUNE
JERREN

DRY SACK
ANGEL NIETO
PELUQUI

・優勝スピード: 155.22km/h
・最速ラップ: C. フィッティバルディ(レイナード-無限) 1'35'19
・ラップリーダー: 1-48=フィッティバルディ

n]

抜け出せ!!

乱戦、大激戦のIMSA中間展望

昨年の最終戦デル・マーからその予感があった
 しかし誰がここまでの混戦を予想しただろう
 喘ぐニッサン、追い詰めるジャガー
 そして新興勢力のシボレー
 混戦を超えた乱戦から抜け出すのはいったい誰だ!

Text/Masahiko Amano
 Photos/Dennis Ashlock, Geoffrey Hewitt/IMPAC.

順位	ポイント
1位	114点
2位	102点
3位	82点
4位	62点
5位	59点
6位	48点
7位	44点
8位	43点
9位	39点
10位	35点
11位	32点
12位	27点
13位	23点
14位	19点
15位	17点



NISSAN

昨年までの王者の余裕は、NPTIにはない
 ライバル達の猛攻に耐えてドライバーズ 1-2 を辛うじて死守する

ロビンソン ランキング 1位(114点)
 プラバム ランキング 2位(102点)



JAGUAR

IMSA制覇はTWRのクルー全員の悲願だ
 12点差で 2 位につける今年は最大のチャンスに違いない

ジョーンズ ランキング 2位(102点)
 ポエセル ランキング 5位(62点)





CHEVROLET

誰がこのマシンのこれほどまでの活躍を予想しただろう
シボレーとアメリカの夢。レースを面白くしたのは彼らに違いない

テイラー ランキング 4位 (85点)
ケンドール ランキング 6位 (59点)



TOYOTA

昨年の勢いがまだ見られず、低迷しているAARTヨタ
しかし新型投入で流れを変え、シーズンをかき回す存在にはなる

ファンジオ II ランキング 10位 (39点)



[r

混戦から

誰が勝ってもおかしくない。混戦



IMSA キヤメルGT ドライバーズ

1. ティム・ロビンソン ニッサン
2. デイビー・ジョーンズ ジャガー
3. ジェフ・ブラバム ニッサン
4. ウェイン・テイラー シボレー
5. ラウル・ボエセル ジャガー
6. トム・ワントール シボレー
7. アレック・テイラー ニッサン
8. アンリ・ベスカローロ ボルシェ
9. フランク・イェリンスキー ボルシェ
10. フアン・マヌエル・ファンジオ II

IMSA キヤメルGT マニュファクチャ

- | | |
|----|--------|
| 1. | ニッサン |
| 2. | ジャガー |
| 3. | シボレー |
| 4. | ボルシェ |
| 5. | トヨタ |
| 6. | ホンチアック |

ン・デペンドーフが率い、ジェフ・ブラバムを始めとする4人のドライバーを擁すニッサンは、'88年からの活躍によって上記のイメージを広く世界中に植えつけることに成功したと言えるだろう。昨年も15戦で7勝を挙げ、エース・ドライバーのブラバムは3年連続チャンピオンに輝き、ランキング2位も2年連続でニッサン・ドライバーのチップ・ロビンソンが獲得した。加えて、ニッサン自身も2年続けてマニユファクチャラーズ・タイトルを手に入れている。

強いニッサンに悪いところは決してないが、レースとは、やはり誰が勝つかわからない方がおもしろいものだ。誰かニッサンと対等の勝負ができるものはないのか?と待っていた我々の前に現れたのが、去年のAARトヨタとフアン・マセル・フアンジョIIであった。第6戦で初勝利を飾って以来、TWRジャガーの3勝を上回る4勝をフアンジョIIはマークし、その勢いと荒れたレースでの強さは、彼が91年のチャンピオンシップで大活躍することを期待させるものであった。

ところが91年シーズンが始まって見ると、昨年の勢いはどこへやら、AARトヨタはまるで戦闘力を欠いていた。去年のバム・ビーチではドウレイク・オルソンがポールを獲得したのだが、今年のフアンジョIIは、良くなっているはずのマシンで、去年より2秒近くも遅いタイムしか出せず、予選8位に沈んだ。トヨタ・イーグルHF89だけが時を逆行し、ライバルたちは着実に進歩している、という印象だった。

代わって我々に期待を抱かせてくれたのが、シボレーの自然吸気エンジンを載せたスパイスとイントウレピッドだった。バム・ビーチの仮設コースではトム・ケンドールのシボレー・スパイスがポールをゲットし、デビュー戦ながらイントウレピッドは6位でクオリファイしたのである。そして、決勝ではデイビー・ジョーインズのジャガーXJR12が優勝、イントウレピッドがウエイン・テイラーのドライブリンクによって2位に入賞し、我々を驚かせた。

セブリングではニッサンがジャガーを下して伝統的イベントでの3年連続制覇を達成したが、マイアミへと舞台を変えると、ここでもポール争いとレースでのトップ争いは、シボレー勢とジャガーXJR10の間で繰り広げられた。結局、ジャガーが今季2勝目を挙げ、ケンドールのスパイスが自然吸気野太いエキゾースト・サウンドを轟かせながら、ウイナーのラウル・ボエセルのすぐ後ろの2位でチェッカード・フラッグを受けた。

続くアトランタでは、XJR10の進化モデルのXJR16がデビュー・ウインを圧勝で飾った。このレースでのジョーインズの独走は、TWRジャガーがニッサンとの立場を完全に逆転していることを確信させるもの

だった。

第6戦トピカ、第7戦ライムロックではロビンソンの乗るNPT91が優勝しているが、そのどちらにもレースのイニシアティブを取っての勝利ではなく、前を走るマシンが自滅しての、言わば「拾い勝ち」。トピカではジョーインズのXJR16とテイラーのイントウレピッドが3位以下を大きく引き離して見せ、ライムロックではイントウレピッドを初めて与えられたケンドールがポールから独走、エンジン・トラブルによりGTP最後尾からスタートしたテイラーも、レースを一時はリードするところまで順位を上げた。残念ながら、彼らは2人ともアクシデントにより初優勝を獲得することはできなかったが――。

現在、GTP最強マシンはXJR16だ、と言っても誰も反論しないだろう。元々ニッサンと同格か、それ以上のパワーを持つ彼らのV6エンジンは、マネージメント・システムが今年からボッシュに変更されて壊れなくなった。これに加え、リファインされた前後サスペンションと空力で、ライバルを一歩リードしている。

ジャガーに続くのは、4バルブ・ヘッドを備える新エンジンを積むニッサンNPT91ではなく、シボレー・イントウレピッドである。MTレーシングの使うNA6000ccエンジンは、シボレー・ワークスから供給されるもので、インディカーで成功収めたGENIEと名付けられた先進のエンジン・マネージメント・システム(GM関連企業が総力を結集して完成したものだ)を採用している。彼らはターボ勢に最高出力で劣っていることで不利に立たされることもあるが、低速からのピクアップの良さをメリットとして活かせるコースも今後の6戦には含まれているので、いつ初勝利を飾るか注目したい。

シリーズ・ポイントで見ると、ニッサンはジャガーに12点の差をつけてトップにいる。これは、どのレースでも最短時間でピット作業をこなすなど、彼らが持つチャンピオン・チームらしい素晴らしいチーム力で勝ち得たものだ。今シーズンも6戦を残すだけとなったが、今の状態ではニッサンに「勝ち」を積極的に計算できるレースはひとつもない。ジャガーとシボレーの上昇ムードから見ても、コンスタントに上位入賞を重ねて行くだけでタイトルを防衛することは難しい。ニッサンとしては、1日も早く新しいDOHCヘッド・エンジンを熟成させ、ジャガーにリードされたシャシ



ニッサンの2台をリードするジャガーとシボレー。今シーズンを集積するシーンだ

性能での劣勢を取り戻し、勝ち星を重ねることが必要だ。

デイトナとセブリングに出場しなかったシボレーは、既に31点の差をニッサンにつけられているためにタイトル争いの目はないが、今シーズン中に初勝利を挙げる可能性は十分にある。MTレーシングの課題はピット作業にある。的確に素早くピット作業を施せば、ストリート・コースでの2戦、ニュー・オリンズとデル・マーでは優勝を期待できる。

ジャガーが初タイトルを獲得するためには、エースのジョーインズが周回遅れを処理する際に短気を起こさないこと、そして、2台目のXJR16をライム・ロックから委ねられているボエセルが、どれだけジョーインズの援護射撃をできるかにかかっている。

ドライバー部門では、勝ち星から見ると、これまでの8戦でジョーインズが3勝、ロビンソンが2勝、そしてブラバムとボエセルが1勝ずつを挙げている。ポイント・スタンディングでは2位に3回入賞しているロ

ビンソンがジョーインズとブラバムのふたりに12点の差を保ってトップにいる。

ミッド・オハイオでのレースのように、落ち着いてゴールまで走り切ることができれば、現在、勝ち星でトップにいるジョーインズが今後もポイントを抑え続けることになるだろう。ともあれ、今年のタイトル争いでは、たった1点が大差なものになってくるだろう。

そこで重要な意味を持つてくるのが、今年から採用されているポナナス・ポイント・システムだ。今までのところ、シリーズ・トップのロビンソンは、意外にもまったくポナナス・ポイント制度の恩恵に浴していないが、対してジョーインズは既に9点を計上している。また、GTPでは2点のエキストラ・ポナナスを獲得した者はないが、その可能性を一番高く持っているのがXJR16に乗るジョーインズであり、それを、これからの6戦で1回でも達成できれば、今シーズン末、我々は新しいチャンピオンの誕生を見ることになるかもしれない。

乱

[ran]

CAMEL
GT

L I G H T

アキュラ(ホンダ)の独走はどうにも止められない、

今年からGTPライトに参戦
初年度からまったく敵なしのアキュラ
IMSAでもホンダ独走が始まった!

スパイス製シャーシに搭載されたアキュラ(ホンダ)NSXのアルミ・ブロックV6は、デビュー戦を優勝で飾る快挙を成し遂げた。しかも、そのレースとはデイトナ24時間だったのだ。初めてのレースで、それもIMSAキャメルGTシリーズの中でも最も長い距離を走らなくてはならない耐久イベントで優勝したことは、ディフェンディング・チャンピオンのビュイック、そして他のエントラントたちに絶望感を抱かせるに十分なものであった。

このアキュラ・スパイスを走らせているのは、ダグ・ピーターソン率いるコンプテック・チーム。彼とパーカー・ジョンストンは、IMSAのインターナショナル・セグン・シリーズ(日本のN1レースとは同じもの)でアキュラ・インテグラを走らせてタイトルを獲得する活躍を示し、今年、アキュラ・エンジンを駆ってキャメル・ライト・クラスに出場するチャンスを手に入れたのである。

開幕戦でポール・ポジション、ファステスト・ラップ、最多リード・ラップの全てを記録して優勝した彼らは、その後のレースでも手のつけようがない安定性とスピードを見せつけている。これまでのレースを振り返ってみると、第8戦ミド・オハイオまで彼らが勝てなかったのは、トランス・ミッションが序盤に壊

れたセプリング12時間と、GTPマシンと接触して裏返しになるというアクシデントに遇ったライムロックの2戦だけ、という強さなのである。

「我々はすべてのコースでレコードを樹立するつもりで走っている。当然、すべてのレースで優勝することも目標だ」——温厚なジョンストンの口から、このような強気なコメントが出るほどに——

そして、その圧倒的な強さを誇るアキュラに一矢を報いて第3戦のウィナーとなったのは、ビュイック・クッツに乗るチャールズ・モーガン/ジム・ベイスのコンビだ。クッツは3度キャメル・ライト・チャンピオンに輝いているジム・ダウニングがアルゴJM-19を8分の7サイズに縮小してコンストラクトしたアメリカ製シャーシ。

第8戦ミド・オハイオでは、ストレート徹底重視のセッティングでアキュラ・スパイスに乗るジョンストンを驚かせたが、このような奇策を使わなくてはならないほど、トータルの戦闘力では苦しい立場にある。ディフェンディング・チャンピオンのビュイックは、多くのエントラントを持つことでシリーズ・ポイントではアキュラに12点差の2位につけているが、タイトル防衛は難しいのが現状だ。

現在、IMSAはキャメル・ライトをコンペティティブなレースに再び戻すために、ビュイック・エンジン搭載車の規定最低重量を軽減することを検討しており、それが実現すれば、彼らにも優勝するチャンスがまた返ってくるだろう。

キャメル・ライトの第三勢力はフェラーリだ。ピエリ・レーシングが第3戦から登場させた328用エンジンのチューニング・バージョン、4バルブ・ヘッドを採用しているV8は、クラス最強のパワーを誇っている。ゼッケン80と19の2台を走らせる彼らだが、フェラーリの新V8はNSXのV6と比較すると信頼性に難がある。だが、ライムロックでデイビッド・テニソ

ン/ケン・ノット組が優勝したほか、ゼッケン80のイタリア人コンビ、ルジェロ・メルグラティとマルティノ・フィノットが、ミド・オハイオでは序盤にアキュラ・スパイスからリードを力ずく奪う素晴らしいスピードを披露しており(結局はアクシデントなどで優勝はできず)、エンジンの熱成が進んでいることを示している。



コンプテック・チームの走らせるアキュラ。来季はGTPにステップアップの噂もある

IMSA エクソン・シュプリーム・シリーズ GTOクラス ドライバーズ・ランキング

1	ビート・ハルスマー マツダRX-7	104点
2	ロビー・ゴードン フォード・マスタング	81点
3	ジェレミー・デイル ニッサン300ZX	87点
4	ブライス・コップ マツダRX-7	72点
5	ドーシー・シュレイダー フォード・マスタング	58点
6	スティーブ・ミレン ニッサン300ZX	54点

IMSA エクソン・シュプリーム・シリーズ GTOクラス マニファクチャラーズ・ランキング

1	マツダ	110点
2	フォード	105点
3	ニッサン	97点



G T O

マツダvsフォード。ワークス・マツダに期待大

GTOドライバー部門のチャンピオン候補ナンバーワンを挙げるとすれば、4ローター搭載マツダRX-7に乗る89年GTOチャンピオンのビート・ハルスマー、マニファクチャラー部門タイトル獲得最有力候補にもマツダを挙げる。第7戦ミド・オハイオでハルスマーが2位を得たことで、マツダもハルスマーも今シーズン初めてポイント・スタンディングでトップに立ち、シリーズ後半戦は彼らがインシアティブを取って戦える状況となったからだ。

開幕戦から第6戦のモスポーツまでの前半戦は、フォードがマニファクチャラー部門で首位を守り、ドライバー部門でもフォード・マスタングに乗るロビー・ゴードンがランキング・トップを走っていた。デイトナ24時間とセプリング12時間の両耐久イベントを制し、第5戦ロングビーチからは空力面で大きく進歩を見せたニュー・マシンを投入するなど、彼らはタイトル防衛に向かって着々と歩を進めていた。しかし、ディフェンディング・チャンピオンのドーシー・シュレイダーがマシン・トラブルに見舞われることが多く、

ビート・ハルスマーとブライス・コップ
マツダ躍進の立役者がこのふたり
来季このコンビのGTP参戦は決定済
GTO最後の今シーズンで
有終の美を飾ることができるか

未だ優勝していない上に3位以内に入賞したのもデイトナでの4位1回だけという惨憺たる成績(ランキングは現在5位)なのだ。ゴードンはフォードの看板をひとりりて背負って孤軍奮闘してきたのである。

ハルスマーが3勝を挙げているマツダは、ふたりのドライバーのブライス・コップが安定した成績でフィニッシュし続けていることが大きい。2位入賞が1回、3位が3回で、表彰台に両マツダ・ドライバーが顔を揃えたレースは3回ある。今後、ゴードンとハルスマーのポイント争いが熾烈になった場合には、コップがハルスマーを援護することも十分可能であり、このことが彼らのアドバンテージとなるだろう。マニファクチャラー・タイトルを獲得するためにも、彼らの安定した成績を収める力は大きな武器となる。

現在、ドライバー部門でランキング3位につけてい



るジェレミー・デイルにも、タイトル獲得の可能性は大きく残されている。ニッサン300ZXツインターボによる参戦2年目を迎えた彼は、ミド・オハイオでGTO初優勝を飾った。今シーズンのデイルは、出場したレースのすべてで4位以内に入賞(デイトナにはニッサンGTOチームは参戦せず)、という極めて安定した成績を残してきている。彼のタイトル獲得の条件は、優勝を重ねることである。

デイルのチームメイトのスティーブ・ミレンは、ロングビーチで優勝しているが、ウェスト・バームビーチのリタイアとマイアミの7位が響いてランキングはワークス・ドライバーの中では最も低い6位にいる。既

にハルスマーには50点の差をつけられており、こちらはタイトルを狙うのは難しい状況だ。

マニファクチャラー部門のタイトル争いは、ドライバー部門以上に熾烈なものとなっている。7戦を残して、マツダが110点、フォードが105点、ニッサンが97点と接近しているのだ。

GTOクラスは、ニッサン・ワークスの240SXに乗るデイビッド・ロリングとボブ・ライツィンガーが、ダッジ・デイトナのジョン・ファガスとポイント争いを展開中だ。5点差の中に3人がいる同クラスのタイトル争いは、最終戦までもつれ込む戦いものとなるであろう。





ボウマン BC-1 日本に上陸!

TIサーキットでミカ・サロがシェイクダウン
ラルトRT35に匹敵する実力を見せつける

VWエンジン専用に設計されたF3専用マシン、ボウマンBC-1
イギリスF3で実走テストを開始し、その実力を発揮し始めた
このニューマシンがいよいよ日本に上陸、テストを開始した

元ラルトカーズのステイブ・ホルマン率
いるイギリスF3のトップチームのひとつ、
ボウマン・レーシングが、昨年から日本のF
3トップチームであるフナキレーシングと共
同で開発を進めてきたVWエンジン専用のF
3オリジナルシャシー、ボウマンBC-1が、
いよいよ日本に上陸。6月17日、岡山のT
サーキットでシェイクダウンテストを行った。
ラルトのF2やF3の開発に従事したこと
もあるブルース・ケリーが、無限、トヨタと
比較して圧倒的に軽量、コンパクトなVWエ
ンジン専用デザイン、設計したBC-1は、
イギリスF3開幕戦から実戦テストを行って
きた。当初リヤタイヤに当たる風を整流さ
せるため付けられていたフィンを取り除いた
り、フロントのトレッド変更などの改良を加
えられて、第5戦3位、第7戦6位と実績を
上げ、ほぼ満足のいく状態となったBC-1
の市販第1号車が、フナキレーシングに入っ
てきたのだ。マシンに搭載されたエンジンは
当然スピース・チューンのVWで、昨年ブラ
ンスF3でシリーズ5位となったローレン・



羽根幸浩もボウマンBC-1を初ドライブした

アイエロが使用していたものだという。
この日は、BC-1と、比較用のラルトRT
35をTIサーキットに持ち込んで、今年全日
本F3000を走るミカ・サロをメインに、
フナキレーシングで今年F3を戦う羽根幸浩
石川朗の3名のドライバーが走行した。
午前中、雨上がりのウェット路面からサロ
が走り始め、15周を走行。その後レインから
スリックにタイヤを履き換えて6周を走行し



TAKASU CLINIC NEWS



全日本F3選手権は、5月25、26日の鈴鹿の一戦で第4戦目を迎えた。高須クリニックレーシングチームの沢登栄一は、今年がF3初挑戦となるが、早くも予選上位に顔を出すようになり、注目されるドライバーのひとつに成長しつつある。このレースでは、そろそろ決勝で結果を残したいところ。

「今回は、ちょっと人間のほうをチャレンジしてきました。なんかポイントを獲得できるように、落ち

高須RT予選好調。ポイント獲得間近

着いてレースを走りたいと考えているんですよ。これまでは早く結果を出さないとして、少しアセっていたところがあったもので、はじめから真面目な話をする沢登ですが、その表情はいつもの通り、底抜けに明るい。

予選結果は予選B組の4番手、総合8位のグリッドを確保。ベストタイムは2分5秒955である。

「タイヤが温まってきて、いざタイムアタックという時に前を走るマシン

がスピニングして、それを避けようとして自分もスピニングしてしまったんです。それでタイヤのグリッドの一番良いところを逃してしまっただけです。それでも、当初狙っていたポジションより一列下がっただけなんです。他のドライバーのタイムが思ったほど上がらなかったから、翌日曜日は朝から好天で、真夏のような暑さとなった。

「レースはじっくり行って、タイヤを温存し、最後の2、3ラップで勝



負をかけますよ」と言ってスタートした沢登だったが、スタートを失敗し11位フィニッシュとなった。

「スタート失敗は、ドライバーのミスです。今日こそ思っていたので、残念……」とレース後に語った。

目標のポイント獲得は、次回に持ち越された。

Photos/VEHICLE ADVERTISING, Racing On



コックピットはステアリング上部を覆うカウルとステア操作する手が干渉するとか



フルロッド方式のリアサスペンション。ショックユニットはベルハウジング横に水平にマウントされる



フロントサスペンションはプッシュロッド方式を採用。ショックはモノコック内部にマウントされる



左右のサイドポンツーン内には本当にコンパクトなラジエターが設置される



エンジンの右側を通るエキゾーストパイプは専用シャシーらしく複雑な取り回しになっている



VW専用のボウマンBC-1だけに、エンジンは実績を持つスペース・チューンのVWを使用している



テストの最後には石川もボウマンをドライブ

「テストの最後には石川もボウマンをドライブ...」

「石川のラルトもドライブしたサロは、ボウマンがこんなに走るとは思わなかった。ちょっとアンダーステアだけどドライバーがカバーできる範囲のもの。ただエンジンは無限の方が扱い易いね」とBC-1の思った以上のポテンシャルに素直な驚きを表現していた。

また石川は、「ミカはアンダーだと言ってうん

てまず感触を確かめた。そして完全なドライ路面となった午後、サロはオリジナルセットから少しずつましをセットアップしながら、15周走行。この時点でのベストラップは1分29秒76。同じ時間にラルトRT35で走行していた石川のタイムとほぼ同じだった。石川のエンジンがローテーション直前ということに差し引いて考えても、ボウマンBC-1の実力が侮れないものであることを感じさせるに十分なものであった。最後にサロはニュータイヤに履き換えてタイムアタックを行い、28秒57のベストラップを記録した。



今回のシェイクダウンはミカ・サロがメインで行った

BOWMAN BC-1テクニカルスペック	
●ディメンション	
全長	4,120mm
全幅	1,510mm
全高	950mm
ホイールベース	2,505mm
トレッド 前	1,380mm
後	1,305mm
●シャシー	
モノコック構造	フルカーボンモノコック
サスペンション形式 前	プッシュロッド
後	フルロッド
ダンパー(銘柄/形式)	コニ/ガス
アーム(材質)	スチール
(形状)	エアロチューブ
ステアリング(形式/ギヤ比)	ラック & ピニオン
ブレーキ(銘柄)	AP
(形式)	前後 4ピストン
(材質)	前後 2ピストン
(形状)	アルミ
ホイール(銘柄)	アルミ
(サイズ)	フロント 17インチ
後	18インチ
ミッション	形式 ヒューランド製F3A
段数	前進5段後進1段
ファイナルレシオ	13:36
シートベルト(銘柄/数)	ウイランズ/6P
ラジエター(銘柄)	サーク
バッテリー(銘柄/容量)	パルー/25AH
燃料タンク容量	40L
車重	455kg




 泌尿器科・美容外科
高須クリニック 院長 高須克弥
 東京 03-3587-2081 大阪 06-345-1187
 名古屋 052-452-5588 仙台 022-268-5660
TAKASU CLINIC

北欧から来た彗星

インタビュー：ジュリアート

Photos: Ken-ichi Yoshida, Kenji Sawada Text: Adam Cooper 翻訳：見田 徹 (1995)

ひどいウェット・コンディションから二転ドライ路面へ変わった

あのサンマリノ・グランプリで

ひとりの若手ドライバーが二気にスターダムへと駆け登った

北国のセナとまで噂されながら苦汁に満ちた2シーズンを送り

何度も自信を失い、打ちのめされた若者が

いかにして自分を取り戻したのか

グランプリのスーパースターを目指す

イルキ・ヤルビレート (Jyrki Jarvilehto) の耳を傾けよう

T O



—— JJ、キミはアイルトン・セナと同じように英国F1 2000シリーズを疾風怒濤のごとく駆け抜けてF3にステップアップしている。F1では9レース目に早くも表彰台に登った。しかも、雨のレースでね。キミとセナはよく似てると思うんだが——。

JJ そうじゃないね。僕にとって本当のヒーローはニキ・ラウダただひとりなのさ。ニキという名前しか頭にない。ニキが憧れのヒーローなんだ。

——グランプリに対して、どんなイメージを持っていたかな？

JJ 僕がレースを始めたのは6歳の時で、ゴーカートだった。これを8年やった。14歳になってブツツリやめてしまい、それからモトクロスをやりはじめた。これは3年続いた。勉強もしなければならなかったし、その後またF1 600でレースを始めた時も、まあ趣味みたいなもんだった。F1なんて考えてもみなかったよ、ホント。はるか雲の上のこと

いたから。

もちろん、全然考えなかったわけじゃないけど、「F1ってのは、乗るとどんな感じがするんだろう？」ってくらいのものであったよ。

——で、その憧れが決して実現できないことじゃないと気付いたのはいつなんだい？

JJ 初めてイギリスに渡ったのは'87年だけど、それが初めてプロとしてのデビューで、その時からレーシング・ドライバーが僕の職業となったわけさ。この時、もし、万事順調に行けばいつかF1に乗れるようになるかも知れない……と思った。予想していたより、ずいぶん早く実現したけどね。

——キミは'86年のFFフェスティバルで時代遅れのレイナードを駆って大活躍したことが認められ、翌'87年にマールボロのスパンサードで英国F1 2000シリーズに出場した。これを監督することになったのがケケ・ロズベルグで、キミはこのシリーズを席巻した。そして、'88年にF3へステップアップすること

L E H

——いいクルマだったな。でも、決してイージーなシーズンじゃなかったらう？

JJ 熾烈なシーズンだったよ。いいドライバーがたくさんいたからね。マーティン・ドネリー、デイモン・ヒル、ゲイリー・ブラバム……。終盤になると、スパイス・チューンのワーゲン・エンジンがめちゃくちゃに強くなって来たしね。まあ、けっきょくはなんてことなかったんだけどね。

——この年のキミの活躍は大変なものだったね。18レースやって、8勝+2位3回+3位3回。それ以外の4レースはフィニッシュできなかったわけだが、逆に言えば、完走すれば必ず表彰台に乗っていたということだろう。しかも、その2回に1回は、中央に立っていたというわけだ。'88年にはスーパーライセン

スも取得して、'89年のF1ドライバー候補生に名前を挙げるようになった。——

チョイスがなくて、それでも戦っていくらいたった。けっきょく、それもデ・チェサリスに決まっただけ。これは仕方ないよ。彼はなにせイタリア人だし、F1の経験も十分だ。チームもいいドライバーが必要だったしね。

で、次善の策として、キミはマールボロのスポンサーで、キース・ウィギンズリバシフィック・レーシングからレイナードを雇ってF3000に出た。ところが、この'89年シーズンは決して成功とは言えなかったね。

JJ あれにはちよつとマイったよ。ハシフィック・レーシングとは古い付き合いだし、F2000でもF3でもたいへんうまく行った。だからF3000でもうまく行かないわけがないと考えたんだけど、まるで違っていた。マシンに慣れて正しいやり方を覚えるのにずいぶん時間がかかった。テストをする時間もそれほど多くなかったし、マシンが出来るのがえらく遅くて、シーズン直前になってやつと届く始末さ。

チームメイトのエディ・アーバインに予選で苦杯をなめさせられたこともあったじゃないか。

JJ どうしてそうなったのか分からない。こっちは死にもの狂いでやっているのに、クルマが全然良くならないんだ。ほとんどドライビングにならないことさえあった。

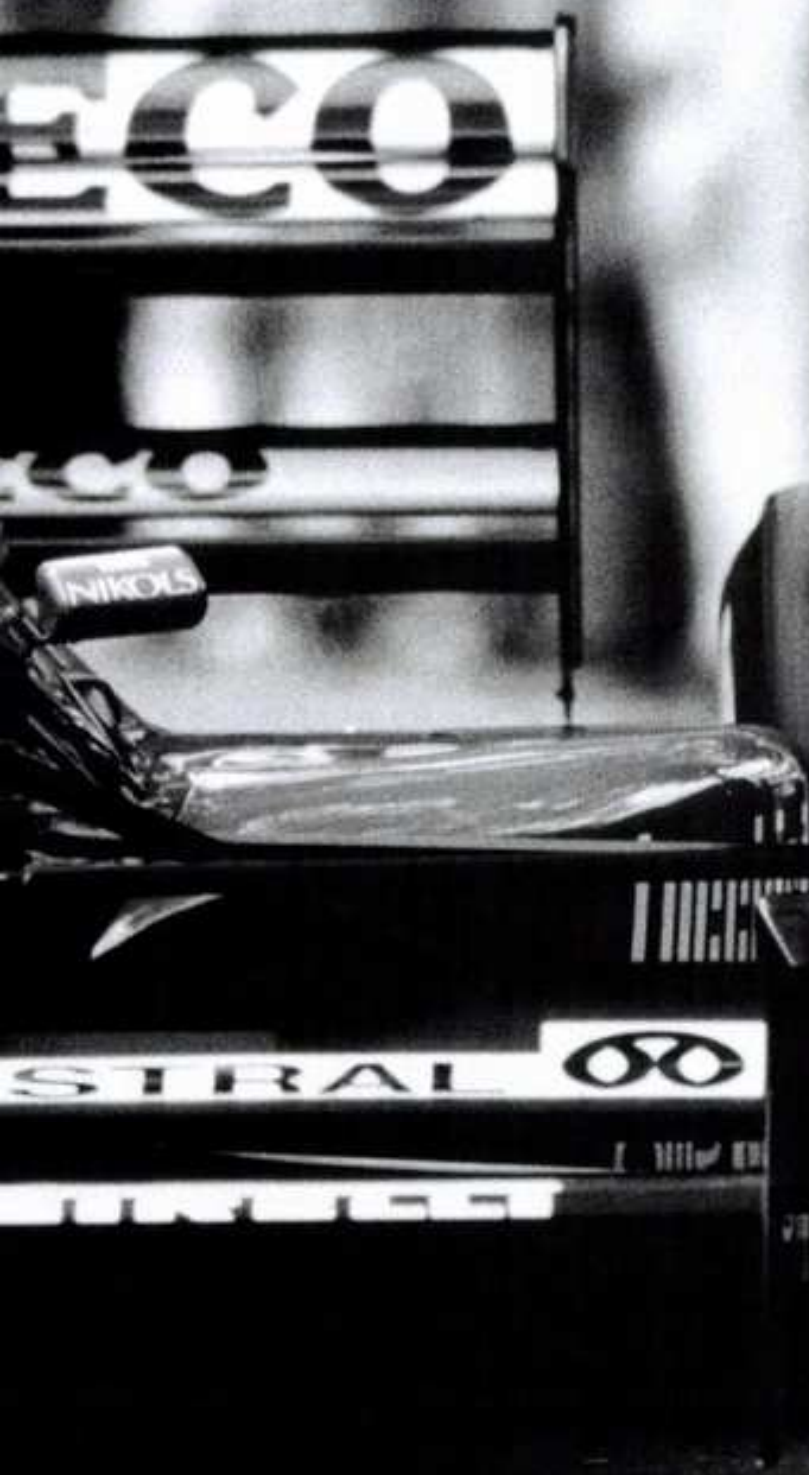
一説には、キミが専属のフルタイム・エンジニアを持たなかったからだ、という指摘があったけど……?

JJ ウィギーはチーム全体をまとめ、あらゆることをコントロールしなければならなかった。いいエンジニアがマシンにかかりつきりになれるようじゃないとF3000では絶対ダメなんだ。そこへ行くと、ウィギーはチーム全体の事に集中しなければならなかったし、あまりにやる事が多すぎたからね。でもこの年はいい事もあったじゃないか。フェラーリをテスト・ドライブしただろう。

JJ ケケがフェラーリの偉いさんをたくさん知っていて、そこで話が持ち上がったらしいんだ。あれは、ありがたかった。F3000はどうもじっくり米ないし、成績も散々だしね。このフェラーリとのテスト・ドライブ契約があったから、かろうじて上を向いていられたんだと思う。しょっちゅうテストをしてフィオラーノの記録としてはかなりいいタ



J L E H T O



フェラーリで走れたことは、いま思い出しても夢のようだった

Ron INTERVIEW No.75

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING

イムも出せたから。

あれは本当に印象的だったなあ。王場はデカいし、何百人もの人々がマシンに携わっている。F3000からF1に移るっていうのは、これは並たいていの変化じゃないよ。

フェラーリをドライブするっていうことは、ドライバーの夢だからね。名のあるドライバーでさえ、見果てぬ夢で終わった者も数多いんだから。

JJ その通りだ。僕にとっても夢だったし、今でもそうだ。いつか、1シーズンでも2シーズンでも、何でもいいからとにかく乗りたい。あそこでの仕事は楽しかった。イタリア人はみな温かくて、いい人ばかりだった。スナナリと僕を受け入れてくれて、1年を通じて何の通译も感じなかった。もちろん、さまざまな政治向きのももあつたし、新聞ではずいぶん叩かれた。でも、イタリアじゃああれが普通なんじゃないかな。少なくとも僕はまったく気にならなかったよ。

——この年の9月、突然キミはオニクスを駆ってホルトガルGPに出ることになるね。ガシヨールがクビになって、けっきょくケケがキミに「すぐエストリルに飛べ」という指令を出したとか……寝耳に水というやつ？

JJ 1日しかないんだよ。連絡を受けた次の日の朝にはエストリルで予備予選に出るって寸法さ。まるで宝クジに当たったようなもんだよ。

——走ってみてどうだった？

JJ 僕はまだ一度も走ったことがなかったけれど、まあそこそこいいコースだと思った。さすがに最初はちよつと苦労した。ギヤや、他にもいろいろ覚えることがあって、30分間くらい走ってやつとタイムらしいタイムになって来た。こりやあイケるかな？ と思い込んだ途端にサスペンションが壊れてコースアウトしてしまった。でもまあ、エストリルはいちおうレースらしい走りはできたから嬉しかったね。

——次のスペインは17位からスタートして13位まで上がったところでリタイア。鈴鹿は予選落ちとなったけれど、短かったデビュー・シーズン最終戦のアレイドでキミは予選17位からスタートして、雨の中ですばらしいハントルさばきを見せたじゃないか。

JJ レースはとんでもないウェットだった



もしケケカシなければ、僕はもっと苦勞してただろう

けれど、僕はマシンさえ良くて他に問題がなければむしろ雨は好きなくらいだ。けっこう楽しかったよ。最初のスタートの時ミスファイアが出てスピンしてウォールにぶつかってしまった。ちやうどスローカーブの途中でそれが出て、いったん取まったかな? と思っただらアッという間にパワーがかかってしまったんだ。

幸い再スタートになって、僕はTカーに乗れ替えることができた。けつきよく27周でメカ・トラブルが出たんだけど、あれはちよつと悔しかった。5位を走っていて、調子も良かったからなあ。

でも、1990年のオニクスは、最悪のチームになったね。噂のボルシェV12はアロウズに取られ、創立者のマイク・アールが姿を消した。さらには、オーナーがヴァン・ロッサムからビーター・モンテベルデイに交替。そのとぼちりてヨハンソンが首になって、グレガー・フォイテクが入った。オーナーと同郷のよしみで。



モンテベルデイがチームを買い取った方がいいが、彼は全部自分ひとりでできると思ひ込んでいた。これはもう最悪さ。正直に言うと、もうF1じゃなかった。だから、僕は実質的に今年からF1を始めたんだと考へている。

JJ とにかく新しいパーツがまったく入って来ない。エンジンもなければ、ギヤボックスもない。デフを逆に取りつけられてしまったこともあったよ。それも1度や2度じゃないんだ。

最初にそれを見したのはホッケンハイムだったけど、ちゃんと付け直したら2秒半も速く走れたよ。次の週がハンガリーで、そこでもまたデフは逆さになった。なぜか僕の方だけね。グレガーの方はキチンと付いていたのだけれど、僕の方は逆だった……。

JJ 知らない。本当に知らないんだ。まるで見当もつかない。それに、このことについては心裏話したくないんだ。こんなひどい経験はないよ。



考えてみれば、氣遣いじみた話だ。キミはキャリアどころか生命までも危険にさらしかねない状況を、契約だからという理由で我慢し続けていたよだが、むしろ見切りをつけた方がよきはなかったか?

JJ 辞めようと思えば辞めることもできたけど、でも、いずれにしてもいい印象は残らないだろう。連中はどんなことだって言いかねない。チームがどれほどひどい状況だったかは、みんな知っていたと思う。それが終わった時は、本当に嬉しかったよ。

けつきよく、キミが決勝に残れたのはこの年わずか5レースだけだったね。その他にル・マンにボルシェで出たけど、この時のキミは精氣にあふれていた。F1のプレッシャーから解放されたみたいだ。

JJ ル・マンかあ。あれは本当に楽しかったなあ。けっこういいマシンだったし、夜間のドライビングがすっかり好きになってしまった。いい経験をさせてもらったよ。こう、なんというのかな、全体の感じとか、雰囲気がいい。歴史の重さなのかな? そういうもの

の一部に自分もなつたという、すばらしい経験だ。今年もぜひ出たいもんだ。

モンテベルデイでの惨憺たる結果にもかかわらず、キミの評価は高く、91年シーズンに向けて売り手市場が展開していたね。そこでケケとマルボロは、早々にスクーデリア・イタリアにキミのシートを確保したわけだ。

JJ '88年には、スクーデリア・イタリアとはほとんどサインするところまで行ったんだ。去年から、僕のことを良く言ってくれる人がずいぶんいたんだと思う。フェラーリの関係とか。この契約をまとめるについては、大勢の人達みたいへんな努力があったはずだ。さもなくば難しかったと思う。

とにかく、契約できたということでもえらくホッとした。ビッグ・チームじゃないけれどいいチームだしね。これから築き上げて行くというチームなんだ。結果を残せば資金のメドも立つし、エンジンやシャシーの開発に回せる予算も多くなる。そうなれば、すべてが好転したすと思っただけだね。

また子備子選を義務付けられているチー



Ron INTERVIEW No.75

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING

ムで、しかも資金難を抱え、信頼性に問題を残したジョン・ジャッドのV10しか選択の余地がないとなると、これは危険な賭けじゃないかという気もしたけれど、これは案外うまく行ったね。エンジンのつけから感心するほどの出来を見た。

JJ まったくね。ジョン・ジャッドは信じられないほどいい仕事をしてくれたよ。そのスタッフもね。もっと開発は必要だし、パワーも欲しいけど、何はさておき信頼性だ。今のところ感度はすこしい。

フェニックスはクラッチ・トラブルで、ブラジルはオルタネーターのベルトがはずれて脱落したけれど、イモラへ行ったらこんなことはどつちでもよくなったんじゃないか？ JJ その通りだ。あのクルマ、雨だといいたくない。それに、スタートもうまく行った。でも、ここは気をつけたいと思わないと思つたよ。天候は徐々に良くなるのが分かってきたし、そうなるにつれてラインが乾いてくるからね。ところが、みんな揃ってガムシヤラに攻めていた。クレイジーだね。

僕にとってこれは重要なレースだ。特にイタリヤだからね。完走すること、いい結果を



残すこと、それに予備予選から抜け出すことが大切なんだと思ってた。しかし、あれは天にうまく行ったレースだったな。

サイン・ボードで「P3」というサインが見えた時、いったいどんな感じがした？ JJ もう、早くも緊張しまくって、どうしたらいいかわからなかった。とにかくクラッチとスロットルとギヤボックスを慎重に操ることに集中したんだ。フィニッシュ・ラインを通過した時の気分ならなかったね。あれほど四苦八苦してもがいていたのが、いきなり3位なんだもの。表彰台に上がって、4ポイントだからね。

表彰台での気分は？ JJ なんだかとても変な気持ちだったよ。まるで信じられない。わかるだろ？ 隣にセナとベルガーがいてさ。アイルトンがこう言ってくれたんだ。

「おめでとう、いい成績が残せたね。グッド・ドライブだったよ。」

彼としては、普通のことを言っただけだよ。それは分かっているんだけど、その時はもう舞い上がってしまった。本当にこれを理解したのは、次の週になつていろいろを



誌の記事を手にとって見たとき。

「凄え！ F1に乗って9戦目で表彰台だもんな」と思ってたね。

キミはモナコの残り数周を6速ギヤだけで走り切る芸当も見せてくれた。こうした活躍で、最近はずいぶんプレッシャーが減ったと思うのだが。

JJ いったってフレッシュシャイはあるよ。予備予選というやつが実に大変なんだ。なかなか分かってもらえないけどね。運悪く予選落ちすることだってないとは言えない。通って当然だと思われているから、なおのこと大変なんだよ。

ケケについてはどう思っている？ JJ 彼がビジネス面を見られるお陰で、僕達はドライビングに専念できる。なんか、もうひとり父親がいるみたいだね。

最後に、キミの将来の展望は？ JJ 分からないよ。まだもっと結果を残さなきゃっていう段階なんだ。僕がどれくらいやれるのか証明しなくちゃいけない。今はただレースをしたいだけなんだ。全力を尽くして、自分がどれほどのことができるのかを見せたいんだよ！

PROFILE

- 1966 1月11日、フィンランド・エスプー生まれ。本名イルキ・ヤルビレート (Jyrki Järviheimo)。
- 1982 カート開始。14歳まで続ける。この間、フィンランド/スウェーデン・チャンピオンに。
- 1983 1輪モトクロスに以後3年間出場。事故で膝を痛め、志願断念。ラリー転向を考えたが、デビュー直前でスポンサーが降りてしまう。
- 1985 1輪レースに転向。フィンランドFF1000チャンピオンを争うが、最終戦でクラッシュし、王座ならぬ。
- 1986 F1000ヨーロッパFF1000チャンピオン、スカンジナビアFF1000チャンピオン、フィンランドFF1000チャンピオン。大学の数学課程終了。カキ・ロズベルグがマネージャーに名乗り出て、プロのレーシングドライバーを目指すことになる。
- 1987 イギリスFF2000チャンピオン (優勝1回)、ヨーロッパFF2000チャンピオン (優勝5回)。1988のアイルトン・セナを打ち破る。

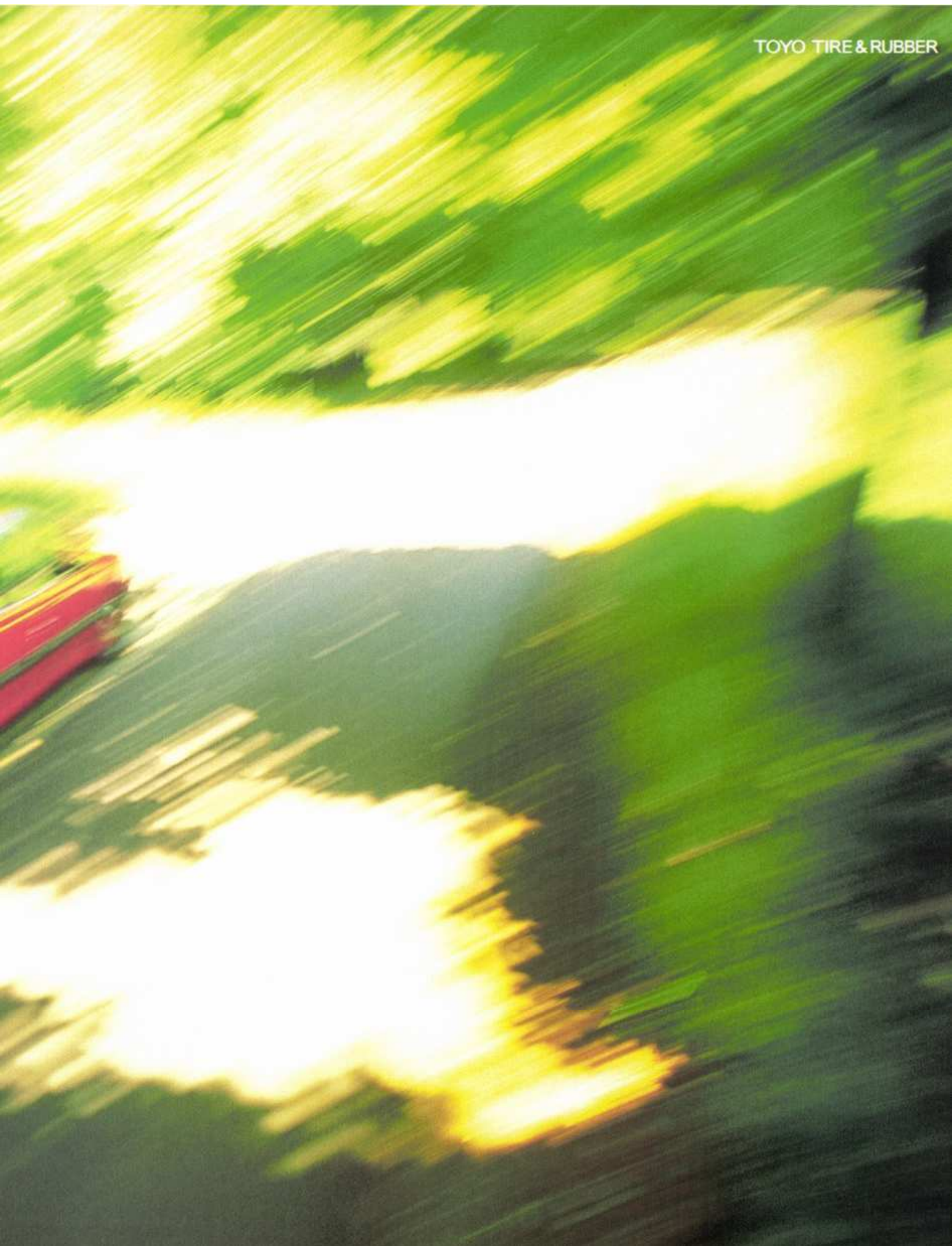
- この年からマールボロ契約ドライバー。
- 1988 イギリスF1チャンピオン (優勝4回、PP1回、最速ラップ1回)。マシンはレイナード883・トヨタ。
- 1989 国際F1000選手権に参戦 (マシンはレイナード89D・無限)。シリーズ13位。フェラーリとテストドライバー契約を結ぶ。シーズン後半、B.ガシオーに代わってオニクスを駆りスペインGPにてF1デビュー。最終戦・大塚のオーストラリアGPで一時的に首位を走る。
- 1990 オニクス (モンテカルロ) からF1 GP参戦。ただしシーズン半ばにチームの管理無し。後半出場。ル・マン24時間にも出場 (R.C.R.がホスベリで)。
- 1991 スターチア・イタリヤ (ダッラーラ) に移籍。サンマリノGPで3位入賞の快挙。その後も得点圏内を走ることも多し。
- 同僚ケケ・ロズベルグの愛弟子。身長175cm・体重81kg。独身。モンテカルロ在住。好きなスポーツ スキー/バドミントン/スカッシュ by GIRO

J J

L E H T O



TOYO TIRE & RUBBER



ウェポン。

ピットに入ってきたF1マシンのエンジン音を
間近で聴いたことがある。それは、私たちがふだん親しんでいる
エンジンの音とは、似ても似つかぬ音だった。
「これは爆発だ」と思った。回転でもない。燃焼でもない。
確かに「爆発」しているのだ

ブレーキングポイントを、いつもより奥にとる。
鋭い大きなGを身体に受け止め、右足の踏力を残しながら、操舵を始める。
制動のGは、旋回のGへと方向を変え、さらに加速のGへと回転してゆく。
日常の中に、生命のエッジがヌッと顔を出す。
感覚の反応速度が、それに呼応して高まっていく。
視界がくっきりと澄みかえっていく。
速いドライビングは、いちばん身近な、
そしてスリリングなスポーツかもしれない。

ターニングが、快だ。



Omnicient by LIZA
ASPECT RATIO 50/55/60





TRD

LIMITED SLIP DIFF.

for TOYOTA CARS

ライバルへのアドバンテージ、
TRDリミテッドスリップデフ。

ワンウェイ+ツーウェイ両用LSD新発売(FF・MR車用)

モータースポーツでは、コーナリングスピードが勝敗を分けるとも言われ、そのためにはエンジンパワーを確実に路面に伝えるL.S.D.の装着が絶対条件。ワンウェイ、ツーウェイ両用L.S.D.は、フレッシュリングに2タイプのカム形状をつけてあるため、アクセルオン時に作動するワンウェイタイプと、オンオフ両方で作動するツーウェイタイプのどちらにも切り替え可能。アクセルワークでクルマを思いのままにコントロールする、これこそドライバーが求める重要なテーマです。

FF・MR専用LSD適合表

品番	価格	適合車種
41301-EP703	¥79,000-	スターレット、ターセル、コルセ、カローラ ¹⁾ 、サイノス、セラ
41301-AW003	¥85,000-	スターレット(ターボ)、カローラ、スプリンター
41301-SW201	¥89,000-	レビン・トレン(スーパーチャージャー)、MR2(ターボ)
41301-ST801	¥88,000-	MR2、カリーナED、コロナEXIV、セリカ、カムリ、ビスタ

1) マニュアルトランスミッションのみ使用可能

● 価格はTRD店頭標準小売価格です。なお標準価格には消費税を含みません。

■ 上記以外にも、FR車をはじめとするトヨタ車に幅広く対応するLSDを各種用意しております。
※ カタログをご覧の方は下記住所のトヨタテクニククラブ・TRD スカーフ1課まで郵送もしくはFAXにてご連絡ください。

Racing Development



トヨタテクニククラブ株式会社・TRD

〒222 横浜南港北区筋町800 TEL.(045)543-5633 FAX.(045)544-2832



挑戦し続けるハートと、
誰よりも大きな夢が、
私たちの武器だ。



SADAFUMI NAKAJIMA

生年月日:1962年4月27日 出身地:福岡県
1980年:ダートトライアルでレースデビュー
1985年:全日本F3選手権(富士)デビュー戦5位入賞
1986年:筑波RJ選手権シリーズランキング2位
1988年:筑波N1耐久3時間レース優勝
1990年:筑波N1耐久9時間レースP1300クラス2位



HL-V55/3CCD one-piece camera.

放送用ハンディカメラのベストセラー「HLシリーズ」の最新鋭機。世界中のプロが絶賛する卓越した映像性能と、VTR内蔵のワンピース型フォームが生んだ抜群の機動性が高次元で融合。カメラマンの洗練された感性を十二分に引き出し、豊かに彩るすぐれたパフォーマンスが、サーキットをはじめ、あらゆるフィールドで湧き起こる感動を、そのまま伝えます。



IKEGAMI RAIT RT-35

エンジン:MUGEN MF-204
形式:B20A 直列4気筒 DOHC 16-VALVE
総排気量(cc):1,997
最高出力(bhp/rpm):170以上/5,000
最大トルク(lbs·ft/rpm):23.5/4,500
重量(kg):445

トップレースの登龍門と呼ばれるF3クラス。

ここには、飽くなき挑戦を続けるドライバーの熱き情熱と感動のドラマがあります。

それは、最先端の場でテクノロジーを磨き、映像・通信機器のフロンティアを目指す

Ikegamiのスピリットと共鳴し、今年も私たちがサーキットにかり立てました。

Ikegamiは、モータースポーツを愛するすべての人々と、レース活動を通じて同じ夢を求め続けたいと考えています。

Ikegami

RACING TEAM

伝説復活



レーシングテクノロジー、モノコック構造、空力クロススポーク。

1971年、スピードスターMK-Iに続きサーキットに姿を現わした4本スポーク軽量ホイール「スピードスターMK-II」。当時ツーリングカーを主に各地のサーキットで、そのホイールの性能を評価され、エントリー達の70%以上を占領し続け日本のモータースポーツ史に残る戦果として語り継がれている。スピードスターとして、今そのMK-IIのパワーと生命を受け継ぎ、レースホイールとして復活したニューデザインのクロススポークホイールは、三次曲面スポーク、中空モノコック構造、センターハブのテーバーラインが、レースホイールとして不可欠な強度、剛性、冷却効果の向上、軽量化へと至っている。20年におよぶモータースポーツ参戦のノウハウは、現在活躍中のフォーミュラ3000、グループC、Aなどのハイパワーマシンと同じレベルで設計、製造され剛性不足、たわみによるハンドリングへの影響のない、ハイレベルに達したオールアルミ製レースホイールです。

●COLOR: RACING RED-GUNMETALIC-SILVER-BLACKMETALIC ●センターキャップ別売 ¥800
 14inch 6.0JJ ¥38,000~6.5JJ ¥39,000 15inch 6.0JJ ¥43,000~9.5JJ ¥46,000
 16inch 6.0JJ ¥50,000~9.0JJ ¥56,000

MK-II R[®]

このホイールはフォーミュラの生命がある。そして400馬力を伝える力がある。

Speed Star Wheel 

株式会社スピードスター 八尾市太田新町5-159 TEL0729(49)8187



SPEED STAR CLUB No.9

今、話題のホイール、「スターマグナ」のすべてと、スピードスターF3000のフォーミュラマシンを分析したNo.9。
 ご希望の方は送料(切手300円)を同封の上、お申し込みください。
 あて先 〒581 大阪府八尾市太田新町5-159 株式会社スピードスター企画開発課「スピードスタークラブ」事務局まで。



Wheel Communication

JAWA 交通安全協力月間 1991 7/1~8/31



'91フレッシュマントロフィーレース in 鈴鹿第5戦

6月16日/鈴鹿サーキット(東コース)/主催:ARC
Photos/Hisakazu Matsumoto

後半戦に突入した鈴鹿フレッシュマンレースは今年2回目の東コースで開催(第5戦以降は西コース)朝の雨もカラリと上がりギャラリーも多く詰めかけた

'91 FRESHMAN TROPHY RACE in SUZUKA No.5



大島は3戦ぶりに表彰台に立った

3戦ぶりに表彰台に立った大島は、前半戦に苦戦したが、後半戦に力をつけて、最終的に3戦ぶりに表彰台に立った。レースは、前半戦に苦戦したが、後半戦に力をつけて、最終的に3戦ぶりに表彰台に立った。

RESULT/CIVIC LADY'S

順位	ドライバー	車種	タイム
1	佐藤 佳子	カストロール三好屋JRS	15周 15'57"078
2	大島 美代子	B&HカリアーソナルAT	15周 16'07"802
3	山内 真由子	サンテック三喜ココハマ	15周 16'08"433
4	岸田 真由子	チームアジラクグループ	15周 16'08"843
5	山内 真由子	三協企画カストロールS	15周 16'09"167
6	山内 真由子	CP東北ジュイオート上田	15周 16'12"999
7	山内 真由子	Aglo 1 サスケ1 Si	15周 16'14"298
8	山内 真由子	EST東コースシビック	15周 16'36"641
9	山内 真由子	A&ACIVIC	15周 16'37"221
10	山内 真由子	Team FM OSAKA	15周 16'38"396

・優勝スピード: 125.800km/h
・最速ラップ: 佐藤 佳子 1'02"768 128.881km/h 11周目

CIVIC LADY'S

辻、スタートに出遅れるも3勝目

3戦連続で優勝した辻は、今回はスタートで出遅れた。しかし、スタート後すぐにペースを掴み、最終的に3勝目を挙げた。



辻はアクシデントをものともせず3勝目



岸田は7周目に2位に浮上したが

岸田は7周目に2位に浮上したが、最終的に順位を落とした。レースは、前半戦に苦戦したが、後半戦に力をつけて、最終的に3戦ぶりに表彰台に立った。

RESULT/N1

順位	ドライバー	車種	タイム
1	山内 真由子	オートナックACT BP	15周 15'25"450
2	岸田 真由子	ダンロップ中村自動車S	15周 15'28"959
3	山内 真由子	タイクオウRSシビック	15周 15'31"753
4	山内 真由子	ダイナミックグループ	15周 15'32"118
5	山内 真由子	ブレイク・トレッサーシビック	15周 15'34"868
6	山内 真由子	津田MCSスバルC	15周 15'35"348
7	山内 真由子	R Eikoh新瀬運輸	15周 15'36"454
8	山内 真由子	プロミスマスクラット	15周 15'37"150
9	山内 真由子	中国料理株式会社ACTBP	15周 15'41"750
10	山内 真由子	RS SHIFT SIR	15周 15'43"338

・優勝スピード: 130.099km/h
・最速ラップ: 山内 真由子 1'00"699 133.068km/h 9周目

N1 砂田が余裕の走行で今季初優勝

砂田は余裕の走行で、今季初の優勝を挙げた。レースは、前半戦に苦戦したが、後半戦に力をつけて、最終的に3戦ぶりに表彰台に立った。



砂田が周囲ごとに差を広げ余裕のレース



森田は見事な走りでの初表彰台に

森田は見事な走りでの初表彰台に。レースは、前半戦に苦戦したが、後半戦に力をつけて、最終的に3戦ぶりに表彰台に立った。

RESULT/CIVIC FRESHMAN

順位	ドライバー	車種	タイム
1	森田 真由子	CDRアクロスAglo Si	15周 15'31"051
2	山内 真由子	アンフィニカハウスSi	15周 15'35"796
3	山内 真由子	オートショップings	15周 15'37"315
4	山内 真由子	ハヤカカストロールS	15周 15'37"668
5	山内 真由子	タイヤショップ・ヒロシ	15周 15'44"517
6	山内 真由子	シグナルオートと新車CO	15周 15'44"701
7	山内 真由子	ハセガワパワーサービス	15周 15'45"071
8	山内 真由子	MCM LIMIT Si	15周 15'45"777
9	山内 真由子	R Eikoh針レコード店	15周 15'53"619
10	山内 真由子	CDRアクロスAglo	15周 15'54"207

・優勝スピード: 129.319km/h
・最速ラップ: 森田 真由子 1'01"106 132.181km/h 5周目

CIVIC FRESHMAN

岩附が逆転で2勝目を挙げる

岩附は逆転で2勝目を挙げた。レースは、前半戦に苦戦したが、後半戦に力をつけて、最終的に3戦ぶりに表彰台に立った。



逆転してから岩附は徐々に後続を引き離した

FJ1600-B

FRD1~3./岡野は逆転初優勝

岡野は逆転で初優勝を挙げた。レースは、前半戦に苦戦したが、後半戦に力をつけて、最終的に3戦ぶりに表彰台に立った。



4周目にトップに立った岡野が嬉しい初優勝



谷は序盤トップをキープしたのだが

谷は序盤トップをキープしたのだが、最終的に順位を落とした。レースは、前半戦に苦戦したが、後半戦に力をつけて、最終的に3戦ぶりに表彰台に立った。

RESULT/RS

順位	ドライバー	車種	タイム
1	大城 誠	KIM MプランニングBP	15周 13'32"806
2	山内 真由子	ヤマケン企画サクマ90	15周 13'33"018
3	山内 真由子	BPリパティSK90	15周 13'34"355
4	山内 真由子	東宝カラーズAgloAD	15周 13'35"451
5	山内 真由子	T-WAVE SK90	15周 13'35"452
6	山内 真由子	FIXスバルSK90	15周 13'36"283
7	山内 真由子	COWA SK90	15周 13'48"110
8	山内 真由子	KOWA-ODPSK90	15周 13'51"596
9	山内 真由子	東長オースカーオート&K	15周 13'52"657
10	山内 真由子	BPオリエジナル	15周 13'53"055

・優勝スピード: 145.129km/h
・最速ラップ: 大城 誠 0'52"718 153.219km/h 8周目



大城は鎌田を抑えきって優勝を挙げた

RS

大城、誕生日を優勝で飾る

大城は誕生日を優勝で飾った。レースは、前半戦に苦戦したが、後半戦に力をつけて、最終的に3戦ぶりに表彰台に立った。



第2グループのバトルも見どころあった

第2グループのバトルも見どころあった。レースは、前半戦に苦戦したが、後半戦に力をつけて、最終的に3戦ぶりに表彰台に立った。

RESULT/N2

順位	ドライバー	車種	タイム
1	山内 真由子	APDスーパーカローラ2	20周 19'44"538
2	山内 真由子	CHARGA-レビン	20周 19'47"338
3	山内 真由子	APDスーパーカローラ1	20周 19'58"105
4	山内 真由子	北沢オートタックムレビン	20周 20'00"563
5	山内 真由子	北沢オートタックムレビン	20周 20'04"079
6	山内 真由子	ガレージ伊藤6レビン	20周 20'04"402
7	山内 真由子	プリモYAGIスペシャル	20周 20'21"662
8	山内 真由子	APDスーパーカローラ3	20周 20'23"787
9	山内 真由子	THEMANタートル66	20周 20'24"034
10	山内 真由子	浜崎工業タートルレビン	20周 20'31"559

・優勝スピード: 135.737km/h
・最速ラップ: 久保 誠 0'57"926 138.438km/h 3周目

N2

激しいトップ争いは山内が制す

山内は激しいトップ争いを制して優勝した。レースは、前半戦に苦戦したが、後半戦に力をつけて、最終的に3戦ぶりに表彰台に立った。



タイヤをいたわった走りが効を奏した山内

'91全日本ダートトライアル選手権第3戦 / '91ラリープリントIN関西

6月9日 / 名阪スポーツランド / 主催: RC・NARA
Photos/Masao Adachi Text/Chikara Kamiko

Dクラスはもはや完全に田嶋の独り舞台となり
注目のバルサーはA3クラスでこそ景山陽彦が優勝したものの
C3クラスでは3位にとどまった。

RALLY SPRINT IN KANSAI



C3を制したのは今井政昭。開幕戦に続く2勝目



昨年はC1クラスで楽に勝利を重ねた栗津原豊。今年は結果こそ1位だが、その差は縮まっている



C2を制したのは昨年の同点チャンピオン北村和浩



一番高いところに登っている田嶋伸博を脅かす存在はなし



完全な独り舞台となったDクラスは田嶋伸博が3連勝

C1無敵の栗津原に強敵現る

RESULT / D class

1	田嶋 伸博	セキスイ スズキスポーツ145	1:38'28	1:36'56
2	杉嶋 一郎	レイノボーアップルレガシィR5	1:41'02	1:41'28
3	栗津原 豊	ロックンビートツインカムセリカ	1:41'33	1:44'38
4	高宮 清	TRD・ADVAN・ミッドセリカ	1:41'53	1:42'05
5	菊岡 久	インディアアドバンミッドファミリア	1:45'32	1:42'36
6	中村 智浩	福岡日産FET GABバルサー	1:43'15	1:42'58

CIII class

1	今井 政昭	ファルケン ギャラン VR-4	1:37'54	1:39'35
2	栗津原 豊	モンスタースター・STiレガシィ	1:39'01	1:40'77
3	栗津原 豊	TSSポテンザウルバルサー	1:41'51	1:40'60
4	高宮 清	ホリエスピードBPバルサー	1:44'45	1:41'03
5	栗津原 豊	ニッセキトラストファミリア	1:41'26	1:44'04
6	中村 智浩	トラストポテンザバルサー	1:41'46	1:42'09

CII class

1	北村 和浩	ファルケンガワウエサービス71	1:43'09	1:43'34
2	栗津原 豊	キャロッセ22スーパーチャージャー	1:43'78	1:44'41
3	高宮 清	KJBスポーツアンテロープ71	1:47'51	1:45'03
4	栗津原 豊	TSモリオカスターレットT	1:45'81	1:45'05
5	栗津原 豊	カスタロールアドバンチンダーC	1:45'37	1:45'10
6	栗津原 豊	アドバンスコリンスターレット	1:47'58	1:45'34

CI class

1	栗津原 豊	アドバンススズキスポーツカルタス	1:42'59	1:40'58
2	杉嶋 一郎	ファルケンカスタロール相模G	1:41'55	1:41'41
3	石田 貴人	カーテラフト北山スターレット	1:42'53	1:45'05
4	栗津原 豊	HKS広島Zipの中村自工IBS	1:45'02	1:46'39
5	栗津原 豊	ニッセキポテンザスターレット	1:45'66	1:45'21
6	今井 政昭	コスモス・DL・SSラリー71	1:45'24	1:46'64

AIII class

1	栗津原 豊	バルサー	1:38'30	1:40'17
2	栗津原 豊	CMSC ADVANキャロッセ	1:40'22	1:41'29
3	栗津原 豊	CMSC アドバンGAB VR-4	1:43'49	1:40'93

AII class

1	栗津原 豊	BSサンタナスターレット	1:44'27	1:43'72
2	栗津原 豊	SRSダンロップOL中央電子T	1:45'45	1:44'25
3	栗津原 豊	OKUYAMA STARLET	1:47'14	1:45'20

AI class

1	栗津原 豊	ファルケン オーリンズGA-2	1:46'18	1:45'42
2	栗津原 豊	ホンダロデオCITY-GA?	1:47'55	1:46'40
3	栗津原 豊	チームF・ONEアドバンカルタス	1:46'46	1:49'01

5月9日、全日本ダートトライアル選手権第3戦「'91ラリープリントインカンサイ」が名阪スポーツランドで開催された。当日は快晴に恵まれ、多くのギャラリーが会場につめかけた。

今回のコースレイアウトは、昨年とほぼ変わらないものの、ダートコースと併設されているジムカーナコースの一部を使用し全体的にハイスピードながらアップダウンもある、まさに全日本ならではの豪快かつテクニカルな設定となっている。ただし、路面状況は決して良好とは言えなかった。少ないエンタリーながら、毎戦白熱した争いを展開しているC1クラス。

昨年は毎戦、楽勝だったという感のある栗津原豊がスズキスポーツカルタス4WDだが、今年は結果こそ優勝しているものの、決して楽なレース運びではないようだ。同じカルタス4WDを駆る杉嶋治がベテランの粘り強さを発揮して、栗津原を苦しめているのだ。杉嶋のカルタスは、ブレーキトながら栗津原のワークスカルタス以上のポテンシャルを秘めており、その心臓部である1・3のG13Bエンジンはクーゲルフィッシュャーの機械式インジェクションにより約190馬力を絞り出している。トランスミッションもオリジナルパーツを製作し、真向からスズキスポーツと渡り合っている。

そして、この名阪スポーツランドをホームコースとしている杉嶋は、1トライ目でも栗津原に0.04秒の差をつけて、トップに立った。路面状況が悪くなる一方の2トライ目、なかなか1位のタイムは更新されない。杉嶋は自らのタイムを更新すべく2本目に挑んだが、その瞬間にエンジンがストップ。インジェクションに小石が入り作動しなくなってしまったのだ。

今そのC3を制したのは、ギャランVR-4を駆る今井政昭。第1戦に続く勝利だ。2位には今シーズンからモンスタースターチューンのレガシィに乗る前戦の勝者、鬼の湯本。こと湯本敬。そして、話題のバルサーGT-Rの最上位となった3位には、炭山義昭が入った。

まだまだ現段階では、バルサーのセッティングは十分ではなく、今回のように路面にギャップが多く現れるコースでは、ギャランやレガシィの方が安定したタイムが出るようだ。

今年のDクラスは完全に田嶋伸博の一人舞台となっており、今回も当然のように優勝を飾った。鶴一郎のグループAレガシィをもつても、グループB並みのポテンシャルを持つカルタス4WDには及ばない。田嶋の独走を止めることができないのは、残念ながら現段階では誰もいないようだ。

A3クラスは、全日本ラリーにもバルサーで出場している景山陽彦が優勝。C3クラスではやや苦戦気味のバルサーだが、A3クラスで全日本ダートラリー初優勝に輝いた。

残るA1、A2クラスは、それぞれシティをドライブする相原保雄、名阪との相性が良い大竹充雄EP82Tが優勝を飾った。

DOMESTIC RACE

'91富士ツーリングカー6時間レース

●6月1〜2日/富士スピードウェイ/主催/JOOC、スピードウェイ、FISCOクラブ

●N1耐久コンソレーション2時間

63周=281.610km 予選出走91台・決勝出走27台・完走19台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	藤田 直之	FISCOレーシング	63周 2'01'34"61 3'20'15"09
2	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
3	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
4	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
5	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
6	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
7	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
8	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
9	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
10	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
11	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
12	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
13	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
14	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
15	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
16	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
17	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
18	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
19	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
20	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
21	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
22	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
23	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
24	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45
25	三宅 隆	TAKE DIE DIE	63周 2'01'18"21 3'20'15"45

・優勝スピード: 140.37km/h
 ・最速ラップ: 宇賀実 俊史 1'50"778 145.263km/h 30周目
 ・6時間レースの手還りマシンは2台2時間耐久レースは2台のみの出走/田部結が優勝

●JSS

18周=80.480km 予選出走25台・決勝出走25台・完走15台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	藤田 直之	日産プリンス自動車	18周 30'03"535 2'1'38"154
2	三宅 隆	RSファイン RX-7	18周 30'13"017 3'1'38"985
3	三宅 隆	BORGH-ADVAN RXT	18周 30'38"168 6'1'41"044
4	三宅 隆	REスキヤマ	18周 30'38"272 5'1'40"160
5	三宅 隆	テクノウェスト	18周 30'46"148 10'1'42"161
6	三宅 隆	E-R-C	18周 30'58"905 7'1'41"224
7	三宅 隆	MOTOR TREND RXT	18周 31'01"245 9'1'41"560
8	三宅 隆	RE 剛寛 RX-7	18周 31'05"830 12'1'42"727
9	三宅 隆	リットスカイラインRSターボ	18周 31'11"237 23'1'46"769
10	三宅 隆	NISMO 中巻 シルビア	18周 31'26"175 8'1'41"416
11	三宅 隆	MONEY-RX-7	18周 31'26"689 14'1'43"022
12	三宅 隆	マンブ RX-7	18周 31'34"531 17'1'43"801
13	三宅 隆	ADCH new RX-7	18周 31'39"201 15'1'43"183
14	三宅 隆	ガレージ山田	18周 31'39"482 20'1'45"197
15	三宅 隆	ムラウチ	17周 21'1'45"332
16	三宅 隆	ミッド富士	17周 30'25"888 19'1'44"930
17	三宅 隆	ニヤテ	17周 30'55"709 24'1'47"796
18	三宅 隆	コンパクト	15周 13'1'42"871
19	三宅 隆	カルソニック	12周 4'1'39"146
20	三宅 隆	NWBレボリューション	11周 18'1'44"452
21	三宅 隆	ニントウ	6周 11'42"253
22	三宅 隆	アイン	5周 1'43"154
23	三宅 隆	ガレージ	5周 16'1'43"202
24	三宅 隆	エンテス	3周 25'1'47"360
25	三宅 隆	WAKO	3周 28'1'40"401

・優勝スピード: 159.80km/h
 ・最速ラップ: 水野 文則 1'37"217 162.130km/h 12周目
 ・前半がダッシュよく駆け出し、河合は2周目にスピン、土屋は追い上げ2位に

●MIRAGE FRESHMAN

12周=63.640km 予選出走24台・決勝出走25台・完走22台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	藤田 直之	エンテス	12周 24'09"152 3'1'52"610
2	三宅 隆	HRC	12周 24'19"676 6'1'54"036
3	三宅 隆	ZAP MIRAGE	12周 24'29"105 5'1'53"913
4	三宅 隆	ブルー	12周 24'29"220 7'1'54"124
5	三宅 隆	ミツビシ	12周 24'34"395 12'1'55"481
6	三宅 隆	SR	12周 24'39"652 13'1'55"817
7	三宅 隆	スズキ	12周 24'39"778 20'1'57"471
8	三宅 隆	スズキ	12周 24'46"522 8'1'54"888
9	三宅 隆	FLEX	12周 24'51"618 16'1'56"137
10	三宅 隆	東洋	12周 24'52"520 15'1'56"118
11	三宅 隆	オート	12周 24'57"113 18'1'56"501
12	三宅 隆	ファルケン	12周 25'02"889 14'1'56"048
13	三宅 隆	SR	12周 25'03"618 11'1'54"326
14	三宅 隆	KONIKE MIRAGE	12周 25'05"109 10'1'54"733
15	三宅 隆	東洋	12周 25'27"338 23'1'58"615
16	三宅 隆	横濱	12周 25'34"847 22'1'58"603
17	三宅 隆	アリス	12周 25'35"452 21'1'58"380
18	三宅 隆	オート	12周 25'52"245 2'1'52"501
19	三宅 隆	チーム	12周 25'53"636 19'1'56"961
20	三宅 隆	リット	11周 24'24"230 26'2'10"882
21	三宅 隆	レディア	10周 24'1'59"727
22	三宅 隆	北三	9周 17'1'56"458
23	三宅 隆	Fa-MIRAGE	7周 9'1'54"621
24	三宅 隆	RS	7周 4'1'53"380
25	三宅 隆	山形	6周 1'52"486

・優勝スピード: 122.25km/h
 ・最速ラップ: 藤田 直之 1'58"268 136.041km/h 5周目
 ・PPSの川が1周目Aコーナートでコースアウト、7周目に木下もスピンし藤田が10優勝

ラッテストーン&スクランブル200kmレース

●6月1〜2日/筑波サーキット/主催/Narashino

●SCRAMBLE 200km

100周=204.500km 予選出走25台・決勝出走25台・完走19台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	藤田 直之	ファルケン	100周 2'02'15"61 4'1'39"247
2	三宅 隆	SR	100周 2'02'39"76 4'1'39"574

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
3	三宅 隆	アパ	100周 2'02'44"00 4'1'39"222
4	三宅 隆	TOP	100周 2'02'48"55 4'1'39"298
5	三宅 隆	コソ	100周 2'02'54"15 4'1'39"384
6	三宅 隆	アル	100周 2'02'58"00 4'1'39"480
7	三宅 隆	三宅	100周 2'03'02"00 4'1'39"576
8	三宅 隆	KAKI	100周 2'03'06"00 4'1'39"672
9	三宅 隆	三宅	100周 2'03'10"00 4'1'39"768
10	三宅 隆	アパ	100周 2'03'14"00 4'1'39"864
11	三宅 隆	三宅	100周 2'03'18"00 4'1'39"960
12	三宅 隆	三宅	100周 2'03'22"00 4'1'40"056
13	三宅 隆	三宅	100周 2'03'26"00 4'1'40"152
14	三宅 隆	三宅	100周 2'03'30"00 4'1'40"248
15	三宅 隆	三宅	100周 2'03'34"00 4'1'40"344
16	三宅 隆	三宅	100周 2'03'38"00 4'1'40"440
17	三宅 隆	三宅	100周 2'03'42"00 4'1'40"536
18	三宅 隆	三宅	100周 2'03'46"00 4'1'40"632
19	三宅 隆	三宅	100周 2'03'50"00 4'1'40"728
20	三宅 隆	三宅	100周 2'03'54"00 4'1'40"824
21	三宅 隆	三宅	100周 2'03'58"00 4'1'40"920
22	三宅 隆	三宅	100周 2'04'02"00 4'1'41"016
23	三宅 隆	三宅	100周 2'04'06"00 4'1'41"112
24	三宅 隆	三宅	100周 2'04'10"00 4'1'41"208
25	三宅 隆	三宅	100周 2'04'14"00 4'1'41"304

・カーナンバーは、ピットストップ直後のため1周減算
 ・カーナンバーは、13以上、リタイア扱いでレースから除外
 ・優勝スピード: 100.36km/h
 ・最速ラップ: 清水 正樹 1'08"103 108.109km/h 87周目
 ・筑波サーキットに走り出た木村/萩原が清水/二上を超えて優勝した

●SAURUS Jr.

12周=74.540km 予選出走27台・決勝出走26台・完走19台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	藤田 直之	レーシング	12周 17'54"848 1'1'07"894
2	三宅 隆	コスモ	12周 18'07"253 2'1'08"110
3	三宅 隆	シル	12周 18'07"797 2'1'08"776
4	三宅 隆	シル	12周 18'07"797 2'1'08"776
5	三宅 隆	シル	12周 18'11"842 6'1'08"749
6	三宅 隆	シル	12周 18'13"857 8'1'08"804
7	三宅 隆	シル	12周 18'28"989 16'1'10"254
8	三宅 隆	シル	12周 18'33"204 14'1'10"144
9	三宅 隆	シル	12周 18'41"408 20'1'10"550
10	三宅 隆	シル	12周 18'43"498 11'1'09"866
11	三宅 隆	シル	12周 18'47"374 22'1'11"021
12	三宅 隆	シル	12周 18'51"971 17'1'10"354
13	三宅 隆	シル	12周 18'57"011 23'1'11"544
14	三宅 隆	シル	12周 18'59"398 25'1'12"688
15	三宅 隆	シル	12周 19'06"465 26'1'13"403
16	三宅 隆	シル	11周 17'59"845 24'1'12"076
17	三宅 隆	シル	11周 18'01"645 19'1'10"413
18	三宅 隆	シル	9周 3'1'08"157
19	三宅 隆	シル	9周 13'1'10"119
20	三宅 隆	シル	10'1'09"823
21	三宅 隆	シル	18'1'10"410
22	三宅 隆	シル	4'1'08"615
23	三宅 隆	シル	5'1'08"723
24	三宅 隆	シル	12'1'10"077
25	三宅 隆	シル	15'1'10"239
26	三宅 隆	シル	21'1'10"997

・優勝スピード: 105.82km/h
 ・最速ラップ: 三宅 直樹 1'08"277 107.825km/h 2周目
 ・小島が先行したが1周で途中退走、レース12周目に再スタートは定玉がトップを守り優勝した

●KP61

17周=24.540km 予選出走25台・決勝出走25台・完走25台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	藤田 直之	BEENS	17周 14'38"823 1'1'12"164
2	三宅 隆	BEENS	17周 14'41"643 3'1'12"914
3	三宅 隆	エフ	17周 14'42"025 2'1'12"363
4	三宅 隆	エフ	17周 14'54"926 5'1'13"265
5	三宅 隆	BEENS	17周 14'57"323 6'1'13"386
6	三宅 隆	BEENS	17周 14'59"101 7'1'13"589
7	三宅 隆	オート	17周 14'59"619 11'1'14"027
8	三宅 隆	三宅	17周 14'59"778 4'1'13"056
9	三宅 隆	三宅	17周 15'00"164 9'1'13"642
10	三宅 隆	三宅	17周 15'09"588 14'1'14"345
11	三宅 隆	SR	17周 15'09"947 8'1'13"617
12	三宅 隆	三宅	17周 15'10"200 16'1'14"706
13	三宅 隆	三宅	17周 15'10"783 10'1'13"947
14	三宅 隆	三宅	17周 15'11"358 17'1'14"805
15	三宅 隆	三宅	17周 15'12"634 12'1'14"215
16	三宅 隆	三宅	17周 15'19"872 15'1'14"398
17	三宅 隆	三宅	17周 15'20"356 18'1'14"965
18	三宅 隆	三宅	17周 15'22"722 23'1'16"480
19	三宅 隆	スズ	17周 15'23"531 16'1'15"195
20	三宅 隆	BEENS	17周 15'28"110 22'1'16"726
21	三宅 隆	ADV	17周 15'29"378 13'1'14"340
22	三宅 隆	フレ	17周 15'32"140 21'1'15"900
23	三宅 隆	KPI	17周 15'36"438 20'1'15"321
24	三宅 隆	三宅	11周 24'1'18"147
25	三宅 隆	BEENS	11周 14'40"658 25'1'18"158

・優勝スピード: 100.32km/h
 ・最速ラップ: 藤田 直之 1'12"344 101.764km/h 11周目
 ・スタート直後から直道、二上、青藤の3人がトップ争いしかし直道でトップを守り切った

●MARCH

15周=30.675km 予選出走22台・決勝出走25台・完走23台

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
1	藤田 直之	ロイヤル	15周 19'02"406 1'1'15"189
2	三宅 隆	カスト	15周 19'03"170 2'1'15"485
3	三宅 隆	三宅	15周 19'05"185 5'1'15"789
4	三宅 隆	ROYAL	15周 19'13"184 7'1'16"145
5	三宅 隆	三宅	15周 19'14"607 3'1'15"768
6	三宅 隆	三宅	15周 19'14"987 6'1'16"043
7	三宅 隆	三宅	15周 19'15"215 11'1'16"524
8	三宅 隆	三宅	15周 19'23"082 8'1'16"281
9	三宅 隆	三宅	15周 19'26"825 9'1'16"509
10	三宅 隆	三宅	15周 19'28"518 15'1'17"214

順位	ドライバー	チーム	予選順位/タイム
11	三宅 隆	アパ	15周 19'29"474 16'1'17"668
12	三宅 隆	三宅	15周 19'46"159 18'1'17"631
13	三宅 隆	三宅	15周 19'46"467 17'1'17"621
14	三宅 隆	三宅	15周 19'46"656 10'1'16"549
15	三宅 隆	三宅	15周 19'48"348 12'1'17"050
16	三宅 隆	三宅	15周 19'51"029 19'1'17"805
17	三宅 隆	三宅	15周 19'58"265 13'1'17"068
18	三宅 隆	三宅	15周 20'00"777 20'1'18"169
19	三宅 隆	三宅	15周 20'17"072 21'1'19"322
20	三宅 隆	三宅	15周 21'04"001 22'1'20"693
21	三宅 隆	三宅	14周 19'12"100 14'1'17"196
22	三宅 隆	三宅	14周 19'19"395 ノータイム

RACE DIARY

OVERSEAS RACE / OVERSEAS RALLY / DOMESTIC RACE

OVERSEAS RACE

イギリスF3000 ブランス・ハッチ

●5月12日/ブランス・ハッチイギリスF3000選手権第3戦

1	① P.ワーウィック	レイナードF900・DFV	60周	39'54"56	1/38"04
2	② ユニオン・テック	ローラT90/50・DFV	60周	40'19"54	2/38"55
3	③ R.マクニール	ローラT90/50・無限	60周	40'23"38	6/38"86
4	④ J.ボラカン	レイナードF900・DFV	60周	40'33"99	7/39"07
5	⑤ F.エックハルト	ローラT90/50・DFV	59周		8/39"28
6	⑥ A.ブラッシュ	レイナードF900・DFV	59周		5/38"76

・優勝スピード: 174.726km/h
 ・最速ラップ: P.ワーウィック(レイナード・DFV) 1'38"87 179.395km/h
 ・ポールウォーウィックの決意は寝ることもなく、開幕から3連勝!

F3 第33回モナコF3グランプリ

●5月11日/モナコモナコF3/モンテカルロ/モンテカルロF3

1	① ニューラー	レイナードF913・VW	24周	39'28"184	A 2/1'48"391
2	② M.バンヘルツ	ラルトHT35・VW	24周	39'51"494	B 1/1'38"894
3	③ M.アンジェレリ	ダッラーラ391・アルファ	24周	40'06"738	A 1/1'40"784
4	④ A.ジラルディ	ダッラーラ391・VW	24周	40'08"869	B 3/1'39"837
5	⑤ ニューラー	レイナードF913・アルファ	24周	40'09"808	B 6/1'40"744
6	⑥ C.ブッシュ	ラルトHT33・VW	24周	40'10"080	A 4/1'43"214
7	⑦ G.ブーシ	ダッラーラ391・VW	24周	40'29"505	B 5/1'40"361
8	⑧ エンゼリ	レイナードF913・アルファ	24周	40'32"418	A 9/1'51"577
9	⑨ M.バビコ	ラルトHT33・VW	24周	40'32"891	B 8/1'41"314
10	⑩ M.ロコニ	ラルトHT35・アルファ	24周	40'33"838	A 8/1'50"307
11	⑪ M.ベルナー	ラルトHT35・メル	24周	40'45"665	A 4/1'53"581
12	⑫ イスタフニ	ダッラーラ391・アルファ	24周	40'48"576	A 1/1'52"296
13	⑬ M.バビコ	ダッラーラ391・アルファ	24周	40'57"299	B 7/1'41"135
14	⑭ G.シモーニ	ダッラーラ391・アルファ	24周	41'00"272	A 12/1'41"933
15	⑮ M.ラファエリ	ダッラーラ391・アルファ	23周	40'23"887	A 12/1'53"613
16	⑯ N.バルバレス	ダッラーラ391・VW	21周	39'58"058	B 9/1'41"436
17	⑰ A.トビシオリ	ダッラーラ391・メル	8周	キヤクセス	A 6/1'45"340
18	⑱ J.ビルト	ラルトHT35・アルファ	4周	アクシデント	B 2/1'39"702
19	⑲ J.グワ	ラルトHT35・VW	4周	アクシデント	B 4/1'40"043
20	⑳ W.カウフマン	ダッラーラ391・メル	3周	アクシデント	A 7/1'49"636
21	㉑ J.タリスサン	ラルトHT35・VW	1周	電気系統	A 5/1'49"338
22	㉒ O.バネッ	ラルトHT35・アルファ	0周	アクシデント	A 3/1'49"192
23	㉓ O.ベレツ	レイナードF913・無限	0周	アクシデント	B 10/1'41"744
24	㉔ A.ラリーニ	ダッラーラ391・アルファ	0周	アクシデント	A 10/1'52"154
25	㉕ G.ゴス	ラルトHT35・アルファ	0周	アクシデント	B 11/1'41"816
26	㉖ F.カレモネ	ダッラーラ391・アルファ	0周	アクシデント	B 13/1'42"197

・優勝スピード: 121.417km/h
 ・最速ラップ: ニューラー(レイナード・VW) 1'37"340 123.082km/h 11周目
 ・今年もイタリア、フランス、ドイツF3選手権がモナコに集結した。スタート直後の混乱を避け、レースをリードしたのはクラウス・バンヘルツとユルグ・ニューラーのふたりのドイツ人。3位以下を相手に引き離してふたりのドイツ人に終結する。そして9周目、ミラボーでバンヘルツのインにニューラーが飛び込む。ホイールをひっかけあいつがサイドサイトのふたり、バンヘルツを抜いたニューラーにはチームカラー「ベースダウン」のサインが出るがスピードを落とせば集中力を失うと考えたニューラーの動きが実をたまたまなかった。その後バンヘルツは2位を守りぬき、予選終了直前に雨が降ってきてしまいアタックできず、第2セッションも雨が止まず、結局8位、わずか0.01秒差で予選落ちとなった。

ドイツF3 アブス

●5月5日/アブスドイツF3選手権第4戦

1	① M.コックス	オエフラ391・無限	20周	31'23"02
2	② M.ベルナー	ラルトHT35・メル	20周	31'24"39
3	③ K.バンヘルツ	ラルトHT35・VW	20周	31'25"29
4	④ W.カウフマン	ダッラーラ391・メル	20周	31'26"27
5	⑤ S.マーセン	レイナードF913・アルファ	20周	31'26"67
6	⑥ F.エンゼリ	レイナードF913・メル	20周	31'55"51

・優勝スピード: 186.593km/h
 ・最速ラップ: M.ベルナー(オエフラ391・無限) 1'32"30 190.335km/h 5周目
 ・PP: J.タリスサン(ラルトHT35・VW)
 ・ポールポジションはまたしてもトム・クリステンセン。4戦で3回目のポールとなった。レースは激しく、スリップストリームを嫌うドイツ人ドライバーは、終盤上位争いが激しくクリステンセンは、ダメージを受けリタイア。オランダ人のピーター・コックスがメルコ・ベルナーに1秒の差をつけ、最初にチェッカーを受けた。コックスとオエフラ・無限にとっては今年初勝利

イギリスFVL ドニントン・パーク

●5月12日/ドニントン・パークイギリスFVLフォーミュラ・ボクスター・ロータス選手権第5戦

1	① S.レイキン	レイナード・ボクスター	16周	25'26"20	4/1'35"18
2	② P.ハニセット	レイナード・ボクスター	16周	25'37"93	5/1'35"29
3	③ J.ジャクソン	レイナード・ボクスター	16周	25'44"92	10/1'35"88
4	④ J.コックリン	レイナード・ボクスター	16周	25'48"91	9/1'35"93
5	⑤ A.アンダーソン	レイナード・ボクスター	16周	25'52"05	6/1'35"52
6	⑥ W.ヒューズ	レイナード・ボクスター	16周	25'52"44	3/1'35"14

・優勝スピード: 150.843km/h
 ・最速ラップ: S.レイキン 1'35"28 152.003km/h
 ・PP: K.ハート 1'34"37
 ・ポールのケルビン・ハートとジェイソン・エリオットがスタート直後に接触してコース両サイドにはじける。この間隙をついたのがスコット・レイキン。奮起すばアス・ハニセットからプレッシャーをかけられるが首位の座を守り抜き、初勝利を挙げた。なお3位でチェッカーを受けたエリオットは、このクラッシュを引き起こしたとして失格。4位以下の順位が繰り上がった。

ドイツGr.A アブス

●5月5日/アブスドイツGr.A選手権第7戦&第8戦

1	① H.J.シュワップ	アウディV8クアトロ	21周	32'17"76	1/1'30"11
2	② H.ビエラ	アウディV8クアトロ	21周	32'17"99	2/1'30"29
3	③ M.イェリンスキー	アウディV8クアトロ	21周	32'18"86	3/1'30"55
4	④ H.ハフ	アウディV8クアトロ	21周	32'18"31	4/1'30"69
5	⑤ S.ンパー	BMW-M3	21周	32'34"87	9/1'31"57
6	⑥ J.エチコット	BMW-M3	21周	32'35"56	5/1'31"21

・優勝スピード: 190.388km/h
 ・最速ラップ: H.ハフ(アウディ) 1'30"75 193.586km/h 20周目
 (第8戦)4.880km×21周=102.46km 出走16台・完走12台
 ① H.ビエラ アウディV8クアトロ 21周 32'19"74
 ② H.J.シュワップ アウディV8クアトロ 21周 32'16"65
 ③ H.ハフ アウディV8クアトロ 21周 32'17"13
 ④ S.ンパー BMW-M3 21周 32'24"65
 ⑤ J.エチコット BMW-M3 21周 32'27"43
 ⑥ M.バンヘルツ BMW-M3 21周 32'27"84
 ・優勝スピード: 190.587km/h
 ・最速ラップ: H.J.シュワップ(アウディ) 1'30"05 195.091km/h 17周目
 ・長い直線部とヘアピンのみで構成されるアブスに必要なのは、直線を走り切る大きなエンジンパワーと狭いヘアピンを曲がるトラクション。この両方を持ち合わせるアウディがレース前から強いのではないかと予想されていたが、両戦ともその通りになった。ハンズ・ヨアヒム・シュワップ、ヒューベルト・ハフ、フランク・イェリンスキー、フランク・ビエラの駆る4台のアウディV8クアトロは互いに順位を入れ替わりながらトップグループを形成した。その結果、第7戦は1-2-3-4、第8戦はイェリンスキーがリタイアしたものの、1-2-3を独占した。

フランスST ル・マン

●5月5日/ル・マンフランスST選手権第3戦

1	① X.ラベール	アウディ80クアトロ	34周	1'02'24"56	3/1'59"37
2	② M.スール	アウディ80クアトロ	34周	1'02'44"25	2/1'58"61
3	③ J.ル・ブラス	メルセデスベンツ190 165	34周	1'03'02"53	5/2'02"25
4	④ M.フルシ	BMW-M3	34周	1'03'15"25	4/2'00"43
5	⑤ J.ル・ジャブイエ	BMW-M3	34周	1'04'26"88	1/1'58"14
6	⑥ R.スティーヴン	アウディ80クアトロ	34周	1'04'27"68	6/2'02"58

・優勝スピード: 144.805km/h
 ・最速ラップ: X.ラベール(アウディ) 1'48"15 147.461km/h
 ・第1ヒートを制したのはマルク・スール。第2ヒートはザビエ・ラベール。総合ではラベールの勝利となった。第1ヒートで3位につけたジャン・ピエール・ジャブイエは第2ヒートでも上位を争うが、メルセデスベンツのためピットで通過せねばならず、ほぼ1周に近いタイムのロスをした。結局このヒートは8位に終わり、総合成績は3位となった。

NASCAR タラデガ

●5月6日/タラデガUSAアラバマ州/NASCARウィンストーン・カップ・シリーズ第3戦

1	① R.キヤント	オールズモビル・カトラ	188周	3'01"10	2
2	② D.ウォルトリップ	シボレー・ルミナ	188周	3'01"21	9
3	③ D.アーンハート	シボレー・ルミナ	188周		8
4	④ E.マービン	フォード・サンダーバート	188周		19
5	⑤ M.ウォルトリップ	ホンダ・アクク・ダグランプ	188周		20
6	⑥ G.ボグデン	フォード・サンダーバート	188周		11
7	⑦ K.シュレジャー	シボレー・ルミナ	188周		18
8	⑧ E.エリオット	フォード・サンダーバート	188周		9
9	⑨ J.スペンサー	シボレー・ルミナ	188周		29
10	⑩ E.マスト	オールズモビル・カトラ	187周		13

・優勝スピード: 267.786km/h
 ・PP: E.アーンハート(シボレー・ルミナ) 49"061
 ・雨のためレースは1日遅延。ウィンストーン・カップ史上最大の20台もがクラッシュする嵐の展開。この中にはボールのアーニー・アーバンやカイル・ベティ、マーク・マーティンらが含まれており、たまたびベティだけがけがを負った。ハリー・ギンとオールズモビル・カトラにとっては今年初勝利

1/12 F-1 LOTUS 49 再販

タミヤ 1/12 プラモデルキット ¥4,000 発売中



1987年第3戦オランダグランプリで、V8フォード・コスワースDFVエンジンと共に登場、ジム・クラークのドライブによりデビュー戦で見事初優勝を挙げたマシン「ロータス 49 フォード」のビッグスケールキットです。

Gr.C MINITURE CAR



★SAUBER MERCEDES C11 MAX 1/43ダイカストミニカー 各¥4,500

●ザウバーメルセデスC11 新発売
 ●ザウバーメルセデスC9 発売中



★PEUGEOT 905 ビテス 1/43ダイカストミニカー 発売中

●プジョー905 "ESSO" プロタイプ ¥3,300
 ●プジョー905 "ESSO" №11 ¥3,400

1/43 SKYLINE GT-R

ロッソ 1/43 プラスチックミニカー



●'89 カルソニックスカイラインGT-R ¥6,500
 ●スカイラインGT-Rニスモ(ロードタイプ) ¥5,800
 ●'81N-1セクセルスカイラインGT-R (7月予定) ¥6,500
 (組立ミニカーキット)
 ●'89 カルソニックスカイラインGT-R ¥3,800
 ●'81 アクシアスカイラインGT-R(7月予定) ¥3,800

MERCEDES TIN TOY

世界最古のミニカーメーカー、ドイツ・メルクリン社製の復刻ティン・トイです。年1作のペースでメルセデス博物館用につくられている限定モデルで、今年之作

品は1934年型メルセデスW25です。昨年の作品・メルセデスW196は発売中、どちらもゼンマイにより走行可能で、豪華化粧箱入りです。



MERCEDES BENZ W196 発売中 ¥39,000



MERCEDES BENZ W25 近日入荷 予定 ¥39,000

Mr. CRAFT SHOP

株ミスタークラフト
 〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-7-4 TEL. 03-461-2689
 地下鉄日比谷線、恵比寿の手続き恵比寿駅下車徒歩1分
 営業時間: 平日12:00~22:00 土・日・祭11:00~22:00

7月のお休みは15月・16火です

MAIL ORDER

広告の商品は、通販できます。
 広告の商品は通販できます。ご注文の商品をすべて注文し、お支払いに際しては送料はいつでも ¥300(送料別)
 【通販受付電話】 12:00~20:00

☎03-3461-2689

FERRARI GTO EVOLUZIONE

KYOSHO 1/43 ダイカストモデル

発売中 ¥9,800



フェラーリが、グループBカーのエボリューションモデルの認可を受けのために誕生した「GTOエボリューション」のミニチュアカーです。ドア・エンジンフードは可動式です。

VIDEO SOFT

★FORD WINS THE 1966~67 LE MANS

英語版 VHS 54分 ¥9,785(税込)



フォード社公認のビデオライブラリーです。1966年のルマンで1-3位までを独占したフォードGT40の貴重な映像が満載。デイトナやセbringなど、ルマン以外のレースにも紹介されています。

'91 R'on CHALLENGE



R'onザウルスジュニア Vol.2

100万円でザウルスジュニアを1年間戦えるか!?
編集部 ⑤ の実践レポート

スタート直後の1ヘアピンで クラッシュ→リタイア まだ2戦目だというのに 早くも100万円に赤信号点灯!?

ドタバタ続きでスタートしたR'onザウルスジュニア・チャレンジも開幕戦からたった3週間で早くも第2戦を迎えたこの3週間の間、仕事に追われて(!?)マシンの姿を見ることもなく過ごしてしまったそう、今回もブツケ本番となったのだ。前回得た情報からマシンの変更点は決まっていた経費の点でも筑波ならば全く不安はなかった前日の練習走行で変更したマシンから十分すぎるほどの手応えを感じ取りいざスタートとなったのだが……

第2戦に向けてナカジと対立!?

手作りでお金をかけずにレースを楽しむ、をコンセプトにスタートしたR'onザウルスジュニア・チャレンジ。5月12日の第1戦が終わってからは6月2日の第2戦までの間、忙しさにまかされてほとんど何の準備をすることもなく時は流れた。作業的には何もなかったのだが、ただひとり全戦手伝いに来てくれるナカジと連日今後のことについて話し合っていた。第1戦の経験から次に何をすべきか、そしてレース前にしなければいけない部分の確認、などが主なテーマとなった。

まず、ノーマルの状態のスプリングを前後入れ替えた方がマシンの限界が上がるという情報を第1戦終了時点まで得ていたため、これをどうするかが一番重要だった。ノーマルのザウルスジュニアには、フロント8・2kg、リア6・9kgのレートのスプリングが装着されているのだが、R RMマシンでリヤの重いザウルスジュニアなのに、リヤのバネレートの方が柔らかいのはオカシイ、と言う声を数多く聞いたのだ。ノーマルの状態で乗人のボクが感じたところでは、リヤがグツと沈み込んでから、タイヤが腰砕けのようになってテールが流れ出すのだが、そのスピードがどうも低いようだ。

実際、第1戦でスプリングを前後入れ替えたクルマに最終コーナーでアウト側から抜かれてもいる。入れ替えると最終コーナーを全開で走れるらしい。最終コーナーだけでもその差は大きそうだし、新たに部品を買う必要もないのでお金もかからない、というわけだ。基本的にはスプリングを入れ替えることに決定した。問題は時間だった。レース前に走って確認だけはしておきたかったからだ。もし練習時間がなかったらやらないというボクと、いいというものはないというナカジの意見が対立した。もうひとつ、オイル交換をどうするか、という部分でも同様に対立したが、どちらもタイムスケジュールを待つことで一件落着した。

タイムスケジュールが届いてみると、予選・決勝は日曜日の1日だけで、前日の土曜日は専有で1時間×2回、計2時間の練習走行時間が取ってあったので、スプリング交換を行うことにした。オイル交換は、安オイルを使っているとはいえず、1回目に交換してからまだわずか50周あまり、距離にして100kmほどしか走っていないだったので、今回のレースが終わってからの、エンジンとミツシヨンのオイルを交換することにした。

素人チームの悲しさが……

6月1日、練習日。今日のお手伝いは昔ボクのレースを手伝ってくれたカメラマンの江本さん。とりあえず朝の走行に間に合わせてスプリング交換を行おうとしたのだが、そこは乗人の悲しさ、リヤショックを外すのに手間取って走行時間に間に合いそうもない。急遽そのまま元に戻して走行することにした。体慣らしという気持ちで走り始めたが、クルマは何も変わっていないのに、前回のベストタイムとほぼ同じ1分10秒前半でコンスタントにラップできる。クルマに対する慣れなのだろうが、3週間ぶりに乗った自分にビックリしていたのも事実。

2回目の走行までは比較的時間に余裕があったので、再度スプリング交換にチャレンジ。幸い、同じオートロックガレージを使用しているマシンがスプリング交換をしていたので、ちょっとコツを教えてもらったから、なんと一



上：雨上がりだがほぼドライでのスタート。1ヘアピンでスピンして他車と接触、コース上で動けなくなって……
右：ポストから出た赤旗を見ながらマシンを降りるは下：マシンの損傷は意外に大きかった。早く直さない



ナカジのチーフ小間使い日記

なんとなっ、覚悟はしていたもののこんなに早くクラッシュしようとは、ダンロップ・コーナーに向かうマシンを数えて③の順位をチェックしようとしたら——あれっ? いない。慌てて1ヘアピンに走ったら、コース上にストップしたマシンと、既にヘルメットを脱いだ③がそこにいた。幸い、体は無事そうだが、マシンは? アチャー、右のフロントがけこうイッてたりして……
とはいえ、ドライバーだけでなく、チームとしても俺は今回、大反省なのであった。こ

んなこと書くのも恥ずかしいのだけど、こともあろうにホイールナットを締め忘れてしまったのだ。わーんっゴメンナサイ!! 練習走行の時、ピットアウトしていく③のマシンを見て、隣のピットにいたメカニックが、「ねえ、あのクルマ、ホイールが緩んでるよ」と教えてくれた。はっきり言って血の気が引いた。とにかくピットインさせて締め直したんだけど、本当にゴメン!
実はこの第2戦の前に、③とケンカすれすれの大激論があった。積極的に足回りをいじ

ったりしようと主張する俺と、「素人なんだから余裕をもってやるべき」と主張する③。俺としては、心配だからといってそのままでは進歩はないと思っての意見だったが、よりにもよって、こんな初歩的とさえも呼べないようなミスをしてしまうとは、海よりも深く反省しています。
でもひとつだけ分かった。この後③は自己最高の9秒台をマーク。どうやらウチのドライバーは怒ったほうが速いようだ。こんどはこのポルトを緩めてやろうか!?



ホイールナットの締め忘れに気がついて、ピットで慌てて締め直す

こんな初歩的とも書えるミスに海よりも深く反省

第2戦でかかった経費

17万723円

日	記号	お引当出金額	お預け入れ額	お引当残高	店番号
3-5-9	090	74,778	振込	****1,000,000	167**
3-5-9	035	50,058	振込	*****925,222	167**
3-5-9	035	158,328		*****875,164	167**
3-5-20	010	200,000	スーパーカート	*****716,836	167**
3-5-31	010			*****516,836	167**
3-6-14	090			*****526,113	167**
3-6-14	090			*****546,113	167**

通帳残高

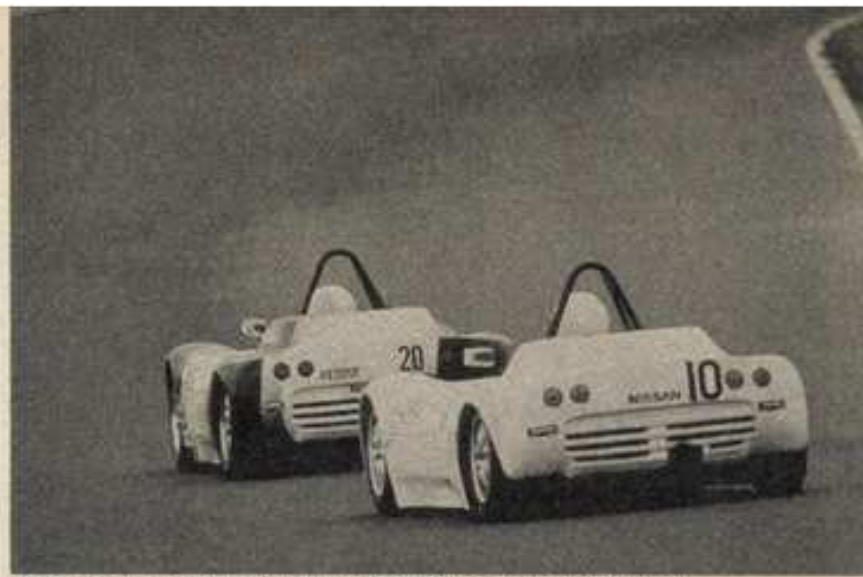
54万6113円

第2戦でかかった経費

●レース	(円)	
5月10日	エントリーフィー	30000
6月1日	筑波自動車高運代	1200
6月1日	スポーツ走行料(2時間)	20000
6月1日	ガソリン代(レース用11.10)	1775
6月2日	ガソリン代(レース用50)	800
6月2日	宿泊代(2名分)	14848
6月2日	筑波復帰高運代	1200
	小計	70723
●その他		
6月1日	ガレージ代(6ヵ月分)	120000
	総合計	190723
●収入		
6月2日	スターティンググリッド賞	20000
	総額	170723

「100万円で1年間ザウルスジュニアを戦えるか通帳」の残高は、第2戦を終了した時点で54万6113円となった。今回かかった経費は総額で19万723円。1周目でクラッシュ〜リタイヤしたとはいえ2万円のスターティンググリッド賞を頂いたため、実質的には17万723円が今回の経費となる。ガレージ台6ヵ月分の12万円に関しては、6ヵ月分を前払いすれば1ヵ月分サービスで無料になると聞いたから、6月分から5ヵ月+1ヵ月で最終戦のある12月までのガレージ代はこれでOKだ。少しでも予算を切り詰めたいたボクにとっては1ヵ月分の2万円が浮くのは大きいからね。

ガレージ代の分を除けば前回同様1戦で7万円強、スターティンググリッド賞を引けば5万円強の出費で済んでいる。これも全く予定通りだった。し・か・し、本文でも書いたようにクラッシュをしてしまったのだ。元々100万円に関してはクラッシュを想定していなかったのだ。今修理代をどうしようか頭を抱えているところ。単純に計算してカウル以外の部品代だけで15万円ほどはかかりそう。いずれにしても修理代は完了次第公表することにして。



車高をいじっただけで前日と大幅に操縦性が変わってタイムを出せなかった



発表された予選結果を見て周囲のタイムアップの早さにみんなビックリ

時間ほどでスプリング交換は終わってしまった。朝、リヤスプリングを外すのに1時間半もかかったのが嘘のようだ。

走り出してみると入れ換える前よりも境界が高くなっている感じで、コーナーリングスピードも上がっているようだ。問題の最終コーナーで進入スピードを上げていっても、何の不安もないし、言われるように全開で行けそう。この走行でのベストタイムが一分9秒5。スプリングを換えただけでなんと0.7秒もタイムアップしてしまったのだ。しかも感振としてはまだまだタイムは詰められそう。つかんだ手応えの大きさにみんな大喜び。そして日曜日、今日のお手伝いは前回も来てくれた谷口氏と以前R10チャレンジでターセルをドライブした北島君、アルバイトの田村嬢だ。前日の走行後にスプリングを換えて車高が下がったためか、カウルがフロントタイヤに接触していることが判明した。しかし、

ここでも素人の悲しさが出た。スプリングを交換する前にキッチリと、元の状態で車高を計測するのを忘れていたのだ。ま、しょうがないのでオートロックガレージの佐藤メカの言うとおりにフロント車高調整のネジ山で4回転分車高を上げる。予選前には20分のフリー走行があるので、その間にもう一度車高を調整する予定でコースイン。

走り始めるといつもと違って変な振動が出る。すぐにビットインしておかしいことを伝えるが、素人集団の悲しさ、原因をつかめずに再度コースイン。振動はなくなるばかりかどんどんひどくなっていく。「アッ、ホイールナットが締まってない」と気がつくビットナットの時、ホイールナットを締めず、そのまま走り始めてしまったのだ。恐ろしいナカジ。でも、人任せにした自分も悪い。ごく初歩的なミスだが、なにせ素人集団のだから、ひ



レース前にやっとカラーリングが完成したばかりだったが

とつひとつ確実にやらなければと痛感。これで車高の調整時間はなくなった。そのまま予選となり、タイムアタックを開始。車高を上げたのが原因で、昨日とは全く違ってかなりのアンダーステアになっている。結局ベストタイムは一分10秒0.7で12位だ。それにしてもトップグループは速くなっている。前回優勝の鬼玉さんはなんと7秒894と前回のベストタイムを一秒も上回っているし、予選9位までは8秒台に入っているのだ。

このみんなの進歩ぶりには驚かされたが、エンジンに手を加えたチームも多かったようだが、もちろんレギュレーションに沿ったものだが、ちょっと足回りをいじっただけで大きく変化するマシンなのだから、極端な話エンジンは全くいじらなくてもいいと思うのだが……。予算の関係で我がチームはエンジンにまで手が回らないのでひがみに聞こえそうだが、シャシーのセットアップとドライバーだけで戦えるレースにして欲しいと思うのはボクだけだろうか。それでも今後台数が増えて、予選落ちしそうなれば、エンジンにも手を加える必要がある、と考え始めているところだ。その必要がなければ嬉しいのだが……。

肝心のレースの方は、スタート直後の1ヘアピンでスピン、他車とブツかってコース上になってしまった。これは完全にドライバーのミス、みなさんに迷惑をおかけして申し訳ない。と反省、とりあえずはクルマを直さなくては。ん、100万円チャレンジに赤信号が点灯してしまった。どくしよノ(は)

貧だって絶対負けない!

山崎泰文のレースに全力投球

Vol.
3

毎日土木作業に徹している地球開拓部員、山崎にとって
ジメジメとした梅雨の季節は暑さとの戦いでもあるわけなんよ
レースで食えるのはまだ先、毎日汗をダラダラかいて頑張ってるよ

第3戦富士でやっと上昇気流に乗ってきた感じだ。これから頑張らなくっちゃ



第4戦筑波ではフォーリングはとっても良かったんだけどね……

予選クラス2番手が定位置に!?

さて、前号から今回の間にも、レースはたくさんあったワケで、そのホ・ウ・コ・クをしようか。ホントはあまり触れたくないレースはつかなんだけど……。

まず5月2・3日のフォーミュラトヨタの富士ノ

前号がドツボの5位だったんで、今回は、いや今回

こそ、いや今回も? なんだが分かんないけど、とにかく練習からキンギンって感じ、もう目から血が出るほどアクセルを踏んでた。マシンのフォーリングはそれまでの練習やテストの成果もあって、グッド。とにかく乗って楽しいんだ。やっぱり、速く走るのは、運転が楽しいノ。っていうのが必要だっていうのも一理あると思うんだ。あのF1のセナはフライングクラブの周には、麻薬を打ったみたいになるっていうけど、すこいよね。でもさ、それが分かって麻薬打ったことがあるってことじゃないのかなあ? なんてネノ。ま、それはいいとして、とにかくノリにノってる状態で予選が始まった。またまたリーダーボードの一番上には、輝くNo.7がくつきりと点灯している。その時点で一度ピットイン。タイムはまだまだ全然納得いかないの、もう一回アタックしたけど、コンマ数秒縮まっただけ。そしてまたまた予選終了間際に逆転されて、P2に……。総合だと4番手。なんだが最近ここが定位置になっちゃったみたい。ん、困った。

そして決勝の朝。すこぶる目覚めが悪い。金曜日ま



ポカールでは日下部さんからいろいろ教わった。でも関係者のみなさんにはホントご迷惑をおかけしました

で泊まっていた宿で、急に暑が増えたって言われて我がチームの部屋をひとつ部屋減らされたのが事の発端だった。そのひと部屋がドライバー部屋だったから困った。なんてったってレシオのみんなのイビキはスゴイんだから。彼らのスーパードライバーのイビキと一緒に寝たりなんかしたら、翌日はレースにならないんだ。で、マネージャーの石山クンとレシオのもうひとりのドライバー上原秀郎とふたりで、たまたま部屋が空いてた浪走の朝日荘さんへ避難することにしたんだ。

部屋は、別館だつて言うから、「新館が、ラッキー」なんて喜んで行ったんだ。ところが、着いてビックリ。新館どころかポロアパートみたいな建物が別館だった。これがとにかく寒くてさ、5月に寒くてストーブつけなきゃいられないほど。もうホント真冬じゃなくて良かったよ。そんなわけでイビキから解放されたはずが、寒さで結局よく眠れなかったつてワケ。

決勝はタダで説明すると、まずは3位に上がって、それから2位に上がって、と順調なはずだったんだ。ところが周回ごとに2番手争いが激しくなってきた。トップがちよっと逃げ始めたんだ。でもまだ決して諦めちゃうほど離れてなかったんだけど、中盤の1コーナードで接戦の末に後ろからドッカーンと追突され



てしまった。かなり強烈だったけど、何とか立て直してコーナーをクリアして次のAコーナーでブレーキングしたら、なんとクルマがイキのいい魚のようにブルブルしちゃう。ゲゲツ、なんじゃこれ。そして100R。おおうつとマジかよ、って感じてクルマだけ勝手にドリフト仕様になってしまった。レースが終わって分かったんだけど、追突されたときにタイヤロッドがぐにやりと曲がって、ハハ……。

その後はなんとかたまたまトップを走らんだけど、ほんの少しずつしか差が縮まらない。でもガングに攻めてたらヘアピンでなんとスピン。3番手の山路選手に抜かれてしまい、そのまま3位でゴール。情けないね。

でも、全体的に見て上昇気流に乗ってきた感じ。今年になってからリタイア、5位、3位ってだんだん上がってきてるんで、次はノと気持ち高らかに4戦目の筑波に乗り込んだ。

突っ込み過ぎて……

6月8〜9日の第4戦は、牧野さんも具合いが入って木曜日から筑波入り。木、金、土と、とにかくたくさん走り込んだ。1戦目の筑波とは違って変わってマシンの状態も最高。とてもいいフィーリングだったんだ。周りの連中のタイムなんて全然気にならなかった。ポールを取れる自信があった。予選はA組。この組は前戦までの上位グループが集まっていて、なんと全員コースレコードが出ている。コースレコードを出さないで予選落ちなのだ。僕はトップの田嶋君とコンマ2秒差で2番手だったんだ。クルマのフィーリングは最高だったんで、ちと悔しかったな。

決勝はスタートで決まったともいえるかもしれない。筑波は抜くところが少ないので、スタートをバッチリ決めて、なんて思ってた本当にそのとおりになった。

1周目からトップの田嶋君と2台で後続をクイック引き離した。前半から中盤までは田嶋君についていたけど、後半になってくると、本当に少しづつ、少しづつ田嶋君が離れていってしまった。

原因はなんでもしょうね。1シフトミス、2突っ込み過ぎ、3ポケットとしてた……本当は2の突っ込み過ぎなんだ。1もミスしそうなったけどうまくこまかした。でも、突っ込み過ぎて、テールが流れて、そこでカウンターの当たって、なんてことをやってたからトップの田嶋君が逃げて、終わった。2位。

ゴールしてもうすこく悔しくて、悔しくて……チームのみんなも悔しそう、みんな歯を食いしばって握手していた。これで今年のリタイア、5位、3位、2位、次は〇位？ とにかく次こそって気持ちでね。次は8月30日の仙台ハイランド、そんな次は7月28日の菅生って具合に東北シリーズなんて、笹カマボコでも食って頑張るゾツと。

第4戦の筑波は自分の未熟さで2位。ホントに悔しかった



三好編集長と組んだ富士の6耐は、絶対完走したかった。それで走りはおとなしくなっちゃったけど……



ハコのレースにも出場した

この間にはハコのレースにも出たんだ。VWゴルフ・ポカールとN1耐久の2レースなんだけど、まずはポカールから書こうか。

ポカールレースの耐久があるのでまた出場しよう。と3月にポカール・クラブマンでお世話になったチームからお誘いをいただいた。ちょっと複雑な気持ちだったけど、お世話になった人だったのでお引き受けしたんだ。耐久でヘアピンを組む人は、今年R'onミラージュで活躍している日下部保雄さん。僕はこの時が初対面だったけど、とても感じのいい人で、いろいろと教えてもらったりもできた。さすが日下部さんだと思っただけ、練習走行の時、乗って2〜3周で、ノックインクっぽい音がする」とピットに戻って来た。ポカが乗った時には音は聞こえなかったけど、と思い、もう一度乗らせてもらって、もう耳をタンポのようにして聞いていたら、ほんのかすかにカリカリと音がするんだ。でも、言わねなくちゃ分からないほど小さい音だったんで、よく分かったな、やっぱ違うな……って感心してしまいました。

この日のレースはポカール・クラブマンと耐久とふたつレースがあったんだけど、クラブマンでは接触したり、追突したり、周りのみなさんにとっても迷惑をかけてしまったと思う。深く反省しています。耐久も日下部さんが大量リードして俺にバトンタッチしてくれたのに、残り5周くらいでコースアウトしてしまっただけで、残りも周らなくて一生懸命やってくれたリタイア。チームのみんなも一生懸命やってくれたし、日下部さんにも申し訳ないと思っています。ポカールレース関係者の方々にも迷惑をおかけして申し訳ありません。

お次はN1耐久。R'onシビックって知ってますか？ これ富士6耐に三好編集長と組んで出場させてもらうことになったんだ。このクルマには去年も菅生で一度乗せてもらったことがあるんだけど、成績は今イチ



富士はヘアピンでスピンして3位。情けないな……



筑波は作戦どおり田嶋君と2台でのトップ争いになったんだけど……突っ込み過ぎが原因で抜けなかった



だったので、今回はまず完走、そしてお立ち台、なんて自分で勝手に考えてた。

でも、三好編集長も日下部さんも、ベテランだけにクルマのことを理論的に、俺にも分かりやすく教えてくれて、さすが、と思うところがたくさんあった。

今回のR'onシビックのスポンサーは、恵比寿のラーメン屋さん。元気一杯で、お店の名を付けたマシン名は、元気一杯シビック。だって、うわあ、マイクタンメンテは青藍の青木さんとホリエ自動車の間さん、と田尻君。みんな一生懸命やってくれてる。

レースの方は、決勝のウオームアップでエンジンブロー、レースまでに時間はあまりなかったけど、メカさん達がアツという間にエンジン積み換えちゃって、さすがだな、と思った。

いろいろゴタゴタしちゃったんで、決勝は絶対に完走するつもりで走った。雨で視界も悪いし、おまけにフロントガラスは曇っちゃうし……でもとにかく完走、絶対完走って思って走った。去年ミスタークラフトさんとカルタスで富士の6耐と筑波の9耐に出たけど、両方ともリタイアだった。だから耐久レースで完走するのが目標だったんだ。だけど、完走ばかりが頭にあって、ちょっと走りを守りになってたのも事実。

三好編集長も頑張ってくれたけど、成績はバツとしなかった。けど、耐久での完走っていいね。今度は筑波9耐で完走したいな。そんなもって優勝も狙ってほしいな。

今回はレース一杯あったんで、レースの話ばかりになってしまっただけ、残念ながら前回の東レシオのみんなの紹介ができなかったんだ。でも次回は必ず、フォーミュラトヨタで俺を支えてくれるみんなを紹介するから、楽しみにね。

●山路選手へのお便りお待ちしています！
貴ヤスに対しての叱咤、激励など、内容はなんでも結構。レターのあて先は、〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-16-16 レーシングオン編集部「山路泰文係」まで。編集部が責任を持って本人に手渡します。



表彰台はなんとキャンギャルと一緒に。恥ずかしかった

STREET TOPICS

ステージをダートに定めて—今!

マイナーチェンジで戦闘力を増したレガシィRS type RAを徹底チェック!

WRCや全日本ラリー選手権で活躍中のレガシィがシリーズ一斉にマイナーチェンジ
 その中で、モータースポーツ・ベースモデルのRS type RAも改良され登場
 より悪路でのハンドリングを改良したというこのマシンを瀬在仁志氏がチェックする!



シリーズを一新して我々の前に現れたレガシィRS type RA。今回の変更で、よりコンセプトが明確になった。ラリーステージでの活躍は要チェックだ

全日本ラリー選手権シリーズはもとより、WRCでも活躍をみせているレガシィがマイナーチェンジを受けた。主な変更点はサスペンションセッティングの見直しや、ニューエンジンの投入、そして、車種体系の整理など。モータースポーツユースを対象としたRS系では、RSタイプRが廃止された点が大変だが、今回の変更はもっぱらベータシビックモデルが中心。2とワンカム4バルブユニットをAT専用のニューバージョン「ブライトン」に投入した他、RS系の足廻りを採用したVZタイプRの追加などが目を引く。

さて、今回ニューレガシィシリーズを試乗するにあたり、R onが選んだのはRSタイプRA。以前にもこのクルマはインプレッションしたが、もっともモータースポーツと関係が深い車種である以上、このクルマがマイナーチェンジでどのような進化をみせたか、まず御報告しなければならぬ。

よりラリー指向を強めたRS type RA

ハンドリングの良さは他の4WDモデルを大きくリードしてきたレガシィだけに、サスペンションの見直しがどのような結果をまねくか実に興味深いところである。ちなみに今回の見直しでは、ダンパー変更が中心となっており、ピストンスピードの小さな領域での減衰力をアップさせているという。

乗ってみると確かに路面からの小さな突起に対しての処理がしっかりと行われており、フラットな乗り心地を生み出している。路面入力をダイレクトに感じさせる反面、それを



スタビリティが高まった結果、ダマシが効かなくなったハンドリングはダート向け

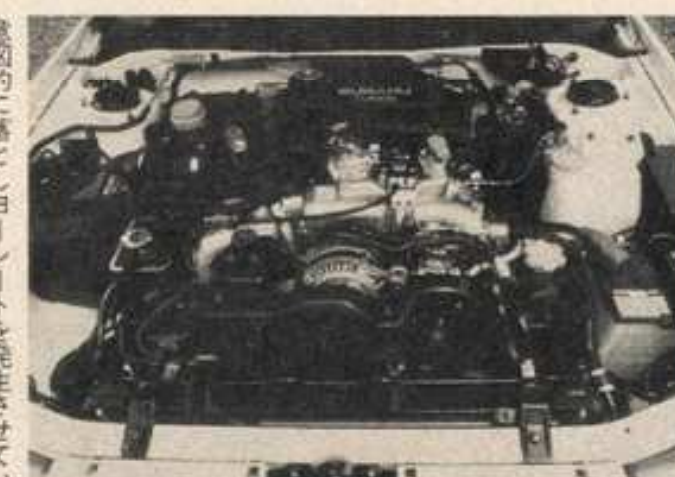
瞬時に押さえ込んでしまうことから不快感も少なく、実に歯切れが良い。高速域でもその効果は高く、以前のように浮き足立って来ず、ビタリとした高安定性を見せてくれる。

60〜70km/hを境にアシスト量が急変するパワーステアリングも、どうにかアベレージレベルまで改善されたことにより、ステアリングからのインフォメーションも十分期待できるようになった。従来ではとにかく急激に重くなったり、軽くなってしまったりであり、いまはステアフィールだったのだが、このモデルになって常にドツリとした手応えを与えてくれるようになり、恐ろされることはめっきり少なくなったと言える。

ワインディングでもこれらの効果はハッキリと表れていて、コーナリングフォームは実に安定したものとなった。従来はロールを積極的に利用して、コーナリングフォームを作っていたのに対し、今回は徐々にロールを進行させて、最後まで高いグリップ力をキープし続けようとする。したがって従来のように、あいまいなステアリングをエイトと切って、クルマまかせに4輪ドリフトに持ち込むとしてもなかなかうまくいかない。ステアリングフィールはもとより、サスペンションもしっかりした手応えをドライバーに伝えるため、セオリーどおりの走りが要求されることになってしまった。当然ながらコーナリングスピードはアップしてくるが、反面テールの滑り出しがあまり期待できないために、プッシュ・アンダー傾向が目についてくる。

前モデルのようにリヤサスの接地レベルを

意図的に落とすヨーレートを発生させていたのとは大違いで、軽快さといった点ではずいぶん魅力が薄れてしまった。幸いにも他の4WDモデルよりもフロント重心が低い印象なのでコーナリング入口からアウトにはらむことは少ないが、精神的にプレッシャーを感じることは事実。腕があれば高いコーナリングスピードから、さらにドリフトに持ち込むようなこともできるだろうが、そんなのは決して楽しいことではない。思うにこのセッティングは、ダートのような低ミュー路でのスタビリティを狙ったもので、ターマックでは逆に従来モデルの方が安全に楽しく走れるような気がする。スポーツ4WDは、いかにヨーレートを早く発揮させ、後は4WDのトラクションでカバーする方が万人受けするのではないだろうか。さもなくば前後不均等トルク配分によって根本的な手直しが必要になってくる



220psを発生するエンジンは、スペック的に違いはないがフィールの差は歴然。水平対向エンジン、水冷インタークーラーとユニークなレイアウト



サポートの良いシート、そしてMOMO製ステアリング、本革巻シフトノブ。MS車にしては豪華なインテリアはチックチューンベースにも最適だ



スタイリングはフロント、リヤの小変更にとどまる。もっとスポーティな外観になって欲しかった？

はすである。さて、このモデルのもうひとつの持ち味であるクロスミッションだが、これは実に大きな武器になる。1-3速の守備範囲はそれぞれ55km/h、90km/h、115km/hで、法定速度である100km/hを4速でキープすると5000rpmも回ってしまっている。レガシイの主戦場であるオフロードではこのギヤレシオは必ずやパワーバンドをキープするのに大きく役立つだろう。エンジン特性的にはトルク感が若干アップした印象を受けるに留まったが、やはり4000rpm以下ではギヤをキープするのをためらうピーキーさを見せる。今回のギヤレシオはこのエンジン特性を考慮して採用されたものであろう。

レガシイRS type RA 主要諸元

エンジン	水冷水平対向4気筒DOHC16バルブターボ EJ20 TURBO
型式	1994cc
総排気量	92.0×75.0mm
ボア×ストローク	8.5
圧縮比	220ps、6400rpm
最高出力	27.9kg-m、4000rpm
最大トルク	EGI (マルチポイント・シーケンシャルインジェクション)
燃料供給装置	4545×1690×1395mm
全長×全幅×全高	2580mm
ホイールベース	(F)1465mm、(R)1455mm
トレッド	1290kg
車両重量	5速マニュアル
トランスミッション	フルタイム4WD
駆動形式	ラック&ピニオン(バリアブルクイック・パワー・ステアリング)
ステアリング形式	ストラット式コイルスプリング(前・R)
サスペンション	(F)ベンチレーテッドディスク(2ポッドキャリパー)
ブレーキ形式	(R)ベンチレーテッドディスク
タイヤ	205/60R15 85H(F-R)
価格(東京価格)	253.5万円

レガシイRS type RA 主要装備

100、80W強化ヘッドライト、ウォッシャー連動ミストスイッチ付開けっけワイパー、6J15アルミホイール、MOMO製本革巻3スポークステアリングホイール、本革巻シフトノブ、カウモールドアップリット・ハイサポートバックシート、アンダーガード、アシスタントベルトアンカー、スポットマップランプ、フロント&リヤ・スタビライザー、リヤ・ビスカスLTD、水冷式インタークーラー、デュアルグリッターファン、電動ヒストン、高純度コンロッドメタル

だが、低ミュー路での走りは確実に期待できる。ラリーという限られたステージを対象に完成度をアップさせた今回のRSタイプRAは、まさにエポリユーリション・モデルと呼ぶにふさわしい。これからの活躍に期待したいところだ。(レポーター/瀬在志)

「レガシイ高速体感オン・ザ・サーキット」でレガシイRSを存分に走らせよう！

右のレポートで紹介したRSタイプRAよりは純然なモータースポーツ・モデルではないけれど、ほぼ同等のスペック、そして走行性能を有しているレガシイRS。そのレガシイRSで、サーキットを存分に走れる企画が開催されているのって知ってる？

その名は、「レガシイ高速体感オン・ザ・サーキット」。全国の有名サーキットでサーキット走行のマナー、基本的なドライビング・テクニックなどを習得しながら、レガシイでサーキット走行を楽しむって企画なんだ。そんな、いきなりサーキットなんて……なんて心配している君にも、安全にサーキット走行が楽しめるよう有名ドライバークラスがみっちり教えてくれる。

もちろん目玉はサーキット走行だけれど、座学やパドックでのレッスンは内容が豊富。座学なんてつまらないって？ いや、僕が実際に参加して目からウロコが落ちたところを紹介しようか。たとえば「コーナリングをうまくするための右足ブレーキ」とか、「視線が決定するレコードライン」などなど……どう？ 聞いてみたくなったでしょう？ そして教えてもらった理論を午後実際にサーキットで試してみよう。たとえば富士の100Rな



んかで4輪ドリフトを経験すると——もうサーキット走行のトリコになっている自分に気が付くはず。料金は車両込みで1万6000円。自分のレガシイを持ち込んだ場合3000円割引となるけど、タイヤ消耗分だけ考えた

1537618223まで。(石原) 537618223まで。この企画、一回参加の価値はある。とて詳しくはレガシイ高速体感事務局03

開催日程

第1回	6月14日金	富士スピードウェイ
第2回	7月26日金	西仙台ハイランドレースウェイ
第3回	7月27日土	西仙台ハイランドレースウェイ
第4回	8月13日金	富士スピードウェイ
第5回	10月7日月	日本オートポリス
第6回	10月8日火	美祿サーキット
第7回	11月14日木	中山サーキット

◆集合時間 各回とも、AM8:30集合
◆解散時間 各回とも、PM5:00解散(予定)

T O P I C S

バネット・セレナ2WD PXツーリングバック仕様

新世代ファミリービークル「セレナ」登場
日産自動車は同社のバネットシリーズをマイナーチェンジ。それに伴って新世代ファミリービークル「バネット・セレナ」を発売した。理想的な重量配分を実現したエンジンのミッドシップ・レイアウトなどにより、走行性能が飛躍的に向上。価格は179.2万~267万円。

ストラダR

三菱が放つRV攻勢第3弾はストラダ
RVで次々にヒットを続けている三菱自動車工業株から4WDピックアップ・スポーツRV「ストラダ」が発売された。2.5Lディーゼルトターボ・エンジン、パジェロで培った4WD機構など先新機能がどんなシチュエーションでも力強い走りを実現。価格168.5万~199万円

MCLロードスター

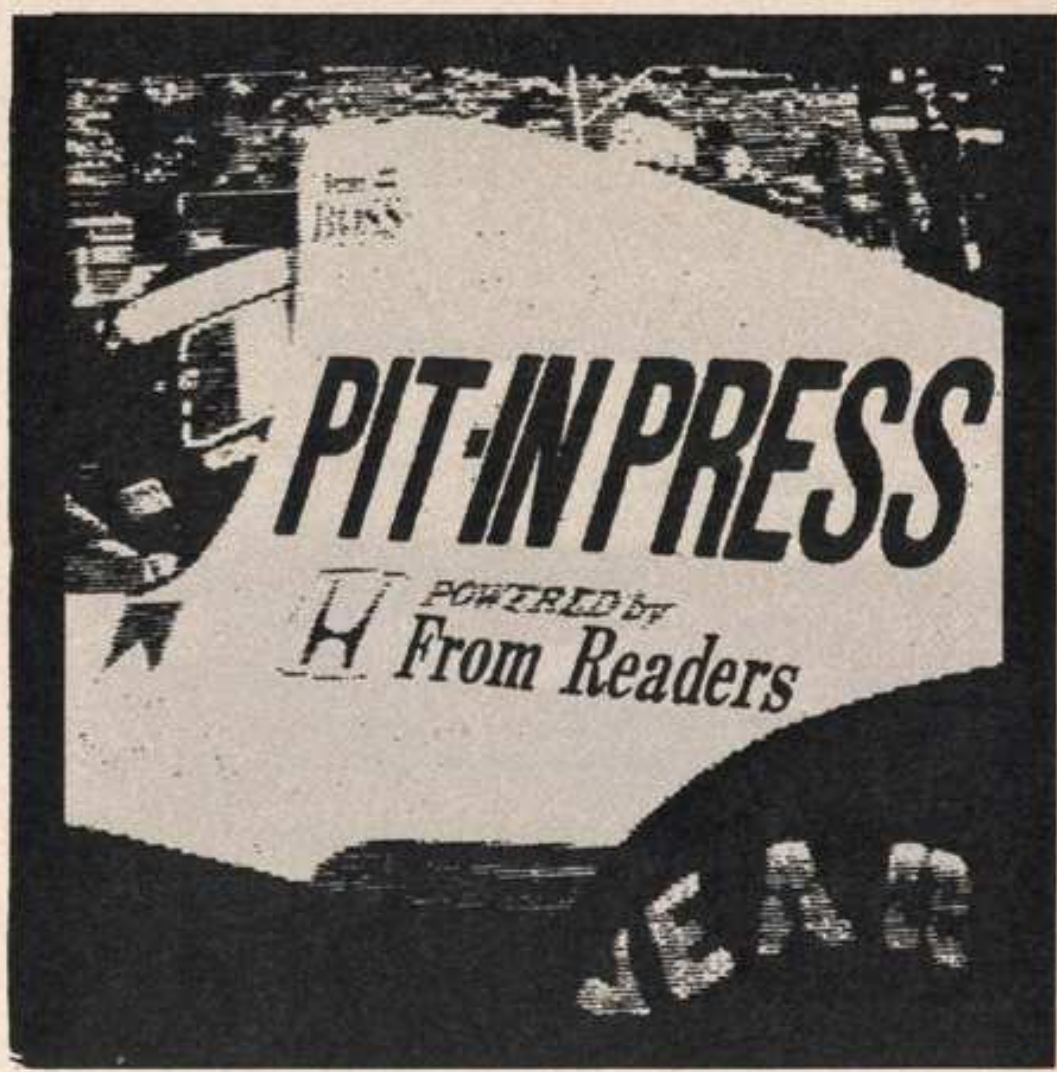
ヨシムラ・チューンエンジン搭載のMCLロードスター登場！
現在フォーミュラ・ミラージュの開発などを手がけているMCL社(〒412 静岡県駿東郡小山町大御神940/☎0550-78-1106)が、ユーノス・ロードスターのスペシャル・コンプリートカーを製作・発売したのでご報告しよう。このMCLロードスターは外装をMCL。そしてエンジンをヨシムラ・ジャパンが手がけたもので、オリジナルの良さはそのままに、よりスポーツ性を強くしたモデル。ブラック結晶塗装のヘッドカバーも眩しいヨシムラ・チューンのエンジンは最高出力148ps。エアロダイナミクスを考慮した前後スポイラーで迫力を増したMCLロードスターは、従来のロードスターでは飽きたらなくなったオーナーにオススメだ。価格は298万円。また、自己車両持ち込みにも応じてもらえる。

ローバーミニ・キャンバストップ

人気のミニにキャンバストップ仕様追加
近年になってもまったく衰えを知らないミニ人気。ローバー・ジャパンはそのミニに、オープントップの魅力を加えた「ローバーミニ・キャンバストップ」を発売。400台限定発売する。前後自由に開閉できる電動キャンバストップでミニの魅力も倍増。価格は175万~188万円。

トミーカイラM20Si

シルビアベースのトミーカイラM20Si
シルビアベースのコンプリートカーとして人気を博していたトミーカイラM18が、シルビアの2代目に伴いV4ワープアップ、「トミーカイラM20Si」として傑作トミカオートから発売された。この変更によりチューニングされた最高出力は235psをマーク。価格は278万~398万円。



マンセルが鈴鹿で初タイトルを決めることを確信している

今、カナダGPのチェッカーが振られた。ウイナーは愛すべきナイジェルのはずだった。森脇さんが言っていた9割9分、いや9割9分9厘の勝利がたった1ラップ、いや0・5ラップのためにネルソンのものとなった。本当にグランプリで1勝するのは難しい。でもナイジェルは見せてくれた。セナだけがグランプリを走っているのではないと。プロストだけが主役なのではないと。メキシコからまた彼はやってくれると信じている。10月、秋の鈴鹿で彼は30ポイントの差をはねのけ、初のワールドチャンピオンに輝くと信じている。

今はまだ目前の光景が信じられず、これくらいしか書けない。

フランクの視点の定まっていないうちだけ、なぜかまぶたに焼きついてる。

ナイジェル・ロ・マンちゃん

■グランプリで1勝を挙げるのは、本当に大変なことなんだよね。そう思うと、4連勝したセナってやっぱりスゴイ。

川井一仁



富山県 おげまん

「川井一仁」の文字がなければ、わからないかも？でも「おげまん」って聞こえそうなのがいいね。

なすさきる。

カナダGPがスタートして、ずーっとトップを走っていても、大丈夫かな？ 壊れないかな？ 事故しないかな？ って心配し続け、ドキドキしながらレースを見ていたけど、あまりにもむごすぎる終わり方……とはは……私の目からは梅雨空と同じで涙があふれてきた。

今度（メキシコGP）は、こんな事のないようにがんばれ、まんちゃん、負けるな、まんちゃん。

大阪府 まんちゃん大好き夫婦

■それにしても、あのカナダGPでのマンセルのリタイアはかわいそうすぎるよね。

あまりにむごすぎるまんちゃんのリタイア

あーあつ、眠れない!! しんど過ぎて眠れない!! R01にハガキを1枚書いたけど、まだ気が収まらない。

なぜなら、そう大好きな、まんちゃん、がチエッカー寸前でリタイアしたから!!

こんな不運っていつもまんちゃんの専売特許になっているみたい。昔から、本当に運が

脱「マクラーレン退屈症候群」のカナダグランプリ

たった今、F1カナダGPが終わりしました。ついに力尽きたセナ、やっぱり(19)リタイアのプロスト・アレジ、去年の快走が噂のようなベルガー。

一方、絶好調のマンセル、パトラーゼ、ビケ、モレノ、モデーナ。

去年のトップ2チームと3、4位チームの好調/不調がみごとなまでにはつきりしたグランプリだと思えます。

がんばれまんちゃん



何んてやの?! 不運すぎるよ。みんな応援してるのに……?!

大阪府 まんちゃん大好き夫婦

マンセルには勝利の女神はいないのかも知れませんが、でも、これだけのファンがいるんだから、次はマンセルらしいところを見せつつ、優勝してくれよう。

また、J・Jやピロ、ガシヨールやデ・チエザリス(7)などの、中団グループの活躍もあって、やっとレースらしくなってきた感もあります。今までが今まで(セナの4連勝ポールロウイン)だったので、久々にエキサイトしたいレースでした。

まあ、結果はファイナルラップでマンセル

4 KOMA COMIC



兵庫県 川口 盛士
「これは読者のコマ数オーバー攻撃だ〜! (何が攻撃?)、でもいいんだよ、4コマじゃなくても、しかし完全に関係ないけど、関係の人にウケるかな?」

独断と偏見のF1ドライバースト5

5山コラムの真似をして、ボクも独断と偏見に満ち溢れた、F1ドライバースト5を選んできた(ただし、ボクは87年以降のF1しか見ていないので、それ以前のドライバーストはでてこない)。

1位 N・マンセル、N・ビケ

2位 N・イギリスと90年オーストラリアで見せた二人のバトルは今でも最高だと思ってる。

3位 S・モデーナ

大雨だった89年オーストラリアのスタート

今年はJUDDのエンジンが調子いい

88年の 89年の 合計45 Point

5年はこの24点で つけ3P(おもしろい)

・ローマ・シニア・ピット・ストップ・タイム・は・5分・5秒・は・(G.T.)

日野市

前、多くのドライバーストがスタートをやめようと言っているなかで、「ここでスタートしなかつたら、ボクは二度とF1に乗れなくなってしまう」と言っていたモデーナをとっても買めることはできない。

4位 D・ワーウィック

90年イタリアで大クラッシュした直後、ピットまで走りTカーに乗ってスタートした。また、90スペインでチームメイトのドネリーが大クラッシュしても、またレースに出走した勇敢さは誰にも負けないと思う。

5位 E・チーパー

89シーズン、アロウズのコクピットの狭さに苦しみ、来年はメーカーエンジンでなければ

HITOKOTO

長い手紙は苦手だと言う人にオススメのヒトコト

●5月27日のF3000第5戦の放映はともおもしろかった。右京選手が独走で優勝したにもかかわらずテレビ放映がおもしろかったのは、中盤の競り合いをたくさん映していたからだと思います。F1の中継もそのようにトップ以外の競り合いを映せば、セナが独走していてもテレビ中継がおもしろくなるような気がするんですけど、なんとかできないんでしょうかねえ。

中野区 田口 有史

■F1は各国のテレビ局なんかを送り出す国際映像をもとにしているから、純粋に競り合いのシーンばかりをっていうのはなかなか難しいんでしょうね。あとステッカーを1枚送りますから、しっかりカメラバックに貼ってくださいね。

●F3000 ROUND 2 鈴鹿へ行きました。土曜日の予選、まさかとは思いましたが、またまた右京ちゃんがポールポジションとなり「やったー！」でも、周りの反応は静かです。なぜっ！一緒に喜んでくれよー。右京ちゃん、鈴鹿2連勝おめでとうございませう。今年はこの調子でがんばって下さい。また、予選の帰りに私服に着替えたバイドラーさんやリースさんを見かけて、「エーッ」と言っただけで立ち止まっていた私は、気をとりなおしてあわててカメラを出し、記念に……と思ったら影もかたちもありませんでした。ちなみにバイドラーさんは紺のジャージをはいており、あまり良いセンスではないな……と思っていたら次の日3位に入賞していました。

京都府 小川 めぐみ

■以前にもこのコーナーを賑わしたことがありましたが、やっぱりドライバーの服のセンスと速さとは反比例するものなのかもしれませんね。

●全国のティレルファンの人、苦境時代も見捨てず応援しているあなた、一緒にティレルを応援してくれる女の子、年令を問わず、まずは連絡を下さい。隠れてティレルを応援し

ている人可。
〒379-02 群馬県碓井郡松井田町上増田1205 上原 正二(22)

●私は見た！プロストの頭上でアルボレートとヨハンソンの亡霊が「おいで、おいで」しているのを……。そしてもう一つ、マンちゃんに進歩という言葉はないのか……。

群馬県 富貴沢 篤

■アルボレートもヨハンソンもまた死んではいないぞ！危ないヤツだな。それに、レースをソツなく走っちゃったらマンちゃんの魅力も半減しちゃわない？

●私はF3&グループA大ファンの○歳のレディです。F3、グループAに関するビデオ録画してらっしゃる方、ダビングして下さい。最近では6月2日放送のモーターランド2「SUGOグループA」が見たいです。心やさしい方、連絡待っています。

〒886 宮城県小浜市大字細野2190 山下 智徳

●「ハーバートF1復帰、ロータス、ベイリーと交代」との新聞の見出しに、「かくや姫のおばあさん」のような気持ちになってしまったのは私だけでしょうか？

横浜市 教授「不肖」の弟子

■「かくや姫のおばあさん」の気持ちって、どんな気持ちなんでしょう？

●今年のF1ブラジルGP、全日本F3000第3戦、第5戦、そしてJSPCの第1戦をVHS標準(3倍でも可)で録画された方、貸して下さい。送料は負担します。どれか1つでも録画されている方、ハガキで連絡下さい。

〒290-02 千葉県市原市光風台1-68 小原 淳一

●モータースポーツ関係の書籍とビデオを直接取りに来られる方に限り、ただで差し上げます。連絡は電話番号を明記の上ハガキで。

〒003 札幌市白石区栄通10丁目6-5 202 室向 義信



「85年のWRC ツール・ド・コルスで亡くなったアッティリオ・ベッテガ(伊)を知っていますでしょうか？この前、「新しいタイヤだぜー」と車走り回っていたら、何と！おもしろい地名を見つけ友人と2人ウケまくり。用もないのに、寄って来てしまいました(これが一人にもない所なのですが……)。場所は検案に入るチョイ手前です。ヒマな人はぜひ一度寄って見て下さい。

北海道 宮内 康久

■おっ！ビットインプレスには久々のラリーネタ。そう、ベッテガはこのラリーでグループBマシンのランチア・ラリー037でアクシデントを起こして亡くなってしまったんですよ。それにしても写真の別当質駅の駅舎はスゴイけど、この先WRCがF1並みの人気になってこの駅の切符がバカ売れしたら、もっと立派な駅舎になるんでしょうか？



セナが開幕からいきなり4連勝ポールトゥウィンを飾って、誰がセナを止めることができるのかって思ってたから、やっぱりワイリアムズの2台がきましたね。

「おつちやん？ この新聞ちょうだい」「あほー！ まだ朝やぞ！」と言われながらも、そのページだけもらってきた。そして、ハガキを書いて一枚だけの希望を、一休いつ出そうかと考えています。今年はどうしてこんなに早いのか？ だってまだ6月よ！ 「何？ マシンのスピードも上がってるからって？」

兵庫県 田中 智

●最近のF1に限定しつつも、セナもプロストも入っていないっていうのが、いかにも独断って感じていいんじゃないですか？

もう日本GPPの観戦券申し込み済み？

5月24日金曜日。私はポサボサの髪を切りに、近所のヘアサロンに行った。そこで、ふとベルギーのヘルメットにマクラーレンカラーの載ったスポーツ新聞を見た。「おつ！ 近頃は、FOCAのテストもスポーツニュースになるのだから」と思っていた。

そして、ふと左に目をやると、「日本GPP観戦券申し込み受け付け開始」の記事。「なにー！ 知らなかったー！」とばかりにびびくりした。その時は、まだ朝の8時30分だった。

「おつちやん？ この新聞ちょうだい」「あほー！ まだ朝やぞ！」と言われながらも、そのページだけもらってきた。そして、ハガキを書いて一枚だけの希望を、一休いつ出そうかと考えています。今年はどうしてこんなに早いのか？ だってまだ6月よ！ 「何？ マシンのスピードも上がってるからって？」

R' onのステッカーは(スポンサー)フィアットに貼って来てね！

NG ON
elf
S

僕が持っているヘルメットも、上図のカラーリングにするのが一番です。中島選手と色違いで、バイパーにヘルメットとエル7。メインスポンサーはスズキ R' on // by 鮫島勝

奈良県 鮫島 勝

今度は「私好きドラッグ」国内編、大募集

菅生の300kmで、ようやくシリーズが開始されたという感じのJTCでしたが、これでやっと全日本シリーズがスタートしました。そこで、今回は「私の好きなドライバー」国内編を大募集します。あなたの好きなドライバー名とその理由を書いて送ってください。その他のお手紙やイラスト、4コマなども、もちろん大歓迎です。宛先は〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-18-18 雑誌グラフィティ レーシングオン編集部 ビットインプレス。〇〇係まで、お待ちしてマス。

私は初めて三好編集長を見たので、まじまじと西面を見てしまいました。本当に車が好きで楽しんでいるという事でした。あの銀ぶちメガネの奥に厳しい表情があるのかな？

最後にレイトンハウスの関谷選手、SUGOでまたトップを走って下さい。応援しています。

宮城県 西村 佐知子

■実は編集長って出たがりなんです(？)

中谷弘が「いいは」

より公正を期すための配慮で、申し込みが早くなったのだと思います。でもいくらアセったからと言って新聞を切っちゃうことはいんじゃない？ 写すとか買うとかすればいいのに。後のお客さんがかわいそうだよ。

R' on三好編集長を某Xテレビでチェック

7月のSUGOのF3000レースが待ちどおしい私ですが、なんと6月5日、某E〇テレビで車の特集をしていたのでかじりついて見ていたら、数多くある車の雑誌の中でなんとR' onの三好編集長がコメントしていました。

私は初めて三好編集長を見たので、まじまじと西面を見てしまいました。本当に車が好きで楽しんでいるという事でした。あの銀ぶちメガネの奥に厳しい表情があるのかな？

最後にレイトンハウスの関谷選手、SUGOでまたトップを走って下さい。応援しています。

鹿児島県 福崎 洋昭

ウラ-NETA

カネ

マンセルが人知れず涙を流してたこと
F1ドライバーの運転が無茶なこと
ジョーダンの胸毛が渦巻いてること……
今回もウラネタは読んで得すること請け合いよ

悔しくつたつて泣かないマンセル シーユーメキシコの心意気がいいね

★「ひゅううううう。しほんじやつたよ。カナダ・グランプリ、見た？ マンちゃん、可哀そうだよわー」

☆「です。でも、やっぱりイチバン悔しかったのはマンちゃん自身みたいで、レースが終わった後にですね、カナダGPやってるサーキットの裏がすぐ池なんですけど」

★「鈴鹿みたいな感じね？」

☆「ちよっと違うけど……まあ池があるわけですよ。その池のほとりにウイリアムズのメカニックが数人、ポツーンと、しょんぼりして座ってたわけ」

★「ワンワン。あたりは夕焼けに包まれてたりしてるのね。悲しい光景だわ」

☆「今日のレース、惜しかったよなー」とか言いながら座りこむメカニック。と、そこにマンセルが登場。で、マンちゃんたら、しょげかえるメカニックを、いきなり後ろから羽交い締め!!」

★「そのまま池に投げ込んだよ」

☆「ちゃうちゃう。そんなガキっぽいことはさすがにマンセルでもやんない。しょげるメカニックに向かって、シー、ユー、メキシコ!!」ととなつて、マンセルはひとり駐車場へと消えて行ったんすよ」

★「まあ男らしい。次は見てろつてなもんで肩で風切つて夕日を浴びてサーキットを後にするマンセル。絵になるね」

☆「カッコいいでしょ。でもね、その後、駐車場でひとりポツンとマンセルが「ウエー、ン、悔しいよ」なんて泣いてんだんだけ、なんて言う噂がちらほら。ホントかどうか知らない……」

★「けど、それくらい悔しいレースだったつ

てわけだよな」

☆「です。で、こつからドトーのカナダGPネタに行くですよ」

★「いちいち断んなくていいから、とつとと行つとくれい」

☆「あ、まず「垂久里炎上、ラルースしょんぼり」つす。垂久里がレース中にいきなり燃えちゃつたじゃないですか」

★「正確には垂久里のマシンね」

☆「で、ピットに帰つてきた垂久里にラルース御大が聞いたわけ。「垂久里、エンジンか」

「さあ分らない」「で、どれくらいマシンは燃えた」「かなり……」「使えるところはまだあるか」「さあ、分らないけど」「そうか……」

と、御大はしょんぼり

★「で、ラルース御大もウイリアムズのメカと一緒の池のほとりに座り込んだとか」

☆「いやいや。ラルースの場合は、しょんぼり度をもっと上なんすよ。レース後、みんな帰つてピットに掃除のおじさんしかいないのに、御大はまだピットの中で……」と座り込んでたつていう」

★「泣き面に蜂、貧乏ラルースに火事ね。と、なんだかションボリネタが続いたから、パツ

と明るいネタが欲しい、感じもする」

☆「じゃ次のコーナーで明るいカナダGPネタに行きますか」

★「だね」

まあちよつとだけ聞いてみてよ とにかくF1って 凄い世界みたいだね

☆「というわけで明るいカナダネタ。「セナの、オレはF1野郎だよーん」です」

★「そんなことあ知つてるよ」

☆「まあ、聞くように。カナダつてサーキットに行くまでが、川沿いの細い道なんですつて、一歩間違えたら、川に転落するような、怖いところ。でも街の中の公園にあるからロケーションは抜群に良くつて、行くんだつたらアメリカよりも、カナダの方がお勤めなんて話もあつて……」

★「で、セナは」

☆「はいはい。ホンダの人が朝サーキットに向かつてたら、後ろに着いたのがセナのクル

マ。で、交差点を曲がる時、セナがインを突く。でもブロック。ホンダの人は「ヘッヘッへへ、セナを抑えたのは今年はおれくらいなものだぜ」と喜んだとか。でもそれもつかの間、さっきの一步間違えは川に転落なんていう道で、セナが横からバビュン」

★「と、抜いてつたわけね」

☆「もう崖ギリギリで、抜いてつたんですつて。で、サーキットでセナが「キミらはF1ドライバーになれない」つて一言。ホンダの人は「そんなことまでしてなりたくない」と思ったとか思わなかったとか。F1ドライバーの凄さが分かるネタで、あつたでしょ」

★「次い」

☆「じゃ同じくその道の、今度は帰り道の話。今度は行きとは逆に、道の横が土手になつて。そこを通り掛つたR09組。いきなり前を走るクルマが土手を駆け上がった」

★「ゲゲゲ、何すんの」

☆「よく見たら前のクルマはアレジが運転してる。で、アレジつてこの日のレースで、縁石にバンバンつて乗り上げて走つて、そりやもうカッコ良かったんすよ。だから推理するに、同乗者に「オレ、レースでこんなのやつちやつたよ、ホラ、ドガガガン」なんて説明してたんじゃやないんすかね」

★「こどもでも無茶できる、命知らずのF1野郎とはこのことなりつ、だね」

☆「だす。で、カナダGPでもうひとつ忘れちゃならないのが、ジョーダンGPの活躍。ここの大将、エディー・ジョーダンが楽しい人なんすよ。予選だかの後でテレビのインタビュウが入つて、急いで着替えずくちやいけない。で、ピットでバババツと着替えるジョーダン。上半身ハダカのまま、スカメラマンを呼んだ」

★「まさか……」

☆「そう「オイこれを撮れ」と胸毛丸だしでムキムキのポーズ」

★「ウヒヤ」

☆「スカメラマンもそんな声出しながら撮つた。で、撮り終わると新品のセブンアップカラーのシャツを着るジョーダン。あわててたからか、後ろ前が反対。Sさんが「反対だよ」と注意すると、ジョーダンが「これも撮れ」と言う。へんでしょ。で、Sさん曰く「ジョーダンの胸毛つて渦巻いてんの」だつて」

★「ウゲゲ。オチがとっても汚いザンス」



OVERSEAS▶

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

●F1世界選手権
▽ドライバーズ (16戦中6戦終了)

1	アイルトン・セナ (BR)	44点
2	リカルド・バトラーゼ (I)	20点
3	ネルソン・ピケ (BR)	16点
4	ナイジェル・マンセル (GB)	13点
5	アラン・プロスト (F)	11点
6	ゲルハルト・ベルガー (A)	10点

●F1世界選手権
▽コンストラクターズ (16戦中6戦終了)

1	マクラーレン・ホンダ	54点
2	ウィリアムズ・ルノー	33点
3	ベネトン・フォード	21点
4	フェラーリ	16点
5	ティレル・ホンダ	11点
6	ジョーダン・フォード	8点

SPORT CAR WORLD CHAMPIONSHIP

●SWC (スポーツカー世界選手権)
▽ドライバーズ (9戦中3戦終了)

1	ジャン-ルイ・シユレッサ (F)	37点
1	ヨッヘン・マス (D)	37点
3	テオ・ファビ (I)	35点
4	マウロ・バルディ (I)	29点
4	フィリップ・アリオー (F)	29点
6	コル・オイサー (NL)	28点

●SWC (スポーツカー世界選手権)
▽チームズ (9戦中3戦終了)

1	チーム・ザウパー・メルセデス	42点
2	TWRシルバークット・ジャガー	40点
3	ブジョー・タルボ・スポール	29点
4	ユーロ・モータースポーツ	28点
5	ポルシェ・クレマー・レーシング	23点
6	ブルン・モータースポーツ	14点

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WRC (世界ラリー選手権)
▽メイクス (10戦中5戦終了)

1	トヨタ	94点
2	ランチア	91点
3	フォード	28点
4	スバル	20点
5	ミツビシ	14点
6	ニッサン	12点

INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP

●国際F3000選手権
(10戦中3戦終了)

1	クリスチャン・フィッティパルディ (BR)	21点
2	アレクサンドロ・ザナルディ (I)	15点
3	ジャン・マルク・グーノン (F)	10点
4	アントニオ・タンブリーニ (I)	7点
5	エリック・エラリー (F)	4点
5	アンドレア・モンテルミーニ (I)	4点

BRITISH F3000 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3000選手権
(11戦中3戦終了)

1	ポール・ワーウィック (GB)	27点
2	ジュリアン・ウエストウッド (GB)	16点
3	フィル・アンドリュース (GB)	7点
4	リチャード・ディーン (GB)	6点
5	フレドリック・エクブロム (S)	5点
6	"ジマックスJr." (I)	4点

●WRC (世界ラリー選手権)
▽ドライバーズ (14戦中6戦終了)

1	カルロス・サインツ (E)	75点
2	ユバ・カクネン (SF)	58点
3	ディディエ・オリオル (F)	42点
4	ミキ・ヒアシオン (I)	39点
5	ケネス・エリクソン (S)	24点
6	ミカエル・エリクソン (S)	21点

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3選手権
(16戦中7戦終了)

1	デイビッド・クルサード (GB)	40点
2	ルーベンス・バリチェロ (BR)	31点
3	リカルド・リデル (S)	28点
4	スティーブ・ロバートソン (GB)	19点
5	野田 英樹	17点
6	ジル・ド・フェラン (BR)	12点
6	ホルディ・ヘネ (E)	12点



POINT STANDING
ポイントスタンディング

FRENCH F3 CHAMPIONSHIP

●フランスF3選手権
(12戦中6戦終了)

1	クリストフ・ブシュ (F)	68点
2	エリック・シュリ (F)	44点
3	ルドビク・フォーレ (F)	42点
4	オリビエ・バナス (F)	36点
4	ローレン・ダウメ (F)	36点
6	フランク・ラゴルス (F)	35点

ITALIAN F3 CHAMPIONSHIP

●イタリアF3選手権
(12戦中6戦終了)

1	ジャンバチスタ・ブーク (I)	34点
2	ドメニコ・スキアタレラ (I)	23点
3	ルカ・バドエル (I)	15点
3	パオロ・コロネ (I)	15点
5	アンドレア・グラルディ (I)	11点
6	マッシミリアーノ・パビス (I)	10点
6	アレクサンドロ・ザンベドリ (I)	10点

USA▼

CART/PPG INDY CAR WORLD SERIES

●CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ
(17戦中5戦終了)

1	ボビー・レイナル (USA)	60点
2	リック・メアーズ (USA)	59点
3	マイケル・アンドレッティ (USA)	52点
4	アリー・ルイェンダイク (NL)	49点
5	ジョン・アンドレッティ (USA)	48点
6	アル・アンサーJr. (USA)	42点

IMSA CAMEL GT CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGT選手権
▽GTP (14戦中8戦終了)

1	チップ・ロビンソン (USA)	114点
2	ジェフ・ブラバム (AUS)	102点
2	デイビー・ジョーンズ (USA)	102点
4	ウェイン・テイラー (USA)	65点
5	ラウル・ボエセル (BR)	62点
6	トム・ケンドール (USA)	59点

NASCAR WINSTON CUP SERIES

●NASCARウィンストン・カップ・シリーズ
(29戦中12戦終了)

1	デイル・アーンハート (USA)	1862点
2	リッキー・ラッド (USA)	1809点
3	ケン・シュレーダー (USA)	1666点
4	ダレル・ウォルトリップ (USA)	1662点
5	アーニー・アーバン (USA)	1654点
6	デイビー・アリソン (USA)	1637点

DOMESTIC▶

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

●全日本F3選手権
(11戦中5戦終了)

1	パウロ・カルカスチ (BR)	27点
2	ビクトル・ロッシ (RA)	9点
2	土屋 圭市	9点
2	影山 正美	9点
2	田中 哲也	9点
6	フィリップ・アダムズ (B)	8点

ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●全日本ツーリングカー選手権
(6戦中1戦終了)

1	星野 一義	40点
1	鈴木 利男	40点
3	長谷見昌弘	30点
3	アンデルス・オロフソン (S)	30点
3	茂木 和男	30点
3	小嶋 栄	30点

ALL JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権 (9戦中5戦終了)
▽Cクラス

1	山内 伸徳	260点
2	榎井 幸彦	190点
3	石田 正史	170点
4	山口 輝	152点
5	加勢 裕二	118点
6	田中 信幸	100点



イギリス・ツーリングカー選手権 (13戦中5戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-13 listed.

フランス・スーパーツーリスム選手権 (14戦中7戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-14 listed.

CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ (17戦中6戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-17 listed.

NASCAR ウィンストン・カップ・シリーズ (29戦中17戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-29 listed.

ファイアストーン・インディ・ライト (12戦中3戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-12 listed.

リキッドタイトTrans-Amツアー (15戦中3戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-15 listed.

IROC (4戦中2戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-4 listed.

オーストラリア・ツーリングカー選手権 (9戦中6戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-9 listed.

ERC (ヨーロッパ・ラリー選手権)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-29 listed.

●係数20

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-11 listed.

●係数10

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-24 listed.

●係数5

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-12 listed.

●係数2

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-12 listed.

DOMESTIC EVENTS

全日本F3000選手権 (11戦中5戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-11 listed.

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権 (7戦中2戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-7 listed.

全日本ツーリングカー選手権 (6戦中1戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-6 listed.

●1クラス

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-6 listed.

●2クラス

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-6 listed.

●3クラス

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-6 listed.

全日本F3選手権 (11戦中5戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-11 listed.

全日本ラリー選手権 (9戦中5戦終了)

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-9 listed.

●Cクラス

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-13 listed.

●Bクラス

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-13 listed.

●Aクラス

Table with columns for race number, driver name, and car model. Races 1-13 listed.

VENI VIDI VICI

われ来たれり、見たれり、勝てり

イベントカレンダー、そして勝者たちの名をここに

OVERSEAS EVENTS

F1世界選手権 (15戦中6戦終了)

1	3/18	アメリカGP	A.セナ	マクラーレンMP4/18ホンダ
2	3/24	ブラジルGP	A.セナ	マクラーレンMP4/18ホンダ
3	4/18	サンマリノGP	A.セナ	マクラーレンMP4/18ホンダ
4	5/12	モナコGP	A.セナ	マクラーレンMP4/18ホンダ
5	6/2	カナダGP	N.ピク	ベネトンB181/フォード
6	6/18	メキシコGP	R.バトラーゼ	ウイリアムズFW18/ホンダ
7	7/7	フランスGP	マニッケール	マニッケール
8	7/14	イギリスGP	シルバーストン	シルバーストン
9	7/28	ドイツGP	ホッケンハイム	ホッケンハイム
10	8/11	ハンガリーGP	ハンガロリンク	ハンガロリンク
11	8/25	ベルギーGP	スバーブランコルシャン	スバーブランコルシャン
12	9/8	イタリアGP	モンツァ	モンツァ
13	9/22	ポルトガルGP	エストリル	エストリル
14	9/29	スペインGP	バルセロナ	バルセロナ
15	10/20	日本GP	鈴鹿	鈴鹿
16	11/3	オーストラリアGP	アデレード	アデレード

SWC (スポーツカー世界選手権) (13戦中3戦終了)

1	4/14	鈴鹿	M.バルディ/P.アリオー	ブジョー301
2	5/8	モンツァ	M.バルディ/D.ワーウィック	ジャガー-XJRH14
3	5/18	シルバーストン	T.ファビ/D.ワーウィック	ジャガー-XJRH14
4	6/22-23	ル・マン24時間		フランス
5	8/18	ニュルブルクリンク		ドイツ
6	9/1	ヘレス		スペイン
7	9/15	マニッケール		フランス
8	10/6	メキシコシティ		メキシコ
9	10/27	オートポリス		日本

WRC (世界ラリー選手権) (14戦中6戦終了)

●Aクラス				
1	1/24-31	モンテカルロ	C.サインツ/L.モサ	トヨタセリカGT-FOUR
2	2/14-18	スウェーデン	K.エリクソン/S.マルマンダー	トヨタセリカGT-FOUR
3	3/1-18	ポルトガル	C.サインツ/L.モサ	トヨタセリカGT-FOUR
4	3/21-4/2	サファリ	J.カックケン/J.ピーロキン	トヨタセリカGT-FOUR
5	4/21-5/2	ツール・ド・コルス	C.サインツ/L.モサ	トヨタセリカGT-FOUR
6	5/1-5	アクトボリス	J.カックケン/J.ピーロキン	トヨタセリカGT-FOUR
7	6/26-30	ニュージーランド・ラリー		ニュージーランド
8	7/22-28	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
9	8/20-26	1000湖ラリー		フィンランド
10	9/19-23	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
11	10/13-18	サンレモ・ラリー		イタリア
12	11/2-6	スペイン・ラリー		スペイン
13	11/9-13	アイボリー・コースト・ラリー		コート・ジボアール
14	11/24-29	RACラリー		イギリス
●Nクラス				
1	1/24-31	モンテカルロ	C.サインツ/L.モサ/フォードシボレーXV6-24X1	
2	2/14-18	スウェーデン	S.O.ワグネル/トヨタ/シボレー	トヨタセリカGT-FOUR
3	3/1-18	ポルトガル	E.ド・メウス/H.ソバージュ	マツダ131 IWD
4	3/21-4/2	サファリ	M.ヒューズ/S.バハ	スバルレガシィRS
5	4/21-5/2	ツール・ド・コルス	J.カックケン/G.モサ/トヨタ	トヨタセリカGT-FOUR
6	5/1-5	アクトボリス	ニッサン・ハルサーGT-R	ニッサン・ハルサーGT-R
7	6/26-30	ニュージーランド・ラリー		ニュージーランド
8	7/22-28	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
9	8/20-26	1000湖ラリー		フィンランド
10	9/19-23	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
11	10/13-18	サンレモ・ラリー		イタリア
12	11/2-6	スペイン・ラリー		スペイン
13	11/9-13	アイボリー・コースト・ラリー		コート・ジボアール
14	11/24-29	RACラリー		イギリス

国際F3000選手権 (10戦中3戦終了)				
1	4/14	バレンシア	A.サナルディ	レイナード-F310-無限
2	5/18	ボヘン	J.M.グーデン	ラルトRT31-DPVB
3	6/8	ヘレス	C.フィッティパルディ	レイナード-F310-無限
4	6/23	ムジェロ		イタリア
5	7/7	エンターペルダース		イタリア
6	7/27	ホッケンハイム		ドイツ
7	8/18	フランス・バッチ		イギリス
8	8/24	スバーブランコルシャン		ベルギー
9	9/22	ル・マン(ブガッティ)		フランス
10	10/6	ノガロ		フランス

IMSACamell GT選手権

●GTPクラス (14戦中3戦終了)				
1	2/1-2	バレンシア	ボルシェビク	ボルシェビク
2	3/1	バレンシア	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
3	3/14	バレンシア	Qe.ブラバム/Qe.ブラバム	ニッサンNP181
4	4/1	マイアミ	R.ホセ	ジャガー-XJRH14
5	4/28	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
6	5/1	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
7	5/27	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
8	6/1	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
9	6/15	ニューオーリンズ(2時間)		USAルイジアナ州
10	6/30	ワトキンス・グリーン(500km)		USAニューヨーク州
11	7/21	ラグナ・セカ(300km)		USAカリフォルニア州
12	7/29	ポートランド(300km)		USAオレゴン州
13	8/25	エルクハート・レイク(300km)		USAワイオミング州
14	10/13	デル・マー(2時間)		USAカリフォルニア州

IMSACamell GT選手権

●GTPクラス (14戦中3戦終了)				
1	2/1-2	バレンシア	ボルシェビク	ボルシェビク
2	3/1	バレンシア	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
3	3/14	バレンシア	Qe.ブラバム/Qe.ブラバム	ニッサンNP181
4	4/1	マイアミ	R.ホセ	ジャガー-XJRH14
5	4/28	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
6	5/1	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
7	5/27	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
8	6/1	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
9	6/15	ニューオーリンズ(2時間)		USAルイジアナ州
10	6/30	ワトキンス・グリーン(500km)		USAニューヨーク州
11	7/21	ラグナ・セカ(300km)		USAカリフォルニア州
12	7/29	ポートランド(300km)		USAオレゴン州
13	8/25	エルクハート・レイク(300km)		USAワイオミング州
14	10/13	デル・マー(2時間)		USAカリフォルニア州

IMSACamell GT選手権

●GTPクラス (14戦中3戦終了)				
1	2/1-2	バレンシア	ボルシェビク	ボルシェビク
2	3/1	バレンシア	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
3	3/14	バレンシア	Qe.ブラバム/Qe.ブラバム	ニッサンNP181
4	4/1	マイアミ	R.ホセ	ジャガー-XJRH14
5	4/28	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
6	5/1	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
7	5/27	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
8	6/1	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
9	6/15	ニューオーリンズ(2時間)		USAルイジアナ州
10	6/30	ワトキンス・グリーン(500km)		USAニューヨーク州
11	7/21	ラグナ・セカ(300km)		USAカリフォルニア州
12	7/29	ポートランド(300km)		USAオレゴン州
13	8/25	エルクハート・レイク(300km)		USAワイオミング州
14	10/13	デル・マー(2時間)		USAカリフォルニア州

●C/Lクラス (14戦中3戦終了)

1	2/1-2	バレンシア	ボルシェビク	ボルシェビク
2	3/1	バレンシア	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
3	3/14	バレンシア	Qe.ブラバム/Qe.ブラバム	ニッサンNP181
4	4/1	マイアミ	R.ホセ	ジャガー-XJRH14
5	4/28	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
6	5/1	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
7	5/27	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
8	6/1	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
9	6/15	ニューオーリンズ(2時間)		USAルイジアナ州
10	6/30	ワトキンス・グリーン(500km)		USAニューヨーク州
11	7/21	ラグナ・セカ(300km)		USAカリフォルニア州
12	7/29	ポートランド(300km)		USAオレゴン州
13	8/25	エルクハート・レイク(300km)		USAワイオミング州
14	10/13	デル・マー(2時間)		USAカリフォルニア州

IMSACamell GT選手権

●GTOクラス (15戦中7戦終了)				
1	2/1-2	バレンシア	ボルシェビク	ボルシェビク
2	3/1	バレンシア	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
3	3/14	バレンシア	Qe.ブラバム/Qe.ブラバム	ニッサンNP181
4	4/1	マイアミ	R.ホセ	ジャガー-XJRH14
5	4/28	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
6	5/1	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
7	5/27	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
8	6/1	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
9	6/15	ニューオーリンズ(2時間)		USAルイジアナ州
10	6/30	ワトキンス・グリーン(500km)		USAニューヨーク州
11	7/21	ラグナ・セカ(300km)		USAカリフォルニア州
12	7/29	ポートランド(300km)		USAオレゴン州
13	8/25	エルクハート・レイク(300km)		USAワイオミング州
14	9/1	ロード・アトランタ		USAジョージア州
15	9/22	ワトキンス・グリーン(500km)		USAニューヨーク州
16	9/29	タイムロックス・パーク(2時間)		USAコネチカット州
17	10/12	デル・マー(1時間)		USAカリフォルニア州

●GTUクラス (15戦中7戦終了)				
1	2/1-2	バレンシア	ボルシェビク	ボルシェビク
2	3/1	バレンシア	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
3	3/14	バレンシア	Qe.ブラバム/Qe.ブラバム	ニッサンNP181
4	4/1	マイアミ	R.ホセ	ジャガー-XJRH14
5	4/28	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
6	5/1	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
7	5/27	ロイヤル・マド	C.ロビンソン	ニッサンNP181
8	6/1	ロイヤル・マド	D.ジョーンズ	ジャガー-XJRH14
9	6/15	ニューオーリンズ(2時間)		USAルイジアナ州
10	6/30	ワトキンス・グリーン(500km)		USAニューヨーク州
11	7/21	ラグナ・セカ(300km)		USAカリフォルニア州
12	7/29	ポートランド(300km)		USAオレゴン州
13	8/25	エルクハート・レイク(300km)		USAワイオミング州
14	9/1	ロード・アトランタ		USAジョージア州
15	9/22	ワトキンス・グリーン(500km)		USAニューヨーク州
16	9/29	タイムロックス・パーク(2時間)		USAコネチカット州
17	10/12	デル・マー(1時間)		USAカリフォルニア州

イギリスF3000選手権 (11戦中3戦終了)

1	3/23	シルバーストン	R.ワーク	レイナード-F310-DPVB
2	4/28	ドニントン・パーク	R.ワーク	レイナード-F310-DPVB
3	5/12	フランス・バッチ	R.ワーク	レイナード-F310-DPVB
4	6/30	フランス・バッチ		イギリス
5	7/21	オールド・ヘルトン		イギリス
6	8/4	スネッチャートン		イギリス
7	8/11	ストラクステン		イギリス
8	9/1	ドニントン・パーク		イギリス
9	9/8	フランス・バッチ		イギリス
10	9/22	シルバーストン		イギリス
11	10/13	ドニントン・パーク		イギリス

イギリスF3選手権 (16戦中7戦終了)

1	3/17	シルバーストン	R.ワーク	F1-2011F1003
2	4/1	ストラクステン	R.ワーク	ラルトRT31-無限
3	4/21	ドニントン・パーク	D.クルサード	ラルトRT31-無限
4	4/28	フランス・バッチ	D.クルサード	ラルトRT31-無限
5	5/18	フランス・バッチ	G.ド・フェラン	レイナード-F310-無限
6	5/27	ストラクステン	S.O.ワグネル	ラルトRT31-VW
7	6/8	シルバーストン	D.クルサード	ラルトRT31-無限
8	6/23	ドニントン・パーク		イギリス
9	6/29	オールド・ヘルトン		イギリス
10	7/13	シルバーストン		イギリス
11	8/4	スネッチャートン		イギリス
12	8/25	シルバーストン		イギリス
13	9/1	フランス・バッチ		イギリス
14	9/15	ドニントン・パーク		イギリス
15	10/6	シルバーストン		イギリス
16	10/13	ストラクステン		イギリス

イタリアF3選手権 (12戦中7戦終了)

1	3/21	ミザーノ	G.ブーシ	ダッラーラ311-VW
2	4/14	レリオン	M.バビス	ダッラーラ311-VW
3	4/21	エンターペルダース	A.ジラルディ	ダッラーラ311-VW
4	5/3	バレンシア	G.ブーシ	ダッラーラ311-VW
5	5/18	マジオーネ	D.スキアグレッラ	ラルトRT31-アルファ
6	6/1	イモラ	L.バドエル	ダッラーラ311-アルファ
7	6/15	バラーノ	L.バドエル	ダッラーラ311-アルファ
8	6/30	モンツァ		イタリア
9	7/14	ムジェロ		イタリア
10	9/1	モンツァ		イタリア
11	9/15	ムジェロ		イタリア
12	10/6	バレンシア		イタリア

フランスF3選手権 (12戦中7戦終了)

1	3/31	ノガロ	C.ブシュー	ラルトRT31-VW
2	4/18	レリオン	C.ブシュー	ラルトRT31-VW
3	4/28	マニッケール	O.バナス	ラルトRT31-アルファ
4	5/18	ボヘン	O.バナス	ラルトRT31-アルファ
5	6/2	ディジョン	D.ラゴルス	ダッラーラ311-アルファ
6	6/9	シヤレード	E.シェリ	レイナード-F310-アルファ
7	6/18	ルーアン	C.ブシュー	ラルトRT31-VW
8	7/7	マニッケール		フランス
9	9/1	アルビ		フランス
10	9/22	ル・マン(ブガッティ)		フランス
11	10/20	クロワザン・テュルノワ		フランス
12	11/3	ボーアルノ		フランス

ドイツF3選手権 (12戦中6戦終了)

1	3/31	ゾルダー	T.クリステンセン	ラルトRT31-VW
2	4/14	ホッケンハイム	W.カウフマン	ダッラーラ311-アルファ
3	4/21	ニュルブルクリンク	K.ハルヒルト	ラルトRT31-VW
4	5/3	アプス	P.コックス	オエファ311-無限
5	6/2	モスト	P.コックス	オエファ311-無限
6	6/9	ブンシュトフ	W.カウフマン	ダッラーラ311-アルファ
7	6/30	バリスリン		ドイツ
8	8/4	ディープホルツ		ドイツ
9	8/18	ニュルブルクリンク		ドイツ
10	9/1	ニュルブルクリンク		ドイツ
11	9/29	ホッケンハイム		ドイツ
12	10/13	ホッケンハイム		ドイツ

GMロータス・ユーロシリーズ (15戦中6戦終了)

1	4/14	ホッケンハイム	P.ラシー	レイナード-オベル
2	4/28	イモラ	D.フォガカ	レイナード-オベル
3	5/3	ゾルダー	J.マッゴール	レイナード-オベル
4	5/18	ザンクトル	P.ラシー	レイナード-オベル
5	5/25	エステルライヒリンク	P.ラシー	レイナード-オベル
6	6/3	アンデルストープ	B.アグリア	レイナード-オベル
7	7/7	マニッケール		フランス
8	7/14	シルバーストン		イギリス
9	7/28	ホッケンハイム		ドイツ
10	8/11	ハンガロリンク		ハンガリー
11	8/25	スバーブランコルシャン		ベルギー
12	9/8	ニュルブルクリンク		ドイツ
13	9/22	エストリル		ポルトガル
14	9/29	バルセロナ		スペイン
15	10/20	ドニントン・パーク		イギリス

BRAND NEW

今月の新製品紹介



n
f
o
r
m
a
t
i
o
n

このメーターはそんなじよそこのメーターじゃない
アルトワークス用のオリジナルメーターでいい!

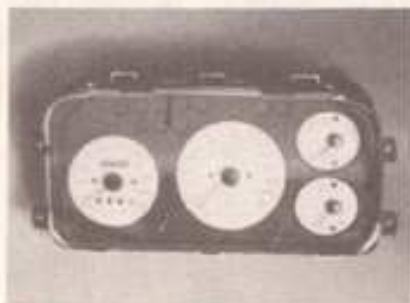
このメーターはだ、K.C.A.R.のことな
ら、どんなことでも、なんたってオマカセつ
ていう心強いシ

ヨップ、ビット
インクマガヤ

より、新しく発
売となったもの
なんだ。アルト

ワークス(II)・
21系用のオリ

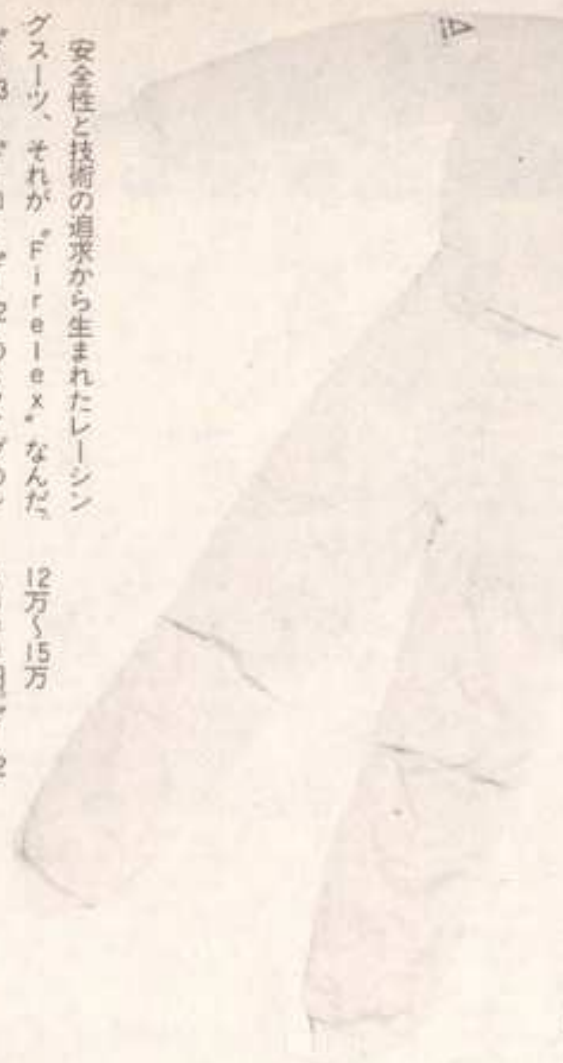
ジナルメーター
ASSY.は、



走りのための機能を徹底的に追求してみると
明日のトップドライバードのためのニューアイテムになるんだ

0000円、Lは9万50000円の嬉しいロ
ープライスだ。F-31は、ハイカラー、ス
トレッチアーム、クロスステッチトリプルレ
イヤーなどに経験と技術がふんだんに注ぎ込
まれている。独自のバイピングが美しい。そ
のF-31の優れた機能を細部にわたってさ
らに徹底させた最高級モデルが、
F-32だ。F-31は

安全性と技術の追求から生まれたレーシ
ングスーツ、それがFireex。なんだ
F-33・F-31・F-32の3タイプのレ
ーシングスーツは、FIA規格をクリアする
NOMEXを100%採用したプロフェッシ
ョナルな仕様になっている。F-33(写真)
は、アイボリー、ブルー、レッド、イエロー
の4色でオリジナルシヨルダークリップなど
に特長がある。しかもサイズM、Lが8万9



12万515万

40000円、F-32

は14万17万60000円、両方ともサイズと
カラーによって価格が変わるんだ。カラーは
シャイニングホワイトなどの標準の他に特注
色の用意もあるよ。

●物オートルック 〒108 東京都港区高
輪1-3-20/☎03-3446-8911

GREXフットワークキャン
ペーン実施中のトラストから
ニューマフラーが新登場!

トラストでは、7月31日までに、GREX
サスペンションキット、を買くと、GREX
オリジナルドライビングシューズ、をもち
くプレゼントする。GREXフットワークキ
ャンペーン、を実施
している。

そのトラス
トから発売
されたのは、
バルサーG
T-R用
180SX
用のTRマ
フラーだ。

仕様はバル
サー用が70φで4分割、出口形状は70φのナ
メカット/W、GT-R専用で価格は9万
8000円、シルビア用は70φの3分割、出
口が70φでナメカット/S、8万4000円。

●トラスト 〒280 千葉県千葉市都町
1-285-16/☎0472-3215556



グローブはフィット感が
とくってもダイジ
このグローブのみみたいな、ね

今までのレーシンググローブってば、しわ
がよったり、糸がほつれたり、ちよつと問題
があったよね。TOMEIレーシンググロー
ブ、はケブラーを採用してその問題を解決し
たんだ。しかも親指、人指し指の内側に補強
パットを施したり、ガンクリップを採用して
るからフィット感も最高さ。操作時の動きや
すさだつて自然なもんだ。サイズはMとL。
カラーはレッド、ブルー、グレー、ライトグ
リーン。それで1万2000円、もちろん耐
火性だよ。そしてレーシンググローブの技術
を活かした、TOMEIストリートグローブ、
も発売される。サイズはフリー、7800円
だよ。

●東名自動
車 〒2
16 神奈
川県川崎市
宮前区野川
1-43-4、
18/☎04
4-7888

●トランス
〒280 千葉県千葉市都町
1-285-16/☎0472-3215556

●トランス
〒280 千葉県千葉市都町
1-285-16/☎0472-3215556

価格は5万9000円~6万10000円。
●トランス 〒537 大阪府大阪市東
成区東今里2-10-8-201/☎06-973-
3228



スポーティで高級感があるホイールを知ってるかい?
それはね、モビー・デックD7。っていうんだよ

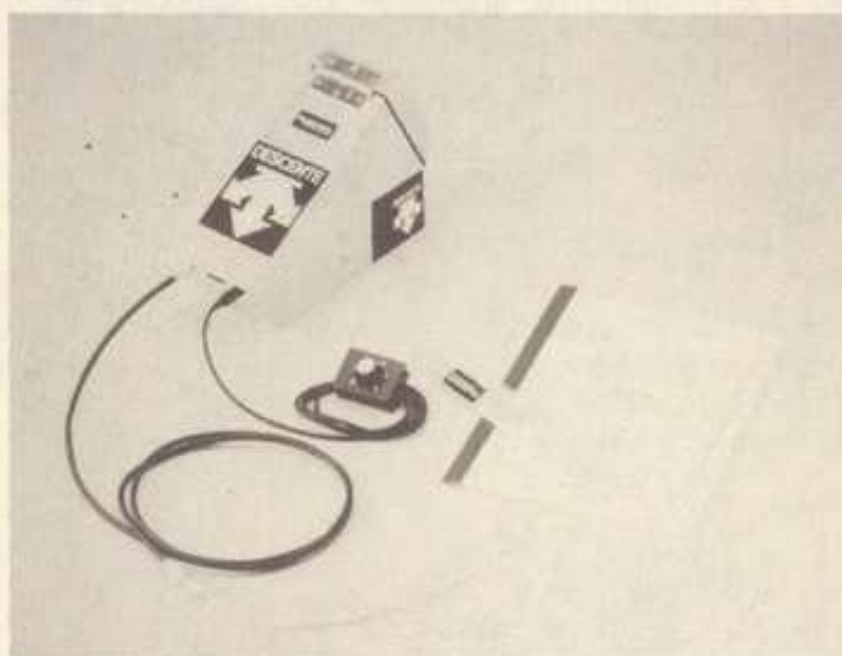
レーシングホイールで数多く採用されてい
るスポークタイプを高いレベルで、デザイン
処理をした高級アルミホイール、それが、モ
ビー・デックD7。だ。スポーティ性を欠
かすことなく高級感を
十分にアピールするス
ポークタイプ
を採用している。もち
ろん、軽量化と剛性化
の高立も図って12ポイ
ントボルトを使用した
アンダーヘッドタイプ
の2ピースホイールだ。
そして、ダイヤモンド
カット仕上げも美しい。
サイズは16インチで、



サイズは16インチで、

真夏のコクピットときたら暑くてアツクてもおや、集中したくてもできないアツいという悩みを解決しちゃおう

悩みを解決してくれるのは、スポーツウエア用品の大メーカー、デサントだ。で、モノは何かと言うと、「JMS-CR S」というヘルメット内装クーリングシステムってわけだ。このクーリングシステムは、冷却能力は抜群だし、コンパクト構造だから軽量っていうとつても優れたモノなんだぜい。不燃性で無害な特殊冷媒が、電子制御内蔵の本体ボックスから特殊パイプを経て、ヘルメット内頭部を冷却するんだ。これで、レース中の高温コクピットの不快感に悩まされず、レースに集中できるってわけさ。間欠的なハイパワー冷却が、集中力を高めてくれるんだ。このシステムの開発には鈴木亜久里も参加しているから信頼度も抜群さ。価格は75万円。専用ボックス、スベアパーツ付きだよ。



スポーツウエア
デサント
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-12-1
☎03-3381-7019

車は足回りだあ、って言うそんなこだわり人間のたのめ、これはニューアイテムなんだよ

マインズのオリジナルパーツに新登場したのは、オリジナルスタビライザーだ。徹底的に足回りにこだわって人はもちろん、ちよつとサスペンションのフィーリングを変えてみたいという人にも、おすすめのニューパーツだよ。



このスタビライザーは、高性能な中空タイプなんだ。純正品と同じ形状だから簡単な取付けでロール減少してくれ、取付け可能な車の種類は、スカイラインGT-R、フェアレディZ、ソアラ、スープラで、価格は、4万8000円。このスタビライザーにチェンジして、キミの走りを変えてみようよ。

●マインズ 〒240-01 神奈川県横浜須賀町
市戸名1-3-5 ☎0468-573313

エンジンだけが性能アップそれじゃ意味ないよね、タコメーターだってねえ

「タコメーターのカウンター」は、エンジン開発、性能向上の急速な進歩に対応するために、基本設計から見直した新しいタイプのタコメーターなんだ。超小型ステッピングモーターを採用し、最適なモーターの開発とマ



リして、全てが高性能のために新開発されたもの。サイズが80φは、4万円。105φは8万円。

走りを楽しんじゃう人たちのためのファッションアイテムがあつた方がいいよね、嬉しいよね

あのニッサンから、クルマじゃなくても、スポーツイカジエアルウェアブランド「GALA」が発売されるんだ。一部を除いた全園の日産自動車販売と通信販売で手に入るよ。「GALA」のサマーコレクションは、「GALA」ならではの着心地のよさと品質の高い素材をベースに、車に乗ることが大好きな、より快適な走りを楽しむ人たちのために開発された「ライピング・ウェア」だ。

今回発売されたのは、8アイテム。ポロシャツは6800円でカラーは2色。タイプの違うポロシャツは5900円で3色。ハーフパンツがカラーは3色で5300円。Tシャツが1900円。コットンラガーシャツは7800円。ウォッシュアップスーツは1万4800円。タウンポストンが



●日産自動車販売株式会社 ライフクリエイト部
〒108 東京都港区三田3-5-28 ☎03-3452-2155

はやく買わなきゃ、のスペシャルパーツだよお、ラリーやつてるやつにはヨダレもんのパーツなのさ

そのスペシャルパーツって言うのはね、アルミ、リンチポルトのことなんだ。このアルミ、リンチポルトは、素材にアルミを多用しているから、今までのリンチポルト（ボンネットピン）に比べて、大幅に軽量化することができたんだ。シビアな操安性や速く走るための軽量化が必要とされているモータースポーツシーンで、可能な限りの軽量化を図るスペシャルパーツだ。今までのものよりも4割も軽く



なっている。しかも、ブジョーチーム等のワークス用として作った特注品を特別に輸入した限定モデルだし、イングランドもんだぜい。価格は4800円。有名ラリーショップ等のモータースポーツ専門店が発売中だ。●ホアポコ 〒141 東京都品川区西五反田6-10-9 ☎03-3492-6171

N1クラスで勝つんだあ、って言うキミのタメに本格的コンペティションモデルのホイールが誕生したぞ!

「J.S.R.」は、N1クラスでの勝利を狙うために開発された競技専用ホイールだ。軽量化、剛性、冷却効果など全てのスペックはレースで勝つことだけに照準を絞っているんだ。レースで培われたノウハウをストレートに注ぎ込んだ純粋なコンペティションモデルのこのホイールは3万3400円円で発売中。



●エンケイオートモティブ株式会社 〒433-113 静岡県引佐郡細江テクノランド7000
☎0535-2312700

NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO

夏一番乗りのビッグイベント
NISMO サマーフェスティバル'91
さらにパワーアップして開催!!

毎年レースファンで大盛況の「NISMO サマーフェスティバル」。今年も、NISMOならではのエキサイティングイベントにあふれています。

7月14日(日)
9:00~18:00

■会場：NISMO PADDOCK(大森)
京浜急行線/大森海岸駅下車・徒歩3分

入場無料

(主な内容)

- ザウルスジュニア試乗会(有料)
- NISMO 契約ドライバー(長谷見、星野、鈴木各選手)トークショー&サイン会
- 最新のレースシミュレーションゲーム「ラッドモビル」コーナー
- NISMO ワークスメカニックによるピット作業実演とレクチャー etc.

●新製品情報

ニスモ総合カタログ新発売

定価：2,500円 / 部品番号：99999-FN104



〒145 東京都品川区大井7-10-5

NISMO PADDOCK

イニシヤン

●営業時間/AM11:00~6:00

●定休日/毎週月曜日

☎(03)3767-1123

ATTENTION

観る、聞く、参加する、
の情報ページ!

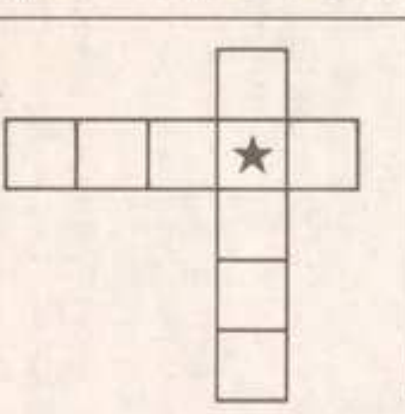


n
f
o
r
m
a
t
i
o
n

'91 F1日本グランプリのバドックパスをプレゼント!

フェラーリチームのテクニカルスポンサーであるパイオニア・カロッツェリアのキャンペーンはふとっ腹だ。なんてったってあの日本GPを関係者しか入れないバドッククラブで、観戦させてくれるって言うんだから。しかもピットも見学できるVIP待遇なんて、嬉しいじゃないか。

ジャン・アレジをCMに使ってくれるだけで嬉しいっていうのにね。まあ、ただでプレゼントするのもしないから、クイズに答えてもらおうか。クイズに答えてくれた人の中から、5組10名に、1991年10月20日(日)に開催される'91 F1日本グランプリ決勝日のバドッククラブパスをプレゼントするよ。官製ハガキに下のクイズの答えと住所、氏名、年齢、職業、電話番号、今乗っている車があればその車種名を明記



●クイズ
タテのカギとヨコのカギをヒントにマス目をうめて、★の場所にくるカナ1文字を答えてください。
タテのカギ
今シーズン、カーエレクトロニクス技術を生かして、フェラーリF1のテクニカルスポンサーになったのは○○○○○。
ヨコのカギ
世界で初めて市販されたGPS方式のカーナビゲーションシステムは、カロッツェリア○○○○○クルージングシステム。

世界のサーキットで活躍するボルクレイシングのガンバレ!ボルクレイシングキャンペーンのお知らせだよ。ボルクレイシング(愛用ユーザー)として購入を考えているキミ、ボルクレイシングは今応援団を募集している。ガンバレ!ボルクレイシングステッカーを愛車に貼って、ボルクレイシング販売店でエントリーすればそれでOK。'91ル・マン24時間を皮切りに10週間連続のB-Eレースが始まる。このB-Eレースの2日後に応援の感謝の気持ちを込めてボルクレイシング装着有カレライシングチームのオフィシャルグッズを抽選で4000名にプレゼントしちゃおう。ボルクレイシング愛用で本誌登録者10名にもプレゼントしてくれる



CATS SPEEDにはF1ブランドが豊富に揃ってるって知ってるよね

●特レイズ 〒577 大阪府東大阪市長田西5-80/☎06-746-1010

オーストラリアでWRCを観戦しようっていつツアアのお知らせだよ!

日本では絶対に観ることのできないラリーの最高峰、WRCをオーストラリアに観に行こう。9月18日に出発して、9月20日からラリー観戦だ。そして9月25日に帰ってくるツアアの詳しい日程は次号に載せるからね。費用は、観戦バスプランだと3万8000円。この中には航空運賃、ホテル代、チケット代などが含まれてるんだ。フリープランは28万2000円。行き帰りと、ホテルと朝食だけがいつしよ、あとはずっと自由に行動したいって人向けだよ。でも心配なく、観戦チケット代ももちろん含まれてるからね。受付は8月9日までだよ。

●朝日本旅行 赤坂海外旅行団体支店/☎03-35864631



●CATS SPEED 盛岡店 〒020

NISMO 契約ドライバーのサイン会やら試乗会やら

7月14日(日)に開催される、ニモサマーフェスティバル'91は、長谷見選手、星野選手、鈴木利男選手のトークショーやサイン会、レーシングカーの展示やザウルスジュニアの試乗会、エンジン分解組立講座やガレージセル、キャンギャル撮影会など、内容は

●NISMO PADDOCK 〒140 東京都品川区南大井2-10-6/☎03-3767-1123

●ラルトRT34
①90年井倉厚一使用車 無限エンジン仕様 シャシーコンプリート 価格応談
②90年土屋圭市使用車 無限MF204エンジン 基付き 価格応談
〒135 東京都江東区福住1-5-4 朝日自動車 担当:三浦/☎03-366301103

●R&D F63
FJ仕様 オガワチューン '91年と同じ特別チューンエンジン これからレースを始める方におすすぬ 筑波サーキット前のガレージも紹介可 80万円 値引き可 詳しくは☎にて 〒307 茨城県結城市結城1-6-2-2 桑谷俊弘/☎02996-334655

●トヨタ・スターレット(EPP1) ジムカーナC仕様 エンジンOH 済み 前後車高調整 程度上 即実戦可 T3セット付き 価格45万円 詳しくは☎にて 〒306 茨城県猿島郡総和町西牛谷1-65-1-4 タテノサービス内 竹村/☎0280-319860

※P11パーツ、T11タイヤ、W11ホイール

●B級ライセンスが欲しいならこの講習会に参加しよう
JAF加盟クラブ、WARPによるB級ライセンス講習会は、8月3日と4日の午後1時30分から行われる。会場は、日本コンベンションセンター 第2メッセ。国際会議場だ。受講料は、5150円。教材費と消費税を含んで。特典として、8月3日と4日に第2メッセで開催される、車乗人フェスティバル'91の入場料が半額になる。その他に、車乗人のステッカーもプレゼントされるお得な講習会なんだ。

●WARP事務局(朝日自動車)内/☎03-3586-8888

BUY & SALE

売りたい、買いたい



7月のモータースポーツ番組

- F-1 ポールポジション
毎週日曜日 深夜1:00~1:30 (時間の変更あり)/フジテレビ系
7/7 F1第7戦フランスGP
7/14 F1第8戦イギリスGP
7/21 フランスGP、イギリスGP徹底分析
7/28 放送予定なし
- カーグラフィックTV
毎週土曜日 深夜0:15~0:45/テレビ朝日系
7/6 ホンダ特集
7/13 メセルデスウニモグ、パジェロ、ゲレンデバゲン
7/20 放送予定なし
7/27 フランス特集1
- モーターランド2
毎週日曜日 23:00~0:00/テレビ愛知系
7/7 BMW新3シリーズ、三菱シャリオ、日産パネットセレナ
7/14 ロードレースオランダGP
7/21 鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース
7/28 全日本富士500マイル、全日本ロードレース第10戦
- 土屋+坂東 走りま専科
毎週土曜日 23:30~0:30「スイングポテト03」番組中の1コーナー/テレビ神奈川
- F1第7戦・フランスGP
7/7(日) 23:00~0:30/フジテレビ系
- F1第8戦・イギリスGP
7/14(日) 深夜1:00~2:50/フジテレビ系
- F1第9戦・ドイツGP
7/28(日) 深夜1:00~2:50/フジテレビ系
- CART第6戦・デトロイト
7/7(日) 9:00~10:00/NHK・BS1
20:00~21:00(再)/NHK・BS1
- CART第7戦・ポートランド
7/14(日) 9:00~10:00/NHK・BS1
- WRC第6戦・アクロポリス
7/7(日) 12:15~13:15/NHK・BS1
7/14(日) 4:00~5:00(再)/NHK・BS1
- WRC第7戦・ニュージーランド
7/28(日) 9:00~10:00/NHK・BS1
- 全日本F3000第6戦・SUGO
7/28(日) 16:00~17:30/テレビ朝日系
- アドバン・サウンド・コックピット
毎週水曜日 17:30~18:00/Tokyo FM (80.0MHz) 系
7/3 ル・マン24時間&ピーシーズ
7/10 1991海外レース中間展望&R.フィッシャー
7/24 F1第7戦フランス&第8戦イギリスGP&未定
7/31 JSPC第3戦富士500マイル&未定
- 近藤真彦のサンデーMOTORADIO
毎週日曜日 16:00~17:00/文化放送(1134Hz)
- ザ・モーター・ウィークリー
毎週土曜日 深夜2:30~3:00/毎日放送(1179Hz)
- HONDA MUSIC BOX
毎週月~金曜日 8:00~8:10/FM富士(83.0/78.8MHz)
- 扇一平のミュージック・サーキット
毎週月~金曜日 23:30~24:00/岩手放送
毎週日曜日 9:20~9:50/山梨放送
毎週月~金曜日 22:00~22:30/山口放送
毎週月~木曜日 23:30~24:00/金曜日 深夜0:30~1:00/四国放送
- サンデー・モータースポーツ
19:00~20:30/FM三重(津78.9/名張85.5/鳥羽、大宮83.2/志摩78.1/尾鷲80.4/熊野85.7MHz)
7/7(日) 全日本ツーリングカー選手権第2戦

ドライブを楽しむアマチュア無線のビッグイベント
第19回JAA-Aフェアにペアで500組を招待!

仲間同士はもちろん、全く知らない人とも楽しめちゃうアマチュア無線。オープンカーや4WDなどで楽しんでるドライバーも多いよね。そこでもっとたくさんの人に、もっと楽しんでもらうために、第19回JAA-Aフェアは、開催されるんだ。そこでこのイベントに、ペアで500組1000名を招待し

**F1SCOで開催される
インターTECの
イメージガールになってみたい?**

第7回国際ツーリングカー耐久レース「インターTEC」では、イベントを盛り上げてくれる4人の女の子を探してるよ。18歳から23歳までの未婚女性で8月から11月までの期間、比較的自由に時間が取れることが条件だ。応募方法は、全身、正面上半身のサービス判以上の写真(裏に氏名、身長、3サイズを明記してね)をそれぞれ一枚、履歴書と自己PRを100字以内でまとめて送るんだ。締切りは7月10日必着。あんまり時間がないから急いで申し込んでね。申込先は、〒162-8808 東京都新宿区河田町3-1-1 フジテレビ事業部 インターTEC事務局まで。☎は03-3355-1383だよ。7月14日にオーディションがあるから、第一次書類審査に通る自信がある人は、その日は空けておかなきゃね。イメージキャラクターに選ばれるとポスター、テレビCM、テレビ番組等におけるイベント告知やイベント出演など、幅広く活動することになるんだ。われと思う人はドシンドシ応募しよう。

てしまおうっていうわけさ。官製ハガキに住所、氏名、年齢、職業とそしてR'onで読んだって明記して、〒170 東京都豊島区豊島1-10-4 第二川端ビル2F 日本アマチュア無線機器工業会事務局 「入場招待券」係まで応募してね。締切りは7月31日の消印有効だよ。

WANTED!

●スタッフ
オスカーレーシング

FJ、RSで大活躍中のオスカーレーシングでは、シャシーメカニック見習い及び機械加工技術者を広く募集している。経験の有無は問わないので、未経験でも応募してみよう。年齢は25歳までで明るく健康な人を求めている。まずは履歴書を送って。

●柳オスカー 担当:川口 千5-13 三重県鈴鹿市住吉町5-11-18/☎0593-785019

●契約社員
鈴鹿サーキット

モータースポーツの運営業務に携わる期間社員を募集。18歳以上で、モータースポーツに関心のある心身ともに健康な人で、普通免許を持っているならOK。時給は1000円以上。社保も完備してるし、社宅適用もあるよ。まずは左記まで連絡を。

●鈴鹿サーキット 総務係 担当:塚原、斎藤 千5-10-02 三重県鈴鹿市稲生町792/☎0593-781111

●メカニック
コックススピード

F3000、F3、FM、ポカールレースなどで活躍しているコックススピードでは、F3のメカニックを募集している。

条件は、年齢が25歳くらいまでの男性でやる気のある人、われこそはと思う人は、履歴書をいまず左記に郵送しよう。

●コックススピード 担当:山本 千22-6 神奈川県横浜市緑区池辺町399-1/☎045-932-8391

●メカニック・エンジニア
サード

デンソートヨタ91C-Vを駆って、全日本スポートプロトタイプカー耐久選手権シリーズに参戦しているサードでは、メカニックとエンジニアを募集している。腕に自信がある人やレーシングメカニックやエンジニアになりたい人は、左記まで履歴書を送って。

●柳サード 担当:平岩 千473 愛知県豊田市若林東町上外横50/☎0565-531166

●チームマネージャー・女子事務員
ノバエンジニアリング

チームマネージャーは男子1名、女子事務員も1名募集。条件は、チームマネージャーも事務員も、25歳くらいまでで、経験は問わない。雇用条件などの詳細は、面接の上で決定する。応募方法は、履歴書郵送で、電話での問い合わせは受け付けてないので注意。

●ノバ エンジニアリング 担当:垣美川 千410-13 静岡県駿東郡小山町大御袖220-1

BOOKS&AISOFT

●スタッフ
Team TAKE ONE

F3000、F3、FT、NIに参戦しているTeam TAKE ONEでは、男女スタッフを若干名募集。職種は事務及びサーキットでのマネージメント業務の助手。車が好きなモータースポーツに興味がある人なら大歓迎。勤務先は杉並区萩窪になる。希望者は、TELで連絡を。

●柳テイクワン 担当:中川、保川 千67 東京都杉並区萩窪2-43-21/☎03-5397-8855

●女子正社員
片山企画

F3000に参戦している片山企画でおなじみの片山企画では、事業拡張にともなって女子正社員を募集している。職種は、一般事務。18歳26歳までで、普通免許所持者は優遇。待遇は、経験を考慮して決定。昇給年一回。社会保障完備。応募は左記まで履歴書を送付のこと。

●柳片山企画 担当:京極 千228 神奈川県相模原市鶴野森85-5/☎0427-487288

●FORMURATIONE GRANDPRIX COURSE

世界16カ国の国々で、一流のドライバーたちが究極のドライビングを展開するF1グランプリ。その舞台となる各国のサーキット・コースについて、開催国の歴史的背景や興味深いエピソードなどを折り返して、初代ホンダF1チーム監督であり、現在国際人として活躍する著者が解説。観戦の際のガイドブックとしても役に立つだろう。

FORMURATIONE GRAND PRIX COURSE
中村良夫著 三樹書房
A5版 198頁 1650円

●FIGP Facts & Figure 1991

観戦・記録ガイドって副題の通り、細かいデータが、近年だけじゃなく今までのF1の歴史もまとめてやっつけて、これ一冊読むだけで、F1オタクには軽くなれちゃう。でもそれだけじゃなくて、写真はキレイだし、データの合間にある読み物は、適度に毒があって、ウーン、満足って一冊だ。F1好きには答えられない本だ。

FIGP Facts&Figure 1991
GIRO編 成美堂出版
A4版 130頁 1500円

PRESENT

イッパイあげます/
プレゼント



①1/24モデル・ベネトンフォード

F1が好きという人には、社長谷川製作所から発売されているベネトンフォードの1/24モデルをあげよう。モデルは当然1991カラーさ



②1/24モデルミツビシ・ギャランVR-4ラリー

こちらはラリーが好きなんだから人用ね。同じ社長谷川から今年のモンテカルロ・スウェディッシュに出場したギャランの1/24モデルをプレゼントだ

〈応募方法〉官製ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望のプレゼント名と名、面白かった記事とその感想を明記し、応募券を貼って 〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-18 レーシングオン8/1号プレゼント係、まで送ってください。締め切りは7月15日(当日消印有効)。当選者の発表は8/15号で行います。

6/15号当選者 ①(67名) 大阪・山上洋徳 ②(4,6名) 東京・森井武志、静岡・日井正明、岐阜・羽鳥 満、大阪・川崎雅生、山口・中島 洋、大阪・福山幸夫、東京・藤井正弘、長野・宮崎洋子、広島・村上邦彦、新潟・井田康彦 ③(19,8名) 東京・矢部 徹、静岡・石原和哉、茨城・斎藤康彦、東京・岡部誠一、青森・岡田久美子 ④(21名) 愛知・村上 潔、高知・秋山 聡 ⑤(62名) 福岡・村上和昭(敬称略) 応募総数316通



③LANDAIRステッカー

ファルケンでおなじみのオートタイヤ系からステッカーをどうぞ。黒と白の色のがいのステッカーをペアにしてあげてみましょう



④アービル横浜・プール券

ゴルフ&プールの都市型リゾートクラブ・アービル横浜から、本格マリスポートを楽しめるレジャープールの入場券をプレゼントだよ

【イベントカレンダー】

EVENT CALENDAR 7/1 — 7/15

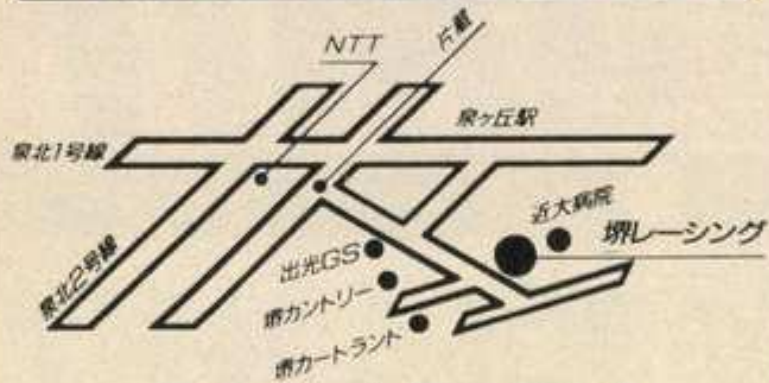
BIWEEKLY EVENTS		OVERSEAS				
●海外レース						
開催日	イベント	コース	国	シリーズ	参加車両	
7月6日	グリーンランド	グリーンランド	アメリカ	リキッドタイトTrans-Am第6戦	Trans-Am	
7月6日	ペブル600	デイトナ	アメリカ	NASCAR ワインストン・カップ第15戦	ストックカー	
7月7日	フランスGP	マニクール	フランス	F1第7戦	F1	
7月7日	マニクール	マニクール	フランス	フランスF3第8戦	F3	
7月7日	マニクール	マニクール	フランス	GMR-タス・ユーロ第7戦	FVL	
7月7日	マニクール	マニクール	フランス	フランス・スーパーツーリズム第8戦	グループA	
7月7日	エンターベルグサー	エンターベルグサー	イタリア	国際F3000第5戦	F3000	
7月7日	レバント	レバント	イタリア	イタリア・スーパーツーリズム第6戦	グループA	
7月7日	パドワイザーグリーンランドGP	グリーンランド	アメリカ	CART/PPGインディカー第8戦	インディカー	
7月7日	グリーンランド	グリーンランド	アメリカ	ファイアストーン・インディ・ライト第6戦	インディ・ライト (ARS)	
7月13日	シルバーストン	シルバーストン	イギリス	イギリスF3第10戦	F3	
7月14日	イギリスGP	シルバーストン	イギリス	F1第8戦	F1	
7月14日	シルバーストン	シルバーストン	イギリス	GMR-タス・ユーロ第8戦	FVL	
7月14日	シルバーストン	シルバーストン	イギリス	イギリス・ツーリングカー第7戦	グループA	
7月14日	ムジェロ	ムジェロ	イタリア	イタリアF3第9戦	F3	
7月14日	マールボロGP	メドウランズ	アメリカ	CART/PPGインディカー第9戦	インディカー	
7月14日	メドウランズ	メドウランズ	アメリカ	ファイアストーン・インディ・ライト第7戦	インディ・ライト (ARS)	
7月14日	ダス・モイニス	ダス・モイニス	アメリカ	リキッドタイトTrans-Am第7戦	Trans-Am	
7月14日	レイクサイド	レイクサイド	オーストラリア	オーストラリア・ツーリングカー第8戦	グループA	
●海外ラリー						
開催日	イベント	国	シリーズ	参加車両		
6月28-7月1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A, N		
7月4-7日	フランスリュック・ラリー	ドイツ	ERC (係数10)	グループA, N		
7月12-14日	ラリー・オブ・ターキー	トルコ	ERC (係数5)	グループA, N		
7月12-14日	ラリー・ゴヘミア	チェコスロバキア	ERC (係数5)	グループA, N		
BIWEEKLY EVENTS		DOMESTIC				
●国内レース						
開催日	イベント	開催地	主催者	格 式	参加車両	
7月6-7日	91筑波チャレンジャークップレース第5戦	筑波サーキット	VICIC	03-3409-2391	国内	FJ1600-A, N1, NE, NE (JSS)
7月6-7日	全日本ツーリングカー第3戦 鈴鹿スーパーツーリングカー50km	鈴鹿サーキット	株式会社サーキットランド SMSC	0593-78-1111	国内	NA, FJ1600, シビック (N1), RS
7月7日	阿波スーパーツーリングカー第3	阿波サーキット	ACIC	0889-42-5261	国内	NRI, KPG1, EP71, NR4
7月13-14日	91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	03-3631-2101	国内	N1, NE
7月13-14日	Panasonic F3 Championship レースオブフォーミュラジャパン	美鈴サーキット	VICIC, AMSC, 美鈴サーキット	06-413-0191	国内	F3, FJ1600-A, N1, NE, NA
7月14日	91スーパーツーリングカーレース 北海道レースシリーズ第3戦	北海道スピードパーク	MARVEL	011-871-2225	国内	N1, N2, NE
7月14日	91ウエストジャコブツーリングカー第7	中山サーキット	中山競馬スポーツランド	0869-93-2333	国内	N1, NE
●国内ラリー						
開催日	イベント	開催地・距離	格 式	主催者		
7月6-7日	JMRC中部ラリーチャンピオンシリーズ第3戦 MRTラリーin愛媛	石川200km	国内	MRT会社 0762-51-9430		
7月6-7日	91ノースアタックラリー	北海道250km	国内	AGMSC北海道 011-864-1101		
7月6-7日	91JAF地方ラリー選手権 第14回VIAどうALPEN ATTACK'91	長野300km	国内	TEAM-RINDO 0263-82-5252		
7月6-7日	JMRC東京ラリーシリーズベストカーナイトラリー'91	東京50km, 山梨200km	国内	BCCS 0467-53-4643		
7月6-7日	スコール練習ラリー	埼玉150km	地方	R.T.SUQALL 0485-92-6201		
7月6-7日	JMRC栃木、茨城ジョイントラリーシリーズ第3戦 第21回光園サマーラリー	茨城200km, 栃木50km	国内	RCGM 0292-47-6572		
7月6-7日	CANGURO SUMMER MEETING'91	京都150km	国内	CANGURO 075-314-1371		
7月6-7日	ラリーイン豊の国'91	大分200km	国内	SECT 0975-93-3996		
7月7日	第1回筑波レヒギナーズラリー	千葉150km	地方	KAZE 0436-43-1244		
7月7日	91JMRC神奈川ラリーシリーズ第3戦 RSTK・SRC・Aセクタジョイントラリー	山梨150km	地方	RSTK, SRC-A 0427-56-2397		
7月13-14日	第10回レックサイドラリー	北海道250km	国内	LAKE SIDE 0142-23-3614		
7月13-14日	JMRC埼玉、群馬ラリーシリーズ第5戦 あまぎ山岳ラリー'91	群馬200km	国内	ASCA 0275-68-4894		
7月13-14日	YESSラリー'91	長野200km	地方	YESS 0262-76-8577		
7月14日	JMRC東京ピキナーズラリーシリーズ リバーサイドサマーラリー'91	千葉150km	地方	RSCC 03-3657-3439		
●A級ライセンス講習会						
開催日	開催場所	主催者	費用			
7月7日	阿波サーキット	有・モーターランド阿波	0883-79-3705 受講料15,450円 教材費実費			
7月14日	スポーツランドSUGO	奥州ビクトリーサークルクラブ 奥州VICIC	022-225-1301 受講料15,450円 教材費実費			



n
f
o
r
m
a
t
i
o
n

← **SRSK** →
 ・堺レーシング・

堺カートランドにもうひとつの
 パドックがあるって……



堺カートランドまで800m、あなたのパドック代わりにご利用下さい。
 ホームコースで、木目細かなサービスのアドバイスいたします。

只今チーム員募集中!
 〒590-01 大阪府堺市畑139
 TEL.0722-91-7087
 営業時間 AM9:00~PM8:00 定休日月曜
 中古カート在庫多数

- ・Sストッククラスコンプリート車
YAMAHA RC100SD (エンジン・タイヤ付) **¥329,000**
- ・Sストックオープンクラスコンプリート車
YAMAHA SRSK スペシャル (エンジン・タイヤ付) **¥348,000**
- ・Sストックオープンクラスコンプリート車
CRGカリ202A (エンジン・タイヤ・フロントパネル・サイドBOX付) **¥490,000**
- ・Sストックオープンクラスコンプリート車
ビレルSLタイプ (エンジン・タイヤ・フロントパネル・サイドBOX付) **¥490,000**

サーキットサービス
 堺、名阪、生駒etc.……
 カートメンテナンス/運搬もいたします。

お気軽にご来店下さい。
 ……………

NAGAO KART ナガオカート

10余年の当店のノウハウをインストラクターが無料でご指導致しますので、
 初めての方もお気軽にご相談下さい。



スバルコ・レーシング・スーツ
 西日本代理店
 地方発送、業者卸致します。

NEW

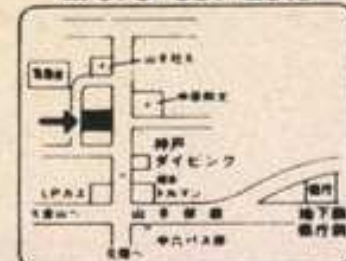
NAGAOカード(UC、オリエントジョイントカード)で数々の特典があります。
ナガオカードご利用の方に、5%LESSの奉仕中!

YAMAHA RC-100SD ¥329,000
YAMAHA RC-100SC ¥339,000
発売中!

外国製カート、エンジン、パーツ全機種取扱い。

チームナガオ
 クラス員募集中

神戸店
 〒650 神戸市中央区中山手通7丁目11-30
 ☎078-351-2818



高槻店
 〒569 大阪府高槻市岡本町16-6
 ☎0726-95-4746



営業時間/10:30a.m.~9:00p.m.(月曜休み)
 ★中古カート有ります。買取も可。
 ★カートガレージ(保管)致します。

「カートに才能はいらない」
 「ただ良きアドバイザーに」
 「めぐり会えればよい……」

カートショップフロックが多治見にOPEN!

全日本、SLレースから世界選手権まで……
 多くのドライバーをサポートし続けてきたフロックが
 瑞浪レークウェイまで30分、多治見インターから5分
 明智ヒルトップサーキットまで40分というアクセス
 でビッグにオープン!

- Sストッククラス
 ヤマハRC-100SD……………¥329,000
- Sストックオープンクラス
 ハットレス、DAP、アルカート……………¥450,000
 ヤマハKT-100S、タイヤ、サイドボックス付
- インターナショナルモデル
 ハッセミラージュ……………¥450,000
 エンジン、タイヤ、レス



オープニングセール
 開催中!

ご来店、お買上げの方に
 粗品進呈



岐阜県多治見市池田町5-28-1
 ☎0572-25-6208
 (美濃加茂店) ☎0574-26-8532



フロック
 RACING KART SHOP FLOCK

RACING KART

C L U B



あわやと思われたスタート前のトラブルをものともせずTT以降の好調さそのままに優勝した湯口

好調の湯口がA2を制す

A1Rはペースを落とす余裕を見せて萩田が優勝

'91全日本カート選手権シリーズ 西地域第4戦

6月16日/津保川カートランド/主催:シロキヤカートクラブ
Photos/Maya Hattori Report/Kazuo Mizutani

A2 スタート直前のトラブルを 無事乗り切った湯口が 初ポイントを獲得

TTは、今年はまだノーポイントの湯口敬大が、一番時計を28秒205で手に入れた。日本初登場の「ラカマ」フレームで練習から好調の大脇照男が、僅差で2番手に続く。前回の津保川のウイナーの近藤智哉が3番手に「ワールドカップで自信がついた」と語る松堂栄誠は、8番手に留まった。

予選Aグループの第1ヒート、湯口はスタート直後のコーナーで近藤の激しいチャージを避けてトップをキープする。第2ヒートでは、近藤が気迫あふれる走りを見せた。きれいなスタートの湯口に続いた近藤は、3周目で一気に攻勢に転じ、最終コーナー手前で湯口に並び、立ち上がりでトップに立つ。そのままゴールまで突っ走った。

Bグループの第1ヒートは、1周目から2位以下に差をつけた大脇がダントツの速さでものにした。第2ヒートに入ると、大脇に今ひとつ生彩が見られない。スタートで首位はキープしたものの、5周目に井上正信にかわされる。そのまま井上がトップでゴールした。

決勝のグリッドのポールに湯口。その隣に大脇が並び、3番手の近藤までが同ポイントを獲得している。近藤の横には井上。3列目には松堂と山地慎介が並んだ。

30週の決勝スタートの直前にトラブルが起こった。ポールの湯口のマシンから白い切れ

端が飛び散り、エンジンがかからずにストップしてしまふ。そして赤旗が出された。湯口のマシンはキャブレターに詰めたもののペーパーオイルが残されたままだったのだ。これが回転するバルブで切り裂かれマシンから飛び散ったわけだ。湯口のマシンがグリッドに戻され、再びグリッドが開始される。

ランブがグリーンに変わった。きれいなスタートを切った湯口はアウト側にマシンをふり、トップのままコーナーに突入する。再びコントロールラインに戻ってきた湯口は、既に2位以下を引き離していた。大脇が必死に湯口を追う。しかし、3位に上がってきた松堂が8周目で大脇に迫り、10周目のコーナーで大脇をかわした。そのまま大脇はペースが上がらずズルズル後退していく。データ不足でフレームのセッティングが決まら



ワールドカップで自信をつけた松堂は2位を獲得



TTでの失敗さえなければと語る3位の山本



優勝の湯口、左に2位の松堂、そして3位の山本

ず、ゴムの乗り始めた路面でオーバークリップになってしまったためだ。

中盤に入ると、湯口と松堂の間隔が少しずつ詰まり始めた。しかし、トップ争いへの期待は、実現しなかった。湯口を1・5秒差まで追い詰めていた松堂は、激しい横Gのために首の疲労がピークに達していたのだ。そのため松堂の追い上げはここまでで、湯口のアドバンテージは再び増えていった。湯口、松堂に続いて3位には、7番手からポジションを上げた山本敬治が走行する。20周を過ぎる頃には、この3人の単独走行でトップの状況は固まった。近藤は2度にわたるピットインで大きく後退し、井上もポジションを落とす。湯口は後ろを気にすることなく2位の松堂に3秒以上の差をつけてゴールした。

練習の調子そのまま、ミスなく走れたのがよ

PADDOCK TOPICS

全日本にニューフレームがお目見えだ

多様なフレームのマシンが激戦を繰り広げる日本のカートシーンに、またひとつニューフレームが登場した。その名は「ラカマ・マイク」。モデルネームが示す通り、6度の世界チャンピオンを獲得したマイク・ウィルソンがプロデュースするフレームだ。特殊な溶接のため大量生産はできず、今年の生産予定は300台とのこと。日本にはそのうちの30台が入荷している。輸入元のカリ・レーシング、ジャパンでは、サポートドライバーを現在物色している。このフレームを今回使用して、練習時から好タイムをマークしていた大脇選手によれば、「フレームのしなりが少なく、楽くなってくるだろう」とのこと。今回のレースではデータ不足から6位に終わってしまったが、ヨーロッパでは既に地方選手権で2勝をこのフレームが挙げている。今後データ収集が進めば、夏に向かってライバル達の脅威になると予感させる。今後の動向が楽しみなフレームだ。





前を走る2台が潰れるのを冷静に見送り余裕の優勝を見せた萩田

「あった」と語った。体力の不安から入賞狙いの作戦だった松堂は、望外の2位でポイント上大きくリードした。山本もそのまま3位でゴール。4位には吉田明生、5位に原博昭、6位の大脇がそれぞれ単独走行で入賞した。

予選でも太田の好調さは続く。Aグループの第1ヒートでは、7台でのトップ争いを勝ち抜いてゴールした。第2ヒートでは、萩田和義が8周目に太田をパスし制する。太田は萩田に大きく引き離され2位に終わった。Bグループの第1ヒートは、津田がスタートから快走し、2位の木村一徳に1・5秒の差をつけゴールする。第2ヒートでは、1周目に先頭に出た北原克仁を、激しいバトルの末かわした木村が制した。

予選の結果、決勝のグリッドのフロントロウを太田と木村が分け合う。2列目には津田と萩田、3列目に北原と谷本圭太が着いた。決勝のローリングの最終コーナーで姿勢を乱した太田にはじかれた木村がクラッシュしてしまふ。そこで赤旗が掲示される。クラッシュで曲がったタイヤを交換した木村がグリッドに戻り、ローリングが再開された。そして、決勝が始まる。太田がスタートで好ダッシュを見せ、いきなり2位以下に差をつける。その太田を津田と萩田が追った。フ

AIR

**冷静に前を伺った萩田が
余裕のレース運びで優勝
第1戦以来の表彰台に**

TTで太田英希が出した28秒529は、2番手の津田将志に0・12秒の差をつけるもの。激戦区のこのクラスでは、大差といえる。



スタート失敗から後半盛り返し2位を獲得した木村



トレーニングの成果という3位の津川



優勝の萩田、2位木村、そして3位の津川が並ぶ

ロントロウでスタートした木村だったが、この時点で5位に落ちてしまった。太田は順調にラップを重ね、このまま独走するかに見えたが、7周目に突然ドロップしてしまう。前日の練習でできたマメがつぶれ激しい痛みが走ったためだ。これで、トップに立ったのは津田だ。その背後に、萩田が続いている。4位には望月敏之、その後ろで大谷昭宏が追走を続けていた。

膠着状態が続いていた18周目、Zコーナーの2つ目で、津田が大きく姿勢を乱す。それをすかさず萩田がつき、難無くトップに躍り出た。2位の木村との差も開き、一気に楽になった萩田は、ペースを落として悠々と30周を走り、第1戦以来の表彰台を優勝でものにした。2位の木村は「スタートで狙ってミスした。もっとじっくり

りいかなきゃ」と言う。終盤に3位に浮上した津川裕成は「トレーニングのおかげで体力があるから」と語った。4位には大谷が、前戦のウイナー南雄夫が6位でフィニッシュした。

クラス:A2		エントリー:43台						
決勝順位	No.	ドライバー	エンジン/フレーム/タイヤ	タイムトライアル		ヒート順位	ヒート順位	予選結果
				ベスト	順位			
1	38	濱口 敬大	ロータックス/ハイトレス・スタート/DL	28.205	1	A.1	A.2	1
2	42	松堂 栄誠	PCR/トニー・フォーミュラー/BS	28.488	8	B.2	B.3	5
3	33	山本 龍生	ロータックス/ハイトレス・スタート/DL	28.571	20	B.1	B.4	8
4	41	吉田 明生	ロータックス/ハイトレス・スタート/BS	28.404	5	B.7	B.5	10
5	44	原 博昭	PCR/PCR-F3/DL	28.476	10	B.9	B.7	11
6	35	大脇 慎男	ロータックス/クワカマ・マイク1/DL	28.217	2	H.1	H.2	2
7	39	井上 正信	ロータックス/ダップ・バリラ/DL	28.547	14	B.3	B.1	4
8	37	森松 隆幸	ロータックス/ダップ・GH/BS	28.588	17	A.5	A.4	7
9	34	山本 慎介	PCR/トニー・フォーミュラー/DL	28.362	3	A.4	A.5	6
10	32	中藤 清宏	アドミック/ハッセ・マイザー/DL	28.358	4	B.4	B.9	12

クラス:AIR		エントリー:30台						
決勝順位	No.	ドライバー	エンジン/フレーム/タイヤ	タイムトライアル		ヒート順位	ヒート順位	予選結果
				ベスト	順位			
1	10	萩田 和義	アドミック/アルファ・ミストラ/DL	29.172	13	A.2	A.1	4
2	30	木村 一徳	ロータックス/ダップ・バリラ/BS	28.864	4	B.2	B.1	2
3	11	津川 裕成	ロータックス/ダップ・GH/DL	28.933	8	B.4	B.4	8
4	9	大谷 昭宏	PCR/トニー・フォーミュラー/DL	28.902	7	A.5	A.3	7
5	16	望月 敏之	イアム/ビレル-M4/BS	28.374	17	A.7	A.5	10
6	14	南 雄夫	ロータックス/カリ-95B/DL	28.973	5	A.4	A.8	12
7	13	山本 洋	ロータックス/ハイトレス・スタート/DL	28.762	3	A.4	A.14	14
8	12	川上 満	アドミック/アルファ・ミストラ/DL	29.107	12	B.7	B.6	11
9	15	谷本 圭太	イアム/アルカー・トルネード/DL	28.881	5	A.2	A.4	6
10	17	太田 英希	ロータックス/ハッセ・マイザー/BS	28.529	1	A.1	A.2	1

中間ポイントランキング:A2(西)						
	R1	R2	R3	R4	合計	
	つま恋	津保川	中山	津保川	得点	
1	松堂 栄誠	22	16	25	22	85
2	津川 裕成	25	25	8	2	60
3	大脇 慎男	20	0	20	15	55
4	吉田 明生	0	15	18	18	54
5	井上 正信	18	20	0	14	52
6	佐々木 裕治	12	13	15	9	49
7	今井 俊朗	0	22	11	4	39
8	熊切 正人	14	0	22	0	38
9	山本 龍生	0	15	8	20	35
10	原 博昭	0	12	5	14	29

中間ポイントランキング:AIR(西)						
	R1	R2	R3	R4	合計	
	つま恋	津保川	中山	津保川	得点	
1	木村 一徳	14	18	13	22	67
2	津川 裕成	18	13	15	20	66
3	南 雄夫	7	13	25	15	60
4	萩田 和義	22	10	0	25	57
5	山本 洋	9	20	22	14	56
6	大谷 昭宏	10	22	0	18	50
7	谷本 圭太	15	8	14	12	49
8	太田 英希	20	15	0	11	47
9	中藤 清宏	18	0	20	0	38
10	竹原 慎介	8	5	18	—	31



トラックパラダイス

毎週水曜と木曜の
21:00~22:00

F-1著名ジャーナリストが 毎回生出演

0990-302-085

情報料3分=180円(通話料別途)

株式会社モータープロモーション Tel.03(3479)9255

77 PREVIEW

全日本西地域第5戦

中山カートウェイ
主催者:西日本カート連盟(☎0869-93-2333)

シリーズも折り返し地点を過ぎ、終盤にさしかかっている。西地域のランキングポイント上ではA2クラスは松堂栄誠が2位の近藤智哉に25ポイントの差をつけて、AIRクラスでは木村一徳と津川裕成が並んでトップに立っている。東西の10傑が対決してシリーズチャンピオンを決める最終戦まで、残すところあと2戦しかない。しかし、実力が緊迫している両クラスでは、現時点で10位以内にいるからといって、最終戦への切符を手にしたと安心はできない。まだまだ分からない状態が続くだろう。

大詰めを迎える西地域の第5戦は、7月7日(日)に中山カートウェイで開催される。レースは7月の7日で、A2クラスと

AIRクラスが行われる。入場料は2000円。駐車料金は無料だ。パドックバスは出ないので、スタンドのみの観戦となる。サーキットまでの行き方は、迷いやすいのでよく地図を見るか、看板を見逃さないように。



'91 CHALLENGE THE F100

Round 1

編集部KびんのトシロードF100挑戦記

今年の目標はシングル入賞 勢い込んで臨んだ筑波戦 だけど体力切れてトホホのホ...

実に半年ぶりのF100出場。今年こそ上位を走ると意気込んだものの
あれれ予選はわずか3周でストップ、予選落ちの恐怖におびえ
なおかつレースは終盤ゴボー抜かれの前途多難なものに...!?

6月2日 筑波シリーズ第5戦 Photos/Hiroharu Sato
協力 トキコ様、サードトルク、サカドヤ、カストロール様、サライヘルメット、SRSスガヤ、サホワイティ・ディア・ワゴ



序盤はなかなかいい“攻め”の走りが出てたんだよ！ そうそうヘルメットはおニューです

予選落ち...!!?

エンジンには、調子いい。ウラのストレートでもちゃんと12600回転くらい回ってくれるし、立ち上がりも元気ある。ところが、走るにつれ路面が濡れてきた。で、1ヘアピン、2ヘアピンでプレ

やっと始まったのよ！ 私の'91 F100シリーズが、なんだかんだで出場がのびのびになってたけど、シーズンも半ばの6月2日、筑波シリーズ第5戦が私の初戦となったのでした。

さて、昨年から続いているこのコーナーも今年で2年目。つまり、私のF100歴も今年で2年目となるわけで、そうなるとうち初心者なんて言ってられないなあという感じ。体制自体は昨年と変わらず、どころかチームのノウハウはさらに増し、いまや2台の我がトキコ・カラー号は常にトップ争いを展開しているものであります。というわけで今シーズンの私の目標はズバリ、最終的にシングル入賞を果たす！という大それたもの。しかも、楽しくF100に参加するという大前提はそのまま。ま、とにかくがんばるぞつと。

約半年ぶりのF100出場にドキドキ

私が乗るマシンは前回山梨順一くんが乗って4位に入賞したマシン。つまり、マシンの状態はベストってこと。こりゃ成績はドライバのせいってことになるなあ、とレース前から早くもプレッシャーがかかる。

サーキットで朝、簡単にシート合わせをする



今年はシングル入賞したい！ と決意のスタート前

る。ステアリングが純正から変えてあつて若干速いかな、という感じだったけど、まあこんなもんか、とあえていじらず。ところが、これが大失敗のもとだったのだ。

さて、今回もF100はワンデイのスケジュール。朝6時半に受け付けをして（これって早いよ）、朝一番の8時から走行が始まる。エントリーは51台、ここのところF100では参加台数が多いこともあって予選はA、Bのふた組に分けて行われている。これって、さほどコースも混雑しないし、いい方法だよ。まず、15分間の非計時走行時間あつて、そのあと続けて10分間の計測。私はB組、8時30分から走行開始、45分から計測だ。

とにかく筑波のF100走りを思い出したから、とフリー走行から全ラップ走ることを中心に決め、いの一歩にコースインする。天候は曇りとときどき雨が降りはじめた。A組はややウェットから始まって終盤ドライになったものの、B組が走り出すころには再び雨がバラついてきた。

1キをロックさせて何度かスピンしてしまふ。8時45分、やっと計測開始。とりあえず計測されとかなきゃ、と1周目は大事に無理せず走って、2周目にアタック。ところが勝負を賭けた1ヘアピンでスピン、この周はこれでチャラだ。そして3周目、曲がらないよおとヘルメットの中で眩きつつ2ヘアピンへ。そしてここでまたしてもスピン。しかもエンジン止めてしまったのだ。私のマシンにはリコイルスターターはついてない。だからいったんエンジンを止めてしまうと自力じゃ最始動できないのだ。全然タイムは出していないし、これって、もしかしたら予選落ち...!



よかった。このタイムが計測されて予選通過できた

今年も応援よろしQ! '91F100参戦体制決定

今年で2年目を迎えるKびんのチャレンジ・ザ・F100。今年は筑波シリーズにのみターゲットを絞って参戦する予定です。チームは昨年と変わらずトキコ・レーシングプロジェクト、メンテナンスもかわらずSRSスガヤさん。もちろんマシンはおなじみのトキコ・カラーだから、見かけたら応援よろしくね。で、Kびんの参戦スケジュールはこのあと、

10月13日、11月17日、12月8日の3戦。ちょっとレース数は少ないけれど中味の濃いレースをしていくつもりなので乞うご期待です。で、今年のこのコーナーの目標は「シングル入賞」という大それたもの。とはいえ、いまや我々のチームは出れば必ず表彰台というくらい、マシンの状態はいい。だからあとは私のがんばり次第ってことになるんだよねノノ



トキコ・カラーで小柄なドライバーがKびん、よろしくね

F100ワンポイントアドバイス①

by 野村光一

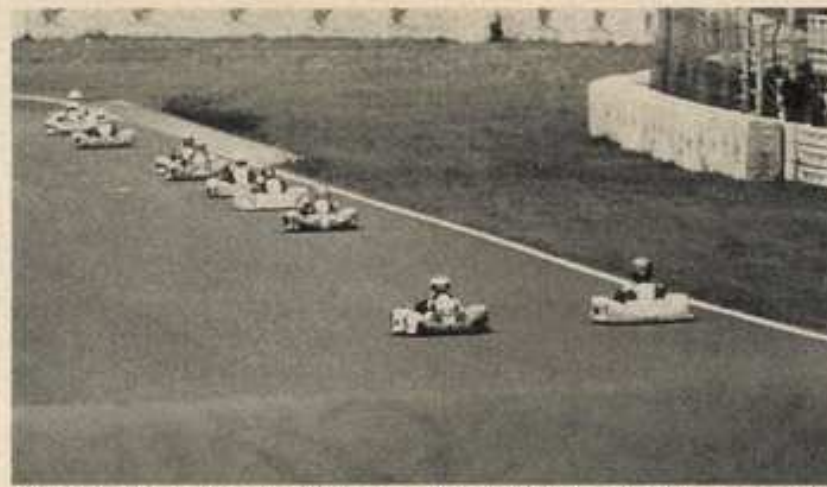
チームメイトの野村光一選手は全日本カート出身の、'90年のF100学生チャンピオンで、'90年全国大会チャンピオンでもある実力派。そんな人が身近にいるのだからノウハウを教えてもらっちゃおうというのがこのコーナーだ。「今回のKびんの最大の失敗は、予選でエンジンを止めてしまったこと。あゝスピンしちゃったと諦めたりせず、スピンしてもアクセルをあおりつつ最後までマシンをコントロールしてできるだけコース上で止まるように。」

さて、今回のワンポイントはスタートについて。僕の場合、スタートはグリッドについてシグナルが赤になったらブレーキを踏みつつアクセル全開。シグナルブルーと同時にブレーキを離すという方法。この方法だとクラッチに負担がかかるけど、ぼっちリロケットスタートができるはず。もうひとつ、シグナルが青になるタイミングを見極めるのも大事。例えば、スクーターの手の動きに注意するとかね。(野村)

RACING KART CLUB

'91チャレンジ・ザ・F100 第1回 出場経費

クラッチオーバーホール	5,000
キャブオーバーホール	1,200
カウル・フレーム点検一式	6,000
ガソリン代(台数割り)	725
ゼッケン代	800
油類・ケミカル類	1,900
メカニック出張費(1名×1日・台数割り)	10,000
トランスポーター使用料(台数割り)	5,300
トランスポーター高速代・軽油代	850
エントリーフィー(保険料込み)	20,000
練習走行料(15分間)	3,000
ドライバー交通費	2,400
ドライバー宿泊代	6,330
合計	53,435



20位集団の前の方を元気に走っていたワタシ。このままだと20位あたりフィニッシュだった

んな思いが頭の中を駆け巡った。よくよく冷静に振り返ってみると、このころ路面はスリックで走るにはかなり注意を要するくらい濡れていたのだ。曲がらないのも当然、ブレーキングももっとソロソロとやってアクセルワークで向きを変えろとか、雨の走りに切りかえなきゃいけない状況だった。でも私ってば、早くタイムを出したい、と焦ってガーンとブレーキ踏んで「これじゃスピッしてあたりまえ、適確な路面状況の判断ができていなかったのが失敗だ」。

最後尾でもいいから走りたいノ、と折るような気持ちで配られた予選グリッド表を後ろの方から見る。ない、ない、ない、ない、あったノ、1周目の1分24秒159が計測されていて34位で予選通過となったのだ。ホッ。

今回はA、B組でコンディションがあまり



横から見るとポジションの苦しさがよく分かる。やっぱり腕が伸びすぎている

にも違っていたため、グリッドはA、B組が交互に並ぶスタイルになっていた。だから、ウェットで走ったB組のトップの人が総合2位になっているわけ。でも、よく考えればこれってF3000とかF3とかではあたりまえにやっていること。予選をふた組に分けたなら、交互に並べるのは当然、だよな。

悔しい！ Gに負けた

現金なもので決勝も走れるとなるとがぜん元気になってきた。それにどうせ後ろからなんだからガンガン抜いてヤルぜって具合に気持ちも十分。路面もドライになったしね。スタートは野村選手に伝授してもらったマル秘のロケットスタートで決まったノ、イン側をキープして「コーナーへ、やっぱコーナーはインベタだなあ」と例によってガツンガツンやっているのを横目に「へアピンへ。ここでもガツンガツンやっているのをバスター1周目に20位くらいまであがる。ラッキー♡

あとは少しも抜いてヤルノ、と走る。だんだん元気に攻める走りを思い出したし、苦手だった「へアピンもアクセルを開けながら走れるようになってきた。で、遅いのを抜いたり、速い人に抜かれたりと同じようなポジションで全10周のラスト3周へ。ところが「へん、なのだ。なんか頭がGで後ろにもついていかれてしまう。エウッ、でもまだたつたの7ラップしか走ってないんだよ。気合を入れ直してあと3ラップがんばれば……」。

でも、やっぱりダメ。どころかさらに症状はひどくなり、ストレートでは完全に頭がのけぞってしまおうし、さらにコーナーでも首はグラグラ、攻められたもんじゃやない。ラスト2周、ベイスはガタ落ち、10台くらいにパスされて、フィニッシュしたときには順位は33位にまで落ちていた。結果表を見ると、ベイスダウンするまで私の直前にいた選手は22位でフィニッシュしてる、ということ。あのまま走ってれば悪くたって23位だったんだノ。これまでにF100をやってきて、確かに体力不足でラスト1周がツライってことはあったけど、こんなにひどくGにやられてしまうなんてことはなかった。じゃあ、なんで？

で、思いあつたのはポジションのまずさだ。ステアリングがちよっと遠かったけど、大丈夫大丈夫、なんてそのまま乗ったのがまずかった。背中にもっとスポンジを貼って体を起こすようにするとか、対策を施すべきだったのだ。シート合わせはドライビングの基本。自分が納得するまでとことんワガママにやるべし、と苦しい体験で改めて思ったのでした。

何が？ 年目の挑戦だ、とシート合わせもロクにできていない自分にガツクリしつつ初戦は終了。次戦はなんと10月まで飛んでしまう。こんどこそ、数々の苦しい経験を生かしてちゃんといいいレースをするからね。(Kびん)

RESULT

予選.....34位
(B組17位・1'24"159・WET)

決勝.....33位
(12'44"008・DRY・10LAP)

ベストラップ.....1'12"941

予選出走49台・決勝出走45台・完走42台
PP:田口勝輝(1'10"420)優勝:野村光一(11'58"886)
最速ラップ:加藤 寛規(1'09"987)



チームメイトの野村選手は優勝ノ、ということはマシンは

集まれカートボーイズ!

'91 限定車 (ひらのスペシャル) RZR100 ¥339,000

北海道にOPEN//ひらの姉妹店//
元ヤマハワークスメカニックの前田光久が
札幌でOPEN、カートの専門知識も豊富、
安心したカートライフを御提示しております。
札幌市東区北25条東10丁目3-17
ノース・ポイント
TEL011(722)8887

ヘルメット塗装
●セナ、プロスト、アレジのレプリカ。
君のオリジナルデザイン全てOK!!
当店購入の新品に限ります。

中古カート現金買取中!!
引取りに行きます。

名古屋南店 〒458 名古屋市中区有松町
橋本南字権平谷9-50
☎052-621-0188

半田店 〒475 愛知県半田市
昭和町3-23
☎0569-22-5921

一宮店 〒491 愛知県一宮市
富士3-1-8
☎0586-71-7858

春日井本店 〒486 愛知県春日井市
柏原町1-19
☎0568-32-5431

チームひらの伝言板

- SL 津保川シリーズ第5戦
日時:7月14日
エントリー:7月7日まで
- チームひらの走行会
日時:7月7日(日)9:00~
場所:津保川カントリーランド
- OKPひらのSLライセンス講習会
7月6日(土)PM7:00~春日井本店
7月8日(月)PM7:00~一宮店
7月13日(土)PM7:00~名古屋南店
7月27日(土)PM7:00~半田店

レースヘルパー募集!
(女性)若干名薄謝します。
●レースエントリー、リザルトチェック
など、レース当日及び前後のヘルプ。

ひらの KART PLAZA

カートINFORMATION

BUY & SALE

●売りたいし■

- ヤマハRC100S
'89年式・程度上・走行10時間ぐらい・14万円
〒600 京都府京都市下京区西七条南
衣田町68 甘泉堂マシソン4-C ☎
075(314)9630 山田茂治
- ヤマハRC100S
'90年式・赤・程度上・クラッシュ歴なし・
レインタイヤーセット付き・新品同様・
パーツ有り・デサントカートスーツJM
S-051・カラーは紫/白/黄・数回着
用・マシンにこのスーツを付けて18万円
で
〒915 福井県武生市御幸町5-5
☎0778(24)5154(19:00~23:00)
安田宏治
- ビレルM2
3レースに使用・エンジンヤマハKTI
00S付き・タイヤSL86付・程度良好・
22万円
●カーレル80S

●買ったし■

- ヤマハRC100Sまたは100SS
年式問わず・無キズで新しいものを・10
万円で・連絡はハガキで
〒444-11 愛知県安城市桜井町中開
道92 石川茂治
- ヤマハRC100S
'89年式以降・即走行可能なもの・工具・
備品・スタンドなどもあれば付けて・3
万5000円前後で・カートの写真を同
封して封書で連絡を
〒889-34 宮崎県日南市大字大窪4
666 安田浩章
- ヤマハRC100Sが100SSC
'88年式以降のもの・無事故・レースに使
用可能なもの・15万円ぐらいで・ハガキ
で連絡を
〒430 静岡県浜松市遠州浜3-34
中村悟
- 3レースで使用・6万円・ビレルM2と
2台共の場合は25万円
〒299-32 千葉県山武郡大網白里町
金谷郷345-2 ☎0475(73)04
54 中村仁人

DOORWAY

レディスも、もっとももっと参加してほしい!

カートは12歳から始められるレースだ。12歳以上なら男女を問わず、ライセンスを取ってカートレースに参戦できるというわけ。18歳になって車の免許が取れてからさあレースというより、ずっと早く始められるのは、ステップ

アップを考える人にはとっても有利。スポーツであり、勝負には経験も必要となれば、早くから始めることはそれだけ経験を積めるからだ。そして、12歳からできるっていうことにもう一つ含まれるのが、女性でも

気軽にできるということ。12歳の子供の体力は、普通の女性よりまだ劣ると思わない? その子供に許されることなのだから、レディスたちだって堂々と仲間入りできるもの。

男性と一緒にハンデなく戦えるのもレースの魅力の一つだが、各サーキットには、それこそ男性顔負けの走りを見せるレディスたちが集まってくる。長い髪をなびかせて走るのがトレードマークになっている人、ヘルメットを脱いで初めて女性と驚く人と、タイプはいろいろだけど、みんないきいきと

カートを楽しんでいる。

全日本選手権にも、A1に高橋佐和子選手、A2に坂井佐代子選手が参加している。女性の時代といわれる昨今、もっとも女性が増えたいといふDは思う。苦手のメンテナンやマシンの保管も、ショップで引き受けてくれるところが多くなっているから、女性も参加しやすい環境はどんどんできていく。詳しくは、最寄りのDショップで聞いてみてね!



おすすめショップ紹介

Dinky



〒145 東京都大田区北千束1-5-4
☎03-3717-9539

本格レーシングスクールでカートファンを増やしたい

東京・大田区、環状7号線に面して建つのが、ディンキー。数あるカートショップの中でも老舗の一つで、歴史は20年近い。オーナーの藤谷宏和さんは、子供の頃からのモータースポーツ好き。モトクロスやジムカーナなど、いろいろな種目を試したあと、カートに行き着いた。

「カートの良さは、小さくても本物だということ。誰もが、気軽に車の基本に接してトライできるのがいい」と、その魅力を語る。同時にオリジナルパーツを開発したり、新しいことを試してみたりと積極姿勢も常に忘れない。

その藤谷さんの最新のトライは、カートの良さを、さらに大勢に楽しんでもらえるようにと始めた、本格的なレーシングスクール。これは、30名の定員制で、新東京サーキットを借り切って、丸一日たっぷりスクーリングという贅沢なもの。すでに5月26日に第1回が行われ、大好評。スクールから本格的にカートを始める人も少なくないとか。詳しくは、ディンキーへ。



PRO AUTO RACING



〒982 宮城県仙台市南小泉門田東11-18
☎022-286-3831

初心者からトップカテゴリーまで、すべてをフォロー

6月2日に決勝が行われた、第1回ワールドカップの会場でも、PCRのテントには、あれこれと働く、プロオートの主、菊田貞一郎さんの姿があった。菊田さんは、PCRジャパンの一員として、イタリアのレーシングマインドを吸収し日本に伝えようと、トップカテゴリーへの参加を忘れないのだ。

が、プロオートはそれだけではない。新しい仲間を迎える準備もバッチリだ。地元SUGO内にガレージをキープしているから、マシン保管は心配なし。いつでも好きなときに、ヘルメットとスーツだけ持って出掛けて走ることができる。また、レース時にはサービステントを設営。女性スタッフを待機させて、コーヒーやジュースのサービスやお弁当の手配など、いたれりつくせり。「普段はガミガミやってるから、レースの時はリラックスしてもらおうと思ってさ。勝負ばかりでは味気ないからね」と菊田さん。君も仲間にならないか? R45号バイパス沿いのショップに行ってみよう。

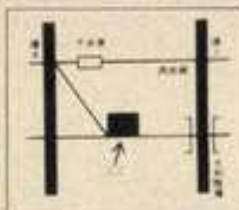


元気のお店です



Leyland

レイランド・セールス・リミテッド
〒167東京都杉並区下井草
1-32-2 サンハイツ1F
☎03-3395-8806



Sストックに乗るビギナーが断然増えて来ているのが、新鮮で楽しいというオーナーの岩森良男さんは、この道18年の大ベテラン。知らないことは何も無いだから、動でも聞いてみよう。



HRD

HRDカートサービス
〒352埼玉県新座市畑中2-4-35
☎0484-81-1950

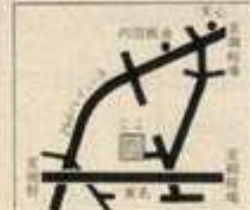


手軽だからこそ長く無理なくカートとつきあってほしい。HRDは、そんなあなたのカートライフを応援するお店です。保谷一志木線沿いでお待ちしております。



ひろせカート

ひろせカート
〒412静岡県御殿場市かまど
☎0550-82-2232 1255



一番近いサーキットはFISCOというひろせでは、一定費用でいつでもエンジンを借りられるという、ユニークなスポーツ会員制度がおすすめ。東名高速御殿場インターからすぐ。



WELLSTONE

ウエルストーン
〒274千葉県船橋市前原西
☎0474-63-3052 8-2-3



カートショップというより、「レース屋さん」なんだというくらい、レース一途。レース中心のお店。カートを知ってレースに勝ちたいと思っているキミに、是非1度訪ねて欲しい。

元気 SHOP NEWS

広島にニューサーキット登場!

いままで、岡山、山口、島根にあって広島になかったのがカートコース。広島といえば、全日本選手権のベテラン野田 優選手のショップスコールカートがあるところだというのに、サーキットは少々離れた所ばかりだった。その広島に待ちに待ったサーキットがオープンした。

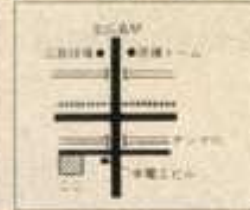
その名も「カート・ピスタ・ヒロシマ」ちなみにピスタはイタリア語でサーキットのこと。全長620m、幅員7~9m、最大直線長125mだ。レイアウトは地元の野田選手の手になるもので、走行者のレベルにあわせて、高速からテクニカルコース、ビギナー向きと、さまざまなレイアウトが可能なユニークなコースだ。利用料金は、平日1日4,000円、日祭日4,500円。ライセンスはなくてもOK。その代わりに、朝、ルールとマナーの講習をうけてから走行となる。

ただ今、Sストックマシンを使ってのレンタルカートも好評走行中。料金は5分で1,000円。なかにはストップウォッチ持参で何度も何度もトライしていく人もいるのだとか。これから始めてみたいという人には、絶好の試乗チャンス。詳しくは、スコールカート(☎082-292-6405)で聞いてみよう!



Scoll Kart

スコールカート
〒733広島県広島市西区天満町
☎082-292-6405 1-4

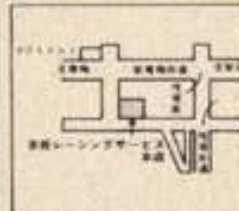


オーナーの野田 優さんは現役の全日本ドライバー。もにかくレースが大好きなのだ。だけど、難しいことは一切ナシ。「それぞれがマイペースでカートを楽しんでもいい」という。



AKASAKA

赤坂レーシングサービス
〒190-12東京都武蔵村山市
残堀5-131-3
☎0425-60-3291

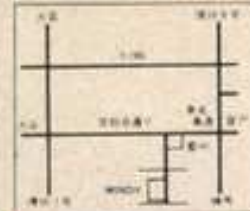


90全日本選手権A1Rチャンピオンの鈴木慶祐を輩出した赤坂。標名をホームコースに毎週サーキットを走り込む。オーナー自らチームを引っ張って、カートに全開なのだ!



WINDY

ウインディ
〒154東京都世田谷区桜
☎03-429-8183 3-27-17



住宅街の一角にある小さくてかわいいお店だよ。大井松田、練馬、新東京サーキットをホームコースに活動中。「カートはスポーツだ」をポリシーに前進中!



Racing Team SHELLTY

シェルティ
〒254神奈川県平塚市見附町
☎0463-34-6935 31-5



現役全日本選手の村上喜廣オーナーの下でガッチリまとまった活動をしている。一番の立役者はクラブの会長。会報の発行、月1度の走行会の企画と、盛りだくさんで退屈知らずだ。



BEAR RACING SERVICE

ベアレーシング世田谷
ファクトリー ☎03-3704-0083
〒158 東京都世田谷区上野毛
4-1-3 上野毛マンション1F



ビレル、イアメといったイタリアンカートをいち早く日本に紹介したのが、誰だろうベアなのだ。ベアはいつでもイタリアにぞっこんで、本場のレーシングテイストを伝えてくれる。



ARDE-X

アルデックス
〒359埼玉県所沢市上山口
☎0429-25-8584 1760-5



無限のカートエンジンのことならここだ。オーナーの秋山昌夫さんは、無限エンジンのことなら日本一の人なのだ。といっても、無限オンリーということではない。初心者もちろん歓迎だ



RACING KART SHOP DIRECT

ダイレクトES
〒252神奈川県綾瀬市寺尾南
☎0467-77-4493 3-16-12



Sストックを楽しむ初級者を中心に、「仲良く楽しくカートに乗っている」それがダイレクト流だとか。それも長く無理なくカートに乗って欲しいということにも通じているのだ。



team august

チームオーガスト
〒281千葉県千葉市園生町487
☎0472-55-6191



全日本、F100と自らレースを楽しんでいたオーナー清宮光夫さんは、新しいカート仲間にも、自分同様長くカートを楽しんでほしいと願っている。「メンテナンスは自分の手で」もそのひとつ。

主なカートライセンス講習会日程 (7月1日~8月31日)

7月1日(日) 赤坂レーシングサービス ☎0425-60-3291
7月6、20日(土) プロオートレーシング ☎022-286-3831
7月14日(日) ★標名モータースポーツランド ☎02795-4-8199
7月7日(日) ★ディンキー ☎03-3717-9539
7月21日(日) レイランド ☎03-3395-8805
7月21日(日) ひろせカート ☎0550-82-2232
7月21日(日) ★ウエルストーンカートショップ ☎0474-63-3052

※受講に必要なもの/筆記用具、写真(3×3cm)3枚、実技用服装(長袖、長ズボン、運動靴、グローブ、持っていればヘルメットも)

※費用/無印はS-Lライセンス:8,000円(消費税別)★印はS-L、JAFライセンス併発です。詳しくは主催者へお問い合わせください。

KART COMMUNICATION PLAZA

KART SHOP ぶろと

名古屋
〒465 名古屋市名東区神里1-93
☎052-703-5221



初心者の方も親切にお世話いたします。

営業時間 10:00~21:00
月曜定休日

ヤマハRC-100SD ¥329,000
中古カート13万円より
在庫多数

ライセンス講習会

瀬戸店 7月20日/8月10日
8月21日/10月26日/11月23日/12月21日
名古屋店 7月10日/9月11日
10月9日/11月13日/12月11日

RACING TEAM MERMAID OSAKA JAPAN

SHOW ROOM ☎06-673-7097
FACTORY ☎06-673-7227
〒595 大阪府大阪市東淀川区1-10-21-101
13号棟東淀川駅前ビル4F
営業時間 10:00~19:00

マーメイドでカートを始めませんか。スプリングSALE中!

カート大好き人間
全員集合!

お気軽にどうぞ!!

全日本をめざすヤツがいる。F-1を夢みる君もいる。

ヤマハ RC-100SD ¥329,000

中古カート情報

エンジンレス10万円より エンジンタイヤ付15万円より
外車、ヤマハ各種在庫あります。



TKARTE レンタルカートのナイター営業開始!

7月1日より9月末日までの間、好評のレンタルカートを夜間ナイター営業いたします。

5周……¥1,000

スーツ、ヘルメット、グローブ、シューズ一式もレンタル……¥1,000

- 中国自動車道 宝塚インターより5km.
- JR宝塚駅、阪急宝塚駅より3km.
- JAF公認カートコース
- 駐車スペース250台収容。
- 観客席、事務所、レストハウス、W・C。
- ライセンス講習会、毎月実施しています。

所在地 宝塚市川園字長尾山15-323
Phone 0797-84-9113 Fax 0797-87-0481

レンタルカート営業時間

平日=9:00~16:00の間毎月0~15分間および17:00~21:00
休日=12:00~13:00および17:00~21:00

ALFA KART TEAM NAGOYA

名古屋市天白区島田2-511
☎052-803-5602
月曜定休 営業時間10時~21時

究極のコンフリートマシン続々登場!



中古カート各種在庫あり。
ぜひお問合わせ下さい。

ヤマハRC-100SD ¥329,000

ライセンス講習会 8月3日、9月7日受付中/
お気軽にお問い合わせ下さい。お待ちしております。

GEMINI RACING KART CLUB SINCE 1972

本店 17681 岐阜市北郷心3-1-32
Phone 058-432-9594
販売店 17574 大府市平野屋敷1-4-64
Phone 0759-79-1501

ジェミニは君を応援します。

MSK.G MOTOR SPORT KIDS with GEMINI

カートガレージ(営業中)

トランスポート(営業中)

中古カート(在庫ありです)

クレジット取扱OK

只今クラブ員募集中 無料の体験もOK

初心者
歓迎!!

ライセンス講習会受付中
レーシングスクール受付中

JINA RACING MOTOR DEVELOPMENT

ボレーシングマシン完備/
技術面でお悩みの方
ご相談下さい。

Sストック ヤマハRC-100SD ¥329,000
SSストック ヤマハRC-100SS ¥429,000
=中古カート 15万円より在庫=

カートガレージ、トランスポート、有
クレジット取扱OK。只今チーム員募集中/
電話専用お申し込み、デレフォン

☎0120-15-7770 全国発送致します。

ライセンス講習会、7月10日、14日、28日に開催/
お気軽にお問い合わせ下さい。

〒500 岐阜市六条大溝2-15-9
PHONE 0582-72-7770
FAX 0582-72-7766



カートワールドカップカーレース!!

ワールドカップカーレースから5月31日~8月2日まで、鈴鹿サーキット南コースで開催された「CIKワールドカップカーレース」ヨロップバやオーストラリア、香港、南米などから知名の遠征選手と日本のトップドライバーにより繰り広げられたエキサイティングなトップバトルに手に汗を握った人も多い。

○データに裏付けられたレース体制 今回のワールドカップレースを見て、カートやエンジン、タイヤなどハード面では、日本のレベルも世界のトップレベルにあり、特にタイヤに関してはブリヂストン、ダンロップがトップカテゴリーレースを凌駕しているのは周知のことだ。

しかし、レースに臨む体制面では、チョットマックが付くのでは、ヨロップバ勢でも、一昔前まではラリー、フライトン、ミッキー、アレン、マイク、ウイルソンと云った

ベテランドライバー達が、その経験に裏付けられた味のあるドライビングを見せてくれた。ところが、カートからフォーミュラへの路線が確立されて来るようになると、勢いのある若手ドライバー達が台頭しだし、ベテラン勢は一線を退かざるを得なくなってくる。

ヤン、マグネッセン、ジャンカルロ、フィケラ、ジャンルカ、ベッギオなど、10代後半~20代前半の若手ドライバー達が、百戦錬磨のベテラン勢を尻目に台頭してきた背景には、それぞれがワークスチームが先ず、ベテラン勢からの横み上げで、データを蓄積し、システムとして築き上げられたバックアップ体制の存在が大きい。

CRG、PCR、テクノ、ハットレス、トニセセ、ヨロップバ選手権を闘うこれらのワークスチームには、シャシー担当メカニック、エンジンチューナー、キャブレター、スペシャリスト、そして、チーム全体を統括する監督が就いていて、勢

だけのイケイケの若手ドライバーに欠ける「経験」を補うノウハウとして、蓄積されたデータが活用され、実効を上げていくのが興味深い。

これに対して、ヨロップバ勢を追い撃つ日本勢のチーム体制は、一部の経験豊富なチームにヨロップバ勢と同等に懸念するシステムが整えられていたものの、その他の多くのチームは、世界のトップにチャレンジするには遅く、「バロニー」が、こうしているから」とか「メルリンのチャンパーがこうだから」といった勘とものまねに頼らざるを得ない非科学的な部分が多く見られたのは残念だ。

しかし、これもSストックによるカート基礎とノウハウを確立している日本のカート界だけに、早晚、これらFR、FAクラスでも、好手選手や野田選手が示してくれた結果を残して行けるだろう。

※バロニーRDTAX系エンジン チューナー
※メルリンリアットミックスエンジン チューナー

この夏の話題
○レンタルカートのナイター営業! TKFだからがカートワールドでは、7月1日~9月30日の間、ヤマハRC100JFによるレンタルカートの夜間営業を行なう。

これまでの昼間のレンタルに加え、17時~21時までのナイター営業で、この夏のデータスポットはTKFのナイターに決まり!

料金は、昼間と同じ5周1000円で、レーシングスーツやヘルメットのレンタルもある。

なお、ナイター走行はレンタルのみで、スポーツ走行は昼間だけ。
☎0797-84-9113

とっては有難いことで、しかも、コースの透いている平日に行なわれるので初心者でも安心だ。

☎052-1803-15602

○ニューコースで練習会
岐阜のジナレーシングでは、この夏、仮オープンした旗原レイクウェイで練習会を開く。

中部地区でのレース開催を無く毎週行なう予定、この機会に新たにチームに参加したい人も大歓迎のこと、気軽に問い合わせして下さい。
☎0582-172-1770

○土曜日にライセンス講習会開催
これまで、学科講習と実技講習を一日でマスターすることができた講習会は、日曜日に開催されることが多かったが、7月20日と、8月17日の土曜日に堺カートをランドでライセンス講習会が行なわれる。

当日は、Sレースも開催されるので、講習と同時にレース観戦もでき一石二鳥。



セナ2世、フィケラとVEGA タイヤのナンバーワン、ベッキ



プレファイナルで最速のジョス・バースタッペン

ジェミニ本店 ☎058-433-1950
ジェミニ販売店 ☎0720-1701501
マーメイド ☎06-1673-1708
9月が関西地区のカートショップでお問合わせ下さい。

NISMO SUMMER FESTIVAL '91

恒例のNISMOサマーフェスティバルが今年もやってきました。
イベントあり、ファーストフードあり、そしてちょっぴりお色気ありの年に一度の夏祭り。
また、NISMO製品が当日のみ特別価格で手に入る即売会なども実施しています。
期待と興奮の一日をお見逃しなく！

9:00
~
18:00

サーキットのあの興奮が
7月14日(日)大森で甦る。
Summer Excite Event

君もフォーミュラカーに乗れる！

ザウルスジュニア
試乗会



フェスティバル当日、ザウルスジュニアの試乗会(有料)を実施します。本物のフォーミュラカーの迫力を体験できるビッグチャンスです！

※試乗は20才以上で普通免許をお持ちの方に限ります。



JSPCディフェンディングチャンピオン NISSAN R91CP YHP.

サーキットを熱狂させた
スーパーマシンが続々集結する。

昨年の全日本スポーツプロトタイプカー選手権で国産車初のシリーズチャンピオンに輝いたR90CPをはじめ、全日本ツーリングカー選手権を制したスカイラインGT-R、世界ラリー選手権に挑戦しているパレサー等々。普段一同に会することがないニッサン自慢のモータースポーツカーが大集合します。どうぞお見逃しなく。

一度はやってみたい！ 普段体験できない
エンジン分解組立講座

NISMO契約ドライバー
トークショー&サイン会

そうそうたるメンバーが顔をそろえてニスモ契約ドライバーがレースの裏話を暴露！



長谷見昌弘選手 星野一義選手 鈴木利男選手

スーパーレースゲームで
あなたもレーサー体験できる。

一度はレーサー体験してみたい。モータースポーツファンなら誰でも持つそんな願望を少しでもかなえる大型シュミレーションゲームが登場。ディスプレイにはサーキットコースがリアルに展開され、コーナーなどでは座席もロールするなど、最先端CG搭載のレーシングゲームカーがサーキットのスリルと迫力を体験させます。



協賛:横セガ・エンタープライゼス

サーキットの華、
人気レースクイーンもやって来る。

サーキットで活躍中のレースクイーンが来場。お客様と一緒にモータースポーツクイズに挑戦するのははじめ、レースクイーンの質問コーナーやお客様との写真撮影コーナーなど、様々なイベントに参加して会場を盛り上げてくれます。

ピットワークシュミレーション

NISMOワークスメカニックがタイヤ交換などピット作業を披露&指導。キミの質問にもなんでも答えるゾ！

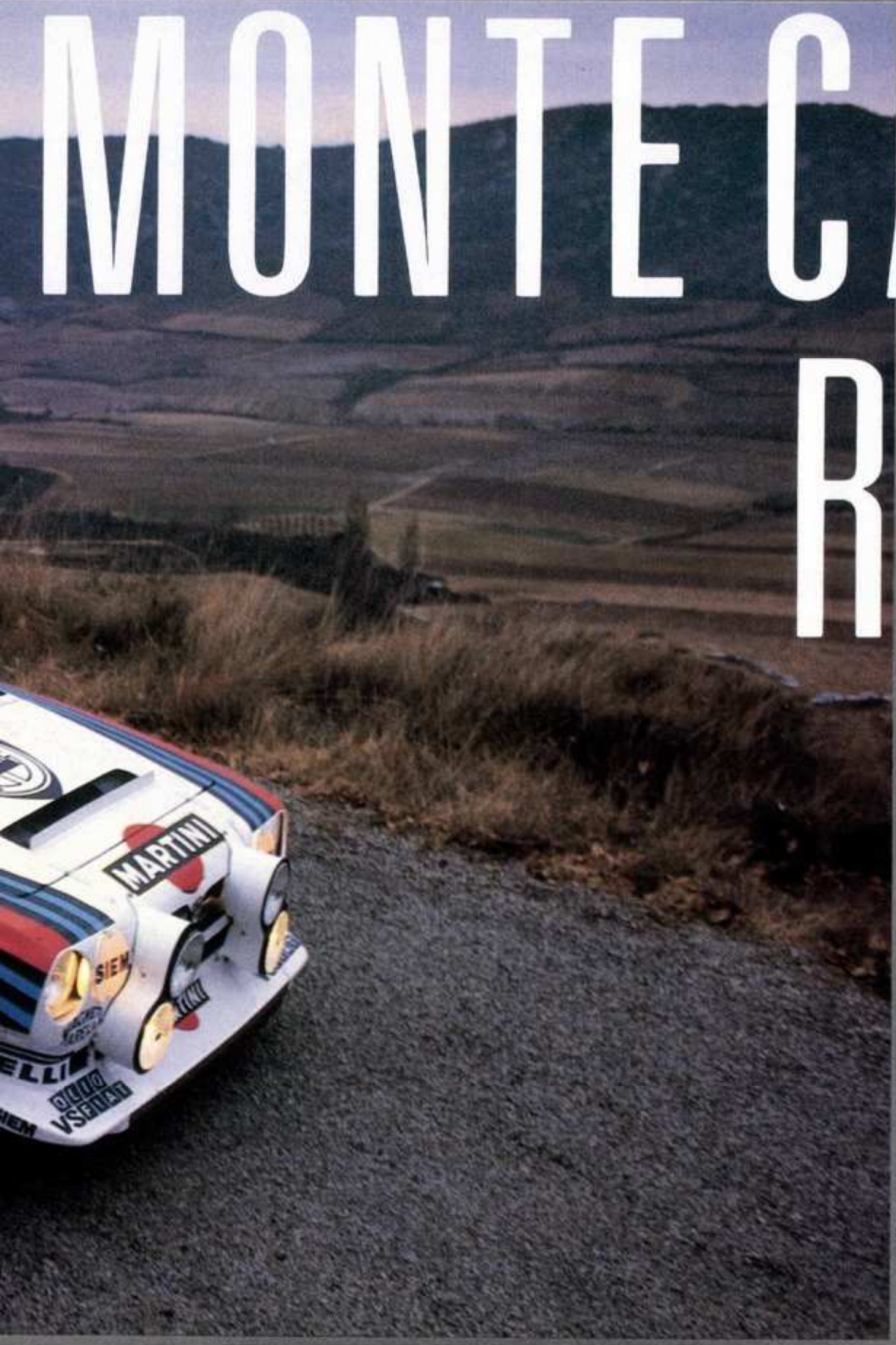
その他のイベント

「第2回ニスモR/Cグランプリwith京商」ガレージセール、メカニック相談、スナックコーナー、ご来場プレゼント(ご来場された方に記念品をもれなくプレゼント！)この他にも、盛り沢山な内容でお待ちしています。



ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社
〒140 東京都品川区南大井2-10-6
■お問い合わせは ☎(03) 3767-1123

●ショールームは日曜日、祭日もオープン。時間/AM9:00~PM6:00 ●定休日/毎週月曜日
●京浜急行線/大森海岸駅下車、徒歩3分 ●首都高速/鈴ヶ森入口近く、第一京浜沿い
※駐車場はございませんが、混雑が予想されますので電車(京浜急行線)をご利用下さい。



1986

MONTE CARLO RALLY

'86モンテカルロ・ラリー

1986年1月18~24日

'86世界ラリー選手権メイクス第1戦

'86世界ラリー選手権ドライバーズ第1戦

今から5年前の1986年WRCはグループB時代の頂点を迎えていた“4WDのパイオニア”アウディは'85年からスポーツ・クアトロS1を投入し、ブジョーも205T16のエボリューションE2を'85年のコルスでデビューさせ、そして、ランチアはデルタS4で'85年最終戦RACにデビューウインを飾った。さらに、オースチン・ローバー、シトロエンもグループBマシンをWRCに投入。そうしたワークスのグループBマシンが一堂に会した'86年開幕戦、モンテカルロ。この1戦では、ランチア・デルタS4を駆るヘンリ・トイボネンがWRC通算3勝目を記録。そして彼にとって生涯最後の勝利を記録した。

Text/Shoji Mita
Photos/TEQUENITUNE

A DAY IN A SCENE

44



モンテカルロのSSを快走する、ヘンリ・トイボネン/セルジオ・クレストのランチア・デルタS4。途中、一般車とのアクシデントで中絶。関係者を心配させたが、それもメカニック達が修理。もはや連続優勝は目前だ

●ランチア。4WDマシンの開発に出遅れてプジョーとアウディの後塵を浴びていたランチアだったが、ようやく'85年WRC最終戦、RACラリーにデルタS4を投入し、いきなりヘンリ・トイボネンの手によってデビュー・ウインを飾っていた。ターボ+スーパーチャージャーを組み合わせ、450馬力を発揮する1.8ℓDOHCエンジンをミッドに搭載する。'86年の契約ドライバーは、マルク・アレンをエース格に、トイボネン、そしてジョリー・クラブからワークスに抜擢されたマッシーモ・ミキ・ピアシオンの3人。

●プジョー。前/後輪のトルク配分機構を持った第二世代の4WDマシンとして、'84年のツール・ド・コルスでWRCデビューを果たした205T16も、'85年のコルスから大型のリヤウイングを持つエボリューション・モデル"E2"に発展。450馬力を発生する1.8ℓDOHC+ターボエンジンをミッドに搭載する。グループBのスーパー4WDマシンの典型例。プジョーの'86年契約ドライバーは、'85年のチャンピオンでエース格のティモ・サロネン、トヨタから移籍してきたユハ・カンクネン、そしてブルーノ・サビーの3人。

●アウディ。クアトロでWRCに4WD時代をもたらしたアウディも、相次ぐライバルのスーパー4WDマシンの登場で、'85年のアルゼンチン・ラリーから究極のエボリューション・モデル、スポーツ・クアトロS1を投入。2.1ℓDOHC+ターボエンジンは、なんと500馬力を発生させるものだったが、前/後輪のトルク配分が固定式など、年々増強されるパワーに対してその機構がアンバランスでありベースの旧態化はいかんともしがたかった。'86年のアウディ契約ドライバーは、バルター・ロールとハンス・ミッコラの2人。

●オースチン・ローバー。MGメトロ6R4は、ランチア・デルタS4と同じ'85年のRACラリーに初登場。トニー・ボンドのドライブで3位を獲得している。グループBの他の4WDマシンと違って、420馬力を発揮するV6自然吸気の3ℓDOHCエンジンをミッドに縦置きに搭載する。まさに、メトロのシルエットフォーミュラといった風貌で、その泥臭さはイギリス的だ。'86年の契約ドライバーは、エース格にトニー・ボンド、そしてマルコム・ウィルソンとイギリス人だけで構成された。

●シトロエン。BX4TCは、'86年のモンテカルロでデビュー。大きなリヤウイングが付くなど、グループBカーとしての外観を持つものの、フロント・エンジンで4WDシステムはパートタイムと、シトロエンはややグループBを甘く見ていたふしがある。2.1ℓのSOHCエンジンにターボとスーパーチャージャーを組み合わせ合わせて380馬力を発揮。ジャンクロード・アンドリュースとフィリップ・バンベルグがドライブしたが、この年完走したのはただ1回でスウェーデンの4位が最上位。

●マツダ。グループBのRX-7で'85年アクロポリスに3位入賞を獲得していたマツダ（マツダ・ラリーチーム・ヨーロッパ=MRT）だが、'86年のモンテカルロから一転して、マツダ323 4WDでグループAにチャレンジを開始。マシンは1.6ℓDOHC+ターボエンジンをもつ生産型のフルタイム4WDで、237馬力を発揮。翌'87年にWRCがグループAに移行していることを考えると、マツダの選択は正しかったことが証明された。契約ドライバーはMRTのボス、アヒム・バルンボルトとイングバー・カールソンの2人。

●フォルクスワーゲン。ゴルフによるVWのグループAへの参戦は、'84年の1000湖ラリーから。1.8ℓSOHCエンジンは自然吸気ながら168馬力を発揮し、駆動方式は前輪駆動だ。後にDOHCで16バルブ化され194馬力にパワーアップされた。契約ドライバーは、この年にグループAのチャンピオンとなるケネス・エリクソン、元アウディのワークス・ドライバーのフランツ・ピットマンの2人。

●ルノー。グループ4のルノー5ターボで'81年のモンテを制しているルノーだが、グループBのWRCとなって勝ち目のないモンテにはやって来なかった。変わってグループAの前輪駆動車ルノー11ターボが参戦してきていた。1.4ℓOHV+ターボエンジンは180馬力を発揮。主なドライバーではワークスで、ジャン・ラニョッティ、プライベートではアラン・オレイユらが活躍した。



優勝したトイボネンとデルタS4。彼の優勝は、この伝統のモンテを親子二代で制したことになり意義深いもの



モンテカルロで異なるクルマを駆って、抜群の優勝回数4回を誇るバルター・ロールだが、今回は4位入賞とアウディでの2勝は実現できず



マルク・アレンはここで1回も優勝したことがなく、おまけに今回はリタイアしてしまうなど、モンテカルロとの相性はあまり良くないらしい



この年、トヨタからプジョーに移籍してきた新進気鋭のドライバー、ユハ・カンクネン。4WDマシンを実戦で初めてドライブし5位を獲得



リヤカウルを撥ね上げてサービスを受ける、プジョー205。ミッドに横置きで搭載されるエンジンはロールケージの間に沈みこんでいる



アウディ・スポーツ・クアトロS1のエンジン・ルーム。エンジンは5気筒DOHC20バルブ。ラジエターはリヤウィング部に移されている



ランチア・デルタS4のエンジン・ルームを後方から見る。ミッドに縦置きされるDOHCエンジンは各種補器類の中に埋もれている

1986 MONTE CARLO RALLY



今回のモンテカルロでデビューしたシトロエンBX4TC。アンドリュウをもってしても良いところはなく、2台ともリタイアし全滅



SS間でサービスを受けるトニー・ボンドのMGメトロ6R4。しかしボンドはアクシデント、ウィルソンがミッショントラブルで戦列を去る



アレンはカムシャフトのトラブルで、そしてピアシオンはアクシデントでリタイアしていた。ランチアは残るトイボネンに期待をかけて……

世界ラリー選手権(WRC)にとって、'86年はとても大きく変動の年だった。いままでは、レギュレーションの変更は何度となくあった、カテゴリーも大きな変更を数回経てきている。しかし、それが正常な形ではなく、人の命と引換えでは、あまりにも悲しいではないか。

連続する12カ月の間に200台以上の義務生産台数でグループBのホモロゲーションは認可される。'82年、暫定的にグループ4との混走で始まり、'83年から本格的に実施されたグループBというカテゴリー。グループ4末期のWRCにアウディが4WDのクアトロを持ち込み、さらに進化したスーパー4WDマシン、205T16をブジョーが'84年のツール・ド・コルスで投入するに及んで、ストラトジーに、テクノロジーという、もうひとつの戦いの側面を持って、グループBの時代がぱっと花開いたのだ。

しかし、グループBはラリーを面白くはしたが、反面多くの問題点も提起していた。クアトロが登場した当時、そのパワーは300馬力あまり。それが、'86年にはアウディ自身の究極のマシン、スポーツ・クアトロS1に至って、500馬力にもパワーアップされていた。過激なパワー競争に問題を提起する声はなくなかった。そ

のひとつの答えが'88年から始まるとされたグループS構想だったのだが……

'86年モンテカルロ・ラリーには、前年のチャンピオン、ブジョーを筆頭に、ランチア、アウディ、MGメトロ6R4を擁するオースチン・ローバー、そしてシトロエンも参戦を開始するなど、グループBの最盛期にふさわしいエントリー内容だ。(フォードは次のスウェーデンでRS200をデビューさせる)。

この中でもランチアは、'85年WRC最終戦RACラリーで、満を持して初の4WDマシン、デルタS4を投入。見事トイボネンがその期待に答えて、いきなりデビュー・ウインを獲得。'86年シーズンの開幕戦のモンテカルロでも大きな注目を集めている。

ヨーロッパ6都市からスタートし、1カ所に集まるためのコンセントレーションを終え、第2レグ/クラシフィケーションから本格的なラリーが始まる。

第2レグ序盤からラリーをリードし始めたのは、予想通りデルタS4とそれを駆るトイボネン。特にSS6では2番手のミキ・ピアシオンに32秒の大差をつけ、さらに第3レグ/コモンをトップでスタートし、ベストタイムを次々とマークし始めていた。ここでも、トイボネンに、運が傾き始めていた。

しかし、好事魔多し。SS12を終えた一般道でギヤラリーの車にヒットされて、前部左側を大破してしまう。だが、このクラッシュも、百戦錬磨のランチアのメカニックによって元通りにリビルトされて、ラリーに復帰。1分のペナルティのみで済んだのは幸いだったというべきだろう。

その間にも、ブジョーのティモ・サロネンがその後方でヒートアップしてきていた。第3レグの6番手からスタートしたポジションを徐々に上げて、SS14で2番手、そしてSS23でトイボネンを捕らえて、ついにトップに躍り出る。

第4レグ。ラリーは、伝統のチュリニ峠を遡る、最終ステージのファイナル・ランを迎える。この時点で優勝争いを展開しているのは、トイボネンとサロネン、そしてピアシオンの3人。トップでスタートしたサロネンに、今度はトイボネンの優勝を賭けたアタックが始まった。

トイボネンの猛攻は圧倒的で、SS毎にベストタイムをマーク。5秒、18秒、16秒……と、2番手に大差を付け、スタートして3本目のSSで再びトップをサロネンの手から奪い返した。ピアシオンがアクシデントでリタイアしたものの、ただ1台のワークス・デルタS4として孤軍奮闘。トイボネンはそのまま順位を守り切って、RACに続き連続優勝を飾った。

モンテカルロ初優勝を獲得したトイボネンだったが、もうひとつうれしい記録が彼を待っていた。それは親子二代でモンテカルロを制したというものだ。ちょうど20年前の'66年、父親のパウリ・トイボネンがシトロエンDSを駆って優勝を飾っていたのだ。

これで、ランチアは'86年シーズンの第1戦で優勝を飾り、幸先の好いスタートを切ったかのように見えた。しかし、このあとトイボネンの運命の糸が複雑に絡み始めた。トイボネンの輝かしい記録はここ、モンテカルロの優勝を含めて3勝で永遠に止まった。



3位のハンヌ・ミッコラは、ロールのクアトロに比べ速さはないが、その確実さでロールをリードした



プジョー・チームは3台のマシン全車が完走。そのうちティモ・サロネンが2位に入るなど、安定した力を見せつけた

最終の第4レグ、トイボネンは猛攻を開始しトップの座を奪い返す

1986 MONTE CARLO RALLY

RESULT

1	ヘンリ・トイボネン/セルジオ・クレスト	ランチア・デルタ S4	グループB	10'11'24
2	ティモ・サロネン/セッポ・ハルヤンネ	プジョー205ターボ16E2	グループB	10'15'28
3	ハンヌ・ミッコラ/アルヌ・ハーツ	アウディ・スポーツクワトロ S1	グループB	10'18'46
4	バルター・ロール/クリスチャン・ゲイストドルファー	アウディ・スポーツクワトロ S1	グループB	10'20'59
5	ユハ・カンクネン/ユハ・ピーロネン	プジョー205ターボ16E2	グループB	10'39'47
6	ブルーノ・サビー/ジャン・フランソワ・フォーシュ	プジョー205ターボ16E2	グループB	10'56'37
7	サルバドール・セルビア/ホルヘ・サバテル	ランチア・ラリー037	グループB	10'58'32
8	アラン・オレイユ/シルビー・オレイユ	ルノー11ターボ	グループA優勝	11'23'47
9	ケネス・エリクソン/ペーター・アークマン	VWゴルフGTi	グループA	11'26'56
10	フランツ・ビットマン/マティアス・フェルツ	VWゴルフGTi	グループA	11'32'08
●主なリタイア				
	マッシーモ・ピアシオン/ティリアーノ・シビエロ	ランチア・デルタ S4	グループB	SS31 アクシデント
	イングバー・カールソン/ヤン・オラフ・ボーリン	マツダ323 4WD	グループA	SS70 ミッション
	マルク・アレン/イルカ・キビマキ	ランチア・デルタ S4	グループB	SS18 エンジン
	ミッシェル・ムートン/テリー・ハリーマン	プジョー205ターボ16	グループB	SS15 油圧低下
	マルコム・ワイルソン/ナイジェル・ハリス	MGメトロ6R4	グループB	SS17 ミッション
	アレクサンドロ・フィオーリ/オノルイジ・ピロロ	フィアット・ウーノ・ターボ	グループA	SS8 アクシデント
	ジャン・クロード・アンドリュウ/アニック・アベルニユ	シトロエンBX4TC	グループB	SS7 アクシデント
	トニー・ボンド/ロフ・アーサー	MGメトロ6R4	グループB	SS7 搬送
	アヒム・バルンボルド/ビシコ	マツダ323 4WD	グループA	SS7 エンジン

●ラリールート：1 コンセントレーション 平均88km・SSなし
 1月18日土曜の朝、パド・ホルムブルグ(西ドイツ)/バルセロナ(スペイン)/ローザンヌ(スイス) モンテカルロ(モナコ)/パリ(フランス)/セストリエーレ(イタリア)のいずれからスタートし、19日日曜の朝にアイス・ル・バンに到着
 2 クラシフィケーション 418kmの中に4SS=96km
 アイス・ル・バン(日曜13:15)→アイス・ル・バン(日曜23:21)
 3 コモン 1754kmの中に19SS=515km
 アイス・ル・バン(月曜10:00)→モンテカルロ(水曜16:30)
 4 ファイナル 837kmの中に11SS=256km
 モンテカルロ(水曜10:15)→モンテカルロ(金曜7:10)

トータル 3984kmの中に36SS=867km



アラン・オレイユのドライブするルノー11ターボ。総合8位、もちろんグループA優勝を飾る



マツダは、'86年のモンテカルロから、マツダ323でグループAにチャレンジを開始。しかし、その初戦は2台ともリタイアというものだった

サブバイブルゲーム

今回は全日本ラリー選手権史上

稀に見るサブバイブルゲームとなった

その完走率、なんと52パーセント

出場60台中、実に27台もの車のリタイヤを記録してしまったのだ

その一方で、テクニクステージタカタにおける

最終2本のSSでは白熱した逆転劇が繰り広げられ

見ごたえ十分な大勝負となった。

'91年全日本ラリー選手権第5戦、'91ひろしまカップラリースピリット

6月1-2日 広島 主催: RCH

'91 HIROSHIMA CUP RALLY SPIRIT



第2ステージ終了後にはトップ陣内に11秒の遅れをとっていた石田正史。2日目のタカタでのSSでは、見事なドライビングを披露し、ポジションを2位にまで急浮上させ、今年の第1戦に続き入賞を果たした



前戦の四国で優勝し、ポイントランキングでトップに立っていた山内は最終のSS9でポジションを1つ上げ、3位に入賞。これですらポイントを稼ぎ、ランキング2位の桜井に対し70ポイントのリードとなった



Photos/Shō Akametsu
Text/Raita Todoroki



Bクラスでも大波乱が起きているSS1。すでに6台がリタイヤ。しかもその中には本命の坂昭彦。同じくチームイースズの小林康男も含まれていたのだ。これでトップには「晴きの男」小西輝男が浮上。2位有輪芳明に40秒以上の大差をつけて優勝カップを手に入れた

Aクラスでも全体的な競争激化がSS1に顕著されるという。激戦が繰り出された。7日目にほど風光明媚なタカタトップでリタイヤ。若手の活躍も最終SSで転倒。Aクラスの完走は5台。そして、坂田肇、岡本忠雄のダイハツ勢がワンツーフィニッシュを飾った



昨年から、この「ひろしまカップラリー」シリーズは完全な2デイ・イベントとなり、その点ではエントラントに好評だった。ところが、それと同時に林道でのSSもなくなり、スポーツ性を求めるドライバーから不満の声が上がっていたことも事実だった。

しかし、今年は主催者の努力により3本の林道を専有することができたことになったのだ。それによって1日目の第1ステージは3本の林道を往復で、各2回ずつ使用する6本のSSが設定されている。そして、同日に行われる第2ステージはSS一本と6カ所のラリー区間で構成され、2日目の第3ステージはテクニックステージカタで2本のSSを行うという、非常にスポーツ性の高いラリーとなった。

3本の林道のSSでは、各林道の往復のゴール地点に全出場車60台をプールのさせるだけのスペースがなかったために、15台ずつの4グループに分け、さらに第1ステージのみを4つの小ステージに分割。各グループは、それぞれ違った順番で小ステージをこなす実用的な方法が取られた。これもまた全日本ラリーでは珍しい方法だ。だが、いかに主催者が苦勞してスポーツ性の高いラリーを行おうとしていたかが伺われる。

1日目は6月1日、午前10時1分に1号車スタート。いよいよ、全日本ラリー第5戦の戦開開始だ。このラリーの結果によっては、シリーズの行方も見えてくるだけに、気の抜けない1戦だ。特にポイントランキング上位者は、今回ここでポイントを稼いでおけばシリーズ後半戦が楽になるだけに、一層気合が感じられる。

しかし、昨年のシリーズチャンピオン桜井幸彦はスタートからすでに運に見放されてしまった。前戦の四国を欠場し今回のラリーに賭けていた、バルサーを駆る桜井は、SSを4本こなしたところでサスペンショントラブル、リタイヤせざるを得ない状況に追い込まれてしまった。

さらに有力チームの高嶋正博や藤田哲也を始め、10クルーが第1ステージでリタイヤを喫している。特にSS1、2の往復で使用した林道はかなりの悪路で、ほとんどのリタイヤ理由が、このSSでの発生した何らかのトラブル抱えた結果だ。

この第1ステージで好調だったのは、レガシイの神岡政夫だった。6本のSS中3本でベストタイムをマーク。2位の松本誠キャラ

ンに6秒差をつけている。そして、その松本に2秒差で、現在ポイントリーダー、ギャランを駆る山内伸弥が3番手につけている。山内にとっては、桜井がリタイヤしたこともあり、ここで勝って、ポイントランキングの後続を一気に突き放したいところだろう。

しかし、第2ステージでがんばりを見せたのは、第1ステージで山内に2秒差で4番手につけていたギャランの加勢裕二だ。この第2ステージで設定されていた1本のSSも、大庭誠介に次ぐ2番手のタイムでクリア。ナビゲーターの林哲もラリー区間を上手くまとめた。しかも、第1ステージ2位の松本がサスペンションを傷めてリタイヤしたこともあり、山内を抜いて一気に2位に浮上してきた。この時点でトップ神岡とは5秒差。

2日目、テクニックステージカタでのSSは2倍減点となっているので、2位の加勢3位の山内にも逆転優勝のチャンスは十分残っていた。

そして迎えた2日目。前日の夕方から降り出した雨の中、ダートトライアルコースのテクニックステージカタでの最後のバトルが始まった。

まず、1本目。ベストタイムこそ得意のダートコースで本領を発揮したギャランの西尾雄次郎が奪ったものの、加勢は神岡に対し3秒、つまり2倍で6秒の差をつけ、1秒逆転でトップに躍り出た。

第1戦DCCSで優勝しているセリカの石田正史も気迫のこもった走りを披露した。第2ステージ終了時にはトップに11秒差。スノアイベントでは優勝したものの、ダートイベントでは勝てないと言われていたセリカを豪快に振り回し、なんと神岡にあと1秒というところまで迫り、逆転優勝の可能性も十分に考えられるポジションに急浮上。さらに、この時点で4番手の山内もトップとの差はわずかに5秒。

最後のSS1本を残して、まさにCクラスは上位4人誰が勝ってもおかしくない状況だ。そして、勝負は最後のSSで決することになった。

しかし、結局は誰よりも加勢が一枚上手だったようだ。加勢は2本目も手綱を握めることなく、神岡との差を9秒まで広げてゴール、全日本ラリー7年ぶりの優勝を飾った。また、石田もトップには届かなかったものの2位、山内が3位に入り、神岡は4位にまで落ちる結果となった。

第1ステージは4番手だった加勢だが、第2ステージではSS、ラリー区間ともに上手くまとめ、一気に2位に浮上。第3ステージの1本目のSSで逆転、ついに1秒差でトップの座を神岡から奪い、7年ぶりの全日本ラリー優勝を飾る



RESULT C Class

順位	車号	ドライバー	ナビゲーター	マシン	第1ステージ												第2ステージ												第3ステージ											
					1cp	SS1	SS2	7cp	8cp	9cp	10cp	SS3	SS4	6cp	7cp	SS5	SS6	8cp	9cp	SS7	10cp	11cp	12cp	13cp	14cp	15cp	SS8	SS9	SS10	小計										
1	44	加勢 裕二	林 哲	ギャラン	0	205	209	0	0	0	0	0	0	162	158	0	0	104	107	0	0	941	0	129	2	0	0	1	1	138	0	171	166	337	1416					
2	31	石田 正史	澤田 茂	セリカ	0	215	209	0	0	0	0	0	0	164	168	0	0	107	104	0	0	957	0	120	0	1	1	1	0	120	0	167	169	326	1421					
3	3	山内 伸弥	森 繁	ギャラン	0	208	205	0	0	0	0	0	0	162	157	0	0	100	107	0	0	939	0	128	1	6	1	3	2	142	0	174	168	342	1423					

RESULT B Class

順位	車号	ドライバー	ナビゲーター	マシン	第1ステージ												第2ステージ												第3ステージ											
					1cp	SS1	SS2	7cp	8cp	9cp	10cp	SS3	SS4	6cp	7cp	SS5	SS6	8cp	9cp	SS7	10cp	11cp	12cp	13cp	14cp	15cp	SS8	SS9	SS10	小計										
1	10	山内 伸弥	森 繁	ワゴン	0	225	211	0	0	0	0	0	0	174	164	0	0	117	113	0	0	1014	0	147	0	0	0	2	19	6	160	0	189	198	379	1543				
2	2	有馬 伸	菅原 隆	ワゴン	0	231	224	0	0	0	0	0	0	178	169	0	0	119	114	0	0	1035	0	134	0	7	2	0	2	16	6	176	0	184	187	371	1556			
3	5	三宅 和義	森 繁	ワゴン	0	228	228	0	0	0	0	0	0	180	173	0	0	118	113	0	0	1048	0	138	1	4	2	0	0	2	16	0	188	183	377	1590				

RESULT A Class

順位	車号	ドライバー	ナビゲーター	マシン	第1ステージ												第2ステージ												第3ステージ											
					1cp	SS1	SS2	7cp	8cp	9cp	10cp	SS3	SS4	6cp	7cp	SS5	SS6	8cp	9cp	SS7	10cp	11cp	12cp	13cp	14cp	15cp	SS8	SS9	SS10	小計										
1	1	加勢 裕二	林 哲	ギャラン	0	232	225	0	0	0	0	0	0	177	174	0	0	115	114	0	0	1041	0	137	0	0	0	3	14	5	163	0	193	197	370	1574				
2	3	山内 伸弥	森 繁	ワゴン	0	247	235	0	0	0	0	0	0	181	177	0	0	120	115	0	0	1060	0	141	0	1	3	0	0	12	10	189	182	367	1588					
3	2	有馬 伸	菅原 隆	ワゴン	0	231	225	0	0	0	0	0	0	180	173	0	0	118	113	0	0	1048	0	138	1	4	2	0	0	2	16	0	188	183	377	1590				



パワーを信じる者たちへ。

BELL[®]

HELMETS



ユナイテッド・ステイツ・オブ・アメリカ。

この国は、政治も経済もすべての根源はパワーである。

POWER: 権力、能力、そして馬力。

アメリカのモータースポーツ・シーンを支えているのもパワー、広い大地を圧縮するパワーだ。

バルーン・タイヤを軋ませて、僅か4秒で400km/hに達するドラッグ・スター。

オーバル・コースで一触即発の格闘技を演じるストック・カー。

ダウンフォースを頼りに、限界のスピードを求めるインディCARTシリーズ。

馬力を信仰するアメリカン・ドライバーは、強大なパワーが生み出す恐怖と戦うために、祈りを込めてシートベルトやスーツ&グローブ、そしてヘルメットという十字架を身に付ける。

彼らは、パワーを信じるように、BELL HELMETSを信じている。



AFX-1 PRO

WINGS

総輸入発売元 株式会社ウイングス・コーポレーション・ジャパン 〒105 東京都港区新橋5-23-7 TEL.03-3431-9921(代表) FAX.03-3431-9841

BELL HELMET
資料請求券
2-ONB

WATCH ME!

[このレースで光ったドライバー]

「ドリキン」の愛称でモータースポーツファンだけではなく、幅広い層から親しまれている土屋圭市。ツーリングカーを横にしてコーナーを走り抜ける姿を一度は目にした人も多しはずだ。ハコ、いわゆるツーリングカーの世界では誰にも負けない自信を持ち、かつ実績を残している土屋が、フォーミュラマシンであるF3への挑戦を始めて3年目を迎えた今年、チーム、そして体制を一新してフォーミュラマシンでも実力を発揮し始めた。

開幕戦から上位クループを走り好調の土屋は、第3戦富士で4位と今季初ポイントをゲット。第4戦鈴鹿でも終盤マシントラブルでペースダウンするまでは4位を快走している。

そして今回、スターティンググリッドの重要な筑波で予選からアグレッシブに攻め続け、予選クラス3位、総合では5位のポジションを得た。オリジナルスタートでは5位のポジションをキープするしかないと思われたが、後方でのアクシデントにより赤旗中断。2バートに分かれたレースでは4番手のポジションから好スタートを決め、トップに躍り出たトムス031F・トヨタを駆るビクトル・ロツソを追いかける。

残念ながらロツソには届かなかったが、2位でF3初の表彰台をゲットした。ベテラン土屋の全力を尽くした戦いぶりは、誰よりも光っていたことは間違いない。

◆ 本当は去年一杯でF3はやめようと思っていたんだ。「俺はハコのドライバーなんだ、フォーミュラには向いてない」って自分に言い聞かせていたし、決まっていたスポンサーも断ったしね。でも、デイジョンカーズの社長の木下さんから、「そんなこと言わんともう1年だけやってみいや」と言われてさ、今年お世話になることになったんだ。

去年なんかクルマを壊したら次はない、って言われたんだけど、今年はさ、木下社長が「クルマなんか何台でも買うたる」と言ってくれりし、予選前なんか必ず「飛んでもいいから行ってみい」と言ってくれりんだ。

しかも練習からトップ取れって本職でも金曜でもニュータイヤを使わせてくれる。とにかく伸び伸びやれるんだ。だからこれで結果を残せなかったら、やっぱり俺はフォーミュラには向いてないってことになるからさ、本当にこの1年に賭けてるんだ。

でもさ、今年調子がいいっていうのは、メカニックのおかげなんだよね。F3でもトップ



マシンをベストに仕上げてくれるメカがいる

F3 土屋圭市

KEIICHI TSUCHIYA

筑波チャレンジカップレース第4戦

全日本パナソニックF3選手権シリーズ第5戦 6月8~9日 筑波サーキット

予選5位 (A組3位) 決勝2位

チーム: アビクトwith TEAM 5 ZIGEN

マシン: ラルトRT35 無限



とにかくロツソだけ見て走った 最後まで見える所にしようとな

ブクラスではドライバーの差はほとんどないよね。とにかくマシンのセッティングで勝負は決まる。今年俺のチーフメカをやってくれているのは、去年俺のチーフメカをやっていた南出さん。本当にいい仕事をしてくれるよ、文句も言わないでね。俺が文句を言った分だけキチンとクルマを仕上げてくれるんだ。彼がいるから今年の俺があるんだよ。

今日もクルマはベストだった。本当にいいクルマを作ってくれたメカニックのおかげだよ。ドライバーじゃない。今日のクルマだったら誰が乗っても速いはずだよ。

予選は、夕方の2回目の方が条件は良くないから、頭を取れないのは分かっていた。で

も、とにかく1回目でもトップを取ってやろう、意地を見せつけてやろうと思っただけで最初から行ったんだ。同じ組にカルカスチ、石川、余石がいたからね。こっちが2秒台に入ったら相手も動き出すと思っただけで、動けば相手も本気でくるから、その時のタイム差がどのくらいかで勝負が決まると思っていたんだ。



ロツソは抜けなかったけど本当に嬉しかった

1回目のアタックで2秒9。すぐに石川が2秒6出したから、タイヤを冷やしてその後2回アタックした。3回目のアタックは最終コーナーで1000回転高かったから、絶対2秒7は出たはずなんだけど、1コーナーで引つかかっちゃった。胃がキリキリ痛くなるほどコンセントレーションを高めてたから、引つかかかった時点で自分でシートベルトを緩めたよ。あと1周はもう走れないと思っただけ。

2回目はメカがもうタイヤがダメって言うのを左右入れ換えて1発勝負。それで2秒7が出た。この回は新品タイヤを残してた金石がトップだったけど決勝では敵じゃない。恐いのはカルカスチ、ロツソ、石川だけ、石



とにかくロツソの見える範囲にいてやろう、それしか考えなかった

川はまだ役不足。あとのふたりには死にもの狂いでついて行かないと思ってた。

スタートは良かったんだけど、金石の後ろについてインに入ったのが失敗だった。石川はスタートの1コーナーが遅いんだよね。結局詰まってる間に藤水とロツソがアウトから来て前に行かれちゃった。で、結局5番手。全周で走ってただけでついて行くのがやっとなでさ、今回は4位か5位だと思っただけでさ。そこへ赤旗が出た。本当に助かった。ラッキーだったよ。2回目のスタートは俺のF3ドライバー生命を賭けたよ。1回目の失敗があったから、誰の後ろにもつかないで、空いてる所があればそこに飛び込もうと思っただから、周りは全然意識しなかったね。1コーナー立ち上がりでうまいことロツソの後ろにつけられた。これでレース中にミラーを見る必要がなくなったんだ。自分がミスらなきゃ抜かれるわけはないし、1回目を走ってその自信もあったからね。

とにかくロツソだけ見て走った。終わるまでロツソの見える範囲で、絶対食らいついてやる。コイツに離された俺にはマカオも世界選手権もない。って思いながらね。ミラーだけじゃなく、P1ーサインも一回も見なかった。ロツソは抜けなかったけど、最後まで見える範囲にいられた。チェッカーを受けた時に自然に涙が出てきてさ、1コーナーを回れないかと思うくらいあふれちゃって。どうしていいかわからなくなるほどね。2位で涙なんて、どうやってクルマを降りようかって思いながら1周回って来たんだ。これでやっとなでメカに恩返し出来たよ。ホント、今日の結果はメカニックのおかげだよ。

最近、時間を見つけては隣の家でテニスをしている
 まだ始めたばかりなのでうまくコツがつかめず
 何度あの黄色いボールをフェンスの向こうへ飛ばしたことだろう
 そんなことをしていたからって訳じゃないと思うけど
 レースの方は今一步調子に乗れないでいる
 焦っても仕方ないのだが、何とか早く1勝を挙げたいところだ
 自分自身は必ず勝てると信じてやっているから良いのだが
 さすがに応援してくれる方々の中には
 “アイツほんとに大丈夫かなあ”てな感じで心配というか
 不安になっている人もいるかもしれない……。とりあえず信じて下さい

Photos/MAX PRESS, Racing on

野田英樹
 イギリスF3
 挑戦記

6

5月20日(月)曇り

注文していたファイアット128のパーツが
 手に入ったため、朝からADRのファクトリ
 ーでメカニック。これでこの車は完全に直っ
 た……と思おう。

5月21日(火)晴れ

明日から2日間にわたって行うスネッター
 トンでのテストのため、仕事に出発。2時
 間で順調に着き、メカニックと中華料理を
 食べに行った。

5月22日(水)晴れ

ここスネッターを今年走るのは、実際
 初めてだ。前にここへ来た時は、雨でテスト
 にならず1周だけで切り上げたのだ。結果は
 まずまずで、午前中ウエストサリトのバリチ
 エッロにやられたものの午後には抜きかえし
 てやった。

5月23日(木)晴れ

今日のテストは、週末のストラクストンを想
 定してのもの。そのためタイムは始めから期
 待できるものではなかった。以前にも書いた
 と思うがストラクストンは騒音問題のためテス
 トができないのだ。

5月24日(金)曇り時々雨

メカニックとオックスフォードへ食事に行
 った。以前アランに連れて行ってもらったこ

とのある所だ。

5月25日(土)晴れ

村の祭りがあったので行って来た。手作り
 のケーキを売っていたり、アンティーク物
 があったり。色々な見せ物もあり、イギリス
 らしいのどかな雰囲気は何だか妙にマッチし
 ていた。

5月26日(日)晴れ

スタンの大2匹を連れて近くの湖へ行った。
 アイツらは平気で水の中に飛び込んで楽しそ
 うだったが、湖とはいえ湖水は濁ったドロ水
 ……帰りの車の中がどうなったかは想像して
 ください。

5月27日(月)曇り

ストラクストンでレースが行われたが、結果
 は予選からエンジンの調子が今ひとつ。決勝
 レースではオイルプレッシャーの警告灯が点
 灯してしまってもトップ争いには加われ
 なかった。結果は4位入賞。なかなか上手く
 いかないなあ。

5月28日(火)晴れ

僕のおばあちゃんが以前よく作ってくれた
 オムレツを思い出して挑戦してみた。材料は
 ミンチ、たまねぎ、ジャガイモをフライパン
 で炒め、それが完了すると、今度は卵をなる
 べく薄く引きのばして焼き、先に作っておい

いっつか、輝く!



た具をこれで包んで出来上がり。サイドディ
 ュッシュにはキヤベツのサラダを忘れずに!!

5月29日(水)晴れ

テニスをした。というよりボール拾いをし
 たといった方が的確かもしれない……。

5月30日(木)曇り時々雨

ランチにさうめんを食べ、プールに行っ
 て来た。

5月31日(金)曇り

ファクトリーへ行ったところ、ウエストサ

6月1日(土)曇り

ノーザンプトンで自動車展示会が行われ
 僕のマシンと同じカラーリングのラルトRT
 34がADRから貸し出されたため僕も顔を
 出して来た。

夕方は僕のスポンサーの件でわざわざ来て
 くださったK氏とロンドンで食事をした。何
 とか上手くいってくれるといいけどなあ。

その後は友人の家で行われたパーティーへ出席し、久しぶりに遅くまで騒いだ。

6月2日(日)雨のち曇り

午前中、車の掃除を済ませた後は、先日のストラクストンでのレース、ポード3000、D1カナダGPとテレビにかじりついて観戦としやれこんだ。

6月3日(月)曇り

シルバーストンのクラブコースで週末のレースに向けて合同テストが行われた。このコースでは第1戦で2位になっているので、まだ良いレースで良い結果を残したい。

6月4日(火)曇り

テニス……。始めのうちは進歩もはっきり表れるようで、先日よりかなり良くなった気がする。

6月5日(水)曇り時々雨

ファクトリーへ行って週末のレースのためにギヤレシオ表とにらめっこ。

6月6日(木)曇り時々雨

クリスとセットアップで4時間かかるミーティング。これだけやっているんだから下手くさいといけど。

6月7日(金)曇り時々雨

ここ何日か天気が悪い。もしかすると久しぶりに雨のレースになるかもしれないなあ。



ストラクストンでは何とか4位。いまひとつビリッとしないなあ

雨、好きなんだよ。

6月8日(土)曇り時々雨

今回のレースは2デーのスケジュールで、予選は土曜日に終わった。1回目の予選はブレイキ・バランスが合わず、またデイファレンシャルの選択ミスで思ったように走れず5番手。2回目は小雨がパラつく状況で行われ、何とかタイムを高めようと頑張ったけど、やっぱり無理だった。しかし、デフをスタンダードに戻したことで、ハンドリングはかなり改善され、それを考えると1回目のトラブルとミスチヨイスは少し悔しかったかな……でも、これがレースなんだ。

6月9日(日)曇りのち雨

午前中は曇り空だったのだが、午後になって小雨がパラつき始め、最後にはD3の前行われたツーリングカーレースの最中に突然パケツをひっくり返したような勢いで降り出してしまった。結局そのレースはレッドフラッグでフィニッシュとなった程だったのだ。この後に行われたD3は全車レイスタイヤでスタート。しかしここで我々は、良いコンディションのレイスタイヤが無いという、信じられないような初歩的なミスを犯してしまつた。皮むきに最低でも5回は必要な新品タイヤを選ぶか、それとも使い古した昨年のタイヤを使うのか。結局エンジニアの判断で後者を選択。レースが始まってみると、ストレートでのハイドロ現象がひどく勝負にならないことに気がついたけど、それでもレース中盤に雨が弱くなった時は少し頑張れ、ミスを犯さないよう集中して最後まで走りきった。結果は4位完走。今回は納得しがたいレース内容だったけど、自分自身ではできるだけの力で頑張った。きつとすべてが上手く噛み合ってくれる時が来る兆しだと思う。

●追伸

元々なぜイギリスのD3にここまでこだわったのか。そりや日本でレースをすれば資金面、言語、文化など色々な面で楽だったかもしれない。でも最終的な目標を考えた時、今年これをすべきだと思つた。去年はレースを始め以来初めて一度も表彰台に立てないという年を経験し、自分が本当にヨーロッパで通用するドライバーなのかどうか不安感が残つた。それを引きずったまま日本に戻ってしまったら、次の壁にぶつかつた時、それを乗り越えるのにもっと大変な思いをしなければいけないのではないか……。

なるのではないかともし、それならば精神面を鍛えるためにも、また数字として結果を残してヨーロッパで通用するを見極めるためにも、自分の力を一番発揮できる英国D3が自分にとって最良だと思つた。

F1ドライバーの多くがそうであるように、25才ぐらいにはF1デビューしたい。それまでの短い期間に少しでも多くのことを学ぶためにも英国D3は最良だ。なぜならレース数テスト数だけをとっても、日本のD3より多くこなせると同時に、言語や文化も学べるから。やはりF1というものは本来ヨーロッパの文化なのだから、それはそれで大切にして、少しずつ日本の物も取り入れていければ、と理想像を描いている。ハードの面では日本は完全にトップだと思つた。しかしソフトの面で、ブラジル人のような活躍はできない。実際はできた、あるいはできるチャンスは少なからずあるのかもしれない。ただ残念なことにはまだそれほど多くの日本人がヨーロッパでレースをするチャンスも少なく(実際今年で英国D3には6名ものブラジル人が参加している)、また日本でもヨーロッパ以上にプロフェッショナルなレースができてしまうから必要以上にヨーロッパに来る必要もないかもしれないが……。

そのためか日本人がヨーロッパで活躍した記憶も少なく、ブラジル人ほどの評価をされていないのも事実だし、彼らが評価しながらいないのも事実だ。僕もよほど良い走りをしていない限りこちらの雑誌などでは、なかなかヨーロッパ人と同じような評価はもらえない。でも目えがないからやりがいはある。そしていつか日本人がブラジル人のような評価をもらえらるようになった時、その時はヨーロッパで修行する必要がなくなるかもしれない。それくらい、日本のレースはレベルが高いと思うのだが、もう少しそれをこつちで分かってもらうには時間がかかるのだろう。

2人の日本人F1ドライバーがD1というものをこれだけ日本に近づけたのだから、次の世代はヨーロッパのレース界にもっと日本人ドライバーへ目を向けさせることも必要なのかもしれない。それには僕たちが頑張らなければならぬのだ。

何だか生臭いことを書いてしまったかもしれないけど、本当は僕自身も最近のレース結果からなにかスッキリしないものがあり、心の中を整理するためにも少し文章にしてみたのだ。でも結局はゴチャゴチャ言っていないで、レーシングドライバーは黙って勝つことに集中しろろろろって感じかな……。

クリスも頑張ってセッティングに取り組んでいるのだが



憂き晴らし(?)のスカッシュ。最近ではテニスもやる



'87年のホンダRA273以来、次々とF1をモデル化してきたタミヤ模型の1/12シリーズ。しかし、それもルノーRE20ターボ以来、ぱったりと途絶えてしまっていた。だが今年、そのタミヤが10年もの沈黙を破って、1/12F1シリーズを復活させた。そして、その復活第1作に選ばれたのが、このフェラーリ641/2だ

これがタミヤ製の1/12フェラーリ641/2だ!!



フロントサスペンション

ジョン・バーナードがデザインした639以来のフェラーリの特徴でもある、トーションバー式のフロントサスペンションも完璧に再現しかも、ベルクランクを介してダンパーもちゃんと可動するのだ



サイドポンツーン

サイドポンツーン内には、ラジエター、ウォーターパイプ、そしてフレッシュエアの経路が、ラジエターからの熱を遮断するための金属箔も、メタルテープできちんと再現と、うーん、こりゃ凝ってる



燃料タンク

ドライバー背後のモノコック部分には、燃料タンクとエンジン・マネージメント用のコンピュータのブラックボックス、さらに、写真をよく見ると分かるけど、カーボン表面の質感まで再現してある



リアアンダートレイ

リアのディフューザー部分の微妙なラインを再現したのがコレ。ジャッキアップ用のフックもちゃんとついているし、もちろん、リアタイヤを外して、リアのブレーキまわりを観察することもできるよ



エンジン

エンジンとエキゾーストパイプ部分、エキパイは、ちょっと捻けた様子に仕上げるとイイ感じになるかもね、それとちょっと分かりにくいかもしれないけど、スロットルワイヤーもちゃんとついている



リアサスペンション

リアサスペンションも、フロントと同じようにベルクランクを介してダンパーが可動するようになっている。もちろん、オイルクーラーやリザーバータンク、セミATのギヤボックスの再現もバッチリ



SUZUKA CIRCUIT TAMA TECH NEWS

●鈴鹿サーキット/三重営業所 0593(78)1111
●多摩テック 0425(91)0820
●東京本社/東京営業所 03(3582)3221
●大阪営業所 06(372)1526 ●名古屋営業所 052(571)7176

FIM'91世界選手権モトクロスシリーズ最終戦 スジャータ 日本グランプリ

世界選手権シリーズ日本初開催!



MOTOCROSS WORLD CHAMPIONSHIP
SUJARTA GP
JAPANESE GRAND PRIX
SUZUKA 1991

興奮! 新たなる世界の走り。

世界のトップライダーが集結し、国の榮譽をかけて激しいバトルを繰り広げる「世界選手権モトクロスシリーズ最終戦 スジャータ 日本グランプリ」。しかも、わずかなポイント差がタイトルの行方を決める最終戦。テクニック、体力、精神力のすべてを注ぎ込んだ走りは興奮の連続。迎え撃つ日本人ライダーの活躍にも期待がつのる!

開催日程

8月16日金フリー走行・予備予選(ウォリアーリング・プラクティス)
17日土フリー走行・公式予選(タイム・プラクティス)決勝第1ヒート
18日日フリー走行・決勝第2ヒート

開催レース

●世界選手権GP250cc ●世界選手権GP125cc ●ジュニア80cc(国内格式)

前売券好評発売中!

観戦券(指定席付セット券) (消費税込)

券種	有効日	Sセット券 Aセット券 Bセット券		
		大人(高校生以上) 子供(小・中学生)	大人(高校生以上) 子供(小・中学生)	大人(高校生以上) 子供(小・中学生)
3日通し	8月16日全 ~18日日	13,000円	11,000円	9,000円
		10,000円	8,000円	6,000円
公式予選日	8月16日全	4,000円	3,000円	2,000円
		3,000円	2,000円	1,000円
決勝日1日	8月17日土	8,000円	7,000円	6,000円
		6,000円	5,000円	4,000円
決勝日1日	8月18日日	8,000円	7,000円	6,000円
		6,000円	5,000円	4,000円

観戦券(指定席付セット券)の料金及び発売について

- 観戦券は、全て指定席セット券となっております。(観戦券のみの発売はいたしませんのでご注意ください。)
- 全て前売にて、有効日別の限定発売となっておりますので、お早目にお買い求め下さい。

チケットのお求め

鈴鹿サーキットチケットセンター ☎0593-78-1111

- 全国主要2輪販売店
- オンラインチケット取扱店(チケットセゾン、チケットぴあ、丸井チケットガイド、CNプレイガイド、ダイエーオレンジチケット、関西プレイガイド協会)
- 全国主要プレイガイド
- オンラインチケット取扱店では、大人セット券(S・A・B)のみを発売いたします。子供セット券(S・A・B)は、全国主要プレイガイド等でお求め下さい。

●駐車台数に限りがあります。電車・バスでのご来場をお願いします。

●大キャンプ場営業! キャンプしながらGPをまるごとお楽しみ下さい。

お得で便利な観戦ツアーをご利用下さい。

※お問い合わせは、鈴鹿サーキットランド各営業所へ

鈴鹿サーキット情報テレホンサービス

鈴鹿 0593(78)4488
東京 03(3505)4488 大阪 06(376)4488
名古屋 052(581)4488 大阪(茨木) 0726(22)4141

これが実物大サイズ!!



フロントウイング

各チームが工夫を凝らしているフロントウイングの整流板の形は、フェラーリの場合、こんな風になっている。それに、ノーズからフラットボトム面への過程も、プラモデルで見るとよく分かるでしょ。



コクピット

コクピットには6点式シートベルト。そして、ステアリングの後ろにはセミAT用のチェンジレバーもついている。さらにシート、ヘッドレストは、特製のバックスキン風皮シートを貼って仕上げる。



SPECIFICATION

全長	172mm
全幅	110mm
全高	83mm
サスペンション (前)	プッシュロッド(ダイキャスト製)
(後)	プッシュロッド(ダイキャスト製)
シートベルト	6点式(サベルト)
タイヤ	スリック(中空)
カーナンバー	1.7
部品種点数	約400点
価格	12,000円

最近のF1チームによって、F1マシンのプラモデルはいろいろなメーカーから発売されているけれど、そのほとんどが一般的なコレクション・サイズと言われている1/20か1/24サイズ。まあ、現在の状況事情を考えると、これは仕方ないかとも思うけど、やっぱりもっと大きなサイズのF1モデルが作ってみたいよ、と思っていた人達も多かったはず。そこで、あのタミヤ模型さんがやってくれました。ルノーRE20以来、約10年ぶりに1/12F1シリーズのフェラーリ641/2を発売してくれたのだ。タミヤと言えば、かつて1/12F1シリーズで世界にその名を知らしめたほどのメーカーですが、この「復活記念作品」のフェラーリには、気合が入っています。

まず、その特徴として挙げられるのが再現の精密さ。昔からのこのシリーズの特徴でもあったステアリングに連動するフロントタイヤはもちろん、サスペンションまでもが、実車同様のシステムで可動するのだ。さらには、特製の皮ステッカーやアルミテブなどを使って各パーツを実車感覚に近づけている。また、モデルとしての耐久性(落として壊しちゃったってこと、よくあるでしょ?)も考えて、サスペンションアームにはダイキャストを使っている。

で、気になるお値段の方は、1万2000円。でも、これだけの内容のキットだったら、決して高いとは思わないんだけどね。



プロクラス・レースのスタートシーン。F3レーサーの“プロ”は、後方スタートのハンディが



世界中から、ニュース、トピックス、よもやま話……

Photos/Shoji Mita, Hiroshige Satta, Racing on

これがプロクラス・レースのスターティンググリッド。最後尾にはふたりの金石（大&小）選手が仲良く並んでいる



この日のレースのために、車検が切れていたトランスポーターのトラックの車検を取った。佐藤浩二選手。気分が入ってます



このバリ〜北京は、総行程1万6千キロを走破する壮大なもの。数分の放送を予定している。

また、同時にこのラリーレイドのメインテーマ「彼方へ……」も発表された。これは作曲を林哲司、作詞とボーカルはバービーボーイズの杏子が担当している。



「テーマソングでこのバリ〜ベキンに参加できることに興奮している」と杏子



プロクラス・レースで、F3ドライバーとしてのプロの意地を見せて優勝した石川朗選手。チェッカーフラッグを持ってウイニング・ランをやる姿もなかなか決まっているね



プロクラス・レースの3人の入賞者たち。それぞれに舟木社長が自腹を切って出した賞金が手渡された。さすが社長、太っ腹!

堺カートコースでフナキレーシングがカート大会を開催。みんな楽しんでたヨ

岡山のT&IサーキットでフナキレーシングがF3のボウマン・シャシーのシェイクダウンを行った翌日、大阪の堺カートランドでは、



そのフナキレーシングの舟木俊之氏が社長を務めるピークル・アドバタイジングの社員親睦カートレース大会が開かれた。

このイベントに集まったのは、石川朗、金石勝智、佐藤浩二選手などの現役F3ドライバーを始め、佐藤選手のシャシー・メ

舟木社長を擁するピークルのBチームが見事、優勝を果たした。

そして、プロクラスのレース。このレースには、金石選手もどきの金石（小）なる選手も参加し、金石（本物）選手と仲良く他車のスピンに巻き込まれて、ふたりで集団から遅れたりしていた。

で、結局このレースに勝ったのは、石川朗選手。レース前には、このカートレースが数週間後に行われるF3仙台の前哨戦か？とも言われたけど、「本番」の仙台の方はさて、どんな結果になるやら。尚、優勝した石川選手には、舟木社長が自腹で優勝賞金3万円！を贈呈。思いがけない臨時収入に石川選手は喜ぶやら、戸惑うやら。とにかく大盛況のうちにこのカート大会は終了した。

メンテナンスを担当する木村エンジニアリングの面々、ピークルの関係会社の人達、そしてピークルアドバタイジング社員の方々などで、堺カートコースは30人以上もの人達で賑わった。

で、ここでまず行われたのが、チーム対抗のカート耐久レース。これはドライバーに金石勝智選手、



これが、金石（大）と金石（小）。さて、本当の金石勝智選手はどちらでしょうか？ 正解は、大きい方がそうです。では、小さい方は？ これは金石勝智選手の父親の弟の子供。つまり、いとこの金石念弘さんです。こちらの金石選手は、大阪のカートシリーズのA-1日クラスに参戦するカーターなんだから



トレーラーがいつの間にかサービス・テントに……アクロポリスで見つけた不思議な光景

その名のとおり悪路の中で争われる、アクロポリス・ラリーで拾ったネタをいくつか。

まずは、上の写真をご覧ください。これが、TTE（トヨタ・チーム・ヨーロッパ）のホンナガアナートレーラー。一見、ただのトレーラーにしか見えない。が、実はこれには特別な仕掛けがある。ある時はただのトレーラー、しかしその実体はキューティハニーさ（知ってる？）じゃなくて、サービス・テントに早変わりってわけ。

で、次は右の写真の「謎の台」。これはいったい何かと言うと、ホイール・アライメントにうるさい



左の写真は、普通のトレーラーの状態。それにちょちょいと手を加えたら、あら不思議、右の写真のようにいつの間にかサービス・テントへと早変わり。こんな便利なクルマが1台あると、便利だね（でも、ちょっとこれは大きすぎるが……）

カルロス・サインツのために、TTEが特別に開発したアライメント・テスターなのだ。

次は「シエラ、SSでバック（爆？）走」の巻。これは、SSを走行中にマシンの右フロントタイヤが突然外れてしまい、やむなくバックで走っちゃったのです。



ホイール・アライメントってけっこう大変らしい



スーパーSSを走るファミリア。まあ、これが普通だわね



それに対して、こっこのシエラはどう見ても普通じゃないわな

NからAへ。チーム・ゼクセルが2年目のスパに出撃開始!



紅白餅よろしくピット前に並べられた2台のGT-R。紅白の色使いは、なんとなく縁起が良さそうだね



スパってけっこう雨が降りやすい所にあるから、レース中に何度かはこんなシーンに出くわすのかも……

去年のスパ24時間レースでは、惜しくもクラス優勝は逃したものの初出場で見事、グループNクラ

スの2、3位を占めたゼクセル・スカイライン。そのゼクセルが、今年は総合優勝を狙えるスパのグ

ループAクラスにチャレンジする。そして、そのゼクセルのスパ仕様マシンが、富士でシェイクダウ

ン・テストをした。

けれど、残念ながらテスト当日はあいにくの雨。「ゼクセル・スカイライン、そのポテンシャルを遺憾なくアピール！」ってわけにはいかなかった。でも、これまでにテスト車両（赤い方のクルマ）の方で5000kmにも及ぶ耐久テストを繰り返してきたそうで、本番レースでも十分に期待が持てそう。頑張れ、ニッポン!

本邦初公開、これがウワサの小河サン家のお子さんデス

7/1号のこのコーナーで「小河等選手に待望のジュニア誕生!」のニュースを紹介したけど、今回はその小河選手のお子、諒くんをご紹介します。

4月に諒くんが生まれて、ちょうど2ヵ月あまり。小河選手は「まだ、父親になったという実感があまりない」とは言いながらも、諒くんをあやす様子はなかなかサマになってました。

小河選手曰く、この「諒」という名前には、誠とか、真実という意味合いがあるそう

ボク、8月にはサーキットにデビューします。皆さんも、パパのこと応援してね



です。それに最近、自分が生まれたばかりの頃の写真を改めて見ると、今の諒くんの顔にそっくりだったとか。

まだ2ヵ月だけど、クルマに乗せると、おとなしくなるという諒くん。将来はパパの跡を継ぐのかな? ちなみに、8月のF3000は、パパを応援しにサーキットまで行くんだって。パパ頑張る!

7月に入ってまたレースが忙しくなると、諒くんに会えない日が多くなるんだって



パリ〜北京マラソン・レイドをNHKが放映 バービーの杏子も協力

今年秋に開催される「第1回ウエスト・イースト パリ〜モスクワ〜北京マラソン・レイド」の日本国内における放映がNHKを通じて行われることが発表された。

これによれば、フランスのTF-1とNHKとが映像を共同で制作する。そして、日本国内では9月1日のスタートと9月27日のゴールの模様を生中継し、イベントの過程も衛星放送では毎日30分程度、総合放送ではニュース枠で



●MITSUBISHI GTO用 NIパーツ開発中



●6月1日より、株式会社アール・エム・シーは「株式会社 アーム コミュニケーションズ」に社名変更いたしました。

株式会社 アーム コミュニケーションズ

HEAD OFFICE 〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-12-12ルネスE.B.I.3F Tel03-5489-5370 Fax03-5489-5375

FACTORY 〒339 埼玉県岩槻市横根257 Tel048-797-0070 Fax048-797-0071

SCALE CAR



卓上で、“革命児”の秘密を考察する

アンヘドラル・ウイング。もう、R'on読者の方々ならご存知だろう。昨年非力なフォードDFRユーザの中にあつて飛躍的な活躍をみせたティレル019に採用されている特異な形状のフロント・ウイングのことである。'90年サンマリノGPで初めて我々の前に姿を現したティレル019は、デビュー2戦目のモナコGPでいきなり2位に入賞するなどただならぬポテンシャルをみせつけた。その秘密は、もちろんこの年からフルタイムF1ドライバーとなった、若獅子、ジャン・アレジの活躍も挙げられるだろうが、なんといつてもこの革新的なウイング形状にあると言えよう。今シーズンになってウイリアムズを始めとする数あるコンストラクターが、このマシンをデザイン・モチーフとしているところからも、このマシンのコンセプトが、いかに優秀なものだったかがかえりよう。

そのティレル019が、懸念からスケールモデルとしてリリースされた。スケールは今もとも主流の1/24。他のカテゴリのマシンたちも圧倒的に1/24が多いので、隣に並べて現代のF1マシンの大きさをとくと味わって欲しい。モデルの特徴としては、まず、現在のプラモデル事情のつとり誰にでも簡単に組みあげられ、かつマニアでも満足できる完成度を追求しているところだろう。部品の総点数は各パーツの分割を合理化することにより92点と極力抑え、また塗装もブルー一色で済むようにボディ側面/下面

のホワイト部分をすべてデカール化。特にデカールは地色が濃色であるため色透けには十分注意が払われ、発色、色の透けにくさともに完成度には定評のあるイタリアで印刷されたものを採用している。実際、完成品を見てもその仕上がりは良く、ちよつとマークソフターを使って綺麗に貼るだけで塗装と遜色ない出来映えを誇ることが出来る。

全体的なプロポーションも、さすがティレル社の許可を受けて現地で実車を取材しただけあつて抜群だ。マシンの特徴となっているドルフィン・ノーズからボディにかけてのカーブ、車両レギュレーションを満たすために多少はみ出たアンダーパネル、そしてエキゾースト・パイプ突き出しのないディフューザーまでが実に見事に再現されている。裏面を覗き込めば、ライバルがディフューザーにエキゾースト出口を設け、排気流を用いてシャシー下面のグラウンドエフェクトにエネルギーを与えているのに対し、このマシンはドルフィン・ノーズを用いることによりシャシー下面の空気流入量を増やし、反対にディフューザーでは排気流を用いず綺麗に空気を逃がしている、というデザイン・コンセプトまでがまるで手に取るようである。

F1の空力トレンドにひとつの革命を起したティレル019。この、革命児と呼ばれたマシンの秘密を卓上でじっくり考察する。プラモデル・マニアならずとも、F1ファンならばきつと気になる1台であるはずだ。



ティレル019は定価1500円で発売中、フィギュアもドライバー26名、#7おとして定価1000円で発売されている。ご覧のアレジ、中嶋のデカールはティレル付属のものだが、#7にはセナ、プロスト、マンセルのヘルメットデカールがセットされている



ULTRA QUARTZ REV. COUNTER

サーキットでコマ1秒を競うドライバーは、一瞬の内に数多い情報を選別し、判断して車をコントロールし続けます。しかしドライバーに最も多く情報を与えるのは、眼前のコックピットに並ぶ計器類でも、ピットからサインボードで指示してくれるピットクルー達でもありません。それはドライバー自身の五感にあると言えます。マシンのコックピットの中で、ドライバーはその体で、五感で様々な状況、情報を瞬時に判断して走りへと完結していかねばなりません。微妙な横Gの変化やステアリングの手応え、サスペンションの動きに四本のタイヤのトラクションのかかり具合など、ドライビングコントロールにおいて人間の五感は、数値以上にドライバーへ指針を与え続けます。五感がドライビングコントロールの全てであるならば、エンジンコントロールでは数値による計測、情報が全てに優先されます。中でもタコメーターは常に回転数を正確に計測し、数値で表示しなければなりません。低次元でのドライビングならば、加速感や音でエンジン回転数を体感できますが、ハイスピードドライビングになるほど優れたドライバーは、そのエンジンの許容限界まで使い切ることを要求します。だからこそ、正確で応答スピードの速いタコメーターが求められているのです。ウルトラQRCは、五感という本能の測定器を超えたハイテク技術の結晶と言えます。急速なエンジン性能の進歩に対応し、ドライバーのニーズに応えた最もコンペティティブなタコメーターです。■400ステップという超高精度ステッピングモーターを採用。1ステップあたり0.9度の精度を実現。メーターという概念を一掃した全く新しいコンセプトから生み出されました。■初のステッピングモーター採用で、従来に無い指針追従性、超高速作動の素早い応答性と高精度を実現。更に、過酷な振動や高周波振動にも常に安定した表示をお約束します。■マイコン制御システムで使用最高回転数の記録やレッドゾーン回転数(オーバーレブウォーニングライト)の設定などを装備。気筒数の変更もワンタッチ。



ウルトラ クォーツレブカウンター

105φ ¥ 80,000 80φ ¥ 40,000



'SPONSOR'

[レースでプロモーション]

B-ingは 自分の人生を がんばる人を応援する



B-ing



5月19日にスポーツランド音生で行われたJTC（全日本ツーリングカー選手権）第1戦。最終ラップまでトップ争いがもつれた2クラスを制したのは、89年同シリーズ・3クラスのチャンピオンコンビの茂木和男と小幡栄がドライブするBMW M3だった。そして、6月2日富士スピードウェイで行われたN1耐久ラウンドシリーズ第3戦。レース序盤でトップを快走していたのは、大方の予想に反して、このレースがデビューとなったミツビシGTOだったのだ。このGTOは1時間、トップを快走した後トラブルでリタイアしてしまったものの、スカイラインGT-Rでなければ勝てないといわれている現在のN1耐久で、これから要注目の存在となった。

この2台はともにカテゴリー、車種は異なるものの、そのカラーリングは同じ。スカイブルーにイエローの文字が鮮やかなB-ING Rケガニレーシングチームのマシンだ。

B-INGはもう存在だろうか、佛リクルートが発行する転職情報誌だ。

佛リクルートと言えば情報誌を数多く発行していることで知られるが、このB-INGの他に、就職を控えた大学生にはありがたいリ

クルートブック、女性の転職の代名詞にもなった「とらばやゆ」、中古車探しの「カーセンサー」、最近では「じゃらん」や「ケイコとマナブ」などを編集・出版している。

昨年、B-INGのトータルプロモーションとしてサザンオールスターズとのタイアップキャンペーンを実施。また、同社社員の平均年齢は25歳代と非常に若く、同誌の読者層も20代から30代前半と、車に非常に興味を持っている世代であることからモータースポーツへの参入を考えていた。そこにちょうどサザンのメンバーの一人であるケガニこと野沢秀行氏のレーシングチーム結成の話があり、これがモータースポーツへの参入のきっかけになったという。

「グループAは、F3000などと違って、スポンサーというより完全にチームの一人としてレースに参加できるのが何よりも楽しいですね。社内でも大変好評で、サーキットでチーム関係者以外の方の方がB-INGのロゴの入ったものを身に付けて下さっているのには驚きと感動がありましたね」と同社就職情報誌企画室B-ING企画課課長の娘野勝美氏は、その感想と反響の程を語る。

また、B-INGが提案するキャリアアップのための転職は、レースの持つ世界と似ているとも語る。自分のやりたいことを実現するために、ライフステージも変えて行く。これはレースでもキャリアアップのための転職でも同じではないかと。なるほど、さらなる高みを目指す人間が集まるレースの世界へスポンサーとしての同社の参入は半ば必然的なものだったのかもしれない。

「昨年は『楽しくやる』ことを目標に活動を行い、今年は楽しみながらさらに『勝つこと』をチームの目標に掲げているB-ING Rケガニレーシングチーム。グループAにおいては開幕戦から早速その目標どおりの結果を出すなど、今年はスカイブルーのマシンから目が離せなくなりそうだ。」

●

正式名称・株式会社リクルート
本社所在地・東京都中央区銀座8-4-17
設立・昭和38年8月26日
資本金・27億2022万円
従業員数・8638人
従業員数・8638人
業務内容・情報誌事業、情報ネットワーク事業、人材開発事業

表2 見開き ……バイオニア株
 P 4 ……株小林コーサー
 P 25 ……ベトルブインターナショナル株
 P 32~33 ……株ブリヂストン
 P 34 ……株エスエスリミテッド
 P 42 ……株ホシノインバル
 P 51 ……株日本モーターレーシングセンター
 P 57 ……株ヴィーヴル
 P 63 ……株貴孔堂
 P 67 ……株極東
 P 73 ……青木科学研究所
 P 79 ……高須クリニック
 P 86~87 ……東洋ゴム工業株
 P 88 ……トヨタテクノクラフト株・TRD
 P 89 ……池上通信機株
 P 90 ……株スピードスター
 P 97 ……株ミスタークラフト
 P 111, 123 ……ニッサンモータースポーツインターナショナル株
 P 115 ……堺レーシング/NAGANO KART/フロック
 P 117 ……株モータープロモーション
 P 119 ……KART PLAZA ひらの
 P 120~121 ……Do KARTING/
 P 122 ……ALFA/JIMA RACING/ジェミニカート/
 TAKARAZUKA KART FIELD
 ぶる〜と/マーメイドレーシング
 P 132 ……株ウイングス・コーポレーション・ジャパン
 P 137 ……鈴鹿サーキットランド
 P 140 ……株アームコミュニケーションズ
 P 142 ……永井電子機器株
 P 145 ……株ガレーデ伊太利屋
 P 146 ……株ホンダダイレクトマーケティング
 P 147 ……カストロール株
 P 148~149 ……ミシュランオカモト販売株
 P 152~153 ……クラリオン株
 表3 見開き ……横浜ゴム株
 表4 ……本田技研工業株
 ●広告に関するお問い合わせは☎03-3463-2141 読者サービス課まで

STAFF

CHIEF EDITOR	三好 正己
EDITORIAL STAFF	中島 敦 高岡 佳代 竹村 和敬 西崎 暢之 石原 洋道 菅野 正剛 木内 和彦 長谷川 伸昭 皆越 和也
CONTRIBUTING EDITORS	西山 平夫 家村 浩明
STAFF PHOTOGRAPHERS	吉田 研一 嶋田 浩重 小林 俊樹 佐藤 宏治 須藤 章一
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS	二村 保博 金子 賢志 澤田 志二
ART DIRECTOR	佐藤 直樹
DESIGN STAFF	柳 聡 西山 剛由 吉岡 広樹 園分 智美 原 一代 木村 祐一

「レーシング・オン」8/1 No.101
 発行所 株式会社武蔵書房
 〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-16-3
 広告 PHONE 03-3463-2141 FACSIMILE 03-3463-2150
 販売 PHONE 03-3498-8380 FACSIMILE 03-3498-3676
 編集室 株式会社グラフィティ
 〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16
 PHONE 03-3711-7171 FACSIMILE 03-3711-7173
 発行人 西ヶ谷 治男 編集人 三好 正己
 印刷 大日本印刷株式会社

「RACING ON」
 8/1 1991 ISSUE No.101/PUBLISHED 1 AUG.
 PUBLISHED by "BUSHUSHOBO Co., Inc."
 1-16-3 EBISU-NISHI, SHIBUYA-KU,
 TOKYO, 150 JAPAN
 ADVERTISING PHONE 03-3463-2141 FACSIMILE 03-3463-2150
 SALES PHONE 03-3498-8380 FACSIMILE 03-3498-3676
 EDITED by "GRAFFITI Co., Inc."
 2-6-16 EBISU MINAMI, SHIBUYA-KU,
 TOKYO, 150 JAPAN
 PHONE 03-3711-7171 FACSIMILE 03-3711-7173
 PUBLISHER HARUO NISHIGAYA
 EDITOR MASAMI MIYOSHI
 PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

8/15号No.102は 7月15日(月)発売です

次号予告…第59回ル・マン24時間レース、国際F3000選手権第4戦ムジエッロ
全日本パナソニックF3選手権第7戦仙台、R'onインタビュー他

●R'on読者の皆さまへお願い…レース結果などのお問い合わせは編集部ではなく、プレスルーム(☎044-844-7300)へお願いします

●編集部は突然、読者の方から古いレース関係のレコードが送られて来た。引つ越したために整理したいが、本誌にこんなに貴重なモノを手放しちゃうていいんですか?でもよく考えたら、今のうちにビデオがなかった頃は、レースの音声を録音してレコードしかなかったんだよね。その音声を録音したレコードには音声を録音するための「チャンネル」っていうのがイヤホンジャックの横に付いていて、レコードがある。でも、これが付いていないレコードの場合は、テレビの前にラジカセを置いて録音が終わるまでは絶対にしゃべっちゃいけないよ。(K)

●友人が同僚を連れて、別府に旅行することになった。ところが別府の噴火を心配して、お母様は別府観光協会に「大丈夫ですか?」と電話を入れた。別府の友人の妻は別府にあるんだけど、わりとノンキに構えてるらしい。別府の私の妻までは、買ったばかりの新車が火山灰を被りつけて、買ったばかりのゲナ。私のアパートには空き巣が入り、何も盗らずに去っていったようだ。ベトナムの水と缶詰を買い込んだ私は心配症。(ミナコ)

●2回目のル・マン。ピットも新しくなつて何だか新鮮な気分。それにしてもこっちのおねーちゃんみんなキレイだね。街行くおねーちゃん。全部キレイなんだから、スゴイ。そんなキレイなおねーちゃんが、古いルノーのポロツにのりこ乗ってたり、ジーンズでMTBに乗ったりして、これまたカッコ良かったりするんだ。ワンマン。もうこっちに来てからキョロキョロしてばなし私ば、あーおみやげに持って帰りたい!!(ちよとだけおフランス)

●スの音りがする? ZAKER
到着してみればル・マンはまた改修工事の真最中。ただピットは広くて安全。プレスルームも各デスクにTVモニターやらモジュラージャックが配されるという気がする。これで24時間快適に取材となるが、それとも休憩となるか。次号のル・マン特集をお楽しみに。(ナカシ)

●いよいよオレもトロイ・リーにヘルメット・ベントドット。もちろんデザインはネオン・イエローの引ラシン・レブリカ。数ヶ月前にはあのウネウネのゲロゲロのメットを被るの。もう嬉しくって嬉しくって、やっぱヘルメット・デザインはアメリカンだよ。どうもヨーロッパは地味でいけねえ。4輪にしてエマソン時代のF1時代とCAAT時代を比べてみて。モーター比較にならないから時代はアメリカン。うん開通しないね。というわけでワタクシもバイク・ス・ピーク取材に出掛けます。LA組にMXエアという新しい種もあって、それくらいで満たされるほどの物欲は甘くない。(オム)

●昔から自分におマケなところがあるのは分かってたけど、またやっちゃったのよね。先日、やっと初めてガリレオのシェイクダウンをしたんだけど、押しがけのとき、地面とサイドバンパーの間に足をはさんで足の親指をネンザしちゃったのよ。ウー、バカバカ。これって大学4年のとき、自分が押してたF1にひかれてカカトを骨折したのに匹敵するおマケだ。でも足なんか3日で治ってまたガンガン練習してるといふ。それから(オム)

●今日はいい日だ。全然、曜日の感覚が狂ってる。乗客の少ない朝の電車から思うように乗って、夕陽と共に起き出し、朝日が染み込んでくると、すぐに寝ればいいのにスイッチオン。見てしまってますね。これが、朝のワイドショーはいろいろなやつでいてオモロイ。こんな生活してるから時差7時間のル・マンで仕事のふりをしているZAKERからの音もすぐにとれるんだらなあ。フランスと同じ感覚で働いているんだから。(日本に居ながら時差ボケを体験中であられ)

●7/21の富士のF1000に出られることになった。ウレビート。
●ポワマンBCの宣言日。ビートルアドバタイジングのカーン大会に取材に行ったら、いつの間にか選手の一員に加えられてしまった。本格的なカーンが初体験だったが、ホントに面白かったし、カーンががががががの世界で頂点を飾りつめる理由もほんの少し分かったような気がした。でも、シートが合わなかったせいもある。でも、シートが合わなかったせいもある。でも、シートが合わなかったせいもある。(ジューニアがあるのにカーンまで欲しくなかった)

●今、これを読んでるぐらいの人はもうすでに「存在して」しるけど、この編集後記は、意外にもR'onの隠れた人気コーナーなんです。かなりの数の固定ファンもいるらしく、ときどきハガキにも編集後記がもたらした。でも、書いてくれる人もいるぐらいです。でもみなさん読者の方々、これは知らないでしよう? このたかだか2000文字程度の文章でも、無因な採りつって大家たつてことは、(というネタで今回は終わらせるかんの)

●今日はいい日だ。全然、曜日の感覚が狂ってる。乗客の少ない朝の電車から思うように乗って、夕陽と共に起き出し、朝日が染み込んでくると、すぐに寝ればいいのにスイッチオン。見てしまってますね。これが、朝のワイドショーはいろいろなやつでいてオモロイ。こんな生活してるから時差7時間のル・マンで仕事のふりをしているZAKERからの音もすぐにとれるんだらなあ。フランスと同じ感覚で働いているんだから。(日本に居ながら時差ボケを体験中であられ)

黙

OLIO FIAT

Fiat Lubrificanti



すべてのデータを解析し、あらゆる論議を尽くし、
星の数ほど連立方程式を重ねても、
なお繰り返されるTEST、TEST、TEST。
コンピューターに囲まれたコックピットで
寡黙な技術者達は今日も。

ヒーローはレーシングドライバーだけではありません。



ワークスのエンジンオイル OLIO FIAT

VS CORSE

●4-サイクルエンジン用・SAE規格：10W-50、20W-50
主成分：100%化学合成油
(API規格はコンペティション用のため採用しません)

Garage **伊太利屋**

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.03-3704-1151

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(3704)1151 ●お問い合わせは、下記代理店をお願いします。
▶北海道地区 ㈱アッスル011(865)7001 ㈱ナカムラ通信機0138(41)2400 ▶東北地区 ㈱グラフィック025(283)0411 ▶北関東地区 ダックトレーディング0286(38)1430 ▶関東地区 ㈱小泉商会03(3969)1211
㈱レイト商会045(473)3646 / ベンテック玉販売0429(59)5731 ▶東海、中部、関西地区 ㈱森野052(261)7521 ㈱シルクロード07436(7)2011 アム・オートサービス0720(59)5544
㈱藤栄商会0726(54)9931 ▶中国地区 ㈱アオキ0829(56)3050 ▶九州地区 ㈱ニック092(571)2533

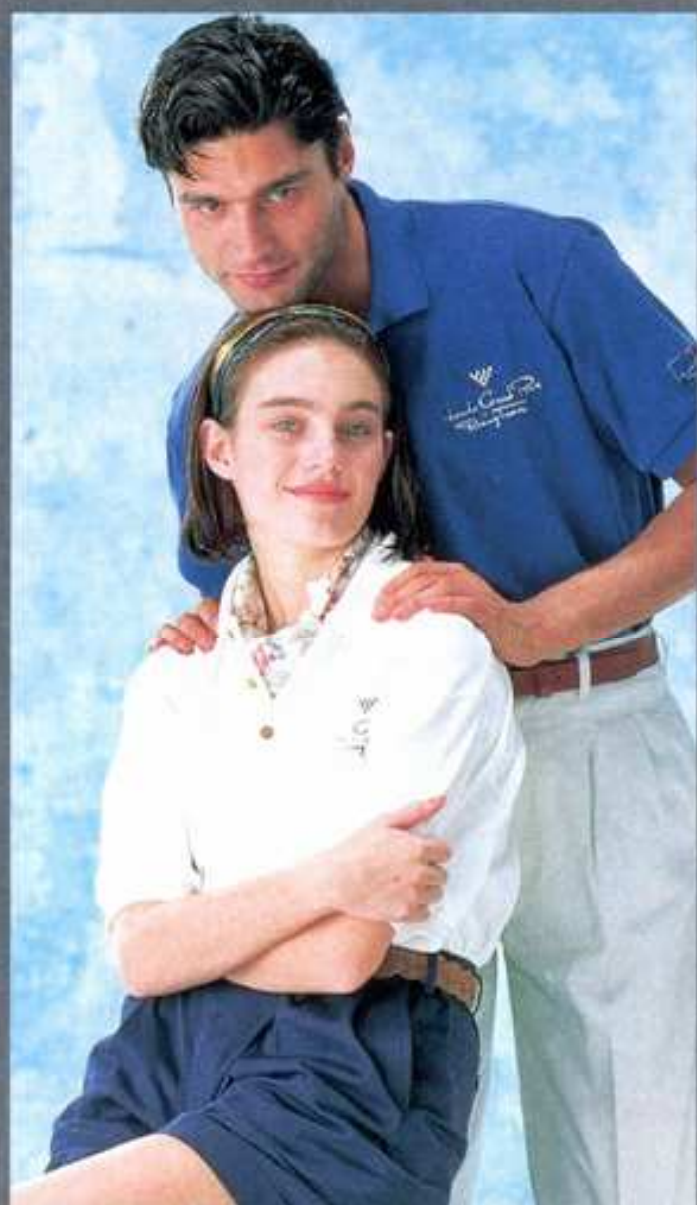
㈱ガレーヂ伊太利屋
RO-8/1号係
資料請求券



1991 HONDA F-1 COLLECTION

HONDA F1 COLLECTION

F-1コレクションは、このステッカーのあるホンダ四輪販売店でも取り扱っております。



750-AC21

サーキットポロ ¥7,900

左胸のホンダレーシングチームの刺繍ロゴ、背中のFORMULA-1のプリントにスピード感あふれます。3つボタン、カジュアルなカラーリングが個性を主張します。

サイズ：M/L/カラー：ネイビー(NV)、ホワイト(WH)、レッド(RD)/素材：綿100%(産の子織り)/エクワイメント：刺繍マーク(左胸)、織りネーム(左袖)



サイズ	適応身長	適応胸囲	胸囲	肩丈
M	160-170	84-92	112	70
L	170-180	90-98	116	72

単位：cm

RD

WH

NV



750-AC32

サーキット

ショートパンツ ¥7,400

サーキットにタウンコースに、そしてリゾートに。スポーティライフに欠かせない爽やかなアイテム。ベーシックなカラーとスタイルでトップのコーディネートが自在です。

サイズ：M/L/カラー：ブラック(BR)、ネイビー(NV)/素材：綿70%ポリエステル30%



サイズ	適応身長	適応脚囲	ヒップ
M	160-170	72-80	112
L	170-180	78-88	116

単位：cm

750-AC81

サーキット

スウェットパーカー ¥9,800

素材は自然な光沢とやさしい風合いを併せもつダブルフェイス綿。60年代のホンダ最初のF-1マシンを左胸に、オリジナルマークをフードと左胸にあしらった、F-1コレクションならではのカジュアルな一着です。

サイズ：M/L/カラー：2色：ブラウン(BR)、ホワイト(WH)/素材：本体=綿100%、ゴム編み部分=綿95%+ポリウレタン5%/エクワイメント：織りネーム(左胸・左腕・フード)



サイズ	適応身長	適応胸囲	胸囲	肩丈	袖丈
M	160-170	84-92	120	83	64
L	170-180	90-98	124	85	66

単位：cm

750-ACM4

HMMTシャツセット ¥6,600

HMM Tシャツは、A、B、Cの3つの柄の同色セット販売です。色は、ホワイト(A、B、C)、ブラック(A、B、C)でご指定ください。

サイズ：フリー/カラー：2色：ホワイト(WH)、ブラック(BK)/素材：綿100%(天竺編み)

A

F-1マシンの力強いシルエットを中心に、ホンダ・マルボロ・マクラーレンチームのロゴマークを大きくプリントしました。F-1への情熱を印象づける一着です。

B

アイルトン・セナとゲルハルト・ベルガー、両ドライバーのマシンが仲よく並んだユニークな構図。栄光の1-2フィニッシュに賭けるチームの熱い想いを語ります。

C

ホンダ・マルボロ・マクラーレンのマシンを正面からとらえた迫力あるデザインのTシャツ。チームのロゴマークと同ドライバー名、国旗もプリントされています。



750-CH07

サーキットシューズ ¥12,600

鮮やかなカラーが足もとを軽快に彩る個性的な1足。無数の通気孔のあるアッパーは通気性抜群です。かかと部にビブラソープを使用。クッション性、耐摩耗性を高めたシューズです。

サイズ：22.5cm-28.0cm/カラー：ホワイトXブルーXバイオレット(WH)/素材：アッパー=スウェット、ソール=スウェット、インナー=綿、カップインソール、ビブラソープヒールシート、ミッドソール=E.V.A. アウトソール=イソダンシタライパー
MADE IN TAIWAN R.O.C.

サイズ	A	B	C	D	E	F
コード	22.5	23.0	23.5	24.0	24.5	25.0
サイズ <td>25.5</td> <td>26.0</td> <td>26.5</td> <td>27.0</td> <td>27.5</td> <td>28.0</td>	25.5	26.0	26.5	27.0	27.5	28.0
コード	G	H	I	J	K	L

単位：cm



ホンダ通販のお申込みは、ハガキかお電話でどうぞ。

●ご注文・お問い合わせは

☎03-3350-0300

●ご注文承り期間
平成3年7月1日(月)～
午前10時～午後6時(日曜、祝日は休ませていただきます。)

●商品のお届け=受注後14日前後でお届けします。

●ご注文、お支払い方法

1. お電話かおハガキでお申し込みください。

①代金引き換え ②クレジットカード

2. お電話でお申し込みください。

①翌月一括払い ②分割払い

●お取り換え・返品=商品到着後7日以内にご連絡ください。
●送料・梱包料=お買い上げ金額が10,000円以下の場合、送料及び梱包料として1回のご注文につき700円をご負担いただきます。



〒160

HDC
係行
日本信販株式会社
武蔵野ビル4F
2-13-10
東京都新宿区新宿

- 商品名
- 品番(サイズ・カラー)
- 価格・数量
- 氏名(フリガナ)印
- 生年月日
- 住所●自宅電話
- 支払い方法
代金引き換え
クレジットカード名
カード会員No.
有効期限
(日本信販カードの
場合はお支払い回数)

●18歳未満の方は、保護者のご署名ご捺印をお願いします。
●表示価格及び送料、梱包料(700円)に各々消費税3%をご負担いただきます。●写真は印刷のため、質感、色など実際の色と多少異なることがあります。●誠に勝手ですが、商品が品切れの際はご容赦ください。



HONDA
HDC
株式会社 ホンダダイレクトマーケティング
東京都港区南青山2-1-1ホンダ青山ビル内

ウイニングランに、スタンドは歓声のウェーブで応え、ドライバーは勝利をかみしめる。
しかし、その栄光はドライバーだけのものではない。
メカニック技術、マシンの性能、そしてオイル。
エンジンを確実に守り、限界を越えたポテンシャルを引き出すオイルの力が、
レースという過酷なドラマにハッピーエンドをもたらすのだ。
栄光の戦歴が生んだ、カストロールの「シンセティック・テクノロジー」。
いまそれは「XF-08」という、とてつもないオイルとなって結晶した。
実戦で鍛えた本物の技術だけが、オイルを進化させる。

あらゆる過酷な
コンディションから
エンジンを守りぬく。



新世代の高性能エンジンオイル、 **XF-08** 誕生。

SYNTHETIC TECHNOLOGY

*シンセティック・テクノロジー

カストロール独自の化学合成・添加剤最先端テクノロジー。モータースポーツで蓄積したノウハウをベースに、化学合成油と鉱物油の各メリットを最大限に活かし、部分合成油を開発。化学合成油なみの高性能でありながら、鉱物油なみのコストパフォーマンスを実現しました。



Castrol

カストロール株式会社

〒102 東京都千代田区麹町3-1 泉屋ビル TEL.03(3265)6101(代表)



カリフォルニア州ジェナ、
気温24℃、快晴。
南南東の風。狙った
ラインは、はずさない
ミシュラン・リアルスポーツ



THE TIRE
MICHELIN



A red sports car is shown in motion, driving on a winding road that curves through a lush, green valley. The car is in the foreground, with its headlights and front end visible. The road is paved and has yellow and white markings. The background features rolling hills and a clear sky.

Michelin Road

ミシュランが、道をおもしろくする。

強い陽射しを浴びて、緑のワインディングロード。研ぎ澄まされた意識の中、なお熱く踏み込むアクセル。ステアリングからシートから、路面の表情が刻々と伝わってくる。絶えず変化する状況に合わせて、クルマを走らせる。次々とやってくるタイトコーナー。タイヤが送る的確な指令は、ドライビングからストレスを解き放つ。狙ったラインは、はずさない。思い描いたラインを、あざやかにトレースしてみせるのだ。オン・ザ・レール。まさに、ミシュランのハイパフォーマンスタイヤならではのドライビング・プレジャーだ。どこまで走り続けるか。私の〈道〉は、もっと、おもしろくなる。

PICK UP SENSOR

レーシング・オン [メールオーダーシステム]
通信販売コーナー



Footwork

Grand Prix International



FW08RO
ラグーシャツ
¥7,720
サイズ: M, L
カラー: 赤, 青, 黄, 紺, 緑
素材: 綿100%

FW10RO
ブルゾン(B)
¥18,570
サイズ: M, L
カラー: 黒, 赤, 青, 緑
素材: 綿100%



FW11RO
Tシャツ(D)
¥3,090
サイズ: フリー
カラー: 白×黒
素材: 綿100%



FW12RO
パイロットシャツ
¥10,090
サイズ: M, L
カラー: 白×赤
素材: 綿100%



FW13RO
ポロシャツ
¥9,160
サイズ: M, L
カラー: 白×紺, 緑×オレンジ
素材: 綿100%



FW14RO
F-1チームバッグ
¥15,450
サイズ: W65×H35×D30(cm)
カラー: 白
素材: ナイロン100%



FW15RO
ウエストポーチ
¥3,090
サイズ: W23×H10×D8(cm)
カラー: 黒
素材: ナイロン100%



FW16RO
ポーチ
¥2,780
サイズ: W21×H15×D4.5(cm)
カラー: 黒
素材: ナイロン100%

FW17RO
キーホルダー
¥1,030
カラー: シルバー
素材: ステンレス



FW18RO
マグカップ
¥510
カラー: 黒
素材: 陶器



FW19RO
キャップ
¥3,290
カラー: 赤, 黒, 紺
素材: 綿100%



FW20RO
転写ステッカー(L)
¥1,230
サイズ: 24(cm)
カラー: 白, 黒

FW21RO
転写ステッカー(M)
¥820
サイズ: 15(cm)
カラー: 白, 黒

RACING WAVE



ADDZEST

Sound Quality Consulted with
SIGMA SOUND STUDIOS in N.Y.

私はいつも、本物の音だけを刻んできました。

レコーディングエンジニア ジョー・ターシャ

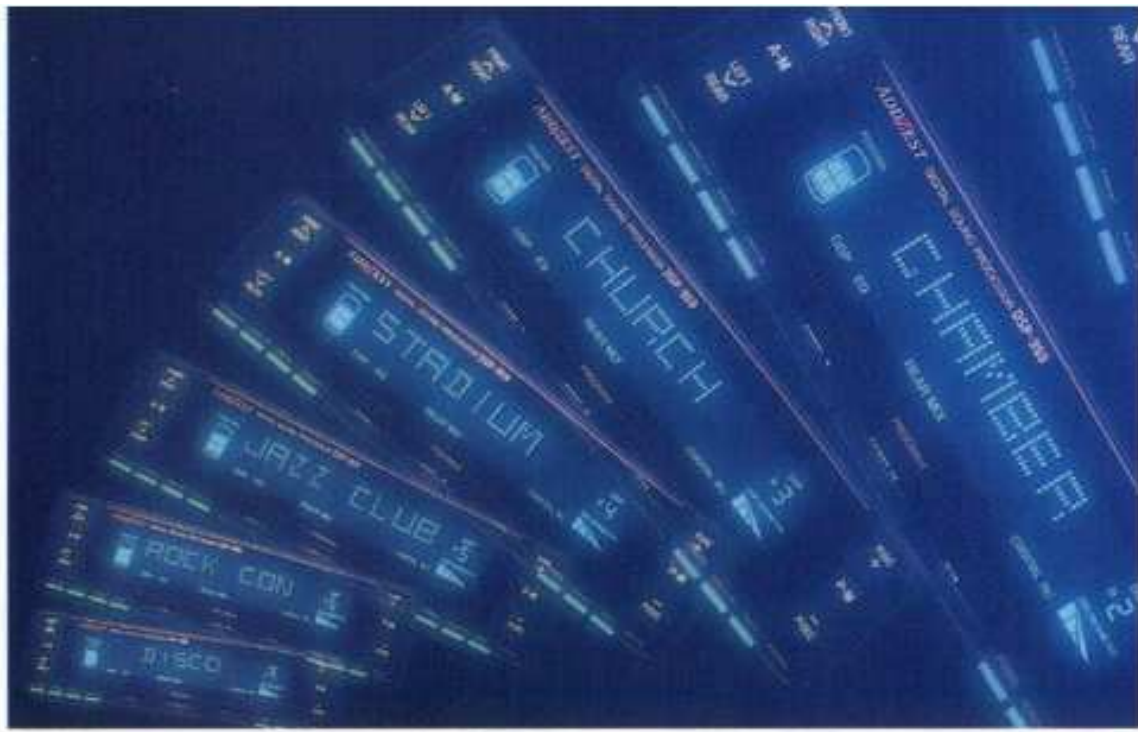
1970年代初頭、栄光のフィラデルフィアサウンドで世界を征した伝説のレコーディングエンジニア、ジョー・ターシャ。

ADDZESTは、ジョーと彼がチーフエンジニアをつとめる世界最高峰のレコーディングスタジオ、シグマサウンドスタジオの

サウンドコンサルティングによって生まれた。ピアノな人間の感性に音づくりの基準を求め、その音の味をまでも表現するADDZEST。

DSPレディジタル・サウンド・プロセッサ。車室内に理想の音楽空間を創造する、究極のカーオーディオシステム誕生。

JOE TARSIA
SIGMA SOUND STUDIOS
Chief Recording Engineer



レコーディングスタジオを父に持つ、**DSP-959**
 カーオーディオ、アゼスト。標準価格79,000円(税別)

DSP

DIGITAL SOUND PROCESSOR

本物の音へのこだわりが本物の臨場感を生んだ。
 世界初、3タイプ車種別音場補正。誕生 DSP-959

コンサートホールの感動やライブハウスの熱狂をそのまま蘇らせる、8つのベーシック音場モード。音楽ソースや音場に合せて車室内の周波数を補正する9バンドデジタルグラフィックイコライザー。そして座席位置や乗員人員に合わせて音場を補正する、5デジタルリスニングポジション機能を搭載。コックピットに、生演奏の臨場感。ADDZEST DSP-959。



●CDチェンジャーからの信号をダイレクトにキャッチするデジタル光ファイバーケーブル(別売)入力端子装備。



※カタログ請求は、ハガキに住所・氏名・年齢・職業・電話番号・希望商品名をご記入の上、〒150 東京都渋谷区渋谷2-22-3 クラリオン株式会社/レーシングオン係まで。



ROBBIE MYCHALS
 ALPHA INTERNATIONAL RECORDS

から、始まった。

ADVAN'S WAYは、いつも新たな予感に満ちている。その始まりは、1978年。“感じる横G”をキャッチフレーズにしたADVAN HFの誕生である。高度なレーシングのノウハウを装う、ハイパフォーマンス・ストリートラジアルの先駆であった。以来、そこに息づくコンセプトのすべては、サーキットにあるといっても過言ではない。進化にのぞむアプローチのシステム、そして、スピリット、技術的なノウハウとその裏付け。これらのすべては、レースというもつとも過酷なプロセスを経てこそ磨かれるからである。今回も、ADVANは新たな可能性に挑んだ。「非対称セミスリックパターン」、「非対称ラジアルスシールド」、「ディンプル」の採用でコーナリング性能を充実させたType-Dをさらにグレードアップ。スト

「ADVAN」

HF Type D EM 誕生

(アドバン エイチエフ タイプ-ディー イーエム)

このType-D EMでは、新技術の導入でさらに進化を遂げている。①「非対称セミスリックパターン」は、コーナリング時の粘りを高めるために「ディンプル」の数を減らし外側ショルダー部の剛性を強化。また、ウェット路面での排水性を確保する4本の太いストレートグレーブを配し、操舵フィーリングのキレをアップさせるためセンター部のラグ溝を減らした。②「非対称セミスリックパターン」の特性と相まって、とくに運動性能を重視して開発された新コンパウンドは優れたグリップ性能を発揮。高いコーナリング・フォースとコーナリング・パワーを確保している。③「非対称ラジアスショルダー」や新コンパウンドの採用に加え、コーナリング性能を向上させるためにベルトエッジからサイドにかけての内部構造も強化。ビードフィラーの外側にサイドウォールの立直りを助けるスチールレインフォースメントを被せ、また、高速走行でのせり上がりを防ぐため、ベルトエッジ部は2枚のスチールベルトをジョイントレスナイロンフルカバーで覆いさらにその両端を折り返す構造とした。④サイドプロファイルには、進化を鮮明に印象づけるツインフラットウォールを採用。各部への細心の配慮が、優れた運動性能を完成させている。

リットラジアルとしてさまざまな角度から運動性能の向上を図った、エボリューショナルモデルの誕生である。ADVAN HF Type-D EM。その存在は、新たなADVAN'S WAYを予感させる。



スピードはひかえめに、シートベルトをしめて安全運転。

H HONDA



7/27が、個性になる。
ホンダベルノ店



ハートメント。

インテグラについては、もう多くを語る必要はないでしょう。スタイリングは見た通りの美しさですし、走りや乗り心地の良さについても一般常識になっています。あとはご自身でハンドルを握って、確信していただくだけ。本当にいいクルマは、広告も実におおらかです。

INTEGRA

3door Coupe · 4door Hardtop



Photo: 4FアハーフトップXSi / 1.6i DOHC VTECエンジンXSi, RSiに搭載。

