レーシングオン 8月号 No.393 2005年8月1日発行 第20巻第11号
昭和61年8月2日 第3種郵便物認可

Racing on

Motorsport magazine

レーシングオン No.393

2005 August
980yen
8



［特集］

F1の真実

F1をとりまく人々、そして政治
コンコルド協定とは!?
F1チームの組織と構図
チーム代表に聞く「ビジネスとしてのF1」
F1ドライバーになるには?
ポスト琢磨を探せ!
富士スピードウェイF1開催の可能性を探る

［R'on Interview］
HRD社長
和田康裕

［特別企画］
INDY500に勝つということ
ダン・ウェルドン&
ダニカ・パトリックの戦い

［好評連載］
伝説のレースを追って
1994年
インディ500マイルレース

NEWs PUBLISHING CO.,INC.



ハイブリッドカー規定でアウディが不利になりプライベーターにチャンス到来。しかし勝ったのはアウディだった。

第73回ル・マン24時間レース

フランス国民期待のペスカロロがチャンピオンレーシングに敗れる

“ポスターに載ると勝てない”今年もこのジンクスは健在だった

Text/Yumiko Kajima Photos/Masahide Kamio

オフィシャルポスターに採用されたマシンは、決して勝つことができない――。

ル・マン24時間レースには、そのようなジンクスがあることをご存知だろうか。少なくとも80年代後半から、このジンクスを破ったマシンはほとんどない。昨年優勝したチーム・ゴウも、一度はポスターの図柄に採用されることが決まっていたが、ドライバーやアウディスポーツのスタッフからの強い申し入れでこれを辞退。結局はアウディUKの2台のマシンが疾駆する絵柄へと変わったという逸話があるが、彼らはやはりジンクスどおりレースで敗れ去った。

そして、今年。メインの図柄に採用されたのは、1コーナーへと飛び込んでいく2台のペスカロロ・ジャッドと、チーム・オレカが走らせるアウディ・フランスのR8だった。今年は93年のプジョー以来、12年ぶりに地元・フランスチームが巨大な優勝トロフィーを手中に収められるチャンス。ついにル・マンのジンクスを破るチームが現れるのかと期待された。多くのマシンの中でも、それだけペスカロロの速さは、他を圧倒していたのだ。レースの主催者であるACO（フランス西部自動車クラブ）は、昨年から実施された新たなテクニカルレギュレーションに合致したマシンを増加させるため、今年大ナタを振るった。それによって、昨年まで驚異的な速さと強さを誇ったアウディR8は、その性能を大きく制限されていたのである。

その結果は予選から表れた。初日は雨模様となったため、2日目に各チームはタイムを出しにいったが、ペスカロロの16号車はわずか1回のアタックで3分34秒715という最速タイムをマーク。僚友の17号車とともに予選1-2を達成する。対するアウディはチャンピオンレーシングの2号車が3番手、オレカの4号車が5番手。6連覇&7勝という大記録に挑戦したトム・クリステンセンが駆るチャンピオンレーシングの



サルテサーキットを飾った公式ポスター。まさかこれが敗因ではあるまいが……。後ろのアストンも敗退。

3号車は、3分38秒988と、PPの16号車より4秒以上も遅い8番手に留まった。相手に何か起こらない限り、逆転は難しい。ベスカロロは、事前の耐久テストで6000kmをノントラブルで走り切っていた。

そのテスト結果を示すように、決勝がスタートしてからも、ベスカロロの速さは群を抜いた。まさに独走態勢と言ってもいい。ところが、それがあっけなく崩れ去る。スタートからわずか3時間あまりで16号車のギヤボックスにトラブルが発生。17号車も不運な接触やタイヤバーストによるマシンへのダメージでタイムロスを余儀なくされた。R8の扱いに慣れていなかったオレカのドライバーも、縁石を使いすぎるドライビング。4号車は足回りにダメージを負い、2回の長時間ピットインを行なっている。さらにチャンピオンの2号車も、セーフティーカー中にオイルに乗ってクラッシュ。気づけば、ただ何事もなく淡々とラップを刻んでいた3号車がトップに立った。

この3号車を最後まで追撃したのは、やはり16号車。一時は5〜6周という差をつけられていたが、3号車よりも1周3〜10秒速いペースで走行し、ゴールまで残り約3時間という時点で同一周回に持ち込んだのだ。守りを固めた3号車も、各ドライバーが4〜5スティントという長丁場の走りで、残り僅かなリードを必死でキープ。根負けしたのは、16号車の方だった。史上稀に見る暑さの中、エンジンの油温が危険なレベルまで上昇。追撃の手を緩めざるを得なかったのである。

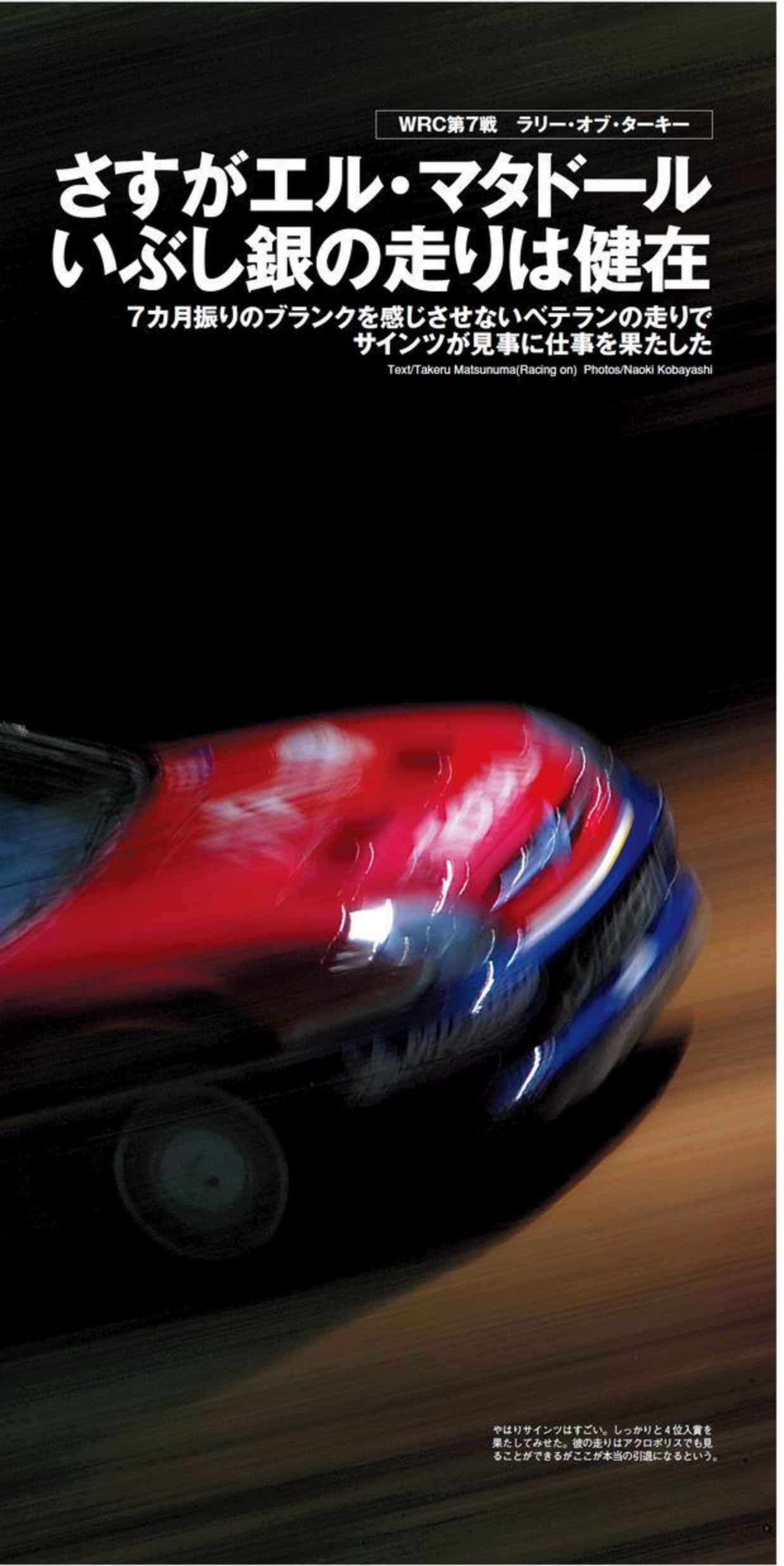
ジンクスは今年も健在だった。ラ・マルセイエーズがル・マンの空に鳴り響くことはなく、フランス陣営の希望は絶たれた。だが、その悔しさを晴らす日は、意外と早くやってくるかもしれない。07年にはプジョーがディーゼルエンジンを搭載したマシンで、ワークス体制を敷いて戻ると発表。すでにフランスの威信を懸けた戦いは始まっている。R

WRC第7戦　ラリー・オブ・ターキー

さすがエル・マタドール いぶし銀の走りは健在

7カ月振りのブランクを感じさせないベテランの走りで サインツが見事に仕事を果たした

Text/Takeru Matsunuma(Racing on)　Photos/Naoki Kobayashi



やはりサインツはすごい。しっかりと4位入賞を果たしてみせた。彼の走りはアクロポリスでも見ることができるがここが本当の引退になるという。

R' Topics

2 "King Carlos" returns

帰ってきたカルロス――

エル・マタドールが再びWRCを走った。

昨年涙の引退会見をした古豪カルロス・サインツだったが、代わりにフォードから移籍したフランソワ・デュバルが期待どおりのパフォーマンスを発揮できないうえに、シトロエンのクロード・サティネ会長がきていたキプロスでマシン全焼という失態を演じてしまったのだ。揚げ句の果てにはコ・ドライバーのスティファン・プレボから絶縁状を突きつけられる始末。

シトロエンのギ・フレクランは次戦ターキーにデュバルをエントリーさせることを諦めたのだった。代役として候補に挙がったのはクロノスレーシングからプライベート参戦し、好調のマンフレッド・ストール。しかしフレクランはサインツに助けを求めた。それはターキーのスタートわずか2週間前のこと。

サインツはフォードのシートを失った際にシトロエンから声をかけられた経緯もあってか、このオファーを快諾。わずか1度のテストのみでぶっつけ本番となった。いかにいぶし銀の職人サインツといえども7カ月というブランクはどう影響するのか。ましてこの短期間にHANSデバイスという新しいアイテムまで採用されているなど、WRCの進化はまさに日進月歩のごとくだった。

しかし、さすがはエル・マタドールといったところか。

いぶし銀の走りは健在で、ロウブの援護射撃はもちろんのこと、自らも4位フィニッシュを果たし、プジョーに水をあけられていたマニュファクチャラーズポイントの差を4にまで詰めることに成功した。サインツは与えられた仕事をきっちりこなしてみせたのだった。

第9戦アルゼンティーナからは新しいパートナーとしてスヴェン・スミーツを迎えたデュバルの復帰が決定した（ニュース参照）が、サインツはアクロポリスにも参戦することになっている。本誌が発売されるころには結果は出ているが、きっとアクロポリスでも代役としての仕事を果たしきるに違いない。R



序盤にパワステトラブルから出遅れた新井が、総滞の走りで猛追。PCWRC優勝を果たしてシリーズリーダーを堅持。



タイヤ戦略のミスからまたしても勝利を逃したソルベルグだが、ロウブとの差は13点しかない。



ロウブは完璧な走りで今季5勝目。シーズン最多勝にリーチが掛かった。このまま逃げ切ってしまうのか。





上位陣はフェラーリの2台のみとなったスターティンググリッド。観客は非難の矛先を罪のないフェラーリに向けた。



ミナルディとジョーダンが参加した“第2グループレース”を制したのはポルトガル人のティアゴ・モンテイロ。



トヨタはF1参戦以来初のポールポジションをヤルノ・トゥルーリが獲得したものの、無念のDNS。

R' Topics

3 *For whom the race started?*

誰のためのレース?

F1第9戦アメリカグランプリ

史上最低のF1走行会

ミシュラン勢撤退によりレースはブリヂストン勢6台の戦いに!

Text/Hirao Nishiyama Photos/Hiroshi Kaneko, LAT Photographic

スタンディング・オベーションの後に一瞬の沈黙がブリックヤードを占め、やがてそれは猛烈なブーイングに変わった。

十数万人の観客にはドライバーズ・パレード、国歌斉唱、マシンのコースインとイベントは滞りなく進んでいるものと思えた。

午後1時、フォーメイションラップ開始。観客はいっせいに立ち上がる。しかし呆気にとられる出来事が起きる。スターティング・グリッドに着くべきマシンがトゥルーリを先頭に一列縦隊でピットロードに入り、ガレージに消えていくではないか。

グリッドに着いたマシンはフェラーリ、ずいぶん空間があって最後方にジョーダンとミナルディのブリヂストン・ユーザー6台。赤色灯のカウントダウンが始まり、終わった時、F1史上初のたった6台による73周のレースが始まった。何かの手違いではないのか……しかし、それは予定の行動だった。観客席からピットボトルが投げ入れられる。

事の発端はミシュランが持ち込んだタイヤに構造欠陥が見つかり、スタンディングウエーブが発生してショルダーの内側が切れるカーカス・ブレイカー・アップ現象に至り、一瞬のうちにバンクしてしまうことが金曜日に判明したことだ。ミシュランは原因を調査しつつユーザーには内圧を1・28バールに上げ、10周連続でバンクを通過しないようリコメンドすることでなんとか予選までは乗り切った。しかしいくつかのチームは金曜日時点でレース・ボイコットを決めていた。

ミシュランとFIAとの往復書簡は2回あり、ミシュランはオーバル進入手前にシケインを応急設置し、減速すればレースができると主張。しかしFIAはそれを一蹴する。ミシュランの主張は勝手といえばあまりに勝手。けっきょくミシュランはシケイン設置がなければ安全を保証できないとし、7チームのミシュラン・ユーザーはリタイアを決め込んだ。シケイン設置にはフェラーリが反対。当然すぎるほどの態度ながら、その合意がなかったから6台のレースになったのだ(スタート寸前までフェラーリだけのレースになるところだった)という空気が漂っていたが、それもおかしい。第一、シケインが設置されたら本当にタイヤの安全が保証されたのか。また、そうだったらリタイアした7チームがレースに参加していたかどうかは分からないのだ。案外ミシュランは、シケインが設置されずホッとしていたかもしれない。

いい面の皮は走った6台と高いチケットを買った観客。3チームのマシンと6人のドライバーとBSタイヤはむしろ被害者であるのに、コンクリートと金網のリングの中でさらし者になっていた。ペットボトルを投げ入れる先はコースの中ではなかったはずなのに。

レース後「SAD DAY」とバリチェロは言い、翌日の新聞の見出しにもそうあった。しかしこれは悲しみと訳すより、むしろ「さげすみ」「けがれ」「情けない」と意訳したいところだ。

レース後、ブリックヤード周辺に夕闇が迫る頃、サーキットに居残っているF1関係者にさざなみのように注意が伝わってくる。

「サーキットを出る時にはF1関係者だと分からないようにしろ。チームの連中はウエアを脱いで、持ち物のステッカーも剥がした。一杯やって荒れてる観客がいる」

リンチを心配しながらサーキットを後にするグランプリなど、これまでついぞ経験したことがなかった。来年、F1はブリックヤードに戻ってこられるのだろうか。 R



BS勢6台の"走行会"に対し、観客席からは始終ブーイングが湧き起こる。

フォーミュラ・ニッポン第4戦　富士スピードウェイ

真価を発揮した“フジ・ウェザー”

大荒れの富士スピードウェイ、レースは赤旗＆2パート勝負に

Text/Toshiyuki Endo　Photos/Masahide Kamio,Masaru Hirata, Toshikazu Moriyama, Toshiyuki Endo

あたりまえのことだが、サーキットの立地というものは、たいがいが山間部もしくはその周辺である。「山の天気は変わりやすい」。これもまた、よく言われるフレーズだ。となれば、サーキットにおいて天候が激変することには何の不思議もない理屈となるが。それはさておき、新生・富士での初のフォーミュラ・ニッポンは、6月5日午後3時すぎ、決勝レース中の突然の豪雨によって赤旗中断という大混乱に陥った。

このレースウイークエンドの富士の上空は常に不安定な状態にあり、その意味では「突然の」という表現は必ずしも正しくないのだが、雨の前に「豪」の字がつくような天候までは予期されていなかったはずだ。なにしろ、ストレートでマシンがスピンしてしまうほどの状態になったのだから。首位が31周を周回し終えたあとで、赤旗中断となる。

この場合、完了周回の1周前＝30周終了時点の順位で第1パートの結果は確定される。ここでちょっとした珍事が発生した。30周終了時点で

R' Topics

4 *Life is full of ups and downs*

七転び八起き——



実質的に第2パート順位にて決定されたレースは、第1パートのピットストップ時にストールを喫して大きく順位を落とすも、第2パートでのセッティングが当たって猛烈な追い上げを見せたブノワ・トレルイエが制した。



ブノワ・トレルイエは第2パート18周目にトップを走る松田次生に迫る。アタックをかけたダンロップコーナーで姿勢を崩したトレルイエは、ターンインしていた松田に追突してしまう。このクラッシュにより、トレルイエにはペナルティポイント1点の裁定が下された。



2パート目のスタート順位は赤旗中断の前周の順位で決められる。その段階でトップは片岡龍也、2番手は土屋武士であった。しかし2台とも赤旗提示時に自力走行が不可能な状態だったため再出走を認められず。従って2パート目のフロントロウは空席となってしまった。



レッドシグナル消灯を待てずに飛び出した予選2番手の平中に影響されたのか、グリッド上位陣が一歩出遅れた第1パートのスタート直後の1コーナーは、前後間隔が詰まったダンゴ状態に。松田に接触した小暮に山本が乗り上げるという危ないクラッシュとなった。

1〜2位を占めていたチーム・ルマンの2台は31周目の途上でコースオフ、停止しており、自力で走行して赤旗ラインに戻ることができなかったため、再スタートに参加する資格を喪失していたのだ。雨が激しいままであれば、レースは第2パートを行なわずにハーフポイントで成立し、片岡龍也と土屋武士の1-2フィニッシュになる道理。憎き雨だが、ルマン勢にしてみれば、こうなった以上は激しく降り続いてくれないと困る。中止なら1-2、再開なら何もできずにフロントロウを空けてリタイアになるのだから。まさに天国か地獄か状態。〝暫定ウイナー〟の片岡はどんな想いでいたのか？

「最初は、僕も第2パートに出走できると思っていたんです。だから、レースが再開された場合には走れない、ということを知らされて、とにかく落胆していて……。でも、結果がすべてですからね。あの状況で走れていた人もいるわけなんで」

だが、レースは再開され、ブノワ・トレルイエが今季初優勝を飾った。

豪雨の前までも、波乱ムード満載の流れではあった。片岡をはじめとする若手勢のグリッド前方占拠や、その一角である平中克幸のフライングスタート、そしてスタート直後の1コーナーでの大混乱（上写真）。波乱渦巻く初コースでの戦い模様が、天からの大洪水を呼んだと見るのは叙情的にすぎるか。何が乱戦の原因かと問われれば、いまや驚きもしなくなりつつある予選での超接戦ぶりがそうだろう。全15台のタイム差は0・953秒。15人全員に優勝の資格があり、同時に最下位転落の危機があるのだから乱戦にもなる。

それにしても、鏑装ランオフエリアが拡大された新生・富士では、大半のコースオフ車両がなにごともなかったようにコース復帰してくるため、赤旗やセーフティーカーとはほとんど無縁だろうと思っていた矢先である。天気だけは、人智およばざる最後の聖域なのかもしれない。R



三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

Racing on
Motorsport magazine
2005 AUGUST
No.393

CONTENTS

TOPICS

第73回ル・マン24時間レース
4 トム・クリステンセン孤高の7勝目

WRC第7戦ラリー・オブ・ターキー
6 サインツがいぶし銀の走り

F1第9戦アメリカGP
8 史上最悪のF1走行会

フォーミュラ・ニッポン第4戦富士スピードウェイ
10 真価を発揮したフジ・ウェザー



Cover Photo：Koji Miura（Cracker Studio）
Character Create：Taku Ichikawa

[特集]

14 F1の真実 知っているようで知らないF1の裏表

CHAPTER 1
F1を動かす原動力
16 F1を取り巻く人々、そして政治
20 コンコルド協定はどこにあるのか?
22 F1レギュレーションの歴史
26 F1グランプリの未来

CHAPTER 2
F1チームの組織と構造
28 トヨタF1チームのチーム組織
32 新興レッドブルのマーケティング戦略
36 チーム代表が語る「F1グランプリの魅力」

CHAPTER 3
F1ドライバー
40 F1ドライバーになる方法
44 現役F1ドライバー佐藤琢磨の生活
48 ポスト琢磨を探せ!

CHAPTER 4
F1開催の真実
50 トルコGP開催までの道
54 1976年富士・日本グランプリ開催の思い出
56 富士スピードウェイでのF1開催の可能性を探る

Racing on Interview
66 HRD社長　和田康裕

Special Interview
全日本F3選手権
72 ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ「もう2位はいらない」

Special Issue
60 温故知新 ～DVDで懐しの名車の走りを楽しむ～
78 ファルケンモータースポーツ『ニュルに懸ける情熱』
80 2005 Formula Dream もうひとつの顔
98 フォーミュラ・ニッポンの改革を考える
106 東海大学ル・マンプロジェクト再出発
130 RECARO SPECIAL対談　脇阪寿一×薫一

ル・マン24時間詳報
108「童夢S101Hbのル・マン挑戦」

フォーミュラ・ニッポン第4戦富士詳報
124「未知との遭遇」

第89回インディ500マイルレース詳報
132「インディ500に勝つということ」

[好評連載]
63 R'on EYES　インディの明日を考える
76 スロットカーの世界へようこそ
82 けんさわコラム『R'out』
100 ニスモ総監督・柿元邦彦コラム

大串 信
102 次世代のトップフォーミュラを考える
104 5thコラム［byナイジェル・ルーバック］
116 伝説のレースを追って
「1994年インディ500マイルレース」

Others
83 RESULT & REPORT
92 ニュース&トピックス
114 レースカレンダー
141 R'on セレクション
142 インフォメーション
144 R'on バラエティ & readers' voice
145 プレゼント
146 次号予告／R'on PARC FERME



［特集］

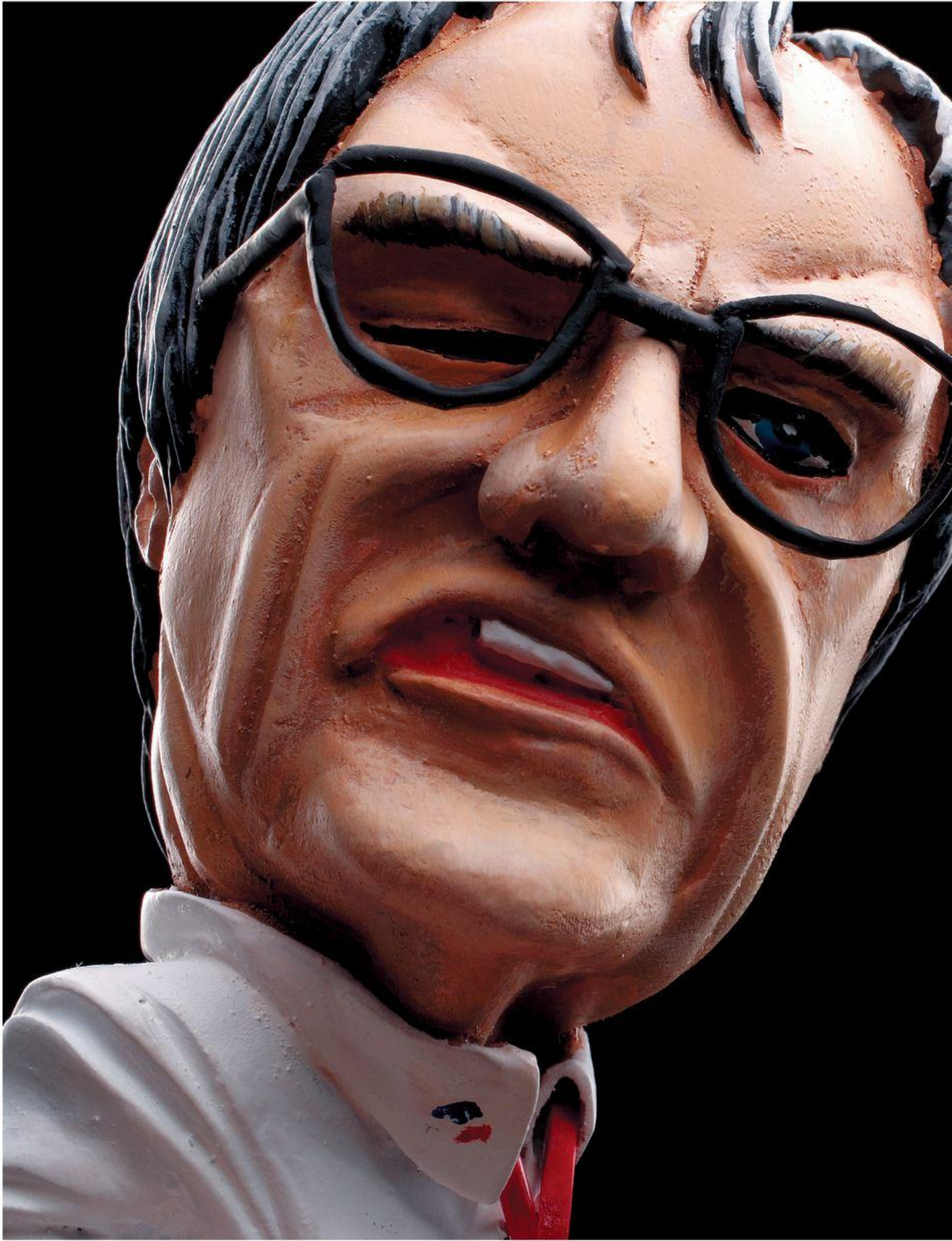
F1の真実

知っているようで知らない、F1の表裏

世界最大のスポーツイベントであり
世界最大のスポーツビジネスでもあるF1グランプリ
果たして誰が動かし、いかに動かされているのか？
意外と知らないF1の真実に迫る

キャラクター制作・市川拓（Taku Ichikawa）
Photo/Koji Miura(Cracker Studio)





最悪だったアメリカGP

散々な結末となったアメリカGPこそ、今のF1組織に本来の役目を果たす能力がないことを示す紛れもない証拠だと言える。確かに、持ち込んだタイヤがひとつ残らず問題を抱えていたのだから非難の矛先がミシュランに向けられるのは当然だ。彼らがまともなタイヤさえ持ってきていれば、アメリカGPがあれほどの大失態に終わることはなかったわけだし、エキサイティングな競り合いが見られたかもしれないのだ。

ただし、この事態が発覚してからレース当日の日曜の朝まで、レース実現に向けて何の進捗も見られなかったのも事実だ。状況を変える力があったのはFIAとチームだけである。彼らにはチケット代を払ってくれた15万人の観客とテレビ観戦をしている300万人のファンに対し、本来のモータースポーツを見せる努力が必要だった。

状況をなんとか打開してレースを開催することが全員のメリットにつながる、という判断の下、各チームとバーニー・エクレストンは妥協案を提示したものの、FIAはその立場を固持し、誰とも相談せず、誰の話にも耳を傾けなかった。FIAとチーム側がお互いと直接交渉すらできなかった結果として、F1というスポーツが犠牲になったのだ。

願わくは、F1が被ったダメージに対し全員が目を覚ましてこの現実を認識し、今後のF1のためにも協調路線をとることが全員のメリットになるのだということを理解してもらいたいものだ。

FIAの歴史に見るF1の動き

今回なぜこのような状況に陥って

CHAPTER 1

F1を動かす原動力

F1をとりまく人 そして政治

～USGP大失態の真相～

喰うか喰われるかの修羅場を乗り越えて
築かれたバーニー&モズレー帝国『F1』
彼らを取り巻き、すり寄り、そして反旗を翻す者たちを
巧みに操り、今日もF1は動き続ける……

Text/Luis Vasconcelos
Translation/Tetsu Igarashi
Photos/LAT Photographic





しまったのかを理解するためには、過去30年間のＦＩＡ周辺の歴史を知っておく必要があるだろう。

１９７３年の終わりまで、各チームは参加費や賞金を巡って各レースのオーガナイザーと直接交渉を行なっていた。このため交渉が不調に終わったときには、チームがレースを欠場することもしばしばあった（フェラーリでさえ欠場したことがある）。つまり当時は、選手権の全レースに全チームが出走することを保証してくれるようなシステムがまったく存在していなかったのだ。

７０年の終わりにブラバムを買収したエクレストンが目をつけたのはまさにここだった。

７４年、参戦するチームの経済的な利益を守り、さらにその利益を拡大させていくための組織、ＦＯＣＡ（Ｆ１製造者協会）が設立される。この組織はレースに関する経済的報酬を一括管理し、参戦したチームにそれを分配する役目を担った。ただし、ＦＯＣＡが本当に大きな力を持つようになったのは７８年にＦＯＣＡに加盟しないチームは参戦禁止と定められてからなのだ。このときエクレストンはＦＯＣＡの代表となって、Ｆ１の商業権を巡ってＦＩＡの関連機関であるＦＩＳＡと争うようになる。

１９８０年代前半になるとＦＩＳＡとＦＯＣＡの対立が激しくなり、その結果、８０年スペインＧＰと８１年南アフリカＧＰではＦＩＳＡ側のチームがレースをボイコットし、この結果レースは選手権から除外される。８０年から８１年にかけての冬の間、ふたつの選手権が並行して行なわれる可能性が高まっていったが、８１年の３月にはすべてに関して合意が成立し、同時に最初のコンコルド協定が結ばれたのである。

８７年にコンコルド協定が失効するとバーニーはチームオーナーの座を辞し、各チームのためにテレビ放映権を管理するＦＯＰＡ（フォーミュラ・ワン・プロモーションズ・アンド・アドミニストレーション）を設立する。放映権から得られる収入の２３％をＦＯＰＡが受け取り、４７％がチームへ、３０％がＦＩＡへ渡るという分配比率になっていた。

ただし、プロモーターが支払う代金はすべてＦＯＰＡが一括して受け取り、それをＦＯＰＡが各チームへ分配する流れになった。

この状況に飽き足らなかったエクレストンは、盟友のマックス・モズレーがＦＩＡの会長に当選すると、新たな取引条件を模索する。これがＦ１のマネー構造を永遠に変えてしまうことになった。

９５年、ＦＩＡは以降の１４年間にわたってＦ１の商業権をＦＯＭ（フォーミュラ・ワン・マネージメント）に委ねることを決める。ＦＯＭはエクレストンが所有する別の会社だ。また、これと引き替えにエクレストンは毎年ＦＩＡに対して一定の金額



を支払う形になった。だが、FOMが各チームの名称――たとえばチーム・マクラーレン、ウイリアムズF1、ティレル・フォーミュラ・ワンといった名称――の独占使用権を持つことになったため、これらのチームは反発し、97年のコンコルド協定を拒否することになる。

だがさまざまな経緯を経て、最終的には全チームが新コンコルド協定に署名し、これが07年に失効するまでの10年間、効力を持つことになった。ところが、エクレストン所有の会社がレオ・キルヒに売却され、しかもキルヒが破産してしまうと、この組織は3つの銀行に引き継がれることになった。

この状況に対し、ヨーロッパに本拠地を置きF1にかかわっている自動車メーカー（フェラーリ、ルノー、メルセデス、フォード、BMW）はGPWC（グランプリ・ワールド・チャンピオンシップ・ホールディング）を設立する。これは08年に現行の選手権と並行して別の選手権を開催するための会社だ。

GPWCの動き

しばらくの間、GPWCには特に目立った動きがなかった。やがてこの組織が、単にエクレストンにプレッシャーをかけて、FOMが生み出している利益のチーム側の取り分を増やすのが狙いであることがはっきりとしてくる。いっぽうのエクレストンは完全に無反応を決め込み、その結果GPWCはさらにその活動を活発化させることになる。

しかし05年1月にフェラーリが単独でコンコルド協定の12年までの延長に同意したことを発表すると、GPWCも大きな衝撃を受けることとなった。フェラーリはほかのチームを見捨て、結局、GPWCに加わったのもエクレストンとの交渉を有利に進めるためだけだったことを、その行為によって明らかにしてしまった。

フェラーリが離脱し、またジャガー・レーシングをレッドブルに売却したフォードも姿を消したことでGPWCの先行きは怪しくなった。エクレストンとモズレーは「08年にGPWCによる選手権が並行して開催されることはない」と言い切り、GPWCの終焉を示唆する。だが、メーカー陣営の対応は実に素早かった。

まずホンダとトヨタを説き伏せて、GPR（グランプリ・レーシング）という名称の新しい会社に参画してもらった。2社は〝関心を持っているオブザーバー〟という立場をとる。その後、ザウバーとミナルディ、それにジョーダンにも加入してもらった。こうしてわずか数カ月のうちに9チームが歩調を合わせて08年の新選手権開催の準備を始めたのだ。

いっぽうのエクレストンとモズレー、それにフェラーリ陣営はGPRの存在を無視し、独自に08年以降の選手権のルール策定に着手する。もちろん、ほかのチームやメーカーの意志などお構いなしにだ。

組織変更を行なった後、ジョーダンとザウバーがエクレストンとの協定に署名する気配があることを察知したGPRは、残りの7チームでF1・08を設立。現在この会社は、08年に始まる新たな選手権に向けてレギュレーションの策定を進めている。

もちろんふたつの選手権が並行して開催されることなどあり得ない話だ。エクレストン側も、現状の3チームに7つの新チームを加えて選手権を行なうことなど無理なことはよく分かっている。逆にF1・08を組

われわれがインディアナポリスで目撃したのは、政治の勝利とスポーツの敗北だった



織したメーカー側も、フェラーリなしで選手権を開催することはある意味失敗だという認識を持っている。それはまるでワールドカップにブラジルが参加しないようなものだ。

悪しき一例となったUSGP

アメリカGPは、残念ながらこうしたF1界の権力争いの犠牲者になってしまった。その発端となったのはミシュランのとんでもないミスだ。彼らが持ち込んだタイヤはインディアナポリスのバンクのGに耐えることができなかった。

タイヤの内圧を高めるなど対策を施したミシュランだが、結局トラブルを解消することはできず、代わりにミシュラン勢が安全にレースを走れるよう最終コーナーにシケインを設置することを提案した。

このトラブルを、自らの権限をあからさまに誇示する絶好の機会と考えたFIAは、シケイン設置の提案だけではなくフェラーリを除く9チームが提案した代替案もすべて拒否したのだった。

トラブルを抱えることになった7チームは、ほかにも「ポイントなしでレースをする」「グリッドの最後尾からスタートする」「アメリカでのイメージ向上のため、フェラーリに勝たせる」などの条件を提示したが、FIAはことごとく拒否。エクレストンが仲介役になって奔走したものの、それも徒労に終わったのだった。

もしも今回の状況にかかわった全員が、F1の存在自体を最優先に考えていたら、レースも適切な形で成立したはずだ。だが、ミシュランはあまりにも大胆な賭けをし、チーム側は安全面に問題があることを認識するまでにあまりに長い時間を必要とした。また、問題解決のために提案されたさまざまな対策をFIAはすべて無視し、結果的にF1はアメリカGPを失うことになったのだ。

インディアナポリス・モーター・スピードウェイをはじめ、レースをしなかった7チームとミシュラン、それにFIAを含むさまざまな面々に対して、すでにいくつもの訴訟が起こっている。こうした状況下では近い将来にアメリカGPが復活することなど、到底考えられない。

日頃からはったりに慣れているモズレーは、今回の騒動でも、ドライバーと観客の安全を理由に7チームがレースを走らない、などということはあり得ないと思っていたようだ。チーム側が単に状況を誇張しているだけと思ったモズレーだったが、それは間違いだった。

政治の勝利とスポーツの敗北

とにかくFIAが提示した3つの提案は不合理なものだった。7チームはレースを走ったとしても、失格になるか、重いペナルティを受けるか、パンクを通過するたびに大減速してフルスピードで駆け抜けていくブリヂストン勢のマシンを危険にさらすかのいずれかとなるのが明らかだった。ランオフエリアがない場所で、走行スピードに大きな差がある場合、大事故が起こるのは必然となる。これを踏まえて考えると、FIAの提案はまったく信じがたい内容だった。

モズレーが、06年からタイヤをワンメイクにするために今回の騒動を利用しようと考えているのは明らかだ。理由は〝安全のため〟だ。いっぽうレースを走らなかった7チームとミシュランは、今回の彼の行動を理由に、FIA会長の座からモズレーを引きずり下ろす動きを見せるはずだ。

結局のところ、われわれがインディアナポリスで目撃したのは政治の勝利とスポーツの敗北だったのだ。世界最大のマーケットであるアメリカにおいて、F1が今回の茶番劇で被ったネガティブなイメージをこれから克服できるのだろうか。

これからいくつもの訴訟沙汰によってF1関係者のすべてが巨額の賠償金を支払うハメになるはずだ。FIAもチームもミシュランも、すべてその額に相当するだけのことをしでかしてしまったのだ。また、IMSも訴訟の対象にされてしまうだろう。もちろん彼らにとってはひどい話だが。願わくは、FIAとチームとミシュランから賠償金を支払ってもらえるよう、IMS自らも訴訟を起こすことができればと思う。

一連のモズレーとチームの醜い争いは、F1の将来に暗い影を落としている。チームが存在しなければ選手権などあり得ない話になるが、モズレーがいなくとも選手権は成立するのだ。もちろん、新しいFIA会長が政治よりもスポーツを優先させる人物であればの話だが。 R

Text/Shigenori Ogura

FIA
Federation Internationale De L'automobile

世界のモータリゼーション組織の頂点

会長／マックス・モズレー
副会長／バーニー・エクレストン



国際自動車連盟の略称。1904年に組織されたAIACR（国際公認自動車クラブ協会）を1946年に改組して発足された。現在、122カ国から207のクラブが加盟している。スポーツ部門とともに、自動車利用者のための便益向上をはかるモビリティおよび自動車部門とのふたつの組織から構成されている。スポーツ部門では、世界中の自動車によるモータースポーツを統括し、そのなかにはF1やWRC、WTCC、FIA-GTなどの世界選手権もある。また、傘下には、安全に関する研究機関も備えている。会長はマックス・モズレーだ。

FIA WORLD MOTORSPORT COUNCIL

世界のモータースポーツを統括

FIAのモータースポーツ統括に関する最高決定機関。ここでの決定は加盟各国のモータースポーツ統括にも影響を及ぼす。また、各種世界選手権のレギュレーションや開催カレンダーも、各専門委員会でまとめられた草案がここで採択されて、施行される。さらに、モータースポーツでの安全向上や、発展途上国でのモータースポーツの発展育成、モータースポーツと環境保護や各国法制度についてなど、幅広い事柄を取り扱かっている。

INTERNATIONAL COURT OF APPEAL of FIA

FIAの最終審理機関

FIAにおける最高司法機関。国に例えれば最高裁判所と同等の権能を持つもので、最終審理機関となる。モータースポーツで問題があった場合、世界選手権では提訴は直接ここで審理され、裁定が下される。世界選手権以外では、各国のモータースポーツ統括機関での審理があり、その裁定に不服の場合に最終審としてここが審理に当たる。FIAの司法部門ではあるが、組織やスタッフはFIAと独立した立場で、審理の中立性を維持している。

SLEC
Slavica Ecclestone Holdings Co.,

FOH以下のF1関連企業を統括

社長／バーニー・エクレストン

FOH以下のF1関連企業を統括する持ち株会社。1997年にFOPAを改変して創設された。法人名はスラビカ・エクレストン婦人の名前と苗字の最初の２文字ずつのSLとECをとって並べたもの。その後、同社の株式75%が金融機関などをとおしてドイツのキルヒというメディアグループに転売された。だがキルヒが倒産したため、その債権銀行団が株式を受け継いだ。銀行団は、先ごろエクレストンにSLECの運営を一任することを決定した。

FOH
Formula One Holdings

F1企業グループの持ち株会社

フォーミュラ・ワン・ホールディングスの略称。バーニー・エクレストンによるF1企業グループの持ち株会社。傘下には、FOA、FOM、フォーミュラ・ワン・トラベルなどがあり、これらの運営を管理統括している。しかし、このFOH自体が、エクレストンの婦人が代表となっているSLECに統括される立場になっている。さらにSLECもまた、エクレストンのふたりの娘の企業であるバンビーノホールディングスに25%の株式を所有されている。

FOA
Formula One Administration

F1の商業権利を一手に

会長／バーニー・エクレストン

フォーミュラ・ワン・アドミニストレーションの略称。バーニー・エクレストンが所有するF1関連企業のひとつ。このFOAは、F1の商業権利をビジネスとしていて、テレビ放映権やF1ロゴの管理とそれによる収益を上げる企業となっている。また、傘下にも関連企業をかかえて、これらを統括する立場にある。これら関連企業にはFOM＝フォーミュラ・ワン・マネージメント、旅行代理店企業のフォーミュラ・ワン・トラベルなどがある。

FOM
Formula One Management

F1メディアや権利を管理

会長／バーニー・エクレストン

フォーミュラ・ワン・マネージメントの略称。バーニー・エクレストンのF1関連企業のひとつ。FOAの傘下にあり、FOAの事業であるメディア関連事業やライツ管理などの実務を行なっている。2000年には、FIAから2110年末までのF1の放映権を３億6000万ドル（約390億円）で購入している。また、F1の公式ウェブサイトの統括もここが担当している。さらに、チームやサーキットへの資金を融資する、金融業務も行なっている。

FOT
Formula One Travel

FOMの傘下にある企業で、F1関係者の移動や宿泊にまつわる手配窓口となっている。

PROMOTER

いわゆる興行主。日本グランプリにおいては、サーキットがこれに当たる。FOAと契約を結び、JAFに開催申請を行なう。

ASN(JAF)
Authority Sport Nationale

各国のモータースポーツを統括する組織

FIAに加盟し、その参加で当該国のモータースポーツを統括する各国の組織。日本では、JAFがこれに当たる。JAFは自動車ユーザーのための便益代表団体であるとともにFIAが承認した日本でのモータースポーツの代表機関。これに基づいて日本での自動車によるモータースポーツ活動の統括をしている。日本での各種レギュレーションの承認や決定、国際競技ライセンスの発給、国際イベントカレンダーへの登録などすべての窓口になっている。

ENGINE MANUFACTURER

エンジン製造＆供給メーカー

エンジンを製造して供給するメーカーのこと。F1ではドライバーとシャシーを造るコンストラクターにチャンピオンシップが授与されるが、エンジンマニュファクチャラーには授与されず、これまでその地位や発言権が低かった。そこでヨーロッパ系の自動車メーカーは発言権の向上と、利益分配金の増額などを主な目的として、2003年GPWCを結成した。

CIRCUIT

グレード1が必須

F1開催にあたっては、観客やドライバーの安全基準や路面等の厳しいクオリティを満たしたグレード１を取得していなければ、F1は開催できない。日本では鈴鹿サーキットと富士スピードウェイのみが取得している。富士スピードウェイは、オープン発表会のときに、JAF会長より認定証の授与式が行なわれた。

CONSTRUCTOR

チーム＝コンストラクター

製造者（社）の意味。通常シャシーを製造するメーカーを指す。とくにF1では、チームが独自でマシンを開発することが義務づけられているため、チームがコンストラクターとなる。一方、2008年からのレギュレーション草案では、シャシーを購入して参戦することも可能となる。これが承認されるとチーム＝コンストラクターという定義はなくなる。

DRIVER

スーパーライセンスが必要

F1ドライバーになるためには、速さはもちろんのスーパーライセンスが必要。ただし、その発給基準に関しては、不明瞭な点が多い。例えばキミ・ライコネンはF3を乗らずにF1昇格が決まり、その際に各方面から異議が発せられたことは記憶に新しい。

FOCA
Formula One Constructors Association

1974年設立のチームの利益団体

フォーミュラ・ワン・コンストラクターズ・アソシエーション（F1製造者協会）の略。1974年にF1に参戦するチームの利益団体として設立された。1981年にバーニー・エクレストンが代表となり、テレビ放映権などからの利益を組織内で分配するようになった。

GPWC
Grand Prix World Championship

欧州系自動車メーカー団体

グランプリ・ワールド・チャンピオンシップの略称。2008年から現行のF1世界選手権に替わるレースの運営を目指す団体で、ACEA＝欧州自動車メーカー協会のフォード、フィアット（フェラーリ）、ダイムラー・クライスラー、ルノー、BMWが結成した。



表紙は紺色でタイトルが**金の箔押し**という噂

When did they reach the agreement!?

[F1最大の謎]

コンコルド協定はどこにあるのか!?

F1通を自称するなら誰でも知っているであろうコンコルド協定
しかし、その実態を見た人は関係者以外は皆無である
F1界最大の謎『コンコルド協定』!
その正体に迫る



Text/Kunio Shibata
Photos/LAT Photographic, Racing on

[特集] **F1の真実**

コンコルド協定って何だろう?

この疑問を究明するという作業は、かなり労多くして実り少ない作業であった。というのも、いわゆる『守秘義務の壁』にその都度ぶつかってしまうからである。「あのう、コンコルド協定について、教えてくれませんか?」と聞きに行っても、大方の反応は門前払い。

特に今は、FIA(国際自動車連盟)とバーニー・エクレストンvsフェラーリ(フィアット)を除く5大自動車メーカーが火花を散らしているご時世である。マックス・モズレ1会長に弱みを握られたくないという雰囲気が充満している。一応FIA関係者にも聞いてみた。しかし返ってきたのは、ただの冷笑であった。

そんな中、あるチーム代表に近いスタッフで、「ああ、それは」としばらくこちらの質問に答えてくれる人がいた。何という幸運だろうとメモしていると、「あ、今のは全部、外に出していいかどうか弁護士に聞いてみないと」と、その場で電話で話し始めた。その結果、ほとんどのオイシイ話は不許可。結局は守秘義務の厚い壁に泣かされたのだった。

しかしそんな取材の過程で、いくつか知られざる事実も浮かび上がってきた。だがその前にまず、コンコルド協定を理解する上で欠かせない、誕生のいきさつをまとめてみよう。

F1の発展期ともいえる1970年代、当時プラバムのオーナーだったバーニー・エクレストンが、全チームの代表としてレース主催者との交渉に当たるようになっていた。そのおかげでチームは、出走料や賞金といった交渉ごとを個別にせず、レースに集中できるようになった。

当のバーニーは、まとめ役としてその契約金を主催者側から受け取り、その中から各チームに配当金を渡すというシステムを構築。バーニー帝国の礎が、ここにできたわけである。

73年にFOCA(F1製造者連盟)を作ったバーニーは、調子に乗ってF1全体の運営や、レギュレーションにまで口を出すようになった。逆にFIAは78年に、FISA(国際モータースポーツ連盟)を創設。初代会長のジャン・マリー・バレストルが、失われた主導権を取り戻そうと戦いを挑んだ。参戦チームもバーニー側とバレストル側とに分かれていがみ合う。これが世に言う、FO

協定を破ると**とんでもない**ことになるらしい

Who has the Concorde Agreement!?

この世に存在する協定書は**50部限定**らしい

How many copies of the Concorde Agreement are there!?

CAvsFISA戦争であった。

その後の、80年にはレースボイコット、新選手権の設立という話にまで発展する。あれ、何だか聞いたことのある話だなあと思うでしょ。そう、あれから20数年を経て、歴史はまさに繰り返しているのである。

このままでは共倒れになると危機感を抱いた両者は、81年3月にパリ・コンコルド広場にあるFISA本部で、手打ち式を行なった。お互いの役割分担をはっきりさせて、これからは共存していきましょうヨというのである。そこで合意された文書が、コンコルド協定だった。

内容は、多岐にわたる（そうである）。しかし一番の基本は、技術、スポーツの両レギュレーションの作成、およびF1にまつわる種々の係争はFISAが担当。そしてFOCAが、興行面を一手に引き受けるということだった。

最初の協定の有効期限は、5年間。現在のコンコルド協定は98年に更新され、期限は10年。07年に期限を迎える。で、この協定にはもちろんチーム代表も加わっている。チームとFIAのレギュレーションがらみの取り決め、チームとFOMの興行がらみの取り決めが、それぞれ細かくここに記載されているからである。従って「チーム・FIA・FOM三つどもえの取り決め書」という言い方が、一番分かりやすいだろう。

レギュレーションに関してはたとえば、安全にかかわる場合を除き、大きな変更の場合は全チームの同意が必要とか、2年間の準備期間をおかなくてはいけないとかが定められている。06年から導入される2・4リッターV8エンジンがまさにそれで、去年大急ぎで全チームの同意を取りつけていた。











エクレストンとコンコルド協定の前ではチーム代表もたじたじだ。F1参戦にあたって誰もが交わさなければならないのこの協定。大柄のオベ・アンダーソンですら小さく見えた。

実は紙のファイルではなく**CDロム**という説

Where is the Concorde Agreement!?

一方のFOMとチームの取り決めに関しては、これはもうバーニーから支払われる分配金に尽きる。バーニーの懐には毎年、世界中のTV放映権料、各サーキットからの開催権利金、広告料など、一説では1000億円を超える金が入ってくるといわれる。しかし現行コンコルド協定では、そのうちのTV放映権料だけ、その47%を各チームに分配することになっている。

しかも分配比率は、10チーム平等ではない。フェラーリが突出して多いらしい。そして何より、放映権料が正確にはいくらなのかはバーニーしか知らない。そんな曖昧な額の47%、しかもフェラーリだけがいい目を見てる。そんなところが、現在のチームにとっては大きな不満になっているという。なにしろ今のコンコルド協定が結ばれた98年当時は、BMWもルノーもメルセデスも、ホンダもトヨタも、チーム運営にかかわる存在ではなかった。

だからこそ08年以降の新コンコルド協定締結をめぐってモメているし、フェラーリがまたも非常に有利な分配比率を得て、さっさとサインしてしまったことに、他メーカーは憤慨しているわけである。

そうそう、最後にこの文書の体裁である。これに限っては顧問弁護士からもOKが出たので公表するが、1冊の本ではない。バラバラの文書をまとめたもので、毎年頻繁に改訂、変更分が加えられるので、今では厚さ数センチのレポートになっている。どこからが本文で、どれが補足分かすぐには分からないほど、煩雑な体裁らしい。さらに付け加えれば、そのあまりの煩雑さゆえに、これをすべて読破したチーム代表は皆無だという話である。R

本当はコンコルド協定なんてないのかも……

Have you ever seen the Concorde Agreement!?











F1規則変遷史

1950年にF1世界選手権が始まって以降
幾度となく行なわれてきたレギュレーションの改正
近年その動きはより活発になりさらに進む気配を見せる
安全性の向上やコスト削減などの命題を抱え
FIAはチームを翻弄したまま迷走を続けている

Text/Tetsuo Tsugawa
Photos/Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto, Atsuo Sakurai, Bryn Williams(Crash.Net), LAT Photographic, i-dea











先ごろFIAは、2008年に向けた新たな規則変更案を公表した。主な目的をコスト削減とし、ギヤボックスやブレーキの標準化、テスト距離の制限、スペアカーの禁止などを盛り込んでいる。あくまで準備段階のものとはいえ、このまま実現となればまた近い将来F1に革新が起きることは確実で、またすんなり実現ともいきそうにもない。レギュレーションの変遷はそのままF1の歴史そのもの。その関係は今後も変わることはない。

※　※　※

今シーズン、F1グランプリはかなり過激なレギュレーション変更を余儀なくされた。たとえば一基のエンジンで2レースの週末を走り切らねばならないという規則。プラクティス、予選を含めて2レース分の走行距離を走り切れる信頼性を得るためにエンジンのパフォーマンスが落ちるだろうとの想定とコストダウンの名目での規定である。

またタイヤは予選、決勝を通じて1セットのみ、危険時を除いて交換は不可。これもコスト高騰の歯止め、F1マシンの高速化への歯止めだという……。さらにエアロダイナミクス効果の削減。フロントウイングの搭載位置の上昇、ステップフロア部のディフューザー高の低下、リヤウイングの大幅前進などなど。これらで20%のダウンフォースを失わせ、コーナリングスピードを落とし、安全性を高めようというのだ。

レギュレーションの変更は、安全性に係わる場合が多い。何かしらの行きすぎや、危険性が露見した結果、そのエリアを規制して危険性を除くという理由がほとんどである。しかし実際はそればかりでないことも、この世界では多い。レギュレーションの変遷を探っていけばいくほど、浮き彫りになってくるのである。

F1の歴史は1950年に始まり、その歴史の発進と同時にF1レギュレーションが登場しているわけだ。50～60年代のF1はまだ未完成のアイデアが先走りした時代であり、技術の行きすぎへの歯止めというのがこの時代の規則変更の理由であった。当時の規則はかなり大ざっぱではあったが、その規則の制定を受け持つCSI（コミッション・スポーツ・インターナショナル）とイタリアおよび英国のコンストラクターとの間での激しいエンジン闘争が存在していた。結局はエンジンを3リッター化しようとする勢力は抑えられ、CSIは1・5リッター化を制定した。61年のことである。それでもその5年後の66年にはハイパワー化を促進するためにエンジンは3リッター化される。この時から近代F1の幕が開いたと言ってもいいだろう。

レギュレーションの変更は常に意見の対立を生む。エンジン排気量の増減でも、それぞれの思惑の中でいかに有利に物事を進めるか、イタリアではフェラーリが、英国ではクーパーやロータスが規則の変更ごとに執拗に政治的な動きをしてきたのである。もちろんレースに勝つためのロビーワークもまたレースであり、これができなければそれだけで自チームは不利を背負うことになってしまうのである。

77年、F1グランプリにロータスは斬新なベンチュリーカーを登場させてきた。これはF1マシンの走行性能を根本から変えてしまう出来事であった。この、グラウンドエフェクトを利用したウイングカーの出現で、レギュレーションも実に複雑な変更を余儀なくされたのである。ウイングカーの出現はF1マシンを突然スピードアップさせてしまった。

この時期、F1の主導権獲得を狙って、現在のFIAの前身FISA（フェデレーション・インターナショナル・スポーツ・オートモビル）のジャン・マリー・バレストルと、F1そのものをオーガナイズしていたF1チーム組合たるFOCA（フォーミュラ・ワン・コンストラクターズ・アソシエーション）のバーニー・エクレストンとの戦いが大きく表面化していた。商業権の獲得を狙った覇権争いである。そして権力の獲得を狙ってFISAはこのベンチュリーカーに歯止めを加えるべく、路面に接触するシールスカートの禁止を制定し、ベンチュリー効果を落とそうとしたのである。バレストルはフランス人でありエクレストンのFOCAは英国チームがベース。ウイングカーの技術は英国組がかなりリードしていて、フランス国営のルノーF1とイタリアのフェラーリは明らかに技術的に遅れていた。したがってこの突然のスカート禁止はフェラーリとルノーのためだとFOCA側は判断したのだ。F1マシンのコーナリングスピードを落とし安全性向上を名目にFISAが新しい規則を独自に発行し、FOCA側がこれを受け入れるという形の、権力の上下関係を誇示するのがこのレギュレーション制定の大きな要素との判断である。

当然、FOCA側はこれに大きく反発し、開幕戦たる南アフリカでFISAルールを認めないレースを展開、すでに制定されたスカート禁止を無視したのである。このレースは基本的には81年ワールドチャンピオンシップの開幕戦であったが、FOCAがFISAのルールに対するレジスタンス行為をした結果、このレースはチャンピオンシップから除外され、FISAの記録からも抹消されてしまった。最終的にこの年、FISAとFOCAとの間で話し合いが合意にいたり、商業権はFOCA、レギュレーションはFISAという表向きの決着を見たのである。この合意こそが「コンコルドアグリーメント（コンコルド協定）」であった。

しかしスカート禁止は受け入れたものの、ピットインでの車検時だけ車高が上がるジャッキアップ機構がFOCA側チームに登場。走行時は車高が下がりベンチュリー効果の維持とスカートの走行時の路面との接触も実現していたのである。これは正面からFISAレギュレーションへ対する当てつけであり、規則の抜け穴を堂々と使った例となった。

最終的にウイングカーはFISA vs FOCAの戦争とは無関係に、ドライバーに対するフィジカルストレスを生みだすまでに高性能化し、あまりに強く路面に押しつけられるためにサスペンションはゴーカートのようにソリッド化し、路面から拾う振動と激しいGフォースは走行しているだけでドライバーに損傷を与えるまでになってしまった。結局83年にはレギュレーションでウイングカーは終焉を迎え、フラットフロア時代へと入っていくのである。

ウイングカーの終焉とともに、台頭してきたのはターボエンジンであった。そもそもルノーが77年に登場させたターボエンジンは82年にはNA・V8コスワースパワーを脅かす

2008年F1規則変更案

FIAが発表した2008年F1の規則変更案は以下のとおり

- エンジンはFIAの標準ECU使用とする
- ドライバーズエイド機構は禁止
- FIA支給による標準ギヤボックスを使用する
- FIAが指定する標準ブレーキを使用する
- ピットからマシンへのテレメトリーを完全に禁止
- 無制限なテストを禁止
  （タイヤのワンメイク化を実現し年間3万kmが上限）
- スペアカーの禁止（スペアモノコックのみ許可）

以上の提案に加え、ほかのコンストラクターからコンプリートマシンあるいはパーツを購入することができるという提案もなされている。今回の提案は準備段階のものであり、今後世界モータースポーツ評議会に持ち込まれ、承認あるいは変更を受けることになる。



までになり、83年にはついにその上下関係を逆転した。83年にターボエンジンでF1グランプリに再デビューを果たしたホンダも、翌84年に早くも1勝を挙げている。以後年を追うごとに力をつけ、ネルソン・ピケは87年にウイリアムズでチャンピオンを獲得した。この状況が面白いわけもないFISAは88年、ターボエンジンのブーストを2・5barに下げさせる。さらに燃料は150リッター以下、さらに車体重量は540kgとNA車の500kgと比べて大きなハンデを背負わされてしまった。FISAのバレストルは「このレギュレーションで88年はターボはまったくチャンスがなくなる!」とまで豪語しているのだ。

この規則は飛ぶ鳥を落とす勢いのホンダパワーを封じ込める、いわゆる「ホンダいじめ」とまで言われた。ところがこのレギュレーションの発祥には、もちろんホンダの台頭を苦々しく思う欧米型権力意識があったとは考えられるが、実はこのレギュレーションは見事にホンダの思う壺であった。というのはこの2・5barのブースト圧をのむ替わり、ホンダはFISAに160リッターまでの燃料総量規制を条件にしたという。制限をよりきつくしろというわけだ。そうしてFISAはこの要求を受け、一般的にはターボエンジンの終焉に思えるこの規則を制定したのである。

ところがホンダはこの時点ですでに燃費向上、省燃費・高馬力エンジンの開発には大きな自信を持っていた。そしてこのレギュレーションならば、ほかのターボライバルたちは皆、NAに移行すると考えたという。結果FISAの思惑は逆手に取られ、ホンダは88年に16戦15勝を成し遂げることになる。

F1グランプリに勝利するには、レギュレーションさえも味方にする政治的な能力が必要という、これは良い例ではないだろうか。隆盛を誇ったターボF1はNA完全移行となって姿を消し、以後F1は英雄の事故死という衝撃を乗り越えながらひたすら安全化、ショーアップ化という御旗を振り続けていく。車両規則は車両だけに留まらず、様々なほかの要素にも左右されることとなり、F1マシンの姿カタチはここ10年で大きく変わってしまった。

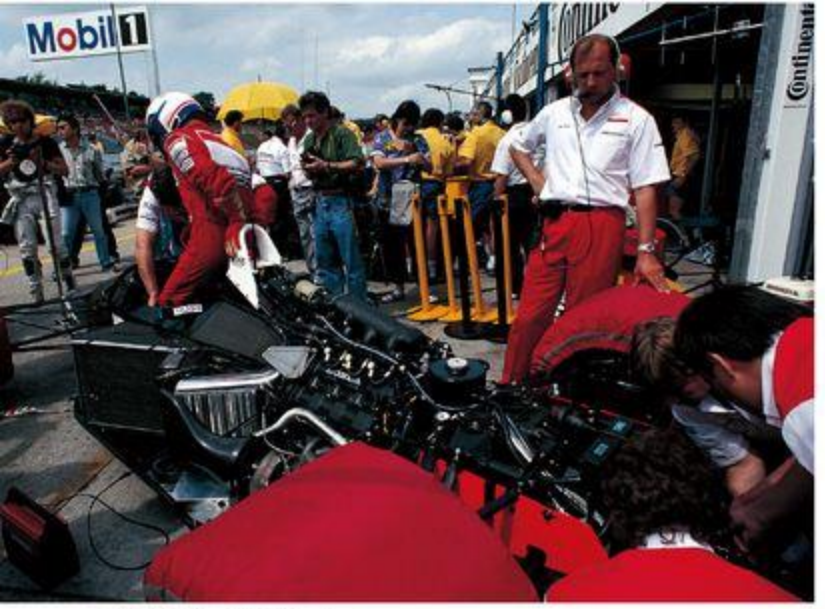
勝利を続けるのは難しいが、その勝利を続けてしまうと必ず反力が働く。もちろんライバルとのレースを言うのではなく、レギュレーションの話である。フェラーリがここ数年グランプリを席巻し、勝利し続けてきた。もちろん強いフェラーリの存在はF1の人気に欠かせないが、それでも6年連続のコンストラクターズ、5年連続のドライバーズタイトルを獲り続ければ、他チームのファンは嫌気がさし、フェラーリファンも欠伸をするのは当然で、これに何とか歯止めをしなければF1ビジネスを成功させることはできない。

2003年、予選方式が変更となりレース燃料積載での予選方式が採られた（パルクフェルメ・ルール）。この規則制定の時点ではすでにフェラーリF2003・GAのコンセプトは決まりマシンは完成状態にあり、コンセプトをこの規則に対応し直すことができず、結果フェラーリは苦しい戦いを強いられた。しかし翌年は逆にこの予選方式に対応したコンセプトで成功を収めている。

今年の当初の規則では、予選は2回走行の合計タイムとされた。最初の予選はスピード、2回目はレースフューエルでの走行である。またタイヤはフィニッシュまでワンセットのみとなったのだが、このルールが決まったのは昨年のシーズンがかなり押し詰まってからだった。FIAは安全、コストダウンなどを名目に新しい過激な規則変更を望んでいた。その変更は来季からの2・4リッターV8エンジン規則施行にもあらわれている。FIAはF1のルールを押しつけることはできないので、新しい規則へ何かしらのアイデアをチーム側が相談して決めて提出することを要求した（もしチーム側の提案が出ない場合はFIAのアイデアをそのまま施行すると忠告している）。

結果フェラーリはFIAのルールミーティングの席につき、それなりの提案をしたのだが、ほかの9チームはこれに不参加。フェラーリはすでに独自の提案に合わせたマシン開発を進めていたが、ほかの9チームの足並みは揃わない。だらだらと時間を潰し、最後までチーム側は提案を出さなかったのである。対してFIAは「提案がまとまらないならFIA提案を施行する」と、怒りの制定をした。しかし、9チーム、特にトップクラスの3チームがFIAミーティングを蹴ったのはそれなりの作戦があったようだ。9チームは提案をしないことで、FIA提案を受け入れることに最初から納得づくでマシン開発を進めていたのである。つまりこのFIA提案規則で最も痛い目にあったのが、実はFIA側に立ったフェラーリであった。結果は今シーズン前半を観れば明らかであり、規則を操作しているはずのFIAは見事にチームによって操作されていたことになるのだ。

レギュレーションは本来明文化されたもののはずだ。しかしF1の世界は秒単位で進化し、明文化しているうちに新しい世界へと進んでしまい、とても通常の思考では追いつくことができない。したがって規則の把握と利用、政治的にも技術的にもこれらを手の内に入れて初めてF1コンペティションに生き残っていけるのだ。規則を味方にすることが手っ取り早い勝利への道である。R





プロストの背後、ちょうどロールバーの裏側に見える銀色の円筒がポップ・オフ・バルブ。規定の過給圧を超えると弁が開きパワーが抑制される。ホンダの勢いを封じ込めるべく当時のFISA会長J-M・バレストルが推し進めたこの方法はしかし、ホンダ以外では技術的に達成できず一強多弱に。結果として、よりホンダ有利の情勢に。



90年代前半、技術競争はピークに達する。変速は自動化されてサスは電子制御に。「アクティブサス」で休養明けのプロストが王座へ。



82年までは認められていた給油。94年にショーアップとレースの複雑化を狙って復活した給油規定は、同時に大きな危険も抱えていた。



近年はスポーティングレギュレーションの変更が頻発している。今年導入されたタイヤ無交換規定はその是非をめぐり議論をよんだ。

レギュレーションの変遷はF1の歴史そのものといえる。それはこれからも変わることはない

F1レギュレーションの変遷

1950 エンジン排気量4500ccまたは1500ccスーパーチャージャー付

1952 エンジン排気量2000cc

1954 エンジン排気量2500ccまたは750ccスーパーチャージャー付

1961 エンジン排気量1300～1500cc（F2混走禁止）
最低車体重量450kg

1966 エンジン排気量3000ccまたは1500ccスーパーチャージャー付
最低車体重量500kg



ホンダRA300（1967）

1969 車載消火器義務付け
エアロフォイル規制（ウイング寸法規定）

1970 安全燃料タンク搭載義務付け
最低車体重量530kg

1972 エンジン気筒数を12気筒までに制限
最低車体重量550kg

1973 最大燃料タンク容量250ℓ
モノコック側面衝撃吸収構造義務付け
最低車体重量575kg

1974 リヤのオーバーハングを後車軸から後方1m以内に

1975 高い位置のインダクションポッド禁止
全高850mm、最大車幅2150mm以内に
最大タイヤ幅21インチ（リヤホイール径13インチ）

1977 全高950mmへ

1979 全長は最大5000mmに



ロータス79（1978）

1981 サイドポンツーンにおけるシーリング用としての
スライディングスカートの使用禁止
最低地上高60mm
最低車体重量585kg

1982 スカートの素材は単一で高さ60mm以内、厚さは5～6mmでなければならない
「サバイバル・セル・コクピット」の義務付け
ホイールの直径を自由化
最低車体重量580kg

1983 フラットボトム規制
グラウンドエフェクト・カーを排除
レース中の給油禁止
車輪は4輪（6輪は排除）
最低車体重量540kg



マクラーレンMP4/1C（1983）

1984 ターボ車の搭載燃料が250ℓから220ℓに
レース中の燃料補給禁止

1985 リヤ補助ウイング「ウイングレット」禁止
ノーズ・ボックス部分のクラッシュテスト義務付け

1986 エンジン排気量1500ccターボ付。NAエンジン禁止
最大燃料タンク容量195ℓへ

1987 ターボエンジン、過給圧をポップオフバルブにより4バールに制限
NAエンジン復活。排気量が3000ccから3500ccへ
最大燃料タンク容量180ℓへ
多段式および液体冷却式インタークーラー禁止
最低車体重量540kg（過給器付き）／500kg（NA）

1988 ターボエンジン、過給圧をポップオフバルブにより2.5バールに制限
ターボ車の搭載燃料が195ℓから150ℓに（NAは無制限）
ドライバーの足の位置、フロントアクスルラインの後方移設を義務付け

1989 エンジン排気量3500cc以下。ターボエンジン禁止
最低車体重量500kgのまま。燃料使用量は無制限（レース中は無給油）

1991 ポイントシステム変更（1位9点から10点に）有効ポイント制を廃止

1992 有鉛ガソリンの使用禁止

1993 リヤタイヤ幅が18インチから15インチに縮小（径は26インチ）

1994 レース中の給油を許可
アクティブサスペンション、ライドハイトコントロールの禁止
トラクションコントロールシステム、ABS、4WSの禁止
セーフティーカーシステムを導入
最低車体重量505kg（車載カメラ搭載車に合わせ、未搭載車に5kg相当のバラストを搭載）

※スペインGPより…フロントオーバーハングのサイズ縮小（ボーテックスジェネレーターの禁止）写真①
※モナコGPより…ピットロードのスピード制限
※カナダGPより…エアボックス部分に穴を設置（ラム圧の低減）写真②
※ドイツGPより…車体フロア裏面にスキッドブロック装着を義務付け　写真③
最低車体重量520kg



写真①



写真②



写真③

1995 ステップドボトム規定導入
エンジン排気量3000cc以下
ドライビングを補助する電子制御装置の禁止
最低車体重量595kg（ドライバーを含む）

※サンマリノGPより…エアボックス部分の穴を廃止

1996 コクピット周りの75mmのプロテクター装着を義務付け　写真④
最低車体重量600kg（ドライバーを含む）

1998 全幅を200mm縮小し1800mmに
スリックタイヤ禁止。グルーブドタイヤ義務付け（前輪3本溝、後輪4本溝）写真⑤
後輪の左右に別々に作用する“第二のブレーキ”の禁止（前年マクラーレンが使用して絶斜）
ブレーキディスクのサイズを直径278mm以下／厚さ28mm以下に
ブレーキキャリパーのピストン数が最大6個までに

※スペインGPより…サイドウイング（Xウイング）禁止　写真⑥



写真④



写真⑤



写真⑥

1999 前輪の溝を4本に増加
ホイール脱落防止装置の義務化
ドライバーがシートに固定されたままでも救出できるセーフティーシートの導入
冷却水を最大3.75気圧にコントロールするプレッシャーリリーフバルブの装着を義務付け

2000 エンジンの気筒数は最大10気筒まで

2001 電子制御システムの一部を解禁

2003 フリー走行の回数が4回から3回へ
予選が2日制1ラップ方式へ
ポイントシステムを改定（1位から10-8-6-5-4-3-2-1点）
ピットからマシンへのテレメトリーを禁止
ウエットタイヤを1種類に制限
チームオーダーの禁止
HANSの義務付け　写真⑦
バルクフェルメ・ルール導入（予選終了～決勝前のマシンメンテナンスの禁止）



写真⑦

2004 予選が1日制1ラップ×2回方式へ
レースウイーク中1基のエンジンのみ使用可（交換した場合には10グリッド後退ペナルティ）
ラウンチコントロールシステムを禁止
ボディワークサイズの変更（エアボックス部分のサイズ拡大）
リヤオーバーハングのサイズ拡大（翼端板の大型化）
リヤウイングが2エレメントまでに
ウエットタイヤを2種類まで用意することが可能に※ただし雨天用タイヤはレース主催者の許可が必要

※フランスGPより
新規格のカーボンファイバー製ヘルメットのみが使用可能に

2005 予選が2日制ラップタイム合算方式へ
タイヤ交換の禁止（予選・決勝レースで使用可能なタイヤを1セットに制限）
2レースで1基のエンジンのみ使用可
フロントウイングの最低地上高が50mm引き上げられる
リヤウイングが150mm前方へ移動

※ヨーロッパGPより…予選が1日制1ラップタイム方式へ

※2005年ヨーロッパGP終了時点





レギュレーション、財政問題、それらの異見に端を発するF1A vsカーメーカー。変転するF1の明日が見えにくい。五里霧中の道の先でF1はどう揺らぎ、日本の関連企業はどのようにF1とかかわっていくのか。

いまF1界で最も大きな話題は、2008~12年のコンコルド協定にサインを要請するFIAと、それに対抗する5メーカー（メルセデス・ベンツ、BMW、ルノー、ホンダ、トヨタ）の熾烈な争いが続いていることだ。この行方がF1の近未来を決めることになる。

FIAの5メーカー側への牽制は凄まじく、サンマリノGPでのBARホンダ失格とその後の2戦出場禁止も、根底にあるのは〝メーカー叩き〟ではないかと噂されているし、ホンダからのエンジン供給がほとんど決まりかけていたレッドブルが一転、フェラーリのカスタマー・エンジンを入手したのもメーカーチーム切り崩し策の一環とされている。

FIAは世界自動車連盟であり、国連と同じく本来は大メーカーの発言力が大きくて当たり前だが、ことF1に関しては対立関係にある。

FIAと5メーカーが対立するポイントは大きく分けてふたつある。ひとつは財政問題、もうひとつはF1マシンの成り立ちに大きくかかわるテクニカルレギュレーションで、このふたつは密接な係わりを持つ。

財政問題に関して5メーカーが強く望むのは、ガラス張りの収支決算である。いま、F1の財政面を管理するのはFOMを司るバーニー・エクレストンであり、F1興行から上がるTV放映権などの全収入のうち

[検証]

F1グランプリの未来

2008年のコンコルド協定へのサインを巡り
FIAとカーメーカーとの駆け引きが繰り広げられている
果たして経済的透明性と技術競争の幅はどう結論づけられるのか？
交渉は大詰めを迎えている

Text/Hirao Nishiyama
Photo/Hiroaki Matsumoto

25%をチームに配分、残り75%を運営に充てているが、その内訳は不明。エクレストンの莫大な収入源になっているといわれる。

F1チームをいまのような形に結束し、各国のTV局やオーガナイザーと一枚岩で折衝する形を作り上げたのはエクレストン最大の功績であり、莫大な収入も彼の創業者利益と考えれば納得すべきものなのかもしれない。しかし、個別チームとの分配収入等に関する折衝は密室の中で行なわれ、チーム間の横のつながりを絶っている。またF1に新規参入するメーカーやスポンサーは必ず密室の中に引き込まれる。こうした前近代的な、ガラス張りではない興行形態では参加したいメーカーやスポンサーは二の足を踏んでしまう。

仮にカーメーカー主導のF1であれば収支関係のほとんどすべてはガラス張りになり、各チームへの分配収入は増え、コストカットの問題も一気に解決する、というのが財政問題に関する5メーカーの考えである。国を問わずカーメーカーには株主総会があり、そこでは財政の問題はクリアな形でないと承認されないのだ。

テクニカルレギュレーションに関しては、カーメーカーはあくまで技術を競う場であり、そこに存在理由があり、それでこそF1のプレステージが保たれると考えている。

FIAは逆に強い技術的規制を加え、チーム間競争力の均衡化を図ることでエンターテインメントの方向にF1を領導しようとしている。

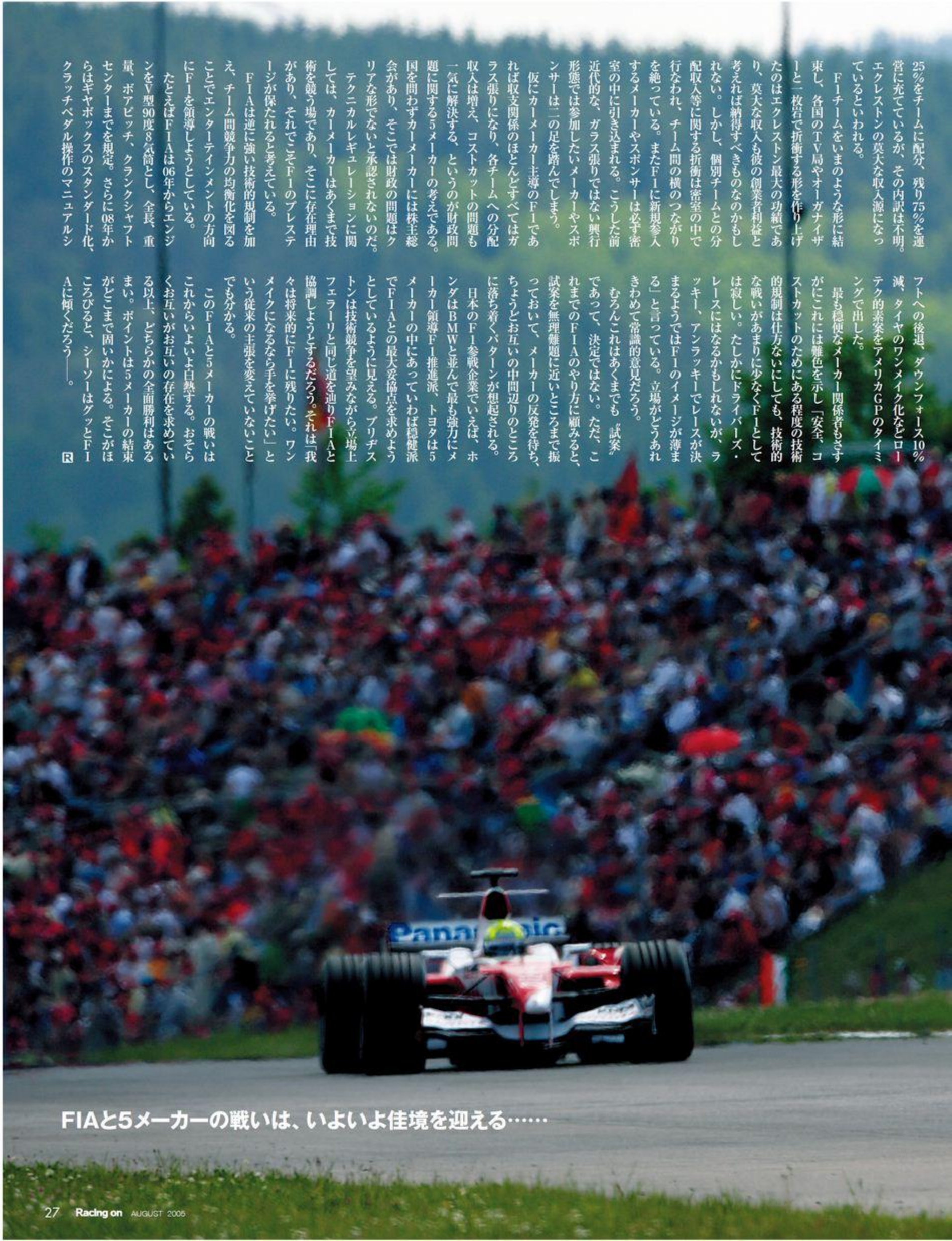
たとえばFIAは06年からエンジンをV型90度8気筒とし、全長、重量、ボアピッチ、クランクシャフトセンターまでを規定。さらに08年からはギヤボックスのスタンダード化、クラッチペダル操作のマニュアルシフトへの後退、ダウンフォース10%減、タイヤのワンメイク化などローテク的素案をアメリカGPのタイミングで出した。

最も穏便なメーカー関係者もさすがにこれには難色を示し「安全、コストカットのためにある程度の技術的規制は仕方ないにしても、技術的な戦いがあまりに少なくF1としては寂しい。たしかにドライバーズ・レースにはなるかもしれないが、ラッキー、アンラッキーでレースが決まるようではF1のイメージが薄まる」と言っている。立場がどうあれきわめて常識的意見だろう。

むろんこれはあくまでも〝試案〟であって、決定ではない。ただ、これまでのFIAのやり方に顧みると、試案を無理難題に近いところまで振っておいて、メーカーの反発を待ち、ちょうどお互いの中間辺りのところに落ち着くパターンが想起される。

日本のF1参戦企業でいえば、ホンダはBMWと並んで最も強力にメーカー領導F1推進派、トヨタは5メーカーの中にあっていわば穏健派でFIAとの最大妥協点を求めようとしているように見える。ブリヂストンは技術競争を望みながら立場上フェラーリと同じ道を辿りFIAと協調しようとするだろう。それは「我々は将来的にF1に残りたい。ワンメイクになるなら手を挙げたい」という従来の主張を変えていないことでも分かる。

このFIAと5メーカーの戦いはこれからいよいよ白熱する。おそらくお互いがお互いの存在を求めている以上、どちらかの全面勝利はあるまい。ポイントは5メーカーの結束がどこまで固いかによる。そこがほころびると、シーソーはグッとFIAに傾くだろう――。R



FIAと5メーカーの戦いは、いよいよ佳境を迎える……

F1チームはこうして運営されている

徹底解剖 パナソニック・トヨタ・レーシング

見るも華やかなF1チームだが、外から見ているだけでは実態はさっぱり分からない
チームは何人くらい、どんな人で構成されているのか、活動資金はどうやって調達するのか
トヨタ、フェラーリといった自動車メーカー系チームとプライベーターでは自ずと仕組みは異なるが
ここではパナソニック・トヨタ・レーシングを例に、F1チームの真相を徹底的に見ていこう

Text/Kota Sera Photos/TOYOTA Illustrations/Masahiro Yajima



チームの組織と命令系統

F1チームの組織がどう構成されているのか、命令系統がどう張り巡らされているのか、自動車メーカー系チームのパナソニック・トヨタ・レーシングを例に見ていこう。

F1の車体およびエンジンの開発、さらにレースチームの運営を司っているのは、ドイツ・ケルンに本拠を置くトヨタ・モータースポーツ有限会社（TMG）だ。TMGの活動を維持し、開発や経理、人事面で手を組んでいるのがTMGの親会社であるトヨタ自動車株式会社（TMC）である。

モータースポーツ活動の運営と予算の管理という側面でTMCとの関係を捉えると、TMCの一部門であるモータースポーツ部の下にTMGがぶら下がることになり、樹系図上では国内のモータースポーツ活動を担うTRDやアメリカでのモータースポーツ活動をカバーするTRD・USAと同列で並ぶことになる。ただし、TMGが独立した会社であるのに対し、TRDはトヨタテクノクラフトの一部門、TRD・USAはトヨタ・モーター・セールス（TMS）の一部門という差異はある。

TMC側でTMGの動きをコントロールするモータースポーツ部の部長でありながら、TMGにも籍を置き、車両およびエンジン開発を統括するポジションに就く木下美明氏（トヨタ自動車モータースポーツ部長兼TMG副社長）の説明に耳を傾けてみよう。「TMCの組織の中でTMGを維持しているのがモータースポーツ部です。モータースポーツ部がTMGの年間予算や年間計画を承認し、TMCの中で予算化する仕事をします。TMCのトップマネージメントは、会社の経営状態と照らし合わせて、TMGが上申した予算を了承するかどうか判断します。予算の中身についてはTMGが考えます」

自動車メーカー系チームは複数あれど、親会社からの予算の取り方はまちまちだ。モータースポーツ活動全体の予算が年額でおおよそ決まっており、そこからF1がいくら、その他のレースがいくらと配分を決めていく方式もあれば、本業、つまり自動車のセールスに連動する方式もある。トヨタの場合は、将来のターゲットを達成するために次の年にいくら必要になるか、TMGが必要な予算を積み上げて総額をTMCに提示し、承認を得る方式をとっている。「TMCの業績とはあまり関係ないですね。好景気不景気に関係なく総額で決めます。そうしないと長期計画は立てられませんし、クルマが売れたから来年は予算を倍使おうとか、そんなことはありません。僕らは会社全体のことは考えずに、F1、あるいはアメリカや国内とトータルの予算をTMCに申請します。F1の予算については、全体としてこれくらい欲しいという総コストを考え、それにスポンサー収入とFOM（フォーミュラ・ワン・マネージメント。テレビ放映権を管理する組織で、チームは成績に連動して分配金を受け取る）の収入を勘案し、実コストを出します。その実コストについてTMCの中で立案するわけです。ですから、僕らはつねに、総コストとスポンサー収入、実コストの3つに目を配っています」

だからトヨタ（と自動車メーカー系チーム）は、プライベーター系チームのように、スポンサー収入とF1参戦活動の規模や内容は連動していない。あくまでも参戦活動の内容に合わせて、予算を決めるのである。

TMCとTMGの協力関係

オペレーションはどうか。トヨタのF1参戦活動はTMCの意志を受け、命令を忠実に実行しているのか。それとも、TMG側が立案した行動計画をTMCに上申し、承認を受けて活動しているのか。木下氏が説明を続ける。

「TMG単独でオペレーションするか、あるいはTMCの指揮下でオペレーションするかは微妙な問題なんですが、長期計画などの大きな計画や年間の方針は一緒に考えています。TMCからTMGにお願いすることもあれば、TMGからTMCにお願いすることもあって、両者の協議で決めます。今後数年間の計画など、大きな懸案は年間2回決めます。毎月の開発の方針や結果は、毎月1回、TMCとTMGの主要メンバーが集まって、日本（TMC）でやったりドイツ（TMG）でやったりします。随時見直しはしますが、つねに5年

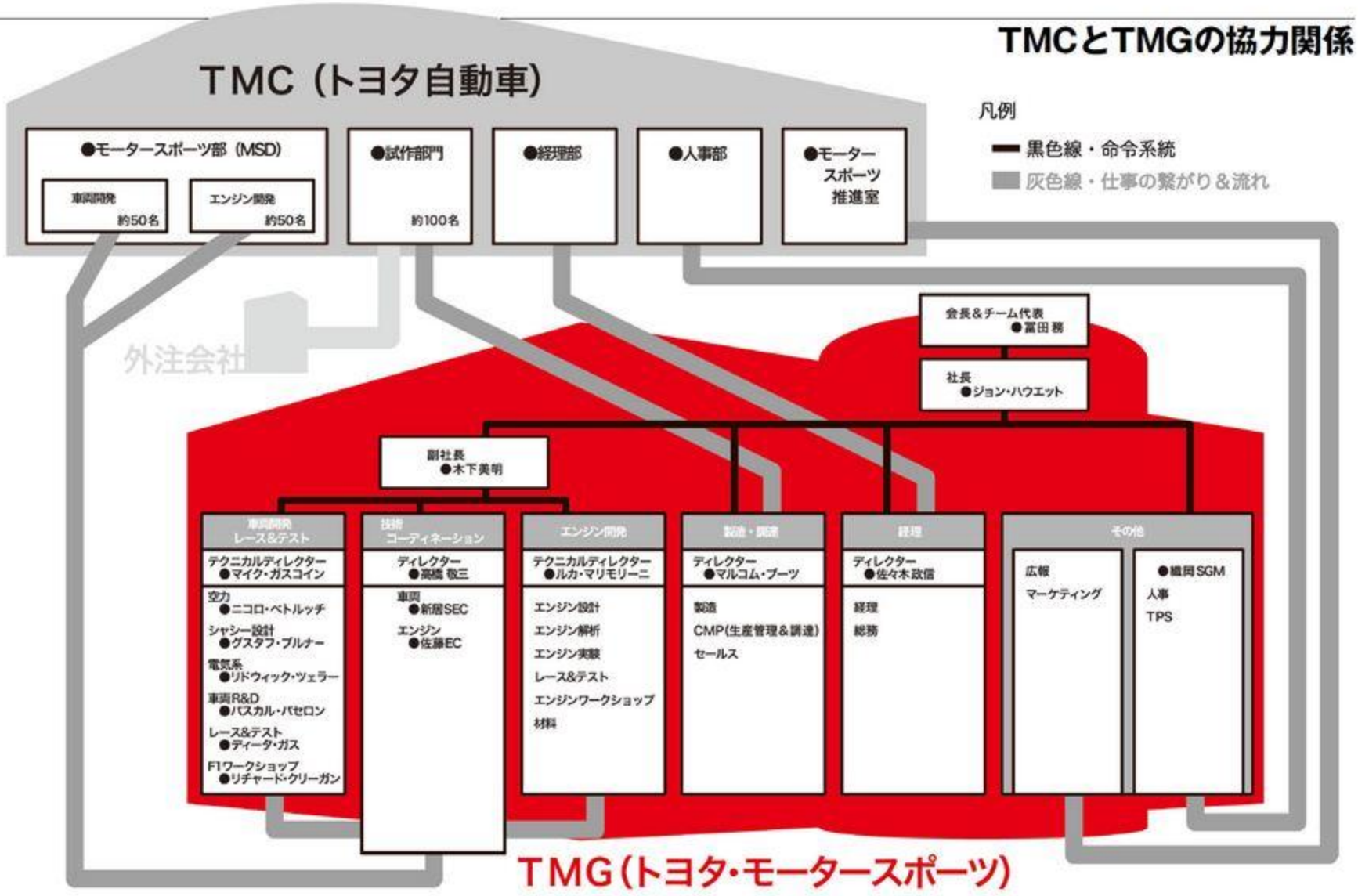
CHAPTER2
F1チームの構造



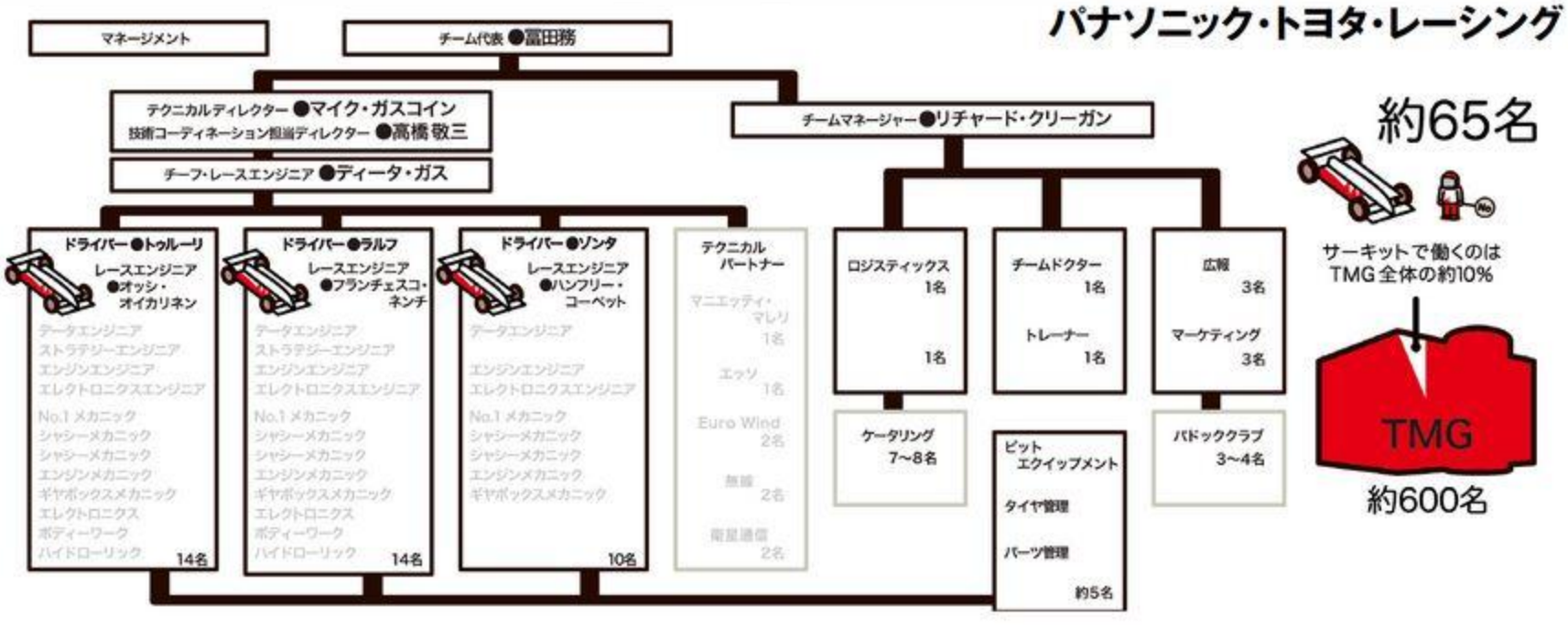
会社の相関図

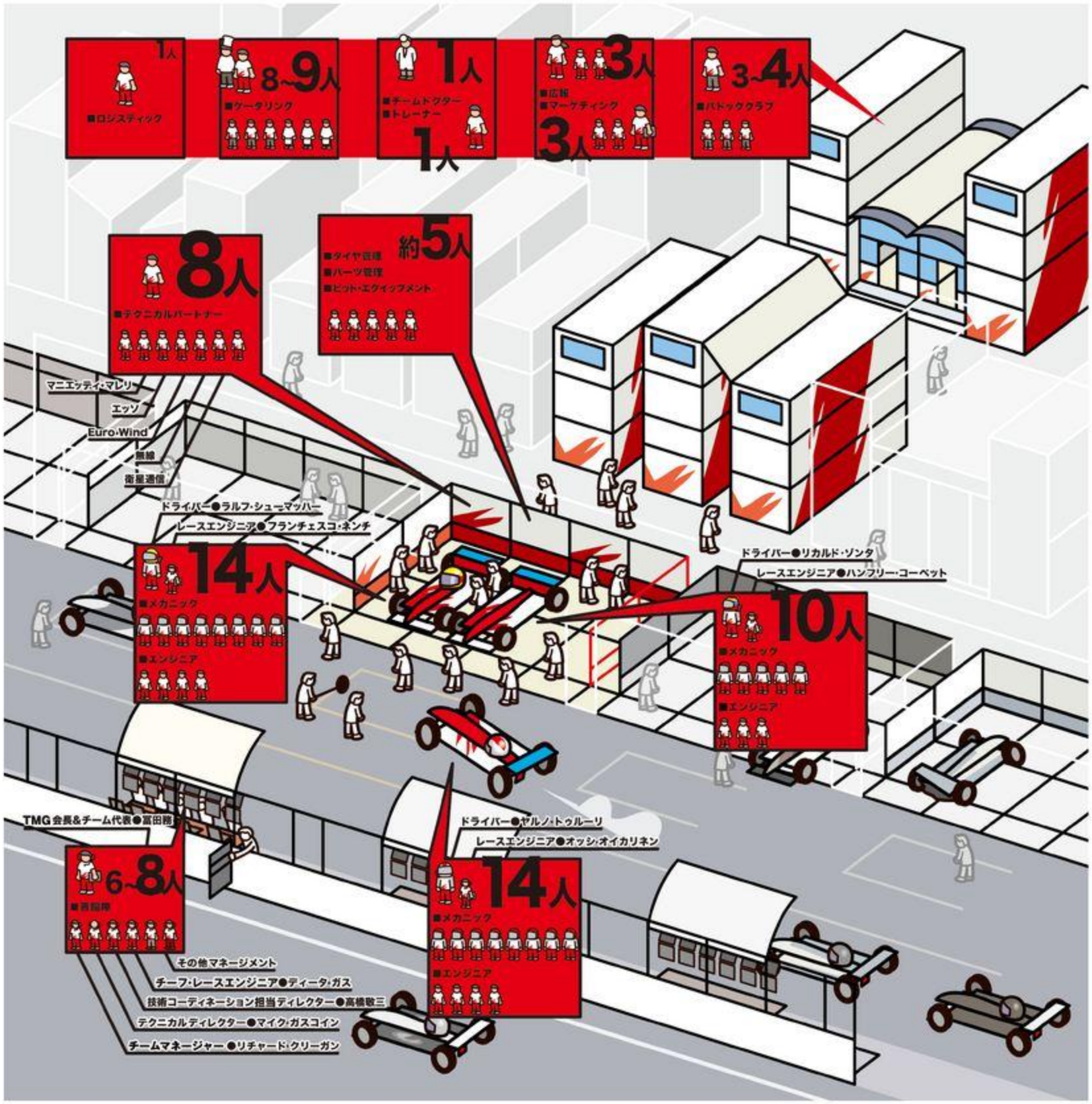


TMCとTMGの協力関係



パナソニック・トヨタ・レーシング





TMGを構成するスタッフは約600名、このうちの約65名がレースチームを構成する

先までの長期計画はできています」

F1活動に必要な予算額と必要な人数は、「目標を達成するために、何をどれくらいやらなければならないか」（木下氏）をもとに決める。

「ライバルの成績の仮想線（横軸が時間、縦軸がパフォーマンス）を引き、その上に自分たちのポジションを当てはめます。ライバルの仮想線となるべく早く交差する（つまり追い抜いてトップに立つ）ように開発のペースを決めていくと、例えば空力には何人いる、製造には何人いる、全体はこれくらい。予算はこれくらい確保しなければいけない、とやるわけです」

これはTMCとTMGで意見のやりとりを繰り返して決めるわけだが、意見の行ったり来たりを繰り返していては時間を浪費するばかり。TMCモータースポーツ部長の木下氏が副社長としてTMGの組織に入り込み、車両およびエンジン開発部門を束ねているのは、意志決定の効率化を図るためだ。

「TMCとTMGでお互いに遠慮したり、TMGが『絶対にいい』と思ったことをTMCが『それはどうかなぁ』と反応することもあるなど、どうしてもTMC側とTMG側でシンクロしない部分が出てきて、時間のロスになります。ですが、自分がTMGに入れば、TMC側の人間でもあるわけですから、テクニカルな面で大きな決定をした結果が、TMCの意見と食い違うことは起きないわけです」

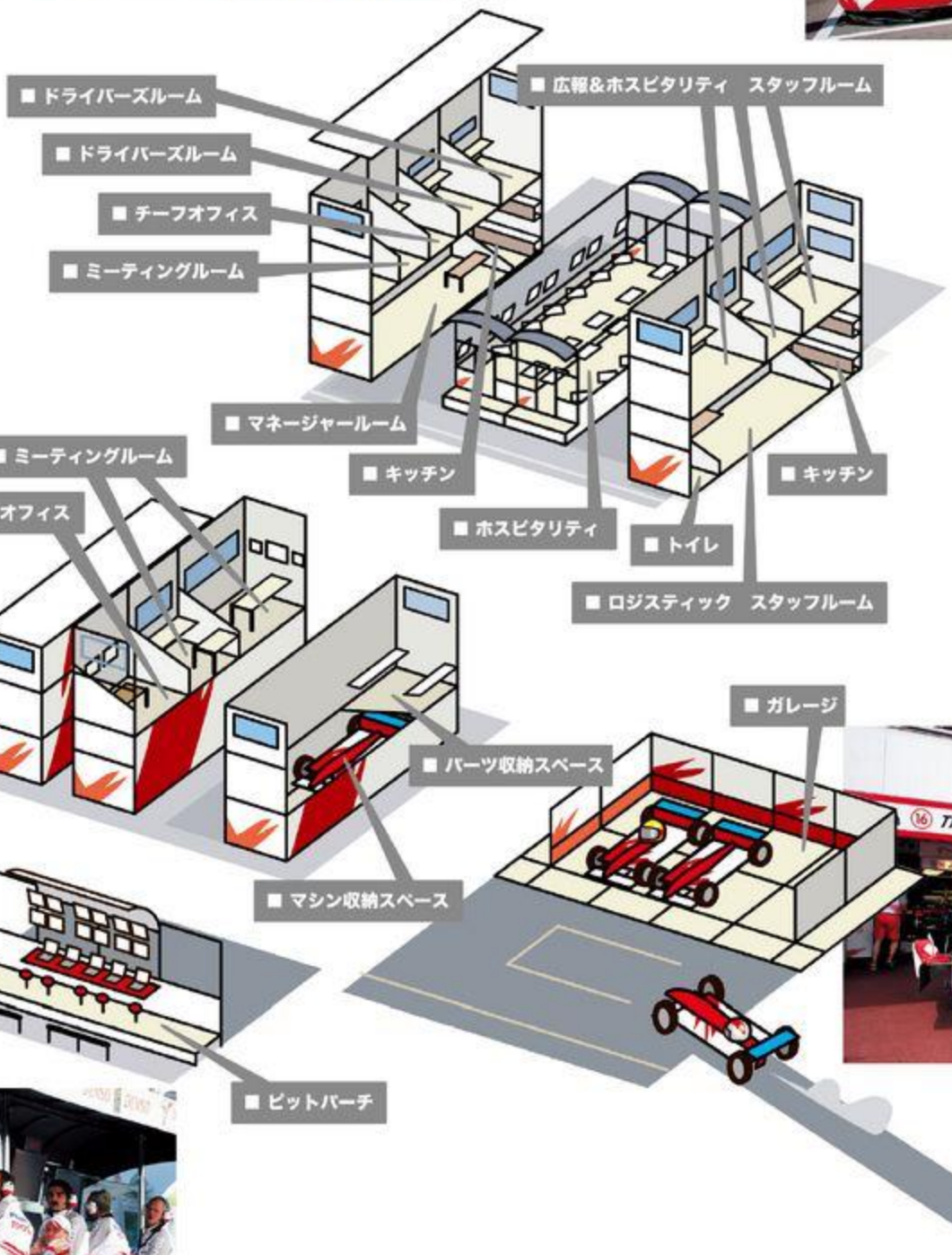
高橋敬三技術コーディネーション担当ディレクターを筆頭にした「技術コーディネーション」は、TMGとTMCとで技術の交流を行なう際

















の調整作業に腕を振るう。また、TMGを構成する各組織はそれぞれ、TMCにカウンターパートを持つ。TMGの「車両開発」と「エンジン開発」は東富士研究所で機能するモータースポーツ部が相対し、車両開発に50名、エンジン開発に50名が携わっている。TMGとTMCの役割分担は開発のフェーズにより行ない、TMGは今年と来年に向けた開発、TMCは来年と再来年に向けた開発を担当している。

TMGの「製造、調達」部門はTMCのトヨタ本社周辺に配置された「試作部門」が相対し、人数は100名。さらにヘッドやブロック、クランクシャフトについては、この試作部門から国内の外注先に仕事が流れている。TMGの「経理」「人事」はそれぞれ、TMCの「経理」「人事」が対応。TMGの「広報」「マーケティング」はTMCの「モータースポーツ推進室」と結びついている。

TMGを構成するスタッフは約600名、このうちの約65名が別図にあるレースチームを構成する。人員構成比からすれば全体の1割強にすぎない小部隊。見てのとおり構成は非常に簡潔にして明快。付記すべきことがあるとすれば、「ピット設備」「タイヤ」「パーツ管理」の各担当者はトラッキー（トラック運転手）が兼任していること。通常7人いるうちの5人がこれにあたり、ピットの設営が終わったらパーツ管理をしたり、タイヤの管理をしたり、サインボードを出したりと、ひとりが複数の役割を兼務する。

また、社長のジョン・ハウエットなど、TMGのトップマネージメントはサーキットに足を運んではいても、レースチームの命令系統には組み込まれていない。R


Red Bull
ENERGY DRINK

“オフトラックではパフォーマンスNo.1”

レッドブルの美学

ユニークなアプローチが光る、新興チームのF1ビジネス

新興チームのレッドブル・レーシングが注目を集めている
レースではなく、パドックにそびえる“エナジーステーション”や
毎戦手を変え品を変え、我々を楽しませてくれるPR企画
これは自動車メーカー主導、あるいは伝統のチーム主導でない
彼らの斬新なマーケティング戦略なのだ

Text/Kota Sera
Photos/Atsuo Sakurai, Redbull Racing



カナダ・グランプリのスターティンググリッドで、レッドブル・レーシングのデイビッド・クルサードが女性コメンテーターからコメントを求められた。ふたりのやりとりはライブ中継で放映されている。

「前回のニュルブルクリンクではピットレーンのスピード違反で表彰台のチャンスを失ったから、（ステアリング上のスピードリミッター）ボタンの押し忘れに気を付けてね」

こう言葉をかけられたクルサードは次のように答えた。

「分かってる。キミの乳首を扱うように丁寧に扱うつもりさ」

固い表情を保った女性コメンテーターは「では、スタジオに戻します」と発してクルサードから離れたという。もし、彼が今シーズンもマクラーレン・メルセデスのドライバーだったとしたら、このような発言をしただろうか。あるいは許されただろうか。昨年までは一流ホテルのバーラウンジが似合いそうな、黒を基調にした落ち着いた服に身を固めていたクルサードは、今年に入るとスタイルを一変。若者がたむろするクラブにでも行くようなラフな格好でパドックを歩いている。突然生やし始めた無精ひげ（ごま塩なのが若々しさをスポイルしているが）も、イメージ変更にひと役買っているようだ。

昨年末、「レッドブル」というエナジードリンク企業がジャガーを買収。自動車メーカーのバックアップを受けるチームが多い中で、毛色の変わったバックグランドを持つチームが誕生することになった。自動車メーカー主導、あるいは伝統のあるレーシングチームの主導でないチームが打ち出すマーケティング戦略が新鮮に映る。

いくつか例を挙げよう。ヨーロッパ・ラウンドでは各チーム各エンジンサプライヤーがパドックにホスピタリティを設営する。１９９９年に参戦１年目のＢＡＲが２階建てのホスピタリティを持ち込んで「新入りのくせに態度がデカイ」と驚嘆よりも嫉妬の入り交じった非難を浴びたのも今は昔。インディアナポリスのコントロールタワー、通称“パゴダ”も顔負けの巨大建造物をマクラーレンがこしらえるに及んで、過熱するホスピタリティ戦争は下火になるかに見えた。

ところがどっこい、レッドブルはマクラーレンのそれが霞むほど巨大で派手なホスピタリティを持ち込んだ。その名もエナジーステーション。

第４戦サンマリノGPから登場した“エナジーステーション”。つまりチーム関係者やゲストをもてなすホスピタリティで、ときに美女をまじえた饗宴の舞台になる。奥に見えるザウバーのホスピが規模と形態面で標準的。



モナコで行なったスター・ウォーズのプロモーション。映画とのタイアップは前身のジャガーが「ターミネーター」などで実績を持つ。



闘牛の本場スペインにて。リウッツィがマタドールに扮してレッドブルの突撃をかわしているの図。仕掛けがいつまで続くかに注目。



パドックに彩りを添えるのが役目の美女軍団とアラブの王子様ならぬリウッツィ。道化役はいつもクリエンでもクルサードでもなく彼。

“レッドブル”はソフトドリンクではなく“エナジードリンク”だと訴える。喉の渇きを癒すのではなく、元気を与える飲み物。



今年になってスタイルを一変させたクルサード。無精ひげもイメージ変更にひと役買っている

レース活動とホスピタリティの因果関係をうんぬんするより、ただただ規模と派手さに圧倒されるばかり。レッドブルがパドックでやることは、いちいち意表をつくものばかりで、目くじらを立てるのがばかばかしくなるほどだ。

エナジーステーションには毎回、出自を疑いたくなるような女性が10人ほどもたむろっていて、(うれしいことに)肌も露わに嬌声を上げている。シャンパングラスを傾けているシーンを見かけるのも珍しくなく、驚くのはその中心にいるのがジーンズを尻の下までずり下げ、黒いブリーフパンツを惜しげもなく(少しは慎んでほしいが)露出したビタントニオ・リウッツィだったりすることだ。

エナジーステーションには金・土・日の3日間、「THE REDBULLETIN」というタイトルのニュースペーパーが置かれる。最新の情報(といってもスナップショットに冗談交じりのキャプションを付けた記事が中心)を編集。サーキットで印刷している新鮮さがウリだ。

各チームは広いサーキット間を移動するのに便利なようにと、ドライバーにチームカラーを施したスクーターを用意するのが一般的だが、レッドブルはスクーターがお気に召さなかったよう。サーキット内を移動するだけなのに、このチームはドライバーにモトクロッサーを与えた。リウッツィとクリスチャン・クリエンのふたりのドライバーは、ただ単に移動手段としてモトクロッサーを用いるだけでなく、遊びの道具としてしっかり活用している。イモラではふたりでじゃれ合った末にクリエンの前輪がリウッツィの足にヒットするというアクシデントもあったが、週末にレースを控えているにもかかわらず、リウッツィはヘラヘラ笑って済ませていた。

「自動車メーカーがバックにいるチームよりも、自由な考え方が許されているんだと思う」

こう説明するのはスポーティング・ディレクターのクリスチャン・ホーナー氏。F3000チームのアーデンで3年連続チャンピオンを送り出した実績を引っ提げて念願のF1入りを果たしたホーナー氏は、「今のやり方にプライドを持っている」と続ける。

「我々はF1にたくさんのアイデアを持ち込んでいる。例えばエナジーステーション。例えばモナコで展開したスター・ウォーズのプロモーション。これらのクリエイティブなアイデアは、(チームオーナーであり、レッドブルのオーナーでもある)ディーター・マテシッツのビジョンをマーケティングチームが具体化したものだ。レッドブルの身上はチャレンジ、パフォーマンス、そしてコンペティション。楽しむことも大切で、そのためにはリスクを覚悟し、他人より抜きんでようとする欲望を持つことが必要。これらのフィロソフィーをオントラックだけでなくオフトラックでも実践するのがレッドブルのポリシーだ。こうした活動を通じてF1に新しいスピリットを持ち込もうとしているんだよ」

オフトラックでのパフォーマンスが目立つばかりに目立たないが、レッドブルはレースに対して真剣であることを強調する。若手ドライバーを4戦ごとに交替させるという一見不条理に思えるやり方も、話題作りではなく、ドライバー育成プログラムに則ったものだという。

「F1参戦は長期のプロジェクト。





モナコではストームトゥルーパーがピット作業を、ダースベーダーがロリーポップマンを務めた。チューバッカはグリッドに登場。

エナジーステーションの内部に設けられたDJブース。メタル調のカウンターバーや吹き抜け天井など、内部の作りはクラブ風。



ヨーロッパラウンドのサーキットに現れるマーチャンダイズブースは巨大なヘルメット形。ブリヂストンのタイヤ形ブースに対抗？

「THE RED BULLETIN」（BULLETIN＝速報とBULLをかけている）はサーキットで印刷され、レースの週末にパドックで配布。







レッドブルは本社のあるオーストリアで製造され、世界100カ国に輸出されている。消費量は年間10億本以上。日本未発売。

サーキット内の移動用にはスクーターを用意するのが一般的だが、レッドブルはモトクロスバイクを用意。遊びの道具としても活躍。

我々が参戦する目的はクリアで、それはトップランナーになること。究極的にはチャンピオンシップを制することだ。険しい道のりであることは承知しているが、不可能ではないと思っている」

と、カートドライバー時代にクルサードと同業だったホーナー氏は語る。

「ドライバー選択の基準はパフォーマンスだ。そのうえでレッドブルは、若いドライバーをアメリカやヨーロッパで発掘し、育てようとしている。クリスチャンやトニオ（リウッツィ）はプログラムの最初のプロダクトだし、（US・GPでサードドライバーに抜擢した）スコット・スピードは、アメリカにおけるドライバーサーチ活動の産物だ。

現在のドライバーラインナップはいいバランスだと思う。デイビッドの豊かな経験が若いドライバーにとっての完璧なベンチマークになっていて、クリスチャンもトニオも彼から多くを学んでいる」

一方で、レッドブルが繰り出す数々の派手なパフォーマンスを冷静な視点で観察する専門家もいる。ある自動車メーカー系チームのマーケティング担当者は、「昔ベネトンが持ち込んだグラマーの世界、ファッションの世界が一時停滞し、今年になってレッドブルが当時の路線を研ぎ澄ませた形で再興させたから目立っている」と分析する。

新鮮味があるのはオフトラックでのパフォーマンスに力を入れるチームがしばらくF1に存在しなかったから。さらに言えば、F1で主流を占める自動車メーカー系チームのプロモーションとはベクトルが異なるからで、例えばルノーはF1活動を「自動車のセールスを2倍にするため」と明言している。ローマをはじめ、世界の各都市で市街地走行を行なう「シティ・ラン」と呼ぶプロモーション活動もその一環。F1のエキサイトな面を一般の人に体験してもらおうと2シーターF1の製作にも取り組んでいる。クルマのセールス向上を狙うプロモーションと、エナジードリンクの売上増大を狙うプロモーションとでは仕掛けが異なるのは当然といえば当然だろう。

「レッドブル・レーシングはヤングなチームだが、エナジーに満ちている。チームにエキサイティングな未来が待っていることを願っているよ」とホーナー氏。エナジーステーションやスター・ウォーズとの連動といった、インパクトのあるプロモーションを今後どれだけ保っていけるか。オントラックはともかくオフトラックでエキサイティングな未来が待っているかどうかは、マーケティングチームが繰り出す次の一手にかかっている。R



Christian Horner
クリスチャン・ホーナー
Redbull Racing Sporting Director

1973年11月16日生まれ。イギリス出身＆在住。独身。カート、フォーミュラ・ルノー、F3を経てF3000ドライバーまでステップアップ。1993年にはF1のロータス・ルノーをテストした経験を持つ。アーデン・モータースポーツで1年間F3000のドライバーを務めた後、チーム運営に専念。2002年以降3年連続でチャンピオンを輩出。リウッツィは2004年のチャンピオン。レッドブル・レーシングの創設と同時に現職に就く。



98～99年のミカ・ハッキネン連覇以来のドライバーズタイトル、そして98年以来のコンストラクターズタイトルを目指すマクラーレン・メルセデスの総帥、ロン・デニス。

ビジネスとスポーツ、F1はどちらのカテゴリーに入れたらいいのだろうか？

F1が動く広告塔であることは確かだ。それはマシンだけでなくドライバー、チームメンバー、ガレージ、サーキットと、すべての、あらゆるスペースにスポンサーのロゴが描かれているのだから。そしてドライバーがテレビカメラの前に出る場合、必ずロゴの入ったキャップをかぶって、同じくロゴ入りのシャツを着て、ということが要求される。表彰台に上がるときにはタイヤメーカーの帽子をかぶることになっている。

という具合に、F1のすべてのシーンにおいて、映し出されるロゴがそれぞれ決まっているのだ。どういうわけか、テレビのトップ3記者会見の映像でお目にかかる、ドライバーたちが飲むミネラルウォーターだけがノーブランドなのだが……。

フラビオの流儀

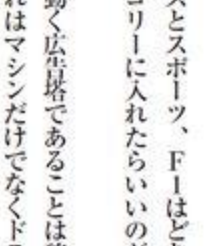
ドライバーという人種は、F1を特にビジネスとして意識してはいない場合が多いだろう。しかし、陰から運営する者たちは、レースウイークエンドのうち〝日曜日の午後1時からの2時間〟以外の時間はすべてビジネスとみている。この世界にあくまで〝ビジネスマネージャー〟の立場として入ってきたフラビオ・ブリアトーレ（現ルノー）などは、その考えを徹底しているといっていい。


昨年ランク1～2位を占めたフェラーリとBARが苦境に直面している今季。この急転ぶりもビジネスとして魅力？

チーム首脳陣が語るF1グランプリの実像

そしてビジネスとしてのF1

アメリカGPのようなことがあっただけになおさらだ
いま、実際にF1を戦っているチーム首脳たちは
このスポーツの位置づけをどう理解しているのだろうか？
多くの「噂」が慢性的に蔓延するパドック裏に「健全性」は存在するのか
その只中にいるチームオーナーやチーム代表が考える、「F1の姿」とは？



Text/Niki Takeda(Formula PA), Toshiyuki Endo
Photos/Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto

「お客様がいなくちゃビジネスというのは成り立っていかない。ちゃんとお客様が要求するものを用意する。それだけだ。確かにレースはスポーツかもしれない。しかしそれ以外の時間はすべてビジネス。F1は、金のかかるものなんだ。運営資金がなくてはやっていけないのだからね」と淡々と語るフラビオ。

ほかのオーナーと違い、彼はあくまでチームを運営していくために雇われたビジネスマン。かなり前から、「今のままではF1バブルがパンクしていく」と言っていた。

実際に彼がF1にきてからも、プラバム、ロータス、ティレル、アロウズ、プロスト、そしてジョーダンというチームが消えていった（ジョーダンという名のチームは、消えていく運命に乗ってしまった）。

「チーム運営するためにかかる金額よりも、チームとしての収入が少なければ、それはもうやっていけない理屈になる。だから、チームとして売れる商品（チームグッズ類）も作っていかなくてはいけない。その商品をいかに魅力的にするかは、それぞれのチーム代表の器量次第だろう」とフラビオ。

チーム代表の下には、数多くのマーケティング担当のメンバーが配属されている。彼らがスポンサーを取得するわけではないが、一度獲得したスポンサーをケアしてゆくのは彼らの役目だ。〝ホスピタリティ〟という言葉に括られる範囲で、スポンサーの面倒を見ることになるのだ。売れる商品（グッズを含め、いろいろな意味での商品のことだろう）を作っていくのも、彼らの仕事の領分だろう。

さて、フラビオとはまったく正反対に、メカニックとしての〝たたき

Charm of Formula1 Grand Prix

Ron Dennis, Nick Fry, Peter Sauber, Flavio Briatore, Paul Stoddart, Frank Williams

**「もしF1がスポーツでなかったなら、私は今ここにいない
これはシンプルな事実だ
私はスポーツとしてのF1を愛している」**
ロン・デニス

あげ〟の経歴をもつのがロン・デニス（マクラーレン）。彼の考えは、フラビオとはまったく違う。彼とて、フラビオに匹敵するビジネスマンであることは否定できない。

しかし、ロンはF1がスポーツであることからこそ、この世界にいるのだ。

**「もっと簡単に金儲けをする仕事があるはずだよ
ビジネスだけを考えるなら、ね
F1は移動の時間だけにしても大変なのだから」**
ニック・フライ





ものごとが目まぐるしく変転してゆく。それこそ、F1首脳陣の醍醐味かもしれない。イモラでの栄光（左）から一転、次戦スペインではマスコミの集中砲火に（上）。ニック・フライの日々は激流のまっただ中だ。

すでに、BMWとの来季からの新たな「関係」を発表したペーター・ザウバー（左。右はBMWのマリオ・タイセン）。フェラーリとの長き提携を打ち切った。



「決してチームを売ることが私の最大の願いではなかった だが売るべきときに売らなくては ならないこともあるんだよ」

ペーター・ザウバー

デニスとフライの想い

「もしF1がスポーツでなかったなら、私は今ここにいない。これはシンプルな事実だ。私はスポーツとしてのF1を愛している。決してビジネスとして、ではない。もちろんビジネスマンとしても成功しない限り、スポーツでも成功できないだろう。ただ、単に金儲けをするためだけにF1にいるのであったら、それはあまりにも多くの時間が要求されすぎると思うがね」

この想いは、今シーズンからBARの代表となったニック・フライも感じているようだ。

「もっと簡単に金儲けをする仕事があるはずだよ。ビジネスだけを考えるなら、ね。僕にとっては今年が（チーム代表として）最初の年であるけど、F1は移動の時間だけにしても大変だもの！　もし、スポーツとしてのF1を好きでないのであったら、もっといい仕事があるはずだよ。結局はスポーツがあって、ほかの部分は単にそのスポーツをサポートするだけのシステムだということだ。もちろん、スポーツをサポートするための資金というのは、スポーツがエンターテイメントとして成功していなければ成立しない。今年のF1は、そこそこにおもしろいものになってきていると思わないかい？　とにかく、ショーをおもしろくするということに集中しなくちゃいけないんだ」とニック・フライは語る。ちなみにアメリカ・グランプリの問題についてはどう……。

そしてつい最近、インディペンデントチームからワークスチームへの変貌を決めたのがペーター・ザウバーだ。彼もまた、ビジネスとしてのF1がいかに大切か、身に染みて分かっていることだろう。



チーム首脳陣業界のお騒がせ2トップ、それはやはりフラビオ・ブリアトーレ（右、ルノー）とポール・ストッダート（中央、ミナルディ）か。



前ページの晴れやかな表情ばかりでなく、こんな顔をすることだって多いデニス。生粋のビジネスマンであるフラビオとは、やはり、どこか相容れない部分がある。

そしてペーターの決断

ペーター・ザウバーにとって、ザウバーというチームは彼の〝ベイビー〟であった。F1デビューから今季が13年目。もともとはメルセデスの庇護を受けるチームであったが、F1進出後はフォード、フェラーリ（名称はペトロナス）とエンジンを載せ替えながら、いつしか、独立チームとしての孤塁を守り続ける存在になっていた。そしてついに、メーカーワークスとして身売りをすることになったのだ。その株式の大半（63・25%）をBMWに売りわたし、来シーズンからはチーム代表ではなく、アドバイザーとしての立場に変化することを享受したペーター。

「スポーツとしてのF1、これこそ私個人にとっては非常に大切なことなんだ。私はレーサーだ、そしてF1を愛している。しかし、しっかりチームを運営していくためにはどうしても膨大な資金がいるのだ。だから、決してチームを売ることが私の最大の願いではなかったということは、言っておきたい。だが、どうしても売るべきときに売らなくてはいけないということもあるんだよ」

今年、レッドブルがスポンサーでなくなってしまったことで、テストチームさえなくなった。たまにするテストにおいては1台での走行、そして、かろうじてフェラーリにエンジン代が払えるというレベルにまで陥ったザウバー。BMWからの資金は、相当にチームを潤すことになるであろう。

そしていま、ビジネスマンとしての腕力を失ってきていると思われるのがウイリアムズである。BMWからのサポートの抜けたウイリアムズというのはかなり空っぽなチームだと言っていいかもしれない。

「お金を作るということも競争だよ。レースと同じように、成功できれば非常におもしろいものだ」と語るフランク・ウイリアムズ。

「私はレーサーだ。そのスピリット



2005年開幕戦の金曜記者会見。前列はニック・フライを挟んでジョーダンのコリン・コレス（左）とレッドブルのクリスチャン・ホーナー。チームの新代表たちが並んだ。



ビジネスとしてF1を考える場合、本来は観客を最優位に考えるべきだ。アロンソ大活躍の今季、地元スペインGPには多くの観客が集まった。その一方でアメリカGPのような悲劇が生まれたりもしている。



F1優勝経験を持つ元ドライバー、その2。ジョーダン買収の噂に絡んできているエディー・アーバインがパドックに姿を見せていた。彼にも壮大なプランがあるのかもしれないが……。



F1優勝経験を持つ元ドライバー、その1。引退後はBMWで仕事をしていたゲルハルト・ベルガー。最近は"長期休暇"を切り上げて、再就職活動中とか。いずれはオーナー職まで見据える？

は失っていない。資金作りのためにも、競争にも、同じようにエネルギーを注ぎ込んでいる。そして、同じような楽しみを得られているよ。成功する、というのはあらゆる意味においてのことなのだ。ビジネスにおいて、そしてスポーツにおいて」

そんななか、アメリカGPでの失敗はスポーツとしてもビジネスとしても大きな失敗であった。その事実は、これらのチームオーナーたちもひしひしと感じていることであろう。今後、F1にタッチしてくるアメリカ企業があるとすれば、それは事前知識がない企業か、さもなければ非常に勇気のあるビジネスマンが運営権を握っている企業か、そのどちらかしかあり得ないだろう。

レッドブル、そしてミッドランド（ジョーダン）は、あくまでビジネスツールとしてF1をやり始めた。そして、ほかのワークスチームはもちろん、ビジネスメリットがあるからこそF1に参戦を続けている。唯一、趣味を兼ねた投資をしているのがミナルディだ。果たして、このチームが生き延びるのは、いつまでのことだろうか？

「本当に馬鹿げたことが多くてね。やめたいと思ったことは何度でもある。それでもやめないのは、どこか好きな部分があるからなんだろう。それがなんだか、分からないけどね。自分でも本当に気が狂っているんじゃないか、と思うときがある。この仕事をやっているとね」とポール・ストッダートが自嘲気味に言う。

ビジネスかスポーツか。やはり、スポーツとしてのF1があるからこそ、ビジネスとしてのF1も成り立っているのであろう。根本は、そうであるはずだし、そうであってほしいと願わずにいられない。 R



「本当に馬鹿げたことが多くてね。やめたいと思ったことは何度でもある
それでもやめないのは、どこか好きな部分があるからなんだろう
それがなんだか、分からないけどね」
ポール・ストッダート



CHAPTER3

F1ドライバーとは？

人は如何にしてF1ドライバーになるのか？

現役ドライバーから見るタイプ別F1への着地法

レーシングドライバーたるもの一度は夢見るF1ドライバー
とはいえ才能だけで上がれるほど単純ではない厳しい世界
グランプリの舞台で歓声を浴びるには一体何が必要なのか？

Text/Ken Kawakita
Photos/Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto



［特集］**F1の真実**

F1へのルートは年代により異なってきた。近年はカートからキャリアをスタートし、ジュニアフォーミュラ、F3を経てF3000（GP2）、そしてF1というルートが最もベーシックにして王道である。ただし最近はチームの減少でシート不足が続いており、テストドライバーを兼任しながらチャンスを待つというパターンも多い。型落ちマシンを購入して出場できた時代とは違い、F1はより狭き門となっている。ここでは現役ドライバーをF1へ登り詰めたパターンによって8つに分類。成功＝F1ドライバーになるために必要なのは果たして運、実力、それとも豊富な資金力か？　没個性化と言われるが、こうして見ると個性が現れていて興味深い。

F1デビューまでの道のり 楽々？苦行？現役ドライバー

ファンパブロ・モントーヤ
75年9月20日生まれ
同じ南米でもヨーロッパ志向のブラジリアンとは違うパターンを辿る。アメリカでのタイトル獲得が光る。
01年F1デビュー
00 CART
99 CART
98 F3000/ウイリアムズF1テスト
97 F3000
96 F3
95 Fボクスホール
94 カート/バーバーオープン/フォーミュラクラス
93 スイフトGTI
92 Fルノー

キミ・ライコネン
79年10月17日生まれ
F1前の経験は幼少時のカートと下記のとおりFルノー、Fフォードまでという脅威のステップアップルート。
01年F1デビュー
00 Fルノー/ザウバーF1テスト
99 Fルノー/Fフォード

ニック・ハイドフェルド
77年5月10日生まれ
ジュニアフォーミュラの後、F3時代にすでにマクラーレンF1のテストを経験しキャリアアップを図った。
00年F1デビュー
99 F3/マクラーレンF1テスト
98 F3/マクラーレンF1テスト
97 F3/マクラーレンF1テスト
96 F3
95 Fフォード1800
94 Fフォード1600

マーク・ウエバー
76年8月27日生まれ
ウデの良さならば中堅クラスナンバー1と言われるウエバー。GT、フォーミュラと豊富な経験がものを言う。
02年F1デビュー
01 F3000/ベネトンF1テスト
00 F3000
99 FIA GT
98 FIA GT
97 F3
96 Fフォード
95 Fフォード

ジャンカルロ・フィジケラ
73年1月14日生まれ
9歳から18歳までカートを経験。ツーリングカーに乗りルートを外れたかと思われたが、無事F1に到着。
97年F1デビュー
96 ITC/フェラーリF1テスト
95 ITC
94 F3
93 F3
92 F3

フェルナンド・アロンソ
81年7月29日生まれ
ジュニア時代からスペインのカートレースでタイトル獲得。Fニッサン、F3000を経てF1に登場した。
01年F1デビュー
00 F3000
99 Fニッサン

佐藤琢磨
77年1月28日生まれ
大学時代に自転車競技経験者という異色のキャリアを持つ。F3を3年かけたが王者獲得で無事に卒業。
02年F1デビュー
01 F3 BAR F1テスト
00 F3
99 Fオペル/F3
98 Fボクスホール

ジェンソン・バトン
80年1月19日生まれ
9歳からカートで国内、世界のタイトルを獲得し、名を知られる。99年英F3で3位獲得後にステップアップ。
00年F1デビュー
99 F3
98 Fフォード

ルーベンス・バリチェロ
72年5月23日生まれ
83年からカートレース参戦。ブラジルジュニアなどを席巻。渡欧してからはスムーズに出世した。
93年F1デビュー
92 F3000
91 F3
90 オペル・ロータス
89 Fフォード

ミハエル・シューマッハー
69年1月3日生まれ
この表で各ドライバーのステップアップ過程（4輪）を比較。無敵のシューミでも4シーズンを費やした。
91年F1デビュー
91 SWC
90 F3/WSPC
89 F3
88 Fケーニッヒ/FF

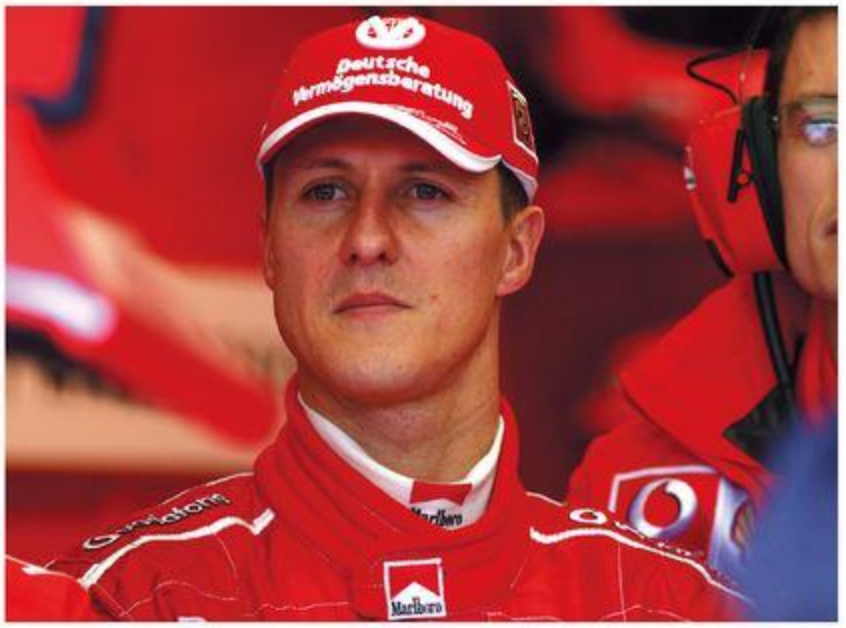
強運系

実力派筆頭と思われるシューマッハーも実は強運という不思議。シートの空きなど巡り合わせが悪くてF1までこられないドライバーがいるのも現実。実力＋αが一流の条件。

ジェンソン・バトン

00年にウイリアムズがバトンを抜擢しなかったら、今の彼はない。マシンが速ければドライバーは安くて若いヤツで十分という方針のウイリアムズは、あの年、ブルーノ・ジュンケイラとバトンをテストした。このとき僅差でF1のシートをつかんだのがバトンだった。もしもあの時ジュンケイラが勝っていたらどうなっていただろう。バトンが代わりにアメリカに渡っていたのだろうか？ そういう意味ではジュンケイラにはF1に乗るにはほんの少しだけ運が足りなかったということ。





ミハエル・シューマッハー

実力は当然として「メルセデス・ジュニアチーム」が生んだ最初にして最高のF1ドライバーって意味では、もちろんベンツのおかげでもある。しかし最大のF1入り功労者はベルトラン・ガショー。ガショーがタクシー運転手に護身用の催涙ガスをかけて逮捕されなければ、代役でジョーダンに乗った「91年スパ、衝撃のF1デビュー」はなかったはず。偉いぞガショー！



ニック・ハイドフェルド

メルセデス・ジュニアチームの貴公子として将来を約束されていると思ってたらマクラーレンのシートは満席で、その後はプロスト、ザウバー、ジョーダンとイマイチチームを渡り歩いてだんだん苦労人の雰囲気に。あわやシート喪失のピンチを救ったのがBMWのツルの一声だ。ピッツォニアが背負う不運の星が彼を助けたという説も……。

デイビッド・クルサード

元チームメイトにして世界チャンピオンのデイモン・ヒルと同様、「マシンが一流ならドライバーは超一流じゃなくても安いヤツでいいや」というフランク・ウイリアムズのおかげで、すんなりとF1グランプリへ昇級。1年目からちゃんと一流チームで走れたので、そのままトップドライバーのひとりになれた強運の持ち主。





実力系

F1ドライバーに実力があるのは当然。実力系ドライバーはウデはあるのに運がないというタイプが多数で、実力系＝不運系とも分類できる。職人タイプもここに分類される。

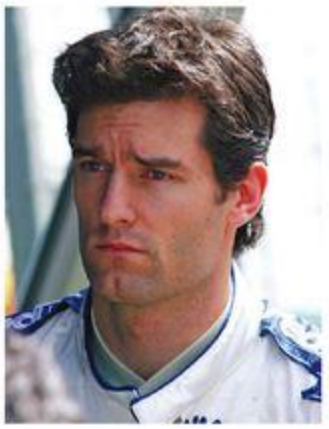
ジャンカルロ・フィジケラ

フィジケラに関して「運か、実力か？」は愚問中の愚問である。なぜならばフィジケラほど運の悪いドライバーもいないと断言できるからだ。少年時代から天才カート少年として知られながら、F1デビュー10年目、ついに勝てるマシンを手に入れた今年も開幕戦の優勝以降は不運の連続。ジョーダンで達成した初優勝も表彰台に乗れなかったし……。ここまで不運な星の下に生まれたのにF1にいるのは、実力以外のなにものでもなし。



マーク・ウエバー

最初はメルセデス・ジュニアチームに、その次はフラビオ・ブリアトーレとの契約で長年飼い殺し状態になりながら、なかなかF1デビューできなかったウエバー。メルボルン出身のよしみでミナルディに乗り「あのミナルディ」で健闘。ダメダメだった「あのジャガー」で健闘と、ダメチーム在籍をプラスに転じたのが成功の秘訣。



ビタントニオ・リウッツィ

去年の国際F3000で10戦７勝の実力はさすが。でも本人は外見的にまったくキレモノには見えない。それどころかドハデなだけでなく、ちょっと周囲を引かせるファッションセンスといい、変態遊び人的風貌。逆にこれがクラブ系不眠栄養ドリンク、レッドブルのイメージ戦略にピッタリと合ったのが起用の理由？

ヤルノ・トゥルーリ

将来を嘱望されたカートの世界チャンピオンがF1にデビューできたのは、フラビオ・ブリアトーレが長期契約を結んでミナルディに乗せてくれたから。でもその後はブリアトーレに運命を弄ばれ、クルマにもなかなか恵まれず……。というわけでトゥルーリは「実力あるのに運がない系」の代表。今年ようやくツキが回ってきたが、どうなることやら。

クリスチャン・アルバース

有象無象が集まるジョーダン、ミナルディの中では、アルバースが圧倒的に実績もある。実際、速いという評価があちこちで聞かれる。とはいえそれは「ミナルディにしては」ということだが……。フォーミュラの道から一旦外れながらも、DTMで実績を残したのが、F1デビューできた大きな理由。そういう意味では職人系の匂いを感じさせる実力派。速いチームで見てみたいひとり。

情熱系

「具体的イメージを持って努力することが大事」とは、某メジャーリーガーの言葉。F1にいくという強力な思いが道を開く。思ったことは必ず実現するタイプはコレでF1を目指せ。



佐藤琢磨

「F1にいく」という明確な意志の下で、大学を中退しレース活動を開始した遅咲きの情熱派。イギリスF3選手権、マールボロ・マスターズ、マカオGPとF3全制覇と、誰にも文句のつけようがない完璧な成績を引っ下げてF1にデビューした琢磨。これを実力と言わずに何と言いましょう？ ただそれでも絶対に乗れるとは限らないのがF1の難しさ。ホンダのサポートが利いたのもまた事実である。

ルーベンス・バリチェロ

最初の恩人はバリチェロのヨーロッパ行きを支援してくれたブラジルのスーパーマーケット「アリスコ」。そういう意味では資金派とも言えるが、バリチェロ最大の武器は純粋なトコロ。純粋さゆえに「セナへの憧れとか尊敬」を持ち続けていたのがF1まで登ってこられた原動力かもしれない。そのせいかどうか偉大なドライバー様の前では最終的に従順な「ポチ」となってしまうクセがある。それが長年フェラーリのナンバー２を務められた秘訣か？



キミ・ライコネン

フォーミュラ・ルノーからいきなりF1にステップアップできた最大の理由は実力だろうが、一見しただけでは才能は分からない。だからザウバーにうまく売り込んだマネージャーが偉い。あとその後のマクラーレン入りについては、同郷の先輩ハッキネンの存在も大きい。寡黙な性格で溜まったストレスを一気に発散する魔法の水「ウォッカ」も陰の功労者か？

フェリペ・マッサ

才能はあるが決め手に欠ける典型。必ずしも「彼じゃなきゃ！」という感じではないのは事実。それでもフェラーリのお気に入りなのは、やっぱりジャン・トッドの息子のニコラ・トッドがマネージャーを務めてるせいか？　その絡みなのかどうかフェラーリのテストドライバーとザウバーを行ったりきたりしているが、縁故採用の香りが強く釈然としない。

クリスチャン・クリエン

輝かしいユーロF3の実績はもちろんだが、それ以上に効果があったのが人脈。「若い子を育てたい」というレッドブルのマテシッツ会長の趣味と、彼と同じオーストリア出身という国籍がF1デビューできた最大の理由。彼のF1デビューとは直接関係ないが、レッドブルがやたらと「才能育成」に熱心なせいでドライバーが増えすぎ、リウッツィと交代での起用は本人としては微妙な気分。

出会い系

人のつながりが濃密なF1では、人間関係ひとつで将来が決まることもある。縁故採用はもちろんのこと有能なマネージャーなど持ってる人間関係はフルに使っておきたい。

フェルナンド・アロンソ

懐かしのスペイン人ドライバー、アドリアン・カンポスが発掘した逸材。スペイン語圏最大の電話会社テレフォニカの資金で大きく成長したアロンソだが、「気になる若手ドライバーはとりあえず押さえとく」が座右の銘であるフラビオ・ブリアトーレが早い時期にその才能を青田買いしたことで、開花時期を一気に早めたことは間違いない。いい買い物だった。



天然系



持って生まれた才能さえあれば、どんな不利な状況をものともせずにF1まで辿り着けるのか天然系。遠回りしても、空席がなくとも最後はF1に乗れることはモントーヤが証明。

ファン-パブロ・モントーヤ

「あんだぁ、シューマッハーだぁ？　それがアンだよぉ！」てな向こうっ気の強さ。この怖いもの知らずな性格と天性の才能のふたつがモントーヤがF1にこられた最大の理由。その上アタマもかなりいい。しかし「F1バカ」になって盲目的に努力することができない。ビルヌーブになるかどうか、そこが分かれ目。

七光り系

親、兄弟がF1ドライバーというのは、ほとんどの人間にとってレアケース。大きく分ければ人間関係のひとつということで出会い系に含まれる。七光りで輝くかどうかは本人次第。

ジャック・ビルヌーブ

モントーヤの項目で引き合いに出した、そのビルヌーブ。ヨーロッパでなかなか芽が出なかったのにレースできたのはビルヌーブって「名前」のおかげ。偶然、昔の学校の先生に出会いそれを敏腕マネージャーにできたのは、日本でニッポンハムカラーのF3に乗ってたおかげ。こうして見ると家柄（ネームバリューともいう）も良く、才能もあり、運もあったからF1にこられた。ちなみに最近ちょっと落ち目なのだけはたぶん自分のせい。



ラルフ・シューマッハー

ラルフがF1に乗っている理由、それは本人が一番嫌がりそうなことだが、「お兄ちゃんのおかげ」である。本人も周囲も否定するだろうし、もちろん速くて悪くないドライバーではある。しかし想像してみてほしい。あの才能と走りに、別の苗字と別の顔がついていたら、と。シューマッハー弟でなければ、F1デビューのチャンスがあったかどうか……。あのまま日本で走っていた可能性が高い。

話題系

新開催地開拓に合わせて、ドライバーの国籍の多様化も最近の傾向。地元グランプリでの集客を果たすにはご当地ドライバーが必須。これから話題系は枠拡大の予感あり。

ナレイン・カーティケヤン

ぶっちゃけて言ってしまえば、モンテイロと同じく、イギリスF3時代に所属していたチームのボスにして、ジョーダンのスポーティングディレクターを最近クビになったトレバー・カーリンのおかげ。それにF1開催のウワサもあるインドという国籍、それに伴う話題性も大きくF1入りへ作用した。いつもスピンしているから下位でもテレビに映りやすいのも彼のセールスポイント。



資金系

シートを金で買う。それができればどんなに楽か…とは多くのドライバーが思うこと。集金能力の高さもドライバーのセールスポイントのひとつ。持てる者は遠慮せずに行使せよ。

ティアゴ・モンテイロ

フォーミュラ・ニッサン時代に所属していたチームのボスにして、ジョーダンのスポーティングディレクターを最近クビになったトレバー・カーリンのおかげ。さらにポルトガルのいろんな企業から集めたお金のおかげ。しかしアメリカGPでポルトガル人初の表彰台を獲得したあたり、強運の持ち主。



パトリック・フリーザッハー

国際F3000を4年も戦った実績を持ちながら、今なぜミナルディでF1デビューなのか。オーストリア人ということでレッドブルの支援もあり、さらにそれ以外のスポンサーの存在もある。スポンサーマネーでシート獲得派のひとり。ちなみに本人の愛車もランボルギーニ。もしかしてグランプリよりも公道の方が速いのかも。

特別寄稿／妄想チームオーナー系

「現役ドライバーがF1にいるのは全部、俺たちのおかげです！」

「今走っている多くのF1ドライバーがこの世界にいられるのは、全部俺たちのおかげだ！」と豪語するのは、元ジョーダン・グランプリのチームオーナー、エディー・ジョーダンとミナルディのポール・ストッダートのふたり。

「俺たちのことを弱小チームだとかバカにするけど、ミハエル・シューマッハーがF1デビューできたのは誰のおかげだ？ミハエルだけじゃない。弟のラルフも、バリチェロもフィジケラもトゥルーリも、みーんなジョーダンにいたドライバーじゃないか。

それに忘れてもらっちゃ困るが、お前たち日本人が大好きなタクマ・サトーだって、誰が最初にF1に乗せたか覚えてるだろ！」

こうジョーダンが吼えれば「ミナルディだとアロンソとかウエバーとか、それに俺はいなかった頃だがヤルノやフィジケラもみーんな最初はミナルディさ」とストッダート。「つまりは俺たちがいなかったら、こいつらみんなF1にはいられなかったかもしれないってワケだ。ジョーダンなんかドライバー以外にも、マイク・ガスコイン、サム・マイケル、マーク・スミスなど元ジョーダンの連中が今じゃトップチームのテクニカル・ディレクターなんだから、これで少しは俺たちの存在が如何に大事だったか分かっただろ？」

ではこれからはドライバー育成をビジネスにしてみるのはいかがでしょう？

「ドライバー育成なんて金が掛かる上に甘っちょろい。安くて若くて速い子と契約し、自分のチームで育ててから高く売る……で、最後はチーム丸ごと売ってオサラバって寸法さ！」

なおこの会話は本人たちのコメントを基に、若干の脚色を加えたものですが、かなり本心に近いものであります。





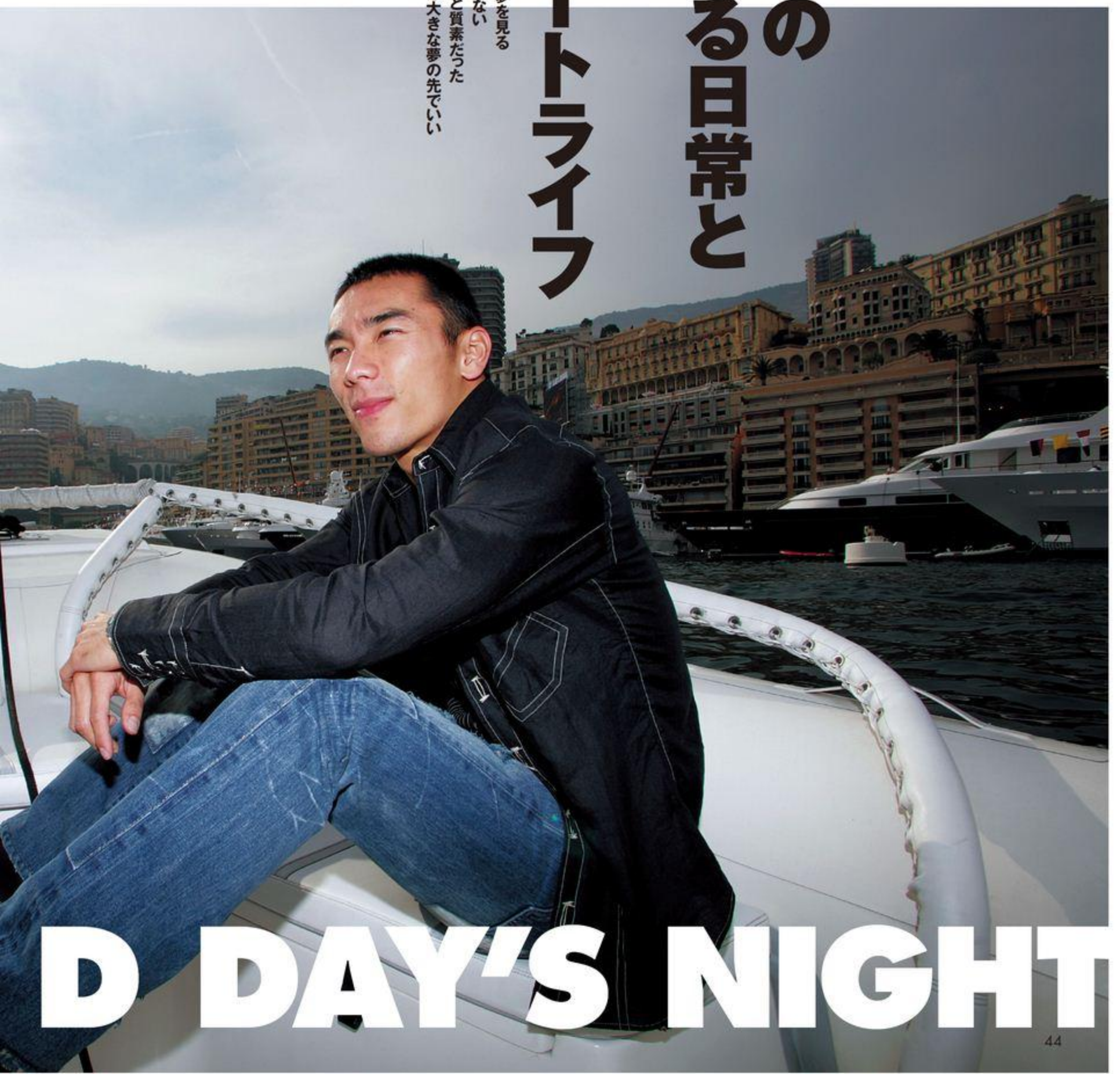
今なおグランプリシーンで存在感を誇示するストッダートと、久々にモナコに現れたジョーダン。ブリアトーレあたりと怪しく密談したりとまだまだその行動力は健在。

Text & Photos/Hiroaki Matsumoto

佐藤琢磨の多忙すぎる日常と華麗な？プライベートライフ

人はスターやヒーローのプライベートにも夢を見る
それはF1グランプリの世界でも例外ではない
しかし佐藤琢磨のプライベートは意外なほど質素だった
まだ琢磨自身が夢の途中。華やかな生活は大きな夢の先でいい





D DAY'S NIGHT

F1ドライバーがモナコに住む理由

華やかできらびやかなF1ドライバーの生活に憧れる人は多いだろう。モナコやスイスに住み、ボートを持ち、プライベートジェットで国から国へと移動する……。そんな誰もがうらやむようなライフスタイルを実現しているのが、F1ドライバーでもある。さて現在唯一の日本人ドライバー、佐藤琢磨の場合はどんなプライベートライフを送っているのか。最近引っ越したというモナコの新居をさっそく訪ねてみることにした。

今年で日本を離れて7年になる琢磨は、ジュニア・フォーミュラ時代からイギリスをベースとしてきた。フォーミュラ・ボクスホール、F3、そしてF1とステップアップしていくたびに移動が多くなり、スケジュールは多忙を極め、家を空ける時間も長くなったという。

琢磨はイギリスに来てから、3つの街に移り住んだ。最初の家は、語学学校に通っていた時代に、ストラットフォード・アポン・エイボンで老夫婦の家にホームステイ。イギリス生活のゼロからを、この老夫婦に教わった。このストラットフォードは観光地としても知られ、夏は観光客で賑わう街だ。

2度目の家は、かつてアイルトン・セナも住んでいたレディングという街。レディングは、フォーミュラ・ボクスホール時代に所属していたダイヤモンド・レーシングのファクトリーが近かったため選んだ街で、ここでもほかの留学生らと一緒にルームシェアしながら住んでいた。セナがこの街に住んでいたのは、引っ越してから知ったという偶然だった。

そして最近まで住んでいたマーロウという街は、ロンドンから北西にいった閑静な街で、ヒースロー空港、シルバーストン・サーキット、BARファクトリーなどにも、さほど時間をかけずに移動することができる。

「イギリスのマーロウの家で気に入っていたのは、家に光が入ってくること（笑）。イギリスに住むと冬場は特に陽が出ないことが多いので、憂うつな気分になっちゃうんですよね。98年にイギリスに来てから、ずっとホームステイの生活をしていましたけど、おひさまのありがたさは、十分に分かってましたね。だから住まい選びは、南向きが絶対条件だったんです。マーロウから初めてのひとり暮らしだったんですけど、家を選ぶにあたって、マネージャーのアンドリュー（ギルバート・スコット）の家も近かったし、将来F1に行くと思っていたからヒースロー空港が近いこと、そして静かなこと、という条件を満たしていました。それまでずっとマーロウ周辺で探し続けていて、不動産屋さんとも仲良くなったので、市場に出る前の物件も見せてもらえるようになったんですよ。それで、今の家を見に行った時に、夕陽が差し込んでいて、それを見て即決です（笑）。たいして大きな家でもなかったけど、満足でしたね」

何事にもこだわる琢磨らしい家の選択方法だったが、それではF3からF1に上がり、琢磨の生活はどのように変わったのか。人々がイメージするようなF1ドライバーの生活になったのか。プライベートジェットは手に入れたのだろうか？

「忙しくなりましたけど、生活そのものはF3の時からそんなに変わらないですよ。クルマは相変らずホンダ・シビックとミニだし（笑）」

ではモナコに移り住むことになったのは、F1ドライバーとしてのステータスだからなのだろうか？

「モナコに住む理由はいろいろありましたけど、やはりトレーニングですね。特に冬の間に体づくりをしたいのに、イギリスは雨ばっかりでトレーニングができない。僕はジムに行ったりとかは好きじゃなくて、自転車こいだりしてトレーニングしたいんだけど、それが全然できないんです。でもモナコは周りを山に囲まれていて、トレーニングができるので、それが理由として大きかった。新しい家の大きさは、マーロウの家と変わらないくらいですね。キッチン＋αくらいの大きさで、相変らずキッチンに寝てるという（笑）。

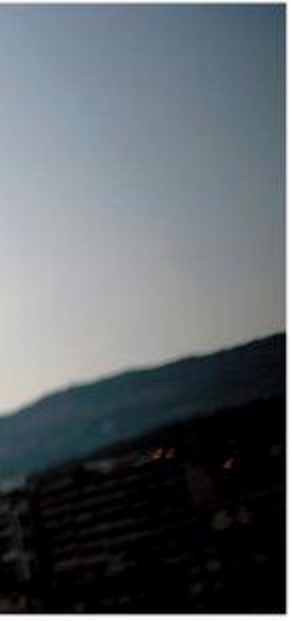
住み慣れたイギリスを離れるのは、たしかにちょっとさびしい気もしますね。仲間というか、お父さんお母さん代わりの人から、友人知人の子供まで、イギリス人も、日本人もいっぱい友達ができていたから。でも、ファクトリーには何度も行くだろうし、シルバーストンでレースもテストもあるから、なんだかんだ言っても、イギリスに用事はありますからね。そういう時には、また彼らと会えるでしょう」

慣れ親しんだイギリスを離れた琢磨は、イギリスGPで彼らとの再会を楽しみにしている。

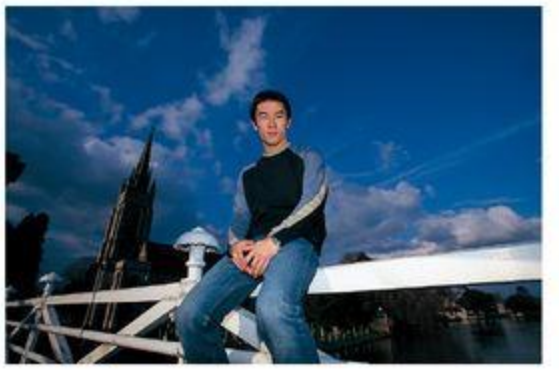


ジム嫌いのボクでもトレーニングができるようにモナコへ引っ越しました









部屋選びの基準は日当たりの良さ。太陽のありがたさはイギリス生活で分かってますから





琢磨が「離れるのは残念だった」と語るほど、イギリス、特にマーロウには思い出が多い。この3点の写真はどれもマーロウでのもの。ちなみにこのミニは今でも愛車のひとつ。プライベートジェットはまだ買っていない（笑）。

家よりも飛行場にいる時間の方が長い

「F3からF1に上がって、一番変わったのは、忙しくなったこと」と琢磨が自ら言うように、F1ドライバーはサーキット以外でも多忙だ。レース、テスト、プロモーション、ミーティング……。挙げればキリがないほどに、スケジュールは、空白の時間を埋めていく。

琢磨のスケジュールは、当然だがまず1年間のレーススケジュールがベースとなる。そこへテストスケジュールが入り、その隙間にプロモーションデイなどが設けられ、移動日が決められると、ほぼ1年間の70〜80%はそこで埋まってしまう。

1年間で52週間しかない週末のうち、19週はレースで埋まり、その間はテストとその移動。1月から2月はシーズンオフテストと体制発表で開幕の準備。テスト禁止期間となっているのは、8月の短い夏休みと11月の一カ月間だけだ。

過去の例で言うと、琢磨のスケジュールが最も忙しくなるのは、シーズン開幕直前で日本に立ち寄った時と、日本GPの直前直後だ。

開幕直前は、F1の冬季テストを終え日本に寄り、都内で記者発表などをして、そのまま成田空港に直行し、夕刻のフライトでメルボルンに向かう。だいたい日本に滞在できる期間が2〜3日程度で、短い年は30時間ほどしか東京にいなかったこともある。10月の日本GP前後は、帰国してからメディア対応が目白押し。鈴鹿に移動する直前までインタビューなどが盛り込まれ、鈴鹿から最終戦の地へと向かうことになる。

通常、チームから出されたスケジュールは、マネージャーのアンドリュー・ギルバート・スコット、コマーシャルマネージャーのマシュー・ウインターらが調整している。

例えばレースのある週であれば、水曜夕刻にサーキット近くのホテルに入り、木曜はメディア対応とミーティング。金曜から日曜日までは、グランプリスケジュールどおりだが、移動ができる日はレース後、日曜の夕方のフライトで、さもなければ月曜日朝のフライトで自宅へと戻る。

MAY 5月 2005 琢磨のスケジュール

1	Sunday	南アフリカでPR	
2	Monday	帰国	
3	Tuesday		
4	Wednesday	バルセロナに移動	
5	Thursday		
6	Friday		
7	Saturday	スペインGP	
8	Sunday		夜・帰国
9	Monday	BARファクトリーで全体ミーティング	
10	Tuesday		
11	Wednesday	ポールリカールへ移動	
12	Thursday	ポールリカールでテスト	
13	Friday	ポールリカールでテスト	
14	Saturday	モナコでミーティング	夜・帰国
15	Sunday		
16	Monday		
17	Tuesday	BARトレーナーとミーティング	
18	Wednesday		
19	Thursday	マネージャー（マシュー・ウインター）とミーティング	
20	Friday	モナコへ移動	
21	Saturday	モナコGP	
22	Sunday		昼すぎに帰国
23	Monday		
24	Tuesday		
25	Wednesday	ケルンへ移動	
26	Thursday		
27	Friday		
28	Saturday	ヨーロッパGP	
29	Sunday		夜・帰国
30	Monday		
31	Tuesday		

琢磨本人に提供してもらったスケジュール。グランプリの合間にはテストが入り、ほとんど休む間もないのが分かる。ちなみにモナコへの引っ越しは夏頃に完了予定。それまではイギリスとモナコを行ったり来たりする。





レースの合間にはテストだけでなくスポンサーなどのPRのために世界各国を飛び回る。家よりも飛行場にいる時間の方が長いと言うように疲労は蓄積モード。しかしどこに行っても笑顔でサインに応える琢磨は人気者である。

そのグランプリの翌週はほとんどの場合、テストがスケジュールされているので、テストのあるスペインやイタリアなどに、翌火曜か、水曜日には移動。そして、スケジュール次第だが2日間程度テストした後は、またもや自宅に戻る。そしてまたレースに移動……。

まったく呆れるほどの忙しさで、6月の半ばまで、ほぼ全部のテストを消化してきた。

「今年唯一、少し時間ができたのは、2レースお休みした時です。スポンサーの対応とかもあってモナコには行っていたけれど、サーキットにはあまりいたくなかったですね。レースを休んだ理由が微妙だったので、その間のメディア対応は一切お休みになり、それで少し時間ができましたけど、テストには参加してましたし、レースは家に帰ってからテレビでちょっと見ました……」

うれしいような、悲しいような、微妙な2レース欠場だったわけだ。

プロモーションもドライバーにとっては大事な仕事で、サーキットでのパドッククラブ訪問はもちろん、グランプリの合間にはブラジル、南アフリカ、北米など世界各地でのプロモーションデイが設定されており、レースがなくとも世界各地を飛び回らなくてはならない。

これだけ忙しいと気になるのは健康管理だ。今年、琢磨がマレーシアGPを欠場してしまったが、やはり体が資本である以上、その管理には十分に気を遣っている。03年からフィジオセラピストとして、ドイツ人のアキム・フォフスタッドアーが、琢磨のトレーニングメニューや、グランプリ現地でのマッサージなどを任されている。

マレーシアでの高温多湿順応化トレーニングや、冬季のアルペンスキー・トレーニングなど、1年中サーキット以外での時間も体力づくり、体調管理に費やしている。

また琢磨は、イギリスに事務所を持っており、そこでスタッフとのビジネスミーティングをしたり、月1回の自分のコラムを執筆するために原稿を書く時間も必要になっている。

「空港にいる時間が多くなりましたね。サーキット、ホテル、空港と移動ばかりですけど。すごく空港にいる時間が長いように感じる。モナコでも、イギリスにいた時と同じで、ほとんど家を空けてしまうでしょう。忙しさは変わらないんじゃないかな」

過去最多の19戦となった今年も、ドライバーにとっては忙しさに変わりはない。琢磨が現役であり続ける限り、この忙しさと縁が切れることはないだろう。これもまたF1ドライバーの証なのである。 R



[海外参戦日本人スカウティングレポート2005]

ポスト琢磨は誰だ!? 次世代金のタマゴを探せ

新カテゴリーゆえのトラブル そこから抜け出し速く実力のアピールを

今年新しくできたカテゴリー、GP2に挑戦している吉本大樹。GP2のポジションを考えると、F1に最も近い位置にいるドライバーだと言えるだろう。

吉本のGP2挑戦は、日本のレース関係者からは意外に思われただろう。だが、昨年のワールドシリーズ・バイ・ニッサン（WSN）にスポット参戦した頃から、海外でフォーミュラに乗るために、活動を続けてきたと言う。

「F1と一緒にやるし、いっぱいのファンの前でレースできるので、とても魅力のあるカテゴリーだと思った」と参戦理由を語っていたが、吉本のやる気とは反対に、マシンはトラブルが多く、予選、決勝を通じて吉本は実力を発揮できず、涙をのむレースがほとんどだ。

若い1年目のカテゴリーには往々にして起きるマシントラブルばかり。GP2というカテゴリーが、安定したより良いコンペティションになるには、まずは安定したハードが望まれる。

新シリーズの罠にすっかりハマってしまった感の吉本だが、その志は挫けることはないようだ。19歳でFJを始め、フォーミュラトヨタ、韓国F1800、そして全日本F3とステップアップ。しかし昨年はフォーミュラのシートを失い、WSNにスポット出場するまではGTやスーパー耐久に出場していた。

子供の頃にオーストラリアで生活し、英語も堪能な吉本は、海外には何の違和感もない。しかし平手晃平や小林可夢偉のように大きなサポートを受けているわけでもなく、スポンサー、PR活動も自ら動かねばならない。今年の成績がすなわち来年の行方を左右するだけに、シリーズの中盤から後半は、何よりも安定した結果を残したいところだ。

彼のマネージャーを務めるのはスペイン人のレイモン・デュラン。レイモンはかつてペドロ・デ・ラ・ロサのマネージャーも務めていた。吉本のチーム、BCN加入に関してはレイモンの尽力も大きいが、いかんせん今のままでは吉本も、F3000で結果を残してきたBCNも共倒れになりかねない。6月はGP2のレースがなくテストに集中できるので、早くトラブルを解消してほしいところ。「GP2で自分をアピールして、来年にはF1のテストができるようになっていたい」と語っていた吉本。まずはGP2で本当の実力を見せてほしい。

1980年9月2日生まれ
24歳

00年に韓国F1800に海を越えて参戦しチャンピオン獲得。以後、全日本F3、マカオ＆コリアF3へ参戦。04年、ワールドシリーズ・バイ・ニッサンにスポット参戦。今年はGP2に挑戦中。

吉本大樹
Hiroki Yoshimoto

穏やかな性格もレースでは一変 勉強の今年、来季に結果を残し大きな飛躍を

平手晃平も若くして海外行きのチャンスをつかんだひとり。86年生まれの19歳。13歳の時には全日本のジュニアカート選手権のチャンピオンに輝き、その後全日本カート選手権に参戦。01年には16歳でコンペティションライセンスの発給を受け、翌年にはフォーミュラトヨタに参戦、4勝を挙げてランキング2位となった。

ヨーロッパに渡ったのは一昨年からでフォーミュラ・ルノー・イタリアシリーズに参戦し、6勝を挙げた。昨年もこのシリーズに出場してランキング2位となり、今年からユーロF3にステップアップした。これを機に住み慣れたイタリアからドイツに移住している。

平手もトヨタのサポートを受けるトヨタ・ヤングドライバーズ・プログラム（TDP）の一員だ。今年のユーロF3はチーム・ロズベルグからの参戦。名門チームへの加入は、体制的に見るならば、言い訳は許されずプレッシャーも大きいだろう。

さすがにF3に上がれば、ライバルも百戦錬磨のドライバーで、そう簡単に平手に前を行かせてくれず、第3戦のスパで第1レース5位、第2レース4位となったのがシリーズ最上位。

フォーミュラ・ルノーでは小林可夢偉と一緒に戦っていたが、小林とは対照的に穏やかで大人しい印象を受ける。しかし、ヘルメットを被るとメラメラと闘志が沸いてくるタイプのようで、F3のマシンに慣れ、多くを学んでいけばリザルトも残ってくるだろう。

F3はF1関係者も注目しているカテゴリー。6月12日のマールボロ・マスターズ5位に続き、マカオなどのいつも以上の注目が集まる大イベントでの走りに期待したい。初参加というプレッシャーもあるだろうが、ここでアピールできるか否かも、彼のレース人生にとって大きな分かれ目だ。

今はF3のマシンとレースを学ぶ時期。もし環境が許せば、来年には結果を残すようなレースをしてほしい。



1986年5月24日生まれ
19歳

99年、全日本ジュニアカート王者。02年Fトヨタ2位。翌年からイタリアへ渡りFルノーイタリア、同ユーロカップに参戦する。今年はチーム・ロズベルグからユーロF3へ参戦中。



平手晃平
Kohei Hirate

実績十分、F1ドライブの経験もあり
欧州キャリア10年でもまだまだ若い

ここに挙げるドライバーでF1ドライブの経験があるのは、この福田良だけだ。

日本でカートを経験した後に、17歳で渡仏。フォーミュラ・ルノー・キャンバス、フォーミュラ・ルノー、そしてフランスF3とステップアップ。彼はレース人生のほとんどをヨーロッパで過ごしている。渡欧した当時は、勝てる日本人として常に名を挙げられていたし、英語、フランス語に堪能だったことも、ヨーロピアンに受け入れられた要因だろう。

01年、22歳の時にフランスF3チャンピオンに輝いたのは周知のとおり。日本人初のフランスF3チャンピオンであり、彼のここまでのキャリアの中では最も輝かしい記録だ。翌年には、BARホンダのテストドライバーとなるが、その前には公にされていなかったものの、トヨタF1のテストドライブもしており、初めてトヨタF1をドライブした日本人ドライバーとも言える。

03年には新たなチャンスを求めてフォーミュラ・ニッポンに参戦。04年にはワールドシリーズ・バイ・ニッサンにも出場したが、フル出場は果たせていない。

この間にもル・マン24時間に参戦したりレース活動を続けていたが、今年はワールドシリーズ・バイ・ルノーに出場している。

昨年、今年のレース活動をするにあたって、福田は自分の足で奔走した。ヨーロッパだけでなく、アメリカへの道も模索していた。

福田のレースキャリアは山あり谷あり。だが、その潜在能力の高さについては疑いのないところだ。チーム、スポンサーなど万全の体制が整えば、結果は自ずとついてくるだろう。だがヨーロッパ、いや海外で万全の体制を手に入れることほど難しいことはない。福田はそれを身を持って知っているはずだ。

もし、BARホンダのテストドライブの後にレギュラーへの道が開かれていたら……、もしトヨタF1への道があったら……と思わないことはない。だが、そう考えていても、あとの祭り。福田ができることは、今のワールドシリーズ・バイ・ルノーで成績を残して、もう一度その存在をアピールすること。若くして渡仏したのが功を奏したと言うべきか、ヨーロッパで10年近いキャリアを積んでも、福田はまだ26歳だ。可能性はまだ残されている。



1979年6月26日生まれ
26歳

96年に渡仏しFルノー、F3へとステップアップ。01年、フランスF3チャンピオン獲得。その後、BARのテストドライバーも務めた逸材。今年はワールドシリーズ・バイ・ルノーに参戦。

福田 良
Ryo Fukuda



日本人のタイトル空位が続いていたボクシングほどではないが
佐藤琢磨に続く日本人ドライバーを待ち望むファンの声は大きい
長年、海外組を取材し続けてきた松本浩明カメラマンが
海外に挑戦する日本人の中から有望株をピックアップ
F1参戦の際に武器となる魅力と、まだ足りない部分を鋭くチェック
さてこの中からF1グランプリへと駆け上がっていくのは、誰だ!?

Text/Hiroaki Matsumoto
Photos/Hiroaki Matsumoto, Paolo Pellegrini

先天的な野生派ドライバー
負けん気と荒削りな走りは魅力十分

小林可夢偉は、1987年生まれのまだ17歳。若くして海外への足掛りをつかんでいる。96年、9歳の時にカートを始めるとメキメキと頭角を現し、01年には全日本のICAチャンピオン、アジアパシフィックでもICAのクラス2位となり、カート界でもその存在は一目置かれ、将来を嘱望される存在。02年には早くもヨーロッパに渡り、カート選手権にエントリーを始めていた。

昨年から正式にトヨタ・ヤングドライバーズ・プログラムのドライバーとなり、フォーミュラ・ルノー・イタリアシリーズにフル出場、今シーズンはフォーミュラ・ルノーシリーズのユーロカップにも出場する。チームは松浦孝亮も在籍していたプレマパワーだ。

イタリアシリーズでは、開幕のバレルンガで1勝。第2戦目のイモラでは2レースを制して、すでに3勝。つまり4戦3勝の抜群の勝率でドライバーズランキングは現在のところ2位。シリーズ終盤には、間違いなくチャンピオン争いをしていることだろう。

ユーロカップではバレンシアで表彰台に上がったものの、まだ勝利はなくランキングは5位の位置にいるが、こちらも期待は大きい。

リザルトが示すとおり、小林のヨーロッパでの評価は高い。

カート時代からヨーロッパに慣れ親しみ、名前を浸透させたこともあるだろうが、速さは何よりの名刺替わりということか。もちろん日本から送り出したトヨタ関係者や、カート界の関係者も小林の将来にかける期待は大きい。

小林もヨーロッパでレースをすることに何の違和感も感じておらず、日本からの海外修業といった感はない。10年、20年前のヨーロッパに行った日本人ドライバーのレーススタイルからすれば、自由奔放な小林のスタイルは隔世の感すらある。何よりも持って生まれた野性的な走りは、彼の資質を十分にアピールしている。ワイルドそのものの走りは、荒削りだが、むしろそうでなければ、たとえどんなカテゴリーでもアピールするものがないということだ。速さとその負けん気は申し分ない。

将来はユーロF3にステップアップするだろうし、大きなマシンをドライブする機会は必ずくる。その行く末をファンはもちろん、トヨタも間違いなく注視しているはずだ。



小林可夢偉
Kamui Kobayashi



1987年9月13日生まれ
17歳

96年、9歳でカート開始。01年全日本カートICAチャンプなどタイトル多数。04年にトヨタ・ドライバーズ・アカデミー(現TDP)と契約。Fルノーイタリア参戦。今年は同ユーロカップにも出場。





WRCに続いてF1招致に成功

トルコGP開催までの道

8月21日の開催に向け、準備が進められるトルコGP
古都イスタンブールの東80kmに建設中の新サーキット
イスタンブール・オートドロムは、昨年の上海、バーレーン同様
ティルケ・デザインの最新作である
新開催地＝新サーキットはもはや必須条件になりつつある
F1を開催するためにはなにが、どれだけ必要なのか
WRCに続いてF1の招致に成功したトルコを例に話をしよう

Text/David Williams
Photos/Istanbul F1 Circuit, Evren Construction, LAT Photographic
Translation/Tetsu Igarashi





トルコGPの首謀者はワールド・カウンシルの役員

〝F1を牛耳っているのはいったい誰なのか?〟この問いへの答えは明らかだろう。FIAとプロモーターたちの力関係がどうあれ、バーニー・エクレストンの賛同なくしてF1が開催されることなどまずあり得ないのだから。ただし、今シーズンから新たに開催されるトルコGPの首謀者は誰かと言われれば、それはマンタス・タヒンショグル以外にいない。彼はTOMSEED（トルコ・モータースポーツ・フェデレーション）の会長を務めている。

タヒンショグルは小粋で洗練された男だ。いつも非の打ちどころのないくらいにきれいに身なりを整えている彼は、自信たっぷりに流暢な英語を操る。菓子関連のビジネスで成功し、個人的にモータースポーツに大きな情熱を傾けている彼だが、とはいえ、モータースポーツを単なる趣味のひとつとして考えているわけではない。彼の弁舌はかなりのものだが、同時に彼は熱い野望と固い決意に溢れており、自分のマーケットが求めているニーズに対して、いつもしっかりと意識を向けている人間でもある。つまり、彼にとっての趣味とは、別の言い方をすればビジネスそのものでもあるのだ。そんな彼の熱意と努力は、彼にFIAの最高意志決定機関であるワールド・モータースポーツ・カウンシルの役員の座をもたらしている。つまり、彼はすでに長期にわたってモータースポーツの世界に影響力を行使できる立場にあるわけだ。

実際のところ、WRCの開催地決定のときほど、トルコがF1の開催地として有力視されていたわけでは

サーキットデータ

全長：5,333m
全幅：14 - 21,5m
コース外周：5,482m
コース内周：2,286m
コーナー数：14
右コーナー：6
左コーナー：8
ストレート：4
コーナー最小径15m
最長ストレート区間：720m
スタート／フィニッシュ長：655.5m
予想最高速：320.58km/h
最急勾配：8.145%
アンダーパス：2
歩行者用ブリッジ：3
タイヤバリア：124,000個

面積

敷地面積：2,215,000㎡
建物面積：1,729,425㎡
パドックビルディング：13,000㎡
メイングランドスタンド：12,700㎡
その他：6,800㎡

VIPタワー

VIPタワー数：2
VIPタワーのフロア数：7フロア
VIPタワーの高さ：37m

収容人数

メイングランドスタンド：25,000席
仮設グランドスタンド：50,000席
ナチュラルグランドスタンド：50,000席
VIP席：5,000席
駐車場収容台数：12,000台
合計：130,000席

現在の作業スタッフ

エンジニア：27人
作業要員：1,450人
マシン、トラック：140台



MAIN GRANDSTAND SEATING PLAN

チケット料金表

Location	Friday	Saturday	Sunday	3-Day Pass
Super Gold	–	–	–	350
Gold 1	100	140	290	320
Gold 2	90	130	250	280
Gold 3	80	110	230	250
Silver 1	70	100	190	220
Silver 2	60	90	170	200
Silver 3	50	80	140	170
Bronze	40	60	110	130
Hillstand	20	30	70	80

※単位はEURO（ユーロ）、6月20日現在1EURO＝約132円
※全席とも16歳以下のジュニアは半額（3-Day Passのみ）

WRCに見るFIAイベントの招致方法

先日のWRCラリー・オブ・ターキーの終わりに開催されたラリー・ジャパンの記者会見の席でスピーチを行なったタヒンショグルは、そのなかでトルコと日本を〝アジアを挟むふたつの国〟として紹介し、この2レースをWRCの〝アジアラウンド〟と位置づけようとした。

たしかにラリー・オブ・ターキーはヨーロッパ圏外で世界選手権クラスのレースを増やしたがっているFIAの目論見に叶ってはいた。しかし、だからといって中国やインドやロシアといった国々と比較してその存在価値が特別に高かったわけではない。

実際のところほかの3国の方が人口は圧倒的に多く、したがって商業的メリットも比較にならないほど大きいし、モータースポーツのこれまでの歴史という点でもトルコは見劣りしてしまう。たとえば、かなり熱心なモータースポーツファンでさえトルコ出身のドライバーの名前を挙げるのはかなり難しいだろう。つまり、トルコがFIAを説得しF1開催国の仲間入りを果たすことができた陰には、それ相応の外交的駆け引きと断固とした決意があったというわけだ。

F1開催に至る道程で最も重要な出来事だったのは2003年から開催されているラリー・オブ・ターキーだ。これがすべてにおける最初の一歩であり、これによりTOMSFEDは組織としての運営能力と、国際レースに対するトルコ政府の協力体制を証明することができたのだ。

このときラリー・オブ・ターキーの成功を目指していたタヒンショグルは、躊躇することなく外国人の協力を仰いでいる。コース責任者には元ドライバーで、フィンランド・ラリーでも同じくコース責任者を務めているシモ・ランピネンを抜擢した。また、ランピネンは経験豊富なスタッフ数名をフィンランドから同伴し、与えられた任務を見事に全うしている。

またWRCというイベント自体が新しい挑戦でもあった。もちろんトルコはすでに何年も前からヨーロッパ選手権レベルの各種レースを主催している。したがってラリー・オブ・ターキーの際には（スペインやドイツやキプロスがやっているように）単にそういったイベントの枠組みを流用し、アップグレードすることで対応することもできたはずだ。だがタヒンショグルはあえてまったく新しいイベントとしてラリー・オブ・ターキーを立ち上げる。2002年には、FIAがターマックよりもグラベル・ラリーを求めていることを知ると、会場をイズミールからアンタルヤへと変更した。このときタウラス山脈の道路は莫大な費用をかけて修復されている。こうして世界選

今年になってから、何人かのF1関係者がイスタンブールを訪問している。まず4月12日に訪れたのはBARホンダのジェンソン・バトン。「サーキットは現代的で、幅広く、セッティングしがいのあるチャレンジングなコーナーがある。2～3つ、明らかなオーバーテイク・エリアがあると思うし、レースはエキサイティングなものになると思うよ。そのうえ、誰も事前走行をしていないから、戦略はチームごとに異なってくると思う。いいショーになると思うよ」

5月15日にはイスタンブール旧市街地をデモランする「ルノーF1ロードショー」が行なわれ、フェルナンド・アロンソが訪れた。「僕らのような若いドライバーにとって、新しいサーキットに行くというのはいいことだ。みんなゼロからのスタートになるからね。僕は新しい文化や新しいことを経験するのが好きだから、本当にトルコGPを楽しみにしている」とコメントした。

最も最近では6月7日にバーニー・エクレストンがサーキットを視察に訪れている。「私はトルコがすばらしいF1イベントを提供してくれることに何の疑いも抱いていない。開催地にイスタンブールを選んだわけは、国際都市であり、F1の人々が行ってレースをするのに必要な施設が揃っていたからだ。空港は近代的で街に近く、サーキットまでの交通が整備されており、F1を歓迎するためわざわざ最新技術のサーキットが建設されるからだ。我々が初めてマレーシアに行ったとき、セパンが世界一だと思った。しかしバーレーンに行くとマレーシア以上だと思ったし、中国に行った今では、みんな上海が最も素晴らしいサーキットだと確信している。だからイスタンブールでもみんなきっと驚かされ、トルコGP後にはこの新しいサーキットが史上最高だと思うに違いないと思っている」

Text/Luis Vasconcelos

続々とイスタンブールを訪れるF1関係者



「ルノーF1ロードショー」はヨーロッパ各地で行なわれている。ここでは聖ソフィア大聖堂やブルーモスクといった名所を巡る全長約2kmの仮設コースでアロンソがF1マシンの走りを披露。2万人もの観衆を集めた。

空港にも近い立地条件

トルコの基本情報

国名：トルコ共和国（Republic of Turkey）
首都：アンカラ
面積：780,576㎢（日本の約2.07倍）
人口：6,784万人（2000年10月国勢調査）
主要三大都市（人口）：アンカラ（約401万人）、イスタンブール（約1,003万人）、イズミール（約338万人）
民族：トルコ人（南東部に多数のクルド人、その他アルメニア人、ギリシャ人、ユダヤ人等が少数）
言語：トルコ語（公用語）
時差：日本－7時間（夏時間は－6時間）
通貨：トルコリラ（TL）100000TL＝8.06円（6月20日現在）
宗教：イスラム教徒（スンニー派、アレヴィー派）がほとんど。その他ギリシャ正教徒、アルメニア正教徒、ユダヤ教徒が少数存在。憲法に基づく政教分離が国是。
政体：共和制（1923年10月29日、共和国建国）
元首：アフメット・ネジデット・セゼル大統領（2000年5月16日就任）
議会：一院制（550議席／任期5年）、アルンチ・トルコ大国民議会議長（2002年11月19日選出、任期は国会任期5年の最初の2年）
内閣：2002年11月3日総選挙により公正発展党（AKP）が単独政権を樹立。エルドアン首相、ギュル外相（兼副首相）
国防：兵力約51万人（陸軍：402,000人／海軍：52,750人／空軍：60,100人）　内務省軍：約150,000人　予備役：約378,700人　兵役（通常）：15カ月（18歳以上の男子）
GDP：2,392億ドル／1人当たりの国民所得：3,383ドル（2003年）

手権のステータスを獲得するまでに170万ドル以上が費やされた。

新サーキット総建設費は1億5000万ドル

F1開催の際にもこれと同じパターンの作業が繰り返された。トルコではサルーンカーのレースが盛んだが、既存のサーキットを改修する代わりに、タヒンショグルは、トルコ最大の都市イスタンブールの東方80キロにあるツヅラにまったく新しいサーキットを建設することを決断したのだ。

全長5・37キロメートルのこのコースの建設は、まったく未開発だった地域を舞台に2003年9月10日に着工。サーキットは13のコーナーから成る。現時点でF1の平均スピードやトップスピードを予測するのは困難だが、おそらくは最高時速320キロ程度は出るはずだ。

メインスタンドの収容可能人数は3万、仮設スタンドには6万、そのほかのスペースにさらに6万、そしてVIP向けに5000人分の席が用意される。駐車場は2万台を収容可能だ。

このコースはバーレーンや上海といった近代的なコースと肩を並べる存在になるはずだ。当然、近代国家としてのトルコの姿を世界にアピールすることが狙いのひとつでもある――観光産業が大きな柱になっているトルコにまたひとつ新たな魅力が加わることになるわけだ。また、EU加盟に向けて後押ししてくれる存在にもなるだろう。

ただし、現段階でも果たしてトルコにF1開催に足るだけの十分な力があるのかどうか、疑念の声は多い。近年新たに加わったサーキットの場合と比較して事前情報が決定的に不足しているのだ。このためF1内部の人間たちの間では、サーキットの準備が本当にトルコGPまでに間に合うのかどうか、不安視する声が強い。

だがこうした噂をタヒンショグルは真っ向から否定している。彼は先日のラリー・オブ・ターキーの際に「システム関連のテストとマーシャルの習熟のためにデモレースを開催するつもりだ」と自らの計画を説明した。「それ以外の部分については現在も作業が進行中だ。基本的には各所の塗装と清掃、それに景観の手直しなどの仕上げ作業になる。7月の第1週には路面の最後の層を舗装する。7月末にはすべて準備万端となるだろう。施設のクオリティに関してはかなり念入りに取り組んだ。ほかのサーキットと比較してもその違いは一目瞭然だと思う。それに景観の点から言えば、これはかなりエキサイティングなコースだろうね。これを実現するために膨大な量の土砂を運び出さなければならなかった」

彼の試算によれば総建設費は今のところ1億5000万ドルに達しているらしい。また、WRCの運営に携わっていたスタッフの多くがF1の運営を担当することになっている。これはスペインをはじめとするほかの国々と同じやり方だ。

「前例のないほど大きな挑戦に取り組んでいるTOMSFEDには夏休みなんてない」と話すタヒンショグル。WRCからF1に移ってくるスタッフは運営側の人間たちだけではない。マーシャルも含まれている。そして新しいコースで最初の本格的なレースとなるのがF1のトルコGPなのだ。この決断をタヒンショグルの自信の表れと見る者もいれば、愚かな行為と見なす者も大勢いる。

ISTANBUL OTODROM

2004年に新設された上海とバーレーン 現代F1サーキットの必要条件とは？



総工費は250億円とも言われる上海。セパンはもちろん、同期生のサクヒールと比べても、より近代的であるという印象を語る関係者は多い。現在の19のF1サーキットの中の頂点か。



「The home of MOTORSPORT in the MIDDLE EAST」をうたい、中東のモータースポーツの聖地、中心となっていくことを目指すサクヒール。昨年末には国際F3レースも開催した。

2004年に初開催を迎えたふたつのグランプリ、バーレーン・サクヒールと中国・上海。その国家の規模や成り立ちには大きな違いがあるが、グランプリ事情やサーキット・スペックに関しては意外と共通点が多いとも言える。まず、初開催の時点でタバコ広告がオッケーであったことがひとつ。そしてサーキットが“ティルケ・ブランド”であることはもちろんだが、コース全長がサクヒール5.417km、上海5.451kmと酷似。必然的に決勝周回数も56〜57周とほぼ同じだ。優勝平均速度がともに210km/h前後というあたりから、速度域の面でコース特性が似通っていることも示される。これらの数字は99年初開催のマレーシア・セパンについても近いものがあり、偶然という要素もあるだろうが、現代F1サーキットのひとつの基準像と言えるのかもしれない。ランオフエリアの舗装部分が多く、コースアウト車両が割合に高い確率で復帰できる印象が強いのも、近代コースの特徴か（富士スピードウェイもそうだ）。

観客動員に関する規模は、上海は最大20万人の収容が可能と言われ、昨年９月の初開催時には決勝15万人という集客を果たしている。一方のサクヒールは最大５万人（グランドスタンド１万500人）。上海の規模を聞いたあとでは、えらく貧弱に聞こえてしまうが、この手の数字というのはカウント方法の違いなどの諸事情によって、一概に横比較することは難しい側面がある。サクヒールは04年に３万4000人以上を、そして今年は４万7300人を集めており、２年目に観客が増加したという喜ばしい事実は確認されているわけで、そこを素直に評価したい。今年は最終戦として10月に開催される上海が、どれだけの観客を集めるか？



バーニー・エクレストンのトルコに対する期待と評価

だが努力を重ねるタヒンショグルがエクレストンの支援を受けているのも事実だ。エクレストンは6月はじめに現地を視察し、関係者の志気を大いに高めた。このときのエクレストンは「現段階で完了している設備を確認した。現状には十分に満足している。問題はひとつもない」とその感想を話している。

だが、F1開催に対する批判はトルコ国内からもわき上がっている。WRCは比較的経費をかけずに開催できているが、エクレストンの要求をすべて満たす形で新しいサーキットを建設するというのは、それとはまったく別の次元の話だからだ。もちろんエクレストンの見方は違う。

「みんなは完成するまでの費用について心配しているんだろうが、F1は最高のビジネスでもあるんだ。なぜなら我々は金が目的でここに進出してきたわけではないからだ。それとはまったく逆だ。つまり、F1がここに来たのはヨーロッパにトルコが受け入れてもらえるように後押しするためであり、私としてはF1にはそれが可能だと思っている」

第1回トルコGPが成功するにせよそうでないにせよ、タヒンショグルが長期的な計画を視野に入れているのは間違いない。世界選手権のステータスを手に入れるためなら彼は損失すら喜んで受け入れる男なのだ。実際問題としてラリーは現在でも赤字だ。ただしその幅は年々縮小しており、２００６年には初めて黒字になると予想されている。

また一旦こういったレースが根付いてしまえば、数多くの国内のファンが追随してくるのは明らかだし、そうなれば自国のドライバーを支援するのも容易になる。すでにGP2ではトルコ人ドライバーのカン・アータンがレッドブルから参戦を果たしている。

タヒンショグルはまた、「F1がきたからといってWRCが忘れ去られるわけではない。F1への試金石としてWRCを考えていたわけではないからね。このふたつはまったく別の次元のレースだし、ファン層も異なる」と話している。

この分析は極めて賢明だし、また彼の野望を端的に表してもいる。つまりタヒンショグルが望んでいるのはF1とWRCとモトGP、さらには一新されたWTCC（9月18日に開催予定）の4つの国際イベントの開催なのだ。ほかのF1開催国ではすでにラリーもMotoGPも開催されているという現状を踏まえた上で、彼はトルコを日本やアメリカ、さらにはほかのヨーロッパ諸国と肩を並べられる位置にまでそのステータスを引き上げようとしているのだ。

しかし実際のところ、トルコがWRCやMotoGPを開催しようとしまいと、それに気づいてくれる人間はそれほど多くはない。国際的な認識を高めるために必要なのはやはりF1なのだ。つまりタヒンショグルへの評価もF1の成否にかかっているわけだ。

仮にラリー・オブ・ターキーがなくなってしまえば、かなりの額のお金を失うことになるはずだし、同時に人々の関心もあっという間に消え去ってしまうだろう。同じように、1億5000万ドルを費やしたサーキットも無用の長物に終わる可能性はある。F1開催はまたとないチャンスだが、同時にこれはとてつもないギャンブルでもあるのだ。 R



1976年に富士スピードウェイで開催されたF1グランプリ。ジェームス・ハントが雨中のレースを制し、チャンピオンを獲得した。

［特別寄稿］

富士スピードウェイの思い出 そして1976年日本グランプリ

文・アダム・クーパー
Text/Adam Cooper
Photos/Noriaki Mitsuhashi(N-RAK PHOTO AGENCY), LAT Photographic
Translation/Tetsu Igarashi

私が初めて富士スピードウェイをテレビで見たのは1976年のことだった。富士で開催されたF1世界選手権の最終戦がイギリスのテレビでも放映されたのだ。当時はタバコ広告の問題があり、イギリスのテレビではほとんどモータースポーツを見ることができなかった。その日、私のヒーローだったジェームス・ハントがレースに勝ち、ドライバーズタイトルを手にした。そういった経緯もあって、富士スピードウェイは私の記憶にしっかりと刻みこまれたのだった。

初めて富士スピードウェイを訪れたのは、それからちょうど10年後の86年10月だった。このとき開催されたのはWEC（世界耐久選手権）の最終戦だった。私にとってはこれが初めての日本訪問だったが、実はヨーロッパ以外の国を訪れたのもこのときが最初だった。

当時、弱冠21歳だった私にとって、それは非常に印象深い旅となった。翌87年にも同じくWECのために再訪を果たしている。そして92～93年に日本に住み、F3000やJSPC（全日本スポーツプロトタイプカー選手権）、国際F3レース、インターテック・グループAレースのたびに何度も富士へと足を運んだ。いったい何度富士を訪れたのか、もはやその回数は正確には分からなくなってしまった。

富士スピードウェイへ行くのはいつも楽しみだった。日本のシンボルとも言える富士山を眺める風景は本当に印象的だったし、また、富士のコースはいつも素晴らしいレースを演出してくれた。レースがあれだけ特別なものになったのは、あの長い長いストレートのおかげだろう。

数年前、トヨタがサーキットを買収して全面的に改修するという知らせを聞いたときは本当にうれしかった。特に77年以来初めてとなるF1日本GPの開催を目指していることが明らかだっただけに、その思いはなおさらだった。

今年になってようやく改修工事が終了した富士スピードウェイだが、写真から見る限りではトヨタは素晴らしい仕事をしてくれたと思う。すべての部分が改善され、近代化されているにもかかわらず、基本的なコースの特徴はそのまま活かされている。さまざまな制約のある既存のコースを改修するのだから、当然、上海やバーレーンのような超モダンな仕上がりは期待できない。だが、それでも新生富士スピードウェイからは素晴らしい印象を受けた。

ただしF1の各チームが気にしているのは、実際のコースそのものだけではなく、それ以外の付帯設備や取り巻く周辺環境の部分でもある。つまり、アクセスとホテルに関しては明らかに解決すべき問題がある。私自身、日曜日のレース後に東京へ戻る際、東名高速の渋滞につかまってしまったことは何度もある。あれは本当に憂鬱だった。F1が開催さ

生まれ変わりながらも超ロングストレートは健在の富士スピードウェイ。ここで再びF1の咆哮は轟くのだろうか。

名の人間が移動する。鈴鹿では主要人物のほとんどが毎年サーキットホテルに滞在している。あそこではいったんチェックインを済ませてしまえば、あとは実に快適に過ごすことができる。全員が一カ所に集うため、雰囲気もかなりいい。そのおかげで到着までのロジスティックスに関する問題にもなんとか耐えることができているわけだ。これと同じようなホテルの計画が富士スピードウェイにあるのかどうか私は知らないが、これはやはり必須と言えるだろう。

また、御殿場周辺にはいくつかのビジネスホテルがあるにはあるが、VIPたちが求めているのは5つ星のホテルと最高のレストランなのだ。

そんな富士スピードウェイへの再訪を楽しみにしている人物を紹介しよう。元マツダのスポーツカー・レーサーだったデイビッド・ケネディだ。彼は近年、ラルフ・ファーマンとリチャード・ライアンのマネージャーを務めている。

「富士スピードウェイは私にとって最高のサーキットのひとつだ。ストレートで追い越しのチャンスがたくさんあるからね。問題はサーキットまでのアクセスだ。とはいえ、シルバーストンを見てみれば分かるとおり、この問題はなんとかして改善できるはずだ。イギリスの彼らができるのだから、富士でできない理由はない。それに東京からも遠くないし、もちろん東京周辺にはたくさんホテルがある」とデイビッド。

では、富士スピードウェイで日本GPが開催される日は来るのだろうか？　この質問に答えることは事実上不可能だ。克服しなければならない政治的なハードルはいくつもある。また、レースの開催権を巡るホンダとトヨタの駆け引きも興味深い。R

れるとなれば、あの渋滞はさらにひどいものになるだろう。

バーニーやフラビオといったVIPたちはヘリコプターを利用することになる。毎年、大物関係者たちは鈴鹿から東京や大阪までヘリを飛ばしているくらいなのだからその手配にも慣れているはずだ。もちろん、その他大勢のわれわれにとってはあり得ない話だが……。

そして最大の問題がホテルだ。F1サーカスだけでも全体で2000



電車で富士スピードウェイを訪問した際は、バスやタクシーに乗り継ぐ必要あり。


ビッグイベント開催時、渋滞のネックとなるのが富士霊園前の交差点だ。ここを抜けるのにウン時間ということがままある。



東京方面に帰る抜け道となる道志街道に向かうには、まずは明神峠を越えて山中湖方面に向かう必要がある。



しかし、いずれの路線も1時間に1本程度のきわめて希薄なダイヤである。F1開催となれば、当然臨時便が必要となる。

富士霊園行きは定期運行あり

ビッグイベント開催時には、小田急電鉄やJR東海に臨時列車の運行、富士急行などのバス会社に臨時バスの運行を依頼する必要がある。もっともこれだけで観戦客を吸収するのは難しいので、距離的には離れているものの小田急電鉄・新松田駅やJR東海・東海道新幹線の三島駅などからも、専用のバスを運行しなければならないだろう。


［特集］F1の真実


小山町内の国道246号線は着々と4車線化が進むが、駿河小山近辺では再び2車線に。

現状では大渋滞は必至！

小山町に隣接する御殿場市は、もともと富士山や山中湖、伊豆や箱根などの観光地に向かう車が集中する交通上の要所。週末や行楽期には国道138号線を中心に大混雑する。富士スピードウェイや公共交通機関、地方自治体や静岡県警の代表者などで構成される「富士スピードウェイ連絡調整協議会」では、ビッグイベント（F1グランプリを想定）開催時の交通集中対策として、①直行バス②レール＆バス・ライド③パーク＆バス・ライドの導入を検討中。ちなみに自家用車利用の観戦客を想定した③については、神奈川県の山北町や松田町、裾野市、山梨県の山中湖村に駐車場を確保し、当地でサーキットまでのシャトル・バスに乗り換えてもらうというもの。

新生富士でのF1開催の可能性を考える

Text & Photos/Kojiro Ishii

FSWの近未来予想図

F1開催を念頭にリニューアルした富士スピードウェイは
コースや施設がF1レベルであることは疑いはない
しかし、F1開催はコースさえあれば良いというわけではない


2000年に完成した御殿場アウトレットモールは、御殿場ICに近いこともあって高速道路が渋滞するほどの集客がある。

御殿場アウトレットはすでにキャパシティ限界

もともと交通集中する御殿場市。それに拍車をかけたのは2000年7月に開業した御殿場プレミアム・アウトレットだ。初年度の来場者数は、200万人の当初予測をはるかに上回る約600万人。平成13年度の推計でも約450万人の年間来場者数を数え、東名高速御殿場ICとその周辺が混雑する要因のひとつだ。これにゴールデンウイーク、東名の事故渋滞、スーパーGTが重なり、5月4日夜には小山町と御殿場市に大渋滞が発生。もし、富士スピードウェイで開催されたイベントがスーパーGTの3倍の観戦客が予想されるF1だったらと想像するとゾッとする。



1543年に三河国（愛知県東部）の小大名として生まれ、1603年には征夷大将軍に就き、江戸幕府を開いた徳川家康。のちに家康は居城であった駿河・駿府城（静岡県）から江戸への交通路を整備させ、大坂夏の陣で豊臣軍を打ち破った1615年、沼津の代官・長野九左衛門に命じ、江戸往来途中の宿泊地と鷹狩の拠点になる御殿を造営させた。その場所は現在の静岡県御殿場市内にあり、地名の由来ともなっている。家康の没後、約250年経った1867年、自動織機の発明家として歴史に名を残す豊田佐吉は、かつての三河国から程近い現在の静岡県湖西市に生まれる。そして1894年に誕生した佐吉の長男・喜一郎こそ、いまでは純利益1兆円を超えるトヨタ自動車の創業者。のちに喜一郎は愛知県東部の挙母町（現在の豊田市）に工場を建設、現在のトヨタ自動車本社となる。トヨタ自動車はいまでは〝日本一〟という物差しでは計れない、世界トップクラスの企業となった。2001年、トヨタ自動車は自動車レースの最高峰・F1世界選手権に参戦開始。そればかりでなく、自社所有サーキットでのF1GP開催を目論む。そうして目をつけたのは、御殿場市に隣接する小山町の富士スピードウェイ。資本参加したう

鉄道の利用も可能!?

公共交通機関を利用して富士スピードウェイを訪れるには、JR東海・御殿場線の御殿場駅と駿河小山駅、足柄駅が最寄り駅だ。足柄駅を除けば小田急電鉄が乗り入れる特急「あさぎり」号（定員約400名）が停車する。しかし、御殿場線は単線のために運行本数は少なく、いずれもサーキットへは徒歩圏内ではないのでさらにバスもしくはタクシーを利用するしかない。

鈴鹿サーキット近辺駅利用者数

	降客数	乗客数
伊勢鉄道・鈴鹿サーキット稲生駅	約16,500人	約15,500人
近畿日本鉄道名古屋線・白子駅	約20,000人	約21,000人

※いずれも2004年10月10日（F1日本GP開催時）のデータ。



この地域の中心である御殿場駅。駅前にはタクシーも豊富に客待ちをしており、交通の便はもっとも良いといえる。



特急あさぎりの停車駅となる駿河小山駅は、富士スピードウェイ直近駅だ。



第2東名がFSW間近に通る!?

トヨタが富士スピードウェイに資本参加し、サーキットの改修計画を公表した際「将来的には第2東名とサーキットを直結したい」としていた。都市計画図ではたしかに第2東名は現在建設工事中の御殿場JCTから北東に延び、富士スピードウェイのすぐ南を通過して、第2東名秦野IC（仮称）へとつながる。富士スピードウェイの隣接にはスマートICを併設したPA建設の可能性がある（たとえば上信越自動車道佐久平PAはスマートICの社会実験中で、スキー場の駐車場に直結）。ただし、御殿場JCTから第2東名秦野ICの間は国土交通省からの施工命令がまだ出ておらず、「出たとしても供用開始までに最低10年は必要（日本道路公団）」というのが現実だ。



交通問題解消の鍵となるのは第2東名。とはいえ、完成には最短でも10年はかかるだろう。

えで大改修を施し、F1が開催可能な施設に仕立て上げた。果たしてこの地は、トヨタ自動車にとってひとつの“御殿”になるのだろうか？

※　※　※

現在、日本でF1の開催権を保有しているのは“ホンダ”の鈴鹿サーキット。1987年の初開催から20回目となる2006年まで、日本におけるF1の開催権を保有している。では、2007年以降はどうなのか？もちろん、日本でF1が開催可能なサーキットは現状2カ所しかない。

「もちろん継続開催に向けて交渉中です」（鈴鹿サーキット・広報）

「現状では何も言えることがないんです」（富士スピードウェイ・広報）

もともとF1開催権獲得においては、細密で多岐にわたる契約交渉を要する。多額の資金も用意しなくてはならない。たとえば中国GP開催において上海F1組織委員会は、約20億円とも約30億円ともいわれる開催登録費用を支払ったと現地では報道された。

また、F1開催可能なコースとして富士スピードウェイが加わり、「娘ひとりに婿ふたり」という状況になった点も見逃せない。世界に目を広げれば、ライバルが増えたことも挙げられる。マレーシア、バーレーン、中国、そして今季からはトルコ。さらにはロシア、インド、韓国なども

FSWにFIAのお墨付き

グレード1はF1開催に向けた最低条件

FIA（国際自動車連盟）の国際公認を受けた日本のサーキットは全部で8カ所ある。北から、十勝インターナショナルスピードウェイ、スポーツランドSUGO、ツインリンクもてぎ、富士スピードウェイ、鈴鹿サーキット、岡山国際サーキット、MINEサーキット、そしてオートポリスだ。このうちF1GPを開催できるのは鈴鹿サーキットと富士スピードウェイのみ。

鈴鹿サーキットと富士スピードウェイは、いずれも10段階の格式の中で最高の“グレード1”を取得している。ちなみにほかの6サーキットはいずれも“グレード2”。国際競技規則付則O項およびFIAのモーターレーシングコースの建設と安全に関するガイドラインで厳しくチェックされたうえでグレード（下表参照）が与えられるとともに、グレードによって開催可能レースは制限される。



レーススタートのシグナルは、FIAが推奨する5列点灯＆ブラックアウト方式。Fニッポン第4戦では「消灯のタイミングが遠い」とこぼすドライバーが多かったが、ルール的には問題なし。

FSWと鈴鹿サーキット比較

	FSW	鈴鹿
観客動員数	約14万人（予測）	約15万6000人
常設観客席	約2万4000席	約4万6000席
仮設観客席	未定	約4万席
自由席	未定	未定
場内駐車台数	約1万1000台（四輪／バス）	約2万3000台（四輪）、約360台（バス）、約1100台（バス）、約2600台（自転車）

※鈴鹿サーキットの数値は2004年10月10日（F1日本GP開催時）のデータ。FSWの数値は予測数値

グレード対象カテゴリー

GRADE1	F1
GRADE1T	F1テスト
GRADE2	F3000、チャンプカー、インディカー、Fニッポン、GP2、ワールドシリーズ・バイ・ルノー、A1GP等
GRADE3	GT1、GT2、LM GT1、LM GT2、GT-JAF(SuperGT)、NASCAR、2000cc以上のエンジン搭載車レース、F3ユーロシリーズ等
GRADE4	F3、2000cc未満のエンジン搭載車レース
GRADE5	ソーラーカーレース
GRADE6	アイスレース等のオフロードレース

F1開催に意欲的だ。契約内容がサーキット側に厳しくなることは容易に想像できる。

加えて、現在のF1世界選手権が危うい状況にあることも、F1開催権獲得に微妙な影を落とす。GPWCのちの自動車メーカー5社連合による新たな選手権設立の動きは、いまだに燻っているからだ。もちろん、トヨタ自動車も本田技研工業も5社連合に名を連ねる。

※　※　※

政治的な動きや生臭い話は抜きにして、富士スピードウェイでF1を開催可能なのかどうか？　ということを純粋になぞったのが今回の企画だ。最大の焦点は交通で、「負」の部分となりやすいこの点を富士スピードウェイや地元の自治体は真っ先に検証し始めた。実際、鈴鹿サーキットがF1日本GPを開催した初年度から数年間、鈴鹿市内と周辺道路の交通集中はひどく、効果的な対策を

徹底比較・FSW＆現行のF1開催サーキット

F1フォトグラファー松本浩明が体験したFSW



高いフェンスに守られるコースサイド。まさにF1然とした光景だが、カメラマンにとっては仕事のしづらい環境だ。妥協ラインは見つかるか。


近代的で広い施設に生まれ変わったプレスルームだが、サーキット側のプレス対応にやる気がみなぎりすぎており「以前の方が仕事しやすかった」との声も。


警備員の教育も行き届きすぎているように見える。基本的に対立する立場ではないので、もっと経験を積んで臨機応変かつ柔軟な対応をお願いしたい。

新しいメインビルディング2階にあるプレスルームは、明るくて広く無線LANも完備されており、我々の仕事場としては、文句のない環境だ。とはいえフォトグラファーは屋外での仕事がより肝要だ。

新コースは、アクセスロードをたどってコースの周回ができるとともに、十分な余裕を持ったセーフティーゾーンがある。コースもほとんどの部分でフェンスが張られている。実はこれがカメラマン泣かせだ。より迫力のある写真を撮りたいと思えば、より近づきたくなるのが心情だが、それは安全性とは対極にある。写真を撮りたいがフェンスがあり撮りづらい、撮れる場所があってもマシンとの距離が離れて迫力に欠ける。仕方のないこととは言え、歯がゆい思いもする。これについては、サーキット側とカメラマンは頻繁にミーティングがなされており、改善が期待される。またシャトルバスでの移動サービスは旧サーキット時代はなく、これは重いレンズを担ぐ我々には大変助かる。だが、もう少し台数が多いとうれしいというのが本音。先のFニッポンでは急に雨が落ちてきたが、もしシャトルが来なかったら、びしょ濡れのまま、ずーっと待っていなくてはいけなかった。

宿泊施設やアクセスなど、F1サーカスのキャパシティをさばくには課題も多いと言われているとはいえ、77年以来のF1開催への期待の声は大きいのは事実だ。

実施できるようになったのは相応の歳月を過ぎてから。その意味では、行楽客の拠点となる御殿場市に近接する富士スピードウェイでF1が開催されることになれば、交通集中はより深刻なものになり、対策に時間を要する可能性は否定できない。

第2東名は特効薬になりそうだが、供用開始は最低で10年先。F1世界選手権がそれまで続いているのかも、さらに言えばトヨタ自動車が参戦しているかも分からない。現状の設備・道路を基本に、ソフトの面でどれだけ効果的な交通集中対策を実施できるかが鍵となる。

宿はどうか？　鈴鹿サーキットは場内に221部屋のツインルームなどを持ち、最大で1336人が泊まることができる。周辺や近隣のホテルも独自に押さえて、関係者への仲介を行なっている。一方、富士スピードウェイは場内に宿泊施設を持たない。もちろん、地元自治体に提出された土地利用計画書には宿泊施設の建設予定はあり、実際にF1の開催権を獲得した暁に施工開始となるのだろう。周辺や近隣には観光地もあり、それなりに宿泊施設が整っている。

それで十分なのかという疑問はある。しかし富士スピードウェイや地元自治体などの調査によれば、F1が開催されたとしても、来場者のうち7割が首都圏を中心とする関東圏からで、決勝日も日帰りの来場者が多数を占めると見ている。大手旅行会社も同様に、来場者の多くは直行バスの利用や日帰りになると見ており、宿泊施設を利用する来場者は鈴鹿サーキットで開催される場合より

国道246号線沿いに新設された道の駅の舎内には、富士名物だったGCカーが展示されている。



国道138&246号線の車線拡張

御殿場市を南東から北西に貫く国道138号線は市街地で4車線化されているものの、国道246号線を越えると2車線に減少する。週末の午前中などは、山中湖方面に向かう行楽客でその先は渋滞する。一方、御殿場市と小山町を南南西から北東に貫く国道246号線は、富士スピードウェイの最寄りまで4車線を延伸。将来的には神奈川県境までの4車線化計画はあるものの、神奈川県では再び2車線となり、交通許容量も飛躍的には増えないのである。



利用車率が高い一方駐車場が意外に狭く、取材時にはクルマがあふれ出している場面も。



抜け道として期待できる山中湖に向かう県道は鋭意工事中。

県道レベルの新設は!?

御殿場市内には新たな道路計画は存在しない。数年後に富士スピードウェイでF1を開催するようになっても、何らかの対策を講じなければ、御殿場IC周辺の交通集中は排除できない。小山町内はというと、こちらも画期的な車線の拡幅や新たな道路計画は存在しない。あえて挙げれば、富士スピードウェイを背にメインゲートを左折した先の県道147号線が現在拡幅工事中であり、さらに国道246号線までのバイパス建設が始まろうとしているくらい。

旅行会社はF1の富士開催の可能性をどう考える!?

富士でF1が開催された場合、旅行会社はどう対応するのだろうか。「富士スピードウェイ近辺にはホテルが少ないので部屋の確保は難しくなると思います。しかし、そもそもF1が富士で開催された場合、ホテル利用で観戦に行くのでしょうか？　なにしろ東京からも名古屋からもクルマで日帰りが余裕の距離ですからね」と分析するのは、JTBモータースポーツデスクの飯田さん。バスツアーへの需要が増え、ツアーとしての収益は鈴鹿開催よりも厳しそうだという。行きやすいということは我々ファンにとってはありがたいが、旅行会社には辛いところだ。「できれば鈴鹿と富士の同時開催がいいですね」（飯田さん）というのは旅行会社としても望むところだろう。



VIPを満足させるための新しい宿泊施設がスピードウェイの中に増設されるという情報も（写真はニュルブルクリンク）。

FSW & 役所 & 警察 3者懇談会が開催

6月23日に『富士スピードウェイ連絡調整協議会』の会合が行なわれ、富士スピードウェイ、小山町役場、御殿場市役所、御殿場署を含む静岡県警、国土交通省などの担当者が出席した。会合の内容は、4月10日のリニューアルイベント、4月26-27日のFニッポンテスト、そして5月3-4日のスーパーGTにおける周辺の道路交通状況の報告と、今後の対策について。今後、今夏までに有効な対策とその計画の大枠を作成し、F1がいつ富士スピードウェイで開催されることになっても対応できるよう態勢を整えておくつもりだという。



インターがあるだけの御殿場よりも、実際施設がある小山町の方がF1開催に積極的という話も……。

も減ると試算する。

このほかにもチケット販売、食事、トイレ、医療など、これらは時間的題はさまざまだが、な余裕がまだある。GP開催においては題ということで関係してしまった。

富士スピードウェイのF1開催。個人的にはぜひ実現してほしいと思う。据野を広げて神々しく屹立する美しい富士山を背景に、最先端技術を搭載したF1グランプリカーが疾走する姿を一度は見てみたい。R

※　※

徳川家康が利用するはずだった御殿はその後、家康自身は一度も使うことなく没している。そして完成した御殿は、1686年には解体されてしまった。

温故知新、名場面を映像で!

DVDで懐かしの名車の走りを自宅で観よう

数々の名レースをお届けしてきたレーシングオンが
今オススメのモータースポーツ商品をご紹介します
近くに専門店がなくても大丈夫
インターネットや電話、ファックスでご注文をお受けします
まずはhttp://www1.as-web.jp をのぞいてみてください

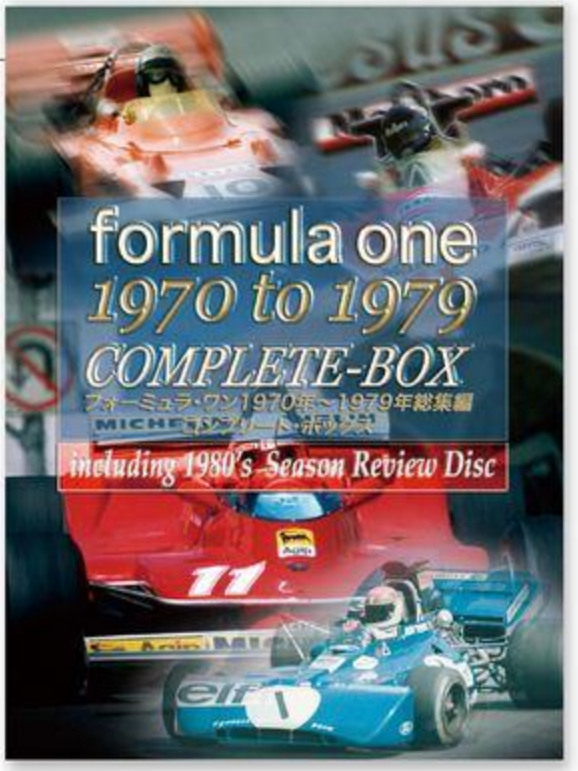
フォーミュラ・ワンが黄金時代を迎えた70年代の記憶が鮮やかに蘇る

70年代のフォーミュラ・ワン。雑誌や本で読みふけっていた方もいれば、初めて見るものとして新鮮に感じる方もいるだろう。いずれにせよ、テレビで全戦中継のない時代。実際に映像で見たことがある方は少ないのではないだろうか。

葉巻型のマシンは影をひそめ、グランドエフェクトカーやファンカーが登場した70年代。老舗のロータス、ブラバム、マクラーレンに続くべく、ティレル、ウイリアムズ、ペンスキーなど現代のモータースポーツに欠かせない存在となったチームが数多く参入してきた。そして、ニキ・ラウダ、ジェームス・ハント、ジョディ・シェクター、エマーソン・フィッティパルディ、ジル・ビルヌーブ、クレイ・レガッツォーニら多くの才能が開花した。この黄金期のフォーミュラ・ワンをぜひ映像で堪能しよう。

もちろん、日本にF1が初上陸、76年に富士スピードウェイで開催された「F1選手権イン・ジャパン」の模様も収録。ジェームス・ハントとニキ・ラウダによるチャンピオン争い、長谷見昌弘、星野一義ら日本勢の奮闘ぶりが目撃できる。

70年から79年まで各年1枚ずつ、さらにアラン・プロストがデビューした80年の総集編をプラスした全11巻を特別パッケージに収めている。




76年最終戦富士。ハントは3位に入り、ラウダを1点差で下してチャンピオンを獲得した。優勝はマリオ・アンドレッティ。


76年イタリアGPのスタート風景。当時はピットウォールも存在せず。


シェクター駆る6輪ティレルが優勝した76年第7戦スウェーデンGP。

フォーミュラ・ワン
1970年～1979年総集編　コンプリート・ボックス
～1980年総集編付き特別パッケージ～全11巻

7月2日発売
制作：ユーロピクチャーズ

●完全日本版●660分●各年度　片面1層ディスク●11枚組
●カラー●MPEG2●スタンダード4:3●MONO●DVD
価格：2万9400円（税込）



ハントが共にタイトル争いを繰り広げたラウダについてコメント。


ラウダが76年4勝目を挙げた第6戦モナコGP。この年最後の勝利。


80年第6戦モナコGP。非力なフェラーリに苦戦したビルヌーブ。


ブラバムオーナーでFOCAのボス、バーニー。80年以降、FISAとの政争の中心に。


ジョーンズを80年チャンピオンに導いたフランク・ウイリアムズ。


ブラバムを駆るピケ。80年は参戦2年目でタイトル争いを繰り広げたが、惜しくも獲得ならず。


スタート直後のピケとの接触を乗り越え優勝、ジョーンズがタイトルを獲得した80年第13戦カナダGP。

国産初のル・マン制覇の瞬間をもう一度

ロータリーエンジンを搭載したマツダ787Bが、日本車として初めて優勝の栄冠を手にした91年ル・マン24時間レース。この記念すべき1戦をダイジェスト版でお届けする。

レース序盤は、フロントロウからスタートしたバルディ／アリオー／ジャブイーユ組の5号車、ロスベルグ／ダルマス／ラファネル組の6号車とジャン・トッド率いるプジョー905勢がリードする。しかし、この2台はエンジン、トランスミッションにそれぞれトラブルを抱え早々に戦線離脱。替わって、若き日のミハエル・シューマッハー、カール・ベンドリンガーらがドライブするメルセデスC11がトップに躍り出た。1-2-3体勢を築いたメルセデスC11。その背後には予選19位から順位を上げてきたバイドラー／ハーバート／ガショー組のマツダ787Bが忍び寄る。トラブルを抱えて次々にリタイア、ピットインを余儀なくされるメルセデスC11勢。そして、ついにマツダ787Bがトップへ……。感動のレースの模様に加え、巻末にはマツダ787Bのオンボード映像も収録している。



スタート前の第59回ル・マン24時間レース。グリッドには38台のマシンが並ぶ。

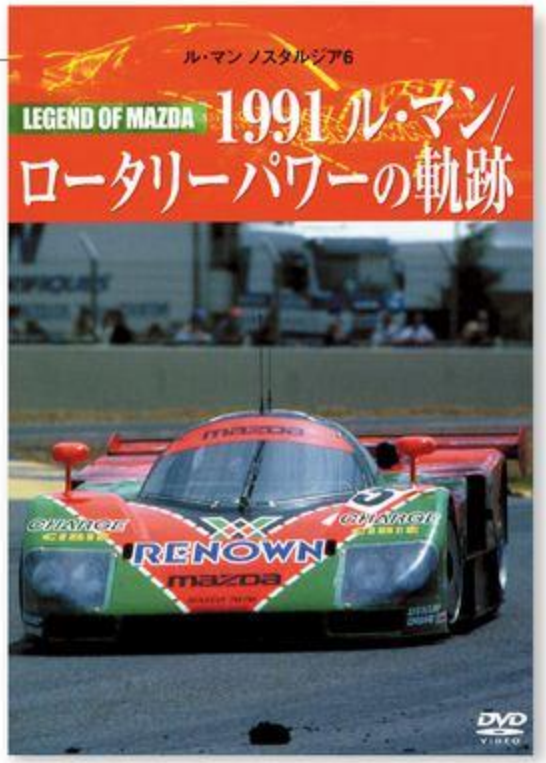

マツダの優勝で表彰台には日の丸が掲げられ、君が代が響きわたった。


巻末には付録としてマツダ787Bの車載映像が収録されている。


残り3時間。オルタネーターまわりにトラブルを抱え、力なくピットに戻るメルセデスC11。


プジョーのスタッフとして共に戦ったコラード・プロペラとジャン・トッド。


8位寺田／従野／デュドネ組の56号車とゴールに向かう55号車のマツダ787B。



ル・マン ノスタルジア6
レジェンド オブ マツダ
1991ル・マン／ロータリーパワーの軌跡

好評発売中
制作：ユーロピクチャーズ
●完全日本語版●92分●片面1層ディスク●カラー
●MPEG2●スタンダード4:3●MONO●DVD

価格：3990円（税込）



ル・マン ノスタルジア5
フォードGT40　ル・マン最強アメリカンGTの真実
好評発売中
制作：ユーロピクチャーズ
●完全日本版●75分●片面1層ディスク
●カラー●MPEG2●スタンダード4:3
●MONO●DVD

価格：3990円（税込）

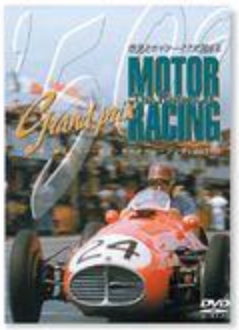
60年代ル・マンを席巻したフォードGT40を特集した一巻。66年、69年のル・マンの模様を、当時のドライバーへのインタビューを織りまぜながら収録。特典映像も満載。



今、蘇る日本グランプリ
～栄光への熱き闘い～　ボックス版
7月27日発売
制作：エムスリィエンタテインメント
協力：リンドバーグ
●日本語版●123分●2枚組●ボックスセット

価格：9450円（税込）

63～73年の間に8回にわたって開催された日本グランプリの模様を収録。日産自動車の協力により、今までなかなか公開されることのなかった秘蔵映像が楽しめる。



ザ・ヒストリー・オブ・モーターレーシング
1950-1959
好評発売中
制作：ユーロピクチャーズ
●完全日本語版●120分●片面1層ディスク
●カラー●MPEG2●スタンダード4:3
●MONO●DVD

価格：3675円（税込）

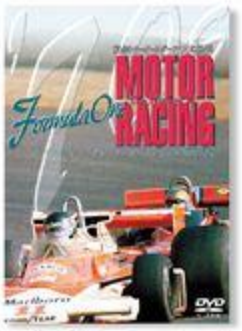
F1の幕開けである50年代のレース映像が満載。ファリーナの初代チャンピオン獲得から、ファンジオの全盛期、ブラバムの王座就任までを収録。



ザ・ヒストリー・オブ・モーターレーシング
1960-1969
好評発売中
制作：ユーロピクチャーズ
●完全日本語版●120分●片面1層ディスク
●カラー●MPEG2●スタンダード4:3
●MONO●DVD

価格：3675円（税込）

多くのスターを生み出した60年代F1の映像を収録。ヒル、クラーク、サーティース、スチュワートらの果敢な走りを堪能できる。ホンダのF1初参戦の様子も収められている。



ザ・ヒストリー・オブ・モーターレーシング
1970-1979
好評発売中
制作：ユーロピクチャーズ
●完全日本語版●120分●片面1層ディスク
●カラー●MPEG2●スタンダード4:3
●MONO●DVD

価格：3675円（税込）

黄金期を迎えた70年代F1の映像を収めた。ウイングカー、6輪ティレルなどバラエティに富んだマシンとともにラウダ、ピルヌーブら個性派ドライバーの走りが楽しめる。

購入方法

DVDのお買い求めはオートスポーツ WEB
http://www1.as-web.jpへ

インターネット **http://www1.as-web.jp** へアクセス ▶ AUTOSPORT WEB SHOP をクリック ▶ DVDのコーナーからご希望の商品を選んでください ▶ 1週間程度でご自宅までお届けします

電話またはFAXでのお申し込み、お問い合わせは

㈱イデア 販売部 オートスポーツWEB
TEL：03-5750-6033（平日10:00～18:00）
FAX：03-3783-4670（24時間受付）
URL：http://www1.as-web.jp
Eメール：hanbai@i-dea21.co.jp
〒142-8577　東京都品川区戸越5-4-3
※お支払いは、代金引換または各種クレジットカードがご利用できます。送料は、全国一律500円です。



三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

文／天野雅彦
Text / Masahiko Amano(Amano e Associati)

競争か共存か……
揺れ動くIRL
エンジン生き残り競争の行方

エンジンバトルの裏舞台

つい最近行なわれたIRLインディカー・シリーズ第6戦テキサスでは、パンサー・レーシングのトーマス・シェクターが勝利を飾った。これはシボレー・インディV8エンジンにとって1年以上ぶりの優勝であった。

エンジンの性能差よりもチームのパフォーマンスが勝敗に対して大きな影響力を持つインディカー・シリーズだが、ホンダが依然として総合的なエンジン性能で優位にあるなかで、燃費性能でもシボレーはホンダと肩を並べ、トヨタもライバル2社との差を着実に縮めてきている。数馬力単位での熾烈なパワー獲得合戦は、ますます接近の度合いを極めているのである。

理想的とも言える競争の激しさを取り戻したインディカー・シリーズだが、シボレーは今シーズン限りでの撤退の意志を表明している。来年のインディカー・シリーズは、トヨタとホンダ、日本をオリジンとするメーカーのエンジンで争われることとなるのだ。今やどちらのエンジンも開発の大半はアメリカで行なわれており、もはや日本のエンジンと呼ぶべきものではなくなっているのは明らか。

しかし、90回目の開催を迎える2006年のインディ500は、史上初めてアメリカン・ブランド・エンジンの出場しないレースとなる。それがどれだけネガティブな効果を伝統のレースに与えるのかは分からない。しかし、それ以上に重要なのが、07年からのエンジンルールをどうするかだ。

シボレー撤退の余波

この極めて大きな問題について、IRLは今年のインディ500開催中に何らかの発表を行なうと見られていたが、口をつぐみとおした。シボレーの撤退発表が、IRLに大きな影響を与えていることが分かる。彼らはアメリカン・エンジンの不在を大きな危機として捉えているということだ。

彼らが何の発表もせず、話し合いも行なわないのは、すでに将来の方針を密かに決定しているからなのかもしれない。GMがオファーしたと伝えられるプロダクション・エンジン・ベースへの移行に、である。

2年前にスポーツカーのグランダム・シリーズが採用を始めたエンジン群には、ポンティアック（GM）、フォード、トヨタ（レクサス）、ニッサン（インフィニティ）、ボルシェ、BMWなどがラインナップされている。すべてがエンジンメーカー側の強く関与するプロジェクトではないが、約500馬力をグランダムのルール下で絞り出しているエンジンは、インディカーへの搭載は可能だと見られる。

IRLは、参戦継続を希望するホンダを大切にするべきかもしれないが、彼らはアメリカン・ブランドの出場、さらには複数メーカーの参加も強く望んでいる。シリーズのためにも、より多くのメーカーが競い合う状況となるのは好ましい。グランダムとほぼ同じルールとすれば、GMだけでなくフォードの復活も見込まれる。さらなる日本やヨーロッパメーカーの参戦さえも期待できるかもしれない。

技術競争もインディの魅力

しかし、プロダクションエンジンの採用は、IRLがNASCARやチャンプカーのようにエンターテインメント性をより追求した競技形態を選ぶという意味でもある。

インディ500が人々の心を惹きつけてきたのは、そのひとときも目が離せない激しいレース内容だけではなく、テクノロジーをも競い合うスポーツだったからではないのか。近頃の人気低迷は、コースレコードの塗り替えが見られなくなったところに、大きな原因があるとも考えられる。

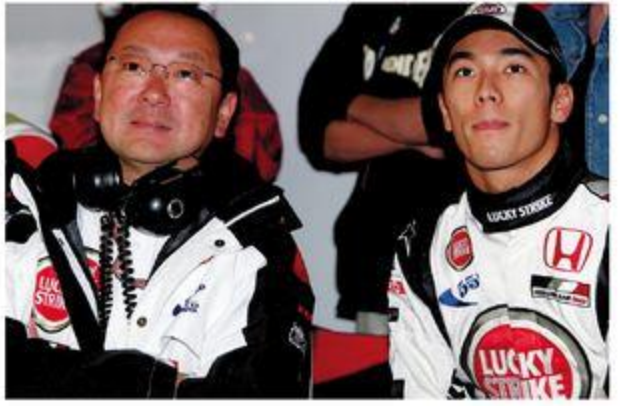
100年前に作られたインディアナポリス・モーター・スピードウェイに限らず、もはやスピードの追求は行き詰ってしまった。しかし、だからと言って生産車用エンジンのチューニング版を採用したのでは、ファンの心を躍らせる技術的競争を行なうことはできない。

インディ500を核とするインディカー・シリーズは、技術的先進性という生きる道を否定するべきではないだろう。伝統あるイベントが以前の輝きを取り戻すためには、世界中の数多くの自動車メーカーが強い興味を示すだけの技術的な挑戦を提示しなくてはならない。ハイブリッド・エンジンの採用などにより、燃費を現在よりも飛躍的に向上させるのも一案だろう。

インディ500、そしてインディカー・シリーズは、IRLを設立した10年前を遥かに上回る、かつてない転換期を迎えている。彼らの07年からのエンジンルールは、アメリカン・オーブンホイール・レース、さらには、アメリカのレース界の将来をも決定づける重要性を秘めていると言っても、決して大げさではないのだ。 R



IRL第5戦で優勝したトーマス・シェクターはシボレーエンジンを搭載。





R'on
Interview

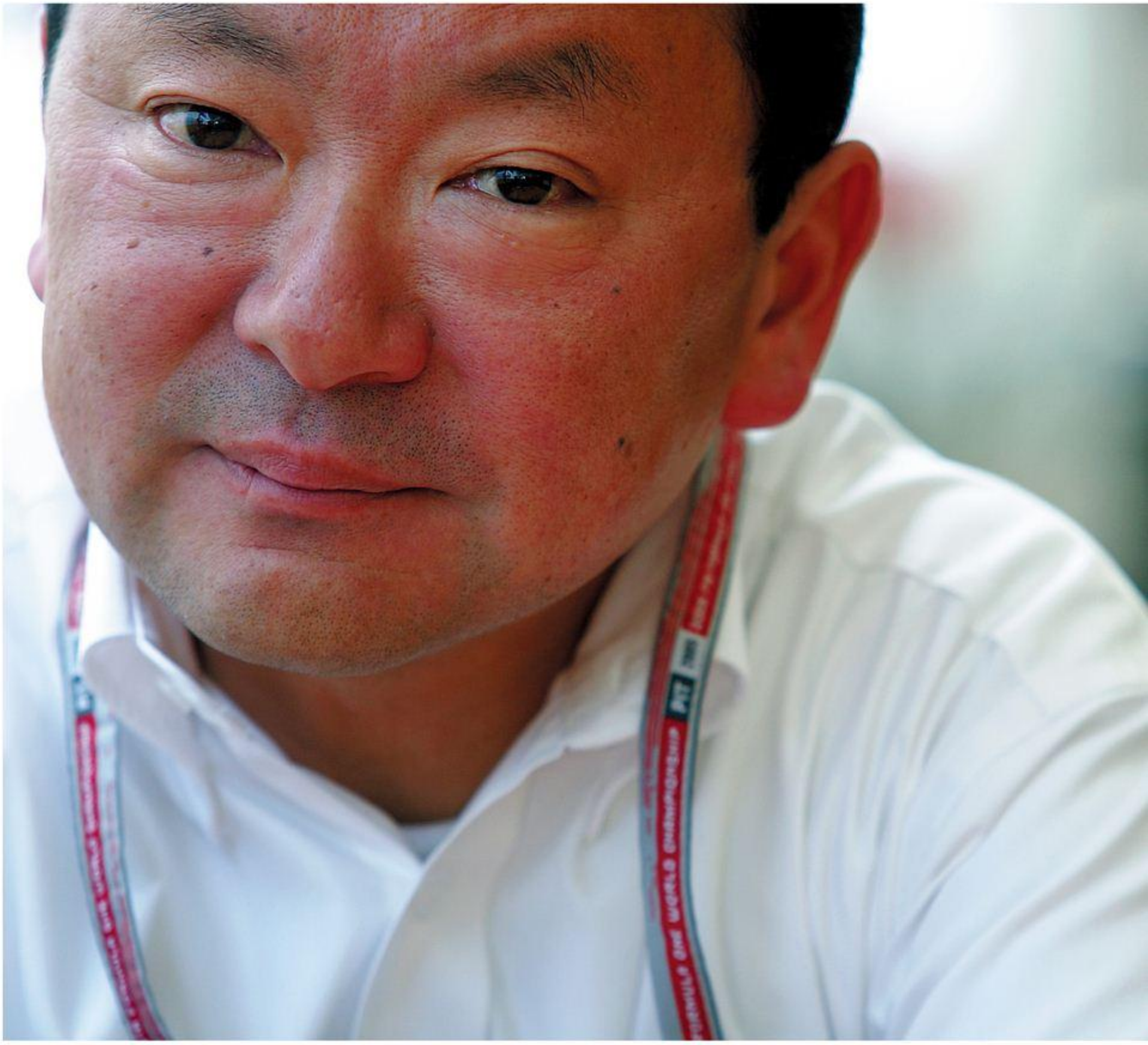
和田康裕

Honda Racing Development社長

田中詔一前社長からバトンを渡され
05年4月、HRD新社長に就任した和田康裕
就任後初めてのグランプリでは失格騒動もあり
開発スケジュールへの影響も予想され
仕切り直しが求められる状況の中
今後の目標をうかがった

ミッションは“早く”1勝

文／西山平夫
Text/Hirao Nishiyama Photos/Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto





R'on Interview

和田康裕

「お帰りなさい」『ただいま』。ニュルブルクリンク（第7戦ヨーロッパGP）で行なわれたインタビューはそんな挨拶から始まった。

スペイン、モナコと2戦欠場（出場停止）後3週間ぶりの出場である。ところでHRD社長に着任して初のグランプリ顔見世となったサンマリノで、和田康裕新社長は我々メディアにニュルブルクリンクには行かずインディ500に行くとあらかじめ〝お断り〟をしていた。その予定が変わったのはアメリカの事情による。話はそこから始まった。

「いまはカリフォルニアのHPDの仕事が、2007年のIRLエンジン・レギュレーションを巡って微妙な時期なんです。その決まり方によってはアメリカのレース・オペレーションが揺らぐものだから、そこまでは面倒見ろよって言われてこっち（HRD）へ来た。予定ですとインディ500のタイミングで2年先のレギュレーションが決まるはずだったけれど、これまた政治問題がグダグダしてて決まらない。いまインディに行ってもしょうがない、というのがひとつ。それにグランプリをスペイン、モナコと2戦休んで今回は復活戦で何があるか分からないから、インディは明後日の晩TVで観る（笑）ことにしました。だからもうHPDとはおさらばです、これで。ま、モントリオール（カナダGP）とアメリカの間は時間があるのでその間に行って最後の片付けだけはちょっとしますけど。それで本当におしまいですよ」（和田康裕HRD社長・以下同）

アメリカを大きなマーケットとするホンダにとってHPDは重要な戦略基地。その社長ポストを現地アメリカ人に譲ってのHRD社長就任要請はいつ頃あったのか。

「はっきり言われたのは今年の2月に入ってから。正月あたりから『田中誼一さんの後任に誰かいいのいねぇか考えろ』とは言われてましたけれども。アメリカの方は次のIRLエンジンのデザインのための学習が始まったところで、我々栃木研究所の外でレース用のエンジンを造るのは初めてなんですけれども、設計舞台もでき、新しい建屋も作り、テストベンチもでき、いろいろいろいろ始まった。あと1年半くらいかかるプロジェクトなんですけど、それを終えずにどこにも動くことはないであろうという生活をアメリカでしてたんです。しかし田中さんの引退は延び延びになっていて、昨年12月頃に相談を受けたりなんかはしてました。お前やれよ、と言われたのは2月です。HPDでは敵前逃亡と言わ

ホンダ・モータースポーツ関連企業組織図

本田技研工業
名称　本田技研工業株式会社
所在地　東京都港区
設立　1948年9月
代表者　福井威夫

本田技術研究所
名称　株式会社本田技術研究所
所在地　埼玉県和光市
設立　1960年7月
業務内容　2輪車・4輪車・汎用製品の研究開発
航空機用エンジンの開発
将来に向けての基礎技術研究
代表者　白石基厚

HRC
名称　Honda Racing Coporation
所在地　埼玉県朝霞市
設立　1982年9月
業務内容　モータースポーツ車（2輪）の
研究開発、製造およびレース運営
代表者　金澤 賢

HPD
名称　Honda Performance Development,Inc.
所在地　アメリカ　カリフォルニア州
設立　1993年4月
業務内容　IRLレース活動、エンジン開発、設計、製作
エンジンのリビルトなど
代表者　Robert S. Clarke

HRD
名称　Honda Racing Development Ltd.
所在地　イギリス　バークシャー州
設立　1998年5月
業務内容　F1レース活動、
F1エンジンのメンテナンス、開発、物流など
代表者　和田康裕

BAR H Limited
名称　BAR H Limited
所在地　イギリス
設立　2004年10月
業務内容　BAR Hondaチームの持ち株会社として
すべての業務を管理
代表者　設定せず、6名のディレクターで運営

BAR
名称　B·A·R Honda GP Limited
所在地　イギリス
ノーザンプトンシャー州ブラックリー
設立　1997年11月
業務内容　F1チーム活動の運営
代表者　Nick Fry

HRD組織図

和田康裕
代表取締役社長

O.Szafnauer
副社長

中本修平
エンジニアリングディレクター

総務
管理

リビルト
発送
物流

レース
サーキットテスト

車体開発（BAR内）

広報（BAR内）



れましたけどね（笑）」

ホンダの福井威夫社長はかねがねF1（モータースポーツ）はホンダという会社のエンジンだと言っている。HRD社長への転任にあたって〝ミッション〟はなかったのか。

「内示をもらった時は電話でまず『やれ』と。そして『今年は早く1勝してくれよ』と言われました。早く、ですよ。1勝でいいっていうんじゃないですよ。早く1勝してくれと言われた。いやとは言えない、ダメとも言えない、できないとも言えない（笑）から、当然、頑張りますと応えましたけどね」

福井社長の「早く1勝」は当然の要請だろうし、日本のF1ファン、ホンダ・ファンも待ちくたびれ始めた。今年中に1勝できる可能性はあるのだろうか？

「モナコのマクラーレンを見てたら速い。いま赤いの（フェラーリ）がトラブってるから、これはちょっと横に置いといて、ルノーには十分対抗できると思います。ウイリアムズがどこまでトラブるか分からないけど、あそこも大丈夫でしょう。だから銀色（マクラーレン）がずいぶん速くなったのが問題ですね。

悔しいのはイモラの時も申し上げたんですけど、あのレースは僕にとって（HRD社長就任後）初めてのグランプリだったし、チームにとっても、エンジンにとっても、その前3戦のゴチャゴチャを全部払拭して、ここから仕切り直しと考えていた。その時点でやれることは全部ベストでやってきて、レベルの確認をする場だったわけです。今年の競争力がどうなのかを見極める場だった」

たしかに和田社長はイモラで「このレースの結果がどうあれ、納得してここから帰れればいい。3位なら3位でいい。3位だったらそれが今の実力のスタート地点だから、そこからどうやって進むかを考えればいい」と言っていたものだ。

「だからサンマリノのレースが終わった姿を僕は納得できた。じゃあこれから先こういう〝タマ〟があり、いつまでにこれができ、ここではこういう対策がある、エンジンはここまで行けるという〝画〟は一応あった。その出発点が確認されたら結構行けるなと思っていました。だからその次のふたつ（スペイン、モナコ）は結構楽しみだった」

しかしサンマリノ翌日からの騒動で、ホンダは〝空白の2レース〟を抱え込むことになる。その損失は端で見るよりもずっと大きい。

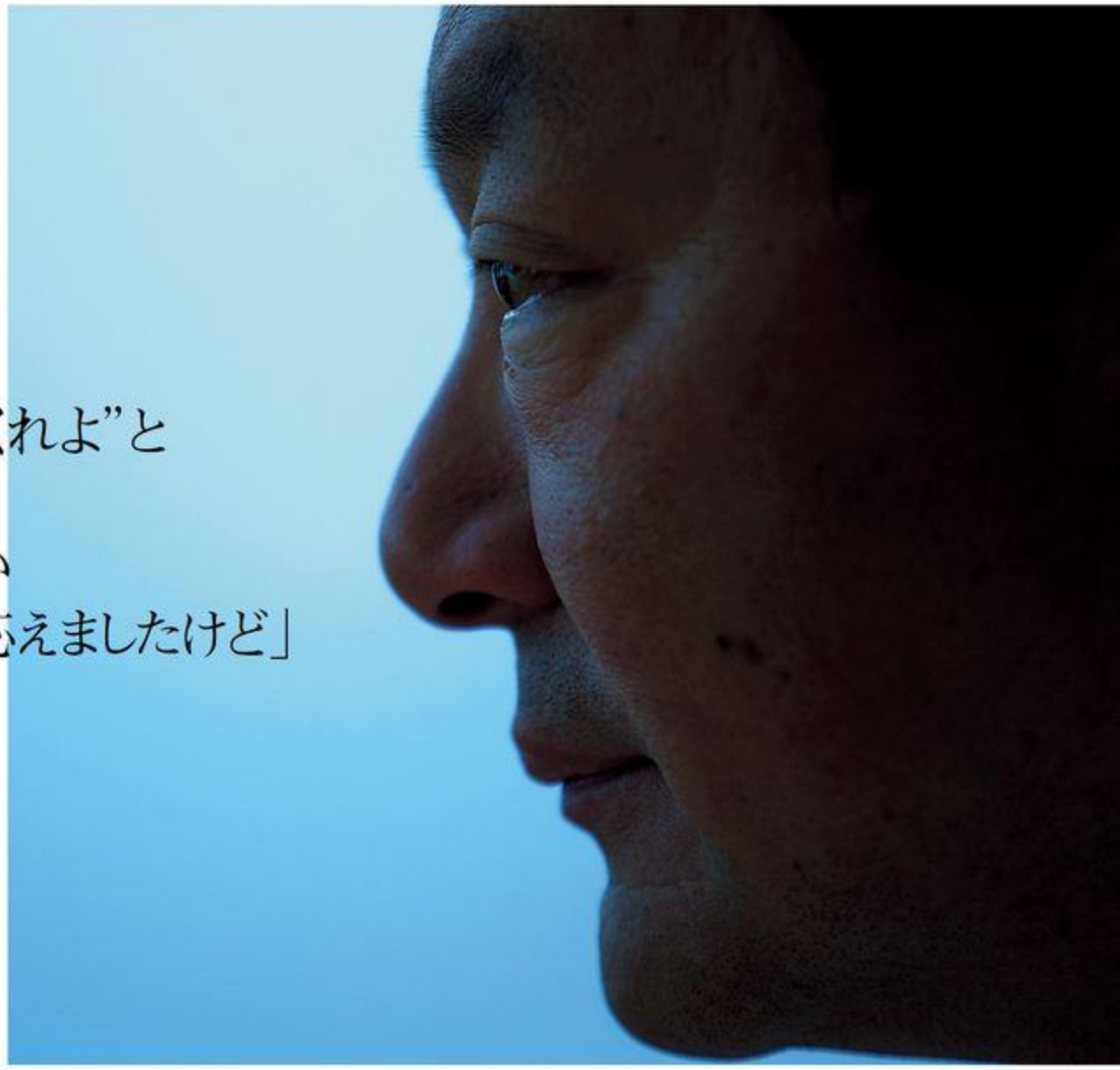
「一番気にしたのは開発スケジュールの滞りですね。一応ここ（ニュルブルクリンク）が仕切り直しなんだけど、過去を引きずりますからね。予選もあれ（1、2番手で出て行く）じゃ決して楽しくはないし、エンジンも5週間眠ってましたから、その心配がないって言ったらウソになります。そういう意味で本当の仕切り直しはここではない。次の仕切り直しのための、仕切り台をどこまで高く上げて帰れるかですよ、今週は。ここは本当のリセットにならない」

話をアメリカに戻せば、和田氏はHPD社長就任翌年の2004年にIRLで猛烈な巻き返しを見せ、インディ500とIRLチャンプを2年連続で手に入れる。本人は「ま、初年度（2003年）が悪すぎたんですよ」と謙遜するが、そのアメリカとF1の違いをどこに感じているのか。

「全然違いますよ。違う種類のゲームだから雰囲気も違えば、道具も違えば、場所も違う。しかし根本的にはレースの競争する原理は同じですから、勝ち負けは一緒。その本質は変わらないと思いますけど、言葉は違う、方法は違う、人が違う、モノの動き方が違うで、ちょっと戸惑ったのは事実。

アメリカの場合はそれぞれの要素の関係がシンプル。たとえばチームとの関係。我々はエンジンサプライヤーでしたが、ドライバーにも口を出すし、シャシーの開発についても援助したり、一緒に空力やったりします。そういうフレームワークっていうのはIRLもF1も大きくは変わらないんだけど、アメリカはもっとシンプル。会話もシンプルです。

結局いろんな次元はあるにしても、レースはその競争の中で求められる全部のエレメントが最善じゃないと勝てないんです。たとえばゴーカートのレースでも、ハコでもね。あるレースの与えられたフィールドの中



「“今年は早く1勝してくれよ”と“早く”ですよ“1勝でいい”じゃない当然、頑張りますと応えましたけど」

で、最高のクルマで、最高の技術で、最高のチームワークで、最高のドライバーで、最高の運を呼び寄せないとレースって勝てないんです。それを作り上げる作業は大なり小なり似たようなところがあるとは思いますけれども、F1のオペレーションの大きさと複雑さっていうのは、ハイ来ました、ハイこれとこれありますから、ハイこれで勝てますっていう世界じゃない。もっと複雑ですよ」

それにしてもホンダがいわゆる第三期の活動を始めてから早や6年目。この間様々な事情があったにせよ1回の優勝もない。結果が出ないという意味ではホンダのあらゆるレース活動の中で、例外的なものとなっている。いわばF1だけが宙に浮いて存在感を持たない。なぜこのようなことになったのか。

「たしかにこんなに長く勝てないことはなかったんじゃないかな。2、3年で勝ってるか、あるいはこんな状態じゃ5年でやめてたか。

あまり無責任な話はできないですけれど、ひとことで言うと何をやりたいのか、目標がキチッと定まってなかった。またF1やりたい、勝ちたい、第二期のように暴れたい、というのはものすごく明快にあったけど、それをどういう形で具現化するか、もう少し噛み砕いた目標と設定が必要だったのにそれがあやふやだった……と言うとやってた人に悪いけど、そうだったんでしょう。

それがスッキリしてないものだから、その日やらなくてはいけないことがスッキリしないし、その方法がスッキリしないし、周りの見え方がスッキリしないから競争力もちゃんと見えない。少し震んでしまった。

僕は2000年緒戦のオーストラリアにたまたま行ったんですけどね（モータースポーツ部長着任時）、前年までむちゃくちゃだったBARが2台とも完走して、4位、6位入賞。あれはいまでも覚えてる。その時のみんなの印象は『あ、帰って来た最初でこのレベルだから、これは行けるな』でした。僕自身もそう思った。我々にとっての本当の初戦で『表彰台は逃がしたけど、こういうスタートでこうだったからこういうもんか。これでいいんじゃないの』というスタートをズルッと切ったわけです。だからかなりの人が、言葉は悪いけどそこで甘く見た、見間違えたという気がします」

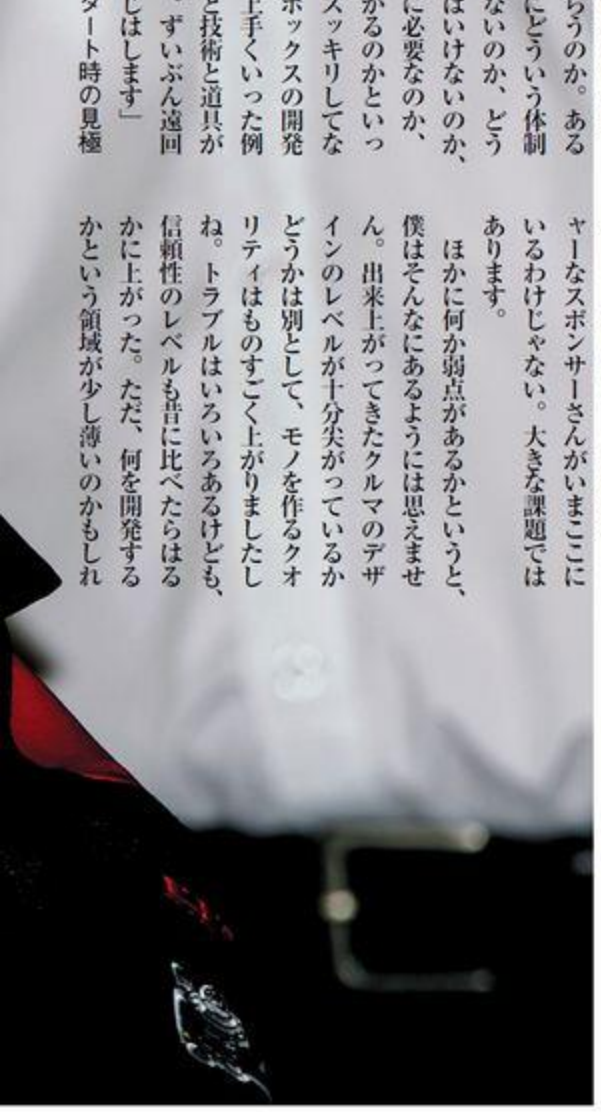
2000年開幕戦オーストラリアでホンダ・チームが抱いた共同幻想、すなわち見極めの緩さがずっと尾を引き、それが2005年まで続いている。

「甘く見たがゆえにすごく時間かかった。メーカーとして車体の技術を入れなきゃいかんという議論はありましたけど、では具体的に何を持ち込んでどう使ってもらうのか。あるいは使っていくためにどういう体制を作らなければならないのか、どういう人を置かなければいけないのか、どういう施設がどこに必要なのか、どういう金がどうかかるのかといった具体論のところがスッキリしてなかった。去年のギヤボックスの開発なんかはものすごく上手くいった例ですが、あれは目標と技術と道具が明確だったからです。ずいぶん遠回りしたなっていう感じはしますけど、第三期F1活動スタート時の見極めの甘さがいまも響いているということは、足りないものがあるということだ。

「物理的にはまさしく風洞でしょうね。これは圧倒的なハンデキャップ。いま作っていますが、あと1年ちょっとかかる。風洞は使っている時間が長ければ長いほど何かいい知恵が出てくるわけですから、間違いなくハンデキャップ。

そのほかはスポンサー収入でしょう。たばこの問題も含めて将来どうするか、いまいろいろやってますけれども、たばこ屋さんに代わるメジャーなスポンサーさんがいまここにいるわけじゃない。大きな課題ではあります。

ほかに何か弱点があるかというと、僕はそんなにあるようには思えません。出来上がってきたクルマのデザインのレベルが十分尖がっているかどうかは別として、モノを作るクオリティはものすごく上がりましたしね。トラブルはいろいろあるけども、信頼性のレベルも昔に比べたらはるかに上がった。ただ、何を開発するかという領域が少し薄いのかもしれ



「ずいぶん遠回りしてきましたけど
土台が出来上がったいまは
120%の力を出すことだけに
集中すればいい」



サンマリノGPでの失格騒動
スペイン&モナコGP出場停止までの顛末

サンマリノGP終了後、3位ゴールのバトン車が再車検を受け、燃料の抜き取り重量チェックが行なわれた結果、最低重量の600kgを5.4kg下回っていることが判明。

この時はBARホンダ側の説明によりペナルティは下されずバトン3位、佐藤琢磨5位で正式結果が出された。しかし翌4月25日（月）、FIAは国際裁判所にBARホンダが車両規定違反を犯していると告訴。5月3日に裁判が行なわれ、5月5日、FIA国際裁判所はラッキーストライクBARホンダに対し「サンマリノGPからの除外、スペイン、モナコ出場禁止。1年間の執行猶予期間付きの6カ月間出場禁止」を言い渡した。これに対してBARホンダ側はおおむね「あきれた判決。車両最低重量のあいまいな規定が原因となった誤解。裁定は間違っている」と反発しながらも、最終的に法的措置で出場する道を断念、裁定に従った。BARホンダ側は「不足分とされる6kg弱の燃料はタンクの構造上“使えない燃料”であり、実際には600kgを下回らない」とするが、再出場となった第7戦ヨーロッパGPからは6kgのバラストを追加して走っている。裁定直後、和田社長は「失望したというような言葉では言い切れない。あきれると言った方がいい。事実の解釈についての（BARホンダとFIAの）認識に大きなズレがあり、コート・オブ・アピールに提出した資料と議論がほとんど無視されている。百歩譲って我々の解釈に落ち度があったとしても、このペナルティの量はとても受け入れられるレベルではない」とコメント。事実、周囲では「FIAに対抗する5メーカー結束を揺さぶるためのスケープゴート」の声が上がっていた。ヨーロッパGPでの当本誌インタビュー時には「この間の騒ぎで『こんなF1やってられない！』とケツまくって帰ることだって選択肢としてはあった。F1が腐り切ってイヤだと言うならやめればいい。しかし我々はF1レースをしたい。だったらみんなでより良いF1にしていくために何をすればいいかの議論をしましょうって言ってる。別に彼ら（FIA）の存在を全面否定しているわけじゃない」とコメントしている。

ません、よそに比べたら。でもそれはホンダ側が何を手伝うかとか、風洞ができて使う道具が増えれば、彼らの頭ん中に溜まっているものを出して具現化できると思います」

最後に、和田社長はこれからHRDをどうハンドリングし、どのような結果を見せようとしているのかを訊いた。

「ちょっとゴチャゴチャしましたけれども、我々が体制として悪い格好になってるとは思えない。唯一の大きなクエスチョンマークはたばこスポンサーのサイドであって、これはお金の意味では確かに大きなクエスチョンマークであるわけですけども、それをどう解決するかはまぁ横に置いときます。いっぽうレースチームに関しては、風洞が遅れていることは事実だけれども、それも含めて必要なものは段々段々いい格好で整いつつある。大きな穴はたぶんもう開いてない。だからその持ってるものを足してどうやって100以上にするかだけです。それができるとコンスタントに表彰台にひっかかっていくようなレベルになれる。そのプレイングフィールドが見えた時に、たとえば銀色に勝てるのかどうか。勝てりゃそれでいいですけど、勝てなかったら次はどこに何が要るのかをもう一回議論しなきゃいけない。

きれいな土台がやっと出来上がった。あるべきものがあるべきところにある。今後はそれらの要素をきれいに束ねて、120%の力を出すことだけに集中すればいい。だから僕自身がやることっていうのは、チームのみんながいかに力を出しやすい環境を作ってあげるか、それだと思っています」(ヨーロッパグランプリ・ニュルブルクリンクサーキットにて) R

R'on
Interview

和田康裕



Profile 和田康裕

1974年4月本田技研工業株式会社入社。同社営業部北米課を経て、85年アメリカンホンダへ。90年から本社広報部所属。97年ホンダモーターヨーロッパ駐在後、00年モータースポーツ部部長に就任。03年HPD社長、05年4月HRD社長に就いた。


104






I Can't Finish 2nd Again!

もう2位はいらない!!

Joao Paulo de Oliveira | ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ

昨年の全日本F3選手権で圧倒的な速さを見せながらチャンピオンをその掌から落としてしまったジョアオ・パオロ・デ・オリベイラは今年、自らの人生を懸けてチャンピオンを狙う彼の持つ本来の速さに加え、強さを見せつつある オリベイラがいま、自らを語る

Text/Tomonori Taguchi Photos/Masahide Kamio, Michinao Ishibashi, Takashi Ogasawara, Shigenori Kusakai

あいにくの雨もようとなった6月2日の御殿場。新生・富士スピードウェイでのレースを目前に控えた木曜の午後、ひっそりとした木立に程近い、北欧チックな建物のドアが開いた。

「やぁ、よく来たね！」

そういって、木製のドアを開けたのはジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ。昨年全日本F3にM・TECから参戦、6勝をマークもランキング2位と涙をのんだが、来日2年目となる今年は王座奪還を狙うトムスに移籍。現在ランキングトップをひた走る23歳のブラジリアンだ。99年に南米F3にデビューして以来、スポット参戦も含め今年で7年目になるというF3経験の豊富さと、スムーズで安定したドライビングで知られる彼だが、速さを見せつつも、どこか浮き足立っていた感のある昨年に比べ、今年は開幕から安定した戦いを続けているのはなぜなのだろうか。

M・TECからトムスへ

まずは京都から御殿場へと変わった彼の環境に関して聞いてみた。

「京都から御殿場に引っ越したことで、プライベートの部分ではかなり変わったよ。都会だった京都では、週に2回は賑わっているエリアに行って色々な友達と会ったりして、いわゆるほかの世界の人々と接する機会が多かった。けれど御殿場は都会ではないし、特にボクが住んでいるこのあたりは静かなところだから、最初は戸惑った。今年はあまりブラジルに帰っていないし、時折さびしく感じることもあるよ。まぁアンドレ（ロッテラー）やブノワ（トレルイエ）など、ドライバーの友人がだいぶ助けてくれているけれどね。ただ、周りがレース関係者だらけだと、四六時中コンペティションのさなかにいるようで、オンとオフの切り替えが難しい面もあるね（笑）」

プライベートのみならず、M・TECからトムスへと、彼のレースを取り巻く環境も変わったはずだが……。

「まず単純に、一緒に仕事をする〝ファミリー〟が変わったのは確かだね。けれど、新しいメカニックやエンジニアとのコミュニケーションはうまくいっていると思う。

またマシンに関しても、今年は1年間離れていたダラーラに戻るということで、最初はやや感覚的な違いに戸惑いもあったよ。けれど、かなり早い段階からテストをして、特にコーナー進入での挙動に関して、いかにボクの好みに近づけるかという点で、担当エンジニアのジュン（山田淳）と集中的に取り組んだ。去年のローラ・童夢の方がこの点に関してはイージーだったけれど、今年もここまではうまくいっている。予選でも決勝でもパフォーマンスはいいからね。それに、マシンが違うことだけではなくて、チームやエンジニアごとにセットアップに対するアプローチも、考え方も違うからね。一概にマシンだけでは語れないよ。だから、去年はこうだったとか、そういうことは考えずに、今のダラーラでの仕事に集中しているつもりだ。それに、どちらのマシンでもボクが優勝できているわけだから、どちらのチームのやり方がボクに合っているという話でもない。言ってみれば、道は違っても到達する目的地は同じという感じだよ。

ここまで安定して成績を残していることについては、今年がボクにとって

Profile

Joao Paulo de Oliveira

1981年7月13日生まれ。ブラジル人。97年レーシングカートを始める。98年のシーズン半ばから4輪へ転向、Fフォードや Fオペルを経て、99年南米F3スカラシップクラスでチャンピオンを獲得する。翌00年に南米F3でランキング2位を獲得後、01年よりドイツF3に参戦、同年はシリーズ7位、02年のスポット参戦ののち、03年のチャンピオンを手にした。04年は全日本F3選手権にM-TECよりエントリー。05年トムスに移籍。10戦を終えて、現在ランキング1位。



日本で2年目のシーズンだということが大きいと思う。日本のレースシステム、レギュレーション、そして日本のタイヤや路面のことなど、いっそう理解が深まった状況で戦っていることは、間違いなく自分にとってプラスになっている。その上で、担当エンジニアのジュンがいい方向にマシンをセットアップしてくれていることが、常に安定している要因のひとつじゃないかな」

自身の好調さの理由を日本での2年目の経験というオリベイラ。しかし、考えてみれば彼は無限×童夢時代を含め、M・TECとトムスという、全日本F3を代表する2強陣営双方に在籍した初めてのドライバーでもある。

「確かに、この2年間はボクのキャリアにとって非常に重要なものになっていると思う。ふたつのトップチームのマシンをドライブするというオファーをもらったのだからね。それだけでなく、昨年はタナカ（田中弘）さんから多くのことを学んだが、今年はジュンからまた違った様々な話を聞いている。その両方を自分の中に蓄積していくことは、ドライバーとしてグレートな経験になるはずだよ」

ラストチャンス

過去6年間をF3で戦ってきたオリベイラ。それだけに、彼の持つ経験は非常に豊富だが、それと同時に彼の安定感あるドライビングは、繊細さが求められる昨今のF3ではひと際光を放っている。

「自分自身のドライビングスタイルに関しては、毎年少しずつ変化してきていると思う。99年にF3を始めた頃と今を比べれば、かなりドライビングは違うんじゃないだろうか。F3では、コーナー立ち上がりで1度でもラフなアクセルワークをしてリヤを滑らせれば、それだけで好タイムは難しくなっ

I Can't Finish 2nd Again!

Joao Paulo de Oliveira
ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ

「今年は絶対に勝たなければならない。また2位で終わるなんてできないんだ」

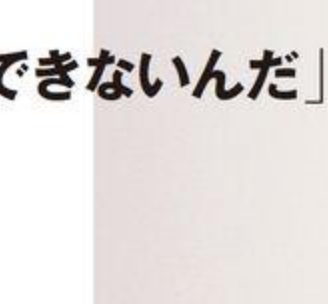
2004 All Result

	Circuit	Qualify	Final
Rd.1	SUZUKA	2	6
Rd.2		2	14
Rd.3	TSUKUBA	1	2
Rd.4		2	5
Rd.5	TI	1	1
Rd.6		1	2
Rd.7	MOTEGI	1	13
Rd.8		1	R
Rd.9	SUZUKA	2	1
Rd.10		1	5
Rd.11	SUGO	3	3
Rd.12		3	2
Rd.13	MINE	1	1
Rd.14		2	3
Rd.15	SENDAI	2	1
Rd.16		4	1
Rd.17	MINE	2	R
Rd.18		3	——
Rd.19	MOTEGI	1	1
Rd.20		2	R

2005 All Result

	Circuit	Qualify	Final
Rd.1	MOTEGI	1	1
Rd.2		1	2
Rd.3	SUZUKA	2	1
Rd.4		1	2
Rd.5	SUGO	8	12
Rd.6		4	2
Rd.7	FUJI	2	1
Rd.8		2	1
Rd.9	OKAYAMA	1	2
Rd.10		1	4





「ボクが日本で走るようになったことも、色々な可能性を求めてのことだ。ボクがアラン・ドッキング・レーシングから、イギリスF3にスポット参戦した際に、童夢のササキ（佐々木正）さんが声を掛けてくれたのがきっかけだったんだけれど、日本で戦うことでボクのキャリアを高めようとしたんだ。ただ、そこでいい結果が得られればボクは前進できるけれど、もしそこでいい結果が得られなければ、どうなってしまうかは分からないね」

こう答えたオリベイラだが、実際には〝分からない〟という表現は正しくはないだろう。日本で結果が出せなかったときは、自らのレースキャリアが終わってしまうかもしれないということは、これまでの経験から彼自身ひしひしと感じているはずだからだ。

「シーズン前に言っていたように、やはりスリーボンドのヨコミゾ（横溝直輝）がライバルだったろう？　それにM・TECのムトウ（武藤英紀）も。カズキ（中嶋一貴）やダイスケ（池田大祐）も、時折驚くような速さを見せるし、状況は簡単じゃない。でも、今年は絶対に勝たなければならない。また2位で終わるなんてできないんだ。そのことはシーズン前から肝に銘じていたし、そのための準備もしてきた。だから今年の目標はタイトルを獲ることだし、自信は十分にある。ボクは今だってF1まで登り詰めたいと思っているし、そのためには日本で勝つことが必要なんだよ」と彼は結んだ。

インタビューの2日後、オリベイラはチームのホームコースである富士で今季3勝目をマークし、さらに翌日には4勝目を飾った。彼はこの先さらに駆け上がっていくのか、それとも……。穏やかな表情の中にも、勝利への貪欲な一面をのぞかせた男は、シリーズをリードして中盤戦を迎える。R

こうした豊富な経験を持ちながらも、オリベイラはF3に留まっている。過去、彼のステップアップを阻んできたものはなんなのか。

「ボクがヨーロッパで最初のF3シーズンを戦った年に、実は国際F3000へステップアップすることが決まりかけていたんだ。ちょうど4年ほど前、2001年だったと思う。ほとんど契約がまとまって、あとはサインするだけのような状況だった。チームはプロストJr。でも、タバコ会社であるゴロワーズが支援を打ち切ったことで、状況が一変してしまったんだ。チーム自体がレース活動をストップしてしまい、結局ボクのF3000デビューはなくなってしまった。資金のなかったボクは仕方なくドイツF3に留まることになったんだ。それからは度々F3000やFニッサン、ツーリングカーのテストなんかもしたけれど、速さをアピールすることはできても、いつも資金の持ち込みが必要だった。

だから、これまでボクがF3に長く留まることになったのは、そういった金銭的な問題と、ボクを強力にプッシュしてくれる政治力に長けたマネージメントをする人間を見つけられなかったというのが大きかったと思う」

これまで有能なマネージャーも置かず、交渉事のほとんどを自分で切り拓いてきたというオリベイラ。

「今年は絶対に勝たなければならない。また2位で終わるなんてできないんだよ。多少ごまかしの効くフォーミュラ・ニッポンとは違って、よりスムーズなドライビングが要求されるんだ。オーバードライブは許されない。ただし、マシンの限界とオーバードライブの境界はピンポイントで、さらに15分の予選セッションの間にでも、路面や気温などの状況に応じてその位置は変化し続けるわけだから、そこを常にキープするのは非常に難しいことだね。それに、マシンのハンドリングだって常にニュートラルとは限らない。オーバーやアンダーだって起こり得る。でも、ボクはそれをなんとかする術を学んできた。それが経験というものだと思うよ」



スロットカー万歳

1/24スロットカーを始めよう

スロットカーを始めたいけど予算とか分からないことは多い
でも意外にも格安で始めることができる
そこで今回は1/24のスターティングキットを紹介しよう
まあ、なにはともあれスロットカーを始めてみよう

Photos/BONZ!

スロットカーには1／24スケールと1／32スケールがある。後者は日本では完成品中心のラインナップということもあってコレクションが主体となっていたが、最近はワンパッケージでレースが可能という点からレースを始めている人たちが増えているという。対する1／24はスロットカーシャシーにプラモデルのボディを被せたもので、従来からレースを中心に発展してきた。それほど性格の異なる両者なので、今月は1／24スロットカーのスターティングセットの紹介をしていこうと思う。

ひと口に1／24スロットカーと言っても際限なくモディファイしたり、ワンオフでシャシーを作る世界となると、もはや素人では手に負えないのだが、「レーシングバラダイス世田谷（通称：等々力サーキット）」では誰もが楽しくレースに取り組めるように規格品のシャシーを用意した。「プラフィット」と呼ばれるシリーズはシャシー（モーター搭載済み）に好きなプラモのボディを用意すれば（ただし塗装は自前）そのボディに合わせてトレッドやホイールベースなどを無料調整して組み付けてくれる。そして基本的なセッティングを施して納車してくれるというのだ。

「これならセッティングのことがよく分からない人もすぐにレースができる。細かいセッティングはレースをやりながら覚えていけばいいわけです（伴野代表）」

このシャシーは税込み5780円で手に入るため、自宅にほこりを被ったボディがあればこの金額でレースを始めることが可能だ。「自分の好きなボディでレースを始めるというのは、レースにのめり込むためには重要な要素です。実際はレースで有利なのはワイドトレッドで、車高の低いマシンとなりますが、最初から速いマシンを押しつけるよりも、まずは自分好みのマシンで走り込んで、テクニックを磨いて、セッティングを煮詰めるなどして自分なりにやり尽くしたら、新しいボディで次のステップに進むというほうがお客さんも納得して楽しめると思います」

オプションパーツとしてはタイヤ、ホイール、ギヤ、そしてモーターなどがある。タイヤ、ホイール、ギヤはギヤ比の調整やグリップ特性のコントロールなどある程度セッティングの肝となる部分だ。モーターは出力別に3タイプあるが、いきなり高性能モーターを使用しても扱いきれるものではないらしい。また各モーターワンメイクのレースが行なわれており、マシンはほとんどイコールコンディションでレベル別のレースをすることが可能だ。

ちなみにフルオプションで揃えても1万2500円程度ですべてを揃えることができる。これ以降のレベルアップはセッティングと、コントロール技術を磨くことによってのみ得ることができるのだ。

こういったノウハウの蓄積に関してはショップがしっかりアドバイスする体制を採っているのも心強い。

「ショップばかりでなく、参加者同士の情報交換も盛んなので、あっという間にノウハウを蓄積することができますよ。スロットカーの魅力はレースととてもリンクしていること、言ってしまえばひとりで監督、メカニック、レーサーを兼ねているようなもので、セッティングしたりクラッシュするリスクと戦う緊張感などは実戦さながらです。ぜひこの緊張感を楽しんでください（伴野代表）」



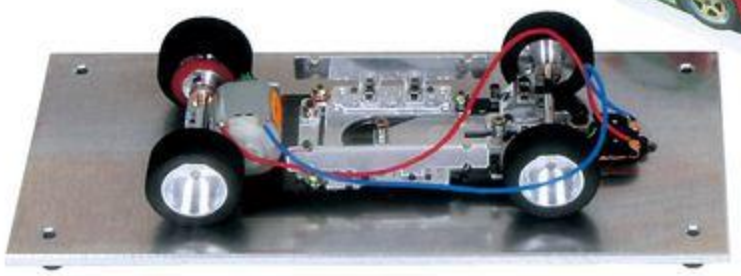
R

推奨スターティングセット



基本セットはこれ

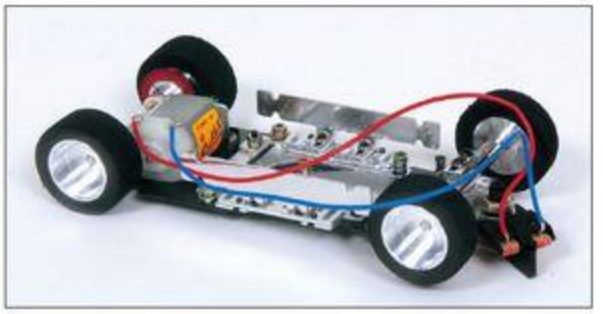
シャシーとプラモデル。これさえあれば1/24スロットカーを始めることができる。レーシングパラダイス世田谷ではボディに合わせてトレッドなどを調整し、ボディ組み付けを無料でしてくれる。ただし塗装は自分ですること。





メンテナンス用品

マシンの車高調整などをするのに欠かせないチェックプレートとリヤタイヤを清掃するタイヤクリーナー（570円）、駆動抵抗を軽減するベアリングオイラー（320円）は最低限揃えよう。工具は写真の3点セット（470円）でまずは事足りる。



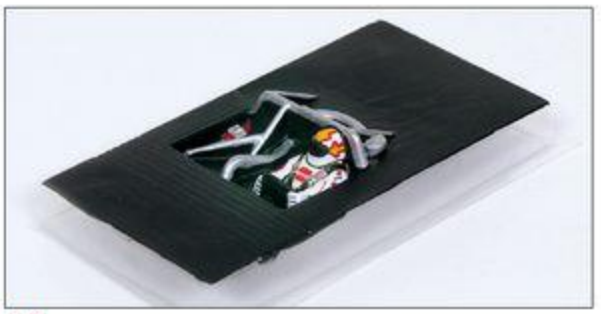
シャシー

シャシーはベーシックなモーター（ラビット）とギヤ、タイヤ、ホイールがついて税込み5780円。ある程度セッティングは可能だが、このあたりのノウハウもショップが丁寧に教えてくれるので、初心者でも失敗は少ないだろう。



コントローラー

コントローラーはショップでも貸してくれるが、マイコントローラーが欲しい人もいるだろう。一番ベーシックなのはこのタイプ（ターボコントローラー、8925円）。これはトリガーが抵抗に直接触れるため、ガリガリしたフィーリングがあるが、ここを電気接点としたスペシャルもある。こちらは3万円以上するが、フィーリングが格段にいい。



人形

できるだけ実車の雰囲気に近づけたい方に。ポリカーボネイト製なのでとても軽量だ。写真は塗装済みだが製品はクリアなので塗装は自分でする必要がある。



タイヤ&ホイール

モーターの駆動力を路面に叩きつけるために重要な存在だが、それだけではなくタイヤは厚みを変えてファイナル調整に使ったり、削り方で特性を変えることができるなどかなり奥が深いようだ。

協力ショップ紹介

レーシングパラダイス世田谷

東京都世田谷区中町2-3-1 ☎03-5707-4352

世田谷レーシングパラダイスは東急大井町線等々力駅から程近い場所にある。2階建ての各フロアに8レーンのコースが設けられている。2階は日によってオーバルコースへの組み替えが可能でNASCARレースも行なわれる。

走行料金は一般料金で1回10分の走行券3回分1000円、12回分3000円（レンタカー料金含む）。会員が登録料3000円、1日走行2000円、1カ月走行1万円（土・日・祝除く）。このほかコースレンタルは1時間1万円。

レースは毎週末の夜9時～12時に開催されている。レースのエントリーは1000円～1500円ぐらいだ。

初めて行くならレースのない平日の方がいろいろと相談にのってもらえる。







モーター

パワー別にラビット（470円）、フォックス（630円）、チーター（630円）の3タイプがある。チーターは強力だがコントロールが難しい。また、モーターワンメイクのレースも多く開催されている。ちなみにレースの場合は大体1レースで交換するのだとか。

ギヤ

ドライブシャフトのギヤ（30～40T、各290円）とモーター側のピニオンギヤ（12～16T、各4つで110円）は歯数で色を変えている。これ以外にもギヤ設定はあるが、このあたりがメジャーな組み合わせ。これらの組み合わせとタイヤの厚さでギヤ比が決まる。





［ファルケンモータースポーツ］

ニュル24時間に懸ける情熱

2005 Vol.2

ファルケンヨーロッパの7年

ファルケンモータースポーツが
ニュルブルクリンク24時間レースに挑戦を始めて7年
なぜニュルブルクリンクにこだわるのか
これまでに語られることのなかった真実を聞いた

Text/Kenta Tsushima Photos/FALKEN MOTORSPORTS, Takashi Ogasawara, i-dea, Racing on

ファルケンモータースポーツがニュルブルクリンク24時間レースに挑戦を始めて7年。今年は総合2位を走りながらもリタイアとなったが、昨年はクラス優勝を果たしており、着実に成績を上げてきている。にもかかわらず、ファルケンがニュル24時間にこだわり続けてきた理由はあまり語られていない。

フランクフルトにあるファルケン・ドイツオフィスに駐在する石田勇ジェネラルマネージャーに聞いた。

「ヨーロッパにオフィスができたのは85年。アテネにありました。当時はスタンダードタイヤが主力でした。でも当時のヨーロッパではファルケンは無名ブランドでしたから、どうやってこの市場を開拓するかずっと模索していました。ヨーロッパはクルマで国境を越えることが多いクルマ社会。しかも純正タイヤではなくタイヤを履き替えてもらわなければ我々のタイヤを使ってもらうことはできないわけですから。それ以前にヨーロッパのディーラーにファルケンブランドを認めさせるためのベストな選択がニュル24時間レースだったわけです。この参戦は、そういったマーケティング戦略の一環として、ヨーロッパ側から日本に要請をして実現したプロジェクトなのです」

スーパー耐久で数多くの実績を挙げているファルケンだが、単にレースのフィールドを海外に求めたのではなく、あくまでも販売戦略として計算されたものだというニュル挑戦。ではなぜニュルだったのだろうか。

「ミシュランやピレリといったヨーロッパのメーカーに対抗するにはハイパフォーマンスタイヤの性能をアピールする必要がありました。それには、家庭の主婦がマニュアル車で時速200キロ出して買い物に行くことが当たり前のドイツで成功することが一番近道なわけです。ドイツ人はブランドイメージではなく実性能に対して世界一厳しい目を持っていますから、ドイツでの成功はヨーロッパでの成功を意味するんですね。



ニュル初参戦から7年。熱い想いを語るファルケン・ドイツオフィスの石田マネージャー。

それにはハイパフォーマンスタイヤで勝負することが必然でした。ドイツではAMS、シュポルトアウト、ADAC（日本のJAFにあたる）といった機関誌の3誌がタイヤテストをし、〝これはダメ〟〝これは良い〟と点数で厳しく評価します。その評価が販売に大きく影響しますね。ミシュランのレストランガイドのようなものです。ただ、我々はその評価の対象にあがるところから始めなければならなかった。フランクフルトにオフィスを移し、ニュル24時間に挑戦し、そして初年度から6位という成績を挙げられました。それによってまず関係者からファルケンに目を向けてもらえるようになったわけです。『FK451』というヨーロッパ用タイヤは、もともと性能には自信がありましたから、目を向けてもらえればこっちのものです。事実、今は販売構成比の50%以上がハイパフォーマンスタイヤです」

ある意味本場に殴り込みをかけた形だが、実際にレースに参戦してみて、どう評価されているのだろうか。

「最初は3年だけ日本の耐久チームでやって、4年目からは地元チームに供給するつもりでした。ところがGT-Rという日本車がたった1台で、しかも日本のタイヤで、日本人とドイツ人が一緒になって青いチームウエアを着て頑張ってる。でもBMWやポルシェといったドイツ車に勝てそうでなかなか勝てない。挑戦するという意味では、1クラス下のA8クラスというのも良かったんでしょうね。〝あいつら毎年来て、なん

RACE REPORT

2005スーパー耐久　Rd.3 MINEサーキット

ADVANポルシェと同ポイントで迎えた第3戦。2番手スタートのFALKEN☆PORSCHEは荒 聖治のドライブで2番手をキープし続け、47周で田中哲也にドライバー交代。この時点で10秒あった差をじわりじわりと詰め、87周目には0.5秒差に。しかし、テールトゥノーズでプッシュしていた田中が3コーナーで痛恨のスピン。激しくクラッシュしたFALKENはピットに戻り修復作業を施すと、規定周回数をクリアした後、最終ラップにコースインし、4位完走を果たした。



レース序盤のアクシデントをリカバリーし、ADVANをテールトゥノーズに追い込むが、クラッシュによりフロント&リヤまわりを大破、万事休す。

5月28～29日　晴れ／ドライ　3.330839km×155周＝516.280004km
参加30台・出走29台・完走27台・

順位	クラス順位	NO.	車名	周回	ドライバー
1	ST1-1	25	ADVAN DENAG GT3	155	谷口信輝／織戸 学
2	ST1-2	24	PCJ ADVAN PORSCHE	152	井上貴志／堤 明彦
3	ST2-1	11	オーリンズランサーEVO 9	152	中谷明彦／木下隆之
4	ST2-2	2	FUJITSUBO hpi IMPREZA	151	吉田寿博／小泉和寛
5	ST1-3	3	エンドレスアドバンZ	150	木下みつひろ／影山正美
27	ST1-4	1	FALKEN☆PORSCHE	110	田中哲也／荒 聖治

Rd.4 十勝24時間レースプレビュー

十勝24時間3連覇、通算5勝目を狙う!



今年の十勝24時間レースは、レギュラードライバーの田中哲也、荒 聖治のふたりに加え、ニュル24時間で一緒に戦ったローランド・アッシュ選手を起用することになりました。彼は日本でのレースも、十勝も初めてですが、ベテランドライバーですから、ふたりと遜色のないタイムで走れると思います。

さらに、長距離レースですから、決勝前にはミッションや足まわりなどをできる限りフレッシュにするなどいろいろな対策をしたうえで、万全な体制を整え、24時間スプリントのつもりで勝ちにいきます！

十勝はポイントも1.5倍で絶対に落とせませんから、十勝24時間3連覇、通算5勝目を狙いますよ。　（鈴木哲雄監督・談）

Play Back 2004

強力布陣で十勝24時間ウイナーに



2004年の十勝24時間レースでは田中哲也＆竹内浩典のレギュラーコンビに、助っ人の荒 聖治が加わり、表彰台の頂点に立った。

ショートコースで行なわれた決勝ではトラブルやアクシデントが多発。その中でFALKEN☆PORSCHEは順調にトップで周回を重ねる。朝になって周回遅れのマシンとの接触により後退するが、そのマシンがトラブルでピットストップ、FALKEN☆PORSCHEは再びトップに返り咲く。残り2時間で再びアクシデントによるダメージを負うが、素早い作業でコースに復帰するとその後は無事に走り切り、2位に20周もの大差をつけて総合優勝を飾った。











■271台ものエントリーを集める中で、ファルケンモータースポーツチームは少数精鋭のため、タイヤガレージも十分には与えられず……。自前のテント内でタイヤの組み替えを行なう現地のサービススタッフ。■GT-Rの開発に携わったNISMOの渡邊衡三、飯嶋薫隆両氏もダーク・ショイスマンを激励に訪れた。■ドイツで大人気のローランド・アッシュの周りには常にたくさんのファンが押し寄せる。■1コーナーに用意されたFALKENのVIPラウンジでは美味しい食事とドリンクでゲストをおもてなし。■FALKEN×NISSAN×GT-Rというイメージがニュルを訪れるファンに定着し、さらに最高峰クラスのマシンに挑戦する姿勢が共感を受け、多くのファンの視線を浴びる。スタート直前の様子。



一時は総合2位を走り、念願の総合優勝も見えたが、奇しくも"緑の地獄"の餌食にされ、ニュル挑戦以来初めてのリタイアを喫した。



マシンに乗り込む前、木下選手（写真左）から笑顔が消える。ドライバーにとって、ニュル24時間は命を懸けた戦いだ。

か頑張っていていいよね』と、我々にとっては悩ましい姿が、こちらでは温かく受け入れられたんです。だから7年続けてそのままの体制でやってきました。今はすべての広告にニュルの画像を使っています。それだけインパクトがありますからね。ですから、日産、ファルケン、日独混成チームというのは、マーケティング上でも絶対的に必要な組み合わせと言えますね。そして今年末、『FK452』という新しいハイパフォーマンスタイヤを発表し、来年早々から販売します。その成功のためにもニュル参戦は続けたいですね」





大人になれる場所
甲野将哉

常に孤独で、他人との競争の場に身を置く
レーシングドライバーの姿とは対照的に
優しく、穏やかに接客業をこなす甲野将哉
その二面性を楽しんでいるかのような
彼の心の内を覗いた

Text/Yoshiko Muramatsu
Photos/Noriaki Mitsuhashi(N-RAK PHOTO AGENCY), Winds, FDO
取材協力／ゴルフ5東戸塚店

スポーツ選手にとって、競技だけに集中できる環境が与えられていたら、どんなに理想的であろうか。しかし、ごく限られたプロのアスリートを除いては、昼間は所属する企業で業務に就いたり、学生であれば学業に打ち込んだりしながら、空いた時間を使って練習に励んでいるものだ。とくにレースの場合、走行できる設備が整った場所でなければ、なかなか練習はできない。しかし、その分の時間を使って社会経験を積むことは、ほかでは得られないものを身につける良い機会にもなり得る。

甲野将哉は、レーシングドライバーを志してウィンズガレージに所属した4年ほど前からゴルフショップの仕事を続けている。レースをしながらフルタイムで勤務できるアルバイトを探していて、この職場と出会った。店長をはじめとするスタッフは彼のレース活動にも理解を示し、レースイベントのある週末に休むときには応援の言葉とともに送り出してくれる。甲野にとっては理想的な職場だ。

レースを始めた当初は夜も宅配物仕分けの仕事をするなど、今より猛烈に働いていた。その甲斐あって、貯えと稼ぎを元手に昨年FJ1600に参戦を果たす。そして、筑波ともてぎの両シリーズでチャンピオンを獲得した甲野は、スカラシップのチャンスを見事ものにしてフォーミュラドリーム(FD)にステップアップした。現在は、体を酷使しすぎてレースに支障が出ることを避けるため、仕事の掛け持ちはやめた。それでも月に15～20日出勤し、朝から晩までフルに働いているというから、なかなかハードな生活だ。

人を相手にする接客仕事は、日々違う人と接して飽きることがないという。その反面、いろいろな人がいて嫌なことも起きるため、ストレスにもなる。レースでうまくいかなければイライラもする。しかし、この仕事を続けながらレースとうまく両立させていることを、甲野は誇りに思っているのだ。

「自己紹介でも、普段はレースしてる人に見えないと言われる二面性がカッコイイ、と自分で言ってるんですが、仕事もちゃんとしていながら、サーキットに行くとレースやってんだぞ！　ってところがカッコイイと思います。そりゃ、レースだけに集中できる環境もいいだろうけど、両面を使い分けて

る自分もいいなと思います」

お客様に対してはいつも笑顔で接し、徹底的に下手に出なければならない。そんな職場のことを甲野は、「大人になれるいい場なんだと思う」と語った。仲間と共に売り場を作り上げて店舗を盛り立てることも、お客様に的確な説明ができるよう商品知識を身につけることも、毎日が勉強だ。その結果、お客様が喜んで商品を買って帰ってくれるのが嬉しい。そうした点は自分の良さでもあるが……。

「もう少し自分勝手になってもいいかなと思う。サーキットではあまり気を遣わず、(周りのことに目が向かないように)もっとボケッとしてみます。3戦終えて方向性は良くなってるし、〝チャンピオンは2年目に〟みたいな風潮をボクが打ち破れたらと思ってますから」

「ちゃんと仕事もして、サーキットではレースして…そういう二面性がカッコイイでしょ(笑)」

ていけば、最高の嬉しさを味わうことができる。レースと同じように、自分ひとりではできないことをチームの全員で成し遂げる喜びだ。そんなとき甲野は、この仕事をしていて良かったと感じる。

ただ少しばかり、気遣いをサーキットに持っていきすぎているとも感じると語る。スタッフに自己主張しているつもりでも、言いたいことを言わずに済ますことがある。人の言動を気にしすぎ、気持ちが揺らぐこともある。そうした点は自分の良さでもあるが……。

「もう少し自分勝手になってもいいかなと思う。サーキットではあまり気を遣わず、(周りのことに目が向かないように)もっとボケッとしてみます。3戦終えて方向性は良くなってるし、〝チャンピオンは2年目に〟みたいな風潮をボクが打ち破れたらと思ってますから」

ウィンズガレージ出身の昨年の成績優秀者筆頭として、レーシングスクールでアドバイザーの任務もこなす。こちらはスカラシップへの還元という位置づけでとくに報酬はないが、後輩たちへの指導は自分のドライビングのヒントになることもあるはずだ。レーサー甲野は、サーキット以外の生活を決してレース活動の障害にはせず、大人として成長する機会に代え、戦う力の源にしている。 R


この笑顔から彼がレーシングドライバーであると想像するのは難しい。職場での信頼も厚く、現在、アルバイトリーダーを務める。


お客様の試打を見守る甲野。その人のスイングやデータから分かる限りのことを伝え、クラブ購入に関する的確なアドバイスを行なう。


古巣ウィンズガレージが行なっているレーシングスクールではアドバイザー役を任されており、後輩の指導にもあたる。





週に2～3回更新されるブログ。アドレスは、http://blog.livedoor.jp/masayakohno/。今回の取材秘話も載っている。

Race Report & Result

塚越3連勝! 終始レースをリードした伊沢は接触により無念の2位に

伊沢がスタートで塚越の前へ出ると、2台は1周目から3番手以下を大きく引き離した。予選5番手から3番手に上がった甲野は、2周目シケインでスピンして順位を落としてしまう。9周目のシケインで塚越は伊沢に仕掛けるが、ハーフスピンを喫して5秒以上遅れた。しかし1周につき1秒追い上げた塚越は、14周目までに再び伊沢の真後ろに迫る。2台もつれ合うように突入した最終ラップ、200Rでわずかに失速した伊沢に塚越が接触。リヤウイングが脱落した伊沢を交わして塚越が先頭でゴールした。伊沢が何とか2位に残り、3位に原田が続いた。

フォーミュラドリーム第3戦

●6月5日　鈴鹿サーキット5.807km×17周＝98.719km　晴れ／ドライ　出走台数10台・完走台数9台

順位	NO.	ドライバー	車名	周回数	タイム差	ベストタイム	予選順位/タイム
1	*2	塚越広大	SRS-FスカラシップFD	17	35'45"001	2'04"508	1/2'03"484
2	5	伊沢拓也	ARTA FD	17	10"778	2'05"521	2/2'04"197
3	9	原田 惇	タイSwith大鼓亭大阪FD	17	14"902	2'05"907	4/2'04"767
4	3	内田 優	SRS-FスカラシップFD	17	16"870	2'05"702	3/2'04"462
5	10	山本すばる	ロイヤルハウスPSY FD	17	23"485	2'06"490	7/2'05"709
6	4	甲野将哉	ウインズPERSON'S FD	17	24"951	2'06"121	5/2'05"055

・Fastest Lap／No.2　塚越広大　SRS-FスカラシップFD　2'04"508　14/17　167.90km/h
・*は、2005FDレースシリーズ特別規則書第22条1.の車守違反により、訓戒を課した

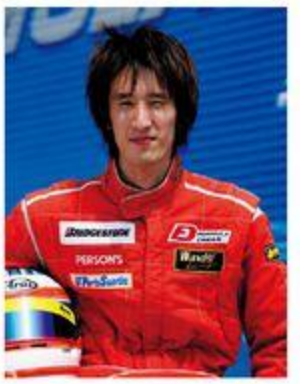


開幕戦に続く接触で表彰台でもふたりの顔に笑顔はなかった。

2005年FD ポイントランキング
(第3戦終了時)

1	塚越広大	60
2	伊沢拓也	45
3	原田 惇	36
4	内田 優	24
5	甲野将哉	22
6	松下昌輝	20
7	山本すばる	14
8	山本龍司	8
9	山下潤一郎	7
10	道場圭介	3
11	石川資章	3

Profile:Masaya Kohno
1980年10月20日生まれ。2000年、ウィンズガレージ・レーシングスクールのオーディションに合格。入学後、FJ1600で練習を重ね、04年にレースデビューを果たすと、筑波、もてぎの両シリーズでチャンピオンに。同年12月のFJ日本一決定戦では60台中2位を獲得した。



FORMULA DREAM　Honda Racing

フォーミュラドリームの情報は公式サイト http://www.f-dream.gr.jpまで

Lap 4

世界最速カメラマン“けんさわ”の
F1グランプリ漫遊コラム

R'out



とにかくすごい F1界の人々

05 年F1日程の最大の特徴である「11週間8レース（4連続2連戦）」の真っ最中です。この日程ってジワッと体と仕事に効いてきますね。F1は将来、年間20戦以上にまでレース数を増やしたいとバーニーさんは考えているみたいですけど、関係者の体が心配です。

その「増えるレース」の中には新装なった富士スピードウェイも予定されているようですから、それは楽しみなんだけどね。

というのも先日行なわれたフォーミュラ・ニッポンのレースを観ていて「設計のティルケ氏最高傑作」かと感じたんです。富士のコースレイアウトの後半部分が、複数のライン取りでの高度な攻防が可能な絶妙なレイアウト。とかく「抜けない」といわれるF1レースに一石を投じてくれるかもしれないと感じました。

体も仕事もキツイけど、増えれば増えたでまた興味は尽きないF1グランプリ。です。

※　　※　　※

F1ドライバーってーのはすごい人々が揃っている。すごいって「世界中から選び抜かれてF1にまで登り詰めた誰にも負けない速さと資金力」ってーのもすげーけど、タフネスのすごさときたら一流アスリートならではの逸話がゴロゴロ転がってて感心するばかり。

世界選手権を鈴鹿で決めたマイケル（ミハエル・シューマッハー）が、その晩の飲み会で建物や備品の破壊の限りを尽くしたことがあった。会場は鈴鹿のピット裏のミーティングルーム。チームの枠を越えた人々で「誰が一番酔っぱらってブッ壊れるか！」という飲み方をしていたんですよ。レース後の夜10時を過ぎた時間帯に興が乗ってきて、誰もがブッ壊れ始めた頃、マイケルってば手始めに施設のイスを窓に投げガラスを破壊、次にテーブルを窓から外に放り出し……破壊の限りを尽くしたあとは運送用の車両をブイブイ乗り回して大騒ぎ。すごかったよお、あの「飲みっぷり」は欧米人ならではですよ。日本人なら「その辺にしておけ」と自重するようなことを、欧米人ってブッ壊れてやっちゃうところがすごい。

先日のライコネンストリップ事件もそうだし、そのふたりだけじゃなくほかの優秀ドライバーたちも共通してそんな「モノスゴイコワレカタ」をするのさねえ。「最大限の喜びの表現」って、日本と諸外国では極端に違うね。彼らの体に流れるアドレナリンの強さって、日本人には理解不能かもしれん。

いや「夜の伝説」ばかりじゃなく、フィジカルが「信じられないほど強い」のもF1スペック。だって、レース中の最大心拍数って190とかになるんですよ。これ、常人なら心臓爆発して死んじゃいます。しかもその値を強烈な横Gを受けつつクリアしているのって信じられない能力。よく昔右京が「安静時心拍数が、マイケルとかボクとかは40程度と低い」と自慢していたが、安静時40という強力な心肺機能を持った人が190とかに一瞬とはいえなるっていうこと、これすげーよ。



（※編集注）それでもゴールシーンはしっかり抑えてくるのがプロですなぁ……。

反対に「運転しているだけ（と、知らない人にはよく言われるよね）」なのに心拍数が190にもなっちゃうF1のドライビング自体もすごすぎます。ドライバーの仕事がスポーツであるっていうことを理解できない人にも、その事実を聞かせると納得あるのみだもの。

また、F1チームの運営には巨額なお金が掛かることは知られているけど、サポートするスポンサーのプロモーションとかも「さすがはF1スペック！」と思わされることが多い。「えーっマジぃー！　すげーっ!!」っていうプロモーションは、例えば記者会見に出席した数百人全員にプレイステーション本体とソフトが配られたり、会場に行くだけで最新型のデジカメを配付していたり、先日なんて最新型フェラーリカラーの携帯電話（欧州価格8万円相当）をバンバン配っちゃったり。

極めつけは毎年モンツァで開催されている「フェラーリパーティー」。メディアなら事前登録するだけで出席できるんで、毎年400人以上の人がご馳走になるんだけど、規模といい、そのためだけに流されるプロモーションビデオといい、お土産といい、食事といい、「さ、さすがはフェラーリ様、さすがはF1様ですう、恐れ入りましたぁぁ〜っ」っていう圧倒的なボリュームなんです。

そんな「日常離れしたF1サーカス」だからこそ、観客たちも魅かれるんでしょう。

毎グランプリ満員で、平均3日で30万人入るとして19戦で延べ600万人近くの人が見に行くイベントです。確かにバーニーさんが「F1を越えるイベントはオリンピックだけ」っていうのも頷けるし、実際そうなんでしょうねえ。現場にいると、決勝日の朝なんて「うおーっ、ここもたくさん人が入ったなあ」って感動して泣けてきます。

※　　※　　※

予選の方式がつまらないとか、バトルが少ないとか、特定チームにしか勝つチャンスがないとか、そういうネガティブな情報が多い近年F1だけど、今書いてきたような「子供にも分かる（^O^）F1のすごさ」ってやつ、これ忘れたくないよね。

最後にひとつすごいネタを（笑）。

いちばんすごいのは、バーニーさんが稼ぎまくったF1マネー。一説によるとン兆円以上とか……？　って、幾ら？

けんさわのUSGP雑感

USGP……。思い出すだけで泣けてきます。プロのレースファンならぬ「ただのレースファン」を標榜する筆者は、コースでの決勝の撮影をたったの2ラップで封印してパドックに走りました。何が起こっているのか知りたかったから。そしてそこにあったのは、搬収に勤しむメカニックと鳴り止まぬブーイングの嵐でした。泣。

point standings

F1世界選手権(全19戦中9戦終了)
FIA Formula One World Championship

1	フェルナンド・アロンソ	59点
2	キミ・ライコネン	37点
3	ミハエル・シューマッハー	34点
4	ルーベンス・バリチェロ	29点
5	ヤルノ・トゥルーリ	27点
6	ニック・ハイドフェルド	25点

世界ラリー選手権(全16戦中7戦終了)
FIA World Rally Championship

1	セバスチャン・ロウブ	55点
2	ペター・ソルベルグ	42点
3	マルコ・マルティン	38点
4	マーカス・グロンホルム	32点
5	トニ・ガルデマイスター	31点
6	ハリ・ロバンペラ	13点

プロダクションカー世界ラリー選手権(全8戦中4戦終了)
FIA Production Cars World Rally Championship

1	新井敏弘	30点
2	クサビエ・ポンズ	20点
3	マルコス・リガト	20点
4	ナッサー・アル・アティヤン	15点
5	プリス・ティラバッシ	11点
6	セバスチャン・ベルトラン	10点

ジュニア世界ラリー選手権(全8戦中3戦終了)
FIA Junior World Rally Championship

1	クリス・ミーク	16点
2	ダニエル・ソルド	15点
3	ガイ・ウィルクス	15点
4	パー・ガンナー・アンダーソン	15点
5	ルカ・ベッティ	9点
6	コスティ・カタヤマキ	8点

世界ツーリングカー選手権(全20戦中8戦終了)
FIA World Touring Car Championship

1	ディルク・ミューラー	47点
2	アンディ・プリオール	41点
3	ガブリエーレ・タルクイーニ	30点
4	ファブリツィオ・ジョバナルディ	29点
5	アウグスト・ファルフスJr.	29点
6	ヨルグ・ミューラー	27点

GP2(全23戦中7戦終了)
GP2

1	ヘイキ・コバライネン	38点
2	スコット・スピード	29点
3	アダム・キャロル	28点
4	ジャンマリア・ブルーニ	27点
5	ニコ・ロズベルグ	21点
6	ネルソン・ピケJr.	18点

ワールド・シリーズ・バイ・ルノー(全17戦中5戦終了)
World Series By Renault

1	ロバート・クビカ	44点
2	アドリアン・バレズ	40点
3	トリスタン・ゴメンディ	35点
4	アンドレア・ズーバー	26点
5	フェリックス・ポルテイロ	24点
6	エンリコ・トッカチェーロ	23点

FIA GT選手権(全11戦中4戦終了)
FIA GT Championship

1	T.ビアジ/F.バビーニ	28点
2	G.ガルデル/K.ペンドリンガー/A.ベルトリーニ	27点
3	T.シャイダー/M.バルテルズ/P.ラミー	22点
4	A.クンペン/B.ロンギン/M.ヘゼマンズ	15点
5	C.バンクーム/P.ペーター/R.ルシノフ	14点
6	E.カルデラーリ/L.ブライナー/S.ザッキア	6点

ドイツ・ツーリングカー・マスターズ(全11戦中4戦終了)
Deutsche Tourenwagen Masters

1	マティアス・エクストロム	27点
2	ゲイリー・パフェット	24点
3	トム・クリステンセン	22点
4	ジャン・アレジ	17点
4	ミカ・ハッキネン	17点
6	クリスチャン・アブト	8点

ル・マン・エンデュランス・シリーズ(全5戦中1戦終了)
Le Mans Endurance Series

1	C.エルガード/J.ニールセン/下田隼成	10点
2	J-C.ブリオン/E.コラール/E.コマス	8点
3	R.バーフ/V.イクス/M.ショート	6点
4	荒聖治/道上龍/脇阪寿一	5点

F3ユーロシリーズ(全20戦中8戦終了)
Formula 3 Euro Series

1	ルイス・ハミルトン	69点
2	ジェームス・ロシター	45点
3	アドリアン・シュティル	43点
4	ロワ・デュバル	39点
5	フランク・ペレラ	20点
6	ルーカス・ディ・グラッシ	17点

イギリスF3選手権(全22戦中10戦終了)
British Formula 3 Championship

1	マルコ・アスマー	85点
2	アルバロ・パレンテ	80点
3	マイク・コンウェイ	78点
4	クリスチャン・バッケルド	74点
5	ライアン・ルイス	68点
6	チャーリー・キムボール	60点

IRLインディカー・シリーズ(全17戦中6戦終了)
Indy Racing League IndyCar Series

1	ダン・ウェルドン	262点
2	トニー・カナーン	197点
3	サム・ホーニッシュJr.	186点
4	ブライアン・ハータ	159点
5	ビトール・メイラ	158点
6	スコット・シャープ	157点

チャンプカー・ワールドシリーズ(全14戦中4戦終了)
Bridgestone Champcar World Series

1	セバスチャン・ボーダイ	106点
2	ポール・トレーシー	95点
3	ジャスティン・ウィルソン	77点
4	A.J.アルメンディンガー	74点
5	クリスチアーノ・ダ・マッタ	73点
6	マリオ・ドミンゲス	71点

アメリカン・ル・マン・シリーズ(全10戦中3戦終了)
American LeMans Series

1	J.J.レート/M.ベルナー	54点
2	A.ウォレス	51点
3	J.ウィーバー/B.ライツィンガー	49点
4	F.ビエラ/E.ピッロ/C.ダイソン	48点
5	T.クリステンセン	26点
6	A.マクニッシュ	22点

NASCARネクステル・カップ・シリーズ(全36戦中15戦終了)
NASCAR Nextel Cup Series

1	ジミー・ジョンソン	2173点
2	グレッグ・ビッフル	2124点
3	エリオット・サドラー	1923点
4	カール・エドワーズ	1914点
5	マーク・マーティン	1904点
6	トニー・スチュワート	1862点

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン(全9戦中4戦終了)
Japanese Championship Formula Nippon

1	本山 哲	22点
2	リチャード・ライアン	21点
3	井出 有治	18点
4	ブノワ・トレルイエ	11点
5	松田 次生	10点
6	小暮 卓史	8点

スーパーGTシリーズ(GT500)(全8戦中2戦終了)
Super GT Series(GT500)

1	立川祐路/高木虎之介	23点
2	織戸学/D.シュワガー	22点
3	M.クルム/柳田真孝	18点
4	土屋武士/J.コートニー	16点
5	服部尚貴/脇阪薫一	15点
6	金石年弘/E.コマス	14点

スーパーGTシリーズ(GT300)(全8戦中2戦終了)
Super GT Series(GT300)

1	黒澤治樹/織川慎弥	36点
2	木下みつひろ/影山正美	23点
3	佐々木孝太/山野哲也	18点
4	新田守男/高木真一	17点
5	山路慎一/井入宏之	16点
6	田中実/中嶋一貴	15点

全日本F3選手権(全20戦中10戦終了)
Japanese Formula 3 Championship

1	ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	150点
2	横溝 直輝	116点
3	池田 大祐	97点
4	武藤 英紀	89点
5	中嶋 一貴	89点
6	パオロ・モンティン	72点

スーパー耐久シリーズ(全8戦中3戦終了)
Super Taikyu Series

ST1-1	細戸 学組
ST2-1	中谷 明彦組
ST3-1	尾本 直史組
ST4-1	渡辺 明組
ST5-1	峰尾 恭輔組

全日本ラリー選手権 4輪駆動部門(全5戦第2戦終了)
Japanese Rally Championship 4WD

1	奴田原文雄	32点
1	勝田 卓麻	32点
3	石田 雅之	23点
4	石田 正史	15点
5	勝田 範彦	13点
6	炭山 裕矢	10点

全日本ラリー選手権 2輪駆動部門(全6戦中2戦終了)
Japanese Rally Championship 2WD

1	大庭 誠介	40点
2	青島 巧	27点
3	山崎 庸由	16点
4	明治慎太郎	15点
5	藤井 博樹	12点
6	野島健一、高橋 巧	10点

Race-by-Race

pointstandings & race report

F1のホームページ　http://www.formula1.com

F1 Grand Prix of Monaco 5月22日/モンテカルロ(モナコ)
●F1世界選手権第6戦
Photos/Atsuo Sakurai

ライコネンがポール・トゥ・ウインで2連勝

63回目を迎えたモナコGP。決勝は混乱もなくスタート。キミ・ライコネン、フェルナンド・アロンソ、ジャンカルロ・フィジケラ、ヤルノ・トゥルーリ、マーク・ウエバー、ニック・ハイドフェルドの順で1周目を終えた。24周目、ミラボー立ち上がりでクリスチャン・アルバースがスピン。後方から来たデイビッド・クルサードにミハエル・シューマッハーが突っ込み、道を塞がれたジャック・ビルヌーブらが立ち往生する羽目に。25周目にSCが導入された。これでミハエルはフロントノーズを交換、アロンソ、ウエバーらが1回目の給油を行なった。しかし、首位のライコネンは無線連絡のミスでSC導入中にピットインできず。レースが再スタートした28周目から猛アタックを開始し、42周目、2番手アロンソに34.7秒の差をつけてからピットインした。ライコネンは全周首位のまま2連勝を飾った。中団では5位争いが過熱。フィジケラ、トゥルーリ、フェリペ・マッサ、ファンパブロ・モントーヤ、ビルヌーブらが団子状態となっていた。62周目、ビルヌーブとマッサが同士討ちで後方へ。63周目、フィジケラをトゥルーリらが次々にパス。しかし、トゥルーリもハンドリングトラブルでピットインした。これで5位はモントーヤの手に。また、2番手アロンソを71周目にハイドフェルドが、74周目にウエバーがパスし、ハイドフェルドが2位、ウエバーは3位に入った。



ライコネンは2連勝で、トゥルーリをかわし単独2位に浮上。「僕はレースを大幅にコントロールすることができた」と余裕のコメントまで飛び出した。



自己ベストの2位を獲得したハイドフェルド。レース後半、アロンソと繰り広げたバトルも「彼を追い抜けてすごくいい気分だったよ」とコメント。

RESULT

3.340km×78周=260.520km　出走18台・完走14台　晴れ

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	最高位	金曜ベスト	予選土曜	予選日曜	予選合計	グリッド
1	9	K.ライコネン	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	78周	1:45'15"556	1'15"921/41周目	1位	1'16"558	1'13"644	1'16"679	2'30"323	1位
2	8	N.ハイドフェルド	ウイリアムズFW27・BMW	MI	78周	1:45'29"433	1'17"159/15周目	2位	1'17"667	1'15"128	1'17"755	2'32"883	6位
3	7	M.ウエバー	ウイリアムズFW27・BMW	MI	78周	1:45'34"040	1'16"971/77周目	3位	1'17"422	1'14"584	1'17"072	2'31"656	3位
4	5	F.アロンソ	ルノーR25	MI	78周	1:45'52"043	1'16"600/19周目	2位	1'15"835	1'14"125	1'16"281	2'30"406	2位
5	10	J.P.モントーヤ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	78周	1:45'52"203	1'17"403/50周目	5位	1'16"534	1'14"858	--	no time	18位
6	17	R.シューマッハー	トヨタTF105	MI	78周	1:45'52"733	1'17"070/11周目	6位	1'16"917	no time	--	no time	17位
7	1	M.シューマッハー	フェラーリF2005	BS	78周	1:45'52"779	1'15"842/40周目	7位	1'17"170	1'16"186	1'18"550	2'34"736	8位
8	2	R.バリチェロ	フェラーリF2005	BS	78周	1:45'53"126	1'16"916/51周目	6位	1'17"663	1'16"142	1'18"841	2'34"983	10位
9	12	F.マッサ	ザウバーC24・ペトロナス	MI	77周	1:46'03"563	1'17"799/16周目	5位	1'16"914	1'16"218	1'18"902	2'35"120	11位
10	16	J.トゥルーリ	トヨタTF105	MI	77周	1:46'14"202	1'16"812/38周目	2位	1'17"487	1'15"189	1'17"401	2'32"590	5位
11	11	J.ビルヌーブ	ザウバーC24・ペトロナス	MI	77周	1:46'14"667	1'17"482/17周目	7位	1'17"506	1'15"921	1'19"015	2'34"936	9位
12	6	G.フィジケラ	ルノーR25	MI	77周	1:46'41"615	1'16"776/20周目	3位	1'16"519	1'14"783	1'17"317	2'32"100	4位
13	18	T.モンテイロ	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	75周	1:46'31"025	1'20"747/12周目	13位	1'20"284	1'19"408	1'23"670	2'43"078	15位
14	21	C.アルバース	ミナルディPS05・コスワースBS	BS	73周	1:46'20"060	1'20"237/22周目	14位	1'22"162	1'19"229	1'22"977	2'42"206	14位
	15	V.リウッツィ	レッドブルRBR1・コスワース	MI	59周	タイヤ	1'18"030/43周目	9位	1'16"640	1'16"817	1'20"335	2'37"152	12位
	20	P.フリーザッハー	ミナルディPS05・コスワースBS	BS	29周	アクシデント	1'19"037/19周目	14位	1'19"587	1'18"574	1'22"236	2'40"810	13位
	14	D.クルサード	レッドブルRBR1・コスワース	MI	23周	サスペンション	1'17"693/15周目	7位	1'16"184	1'15"329	1'18"538	2'33"867	7位
	19	N.カーティケヤン	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	18周	ハイドロリクス	1'22"019/14周目	18位	1'21"879	1'19"474	1'23"968	2'43"442	16位
ns	35	A.プルツ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	--	木曜のみ	--	--	1'15"912	--	--	--	--
ns	38	R.ゾンタ	トヨタTF105	MI	--	木曜のみ	--	--	1'17"046	--	--	--	--
ns	37	C.クリエン	レッドブルRBR1・コスワース	MI	--	木曜のみ	--	--	1'17"511	--	--	--	--
ns	39	R.ドゥーンボス	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	--	木曜のみ	--	--	1'19"526	--	--	--	--

・優勝スピード:148.501km/h
・最速ラップ:M.シューマッハー(フェラーリ)　1'15"842　158.540km/h　40周目
・ラップリーダー:1-78=ライコネン
・R.シューマッハーは土曜予選でアクシデント、モントーヤはプラクティス中の危険走行により土曜予選タイム無効、最後尾グリッドに。

F1のホームページ http://www.formula1.com

F1 Grand Prix of Europe 5月29日/ニュルブルクリンク(ドイツ)
●F1世界選手権第7戦
Photos/Kenji Sawada

最終ラップの逆転劇でアロンソが今季4勝目

BARが2戦ぶりに復帰したヨーロッパGP。予選は土曜日に1回のみ実施する新方式で行なわれた。PPは自身初のハイドフェルドが獲得、2番手ライコネン、3番手ウエバーと続いた。

決勝は、フィジケラのエンストでスタートがやり直しに。再スタートではライコネンがトップへ。その直後、1コーナーでウエバーがモントーヤの横っ腹に突っ込み、多重クラッシュが発生し、ウエバーはリタイア、琢磨とラルフがピットインを強いられた。1周後のオーダーは、ライコネン、ハイドフェルド、トゥルーリ、クルサード、アロンソと続く。その後、トゥルーリはスタート直前までクルーがグリッドに留まっていたためにドライブスルーペナルティを受け後方へ。ピットストップはライコネン、アロンソ、ミハエルらの2回組と、ハイドフェルド、ルーベンス・バリチェロらの3回組とに分かれた。この中で順位を上げたのは、アロンソとバリチェロ。51周目には首位ライコネンと2番手アロンソが優勝を争う展開となった。ライコネンは31周目にオーバーランした際、右フロントタイヤにフラットスポットを作り、ひどいバイブレーションが発生していた。残り5周で4.4秒差まで迫るアロンソ。そして最終ラップ、なんと1コーナーでライコネンの右フロントサスペンションが破損、バリアに突っ込んでしまった。これでアロンソがトップに立ち、優勝した。



ライコネンのクラッシュ直後は破片を拾わないように気をつけて走ったというアロンソ。思いも寄らぬ勝利で、ライコネンに32点差をつけることに成功。



最終ラップでストップしてしまったライコネン。「ファイナルラップまでトップを走っていたのに、リタイアに終わるなんて、本当にがっかりだ」

RESULT

5.148km×59周=303.715km　出走20台・完走18台　晴れ

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	最高位	金曜ベスト	予選土曜	グリッド
1	5	F.アロンソ	ルノーR25	MI	59周	1:31'46"648	1'30"711/44周目	1位	1'32"335	1'31"056	6位
2	8	N.ハイドフェルド	ウイリアムズFW27・BMW	MI	59周	1:32'03"215	1'31"124/ 9周目	1位	1'31"813	1'30"081	1位
3	2	R.バリチェロ	フェラーリF2005	BS	59周	1:32'05"197	1'31"028/44周目	3位	1'32"143	1'31"249	7位
4	14	D.クルサード	レッドブルRBR1・コスワース	MI	59周	1:32'18"236	1'31"306/19周目	1位	1'33"430	1'32"553	12位
5	1	M.シューマッハー	フェラーリF2005	BS	59周	1:32'37"093	1'31"503/19周目	5位	1'32"578	1'31"585	10位
6	6	G.フィジケラ	ルノーR25	MI	59周	1:32'38"580	1'31"708/47周目	5位	1'32"842	1'31"566	9位
7	10	J.P.モントーヤ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	59周	1:32'44"821	1'31"807/42周目	7位	1'31"841	1'30"890	5位
8	16	J.トゥルーリ	トヨタTF105	MI	59周	1:32'57"739	1'31"779/43周目	3位	1'33"168	1'30"700	4位
9	15	V.リウッツィ	レッドブルRBR1・コスワース	MI	59周	1:32'58"177	1'31"971/43周目	6位	1'34"842	1'32"642	14位
10	3	J.バトン	BAR 007・ホンダ	MI	59周	1:33'22"434	1'31"955/20周目	5位	1'33"753	1'32"594	13位
11	9	K.ライコネン	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	58周	サスペンション/アクシデント	1'30"940/ 9周目	1位	1'31"870	1'30"197	2位
12	4	佐藤琢磨	BAR 007・ホンダ	MI	58周	1:31'48"301	1'31"889/26周目	12位	1'33"514	1'32"926	16位
13	11	J.ビルヌーブ	ザウバーC24・ペトロナス	MI	58周	1:32'15"608	1'32"583/41周目	12位	1'34"645	1'32"891	15位
14	12	F.マッサ	ザウバーC24・ペトロナス	MI	58周	1:32'32"755	1'32"329/18周目	5位	1'34"274	1'32"205	11位
15	18	T.モンテイロ	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	58周	1:33'11"372	1'33"425/39周目	10位	1'34"702	1'35"047	17位
16	19	N.カーティケヤン	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	58周	1:33'12"277	1'33"292/21周目	11位	1'36"702	1'36"192	19位
17	21	C.アルバース	ミナルディPS05・コスワース	BS	57周	1:33'19"276	1'35"047/18周目	16位	1'35"311	1'36"239	20位
18	20	P.フリーザッハー	ミナルディPS05・コスワース	BS	56周	1:32'15"162	1'35"536/18周目	15位	1'35"791	1'35"954	18位
	17	R.シューマッハー	トヨタTF105	MI	33周	アクシデント	1'31"724/25周目	14位	1'33"098	1'31"392	8位
	7	M.ウエバー	ウイリアムズFW27・BMW	MI	0周	アクシデント	--	--	1'32"088	1'30"368	3位
ns	35	A.プルツ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	--	金曜のみ	--	--	1'30"623	--	--
ns	38	R.ゾンタ	トヨタTF105	MI	--	金曜のみ	--	--	1'30"630	--	--
ns	37	C.クリエン	レッドブルRBR1・コスワース	MI	--	金曜のみ	--	--	1'33"174	--	--
ns	39	F.モンタニー	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	--	金曜のみ	--	--	1'34"090	--	--

・優勝スピード:198.555km/h
・最速ラップ:F.アロンソ(ルノー)　1'30"711　204.305km/h　44周目
・ラップリーダー:1-18=ライコネン、19=クルサード、20-23=アロンソ、24-29=ライコネン、30=ハイドフェルド、31-43=ライコネン、44-47=アロンソ、48-58=ライコネン、59=アロンソ
・フィジケラが決勝スタート時にストール、再フォーメイションとなり、当初60周レースのところ59周となる。

F1のホームページ　http://www.formula1.com

F1 Grand Prix du Canada 6月12日/モントリオール(カナダ)

●F1世界選手権第8戦

Photos/Hiroaki Matsumoto, Hiroyuki Orihara(Ollie)

完走11台の乱戦を制しライコネンが勝利

北米2連戦の緒戦カナダGP。予選はBARが復調を見せ、ジェンソン・バトンがPP、佐藤琢磨が6番手を獲得した。2～5番手はミハエル、アロンソ、フィジケラ、モントーヤという顔ぶれだ。

スタートではルノー勢が良い動きを見せた。1周後のトップ8は、フィジケラ、アロンソ、バトン、モントーヤ、ライコネン、ミハエル、トゥルーリ、琢磨。12周目からはミハエル、バトン、琢磨ら2ストップ組がピットストップを実施。これでフィジケラ、アロンソ、モントーヤ、ライコネンの順となり、ルノーvsマクラーレンという構図となった。22周目、琢磨がギヤボックストラブルでガレージへ。24周目にはライコネンとアロンソが、25周目にはフィジケラとモントーヤが同時にピットインしたが、順位の変動はなかった。そして、中盤以降、上位陣を不運が襲うことに。32周目にはフィジケラがハイドロリック系トラブルで、38周目にはアロンソがカリヤをウォールにヒットさせリタイアした。また、46周目にはバトンが最終シケインでウォールにヒット。これでSCが導入されたが、この間にピットに入ったモントーヤがコースに戻る際に赤信号を無視し失格に。これでトップ4はライコネン、ミハエル、トゥルーリ、バリチェロ。しかし、トゥルーリは残り8周でスローダウン。結局、ライコネンの今季3勝目、フェラーリの久々のダブル表彰台で幕を閉じた。



スタートで6番手まで後退しながら2位に復活したミハエル、最後尾から3位を獲得したバリチェロと蓋を開けてみれば久々にフェラーリが上位を独占。



昨年のサンマリノGP以来のポールポジションを獲得したバトン。BARの存在感を示すことはできたが、決勝は残念な結果に終わった。

RESULT

4.361km×70周=305.270km　出走20台・完走11台　曇りのち小雨

順位	No	ドライバー	マシン	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	最高位	全体ベスト	予選土曜	グリッド
1	9	K.ライコネン	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	70周	1:32'09"290	1'14"384/23周目	1位	1'15"679	1'15"923	7位
2	1	M.シューマッハー	フェラーリF2005	BS	70周	1:32'10"427	1'14"868/32周目	2位	1'16"872	1'15"475	2位
3	2	R.バリチェロ	フェラーリF2005	BS	70周	1:32'49"773	1'15"480/46周目	3位	1'16"459	no time	20位
4	12	F.マッサ	ザウバーC24・ペトロナス	MI	70周	1:33'04"429	1'16"008/18周目	4位	1'16"727	1'16"661	11位
5	7	M.ウエバー	ウイリアムズFW27・BMW	MI	70周	1:33'05"069	1'15"401/23周目	5位	1'16"661	1'17"749	14位
6	17	R.シューマッハー	トヨタTF105	MI	69周	1:32'34"221	1'15"827/44周目	6位	1'16"364	1'16"362	10位
7	14	D.クルサード	レッドブルRBR1・コスワース	MI	69周	1:32'44"325	1'16"414/17周目	7位	1'17"299	1'16"690	12位
8	15	C.クリエン	レッドブルRBR1・コスワース	MI	69周	1:32'50"964	1'16"299/46周目	8位	1'17"922	1'18"249	16位
9	11	J.ビルヌーブ	ザウバーC24・ペトロナス	MI	69周	1:32'51"385	1'15"945/26周目	9位	1'16"718	1'16"116	8位
10	18	T.モンテイロ	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	67周	1:32'16"537	1'17"344/19周目	10位	1'19"186	1'19"034	18位
11	21	C.アルバース	ミナルディPS05・コスワース	BS	67周	1:32'26"711	1'18"462/15周目	11位	1'18"463	1'18"214	15位
	16	J.トゥルーリ	トヨタTF105	MI	62周	ブレーキ	1'15"872/43周目	3位	1'16"638	1'16"201	9位
	10	J.P.モントーヤ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	52周	黒旗失格	1'14"576/24周目	1位	1'15"625	1'15"669	5位
	3	J.バトン	BAR 007・ホンダ	MI	46周	アクシデント	1'15"189/30周目	3位	1'16"190	1'15"217	1位
	8	N.ハイドフェルド	ウイリアムズFW27・BMW	MI	43周	エンジン	1'15"752/20周目	7位	1'16"826	1'17"081	13位
	4	佐藤琢磨	BAR 007・ホンダ	MI	40周	ブレーキ/スピン	1'16"044/14周目	6位	1'16"313	1'15"729	6位
	20	P.フリーザッハー	ミナルディPS05・コスワース	BS	39周	ハイドロリック	1'18"709/33周目	16位	1'18"115	1'19"574	19位
	5	F.アロンソ	ルノーR25	MI	38周	アクシデント	1'14"727/38周目	1位	1'15"376	1'15"561	3位
	6	G.フィジケラ	ルノーR25	MI	32周	ハイドロリック	1'14"890/24周目	1位	1'15"846	1'15"577	4位
	19	N.カーティケヤン	ジョーダンEJ15・トヨタ	BS	24周	アクシデント	1'17"015/20周目	16位	1'18"234	1'18"664	17位
ns	35	P.デ・ラ・ロサ	マクラーレンMP4-20・メルセデス	MI	--	金曜のみ	--	--	1'14"662	--	--
ns	38	R.ゾンタ	トヨタTF105	MI	--	金曜のみ	--	--	1'14"858	--	--
ns	37	S.スピード	レッドブルRBR1・コスワース	MI	--	金曜のみ	--	--	1'18"499	--	--

・優勝スピード:198.754km/h
・最速ラップK.ライコネン(マクラーレン)　1'14"384　211.061km/h　23周目
・ラップリーダー:1-32=フィジケラ、33-38=アロンソ、39-48=モントーヤ、49-70=ライコネン

トルコ・ラリーのホームページ http://www.rally-of-turkey.org

WRC Rally of Turkey 6月2～5日/ケメル(トルコ)

●世界ラリー選手権第7戦/プロダクションカー世界ラリー選手権第4戦

Photos/Naoki Kobayashi

ロウブが無敵の4連勝を達成

トルコでの第7戦は、ラリー直前に降った大雨で、路面がところどころぬかるんだ状態で行なわれた。そんな中、強さを見せたのは3連勝中のセバスチャン・ロウブ。SS1がキャンセルされ、最初のステージとなったSS2で、ロウブは2番手のジジ・ガリに13秒差をつけるベストタイムをマーク。結局初日は、SS4にそガリに譲ったものの、残りの7ステージでトップタイムを奪う圧倒的速さで首位を守った。この時点でのオーダーは、ロウブ、ガリ、マーカス・グロンホルム、ペター・ソルベルグとなった。

7ステージで争われた2日目もロウブの速さは衰えない。一方、ガリは、SS10でターボパイプが外れるトラブルが発生し、一気に順位を落とすこととなった。これでグロンホルムとソルベルグが2番手争いを展開することに。ソルベルグは、SS10、12、13とベストタイムをマーク。SS9時点で17.4秒あった両者の差を徐々に縮め、SS13でついにグロンホルムを逆転し2番手に浮上した。

そして迎えた最終日は、16.45kmのSS17とラリー最長の33.34kmを誇るSS18の2ステージ。ロウブは、セカンドベスト、サードベストで悠々とトップでゴール。ソルベルグは、SS17でグロンホルムに0.9秒差をつけるベストタイムをたたき出し2位を死守した。3位はグロンホルム、4位には7カ月ぶりの参戦となったカルロス・サインツが入った。



ここまで7戦5勝と圧倒的強さを発揮しているロウブ。ぬかるんだ路面の中でも、ミシュランのZパターンが威力を発揮した。



2位に入ったソルベルグだが「我々のペースには今後に期待が持てるが、セバスチャンを揺らえるためにまだまだ対策が必要」とコメント。

RESULT (Top10 and major competitors)

Leg1(3日) 546.30km　(SS×9=148.14km)　ケメル～ケメル
Leg2(4日) 494.39km　(SS×7=150.49km)　ケメル～ケメル
Leg3(5日) 142.85km　(SS×2=49.80km)　ケメル～ケメル
トータル1183.54km　(SS×18=348.43km)　出走76台/完走54台

順位	クラス	順	No	ドライバー/コ-ドライバー	マシン	タイヤ	Leg1	Leg2	脱落地点	タイム
1	*A8	1	1	S.ロウブ/D.エレナ	シトロエン・クサラWRC	MI	1位	1位		4:21'48"0
2	*A8	2	5	P.ソルベルグ/P.ミルズ	スバル・インプレッサWRC05	PI	4位	2位		4:22'47"6
3	*A8	3	7	M.グロンホルム/T.ラウティアイネン	プジョー307WRC	PI	3位	3位		4:23'03"3
4	*A8	4	2	C.サインツ/M.マルティ	シトロエン・クサラWRC	MI	5位	4位		4:26'05"9
5	*A8	5	8	M.マルティン/M.パーク	プジョー307WRC	PI	7位	5位		4:27'45"2
6	*A8	6	3	T.ガルデマイスター/J.ホンカネン	フォード・フォーカスRS WRC04	MI	6位	6位		4:29'55"3
7	*A8	7	4	R.クレスタ/J.トマネク	フォード・フォーカスRS WRC04	MI	9位	7位		4:30'36"3
8	*A8	8	10	G.ガリ/G.ダモーレ	三菱ランサーWR05	PI	2位	8位		4:31'26"9
9	A8	9	14	A.バルムボルド/M.オール	フォード・フォーカスRS WRC04	MI	10位	9位		4:33'14"7
10	*A8	10	9	H.ロバンペッラ/R.ビエティライネン	三菱ランサーWR05	PI	12位	10位	(SS8)	4:35'39"4
11	A8	11	15	H.ソルベルグ/C.メンケルド	フォード・フォーカスRS WRC04	MI	8位	11位	(SS15)	4:38'28"9
12	*A8	12	18	A.ボボス/エル・エム	スバル・インプレッサWRC		11位	12位		4:40'29"6
13	*A8	13	12	J.トゥオヒノ/M.マルックラ	シュコダ・ファビアWRC	MI	23位	13位	(SS7)	4:42'23"0
14	*N4	1	31	新井敏弘/T.サーカム	スバル・インプレッサWRX		18位	17位		4:45'30"6
15	*N4	2	36	M.リガト/R.ガルシア	スバル・インプレッサ		13位	14位		4:45'32"2
16	*N4	3	33	N.アル-アティヤー/C.パターソン	スバル・インプレッサ		15位	16位		4:46'54"9
17	*N4	4	32	X.ポンズ/O.フリア	三菱ランサーEvoⅧ		14位	18位		4:46'59"6
19	A6	1	71	P-G.アンダーソン/J.アンダーソン	スズキ・イグニス	PI	26位	22位		4:53'09"0
24	*A8	16	6	C.アトキンソン/G.マクニール	スバル・インプレッサWRC05	PI	53位	30位	(SS3)	4:56'55"3
44	*N4	20	37	M.ヒギンズ/T.アグニュー	スバル・インプレッサSTI	PI	16位	16位	(SS18)	5:28'43"9
45	*N4	21	34	奴田原文雄/林哲	三菱ランサーEvoⅧ		24位	19位		5:30'55"8
	*A8		11	A.シュバルツ/K.ピヒャ	シュコダ・ファビアWRC	MI	44位	--	SS6	サスペンション
	A8		16	D.カールソン/M.アンダーソン	スバル・インプレッサWRC		17位	--	SS8	
	A8		19	T.ヨハンソン/K.リンドストローム	スバル・インプレッサWRC		20位	--	SS8	

*A8はWRCマニュファクチャラーズ対象車。*N4はプロダクションカーWRC対象車
・SSウイナー:1=キャンセル、2-3=ロウブ、4=ガリ、5-9=ロウブ、10=ソルベルグ、11=ロウブ、12-13=ソルベルグ、14=ガリ、15-16=ロウブ、17=ソルベルグ、18=グロンホルム

IRLのホームページ　http://www.indycar.com

IRL 89th Indianapolis 500 5月29日/インディアナポリス(アメリカ・インディアナ州)

●インディ・レーシング・リーグ第5戦

Text/Masahiko Amano(Amano e Associati) Photos/Naoki Shigenobu

ウェルドンがインディ初制覇

快晴の下でスタートが切られた第89回インディ500は、予選2番手からサム・ホーニッシュJr.（ペンスキー）がイニシアチブを取ったが、レース半ばにしてクラッシュ。終盤のトップ争いはレースの半分をかけて予選16位からトップ争いへと這い上がったダン・ウェルドン（AGR）と、全米の注目を集めた女性ルーキー、ダニカ・パトリック（レイホール）の間で行なわれた。

パトリックはピットでエンジンストール、リスタートでクラッシュを演じながらも、チームの作戦の良さもありトップ争いに参画。しかし、燃費が苦しい状況にハンドリング悪化が重なり、残り7周でウェルドンが奪首。インディ500初制覇へと逃げ切った。これで彼は第3戦からの3連勝。今シーズン5戦4勝という強さで、ポイントトップを快走している。

2位にはビトール・メイラ（レイホール）、3位にはブライアン・ハータ（AGR）が入賞。パトリックは4位。ホンダはインディ500連覇をトップ4独占で達成し、ダラーラにとっては02年以来のインディ優勝となった。シボレーは5台のみへのエンジン供給で戦力アップを図ったが、最上位はスポット参戦のバディ・ラジア（パンサー）による5位。トヨタはエリオ・カストロネベス（ペンスキー）の9位がベストとシボレーをも下回り、ホンダはマニュファクチャラーポイントでの差をさらに広げた。



「僕の夢がついに叶った。イギリスにいた子供時代からインディ500で勝ちたいと考えていたんだからね」と初制覇の喜びを語ったウェルドン。



インディ500の全米テレビ視聴率を04年比59%増に押し上げた立役者であるダニカ。女性の4位フィニッシュは、インディ史上最高位となった。

・ラップリーダー:1-2=ホーニッシュJr、3=カナーン、4-7=ホーニッシュJr、8-25=カナーン、26=フランキッティ、27-37=カナーン、38-54=ホーニッシュ、55=フランキッティ、56=パトリック、57-58=ジュンケイラ、59-97=ホーニッシュJr、98-100=カナーン、101-111=ホーニッシュJr、112-115=カナーン、116-119=ホーニッシュJr、120-122=カナーン、123=フランキッティ、124-135=カナーン、136-143=フランキッティ、144-145=カナーン、146-149=フランキッティ、150-161=ウェルドン、162-164=メイラ、165-171=ウェルドン、172-185=パトリック、186-189=ウェルドン、190-193=パトリック、194-200=ウェルドン

・イエロー・フィニッシュ

RESULT

4.023km×200周=804.600km　出走33台　晴れ

順位	No	ドライバー	マシン	チーム	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	最高位	予選タイム	グリッド
1	26	D.ウェルドン	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	3:10'21"0769	39'6657/103周目	1位	2'40"4933	16位
2	17	V.メイラ	パノスPZ09C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	200周	3:10'21"2071	39'7855/103周目	1位	2'38"6969	7位
3	7	B.ハータ	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	3:10'21"2830	39'8437/ 29周目	2位	2'40"7344	18位
4	16	D.パトリック	パノスPZ09C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	200周	3:10'25"6284	39'8085/168周目	1位	2'38"5875	4位
5	95	B.ラジア	ダラーラIR3・シボレー	パンサー	FS	200周	3:10'25"8816	39'6309/179周目	4位	2'39"0437	9位
6	27	D.フランキッティ	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	3:10'26"2219	39'8011/182周目	1位	2'38"6790	6位
7	8	S.シャープ	パノスPZ09C・ホンダ	デルファイ・フェルナンデス	FS	200周	3:10'26"6564	39'6057/166周目	2位	2'38"5024	3位
8	11	T.カナーン	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	3:10'27"4296	39'4560/167周目	1位	2'38"1961	1位
9	3	H.カストロネベス	ダラーラIR3・トヨタ	マールボロ・ペンスキー	FS	200周	3:10'28"8456	40"1012/126周目	4位	2'38"6414	5位
10	33	R.ブリスコー	パノスPZ09C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	199周	3:10'27"8261	39'7381/126周目	10位	2'40"6569	24位
11	20	E.カーペンター	ダラーラIR3・トヨタ	ビジョン	FS	199周	3:10'31"6192	40"4917/123周目	11位	2'42"5731	26位
12	37	S.ボーダイ	パノスPZ09C・ホンダ	ニューマン・ハース	FS	198周	アクシデント	39'8945/143周目	4位	2'40"0323	15位
13	51	A.パロン	ダラーラIR3・トヨタ	レッドブル・チーバー	FS	197周	3:10'30"0548	40"6672/ 91周目	13位	2'42"8568	22位
14	5	A.フェルナンデス	パノスPZ09C・ホンダ	モー・ナン・フェルナンデス	FS	197周	3:10'34"4013	40"1212/ 67周目	12位	2'39"9150	14位
15	48	F.ジャフォーネ	パノスPZ09C・トヨタ	A.J.フォイトEnt	FS	194周	3:10'30"6052	41"1907/121周目	15位	2'45"4072	33位
16	21	J.ラジア	パノスPZ09C・トヨタ	ブラヤ・デル・レーシング	FS	189周	3:10'30"9216	40"1927/125周目	10位	2'42"7277	27位
17	55	松浦孝亮	パノスPZ09C・ホンダ	スーパーアグリ・フェルナンデス	FS	186周	アクシデント	39'9334/ 63周目	7位	2'39"0130	8位
18	24	ロジャー安川	ダラーラIR3・ホンダ	ドレイヤー&レインボルド	FS	167周	エンジン	40"0973/ 28周目	14位	2'40"6205	17位
19	2	T.エンゲ	ダラーラIR3・シボレー	パンサー	FS	155周	アクシデント	39'7793/126周目	8位	2'39"2170	10位
20	4	T.シェクター	ダラーラIR3・シボレー	パンサー	FS	154周	アクシデント	39'7963/124周目	5位	2'39"2700	11位
21	83	P.カーペンティア	ダラーラIR3・トヨタ	レッドブル・チーバー	FS	153周	メカニカル	40"3901/123周目	14位	2'41"5774	25位
22	44	J.バックナム	ダラーラIR3・ホンダ	ドレイヤー&レインボルド	FS	150周	アクシデント	40"6476/ 90周目	21位	2'42"5127	21位
23	6	S.ホーニッシュJr.	ダラーラIR3・トヨタ	マールボロ・ペンスキー	FS	146周	アクシデント	39'8798/ 58周目	1位	2'38"3997	2位
24	9	S.ディクソン	パノスPZ09C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	113周	アクシデント	40"1528/ 62周目	9位	2'39"8475	13位
25	70	R.ハーン	パノスPZ09C・トヨタ	サム・シュミットMS	FS	112周	アクシデント	39'9454/ 60周目	15位	2'41"6477	20位
26	15	K.ブラック	パノスPZ09C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	92周	メカニカル	39'9299/ 62周目	11位	2'38"1737	23位
27	22	J.ワード	ダラーラIR3・トヨタ	ビジョン	FS	92周	ハンドリング	41"4271/ 11周目	27位	2'44"5986	31位
28	14	A.J.フォイトIV	ダラーラIR3・トヨタ	A.J.フォイトEnt	FS	84周	ハンドリング	41"3594/ 9周目	24位	2'43"3082	28位
29	10	D.マニング	パノスPZ09C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	82周	メカニカル	40"7335/ 3周目	16位	2'40"7555	19位
30	36	B.ジュンケイラ	パノスPZ09C・ホンダ	ニューマン・ハース	FS	76周	アクシデント	40"0603/ 29周目	1位	2'39"5009	12位
31	25	M.ロス	ダラーラIR3・シボレー	ロス・レーシング	FS	47周	ハンドリング	41"5568/ 30周目	29位	2'44"0112	29位
32	91	J.カイト	ダラーラIR3・トヨタ	エタノール・ヘメルガーン	FS	47周	ハンドリング	41"9136/ 30周目	31位	2'44"7107	32位
33	41	L.フォイト	ダラーラIR3・トヨタ	A.J.フォイトEnt	FS	14周	アクシデント	41"7107/ 5周目	28位	2'44"0866	30位
ns	98	A.ルイェンダイク	ダラーラIR3・シボレー	ベックMS	FS	---	DNQ	---	---	2'47"4113	---

・優勝スピード:253.637km/h

・最速ラップ:T.カナーン(ダラーラ)　39'4560　367.094km/h　167周目

IRLのホームページ　http://www.indycar.com

IRL Bombardier Learjet 500 6月11日/フォートワース(アメリカ・テキサス州)

●インディ・レーシング・リーグ第6戦

Text/Masahiko Amano(Amano e Associati) Photo/Eiji Takeuchi(Studio BIS)

シェクター&シボレー&パンサーが今季初優勝

全長1.5マイル、シリーズ最大の24度バンクを持つテキサスでのナイトレースでは、トーマス・シェクター（パンサー）がホーニッシュJr.を0.0534秒差というシリーズ史上10番目の僅差で下し、今シーズン初勝利を挙げた。シェクターは02年ミシガン以来のキャリア2勝目、パンサーとシボレーエンジンは03年のフォンタナ以来の勝利を手に入れた。PPだったシェクターはピットストップなどで遅れてもタービュランス内での安定した走りでトップへ復活。先頭に立つとさらに強く、200周のうちの119周でリードラップを記録して優勝した。シェクターとホーニッシュJr.は序盤からタッグを組み続け、逃げるトニー・カナーン（AGR）を191周目にパス。その後はホーニッシュJr.からのプレッシャーを跳ね除け続けた。

3位に順位を落としたカナーンには、終盤土壇場になりスコット・シャープ（フェルナンデス）が襲いかかったが、カナーンはトップ3を死守。シャープは4位となった。5位にはカストロネベスが入り、最終ラップにひとつ順位を上げたウェルドンが6位。松浦孝亮（フェルナンデス）は14位スタートから今季ベストとなる7位に入り、予選3位だったパトリックはトラフィック内でのハンドリングが安定せず13位。ルーキー最上位はライアン・ブリスコー（ガナッシ）の11位。ロジャー安川（ドレイヤー&レインボールド）は予選17位から15位でゴールした。



今季でIRL撤退を表明しているシボレーに久々の勝利をもたらしたシェクター。ホーニッシュJr.の追撃を0.0534秒差で振り切った。

RESULT

2.414km×200周=482.800km　出走22台　夜間

順位	No	ドライバー	マシン	チーム	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	最高位	予選タイム	グリッド
1	4	T.シェクター	ダラーラIR3・シボレー	パンサー	FS	200周	1:45'47"2701	24"4364/176周目	1位	24"4942	1位
2	6	S.ホーニッシュJr	ダラーラIR3・トヨタ	マールボロ・ペンスキー	FS	200周	1:45'47"3235	24"4805/200周目	1位	24"7018	4位
3	11	T.カナーン	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	1:45'47"7719	24"3376/197周目	1位	24"8437	13位
4	8	S.シャープ	パノスPZ09C・ホンダ	デルファイ・フェルナンデス	FS	200周	1:45'47"8659	24"3868/107周目	2位	24"9725	16位
5	3	H.カストロネベス	ダラーラIR3・トヨタ	マールボロ・ペンスキー	FS	200周	1:45'48"0956	24"4229/195周目	1位	24"7423	10位
6	26	D.ウェルドン	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	1:46'00"4111	24"3996/179周目	1位	24"7406	8位
7	55	松浦孝亮	パノスPZ09C・ホンダ	スーパーアグリ・フェルナンデス	FS	200周	1:46'00"4416	24"2856/163周目	4位	24"8589	14位
8	27	D.フランキッティ	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	1:46'00"5070	24"4254/ 81周目	2位	24"7036	6位
9	17	V.メイラ	パノスPZ09C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	200周	1:46'00"5812	24"4972/ 22周目	3位	24"7028	5位
10	7	B.ハータ	ダラーラIR3・ホンダ	アンドレッティ・グリーン	FS	200周	1:46'00"6499	24"5220/ 21周目	1位	24"7920	11位
11	9	S.ディクソン	パノスPZ09C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	200周	1:46'01"0787	24"4013/ 91周目	8位	24"8877	15位
12	33	R.ブリスコー	パノスPZ09C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	200周	1:46'10"5800	24"4393/ 23周目	3位	24"8059	12位
13	16	D.パトリック	パノスPZ09C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	200周	1:46'10"6492	24"4483/ 57周目	6位	24"6308	3位
14	51	A.パロン	ダラーラIR3・トヨタ	レッドブル・チーバー	FS	199周	1:45'59"6655	24"5476/ 5周目	4位	25"1747	20位
15	24	ロジャー安川	ダラーラIR3・ホンダ	ドレイヤー&レインボルド	FS	199周	1:46'00"7470	24"3112/ 23周目	7位	25"0922	18位
16	83	P.カーペンティア	ダラーラIR3・トヨタ	レッドブル・チーバー	FS	199周	1:46'00"9032	24"5663/ 39周目	11位	25"2505	21位
17	10	D.マニング	パノスPZ09C・トヨタ	ターゲット・チップ・ガナッシ	FS	199周	1:46'07"2014	24"6195/ 4周目	4位	24"7412	9位
18	14	A.J.フォイトIV	ダラーラIR3・トヨタ	A.J.フォイトEnt	FS	198周	1:46'10"9769	24"5961/ 5周目	13位	no time	22位
19	2	T.エンゲ	ダラーラIR3・シボレー	パンサー	FS	194周	1:45'48"3681	24"2294/193周目	2位	24"6076	2位
20	20	E.カーペンター	ダラーラIR3・トヨタ	ビジョン	FS	63周	アクシデント	24"4629/ 37周目	11位	25"1525	19位
21	15	B.ライス	パノスPZ09C・ホンダ	レイホール・レターマン	FS	25周	メカニカル	24"6640/ 4周目	8位	24"7318	7位
22	91	J.カイト	ダラーラIR3・トヨタ	エタノール・ヘメルガーン	FS	6周	アクシデント	24"5497/ 6周目	20位	25"0757	17位

・優勝スピード:265.617km/h

・最速ラップ:T.エンゲ(ダラーラ)　24"2294　347.914km/h　193周目

・ラップリーダー:1-27=シェクター、28=ホーニッシュJr、29-37=カナーン、38-39=ホーニッシュJr、40-44=カナーン、45-50=シェクター、51-61=カナーン、62-114=シェクター、115-116=ウェルドン、117-125=カナーン、126-127=ハータ、18-140=カナーン、141-147=カストロネベス、148-170=シェクター、171-178=カナーン、179-183=ハータ、184-190=カナーン、191-200=シェクター

フォーミュラ・ニッポンのホームページ　http://www.f-nippon.co.jp

FN 全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第4戦　富士スピードウェイ

6月5日(予選4日)/富士スピードウェイ/主催:富士スピードウェイ(株)

●全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第4戦

Text/Fumio Watanabe(Racing on)　Photos/Masaru Hirata



松田への追突に関し「申し訳ないことをした」と非を認めたブノワはペナルティポイント1点の訓戒を受けた。本山哲はひどい風邪をひいていたが、レースで見事2位表彰台獲得し、ポイントランキングでもトップに返り咲く。



3番手からスタートした片岡龍也はトップを走行中の1コーナーでグリップを失いまさかのスピンアウト。『スピンしている間にエンジンがストールしてしまった。思うようにいかないですね……」と勝ちを逃した悔しさを語った。

豪雨による赤旗中断を乗り越えトレルイエが今季初優勝

新生富士スピードウェイで開催された初のFニッポンではあったが、勝負を分けたのは昔と変わらぬ気まぐれな“富士ウェザー”であった。

土曜1回目の予選では、このレースからの参戦が決まったロニー・クインタレッリがトップタイムを記録する一方、総合では「クルマが完璧だった」というリチャード・ライアンがPPを獲得する。

日曜日の決勝、スタート後1コーナーの多重クラッシュをくぐり抜けて片岡がトップに立つと、2番手ブノワ・トレルイエとの差を約3秒に保ちながらトップを快走した。しかし20周目あたりから降り出した雨はやがて豪雨となる。全車ウエットタイヤに履き替えたものの片岡は31周目1コーナーでスピンアウト。ストレートを走っていた土屋武士もスピンするほどの雨足となり、ここで赤旗中断。両者とも自力復帰ができずリタイアとなり、ルマン勢の1-2フィニッシュは水泡に帰した。

レースは2パート制となり16時30分にスタート。実質PPスタートとなったアンドレ・ロッテラーはトップを快走するが、13周目にエンジントラブルでリタイア。松田とトレルイエがトップ争いを展開した。ついに18周目のダンロップコーナーでトレルイエが松田に追突。松田はハーフスピンを喫するとともに、23周目には本山にもパスされる。そのままトレルイエはチェッカーを受け、今季初優勝を挙げた。

RESULT

4.563km×62(30+32)周=282.906km　出走15台　完走10台　曇りのち雨　2万4700人

順位	No	ドライバー	チーム	マシン(チューナー)	タイヤ	周	タイム	ベストタイム	最高位	予選タイム	グリッド
1	19	B.トレルイエ	mobilecast IMPUL	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	62周	1:03'40"504	1'30"509/23周目	1位	1'28"824	8位
2	23	本山　哲	Arting RACING with IMPUL	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	62周	1:03'47"765	1'30"545/11周目	2位	1'28"861	9位
3	5	松田　次生	TEAM 5ZIGEN	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	62周	1:03'50"489	1'30"267/23周目	1位	1'28"466	4位
4	1	R.ライアン	DoCoMoDANDELION	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	62周	1:03'58"185	1'30"621/11周目	1位	1'28"340	1位
5	4	R.クインタレリ	KONDO RACING	ローラB351・無限MF308(尾川)	BS	62周	1:03'59"363	1'30"854/21周目	3位	1'28"513	6位
6	11	平中　克幸	TEAM CERUMO	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	62周	1:04'03"258	1'30"443/23周目	1位	1'28"444	2位
7	20	井出　有治	mobilecast IMPUL	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	62周	1:04'10"744	1'30"798/22周目	5位	1'28"925	12位
8	32	小暮　卓史	PIAA NAKAJIMA	ローラB351・無限MF308(尾川)	BS	62周	1:04'20"308	1'30"545/19周目	7位	1'28"812	7位
9	12	高木虎之介	TAKAGI PLANNING with CERUMO	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	62周	1:04'28"849	1'31"139/23周目	8位	1'29"293	15位
10	2	服部　尚貴	DoCoMoDANDELION	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	62周	1:05'03"040	1'30"781/15周目	6位	1'28"882	11位
	31	A.ロッテラー	PIAA NAKAJIMA	ローラB351・無限MF308(尾川)	BS	44周	エンジン	1'30"800/22周目	1位	1'28"983	13位
	7	片岡　龍也	Forum Engineering Team LeMans	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	30周	スピンオフ	1'30"522/23周目	1位	1'28"465	3位
	8	土屋　武士	Forum Engineering Team LeMans	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	30周	スピンオフ	1'30"702/23周目	2位	1'28"879	10位
	3	山本　左近	KONDO RACING	ローラB351・無限MF308(尾川)	BS	25周		1'31"106/22周目	12位	1'28"478	5位
	28	野田　英樹	CARROZZERIA MOHN	ローラB351・無限MF308(東名)	BS	4周	スピンオフ	1'32"095/ 4周目	11位	1'29"049	14位

・優勝スピード:137.875km/h
・最速ラップ:松田次生(ローラ・無限)　1'30"267　181.9803km/h　23周目
・ラップリーダー(パート1):1-5=平中、6-25=片岡、26-27=トレルイエ、28=ライアン、29-30=片岡
・ラップリーダー(パート2):1-12=ロッテラー、13-17=松田、18-30=トレルイエ
・ペナルティ:平中はドライブスルー。
・降雨により赤旗中断、上記のタイムはパート2(32周)のもの。パート1の首位は松田次生(30周/47'30"300/173.279km/h)

全日本F3のホームページ　http://www.j-formula3.com

F3 全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第4戦　富士スピードウェイ

6月4-5日(予選4日)/富士スピードウェイ/主催:富士スピードウェイ(株)

全日本F3選手権第7&8戦

Text/Fumio Watanabe(Racing on)　Photos/Takashi Ogasawara, Fumio Watanabe(Racing on)



シーズンも中盤戦となる富士スピードウェイラウンドで2連勝を飾ったオリベイラ。SUGOラウンドで横溝に完敗していたが、借りをしっかり返した形となった。ポイントランキングも125点に伸ばし、2位の横溝に対して35点差をつけた。



第8戦ではオリベイラ、中嶋、池田のトムス勢が表彰台を独占した。2連勝のオリベイラは思わずVサイン。レースでは、月9ドラマ「エンジン」撮影用のヘルメットを3人がそれぞれ被って戦う様子も見られた。

SUGOラウンドの雪辱を果たしオリベイラが2連勝

全日本F3選手権の第7&8戦が富士スピードウェイで開催された。土曜日に行なわれた予選1回目は前ラウンドで2連勝を挙げた横溝が、第2戦はトムスの中嶋一貴がポールポジションを獲得し、シリーズランキングトップのジョアオ・パオロ・デ・オリベイラはともに2番手につけた。

土曜日に行なわれた第7戦決勝、ホールショットを決めたのは2番手スタートのオリベイラだった。横溝もなんとか食らい付くが「予選であった第2セクターでのアドバンテージが決勝ではトムス勢に追い付かれ」(横溝)てしまう。4周目の1コーナーでは中嶋にも抜かれて3番手に。この時点で中嶋との間にあった2秒の差を守り、オリベイラが5周のレースで逃げ切り勝ちを果たした。「SUGOでは予選がうまくいかず冬眠しているようだったが、やっと目覚めたよ」とオリベイラはレース後に語っている。

21周で行なわれた日曜日の第8戦も、絶妙のスタートを見せたのは2番手スタートのオリベイラだった。オリベイラは「(1周目の)ヘアピンの立ち上がりでミスして一瞬ギャップがつまった」というものの、追いかけるライバル勢とのマージンを周回ごとに広げ、2位中嶋との差を5秒までつけてトップでゴールした。3位には3番手スタートの横溝を7周目にパスした池田大祐が入り、トムス勢の表彰台独占が達成された。

RESULT

第7戦 4日 4.563km×15周=68.445km 完走14台　出走12台　曇り

順位	No	ドライバー	周	タイム	ベストタイム	予選タイム	グリッド
1	36	J.P.デ・オリベイラ	15周	24'27"406	1'37"520/14周目	1'37"871	2位
2	37	中嶋　一貴	15周	24'29"214	1'37"406/ 7周目	1'37"881	3位
3	12	横溝　直輝	15周	24'43"900	1'38"272/ 6周目	1'37"625	1位
4	5	J.リード	15周	24'51"473	1'38"613/ 9周目	1'38"603	5位
5	10	武藤　英紀	15周	25'00"931	1'38"532/ 2周目	1'39"216	9位
6	3	安岡　秀徳	15周	25'04"667	1'39"723/ 2周目	1'39"398	10位
7	33	番場　琢	15周	25'09"627	1'38"673/ 8周目	1'39"135	8位
8	38	池田　大祐	15周	25'09"628	1'38"225/ 9周目	1'38"134	4位
9	2	高崎　保浩	15周	25'15"070	1'38"801/ 7周目	1'39"670	11位
10	19	折目　遼	15周	25'16"052	1'40"073/15周目	1'40"059	12位
11	62	堀眼　宏紀	15周	25'16"764	1'40"015/ 7周目	1'40"480	13位
12	50	磯崎　元彦	15周	25'30"625	1'40"334 9周目	1'40"923	14位
	1	R.ストレイト	1周	アクシデント	2'53"472 1周目	1'39"075	7位
	14	P.モンティン	0周	アクシデント	－	1'38"736	6位

第8戦 5日 4.563km×21周=95.823km 出走14台　完走14台　曇り

順位	No	ドライバー	車名	マシン	周	タイム	ベストタイム	予選タイム	グリッド
1	36	J.P.デ・オリベイラ	DYNACITYトムスF305	ダラーラF305・トヨタ(トムス)	21周	34'24"315	1'37"972/13周目	1'37"590	2位
2	37	中嶋　一貴	TDPトムスF305	ダラーラF305・トヨタ(トムス)	21周	34'30"440	1'38"179/17周目	1'37"487	1位
3	38	池田　大祐	TDPトムスF305	ダラーラF305・トヨタ(トムス)	21周	34'41"257	1'38"476/18周目	1'37"861	4位
4	12	横溝　直輝	ThreeBond	ダラーラF305・ニッサン(東名)	21周	34'58"312	1'39"502/ 5周目	1'37"664	3位
5	10	武藤　英紀	Honda・M-TEC F107	童夢F107・無限(M-TEC)	21周	35'00"391	1'39"349/ 6周目	1'38"634	6位
6	2	高崎　保浩	Honda・戸田FIGHTEX	童夢F107・無限(戸田)	21周	35'00"965	1'39"361/20周目	1'38"860	9位
7	1	R.ストレイト	INGING F107	童夢F107・トヨタ(トリイ)	21周	35'01"694	1'39"171/18周目	1'38"723	8位
8	14	P.モンティン	ThreeBond	ダラーラF305・ニッサン(東名)	21周	35'02"137	1'38"778/18周目	1'38"201	5位
9	5	J.リード	INGING F107	童夢F107・トヨタ(トリイ)	21周	35'03"797	1'39"142/15周目	1'38"669	7位
10	33	番場　琢	DeODEOダラーラF305	ダラーラF305・トヨタ(トムス)	21周	35'04"696	1'39"216/16周目	1'38"925	10位
11	3	安岡　秀徳	INGING F107	童夢F107・トヨタ(トリイ)	21周	35'21"332	1'40"076/18周目	1'39"575	11位
12	19	折目　遼	佐川同級with M&Cダラーラ	ダラーラF304・トヨタ(トムス)	21周	35'25"323	1'40"281/16周目	1'39"894	12位
13	62	堀眼　宏紀	DENSO・ルボーセF305	ダラーラF305・トヨタ(トリイ)	21周	35'40"195	1'40"198/16周目	1'40"419	14位
14	50	磯崎　元彦	ZAP SPEED F305	ダラーラF305・トヨタ(トリイ)	21周	35'40"552	1'40"926/19周目	1'40"092	13位

・第7戦・優勝スピード:168.663km/h
・第7戦・最速ラップ:J.リード(童夢・トヨタ)　1'17"053　173.067km/h　14周目
・第7戦・ラップリーダー:1-15=オリベイラ
・第8戦・優勝スピード:167.638km/h
・第8戦・最速ラップ:J.P.デ・オリベイラ(ダラーラ・トヨタ)　1'37"972　167.668km/h 13周目
・第8戦・ラップリーダー:1-21=オリベイラ
・タイヤは全車ブリヂストン。

非選手権F3 （マールボロ・マスターズF3）

●6月12日／ザンドフールト(NL)／非選手権F3

【結果】 4.307km×25周＝107.675km 出走35台

							グリッド
1	1	L.ハミルトン	ダラーラ・メルセデス	25周	39'02"044		1/1'31"175
2	2	A.シュティル	ダラーラ・メルセデス	25周	39'08"521		2/1'31"441
3	24	L.ディ・グラッシ	ダラーラ・メルセデス	25周	39'09"298		4/1'31"461
4	25	P.ディ・レスタ	ダラーラ・メルセデス	25周	39'10"112		3/1'31"811
5	27	平手 晃平	ダラーラ・オペル	25周	39'28"961		7/1'32"443
6	26	G.パン・ダー・ガルデ	ダラーラ・オペル	25周	39'32"994		8/1'32"150

・優勝スピード：165.509km/h

・最速ラップ：L.ハミルトン(ダラーラ) 1'32"866 166.963km/h

・ヨーロッパ各地のF3スターを集めての恒例の一戦。ここでもハミルトンが快勝した。強豪揃いの中で平手は終始好位置を保って5位。1〜2位はASM、3〜4位はマナー・モータースポーツ、5〜6位はチーム・ロズベルグと、上位はチームメイト同士で2台ずつが並んだ。井原慶子は予選34位＆決勝25位。



好成績を残すことに成功したユーロF3に参戦中の平手。

イギリスF3 （ノックヒル）

●5月22日／ノックヒル(GB)／イギリスF3選手権第7〜8戦

【第7戦結果】 2.090km×25周＝52.250km 出走23台

							グリッド
1	14	A.パレンテ	ダラーラF305・無限	25周	22'58"695		1/46"923
2	69	R.ルイス	ダラーラF305・無限	25周	23'06"515		4/47"124
3	26	M.コンウェイ	ダラーラF305・オペル	25周	23'07"475		2/47"009
4	8	S.ケーン	ローラB05/30・無限	25周	23'15"028		3/47"079
5	1	D.ディラニ	ローラB05/30・無限	25周	23'18"223		10/47"467
6	4	C.バッケルド	ダラーラF305・無限	25周	23'43"177		5/47"196

・優勝スピード：136.433km/h

・最速ラップ：S.ケーン(ローラ) 54"025 139.269km/h 18周目

【第8戦結果】 2.090km×25周＝52.250km 出走23台

							グリッド
1	14	A.パレンテ	ダラーラF305・無限	25周	20'00"876		1/54"015
2	12	M.アスマー	ダラーラF305・無限	25周	20'09"062		3/54"255
3	6	C.キムボール	ダラーラF305・無限	25周	20'09"553		5/54"503
4	8	S.ケーン	ローラB05/30・無限	25周	20'09"921		7/54"753
5	27	D.クラーク	ダラーラF305・無限	25周	20'21"659		13/55"147
6	2	J.ウォーカー	ダラーラF305・オペル	25周	20'24"100		8/54"820

・優勝スピード：156.636km/h

・最速ラップ：R.ルイス(ダラーラ) 47"039 159.952km/h 11周目

・開幕戦を欠場したポルトガル人アルバロ・パレンテ(カーリンMS)が今回も2勝を挙げ、ポイントリーダーへと浮上した。井原慶子は予選20位＆決勝16位と予選21位＆決勝15位。

イギリスF3 （スラクストン）

●5月29日／スラクストン(GB)／イギリスF3選手権第9〜10戦

【第9戦結果】 3.7915km×16周＝60.664km 出走23台

							グリッド
1	6	C.キムボール	ダラーラF305・無限	16周	18'02"145		1/1'07"140
2	12	M.アスマー	ダラーラF305・無限	16周	18'05"808		6/1'07"697
3	4	C.バッケルド	ダラーラF305・無限	16周	18'07"438		4/1'07"585
4	26	M.コンウェイ	ダラーラF305・オペル	16周	18'08"135		2/1'07"396
5	14	A.パレンテ	ダラーラF305・無限	16周	18'10"488		3/1'07"534
6	69	R.ルイス	ダラーラF305・無限	16周	18'12"920		7/1'07"827

・優勝スピード：201.813km/h

・最速ラップ：C.バッケルド(ダラーラ) 1'06"945 203.890km/h 13周目

【第10戦結果】 3.7915km×16周＝60.664km 出走23台

							グリッド
1	6	C.キムボール	ダラーラF305・無限	16周	20'26"422		1/1'06"848
2	12	M.アスマー	ダラーラF305・無限	16周	20'31"239		4/1'07"431
3	4	C.バッケルド	ダラーラF305・無限	16周	20'35"608		3/1'07"419
4	69	R.ルイス	ダラーラF305・無限	16周	20'36"306		5/1'07"629
5	27	D.クラーク	ダラーラF305・無限	16周	20'43"874		10/1'07"796
6	26	M.コンウェイ	ダラーラF305・オペル	16周	20'44"162		6/1'07"716

・優勝スピード：178.071km/h

・最速ラップ：C.キムボール(ダラーラ) 1'06"921 203.963km/h 7周目

・高速コースのスラクストンではアメリカ人チャーリー・キムボールが2連勝。井原慶子は予選22位＆決勝20位と予選22位＆決勝18位。

チャンプカー （テカテ・テルメクス・モンテレイ・グランプリ）

●5月22日／モンテレイ(MEX)／BSチャンプカー・ワールド・シリーズ・パワード・バイ・フォード第2戦

【結果】 3.386km×76周＝257.336km 出走19台

							グリッド
1	2	B.ジュンケイラ	ローラ・フォード	76周	2:03'38"021		5/1'14"649
2	27	A.レンジャー	ローラ・フォード	76周	2:03'39"397		14/1'15"610
3	15	A.タグリアーニ	ローラ・フォード	76周	2:03'40"868		4/1'14"342
4	9	J.ウィルソン	ローラ・フォード	76周	2:03'46"255		2/1'14"204
5	1	S.ボーダイ	ローラ・フォード	76周	2:03'47"183		1/1'13"627
6	21	C.ダ・マッタ	ローラ・フォード	76周	2:03'47"839		9/1'15"118
7	31	R.ハンター・レイ	ローラ・フォード	76周	2:03'49"579		17/1'16"252
8	4	B.ビルドハイム	ローラ・フォード	76周	2:03'57"095		15/1'15"692
9	19	O.セルビア	ローラ・フォード	76周	2:03'58"988		7/1'14"922
10	10	A.J.アルメンディンガー	ローラ・フォード	75周	2:03'57"620		11/1'15"261
11	8	T.グロック	ローラ・フォード	69周	アクシデント		12/1'15"288
12	34	N.フィリップ	ローラ・フォード	68周	アクシデント		13/1'15"487
13	7	M.ドミンゲス	ローラ・フォード	56周	アクシデント		6/1'14"817
14	12	J.バッサー	ローラ・フォード	54周	アクシデント		8/1'15"032
15	3	P.トレーシー	ローラ・フォード	49周	アクシデント		3/1'14"321
16	5	M.マーシャル	ローラ・フォード	39周	アクシデント		19/1'17"991
17	11	R.スペラフィコ	ローラ・フォード	28周	アクシデント		16/1'16"140
18	52	J.ゲーターズ	ローラ・フォード	23周	メカニカル		18/1'16"412
19	55	R.ブレマー	ローラ・フォード	13周	メカニカル		10/1'15"258

・優勝スピード：124.888km/h

・最速ラップ：T.グロック(ローラ) 1'15"307 161.863km/h 31周目

・メキシコに遠征しての一戦はイエロー続出の荒れた展開となり、ブルーノ・ジュンケイラが今季初優勝（ただレース週間後のインディ500で負傷）。2位にはカナダ人ルーキーのアンドリュー・レンジャーが食い込んだ。セバスチャン・ボーダイとポール・トレーシーはまたも接触して互いに罵り合う。

チャンプカー （タイム・ウォーナー・ケーブル・ロードランナー225）

●6月4日／ミルウォーキー(USA:WI)／BSチャンプカー・ワールド・シリーズ・パワード・バイ・フォード第3戦

【結果】 1.661km×221周＝367.081km 出走17台

							グリッド
1	3	P.トレーシー	ローラ・フォード	221周	1:45'01"259		5/21"268
2	10	A.J.アルメンディンガー	ローラ・フォード	221周	1:45'04"629		2/21"109
3	2	O.セルビア	ローラ・フォード	221周	1:45'07"380		9/21"609
4	9	J.ウィルソン	ローラ・フォード	221周	1:45'08"118		3/21"125
5	12	J.バッサー	ローラ・フォード	221周	1:45'09"591		1/21"081
6	1	S.ボーダイ	ローラ・フォード	220周	1:45'05"586		6/21"356
7	7	M.ドミンゲス	ローラ・フォード	220周	1:45'10"688		10/21"632
8	55	R.ブレマー	ローラ・フォード	220周	1:45'17"524		16/22"424
9	8	T.グロック	ローラ・フォード	219周	1:45'18"802		14/22"281
10	15	A.タグリアーニ	ローラ・フォード	218周	1:45'23"937		11/21"722
11	21	C.ダ・マッタ	ローラ・フォード	217周	1:45'18"882		4/21"261
12	34	N.フィリップ	ローラ・フォード	216周	1:45'11"960		12/21"883
13	5	M.マーシャル	ローラ・フォード	216周	1:45'12"407		15/22"283
14	11	R.スペラフィコ	ローラ・フォード	211周	1:45'22"891		17/23"379
15	4	B.ビルドハイム	ローラ・フォード	174周	アクシデント		8/21"584
16	27	A.レンジャー	ローラ・フォード	125周	アクシデント		13/21"954
17	31	R.ハンター・レイ	ローラ・フォード	5周	アクシデント		7/21"454

・優勝スピード：209.698km/h

・最速ラップ：P.トレーシー(ローラ) 22"208 269.221km/h 221周目

・伝統のミルウォーキー1マイル・オーバルではトレーシーが貫禄の勝利。2位には若手A.J.アルメンディンガーが食い込み、インディ500で負傷したジュンケイラに替わってニューマン・ハース陣営に加わったオリオール・セルビアが3位に入り期待に応えた。予選ではベテランのジミー・バッサーが久々にPPを奪う。

NASCAR （ネクステル・オールスター・チャレンジ）

●5月21日／ロウズ(USA:TX)／非選手権NASCARネクステル・カップ

【結果】 2.414km×90周＝217.260km 出走22台

							グリッド
1	6	M.マーティン	フォード・トーラス	90周	1:11'05"		2
2	38	E.サドラー	フォード・トーラス	90周			4
3	25	B.ビッカーズ	シボレー・モンテカルロ	90周			21
4	24	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ	90周			14
5	48	J.ジョンソン	シボレー・モンテカルロ	90周			6
6	88	D.ジャレット	フォード・トーラス	90周			19

・優勝スピード：183.386km/h

・高額賞金のオールスター戦。今年限りで第一線を退く予定のマーク・マーティンが健在ぶりを示した。

NASCAR （コカコーラ600）

●5月29日／ロウズ(USA:TX)／NASCARネクステル・カップ第12戦

【結果】 2.414km×400周＝965.600km 出走43台

							グリッド/mph
1	48	J.ジョンソン	シボレー・モンテカルロ	400周	5:13'52"		5/190.739
2	18	B.ラボンテ	シボレー・モンテカルロ	400周			34/187.859
3	99	C.エドワーズ	フォード・トーラス	400周			12/189.800
4	19	J.メイフィールド	ダッジ・チャージャー	400周			36/187.617
5	12	R.ニューマン	ダッジ・チャージャー	400周			1/192.988
6	16	G.ビッフル	フォード・トーラス	400周			29/188.587

・優勝スピード：184.588km/h

・PP：R.ニューマン(ダッジ) 27"981 192.988mph=310.583km/h

・シリーズ最長の600マイル戦。最終ラップの最終コーナーでボビー・ラボンテをかわしたジミー・ジョンソンが600マイル3連覇を達成。

NASCAR （MBNAレースポインツ400）

●6月5日／ドーバー(USA:DE)／NASCARネクステル・カップ第13戦

【結果】 1.609km×400周＝643.600km 出走43台

							グリッド
1	16	G.ビッフル	フォード・トーラス	400周	3:15'43"		2
2	5	Ky.ブッシュ	シボレー・モンテカルロ	400周			22
3	6	M.マーティン	フォード・トーラス	400周			12
4	48	J.ジョンソン	シボレー・モンテカルロ	400周			1
5	2	R.ウォレス	ダッジ・チャージャー	400周			11
6	25	B.ビッカーズ	シボレー・モンテカルロ	400周			27

・優勝スピード：197.347km/h

・レース後半はグレッグ・ビッフルに敵はなく、4秒以上の大差を付けて今季4勝目。予選は雨のためキャンセルされ、獲得ポイントによるグリッドとなる。

NASCAR （ポコノ500）

●6月12日／ポコノ(USA:PA)／NASCARネクステル・カップ第14戦

【結果】 4.023km×201周＝808.623km 出走43台

							グリッド/mph
1	99	C.エドワーズ	フォード・トーラス	201周	3:53'24"		29/165.551
2	25	B.ビッカーズ	シボレー・モンテカルロ	201周			3/168.334
3	01	J.ネメチェク	シボレー・モンテカルロ	201周			18/166.227
4	5	Ky.ブッシュ	シボレー・モンテカルロ	201周			38/164.519
5	15	M.ウォルトリップ	シボレー・モンテカルロ	201周			1/169.052
6	48	J.ジョンソン	シボレー・モンテカルロ	201周			21/165.902

・優勝スピード：km/h

・PP：M.ウォルトリップ(シボレー) 53"238 169.052mph=272.062km/h

・新鋭カール・エドワーズは今回も優勝後にマシンの屋根上から後ろ宙返り降りを披露。ブライアン・ビッカーズ、カイル・ブッシュといった若手が活躍した。

ALMS （アメリカン・ル・マン at ミドオハイオ）

●5月22日／ミドオハイオ(USA:OH)／アメリカン・ル・マン・シリーズ第3戦

【結果】 3.634km×117周＝425.178km 出走23台

							グリッド
1	P1-1	16	J.ウィーバー／B.ライツィンガー ローラEX257・AER	117周	2:46'06"925		2/1'12"431
2	P1-2	20	C.ダイソン／A.ウォレス ローラEX257・AER	117周	2:46'32"253		5/1'13"272
3	P1-3	2	E.ビッロ／F.ビエラ アウディR8	116周	2:46'19"356		4/1'13"184
4	P1-4	15	下田隼成／T.チルトン ザイテック04S	113周	コースアウト		1/1'11"333
5	GT1-1	3	R.フェローズ／J.オコネル コルベットC6R	112周	2:46'11"912		9/1'18"131
6	GT1-2	4	O.ギャビン／O.ベレッタ コルベットC6R	112周	2:46'46"542		8/1'18"033
9	GT2-1	23	T.ベルンハルト／R.デュマ ポルシェ911GT3RSR	109周	2:47'28"990		14/1'22"663
14	P2-1	8	J.バック／G.コスモ クラージュC65・マツダ	105周	コースアウト		10/1'18"321

・優勝スピード：153.572km/h

・最速ラップ：下田隼成(ザイテック) 1'12"592 180.218km/h 45周目

・予選で2位を1秒以上引き離すタイムを記録したのはALMS初挑戦となる20歳の下田隼成。レースでは他車との接触でトップを失うが、その後も表彰台圏内をキープ。終盤マセラーティとの接触、ピットストップペナルティなどにより6番手まで後退、追い上げるも、結局4位に終わる。1〜2位はダイソン・レーシングのローラ・AER。



21歳のイギリス人トム・チルトンと組み、ALMSデビューを果たした下田。レースは4位に終わったが、PP獲得で周囲に印象付けた。

グランダム （モン・トレンブラン6時間）

●5月21日／モン・トレンブラン(CDN)／グランダム・ロレックス・スポーツカー・シリーズ第5戦

【結果】 4.265km×188周＝801.820km 出走40台

							グリッド
1	DP-1	2	M.デュノ／A.ウォレス／J.ラマース クロフォード・ポンティアック	188周	6:00'28"240	19/1'37"164	
2	DP-2	02	S.ヨハンソン／C.ワグナー ライレー・レクサス	188周	6:00'32"083	4/1'30"418	
3	DP-3	01	S.ブルエット／L.ディアス ライレー・レクサス	188周			1/1'29"972
4	DP-4	19	M.ギドレイ／M.マクドウェル ライレー・BMW	188周			6/1'31"143
5	DP-5	66	J.ベルクマイスター／C.フィッティパルディ ライレー・ポンティアック	188周			7/1'31"229
6	DP-4	10	M.アンジェレッリ／W.テイラー ライレー・ポンティアック	188周			2/1'29"991
13	GT-1	22	I.ジェイムズ／C.グリーソン／J.ハンド BMW M3	180周			27/1'40"272

・優勝スピード：133.456km/h

・最速ラップ：A.ウォレス(クロフォード) 1'30"533 169.596km/h 175周目

・難コースのモントレンブランは雨中の一戦。終盤、アンディ・ウォレスがステファン・ヨハンソン、スコット・ブルエットらとの接戦を制する。そのウォレスは翌日はALMSミドオハイオに参戦して2位となる。

グランダム （サーレンズ6時間オブ・ザ・グレン）

●6月12日／ワトキンスグレン(USA:NY)／グランダム・ロレックス・スポーツカー・シリーズ第7戦

【結果】 5.472km×150周＝820.800km 出走45台

							グリッド
1	DP-1	67	T.クローン／N.ヨンソン ライレー・ポンティアック	150周			17/1'49"886
2	DP-2	66	J.ベルクマイスター／C.フィッティパルディ ライレー・ポンティアック	150周			8/1'46"780
3	DP-1	01	S.ブルエット／L.ディアス ライレー・レクサス	150周			2/1'45"959
4	DP-4	19	M.マクドウェル／M.ギドレイ ライレー・BMW	150周			3/1'46"139
5	DP-5	02	S.ヨハンソン／C.ワグナー ライレー・レクサス	150周			4/1'46"391
6	DP-6	10	M.アンジェレッリ／W.テイラー ライレー・ポンティアック	150周			1/1'45"687
15	GT-1	14	W.ヘンツラー／C.フリードマン／L.キーン ポルシェGT3カップ	145周			26/1'58"105

・最速ラップ：M.アンジェレッリ(ライレー) 1'47"002 184.101km/h 90周目

インフィニティ・プロ （フタバ・フリーダム100）

●5月27日／インディアナポリス(USA:IN)／メナーズ・インフィニティ・プロ・シリーズ第4戦

【結果】 4.023km×40周＝160.920km 出走18台

							グリッド
1	1	J.カマラ	ダラーラ・インフィニティ	40周	40'52"6390		1/1'34"8018
2	33	W.カニンガム	ダラーラ・インフィニティ	40周	40'52"7709		5/1'36"0816
3	20	J.ドレイク	ダラーラ・インフィニティ	40周	40'53"3842		4/1'35"8870
4	3	A.アンサー	ダラーラ・インフィニティ	40周	40'52"8035		7/1'36"6401
5	4	M.ロス	ダラーラ・インフィニティ	40周	40'53"7840		6/1'36"5620
6	7	T.グレッグ	ダラーラ・インフィニティ	40周	40'54"4346		2/1'35"0444

・優勝スピード：236.219km/h

・最速ラップ：J.ハーブ(ダラーラ) 47"3021 306.203km/h 27周目

・インディ500の前座。予選は2周の合計タイムによる。



ブラジル人ルーキーのジェイミー・カマラ（左）がインディ前座で勝利。

Race Result Compilation/Ring Archives

OVERSEAS EVENT

GP2 《モナコグランプリ》

●5月21日／モンテカルロ(MC)／GP2シリーズ第3戦

【結果】 3.340km×44周＝146.960km 出走22台

						グリッド
1	8	A.キャロル	ダラーラ・メカクローム	44周	1:04'41"326	3/1'24"751
2	17	G.プルニ	ダラーラ・メカクローム	44周	1:04'41"983	2/1'24"724
3	9	N.ロズベルグ	ダラーラ・メカクローム	44周	1:04'42"427	7/1'25"494
4	1	S.スピード	ダラーラ・メカクローム	44周	1:04'59"778	5/1'25"405
5	22	H.コバライネン	ダラーラ・メカクローム	44周	1:05'34"724	1/1'24"665
6	16	M.ラウダ	ダラーラ・メカクローム	43周	1:06'08"136	16/1'28"401
7	2	C.アルタム	ダラーラ・メカクローム	43周	1:06'08"554	19/1'29"941
8	21	S.エルナンデス	ダラーラ・メカクローム	42周	1:04'51"160	18/1'28"947
9	11	O.プラ	ダラーラ・メカクローム	41周	1:04'51"514	4/1'24"996
10	19	B.ガルシア	ダラーラ・メカクローム	40周	エンジン	14/1'27"260
11	3	N.ピケJr	ダラーラ・メカクローム	40周	ギヤボックス	22/2'01"514
12	4	A.ネグラン	ダラーラ・メカクローム	40周	スピン	21/1'55"008
	23	N.ラビエール	ダラーラ・メカクローム	33周	スピン	10/1'26"083
	10	A.プレマー	ダラーラ・メカクローム	23周	スピン	11/1'26"287
	24	C.ピッチオーネ	ダラーラ・メカクローム	11周	アクシデント	6/1'25"483
	18	N.ヤニ	ダラーラ・メカクローム	10周	ブレーキ	9/1'25"918
	14	J-M.ロペス	ダラーラ・メカクローム	10周	ギヤボックス	23/no time
	12	R.シャープ	ダラーラ・メカクローム	8周	ギヤボックス	20/1'36"477
	15	F.ファウジー	ダラーラ・メカクローム	6周	エンジン	17/1'28"853
	7	G.パンターノ	ダラーラ・メカクローム	0周	エンジン	8/1'25"709
	20	J-C.アルバレス	ダラーラ・メカクローム	0周	アクシデント	12/1'26"463
	25	F.モンファルティーニ	ダラーラ・メカクローム	0周		13/1'27"168
ns	5	E.ピゾ	ダラーラ・メカクローム	--	赤灯コースイン	15/1'27"307

・優勝スピード：136.308km/h

・最速ラップ：H.コバライネン(ダラーラ) 1'23"864 143.375km/h 44周目

・PPスタートからトップを快走していたヘイキ・コバライネンが義務付けピットストップの際にホイールがなかなか外れず、大きく後退。イギリス人アダム・キャロルが追いすがるジャンマリア・プルニを退けて優勝する。吉本大樹はエンジントラブルのため予選1周もできずDNS。

GP2 《ヨーロッパグランプリ》

●5月28～29日／ニュルブルクリンク(D)／GP2シリーズ第4戦

【レース1結果】 28日 5.148km×33周＝169.867km 出走24台

						グリッド
1	22	H.コバライネン	ダラーラ・メカクローム	33周	1:01'43"066	17/1'43"965
2	7	G.パンターノ	ダラーラ・メカクローム	33周	1:01'44"898	1/1'43"862
3	9	N.ロズベルグ	ダラーラ・メカクローム	33周	1:02'08"019	11/1'43"939
4	10	A.プレマー	ダラーラ・メカクローム	33周	1:02'23"586	22/1'44"598
5	3	N.ピケJr	ダラーラ・メカクローム	33周	1:02'24"226	12/1'45"331
6	18	N.ヤニ	ダラーラ・メカクローム	33周	1:02'32"103	3/1'44"176
7	24	C.ピッチオーネ	ダラーラ・メカクローム	33周	1:02'32"204	14/1'45"523
8	17	G.プルニ	ダラーラ・メカクローム	33周	1:02'37"365	2/1'44"128
9	12	R.シャープ	ダラーラ・メカクローム	33周	1:02'50"985	13/1'45"463
10	16	M.ラウダ	ダラーラ・メカクローム	33周	1:02'51"758	23/1'46"656
11	6	吉本 大樹	ダラーラ・メカクローム	33周	1:03'00"538	7/1'44"748
12	23	N.ラビエール	ダラーラ・メカクローム	33周	1:03'03"063	6/1'44"739
13	14	J-M.ロペス	ダラーラ・メカクローム	33周	1:03'03"816	4/1'44"266
14	15	F.ファウジー	ダラーラ・メカクローム	33周	1:03'08"570	24/1'47"266
15	21	S.エルナンデス	ダラーラ・メカクローム	33周	1:03'15"176	20/1'46"429
16	1	S.スピード	ダラーラ・メカクローム	32周	1:01'56"367	8/1'44"865
17	2	C.アルタム	ダラーラ・メカクローム	32周	1:01'57"268	21/1'46"503
18	20	J-C.アルバレス	ダラーラ・メカクローム	30周	アクシデント	15/1'47"550
	5	E.ピゾ	ダラーラ・メカクローム	8周	ホイール	5/1'44"477
	11	O.プラ	ダラーラ・メカクローム	0周	アクシデント	9/1'44"879
	8	A.キャロル	ダラーラ・メカクローム	0周	アクシデント	10/1'44"914
	19	B.ガルシア	ダラーラ・メカクローム	0周	アクシデント	16/1'45"661
	25	F.モンファルティーニ	ダラーラ・メカクローム	0周	アクシデント	18/1'45"789
	4	A.ネグラン	ダラーラ・メカクローム	0周	アクシデント	19/1'45"946

・優勝スピード：165.156km/h

・最速ラップ：S.スピード(ダラーラ) 1'44"992 176.516km/h 20周目

【レース2結果】 29日 5.148km×24周＝123.552km 出走22台

						グリッド
1	24	C.ピッチオーネ	ダラーラ・メカクローム	24周	42'42"210	2
2	8	A.キャロル	ダラーラ・メカクローム	24周	42'49"071	21
3	3	N.ピケJr	ダラーラ・メカクローム	24周	42'49"697	4
4	9	N.ロズベルグ	ダラーラ・メカクローム	24周	42'49"937	6
5	21	S.エルナンデス	ダラーラ・メカクローム	24周	42'57"077	15
6	25	F.モンファルティーニ	ダラーラ・メカクローム	24周	42'59"480	22
7	7	G.パンターノ	ダラーラ・メカクローム	24周	43'03"215	7
8	11	O.プラ	ダラーラ・メカクローム	24周	43'05"106	20
9	12	R.シャープ	ダラーラ・メカクローム	24周	43'17"529	9
10	15	F.ファウジー	ダラーラ・メカクローム	24周	43'38"441	14
11	5	E.ピゾ	ダラーラ・メカクローム	24周	44'03"120	19
12	1	S.スピード	ダラーラ・メカクローム	23周	43'48"343	16
13	18	N.ヤニ	ダラーラ・メカクローム	22周	ブレーキ	3
14	14	J-M.ロペス	ダラーラ・メカクローム	22周	42'48"961	13
15	20	J-C.アルバレス	ダラーラ・メカクローム	22周	43'53"121	18
	2	C.アルタム	ダラーラ・メカクローム	17周	スピン	17
	17	G.プルニ	ダラーラ・メカクローム	16周	ギヤボックス	1
	4	A.ネグラン	ダラーラ・メカクローム	6周	スピン	24
	22	H.コバライネン	ダラーラ・メカクローム	2周	アクシデント	8
	23	N.ラビエール	ダラーラ・メカクローム	1周	アクシデント	12
	10	A.プレマー	ダラーラ・メカクローム	1周	アクシデント	5
	16	M.ラウダ	ダラーラ・メカクローム	1周	アクシデント	10
ns	6	吉本 大樹	ダラーラ・メカクローム	--	ギヤボックス	11

・優勝スピード：173.595km/h

・最速ラップ：S.スピード(ダラーラ) 1'43"853 178.452km/h 17周目

・予選ではコバライネン／ニコ・ロズベルグ／アレックス・プレマーの3名が貴族連反のためベストタイム抹消でグリッド暗格。スタートではストールが相次ぎ、1コーナーでは多重事故が発生、セーフティーカー出動という荒れた展開。レース1ではコバライネンがジョルジオ・パンターノを抑え切り、レース2ではモナコ国籍のクリビオ・ピッチオーネが初優勝。

WSR 《モナコグランプリ》

●5月22日／モンテカルロ(MC)／ワールド・シリーズbyルノー第2戦

【結果】 3.340km×25周＝83.500km 出走25台

						グリッド
1	19	C.モンタナーリ	ダラーラ・ルノー	25周	38'32"231	1/1'25"465
2	14	J.バン・ラゲン	ダラーラ・ルノー	25周	38'34"768	2/1'25"655
3	5	A.パレズ	ダラーラ・ルノー	25周	38'35"127	3/1'25"680
4	15	T.ゴメンディ	ダラーラ・ルノー	25周	38'36"231	5/1'25"757
5	8	R.クビカ	ダラーラ・ルノー	25周	38'37"179	4/1'25"725
6	9	E.トッカチェーロ	ダラーラ・ルノー	25周	38'37"577	7/1'26"315

・優勝スピード：130.004km/h

・最速ラップ：E.トッカチェーロ(ダラーラ) 1'25"775 140.181km/h

・イタリア人クリスチャン・モンタナーリが快勝。福田良は予選11位＆決勝9位。

WSR 《バレンシア》

●6月4～5日／バレンシア(E)／ワールド・シリーズbyルノー第3戦

【レース1結果】 4日 4.005km×19周＝76.095km 出走28台

						グリッド
1	7	F.ボルテイロ	ダラーラ・ルノー	19周	26'46"474	1/1'20"989
2	8	R.クビカ	ダラーラ・ルノー	19周	26'47"621	2/1'21"036
3	4	W.パワー	ダラーラ・ルノー	19周	26'48"448	6/1'21"104
4	5	A.パレズ	ダラーラ・ルノー	19周	26'49"077	7/1'21"298
5	16	S.パジェノー	ダラーラ・ルノー	19周	26'50"018	10/1'21"352
6	27	P.ピレー	ダラーラ・ルノー	19周	26'55"710	11/1'21"619

・優勝スピード：170.524km/h

・最速ラップ：E.サリニョン(ダラーラ) 1'22"448 174.874km/h

【レース2結果】 5日 4.005km×27周＝108.135km 出走28台

						グリッド
1	15	T.ゴメンディ	ダラーラ・ルノー	27周	40'41"311	7/1'21"668
2	5	A.パレズ	ダラーラ・ルノー	27周	40'42"145	5/1'21"421
3	21	E.サリニョン	ダラーラ・ルノー	27周	40'43"844	3/1'21"272
4	20	D.パジーニ	ダラーラ・ルノー	27周	40'46"316	12/1'21"938
5	10	T.コストカ	ダラーラ・ルノー	27周	40'48"420	16/1'22"025
6	1	G.モンディーニ	ダラーラ・ルノー	27周	40'51"160	23/1'23"090

・優勝スピード：159.458km/h

・最速ラップ：E.サリニョン(ダラーラ) 1'27"842 164.136km/h

・PP：A.ゾーバー(ダラーラ) 1'21"252

・フェリックス・ボルテイロとトリスタン・ゴメンディが1勝ずつ。混戦の度合いがさらに増す。福田良はレース1は予選17位＆決勝17位、レース2は予選21位＆決勝9位。

イタリアF3000 《イモラ》

●5月15日／イモラ(I)／3000プロシリーズ第2戦

【結果】 4.933km×15周＝73.995km 出走16台

						グリッド
1	7	N.ジードラー	ローラB99/50・ザイテック	15周	25'45"472	1/1'39"407
2	14	M.ブスネッリ	ローラB99/50・ザイテック	15周	25'55"029	4/1'41"197
3		T.リーネマン	ローラB99/50・ザイテック	15周	26'04"875	2/1'41"013
4	4	M.モッチ	ローラB99/50・ザイテック	15周	26'09"071	6/1'41"402
5		A.ボネッティ	ローラB99/50・ザイテック	15周	26'11"162	5/1'41"353
6		S.マンセル	ローラB99/50・ザイテック	15周	26'28"421	9/1'41"762

・優勝スピード：172.363km/h

・最速ラップ：N.ジードラー(ローラ) 1'41"991 174.121km/h

FIA-GT 《イモラ》

●5月29日／イモラ(I)／FIA-GT選手権第4戦

【結果】 4.933km×97周＝478.501km 出走24台

						グリッド
1	GT1-1	6	B.ロンギン／A.クムペン／M.ヘゼマンズ コルベットC5R	97周	3:01'40"505	1/1'45"835
2	GT1-2	11	P.ラミー／G.ガルデル フェラーリ550Mマラネロ	97周	3:01'59"769	2/1'46"126
3	GT1-3	10	F.バビーニ／T.ビアジ マセラーティMC12	97周	3:02'04"510	7/1'46"639
4	GT1-4	15	A.ベルトリーニ／K.ベンドリンガー マセラーティMC12	97周	3:02'34"262	10/1'47"297
5	GT1-5	16	P.ペーター／C.バンクーム／R.ルシノフ マセラーティMC12	96周	3:01'44"312	3/1'46"227
6	GT1-6	3	J.メロJr／J-P.ベロク フェラーリ575マラネロGTC	94周	燃料切れ	11/1'47"549
7	GT2-1	88	E.コラール／T.サグデン ポルシェ996GT3RSR	94周	3:02'19"095	14/1'51"082

・優勝スピード：158.030km/h

・最速ラップ：M.ヘゼマンズ(シボレー) 1'47"868 164.635km/h 4周目

・今季意外な速さを見せていたGLPKカースポーツのシボレー・コルベットC5R(マイク・ヘゼマンズ／バート・ロンギン／アンソニー・クムペン)がほぼ独走優勝を達成、北米では活躍していたが、ヨーロッパのFIA-GTでは初の勝利となった。今回はフェラーリもマセラーティもまるで歯が立たなかった。



後続を19秒リードして、ゴールラインを駆け抜けたコルベット。

DTM 《ブルノ》

●6月5日／ブルノ(CZ)／DTM第4戦

【結果】 5.403km×30周＝162.090km 出走20台

						グリッド
1	1	M.エクストロム	アウディA4DTM	30周	58'52"558	4/1'52"564
2	5	T.クリステンセン	アウディA4DTM	30周	58'52"846	3/1'52"442
3	10	H-H.フレンツェン	オペル・ベクトラGTS	30周	59'17"252	2/1'52"371
4	3	G.パフェット	AMGメルセデスCクラス	30周	59'21"061	1/1'52"191
5	21	J.グリーン	AMGメルセデスCクラス	30周	59'23"555	9/1'53"883
6	14	C.アプト	アウディA4DTM	30周	59'27"113	13/1'52"942

・優勝スピード：165.185km/h

・最速ラップ：M.トムツィク(アウディ) 1'54"786 169.453km/h

・昨年の王者マティアス・エクストロムがチームメイトのトム・クリステンセンを際どく抑えて今季初優勝。オペルに乗るハインツ・ハラルド・フレンツェンが意外な好走を見せ、自身初のDTM表彰台を獲得。

WTCC 《イモラ》

●5月29日／イモラ(I)／FIAツーリングカー選手権第4戦

【レース1結果】 4.933km×11周＝54.263km 出走32台

						グリッド
1	6	F.ジョバナルディ	アルファロメオ156	11周	22'12"202	1/1'58"573
2	5	A.ガルシア	BMW 320i	11周	22'15"348	2/1'59"159
3	1	A.プリオール	BMW 320i	11周	22'20"333	6/1'59"630
4	43	D.ミューラー	BMW 320i	11周	22'21"328	9/1'59"685
5	7	A.ファルフスJr	アルファロメオ156	11周	22'24"501	4/1'59"377
6	26	R.コルチアーゴ	ホンダ・アコードユーロR	11周	22'27"377	7/1'59"659

・優勝スピード：146.635km/h

・最速ラップ：F.ジョバナルディ(アルファロメオ) 2'00"208 147.734km/h 4周目

【レース2結果】 4.933km×11周＝54.263km 出走32台

						グリッド
1	43	D.ミューラー	BMW 320i	11周	22'17"549	5
2	1	A.プリオール	BMW 320i	11周	22'19"576	6
3	6	F.ジョバナルディ	アルファロメオ156	11周	22'23"371	8
4	8	R.リデル	SEATトレド・キュプラ	11周	22'24"355	9
5	7	A.ファルフスJr	アルファロメオ156	11周	22'26"344	4
6	4	A.ザナルディ	BMW 320i	11周	22'27"996	1

・優勝スピード：146.048km/h

・最速ラップ：F.ジョバナルディ(アルファロメオ) 2'00"625 147.223km/h 2周目

・ベテランのファブリツィオ・ジョバナルディがレース1で久々の勝利。レース2ではディルク・ミューラーとアンディ・プリオールのBMW勢が1-2。後輪駆動率に課せられる50kgハンデがアレックス・ザナルディについては30kgとなり、これにより彼は8位と6位に食い込む。

BTCC 《ブランズハッチ》

●6月5日／ブランズハッチ(GB)／イギリス・ツーリングカー選手権第7～9戦

【第7戦結果】 1.973km×24周＝47.352km 出走14台

						グリッド
1	5	M.ニール	ホンダ・インテグラ	24周	20'18"601	1/49"312
2	6	C.ターキントン	ボクスホール・アストラ	24周	20'18"905	6/49"733
3	2	Y.ミューラー	ボクスホール・アストラ	24周	20'19"662	3/49"642
4	11	J.プラト	SEATトレド・キュプラ	24周	20'20"203	7/49"752
5	57	L.ハインズ	SEATトレド・キュプラ	24周	20'21"399	9/49"788
6	21	R.コラード	MG ZS	24周	20'21"924	5/49"726

・優勝スピード：139.888km/h

・最速ラップ：J.ビックフォード(SEATトレド) 49"884 142.386km/h 5周目

【第8戦結果】 1.973km×27周＝53.271km 出走14台

						グリッド
1	5	M.ニール	ホンダ・インテグラ	27周	24'35"608	1
2	11	J.プラト	SEATトレド・キュプラ	27周	24'36"618	4
3	8	D.イーブズ	ホンダ・インテグラ	27周	24'36"808	14
4	2	Y.ミューラー	ボクスホール・アストラ	27周	24'37"956	3
5	6	C.ターキントン	ボクスホール・アストラ	27周	24'38"362	2
6	21	R.コラード	MG ZS	27周	24'38"596	6

・優勝スピード：129.964km/h

・最速ラップ：D.イーブズ(ホンダ) 49"890 142.369km/h 21周目

【第9戦結果】 1.973km×27周＝53.271km 出走14台

						グリッド
1	2	Y.ミューラー	ボクスホール・アストラ	27周	24'30"175	6
2	8	D.イーブズ	ホンダ・インテグラ	27周	24'30"499	7
3	11	J.プラト	SEATトレド・キュプラ	27周	24'32"027	8
4	10	J.ケイ	ホンダ・シビックタイプR	27周	24'35"794	10
5	6	C.ターキントン	ボクスホール・アストラ	27周	24'37"068	5
6	5	M.ニール	ホンダ・インテグラ	27周	24'37"321	9

・優勝スピード：130.444km/h

・最速ラップ：T.チルトン(ホンダ) 49"805 142.612km/h 7周目

ポルシェSC 《モナコグランプリ》

●5月21日／モンテカルロ(MC)／ポルシェ・ミシュラン・スーパーカップ第3戦

【結果】 3.340km×16周＝53.440km 出走18台

						グリッド
1	4	P.アイスマン	ポルシェ911GT3カップ	16周	26'29"214	1/1'37"012
2		S.オルテッリ	ポルシェ911GT3カップ	16周	26'33"574	2/1'37"287
3	3	A.ザムベドリ	ポルシェ911GT3カップ	16周	26'35"356	3/1'37"451
4	23	R.ウェストブルック	ポルシェ911GT3カップ	16周	26'36"208	5/1'37"592
5	46	R.リーツ	ポルシェ911GT3カップ	16周	26'47"649	6/1'38"217
6	7	D.セーレンズ	ポルシェ911GT3カップ	16周	26'51"808	4/1'37"546

・優勝スピード：121.056km/h

・最速ラップ：D.セーレンズ(ポルシェ) 1'38"034 122.651km/h 7周目

ポルシェSC 《ヨーロッパグランプリ》

●5月29日／ニュルブルクリンク(D)／ポルシェ・ミシュラン・スーパーカップ第4戦

【結果】 5.148km×14周＝72.072km 出走18台

						グリッド
1	39	C.メンツェル	ポルシェ911GT3カップ	14周	29'22"150	1/2'03"099
2	3	A.ザムベドリ	ポルシェ911GT3カップ	14周	29'23"531	4/2'03"204
3	8	F.ワルフィッシュ	ポルシェ911GT3カップ	14周	29'23"787	6/2'03"419
4	4	P.アイスマン	ポルシェ911GT3カップ	14周	29'26"237	3/2'03"150
5	23	R.ウェストブルック	ポルシェ911GT3カップ	14周	29'28"903	5/2'03"288
6	5	G.ホリオン	ポルシェ911GT3カップ	14周	29'30"566	10/2'04"062

・優勝スピード：147.240km/h

・最速ラップ：A.ザムベドリ(ポルシェ) 2'04"527 148.826km/h

ユーロF3 《モナコグランプリ》

●6月20～21日／モンテカルロ(MC)／F3ユーロシリーズ第4戦

【レース1結果】 20日 3.340km×18周＝60.120km 出走23台

						グリッド
1	1	L.ハミルトン	ダラーラ・メルセデス	18周	28'42"069	1/1'28"593
2	2	A.シュティル	ダラーラ・メルセデス	18周	28'43"846	2/1'29"202
3	3	L.デュバル	ダラーラ・オペル	18周	28'54"594	3/1'29"316
4	4	J.ロシター	ダラーラ・オペル	18周	28'55"583	5/1'29"640
5	23	F.ペレラ	ダラーラ・オペル	25周	29'00"609	4/1'29"523
6	14	F.カルボーネ	SLCR1・オペル	25周	29'03"938	6/1'29"976

・優勝スピード：125.681km/h

・最速ラップ：A.シュティル(ダラーラ) 1'28"017 136.610km/h 17周目

【レース2結果】 21日 3.340km×26周＝86.840km 出走23台

						グリッド
1	1	L.ハミルトン	ダラーラ・メルセデス	26周	39'04"191	1
2	3	L.デュバル	ダラーラ・オペル	26周	39'11"835	3
3	23	F.ペレラ	ダラーラ・オペル	26周	39'14"704	4
4	4	J.ロシター	ダラーラ・オペル	26周	39'15"373	5
5	7	L.ディ・グラッシ	ダラーラ・メルセデス	26周	39'39"924	7
6	8	P.ディ・レスタ	ダラーラ・メルセデス	26周	39'40"779	8

・優勝スピード：133.361km/h

・最速ラップ：L.ハミルトン(ダラーラ) 1'28"797 135.410km/h 9周目

・ルイス・ハミルトンがモナコでもダブル優勝を決める。途中ガードレールに接触するシーンもあったが、大事には至らなかった。反対に、ASMのチームメイトであるアドリアン・シュティルはレース1では僅差の2位となったものの、レース2ではハミルトンの背後に就いた際にスピンしてクラッシュ、勝機を失った。平手晃平は予選19位、レース1は16位、レース2は3周で事故のためリタイア。

Race Result

OVERSEAS EVENT

トヨタアトランティック(テカテ・テルメクス・モンテレイ・グランプリ)

●5月22日／モンテレイ(MEX)／チャンプカー・トヨタ・アトランティック選手権第2戦

【結果】 3.386km×32周＝108.352km 出走13台

							グリッド
1	11	C.ツウォルスマン	スウィフト・トヨタ	32周	46'43"327		1/1'26"831
2	6	T.ケースメッツ	スウィフト・トヨタ	32周	46'44"559		2/1'27"967
3	7	D.マルティネス	スウィフト・トヨタ	32周	46'56"357		5/1'27"637
4	3	A.ペセット	スウィフト・トヨタ	32周	46'58"524		4/1'27"580
5	12	K.レジェ	スウィフト・トヨタ	32周	47'09"540		8/1'28"864
6	24	K.ケリー	スウィフト・トヨタ	32周	47'45"722		9/1'29"350

・優勝スピード:139.146km/h
・最速ラップ:C.ツウォルスマン(スウィフト) 1'26"620 140.725km/h 30周目

AUS-V8 (イースタン・クリーク)

●5月29日／イースタン・クリーク(AUS)／V8スーパーカーズ・オーストラリア選手権第4戦

【レース1結果】 3.93km×36周＝141.48km 出走34台

							グリッド
1	1	M.アムブローズ	フォード・ファルコンBA	36周	1:00'28"5261		3/1'31"7278
2	888	C.ラウンズ	フォード・ファルコンBA	36周	1:00'34"9890		1/1'31"5010
3	11	S.リチャーズ	ホールデン・コモドアVZ	36周	1:00'52"5105		4/1'31"8373
4	51	G.マーフィー	ホールデン・コモドアVZ	36周	1:00'56"7161		7/1'31"9332
5	9	R.インゴール	フォード・ファルコンBA	36周	1:00'56"9899		6/1'31"8736
6	22	T.ケリー	ホールデン・コモドアVZ	36周	1:00'57"3045		8/1'32"4283

・優勝スピード:140.368km/h
・最速ラップ:C.ラウンズ(フォード) 1'32"8516 152.372km/h 8周目

【レース2結果】 3.93km×36周＝140.40km 出走34台

							グリッド
1	888	C.ラウンズ	フォード・ファルコンBA	36周	1:01'46"3894		2
2	1	M.アムブローズ	フォード・ファルコンBA	36周	1:01'48"4061		1
3	51	G.マーフィー	ホールデン・コモドアVZ	36周	1:01'48"6463		4
4	22	T.ケリー	ホールデン・コモドアVZ	36周	1:01'54"4820		6
5	11	S.リチャーズ	ホールデン・コモドアVZ	36周	1:01'55"6658		3
6	9	R.インゴール	フォード・ファルコンBA	36周	1:01'56"1257		5

・優勝スピード:136.370km/h
・最速ラップ:C.ラウンズ(フォード) 1'32"9370 152.232km/h 2周目

AUS-V8 (上海)

●6月11～12日／上海(RCN)／V8スーパーカーズ・オーストラリア選手権第5戦

【レース1結果】 11日 5.4km×22周＝118.8km 出走32台

							グリッド
1	22	T.ケリー	ホールデン・コモドアVZ	22周	41'49"4584		6/1'50"2211
2	11	S.リチャーズ	ホールデン・コモドアVZ	22周	41'50"5601		2/1'50"0360
3	2	M.スカイフ	ホールデン・コモドアVZ	22周	41'53"4526		1/1'49"8516
4	888	C.ラウンズ	フォード・ファルコンBA	22周	41'53"8357		5/1'50"1862
5	1	M.アムブローズ	フォード・ファルコンBA	22周	41'54"3447		7/1'50"5851
6	021	P.ラディシチュ	ホールデン・コモドアVZ	22周	41'55"5014		4/1'50"1682

・優勝スピード:170.427km/h
・最速ラップ:T.ケリー(ホールデン) 1'51"0737 175.019km/h 11周目

【レース2結果】 12日 5.4km×30周＝162.0km 出走31台

							グリッド
1	2	M.スカイフ	ホールデン・コモドアVZ	30周	56'55"5933		3
2	11	S.リチャーズ	ホールデン・コモドアVZ	30周	56'58"2826		2
3	22	T.ケリー	ホールデン・コモドアVZ	30周	56'58"6066		1
4	1	M.アムブローズ	フォード・ファルコンBA	30周	57'06"6939		5
5	021	P.ラディシチュ	ホールデン・コモドアVZ	30周	57'09"8069		6
6	9	R.インゴール	フォード・ファルコンBA	30周	57'13"3246		13

・優勝スピード:170.746km/h
・最速ラップ:T.ケリー(ホールデン) 1'51"0557 175.047km/h 10周目

【レース3結果】 12日 5.4km×30周＝162.0km 出走31台

							グリッド
1	22	T.ケリー	ホールデン・コモドアVZ	30周	59'32"3831		3
2	11	S.リチャーズ	ホールデン・コモドアVZ	30周	59'33"6256		2
3	021	P.ラディシチュ	ホールデン・コモドアVZ	30周	59'34"2887		5
4	23	J.フィンカップ	ホールデン・コモドアVZ	30周	59'34"5951		8
5	328	M.ウィルソン	ホールデン・コモドアVZ	30周	59'38"4099		14
6	6	J.ブライト	フォード・ファルコンBA	30周	59'41"3359		20

・優勝スピード:163.252km/h
・最速ラップ:M.アムブローズ(フォード) 1'51"1012 174.976km/h 13周目
・オーストラリアで人気のV8ツーリングカー選手権が中国:上海に初遠征。

APRC (ラリー・ド・ヌーベル・カレドニア)

●5月20～22日／ニューカレドニア(F)／アジア・パシフィック・ラリー選手権第2戦

【結果】 出走13台・完走9台

1	4	J.パリマキ／J.カリオレポ	三菱ランサー・エボⅧ	2:23'11"
2	3	J-L.レイロー／C.プリノン	スバル・インプレッサSTI	2:24'04"
3	10	P.クリスチャン／F.ベロー	三菱ランサー・エボⅥ	2:30'41"
4	11	E.クロイニェ／F.カイヤール	スバル・インプレッサ	2:30'43"
5	8	C.H.カン／B.チン	三菱ランサー・エボⅧ	2:32'34"
6	5	G.アーガイル／J.ブラック	三菱ランサー・エボⅧ	2:36'09"

・田口勝彦(ランサー・エボⅧ)はメカニカルトラブルのためリタイア。



開幕戦キャンベラに続き、2連勝を飾ったパリマキ。

DOMESTIC EVENT

S耐 (MINE 500km)

●5月29日(予選28日)／MINE／主催:MRSC、CQM／スーパー耐久シリーズ第3戦

【結果】 3.330839km×155周＝516.28004km 出走29台

								グリッド
1	1-1	25	織戸学/谷口信輝	YO				
			ADVAN DENAG GT3	911GT3	155周	4:08'27"56		1/1'30"839
2	1-2	24	井上貴志/畑明彦	YO				
			PCJ ADVAN PORSCHE	911GT3	152周	4:08'27"76	8/1'34"109	
3	2-1	11	中谷明彦/木下隆之	YO				
			オーリンズ・ランサーEVOIX	CT9A	152周	4:09'03"73	3/1'32"955	
4	2-2	2	吉田寿博/小泉和寛	DL				
			FUJITSUBO hpi IMPREZA	GDB	151周	4:08'30"51	4/1'32"983	
5	1-3	3	木下みつひろ/影山正美	YO				
			エンドレスアドバンZ	Z33	150周	4:09'22"23	6/1'33"920	
6	2-3	20	小川日出生/福山英朗/砂子塾長	YO				
			RSオガワADVANランサー	CT9A	149周	4:09'02"82	10/1'35"354	
7	2-4	6	富弥順広/関豊	DL				
			FALKEN☆愛山治☆EVO	CT9A	149周	4:09'43"28	7/1'34"056	
8	3-1	23	尾本直史/山田英二	YO				
			C-WEST ORC アドバンZ	Z33	148周	4:09'36"12	12/1'35"410	
9	3-2	27	小林且雄/筒井克彦	YO				
			FINAムスクエアーADVAN M3	E46	148周	4:09'54"48	14/1'35"680	
10	3-3	19	奥水敏明/黒澤翼/菊地誠	YO				
			EBBRO☆Z☆TC-KOBE	Z33	148周	4:09'59"38	15/1'35"687	
11	3-4	29	古谷直広/山下潤一郎/行方由久	YO				
			PERSONS elf YH NSX FAB	NA2	147周	4:08'29"12	11/1'35"385	
12	3-5	15	長島正明/浅井亮博/倉嶋新一	YO				
			岡部自動車ハーツRX-7	FD3S	147周	4:09'43"76	17/1'36"328	
13	5-1	80	佐々木孝太/植田正幸	YO				
			ネストwithアベル雅YH	SXE10	146周	4:08'44"71	20/1'36"889	
14	5-2	37	峰尾恭輔/長嶋正興/影山正彦	YO				
			ARTA F.O.S. アルテッツァ	SXE10	146周	4:08'55"35	19/1'36"871	
15	2-5	30	赤鬼オヤジ/飯口良平/古谷直樹	YO				
			オガワディクセルADVANランサー	CT9A	146周	4:09'52"47	16/1'35"772	
16	3-6	60	谷川達也/清水康弘	YO				
			Nico Cut S2000	AP1	145周	4:09'19"01	22/1'37"344	
17	3-7	48	ヒロミ小園/星野一樹	YO				
			フィールズT&GアドバンZ	Z33	145周	4:09'43"18	13/1'35"546	
18	3-8	7	白井剛/杉林健一/一条智也	YO				
			メーカーズ ゼナドリン RX-7	FD3S	145周	4:09'55"54	18/1'36"416	
19	5-3	36	黒澤琢弥/中嶋一貴	YO				
			MAZIORA SPIRIT ALTEZZA	SXE10	144周	4:09'29"38	23/1'37"453	
20	4-1	73	前嶋秀司/山本すばる	YO				
			ロイヤルハウス・YH・ランナップD	DC5	143周	4:09'57"14	26/1'39"488	
21	4-2	10	渡辺明/小林敬一	YO				
			edge channel ADVANTAGE	DC5	142周	4:09'49"68	24/1'38"417	
22	4-3	18	浅野武夫/岡野陽眼/森正行	YO				
			コスモソニック21 FKインテグラ	DC5	141周	4:09'57"00	28/1'39"936	
23	5-4	96	難田和巳/三沢伸輔/竹志幸洋	DL				
			ネッツ大分アクレアルテッツア	SXE10	139周	4:09'02"52	29/1'44"782	
24	4-4	81	榎井伸也/幸内秀憲/横本達也	YO				
			EXTOLL with FAB YH	DC5	139周	4:09'08"87	27/1'39"712	
25	2-6	13	WADA-Q村田信博/Y.HINOKI	YO				
			シーケンシャル エンドレスアドバン座間	CT9A	138周	4:08'42"71	9/1'35"330	
26	2-7	63	樋口統也/清水和夫/池田昌弘	DL				
			WING PERMAGARD IMPREZA	GDB	120周	4:08'46"65	5/1'33"913	
27	1-4	1	田中哲也/荒聖治	FK				
			FALKEN☆PORSCHE	911GT3	110周	4:08'56"89	2/1'31"037	
	2	57	カルロス本田/中村徳/久乗俊二	DL				
			アクレ Gキッス★RSKランサー	CT9A	82周		21/1'37"063	
	5	17	田中篤/松永まさひろ	DL				
			INGS & RUNUPキーパー インテグラ	DC5	69周		25/1'39"094	

・優勝スピード:124.676km/h
・最速ラップ:荒聖治(ポルシェ) 1'32"679 129.382km/h 4周目
・ペナルティ:No.7と20は30秒ストップ、No.2と11はドライブスルー。

Fトヨタ (全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第4戦富士)

●6月5日／富士スピードウェイ／エッソ・フォーミュラトヨタ・シリーズ第3戦

【結果】 4.563km×15周＝68.445km 出走16台

							グリッド
1	71	石浦 宏明	ロッテ爽 Team Naoki FT	15周	26'29"799		1/1'44"916
2	8	大嶋 和也	TDPスカラシップFT	15周	26'32"819		3/1'45"323
3	7	関口 雄飛	TDPスカラシップFT	15周	26'40"628		4/1'45"507
4	82	水谷 大介	PERSON'Sウインズ FT	15周	26'41"975		5/1'45"647
5	28	高井 美豪	Zeus i ラbp FT	15周	26'49"333		7/1'45"766
6	62	坂本 雄也	ノームフェスト・ルボーセFT	15周	26'50"651		6/1'45"665

・優勝スピード:154.989km/h
・最速ラップ:阿部翼(FT30) 1'45"250 156.074km/h 13周目

Fドリーム (フォーミュラドリーム第3戦)

●6月5日／鈴鹿サーキット／フォーミュラドリーム選手権第3戦

【結果】 5.807km×17周＝98.719km 出走10台

							グリッド
1	2	塚越 広大	SRS-F スカラシップFD	17周	35'45"001		1/2'03"484
2	5	伊沢 拓也	ARTA FD	17周	35'55"779		2/2'04"197
3	9	原田 惇	タイシwith太鼓亭大阪FD	17周	35'59"903		4/2'04"767
4	3	内田 優	SRS-F スカラシップFD	17周	36'01"871		3/2'04"462
5	10	山本すばる	ロイヤルハウス PSY FD	17周	36'08"486		7/2'05"709
6	4	甲野 将航	ウインズ PERSON'S FD	17周	36'09"952		5/2'05"055

・優勝スピード:165.682km/h
・最速ラップ:塚越広大(FD03) 2'04"508 167.902km/h 14周目

JRC 4WD (ひえつき '05)

●5月21～22日／宮崎県・椎葉村／主催:R-10-N／全日本ラリー選手権4輪駆動部門第1戦

【Cクラス】出走22台

1	1	奴田原文雄／小田切順之	ADVAN-PIAAランサー	42'59"2
2	5	石田正史／宮城孝仁	DLテイン マルシェ ランサー	43'16"4
3	6	鎌田卓麻／加勢直毅	東京スバル インプレッサ	43'17"1

【Bクラス】出走7台

1	23	原口貴／新井正和	スピードマスター・インプレッサ	45'00"6
2	24	大嶋治夫／井手上達也	セーフティ21アドバンGC8	45'35"4
3	29	関根正人／五十嵐恵子	DL・TEIN・BRIGランサー	45'56"9

【Aクラス】出走5台

1	32	小倉雅慎／平山真理	デューポイント DL ストーリア	46'53"0
2	31	小野寺清之／里田正彦	ダイハツ・ストーリア4X4	47'53"6
3	33	村田康介／塚神潤	BOOBOW・DL・ストーリア	48'18"8

JRC 2WD (2005年MACラリー)

●5月27～29日／愛知県・久万高原／主催:MAC、ETOILE、D.C.R
全日本ラリー選手権2輪駆動部門第2戦

【Cクラス】出走8台

1	60	大庭誠介／高橋浩子	REPSOL ADVANスターレット	58'07"1
2	56	青鳥巧／高橋巧	星自ターゲットBRIGEP	58'16"7
3	54	藤井博樹／原信義	FLEX★bpDLスターレット	59'16"0

【Bクラス】出走34台

1	51	榊雅広／井手上達也	J&SクスコKYB BSDB8	1:02'05"1
2	52	アキラ／安東貞敏	ARUZE TRD C-ONE CELICA	1:02'07"3
3	44	横尾芳則／加藤将敏	スキルガレージカトウ(自)DC2	1:02'07"4

【Aクラス】出走18台

1	16	島田雅道／藤田洋文	シックスセンスDLレカロシティ	1:03'23"7
2	14	山本剛／伊藤洋幸	Garage-knobシティ	1:03'52"5
3	12	西山敏／馬瀬耕平	el.DL.WAKO'S.NASシティ	1:04'14"5

ジムカーナ (SUGO ALL JAPAN GYMKHANA)

●5月22日／スポーツランドSUGO／主催:奥州VICIC／全日本ジムカーナ選手権第3戦

【Dクラス】出走9台

1	138	小林キュウテン	K-oneアドバンF車＋1	K1-05	1'00"786
2	133	村上 仁	OHLINS☆DL☆YT41	YT41	1'01"198
3	134	猪口 直幸	ニホンオートモービルカレッジ車	FH20R	1'02"043

【SCクラス】出走14台

1	129	谷森 雅彦	アドバン森本戸田GABランサー	CT9A	1'03"617
2	123	西田 竜治	アドバンSPM関口CDSシティ	GA2	1'06"303
3	127	尾崎 誠治	BSラックSPMランサーWMX	CP9A	1'06"446

【SA3クラス】出走6台

1	114	天満 清	MOTIVEBSクスコランサー	CT9A	1'05"474
2	115	川脇 一晃	ダンロップチャレンジャランサー	CT9A	1'05"634
3	113	西原 正樹	AxisHKSBS55ランサー	CT9A	1'05"886

【SA2クラス】出走6台

1	108	五月女明弘	FORTチャレ関後福風見RX7	FD3S	1'08"097
2	107	大槻 隆夫	アドバンハートRmWmTRX7	FD3S	1'08"670
3	109	鷹巣 義幸	ASEガナドールDLインテグラ	DC2	1'08"731

【SA1クラス】出走17台

1	101	志賀野 浩	CSP BRIGエグゼジビック	EK9	1'09"595
2	93	永井伸一郎	DL URGENT RX8	SE3P	1'09"637
3	99	八木かつこ	猫ADVANレイズSPMシティ	GA2	1'09"858

【N4クラス】出走16台

1	83	菱井 将文	BSハート クスコランサー	CT9A	1'05"886
2	85	茅野 成樹	MアーツDLFBSFWランサー	CT9A	1'05"982
3	82	津川 信次	DL☆FBS☆URGランサーIX	CT9A	1'06"145

【N3クラス】出走30台

1	69	山野 哲也	EXEDY 55S NSX	NA2	1'06"373
2	60	新井 大輔	ATS&アクロス BS NSX	NA1	1'07"400
3	40	山野 直也	EXEDY 55S NSX	NA2	1'07"528

【N2クラス】出走22台

1	36	松本 敏	PRSアドバンゼロスインテグラ	DC2	1'08"872
2	33	中島 聡	エヴゼスポーツ!インテグラ	DC2	1'09"138
3	34	加藤 秀彰	BS正和Qエルアドバンインテグラ	DC2	1'09"253

【N1クラス】出走17台

1	17	斉藤 邦夫	FKマッシモADVANヴィッツ	SCP10	1'14"745
2	14	折茂 紀彦	DLジースパイス風見ヴィッツ	SCP10	1'15"141
3	9	早坂 剛	ディレッツァSKIP!Vitz	SCP10	1'15"532

ダートトライアル (HOKKAIDO DIRT SPECIAL in SUNAGAWA)

●5月29日／オートスポーツランドスナガワ／主催:AG.MSC北海道、S.C.D.C／晴れ
全日本ダートトライアル選手権第4戦

【Dクラス】出走11台

1	1	河内 渉	BSカヤバCMSC☆ミラージュ	CA4A	1'24"917
2	114	高橋 一志	ARUZE・C-ONEセリカD	ZZT23D	1'25"223
3	4	高杉 卓志	フォルテックKYBDL・FTO	TD05E	1'25"924

【SC3クラス】出走9台

1	13	楠岡 悟	DLレイズBPEDインプレッサ	GDB	1'26"311
2	21	平塚 忠博	ダイハツC3ストーリア	M111S	1'26"489
3	11	炭山 義昭	TSSボテンザジールランサー	CP9A	1'26"947

【SC2クラス】出走5台

1	22	小清水昭一郎	ハートDLDCCSミラジーノ	L710S	1'27"036
2	25	鈴木 功敏	オクヤマ・シャルムストーリア	M112S	1'28"185
3	24	青木 辰之	FORTECエクセディBSミラ	L260S	1'30"509

【SC1クラス】出走5台

1	65	新山 信夫	ボテンザガレージノブシビック	EK9	1'32"107
2	32	福山 重義	スーパーGバムタウBSシビック	EK9	1'32"262
3	89	藤井ヒデキ	RSK・DL・シビック	EK9	1'32"661

【SA2クラス】出走15台

1	41	北村 和浩	DLプレジャー☆インプレッサ	GDB	1'26"165
2	14	櫛田 正文	テインDLヤッコCMSCランサ	CP9A	1'26"920
3	80	伊藤 上司	オメガ・なつき・東洋ランサー	CP9A	1'29"032

【SA1クラス】出走12台

1	54	川島 秀樹	DL☆トゥルースF☆インテグラ	DC2	1'33"144
2	72	山崎 利博	ベンズオイルBS☆WMシビック	EK9	1'33"355
3	67	戸田 浩	オクヤマADVANシビック	EK9	1'33"908

【N3クラス】出走30台

1	42	荒井 信介	CMSCクスコアドバンランサー	CT9A	1'26"831
2	31	田崎 克典	ベンズオイル・ボテンザランサー	CT9A	1'27"117
3	43	吉村 修	ATSシューCMSCDLランサー	CT9A	1'27"287

【N2クラス】出走14台

1	71	原 宣司	ウィンマックスDLストーリア	M112S	1'31"029
2	25	佐藤 秀昭	ダイハツN2ストーリア	M112S	1'31"485
3	75	岡林 亮太	EXEDYテインDLストーリア	M112S	1'33"236

【N1クラス】出走17台

1	51	石井 淳	ヤマトALEX BSインテグラ	DC5	1'32"762
2	4	丸山 博行	ディライト シビック	EK4	1'33"094
3	10	和泉 泰至	竹治商会・ミラージュ	CJ4A	1'33"831

※Race Reportは6月15日終了時点のイベントを掲載しています。



三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

NEWS &TOPICS
ニュース&トピックス

**F1、WRC、Fニッポン、SUPER GTを中心に
世界中のモータースポーツシーンで
起こったさまざまな出来事を伝える
レーシングオン・ニュースページ**

F1

前代未聞・出走は6台のみ アメリカGPタイヤ騒動の顛末

Text/Shigenori Ogura Photos/Hiroaki Matsumoto



なにより被害を被ったのは高速バトルを期待してインディアナポリスに詰めかけた観衆だったということを忘れてはいけない。

F1第9戦アメリカGP決勝は6台のみでスタートし、世界中のF1ファンを失望と疑問の渦に巻き込んだまま終了した。前代未聞の週末を追った。

まず金曜日のフリー走行でラルフ・シューマッハーが最終コーナーを通過中に外壁に衝突。幸い外傷はなかったが、医師の判断により欠場となった。事故原因としてタイヤが疑われ、同じトヨタのリカルド・ゾンタのほかマクラーレン、レッドブルにも同様の問題が見つかった。

これを受けてミシュランは金曜日中に現地とフランスの研究所で問題のタイヤを調査。しかし明確な原因はつきとめられず翌土曜日、FIAのチャーリー・ホワイティング競技長に書面で、安全のために最終コーナーのターン13を減速する措置を申請した。対してFIAは、1チームに2種類のドライタイヤを供給する上で、なぜ安全幅の大きいものを1種類準備しなかったのかと叱責した。そして、供給先チームに対して現在のタイヤで安全にターン13を通過できる速度を明示して、それを守らせるようにと指示した。また、ミシュランが別のタイヤをフランスから空輸している代替タイヤを装着することはルール違反であるとも回答した。さらに、打診されたターン13へのシケイン設置案もルール違反であり、他チームおよびほかのタイヤメーカーにとって不公平な競技になってしまうとして一蹴した。

緊急な対処を求められることになったミシュランは、今回のタイヤが安全上保障できないことを認めた上で、そのタイヤで走行するにはターン12と13の減速が必要であると再度FIAに要請した。だがFIAは、自発的に減速するか、予選で使用されていない新タイヤで走るか(これにはペナルティあり)、タイヤ交換を繰り返すかのどれかからチームが選択するようにと指示。大きな進展も打開策もないまま予選は終了し、日曜日を迎えることになった。こうした一連の動きの中で、チーム側は対策を協議し続けていたが、全員一致の結論が見出せなかった。そしてスタート直前の段階で、フェラーリを除く全チームはグリッドに着かないことを決定。しかしジョーダンがグリッドに向ったことで他チームもこれに追従。通常どおり、全車でのフォーメイションラップが始まった。だがしかし、ミシュランを装着する7チームは1周を終えてそのままピットへ向かうことで合意し、それを実行した……。

レース後、インディアナポリス(IMS)のトニー・ジョージは、チェッカーを振ることも表彰式への出席も拒否した。観客からはFIA、IMS、ミシュラン、FOAなどを相手にチケット代の返金と移動費などの賠償を求める裁判が起こされた。FIAは7チームの代表を、6月29日に行なわれる世界モータースポーツ評議会へ召喚することを決定した。この7チームには、スタート45分前までにスタートしない旨を報告する義務を怠ったことと、モータースポーツへの名誉毀損をしたという嫌疑がかかっているのだという。


謝罪するとともに「安全性を優先した」とコメント。

WRC

さらなる盛り上がり必至 ラリー・ジャパン2005開催概要

Photo/Naoki Kobayashi

6月9日、東京でWRC第13戦ラリー・ジャパンの開催発表が行なわれた。

開催期間は9月30日から10月2日までの3日間。セレモニアルスタートは前日の29日だ。

2年目となる今年も、帯広市に本部を構えて、十勝一帯に27SSを展開する予定となっている。コースは昨年と若干変わり、新設コースやラリー北海道以来の復活コースが加わったほか、帯広市近郊の音更町内にもショートコースを設定。さらに50kmというWRCでも最長の部類に入るコースも設定されるという。

帯広市内のセレモニアルスタート、北愛国のサービス、そして陸別のギャラリーSSと札内のスーパーSSは昨年同様の予定だが、第3レグではスーパーSSとシェイクダウンコースを繋いでサービスパークに至るコースも検討中という。

観戦チケットに関しては7月中旬よりローソンチケットで発売される予定だ。観戦ツアーも豊富に販売される模様。


詳細は公式サイト〈www.rallyjapan.jp〉をチェック!

F1

BMWがザウバーを買収 ウイリアムズはどうなる?

Text/Shigenori Ogura Photo/Hiroaki Matsumoto

BMWはミュンヘンの技術開発センターで来季に関する緊急会見を行ない、ザウバーチームを買収することを発表した。

発表によるとBMWはチーム株式の大部分を取得、来年からその施設と人員を含めて直接運営することになるという。


「よろしく頼んだよ」「こちらこそ」

ザウバーの株式はオーナーのP・ザウバー氏とクレディスイス社が保有しているが、ザウバー氏の保有分はすでに取得、残りも今後段階的に取得していくという。ザウバー氏はチーム経営から退くもののアドバイザーとしてチームに留まる方針。

BMWのM・タイセンは「理想的なパッケージングは完全に一体化したチームで一貫したプロセスがないと実現できない」と語り、ウイリアムズとの関係悪化があったことを示唆した。

ウイリアムズへのエンジン供給契約は来年まで残っているがあくまでも独占供給を望んできており今後への影響は確実だ。変更も視野に、他メーカーとも交渉中と伝えられている。

SUPER GT

富士でGTテスト開催
ミカ・サロがニッサンでドライブ

6月14～16日の3日間、富士スピードウェイにおいてホンダとニッサンによるGTのマシンテストが行なわれた。

曇天ながらドライ路面となった初日、噂されたホンダのNAエンジン搭載車は結局姿を見せず、従来通りのターボエンジン車を小暮卓史が走らせた（NA車はSUGOでテストを実施していた模様）。ニッサンもテスト車両を持ち込んで井出有治や柳田真孝が空力パーツのテストを精力的にこなしたが、注目はドライバーだった。元F1ドライバーで過去には日本でレース参戦の実績もあるミカ・サロがテストドライブを行なったのだ。サロ自身からのオファーにNISMOが応える形で実現したもので、日本のGTマシンをドライブするのは初めてとあって注目された。

本山哲も合流した最終日、相変わらずのウエットの中をサロが初ドライブ。改修なった富士での走行も初めてであり午前中は慣熟走行を重ねていたが、徐々にタイムアップを果たして1分47秒39を記録。この日、本山が出したベストタイムに0秒73差と迫る好記録だった。サロはGT500のZ33について「完成度が高く非常に運転しやすい。コーナリングスピードが速くてレベルの高さを実感した。機会があればぜひまたドライブしたい」と語った。これに対しNISMOの柿元邦彦総監督は「パフォーマンスはベリーグッド。初めての富士、初めてのZでノースピンでタイムも出た。〝さすが〟という印象」とコメント。親日家のサロだけに期待も膨らむが、来季のラインナップは「まったく白紙」だという。


悟しむらくはドライでの全開アタックが見たかった…。

SUPER GT

ARTA NSXがセパン戦より
NAエンジンにスイッチ

04年からターボエンジンを採用し、今年は新たにC32Bエンジンを搭載してスーパーGTを戦っているNSX勢のうち、ARTA NSXが第3戦のセパンからNAエンジンに換装することが明らかになった。

今年は本田技術研究所のサポート体制を強化し、童夢とARTAの2台がHonda Racingとしてエントリー。必勝体制を敷くもこれまで苦戦が続いてきたNSX勢は、再びNAエンジンに戻すという苦肉の策に出た。セパン戦の直前までSUGOでテストしていたとの情報もあり、第4戦のSUGOではさらに台数が増える可能性も考えられる。果たしてターボエンジン、限定車と立て続けに〝タマ〟を投入してきたNSX勢の逆襲は見られるのだろうか。

WRC

ミシュランの名が消えて
BFグッドリッチでの参戦へ

Photo:Naoki Kobayashi

今年のWRCでも絶好調のミシュランだが、2006年から同じミシュラングループのブランドであるBFグッドリッチをWRC戦略ブランドとして展開していくことになった。バリダカではすでにBFグッドリッチが投入され好成績を挙げているが、WRCが加わることによってさらにモータースポーツイメージを強化していく狙いがあると見られている。

また今年いっぱいでWRCからシトロエンが撤退するが、ミシュラングループはフォードとのパートナーシップを継続する意向を発表している。なおシュコダは来季フル参戦の可能性が弱まっていることもあり、それ以外のチーム関してのアナウンスは今のところない。

この結果ミシュランブランドはF1をはじめとするサーキットレースを舞台としたプロモーション活動をすることになり、BFグッドリッチと役割分担を明確化することになった。とはいえ中身は変わらないが。



名が変わるだけとはいえビバンダムファンには残念。

WRC

来季のWRCに
ペア開催案が浮上

Photo:Naoki Kobayashi

参戦コストの増大が課題となっているWRC。しかしFIAは年間16戦開催を縮小する気はさらさらないようで、その代替案というわけではないだろうが、イベントのペア開催を検討しているという。

これはラリーを連続して2戦開催するというもので、主に同じ地域内で連続開催すればロジスティックス面で費用軽減に寄与するほか、1エンジン2イベント制度にも有効で、かつマシンの装備を共通化でき、完全なリビルトをせずに次のイベントに使用できる可能性も高い。各マニュファクチャラーも歓迎方向にあるという。

フォードMスポーツのマルコム・ウィルソンは「輸送費用が最も安くなるやり方でイベントをペアにすれば予算の影響は大きい。オーガナイザーが協力してあえば利益も出るだろう」と語り、スバルのデイビッド・ラップワースも「カレンダー全体のレイアウトがコストと価値に関する鍵となる」と語った。



ノルウェーとペアならいいことづくめに見える。

LE MANS

ワークスプジョーがル・マン復帰
07年よりディーゼルで参戦

WRC撤退を発表しているプジョー・スポールは07年をめどに、ル・マン24時間レースに代表されるスポーツカーレースへ参戦すると発表した。実現すれば、ル・マンへの本格的な参戦は1-2-3フィニッシュを決めた93年以来のこととなる。

プジョーはル・マン24時間のほかにも、ル・マン・エンデュランス・シリーズ（LMES）の5戦にも出場したい考えだが、マシン開発はまだまだこれから。今回のトピックはエンジン。市販車の分野でプジョーが得意とする、HDiと呼ばれるディーゼルエンジンで参戦するというのだ。DPF（ディーゼル排気微粒子除去フィルター）システムが搭載され、大トルクと環境へのクリーン性が特徴。プジョーはすでに04年に上海で行なわれたミシュラン・ビバンダム・チャレンジというイベントにディーゼルエンジンを搭載したプロトタイプのスポーツカーを登場させており、大きな注目を集めることになりそうだ。



04年イベント時のマシン。実際の参戦クラスは未定。

F3

伝統のマスターズ戦で
平手晃平が5位入賞

欧州最大にして今季最初の国際F3イベント、マールボロ・マスターズが6月12日に開催された。優勝を飾ったのはユーロF3で快進撃を続けているルイス・ハミルトンで、日本の平手晃平も5位入賞と好結果を残した。イギリスF3参戦中の井原慶子は25位に沈んだ。

マクラーレンの秘蔵っ子としてシリーズトップをひた走るハミルトンはポールポジションからスタートし、後続に大差をつける圧勝。驚異の才能を世界にアピールすることとなった。平手もフランク・ペレラら強豪を相手に上位でバトルを続け、シリーズ後半戦へ期待の持てる結果となった。

なお、過去にD・クルサードやJ・フェルスタッペン、佐藤琢磨、C・クリエンといったウイナーを生んできたマールボロ・マスターズだが、残念ながら今年が最後の開催となってしまった。EUのタバコ広告規制に抵触するというのがその理由で、15年の歴史に幕を閉じた。



間違いなく、この中に近い将来のF1ドライバーがいる。

WRC

サインツ連戦出場も完全引退 次戦からはデュバル復帰決定

Photo/Naoki Kobayashi



解雇から一転、再びチャンスを得たデュバル。正念場。

低迷が続き一旦はシートを失ったフランソワ・デュバルだが、アルゼンティーナから復帰することになった。新コ・ドライバーはスベン・スミーツ。

シトロエンの監督ギ・フレクランは「このカムバックは、与えられた課題を達成してみせるチャンスとなる」と話した。

休養の間代役を務めたカルロス・サインツはアクロポリスが本当の引退ラリーとなる。

IRL

今年のインディ500はダニカフィーバーで高視聴率

今年のインディ500はダニカ・パトリック人気に支えられ、全米でのテレビ視聴率がIRLスタート以来最高となった。

全米所帯視聴率（テレビを持つすべての所帯のうちどれだけがその番組を見たかを示す）は6・5ポイントで、実に昨年比6割増という。この人気の陰にはダニカの登場が影響しているのは明らかで、関連グッズの売れゆきも絶好調だったとか。



IRLは大成功。しかし3週間後のF1では大問題が勃発。

LE MANS

ル・マン参戦を視野にライリーがプロトタイプ開発へ



開発は進んでいるとされ、P2マシンも検討中とか。

アメリカのコンストラクター、ライリーはル・マン24時間レース参戦を視野に入れた新しいプロトタイプカーの開発を決めたと発表した。シャシーはカーボンファイバー製で搭載エンジンに自由度を持たせてあるといい、シャシー単体で67万5000ドル前後という価格が発表されている。早ければ年内にもデリバリーが開始されることになる。

CHAMPCAR

元王者、C・ダ・マッタが復帰後初優勝を飾る

Photo/LAT Photographic



ダ・マッタの優勝でシリーズも役者が揃ってきた！

元トヨタF1のドライバーで今年はチャンプカー・ワールドシリーズに参戦しているクリスチアーノ・ダ・マッタが、4戦目となるポートランドで復帰後初めてとなる優勝を飾った。ブルーノ・ジュンケイラの事故欠場以来、久々の明るい話題となった。

予選で10位と出遅れたダ・マッタだがライバルより早い段階でピットインを敢行。フルコースコーションのタイミングも有利に働き、そのまま2位のセバスチャン・ボーダイに10秒以上の差をつけて優勝を果たした。この優勝は自身のチャンプカー12勝目であると同時に、所属するPKVレーシングにとっての記念すべき初優勝でもある。

これでダ・マッタはポイントランキングも急上昇、トップのボーダイに33点差と迫る5位につけた。3位入賞のポール・トレーシーが現在シリーズ2位、3位はジャスティン・ウイルソンで、こちらはトップから29点差となっている。

FN

ヤニス代役のクインタレッリ デビュー戦で入賞し継続参戦へ

Photo/Masaru Hirata



イタリア出身の25歳。今年はGT500にも参戦中。

近藤真彦が監督を務めるKONDO Racingは参戦中のフォーミュラ・ニッポンの第4戦富士において、マネージメントの都合で来日できなくなったヤニック・ヤレスに代えて昨年の全日本F3王者、ロニー・クインタレッリを起用した。

クインタレッリはデビュー戦にもかかわらず予選1回目ではトップタイムをマーク。総合でも6位につける快走をみせた。迎えた決勝でもライバルたちが突然の豪雨に足元をすくわれる中、見事コース上に留まり、堂々の5位入賞となった。自身はもちろんチームにとっても今季初入賞となるこの結果に近藤監督は「期待以上」との評価を与え、今シーズン残りの5戦についても引き続き起用することを決定した。

クインタレッリは昨冬のテストでFニッポンをドライブしているがシートは得られなかった。日本のコースは走り慣れているだけに、デビュー戦を上回る結果に期待したい。

F1

アメリカGPで各チームのドライバー変更が活発に

Photo/Hiroaki Matsumoto

ルノー第3ドライバーのF・モンタニーはル・マン出場のためH・コバライネンと交代した。モンタニーはフランスGPでジョーダンから実戦デビューとの噂もあがっている。またM・アンドレッティ以来となる米国人ドライバーも登場した。レッドブルに抜擢されたS・スピードは現在同チームからGP2を戦う22歳。フリー走行では地元観衆の前で8位とまずまず。



それにしてもドライバーの層が厚いレッドブル陣営。

PCWRC

絶好調・新井が今季2勝目 スバルは表彰台を独占

Photo/Naoki Kobayashi



この優勝で新井はシリーズトップの30点、首位を堅持。

WRCラリー・オブ・ターキー併催のPCWRC第4戦。インプレッサを駆る新井敏弘は最終レグを40秒以上の差で4位スタート。残りステージはわずか49km。逆転は不可能に思われたが新井は諦めることなく猛追。最終SSを終えてのタイムは2位のM・リガトを1・6秒上回りトップへ。大逆転でスバル表彰台独占の一翼を担った。新井の次の舞台は9月の日本戦だ。

S-TAI

毎年恒例・十勝の助っ人に大物ドライバーが続々集結



ニュルでおなじみのベテランも、十勝は初走行。

今年も海の日にゴールを迎える十勝24時間レース。毎年話題となるのが多彩な助っ人ドライバー。今年はファルケンがR・アッシュ、ドナーゲはD・シュワガーを招集。エンドレスは青木孝行を迎える。PCWRC参戦中のラリースト、奴田原文雄がレースデビューを果たすのも注目だ。さらに服部尚貴や井出有治らの参戦も噂されている。

RALLY

VWでA・シュルツとタッグ C・サインツがパリダカ出場へ

Photo/Naoki Kobayashi

WRCの伝説的英雄にして最多勝ドライバーでもあるカルロス・サインツが来年のパリダカ（テレフォニカ・ダカール・ラリー2006）にフォルクスワーゲン・トゥアレグを駆って出場することになった。

サインツは昨年限りで引退したものの去就はハッキリとせず、ラリー・オブ・ターキーでは古巣シトロエンからの要請に応える形でスポット参戦。続くアクロポリスへも継続して参戦する。しかしその後はF・デュバルの復帰が決定しWRCからは完全に引退することになった。

機会があるごとにパリダカへ挑戦したい旨を公言していたサインツは5月にモロッコでVWレーストゥアレグをテスト。その後も交渉は続けられ、晴れて参戦決定に至った。ナビゲーターはアンドレアス・シュルツ。今後、先だって発表されたG・ドゥビリエとともに前哨戦としてFIAクロスカントリーラリー第5戦、ファラオ・ラリーに出場することになる。



今度こそ“バイバイWRC”？　現役続行は嬉しい限り。

F3

シーズン折り返しの岡山ラウンド F3第9戦&第10戦レポート

Photo/Junya Sasaki

全20戦で行なわれる全日本F3選手権。前半戦の締めくくりとなる第9戦&第10戦が岡山国際サーキットで開催された。

予選ではJ-P・オリベイラが危なげなく両戦ともポールを獲得。これまでに4勝を挙げてシリーズトップを快走しているだけに自信のほどを窺わせた。

しかしオリベイラはスタートが鬼門。第9戦はホイールスピンが激しくP・モンティンに先行を許し、結局挽回できず2位。スリーボンドに今季3勝目、モンティンには2年ぶりとなる今季初優勝を与えてしまった。

続く第10戦でもオリベイラはせっかくのポールをストールでフライに。ここでもスリーボンドが抜け出し、今度は目下のライバルである横溝直輝に勝利を奪われてしまう。オリベイラは最後尾から猛追したものの4位どまり。首位キープながら後半戦に向けてやや悪い流れか。連続表彰台を確保した池田大祐の陰で中嶋一貴や武藤英紀の低迷ぶりが気にかかる。※詳細は次号


楽勝ムードは一変、スタートでモンティンが先行。

F3

河内浩成がステップアップ F3に新チームが参戦

Photo/Nippon F3 Association

シリーズも中盤戦に入り佳境を迎えつつある全日本F3に、新チームの参戦が発表された。

エントラントは〝Dream Factory〟で、注目のドライバーには河内浩成が抜擢された。これまでFコリアやフォーミュラトヨタを戦ってきたドライバーで、03年にはシリーズ8位となっている。マシンはローラ童夢F106+無限MF204、メンテナンスはM-TECが担当する。チーフエンジニアはホンダF1全盛期のメカニックでもある手塚長孝氏。モノコック自体は昨年秋にD・ワッツが使用したものだ。参戦は7月のMINEラウンドからであり、事前の合同テストが実質のデビューランとなる。シーズン途中からというハンデはあるが、MINEは大半のチームが今季初の走行となるためその点ではイーブン。むしろ昨年型マシンを使用することでデータ上のメリットもあるはず。これまで何人もの王者を輩出した手塚氏の手腕に期待したい。


神奈川在住の25歳。念願のステップアップを果たす。

GP2

F1&GP2モンツァ観戦ツアーで 吉本大樹を応援しよう!!

思いも寄らぬマシントラブルによりGP2の序盤戦で満足なレースができなかったBCNコンペティションの吉本大樹は、フランスGPラウンドに備えてポールリカールでテストを行なった。6月15～16日に開催されたこのテストで吉本はレースセッティングを中心にテストメニューをこなした模様。タイムこそ12番手と中盤に甘んじているが、本人としては満足のいく内容だったようだ。「目立ったトラブルもなく、良いテストができたと思います。このテストでのデータをもとに、マニクールから反撃しますよ！」と吉本。

そんな吉本を応援すべく、現在応援ツアーの開催が決定した。ツアーは9月2～4日に開催されるイタリアGPラウンドを予定している。レース前後に吉本自身のトークショーやスペシャルグッズのプレゼントも行なわれるかも。詳細&問い合わせはJTBモータースポーツデスク☎03-5476-7813（担当：飯田）まで。


6月にはファンの前で参戦報告と決意を語った吉本。

SPOTNEWS

Photos/Kenji Sawada, Katsuyoshi Kobayashi, Racing on

■もてぎの初夏の風物詩、「もてぎEnjoy耐久レース」に元F1ドライバー、片山右京が参戦した。これは天ぷら油などの廃油を再利用した代替燃料で走る「C-FUELカローラ（ランクス）」をレーサー鹿島らと走らせたもので、片山は02年JGTC以来のサーキット復帰となった。松本恵二監督のもとで着実に周回を重ねた片山らは賞典外ながら見事チェッカーフラッグを受けた（写真1）。

■ジョーダンのディレクター、トレバー・カーリンが辞職した。後任はアドリアン・バージェス。ただしカーリン自身はシニアアドバイザーとして今後もチームに関与するという。

■マルコ・マルティン（現プジョー）が、来年は古巣フォードへ戻ることになるかもしれない。

■メルセデス・イルモア社は秋までにダイムラー・クライスラーの100%子会社となって「メルセデスベンツ・ハイパフォーマンス・エンジン」と社名を変更すると発表した。

■インディ500に参加した際の大クラッシュで脊椎を損傷したブルーノ・ジュンケイラ。術後の経過は良好だが復帰には数カ月かかる見込み。

■トニー・カナーンが昨季のIRLチャンピオン獲得のご褒美としてBARホンダのF1テストを行なうとジル・ド・フェランが明言した。

■三菱のテクニカル&マネージングディレクター、マリオ・フォルナリスがチームを去る。後任には鳥居勲氏およびロジャー・エストラーダが当たる。

■インフィニティ・プロシリーズがアメリカGPで初めてF1のサポートレースとして開催され、元F1王者マリオの孫、マルコ・アンドレッティが今季2勝目となるポール・トゥ・ウインを果たした。

■GP2第6戦／第7戦はニュブルクリンクで行なわれ、それぞれヘイキ・コバライネンとクリビオ・ピッチオーネが優勝した。コバライネンは唯一の2勝を挙げてポイントトップを維持。吉本大樹は不運も重なり11位／DNSだった（写真2）。

■DTM第4戦チェコはアウディA4DTMを駆るマティアス・エクストロムが優勝した。2位にトム・クリステンセンが入りアウディは1-2フィニッシュ。ミカ・ハッキネンはスローダウンして最終的に13位、ジャン・アレジは9位だった。

■新井敏弘はトルコでのPCWRCに続き、APRC第3戦「ラリー・オブ・ロトルア」でも優勝した。初参戦ながら今季初優勝でダブルタイトル獲得を視野に入れた。次戦は第4戦「ラリー北海道」。

■イギリスF3第5戦スラクストン。優勝は第1レース、第2レースともにチャーリー・キムボール。井原慶子は20位／18位だった。

■全日本ラリー4輪駆動部門第2戦で鎌田卓麻が初優勝を挙げた。昨年の王者・奴田原文雄がタイヤトラブルで出遅れる中、安定した走りで最終的に16秒差で逃げ切った（写真3）。

■タカタの「takata04-neo」が国交省のチャイルドシートアセスメントにおいて乳児用／幼児用モードで史上初のダブル「優」評価を獲得した。

■「Spirits of the Rally2005」開催決定！
7月24日（日）11～18時　入場無料
横浜赤レンガ倉庫イベント広場にて
㊫実行委員会（オートスポーツイワセ内）
☎03-3857-1826／www.rally-spirits.com


1



2


3

Domestic Race Guide | 国内レースガイド

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第5戦 鈴鹿サーキット

7/2(公式予選)・7/3(決勝)

■開催場所
鈴鹿サーキット(三重県鈴鹿市稲生町7992)
■併催レース
全日本F3、フォーミュラドリーム、フォーミュラトヨタ
■観戦料金

	前売り	予選当日	決勝当日
大人	3800円*	1600円	4200円
中・高校生	1600円	1600円	1600円
ペア(2名)	7000円*	--	--
指定席券(S1・S2共通エリア)			1500円
エリア指定席券付き観戦券			5000円*
パドックパスA		大人:1万円、子供:2000円	
パドックパスB		大人:5000円、子供:1500円	
ピットウォーク券			1600円
駐車料金		4輪:1000円、2輪:無料	

*はモートピアパスポート付き。

■問い合わせ先
鈴鹿サーキット ☎0593-78-1111
URL:http://www.suzukacircuit.co.jp

第12回十勝24時間レース スーパー耐久シリーズ第4戦

7/16(公開練習)・7/17~18(決勝)

■開催場所
十勝インターナショナルスピードウェイ
(北海道河西郡更別村字弘和477番地)
■併催レース
ヴィッツ、ザウルスJr.
■観戦料金

	前売り	予選当日	決勝当日
大人	4500円	2000円	5000円
高校生	--	1000円	2000円
ペア(2名)	8000円	--	--
パドックパス	5000円	--	5000円
ピットウォーク券	--	--	1500円
前売り指定キャンプスペース*			5000円
駐車料金	--	無料	1000円

*は下記のチケットカウンターでの販売のみとなる。

■問い合わせ先
十勝スピードウェイ・チケットカウンター
☎0155-52-5500
URL:http://www.tokachi.org/speedway

RALLY HOKKAIDO アジア・パシフィックラリー選手権第4戦 全日本ラリー選手権 4輪駆動部門第3戦

7/22(セレモニアルスタート)・7/23(レグ1)・7/24(レグ2)

■開催場所
北海道十勝地方
(ヘッドクォーター:音更町希望が丘ラリーパーク内)
■観戦場所
23日:陸別オフロードサーキット
24日:音更町林道ステージ、足寄町林道ステージ
■観戦料金

	前売り	当日
2日券	5500円	6500円
1日券	3500円	4500円

※観戦チケットは、北海道内のセブンイレブンと大会事務局で販売する。

■問い合わせ先
ラリー北海道大会事務局 ☎011-864-1101
URL:http://www.rally-hokkaido.com

SUGO GT300kmレース スーパーGT第4戦SUGO

7/23(公式予選)・7/24(決勝)

■開催場所
スポーツランドSUGO(宮城県柴田郡村田町菅生)
■併催レース
アルテッツァ、インテグラ、ポルシェ
■観戦料金

	前売り	予選当日	決勝当日
大人	5000円	1500円	6000円
高校生	--	300円	3000円
前売りペアチケット(2名)			9000円
前売りグループチケット(4名)			1万7000円
駐車料金		4輪:1000円、2輪:300円	

■問い合わせ先
スポーツランドSUGO ☎0224-83-3111
URL:http://www.sportsland-sugo.jp

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第6戦 MINEサーキット

7/30(公式予選)・7/31(決勝)

■開催場所
MINEサーキット(山口県美祢市西厚保町長尾1173-1)
■併催レース
全日本F3、インテグラ、ヴィッツ
■観戦料金

	前売り	予選当日	決勝当日
大人	5000円	3000円	6000円
ペア(2名)	9000円	--	--
グループ(4名)	1万6000円		
駐車料金			4輪:1000円、2輪:500円

*は下記のチケットカウンターでの販売のみとなる。

■問い合わせ先
MINEサーキット ☎0837-58-0321
URL:http://www.cqmotors-mine.jp

Present

スーパーGT第4戦SUGOと Fニッポン第6戦MINEの観戦チケットを それぞれ50組100名にプレゼント!

ご希望の方はハガキに、レースイベント名、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号、性別を明記のうえ、下記までご応募ください。締め切りは、各イベント開催日の10日前(必着)です。なお、当選者の発表は、招待券の発送をもって代えさせていただきます。

あて先
〒141-0021 東京都品川区上大崎3-7-5 エステートタナカ4F
ブロワーク株式会社「レーシングオン 招待券プレゼント」係
☎03-5475-6880

TV Schedule | テレビ スケジュール

■テレビ

●フジテレビ系

7/2	25:55~26:25	F1第10戦フランスGP予選
7/3	23:50~25:40	F1第10戦フランスGP決勝
7/3	26:10~27:30	Fニッポン第5戦鈴鹿サーキット
7/9	25:55~26:25	F1第11戦イギリスGP予選
7/10	23:50~25:40	F1第11戦イギリスGP決勝
7/24	5:30~6:00	F1第12戦ドイツGP予選
7/24	23:50~25:40	F1第12戦ドイツGP決勝
7/30	25:45~26:15	F1第13戦ハンガリーGP予選
7/31	23:50~25:40	F1第13戦ハンガリーGP決勝
7/31	26:25~27:45	Fニッポン第6戦MINEサーキット

●フジテレビ(721ch)

7/2	15:50~18:20	F1第10戦フランスGPフリー走行
7/2	19:50~21:10	F1第10戦フランスGP予選
7/3	20:50~23:10	F1第10戦フランスGP決勝
7/9	16:50~19:20	F1第11戦イギリスGPフリー走行
7/9	20:50~22:10	F1第11戦イギリスGP予選
7/10	20:50~23:10	F1第11戦イギリスGP決勝
7/23	15:50~18:20	F1第12戦ドイツGPフリー走行
7/23	19:50~21:10	F1第12戦ドイツGP予選
7/24	20:50~23:10	F1第12戦ドイツGP決勝
7/30	15:50~18:20	F1第13戦ハンガリーGPフリー走行
7/30	19:50~21:10	F1第13戦ハンガリーGP予選
7/31	20:50~23:10	F1第13戦ハンガリーGP決勝

●日本テレビ系

7/10	25:50~26:50	IRL第8戦カンザス
7/17	24:55~25:55	IRL第9戦ナッシュビル
7/31	25:55~26:55	IRL第10戦ミルウォーキー

●CS日本(G+ 309ch)

7/4	19:30~20:00	『WRC+』第8戦アクロポリス速報
7/5	19:00~22:00	NASCAR第16戦ソノマ
7/9	19:00~22:00	NASCAR第17戦デイトナ
7/11	19:30~20:00	『WRC+』アルゼンチン2004を振り返る
7/15	25:30~28:30	NASCAR第18戦シカゴランド
7/19	19:30~20:00	『WRC+』第9戦アルゼンチン事前情報
7/23	19:00~22:00	NASCAR第19戦ロードン
7/26	27:00~27:30	『WRC+』第9戦アルゼンチン速報
7/30	26:45~29:45	NASCAR第20戦ボコノ

●テレビ東京

7/9	時間未定	WRC第6&7&8戦

●J SPORTS 1(306ch)

7/2	22:00~24:00	Fニッポン第5戦鈴鹿予選
7/3	13:30~17:00	Fニッポン第5戦鈴鹿決勝
7/17	4:45~5:00	『2005 GTコクピット』3

●J SPORTS 2(307ch)

7/24	13:45~17:15	スーパーGT第4戦SUGO
7/30	24:30~26:30	Fニッポン第6戦MINE予選
7/31	13:30~17:00	Fニッポン第6戦MINE決勝

●J SPORTS 3(308ch)

7/16	22:00~24:00	『Rev Limit』#39
7/23	19:00~20:00	全日本F3選手権第11&12戦鈴鹿

●スポーツ・アイESPN(300ch)

7/3	21:00~22:30	WRC第8戦アクロポリス
7/10	23:00~23:30	JWRC第4戦アクロポリス
7/15	23:00~23:30	『WRC速報!』第9戦アルゼンチン DAY0
7/16	24:55~25:00	『WRC速報!』第9戦アルゼンチン DAY1
7/17	20:00~21:00	DTM第4戦ブルノ
7/17	24:55~25:00	『WRC速報!』第9戦アルゼンチン DAY2
7/18	24:55~25:00	『WRC速報!』第9戦アルゼンチン DAY3
7/24	21:00~22:30	WRC第9戦アルゼンチン
7/29	21:30~22:00	『Movin' you. Honda』FD 塚越広大
7/31	23:00~24:00	DTM第5戦オッシャースレーベン

●GAORA(302ch)

7/3	15:00~17:30	IRL第7戦リッチモンド
7/10	23:30~26:00	IRL第8戦カンザス
7/24	15:00~17:00	IRL第9戦ナッシュビル
7/31	19:00~21:00	第12回十勝24時間レース
7/31	26:00~28:30	IRL第10戦ミルウォーキー

■テレビ・レギュラー番組

●『F1 Model』
毎週木曜日/深夜(フジテレビ系)
●『MOTOR MAX』(『SPORTS MAX』内)
毎週金曜日/23:59~24:39(日本テレビ系)
●『激走! GT』
毎週日曜日/17:30~18:00(テレビ東京系)
●『WRC2005 THE RALLY』
毎週木曜日/23:00~23:30(BS日テレ)
●『フォーミュラ・ニッポンTV』
毎月1回/18:30~19:00(フジテレビ739)
●『Fアスリート』
(『ワクドキ!元気』内 松田次生レギュラー出演)
毎週月~金/18:30~19:25(三重テレビ)
●『朝生イチオシッ!サーキットへ行こう!』
(『朝生とちぎ』内 ツインリンクもてぎ情報)
毎週金曜日/7:00~8:10(とちぎテレビ)
●『Exciting Racing Report Fの魂!』
(富士スピードウェイ情報)
毎週金曜日/25:05~25:10(テレビ静岡)

※放送時間・内容は予定です。
詳しくは新聞などでご確認ください。

Heat 8hours

FIM 世界耐久選手権シリーズ 第3戦
"コカ・コーラ"鈴鹿8時間耐久ロードレース 第28回大会

Coca-Cola 2005
Suzuka 8hours

大会冠協賛
コカ・コーラ
大会特別協賛
本田技研工業株式会社

バイク好きはみんな集れ!
日本最大・最高のバイクイベント!!

MOTO MAX 2005

前売り観戦券好評発売中! 鈴鹿サーキットチケットセンター 0593-78-1111 (代)

前売り観戦券 7月28(木)～31日(日)期間中有効(税込)

大人	ペア (大人2名)	ファミ得 (大人2名+子供1名)	中・高校生 (入場のみ)
4,500円	8,000円	15,000円	1,600円

※3才～高校生の方は、各日ともゆうえんち入園料(3才～未就学児/600円・小学生/800円・中高校生/1,600円)で、自由席にてご観戦いただけます。
※ピットウォーク券は7月28日(木)～31日(日)の各日とも2,000円(消費税込み)にて、ピットウォーク券売場で発売いたします(前売りはございません)。
※ファミ得チケットは、大人2名＋子供1名のセットで、観戦券＋B2エリア席＋サマーパスポート1日分です。
※観戦券(中・高生を除く)にはプールも使えるサマーパスポート1日分がついています。
※プールのご利用が決勝日の場合は14:00以降のご利用となります。

2005. 7/28 THU 決勝 31 SUN

"コカ・コーラ"鈴鹿8時間耐久ロードレースの最新情報はこのURLにアクセス!!
www.8tai.com

SUZUKA CIRCUIT

フォーミュラ・ニッポン改革大詰め
エンジンのマルチメイクに青信号か!?

Text/Kojiro Ishii　Photo/Masahide Kamio

本誌の3月号（2月1日発売）で記したとおり、JRPの中嶋悟取締役会長は、「当初の予定どおり、このタイミングで（筆者注釈：2006年シーズンから）新しいフォーミュラ・ニッポンをお客様にお見せしたい。だから現状を1年延長するという選択肢を残して考えたくはない」と、来季からの改革に並々ならぬ意欲を見せていた。同時に、「競争のネタは多いほうがいいというのは理想。ただ、できることとできないことがあり、なることとならないことがある。また、車両に関してはいまよりも速くしたいという希望はある。そのためのエンジンはどんなものがあり、そのエンジンに見合ったシャシーはどんなものがあるのか？」と語って理想と現実にはギャップがあることを認識しながらも、「いまの技術力は日本も含めて、1年でできることが6カ月でできないわけじゃない。問題は新しいFニッポンに携わる人間の気持ちがしっかりひとつにまとまるかなんです。その気になっていることが重要で、その気になっていなかったら3年かかっても無理」とすべてのFニッポン関係者を鼓舞する発言も残している。

中嶋会長のこうした積極的な姿勢が実を結んだのだろう。原稿執筆時点では、2社が来季からという前提でFニッポンにエンジンを供給することに前向きな姿勢を見せており、すでに両社とも社内の調整に入っているということだ。「エンジンは我々で作ることはできないから……」と以前は頭を悩ませていた中嶋会長だったが、現時点ではそれを確保できる見通しがついたわけで、これは非常に明るい話題と言えるだろう。

シャシーに関してはどうか？先に記したエンジン供給に前向きな2社のうちの1社に対してJRPは、「はっきりとレーシングカー・コンストラクターの名前を挙げ、それを採用したい意向を伝えた」というのはあるルートからもたらされた情報。また別のルートの情報として、そのレーシングカー・コンストラクターがシャシーを供給するカテゴリーの名前が挙がっている（ちなみにそのカテゴリーはスーパー・ファンドではない）。エンジン同様に、こちらもJRPにはある程度の目処がついているということのようだ。

では、エンジンに関しては中嶋会長を始めとするJRPの思惑どおりマルチメイクによる競争を実現できそうではあるものの、シャシーに関してはマルチメイクによる競争を実現できないということだろうか？　いや、2006年シーズンを移行期間ととらえ、暫定的に現行のローラB351シャシーにアップ・デート・キットを組み込んだもので乗り切り、2007年シーズンから晴れてマルチメイクを実現するという可能性も、低いとはいえなきにしもあらず。

そうなれば、「2006年からの供給は難しいが2007年からの供給は可能」として、いまだ意欲を見せているスイフト・エンジニアリング社も新規参入の候補となり得るし、JRPが技術規定と競技規則を今季の早い時期に公開すれば、さらに別のレーシングカー・コンストラクターが新たに開発に乗り出すかもしれない。

それはタイヤメーカーにも言えることで、まだあくまで噂レベルでしかないブリヂストン社のライバルたちが、いずれ名乗りを上げたとしても不思議ではないだろう。

結論として、2006年からのFニッポン車両に関しては、第三者の心配をよそに着々と決まりかけているということだ。ちなみに6月15日にJRPが財団法人日本自動車連盟（JAF）に提出するはずだった2006年以降の技術規則と競技規則に関しては、JRPの要望によって7月頭にずれ込んだという。そしてJRPと関係者の話を総合すると、「できれば夏には公式発表したい」ということである。

もっとも、舞台裏ではここまで事態が進行しているとはいえ、第三者の私は心配性だからまだまだ腕組みをして首を傾げざるを得ないことも多々ある。それは――。

※　※　※

車両の面で言えば、たしかにマルチメイクはそれに携わる企業なり個人なりの技術力向上につながる。関係企業からの資金流入やその周辺からの観客動員も期待できるし、一時的とはいえ必ずやシリーズは活性化するはずだ。反面、勝利至上主義が跋扈して競争が激化しすぎると必然的に費用の高騰を招き、弱者淘汰の末にワンメイクに収束し、結集的にシリーズが沈滞化あるいは弱体化するのは歴史が証明している。ここで解釈を捻じ曲げてほしくはないのだが、「勝利至上主義や弱者淘汰は絶対に許されない」と主張しているわけではない。



話を戻せば、エンジンにしてもシャシーにしてもタイヤにしても、たとえば現在のF3で採用されているような技術的進化の抑制策を講じない限り（もちろんF3の策がベストとは言わないが）、いずれシリーズは終焉を迎える可能性が高い。JRP、チームやドライバー、サーキットや関係企業、結果的にファンがそれでも構わないというのなら第三者が口を挟むこともない。しかし、それを望んでいないとすれば、早めに彼らは指針を打ち出すべきだし、さらに言えば具体的な方策を提示すべきだろう。そうでなければ相変わらず門戸は狭いままで、継続参戦や新規参戦に二の足を踏む企業やチームが出てこないとも限らない。

組織の面で言えば、JRPの再編さらには必要性の有無にまで踏み込んだ論議が必要と思われる。テレビ局という巨大メディアを使い、テレビマンの発想で日本のトップフォーミュラを改革・発展させようとした当初の発想は否定しない。しかしあれから10年が経ち、結果的に改革・発展は志半ばに終わった事実から関係者は目を逸らすべきではない。

「1チーム2台体制で車両の基本カラーリングを統一する」「フジテレビが系列局も含めて全戦放映する」などといった当初の思惑が途中で破綻してしまったのはご存知のとおり。こうしたひとつひとつの事柄を検証して、〝2006年Fニッポン改革〟にどのように活かしていくのか？

さらに突っ込んで言えば、サーキットがJRPに支払う開催権料、フジテレビがJRPに支払う放映権料、JRPが参加チーム／ドライバーに支払う賞金、シリーズパートナーのあり方、JRPによるシャシーの一括購入および各チームへのリース、サーキットと一部チームの代表とフジテレビで構成される組織――こうしたことの見直しは必要。そして、惰性的な運営手法やツギハギだらけの枠組みは、これを機会にいったん壊すべきと提案するのは過激だろうか？〝2006年Fニッポン改革〟を行なうにあたり、まさかこれまでの運営方法・運営形態の検証をJRPが行なっていないとは思えないが、グランドデザインというかマスタープランがまったく聞こえてこないのは恐ろしい。5年後、10年後を見据えて、JRPはFニッポンをどのように舵取りしようというのか？　支援者、協力者、参加者にそれをほとんど伝えないまま新しいFニッポンを抜錨させてはいけない。それは行き先が決まっていない、性能や設備も分からない船にとにかく乗り込んでほしいと誘うのと同じことだからだ。

マスタープラン作成にあたっては、モーターレーシングに限らずさまざまなスポーツ興行に目を向けてもらいたい。個人的な感想になるが、同じフォーミュラカー・レースでいえば、私は今秋に開幕するA1GPを新鮮に感じている。〝モータースポーツのワールドカップ〟つまり国別対抗戦という、これまでとはまったく毛色の異なる枠組みの興行に興味津々だ。たしかに具体的な部分においては、計画に疑問を憶えるところもないわけではない。とはいえ、F1グランプリをはじめとして、もはや行き着くところまで行ってしまった感のある現代のモーターレーシングに、これまでの常識にとらわれない大胆な発想を持ち込み、実現しようとしている意欲だけは評価したい。

無論、FニッポンもA1GPの流れに乗れと言うつもりはない。そして、Fニッポンに〝日本製のF1グランプリ〟を求めても、それは無理だし成功はおぼつかないということも、原稿の〆に申し上げておきたい。R

レーシングオン2005年7月号96ページ下段のニュースに誤った表現がありました。以下のように訂正し、関係者にお詫び申し上げます。
誤：現行ローラB351シャシーのディストリビューターでもある株式会社ルマン
正：現行ローラB351シャシーとそのパーツのハンドリングをJRPから委託されている株式会社ルマン



三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

NISMO総監督
『柿元邦彦の私的モータースポーツ概論』

第4回

INSIDE COLUMN

予想外の展開が続く2005年F1に思う

ニッサンワークスの総指揮官、柿元邦彦氏によるレースコラム
第4回目となる今回はちょっと視点を変えて
今年のF1グランプリ前半戦を振り返ってみた

Photos/Atsuo Sakurai, Kenji Sawada, Noriaki Mitsuhashi(N-RAK)



ルノーの快走、フェラーリの停滞、トヨタの活躍。今年のF1は予想外の展開になり、とても面白い。フェラーリの停滞までを期待した訳ではないだろうが、F1を面白くする目的で成されたFIAのさまざまな施策は成功したといえるのではないだろうか。

さまざまな施策――2005年に向けた規則改正によって新シーズンのF1がどう変わるか？　これには個人的に大変関心があり、昨年末頃から開幕に至るまでいろいろな情報を得たり考えを巡らせてきたが、序盤戦でのルノーの活躍と王者フェラーリの不振の2点は確信に近い予感があったのである。その理由は、今回のレギュレーション変更が非常に大幅であり、マシン開発上影響が大きいことが挙げられる。特に空力性能を大幅に低下させられ、予選決勝をとおして同一タイヤで戦わなければならないというのは大変なことなのだ。

近年のF1マシンの開発は、データの蓄積や活用、そしてそれらを駆使したコンピュータ上でのシミュレーションなどに力を注いでおり、伝統的かつ実践的なトライ・アンド・エラーの手法はやや影を潜めつつある。しかしながら自然界での物理的、化学的現象が100%解明できていない中では、最後は「やってみなければ分からない」ことをトライ・アンド・エラーで洗い出さなければならないのも現実ではある。特にラップタイム1秒以下の僅差を争うモータースポーツでは「最後の詰め」は重要だ。

シミュレーションを重要視する最大の理由は「開発の幅の拡大」と「開発時間の短縮」であるから、今回のように大幅な規則改訂があった場合は非常に有効といえる。要素ごとに開発を進める一方で、全体のバランスも同時に考えなければならないわけで、とにかく開幕まで時間のないF1の場合など、机上で行なうシミュレーション技術の優劣が結果を左右することになるのは言うまでもない。ここにルノーの速さの秘密があるのだ。

その一例を挙げてみよう。昨年のF1ではルノーのスタートにおける速さが際立って目立ち、ラウンチシステムやトラクション制御が優れていると騒がれたが、実際はマシンをスタートの速い状態にセットアップすることがキーで、システム制御はその補助的役割にすぎないのである。スタートを速くするための前後重量配分と荷重移動量を設定したとしても、そのセットアップではほかのコーナーも速いとは限らない。ここで登場するのがマシン全体の挙動を解析するビークルダイナミクスに基づくシミュレーションで、スタートもほかのコーナーも速さを高い次元でバランスさせることができるのである。特にカナダGPのコースは全体にストップ・アンド・ゴーの特質が強いので、よりスタートの速いセットアップが可能であったと推測できる。その成果が、あのジェンソン・バトン、ミハエル・シューマッハーをぶち抜いたルノー2台のスタートダッシュである。

実はこのビークルダイナミクスに長けた優秀なエンジニアは日産&ニスモから出向している日本人である。彼の仕事の一部であるラウンチシステムが他の追随を許さなかったことも、ルノーF1のシミュレーション技術が他に勝ることを証明している。

これらの技術的アドバンテージをもってすれば、大幅なレギュレーション変更を強いられた今シーズンの序盤におけるルノーの活躍は予測可能であったわけである。

圧勝から生まれる油断とおごり

さて、フェラーリの不振である。一番驚かされたのは、序盤は昨年型のモディファイ版を投入するということであった。これまでもフェラーリはしばしば旧型のモディファイ版でシーズン序盤を戦ってきたが、それは性能や速さにかかわる規則変化が小さい時のみ有効であり、その場合は旧車の持つ耐久信頼性というアドバンテージが生かされた。しかし今年はダウンフォースが20%ほど低下し、かつタイヤに速さとロングライフの両立を求める大幅な規則変更が行なわれるわけで、フェラーリの決断をどうにも理解できなかったのである。

タイヤ開発もシャシーとは切り離せないが、2005年は20%ほど低下したダウンフォースをどうやって回復させるかが全チームのメインテーマであることは間違いなく、そのためには小手先のモディファイでは済まず、エンジン、ギヤボックスの形状や全体のレイアウトまでも見直して、マシン全体で空力性能を改善しなければならない。とても旧車の進化版では追いつかない性能アップが必要だ。M・シューマッハーとブリヂストン（以下BS）を擁するフェラ

ーリのことだから何とかするのだろうと思いつつも、冬の間のテストの結果を聞くたびにますますルノー優勢、フェラーリ不振の予感が強くなり、開幕を迎えそのとおりの結果となった。

私なりに、なぜフェラーリが旧型車を選択したかを考えてみよう。まず挙げられるのは昨年まで明らかに優位だったBSタイヤの性能が新ルール下でも続くと錯覚し、序盤はそのアドバンテージに頼ろうとしたのではないだろうか。確かに昨年はその速さと耐久性（ただし150キロ程度）のバランスにおいて好結果を残したBSだが、そのアドバンテージを見すごすほどライバルは甘くはない。ミシュラン（以下MI）の躍進については後述するが、単にタイヤの性能だけでなく、この錯覚が一番大きな要因だと思われる。

ふたつ目は大幅な空力性能の低下を挽回する策が見出せず、ほかのチームも同じであろうとタカをくくったか。そして三番目は、昨年の圧勝から生まれた油断とおごりであろうか。いずれの理由か、それぞれがミックスされたものだろうが、トップに君臨していると無意識のうちに必ずいつかは陥るワナみたいなもので、勝負の世界ではよくよくある話だが、ニスモもこのことを胆に銘じておかねばならない。



ノウハウとテクノロジーの塊

正直に言って私もここまでMIが活躍するとは予想できなかった。昨年までのBS優位の状況からみれば、フェラーリに限らずMI陣営も含めほかの誰もが予想できなかったのではあるまいか。結果論になってしまう部分があるがこの理由について私なりの所見を述べてみたい。

開幕戦オーストラリア、第2戦マレーシアでの結果を分析したFIAの見解は、本来ならば3～4%速くなるところを規則改定によって1・5～2%遅くなったとしている。これは明らかにタイヤと空力の性能低下が原因である。ダウンフォースをある条件下で推定してみると、ルールによって減少を余儀なくされた20%のダウンフォースのうち、MI陣営であるトップチームは13%程度を回復しており、フェラーリは10%程度に留まっているとみられる。まずこの差は大きい。ご存知のようにタイヤ性能は、摩擦円で説明できるように、接地圧で決まるのでダウンフォースの低下はタイヤに大きな影響を及ぼし、その対応がメーカーの課題となる。

MIの場合、長年参戦し続けているル・マン24時間レースの経験が生きているのではないだろうか。ル・マンは直線が長くコーナーも緩やかな平均時速230キロの高速サーキットなので、参加車両のほとんどが極端な低ダウンフォース仕様である。MIはその状況でピットイン時の作業時間を短くするためにタイヤ無交換でのスティント数を増やす努力をしてきた。すなわちダウンフォースの小さいクルマにおいてロングライフ性能の高いタイヤの開発経験が十分にあるということだ。F1とは一概に比較はできないが、ル・マンなどでは500㎞くらい使えるソフトタイヤを持っているのがMIなのだ。

タイヤの専門家ではないので非常に大雑把な印象かもしれないが、レースで起きている状況を総括的にみると、BSの場合はダウンフォースの大きいクルマにマッチし、タレる傾斜が比較的緩やか。MIの場合はダウンフォースが小さいものに合い、タレる傾斜が急である。このお互いの傾向というか特性は何年も変化なくきているように感じられる。昨年まではMIが高ダウンフォース車への対応に追われ、今年はBSが低ダウンフォース車への対応に追われる、という構図である。その中で、BSにとって大変不幸だったのは、唯一の頼みの綱であるフェラーリが新型車の開発に出遅れ、十分な走行テストが行なえなかったことだ。

もうひとつ、タイヤについてはこんな要因もある。路面にラバーが乗ると速くなるという。今年の予選方式などはこれら路面のコンディションの影響のため出走順も非常に重要な要素となっている。この路面のラバーは、同質のラバーが乗ることが条件のようで、昨年まで圧倒的にBSの性能が高かった頃はあまり意味がないが、今年のように性能もタイムも非常に拮抗してくると話は別。装着台数の多いMIのラバーが路面に乗る量が多いのでMI有利の影響が出ている可能性がある。

タイヤはただの黒い塊だが、その中身は積み上げてきたノウハウとテクノロジーの塊であり、各社の設計思想が反映されている個性（特性）を変えることは容易ではないだろう。しかしながら技術的な解析に基づいて詰めていくBS方式はその豊富な経験と相まって、必ず復活するだろうし、案外その日は近いと思われる。

さて、ここまで述べてきたF1の状況は、あくまでもシリーズ前半までのことである。規則改定への対応からオフのテストの状況が大きく影響する序盤が終わり、シリーズは中盤に差し掛かっている。ここで重要なことは、いくらシミュレーション技術で先行したり、判断ミスで出遅れたりしたとしても、しっかりとしたモノ作りさえできれば、お金と時間と人を投入できるチームはお得意のトライ・アンド・エラー方式でキャッチアップできるのがF1の世界なのだ。実際、マクラーレン、フェラーリ、ウイリアムズといった伝統と実績のあるチームは復活の兆しを見せている。マクラーレンの急追は激しく、序盤のアドバンテージとともにフェルナンド・アロンソのパフォーマンスとラッキーも大きかったルノーの優位性はもうないかもしれない。さすがF1、中盤、終盤にかけてますます目が離せない展開となるだろう。R

十分予想できていたルノーの活躍
フェラーリは過信と油断が失速につながった



NISMO総監督
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
常務取締役
柿元　邦彦
KUNIHIKO KAKIMOTO

1945年生まれ。68年日産自動車入社。レース、ラリー仕様の車両開発を担当し、サファリラリー、RACラリーに参戦。84～89年、NISMOに出向しル・マン24時間レースのチーム監督を務める。94年日産自動車スポーツ車両開発センター部長を経て、96年NISMOへ。98年ル・マンでは総合3位を獲得する。以来JGTCを中心に監督の立場としてワークスレース活動の最前線で活躍。JAF委員会や自動車技術学会など多方面で要職を務め、モータースポーツの運営、発展に多忙な日々を送る。現NISMO常務取締役。また、東海大学工学部動力機械工学科で講師も務める。

短期集中連載③

日本トップフォーミュラ復興私論［中編］

文・大串 信

国内レース界の繁栄を第一に考え改革案を語る大串 信コラム
見えてきた問題点はフォーミュラ・ニッポンにどう活かすべきなのか
今回は中編として海外での同等カテゴリーを例に挙げた
その性格や成り立ちには相通ずる部分もあるが
実際は似て非なるものであるという……

近年は少しばかり若手が才能を見せつけるとすぐに「海外へ」という声が上がるが、これほど無責任な話はない。海外へ出かけた後、一体誰が彼に現地レースで勝ちうる体制を与え維持する資金を供給するのか。明確な昇級システムが存在しない海外では、才能がいくらあっても基本的には日本側が十分な支援をしなければ先へ進めない。その支援は日本レース界が充実し、そこから送り出してこそ実現するものであり、そのために国内トップフォーミュラが繁栄しなければならない、というのが前編の主旨であった。

では次に、肝心の国内トップフォーミュラを繁栄させるためにはどうすれば良いのかについて考えることにする。言うまでもなく、現在の国内トップフォーミュラは、かつての国際F3000規定を基本にしたJAF-F3000規定に基づく車両を用いる「フォーミュラ・ニッポン（以下Fニッポン）」である。F3000以前は、F2、それ以前はF2に準じたフォーミュラ・リブレであるF2000規格でレースが行なわれた。こうして振り返ると、国内トップフォーミュラは、常にF1より格下の車両規定で行なわれてきたことが分かる。

F1が現在ほど身近ではなかった時代、すなわち1987年以前は、国内のレースファンにとってF2が、自分の目で見られる「最高峰」のフォーミュラカーレースであった。当然それなりの魅力があったし、それに応じて人気もあった。だが、F1を年に一度国内で眺めることができるようになった今、国内トップフォーミュラは本来の位置づけ、つまり「F1より格下」の車両で行なわれるレースに成り下がってしまった。こうした事情が、現在のFニッポン不人気の大きな原因になっていることは否めない。

では、海外でFニッポンと同等のカテゴリーの状況はどうか。勘違いされがちだが、ヨーロッパで開催されていた国際F3000選手権は、併催や開催地域にもよるものの基本的には現在のFニッポンの状況など比較にもならないほど不人気だった。というよりも毎レースがほとんど無観客試合である。F1を見慣れたヨーロッパのファンにとって、F1以外のフォーミュラレースは、F1を目指す人間が練習をしている場であって、「ショー」ではないから当然といえば当然だ。

ではなぜ国際F3000やF3が開催されていたのかといえば、これらのイベントはそもそも観客の入場料収入ではなく、F1を目指して参戦する選手が持ち込む活動資金で運営されていたからだ。つまりお客様は観客席ではなく、コクピットの中にいたわけだ。したがって観客席にファンの姿は見えなくともレース運営が成立していたが、F1進出のためのステップアップカテゴリーとしての魅力がなくなれば、真の「お客様」はほかの魅力あるカテゴリーへ流れてしまい、参戦者が減る。こうなると途端にレースの運営は立ちゆかなくなる。

だからこそ国際F3000は徐々に衰退し、FIAはその対策としてF1との関係を強く匂わせるためにF1の前座レースとして開催するようになった。それでも国際F3000の状況が好転することはなかった。いくら目の前でF3000レースが行なわれたところで、そこで残された結果だけを見て選手を抜擢するF1チームなど、実際にはないのだ。

F3000衰退の原因の理由は、こうした現実が明らかだったこと、F3から（F1への）直接ステップアップが起きたこと、いわゆるフォーミュラ・ニッサンが（一時的とはいえ）注目を浴びたこと（そしてより高性能のFニッポンもあったこと）などがあってF3000のコストパフォーマンスが低下したからだと考えられる。しかも国際F3000は、参入を促すためワンメイク化を行ないコストを下げた結果、走行性能が落ちて、上位を目指すドライバーにとってあまり魅力のある道具ではなくなったこともある。国際F3000に乗る必要性も少なくなってしまったのだ。

今FIAが、F3000を疑似F1のようなGP2へ移行したのは、性能を上げ、F1に近いカテゴリーとして再生し、人気を呼び戻すためにほかならない。念のために繰り返すと、ここでFIAが意識しているのは当然コクピットに座ってくれる「お客様」の人気である。

こうした海外の事情を考えると、F3000レベルの車両で開催されるレースを単独開催して、滅ったとはいえあれだけの観客を集めているFニッポンは、もちろん十分ではないけれども皮肉ではなく世界でも特殊な成功例だとわたしは常々思ってきた。正確には我が国のトップフォーミュラも、それを支えてきたのは実はエンジンメーカーの資金であったりタイヤメーカーの資金であった。だがFニッポンは、それらを期待しながら不況のど真ん中に生まれて望みはかなわず、視点を観客席の方へ移したはずだった。少なくともわたしはそう思っていた。ただしそれは、海外でもあまり成功例のない壮大な試みでもあった。

だが、肝心のJRP（日本レースプロモーション）が発想の転換をしなかった。というよりも自分たちが未知の世界へ踏み込もうとしていることを十分に意識しなかった、と言った方が正確かもしれない。国際F3000とほぼ同じ車両を使うにしても、シリーズはまったく違う考え方、つまりはコクピットに座るお客様よりも観客席にいるお客様を集め、ファンがもたらす収入とそれを基盤に参入するスポンサーからの資金によってシリーズを運営するという本来の興行、言い換えると従来とまったく違うレース運営に踏み切ったのだということに気付かなかったのだろう。天下のフジテレビがバックについたのだから、それで十分だと思いこんで、観客席をTVまかせにしてしまったのかもしれない。だが、今のファンはそれほど甘くはない。ただ単にレースを見せているだけで満足などはしてくれなかった。と言って、テレビ屋さん的発想の仕込みでは興行は盛り上がらなかった。日本レースプロモーション、今から思えば皮肉な名称である。

ただ開催するだけでファンが集まる時代ではない

国内トップフォーミュラがこの先、生き残るにはふたつの道がある。ひとつは完全にF1の傘下に入りF1ドライバーを養成するステップア

国内トップフォーミュラが生き残るには
ふたつの道しかない
若手の練習機関と割り切るか、ファンを味方につけるかだ

ップカテゴリーとして整備を行なう道だ。このときシリーズの運営は、前述したようにドライバーの持ち込み資金でまかなうことになる。そのかわり観客席にファンが入る必要はなくなり、余分で難しいプロモーションなどもいらなくなる。しかし、極東の島国のシリーズ戦に、それを支えるだけのF1志望者が資金を抱えて集結するものかどうか。

一部、日本のトップフォーミュラをF3にしてしまえばいいのではないかという、かなり乱暴な声もある。だが、F3にせよGP2にせよ何にせよ、ヨーロッパレースを基盤とした国際規格のレースをそのまま国内トップフォーミュラだというのならば、それを国内で開催する必要は減少する。志ある選手は、それこそ海外へできるだけ早く進出した方が良い。

結果的に日本の人材と資金はヨーロッパへ流れ出し、サーキットやレーシングガレージを含め、日本のレース界は衰退していくだろう。ただし、冒頭でも書いたけれども日本から海外への進出には膨大な資金をはじめとする大きな壁が存在する。そもそも日本のレース界が衰退したとき、海外へ進出する人材と資金が国内から生まれるものかどうか。わたしには、国内レース滅亡の道にしか見えない。

ではもうひとつの道はといえば従来の、というよりも本来のJRP路線、すなわち日本のトップフォーミュラは日本独自の方法で運営し、ファンを味方につけて経営を成り立たせる方法である。

やはり日本には、ファンを喜ばせドライバーが参加しがいを感じるだけのカテゴリーが必要だろう。国内に生まれる才能はそこを目指して切磋琢磨し淘汰を受ける。その場は国内に生まれる才能のひとつのバッファーとして機能する。そしてそこで生き残り勝ち抜いた者はF1へ行ってもいいし、国内レース界に君臨してもいい。その過程で生じるマネーフローがドライバーはもちろん国内サーキットやレーシングチームを潤す。これがやはり目指すべき唯一の道ではあるまいか。

そのためには、しっかりとした発想の転換が必要である。これまでのようにレースの枠組みだけを作ってレースを開催すればそれでファンが集まるという時代ではない。ハードウェアだけではなく、そのハードウェアをどうやって見せたらファンが喜ぶのか、そこに参加しようというドライバーやスポンサーが現れるのかというソフトウェアを練り上げなければならない。

と言ったとき具体的にどうやって日本独自のカテゴリーを成立させるか。

カテゴリーをまたぐ出走資格を新たに定める規則は、決して夢物語ではない。JAF選手権が懸かっている国内トップフォーミュラの場合、JAF会長の諮問機関であるJAFレース部会で検討したうえで、JAF会長へ具申を行ないそこで承認を得るという形で作ることができる。つまり、現在ならばFニッポンを運営するJRPがレース部会に働きかけるか、場合によってはJAFモータースポーツ局がその必要ありとして動き出しても良いという。

ただし、目先の課題はある。まず、場合によってはカテゴリー間の利害関係に影響を及ぼす可能性がある。しかし上級カテゴリーへ進出する資格という賞典を設けることができると考えれば、それぞれの下位カテゴリーにとって大きな参戦動機づけになるはずだ。なによりこの賞典は、設けるにあたって原資を必要としないという魅力がある。

次に、こうした昇級システムの確立は決して外部に対して即効性は発揮しないということもある。しかも実績はないが資金はあるという、Fニッポンを戦うレーシングチームにとっては「お客様」を拒絶することになってしまうというジレンマがある。今年のFニッポンに出走している台数は15台。もし資格はないが資金があるというエントラントが現れた場合、それを拒絶できるかどうか。実際、ファンばかりではなく、実際にFニッポンを走っている選手からも「まず出走台数をもっと多くするべきではないか」という声が聞こえるのは事実なのだ。わたしも、出走台数がもっと増えれば見え方は大きく変わると思う。

では、出走している選手の地位を確立するのが先か、見栄えを良くするのが先か。これはニワトリと卵のパラドックスに陥ってしまう話であって、今の段階でわたしには何とも結論づけることはできないが、差し引きして考えた場合、欧米にも存在しない昇級システムの確立は、地道ではあるけれども将来的に国内トップフォーミュラの格式と商品価値を引き上げる一方、ドライバーの地位を証明し格付けを明らかにするための重要な説得力になり、話題作りの素材になるばかりかステップアップの原動力にもなって未来へ向けての可能性を切り開くのではあるまいか、とは思う。次回は最終回として、より明確な提案をしてみたい。R

地位の確立が先か、見栄えをよくするのが先か

現在、我が国にはFJ1600、F4、全日本F3とJAF選手権の懸かったミドルフォーミュラレースがあり、それに加えて自動車メーカーが運営するフォーミュラトヨタおよびフォーミュラドリームというレースがある。だが、この頂点にあるFニッポンを含めフォーミュラカテゴリー間の連携はほとんど存在しない。

スカラシップとして他カテゴリーへ進級する支援をする制度は確かにある。決して資金に余裕があるわけでもないのにスカラシップ制度を運営している方々の努力には頭が下がるが、現状を見るとスカラシップは賞金の一部としてしか機能してはいない。わたしは日本のレーシングドライバーに必要なのは一過性のご褒美ではなく、その地位を確立するための証明なのだと考える。そのためにはカテゴリーをまたぎ国内レース界を貫く昇級制度を確立させるべきではないか。

たとえば前述のミドルフォーミュラレースを、日本最高峰のFニッポンに向けての、それこそ「ステップアップカテゴリー」と位置づけ、それぞれのカテゴリーに厳密な昇級資格を設ける。これらカテゴリーごとの基準には調整や線引きが必要だろうが、何らかの形で下位から上位、すなわちFニッポンに至る出走資格を厳密に決め、一定期間その資格が行使されなければ権利は消滅するという一貫したシステムを形作ってはどうか。

グランプリ北米ラウンドを前に、F1の安全に関するいささかヒステリックな論調が一部マスコミを賑わしている。今年から導入された、レース中のタイヤ交換を禁止するレギュレーションを再考すべきだという。ヨーロッパGPの最終ラップにキミ・ライコネンが劇的なリタイア、十中八九手にした優勝を棒に振ったあの事件に端を発していることは、今さら指摘するまでもなかろう。タイヤに大きなフラットスポットを抱え、バイブレーションに悩まされながら走行を続けていたマクラーレン。そのフロント・サスペンションが、積もりに積もったストレスについに音を上げた、というのが真相だ。

先頭を走っていようといまいと、最終ラップであろうとなかろうと、誰かが大怪我を負うかもしれない危険なアクシデントは、起きない方がいいに決まっている。この日ライコネンを襲ったトラブルは、まかり間違えば大惨事になりかねないクラッシュの最たるものであった。サスペンション・システムの破綻、とりわけ高速走行中に起きるそれは、常に一触即発の危険を孕んでいる。完全にコントロールを失ったマクラーレンが、ジェンソン・バトンのBARをかすめ、きりきり舞いしながらグラベルを横断。タイヤバリアに半身を埋めるようにして、ようやく停止した。キミが、怪我をした様子もなく自力でマシンから降り立ったときは、心底ホッとしたものだ。

このところのF1は、政治的な論争がたいへんかまびすしい。私などの目には泥仕合に見えなくもないのだが、それぞれ言い分もあろうし、事の是非には触れずにおこう。ハッキリしているのは、その政争の〝成果物〟を否定できる者はそう多くない、という事実である。つまり、いろいろ政治的なゴタゴタが続いているけれども、その結果F1が近年希に見るほど面白くなった、ということだ。なぜか？〝誰が勝つか予測がつかない〟という、およそモータースポーツに不可欠の条件が復活したからである。

これまで我々が目にしてきたのは、〝物量に優るものが勝つ〟というF1方程式だ。しかも、そういう時代があまりにも長く続きすぎた。誰かがポールポジションを獲り、先頭を走り、ピットインしてタイヤを交換し燃料補給を行ない、再び先頭を走る。必要があればまたピットイン、そして優勝。お客さん、起きて下さい、レースは終わりました、家に帰る時間です。そういう繰り返しをずっとやってきた。

「近頃じゃテレビを点けても、最初の15分も観ればいい方だね。決まって何か別のことを始めてしまうから……」こんな話をいったい何人から聞かされたことだろう。

それが今は、レースが始まると最初から最後まで片時も目が離せない、という。チェッカーが振られるまでは何が起きるか分からない、という期待があるからだ。退屈なレースが俄然息を吹き返すという例を、このところ何度も目にするようになった。モナコのラスト10周の劇的な展開は、ルノーがタイヤチョイスを失敗したために起きたものだ。グリップを失い息も絶え絶えのフェルナンド・アロンソに、次々とライバルが襲いかかる。最初にニック・ハイドフェルド、次いでマーク・ウエバーがこれを抜き去り、さらにファン・パブロ・モントーヤが背後に迫る。同じ頃、はるか後方でチームメイトのジャンカルロ・フィジケラも、立て続けに3台に抜かれていた。モナコではおよそ考えられない、もとい、考えられなかった展開である。

電子制御のドライバーエイドが現れる以前は、ドライバーは実にさまざまなミスを披露してくれたものだ。例えばトラクションコントロール。これがなかった頃は、誰も彼も実に簡単にスピンした。クラッチを灼く、ギヤをなめる、オーバーレブも枚挙にいとまがない。

こういう多彩なトラブルやミスが、いちいちレースの行方を左右した。そのドライビングミスがばったり途絶えてしまったのは、すべてエレクトリック・ギズモのお陰である。つい最近、元チャンピオンが私にこう言ったものだ。「きょうびのドライバーは、ステアリングとブレーキだけやってればそれでいいんだからラクなもんさ…」これが冗談でないところが恐ろしい。

ライコネンがニュルブルクリンクでやったのも、明らかなミスである。ジャック・ビルヌーブを周回遅れにする際、ホイールをロックさせ、右フロントタイヤに大きなフラットスポットを作った。ファイナルラップのクラッシュは、このツケを払わされたのだ。では、もし旧ルールだったら、このケースはどうなっていたか？　バイブレーションが出ても出なくても、次のストップでタイヤを交換してそれで一件落着。せいぜいピットタイミングが早まるくらいだから、マイナートラブルで済んでしまう。ライコネンぶっちぎりで優勝。視聴者の多くは、チェッカーを見届けることなく、チャンネルを変えるなり、ほかのもっと有意義なことを始めていたはずである。

新レギュレーションの是々非々は別にして、これによってレースが甦ったのは疑いようのない事実だ。危険が増したという意見を頭ごなしに否定するつもりはないが、せっかく役に立っているルールをボツにしてしまうのは、いささか時期尚早ではないかと思う。それ

Tells you a true story
Nigel Roebuck

[5th COLUMN]

ナイジェル・ルーバック

Photo/Kenji Sawada
Translation/Yutaka Mita(Quality Translation)

No more F1 by numbers 物量作戦はいらない

にだ。同じ論法でいくとしたら、レース中の給油を先に禁止するのが筋、というものだろう。

タイヤメーカーは、過激な変化に直面しながら、実に素晴らしい仕事をした、と私は考えている。仮に、かつてのようにタイヤがワンメイクだったとしたら、〝タイヤ交換禁止〟の規則は、より目に見えた成果を（より安全に）挙げることができたはずだ。そしてもうひとつ、あれほど長時間、過酷な試練に晒されたにもかかわらず、ライコネンのタイヤはタイヤとしての使命をまっとうした。壊れたのはタイヤではなくサスペンションなのだ。このことも忘れずに記憶に留めておきたい。

ニュルブルクリンクを機嫌良く後にしたのには、もうひとつ理由がある。ヨーロッパGP併催のGP2レースのことだ。1日のうちにふたつも素晴らしいレースを堪能できるなどという幸運は、めったに巡り会えるものではない。F3000時代はとりわけ低調で、私の同僚なども、スタートだけ見てあとはキーボードに向かうという者がほとんどだった。そういうムードをGP2が一変させようとしている。

それでも、イモラで旗揚げした頃は不安材料ばかりが目立っていた。トラブル続きのクラッチ——これはまだ完全に解決していない——のせいでローリングスタートを余儀なくされ、多くのドライバーが短命なブレーキに泣いた。しかし立ち上がりの混乱を乗り切ったあと、GP2は回を追うごとに良くなっている。またそのフォーマットは、F1登竜門として考えたとき、予算面でたいへん好都合ではないかと私などには思える。

まずその見てくれがいい。私の好みもあるだろうが、今のF1よりもプロポーション的にずっと魅力的だ。それに、スペックも理に適っている。

突然だが、3リッターV10から2・4リッターV8への移行について、ドイツでマリオ・イリエンが語ったコメントを紹介しよう。基本的に彼はこの案に反対の立場をとっている。

「来年はおそらく750馬力くらいがスタートラインになるのじゃないかな。その先は一にも二にも回転数だ。そうやってパワーを稼ぐしかない。実は、エンジンというのは、回転数を上げるのが一番カネがかかるんだ。別の言い方をすれば、新レギュレーションは最も高価な方法で馬力削減に取り組んでいる、ということになるな」

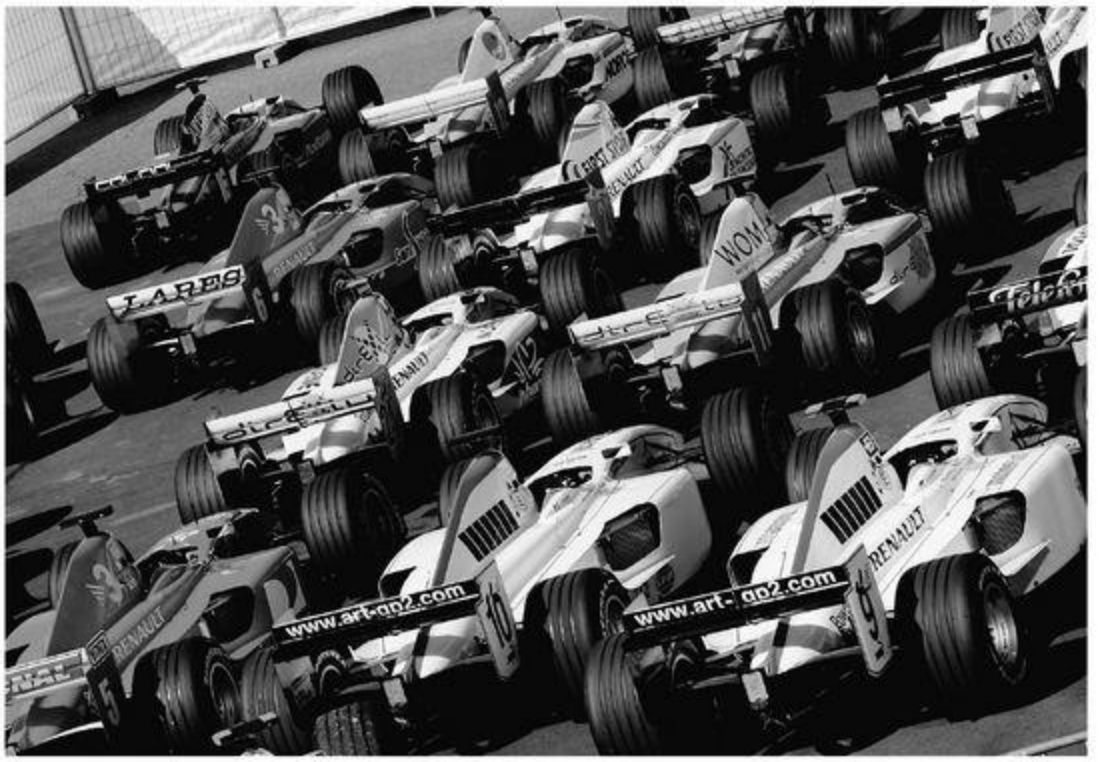
新フォーマットが発表されたとき、別のあるBMWエンジニアが、むしろ排気量を増やす方向に持っていくのが正解だ、とも語っていた。

「FIAは、馬力だけじゃなく、コストも削減したいわけだろ。だからこうして、1エンジン2レースなんてやり方を導入したんだ。でもね、もっとデカくてトロいエンジンにした方が、はるかに気が利いているよ……」

実を言うと、BMWのふたりが示唆したやり方をそのまま実践しているのがGP2なのである。ルノーが作る4リッターV8は、確かにトロいエンジンだ。無理をすればもう少しは絞り出せるだろうが、出力は600馬力ほどでしかない。4000キロに1回のリビルドで済む、という頑丈さが取り柄だ。

そんなエンジンでも、GP2マシンに搭載すると、十分エキサイティングな走りを披露してくれる。トラクションコントロールなどの高価な電子制御システムを使っていないところも、私には嬉しい。

少し前のことになるが、GPWCが独自にシリーズを立ち上げると息巻いていた頃、コンコルド体制瓦解のリスクをヘッジする目的で、バーニー・エクレストンが〝ローコスト・シリーズ構想〟を打ち出したことがあった。ニュルで思ったのは、ライコネン、アロンソ、シューマッハー、モントーヤ等をGP2で走らせたら、さぞかし面白いレースが観られるだろうということ。〝GP1〟の名称がすでに商標登録されているのは、単なる偶然ではない、というのが私の考えである。R



まずその見てくれがいい。プロポーション的にずっと魅力的だ それに“デカくてトロいエンジン”も理に適っている

林義正教授＆東海大学
ル・マンプロジェクト

もう一度、ル・マンへ

プロトタイプマシンが走ってから4年
沈黙の期間を経て再び動き出した
東海大学のル・マンプロジェクト
その陣頭指揮を執る林義正教授の話を聞いた

Text/Naomugu Mihori
Photos/Takashi Ogasawara, Racing on, Idea

やり残した仕事がある

「ル・マンには、その思いを残しているのです」

林義正東海大学教授は語る。

1990年、日産はル・マンに日本車初のポールポジションを記した。日本がル・マンへ勝ちにきたという、それは一種の宣戦布告でもあった。ニッサンR90CKが、3分47秒34のコースレコードを樹立。

「ターボのブースト圧を目一杯に上げ、少し大人気なかったかもしれない……」

ニッサンR90CKのエンジン開発を担当した当時の林は、恥ずかしそうに語ったものだ。しかしその衝撃は、日産の底力を十分に世界へ示した。

ただ、エンジンのパワーにトランスミッションが追いつけず、決勝ではトラブルに見舞われ、日産最上位は5位入賞に留まった。世界を相手にするにはまだやるべきことが残されていた。それを林はまだル・マンで果たせていない。

翌91年は、グループC世界選手権シリーズに出走しなければル・マンに参戦できないと規定が変更になり、参戦ならず。92年のデイトナ24時間レース制覇で溜飲は下げたものの、ル・マンでのリベンジを果たせぬまま、林は94年に東海大学へ移った。

大学教授として学生に教えるテーマは、高性能エンジンであり、省エネを実現する希薄燃焼技術の追求である。両者は一見矛盾するテーマに思えるが、究極の効率を追い求める点で、何ら相反することはない。

この林教授の研究がやがて、東海大学モータースポーツフォーラムでの「ル・マンで成果を公表したい」という総長の談話を導き出した。当事者の林としては青天の霹靂であったが、こうなれば、「やってやろう!」という闘争心が湧き起こる。ただし、その狙いは日産時代と異なる。

「あくまで、大学としてという立場をわきまえなければなりません。学問的な進歩があり、社会に貢献できることを目指したい」

生きたものづくりの伝承

「今度は学生と出たい。そして学生に、ヨーロッパの自動車文化に浸ってほしい。そのためには1秒でも長く走り続け、ヨーロッパの地に長く居続けられるよう、きちんとマシンを走らせなければなりません」

具体的には、2001年にル・マン用のオープン2シーターブロトタイプ、LMP1を卒業研究として設計開始。翌02年からは、より学問的要素の増すクローズドボディへと仕様変更を行なった。これが、すでに3代目となり、TOP(TokaiOriginalPrototype3型)03まで進化している。

こうなると「走らせてみたい」という気持ちになる。それが、写真のマシンだ。ロードゴーイングスポーツカーのジャガーXJR15が手に入ることになった。これを利用するのはいいが、所詮は公道を走るスポーツカーであり、たとえばエンジンマウントにブッシュが使われるなど、レーシングカーとは構造が異なる。また、本来はジャガーのV12エンジンが搭載されるが、TOP03ではYGKのYR40TというV8ターボエンジンを搭載する。しかもスペースメンバーとしてエンジンを活用するリジッドマウントとするには大幅な改造が必要だ。

デザイナーの手からマシンスケッチが今年の正月明けに届いてからわずか4~5カ月の早業でSUGOでのシェイクダウンにこぎつけた。

「学生たちがほんとうによく頑張りました。デザインスケッチからひとつひとつ設計図面に書き上げていくのですから、作業の手間や煩雑さは並大抵のものではありません。しかし、学生のCADの扱いがこの4年間で非常に手馴れてきたのですね。ひとつひとつの部品の強度も計算し、また解析に優れた才能を発揮する学生もいます」

と、手放しの喜びようだ。林教授にとって目に入れても痛くないほど可愛いくて仕方のない学生たちなのである。学生もまた、そうした林教授の期待に応えようと獅子奮迅する。

「資金さえ確保できれば来年にも出走はできます。しかしまぁ、5~6年のうちにはル・マンへ行きたい。単に勝ち負けを言うのではなく、ハンドルを切ったら曲がることから、ドリフトしたりスピンしたりするような領域まで物理量として数値化していきたい」

「ル・マンのレギュレーションを翻訳したり、歴史を調べたりするうちに、ル・マンの役割や文化が分かってきて、学生たちはヨーロッパを遠い存在ではなく、親しみのあるものに感じてきているようです」

責任の所在を明らかにする「生きたものづくり」の現場として、ル・マンは学生に最高の実践経験を積ませる環境を備えている。これを果たしたとき、林義正のル・マン・リベンジは成るのである。

R



YR40Tエンジンの開発スタートは2001年で、その年の11月には火入れ式が行なわれた。当初はニッサンVR35Hエンジンの搭載も検討されていたとか。

SPECIFICATIONS

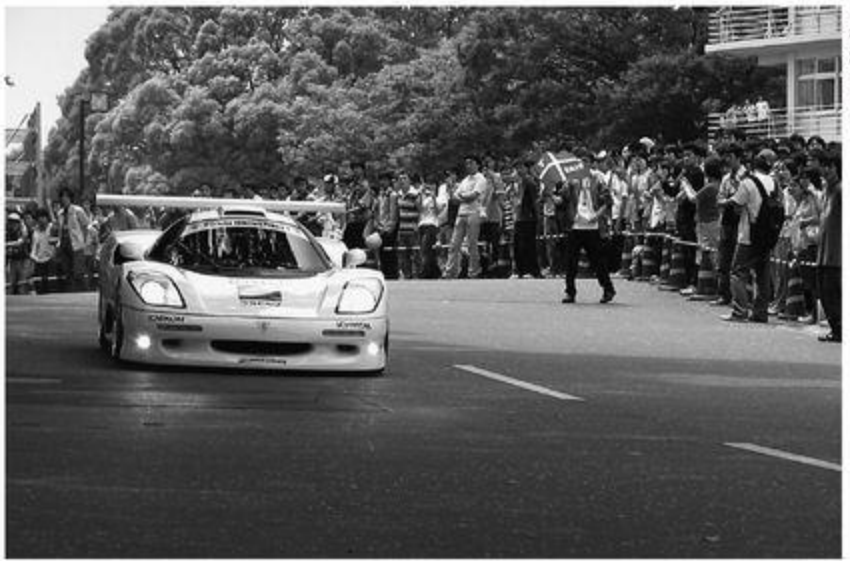
ENGINE

エンジン名称	YR40T
シリンダー形式	V型8シリンダー　ツインターボ
ボア×ストローク	93mm×73.6mm
排気量	3998cc
最高出力	368kW/5500rpm以上
最大トルク	720Nm/4500rpm以上
エアリストリクター	φ34.2×2
過給圧	1500mb Abs
燃料系/点火系	モーテック製改
ターボチャージャー	YGK-RX6

MACHINE

車両名称	Study Car
全長×全幅×全高	4620mm×1900mm×1165mm
ホイールベース	2720mm
トレッド	F:1590mm/R:1500mm
車両重量	900kg以上
トランスミッション	ヒューランド製手動5速
ブレーキ	F&R:AP製13インチ
サスペンション	F&R:ダブルウイッシュボーン
タイヤ	F:240/640-R18 R:325/680-R18


5月30日、SUGOでシェイクダウンとなったStudy Car。「さらに改良を重ねて、ル・マン参戦を実現させたい」とドライブを担当した鈴木利男。


シェイクダウンから2週間後の6月13日には東海大学湘南校舎内の特設コースでデモランが行なわれ、集まった6000人の学生から盛大な拍手と歓声が上がった。


「かつてル・マンでやり残してしまったことを今度こそ実現させたい」と、学生たちの作品を前に、自身のル・マン24時間レースに懸ける思いを語る林義正教授。

地元フランス×常勝の英雄

軍配は英雄の頭上に

“ワークスなきル・マン”といわれた今年のル・マン24時間レース
その本命はここまで6連覇のトム・クリステンセンを擁するチャンピオンレーシングと
オールフランスでまとめ上げ、地元の声援を一身に受けるペスカロロという構図となった
序盤レースをリードしたペスカロロだったが、灼熱地獄でトラブル発生
チャンピオンレーシングが優勝を決め、クリステンセンが6連覇を飾ることになった

Text/Yumiko Kaijima Photos/Masahide Kamio, Takashi Ogasawara

24 Heures du Mans
Le Mans 24Hours Race 18th-19th.June.2005



トム・クリステンセンは6連勝で通算7勝という偉業を達成。ジャッキー・イクスの持っていた記録を塗り替えた。「僕の幸運を祈って電話してくれたイクスを超えるなんて夢みたいだ」



「ワークスなきル・マン」「ハイブリッドカー有利、アウディ不利」という構図の中、優勝を果たすことができたのはひとえにチーム力の高さと見ることができよう。ハウズナーもそのひとり。



フランス人の期待を一身に背負い、ハイブリッドカーで今年のル・マンに挑んだペスカロロ。レギュレーション的には優位な状況にありながら、惜しくも優勝することはできなかった。



アウディ不利の下馬評を見事に覆したチャンピオンレーシング

ル・マン恒例の公開車検が行なわれる市内のジャコバン広場。そこに黒山の人だかりができたのは6月13日・月曜日の夕方。初出場が決まったWRCチャンピオンのセバスチャン・ロウブをはじめ、今回の本命マシンと言われていたペスカロロ・モータースポールチームのドライバーたちとマシンが姿を現したからだ。

今年、ペスカロロやクラージュ、童夢などのプライベーターは、昨年までのモノコックを流用したハイブリッドカーと呼ばれるマシンを製作した。これは、ル・マンの主催者であるACO（フランス西部自動車連盟）が、04年から新しく採用したテクニカルレギュレーションに近づける形で設定したもの。昨年、新規定に沿ったマシンを作ったコンストラクターは皆無。そのため、ACOはハイブリッドカーに大きなアドバンテージを与え、各コンストラクターに新規定導入を促した。

この結果、多くのマシンが、昨年までの最強マシン、アウディR8を上回るスピードを発揮した。来年には、アウディが新たなワークスマシンを投入することが、ほぼ確実。それは各ライバーにとって、再び優勝の二文字が遠ざかることを意味している。つまりペスカロロにとって、今年は是が非でも勝たなければならない一戦だった。一方、それは、今年が卒業レースとなるアウディR8を使うチャンピオンレーシングにとっても同じ。今年を逃せば、次のチャンスはいつやってくるか分からない。ワークス不在ながら実は今年のル・マンは、そんなギリギリの状況の中での息詰まる攻防戦だったのだ。

まず予選で先手を取ったのは、ペスカロロ。初日が雨模様だったため、グリッドを決したのは2日目のタイムだったが、この日午後10時からのタイム

アタックでトップタイムを奪ったのは、16号車。同じ日の第1セッション終了間際には僚友の17号車も総合2番手に相当するタイムをマークしており、フロントロウ独占を果たした。これでチームの雰囲気は最高潮に盛り上がり、12時のセッション終了とともに、カメラマンがピットに詰め掛ける。その頃、すでにアウディ勢はミーティングの真っ最中。ピットのシャッターは閉められ、静かな空気に包まれていた。だが、午前0時半過ぎ、トランスポーターから出てきたドライバーたちの表情は不思議と満足そのもの。特にトム・クリステンセンを擁するチャンピオンの3号車は、レースに絶対の自信を持っていた。

一日の休息日の後に迎えた決勝日。午後4時にレースはスタート、フロントロウの2台が飛び出す。決勝ラップでもベスカロロは他を圧倒。わずか2スティントの間に、5番手を走るアウディ3号車に対して2分近い差をつけた。ところが、その直後からベスカロロに思いがけないトラブルが襲い掛かる。まず27周目、17号車の目の前でパノスの78号車がスピン。17号車はこれを避け切れず、左フロントをヒット。これが原因でトラックロッドに異常を抱え、予定外のピットイン。16号車は33周を終えたところで予定どおりエリック・コマスに交代するが、その数周後やはり予定外のピットイン。パドルシフトに異常を抱えたためだ。チームは応急処置をしてコマスを送り出すが、トラブルは直り切っておらず、2周後には再度ピットイン。ガレージへと入れられてしまった。

これでトップに立ったのはチャンピオンレーシングの2号車で、後に3号車が続く。だが、ほぼ同時に、コース上にオイルが出たため、セーフティーカーが導入された。この間にまた異変が起こる。そろそろセーフティーカーが抜けようかという48周目のミュルサンヌで、トップの2号車が処理したばかりのオイルに乗ってコースアウトし、マシンのフロントをヒットしてしまう。その結果49周目には3号車がトップに立った。その後、アウディは1・2・3態勢を築くが、午後9時過ぎには3番手を走っていた4号車がフロントサスペンショントラブルのためピットイン。さらに2番手の2号車も、明け方の午前6時45分、インディアナポリスでコースアウト。タイヤバリアにフロントをヒットし、右フロントサスペンションアーム回りを交換するが、作業に18分近い時間を要し、優勝戦線から脱落した。

この間に猛烈な追い上げを見せたのがベスカロロの16号車。ゴールまで残り8時間の時点ではトップの3号車に対して2周余りの差があったが、これとて最初のトラブルで6周近い差がついていたことを考えれば驚異的。その後も16号車は3号車のリードを1周あたり3～10秒、平均して5～6秒ずつ削り取っていく。一方差を拡げておきたい3号車も1スティント13周でひとり4スティント走る作戦で逃げ、夜明け後にはJ・J・レートが5スティント目を走ったが、その差は縮まる一方。残り2時間半余りの時点で、とうとう16号車が同一周回に持ち込んできた。さらにそのまま同じペースで追い上げ、3号車に少しでも何かあれば、チェッカーの時点で16号車が前に出ることも十分可能だった。

ところが、このあと勝負はあっけなく着いてしまう。ゴールまで残り約1時間半。予定より4周早くピットに入った16号車は、そのままガレージへ。36℃という高い気温と、タイヤカスを拾ったことなどによる影響で、エンジンオイルの温度が異常に上昇。このままのペースではエンジン自体にダメージを負いかねないと、ペスカロロはここで決断。2位キープに切り替えたのだ。

その結果、悲願の優勝を果たしたのは、チャンピオンの3号車。彼らはR8で4回目のル・マン挑戦にして、ようやく勝利の美酒を味わい、38年ぶりに優勝トロフィーをアメリカにもたらした。そしてトム・クリステンセンはル・マン6連勝で史上最多の7勝目をマーク。ル・マンに新たな伝説を作り上げた。R



猛追したベスカロロ16号車だったが、36℃という灼熱の状況で油温が上昇、追撃をあきらめることに。

猛暑がフランスチームの夢を摘んでしまった


WRCのシリーズリーダーであるセバスチャン・ローブは速さを見せたが実走できず。



新レギュレーションを浸透させるため、昨年型のシャシーを流用したハイブリッドマシンにはアドバンテージが与えられた。これはベスカロロにもチャンスだった。

アストンマーチンVSコルベットのGT1バトル

米英対決はコルベットが制す

今年のル・マンでは、総合優勝を争うLMP1クラスだけでなく、GT1クラスにも注目が集まった。それは久々にアストンマーチンが戻ってきたからだ。ここ何年か、GT1クラスでは、コルベットとフェラーリが激しい戦いを繰り広げてきた。2年前はコルベット、一昨年は550マラネロ、昨年は再びコルベットという具合に、両者は獲ったり獲られたりという好レースを繰り返してきた。そこに殴り込みを掛けたのがアストンマーチン。FIA GTでのデビュー戦を圧倒的な速さで制したアストンマーチンが、ル・マンでもコルベットやフェラーリを打ち破るのかどうか。それは大きな興味の対象だった。しかも、このアストンマーチンを製作したのは、一昨年の優勝車・マラネロを製作したプロドライブ。コルベットにとっても、一筋縄ではいかないライバルなのだ。

迎えた予選初日。この日は生憎の雨模様となったが、翌日は天候が回復すると予報が出されていた。そのため、コルベット陣営はほとんど動きを見せなかった。第1セッションは63号車、64号車の2台ともがまったく計測を行なわず、ピットで待機していたのである。対するアストンマーチンの58号車と59号車も雨の中ではチェック走行のみ。ところが、2時間のセッションが終わると、59号車がいきなりエンジン交換を始める。コルベットのメカニックたちも何事かとアストンのピット前で作業を見守ったが、これはエンジンをワークショップに送って、チェックするためだったという。実際には何の問題もなかったのだが、チームはパワーが落ちていると判断したのだ。続く第2セッション、コルベットの2台は10周ずつの走行を行ない、タイムもほぼ同じ。ナイトクオリファイをこなした。これは対するアストンも同様だ。

だが、予選2日目になると両者タイムアタックを敢行。ここでやはり圧倒的な速さを見せつけたのは、アストンだった。第2セッション終盤に58号車がトップタイムをマークし、59号車も2番手と、予選クラス1・2を独占した。コルベットは64号車がトップから約4秒遅れの予選3番手、63号車は約8秒遅れの5番手に留まっている。

しかし、いざレースがスタートすると両者は互角の戦いとなる。アストンの59号車はフォードシケインでバイロンに2度ほどヒット。これにより、ドライブスルーと3分ストップという2回のペナルティを科せられて序盤に大きく出遅れたが、58号車とコルベットの63号車はピットインのたびに順位を入れ替えるほどの接近戦。64号車も序盤に予定外のタイヤ交換などを行ない1周遅れとなっていたが、そこから追い上げをはかり、スタートから7時間余りが過ぎたところで63号車をかわして2番手に浮上。さらに58号車に追った。59号車も一時の遅れを速いラップタイムで取り戻すとクラス4番手に戻り、まさにアストンとコルベットは四つ巴の戦いへともつれ込んでいった。

この膠着状態に変化が起こり始めたのは日曜日の朝。59号車は午前中に、58号車は午後に入ってから左リヤタイヤがバースト、またアストンの2台はシケインで飛び出すなどして、フロントのフロアを傷め、交換する作業にも追われた。その間に、コルベットがクラス1・2態勢を築き上げた。

終盤に入って、何とか遅れを取り戻そうと猛プッシュするアストンの2台。この焦りがさらにミスを呼ぶ。ゴールまで残り1時間半となった時点で、58号車はピットイン直前にガス欠。ピットロードで大きくタイムロスすることになる。また59号車もほぼ同時にピットに入るとガレージへと戻された。再度フロントフロアを傷めたためだ。

この時点で、コルベットは今年も勝ちをモノにした。常に2周以内で争っていた4台だが、最後は64号車がトップチェッカー。僚友の63号車が2周遅れの2位。何とか3位につけたアストンの59号車は、ゴールした時、何とトップから16周も引き離されていた。R



予選では後れを取ってしまったコルベット勢だが、ライバルの自滅もあって1-2フィニッシュを果たした。これでコルベットは2連覇。



予選1-2だったアストンマーチンはタイヤバーストやコースアウトなどで後退し3位にとどまる。この59号車にはWRCのサラザンも乗った。

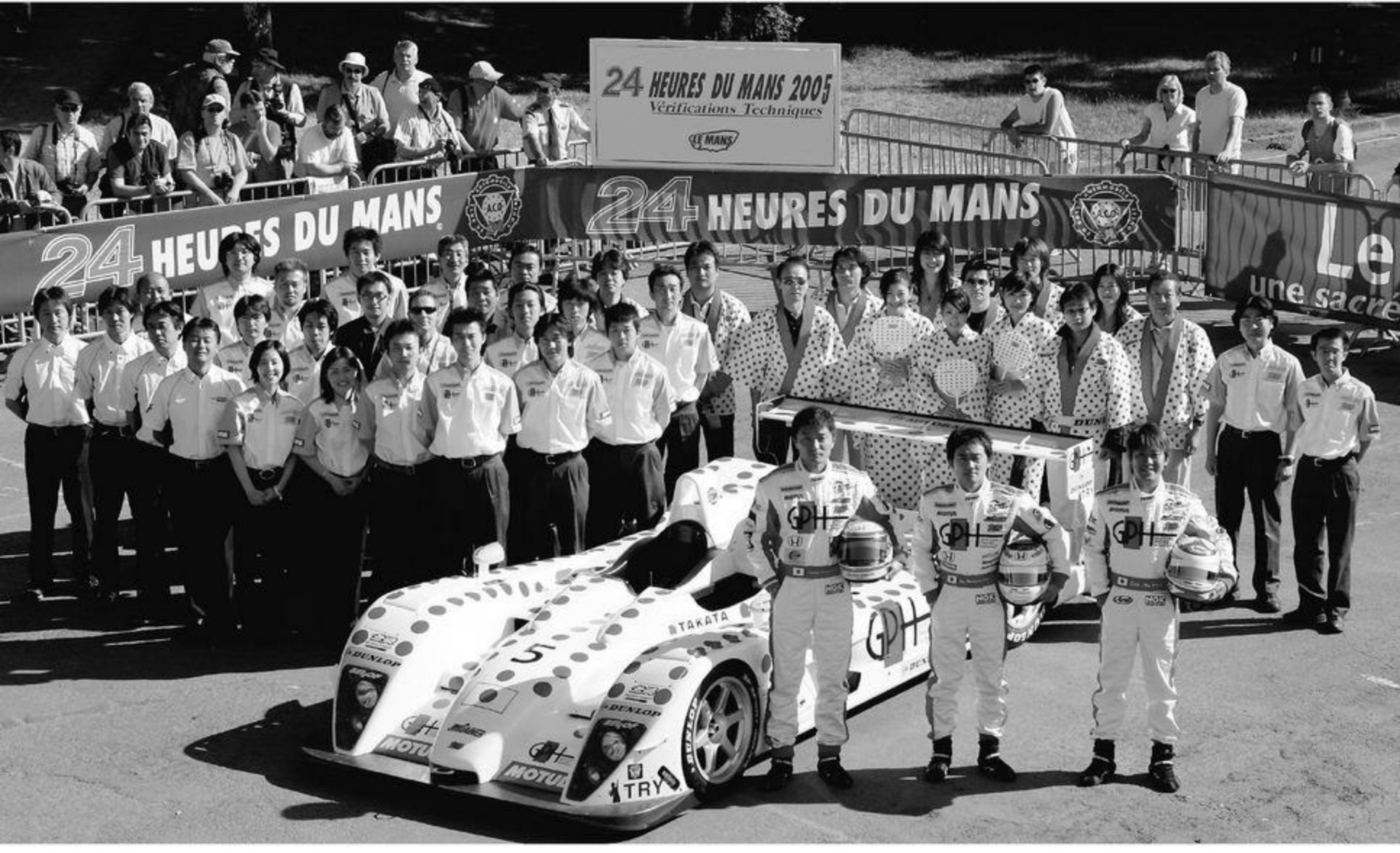


フェラーリはBMSスクーデリア・イタリア等から参戦したが、最上位はランブル・コンペティションの50号車のクラス4位。



昨年までフェラーリを走らせていた名門プロドライブが自国のアストンマーチンにスイッチ。ブリティッシュグリーンのマシン、スーツで登場。

24 Heures du Mans
Le Mans 24Hours Race
18th-19th.June.2005





オール日本で挑んだ童夢

予想外のトラブルに泣いた童夢チーム



今年もル・マンには複数の日本人ドライバーが参加したが、最も注目すべき存在だったのは、やはりジム・ゲイナーの童夢MUGEN。童夢は、昨年秋の段階で、ル・マンに新たな自社マシンを製作して参戦することを表明。しかも、ドライバーやスタッフをオールジャパンで固めた。3月半ばには、S101Hbを岡山でシェイクダウン。その後、ポール・リカール合同テスト、スパ1000km、マニクールでの耐久テスト、ル・マンのテストデーと準備を進め、いよいよ本番を迎えた。

彼らが目標として掲げていたのは、予選でのポールポジション奪取。「レースは運に左右されるが、予選ではウチのクルマの速さを見せつけたい」と、岡山でのシェイクダウンの段階から、童夢の林ミノル社長は明言していた。

その言葉どおり、雨模様の予選初日から、ジム・ゲイナーはタイムアタックを繰り返した。翌日は天候が回復するという予報が出されていたこともあり、初日にグリッドが決するとは誰も思っていない。だが、そんなコンディション中でも、とにかく速さを見せることにこだわったのだ。その結果、午後7時から9時の第1セッション、午後10時から12時までの第2セッションともに、一時はトップタイムをマーク。しかし、セッションの最後になると路面状況が好転し、ほかのマシンが次々自己ベストを更新する。その結果、初日のセッションは6番手に留まる。

続く2日目はドライとなり、タイムアタックは、PP奪取のために激しさを増す。7時から9時、さらに10時からのセッションでも初めの30分間は、すべてアタックに費やされた。第1セッションでは道上龍がまず乗り込み、その後、荒聖治、道上とつなぐ形でQF用タイヤが次々と投入される。だが、



全身日の丸に身を包んだマシンは決勝で一時3番手を走った。

24 Heures du Mans
Le Mans 24Hours Race
18th-19th.June.2005

渋滞やシケインでのコースアウト、タイヤのブローなど、様々な事態に見舞われ7番手。そして残る第2セッション頭に賭けるべくマシンに乗り込んだのは、荒。昨年総合優勝を果たし、ル・マンを知り尽くしている荒は、セッション開始前からピットロードに並びワンチャンスを狙う。しかし、アウトラップで前に出た他車に行く手をふさがれ、自己ベストタイムは1秒半ほど更新したものの、ポジション的には4番手。トップのマシンからは4秒近く遅れた。そこで、さらに1セット、QFタイヤを投入。最後のアタックへと荒を送り出す。だが、時間的にコースは混雑。まったくクリアラップを取れず、タイムを更新することはできない。結局、ジム・ゲイナーは4番手で予選を終えた。童夢の林社長は、「今年のル・マンは終わった」という内容のコラムを自社のウェブサイトに掲載する。だが、現場のスタッフやドライバーは、レースを諦めてはいなかった。

6月18日・午後4時。正式スタートが切られると、スターターの道上はIコーナーで前を行くアウディ2号車をかわして3番手に浮上。そのポジションをキープしたまま周回を重ねる。1スティントを終えたところでパドルシフトの問題からポジションを落とすが、その後は順調に周回。荒、金石勝智と2スティントずつの走行に移ると、他車のトラブルを尻目に速いラップタイムを刻み続け、ジワジワと浮上していく。夜を迎える頃には3番手までポジションを戻していた。深夜に入って、オルタネーターの配線が切れるトラブルが発生し、再び4番手に後退するが、最後まで走り切れば表彰台を争う位置にいけると思われた。ところがスタートから13時間あまり経った午前5時すぎ。荒のドライブ中にマシンは突然ストップしてしまう。エンジンは掛かっているが駆動がまったく路面に伝わらない状況。荒は手段を尽くしたが、再びマシンが走り始めることはなく、午前5時20分、正式にリタイア。やるせない空気がピットを包んだ。だが、一方で可能性が見えたのも事実。この挑戦を来年も継続すれば、童夢のシャシーがル・マンでトップ争いを見せる日もそう遠くはないかもしれない。R



黒澤治樹もチーム・イオタ・ザイテック・エンジニアリングからLMP1クラスに参戦。325周でチェッカーを受けたが完走扱いとはならなかった。



中野信治はアドバンクラージュで急遽参加した。予選は6番手とまずまずだったが、決勝中にタイヤバーストに見舞われて52周目に姿を消す。



ミスタール・マンこと寺田陽次郎はレイチェル・ウェルターからLMP2クラスに参戦。マシンはWR/プジョーだ。こちらも完走扱いとはならず。

第73回ル・マン24時間レース リザルト

総合順位	No.	クラス	エントラント	ドライバー	マシン	周回数	予選グリッド
1	3	LMP1	チャンピオン・レーシング	J・J・レート／マルコ・ベルナー／トム・クリステンセン	アウディR8	370	8
2	16	LMP1	ペスカロロ・スポーツ	エマヌエル・コラール／ジャン-クリストフ・ブイヨン／エリック・コマス	ペスカローロ／ジャッド	368	PP
3	2	LMP1	チャンピオン・レーシング	フランク・ビエラ／エマヌエーレ・ピッロ／アラン・マクニッシュ	アウディR8	364	3
4	4	LMP1	アウディ・プレイステーション・チーム・オレカ	フランク・モンタニー／ジャン-マルク・グーノン／ステファン・オルテッリ	アウディR8	362	5
5	64	LMGT1	コルベット・レーシング	オリバー・ギャビン／オリビエ・ベレッタ／ヤン・マグヌッセン	コルベットC6-R	349	22
6	63	LMGT1	コルベット・レーシング	ロン・フェローズ／ジョニー・オコネル／マックス・パピス	コルベットC6-R	347	27
7	10	LMP1	レーシング・フォー・ホーランド	ヤン・ラマース／エルトン・ジュリアン／ジョン・ボッシュ	童夢／ジャッド	346	11
8	12	LMP1	クラージュ・コンペティション	ドミニク・シュワガー／アレクサンドル・プレイ／クリスチャン・バン	クラージュ／ジャッド	339	13
9	59	LMGT1	アストンマーチン・レーシング	デイビッド・ブラバム／ステファン・サラザン／ダレン・ターナー	アストンマーチンDBR9	333	20
10	71	LMGT2	アレックス・ジョブ・レーシング	リアル・ヒンドリー／マイク・ロッキンフェラー／マーク・リーブ	ポルシェ911GT3 RSR	332	33
11	90	LMGT2	ホワイト・ライトニング・レーシング	ヨルグ・ベルグマイスター／パトリック・ロング／ティモ・バーンハート	ポルシェ911GT	331	40
12	50	LMGT1	ラルブル・コンペティション	パトリス・グエラール／オリビエ・デュバール／ビンセント・ボッセ	フェラーリ550マラネロ	324	28
13	80	LMGT2	フライング・リザード・モータースポーツ	ジョアンヌ・ファン・オーバーベック／ロニー・ベクニック／セス・ニーマン	ポルシェ911GT	323	35
14	7	LMP1	クリエイション・オートスポルティフ	ニコラ・ミナシアン／ジェームス・キャンベル・ウォルター／アンディ・ウォレス	DBA／ジャッド	322	7
15	76	LMGT2	レイモン・ナラック	ロマン・デュマ／セバスチャン・デュメス／レイモン・ナラック	ポルシェ911GT	322	37
16	18	LMP1	ロールセンター・レーシング	ファン・バルボサ／マーティン・ショート／バニーナ・イクス	ダラーラ／ジャッド	318	9
17	61	LMGT1	サーテック・モータースポーツ	ニコライ・フォメンコ／アレクセイ・バシリエフ／クリストフ・ブシュー	フェラーリ550マラネロ	315	25
18	72	LMGT2	リュック・アルファン・アベンチュア	ジェローム・ポリカンド／クリストフ・キャンベル／リュック・アルファン	ポルシェ911GT	311	42
19	89	LMGT2	セバー・オートモーティブ	ラルス・ニールセン／ソーキルド・シリング／ピエール・エレット	ポルシェ911GT	307	44
20	25	LMP2	RML	トーマス・エルドス／マイク・ニュートン／ウォーレン・ヒューズ	ローラ／MG	305	16
21	36	LMP2	ボール・ベルモンド・レーシング	クロード-イブ・ゴスラン／カリム・オジェ／アダム・シャープ	クラージュC65／フォード	300	24
22	37	LMP2	ボール・ベルモンド・レーシング	ボール・ベルモンド／ディディエ・アンドレ／リック・サザーランド	クラージュC65／フォード	294	12
23	83	LMGT2	ザイケル・モータースポーツ	フィリップ・コリン／ホースト・フェルベルメイヤー／デイビッド・シェップ	ポルシェ911GT	274	47
24	30	LMP2	クルーゼ・モータースポーツ	フィル・ベネット／イアン・ミッチェル／ティム・ミュレン	クラージュ／ジャッド	268	19
以上完走							
25	95	LMGT2	レーススポーツ・ペニンシュラTVR	ジョン・ハートショーン／リチャード・スタントン／ピアース・ジョンソン	TVRタスカンT40	256	46
26	24	LMP2	レイチェル・ウェルター	寺田陽次郎／パトリス・ルーセル／ウィリアム・ビニー	WR／プジョー	233	31
27	9	LMP1	チーム・イオタ・ザイテック・エンジニアリング	サム・ハイネット／ジョン・スタック／黒澤治樹	ザイテック04S	325	10
リタイア							
	58	LMGT1	アストンマーチン・レーシング	トーマス・エンゲ／ピーター・コックス／ペドロ・ラミー	アストンマーチンDBR9	327	17
	17	LMP1	ペスカロロ・スポーツ	セバスチャン・ロウブ／エリック・エラリー／ソハイユ・アヤリ	ペスカローロ／ジャッド	288	2
	92	LMGT2	サーテック・モータースポーツ	ジョー・マカリ／ステファン・エリクソン／ロブ・ウィルソン	フェラーリ360モデナGTC	218	45
	5	LMP1	ジム・ゲイナー・インターナショナル	道上龍／荒聖治／金石勝智	童夢／無限	193	4
	78	LMGT2	パノス・モータースポーツ	ブライアン・セラーズ／マリノ・フランキッティ／パトリック・ブルデ	パノス／エラン	185	39
	91	LMGT2	T2Mモータースポーツ	ザビエ・ポンピドゥー／ジャン-リュック・ブランシュマン／山岸大	ポルシェ911GT	183	41
	35	LMP2	Gフォース・レーシング	バル・ヒルブランド／フランク・ハーン／ギャビン・ビッカーリン	クラージュC65／ジャッド	183	48
	8	LMP1	ロールセンター・レーシング	R・G・バードン・ロウ／ミハエル・クルム／ハロルド・プリマ	ダラーラ／ニッサン	133	14
	32	LMP2	インタースポーツ・レーシング	グレゴール・フィスケン／エリザベス・ハリデイ／サム・ハンコック	ローラ／AER	119	15
	34	LMP2	ミラクル・モータースポーツ	ジョン・マカルソ／イアン・ジェームス／アンディ・ラリー	クラージュ／AER	115	18
	31	LMP2	ノエル・デル・ベッロ	ニ・アモリム／ロマン・イアネッタ／クリストフ・ピロン	クラージュ／CG	99	23
	69	LMGT1	JMBレーシング	J.R.ド・フォルヌー／ステファン・ダウディ／ジム・マシュー	フェラーリ575GT	84	38
	85	LMGT2	スパイカー・スカッドロン	トム・コロネル／ドニー・クレベルス／ペーター・ファン・マルクスタイン	スパイカーC8スパイダー	76	49
	93	LMGT2	スクーデリア・エコッス	ネイザン・キンチ／アンドリュー・キルカルディ／アンソニー・リード	フェラーリ360モデナ	70	43
	51	LMGT1	BMSスクーデリア・イタリア	クリスチャン・ペスカトーリ／ファブリツィオ・ゴリン／ミゲル・ラモス	フェラーリ550マラネロ	67	30
	52	LMGT1	BMSスクーデリア・イタリア	ミケーレ・バルトヤン／マテオ・マルセッリ／トニ・シーラー	フェラーリ550マラネロ	60	32
	23	LMP2	ゲラルド・ウェルター	ジャン-ベルナール・ブーベ／シルビアン・ブーレイ／ロバート・ジュリアン	WR	53	34
	13	LMP1	クラージュ・コンペティション	ジョナサン・コシェ／中野信治／ブルース・ジョアニー	クラージュ／ジャッド	52	6
	20	LMP2	ピエール・ブルノー	マルク・ロスタン／フィリップ・ハーゼンブルック／ピエール・ブルノー	ピルビーム／JPX	32	29
	33	LMP2	インタースポーツ・レーシング	セルゲイ・ズロビン／バスチアン・ブリエール／ファン・パラツィ	クラージュ／AER	30	21
	39	LMP2	チェンバレン・シナジー・モータースポーツ	ガレス・エバンス／ロバート・ベリッジ／ピーター・オーウェン	ローラ／AER	30	26
	77	LMGT2	パノス・モータースポーツ	ビル・オーバーレン／ロビン・リデル／スコット・マックスウェル	パノス／エラン	27	36

event calendar

2005年開催イベント日程 & ウイナー一覧

世界選手権

F1世界選手権（全19戦中9戦終了）

Rd.1	3/6	オーストラリアGP	G.フィジケラ（ルノー）
Rd.2	3/20	マレーシアGP	F.アロンソ（ルノー）
Rd.3	4/3	バーレーンGP	F.アロンソ（ルノー）
Rd.4	4/24	サンマリノGP	F.アロンソ（ルノー）
Rd.5	5/8	スペインGP	K.ライコネン（マクラーレン）
Rd.6	5/22	モナコGP	K.ライコネン（マクラーレン）
Rd.7	5/29	ヨーロッパGP	F.アロンソ（ルノー）
Rd.8	6/12	カナダGP	K.ライコネン（マクラーレン）
Rd.9	6/19	アメリカGP	M.シューマッハー（フェラーリ）
Rd.10	7/3	フランスGP	マニクール
Rd.11	7/10	イギリスGP	シルバーストン
Rd.12	7/24	ドイツGP	ホッケンハイム
Rd.13	7/31	ハンガリーGP	ブダペスト
Rd.14	8/21	トルコGP	イスタンブール
Rd.15	9/4	イタリアGP	モンツァ
Rd.16	9/11	ベルギーGP	スパ・フランコルシャン
Rd.17	9/25	ブラジルGP	インテルラゴス
Rd.18	10/9	日本GP	鈴鹿
Rd.19	10/16	中国GP	上海

世界ラリー選手権（全16戦中7戦終了）

Rd.1	1/20~23	モンテカルロ	
S.ロウブ/D.エレナ（シトロエン・クサラWRC）			
Rd.2	2/10~13	スウェディッシュ	
P.ソルベルグ/P.ミルズ（スバル・インプレッサWRC2004）			
Rd.3	3/10~13	メキシコ	
P.ソルベルグ/P.ミルズ（スバル・インプレッサWRC2005）			
Rd.4	4/7~10	ニュージーランド	
S.ロウブ/D.エレナ（シトロエン・クサラWRC）			
Rd.5	4/28~5/1	サルディニア	
S.ロウブ/D.エレナ（シトロエン・クサラWRC）			
Rd.6	5/12~15	キプロス	
S.ロウブ/D.エレナ（シトロエン・クサラWRC）			
Rd.7	6/2~5	ターキー	
S.ロウブ/D.エレナ（シトロエン・クサラWRC）			
Rd.8	6/23~26	アクロポリス	ギリシャ
Rd.9	7/14~17	アルゼンティーナ	アルゼンチン
Rd.10	8/4~7	フィンランド	フィンランド
Rd.11	8/25~28	ドイチェラント	ドイツ
Rd.12	9/15~18	グレートブリテン	イギリス
Rd.13	9/29~10/2	ジャパン	日本
Rd.14	10/20~23	ツール・ド・コルス	フランス
Rd.15	10/27~30	カタルーニャ	スペイン
Rd.16	11/10~13	オーストラリア	オーストラリア

プロダクションカー世界ラリー選手権（全8戦中4戦終了）

Rd.1	2/10~13	スウェディッシュ	
新井敏弘/T.サーカム（スバル・インプレッサWRX STI）			
Rd.2	4/7~10	ニュージーランド	
X.ボンズ/O.ジュリア（三菱ランサーエボリューション）			
Rd.3	5/12~15	キプロス	
B.ティラバッシ/M.バウメル（スバル・インプレッサWRX STI）			
Rd.4	6/2~5	ターキー	
新井敏弘/T.サーカム（スバル・インプレッサWRX STI）			
Rd.5	7/14~17	アルゼンティーナ	アルゼンチン
Rd.6	9/15~18	グレートブリテン	イギリス
Rd.7	9/29~10/2	ジャパン	日本
Rd.8	11/10~13	オーストラリア	オーストラリア

世界ツーリングカー選手権（全20戦中8戦終了）

Rd.1	4/10	モンツァ	D.ミューラー（BMW320i）
Rd.2	4/10	モンツァ	J.トンプソン（アルファロメオ156）
Rd.3	5/1	マニクール	J.ミューラー（BMW 320i）
Rd.4	5/1	マニクール	J.ミューラー（BMW 320i）
Rd.5	5/15	シルバーストン	G.タルクィーニ（アルファロメオ156）
Rd.6	5/15	シルバーストン	R.リテル（セアト・トレド キュプラ）
Rd.7	5/29	イモラ	F.ジョバナルディ（アルファロメオ156）
Rd.8	5/29	イモラ	D.ミューラー（BMW320i）
Rd.9/10	6/26	プエブラ	メキシコ
Rd.11/12	7/30	スパ・フランコルシャン	ベルギー
Rd.13/14	8/28	オッシャースレーベン	ドイツ
Rd.15/16	9/18	イスタンブール	トルコ
Rd.17/18	10/2	バレンシア	スペイン
Rd.19/20	11/20	マカオ	中国

ヨーロッパ

ワールド・シリーズ・バイ・ルノー（全17戦中5戦終了）

Rd.1	5/1	ゾルダー	R.クビカ（ダラーラ・ルノー）
Rd.2	5/1	ゾルダー	E.トカチェッロ（ダラーラ・ルノー）
Rd.3	5/22	モンテカルロ	C.モンタナーリ（ダラーラ・ルノー）
Rd.4	6/4	バレンシア	F.ボルテイロ（ダラーラ・ルノー）
Rd.5	6/5	バレンシア	T.ゴメンディ（ダラーラ・ルノー）
Rd.6/7	7/10	ル・マン	フランス
Rd.8/9	7/17	ビルバオ	スペイン
Rd.10/11	8/7	オッシャースレーベン	ドイツ
Rd.12/13	9/11	ドニントンパーク	イギリス
Rd.14/15	10/2	エストリル	ポルトガル
Rd.16/17	10/23	モンツァ	イタリア

GP2（全23戦中7戦終了）

Rd.1	4/23	イモラ	H.コバライネン（ダラーラ・ルノー）
Rd.2	4/24	イモラ	A.キャロル（ダラーラ・ルノー）
Rd.3	5/7	バルセロナ	G.ブルーニ（ダラーラ・ルノー）
Rd.4	5/8	バルセロナ	J.ロペス（ダラーラ・ルノー）
Rd.5	5/19,20	モンテカルロ	A.キャロル（ダラーラ・ルノー）
Rd.6	5/28	ニュルブルクリンク	H.コバライネン（ダラーラ・ルノー）
Rd.7	5/29	ニュルブルクリンク	C.ピッチオーネ（ダラーラ・ルノー）
Rd.8/9	7/2~3	マニクール	フランス
Rd.10/11	7/9~10	シルバーストン	イギリス
Rd.12/13	7/23~24	ホッケンハイム	ドイツ
Rd.14/15	7/30~31	ブダペスト	ハンガリー
Rd.15/17	8/20~21	イスタンブール	トルコ
Rd.18/19	9/3~4	モンツァ	イタリア
Rd.20/21	9/10~11	スパ・フランコルシャン	ベルギー
Rd.22/23	9/30,10/2	バーレーン	バーレーン

FIA GT選手権（全11戦中4戦終了）

Rd.1	4/10	モンツァ	
P.ラミー/G.ガルデル（フェラーリ550マラネロ）			
Rd.2	5/1	マニクール	
A.ベルトリーニ/K.ベンドリンガー（マセラッティMC12 GT1）			
Rd.3	5/15	シルバーストン	
P.コックス/P.ラミー（アストン・マーチンDBR9）			
Rd.4	5/29	イモラ	
B.ロンギン/A.クムペン/M.ヘゼマンズ（コルベットC5R）			
Rd.5	6/26	ブルノ	チェコ
Rd.6	7/31	スパ・フランコルシャン	ベルギー
Rd.7	8/28	オッシャースレーベン	ドイツ
Rd.8	9/18	イスタンブール	トルコ
Rd.9	10/23	ズーハイ	中国
Rd.10	11/18	ドバイ	UAE
Rd.11	11/25	バーレーン	バーレーン

ドイツ・ツーリングカー・マスターズ（全11戦中4戦終了）

Rd.1	4/17	ホッケンハイム	J.アレジ（メルセデスベンツ）
Rd.2	5/1	ラウジッツリング	G.パフェット（メルセデスベンツ）
Rd.3	5/15	スパ・フランコルシャン	M.ハッキネン（メルセデスベンツ）
Rd.4	6/5	ブルノ	M.エクストローム（アウディA4）
Rd.5	6/26	オッシャースレーベン	ドイツ
Rd.6	7/17	ノリスリンク	ドイツ
Rd.7	8/7	ニュルブルクリンク	ドイツ
Rd.8	8/28	ザンドフールト	オランダ
Rd.9	9/18	アビニョン	フランス
Rd.10	10/2	イスタンブール	トルコ
Rd.11	10/23	ホッケンハイム	ドイツ

F3ユーロシリーズ（全20戦中8戦終了）

Rd.1	4/16	ホッケンハイム	L.ハミルトン（ダラーラ・メルセデス）
Rd.2	4/17	ホッケンハイム	J.ロシター（ダラーラ・オペル）
Rd.3	5/7	ホー	L.ハミルトン（ダラーラ・メルセデス）
Rd.4	5/8	ホー	L.ハミルトン（ダラーラ・メルセデス）
Rd.5	5/14	スパ・フランコルシャン	A.シュテイル（ダラーラ・メルセデス）
Rd.6	5/15	スパ・フランコルシャン	L.ハミルトン（ダラーラ・メルセデス）
Rd.7	5/20	モンテカルロ	L.ハミルトン（ダラーラ・メルセデス）
Rd.8	5/21	モンテカルロ	L.ハミルトン（ダラーラ・メルセデス）
Rd.9/10	6/25~26	オッシャースレーベン	ドイツ
Rd.11/12	7/16~17	ノリスリンク	ドイツ
Rd.13/14	8/6~7	ニュルブルクリンク	ドイツ
Rd.15/16	8/27~28	ザンドフールト	オランダ
Rd.17/18	9/17~18	アビニョン	フランス
Rd.19/20	10/22~23	ホッケンハイム	ドイツ

イギリスF3選手権（全22戦中10戦終了）

Rd.1	4/3	ドニントンパーク	D.ティラニ（ローラ・無限）
Rd.2	4/3	ドニントンパーク	D.ティラニ（ローラ・無限）
Rd.3/4	4/17	スパ・フランコルシャン	濃霧のため中止
Rd.5	5/8	クロフト	M.コンウェイ（ダラーラ・オペル）
Rd.6	5/8	クロフト	A.パレンテ（ダラーラ・無限）
Rd.7	5/22	ノックヒル	A.パレンテ（ダラーラ・無限）
Rd.8	5/22	ノックヒル	A.パレンテ（ダラーラ・無限）
Rd.9	5/29	スラクストン	C.キムボール（ダラーラ・無限）
Rd.10	5/29	スラクストン	C.キムボール（ダラーラ・無限）
Rd.11/12	6/26	キャッスルクーム	イギリス
Rd.13/14	7/10	モンツァ	イタリア
Rd.15/16	8/14	シルバーストン	イギリス
Rd.17/18	9/4	ニュルブルクリンク	ドイツ
Rd.19/20	9/18	モンデロパーク	イギリス
Rd.21/22	10/9	シルバーストン	イギリス

その他主要イベント

1/1~16	ダカールラリー	
S.ペテランセル（三菱パジェロエボリューション）		
5/8	ニュルブルクリンク24時間	
P.ラミー/B.セッド/D.フイスマン/A.プリオール（BMW M3 GTR）		
6/18~19	ル・マン24時間	
J.J.レート/M.ベルナー/T.クリステンセン（アウディR8）		
11/20	マカオグランプリ	中国

アメリカ

IRLインディカー・シリーズ（全17戦中6戦終了）

Rd.1	3/6	ホームステッド	D.ウェルドン（ダラーラ・ホンダ）
Rd.2	3/19	フェニックス	S.ホーニッシュJr.（ダラーラ・トヨタ）
Rd.3	4/3	セント・ピーターズバーグ	D.ウェルドン（ダラーラ・ホンダ）
Rd.4	4/30	ツインリンクもてぎ	D.ウェルドン（ダラーラ・ホンダ）
Rd.5	5/29	インディアナポリス	D.ウェルドン（ダラーラ・ホンダ）
Rd.6	6/11	テキサス	T.シェクター（ダラーラ・シボレー）
Rd.7	6/25	リッチモンド	バージニア
Rd.8	7/3	カンザス	カンザス
Rd.9	7/16	ナッシュビル	テネシー
Rd.10	7/24	ミルウォーキー	ウィスコンシン
Rd.11	7/31	ミシガン	ミシガン
Rd.12	8/14	ケンタッキー	ケンタッキー
Rd.13	8/21	パイクスピーク	コロラド
Rd.14	8/28	ソノマ	カリフォルニア
Rd.15	9/11	シカゴランド	イリノイ
Rd.16	9/25	ワトキンスグレン	ニューヨーク
Rd.17	10/16	フォンタナ	カリフォルニア

チャンプカー・ワールドシリーズ（全14戦中4戦終了）

Rd.1	4/10	ロングビーチ	S.ボーダイ（ローラ・フォード）
Rd.2	5/22	モンテレイ	B.ジョンケイラ（ローラ・フォード）
Rd.3	6/4	ミルウォーキー	P.トレーシー（ローラ・フォード）
Rd.4	6/19	ポートランド	C.ダ・マッタ（ローラ・フォード）
Rd.5	6/26	クリーブランド	オハイオ
Rd.6	7/10	トロント	カナダ
Rd.7	7/17	エドモントン	カナダ
Rd.8	7/31	サンノゼ	カリフォルニア
Rd.9	8/14	デンバー	コロラド
Rd.10	8/28	モントリオール	カナダ
Rd.11	9/24	ラスベガス	ネバダ
Rd.12	10/16	アンサン	韓国
Rd.13	10/23	ゴールドコースト	オーストラリア
Rd.14	11/6	メキシコシティ	メキシコ

アメリカン・ル・マン・シリーズ（全10戦中3戦終了）

Rd.1	3/19	セブリング	
J.J.レート/M.ベルナー/T.クリステンセン（アウディR8）			
Rd.2	4/17	ロードアトランタ	
J.J.レート/M.ベルナー（アウディR8）			
Rd.3	5/22	ミドオハイオ	
J.ウィーバー/B.ライツィンガー			
Rd.4	7/4	ライムロックパーク	コネチカット
Rd.5	7/17	ソノマ	カリフォルニア
Rd.6	7/31	ポートランド	オレゴン
Rd.7	8/21	ロードアメリカ	ウィスコンシン
Rd.8	9/4	モスポート	カナダ
Rd.9	10/1	ロードアトランタ	ジョージア
Rd.10	10/16	ラグナセカ	カリフォルニア

NASCARネクステル・カップ（全36戦中15戦終了）

Rd.1	2/20	デイトナ500	J.ゴードン（シボレー）
Rd.2	2/27	フォンタナ	G.ビッフル（フォード）
Rd.3	3/13	ラスベガス	J.ジョンソン（シボレー）
Rd.4	3/20	アトランタ	C.エドワーズ（フォード）
Rd.5	4/3	ブリストル	K.ハービック（シボレー）
Rd.6	4/10	マーティンスビル	J.ゴードン（シボレー）
Rd.7	4/17	テキサス	G.ビッフル（フォード）
Rd.8	4/23	フェニックス	K.ブッシュ（フォード）
Rd.9	5/1	タラデガ	J.ゴードン（シボレー）
Rd.10	5/7	ダーリントン	G.ビッフル（フォード）
Rd.11	5/14	リッチモンド	K.カーン（ダッジ）
Rd.12	5/29	ロウズ	J.ジョンソン（シボレー）
Rd.13	6/5	ドーバー	G.ビッフル（フォード）
Rd.14	6/12	ポコノ	C.エドワーズ（フォード）
Rd.15	6/19	ミシガン	G.ビッフル（フォード）
Rd.16	6/26	ソノマ	カリフォルニア
Rd.17	7/2	デイトナ	フロリダ
Rd.18	7/10	シカゴランド	イリノイ
Rd.19	7/17	ルードン	ニューハンプシャー
Rd.20	7/24	ポコノ	ペンシルバニア
Rd.21	8/7	インディアナポリス	インディアナ
Rd.22	8/14	ワトキンスグレン	ニューヨーク
Rd.23	8/21	ミシガン	ミシガン
Rd.24	8/27	ブリストル	テネシー
Rd.25	9/4	フォンタナ	カリフォルニア
Rd.26	9/10	リッチモンド	バージニア
Rd.27	9/18	ルードン	ニューハンプシャー
Rd.28	9/25	ドーバー	デラウエア
Rd.29	10/2	タラデガ	アラバマ
Rd.30	10/9	カンザス	カンザス
Rd.31	10/15	ロウズ	ノースカロライナ
Rd.32	10/23	マーティンスビル	バージニア
Rd.33	10/30	アトランタ	ジョージア
Rd.34	11/6	テキサス	テキサス
Rd.35	11/13	フェニックス	アリゾナ
Rd.36	11/20	ホームステッド	フロリダ

アジア

アジア・パシフィック・ラリー選手権（全8戦中3戦終了）

Rd.1	4/22~24	キャンベラ	
C.クロッカー/D.モスカット（スバル・インプレッサWRX）			
Rd.2	5/20~22	ニューカレドニア	
J.パリマキ/J.カリオレボ（三菱ランサーエボリューション）			
Rd.3	6/17~19	ロトルア	
新井敏弘/T.サーカム（スバル・インプレッサWRX）			
Rd.4	7/22~24	北海道	日本
Rd.5	8/19~21	マレーシア	マレーシア
Rd.6	9/9~11	インドネシア	インドネシア
Rd.7	10/21~23	タイランド	タイ
Rd.8	11/25~27	チャイナ	中国

日本

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン（全9戦中4戦終了）

Rd.1	4/3	ツインリンクもてぎ	R.ライアン（ローラ・無限）
Rd.2	4/17	鈴鹿サーキット	井出有治（ローラ・無限）
Rd.3	5/15	スポーツランドSUGO	本山哲（ローラ・無限）
Rd.4	6/5	富士スピードウェイ	B.トレルイエ（ローラ・無限）
Rd.5	7/3	鈴鹿サーキット	
Rd.6	7/31	MINEサーキット	
Rd.7	8/28	富士スピードウェイ	
Rd.8	10/23	ツインリンクもてぎ	
Rd.9	11/27	鈴鹿サーキット	

スーパーGTシリーズ（全8戦中2戦終了）

Rd.1	3/27	岡山国際サーキット	
嵯戸学/D.シュワガー（スープラ）			
Rd.2	5/4	富士スピードウェイ	
立川祐路/高木虎之介（スープラ）			
Rd.3	6/26	セパンサーキット	マレーシア
Rd.4	7/24	スポーツランドSUGO	
Rd.5	9/4	ツインリンクもてぎ	
Rd.6	9/25	富士スピードウェイ	
Rd.7	10/16	オートポリス	
Rd.8	11/6	鈴鹿サーキット	
オールスター	12/11	フォンタナ	アメリカ

全日本F3選手権（全20戦中10戦終了）

Rd.1	4/2	ツインリンクもてぎ	J.P.デ・オリベイラ（ダラーラ・トヨタ）
Rd.2	4/3	ツインリンクもてぎ	武藤英紀（童夢・無限）
Rd.3	4/16	鈴鹿サーキット	J.P.デ・オリベイラ（ダラーラ・トヨタ）
Rd.4	4/17	鈴鹿サーキット	武藤英紀（童夢・無限）
Rd.5	5/14	スポーツランドSUGO	塚越広大（ダラーラ・ニッサン）
Rd.6	5/15	スポーツランドSUGO	塚越広大（ダラーラ・ニッサン）
Rd.7	6/4	富士スピードウェイ	J.P.デ・オリベイラ（ダラーラ・トヨタ）
Rd.8	6/5	富士スピードウェイ	J.P.デ・オリベイラ（ダラーラ・トヨタ）
Rd.9	6/18	岡山国際サーキット	P.モンティン（ダラーラ・ニッサン）
Rd.10	6/19	岡山国際サーキット	塚越広大（ダラーラ・ニッサン）
Rd.11/12	7/2~3	鈴鹿サーキット	
Rd.13/14	7/30~31	MINEサーキット	
Rd.15/16	8/27~28	富士スピードウェイ	
Rd.17/18	9/10~11	MINEサーキット	
Rd.19/20	10/22~23	ツインリンクもてぎ	

スーパー耐久シリーズ（全8戦中3戦終了）

Rd.1	4/24	仙台ハイランドレースウェイ	田中哲也/荒聖治（ホルシェ）
Rd.2	5/15	鈴鹿サーキット	嵯戸学/谷口信輝（ホルシェ）
Rd.3	5/29	MINEサーキット	嵯戸学/谷口信輝（ホルシェ）
Rd.4	7/17~18	十勝スピードウェイ	
Rd.5	8/7	富士スピードウェイ	
Rd.6	9/11	岡山国際サーキット	
Rd.7	10/2	スポーツランドSUGO	
Rd.8	11/20	ツインリンクもてぎ	

全日本ラリー選手権　4輪駆動部門（全5戦中2戦終了）

Rd.1	5/21~22	ひえつき'05	
奴田原文雄/小田切順之（三菱ランサーエボリューション）			
Rd.2	6/17~19	MSCC東京ラリー2005	
勝田卓麻/加勢直毅（スバル・インプレッサ）			
Rd.3	7/22~24	RALLY HOKKAIDO	北海道
Rd.4	9/16~18	KIRORO Traverse Kamuimindara 2005 Rally in Akaigawa	北海道
Rd.5	10/21~23	第33回M.C.S.C.ラリー ハイランドマスターズ2005	長野、岐阜

全日本ラリー選手権　2輪駆動部門（全6戦中2戦終了）

Rd.1	4/8~10	ツール・ド・九州2005 in 七山	
大庭誠介/高橋浩子（スターレット）			
Rd.2	5/27~29	2005年MACラリー	
大庭誠介/高橋浩子（スターレット）			
Rd.3	6/24~26	シンフォニーラリー2005 in ひよし	京都
Rd.4	8/6~7	2005 RTC RALLY in SHINTOKU	北海道
Rd.5	9/10~11	第47回ソネットラリー	栃木
Rd.6	11/5~6	EAST 九州2005	大分

その他国内イベント

8/21	第34回インターナショナル鈴鹿1000km	

※6月19日現在の予定を掲載しています。

現在・過去・未来
モータースポーツの真髄を
より深く詳しくお伝えする月刊誌

Racing on
Motorsport magazine

読者の皆さまへお知らせ バックナンバー通信販売、定期購読の受付窓口が ㈱ニューズ出版 営業部より ㈱イデア 販売部に変更になりました。

［レーシングオン］
バックナンバーのご案内

バックナンバー通信販売
送料手数料500円(全国一律何冊でも)

●2005年7月号　No.392
Cカーの時代 PartⅢ
ワークスが大激突したル・マン24時間レース
■雑誌コード09681-7　定価980円(税込)



●2005年6月号　No.391
セナの時代
日本のモータースポーツの絶頂期を再録
■雑誌コード09681-6　定価980円(税込)



▷▷▷**ご注文方法**(下の2つからお選びください)

1 お電話にて
03-5750-6033

2 インターネットにて
http://www1.as-web.jp/shop/

▷▷▷**ご注意!!**
個人情報について：お申込時にお預かりしたお客様の情報は当該物品の発送、および弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

■ バックナンバーの在庫については、お電話または、インターネットでご確認ください。

●2005年5月号　No.390
雑誌コード09681-5　定価980円(税込)
レーシング・サスペンション
F1からFJまで最新サスペンション研究

●2005年4月号　No.389
雑誌コード09681-4　定価980円(税込)
2005年の決意
開幕直前38人インタビュー

●2005年3月号　No.388
雑誌コード09681-3　定価980円(税込)
2005F1大予測
激変するF1グランプリの近未来を追う

●2005年2月号　No.387
雑誌コード09681-2　定価980円(税込)
2004～2005YEAR BOOK 激戦の記録
レーシングオンインタビュー／ネルソン・アンジェロ・ピケ

［レーシングオン］
定期購読のご案内

送料無料で確実にあなたのお手元にお届けします

レーシングオン1冊		1年間		1年間の定期購読代金
980(円)	×	12(冊)	=	11,760(円)

送料無料

▷▷▷**お申し込み方法**(下の2つからお選びください)

1 お電話にて
03-5750-6033

2 下のFAX申し込みシートにて
03-3783-4670

▷▷▷**ご注意!!**
個人情報について：お申込時にお預かりしたお客様の情報は当該物品の発送、および弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

1. **毎月17日まで**のお申し込みは、**次号発売分より**お届けします。**17日以降の**お申し込みは、**次々号から**お届けします。
2. すでに発売している号からのお申し込みはできません。
3. **増刊号**は**定期購読**に含みません。
4. 地域によって**本の発送**が**発売日**より**2～3日遅れる**場合がございます。
5. **契約期間中**の**ご解約は返金を致しかねます**ので、予めご了承ください。

申込書

〒　　フリガナ
ご住所　　都道府県

フリガナ
お名前

電話番号　(　　)

お支払い方法
□代金引換着払い　□クレジットカード

■クレジットカードでお申し込みの方のみご記入ください
ご使用カード
□MASTER
□VISA
ご署名
有効期限　　年　　月
カード番号

レーシングオン 定期購読を希望
(1年分／11,760円)
■発売されている号からのお申し込みはできません。

●購読料金は税込みとなっております。 ●海外発送についてはお取り扱いいたしておりません。 ●ご不明な点、お問い合わせは ㈱イデア販売部(03-5750-6033)までお願いします。

伝説の
レースを追って

——いま明かされる名勝負の裏側

1994年シーズンのレイホール・ホーガンのガレージ。写真手前はパワー不足に泣いた94年型エンジン「HRX」である。このころ、チームとホンダが一緒に仕事をする風景はあまり見られなかった。

1994年5月29日●インディ500マイルレース

「突っ返されたホンダV8ターボ」

1994年、ホンダ・レーシングはアメリカのレースへ本格的に挑戦を開始した。
ターゲットはCARTインディカーチャンピオンとインディ500の制覇であった。
アメリカ人スタードライバーのボビー・レイホールとパートナーシップをむすび、
F1グランプリを制覇した技術でメタノール燃料のホンダV8ターボが開発された。
だが、すべてがうまくいくはずであったCARTインディカーチャレンジ計画が狂いだす。
インディ500の予選最中にレイホールはエンジンを突っ返してきた。
いったい1994年のアメリカン・ホンダ・レーシングになにがおきたのか。
今年二度目のインディ500制覇を成し遂げた、ホンダのアメリカ挑戦の黎明期を振り返る。

文／中部博

Photos/Naoki Shigenobu, HONDA



1994年のインディ500マイルレースの予選日に撮影されたもの。マシンに座るボビー・レイホールとスタッフたちは一様に浮かない表情。そして事件はこの後におきる。

ホンダ・レーシング史上前代未聞の大事件

それは前代未聞の事件であった。1994年のインディアナポリス500マイルレース（通称インディ500）でおきた。

インディ500の予選は、およそ1カ月つづく長期間だが、その最中にエンジンメーカーへエンジンを突っ返したチームが登場したのである。インディ500のレース規則は、各マシンにエントリー権があるため、ドライバーが同じでも別のマシンであったにエントリーすることが可能だ。つまり予選の最中にマシンを交換することができるということだ。

そのチームは、こう表明した。

「このままでは我われは予選を通過することができない」

当然のことながらアメリカのレースファンを騒がせる大きなニュースになった。事件をおこしたチームが、当時のアメリカの人気レーシングチームであるレイホール・ホーガン・レーシングだったからである。インディ500の優勝者にしてCARTインディカーのチャンピオンであるアメリカ人のボビー・レイホールが、ドライバーをつとめ、カール・ホーガンと共同オーナーであった。アメリカ人スタードライバーがからんだ事件とあって、アメリカでは大きなニュースにならざるをえない。

ところが、このニュースは、たちまち世界中のレースファンが知るところとなった。

インディ500は、ル・マン24時間レースやF1モナコ・グランプリとならんで世界三大レースのひとつに数えられるビッグイベントであり、そのレースでおきた前代未聞の事件だから、このニュースが世界中のレースファンの耳に入ったというのは、ひとつの理由にすぎなかった。

レイホール・ホーガン・レーシングがエンジンを突っ返した相手は、ホンダ・レーシングだったのである。だからワールドワイドなニュースになったと言っていい。1980年代後半から1990年代初頭まで、F1グランプリを制覇していたのはホンダ・エンジンだった。ホンダは世界最強のレーシングエンジン・マニュファクチャラーであった。そのホンダ・レーシングが満を持して開発したインディ用V8ターボが、返品されたのである。

これが大きなニュースにならないわけがなかった。舞台といい、役者といい、すべてがそろっている。

事件の渦中にいたHPD（ホンダ・パフォーマンス・ディベロップメント）、すなわちアメリカン・ホンダ・レーシングのレース責任者であった朝香充弘は憔悴にたえなかった。

「忘れたくても忘れられない体験だった。困ったとか、辛いとか、そういう気持ちではなく、いったい何をやったらいいのか、まったくわからないような困惑だった。だけれど、あの事件があったからこそ、ウチは強くなったのだと思う。絶対に負けないエンジンを開発して、ホンダのファミリーともいえるチームとパートナーシップをもって、4回のマニュファクチャラーズ・タイトル、6回連続のドライバーズ・チャンピオンを獲得できたのだと考えている」

と、朝香充弘は言っている。1994年のインディ500は、ホンダ・レーシングにとって、いったい、どのようなレースだったのか。

最高の体制で始まったアメリカンレースへの挑戦

1993年の1月、アメリカ・デトロイト・モーターショーで、当時のアメリカ最高峰のオープンホイールレースであったCARTインディカー・シリーズへ、翌94年よりホンダが挑戦を開始すると発表された。

同時にロサンゼルス郊外にHPDがアメリカン・ホンダの子会社として設立され、これがアメリカン・ホンダ・レーシングの本拠地となった。

アメリカン・ホンダはそれまで、スポーツカーレースにV6ターボ・エンジンを供給したり、ツーリングカーレースへ出場するインテグラを支援する程度のモータースポーツ活動をつづけていたが、いよいよ本格的にアメリカンレーシングにチャレンジを開始することになったのである。

ホンダがアメリカで自動車の販売を開始したのは1970年で、それが順調に成長して、今日では年間120万台ほどを販売する巨大なビジネスに育っている。

したがってアメリカン・ホンダは、ビジネスがいちじるしく成長した1980年代から本格的なレース活動をするチャンスをさがしていた。

ホンダというメーカーは、モータースポーツへ参加するための理由が必要なのである。それはホンダのDNAに組み込まれているからだと言われる。本田技研工業がオートバイメーカーとして創立された1948年から、ホンダはレースに挑戦してきた。1950年代になるとオートバイ世界グランプリへ挑戦し、それを制覇すると、1960年代にはF1グランプリへ果敢にチャレンジしている。ようするにモーターレーシング活動はホンダの伝統であった。アメリカン・ホンダにとっても、それは同じで、ビジネスが安定すれば、ただちにレース活動の準備がはじまる。戦略戦術はあるが、動機はいらない。ホンダはホンダである、というだけでレースをやる。

アメリカン・ホンダ・レーシングのインディ挑戦物語の主人公となる朝香

充弘もまた、そのようなホンダのDNAをもった男であった。

朝香はこう言っている。

「僕はレースがやりたくてホンダに入ったのです」

1942年に広島で生まれた。子供の頃から機械が好きでエンジニアになりたいと思っていた。大学工学部から大学院へ進学したとき、ホンダがF1グランプリへ挑戦を開始した。1964年のことである。そのマシンをみたとき朝香はホンダへ入社してF1グランプリ活動に参加したいと思った。

世界最高峰のレースシリーズへ挑戦するホンダF1マシンは、ナショナルカラーのアイボリーホワイトにペイントされてカッコがよかった。それぱかりか自動車メーカーとして名乗りをあげたばかりのホンダが世界選手権へ挑戦する姿がよかった。そんなことをやってのけるのは日本のメーカーのなかでホンダだけであった。

その先頭に立っていたのがホンダ創業者の本田宗一郎である。16歳で自動車修理工場の丁稚（でっち）となり、そこから一代でホンダを築きあげた天才技術者であった。丁稚時代からレース活動にかかわり、戦前の日本のレースシーンでスターマシンと呼ばれたアート・カーチス号のライディングメカニックをつとめている。ホンダを興してからはオートバイ世界グランプリへ挑戦して、これを制覇すると、F1グランプリへ狙いを定めた。計算ずくでモータースポーツを利用することを知らない、正真正銘のレーシングな男である。生涯レースを愛していた。

このようなホンダに魅了された朝香であったが、入社してみると目の前でF1グランプリ活動が休止する。朝香はホンダが自動車メーカーとしての基礎をかためたシビックとアコード開発に投入された。ノイズとバイブレーションを走らせて解決する商品開発の技術者として育てられる。やがてマネジャーとなり、1984年にアメリカへ転勤になった。世界最大の自動車市場であるアメリカでホンダ・ブランドを育てる商品開発の仕事をする。そのときホンダがF1グランプリに復帰していた。

朝香はこう言っている。

「レースをやりたくてホンダに入ったけれど、シビックやアコードの開発は面白くてチャレンジングでしたから、レースができなくて残念という気持ちはなかったんですよ。しかしF1復帰と聞いたときは、やっぱりレースがやりたいなと思った。でもアメリカにいましたからね。遠いところをF1が素通りしていった感じでした」

朝香の心のなかでレースへの情熱が、ちいさな野火のようにふつふつと燃えていた。そのアメリカではF1を熱心にレースを観戦していた。1989年のロングビーチ・グランプリでは紹介者をえて、ボビー・レイホールと知り合っている。これが具体的な出発点になった。そのときすでにレイホールは、ホンダのディーラーを経営していた。

当時36歳のベテラン・ドライバーであったレイホールは、インディ500とデイトナ24時間の優勝者にして、CART シリーズの2年連続チャンピオンであった。朝香と意気投合しひんぱんに連絡をとりあう仲となる。レイホールは強力なアメリカンチームの創立を夢みていた。そのパートナーとして、新進気鋭のホンダは最適なメーカーだった。もちろんそれは朝香も望むところであった。

レイホールは自伝のなかで、朝香のことをこう言っている。

「朝香はホンダの特使であった」



ボビー・レイホール

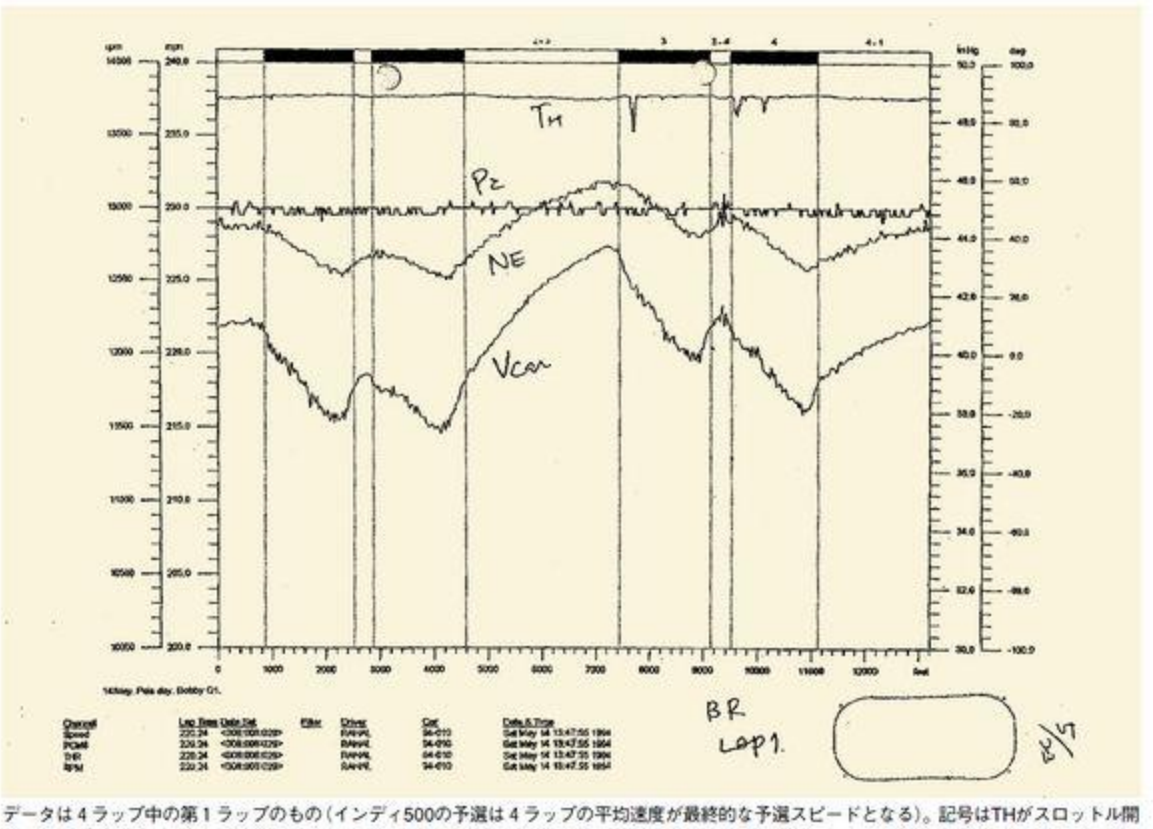
1953年アメリカ生まれ。20歳でアマチュア・レースに初出場する。本格的なレース活動を開始した1974年にSCCA-Bスポーツのチャンピオンを獲得する。翌75年はUSフォーミュラ・アトランティク・チャンピオンとなる。F2やCan-Amシリーズに出場して腕を磨き81年デイトナ24時間優勝。1982年よりCARTインディカーへ出場する。同シリーズでは86年、87年、92年と3回チャンピオンシップを制覇している。1986年インディ500マイルレースで優勝。アメリカ人のスタードライバーとして活躍する。現在はレイホール・レターマン・レーシングのオーナーとしてダニカ・パトリックなどを育成する。



ボビー・レイホールはメルセデス・エンジン（イルモアD）を搭載したペンスキーPC22で決勝に出走。皮肉にも3位入賞を獲得した。



バンブデーまで使用されたローラT94/00・ホンダ。バンブアウトされる直前にチームはペンスキーから借りたマシンで予選通過を果たした。



データは4ラップ中の第1ラップのもの（インディ500の予選は4ラップの平均速度が最終的な予選スピードとなる）。記号はTHがスロットル開度、Pcがブースト、Neがエンジン回転数、Vcarは車速。横軸は1周の距離で黒帯がそれぞれ第1～4コーナーをあらわす。これを見ると、スロットルは全開にもかかわらずコーナーで車速が落ちているのがわかる。これはいままで未公開のデータである。

そのときすでにアメリカン・ホンダのトップマネジメントはレース活動の開始を決定していた。日本の本田技術研究所ではアメリカン・ホンダの動きを察知して、CARTインディカー用のメタノール燃料V8ターボの開発がはじまっていた。

アメリカン・ホンダ・レーシングの活動が開始される。朝香はレースの構想企画に着手した。

朝香はこう回想している。

「レースをやるための、これが最後のチャンスだと思っていました。もうすぐ50歳になるという時期でした」

テスト不足を露呈したエンジン そして最悪の事態へ

朝香充弘が描いたアメリカン・ホンダ・レーシングの構想は、それまでのホンダ・レーシングとは、ひと味もふた味もちがっていた。

従来のホンダ・レーシングは、日本の本田技術研究所がすべての責任をおうものであったが、朝香の構想はちがった。アメリカン・ホンダに主体があり、将来的には独自にレーシングエンジンを開発することを目的にHPDが設立されるのである。当面は本田技術研究所がエンジン開発を担い、HPDはレースマネジメントとエンジン・オーバーホール工場として稼働するが、将来的にHPDは自立したレーシングエンジン開発会社となる。

これがアメリカン・ホンダが敷いたレース活動の総路線であった。

そのことを朝香はこういう言葉で語っている。

「レースをやるからには、正々堂々とたたかって勝ちたい。勝ってチャンピオンになりたい。ひたむきに勝利をめざすのは、ホンダのレースであるかぎりすべて同じです。しかしHPDはアメリカン・ホンダのレース活動をするのだから、アメリカン・ホンダがそれまでやってきたように、アメリカ人に認められ、喜んでもらうべきだ。私は商品開発をやってきて、お客さんを喜ばせる素晴らしい商品なら、必ず売れるということを知っている。だからレーシングエンジンもレース活動も、アメリカの人たちに喜んでもらわなければ、アメリカン・ホンダのレース活動にならないと思う。ようするに商品もレースも、カスタマー・サティスファクションが大事だと考える。それは私がレース屋ではないからでしょうが、このアメリカン・ホンダの考え方を、研究所のレース部門の人たちに理解してもらえるまで時間がかかった」

メタノール燃料V8ターボの開発は順調にすすんでいた。F1グランプリを制覇したレーシングエンジンの技術をもつ本田技術研究所が自信をもってアルミブロックのV8ターボを開発した。このエンジンはFCVと名づけられて1993年をかけてテスト走行がつづけられた。テストを担当するのは、もちろんボビー・レイホールとそのチームである。

デビューイヤーの1994年がせまると、CARTから突然の知らせが飛んできた。エンジンの技術レギュレーションを変更したという。ホンダが手をつけそうな突出したメカニズムや最先端の材料技術が禁止された。さらに、初年度はひとつのメーカーは複数のチーム、つまり2チーム・3台以上、2年目は3チーム・6台以上にエンジンを供給しなくてはならないルールが新設されていた。

CARTは、ホンダ・エンジンが圧倒的なパフォーマンスを発揮するのではないかと警戒したのである。ひとつのエンジンメーカーだけが勝ちまくるレースシリーズになれば、レースの魅力が失われ、観客が減少し、CARTシリーズが衰退する。あるいはまたホンダ・エンジンが高い技術水準をみせるとエンジン費用の高騰をまねき、そもそもチームの予算を苦しめて、参加チームの減少につながり、またもやレースシリーズを衰退させる。

アメリカン・ホンダのレース企画を立案している最中に、朝香はクモ膜下出血で倒れている。病院の待合室で意識を失い、ただちに緊急手術をうけたのか、回復がはやく後遺症がなかった。過労ではなかったと朝香は言っているが、まさに命がけの情熱があった。

1994年のデビューシーズン開幕の直前に、本田技術研究所はCART用のメタノール燃料V8ターボ・エンジンを根底から設計変更した。

1994年5月29日●インディ500マイルレース

「突っ返されたホンダV8ターボ」

1年間のテストで鍛えてきたアルミブロックのFCVをあっさりと捨て、鋳鉄ブロックで立体クランクのHRXを突如として投入したのである。ときとしてホンダ・レーシングは、このような性急さをみせることがある。そのような人間味を感じさせるところが根強い人気につながっているのだろうが、このとき朝香は困惑している。

エンジン全開でたたかう500マイルレースのためにHRXを投入する理由は理解できたが、十分なテストをしたとは言いがたいエンジンであった。それが心配だった。

朝香はこう言っている。

「そのとき私はレース屋ではなかったし、レーシングエンジンの専門家でもないから、研究所の作るエンジンを信じるしかなかった。研究所は絶対にナンバーワンのエンジンを開発していると私は信じていた」

だが、テスト不足は如何ともしがたかった。

HRXは独特の低い音を発生させるエンジンであったというが、1994年の開幕戦となったオーストラリアの公道コースで晴れてデビューした。予選14番手、決勝7位でレースをおえた。デビューレースとしては、わるくはない成績である。

ところが第2戦、フェニックスのIマイルDシェイプのショートオーバルのレースでパワー不足を露呈した。アクセルをオンオフして走る公道コースでは露顕しなかったが、アクセルの全開時間が長いオーバルコースで、パワー不足があきらかになった。レースがスタートしてすぐにホンダ・エンジンのドライバーは、なすすべもなく周回遅れになってしまった。

第3戦はさらに悪い結果となった。ロングビーチの公道レースであったが、レイホールのエンジンはたった3周でエンジントラブルを発生させたのである。パワー不足だけではなかった。耐久信頼性がなかった。大幅なエンジン

朝香充弘（あさか・みちひろ）

1942年広島生まれ。子供の頃から機械好きで機械工学を学び修士となる。在学中にホンダF1に憧れ、大学院卒業後1967年に本田技研工業へ就職して本田技術研究所へ配属され商品開発エンジニアとなる。振動と騒音のスペシャリストとしてシビック、アコードなど基幹車種の開発を担う。1984年からアメリカ駐在。1993年HPD副社長に就任してアメリカン・ホンダ・レーシングのリーダーとなる。2002年定年退職する。



改良をする時間すらなかった。カスタマー・サティスファクションとは、ほど遠いエンジンだった。

このHRXエンジンをもってHPDの朝香たちは、第4戦となったインディ500へ初挑戦したのである。

朝香充弘という男は、とても楽天家である。そのくせ雑草のような強さをもつ。こんな言葉で、当時の心境を語っている。

「インディにむけてHRXのテストをやったけれどエンジンが壊れる。しかしテストですから、エンジンを壊して限界をみるためにやっているようなところもあって、わりと甘く考えていたんだと思います」

インディ500の予選が開始されると、レイホール・ホーガン・レーシングの2台のローラ・ホンダはエンジントラブルを連発した。

予選タイムを計測する日は、エンジンが壊れなかったが、レイホールがアクセル全開で走っても220・178マイルのスピードしか記録できなかった。当日の最速ラップは228マイルを越えている。33台のスターティンググリッドを狙って49台がエントリーしていた。それで判明したことは、2台のローラ・ホンダが予選通過不可能であることだった。

インディ500の予選ルールは独特で、1週間後にふたたび予選タイムにアタックできる。

レイホール・ホーガン・レーシングは決断した。この決断は、ドライバーのボビー・レイホールではなく、ビジネスパートナーのカール・ホーガンが決定したと伝わっている。彼らが恐れたのはスポンサーを失うことであった。実はこの前年にもレイホール・ホーガン・レーシングはインディ500の予選を通過できずにいた。2年連続の予選落ちは、チーム経営の危機を意味した。

ささいな変化があった、と朝香は言っている。



中澤高広（なかざわ・たかひろ）

1961年長野県生まれ。子供の頃から地元で開催されるラリーを観戦してモータースポーツを愛好する。職人的技術者をめざして本田技研工業に入社し研究所へ配属される。社内クラブのチーム大和に所属してメカニックやドライバーとして活躍する。1986年よりホンダF1チームの一員となり世界を転戦する。アイルトン・セナのエンジン担当であったことはあまりにも有名だ。現在もF1エンジンの開発を担っている。

1994年5月29日●インディ500マイルレース

「突っ返されたホンダV8ターボ」

●「第78回インディアナポリス500」

予選1周目（94年5月14～15日）終了時　暫定グリッド

順	ドライバー	シャシー	エンジン	スピード/mph
1	A.アンサーJr	ペンスキー	メルセデス	228.011
2	R.ボエセル	ローラ	フォード	227.618
3	E.フィッティパルディ	ペンスキー	メルセデス	227.303
4	J.ビルヌーブ	レイナード	フォード	226.259
5	Mi.アンドレッティ	レイナード	フォード	226.205
6	L.St.ジェイムズ	ローラ	フォード	224.154
7	N.マンセル	ローラ	フォード	224.041
8	A.ルイエンダイク	ローラ	イルモア	223.673
9	Ma.アンドレッティ	ローラ	フォード	223.503
10	Jo.アンドレッティ	ローラ	フォード	223.263
11	E.チーバー	ローラ	メナード	223.163
12	D.ドブソン	ローラ	フォード	222.970
13	S.フォックス	レイナード	フォード	222.867
14	松田秀士	ローラ	フォード	222.545
15	D.ヴィトロ	ローラ	フォード	222.439
16	J.バッサー	レイナード	フォード	222.262
17	S.シャープ	ローラ	フォード	222.091
18	ヒロ松下	ローラ	フォード	221.382
19	R.ゴードン	ローラ	フォード	221.293
20	R.グェレーロ	ローラ	ビュイック	221.278
21	B.ティル	ローラ	フォード	221.107
22	B.ハータ	ローラ	フォード	220.992
23	M.グージェルミン	レイナード	フォード	220.460
24	B.レイホール	ローラ	ホンダ	220.178※
25	M.グロフ	ローラ	ホンダ	218.808※
26	S.ブレイトン	ローラ	メナード	223.652
27	T.ファビ	レイナード	イルモア	223.394
28	P.トレイシー	ペンスキー	メルセデス	222.710
29	A.フェルナンデス	レイナード	イルモア	222.657
30	S.ヨハンソン	ペンスキー	イルモア	221.518

※26位以下は2日目の予選通過者

※一台ずつ連続4周のタイムアタックの平均時速。mph×1.60934＝km/h

●「第78回インディアナポリス500」決勝結果　1994年5月29日／インディアナポリス・モーター・スピードウェイ（USA;IN）／PPGインディカー・ワールド・シリーズ第4戦

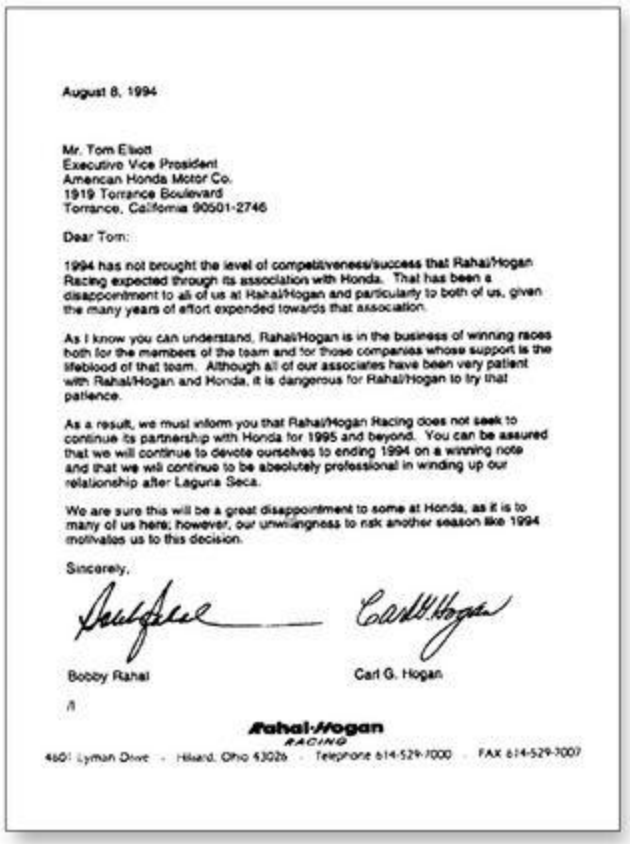
4.023km×200周＝804.600km　出走33台・晴れ・観客40万人　compiled by Ring Archives

順	No	ドライバー	国籍	シャシー	エンジン	チーム	周	タイム/リタイア原因	予選順位/スピード/タイム
1	31	A.アンサーJr	USA	ペンスキーPC23B	メルセデスベンツ	ペンスキーR	200周	3:06'29"006	1/228.011mph/2'37"887
2	12	J.ビルヌーブ	CDN	レイナード94i	フォードXB	フォーサイス-グリーンR	200周	3:06'37"606	4/226.259mph/2'39"110
3	4	B.レイホール	USA	ペンスキーPC22	イルモアD	レイホール-ホーガンR	199周		28/224.094mph/2'40"647
4	18	J.バッサー	USA	レイナード94i	フォードXB	ヘイホーR	199周		16/222.262mph/2'41"971
5	9	R.ゴードン	USA	ローラT94/00	フォードXB	ウォーカーR	199周		19/221.293mph/2'42"680
6	8	Mi.アンドレッティ	USA	レイナード94i	フォードXB	チップ・ガナッシR	198周		5/226.205mph/2'39"148
7	11	T.ファビ	I	レイナード94i	イルモアD	ホールR	198周		24/223.394mph/2'41"150
8	27	E.チーバー	USA	ローラT93/04	メナードV6	チーム・メナード	197周		11/223.163mph/2'41"317
9	14	B.ハータ	USA	ローラT94/00	フォードXB	A.J. フォイトEnt.	197周		22/220.992mph/2'42"902
10	33	Jo.アンドレッティ	USA	ローラT94/00	フォードXB	A.J. フォイトEnt.	196周		10/223.263mph/2'41"245
11	88	M.グージェルミン	BR	レイナード94i	フォードXB	チップ・ガナッシR	196周		29/223.104mph/2'41"360
12	19	B.ティル	USA	ローラT93/06	フォードXB	ディル・コインR	194周		21/221.107mph/2'42"817
13	91	S.フォックス	USA	レイナード94i	フォードXB	ヘメルガーンR	193周	アクシデント	13/222.867mph/2'41"531
14	22	ヒロ松下	J	ローラT94/00	フォードXB	ディック・サイモンR	193周		18/221.382mph/2'42"615
15	16	S.ヨハンソン	S	ペンスキーPC22	イルモアD	ベッテンハウゼンMS	192周		27/221.518mph/2'42"515
16	71	S.シャープ	USA	ローラT94/00	フォードXB	バックウエストR	186周		17/222.091mph/2'42"096
17	2	E.フィッティパルディ	BR	ペンスキーPC23B	メルセデスベンツ	ペンスキーR	184周	アクシデント	3/227.303mph/2'38"379
18	28	A.ルイエンダイク	NL	ローラT94/00	イルモアD	インディ・レジェンシーR	179周	エンジン	8/223.673mph/2'40"949
19	90	L.St.ジェイムズ	USA	ローラT94/00	フォードXB	ディック・サイモンR	170周		6/224.154mph/2'40"604
20	59	S.ブレイトン	USA	ローラT93/07	メナードV6	チーム・メナード	116周	エンジン	23/223.652mph/2'40"964
21	5	R.ボエセル	BR	ローラT94/00	フォードXB	ディック・サイモンR	100周	冷却ポンプ	2/227.618mph/2'38"160
22	1	N.マンセル	GB	ローラT94/00	フォードXB	ニューマン-ハースR	92周	アクシデント	7/224.041mph/2'40"685
23	3	P.トレーシー	CDN	ペンスキーPC23B	メルセデスベンツ	ペンスキーR	92周	ターボ	25/222.710mph/2'41"645
24	99	松田秀士	J	ローラT93/06	フォードXB	ベックMS	90周	アクシデント	14/222.545mph/2'41"765
25	45	J.ボールJr	USA	ローラT93/07		イルモアC+プロフォーマンスMS	89周	アクシデント	30/222.500mph/2'41"798
26	79	D.ヴィトロ	USA	ローラT93/06	フォードXB	ディック・サイモンR	89周	アクシデント	15/222.439mph/2'41"842
27	25	M.グレコ	BR	ローラT94/00	フォードXB	アーシエロR	53周	電気系統	32/221.216mph/2'42"737
28	7	A.フェルナンデス	MEX	レイナード94i	イルモアD	ガルズR	30周	サスペンション	26/222.657mph/2'41"684
29	17	D.ドブソン	USA	ローラT94/00	フォードXB	バックウエストR	29周	アクシデント	12/222.970mph/2'41"457
30	40	S.グッドイヤー	CDN	ローラT94/00	フォードXB	バドワイザー・キングR	29周	エンジン	33/220.683mph/2'43"130
31	10	M.グロフ	USA	ペンスキーPC22		イルモアC+レイホール-ホーガンR	28周	アクシデント	31/221.355mph/2'42"635
32	6	Ma.アンドレッティ	USA	ローラT94/00	フォードXB	ニューマン-ハースR	23周	燃料システム	9/223.503mph/2'41"072
33	21	R.グェレーロ	COL	ローラT92/00	ビュイックV6	ペイガンR	20周	アクシデント	20/221.278mph/2'42"691

・優勝スピード：258.898km/h　・最速ラップ：E.フィッティパルディ（ペンスキー）　40"417　358.572km/h　121周目

・ラップリーダー：1-23=アンサー、24-61=フィッティパルディ、62-63=ビルヌーブ、64-124=フィッティパルディ、125-129=ビルヌーブ、130-133=フィッティパルディ、134-138=アンサー、139-164=フィッティパルディ、165-168=アンサー、169-184=フィッティパルディ、185-200=アンサー

・Mi.アンドレッティはイエロー中の追越しのため1周減算　・S.グッドイヤーのマシンはD.ジョーンズによってクオリファイ　・タイヤは全車グッドイヤー



August 8, 1994

Mr. Tom Elliott
Executive Vice President
American Honda Motor Co.
1919 Torrance Boulevard
Torrance, California 90501-2746

Dear Tom:

1994 has not brought the level of competitiveness/success that Rahal/Hogan Racing expected through its association with Honda. That has been a disappointment to all of us at Rahal/Hogan and particularly to both of us, given the many years of effort expended towards that association.

As I know you can understand, Rahal/Hogan is in the business of winning races both for the members of the team and for those companies whose support is the lifeblood of that team. Although all of our associates have been very patient with Rahal/Hogan and Honda, it is dangerous for Rahal/Hogan to try that patience.

As a result, we must inform you that Rahal/Hogan Racing does not seek to continue its partnership with Honda for 1995 and beyond. You can be assured that we will continue to devote ourselves to ending 1994 on a winning note and that we will continue to be absolutely professional in winding up our relationship after Laguna Seca.

We are sure this will be a great disappointment to some at Honda, as it is to many of us here; however, our unwillingness to risk another season like 1994 motivates us to this decision.

Sincerely,

Bobby Rahal　　Carl G. Hogan

Rahal-Hogan RACING

4601 Lyman Drive · Hilliard, Ohio 43026 · Telephone 614-529-7000 · FAX 614-529-7007

1994年8月8日、突然HPDに送られてきたレイホール・ホーガンからの1通のファックス。「1995年以降、我われレイホール・ホーガンはホンダとのパートナーシップを解消する」と一方的な内容だった。



アメリカン・ホンダ直系のレース運営会社HPD（Honda Performance Development）。レイホール・ホーガンのトランスポーターが見える。レイホール・ホーガンとは93年のテスト時から運命共同体として共に戦ってきた仲だったが……。

「レイホール・ホーガン・レーシングのトラックがパドックから消えたという報告がきた。それが最初の動きだった。あとから考えてみると、このときにペンスキーからレンタルしたマシンを受け取りに行ったのでしょう」

そして朝香らHPDのマネジャーたちがチームから呼び出しをうける。ホンダのエンジンを使わないという宣告をうけた。

朝香はこう言っている。

「アクセル全開で走って予選が通過できないのだから、私はなにひとつ言い訳ができない。今後は徹底した対策をするからと話して理解を得たかったが、その言葉に力があるとは思えなかった。彼らにしてみれば目の前に1年でいちばん重要なレースがあるわけだから、今後のレースの話をしてもしょうがないわけですよ。インディ500の予選を通過するために、こうすればいい、こうしたい、という提案ができない。ただ黙って現実を認めることしかできない。つまり彼らを引き止める方法はひとつもなかった」

エンジンを突っ返されたとき、朝香はレイホールとホーガンが、どのような顔をして話したか記憶にない。その顔を正視できず、下を向いて悔しさを噛みしめていたからだ。

ボビー・レイホールは、そのときの気持ちを自伝に書きつけている。

「朝香には、できない、と言った。それが友情の終わりとなってしまったなぜだか、ごめんと謝っていた。たぶん、これでホンダとの関係にヒビが入るし、信頼や友情を裏切ったような気分になっていたからだと思う。原因はホンダにあるとしても、彼らを見捨てて恥をかかせるようなことをしているからだ」

レイホールとて自覚していた。だが、そのときのHPDとレイホール・ホーガン・レーシングという共同体にとって、生き残るための方法は他になかった。レースの世界を知る者は、たとえチームがスポンサーを失っても、アメリカン・ホンダの資金でチーム活動が続行できたのではないかと思うだろう。それは事実だが、そのような発想は、アメリカンモーターレーシングの世界に生きるインディペンデントチームには、当然のことながらなかった。

F1での成功とアメリカでの失敗 リベンジを誓った〝さまみろ作戦〟

この事件を語るためには、もうひとつの日が必要だと思った。

そのために中澤広高に話を聞いてみたいと思った。本田技術研究所モータースポーツ部に所属するベテランのレーシングメカニックである。

ホンダの第二期F1グランプリ活動ではアイルトン・セナのエンジンを担当して各国のサーキットを渡り歩いた。

「セナは乗って走っただけで3馬力のちがいがわかった」という。

長野県出身の中澤は、子供の頃からラリーを見て育ったレース好きである。ホンダに入社してからクラブチームでメカニックやドライバーとして活躍している。だからこそ、レース好きの個人とワークスチームの一員として業務でやるレースの間に、きれいな線が一本ひけている。

1994年のインディ500では、研究所からHPDへ派遣され、現場でエンジンを分解整備していたのが中澤であった。

中澤はこう言っている。

「あのときは地獄でした。次から次へとエンジンが壊れる。何度もエンジンを載せかえるけれども、すべて焼きつきをおこして壊れる。走れば壊れましたから、1日に2台ぐらい壊れていたというような記憶があります。しかし現場で対策できることは限られます。けれども最善をつくそうと、朝から晩まで寝る時間もなくエンジン整備をしていた」

徹夜が辛かったのではない。中澤が地獄だと言ったのは、やるせない気持ちのことである。

「情けなかった。いままでレースの仕事をやってきて、あんなに情けなかったことはない。そのうち1台のエンジンがコーナーで焼きつき、マシンがクラッシュした。ドライバーが足を引きずって帰ってきたのを見たときは、もうやらないほうがいいなと僕は思いました。こんなことでは負けないぞ、いままに見てろ、このままでは終わらないと闘志はむくむくと湧いてくるのだけれど、あのときのインディアナポリス・モーター・スピードウェイでは、現実を認める以外にどこにも逃げ場がなかった」

栄光のホンダ・レーシングが見事な失敗をしたのである。

それは、なぜだったのか。

中澤は自分のこととして、こう言っている。

「インディ500というレースをよく知らなかった。情報が不足していたのか、アメリカのレースの凄味を体で知らなかった。F1で勝ちつづけてきたという体験があったから、アメリカのレースを甘くみていたということもあるでしょう。大失敗したとわかってから、それを挽回しようというエネルギーは凄まじかった」

これは本当のことだろう。現在でもF1グランプリが世界最高のレースであって、そこで勝利をえる技術や思想が万能であると信じ込む風潮は、たしかにある。日本のレース界においては保守本流の風潮だろう。そういう人たちにとって、アメリカのハイスピード・オーバルレーシングは子供だましの単純な競争にしか見えない。しかしそれは時速350キロ以上で800キロのレースを走りつづけるというイン



リベンジに燃える95年、ホンダはタスマン・モータースポーツと組み、第13戦ミシガン500でパーカー・ジョンソンが初ポールを獲得。そしてついに第15戦ニューハンプシャーでアンドレ・リベイロが初優勝を飾った。

ィ500の現実を真正面から見ていない。ましてやF1グランプリを制覇したといわれたホンダ・レーシングにあっては、人間は成功体験に惑わされるものだとしか言い様がない。

中澤は、インディ500から撤退したことについて、こう言っている。

「レースがスタートする前にサーキットから撤退しました。だけれど僕らは、インディアナポリスへ舞い戻ってきて観客席でレースを観察した。朝香さんはもちろん、だれも逃げなかった。観客席でファンの人たちが熱狂するのを見て、来年は我われが感動をあたえたいと思った。さまあみやがれ、と言えるレースをやると決意していた」

そのことは作戦名になった、と朝香は言っている。

「来年、1995年こそはインディ500で優勝だと、それをさまみろ作戦、と名づけたのだけれど、とてもじゃないけど公表できるような作戦名ではないので、内々だけで使うことにしました」

朝香たちに、めげたり、ふてくされたりするヒマはなかった。

どん底から這い上がった栄光のホンダ・レーシング

1994年におきた前代未聞のエンジン突っ返し事件は、このシーズンをもってHPDとレイホール・ホーガン・レーシングが手を切ることで終焉をむかえた。

だが、奇妙な事件はつづくものなのだろうか。アメリカン・ホンダ・レーシングHPDとして決着をつけるべくビッグイベントとなった1995年のインディ500は、勝負に勝って、レースに負けたと言うしか他にない、思わぬレースになった。

そもそもHPDは、レイホール・ホーガン・レーシングと別れてから、新しいチームをさがすところから、レース計画を再生させなければならなかった。そうして選んだチームは、ひとつ下のクラスからステップアップするタスマン・モータースポーツであり、ドライバーは新人のアンドレ・リベイロであった。



95年のインディ500でデビューした新エンジン「HRH」。開幕戦には開発が間に合わないということで、インディ500に照準を合わせ、見事予選3番手を獲得した。

インディ500の予選後、晴れやかな表情で会見に臨む首脳陣。左から朝香充弘（HPD副社長）、ロバート・クラーク（ゼネラルマネジャー）、トム・エリオット（HPD社長）。



１９９５年のインディ５００では、ベテランドライバーのスコット・グッドイヤーがタスマン・モータースポーツとスポット契約をむすんで助っ人になった。ホンダＶ８ターボは、ニューエンジンのＨＲＨが投入された。アルミブロックの自信作である。

このニューエンジン投入と助っ人の起用は、ぴたりと当たった。グッドイヤーが見事に予選３番手となってフロントロウの一角を獲得した。上位２台はインディ５００の特別ルールによるブースト圧55インチのエンジンで、ホンダＶ８ターボはＣＡＲＴシリーズ用の45インチ・ブーストだったので、ホンダＨＲＨは予選最速のエンジンであることを証明した。

朝香はこのときの喜びをこう語っている。

「これは私の持論ですが、レースには予選と決勝レースがあって、純粋にエンジン・パワーを争うのは予選だと思っている。決勝レースになると、運が大きく作用したりするので、パワーの競争とは言いがたいわけです。だからエンジニアとしては、予選トップになったとき、純粋にナンバーワンになったと思える嬉しさがある」

朝香たちは、１年前に流した悔し涙を、嬉し涙で洗い流した。

インディアナポリス・モーター・スピードウェイのパドックにとめたＨＰＤのモーターホームでフロントロウ獲得を祝うパーティーをやった。そこへボビー・レイホールが祝福にかけつけた。朝香がレイホールに言った言葉は、多くのメディアに記録されている。

「約束どおり、君がのぞんだエンジンを我われはインディ５００へもってきた。残念なのは、いま君が、ここにいないことだ」

決勝レースがスタートすると、１年前では信じられないような展開になった。スコット・グッドイヤーがトップグループに食らいつき、２００周のレースの１７６周目に７度目のトップを奪ったのである。そのまま優勝しても不思議のない展開だった。

だが、グッドイヤーはトップでフィニッシュしたが優勝できなかった。残り15周でフルコースコーションとなり、あと10周というところでグリーンフラッグが出た。優勝にむけて第４ターンを加速したグッドイヤーは、ピットロードを走行していたペースカーを追い抜いたという理由でペナルティが科された。そのペナルティを理解しないままにレースをつづけたグッドイヤーはタイム計測停止の処分となった。

前代未聞といえば、これもまた滅多にないレースであった。朝香たちＨＰＤは、よほど波瀾万丈なレースチームであったと言わざるをえない。

とはいえ、これで奇妙な運から脱出したのである。１９９５年にホンダＶ８ターボは初優勝を獲得すると、以後ＣＡＲＴへの挑戦をとりやめる２００２年まで、１６５レースに出場して優勝65回、勝率39％という素晴らしい好成績を残した。

しかし１９９６年になるとＩＲＬインディカー・シリーズとＣＡＲＴが分裂して、ＣＡＲＴを選択したＨＰＤはインディ５００へ挑戦するチャンスがなくなってしまったのである。

２００２年に朝香充弘はホンダを定年退職し、同時にＨＰＤのＣＡＲＴ参戦が終わった。ＨＰＤは03年からＩＲＬへあらたに挑戦を開始したために、インディ５００へ出場することになった。03年はホンダ・エンジンが不調で勝てなかったが、04年と05年は２年連続で優勝した。

そのことを朝香にきいた。

「ＣＡＲＴはインディ５００の同日にＵＳ５００を開催したでしょう。だから私の世界のなかでインディ５００はなくなっていた。ＵＳ５００で勝って納得できた。ところがＩＲＬへ挑戦するというので、ふたたびインディ５００が目前にあらわれた。03年は現場で見ていて負けて、04年は日本でテレビを見ていて勝って泣けた。しかし私のインディが終わった感じがしなかった。05年の今年、現場にいてホンダ・エンジンが勝ったとき、ああ私のインディ５００が終わったと思えた」

偉大なレースに憑つかれた朝香充弘は、11年目にしてようやく胸のつかえがおりたようである。 R



屈辱の予選落ちから１年。95年のインディ500では、スコット・グッドイヤーが予選３番手、フロントロウを獲得した。レースではペナルティを科せられ、幻の優勝となったが、レースは完全にホンダのものだった。

1994年5月29日●インディ500マイルレース

「突っ返されたホンダV8ターボ」



1995年ニューハンプシャーで初勝利をあげ高々とトロフィーを挙げるアンドレ・リベイロ。わずか１年でホンダがリベンジを果たした瞬間。



シリーズ中盤へと向かうフォーミュラ・ニッポン

第4戦の舞台は新装なった富士スピードウェイだ
初コースという“未知”に加えて、様々な未知が重なってくる
予選での若手台頭にはじまり、決勝は天候変化により大荒れ模様
そして遅れてきた大型新人＝ロニー・クインタレッリの
期待以上の大活躍が、レースを活性化させる軸として機能する
ロニーの言葉を交えながら、激動の“新富士初戦”を総括する

Text/Toshiyuki Endo
Photos/Masaru Hirata, Masahide Kamio, Toshikazu Moriyama,Toshiyuki Endo, Fumio Watanabe(Racing on)

F-NIPPON Rd.4 FUJI

未知との遭遇

初コース、若手の台頭、突然の豪雨、久々の赤旗2パート制
そして遅れてきた大型新人

豪雨による赤旗中断のシーン。クインタレッリが最終コーナーを立ち上がってゆく。右は本山車。ストレートでスピンオフした土屋の車両が左奥に見える。

F-NIPPON Rd.4 FUJI

いきなりセッショントップを奪ったクインタレッリの活躍 それに触発されたかのように若手軍団が上位グリッドに進出する



「僕は"INGING BOY"。今回の参戦もインギングのバックアップがあったからこそ」。急仕立てのレーシングスーツにはインギングの文字が誇らしげに輝いている。

あとから振りかえれば、未知なる出来事や存在、久しぶりの事態などが頻発する展開となった6月5日決勝の第4戦だが、このレースウイークにおいて、舞台である新生・富士スピードウェイと同様に、最初から未知要素として確実に存在していたのが、ロニー・クインタレッリだ。

なにより本人にとってフォーミュラ・ニッポン参戦が未知の経験なのだが、ライバルたちにとっても、この遅れてきた大型新人は未知の、そして脅威の存在であったはず。昨年末にMINEでのテストに参加しただけとはいえ、実力評価の高い04年全日本F3チャンピオンがシーズン途中でのデビュー戦をどう戦うのか、注目が集まる。彼はイタリアへの帰郷中に、日本のマネージャーから「富士戦に出られるかもしれない」という急報を受けて再来日した。

「連絡を受けた段階では、まだ決定ではなかったけれど、すぐに日本行きのフライトに飛び乗った。僕にとって、"人生最高の日"のひとつだったと言ってもいい。6月1日に日本に着いて、とにかくシート合わせのために新幹線で三島へ向かった。そして改札口でマネージャーの姿を探したんだ。そうしたらOKサインを出している彼女を見つけたんだよ！夢のような瞬間だったね」

KONDOレーシングからFニッポン・デビューを果たすこととなったクインタレッリ。第3戦までの間、彼は併催のF3に参戦する古巣インギングのアドバイザーとして帯同、Fニッポン開催地に姿を見せていた。

「03年に日本で走り始めたときから、Fニッポンを目標にしていた。ただ、具体的には去年の秋にF3のタイトルを獲得してから、『05年に昇格を』と考えはじめたんだ。それまでは、タイトルを獲ることだけに集中していたからね。そして今年の開幕直前に、シートがないことが決定してしまった。もちろんガッカリしたけど、シートを得ることの厳しさは分かっていたからね。自然に受け入れた。GT500に参加できることも、とてもハッピーなことなので、そちらに集中、専念していったよ。Fニッポンのときもインギングでの仕事に専念した。Fニッポンのセッションは無視して、ね（笑）。いまにして思えば、やはり僕自身、目をそむけていたのかもしれないね……」

若手台頭の予選2回目

シート総数が15前後に落ち着いてしまった昨今、クインタレッリが言うように、Fニッポンのシートをつかむことは至難の業だ。そんななか、昨年～今年にかけて日本人若手選手の何人かがデビューに漕ぎ着けている。片岡龍也、平中克幸、今回クインタレッリのチームメイトとなる山本左近らである。

そして今年、予選での若手台頭がすでに始まっていた。序盤3戦、決勝でこそ、速さに加えて戦略とロングランにも長けた優勝経験者（15人中9人）が表彰台を独占してきたが、予選に関しては違う。第2戦では片岡が、第3戦では山本が、それぞれ3番グリッドに食い込んできた。コンマの戦いだからこそ逆転可能なのかもしれないが、若手台頭の波は確実に大きくなりつつあった。そしてその波が、この富士で、より明確に具現化してくる。ポール獲得はリチャード・ライアンでタイムは1分28秒340だが、その後方、1分28秒444～478の僅差に4台が集中し、4位の優勝経験者・松田次生を挟んで、2位平中、3位片岡、5位山本という布陣になったのである。

最後のアタックでタイムアップできなかった山本は、「ポールを狙っていたので、5位には不満です。28秒2くらいは見えていた。でも、これで前回の予選3位がフロックなんかじゃないことを証明できた」と、予選の戦いへの対応に自信を見せる。

そして予選6位、これも僅差の1分28秒513にクインタレッリがつけた。十分な準備もない突然のデビューでトップと0秒173差の6位。これだけでももちろん好成績だが、実はクインタレッリは予選1回目で暫定ポールを奪っていたのだ！

「昨年末のテストのときもそうだったけど、今回も金曜のテストランの時点から難しさは感じていなかった。すぐに自信をもてたし、マシンもセットアップを進めて1時間ほどしたら、どんどんプッシュできる状態になったんだ。でも土曜午前の暫定トップには、ボク自身も正直、ちょっとビックリしたけどね。近藤（真彦）監督やスタッフのみんなも喜んでくれたので、とてもハッピーだった」

KONDOのテクニカル部門を率いる寺本浩之エンジニアは、「ピータ・ダンブレックとかジェームス・コートニーみたいな、いわゆる〝いい外国人選手〟ですね。加えて、彼には慎重さもある」と、彼を評する。

天候が微妙な状況だけに、予選2回目が雨になってしまえば、そのままポール確定の線もあった。

「もちろん、雨の可能性は知っていたけど、意識せずに自分たちのするべき仕事を進めた。2回目に関しては、セッティングに少し迷って時間をロスしてしまったね。あとコンマ1か2を詰められれば、ポールか2位だったかもしれない。でも、あとからタラレバを言っても仕方ないよね。それに、タイムを出すことより、自分のマシンをよく理解することに精一杯だったのも正直なところなんだ。2回の予選で順調にラップを重ねることができて、予選最後の10分間の大切さを学べたのは、僕にとってポジティブなことだった」

最後の10分間の大切さ。実際、ここでめまぐるしく上位の順位が入れ替わっている。ドライバーにとっては極限のプレッシャーにさらされる10分間だが、クインタレッリは初戦にしてその大切さと、攻略のきっかけのようなものを掴んだらしい。金曜テストでの「マシンは難しくない。すぐにプッシュできるようになった」という件を含め、彼の適応力の高さと早さには誰もが舌を巻くところ。そしてライアン以外の3強チーム＝インパル、ナカジマ、ダンディライアンの計6台が若手勢の後方、7～13位に沈む予選結果は未知なるもの。決勝の波乱を予感させる。

フロントロウ両者の暗転

決勝、ライアンは完全にスタートを失敗する。この週末のライアンは速さの面では間違いなく主導権を握っていたのだが、どこかチグハグな

ワンメイクの戦いのなか 各陣営それぞれの"格闘"

サイドポッドからの後方排気口の新パーツを、①ルマンは第4戦から、②インパルは第3戦から投入。③富士の予選でライアン陣営は、温まりの悪い右フロントだけをニューにして1周する作戦や、服部車のスリップストリームを使う作戦まで実施。④小暮陣営はリヤウイング最上段のフラップを完全に外す仕様で走行するシーンも多く見られた。


①


②


③



④



大器・平中がフロントロウを獲得した。しかし、決勝スタートでは残念ながらフライングスタートの裁定を受けてしまう。それでも乱戦を生き残って、6位初入賞を果たした。

スタート時点での路面はドライ。フライングの平中はすでにフレームから消えているが、残る14台すべてがこのなかにいる。この現実が、いまのフォーミュラ・ニッポンの激戦ぶりを象徴するといえよう。

展開に終始した。予選ではポールを奪ったものの最後の2セットのアタックがうまくいかず、さらに予選でも決勝でもピットロードでクラッシュするなどドタバタの連続。最終的には4位を得て、「ラッキー」と語りながら富士をあとにしている。

その横、平中は絶妙なスタートを切った。しかし、本人も「ちょっと早いかな、もしかしたら……とは思っていました」ということで、残念ながらフライングの裁定が下り、ドライブスルーペナルティに。結果的には6位で初入賞を達成した平中だが、無念のレースとなった。「もう次は絶対にしない。前向きに考えたいですね。反省はしますけど、それだけでは次につながらないですから」

これで片岡がトップに立つ。序盤の揉み合いを抜け出してブノワ・トレルイエが2番手、「良くも悪くもないスタートだった」と言うクインタレッリは3番手だ。同僚の山本はスタート直後のアクシデントで実質的に勝負権を失ってしまった。そして4番手の土屋武士の背後にライアンと本山哲が迫る、前半戦の展開。

20周を終えるころから、上空の雲行きが怪しくなり雨が落ちてくる。最初に動いたのは本山だった。25周終了でピットへ、給油とレインタイヤへの交換をする。この直後、いよいよ雨が激しくなり、翌周から翌々周にかけて大半のマシンがレインタイヤを求めてピットに滑り込む。

これは本山が絶妙だったな、と思われた流れ。ところが、タイヤ交換が落ち着いてみる（29周終了）と、トップは片岡のままで2番手が土屋。アンドレ・ロッテラーが3番手に浮上し、以下はクインタレッリ、本山、松田、トレルイエという順位に。本山は30周目にクインタレッリを抜いたが、これでやっと4番手。なぜ？本山自身もゴール直後の会見で「いちばんいいタイミングだと思ったのに、なぜかトップではなかった」とコメントしているが、このカラクリはシンプルなところにあったようだ。ピット戦略の違いである。今回は燃費が良く、ハードタイヤが投入されていたこともあり、〝ドライなら原則無給油ノーピット〟の作戦を採っていたマシンが多かったのだ。



無給油ノーピット作戦の片岡は、燃費を気にしつつ、冷静に後続との差をコントロールして首位を走っていた。しかし、突然の雨に散る。「フォーミュラが走れる状況ではなかったです」



片岡に続く2位のはずだった土屋も悲運。エンジンは生きていたのだが、コース復帰するのはあまりに危険というチームからの無線の指示に対し、ドライバーも冷静な判断をするしかなかった。

突然の豪雨による混乱の末にレースはインパル3連勝で幕へ 松田次生が奮戦の3位、そしてクインタレッリは5位に食い込む


第1パート終盤の豪雨で急浮上したロッテラーも、ノーズに手傷を負っていた。これを交換して臨んだ第2パート、彼にも不運が……。

本山はオーソドックスな〝3人でのタイヤ4本交換にかかる約15秒分の給油をする1ピット作戦〟。雨による緊急ピットインの場合でも、本山の約15秒の静止時間は変わらない。ところが、無給油組は規定人員全員で一斉にタイヤ交換だけにかかれる。本山は実際にはピットで約18秒間の静止となり、無給油組に対して約10秒のハンデがあったのだ。1・2体制となったチーム・ルマンの片岡と土屋は無給油。前半、マシンの重い土屋が、1ピット組で少しマシンの軽いライアンと本山に迫られていたのも納得である。首位を走っていた片岡は「ずっと後ろとの差をコントロールして、燃費も考えながら走っていたんです。絶対に勝てたレースでした」。しかしながら、彼は不運をかこってしまう（P10～11参照）。

第2パートも波乱は続く

豪雨による赤旗レース中断。そしてレース再開、2パート制に。この流れもまた久々である。実質ポールポジションからスタートしたのはロッテラー。第1パート終盤からまさに水を得た魚のように順位を上げてきたロッテラーだったが、波乱の渦は彼さえも飲み込んでいった。突然のエンジントラブルで戦線離脱……。

未知なる状況が相次いだ初舞台での戦いは、こういうレースでの勝利が似合うタフガイ、トレルイエの優勝へと帰結してゆく。本山が2位に続いてポイントリーダーに。そしてロッテラー脱落後に首位を走った松田が、トレルイエにパスされた際の接触に不満を覚えつつ3位でゴール。

さて、クインタレッリにしてみれば、最後の最後でまさに未知との遭遇。Fニッポンで初めての雨中ランだ。その第2パート、序盤こそさすがに順位を落としたが、ライアンに抜かれたあとは大きく離されずについていき、そのまま5位に入賞する。

「ダウンフォースが強いレインセッティングは、かなりスペシャルなものに感じられて戸惑ったよ。でも、リチャードに抜かれた13周目ころから慣れてきて、気持ちに余裕が出てきた。そのあとはチャンピオンの後ろで勉強させてもらったね（笑）」

様々な未知なる状況に遭遇しながら、その都度、素早い対応力を見せたクインタレッリ。日曜朝のウォームアップで、無給油作戦を見込んだ満タンでの走行を初経験したときも「想像していたよりバランスが良く、走りやすかった。決勝に向けての自信と、マシンへの信頼が増した」と語っていた。対応力の秘訣はどこに？

「僕はカートを長くやっていたんだけど、そこでも似たような状況（次々変わる状況）が多かった。その経験が活きているのだと思う」

マシンを降りたクインタレッリは、トレルイエらが立つ表彰台を、ずいぶんと長いこと見上げていた。

「特別な理由はないよ。表彰台にいるみんなを祝福していただけさ」

このまま継続参戦が実現するならば、今季のうちにでも、あそこに立つことができ、勝てるのではないか？

「それはなんとも言えない。改善を重ねて、ベストを尽くすのみだよ。今回は慌ただしい参戦だったことを考えれば、悪くない結果だと思うし、満足もしている。雨さえなかったらもっと上位だった？　そうかもしれない。ちょっと残念さもあるけどね。でも、やっぱりタラレバはない」

後日、クインタレッリの継続参戦が決まった。第5戦以降もKONDO4号車のステアリングを握って、彼は勝利に向かって邁進してゆく。

新生・富士での初戦を終え、シリーズは次戦鈴鹿で折り返し点を迎える。クインタレッリの登場に刺激されたかのように、若手の上昇に勢いがついた。チャンピオンを争うインパル勢とライアンの戦いもさらに激化。ナカジマ勢の巻き返しも期待大、2度の表彰台を得た松田の存在もおもしろい。年間9戦というのは舞台が少ないようにも感じられる充実の戦い模様だが、F1のようなラウンド乱造状態よりも、一戦一戦のプレミアム感があっていいのかもしれない？　Fニッポンの面白さは、それこそ未知の領域に入ってきた。R


第2パート序盤、なんとかライアンをおさえたかったクインタレッリだが、13周目には先行を許してしまう。しかし、そのあと大差をつけられることはなく、王者についていった。



インパルは異なる3人で3連勝。しかも今回は1-2だ。3位の松田はトレルイエとの一件があったため、憮然たる表情。

■フォーミュラ・ニッポン第4戦・富士　6月5日決勝（30+32周）／天候：曇りときどき雨

順位		ドライバー	チーム	予選順位		第1パート順位		第2パート順位		タイム（差）
1	19	B.トレルイエ	mobilecast IMPUL	8	→	7	→	1	/	1:03'40"504
2	23	本山　哲	Arting IMPUL	9	→	4	→	2	/	+7"261
3	5	松田次生	5ZIGEN	4	→	6	→	3	/	+9"985
4	1	R.ライアン	DoCoMo DANDELION	1	→	13	→	4	/	+17"681
5	4	R.クインタレッリ	KONDO	6	→	5	→	5	/	+18"859
6	11	平中克幸	CERUMO	2	→	9	→	6	/	+22"754
7	20	井出有治	mobilecast IMPUL	12	→	11	→	7	/	+30"240
8	32	小暮卓史	PIAA NAKAJIMA	7	→	12	→	8	/	+39"804
9	12	高木虎之介	TAKAGI CERUMO	15	→	10	→	9	/	+48"345
10	2	服部尚貴	DoCoMo DANDELION	11	→	8	→	10	/	+1'22"536
	31	A.ロッテラー	PIAA NAKAJIMA	13	→	3	→	(14周)		
	7	片岡龍也	Forum Engineering LeMans	3	→	1*	→	-		
	8	土屋武士	Forum Engineering LeMans	10	→	2*	→	-		
	3	山本左近	KONDO	5	→	(25周)	→	-		
	28	野田英樹	CARROZZERIA MOHN	14	→	(4周)	→	-		

●ポールポジション：①ライアン　1分28秒340
●ファステストラップ：⑤松田次生　1分30秒267（第1パート23周目）
※このレースは赤旗による2パート制：第1パートの上位13車はいずれも30周回しているので、第1パートの結果は第2パートのグリッドに反映されるのみで、決勝順位＝第2パートの順位となり全車に優勝の可能性があった。ただし、1＆2番グリッドの片岡＆土屋は第2パートへの出走資格を失っていたため、第2パートは3番グリッドのロッテラーを実質ポールポジションとする11台のレースとなった。


表彰台を見上げていたクインタレッリ。「この3日間、いろいろな経験ができて良かったと思うよ。雨のレースまで経験できたんだからね」。そう遠くないいつの日か、あの頂へ。



三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

Text/Toshiyuki Endo
Photos/Toshikazu Moriyama, Noriaki Mitsuhashi(N-RAK PHOTO AGENCY)

RECARO SPECIAL対談 ①

一流ドライバーが認めるRECAROシート

脇阪薫一

［イエローハットYMSスープラ］

モータースポーツの世界では、「レーシングドライバーは背中や尻でマシンの挙動を感じとるものだ」という話を耳にすることがある。これについて、今季も日本最高峰のスーパーGTで活躍している脇阪兄弟に訊いてみた。すると彼らは、「もちろん、それが全部というわけではないですが」と前置きしたうえで、異口同音に以下のように答えてくれた。

「フロントの挙動は主にステアリングから、そしてリヤの挙動を背中や尻から得るんですよ。大切な自分の〝センサー〟をしっかり働かせるために、良いシートが必要なんです」

スーパーGTで彼らの身体をホールドするシートは〝RECARO〟。いまや、市販車の世界でもレースの世界でも、シートの代名詞といえるほどの存在感をもつブランド、それがRECAROだ。GTのシートは、ドライバーが必要とする剛性感とエンジニアが求める軽量化という相反する要素を両立しつつ、コンビを組むドライバー両名がともに満足できるフィット性まで備えなければならない。

寿一「GTはものすごく厳しいレベルの争い。マシンも突き詰めて造られているから、決してコクピットの広さに余裕があるわけでもないですしね。いろんな厳しい状況があるなかでRECAROは本当に素晴らしいシートを造ってくれる」

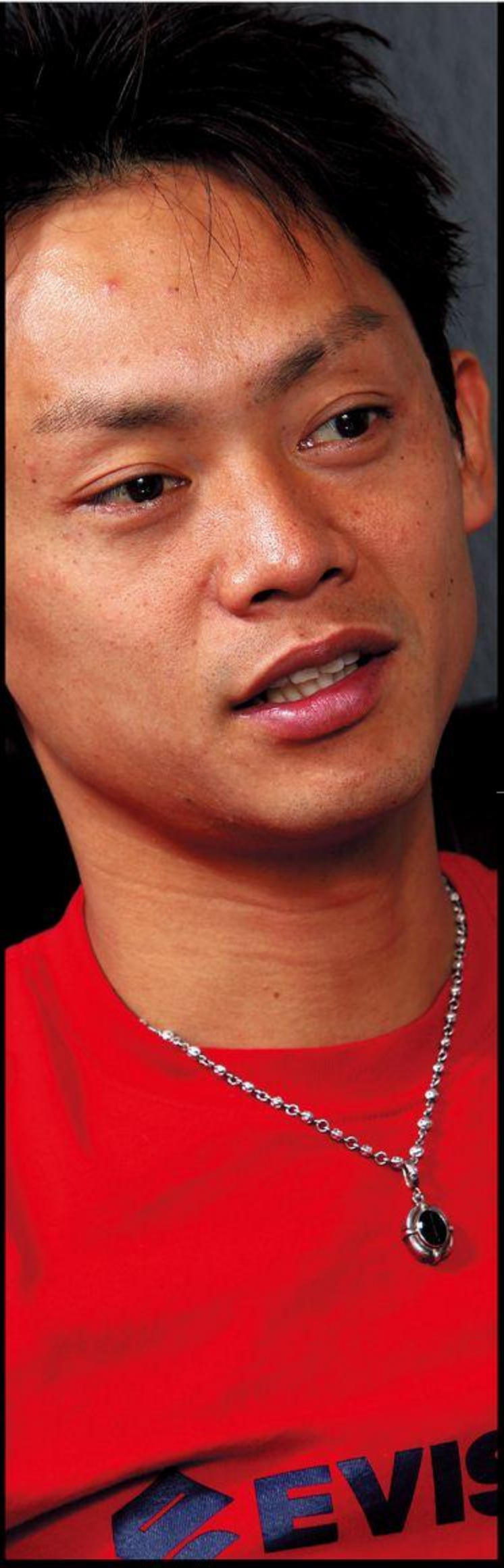
薫一「シートの良さっていうのは、鈴鹿のS字みたいに切り返しが続いていく区間で分かるんです。シートから的確なインフォメーションを得られないと攻められないですから」

RECAROへの絶大な信頼を語る脇阪兄弟だが、彼らがシートというものに大きなこだわりを見せるのはどういった理由からなのか。冒頭に語ってくれた「センサーの大切さ」はもちろんだろうが、それ以外にも具体的なエピソードがありそうだ。



寿一「今にして思うと、カートからF3の1年目の頃までは、僕はシートにこだわってなかったんです。自分の身体をシートに合わせてしまう、馴れてしまうからそれでいいや、というくらいの感覚で。今では、合ってないシートでマシンに乗るなんて考えられないですけどね。F3でチャンピオンを獲った年、96年ですが、この年はフォーミュラ・ニッポンに乗れる可能性もあって、テストに参加したりしていたんですけど、ほかのドライバーのシートのまま走ったことがあったんですよ。そうすると、それなりのタイムまでは出せても、最後のもう一歩がいけなかったりする。背中で感じられていないわけですよ。シートって大切なんだな、というのを痛感しました。上のレベルに行けば行くほど、競争っていうのは1㎜の精度を争うような厳しいものになる。そこでは自分のセンサーというものが、ますます大切になってくる。だから、シートは重要なんです」

薫一「僕はレーシングドライバーとしては背が高い方なので、コクピッ



トにおさまることについては、けっこう苦労してきた方だと思うんです。カートの頃とか、手や腕が血だらけになったり、腰からもバンソーコーなんかでは止まらないくらい血を流した経験とかありましたからね。そういうこともあって、シートの重要性を認識したのは、兄よりも早かったかもしれないです。一般的に、シートっていうのは、マシンのパーツのひとつだと思われているでしょうけど、僕はむしろ、ドライバーのレーシングギアのひとつだと思うんですよ。グローブやヘルメット、レーシングスーツと一緒に考えたい」



ドライバーに密着した状態で、ともに〝戦う〟のがシート。ドライバーの鋭敏なセンサーを損なうことなく、身体を保持し、なるべく疲労を軽減する役目をも担う。HANSデバイスへの適合を含め、万一のアクシデントの際にドライバーを守ることも大切な役割。シートはドライバーのレーシングギアのひとつ、と言う薫一選手の話にも大いに納得だ。

そして彼らは、レースの世界だけでなく、一般市販車ユーザーの人々にも、シートの重要性をもっと理解してほしいと願っている。



脇阪寿一

［エッソウルトラフロースープラ］

寿一「たとえば、目の前に急に歩行者が飛び出してきたときに、とっさに正しい対応ができるかどうか。しっかりしたシートにきちんと座っている人と、そうでない人とでは、対応にコンマ何秒という差が出ます。それが、避けられるか、ぶつかってしまうかを大きく左右する。それで人生かわってしまうかもしれない。そこまで考えてほしいですよね」

薫一「シートって、目立たない部分なんで、いろいろとクルマにこだわっている人でも、二の次になってしまいがちだと思うんです。でも、常に身体に密着している重要なものなんですよ。それに、なにごともそうですが、良いものを知らないと、その本当の大切さが分からないと思うんです。だから、僕たちがレースやプロモーション活動を通じて、そのあたりをもっと、みなさんに伝えていけたらと考えています」 R

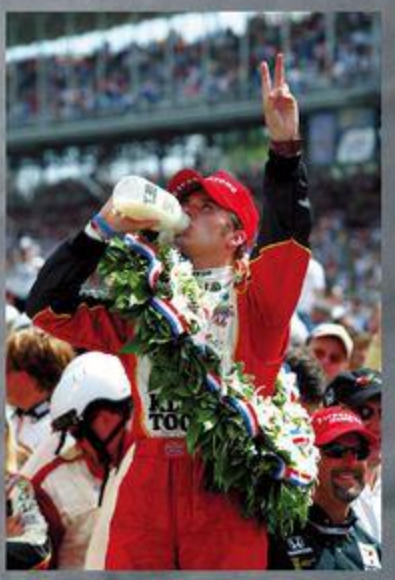
RECARO
PRO RACER SP-A HANS®

30年以上にわたり世界のトップシーンで培ってきたRECAROのノウハウを注ぎ込んだモータースポーツシェルシリーズ『PRO RACER SP-A』『PRO RACER SP-G』に、HANS（Head And Neck Support）デバイス用の改良を加えた『PRO RACER SP-A HANS®』。

SUPER GTでも採用されている『PRO RACER SP-A HANS®』のシェルフレーム素材にはオートクレーブ製法によるカーボンファイバーを採用し、高強度、高剛性、軽量化を実現した。FIA公認、競技専用部品。



＊写真はPRO RACER SP-G HANS®です



『インディ500で勝つ』ということ

INDY500 SPECIAL REPORT

『富み』と『栄誉』と『誇り』を懸けた戦い

「インディ500で勝つということは100万以上もある物事がすべてうまくいった時だけ」
奇跡のインディ復帰を果たしたケニー・ブラックは、レース前にそう語った
ただ速いだけでは勝てない。ただ運があるだけでは勝てない
真の強者だけが許される、“インディ500勝者”という称号の持つ意味とは!?

Text/Masahiko Amano(Amano e Associati)
Photos/Naoki Shigenobu, So Kuramochi, Eiji Takeuchi(Studio BIS), LAT Photographic, Fumio Watanabe(Racing on)

2005 IRL ROUND5

上がり続けるボルテージ

北東の空から飛んできた米軍のステルス戦闘機は、角張った真っ黒な影を引き連れて、ターン1のグランドスタンドの遥か上空へと消えていった。湾岸戦争の頃だっただろうか、この楔形をした最新戦闘機が姿を見せた時には、今にも落ちてきそうなほどゆっくりと飛ぶことに驚かされた。巨大なスピードウェイがその物体の作り出す影にすっぽりと覆われたかのようで、その暗さには少し恐怖を感じたほどだった。

国歌斉唱が終わり、レースのスタートが刻々と近づいてきていた。満員の観客が創り上げた、カラフルな谷間のメインストレートには33台のインディカーが整然と並べられた。何年ぶりかの青空に気分を良くしたのか、スピードウェイのオーナー、メアリー・ハルマンはいつもよりも勇ましく叫んだ。

「レイディ・アンド・ジェントルメン、スタート・ユア・エンジンズ！」

スターター・モーターがうなりを上げると、5台のシボレー、14台ずつのホンダとトヨタのV8エンジンはすぐさま目を覚ました。その直後、地響きのような歓声がスタンドを揺るがした。

コクピットに納まっているドライバーたちは、すぐ背後で規則的な爆発を繰り返すエンジン音に耳を澄ませ、無線や計器類のチェックを冷静に、そして余念なく行なっていた。

インディカーたちがタイヤから白煙を上げて威勢良く発進すると、エンジン音と競い合うかのように観客のボルテージはさらに高まり、徐々に隊列を整えながらスピードを上げていくマシン群とともに、2・5マイルのコースを歓声が回る。観客たちはこれから始まろうとしている超人的高速バトルに向けて鼓動を速め、Tシャツから突き出した腕に鳥肌を立てた。



やがてマシンとマシンの間隔が詰められ、バックストレッチでは3台ずつが綺麗に11列に並んだ。スタートの瞬間を見ようと観客は立ち上がり、グランドスタンドが波を打つ。先頭のマシンが遥か遠く、陽炎の中でターン4に姿を見せた時、スタート・フィニッシュ・ラインに立つスタンド上の籠の中でブレザーを着こなしたオフィシャルが2本のグリーンフラッグをクロスさせるようにきびきびと振った。

第89回インディ500の決勝が始まった。

ポールポジションからスタートのイニシアチブを取ったトニー・カナーン（アンドレッティ・グリーン・レーシング／ダラーラ・ホンダ）はトップを守り、空気を切り裂きながらターン1へと飛び込んでいく。2列目アウト側から見事なタイミングでダッシュしたダリオ・フランキッティ（アンドレッティ・グリーン・レーシング／ダラーラ・ホンダ）がチームメイトに続く。しかし、バックストレッチでは予選2位だったサム・ホーニッシュJr.（チーム・ペンスキー／ダラーラ・ホンダ）が彼らのドラフティングを利用して先頭へ躍り出た。これまでに5回出場したインディ500では、ほとんど良いところを見せることができていないホーニッシュJr.は、「今年こそ！」という意気込みをスタートから見せた。彼が抜き去ったふたりは、より強大なパワーを持つホンダ・インディV8を搭載している。その不利をなきものとするために、今回も彼のマシンはギリギリまでダウンフォースを

削り取ってあるようだ。

展開を予想できないのがインディ

ホーニッシュJr.の乗るマシンは、速いペースでレース序盤を引っ張った。周回遅れのマシンが生まれ始めると、ホーニッシュJr.はそれに心を躍らせるかのように、マシンとマシンの間を縫うようにしてリードを広げてさえ見せた。小気味良く、リズミカルに、シリーズタイトルを2度獲得しているオハイオ出身ドライバーは快走を続けた。

周回数がひとつずつ積み重ねられ、ピットストップが繰り返されても、ホーニッシュJr.のリードは続き、カナーンとフランキッティは彼を追い続けた。今年の優勝争いは、彼ら3人によって繰り広げられることになりそうに見えた。

ただ、インディ500では、名だたる作家でさえも考えつかないようなドラマが常に生み出される。

例えば今年は、一昨年にアクシデントで負傷して乗るマシンを失っていたケニー・ブラックが、そのシートを獲得したバディ・ライスの負傷によって現役復帰を果たした。自らが明け渡したレイホール・レターマン・レーシングのマシンを再び委ねられたブラックは、予選で最速タイムをマークし、その腕が錆び付いてなどいないことを証明した。

「ハリウッドのシナリオライターでもこのストーリーは書けないだろう」

そうブラックは言った。インディ500とは、そんな魔力とも呼ぶべき力を秘めたレースなのだ。

果たしてトップ争いの中心人物だったホーニッシュJr.は、04年CARTチャンピオンのセバスチャン・ボーダイ（ニューマン・ハース・レーシング／パノス・ホンダ）とのバトル中にコントロールを失ってしまった。147周目のことだった。

「ほんの数インチ、マシンの置き場を誤った」と彼は自らのミスを認めた。トップ10フィニッシュすら果たすことができていないインディ500で初めてのリードラップを記録することはできたが、6回目の挑戦での初めての好調は、一瞬の油断を呼んで彼の初優勝の夢を打ち砕いた。クラッシュして壁を擦りながらスピードを落としていくマシンからは、ホーニッシュJr.の無念の悲鳴が聞こえてきた。

インディ直前のインディ・ジャパンで4位に入ったダニカ・パトリック（レイホール・レターマン・レーシング／パノス・ホンダ）は、インディではさらに強力なコンテンダーとなっていた。レイホール・レターマン・レーシングのセッティング能力は高く、ダニカはツインリンクもてぎに続いて2戦続けてポールポジション争いに加わった。レースでもその強さに変わりはなく、彼女は上位を走った。トップに立った直後のピットストップでのエンジンストール、リスタート時のスピンなど、彼女はルーキー・ミステイクを重ねたが、彼女自身の奮闘と、チームの作戦の巧みさを味方につけて優勝争いに残り続けた。それは、まだインディカー・シリーズにデビューして6戦目とは思えない戦いぶりだった。しかし、まだ6戦目という経験の少なさが、最後には彼女の不利に繋がった。つまり、燃費をセーブしながらスピードを保つことはできず、残り7周でダン・ウェルドン（アンドレッティ・グリーン・レーシング／ダラーラ・ホンダ）に抜き返され、さらにふたりの先行を許した。

ダニカは初出場のインディ500

1



2



①スタート直後にトップに立ったサム・ホーニッシュJr.は、9周目にトニー・カナーンに一時トップを譲るものの38周目に再びトップに立つと、レース前半を支配した。しかし、勝負どころの147周目にセーファーバリアの餌食に。②ダニカ・パトリックは、エリオ・カストロネベスと27周目に接触、3回目のピットアウト時にエンジンストール、松浦孝亮との接触、5回目のピットアウト&コーション時にスピンしてクラッシュ……等々のピンチを迎えながら、レース終盤にはダン・ウェルドンを従えてリードラップを奪う。③8列目16番手スタートながら着実なレース運びとチーム戦略に助けられ、ダン・ウェルドンが第89回インディ500の勝者に輝いた。

3



2005 IRL ROUND 5

で素晴らしい健闘を続けていたが、パーフェクトゲームを戦っていなかったために勝利を手にすることはできなかった。予選以降にアメリカ国内で急激に高まった注目度は、彼女にとって大きな負担となっていたはずだし、自分自身が考えていた以上のパフォーマンスを実現していたことによって、自らにより大きなストレスをかけ、ミスを重ねることとなったのだ。

アメリカ人ドライバーたちは、インディ500に対して並々ならぬ思い入れを持っている。それだけに「いい成績を残したい」「勝ちたい」という思いは強い。しかし、約1カ月にわたるインディ500、そして500マイルの長丁場で争われるレースをとおして冷静さを保ち続けるのは極めて難しい。彼らの冒したミスは、自らの中で気づかないうちに大きくなっていた気負いや焦りといったものによって誘発されたのだ。

「ベストの仕事をするのと、勝つこととは、まったく違うふたつのものなんだ」。ブラックはレース前に話していた。

「インディ500で自分がいい仕事をする。それは約束できる。しかし、勝つことを宣言するなんて絶対に無理だ。世の中には〝勝つ〟と言う人が確かにいるけれど、インディ500で勝てる時というのは、それこそ100万以上もある物事がすべてうまくいった時だけだ」

ブラックのレースは、サスペンションのボルトが緩むという、珍しいトラブルによって終わった。

世界一の歴史を持つレースの特別さは、アメリカ人ドライバーと、外国人ドライバーとでは明確な違いがある。アメリカ人にとってのインディ500は、間違いなく〝ワン&オンリー〟だ。しかし、外国人ドライバーの中には、〝ワン・オブ・ゼム〟といった捉え方をしている者もある。オーバルレース、そして、その集大成とでも言うべきインディ500に対しては「大きな尊敬の念を払うべきだ」とアメリカではよく言われる。それは伝統に対してもだが、むしろ、インディならではの高いスピード、そのスピード故に生まれる繊細さに対して言われている言葉なのだろう。永遠にも感じられる200周という長いレースでは、ひとつのコーナー、1回のオーバーテイクもおろそかにはできない。少なくとも6回は行なうピットストップにおいては、インラップとアウトラップで可能な限りロスを防ぎ、毎回正確にクルーの作業がしやすい位置にピタリとマシンを止めることが求められる。フルコースコーション中にも燃費セーブに十分な注意を払う必要があるなど、気を抜くことはひと時も許されない。

トーマス・シェクター（パンサー・レーシング／ダラーラ・シボレー）は、いつもの彼と同一人物とは思えない落ち着いたレース運びでトップ10を淡々とキープし続けていたが、



3


1



2

①過去にインディ500で2連勝を飾っているエリオ・カストロネベスだが、今年はなかなか調子が上がらない。カーブデイを終えて「できることはすべてやりつくした」と語ったエリオだが、レースでもペースがつかめないばかりではなく、27周目には話題のダニカと軽く接触し、その後はずるずると後退してしまう。②18周目のラリー・フォイトのクラッシュを皮切りに続いたクラッシュは、198周目のセバスチャン・ボーダイまで実に7回に及んだ（うち1回はコーション中のクラッシュ）。③レース序盤から4分の3まで積極的にトップ争いに絡んだトニー・カナーンだったが、終盤にトラフィックに巻き込まれると、ずるずると順位を落とし、今年も念願のインディ制覇はならなかった。

RESULT **INDY500** SPECIAL REPORT

C=シャシー：D=ダラーラ P=ペンスキー
E=エンジン：H=ホンダ T=トヨタ C=シボレー
T=タイヤ：F=ファイアストン（ワンメイク）

順位	QF	No.	ドライバー	周回数	C/E/T
1	16	26	ダン・ウェルドン	200	D/H/F
2	7	17	ビトール・メイラ	200	P/H/F
3	18	7	ブライアン・ハータ	200	D/H/F
4	4	16	ダニカ・パトリック	200	P/H/F
5	9	95	バディ・ラジエール	200	D/C/F
6	6	27	ダリオ・フランキッティ	200	D/H/F
7	8	10	スコット・シャープ	200	P/H/F
8	1	11	トニー・カナーン	200	D/H/F
9	5	3	エリオ・カストロネベス	200	D/T/F
10	24	33	ライアン・ブリスコー	200	P/H/F
17	8	55	松浦孝亮	186	P/H/F
18	17	24	ロジャー安川	167	D/H/F
23	23	15	ケニー・ブラック	92	P/H/F

残り50周を切った時点でのリスタートでスピンしたダニカ・パトリック（レイホール・レターマン・レーシング／パノス・ホンダ）にチームメイトのトーマス・エンゲともども接触され、クラッシュの憂き目に遭った。インディ500で2度の優勝経験を持つエリオ・カストロネベス（チーム・ペンスキー／ダラーラ・トヨタ）も、他車のアクシデントを間一髪で避けるドライビングこそ見事だったが、その場所に飛び散っていたパーツの破片が彼のサスペンションにダメージを与え、最終ラップ目前にクラッシュの餌食となった。

計り知れぬ魔力を持つインディ500では、アメリカ人ドライバーたちの持つ思い入れに限りなく近づくことのできたドライバーだけが勝利を手にすることができるのであろう。

ウェルドンの勝因

今年のウェルドンとアンドレッティ・グリーン・レーシングは、シリーズ最大のレースに向けて徹底した準備を行なっていた。予選は16位とまったく不本意なものに終わったが、150周をかけてトップへと到達した彼は、燃費走法を強いられていた女性ルーキーを残り7周で抜き去り、彼女をパスしてきたビトール・メイラ（レイホール・レターマン・レーシング／パノス・ホンダ）、ブライアン・ハータ（アンドレッティ・グリーン・レーシング／ダラーラ・ホンダ）を振り切ってチェッカーフラッグを受けた。チームメイトのカナーンとフランキッティと比べると、彼のパフォーマンスは対照的だった。序盤から延々とレースを引っ張り続けたふたりは、残り30周で行なった最後のピットストップ以降、トラフィックに悩まされて優勝争いへ復活することができなかった。

ウェルドンは予選を終えてから、あらゆる場面で的確な判断を下し続けた。「トラフィックの中で速いマシンが最後には一番強いはずだ」というマイケル・アンドレッティのアドバイスで踏ん切りをつけ、彼らはマシンセッティングを決定した。ドライバーとしてはついに一度もインディ500で勝つことができなかったアンドレッティ二世は、オーナーとしてその真価を発揮したのだ。

ウェルドンがインディ500に対して持つ情熱は、今シーズンが始まってからの彼のコメントに表れていた。彼は襲いかかる巨大なプレッシャーを跳ね返すだけの意思と、ライバルたちを上回り続けようとする強い決意を備えていた。インディ前の4戦で3勝を挙げたことにより、自らに対する自信も彼の体の中で成長を続けていた。その対価として彼に支払われた優勝賞金は、実に153万7805ドル（約1億7000万円）に上った。しかし、そのチェックの額を遥かに上回る栄誉をウェルドンと彼のチームは手に入れた。R

2年目の500マイルは苦戦に次ぐ苦戦

松浦孝亮 SUPER AGURI FERNANDEZ RACING **#55**



「トラック内でのバランスが良くなかった」ということもあり、レースの大半は20番手前後で我慢の走行が続いた孝亮。

「去年はクラッシュすると全部のリズムを壊してチームがステップダウンしてしまうという怖さを覚えましたね。無理をしてタイムを出す必要がないということも分かっているので、現状に焦ったりはしていません」

すべての練習走行を終えた松浦孝亮は、2年目のインディ500を翌日に控えてこう語った。「2年目の余裕」とも見えるコメントだったが、それに反して孝亮はこの1カ月間、セッティングに悩み続けていた。そんなこともあってか「慎重にいく」と語っていた決勝では、最初のピットストップ時に25番手まで順位を落としながらもフロントのフロアサイドにガーニーフラップを装着するという思い切ったセッティング変更を敢行した。その後は接触などの影響もあり、ラップダウンを喫する場面も。しかし、我慢の走行を続けてなんとか9番手まで順位を回復し、シングルフィニッシュが見た矢先の196周目にクラッシュ。我慢のレースは実らなかった。



2年目だけあって、経験者の余裕を見せる孝亮。



「コーナーに入ってクリップは普通にとれたのに、気が付いたらセーファーバリアにぶつかっていました」と孝亮は悔やんだ。

勝負のインディもクラッチトラブルに泣く

ロジャー安川 Dreyer & Reinbold Racing **#24**

ウイナーのダン・ウェルドンに次ぐ17番手からのスタートとなったロジャー安川にとって3回目のインディ500は、終始我慢の戦いとなった。「予選から同じような症状が出ていた」というロジャーのマシンは、2度目のピット作業を終えたあたりから「クラッチフルードに空気が入ったよう」にスカスカの状態になってしまったという。そのため、ピットアウトするときには必ず押し掛けが必要なマシンになってしまったのだ。ドレイヤー&レインボールド・レーシングは、ロジャーをほかのドライバーと同時にピットインさせるのは危険と判断し、レース中は周囲にマシンがいないタイミングでのピットインを余儀なくされたのだった。このクラッチトラブルに起因するトラブルで170周目にエンジンブロー。ロジャーは「トラブルがなければ、せめて12位には入っていた」と、レース後にやりきれない表情でコメントした。



ロジャーと同じ8列目スタートのダン・ウェルドン、ブライアン・ハータとともにレンガの上を歩いて決勝に向かう。

フロアまでスカスカに踏み込めてしまうクラッチと戦いながら500マイルレースに挑んだが、やがてラップダウンを喫する場面に遭遇してしまう。



2005 IRL ROUND 5

史上最速のレース姫ダニカ・パトリックの出現に狂喜乱舞したブリックヤード探訪記

インディアナポリス中が、ダニカ・ダニカ・ダニカ……
テレビをつけても新聞を開いても土産物屋さんに行ってもダニカ熱が沸騰!
そんな浮ついた周囲の雰囲気に流されず、トップタイムを連発して
本番でも大活躍を魅せた彼女の姿に、インディ女性時代到来を予感した!?

2005 IRL ROUND5 INDY500 SUPER TOPICS

Photos/So Kuramochi
Photos & Text/Fumio Watanabe(Racing on)



レース翌日、ニューズウイークやUSAトゥデイといった全国紙も1面でインディ500の結果を伝えるが、トップの見出しはのきなみ「ダニカ大活躍!」。さすがに地元紙はウェルドンだったが……。

DANICA SYNDROME [ダニカ症候群]

今年のインディ500は、(ダン・ウェルドンには失礼だが)まさにダニカ・パトリックのためのレースだった。前戦のもてぎで予選2番手を獲得し、一気に「実力も兼ね備えたレイディ・ドライバー」と目されると、ダニカはそのままの勢いでブリックヤードに乗り込んだ。

長い長いインディ500のオープニングデイとなる5月8日、全車両のなか、まさに一番乗りを果たしてコースに飛び出すと、そのセッションで見事トップタイムを記録。その後のセッションでも続々トップタイムを記録すると、まさにアメリカ中のメディアは彼女に飛びついた。

そんな周囲の注目をスピードに転化し、ダニカはインディに馴染んでいく。すると予選では、ついに過去の女性ドライバー最高位となる4番手を獲得したのだった。

それでもダニカは厳しい顔で、ポールを獲れなかった悔しさを表現する。眉間に深い皺をよせながら男性に負けない気の強さ、そしてやる気を発散する。その分かりやすさにますます人気は高まった。

そして肝心のレース本番、次々と



どこにいっても記者に囲まれるダニカ。一度捕まると長時間足を止めなくてはならなくなるため、後ろの広報担当者もちょっとウンザリな表情。

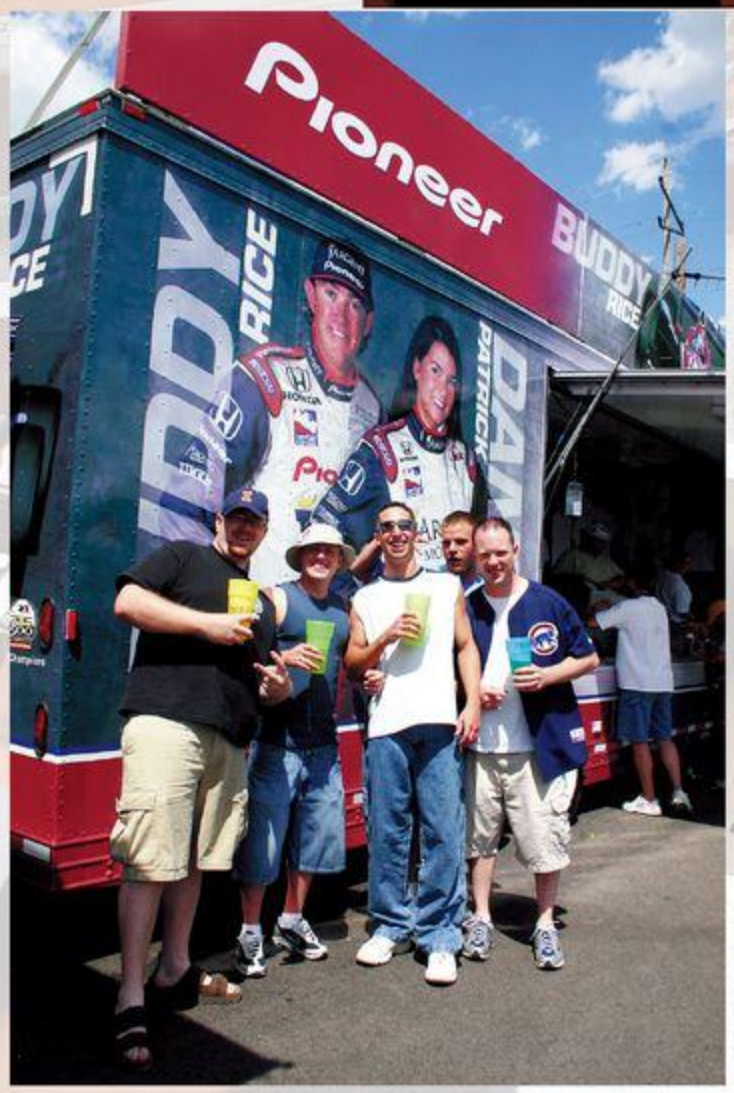


6



5





1

①トーマス・エンゲとトーマス・シェクターを巻き込んだスピンによりフロントウイングを破損したダニカだったが、奇跡的に足回りにはダメージはなくレースに復帰するという強運。エンゲとシェクターはもちろんリタイア。②レース前日の公開ドライバーズミーティングに参加するダニカ。パーカーの胸をはだけて足を組む……。迫力でもライバルを圧倒。③レース後に2位ビトール・メイラ、3位ブライアン・ハータ、4位ダニカを集めた記者会見が開催された。当然のように質問はダニカに集中する。やっとのことでやってきた質問に、メイラは嬉嬉として答えるが、「早く終われよ」といわんばかりにダニカはメイラをキリリと睨み付ける。ちなみにメイラはダニカのチームメイトでもある。④サーキットの外にあるレイホール・レターマン・レーシングの移動土産店トランスポーターを物色していると、ビール片手の若者衆が「俺たちの写真を撮ってくれよ〜。もちろんダニカの前でな〜」。こんなところでもダニカ人気を実感させられた。⑤テレビではインディ盛り上げ特番がさかんに放映されており、かならずダニカ特集が組まれている。⑥閑散としたピットレーンになぜか黒山の人だかり。近づいていくと、パイオニアとホンダのロゴが入ったピットサインが見えて納得。みんなダニカに注目しているのだ。でも、アメリカ人のみなさんは体が大きいので、ダニカがどこにいるのかはさっぱり分からない。

2



3



4

アクシデントがダニカを襲う。エリオ・カストロネベスとの接触、ピットアウト時のエンジンストール、松浦孝亮との接触、コーション解消時のスピン、トーマス・エンゲとトーマス・シェクターとの接触、フロントウイングの破損……。まさにスペクタクル！　普通のドライバーだったらどこかしらでリタイアしていただろうが、ダニカはライバルを蹴落としてでも生き残る。まるでアメリカ映画である。そんななか、女性ドライバーにとってインディ史上168周目となる56周目、ついに初のリードラップを記録すると、その後171周から185周まで再びレースをリード。するとブリックヤードのダニカ熱は最高潮に達し、スタンディングオベーションが止まらない。残念ながら、最後は燃費が厳しく4位に終わったが、ダニカのおかげで40万人の観客は大満足であった。R

不死鳥ケニー・ブラック
快走にインディが沸いた!

一昨年のクラッシュによりバディ・ライスに渡したレイホール・レターマン・レーシングのシートが、今年はバディ・ライスのクラッシュにより再び戻ってくるという不思議な巡り合わせでインディ500復帰を果たしたケニー・ブラック。残念ながらレースはサスペンションのナットが緩むというトラブルでリタイアとなった。「タフなレースとなってしまった。でも、レースカーに再び乗ることができて、本当に嬉しい」とレース後にコメントしている。観客もブラックの復帰劇に惜しみない拍手を送っていた。





久々のパイオニアのロゴが入ったレーシングスーツに身を包んだケニー・ブラックの復帰に、ライバルチームのメカニックやチームスタッフたちが次々に激励に訪れる。



三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

過酷な環境下でも愛車を綺麗に保護
鈴木亜久里推奨のパーツケア用品



NASA、ボーイングなどの宇宙・航空業界、キヤノン、ヒューレットパッカードといった大手メーカーでも使用されているプレクサス。

「たった1本で車体が簡単にきれいになり、さらに表面保護まで可能な商品はほかにありません。手放せない逸品です！」

鈴木亜久里が推奨し、インディで松浦孝亮のパノス・ホンダに、そしてスーパーGTのARTA NSX、ARTA Garaiyaに使用されているパーツケア用品がある。2輪・4輪の洗浄、保護、ツヤ出しが1本で行なえる「プレクサス」だ。

米軍で強化プラスチックで作られた戦闘機のフロントガラスのキャノピーをクリアに保つために開発されたプレクサス。過酷な環境下でも傷つけることなく洗浄・保護が行なえるよう作られた。その性能は、米軍品質検査基準「Fed・Spec・P・P・560」をクリアしており、レースのような過酷な状況でも愛車を綺麗に保護するため、モータースポーツ界で重宝されている。

使用の際の具体的な作業としては、車体にプレクサスを吹き付け、綿100%の布で拭くだけ。これだけで、①表面に付着した汚れの下に浸透して浮き上がらせて包み込み洗浄する、②表面に保護層を形成して凹凸を埋め、新たな汚れの付着を遮断する、③傷や凹凸を埋めることで透明度を回復し、ツヤを保つ、という3段階の行程が完了する。保護、ツヤ出し効果は約1カ月間続き、その後の手入れも楽になるはずだ。

また、航空機のプラスチック専用整備品として開発されたものなので、車やバイクだけでなく、ラジコンやミニカーなどのホビー製品、冷蔵庫、洗濯機といった家庭電化製品、台所、浴室などの清掃にも活躍する。

「たくさんの方にマイカーの保護に使っていただきたいですね」と語るのは輸入販売元のスマートビジョン海外事業室の和田隆史氏。プレクサスは下記の専用サイトで購入できる。また、現在豪華特典がついてくるキャンペーンも実施しているので、ぜひ訪れてみよう。


鈴木亜久里はレース活動ではもちろん、愛車レジェンドやラジコンの手入れなどプライベートでもプレクサスを使用している。



油分やタイヤカスなどさまざまな汚れにさらされるインディマシンも、プレクサスにより輝きが保たれている。

2輪・4輪用パーツケア用品
「Plexus（プレクサス）」

■商品ラインナップ

プレクサスS	12g	約350発分	1260円（税込）
プレクサスM	198g	車約4～7台分	2730円（税込）
プレクサスL	368g	車約8～15台分	3885円（税込）

■問い合わせ先
株式会社スマートビジョン　海外事業室　担当：和田
☎03-5326-7013

プレクサスを購入して「大切な人と過ごす極上のひと時」をゲット！

7月1日～9月30日の間、プレクサス購入者を対象に、旅の贅沢な宿、名門ゴルフ場でのラウンドなどJTBプレミアージュの中から好きなコースを選択できる「大切な人と過ごす極上のひと時」が抽選で当たるほか、三大特典が付いてくるキャンペーンを実施中だ。まずは、下記のキャンペーンサイトをチェックしよう！

プレクサス購入者への三大特典

- 特典1　抽選で5組10名に「大切な人と過ごす極上のひと時」が当たる！
- 特典2　送料無料
- 特典3　12gの携帯プレクサスSをプレゼント

プレクサス・キャンペーンサイト　http://www.plexus.cc/campaign/

※P145の読者プレゼントで、鈴木亜久里、松浦孝亮のサイン入りインディ500パスを紹介しています。奮ってご応募を！

今月の気になる新製品＆イベント情報

INFORMATION

GOODS

レカロ「SP-AⅡ PREMIUM LEATHER」



レカロから、モータースポーツシェルのフラッグシップモデル「SP-AⅡ」に、プレミアムレザーを使用した「SP-AⅡ PREMIUM LEATHER」が発売された。1脚のシートを造るために、牛2～4頭の中から厳選された部位のみを使用している。カーボンケブラー製。FIA公認。EC・日本保安基準適合品。

■82万3200円
■レカロコール ☎0800-919-5881
URL：http://www.recaro.jp

GOODS

STI・スポーツドライビング&モータースポーツ用「ブレーキフルード」



スバルテクニカインターナショナルから、スポーツドライビングやサーキット走行に適した「ブレーキフルード」が発売された。グリコール系エーテルをベースに、エステル結合を実施。DOT5.1規格のウエット沸点180℃以上を上まわる、ウエット沸点210℃以上の高温対応性能を実現した。

■6300円／1ℓ
■STIウェブサイト
URL：http://www.subaru-sti.co.jp

GOODS

アライヘルメット クローズドカーレース専用ヘルメット「GP-5W」



アライヘルメットから、クローズドカーレース専用ヘルメット「GP-5W」が発売された。フォーミュラ用モデル「GP-5」と比較して帽体開口部を上方17mm、下方13mm拡大。クローズドカーでのミラー、メーターなどの視認性を向上させた。また、HANSデバイスのベースを装着するための台座を設けている。SNELL SA規格。サイズは、53-54cm～61-62cmの全5種。

■5万400円
■アライヘルメット ☎048-641-3825
URL：http://www.arai.co.jp

GOODS

アルパイン「SUPER時短ナビ」



アルパインから、HDDカーナビゲーションシステム「スーパー時短ナビ・HD55」の3モデル①「INA-HD55」②「INA-HD55EU」③「NVA-HD55」が発売された。カーナビの頭脳であるCPUコアに新開発「X-PressEngine」を搭載。データ転送スピードを従来品の約2～4倍、高速化させた。

■①②32万5500円、③18万6900円
■アルパイン インフォメーションセンター
☎0570-006636または☎048-662-6636
URL：http://www.alpine.co.jp

GOODS

タミヤ「1/10電動RCカー フェラーリF430（TT01シャーシ）完成ボディ仕様」



タミヤから、昨年のパリモーターショーで発表されたフェラーリF430の1/10電動RCカーが発売された。シャシーは、扱いやすい操縦特性と組み立てやすさが特長のシャフトドライブ4WD、TT-01を採用している。サスペンションは4輪ともダブルウイッシュボーン。ポリカーボネート製、塗装済み。全長447mm。

■1万1340円
■タミヤ カスタマーサービス
☎054-283-0003
URL：http://www.tamiya.com

CAR

インプレッサがマイナーチェンジ

富士重工業は、インプレッサシリーズを改良、発売を開始した。フロントグリル、ヘッドライト、フロントバンパーに大幅な変更を実施。また、WRX STIシリーズ（写真）は、エンジンの最大トルクを422N・m（43.0kmg・m）まで高め、トルク感応型の機械式LSDを追加した。セダン9タイプ、スポーツワゴン10タイプをラインナップ。

■126万円～
■SUBARU コール ☎0120-052215
URL：http://www.subaru.co.jp



CAR

プジョー407シリーズ発売開始

プジョー406の後継モデル「プジョー407」が発売された。モデルバリエーションは、「ST2.2（セダン）」「SW2.2（SW）」（いずれも2.2ℓ／4AT）、「Sport2.2」（セダン、SW／2.2ℓ／4AT／レザーシート装備）、「Sport3.0」（セダン、SW／3.0ℓ／6AT／レザーシート装備）、「Executive3.0」（セダン、SW／3.0ℓ／6AT／ウッド調インパネトリム装備）がある。すべて右ハンドル。

■360万円～
■プジョーコール ☎0120-840-240
URL：http://www.peugeot.co.jp



CAR

シトロエンC4登場



シトロエンクサラの後継モデルである「シトロエンC4」が発売された。モデルバリエーションは、「C4 1.6VTR」（クーペ／1.6ℓ／4AT）、「C4 1.6」（セダン／1.6ℓ／4AT）、「C4 2.0エクスクルーシブ」（セダン／2.0ℓ／4AT）、「C4 2.0 VTS」（クーペ／2.0ℓ／5MT）がある。いずれも右ハンドル。

■237万5000円～
■シトロエン コール
☎0120-55-4106
URL：http://www.citroen.co.jp

PARTS

OZ・ストリートスタイルシリーズ「TRIBE-EVO」誕生

オーゼットジャパンから、ヨーロッパの一部地域で取り扱われていた「TRIBE」の後継版となる「TRIBE-EVO」が登場した。リムや窓部にイタリアンアートを感じさせる形状を施し、側面にはダークシルバーカラーを装い立体的なデザインを演出した。サイズは、7X17～8X18の全21サイズ。7X17サイズを皮切りに8月から順次発売される。

■4万3050円～
■オーゼットジャパン ☎03-5490-9553
URL：http://oz-japan.com



GOODS

ニスモ・モデルカー「リコースカイラインGr.A」NISMO BOX

ニッサン・モータースポーツ・インターナショナルからモデルカー「リコースカイラインGr.A」NISMO BOXが発売された。エムエムピーからEBBROブランドで発売されているグループA・リコースカイラインの1/43ダイキャストモデルを、ニスモオリジナルの箱に収めた。下記のNISMO WEB DIRECTもしくは全国のニスモショップのみの販売となる。

■3990円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423
URL：http://www.nismo.co.jp/shopping/index.html



EVENT

ラリー北海道 フォトコンテスト

7月22～24日、北海道十勝地方を舞台に開催される「ラリー北海道」で、フォトコンテストが開催される。対象作品は、05年ラリー北海道に関連したすべての写真。また、参加はアマチュアカメラマンに限られる。応募の締め切りは8月5日（金）。入賞作品は、8月10日（水）以降、公式ウエブサイト上で発表される。応募は下記事務局まで。

■ラリー北海道事務局「フォトコンテスト」係
〒003-0027　北海道札幌市白石区南郷通19-4-9
Eメール：Photocontest@rally-hokkaido.com
URL：http://www.rally-hokkaido.com

応募のきまり
- ●デジタルの場合は300万画素以上 プリントの場合は六つ切り以上
- ●1人3枚まで

応募作品に添付するデータ
- ●名前、住所、年令、連絡先
- ●作品のタイトル
- ●使用カメラのメーカーとモデル
- ●レンズのメーカーとタイプ
- ●オート撮影またはマニュアル撮影（シャッタースピードと絞り）
- ●撮影の場所と時間

DVD

リンドバーグ DVD「今、蘇る日本グランプリ ～栄光への熱き闘い～ BOX版」



エムスリィエンタテインメントから、1963年の第1回から1973年の第8回までの日本グランプリの模様を収めたDVDが7月27日に発売される。日産自動車の協力により、秘蔵映像の収録に成功した。2枚組／ボックスセット／日本語／123分。下記のクルマとバイクの専門書店「リンドバーグ」またはオートスポーツWEB（http://www1.as-web.jp／P60～参照）で購入できる。

■9450円
■リンドバーグ　☎03-3705-2021
URL：http://www.lindbergh.co.jp

※この商品はP145のプレゼントでも紹介しています。

CAMPAIGN

ECLIPSE「05サマーモデル発売 & SUPER GT開幕戦優勝 記念キャンペーン」

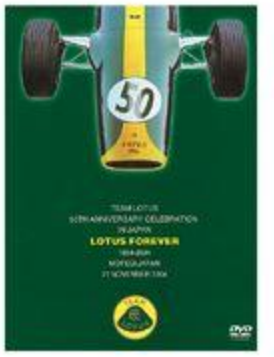


今季、ECLIPSE ADVAN SUPRAのメインスポンサーを務めている富士通テンでは、SUPER GT開幕戦での優勝を記念して、右のチョロQが500名に当たるキャンペーンを実施している。下記のホームページから、クイズとアンケートに答えて応募しよう。締め切りは7月31日。

■富士通テン　ホームページ
URL：http://www.fujitsu-ten.co.jp

DVD

フェローピクチャーズ「チーム・ロータス50周年記念 オフィシャルDVD」



フェローピクチャーズから、昨秋ツインリンクもてぎで、300台以上のロータスを集めて行なわれたチーム・ロータス50周年記念イベントの模様を収めたDVDが発売された。クライブ・チャップマン氏の独占インタビューや、ロータスの歴史、ロータス・ニュー・エクシージのプロモーション映像といった特典も収録されている。カラー／102分。

■5800円
■フェローピクチャーズ　☎03-5348-7464
URL：http://www.cocoj.jp/~lotus

CAMPAIGN

エフイーティー「CATZ HID 3周年　サンQキャンペーン」

エフイーティーでは「CATZ HID 純正交換バルブ」が発売から3周年を迎えたことを記念して、7月31日まで「サンQキャンペーン」を実施している。期間中、同商品がキャンペーン特価で購入できるほか、04年ル・マン24時間で優勝したチーム・ゴウのアウディR8のチョロQがもれなくプレゼントされる。

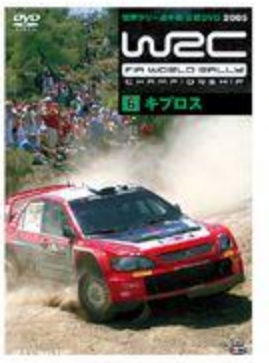




■エフイーティー　☎03-5490-2564
URL：http://www.fet-japan.co.jp

DVD

スパイク「WRC世界ラリー選手権 公認DVD VOL.6 キプロス」



スパイクから、WRC第6戦キプロスの模様を収録したDVDが発売された。恒例のインカー映像には、マルコ・マルティンとフランソワ・デュバルが登場する。また、DVDのバーコードを切り取って応募すると、抽選で20組40名にラリー・ジャパン観戦チケットが当たるキャンペーンも実施中だ。カラー／本編53分＋特典映像54分。

■3150円
■スパイク　URL：http://www.spike-rally.com

EVENT PRESENT

「Dream Cup ソーラーカーレース鈴鹿2005」招待券プレゼント



8月6～7日、鈴鹿サーキットで「Dream Cup ソーラーカーレース鈴鹿2005」が開催される。高校生から社会人まで69チームが仮エントリーしており、台湾から南台科技大学と高雄大学も参加予定だ。このイベントの招待券を5組10名にプレゼント。希望者は、住所、氏名を明記のうえ、〒142-8577　東京都品川区戸越5-4-3　株式会社イデア　R'on編集部「Dream Cup」係まで。7/31必着。

■ソーラーカーレース鈴鹿　大会事務局
☎03-5159-5880
URL：http://event.yomiuri.co.jp/2005/solarcar

GAME

元気・プレイステーション2用 峠レースゲーム「KAIDO―峠の伝説―」



元気は、街道バトルシリーズの第3弾となるレースゲーム「KAIDO-峠の伝説-」を7月28日に発売する。北海道、日光、碓井、妙義山、草津など全国各地の風光明媚な峠19カ所を忠実に再現。ライバルとの対戦も、車間距離を競う「ファーストアンドラスト」バトル、精神力を削り合う「スピリットポイント」バトルなどさまざまなプレイを楽しめる。

■7140円
■元気　ユーザーサポート　☎03-3200-3800
URL：http://www.genki.co.jp

※この商品はP145のプレゼントでも紹介しています。

WANTED

イデア・編集／制作スタッフ募集

オートスポーツwebを運営しているイデアでは編集／制作スタッフを募集します。web制作から紙媒体の取材・編集まで、業務はモータースポーツに関すること全般です。経験不問。やる気のある方をお待ちしております。写真貼付の履歴書を下記まで郵送ください。

■株式会社イデア　企画事業局　制作部
担当：中島
〒142-8577　東京都品川区戸越5-4-3
☎03-5750-6936
URL：http://www.i-dea21.co.jp

業務内容	モータースポーツ関連媒体の制作・編集
勤務時間	10:00～18:00（※休憩1h）
休　日	土・日曜（※レース取材等により、休日勤務していただく場合もあります）
応募資格	25歳位まで、要普通免許、未経験者歓迎
待　遇	交通費支給
給　与	850円～（研修期間あり）※応相談

WANTED

ハセミモータースポーツ スタッフ募集

金石年弘、エリック・コマスを擁し、SUPER GTに参戦しているハセミモータースポーツでは、メカニックならびにアシスタントマネージャーを募集している。応募資格は、35歳位までのやる気のある方。希望者は、写真貼付の履歴書を下記まで郵送のこと。

■有限会社ハセミモータースポーツ
担当：松岡
〒243-0303　神奈川県愛甲郡愛川町中津6758
☎046-286-3801
URL：http://www.hasemi-ms.com

WANTED

セルモ スタッフ募集

高木虎之介、平中克幸、立川祐路を擁しフォーミュラ・ニッポン、SUPER GTに参戦しているセルモでスタッフを募集している。募集職種は、設計技術者、コンピュータエンジニア、営業。やる気のある方を求めている。希望者は、下記まで履歴書を郵送のこと。

■株式会社セルモ　担当：大澤、佐々木
〒410-1326
静岡県駿東郡小山町用沢1345-3
☎0550-78-1130
URL：http://www.cerumo.co.jp

Photos/Naoki Kobayashi, Hiroaki Matsumoto, LAT Photographic, i-dea

EVENT
ロウブがWRCとル・マンをはしご



ロウブが離れ業を披露！　トルコ戦の週末、今季5勝目を挙げると飛行機に飛び乗りル・マンへ。同日行なわれた24時間レースのテストに参加しました。

EVENT
BARのピットにダニカが登場！



アメリカGPのピットでバトンが楽しそうに会話をしている相手は、いまや全米で大人気のIRLドライバー、ダニカ・パトリック。彼女がF1で走る姿も見てみたい！

EVENT
世界一流のドライビングにファンも大興奮



ヨーロッパGPでは同乗走行を実施。ファンの中から選ばれたラッキーな人がフィジケラ、アロンソ、琢磨、ライコネンらの生の走りを体感しました。

EVENT
サインをねだっている相手は……



サインツがトルコでWRCに復活！　世代を問わず、いまだ人気は健在のようです。結果も4位と、実力でもまだまだ現役に負けていません。

EVENT
ブリックヤードは今年も熱かった！～第89回インディ500裏レポート～





公開ドラミの名物司会は今年で60回目の参戦となるトム・カーネギー氏（左）。直前に入院したが見事復活して大喝采。一方、サーキットの外には「63年欠かさず見ているぜ！」とプラカードを掲げるおじいちゃん。インディの戦いは熱い！



ガソリンアレイの一角にあるのがメタノールスタンド。各チーム、ここまでマシンを押してきて給油するのだ。



サーキットの外には色々な露店があるが、面白いのがこのスキャンレンタル。ドライバーの無線を聞くレシーバーを貸してくれるのだ。周波数は当然公開されている。



「5歳前のお子さまにぜひドライビングを！」そんなレースマニアの親御さんの心をくすぐるコピーとともに展示販売されていたのがこの“フォーミュラ5”。

EVENT
お久しぶり&頑張って！　東京有明の輸入車ショーに吉本大樹登場！



舞台は「TOKYO SPECIAL IMPORT-CAR SHOW2005」。ビックサイトに数百のチューンド輸入車が集合しました。併設の特設コースでは話題のGP2レーサー、吉本が爆走！



輸入車ファンもタイヤはBSで。吉本も欧州でお世話になっているBSブースでは新ブランド「TURANZA ER300」を発表。



いつかはF1！　というワケで吉本も憧れるF1マシンを展示していたのはスパークプラグの雄、DENSOブース。

readers' voice

今年のインディ500の視聴率はダニカ効果もあり59%増だったとかやはりレース人気はスタードライバーの有無に左右されるようです

バブルの時代は……

最近のフォーミュラレースは台数がかなり少ないと思います。今回（レーシングオン6月号）取り上げたバブルの時代は、エントリーがとても多く盛り上がっていました。フォーミュラ・ニッポンや全日本F3も台数を増やして、レースを活性化させてほしいです。

石川県・森田研一朗

ダニカの活躍に期待！

GAORAで放送していたインディ500のテレビ中継を見ました。それにしても、ダニカ・パトリックの活躍ぶりはすごいですね。レース後半に彼女がトップに立ったときには、思わずガッツポーズをしてしまいました。これだけ上位を走っていながら、まだ悔しいそうな顔をしているところも、これまでの女性ドライバーにはない大物ぶりを感じます。近い将来優勝してくれそうですし、当分彼女から目が離せそうにありません。

次の大統領選では、クリントンとブッシュのファーストレディ対決がまことしやかに噂されていたりするし、アメリカは女性の時代がやってきているようです。

東京都・中村貴子

WRCは12戦くらいがちょうど良い

ロウブ＋シトロエン＋ミシュランって、昨年までのシューマッハー＋フェラーリ＋ブリヂストンみたいな強さですよね。今年もロウブで決まりでしょう。でも、WRCも年間16戦になって、なんだかつまらなくなったような気がします。PCWRCやJWRCは、面白そうなのですが、本家のWRCはちょっと……。やっぱり年間12戦くらいにして、3カーエントリーで3台目に若手を乗せたほうが良いと思うのですが、素人のバカな提案なのでしょうか。

北海道・末崎浩将

皆様からの投稿をお待ちしています

リーダーズボイスでは、皆様からのおたよりを募集しています。夏休みの観戦計画、本誌を読んでの感想、レース界への提言など、モータースポーツに関することなら何でも結構です。Eメールでも受け付けています。名前、住所の明記もお忘れなく。なお、収集したハガキやメールの個人情報は、本企画の掲載以外の目的には使用いたしません。

あて先
〒142-8577 東京都品川区戸越5-4-3
Eメール：racingon@i-dea21.co.jp
レーシングオン「readers' voice」係

PRESENT

今月は部屋に飾りたいグッズが盛りだくさん
ミニカー、ぬいぐるみ……、あなたはどれを選びますか

第89回インディ500グッズ

ダニカフィーバーに沸くインディ500から
お土産を持ち帰りました



04

04年インディ500ウイナー
バディ・ライス名前入り
牛乳瓶　1名

※賞品に中身は含まれません。



03

鈴木亜久里／松浦孝亮サイン入り
第89回インディ500レースデイパス　2名

提供：スマートビジョン

※P141のセレクションで、鈴木亜久里氏の推奨する「ブレクサス」を紹介しています。

©SUPER AGURI Fernandez Racing

01

FUZZ HEAD MONKEY
ぬいぐるみ　1名



02

キャップ　1名





08

ミニチャンプス
1/43ダイキャストモデル
04年ル・マン24時間優勝車
アウディR8　1名

提供：チーム・ゴウ



07

ミニチャンプス
1/43ダイキャストモデル
マクラーレン・メルセデスMP4-19
キミ・ライコネン車　1名

提供：モデルガレージロム　梅田店
URL：http://www.romu-romu.com



06

EBBRO
1/43ダイキャストモデル
ホンダ・ビート　1名

提供：エムエムピー



05

EBBRO
1/43ダイキャストモデル
M-TEC NSX JGTC '04 in USA
1名

提供：エムエムピー



12

ポケット
アルミクロック
2名

14

デンソー
イリジウムパワー
ステッカーセット
5名

13

デンソー
イリジウムパワークリップ　2名



プラグ型LEDライト
1名

15



デンソーオリジナルグッズ　提供：デンソー

F1、WRC、スーパーGTと様々な分野で活躍する
デンソーオリジナルグッズを大放出



11

「今、蘇る日本グランプリ
～栄光への熱き闘い～」
DVD2枚組　1名

提供：エムスリィエンタテインメント

※この賞品はP143インフォメーションでも紹介しています。



10

「世界ラリー選手権
公認DVD 2005
VOL.5 イタリア」
3名

提供：スパイク



09

プレイステーション2用
峠レースゲーム
「KAIDO　峠の伝説　」
3名

提供：元気

※この賞品はP143インフォメーションでも紹介しています。



16

ブリヂストン・モータースポーツ
ボールペン　1名

提供：ブリヂストン

ADDZESTボールペン
1名

提供：クラリオン



18

17

福田良サイン入りフォト
(29.6cm×41.8cm)
8名

提供：D.H.G

※どの写真が届くかはお楽しみに。



応募方法

官製ハガキに左下の応募券を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号を明記のうえ、①希望するプレゼントの番号とプレゼント名、②今月号で良かったと思う記事ふたつとその理由、③つまらなかったと思う記事ふたつとその理由、④readers' voice（本誌読者コーナーへの投稿メッセージ）を書き、下記のあて先までお送りください。締め切りは7月31日（消印有効）です。なお、当選者の発表は発送をもって代えさせていただきます。収集したハガキの個人情報は、①当該プレゼントの抽選および当選者への発送、②読者ページへの投稿文掲載、③誌面作りのためのアンケートデータとして活用させていただきます。あらかじめご了承ください。

あて先　〒142-8577　東京都品川区戸越5-4-3
株式会社イデア
レーシングオン編集部「8月号プレゼント」係

応募券
Rの8月号
プレゼント

Racing on
Motorsport magazine

2005 8 AUGUST

次号予告

［第一特集］
WRC2005
二強時代に突入したWRCのいま

ロウブ＆シトロエン 驚異的な強さの秘密
ソルベルグ＆スバル 逆転の目はあるのか
6ワークスが集う2年目のラリー・ジャパン
注目の新カテゴリー「スーパー2000」とは

［第二特集］
2005グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピード

ホストメーカー・ホンダの紡ぐF1最強系譜
グッドウッド・パークに集う新旧ヒト・クルマ
英国レストアガレージを訪ねて

※掲載企画は予告なく変更される場合があります。

STAFF

CHIEF EDITOR	福江剛司	Tsuyoshi Fukue
DEPUTY EDITOR	松沼　猛	Takeru Matsunuma
	渡辺文緒	Fumio Watanabe
EDITORIAL STAFF	河野亜希子	Akiko Kono
	小嶋　穣	Joe Kojima
	鵜沢真紀	Maki Uzawa
	尾上朝香	Tomoka Ogami
CONTRIBUTOR	遠藤俊幸	Toshiyuki Endo
	西崎暢之	Nobuyuki Nishizaki
ART DIRECTOR	西山剛由	Takeyoshi Nishiyama
DESIGN STAFF	i-dea	
	広瀬恵美	Emi Hirose
	浅川昌伸	Masanobu Asakawa
	石田　崇	Takashi Ishida
	吉岡広樹	Hiroki Yoshioka
	稲垣　聡	Akira Inagaki
	袴田　智	Satoshi Hakamada
DTP STAFF	小野小百合	Sayuri Ono
EXECTIVE ADVISER	三好正巳	Masami Miyoshi

＜訂正＞
レーシングオン2005年7月号27ページの写真に誤りがありました。写真はマツダMX-R01ではなくローラT92/10です。

また同38ページの表記に誤りがありました。以下のとおり訂正いたします。
誤：6km続くストレート最後の年
正：分割されたとはいえ長く続くストレート

また同55ページの表記に誤りがありました。以下のとおり訂正いたします。
誤：それによって作られたのがMC73
正：それによって作られたのがGC73

次号レーシングオン **9月号は8月1日（月）** 発売です

レーシングオン 8月号　No.393
発行所：株式会社ニューズ出版
〒141-8662　東京都品川区上大崎1-1-17　LSビル4F
営業　TEL:03-6408-4111　FAX:03-6408-4101

編集部：株式会社イデア
〒142-8577　東京都品川区戸越5-4-3
TEL:03-5750-6906　FAX:03-3783-8491
広告営業03-5750-6061
発行人：三好正巳　編集人：福江剛司
印刷：凸版印刷株式会社

RACING ON
AUGUST 2005 No.393 PUBLISHED 1st AUGUST
PUBLISHED by "NEWs PUBLISHING CO.,INC"
LS bld.4F 1-1-17 KAMIOSAKI,SHINAGAWA-KU,TOKYO
141-8662 JAPAN
SALE TEL:+81-3-6408-4111 FAX:+81-3-6408-4101
EDITORIAL ROOM
5-4-3 TOGOSHI,SHINAGAWA-KU,TOKYO 142-8577 JAPAN
EDITORIAL TEL:+81-3-5750-6906 FAX:+81-3-3783-8491
ADVERTISING TEL:03-5750-6061
PUBLISHER:MASAMI MIYOSHI
EDITOR:TSUYOSHI FUKUE
PRINTED by TOPPAN PRINTING CO.,LTD
●本誌中の記事、写真、イラストなどの無断転載、使用を禁じます

R'on PARC FERME



山椒は小粒でピリリと速い

ダニカに沸いたインディ500だったが、なかにはやっかみに似たコメントも。というのもIRLの重量は車体のみの計測になるのでドライバーは確かに軽いほど有利。つまり、キュートなダニカちゃんは軽いから速いのよ……というものだ。実際、某選手より20kg軽いとか。まあ、軽けりゃどこでも全開にできるかというとそれは無理に違いない。やはり1番になりたいという気持ちが大切だね。（渡辺）



（スズケイ＋㋮）×ルボ＝？

3コーナーでの大クラッシュから1年半の時を経て、再びSUGOに行ってきました。今度は2度目となるADVANカラーのルボで、トヨタのワークスドライバーとして活躍された鈴木恵一さんと100km耐久レースに挑戦！　久しぶりのレースを楽しむハズが、ヘルメットを被ったスズケイさんは真剣そのもの。でも、私にだって意地がありましたから!?　詳細は次号でお伝えします。（うざわ）



出走直前の中部博センセイ

先日もてぎで行なわれた"Joy耐"こと、もてぎEnjoy耐久レース。「伝説のレースを追って」でお馴染みの中部博先生が出場されるということで、激務を縫ってかけつけたのですが……出走直前の中部先生。寝ているんじゃありません。集中されているんです。中部先生の所属するチーム・ヤマケンは2台体制で、シビック・ハイブリッドはあの高橋国光さんがドライブ。詳細は次号にて！（河野）



頑張れ同年代！

D.H.Gのブースに展示されてたこのマシン。カラーリングは現在ヨーロッパで頑張っている福田良選手のそれ。でも参戦中のWSR車両ではないみたいだし、Fポンとも違う……。ズバリこれは懐しの、ローラT93／50なのでありました。つまりF3000。あくまで新カラーのお披露目用らしいですが、ちょっと個人的に感動してしまいました。レース大好きチューボーでしたので。（はじめましての小嶋）



三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

雑誌09681-8　NEWs PUBLISHING CO.,INC.
2005/PRINTED IN JAPAN/凸版印刷株式会社

Racing on　No.393

レーシングオン　8月号　No.393　2005年8月1日発行（毎月1回1日発行）第20巻第11号　昭和61年8月2日　第3種郵便物認可
発行人：三好　正巳／編集人：福江　翔司
発売元：株式会社ニューズ出版　〒141-8662　東京都品川区上大崎1-1-17 LSビル 4F
TEL：03-6408-4111（営業）
発行元：株式会社イデア　〒142-8577　東京都品川区戸越5-4-3
TEL：03-5750-6906　FAX：03-3783-8491（編集）／03-5750-6061（広告営業）

定価933円