レーシングオン9/1号 平成4年9月1日発行（毎月2回 1日・15日発行） 第7巻第16号 昭和61年8月2日第3種郵便物認可

RACING ON

9-1

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

レーシングオン

毎月2回●1日・15日発売

1 SEPTEMBER 1992 No.126

F1GP

フランス&イギリスGP

蘇ったマンセル！ 悲願の王座へ急接近

TOPICS

緊急レポート ホンダF1撤退の真相を追う！

その時、アイルトン・セナはどこに行くのか？

SPECIAL INTERVIEW

緊急インタビュー アラン・プロスト

「復活の日を前に」

F3000

全日本F3000 in オートポリス

迫熱のチャンピオン争い、いよいよ後半戦へ！

国際F3000第4戦エンナ／バドエル初優勝、そしてイタリアン1-2-3！
全日本F3第7戦美祢／トムス3連勝！ ビルヌーブ今季2勝目
保存版／夏休みに役立つモータースポーツ・ショップガイド
日本人F3ドライバーがホンネを語る／俺たちの反撃を待ってろよ！
特別プレゼント／総数51点！ Tシャツ・プレゼント

JT
出光
CABIN
T.KUROSAWA
CABIN
Racing Tea
New Taste & New Design.
新発売
20 CIGARETTES
KING SIZE
CABIN
TRIPLE CHARCOAL FILTER
CABIN BOX
キャビン・ボックス 240円
タール 13mg ニコチン 1.0mg

CABIN

チャンスの爪を研ぎつづける。
尖らせろ、闘志の切っ先をもっと鋭く。

We Support Motor Sport.

Challenge spirit.

LÉON

CIBIE 純正

Léon lighting system brings out 100% of halogen bulb ability, it's a reliable model.

レオン コンペシステム装着のチームいすゞ
'91 '92全日本ラリー選手権Bクラスチャンピオン

FULL LINE UP
LIGHTING HARNESS SYSTEM

1 SYSTEM SERIES

ベーシックタイプハーネスシステム

最大110W対応(システムLは160W)

ノーマル配線での電圧ロスを防ぎ、バッテリーとハロゲンバルブをダイレクトに結ぶことでバルブ性能をフルに発揮させます。

- ■L：2灯式、4灯式外側ヘッドランプ用……¥9,800
- ■1：2灯式、4灯式外側ヘッドランプ用……¥5,900
- ■2：4灯式ヘッドランプ内側(ハイビーム)用……¥4,800
- ■3：ダブルフィラメント補助灯用……¥6,900
- ■4：シングルフィラメント補助灯用……¥3,800

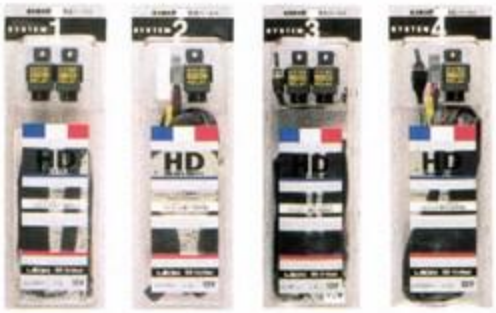
2 HD SYSTEM SERIES

ヘビィテューティーハーネスシステム

最大130W対応

ロングハーネス・オール保護チューブ・軽量AVSコード等採用のシステムのグレードアップ版。ハードな使用にも安心です。

- ■1：2灯式、4灯式外側ヘッドランプ用……¥7,800
- ■2：4灯式ヘッドランプ内側(ハイビーム)用……¥5,800
- ■3：ダブルフィラメント補助灯用……¥8,800
- ■4：シングルフィラメント補助灯用……¥6,800



3 COMPE SYSTEM SERIES

4×4・競技車専用ハーネスシステム

最大180W対応

数多くのラリー・レース等で実績のあるシステムの最高峰。専用設計のハーネスは、抜群の性能・耐久性を誇ります。

- ■A：2灯式、4灯式外側ヘッドランプ用‥¥16,800
- ■B：シングルフィラメント補助灯用……¥14,800
- ■C：ダブルフィラメント補助灯用……¥18,800
- ■D：2灯式(4灯式外側)ヘッドランプ＋シングルフィラメント補助灯用……¥24,000

※上記価格は全て、12V仕様です。

SS limited CIBIE NORMA LÉON 日本総代理店 株式会社エス・エス・リミテッド 〒146 東京都大田区下丸子1-11-1 TEL.03(3759)7777

CONTENTS

R' RACING ON
1 SEPTEMBER 1992 No.126 9-1

COVER PHOTO by KENJI SAWADA

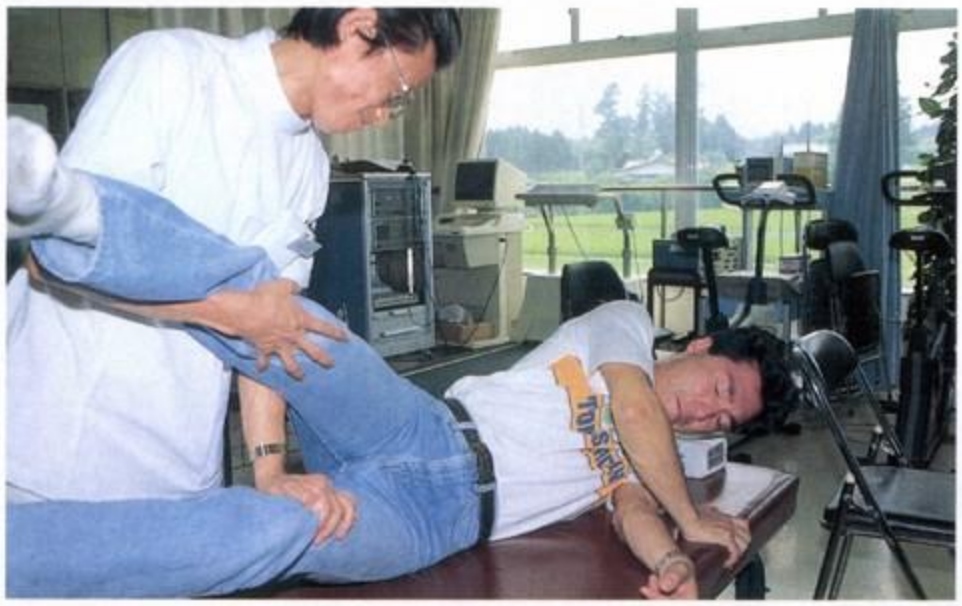
AYRTON SENNA at BRITISH GRAND PRIX

緊急レポート ―― 6
●ホンダ、F1撤退報道の真相を追う
スペシャル・インタビュー ―― 8
●アラン・プロストF『復活の日を前に』
F1世界選手権第7戦フランスGP＆第8戦イギリスGP ―― 16
●見えてきたチャンピオンシップ……マンセル再び2連勝で初の王座に急接近
ニュースネットワーク ―― 35
プレビュー ―― 44
●全日本ツーリングカー選手権第5戦……美祢
F3ドライバー座談会Part I ―― 日本人編 ―― 46
●少しだけF3000が見えてきた
夏休み役立ち情報満載！ ―― 53
●この夏の、モータースポーツ・ショップ百科
レース東方見聞録 by アダム・クーパー ―― 62
ナイジェル・ルーバックの5thコラム ―― 64
SNAP VOICE ―― 67
●藤永敬道
モータースポーツCOLUMNS ―― 68
●F1…今宮 純／国際…西山 平夫／USA…天野 雅彦／全日本…家村 浩明
GPステーション ―― 70
ASKING ON ―― 72
コラム・で・レーシングオン ―― 74
●コンストラクター物語……イーグル
全日本F3000選手権第5戦 オートポリス ―― 76
●童夢の一撃……国産シャシー初勝利 童夢F103を駆るアピチェッラが初優勝
全日本F3選手権第7戦 美祢 ―― 84
●大逆転の予感……ピルヌーブ、2戦目を挙げシリーズでも急浮上！
パイクスピーク・オートヒルクライム ―― 88
●海抜14110フィートのゴールへ
ポイントスタンディング ―― 91
われ来たれり、見たり、勝てり……イベント＆ウイナー ―― 92
インフォメーション／イベントカレンダー ―― 94
レースダイアリー ―― 99
●全日本ダートトライアル選手権第5戦
●全日本ジムカーナ選手権第5戦
●'92ハイランドゴールデンカップレースシリーズ1
●鈴鹿スーパーツーリングカー500kmサポートレース
●'92筑波チャレンジカップレース第5戦
レーシングカートクラブ ―― 109
R'onチャレンジ ―― 118
●ミラージュRd.4 筑波＆ザウルスJr. Rd.3 TI
GO! GO! R'onチャレンジクラブ ―― 122
PIT-IN PRESS ―― 124
ドライバーへの質問状 ―― 128
●鈴木利男
ウラネタリング ―― 130
国際F3000選手権第4戦 エンナ-ペルグーサ ―― 132
●イタリアの才、限りなく……バドエル初優勝、そしてイタリアン1-2-3！
PPGインディカー・ワールド・シリーズ ―― 136
●どん底からはい上がれ……マイケル、連勝でタイトル争いに希望をつなぐ
全日本ラリー選手権第5戦 ―― 138
●チャンピオンへのターニングポイント
Aへのいざない'92 ―― 140
●Vol.4 鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース
チーム国光体験レポート ―― 142
●Vol.3 鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース
Tシャツ・プレゼント ―― 144
●協賛51社に感謝。今年はこのTシャツでどや!!
真夏のビール大作戦 ―― 148
●熱帯夜をぶっ飛ばせ……レーシングビアー気飲みインプレッション
What's UP!? ―― 152
With Racing Mind ―― 155
●エクイップメント……タイヤ・ウォーマー
スポンサー ―― 157
●カルソニック株式会社

RACING OFF

常連ってわけじゃないけど行きつけの病院紹介しましょうか!?

田中哲也



「ウッ、くぅー、てて―ッ」と真っ赤な顔で痛そうな声を上げているのは、全日本F3で活躍中の田中哲也選手。ここは御殿場市にあるフジ虎の門病院のリハビリ・ルーム。今年のF3第2戦筑波で両足のかかとを骨折した田中選手、今はもうレースに復帰しているとはいえ、こうしてリハビリに精を出す毎日なのです。

「最初はできるだけ毎日来いと言われてたんですが、レースやテストもありますから、だいたい週に3～4回ですね、ここに来るのは。あとは普通のジムでトレーニングもしてますから」

このフジ虎の門病院、実は耐久レースの時にはサーキットでドライバーに点滴を打ったりと、トムスがチームぐるみでお世話になっているところ。田中選手もクラッシュの後、2ヵ月間ほどここの病院にお世話になってたわけです。

「あんまり入院が長かったから、京都の実家から御殿場に来て以来、病院にいた時間がいちばん長いみたいな感じなんですよ。最初の1ヵ月は自分の力じゃ立てないような状態だった。それで体力を回復させるために腹筋や背筋のトレーニングをさせられたんだけど、これがムチャクチャきつかったぁ！」

退院後の初レースでは、脚力が衰えていてクラッチがうまく操作できずにスタートでエンストしてしまった田中選手。病院の人と仲がいいのは結構ですが、また入院、なんてのはやめときましょうね。

病院の皆さんとも、何だかすっかり友達づきあいです

Marlboro
HONDA
URTAULDS
Marlboro
HONDA
1
Shell
GOODYEAR
hell

衝撃走る! ホンダはF1をやめるのか?

降ってわいた撤退報道に戸惑うF1シーン

7月18日、我々はある新聞の、1面記事に目を止めざるを得なかった。この日、朝日新聞の朝刊には「本田技研がF1撤退へ」という大きな文字が、整然と並んでいたのだ。

そしてこの衝撃は日本はおろか、すぐに世界中に広がった。その週末、全日本F3000第5戦の舞台となっていた九州のオートポリスを始め、遠くはフランス、マニークールで初めて行われた2輪の世界GPのパドックまでをも揺り動かした。

明けて翌週7月20日。東京、青山にあるホンダ本社で行われたシビック20周年感謝の集いの会場に、渦中の人、川本信彦社長は姿を現した。最初にあいさつのため壇上に立った氏だが、シビック誕生20周年の祝いの言葉を終えてもマイクの前から離れなかった。いや、離れることは許されなかったのかもしれない。確かにシビック誕生20周年は記念すべきことではあるが、一昨日の報道に予想以上のジャーナリスト達がそろっていたからだ。日本人は当然、海外のジャーナリストもわずかだが含まれていた。あの報道に誰よりも驚いたのは、もしかしたら川本社長自身だったのかもしれない。

「いろいろとお騒がせしておりますが、F1撤退は正式に決定したものではありません。しかし'83年にホンダがF1に復帰してちょうど10年目となりました。いい節目ですし、改めて原点に返ってチャレンジングスピリットを考えるよい機会だと思います。復帰した当時と現在では状況も異なり、環境問題等にも対応せざるを得なくなっております。このまま惰性でレースをやっていたら、欧米から何を言われるか分かりませんし、ホンダは車を販売している会社ですから……」

「あらゆる可能性があると思います。撤退、一時休止、継続、あるいはシャシーもホンダで造ってしまうとかね。早ければ8月末の経営会議で決定され、それから正式に発表されますから9月のモンツァ、イタリアGPくらいですか。どのような決定をみてもこの時期に決定すれば、来年の活動には問題ないでしょうから」そう述べて壇から下りた川本社長が、待ち構えるジャーナリスト達に取り囲まれるのには時間はかからなかった。

ウイリアムズ・ルノーが圧倒的な強さを見せている今年、マクラーレン・ホンダが挙げた勝利はモナコとカナダGPだけ。その2勝もウイリアムズ・ルノーのミスに助けられた、言わば棚ぼたの感が強い。アイルトン・セナも「ホンダは素晴らしい働きを見せているが」と暗にマクラーレンのシャシーを非難するような姿が見られた。高速コースでも巨大なリヤウイングをつけ、強大なホンダV12のパワーによるダウンフォースで走っているマクラーレン・ホンダが、ウイリアムズ・ルノーは当然のこと、非力なV8搭載のベネトン・フォードさえも追えない状態なのだ。セナの言葉を借りるまでもない、非はどちらにあるのか。

正式に撤退が決定したわけではないが、今年マクラーレン・ホンダを取材してきたジャーナリスト達は、ホンダが今年限りで撤退するのではという雰囲気を端々に感じているようだ。川本社長は「金が無かったら借りてでもF1をやる」と述べてはいたが、より厳しくなるレギュレーションの下、純粋にエンジン技術の追求をする意味が希薄になってきたこと、そしてアメリカでの自動車不況に加え、国内でも目立ち始めた自動車の販売不振も大きく響いていることは否めないだろう。

「過去の栄光にしがみついているのはホンダらしくない」「昔は純粋にレースだけをしていればよかった」「ターボ・エンジンは面白かった」「今年の成績不振は関係ない、エンジンは問題ないから」「目指すは16戦16勝でしょう。欲張ればきりがない」とさまざまな声が上がっているのも事実だ。

このように状況はF1継続に不利ではあるが、川本社長の言うあらゆる可能性のひとつにホンダV12を無限ブランドでデリバリーする方法が考えられる。昨年のホンダV10を、今年無限に託してフットワークに供給している方法だ。これならば無限と名前こそ変わっても、ホンダとF1が完全に切れることはなくなる。またホンダ自体にかかる経費も抑えることができる。さらに依然トップレベルにあるV12ユニットを、わずか2年で引退させることはなくなる。

その可能性を示唆するかのように無限の本田博俊社長もこの会場に姿を見せたが、F1についての話題には触れなかった。川本社長とも差し障りのない話をするにとどまっていた。

この10年間、F1を極め一時代を築いたホンダ。そのフロントノーズには、いつもHマークが誇らしく輝いていた。しかし我々は、このマークを来年見ることができなくなるのだろうか?

笑顔は絶やさなかったが、川本社長(左)と本田社長は何を思っていたのか

Photos/Kenji Sawada, Racing on

ジャーナリスト達はこの撤退騒動をどう受け止めたか?

デイビッド・トリメイン(ジャーナリスト)

ホンダは今年限りで撤退するだろう。あるいは来年いっぱいだ。マクラーレンのスタッフと話をしているとそんな雰囲気が感じられるんだ。おそらくマクラーレン側にもアイルトン・セナにも撤退通告はなされてるはず。逆にマクラーレンがセナとの契約を継続できれば、ホンダは供給を続けるんだろうね。

ホンダが撤退したら、マクラーレンはBMWのV12を積むと思う。ゴードン・マーレイが造ったマクラーレンF1もBMWを搭載していただろう。2年前BMW上層部ではF1参戦は見送られているが、BMWスポーツのテクニカル・ディレクター、パウル・ロッシェがV12をデザインし、すでにベンチテストにかけられていると噂される。彼こそマーレイと組み、かつてブラバム・BMWを送り込んだ男なのだ。ただしBMW側は資金的な援助には難色を示している。そこでTAGの存在がクローズアップされる。つまりTAG-BMWだ。そしてこれにミハエル・シューマッハーが乗る。BMWが自国ドイツのドライバーを乗せたがるのも当然だ。パートナーはマイケル・アンドレッティだ。

そしてセナはフェラーリ移籍だ。ルカ・モンテゼモロがジョン・バーナードと契約し、彼のイギリスを活動の本拠地にということを認めた。現場ではハーベイ・ポスルズウエイトが指揮を取る。バーナードがデザインしたマシンをセナが駆り、フェラーリに再び栄光を取り戻すというシナリオだ。

ナイジェル・ルーパック(ジャーナリスト)

早くて8月末の決定では、マクラーレンにとっては遅すぎる。アイルトン・セナもホンダではなく、マクラーレンのシャシー製作能力に疑問を持っている。ホンダが撤退したら、マクラーレンはBMWを積むだろう。そしてドライバーはミハエル・シューマッハーとマイケル・アンドレッティだ。シューマッハーはドイツ人だから、マイケルはBMWの対アメリカ市場をにらんでの起用だろう。

そしてセナはフェラーリに。マクラーレンとの合戦に勝ち、ジョン・バーナードを獲得したフェラーリにセナが大きな興味を示している。またセナはウイリアムズとも交渉しているというが、これもナイジェル・マンセル放出という条件でだ。ロン・デニスとマンセルの仲はよくない。そう考えると放出ならば、マンセルの行き先はフェラーリしかない。

イギリスGP直前、セナは「チャンピオンシップを戦うのに十分なマシンを得られなければ、レースを止めるかもしれない。ホンダの将来については本当に何も知らない。急激にモータースポーツのテクノロジーは進歩しているが、フェラーリはウイリアムズに追いつくすべてを持っている」とこぼし、真剣にフェラーリ移籍を考えている様子を見せていた。

●

なおこの報道直後のドイツGPのパドックは、一応の落ち着きを見せているようだ。これは朝日新聞の報道直後、ヨーロッパでもテレビやラジオでホンダの撤退騒動は大きく取り上げられたが、その後の追加情報が何もないからだ。ただ今シーズン、マクラーレン・ホンダを見てきたジャーナリスト達、特にイギリス人ジャーナリストを中心に「やはり撤退か」という反応を示していた。

ルノー・スポールのベルナール・デュドは「来年1年は活動を続けると思ったから、もし撤退が本当ならば残念だ。やっとホンダと戦えるレベルに我々もなったのだから、来年も戦いたい」と述べていた。

R'on SPECIAL INTERVIEW

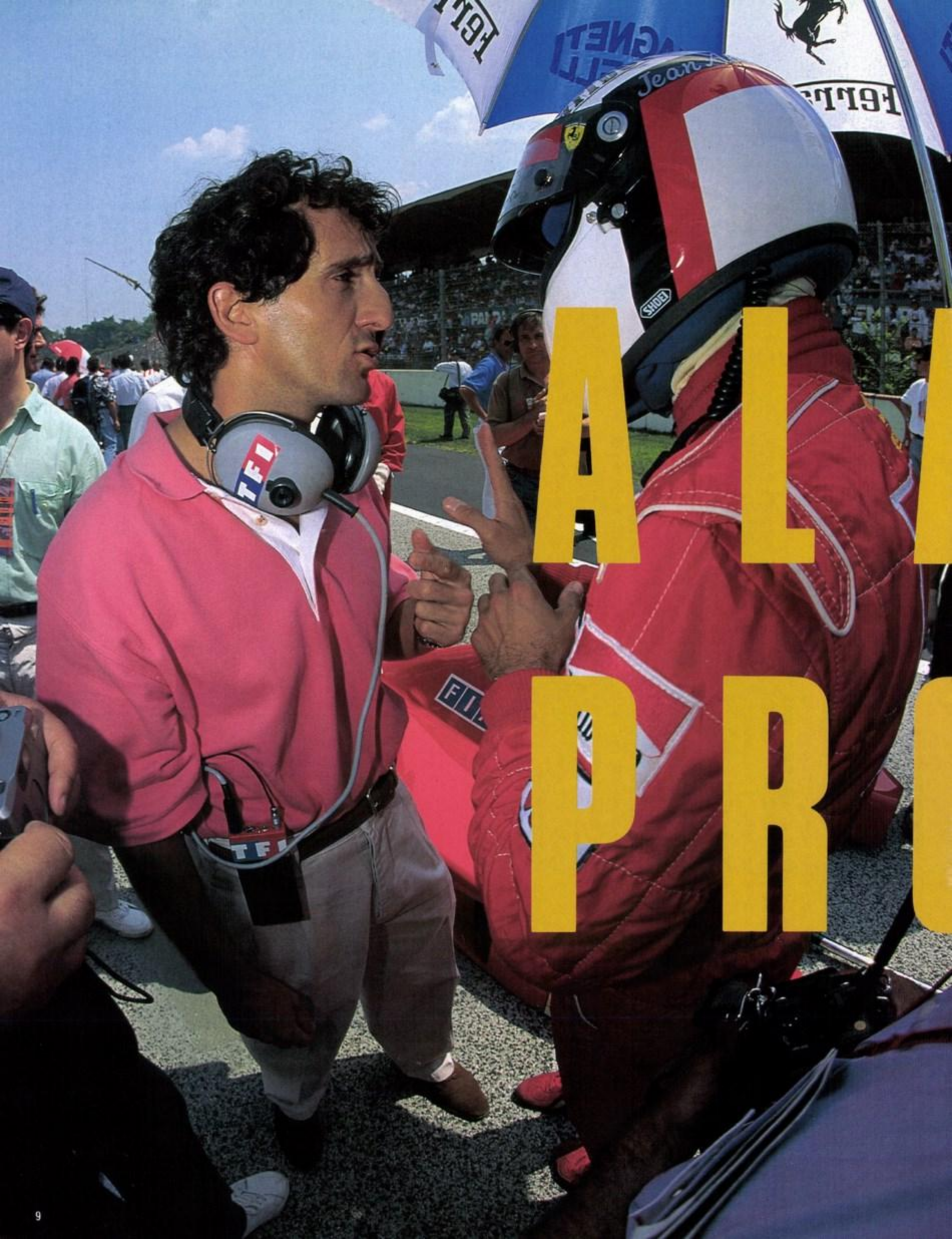
アラン・プロスト

ALAIN PROST

1992年、F1グランプリ・シーンから
史上最多勝利の記録を持つドライバーがひとり
忽然と姿を消した
名門フェラーリとの意志の疎通を欠く1年間を
過ごしたあと敢然とそこを飛び出してしまった
アラン・プロストである
あえて1年の浪人生活を送る彼はしかし
フランスのTV局TF1のコメンテイターとして
グランプリの現場に姿を見せ始めた
フェラーリで最後の1年間を送っている時の
けわしい顔つきはすっかりと消え去り
見る角度によっては童顔を思わせる笑みと
すばらしい肌のつやがそこに戻ってきていた
だが、史上最強のグランプリ・ドライバーの
レーシング・スピリットまで消えたわけではない
それどころか来たるべき'93年シーズンに向かって
策士プロストは早くも活動を開始していた
親友とも呼べるジャーナリスト、N.ルーバックに
彼はこうキッパリと言った
「僕は来年いいチームで走る可能性があるんだ」

Text/Nigel Roebuck
Data/GIRO
Photos/WORDS & Pictures, Kenji Sawada

復活の日を前に



ALP
PRO

ALAIN PROST

「フェラーリとの契約はいい判断じゃなかった」

最近のプロストを見ていると、昨年末以来の休息期間が彼に良い影響を及ぼしていることは傍目にもはっきりと分かる。

「若返ったように見えるって皆に言われるよ。本当かどうか分からないけど、確かに自分でもそんな感じはするんだ。少なくとも身体的にはこれまでよりもずっと良くなった感じだな。1年中休暇みたいなものだから。ゴルフもサイクリングもやりたいだけやれるわけさ。昔からスポーツは大好きだけど、このところ運動する時間はタップリ取れるからね。

さっきケケに言われて思い出したんだけど'86年シーズン中にすぐにでも1年間レースを離れて休暇を取りたいなあ、なんて彼に話したことがあったんだ。今にして思えば笑っちゃうような話だけどね。まあ、そのうちいつかは、という感じがずっと心の中にあったことは事実なんだけど、具体的なプランを考えるところまではいかなかった。とりあえず休暇は後回し、と思うような理由が常にあったからね。

もしかしたら、セナがマクラーレンに来て最初の1年が終わったところで休暇を取ればタイミングとしては最高だったかもしれない。まあ、もしそうしていたら、3度目のチャンピオンは逃していただろうけどね」

今のプロストは身体はもちろんのこと、精神的にも以前よりずっと逞しくなっていると言う。

「去年のフェラーリの状況に、僕はもううんざりしてしまっていた。なんていうか、疲れちゃったわけだよ。そんな状況から抜け出して一息つく必要があったんだ。まあ結局は乗るクルマがなくなって1年休むことになったわけだけど。それで良かったのかもしれないと思っている。そうでもなければ思い切って1年間仕事を離れることはできなかっただろうからね」

そういうわけで、プロストはいま'80年にF1の世界に入って以来初めて"普通の人"に近い生活を送っている。しかし、いつまでもそうしているわけにはいかないということは彼自身がいちばんよく知っている。

「今はたとえば友達と一緒に遊んでいて、いつの間にか夜の1時を過ぎちゃった、なんてことになってもいっこうに構わない。次の日は昼の11時まで眠っていて構わないわけだからね。僕はいままで何年間もそういうことのできない生活を送ってきたから、全く違う世界を生きているような感じだよ。

とにかく今のところは何も考えずにひたすらリラックスして、もっと、そう、静かでおだやかな気持ちでいたいんだ。もちろん、永遠にそうしていることはできないのは分かっているよ」

昨年の日本グランプリ予選の間に、彼のチームに対する不満は爆発寸前まで高まっていた。これに対しフェラーリは、プロストを解雇するという手段に出た。彼は日本からオーストラリアへ飛び、ポートダグラスで休暇を取りながら自分の身のふり方についてじっくりと考えることにした。

競争力のあるチームと'92年の契約をするにはすでに時期が遅すぎることは明らかだった。しかも、彼も認めているとおり、フェラーリとの契約を'92年末までの2年契約としたのは他ならぬ彼自身の要求によるものだったのだ。

「今になって思えば、2年契約を主張するなんて確かにいい判断だったとは言えないよね。だけどあの時点では論理的に当然そうすべきだと思えたんだ。フェラーリでの'90年は僕にとっていいシーズンだったし、実に楽しい1年だった。5回も勝つことができてチャンピオン争いにも加わっていたからね。チームのみんなもよくやってくれて、とても良い雰囲気だった。ところが'91年になるとあらゆるものがすっかり変わってしまった」

その前年のオフの間、すでにプロストはフェラーリの自己満足的傾向に対して警鐘を鳴らしていた。当時のフェラーリにあってチャンピオンを取るためには何が必要かを知っている唯一の存在だったプロストはしかし、彼の考えや感覚を無視されて徐々に幻滅を感じていた。そして彼のフラストレーションが高まると同時に、その軋轢の存在は次第に周囲の人々の知るところとなっていった。

'81年以来、プロストは最低でも年間2勝を記録し続けていた。'90年のヘレスでの勝利は彼自身の44回目の優勝だったのだが、それ以降プロストはついに1勝すらできなかった。彼は勝てなかった原因についてこう語っている。

「自分のドライビング自体に何か問題があるんじゃないか……とは思わなかった。まあ、それに関してはいろいろな要素があるわけだけど、僕は少なくとも自分自身に対しては嘘をつかないよ。僕のチームメイトはジャン・アレジだったよね。彼は若いし、とても勇敢で速いドライバーだと思う。でも、仮に僕がどんなに頑張っても彼より1秒遅かったとしたら、僕は引退する道を選んでいたはずだ。その場で、直ちにね。だけど実際は常に彼よりも僕の方が速かったわけで、そこのところを基準に考えて欲しかったね」

フェラーリはプロスト解雇にあたって、彼があまりにもずけずけと物を言い過ぎると非難した。'91年のアデレイドでフェラーリのクラウディオ・ロンバルディ監督が語ったところによれば「プロストは実に素晴らしいドライバーだが、彼が話したことの中には事実と異なることがいくつか含まれていた」ということらしい。おそらくチームがプロストの首を切るという決断をする決め手となったのは、彼が鈴鹿で643に関して語った「まるでトラックを運転しているみたいだ」という簡潔にして的を得たコメントだったのだろう。

フェラーリと訣別した直後、プロストはフェラーリを"名誉毀損"で告訴したが、この件はつい最近法廷で和解に至った。

「フェラーリが変わればまた復帰もあり得るよ」

私は彼が再びフェラーリと契約する可能性があるかどうか聞いてみた。もう一度あのような状況にあったとしたら彼はそれに耐えられるのだろうか？　彼の答に私は正直いって少々驚いた。

「絶対あり得ないとは言えないよ。もちろん、彼らが態度を変えていたらの話だけどね。フェラーリの人達は何よりもまず物の考え方を変える必要があると僕は思う。つまり、仕事の進め方とか、問題が起きた時の対処の仕方とかに関してね」

なるほど。とはいえ、物の考え方を根本的に変えるなどということは可能なのか？

「当時、僕はそれを変えることができると信じていたんだけど、まあ、そもそもそう思ったことが間違いだったのかもしれないな。だけど、僕は'90年の1年間で多少なりとも彼らに影響を与えることはできたとも思っている。

ところが、'91年にはそれも全部元に戻ってしまっていて、それどころか前よりもひどく

プロストをめぐる男たち——❶

アイルトン・セナ

マクラーレン時代（'88～'89年）の両者の確執はあまりにも有名。'88年ポルトガル、'89年サンマリノのニアミスは、ついに'89年鈴鹿のシケインでひとつの帰結を見る。互いに相手の力量を知り、それを恐れるあまりの結果と見ることもできようか。その後、一応和解したとはいえ、ふたりがチームメイトとなることはもはや絶対にあり得ない。今年7月半ばになってセナは不振のマクラーレン陣営からの離脱をほのめかしている。これを続け引きと見ることもできる一方で、もしホンダの活動一時休止が決まれば、「ホンダのセナ」がマクラーレンとは全然別の「勝てる」チームに移る可能性は高い。それはウイリアムズ・ルノーなのかフェラーリなのか。しかしそのいずれにもプロストの可能性もある。セナの去就によりプロストの動きが決まり、プロストの出方によってセナの身の振り方が決まる、といった形だ。セナが抜けたマクラーレンにプロストがおさまることもありうるか。

さえなっていたんだ」

プロストとフェラーリが袂を分かって間もなくマラネロは'70年代半ばにチームマネージャーを務めたルカ・ディ・モンテゼモロが今度はボスとして復帰すると発表した。ルカならプロストと仕事をやっていたかもしれない——と考えると、何とも皮肉なタイミングであった。ルカは掲げた目標は必ず達成する男として定評があり、ニキ・ラウダがフェラーリを去った後も、彼と良い関係を保ち続けている現実主義者なのである。

そのラウダも今年、アドバイザーとしてフェラーリに戻って来た。ニキとアランはマクラーレン時代にはたいへん仲の良いチームメイトだった。プロストはラウダと同じチームに在籍した経験から実に多くのことを学んだと自認しており、事あるごとにラウダに対する敬意を表してきた。

「ルカとニキがあのチームにどれだけの影響を与えることができるか、それを見きわめるのはまだ少し早すぎるよ。1年くらい経ってみないと何とも言えないな。二人の加入が正しい方向へ向けての一歩であることは確かだけど、昔とは違ってチームの組織も巨大化しているから、たった二人の人間がフェラーリみたいなチームを大きく変えることが果たして可能なのか、という疑問も感じるんだ。

だけどね、もしフェラーリが考え方を完全に変えて来年の開幕の頃までにチャンピオンを狙えるようなチームになり得る、あるいは少なくとも何レースかは勝てるような状態にあるということになれば、またフェラーリに戻ることも考えるかもしれないよ。そうしてはいけない理由が何かあるかい？　そうなる可能性だって十分あり得るよ」

私は、彼が'90年のフェラーリでの雰囲気が良かったと語ったことを不思議に思い、なぜそのように言えるのか聞いてみた。というのもその年のチームメイトはあのナイジェル・マンセルで、当時彼ははっきりプロストがと名指しで批判することこそなかったものの、プロストは〝要領がいい奴〟だと不平をこぼしていたからである。

「ああ、マンセルがそういう意味のことを言っていたことは知っているし、確かにあまりフェアなやり方じゃないとも思ったよ。それに彼は来年僕がウイリアムズで一緒に走ることは拒否すると言った——という話も最近の新聞で見た。だけど、僕には彼の言ってることの意味がどうもよく理解できないんだよ。僕の方にはフェラーリ時代に彼ともめたという記憶はあまりないんだ。エストリルでの一件を除けばね。彼はあのレースのスタートで僕をブロックした。あの時は僕も本気で怒ったさ。王座を争っていた大事な時期に、その年の6勝目を取り損なったわけだからね。

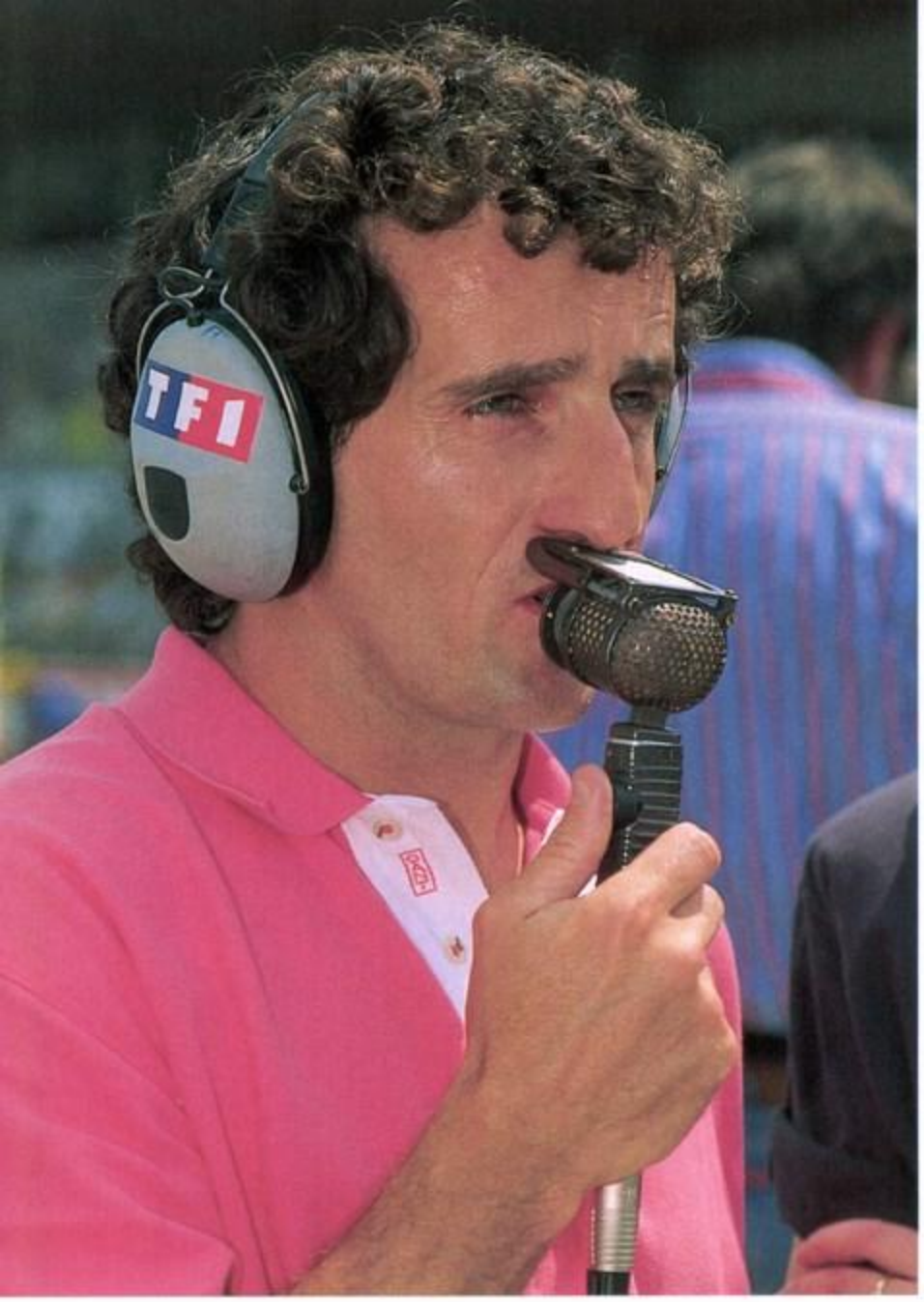
それでも、僕としてはそれなりに悪くない関係を保っていると思っていたんだ。まあ、あの年は僕がタイトルを争っていたのに彼にはすでにチャンスがなくなっていたから、それでアタマに来てたのかもしれないね。そのせいで居心地が悪かったんじゃないかなあ。

それからもうひとつ。僕はイタリア語を話すけど、ナイジェルはだめだったということもあるかもしれない。イタリア語での会話になると時々ちょっと気まずそうにしていることがあったから、それが彼の気にさわったのかもしれないな。いずれにしても、僕の方とれが精一杯だった。現在チャンピオン街道邁進中のマンセルが来年に向けての選択肢はそう多くない。ウイリアムズ残留か、さもなくば引退か。混乱おさまらぬフェラーリにいまさら戻る意味もないし、大嫌いなロン・デニス率いるマクラーレンに移ることもまずない。2年連続チャンピオンを目指すならこのままウイリアムズにとどまるのがベストだが、あるいは全盛の王座奪取を期に引退・ゴルファー転向というのも、彼らしくてよいか。

プロストをめぐる男たち——❷

ナイジェル・マンセル

F1GPで1勝目を挙げてから常にチームの主役できた彼が、唯一それを成し遂げられなかった年がある。'90年つまりプロストがフェラーリに加わった年だ。前年フェラーリに加わるや、すぐにベルガーを凌駕したのに、プロストがやってくると今度はあらゆる面で影に回らざるを得なくなった。チーム内部にまで力を波及させるプロストに対して、走り屋マンセルには為す術なく、シーズン半ばには引退を表明して抑ねてみせたりもしたが、そ



しては彼を遠ざけるような理由はなかったよ、全くね。

僕はこの世界に入って以来、ナンバーワンの地位を求めたりしたことは全くないんだよ。僕はただチームメイトと同等なクルマを与えてもらえさえすればそれでいい。後はそのクルマを個々のドライバーがどう料理して行くか、という問題だからね」

フェラーリと別れた後、プロストはとりあえず'90年の身の処し方について考えを巡した末、ギ・リジェとの長い話し合いに入る。その時点では、プロストの考えは自分自身がドライブすることにはこだわらない方向へと向いていたのだが——。

「初試乗したリジェは驚くほど良かったよ」

「フェラーリを離れたあと、トップレベルの競争力を持つクルマをドライブできる可能性を探すには、すでに時期的に遅すぎた。それなら、'92年は世界チャンピオンを目指すのはあきらめようと。そのかわり別の道へ進んで自分のチームを作ることを考えよう、と思ったわけさ。僕が本当にやりたいと思っていることは、このふたつ以外にないからね。

冬の間、ギ・リジェと僕とは相当長い時間をかけた話し合いをして、何とか話がまとまる寸前まで行ってたんだ。チームが安定していることは非常に重要な条件だから、僕はまずそこを押さえるため5年契約にしたかった。

この条件さえ確保すれば、競争力を高めるとか、いい人材を集めるための資金を確保するとか、正しい文法でチームを運営するとかいったことはすべて僕にとって解決可能な問題だったんだ。だけどギ・リジェの方にはまた別の彼の事情ってものもあったわけだ。彼自身が納得いくようなやり方でチームを売り渡したいとか、その他諸々の事情がね。

僕がチームを手に入れたとしたら、フランスのエンジンを使ってフランスをベースとするチームにしたいと思っていたよ。だけど、フランス・フォーミュラワン・チームみたいなものにしたいとは考えてはいなかったんだ。まあ、最終的には双方が納得できるような解決方法を見いだすことができなくて、話は流れてしまったわけ」

こうして、最終的に話し合いが物別れに終わる前の段階でプロストはポール・リカールでリジェ・ルノーのテストを行い、驚異的ともいえる好タイムを記録してみせた。

リジェJS37のデザイナー、フランク・ダーニーはこのポール・リカールのテストで、大変な感銘を受けたという。

「それまでアランと一緒に仕事したことはなかったんだけど、いろいろと評判は聞いていたから、彼がクルマの状態を的確に捕らえて説明してくれるであろうことは予想していたんだ。だから、その点についてはさほど驚きはしなかったよ。私がとにかく驚いたのは、彼がメチャクチャに速い、ということだったんだ。どういうわけか、僕は彼が速さの面ではそれほどでもないと思い込んでいたんだな。彼のこれまでの成績を考えてみれば、それがいかに馬鹿げた思い込みだったか、もっと早く気づくべきだったと思うけどね」

アランのこのパフォーマンスにすっかり心動かされてしまった点では、ジェラール・ドゥカルージュも同様である。

「私はロータスで3年間セナと一緒に仕事をしてきたけれども、それ以来いつも同じ条件でアランと組んだらどうだろうと想像をめぐらせていたんだ。彼ら二人の間に違いがあるとすれば、それは何か知りたいと思ってね。それがついに分かったわけだよ。違いは何もない、全く同じだった、てことがね。

私の考えでは、彼ら二人は他のドライバーとはレベルが違っているね。ドライブしている時に限らず、それ以外の時にあっても、セナとプロストは並のドライバーとは全く世界が違うんだよ。まず最初に、クルマの状態の把握と説明の正確さ、そしてそれ以上に凄いと思うのは、時間を全く無駄にせずに論理的に仕事を進めていくところだな。

彼らは勘や推測だけで仕事を進めることは決してしないんだ。とにかく一刻も無駄にすることなくどんどん仕事を先に進めていってくれるから、結果としてチームは膨大な量の時間を節約することができるんだ」

プロストがリジェに参加しないことに決まった時、誰よりもそれを残念に思ったのは、フランク・ダーニーとジェラール・ドゥカルージュの二人だったろう。

「ポール・リカールでリジェに乗った時は、すごくいいクルマだと思った。正直言って驚いたよ。ところが、その後エストリルでドライブした時には、前に乗った時ほどいいとは感じられなかったんだ。エストリルの方がクルマにいろいろな面を要求することが多いサーキットだからね。これまでのレースを見てもやっぱりあまり具合が良くないようだね。どうも、正しくない方向へクルマを変えてしまっているような気がするな」

プロストは、いつの日か自分のチームを結成するという考えを捨てたわけではないが、その思いは以前ほど強いものではなくなっているという。

「これから先どうなるかは誰にも分からないけど、去年の冬の経験で自分のチームを持つにはいろいろな面で相当な困難があるという

プロストをめぐる男たち——❸

ジャン・アレジ

'91年にフェラーリでプロストとパートナーを組んだ、'89年半ばにティレルに乗ってF1界にワンダーボーイとして登場、一年半後には憧れのフェラーリ入りを果たしたものの、そこまでの勢いを考えると、プロストに惨敗で及ばぬ戦績は少々意外だった。'92年、アレジは相変わらず十分アグレッシブであり、そのことから振り返って思うに、昨年グリッド3〜4列目で苦闘していたフェラーリは、アレジが頑張っていなかった（遅かった）のではなく、プロストの底力がやはり大したものだった、ということの裏返しのように思えてくる。プロストがフェラーリ内部の体制立て直しにまで口を出し、その反発からフェラーリに「クビ」を言い渡されるまでの間、新人アレジはプロストに応合することも暗黙することもなく一貫して静かに闘っていた。今年もフェラーリは不振が続いているが、雨のスペインGPで見せた激走は故ジル・ビルヌーブを思い出させ、フェラーリ残留が好ましい。

ことがよく分かった。それも今回はゼロから始めたわけではなくて、すでに存在しているチームを引き継ぐだけの話だったのに、それでも結局うまくいかなかったわけだからね。知っていると思うけど、僕はジョン・バーナードと組んで、ルノー・エンジンを使って新しい自分達のチームを始めようとしたことがあるんだ。このときもやっぱり資金の問題で実現はしなかったけれどね。とにかく何もないところから始めるというのは、とてつもなく難しいよ。

リジェの方の話が完全に壁に突き当ってしまった時点で、方向転換をしたんだ。オーケー、1年間休んで、'93年に向けて精神的にも肉体的にも準備を整えて、もう一度世界チャンピオンを狙おう、とね。大きなプロジェクトをふたつ同時に進めるのは不可能だから、どちらかに決めなければならない。つまり、僕はまだドライブすることだけに完全に集中することにしたわけさ。トップを狙えるチームと組んでね」

そうなると、やはりウイリアムズかマクラーレンということになるのだろうが、あるいは他にも候補はあるのか？ たとえば、ベネトンとか――？

ALAIN PROST

「ロンには悩みがあるよ それはセナとホンダだ」

「うん、ベネトンとは何回か接触があったよ。フラビオ・ブリアトーレと、トム・ウォーキンショウの両方とね。とりあえず彼らとしては今年のことを考えていて、僕とシューマッハーのコンビで行きたいと思っていたようだよ。だけど僕としては、これはパスして休みを取った方が良さそうだと思った。あの時点でベネトンへ行っていたら、失うものはあっても得るものはなかっただろうからね。つまり、チャンピオン争いをするところまでは行けないだろうと思ったから、今年は家でゆっくり休んで来年に向けて準備を整えることにしたんだ。そう決めたことに関して、全く後悔はしていないよ。そう、やっぱり真剣に考えるとなると、マクラーレンかウイリアムズということになるんだろうなあ。

フランク・ウイリアムズやロン・デニス、あるいは他の誰とも話していない、と言ったら嘘になるよ。マクラーレンに関して言えば、ロン・デニスはふたつの大きな悩みを抱えているようだね。ふたつとは、つまり、セナとホンダだよ。果たしてホンダはF1活動を続けるのか、そして、仮にホンダが撤退したとしたら、それでもアイルトンはマクラーレンにとどまるだろうか、ということさ。

ウイリアムズについては、現時点でのフランクの、そしてルノーの最大の目標は世界選手権を手に入れることにあるわけだから、チームを不安定にしてしまうような可能性のあることは一切避けたいと思っている。まあ、それは理解できるよね。いずれにせよ、フランクもロンも僕が来年何をやりたいか知っているし、僕が今フリーであること、そして彼らのどちらとも話をするつもりでいることを知っているわけだよ。これが現状というわけさ。僕としては8月頃までには話を決めたいと思っているんだ。早めにクルマに乗り始めて、テストしたいからね」

プロストは彼のドライバー生活のうち実に7年間をマクラーレンで過ごし、その間30勝と3回の世界選手権を獲得している。'88年、セナがチームに加わり、2人はタイトルを争って歴史に残る激しい戦いを繰り広げた。アランは7勝と7回の2位で合計105ポイントを挙げ、総得点ではセナを十分リードしていたのだが、当時のベスト11戦を有効ポイントとするというルールによってセナがチャンピオンになったのである。

だが、早くも翌年には二人の関係に大きなヒビが入り、その結果、プロストはマクラーレンとの契約の更新を拒否した。

「チームの方からは再契約をして欲しいとかなりしつこく説得されたけど、僕としては拒否するしか仕方なかったんだ。僕は自分がナンバーワンでなくても構わないと思っていたけれども、ナンバーツーとしての正当な扱いさえ受けられない状態だったんだ。セナとホンダがしっかりと結び付いているチームに加入することになれば、どんなドライバーでも、そういう扱いを受けることになるのは避けられないと思うね」

ゲルハルト・ベルガーは最近これと全く同じ感情を抱いていると告白している。

『セナとホンダとマクラーレンは互いに非常に深く結びついて一体となったグループを形作っているんだよ。そして、他の人間がそこに入り込んで行くのはほとんど不可能なんだ。それがベルガーさんだろうと、プロストさんだろうとね。セナと僕とはうまくやっているよ。だけど、僕が世界チャンピオンではないからなんだな。僕としては、昔のセナとプロストの間の軋轢に関してどちらが正しいかなんて判定を下すことはできないけどね。ただプロストが、彼ほどの経験と実績のあるドライバーが、あんな状況を受け入れることはできなかっただろうということは理解できるな』

プロスト自身も二度とあのような目には遭いたくないと思っている。彼はセナとの間に友人としての関係を持つことができるかどうか疑わしいと、あるいは少なくとも互いにある種の警戒感を持ち続けるだろうと感じているが、それでも、彼は去年のブダペストでの即興的な〝和解〟によって2人の間にあった緊張をかなり緩めることができたとも語っている。

「あれ以来、僕らの間の雰囲気はだいぶ変わったと思うよ。実際、もう一度チームメイトとしてやっていくこともできるかもしれないと思うほどさ」

「クルマが良くなければ いまやお手上げなんだ」

'89年の半ば頃、プロストがマクラーレンを離れると発表すると、フェラーリとウイリアムズを含め、パドック中から契約の申し入れが殺到した。私はあの夏、ホッケンハイムで彼と話をしたことを今でもよく覚えている。ちょうどその頃、彼はどこへ行くべきか、何をなすべきかを決めようとしているところだったのだ。

「そうだね、あの時はずいぶん悩んだよ。まあ、今になってみればウイリアムズを選ぶべきだったかな、ということになるんだけど当時の僕は別の方を選んでしまったわけだ……。だけど、実はあの時点でもウイリアムズの方が正解かもしれない……とは思っていたんだ。じゃあ、いったい何でフェラーリへ行ったのか――と思うだろ？

理由は3つあった。別に、ウイリアムズの力を信じてなかったわけではないよ。それどころか、僕はフランクが大好きだし、常に率直で絶対に嘘をつかないというパトリック・ヘッドの仕事のやり方は素晴らしいと思っている。だけどね、僕は彼らの新しいクルマを見たかったのだけれども、そのクルマの完成が予定よりだいぶ遅れていたんだ。新しいクルマの出来がいいかどうかで'90年のシーズンがどうなるかがだいたい決まってしまうわけだから、クルマがまだ形になっていないとなると、僕としては少し心配だったんだ。

とにかく、僕は決断を下さなければならなかった。それから、あの時点ではまだジョン・バーナードがフェラーリにいたってことも忘れないで欲しいな。マクラーレンにいた頃、彼と僕とはぴったりと息の合った仕事をできる最高のコンビだったんだ。そして、もうひとつの理由――それはやっぱりフェラーリはフェラーリだってことさ。ドライバーなら誰でも一度はフェラーリに乗ってみたいと思っているはずだよ。ま、それは確かに感情のレベルでのことなんだけどね。

まあ、そんなわけでフェラーリと契約した

プロストをめぐる男たち――❹

リカルド・パトレーゼ

これまでジョーンズ、マス、ピケ、チーバー、デ・アンジェリス、ワーウィック、デ・チェザリス、マンセル、ブーツェンといった大物達をチームメイトに闘ってきたパトレーゼだが、不思議とプロストと組むことはなかった。ただしチーム移籍の際に間接的にプロストの影響を受けることは少なくなく、例えば来季プロストが噂どおりウイリアムズ入りをするなら、パトレーゼの立場はどうなるか、イギリスGPの際、ルノー・スポールのパトリック・フォール代表はこう語った。「今のこのチームにドライバー変更は必要ない。ひとつのヨーロッパ・チームとして理想的な形にある。もしどちらかのドライバーが去ることになって、そこにプロストが加わるならば、大変喜ばしいことではあるが」と。これは、マンセルの引退か、パトレーゼの移籍か、をほのめかしているようにも聞こえる。パトレーゼには今、フェラーリ入り、ベネトン入りの線もなくはない。

ALAIN PROST

んだけど、今度はジョンがフェラーリを辞めてしまったんだ！ 僕としては、彼がチームに在籍することが契約の条件としてあったから、契約を破棄することもできた。だけど僕はそうする代わりに、それでも何とかやってみようと決心したんだ。またしても感情に流された行動に出てしまったわけだよ。僕はめったなことでは後で悔んだりしないけど、さすがにこればっかりは……」

プロストはパトリック・ヘッドが〝ギズモ〟と呼んでいる仕掛けを満載した今年のウイリアムズ・ルノーに少なからぬ魅力を感じているようだ。いっぽうセナは先頃、最新の電子技術の導入によってドライバーの貢献度が減少して行くのではないか、という懸念を表明した。プロストはこういった意見に賛成だろうか？

「そうだなあ。僕は今セナがどんなクルマに乗っているのかよく知らないわけだけど、彼の言いたいことは分かるような気がするよ。ドライバーの重要性は下がってきているかもしれない。だけど、そんなの昨日今日に始まったことではないと思うな。たぶん、ドライバーが自分のレースの結果に影響を及ぼすような戦術を自分で選んだりすることは以前より少なくなっていると言えるだろうね」

逆説的に、モータースポーツにおける目覚ましい技術の進歩が、ある意味では以前よりもレースというものの繊細さを失わせる結果となっている、とプロストは考えているようである。

「ひとつの例として、このモントリオールのサーキットについてさっきから考えていたんだけどね、ここはかつてはドライビングの難しさと同時にクルマのセッティングに関して最も難しいサーキットのひとつだった。ここへ来るといつもブレーキの問題や、燃費の問題に悩まされていたし、タイヤの選択もかなり難しかった。要するに、レースの前に考えなきゃいけないことが山ほどあって、それゆえいいドライバー、僕の言う意味ではレースに向けて万全の準備をするドライバーは、かなり有利にことを運ぶことができたんだ。

ところが今は出来のいいクルマに乗ってそれをうまく走らせることさえできれば、あとはただタイヤをつけて、燃料を入れてという、それぞれのことだよね。ドライバーにとっての選択枝がほとんどなくて、タイヤのコンパウンドすら選べない。つまり、以前のようにクルマのハンデを克服するためにいろいろと工夫するなんていう余地は全くなくて、クルマの出来が良くなければもうそれっきり、お手上げなんだよ。

もちろん、実際にはそんなに単純な話ではないだろうけど、でも、以前よりそういう傾向が強くなっているのは確かだと思うな」

「僕はF1に復帰したい ただし勝てるクルマで」

しかし、このような意見を持ちながら、プロストはどちらかといえば新しい装置――いわゆる〝ギズモ〟の類いを開発することに喜びを感ずるタイプのドライバーである。

「そうだね。あの手のものは好きな方だよ。ドライバーが自分でシステムをデザインしたり改良したりすることはできなくても、それを読み取ってエンジニアと協力して仕事を進めることができるように積極的に取り組めばそれで十分なんだ。新機構を開発する上でそういう能力のあるドライバーの存在はすごく重要だし、最近のように開発しようとするシステムが高度で複雑になればなるほど、ドライバーの重要性も高くなると思う。

ただし、ああいう仕掛けの登場によって、実際のレースにおいてドライバーの果たす役割の比重は低くなるかもしれないね。だけどそうなると、レーシング・ドライバーとしての目標は、いかにしてレース中に自分がしなければならない仕事の量を減らすかということに変わってくるわけだよ。日曜日の決勝レースは、自分がそれまで積み重ねてきた仕事が正しかったかどうかを示す、ひとつの区切りでしかない、ということになる。

とにかく、僕はこの仕事が好きなんだ。テストは大好きだし、レースの時でも必要とあらば夜の10時だろうが何時だろうが、サーキットに残っているよ。フェラーリにいた頃はいつもそうしていたし、次の日も朝8時には必ずサーキットへ来ていた。まあひょっとしたらそのせいで、僕のことを『要領のいいおべっか使い』なんて言う奴がいたのかもしれない。確かに僕は、他のドライバーの誰よりもチームの連中と一緒にいる時間が長かったからね。

だけど、日曜日の朝までには自分のクルマと自分がレースでやるべきことについてすべて頭に入れておく、というのが僕のやり方なんだ。それには、それなりに時間もかかるんだよ」

つまりプロストは、'93年にはまた自分の仕事に戻る、ということだろうか？

「僕の態度はもうはっきりと決まっているから、悩みも不安も全くないよ。僕はカムバックしたい。ただし競争力のあるクルマに乗って、タイトル争いできる場合に限る、という条件付きではあるけどね。そうでなければ、やっても意味はないよ。たとえ莫大な金を積まれたとしてもね。それからもうひとつ、きっと分かってもらえると思うけど、もめごとにはもう絶対に巻き込まれたくない。もう一度純粋にレースをエンジョイしたいだけなんだから」

このインタビューの翌日、カナダ・グランプリのスタート2時間ほど前のことだが、私は彼とパドックで世間話をしていた。私が、「もうすぐスタートという時間になってくると、自分でドライブしたいという気持ちがまた盛り上がって来るんじゃない？」と聞くと、

「いや、それほどでもないよ。だって、僕はもう、いい……いや、その、つまり来年はいいチームでドライブできる可能性があると思っているからね。もしそう思っていなかったら、確かに自分も走りたいと感じたかもしれないけどね」

そこへケケ・ロズベルグがやって来て、『おい、アラン、本当はもう決まってるんじゃないのか？ そんなに落ち着いているなんて不自然だぜ。本当はもう'93年の契約を決めてあるんだろう？』と、いたずらっぽく笑うと、プロストは笑いながらこれを遮ってこう言った。

「かんべんしてくれよ、ケケ。本当にまだ何も決まっていないんだ。ただひたすら、いいクルマに乗れればいいと願っているんだよ。もしだめなら、引退するだけのことさ」

*

このインタビューのあと、グランプリはヨーロッパ・ラウンドに入り、フランス、イギリス、と中盤戦の2レースを戦い、折り返し点を完全に過ぎてしまった。

いつもストーブリーグがにわかに活性化するのは8月に入ってからであり、9月のポルトガル・グランプリあたりであわただしい終末を迎えることになるが、今年はこれまでにない嵐の季節を迎えそうな気配タップリだ。

巷間噂されるところでは、ナイジェル・マンセルはウイリアムズ・ルノー陣営にあれほどの貢献をしながら、チームを追われるというし、また、チームメイトのリカルド・パトレーゼもあまりに露骨なナンバーツー待遇に嫌気がさして、新天地を求めて他チームのシートを探しているとの噂も。

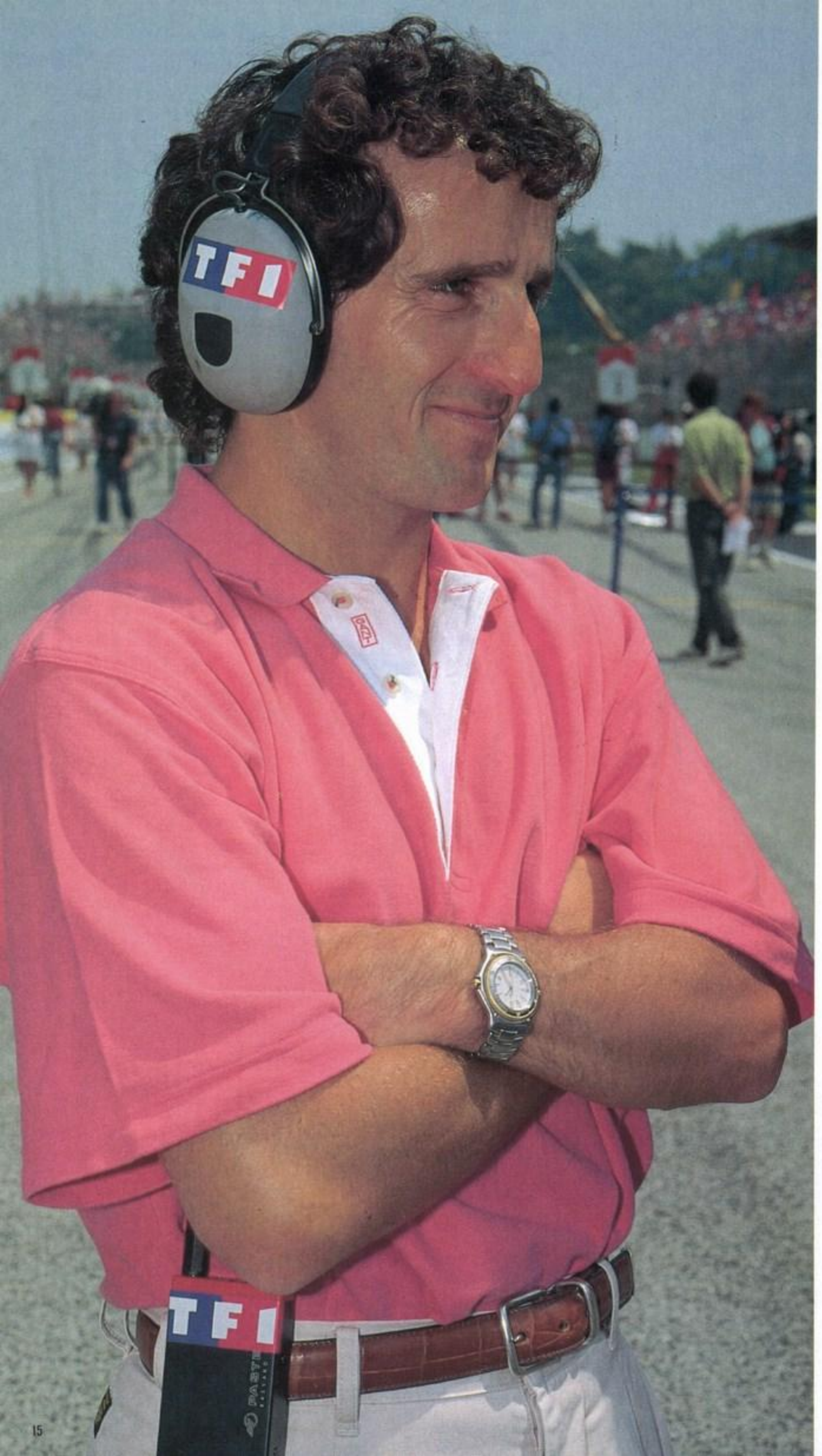
アイルトン・セナはマクラーレンに残留かフェラーリあるいはウイリアムズへ移籍との話が囁かれていたが、ホンダF1活動一時休止の可能性がとてつもなく高くなった今、マクラーレン残留の道は遠い。他に1年休養説も出ている。どうやらストーブリーグは、策士アラン・プロストの思うツボにはまって来そうである。

編集部

プロストをめぐる男たち――❺

ミハエル・シューマッハー

驚異のルーキーは、その素晴らしい速さと潜在能力ゆえ、僅か一年のF1キャリアの中に数多くの際立ちを生んできた。セナとロ論となったのは記憶に新しいところだ。今年のモナコGPでのアレジとの接触に対し、『解説者』プロストは批判的だった。シューマッハーは契約上来季もベネトン残留で決定済だし、メルセデスベンツが7月半ばに「来年ザウバー（＋イルモア）として登場してくる際のドライバーはベンドリンガーで、シューマッハーではない」と発表したことにより、彼自身の近未来の大きな変動はないものと見られる。ただし、ザウバー・イルモアが好調で、それが（'94年頃？）メルセデスベンツに化けることがあるなら、シュマッハーが「スリー・ポインテッド・スター」に移ることも当然考えられ、その際にまた一悶着起こる可能性は高い。その時プロストはどこでどうしているのだろうか。30歳代末のプロストがメルセデスに迎えられる可能性は？



PROFILE

1955　2月24日、フランス、サン・シャモン生まれ。Alain Marie Pascal Prost。子供の頃はサッカーに興じる

1972　700フランでカートを購入。レース歴で唯一の出費

1973　フランス・カート選手権2位。世界選手権にも出場

1974　カートでヨーロッパ・チャンピオン、フランス・チャンピオンとなる。世界選手権ではメカニカル・トラブル、バトレーゼ優勝

1975　フランス・カート・チャンピオン。ポール・リカールでのルノー／エルフ公園ウィンフィールド・レーススクールでベストタイムをマークして奨学生となる

1976　フォーミュラ・ルノーで4輪レース・デビュー。13戦12勝でチャンピオン

1977　フォーミュラ・スーパー・ルノー（ヨーロッパ選手権）で8勝してチャンピオン。ヨーロッパF2の2戦にカウーゼン・ルノーを駆ってスポット参戦

1978　ヨーロッパF3選手権に進級。劣勢のルノー・エンジン車で1勝、シリーズ8位。ポーF2にフレッド・オパート・チームのシェブロン・ハートでスポット参戦、予選5位と健闘

1979　ヨーロッパF3チャンピオン、フランスF3チャンピオン。モナコF3GPでも勝つ。マシーンはマルティーニMK27・ルノー

1980　F1GPデビュー。マクラーレン・チームから（M29B＆29C、M30・フォード）。チームのエース、ジョン・ワトソンを上回るレースも多くシリーズ15位・5点。デビュー戦で6位、2戦目で5位、3戦目予選の事故で腕を骨折

1981　ルノーに移籍、RE20BとRE30を駆る。チームメイトはルネ・アルヌー。地元フランスGPで初優勝。シリーズ5位・43点・3勝・PP2回・最速ラップ1回

1982　ルノーRE30B。アルヌーと確執。シリーズ4位・34点・2勝・PP5回・最速ラップ3回

1983　ルノーRE30C＆RE40でチャンピオン争いを展開するが、最終戦でネルソン・ピケに逆転負け。シリーズ2位・57点・4勝・PP3回・最速ラップ3回。チームメイトはエディー・チーバー。最後はルノー上層部と意見対立、喧嘩別れ

1984　マクラーレンに移籍、MP4／2・TAGを駆る。チームの先輩ニキ・ラウダと熾烈なチャンピオン争いを展開し、0.5点差でシリーズ2位。ラウダ5勝に対し、7勝。71.5点・PP3回・最速ラップ3回

1985　待望のチャンピオン獲得。マクラーレンMP4／2B・TAG。73（総76）点・5勝・PP2回・最速ラップ5回。チームメイトのラウダはこの年限りで引退

1986　ウイリアムズ・ホンダ勢を最終戦でかわし、26年ぶりの2年連続チャンピオンとなる。72（総74）点・4勝・PP1回・最速ラップ2回。マクラーレンMP4／2C・TAGのチームメイトはケケ・ロズベルグ

1987　ポルトガルGPで史上最多の28勝目をマーク。劣勢のマクラーレンMP4／3・TAGで健闘。シリーズ4位。46点・3勝・最速ラップ2回。チームメイトはステファン・ヨハンソン

1988　アイルトン・セナをマクラーレンMP4／4・ホンダのチームメイトに迎え、ふたりだけでチャンピオン争いを展開。セナ8勝に対し、7勝。シリーズ2位。87(総105)点・PP2回・最速ラップ7回

1989　「チームメイト」セナとの鈴鹿シケインでの事故により、3度目の王座を決める。76（総81）点。マクラーレンMP4／5・ホンダで4勝・PP2回・最速ラップ5回。セナとの確執が増し、シーズン半ばに、この年限りでマクラーレンを去ることを表明

1990　フェラーリに移籍、641を駆る。鈴鹿1コーナーでのセナとの事故で王座のチャンスを失う。シリーズ2位・71（総73）点・5勝・最速ラップ2回。チームメイトはナイジェル・マンセル

1991　フェラーリ・チーム内での摩擦が高まり、最終戦欠場。チームメイトは新鋭ジャン・アレジ。642＆643を駆り、シリーズ5位・34点・最速ラップ1回。無勝利は'80年以来

1992　「フランス・ナショナル・チーム」推進のためにリジェ入りが有力視されるが、契約せず、F1浪人となる

近代F1ドライバーのひとつの完成型。頭脳的かつとてつもなく速い"プロフェッサー"は、165cm・61kgの小柄な体躯に、あらゆる能力を隠し持っている。F1GP44戦、生涯得点699.5点、最速ラップ35回は、いずれも史上最多の記録。ポールポジション20回（7位）、出走185戦（3位）。　（GIRO）

SELL ATION!

ンピオンシップ

2連勝！悲願の王座に向けて"マジック3"が点灯

FRENCH GRAND PRIX

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 8 3-5 JULY, 1992: MAGNY-COURS

カナダでのつまづきから2週間を経て、舞台はドーバー海峡を挟む伝統の2連戦、フランス&イギリスGPへ
そこでナイジェル・マンセルは、ともに全セッションを圧倒し2連勝。彼にとって念願の初タイトルに向けて、再び大きく前進をみせた
見えてきた選手権の行方。シルバーストンの観衆は、まるでそれを祝福するように、チェッカー後コースになだれ込んだ

Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Ken-ichi Yoshida, MAX PRESS

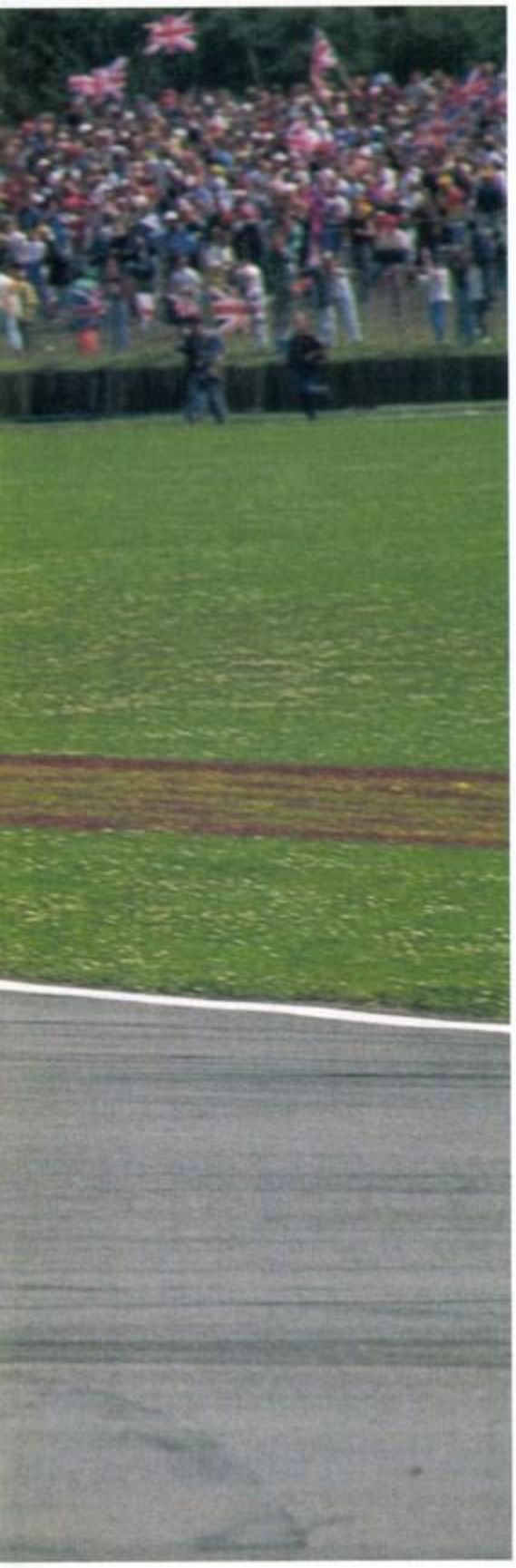
MAN
DOMIN

見えてきたチャ

ライバルをまったく寄せつけず、マンセル怒濤の

BRITISH GRAND PRIX

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 9 10-12 JULY, 1992: SILVERSTONE



天王山2連戦でみせたウイリアムズの圧倒的な強さ
唯一の敵パトレーゼもサポート役に徹した今
事実上マンセルに敵はいなくなった
これで、タイトル争いはひとつの終結を見せ
ライバル達は、その望みを来季へと託し動き始める

MANSELL DOMINATION!

Marlboro

終結したタイトル争いと、来たるべき決断の時

by Jun Imamiya 今宮 純

"決定"へのカウント・ダウン

'92年夏のマンセルとセナは!?

そう、この年が、仁義なき戦いの勃発の年であった。

●

ひるがえって'92年夏――。

4年前に比べると、F1戦線はある意味で"平和"にこの夏を迎えたと言わねばならないだろう。'88年の名車マクラーレン・ホンダのように飛び抜けた一台、ウイリアムズFW14B・ルノーRS3Cが勝ちまくり、しかもそれはN・マンセルただひとりという状況が続いたからである。

R・パトレーゼはウイリアムズと'92年契約書にサインしたその日から、こういう状況が宿命づけられていたと言ってもよい。絶対的No.1ドライバー・ステイタスが保証されているマンセルを、彼が抜いて勝つことはあってはならず、彼の仕事は共同作業のコンストラクターズ・チャンピオン制覇に絞られていると言ってもいいのだ。

だから、やるだけやったら退く。それがせめてものパトレーゼの示威行為であり、ブラジルGP、サンマリノGPのスタート先行シーンにそれが見られ、最近ではフランスGP序盤ヒート1までの首位走行に、彼のせめてもの『男の意地』が見られたに過ぎない。

そんなパトレーゼにあれ以上の謀反を要求し、徹底的にマンセルにぶつかれと言うのは極めて簡単なことだ。彼だって男、意地を見せてしばしばマンセルに立ち向かおうとしてきたが、そういう時に限って決まって彼のマシンに不幸が襲う。なぜなのだろうか――。

いい例がカナダGPである。

マンセルが自己破滅型の暴走で消え、セナもメカニカル・トラブルで消えていった。相手は組み易しのG・ベルガー。

もしあのレースにパトレーゼが'92年1勝目を挙げていたら、いささか流れは変わっていたと思われる。

大チョンボ・マンセル破滅の後、職人パトレーゼの大仕事はF・ウイリアムズの目を奪い、B・デュド（ルノー・グループ）をさらに引きつけ、契約書ではたとえNo.2であっても現場待遇の点で微妙なる変化の芽をチーム側に植えつけたかもしれない。それは昨年前半、予選でレースで常にパトレーゼがマンセルに速さで差をつけていた頃のようにであるが、そのパトレーゼにとって唯一のチャンスの芽もメカ・トラブルによってつまずいた。

みんなが寄ってたかってマンセルをチャンピオンにしようとしてきた'92年前半戦。イギリスGPで9戦中7勝。年間最多勝記録セナ'88年の8勝をマンセルが更新し、ふたケタに乗せ、フォーミュラ1史上に残る勝利数を記録するのはほぼ間違いない。

我々は偉大なる記録保持者としてのナイジェル・マンセルを、今年後半の彼のレースに見ることになるのだ。

セナ・ファンがいくら『やめてエ』と悲鳴をあげようと、マンちゃん・ファンがいくら『そんなのマンちゃんらしくねェ』とシラけようが、マンセルは突進し、撃墜マークを10以上に伸ばしていく。

だがその過程において、彼自身の胸に去来するものがあるとしたら、それは何か？

――男の花道としての名誉ある引退、ドライバーとしての『引き際』。もはやそれしかないのではないだろうか。

私には先日のイギリスGPのナイジェルの走りが、超満員の母国ファンに見せた最後の"シルバーストン・パフォーマンス"だったような気がしてならない。引き際を意識した男が、最後の置き土産を残して去っていくように、彼はクオリファイでこれでもかという1分18秒965のレコードを叩き出し、レース中には全車周回遅れ（2位パトレーゼも含む）――タイヤ交換をするかに見せ掛けて結局は慎んだが、彼がそう考えていたのはミエミエだった――、に挑んでみせた。そしてあのパレード・ラップの熱狂をあおり、英国人ファンにもみくちゃにされながら、彼は母国最後の勝利に浸っているかに見えたのだ。

誰かから決めさせられるのではなく、自らの意志で決める。決定の時が来たならば、レーシング・ドライバーとしてのフィナーレをずっこけることなく男マンセルに決めて欲しい気がしてならない。

――'90年前期チャンピオン、ナイジェルの夏は、いろいろな意味で決めなければならない夏になっているのはご想像の通りである。

初タイトル目前、マンセルの夏は……

つい4年前のことである。

マクラーレン・ホンダは'88年コンストラクターズ・チャンピオンを第11戦8月28日ベルギーGPで決定づけた。

11戦11勝。全勝街道を驀進していた当時の彼らには、このタイトル決定はひとつの通過点でしかないほど、強さに満ち満ちていた。夏の終わり、8月末にして彼らは早々に他チームとの勝負にケリをつけてしまった。

しかし、名車マクラーレンMP4／4・ホンダRA168Eターボを駆るふたり、A・セナとA・プロストの真剣勝負はコース上でいよいよ熱く演じられ、その決着は秋の2度目の日本GPまで待たねばならなかった。

選択の夏、セナの苦悩とは……

雨でぬかるんだモーターホーム長屋の芝生の上を、セナは急き足で歩いていた。シルバーストンのパドックは広く、1コーナー寄りのイン側にこの"長屋"は軒を連ねている。

ちょっとびっくりしたのはセナがレーシングシューズのまま、この泥んこの芝を歩いていたことだ。あらゆる自分のレーシング・エクイップメントに対して異常なまでに神経を尖らすアイルトンが、平気で泥道をレーシングシューズのままスタスタ歩くこと自体、私には異様に見えた。セナは、自分の周りに対する絶対的な完璧主義を捨て、妥協的なナアナア主義になってしまったのか？

イギリスGPのマクラーレンのピットは、ある部品を次から次に交換しては試し、まるで靴屋でお気に入りのハイヒールを探すお嬢さんと店員のような光景が見られた。

その部品を換えたからには、関連するシステムもいじらねば意味がないはずなのに、それすらしない。いや、できないのだから、現状のマクラーレンMP4／7Aの状態は何をかいわんやである。'92年前半の予選を振り返れば、セナとベルガーのタイム差が昨年よりもはるかに接近していることに気づく人も多いだろう。これが何を語るのか――。

ベルガーの成長か、セナの衰えと見るか。

私はそのどちらでもなく、セナは現状に対して今までよりもずっとずっと受け身になったからだと分析する。つまり、現状肯定派の見方になってしまい、もっともっと貪欲なまでに前進したいと願っていた意志がここに来て薄れてしまったのではないか。

「このクルマなら、こんなものだろう」

「これ以上やったら、ケガをするのは自分だ」

そんなモチベーションの低下が、今のセナにはどうしても感じられてしまうのだ。

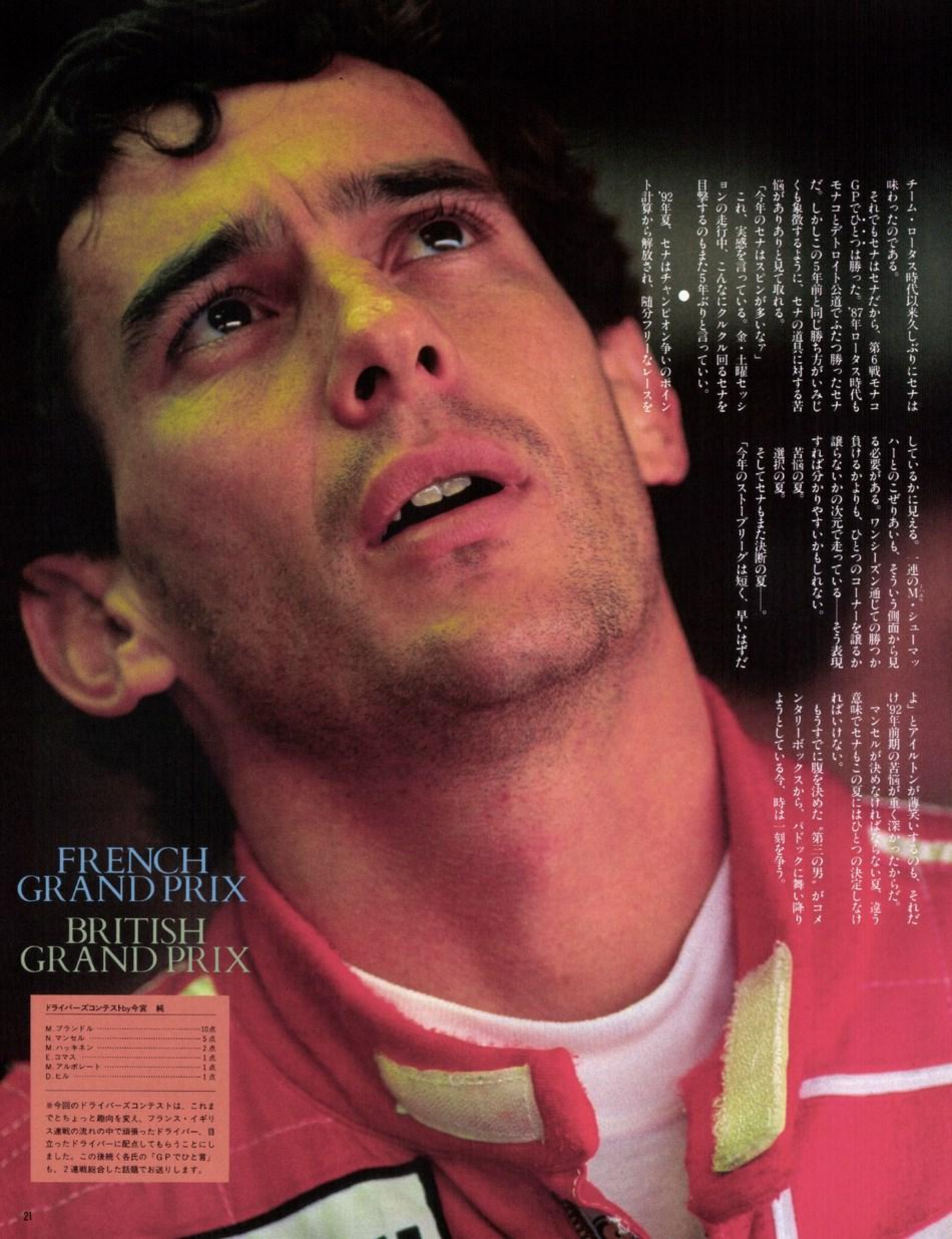
なぜセナがこうなってしまったのか。

それは言わずもがなである……。

アイルトンという男は子供の頃から、誰よりも勝利を強く求める人間だった。そんなセナと、誰よりも敗北を忌み嫌うプロストとのコンビが前述の'88年からの仁義なき戦いに発展したのは改めて言うまでもない。

セナはプロストであれ、マンセルであれ、相手が同じレーシング・ドライバーならば戦いを挑んでいった。だが'92年前半戦のセナの相手はマンセルというドライバーではなく、ウイリアムズ・ルノーというマシンだった。

いい道具を手に入れなければレースにならない。そのモータースポーツの基本を、'87年



FRENCH GRAND PRIX
BRITISH GRAND PRIX

チーム・ロータス時代以来久しぶりにセナは味わったのである。

それでもセナはセナだから、第6戦モナコGPでひとつは勝った。'87年ロータス時代もモナコとデトロイト公道でふたつ勝ったセナだ。しかしこの5年前と同じ勝ち方がいみじくも象徴するように、セナの道具に対する苦悩がありありと見て取れる。

「今年のセナはスピンが多いなァ」

これ、実感を言っている。金・土曜セッションの走行中、こんなにクルクル回るセナを目撃するのもまた5年ぶりと言っていい。

●

'92年夏、セナはチャンピオン争いのポイント計算から解放され、随分フリーなレースをしているかに見える。一連のM・シューマッハーとのこぜりあいも、そういう側面から見る必要がある。ワンシーズン通じての勝つか負けるかよりも、ひとつのコーナーを譲るか譲らないかの次元で走っている——そう表現すれば分かりやすいかもしれない。

苦悩の夏。

選択の夏。

そしてセナもまた決断の夏——。

「今年のストーブリーグは短く、早いはずだよ」とアイルトンが溜息いするのも、それだけ'92年前期の苦悩が重く深かったからだ。

マンセルが決めなければならない夏、違う意味でセナもこの夏にはひとつの決定しなければいけない。

もうすでに腹を決めた"第三の男"がコメンタリーボックスから、パドックに舞い降りようとしている今、時は一刻を争う。

ドライバーズコンテストby今宮　純

M.ブランドル	10点
N.マンセル	5点
M.ハッキネン	2点
E.コマス	1点
M.アルボレート	1点
D.ヒル	1点

※今回のドライバーズコンテストは、これまでとちょっと趣向を変え、フランス・イギリス連戦の流れの中で頑張ったドライバー、目立ったドライバーに配点してもらうことにしました。この後続く各氏の「GPでひと言」も、2連戦総合した話題でお送りします。

幸福な人間には、問題など存在しない……。昔から言われてきたことだが、ルノー・スポールの快活なビッグ・ボス、クリスチャン・コンゼンは、我々の目にこうささやきかけることもできただろう。"すべての幸福は、それに値する理由のあるものだ"と。例えばニエーブルで2度目のこのグランプリの、ナイジェル・マンセルの幸福のように……。

マンセルは平静を取り戻し

週末の間、マンセルは真剣に働き続けた。彼は5回の走行の各セッションで最速のタイムを記録した。ポールポジションのタイムは、1台目のマクラーレン・ホンダを1秒335引き離したものだった。'91年のマシンとしては、悪くない。そして"後継者"を待ち続ける、改良バージョンのエンジンとしても悪くない。また、ドライバー自身にとっても悪くない成績だ。カナダGPの後、マン島での短い滞在を挟んでマニークールにやって来たマンセルの気持ちは、自ら課した悲観主義と、偉大なスポーツ選手のみが所有する、すべてに対する心の平穏の入り混じったものだった。そして何よりも、彼は新しい長所を身に付けていた。率直さだ。

今まで見せた数々の突飛な行動を、自ら認め始めたナイジェルを想像してみてほしい。いくつかの雑誌に定期的に発表している自身のコラムの中で、彼はこう記している。

「素晴らしいシーズン序盤の後、私は今、あまり好ましくない友と一緒にいる。幻滅だ。モナコでの2位の結果に対する幻滅。それでも、6ポイントを獲得できたのだけれど、モントリオールでは勝たなければいけないレースを落としてしまった。アイルトン・セナがリタイアしたという事実も、私の士気を回復してくれるものではなかった。10ポイントを手に入れることができたはずなのだ。そのためには、セナを抜くだけで十分だった。このカナダでの敗北が、シーズンのこれからにとって、取り返しのつかないものにならないことを、私は祈っている……。我々のライバルも進歩してきているのだから」

そして物事をもっと悲観的に考えるために、マンセルは迷わず、マニークールを不利なコースだと決めつけた。

「このサーキットは我々にとって有利なコー

パトリック・カミュのFROM THE INSIDE

FRENCH GRAND PRIX

戦いは、終結した

たとえ彼の表情にはそれが表れていなかったとしても、この勝利を噛みしめながら
ナイジェルの頭にはさまざまな考えが浮かんでいたはずだ
また、彼はひそかにシューマッハー、パトレーゼ、ヘッドに感謝していたことだろう
それもまた、記者会見における彼の言葉には表れていなかったことだ
ここまでくれば、彼は本気で初めてのタイトルを考えることができるはずだ
いまやすべてが、彼に有利な状況へとなっている……

by パトリック・カミュ　翻訳・構成/Masako Imamiya

久々に手に汗握る攻防戦を展開したウイリアムズ・コンビ　だが、それもパトレーゼが　動き　を受けた再スタート後には見られなかった

スではない。コーナーの連続、困難な追い越し、トランスミッションにもドライバーにも厳しいコースだ……。なんとしてでもポールを取り、スーパー・スタートに成功しなければならない。ベネトンがかなりいいだろうということは、十分想像できる」

土曜日の朝のコースアウトの理由を尋ねられた時も、彼は率直に答えた。

「あれは私のミスだ。コーナーに入ったスピードが速すぎて、私の足はペダルの間に挟まってしまった。でも見ただろう？　あのサンドトラップは、ものすごく良く効くよ！」

そして再び事を複雑にするために、彼はさまざまな問題を口にし始めた。

「今私にとって一番の問題は、どのシャシーをレースカーに選ぶかということだ。私はスペアカーでポールポジションのタイムを出した。金曜日の朝にレースカーに起こったトラブルの原因が、まだ分からないからね。エレクトロニクスか燃料系か、分からないんだ……。いずれにしろ、南アフリカGPの時とは違うトラブルだ。パトリック・ヘッドは、今夜どちらかを選ばなければならない。私は不平を言っているのではない……。時には、非常に難しい選択に迫られる時もある。いずれにしろ、私はおそらくスペアカーを選ぶことになるだろう。分かるだろう？　事が簡単かどうかというのは、個人の意見とか考え方次第なんだ。外から見ると、今回の問題なんて単純に思えるだろう。でも私に言わせると、ものすごく複雑なことなんだ」

この〝黙示録的〟で難解な見解は、金曜日にも、易々とタイムを出した彼を自問させるものだった。

「1回目のアタックラップで、私が6台のマシンを抜いたとヘッドは言うんだ！　したがって、私はタイムをもっと上げることができるはずだ。本当に、他のマシンに何が起こったのか不思議だよ。絶対に、何か問題があったはずだ。だから、現在の彼らのタイムは本当の彼らの能力を示しているとは言えない」

ライバル不在

ライバルのことは、常に警戒しなくてはならない。が、残念ながら、ベネトンにしてもマクラーレンにしても週末の間中、非常に地味な存在のままに終わった。それでも今回、マクラーレンはいくつかの改良を加えていた。エンジンの吸気系、ボトムプレートとディフューザー、ギヤボックスなど……。しかし、ヒエラルキーはそんなことにはびくともしない。1回目の予選を終えたセナは語った。

「難しい1日だった。タイヤの状態がいい時はエンジンの調子が悪く、エンジンの調子がいい時にはタイヤが良くなかった……」

エンジン？　そう、ホンダのエンジニア達は、新しい予選用ガソリンの特性に、コンピュータを合致させることができなかった。翌日、マクラーレンのタイムは若干上がったが、グリッドのポジションに影響するようなものではなかった。セナはこう認めている。

「それでも、僕は頑張った。マシンの限界までね。満タンになれば少しは良くなるだろうけど、全体的に見て僕達は十分な競争力を備えてはいない。それだけだ。雨のせいで、コース路面はグリップを再び失ったと思う」

おかしなことに、この時、マンセルは全く逆のことを述べている。夜中の豪雨で、路面状況はずいぶん良くなったというのだ。

「エリック・コマスとティエリー・ブーツェンは、このコースは非常に速くコンディションが変化するってしょっちゅう言っていた。時には、毎日のように変化する。それで2秒も差が出るくらいにね！　昨日から今日にかけての変化がそれだよ。不思議だね」

この後も、マニークールの週末はその表情を変えなかった。ウイリアムズの2台による完璧な制覇。他のマシンはせっせとペダルを漕ぎ続けた。雨が降ればチャンスもあるかもしれない。でなければ、スペクタクルは望めないだろう。ところが不幸にも、ミハエル・シューマッハーはまたしてもその血気と短気に身を任せてしまった。おそらく、セナは2台のウイリアムズのペースについていくことはできなかっただろう。けれど、その後ろのグループは活気づけてくれたはずだ。

「僕はスタートに失敗して、ゲルハルトとホイール to ホイールの状態になった。1コーナーの入口で、彼はとてもブレーキングを遅らせた。僕は慎重に行き、接触を避けなければならなかった。その後、シューマッハーが僕に追いついてきて、僕のマシンのリヤに接触した。彼はただ、自分のスピードとブレーキングのポイントを誤って判断したんだ。1周目でマシンが重かったことを考えるとなおさらそうだと思う。彼はもう止まれない状態になって、僕の右リヤに当たってきた」

マクラーレンにとって、早すぎたリタイアだった。赤旗中断中、セナは血気にはやるシューマッハーに釈明を求めに行った。シューマッハーは、そこでミスを認めている。

「うん、僕のミスだった。僕は彼を抜こうとしたけれど、彼がインに入ってきて、僕はもう彼を避けることができなかった。2台はあまりにも接近していたんだ」

再び平静を取り戻したマンセルが得た勝利は当然手に入れるだけの価値があったものだ

この日曜日は、シューマッハーの1日にはならなかった。2度目のスタート直後にも、彼はアデレイド・ヘアピンの激しいブレーキングでステファーノ・モデーナに乗り上げてしまう。グランプリは絶対に1周目で決まるとでも、彼は考えているのだろうか？　これに対して、マーティン・ブランドルは見事にベネトンの名誉を守ってみせた。そしてチーム内における彼自身の名誉も守ったのだ。

マクラーレンは、今回の戦いぶりを見る限り、おそらく、ウイリアムズが用意した非常に厳しい状況に、挑戦できる能力を備えていないだろう。おそらく、彼らは何度かはきらめきを見せ、何回かの勝利は記録することができるだろう。しかし時は流れ、パフォーマンスは停滞し、〝敵〟はどんどん収穫を貯めていく。ウイリアムズは〝100点〟に達したのだ。今から最終戦までの間に、誰も達することができないかもしれない得点だ。一方で、マンセルはリカルド・パトレーゼの2倍近いポイントを獲得し、パトレーゼはセナの2倍近いポイントを獲得している。一体どうやって戦い、士気を持続していけばよいのだろう？　ホンダの日本人達でさえ、当惑しているのだ。日曜日の夕方、安岡章雅は語った。

「我々にとって、決していい1日ではなかった。ゲルハルトのエンジンが壊れた理由は、まだどこにあるのか分かっていない。けれどあの1周前にすでに、テレメーターは何が起こるかを我々に語っていた……。シルバーストンまで1週間しかないことを考えると、我々がもっとも優先してやるべきことは、このトラブルの原因を正確につかむことだろう。再び同じトラブルが起こらないように」

禁じられた戦い

27回目の優勝を飾ることによって、マンセルは有利な状況を築き上げた。2回とも最高のスタートをしたパトレーゼは、とうとう我々が恐れると同時に予期してもいた態度を示した。2度目のスタートから1周するとすぐに、パトレーゼはチームメイトの攻撃に身を引いてしまったのだ。密かな身ぶりで――たとえそれがカメラによって捕らえられていたとしても――、彼はマンセルを前に行くよう招いたのだ。彼は、ボスによって課せられたチームの作戦に応えたのだろうか？　個人

金子博の 2連戦を終えてひと言

まあ、結局マンセルかな。この2連戦は、やっぱりイギリス人をあれだけアジテートさせたんだからね。なんたってシルバーストンなんて観客動員数20万人よ！　もうサーキットじゅう人、人、人……でホント、大変だったんだから。帰りなんかもさ、交通渋滞でサーキットから30分も走ればいい区間が5時間もかかっちゃって、しんどかったぁ～。反対にストがあったフランスでスイスイ走れたなんて、皮肉なもんだわな。でもやっぱり文句は言えないでしょう！　もうこうなりゃ史上最多得点チャンプでも目指してくださいよ。期待してます。

マンセルを除くと、目立ったのは何といってもブランドル。やっぱりイギリスGPの話になっちゃうんだけど、セナを抑えての快走はこりゃあ素晴らしかった。もう結構みんなも言ってるけど、'83年のGP前座のイギリスF3時代のふたりのバトルを思い出しちゃったね。セナ・ファンには面白くなかっただろうけど、よくミスもせず、2戦連続表彰台に上がりました！　まあ、今回ばかりは全くシューマッハーより目立ってたよね。この連戦のブランドルは良かったですよ、ホント。

あとはコマスとハッキネン、このふたりの若者が良かったね。特にコマスはフランスでリジェの土壇場プレQ脱出に貢献し、ハッキネンはイギリスでしぶとくポイントを重ねた。この活躍はチームにとって大きいよ、ともに地元GPだもの。それにしてもコマスって奴は、外観はひよわな感じだけど、なかなか強い奴だね。まあ黄旗無視してバトレーゼとぶつかるとか、バカなところもあるけど。ハッキネンも勝負師。1周の速さではハーバートにかなわないみたいだけど、結果は彼の方が出せる。シューマッハーが目立ち過ぎたから今まで影に隠れがちだったけど、ハッキネンも同じぐらいの力は持ってるってことが分かったよね。最後に評価したいのはアルボレート。しぶといし、うまいね。今度入賞したらもっと点あげましょう！

ところで、今回のハイライトはやっぱり津川さん主催のバーベキュー大会。シルバーストンに来ると毎年やってくれる年中行事なんだけど、今回は盛り上がった。どのくらい盛り上がったかっていうと……、とてもとても書けましょ～ん！　ま、それぐらいハチャメチャに羽目はずしました。あー楽しかった。今度のスパでのサワケン主催バーベキュー大会が、今から楽しみじゃい。

ドライバーズコンテストby金子　博

N.マンセル	10点
M.ブランドル	4点
E.コマス	3点
M.ハッキネン	2点
M.アルボレート	1点

的な衝動からだろうか？　おそらく、そのふたつともだろう。イギリス人ジャーナリストの何人かは、金曜日と土曜日にパトレーゼとヘッドの賑やかな会話を耳にしていた。技術だけに関するもの？　それは確かではない。

2回目のスタートの前、ふたりは再び言葉を交わした。言い争うような形で……。今度は、まじめな内容であったことは確かだ。ヘッドはこう説明する。

「私は彼に実に単純な助言を与えた。チームにとってのリスクが大きくなりすぎない程度に、自分のポジションを守れと言ったんだ」

つまり、表向きは強制的なものではなく、『強い勧告』ということだ。その理由は、我々が第1ヒートで見定めたとおりだ。

第1ヒートの10周目から16周目、ふたりの

エンジンだけではつけられない差。だが結果は明確に両者の勝敗を分ける

ウイリアムズ・ボーイズは激しい接近戦を展開した。この戦いを自滅に至らせなかったのは、彼らの腕によるものだろう。確かにマンセルは2位のポジションにいたが、好きな時に、好きなようにパトレーゼに襲いかかった。数10メートルの間パトレーゼの前に出たが、パトレーゼは背筋が冷たくなるような方法でマンセルからポジションを取り戻した。それは、芸術的な戦いだった。しかし、フランク・ウイリアムズは、これにもう耐えられなかった。マンセルはアクセルから足を上げ、パトレーゼのウイングの下に引き下がった。一方で、ヘッドはマンセルのために働いていた。精神的な問題において。

2度目のスタートでも、パトレーゼ－マンセルのフォーメイションが形成されたが、これは長くは続かなかった。パトレーゼが退き、マンセルが通過した。1周目のラインさえ通過しないうちに。パトレーゼは語る。

「この2位の結果には満足している。チームはいい仕事をしたし、また1－2フィニッシュできたことは素晴らしいよ。ナイジェルのためにも、自分のためにも、みんなのためにも僕は満足だ。2位は僕のいつものポジションだ。僕はここで満足できるんだ……」

本当に？　質問が飛ぶ。

「リカルド、君は本当に手で合図してマンセルを抜かせたのかい？　チームオーダーが出ていたのかい？」

「ノーコメントだ。それについては話したくないね。ナイジェルは僕を抜いて、すぐにどんどん離れていった。コンディションは、雨のせいでとても厳しいものだった。なにしろ、僕達はスリックを履いていたんだ……」

そこでマンセルがチームメイトを助けようと、真実を語る。

「うん、リカルドは私に合図をして抜かせてくれた。でも、なぜだかは知らない。彼は私にそれを言わないんだ！」

どうして言いたくないんだい、リカルド？

「本当に、言うべきことなどないからだよ。僕の考えでね。ナイジェルは僕の後ろからとても強くプッシュしてきたから、彼を前に行かせた方がチームにとっていいだろうと思った。それだけさ」

そう、'92シーズンの新しいページが記されたのだ。おそらく、マンセルは王座に就くだろう。残念に思うべきだろうか？　確かにスペクタクルは見られなくなる。これからは、すべての戦いが抑えられ、禁じられてしまうのだから。ルノーとウイリアムズが定めた目標のためではない。それよりも、答えはマンセルにあるのではないだろうか？　すべてがうまくいけば、誰も彼に抵抗できず、ひと度2位へと下がると、彼の勝利への執念は抑えられないものへと変わる。多分、今回のパトレーゼの走りは勝利に値するだろう。が、同時に、彼はチームメイトの"暴力"を制することもできなかっただろう。動きを誤れば、ふたりは接触して自滅する羽目になる。マンセルを知り尽くしているウイリアムズ・チームの目に、そしてモントリオール以来、彼をよりよく知った我々の目に、リスクを抑えることは絶対に必要だったのだ。だから、理由など聞く必要もない。'93年のウイリアムズのシートに強い疑いを持ったパトレーゼは、利己的に自分を通すことなどできなかった。彼には手立てがなかったのだ。

No.1とNo.2。バトルを危機と感じたリカルドはあえてそれを避け、マンセルに進路を譲った

流れは戻って……

この日曜日から、マンセルは連勝を再開することを望むだろう。ルノーの国のグランプリの後は、彼自身の母国グランプリだ。シルバーストンのマンセルは、モナコのセナのように走るだろう。他のどのグランプリよりも気分良く……。彼のマシンも然りだ。

ルノーのベルナール・デュドは、レース後こう語った。

「マニークールで勝利するのは、非常に重要なことだった。技術的に見て、これは興味深い基準となる。というのは、マニークールはシルバーストンやホッケンハイムと類似する点をいくつか持っているコースだからね。エンジンに関しては1周の58％しか全開状態にならないものの、ここはトランスミッションやブレーキにとって非常に厳しいサーキットだ。また、路面の滑らかさによってシャシーの欠点はある程度消されてしまう。したがって、我々のマシンはイギリスでもいけるだろうし、ドイツでも悪くはないだろう。その後は、我々がもっとも恐れるサーキット、ハンガロリンクだ。我々がもっとも恐れているグランプリだ。毎年、私は同じことを繰り返し考え、そして毎年、自分が正しかったことが証明されてしまうんだ！」

レースできず戦列を去ったマクラーレンのふたり。胸中に去来するのは

デュドが楽観的になり、幸福になるにはそれだけの理由がある。彼は、モナコとモントリオールの前の"彼の"マンセルに再会したのだ。あの忌まわしい2戦は、シーズン中の些細な出来事でしかなくなるだろう。

「モナコに関しては納得できるが、モントリオールも同じだとは言えない……。ナイジェルは本来の速さと能力を取り戻した。予選においてもレースにおいてもね。これは賞賛すべきことだよ。リカルドのチームプレイに対する理解も、賞賛すべきことだ」

津川哲夫オジサンの2連戦を終えてひと言

このフランスとイギリスの2連戦で、'92年のシーズンも折り返し点に立っちまった。いや～早いもんだよね、毎年のことだけどさ。自分の頭に白いものの数が増えるわけだよ。

ナイジェルの海峡制覇の2連戦でタイトル争いはもう完全に終わってしまったと言ってもいいだろうな。この点では今シーズンの興味は半減……。いまさらのことじゃないけれど！　だけどトップふたりを除いて考えてみるとこいつは面白いんだ。3位争いが過熱しているんだなこれが。シューマッハー、ゲルハルト、アイルトン、それにこの2連戦ではシューマッハーを喰っちまってるブランドルあたりの壮絶な戦いちゅうわけだ。この4人、マシンとドライバーとチームの総合力が拮抗しちまってるもんだから、双方にアドバンテージはなく、毎レース過激なファイトを見せてくれちゃってるね。これに、ここ何年間もの間散々ボロクソに言われた（俺もそのひとりか!?）第三勢力のロータスが一気に復活の兆しがあって、ここ2戦洟手に活躍しちまってる。マクラーレンが、3～6位をベネトンとロータスで争っているんだからおもしれ～よな。現在のホンダV12は業界最強エンジンと自他ともに認められているんだし、アイルトン、ゲルハルトもトップ中のトップて一ことは……それにフランスあたりからやっとのことでリジェが上向き加減になってきたよね、これまた中位を荒らし始めそうで、この辺は群雄割拠、目が離せないのね。

アルボレートなんかもここまで完走記録を更新中で超連続7位を走っていて、これだっていつのまにかポイント争いの仲間に入っちまったんだ。後半戦、ナイジェルのチャンピオンが確定したら、ウイリアムズの参加をやめてもらえば、レースは最高に面白くなるんだがね、こいつは無理か……！

てなわけで、ドーバー海峡2連戦、渋さと過激さが入り交じり、シューマッハーの若気のいたりを十分以上にカバーしたブランドルに10点。マシンとエンジンとエンジニアがそろえばシューマッハー以上を期待できて、今回連続4位、6位ポイントを挙げてジョニー兄貴の不運をカバーしたミカに5点。トップレーサーであることをハッキリと証明してくれたジョニーに4点。荒っぽいけど、一生懸命のコマスに1点。まっ、こんなところかね。

ドライバーズコンテストby津川哲夫

M.ブランドル ……10点
M.ハッキネン ……5点
J.ハーバート ……4点
E.コマス ……1点

RACE REPORT

FRENCH GRAND PRIX

by Nigel Roebuck

ナイジェル・ルーバック

日曜日の朝。ウォームアップ最速は例によってナイジェル・マンセルで、予選2日間に続いて全くの『パーフェクト・ラン』である。しかし、2台のウイリアムズの間にジャン・アレジのフェラーリが割って入った。次いでロータスのミカ・ハッキネン、ジョニー・ハーバートのコンビが、なんとマクラーレン勢の前に出る好走を見せている。コンディションはウェットからドライになりかけといった具合で、予報でも変わりやすい天候を告げていたが、レースの結果はいずれにしても見え見えの状態である。

セナ、シューマッハーがクラッシュ!

決勝レースは、まずスタート直後から後方で異変が起きた。第1コーナー直後に、アンドレア・キエーサのフォンドメタルがスピン。そこにマウリシオ・グージェルミンのジョーダンが避ける間もなくこれと絡んで、早くもここで2台がリタイア。続くアデレイド・ヘアピンでは、あろうことかミハエル・シューマッハーとアイルトン・セナが接触。このはずみでマクラーレンはコース外に弾き出されストップ。観客の失望と怒りは、これは無理もない。しかし本人同士は至って冷静で、お決まりのなじり合いに発展することがなかったのは、せめてもの救いである。

「ブレーキング・エリアの終わりでセナをパスしようとしたら、彼がインに切り込んできて、もうその時には全然止まれなかった。あれは僕のミスだ」とシューマッハー。一方セナはスタートで少し遅れ、先を越されたベルガーを抜きにかかっているところだった。

「ゲルハルトはヘアピンのブレーキングをすごく遅らせて、これは気をつけなければと思っていたところに、シューマッハーが後ろから当たってきた。1周目のことだし、多分、スピードとブレーキング・ポイントの判断を完全に間違っちゃったんだな……」

こういうミスは何もシューマッハーが初めてのことではない。今を去る'84年、ドイツで、これと全く同じような状況でケケ・ロズベルグがリタイアとなった。その相手が誰あろうセナだったのである。この経験が彼の寛容を促したのなら、それはそれで喜ばしいことだが、シューマッハーの態度も立派だ。パドックに戻ってセナに語りかける彼を遠望したが、心を尽くした誠意が感じられて、見ていて気持ちのいい光景であった。

その頃先頭グループは――といっても2台だけだが――セカンド・ラップに差しかかっていた。ところが、先頭はマンセルではなくリカルド・パトレーゼである。インテルラゴスを思わせる、あるいはそれ以上に気合の入ったスタートでナイジェルの機先を制したリカルドが、そのままトップで力強い走りを見せる。マンセルも何度か応戦はするものの、今回はちょっと手が出せないようだ。ブラジル以来あまり目立てなかったパトレーゼだが、まだ勝つことを放棄したわけではないはずだ。それに単なる噂だが、フランク・ウイリアムズから来年は要らないと言われたという話も聞こえており、フェラーリあるいはベネトンと交渉に入ったとも伝えられている。ともあれ、今日のリカルドは一味違う。

1周目にセナと絡み、赤旗中断後もモデーナと接触しサスを損傷、リタイアしたシューマッハー　若さが出たか

ウイリアムズ勢に挑む者があるとすれば3位を走るゲルハルト・ベルガーだが、それでもラップタイムにして2秒近く遅いから勝負にならない。だが、そのベルガーも11周目にエンジン・ブローでつぶれ、ウイリアムズ2台の独壇場となった。これでマーティン・ブランドルが3位に浮上する。

ヘアピン付近の雨足が激しくなって、レッド・フラッグが出されたのは18周目のことである。この中断の間に、どこか我々の知らないところで、あるアドバイスがパトレーゼに与えられたのだ。伝えられている限りでは、自分の好きなようにレースしていい、ということだったらしいが、それがチームに害を及ぼさない範囲で、という注釈つきだったのだ。リカルドがこれをどのように解釈したか、それを我々は直に目撃することになる。

トップを譲ったパトレーゼ

皮肉なことに、中断後雨は急速に収まり路面はほぼドライ。再スタートはすべてスリックとなった。依然としてパトレーゼが先頭、これをマンセルが追う形だ。再スタート後の1周目でちょっとしたやりとりがあり、いよいよウイリアムズ同士のバトルが始まるぞと思いきや、その周の終わりになんとパトレーゼが腕を高く差し上げてマンセルを先に行かせるではないか。グランドスタンド前の衆目の中でこれをやったのは、リカルドのせめてもの腹いせ、と言ったら怒られるだろうか。

「その件については何も喋りたくない」と言う彼は、面白くもおかしくもないといった表情だ。チームオーダーなのか、という問いに、「ノーコメント、彼を先に行かせるのがチームのためにもベストだと考えた」こんな忠誠心がいまだ生き長らえていたとは……。

これで事実上レースは終わりである。それでは、懸命に3位を走りながら、身悶えしたくなるようなシーズン前半の借りを返そうとしている男、ブランドルに話題を移そう。スティディに3番手を快走しているように見えたブランドルだが、実はそれどころではなかった。燃料系に変調を来し、横Gの影響で右コーナーでエンジンが死に、左で生き返るということを繰り返していたのである。

「一度はこれで終わりと諦めかけたけれど、なんとかドライビングのコツをつかんで、走り続けることができた」と彼は言う。41周目にはアレジにパスされたが、彼は「第1ヒート」でアレジに9秒差をつけていたので3位というポジションは変わらない。

再度降り始めた雨に各車タイヤ交換する中を、ひとりスリックで走り続けてここまで浮上してきたアレジの根性はたいしたものだ。53周目にスピンを喫した彼だが、コースに復帰したその次の周回がウェットを履いたマンセルと同じというのだから、やはりただ者ではない。そのまま走り続けていたらどうなったか分からないが、タイヤ交換の絶対命令が出て不本意ながらのストップ。皮肉なもので、その直後エンジンが煙を吹き上げせっかくの健闘も水の泡になってしまった。

このアレジがシケイン付近に残したオイルが、各ドライバーの神経を逆撫でする。何台か危ない場面があったが、ブランドルもこれを踏んでスピン。もう少しのところで表彰台をフイにするところだった。レース後の彼の人目をはばからない喜びようがなんとも微笑ましかった。見捨てることなくチャンスを与え続けてくれたチームに感謝したい、と謙虚さのお手本にしたいコメントである。

最後は例によってマンセルが悠々のトップ。少し間隔を置いてパトレーゼ、ブランドルの3位も安泰だ。次いでハッキネン、エリック・コマス、ハーバートと若手が活躍、特にロータスの健闘が光った。老雄ミケーレ・アルボレートは惜しくも得点を逃がしている。

ウイリアムズ・ルノーにとっては文句のつけようがない理想的な勝ちパターンの復活で、これで前半を終えてマンセルのポイントが66。2位のパトレーゼに32点差というのも驚きだが、セナに対して48点のリードは、もはや何をか言わんや。しかも次は彼にとって十八番のシルバーストン。パトレーゼは、チーム・オーダーの有無にかかわりなく絶対自分に逆らわないとなれば、マンセルがいくら認めたがらなくとも、タイトルの行方は決まったようなものではないか。

PADDOCK TOPICS FROM MAGNY-COURS

交通スト騒動に揺れたマニ-クール

GPウイークに交通スト

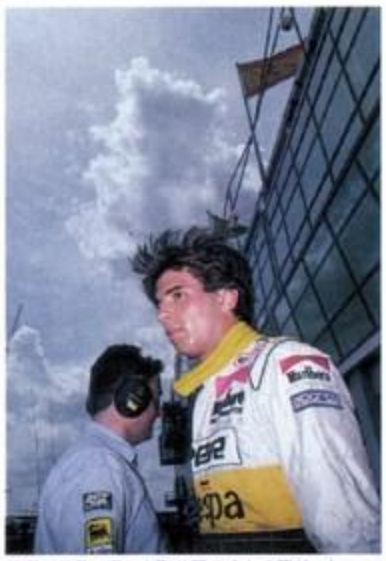
遅延でもお伝えしたが、フランスGPが開催される金曜日、7月1日から行われていたトラック運転手ストの影響で、サーキットは一時パニック寸前となった。まず、アンドレア・モーダ・フォーミュラは金曜にサーキットに到着できずプレQが中止、また燃料やパーツも届かず、サーキットではチーム同士で助け合ってその場を凌いだ。観客の足にもストの影響は現れ、決勝当日も悪天候とあいまってスタンドは空席が目立ち、寂しいGPとなった。またGPの最中、関係者の間ではGP後サーキット周辺が閉鎖されるという噂も流れたが、これは実行に至らず。各チームともスムーズにシルバーストンへ移動することができた。

スポンサー事情あれこれ

フランスGPではキャメルが、'93年もベネトンにスポンサードを続けることを発表した。契約期間は1年間。なお、ウイリアムズについてはここでは正式な発表はなかった。

一方、オリビエ・グルイヤールの去就の噂が流れたティレルだが、グルイヤールが衛星スポーツ放送局「ユーロ・スポーツ」をスポンサーとして持ち込み一件落着のようだ。同局はとりあえず今シーズンいっぱいグルイヤールとチームをサポートしていく。また、このGPを地元とするルースも「イゴール」というオイルメーカーをスポット・スポンサーにつけレースに挑んでいた。

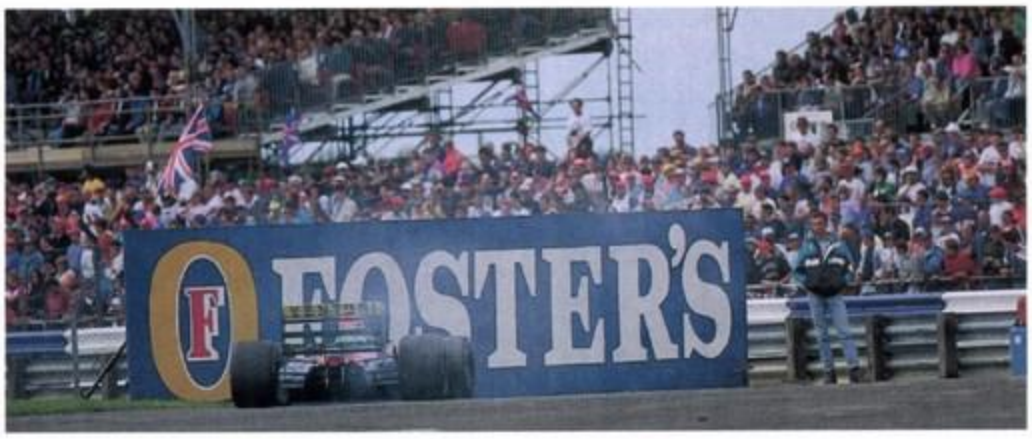
カナダでは好調の波に乗れた
ベルガーだったが
この2連戦は共にエンジンに泣く
だが、イギリスではチェッカーまで
何とか持ちこたえさせた（イギリス）



予選1日目の遅れを取り戻そうと必死だった
クリスチャンは濡れた路面に足をすくわれクラッシュ
背中にダメージを負い欠場してしまう（フランス）

伝統的に高速サーキットで活躍するチームだったマーチだが
現在の苦しい経済状態では、もうどうにもならないか
ベルモンドはトラブルと天候に悩られ、2戦連続DNQ（フランス）

1戦毎にグランプリの感触をつかみ、このところ成長著しい右京
しかしレースの戦い方ではまだ発展途上か、今回もまた完走を逃す
これで、彼はサンマリノ以来完走していないことになる（イギリス）

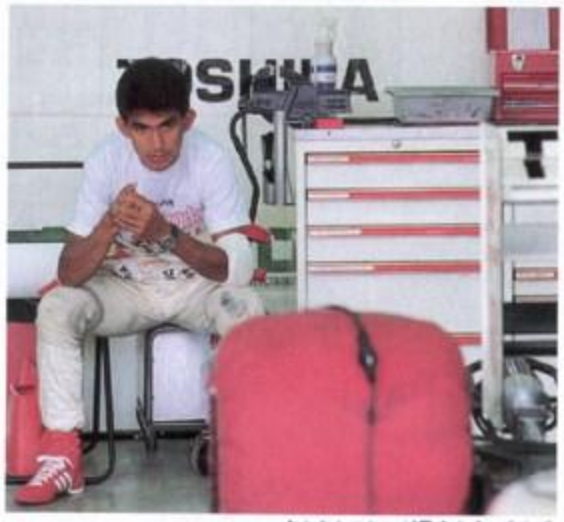


マシン自体は調子が上向き加減だが、トラブルが目立つジョーダン
シルバーストンでもグージェルミンは5周目過ぎから油温が上がり始め
37周目まで保たせたが、アウト。どうしても完走できない（イギリス）

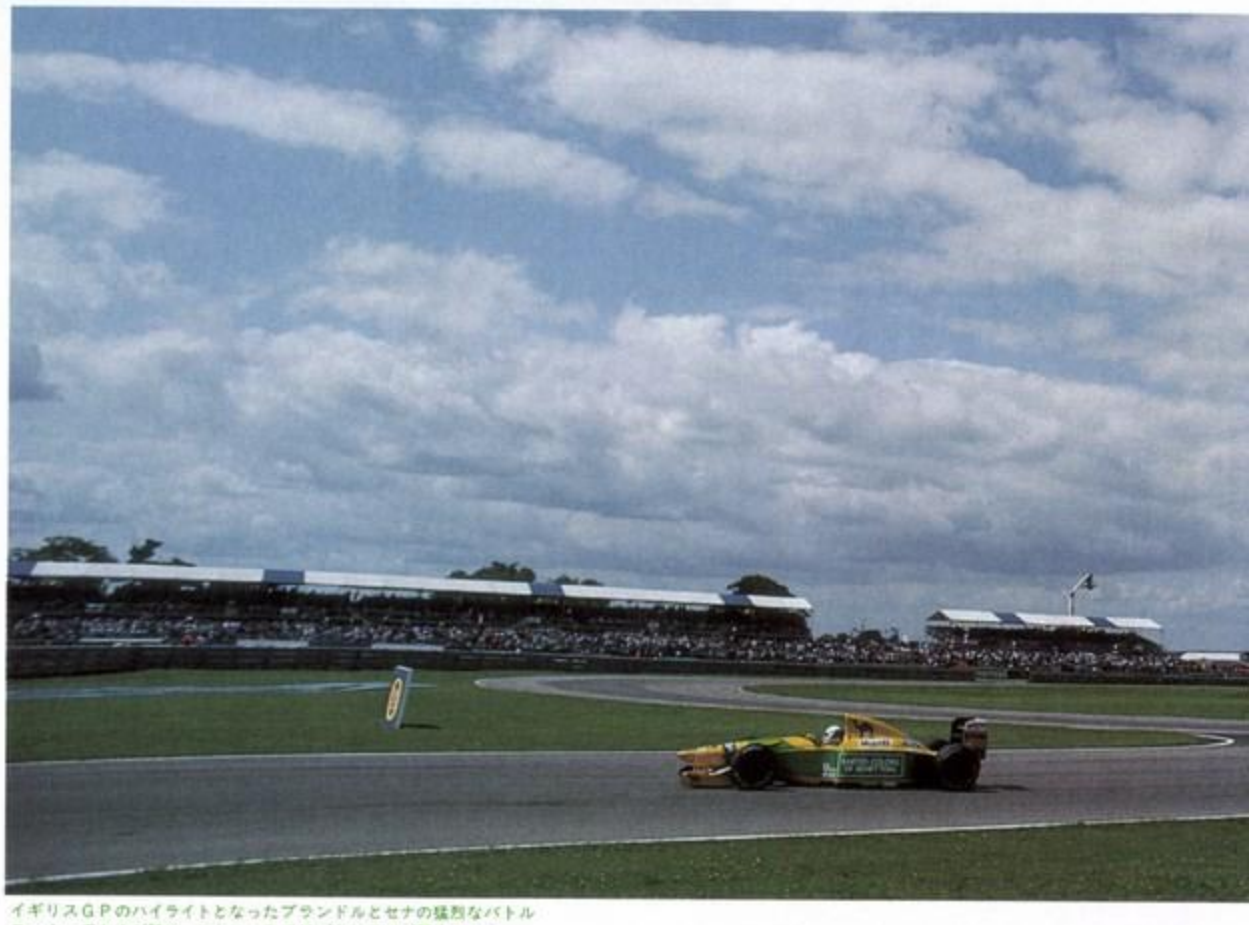
まるで、縮まったマシンの性能差に喜ぶように
雨の中ではアレジの走りが光る
マニ-クールでもオーダーが出るまで
スリックタイヤで頑張り通し3位を死守
だが、トラブルには勝てなかった（フランス）

イギリスGPの予選初日、ガショーのスピンで黄旗が出たベールで
スローダウンしたパトレーゼにコマスが激突！　コマス自身
かなりのダメージを負ったが、決勝に出場し見事8位に（イギリス）

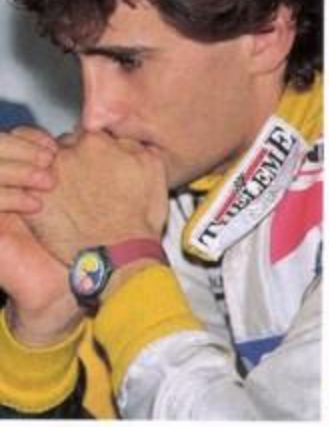
高速サーキットに舞台を移し
ティレルに開幕時ほどの精彩は
見られなくなった
マシンの進化に限界が来たのか
それとも、イルモアの限界か？
（フランス）



なかなかマシンが思うように走らず
亜久里の顔も疲れ気味だ
だがイギリスでは何とか12位完走
これが、スランプに悩む彼の
新たな突破口となるだろうか？
（フランス）



イギリスGPのハイライトとなったブランドルとセナの猛烈なバトル
コーナーでセナが詰め、ストレートではブランドルが離すという
まさに見ごたえある一進一退の攻防が52周目まで行われた（イギリス）



負傷したクリスチャンの代役として
GPに戻ってきたザナルディ
だが、急造シートは彼の体に合わず
予選をろくに戦えず
無念のDNQを喫してしまう（イギリス）

マニークールからカラーリングを一新して再出発
依然として資金難に悩みながら健闘を続けるブラバム
イギリスではヒルが見事決勝進出、完走を遂げる（イギリス）

この2連戦で光ったのは、何といってもベネトンのブランドルだ
連続で表彰台。前を走るのは、あのウイリアムズの2台のみ
この連戦で弾みをつけた彼の、今後の活躍が期待される（フランス）

RACE REPORT

BRITISH GRAND PRIX

by Nigel Roebuck

ナイジェル・ルーバック

今回からカストロールがメインスポンサーについたロータス。ハッキネンは復調著しいチームを6位に導いた

熱狂のシルバーストン

ところどころに黒い雨雲が点在し、怪しいコンディションで明けた日曜日。先週みたいに、また赤旗中断じゃたまらない、と誰もが考えていた。だが、シルバーストンの観客はそんなことでは臆しはしない。話によると、去年よりもさらに観客数は増えたらしい。その大観衆の期待に応えるべく、ウォームアップではナイジェル・マンセルがひとり1分24秒台に突入。次いでリカルド・パトレーゼが25秒台で2番手につけ、その後ろはベネトン・コンビとアイルトン・セナが、かろうじて27秒を切っている。いかにマシンに性能差があるか、これを見るだけでも一目瞭然だ。

仮に、ごくありきたりのマシンに乗っていても、ここでのマンセルは手のつけられない速さを発揮する。もちろん、今彼が手にしているマシンは「ありきたり」ではないが。おまけに唯一の対抗馬パトレーゼは、チームオーダーの有無にかかわらず、彼を邪魔する気はないらしい。それはフランスで実証済だ。

レッドが灯るまでの異様に長い時間と、それを埋め合わせるかのように即座にグリーンに変わったシグナルで、何台かが驚いて姿勢を乱し、マンセルも多めのホイールスピンで一瞬パトレーゼの先行を許す。しかし、コブスを抜ける地点であっさり前へ出て、その時点で、少なくとも誰が優勝するかという点で言うならばレポートは終わりである。

一応参考のために、その後のマンセルと2位以下との差を記しておこう。1周目を終えて3・2秒。その次の周回で5・9秒、さらに7・9秒、10・1秒、11・8秒という具合。因みに20周目には20秒以上差がついていた。あらかじめお断りしておくが、以後彼についてレポートすることはほとんどない。

スタートはマーティン・ブランドルが見事だった。スルスルッとベルガーの前に出て、チームメイトのミハエル・シューマッハー、そしてセナを立て続けにパス、再びコントロール・ラインを通過した時には、前を行くのはウイリアムズの2台だけ。ジョンブル魂は別にマンセルの専売特許ではない！　おそらくそんな気分であろう。

ブランドルVSセナの息詰まる攻防

今回のハイライトは何といってもブランドルとセナの息詰まる攻防戦であろう。往年のF3対決が10年ほどの年月を経てF1で再現されたというわけだ。以来、ようやく互角のマシンを手に入れたマーティンにしてみれば、ここが腕の見せ所である。

「マシンは文句なし。ギャンブルかなとは思ったけど、ストレートで稼ぎたくて、ウイングを目一杯寝かせたんだ。正解だったなァ。それにしてもセナは、あれだけウイングを立ててもストレートであれだけ速いんだから、ホンダはよっぽど馬力があるんだね……」

一方のアイルトンはこうである。

「ずっとプッシュし続けて、もう相当疲れたよ。でも、終盤になればマシンのバランスが良くなるかもしれなかったし……」

両者の争いで圧巻だったのは26周目、ストウで見せたサイド・バイ・サイドだった。

「セナの方がウイングを立てていたので、ベケッツじゃ当然彼の方が速かった」とブランドル。「だけど、ストレートでは思うように伸びてこないんだな。そこで、僕はイン側にラインをキープすることにしたんだ。ホラ、やっぱりセナはセナだろ？　きっと外から被せてくる、と思ってたらその通りさ。で、おあいにくさまってとこさ……」

セナの方も、かつてのライバルとの対決を大いに楽しんだという。

「クリーンで素敵なバトルだった。コーナーでは追いつき、直線で逃げられの繰り返しで……。周回遅れに絡んだ時に何度か仕掛けてみたけど、そのうちタイヤのバイブレーションがひどくなってきたんだ」

ほとんどのチームがタイヤ無交換だったのに対し、マンセルは最初からタイヤ交換が可能ならするつもりでいた。いわば保険のようなものである。これが30周目。万一にも裏目に出てはいけないと、アプローチからピットロードにかけて極端にスローダウン、作業も12秒と念を入れた。おかげでパトレーゼとの差が8秒に縮まっていたが、なに心配ご無用、あとは心置きなく飛ばせばいい。

案の定ウイリアムズのタイヤはまだ十分。パトレーゼに「タイヤはOK」のサインが出される。ところがシューマッハーはそうはいかない。ブランドル、セナとの三つ巴のバトルの最中に2度もタイヤをロックさせ、次第にバイブレーションがひどくなっていたのだ。彼はこのタイヤ交換で5位までポジションを下げるが、さらなる追走に向けて意欲満々ピットを出る。

チャンスをなくすライバル達

同じ頃、ジャン・アレジもタイヤ交換に入っていたが、懸命のドライビングもマシンがついて来なくてはどうしようもない。なんと43周目に、コクピットの中で消火器が吹き出してリタイアするとは、あまりにも情けない。チームメイトのイバン・カペリも完走はしたものの9位と低迷、フェラーリはいまだ光明を見いだせずにいる。

40周目にシューマッハーが周回遅れのステファーノ・モデーナと絡んだ。これでベルガーが5位に浮上するが、結局チェッカーを受けたのはシューマッハーが先であった。

「タイヤ交換してからどうもエンジンがおかしくなってしまって」とベルガー。「パワーは落ちていくし、バイブレーションは起こるし、で、残り3周になってからは温度警告灯が点灯したけど、後ろにはシューマッハーが迫って来てるだろ？　仕方がないからままよと踏んでいたら、よりによって最終ラップで煙を吹いてしまった……」

しかしセナに比べたらベルガーはまだマシだった。52周目、ブランドルをやっとのことで抜いた彼を待っていたのは、ギヤボックス・トラブルだったのだから。

「ガブリエーレ・タルクイーニの後ろを走っていた時で、3台つながってデイモン・ヒルに追いついたのさ。で、ヒルはタルクイーニに道を譲ったんだけど、僕がいることには気づかなかったんだな。マゴッツで急にこっちに寄ってきたから慌ててアクセルを戻して、シフトダウンもしたかな……。そうしたらその脇をアイルトンが、アウトからすり抜けて行くじゃないか」抜かれた時のブランドルの感想である。だがそれからわずかコーナーを3つほど行ったところで、セナが突然スローダウン。それを見て、嬉しくて思わず笑みがこぼれてしまった、と正直な彼は告白する。

セナには気の毒だが案外これで良かったのかもしれない。余談だが、もしこのままふたりが順位を争ってチェッカーを通過することになれば、マンセルの勝利を祝ってコース上になだれ込んだ観客を巻き込み大惨事に発展するかもしれなかったからである。現にマンセルのマシンに当たってしまった者も出たらしい。死人がひとりも出なかったのは、まさに奇跡としか言いようがない。

果たしてこの先マンセルが、今日のような圧倒的な勝利劇を演じれるだろうか？　というほど完全無欠のドライビングであった。このレースの思い出だけでマンセルは残りの生涯を送ることができるかもしれない。それとは意味が全く違うが、シルバーストンの保険屋も、今日のこの一日を生涯忘れることはできないだろう。

PADDOCK TOPICS FROM SILVERSTONE

シーズン後半戦突入。プレQ組が入れ代わり

後半戦の予備予選チームが決定

'92シーズンもイギリスGPから後半戦に突入。それにともなって、恒例の予備予選チームの入れ換えが行われた。これは、昨年のドイツGPから今年のフランスGPまでの成績を基に行われ、上から14チーム目以下に予備予選の義務が課せられる。これにより、ミケーレ・アルボレートはこのGPからプレQ脱出。反対にノーポイントだったガブリエーレ・タルクイーニがプレQ組に入った。今後はフォンドメタル2台、ラルース2台、アンドレア・モデーナ2台で予備予選は行われる。

始動したセーフティカー制度

6月に発表されたF1新レギュレーションでイギリスGPから導入されるものの中でセーフティカー制度がある。今回、その施行に先立って木曜日に全ドライバーを集めブリーフィングを行い、金曜のフリー走行時には実際にセーフティカーをコースに入れ、予行練習を行った。今回の説明によると、レースはセーフティカーを入れた時点で一時凍結し、セーフティカーの後ろに整列した後、グリーンランプで再開する形を取る。この時のスタートはローリングスタート方式。ローリング中のピットインは禁止され、また当然ながら追い越しも禁止となる。タイム的には、セーフティカーがコースに入る2周前で計時が一旦止められ、再スタート後再び計時を始めるという形を取るが、中断前のタイム差は残される。さて、実行した時が見物である。

パトリック・カミュのFROM THE INSIDE

BRITISH GRAND PRIX

至福の時

ルノーがF1に参戦して15年目を迎えるシルバーストンで
ナイジェル・マンセルは栄光と絶大な名声を、
そしてウイリアムズ・ルノーは独裁とも言えるほどの技術的制覇を確認した
今も思い出される"イエロー・ティーポット"の挑戦から15年
シルバーストンでルノーを待ち受けていたのは、実に象徴的なシーンだった

※イエロー・ティーポット（訳者注：当時、エンジンを唸っては煙を上げていたルノーの黄色いマシンを、イギリス人はこう呼んでいた）

by パトリック・カミュ　翻訳・構成／Masako Imamiya

英雄は今、すべてをその手に

3日間で35万人。日曜日だけで20万人。40万の目が、たったひとりの男ナイジェル・マンセルに注がれた。英国モータースポーツ記者達が毛嫌いする男。だが、大衆は最も愛する男。そう、彼らの英雄はRAF（ロイヤル・エア・フォース）の後継者にふさわしい。

マンセルの人気を判断するには、シルバーストンに行かなければならない。17台のマシンがチェッカーを受けた直後に、何千もの心優しきフーリガン達に囲まれてしまったウイリアムズのマシンを目にしなければならない。モンツァよりもぎっしり詰まった、そしてだが毅然とした群衆は、それでもモンツァのそれより品位がある。

スタートの少し前、マンセルに対して、レース結果がどうであろうと、冷静に秩序を守って振る舞うよう、観客に呼びかけてほしいという要請があった。ナイジェルはこれを拒み、コースになだれ込む群衆の姿は印象的なものとなった。それを予測していたマンセルは、非常にゆっくりとしたペースでウイニング・ラップを周回した。

「あんな光景は今まで見たことがない。チェッカーを通過した後、私の目の前には人の壁ができていた。まるで動くシケインだったね。私はできるだけスピードを落としたけど、避けきれずに誰かに当たってしまった。すごい大きな男だった。あまり強く当たっていないことを、祈っているけれど……。彼は立ち上がったかと思うと、私を捕まえてマシンに飛び乗ってきた。私達はそのままで数メートル進んだ。彼はその状態にすごく満足していたね。それから、私はクラブ・コーナーでマシンを捨てざるを得なくなった。もう、どうすることもできなかったんだ。今まで、あんなに情熱的な群衆を見たことがないよ。自分の目を疑ったくらいだ！　だから、私は彼らを批判することなんてできない。逆に、彼らに報いることができればと思う。怪我人はひとりも出なかったし、今までの人生でもっとも素晴らしい一日だったと言うことができるよ。シルバーストンのモータースポーツの歴史の中でも、素晴らしい観客だった……」

一度コースに止まってしまうと、マシンを捨てる以外マンセルに選択はなかった。群衆は彼にぶつかり、彼を捕らえ"聖なる汗"でびしょ濡れになったスーツに触ろうとする。ぴったりくっついた髪にさわり、胴上げしようとする。

「あんな風にされるのは決して好ましくなかったけれど、今日はすべてを許すよ！」

表彰台にたどり着いたマンセルはリカルド・パトレーゼと再会し、彼の腕の中に身を投げた。お互い、心に裏はない。美しい光景だ。歩いて表彰台へ向かう彼に、マンセル・コールが起こる。"ゴッド・セイブ・ザ・クイーン"が流れると、彼は片手を口に当てて"静かに"と命令するが、女王なんて関係ない。観衆はキングを祝福しているのだ。幸せな微笑みをもたらしてくれるキングを。

表彰台にはルノー・スポールの副社長クリスチャン・コンゼンが上り、ルノーのF1挑戦15周年を勝利で飾った

明日への不安

上位3人にカップが渡され、短い記者会見を終えた後、英雄はウイリアムズのピットへ向かう。スタンド側の無線やコンピュータは、すでにすべて消えていた。実際、車検場でオフィシャルが無駄に待っていたあの不幸なFW14Bには、一体何が残っていただろう？ほとんどモノコックとエンジンだけだ。もちろん、レギュレーションの最低重量など満たせなかったはずだ……。けれどイギリスに起こったこの光景を目にした後、誰が異議を唱えようなどと考えただろう？

ウイリアムズのピットの薄暗がりの中では、ふたりの男が祝福し合っていた。クリスチャン・コンゼンが小声でフランク・ウイリアムズに囁きかける。

「あなたが言ったようにしましたよ。それでこの結果だ！　骨までシャンパンづけになってしまった！」

フランクが微笑む。彼は、何としてでもこのルノー・スポールの副社長がチームの優勝カップを受け取るようにと、主張したのだ。象徴的な、そしてそれだけの価値のある態度だった。9戦で7勝目、6度目の1-2フィニッシュ。コンゼンは語る。

「ルノーがF1に参戦して以来、ちょうど15年。日付までぴったり15年後のこの勝利は、重みがある。これはルノーとウイリアムズの適切な技術的選択と、そして何より我々のパートナーシップの質の高さを物語っている。タイトルへ近づく一歩？　もちろん。しかし、我々は今回マイヨ・ジョーヌは確かに得られたが、まだシャンゼリゼに到着したわけではないからね！（注：ツール・ド・フランスで前者は勝利者のユニフォーム、後者はゴールを表す）いや、悲観しているんじゃない、冷静な意見を述べているだけだ。我々は今まであまりにもつまらぬ理由でタイトルを逃してきたからね」

それから、フランクは自分のモーターホームに向かう。彼の車椅子を前に、群衆はうやうやしく静かに道を開ける。小さく「サンキュー、フランク！」という声が聞こえる。

ウイリアムズが答える。

「ここに来てくれてありがとう」

モーターホームの前の泥だらけの芝生の上では、ベルナール・デュドがこの瞬間をゆっくりと味わっていた。

「この勝利は、私の気持ちを軽くしてくれるような、数少ない勝利のひとつだった。多分、仕事がうまくいったという気持ちだろう。今回の勝利は楽だったことは認めなければならないね。ナイジェルには自分のレースをさせた。予定通りリードを築いてから、彼はそのリードをコントロールした。決して、マシンに多くを求めすぎないで」

本当にそうだろうか？ ゴールまであと2周という時のファステストラップもまた、予定通りの行動なのだろうか？

「いや、あれは予定にはなかった。でも、これは避けがたいことだよ！ マンセルと、彼の好みを知っているだろう？ それを変えることはできない……」

ポールを獲得する時にも、彼は何度も楔を打ち込んでいる。実際、ライバルのタイムを考えると無意味なものだ。しかし、彼の支配を確認する上では、意味があったのだ。金曜日から、ナイジェルは自分がこの週末の絶対君主になることを証明しようとした。ライバル達のやる気を、徹底的に挫こうとしたのだ。彼に、それが必要だっただろうか？

日曜日の決勝後も、いつものようにナイジェルは決してこの先の展開を語ろうとはしなかった。世界タイトル？ 病的なまでの迷信が、彼の頭からそれを遠ざけるのだ。ただ、この28度目の勝利だけを、彼は口にする。

「マニークールでジャッキー・スチュワートの記録に並んだ後、彼は素晴らしい電報を私に送ってくれた。"27勝ドライバー・クラブへようこそ。でも君がメンバーでいるのは一瞬のことだろう。ってね。すごく嬉しかったよ。今日で28勝。私はこれでイギリス人ドライバーでは最多勝利を記録したことになる。多分、この重要さは、これから何日か経ってからもっと感じるだろう。私がタイトルを考えないようにするのは、ただ単純に、あまりにも長い間それを目指して戦ってきたからだよ。'86年のオーストラリアGPではあと16周のところでそれを逃したし、他にもそういうことがあった。まだ、確実に自分のものと決まっていない限りは……」

確かに、2回ともタイトルは彼のものにはならなかった。けれど、今わずかな光が現れ始めているのだ。ホッケンハイムでまた1−2フィニッシュが実現した時のことを考えてみよう。この場合、数学的にももはや決定的に、アイルトン・セナのチャンピオン獲得の可能性は消える。リカルド・パトレーゼとミハエル・シューマッハーにはまだ可能性は残るが、マンセルの心が軽くなることは確かだ。

チャンスは失われた

"優しいパトレーゼ"は、マニークールの怒りを抱いたまま、シルバーストンにやって来た。チームの命令に従うという考えに、自分を慣らすことができないのだ。それでも、一体どうすれば、彼はマンセルを相手に戦うことができただろう？ チームメイトを並外れた男にしている『絶対的な武器』は、彼には備わっていないのだ。シルバーストンでも、もうひとつの例が加わった。見事なスタートに成功した後、パトレーゼはその無力を見せてしまうことになった。マンセルは語る。

「彼は私よりいいスタートを切った。多分、私よりホイールスピンが少なかったんだろう。でも私はストウで彼よりいいラインを取り、ベケッツでは横に並んだ。私は一発に賭け、リカルドは親切だった……」

金曜日のエリック・コマスとの事故以来、パトレーゼは体調が最高でなかったことを言っておかなければならないだろう。59周持ちこたえるのは、あまりに困難だったのだ。

「私は体中の骨に痛みを感じていた。多分、1年でいちばん難しいレースだったと思う。それでもナイジェルのためにも私自身のためにも、チームのためにも嬉しいよ。確かに私はすごくいいスタートを切れたけど、今日のナイジェルは手がつけられなかった。彼は私を抜くと、もう見えなくなっていった」

彼の幸福は、何度目かの2位の結果から来ているのではない。16年のF1キャリアの中で、リカルドは初めてシルバーストンでポイントを獲得したのだ。少なくとも、悪い運勢は払い除けられたかもしれない。

No.1ドライバーをこういう形で守るほど、

すべてマンセルを中心に動いたシルバーストン
この勝利は、新たな主役誕生を確かに告げていた

ウイリアムズは一体何を、誰を恐れているのだろう？ セナ？ 哀れなセナは、予選で惨めな戦いを強いられただけでなく、レースもリタイア（トランスミッション）で終えている。2台のベネトンに挟まれ、そこから決して抜け出すことのできなかったマクラーレンの苦行は、こういう形で終止符が打たれたのだ。そしてゴールラインを通過した直後に壊れたゲルハルト・ベルガーのエンジンは、チームに決定的な打撃を与えた。マニークールで失ったものさえ、マクラーレン・ホンダは取り戻すことができなかったのだ。3日間の間、それぞれの言葉が、それぞれの不安をはっきりと表していた。

「僕達とウイリアムズとの差は、彼らの力と僕達の弱さをはっきりと反映している」

と、金曜日のセナ。

「我々の今回のポジションは予測されてはいたが、それでも、テストの時よりタイムが出ないことにはがっかりしている」

と、ロン・デニス。

「ウイリアムズから2秒遅れることは予測していたが、3秒ではない」

と、安岡章雅。

日曜日、悲しみはもっと広がった。セナはこう語る。

「マーティン・ブランドルは本当に3位に値するよ。フェアプレイだったね。僕はずっと彼を攻撃し続けたけれど、役には立たなかった。本当に疲れたよ。今でも、ブレッシャーの下であんなに長い間、自分がどうやってあのペースを守れたのか分からないくらいだ。僕はマシンが軽くなるのを待っていたんだ。レースの終盤では、もう少し動きがよくなるはずだった。でも、その前にタイヤがダメに

西山平夫の 2連戦を終えてひと言

マンセルは今季最大のピンチをこのイギリス〜フランスで完全に乗り切ったといえるだろう。カナダでの踏み足はマンセル自身を窮地に追いやっていた。もし、ルノーの地元フランスで、あるいはウイリアムズの地元イギリスで星を落とすようなことがあったら……結果的にタイトルは手中に収めたとしても、これはマンセルのキャリアの中での一大汚点になっていたはずだ。だが、モナコ〜カナダでの2連敗をマンセルは完璧にリカバーしてみせた。このあとマンセルはドイツをも制して早ければハンガリーで、遅くともイタリアでタイトルを決めるだろう。そしてあとはモチベーションをなくし、さっさと引退するんだろうな。そのことをほとんど決定づけたフランス〜イギリスでの連勝だった。

ブランドルはいったんドロップアウトしたF1に戻って来て、よくぞあそこまで走った。あれがイギリス人ドライバー特有の土性骨だと思う。とにかく、戦うことにしつこい人種なんだな、イギリス人は。

片山右京はこの2連戦でまたひとまわり大きくなったと思う。特に、フランスでいったん抜かれたマンセルに食らいつき、トータル7位の素晴らしい最速ラップを叩き出したのが見事だった。もう新人最上位なんていう形容は失礼だ。この祭いだと、自然に鈴鹿あたりでポイントを取ってしまうかもしれない。

ハッキネンはイギリスGPの朝に乱暴（？）運転でお巡りさんにつかまるミスがあって、さあどうなるかと思って見ていたが、フランスに続く入賞でピーター・コリンズの期待によく応えた。その点、コマスは大事なとこでクラッシュし、カナダ〜フランスでの奮戦にちょっとミソをつけたみたいだ。

ヒルの1点はF1デビューへの御祝儀。20万人集まったイギリスGPの観客のうち、16万人がマンセル・ファン、2万人がブランドル・ファン、1万5000人がハーバート・ファン、残り5000人がヒル・ファンだったんじゃないだろうか。

それにしてもマンセルは乗りまくっている。これじゃあ辞めるに辞められないかな。だとしたら、セナ＝ステイ、プロスト＝ウイリアムズ、マンセル＝フェラーリ復帰ということでどうだろう。来年が楽しみだ！

ドライバーズコンテストby西山平夫

N.マンセル	10点
M.ブランドル	5点
片山 右京	2点
M.ハッキネン	2点
D.ヒル	1点

この日、シルバーストンはまさにマンセルのためだけにあったようなものだった。押し寄せる観衆、そして喝采の嵐。今回の勝利でチャンピオンの文字が見えてきた彼にとって、最上の1日だったと言えるだろう

なってしまったんだ。バイブレーションがあまりにもひどくて、最後にはコースも見分けられないほどだった」

ロン・デニスがこう続ける。

「難しいレースだとは分かっていたが、これほどだとは思っていなかった」

ホンダに関しては、彼らの救いは膨大な仕事以外にない。ベルガーのエンジン・トラブルが、マニークールのものとは全く別物なだけになおさらだ。2週続けてベルガーを襲ったトラブルの原因について、我々の心の底には疑問が残る。'93年のために、新しい何かがテストされたのだろうか？　ふたつの理由から、絶対に必要とされるものだ。'92シーズンのチャンスはもう閉ざされていること、そしてセナに契約更新を説得するまでに、もうわずかしか時間がないこと。土曜日の夕方、セナはイタリアのTVインタビューに答えて、ためらうことなくこう言い放った。

「マクラーレンの下降は今年に始まったことではない。僕は去年から気づいていたんだ。確かに、僕達はタイトルを獲得したよ。でも、それはウイリアムズのトラブルのおかげだった。今年はもっと悪い。僕にはもう選択はない。'93年に最高の条件でタイトルを争えるチームがすぐに見つからなければ、引退した方がいいだろうね……」

おそらく、この言葉の陰にはマクラーレン・ホンダに対してプレッシャーを与える意味と、ウイリアムズやフェラーリに対して呼びかける意味が含まれていることだろう。

タイトル争いは終結し……

いつもなら、ホッケンハイムで始まる移籍の話題は、シルバーストンですでに始まった。

このゲームの中で、セナが計算に入れなければならないのはアラン・プロストとマンセル。マンセルの活躍は、ウイリアムズでの契約更新を確実にするものだろうか？　それは明らかではない。パトリック・ヘッドを含め、チームのボス達の頭には、マンセルのやる気が'93年も続くかどうかという疑問が大きくなってきているのだ。今シーズンにこんなに精力を捧げた後、彼はその強い意思を持ち続けることができるだろうか？　タイトルを取ることによって、それは急降下する恐れがあるのではないだろうか？　マクラーレンがアクティブ・サスを備えてくることを考えると、FW15はもっと徹底的な仕上げの仕事を必要としているのではないだろうか？　チームのスタッフの頭には、いくつもの疑問が浮かぶ。その答えは？　もっとメカニズムに"注意深い"ドライバー、"完璧主義者"がマンセルを助けること。そう多くはいない。我々が知っているのはふたりだ。もちろん、マンセルの好みのドライバーではない。

これからしばらくの間、我々はチェスや嘘つきポーカーの素晴らしいゲームを目にすることになるだろう。それを楽しめるチャンスも、何度かあるはずだ。

赤井邦彦の 2連戦を終えてひと言

夏のダブルヘッダー、フランス〜イギリス2連戦は、なんだかいつも騒々しいけど、面白い。なんといっても、このレースを機にシリーズ後半の流れが読めてしまうからね。ま、結果的には2戦ともウイリアムズ・ルノーの騒足と、マン太郎のカッ飛びを見せてもらったんだけれど、同時に、これでもうマン太郎のタイトルは決まったも同然だと思ったね。マクラーレン・ホンダはちょっと追いつく術がなくなってしまった。それと、パトレーゼがもう完璧にナンバー2の役割を果たすことに徹し始めたから、マン太郎のポジションは安泰というわけだ。しかしトップ争いより2位以下の争い、ベネトンのブランドルが絡んだあの辺の戦いはなかなか面白くなってきた。レースはトップだけじゃない、やっぱ、これでなくちゃね。で、今回のドラコンなんですが、僕はGP福に配点は変えられないから、今回は得点を半分ずつにして合計しました。正確な内訳は、マンセル仏10点、英10点、ブランドル仏5点、英6点、パトレーゼ仏3点、英1点、ハッキネン仏1点、英3点、ハーバート仏1点ですね。

それにしても、フランスGPじゃトラック運転手の交通スト、イギリスGPでは死んでしまいそうな人出と帰りの交通渋滞。いやーまいったまいった。唯一助かったのはワインが美味しかったことだけだね。特にフランスの時に戴いたサンセールの白、あれは美味しかった——。

ドライバーズコンテストby赤井邦彦

N.マンセル……10点
M.ブランドル……5.5点
M.ハッキネン……2点
R.パトレーゼ……2点
J.ハーバート……0.5点

ドライバーズコンテスト総合表
R8フランスGP
R9イギリスGP

	赤井邦彦	今宮純	金子博	津川哲夫	西山平夫	今回の得点	総合得点
N.マンセル	10	5	10		10	10	234
M.シューマッハー							186
M.ブランドル	5.5	10	4	10	5	34.5	71.5
R.パトレーゼ	2					2	62
G.ベルガー							55
J.アレジ							51
A.セナ					2	2	47
片山　右京							43
J.ハーバート	0.5			4		4.5	32
M.アルボレート		1	1			2	24
K.ベンドリンガー							21
M.ハッキネン	2	2	2	5	2	13	18.5
E.コマス		1	3	1		5	13
鈴木亜久里							9
H.セレノ							4
I.カペリ							4
A.デ・チェザリス							4
G.タルクィーニ							3
M.グージェルミン							2
P.マルティーニ							2
P.ベルモンド							2
D.ヒル		1			1	2	2
B.ガンヨー							1

RESULT

●4.250km×69周＝293.250km　予選出走30台・決勝出走26台・完走11台

						最高位	ベストラップ	速度／周回数	
1	⑤N.マンセル	ウイリアムズFW14B	ルノーV10	69周	1'38'08'459	1位	1'17'070	198.521km/h	37周
2	⑥R.パトレーゼ	ウイリアムズFW14B	ルノーV10	69周	1'38'54'906	1位	1'18'006	196.139km/h	38周
3	⑲M.ブランドル	ベネトンB192	フォードHB-V8	69周	1'39'21'038	3位	1'18'636	194.567km/h	34周
4	⑪M.ハッキネン	ロータス107	フォードHB-V8	68周	1'38'53'992	4位	1'18'526	194.840km/h	36周
5	⑨E.コマス	リジェJS37	ルノーV10	68周	1'38'57'596	4位	1'18'660	194.508km/h	41周
6	⑩J.ハーバート	ロータス107	フォードHB-V8	68周	1'38'59'666	5位	1'19'252	193.055km/h	41周
7	⑨M.アルボレート	フットワークFA13	無限V10	68周	1'39'28'457	7位	1'19'542	192.351km/h	36周
8	⑭G.モルビデッリ	ミナルディM192	ランボルギーニV12	68周	1'40'19'263	8位	1'19'944	191.384km/h	43周
9	⑪J.J.レート	BMSダッラーラ192	フェラーリV12	67周	1'40'01'842	9位	1'20'133	190.933km/h	42周
10	⑫P.マルティーニ	BMSダッラーラ192	フェラーリV12	67周	1'40'49'760	10位	1'19'742	191.869km/h	41周
11	③O.グルイヤール	ティレル020B	イルモアV10	66周	1'39'09'141	10位	1'20'222	190.721km/h	40周
	⑰J.アレジ	フェラーリF92A	フェラーリV12	61周	エンジン	3位	1'18'431	195.076km/h	44周
	④A.デ・チェザリス	ティレル020B	イルモアV10	51周	スピンオフ	10位	1'19'525	192.392km/h	43周
	⑱片山　右京	ベンチュリLC92	ランボルギーニV12	49周	エンジン	10位	1'18'714	194.375km/h	43周
	⑤T.ブーツェン	リジェJS37	ルノーV10	46周	スピン	6位	1'19'139	193.331km/h	43周
	⑮I.カペリ	フェラーリF92A	フェラーリV12	38周	電気系	8位	1'19'324	192.880km/h	36周
	⑯K.ベンドリンガー	マーチCG911B	イルモアV10	33周	ギヤボックス	14位	1'21'074	188.716km/h	31周
	⑱S.モデーナ	ジョーダン192	ヤマハV12	25周	エンジン	12位	1'21'070	188.726km/h	24周
	⑲鈴木亜久里	フットワークFA13	無限V10	20周	スピンオフ	11位	1'20'965	188.971km/h	13周
	⑲M.シューマッハー	ベネトンB192	フォードHB-V8	17周	クラッシュ	20位	1'19'939	191.396km/h	6周
	②G.ベルガー	マクラーレンMP4／7A	ホンダV12	10周	エンジン	3位	1'20'213	190.742km/h	10周
	⑳G.タルクイーニ	フォンドメタルGR02	フォードHB-V8	6周	スロットルケーブル	14位	1'23'438	183.370km/h	6周
	⑰B.ガショー	ベンチュリLC92	ランボルギーニV12	0周	クラッシュ	——	——	——	——
	⑭A.キエーザ	フォンドメタルGR02	フォードHB-V8	0周	クラッシュ	——	——	——	——
	①A.セナ	マクラーレンMP4／7A	ホンダV12	0周	クラッシュ	——	——	——	——
	⑬M.グージェルミン	ジョーダン192	ヤマハV12	0周	クラッシュ	——	——	——	——
ns	⑫P.ペルモンド	マーチCG911B	イルモアV10	——	DNQ (1'19'963 ▷ 1'19'354)				
ns	⑬C.フィッティパルディ	ミナルディM192	ランボルギーニV12	——	DNQ (1'20'062 ◁ ———)				
ns	⑦E.パン・デ・ペール	ブラバムBT60B	ジャッドV10	——	DNQ (1'21'594 ▷ 1'20'139)				
ns	⑧D.ヒル	ブラバムBT60B	ジャッドV10	——	DNQ (1'21'412 ◁ 1'22'495)				

・優勝スピード：179.283km/h
・最速ラップ：N.マンセル（ウイリアムズ・ルノー）　1'17'070　198.521km/h　37周目
・ラップリーダー：1～20＝R.パトレーゼ、21～69＝N.マンセル

POINT STANDING／DRIVERS

1.	N.マンセル	66
2.	R.パトレーゼ	34
3.	M.シューマッハー	26
4.	A.セナ	18
4.	G.ベルガー	18
6.	J.アレジ	11
7.	M.ブランドル	9
8.	M.アルボレート	5
9.	A.デ・チェザリス	4
9.	M.ハッキネン	4
11.	K.ベンドリンガー	3
11.	E.コマス	3
13.	I.カペリ	2
13.	P.マルティーニ	2
13.	J.ハーバート	2
16.	B.ガショー	1

POINT STANDING／CONSTRUCTORS

1.	ウイリアムズ・ルノー	100
2.	マクラーレン・ホンダ	36
3.	ベネトン・フォード	35
4.	フェラーリ	13
5.	ロータス・フォード	6
6.	フットワーク・無限	5
7.	ティレル・イルモア	4
8.	マーチ・イルモア	3
8.	リジェ・ルノー	3
10.	BMSダッラーラ・フェラーリ	2
11.	ベンチュリ・ランボルギーニ	1

STARTING GRID

▲

⑥R.パトレーゼ ウイリアムズFW14B 1'15'551 ▷ 1'14'332	⑤N.マンセル ウイリアムズFW14B 1'15'047 ▷ 1'13'864
②G.ベルガー マクラーレンMP4／7A 1'16'944 ▷ 1'15'316	①A.セナ マクラーレンMP4／7A 1'16'892 ▷ 1'15'199
⑰J.アレジ フェラーリF92A 1'17'686 ▷ 1'16'118	⑲M.シューマッハー ベネトンB192 1'16'969 ▷ 1'15'569
⑮I.カペリ フェラーリF92A 1'18'152 ▷ 1'16'443	⑲M.ブランドル ベネトンB192 1'17'638 ▷ 1'16'151
⑨E.コマス リジェJS37 1'17'637 ▷ 1'16'938	⑤T.ブーツェン リジェJS37 1'18'179 ▷ 1'16'806
⑩J.ハーバート ロータス107 1'18'168 ▷ 1'17'257	⑪M.ハッキネン ロータス107 1'18'327 ▷ 1'16'999
⑨M.アルボレート フットワークFA13 1'19'291 ▷ 1'17'508	⑰B.ガショー ベンチュリLC92 1'18'864 ▷ 1'17'442
⑭G.モルビデッリ ミナルディM192 1'19'110 ▷ 1'17'667	⑲鈴木亜久里 フットワークFA13 1'19'022 ▷ 1'17'548
⑱片山　右京 ベンチュリLC92 1'19'819 ▷ 1'17'709	⑪J.J.レート BMSダッラーラ192 1'19'279 ▷ 1'17'677
⑱S.モデーナ ジョーダン192 1'18'905 ▷ 1'17'901	④A.デ・チェザリス ティレル020B 1'20'029 ▷ 1'17'868
③O.グルイヤール ティレル020B 1'19'204 ▷ 1'17'989	⑯K.ベンドリンガー マーチCG911B 1'18'596 ▷ 1'17'937
⑬M.グージェルミン ジョーダン192 1'19'574 ▷ 1'18'337	⑳G.タルクイーニ フォンドメタルGR02 1'19'146 ▷ 1'17'993
⑭A.キエーザ フォンドメタルGR02 1'19'835 ▷ 1'18'701	⑫P.マルティーニ BMSダッラーラ192 1'18'634 ▷ 1'18'586

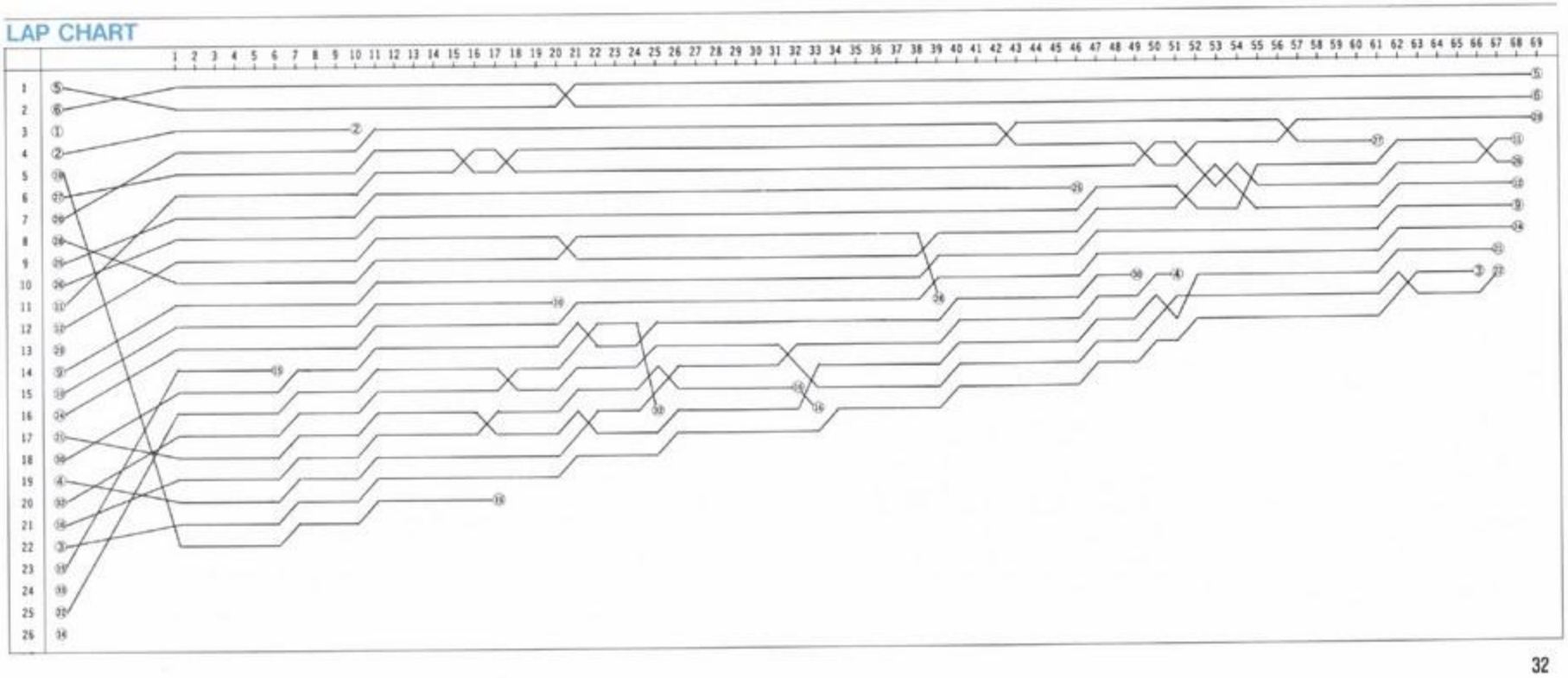
FRENCH GRAND PRIX

FORMULA 1
WORLD CHAMPIONSHIP
ROUND 8

RESULT

●7月3日～5日／フランス・マニ-クール／シルキュイ・ドゥ・マニ-クール

LAP CHART



PRE-QUALIFY

1	㉙B.ガショー	ベンチュリLC92・ランボルギーニ	1'24"650/17周目
2	⑮G.タルクイーニ	フォンドメタルGR02・フォード	1'27"378/15周目
3	⑯片山 右京	ベンチュリLC92・ランボルギーニ	1'27"560/18周目
4	⑭A.キエーサ	フォンドメタルGR02・フォード	1'28"965/17周目
5	㉘R.モレノ	アンドレア・モーダS821・ジャッド	1'30"592/14周目
6	㉙P.マッカーシー	アンドレア・モーダS821・ジャッド	1'46"719/2周目

STARTING GRID

▲

⑤N.マンセル ウイリアムズFW14B 1'18"965 ◁ 1'35"990	⑥R.パトレーゼ ウイリアムズFW14B 1'20"884 ◁ 1'38"185
①A.セナ マクラーレンMP4/7A 1'21"706 ◁ 1'41"912	⑲M.シューマッハー ベネトンB192 1'22"066 ◁ 1'41"227
②G.ベルガー マクラーレンMP4/7A 1'22"296 ◁ 1'41"311	⑱M.ブランドル ベネトンB192 1'23"489 ◁ 1'40"781
⑬J.ハーバート ロータス107 1'23"605 ◁ 1'42"124	㉒J.アレジ フェラーリF92A 1'23"723 ◁ 1'39"961
⑪M.ハッキネン ロータス107 1'23"813 ◁ 1'42"815	㉘E.コマス リジェJS37 1'23"957 ◁ ———
㉙B.ガショー ベンチュリLC92 1'24"065 ◁ 1'45"881	⑨M.アルボレート フットワークFA13 1'24"198 ◁ 1'41"504
㉚T.ブーツェン リジェJS37 1'24"545 ◁ 1'45"659	㉚I.カペリ フェラーリF92A 1'24"558 ◁ 1'41"734
⑮G.タルクイーニ フォンドメタルGR02 1'24"761 ◁ 1'49"639	⑯片山 右京 ベンチュリLC92 1'24"851 ◁ 1'46"644
⑨鈴木亜久里 フットワークFA13 1'24"924 ◁ 1'43"215	④A.デ・チェザリス ティレル020B 1'24"984 ◁ 1'42"160
㉑J.J.レート BMSダッラーラ192 1'25"037 ◁ 1'40"867	③O.グルイヤール ティレル020B 1'25"096 ◁ 1'41"221
㉘K.ベンドリンガー マーチCG911B 1'25"123 ◁ ———	㉓P.マルティーニ BMSダッラーラ192 1'25"221 ◁ 1'46"295
㉓S.モデーナ ジョーダン192 1'25"362 ◁ 1'42"104	㉔M.グージェルミン ジョーダン192 1'25"988 ◁ ———
㉔G.モルビデッリ ミナルディM192 1'25"998 ◁ 1'43"981	⑧D.ヒル ブラバムBT60B 1'26"378 ◁ 1'45"272

POINT STANDING/DRIVERS

1.	N.マンセル	76
2.	R.パトレーゼ	40
3.	M.シューマッハー	29
4.	G.ベルガー	20
5.	A.セナ	18
6.	M.ブランドル	13
7.	J.アレジ	11
8.	M.アルボレート	5
8.	M.ハッキネン	5
10.	A.デ・チェザリス	4
11.	K.ベンドリンガー	3
11.	E.コマス	3
13.	I.カペリ	2
13.	P.マルティーニ	2
13.	J.ハーバート	2
16.	B.ガショー	1

POINT STANDING/CONSTRUCTORS

1.	ウイリアムズ・ルノー	116
2.	ベネトン・フォード	42
3.	マクラーレン・ホンダ	38
4.	フェラーリ	13
5.	ロータス・フォード	7
6.	フットワーク・無限	5
7.	ティレル・イルモア	4
8.	マーチ・イルモア	3
8.	リジェ・ルノー	3
10.	BMSダッラーラ・フェラーリ	2
11.	ベンチュリ・ランボルギーニ	1

RESULT

●5.226km×59周＝308.334km　予選出走30台・決勝出走26台・完走17台

						最高位	ベストラップ/速度/周回数		
1	⑤N.マンセル	ウイリアムズFW14B	ルノーV10	59周	1'25"42"991	1位	1'22"539	227.936km/h	57周
2	⑥R.パトレーゼ	ウイリアムズFW14B	ルノーV10	59周	1'26"22"085	2位	1'25"519	219.993km/h	48周
3	㉙M.ブランドル	ベネトンB192	フォードHB-V8	59周	1'26"31"386	3位	1'25"859	219.122km/h	45周
4	⑲M.シューマッハー	ベネトンB192	フォードHB-V8	59周	1'26"36"258	4位	1'24"344	223.058km/h	58周
5	②G.ベルガー	マクラーレンMP4/7A	ホンダV12	59周	1'28"38"786	4位	1'24"875	221.662km/h	56周
6	⑪M.ハッキネン	ロータス107	フォードHB-V8	59周	1'27"03"129	5位	1'26"555	217.360km/h	46周
7	⑨M.アルボレート	フットワークFA13	無限V10	58周	1'26"53"950	7位	1'27"869	214.110km/h	40周
8	㉘E.コマス	リジェJS37	ルノーV10	58周	1'26"54"483	8位	1'27"160	215.851km/h	54周
9	㉚I.カペリ	フェラーリF92A	フェラーリV12	58周	1'26"55"074	9位	1'26"871	216.569km/h	43周
10	㉚T.ブーツェン	リジェJS37	ルノーV10	57周	1'26"07"117	10位	1'28"581	212.389km/h	27周
11	③O.グルイヤール	ティレル020B	イルモアV10	57周	1'26"07"258	11位	1'28"205	213.294km/h	38周
12	⑩鈴木亜久里	フットワークFA13	無限V10	57周	1'26"07"769	11位	1'28"514	212.549km/h	39周
13	㉑J.J.レート	BMSダッラーラ192	フェラーリV12	57周	1'26"08"374	13位	1'27"605	214.755km/h	42周
14	⑮G.タルクイーニ	フォンドメタルGR02	フォードHB-V8	57周	1'26"28"000	13位	1'26"483	217.541km/h	48周
15	㉓P.マルティーニ	BMSダッラーラ192	フェラーリV12	56周	1'25"55"262	15位	1'27"495	215.025km/h	56周
16	⑧D.ヒル	ブラバムBT60B	ジャッドV10	55周	1'25"48"260	16位	1'29"929	209.205km/h	40周
17	㉔G.モルビデッリ	ミナルディM192	ランボルギーニV12	53周	1'20"35"158	14位	1'28"541	212.485km/h	44周
	①A.セナ	マクラーレンMP4/7A	ホンダV12	52周	ギヤボックス	4位	1'25"825	219.209km/h	45周
	④A.デ・チェザリス	ティレル020B	イルモアV10	46周	スピン	14位	1'28"416	212.785km/h	45周
	㉒J.アレジ	フェラーリF92A	フェラーリV12	43周	消火器破損	7位	1'26"035	218.674km/h	36周
	㉓S.モデーナ	ジョーダン192	ヤマハV12	43周	エンジン	14位	1'28"322	213.011km/h	43周
	㉔M.グージェルミン	ジョーダン192	ヤマハV12	37周	エンジン	17位	1'29"627	209.910km/h	36周
	㉙B.ガショー	ベンチュリLC92	ランボルギーニV12	32周	ホイールベアリング	12位	1'29"073	211.216km/h	27周
	⑬J.ハーバート	ロータス107	フォードHB-V8	31周	ギヤボックス	6位	1'27"428	215.190km/h	30周
	㉘K.ベンドリンガー	マーチCG911B	イルモアV10	27周	ギヤボックス	18位	1'30"198	208.581km/h	21周
	⑯片山 右京	ベンチュリLC92	ランボルギーニV12	27周	クラッチ	17位	1'30"128	208.743km/h	26周
ns	㉕A.ザナルディ	ミナルディM192	ランボルギーニV12	——	DNQ (1'26"458 ◁ ———)				
ns	⑮P.ペルモンド	マーチCG911B	イルモアV10	——	DNQ (1'27"995 ◁ ———)				
ns	⑭A.キエーサ	フォンドメタルGR02	フォードHB-V8	——	DNQ (1'28"452 ◁ ———)				
ns	⑦E.バン・デ・ペール	ブラバムBT60B	ジャッドV10	——	DNQ (1'28"719 ◁ ———)				

・優勝スピード：215.828km/h
・最速ラップ：N.マンセル（ウイリアムズ・ルノー）1'22"539　227.936km/h　57周目
・ラップリーダー：1～59＝N.マンセル

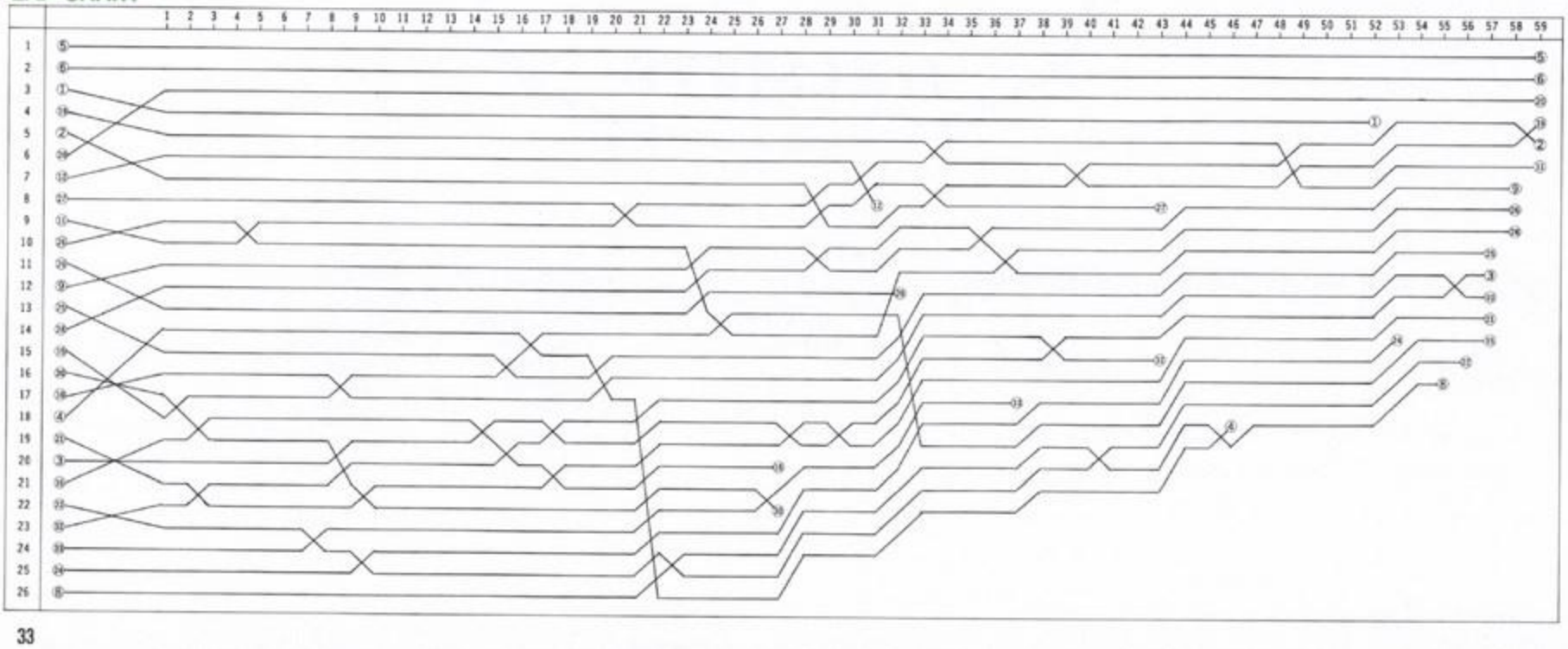
BRITISH GRAND PRIX

FORMULA 1
WORLD CHAMPIONSHIP
ROUND 9

RESULT

●7月10日～12日／イギリス・シルバーストン／シルバーストン・サーキット

LAP CHART



CONCRETE WARS

コンクリート・ウォーズ

「ジェントルマン・スタート・ユア・エンジン」インディ500マイル・レースで有名になったこの言葉だが、
NASCARストック・カー、インディカー・シリーズが転戦する北米各地のスピードウェイで、
時には優しくおもねるように、時には警告を発するように厳しく、繰り返されている。
ジェントルマンとは、パワーさえ上げていけばレースカーに不可能はないと考える紳士たちである。
彼らはひたすらにパワーとスピードを追い求める。
しかし、コンクリート・ウォールに囲まれたオーバル・サーキットや市街地コースを舞台に、
300km/hを越えるスピードで戦う彼らは、パワーの怖さも知っている。
モーター・レーシングに係わるすべての人々が、パワーに命を託す時、慎重に細心になる。
ジェントルマンは、命を守るパワーにも全精力を注ぎ込む。
馬力を信仰するアメリカン・ドライバーは、強大なパワーが生み出す恐怖と戦うために、
祈りを込めてシートベルトやスーツ&グローブ、そしてヘルメットという十字架を身に付ける。
彼らはパワーを信じるように、BELL HELMETS を信じている。

BELL®
HELMETS

M2 PRO
SNELL SA85規格
¥60,000
Weight:1,463g

XFM-1 PRO
SNELL SA85規格
¥65,000
Weight:1,484g

AFX-1 PRO
SNELL SA85規格
¥75,000
Weight:1,512g

ネルソン・ピケ レプリカヘルメット
(AFX-1 PROベース)
アメリカ BELL社製 限定150個 ¥260,000
その他、オリジナルカラーリング承ります。
詳しくはお問い合せ下さい。

MAG-4
SNELL SA85規格
¥30,000
Weight:1,425g

MAG-4 PRO
SNELL SA85規格
¥40,000
Weight:1,247g

SR-PRO
SNELL SA85規格
¥50,000
Weight:1,496g

WINGS

総輸入発売元
株式会社 ウイングス・コーポレイション・ジャパン
〒105 東京都港区新橋5-23-7 TEL.03-3431-9921(代表) FAX.03-3431-9841

平成5年度
正社員募集

モータースポーツに興味を持つヤングパワーを求めています。
●平成5年卒業見込みの男子大学生、女子短大生等各若干名
詳細は TEL.03-3431-0103 人事担当 亀塚までお問い合わせください。

BELL HELMETS
資料請求
R-0

NEWS NETWORK

ホンダ、'92年いっぱいでF1から撤退？

シビック20周年の記念すべき席で一転、F1からの撤退騒動について述べることになった川本信彦社長。果たしてF1からホンダの文字は消えてしまうのか？

'83年にエンジン・サプライヤーとしてFIに復帰し、中嶋悟とともに日本でのFI人気を高めてきたホンダだが、今年いっぱいでその活動を停止するかもしれない。

この突然の撤退騒動は、7月18日付けの朝日新聞に「本田技研がFI撤退へ」と報じられたことから始まった。この記事には、自動車の売れ行き不振によりFIにかかる経費の増大が重荷になってきていること、レースを面白くするためにエンジン規制が強まり、エンジン技術の追求の意味が薄れてきたこと、などが報じられている。これらのさまざまな理由から、ホンダがFIから撤退するというのだ。

その2日後の7月20日、東京・青山のホンダ本社で行われたシビック20周年感謝の集いに川本信彦社長が姿を見せ、報道陣を前に撤退騒動についてこう述べた。

「世間をお騒がせしていますが、撤退か継続かは正式には決定しておりません。ただホンダがFIに復帰してちょうど10年、節目ということも考えて、改めて原点に戻って考える時期は来ていると思います。我々を取り巻く社会環境も変わっていますし、このままでは惰性でレースに参加しているだけになってしまう。撤退や継続を含め、いろいろな選択の可能性が考えられるますが、早ければ8月末の経営会議で決定されるでしょう。正式な発表はそれからですから、9月のモンツァ、イタリアGP前後でしょうね」と語った。

戦闘力でウイリアムズ・ルノーに大差をつけられ、ベネトン・フォードにも追い上げられている今年のマクラーレン・ホンダ。それもホンダV12のパワーにものを言わせて、辛うじて戦っているという状態だ。アイルトン・セナもホンダは素晴らしい働きをしているが、と暗にシャシーの方が劣っているかのような発言を漏らしてもいる。

正式な決定は秒読みに入っていると思われるが、その選択肢は完全な撤退あるいは一時休止、継続。そしてホンダV12を無限に託してFIを継続する、が考えられる。一方今年はホンダV12の供給を受けているマクラーレンは、すでに来年用のユニットを探していると噂される。そこにはフォード、BMW、ブジョーなどの名前が上がっているようだ。

このホンダのFIからの撤退については賛否両論があり、FIのホンダのイメージを壊す、勇気ある撤退だ、との声が上がっている。

なお、このホンダのFI撤退騒動で一気にストーブリーグに火がついた感は否めない。当然マクラーレンのふたり、アイルトン・セナとゲルハルト・ベルガーは一考を要するだろう。さらに今年を休養の年に充てたアラン・プロスト、このままいけば今年こそタイトルを獲得できそうなナイジェル・マンセルらの思惑も絡み合い、今年のストーブリーグは動きが早そうだ。

'93年のストーブリーグ始まる？

上段でホンダのFI撤退騒動について述べたが、これで'93年のストーブリーグが一気に動き出したようだ。

ここ数戦はテレビ解説者として精力的にサーキットに姿を見せているアラン・プロストは、すでにウイリアムズとの契約を済ませたと噂される。来年の開幕戦からトップを走るためには、今年の9月から活動を始める必要があるというプロスト。ルノーも彼を懇願していたようだ。

では今年タイトルをほぼ手中にしたナイジェル・マンセルは？　彼は開発能力が劣ると見られている。またタイトル獲得の場合、より多額の契約金を要求するだろう。しかしこれに応えられるチームはほとんどない。そう考えると残留、あるいは再びフェラーリに移籍だろう。

マンセル残留ならば、アイルトン・セナのフェラーリ移籍が現実味を帯びてくる。ルカ・モンテゼモロはフェラーリ復活のためにジョン・バーナードを招聘した。彼のマシンにセナが興味を示さないはずがない。

そしてホンダが撤退、もしマクラーレンにBMWが供給された場合、ミハエル・シューマッハー移籍ということも考えられる。ドイツ人のシューマッハーをドイツのBMWがサポートすることになるのだ。

いずれにせよドイツからイタリアGPまでの間に、大きな動きが見られるのは確実だ。

ドライバーの憧れ、フェラーリにセナ移籍？

プロストの復帰活動がいよいよ本格化

メルセデスの影がつきまとうシューマッハー

王座獲得でもマンセルの選択肢は少ない

Photos/SUTTON PHOTOGRAPHIC, MAX PRESS, Kenji Sawada
Ken-ichi Yoshida, Hiroshige Satta, Racing on

噂のフォードV12プロジェクト いよいよそのアウトラインが公表される

ベネトンとコンビネーションを組んで以来、たびたび噂にあがっていたフォードのV12エンジンだが、イギリスGPではその開発状況とフォードV12の写真が公開された。

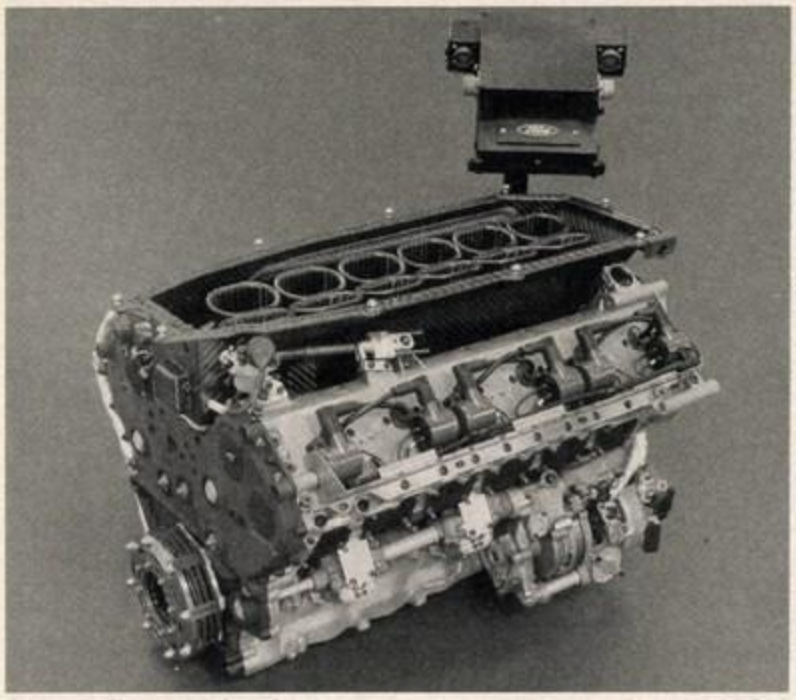
今シーズン、フォードはベネトン・チームにHB-V8エンジンを配給しており、現在使われている最新型のシリーズⅦでは最高回転数は1万3500回転に達する完成度を見せている。だが、フォードはV8の開発と平行して進められてきたV12プロジェクトも順調に進めてきており、10月頃にはこのV12の投入時期を決定できるそうだ。

この新しいV12エンジンの特徴は、なんといってもそのコンパクトさにあるといえるだろう。全長64・1cm／全幅49・1cm／全高50・1cmという外寸スペックは、現在のHB-V8よりも長さで5cm長いだけで、逆に全幅で10cm、全高では2cmほど小さく仕上げられている。また重量面にも気を配り、各部にコンポジット素材や先進合金などを積極的に取り入れている。一説ではHB-V8よりも軽量に仕上げられているとの話もある。また、1シリンダーあたり4バルブ2カムシャフトという基本機構はHB-V8と変わらないが、バルブ作動には現在のルノーV10やホンダV12で試みられている空気圧方式が採用されている。エンジン・マネージメントは1万4000回転の回転域で1秒間に200万コマンドの処理能力を持つ現在使用しているフォードECⅣの進化型。将来的には避けて通れないフライ・バイ・ワイヤーや電子制御トランスミッションにも対応すべく製作されており、このV12を搭載してデビューするマシンには、当然それらのシステムも採用されてくるだろう。

この新エンジン投入について、コスワース・エンジニアリングのレース部門責任者、ディック・スキャメルはこう語った。

「現状のV8エンジンでも、まだまだ進化することは可能だと思う。だがこのV8で得た経験は、新しいV12エンジンの開発にも生かしていくことができるだろう」

現在、このエンジンはイギリス／ノーサンプトン州のコスワース・エンジニアリングでベンチ・テストが続けられており、近い将来にはベネトンに搭載して実走テストが行われる予定。なお、'93年についてはベネトンのみがこのエンジンの独占使用権を所有するとのことだ。



考えられ得る限りのシェイプアップが行われたフォードのV12。同社のノウハウが生かされた意欲作だ

タバコ看板を放映すると罰金1万フラン？

フランスGPの際、テレビ放映でタバコの広告看板が映し出されるのを排除しようと、嫌煙団体が裁判所に訴えを起こし、これにより場合によっては、フランスGPのテレビ放送が、フランス国内で中止される可能性もあった。

裁判所は、嫌煙団体の訴えを受けて、テレビ放映でタバコ広告看板が映し出される毎に、1万フラン（約25万円）の罰金を課す、という決定を下していた。これに慌てたのが、F1の放送を予定していたTF1で、金曜日の夜には、フランス国内では放送しないという発表までしている。しかし土曜日に討議を行った結果、TF1はどうにかF1の放送を行うことが認められた。

例えばカナダGPの放送を例に取ると、合わせて1250回もタバコの広告が放映されており、仮にこれを計算すると1250万フラン（約3億1250万円）もの罰金となる。

看板、ブリッジを問わず、放映した場合には罰金？　今後の展開が不安だ

激戦続くBTCC、アラムが今季初優勝

エッソ・イギリス・ツーリングカー選手権第8戦は、7月12日シルバーストンで開催された。このレースで、ポクスホールをドライブするジェフ・アラムが今季初優勝を挙げ、タイトルへの希望をつないだ。

予選6番手からスタートしたアラムは序盤からハイペースで追い上げ、1周目の終わりには3番手にジャンプアップ。前を走るのはトヨタ・カリーナのアンディ・ロウズだ。しかしロウズも2周目にリタイアし、アラムはトップを走るチームメイトのジョン・クレランドを追い上げる形となった。

ポクスホールとカリーナのタイトル争いが続くBTCC

アラムの追撃は激しく、7周目にはついにクレランドをパスしてトップを奪う。クレランドはアラムを追撃するどころか逆に3番手のウィル・ホイのトヨタ・カリーナに責めたてられるはめに。2年連続タイトルを狙うホイは、10周目にクレランドをかわすことに成功した。アラム、ホイ、クレランドの順にフィニッシュし、この結果、クレランドは1-6ポイントで依然としてシリーズをリード。しかしホイが1-0ポイント、そしてアラムが88ポイントと、ロウズを逆転してシリーズ3番手にポジションを上げた。

第8戦までの戦績は、クレランド3勝、ホイ2勝、ロウズ、ティム・ハーベイ、アラムがそれぞれ1勝と、5人の勝者が誕生している。激しさを増す後半戦に注目だ。

波に乗るプジョー、SWC第4戦も制す

SWC第4戦はイギリスドニントン・パークで開催され、プジョーが1-2フィニッシュとなった。

念願のル・マンを制したプジョーは、ドニントンの前にニューマシン、905EvoⅡをシェイクダウンするなど、タイトル獲得に向けてマシン開発の手を緩めない。対するトヨタも、このレースからスプリント仕様にパワーアップしたエンジンを投入し、打倒プジョーに賭けた。

しかし予選は相変わらずプジョーの独壇場で、ポールタイムをマークした①プジョーの1分15秒570に対して、トヨタのタイムは1分17秒台にとどまった。

決勝では2台のプジョーを2台のトヨタが追う展開となったが、85周目にヤン・ラマースがドライブしていた⑧トヨタがオイル漏れからスピンアウト、さらに出火してしまいリタイア。また⑦トヨタも追撃を試みたものの、結局2位の①プジョーから28秒遅れの3位にとどまった。優勝はデレック・ワーウィック／ヤニック・ダルマスの②プジョー。

マウリツィオ・サンドロ・サーラ／アレックス・カッフィのドライブした⑤マツダはマシンのグリップ不足に悩まされながら、5位でフィニッシュしている。

プジョーはこれで、第2戦以来3連勝を飾った

ロン・デニス、MP4/7Aの問題点を語る

フランスGP期間中の7月3日（金）、ロン・デニスは記者会見を開き、F1を取り巻く現状やMP4/7Aについてコメントした

Q　ニューMP4／7Aの問題点を分析すると？

ロン・デニス（以下RD）：マシンの力不足はよく分かっている。まず第一にエアロダイナミクスだ。ダウンフォースを稼ごうとするとバランスが悪くなる。今のところバランスを保つには、ダウンフォースを犠牲にするしかない。アクティブサスはまだ完成していないので、それでバランスの問題を解決できるわけでもない。

Q　1年前、"ハイノーズ"エアロダイナミクスのコンセプトは理解していても、それがなぜ有効なのかを分かっていないデザイナーがいると話していたが、今のマクラーレンが抱えている問題は、そのコンセプトに関連しているのでは？　ハイノーズを採用した他のチームについて話していた問題が、今のマクラーレンに降りかかっていると言えるのか？

RD：その論点には根拠がない。あなた方が誤解しているかどうかではなく、実際のデータに基づいた話ではないということだ。ハイノーズ形状はレーシングマシンのダウンフォースを上げることができるが、そのダウンフォースがマシンのバランスを損ねてしまうこともよくある。ピットレーンに降りてドライバーの正直な意見を聞いてみれば、彼らがバランスに手を焼いていることが分かると思う。

この点について、マクラーレンは他のチームよりも正直に話しているのではないかな。ストップウォッチが刻んだ時間を否定することはできない。つまり、ウイリアムズにはマシンの総合力で負けているということだ。私達はこの問題に真剣に取り組んでいるし、イギリスGP以降には大きく進歩すると思う。その時には問題をもっとよく理解し、対処できるように、マシンが改善されていることを祈るよ。

Q　あなたとマクラーレンのエンジニアの一人が、ランボルギーニを訪れたと聞いている。これは来年のマクラーレンとホンダのパートナーシップ更新がまだ発表されていないことに関係しているのか？

RD：ランボルギーニを訪れたことは確かだ。その一部は公式な訪問だったが、我々の関連会社のひとつ、TAGエレクトロニクスの関連が主な議題だった。レーシングエンジンの供給とは関係ない。

Q　最近のFISAの発表について何かコメントは？

RD：'93年のワールドチャンピオンシップ・カレンダーを見て、とても残念に思った。特にシーズンオフの期間が11あるいは12週間に短縮されたことは。開幕前の1ヵ月は、ドライバー達のトレーニングに必要な期間なので、彼らが体を回復させるために休める期間は6週間しかない。最近のF1マシンを操るにはとてつもない体力が要るが、このスケジュールではドライバーが十分に回復できない。

チームにとっても事情は同じことで、準備不足になる。レースに必要な力を温存できるだけの人員的、財政的な力があるのは2、3チームだけ。このレギュレーション変更で、すべてのチームにそうした負担がかかると思うとやり切れない。前もって話し合いもなかったし、我々には決められたルールを変更する手段もない。

Q　最近のルール変更について、他に何か不満は？

RD：いや、すべてのチームには決定事項について考える余地があったからね。論議した上で合意したこともあったし、変更内容によってはそれが正しかったかどうか迷うこともある。でも、全員で合意した変更なのだから、現時点でまだ不満を漏らしているチームがあるとしたら、そのことこそ理解し難い。

Q　ドライバー二人の契約は今年で切れるが、ドライバーが代わったとしたらマクラーレンにダメージはあるか？

RD：そのことはあまり心配していない。アイルトンやゲルハルトとはよく理解し合っている。マクラーレンには、常に経験豊かなドライバーが控えていると思ってくれて結構だ。両ドライバーからは個別に、'93年もチームに残りたいという意思表示もあった。2人ともチームを去りたいとは言ってなかったよ。

Q　F1への参戦を熱望しているアメリカ人ドライバーがふたりいる。F1トップチームのオーナーとして、彼らにマクラーレンにふさわしい実力があると思うか？

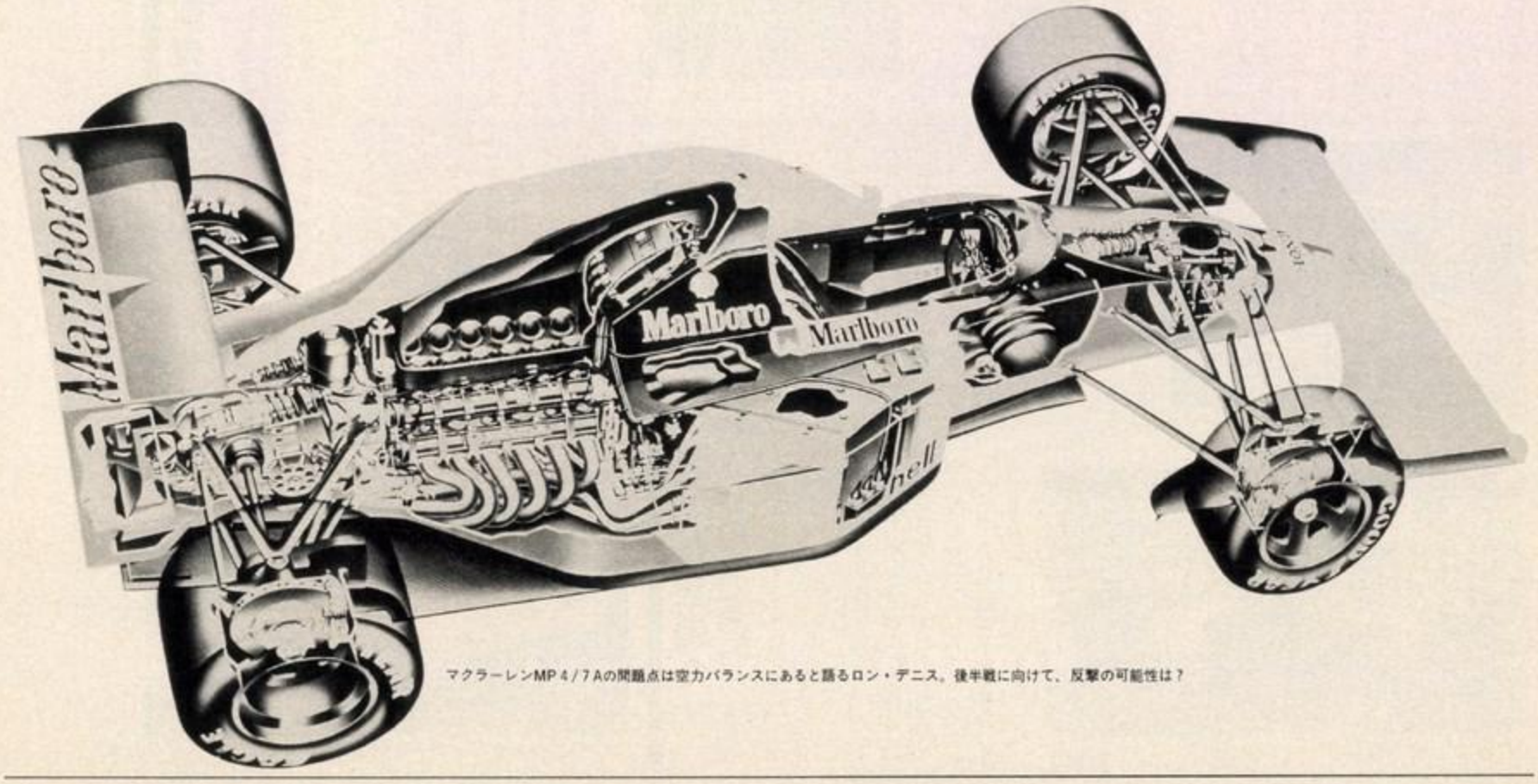
RD：インディドライバーが、F1でどれだけ力を発揮できるか、などという評価はできない。アル・アンサーJrについてはあまり知らないが、去年我々のテスト走行に加わったマイケル・アンドレッティには、いい感触を持っている。マイケルがF1マシンでレースに勝てるかどうかは別にして、彼にやる気があることは確かだ。とても勇猛で、

「総合性能ではウイリアムズに劣る」とロン・デニス

果敢に挑戦しようとする。F1ドライバーとして欠けているものがあっても、なにがなんでもそれを補おうとするだろう。もし首の筋肉が足りなければ、その筋肉強化に全力を尽くす男だ。

Q　マクラーレンが、アンサーJrかマイケル・アンドレッティと手を組むことは、あり得る話だろうか？

RD：アンサーJrについてコメントはない。彼を知らないし、走りを見たこともない。でも、アンドレッティがF1ドライバーの有力候補であることは間違いない。さまざまなマシンやエンジンで走り、グランプリで成功するにふさわしい意欲と実力を実証してきた。F1ドライバーの中でもまれにみる勇猛さの持ち主だ。先天的な才能だね。でも、あの勇猛さを除けば、F1ドライバーとして務まるどうかは、まだ評価できない。



マクラーレンMP4/7Aの問題点は空力バランスにあると語るロン・デニス。後半戦に向けて、反撃の可能性は？

プジョーのニューマシン 905EvoII、SWC鈴鹿でデビューか

6月29日にフランス、パリ近郊の軍事設備ビラクーブレイでシェイクダウンを済ませたプジョーのニューマシン905EvoIIは、そののちポール・リカールで実質的なテストを行った。

チームは当初、ポール・リカールの前にドニントンでテストを行う予定だったが、ビラクーブレイでのテストでドアが外れてしまったりとトラブルもあって、ポール・リカールまでテストを延期していたのだ。このためドニントンのテストには従来型の905が1台参加するのみとなっている。また、このテストではミシュランのレイン用ツイン・タイヤのテストも、デレック・ワーウィックのドライブによって進められた。

ポール・リカールではビラクーブレイのシェイクダウンと同様に、テストはジャン-ピエール・ジャブイーユが担当した。しかしテストはあいにくの雨模様となり、肝心のマシンのセッティングは思うようには進まなかったようだ。

ドニントンで1-2フィニッシュし、3連勝のプジョー。ニューマシンは鈴鹿で登場か!?

ジャン・トッドの目標は、まずSWCタイトル。その次は？

905EvoIIは、改良されたモノコックを持ち、さらにフロントにはハイノーズにフロント・ウイング、そしてホイールカバーを備えている。空力特性の向上には著しいものがあると予想される。

特筆すべきはプッシュ／プル式のギヤシフトを採用している点で、ギヤボックスはXトラック社製だ。このシステムは旧型マシンにも2回ほど搭載されて先行テストが進められていたが、このEvoIIから標準装備となっている。

プジョーは当初、このEvoIIをSWC第4戦のドニントンでデビューさせる予定だったが、マシンの熟成が間に合わずにドニントンではマシンを発表するだけにとどまった。おそらく、第5戦となる鈴鹿からの登場になると予想される。

シルバーストン、ル・マン、ドニントンと3連勝し、さらにニューマシンを投入するプジョー。シーズン後半戦に向けて、トヨタとのバトルはさらに激しくなるだろう。

グッドイヤー、'93年のタイヤ供給を削減？

F-のレギュレーション変更に伴い、F-SAは来年からタイヤ幅を現行の18インチ（約45cm）から15インチ（約38・1cm）に狭める方針を打ち出しているが、グッドイヤーのこの案に難色を示している。

「例のレギュレーション案が発表される少し前、F-SAとFOCAからF-のリヤタイヤの幅を狭くしたい、という相談は受けている」とグッドイヤーのリー・ゴーグは状況を説明する。「我々は、グッドイヤーとして検討する余地があるとは答えておいたが、実際にそのサイズをどうするかなどの問題に関しては、具体的な話は何もない」

マシンの絶対スピードを落とすための方策として、タイヤ幅を狭めることになったわけだが、グッドイヤーとしては、ガソリンやエンジン出力、マシンの車重を規制せずにタイヤだけに変更を強要している点が不満のようだ。

当然の事ながら、まったく新しいタイヤを開発するためのコストは、すべてグッドイヤーに掛かる。

これに不満なグッドイヤーは、来年からタイヤ供給数を全体の25%にまで制限するとの見解を発表した。現在唯一のF-タイヤ・サプライヤーであるだけに、F-SAもグッドイヤーの意見には真剣に対応せざるを得ないだろう。今後の動向に注目したい。

GYがタイヤ供給を縮小するとグランプリが成り立たなくなる？

より安全に！ インディ500で規定変更

来年からインディカーは、より一層安全に、頑丈になる。変更されるのはマシンのフロント部分とコクピットの構造で、これはインディカー・レギュレーション委員会とUSACらの間で合意されている。

このレギュレーションの細目に関しては、USACとインディカーの技術委員会、そしてローラ、ペンスキー、トゥルースポーツ、ギャルマーといった各コンストラクターの代表によって討議されている。

例えばマシンのフロントに関しては、現在のバルクヘッドの10cm前方に、さらにもうひとつのバルクヘッドを追加してドライバーの足を守り、またマシンの前長も5cm延長されることになる。さらにバルクヘッドを大型化し、これによってモノコックの厚さを増して強度を高めようとしている。

また空力面ではリヤウイングを小型化し、スプリッターを始めとするディフューザーなどのアンダーボディに垂直につけられた空力不可物を取り去ることで、ダウンフォースを減らしてマシンのスピードを落とそうとしている。

これらの変更点は、実際にインディアナポリスでテストされた。マシンはローラ・ビュイック。アル・アンサーがテストを行った。

アンサーは現行のマシンで時速228マイル（約時速366・9km）をマークし、さらに新レギュレーションに合わせたマシンでは時速213マイル（約時速342・7km）のタイムをマークしている。

ダウンフォースを減らし、スピードを落とす方向に

アルボレート、プレQ突破し後半戦へ 反対にタルクイーニがプレQ落ちに

フランスGPが終わって今年のF-GPも前半戦が終了したが、例年どおり、ここでシーズン後半に向けてのプレQ参加チームの再編成が行われた。

これで見事プレQから脱出したのがフットワークだ。前半戦でミケーレ・アルボレートが着実にポイントを稼ぐ好走を見せたこともあり、8戦終了時点で5ポイントを獲得している。

アルボレートはこれで、チームメイトの鈴木亜久里同様にプレQを免除され、またフォンドメタルのガブリエーレ・タルクイーニがプレQ落ちすることになった。

ベンチュリは前半戦、1ポイントを獲得しているものの、結局はプレQを突破できなかった。またフォンドメタルやアンドレア・モーダ・フォーミュラも、やはり後半戦もプレQから戦うことになる。

アルボレートはプレQを免れた

後半戦から苦しいプレQ出走となるタルクィーニ

ブルース・マクラーレン追悼イベント開催

1992年6月2日、故ブルース・マクラーレンを偲んでグッドウッド・サーキットに集まった仲間達

6月2日、グッドウッド・サーキットに、ブルース・マクラーレンを偲ぶ人々が集まった

マクラーレンの創始者ブルース・マクラーレンを偲ぶ追悼イベントが、6月2日、イギリスのグッドウッド・サーキットで開催された。当初は熊本県在住の医師、宮野滋氏が個人で企画・実行したイベントだったが、故マクラーレンを偲んで、未亡人のパティ・マクラーレンを始めとして、元F1チャンピオンのデニス・ハルム、サー・ジャック・ブラバム、ジョン・サーティーズら、そうそうたるメンバーがグッドウッド・サーキットに集まることになった。

コンストラクター、マクラーレンの登場

1937年8月30日にニュージランド北端の町、オークランドで生まれたブルース・マクラーレンは、9歳の時にペルテス病という骨の病気にかかり長期入院、しかも後遺症で左足が4cm短いというハンデを負うことになってしまった。だが、父親の影響で子供の頃から自動車レースに興味を持ったブルースは、免許取得と同時にレースを始め、その中でスターリング・モスやジャック・ブラバムと知り合うようになる。のちにニュージーランド・インターナショナルGP協会のヨーロッパ留学第1号に選ばれイギリスへ。ブラバムの紹介でクーパーのF2チームで走ることになった。これが'58年のこと。翌'59年にはクーパーF1チームのシートを得る。

'64年、ブルースはテディ・メイヤーと組んでブルース・マクラーレン・モーターレーシングを設立。オリジナルマシンの製作とレース活動を開始している。F1だけでなくカンナムやインディカーも開発し、特にカンナムでは圧倒的な強さを発揮した。

'70年6月2日、グッドウッド・サーキットでブルースは、カンナム用のM8Dのテストを行っていた。これは相棒であるデニス・ハルム用のマシンだった。ところがリヤ・カウルを支えていたピンが1本抜けてしまいリヤ・カウルが浮き上がり、M8Dはコントロールを失ってクラッシュ。慣れ親しんだグッドウッド・サーキットで、有能なドライバーであり、エンジニアであったブルース・マクラーレンの短い生涯は幕を閉じた。32歳の若さだった。

よみがえったマクラーレンM8D

そして'92年6月2日。同じグッドウッド・サーキットに、ブルースを偲んで多くの人々が集うことになった。

現地にはマクラーレンM8Dが運び込まれ、これをハルムがドライブした。このマシンはシャシーナンバーBM8D/4で、'71年用のプロトタイプとして開発されていたM8E用のシャシーにDタイプのサスペンションを取り付けたものだ。スターリング・モス、ジョン・サーティーズ、ジャック・ブラバム、ケン・ティレル、ジョン・クーパー、生沢徹、さらにジャーナリストのモーリス・ハミルトン、ナイジェル・ルーバックらが見守る中、ハルムはM8Dを走らせた。ハルムにとってみれば、これは自分の代わりにブルースがテストし、アクシデントに見舞われたマシンだった。

ブルース・マクラーレン没後22年。ロン・デニス率いる現在のマクラーレンは、当時とはまったく様変わりしている。しかしこの日グッドウッドに集まった人々は、いつまでもブルース・マクラーレンの名を忘れることはないだろう。

ブルースの良きパートナーだったデニス・ハルム

今は再婚しているパティ・マクラーレン元夫人も出席した

ブルース・マクラーレンの記念碑

久々にグッドウッドにM8Dのエキゾーストが響いた

好調クリプトン、モノサスを採用し初優勝

7月12日に開催された国際F3000選手権第4戦エンナ-ペルグーサで、クリプトン・エンジニアリングはルカ・バドエルのレイナード92D・DFVに、モノショック・サスペンションを装着していた。

バドエルは予選でポールを獲得、決勝でもスタートからトップをキープし、チームにとっても彼自身にとっても念願の初優勝を挙げている。

またレイナード92Dには、レイナード製のモノサス・ユニットもあり、これはSCレイジオ・オイルのマシンに搭載されていた。ジョバンニ・ボナノが初レースながら予選4位と目ざましい速さを見せたが、決勝では残念ながらエンジン・トラブルでリタイアに終わっている。ちなみにこのチームのマシンは、イル・パローネ・ランパンテがメンテナンスを請け負っている。

ポールtoフィニッシュでF3000初優勝を挙げたバドエル

ギネスに挑戦！ イギリス一周低燃費記録

市販車を使ってイギリスを一周し、その燃費の良さを競うギネスブック・イギリス一周低燃費記録に、日本人5名を含む「MASAYA-マッドサイエンティスト&クレイジーガイズ」が挑戦し、みごと新記録を達成した。

参加したスタッフは総勢9名。その中には元F1チャンピオンのデニフ・ハルムの名もあった。マシンは希薄燃焼エンジンのVTEC-Eを搭載するホンダ・シビックETiで、2カー体制を取る。スポンサーにマイクロロンとNCS、マシンはホンダ、現地のガソリンはシェルUKの協力を得てのエントリーだ。

スタートは6月3日、ブライトンとなった。ブライトン市長がユニオンジャックを振ってスタートのセレモニーを行った。

ここからA、Bの2チームに別れて、ギネスブックから送られてきた指定ルートに沿ってイギリスを一周する。フラットな道では40km／ℓを超える超低燃費ぶりを発揮するものの、アップダウンのあるルートでは反対に苦労する。それでも6月10日にゴールした時には2台とも27・9km／ℓをマークし、ガソリン・エンジン車としての新記録をマークした。

元F1ドライバーのデニス・ハルムも参加した

ブライトンの女性市長がスタートの合図を送った

'92年ル・マンはターボもNAも出走可能に

7月10日、ル・マン24時間の主催者であるACOは、'93年の同レースについての基本的なテクニカル・レギュレーションを公表した。これによると、来年のル・マンでは、NAマシンとターボマシンの他、ル・マン・プロトタイプ、GTマシンなどの4つのカテゴリーのマシンが出走を認められることになっている。

カテゴリーIは、'93年FISAのテクニカル・レギュレーションに合致する車両とされており、これがNAマシンに当てはまる。

カテゴリーIIはターボマシンだが、今年と大きく異なるのが、使用できるガソリンの量が従来どおりの25

今年は30台のエントリーしか集められなかったル・マン。ACOはレース後、早々に来年はSWCとは関係なくル・マンを開催する決意を表明していた

50ℓに引き戻されている点だ。これには吸気制限等によるエンジンの出力制限を設ける必要があるが、それでも、もしもターボマシンにそれだけのガソリンが渡されるとなると、ターボマシンにも大きなチャンスがあると言えよう。

カテゴリーIIIはル・マン・プロトタイプと呼ばれるもので、ボディワークはオープン、エンジンは量産の場合は最大8気筒、レーシング・エンジンの場合は最大3000ccまで、となっている。

GTクラスのマシンは、200台以上が生産された公認GTと、オリジナル・エンジンを搭載する未公認GTとして行う。公認GTでは、エンジンはカテゴリーIIIのところで説明したメーカーの量産エンジンを使用することになる。また、国内GTとしてIMSAや日本のN3マシンなどの出場を認めている。

ACOが異例に早い時期に次年度の参加可能マシンを詳細にした背景には、来年十分なエントリーを集めるために、より早くテクニカル・レギュレーションを公表し、それによりチームが準備を進められるように、との配慮が感じられる。これにはFISAの動向に関係なくル・マンを開催しようというACOの、ひっぱくした状況が表れている。

いずれにせよ、この内容ならば十分な台数は集まるとの見方が有力だ。

オートポリス、間組の破産申し立てに意義 '93年のアジアGP開催に問題なしと表明

債券者である間組が、オートポリスの破産の申し立てを行ったことに対して、オートポリスからの正式コメントが公表されたので、概略をお伝えしよう。

「当社の大口債券者である株式会社間組が当社に対し、破産の申し立てをしたことを確認しました。またそれに伴い保全命令が出され、これに基づく執行がなされたことも確認しました」

ここで保全命令について説明すると、これは破産を申し立てられた会社の財産が散在することを防ぐ裁判所の命令のことで、今回の場合オートポリスは、その対象となる不動産や財産についてはすべて裁判所から使用の許可を得ているため、今後の営業に影響を与えることは一切ないという。さらに、

「今後は裁判所によって、当社に破産原因があるか否かの調査がなされます。これについては、当社は破産法の定める債務超過にはなく、従って当社に対して破産宣告がなされることはあり得ないと考えております」とも説明している。

オートポリス側としてみれば、本来サーキットの建設・運営には莫大な資本が必要であり、まさにこれからそれを回収しようというところ。とりあえず7月18〜19日の全日本F3000は、大きな問題もなく開催されており、後は来年開催が計画されているF1に希望をつなぎたいというのがホンネだろう。

ちなみに間組の工事代金総額はおよそ350億円で、オートポリスはこれについては営業収益の中から徐々に返済する予定だったという。

クリステンセンがF3000デビュー

昨年のドイツF3チャンピオンで、今年は日本でグループAやF3で活躍しているトム・クリステンが、7月19日、オートポリスで開催された全日本F3000選手権第5戦でF3000デビューを果たした。

以前のニュースでもお伝えしたように、チームはF3と同じくナビコナネション。この第5戦から第7戦までの3戦を、舘善泰に代わってドライブする予定になっている。

クリステンセンは6月始めにオートポリスで行われたタイヤテストからF3000ドライブを開始。このテストでは、本番用タイヤで1分33秒台、予選用タイヤで1分31秒台の好タイムをマークしていた。

しかし、いざ本番を迎えるとハンドリングが悪化。それでも19番手からスタートし、レース中はほとんど単独走行となったが最後まで走り切り14位でフィニッシュした。

赤池監督は「今回は、セッティングの方向性を間違ってしまったが、トムは自分をコントロールして、よく最後まで走ってくれた。デビューレースとしては十分。テストではもっと良いタイムを出しているんだから、次の菅生はもっと上に行けるはず」と語っていた。

F3000デビュー戦は、予選19位・決勝14位。果して残りの2レースでは？

'92いすゞラリーレイド壮行会

いすゞ自動車は、同社のモータースポーツ活動の一環として8月にオーストラリアで開催されるオーストラリアン・サファリと9月に開催されるパリ〜モスクワ〜北京に出場する3チームに協賛することになり、7月15日、都内のホテルにおいてその壮行会を行った。

いすゞがサポートするのは、オーストラリアン・サファリに出場する「KSレーシングチーム」と、パリ〜北京に出場する「チーム アオヤギ」と「ピーアークwithスポニチレーシングチーム」。

それぞれいすゞのピックホーン・イルムシャーをベースマシンにレイドに参戦する。

会場では、いすゞの関係者から出場者へ温かい声援が送られ、チームの関係者はそれぞれ大会への抱負を述べた。

いすゞは3チームに協賛することになった

9月1日にスタートするパリ〜モスクワ〜北京
日本チームも続々と参戦を発表

昨年、旧ソ連国内で起きたクーデターのために中止に追いやられてしまったパリ〜北京だが、再度、今年開催されることになっており、9月1日のスタートももう間もなくやってくる。

この、1ヶ月をかけておよそ1万6千kmを走破する世界最長のレイド「第1回ウエスト・イースト パリ〜モスクワ〜北京」に、日本からも多数のチームがエントリーすることを発表している。

これまで、3年連続でパリ・ダカにトヨタ・フランスとともに参戦している「ヤマトインターナショル・トヨタチーム」は、トヨタのワークスチームとして、ドライバーにフィリップ・バンベルグやジェラール・サラザン、岡本佳織を擁してパリ〜北京に臨む。市販車改造デーゼル部門に3台、市販車無改造ディーゼル部門に1台、計4台のランドクルーザーを送り込み、全車完走および総合優勝を目指す。

'88年以来、「大阪の名を世界に」を合言葉に、国際親善を主な目的としてパリ・ダカに出場している「チーム アオヤギ」はいすゞ・ビックホーン・イルムシャーRS1台で参戦する。ドライバーは浅井明、コ・ドライバーは青柳暁子。

また、「ピーアークWITHスポニチ レーシングチーム」もビックホーン・イルムシャー1台で出場する。ドライバーは奈宮淳子、コ・ドライバーは中島聡尚が務める。

ヤマトインターナショナルはフランストヨタと組みワークス体制で総合優勝を狙う

パリ・ダカ出場10年の経験を持つ石原孝仁は、軽自動車スバル・ヴィヴィオでエントリー。チーム名は「チーム・タビックス・ヴィヴィオ・レイダース」で、サポートにはニッサン・テラノとベンツ・ウニモグがつく。クルーはそれぞれ松野竹巳と高橋貴、小川由行と村田千秋。ヴィヴィオに乗り込むのは石原一人だ。

プライベートの奈宮淳子はサポートなしで北京を目指す

「完走できる可能性はほとんどないかも知れない。しかし、レイドとは何かを考え、苦労することに価値を見いだす人間として、あえて軽自動車を選んだ」と7月14日に行われた参戦発表会で語った。

スタートはすぐそこまで迫っているパリ〜北京。日本人チームの活躍に期待したい。

自ら軽自動車という過酷な条件を選んだ石原孝仁

ユーロ・レーシング、第2戦のポイント剝奪

SWC第2戦シルバーストンで、ジーザス・パレハ/ステファン・ヨハンソンのドライブするローラT92/10・ジャッドがプジョー、トヨタに次ぐ3位でフィニッシュしていたユーロ・レーシング。ところがレース後に行われた燃料サンプルの検査がレギュレーション違反となり、結果を抹消されてしまった。

これは、ユーロ・レーシングが使用したガソリンの比重が、基準を超えていたからだ。それ以外の特性には問題なかった。

このチームが使用していたのはBPの市販品で、FISAもチームが故意にレギュレーションに反するガソリンを使用したのではないことは認めている。

また、ユーロ・レーシングがSWC鈴鹿では2カー体制を取ることは前号でもお伝えしたが、ドライバーのラインナップは、コル・オイサー、ハインツ-ハラルド・フレンツェン、ジーザス・パレハ、フィル・アンドリューズ、そして松田秀士らがドライブすることになっている。あとひとりのドライバーは現在未定。当初は鈴鹿は500kmで開催される予定だったが、急きょ1000kmレースとなったため、チームは1台につき3人のドライバーが必要となったのだ。

また、ユーロ・レーシングはJSPC菅生にも参戦を計画している。

ル・マンでも完走を果たしたユーロ・レーシング。菅生にも参戦か？

SPOTNEWS

●カナダGPを最後にアンドレア・モーダ・フォーミュラを離れているフレドリック・ダイノーが、自分のF1チームを作ろうと計画している。「最初は小規模のチームで始めて、徐々に規模を拡大していきたいね」とダイノーは説明する。「予算はある。エンジンとシャシーのメドも立った。決して大規模なチームにはならないが、いいチームになるだろうね」 噂では、プラバムを買い取るとか、エンジンはハートのV10になるとか言われているが、ダイノーは7月中には何らかの発表をするものと思われる。

●F1ドライバーのトレーナーを務めているトム・ライアンによれば、来年から導入されるF1の新レギュレーションによって、ドライバーはより長い期間レースに携わることができるようになるという。「来年からのマシンは肉体的にずっとドライバーにはラクになるだろう。Gもずっと小さくなるだろうしね。そうなれば、今よりも何年間かは多く現役で活躍できるようになるかもしれないね」

●ザウバーのF1マシンの初テストは9月になるという。ドライブするのはカール・ベンドリンガーだ。

●アンリ・ペスカローロはフランスGPの時、VIPのヘリコプターの操縦士を務めた。

●F1の前半戦が終了した時点で、ナイジェル・マンセルは全レースの85.65%をリードしている。これは8戦498周のうちの425周にあたる。リカルド・パトレーゼは全体の68.73%を2番手で走行し、アイルトン・セナは57.89%を3番手で走行した。

●キャメルは'93年までベネトンへのスポンサードを継続することになった。「ベネトンとの契約を続けることができて光栄だ」とRJレイノルズのジム・ブランドホースト。「キャメルは今年のベネトンの成績に非常に満足している。おかげで契約継続の決定も早く済ませることができた」

●SWC FIAカップに参戦しているチェンバーレンは、鈴鹿に遠征するための費用の捻出をプジョーに依頼した。また、チェンバーレンとペルナール・ド・ドリバー、そしてチームSCIはFISAにも、鈴鹿にエントリーする事を条件に航空運賃の協力を要請している。本来、FIAカップのマシンはSWCの全戦エントリー義務を受けていない。

●9月13日に開催が予定されていたSWC第5戦メキシコは中止になった。これはエルマノス・ロドリゲスから開催地を動かそうとしたところ適当な代替サーキットが見つからず、キャンセルされたわけだ。また、その代わりに9月12〜13日に開催される全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第4戦菅生を、SWCにしようという声も上げられたが……。しかしこれは少し性急すぎる話だろう。

●ミハエル・シューマッハーの弟、ラルフ・シューマッハーが、ノリスリングで開催されたADACジュニア・トロフィーレースで優勝した。ラルフのマネージャーを務めるウィリー・ウェーバーは、褒美としてWTSのレイナード・オペルをドライブさせている。場所はホッケンハイムのショート・サーキット。だがウィリーは、まだミハエルと比べてどうこう言うような段階じゃないよ、と言いながら、「まだラルフは17歳で、これから伸びていく人材だ。才能はあると思う」とコメントしている。

●来年、オーストラリアでアジア/パシフィック・ツーリングカー選手権を開催することになりそうだ。これはFISAが発表した2ℓエンジンによるマシンで、オーストラリアを始めとして日本、マカオ、マレーシア、ニュージーランドで計5戦を開催する計画がある。

●1955年以来、国内でのモータースポーツ・イベントの開催を禁止しているスイスだが、スイス所有のサーキットをフランス国内に建設しようという動きがある。これはサーキット2000と呼ばれ、スイス国境からわずか30マイルほどのところに建設される。オープンは来年早々に予定されているが、スイスはこのサーキットを使ってスイスGPの開催を希望しているという。

NEWS NETWORK

トラスト、本社工場完成。7月に移転

今年で設立16周年を迎えた株式会社トラストの本社工場が完成し、7月から移転した。これに伴い、レーシングチームのガレージも新工場に移転している。

新しい工場は成田国際空港の近く、千葉県山武郡芝山町に建てられた。車検対応スポーツマフラーや各種チューニングパーツ、エンジンオイルなど、トラストが製造・販売している商品の供給拡大と、新製品の開発を狙って、より充実した基点が必要となったわけだ。

この新工場完成によりトラストは、ユーザーのニーズに対してよりフレキシブルに対応することができるようになる。さらに北米への商品の輸出も開始して、アメリカの優れた技術の収拾を図り、自社商品群の拡充やコンプリートカー製作への足掛かりにするという。

これに先がけてトラストは、北米における販売拠点として、「トラスト・パフォーマンス」と提携し、6月から北米全土で同社製品の販売を開始している。トラスト・パフォーマンスの代表を勤めるジョー・キャセラは、現地で豊富な技術と実績を持っており、ダンロップのテスト・ドライバーも勤めている。

成田空港の近く、東関東自動車富里ICから20分ほどのところに建てられたトラストの新本社工場

富士でもロードスター・レース開幕 ベース車両は早くも完売！

FRでオープン2シーター、さらにライトウエイト・スポーツとして人気のユーノス・ロードスターのワンメイクレースが、富士でもスタートすることが決定した。ロードスターのワンメイクレースは、すでに昨年からTIでスタートしているが、手を加えられる範囲は富士のほうが広くなる。

開幕は9月26〜27日の富士フレッシュマンレース第7戦で、第8戦との計2戦で'92年シリーズは成立。'93年以降、現在のAE86レースのように2レースが開催できるようなカテゴリーに育てたい意向だ。

これにともない、25台のベース車両が限定販売されたが、即時完売の状況。来年もベース車両は販売されるようだ。なお、詳しい車両規定は早急に発表される見込みで、その際には採用タイヤの発表も行われる見込み。またレース規定に合致していれば、ベース車両以外での参加もOKとなっている。

パーツのリストなど詳しくはチャレンジクラブの頁を。

オープンでの走行が義務づけのため、ロールバーは高いものに

オスカーの新型RS・SK93が完成

オスカーレーシングは、レーシングスポーツ（RS）久々の新型マシン・SK93を完成させ、レースにデビューさせた。

これは今春完成する予定で製作が進められていたものだが、諸々の事情で遅れていたもの。SK93の特徴は、RSとして初めてモノコックにカーボンを採用、安全性を高めた点。リヤウイングはボディと一体式で、2枚タイプとした点。さらにサスペンションを前後とも現在主流のプッシュロッドタイプとした点など。

デビューレースとなったのは、7月12日に行われたフレッシュマントロフィーレースin鈴鹿第5戦。セッティングが煮詰まっていない『プッツケ本番』に近い状態で、予選12位決勝9位（16台中）という成績はまずまずのもの。今後の熟成が期待される。近々、関東地区にもデビューを果たし、エンジンもトヨタ、ニッサン製を搭載する予定もあるとのことだ。SK93の主要諸元ほか詳しくはチャレンジクラブの頁を。

コクピットの開口部、リヤウイングに特徴がある

SWC鈴鹿は1000kmに。観戦ツアーもあり

8月28〜30日に鈴鹿サーキットで開催されるスポーツプロトタイプカー世界選手権第5戦は、1000kmレースとして開催されることになった。6月には通常どおりの500kmレースとして開催されると発表されていた鈴鹿だが、7月になって急きょ1000kmレースに変更された。タイムスケジュールはまだ暫定だがスタートはおそらく午後1時、フィニッシュは夕暮れを迎える午後7時前頃になりそうだ。

真夏の暑さの中で、カテゴリーIIマシンを長時間にわたって走らせるとなると、ドライバーにとっては体力的に相当辛いレースとなると予想される。

また、このSWC鈴鹿を観戦するためのツアーが予定されている。

主催は株式会社鈴鹿サーキットランド・トラベルセンターで、募集人員は50名。29日土曜夜11時に東京を出発し、30日は1日レース観戦、翌31日月曜日早朝に東京に戻るというスケジュールだ。料金は旅行のみの参加で2万5500円、一般観戦券付きで3万2500円、S2指定席券付きで4万5000円となっている。

ツアーに関する詳しい問い合わせ、申込みは㈱鈴鹿サーキットランド・トラベルセンター（☎03-3583-6170）まで。

プジョー905とトヨタ、マツダの戦いに注目だ

マツダ、SWC鈴鹿は2カー体制に さらにMV10の市販も計画中

今シーズン、1台のマツダMX-R01でSWCに参戦しているマツダスピードだが、8月30日のSWC鈴鹿1000kmでは、2カー体制を取ることになるかもしれない。

現在、鈴鹿のためのドライバーとしては、マウリツィオ・サンドローラとフォルカー・バイドラーの二人が決定しているのみ。しかし、SWC第4戦ドニントンでドライブしたアレックス・カッフィ、さらに寺田陽次朗、従野孝司の3人も、2カー体制となればドライブする可能性が高い。

また、現在マツダでは、同社とジャッドで協同開発したV10エンジン、MV10の市販を計画している。

同社広報は「まだ考えている、という段階で実際にどうなるのかは分かりません。メンテナンスなどの問題などもありますし」と説明する。

もし市販されることになれば、プライベーターにとって有力なエンジン獲得のチャンスとなるだろう。

ドニントンに続きカッフィが乗る？

全日本F3000第3戦美祢で、観客1000人にアンケート

キャビン・レーシングチームがアンケートを実施。ドライバーの人気トップは星野一義

5月10日に開催された全日本F3000選手権第3戦美祢で、キャビン・レーシングチームがアンケート調査を行った。調査対象は20歳代の男女を中心としたモータースポーツファン1000名。

質問項目は、①最も好きなレースカテゴリーは②最も好きなチームは③最も好きなドライバーは④一番ハンサムだと思うドライバーは⑤レースに参加してもらいたいタレントは⑥レースクイーンになってもらいたいタレントは⑦今一番興味のあるスポーツは⑧今一番欲しい車は、の以上8項目。

好きなレースカテゴリーはF1が40%弱とトップ。しかしF3000とグループAも20%以上と、幅広くモータースポーツを楽しんでいることが結果に表れていた。

好きなドライバーは圧倒的に星野一義で、土屋圭市、ナイジェル・マンセル、アイルトン・セナと続いた。ちなみに12位にジャン・アレジと野田英樹、20位に中嶋悟、26位に片山右京が入った。星野人気は男女を問わず、セナと亜久里は女性ファンが、マンセルと土屋は男性ファンが多かった。

ドライバー人気では振るわなかった片山右京だが次の「ハンサムだと思うドライバーは」の項ではトップのアイルトン・セナに次いで2位につけている。鈴木亜久里も同ポイントで2位。星野は4位につけた。中嶋は12位、リカルド・パトレーゼと鈴木利男、そしてロス・チーバーが並んで15位に入った。

また、アレッサンドロ・ナニーニが9位に入っているのが興味深い。この項でも女性支持率ではセナ、そしてクリスチャン・フィッティパルディが高かった。

年齢別

性別＼年齢	10〜15	16〜19	20〜24	25〜29	30〜34	35〜39	40〜49	50〜
男性	2.1%	4.9%	25.2%	23.0%	12.5%	4.7%	3.8%	0.8%
女性	−	2.1%	10.6%	6.5%	1.6%	0.8%	0.5%	−

美祢で行われたアンケートの風景。1000名に及ぶ回答を集めた

最も好きなレースカテゴリー

1 位	F1	39.3%
2 位	F3000	26.2%
3 位	グループA	21.6%
4 位	グループC	6.3%
5 位	F3	3.2%

最も好きなチームは

1 位	CABIN	32.1%
2 位	特になし	20.3%
3 位	カルソニック	6.8%
4 位	ウイリアムズ	5.1%
5 位	マクラーレン	4.8%
6 位	フェラーリ	3.5%
6 位	ベネトン	3.5%
8 位	PIAA	3.3%
9 位	ロータス	2.4%
10 位	インパル	2.8%

最も好きなドライバーは

1 位	星野 一義	27.5%
2 位	特にいない	11.8%
3 位	土屋 圭一	5.8%
4 位	N.マンセル	3.8%
5 位	A.セナ	3.5%
6 位	鈴木 亜久里	3.1%
7 位	中谷 明彦	3.0%
8 位	中野 信治	2.8%
9 位	M.シューマッハー	2.8%
10 位	J.ハーバート	2.5%
10 位	高橋 国光	2.5%

一番ハンサムだと思うドライバーは

1 位	A.セナ	13.1%
2 位	片山 右京	8.8%
2 位	鈴木 亜久里	8.8%
4 位	星野 一義	7.6%
5 位	C.フィッティパルディ	6.2%
6 位	N.マンセル	5.0%
7 位	M.シューマッハー	4.5%
8 位	松本 恵二	4.1%
9 位	J.アレジ	3.4%
9 位	A.ナニーニ	3.4%
9 位	中谷 明彦	3.4%

レースに参加して欲しいタレントは

1 位	ビート たけし	15.3%
2 位	近藤 真彦	11.8%
3 位	加勢 大周	9.7%
4 位	岩城 滉一	6.3%
5 位	明石屋 さんま	4.9%
6 位	所 ジョージ	2.8%
6 位	田原 俊彦	2.8%
6 位	織田 裕二	2.8%
9 位	中嶋 悟	2.1%
9 位	関 寛平	2.1%
9 位	吉田 栄作	2.1%
9 位	哀川 翔	2.1%
9 位	つまみ 枝豆	2.1%

レースクイーンになって欲しいタレントは

1 位	かとう れいこ	11.2%
2 位	宮沢 りえ	8.2%
3 位	小泉 今日子	6.7%
4 位	中山 美穂	6.0%
4 位	千堂 あきほ	6.0%
6 位	森高 千里	4.5%
6 位	CCガールズ	4.5%
8 位	観月 ありさ	2.8%
9 位	岡本 夏生	3.0%
9 位	森口 博子	3.0%

今一番興味のあるスポーツは

1 位	モータースポーツ	49.0%	レースが好きだから、スピードがいい、おもしろい、バイク・車が好き、夢がある、迫力がある…他
2 位	野 球	8.7%	楽しい、野球が好きの他、ダイエー、カープのファンだからという地域的な理由もあった
3 位	スキー	7.4%	楽しい、スピード感がいい、かっこいい、上手になりたい、奥が深い…他
4 位	ゴルフ	6.8%	おもしろい、やっているから、仕事半分・興味半分でできる、解放的、自然に触れられる…他
5 位	スキューバダイビング	5.5%	海が好きだから、やってみたい、おしゃれだから、自然に触れられる、青い海で魚とたわむれたいから…他

今一番欲しい車は

1 位	NSX	10.0%
2 位	RX-7	8.5%
3 位	スカイラインGT-R	8.2%
4 位	フェラーリ	6.7%
5 位	シビック	4.8%
6 位	スカイライン	4.5%
6 位	メルセデス・ベンツ	4.5%
8 位	フェアレディZ	4.2%
9 位	BMW	2.7%
10 位	パジェロ	2.4%

S P O T N E W S

●ガブリエーレ・タルクイーニとアレッサンドロ・ザナルディが、ベルグーサ近郊で行われたヒルクライムにエントリーした。タルクイーニは元フィリップ・ブガルスキーが乗っていたランチア・デルタ・インテグラーレを駆り3位に入った。ザナルディはルノー5マキシ・ターボに乗ったという。

●IMSA-GTPから、シボレー・イントゥレピッドの姿が消えてしまうかもしれない。トム・ミルナー率いるMTIイントゥレピッド・チームは、あと2戦を戦ってIMSAから撤退する意向だ。シボレーはジャガーXJR-14がIMSAに登場して以降、チームへのサポートを取り止めていたのだ。これでトム・ケンドールはシーズン半ばにしてシートを失うことになってしまう。

●来年から車重面で不利になると言われているオーストラリアン・ツーリングカー選手権に、ディック・ジョンソンは5ℓV8のフォード・ファルコンEBを投入することにした。コ・ドライバーはジョン・ボウ。またピーター・ブロックはホールデン・コモドアを、グレン・セトンはフォード・ファルコンを、それぞれ予定しているという。

●JAFは8月30日に開催されるSWC鈴鹿1000kmに、現行のJSPC参加車両のエントリーも認めるようFISAに要請し、許可を得た。この結果、①'90年FISA技術規定およびSWC競技規定に合致したカテゴリー2車両と、②'90年IMSAコードに合致したIMSA-GTP車両のエントリーが認められることになった。もちろん60ℓ／1分の燃料給油流量規定に変更はない。この決定を受けて、どうやらフロム・エーR92CKニッサンが鈴鹿にエントリーすることになりそうだ。

●WRC第10戦オーストラリア・ラリーの冠スポンサーにテレコム・オーストラリアが付くことになった。このラリーは、今年コモンウェルス・バンクが冠を降りてから、スポンサーなしのままだった。

●トミー・マキネンとスティグ・ブロンクビストの二人は1000湖ラリーと、おそらくRACラリーでニッサンに乗ることになりそうだ。'93年までの契約を済ませているフランソワ・シャトリオーは、おそらく走らないだろう。

●ジョバンニ・ラバッジがマーチのF1テスト・ドライバーの候補に挙げられている。ラバッジはイタリアでジュニア・フォーミュラを戦った以外は、フォーミュラでの経験はほとんどなく、ポルシェ・クレマー・レーシングからスポーツカー・レースに参戦している。昨年クリプトン・エンジニアリングのレイナード91D・DFVでF3000に挑戦したが、9戦エントリーして8回は予選落ちに終わっている。

●ホンダが密かにローラのインディカー・シャシーを購入し、'94年からのインディ参戦に向けてテスト開発を進めているという噂がある。ホンダはインディアナポリス仕様のV8ターボ・エンジンのテストを進めていると言われているが、来年のF1についての最終決定は成されていない状況だ。また、ホンダがインディに進出する際、ボビー・レイハルのチームと組むことになるのでは、とも伝えられている。

●イギリスGPの予選1日目、ナイジェル・マンセルはスペシャル仕様のルノーRS4を使ったという。このエンジンは可変吸気タイプのトランペットを採用していた。

●マックス・ウェルチは、ポルシェがF1用のセミオートマチック・トランスミッションを開発しているという噂を否定した。ウェルチは、「確かに1基は開発したし、どこかのチームと手を組むのもいいだろう。だが現状では何も明確なプランはない」とコメントしている。

●カール・ベンドリンガーとマーチの契約は日本GPの前に切れるが、その際、シーズン終盤の2レースにはヤン・ラマースが出場する可能性があるという。ラマースは'82年のフランスGP以来、F1のシートを離れている。今年はトヨタに乗り、SWCに参戦している。

●5月24日の鈴鹿F3000のアクシデントで重傷を負っていたカメラマン、櫻井一英氏が、7月19日午後1時16分亡くなられました。合掌。

●全日本ツーリングカー選手権シリーズ第5戦

オールジャパンツーリングカー300kmレース

●MINEサーキット●主催:MINEサーキット、VICIC、AMSC

8/9

ALL JAPAN TOURING CAR 300km RACE

シリーズは後半戦に。今回の結果がタイトル争いを左右する!?

この美祢サーキットでのレースで、今年の全日本ツーリングカー選手権は後半戦に突入する。ここ美祢は、昨年にコース改修が施され再オープンしているが、昨年のグループAはコースオープンが遅れたために、当初予定されていたレースがキャンセルされる結果になっている。したがって、今年が新コースでの初レースとなるわけだ。

では、クラスごとに各チームの動きを探ってみよう。ちなみに美祢では、7月13〜14日の2日間にわたって、タイヤメーカー合同の事前テストが行われている。

まず、1クラスではこの事前テストで星野一義/影山正彦の⑫カルソニック・スカイラインが、予選用セッティングで1分29秒4のトップタイムをマークしている。そして、このカルソニックに次ぐタイムをマークしたのは、長谷見昌弘/福山英朗の①JECSスカイラインで、タイムは1分29秒6だった。

この両車の予選用セッティングでのタイムから考えると、本番の決勝レースは恐らく1分31〜32秒台の争いになると思われる。

第4戦を終了した時点でのランキングでは、清水和夫/トム・クリステンセンの㉒AXIAスカイラインがトップ、それを①JECS、㊺共石の2台が同ポイントで追うという展開になっているが、この中からここ美祢でタイトル争いに向けてアドバンテージを握るのは、果たしてどのチームだろうか。

2クラスでは、事前テストでロランド・ラッツェンバーガー/アンドリュー・ギルバート・スコットの㉟オートテックM3が、トップタイムをマークしている。これまでの4戦では、惜しいところでクラス優勝を逃してきたオートテックだが、連続タイトルを狙うためにもぜひともここ美祢では勝っておきたいところだろう。

また、先の鈴鹿で今季2勝目を挙げ、ランキングでも2位に浮上してきた中川隆正/田嶋栄一の⑥1綜合警備M3も、侮れない存在となりそうだ。

3クラスは、2台の富士通テン、そして鈴鹿で今季初勝利を挙げた⑪ランドマークと、カローラAE101勢が事前テストでは好タイムをマークしている。タイムとしては、1分37秒〜38秒台といったところで、本番レース時期の気温にもよるが、このクラスでのトップ争いは、1分38〜39秒台ぐらいになるものと思われる。そして、先の鈴鹿で実戦デビューした⑩出光シビック(EG6)も、この事前テストではカローラ勢に次ぐタイムをマークしている。

今回の美祢でもっとも激しい戦いが見られるのは、この3クラスかもしれない。

●関係レース
- グループA 52周
- ザウルス 12周
- シルビア 12周
- シビック 10周
- TNC 10周
- SSSAC 10周
- T-N1 10周

●入場料
- 8月8日(土)公式予選
- 大人2000円 小中学生1000円
- 8月9日(日)決勝
- 大人4500円 小中学生2000円
- 前売り券(2日間有効)
- 4000円
- 指定席(前売りのみ)
- 前売り入場券+1000円
- パドックパス(当日・大人のみ)
- 8月8日(土) 4500円
- 8月9日(日) 5500円

●駐車料金
- 8月8日(土) 4輪 500円 2輪300円
- 8月9日(日) 4輪1000円 2輪500円

※前売り券は、有名プレイガイドにて発売中

鈴鹿での優勝によって、ついにランキングトップに立った㉒AXIA。その座を守れるか?

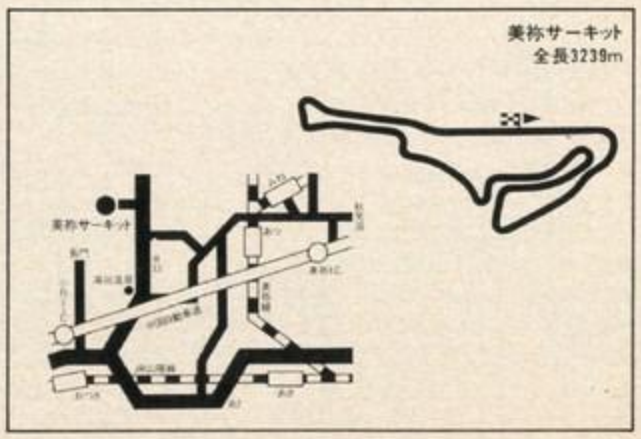
デビュー戦の鈴鹿で快走を見せたEG6の活躍は?

⑥1綜合警備M3も、着実に実力をつけてきている

ランキング2位につける①JECSと㊺共石。美祢の結果次第ではトップに立つ可能性もある

グループA予想エントリーリスト

No.	車名	第1/第2/第3ドライバー	車両	タイヤ	エントラント
CLASS 1					
1	JECSスカイライン	長谷見昌弘/福山 英朗	ニッサン・スカイラインGT-R	DL	ハセミモータースポーツ
2	タイサンSTP GT-R	高橋 国光/土屋 圭市	ニッサン・スカイラインGT-R	YO	チーム国光
8	FET SPORTS GT-R	見崎 清志/長坂 尚樹	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	FETレーシングチーム
12	カルソニック スカイライン	星野 一義/影山 正彦	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	HOSHINO RACING
22	AXIA SKYLINE	清水 和夫/T.クリステンセン	ニッサン・スカイラインGT-R	TY	AXIA RACING PROJECT
55	共石スカイラインGP-1プラス	A.オロフソン/木下 隆之	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	KYOSEKI NISMO
87	KENJI HKS GT-R	羽根 幸浩/松井 茂樹	ニッサン・スカイラインGT-R	YO	HKS RACING CO.,LTD
CLASS 2					
17	CHERENA M3	夏川 竜一/近藤 真彦/高村 一明	BMW-M3	BS	CHERENA RACING TEAM
21	バーバスM3	松田 秀士/一ツ山幹雄/一ツ山 泰	BMW-M3	YO	バーバスレーシングチーム
24	TAISAN project μ M3	竹内 浩典/関根 基司	BMW-M3	YO	TEAM TAISAN with FMR
26	タイサンBMW M3	水野 文則/川本 晃	BMW-M3	YO	チームタイサントウメイスポーツ
29	B-ing KEGANI M3	茂木 和男/小幡 栄	BMW-M3	YO	B-ing KEGANI Racing
35	オートテックM3	R.ラッツェンバーガー/A.ギルバート-スコット	BMW-M3	BS	オートテックレーシングチーム
61	綜合警備M3	中川 隆正/田嶋 栄一	BMW-M3	DL	TEAM TAKE ONE
62	綜合警備M3	K.ウォン/C.カーン/W.マック	BMW-M3	DL	TEAM TAKE ONE
72	IPF WAKO'S M3	牧口 規雄/太田 哲也/福米トオル	BMW-M3	YO	牧口エンジニアリング
CLASS 3					
11	ランドマーク・カローラ	横島 久/和田 久	トヨタ・カローラ・レビン	TY	オブジェクトT
14	JACCS-CIVIC	服部 尚貴/金石 勝智	ホンダ・シビックSiR	BS	MOON CRAFT
18	ウエッズスポーツ カローラレビン	浅野 武夫/萩原 誠	トヨタ・カローラ・レビン(AE92)	BS	浅野レーシング with BANDOH
19	ウエッズスポーツ トラストレビン	河合 博之/駒 光武	トヨタ・カローラ・レビン(AE92)	YO	トラストレーシングチーム with BANDOH
25	ADVAN COROLLAレビン	鈴木 恵一/新田 守男	トヨタ・カローラ・レビン	YO	土屋エンジニアリング
32	Concept L CIVIC	原 貴彦/影山 正美	ホンダ・シビックSiR	BS	Concept L Racing Team
33	PLAYBOY CIVIC	村松 康生/佐藤 久美	ホンダ・シビックSiR	TY	PLAYBOY Racing Team
36	富士通テン トムス レビン	関谷 正徳/P-H.ラファネル	トヨタ・カローラ・レビン	BS	FUJITSU TEN TEAM TOM'S
37	富士通テン トムス レビン	星野 薫/V.ロッソ	トヨタ・カローラ・レビン	TY	FUJITSU TEN TEAM TOM'S
90	J.R.D.A.シビック	三好 正己/辻 佐起子	ホンダ・シビックSiR	DL	J.R.D.A.レーシングチーム
100	出光MOTION 無限シビック	中子 修/岡田 秀樹	ホンダ・シビックSiR(EG6)	BS	出光レーシング with MUGEN



POWERED BY HONDA

ビートオーナー集合!!

☆鈴鹿サーキット走行会(南コース)

鈴鹿サーキット南コースにて走行会を行います。
初心者もOKです。お気軽に御参加下さい。
詳しくはTELにて。

☆ビート専用スペシャルパーツ

- バケットシート RB-SKY ¥70,000
  カラー：イエロー/グリーン、レッド/ブルー、ブルー/イエロー (シートレール別売)
- ホイール：ストリートタイプ
  - Ⓕ Ⓡ5.5J-14 ¥39,000
  - Ⓕ Ⓡ6.0J-14 ¥41,000
- 強化スプリング Ⓕ3K Ⓡ2.5K ¥29,000
  - Ⓕ2.2K Ⓡ2.6K ¥29,000
- ショック無限 ¥58,000
- ショック車高調整式 ¥252,000
- ステアリング 34φバックスキン ¥30,000
  - 34φレザー ¥28,000
- ステアリング RB-Torino33φ ¥35,000
  カラー：グレー、ブラック、パープル、イエロー、レッド、ブルー、グリーン
- マフラー オリジナル ¥48,000
- ロールバー4点式(ステンレス) ¥45,000
- コンピューター(ノーマル下取) ¥85,000
- スピードリミッターカット ¥13,000
- エアロパーツ フロントスポイラー ¥38,000
  (ラブラーク製) サイドステップ ¥42,000

'92 NEW MODEL

- 新車 東京R&D F4/92 コンプリート車…¥3,470,000
- 新車 オスカー SK91 コンプリート車……¥3,320,000
- 新車 SRS06 コンプリート車……¥3,390,000
- 新車 ウエスト 92J コンプリート車……¥3,430,000

■レーシングカーメンテナンス、ガレージ保管、及びレーシングサービス行なっております。

USED RACING CAR ☆レーシングカー販売・買取

- マナティMK-7……¥1,900,000
- マナティMK-7·2台有り……¥2,100,000
- F4 '90……¥2,100,000
- F4 '90 Bタイプ……¥2,000,000
- F4 '90 Bタイプ……¥1,900,000
- F4 '90……¥1,800,000
- F4 '90……¥1,700,000
- オスカーSK88……¥1,200,000
- RS SK90……¥3,950,000
- RS SK90……¥4,300,000
- F3(RT33/無限EG)……¥3,400,000
- EF-9 CIVIC……¥2,800,000
- EF-9 CIVIC·2台有り……¥2,500,000

FJ1600、RSのレンタルを行っております。
システム、料金等はTELにてお問い合せ下さい。

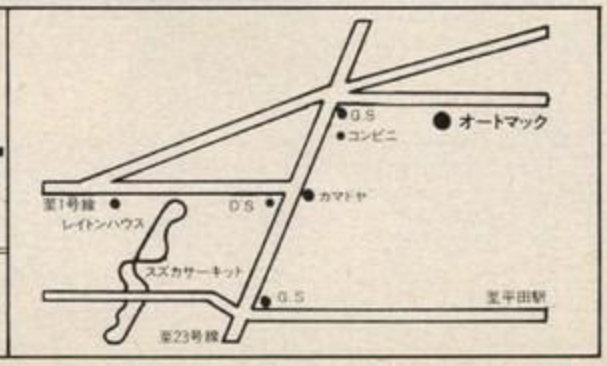
■FIA公認■
カラー：青、赤
¥89,000

●あなたのチームのオリジナルTシャツ、トレーナー、製作します。簡単なスケッチを送って頂くだけでOK/最少10枚より製作します。詳しくはTELにて。

DESCENTE RACING GEAR
SNC
SIMPSON
ARD
Firelex
dadora
OMP racewear
Arai
stand21
SHOEI

AUTO MAC RACING PLANER
株式会社
オートマックレーシングプラナー
〒513 三重県鈴鹿市住吉3-29-23・TEL0593-78-7018・FAX0593-78-4786

AUTO MAC RACING BOUTIQUE
■株式会社オートマック 〒550 大阪市西区九条1-6-20・TEL06-584-3871・FAX06-584-3875

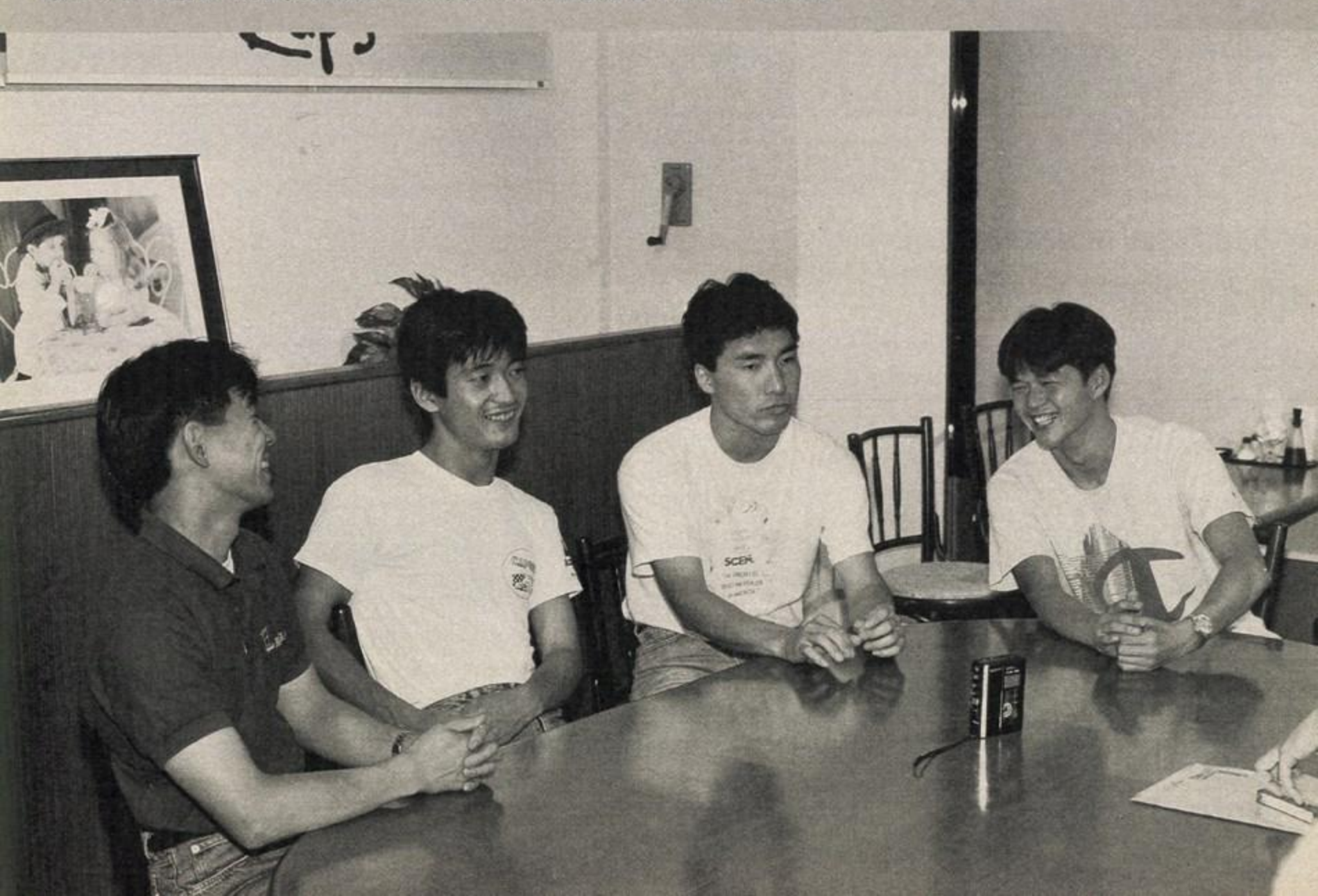


Interviewer/Naotsugu Mihori
Photos/Toshiki Kobayashi
取材協力／ホテルウィングインターナショナル下関

少しだけF3000が見えてきた!

F3ドライバー座談会 Part 1 日本人編

今シーズンの全日本F3選手権は、これまでに7戦を終えているが、そのすべてのレースで外人ドライバーが勝利を手中に収めている
彼ら外人ドライバーの速さ、そして強さの秘密は何なのだろうか。　また、対する日本の若武者達はどう考えているのだろうか
今号と次号の2回に分けて、それぞれの立場からのレースへの考え方、全日本F3の現状などを語り合ってもらう
パート1の今回は、日本人ドライバー編。今シーズン、外人ドライバーに次ぐ成績を収めている4名のドライバーに登場願い
外人ドライバー優位の現状、そして彼ら自身の今後の目標などを、本音で語り合ってもらった



今年は全体的なレベルが上がっていると思う その中で抜け出す何かを見つけなければ…

石川　朗 27歳

'78年、13歳の時にカートでレースデビュー。その後'87年F J 1600にステップアップ。'88年に筑波F J-Aチャンピオンを獲得し、翌'89年F 3にステップアップを果たす。'91年シーズンはシリーズランキング8位。'92年も昨年同様カブコン・レーシングチームから出場

'92シーズン戦績

Rd.1	予選B組3位	総合5位	決勝11位
Rd.2	予選A組3位	総合6位	決勝3位
Rd.3	予選A組3位	総合6位	決勝5位
Rd.4	予選B組2位	総合3位	決勝リタイア
Rd.5	予選5位		決勝4位
Rd.6	予選7位		決勝5位
Rd.7	予選4位		決勝リタイア

マカオはやはり大きな目標

——まず最初は今シーズンをどう戦いたいと思ったのか、当初の目標についてひとりずつ話してほしいんだけど。

本山哲：僕はとりあえず今年は常に6位以内に入賞して、いくつか勝てる、と思っていた。シーズン初めはそう信じてたから絶対にいけると。でも、始まってみるとかなり難しい状態で……。

田中哲也：今年は去年のチャンピオンチームのトムスに行けたし、去年はランキング3位だったんで今年はチャンピオンを取りたいなと。心の中では去年のパウロ（・カルカスチ）くらいの活躍ができればいいなと思ってましたけど、クルマがなかなか仕上がらなかったのと、ケガをした（第2戦筑波で両足かかとを負傷）のとでちょっと出遅れちゃいました。シーズン前にはなんとかチャンピオンを取りたいなと思ってたんですけどね。

石川朗：僕は、とりあえず毎回勝とうと思ってレースをしてますよね。悪くても毎回必ずポイントを取って、当然チャンピオンを狙うのと、マカオへは行きたいと思っていたわけですけど、うまくいかないものですね。

——マカオへ行くというのは、かなり大きな目標だった？

石川：やはり行きたいですね。

桧井保孝：できればマカオへ行けるような状態でレースをしていこうと思ってましたけど、難しかったですね。

——今、ふたりからマカオの話が出てきたけど、マカオへ行くというのは、かなり大きな目標なのかな？

田中：そうでしょうね。

本山：僕は興味はあるけど、とりあえず今は日本でまず勝ちたいですよね。1回でも勝てれば、マカオへの興味もわいてくると思うんだけど。

——やはりひとつ勝つということが、肩の荷を下ろすというか、そういう感じになってくるのかな？

本山：やはり勝たないと話が先に進んで行かないですよね。

石川：哲ちゃん（田中）だけだよね、勝ってるのは。

——で、そういう目標でシーズンに入ってみて、実際には外国人ドライバーがずっと勝ってという状況なんだけど、各人のこれまでの状態はどうだったんだろう？　何があって目標通りにいかなかったんだろう。

本山：僕は、ツキがないと言ってはおかしいけど、何かとタイミングの悪いことが多かった。たとえば、練習中でも新品のタイヤを履いて走ろうとすると赤旗が出たり。そういうことで、すべてが悪い方へ行きかけてたこともあったし。間の悪いことが多かったですね。でも最近、赤旗を出させるドライバーが多いよね。

田中：そう、台数は最近減ってきてるんだけど、赤旗が出ることが多いですね。

本山：たとえば、新品タイヤを履いて、「ガンバルッ」ていう気持ちでいる時に赤旗が出たりすると、精神的にダメになる。次に走ってもなんか気がのらなかったり。

——なぜ、そんなに赤旗がしょっちゅう出るんだろうか。

石川：僕も最初の年はみなさんにご迷惑をおかけしてたんであまり言えないですけど……。

田中：最近は、1年目の人っていうのが（赤旗を出すことが）多いかもしれないですね。まあ、自分が飛び出した時は早く赤旗を出してくれないかって思いますけど（笑）。でも、やはり新品タイヤ履いてた時に（赤旗が）出ると、ショックは大きいですよね。

本山：で、自分が飛び出した時に何で赤旗が出なかったんだって？（笑）

——石川選手はこれまでの状況はどうだったの？

石川：去年も、今年変わったチームもすごく良いところだったんですけど、開幕戦の鈴鹿で、アンソニー（・レイド）にどうしても1秒離されてたんですよね。で、こりゃかなわないって話になって、その1秒に追いつこうとしていろいろと余計なことをするじゃないですか。そんなことをやってる間に、少し余計なことをやりすぎたかな、と。走る面でも無理をしちゃったりとか。

——確かに、1秒離れたらかなわない。

田中：0・3秒とか0・4秒とかだったら、気合とか、何かで一発はいけそうな時もあるだろうけど、1秒離されたら……ちょっと無理ですね。

本山：1秒あったら、家に帰ろうと思うよね。

桧井：悩んじゃうっていうか……。

本山：最近のF3はものすごくレベルが高いから、ほんの少し自分の調子が狂っただけでも、1秒とか1秒半、トップと間があいちゃうんですよ。そうなった時にはもう、かなり難しいですね。一生懸命走っているのに1秒半の差があったら、その時点では想像がつかないですよ。

石川：ちょっとでもコンディションが変わったという時にマシンの調整ができないと、後ろのほうのタイムしか出ない。

本山：そうなった時は、何かをアセったりして、すべてが悪循環になっちゃうんです。

石川：昔は、同じ日の同じサーキットで同じセッションで、気温が上がってきたからバネを換えようっていうことはやらなかったですからね。今は、気温とか路面温度の変化に合わせてセッティングを変えていかないと、トップの方にいたのがすぐに20番手とかに落ちてしまう。

田中：ミカ・サロが今F3に来たって、そう甘くはないですよね。どういう状態で走ってるかはわからないですけど。彼の腕だったらポンと上にいってもおかしくないですからね。

石川：ラルトRT34（'90年）の時から、コースに合わせて（セッティングを）変えていかないとっていう風に、ガラっと変わってきた。

——そういう風に全体のレベルが上がってくるということは、良いことなんだろうか、悪いことなんだろうか？

石川：良いことだと思いますよ。

——桧井選手は、開幕戦で3位で、そのあとはちょっと苦しんでるようだけど？

桧井：最初が良かったから、アセリが出たんですかね？　自分でもはっきりとした原因が言えないんですけど、たぶん、立ち直った時に、「ああ、そうだったんだな」って言えるんじゃないかと思うんです。

——最初が良くてアセリが出たというのは？

桧井：少なくとも、その順位がキープできると思いましたからね……。

——で、その次のレースとかで思ったほどタイムが出なくて、あれって思ったりして。

桧井：そうですね。本山君ともちょうどそんな話をしてたんですよ。「レースに来る前は気合が入ってるのにね」って。練習が始まると、いつもあれ？　あれ？って、始まる。

本山：レースウィークに入るまでは、もう今回あたりは勝てそうな気がしてるんだけど、水曜日とかから走っていくと、肝心な時にはいつもの気持ち（笑）になっちゃう、みたいな感じですよね。

石川：その点うちはいいですよ。金曜日とかにタイムが悪くてもメカニックさんが一生懸命考えてくれるんですよ。で、言いたいこと言って任せておくと、次の日には良くなってる。だから、その日はタイムが出なくても明日は良くなるだろうなって思えるから。

田中：僕は、走る前は、土曜日でも日曜日でも絶えずそう思ってますよ。で、走り出して、あっ、あかんかったとかね（笑）。でも、しっこく、大丈夫やろとは思いますけどね。

棚ぼたでもいい、1回勝ちたい

——これまでのレースを振り返って、外国人ドライバーたちが良いタイムを出してきたり、レースで勝ったりという状況はどう見てる？

田中：僕はトムスで、ジャック（・ビルヌーブ）と、（リカルド・）リデルと、それからトム（・クリステンセン）にしても一緒にやってるわけですけど、テクニックは確かにうまいとは思うんですよ。でも、精神的に強いですね。彼らは必ずしもレースがすべてっていうわけではないんですけど、レースに対してはハングリーっていうか、そういう精神的なもので強い面がありますね。

それと、一緒に走ってみて、年の（若い）割りにはクルマのこととかもけっこう良く知ってる。そういう面は感じましたね。多分、（これまでの戦績は）彼らが速いというより、僕らがダメだったんじゃないかな。

少しだけF3000が見えてきた!

トムスで一諸にやってる外人を見てると とにかく精神的な面が彼らは強いんだと思う

石川：彼らは、はっきり言ってみんながみんなうまいわけじゃないんですけど、遅いドライバーでも、予選の順位が何番手でもそこそこの位置にいれば「勝つ」っていうつもりでレースしてるし、本気でそう思ってるところがある。僕らも当然勝つつもりではいますけど、今回はいいとこ入賞かなっていうところが正直あるじゃないですか。でも、彼らの場合は常に勝つつもりでいるような感じがしますけどね。

桧井：すごい自信を持っていますよね。僕たちに比べると。

田中：タイムが出ない時にすべてを物のせいにしたらいけないとは思うんですけど、日本人の僕らでも、自分が遅い、自分のせいでタイムが出ないと思ったら負けですよね。だから、絶えず自分は速いと思って、タイムが出なかったら何か他に原因があるはずだって、そういう風に考えないとやってられないと思うんですよ。もちろん、自分が反省すべきところは反省しないといけないですけど。でも、彼らはそういう面ですごい自信を持ってる。そういうところはすごいですよ。もちろん、落ち込んだり、タイムが良かったから喜んだり、そういうのはあります。だから、精神的に強くないなっていう面も当然あって、同じ人間なんだなっていうことでは一緒なんですけど、自分に対する自信については、ようここまで気楽にやってられるなっていう部分はありますね。

桧井：本当に気楽そうですよ。気楽だからこそ、自分を信じているんだなと。

本山：その辺は他から見てても感じますよ。タイムが出ない時にすべてをクルマのせいにしてしまえばいいんだろうけど、僕の場合はタイムが出ないと自分のドライビングでどこかがおかしいんじゃないかって思っちゃう。まあクルマも悪いんだろうし僕も悪いんじゃないかという時に、悪い面が出ますよね。

——そういった自信という点では、一度勝つと違ってくるんじゃないかな?

田中：去年、仙台で僕が勝って、で、確かに勝った後にはその分の余裕ができます。1回でも勝てたら、そのあと今度は思い切った運転をしてみようとか、違うことに対してもちょっと攻められるというか。もちろん勝つのは難しくて、それ以降は僕も勝てなかったんですけど。勝つことができたという結果があることで、もし次にまたチャンスがきたら勝てると思えるようになるんです。そういうことで、精神的には少しは楽になりますけど。続けて勝てないとあまり意味がない(笑)。

——でも、ここに集まってもらったみんなは他のカテゴリーでこれまで勝ってきたわけでしょ。それでも、カテゴリーが変わった段階で、自信をつけるための裏付けとして勝つことが必要なんだろうか。

石川：棚ぼたでもいいから、とにかく1回勝ちたい。

本山：それでも、やっぱり一番は一番ですよね。二番を10回取るより一番を1回取ったほうがいい。

石川：みんなに棚ぼたじゃないかって言われたって、僕だったら大喜びでゴールすると思いますよ。

田中：そういうところにいた自分が偉いからね。棚ぼたでも勝てへん人は勝てないし。やっぱりね、レースって勝つことに意味があるでしょうし。すごい速い人でも勝てない人もいるでしょうし。でも、僕の場合はFJで一勝しかしてないし、F3も1回だけだし、まだレースで2勝しかしてないから(笑)。

石川：でもFJってさ、ちょっと失敗してもなんとかなるでしょ。だけど、F3は1回ミスして行かれちゃったっていうと、それっきり。自分がそのドライバーより多少速くてもそう簡単には抜けないし。FJならF3よりずっとスリップ(スリップストリーム)が効くし、鈴鹿だったら順位はすぐ変わる。(F3でも)富士は別ですけどね。

田中：確かにミスの数はFJとF3とでは、F3の方がレースになるとずっと少ないですよね。

石川：抜くのはミス待ちですよね。

田中：FJはミスもあるしスリップも効くから、レースが混戦になる。今のF3は、見てる人にとって順位があまり変わらないから面白くないかもしれないけど、まあ、やってる方も面白くはないんですけど(笑)、順位は変わりにくいですよ。

外人とは根本的に何かが違う

——桧井選手は去年イギリスへ行ってて、外国人ドライバーたちの自信ということについて感じたことは何かあった?

桧井：ミスしなくても、(相手が)外国人だったら抜かれることあるでしょ。そこら辺の何ていうのかな、チャンスの待ち方がうまいんですかね。強引にでもチャンスを作ってるのかどうか。こっちは全然抜かれると思ってないのに、ポンと抜かれることがあるんですよね。

石川：日本人がそれをやるとね、「バカ!」って言われるんです。でも、外国人がやるとね、「やっぱりスゴイ!」って。

本山：そう、紙一重なんですよね。

石川：抜けもしないのに、とりあえずダーッて前に行くじゃないですか。で、オットットってなって、結局、抜けちゃったとかね。そうすると、「外国人はやっぱり行くとこは行くな」と。日本人がやると、「バカ、あんなところで行って抜けるわけないじゃないか」ってなる。

桧井：日本人同士でやると、なかなか成功しないんじゃない?

石川：昔っからそういうことやっちゃいけないって言われてるからさ。そういう風にしないようになっちゃってるんだよね。

——それでも、外国人ドライバーは、人に何て言われようとも「俺は俺だ」みたいなとこ

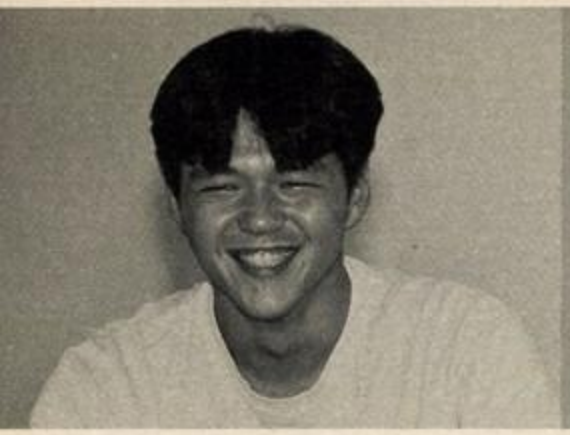
田中　哲也 26歳

'88年FJ1600でレースデビュー。'89年鈴鹿FJ-Bシリーズ3位、西日本FJ-Aシリーズ4位。翌'90年F3にステップアップ、'91年第6戦仙台でF3初優勝を飾りシリーズランキング3位と活躍。今季はトムスに移籍し、最近ではグループCカーのテストもこなす

'92シーズン戦績

Rd.1	予選A組10位	総合19位	決勝10位
Rd.2	予選A組4位	総合8位	決勝リタイア
Rd.3	負傷欠場		
Rd.4	予選B組8位	総合15位	決勝18位
Rd.5	予選6位		決勝6位
Rd.6	予選5位		決勝4位
Rd.7	予選3位		決勝2位

ろはない？
石川：白人コンプレックスっていうのか、外国人が言うことは何でも聞いて、みたいなところがあるんじゃないですか？　彼らにしても日本人の言うことなんか聞かないみたいな。
田中：女の子でも外国人に対してはすごく甘い部分があったりするじゃないですか。
本山：外国人なら日本の女の子がついてくるって（笑）。
石川：交通違反しても捕まらないし（笑）。
――奢侈も英語ができなかったりでね。まぁ、それはさておいて、自信を持つという話で、ひとつは勝つという話が出たけど、外国人ドライバーたちの自信っていうのはどこからくると思う？
桧井：向こうで勝つドライバーって、たとえばトム・クリステンセンみたいにズバ抜けてるのが多いですよね。なぜか人並みはずれた感覚を持ってるっていうか。そういうドライバーが結構日本に来てるからじゃないかな。
田中：彼らは日本に来て、生活の面とかね、言葉にしてもいろいろと不安だとは思うんですよ。それでもし自信まで無くしてしまったら、とてもレースどころじゃなくなってしまうでしょうね。去年までって、やっぱり外国人ドライバーは少なかったじゃないですか。で、そういう時にタイムが悪かったり成績が悪かったりすれば、ひとりで悩むと思うんですよ。でも今は、外国人同士でかたまってますでしょ。だから外国人同士でけっこう良い環境っていうか、息抜きみたいのもできてるし、だからまとまってみんなが速くなってる。そういうこともあるんじゃないかって思うんです。



本山　哲 21歳

9歳の時にポケットバイクでレースデビュー、その後カートレースで活躍し、'90年F3で4輪レースに本格的にデビュー。同年シリーズランキング11位、翌'91年はシリーズランキング6位。今シーズンはジーベックにチームを移籍し、心機一転シリーズに臨んでいる

'92シーズン戦績

Rd.1	予選A組5位	総合9位	決勝リタイア
Rd.2	予選B組1位	総合1位	決勝2位
Rd.3	予選A組14位	総合28位	決勝17位
Rd.4	予選B組3位	総合5位	決勝リタイア
Rd.5	予選7位		決勝5位
Rd.6	予選10位		決勝10位
Rd.7	予選10位		決勝6位

今年になってF3000に興味が出てきた でも、まだ手が届くところにはない

僕らの方が、日本に住んで日本でレースをやってる分、本当だったら彼らに勝っても当たり前だと思うんです。精神的な部分や、メカニックに何かを伝える言葉にしても。そういう意味で、勝てないというのはちょっと情けないような気はするんですけどね。
本山：根本的に何かが違うんですよね、日本人と外国人と。海外のレースを見てても、ビデオでしか見たことないんですけど、格好良いレースをしますよね。見てて「オオーッ」って思わせるような。
――単に外国人崇拝ということではないんだろうけど、レースをやってきた歴史の長さみたいなものも関係しているんだろうか？
本山：カートで多少ですけど海外へ行った時、自分に対して自信はありましたけど、彼らを認める部分もありましたよね。確かに外国人は、常に前へ行こう前へ行こうとしていますね。だから、抜かれた時は抜かせたし。カートに限ったことじゃないのかもしれないけど、日本人っていうのはレースでも抜かれないように走ってますよね。外国人っていうのはどんどん前へ行こう前へ行こうって思ってる。
田中：まぁ、1位しかないって考えればね、そういう考え方もあるのかもしれない。
――そういう彼らとこれからも戦っていくわけだけども、後半戦へ向かって良い兆しは出てますか？
田中：僕の場合は、チームメイトのジャックが勝ってリデルが勝って、同じチームメイトですからね、彼らに日本で勝てなかったらマカオでも通用しないと思うんですよ。逆に、彼らに勝てないでマカオへ行っても意味がないと思うんですよね。彼らとまともに戦えないとその先は無いですから。やっぱり外国人がどうのこうのって言ってられないですよね、その中で勝てないと。
石川：全体のレベルが今年は上がってると思うんですよね。開幕戦でアンソニーに予選で2番手が1秒以上も離れてますよね。だから、もしあの時にアンソニーがいなかったら、同じ組で予選2番手の高村（一明）のタイムが基準タイムで、「高村のタイムはすごいタイムだ。あそこまでは出ないんじゃないか」っていうレベルの話になったと思うんですよ。ところが、あそこでアンソニーと1秒以上も離れてたから、各チームが必死になったと思うんです。で、次の鈴鹿ではアンソニーと0・3秒差くらいのレベルに他が追いついたと思うんです。全部がそこまでレベルを上げてきて、今はほとんど差がないと思うんです。アンソニーも勝てなくなってきているし。
だから、この中で後半戦で勝つというか、飛び抜けるためには何かをやれば飛び出せる可能性があると思う。それが見つけられればいいんですけどね。さっきも話したように、メカニックさんたちと今は良い関係にあるんで、タイムが出ないとメカニックさんの方でも僕を信用してくれて何が悪いか一生懸命考えてくれるから、後半はもうちょっとなんとかなるんじゃないかと思うんですけど。
――そういった高いレベルの中で勝つためには、努力の割に成果として現れる部分は少なくなってくるけどね。
田中：厳しいといえば厳しいですけど、その中で良い成績を残せれば目立つでしょうし、誰も速い人がいないところで勝っても……。
石川：今、ここまでレベルが上がったところで外国人に帰ってくださいって言って、そこで勝っても誰も評価してくれない。
田中：前半戦は僕もケガとかあって活躍できなかったんですけど、今こうやって外国人が勝っている時に、はっきり言ってシーズンが後半に入ってからの方が目立ち方が違いますよね。目立てるチャンスは今のほうが大きいと思うんですよ。まして来年はF3000も厳しいでしょうし。だから、そういう風に期待をかけて。
――本山選手の後半戦への抱負は？
本山：いま現在の状況としてはそんなに悪い状態ではないから、その中でベストを尽くして、なおかつ新しいことを考えたい。ただ、最近は安定して7～8番手だから（笑）。
石川：それを言ったらずーっと俺なんか5～6番手とかだよ。
本山：じゃあ、俺より前じゃない（笑）。やっぱり、安定して3～5番手に入っていて、なおかつすべてが決まった時には1～2位になれるような状態へは持って行きたいですね。そのためには今のままではしょうがないから、何かを考えて、少しでもアドバンテージを取れればと。今は、何かがあればほとんどの人にチャンスがありそうだから。
――桧井選手は？
桧井：とりあえず、自分に自信を取り戻したいですね。なんか少し暗中模索かなっていう感じがあるんで。なんでも良いからきっかけがつかめないかなと。第4戦くらいまではまだ自信がありましたからね。
――ここまでサーキットで話を聞いている範囲では、かなりいろいろセッティングとかを試して積極的に取り組んでいるようだけど。
桧井：前回（第6戦TI）くらいですかね、おかしいって、自分を疑い始めました。
本山：そうなってくると、話が進まなくなる。
桧井：ここまで落ちたら、あとは上がるしかないだろうと自分では思って頑張ってます。
本山：そこで安定したりしてね（笑）。

桧井：それが怖い（笑）。
本山：最悪だよね。それじゃあ。
——でも、そういうスランプみたいな状況は今までもあった？
田中：FJの時も1回あったよね。
桧井：あった。すっごい大変だったことがある。でもあの時は生活の面で……。
田中：FJの時はお金のことがあるからね。F3でも当然ありますけど。

F3000に興味が出てきた

——ところで、今F3をやっていて、そのF3というレースは自分にとってどういう位置づけなんだろう？
田中：去年からトヨタに乗るようになってテストの機会とかは多くなってるんで、勝ちたいのは勝ちたいですけど、F3000に乗ってもグループCに乗っても、走りの部分ではちゃんと通じるように自分の力だけはきっちりとつけていきたいなと思ってます。トムスの場合はドライバーもメカニックも上のクラスの人たちがいるんで、そういうことを見ても、どんな条件でももちゃんと乗れるように。たとえばグループCカーなんかは、クルマが悪くなってきたような状況でもいかに速く走れるかが勝負ですよね。そういう意味でドライビングの幅を広げていかないといけないんじゃないかなと思っています。

今は少し暗中模索し始めているところ キッカケを作って自分に自信を取り戻したい

——基本的には、4人ともステップアップの過程の一カテゴリーととらえているわけ？
田中：F3で終わってしまうんじゃあ、張り合いがないですよね（笑）。
本山：ちょっと寂しい（笑）。
田中：最低でもF3000くらいは乗らないと、「俺はレーサーや」って言えないもんね（笑）。
石川：レースやってるって言うと、「何キロ出るの？」って聞かれて、「250km／hがいいとこかな」って言ったら、「私の誰々のポルシェは300km／h出るわよ」って言われるもんね。そうするとやっぱり、素人が見たらそっちの方がすごいんだなって思うじゃないですか。
田中：F3000はやっぱり乗りたいですよね。
石川：最初はF3000なんか頭になくて、FJを始めた時もF3なんか全然見えてなかったけど、ちょっと成績が良くなって先が見え出すと、乗りたいってなってくる。
田中：やっぱり夢がないと。ケガした時に思ったんですけど、ケガとかは急に来るじゃないですか。いつケガするかわからない。だから、レースだけじゃなくていろんな面でも、やっぱり人生を思い切っていければ、と思う。やっぱり、やりたい事はやりたいから。やりたいことをやって後悔がないように、高い目標を持ってやれればいいなと。
石川：F3000の話を聞くとすごいって言うから。まあ、F3くらいまでであれば普通の男の人でも乗れるだろうけど、F3000は普通の人では乗れないっていうから。
本山：僕なんかも今年になって急にF3000に乗りたいっていうか、行きたいというよりまずは乗ってみたいと思うようになりましたね。どういうマシンなのか。鈴鹿なんかのピットロードで見てても、いいなって。
田中：やっぱりカッコ良いですからね。
石川：身近になってきたんだろうね。昔はF3000が一緒のパドックにいても全然気にならなかったし。
田中：この間も、F3ってちっちゃいなあって話したもんね。
本山：ピットロード走ってるのを見てF3000はいいなって思っても、実際乗るのはそのちっちゃいクルマ（笑）。少しずつ目標に近づいてるんだろうけど、まだ手が届いてないですよね。
田中：チャンスとか巡り合わせとかがあるんでしょうけど、それをくぐり抜けていくのも実力でしょうし。まあ、今のこの状況で「俺はF1に乗るんだ」って言ったって、誰にも相手にされないから（笑）。
本山：なにがF1だって言われちゃう。
田中：F3に乗ってるうちはF3000だろうし、F3000に乗ってる人はF1だろうしね。
石川：でも聞くところによると、向こうのドライバーはフォーミュラ・フォードに乗ってる連中も目標はF1だって言ってるらしいですね。
本山：カートやってるドライバーでも、やっぱりF1だって。
石川：本気でそう言ってるらしい。
桧井：向こうは周りをF1が走ってるからじゃないかな。それに、身近にF1ドライバーがいますしね。
田中：鈴鹿のF1なんかがあると、正直言って乗りたいのは乗りたいですね。
石川：今は乗りたいって言ってても、たとえ話がきても乗れないわけですからね。
本山：ライセンスを持ってない（笑）。
石川：まったく非現実的な話では頑張りようがないですよね。
田中：F1に乗ろうと思ったら最低でもスーパーライセンスを取らなければ乗れないから。
本山：今だったら、F1のエの字もない。
石川：それに、F1、F1って言っててそう簡単に乗れるようなものだったら、逆に魅力もそんなになくなるんだろうし。
田中：今は、グループCカーのテストなんかもやらせてもらってるんで、今やってることをまずしっかりやれないと。もちろんF3で勝つこともそうですけど。

目標を具体化しないとダメだ

——そのグループCカーを走らせることでF3に役立つってことはあるのかな？
田中：直線のスピード感なんかではCカーの方が圧倒的に速いですよね。あと、ハンドルも重いし、体力的にはCカーの方が圧倒的に必要だと思うんですよ。F3にどうのこうのというより、体力的に良い経験ができます。
——桧井選手は、将来の目標についてはどう考えてるんだろう？
桧井：とりあえず、F3で絶対勝てるという自信が持てないとなかなかF3000のことは考えられないですね。F3000に乗ってF1に上がるという時もそうなんでしょうし。そのためにも早く自信をつけないと。
——たとえば、そういった中でも去年イギリスへ行った経験とかが何かの役に立っているということはあるんでしょ？
桧井：そういう意味では、田中さんがグループCカーに乗ったっていう経験と同じように、違った意味での刺激を受けているという面はあるでしょうけど。たとえば、ジムへ行けばマーティン・ドネリーとかミカ・ハッキネンとか一緒だったり、そういう意味で、彼らがジムでどういうトレーニングをしてるかとか、わかるじゃないですか。田中さんがグループCカーに乗ってどの程度の体力が必要かがわかるのと同じように。そういう体験というか、

桧井　保孝 23歳

'88年FJ1600でレースデビュー。'89年鈴鹿FJ-A、B両クラスでシリーズ7位。'90年F3にステップアップし、翌'91年はイギリスでフォーミュラ・ボクスホールに参戦。シリーズランキング9位。今季は日本に戻りF3に再挑戦。開幕戦鈴鹿では日本人最高位の3位

'92シーズン戦績

Rd.1	予選A組3位	総合5位	／決勝3位
Rd.2	予選A組6位	総合12位	／決勝9位
Rd.3	予選A組7位	総合14位	／決勝21位
Rd.4	予選B組13位	総合25位	／決勝15位
Rd.5	予選10位		／決勝7位
Rd.6	予選19位		／決勝15位
Rd.7	予選18位		／決勝14位

刺激を受けることにはなりましたね。

田中：一度そういう経験をして、それに対して自分は何をしなければならないかっていう具体的な目標ができると楽ですよね。そういう意味で、テストでも何でも、一度は（F3000に）乗ってみたいという気持ちはありますけどね。いきなりレースに出られたとして、テクニックの面で「君はまだへたやなあ」って言われても次に頑張ろうって思えるけど、体力がなかったらすごい自分が情けないですからね。

本山：体力がないと、お話になんないよって言われる。

石川：でも、体力がないとF3000に乗れないって言われても、乗ったことがないから現実的にそんなにいるのかなっていう気がして、トレーニングやっててもなかなか身が入らないよね。

本山：力だけつけてF3000に乗れなかったりして（笑）。

田中：他で役立つかもしれん（笑）。

石川：実際、どこが必要なのかわからないですよね。一生懸命腕立て伏せやってても、反対側の筋肉が必要だったとか。

本山：また、人それぞれで筋力の必要な場所とか、疲れる場所とかが違うからね。自分が乗ってから必要な所がわかるんじゃないかな。

田中：でも、なかなかそういうチャンスはないでしょうけど。

石川：だから、毎日でも乗せてもらえればいいんだよね（笑）。

——やはり、目標が具体化することによって、いろんなことに力が入ってくるっていうことなんだろうね。

本山：だから、具体化できる状況にしないといけない。

田中：そういう状況になってきた時の頑張り方と、目標がはっきりしていない時では違いますからね。

本山：やり甲斐があるのとないのと。

田中：FJに乗る時でも、目標がなかったら、そんな高いお金を使うなら、他にもっと楽しいことがたくさんできそうだって思うし。

本山：僕は今ジムに行ってるんだけど、ひとりでやってるとつまんないですよね。たとえば、今がシーズンオフで、来年はF3000に出るっていう状況だったらもっと一生懸命やると思う。

石川：僕がいま行ってるジムのマシンは、油圧のやつで、自分で意識して早く動かさないとトレーニングになんないんだよね。そういうのだと、精神的に充実してないとメニューはこなしていてもちっとも体力がつかない。頼むから普通のバーベルにしてくれって言ってるんだけど（笑）。

田中：バーベルだと集中力がいるから……。

石川：力抜くと落っこってくるからね。

田中：今年はトムスのドライバーで一緒に行くんだけど、（ピクトル・）ロッソなんか必死でやってる。

石川：一緒に行くといいんだよね。

田中：刺激になりますよね。

石川：ひとりでジムへ行って自転車を漕いでると、隣で毎日来るような爺さんが漕いでるわけ。で、疲れたなあって思うと、隣の爺さんはまだスーッて漕いでる。ありゃ、こりゃまいったなって思うから、少なくとも爺さんがやめるまで漕いでようって思うじゃない（笑）。そんな爺さんでも目標になるんだから、隣で同じドライバーが必死でトレーニングやってたら良い目標になるよね。

田中：ケガで入院している時ね、リハビリしてるんですけど、見てると、すっごい努力してる人はけっこう回復してくるんですよ。でも、なんかいやいや、もういいわっていう感じでやってる人は1ヵ月経ってもなんにも変わってないんです。そういうのを見たら、やっぱり気持ちとか努力っていうのは、特に体力という面では大切なことだと思いますよ。

石川：人間の精神状態って5分もすれば変わっちゃうから、良い成績を残すためには私生活も良い状態にないと。レースでリタイアした翌日なんか、トレーニングする気しませんもの。

本山：良い結果だと、次の日でも朝早く起きてやるもんね（笑）。

——ところで、今年のF3って、世界的にも有数の高いレベルのレースになってるんじゃないかな？

田中：クリステンセンにしてもリカルドにしても、今のF3の中では世界でトップクラスですから。日本人が逆にイギリスへ行ったらどうなるかわからないですけど。

本山：それ、やってみたいですよね。どうなるか。

石川：外国人（ドライバー）が来たというだけじゃなくて、（日本の）チームのレベルも上がってるだろうし。

本山：全体のレベルもそうだし、自分のレベルも相当上がってると思うし。

——それでは、長時間ありがとうございました。気持ち良く月曜日を迎えられるように、この週末は頑張ってください。

（7月10日、下関市にて収録）

少しだけ F3000が 見えてきた！

レースオフィシャル募集 未経験者求む！

VICICでは、スポーツマンシップの持ち主でオフィシャルに興味のある未経験者の会員を募集中です。
入会手続き・特典については、インフォーメーションダイヤルまで入会案内書をご請求ください。

カネでタイムが買えるなら。

バブルは弾けてしまった。今日もスポンサーを求めて東奔西走する。ここ数戦、6位以内入賞が続いてチームの雰囲気もいい。ホワイト・ボディで走り始めたマシンにも、ぽちぽちステッカーが増えてきた。レーシング・チームの運営は、結果が全てだ。不思議なもので、成績さえ良くなれば、人間関係も資金繰りも全てがうまく転がりだす。しかしここらで中押しの資金が欲しい。若いドライバーやスタッフの熱意を企画書に詰め込み、着慣れないスーツを着込んで、会社という手堅い組織に一歩一歩食い込んでいく。情熱は金に換金できないが、金でタイムを縮めることはできる。それがモータースポーツだ。資金さえあれば、新しいマシンが手にはいる。エンジンのオーバーホールの回数やテストの回数を増やすことができる。マネージャーは、チームのために宣伝効果を売って歩く。そして無機質な企業もいつしか表彰台への夢に共鳴を起こす。レースの陰には夢を売る男がいた。All that motorsports.

全日本フォーミュラ3000選手権第8戦

Nippon Shinpan NICOS CUP FUJI INTER

9/5 SAT 9/6 SUN

富士スピードウェイ

GATE OPEN·6:00 RACE START·13:00予定
前売り·¥5,000（大人，自由席）
当日·¥6,000（大人，自由席）¥2,000（小人，自由席）
主催／ビクトリーサークルクラブ（VICIC），FISCOクラブ，富士スピードウェイ株式会社　特別協賛／日本信販株式会社　前売り券発売所／チケットぴあ，チケットセゾン，丸井チケットぴあ，CNプレイガイド，ローソン，サンチェーン，関東地区RTN加盟店　開催レース／F3000，フォーミュラトヨタエッソチャレンジ，シミズカップ・フォーミュラミラージュ，シビック東日本，関東ロードレース選手権シリーズGP125，GP250

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第4戦
ロングディスタンスシリーズ第4戦
全日本フォーミュラ3選手権第8戦

SUGO INTER500kmレース

9/12 SAT 9/13 SUN

スポーツランドSUGO

GATE OPEN·8:00 RACE START·13:00予定（JSPC）·11:30予定（F3）
前売り·¥4,200（大人，自由席）¥8,000（ペアチケット）
スタンド自由席·¥1,000スタンド指定席·¥2,000（入場料別）
当日·¥5,000（大人，自由席）¥1,100（小人·自由席）
スタンド自由席·¥1,000スタンド指定席·¥2,000（入場料別）
主催／ビクトリーサークルクラブ（VICIC），SUGOスポーツクラブ（SSC），奥州ビクトリーサークルクラブ（奥州VICIC）　特別協賛／住友ゴム工業株式会社　前売り券発売所／チケットぴあ，チケットセゾン，丸井チケットぴあ，CNプレイガイド，ローソン，サンチェーン，セブンイレブン（福島・宮城地区），東北地区RTN加盟店　開催レース／JSPC，F3，VWゴルフポカールチャンピオンズレース，マーチ東北，STS，F100

全日本ツーリングカー選手権第7戦

ハイランドグループA300km選手権レース

9/19 SAT 9/20 SUN

仙台ハイランドレースウェイ

GATE OPEN·8:00 RACE START·13:30予定
前売り·¥4,200（大人，自由席）¥8,000（ペアチケット）
当日·¥5,000（大人，自由席）¥1,100（小人，自由席）
主催／ビクトリーサークルクラブ（VICIC），奥州ビクトリーサークルクラブ（奥州VICIC）特別協賛／横浜ゴム株式会社　前売り券発売所／チケットぴあ，チケットセゾン，丸井チケットぴあ，CNプレイガイド，ローソン，サンチェーン，セブンイレブン（福島・宮城地区），東北地区RTN加盟店　開催レース／Gr.A，東北FJ1600-A，フォーミュラトヨタ・エッソチャレンジ，C/SNC，ミラージュインターナショナルラリーアート，シビックインターカップ/シビック東北，トヨタ1600

JAPAN MOTOR RACING CENTER CORPORATION

株式会社日本モーターレーシングセンター
●本社　〒150 東京都渋谷区広尾2-3-14　TEL.03-3409-2391

インフォメーション・ダイヤル 03-3409-2365
営業時間 AM10:00〜PM6:00（土、日を除く）

西

東

この夏の、モータースポーツお店百科

毎日、毎日、カンカン照りの、夏真っ盛り。
でも「あ〜、あちーッ」、と
クーラー全開の部屋に閉じこもってるのは
もったいないよッ。
せっかくの夏なんだから(脈略ないようだけど、
ほら夏といえば"夏休み"とか"お盆"とか、
それに冬より陽が長いじゃない)、
ふだん行きたかったお店やショールームを覗いてみない?
もしかしたら、欲しかったモノや掘り出しモノ、
意外なオモシロ情報が見つかるかもしれないよ。
この夏は、「サーキットで観る」じゃなくて、
「街にある」モータースポーツを探しに行こう!

で、次のページから始まるんだけど、
ここでちょっと説明を。
まず、大きく関東編と関西編に別れてて、
次にそのお店のウリを、
テーマ記号(レ:レーシングマシンが置いてある
ウ:ウェア、グッズ類 オ:ミニカー、ブラモなどのオモチャ
パ:レーシングパーツを扱っている 本:本、ビデオがある
乗:レーシングマシンに乗れる)に従って、
名称の横に示してあります。もちろんウェアだろうが、
本だろうが、何でも揃っちゃうお店は、
そのテーマ記号が複数付いてるョ。
じゃ、日射病に気をつけて、いってらっしゃーい!

ひろーいショールーム内に"デン"と置いてあるMP4／6

「データ・ステーション」操作は、いたって簡単

F1復帰10周年のアニバーサリー・グッズも販売

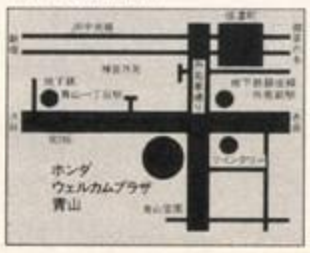
青山通りと外苑東通りの交差点。交通の便も良し

去年、セナが乗ってたMP4／6がすぐそこに

㊗㊐ホンダウェルカムプラザ青山

レーシングマシンが置いてある、といえば、ホンダ本社のIFにあるウェルカムプラザ。なんたってホンモノのFーマシンだよ、Fーマシン。それも今展示されてるのは、去年セナが乗ったマクラーレン・ホンダMP4／6。そもそもココは、ホンダが、バイクやクルマなどのホンダ製品に、自由に見て、乗って、触れられるよう開放してくれたパブリックスペース。だからバイクでいえばNR、クルマだったらNSXなんかも、もちろん置いてあるというワケ。そんなショールーム的な機能のほかにも、「バイクフォーラム」や「Fーフォーラム」などの定期開催されているトークショー、ホンダオリジナルウェアやグッズを販売するショップコーナー、コンピュータを使ったホンダの参戦カテゴリーのすべてのリザルトが分かる「データ・ステーション」なんかもある。ちなみに8月のトークショーは、8日13：00〜16：00／フットワークのビデオリリース（フットワーク・無限のFーマシンも展示されるゾ）、23日14：00〜16：00／ホンダのFー復帰10周年を記念した『マシンテクノロジーの変化（解説はあの森脇さん）』を開催。すべて無料なんだから、行かなきゃ損。

〒107 東京都港区南青山2-1-1
☎03-3423-4118
平日／9：30〜18：30
土・日・祝祭日／10：00〜18：00
無休（年末年始は除く）



記者会見やイベント等に使われるマルチビジョン

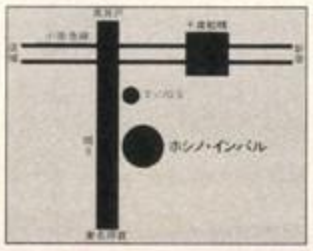
星野一義選手のおひざもと

㊚㊐ホシノ・インパル

ご存じ、星野一義選手の会社「ホシノ・インパル」。この本社ショールームには、足まわり、ホイール、マフラーなどのレーシングパーツをはじめ、ブルゾン、スウェットシャツ等のウェア類、ステッカーなどの小物類も並んでいる。もちろん、すべてインパルブランド。パーツ類の販売・取り付けは三鷹デポ（東京都三鷹市下連雀6ー7 ☎0422-49-6484）でもやってくれる。

お店の感じは、外から見るとホイールやクルマが並んでるんで「クルマ関係のお店」って分かるんだけど、入ってみるとロフト張りのシックな造りで、なんだかブティックのよう。でも、そんな高飛車な雰囲気は全然なくて、店長の加藤さんも「年齢とか性別、レースをやってるか、やってないかなんか関係なく、皆さん気軽に遊びに来てください」って言ってたよ。

〒156 東京都世田谷区桜丘5-32-3
☎03-3439-1122
10：00〜19：00
無休



インパル・ブランドのシャツ類。秋物としてブルゾンなんかも

環八と世田谷通りが交差する、陸橋の下にあるんでちょっと分かりずらいかも

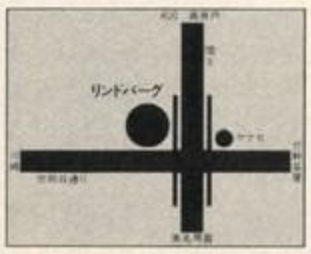
クルマとバイクの専門書店

㊜リンドバーグ

例えば、クルマやバイク雑誌のバックナンバーが欲しーい、という人。聞いてみなはれ、リンドバーグに。

このお店は、クルマとバイクに関するあらゆる本、雑誌、ビデオが、国内のモノはもちろん、海外のモノまで手に入る、ドラエもんのポケットのような商品ストックがウリ。海外レース、特にFーに関しては、イギリスの週刊誌「AUTOSPORTS」をはじめ、ドライバー別写真集や年鑑も、直輸入だからいち早く入荷しているヨ。また、自動車メーカー純正のパーツリストやマニュアルなんかも置いてあるのが、なんとも心強い。もっと心強いのは、洋雑誌の年間購読もOK。家に居ながらにして、海外の情報が手に入れられるというワケ。さらに「家が遠くて、そこまで行けないよう……」という人のために、通信販売も受け付けてくれてるので問い合わせを。

〒157 東京都世田谷区砧1-17-1
フリーダイヤル0120-444-042
10：00〜24：00
月曜定休

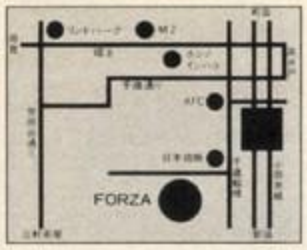


星野選手自身がステアリングを握り、商品にフィードバック

ラバッツコレクションならココ

ウFORZA

〒156 東京都世田谷区経堂4-7-7
☎03-3706-0407
11：00〜20：00
無休



マンセル、ウイリアムズ・ファンの人だったら、失神しちゃいそうなぐらい、ラバッツコレクションやらウイリアムズグッズがそろってるFORZA。それもそのはず、FORZAはラバッツブランドの総発売元。ココでしか売ってないモノもあるというから、ファンの人にはたまらないかも。おススメは、レッド5が背中にバンッと入ったTシャツ（3600円）。かっこイイんだな、これが。もちろん、ほかのF−チームやSWC関係のウェア、グッズ、世界中から希少価値の高い商品が多数あるのも魅力。また、オリジナルヘルメットやレーシングスーツの注文も聞いてくれるという。

なお、8月31日までサマーフェスティバルを実施。1万円以上買うと、マンセルのポスターorオリジナルF−トランプカードがもらえるヨ。メンバーになれば、さらにF−日本GPツアーの応募も可。

写真の左下、これがレッド5のTシャツだヨ

ラリーアートの全商品が集まる

ウラリーアートピット千歳台

〒157 東京都世田谷区千歳台4-19-20
☎03-3482-7282
10：00〜19：00
月曜定休
夏休み：8／8〜17

なんたってここは、ラリーアートが初めてオープンした、ラリーアートのキャラクター全商品が集まる「直売店」。商品には三つのブランドがあって、本家本元の『ラリーアートブランド（ラリーアートのロゴがあしらわれたヤツね）』には、各種ステッカー類やTシャツ、ブルゾン、ウインドブレーカー、ワークスチームが使うユニフォームなんていうのもある。次は女性をターゲットとした『プチラリー』。ラリーアートのカラーにこだわらず、カラフルなウエストバッグなどの小物関係。最後は『オフロード・ワン』。ラリーシーンというよりも、動物とか山並みがデザインされたアウトドアをイメージしたモノ。

ほかにもオフロードランを想定した、フード付きのサングラス（2万7000円）、耐衝撃性に優れた時計『ショックセンサー（9800円）』なども。

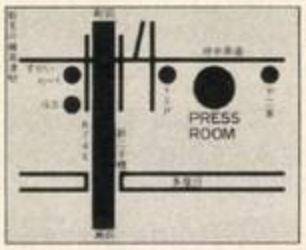
床、柱、机、陳列棚など、すべてアウトドアをイメージしたもの

1Fには三菱車のショールーム、3Fにラリーアートピットがある

レーシングオンのオリジナルグッズ扱う

ウPRESS ROOM

〒213 神奈川県川崎市高津区久地219
☎044-844-7300
10：00〜19：00
水曜定休



レーシングオンや姉妹誌ライディングスポーツのオリジナルウェア・グッズを販売してるPRESS ROOM。ウチワなんだけど、ちょっと宣伝させてね。このオリジナル商品のほかにも、月替わりでモータースポーツ関連のウェア、グッズを展示・販売。通信販売もOKだから、遠方の人も大丈夫。また、2輪・4輪を問わず、主要レースのリザルトを翌日には店内に掲示したり、F−の予選から決勝までを現地終了後3時間以内で聞けるQ^2サービス（0990-318-073）もやってます。

駐車場もあるから、クルマで行っても安心

B1Fには、トヨタのワークスマシンが常設

レウオパアムラックス

〒170 東京都豊島区東池袋3-3-5
☎03-5391-5900
平日／11：00〜20：00
日・祝祭日／10：00〜19：30
月曜（祝祭日の場合は翌日）、年末年始休館

地下1Fから、地上4Fまで、5フロア全部パブリックスペースになってるアムラックス。B1Fは、グループCカーやフォーミュラ・トヨタ、WRCで活躍したラリーカーが常時展示。モータースポーツのVTRや、WRCをはじめSWCなどの国際レースを中心に、電光掲示板やビデオモニター、パネル等でリアルタイムで情報が得られる。1Fには、トヨタの新技術を紹介するコンセプトカーが置いてあったり、2F〜4Fまではトヨタ車の最新モデル約70台が展示され、全フロアくまなく回ったら半日じゃ足らないくらい。さらに、5Fにはパーティーやコンサートが開かれる「アムラックスホール」なんつーモノもあった。何だか、都会に突如現れた『トヨタ美術館』って感じ。

2Fにあるアムラックス・コレクションは、TRD直営店としてオープンしたウェア、グッズ類が主力のお店。TRDの全商品はもとより、トムス、アムラックス・オリジナルブランド、ほかでは手に入らないTTE（トヨタ・チーム・ヨーロッパ）のウェア、またイタリアのburagoや、アメリカのRevelloのミニカーも売ってるヨ。

どっかの美術館の入口って感じでしょ。でも入館料はタダ

TRDといってもレーシングパーツだけじゃない。ウェアのアイテム数も豊富

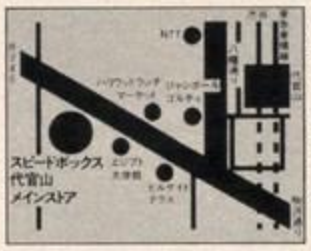
青金属にもピストンがデザインされてたりする

「ホラ、そこにもCカーが」ってな感じで、レーシングマシンがゴロゴロ置いてあります

'87年の中嶋車・ロータス99Tが目印

㊀㊁㊂㊃スピードボックス代官山メインストア

〒153 東京都目黒区青葉台1-5-21
☎03-3496-7177
11：00〜20：00
無休



関静な代官山の街並みに、突如現れるキャメルイエローのロータス。F−チームのウェア、グッズ、小物類を豊富にそろえているのがココ、スピードボックス。特にベンチュリ・ラルース関連のものは、チームとライセンス契約しているため、スタッフやドライバーが着ているアイテムもあるゾ。商品構成の70％近くがブルゾンやシャツなどのウェア類だけど、ほかにも、なかなか手に入らないアメリカ・マイクフォルマーコレクションのピンバッジや各チームのステッカー、ワッペン、キーホルダー、またミニカーなんかもあって見てるだけで楽しい。ガラスケースの中には、セナ愛用のタグホイヤー製の同モデルもあった！（ちなみに、あと2個しかないんだって）。本関係も、海外のモータースポーツ誌や写真集をはじめ、各グランプリのオフィシャルパンフもココに行けば手に入る。F−の予選や決勝のリザルトも、リアルタイムで掲示されてるヨ。

さて8月のイベントなんだけど、ココとR254店では'76年〜現在までのF−ステッカー展（一部販売もするって）、R246店ではTシャツ・キャンペーンを予定しているとのこと。楽しみだね。

広くて、明るい店内。レジ横には、今年始めセナがテストで実際使ったヘルメットが置いてあった

外観は黒を基調としたシックな建物

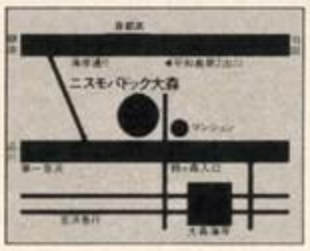
アメリカ製ピンバッジ、マシンが2500円、ヘルメットが1800円

ベンチュリ・ラルースとは、3年以上前からライセンス契約

ニッサン車なら、おまかせあれ

㊁㊂ニスモパドック大森

〒140 東京都品川区南大井2-10-6
☎03-3767-1123
10：00〜18：00
月曜定休



ニッサンのレーシングマシンを開発するご存じ「NISMO」。ここニスモパドック大森では、マフラー、ステアリング、ホイール等のストリートチューン向けから、ディスクローター、サスペンション、ストラットバー等、サーキットユースのパーツまでそろう。

また、こうしたパーツ類のほかにも、スウェットシャツなどのニスモオリジナルウェアやグッズも展示・販売されている。ちなみに、ここのショールームの入口を通ると「ある」仕掛けがしてあって、思わず笑っちゃうヨ。

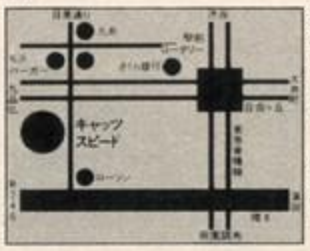
NISSANとNISMOの看板が目印

床やら、壁やら、そのパーツの多さは、見ていても飽きないぐらい

F1関係なら、なんでもござれ

㊁キャッツスピード

〒158 東京都世田谷区奥沢6-33-14
モミの木ビル1F
☎03-3702-6311
11：00〜20：00
無休



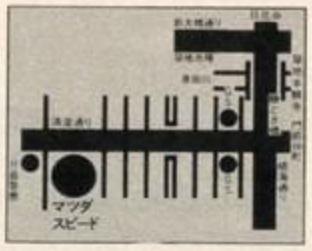
このお店のウリは、なんといってもF−各チームブランドの、ウェアの豊富さ。店内に入ると、色とりどりのチームウェアで、壁が見えない!?くらい。これからリリースされるものとしては、チームロータス（8月1日発売）、BBSフェラーリ（9月18日発売）など、新ブランドで誕生する。またウイリアムズ関連では、おなじみのエルフコレクションに加えて、ウイリアムズにもスポンサードしているイギリス・フレッドベリー製ピットシャツ（チームスタッフが着てる、襟・袖が赤いヤツね）も、6万8000円でこの秋に発売される予定だから、楽しみに。

F1チームウェアならではの、カラフルな店内

マツダ車なら、ウチです

㊀㊁㊃マツダスピード

〒104 東京都中央区勝どき6-5-23
☎03-3533-6496
9：15〜18：00
土・日・祝祭日・年末年始



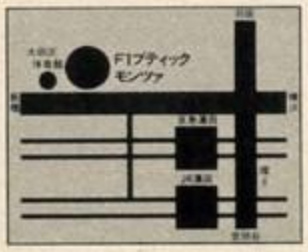
ニッサンがニスモなら、マツダのワークスマシンを開発してるのが、ここマツダスピード。そんなに大きくないんだけど、ショールームがちゃんとあって、そこでは、チームウェアや小物、アクセサリー、オモチャ等のほか、マツダスピードのレーシングカーモデルや、ル・マンの優勝記念カップなんかも売ってる。もちろん、スポーツキット等のパーツ類についても相談にのってくれるし、取り付けもしてくれから安心でしょ。またこういったパーツ類が一冊になった、「オリジナルパーツカタログ」もあるよ。

ディーラーとマツダスピードの本拠地でもある

お待たせ！ フェラーリファン

ウオF1ブティックモンツァ

〒144 東京都大田区東蒲田1-20-13
☎03-3730-2855
8：00〜20：00
無休



フェラーリ狂のみなさん、お待たせしました。「フェラーリのF-グッズに関しては、国内でも最大規模の品ぞろえです」と、店長の沖さんが自負する通り、店内は真っ赤っか。ワッペン、ステッカー、ミニカー、キャップ、ブルゾン、スウェットシャツなどのチームアパレルなんかはもちろん、オリジナルキーホルダーやエンブレムまで、また、イタリアのモンツァサーキットとライセンス契約して、国内販売もはじめるんだって。

それにプラスして、F-全チームの商品もあるってところも、スゴイ。

胸に跳ね馬、背にロゴが入ったTシャツは3000円

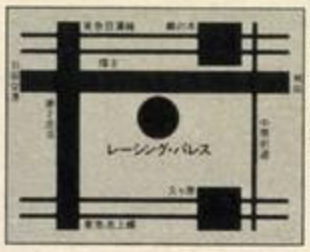
フェラーリの立て看板にアジップの旗。「イタリア」が店全体から伝わってくる

今月31日まで、多摩のお店ではサマーセール実施中

モータースポーツに関する海外の珍品

オウレパレーシング・パレス

〒146 東京都大田区南久が原2-33-19
☎03-3757-5496
12：00〜19：00
火曜定休



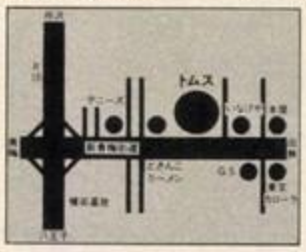
今年のル・マン24時間に出場した、原田淳さんがオーナーのレーシング・パレス。お店のなかは、海外のミニカーがギッシリ。ほかにも、モータースポーツに関するビデオ、ステッカー、ポスターなども。限定250個のセナ・レプリカをはじめとする、F-ドライバーヘルメットも置いてある。珍品といえば、マンセルの去年使ってたシート（30万円）やノーズコーンなど、F-パーツも売ってるヨ。また今月20日まで、河口湖自動車博物館でガレージセールを開催中。ジョーダンの'91F-マシンも展示されてるゾ。

オモチャ類が主だけど、F1パーツやヘルメット等も

トヨタ車なら、やっぱりトムスでしょ

パウトムス

〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町石畑1590-15
☎0425-56-0911
9：00〜18：00
火曜定休
夏休み：8／13〜15



ニッサン——ニスモ、マツダ——マツダスピードとくりゃ、トヨタだって負けちゃいません。そう、トムスには、長年レースで培われたノウハウをトムス純正パーツにフィードバック。ストリートでも、サーキットでも、欲しいパーツがそろっちゃう。

こうしたパーツ類のほかにも、例えば写真の多摩レーシングショップでは、今月31日までウェア、グッズを限定販売、ガラクタセールなどを実施してたりもする。アンケートに答えると、ステッカーもくれるって。

3Fに上がるとそこは、ミニカーコーナー。珍しい世界のミニカーが集まる

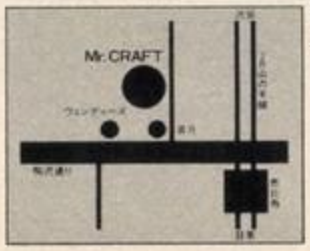
金子さん直筆サイン入りのアートフォトも3800円で

タミヤのジョーダン・フォード191も、ホラこんなに

オモチャの宝箱

オ本Mr.CRAFT

〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-7-4
☎03-3461-2665
平日／12：00〜22：00
土・日・祝祭日／11：00〜22：00
※8月31日までは夏時間／11：00〜22：00



恵比寿駅から歩いて1分。ビルの2・3Fに、ところ狭しとプラモデルやミニカーが置かれてるのが、ここMr・CRAFT。プラモデルだったら、タミヤやモデラーズ、ハセガワ、ロッソといった有名メーカーの新製品が即入荷。品数、種類共に申し分ナシ。人気モデルなんかもストックしてあるというから、聞いてみて。またこのお店は、そのミニカーの数に驚かされちゃう。ポルトガルのオニクス製F-'91モデル・7チーム16車種（1／43のダイキャスト 2200円）をはじめ、海外のレジン製キットもガラスケースにいっぱい入ってたよ。最近人気のNASCARのミニカーも、ダイキャスト製で1／24だったら2400円から、1／43だったら780円で売ってました。2階から3階に上がる階段の踊り場には、なんとホンモノのF-マシンのフロントウイング、リヤウイングが飾られてると思ったら、売り物だって。

また、お店からチョット歩いた所にある「ミスタークラフトギャラリー」では、"くるまアート"を定期開催。8月2日までは、GPフォトグラファー・金子博さんの写真で綴るセナの歴史を開催中。入場料は無料だよ。

国内のモータースポーツ誌、海外の書籍も3Fに

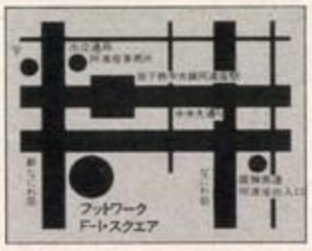
大阪だったら、フットワークのＦ１マシンが見れるソ

㋑㋺フットワークF-1スクエア

天井の高い美術館みたいな店内には、イギリス・ミルトンキーンズにあるフットワークGPファクトリーから'92年の亜久里のマシン・FA13、'91年のFA12、'89年のFA11の3台のF1マシンを取り寄せて、展示中。F1マシンのパーツやドライビングスーツ、ヘルメットなども飾ってある。ウェア、グッズ関係では、これまでチームロゴをあしらった商品にプラスして、今年の秋冬コレクションからは亜久里、ミケーレをモチーフとしたキャラクター商品が加わるんだって。マニシュなイメージを基本にしたニューグッズは、女性にも好評だヨ。

またF1GP決勝前に、スタッフによる「手作り」イベントを毎回開催。現地から送られてくる最新レポートや、亜久里のコースの攻め方なんかをビデオでオンエアしてたり、これからだったら、今年の日本GPチケットやレース開催地のオモシロ・グッズなどが当たるゲーム大会もやる予定なんだって。さらに、今だけのおまけとして、このレーシングオンを持っていくと、もれなくステッカーやキーホルダーなどの小物がもらえるヨ。もちろん、入るのにお金なんていらないからネ。

〒550 大阪府大阪市西区立売堀4-11-11
☎06-538-0814
11：00〜20：00
無休



一面ガラス張りだから、店内にも太陽の光が入ってとっても明るい

亜久里もピットで着てるポロシャツ、6800円

キャラクター商品以外の秋冬モノ

関東にはマクラーレンがあるけど、フットワーク、しかも今年のマシンはナイ。ウラヤマシーイッ

松本恵二選手のお店

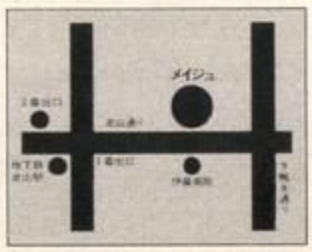
㋺メイジュ

松本恵二選手がオーナーであるメイジュは、カラフルなモータースポーツ関係のウェアやグッズが並ぶアパレルショップ。ウイリアムズ、マンセル・グッズをはじめ、ティレルやベネトン、フェラーリ、フットワークなどF1チームならほとんどそろってる。もちろん、各社レーシングスーツやヘルメット（アライね）も扱ってるヨ。

またお店では、カートショップやカートチームの紹介をしてくれたり、レースに興味ある人には、松本選手が入門のアドバイスもしてくれる。鈴鹿サーキットで開催される、2輪・4輪のレースチケットの前売りもやってるヨーッ！

PS／来る8月29・30日、琵琶湖マイアミビーチにて、松本選手ほかが主催するジェットスキー等のレースが行われる「マリンスポーツ・フェスティバル」が開催されるヨーッ！

〒606 京都府京都市左京区下鴨南芝町43番地
☎075-721-5535
11：00〜20：00
無休



窓とドアのシンメトリーがオシャレなお店外観

パーツ、材料、塗料など必要なモノは何でも

Ｆ１関係のほかにも、インディやマルボロブランドも

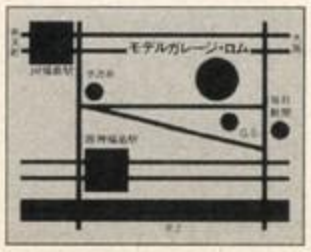
モノクロじゃもったいないくらい、店内はカラフル

モデルカーの専門店

㋩㋭モデルガレージ・ロム

お店全体が、1／43のホワイトメタル・レジン製モデルカーに埋めつくされちゃってるのが、ここモデルガレージ・ロム。1／43を中心とした、ロム・オリジナルの手作り完成車は、常時200台以上を店内にディスプレイしていて、3万8000円〜5万8000円で買えちゃう。「モデルカーの受注製作は、プラモデルからホワイトメタルまで、クルマだったら何でも造ります」という製作スタッフさんの声が力強いでしょ。ちなみに、扱ってる商品はすべてメイルオーダーできるってヨ。

〒553 大阪府大阪市福島区福島6-1-5 メゾンOBKIF
☎06-458-9779
土・平日／12：00〜21：00
日・祝祭日／11：00〜18：00
火曜定休



近々、スコット・シュレーの個展も開催予定

外から見ると、「ブティック」って感じのお店

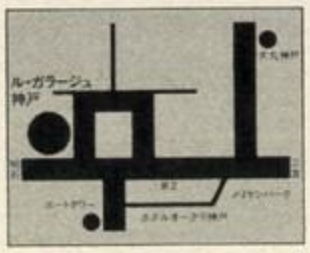
遊び道具のコレクション

オレウ本ル・ガラージュ神戸

「のる・みる・いじる」の三大テーマのもとに、クルマに関する遊び道具だったら何でも集めちゃったのが、ル・ガラージュ神戸。最近のイチ押しは、なんといっても〝オートモービルアート〟。ランディー・オーエンスのシルクスクリーンや、スコット・シュレーのセラミックアート（どんなモノかは写真を見てね。セラミックカーが1万4000円〜1万5000円。トランスポーター+4台付いた「コブラキャラバン」は11万3000円）など、見て、飾っておしゃれな物。定番では、Stand21のレーシングギア。ニューモデルの3インチ幅広シートベルトも。また、カーケミカル、アクセサリー、ル・ガラージュのオリジナルワックス、マキナロッサシリーズの灰皿だとかキーホルダーなんていうのもあった。輸入物の自動車書籍、ビデオなんかも扱ってるヨ。

〒650 兵庫県神戸市中央区海岸通4-1-14
☎078-382-0371
11：00〜19：00
月曜定休

グッズばかりじゃなく、カーケミカル、工具なんかも



50km/hでリミッターが効いちゃうのが残念!?

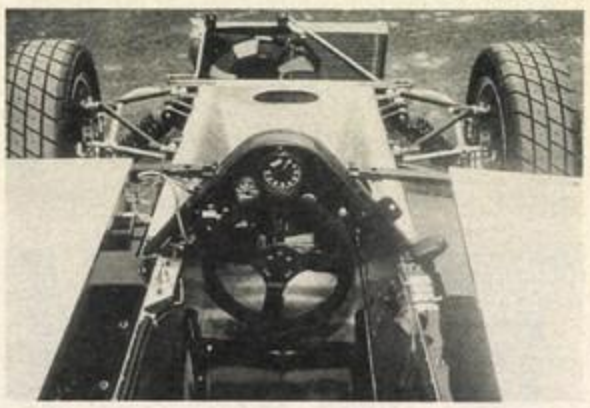
ザウルスJrが乗れるんだゾ

乗スリップストリーム in OSAKA

今回ご紹介する、唯一の乗。まんまザウルスJrが乗れるゾ。もちろんボクらが普通に乗れるように、シフトがオートマチックだったり、シートにスライドレールが付いてたりするけど、シャシー本物、タイヤ本物、まさしくこれはレーシングマシン。入会金5000円、年会費500円の会員制なんだけど、ホンモノのレーシングマシンに乗れるんだからね〜。走行は、3周のタイムアタック方式で、料金は2000円。コース上の表示板には、自分のタイムが1000分の1秒単位で掲示されるから盛り上がるよ。

また会員の人以外でも、500円を払えば当日会員としてヤマハFK-9改のレーシングカートに乗れるヨ。このカートの走行ルールは、1回につき5台程度で、3分のレース方式。料金は1500円。友達同士で模擬レースなんつーのも、おもしろいかも。

〒590-05大阪府泉南市北野221-1
☎0724-80-2211
平日／11：00〜20：00（金曜は20：00まで）
土・日・祝祭日／10：00〜22：00
無休



こんなんに乗れるんだよ。シートに座っただけで、イッちゃいます

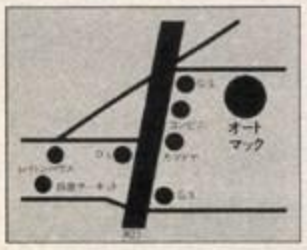
1周550m、コース幅は8m。カートコースみたい

レース初心者の方、来なせオートマックへ

パウオートマック

この企画、最後に紹介するのが、サーキットを走りたい、レースを始めたい、という人に送る、鈴鹿のオートマック。ストリート用のチューニングパーツを製造・販売するほか、8月の下旬（まだ日時は決まってないんで、問い合わせてネ）には、鈴鹿の南コースを使っての、ホンダ・ビートだけの走行会（1時間1万5000円）も予定されてるヨ。またこの走行会は、今後定期開催されるとのことなので、お楽しみに。もちろん、FJマシンの新車、中古車、レンタル、メンテナンス、ガレージ保管なんかもOK。

〒513 三重県鈴鹿市住吉3-29-23
☎0593-78-7018
10：00〜20：00
月曜定休



ドライビングスーツのなどのウェア類も豊富に揃ってます

RPC店は100坪の広さ。ゆったりとショッピングできる

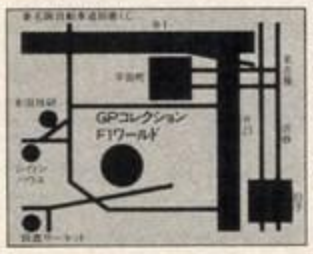
2店が併設されているGPコレクション。駐車場は80台OK！

ナニーニが乗ったベネトンB188がココにあった！

レウGPコレクションF1ワールド

鈴鹿サーキットから、ほど近いところにあるのがGPコレクションF1ワールド。ここに行けば、ほとんどのF1チームブランドがそろっちゃうんだから。取り扱いブランドを紹介すると、ウイリアムズ、マンセルコレクション、Mansell527、ホンダ、ラパッツ、マルボロ、すぐ隣にあるRPC店（☎0593-70-4040）に行けば、ベネトン・フォーミュラ1、ティレル、キャメル、エルフ、無限、フットワーク、フェラーリ、グッドイヤー、ディアドラなどなど。またRPC店のなかには、ベネトンのF1マシン・B188ナニーニ号も展示されちゃってる。ウェアのほかにも、リトグラフやミニカー、去年セナが履いてたディアドラのレーシングシューズ（4万5000円）、タグホイヤー製のセナ限定モデルなんかもここに行けば手に入るヨ。8月8〜16日までは、これら全商品の〝エキサイティングバーゲン〟もやるって！秋冬モノの予約も受けてくれるゾ。

〒513 三重県鈴鹿市住吉町6670-31
☎0593-79-1155
10：00〜19：00
火曜定休



スーパーレディの出現を望む！

カートは12歳から始められるレースだ。12歳以上なら男女問わず、ライセンスを取ってカートレースに参戦できるというわけ。18歳になって車の免許が取れてからさあレースというよりずっと早く始められるのは、ステップアップを考える人にはとっても有利。スポーツであり、勝負には経験も必要となれば、早くから始めることはそれだけ経験を積めるからだ。

そして、12歳からできるっていうことにもう一つ含まれるのが、女性でも気軽にできるということ。12歳の子供の体力は、普通の女性よりまだ劣ると思わない？　今年は全日本選手権にも何人かのジュニアが出場している。そのうちの一人、ジュニア世界選手権にも出場している田原玄也クンは、高校に入ったばかりの15歳だが、なんと体重43kg！　それでもハイグリップタイヤのハードなレースで頭張っている。体格だけを比べたら、43kgの体重は女性でも軽いほうでしょ!?　そう考えれば、レディスたちだって心配なく仲間入りできるってもの。

各サーキットには、それこそ男性顔負けの走りを見せるレディスたちが集まってくる。長い髪をなびかせて走るのがトレードマークになっている人、ヘルメットを脱いで初めて女性と驚く人と、タイプはいろいろだけど、みんないきいきとカートを楽しんでいる。

女性時代といわれる昨今、もっともっと女性の参加が増えてもいいとD。は思う。苦手のメンテナンスやマシン保管も、ショップで引き受けてくれるところが多くなっているから、女性も参加しやすい環境はどんどんできている。詳しくは、最寄りのD。ショップで聞いてみてね！

TING!

宮城県

PROAUTO RACING

〒982 宮城県仙台市若林区かすみ町8-43
☎022-286-3831

初心者からトップカテゴリーまで、すべてをフォロー

マシン保管や運搬がネックで、カートに踏み切れないという人も多いことだろう。が、プロオートなら、地元SUGO内にガレージをキープ。保管も運搬も心配ない。いつでも好きなときに、ヘルメットとスーツだけ持って行けばOKとなっている。

それなら、レジャー派が多いのかというと、これがそうではない。イタリアンメーカーの日本チーム、PCRジャパンの一員として張り切るオーナーの菊田貞一郎さんの影響か、レース大好きという人が多いのだ。ローカルから全日本選手権まで、プロオートのメンバーはあっちこっちで活躍中。

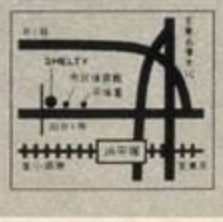
また、SUGOでのレース時にはサービステントを設営。女性スタッフが、コーヒーやジュースのサービスなどしてくれるなど、いたれりつくせり。「普段はガミガミやってるから、レースの時はリラックスしてもらおうと思ってさ。勝負ばかりでは味気ないからね」と粋な台詞の菊田さん。君も仲間にならないか？　R4号バイパス沿いのショップに行ってみよう。

神奈川県

Racing Team SHELTY

〒254 神奈川県平塚市見附町31-5
☎0463-34-6935

試乗会随時受け付け中 マシン購入時に利用したい



ＪＲ平塚駅から徒歩10分程のところにあるシェルティからは、大井松田カートランドまでたった30分。近さを生かして、月に一度はクラブの走行会を実施。また、それ以外にも会報を発行したりミーティングをしたりと、活発に活動をしている。ショップの責任者は、昨年まで全日本選手権の最高峰クラスで走っていた村上喜廣さんだが、「クラブの運営はメンバーにお任せ」とか。カート以外にも、バーベキューパーティや忘年会などなど大いに盛り上がっているのだ。

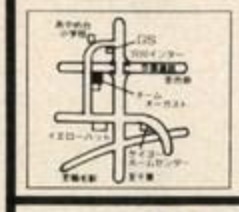
新規のユーザーに対しては、この間まで現役だった村上さんの、走る側に立った方針が生きる。試乗会を随時受け付けているのもその一つ。試乗してからマシン購入を決められるというわけ。購入の際には、銘柄限定はなし。「ウチはこれしか扱わないよ、なんてことは言いません。安心して、自分が乗りたいモノを指定してほしい」と村上さん。ショップで保管も運搬もバッチリ面倒みてくれるよ。

千葉県

teamougust

チームオーガスト

〒281
千葉県千葉市稲毛区園生町487-3
☎043-6191



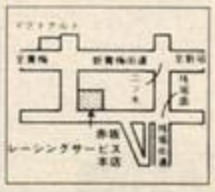
レースとくればホビーから全日本まで、何でもござれのオーガスト。そのレースをさらに充実させようと、オーナーの清宮光夫さん自らハンドルを握り、最新ノウハウを実践吸収している。

東京都

AKASAKA

赤坂レーシングサービス

〒190-12東京都武蔵村山市
残堀5-131-3
☎0425-60-3291



90全日本選手権ＡＩＲチャンピオンの鈴木慶祐を輩出した赤坂。棒名をホームコースに毎週サーキットを走り込む。オーナー自らチームを引っ張って、カートに全開なのだ！

主なカートライセンス講習会日程(8/1～31)

	日　程		主催者連絡先
東北	8月1日(土)　8月15日(土)		プロオートレーシング ☎022-286-3831
関東	8月16日(日)		赤坂レーシングサービス ☎0425-60-3291
	8月23日(日)	★	ディンキー ☎03-3717-9539
	8月16日(日)	★	ウエルストンカートショップ ☎0474-63-3052
東海	8月16日(日)		ひろせカート ☎0550-82-2232
中国	8月19日(水)		スコールカート ☎082-292-6405

※受講に必要なもの/筆記用具、写真(3×3.5cm)3枚、実技用服装(長袖、長ズボン、運動靴、グローブ、持っていればヘルメット)
※費用／無印は５Ｌライセンス：10,000円(消費税別)★印はＪＡＦライセンス併催です。費用や必要写真も違いますので、詳しくは主催者へお問い合わせください。

東京都

Dinky

ディンキー・カート・サービス

〒145 東京都大田区北千束1-5-4
☎03—3717—9539

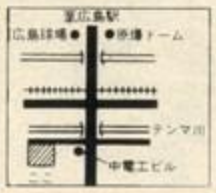
カートを楽しむ人が増えれば、楽しみ方も増えて当然。より多くの方のさまざまな要望に応えられるようにと、ディンキーはグループ各店舗でみなさんをお待ちしています。

広島県

Saball

スコールカート

〒733広島県広島市西区天満町
1-4
☎082-292-6405

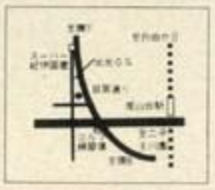


オーナーの野田　優さんは現役の全日本ドライバー。もにかくレースが大好きなのだ。だけど、難しいことは一切ナシ。「それぞれがマイペースでカートを楽しんで欲しい」という。

東京都

BEAR
RACING SERVICE

ベアレーシング世田谷ファクトリー ☎03-3704-0083
〒158 東京都世田谷区等々力
7-2-26



ビレル、イアメといったイタリアンカートをいち早く日本に紹介したのが、誰あろうベアなのだ。ベアはいつでもイタリアにぞっこんで、本場のレーシングテイストを伝えてくれる。

元気のお店です

合同クラブマシンレースでSUGOは大盛り上がり！

去る6月28日、SUGO国際カートコースで、プロオート&Ｂｅｅレーシング合同のクラブマンレースが行われた。お天気に恵まれた当日は、Ｓストックフレッシュマン、同ダイレクト、オープンの３クラスに初レースという人も含めて80台以上が集まり、仲間同志のレースを楽しんだ。

レースは、ＴＴなしの決勝２ヒートポイント制。くじ引きでグリッドを決め、第１ヒートと第２ヒートはスタート順位を入れ換えるという方式。トップでチェッカーを受けたからといって優勝とは限らないから、ゴールでのガッツポーズは見られなかったが、各ヒートではそこここで大きな集団でバトルが繰り広げられる熱戦となった。

レース後は、参加者全員に賞品が手渡されるという大判振る舞いで、早くも第２回目の開催を望む声が聞かれた。

元気 SHOP NEWS

DO KART

埼玉県

ARDE-X

アルデックス

〒359 埼玉県所沢市上山口1760-5
☎0429-25-8584

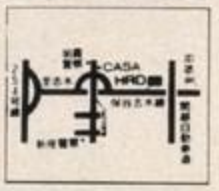
無限のカートエンジンのことならここだ。オーナーの秋山昌夫さんは、無限エンジンのことなら日本一の人なのだ。といっても、無限オンリーということではない。初心者ももちろん歓迎だ

埼玉県

HRD

HRDカートサービス

〒352埼玉県新座市畑中2-4-35
☎0484-81-1950



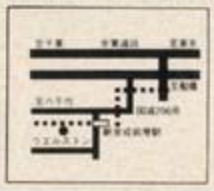
手軽だからこそ長く無理なくカートとつきあってほしい。HRDは、そんなあなたのカートライフを応援するお店です。保谷一志木線沿いでお待ちしています。

千葉県

RACING KART SHOP & CLUB
WELLSTONE

ウエルストン

〒274
千葉県船橋市前原西 8-2-3
☎0474-63-3052



千葉県・茂原の茂原カートコースをホームコースとするウエルストンでは、ビギナーのために、ライセンスも取得できるマスタースクールを開校中！これから始めたいという人にピッタリ

静岡県

HIROSE KART

ひろせカート

〒412静岡県御殿場市かまど
1255
☎0550-82-2232

一番近いサーキットはＦＩＳＣＯというひろせでは、一定費用でいつでもエンジンを借りられるという、ユニークなスポーツ会員制度がおすすめ。東名高速御殿場インターからすぐ。

レース東京見聞録

by ADAM COOPER
アダム・クーパー
ロンドン生まれ27歳。11歳の時にヘルパーとしてF2チームに加わりマシン磨きに専念。大学に進んだ'85年から英オートスポーツ誌でアルバイトを始め、'87年正式入社。以来スポーツカーレースを担当する。今年からフリーランスとして日本のレースを取材することになった。敬愛するドライバーはロニー・ピーターソン

碧い眼が見たニッポンのレース――――其ノ九

イギリスGPでのマンセル・ファンの熱狂ぶりは
ヒーローを渇望するイギリス人の姿を見事に映し出していた
だが我々ジャーナリストは、マンセルに対していささか否定的ではある

大英帝国ノ申シ子達ヨ 潔ク、真ノ英雄タレ

ヨーロッパで1カ月間の休暇を終えた私は、イギリスGPの2日後に日本に帰って来た。友人達とも久しぶりに会うことができ、イギリスへの「旅」はなかなか楽しいものだった。だが反面、東京へ戻って来て、ちょっとほっとしたような気分も味わってもいる。そう、いまや東京は、私にとって第二の故郷になりつつあるようだ。

成田への帰りの飛行機では、「フランス&イギリスGP観戦ツアー」に参加した大勢の日本のF1ファンと乗り合わせた。鈴鹿の日本GPのチケットがなかなか手に入らないのは私も伝え聞いているが、おそらく、熱心なファンたちはヨーロッパまでレースを見に出かけるほかないのだろう。彼らにとっては相当の出費だろうけど、F1ファンは世界中どこの国でも、「思い込んだら命がけ」なのだ。

だが日本のF1ファンの意気込みも、イギリス人の入れ込みようにはかなわない。今回のイギリスGP終了直後の光景は、全く想像を絶するものだった。ナイジェル・マンセルに対する応援は、彼が'85年のブランズ・ハッチで初勝利を挙げて以来、年々盛り上がる一方で、いまや狂熱の極みに達している。レースのことを全く知らない人でもマンセルの名前を知らない人はいない。それぐらいマンセルの知名度は高い。

今年のレースの観客動員数は過去最高を記録した。チケットはすべて売り切れてしまい、主催者はあわてて券を増刷しなければならなかった。日曜の朝、サーキットへ通じる道路の渋滞は15マイルにも及び、たどり着くまでに何時間もかかるという状態だった。そして、帰りの渋滞はこれよりも一層ひどかったのだ。

マンセルを応援に来た人々は皆、イギリス人ナイジェル・マンセルを応援することに最高の喜びを感じている。彼らの熱狂ぶりは、あらゆる面においてレースファンというよりもサッカーファンのそれに近い。このところ、イギリス人がスポーツでトップクラスにいることが少なくなっているが、おそらくそのせいなのだろう。世界チャンピオンになりそうな選手が現れると、イギリス人は少しばかり興奮し過ぎてしまうのだ。

イギリスのファンはとにかく地元のヒーローが大好きだ。ジョン・ワトソンが5年ぶりの優勝を果たした'81年のシルバーストンでのグランプリを、当時はまだ一般の観客だった私は、入場料を払って見に行ったことをよく覚えている。あれは私たちにとっては、まさに歴史的ともいえる特別な日だった。ルノーがリタイアし、ワトソンが勝った瞬間、私たちは大声援を送って彼を祝福した。'78年のブランズ・ハッチ、そして'79年のシルバーストンでもそうだったが、この時も、私はレース終了と同時にサーキットになだれ込んだ群衆に加わっていた。ただ、私たちの頃は、チェッカーフラッグが振られるまではおとなしく待っていたものだったが。

あの頃は表彰台に上がった後、上位3人のドライバーはオープンカーに乗せられてコース1周のパレードをすることになっていた。観衆がコース上になだれ込むとはいっても、それはこのパレードの時に限られていたし、それも今の様子から比べれば非常におとなしいものだった。

ところがその後、パレードラップはFISAによって禁止されてしまい、ドライバーたちはテレビ局のインタビューに直行するようになった。そうなると、ファンにとって間近でドライバーの健闘を称えるチャンスは、フィニッシュ後のクールダウンの1周しかない。レースを終えたばかりのマシンがまだ相当な速度で走っているにもかかわらず、多くの観衆がコース上へなだれ込んでしまう理由はそこにある。今年は特に、実際に少なからぬ人が危うく轢かれそうになったし、それ以上に、彼らの狂喜した、収拾のつけようのない騒ぎ方を目の当たりにすると、恐怖さえ感じた。それはほとんど暴動に近い状態で、ナイジェルがバラバラにされずにピットまで戻ることができたのは全く幸運だったとしか言いようがない。

マンセルの活躍で一般大衆は大喜びだったが、一方ジャーナリストたちの反応はどちらかと言えば冷めたものだった。意外に思われるかもしれないが、イギリスのレースジャーナリストの間ではナイジェルはあまり受けが良くないのである。もちろん、誰もが、彼が偉大なドライバーであることは認めているが、だからといって一人の人間としても好かれているとは限らないわけだ。一般大衆に対して、ナイジェルは非常に良いイメージを維持しているが、業界内の人間は全く異なったイメージを持っている。最近はパドック内で彼をつかまえて話をすることはほとんど不可能で、常にチームのPR担当者によってガードされているマンセルのインタビューを取るためには、あらかじめ質問の内容を渡しておかなければならないのだ。

しかも、何とかインタビューのアポを取りつけてマンセルに話をさせたとしても、内容のあることを言ったためしがない。勝った時には、ウイリアムズとルノーとエルフに感謝しているとだけ言い、通常はそれに、マシンのどこそこに問題があったので決して楽なレースではなかった、と付け加えるのがお決まりのパターンだ。ちなみに昨年のシルバース

トンでは、ナイジェルはギヤボックスに問題があったと公言し、これを聞いたパトリック・ヘッドが激怒した。テレメトリーがギヤボックスには何の異常も無かったことを示していたからだ。

そして勝てなかった時のマンセルは、モントリオールでの一件のように、しばしば自分以外のあらゆる人間を非難しまくる。そして、反対に自分に対する批判は一切受け付けようとしない。

おそらくこれが彼の最大の短所だろう。彼はマスコミが書く内容について異常なほど過敏で、自分は雑誌など読まないと言いながら、ほんのわずかなほのめかしに対してもたちまち激昂するのである。もしマンセルを怒らせてしまえば、彼は二度と口を聞いてくれない。F1の報道を生業としている人間にとって、それは致命的なダメージだ。

それはさておくとしても、'90年の彼の一時的な「引退」以来、多くのジャーナリストがマンセルのことを快く思っていないのは事実だ。マンセルはジャーナリストたちに対して、これは本当の引退であってカムバックは考えていない、と何度も確認し、ジャーナリストたちはそれを信じて記事を書いた。しかし、マンセルはその間もずっとフランク・ウイリアムズとの交渉を続けていて、結局'91年の契約書にサインしたのだ。つまり、ジャーナリストたちは欺かれたのであり、以来彼らはナイジェルを信用しなくなった……。

今年の初め、モーリス・ハミルトンがアメリカの雑誌になかなか良くできた記事を書いた。それは、パトリック・ヘッドやロータスのピーター・コリンズなど、マンセルをよく知っている人々の話を元に書かれており、内容はナイジェルの弱点、すなわち批判に対して過敏であることや周りの人々の勇気づけや励ましを常に必要とすることなどについて詳しく検討したものであった。しかし、その記事では同時に彼のドライビング能力も大いに称賛しており、非常にフェアでバランスの取れた内容になっていた。人々が彼と真っ向から向き合うことを恐れる中で、貴重な記事であったと言ってもよいだろう。

例によってナイジェルは、自分で実際にその記事を読んだわけではないが、どんな内容であるかは人から聞いた。彼はハミルトンをウイリアムズのモーターホームに呼び付けた。これはモナコGPでの出来事、まもなくウォームアップが始まろうという時刻であったという。

ハミルトンは'80年に彼が初めてF1に乗った時からマンセルのことを知っているベテランだが、ウイリアムズのマーケティング・ディレクターであるシェリダン・シーンの加勢を得たマンセルは、その彼に悪口雑言を浴びせ始めた。ハミルトンが何を言おうと、ナイジェルはますます怒り狂うばかりだったらしい。だが、ハミルトンにとって何よりも信じ難かったのは、ドライバーが静かにリラックスしているべきレース当日の朝に、シーンが自分のチームのドライバーをけしかけて怒り狂わせていることだった。かくして、ハミルトンを相手に気炎をあげたナイジェルはウォームアップへと向かい、8番手のタイムをマークした……。

シルバーストンでは、キャメルの主催で2チーム対抗のモータースポーツクイズ大会が開かれた。参加したのは、マンセルと二人のテレビ解説者のチーム、そしてもう一方はマーティン・ブランドルと、レーシングオンでもおなじみのナイジェル・ルーパックとデイビッド・トリメインのチームであった。まあ、土曜の午後のちょっとしたお遊び、パドックに集まった人々に楽しんでもらうためのショータイムという程度のものだったのだ。

ところが、マンセルにはこれがあまり楽しくなかったようだ。彼は終始いかにも退屈でうんざりしたと言わんばかりの様子で、しかも、ゲームが終わった後で、このクイズは八百長で、だから彼のチームが勝てなかったのだ、と不平をこぼした。ウイリアムズの最大のスポンサーであるキャメルの関係者も、このマンセルの態度にはすっかり呆気に取られていた。

だが、一方のブランドルはこのゲームを心から楽しんでいるように見えた。シーズン開幕当時は厳しいレースを強いられていたマーティンだが、ここへきてすっかり自信を取り戻している。昨年の10月、私はたまたま彼がベネトンと契約を済ませた直後に取材をしていたが、その時私が、ミハエル・シューマッハーと同じチームで争うというのはどんな気分かなと聞くと、彼は、前にもステファン・ベロフのような速いドライバーがチームメイトだったことはあるから何の問題もない、と答えていた。

確かに、マーティンは今年の初めの何レースかではなかなか良い結果を残すことができずに苦しんでいた。その上、彼の代わりにアラン・プロストがベネトンに入るという噂さえあった。

だがこの2、3レースでは見事なドライビングを披露してシューマッハーより良い成績を収めている。私たちがテレビで目撃したように、マニークールでは、ミハエルも大きなプレッシャーがかかった状況ではミスを犯すことがあると証明されたし、シルバーストンのレースではマーティンに挑みかかることさえできなかったではないか。

私はマーティンとは6年ほど前からの知り合いで、彼がスポーツカーでレースをしているところは何度となく見てきた。彼と知り合って以来、私はドライバーとしてはもちろん人間としても彼を尊敬してきたので、ここへきて彼がやっと陽の当たる道を歩み始めたことが我が事のようにうれしい。マーティンは以前と変わらず、気さくで親しみやすい。彼はシルバーストンでも私の姿を見かけると足を止め、日本でうまくやってるかい、とたずねてきた。それに、彼がイモーラでいいレースをしたのを祝して私が送ったファクスがとてもうれしかった、と礼を言った。

私は、何とか今年中にブランドルのグランプリ初勝利を見たい、と心から望んでいる。そうすれば来シーズン、イギリスのファンはシルバーストンで彼の勇姿に手を振ることになるのではないだろうか。もうそろそろ、マンセルの一人舞台でもないと思うのだが……。

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラムーナイジェル・ルーバック

大きな障壁

[Making points]

翻訳／見田 豊(ISS)
Photos/Kenji Sawada

マニークール入りをするのに、今回ばかりはずいぶん手こずらされてしまったフランス全土を挙げての交通スト。まあ、主犯のトラッカー達の気持ちも分かるが関係のないこちらまで巻き込まれるのは、全くはなはだ迷惑である だが、ロン・デニスにとっては、現在今回のスト以上に大きな障壁があるようで……

「通常の状況ならば、もう今年のタイトル防衛は無理という公算が極めて大である」と、フランスGPウイークの初日である金曜日にロン・デニスは言った。我々のマクラーレン・ホンダがシーズン半ばにして、ウイリアムズ・ルノーにあまりにも大きな差をつけられてしまったからである、というのはあくまで私が付け加えた注釈で、さすがのロンもそこまであからさまに白状したわけではない。

「だがしかし、今私達が置かれている状態は決して『通常の状況』ではないのじゃなかろうか?」とロンは続ける。

「我々のライバルの中には、時としてそのパフォーマンスに情緒不安定な兆しが現れているところがあるからね。警察用語でそういうのがあったじゃないか、ホラ、あの『現場幇助』とかいうあれさ……」

私があえてそれ以上の注釈を付け加えなかったのは、それが誰のことを指しているのか誰の目にも明らかだからである——。

さて、話は変わるが、フランスGPが開催されたマニークールも、また別の意味で『通常の状況』ではなかったと言っていいだろう。そもそも、その元凶はフランスのトラック運転手にある。

事前に警告を受けていたこともあって私は、木曜日のノルマンディからマニークールまでの移動では、あえて幹線道路を避け、名も知らぬ地方道でのんびり5時間あまりのドライブを楽しむことにした。もしこんな騒ぎでもなければ、どこといって変わりばえのしない高速道路をただやみくもに突っ走って、せいぜい給油で停まるくらいが関の山だったということを考えると、まあこれはこれで良かったのかもしれない。それまで気づきもしなかった沿道の景色も堪能できたし、何よりも警官がすっかり出払っていたために、裏道はほとんどガラ空きの状態でそれはそれは快適なツーリングを楽しませてもらった。

ところがヌベールまで来ると、それまでの快調な雰囲気はどこへやら。街道には乗り捨てられたトラックが延々と長蛇の列をなしており、その多くは二重駐車——つまり、道路を塞ぐように止まっているのだ。怒りに燃えるトラック・ドライバー達が考え出した作戦、つまり、できるだけたくさんの人々に辛い思いを味あわせてやろうという目論見が、こういう形で実を結んだのだ。人間が同じ人間に対していったいどこまで陰険になれるかという、そういう醜さを絵に描いたような、そんな異様さが溢れていた。

彼らをこんな行動に駆り立てたそもそもの怒りは何かというと、フランスで新しく導入されるという自動車免許の罰則規定である。英国と同じ「ポイント・システム」を採用しようということらしいが、問題なのは、それが我々の加算式とは逆の減算式になる点だという。つまり、最初に6ポイントの持ち点が与えられ、違反の種類と程度によって異なるが、要するにここからどんどん点を差し引いていって、めでたくゼロになった暁には、しばらくの間は2本脚で移動していただく、とまあそういう仕組みなのだ。

これに腹を立てたのがフランスの職業トラック運転手達。いわく、オレ達は人様に比べて、よっぽど長い時間運転をしなけりゃならない境遇なんだ! だから最初の『配点』はもっとたくさんもらいたいもんだぜ、というわけである。そりゃあ不公平だよ! なにしろオレらなんかは、せいぜいアホのように駆けずり回って、一刻でも早く荷物を届けてボーナスにありつきましょう、ていうのが商売なんだからね……!

ということで彼らは衆議一決、国中を挙げて組織ぐるみで日常生活破壊に着手した。その手際たるや、さすがと思わざるを得ないほど。高速道路や幹線道路の要所要所に狙いを定め、重点的にコンボイを集結させたのである。発想自体は決してほめられたものではないが、ヌベールという場所を攻撃目標に選んだ洞察眼はたいしたものだ。こういう作戦を展開するには、その注目度からいってもパーフェクトのロケーションである。まず、その週末が年に一度のグランプリ開催に当たる。それだけではない。ここは、かのフランソワ・ミッテランの出身地でもあるのだ。

しかし、マニークールへの大移動では、F1チームは準備万端怠りなく、彼らの裏をかい

今回遭ったフランス全土の交通スト
例え大義名分はあっても
関係ない人を巻き込むのはどうか

て見事予定通り到着した。もっともアンドレア・モーダだけは落ちこぼれたが、これはまあ、あらかじめ予想できた範囲と言うべきか。いずれにしても彼らの場合、サーキットに到着できたとしても予備予選不通過という結果は目に見えている。ならばストに巻き込まれたフリを装った方が、はるかにコストはかからない、という寸法だ。

しかし、さすがに水・木曜日はマニークールのパドックも大騒ぎだった。チーム本隊はどうにか到着したが、燃料メーカーやらなんやら、肝心のサポート部隊が待てど暮らせどやって来ない。よくしたもので、お互いに困った状況に陥れば、いつもならば角突き合わせるコンストラクター同士の間でも、お互いに助けたり助けられたり、貸したり貸してもらったりと、この時ばかりはあのダンケルクの戦いの精神が甦るものらしい。これでどうやら、GP開催までの準備もなんとかなりそうだ。でもまあ考えてみれば、昔はごく普通にやっていたことなのだがね……。

ところが、週末にかけて周囲を取り囲む事態はますます悪化するばかりであった。行きはヨイヨイ帰りはなんとやらと歌にもあるが、とんでもない噂が飛び交ったのだ。『トラッカー連中はわざと我々をマニークールに入れたのであって、日曜の夜に辺り一帯を封鎖して閉じ込めてしまおうという作戦らしい』

――そうすれば機材が溜ってすぐ翌週開催のイギリスGPに致命的なダメージを及ぼすことは必至だから、悪巧みとしてはこっちのほうがはるかに上手だ。

だが、我らがバーニー・エクレストンの鼻をあかそうと思ったら、生半可なことではいかない。土曜日の朝には緊急対策プランが練

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

られ、数機の大型ヘリと一機のハーキュリー輸送機を含む、大空輸作戦が完成していた。ヌベールとシルバーストンをダイレクトに結んだ空路を3度も往復すれば、マシンと必要機材はあらかた運べてしまう。確かにスペアパーツやらなにやら、多くの荷物を置き去りにしなければならないが、それはまた後日取りに来ればいい。少なくともこのゴタゴタを抜け出すことの方が先決である。

実は、私が今回のコラムを書いているのは土曜日の晩のことで、まだ今の時点では明日のレース終了後、どんな事態が待ち受けているのか全く見当もつかない状態だ。フランスのトラック野郎共が矛を収めてエクレストンの大空輸作戦が無用となれば、これは言うことはないが、どうやら現在の様子では見込み薄である（注：実際は、結局GP後のサーキット包囲は行われず、各チームはスムーズにシルバーストンへと向かったのは周知の通り）。つい先程のことだが、四苦八苦の挙げ句ヌベールに入った時に目にしたのは、厚かましくも募金箱を差し出して援助をねだる彼らの姿だった。おそらくこういう光景が、この国の至る所で繰り広げられているのであろう。フランス国内をこの一週間余りの間にドライブした者は皆そうだろうが、こういう暴挙に出る輩の願いなどは、その言い分の是非にかかわらず、絶対に叶えてやってなるものかという気分にさせられるものである。

ロン・デニスが言い放った敗北宣言
だが、彼らはいつでも
ウイリアムズの隙を伺う用意はある

まあ、この話題はもういいだろう。グランプリに話を戻そう。どうやら、マニー-クールではデニスの言うところの「通常の状態」が戻ってきたようだ。つまり、モントリオールで一度つまずいたウイリアムズ・ルノーが、再び手のつけられない強さを見せつけたのである。予選の2日間を見る限り、ありとあらゆるラップでナイジェル・マンセルは、僚友のリカルド・パトレーゼを除く他の誰よりもたっぷり2秒は速いタイムで周回している。おまけに、路面のスムーズさでは超の字がつくこのサーキット、アクティブ・サスは周りで言うほどアドバンテージが得られるわけではない。それでこの速さだから、明日の見通しということについては、ことレースに関する限りあまり心配はなさそうだ。

しかし、ウイリアムズとマクラーレンの間では――もっと具体的に言うと、ナイジェルとマクラーレンという意味なのだが――、かなり辛辣な「イビリ合い」があった。もともとナイジェルとロンは、いわば犬猿の仲と言ってよい。決して一緒に仕事をしようということにはならないだろうし、そんなことになったら、実際素手で殴り合わないまでも、血で血を洗う陰惨な戦いになるだろうことは、ふたりとも十分に承知しているのだ。その、「我々のライバルの中には、情緒不安定の兆しが現れているところがある」というデニスの発言を耳にしたマンセルは、きっと自分のことを言われていると思ったに違いない。すかさず言い放った。

「何でも言いたいことを言えばいいさ。オレは気にせんよ。だって、それだけむこうが悔しがっているってことじゃないか。マクラーレンがオタオタしてるところは結構見物だぜ。4年ばかりイイ思いをしたもんだから、今度はそのお鉢がウイリアムズに回ってきたことが面白くないだけなのさ……」

そういうマンセルは長い間、赤と白のツートンカラー――とりも直さず、マールボロ、マクラーレン、ホンダ、アイルトン・セナという図式――の圧力によって、現在のようなポイント・システムが出来上がったと感じてきた。それまでのベスト11戦から全16戦のポイントを加算するという、'90年から施行されたあの改訂である。これが今季、自分に不利に作用しているというのだ。

そうまで言われて黙っているわけにはいかないと、今度はデニスが反撃に出る番である。

「実際のところ私自身も、このシステムはそもそも根底から間違っていると考えている。これまでもそう思ってきたし、これからもずっとそうだ。ドライバーの一発精神を挫いてしまいかねない。彼らにとって、場合によっては5戦は落とせるという余裕があった方が、どれほどいいか分からない。そうなって初めて、彼らも常に心おきなく攻めのドライビングに徹することができるんだ。私はこの変更を支持したことは一度たりとてない。これは、断固として間違ってるね」

ともあれ、ポイント・システムはともかくとして、マンセルがここマニー-クールでさらに10ポイントを追加することは間違いなさそうだ。ついでに言えば、翌週のシルバーストンも然りである。それは、ほかならぬデニスが一番骨身にしみている。だから、次のような台詞も出てこようというものだ。

「シルバーストンは、まさにあのFW14Bのためにあるようなサーキットだね。我々は全くお呼びじゃない。逆襲のタイミングを計るという意味では、今、我々に必要なのはストップウォッチじゃなくて日めくりカレンダーなのさ……」

実に含蓄に富んだ言葉ではないか。ついでながら、この週末フランスを車で移動する時に必要なのはやはりストップウォッチではなく日めくりカレンダーで、言うなればマクラーレンと同じなのだな……。

1962年1月30日生まれ30歳。山口県出身。'83年にデビューし、86年に西日本SSSC王座のあと、'88年は鈴鹿FJ1600-Bと西日本FJ1600-A王座を獲得。'89年からF3を戦い、'92年に地元MINEのF3000にデビュー

藤永敬道

[FUJINAGA YOSHIMICHI]

SNAP VOICE

そのスケールの大きな走りで注目を浴びていながら
F3000ステップアップ目前のF3で大クラッシュした期待の逸材は
目標どおり地元のMINEでF3000デビューを果たし
しかも先輩達がさんざん手こずったラルトを生き生きと走らせたのだ

去年の後半戦のF3はかなりイケるという手ごたえがあって、菅生のテストではすごく調子が良かったんですよ。コースレコードに近い良いタイムも出ていてこれはイケるぞと思って。で、タイムアタックしてみようかって行ったらクラッシュしてしまって……。1週間くらいでとりあえずは退院して、あとは時間待ちだっていうことだったんですけど、F1の前座のF3レースに出てみたら手首は曲がらないし、ハンドルは切れないしで大変でした。で、そのときもタイムアタックに入ろうと思ったら、リヤのプッシュロッドが折れて130Rでひっくり返ちゃって、即、入院。骨がくっつき掛けていたのがまた裂けちゃって、今年の2月まで入院してたんです。

去年の初めには、自分としては次はF3000という気持ちは持っていましたけど、結果を残せないでいる間にケガをしてしまって。でも、藤田（直廣）さんが暮れあたりから話を進めてきてくれていて、F3000に乗れるようになってすごくラッキーだったと思います。ドライバーとしてマシンに乗れなくちゃ話になりませんから。藤田さんがいなかったらここまで来れなかったと思うし。

F3でセッティングとかはかなり勉強していたし、自分で言うのもおかしいですけど、ラルトのRT31やRT34ではそれなりに苦労もしてきたから、それがかなりF3000でも役立っていますね。ポテンシャルの低いクルマのセッティングっていうのはけっこうやってきているし、だから、こういうフィーリングの時はこうだって、自分で分かります。レイナードとか他のクルマには乗ったことがないけれど、クルマはなんでも一緒だと思う。ある程度までは自分でなんとかまとめられるという感じはあります。あと、それに合ったドライビングの仕方もあるわけだし。

当然、エンジニアやメカニックも良い人たちがついてくれていて、藤田さんが気が付いたことは言ってくれるしで、体制的には良い状態で走れていますよね。

これから先については、自分に与えられたもので精一杯やるのはもちろんなんだけど、とりあえず今年は勉強だと思ってます。分からないこともまだたくさんあるし。来年は、それを生かした成績を残したいと思っているから、後戻りしないように、前へ前へ行きますよ。

Photo/Toshiki Kobayashi

1 "F1燃料規制"に猛反対のELF、責任者フェイヤール氏に聞く

F1

by Jun Imamiya

今宮 純

先月のフランスGPで『TV出演』しなかったため、今宮純が倒れた(!?)と心配してくれた方々に決してそうではなく、私はいつもどおりに現場に行っていたことを、このページを借りて報告しておきます。

森脇さんと三宅アナがコメンタリー中継を務め、私はTV的に休んだ(?)だけです。まあ、ニュースステーションの久米宏キャスターの"夏休み"とは事情も違うのですが、私は脇で何も喋らずに見させてもらいました。

そのフランスGPで、ELFのジャン・クロード・フェイヤール氏に"F1燃料"に関するインタビューができた。フェイヤールさんはあまり日本では知られていないが、ELFの"ハイテクノロジー・フューエル部門"のマネージャー、つまり責任者の立場にある。

すでに読者諸君ご存じのとおり、F1燃料に関する新規定案をめぐって、FISAやFOCA、各チームの間で活発な論議が続けられている。基本的なELFの姿勢を言えば、そのF1特殊燃料の規制やワンブランド化には断固反対を唱えている。

その反対の根拠について、直接ELFの責任ある立場の人物と話せたのである。フェイヤールさんは反対説を説明するのに、途中でガソリンの化学方程式まで紙に書いてとても熱心だった。

途中でルノー・スポールのクリスチャン・コンゼン副社長(イギリスGPで初めて表彰台に出てきたあのオジサン)が現れ、彼は笑いながら「あまり細かく説明するとELFの秘密が日本のホンダに洩れるぞ」と言う。

ELFフェイヤール氏の唱えるF1特殊燃料の必要性、これは意外にも低公害化、低燃費化に貢献できるから、という理由である。ガソリンの燃焼研究開発の成果が一般ガソリンの分野にもフィードバックでき、自動車メーカーとの協力によって無公害エンジンの研究開発に絶対寄与できるからだ、という非常に強い意思のこもった発言だった。

「もし、燃料分野で制限が加えられたら、我々のガソリン分野における研究開発の可能性が減らされてしまうことになる。2、3年後を考えると、今騒がれている燃料規制は"犯罪"だとすら言える」

「F1の燃料研究を進めていくことで、公害対策に貢献でき、新しい解決法がみつかるかも知れないのだ」

と、フェイヤールさんは力説した。

私は思わず、

「じゃあ、人のため、世のため、今我々はピットであのくさい臭いをガマンしなくてはいけないのですね」と、オレ達はモルモットかと切り返してやった。すると、

「いや、貴方も知ってのとおり、エンジン・スタート時には、一時的にそういう臭いは出るものなんです」と逆に切り返され、お客様にもう一杯シャンパンを注いであげなさいとか言われて、その場を逃げられてしまった。

ま、次回に会った時はこの点をもう少し突っ込んでみようと思っている。

ELFの強さについても尋ねた。'92年ガソリン新比重規制(0・79に下げられた)に対してELF側は大きな苦労はなかったのか?

「まったく、無かった。なぜなら'91年の我々の燃料にも(比重に関する)問題は何ひとつ無かったからだ」と言い切った。

そして彼はエンジンの燃料消費率のアドバンテージを強調し、ルノーとELFが密な開発を続けてきた結果、スタート時のガソリン重量においてウイリアムズ・ルノーがいかに優位に立っているかニコニコしながら喋った。

「では一体、ウイリアムズは何ℓのガソリンを積んでスタートしているんです?」

もうちょっとで秘密の数字がポロッと出そうになったのを飲み込んだフェイヤールさん。

「おっとといけない、誘導尋問に乗るところだった」と苦笑い……。

しかし、ELFが極めて強い姿勢と根拠を挙げ『F1特殊燃料規制化』に反対しているのは私も改めてよく分かった。

人の話はよく聞くべし、改めて感じたフランスGPである。

2 闘病記 Ⅱ

INTERNATIONAL RACE

by Hirao Nishiyama

西山平夫

というわけでこの5月、ロンドン在住のカメラマン・ケンサワにスウォッチ・クロノ(以下S・C)病を感染されてしまった私は、それでも最初は保菌者ではあるものの発病することはなかったのだが、とある人物との出会いにより一発で本格的な正式認定患者と相なった。

そのひとはM・Mさんといい、永くヨーロッパに在住する日本人ジャーナリスト。背が高かったり、語学がたんのうだったり、ハンサムだったりするわけではないが、趣味がいい。趣味のよさだけで世間を渡っているような人だが、このM・Mさんと私は数年ぶりにグランプリで再会。そうしてタマげたことに私が敬愛してやまないM・Mさんがなんと立派なS・C道発証皆伝の超達人だった!

「なに、お前はまだ蒐めてないの? そらあザマあない……なッ、ねッ」

というようなあんばいで、私はこの一言で完全にのぼせ上がってしまった。

聞けば、M・M師はS・Cを手に入れたいがために、グランプリ取材の飛行機は必ずS・Cを機内販売するスイス航空にしか乗らないという徹底ぶり。それも、他の乗客に先に買われないように、いちばん最初に機内に乗り込み、オバサンのスチュワーデスだと話が分からないから、若いスチュワーデスをとっつかまえて、クロノあったらオレんところへ最初に持って来てねッ、なッ! と念を押すのだという。

そこまで念を入れても別のお客に買われてしまうことがあり、その時など10人のスチュワーデスが代りばんこに慰めに来てくれたそうだ。でもってそのうちのひとりが、「あなたそんなに欲しければシカゴに行きなさい。あそこにはまだ沢山あるから……」と教えてくれたらしいが、それ以来我が師はシカゴでF1が開かれることを神に祈っている——かどうかは知らぬが、私もその話を師から聞いて以来、行ったこともないシカゴの夢を何度も見た。

シカゴの中心街からちょっとはずれた場所にポツンとあるあまり流行ってない時計屋さんのホコリっぽい棚に、ズラリとS・Cが売れ残り、無聊の時を刻んでいる……思わず、「この棚全部くれッ!」と叫んだところで夢はさめるのである。さめてもしばらくは胸が興奮でトクン・トクンと打っているのだ。

というようなことで、モノに対しては常に冷静沈着な態度を崩さなかった私も、S・Cに対しては我を忘れて蒐めにかかった。

ところが例のケンサワが、通の守るべき蒐集の掟。なるものを私に押しつけて来た。

一、正価で手に入れること。

二、他人に頼まず自分で買うこと。

三、ただし交換は可。

という三ヵ条の御誓文である。私もこうなりゃ意地とばかりにこれを守った。守ったはいいが、苦しいのだ。S・Cというもの、そうザラにあるものではない。ないが、我々の仕事はかなり頻繁に海外取材に出る。そうすると、あそこにあるけど買ってこようか? なんて声をかけてくれる友もいる。そこをグッとこらえるつらさ。ケンサワを呪い殺してやろうかと思ったこと数え切れぬ。

私の生活はS・Cを中心に回り始めた。お金の単位もクロノと化し、原稿料はすべて換算して「14クロノか、だったらいいな……」なんて思ったりなんかして、カノッサなんて単位はもう忘れてしまった。

少しずつだが、S・Cが蒐まり始めたのが6月。そしてフランスGPのあと、私と「F1速報」F編集長はパリのはずれの行ったこともない街を、友人の書いてくれた「S・C屋さん地図」片手にウロつき、ついにそれぞれ欠けていた最後の一種類を入手した。

私とFは店を出るやいなや手近のカフェに飛び込み、こう言ってビールで乾杯した。

「ビンゴ!」

3 ブッシュ・シリーズに見る、ストックカーのステップアップの道

AMERICAN RACE

by Masahiko Amano
天野雅彦

6月下旬、ニューヨーク州ワトキンズ・グレンで、NASCARのファーム・リーグである"ブッシュ・グランド・ナショナル・シリーズ"の第16戦があった。

ワトキンズ・グレンはご存じの通り、オーバル・トラックではない。この歴史あるパーマネント・サーキットは、NASCARのストックカー・レースを開催するアメリカでもふたつしかないロードコースのうちのひとつだ。ストックカーのメジャー・リーグであるウィンストン・カップは毎年8月にやってくる。ちなみに、もうひとつ、ウィンストン・カップ・イベントを行うロードコースはカリフォルニア州サンフランシスコ郊外のシアーズ・ポイント・レースウェイ。

オーバル専用設計みたいなストックカーはまるでのたうち回るように走る。この迫力モノの走りは、実は結構珍しいものなのだ。何せウィンストン・カップは年間29戦。ブッシュ・シリーズはそれ以上の31戦もあり、そのうち、ロードコースはワトキンズ・グレンとシアーズ・ポイントだけなのだから。

で、ワトキンズ・グレンの場合には、もうひとつ珍しいことがある。それは、コースが時計回りだということ。オーバルコースはインディカーのものも含めすべて「反・時計回り」。シアーズ・ポイントも反時計回りだから、右回りはワトキンズ・グレンだけ、ということなのだ。

ブッシュ・シリーズは、多くの場合ウィンストン・カップとの併催で、土曜日に決勝を行う。ウィンストン・カップはメジャー・リーグで、ブッシュ・グランド・ナショナルはファーム・リーグみたいなもの、だと前に書いたが、ウィンストン・カップのスタードライバーがブッシュ・シリーズ戦に出場することは結構多い。ブッシュ・シリーズのクルマはV6、ウィンストン・カップはV8エンジンを使うため、パワー面では大きな差があるが、コースに慣れる、という意味でブッシュ戦にもエントリーするのだ。「プロ野球の2軍戦を安い入場料で楽しもう」と見に行ったら、有名選手がたくさん出ていた」なんてカンジがファンには嬉しい。ま、実際のファンたちは、それを期待して来るのだけれど。

反時計回り専用のマシンを作るというワトキンズ・グレンでは、「慣れ」は大きな問題。そこで今回も、メジャー・リーグの方からビル・エリオット、マーク・マーティン、アーニー・アーバン、テリー・ラボンテ、ブレット・ボダインらが出場していた。

レースは「ロードコースならこの人」と言われたウィンストン・カップ・ドライバー、ラスティ・ウォレスの弟、ケニーがリードして始まり、これを今売出し中の若手、ジェフ・ゴードンがパス。さらに、これをウィンストン・カップ・スター、昨年のデイトナ500ウイナーのアーニー・アーバンがブチ抜いて優勝をかっさらった。アーバンは「今、ロードコースで最も速い」と呼ばれる男。今年のシアーズ・ポイントでは、スタート直後に黒旗を出されてピットイン。最後尾まで一端下がりながら、全員をパスして優勝を飾っている。

ファーム・リーグのレースにスタードライバーが「コースに慣れるため」に出場することは、ファームのドライバーにしてみれば、目標としている人たちと一緒に走ることで励みになるし、"彼らを破って有力チームやファンに実力を見せてやる！"という出世欲も刺激する。その上、興行的にもグッド、とまさにいいことづくめ。全米各地にある小さなダート・オーバルなどで腕を磨き、体制を整えてブッシュ・グランド・ナショナル・シリーズへ。そして、この全米規模のファーム・シリーズで活躍した者が最高峰のウィンストン・カップを戦うことになる。ストックカーの世界におけるステップアップの道は、本当に揺るぎないものとして確立されているなあ、と感心した。

4 勝った後にどうするか!?〜マツダの場合

DOMESTIC RACE

by Hiroaki Iemura
家村浩明

プジョーはル・マン24時間を制して、このレースからは撤退し、次はF1を狙うとか狙わないとか。そういえばメルセデスも、SWCで完勝した後、あっさりとワークス活動をやめてるな。プジョーってのは"SWC〜ル・マン"のその前は"パリ〜ダカール"で、何でマラソンラリーだったかというと、グループB時代のWRC用の怪物マシンの"使い場所"がパリダカだったはず。

プジョーの場合、ジャン・トッドというレース屋が勝てる場を求めての活動にずっと協力してきただけなのかもしれないが、でも、よく考えてみると、プジョーもメルセデスもけっこうロコツである。

よく、日本のカー・メーカーは、PRの論理だけでレースをやってる（レースを分かっていない!!）という言われ方をすることがあるが、どうして、このへんシッカリしてるのは、むしろ彼らの方であろう。メルセデスなんて、勝てる見込みが出てくるまでは自社の名は出さないなンていう裏ワザも使うからね。全く油断できない。

おそらく、日本のレースジャーナリズムとレースファンには、勝っても負けても、いつもトップカテゴリーに参戦し続けているフェラーリという「メーカー」の姿があって、フェラーリと比べると日本のメーカーは……という怒りと嘆きになるのだろうが、現実はここに書いた通り。フェラーリというのが例外なのだ。

さらに言えば、エンツォ時代のフェラーリが「カー・メーカー」であったのかどうかというのは、かなり疑わしい。たしかにロードゴーイングカーは造ってたけれど、今の日本でいえば、無限＋童夢みたいな存在であったはずなのだ。

さて、というわけなので、メーカーとレースとのかかわりは、そのメーカーがターゲットとしていたイベントに「勝った」後に、どうするのか？　これによって分かるともいえるのである。

この7月、マツダは毎朝報告会なるものを開き、今年も参加しました、それはこういう内容でしたと淡々と報告した。そして、来年以降も出場することを、早々と発表した。

マツダというメーカー&チームが、1991年に、そのレース——もちろんル・マン24時間だが、そのイベントに総合優勝を果たした翌年が今年であるだけに、その何事もなかったかのような（!?）姿勢は、なかなかに興味深い。

もちろん、同社にとっては、'91年の勝利はロータリーエンジンによるものであり、'92年からはレシプロエンジンでの参戦で、再び新たなる挑戦を始めただけのことなのかもしれないけれど、よく考えてみると、こういうメーカーってあまりないのであった。

さらにマツダは、自社製のレシプロ・レーシングエンジンの市販についても、その意図があることを認めている。今、耐久用のパワーユニットが少ないだけに、このニュースはプライベーターにとっては大いに福音となることだろう。かつてポルシェというスポーツカーメーカーが、主役となり、また陰となって、'70〜'80年代のスポーツ／プロトタイプカーのレースシーンを支えたという歴史があるが、マツダが示している方向性というのも、その規模は不明であるものの、向きだけはこれに近しいといえる。

この毎朝報告会に、今マツダとジョイントしている元ドライバーのジャッキー・イクスは、次のようなコメントを寄せた。

「SWCが来年もまだあるかどうかは分からない。しかし、ル・マン24時間レースが存在することだけは、誰にとっても確実なことである」

対FISAやレギュレーション問題など、ル・マンも揺れているようだが、レースだけは消えないはず。マツダの継続は、ル・マンにとっても意義あるものと思う。

えっ!

あいつ、ちっともアンタの話を聞いてなかったぜ

その座を失っても
今なお強烈なキャラクターで
存在感抜群のバレちゃんと
いまいち何やってんのか
はっきりしなくて
いるのかいないのか
さっぱり分からないモズ君
で、新旧権力者がフランスで
ニアミスどころか御対面
顔で笑って心でベーッだ!
これぞ大人の付き合いと見た

フォフォフォ
おぬしもワルよのー
フォフォフォ

F1グランプリの
裏話、こぼれ話と噂

さあ梅雨明け
そろそろストーブ
まだ暑いってば

GPS

GRAND PRIX STATION

▶そー言われてみればそーだったわ アレジってフランス人だったのね

そろそろストーブリーグなんて声が聞こえてくるGP界。で、今年の目玉はセナらしいんだけど、ここにきて俄然注目したいのが、アレジだ。

そもそもの事の起こりはリジェのギ・リジェ大将が「来年はフランス人ドライバーコンビで戦いたい」と言ったこと。で、その後ではっきりと「フェラーリのジャン・アレジを獲得したい」と言ってるんだな。となるとブーツェンのクビは確実（当然よね）で、リジェがアレジを獲得したとすれば、フェラーリの空席争いで今年のストーブリーグは大荒れ必至。

残留の決定したコマスは、余裕でルパンのモノマネをするが、一方のアレジは突然持ってわいた話に戸惑い気味。当然よね。いくら内紛だなんだと言われても、一流チームのフェラーリ。リジェと比べりゃ……よね。それにしてもアレジってフランス人だったと思い出させてくれただけ、この噂は収穫大でした。

◀ミカとジョニーの御乱行パート2

前回のGPSで衝撃のすっぱ抜きだった「ハッキネンとハーバートの熱〜い一夜」は、やっぱり反響も大きかったようで、今やこいつらは噂のふ・た・り。

で、周りが騒ぐとやりにくくなるのが、こういうのの常なんだけど、やっぱりこのふたりもそうみたい。ホラホラなんだか、ぎこちなくなってるでしょ。

で、ハーバートなんかはテレ隠しなのか、それとも本心なのか分からないけど、ただのお友達発言までしてんの。こりゃ一番堪えるのよね。堪えたハッキネンはハッキネンで、そっちがそーくるなら、友達でいーよ! とすねる始末。まっ、こんな風になるのも、やっぱりふたりがハッハーンな関係だからなのよね。き、この話どこまでホントか考えてみよー!

▼やっちゃえ、やっちゃえ！セナvsシューマの抗争についに火が付いた？

ついに、ついに、つ・い・に、この日がやってきたんだな！　以前からいつかはヤルぞと、思わせていたふたりがとうとうやっちゃった。セナとシューマッハーが全面激突に突入だい！　どーなんだろ。

セナに激突するシューマッハー。たまらずコースアウトのセナ。うーん、こりゃ誰が見てもシューマッハーが悪いわね。事実、翌日のニッポンの昼食タイムには『ねぇ昨日セナってどーしたの？』『どーしたもこーしたも、あのアゴのアホにぶつけられたのよ！　私、悔しくてご飯も食べる気しな〜い』と、大声で盛り上がるOLネーチャンがそこここに見られたりしたんだわ。

で、激突後に脱救するセナ。聞いてるんだか聞いてないんだか、たぶん聞いてなかったシューマッハーは再スタート後も同じ所で、同じコトをしてしまう。うーん、大器の片鱗じゃんね、これは。

文句言いのプロストがいなくなったと思ったら、セナが後を継いで、やっぱり歴史は繰り返す。となると、やっぱり何年か後には、日本GPでこのふたり大揃めに揃めるのかしら？　新たな黄金カードの予感で、やっぱりF1ファンはやめられないんだな。でも心配！

僧くて言ってるんじゃないわけじゃないんだ…

◀もしかしたらラッキーだったかも？ストのおかげで恥かかずに済んだんだもんね

「フランスグランプリ中止かもよ」ノンキな声で大驚きのニュースがフランスから届いたのは、いつのコトだったか。で、なんでもトラック運転手の大規模ストライキで、道路が麻痺してたってーのは知ってるよね。知らない人は前号を読んでちょ。

で、これで被害を被ったのがアンドレア・モーダ。結局サーキット入りできずに終わってしまったんだな。無念だったろーに……いやちょっと待てよ、間に合わなかったのは、他のどのチームでもないアンドレア・モーダじゃないの。サーキット入りに間に合ったとしても、また大恥かくだけだもんね。もしかすると、ストさま様だったのかも。フランスの出店じゃモレノのイラスト入りで「誰かボクのチームメイトを知りませんか」なんてTシャツまで売られてたんだもの。来なくて正解だったかも…なんてことはむごくて言えないけど、あのチームだから言ってしまうんだな。こりゃヒドイ！

▲捨てる物のない奴の強さを見た!?

フランス・グランプリで驚いたこと100選。その1・ド派手になったブラバム。なんじゃいアレは。

プレスルームじゃ「これでティレルと区別がつくぜ。ハッハッハッハ、ハニー。良いじゃねーか、ベイビー」なんて外人ジョークが炸烈してたけど、それにしてもものすごい色だわ。

カラーでお見せできないのが、非常に残念なんだけど、ヒマな人は前号を見て、その色の強烈さを味わって欲しいんだな。こりゃスゲーや。

で、マシンがハデになるのはいいんだけど、活躍の方もハデになってもらわなくちゃだわ。見かけ倒しじゃしょーがないもの。頑張って！

ところで100選とか言って、あとの99選は知らなかったりする……だと思ったでしょ？

ASKING ON

聞くは一時の恥、聞かぬは一生の恥

Vol. 78

今年のル・マンに関する細かな質問だいッ！

Q R'onでル・マンのレポートを見て思ったことをいくつかお聞きします。まず、9ページでは③のローラにスポンサードしているはずの「賃貸～」が、「オロナミンC」がスポンサードしていたはずの④ローラにもスポンサーしていますが、なぜですか。またクラージュは、なぜ昨年型のクーガーC26Sを使わずに、旧型と思われるC24Sを使ったのですか。それから、プジョー905スパイダーは、もしかしてプジョーのV10を積んでいるのですか？

富山県　JRC以外のレースになら興味のある男　15歳

A なんだか、久々にオタッキーで嬉しくなるような質問ですね。ローラのスポンサーについては、早速ユーロ・レーシングに問い合わせてみました。元々は、オロナミンCと賃貸住宅ニュースは、それぞれ1台にスポンサードの予定でした。だから予選では、③号車に賃貸住宅ニュース、4号車にオロナミンCが付いています。ここでチーム側は、スポンサーへのサービスとして、決勝日には賃貸住宅ニュースを4号車にも貼ることにしました。もちろんオロナミンCもちゃんと貼ってあります。これは本誌8／15号17ページの写真でも分かります。

次にクラージュ・コンペティションのマシンについて。これは現地でチームのマネージャーに聞いたのですが、マシン名はクーガーC28S、ただし厳密に言うとシャシー名はC24Sなのです。というのは、C28SはC24Sをベースにモディファイを加えたマシンだからです。

それから、プジョー905スパイダーですが、エンジンはプジョー405Mi16用の直列4気筒2ℓエンジンを搭載しています。

ナカシ

クーガーC28S

→クーガーC24S

プジョー905スパイダー

白い④号車に……

→色が付いた

マクラーレンMP4／7のプログラム・シフトとは？

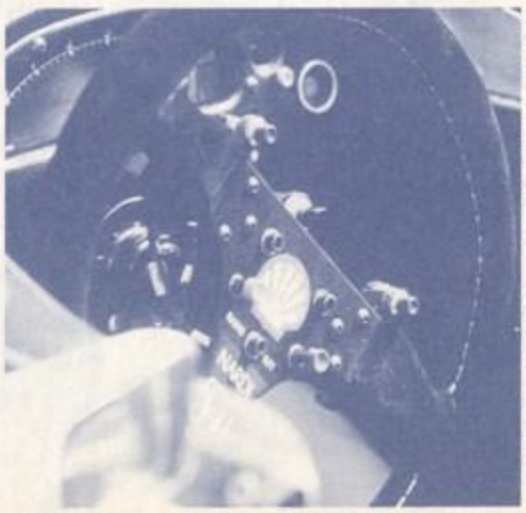
Q カナダGPでベルガーが優勝しましたが、優勝インタビューで、「プログラミング・シフトを使うことができなくなって、手でシフトしなければならなくなった」と言っていましたが、これはいったいどういうことなのでしょう？

東京都　ガーティ・バーガー　20歳

A チームから明確な発表があったわけではないので、真相は分からないのですが、プログラミング・シフトとは、あらかじめシフトパターンをインプットしておいて、ボタンを押すことによって、迅速なシフトチェンジを行おうというものようです。左の写真、ステアリングホイールのスポーク上部に3つの突起が付いています。これの両端のものが、どうやらプログラミング・シフトのスイッチのようです（中央はピットインした時などに用いるニュートラルのスイッチか!?）。例えば右のボタンには「5速ダウン」、左のスイッチには「4速ダウン」のプログラムが仕掛けてあるとします。急な減速を強いられる際に、ステアリング裏のシフトレバーを何回も叩いていては疲れますよね。さらにシフトチェンジの時間も遅れがちになりやすい……。でも左のボタンを押すことで6速は2速に、5速は1速に、右のボタンを押すことで6速は1速に、というような、"一気キャダウン"ができるわけです。

逆にギヤを一気に上げる必要はないので、これはどうやらシフトレバーだけで、行っているようです。また、もしかするとサーキットによっては、「3速ダウン」というプログラミングもできるのかもしれません。あくまでも推測ですが、これがマクラーレンの秘密兵器の中身です。なお、ステアリング中央のボタンは、左が無線用、右がオーバーテイクボタンです。

オム



ステアリングのスポーク上にある3つの突起がミソ

一発即答コーナー

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

Q 鈴鹿はもちろん、フランス、ベルギーGPなどは、同じ日にF3やF3000のレースが同じサーキットで開催されますよね。その時ピットはどうなるのですか？　まさかいちいちマシンを引っ込めるわけにはいかないと思うのですが……。

長崎県　大橋正幸　15歳

A 鈴鹿の場合、F3やシビックは西パドックからコースイン／アウトして、メインのパドックにはサインマンがボードを掲示するという方法を取っています。シルバーストンやマニークールの場合は、予選や決勝の時になるとサポートレースのマシンが奥のパドックから出てくる、というシステムを取っています。またスパでは、ラ・スルス手前にF1専用のピット、ラ・スルス先のメインスタンド前に古くからあるピットと区分されています。　（オム）

Q F1のTV中継で、そのレースのウイナーには「○○のテーマ」として曲が流れますが、これはドライバー全員決まっているのですか？　他のドライバーの分も教えてください。

山梨件　嵐の使者　22歳ほか多数

A フジテレビにたずねてみました。「だいたい決まっていますが、何の曲が流れるかは、TVをお楽しみに」とのことでした。もし、マンセル、セナ、ベルガー以外のドライバーが勝たなかったら、選ばれた残りの曲も"お蔵入り"ということになるようです。　（ミナコ）

Q 4月15日号のコリン・マクレーのインタビューによると、コリンの父親・ジミーは、イギリス・オープン選手権タイトルを5回も獲っているそうですが、それは何年のことですか？　またマシンも教えてください。

長野県　グッドRAC　17歳

A 英オープン選手権とは英ラリー選手権のことですが、ジミー・マクレーが同選手権のタイトルを獲得したのは'81年（オペル・アスコナ400）、'82年（同）、'84年（オペル・マンタ400）、'87年（フォード・エスコートRSコスワース）、'88年（同）です。ちなみにナビゲーターは'81〜'84年がマイク・ニコルソン、'87がイアン・グリンドロッド、'88年がロブ・アーサーです。そして3年後の'91年に、息子のコリンがデレック・リンガーのナビゲートで、スバル・レガシィRSを駆り同タイトルを獲得しました。　（かんの）

Q 7月15日号の小河さんのラストインタビューで「鈴鹿のシケインの下に県道が走っている」と書いてありましたが、それはどういうことなのでしょうか？

兵庫県　北野伊佐雄　18歳

A サーキットロードと平田町からくる道は、シェルのガソリンスタンド前で交差していますが、ここから御園地区方面へ行く道がシケイン（正確にはシケイン手前、さらには180R下）下をトンネルでくぐって延びています。トンネルを出た所が、西パドックや南コースなどへ行くための西ゲート。レースプログラムで確認してみるのもOKですが、一度歩いてみるのも面白いかも。　（ミナコ）

シュニッツァーは何屋さん？チューナーって何なの？

Q BMWのマシンを走らせる「シュニッツァー」という名を、よく耳にしますが、これは何をやっているところなのですか？　友達は「チューナーのことだ」と言うのですが、もしそうだったら、チューナーとは何なのでしょうか？

兵庫県　早坂昭彦　16歳ほか

A 「チューナー」とは、クルマのエンジンやボディワークに手を加え、オリジナルと異なる"ひと味違う"マシンを造る会社やショップ、ファクトリーのことで、ドイツ各地には、多くのチューナーが存在します。速度制限のないアウトバーンが、網の目のように張り巡らされたドイツでは、第2次世界大戦後から、エンジンチューンが盛んになりました。そして、エッティンガー、イルムシャー、クレマー、アルピナといったチューナーが誕生したのです。とりわけ、得意なメーカーを専門にして、レースでも大活躍を見せたのが、クレマー（ポルシェ）、ザクスビード（フォード）、イルムシャー（オペル）、シュニッツァー（BMW）、AMG（メルセデス＝元々メルセデスのレース部門にいた人間が興した）などおなじみの名前の所です。

現在シュニッツァーは、エンジンチューンのノウハウを生かし、BMWのワークスチーム格としてツーリングカーをメインに戦っています。　（K²）

クレマーはポルシェ専門

シュニッツァーはBMW専門

ロスのマシンに描かれた狐には意味があるの？

Q ロス・チーバーのマシンのサイドポンツーンには、狐のイラストが描かれていますが、これには意味があるのですか？　ロス・チーバー本人とは関係がないのですか？

大阪府　ロスをまねして菜食主義　20歳ほか

A レイナードのエンブレムには、REYNARDというロゴだけのもの、狐の絵が入ったものとがあります。つまり、この狐はレイナードのトレードマークということです。なぜこのマシンだけにマークが入っているのか？　なぜならロスのチームは、日本におけるレイナード・ワークスなのですから。

ちなみにレイナード製フォーミュラ・ミラージュのステアリングにも、この狐は描かれています。レイナードが将来F1に進出すれば、ノーズの先端にもこのマークが描かれるのかも……。　（ミナコ）

FMのステアリング中央にも

サイドポンツーン上に描かれた狐

エントリーのしきたり

R'on読んで、ふと気がついた疑問、TVみてオヤッ？と思ったこと、なんでもOK。ハガキにクエスチョンを書いて下記まで送ろう。

〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
レーシングオン編集部「アスキング　オン」係
住所、氏名、年齢、職業、コメントに加え、右の解答者を必ずひとり選んで明記してください。採用分にはR'onステッカーをお送りします。また往復ハガキなどによる個人的質問には、お答えしかねます。

答えきれなくてゴメン！

毎度恒例、掲載できずにごめんなさい、のコーナーです。ラメ入りマクラーレン、渡辺芳宏、白石圭、穴井和弘、岩崎栄寛、マーチのRRをつくりました、富岡善行、田辺直尊、赤坂健太郎、イタリアのツーリングカーも燃えるぜ、佐知子・大山・敬三、沢渡吉正、八王子のドン松五郎、山本ユキオさん他、どうもありがとう。今回はややハガキが少なかったけれど、次回以降は再び多くのハガキが到着することを期待しています。タイムリーな質問よろしく！

ASKING ON '92　解答陣はこの8人

ナカジ	カート グループC	「SWCやJSPC、ル・マンなどのスポーツカーレースに関する質問は私まで、おまけにKARTに関する質問も受け付けましょう。初歩的な事からオタッキーな質問までなんでもOK。そうそう、悩めるキミの人生相談、なんて来るわけないか」	かんの	ラリー 全日本F3000	「これまでラリーやダートラなどの質問にだけ答えてきましたが、これからはこれらいわゆる土モノに加え、国内のF3000もワタクシかんのが担当します。知らないこともしっかりと調べてお答えしますので、ドシドシ質問のハガキをどーぞ」
あられ	国際F3000 ヨーロッパもの	「今年は国際F3000に気合！　を入れるあられです。来年のF1ドライバーの変事、国際F3000のQならまかせなさい。その他、各国のF3やツーリングもOKです。たとえ恋愛関係のQであろうとも、私は謎の核戦も受ける！」	オム	F1 プラモデル	「ムフフ、今年はワタシにF1をまかせてください！　今シーズンF1に対する疑問はこのワタシが！（最近松浦明美に凝ってます）お答えしましょう。もちろん今までどおりオモチャ／ホビーに対する疑問もぜひワタシにやらせてください！」
ZAKi	アメリカもの	「IMSA、インディカー、NASCARなどなどアメリカンレースは見て楽しい！　当然よねー。で知ればもっと楽しいんだから、「なんだろう」にはすぐお答えします。アメリカンなレーシングワールドに誘ってあげる、待ってるよん」	は	F3	「今、日本のレースで一番面白い！　と思うF3のことならなんでもおまかせあれ。将来頂点に立つことを目標に一生懸命戦っている若武者たちのプライベートから、レギュレーション、メカニズムの話までなんでもOK。ドシドシ質問してね」
K²	Gr.A レトロ	「国内と海外のツーリングカーレースレトロものを担当している"レアもの好き"のKです。でもレトロって言ったって、さすがに20世紀初頭のレースのことはよく分からないので悪しからず。で、ハコならやっぱり全日本が一番得意かな」	ミナコ	入門カテゴリー その他	「なんでもかんでも聞いてください。分かる範囲でお答えしましょう。分からない範囲であれば、調べてなんとかお答えしましょう。編集長あての質問も私がやわって受け付けます。解答者に困ったときには、私を指名してくれればOK！」

CONSTRUCTOR

コンストラクター物語

[イーグル]

"あの"ジム・クラークが、内心ひそかに恐れていたドライバーは、ダン・ガーニーだった。1960年代を代表する長身で多才なカリフォルニアン。フェラーリ、BRMを経た後、ポルシェ、ブラバム、イーグルと3車種にF1GP初優勝をもたらし、スポーツカー・レース史上ひとつの頂点と言われる'67年ル・マン24時間ではフォード・マーク4をA.J.フォイトとのコンビで駆り優勝。さらにインディ500では'68～'69年と連続2位、リバーサイドでのストックカー・レースでは5勝を挙げた。

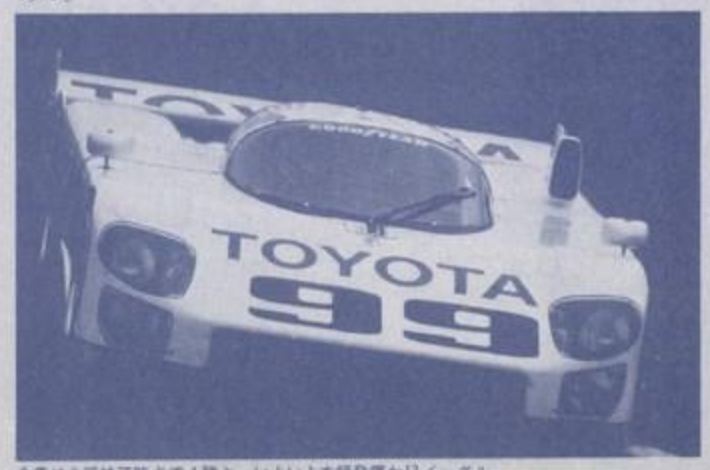
そんなガーニーがキャロル・シェルビー、グッドイヤー・タイヤの協力を得て、独自のワークショップを構えたのが'64年、そしてF1GPの新3ℓF1開始に合わせてコンストラクターとして名乗りを挙げたのが'66年。「AARイーグル」という名前が冠せられた。AARとはオール・アメリカン・レーサーズを意味し、イーグル＝鷲はアメリカの象徴でもある。レン・テリー設計の無駄のないスリムなボディ・ライン、尖ったくちばしを連想させるノーズ形状がイーグルの特徴だった。濃紺に白、最も美しいマシンのひとつと言えた。

'67年ベルギーGPでガーニー自らが操るイーグル・ウェスレイクが優勝した時、それは1921年にジミー・マーフィー駆るデューゼンバーグがフランスGPで勝って以来のアメリカ人によるアメリカ車のGPウィンという46年ぶりの偉業となった。イーグルとしてのF1GP活動は'68年一杯で中止されたが（トニー・サウスゲート設計、マグネシウム多用の新型F1計画はお蔵入りとなった）、その後'70年代半ばにはインディカー・レースで一大勢力となる。'73年インディ500では決勝出場33台中20台がイーグルによって占められたほどだ。しかしそれも、マクラーレンなどが台頭してくるにつれて、イーグルとガーニーの名前は登場の機会が少なくなってしまう。

'80年代に入って間もなく、ガーニー率いるAARが日本のトヨタとともに、サーキットの第一線に戻ってきた。北米のIMSA-GT選手権への進出を目指したトヨタが、そのパートナーとしてガーニー／AARを選んだのだ。最初はセリカで、続いて4気筒ターボのグループCカーでの参戦だった。

そして'89年、AARはIMSA-GTP用オリジナル・シャシーを完成させた。そして、そのネーミングはイーグルHF89・トヨタとされた。ここに再び、「イーグル」は復活したのだ。'91年にはオール・カーボン・シャシーの新世代GTPカーとしてイーグルMkIIIが登場、ジョン・ワード設計、ヒロ藤森が空力を担当した。'90年4勝、'91年3勝、'92年は8戦終了時で4勝。そのドライバー、フアン-マヌエル・ファンジオII世（F1GPの王座に5度就いたファンジオの甥）は、今年のIMSA-GTPチャンピオン有力コンテンダーだ。

ダン・ガーニー、61歳。過去の栄光と名声をもってすれば、サーキットから離れて悠々自適の生活を送ることだって、ロジャー・ペンスキーのように実業家としての道もあるだろう。だが彼は、自らの栄光を誇示するでもなく、いつも笑顔を絶やさぬ紳士として、チーム・リーダーとして、気さくなナイス・ガイのままサーキットにある。



今季は8戦終了時点で4勝と、いよいよ本領発揮か!?イーグル

Text/露戸理　Photo/Hiroshige Satta

技術は加速を止めない。
シューマッハーも、そしてケーニッヒも。

ケイニッヒは、シューマッハーをスポンサードしています。

天才を支えたドライビングシート。ケーニッヒ。

15歳でドイツのジュニアカートチャンピオンの座を獲得。'89年より参戦したF3やグループCでの目覚ましい活躍。'91年のF1デビューからわずか10戦で21ポイントの獲得、連続表彰台の快挙など。ドイツの若獅子の異名を持つ天才F1パイロット、ミハエル・シューマッハー。彼とケーニッヒの出逢いは、ケーニッヒ主催のレース『フォーミュラー・ケーニッヒ』レーシングスクールに参加した彼が、その才能の片鱗を示していた頃に遡る。そんな彼の走りに注目し、デビュー当時からスポンサードを続けてきたケーニッヒの慧眼は、現在までの華々しいレース成績が実証してくれた。

RSL4400/8800

医療用ベッドで知られる波状パッドを採用したデテンサーシステムを、フル・バケットタイプのドライビング・シートに搭載。脊椎を点で支えるため、腰痛や疲労を軽減し、安定したドライビング・スタイルを確立しました。

KÖNIG

●ドイツ・ケイニッヒ社 日本総代理店(株)極東 本社〒157 東京都世田谷区千歳台4-30-11 ☎03(3484)3121

FET

ES ROUND 5 ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP RACE IN AUTOPOLIS

童夢の一撃

国産シャシー、童夢F103がF3000初勝利をついに獲得!
余裕の独走で勝ったアピチェッラもF3000初優勝

第4戦まで、毎戦勝者が異なるという激戦の'92年全日本F3000は
約2ヵ月のインターバルをおいてこの第5戦から実質的な後半戦へと突入した
戦いの舞台となったオートポリスは梅雨前戦の影響を受け
雨と霧に見舞われてしまい、金曜、土曜はまったく走行することができず
日曜一日だけで、フリー走行から予選、決勝とすべてが行われることになった
そして強行スケジュールの中で行われた決勝は、今年5人目の勝者を生んだ
昨年まで国際F3000で活躍していたマルコ・アピチェッラは
スタート直後からトップに立つと、そのまま独走でチェッカーを受け
彼自身のF3000初優勝を飾るとともに
国産シャシーである童夢F103にも初勝利をもたらした
童夢シャシーが優勝し、そのポテンシャルを証明したことにより
'92年全日本F3000の後半戦は、ドライバーの争いだけではなく
ローラ対レイナード、そして童夢と
シャシーという面でも興味深い展開となりそうだ

全日本F3000選手権レース
in AUTOPOLIS

'92年7月19日／オートポリス／主催：㈱日本オートポリス、ジュピターレーシング&スポーツカークラブ（J.R.S.C.C）
Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta
Text/Makoto Ogushi, Adam Cooper

ALL JAPAN F3000 SERIES ROUND 5
ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP RACE IN AUTOPOLIS

RACE REPORT

by Makoto Ogushi 大串 信

悪天候に見舞われ 大幅に変更されたスケジュール

土曜日の朝、オートポリスへ向かう道は霧に包まれていた。ミルクロードという道の名にたがわず視界は濃密な白いガスに閉ざされ、行く手を捜し出すだけで精いっぱいという有様だ。阿蘇の外輪山を越えてオートポリスの入場ゲートをくぐっても状況は変わらなかった。

前日に予定されていた練習走行は、悪天候のためキャンセルされ、土曜日の朝へ順延されていた。しかし、土曜日も到底レーシングカーがコースを走ることのできるコンディションではない。霧で視界を確保することもできない上に、土砂降りの雨がコースを叩く。

結局練習走行も始められないまま、ドライバーズブリーフィングが召集され、そこで土曜日のスケジュールは前日に引き続きキャンセルとし、すべてのセッションは決勝日である日曜日へ順延することが決定された。

こうして、練習走行と公式予選と決勝レースという一連のセッションはすべて日曜日に詰め込まれることとなった。日曜日のスケジュールにもはや余裕はない。もし何らかの要因でセッションが2時間以上遅延すれば、決勝レースを正常に行うことは不可能になる。運営関係者には、もはや神頼みしか道は残されてはいなかった。

ところが日曜日になっても霧は去らなかった。午前8時30分から予定されていた練習走行は視界不良で30分ずつ1時間にわたって延期され、なんとか天候が回復するのを待つことになった。しかし関係者の思いが天に通じたか、9時を過ぎてとうとう霧が晴れ始めた。待ちかまえていたように各チームのピットでエンジンが始動され、暖機の音が響きわたる。オートポリスはようやくサーキットらしいざわめきを取り戻したのである。

練習走行で目立ったのは、ロス・チーバーと星野一義の困惑であった。どちらもマシンの操縦性に納得がいかない様子で、タイムが伸び悩む。反面、国産シャシーである童夢に乗るマルコ・アピチェッラと松本恵二が活発に走り回りタイムを短縮していた。

休む間もなく、公式予選セッションが始まる。さすがに2回のセッションをスケジュールに押し込むことはできず、1時間の長いセッションを1回という変則的な時間配分となっている。

公式予選は、フォルカー・バイドラー、マウロ・マルティーニ、エディー・アーバインといういまや予選上位の常連となった顔ぶれがペースを作って進んでいった。彼らの走りはすっかり安定して危なげがなくなった。日本のタイヤを使って日本のサーキットを走る方法をすっかり身につけた彼らを、無条件に「外国人ドライバー」と分類すべきではないかもしれない。彼らは日本人ドライバーが追い求める理想と同じものを見いだしたのだ。その点で彼らはもはや「外国人」ではなくなったと考えた方がいい。

結局アーバインが前回に引き続きポールポジションを獲得、バイドラーがそれに続いてフロントロウに並んだ。

もっとも今回は見慣れない男がバイドラーの後ろ、予選3位に食い込んで見せた。童夢に乗るアピチェッラだ。彼の乗る童夢は空力モディファイを受けてマシンのバランスが大幅に向上したという。5年間にわたって国際F3000選手権を戦い、'89年にはシリーズ4位につけた実力派であるアピチェッラは、ようやく望むだけの戦力を手にいれて、上位争いに加わってきたのである。

日本を代表するドライバー、星野は相変わらず操縦性に悩み、まったくいいところがないまま予選の限られた時間を送っていた。このところ星野の困惑する姿を見る機会が増えたように感じる。これまでは、ときにスランプに陥ってもそれを跳ね返すに十分と思えるパワーを全身から発散していたものだ。しかし今回の星野にはそれは感じられなかった。それほどにマシンの状態が悪かったのか、それとも星野自身が何か問題を抱えていたのか。

星野に代わって日本人ドライバーを引っ張ったのが黒沢琢弥である。彼はこれまでの童夢を新しいローラに乗り換えてこのレースに臨んでいた。黒沢はこのローラが気に入ったようで、コーナーをしなやかに駆け抜け、しかも最高速を伸ばして見せた。

黒沢に続いて日本人ドライバーの2位につけたのは松本だ。彼は空力モディファイを受けた童夢に乗って快調にタイムを短縮した。そして日本人として3番手につけたのは、こ

決勝ではリタイアしてしまったが、予選3列目を獲得した童夢の松本

バイドラーとマルティーニの2位争いはスタートから中盤まで続いた

今シーズン、まだ1勝も挙げていないマルティーニだが、今回2位を獲得、5戦連続入賞でついにポイントリーダーの座へ

オープニングラップを終え2周目に入る時にはすでに2位以下を引き離していたアピチェッラ。そしてストレートエンドには、スタート時の混乱でストップした星野のマシンが

のレースからヨコハマタイヤをブリヂストンタイヤに履き替えた鈴木利男である。彼は今年になって常に上位を走る強さを発揮しているが、その速さを結果として残すことができてはいない。タイヤの銘柄を替えたことがきっかけになって、悪い流れを断ち切ることに成功するのではないかと、多くのライバルや報道の注目が利男に集中していた。

公式予選で星野とともにまったく意外な走りを見せたのが、今年度全日本チャンピオンの最右翼に数えられたチーバーである。彼は、レイナードの操縦性を煮詰めることができず、いつもの切れ味鋭い走りを展開することができずにいた。しかも、セッション終わり間際に2回目のタイムアタックにかかった際、コース半ばにして5速ギヤにトラブルが発生、途中でアタックを打ち切らざるをえなかったのだった。謹差ながらポイントランキング首位にいるチーバーが4戦連続で並んできたフロントロウにもつけず、予選10位にとどまったのは大事件であった。これにより、シリーズはさらに混迷の度合を深めることが予想されたからである。

またもアーバインにスタートでトラブル発生

ここで、2戦連続でポールポジションについたアーバインの発言を紹介しておかねばならない。彼は、練習走行、公式予選と矢継ぎ早のスケジュールの苦しさに言及、オートポリスが日本のサーキットの中で最も好みであり、それはリズムに乗って流れるように走る自分のドライビングスタイルに適しているからだと言ったあとで、こう付け加えたのだ。

「決勝ではスタートで飛び出してそのまま逃げられればいいんだが、これまでなかなか上手くできなかったから、今回できるかな」

公式予選が終了して3時間後に決勝スタート合図が下された瞬間、アーバインの言葉を思いだした。というのも、アーバインはクラッチミートの直後に1速ギヤを飛ばして、グリッド上に立ち往生してしまったのだ。それはまさに前回のレースと同じ光景だった。

後方から、マシンの群れが猛然と加速しては先頭に停止しているアーバインのマシンを発見して衝突を避けようと右往左往する。どこからともなく悲鳴が起きる。

幸いにして前回のような追突事故は起きなかったものの、割を食った形になったのが星野であった。星野は前方に見つけたアーバインを避けようととっさに進路を右にとった。しかしそこにコースの余裕はなく、星野は4輪をグリーンに落とさざるを得なかったのだ。

星野は土ぼこりを上げながらグリーンを突進し、なんとかマシンをコースに復帰させようとした。しかしマシンは無情にもコントロールを失ってスピン、コースを横切って反対側のフェンス手前まではじき飛ばされてしまった。星野は即座にマシンをコースに復帰させようとしたが、今度はエンジンがストール。結局リタイア第1号として早々と戦列を去ってしまった。アーバインがスタートに失敗したため、その背後に並んでいたアピチェッラは前方に視界が広がって運よく真っ先に第1コーナーに飛び込むことに成功した。

アピチェッラを追ったのはフロントロウのバイドラー。以下マルティーニ、アンドリュー・ギルバートースコット、利男、黒沢と続く。利男は、直前にいた松本が電気系統のトラブルでピットスタートとなったため前方に空間が広がった上、その前にいた黒沢が1速から2速のシフトアップに失敗してもたついたため、一挙に順位を上げて上位に進出したのであった。

確かにフリー走行から童夢は好調ではあったが、まさかスタートで先頭に立つとは予想ができなかった。場内にいた多くの人々が群れの先頭に立って走り始めた青と白に彩られたマシンを見てとまどったに違いない。そしてそのとまどいは、1周目を終える前に驚きに変わっていった。アピチェッラは要領よく首位に立っただけではなかった。彼はじりじりと2位のバイドラーを引き離しにかかったのである。

バイドラーは、アピチェッラを追いかけると同時に後方からの追撃を押え込まねばならない立場にあった。彼を追いかけるのはチームメイトのマルティーニである。バイドラーとマルティーニは、コース全周にわたってテールtoノーズで格闘に入った。

この2台がつかみ合ったためにペースが落ち、ちょうど後方集団に蓋をする形となった。楽になったアピチェッラはひとり1分35秒台に乗せてさらに2位との間隔を広げにかかっ

スタートから アピチェッラが 飛び出し 早々に独走態勢を築く

中盤まで2位をキープしたバイドラーは3位でフィニッシュ。4ポイントを得てランキングはマルティーニに1ポイント差の17で2位

ローラにマシンをスイッチした黒沢は3番手からスタートしたのが……

ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP RACE IN AUTOPOLIS

た。この展開はアピチェッラと童夢にとって幸運だった。

スタートからアンダーステアが出て苦しかったという利男は、5周目のストレートでギルバートースコットに襲いかかり4位に進出、じりじりと3位のマルティーニとの間隔を縮めにかかった。利男の駿足はシリーズの折り返しを迎え、タイヤを履き替えても衰えることはなかったのである。

シフトミスをして一旦は後退した黒沢は、気を取り直して追い上げにかかっていた。彼のマシンは直線でライバルたちを圧倒する速さを持っており、スタート前のチーム関係者間の優勝者予想では多くの下馬評を集めていた。惜しくもスタートで出遅れたが、その速さは本物だった。14周目にギルバートースコットを捉え、さらに上位へ向けて加速していった。

前半、健闘していた田中にカルカスチがアタック

アピチェッラは一人快調に首位を走り続けて行く。

もっとも、後方ではバイドラーとマルティーニの格闘に利男が加わり、黒沢までがそれに追いつく構えを見せたことで、アピチェッラ追撃よりは2位争奪戦が当面の課題となっていた。このためアピチェッラはレース中盤から自分の意志でペースを落として首位確保に乗り出す余裕すら見せ始めた。

利男の追い上げはとどまるところを知らなかった。20周目の第1コーナーでマルティーニの懐を刺して3位へ進出、さらにバイドラーに迫った。このときには利男の2位奪取は時間の問題だと思えたものだ。

しかし、20周を過ぎて突然利男のマシンの挙動が落ち着きをなくした。アンダーステアとの戦いは利男を十分に疲労させていた。しかも、タイヤが消耗してグリップも失われつつあったのだ。

一旦はバイドラーに迫った利男は、24周目の第2ヘアピンでマルティーニの逆襲を受けて力なく3位を明け渡し、5位の黒沢と4位争いの戦いを始めることとなった。

しかし速いながらも結果を残せない利男の不運はこのレースでも続いた。再三にわたって利男に攻めかかる構えを見せタイミングを測っていた黒沢が、35周目の第2ヘアピンでついに勝負に出たのだ。

「その周の第1コーナーで並びかかったとき、利男さんがこっちに視線を向けたので、もう抜かせてくれるものだと思い込んでしまった。第2ヘアピンでインに突っ込んだらそこに利男さんが寄ってきて追突してしまった。こちらに慎重さが欠けていた」と黒沢は反省する。黒沢は右フロントタイヤを利男の左リヤタイヤにぶつけ、利男のマシンはコースの外に押し出され黒沢のマシンはプッシュロッドを折って双方ともレースから脱落するはめになってしまったのだった。

一挙に有力日本人選手2人が消えたものだから、またもやレースの上位は外国籍ドライバーが群れなすこととなった。この中で健闘したのが服部尚貴だ。彼は黒沢の後ろにつけて淡々と周回を重ねていた。「決して満足できるレースではなかったけれど、予選順位を考えればいい結果かもしれない。レース終盤、コーナーで燃料が偏るとガス欠症状が出るようになってペースが落ちた。それでギルバートースコットとカルカスチには先に行ってもらったんだ。あのトラブルさえなければ、あとひとつやふたつは前にいけたんだけどね」

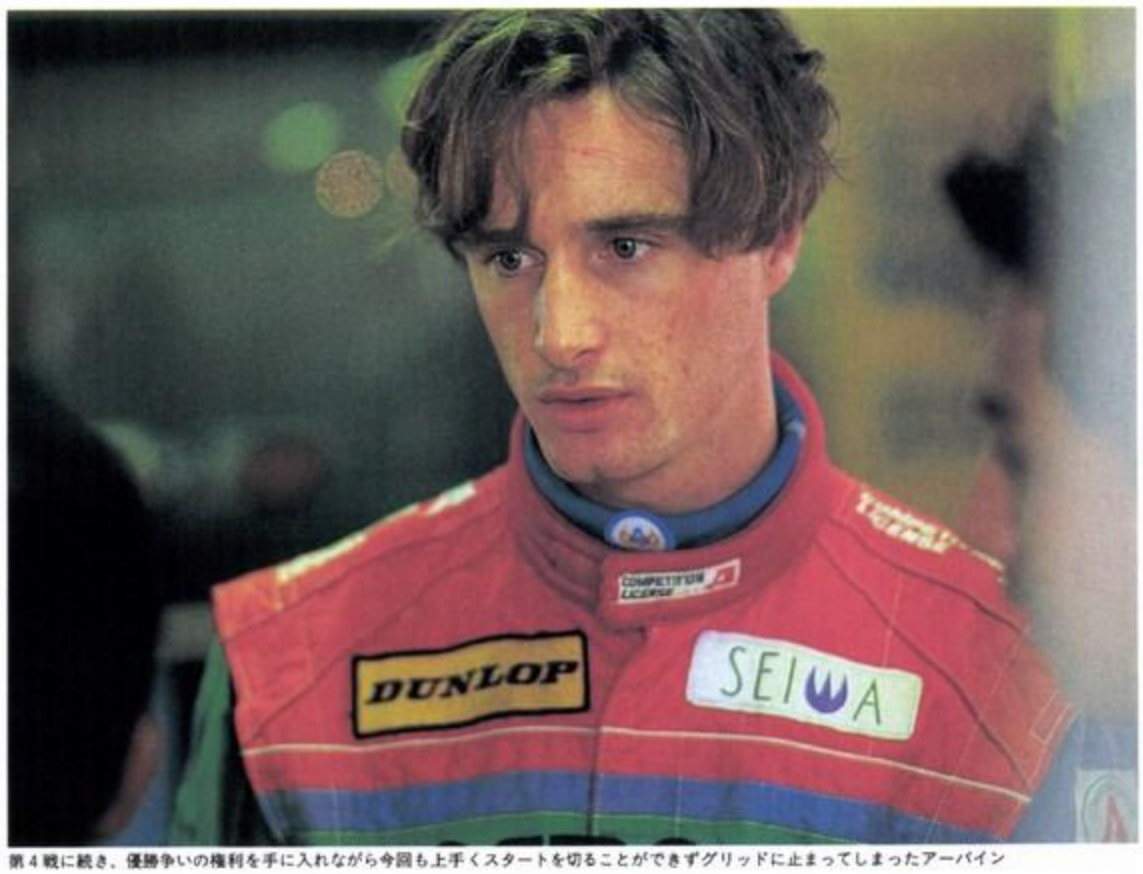
こうしてレースの決着はついた。アピチェッラは童夢F103のコクピットから高々と両手を突き上げてフィニッシュ。とうとう今年の全日本F3000選手権はシリーズ第5戦にしてなんと5人目の優勝ドライバーを生み出してしまったのだった。

しかもこの勝利は、レイナード、ローラに続いて童夢が3台目の優勝シャシーとなった瞬間でもあった。

本格参戦を開始して1年半、童夢はついに国産シャシーとして初めてF3000レースでの優勝を遂げたのである。表彰台前に戻って

今シーズン5人目のウイナーが誕生しタイトル争いはさらに激しさを増す

今回からBSを履く利男が2位争いに加わりレース中盤を盛り上げた



第4戦に続き、優勝争いの権利を手に入れながら今回も上手くスタートを切ることができずグリッドに止まってしまったアーバイン

FREE TALK from アンクル

61

N1耐久夏の陣はTI・筑波では結果を出すゾ

N1耐久レースも前半戦のビックイベントである富士6時間耐久レースも終了し、TI300km・筑波12時間の夏の陣に突入してゆく。我がチームは、予算の関係で、この2つのレース共、1カーエントリーの予定である。

TIには旧型を、そして筑波には新型を投入する予定だ。これは、エンジンやミッション、などのローテーションを考えてのことであったが、TIでは旧型の方がタイムが出るらしい、何て情報が入ってきており、思わず、ラッキーといった心境である。このラッキーを、ぜひ結果に結び付けたいな、なんて考えているところだ。

それはさておき、今年前半戦の反省をしてみたい。先ず緒戦の鈴鹿。練習ではいいタイムが出たものの、予選では他車を引っ張ってやったりしてリズムを乱し、思った程タイムが出ず、グリッドを下げてしまった。そして決勝では、第2ドライバーとのタイム差が大きいことが頭を支配しすぎ、あせりもあって、混乱の中で前走車を抜くのに失敗し、左フロントをぶつけられ、それが原因で、レース初のリタイヤ。

続く仙台ハイランドでは、新型を初投入、最後の煮詰めで、なかなかセッティングが思うように決まらずに、予選となってしまう。決勝直前まで悪あがきを続けるが、今一歩。決勝では逆に、慌てず焦らずで、義務周回数最多に近くまで私が引っ張る。練習走行が少なかったのにしびれを切らしたのか、瀬在君も爆発パフォーマンスを見せてくれ、結構いいペースで周回し、今後に希望を繋ぐクラス6位をゲットできた。

そして富士6時間。富士が苦手な私に、たくさん走っている瀬在君。予選は天候の読みが失敗し、瀬在君の小判鮫走行のおかげで9番手。

決勝は目まぐるしく変る天候に、私の頭脳コンピューターが付いていかずに、タイヤのミスチョイス。ドライバー交換時に、いくら『ドライ!』といわれても、頭としてウェットで行くべきであった。そしてあげくの果てはスピン。

予定外のブレーキパッドの交換もあって、一時はクラス2位を走行していたのだが勿体ない。

こんな具合の前半戦であったが、つまらない車両トラブルがないのが自慢。メカニック達はとてもよくやってくれている。その努力に報いるためにも後半戦でいい結果を上げなくては。

開幕戦で見せたあの圧倒的な強さの影すらも見えなかった今回のチーバー。完走は果たしたもののポイント圏には遠い13位

きたアピチェッラが報道陣に取り囲まれるのを見ていた童夢のメカニックたちは、ひとごとのように「すごいよ」「すごいよ」と繰り返していた。反応が単調な分、彼らの喜びと興奮の深さが感じられた。

天候に振り回されたオートポリスのレースは無事終了した。しかしその結果、シリーズの混乱はさらに深まった。これまでのポイントリーダー、チーバーはまったくいいところなくこのレースに敗退し、5戦連続でポイントを獲得したマルティーニがとうとうチーバーに追いついてシリーズの先頭に立った。といってもマルティーニの得点はわずか18点にすぎない。

得点を記録したのは16名を数える。毎レース平均3人以上がシリーズ初得点を獲得する勘定だから、いかに今シリーズが混乱しているかがわかる。これまで無得点でも、うまくいけばわずか2戦でシリーズ首位に届く計算になる。当初、王座を争うと思われたチーバーと星野はそれぞれシリーズ3位と8位に後退してしまったが、まだ十分に王座は射程距離内にあるのだ。

シリーズをさらにかき回す結果となった決勝レースが終った直後から、オートポリスには再び霧が迫りだしていた。日没の頃には霧は早朝のように再びすっかりコースを包み込み、オートポリスを白いミルクの底に沈めてしまった。まるで、シリーズをさらなる混乱に陥れた責任を感じたオートポリスが霧の中に隠れてしまったように見えた。

中盤まではダニエルソンと8番手争いを展開したチーバーだがスピンで後退

終盤トラブルに見舞われたが日本人最上位の6位を獲得した服部は、ランキングでも日本人最上位の6位

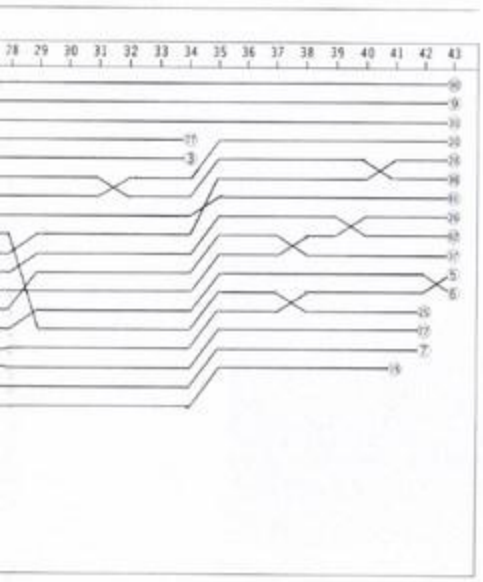
アンクル＝山内伸弥(やまうち・しんや)

1951年11月14日生まれ。過去に6度の全日本ラリーチャンピオンに輝き、91年、7年振りに7度目の全日本ラリーのタイトルを手中にした日本を代表するラリースト。海外ラリーにも積極的に参戦。86年マレーシア・ラッキーストライクラリーで2位入賞、91年WRC・RACラリーで日本人最上位の総合15位完走を果たす。また89年以降グループAレース、N1耐久レースにも参戦。レース活動も本格的となり唯々意気盛んなアンクルである。

BP潤滑油日本総代理店
ペトロルフ インターナショナル株式会社
本社 〒102 東京都千代田区麹町4-5-21 ☎03 3265 1711
大阪支店 〒550 大阪市西区西本町1-3-10 ☎06 536 1701
※このコーナーへのお便りを、ペトロルフインターナショナル㈱「アンクル係」までお寄せください。お送りいただいた方には粗品をプレゼント致します。

STARTING GRID

▲	
16フォルカー・バイドラー 1'30'848	11エディー・アーバイン 1'30'560
3黒沢　琢弥 1'31'092	10マルコ・アピチェッラ 1'31'065
8松本　恵二 1'31'525	9マウロ・マルティーニ 1'31'245
27鈴木　利男 1'31'854	22ロランド・ラッツェンバーガー 1'31'635
25ロス・チーバー 1'32'435	23アンドリュー・ギルバート-スコット 1'32'221
40田中　実 1'32'505	14関谷　正徳 1'32'444
39中谷　明彦 1'32'689	5ジェフ・クロスノフ 1'32'546
26和田　孝夫 1'32'954	18服部　尚貴 1'32'872
28パウロ・カルカスチ 1'33'200	19星野　一義 1'33'071
6和田　久 1'33'503	7高橋　国光 1'33'395
37ミカ・サロ 1'33'669	15トーマス・ダニエルソン 1'33'617
35藤永　敬通 1'34'292	12中野　信治 1'33'805
36柏谷　俊二 1'35'128	21トム・クリステンセン 1'34'839



まずスタートでは、すぐ前にいたポールポジションのエディーのマシンが遅かったので、右からパスした。そうしたらフロントロウ・アウト側のフォルカーもスタートに失敗したみたいで、僕がトップに立てたんだ。自分のマシンを走らせることだけに集中して2周を走り終えると、楽に後続を引き離すことができていて、その後はレースをコントロールすることができたんだ。マシンは素晴らしかったし、タイヤも非常に良かった。自分でも信じられないよ、後続のマシンを1周につき2秒も引き離すことができたなんて。

25秒のリードを築いてからペースを落とした理由だけど、これまでのF3000レースでは僕がトップに立つと必ず何かトラブルが起こったものだから、トラブルが起こらないようにできるだけゆっくり走行しようとしたんだ。これまではただ単にアンラッキーだったのだと思う。今回はマシンをハードに走らせる必要もなかった。残り10周で2位マウロとの差が6〜8秒になった時、完全にイケると思ったね。マウロが僕を捕らえようとした時、僕は2周プッシュしただけだった。そうしたらマウロは僕を捕らえるのは無理だとわかったんだろう、それ以上ハードにプッシュしてこなくなったよ。

僕は勝つために日本にやって来たにことに違いはないんだけど、ちょっと変な感じだよ。勝ったのは1986年にF3で優勝して以来のことなんだ。レースに勝つというのがどんな感じなのか、忘れてしまっていたよ。僕はヨーロッパのF3000で最も経験を積んだドライバーだと思うけど、その分問題もあったんだ。表彰台には何度も登ったけど、優勝することはできなかった。バーミンガム、ポー、バッレルンガでトップに立ったけど、いつも何かトラブルが起きて優勝とは無縁だった。

それにまさか今年は勝てると思ってなかったよ！　良いレースができるとは思ったけど、日本で最初の年に勝てるとは思っていなかった。日本もヨーロッパもプロフェッショナルだが、流儀が違う。本当に楽しんでやってるよ。

とにかく日本に来て勝つことができて本当にうれしいよ。

まさか日本に来て1年目で勝てるとは思ってなかったよ
——マルコ・アピチェッラ

PADDOCK TOPICS

サーキットはこのような濃霧に包まれ金曜、土曜のスケジュールはすべて中止に

●大幅に変更されたタイムスケジュール

レース期間中、オートポリスは悪天候の影響を受け、大幅なスケジュールの変更を強いられることとなった。まず、予選前日の金曜日には練習走行が予定されていたが、サーキットが雨と霧に見舞われていたために、やむなくキャンセルされた。金曜日の時点では、この練習走行は、翌土曜日の予選の前に、20分間行われることになった。しかし、土曜日の天候も雨。それも時折、雷を伴い激しく降る。サーキットは霧がかかったというよりも、すっぽりと雲に覆われてしまったかのように、深い霧に包まれてしまったのだ。結局、この日も予定されていたスケジュールすべてが雨に流されてしまった。そして、ふたつのN1レースの開催が中止され、FJ1600とF3000の2レースだけが、日曜日1日のみで、予選・決勝が行われることになった。日曜日は朝8時30分からのF3000フリー走行で始まるタイムスケジュールが組まれていたが、雨こそは降っていないもののサーキットは霧に包まれていた。日曜日のスケジュールはギリギリで組まれていたために、2時間遅れると、実質レースの開催は不可能になる。ドライバーの中からは、「これじゃレースはできないよ」と言った声も聞こえていた。タイムスケジュールは30分遅らせられることになり天候の回復が待たれることになった。さらに30分後、天候の回復は思わしくなく、再び30分、合計1時間、スケジュールが延ばされた。いよいよレースは中止になってしまうのか……と思われたが、ようやく9時過ぎになって徐々に霧は晴れ始め予定より1時間遅れてフリー走行が開始。この後は、前日までの悪天候が信じられないぐらいの好天となり、ハードスケジュールではあったものの、決勝まで無事、開催されたのだった。

●ネルソン・ピケが車椅子でオートポリスに

インディアナポリス500の予選中にクラッシュ、両足を骨折するという重傷を負い、ドライバー生命が危ぶまれていたネルソン・ピケがオートポリスに姿を現した。ピケは、サーキット内にあるネルソン・ピケ・ミュージアムのオープニング・セレモニーに出席するために、来日。もちろん怪我は完治していないために、車椅子を使っての移動となっているが、ピケ本人も「私はインディでのクラッシュで足を骨折してしまったが、今はご覧のとおり元気です。今年中には怪我を完治させて、来年オートポリスでF1が行われる時にはぜひ出場したい」と語っている。また、ウエルカム・パーティーに出席したり、ロータス時代のチームメイトである中嶋のピットを訪問するなどもしていた。

●マシン改良＆変更

約2ヵ月という長いインターバルをおいて開催されたこのレースでは、多くのマシンが改良を受けて姿を現した。中でも目立っていたのは、関谷のレイナードのフロント・ウイングと、同じくレイナードを駆る服部のエアインテーク。この他にも利男のローラはニスモ開発の足まわりに、また童夢も前後ウイングにデュフィーザーと空力関係を変更するなど、様々な変更が施されていた。そして、ついにこのレースから中野がマシンをレイナードにスイッチ。このため、日本におけるラルト・ユーザーは藤永だけとなってしまった。

●二人のピンチヒッターが登場

以前のニュースでもお伝えしたが、このレースから3レースに限り、ナビコネクションは舘善泰に代わってクリステンセンを起用した。また、今回は同日にTIで開催されたN1耐久に出場している福山英朗に代わって柏谷俊二が出場した。

F3000デビューを果たしたクリステンセン

ピケは予想以上に元気な姿で現れた

見慣れない登場板が装着された関谷のマシン

ALL 28 DRIVERS

それぞれの第5戦

R.リデル　今回はチームがマシンを用意できず欠場。セルモでは「亡くなった小河さんのためにも、マシンを新たに購入してレースを続ける」と今後のゼッケン2のマシンを走らせる意思があると説明している

J.クロスノフ　スタートは良かったが第1コーナーでラッツェンバーガーと接触。このためピットに入りフロントタイヤを交換。「鈴鹿の2＆4でクラッシュして以来、リスクは犯さないようにしていたんだけど……」

高橋　国光　19番手からのスタートとなるがシグナル点灯直前にエンジンがストップ。最後尾からのスタートとなった「スタートに備えて回転を上げる前だったけどエンジンが止まってしまった。生まれて初めてだよ」

M.マルティーニ　予選は2セット目のQタイヤでスピンしてしまい不本意な5番手。レースでは、バイドラーをパスするのに手間取りトップのアビチェッラをとらえることはできず。しかしランキングではトップに浮上

E.アーバイン　ポールポジションは獲得したが、スタートラインで1速と2速を失い最下位に。「2速がなかったので、低速コーナーがうまくいかなかった。これでは誰もオーバーテイクすることができなかっただろう」

藤永　敬道　日本で1台のラルト・ユーザーとなってしまった。24番手からスタートし一時16番手までポジションを上げるが、ホイールナットの破損でピットイン。このため最後尾に落ちてしまったが、18位で完走を果たす

古谷　直広

欠場

A.ギルバート-スコット　「タイヤを労って走行していると、タンクが軽くなってくるにつれてバランスがよくなってきた」利男と黒沢のクラッシュ、そして服部がスローダウンした後、4位に浮上しフィニッシュ

R.チーバー　2セット目の予選タイヤの時にミッション・トラブルが発生し8番手からスタート。「マシンは致命的なものだった。セッティングが上手くいかなくてバランスが悪い上に、ブレーキ・トラブルも抱えていたんだ」

T.クリステンセン　テストではいい結果が出ていたローラだが、本番ではハンドリングが悪く最後尾からスタート。レースではフル・ディスタンスを走りきり、14位。「F3と比較するとハードだということがわかった！」

粕谷　俊二　同日にTIサーキットで開催されたN1耐久に出場している福山英朗に代わって出場。しかし、悪天候のためにほとんどぶっつけ本番となった。決勝ではアクセルワイヤーにトラブルが発生し9周でリタイア

T.ダニエルソン　このレースからレイナードで出場する予定になったが、富士でのタイヤテストで壊してしまい今回はローラで出場。レース後半オイルの白煙を上げオレンジボールが提示。しかしこれを無視してしまった

鈴木　利男　今回からタイヤをブリヂストンにまた、足まわりもニスモ製のものに変更。しかし、満足いくセッティングが出せないまま決勝を迎える。一時3番手に上がりレースを盛り上げたが、34周目に接触されリタイア

服部　尚貴　レース終盤、ガス欠に似た症状が出てしまいペースが落ちてしまう。ラスト3周となったところでカルカスチの先行を許してしまい6位でゴール。しかし、1ポイントを加算し、ランキングでは日本人トップ

黒沢　琢弥　今回からマシンをローラにスイッチし予選では「2回シフトミスをしてしまった」が、3番グリットを獲得。決勝ではスタート時にシフトミス。その後追い上げを見せるが、34周目に利男と接触しリタイア

和田　久　予選は1分33秒503で20番グリットからのスタート。オープニングラップでポジションを16番手にアップ。その後もコンスタントに走行を続けた。最終ラップにクロスノフにかわされたが、12位で完走を果たす

松本　恵二　童夢は好調で3列目のグリットを確保。しかし、決勝ではフォーメイションラップに入る前に、バッテリーのトラブルからエンジンが止まってしまいピットスタートとなってしまった。結局17周目でリタイア

V.バイドラー　序盤マウロと2位争いを展開。「マウロのパスの仕方は凄かった。本当にギリギリだったよ！」終盤、タイヤのグリップを失いペースは落ちてしまったが、利男と黒沢のクラッシュで3位の座を獲得した

中野　信治　今回からシャシーをレイナードに変更。先に富士で行われたタイヤテストでシェイクダウンを行っていたが、オートポリスではもちろん初めて。決勝ではエンジントラブルにより12周でリタイアとなった

関谷　正徳　今回チームはレイナードのウイークポイントであると言われる回頭性を向上させるために、フロント・ウイングを改良。予選11番手からのスタートとなったが、クラッチトラブルでほんの数mでレースを終えた

星野　一義　予選から精彩を欠き、17番グリットからのスタート。スタートでは止まっているアーバインを避けてグリーンに飛び出し、姿勢を崩してスピン。その後、コースに復帰したもののエンジンがストールしリタイア

R.ラッツェンバーガー　1コーナーでクロスノフと接触。2周の間4位を走行するが、低速コーナーでスピン。「1コーナーで大きな音が聞こえた。ミラーでウイングが壊れているのは分かっていたんだけどね」

和田　孝夫　タイヤテストでは良い感触を得ていたものの、予選ではセッティングが合わず16番手からスタート。決勝では「アーバインのスタートでの混乱を避けるために、アクセルを抜いたらみんなに抜かれてしまった」

P.カルカスチ　予選は思わしくなかったが、レースではポジションを上げ、残り2周というところで服部をパスし5位。入賞は富士での優勝以来のこと。「レースに向けていろいろと変えたが、それで良くなったようだ」

M.サロ　テストでは使用していないタイヤを試したが、期待したものは得られなかった。「バランスが悪かった。1コーナーでたくさんのマシンがグリーンに出ていたので、1周目の終わりには12位に上がっていたんだ！」

田中　実　1分32秒505の予選タイムで12番グリットからスタート。序盤、9位にポジションを上げるがその後やや後退してしまう。中盤は和田孝夫と激しく競り合う。最終的には和田の後ろ、9位でゴールを迎えた

M.アビチェッラ　予選で3番手を獲得、レースでも速さを証明した。序盤から独走態勢を築き完全にレースをコントロール。これは童夢シャシーの初優勝であり、アビチェッラにとってもF3000出走59回目の初優勝だった

中谷　明彦　昨年、このオートポリスでポールtoウインのF3000初優勝を飾ったが、今回は14番手からのスタート。オープニングラップで9番手にまでポジションを上げるが、3周目、ミッション・トラブルでストップ

RESULT

ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP Rd.5

7月19日(予選・決勝)／オートポリス／観客数:39,900人／天候:曇り／気温:24.0℃

POINT STANDING

順位	ドライバー	第1戦 3／8	第2戦 4／12	第3戦 5／10	第4戦 5／24	第5戦 7／19	第6戦 8／2	第7戦 8／16	第8戦 9／6	第9戦 9／27	第10戦 10／18	第11戦 11／15	総得点
1	マウロ・マルティーニ	1	4	6	1	6							18
2	フォルカー・バイドラー	4	0	0	9	4							17
3	ロス・チーバー	9	0	0	6	0							15
4	エディー・アーバイン	0	3	9	0	0							12
5	パウロ・カルカスチ	0	9	0	0	2							11
6	服部　尚貴	3	0	2	4	1							10
6	マルコ・アビチェッラ	0	0	1	0	9							10
8	星野　一義	6	0	0	0	0							6
8	トーマス・ダニエルソン	0	6	0	0	0							6
8	アンドリュー・ギルバート-スコット	0	0	0	3	3							6
11	ロランド・ラッツェンバーガー	0	0	4	0	0							4
12	ミカ・サロ	0	0	3	0	0							3
13	黒沢　琢弥	2	0	0	0	0							2
13	和田　久	0	2	0	0	0							2
13	小河　等	0	0	0	2	0							2
16	リカルド・リデル	0	1	0	0	0							1

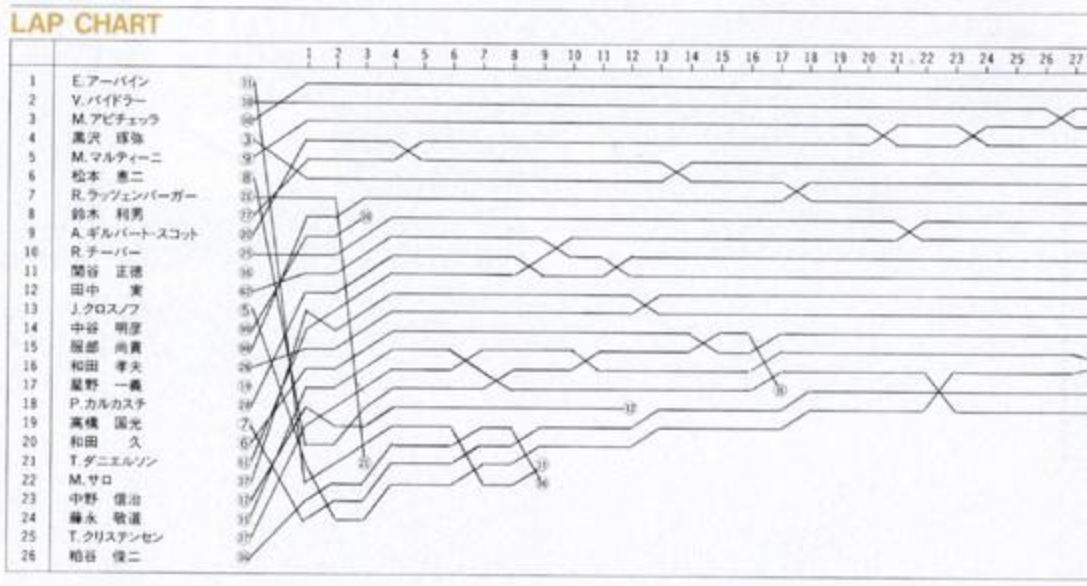
RESULT

●4.674km×43周＝200.928km　予選出走26台・決勝出走26台・完走16台

								ベストラップ
1	⑩M.アビチェッラ	オムロン ダンロップ F103	童夢F103・無限	DL	43周	1'08'48'395		1'34'603
2	⑤M.マルティーニ	アコム エボリューション T92	ローラT92／50・無限	BS	43周	1'08'50'935		1'34'225
3	⑭V.バイドラー	KAWAI STEEL T92	ローラT92／50・無限	BS	43周	1'09'04'551		1'34'241
4	㉑A.ギルバート-スコット	KYGNUS, TONEN, LOLA	ローラT92／50・無限	BS	43周	1'09'42'027		1'35'589
5	㉘P.カルカスチ	ALEXEL-92D	レイナード92D・無限	DL	43周	1'09'51'904		1'35'609
6	⑥服部　尚貴	TOSTEM REYNARD 92D	レイナード92D・無限	BS	43周	1'09'56'094		1'36'423
7	㊱T.ダニエルソン	SUNTORY 無点 LOLA	ローラT92／50・フォードDFV	DL	43周	1'10'03'210		1'36'003
8	㉖和田　孝夫	NISSEKI レイナード92D	レイナード92D・無限	BS	43周	1'10'03'489		1'35'980
9	㊸田中　実	PLUS LOLA T92／50	ローラT92／50・フォードDFV	DL	43周	1'10'09'980		1'36'638
10	㉜M.サロ	アドレーシング レイナード92D	レイナード92D・無限	YO	43周	1'10'10'761		1'36'454
11	⑤J.クロスノフ	メイテック DL スピードスターT92	ローラT92／50・無限	DL	43周	1'10'21'636		1'35'544
12	㉖和田　久	CAPCOM LOLA T92	ローラT92／50・無限	DL	43周	1'10'23'338		1'36'891
13	㉙R.チーバー	プロミス REYNARD 92D	レイナード92D・無限	BS	42周	1'08'57'501		1'35'927
14	㉑トム・クリステンセン	ALEXEL-T92	ローラT92／50・無限	DL	42周	1'09'16'014		1'37'607
15	⑦高橋　国光	ADVAN LOLA MF308	ローラT92／50・無限	YO	42周	1'10'11'009		1'36'174
16	⑱藤永　敬道	RALT 24J 無限	ラルトRT24・無限	BS	41周	1'09'58'526		1'38'179
	⑦鈴木　利男	UNIVERSAL LOLA	ローラT92／50・フォードDFV	BS	34周	アクシデント		1'35'474
	③黒沢　琢弥	CABIN T92 DFV	ローラT92／50・フォードDFV	BS	34周	アクシデント		1'35'333
	⑧松本　恵二	ダンロップ 童夢 F103	童夢F103・無限	DL	17周	電気系		1'36'869
	⑱中野　信治	PIAA REYNARD 92D	レイナード92D・無限	BS	12周	エンジン		1'38'071
	㉛E.アーバイン	コスモオイル ローラT92 無限	ローラT92／50・無限	DL	9周	ミッション		1'37'073
	㊻粕谷　俊二	チーム ノジ ローラT92-50	ローラT92／50・無限	DL	9周	アクセルワイヤー		1'38'615
	㊾中谷　明彦	TOSTEM REYNARD 92D	レイナード92D・無限	BS	3周	ミッション		1'38'017
	㉑R.ラッツェンバーガー	KYGNUS, TONEN, LOLA	ローラT92／50・無限	BS	3周	アクシデント		1'38'368
	㊹関谷　正徳	レイナード92D JUDO ハヤシ	レイナード92D・ジャッド	BS	0周	クラッチ		――
	㊾星野　一義	CABIN 92D 無限	ローラT92／50・無限	BS	0周	エンジンストール		――

・優勝スピード：175.051km／h
・最速ラップ：マウロ・マルティーニ（ローラ・無限）　1'34'225　178.577km／h
・ラップリーダー：1～43＝マルコ・アビチェッラ
NEXT ROUND：全日本F3000選手権第6戦　8月1～2日 NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.2 SUGO INTER FORMULA（香生）

LAP CHART



大逆転の予感

ビルヌーブ、今季2勝目を勝ち取り レイドに8ポイント差まで迫る

全10戦で戦われる'92年の全日本F3選手権もこのMINEの1戦ではや7戦目シリーズが折り返し点を迎えた頃には、開幕4連勝を飾ったレイドがすでに'92年のシリーズを手中に納めたと誰もが思っていたポイント面を含めて考えても、それほどレイドの4連勝は大きなものだっただが、第5戦仙台でビルヌーブが彼自身にとっても初めての勝利を飾り風向きが少々変わってきた。そして今回のMINEで2勝目を挙げついにレイドに8ポイント差まで迫ってきた。残り3戦、果たして逆転はなるか

'92全日本F3選手権第7戦　レースオブフォーミュラジャパン　7月11～12日／MINEサーキット

Text/Naotsugu Mihori　Photos/Toshiki Kobayashi

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP ROUND 7

❶仙台に続きスタートを失敗した⑨リデル。反対にロケットスタートを決めたのはイン側スタートの③レイドだった。そしてリデルの後ろ、2列目からレイド同様に好スタートを切った⑦田中がリデルをおびやかそうとする
❷そして1コーナー手前では③レイド、⑨リデル、⑦田中が並走となるが、1コーナーでレイドがトップを奪い、リデル、田中と続く

紺色のレーシンググローブをはめた右手を高々と掲げ、ジャック・ピルヌーブは今季2勝目のチェッカーフラッグを受けた。これまでの今季全10戦中7戦が終了した。これまでのシリーズを振り返ってみると、ピルヌーブは全レースでポイントを獲得しているのがわかる。しかも、開幕戦の6位1ポイントに始まり、第2戦は4位で3ポイント、第3～4戦は3位で4ポイント、第5戦目で優勝の9ポイントを得る。第6戦は再び3位で4ポイントをとどまったが、今回再び9ポイントを挙げ、これで圧倒的有利と目されていたポイントリーダーのアンソニー・レイドに8ポイント差と迫ったのである。ピルヌーブは初めての日本のレースで着実に成果を残してきている。今回ポイントを取れなかったレイドに比べ、ピルヌーブの追い上げムードはこれでできあがった。

雨中の予選、リデルがポールを奪取

沖縄や九州の南部では梅雨明けをしたが、ここ山口県はまだ梅雨の真っ直中にあり、しかも、突如大粒の雨が激しく降ったかと思うとぱたりと止んで、そのうちに日が差し込み路面を乾かそうとする。そんな気まぐれな天気に、各チーム、各ドライバーたちは翻弄させられることになった。

予選1回目はウエットコンディションで始まったが、途中、雨が小降りになってレコードライン上の水溜まりが少なくなってきた。この間に一気にタイムアップを果たしたのが、レイドだ。1分39秒641のタイムで暫定ポールとなる。0・13秒差でトム・クリステンセンが続いた。さらに、石川朗、本山哲、ミカ・サロまでが同じ39秒台に入れている。この一瞬の間隙のあと雨は再び激しさを増し、コース上は再び完全なウエットコンディションとなった。

そして、予選2回目はドライコンディションの中で始まろうとしていた。インターバルの間に天候は曇りで安定したかに見えた。ところが、F3の予選がまさに始まろうとした頃に雨がパラつきだす。さらにコースインの仕方で問題が生じ、予選開始から15分間のタイムアタックは無効となった。理由は、コースインに際し各マシンは各々のピットから走り出し、事前にピットレーンへマシンを並べないようにとの申し合わせが反古にされたためだ。一部のチームの身勝手で割りを食ったのはトムスの面々だった。ドライセッティングに賭け、わずか5分間のドライコンディションの中で出した好タイムが台無しになった。

仕切り直しの予選が始まった頃には雨は本降りとなっていて、路面コンディションは完全なウエットとなっていた。もはや午前中のタイムを上回るのは難しいと思われた。とくに、ドライコンディションに賭けたチームは落胆せずにはいられなかっただろう。しかし、空は徐々に明るくなりはじめ、雨は小降りになり、予選終了間際の5～10分の間に路面状況は急速に良くなっていった。

ここでタイムを上げてきたのはやはりレイドだった。すでにトップタイムを出していたレイドだったが、ラスト3分の掲示を見て最後のアタックを行うべく前を走るマシンとの間隔を十分にとった。そして、最終ラップへ向けてタイムアタックを開始する。1周をクリアラップで終え、予選終了のチェッカーフラッグを受ける。タイムは、1分38秒938。自らの午前のタイムを0・7秒縮めて暫定ポールを正式なものとしたかにみえた。ところがその直後、同じように最終ラップにタイムアタックを敢行したリカルド・リデルがレイドのタイムを0・05秒上回って、今季2度目のポールポジションを決めたのであった。

この路面状況が良くなってきた間に田中哲也もタイムアップをして3番手を得る。一方、4番手の石川はまだ路面が濡れているうちに良いタイムを出しながら、コンディションの好転を生かし切れずにいた。マシンが滑ってしょうがないと言うピルヌーブが5番手。ウエットになればこっちのものという感じで、サロが6番手を確保した。

ウエットコンディションの下ではこれまでも強みを発揮してきた中野信治がラルトRT36で7番手を獲得。ブレーキトラブルに見舞われたクリステンセンは8番手。マシンセッティングが進み、自身の調子も上げている近藤真彦が9番手に着け、レインタイヤの溝深さの選択を失敗した本山は10番手にとどまる。

好スタートを決めたレイド

決勝当日の朝に行われるウォーミングアップ走行もウエットコンディションのままとなった。各車レインタイヤでコースインをしていくが、30分の走行時間終了間際にコース上はレコードラインの部分が乾いてきた。そこで、数台のマシンはスリックタイヤに履き替えて数ラップする。その状況判断の良さでレイドが1分31秒583のトップタイムを出し、ジャック・ピルヌーブの33秒493が2番手のタイムとなる。中野が3番手で、レインタイヤのまま走行を終えた高村一明が35秒567で4番手である。

決勝レースを迎えコースは完全なドライとなっていた。上空は曇っているが、雨は降らずに踏み止まっている様子。このためタイムスケジュールが若干変更となり、ドライコン

F3復帰3戦目となるサロは、予選6番手から一時は3位を走るなど実力を見せつけ5位に

ウェットの予選でタイヤ選択をミス、10番手からスタートした本山は6位まで順位を上げた

ディションでのウォーミングアップ走行が設けられた。そして、スタート時刻が迫る。

ポールポジションのリデルは、せっかくの好位置を第5戦仙台同様、再びふいにしてしまう。「クラッチを少し滑らせ過ぎてしまったが、悪いスタートではなかった」とリデル。しかし、その横に並ぶレイドのスタートはドンピシャリのタイミングだった。シグナルが青に変わると同時に、マシンはカタパルトから離れていくように鋭くダッシュして1コーナーを目指す。レイドのうま味がスタートでも見られることになった。

それでもリデルは失地を回復し、1コーナーまでにレイドに並びかかるのだが、MINEのポールポジションは1コーナーに対してアウト側になる。したがって、1コーナーを曲がる際にイン側のレイドに先を越されることになった。リデルのさらにアウト側から田中が並びかかったが、1コーナーの進入ではやはりリデル同様引かざるを得なかった。

こうして、レイド、リデルのオーダーができあがった。この間に、ビルヌーブはスタートでひとつポジションを上げて4番手。さらに1コーナーでもう1台抜いて3番手で1周目を終えた。

「予選を失敗してしまったので、とにかくスタートで1台でも抜くように集中しろと言っておいたんです。そうすれば必ず良いことがあると」とは、ビルヌーブをサポートするセルモの佐藤正幸氏の言葉だ。

4番手にはサロが上がってきていた。スタートの良かった田中は、そのサロとの接触があって5番手に順位を落としていた。さらに、石川、クリステンセン、本山と続く。

トップを奪ったレイドは、1周目でリデルに差をつけてきたかと思うと、2周目には1秒以上のリードを築き上げてきた。ここでレイドが優勝すればチャンピオン争いでも大いに優位に立つ。3周目、最終コーナーでミスしたリデルのスキに乗じて3番手ビルヌーブがストレートで横に並び、4周目に2番手を手に入れる。

「練習中のドライでのマシン状況と今日は全く異なり、あらゆるコーナーでマシンは横へスライドしてしまったんだ」と、リデル。それが原因でリデルは、序盤レイドに差をつけられてしまったのだろう。

レイドをとらえたビルヌーブ

レイドのトップは安泰のように見えた。ところが、ビルヌーブが2番手に上がってくると、2台の間隔はまたたく間に縮まったのである。

「タイヤが新しいうちはなんとかなっていたが、周回を重ねタイヤのグリップがダウンしてくるとオーバーステアになってしまい、コーナーの立ち上がりでアクセルを思うように踏めなくなってしまったんだ」とレイド。

5周目にはレイドの横にまでビルヌーブが迫り、レイドの優位は完全に失われた。そしてストレート区間では大きくマシンを蛇行させないとビルヌーブの追い上げを抑えることができない状況となっていた。

だが、この時のレイドのマシンの操り方は、相手のドライバーの存在を許さぬような行為に見えた。次の周のストレートでは、2台の間隔が若干広がった。ビルヌーブは間合いをはかっているらしい。

一時クールダウンしたビルヌーブは、再度レイドの真後ろに追ったが、レイドも大きく進路を変えて抜かせない構えだ。この間にリデルはさらに遅れだし、サロの先行を許していた。しかし、コーナーの立ち上がりではトムスのマシンの方が速かったと言うサロは、再びリデルに抜かれてしまう。

10周目。トップを走るレイドは進路をイン側にとり、あくまでもポジションを死守する構えだったが、それを見てアウト側へ大きく進路を変更したビルヌーブは、1コーナーか

❶ブレーキトラブルで予選8番手にとどまったクリステンセンは、アグレッシブな走りで順位を上げ3位に
❷予選17位から鬼気迫る追い上げを見せ2位でチェッカーを受けた高村だが、再車検でインダクションポッドの破損がみつかり無念の失格
❸予選4番手と期待されていた㊷石川だが、13周目の2コーナーでスピン。「なんでかわからないが突然スピンした」と言う石川はそのままコースアウトして戦列を去ってしまう
❹レース序盤は、③レイド、⑧ビルヌーブ、⑮サロ、⑨リデルの4外人により、テールtoノーズ、サイドbyサイドでの4つどもえの緊迫したトップ争いも繰り広げられた

SUZUKA CIRCUIT TAMA TECH
NEWS

●鈴鹿サーキット/三重営業所 0593(78)1111
●多摩テック 0425(91)0820
東京本社/東京営業所 03(3582)3221
大阪営業所 06(372)1526
名古屋営業所 052(571)7176

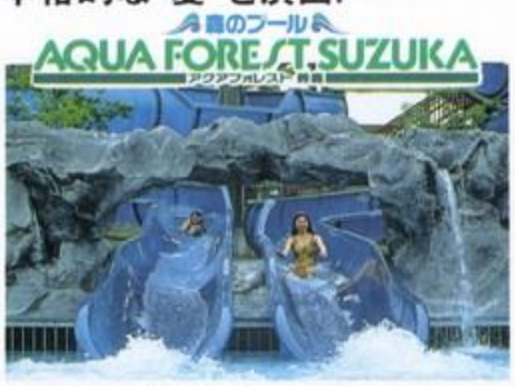
ヨーロピアンムードいっぱいの鈴鹿サーキットホテル誕生！

ゆきとどいた設備とまごころのサービスで好評な鈴鹿サーキットホテルに7月、スイス湖畔のプチホテルを思わせるホテル「メヌエットM」がオープンいたします。「メヌエットM」は、ツインルームと二階建て構造のメゾネットルームを備え、カップルからファミリーまでご利用いただけます。また、本格的リゾートホテル「メヌエットL」、「メヌエットK」。北欧風高級ホテル「メヌエットJ」もご利用ください。

タイプ	料金(2名)	最大収容人数
ツイン	19,000円	4名
メゾネット	20,000円	6名
スウィート	40,000円	4名

●サービス料込、税別。
●レース開催期間中は料金が変更になる場合があります。
●バス・トイレ付。

本格的な"夏"を演出！



7月4日より営業!!
入園料＋プール入場料
大人 2,500円／子供 1,700円

鈴鹿サーキット情報テレホンサービス
鈴鹿 0593(78)4488
東京 03(3505)4488
大阪 06(376)4488
名古屋 052(581)4488
大阪(茨木) 0726(22)4141

ら2コーナーにかけてレイドをとらえ、ついにトップに立つのであった。次にストレート区間へ戻ってきたビルヌーブとレイドの間隔は、すでに1秒以上離れていた。次の周には2秒に広がる。さらに次の周はもっと差が広がっていた。ビルヌーブの速さが圧倒的にレイドを上回っていたことは確かだ。

レイドをとらえた後、1分26秒台でコンスタントに走るビルヌーブを追う者はいなかった。そして、2番手に後退したレイドの後ろでは激しい順位争いが展開されていた。まず、予選17位の位置から急上昇してきた高村はストレートで簡単にレイドを抜き去る。

続くクリステンセンは1コーナー手前でレイドに行く手をふさがれそうになりつつも踏ん張るが、無理がたたった2台は1コーナーを抜けた時にアウト側へ膨らみ、そこを田中が突いて3番手を得ていた。1コーナーでイン側へ押し出されそうになるクリステンセンを見てこちらの心臓が縮み上がった。それでもクリステンセンは4番手に上がり、レイドは5番手に後退していた。

2番手に上がった高村はビルヌーブとの差をどんどん詰めていったが、タイヤがグリップを落とし始めるとそれ以上の追い上げは難しくなった。

ビルヌーブは、こうして今季2勝目を手に入れたのであった。

「ワイルドなドライビングのドライバーがいて抜くのが難しい面はあったが、ドライコンディションでのマシンの調子はとても良かった。予選を失敗したにもかかわらず、今回優勝できたのはチームのおかげだ」と、ビルヌーブは語った。

「予選5位というポジションを考慮したセッティングが効果を上げたと思う。コーナー立ち上がりのトラクションの確保と、ブレーキング時の安定性を重視したセッティングということです」とセルモの佐藤氏は、ビルヌーブの勝因となったセッティングを語った。

レース後の再車検では、2位に入った高村のマシンのインダクションボックスに穴が開いていたということで、失格となってしまった。走行中にインダクションポッドがリヤタイヤに触れて擦れ、それが原因であるという。前戦のTIでのクリステンセン同様、不可抗力の違反であり、残念なレースが2レース続いてしまった。

リデルをかわし2位に浮上したビルヌーブは、思うようにペースの上がらないレイドをとらえ、2コーナーでレイドを抜き去りトップに立つ

POINT STANDING（第7戦終了時点）

	① 3/8 鈴鹿	② 3/29 筑波	③ 5/3 富士	④ 5/24 鈴鹿	⑤ 6/14 仙台	⑥ 6/28 TI	⑦ 7/12 美祢	合計
1 アンソニー・レイド(GB)	9	9	9	9	0	6	0	42
2 ジャック・ビルヌーブ(CDN)	1	3	4	4	9	4	9	34
3 リカルド・リデル(S)	0	0	0	0	6	9	3	18
4 トム・クリステンセン(DK)	0	0	0	6	4	0	4	14
5 高村 一明	3	2	6	0	0	1	0	12
6 石川 朗	0	4	2	0	3	2	0	11
7 田中 哲也	0	0	—	0	1	3	6	10
8 本山 哲	0	6	0	0	2	0	1	9
9 エウジニオ・ビスコ(I)	6	0	0	2	0	0	0	8
10 井上隆智穂	2	0	3	0	0	0	0	5
10 岡本 幸夫	0	1	1	3	—	0	0	5
12 松井 保孝	4	0	0	0	0	0	0	4
13 ミカ・サロ(SF)	—	—	—	—	0	0	2	2
14 デレック・ヒギンズ(GB)	0	0	0	1	0	—	0	1

RESULT

●3.23898km×28周＝90.69144km　予選出走36台・決勝出走30台・完走21台

						ベストラップ	予選順位／タイム（1回目／2回目）
1	⑧J.ビルヌーブ	ITO HAM TOM'S 032F	トムス032F・トヨタ	28周	40'42'919	1'26'336	5／1'40'719 ▷ 1'39'324
2	⑦田中 哲也	セキスイツーユーホーム032F	トムス032F・トヨタ	28周	40'45'886	1'26'039	3／1'40'502 ▷ 1'39'281
3	⑭T.クリステンセン	ALEXEL・文化・ORS・RTトヨタ	ラルトRT35・トヨタ	28周	40'46'643	1'26'184	8／1'39'774 ▷ 1'39'540
4	⑤R.リデル	TAKASU CLINIC 032	トムス032F・トヨタ	28周	40'53'260	1'26'324	1／1'40'972 ▷ 1'38'884
5	⑮M.サロ	SZIGEN RT35	ラルトRT35・無限	28周	40'54'520	1'26'516	6／1'39'997 ▷ 1'39'392
6	⑪本山 哲	J-TRAL ラルト 無限	ラルトRT35・無限	28周	41'00'141	1'26'664	10／1'39'926 ▷ 1'39'622
7	③A.レイド	ファミリーマートRT35	ラルトRT35・無限	28周	41'00'988	1'26'725	2／1'39'641 ▷ 1'38'938
8	⑭E.ビスコ	SUPER NOVA F392	ダッラーラ392・無限	28周	41'04'234	1'26'903	14／1'40'204 ▷ 1'39'962
9	⑯彰山 正美	SAS JUST TOMEI	ラルトRT35・無限	28周	41'04'801	1'26'754	16／1'41'532 ▷ 1'40'186
10	⑪中野 信治	PIAA ラルト RT36無限	ラルトRT36・無限	28周	41'04'961	1'26'702	7／1'40'514 ▷ 1'39'422
11	⑩近藤 真彦	CHERENA ラルト 無限	ラルトRT35・無限	28周	41'06'313	1'27'074	9／1'40'421 ▷ 1'39'543
12	⑩光貞 秀俊	N・M・Sラルト RT36 無限	ラルトRT36・無限	28周	41'06'429	1'26'925	23／1'41'419 ▷ 1'40'667
13	⑪早田 岳史	BOSCH BC-2	ボウマンBC-2・無限	28周	41'11'677	1'26'727	13／1'41'043 ▷ 1'39'915
14	⑩松井 保孝	リーガル RT-35 無限	ラルトRT35・無限	28周	41'13'132	1'26'889	18／1'41'102 ▷ 1'40'213
15	⑩伊藤 直澄	GIZA HOUSE RT35 無限	ラルトRT35・無限	28周	41'19'386	1'27'036	25／1'41'175 ▷ 1'40'844
16	⑩夏川 竜一	CHERENA ラルト 無限	ラルトRT35・無限	28周	41'21'366	1'27'138	20／1'41'452 ▷ 1'40'449
17	⑩大文字良浩	フーセンウサギRT36ムゲン	ラルトRT36・無限	28周	41'27'071	1'27'459	24／1'41'494 ▷ 1'40'771
18	④井上隆智穂	SUPER NOVA F392	ダッラーラ392・無限	28周	41'34'435	1'27'179	29／1'41'101 ▷ 1'41'052
19	⑪渋谷 勉	VANDIEMEN RF92	バンディーメンRF92・無限	28周	41'35'502	1'27'506	27／1'41'534 ▷ 1'40'875
20	⑪H.ベイリー	Reynard 923	レイナード923・無限	28周	42'05'155	1'27'604	28／1'41'571 ▷ 1'40'934
21	⑩高橋 浩二	テクノスジャパン BC2 無限	ボウマンBC2・無限	28周	42'07'914	1'28'536	30／1'41'774 ▷ 1'41'067
	⑯藤村 満男	ENDLESS ARC ダッラーラ無限	ダッラーラ391・無限	18周		1'27'106	11／1'40'002 ▷ 1'39'705
	⑫石川 朗	CAPCOM RALT 無限	ラルトRT35・無限	12周	コースアウト	1'26'779	4／1'39'919 ▷ 1'39'323
	⑭土屋 圭市	SZIGEN RT36	ラルトRT36・無限	12周	コースアウト	1'28'080	21／1'40'808 ▷ 1'40'645
	⑲D.ヒギンズ	VISIONS with STELLAR	レイナード923・無限	5周		1'27'069	12／1'40'635 ▷ 1'39'857
	②戸田 哲史	ファミリーマートRT35	ラルトRT35・無限	3周	コースアウト	1'29'342	22／1'40'976 ▷ 1'40'653
	⑩柴原 眞介	スリムビューティハウスBC2	ボウマンBC-2・無限	3周	コースアウト	1'29'773	19／1'41'428 ▷ 1'40'413
	⑩金久 憲昭	FTB リーガーRALT35無限	ラルトRT35・無限	2周		1'29'669	26／1'43'104 ▷ 1'40'850
	⑩岡本 幸夫	GIZA HOUSE RT35 無限	ラルトRT35・無限	0周		――	15／1'40'896 ▷ 1'40'044
失	⑭高村 一明	CABIN RT35 無限	ラルトRT35・無限				17／1'40'205 ◁ 1'40'278
	⑭奥賀 直	OBAYASHI ラルト 無限	ラルトRT35・無限	DNQ			31／1'42'132 ▷ 1'41'156
	⑯沢田龍太郎	ALEXEL・ORS・RT トヨタ	ラルトRT35・トヨタ	DNQ			32／1'41'689 ▷ 1'41'161
	⑭嶋村 健太	INTER LINK ラルト無限	ラルトRT35・無限	DNQ			33／1'41'544 ▷ 1'41'231
	⑯斉藤 薫	DAI-DAN ラルト 無限	ラルトRT36・無限	DNQ			34／1'43'109 ▷ 1'41'300
	⑯金海 辰彦	オーイズミ ダッラーラ 無限	ダッラーラ391・無限	DNQ			35／1'42'319 ▷ 1'41'317
	⑯新田 守男	神奈川クリニックレイナードトヨタ	レイナード923・トヨタ	DNQ			36／1'44'244 ▷ 1'42'196

・優勝スピード：133.64km／h
・最速ラップ：田中哲也（トムス032F・トムス） 1'26'039 135.52km／h
・⑲は国際スポーツ法典J項275条5項3）の違反により失格

'89年に自らブジョーで出した記録10分47秒22には届かず

子でクラス優勝を果たしたロッド(左)とリース・ミレン

ロビー・アンサーは昨年の雪辱を晴らし3度目の総合優勝を果たした

1992 Chevrolet Pikes Peak Auto Hill Climb

July 4, 1992
COLORADO SPRINGS, COLORADO

海抜14110フィートのゴールへ

アメリカでインディ500に次ぐ歴史を誇る
パイクスピーク・オート・ヒルクライムは今年で第70回目を迎えた
'88年にアリ・バタネンが叩き出した
パイクスピークのレコードタイム、10分47秒22を破るべく
日本人クルーの6台を含む54台が
海抜14110フィートにあるパイクスピークのゴールを目指した

Photos/Kunio Motoike
Text/TEQUENITUNE

1916年から開催され、アメリカではインディ500マイルレースに続き、2番目の歴史を誇るパイクスピーク・オート・ヒルクライム・レースは、今年で第70回という記念すべき大会を迎えた。

このイベントの歴史はコロラドスプリングスに住むスペンサー・ペンローゼが、バイクスピーク・ハイウェイの完成に合わせ、バイクスピークの景観をアメリカ中に広めようとしたことが始まりだった。途中、戦争という悲しい出来事のために中断された年もあったが、今年でめでたく70回目の大会を迎えることとなった。

この競技は、"天上まで駆け上がるレース"(Race to the Clouds)として、またアメリカのモータースポーツを代表するアンサー一家と深いかかわり合いがあることとして知られている。

アンサーファミリーは数代にわたって、このレースでの優勝者を輩出しているし、最近では予選が終了するとその夕方に行われる"アンサー母さんのチリパーティ"というバーベキューパーティでも有名だ。ここでは予選での各カテゴリーのベストタイムをマークした者への表彰が行われるなど、盛大なイベントになっている。

今年は日本からスカイラインGT-Rでエントリーした亀山晃がバイクスピークオープン・クラスで、予選トップとなり500ドルの賞金を手中にした。

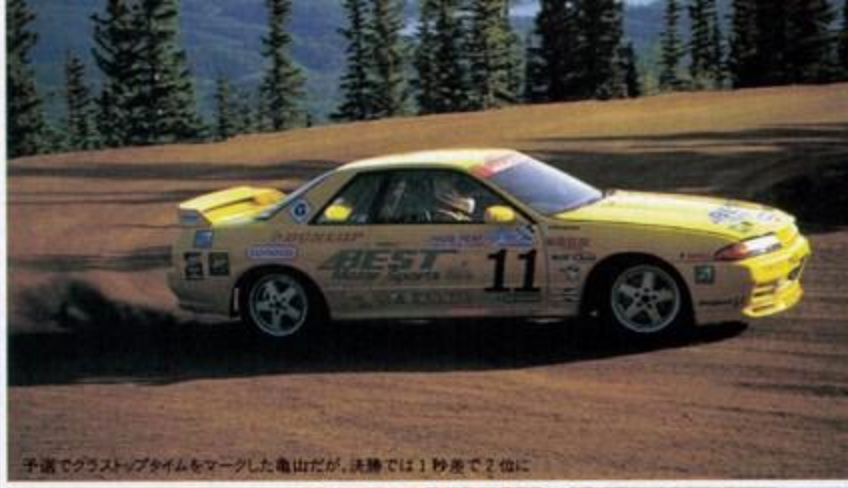
海抜9402フィート(約2865m)から14110フィート(約4300m)までの12・42マイルの競技コースには全部で156のコーナーがあり、ニックネームの付いたコーナーも多い。カテゴリーとしても、2輪、オープンホイール、バギー、ピックアップトラック、ストックカー、ラリーカー、ショールームカーなど、さまざまなカテゴリーがあり、見る者にとっても、1年かけてマシンを用

スバル・ヴィヴィオで参戦したのは、新婚旅行も兼ねていたという佐々木美千子

クラッシュで記録を残せなかったものの、ルーキー賞を受賞した堀内

亀山と同じくスカイラインGT-Rで臨んだ中村はクラス3位の成績を収めた

再びツインエンジンのカルタスで出場した田嶋だが、早いスタート順が災いし残念ながらコース途中でマシンを壊してしまった


予選でクラストップタイムをマークした亀山だが、決勝では1秒差で2位に

これまでマツダ一筋で通してきたロッド・ミレンがヒュンダイで出場し見事優勝を飾った

意する者にとっても楽しみなイベントのひとつだ。

その楽しみというのは、一言で言って〝記録を破る〟ということにある。54人が出場した今年のイベントでも、予選から、5・5マイルのコースをオープンホイールクラスのシボレーTC-Iスペシャルを駆るロビー・アンサーが4分34秒20というレコードタイムを記録し、7月4日、アメリカの独立記念日に行われる決勝への興味をかきたてた。

日本からは、すでにバイクスピークのベテランとも言うべき田嶋伸博を筆頭に、全日本ダートトライアルで活躍するドライバーら6台が出場。その田嶋のツインエンジン・カルタスと、堀内幸一のミツビシ・ミラージュの2台が、1988年にアリ・バタネンの出した大会記録、10分47秒22に挑戦すべく、今年、復活し再び設けられたアンリミテッド・クラスにエントリーした。

そしてオープン・クラスにスカイラインGT-Rの亀山晃と中村善浩、スバル・ヴィヴィオの佐々木美千子、パルサーGTI-Rの神子力が参加していた。公式練習の時点から、堀内と神子はマシンをクラッシュさせるほど激しい走りを披露していた。

7月3日の休憩日をはさみ、4日の午前11時からスタートした決勝。

最初にコースをスタートした、堀内ミラージュが後半にさしかかったデビルズブレイグラウンド付近のコーナーから転落。幸いにも30mほど下にあった岩にコクピットがひっかかりストップしたものの、リヤ部分は大破というアクシデントを起こし、赤旗中断。堀内はすぐにヘリコプターで病院に運ばれたが、特に怪我もないことが確認された。

また、2番手にスタートし好タイムが期待されていた田嶋もコース後半、コース上の砂に足を取られてコースアウト。この時、タイヤをバーストさせるとともにリヤサスペンションも壊してしまい、それ以後は3輪走行を余儀なくされ平凡なタイムに終わった。

その後各カテゴリーの競技が進められたが、オープンクラスではマツダをドライブしたロッド・ミレンの息子、リース・ミレンのドライブするマツダRX-7が、予選でトップタイムをマークしていた亀山をわずか1秒の差で破り、優勝を果たした。ショールームストック2WDディビジョンではリースの父親、ロッドがドライブするヒュンダイが優勝。同じく4WDディビジョンではジョン・ノリスのミツビシGTOが優勝を果たし、共にこのディビジョンでのコースレコードをマークした。

これまで長年マツダをドライブしてきたロッドは、「ヒュンダイは予算を多くとってくれたし、このバイクスピークのようなツイスティなコースには向いていると思う」と評したが、その言葉通りの優勝だった。

〝コースレコード〟という意味では一番興味が持たれた、オープンホイールディビジョンは、昨年の覇者デイビッド・ドナーと一昨年の覇者ロビー・アンサーの一騎打ちになることが予想された。しかし、ドナーは不調のまま3位という成績に甘んじ、ロビーはアリ・バタネンが'88年にブジョーで出した記録には及ばなかったものの10分53秒87のタイムで見事優勝を飾った。そして、このディビジョンのニューレコードをマークして、アンサー一家の速さを見せつけた。

また、表彰式では、レースではフィニッシュできなかった堀内が〝ルーキーオブザイヤー〟や、転落したにもかかわらず無傷だったことを〝ミラクルボーイ〟と称されたりと、表彰式会場の話題を独占していた。

Division Winner & Japanese Drivers' Results (Place)

Open Wheel Division	Robby Unser	10'53"87	NR
Unlimited Division	田嶋 伸博	12'51"63	
	堀内 幸一	DNF	
Peak Open Division	Rhys Millen	12'29"10	
	亀山 晃	12'30"89	(2)
	中村 善浩	13'11"51	(3)
	神子 力	13'11"58	(4)
	佐々木美千子	16'59"34	(5)
Showroom Stock 2WD Division	Rod Millen	13'21"17	NR
Showroom Stock 4WD Division	John Norris	13'04"17	NR
Vintage Car Division	———	———	
Stock Car Division	Ralph Bruning	12'21"42	
Super Truck Division	Clive Smith	12'16"69	NR

(NR=New Division Record)

昨年に続きパルサーGTI-Rで2回目の参戦となった神子は、予選でクラッシュしたが決勝ではクラス4位に

KAWASHO

Challenge Alive !

——新しいステージを求めて

鉄鋼から食品、ハイテク、レジャーまで、川鉄商事の活動のステージは
様々な分野に広がっています。
今度のステージは、サーキット。KAWASHOカローラレビンの熱い走りと
ともに、私たちは新しいステージを求めてチャレンジしていきます。

Life Stage Producer
川鉄商事株式会社
KAWASHO CORPORATION
東京都港区浜松町2-4-1 世界貿易センタービル
川鉄商事株式会社 広報部 TEL.03-3578-5110

POINT STANDING
ポイント スタンディング

OVERSEAS▶

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

●F1世界選手権
▽ドライバーズ（16戦中9戦終了）

1	ナイジェル・マンセル（GB）	76点
2	リカルド・パトレーゼ（I）	40点
3	ミハエル・シューマッハー（D）	29点
4	ゲルハルト・ベルガー（A）	20点
5	アイルトン・セナ（BR）	18点
6	マーティン・ブランドル（GB）	13点

●F1世界選手権
▽コンストラクターズ（16戦中9戦終了）

1	ウイリアムズ・ルノー	116点
2	ベネトン・フォード	42点
3	マクラーレン・ホンダ	38点
4	フェラーリ	13点
5	ロータス・フォード	7点
6	フットワーク・無限	5点

SPORTSCAR WORLD CHAMPIONSHIP

●SWC〔スポーツカー世界選手権〕
▽ドライバーズ（7戦中4戦終了）

1	デレック・ワーウィック（GB）	70点
1	ヤニック・ダルマス（F）	70点
3	ジェフ・リース（GB）	32点
3	マウロ・バルディ（I）	32点
3	フィリップ・アリオー（F）	32点
6	ジョニー・ハーバート（GB）	25点

●SWC〔スポーツカー世界選手権〕
▽チームズ（7戦中4戦終了）

1	プジョー・タルボ・スポール	75点
2	トヨタ・チーム・トムス	47点
3	マツダスピード	33点
4	チェンバーレン・エンジニアリング	18点
5	チームSCI	14点
6	ユーロ・レーシング	10点

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WRC〔世界ラリー選手権〕
▽マニュファクチャラーズ（10戦中5戦終了）

1	ランチア	97点
2	トヨタ	67点
3	フォード	60点
4	ニッサン	24点
5	スバル	23点
6	ミツビシ	19点

●WRC〔世界ラリー選手権〕
▽ドライバーズ（14戦中7戦終了）

1	カルロス・サインツ（E）	77点
2	ユハ・カンクネン（SF）	62点
3	ディディエ・オーリオル（F）	60点
4	ミキ・ビアシオン（I）	34点
5	フランソワ・ドルクール（F）	33点
6	マルク・アレン（SF）	28点

INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP

●国際F3000選手権
（10戦中4戦終了）

1	エマヌエーレ・ナスペッティ（I）	16点
1	ルーベンス・バリチェッロ（BR）	16点
3	ホルディ・ヘネ（E）	13点
3	アンドレア・モンテルミーニ（I）	13点
3	ルカ・バドエル（I）	13点
6	ミハエル・バルテルズ（D）	9点

BRITISH F2 CHAMPIONSHIP

●イギリスF2選手権
（10戦中5戦終了）

1	イバン・ミューラー（F）	30点
2	ジェイソン・エリオット（GB）	26点
3	ピーター・コックス（NL）	22点
4	ホセ・ルイス・ディ・バルマ（RA）	14点
5	マーク・アルボン（GB）	9点
5	クラウド・ブルボナス（CDN）	9点

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3選手権
（16戦中11戦終了）

1	ジル・ド・フェラン（BR）	70点
2	フィリップ・アダムズ（B）	40点
3	オズバルド・ネグリ（BR）	38点
4	ケルビン・パート（GB）	32点
5	ミッケ・バン・ウール（B）	22点
6	エルトン・ジュリアン（USA）	16点

FRENCH F3 CHAMPIONSHIP

●フランスF3選手権
（11戦中8戦終了）

1	エマヌエル・クレリコ（F）	73点
2	フランク・ラゴルス（F）	69点
3	オリビエ・セベナン（F）	60点
4	ジャン-クリストフ・ブイヨン（F）	58点
5	ステファン・グレゴワール（F）	43点
6	ジェローム・ゴメス（F）	26点

ITALIAN F3 CHAMPIONSHIP

●イタリアF3選手権
（12戦中9戦終了）

1	マッシミリアーノ・アンジェレッリ（I）	36点
1	ニコ・パルハレス（BR）	36点
3	マルチェロ・ベントレ（I）	23点
4	ロベルト・コルチアーゴ（I）	18点
5	ピンチェンツォ・ソスピーリ（I）	17点
6	ジャンピエロ・シモーニ（I）	16点

USA▼

PPG INDYCAR WORLD SERIES

●PPGインディカー・ワールド・シリーズ
（16戦中8戦終了）

1	ボビー・レイハル（USA）	117点
2	アル・アンサーJr.（USA）	85点
3	エマーソン・フィッティパルディ（BR）	82点
4	マイケル・アンドレッティ（USA）	79点
5	ダニー・サリバン（USA）	57点
5	エディー・チーバー（USA）	57点

IMSA CAMEL GT CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGT選手権
▽GTP（13戦中9戦終了）

1	ファン-マヌエル・ファンジオII（RA）	149点
2	デイビー・ジョーンズ（USA）	142点
3	ジェフ・ブラバム（AUS）	87点
4	P.J.ジョーンズ（USA）	69点
5	オスカル・ラッラウリ（RA）	64点
6	デイビッド・ブラバム（AUS）	43点
6	アンディ・ウォレス（GB）	43点

NASCAR WINSTON CUP SERIES

●NASCARウィンストン・カップ・シリーズ
（29戦中15戦終了）

1	デイビー・アリソン（USA）	2257点
2	ビル・エリオット（USA）	2211点
3	アラン・クルウィッキ（USA）	2123点
4	ハリー・ギャント（USA）	2085点
5	デイル・アーンハート（USA）	2005点
6	マーク・マーティン（USA）	1955点

DOMESTIC▶

ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP

●全日本F3000選手権
（11戦中5戦終了）

1	マウロ・マルティーニ（I）	18点
2	フォルカー・バイドラー（D）	17点
3	ロス・チーバー（USA）	15点
4	エディー・アーバイン（GB）	12点
5	パウロ・カルカスチ（BR）	11点
6	マルコ・アビチェッラ（I）	10点
6	服部　尚貴	10点

ALL JAPAN SPORTS PROTOTYPE CAR ENDURANCE CHAMPIONSHIP

●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権
（6戦中2戦終了）

1	長谷見昌弘	30点
1	ジェフ・クロスノフ（USA）	30点
3	フォルカー・バイドラー（D）	27点
3	マウロ・マルティーニ（I）	27点
5	星野　一義	22点
5	鈴木　利男	22点

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

●全日本F3選手権
（10戦中7戦終了）

1	アンソニー・レイド（GB）	42点
2	ジャック・ビルヌーブ（CDN）	34点
3	リカルド・リデル（S）	18点
4	トム・クリステンセン（DK）	14点
5	高村　一明	12点
6	石川　朗	11点

ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●全日本ツーリングカー選手権
▽1クラス（8戦中4戦終了）

1	清水　和夫	60点
1	トム・クリステンセン（DK）	60点
3	長谷見昌弘	53点
3	福山　英朗	53点
3	アンデルス・オロフソン（S）	53点
3	木下　隆之	53点

ALL JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権
▽Cクラス（8戦中5戦終了）

1	西尾雄次郎	300点
2	桜井　幸彦	213点
3	松本　誠	208点
4	神岡　政夫	150点
5	加勢　裕二	123点
6	前嶋　光男	120点

ドイツ・ツーリングカー選手権

❶	4／5	ゾルダー	第1戦 K.ティーム	メルセデスベンツ190E 2.5
			第2戦 K.ティーム	メルセデスベンツ190E 2.5
❷	4／18	ニュルブルクリング	第3戦 F.ビエラ	アウディV8クアトロ
			第4戦 R.アッシュ	メルセデスベンツ190E 2.5
❸	5／3	ブンシュトルフ	第5戦 J.ファン・オメン	メルセデスベンツ190E 2.5
			第6戦 K.ロズベルグ	メルセデスベンツ190E 2.5
❹	5／10	アブス	第7戦 S.ソーバー	BMW-M3 SPORT EVO
			第8戦 B.シュナイダー	メルセデスベンツ190E 2.5
❺	5／24	ホッケンハイム	第9戦 E.ロール	メルセデスベンツ190E 2.5
			第10戦 R.アッシュ	メルセデスベンツ190E 2.5
❻	6／18	ニュルブルクリング	第11戦 K.ルドビク	メルセデスベンツ190E 2.5
			第12戦 K.ルドビク	メルセデスベンツ190E 2.5
❼	6／28	ノリスリング	第13戦 J.ピケルキック	BMW-M3 SPORT EVO
			第14戦 S.ソーバー	BMW-M3 SPORT EVO
❽	7／12	ブルノ	第15戦 J.チェコット	BMW-M3 SPORT EVO
			第16戦 J.チェコット	BMW-M3 SPORT EVO
⑨	8／16	ディープホルツ	ドイツ	
⑩	9／6	ジンゲン	ドイツ	
⑪	9／20	ニュルブルクリング	ドイツ	
⑫	10／11	ホッケンハイム	ドイツ	

イタリア・スーパーテューリズモ選手権

❶	3／22〜23	モンツァ	レース1 R.ラバーリア	BMW-M3 SPORT EVO
			レース2 N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
❷	4／11〜12	マジオーネ	レース1 G.フランチア	アルファロメオ155GTA
			レース2 E.ビッロ	BMW-M3 SPORT EVO
❸	5／9〜10	ムジェッロ	レース1 A.ナニーニ	アルファロメオ155GTA
			レース2 A.ナニーニ	アルファロメオ155GTA
❹	5／23〜24	ピネット	レース1 N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
			レース2 N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
❺	6／6〜7	バッレルンガ	レース1 N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
			レース2 N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
❻	8／20〜21	イモーラ	レース1 N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
			レース2 N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
❼	7／18〜19	ミザーノ	レース1 N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
			レース2 N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
⑧	9／5〜6	エンナ・ペルグーサ	イタリア	
⑨	10／3〜4	パラーノ	イタリア	
⑩	10／17〜18	モンツァ	イタリア	

PPGインディカー・ワールド・シリーズ（16戦中8戦終了）

❶	3／22	サーファーズパラダイス	E.フィッティパルディ	ペンスキーPC-B・シボレーB
❷	4／5	フェニックス	B.レイハル	ローラT92／00・シボレーA
❸	4／12	ロングビーチ	D.サリバン	ギャルマーG8200・シボレーA
❹	5／24	インディアナポリス500	A.アンサーJr.	ギャルマーG8200・シボレーA
❺	6／7	デトロイト	B.レイハル	ローラT92／00・シボレーA
❻	6／21	ポートランド	Mi.アンドレッティ	ローラT92／00・フォードXB
❼	6／28	ミルウォーキー	Mi.アンドレッティ	ローラT92／00・フォードXB
❽	7／5	ロウドン	B.レイハル	ローラT92／00・シボレーA
⑨	7／19	トロント	カナダ	
⑩	8／2	ミシガン	USAミシガン州	
⑪	8／9	クリーブランド	USAオハイオ州	
⑫	8／23	エルクハート・レイク	USAウィスコンシン州	
⑬	8／30	バンクーバー	カナダ	
⑭	9／13	ミド・オハイオ	USAオハイオ州	
⑮	10／4	ナザレス	USAペンシルバニア州	
⑯	10／18	ラグナ・セカ	USAカリフォルニア州	

NASCARウィンストン・カップ・シリーズ（29戦中15戦終了）

❶	2／16	デイトナ	D.アリソン	フォード・サンダーバード
❷	3／1	ロッキンガム	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❸	3／8	リッチモンド	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❹	3／15	アトランタ	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❺	3／29	ダーリントン	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❻	4／5	ブリストル	A.クルウィッチ	フォード・サンダーバード
❼	4／12	ノース・ウィルクスボロ	D.アリソン	フォード・サンダーバード
❽	4／26	マーティンズビル	M.マーティン	フォード・サンダーバード
❾	5／3	タラデガ	D.アリソン	フォード・サンダーバード
—	5／16	ザ・ウィンストン	D.アリソン	フォード・サンダーバード
❿	5／24	シャーロット	D.アーンハート	シボレー・ルミナ
⓫	5／31	ドーバー・ダウンズ	H.ギャント	オールズモビル・カトラス
⓬	6／7	ソアーズ・ポイント	E.アーバン	シボレー・ルミナ
⓭	6／14	ポコノ	A.クルウィッチ	フォード・サンダーバード
⓮	6／21	ミシガン	D.アリソン	フォード・サンダーバード
⓯	7／4	デイトナ	E.アーバン	シボレー・ルミナ
⑯	7／19	ポコノ	USAペンシルバニア州	
⑰	7／26	タラデガ	USAアラバマ州	
⑱	8／9	ワトキンズ・グレン	USAニューヨーク州	
⑲	8／16	ミシガン	USAミシガン州	
⑳	8／29	ブリストル	USAテネシー州	
㉑	9／6	ダーリントン	USAサウス・カロライナ州	
㉒	9／12	リッチモンド	USAバージニア州	
㉓	9／20	ドーバー・ダウンズ	USAデラウェア州	
㉔	9／27	マーティンズビル	USAバージニア州	
㉕	10／4	ノース・ウィルクスボロ	USAノース・カロライナ州	
㉖	10／11	シャーロット	USAノース・カロライナ州	
㉗	10／25	ロッキンガム	USAノース・カロライナ州	
㉘	11／1	フェニックス	USAアリゾナ州	
㉙	11／15	アトランタ	USAジョージア州	

ファイアストン・インディ・ライト（12戦中6戦終了）

❶	4／5	フェニックス	A.フェルナンデス	マーチ・ウイルドキャット・ビュイック
❷	4／12	ロングビーチ	F.フレオン	マーチ・ウイルドキャット・ビュイック
❸	6／7	デトロイト	A.フェルナンデス	マーチ・ウイルドキャット・ビュイック
❹	6／21	ポートランド	F.フレオン	マーチ・ウイルドキャット・ビュイック
❺	6／28	ミルウォーキー	A.フェルナンデス	マーチ・ウイルドキャット・ビュイック
❻	7／5	ロウドン	A.フェルナンデス	マーチ・ウイルドキャット・ビュイック
⑦	7／19	トロント	カナダ	
⑧	8／9	クリーブランド	USAオハイオ州	
⑨	8／30	バンクーバー	カナダ	
⑩	9／13	ミド・オハイオ	USAオハイオ州	
⑪	10／4	ナザレス	USAペンシルバニア州	
⑫	10／18	ラグナ・セカ	USAカリフォルニア州	

IROC（4戦中2戦終了）

❶	2／14	デイトナ	D.アーンハート	ダッジ・デイトナ
❷	5／2	タラデガ	D.アリソン	ダッジ・デイトナ
③	8／1	ミシガン	USAミシガン州	
④	8／15	ミシガン	USAミシガン州	

オーストラリア・ツーリングカー選手権（9戦全戦終了）

❶	2／23	アマルー・パーク	ヒート1 P.ブロック	ホールデン・コモドアVN
			ヒート2 M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
❷	3／8	サンダウン・パーク	ヒート1 J.ボウ	フォード・シエラRS500
			ヒート2 J.ボウ	フォード・シエラRS500
❸	3／15	サイモンズ・プレインズ	ヒート1 G.セドン	フォード・シエラRS500
			ヒート2 G.セドン	フォード・シエラRS500
❹	4／5	ウイントン	ヒート1 M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
			ヒート2 M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
❺	5／3	レイクサイド	ヒート1 T.ロングハースト	BMW-M3
			ヒート2 T.ロングハースト	BMW-M3
❻	5／24	イースタン・クリーク	ヒート1 J.ボウ	フォード・シエラRS500
			ヒート2 J.ボウ	フォード・シエラRS500
❼	5／31	マララ	ヒート1 M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
			ヒート2 M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
❽	6／7	ワネル・パーク	ヒート1 J.ボウ	フォード・シエラRS500
			ヒート2 J.ボウ	フォード・シエラRS500
❾	6／21	オラン・パーク	ヒート1 M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
			ヒート2 M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGR-R

ERC（ヨーロッパ・ラリー選手権）

●係数20				
4／8〜10	コスタ・スメラルダ	D.オーリオル／B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレIV
5／8〜10	ラリー・ズラトニ	E.ウェーバー／M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4
5／22〜23	ラリー・ド・アンティブ	P-C.パローニ／P.ダビド	ランチア・デルタ・インテグラーレIV
6／6〜7	ポリッシュ・ラリー	E.ウェーバー／M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4
6／25〜28	イーブル24時間	P.スナイヤーズ／D.コレンダー	フォード・シエラ・コスワース4×4
7／16〜19	ラリー・ドイッチュラント	ドイツ	
8／6〜9	マデイラワイン・ラリー	ポルトガル	
8／24〜27	ラリー・エルバ	ギリシャ	
9／8〜11	マンクス・ラリー	イギリス	
9／24〜27	ロスマンズ・キプロス・ラリー	キプロス	
●係数10			
2／21〜23	ハンキラリー	S.リンドホルム／T.パンフロン	フォード・シエラ・コスワース4×4
3／13〜15	ラリー・ド・ガリグー	B.ベギン／J-P.シャローニ	フォード・シエラ・コスワース4×4
3／25〜28	ラリー・エル・コルテ・イングレス	P.リアッティ／L.テデスキーニ	ランチア・デルタ・インテグラーレIV
4／23〜26	ラリー・ボルテ・ア・ポルトガル	A.フィオーリオ／フランピッラ	ランチア・デルタ・インテグラーレIV
6／12〜14	パース・スコティッシュ・ラリー	C.マクレー／D.リンガー	スバル・レガシィRS
6／12〜14	バルム・ラリー	E.ウェーバー／M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4
6／20〜21	ラリー・ヘブロス	ブルガリア	
7/30〜8/2	フンスリュック・ラリー	ドイツ	
9／4〜6	ラリー・ピアンカバッロ	イタリア	
11／6〜8	サンマリノ・ラリー	サンマリノ	
●係数5			
1／25〜26	アークティク・ラリー	K.キビキ／J.オスカ	ミツビシ・ギャランVR4
2／7〜8	ブークル・ド・スパ	R.ペレイト／G.ピアル	トヨタ・セリカGT-FOUR
4／20〜23	ラリー・ニーダーザッセン	自然保護団体の反対により中止	
3／13〜15	ラリー・ミッル・ミリア	L.コルブレッリ／ベラルディ	ランチア・デルタ・インテグラーレIV
3／27〜29	サーキット・ド・アルデンヌ	P.スナイヤーズ／D.コレンダー	フォード・シエラ・コスワース4×4
4／2〜5	ラリー・グラッセ・アルベン	B.ベギン／J-P.シャローニ	ランチア・デルタ・インテグラーレIV
5／1〜3	タルガ・フローリオ	P.ディラ／スカルピニ	ランチア・デルタ・インテグラーレIV
5／22〜23	ラリー・ロタ・デュ・ソル	J.ミフエル／L.リスボア	フォード・シエラ・コスワース4×4
5／28〜30	サウス・スウェディッシュ・ラリー	M.ヨンソン／L.ベークマン	トヨタ・セリカGT-FOUR
6／18〜21	ラリー・ヘッセン	M.ガイバー／P.スール	トヨタ・セリカGT-FOUR
7／10〜11	ラリー・ボヘミア	チェコスロバキア	
7／24〜26	ラリー・デッラ・ラーナ	イタリア	
9／3〜6	ラリー・デュ・モンブラン	フランス	
9／16〜20	プリンシペ・ド・アッツリアス	スペイン	
9／19〜21	YUラリー	ユーゴスラビア	
10／1〜4	ターキッシュ・ラリー	トルコ	
10/29〜11/1	ラリー・デュ・バライ	スイス	
11／5〜7	センペリット・ラリー	オーストリア	
11／7〜8	コンドロス・ラリー	ベルギー	
11／27〜29	ヘレンドールン・ラリー	オランダ	
●係数2			
1/31〜2/1	フィンスカ・ビンターラリー	K.グルンデル／K.ヒュルクマン	マツダ323GTX
4／11〜12	オリンピック・ラリー	"ジガー"／K.ステファニス	ランチア・デルタ・インテグラーレIV
5／15〜17	ラリー・カヤリカンタ	J.プラス／アラート	ランチア・デルタ・インテグラーレIV
7／1〜4	ラリー・サン・ミゲル	ポルトガル	
10/29〜11/1	ラリー・ド・アルガルベ	ポルトガル	
11／22	ラリー・バレオ	スペイン	
11／27〜29	ラリー・デュ・パール	フランス	

全日本F3000選手権（11戦中5戦終了）

❶	3／7〜8	鈴鹿	R.チーバー	レイナード92D・無限
❷	4／11〜12	富士	P.カルカスチ	レイナード92D・無限
❸	5／9〜10	美祢	E.アーバイン	ローラT92/50・無限
❹	5／23〜24	鈴鹿	V.パイドラー	ローラT92/50・無限
❺	7／18〜19	オートポリス	M.アビチェッラ	童夢F103・無限
⑥	8／1〜2	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.2 SUGO INTER FORMULA	菅生	
⑦	8／15〜16	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.3 FUJI CHAMPIONS	富士	
⑧	9／5〜6	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.4 FUJI INTER	富士	
⑨	9／26〜27	ミリオンカードカップレース ラウンド3 鈴鹿	鈴鹿	
⑩	10／17〜18	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.5 FUJI FINAL	富士	
⑪	11／14〜15	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿	鈴鹿	

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権（6戦中2戦終了）

❶	4／18〜19	鈴鹿	長谷見昌弘／J.クロスノフ	ニッサンR92CP
❷	5／2〜4	富士	星野 一義／鈴木 利男	ニッサンR92CP
③	7／25〜26	全日本富士500mileレース	富士	
④	9／12〜13	SUGOインターナショナル500kmレース	菅生	
⑤	10／3〜4	全日本富士1000kmレース	富士	
⑥	10／31〜11／1	INTER CHALLENGE CUP 500km in MINE	美祢	

全日本ツーリングカー選手権（8戦中4戦終了）

●1クラス				
❶	3／14〜15	TI	長谷見昌弘／福山 英朗	ニッサン・スカイラインGT-R
❷	4／25〜26	オートポリス	A.オロフソン／木下 隆之	ニッサン・スカイラインGT-R
❸	5／16〜17	菅生	星野 一義／影山 正彦	ニッサン・スカイラインGT-R
❹	7／4〜5	鈴鹿	清水 和夫／T.クリステンセン	ニッサン・スカイラインGT-R
⑤	8／8〜9	オールジャパンツーリングカー300kmレース	美祢	
⑥	8／22〜23	レース・ド・ニッポン	筑波	
⑦	9／19〜20	ハイランドグループA300km選手権レース	仙台	
⑧	11／6〜8	INTER TEC	富士	
●2クラス				
❶	3／14〜15	TI	中川 隆正／田嶋 栄一	BMW-M3
❷	4／25〜26	オートポリス	茂木 和男／小幡 栄	BMW-M3
❸	5／16〜17	菅生	水野 文則／A.レイド	BMW-M3
❹	7／4〜5	鈴鹿	中川 隆正／田嶋 栄一	BMW-M3
⑤	8／8〜9	オールジャパンツーリングカー300kmレース	美祢	
⑥	8／22〜23	レース・ド・ニッポン	筑波	
⑦	9／19〜20	ハイランドグループA300km選手権レース	仙台	
⑧	11／6〜8	INTER TEC	富士	
●3クラス				
❶	3／14〜15	TI	中子 修／岡田 秀樹	ホンダ・シビックSiR
❷	4／25〜26	オートポリス	鈴木 恵一／新田 守男	トヨタ・カローラ・レビン
❸	5／16〜17	菅生	中子 修／岡田 秀樹	ホンダ・シビックSiR
❹	7／4〜5	鈴鹿	横島 久／和田 久	トヨタ・カローラ・レビン
⑤	8／8〜9	オールジャパンツーリングカー300kmレース	美祢	
⑥	8／22〜23	レース・ド・ニッポン	筑波	
⑦	9／19〜20	ハイランドグループA300km選手権レース	仙台	
⑧	11／6〜8	INTER TEC	富士	

全日本F3選手権（10戦中7戦終了）

❶	3／7〜8	鈴鹿	A.レイド	ラルトRT33・無限
❷	3／28〜29	筑波	A.レイド	ラルトRT33・無限
❸	5／2〜4	富士	A.レイド	ラルトRT33・無限
❹	5／23〜24	鈴鹿	A.レイド	ラルトRT33・無限
❺	6／13〜14	仙台	J.ビルヌーブ	トムス032F・トヨタ
❻	6／27〜28	TI	R.リデル	トムス032F・トヨタ
❼	7／11〜12	美祢	J.ビルヌーブ	トムス032F・トヨタ
⑧	9／12〜13	SUGOインターナショナル500kmレース	菅生	
⑨	9／26〜27	ミリオンカードカップレース ラウンド3 鈴鹿	鈴鹿	
⑩	11／14〜15	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿	鈴鹿	

全日本ラリー選手権（8戦中5戦終了）

●Cクラス				
❶	2／8〜9	DCCS	桜井 幸彦／大溝 敏夫	ミツビシ・ギャランVR4
❷	2／22〜23	あさひかわ	西尾雄次郎／山口 勝子	ミツビシ・ギャランVR4
❸	4／18〜19	ACK	桜井 幸彦／大溝 敏夫	ミツビシ・ギャランVR4
❹	6／13〜14	ASUKA	西尾雄次郎／山口 勝子	ミツビシ・ギャランVR4
❺	7／4〜5	ノースアタック	西尾雄次郎／山口 勝子	ミツビシ・ギャランVR4
⑥	7／25〜26	ひえつき夏	宮崎	
⑦	9／19〜20	モントレー92	群馬	
⑧	10／17〜18	第20回ハイランドマスターズ	長野、岐阜	
●Bクラス				
❶	2／8〜9	DCCS	桜田厚文雄／中山 守朗	ミツビシ・ミラージュ
❷	2／22〜23	あさひかわ	三上 弘光／大森 信治	ミツビシ・ミラージュ
❸	4／18〜19	ACK	吉武 正博／川越 淳	ニッサン・マーチR
❹	6／13〜14	ASUKA	新井 敏弘／中田 省吾	いすゞ・ジェミニ
❺	7／4〜5	ノースアタック	坂 昭彦／草加 浩平	いすゞ・ジェミニ
⑥	7／25〜26	ひえつき夏	宮崎	
⑦	9／19〜20	モントレー92	群馬	
⑧	10／17〜18	第20回ハイランドマスターズ	長野、岐阜	
●Aクラス				
❶	2／8〜9	DCCS	堀田 憲幸／秋田 憲吾	ダイハツ・ミラ
❷	2／22〜23	あさひかわ	堀田 憲幸／秋田 憲吾	ダイハツ・ミラ
❸	4／18〜19	ACK	鳥羽 正文／星野 元	スバル・ヴィヴィオ
❹	6／13〜14	ASUKA	西浦 徹夫／鹿田 満彦	ダイハツ・ミラ
❺	7／4〜5	ノースアタック	堀田 憲幸／秋田 憲吾	ダイハツ・ミラ
⑥	7／25〜26	ひえつき夏	宮崎	
⑦	9／19〜20	モントレー92	群馬	
⑧	10／17〜18	第20回ハイランドマスターズ	長野、岐阜	

VENI VIDI VICI

われ来たれり、見たり、勝てり ―――― イベントカレンダー、そして勝者たちの名をここに

F 1 世界選手権 〔16戦中9戦終了〕

❶	3／1	南アフリカGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❷	3／22	メキシコGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❸	4／5	ブラジルGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❹	5／3	スペインGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❺	5／17	サンマリノGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❻	5／31	モナコGP	A.セナ	マクラーレンMP4/7A・ホンダ
❼	6／14	カナダGP	G.ベルガー	マクラーレンMP4/7A・ホンダ
❽	7／5	フランスGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❾	7／12	イギリスGP	N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❿	7／26	ドイツGP		ホッケンハイム
⓫	8／16	ハンガリーGP		ハンガロリンク
⓬	8／30	ベルギーGP		スパ・フランコルシャン
⓭	9／13	イタリアGP		モンツァ
⓮	9／27	ポルトガルGP		エストリル
⓯	10／25	日本GP		鈴鹿
⓰	11／8	オーストラリアGP		アデレイド

SWC 〔スポーツカー世界選手権〕〔7戦中4戦終了〕

❶	4／26	モンツァ	G.リース／小河　等	トヨタTS010
❷	5／18	シルバーストン	D.ワーウィック／Y.ダルマス	プジョー905
❸	6／20～21	ル・マン24時間	D.ワーウィック／Y.ダルマス／M.ブランデル	プジョー905
❹	7／18	ドニントン・パーク	M.バルディ／P.アリオー	プジョー905
5	8／30	鈴鹿(500km)		日本
6	10／4	ハラマ(500km)		スペイン
7	10／18	マニークール(500km)		フランス

WRC 〔世界ラリー選手権〕〔14戦中7戦終了〕

●Aクラス

❶	1／23～30	モンテカルロ	D.オーリオル／B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❷	＊2／13～17	スウェディッシュ	M.ヨンソン／L.ベークマン	トヨタ・セリカGT-FOUR
❸	3／3～7	ポルトガル	J.カンクネン／J.ピーロネン	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❹	3/27～4/1	サファリ	C.サインツ／L.モヤ	トヨタ・セリカGT-FOUR
❺	5／2～7	ツール・ド・コルス	D.オーリオル／B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❻	5／31～6／3	アクロポリス	D.オーリオル／B.オセッリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❼	＊6／25～28	ニュージーランド	C.サインツ／L.モヤ	トヨタ・セリカGT-FOUR
8	7／20～26	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
9	8／25～31	1000湖ラリー		フィンランド
❿	9／18～22	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
⓫	10／11～16	サンレモ・ラリー		イタリア
⓬	＊10／27～11／2	アイボリー・コースト・ラリー		コート・ジボアール
⓭	＊11／7～12	スパニッシュ・ラリー		スペイン
⓮	11／22～26	RACラリー		イギリス

（＊印はドライバーズ選手権のみ）

●Nクラス

❶	1／23～30	モンテカルロ	L.コルブレッリ／G-F.イメリート	フォード・シエラ・コスワース4×4
❷	＊2／13～17	スウェディッシュ	S.ニルソン／P-O.ベルッソン	ミツビシ・ギャランVR4
❸	3／3～7	ポルトガル	C.メナム／V.ズッキーニ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❹	3/27～4/1	サファリ	P.ジル／J.ムンロ	スバル・レガシィRS
❺	5／2～7	ツール・ド・コルス	J-M.サントニ／M.セサリーニ	フォード・シエラ・コスワース
❻	5／31～6／3	アクロポリス	G.ド・メビウス／W.ルクス	ニッサン・パルサーGTI-R
❼	＊6／25～28	ニュージーランド	M.エバンスMM／J.ボンガボン	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
8	7／20～26	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
9	8／25～31	1000湖ラリー		フィンランド
❿	9／18～22	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
⓫	10／11～16	サンレモ・ラリー		イタリア
⓬	＊10／27～11／2	アイボリー・コースト・ラリー		コート・ジボアール
⓭	＊11／7～12	スパニッシュ・ラリー		スペイン
⓮	11／22～26	RACラリー		イギリス

（＊印はドライバーズ選手権のみ）

国際F 3000選手権 〔9戦中4戦終了〕

❶	5／10	シルバーストン	J.ヘキ	レイナード92D・無限
❷	6／8	ポー	E.ナスペッティ	レイナード92D・DFV
❸	6／21	パルセロナ	A.モンテルミーニ	レイナード92D・ジャッド
❹	7／12	エンナ・ペルゲーサ	L.パドエル	レイナード92D・DFV
5	7／25	ホッケンハイム		ドイツ
6	8／23	ニュルブルクリング		ドイツ
7	8／29	スパ・フランコルシャン		ベルギー
8	9／13	アルバセーテ		スペイン
9	10／11	ノガロ		フランス

IMSAキャメルGT選手権

●GTPクラス（13戦中9戦終了）

❶	2／1～2	デイトナ24時間	D.ジョーンズ／D.プラハム／S.ブルエット／S.グッドイヤー	ジャガーXJR12D
❷	2／23	マイアミ	Ge.プラハム	ニッサンNPT91A
❸	3／21	セブリング12時間	J-M.ファンジオ II／A.ウォレス	イーグルMK III・トヨタ
❹	4／28	ロード・アトランタ	D.ジョーンズ	ジャガーXJR14
❺	5／25	ライムロック・パーク	J-M.ファンジオ II	イーグルMK III・トヨタ
❻	5／31	ミド・オハイオ	D.ジョーンズ	ジャガーXJR14
❼	6／14	ニューオリンズ	J-M.ファンジオ II	イーグルMK III・トヨタ
❽	6／21	ワトキンズ・グレン	J-M.ファンジオ II	イーグルMK III・トヨタ
❾	7／19	ラグナ・セカ	J.M.ファンジオ II	イーグルMK III・トヨタ
❿	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
⓫	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
⓬	10／4	フェニックス		USAアリゾナ州
⓭	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

●C／Lクラス（13戦中8戦終了）

❶	2／1～2	デイトナ24時間	P.ジョンストン／D.マーピン／J.バッサー／S.キャメロン	スパイスSE89P・アキュラ
❷	2／23	マイアミ	P.ジョンストン／D.マーピン	スパイスSE89P・アキュラ
❸	3／21	セブリング12時間	H.カッツ／J.ダウンング／T.マカダム	クッズDG1・マツダ
❹	4／28	ロード・アトランタ	P.ジョンストン／D.マーピン	スパイスSE89P・アキュラ
❺	5／25	ライムロック・パーク	P.ジョンストン／D.マーピン	スパイスSE89P・アキュラ
❻	5／31	ミド・オハイオ	F.ベレッ／A.エバンス	クッズDG1・ビュイック
❼	6／14	ニューオリンズ	C.モーガン／T.リチンズ	クッズDG1・ビュイック
❽	6／28	ワトキンズ・グレン	P.ジョンストン／D.マーピン	スパイスSE89P・アキュラ
❾	7／19	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
❿	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
⓫	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
⓬	10／4	フェニックス		USAアリゾナ州
⓭	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

IMSAエクソン・シュープリーム・シリーズ

●GTSクラス（12戦中6戦終了）

❶	2／1～2	デイトナ24時間	W.ダレンバックJr.／D.シュレーダー／R.ゴードン	フォード・マスタング
❷	2／22	マイアミ	S.ミレン	ニッサン300ZX
❸	3／21	セブリング12時間	D.プラスフィールド／I.ヘア／G.ロビンソン／P.ジョンティロッフィ	オールズモビル・カトラス
❹	5／10	モスポート・パーク	J.デイル	ニッサン300ZX
❺	5／31	ミド・オハイオ	S.ミレン	ニッサン300ZX
❻	6／14	ニューオリンズ	S.ミレン	ニッサン300ZX
❼	7／19	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
❽	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
❾	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
❿	9／6	ロード・アトランタ		USAジョージア州
⓫	9／26	ライムロック・パーク		USAコネティカット州
⓬	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

●GTUクラス（12戦中6戦終了）

❶	2／1～2	デイトナ24時間	D.クリア／A.ペイコン／P.クリア／M.ミース	マツダRX7
❷	2／22	マイアミ	D.ロリング	ニッサン240SX
❸	3／21	セブリング12時間	Bo.ライツィンガー／Bu.ライツィンガー／D.ロリング／J.ポールJr.	ニッサン240SX
❹	5／10	モスポート・パーク	D.ロリング	ニッサン240SX
❺	5／31	ミド・オハイオ	J.ファーガス	ダッジ・ディトナ
❻	6／14	ニューオリンズ	Bu.ライツィンガー	ニッサン240SX
❼	7／19	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
❽	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
❾	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
❿	9／6	ロード・アトランタ		USAジョージア州
⓫	9／26	ライムロック・パーク		USAコネティカット州
⓬	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

イギリスF 2 選手権 〔10戦中5戦終了〕

❶	4／17	オールトン・パーク	P.コックス	レイナード91D・DFV
❷	4／26	ドニントン・パーク	J.エリオット	レイナード91D・DFV
❸	5／25	ブランズ・ハッチ	Y.ミューラー	レイナード91D・DFV
❹	6／14	スラクストン	J.エリオット	レイナード91D・DFV
❺	6／28	ブランズ・ハッチ	Y.ミューラー	レイナード91D・DFV
6	7／19	オールトン・パーク		イギリス
7	8／2	スネッタートン		イギリス
8	9／6	ブランズ・ハッチ		イギリス
9	9／13	シルバーストン		イギリス
❿	10／11	ドニントン・パーク		イギリス

イギリスF 3 選手権 〔16戦中11戦終了〕

❶	3／22	ドニントン・パーク	M.アルバース	ラルトRT36・無限
❷	4／5	シルバーストン	G.ド・フェラン	レイナード923・無限
❸	4／20	スラクストン	G.ド・フェラン	レイナード923・無限
❹	4／26	ブランズ・ハッチ	K.パート	レイナード923・無限
❺	5／4	スラクストン	E.ジュリアン	ラルトRT36・無限
❻	5／17	ブランズ・ハッチ	P.アダムズ	ラルトRT36・無限
❼	5／25	シルバーストン	G.ド・フェラン	レイナード923・無限
❽	6／7	シルバーストン	P.アダムズ	ラルトRT36・無限
❾	6／21	ドニントン・パーク	G.ド・フェラン	レイナード923・無限
❿	6／28	スネッタートン	O.ネグリ	レイナード923・無限
⓫	7／11	シルバーストン	W.ヒューズ	ラルトRT36・無限
⓬	8／9	ベンブレイ		イギリス
⓭	8／31	シルバーストン		イギリス
⓮	9／20	ドニントン・パーク		イギリス
⓯	9／27	スラクストン		イギリス
⓰	10／4	シルバーストン		イギリス

イタリアF 3 選手権 〔12戦中9戦終了〕

❶	3／22	ミザーノ	M.アンジェレッリ	ダッラーラ392・オペル
❷	4／12	エンナ・ペルゲーサ	R.コルチアーゴ	ダッラーラ392・アルファ
❸	4／28	ビネット	M.アンジェレッリ	ダッラーラ392・オペル
❹	5／3	パッレルンガ	N.パルハレス	ダッラーラ392・無限
❺	5／18	マジオーネ	G.シモーニ	ダッラーラ392・アルファ
❻	5／24	パラーノ	M.アンジェレッリ	ダッラーラ392・オペル
❼	6／7	ムジェッロ	N.パルハレス	ダッラーラ392・無限
❽	6／28	モンツァ	V.ソスピーリ	ダッラーラ392・無限
❾	7／5	ムジェッロ	M.ベントレ	ダッラーラ392・アルファ
❿	8／30	モンツァ		イタリア
⓫	9／27	パッレルンガ		イタリア
⓬	10／11	イモーラ		イタリア

フランスF 3 選手権 〔11戦中8戦終了〕

❶	4／5	レドン	F.ラゴルス	ダッラーラ392・オペル
❷	4／19	ノガロ	E.クレリコ	ダッラーラ392・オペル
❸	5／3	マニークール	E.クレリコ	ダッラーラ392・オペル
❹	5／24	ディジョン	F.ラゴルス	ダッラーラ392・オペル
❺	6／7	ポー	J-C.ブイヨン	ボウマンBC2・VW
❻	6／28	ルーアン	S.グレゴワール	ダッラーラ391・アルファ
❼	7／5	マニークール	F.ラゴルス	ダッラーラ392・オペル
❽	7／19	ポール・リカール	J-C.ブイヨン	ボウマンBC2・VW
❾	9／6	アルビ		フランス
❿	9／27	ル・マン(ブガッティ)		フランス
⓫	10／18	クロワザン・テルノワ		フランス

ドイツF 3 選手権

❶	4／5	ゾルダー	第1戦	M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
			第2戦	M.クルム	ラルトRT36・オペル
❷	4／19	ニュルブルクリング	第3戦	P.ラミー	レイナード923・オペル
			第4戦	M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
❸	5／3	ブンシュトルフ	第5戦	S.マーセン	ラルトRT36・VW
			第6戦	M.ベルナー	ラルトRT36・オペル
❹	5／10	アブス	第7戦	J.ミューラー	レイナード923・オペル
			第8戦	P.ラミー	レイナード923・オペル
❺	5／17	ニュルブルクリング	第9戦	P.ラミー	レイナード923・オペル
			第10戦	P.ラミー	レイナード923・オペル
❻	5／24	ホッケンハイム	第11戦	P.ラミー	レイナード923・オペル
			第12戦	D.カスロ・サントス	ラルトRT36・VW
❼	6／28	ノリスリング	第13戦	D.カスロ・サントス	ラルトRT36・VW
			第14戦	D.カスロ・サントス	ラルトRT36・VW
❽	7／12	ブルノ	第15戦	P.ラミー	レイナード923・オペル
			第16戦	P.ラミー	レイナード923・オペル
9	8／16	ディープホルツ			ドイツ
❿	8／23	ニュルブルクリング			ドイツ
⓫	9／6	ジンゲン			ドイツ
⓬	9／20	ニュルブルクリング			ドイツ
⓭	10／11	ホッケンハイム			ドイツ

GMロータス・ユーロシリーズ 〔13戦中7戦終了〕

❶	4／18	ニュルブルクリング	H.シュビタッラ	レイナード・オペル
❷	5／3	パルセロナ	M.コーネ	レイナード・オペル
❸	5／17	イモーラ	G.サレス	レイナード・オペル
❹	5／24	エスタレライセリング	G.リース	レイナード・ボクスホール
❺	6／7	アンデルストープ	G.リース	レイナード・ボクスホール
❻	7／5	マニークール	M.コーネ	レイナード・ボクスホール
❼	7／12	シルバーストン	G.リース	レイナード・ボクスホール
8	7／26	ホッケンハイム		ドイツ
9	8／9	ゾルダー		ベルギー
❿	8／16	ハンガロリンク		ハンガリー
⓫	8／30	スパ・フランコルシャン		ベルギー
⓬	9／6	ザンドフールト		オランダ
⓭	9／27	エストリル		ポルトガル

プジョー905スパイダー・ヨーロピアン・カップ 〔12戦中6戦終了〕

❶	4／28	ノガロ	C.プジュー	プジョー905スパイダー
❷	4／28	モンツァ	E.エラリー	プジョー905スパイダー
❸	5／10	シルバーストン	E.エラリー	プジョー905スパイダー
❹	5／24	ディジョン	C.プジュー	プジョー905スパイダー
❺	6／8	ポー	C.プジュー	プジョー905スパイダー
❻	6／21	ル・マン	E.エラリー	プジョー905スパイダー
⑦	7／19	ポール・リカール		フランス
⑧	8／2	ニュブルクリング		ドイツ
⑨	9／20	マニークール		フランス
❿	9／27	ル・マン(ブガッティ)		フランス
⓫	10／4	ヘレス		スペイン
⓬	10／18	クロワザン・テルノワ		フランス

イギリス・ツーリングカー選手権 〔12戦中7戦終了〕

❶	4／5	シルバーストン	J.クレランド	ボクスホール・カバリエGSi
❷	4／20	スラクストン	J.クレランド	ボクスホール・カバリエGSi
❸	5／4	オールトン・パーク	A.ロウズ	トヨタ・カリーナ
❹	5／24	スネッタートン	W.ホイ	トヨタ・カリーナ
❺	6／7	ブランズ・ハッチ	J.クレランド	ボクスホール・カバリエGSi
❻	6／21	ドニントンパーク	レース1 W.ホイ	トヨタ・カリーナ
			レース2 T.ハーベイ	BMW318is
❼	7／12	シルバーストン	J.アラム	ボクスホール・カバリエGSi
8	7／26	ノックヒル		イギリス
9	8／9	ベンブレイ		イギリス
❿	8／31	ブランズ・ハッチ		イギリス
⓫	9／20	ドニントン・パーク		イギリス
⓬	10／4	シルバーストン		イギリス

フランス・スーパーツーリスム選手権 〔11戦中6戦終了〕

❶	4／12	ル・マン	A.フェルテ	メルセデスベンツ190E
❷	4／19	ノガロ	A.クディーニ	メルセデスベンツ190E
❸	5／3	マニークール	F.ジロワ	BMW-M3
❹	5／17	モンレリー	F.ジロワ	BMW-M3
❺	5／24	ディジョン	J-L.ブースケ	メルセデスベンツ190E
❻	6／28	ルーアン	F.ジロワ	BMW-M3
⑦	7／26	クロワザン・テルノワ		フランス
⑧	9／6	アルビ		フランス
⑨	10／4	モンレリー		フランス
❿	10／11	ノガロ		フランス
⓫	11／1	ポー・アルノ		フランス

F1復帰10周年を迎えたホンダから、その記念商品が限定販売される

'83年に「スピリット・ホンダ」でカムバックして以来、今年で10周年を迎えたホンダ。ホンダではこれを記念して、7月20日より"10th ANNIVERSARY HONDA・S RETURN TO F1"キャンペーンを開催、復帰10周年限定記念商品の発売を行っている。

まずは写真左の「アニバーサリー・バッジ」。歴代ホンダマシンをモチーフにしたバッジをフランスホンダが製作。欧州のコレクターの間では、大人気の商品だ。F1バッジ8個、専用ガラスケーススタンドに入って1万5000円。壁掛けとして、またスタンドにしてもオシャレだろう。写真右はF1雑誌でおなじみの、諸岡 理氏のイラストをあしらった「アニバーサリー・カーサンシェード」。価格は1500円。ほかにも、やはり諸岡氏のイラストが入ったTシャツ（2900円）、スウェットシャツ（7900円）、またF1復帰の'83年から今シーズンまで、10年間のホンダマシンを年代順にカードにし、さらにその戦績が一覧できる「アニバーサリー・ポストカード（ケース＋ポストカード10枚＋戦績カードがセットされ、価格は1000円）」も発売されている。

販売は、F1コレクションステッカーのあるホンダ4輪販売店、およびホンダF1コレクション取扱店を通じて行われている。

●㈱ホンダダイレクトマーケティング／☎03-3423-3616

塗装面やガラス面にキズをつけずに付着物を除去する自動車用研磨剤「トラップネンド」

トラップネンドは、自動車に付いた鉄粉（鉄粉などが降りかかり、塗装面がザラザラしている車）、塗装ミスト（建築物の外壁を塗装した場合のミストが付着している車）、ピッチタール（足回り、バンパーなどにピッチタールが付着した車）、油膜、鳥のフン、虫、火山灰などを簡単に取り除く自動車用の研磨剤だ。洗車やワックス仕上げの前に、付着個所に水をかけながら滑らすように擦って使用するもの。高級車の鏡面塗装でも、傷つけないのが特徴。これまでの研磨剤（コンパウンド等）では、塗装面を荒げたり、ツヤ引けや色ボケするなどの嫌いがあったが、石油系柔軟樹脂のポリブデンなどの成分を原材料に使用することで、これらの問題点を解決した。対象車は、ホワイト車と濃色・メタリック車の2タイプ。価格は、税別で2000円。空気中に放置していても何回でも使用可能。

●ジョイボンド㈱ 〒330 埼玉県大宮市宮原町2-30-1／☎048-667-4533

パッケージが一新され オプションパーツも追加された LONZAペダルシリーズ

ノーマルのペダルでは、どうもそのタッチが、どうもそのスタイルが、という人にはオススメのLONZAペダルシリーズ。基本性能はそのままに、パッケージのみ変更を受け、改めてリリースされた。全8アイテムは変わらず、参考価格はアクセルMサイズ-1800円、ブレーキ&クラッチ・Mサイズ-2400円、フットレストMサイズ-1800円となっている。

またこのシリーズの専用オプションパーツとして、「LONZAノンスリップリング」も新しくなった。ペダルのホールにセットし、より確実なアクセレーション、ブレーキングを約束してくれる。カラーと価格は、ホワイト——800円、アルミ削り出し——1500円、ゴールド——1500円、アルマイト・ブルー——1800円となっている。

●㈱オートルック 東京営業所 〒331 埼玉県大宮市三橋2-931／☎048-649-2001

スポンサーでもあるタミヤから1／20のロータス・フォード102Dが限定発売

今月のタミヤの新製品は、レーシングカーの関連では1／20ロータス・フォード102Dが発売になった。

このモデルは、ミカ・ハッキネン仕様とジョニー・ハーバート仕様の2タイプが用意され、それぞれのドライバー人形が塗装済みでセットされるのが特徴になっている。また、タイヤにはグッドイヤーのマークもプリント済みでセットされている。

もちろん、フォードV8HBエンジンも精密に再現され、また、今シーズンのアグレッシブなカラーリングも、大型のスライドマークで処理。イエローのカラーを全体に塗装するだけで、後はマークで再現できる。

なお、このモデルは8月18日発売、価格は消費税別で2400円となっている。さらに、限定発売商品なので、ファン、マニアの人は要チェックだ。

●㈱田宮模型 〒422 静岡県静岡市恩田原3-7／☎0542-81-1340

売りたし ドラッグレーサー 495万円

RRCドラッグレーシングシリーズに、来年から新たに、「ガスドラッグスターワンメークレース」が加わることになった。このガスドラッグスターは、総排気量5932cc、最高出力500ps、最高速は240km／hに達し、SS1／4マイルをなんと8秒台で走りきってしまうというモンスターマシンだ。写真を見てお分かりのとおり、その姿・形は、ドラッグレースの最高峰"トップフューエル"に酷似している。もちろんトップフューエルとは、燃料そのほかの違いはあるが、ドラッグレースの雰囲気を醸しだしてくれるマシンには間違いない。なお'93年シリーズは、全5戦で行われる予定だ。

さて、このガスドラッグスターを、オックスインターナショナルでは、現在販売予約を受け付け中。主要スペックは別表参照。販売価格は495万円（税別）。第1期受注期間は6／1～12／20。申し込み、問い合わせは左記まで。

●㈱オックスインターナショナル 〒105 東京都港区新橋2-16-1 ニュー新橋ビル620／☎03-3580-1989

主要諸元	
全長×全幅×全高	5883mm×1320mm×1828mm
軸距	5715mm
トレッド	前914mm 後1320mm
ウィング幅	1066mm
最低地上高	76.2mm
乾燥重量	1100ポンド（500kg）
エンジン	350シボレーボアード
総排気量（内径×行程）	362CI（5932cc／101.6mm×88.4mm）
最高出力	500ps
トランスミッション	TCI製シボレーパワーグラインド用レーシングトランスミッション パターン 1-2-N-R-P
シャシー	NSP製4130クロームモリブデン鋼
ボディー	NSP製オールアルミニウム製
ブレーキ	ボッシュまたは、ウィルウッド製デュアルポットキャリパー
パラシュート	シンプソンまたは、シュートメタル製
タイヤ	フロント：グッドイヤー社製 17×2.25インチ
	リヤ：ミッキートンプソン社製 31×11×15インチ
燃料	無鉛ハイオクタン価ガソリン

※仕様は予告なく変更する場合があります。

オートランダムよりパーソナルのステアリングと2シーター用のSABELT

F1で最も多く使われているパーソナルから、ニューアイテムが登場した。写真上右は"MONZA LEATHER"。皮質は、使い込むほどに「味のある」艶を出す高級皮を使用。縫い糸は、鮮やかなイエローステッチでブランドネームなども同色に統一され、スポークにはイタリアGPのメッカ、モンツァサーキットがレイアウトされている。サイズは36・5φで、価格は3万5000円。次に紹介するのが"NEW WILLIAMS"の3種。ウイリアムズのロゴマークが入ったセンターリングは、フェアーライン仕上げの高級感のあるアルミを使用している。カラー&価格は、写真下右：ブラックレザー／シルバーパッドで4万5000円。写真上左：3カラー（イエロー・レッド・ブルー）レザー／シルバーパッドで5万円。写真下左：ブルーレザー／イエローパッドで5万円となっている。サイズは、いずれも36・5φ。

また、2シーター車専用のSABELT4点式シートベルト"CLUBMAN S-MID（クラブマンSミッド）"もリリースされた。これは現在人気のユーノス・ロードスター、スズキ・カプチーノ、ホンダ・ビート&CR-X、トヨタ・MR2などの専用シートベルト。従来ショルダーベルトが長すぎて装着できなかった問題も解決している。仕様はオールフックタイプで、カラーはレッド。価格は2万2000円。

●㈱オートランダム　〒150　東京都渋谷区南平台町2-6-60-1／☎03-3770-0671

メイン90φ、出口100φステンレス製のGT-R用マフラー

ワークス奥寺の商品ブランド「WORKS sport」より、ニッサン・スカイラインGT-R（BNR32）用の車検対応マフラーが発売される。素材はステンレスで、メイン90φ、出口100φという仕様。

また、GT-R以外の他車種用も、現在開発中ということだ。なお、このほかにもワークス奥寺では、なんとワンオフ（単品受注生産）で車検対応マフラーを造ってくれるという。詳しい問い合わせは、左記まで。

●㈱ワークス奥寺　〒278　千葉県野田市下三ヶ尾大六天前2-7-6／☎0471-23-8441

レーシングビートからRX-7用とロードスター用のニューアイテム3商品

まずは、アンフィニRX-7（FD3S）用の「スピード・リミット・コントローラー」。180km／hのリミッターを解除するというもの。価格は1万6000円。

次に、ユーノス・ロードスター（NA6CE）用のエアロミラー。ノーマルのボルト穴にボルトオンでき、1セット5万6000円で発売されている。カラーは赤、青、白、シルバーの4色。さらにレーシングビート・スタイルバー（ロールバー）の、スタイルカバーも赤、青、緑、タン、シルバーと5色揃って、1万6000円で新発売された。

●㈱三和トレーディング　〒211　神奈川県川崎市幸区南加瀬4-39-1／☎044-599-6111

ラバッツウェアで全身ウイリアムズと「着め」こもう

現在ウイリアムズのスポンサーであり、故ジル・ビルヌーブのパーソナルスポンサーでもあったカナダのラバット社。そのラバット社公認のラバッツウェアが、FORZAより発売される。背中にラバッツのロゴが入ったブルゾンは2万9000円。もちろんカラーはラバッツブルー。3種類のデザインが用意されたスウェットシャツは8800円から。ゼッケンのようにレッド5が背中に入ったTシャツは3600円。ちなみにバトレーゼの"6"もあるゾ。そのほかにも、キャップ、デイ・パック、ポロシャツ等も。

●FORZA ltd　〒156　東京都世田谷区経堂4-7-7　藤岡ビル1F／☎03-3706-0407

過酷なオフロードからファミリーユースのRVまでPIAAの薄型高性能フォグ

前号で、より過酷なオフロードユースでも耐え得るPIAA300シリーズを紹介したが、今回はオールマイティな100シリーズがリリースされている。レンズは硬質の耐熱強化ガラスを採用し、高透過性、高耐熱性、高耐久性を実現。リフレクターも、クラス最大の反射面積により高反射率を可能とした。さらにボディサイズは、コンパクトな150φ×67㎜でどんな車種にも取り付け可能な形状と、取り付けボルトが車種に応じて交換できる汎用タイプ。まさしくオールマイティなフォグランプだ。価格帯は1万9800円～2万2800円。

●PIAA㈱　〒108　東京都港区白金台3-19-6　URD白金ビル／☎03-3448-1511

NISMO　NISMO　NISMO　NISMO　NISMO　NISMO　NISMO

8月23日 レース・ド・ニッポン（筑波サーキット）
NISMOファッション&グッズ即売会のお知らせ

ニスモ・サマーファッション&小物類が、
真夏の祭典に勢ぞろいします。
当日の即売会でしか買えないオトクな福袋も用意！
レース観戦の合間にぜひお立寄りください。

☆グランドスタンド裏に出店☆
☆早朝よりレース終了後1時間まで営業します☆

パートタイマー・アルバイト募集

あなたも、ニスモのメンバーとして働いてみませんか!!

《募集職種》　ニスモ製品入出庫管理（倉庫業務）
《応募資格》　18歳以上の健康な方　週3日以上勤務出来る方
《勤務地》　ニスモ大森本社（東京都品川区）
《給与》　時給850円以上　交通費全額支給
《募集人員》　若干名
《勤務時間》　9:00～18:00（応談）
《応募方法》　履歴書（写真貼付）を下記担当までご郵送ください。
《応募先》　ニスモ総務課人事係（担当／伊沢）
〒140 東京都品川区南大井2-10-6 ☎03(3763)2331

NISMO　〒140 東京都品川区南大井2-10-6　●営業時間／AM10:00～PM6:00
NISMO PADDOCK　●定休日／毎週月曜日　イイニッサン　☎(03)3767-1123

［観る、聞く、参加する、の情報ページ］

ATTENTION

8月1日〜9日にかけて渋谷・パルコスクエアにベネトンのF1ピットが出現!?

今シーズン、F1のベネトンをスポンサードしている大阪有線放送社は、8月1日〜9日までの間、渋谷・パルコスクエア（PARCO PARTI横 ※スペイン坂を上りきった所）にF1ピットさながらのプロモーションスペースを出現させる。9日間とおしてのイベントは

その1／ベネトンF1マシンの「生」の走りやピットワークなどを、大迫力のビデオでオンエア

その2／USENを実際に体験できる試聴コーナー

その3／日本GPが当たるクイズあり！

また、期間中の土曜日・日曜日には、スペシャルイベントとして

その1／ホンモノのベネトンF1マシン・B19Bを使った、本番さながらのマル秘アトラクション

その2／コクピットでの記念撮影ができるゲームもあり！

と、この夏、オススメの9日間だ。

●USEN440 F1プロジェクトチーム事務局 担当：富田、志田 〒104 東京都中央区築地2-14-4 フェニックス東銀座第2ビル6F／☎03-3248-0502

ウイリアムズのスポンサー各社が送る「ラバットF1ハウス」オープンのお知らせ

"企業としての枠を越えて、ウイリアムズを応援しよう！"

ウイリアムズチーム・スポンサー各社と共同で、従来の各社個別の広告宣伝活動とは全く違うチーム応援の活動として、このイベントが企画された。カナダ・ラバットビールの総輸入元である㈱ポッカコーポレーションが中心になり、エルフ石油の総代理店・ユニコ㈱ほかが協賛して運営される「Labatt's F1 House」が、湘南・江ノ島片瀬海岸西浜と京浜急行三浦海岸の2ヶ所にオープンした。営業内容は両店共に、ラバットF1デザイン缶の新デザイン発売に際し、ラバットビールを中心とした飲食の販売と、F1ウイリアムズチーム・グッズの販売だ。オープン期間は7／18〜8／31まで。この夏は、ウイリアムズのピットならぬ、ビーチハウスを訪ねては？

●㈱ソリューション ラバットF1ハウス担当／☎03-5467-0748

入手困難なF1日本GPのパドッククラブパスが当たるチャンピオンプラグのクイズ

「行きたくても、チケット売り切れで観に行けなーいッ！」とお嘆きの皆さん。日本チャンピオンスパークプラグでは、左記のクイズ正解者の中から抽選で、10月24日に行われる予選と10月25日の決勝に各5名、合計10名をチャンピオンのパドッククラブへ招待する「チャンピオンプラグ・日本GPキャンペーンクイズ」を実施中だ。そのクイズとは

「開幕V5を達成したマンセルとウイリアムズ・ルノー"FW14B"。パワー爆発のルノーV10に、チャンピオンスパークプラグは何本装着されているでしょうか？」

応募方法は、官製ハガキにクイズの答え（○○本）・住所・氏名・年齢・性別・電話番号・読んだ雑誌名を明記の上、〒231 神奈川県横浜市中区日本大通18 マースクビル9F 日本チャンピオンスパークプラグ㈱「チャンピオンプラグ・日本GPキャンペーンクイズ係」まで郵送する。締め切りは、9月20日（当日消印有効）。

レーサーOBの皆さん後輩育成に参加されませんか？

モータースポーツの健全な発展と、文化としての定着、そして世界に通用するドライバーの育成を目指した「ジャパンレーシングアカデミー」が開校予定。同スクールでは、レーシングドライバーを目指す受講生に対して、ドライビングテクニックと精神面（ルール&マナー）の教育を徹底することにより、危険な判断や行動を減少させ、安全に対する認識を高めることを最重要課題としている。

開校に向けての準備活動として、同スクールでは現在、スクールの講師となるインストラクター候補を募集中だ。今年は8月からオートポリス校が開校されるが、今後、全国のサーキットでの開校を計画しているため、各地のレース経験があって、現役から遠ざかっているドライバーに参加を呼びかけている。

●㈱ジャパンレーシングアカデミー 担当：平塚 〒112 東京都文京区大塚3-19-10 文京KSビル1F／☎03-5976-3741

BUY & SALE●

売りたし、買いたし

■売りたし

●トランスポーター
三菱4tスーパーロングパネルトラック '82年式 13万km リーボックカラー リヤパワーゲート、エアコン、ステレオ付き 価格50万円＋消費税。
〒243-03 神奈川県愛甲郡愛川町中津6758 ㈱ハセミモータースポーツ担当：刀根／☎0462-86-3801

●マキシム306
FJ1600 白 エンジン、土屋チューンエンジン、ミッション、ダンパーOH済み 価格260万円（値引き応談）。
〒193 東京都八王子市横原町414-1 中村 浩／☎0426-23-4379

●マキシム305
FJ1600 黒 エンジン、土屋チューン '91年筑波・東北参戦車 価格応談。
〒310 茨城県水戸市見和1-323-8 青木秀太郎／☎0292-53-2643（22：00以降）

●マナティMK7
FJ1600 グリーン全塗装新 程度超極上 即レース可 価格180万円（値引き可）。
〒513 三重県鈴鹿市住吉町6729-20 永井コンペティション／☎0593-78-7003

●オスカーSK90
RS 軽量オプション車 '90年10月製作 価格応談。

●ウエスト85S
RS ホイール2セット ミッションスバル スペアパーツ多数 価格80万円。
〒242 神奈川県大和市つきみ野5-11-9 K・ファクトリーレーシング／☎0462-77-1725

●マナティMK6
FJ1600 エンジン、水井チューン OH後、3時間走行 スペアホイール付き 初心者の方、いろいろ相談にのります 価格70万円（値引き可）。
〒513 三重県鈴鹿市道伯2-9-28今西 剛／☎0593-78-5356、または永井コンペティション／☎0593-78-7003

●R&D F4／90
FJ1600 赤 エンジン、尾川チューン 一見されたし 価格応談。
〒513 三重県鈴鹿市平野町1158B-B 渡辺輝人／☎0593-79-4878（夜間）

●α-902F
FJ1600 白 初心者に最適 価格30万円。
〒513 三重県鈴鹿市末広町5573ハイツ末広寮22号室 大山貴博／☎0593-83-3401

●AE86
'84年式 '91年富士フレッシュマン仕様 去年8月にOH済み後、一戦だけ走行 黒 レインタイヤ、ホイール1セット有り コンピュータ、各パーツ有りエンドレスパッド、フロント・リヤ共に有り 57秒台は確実に出ます 価格30万円。
〒144 東京都大田区西六郷2-9-20 古口秀二／☎03-3733-3003（22：00まで）

●AE92
C／SNC仕様 '91年後半製作 白／黒即レース可 ホイール2セット、タイヤレイン・ドライ付き 部品少々とROM書き換え応じます 価格200万円。
〒306-01 茨城県猿島郡三和町東山田1815-71-101 松岡伸一またはカサマレーシング／☎0296-44-5606

●ホンダ・シビック（EF9）
N1仕様 ウラタレーシング（URS）フルメンテナンス車 スペアエンジン、タイヤ2セット付き TIで報告入賞 即レース可 価格250万円。
〒556 大阪府大阪市浪速区日本橋5-12-9 ㈱秀和 ソフトランド／☎06-632-6644

●ホンダ・シビック（EF3）
鈴鹿N1仕様 即レース可 デフミッションOH後、一回のみ使用 レインタイヤ1セット付き 価格60万円（値引き可）。
〒630 奈良県奈良市芝辻町2-7-21-203 倉本カズヒコ／☎0742-34-3237

●アライ・ナイジェル・マンセル・レプリカヘルメット
Lサイズ '91年仕様 ハガキにて 適価で譲ります。
〒448 愛知県刈谷市天王町7-12 日比野英紀

●ショウエイ・GRV-4（ライフサポート付き）
Mサイズ 未使用 キズ無し 送料当方負担 ハガキにて 価格2万円。
〒729-01 広島県福山市今津町5-48 松浦正剛

■買いたし

●R&D F4／92
FJ1600 価格応談 今シーズン使用後、手放す予定の方、ハガキにてご連絡ください。
〒998 山形県酒田市山居町2-6-18 佐藤 拓

※個人売買などにおける金銭等のトラブルは、編集部では責任を負いかねますのでご了承ください

初級者を対象としたカートの合宿スクールがMSLで開校される

カートは買ったけど、タイムが出ずにどうしていいか困ってる人、これからレース参戦を目指している人、といった初級者を対象としたカートの合宿スクールが開校する。現役全日本ドライバーによる実技指導はもちろん、夕食後のミーティングではセッティングやコース取りなどのレクチャー、さらに最終日には模擬レースも行われる。日時は8月18日～20日までの2泊3日。場所は、千葉の茂原モータースポーツランドにて行われる。費用は宿泊代、夕・朝食付き、コース代が含まれて5万9000円。ちなみにカートは、自己車両持ち込みだ。現在先着30名を、電話にて予約受け付け中。

●ウエルストン／☎0474-63-3052

WANTED!

●女性スタッフ募集

東名自動車

レーシングパーツの製造&販売、またNI、F3、グループAでレース活動を行っている東名自動車では、女性スタッフを募集している。職種は①レースマネジメント兼広報アシスタント（レースへのエントリーからチームスタッフの宿泊予約等、またレーシングパーツのプレスリリース等）、②一般事務（経務、経理）。資格は高卒以上、年齢20～30歳くらい。勤務地は川崎市宮前区、勤務時間は9：00～17：30となっている。希望者は左記へ電話連絡の上、履歴書（写真貼付）を郵送のこと。面接日については後日連絡される。

●東名自動車㈱　担当：木村　〒216　神奈川県川崎市宮前区野川1434-18／☎044-788-6824

●新卒学生、男女

ウィングス・コーポレイション・ジャパン

モータースポーツパーツのGABブランドの企画、開発、販売を行っている㈱ウィングス・コーポレイション・ジャパンより、来年3月卒業見込みの男子4年制大学生、また短大等の女子学生を募集している。募集人員はいずれも若干名だが、モータースポーツに興味ある人は、ぜひチャレンジしてみては？詳しくは左記まで。

●㈱ウィングス・コーポレイション・ジャパン　担当：亀塚／☎03-3431-0103

●ドライバー募集

フォークレーシング

男性でも、女性でも、真剣にレースに取り組める人を募集している。レース未経験者でもOK。まずは、レースに対する考えを書いて左記まで郵送。

●フォークレーシング　〒229　神奈川県相模原市古淵2-2-16エルム一番館402

●営業フロントスタッフ

オートルック

レース用品からカーアクセサリーまでをクリエイトする㈱オートルックが、業務拡張のため、営業フロントスタッフを若干名募集中だ。年齢は20～30歳までで（性別不問）、モータースポーツが好きな人なら誰でもOK。希望者は左記へ電話連絡の上、履歴書を郵送する。ちなみに勤務地は、東京、大宮、名古屋、大阪のいずれか。

●㈱オートルック　担当：タカムラ　〒108　東京都港区高輪1-3-20／☎03-3446-8533

●Fフォードのレーシングドライバー

スウィフト・カーズ・オーストラリア

オーストラリアに本拠地があるスウィフト・カーズ・オーストラリアでは、ニュージーランドで行われるフォーミュラ・フォード1600インターナショナルシリーズのドライバーを募集している。12月27日から1月31日まで、6週間6サーキットで12レースを戦い、またヨーロッパのチームも数多くエントリーしているこのシリーズ。ぜひチャレンジしてみたいという人は、オーストラリア$で10万A$のスポンサーマネーを用意し、英日両方の履歴書とレース経歴書など左記まで郵送する。なお、そのほか詳しい資料が欲しい人には送付してくれるとのこと。

●SWIFT CARS AUSTRALIA Pty. Ltd、5ROSETTA ST BEVERLY HILLS N・S・W 2209 AUSTRALIA FAX：001-61-2-759-2210（日本からのダイレクトナンバーです）ATTN（担当）：BROWNまたはYAMAMOTOまで

BOOKS●

F1エンジン入門

F1というスポーツを、ドライバーというヒューマニティでみるのではなく、エンジンのメカニズムを知ることで、もっと理解・興味を深めさせてくれる。内容は、マシン性能としてのパワーとシャシーのバランスの関係や、軽量化とエンジンパワーとの相関関係、エンジン設計のいろは、またエンジン性能を上手に引き出せるドライバーとは、現在の各チームのエンジン解説も記載されている。

熊野　学著
グランプリ出版刊　定価1200円

10年、10万キロストーリー

クルマの楽しみ方は、十人十色。人それぞれに、自分の楽しみ方がある。この本では、1台のクルマを何年も、また何万kmも、大事に大事に乗りつづけている「愛車家」25人を紹介している。'77製1-7クーペをサビと闘いながら乗っている人や、'67製VWビートルを家族同然に愛する人、'68製スカイラインGT-Bを恋人にしてしまった人など、クルマと人間とのふれあいが伝わってくる。

金子浩久著
二玄社刊　定価1600円

走行会&講習会

名称	開催日	開催場所	参加車両	参加費	主催者	メモ
オートポリス4輪走行会	第1回：7月4日 第2回：9月5日 第3回：10月24日	オートポリス	各自持ち込みの車両。車種は自由。ただし、違法改造車や整備不良車は不可	参加車：1万5000円 同乗者：3000円 （食事、参加賞付き、入場料は無料）	㈱日本オートポリス内APRC事務局　担当：衛藤、原田 〒877-03　大分県日田郡上津江村大字上野田1110-12 ☎0973-26-1111	参加定員：99名 参加資格：普通免許証所持者で、自身のクルマを持っている人 申し込み方法：左記へ電話にて事前受付けを行い、後日申込書と参加料を現金書留にてAPRC事務局宛に送付する 締め切り：開催日の2週間前までに随時電話にて受け付け。なお定員になり次第締め切り
日産プリンス大会ドライビングスクールin TIサーキット	11月3日	TIサーキット	車検付きのノーマル車のみ	1人：2万5000円	日産プリンス大阪モータースポーツクラブ ☎06-352-2545・5678	参加台数：100台 参加資格：20歳以上の普通免許証所持者 講師・インストラクターは矢吹圭造氏（F1日本グランプリ競技長）とプロドライバーを予定
B級ライセンス講習会	7月8日 8月5日 9月9日 10月7日 11月11日	日産プリンス大阪販売㈱スカイラインプラザ（京阪電車または地下鉄・天満橋下車、土佐堀通を東へ500m）		受講教材費：7800円（JAF未加入者は当日加入手続き可。その加入費は4600円）	日産プリンス大阪モータースポーツクラブ 〒534　大阪府大阪市都島区片町1-14-16　☎06-352-5678	時間：いずれの日も午後7時より約2時間（受付けは午後6時40分から） 講師：矢吹圭造氏

TV ON AIR

8月のモータースポーツ番組

●F-1ポールポジション
毎週日曜日　深夜／フジテレビ系
8／2　フランス・イギリス・ドイツ各GPのダイジェストほか
8／9　内容未定
8／23　ハンガリーGPダイジェストほか

●カーグラフィックTV
毎週土曜日　深夜0：15～0：45／テレビ朝日系
8／8　ドイツ取材（1）　VWゴルフ&ベント
8／15　フランス取材（2）　シトロエンXM　ブレーク
シトロエンヒストリー
8／22　SWC　スポーツカーレースの変遷（予定）
8／29　国産車全カタログ（予定）

●モーターランド2
毎週日曜日　深夜23：30～0：00／テレビ愛知系
8／2　グループA第4戦
鈴鹿スーパーツーリングカー500km（7／5鈴鹿）
8／9　JSPC第3戦
全日本富士500マイルレース（7／26富士）
8／16　鈴鹿8時間耐久ロードレース
8／23　グループA第5戦
オールジャパン・ツーリングカー300km（8／9美祢）
アルファ155／フィアット・テムプラ
8／30　グループA第6戦　レース・ド・ニッポン（8／23筑波）
筑波ナイター12時間耐久レース（8／15、16筑波）
（8／16、23、30は予定）

●F1第11戦・ハンガリーGP　予選2日目
8／15　25：30～25：55／フジテレビ系

●F1第11戦・ハンガリーGP　決勝
8／16　25：30～27：30／フジテレビ系

●F1第12戦・ベルギーGP　予選2日目
8／29　25：30～26：00／フジテレビ系

●F1第12戦・ベルギーGP　決勝
8／30　25：00～26：50／フジテレビ系

●F1第10戦・ドイツGP　決勝
8／2　10：00～12：00／WOWOW

●F1第11戦・ハンガリーGP　決勝
8／23　10：00～12：00／WOWOW

●ナイジェル・マンセルF1・#10「ドイツGP」
8／9　11：00～12：00／WOWOW

●土屋＋板東　走りま専科
毎週土曜日　23：30～0：30／テレビ神奈川
「スイングポテト03」番組内のトコーナー

●NHK・BS1
8／16　0：15～1：15　インディカー第8戦（7／5ロウドン）
17：00～18：00　オフロードGP第5戦・LA①
8／23　0：15～1：15　インディカー第9戦（7／19トロント）
8／30　0：15～1：15　WRC第8戦（アルゼンチン）
11：15～12：15　WRC第8戦（再放送）
15：00～16：00　オフロードGP第5戦・LA②

●スポーツアイ（CS-BAAN）
8／1　24：20～26：00　8／7　17：00～18：40
NASCARサウスウエストツアー
SAABプロ・シリーズ（コネチカット）
8／2　17：30～18：00　イギリスF3
19：00～20：00　NASCAR　ウィンストンスパークプラグ
8／8　24：40～26：00☆8／12　12：30～13：50
NASCAR ARCAシリーズ
8／9　19：00～20：00☆8／11　13：30～14：30
8／13　17：00～18：00
IMSA　マーティスグラス・グランプリ
8／15　24：40～26：00☆8／19　12：30～13：50
8／21　17：00～18：20
INDY GI　ジョーズ200
8／22　24：40～26：00☆8／26　12：30～13：50
SCCA　トランザム・レース
INDY　ライトカー・レース
8／23　19：00～20：00☆8／25　13：30～14：30
NASCAR　スポーツマン・シリーズ
8／29　25：10～26：30
INDY　ミラー・ジェニュインドラフト200

■FALKEN DREAM ON THE ROAD
毎週火曜日 20:00～20:30/FM802(80.2MHz)

毎週水曜日　19：30～20：00／FM横浜（84.7MHz）

■アドバン・サウンド・コクピット
～土屋圭市のレーシングダイアリー～
毎週水曜日　17：30～18：00／Tokyo FM（80.0MHz）系

■モーターレーシング　サンデー／「F1エクスプレス」
毎週土曜日　24:00～25:00／FM埼玉・NACK5（79.5MHz）

■サンデー・モータースポーツ
毎週日曜日　19：00～20：30／FM三重（津78.9／名張85.5／鳥羽大宮83.2／志摩78.1／尾鷲80.4／熊野85.7MHz）

■近藤真彦のサンデーMOTORADIO
毎週日曜日　22：00～23：00／文化放送（1134KHz）

■ザ・モーター・ウイークリー
毎週土曜日　深夜2：30～3：00／毎日放送（1179KHz）

■気分はレッド・ゾーン
毎週土曜日　深夜1：30～2：00／東海ラジオ（1332KHz）

※放送日程および内容は、あくまでも予定です。詳細は新聞などでその都度ご確認ください。なお、衛星放送は、衛星の状態によって急遽内容が変更されることがあります。ご注意下さい。

PRESENT

イッパイあげます プレゼント!

information

全長2.9mの①「S111ナイジェルマンセル」と、全長5.1mの②「S-222ナイジェルマンセルDX」を1名ずつ

日本レーシングシステムズより。発売されたばかりのスロットゲームを。マシンは①はウイリアムズFW13Bとフェラーリ642。②はマクラーレンMP4／6とベネトンB188

【応募方法】ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望のプレゼント番号&名、今月号のなかで面白かった記事とその感想を明記し、必ず応募券を貼って、〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「9／1号プレゼント係」まで送ってください。締め切りは8月15日（当日消印有効）となります。当選者の発表は10／15号で行なう予定です。

【7／15号当選者】①（9.1倍）静岡・塩沢太朗、埼玉・島崎貴浩、滋賀・鈴木誠司、愛知・天野紗智子、福岡・高口弘巳、東京・森井武志、千葉・小原淳一、神奈川・瀬崎剛一、埼玉・飯島和夫、東京・弘綾 ②（4倍）岡山・田嶋祐一 ③（2.7倍）京都・今川真一、愛知・井上洋平、愛知・笠井雅幸、鳥取・大西康浩、静岡・森崎好典、広島・畑良行、大阪・井上康宏、山形・今井幸弘、兵庫・福田正、宮城・佐藤浩 ④（17.2倍）兵庫・河田隆史、大阪・鈴木浩、広島・加藤圭亮、山形・遠藤文子、岩手・安田孝博 ⑤（9倍）京都・倉田幸典、東京・木村和也、奈良・菅生里美、奈良・飯本博一、埼玉・鈴木洋一、東京・武田久雄、徳島・島新一、神奈川・松浦志津子、熊本・上田千恵美、大阪・森本真弓

※敬称略 応募総数298通

④'92F1GPのビデオ"ダイジェスト版" 1名

今年のF1GP・第1戦～3戦までを収録したスペシャル・ダイジェスト。ポニーキャニオンから

③キャロッセの'92年度版Tシャツ 5名

今シーズンもラリー、ダートラ、ジムカーナのすべてのカテゴリーで上位につけているキャロッセより

⑥金子博フォトエッセイ・ビデオ 1名

GPフォトグラファー・金子博氏の写真で綴る、中嶋悟の栄光の日々。ポニーキャニオンから

⑤協同カードレーシングチームのテレカ 5名

協同カード発行10周年を記念して参戦しているフォーミュラ・トヨタがメインビジュアル。協同クレジットサービスより

[イベントカレンダー]

EVENT CALENDAR 8/1 — 8/15

BIWEEKLY EVENTS — OVERSEAS

●海外レース

開催日	シリーズ	イベント	コース	国	参加車両
8月1日	IROC第3戦	ミシガン	ブルックリン	アメリカ	IROC
8月2日	PPGインディカー第10戦	マルボロ500	ミシガン	アメリカ	インディカー
8月2日	イギリスF2第7戦	スネッタートン	スネッタートン	イギリス	F3000
8月9日	IMSAキャメルGT第11戦	ロードアメリカ・ニッサンGP	エレクハート・レイク	アメリカ	GTP、C／L、GTS、GTU
8月9日	PPGインディカー第11戦	バドワイザー・クリーブランドGP	クリーブランド	アメリカ	インディカー
8月9日	ファイアストン・インディ・ライト第8戦	バドワイザー・クリーブランドGP	クリーブランド	アメリカ	インディ・ライト
8月9日	NASCARウインストン・カップ第18戦	バドワイザー at ザ・グレン	ワトキンズ・グレン	アメリカ	NASCAR
8月9日	イギリスF3第12戦	ベンブレイ	ベンブレイ	イギリス	F3
8月9日	GMロータス・ユーロ第9戦	ゾルダー	ゾルダー	ベルギー	FVL
8月9日	イギリス・フォーミュラ・ボクスホール第8戦	オールトン・パーク	オールトン・パーク	イギリス	FVL
8月9日	イギリス・ツーリングカー第5戦	ベンブレイ	ベンブレイ	イギリス	グループA
8月15日	IROC第4戦	ミシガン	ブルックリン	アメリカ	IROC

●海外ラリー

開催日	イベント	国	シリーズ	参加車両
7月30～8月2日	ファンスリュック・ラリー	ドイツ	ERC（係数10）	A、N
8月6～9日	マデイラワイン・ラリー	ポルトガル	ERC（係数20）	A、N

BIWEEKLY EVENTS — DOMESTIC

●国内レース

開催日	イベント	開催地	主催者		格式	参加車両
8月2日	'92ジュピターカップ	オートポリス	JRSCC	☎03-3584-0035	国内	NE、N1、FJ1600-A
8月1～2日	'92全日本F3000第7戦	スポーツランドSUGO	VICIC	☎03-3405-2391	国際	F3000
8月6～9日	ソーラーカーレース鈴鹿'92	鈴鹿サーキット	株鈴鹿サーキットランド	☎0593-78-1111	国際	ソーラーカー
8月8～9日	'92全日本ツーリングカー第5戦	MINEサーキット	MINEサーキット	☎08375-8-0321	国内	N-A、N1、N2、NE
8月14～16日	'92筑波フェスティバルナイター／2h&3h	筑波サーキット	ACC・S	☎03-3550-8158	国内	N1、NE、N2
8月15日	'92ウエストジャパンツーリングカー第8戦	中山サーキット	株山陽スポーツランド	☎0669-93-2333	準国内	N1、NE
8月16～16日	'92全日本F3000第8戦	富士スピードウェイ	RRC	☎0425-55-0462	国際	F3000

●国内ラリー

開催日	イベント	開催地	格式	主催者	
8月1～2日	JAF中部近畿ラリー第4戦・第13回神大ラリー	兵庫150km、京都50km、大阪50km	準国内	チーム神大	☎078-361-2522
8月1～2日	JAF H地区地方選手権・JMRC九州ラリー	大分200km	準国内	RC-OITA	☎0972-63-6695
8月1～2日	JMRC東京ラリーシリーズ	埼玉100km、東京100km、山梨100km	準国内	JACS	☎03-3429-2517
8月1～2日	'92蜂須賀ラリー in 徳島	徳島200km	準国内	HACHISUKA	☎0886-63-3215
8月1～2日	'92JMRC関東ラリー第7戦・MSCC東京サマーラリー'92	栃木250km	準国内	MSCC	☎03-3533-6496
8月8～9日	JMRC中部ラリ第4戦・MRTラリー in 宝達	石川200km	準国内	MRT金沢	☎0762-51-5530
8月8～9日	'92JMRC近畿セニアラリー第4戦・若草ラリー'92	奈良200km	準国内	RC、NARA	☎0742-93-0498
8月8～9日	'92THE ラリー in 十和田	青森200km	準国内	MSC・TOWADA	☎0176-24-0330

●国内スピード行事

開催日	イベント	開催地	主催者		格式	参加車両
8月9日	全日本ジムカーナ第6戦	アローザ	チームA・B・C	☎0764-32-7651	国内	A、C、D
8月9日	全日本ダートトライアル第6戦	田沢湖ミナミユースランド	MSC-20	☎0188-39-8191	国内	A、C、D

全日本ダートトライアル選手権第5戦／第11回DCCSダートトライアル

7月12日／主催：DCCS／丸和オートランド那須

Text/Chikara Kamiko Photos/Masao Adachi

11th DCCS DIRT TRIAL

**シリーズもいよいよこの第5戦から後半戦を迎える
そろそろ各クラスともタイトルの行方が見え始めたが
今回は予選なしの激しい戦いが展開された**

❶いよいよキャロッセGTO.92Dをドライブする大井義浩が復活した。溜敵・田嶋に2秒もの大差をつけての勝利は、後半戦がおもしろい展開となることを十分期待させる速さだ
❷久しぶりの表彰台中央に立った大井。田嶋は2位をキープ
❸前回はまさかの予選落ちを喫した国政だが、パワーの差が勝負の行方を大きく左右するこの丸和で見事にC3優勝を飾った
❹登坂もパワー差をドライビングでカバーし勝利を勝ち取った
❺今回は松尾が前戦の雪辱を晴らすかたちでC1を制した

ついに大井が復活！田嶋に大差をつけて今季初優勝を飾る

'92年全日本ダートトライアル選手権も、この第5戦からいよいよ後半戦へと突入した。今回の「第11回DCCSダートトライアル」は、栃木の丸和オートランド那須を舞台に開催された。

今回はワンデイ・イベントとして開催されたため予選はなし。その代わりにエントラントは、今年の第4戦までの戦績が考慮され、書類審査によって出走が許される120台のマシンが選ばれた。また、出走台数が絞り込まれたために、コース設定は丸和本来の特色を十分に生かしたハイスピード&ロングコースとなった。

今年から新しく創設されたA1クラスは、最高のエントリー台数、12台が集まった。結果は、やはりと言うべきか当然のようにアルトRを駆る栗津原豊が4連勝。しかし、今回はヴィヴィオを駆る小林且雄が、極限のドライビングで2位に入り、アルトのワン・ツーを阻止した。

A2クラスでは、ベテラン勢が奮わず、ダークホースの小池正己シティが僅差で優勝を手にした。2位には昨年この大会で初出場・初優勝をなし遂げたシティを駆る石井淳が入った。

A3クラスは、今回も前年度のチャンピオンである中村英一EP82Tが優勝。これで中村は今季3勝目となり、2年連続チャンピオンの可能性がかなり濃厚となっている。今回、地元で期待されていた大竹充雄は、いつもの切れの良いドライビングが見られず9位にとどまった。

超激戦区のA4クラスは、ギャランを駆るベテランの櫛田正文がただひとり今シーズン2勝をマークしシリーズをリードしている。今回も勝って、後半戦を有利に展開させたいところだったはずだが、優勝したのは第1戦で優勝している同じくギャランを駆る宝田芳浩だ。宝田は、今回のためにエンジンをオーバーホール、そしてリ・セッティングしたサスペンションが功を奏し、1本目からトップに立ち、優勝を飾った。2位にはバイクスピーク帰りの神子力パルサーが入った。

C1クラスは、杉尾茂善と松尾啓治、このふたりのカルタス使いが毎戦接戦を繰り広げているが、今回は松尾が前戦の雪辱を晴らす形で、杉尾にコンマ一秒の差をつけ優勝した。

C2クラスでは、非力なNAエンジンながらサニー4WDの威力をうまく引き出している登坂均が、パワー勝負になりがちな高速サーキットの丸和で底力を発揮。登坂は、2位の長谷川一寿EP71Tに2秒もの大差をつけ2連勝、今季3勝目を挙げた。

A4クラス同様、実力伯仲のC3クラス。まさに誰が勝つかわからないという状況になっている。そして今回ここで勝ったのは、前戦の北海道でまさかの予選落ちを喫した国政久郎だった。これは国政にとって今シーズン初の勝利。第3戦からベースをニュー・ファミリアのGT-Rに変更した国政のマシンは、同クラスのライバル、ギャランやパルサーにパワーでは劣るものの、その優れたサスペンション・セッティングは目を見張るものがあり、走りは地味ながらタイムはバツグンだ。2位にはパルサーの小林照明、3位には国政と同じくニュー・ファミリアに乗る梶岡悟が久々の入賞を果たした。

Dクラスは今シーズンここまで田嶋伸博の強さばかりが目立っていたが、前戦あたりからその絶対的な速さにも陰りが見え始めたようだ。前戦の北海道ではレガシィの辰巳英治が優勝し、今回はついに復活した大井義浩キャロッセGTOの後塵を浴びる結果となった。

しかも、今回優勝した大井とのタイム差はなんと2秒！ 田嶋はしっかりと2位をキープしているが、今後の展開次第ではまだ大井にもチャンピオンの可能性が残されているのだ。

RESULT／D Class

1	102	大井　義浩	キャロッセGTO.92D	1'47'13	1'42'51
2	121	田嶋　伸博	セキスイスズキスポーツカルタス	リタイア	1'44'21
3	101	辰巳　英治	スバルレガシィ	1'51'24	1'46'91
4	103	小泉　秀明	イスズ	1'52'99	1'47'96
5	104	滝沢　孝	キャブリンBS/ホトルセンレガシィ	1'54'73	1'49'66
6	102	高杉　卓志	ニッサンブルーバード	1'54'33	1'49'68

C3 Class

1	121	国政　久郎	ニッセキファミリア	1'52'24	1'44'98
2	122	小林　照明	トラストポテンザパルサー	1'50'24	1'45'02
3	119	梶岡　悟	DL SSロイヤルファミリア	1'49'46	1'45'73
4	123	今井　政昭	ファルケンギャラン	1'50'71	1'46'12
5	121	藤本　敬	モンスター・STI・レガシィ	1'49'66	1'46'54
6	119	堀江　貴徳	DLポリエスピードBPパルサー	1'52'91	1'47'10

C2 Class

1	123	登坂　均	キャロッセサニー92C	1'51'02	1'49'52
2	123	長谷川一寿	アドバンGABスターレット	1'57'55	1'51'29
3	123	高宮　和美	KJBダンロップスターレット	1'57'09	1'51'71
4	123	内山　真二	ダイハツシャレードターボ	1'56'95	1'52'23
5	119	服部　修	ファルケン沖自動車レガシィ	1'56'86	1'52'34
6	119	駒地　健雄	本田設備アドバンウインシビック	1'56'80	1'53'31

C1 Class

1	123	松尾　茂善	モンスターADVANカルタス	1'56'42	1'52'23
2	123	杉尾　啓治	ファルケンカストロールカルタス	1'55'99	1'52'33
3	114	成島　浩次	アドバンGABスターレット	1'58'29	1'52'44
4	119	星代　博美	田島工業DL BPスターレット	1'57'38	1'52'94
5	121	保川上　忠幸	HKS広島ZipSスターレット	1'59'06	1'53'99
6	123	小林　弘典	プロセットFCRスターレット	2'01'93	1'54'10

A4 Class

1	104	宝田　芳浩	CMSC オクヤマギャラン	1'50'84	1'48'06
2	102	神子　力	UNO.GENERAL パルサー	1'51'82	1'48'57
3	101	綾部美津雄	GAB.Ayabe パルサーGT	1'51'56	1'48'75

A3 Class

1	101	中村　英一	コスモスエナペタルスターレット	2'01'10	1'55'08
2	101	山田　道夫	SRSオーリンズスターレット	2'02'57	1'55'89
3	101	時田　秋彦	ガレージトキタスターレット	2'01'37	1'56'81

A2 Class

1	101	小池　正己	オーリンズHMPアニーナシティ	2'01'70	1'57'95
2	101	石井　淳	ALEX柏BSトラストシティ	2'00'42	1'58'02
3	101	比留間敏之	ホンダロデオ・ポテンザシティ	2'02'11	1'58'05

A1 Class

1	101	栗津原　豊	アドバンスズキスポーツアルト	1'55'77	1'53'55
2	101	小林　且雄	スバルビビオ	1'57'05	1'54'88
3	101	石塚　秀雄	スズキスポーツカークラブアルト	1'59'30	1'55'70

'92全日本ジムカーナ選手権第5戦／'92スーパースラローム

7月5日／ビスタランド大豊／主催:チームエトワール
Photos & Report/Naoyuki Hata

'92SUPER SLALOM

関係者の中に誰か強烈な雨男でもいるのだろうか?
シリーズ5戦目にして4回目の雨に祟られた全日本ジムカーナ
しかし、その雨足は第2ヒートに入って勢いを弱めた!

今季3度目の2位。唯一逆転王座の権利を残す中矢忠宏

2戦ぶりに常連（7）が並んだ表彰台。中央はもちろん山本

シリーズ唯一の4連勝を果たした山本真宏。王座一番乗りこそA2クラスの山野に奪われたものの、この勝利で完全に王手をかけることとなった

RESULT/D

出走7台			1回目	2回目
1	※山本　真宏	SA・ADVAN・YK-02 V	1'19"979	▷1'15"241
2	※中矢　忠宏	CHECKMAN・EVA・6A	1'21"237	▷1'17"257
3	※中矢　雅章	CHECKMAN・EVA・6A	1'20"004	▷1'17"349
4	※水田　和之	ふらっとSC・ISCCジェミニ	1'20"980	▷1'19"067
5	※秦泉寺邦彦	TSモリオカポテンザエバ6A	ミスコース	▷1'22"888
6	※小川　和洋	ADVAN・QS・6A	1'26"498	▷1'22"892
7	※古瀬　光男	Aプロデュース・IMSA510	1'23"740	◁1'24"671

D

怒濤の4連勝で山本が王座に王手!

またしても雨の洗礼を受けてしまった全日本ジムカーナ選手権。もはや定番となってしまった「土曜・快晴／日曜・雨」という条件の下での第5戦開催となった。今回は舞台を四国のビスタランド大豊に移しての戦いだ。

今回も少数精鋭、ハイレベルの争いがDクラスで繰り広げられていた。皮肉にも的中してしまった天気予報は、第1ヒートの中盤つまりC1クラスが始まるあたりからにわかに強さを増し、コース中を水溜まりのように変えてしまう。こういう悪条件の中で強さを見せるのがライトウエイトのFFマシン。そのため、シャシーとパワーのバランスに優れるC1シティに第1ヒートのオーバーオールタイムこそ譲り渡してしまうが、雨も小降りとなり、路面状態の向上した第2ヒートでは、まさにDクラスの本領が完全発揮された。

タイヤが溢れんばかりのパワーを路面に食いつかせ、どのマシンも大幅にタイムアップ。ターゲットタイムは山本真宏が第1ヒートで記録した1分19秒979。まず、真っ先にそのタイムを破ったのは前回3位の水田和之だ。しかし、路面状態が良くなると、さすがにパワー不足は否めない。すぐに中矢忠宏が2秒近く引き離す。続く中矢雅章はそのタイムを上回れなかったが、残すドライバーは山本ただひとりとなっていた。

中矢忠宏の2勝目なるか――だが、わずかに濡れたコース上には山本のタイヤの軌跡が驚くほどスムーズに描かれ、ポテンシャルがフルに引き出されたと感じさせた。弾き出されたタイムは実に中矢忠宏を上回ること2秒余り。ここに山本の4勝目が記されたのだ。もちろん文句なしのオーバーオール。

「今回、この車（YK-02G）がジムカーナのDクラスマシンとして理想的であり、完璧なマシンであることを実感したよ。もう、何の不安もない。あと一つ。次の中部で5勝目を挙げて早々とチャンピオンを決めてみせるよ」と山本。この結果、チャンピオン争いは中矢忠宏との一騎打ちとなったが彼は残る3戦すべてを勝たなくてはならず、山本が勝てずとも、2位以下に落ちた段階で逃げ切りを許してしまう。

今回は3位にとどまった中矢雅章がポツリとこう呟いた。「すっかり（山本に）調子づかせてしまったな。なんとかせなあかんのは分かってるんやけど……」と。次回以降は中矢兄弟の意地を賭けた熱走が最大の焦点となるに違いない。

SERIES TOPICS

チャンプ一番乗りはレースでも活躍するテクニシャン

チャンプ一番乗りを果たしたA2の山野

悪天候の連続で、コンディションこそあまり芳しくない状況が続いてはいるが、全国ツアー形式での全日本ジムカーナ選手権は今のところ、順調な滑り出しを見せているといえるだろう。何よりも素晴らしいのは、毎回どのクラスもトップとそれ以下のタイムが非常に接近しており、白熱した戦いが常に繰り広げられていることだ。

ジムカーナの場合、シリーズランキングは、全8戦のうち5戦のベストポイントの合計によって決定されるため、すでに4勝を挙げたA2クラスの山野哲也がチャンピオンを決め、Dクラスの山本真宏もほぼ王手をかけてはいるが、他の5クラスに関しては全くの混戦状態。誰がこの後抜け出してチャンピオンになってもおかしくない状況となっている。

記念すべき新生全日本ジムカーナ選手権でのファーストチャンピオンに輝いた山野は、ここ数年のジムカーナシーンで最も急成長を遂げたドライバーのひとりといえるだろう。彼が頭角を現したのは一昨年のことだ。初めて全国ツアー形式で行われたフェスティバルシリーズ第1戦での2位を皮切りに、続く第2戦でビッグイベント初制覇。以来、常勝街道を突き進み、2年連続でのシリーズチャンピオンに輝いている。しかし、年1回勝負の全日本ではなぜか実力を発揮できず無念の涙を飲んでいた。そういった背景もあり、今年からの全日本シリーズを誰よりも歓迎し、勝負に挑んでいたが、その結果は開幕戦からの3連勝、そして第4戦こそ2位に甘んじたものの今回の4勝目獲得で、早くもチャンピオン獲得に至ったわけである。

このジムカーナ活動に合わせ、昨年からレースにも出場を開始。だが、残念ながらシティで出場したN1耐久では2戦とも決勝に残ることはできなかった。しかし今年からはシビックにスイッチしてスプリントに出場するようになってからは、その実力が一気に開花した。筑波のP1600第1戦の3位から始まり、ついにはシビック東日本シリーズ第3戦で初優勝を獲得。また、1月に鈴鹿で開催されたASEAフェスティバルでは並みいる強豪を抑え、オーバーオールウインを果たすなど、その好調さが多岐にわたって話題を賑わしていることは、すでにご存じのことだろう。

ジムカーナドライバーの実力は、どんなカテゴリーのドライバーに対しても、決してひけを取っていないことをアピールしたい――そんな山野の第一目標は達成されたわけである。いつかはグループAマシンをドライブしてみたい、それが最終目標というだけに、本誌読者なら、記憶しておく価値のあるドライバーともいえそうだ。

A3

四天王2勝目初名乗りは、森田によって

名人・森田がA3今季初の2勝目をマークした

四天王と呼ばれるトップドライバー4人それぞれが1勝ずつを分け合って迎えたシリーズ後半戦。新たなウイナーが生まれるのか、はたまた2勝目を挙げる者が出るのか、大いに注目が集められた。第1ヒートのトップは第3戦で優勝の森田勝也。しかし、これにコンマ2秒差で川脇一見が続いており、前回語った「3、2と来たら次は1!」の連成も決して夢ではなかった。

だが、その川脇は第2ヒートで痛恨のバイロンタッチでまたしても2位。他のドライバーもタイムを縮めてきたが、森田の第1ヒートのタイムを更新することはできず逆に森田はさらにタイムアップを果たして逃げ切りに。「今年のA3はすごくレベルが高い。こんなライバルたちと戦えることは、勝ち負けを抜きにしても最高ですね。できれば、このまま勝ち続けられると、もっと最高なんですけど(笑)」と森田。

RESULT/A3

出走32台			1回目	2回目
1 ※森田 勝也	ポテンザダッカムコクピットSW20	1'18"784	▷1'17"802	
2 ※川脇 一見	NTF・チャレンジャーオーリンSW	1'18"990	◁1'19"038+5	
3 ※西原 正樹	ALNTFキャロッセDLSW改	1'20"174	▷1'19"167	
4 ※高橋 宏尚	ADVANシロクマトキコSW改	1'20"267	▷1'19"972	
5 ※茅野 成樹	ラックダンロップSSRMRII	1'21"807+5	▷1'20"238	
6 ※梅村伸一郎	BSオーリンズカストロールSW	1'21"192	▷1'20"468	
7 ※浜田 勝雄	アドバンWINGオーリンズSW	1'21"664+5	▷1'20"856	
8 ※渡辺 泰弘	SRS-KYB-ポテンザSW改	1'22"257	▷1'20"985	
9 ※壱坂 孝志	リジットBSオーリンズSW20	1'21"367	◁1'21"403+5	
10 ※佐藤 浩策	SRSオーリンズポテンザMR2	1'20"382+5	▷1'21"585	

兄カッパこと川脇は3戦連続の表彰台

C3

元祖C3使い・菅野がついに2勝目獲得

開幕戦以来の勝利の菅野。ここ数戦の不運を一掃

前回に続く2連勝を狙う川又正英にとっては、まさに恵みの雨だったはず。第1ヒートは文句なしのトップタイム。しかし、その川又とて不安要素がないわけではなかった。エンジンの調子が思わしくなく、ミスファイアに悩まされていたからだ。このまま天候が回復しなければ、逃げ切りも可能だっただろうが、第2ヒートは少なくとも水溜まりはない程度に路面状態が回復していた。

その第2ヒートで俄然発奮したのが、菅野秀昭だ。前回までアキレス腱となっていたエンジンが完全にリペアされ、不安要素の一切をなくした途端に本領をフル発揮。第1戦以来の勝利を獲得し、クラス初の2勝目をマーク。「久しぶりに勝てました。ここ3戦ほど完璧にボロボロでしたから」とニンマリ。川又は惜しくも2位にとどまるも、ポイントトップの座はキープした。

RESULT/C3

出走11台			1回目	2回目
1 ※菅野 秀昭	BSオーリンズ☆AZUR☆AW	1'24"035+10	▷1'19"101	
2 ※川又 正英	ASEコスモスエナペタルCD5	1'20"922	▷1'19"562	
3 ※鷹巣 一三	ASコスモス☆AW-11	1'22"033	▷1'20"015	
4 ※川村 徹	BSオーリンズ☆AZUR☆AW	1'23"850	▷1'20"249	
5 ※江頭 信治	YSSエナペタルMRII	1'26"085	▷1'21"491	
6 ※大西 芳樹	ADVANカヤバRMC-MR2	1'24"057	▷1'21"710	
7 ※玉木 敬二	TSモリオカAW	1'24"208	▷1'22"041	
8 ※星野 理人	アーキーKYBトラストMR2	1'27"077	▷1'22"249	
9 ※森 耕一	リジェエイボンASL大金MR2	1'28"523	▷1'25"944	
10 ※伊藤 正勝	YSSエナペタルMRII	1'27"956	◁1'38"557	

川又はエンジン不調で2連勝ならず

A2

レースでも速い山野が本業で王座獲得!

チャンプ決定の大激走、山野が4勝目をマーク!

「前回は結果的に2位になったけど、本当言えば走り的には不満はなかった。むしろ不満だったのは第3戦の方ですね。そういった意味で、今は迷いはありません。いい感じですよ」とスタート前に語っていた山野哲也。ここまで3勝を挙げ、早くもチャンピオンに王手をかけた大一番にもかかわらず、精神的な強さを見せつけていた。

第1ヒートでマークしたベストタイムは目の前で大原俊英に破られながら、「僕つてみんなが言うように、心臓に毛が生えているのかも」と語るほどの大胆走行で見事再逆転に成功。新生全日本選手権のファーストチャンピオンに輝いたのだった。このところレースでも初優勝を果たすなど、本誌を大いに賑わしている山野、まさに幸せ独り占めといった感じだ。

今後の焦点はシリーズ2位争い。山野を除くトップ5全員にチャンスありだ。

RESULT/A2

出走42台			1回目	2回目
1 ※山野 哲也	BS・チャレンジAPEXサイバー	1'18"504	▷1'17"954	
2 ※大原 俊英	ADVANオクヤマCR-X	1'19"359	▷1'18"444	
3 ※岡野 博史	アルファSTPリジットEF8	1'20"449	▷1'19"649	
4 ※津川 信次	ラックダンロップダンガンEF8	1'19"772	◁1'20"636	
5 ※植本 徹	ADVAN＊シロクマ＊CR-X	1'20"735	▷1'19"805	
6 ※本橋 新吾	DLオーリンズAZUR☆CRX	ミスコース	▷1'20"238	
7 ※片山 和也	BS・オーリンズ・AZUR-EF8	1'21"497	▷1'20"401	
8 ※尾崎 誠治	盛岡DL日和崎エナペタルEF8	1'21"322	▷1'20"558	
9 ※榎戸 稔	パリポリン☆アルカディアEF8	1'23"123	▷1'20"825	
10 ※土居 清明	日和崎ポテンザコクピットEF8	1'23"219	▷1'20"956	

大原、あと一歩の星を逃し、今回は2位

C2

高橋利武、忘れかけた勝利の美酒に酔う

C2クラス5人目の勝者は久々の勝利の高橋利武

過去2回の全日本チャンピオンに輝いていながら、昨年は1勝もできず不調が続いていたミラージュの高橋利武がついに完全復活宣言。自らも「前にいつ勝ったか覚えてないよ」と言うほど久々の勝利を獲得した。勝負はFFマシンの間で争われ、古谷兄弟のFXを合わせた三つ巴。「最終戦は出られないので、ここでどうしても2勝目が欲しかった」と語る古谷美喜郎も激走を見せたが、惜しくもコンマ7秒届かず。

「迷いとこも遅いとこも理由ははっきりしていた。今年から換えたミッションが360度以上のターンに合わなくて、逆にその俺はいいんだ。今回はターンが180度だけだったからね、それが勝因」という、表彰台を独占したアドバン軍団に続く4位、そしてFR車のトップは高橋徹。ウエット連続のシリーズを最も恨めしく感じているのは、このクラスのAE86勢に違いない。

RESULT/C2

出走20台			1回目	2回目
1 ※高橋 利武	GAB・ADVAN・ミラージュ	1'18"537	▷1'17"106	
2 ※古谷美喜郎	KYB-ADVAN-FX	1'19"083	▷1'18"321	
3 ※古谷 栄一	KYB-ADVAN-FX	1'19"441	◁1'17"233+5	
4 ※高橋 徹	FETスポーツコニポテンザ86	1'24"754	▷1'20"386	
5 ※田中 紀治	コンペ★シビック	1'21"093	▷1'20"972	
6 ※福山 裕司	BSリジェナプロVISAE86	1'24"274	▷1'21"656	
7 ※西村 敦喜	TSモリオカポテンザBPMR2	1'24"568+5	▷1'22"429	
8 ※新堀 通衛	エキスパート☆DL☆NA6CE	ミスコース	▷1'22"518	
9 ※近藤 聖也	メイギオートCRX	1'23"601	▷1'22"526	
10 ※小田 雅人	TSモリオカポテンザMR-2	ミスコース	▷1'23"511	

古谷美喜郎は2戦連続の2位に甘んじる

A1

第1ヒートの苦境を越えて斉藤が2勝目

混戦から脱出の斉藤。会心の走りで逆転の2勝目

第1ヒートで痛恨のスピンを喫しながらも、斉藤邦夫の表情は明るい。「昨日はあそこいけたんだよ、同じ感じで。どうして今日はいけないのかな、と思ってたら、昨日はドライだったんだよ(笑)」とにこやかに語った後に挑んだ第2ヒート。最後の最後までトップにつけた川脇利之の2勝目奪取に燃える野望を討ち下すと同時に、宣言どおりにトップタイムをマーク。A1の混戦を破る今季クラス初の2勝目を奪い取った。走り終えた後のコメントは「言ったとおりでしょう!」と。もはや脱帽としか言いようがない。

一方の川脇は「手応えはあった、勝てるっていう。でも、中間タイム聞いて、こりゃアカンって、しぶといですワ、あの人」とこれまた脱帽の様子。この結果、チャンピオン争いはこのふたりに絞られてきた感が濃厚。残りの3戦は大いに見ものだ!

RESULT/A1

出走31台			1回目	2回目
1 ※斉藤 邦夫	ポテンザKYBキャロッセGA2	1'25"468	▷1'18"493	
2 ※川脇 利之	YHチャレンジャーGABシティ	1'20"804	▷1'19"406	
3 ※徳永 秀典	DLリジットGABハートGA2	1'20"914+5	▷1'20"182	
4 ※多田 安男	NTF向陽DLオーリンズGA2	1'21"525	▷1'20"528	
5 ※島 隆則	DLリジェ北本KYBGA2	1'21"018	▷1'20"979	
6 ※木村 学二	ラックダンロップHART GA2	1'22"310	▷1'21"299	
7 ※菱井 将文	LUCKアジップHART GA2	1'23"310	▷1'22"179	
8 ※黒柳 淳志	TRAMPIO★シロクマGA2	1'23"240+5	▷1'22"556	
9 ※山口 貴嗣	OHLINSハートGA2	1'24"216+5	▷1'22"574	
10 ※日部 利晃	コンペ●KYB●ガルフ●GA2	1'24"109+5	▷1'22"659	

こちらは弟カッパの川脇も2位に

C1

またも広島パワー大爆発、藤井が初優勝

C1クラスにまたしても新星誕生。その名は藤井!

全日本シリーズにフル参戦を続けるレギュラー勢が最も苦戦を強いられているのがこのC1。前回、前々回と地元ドライバーの奇襲を食らっているからだ。そして、今回も半地元、四国に隣接する中国地区のドライバーがジャンプアップ。地区戦で急成長を見せる藤井健二が彼らにとって今回の目の上のたんこぶとなった。第1ヒートからトップの藤井は、レギュラー勢の強烈なプレッシャーにも悩まされることなく、むしろ「もう2秒は縮められると思います」と余裕の構え。残念ながらその2秒とまではいかなかったが、後続を退けるに十分なタイムアップで全日本初優勝を飾った。

ポイントリーダーはまだ長瀬努がつかんでいるが、その長瀬は今回6位どまりに。「第1ヒートでガードレールに軽くヒットした心理的なダメージが痛かったですね。車は問題なかったけど」とガックリ。

RESULT/C1

出走19台			1回目	2回目
1 ※藤井 健二	ガレージモリモトさかえGA2	1'17"209	▷1'16"099	
2 ※内藤 晴康	広タイヤBSナイトー小山シティ	1'19"662	▷1'18"017	
3 ※雲越 由夫	DLトキコ・シロクマ・GA2	1'20"853+5	▷1'18"959	
4 ※内藤 源氏	広タイヤナイトーBS小山シティ	1'20"135	▷1'19"235	
5 ※久野 誠士	アインベックエナペタルCity	1'22"091	▷1'19"900	
6 ※長瀬 努	キャロッセ シティGA2	1'19"992	◁ミスコース	
7 ※谷口 真史	ポテンザBP小山自動車GA2	1'23"729+10	▷1'21"065	
8 ※牧沢 武典	Mレーシング PHヤマザワGA2	ミスコース	▷1'21"555	
9 ※井上 久司	タダキカストロールEP71	1'30"975+5	▷1'24"003	
10 ※上村 高雄	タカオアドバン田島シティ	1'24"178	◁1'23"869+5	

前回1位の内藤は今回は惜しくも2位

'92ハイランドゴールデンカップレースシリーズ1
6月27～28日／仙台ハイランド／主催：奥州VICIC
Photos/Hirohide Yambe Report/Kumiko Yoshimura

'92 Hi-land GOLDEN CUP RACE SERIES 1

天候の急変、悪天候で知られるハイランドが見事に梅雨の晴れ間となり、暑いくらいの中穏やかな風が心地よい1日となった

TOYOTA1600
嶺岸が独走でポールtoフィニッシュ

嶺岸は豪快なスタートを決め優勝した

エキサイティングなTOYOTA1600は、今回も予選から接戦で、1位と2位の差はほとんどない中、PPは07嶺岸和浩が獲得した。

1周目は07嶺岸、⑯遠藤宏人、⑨藤島誠の順で戻ってきたが、3周目に⑯遠藤がペースダウン。トップの07嶺岸にドンドン差を詰める⑨藤島が2位に浮上した。さらに、その後ろを㉖西牧和雅が追うという展開。

中盤、07嶺岸の後ろにピッタリついて⑨藤島は追い上げるが、07嶺岸も安定した走りを見せ、9周目からは逆に差を徐々につけて、結局5秒以上の差をつけ優勝。2位に⑨藤島、3位に㉖西牧と続いた。07嶺岸は「アドバンタイヤとスタッフのおかげです」と、スターレット以来の優勝の喜びをかみしめていた。

RESULT/TOYOTA1600

●10周=40.2960km		予選出走15台・決勝出走14台・完走14台		予選順位/タイム
1 07	嶺岸 和浩	K's GARAGE Agip・V⑯	10周	21'57"579 1/2'09"412
2 ⑨	藤島 誠	セラインターナショナル8Fレビンe	10周	22'03"200 2/2'09"590
3 26	西牧 和雅	アルポー藤沢NSKレビン	10周	22'06"097 3/2'10"504
4 ⑯	成澤 隆二	アルポー新北上重機V-⑯/ロマ	10周	22'10"930 5/2'11"605
5 ㉛	三浦 進	ムラマツBPFX	10周	22'12"514 4/2'10"796
6 07	佐藤 淳	スワローオートサービスBP92	10周	22'24"560 6/2'12"014
7 ⑯	遠藤 宏人	ヘリオス加藤自動車トラストH20	10周	22'25"236 7/2'12"687
8 ㉙	大友 好	A.T.S.夢TONBO92	10周	22'29"342 9/2'13"204
9 ㊸	橋本 清	スワローオートサービスBP92	10周	22'46"212 14/2'15"329
10 ㊹	島山 康夫	チェッカーズFX BPアックス高田	10周	22'49"292 13/2'14"862

・優勝スピード：109.861km/h
・最速ラップ：藤島 誠 2'10"136 111.472km/h

2位には藤島、3位には西牧が入った

FJ1600-A
赤旗短縮、大野と東の大バトルが展開！

大野と東が毎周のように順位を変えた

決勝はスタート直後に1コーナーで4台がクラッシュ、⑫内間淳も2コーナーでコースアウトで赤旗となり、1周減算の11周レースに変更された。

再スタート後、トップを行くのは③大野修。続いて㊸東勇人、㊾北澤和則、4番手以降も距離を離かず並んでいる。観客の視線を釘付けにしたのは、先頭2台の好バトル！ 2～3周目のスタンド裏で㊸東がトップに立ったかと思えば、1コーナーで③大野が逆転と、激しい争いが最後まで続いたが、③大野が先頭でチェッカーを受けた。2位に㊸東、3位に㊾北澤が入った。

③大野は、「レース中ハンドルに取り付けたストップウォッチで自分のタイムをチェックして、後半のペース配分を考えて走っていた」そうだ。

RESULT/FJ1600-A

●11周=44.3256km		予選出走29台・決勝出走28台・完走20台		予選順位/タイム
1 ③	大野 修	カストロール・エクシード307	11周	21'47"104 1/1'57"939
2 ㊸	東 勇人	Sion・カストロール・06(SRS06)	11周	21'47"834 2/1'57"970
3 ㊾	北澤 和則	ウィンズOMFプリット SK91	11周	21'53"120 3/1'58"142
4 ㊷	三橋 茂	マナティMK 8	11周	21'55"457 5/1'58"300
5 ㉝	田中 知樹	スタイリングガレージ307	11周	21'58"676 7/1'58"511
6 ㊹	大木 康至	カストロール・石井板金307	11周	22'01"679 6/1'58"312
7 ㊻	歌川 拓	カストロール・ル・ポーゼ307	11周	22'04"137 9/1'58"693
8 ㊹	保田 薫	カストロール☆SNC☆Mパーツ/F4/308	11周	22'04"945 12/1'59"025
9 ㊶	蝦家 吉孝	Kind House MK 8	11周	22'13"953 16/1'59"998
10 ㊽	秋葉 吉正	R&D F63	11周	22'14"253 14/1'59"615

・優勝スピード：121.839km/h
・最速ラップ：大野 修 1'57"585 123.371km/h

大野は2勝目、3位には北澤が入賞した

STS
大橋がレコードもマークし独走で連勝

一時は9秒近くも後続を離した大橋

参加台数は少ないものの、予選では前回優勝の㉑大橋正澄が、コースレコードを塗り替える力強い走りを披露した。続いて㊱佐藤伸也、⑦久保信の順でのスタート。オープニングラップは㉑大橋が制した。2周目、3番手を走っていた⑦久保がテクニカルコーナーでストップ。トップの㉑大橋はどんどん後続を引き離し、大差をつけていく。2位㊱佐藤とは、1周ごとに1秒単位で差が開いていくほど。12周のレースは、独走の㉑大橋が、5秒以上の差をつけ連勝。2位は、EP71からステップアップの㊱佐藤、3位に㉗服部正明。

「決勝では車の調子があまり良くなかった」と㉑大橋。シビックでのレースも含め、「3戦連続でコースレコードを塗り替えたい」といった勢いだ。

RESULT/STS

●12周=48.3552km		予選出走8台・決勝出走7台・完走5台		予選順位/タイム
1 ㉑	大橋 正澄	ムラマツカストロール/μ EP71	12周	27'12"732 1/2'12"922
2 ㊱	佐藤 伸也	BOOZE・D&D・BP・μ EP86	12周	27'18"027 2/2'14"176
3 ㉗	服部 正明	トラストスターレット	12周	27'38"019 4/2'14"930
4 ③	冥輪 学	ファインリミテッドEP71	12周	27'47"704 7/2'17"075
5 ⑨	葛巻 晃	R's stationトラストEP	10周	27'21"538 6/2'16"138
㊸	松田 妙子	ムラマツ★カーメイク・BP&μ	3周	5/2'15"241
⑦	久保 悟	AG富沢BS.カストロールEP	1周	3/2'14"342

・優勝スピード：106.425km/h
・最速ラップ：大橋 正澄 2'14"664 107.724km/h

佐藤、服部も単独走行で表彰台に

AE86
川崎の追撃を振りきった雨宮が初優勝

何とミッショントラブルで2周しか走れなかったにもかかわらず、PPを獲得した㉓雨宮栄城をトップに、㊷駒坂仁、⑤後藤武、㊹大沢秀樹、そして独走になるかと思われていた①川崎俊英の順でスタート。㉓雨宮、㊷駒坂の激しいトップ争いが続いていたが、7周目ストレートで㊷駒坂がスピードダウン。1コーナーでコースアウト、リタイアとなってしまった。同じ風、最終コーナー立ち上がりで①川崎が2位に浮上、急速な追い上げを見せたが、㉓雨宮がトップの座を守り初優勝。続いて①川崎、㊹大沢となった。

①川崎の追い上げには「ストレートでは自分が速いからいけると思った」と㉓雨宮。「オレが育てたヤツに……」と①川崎。今後が期待される。

ADVANカラーの雨宮が初優勝を飾る

RESULT/AE86

●10周=40.2960km		予選出走34台・決勝出走30台・完走26台		予選順位/タイム
1 ㉓	雨宮 栄城	圭OFFICE☆ADVANレビン	10周	22'15"265 1/2'10"562
2 ①	川崎 俊英	圭OFFICE BPμCMR86	10周	22'17"646 4/2'12"270
3 ㊹	大沢 秀樹	スワローオートサービスBP86	10周	22'20"302 2/2'11"682
4 ⑤	後藤 武	WAKO'Sオートランド福島86	10周	22'24"595 5/2'12"337
5 ③	香原 弘光	松本商店トランピオS&Sオート	10周	22'33"314 10/2'12"854
6 ㊷	満井 幸夫		10周	22'34"678 12/2'13"890
7 ㊷	水越 真一	ADVAN GENT'S CMRμ86	10周	22'43"039 7/2'12"730
8 ㉟	佐藤 稔	カーショップ米沢TAKU・R	10周	22'45"259 8/2'12"746
9 ㊽	三浦 寛人	おっと出ました！全開トレノ	10周	22'53"481 15/2'14"695
10 ㊽	山家 元生	学習ゼミナールスワローBP86	10周	22'53"725 13/2'14"020

・優勝スピード：108.406km/h
・最速ラップ：駒板 仁 2'12"291 109.656km/h

川崎は後輩に敗れ2位、大沢が3位

MARCH TOHOKU
熊谷がポールtoフィニッシュを決める

熊谷の蛍光ピンクのマシンが映えた

「練習の時よりいいタイムが出た」と言う⑤熊谷佳史がPPを獲得、好調なスタートを切った。その後ろでは、3位争いが繰り広げられていた。4周目、2番手からスタートし、3番手を走っていた⑩佐藤宏之がテクニカルコーナーでトラブル、大きく後退した。また、4番手の②藤村宏樹がピットイン、ミッショントラブルでリタイア。複雑な3位争いから、6周目に飛び出したのは㉙小田嶋和彦。その前では2位の⑭高橋浩美智を大きく引き離しながら、⑤熊谷が独走状態に。その差はドンドン広がり、最後には15秒以上もの大差をつけて優勝。2位に⑭高橋、3位㉖小田嶋となった。

「今回はセッティングが決まった。ひとつずつ確実に決めていきたい」と⑤熊谷。

RESULT/MARCH TOHOKU

●10周=40.2960km		予選出走33台・決勝出走30台・完走26台		予選順位/タイム
1 5	熊谷 佳史	チームセラ・KUROKO・BPμK10	10周	24'17"472 1/2'23"544
2 ⑭	高橋浩美智	オートジャパンRSO大伸BPμ	10周	24'32"802 5/2'26"000
3 26	小田嶋和彦	山信田ボデーRSオダジママーチ	10周	24'34"253 9/2'26"882
4 15	直井 勝広	オートジャパンRSO大大伸BPμ	10周	24'34"253 7/2'26"381
5 10	佐藤 稔	GENT'S Pinionサトーボデー	10周	24'37"420 4/2'25"319
6 ⑩	芹名澤 実	西根新興石油出光・JUNマーチ	10周	24'45"260 8/2'26"572
7 11	阿部 和彦	R'S☆BPプレス川村μ	10周	24'45"509 10/2'27"333
8 10	佐藤 宏之	RS・ヒロモトBPマーチ	10周	24'55"274 2/2'25"029
9 8	藤井 圭司	CP北6 CSSC加藤自動車μ	10周	24'56"042 18/2'29"270
10 41	高橋 淳	エンゼルレーシングサービスマーチ	10周	24'56"770 16/2'28"663

・優勝スピード：99.316km/h
・最速ラップ：熊谷 佳史 2'12"291 109.656km/h

高橋、小田嶋もポジションをアップした

EP71・82
大場がスタートで出遅れるも2勝目を飾る

PPは現在ランキングー位の㊹大場昭宏。それを追う昨年のチャンプで今季ランキング2位の①土岐恰の戦いが楽しみだったが、①土岐は予選13位、決勝にも出走しなかったのは惜しまれる。

スタートでトップを奪ったのは㊾横倉恰だったが、S字立ち上がりでコースアウト、リタイア。ここでトップに立った㊹大場を㊿鈴重彦がぴったりマーク。さらに3番手の㊾小原健一、それに続く車も車間距離はあまりなく、誰が前に出てもおかしくない状況だった。結局、激しいバトルの中、必死にトップの座を守った㊹大場が、今シーズン2度目の優勝。2位が㊿鈴、3位に㊾小原。1位と3位の差は1秒弱。それだけでも激しい戦いが想像されるだろう。

大場、鈴、小原が激しい先頭争いを展開

RESULT/EP71・82

●10周=40.2960km		予選出走31台・決勝出走29台・完走27台		予選順位/タイム
1 ㊹	大場 昭宏	大場モーターRSOμBP71	10周	22'50"485 3/2'15"325
2 ㊿	鈴 重彦	NACS☆ライズ	10周	22'50"595 5/2'15"467
3 ㊾	小原 健一	μアドバンBP☆マンセル小原	10周	22'51"352 4/2'15"401
4 ㊾	菊地 行彦	大場モーター&オートジャパンμBP71	10周	22'52"422 8/2'16"600
5 ㊷	荒井 朝春	HERMOSAスワローμBP71	10周	22'55"053 6/2'16"244
6 ⑤	山田 貴代	Ayabe・EP71	10周	23'03"092 7/2'16"589
7 ㊾	斉藤 敏浩	赤門整備学校4MSC Agip	10周	23'05"459 12/2'17"231
8 ㊾	吉口 修	ミルキィウェイ ワコーズEP71	10周	23'06"129 1/2'14"803
9 ㉓	真嶋 章博	カーショップ米沢EP by TAKU・R	10周	23'07"107 9/2'16"758
10 ㊽	門村 則幸	ビレッジゲイト&伊藤エンジニア	10周	23'11"162 11/2'17"119

・優勝スピード：105.620km/h
・最速ラップ：菊地 幸彦 2'15"287 107.228km/h

大接戦をものにしたのは予選3位の大場

鈴鹿スーパーツーリングカー500kmサポートレース

7月4〜5日／鈴鹿サーキット／主催：株鈴鹿サーキットランド、SMSC

Photos/Ken-ichi Yoshida, Hiroshige Satta, Graffiti

SUZUKA SUPER TOURING CAR 500km SUPPORT RACES

あいにくの雨に見舞われてしまった鈴鹿グループA
今回は3レースが前後をサポートした
コンディション不良ながら好バトルが展開された

FJ1600-A
黒川がダントツのポイントリーダーに

第3戦で優勝した㊱岡野豊が、予選A組の終了間際に2分23秒202をマーク。⑪赤松玄人の2分23秒566をコンマ3秒逆転してトップに立った。いっぽう予選B組では、ポイントリーダー㉕黒川光一が、トップタイムを叩き出したが、コンマ一秒、A組の㊱岡野に及ばず。

未明から激しい雨に見舞われた決勝日。しかし主催者からタイヤの制限解除が発表されたのは、コースインの5分前だったため、ほとんどの選手がタイヤ交換の準備が間に合わず、ミゾの減ったタイヤで決勝グリッドに着いた。

シグナルが赤から青に変わる寸前に、中団の一台がエンジンをストールしスタートは赤旗中断。1周減算の11周となったレースは、好ダッシュを決めた㊱岡野を先頭に、㉕黒川、⑪赤松、⑱高西文雄、㊸奥田敦、⑫佐々木が続いて、序盤を終えた。

雨足は次第に弱くなったが、コース上には依然として水が残り、各所でスピンが続出。トップを守る㊱岡野も、ともすればコースから飛び出しそうになり、ペースも上がらない。対する2番手、数少ない、"ダイヤ交換組"のひとりだった㉕黒川は、「スタート前に変更したセットもバッチリ当たった」と快調そのもの。8周目、1:30Rからシケインで、㊱岡野をパスしてトップを奪う。順位を落とした㊱岡野は、続く9周目のデグナーで、⑪赤松にあっさり抜かれて3番手に退き、残り周回は、⑱高西の追撃を押さえ込むことに終始する。単独の2番手となった⑪赤松は、雨の中で次々と自己のベストラップを更新する、激しい追い上げを見せたが、トップ㉕黒川との3秒以上の差を縮めることはできなかった。結局、「明らかに僕の方が遅かったので、赤松君に譲った。黒川君に追いついて独走を押さえて欲しかったが」と言う㊱岡野の期待はカラ振りに終わり、㉕黒川がトップでチェッカーを受け、貴重な2勝目を挙げた。「焦らなくても、絶対に抜けると確信していたが、こんなにあっさり勝てるとは思ってなかった」と言う㉕黒川は㊱岡野に12点差をつけた、残り2戦。岡野は再び"待った"をかけることができるだろうか？

今季2勝目の黒川光一がシリーズをリード、第5戦で優勝すれば今季のチャンピオンが決まる

FRDのふたりも上位入賞を果たした

赤松はフルコースでは今季初めての表彰台に

前回優勝の岡野は高西の追撃を振り切り3位に

RESULT/FJ1600-A

●11周=64.50433km　予選出走69台・決勝出走32台・完走22台

						予選順位/タイム
1	㉕	黒川　光一	FORMカストロールSK91	11周	31'22"905	B1/2'23"316
2	⑪	赤松　玄人	FRD MF-103	11周	31'26"403	A2/2'23"566
3	㊱	岡野　豊	FRD MF-103	11周	31'31"302	A1/2'23"202
4	⑱	高西　文雄	LOVE・ELLE F 4 /92	11周	31'31"407	A6/2'24"179
5	㊸	奥田　敦	スパーク SK91	11周	31'33"576	A3/2'23"568
6	⑫	佐々木　博	BOBSONカストロールREV(SK91)	11周	31'43"493	B2/2'23"321
7	㊹	塩田　一輝	サンフーズ・トームF 4 /92	11周	31'49"470	A7/2'24"535
8	㊽	東　勇人	CCI・Sion・SRS-06	11周	31'51"070	B14/2'25"483
9	㉑	藤田　和生	BOBSON REV SK(SK91)	11周	31'55"561	B4/2'23"893
10	㊵	北出　長生	なか平Group SK永井(SK91)	11周	31'56"517	B9/2'24"823

・優勝スピード：123.32km/h
・最速ラップ：金郷　敦　2'48"639　125.18km/h　11周目

POINT STANDING

全6戦有効4戦		①1/26	②4/19	③5/24	④7/5	⑤9/27	⑥11/15	得点計
1 黒川　光一	オスカー・プリト	3	9	4	9			26
2 岡野　豊	FRD MF-103			9	4			13
3 斉藤　薫	オスカー・プリト	9						9
3 佐々木　博	オスカー・プリト	2		6	1			9
5 藤田　和生	オスカー・プリト	6		1				7
5 赤松　玄人	FRD MF-103	1			6			7
7 山内ヒロハル	オスカー・プリト		6					6
7 高西　文雄	R&D F4/92		3		3			6
9 北岡　正治	R&D F4/90B	4						4
9 峰田　公明	マナティMK8		4					4

CIVIC
トップ金城が失格、黒木が繰り上がり優勝

雨がいよいよ激しく路面を打ち、ポールポジションの㉝鈴木敏幸を先頭に、全車恐る恐る1コーナーへ。予選5番手の①黒木健次が、早くも2番手に浮上し、シケインでトップ㉝鈴木のテールに追いついた。㉝鈴木も、初めてのPPから、力走を見せていたが、2周目の逆バンクで、流れる雨に足元をすくわれ、そこでリタイア。真後ろの①黒木も、やむなく急ブレーキをかけてスピンし、7番手に順位を落とした。

その後も、ハイドロプレーニングの餌食になる車は続出し、3周目からトップに立った⑪澤城二郎も、5周目のスプーンで水に乗ってコースアウト。ダメージを受け、ピットでリタイアとなった。

いつ終わるとも知れないトップ交代劇だったが、2周目のアクシデントから、周回ごとにポジションをぱん回した①黒木のもとで一応の落ち着きを見せた。①黒木は、いっこうに収まる気配のない雨に、何度もリヤを流されながらも、持てるテクニックを駆使して、トップを守っていた。しかし、予選10番手から、レイン・タイヤを装着し、メキメキ順位を上げてきた、㉝金城文雄の前にはひとたまりもなく、10周目の1コーナーで両者はポジションを交代、そのまま、㉝金城がリードを広げて、レースはチェッカーとなった。

ところが、スタート5分前に㉝金城が行ったタイヤ交換は、競技長の許可を受けていなかったため、㉝金城は失格、2位の①黒木が順位を繰り上げ、優勝となった。

黒木は一旦ポジションダウンさせたがぱん回

兵頭は結果的には予選のポジションをキープ

RESULT/CIVIC

●12周=70.36836km　予選出走51台・決勝出走32台・完走24台

						予選順位/タイム
1	①	黒木　健次	TOENEC.CIVIC(EG6)	12周	35'43"460	5/2'34"950
2	㊷	兵頭　信一	ブラックレーシングシビックTS(EF9)	12周	36'53"828	2/2'34"345
3	⑭	平岡　功	BRスポーツポテンザシビック(EG6)	12周	36'56"013	19/2'36"340
4	⑧	井田　雅彦	RacingSPARCO si(EG6)	12周	36'58"840	11/2'35"645
5	㊻	中野　きとし	URS マークⅡR シビック(EG6)	12周	37'21"435	8/2'35"323
6	㊹	辻　佐起子	カストロール、フォルテクスGR	12周	37'32"671	17/2'36"134
7	⑯	磯田　尚孝	URS CIVIC BS(EF9)	12周	37'37"743	4/2'34"947
8	㉟	池田　直敬	トラスト・インターハウスSiR(EG6)	12周	37'42"939	27/2'36"891
9	⑭	岡田　純嗣	岡田電気RSヤマダ神仙シビック(EF9)	12周	37'43"725	3/2'34"557
10	⑨	井上　鉄也	フードセンター谷ロバーダルS(EF9)	12周	37'48"943	28/2'36"563

・優勝スピード：118.18km/h
・最速ラップ：澤　誠二郎　2'54"425　121.049km/h　3周目

金城が暫定の表彰台中央に立ったのだが……

RS
7番手スタートの伏兵・江見和夫が優勝

フレッシュマンの第3〜4戦で連勝した②藤原敬が、㊿野村有彦をコンマ4秒突き放してポールポジションを獲得。「決勝も、アグレッシブに攻めていきたい」と意気盛んだ。

しかし、そんな②藤原の気持ちをくじくように、決勝はドシャ降りの雨となった。②藤原は慎重なスタートを切り、トップを押さえたが、雨に強いYOタイヤを履いた㊿江見和男が、予選7番手から一気にポジションを上げて、②藤原に急接近。2周目の1コーナー手前で②藤原のスリップにつくと、2コーナーで藤原を一気にかわしトップに躍り出た。

㊿江見は、4月のフルコース戦以来、今季2度目のレースとは思えない、安定した走りで、みるみるリードを奪い、5周目には2番手②藤原との差を14秒以上も広げていく。

レース後半に入り、コンディションは悪化の一路、単独でコースを周回するマシンは、まるで水に浮いたボートのようだった。そんな中、トップ㊿江見には遅れをとったものの、2〜3番手を走行する②藤原と㊿野村の速さは衰えるどころか、鋭さを増していった。危険なコンディション下で、集中力を発揮する両者は、最速ラップを交替で叩き出すという離れ技で、トップの江見に最後の抵抗を見せる。

結局、ふたりの追い上げは、㊿江見に届かなかったが、最大20秒近く開いた間隔を、4秒差にまで縮めた藤原と野村のテクニックは、優勝した江見に勝るとも劣らないほど、見応えがあった。

フルコース2戦目の江見がスタート良く優勝

フレッシュマンで連勝中の藤原も2位に入った

RESULT/RS

●12周=70.36836km　予選出走51台・決勝出走32台・完走24台

						予選順位/タイム
1	㊿	江見　和男	DAX&大阪製罐企画SK90	12周	33'42"912	7/2'16"107
2	②	藤原　敬	エナペタルSK90上杉	12周	33'46"928	1/2'12"904
3	㊿	野村　有彦	うかいやレーシング寿BP92	12周	33'48"641	2/2'13"301
4	⑪	大城　一	KIMMPタルガスポーツ☆BP	12周	35'13"186	4/2'14"799
5	⑦	山口　晃央	奈良オスカーオート&KE	12周	35'13"186	4/2'14"799
6	㊹	宮本　孝志	EST/ハーダルμSK85	12周	35'14"030	17/2'19"723
7	①	富田　光夫	Litex SRS	12周	35'29"626	11/2'17"906
8	⑨	田中壮一郎	WPヤスフク寿BP90	12周	35'31"914	14/2'18"418
9	㊿	橋本　元次	日の丸DC-SK90	12周	35'32"518	19/2'20"107
10	㊻	井本　成二	オスカーSK85	12周	35'49"315	16/2'18"914

・優勝スピード：125.22km/h
・最速ラップ：野村　有彦　2'43"432　129.16km/h　12周目

3位には常にトップ争いに食い込む野村が

'92筑波チャレンジカップレース第5戦
7月4～5日／筑波サーキット／主催：VICIC
Report/Keiichirou Takeshita Photos/Shoichi Sudoh

'92 TSUKUBA CHALLENGE CUP RACE Rd.5

ポルシェカップがついに開幕し、観客も増加した
何とか最後まで天気も崩れずにもった9レースは
ルーキーの活躍も見られ活気に満ちていた

RS

ベテラン野上、6年目のRS初優勝！

野上と島沢がデッドヒートを繰り広げた

全8戦のRSも第5戦目。3勝を挙げている⑯島沢隆彦がポールを獲得し、スタートも決めたかに見えたが、1コーナー進入で半車身リードした、立ち上がりで島沢君がシフトミスした」とベテラン⑦野上敏彦がトップを奪う。1周目は㉑塩野入聡が2番手に⑯島沢は3番手まで後退するが、7周目に⑯島沢が再び2位に浮上する。しかし⑦野上には届かない。「スタートでホイールスピンしなかった。DLのタイヤの方が有利だと思う」と⑦野上は6年目にしてRS初優勝。「4速が入らなくなった、コーナーで詰めるけどストレートで離されて、恥ずかしいところを見せてしまいました」と2位の⑯島沢は話していた。

RESULT/RS

●15周＝30.675km			予選出走11台・決勝出走11台・完走11台			予選順位/タイム
1	⑦	野上 敏彦	東京科学芸術専門学校：SK90	15周	14'19"469	3/ 56"388
2	⑯	島沢 隆彦	アドバンBP島沢自動車△SK90	15周	14'19"702	1/ 55"846
3	㉛	指山 勉	NAC中村オートパーツSK90	15周	14'27"165	4/ 57"040
4	㊱	恵利 将仁	シークレットスポーツBP△90	15周	14'34"918	5/ 57"183
5	㊶	興水 敏明	PROTIX・ADVAN・SK	15周	14'40"993	6/ 57"829
6	㊾	平井 彰	横浜＆新沢製作所SK90BP	15周	14'49"161	7/ 58"138
7	㉑	塩野入 聡	丸進自動車☆塩野入会計SR90R	15周	15'04"401	2/ 56"209
8	㉚	長綱 浩	Zモータース ウエストBS BP	15周	15'08"820	9/ 58"516
9	㉙	浦沢 繁雄	NISSHO LINE△SK90	14周	14'20"985	11/1'00"597
10	⑥	石澤 政貴	モーターハウス SK90	14周	14'23"949	8/ 58"287

・優勝スピード：128.486km/h
・最速ラップ：島沢 隆彦 56"035 131.382km/h 9周目

意外だが、野上はこれがRS初優勝だ

FJ1600-A

赤旗再スタートの混戦で黒川が筑波初優勝

黒川は一昨年のインター富士以来、久々の優勝

筑波FJ-Aは第6戦を迎えた。これまで3勝を挙げている⑥大木康至は予選5番手、PPは1ヵ月前の8戦でFJ初優勝を果たした㊷藪内弘道が獲得する。

スタートは㊷藪内と㊹保田薫の先陣争いとなるが、3周目、㊹北澤和則が1コーナーで単独スピン、動いてしまった㊹北澤と後続が接触しラジエターの水がコース上へ。翌周、この水に乗った㊷藪内と㊹保田がからみ1コーナーでストップ。赤旗が出され、3周目のグリッドで再度9周のレースが行われることになった。

再スタートのグリッドには「うまく2台の脇を抜けて難を逃れた」㊳黒川久夫、㊲山本茂、㉒田中知樹の順に並んだ。この時、計9台のマシンが戦線から離脱していた。

黒川、山本、田中とフレッシュな顔触れに

再スタートは、㊳黒川がこなし、㊲山本、㉒田中の3台でトップグループを形成する。8周目、トップ㊳黒川と2位の㊲山本の差はコンマ33秒まで詰まるが、㊳黒川がチェッカーを受けた。

「タイヤが鉄製きつくなってきたけど、抑えられるなと思った」と初優勝の喜びの㊳黒川、「黒川に間隔を計られながら走られてる感じがした。9ラップはあっという間だった」と2位入賞の㊲山本は悔しそうに話す。「アクセルワイヤーがトラブルをおこして再スタートはスカスカ状態」と3位の㉒田中、⑯小田切毅は6位に初入賞を果たした。

RESULT/FJ1600-A

●12周＝24.540km			予選出走24台・決勝出走24台・完走15台			予選順位/タイム
1	㊳	黒川 久夫	RSKナプロCYA306	12周	12'38"535	4/1'01"903
2	㊲	山本 茂	Kn-Windsガレージ305	12周	12'40"545	6/1'01"983
3	㉒	田中 知樹	スタイリングガレージ307	12周	12'41"602	10/1'02"380
4	㊻	歌川 拓	カストロール・ル・ポーゼ307	12周	12'45"973	13/1'02"449
5	⑯	小田切 毅	LUVIX★カストロール306	12周	12'48"515	16/1'02"639
6	③	小野 明秀	カストロール・石井板金306	12周	12'48"570	11/1'02"408
7	㊹	小林 正明	日豊産業307BP-エクシード	12周	12'49"425	9/1'02"219
8	②	幕籠 淳	カストロールATGF4-B	12周	12'51"660	12/1'02"441
9	㊾	小塩 昌昭	カストロール・306	12周	12'52"349	14/1'02"493
10	㉝	内関 淳	ウインズOMF志摩MK-8	12周	12'54"493	17/1'02"802

・優勝スピード：116.467km/h
・最速ラップ：山本 茂 1'01"607 119.499km/h 9周目

POINT STANDING

全9戦有効6戦		①1・26	②3・15	③4・19	④5・31	⑤6・21	⑥7・5	⑦9・13	⑧11・8	⑨11・29	得点計
1大木 康至	マキシム武	9			9	9	3				30
2黒川 久夫	マキシム浜	3	4	1	2	1	9				20
3中村 信行	オスカープロ	4	9								13
3内関 淳	マナテイ横浜	1		6		6					13
5高西 文雄	神奈川R/C		1		6	4					11
6東 勇人	関東R/C					9					9
6山本 茂	マキシム浜			3			6				9
8保田 薫	神奈川R/C			4	3						7
9鈴木 義昭	マナテイ横浜	6									6
9藪内 弘道	マキシム武		6								6
9赤木 裕史	マキシム浜			2	4						6

MIRAGE INTERNATIONAL

ベテラン対決は僅差で小幡が逃げきる

小幡、小宮のベテラン勢がナイスバトル

全6戦のミラージュインターナショナルも第4戦を迎えた。PPは欠場の王本秀幸と同点のポイントリーダー②小幡栄。スタートも決めて③小宮延雄、⑪加藤田紀子のオーダーで周回を重ねる。3周目の第1ヘアピンで⑪加藤と⑧眞田誠明が接触。⑪加藤は大きく後退し⑧眞田も5番手に。②小幡、③小宮、挽回した⑧眞田の順でチェッカーを受けるが、⑧眞田はラフプレーと判断され、1周減算のペナルティ。3位には⑩藤村満雄が繰り上がった。「ラップタイムはウチの方が速かったでしょう」とポイント安泰の②小幡。「小幡君とのバトルは昔からやってるから楽しかった」と2位の③小宮もベテランの一言。

RESULT/MIRAGE INTERNATIONAL

●25周＝51.125km			予選出走20台・決勝出走20台・完走20台			予選順位/タイム
1	②	小幡 栄	イエローハット ミラージュ	25周	28'44"499	1/1'07"383
2	③	小宮 延雄	HAI・ゼゼミラージュ	25周	28'44"913	2/1'07"787
3	⑩	藤村 満男	エンドレスARCアドバンミラージュ	25周	28'46"676	5/1'07"857
4	⑦	田部 隆彦	川崎多摩三菱 ミラージュ	25周	28'47"933	4/1'07"828
5	⑭	小林 正吾	トランスグローバルグループミラージュ	25周	28'48"416	9/1'08"255
6	⑭	兼在 仁志	リョーイン・リックMIRAGE	25周	28'54"128	10/1'08"407
7	㉑	小林 且雄	横浜貿三菱RSオガワ2ミラージュ	25周	28'54"390	8/1'08"074
8	⑥	有富誠一郎	ISETAN REVII崎多摩三菱RSミラージュ	25周	28'55"576	6/1'07"953
9	⑪	加藤田紀子	エンドレスwithホリエミラージュ	25周	28'57"172	3/1'07"806
10	⑭	小川日出生	横浜貿三菱RSオガワ＆ミヤコ	25周	29'00"518	11/1'08"616

・優勝スピード：106.727km/h
・最速ラップ：小幡 栄 1'07"943 108.356km/h 2周目

3位には藤村が繰り上がって表彰台に

FORMULA MIRAGE

光貞がレイナードに初優勝をもたらす

光貞は、昨年のFT西日本以来、生涯2度目のV

この日の最終レースとなったフォーミュラ・ミラージュ第3戦は、ポツポツと小雨が降り出す微妙なコースコンディションだ。ポールシッターはここまでのポイントリーダー、㉒萩原修。スタートも決めて順調にラップを重ねるが、10周目の1コーナーで無念のスピン。オフィシャルの手を借りて再スタートしたためレース除外となってしまった。

代わってレースをリードするのは予選2番手からスタートで3位に順位を落としたものの、5周目には再び2位のポジションを㊾砂子智彦から奪い返した㉙光貞秀俊のレイナードだった。この頃には再び天候も回復の兆しを見せ、陽射しも筑波の空に戻ってきた。レースは㉙光貞の独走状態となり、30周のレースを周回遅れをかわしながら2位以下に20秒差をつけてチェッカーを受けた。

「クラッチに少しトラブルがあったくらいで快調。去年西日本のフォーミュラ・トヨタに乗っていました。ミラージュのほうがボディ剛性が少々弱い感じがしますね。レイナードが初優勝だそうですが、フレームの差は感じない。プレッシャーは少しかかってたかな。次の菅生も出ると思う」と役目を果たし満足そうな㉙光貞。2位の㊾木下ひろみつは「疲れた」と一言。3位の㊺道上龍は「鈴鹿のシビックレースで鍛えた」と四輪レース初の表彰台に上がった。

光貞、木下、道上と若い3人が表彰台に立った

RESULT/FORMULA MIRAGE

●30周＝61.350km			予選出走18台・決勝出走18台・完走14台			予選順位/タイム
1	㉙	光貞 秀俊	LM Sports REYNARD	30周	28'34"915	2/56"161
2	㊾	木下みつひろ	ENDLESSARCF-M(VD)	30周	28'55"373	6/56"982
3	㊺	道上 龍	NPSMミラージュ(VD)	30周	28'57"232	7/57"048
4	㉚	浅見 武	フォーミュラ ミラージュ(VD)	30周	29'00"578	8/57"154
5	③	桂 伸一	ルブローレン文祥堂(VD)	30周	29'05"175	5/56"824
6	㊾	砂子 智彦	CHOPARD ミラージュ(RN)	30周	29'08"642	3/56"260
7	㊽	奥山 浩子	HAI・ゼゼ・Fミラージュ・I(VD)	30周	29'09"757	11/57"419
8	②	小幡 栄	イエローハットFミラージュ(VD)	30周	29'09"990	9/57"187
9	㉛	榎本 広行	日新製鋼フォーミラミラージュ(VD)	30周	29'10"106	10/57"215
10	⑤	江藤 智	☆FM☆(VD)	29周	28'35"111	12/57"680

・優勝スピード：128.788km/h
・最速ラップ：光貞 秀俊 56"346 130.657km/h 8周目

POINT STANDING

		①1・26	②4・17	③5・5	④7・2	⑤8・6	⑥9・18		
		筑	菅	筑	菅	富	富		
1	3桂 伸一	VD	15	15	8				38
2	30浅見 武	VD	3	20	10				33
3	22萩原 修	VD	20	12	-				32
4	9道辺 明	VD	12	10	0				22
5	49木下みつひろ	VD	6	1	15				22
6	29光貞 秀俊	RN	-	-	20				20
7	45道上 龍	VD	8	0	12				20
8	49砂子 智彦	RN	5	5	6				16
9	31榎本 広行	VD	失	8	3				11
10	2伊藤 勝一	VD	10	-	-				10
11	2小幡 栄	VD	-	6	4				10
12	46奥山 浩子	RN・VD	1	4	5				10

MIRAGE FRESHMAN

ポールシッター添田が逆転の初優勝

7周目には添田は高橋からトップを奪回

昨年同様C53AMで戦われるフレッシュマンシリーズは、全戦表彰台のポイントリーダー㉒藤田真志を抑えて㊻添田正がPPを獲得した。決勝スタートは④高橋寿雄に先を越されるが、7周目1コーナーで㊻添田がトップに立つ。終盤18周目、㉒藤田が2番手に浮上するが、5秒差で㊻添田が初優勝のチェッカーを受ける。「初めてなんで皆に感謝してます。予選でタイヤいいとこ使えて、足かけ4年目で勝てました。人間はバテたけどタイヤはもってくれて」と㊻添田は嬉しさいっぱい。「1コーナーのブレーキングミス。ダメだ」と2位でランキングはトップの㉒藤田。「ダイヤがタレてきて」3位の④高橋も嬉しそう。

RESULT/MIRAGE FRESHMAN

●20周＝40.900km			予選出走28台・決勝出走28台・完走25台			予選順位/タイム
1	㊻	添田 正	RACロイヤルオートミラージュ	20周	22'48"856	1/1'07"438
2	㉒	藤田 真志	エンドレスARCアドバンミラージュ	20周	22'54"538	3/1'07"438
3	④	高橋 寿雄	REFINE・ミラージュ・E2	20周	22'55"227	2/1'07"472
4	㊺	斉藤 裕樹	ベルコ・インターリーブコルトE	20周	23'06"672	7/1'08"367
5	㉖	川口 浩行	GMSミラージュ	20周	23'06"973	4/1'08"068
6	⑨	鈴木 秀明	HAI・ガレージ横山ミラージュ	20周	23'07"462	5/1'08"079
7	㊽	小田嶋 彰	ミユキグループ・福富ミラージュ	20周	23'08"939	9/1'08"436
8	⑤	鈴木 哲夫	ベルコ・インターリーブコルトL	20周	23'09"420	8/1'08"417
9	②	小暮 吉則	オートギャロップMIRAGE	20周	23'10"021	11/1'08"713
10	⑭	岩崎 孝之	コウノイケミラージュタカサキ	20周	23'17"484	17/1'08"967

・優勝スピード：107.564km/h
・最速ラップ：藤田 真志 1'07"406 109.219km/h 2周目

添田もこれがミラージュ初優勝となった

CIVIC

木下、ダブルタイトル戦で完全優勝

木下はシビックインター2勝目を挙げた

全国を転戦するインターカップ第4戦と東日本シリーズ第4戦の併催となったシビックレース。

今回はPP㊱木下みつひろ、㊷平岡幸彦、⑲山口吉明まで上位3台をYO勢が占めた。決勝スタートもPP㊱木下がこなして、②西垣内正義、⑲山口のオーダーで3周が終了。しかしダンロップ下で3台の接触があり赤旗中断。2バートレースとなる。20周の第2バートも㊱木下のひとり舞台となった。「ブレーキ、タイヤ、足まわりとみんな決まっちゃった」と完全試合の㊱木下は嬉しそう。第2バートはスタートで5番手に落ちた②西垣内が2位でゴール。「ーコーナーでVTECのトラブルでキルスイッチを入れてまたエンジンをかけた」と②西垣内は神業的な入賞を果たした。

RESULT/CIVIC

●22周=44.990km		予選出走28台・決勝出走28台・完走22台		予選順位/タイム
1 ㊱	木下みつひろ	(EG6) エンドレスARCアドバンシビック	22周	24'42"268 1/1'06"472
2 ②	西垣内正義	(EG6) SZIGEN CIVIC	22周	24'50"520 4/1'06"832
3 ㊷	平岡 幸彦	(EG6) オートランド谷原シビック	22周	24'52"460 2/1'06"549
4 ⑲	山口 吉明	(EG6) ジャパン三陽アドバンRRシビック	22周	24'56"189 3/1'06"823
5 ㊽	河合 隆仁	(EG6) ナプレシビックbySHIFT	22周	25'05"891 8/1'07"006
6 ㊾	福田 光一	(EG6) タマキャリーレーシングシビック	22周	25'07"650 6/1'06"923
7 ㊲	小林 準一	湯西川温泉ホテル平家本陣EG6	22周	25'08"613 9/1'07"024
8 ㊹	田中 元	BSエンドレスペルレイ☆EF9	22周	25'08"823 5/1'06"860
9 ㊻	小泉 均	(EG6) オートランド谷原シビック	22周	25'10"626 10/1'07"075
10 ㊸	しだ たかし	(EG6) RSヤキヤマ/ブリビックトキコ	22周	25'13"559 15/1'07"337

・優勝スピード: 109.268km/h
・最速ラップ: 木下 みつひろ 1'06"471 110.755km/h 7周目

久々のレースとなった西垣内が2位ゴール

JSS

川崎哲也が逆転で今季2勝目を飾る

川崎は終盤難なく先頭に立つと独走した

JSS第5戦は②岡本克彦のRX-7がPP。スタートも飛び出し⑫川崎哲郎のRX-7、㊲ございてつおのRX-7のオーダーで周回を重ねる。終盤15周目、トップの②岡本がスローダウン、ピット出口で止まってしまう。

⑫川崎が難なくトップに立ち、残りの5ラップを独走状態で逃げ切り今季2勝目を挙げる。「タナボタ優勝ですよ。日頃の行いが良いから(笑)」と⑫川崎。「岡本さんのエンジンつぶれて、最初からバラけたレースだったですね」と2位入賞の㊲ございは話す。3位には予選2番手の㊱長島正明のRX-7が入った。

㉒都平健二のHR31スカイラインのニューマシンデビューが期待されたが、予選に出走せず次回にファンの期待が高まる。

RESULT/JSS

●20周=40.900km		予選出走15台・決勝出走16台・完走15台		予選順位/タイム
1 ⑫	川崎 哲哉	ガレージカルラ、ERC-RX-7(FC3S)	20周	20'54"134 6/1'02"218
2 ㊲	こざいてつお	オートパート・サミットRX-7(FC3S)	20周	21'04"700 6/1'01"755
3 ㊱	長島 正明	REスギヤマ岡部自動車RX-7(FC3S)	20周	21'06"114 2/1'01"376
4 ㊺	深沢 寿裕	アンフィニニシケウキョウRX-7(FC3S)	20周	21'10"217 7/1'02"376
5 ⑦	石川 仁	BORGH ADVAN RX-7(FC3S)	20周	21'19"123 4/1'01"858
6 ㊴	石橋 義三	歌州車販売のが国産スカイライン(HR31)	20周	21'22"930 8/1'02"482
7 ⑪	岡崎 武正	E・R・C、サバンナ、RX-7(FC3C)	20周	21'23"804 11/1'03"038
8 ③	佐伯 八郎	OVER TAKEファイン・RX-7(FC3S)	20周	21'26"558 5/1'02"166
9 ㊻	杉山 正典	ナックウエストRSスカイライン(DR30)	20周	21'37"828 9/1'02"526
10 ㊸	長谷川弘信	長谷川商工スカイライン(DR30)	20周	21'38"194 12/1'03"052

・優勝スピード: 117.404km/h
・最速ラップ: 岡本 克彦 1'01"300 120.098km/h 8周目

こざい、長島と表彰台はRX-7勢が独占

POKAL CLUBMAN'S

浜田も完全優勝でシリーズチャンプに王手

浜田はポールto独走フィニッシュを決めた

全5戦のVWゴルフのフレッシュマンクラス、クラブマン第4戦は同ポイントの㊼浜田孝一と⑱長島晋二のポイント争いに注目だ。

PPは㊼浜田、2位は8ポイント差の㊿八尾明、そして3位が⑱長嶺となった。決勝スタート、そしてレースもトップ㊼の独走で予選順位のまま終了していまう。終盤3番手の⑱長嶺が㊿八尾にコンマ2秒差からメインスタンド前で並びかけるが、抜けない。「予選から完全試合でした。これで勝って、楽になりました」と予選でコンマ9秒以上の差を2位以下につけ、ポールtoフィニッシュで逃げ切った㊼浜田はチャンプまで残り一戦だ。「抜くチャンスが、スキが(八尾には)ない、何度もミスった」と3位ゴールの⑱長嶺は悔しいレースとなった。

RESULT/POKAL CLUBMAN'S

●15周=30.675km		予選出走17台・決勝出走17台・完走16台		予選順位/タイム
1 ㊼	浜田 孝一	STASH・トランピオ・ゴルフ	15周	17'36"641 1/1'09"399
2 ㊿	八尾 明	U-CITY GOLF	15周	17'47"059 2/1'10"314
3 ⑱	長峰 晋二	㈱大衆自動車商会ゴルフ	15周	17'47"549 3/1'10"368
4 ㊾	小副川俊郎	I TAC GOLF II	15周	17'57"910 4/1'11"039
5 ㉚	桑田 英文	ペトロカナダLENOXGOLF	15周	18'03"880 8/1'11"606
6 ㊼	阿部 浩	チームクラブCOXGOLF	15周	18'08"479 5/1'11"130
7 ㊻	福島 智	タイシュウフォルクスゴルフ	15周	18'09"588 12/1'11"782
8 ㊿	長尾 光治	キョーエイトランスポートゴルフ	15周	18'18"720 6/1'11"518
9 ⑯	福地 竹虎	ホウセンドウパワーライフゴルフ	15周	18'22"595 11/1'11"621
10 ㉙	早川 洋	I TAC GOLF V	15周	18'29"036 14/1'12"113

・優勝スピード: 104.510km/h
・最速ラップ: 浜田 孝一 1'09"534 105.876km/h 5周目

八尾、長嶺とシリーズ上位がお立ち台に

CARRERA

池沢無念、開幕戦を制したのはガラッソ

ガラッソと池沢がテールtoノーズの戦い

期待のポルシェ・カレラカップが日本でも開幕した。今年はこの筑波を皮切りに全4戦が富士、菅生でも開催される、スリックを履くため、N2の規定によるワンメイクレースだ。

PPは筑波のP3000で常勝の③池沢さとし。スタートは⑩マッシモ・ガラッソがリードし、コーナーで詰める③池沢をコンマ2秒差で抑え切った。「コンピュータボックスにバラつきがあるようだ。そのあたりをフェアにクリアにしてほしい」と優勝の⑩ガラッソ。'88年以来の久々のレース参戦という。「スタートミス。14周目の一コーナー、進入でインが奪えたら」と悔しそうな③池沢。「ガス欠。アンダー出たりオーバー出たりマシンもこれから」と3位の㊻山田洋二も戸惑う初レースだった。

RESULT/CARRERA

●15周=30.675km		予選出走16台・決勝出走16台・完走16台		予選順位/タイム
1 ⑩	マッシモ・ガラッソ	SERGIO CARRERA RS	15周	16'24"498 2/1'04"682
2 ③	池沢 さとし	KENWOLF-PORSCHE	15周	16'24"749 1/1'04"070
3 ㊻	山田 洋二	TAKE ONE PORSCHE	15周	16'33"202 3/1'04"858
4 ⑯	吉田 匠	いけいけ流 RS	15周	16'36"815 4/1'05"240
5 ㊾	関口 敏晴	カナヤ自動車カレラRS	15周	16'41"318 6/1'05"527
6 ㊾	宮嶋 宏明	JUGGLER PORSCHE	15周	16'43"903 8/1'06"008
7 ㊽	松波 祥文	日本ポルシェクラブ・カレラ	15周	16'45"053 7/1'05"659
8 ⑦	林 雅弘	Mutans 648 Carrera	15周	16'49"077 11/1'07"344
9 ㊹	飯田 栄一	GF CARRERA II	15周	16'53"697 5/1'05"514
10 ⑤	中澤 利明	MOTUL PORSCHE	15周	17'02"633 10/1'06"838

・優勝スピード: 112.169km/h
・最速ラップ: 池沢さとし 1'04"518 114.108km/h 2周目

レース経験豊富な3人が表彰台に立った

Mr.CRAFT GALLERY ミスタークラフトギャラリー・オリジナルアートをご紹介。

ポスター

ALFA ROMEO TZ2 1966 TARGA FLORIO

ALFA ROMEO GTA 1300Jr. 1971

上記2点 横山宏作品：各絵寸法B4サイズ（ポスター寸法：423×544mm）
ポスター価格 ：¥3,500 額付：¥6,500
作者自筆サイン入り額付き：¥17,000（少数限定）
※価格はいずれも税込表示です。

ポストカード

横山宏作品アルファロメオイラスト（カード寸法105×150mm）
8枚セット：¥1,400（税込）

セット内容
①33/2 1968 Targa Florio
②75 IMSA 1988 GIRO D'ITALA
③Giulia T.I. SUPER
④SZ 1960 Targa Florio
⑤Giulietta Sprint 1956 Milie Miglia
⑥2000GTAm 1971 SPA
⑦GTA 1300Jr. 1971 PAUL RICARD
⑧33/3 1970 Le Mans

サラ・イイネス作品：カード寸法（105×150mm）
3枚セット：¥600（税込）
セット内容①ダカールの黄色
②さよなら、ソルジャー
③ヘンリの足は足

※ポストカードのバラ売りは、1枚¥200です。

レーザーディスク版写真集
●金子博フォトエッセイ・中嶋悟●
Racing Days
■LD：パイオニアLDC ¥4,635（各30分カラー作品）
■VIDEO：ポニーキャニオン ¥3,500（価格は税込）
F-2時代から中嶋を追い続けたカメラマン、金子博氏によるフォトエッセイ。F-1時代の5年間はもちろんF3000、オフタイムなど、中嶋悟の様々な姿をとらえた集大成です。

※少数限定で、金子博氏自筆サイン入りパッケージがございます。

MAIL ORDER
広告の商品は通販できます。
ご希望の商品を☎で注文。お支払いは着払いです。送料はいくつでも¥1,000(税別)
【通販受付電話】12:00〜20:00
phone:03-3461-2689

伝言FAXサービス開始！
モデルカン、ラジコン、プラモデル、ビデオなど、車に限らずミスタークラフトの新商品情報がキッシリ。月ごとに変わって、おなかいっぱい楽しめるこの情報をCatchせよ。
【伝言FAX番号】 (フェラーリ)
0990-30-8010・5〜 640・641・642・643

Mr.CRAFT™ SHOP ミスタークラフト
〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-7-4
TEL. 03-3461-2665
地下鉄日比谷線、JR山の手線恵比寿駅下車 徒歩1分
営業時間 平日12:00〜22:00 土・日・祭日11:00〜22:00
8月のお休みは17日月・18日火・19日水です

国内レースチケット取扱いはじめました

社員大募集
中途/来春新卒者（高、専、短大、大）
資格：年齢25歳まで
応募▶電話連絡ください。会社案内及び詳細な募集要項をお送りします。応募は履歴書（写真貼付）を郵送してください。書類選考の上、面接日等連絡致します。
応募先▶〒150 東京都渋谷区恵比寿4-5-28 恵比寿ガーデン313 ㈱ミスタークラフト 総務部
☎03-3280-0760

ブッシュ大統領がかけつけるなど、最後の勇姿を見ようと大観衆が集まった。その声援に応えるかのように予選2番手につけたゼッケン43のSTPカラーのボンティアックは5周目までラップリーダーを取るが、オーバーヒートのため82周でレースを終えることになった。ペティ以降、スターリング・マーリンやアーニー・アーバン、デイル・ジャレットとリーダーの座を務める。しかし137周目に再びトップに立ったアーバンをマーリンが追うことができず、今季2勝目を挙げた。

OVERSEAS RALLY

ERC　ラリー・ズラトニ・ピアサッツィ

●5月8～10日/ブルガリア/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数20)

1	E.ウェーバー/M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4	3'06'21"
2	C.ディルトル/バターマン	ランチア・デルタHFインテグラーレ	3'12'26"
3	M.プブレビク/ガツ	フォード・シエラ・コスワース4×4	3'16'28"
4	L.ランガ/ブキ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V	3'20'53"
5	ペトロフ/トネフ	VWゴルフGTi16V	3'32'47"
6	クコルニ/ゴドウノフ	ラダ・サマラ	3'32'49"

・SS7までは新車のデルタを投入したピエロ・ロンギがトップを走るが、エルビン・ウェーバーが逆転で勝利を挙げた。この優勝で400点を加え、ウェーバーはディディエ・オーリオルと並んでヨーロッパ・ラリー選手権のトップに浮上した。

ERC　ポリッシュ・ラリー

●6月5～7日/ポーランド/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数20)

1	②E.ウェーバー/M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4	A優勝	3'39'08"
2	③R.ドルーグマン/R.ヨーステン	フォード・シエラ・コスワース4×4	A	3'42'51"
3	⑤M.プブレビク/R.ジスコウスリ	フォード・シエラ・コスワース4×4	A	3'50'49"
4	J.ムルバド/F.ベダーセン	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	4'04'04"
5	K.ゲッテルチャー/M.ケールバッシャー	フォード・シエラ・コスワース	N優勝	4'05'45"
6	H.ガスナー/H.ブロック	ミツビシ・ギャランVR4	A	4'07'29"

・ターマック用に改造されたギャランを持ち込んだエルビン・ウェーバーがパトリック・スナイヤーズ、ロベルト・ドルーグマンを迎え、最後まで首位の座を譲らなかった。ウェーバーはラリー・ズラトニ・ピアサッツィに続いて係数20のラリーを制し、800点でERCポイントランキングトップに躍り出た。

ERC　イープル24時間ラリー

●6月25～28日/ベルギー/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数20)

1	①P.スナイヤーズ/D.ユングダー	フォード・シエラ・コスワース4×4	A優勝	3'41'43"
2	④F.タバトン/R.カリロ	ランチア・デルタ・インテグラーレ	A	3'41'47"
3	P-C.パローニ/P.ダビド	ランチア・デルタ・インテグラーレ	A	3'45'35"
4	O.サエレンズ/J.カステライン	フォード・シエラ・コスワース4×4	A	3'50'08"
5	⑪J.マクレー/R.アーサー	フォード・シエラ・コスワース4×4	A	3'54'14"
6	⑦B.ティリー/S.プレボー	オペル・カリブラ16V	A	3'57'09"
7	⑤G.ドメビウス/W.ルクス	ニッサン・サニーGTI-R	N優勝	3'57'52"

・ラリー序盤をリードしたエルビン・ウェーバーは、トランスミッションのトラブルで後退。代わってパトリック・スナイヤーズとファブリツィオ・タバトンが激しいバトルを繰り広げる。結局4秒差でスナイヤーズが勝ち、2年連続このラリーを制することになった。

ERC　ラリー・ポルタ・ア・ポルトガル

●4月23～26日/ポルトガル/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数10)

1	A.フィオーリオ/V.ブランビッラ	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A優勝	3'12'54"
2	J.ビーカ/J.フェレイラ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V	A	3'22'35"
3	F.ペレス/R.カルデイラ	フォード・シエラ・コスワース4×4	N優勝	3'24'20"
4	A.ロペス/A.アブルー	シトロエンAXスポーツ	A	3'31'03"
5	カンポス/カスクネイラ	VWゴルフGTi	A	3'33'40"
6	R.マデイラ/N.シルバ	シトロエンAXスポーツ	A	3'34'47"

・昨年のサンレモ・ラリー以来のドライブとなるアレッサンドロ・フィオーリオが決勝。ヨアヒム・サントス(トヨタ・セリカGT-FOUR)やホセ・ミゲール(フォード・シエラ・コスワース4×4)らとの争いが期待されたが、共にリタイアしてしまいフィオーリオの勝利を許した。なおフィオーリオの新しいナビゲーター、ビットリオ・ブランビッラは、あの'70年代のF1ドライバーとは同名異人。2位のホルヘ・ビーカはポルトガル国内ラリーチャンピオンに4回輝いたカルロス・ビーカの弟。

ERC　バルム・ラリー

●6月12～14日/チェコスロバキア/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数10)

1	E.ウェーバー/M.ハイマー	ミツビシ・ギャランVR4	A優勝	3'10'13"
2	F.ビットマン/バターマン	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	3'16'50"
3	W.メイヤー/ゴッティリーブ	フォード・シエラ・コスワース4×4	A	3'22'23"
4	L.クレチェク/ケルクマン	フォード・シエラ・コスワース4×4	A	3'22'28"
5	シビク/ホウスト	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V	A	3'23'42"
6	J.シャシンガー/ミナリク	マツダ323GTX	N優勝	3'29'28"

・エルビン・ウェーバーが前週に行われたポリッシュ・ラリーに続いて連勝。ERCポイントを490点追加し、ランキングトップの座をさらに強固なものにしている。

ERC　第76回タルガ・フローリオ

●5月1～3日/イタリア/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数5)

1	③P.デイラ/スカルピーニ	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A優勝	3'05'57"
2	⑤V.バスケアーリ/ミオン	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A	3'09'10"
3	⑥G.ゼネーレ/チャンチ	フォード・シエラ・コスワース4×4	A	3'11'37"
4	⑤M.ガッティ/M.チェライ	フォード・シエラ・コスワース4×4	N優勝	3'13'51"
5	④V.グラシーニ/ラクージ	フォード・シエラ・コスワース	A	3'14'39"
6	①ベンティボーリ/ヘディンガー	フォード・シエラ・コスワース4×4	N	3'15'04"

・ジャンフランコ・クニーコ(シエラ)が序盤のステージでクラッシュしてリタイア。その後、ポジションが変わることはほとんどなく、ピエルジョルジオ・デイラとパニオ・バスケアーリのランチアが1-2フィニッシュを飾った。この勝利でデイラは再びイタリア国内ラリー選手権の上位に復活、ディディエ・オーリオルに続き、アンドレア・アギーニとペルナール・ベギンと共に同点の2位に浮上した。

ERC　コスタ・ブランカ・ラリー

●5月15～17日/スペイン/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数2)

1	J.プラス/アラルテ	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A優勝	3'10'00"
2	L.モンソン/レオン	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V	A	3'15'09"
3	J-M.ボンセ/デニス	BMW-M3	A	3'16'15"
4	シーマ/マルティネス	ルノー・クリオ16V	A	3'24'28"
5	R.フェレイロス/インゼンガ	フォード・シエラ・コスワース	N優勝	3'25'01"
6	L.グリメント/ムノス	オペル・コルサGSi	A	3'27'04"

・19ステージすべてで最速タイムを叩き出したジーザス・プラスが、スペイン、アリカンテをベースに行われた初めてのERCイベントを制した。'90年にスペイン国内ラリー・チャンピオンとなったプラスは、この勝利で再びこのタイトルを目指し始めたようだ。

DOMESTIC RACE

レースオブフォーミュラジャパン

●7月11～12日/美祢サーキット/全優：MINEサーキット、VICIC、AMSC

●FORMULA　TOYOTA

15周=48.5847km　予選出走11台・決勝出走11台・完走10台　　予選順位/タイム

1	⑩マルセロ・ブグリオッティ	GIZA　HOUSE　FT	15周	23'15'807	2/1'44"404
2	⑥高西　文雄	Daiichi F TOYOTA	15周	23'28'508	6/1'45"139
3	②山本　将之	カストロール★ECワークスFT	15周	23'23'987	1/1'44"296
4	⑨小林　登一	SZOGEN　TOYOTA	15周	23'24'563	4/1'44"595
5	②玉中　哲二	B-I　RACING　FT	15周	23'27'322	5/1'44"925
6	④横本　昌佳	ビットハウスコスメ'by FT83	15周	23'37'209	7/1'45"923
7	④吉田　雅夫	ワイゼン　トヨタ	15周	23'42'922	10/1'47"568
8	⑦植村　俊郎	カストロールフライングソーサーFT	15周	23'44'360	8/1'46"430
9	③高木　虎之介	RENT★TOYOTA	15周	23'58'031	3/1'44"457
10	⑪吉谷　和高	ウイッツ・プライム・オオバFT	15周	24'28'105	11/1'50"070
	⑥山本　和範	MRS　FT	0周		9/1'46"559

・優勝スピード：125.30km/h
・最速ラップ：マルセロ・ブグリオッティ　1'32"232　126.62km/h　5周目

●FJ1600-A

12周=38.86776km　予選出走31台・決勝出走30台・完走24台　　予選順位/タイム

1	⑥高西　文雄	LOVE・ELLE　F4/92	12周	19'38"148	4/1'51"159
2	⑦大塚　学	なか平Group F4/92	12周	19'42"868	2/1'50"404
3	⑩岡崎　真一	フレンドF4/92カストロール	12周	19'46"283	10/1'52"223
4	⑥東　勇人	Sion・カストロール06(SRS06)	12周	19'48"429	7/1'51"503
5	⑥北出　長生	なか平Group SK永井	12周	19'48"429	5/1'51"350
6	⑥脇田　一輝	サンフーズ・トームF4/92	12周	19'49"678	8/1'51"571
7	⑦山内ヒロハル	ビルブレーンSK　アトム(SK91)	12周	19'50"833	3/1'50"733
8	⑦玉中　哲二	B-I　RACING MK8	12周	20'04"192	6/1'51"476
9	⑨中谷　二郎	ファースト　カストロールMK8	12周	20'11"897	9/1'51"776
10	⑦林田　修	SHU　ガレージ MK-8	12周	20'13"853	21/1'54"294
11	⑪竜本　信之	BPウインモーターFOB306	12周	20'13"910	30/1'57"880
12	⑪一色　六輔	京都板金プライム　SK88	12周	20'18"550	13/1'52"729
13	⑨山下　宏	山口工社宇部ウエルコンSK91	12周	20'19"625	18/1'53"881
14	⑥福田　義久	カサミ&ファイヤー志楽/B(F4/90B)	12周	20'19"768	22/1'54"442
15	⑥梅崎とくいち	マナティ・マーメイドGAF-1(MK8)	12周	20'30"593	20/1'54"234
16	⑨宮本　新	LOVE・ELLE　F490B	12周	20'30"607	27/1'56"754
17	⑤玖波　好和	東京R&D　F4/92	12周	20'31"262	26/1'56"290
18	②井ノ口　貴史	B-ISPORTSF4/90B	12周	20'33"722	24/1'56"210
19	⑤中田　和徳	山陽カストロールF4/92	12周	20'34"212	23/1'54"911
20	⑪正重　幸夫	イシショウ&サトヒロツー05(SRS05)	12周	20'34"561	25/1'56"253
21	⑤出来　利弘	サンヨーレーシング　SK88	12周	20'45"081	28/1'57"279
22	②山本　洋三	NISSA　MK8	12周	20'45"118	16/1'53"458
23	⑤曽和　伸一	be Hot★MK7	11周	19'51"790	11/1'52"604
24	⑥関本　純司	WWR&ER2C　MK8	11周	20'10"710	29/1'57"594
	②清都　浩良	コンプレット☆F4-92	10周	19'45"167	15/1'53"426
	⑥花島　文夫	エスポワール☆和光ウイン307	9周		17/1'53"689
	⑩秋枝　信介	トクミツ企画　F4/92	5周		12/1'52"694
	⑪山本　勝巳	NISSA　MK8	4周		1/1'49"896
	⑦大田　裕伸	谷山モーター7(MK7)	1周		14/1'53"172
	④田頃　浩之	TTSカストロールF4/92	0周		19/1'53"933

・優勝スピード：118.76km/h
・最速ラップ：高西　文雄　1'37"047　120.15km/h　10周目

●SAURUS

12周=38.86776km/h　予選出走19台・決勝出走19台・完走17台　　予選順位/タイム

1	⑤冲友　義晴	日通ペリカン小山ザウルス	12周	20'18"069	3/1'52"833
2	⑥藤田　和生	東亜合成化学レヴザウルス	12周	20'18"291	1/1'52"382
3	⑥石川　敏郎	日産プラザ福岡　ザウルス	12周	20'22"069	2/1'52"633
4	⑩藤田　佳久	東亜合成化学レヴザウルス	12周	20'22"881	4/1'53"219
5	⑤森本　昌章	サンビーム☆AGIPザウルス	12周	20'22"939	6/1'53"473
6	⑥福田　直之	サンビーム☆周央技研ザウルス	12周	20'27"848	8/1'54"130
7	⑤原　裕二	日産サニー福岡MSCザウルス	12周	20'28"338	5/1'53"390
8	⑥藤井　和秀	サンビーム☆周央技研ザウルス	12周	20'36"232	11/1'55"119
9	⑤鳥毛　恵央	大東紙工業3rdザウルスI	12周	20'44"219	7/1'53"543
10	⑤姫山　美子	日産サニー山口☆城野ザウルス	12周	20'44"477	16/1'56"053
11	⑥岩本　一利	カストロールイワモトザウルス	12周	20'50"061	10/1'54"712
12	⑤古賀　聖士	コージーザウルス	12周	20'53"262	9/1'54"610
13	⑥山本　圭志	ホワイト急便・ザウルス	12周	21'11"038	15/1'55"778
14	⑤東　志郎	ナイスカーZONE日産ザウルス	12周	21'25"883	13/1'55"432
15	⑤中西　博信	サニー熊本北☆リネアNザウルス	12周	21'40"808	18/1'58"412
16	⑪岸野　長英	サウンドガレージ&山愛ザウルス	10周	21'05"363	12/1'55"382
17	⑤土谷　信男	サンビーム☆周央技研ザウルス	9周		19/2'03"261
	⑦井ノ上　英樹	プロジェクトμカッパッザウルス	4周		17/1'56"887
	⑦松永　浩文	大東紙工業3rdザウルスZ	1周		14/1'55"533

・優勝スピード：114.87km/h
・最速ラップ：藤田　和生　1'39"960　116.65km/h　5周目

●SUPER　SILVIA

12周=38.86776km　予選出走16台・決勝出走16台・完走11台　　予選順位/タイム

1	⑥山本　泰吉	モンスターADVAN川崎S13	12周	20'43"153	4/1'59"015
2	⑦春月　信二	プロジェクトμ祝/塚本シルビア	12周	20'45"920	2/1'58"789
3	⑤中　文久	うえーぶまつもとSPシルビア	12周	20'59"596	3/1'58"992
4	②多田　義昭	小山シルビア	12周	21'07"090	9/2'00"56
5	⑥春岡　龍男	HKS　デーラーズシルビア	12周	21'10"221	1/1'57"790
6	⑥山本　茂雄	ページハウス福岡ヨコハマPS13	12周	21'12"266	7/1'59"670
7	⑥重田　光治	ボイスウイングシルビア	12周	21'24"549	11/2'01"077
8	⑤横川　幸一	☆日石高橋礦油店☆城野シルビア	12周	21'25"414	13/2'01"478
9	⑦辻口　修	GMSCスクーデリア シルビア	12周	21'28"665	8/1'59"829
10	⑥今富　利三郎	アイシービーミッキーシルビア	12周	21'41"439	14/2'01"798
11	③尾崎　智史	テクノファースト☆μ☆シルビア	11周	20'47"522	12/2'01"191
	④西本　譲	くれえばんワキハラシルビア	7周		16/2'05"237
	②大森　久司	OMORI自動車・SILVIA	6周		15/2'02"778
	⑥森　英和	インポードレーシングシルビア	2周		5/1'59"199
	⑪瓜生　哲夫	μ★プライム&おおばシルビア	2周		6/1'59"211
	⑦浜田　厚	小山自動車☆RFハマダシルビア	1周		10/2'00"597

・優勝スピード：112.55km/h
・最速ラップ：春月　信二　1'41"905　114.42km/h　6周目

●CIVIC

10周=32.3898km/h　予選出走12台・決勝出走12台・完走12台　　予選順位/タイム

1	⑥田久保　浩二	TOENEC　CIVIC(EF9)	10周	17'43"149	2/1'55"542
2	⑥中村　晴久	ワコールーブ☆μカーメイクEF9	10周	17'49"903	3/1'55"914
3	⑥吉原　信行	FM山口★DSR伊東シビック(EG6)	10周	17'58"366	7/1'57"120
4	⑥時乗　隆二	プリモ南山口★ミッキーシビック(EF9)	10周	18'00"003	4/1'55"937
5	⑤福島　雄治	福島産業運送DS伊東　SiR(EF9)	10周	18'07"078	5/1'56"705
6	⑥藤田　隆之	上カード山田石油チェーンEF9	10周	18'07"258	1/1'55"087
7	⑤小池　真志	BIG&フジイレーシングEF9	10周	18'07"632	12/5'15"773
8	⑥古野　修	RED★ZONE★CIVIC(EF9)	10周	18'10"719	9/1'57"749
9	⑤宮川　浩	モリシタレーシングシビック(EF9)	10周	18'11"593	10/1'58"247
10	⑥一村　達彦	オガワ自販ポテンザシビック(EG9)	10周	18'12"754	6/1'56"708
11	⑥吉村　伸男	GAF-1・東吉工務店シビック(EF9)	10周	18'29"982	8/1'57"632
12	⑥井手　貞彦	ふくはくいんさつた州語学院-9(EF9)	10周	18'46"858	11/2'08"677

・優勝スピード：109.67km/h
・最速ラップ：田久保　浩二　1'44"859　111.20km/h　7周目

●MARCH

9周=29.15082km　予選出走42台・決勝出走31台・完走27台　　予選順位/タイム

1	⑤広岡　晃士	オーバックス城野マーチ	9周	18'25"737	1/2'09"679
2	⑨植野　貞治	おおばレーシング★マーチ	9周	18'36"175	4/2'10"597
3	⑥若崎　實	サニー山口カストロール林マーチ	9周	18'38"354	3/2'10"531
4	⑥岩本　聡子	ハートランド山口日産マーチ	9周	18'38"951	5/2'10"606
5	⑤佐藤　孝彦	サニー山口☆Agipマーチ	9周	18'39"631	2/2'10"464
6	⑤友森　福雄	サンビームカストロールマーチ	9周	18'39"718	7/2'11"615
7	⑥中村　建子	城島歯科カストロール岩本マーチ	9周	18'39"842	12/2'12"490
8	②あまもとゆいこ	日産プラザ福岡マーチ	9周	18'40"390	13/2'12"510
9	②日吉　信幸	mita工業スタッフマーチ	9周	18'40"990	11/2'12"463
10	⑥田邊　潤	トランビオ☆RUNマーチ	9周	18'46"957	6/2'11"335
11	③水野　靖雄	RED☆ZONE☆MARCH	9周	18'49"093	9/2'12"140
12	④川原　伸二	おおばレーシング K10	9周	18'50"978	25/2'13"854
13	②鬼塚　吉浩	おおばレーシング・マーチ	9周	18'58"500	21/2'13"468
14	⑤江藤　義孝	福岡日産アルテックマーチ	9周	19'04"913	22/2'13"554
15	⑤井村　雅俊	GNM II・K10☆サニー山口	9周	19'06"461	23/2'13"573
16	④丸山　賢二	SHAROM・ヨコハマ・K10	9周	19'06"461	17/2'13"018
17	②竹林　嘉奈子	オートバックス城野マーチ	9周	19'07"089	15/2'12"560
18	⑥栗原　嘉和	唯蘭五人衆+1　MARCH	9周	19'09"697	29/2'14"630
19	⑤種田　静明	アジップ・マーチ	9周	19'17"585	20/2'13"267
20	⑥池谷　潤樹	高島自動車サンユーマーチ90	9周	19'24"587	32/2'14"959
21	⑤伊藤　秀一	プリンス広島　トランビオマーチ	9周	19'40"614	26/2'14"113
22	⑥可田　宏	オートライフRUN☆マーチ	9周	19'43"335	28/2'14"589
23	⑥倉橋　紀充	日産プラザ　出光丸徳石油マーチ	9周	19'46"411	30/2'14"733
24	⑤佐伯　栄治	山愛&グマゲ自動車マーチ	9周	19'48"646	27/2'14"596
25	⑤古屋　陽子	オートバックス城野マーチ	9周	19'40"585	24/2'13"733
26	②八尋　淳雄	ヒノキ☆アイランド　マーチ	9周	20'16"741	18/2'13"029
27	⑥藤井　隆広	フジイレーシングK10	7周		10/2'12"351
	⑥船石　昭雄	ランランランラン★マーチ	1周		31/2'14"758
	⑤藤田　徹	サニー山口☆Agipマーチ	1周		8/2'11"697
	②山崎　和彦	DAITOKYOテクノ☆K10	0周		19/2'13"057
	⑦杉　なおき	TEAM岩本・TOSHIマーチ	0周		14/2'12"528

・優勝スピード：94.90km/h
・最速ラップ：中村　優子　2'00"255　96.96km/h　7周目

FT西日本第4戦は、ブグリオッティが独走で1年ぶりの優勝

FJは高西が逆転で開幕3連勝。早くもJAFタイトルを手にした

ザウルス西日本第3戦は、冲友が今季初優勝で混戦模様に

スーパーシルビア第2戦は前回5位の山本(左手前)が逆転V

田久保がシビック西日本第4戦を制し連勝。ポイントリーダーに

広岡は独走で開幕3連勝を果たした。次戦でチャンプ決定か!?

Photos/Willem J. Staat, STUDIO FOTOGRAFICO ALQUATI, Toshiki Kobayashi

RACE DIARY

OVERSEAS RACE／OVERSEAS RALLY／DOMESTIC RACE

OVERSEAS RACE

イギリスF2　ブランズ・ハッチ

●6月28日／ブランズ・ハッチ：イギリス／イギリスF2選手権第5戦

1.937km×60周＝116.22km　出走10台・完走7台

					予選順位/タイム
1	⑰Y.ミューラー	レイナードF91D・DFV	60周	41'34"22	2/38"51
2	⑪J-L.ディ・パルマ	レイナードF91D・DFV	60周	41'35"08	3/38"57
3	①J.エリオット	レイナードF91D・DFV	60周	41'48"12	4/38"80
4	③P.コックス	レイナードF91D・DFV	60周	41'56"06	6/38"91
5	P.オルソン	レイナードF91D・無限	60周	42'01"85	5/38"82
6	⑤C.ベアード	童夢F102・無限	59周		7/39"24

・優勝スピード：167.745km/h
・最速ラップ：Y.ミューラー（レイナード・DFV）38"93　179.121km/h
・PP：M.アルボン（レイナードF91D・DFV）38"49
・スタートを意識しすぎたか、ポールのマーク・アルボンがスタートでホイールスピンをさせすぎる。その間にイバン・ミューラー、ジェイソン・エリオット、ホセ・ルイス・ディ・パルマが前へ出、結局アルボンは5位へと落ちてしまう。その後はミューラーが徐々に2位との差を広げていく。一方追い上げを図ったアルボンは6周目バドック・ベンドでスピン、グラベルベッドにストップしてしまった。ミューラーは今季2勝目。

イギリスF3　スネッタートン

●6月28日／スネッタートン：イギリス／イギリスF3選手権第10戦

3.141km×20周＝62.82km　出走22台・完走18台

					予選順位/タイム
1	②O.ネグリ	レイナードF923・無限	20周	22'50"27	1/1'06"74
2	⑧P.アダムズ	ラルトRT36・無限	20周	22'51"09	5/1'07"01
3	⑪J.ウエストウッド	バンディーメンRF92・無限	20周	22'52"50	6/1'07"14
4	①M.グーセン	レイナードF923・無限	20周	22'53"43	7/1'07"23
5	⑤G.ド・フェラン	レイナードF923・無限	20周	22'55"89	3/1'06"91
6	⑥A.リベイロ	レイナードF923・無限	20周	22'59"23	8/1'07"42
9	⑭P.エバンズ	ラルトRT35・無限　B優勝	20周	23'11"97	12/1'07"77

・優勝スピード：165.042km/h
・最速ラップ：M.グーセン（レイナード・無限）1'07"13　168.443km/h
・オズバルド・ネグリがポールtoフィニッシュで今季初優勝。同時にこの勝利は、ブラジルからイギリスに渡ってきたネグリにとっての初めての勝利となった。とはいえ、この勝利は容易なものではなく、フィリップ・アダムズ、ジュリアン・ウエストウッド、マルク・グーセン、ジル・ド・フェラン、ミッケ・バン・ウールらの絶え間ない追撃を回えての勝利だった。

イタリアF3　第33回グランプレミオ・ロッテリア

●6月28日／モンツァ：イタリア／イタリアF3選手権第8戦

5.800km×21周＝121.800km　出走32台・完走24台

					予選順位/タイム
1	⑥V.ソスピーリ	ダッラーラ392・無限	21周	38'08"479	B4/1'47"957
2	㉜N.パルハレス	ダッラーラ392・無限	21周	38'12"758	B5/1'47"971
3	⑲M.ガスパリーニ	ダッラーラ392・アルファ	21周	38'13"897	A8/1'47"998
4	㉑F.ベッティーニ	ダッラーラ392・アルファ	21周	38'15"545	A1/1'46"979
5	⑧M.バビス	ダッラーラ392・VW	21周	38'23"250	B1/1'47"642
6	⑥M-A.ビスマーラ	ダッラーラ392・無限	21周	38'25"534	A9/1'48"041

・優勝スピード：194.675km/h
・最速ラップ：V.ソスピーリ（ダッラーラ・無限）1'47"169　194.832km/h
・伝統の一戦。意外なポールシッター、ファブリツィオ・ベッティーニはすぐにかわされ、マッシミリアーノ・アンジェレッリがレースをリード。その後方では互いにスリップストリームを使いながら、ベッティーニ、マッシミリアーノ・バビス、ジャンピエロ・シモーニ、ニコ・パルハレス、ピンチェンフォ・ソスピーリらが列を成していた。そして13周目に無謀とも思えたが、パルハレスが彼らをすべてかわしてトップに立った。これでパルハレスが今季3勝目を挙げるかと思われたが、オイルが漏れ始めて後退。代わってソスピーリが最初にチェッカーを受けた。昨年F3000を戦ったソスピーリはイタリアF3初勝利。

⑤コルチアーゴのインを突いた㉜ベントレだがこれは無理。共にリタイアしたが翌戦は1-2だ

イタリアF3　ムジェッロ

●7月5日／ムジェッロ：イタリア／イタリアF3選手権第9戦

5.245km×21周＝110.145km　出走32台・完走24台

					予選順位/タイム
1	㉜M.ベントレ	ダッラーラ392・アルファ	21周	38'02"511	B1/1'46"097
2	⑤R.コルチアーゴ	ダッラーラ392・アルファ	21周	38'04"767	B2/1'46"229
3	⑯G.パッキオーニ	ダッラーラ392・アルファ	21周	38'06"128	A2/1'45"814
4	③M.アンジェレッリ	ダッラーラ392・オペル	21周	38'07"955	B3/1'46"329
5	⑥V.ソスピーリ	ダッラーラ392・無限	21周	38'08"343	A1/1'45"271
6	㉙F.デ・シモーネ	ダッラーラ391・アルファ	21周	38'11"935	A3/1'45"834

・優勝スピード：173.721km/h
・最速ラップ：V.ソスピーリ（ダッラーラ・無限）1'47"054　176.378km/h
・数台の衝突によりスタートやり直し。再スタート後はロベルト・コルチアーゴがトップを走るが、フロントロウスタートのマルチェロ・ベントレにかわされてしまう。そのまま最後まで順位は変わらず、ダッラーラ・アルファが1-2-3フィニッシュを飾った。ランキングトップだったニコ・パルハレスは11位に終わり、今回無得点。4位入賞のマッシミリアーノ・アンジェレッリが追いつき36点で同点のトップになった。ベントレは19歳のブラジル人。

フランスF3　ルーアン

●6月28日／ルーアン：フランス／フランスF3選手権第6戦

5.543km×14周＝77.602km　出走27台・完走10台

					予選順位/タイム
1	⑤S.グレゴワール	ダッラーラ392・アルファ	14周	26'24"11	4/1'50"74
2	⑯D.コタス	ダッラーラ392・アルファ	14周	26'29"04	5/1'51"33
3	⑤O.セベナン	ラルトRT36・VW	14周	26'31"92	10/1'51"68
4	⑪F.ディベール	ボウマンBC2・VW	14周	26'33"09	7/1'51"44
5	⑭N.ルボワセティエ	ラルトRT36・VW	14周	26'37"56	13/1'51"96
6	①S.オルテッリ	レイナード923・無限	14周	26'37"58	17/1'52"41

・優勝スピード：176.355km/h
・最速ラップ：N.ルボワセティエ（ラルト・VW）1'51"56　178.871km/h
・PP：J-C.ブイヨン（ボウマンBC2・VW）1'49"84
・予選6位のクリストフ・ティンソーがエンジンストールさせたためスタートやり直し。再スタートでフランク・ラゴルスがトップに立つが、ポールのジャン-クリストフ・ブイヨンが抜き返してトップに。ところがこの2台にエリック・アンジェルビーが迫りすぎてクラッシュ。労せずエマヌエル・クレリコがトップになり、このまま今季3勝目を飾るかに見えた。しかし彼のダッラーラにメカニカル・トラブルが発生。二転三転したトップの座は、結局ステファン・グレゴワールの下に転がりこんだ。フューチュラの森井浩は予選12位。決勝は9周目にジェレミール・ドフォールとからんでリタイアに終わった。

フランスF3　マニークール

●7月5日／マニークール：フランス／フランスF3選手権第7戦

4.250km×21周＝89.250km　出走27台・完走22台

					予選順位/タイム
1	③F.ラゴルス	ダッラーラ392・オペル	21周	41'16"822	1/1'36"977
2	④E.クレリコ	ダッラーラ392・オペル	21周	41'21"222	2/1'37"446
3	⑤S.グレゴワール	ダッラーラ392・アルファ	21周	41'38"371	7/1'38"364
4	①J-C.ブイヨン	ボウマンBC2・VW	21周	41'38"901	4/1'37"897
5	⑤O.セベナン	ラルトRT36・VW	21周	41'40"405	10/1'38"563
6	⑭N.ルボワセティエ	ラルトRT36・VW	21周	41'43"528	9/1'38"559

・優勝スピード：135.900km/h
・最速ラップ：J-C.ブイヨン（ボウマンBC2・VW）1'49"550　139.662km/h
・F1フランスGPの前座。予選11番手から見事なスタートを見せたのがエリック・アンジェルビー。彼とエマヌエル・クレリコ、ジェローム・ゴメスの3人が激しいトップ争いを見せる。だがまずゴメスが後退し、代わってフランク・ラゴルスがこのバトルに加わる。4周目にアンジェルビーがリタイア、そしてラゴルスは10周目にチームメイトのクレリコを抜き、最初にチェッカーを受けた。ラゴルスは今季3勝目。

ドイツF3　ノリスリング

●6月28日／ノリスリング：ドイツ／ドイツF3選手権第13戦&第14戦

〔第13戦〕2.300km×26周＝59.800km　出走24台・完走20台

1	①D.カストロ・サントス	ラルトRT36・VW	26周	23'16"28
2	③M.ベルナー	ラルトRT36・オペル	26周	23'17"50
3	⑧P.ラミー	レイナード923・オペル	26周	23'18"66
4	②S.マーセン	ラルトRT36・VW	26周	23'22"55
5	⑯P.ベーター	ダッラーラ392・アルファ	26周	23'31"58
6	⑤F.クレーマー	オエフラ391・無限	26周	23'38"25

・優勝スピード：154.181km/h
・最速ラップ：M.ベルナー（ラルト・オペル）52"80　156.818km/h　22周目
・PP：D.カストロ・サントス（ラルト・VW）

誰よりも早くコーナーに飛び込む①カストロ・サントス。前戦から合わせて3連勝達成！

〔第14戦〕2.300km×26周＝59.800km　出走24台・完走22台

1	①D.カストロ・サントス	ラルトRT36・VW	26周	23'09"89
2	⑧P.ラミー	レイナード923・オペル	26周	23'12"71
3	③M.ベルナー	ラルトRT36・オペル	26周	23'12"82
4	②S.マーセン	ラルトRT36・VW	26周	23'13"21
5	⑤J.ミューラー	レイナード923・オペル	26周	23'26"06
6	⑯P.ベーター	ダッラーラ392・アルファ	26周	23'26"16

・優勝スピード：154.889km/h
・最速ラップ：S.マーセン（ラルト・VW）52"58　157.474km/h　23周目
・ディオゴ・カストロ・サントスが前戦から3連勝を達成。ペドロ・ラミーやマルコ・ベルナー、サッシャ・マーセンらが2位争いを繰り広げている間にカストロ・サントスが彼らとの差を広げていった。また、第13戦でオエフラ・シャシーが今季初入賞達成。

ドイツT　ノリスリング

●6月28日／ノリスリング：ドイツ／ドイツ・ツーリングカー選手権第13戦&第14戦

〔第13戦〕2.300km×41周＝94.300km　出走25台・完走20台

1	⑭J.ピンケルホック	BMW-M3 SPORT EVO	41周	37'18"91
2	⑰R.アッシュ	メルセデスベンツ190E 2.5	41周	37'20"59
3	⑤E.ロール	メルセデスベンツ190E 2.5	41周	37'23"72
4	⑱S.ソーバー	BMW-M3 SPORT EVO	41周	37'25"74
5	⑥R.ラバーリア	BMW-M3 SPORT EVO	41周	37'28"20
6	⑧E.ビッロ	BMW-M3 SPORT EVO	41周	37'31"80

・優勝スピード：151.627km/h
・最速ラップ：E.ビッロ（BMW）53"65　154.333km/h　17周目
・PP：R.アッシュ（メルセデス）
〔第14戦〕2.300km×44周＝101.200km　出走25台・完走18台

1	⑱S.ソーバー	BMW-M3 SPORT EVO	44周	39'56"79
2	⑭J.ピンケルホック	BMW-M3 SPORT EVO	44周	39'58"53
3	⑥R.ラバーリア	BMW-M3 SPORT EVO	44周	40'06"75
4	④B.シュナイダー	メルセデスベンツ190E 2.5	44周	40'07"66
5	⑰R.アッシュ	メルセデスベンツ190E 2.5	44周	40'08"83
6	⑤E.ロール	メルセデスベンツ190E 2.5	44周	40'10"40

・優勝スピード：152.00km/h
・最速ラップ：K.ロズベルグ（メルセデスベンツ190E　2.5）53"66　154.304km/h　9周目
・アウディ撤退により、メルセデスVSBMWとなったDTM。予選は1列目ザクスピード、2〜3列目はAMGが並びメルセデスが上位独占。BMW勢最上位は7位のロベルト・ラバーリアだった。スタートでエマヌエーレ・ビッロに押されたジョニー・チェコットがクラッシュ。赤旗中断となる。再スタート後はクルト・ティームとロランド・アッシュがリードするが、共にリヤアクスルのトラブルで後退。代わって予選レースから勝ち上がってきたヨアヒム・ピンケルホックが首位へ。シュニッツァーBMWを最初にゴールへ導いた。第14戦もピンケルホックがリードするが、ビガッツィBMWのスティーブ・ソーバーが5周目にオーバーテイク。最後までこの座を譲らなかった。

予選レースから勝ち上がってきた⑭ピンケルホックが愛車と共に勝利を喜ぶ

ビガッツィの意地を見せるかのように⑱ソーバーがピンケルホックをかわす。今季初のBMW2連勝

フランスST　ルーアン

●6月28日／ルーアン：フランス／フランス・スーパーツーリスム選手権第6戦

5.543km×（16周×2ヒート）＝177.376km　出走22台・完走11台

					予選順位/タイム
1	⑦F.ジロワ	BMW-M3	32周	1'03"18"22	1/1'55"30
2	J-P.ジャブイーユ	BMW-M3	32周	1'03"43"61	2/1'55"42
3	①X.ラベイル	アウディ80クアトロ	32周	1'03"52"39	5/1'57"11
4	⑤M.フェルテ	BMW-M3	32周	1'04"39"19	9/1'57"49
5	B.スナー/P.ガシュ	アウディ80クアトロ	32周	1'05"08"72	6/1'57"43
6	J-C.パッソ	BMW-M3	32周	1'06"24"73	11/2'01"87

・優勝スピード：168.119km/h
・最速ラップ：F.ジロワ（BMW）1'56"57　171.182km/h
・ファビアン・ジロワに勝る者なし。第2ヒートの序盤こそジャン-ピエール・ジャブイーユのリードを許したが、7周目からトップに立つとそのままチェッカーを受けた。

NASCAR　ペプシ400

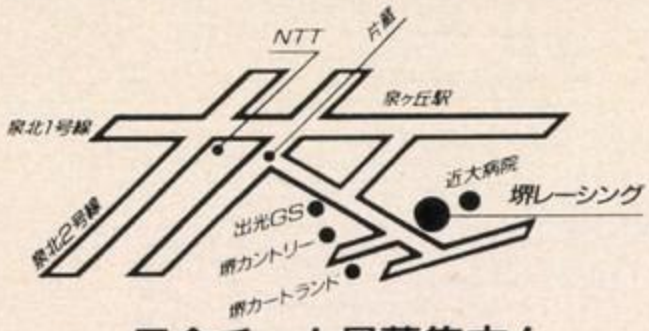
●7月4日／デイトナ：USAフロリダ州／NASCARウィンストン・カップ・シリーズ第15戦

4.023km×160周＝643.68km　出走40台

					予選順位/mph
1	⑦E.アーバン	シボレー・ルミナ	160周	2'20'47"	6/187.864
2	⑤S.マーリン	フォード・サンダーバード	160周	2'20'48"	1/189.366
3	⑨D.ジャレット	シボレー・ルミナ	160周		10/187.130
4	⑪G.ボダイン	フォード・サンダーバード	160周		17/186.308
5	⑪B.エリオット	フォード・サンダーバード	160周		20/186.131
6	⑭K.シュレーダー	シボレー・ルミナ	160周		11/186.943
7	⑤R.ラッド	シボレー・ルミナ	160周		5/188.045
8	⑥M.マーティン	フォード・サンダーバード	160周		4/188.292
9	⑫R.ウォレス	ポンティアック・グランプリ	160周		29/184.911
10	⑱D.アリソン	フォード・サンダーバード	160周		3/188.371

・優勝スピード：274.323km/h
・今年限りで引退する"キング"リチャード・ペティのデイトナでの最後のレース。'84年独立記念日のこの一戦以来勝利を飾っていないが（この勝利が通算200勝）、スターターにジョージ・

堺レーシング
SAKAI RACING SERVICE KANEISHI



堺カートランドに もうひとつの パドックがあるって……

堺カートランドまで800m、あなたのパドック代わりにご利用下さい。
ホームコースで、木目細かなサービスのアドバイスいたします。

只今チーム員募集中!
〒590-01 大阪府堺市畑139
TEL.0722-91-7087
営業時間 AM9:00〜PM8:00 定休日月曜
■中古カート在庫多数

'91シリーズ 堺レーシング チーム員ランキング

■SL大阪シリーズ Sストック チャンピオン 吉沢宝幸
4位 森 祐二
AIR チャンピオン 吉田匡人
AII チャンピオン 金石年弘
3位 南 伸治
■SL名阪シリーズ AII チャンピオン 金石年弘
■SL生駒シリーズ Sストック 2位 秋武仁志
■ナショナルカップ AIR 2位 熊谷友浩
4位 中村敬広
AII チャンピオン 金石年弘
■全日本選手権 AIR 7位 南 隆夫

•Sストッククラスコンプリート車
YAMAHA RC100SD (エンジン・クイヤ付) ¥339,000
各種外国製カート、エンジン取り扱っております。

お気軽にご来店下さい。

NAGAO KART
ナガオ カート

10余年の当店のノウハウをインストラクターが無料でご指導致しますので、初めての方もお気軽にご相談下さい。

■スパルコスーツ新価格■

KARTING	¥55,000
OSCAR	¥59,000
OSCAR・FL	¥63,000
JESOLO	¥73,000

sparco
スパルコ・レーシング・スーツ
西日本代理店
地方発送、業者卸致します。

ALL KART / DAP / KafiKart / birel / SWISS / HUTLESS / Race To Win! P.G.H. / Mac Minarelli / HAASE / ROTAX

ライセンス講習会受付中! (詳しくはTELで) 神戸店 毎月第2水曜 高槻店 毎月第3水曜

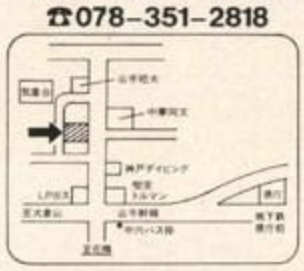
チームナガオ クラス員募集中

外国製カート、エンジン、パーツ全機種取扱い。

YAMAHA RC-100SD ¥339,000
写真はYAMAHA RC-100SC ¥349,000

神戸店
〒650 神戸市中央区中山手通7丁目11-30
☎078-351-2818

高槻店
〒569 大阪府高槻市岡本町16-6
☎0726-95-4746



営業時間/10:30a.m.〜9:00p.m.(月曜休み)
★中古カート有ります。買取も可。
★カートガレージ(保管)致します。

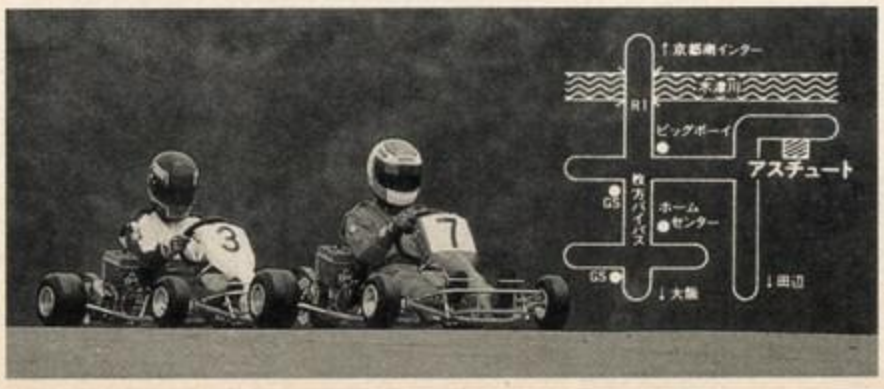
SINCE 1990
astute
RACING KART SHOP

関西カートランド
宝塚カートフィールド
スポーツランド生駒

サマーボーナスセール実施!
ヤマハRC-100SD ¥339,000
お買い上げの方に
ノイズBOX、Tシャツ プレゼント実施中!

※関西カートランドバージョン、宝塚カートフィールドバージョン、スポーツランド生駒バージョン他、各種セットアップいたします。

☒その他、イタリア、フランス製カート各種取扱い



Sストック・オープン、ピストンスタンダード、地方選手権、全日本選手権各クラス対応のアドバイスをいたします。
現在、メンテナンスやドライビングで悩んでいる方もお気軽にご相談下さい。アスチュートがお世話いたします。

●カートガレージ トランスポート ローン取扱いOK!

〒614 京都府八幡市上津屋石の塔37-4
11:00AM〜10:00PM 火曜定休
☎075-981-6535

●スタッフ募集中●
ライセンス講習会毎月開催中!!

RACING KART CLUB

不振が続いていた李が復活。TTから決勝までライバルを寄せつけず、圧倒的な勝利を挙げた。松谷、鈴木、そして大竹がノーポイントに終わり、ポイント争いはますます熾烈に

李好彦復活！ 待望の今季初優勝

鈴木と松谷はトラブルに後退、FAは佐藤の2連勝

全日本カート競技選手権
FK第4戦・西地域（FA・AI）第5戦

7月12日／中山カートウェイ
主催：山陽スポーツランド
Photos/Yasushi Yamasaki
Reporter/Kazuo Mizutani

タイムトライアルが始まろうとする時、曇り空からパラパラと雨が落ち出した。だが雨は、それ以降レースの邪魔をすることはなかった。そう、まさにレース終了直後まで、天気は持ちこたえたのだ。

西地域にとっては第3戦に次いで今年二度目の中山でのレース。3クラス共に、蒸し暑さを吹き飛ばすような好バトルが展開された。

FK

TTから決勝まで 李が完全制圧 城内は追走届かず2位

"カートの神様"と呼ばれる42歳のベテラン、ヤマハワークスの李好彦は、今シーズン不振が続いていた。第1戦、第2戦ではメカニカルトラブル、第3戦ではアクシデント。実力が結果に結びつかない。だが、その速さが陰ることはない。今回も、朝の公式練習で他を引き離す29秒6～8のタイムを5、6周連発すると、「もうやることはない」とばかりに早々にマシンを引き上げた。

タイムトライアルは、その李が29秒747の一番時計を叩き出した。2番手の野田優、3番手の宮澤久克も29秒7台をマーク。5番手には今年復活の気配を見せる吉田正人と、ベテラン勢の活躍が目立つ。野田と共に、派手なアクションでマシンを振り回す走りが目を引いた松倉輝明が4番手につけた。

一方、湿度の高さがエンジンに微妙なコンディションだったのか、トラブルに見舞われる者も多かった。松谷隆郎と園田行洋は計測突入直後の、鈴木慶祐は2周目の1コーナーでストップ。城内政樹もトラブルで止まったが、これは幸運にも計測終了後で、6番手のタイムを残すことができた。

予選レースは14周。第1ヒートが始まると、李は1周目から2位以下を引き離し、そのまま差を広げてゴール。好調そのものだ。野田は8位まで後退。宮澤、吉田、松倉が2位グループを形成するが、宮澤が2位のポジションを守り切った。5位城内の後ろには、津田浩次が11番手から6位まで順位を上げている。

第2ヒートでも、李の速さは変わらない。29秒後半の安定したラップタイムで、またも独走で1位ゴールだ。1周目の直角コーナーで、吉田が宮澤のインを奪って2位へ。目前のバトルで行き場を失った城内が、ダートへ飛び出して7位へ後退。だが、ここからの城内は速かった。3周目に津田を、4周目に大沢昌嗣をあっという間にかわすと、7周目には宮澤も抜いて、吉田、松倉に続いて4位でゴールした。

過去3戦の二人のウイナー、鈴木と松谷には、不運なレースとなった。TTのトラブルに続き、松谷は第1ヒートで22番手から13番手まで浮上、更なる挽回が期待されたがチェーンが切れ、鈴木もエキパイが割れて、共にストップ。決勝でも二人はトラブルに襲われ、リタイアとなってしまった。

28周の決勝に向かうグリッドは、最前列に李と吉田、2列目に宮澤と松倉、3列目に城内と津田が着いた。中山のコースは、右回りの1コーナーに合わせて、PPが右側だ。だが比較的タイトな最終コーナーが左回りのため、アウト側のグリッドの選手は、最終コーナーを立ち上がるとコントロールライン手前で一度左へマシンを振らねばならない。スタートでは、アウト側の隊列につらいレイアウトだ。決勝のスタートでも、吉田が4位に、松倉が6位に下がってしまった。

3番手グループの中で競り勝った②樋口は3位に

決勝1周目でポジションを上げた④城内は勢いに乗って2位

宮澤を頭に、2位以下は8台の集団を形成する。そんな後続を尻目に、李はまたも独走を開始した。こうなると、もう誰にも李を止めることはできない。7周目には、李と2位以下の差は2秒に広がっていた。

一方、2位争いは激しい。徐々に後退していく吉田に代わって、野田が蘇ったかのような走りで浮上。5周目には、このコース最大の勝負どころの6コーナーで前の混乱を突いて、一気に2位に出た。もう一人、反撃のノロシを上げていたのが、樋口信之だ。TT7番手から浮上を狙った第1ヒートで失敗、9番グリッドに埋もれていた樋口は、7周目に松倉と一緒に宮澤をかわして5位まで上がってきた。

10周目、ダンゴ状態でストレートを行く2位集団が1コーナーを抜けると、2位に立っていたのは前の周3位の城内だった。ようやく目の前が開けた城内は、集団を抜け出して李を追うが、李は2秒弱の差を崩させない。城内が迫れば李が引き離す。際立つ美しい走りで、城内を翻弄するかのようだ。李の完勝だった。

「残り周回数を考えて、後ろにペースを合わせてた。(何事もなく一日走れたのは)今年初めてだね」と笑みを浮かべる李。城内はほぼ1年ぶりの表彰台となったが「セッティングがもうひとつで、フレームがバタついてた。もう少し早く2位に出ていたら、李さんを焦らせることもできたと思う」と、満足とはいかなかったようだ。残り4周でわずかに落ち始めた雨は、最後のチェッカーが振られるとまもなく、ドシャ降りに変わった。降り始めがもう5周早かったら、違うドラマがあったかもしれない。この日の李は、天の神までも味方につけたかのような強さだった。

15周目、樋口が松倉を抜いて野田追撃を引き継ぎ、3位争いはクライマックスを迎えた。ピットからの大声援を受けて野田は3位を守り続ける。だが21周目、6コーナーで樋口が野田のインへ。樋口の動きを見ていた松倉も、続いてインに飛び込む。野田はたまらず5位へ後退、激しいバトルに決着がついた。ギャラリーを沸かせた3人は、「5番グリッドくらいだったら、もっと前に行けたと思う。第1ヒートで上がれなかったのが失敗だった。最近TTが控えめだから、TTをもっとよくすることが課題」と3位の樋口。「僕や野田さんみたいに軽いドライバーは、ゴムがのった路面ではああいう(振り回す)走りでゴムを蹴散らさないとダメ。また魅せる走りをしたいですね」と4位の松倉。5位に終わった野田も「抜いたり抜かれたりで楽しかったワ!」と、充実感溢れる笑顔を見せてくれた。

FKクラスのスタート。⑦李がホールショットを奪う

TT2番手と光った⑨野田

⑩松倉は序盤から激しい集団バトルを演じ4位

FA

TTでは松浦がFKを凌ぐ29秒台でトップ 決勝は佐藤が競り勝つ

公式練習を終えて上機嫌だったのは、第3戦の中山のレースで、ゴムがのった路面にセットが合わず3位に終わった河本学だ。「今回は対策もしてきたし、絶好調。今日は勝ちますよ」と意気上がる。だがTT一番時計を獲ったのは、14歳の松浦佐亮だった。FKを凌ぐ29秒672。河本も30秒をカットして2番手だ。3番手は前戦の勝者、これも14歳の佐藤雅洋。第3戦のウイナー堀内達広は4番手。

決勝枠は28台。47台の参加者は、A・B2グループに分かれて予選レースを戦う。

Aグループでは、2ヒート共に松浦が独走で制覇した。第1ヒート2位ゴールの佐藤は、第2ヒートではスタートで第1ヒート3位の山本守にかわされたが、終盤に再逆転して両ヒート2位となった。

一方Bグループ、第1ヒートを問題なくものにした河本は、第2ヒートでもトップを行く。しかし11周目、最終コーナー手前でライン上にストップしたマシンを急回避した河本は、アクセルを緩め、更にラインを外してタイヤカスを拾ってグリップが低下。1位を前ヒート2位の今井俊朗に譲り、一気にポジションダウンして5位に終わってしまった。

決勝グリッドは、PPに松浦、2番手に今井、2列目には佐藤と河本が並んだ。

スタートで、河本は遅れ気味の発進で5位に後退。ここから河本は一気に挽回を見せる。3周目に6コーナーで安岡桂男を、5周目には直角コーナーで今井を下し、抜け出していた松浦と佐藤を追う。だが7周目、河本は最終コーナー手前で突如スローダウン。ピストンリングが折れ、ピットに滑り込んでレースを終えた。「止まるまで速かったでしょ。若い二人がやりあっとるスキに、トップ獲ったろかと思うとったのに」と無念の河本。これでレースは松浦と佐藤、二人の中学生カーターのマッチレースとなった。

体を深々と折り曲げてストレートを行く松

FA決勝のスタート。ここから若手ふたりの攻防が続いた

佐藤とのバトルの末、惜しくも2位となった⑭松浦

第3戦中山のウイナー、⑥堀内は着実に追い上げて3位に

松浦との激しいバトルの末、⑮佐藤が2連覇を達成

FAで4位に入ったのは⑰安岡だった

『佐藤雅洋、TVに出演』

FAクラスで勝った中学生カーター、佐藤選手を追いかけてたのは、NHKのカメラクルー。何でも『中学生日記』の特別ドキュメンタリー編で、佐藤選手が紹介されるってことだ。アップで寄るカメラにも、佐藤選手はアガる気配も無し。こりゃ大物だ!

オンエアは9月6日(日)、NHK総合でPM1:00〜1:30だ。

『中学生日記』は9月6日に放映される

AI

TTトップの太田はクラッシュ 高本と津田の一騎打ちは津田が制す

TTトップの太田英希は、Aグループの予選第1ヒートでクラッシュ、今年の不振を挽回するチャンスを逸す。予選レースは、Aグループでは甲谷和彦が、Bグループでは高本純が、共に両ヒートを独り占めにしていた。

今年まだ優勝のない津田将志は、出走1番手のTTで一瞬降った雨に祟られ、10番手の不本意な成績に終わっていた。だが第1ヒートでは2位、第2ヒートでは3位とシングルゼッケンの実力発揮で挽回。決勝の4番グリッドを手に入れた。

決勝が始まると、スタートで3位に上がった津田は、6コーナーで甲谷を下して2位浮浦、追い続ける佐藤。やや間隔が開く周もあるが、6コーナー後のS字、最終コーナーで必ず佐藤が差を詰めてくる。10周目、最終コーナー立ち上がりの速さを利して、佐藤がコーナーで松浦をかわす。だが松浦は、即座に6コーナーで逆転。懸命に逃げようとする松浦を、淡々と追う佐藤。15周目、再びコーナーで佐藤が松浦をパスした。松浦は佐藤に食らいつき、時にアタックを仕掛けようとするが、佐藤はスキを見せない。佐藤は最後まで松浦を封じ込め、2連勝のチェッカーをくぐった。「2連勝、うれしいです！ 松浦君はいつ来るかと思ったけど」と、佐藤は満面の笑顔だ。一方、松浦は初表彰台となったが、「佐藤君はS字と最終コーナーが速かった。悔しいです」と歯を噛みしめる。

今井が脱落し、3位争いは安岡、堀内、大谷昭宏、北岡克仁、斉藤勉の争いとなったが、堀内が残り3周で周回遅れを抜きそこねた安岡をパス。3度目の表彰台を手に入れた。

上。甲谷と共にPPからトップを行く高本に迫る。4周目、津田が高本を抜いて先頭に立つが、高本も執念を見せる。7周目、直角コーナーで津田を再逆転。首位に返り咲いた高本は、10周目を過ぎると津田と甲谷に1秒弱の差をつける。だが、何台かの周回遅れを処理する間に、再び津田が迫ってきていた。

この辺りから、練習の事故の後遺症でフレームの動きがおかしくなっていた甲谷が遅れ始め、20周目には、レースは高本と津田の一騎打ちになっていた。高本にピタリと着けたままラップを重ねた津田は、残り3周となった6コーナー入口で、満を持して高本のインに飛び込む。トップが代わった。先頭に立った津田は、高本の猛反撃に最後まで耐え切り、拳を何度も突き上げてチェッカーをくぐった。昨シーズン第6戦以来の優勝だ。「一度離されてどうかと思ったけど、高本君がバテてきたみたいで、また近づけた。6コーナーは狙ってました」と、ホッとした表情の津田。破れた高本は「やっと結果が残せたから、喜ばなきゃいけないんだけど……」と、あと一歩で逃げた勝利を諦め切れない様子だった。

3位甲谷の後には、予選のアクシデントを克服した岡本康資が、残り1周で望月敏之を下して4位入賞を果たした。

5津田は4番手から攻め続けて1勝目をマーク

ポールシッターの37高木は僅差の2位

AIの3位は第3戦の勝者、14甲谷

AI決勝のスタート。5津田はここで3位に上がり、さらに6コーナーでは2位に

中間ポイントランキング

FKクラス

	R1 3/15 つま恋	R2 4/26 鈴鹿	R3 6/21 SUGO	R4 7/12 中山	合計得点
1 樋口 信之	22	22	0	20	64
2 松谷 隆郎	13	25	22	0	60
3 鈴木 豊祐	25	0	25	0	50
3 大竹 時幸	20	12	18	0	50
3 李 好彦	11	14	0	25	50
6 下山 和人	15	20	0	13	48
7 津田 浩次	18	10	15	0	43
8 野田 優	0	15	11	16	42
9 大沢 昌薫	0	11	13	15	39
10 城内 政樹	16	0	0	22	38

FAクラス西地域

	R1 3/15 つま恋	R2 4/26 鈴鹿	RR3 5/17 中山	R4 6/14 津保川	R5 7/12 中山	合計得点	有効得点(4戦)
1 佐藤 雅洋	0	22	16	25	25	88	88
2 堀内 達広	22	0	25	13	20	80	80
3 安岡 桂男	18	20	5	10	18	71	65
4 松浦 佑亮	5	16	9	8	22	60	55
5 斉藤 勉	13	0	18	9	14	54	54
5 大谷 明宏	11	5	22	0	16	54	54
7 原 博昭	0	14	0	22	13	49	49
8 大脇 崇男	15	0	15	18	0	48	48
9 山口 一之	0	25	0	20	0	45	45
10 片岡 克美	20	0	12	11	0	43	43

AIクラス西地域

	R1 3/15 つま恋	R2 4/26 鈴鹿	R3 5/17 中山	R4 6/14 津保川	R5 7/12 中山	合計得点	有効得点(4戦)
1 甲谷 和彦	20	11	25	0	20	76	76
2 津田 将志	13	18	20	14	25	82	72
3 高上 卓也	6	16	22		15	59	59
4 太田 英希	12	20	14	0	11	57	57
5 熊谷 友浩	10	25	18	0	0	53	53
6 高橋 英樹	6	18	16	0	13	52	52
7 高本 純	9	0	11	9	22	51	51
8 望月 敏之	0	9	0	25	16	50	50
9 河野 明史	25	12	0	12	0	49	49
9 亀川 裕成	7	13	13	16	4	53	49

※FKクラス第3戦時のポイントランキングに誤り（第1戦のポイント）がありました。お詫びして訂正します。
※東西統一最終戦の出場権は、6戦中有効4戦で、各地域上位20人。最終ランキングは、全7戦中有効5戦（最終戦のポイントは1.5倍）

クラス：FK　エントリー23台

決勝順位	No.	ドライバー	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト	タイムトライアル 順位	1ヒート順位	2ヒート順位	予選結果
1	7	李 好彦	ヤマハ・KT100AZ／ヤマハ・RF・Ⅱ／BS	29'747	1	1	1	1
2	4	城内 政樹	ロータックス・DSC／ハッセ・ミザー／DL	29'854	6	5	4	5
3	2	樋口 信之	ヤマハ・KT100AZ／ヤマハ・RF・Ⅱ／DL	29'893	7	9	8	9
4	10	松倉 輝明	PCR・TSV100／PCR・F3／BS	29'807	4	4	3	4
5	9	野田 優	アトミック・AKV92／ウィル・WK2／DL	29'765	2	8	6	7
6	16	大沢 昌薫	ロータックス・DSB／ハッセ・ミラージュ／BS	29'944	8	7	9	8
7	8	宮澤 久克	イタルシステム・MV-1／ビレル・M5／DL	29'790	3	2	5	3
8	22	下山 和人	ロータックス・DSC／トニー・フォーミュラ／BS	30'204	13	14	15	12
9	24	吉田 正人	イタルシステム・MV-1／メルリン・C／BS	29'822	5	3	2	2
10	15	山本 勝義	コマー・MIK350V／アルファ・ミストラル／DL	30'211	15	21	12	16

待望の1勝を挙げた李を挟んで城内（左）と樋口

クラス：FA　エントリー48台

決勝順位	No.	ドライバー	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト	タイムトライアル 順位	1ヒート順位	2ヒート順位	予選結果
1	45	佐藤 雅洋	ロータックス・DSC／アルカート・ファントム07／DL	30'131	3	A 2	A 2	3
2	19	松浦 佑亮	ロータックス・DSB／アルカート・ファントム07／BS	29'672	1	A 1	A 1	1
3	51	堀内 達広	ロータックス・DSC／アルカート・ファントム07／DL	30'298	4	B 4	B 3	6
4	53	安岡 桂男	イアメ・パリラTT36／ラカマ・マイク1／BS	30'449	10	B 3	B 2	5
5	27	大谷 昭宏	PCR・TSV100／トニー・フォーミュラ／DL	30'479	13	A 5	A 3	7
6	56	北原 克仁	アトミック・AKV92／トニー・フォーミュラ／BS	30'473	12	B 5	B 4	8
7	32	斉藤 勉	ロータックス・DSC／ハッセレス・ストラート／DL	30'559	19	A 7	A 4	9
8	33	原 博昭	PCR・TSV100／PCR・F3／DL	30'492	15	A 8	A 5	11
9	39	福丸 健一	ロータックス・DSB／アルファ・ミストラル／DL	30'715	25	A 9	A 9	17
10	42	荒河 雅博	無限・MKR100AⅡ／ディノ・492／BS	30'576	20	B 7	B 6	12

FA表彰式。左から松浦、佐藤、堀内

クラス：AI　エントリー42台

決勝順位	No.	ドライバー	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト	タイムトライアル 順位	1ヒート順位	2ヒート順位	予選結果
1	5	津田 将志	イアメ・TT85／カリ／BS	30'470	10	B 2	B 3	4
2	37	高本 純	イアメ・パリラTT75／ハッセ・ミザーⅢ／BS	30'131	2	B 1	B 1	1
3	14	甲谷 和彦	キルト・KR103／ハットレス・ストラート／BS	30'134	3	A 1	A 1	2
4	20	岡本 康資	PCR・TSL100／PCR・F3／DL	30'443	9	A 2	A 2	3
5	22	望月 敏之	イアメ・パリラTT75／ビレル・M5／BS	30'204	4	B 3	B 7	7
6	48	高上 卓也	キルト・KR103／ハッセ・ミザーⅢ／BS	30'280	6	B 5	B 2	5
7	38	山住 正	イアメ・パリラTT75／BRM・MK1／DL	30'563	13	A 17	A 6	22
8	12	高橋 英樹	PCR・TSL100／テクノ・G8／BS	30'601	14	B 7	B 4	10
9	19	吉田 剛	イアメ・パリラTT75／タップ・GH92／BS	30'501	12	B 6	B 5	9
10	10	太田 英希	イアメ・パリラTT75／ヤマハ・RF・Ⅱ／BS	30'098	1	A 19	A 7	26

優勝した津田、そして2位の高木（左）と甲谷

KARTERS' PARADISE

カーターの
カーターによる
カーターのための
コーナーだよ!!

Q&A

Q はじめまして、こんにちは。僕はこれからカートを始めたいと思っているのですが、視力が0・1未満なのでメガネをかけています。そこで質問なのですが、カートをやるのにメガネをかけていて何か支障はありますか？　また、コンタクトと眼鏡ではどちらが良いでしょうか。教えてください。

茨城県　神崎敏樹　17歳

A カートであれ、4輪のレースであれ、メガネやコンタクトを使っている人はたくさんいますので、まずはご安心を。

神崎クンの場合、裸眼の視力が0・1未満との事ですが、矯正視力がちゃんと出ていればまず問題ありません。ただし、あまり裸眼視力が悪いと、ごく稀に眼鏡では矯正しきれない事もあるようですが……。もちろんこれは極端な話のこと。例えば、自動車免許を取るために必要な「両眼で0・7以上」あれば、カートに乗るのも十分と言えます。

では、メガネとコンタクトのどちらが、という質問ですが、これはどちらも一長一短。メガネの場合、ヘルメットのシールドと同様に、雨の日に曇ってしまうという問題があります（ちなみに、頭を濡らしたままヘルメットを被ってしまうと、イッパツで曇ってしまうので注意）。

その一方でコンタクトは、万がいち走行中に目にゴミが入った時はけっこうツライものがあります。また、4輪でサーキット走行中に片方がズレてしまいアセったという人もいました。

結局、人それぞれなのでメガネとコンタクトどちらがいいとは言い切れませんが、レーシングドライバーの場合、どちらかというとコンタクトを使っている人の方が多そうです。例えばF1ドライバーのイバン・カペリなどがその例です。また、全日本F3000で活躍しているマウロ・マルティーニも、普段はメガネをかけたりしてますが、レースではコンタクトを使っています。また、和田孝夫は昔からメガネを愛用していますね。

Q カート・ライセンスは取りましたがカートを持っていません。たぶん中学を出るまでは買えないと思います。そこで質問なのですが、カートショップでは、カートをレンタルしてくれないでしょうか。

大阪府　寒川明彦　13歳

A 残念ながら今のところ、カートをレンタルしているショップは少ないでしょう。だからカートを持っていないけれど乗りたいという人は、スクールやカート体験走行会などに参加するのが、一番てっとり早いと思います。また、SUGOや嬬恋のようにサーキットでレンタル・カートを用意していることもあるので、そういったカートに乗るのも手かも。

BUY & SALE

■売りたし

●ヤマハRC100SD
'91年式・ノイズボックス／カートスタンド付・25万円値引き可
・ヘルメット
アライGP-2K・白・新品未使用・価格応談
〒306-05　茨城県猿島郡猿島町沓掛30-47-3　☎0297-44-2821　黒沢吉弘

●ヤマハRC100SD
'91年式・サイドボックス／ノイズボックス付・程度上・即レース可・25万円・応談・買って半年くらいです・連絡はハガキにて
〒579　大阪府東大阪市東石切町6-7-16　上野彰大

●ヤマハRC100SS
'91年式・程度極上・サイドボックス／ノイズボックス／フロントカウル付・レインタイヤーセット付・30万円
〒116　東京都荒川区西尾久5-21-11-101　☎03-3893-3927　日沖昌宏

●ハッセ・MIZAR
程度上・エンジン良好・サイドボックス／カートスタンド付・30万円現金
〒399-31　長野県下伊那郡高森町山吹1863-2　☎0265-35-2740　寺沢さゆり

●F100用レーシングスーツ
クシタニ・サイズM・チームイワキモデル・新品です・定価13万5000円を半額で
・ヘルメット
アライGP2K・白・サイズM・新品です・定価3万7000円を2万7000円で
連絡はハガキでお願いします
〒606　京都市左京区上高野沢渕町15-37　林真由美

●ハッセ・ミザー＋KT100S
'92年式・程度上・SL86タイヤ／ノイズボックス／サイドボックス付き・26万円・詳しくは電話にて
☎03-3893-3927　日沖昌宏

●ヤマハRC100SC
'91年式・レース未使用・数回練習走行したのみ・程度上・25万円値引き可
〒567　大阪府茨木市豊川2丁目5-22-3-11号　☎0726-41-5355　中村浩二

■買いたし

●ヤマハRC100SDまたはSS
'90年以降のもので破損等ないもの・18～20万円程度・他にスタンドやパーツ、工具などあれば付けてください
〒258　神奈川県足柄上郡大井町金子2582-7　☎0465-83-7088　鈴木康司

●ヤマハRC100SD、SC、S
'90年式以降のもの・10万円以下・その他パーツ類備品（スタンド等）もあったらつけてください・往復ハガキでお願いします
〒261　千葉県千葉市美浜区磯辺3-5-6　神尾貴行

●ビレル（Sストック・オープン用）
エンジン／タイヤ付・フレーム'90年式以降・フロントカウル／サイドボックス／ノイズボックス／カートスタンド付・価格応談
また、ビレル（Sストックオープン用）とレーシングスーツ（赤、サイズLL）をセットで買いたし。詳しくは応談
〒794　愛媛県今治市南宝来町3丁目7-9　☎0898-22-1666（月、水、木、土、日の午後8時～11時に）　高島通知

●パーツその他
SL86タイヤ、ホイール、ヘルメット（サイズM）、シューズ、グローブなどを探しています・価格応談・連絡は電話にてお願いします
☎0470-68-62-9　竹友邦晴

●ホイール＆タイヤ
ヤマハRC100SD用・フロント、リヤ共にホイールとタイヤをセットで・1～2万円
〒471　愛知県豊田市小坂町15-20-1　柳崇

●ヤマハRC100SC
'89～'91年型・レースに出られる状態なら多少キズ有りでも可・5～7万円希望・連絡はハガキにて
〒591　大阪府堺市金岡町2342番地の6　池知弘基

●RC100S用パーツ、他
レインタイヤ・ホイール・レーシングスーツ／シューズ（赤）、他
〒433　静岡県浜松市泉4-8-15　☎053-474-6030　清水英智

●ヤマハRC100SD
フレーム年式'90年以降のもの・エンジン／タイヤ付きで・程度中～上のもの・フロントパネル／サイドボックス他、カートに関するものがあれば付けてください・届けてくれる方・15万円以内・連絡はハガキで（電話番号を明記してください）
〒514　三重県津市東丸の内17-16　前田誠太郎

●ヤマハRC100SD
すぐに走れる物なら少々のキズは可・できればパーツや道具類も付けてください・10万円以内
・ウェア類
レーシングスーツ（サイズLL）とレーシングシューズ（26・0㎝）・両方合わせてでも、別々でも可・学生なのでできるだけ格安でお願いします
〒753-00　山口県山口市吉田277-6　☎0839-24-5522　広田篤志

ぎゅうぎゅうぎゅう

テレビCMに一目惚れ 絶対カートを買ってやる

こんにちは!!(こんばんはでしょうか?)レーシングオン7月15日号に採用していただきありがとうございました。変テコリンなイラストでごめんなさい。

突然ですが、こちらのF1のテレビ放映時のスポンサーは、ホンダの地元ディーラーやバイク屋さんに加えて、カートランドもあるんです。丸岡カートランドと言いまして、スクーター小僧だった(今でも?)私は以前から知ってましたけど、テレビで見ている時に初めてそのCMが流れて来た時はびっくり。映像ではウェットレースで後続にヒットされたマシンをカウンターで立て直し、コーナーをクリアするカーターが登場するんですけど、実際のカートの走りを知らなかった私はコノ映像に一目惚れ!! カッコイイ!! ナマで見たい!! できれば乗りたい!! って思いました。でも場所はほとんど県境……見に行くにも一日仕事……ヘキ地はつらいです。

でも絶対に見に行くし、いつかライセンスも取ったる!! てなわけで、帰りにYSP鹿児島に飾ってある中古カートを見ながら家路についた私でした。 鹿児島県 福崎洋昭

●エライ! それだけカートを好きになってしまったんなら、あとはもうのめり込むしかないね。もしも中古でカートを探しているんだったら、信頼できるショップに相談するも良し、あるいはカーターズ・パラダイスの「売りたし買いたし」を丹念にチェックして掘り出しモノを探すのも良し。実際に乗ってみれば、ますますカートの魅力に取りつかれることはレーシングオンが保証しましょう!

ところで、F1のテレビ放映で丸岡カートランドのCFが流れているとは知りませんでした。でも、こうやってF1を楽しみにしている人の中から、どんどんカート好きが増えていくのを期待したいね。

RACING KART CLUB

カートワンポイント講座 17

「カートの駆動方式」

カートの減速機構はひとつしかありません。クランクケースから出ているクランクシャフト端に、少ない歯数のドライブスプロケットが取り付けられ、このドライブスプロケットと、リヤシャフトに取り付けられた多い歯数のドリブンスプロケットを、チェーンでダイレクト伝達するだけの減速機構です。カートにはミッションとデフがないので、減速ギヤ比を算出する場合、ドリブンスプロケット歯数÷ドライブスプロケット歯数で簡単に計算できます。しかも、日本のコースで使用される一般的なドライブスプロケットの歯数は10T(Tは歯数単位)と大方決まっていますので、ドリブンスプロケットの1/10がギヤ比であると計算なくして算出されてしまいます。したがって、コースなどで盛んに会話されるギヤ比は多い歯数であるドリブンスプロケットの歯数でことが足りてしまいます。

また、なぜスプロケット&チェーンの組み合わせがカートにベストマッチングなのか、使い続けられているのか? 最大の理由は簡単にギヤ比が変えられるということです。クランクシャフトに付けられた10Tのドライブスプロケットは前記されたとおりに交換の必要はなく、エンジンオーバーホールまで外されることはないのですが、コースでギヤ比を変更する場合リヤシャフトに取り付けられたドリブンスプロケットの交換となります。チェーンをたるませるためにエンジンマウント取り付けボルト2本を緩め、タイヤを外すために3個のナットを外し、ドリブンスプロケット取り付けボルト6本(3本取り付けでも十分)を外せば交換できます。組み付けはこの逆の作業を行い、交換すべての時間は5〜10分程度です。これが交換に要する手間と時間になります。さらに重量面や値段の面からも現在では有利とされています。10年程度前にはコグドベルト方式も開発されましたが、スプロケット&チェーンを越えられずに消えてしまいました。 (宮田秀男)

NEWS

スポーツランド生駒でレンタルカートの営業開始

昨年から生駒シリーズ・カートレースが開催され、カートの人気も定着しつつあるスポーツランド生駒で、6月21日からレンタルカートの営業が始まった。

大阪と奈良地区を結ぶ幹線である阪奈道路に面し、交通の便に優れているスポーツランド生駒。営業開始から、日増しにレンタルカートの人気も高まってきている。当面は、日、祝日の12〜16時まで、毎時20分間ずつ試験的に営業される予定だ。ヘルメットなどのレンタルもあり。料金は当面は5分間1000円で営業され、しばらくの間、利用状況や営業スタッフの体制整備を行いながら営業日・時間・料金等を今後見直していくという。

カートは、ヤマハRC100JFが使用されるが、一部、外国製のカートで営業される場合もある。レンタルカートに関する問い合わせは、直接スポーツランド生駒まで。

●スポーツランド生駒 ☎0747-31-2484

たからづかカートフィールドで今年もナイター営業が行われる

関西地区での爆発的なカートブームの原動力とも言えるたからづかカートフィールド(TKF)では、7月1日から恒例のナイター営業が始まった。

ナイター営業は、9月30日までの3ヵ月間にわたり、17〜21時の間に毎日営業の予定で、人気のレンタルカートと、持ち込み走行のどちらも可能。持ち込み走行できるのは、SSトックなどのノーマルクラスのみで、当然のことながらノイズボックスの装着が義務づけられているので要注意。

レンタルの営業および持ち込み走行料金などの詳細は、直接TKFまで問い合わせを。

なお、レンタルカートには、イタリア製の本格派マシンも別料金の設定で用意されているので、上級マシンで走ってみたいという人に打ってつけと言えそうだ。

●たからづかカートフィールド ☎0797-84-9113

子供専用カート ディンキーから発売

ヨーロッパでは、既に6〜7年前からスタートしている、8〜11歳を対象にしたジュニアのためのカートのカテゴリー、CADET(カデット)カートクラス。日本でもニーズの高まりにより、このクラスの新設を求める声が聞かれるようになってきている。

ディンキーでは、いち早く昨年の10月から試作マシンを作り、実際に子供達に乗ってもらいながらテストを進め、ようやく今回の販売となった。6〜7歳の子供を対象にし、コンパクトなフレームに専用設計されたエンジンを搭載している。

現在のサーキットでは、走行時間帯など運営上の整備が必要だが、既存のカートの走行時間外(営業時間外や昼休み)などを利用しての走行が可能になれば、今後需要は伸びていくと予想される。

シャシー:ドリュウ・プライス・エンジニアリング社製(オーストラリア)
ホイールベース:940mm(メインチューブφ28・6mm)
タイヤサイズ:F/Rとも450/5
エンジン:TC-50、タナカ工業株式会社製、新開発専用エンジン
排気量:50・2cc
最大出力:2・1ps/5500rpm
クラッチ:自動遠心クラッチ(リコイル・スターター付)

●ディンキー 東京都大田区北千束1-15-4 ☎03-3717-9539

実車は、写真とはエキゾーストの位置が変更されている

集まれカートボーイズ!

New Sストック対応車
RZR100-30
(ひらのスペシャル)
◎中空30φリアシャフト装着
◎強力AQベアリングホルダー
◎サイドBox,吸入Box標準装備
◎ブラックメタリック塗装
¥398,000

チームひらのNEWS
◎SLライセンス講習会日程
8月5日(水) PM7:00〜 春日井本店
8月8日(土) PM7:00〜 名古屋南店
8月22日(土) PM7:00〜 半田店
TELにて申し込み、お願いします。

ヘルメット塗装
セナ、プロスト、アレジのレプリカ。
君のオリジナルデザイン全てOK!!
当店で購入の新品に限ります。

● 正社員、長・短アルバイト
(男・女)募集!!

◎カートガレージ完備 津保川カートランド及び全店にあなたのカート保管できます。保管・運搬でお困りの方の力になります。

(チームひらのクラブ員募集中)
KART PLAZA ひらの

名古屋南店 〒458 名古屋市緑区有松町桶狭間字権平谷9-50 ☎052-621-0188
半田店 〒475 愛知県半田市昭和町3-23 ☎0569-22-5921
春日井本店 〒486 愛知県春日井市柏原町1-19 ☎0568-32-5431

サングラスしてるのがチーフメカの直田君。ストップウオッチを下げているのは去年Sストック7位の布留川君

R RACING ON Challenge Club

RACING KART CLUB

メンバーからの報告だよ！

偶然にもSL中日本シリーズからの報告が重なった
今回のチャレンジクラブ
もちろん、他のシリーズからの連絡も待ってるヨ！
写真を送って、レーシングオンに載って
友達にもどんどん自慢しちゃおうぜ！

石倉 健

ケン＝パーマーのめざせ チャンピオン PARTⅢ

TT 3位/公式予選A 3位
決勝5位

5月24日　SL中日本シリーズ第4 戦
（Sストック・エキスパートクラス）

Sストック3戦目のSL中日本シリーズ第4戦は、5月24日に行われました。前回の4月12日からかなり空いていたので、結構走り込むこともできました。今回は他の地区のレースがないため、つま恋、津保川、瑞浪の各ポイントリーダーなどが集まり、かなりハイレベルなレースになりました。レースの1週間前の練習では、遠征組が2台も32秒台に入り、厳しいレースになることは見えていたのです。もちろん、我々MAX RACINGも入念なデータ取りをして上位独占を狙いました。

TTではやはり例の2台が1、2位。僕はやっとのことで3位でした。その後ろにも上位には遠征組が多数入ってきており、地元としては情けない限りです。A組2位でスタートした予選ヒートでは、始めは何とかトップについていけ、少しずつ差を詰めたのですが、後半になって離されてしまい、後ろから上がってきたつま恋のポイントリーダーに最終コーナーで抜かれてしまい、おまけに接触したためタイロッドが曲がって3位を守るのが精一杯というところでした。

さて決勝では、リヤタイヤに荷重がかかり過ぎているということで、リヤのトレッドを1cmずつ広げ、急激に暑くなってきたため、エアも0.1kg/㎠下げました。また、予選でガスが薄いと判明したため、ローニードルを5分開けました。湿度が午前に比べてかなり下がったため、もっとローニードルを開けようかと思いましたが、濃すぎるといけないと思いそれはやめました。しかしそれが勝負を分けることに……。

決勝ヒートは5位からスタート。うまくいって3コーナーでは3位に上がりました。このまま上位が狙えるか、と思ったけれど、前の2台から早くもじりじり離されていく。さらに津保川のポイントリーダーに抜かれ4位に。5周を過ぎると早くもエンジンがタレてきて、これはヤバイとハイニードルを開けましたがパワーは落ちてしまい、また絞ったり……。しかしその間に後ろから滋賀大RTが接近、ついに9周目には抜かれてしまいました。さらにもう1台の滋賀大RTとも大接戦を演じた上、なんとか5位をキープしたままゴールしました。

結局、つま恋、瑞浪、津保川、中日本のポイントリーダーに続いて僕達という順になり、表彰台は遠征組が独占という最悪の結果になってしまった。おそらく8月のSストックGPはもっとハードなレースになるでしょう。その時には「地元だから……」と言われるように頑張ります！

●毎戦熱心なレポートを送ってくれる石倉さんからは、第5戦の分まで届いているけれど、スペースの関係上、それは次回へのお楽しみ。石倉さんも、鈴鹿のワールドカップを見に行って、強烈なインの刺し方、ブレーキングに感動したとのこと。世界のトップの走りを参考に、ビシバシ練習して欲しい。接戦の中日本シリーズでの活躍を期待しているヨ！

決勝スタート。僕は4番手ですが、見えますか？

太田 時夫

めざせ！ 真夏のストックGP

TT14位
決勝5位

6月28日　SL中日本シリーズ第5戦
（Sストックビギナークラス）

中日本シリーズのレースは、前回の第4戦を含めて今回で3戦目。8月23日のストックGPに向けてビギナーからエキスパートへステップアップを狙っての参加です。

レース当日は、前日の雨や、台風が接近しているのか嘘のような晴れ間が……。コースに着いてさっそく雨用のセッティングから、ドライ用のセッティングに変更しました。ところが、よりによって練習で使っていたミゾの浅いスリックタイヤしか持っていなくて、いきなり赤信号が点滅し始めてしまいました。

公式練習では、路面がいつもより悪くてタイムが伸びない。タイムトライアルを失敗して、前回よりも遅いタイムの14番グリッド。幸い、ツラかった前回のレースとは違って今回は予選落ちのないレースなので、慎重にレースを運んで5位でチェッカー。

でも、腑に落ちない。真夏までの約2ヵ月の間にたくさんの課題があり、ひとつでも多くその課題を克服して、ベストな状態でGPに臨みたい！

PS　ガラス屋という事で、仕事がらカートはこんなふうに運んだりしてます。

ミニキャブの荷台に立て積み。これ、ガラス屋さん流？

●タイムトライアルは失敗したというけれど、そこから粘り強く5位にまで追い上げたのは立派！　たくさんの課題があるとの事ですが、課題がちゃんと見えているというだけに、今後のタイムアップに期待したいですね。焦らずジックリ、ひとつひとつ克服していってください。それからこのトランスポーター、いいですねえ。いかにもガラス屋さん。ただ、雨が降ったらちょっと辛そうですけれど……。

お便り、質問、エトセトラ みんな集まれパラダイス

『カーターズパラダイス』では、みんなからの熱いお便りを募集しています。レース参戦記や言いたいこと、聞きたいこと、知りたいこと、その他何でも気軽に送ってください。もちろん、メンバー募集やイラストだってウエルカムだ。クラブイベントの紹介やニュースなどの情報も受け付けてますのでお気軽にどうぞ。

宛先は、〒154　東京都世田谷区三宿2-4-7　レーシングオン編集部『レーシングカートクラブ○○』係。

そうそう、先日編集部のかんのは、バイトの剛と一緒に新東京に走りに行ったんだけど、コースインしてきたマシンとモロにクラッシュしてしまった。「コースに入って、いきなりインにつくのはなしですよッ」と憤慨やるかたない様子だ。みんな、サーキットではマナーを守って気持ち良く走ろうな。せっかく走りにきたのに怪我しちゃつまんないからね。

レーシングオン・チャレンジクラブ KARTメンバー募集！

集まれ、全国のヤル気まんまんカーター達！　レーシングオン・チャレンジクラブでは、カートメンバーを大々的に募集しているゾ！　いつものとおり、入会の手順は次のとおりだ。

①まず、メンバーになる。入会金・会費はなし。君の氏名・住所・電話番号・生年月日・年齢・性別・職業・参加シリーズとクラス・使用マシン・それからひとことアピールを書いた紙と、62円切手を貼ったステッカー返信用封筒（7cm×22cm）を同封して、以下の宛て先へ送る。
〒154 東京都世田谷区三宿 2-4-7　レーシングオン編集部『レーシングカートクラブチャレンジ係』
②メンバーの証である上のようなステッカーが送られてくる
③ステッカーをカートのサイドボックスかフロントカウル、F 100やスーパーカートの場合はリヤカウルなどに貼って、レースでがんばる
④レースで入賞したら君の写真を添えてレポートを送る
⑤君の写真がこのコーナーで紹介される、というわけ。
みんなからのメンバー登録と、レースでの報告を楽しみに待ってるゾ！

ラマーレレーシングガレージ

La Marée Racing Garage

●ガレージ保管、トランスポートサービスあり
●毎週土・日曜日、大井松田カートコースにてメンテナンスサービス実施中
●クラブ員募集中！（現在300名）詳しくは各ラマーレレーシングガレージまで。

カートを始める第一歩！

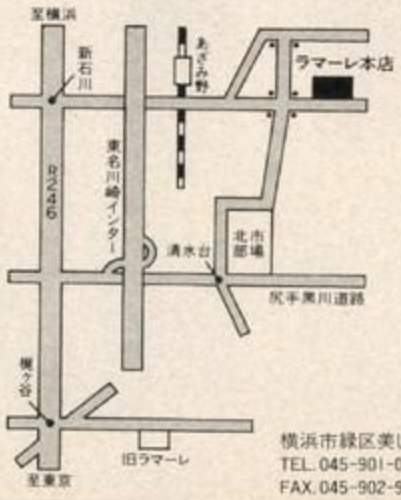
SLライセンス講習会日程（実技試乗あり）
本店／8月8日(土)、9月12日(土)、10月3日(土)、11月7日(土)、12月5日(土)
那須店／8月16日(日)、9月15日(火)、10月10日(土)、11月1日(日)、12月13日(日)
※費用¥10,000（税込み）、3cm×3.5cm写真及び印鑑が必要

SLカートレース那須シリーズ日程
第3戦／9月20日(日)、第4戦／11月15日(日)、耐久／8月23日(日)
日本屈指の高速コース、全長1.2kmの那須EXサーキットが舞台！

"面白い!!"が基本

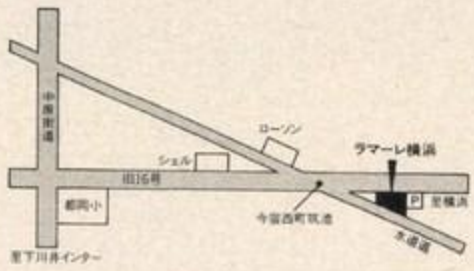
カートは速く走るためだけに造られているレーサーです。余分なものは一切ありません。それゆえ、そのスピード、ダイレクトな操縦性はあなたに別世界を楽しませてくれるのです。ラマーレはそんな世界に魅入られた、ビギナーから全日本までのカーターを充実した体制でバックアップ。レベル、取り組みに関係なく、カートの"面白さ"を実感できるショップです。

ラマーレ本店



横浜市緑区美しが丘西1-9-20
TEL.045-901-0789
FAX.045-902-9567

ラマーレ横浜店



横浜市旭区今宿西町184-7
TEL.045-952-2521
FAX.045-955-1659

ラマーレ那須店（NEXCパドック内）

栃木県黒磯市寺子字坂の上677 NEXC内
TEL.0287-62-4666

ALFA
RACING KART SHOP NAGOYA JAPAN

お気軽にお問い合わせ下さい。
お待ちしています。
☎052-803-5602
名古屋市天白区島田2-511
月曜定休　営業時間10時～21時

気軽に始めよう。初心者歓迎!

50台保管のカートガレージと
冷暖房完備のメンテナンス
ルームがあります。
どうぞご利用下さい。

中古カート各種在庫あり。
☎でお問い合わせ下さい。

●ライセンス講習会毎月実施中!●
8月8日、9月12日
アルファーの経験豊かなスタッフが、親切にお世話いたします。

Let's Karting!

KARTER NEWS and SHOP GUIDE

KART SHOP ぶるーと

初心者の方も親切に
お世話いたします。
営業時間 10:00～21:00
月曜定休日

名古屋
〒465 名古屋市名東区神里1-93
☎052-703-5221

瀬戸
〒489 愛知県瀬戸市菱野町190
☎0561-82-3510

中古カート
在庫多数
ヤマハRC-100SD
'92モデル
¥339,000

ライセンス講習会
瀬戸店　8月8日
名古屋店　(毎月開催)

JINA RACING
☎0582-72-7770
OFFICE & SHOWROOM
2-15-9 Ohmizo Rokujoh Gifu 500 Japan
FACTORI
2868-1 Tarui-cho Fowa-gun Gifu 503-21 Japan
通販専用お申込みテレフォン 0120-15-7770

ジナレーシングでは……
遊びでカートに乗りたい人
ギンギンにレーサーしてみたい君に
ピッタリのアドバイスをいたします。

カート、付属パーツ各種通販致します。

YAMAHA
TONY//KART
Rose Tokina PBIL
ALL KART
ATOMIK ART
CRG
WILL

sparco
スパルコレーシングウェア
各種取扱い。

KART DA RAGAZZA
KART LIFE ADVISER SHOP
WORLD CHAMPION
EUROPEAN CHAMPION
ATOMIK ART

只今程度の良い中古カート各種あり。
ご来店の上お選び下さい。

TONY//KART

●実戦派の君に、カート＋エンジン、タイヤをセットした完成車とレーシングスーツをセットしたお得な入門用～全日本クラスまで豊富なメニューをご用意しています。
●レジャー派のあなたに、日常のストレス解消にもってこいのレーシングカート。ワールドチャンピオンと同じ仕様のハイグレードマシンやヤマハカートも扱っておりレーシング・ホリデーをエンジョイしませんか。
●ラガッザでは、毎月1回のミーティングや練習走行会、レーシングスクールはもちろんのこと、レース応援ツアーとか冬のスキーツアー計画など楽しい企画をみんなで考えていますので、あなたも是非ご参加下さい。

瑞浪レイクウェイにて
試乗会実施しています。
詳しくはお気軽にお尋
ねください。

FUKUOKA　NAGOYA

ライセンス講習会
(名古屋店)
8月9日、9月20日、10月25日

RACING KART PRO SHOP ハラダ KART SERVICE

ヤマハRC-100S、HKSスペシャル'92年モデル好評発売中
Sストックも可能!

WORLD CHAMPIONレプリカ入荷!
●アルカート HKSスペシャル
●ハットレス HKSスペシャル

ハラダカートクラブ伝言板
カートに興味のある君、これからカートを始めようと思っている君、カートを持っているが1人のため不自由している君、ハラダカートクラブでカートをやりませんか。ハラダカートではレースは出場しないがカートを楽しんでいる人のためのサーキットサービス、レース出場の君にはSLレースから全日本、スズカサーキット南コースのワールドカップレースまでサポートをしてます。これ以外にも下記のように色々なイベントを行い、クラブ員募集中???でいます。
●レーシングスクール ●ボーリング大会 ●メカニカルスクール
●ゴルフコンペ ●SLカートレース ●その他

初心者歓迎!
全日本選手権など、YAMAHAのワークス活動からフィードバックしたノウハウで、スタッフがお世話いたします。

鈴鹿店
三重県鈴鹿市南玉垣町7183
☎0593(82)6856

名古屋店
愛知県東郡大治町大字花常出口111
☎052(441)5941

Sストック GP 8月23日　ライセンス講習会日程 8月30日　9月19日

□LOCAL EVENT NEWS□

◆中部地区のライセンス講習会◆
8月5日　岐阜　ジナレーシング岐阜店
8月8日　愛知　アルファー
8月8日　愛知　ぶるーと瀬戸店
8月9日　愛知　ラガッザ名古屋店
8月30日　三重　ハラダカート鈴鹿店

◆中部地区のレース日程◆
8月2日　愛知　SL愛知シリーズ
8月11日　岐阜　津保川サマーフェス
8月16日　岐阜　瑞浪SF耐久レース
8月23日　三重　SストックGP
8月30日　愛知　地方選手権（トヨタ）
■SL津保川シリーズ第5戦

●SストックC
優勝　早田雅彦（ジナレーシング）
2位　名郷尊浩（ひらの）
3位　大坪雅尚（ジナレーシング）

●Sストックフレッシュマン
優勝　山口　満（バディ）
2位　井上靖久（ALFA）
3位　林　明秀（ぶるーと）
4位　高須哲也（ひらの）
5位　清水　明（愛工大レーシング）
6位　鈴野武司（ひらの）

●Sストックエキスパート
優勝　甘粕洋一（ぶるーと）
2位　中島　登（ニシカワレーシング
3位　市原晴男（フルック）
4位　山森博樹（ALFA）
5位　小松賢二（ぶるーと）
6位　加藤直樹（愛工大レーシング）

●Sストックオープンエキスパート
優勝　長坂俊秀（マジョルカ）
2位　亀谷　淳（バディ）
3位　山本晃之（ALFA）
4位　植田武彦（ひらの）
5位　平野健太郎（ひらの）
6位　濱嶋賢一（ぶるーと）

ナイター営業実施中！　7月1日～9月30日、17:00～21:00まで

レンタルカートとカート持込み走行ができます。

詳しくはお問い合わせください。

TKARTF　たからづかカートフィールド

レンタルカート大好評営業中！

5周……¥1,000

スーツ、ヘルメット、グローブ、シューズ一式もレンタル……¥1,000

レンタルカート営業時間

■平日＝9:00～16:00の間毎時0～15分間および17:00～日没まで

■休日＝12:00～13:00および17:00～日没まで

- 中国自動車道 宝塚インターより5km。
- JR宝塚駅、阪急宝塚駅より3km。
- JAF公認カートコース
- 駐車スペース250台収容。
- 観客席、事務所、レストハウス、W-C。
- ライセンス講習会、毎月実施しています。

'92 SL宝塚シリーズ日程

第1戦　1月12日日　第5戦　8月2日日
第2戦　2月16日日　第6戦　10月4日日
第3戦　4月5日日　2周年記念レース　11月8日日
第4戦　6月7日日　ヤマハフェスティバル　12月6日日

SL、JAFライセンス講習日程
1月19日、2月2日、3月1日
4月12日、5月3日、6月14日
7月5日、8月9日、9月6日
10月11日、11月15日、12月13日

所在地 宝塚市川面字長尾山15-329
Phone 0797-84-9113
Fax 0797-87-0491

ジェミニは君を応援します。

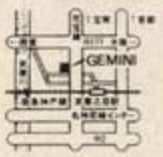
- SL宝塚シリーズ ●関西カートランドシリーズ
- SL生駒シリーズ ●SL大阪シリーズ
- 他、チャレンジ中！

レーシングスクール受付中

初心者歓迎!!

ジェミニでは、SLレース一全日本選手権などのトップカテゴリーでのレース出場を目指して、多くのチーム員が活躍していますが、ホビィとしてレースにこだわらず自分のライフスタイルにあったカートスポーツをENJOYしている楽しい仲間たちが沢山います。
あなたのパーソナリティーに合ったカートライフをGEMINIは応援いたします。

カートガレージ
トランスポート
中古カート
クレジット取扱OK
只今クラブ員募集中



本店
〒661 尼崎市武庫の里1-1-34
Phone 06-433-9604
F a x 06-438-7580
●営業時間 AM11:00～PM6:00
●月曜定休日

MSK.G
〒564 吹田市岸部南1-25-18
キシベビル1F
Phone 06-317-6109
●営業時間 AM10:00～PM8:00
●火曜定休日

阪奈店
〒574 大東市平野屋新町1-44
Phone 0720-70-1303
F a x 0720-72-5766
●営業時間 AM11:00～PM9:00
●月曜定休日

GEMINI
RACING KART CLUB
SINCE・1972

MSK.G
MOTOR SPORT KIDS with GEMINI

マーメイドでカートを始めませんか。

只今、初心者歓迎カート入門セール実施中！

お気軽にどうぞ!!

全日本をめざすヤツがいる。F-1を夢みる君もいる。

カート大好き人間全員集合！

中古カート情報

ステップアップのため、今年1シーズン使用した極上カートが多数出ています。

RACING TEAM
MERMAID
OSAKA JAPAN

SHOW ROOM ☎06-673-7089
FACTORY ☎06-673-7227
〒558 大阪市住吉区墨江4-10-27-101
13号線高野線詩切西ハバカネイチ1F
営業時間 10:00am～10:00pm

RACING KART SHOP
PLAY MATE

スーパーカートを知ってるかい？

ホームコース迄30分！（関西カートランド・宝塚カートフィールド）

鈴鹿、関西、宝塚etc.チーム員活躍中！
お気軽にご来店下さい。

外国製カート、エンジン各種あります。
ライセンスの取得、レーシングウェア等
お気軽にご相談下さい。
中古カート、クレジット取扱中！

箕面市瀬川3-4-29
石橋ドリームハイツ1F
Tel.0727-22-9479
阪急石橋駅から徒歩5分

水曜定休、営業時間AM10:00～PM8:00

Crystal racing
MOTOR SPORTS RACING KART DIVISION

〒525 滋賀県草津市矢橋町663-22
タイセイビル1F
クリスタルレーシング
Phone & Fax 0775-66-2550

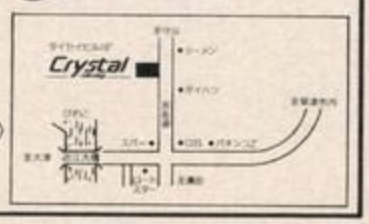
コンプリートカート
HAASE BLITS
¥460,000

- Sストック～ナショナルシリーズ参戦中
- 全日本ドライバーが豊富なデータでセッティング、ドライビングを指導
- ライセンス講習受付中、ローンOK！
- 火～土　10:00～20:00
- 日　サーキットサービス
- 月　定休日

SL大阪シリーズ第3戦

SストックF〈Cグループ〉川島頼明：1位
SストックOF〈Bグループ〉杉浦義和：3位

クリスタル・レーシング・チーム員活躍中!!



PRESTO KART

●ライセンス講習受付中●
スポーツランド生駒にて平日(月～金)のサーキットサービス、カート運搬いたします。

シェイクダウン！君のカートがいま発進する。（スタート）

プレストカートのチーム員でレース5位以内入賞者にタイヤ1セットプレゼント！

Sストック用ヤマハ、Sストックオープン、A1、A11各種在庫あり、店頭にてご覧ください。

初心者、女性の方歓迎
親切にアドバイスします！

低金利ローン取扱中！

中古カート沢山在庫！

プレストカート

●SHOP & FACTORY
〒631 奈良市中町221-1
Phone & Fax 0742(45)0873
PM12:00～PM10:00(火曜定休)

●PFD
奈良市三碧6-1112 二輪館PFD内
Phone & Fax 0742(46)2088
AM10:00～PM7:00(木曜定休)

※カートのメンテナンス、テクニカルアドバイスはしっかりとしたショップにご相談下さい。

◆関西地区のライセンス講習会◆

8月1日　兵庫　ジェミニカート
8月9日　兵庫　宝塚カートフィールド
8月19日　大阪　ブレイメイト
8月29日　大阪　マーメイド
8月30日　大阪　サムライカータース

◆関西地区のレース日程◆

8月2日　兵庫　SL宝塚シリーズ
8月9日　大阪　SL大阪シリーズ
8月15日　大阪　SLサタデー堺シリーズ
8月15日　大阪　サマーチャンピオンレース
8月30日　大阪　SL生駒シリーズ

■SL大阪シリーズ第5戦

●SストックフレッシュマンA
優勝　本郷広之（クラッシュメイト）
2位　富林健二（マーメイド）
3位　坂雄次郎（RT－OZ）
4位　広田勝己（ジェミニ）
5位　奥出知宏（クラッシュメイト）
6位　奥野友広（トレンタクワトロ）

●SストックフレッシュマンB
優勝　前田連美（30sレーシング）
2位　前原利行（RT－OZ）
3位　安川佳彦（ファジー）
4位　下条達人（堺レーシング）
5位　芝田富夫（堺レーシング）
6位　藤井　強（堺レーシング）

●SストックエキスパートA
優勝　広江友則（ジェミニ）
2位　河野哲治（ジェミニ）
3位　関口正人（KTミチガミ）
4位　峯　尚義（30sレーシング）
5位　中村和彦（トムレーシング）
6位　川島頼明（クリスタル）

●SストックオープンF
優勝　小西秀明（マーメイド）
2位　道上勝彦（トレンタクワトロ）
3位　小原健太郎（マーメイド）
4位　西田哲也（トムレーシング）
5位　末房敏文（クリスタル）
6位　渡部晃貴（ボイスレーシング）

●SストックオープンA
優勝　松浦輝己（びいたあぱん）
2位　雪下伸明（ジェミニ）
3位　藤原直人（バード）
4位　大西英之（キキレーシング）
5位　波多野潤一（トレンタクワトロ）
6位　吉沢宏幸（堺レーシング）

'92 R'on CHALLENGE

R'onミラージュ　Rd.4 筑波

チーフメカ菅野さんからのレースレポート

予選で今季最高の6位獲得 マシンは完全に煮詰まった

後半戦への折り返し地点である第4戦は、ドライバーの有富クンも走り慣れた筑波サーキット
予選では本格的なアタックに入った時に失敗してしまったが、なんとか6番手のタイムをマーク
決勝はトラブルで後退してしまったが、現在、マシンとしては満足できるレベルにまで達している

オープニングラップの第1ヘアピン。この時点で1台を抜いて、田部選手の⑦川崎多摩三菱ミラージュに次ぐ5番手にポジションアップを果たした

7月2日／練習走行

この筑波からシリーズは後半戦に入り、このレースを含めて、いよいよ3戦を残すのみとなった。今回のレースに持ち込んだ車両は、前回の仙台で良い感触が得られていたため、セッティングに関しては特に大きな変更なしで臨むことにした。

エンジンについては、これまでの3戦をオーバーホールなしで戦ってきたため、このレース前にホリエ自動車にオーバーホールを依頼することにした。そのオーバーホールの結果としては、3レースを走り切ったエンジンとして状態は非常に良好で、ピストンリングなどの消耗品を交換するだけにとどまっている。また、ミラージュではよくメタルが破損しやすいとの情報を得ていたが、ウチのエンジンに関しては、メタル関係にも全く異常は見られなかった。

さらにデフに関しても、このレース前に一度完全にバラして内部をチェックしておいたが、特に大きな問題は発見されなかった。そしてタイヤについては今回、開発時期のもっとも新しい、前回の仙台とは別ブランドのものを購入して使用してみることにした。サイズは、フロントが195（ソフト・コンパウント）、リヤは185（ハード・コンパウント）の組み合わせだ。

今回の足まわりは、スプリングがフロント12kg、リヤ10kgで、ショックアブソーバーは10番と、前回の仙台での決勝レースの時と全く同じセッティングのままとりあえず走り始めてみることにした。

この日の走行は、午後3時と午後4時からの計2本。この日の走行メニューとしては、オーバーホール後のエンジンの慣らし及び各部のチェックをメインに行うことを目的としたため、特にタイムアタックをかけることはしなかった。

ちなみにこの日のベストタイムは、1分8秒91。この日の他チームのベストタイムが、8秒前半との話を聞いていたが、特に不安感は募らなかった。というのは、ウチはエンジン調整もせず、燃調もオーバーホールを終えたままの状態であったため、自分自身ではクルマにはまだまだマージンがあると思っていたからである。

ただ、この日の走行後に若干の不安を残したのがブレーキまわりだった。バランス的には非常に良いとのコメントをドライバーの有富クンからは得ていたが、少々ブレーキロータに対する攻撃性が強いという状況に陥ってしまっていた。この件に関して、ブレーキパッド・メーカーと相談したところ、それまで使っていたものよりもソフトなタイプがあるとのことなので、フロントのパッドのみをそのソフト・タイプに交換して、翌日テストしてみることにした。

今季最高位の6番手グリッドに着く。予選はコンマ数秒差の大激戦となった

中盤にブレーキがフェードし、順位を落とす結果になってしまった。事前に十分な対策を施しておくべきだった

❶今回の予選では単独でタイムアタックを敢行する作戦を採る
❷予選でのベストタイムは、ピットイン前の1分7秒953だった

R'onミラージュ 今回のセッティング変更箇所

項目 ＼ 日付	7／2(木) 練習走行 晴・ドライ	7／3(金) 練習走行 晴・ドライ	7／4(土) 公式予選 晴・ドライ	7／5(日) 決勝レース 晴・ドライ
タイヤ：F	195／60R14(ソフト)			
R	185／60R14(ハード)			
ブレーキパッド：F	ミディアム	ソフト		
R	ミディアム			
スプリング：F	12kg			
R	10kg			
ショックアブソーバー：F	10番			
R	10番	5番	10番	

7月3日／練習走行

今回のレースに当社（川崎多摩三菱）では、フレッシュマンを含め3台のマシンをエントリーさせている。したがって、この日から自分の仕事が忙しくなってきた。ちなみにインターナショナルのもう一台は、田部靖彦クンがドライブする7号車だ。ドライバー同士でお互いにマシンの状態を確認しながら比較走行を行うことにした。

この日のR'on号は、前日に交換したブレーキパッドのチェックのみで、感触が良ければ早めに引き上げる予定でいた。

また、この日は予選までにエンジンを温存する意味で、あまり連続走行は行わないでおいた。また、ブレーキについては、フロントのパッドだけを交換したために、結果的にリヤのロック時期が早くなってしまった。その解決策として、リヤパッドの当たり面を2割カットしてみることにした。

また、この日の走行時間中にリヤショックのみ番数を10番から硬いセットの5番にして走ってみたが、タイム的にはそれほど変わらないので、再び10番に戻している。

そして、ドライバーからも特にブレーキに関しては問題なし、とのコメントが返ってきたので、30分の走行時間をクリアしただけで走行を切り上げることにした。

この日の有富クンのベストタイムは、1分8秒22。ちなみに、田部クンは1分8秒47だった。ただ、この日の心残りとしては、十分な連続走行を行わなかったために、パッドの耐久性について若干の不安が残ったことだ。他のチームも同様だと思うが、スプリントレースなので大丈夫だろうと、自分なりに納得して作業を終了する。

7月4日／公式予選

この日は、予選走行の前に30分間の練習走行が設けられていたため、この時間を利用して予選用のニュータイヤの皮むきを行う。そして、この走行時間は5周のみの走行で早々に切り上げ、予選の準備に入った。

今回の予選に関しては、有富の6号車と田部の7号車との間で、互いにスリップ・ストリームを使い合ってタイムアタックを行うことは特にせず、個々にアタックを行ってもらうことにした。

とりあえず、6号車は予選開始から5周してピットイン。フロントタイヤのみを交換して再びタイムアタックの指示を出した。まず、5周を終えてのベストタイムは、1分7秒97（手元計測）だった。

タイヤ交換を終えて、再びタイムアタックに入ったが、ここで大失敗！　これはドライバー側のチョンボで、フロントタイヤのみを交換していたので、当然クルマの前後バランスが狂っているのを承知しているはずなのに、途中でハーフスピンしてしまったのだ。これで今回の予選は終わってしまった。

スピンの後、ドライバーも必死にアタックをかけていたが、思えば途中で一度ピットインさせ、その時に一言でもアドバイスした方が良かったのかも知れない、と今になって若干後悔している。

結果的には最初のアタックの時に出したタイム（1分7秒953）で予選6番手、田部クンの方は1分7秒828で予選4番手だった。今回の予選結果では、予選2番手から7番手までのタイム差が0・235秒。明日の決勝は、相当に荒れる展開になりそうだと思いつつ、この日の作業を終了する。

7月5日／決勝レース

決勝日を迎えるに当たっても、それまでに十分な手応えがつかめていたので、足まわりのセッティングはスプリング、ショックとも予選日までと同じもので臨むことにした。

私からドライバーには、「とにかく冷静に」との指示を与える。また、チーム監督の三好編集長からドライバーには、「周りにベテランの方が多くハマる可能性があるので、十分に注意して欲しい」とのコメント。

そして、いよいよ決勝スタートを迎えた。6番手からスタートし、1周目の1コーナーまでに1台を抜いて、5番手に上昇する。だが、その後に最終コーナーで⑧眞田選手に抜かれて、再び6番手に後退してしまった。

だが、5周を過ぎたあたりからブレーキがフェード気味になってきてしまい、ペースも落ち始めてしまった。ここ筑波はブレーキにとってかなりキツいコースだが、それを考慮に入れて、事前に何らかの対策を講じておくべきだったのかもしれない。また、練習走行の時にエンジンを労って連続走行を行わなかった（つまり、十分なデータを取っておかなかった）ことが、ここへきて裏目に出てしまったのかもしれない。

結局、6番手の位置からその後3台に抜かれ9番手でフィニッシュ、レース後に1台がペナルティを受けたため、結果的には8位ということになった。レースは水ものとは言うものの、若干心残りのレースであった。

今回のレースを終えて

これまで4戦を終了した時点での我々のクルマの感触としては、足まわり、エンジンともに絶好調であることが確認された。それに、ドライバーの有富クンもここへ来て、やっと入賞圏内に入れるほどにドライバーとして成長してきている。

これまでクルマに関しては、自分としてやれるところは惜しまずに手を入れてきたつもりだし、それにチーム内の雰囲気も今、最高の状態にあると思っている。また、今回の予選では6番手のタイムを出すことができたが、これが現在の我々のチームの本来のあるべき姿だと思う。

次回は約2ヵ月以上の間隔を置いて迎える仙台ハイランド。前回のレースでも、ここ仙台ではクルマに関して良い感触を得ていたので、良い結果を残したいと思っている。

（上）有富クンも4戦を消化したところで、やっとミラージュの乗り方がつかめたようだ
（中）足回りは基本的に前回と同じセットで
（下）エンジンもOHの結果、問題なかった

第4戦の結果

予選	6位
ベストタイム	1'07"828
決勝	8位
ベストタイム	1'08"260

予選出走20台・決勝出走20台・完走20台

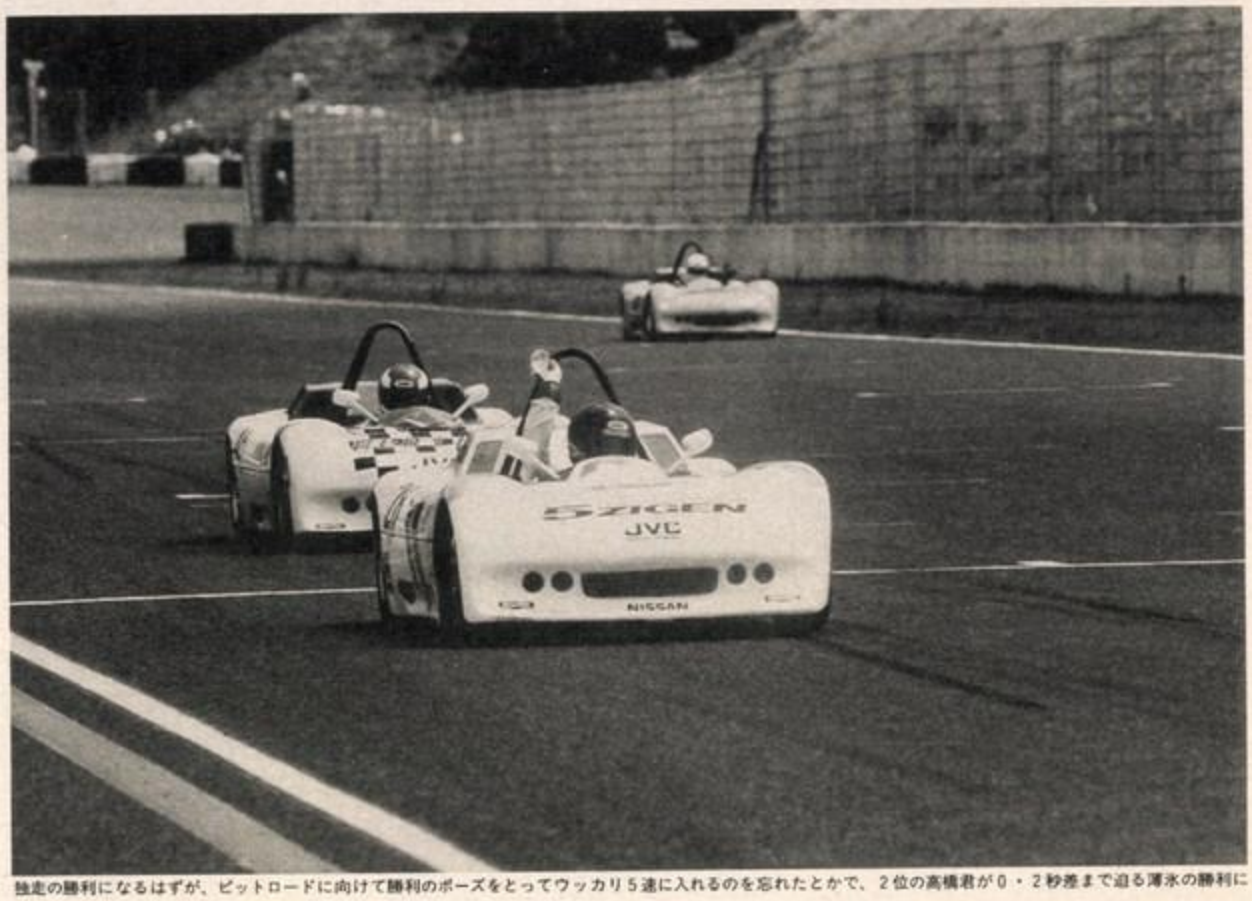
'92 R'on CHALLENGE

R'onザウルスジュニア
Rd.3 TI

代役をお願いしてみたら 祝！ R'onジュニア初優勝!!

TIサーキットで行われる山陽シリーズの開幕戦は、全日本F3選手権の前座レース
レースウィークになって急に出場できなくなったはのピンチヒッターとして
今シーズンのR'onジュニアのメインスポンサー、5ZIGENの社長がレースに出場したら……

表彰台の一番高い所で大喜びの木下社長。おめでとうございます



独走の勝利になるはずが、ピットロードに向けて勝利のポーズをとってウッカリ5速に入れるのを忘れたとかで、2位の高橋君が0・2秒差まで迫る薄氷の勝利に

いきなりトップタイムを記録！

前回の仙台ハイランドで初めてのサーキットを走ることの難しさ、そして楽しさを覚えてしまったボクは、次戦に予定していたTIサーキットでの山陽シリーズの開幕戦を楽しみにしていた。ところが、残念なことにレースウィークになって突然、私事でTIに行けなくなってしまったのだ。

レースはもう目前だったのだが、今回のメインレースにF3があり、今シーズンのR'onザウルスジュニアのメインスポンサーであるディジョンカーズが運営するチーム5ZIGENも出場している。そこで、せっかくエントリーしているのだから、とディジョンカーズの木下社長に電話をしてピンチヒッターをお願いすると、快く引き受けて頂いたので、その言葉に甘えてしまうことにした。

実は、今シーズンのスポンサーをお願いした段階で、木下社長にはTIで1戦ジュニアを経験してもらおう、と話が進んでいて、当初は次戦のN1耐久の前座の時にお願いする予定だった。それが一戦早く、ということになったわけだ。

そんなわけで木下社長は金曜日のジュニアの時間帯から走行を開始。この段階では前回ボクが仙台ハイランドを走ったままの状態での走行となった。初走行ながらタイム的には1分55秒台前半とトップレベルのものを叩き出してしまう。

この人がディジョンカーズ社長の木下正治氏。10年ほど前までFL500で活躍していたウデはダテではなかったことを10年ぶりのレースで証明

「金曜日のジュニアの時間は、クルマは来たままで走ったんやけど、リヤが出すぎて恐いんで、夕方のスポーツ走行の前に、上野さんが持ってきてくれた硬いスプリングに換えたんや。もちろん、アライメントも全部取り直してな。そうしたらすごく乗り易くなって、安心して走れるようになったんや。タイム的には1回目とそんなに変わらんかったけど、ベストで54秒5までいったしな」と、木下社長。このスポーツ走行で記録したタイムは、どうやらこの日のトップタイムだったらしい。

スプリングに関しては、今回から以前紹介したイナガキ・スペシャル（1セット4800円）のスプリングを使用する予定で、スポーツランドやまなしの上野さんにお願いして現地へ持って行ってもらったものだ。このスプリングはノーマルに比べて1割以上レートがアップしたもので、前回仙台で組み換えた時と同じでフロントに硬い方を使用する。ボク自身が確かめた訳ではないが、とりあえず木下社長のフィーリングを聞いてひと安心。

アライメントの方は、今はひと休みしているが、5ZIGENのF3ドライバー西垣内正義が自ら出してくれたとか。

「最初、リヤのトーインが1度40分もついていたので、20分に戻して、フロントのトーは

エッ？ ザウルスJr.のエンジンが変わる!?

ニッサン・マーチのエンジンを使用するザウルスジュニアだが、そのエンジンのベースとなっていたマーチが今年モデルチェンジを行ったのはご承知のとおり。このモデルチェンジで、現在ジュニアに搭載されているMA10Eエンジンが姿を消したため、今後ジュニアで使用するエンジンがどうなるかが心配されている。

それというもの、現在ジュニアで使用しているエンジンは、ユニット本体こそ旧マーチの物を使用しているが、インジェクションはマーチターボの物、またミッションはマーチRのクロスミッションを使用しているため、今後の供給が心配されるからだ。

シャシーとともにエンジンのデリバリーを行っているニスモでは、当初3年間で200台を販売する予定だったという。つまり、少なくとも3年間は現行のパッケージでレースを続けられると想定していたわけだ。ところが、各地で大人気を集めるジュニアは、予定を大幅に上回るペースで売れてしまったため、準備されていたエンジンがすでに残りわずかということになってしまったのだという。

そこで急浮上してきたのが、新型マーチのエンジンへの移行だ。今回のモデルチェンジでマーチは現在ジュニアで使用するMA10Eエンジンと同じ排気量1ℓのエンジンと、新たに1・3ℓのエンジンを搭載したモデルがあるのだが、どうやら現状では移行する場合（'94年あたりか？）は1・3ℓを使用し、同時にシャシーのマイナーチェンジも行う方向で話は進行している模様だ。

排気量が変わるとなると、現行モデルとの兼ね合いが難しくなることもあり、まだ検討段階とのことだが、現行モデルで参戦しているユーザーには気になるところ。この件に関しては、今後この欄で各地の参加者の意見を集めて掲載していく予定だ。

現行ジュニアのMA10Eエンジンも在庫わずかだ

木下社長と同じFL経験者の前田選手とは序盤激しいバトルとなった

アウトに5分つけたんです。標準はどちらも0みたいですが、多分クルマとしてはFJと同じだろう、ということで、コントロール性を重視してやったんです。キャンバーはノーマルデータにプラスしてフロントが30〜40分、リヤは15分ネガティブ方向につけました」と、西垣内。

10年ぶりのレースで余裕の勝利

とにもかくにも生まれ変わったR'onジュニアで木下社長は予選に臨んだ。結果は1分55秒450で5番手。ポールは地元のショップオーナーの前田照文選手で、タイムは1分54秒103。前田選手はFLやFJ経験を持つ41歳のベテランドライバーだ。この前田選手を除けば、予選上位は関東からの遠征組が独占。上野さん曰く、「地元勢はエンジンがまだノーマルみたいだから、ストレートで楽させてもらった。ほとんどのクルマはスリップを使わないでもストレートで抜けるんだからね」とのこと。ほとんど全員がエンジンに手を入れた関東勢と、スタートしたばかりでまだそこまで手の回らない地元勢の優劣が出てしまったのだろう。

だが、そんな中で、前日のタイムを下回った木下社長は、ひと言、「とにかくエンジンが遅い！」と言う。この原因はエンジンオイルだと後で判明した。オイル交換をする際に、無限のF3用オイルを入れてしまっていたのだ。絶対パワーのないジュニアの場合、抵抗を少しでも減らそうとかなり柔らかいオイルを使用しているのだが、どうやら固めのオイルを使用してしまったらしい。その結果、高回転が重くなってしまっていたようなのだ。

そして決勝。前田選手がスタート失敗。好スタートを決めた木下社長は、イン側から1コーナーを目指す。

「1コーナーで4番手に上がって、その後もう1台抜いて3位、みたいな感じで抜いていって、2位になった時はトップの高橋君（関東でチャンピオンを狙う若手ドライバー）とは2秒くらい開いてたんや。それが1周回ったら後ろにつけられて、高橋君はストレートは速いんやけどコーナーが遅かったから、ちょっと強引に抜いたんや。その後、2〜3周でこの子は来ない、というのが分かったから、高橋君には悪いけどブロックしまくって抑えきってしまったわ。最後は1秒以上あったはずなのに、最終コーナーを出てからバンザイしとったら5速に入れるの忘れて0・2秒差で薄氷の勝利になってしまったけどな」

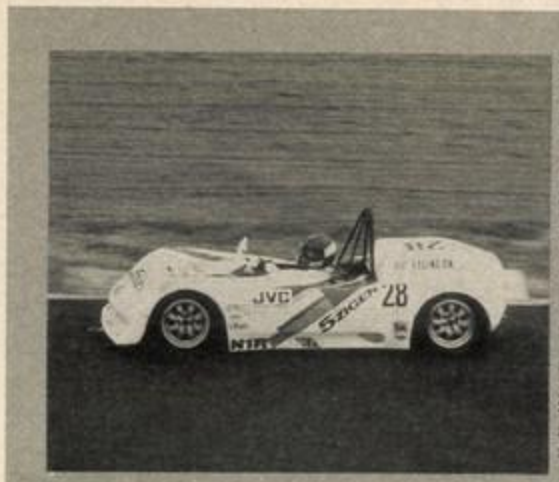
というわけで、ピンチヒッターの木下社長が、R'onジュニア初優勝を飾ってくれたのだ。

「10年ぶりのレースやけど、本当に楽しかったわ。みんな和気あいあいやしね、いいレースやと思うわ。でも、やっぱりレースやからね、来る時は来んとね。高橋君なんかストレートは速いんやから、遠慮せんと俺なんか抜いていかなあかんわ」と、楽しさを認めながらも、ある意味このレースの甘い部分をズバリ指摘してくれた木下社長。確かに上を目指す若手には必要な部分かもしれない。

それにしても、これでマシンのポテンシャルが確認されてしまっただけに、今後はドライバーのポテンシャルにすべてがかかってくる。さぁ困ったことになったゾ！ ㊙

山陽シリーズ開幕戦には、関東からの遠征組を含めて22台が集まった

上：スプリングを換え、アライメントを取り直してかなりマシンは安定したという
左：スタート前には土屋圭市、ミカ・サロがチームオーナーの声援にきたり、他のF3チームのキャンギャルを駆り出したりとにかく賑やかだったそうな
左下：エンジンが重く思ったようにタイムが出なくて予選結果を見て渋い顔に
右下：サロのサインボードの上にフナキレーシングの舟木氏がアップサインを出す



予選中にはこんな派手なスピンもしてくれた木下社長。この後方では引っ張ってもらおうと思って後ろについていた高橋君を始めとしたら台ほどが大パニックでスピンをしていたとか。それにしてもコンクリートウォールまであとわずか数10cm。ヒヤヒヤもののスピンだった

RACING ON Challenge Club

GO GO

With a Passion For The Motorsports

レースに、ジムカーナにカート……
さまざまなコンペティションに
参加しているキミ！
R'onチャレンジクラブはそんな
キミたちと一緒に作るクラブだ
参加者レベルのニュース&情報
さらには自分の売り込みなど
このページは広く開放します
キミもこぞって参加しよう！

EUNOS ROADSTER RACE START／

ロードスター・レースがいよいよ富士でスタート

マツダ・ファミリアに代わるニューカテゴリーとして、富士フレッシュマンレース導入が検討されていたユーノス・ロードスターは、9月26～27日の第7戦からスタートすることが決定した。これにともないレース用ベース車両、パーツの販売方法とシリーズ日程、シリーズ賞金などが、マツダスピードから発表された。

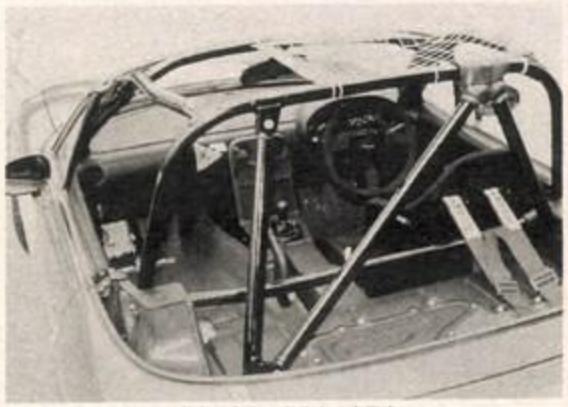
まずベース車両はホワイトカラー、標準仕様。富士フレッシュマンレースシリーズ第7戦からの出場を条件に、Aセット部品一式とのセット価格158万4000円（消費税別）で、25台のみが限定販売された。さらに表のように安全規定部品のBセット、性能向上のためのオプション部品であるCセットも準備。フルセットで208万8000円と決して安くはないが、すでに25台は完売の状況のようだ。また、マシンはオープン状態のままでの出走が義務づけられる。

'92年シリーズは、第7～8戦の計2戦のみで争われるが、シリーズチャンピオンにはシリーズ賞50万円＋ベストメカニック賞10万の計60万円、シリーズ6位まで賞金が贈られることになる。

詳しくはマツダスピード事業部（☎03-3356496）へ。

TIのロードスターより車高も低い富士フレッシュマン仕様。タイヤは現在検討中とのことだ

Aセット	38万4000円	Bセット	24万8000円	Cセット	25万6000円
ショックアブソーバー（F）	×2	ロールバー	×1	LSD	×1
ショックアブソーバー（R）	×2	オイルキャッチタンク	×1	アウトプットシャフト	×2
スプリング（F）	×2	ボンネットストラップ	×1	ロワアームブッシュ（F）	×2
スプリング（R）	×2	牽引フック	×1	ロワアームブッシュ（R）	×4
スプリングシートロア	×4	サーキットブレーカー	×1	ブレーキパッド（F）	×1
スプリングシートロック	×4	回配線ワイヤーセット	×1	ブレーキパッド（R）	×1
マウントラバー	×4	シートベルト（サベルト製）	×1	ブレーキホース	×1
ECU	×1	バケットシート	×1	エンジンマウントラバー	×2
サイレンサー	×1	消火器	×2	デフマウントラバー	×2
エキゾーストパイプ	×1				



ロールバーは安全性を考えて高さのあるものを指定

SPECIAL GYMKHANA PARTS FOR MR2

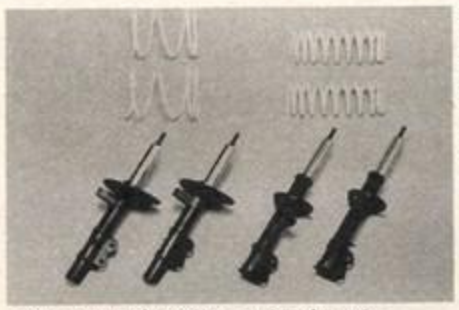
MR2用純正ジムカーナ用品が新発売

トヨタ自動車は、ジムカーナで人気のMR2（SW20）のGT、GT-S（Tバールーフを除く）を対象に、純正用品「TRDジムカーナバージョン」を、全国トヨタオート・ビスタ店、全国トヨタ部品共販店を通じて発売した。

この「TRDジムカーナバージョン」には、シャシー系統などのチューニングパーツであるジムカーナ用品に、ドレスアップ用品を含め計16品目で構成されている（品目と価格は下の表を参照）。

各品の主な特長をいくつか拾い出してみよう。ブッシュセットは、ストラットバー・クッション、ロワアームブッシュ、ストラットバーブッシュ、リヤサスペンション・ブッシュアーム、ストラットロッド・クッションの5品目で構成。エンジンマウントセットは、フロント、リヤ、ライト、レフトの4品目で構成。クラッチはフェロード製のもので、耐熱性の高いもの。ドライバーズシートは、ジムカーナ競技に必要な姿勢のホールド性を確保したオリジナルで、FRPのフルサポートタイプ・バケットシート。ただし、専用シートレールが必要となっている。

アルミホイールは、鍛造リム&鍛造ディスクの2ピース構造で、高い剛性と軽量化を両立。ステアリングホイールは、外径362㎜の本革巻きの3本スポークタイプで、取り付けには専用ハブが必要。また、競技車両らしさを演出するオリジナルステッカーも3タイプ用意されている。



これがコイルスプリングとショックアブソーバー

なお、コイルスプリング、ドライバーズシート、ステアリングホイールの3品目は、届け出対応が必要で、各地区の陸運支局に改造申請が必要となるので注意。

コンプリートマシンとしての販売ではないが、ジムカーナ入門者が増加するのは間違いないだろう。今後、さらに安価なパーツが豊富にデリバリーされることに期待したい。

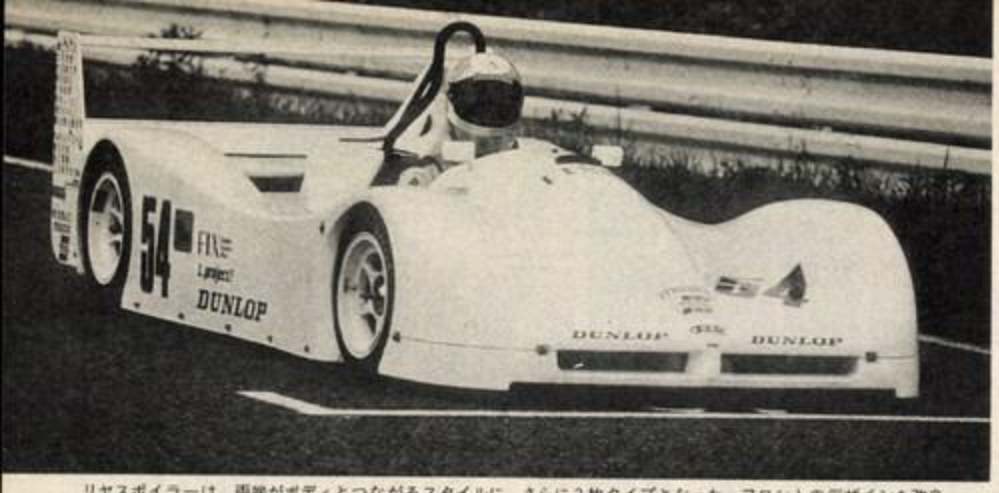
●ジムカーナ部品（対象はTバールーフを除（GT,GT-S）

コイルスプリング	7,000円
ショックアブソーバー	3万6,000円
サスペンションサポート	7,000円
ブッシュセット	2万4,000円
エンジンマウントセット（フロント、リヤ、ライト、レフト）	3万円
クラッチディスク	2万4,000円
クラッチカバー	3万3,000円
LSD	8万9,000円
ドライバーズシート（FRP製）	8万5,000円
専用シートレール	3万円
4点式シートベルト（サベルト製）	4万4,000円

●ドレスアップ用品（対象はMR2全車）

アルミホイール（2ピース） F：15×6JJオフセット45／R：15×7JJオフセット45	6万4,000円
ステアリングホイール	3万7,000円
ステアリングホイール専用ハブ	9,000円
サイドストライプ	1万円
エンブレムステッカー	600円
マークエンブレム	1,200円

ジムカーナパーツとドレスアップパーツでMR2を武装すると、このような凄々しいスタイルになる！



リヤスポイラーは、両端がボディとつながるスタイルに。さらに2枚タイプとなった。フロントのデザインも改良

NEW MACHINE FOR RS RACES

新型RS、オスカーSK93がデビュー

レーシングスポーツことRSに、久々のニューマシンが登場した。これはオスカーレーシングのSK93で、約3年振りに登場した新型RSマシンとなった。

SK93は、春からテストを繰り返していたが、7月12日にフレッシュマントロフィーレースin鈴鹿第5戦で、いきなりその姿を現した。スタイル上の大きな変化は、まずリヤスポイラーの形状が変わり、2枚タイプになったこと。さらにコクピット開口部に特徴がある（写真参照）。

シャシーでは、安全性を高めるため、RSで初めてカーボンモノコックを採用。さらにサスペンションは、従来のSK90では前後ともプルロッドタイプであったものが、最近の多くのマシンに見られるようにプッシュロッドタイプに変更されている。

元々SK93は、今春の完成を目標に開発されていたが、カウル部の完成が遅れたため、ようやくのデビューになったと、オスカー側では説明していた。

今回1号車を実戦テストさせたのは、安山一秋選手。予選はトップから4・9秒落ちの1分25秒137で12位（参加台数17台）、決勝は9位に食い込んだ。セッティングが進めば、さらに上位に食い込むのは間違いがない、と関係者はみているようだ。

2号車以降のマシンは、現在製作が進められており、近々筑波にも姿を見せることが決まっている。その際には、マツダのロータリーエンジンではなく、トヨタ（3S-G）、ニッサン（SR20DE?）といったレシプロエンジンを搭載するようだ。

'93年JAF車両規定において、新たに「RS」という項が設定されそうなカテゴリー。FJとは異なる入門マシンとして、見直されているのかもしれない。なお、SK93の正確な価格は現在検討中で、近々正式に発表される模様。詳しい問い合わせは、オスカーレーシング（☎0593-78-5019）へ。

コクピットの開口部に特徴がある

シャシーはカーボンを用い安全性を高めている

オスカーSK93主要諸元

全長	3900mm
全幅	1530mm
全高	1040mm
ホイールベース	2369mm
トレッド（F/R）	1310/1235mm
サスペンション（FR共）	プッシュロッド
車重	510kg
シャシー	カーボンアルミハニカムコア&アルミパネル
トランスミッション	MJ-3 5速

TOPIC NEWS/A LA CARTE

そのほかにもある！ トピックニュース

ジャムから安価なマシン登場

ジャムスポーツ初めてのコンプリートカーが登場した。これはトヨタ・スターレット（EP82）ソレイユRSに、オリジナルの足回りを装備したもので、車重は740kgで最大出力100ps。そして価格が何と69万8000円（もちろん新車）と超お買い得。

気になる足回りは、減衰力調整式のジャムスポーツ製サスキットを標準装備。車高は25～30mmダウンするけれど、全国継続車検OKのものだ。オプションでロールバー付き2シーター仕様も設定されている。さらに間もなくGTターボのロールバー付き2シーター、サスキット装着車も登場の予定だ。

ミニサーキットでの走行会で、お金をかけずにスポーツ走行を楽しむには、うってつけの車かもしれない。またジャムでは、ソレイユだけの走行会、タイムトライアルなども企画している。納車にかかる日数は1～1ヵ月半ほど。詳しくはジャム（☎03-3690-1690）へ。

'93年富士AE86はレビンのみ

AE86のホモロゲーションがレビンに限って1年延長されたが、富士フレッシュマンレースでは、'93年もAE86のレースを開催。しかしホモロゲの切れるトレノに関しては参加を認めず、レビンのみのレースとなる模様だ。少数ながら存在するトレノユーザーにとっては酷かもしれないが……。

'93年JAF国内競技規則は？

間もなく発表されるであろう、'93年JAF国内競技車両規則。FJJの規定変更、RSの独立した規定追加に加え、N1でもいくつかの規定が変更される模様だ。

まず'91年規定で大きく変更された車両最低重量だが、これがやや引き上げられるのではないかとみられている。つまり最低車重を上げることによって、軽量化のための経費を抑えようという考えのようだ。さらに手を加えられる範囲も狭まるようで、これも参加者にとっては歓迎か？ 詳しくは規定発表の後に。

目の前の優勝賞金が……

上田のりあき（筑波KP61）

「ハイ、私が5月10日、雨の筑波で悲劇のヒーローとなってしまった上田です。9日の予選日は、筑波に来たのはいいけれど、予選を走らせるガソリン代がない始末。手伝いに来てくれた友人達にガソリン代を出してもらって走った結果は予選9位。

で決勝がスタート（この時のガソリン代もみんなが出してくれました。ホントにありがとう！） 1周目6位、2周目4位、3周目には2位、そして8周目（だったと思う）の2ヘアピンでトップに！

この時、頭の中は「やったぜ賞金10万円。えーと次回のエントリーフィーに4万円、雑費に2万円、残りはみんなで何かうまいものでも食べにいくか」――ただそれだけ。

な・の・に上田は最終ラップの1ヘアピン出口でスピンしました。結果は賞金のもらえない4位。

で今日は6月1日です。21日のレースの申込み締め切りは明日です。出しましたよ僕ぁエントリーフィー4万円を。5月25日に給料をもらったけれど、いろいろ支払いをして、今残っているのは8000円。

さあ、上田選手は決勝グリッドに着くことができるのでしょうか？ というより、果たして筑波サーキットに行くことができる!?」

追撃及ばず2位……

鑓水淳也（マーチ山陽）

「今回は6月7日に行われたウエストジャパンツーリングカーレース第6戦（マーチ山陽第3戦）の残念レポート。なお、今回愛媛日産モーター様の御厚意により、トラックを貸していただけることになりました。感謝。

さてレースですが、当日は朝からドンヨリとした曇り空。せっかく東京から来てくださった稲垣社長（今年の稲垣さんは雨男という噂もチラホラ）に良い所を見せようとしていたのに、予選中から雨が降り出しタイムの方は今一歩。でもPPは取れました。

そして決勝も雨の中。足が完全に決まっていない私の車は、何とBSの71S（実は510Sが買えない。タイヤ屋なのに）。不安を感じながらもいざスタート。しかし前へ進まない大チョンボ。1位に3車身くらい離されて2位。3周目に入ったところで雨の挙動にも慣れ「さあそろそろいくぞ」と思った矢先。2コーナーでブレーキをロックさせスポンジにドン。コースに戻るも6位。前で争う4台を攻略、「モナコGPのマンセルみたいな事があるかも」と必死でトップに追走しましたが結局2位でした。でもレース中バトルができたから良かった。花房君、今度のレースではトップ争いしようね。最後に稲垣社長、今度は頑張ります」

WELCOME TO the CHALLENGE CLUB

当クラブでは、レース、ジムカーナ、ラリーなどで頑張っているキミたちからのご意見、ご感想、そしてレースレポート、質問などをお待ちしています。また、同好会やチームの情報、イベント、レポートだって大歓迎です。さらに当クラブ特製のステッカーがもれなくもらえるレーシングオン・チャレンジクラブのメンバーも募集中です（本誌7月1日号参照）。

お便りなどは、〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
レーシングオン編集部
「R'onチャレンジクラブ」へ！

PIT-IN PRESS

FROM READERS

ベルガーゾーン

このノーテンキさ、買った!? ハガキ4枚にわたる超大作だよ。ベルガーもオデコを光らせて、大喜びだね

祝・ベルガー今季初優勝! 待ってたかいがありました

「おめでとう、ゲルハルト!」

今時刻は、6月15日AM7時43分。カナダGPが終わったばかりです。思えば本当に長い間、待ちに待ちました。

ベルガーの優勝インタビューが流れたのは、'88年イタリアGP以来3年9ヵ月ぶりで、やっと聞くことが出来ました。調子の悪い時も、ずっとずっと応援したかいがありました。6月という、シーズン序盤に優勝したのは初めてのことだし、ヨーロッパ・ラウンドもこの勢いでがんばれ! 右京はおしい!

東京都府中市 「ヒーローズ」

■カナダGPで優勝したベルガーに寄せられたハガキは、喜んでるような、恨んでるような、複雑なものが多いんですよね。さんざん苦しめられたベルガーファンも、今度ばかりは留飲を下げたのではないでしょうか。信じて待ってればいいこともあるってことだよなあ。人生の深さを感じてしまうなあ。考え過ぎなんだろうなあ。

たとえどんなにケチがついても1勝は1勝だもん

こーゆうハラハラドキドキ、何が起こるかわからないレースが見たかったの、カナダGP。

マンちゃんの怒りはちょっと解せない(去年の日本GPと同じく、何をそんなに焦ったの? と思った)。パトさんとブランドルさんにも最後までいてほしかったのに、残念。でも久々のベルガーさん優勝は嬉しかった! '90年といい、彼はこのコース、ワクワクして走ってるような気がする(根拠なし)。アイルトンも祝ってるよね!

でもレース後の車検でモメたとか、ロン・デニスが力でねじふせたとか……。もしそんなことで失格になったら、命がけでがんばったドライバーがかわいそうすぎる。本人のバッドマナーとかで失格なら仕方ないけれど、車検なんて、スタート前にチーム内でチェックできるはずでしょう……? 以前もパトさんの予選2日目のタイムが車検失格で、17位スタートなんてありましたよね。あの時もかわいそうだったけど、すごい追い上げでFW14のすごさを改めて知ったりしたけれど、望んで失格になる人なんかいないんだから(せっかくレース展開がすごかったのに、ちょっと悲しい……)。

最後に馬場さん! ゲーちゃんのこと嫌いなの? パトさんがリタイアしたら(トップはゲーちゃん快走なのに)、"ウイナーが誰だか想像もつきません"みたいなこと言うし、"シューマッハー初優勝の可能性も"とか、日本中のベルガーファンに朝からケンカ売りまくりって気がしました(?)。セナファンの私は、わがままアイルトンの貴重なお友達でチームメイトであるということをヌキにして、純粋に"かっとびドライバー・ベルガー"も好きなのです……(Rの月のジンクスを破ったのね!)

神奈川県川崎市 「AYAKA 改め MOMOKO」

■MOMOKOさんは、自作「おめでとうベルガー」係に送ってきてくれました。自作コーナーは大歓迎だよ!! 勝手に作って送って載ってちょうだいね。

さて、レース後のベルガーに対する車検は、裁定が二転、三転して、何だか不透明でした。でも、車検ってそれが規則である限り、絶対です。ファンの心理としては確かに「かわいそうだ」と思うんだけど、ルールはルールですから、ね。ルールのキチッとしてないモータースポーツほど、危険なものってないよ。

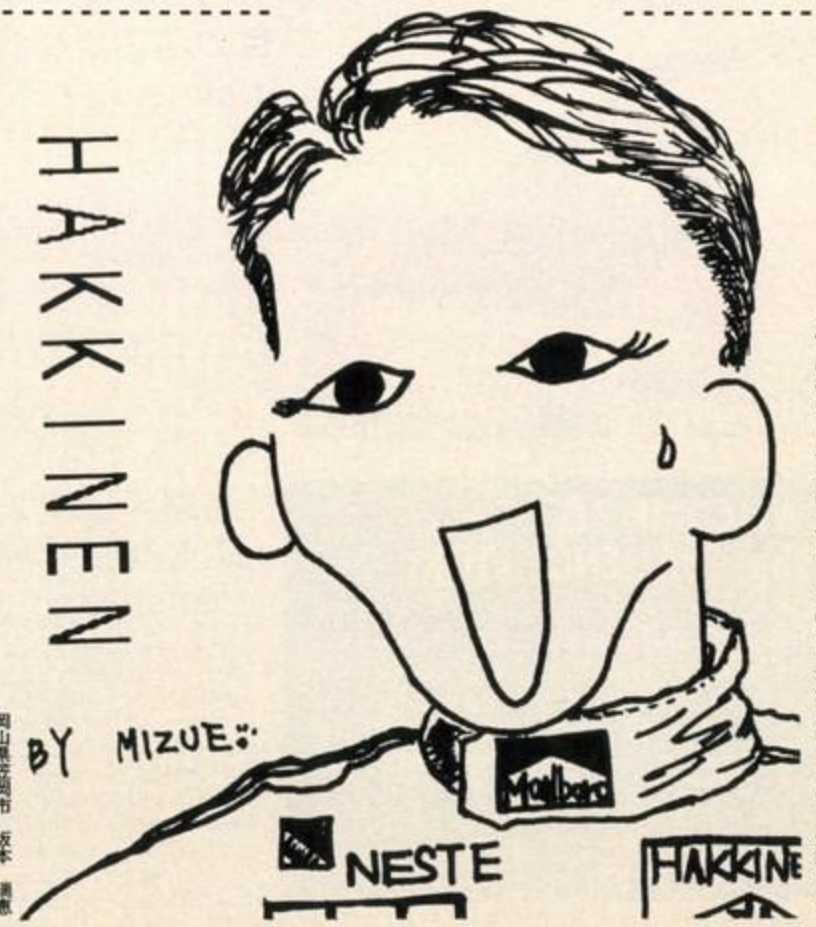
セナ、ふざけんなッと、いう御意見も……

今、カナダGPを見終わったばかりだが、非常に複雑な気持ちだ。

まず、マンセルが早々にリタイア。ガッカ

最近の亜久里は、何となく右京に押され気味。でも、マシンさえバシッと決まれば、きっと上位にくるぞ!!

熊本県鹿本郡 「将来はレガシィに乗るF1ドライバー」



カナダGPは残念だったけど、フランス、イギリスでは絶好調だったハッキネン。…ハッキネン? ムンク!? でも、こういうリキんでないイラスト、大好きです

岡山県笠岡市 坂本 瑞恵

りした。ましてセナにアンフェアなブロックをされてのクラッシュ―リタイア（よく分からないけど）なら、ますますがっかり、そして頭に来るよ。セナのアホッ!! と言ってしまいたくなる。

だが、そのセナもリタイアしてしまって、これであいこだと思ったら、少しホッとした。そしてやっと勝てたゲルハルト!! 〝かくれベルガーファン〟のボクは、この勝利でゲルハルトにもツキが回ってきたのかな？ と思った。けれどウイリアムズが全滅してしまい、やはりガッカリ。と、喜びと、ガッカリした気分が一緒になってしまったレースだったけど、やはり一言いいたい。

〝やったぜ！ ゲルハルト〟おめでとう、と。

新潟県上越市　「Jet Boy」

■まあ世間では、セナの言い分が通っておるようでございますが、どっこい常識の通用しないのがマンセルおよびマンセルファンのよいところ。マンセルの吠え具合と、セナの「彼はイケると思ったんじゃないの……」という淡々としたコメントの対比が、おかしいよね。でも、そんな理屈に負けるなよ、マンセル&マンセルファン!!

おめでとう、関谷選手そして小河選手……

6月22日AM12時53分、ル・マン24時間レースのテレビ中継を見終え、ペンを執っています。

結果はワーウィック組のプジョーの2連勝で、日本勢のカシオ・トヨタが2位。となると、関谷選手は日本人でル・マン歴代最上位ってことになりますよね。

トヨタにしてみれば、小河選手という頼みの綱を失ったばかりで、急きょ右京選手をピンチヒッターとして走らせたわけですが、惜しくもリタイア。関谷選手たちのカシオ・トヨタも終盤、オーバーヒート気味のエンジンに悩まされたものの無事完走。ゴール後、トムスのスタッフと、小河選手の遺影を胸に抱いた雅子夫人が涙していたのと、表彰の時に今度は関谷選手の胸に小河選手の遺影が抱かれ、共に表彰台に上っているのを見て、思わず目頭が熱くなりました。

きっと小河選手も走りたかっただろうと思うと、なんだか悔しさが込み上げてきて、やりきれない気分になります（勿論、一番悔しいのは小河選手だろう）。

トヨタ勢は小河選手の弔い合戦と称してル・マンに臨んだわけですが、やはり優勝してこそ彼の供養になるのではないでしょうか。それはSWCばかりでなく、JSPCやグループAでも。

そういうわけで、今年のル・マンは、なんだか淋しかった。でも、小河選手もトヨタのマシンに乗ったドライバーたちと共に戦った、ヒーローだと私は思います。来年こそは優勝して下さい。きっと来年も小河選手はトムスのマシンで戦ってくれます。メカニックやドライバーの心の中で……。

PS・レーシングスーツを身にまとい、笑顔を振りまいていた小河選手の遺影を見て、思わず切なくなって、後で涙が出てきました。

静岡県袋井市　「HITOSHI FOREVER」

■ル・マンは、毎年数多くのドラマを生むけれど、今年のレースは、僕たちにとっては特に、忘れ難いものになりました。

「もし小河さんが生きていたら……」って思うと、とても悔しくなるけれど、いつまでも悲しんでばかりいても、亡くなった小河さんのためにならない、そんな気がします。

こういう悲しみを乗り越えていくのって、ものすごく苦しいことだけど、みんな頑張って前向きに生きていこうね。

ちなみにテレビに映っていた小河さんの遺影を抱いていた女性は、関谷選手の奥さんでした。

ル・マンの感激は強く、いつまでも……

こんにちは！ 「第60回ル・マン24時間耐久レース」、優勝こそプジョーになったものの、別の意味で昨年同様、心に残るレースになったと思います。その中で、カシオ・トヨタで関谷正徳選手が、日本人初の表彰台に立ったことは本当に強く感激しました。

できることなら、小河選手の乗ったデンソー・トヨタでステアリングを握った片山右京選手に表彰台に立って欲しかったのですが、順調な走りで順位を上げていった関谷選手の走りは、本当に素晴らしかったと思います。ラスト近くのテレメトリーシステムのトラブルにはヒヤヒヤさせられましたが、それでも

岐阜県羽島郡　「4年生Mayumi」

兵庫県神戸市　「S-MAZDA」

祝!!

①

PLEASE!

～貸して、ダビングさせて、譲って、文通してetc.～

●'92全日本F3000 Rd.2 in 富士のレースで、TVで4月12日14時30分～16時30分の放送を、VHSのテープで録画された方、ぜひ貸して下さい。お礼はしますので。

〒254　神奈川県平塚市公所430-10　小野寺　譲

●'90日本GPをダビングして下さい（VHS）。当方学生ですので、大したお礼はできませんが、「それでもいいよ」と言って下さる方、まずは手紙で連絡下さい。お願いします（できれば近県の方）。

〒635　奈良県大和高田市土庫2-9-5　當麻　良子

●'88以前のJSPCのビデオ、貸して下さい。他グループC、高橋国光選手に関するもの（ミニチュアカー、写真、ポスターetc.）を適価にて譲って下さい。情報お待ちしています。

〒206　東京都稲城市矢野口1605-2サンパレスエイト207号　小島　由継

●5月10日、WOWOWで放送されたF1スペインGPを録画された方、貸して下さい。お願いします。貸してくれた方にはお礼します。

〒086-11　北海道標津郡中標津町東3条南7丁目　山本　武司

●'87、'88F1フジテレビで放送のもの全部（バラでも可）をお持ちの方、貸すor適価で譲って下さい。ハガキで連絡をお願いします。

●'92JSPC　Rd.1鈴鹿500kmは放送されたのでしょうか？　もしモーターランド2以外で放送されたのなら、お持ちの方貸してください。お願いします。

〒047-02　北海道小樽市銭函1-19-24　小堤　康仁

●レーシングオン　プレ創刊号№000(86.3)～№117(92.4/15)までをまとめて2万円で譲ります。欠号なし、全冊美本です。手渡し希望。ハガキにて連絡を下さい。

〒513　三重県鈴鹿市算所1-14-20　吉田　直人

●レーシングパパのレーシングスーツ（サイズ140cm）を安価で譲って下さい。連絡待っています。

〒260　千葉県千葉市中央区椿森4-3-10　☎043(287)2246　宮間　康代

●'87～'90のRd.10ハンガリーGP&イタリアGPまでのF1全戦録画された方、どうかダビングして下さい（VHS）。勿論、送料、テープ代はこちらで負担いたします。是非ご連絡下さい。

〒464　名古屋市千種区星ケ丘元町14-67-107　有井　映二

●'85～'86年の海外レースビデオ（主にF1）を適価で譲ります。

〒591　大阪府堺市日置荘田中町248　森　友彦

●NHK・BSのWRCとCARTとアニメーションのサイバーフォーミュラのどれかを録画していて、僕にダビングしてくださる方、レーシングオンのバックナンバーを1冊100円位で売ってくださる方、ご連絡ください。あと、各国のツーリングカー選手権に興味がある方、文通しましょう。

〒352　埼玉県新座市西堀1-6-7　庄田　隆史

●NHK・BS1で放送しているSWCを録画されている方、ダビングされたものを譲ってくれませんか？　また、F1、WRC、SWCなどのポスター、テレカなどがありましたらよろしくお願いします。

〒408　山梨県北巨摩郡長坂町中丸4429-3　矢崎　慎也

●こォんな年だけど（素直に年を明かせないのが悲しい）、レースが好き、という貴女！一緒に鈴鹿で騒ぎませんか？　近県の方、連絡お待ちしております。ちなみに好きなドライバーは、ベルガー、マンセル、アーバイン、クロスノフ、ワーウィックetc.です。

〒501-61　岐阜県羽島郡岐南町伏屋1-137　川出　真由美

●F1ビデオ「Driver's EYES in SUZUKA '91」「同 OPENING LAP」「EXHAUST NOTE」を3本で6千円、「'78／'79総集編」「'81総集編」「'82総集編」を各7000円で譲ります。往復ハガキにて。

〒331　埼玉県大宮市奈良町56-12　須藤　正巳

●'92年の全日本F3000第4戦をTV録画された方、貸してくださるか、ダビングしていただけませんか？　VHSでお願いします。また、だいぶ古いんですが、'88年に大阪でTV放送された、「映像80'F1　17才の挑戦」という中野信治さんのドキュメント番組をVHSで録画された方、貸してくださるか、ダビングしてください。お礼に'91年のポルトガル・スペインGPのF1パンフレットと、現地のおみやげを差し上げます。

〒555　大阪市西淀川区柏里2-13-23　成田　真由美

ミリヤック君 全日本F3 初優勝

このイラストは第5戦の直後に送られてきたんだけど、ジャック君は第7戦の美祢で、なんと2勝目を挙げました。ポイントランキングも2位と、いよいよ才能を発揮。ルックスも少女マンガっぽいカッコよさで、モテそうだよね

ミリヤック君がとうとう初優勝よぉ〜ウミもーすっごくうれしい!! こんなに早く日本のF3でのミリヤック君の初優勝シーンが見れるなんて…。この調子で頑張ってね〜!

by. I・Hazawa

栃木県宇都宮市　「羽澤一輝」

よく走り抜いたと思います。この2位は、まさに立派な順位だと思いますし、関谷選手のJSPCのパートナーでもあった小河選手も、喜んでいることでしょう。来年はもっと上を狙ってほしいと思います。

北海道小樽市　山田　弥

■ル・マンに臨んだトヨタのスタッフの思いは、きっと一つだったことでしょう。普段のレースよりも、「勝ちたい」という思いは強かったに違いありません。

そしてそれを凌いだブジョーにも、みんなの爽やかな拍手を贈ってもらいたいと思います。

今年のF1はバトレーゼ野球は阪神タイガースや!!

ざまぁ見さらせマクラーレン、andダ・シルバ!! きさまらに明日などないわ。と言うのはきっついが、ほんまやからしゃあない。どれもこれもすべてリカルド様のおかげだと思うけど、ちがう? ちがわんことない。テストでの開発能力、南アフリカでの素晴らしいスタート、今年はワールドチャンピオン決まったで。えっ、誰って? もちろんバトレーゼ!! マンセルはそろそろヘマやるやろし、セナなんか相手にならへんし、まぁ後々こわあなるのは真紅の跳ね馬ぐらいかな!? フェラーリはF1以外にもテスタロッサ、F40などのファンやし、デビュー当時からのカペリファンやから余計がんばってほしいわ。そして、ハーベイ・ポスルズウエイト様が戻って来てくれたし、今年は後半戦で彼の設計した車が投入されるやろうし、今年は後半戦で彼の設計した車が投入されるやろうし、とにかく来年につなげてほしいなぁ、と思うとります。

兵庫県尼崎市　「デオキシリボ核酸」

■「デオキシリボ核酸」さんは、「方言で勝負だ」コーナーに送ってきてくれました(大嘘)。そやけど迫力あるなぁ。「ざまぁ見さらせ」やもんなぁ。ホンマにバトレーゼがチャンピオンになりそうな勢いがあって、きっと大真面目に書いてくれたんやろうけど、なんだか大笑い。これに負けんと、各方言マル出しのおハガキ、待っとんでぇ。

F3000のTV中継もきっちりして欲しい

今年も熱戦続きの全日本F3000。鈴鹿の時は「レイナードが速すぎ」と思いましたが、3戦終わってみると毎戦ウイナーが違うという大荒れ状態と、非常に盛り上がってますね(たぶんF1より面白いと思う)。

が、一つ大きな不満があります。それはTVについてです。第1戦TBS、第2戦テレビ朝日、第3戦日本テレビ(関東の場合)と放送局もまちまちなら、放送時間もばらばら。当日の夕方に放送したかと思えば、3日後の深夜に放送する局もあるという状態です。

F1中継がなぜ成功したのか? 中嶋さんやホンダというのもあるでしょうが、何より「日曜深夜はF1」というイメージを浸透させたのも大きいと思います。スポンサーの問題もあるとは思いますが、例えばF1を「取られた」某局が、放送権を一括購入して放送するとかすれば、今よりF3000の人気も上がるでしょうし、TV中継が完全ならスポンサードの効果も上がるでしょうから、スポンサーも付きやすくなるでしょう。

全戦見られるだけでも幸せなのに、わがままな望みだとは思いますが、ぜひ実現してほしいです。

千葉県千葉市　「やっぱりサンドロ　改め　NAN」

■今やモータースポーツとテレビは切っても切れない関係です。お金がかかって、スポンサーがどうしても必要なモータースポーツにとっては、テレビって本当に大事なメディアなんだと思います。

となると、やっぱりスポーツ的な要素よりもショー的な要素の方が重要視されちゃったりするんですよね。F3000もF1のようなキチンとした放送をして欲しいような、そっとそのままにしておいてほしいような……。フクザツなんだなぁ〜、これが。

F1にしか興味はないと、私は声を大にして言いたい

人がなんと言おうとミーハーF1マニアで結構! F1にはモータースポーツ、あるいは人間のあらゆる要素が凝縮されている。スピードへの要求、ドライバーの能力、技術力、財力、政治力、競争心、名誉欲、プライド、等々。世界中のレーサーがF1にあこがれるのはなぜだろう!

ほかのモータースポーツに比較して、F1には良しにつけ悪しきにつけ、人間性が最もよく表れていると思う。そこにこそ理屈ではない何かを感じる! 十人十色で人それぞれ楽しみ方があるよ!

岡山県　「ミーハーF1ファン」

■まあまあ、落ち着いて。これは7／1号の若山さんに対する反論ですね。

でも、モータースポーツなら、カテゴリーに係わらず「人間のあらゆる要素」が含まれてると思うよ。その中でどれを選ぶかは、個人の勝手! ほかのカテゴリーをコケにしたりしなければ、言いたい放題言って下さい。

今年は女性ドライバー活躍の年だ、ぞッと

お題から見てこれはまだ早すぎる、という感がありますが、今年は女性ドライバーの活躍が目立ちます。

まず最初は、ジョバンナ・アマーティ。でも彼女の成績から見て、活躍とは言えないかも。

お次にリン・セント・ジェイムス。彼女は大活躍と言えるでしょう。ルーキーでただひとりの完走(だったと思う)、そして「ルーキーオブザイヤー」を……。すごい!! ひょっとしたらアマーティより速いかも。

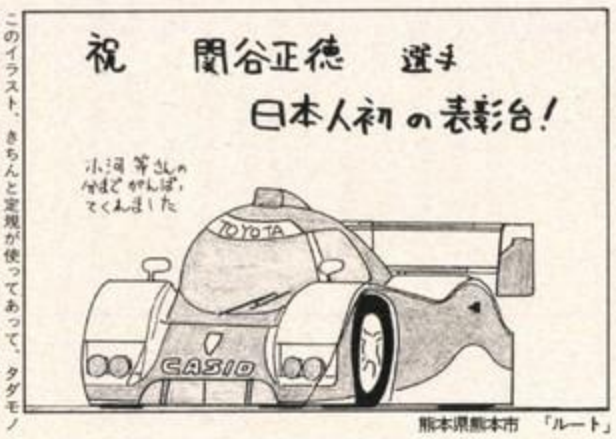
そして、僕自身がF1に乗せたい女性ドライバーNo.1、エレン・ロール女史(こういう呼び方だと、ファンの人に怒られるかも)。彼女は一言、すごいとしか言えなかった。あのF1ワールドチャンプ、ケケ・ロズベルグを抑えて、DTM史上初の女性ウイナー。彼女が若く、そしてスポンサーをたくさん持っていたら、F1にも乗れるだろうと、僕は思う。

ル・マンでも吉川とみ子さんが参戦。日本人もまだまだチャンスが。

7／15号で「COOL6」さんは、やはり女性にはF1はむりとおしゃっていましたが、そんなことはありません。世界は広いものです。アマーティの他にF1に乗る女性が、近いうちに出るかも知れません。

北海道室蘭市　「ジル・ビルヌーブの命日が誕生日の男」

■サーキットは、「男の世界」って感が否めないんですが、どうしてどうして、アッチコッチで女性もがんばっているのです。ドライバ



このイラスト、きちんと定規が使ってあって、タダモノではないな、と思えるけど……もしかして、タダモノ?

熊本県熊本市　「ルート」

HITOKOTO

長い手紙は苦手だと言う人にオススメのヒトコト

●テーマなしHITOKOTO暴発

・うちのお向いの家のご主人は、アルボレートさんに似ています。

・皆さん、ベルガーさんのことを「ゲベちゃん」と呼ばないで頂けますか? うちの近所では、「最後尾、ビリッケツ」のことを「ゲベ」と言うんです。ああ、今年のブラジルGPが……。

・私と友人は、バトレーゼさんを「ダディ」と呼んでひそかに慕っています。

・ナゾの商品2つ

★「Formula 1」のロゴ入りの、我がテニス部のポット(私はマネージャーです)。

★「INDY500」のロゴ入りの父のサンダル(……なぜでしょう?)。

・F1の類を見たことのない友人Sの、耳栓はめたセナさんの写真を見た時の発言。

「この人、中耳炎?」

・私は1年前まで、F1のマシンにはブレーキがないと思っていました。

……失礼しました。

奈良県大和高田市　「T. ピーター」

●海外グランプリ。ぜひ一度は行ってみたいものですが、自力で行く自信がまだない私にとって、たくさんツアーがあるのはありがたいことです。

しかし、どうしてあんなに長いんですか? しがないOLにとっては「金があっても休みなし」です。

パリやローマの観光はオプションで、単純にグランプリを見る5日間くらいのツアーって、ないのでしょうか?

岡山県苫田郡　「古館　伊知子」

●8／1号の「なかじま・かべり」さんのよーに、ポッカの中嶋氏のCMはいいと思う。「やっぱり、ポッカだね♡」と断定しないところがミョーに好きです。EPSONもイケますわね♡

愛知県　「Karl Berger」

●ウキョー選手のヘルメット! 誰かに似ていると思いましたよ〜。やっと分かった……。どうやら(故)高橋　徹選手のようです。それから、ビルヌーブ(Jr)とアルボレートのカラーリングも似てません〜?

東京都葛飾区　吉田　勇人(23歳)

JTB
For Your TraveLife

F1
日本グランプリ
鈴鹿

平成4年10月24日(土)
[1泊2日]
10月25日(日)

団体募集
男女別相部屋利用

●旅行代金●
おとな こども 63,000円
〜募集人員40名◆1朝食・1夕食・一般観戦券付〜
指定席がおとりできた場合は差額料金を頂きます
宿泊地より鈴鹿までの往復の贅切バス
又は近鉄・JRの運賃を含みます

●行　程●
❶ ホテル集合 18:30
❷ ホテル——鈴鹿サーキット(F3 決勝・F1 決勝)——名古屋(夜)
ご希望により10/22・10/23の宿泊のご予約お受けします

●宿　泊●
名古屋パークホテル つちや
又は二見ヶ浦地区の旅館 他

お問い合わせ・お申し込みは
0262-24-0303
JTB 長野支店
〒380 長野市南千歳1-12-7
旅行業務取扱主任者　宮沢久茂

主催 日本交通公社
運輸大臣登録一般旅行業第64号

COMIC

GO GO! ベルガーくん その五
どーだね
そーだね
うーん
そうそう
うろうろ
ぶ
が〜んッ
あーッ
どーすりゃいいんだ?
なんとかしない
とーッ
ホンダも
来年やべぇ
だしーッ
バイバーイ
とりあえずBMWと
アランと押さえとこう!!
ゲルハルトなら
だれをもってきても
やってくれるだろう
あめぇ考えだ
うろうろ
人数しぼる
会場
どあ
ピッピッ ナスカー
ピッピッ
ピッピッ
ピッピッ

YOU KNOW BETTER, YOU LIKE MORE!

この人に質疑応答

VOL.4

鈴木 利男の巻

氏名	鈴木 利男	出身地	埼玉県
生年月日	昭和30年3月10日	身長	170.0cm
血液型	RH+B	体重	67kg
視力	右1.5 左1.5		
名刺の肩書	レーシングドライバー		
所有免許	普通自動車、自動2輪		
所有車	ニッサン・プレジデント		
ファンレターのあて先	MIRAIコーポレーション 〒156 東京都世田谷区船橋1-37-15-403		

長い間お待たせしました！ ひさびさの「この人に質疑応答」は鈴木利男選手です。今年は初っぱなからデイトナで優勝し、F3000でもトップランナーの地位を確立しつつある利男選手。かつてはカート界の天才児と呼ばれ、イギリスF3にも"留学"経験あり。じゃ、ドライバーの意外な側面を聞いてみよう

Q テクニカルサーキットが得意だそうですが、日本で好きなサーキットや走りやすいコースと思うのはどこでしょうか。また、イギリスF3時代での好きなサーキットや一番印象に残っているレースがあれば教えてください。それから、ステップアップを目指しているドライバー対して、「こんなドライバーだけにはなって欲しくない」と思うのは？ これまでサーキットのオフィシャルに不満や怒りをぶつけたことはありますか？ オートバイに乗ったり、クルマ以外の趣味はありますか？ また、好きな音楽があれば教えてください。

（三重県 永田育子 21歳）

A 国内ではやはり鈴鹿が好きですね。でも、マシンのセッティングが決まってないと、あれほどイヤなサーキットもない(笑)。ごまかしがきかないしね。特に鈴鹿で前半部分、1～2コーナーからヘアピンまでが決まらないと、本当にこのコースってイヤだと思う。

イギリスのF3時代では、もう変わっちゃったんだけど、やっぱり一番走ったシルバーストンが好きかな。しょっちゅう走ってましたから、何となく、ね。

若いドライバーに対してとの質問ですが、今まで見ていても実際にいたんですけど、ピットに入ってからどんな言い訳をしようかと考えているようなドライバーは、やっぱりガッカリしちゃいますね。言い訳はあんまりして欲しくない。自分がミスったらミスしたってきちんと認めて、頑張って欲しいですね。

オフィシャルへの不満というのは、時々納得のいかない部分はあります。でも、オフィシャルに直接言ったりはしないけれど。

僕はあんまりレースの雑誌は読まないんですよ。飛行機の「エア・クラフト」くらいですね。絵を見て楽しんだり。このごろはあんまり見てないんですけど(笑)。基本的に本ってあんまり好きじゃないですから。

クルマ以外の趣味では、オートバイとか、あとは釣りかな。フライとか、ルアーとか。たまにドライバー仲間で海釣りに行ったりすることもあります。ニスモの難波社長の船で連れていってもらったりしましてね。結構面白いですよ。海も川も、両方やります。

海釣りなら、昔よく鈴木恵一さんに、葉山に連れていってもらいました。川釣りだと、神谷忠さん。あの人にルアー釣りを教わって、病み付きになったんですよ。もう随分昔ですけどね。

Q 私服姿がいつもおしゃれなんですが、コーディネイトなどで気を使ったりしていることってあるんでしょうか。好きなブランドはありますか？ また、サーキットではサインはしないという話をうかがったことがありますが、それはどうしてですか？

（東京都 亀田雅子 22歳）

A これといってないですけど、行きやすいお店って決まっちゃいますよね。僕が行けない時なんかは、人に頼んじゃったりするしね。あんまり気にしないですよ。「着ておかしくなければいいよ」って感じで(笑)。あんまり洋服を選ぶのって、好きじゃないんだよね。頭痛くなっちゃうから。だいたい、買い物するっていうの、嫌いだしね。

サーキットでサインしないというのは、身内とかだと恥ずかしくて絶対イヤだという事で、もちろんファンの方には喜んできせて頂きますよ(笑)。

Q カートはなぜ始めたんでしょうか。どこのショップに所属していて、どこのサーキットを走っていたんですか？ カートをやっていてよかったと思うことなどがあれば教えて下さい。星野選手や長谷見選手のようにお店を出したりしないんですか。また、今どういうクルマに乗っているのですか。オートマに乗っているという話ですが。それから一番尊敬しているドライバーは誰ですか？

（東京都 宮沢こうや 16歳）

A 小学校5年生位の時に、隣のお兄さんに連れて行ってもらったのがきっかけですね。年をごまかして乗ったんですけど(笑)、コンクリートの柱にぶつかっちゃったりとかね(笑)。もうなくなっちゃったんだけど、横田基地の近くの武蔵野サーキットっていうところがホームコースでした。カートの印象は、もうこれしかないって感じでした。

良かったことは、競走ということを中学生くらいからやれましたから、人とのバトルの時の駆け引きとかが、すごく勉強になったと思います。でも当時の日本のカートって、スピードも出なかったし、コースレイアウトも低速でテクニカルだったでしょ。そんな中に外人のドライバーが来ると、めっちゃくちゃ速くて歯が立たない。カートの扱い方とか、スピードそのものが、アッチの方が全然速かったですからね。

お店の方は、まあ機会があれば、まわりが自然にそういうふうになってくると思います。自分としては今、そういうふうにしたいとは思ってないです。

今、乗っているのはプレジデントのオートマです。フェアレディZやGT-Rも乗ってたことがあるんですけど、ついつい衝動的に(笑)。すごい抵抗あったんですけどね。あんまり大きいのは好きじゃないんですよ。Zは結構長く乗ってて、デザインとかは気に入ってたんだけど、荷物が積めないからねえ。

尊敬しているドライバーというのは時代によって違うんですけど、目標はやっぱり星野さんですね。レースに対する考え方とか、取り組み方ですとか、すごいなって思いますね。

Q デイトナ優勝おめでとうございます。ドライバーとしてのこれからの夢、成し遂げたい事を教えてください。PS 今年も鈴木選手の応援のためにサーキットに行きます。

（東京都 三枝佳子 24歳）

A ありがとうございます。来年もデイトナに行くでしょうから、自分が与えられたセクションを、間違いなくこなしたいなと思いますね。辛いことですけどね。大きな目で見れば、早く星野さんを追い抜きたいですね。

Q ル・マンやデイトナでアンカーを任されましたけれども、どんな気分がするものなんでしょうか。また、長谷見さんや星野さんから学んだことがあれば、教えて下さい。

（三重県 鷹野一男 23歳）

A アンカーというのは、すごいプレッシャーを感じるんですけどね。でも、もしそれを成し遂げた時って、あれほど嬉しいものってないですね。

星野さん、長谷見さんから学んだ事というのはたくさんありますね。星野さんからは、いろいろメンタルな部分とか、レースに対する考え方とかね。レース以外でも、星野さんの人間性そのものが、素晴らしいと思うんですよね。長谷見さんは、レースがひどい雨になったりして、他のドライバーが中止にしようと言っても、絶対そう言わない。「オレたちはプロなんだから、お客さんがひとりでも見てくれるんだったら、主催者がやるんだったら走るよ。危なきゃそれなりに走ればいいじゃない」って言うんですよね。そういう長谷見さんのプロ意識って、すごいと思います。

驚いたのは、利男選手への質問は、圧倒的に若い女性が多かったということ。あの、やさしそうな笑顔がクセモノなんですねえ。さて、このコーナーでは読者の皆さんからの質問を募集しています。集まったハガキの中から、これはと思う質問を厳選して、レーシングオン編集部が直接、ドライバーに質問をぶつけましょう！ あ、それから取り上げて欲しいドライバーのリクエストもよろしく。次回は影山正美選手なんか、いかがでしょう？ 宛て先は、〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「この人に質疑応答」係

全日本F3000選手権シリーズ Round 7

Nippon Shinpan NICOS Cup Rd.3

FUJI CHAMPIONS

'92

8/15・16

SAT 予選　SUN 決勝

FUJI SPEEDWAY

主　催／ロードランナーレーシングクラブ(RRC)
　　日刊スポーツ新聞社
公　認／国際自動車連盟(FIA)
　　国際自動車スポーツ連盟(FISA)
　　日本自動車連盟(JAF)
特別協賛／日本信販株式会社
後　援／テレビ大阪
協　力／富士スピードウェイ株式会社
　　FISCOクラブ
企　画／株式会社オックスインターナショナル

入場券	15日(予選)	16日(決勝)
前売券		¥5,000
当日券(大人)	¥3,000	¥6,000
当日券(小人)	¥1,000	¥2,000
パドック券	¥15,000(両日有効)	
駐車券(4輪)	¥1,000	¥1,000
(2輪)	¥ 500	¥ 500

※前売券は大人のみ
チケットぴあ・
チケットセゾンにて

お問合せ
ロードランナーレーシングクラブ(RRC)
TEL0425-55-0462
㈱オックスインターナショナル
TEL03-3580-1989

Illustration/Kiyoshi Kobayashi

URA-NETA-カーニング

ジメジメジメジメジメジメジメ
あーイヤ、もーイヤ！　梅雨なんてイヤッ！
ただでさえイヤな季節なのに
ネタがない梅雨って、もっとイヤーーーッ!!

マイネームイズ…これで始まる挨拶 実はトムス舘氏のネタだったりする

★「さてさて、困った困った」
☆「もしかして、ネタがないなんて言うんじゃー？」
★「はっきり言うと、そーなんすよね。だって梅雨だし、レースはあんまりないし、これでネタがあるほーがおかしいじゃんね」
☆「そういやそーだ」
★「でも、ないないじゃ話にならないんで、何かいくですね。えーと…」
☆「おっ、その前向きな姿勢がいいじゃんね。で、なに？」
★「キャンギャルの話なんてーのは、どーでしょう」
☆「シモの方じゃなきゃいいよ」
★「もちろん。で、キャンギャルってチームの枠を越えて仲よしなんすよ。仲よししじゃないのもいるでしょうけどね」
☆「まあそりゃそーだ」
★「で、鈴鹿で、あるチームのキャンギャルがPIAAの娘と仲よしだった。「あーなんとかチャーン、久しぶりぃ。エー、PIAAやってるんだぁ」と話に花が咲く。ま、ここまではいい」
☆「いいなら、いーじゃん」
★「まあまあ。で、「じゃ、またねバイバーイ」って別れるふたり。んで、PIAAを見送るお姉ちゃんがひとことポツリ「あー、やっぱりPIAAってカッコいいわー」ですって。凄いでしょ」
☆「なにが凄いのよ。別に普通じゃん」
★「だって、そこのチームのコーディネーターとかエライさんがいるんすよ。その横で「向こうの方がいいわぁ。ウチのコスチュームってなんかヤボったくって…」なんて言ってるんすよ。こりゃ凄いでしょ」
☆「言ってないって。そりゃアンタの想像でしょーが。ハイハイ、次いって」
★「えー、でも…」
☆「そっちがいかないなら、こっちが言うね。ポーのF3000のネタ。ジェイムズ・ハントが来てたのよ」
★「あー来てた来てた」
☆「見たのかよ。で、ハントは何よりもシリアルが好きなのよ」
★「マジメなヤツね」
☆「そりゃ、シリアス。あーバカ。で、朝ハントはシリアルを5杯は食ってんのよ。いくら好きだっつっても、食いすぎよね」
★「ふーん、そんなんでネタだってーんなら、こっちはいくらだってありますよ」
☆「おーおー、じゃあ言ってもらおーじゃないのよ。ホレホレ」
★「ル・マンのネタです」
☆「そーいやー、レースがないとか言って、ル・マンがあったじゃんね」
★「でしょでしょ。で、ブレス・カンファレンスでトムスの舘さん。あいさつに出てきて「アー、マイネームイズ、タチ。アー、ザブレジデントオブ、トムス…」なんて英語で喋り始めた」
☆「やるじゃんね。ミスタータチはスピーキングリッシュだったのね、ジスイズ」
★「なんだか。でもこれは、いつもの舘さんのネタなんすよ。こうやって英語で初めはカマしといて、「エー…、アー……アイムソーリー」って落とす、みたいな」
☆「ハハハハ、やるじゃん。そーいえばトムスネタが一個あるよ。ちょっと待ってね」

ガス代を払わないトムも凄いが、ニュルの霧だって凄かったりする！

★「なんだか今回は珍しくネタの持ち回りしてるじゃないっすか。毎回毎回こうだと楽なんすよね。実際いつもネタ集めるのはオレなわけだし……」
☆「なーにブツブツ言ってんの。で、トムスに取材に行った時のこと。向こうの方で電話を取ったお姉さん。しばらくして「すいませーん。ガス屋さんからで、クリステンセンがまだガス代払ってないそーなんですけど。どーしますか」だって」
★「アハハハハハ。で、どーしたんすか」
☆「どーもこーもないって。「しょーがねーから、ウチで払っとけ」でチャンチャンだったみたいよ」
★「外人雇うのも何かと大変っすよね。ガス代だからまだいいけど、どこぞの飲み屋の払いだった日にゃ、あーた」
☆「同じだって。で、次はあーたよ、あーたの番よ」
★「えーとね……パス」
☆「パスじゃなくって、なんか言いなさいってーのよ」
★「そーいや、ニュルブルの24時間レースっていうのもあったんすよ。ちょうどル・マンのウラだったんすけどね」
☆「ほーほー。やっぱりレースがないっつったって、どっかでなんかやってるじゃん。で、何があったの」
★「あの、ニュルって霧が凄い。で、それも並の霧じゃなくって、もー凄いんですよ」
☆「どーいう風に凄いのよ。言ってみ」
★「まず、前は間違いなく見えない。で、当然コースは分からない。ミスコースは当たり前。で、極めつけがコレ。なんと慣れてるはずのペースカーでさえミスコース」
☆「ほっほー。凄いじゃん」
★「でしょ。なんでも何人かは霧に巻かれて行方不明だとか、いまだに」
☆「ウソつけ」
★「ウソでした。で、あとは長谷見さんのネタがあるんすよ」
☆「おっ最近レギュラーになりつつある長谷見さん。期待しちゃうよ」
★「どーぞ。鈴鹿500kmで福山さんがスピンしちゃって勝ちを逃したでしょ。で、福山さんが長谷見さんに「すいませんでした」って言ったら「うーん、いやいいんだけどね。悲しく帰るわ」ですって」
☆「キッツー」
★「まだある。続けて長谷見さん「イヤー、ウチのチームにスピンって言葉はないんだよねー」ですって。キッツーでしょ？」
☆「ウン。めちゃくちゃキッツー」
★「まあ、それもこれも勝負に掛ける意気込みと言うか何と言うか……」
…長いフォローの後フェイドアウト……

総輸入発売元／株式会社ガレーヂ伊太利屋〒158 東京都世田谷区等々力4-24-17 Phone.03(3704)1151●お問い合せは、下記代理店にお願いします。
▶北海道地区 ㈱アッスル011(865)7001 ㈱ナカムラ通信機0138(41)2400▶東北地区 ㈱グラフティ025(283)0411▶北関東地区 ダックトレーディング0286(38)1430▶関東地区 ㈱コイズミ03(3969)1211
㈱レイト商会045(473)3646／ペンタ埼玉販売0429(59)5731▶東海、中部、関西地区 ㈱桑野052(261)7521 ㈱シルクロード07436(7)2011
㈱藤栄商会0726(54)9931▶中国地区 ㈱アオキ0829(56)3090▶九州地区 ㈱ニック092(571)2533

㈱ガレーヂ伊太利屋
RO9/1号係
資料請求券

XXX GRAN PREMIO DEL MEDITERRANEO
FIA INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP
ROUND 4 ENNA-PERGUSA, ITALIA
12 JULY 1992

イタリアの才 限りなく・・・・

バドエル初優勝！ そしてイタリアン1-2-3

レースで命を落としたら、神になれると信ずる若いイタリア人ドライバーは多い
それほどレースに臨むには勇気が必要だが、それだけでは勝つこともできない
大胆であり、細心である。そしてテクニックも申し分ない
これらレースに必要な才を持つイタリア人が、数多いのも事実だろう
我々はまたひとり、溢れる才をきらめかせるイタリア人に出会うことになった
ルカ・バドエル21歳、意外な伏兵は今、タイトルを目指し始めた！

Report/Peter MacLeod, Photos/Peter J. Fox + WORDS & Pictures, Koji Miura

複雑なエンナ-ベルグーサの背景

国際F3000第4戦は、ひとりの怪我人も出さずに終えた。何を言うのかと思われるだろうが、これは驚くべきことなのだ。レース運営に慣れていないオフィシャルと、必要な場所に十分に設けられていないランオフエリア。3001インターナショナルを率いるマイク・アールは「意味をなさないガードレールのわずか数インチのところを、我々のマシンは時速300kmで走っているんだがね」とぼやいていたが……。

いやもしかしたら大事故になるかもしれないアクシデントはあったのだ。ルーベンス・バリチェッロのクラッシュだ。徐々に効かなくなっていたブレーキをだましながらレースを続けていたバリチェッロ。だが20周目、ついにイル・バローネ・ランパンテ（IBR）のレイナードがスピン、コースアウトしてしまう。コントロールを失ったマシンは、マシンを排除するためフェンス前に停めてあったトラックに激突するのだ。幸いなことにバリチェッロのレイナードは後方から激突したため、マシン後部を大破するにとどまった。しかしこれが前方からだったと思うと身の毛がよだつ。トラックの下に入り込んだら……。

その他にもレース中にガールフレンドに向かって黄旗を振るマーシャル。ジュゼッペ・ブガッティのコースアウトしたレイナードを、逆さまに引きずるトラックのドライバー。彼のレイナードからステアリングを盗むマーシャル。予選はおろか、決勝でもマーシャルの多くはピクニック気分。緊急用のヘリコプターも遅れていた。FISAが定める厳しいマーシャルの規則は、一体どこにあるのだ？

ぼやいてもしょうがない。FISAがここでレースをするのは、単に財政的な理由からなのだから。イタリア政府がこのために多額の援助をしてくれるのだ。一方政府にも目論見がある。エンナの人々を楽しませ、この島に住む人々にイタリア本国からの独立という考えを改めさせようとすることだ。この意図を忘れないでほしい。

⑯ブージが戻ってきたが、ラルトRT24では……

周囲を驚かせた4台目のIBR、⑱ボナノ

ポールの㉓バドエルがホールショット！ 彼に⑭マクニッシュが続き1コーナーになだれ込んでいく

テストから好調のクリブトン

フリー走行でも2番手のタイムを叩き出し、第1セッションで1分24秒708をマーク、暫定ポールの座についたのがルカ・バドエル。彼は1週間前のモンツア・テストも好調だった。路面温度が上昇し、このタイムがほぼ破られそうにないと分かると、バドエルはフルタンクでのレースセッティングに精を出す。結局彼のタイムが破られることはなかった。

バドエルのチームメイト、ミハエル・バルテルズはフリー走行こそ最速だったが、予選ではタイヤをうまく使えず6位に甘んじた。彼らのレイナードは、空力面での改良が施されていた。またバドエル車は、チーム独自で開発したモノショックを採用していたようだ。

フロントロウ、アウト側はアンドレア・モンテルミーニ。前戦でついに勝利を挙げた彼は、ここでもその繰り返しをと意気が上がっていた。彼がIBRをリードしていたのは当然だが、なんとセカンドロウに今回からIBRに加わったジョバンニ・ボナノが来るとは夢にも思わなかった。しかもボナノはレース前にIBRのレイナードに乗ったことさえなかったのだ。にもかかわらず予選4位、この活躍にエンナの観客は喜んだ。

3台目のIBR、バリチェッロは10位と低迷。ひどいオーバーステアに悩まされていたが、その原因がリヤダンパーの破損によるものということにチームが気がつかなかった。さらにこれが判明してからもセッティングの方向を誤り、今度はひどいアンダーステアになってしまったとバリチェッロは愚痴る。それでも4台目のIBR、ファビアノ・バンドーネに比べれば良しとしなければならない。

IBRに挟まれた予選3位は、いまだスポンサーのないアラン・マクニッシュ。わずかにギヤシフトのトラブルに見舞われたが、それ以外は問題なし。対照的だったのが彼のチームメイト、野田英樹だ。モンツア・テストでクラッシュした野田のレイナードは、金曜日にリペアされたばかり。そのため土曜日のフリー走行がシェイクダウンとなった。モンツアでは大した怪我はしなかったが、ダンパーを組み間違えた野田の予選は21番手だった。

予選5位は、レースウイークを通じてジャーナリスト達を避けていたエマヌエーレ・ナスペッテッティ。特にイタリアのジャーナリスト達の格好の餌食となり、ナスペッティは神経質になっていた。「君は違うが」と口を開いてくれたナスペッティ。「俺を怒らせるヤツがいる。だから何もしゃべらない！」地元の期待が裏目に出ている感がある。

ローラ勢最上位が7位のジャン-マルク・グーノンだ。8位には、アタック時期を誤ったと認めるオリビエ・ペレッタがつける。フリー走行でクラッシュしてしまったローレン・アイエロは、なんとか修理を終えて予選に挑んだが9位となった。そして前回同様マールボロ・カラーで臨むホルディ・ヘネは、スピンやミスを喫し13位にとどまった。

アクシデントのないスタート

バドエルはポール側のグリッドを非常に気にしていた。左曲がりの1コーナーに向かい、レーシングラインではない左側が彼のグリッドだったのだ。こちらはかなり埃っぽい。そのためスタート直後すぐに右に移動、誰よりも早くバドエルは1コーナーに入っていくことができた。同じことは彼に続いたマクニッシュにも言えた。彼らをモンテルミーニ、グ

うなだれる②ヘネ。サスのトラブルだった

今回こそは初得点が期待された⑯クルサード

彼らは4位を争っていたが、生き残ったのは㉙バルテルズのみ。彼以外はすべてリタイアとなる

後部が大破した⑨バリチェッロのマシン

ーノン、ベレッタが追う。そして特筆すべきは、スタート直後の1コーナーでアクシデントがひとつも起きなかった！　のだ。

スタートに慎重になりすぎたかボナノは6位まで後退するが、4周目に入るころには前車を次々とかわし3位に浮上していた。

一方素晴らしいスタートを見せたマクニッシュとグーノンは、後々までもめそうなことを起こしていた。2周目、1コーナー出口で飛び出したマクニッシュは、慌ててコースに戻ろうとした。そこにグーノンが来て、マクニッシュにぶつかってしまうのだ。埃が舞い上がってマクニッシュを確認できなかったこともあるが、強い陽射しによる路面の照り返しもその一因だろう。互いが互いを非難したが、もちろんどちらもリタイアには違いない。

トップを行くバドエルは、シケインというシケインで縁石に乗り上げるアグレッシブな走りを続けている。当然、後方で何が起こっているかは知る由もない。そしてマクニッシュのクラッシュに呼応するかのように、3周目に野田に災難が降りかかった。前を行くフィル・アンドリューズの執拗なブロックに遭った野田。このブロックにより野田はマシンをヒット、バランスを崩してしまう。そして野田はコーナーでスピンを喫する。マクニッシュと共に歩いてピットに戻ってきた野田。彼らは自らのマシンのトラブルを、しかめっ面のアールに伝えなければならないだろう。

わずか3周でリタイアの㉜野田がピットに戻っていく

その直後、パシフィック・レーシングのふたりもトラブルに見舞われる。付かず離れず6、7位を走っていたアイエロとヘネの左フロントのプッシュロッドが、まさに同じ場所同じ周回に壊れたのだ。多分これはサスペンションの強度の問題ではなく、彼らがフルタンクのまま激しく攻めすぎたことによるものだ。アイエロはなんとかピットに戻り、4周遅れでレースに復帰した。しかしロッドが真っ二つに折れたヘネは、その場でコクピットから離れるしかなかった。

6周目にエンジン音がおかしくなりボナノがストップ。これでオーダーはバドエル－モンテルミーニ－ナスペッティ－ベレッタ－バリチェッロ－バルテルズとなった。ところがベレッタがスピン、ピットストップで1周を失うが、結局ブレーキが壊れグラベルベッドにマシンを横たえることになる。

速く走りながら、やはりブレーキに悩まされたのがバリチェッロだった。彼のクラッシュについては最初に述べたからいいだろう。ブガッティのマシンの残骸を排除しようとしたトラックにぶつかったのだ。

19周目に9位を走っていたブガッティはコースアウトしてフェンスに激突。この衝撃で左フロントのウィッシュボーンがコクピットと消火器を突き刺し、もう少しで彼にも刺さりそうだったのだ。コクピットから離れたブガッティは気が動転していたが、彼が見たものは残骸とはいえ自分のマシンを上下逆さまに引きずっていくトラックの姿だった……。

誰もバドエルに近づくことはできず

レースが半分を過ぎ、上位陣の順位はほとんど動かなくなった。わずかにミスファイアに悩まされるモンテルミーニをナスペッティがかわしただけで、彼とてバドエルを捕らえることは不可能だった。明らかに誰よりも速かったバドエルは、20秒以上の差をつけてチェッカーを受けるのだ。当然、最速ラップも記録している。ナスペッティと、もがくモンテルミーニが続き、ここにイタリア人ドライバーの1－2－3フィニッシュが達成される。観客は大喜びだ！　私が最初に述べたことを覚えているかい？

バルテルズが4位。アレッサンドロ・ザンペドリが5位に入るが、レースの興味は最後の1点を争うバトルに注がれた。3台のローラが一団となって来たのだ。ペドロ・チャベスとジェローム・ポラカン、そしてオリビエ・パナスだ。ところがこの3台のトップを走るチャベスがスピン、ポラカンが2台をかわす。ポラカンは抜かれまいと必死にパナスをブロック、一方チャベスは彼らふたりを追い上げる。だがそれも35周目までだった。ギヤがおかしくなったパナスがガードレールに直進、チャベスはわずかに届かず、6位の座はポラカンのものとなったのだ。

意外な伏兵を讃えよう

この優勝でバドエルはポイントランキング3位に浮上した。ルーキーの彼にとってはもちろん初優勝だが、さらに驚くことはこれまでの4戦すべてに入賞しているのだ。彼以外にはひとりもいない。彼には悪いが、バドエルはシーズン前にはほとんど評価されなかったドライバーだった。「これまでで一番、楽なレースだった」とさらりと言ってのけるバドエルは、ケーキとシャンパンで待つチームに戻っていった。もしかしたらバドエルが、'92年のクリスチャン・フィッティパルディに化けていくのだろうか？

観客はイタリア人3人によるシャンペンファイトに喜んだが、チャンピオンシップの行方については改めて考える必要があるかも

モノショックの効果も加え、㉙バドエルは絶えず激しく攻めた

ナーバスな週末を過ごした③ナスペッティはこれでランキングトップに

予選、決勝を通じてIBRをリードした⑧モンテルミーニが3位

RESULT

●4.950km×40周＝198.000km　予選出走26台・決勝出走26台・完走11台

						ベストラップ	予選順位/タイム
1	㉙L.バドエル	レイナード92D・マーダーDFV	40周	58'20'958		1'26'242	1／1'24'708
2	③E.ナスペッティ	レイナード92D・マーダーDFV	40周	58'42'445		1'26'385	5／1'25'458
3	⑧A.モンテルミーニ	レイナード92D・ザイテック・ジャッド	40周	58'44'749		1'26'929	2／1'25'062
4	㉘M.バルテルズ	レイナード92D・マーダーDFV	40周	58'54'717		1'26'751	6／1'25'512
5	④A.ザンペドリ	レイナード92D・マーダーDFV	40周	59'01'754		1'27'310	16／1'26'496
6	㉒J.ポラカン	ローラT92/50・ザイテック・無限	40周	59'15'437		1'26'993	18／1'26'575
7	㉖P.チャベス	ローラT92/50・ザイテック・無限	40周	59'39'341		1'27'326	15／1'26'418
8	㉓P.スチュワート	レイナード92D・ザイテック・ジャッド	39周	58'41'438		1'28'590	12／1'26'204
9	㉕P.アンドリューズ	レイナード92D・ザイテック・無限	39周	58'51'810		1'28'972	25／1'27'850
10	㉚F.バンドーネ	レイナード92D・ザイテック・ジャッド	37周	58'58'093		1'27'553	17／1'26'513
11	①L.アイエロ	レイナード92D・ブラウン・無限	36周	58'24'503		1'26'920	9／1'25'667
	㉚O.パナス	ローラT92/50・ランプフォード&ベックDFV	34周	アクシデント		1'27'176	14／1'26'339
	⑤O.ベレッタ	レイナード92D・ザイテック・無限	29周	アクシデント		1'27'167	8／1'25'657
	⑨R.バリチェッロ	レイナード92D・ザイテック・ジャッド	19周	アクシデント		1'27'613	10／1'25'949
	㉛G.ブガッティ	レイナード92D・ザイテック・無限	18周	アクシデント		1'26'594	23／1'27'123
	㉔D.クルサード	レイナード92D・ザイテック・ジャッド	17周	電気系		1'27'554	11／1'26'131
	⑪E.コラール	ローラT92/50・ランプフォード&ベックDFV	13周	バッテリー		1'28'926	22／1'26'935
	⑥F.ゴスパリーニ	ローラT92/50・ニコルソンDFV	12周	エンジン		1'27'758	19／1'26'637
	㉙G.ブージ	ラルト RT4・ランプフォード&ベックDFV	12周	ブレーキ		1'29'807	24／1'27'792
	㉙S.ロバートソン	レイナード92D・ティックフォードDFV	9周	サスペンション		1'29'451	26／1'31'048
	㉚G.ボナノ	レイナード92D・ザイテック・ジャッド	5周	エンジン		1'26'965	4／1'25'283
	②J.ヘネ	レイナード92D・ブラウン・無限	4周	プッシュロッド		1'29'821	13／1'26'338
	㉜野田　英樹	レイナード92D・ブラウン・無限	2周	アクシデント		1'31'733	21／1'26'853
	⑦J-M.グーノン	ローラT92/50・ニコルソンDFV	2周	アクシデント		1'35'258	7／1'25'618
	⑭A.マクニッシュ	レイナード92D・ブラウン・無限	1周	アクシデント		1'33'508	3／1'25'170
	㉛P.デッレ・ピアーネ	レイナード92D・ニコルソンDFV	0周	エンジンストール		――	20／1'26'677

・優勝スピード：203.601km／h
・最速ラップ：L.バドエル（レイナード・DFV）　1'26'242　206.627km／h　14周目
・ラップ・リーダー：1～40＝バドエル

開幕4連勝感謝クイズ

問題 『F○マカオグランプリ世界一決定戦』

上記の○の中に数字を書き入れて下さい。

- ●応募方法　官製ハガキにクイズの答えを明記し、郵便番号、住所、氏名、年齢、性別、職業、電話番号を記入のうえ、下記の宛先までお送り下さい。
- ●宛　　先　〒173 東京都板橋区大和町12—13
  ファミリーマートキャンペーン事務局『マカオグランプリご招待』係
- ●締め切り　'92年8月21日(金)（当日消印有効）
- ●当選者発表　9月下旬予定　特別賞／当選者ご本人に電話で直接ご連絡致します。
  A賞・B賞／商品の発送をもって発表にかえさせていただきます。

※日本国内の交通費、宿泊費、渡航手続き費用は当選者の負担になります。詳しいツアー内容及び参加条件は当選者に直接通知致します。

FamilyMart

連勝でTop3のテールに食いついたマイケル 残りまだ9戦、タイトル争いの権利を獲得

開幕から続いていた不運はこれですべて帳消し
前回に続いて2戦続けての圧勝
ライバル達は足元にも及ばないパフォーマンスを見せる
元々持っていた強さと速さが結果に結びつく
さらに運までマイケルに味方してきた
まだ折り返し点も迎えていないインディカー・シリーズ
遅れていた駿馬に今、ムチが入った

Text/Jeremy Shaw
Photos/Art Flores\IMPAC.

ミラー・ジェニュイン・ドラフト200。このレースの主役はなんといってもマイケル・アンドレッティとボビー・レイハルのふたりだった。

予選ではマイケルの調子は今ひとつで、彼は5番グリッドに低迷。ところが開幕から続いていたバッドラックを、前回のレースで振り払ったマイケルは、スタートと同時に2、3、4番手をアウトからゴボウ抜き、一気に2位に躍り出た。

「皆が一列に並んでコーナリング・ラインを取っていて、外側がガラ空きだった」と嬉しそうに語るマイケル。「ニュータイヤを使ったんだけど、踏みっ放しでも、糊でくっついたみたいに走れたんだ……」

絶好調のマイケルの勢いは、前を走るレイハルにも襲いかかる。レイハルにみるみる追いついたマイケルは、バック・ストレートで並びかけ、ターン3にかけてさらにインにネジ込んでとうとうトップを奪ってしまった。マイケルは、フレッシュ・タイヤの利点を最大限に活かし、1ラップの間に余裕のリードを取った。しかし、レイハルもその頃にはタイヤも温まり、徐々に差を縮めていた。

そして14周目、それまでスローコーナーのいくつかでチャンスをうかがっていたレイハルが仕掛け、再びトップを奪い返す。

「ちょうどマイケルが周回遅れに詰まってたんだ。初めに抜かれた後は意識的に下がっていたんだ。そのうちにチャンスが来ると思ってね」とレイハルは語る。

トップに立ったレイハルは、全くマイケルに付け入るスキを与えない。リック・メアーズがこれに続いて3番手を確保。4番手にはインディアナポリスで一躍、ヒーローとなったスコット・グッドイヤーが上がってきた。グッドイヤーは、予選で3位につける大健闘。スタートで7位とポジションを落とすが瞬く間に浮上してきた。

このレースのターニング・ポイントが訪れたのは32周目、それまで印象的な走りを続けていたルーキー、ロビー・ゴードンがコース脇に立ち往生して、コーション・フラッグが振られた時のことであった。

イエローライトが点灯したのは、レイハルがちょうどピットレーン入口を通り過ぎた時で、これで彼はペースカーの後ろについて無駄な1周を過ごさなければならない。ところ

はい上がれ!

どん底から

1992 PPG INDYCAR WORLD SERIES Round 7
MILLER GENUINE DRAFT 200
Wisconsin State Fair Park,
West Allis, WI.
June 28, 1992

がマイケルは、この時までにレイハルにつけられていた差が逆に幸いした。かろうじて急ハンドルを切って、コーションの合図と同時にピットレーンに滑りこむことができた。再びグリーンになった時には、マイケルがトップに返り咲いていたのだった。

「ラッキーだったよ。あれでレースの流れがこっちに傾いた」と語るマイケルは、全行程200マイルのレースで残りの周回を悠々とトップで走り切る。さしものレイハルも、再びマイケルを脅かすには至らなかった。

レイハルは2セット目のタイヤを履いた後で極端にハンドリングが悪化してしまったのである。通常とは違う空気圧を試したということだったが、もうこうなっては予定外のタイヤ・ストップを敢行している余裕はない。再びピットインしたのは103周目のことだったが、その時には既に首位のマイケルに1周近い遅れを取っていたのだった。

158周目。周回遅れにはなるまいとするレイハルの懸命の努力をよそに、マイケルは自身の24回目のインディカー・イベントを制すべくこれをパス。一方のレイハルにとっては、もはや何度目のことか数え切れないほどの2着確定となる屈辱だった。

序盤から中盤と3位を走ったグッドイヤーは、フューエル・ストップを2回に抑えるという作戦に出ていた。しかしこれは結局ウラ目に出てしまい、レースが進むにつれてみるみるグリップを失った彼は、ポジションを下げ結局不本意な8位で終わった。

変わって3位に躍り出たのは、スコット・ブレイトン。ブレイトンは終始アグレッシブな走りを披露し、彼自身の過去最高位の3位に入った。2周遅れながら、出走121回目の快挙は立派の一語に尽きる。

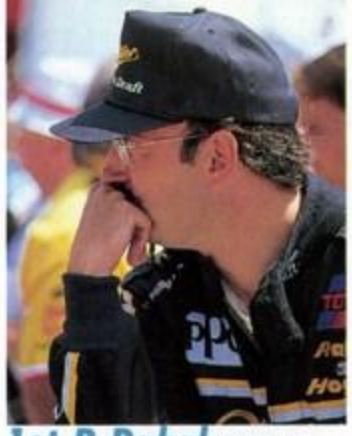
4位にはエマーソン・フィッティパルディが顔を出した。しかしトップ・グループと比べるとやはり彼のペンスキー・シボレーBは見劣りがする。以下エディー・チーバー、マリオ・アンドレッティ、さらにインディ500を制したアル・アンサーJrと続いた。

ところで、危うくレースはコーション中に終了するところだった。しかもトップのマイケルがいなくなる形で…。と、言うのもラウル・ボエセルがエンジンがブローした際、ちょうどリヤ・ホイールにオイルをぶちまけたような格好になり、彼はマイケルの目の前でスピンしたのである。「ウソだろ、ってなもんさ」と、思い出して身震いするマイケル。

「目の前で彼がスピンして、高く舞い上がったんだ。オッ、と思った瞬間、頭上に落っこちてきたんだ。ホントに危なかった」

幸運にも間一髪で難を逃れたマイケルが、開幕から続いていた不幸を吹き飛ばす勢いで連勝を飾った。これでランキングも4位。マイケルにとっては、インディカー・チャンピオンシップ2連覇に向けて、改めて仕切り直しの1戦となった。

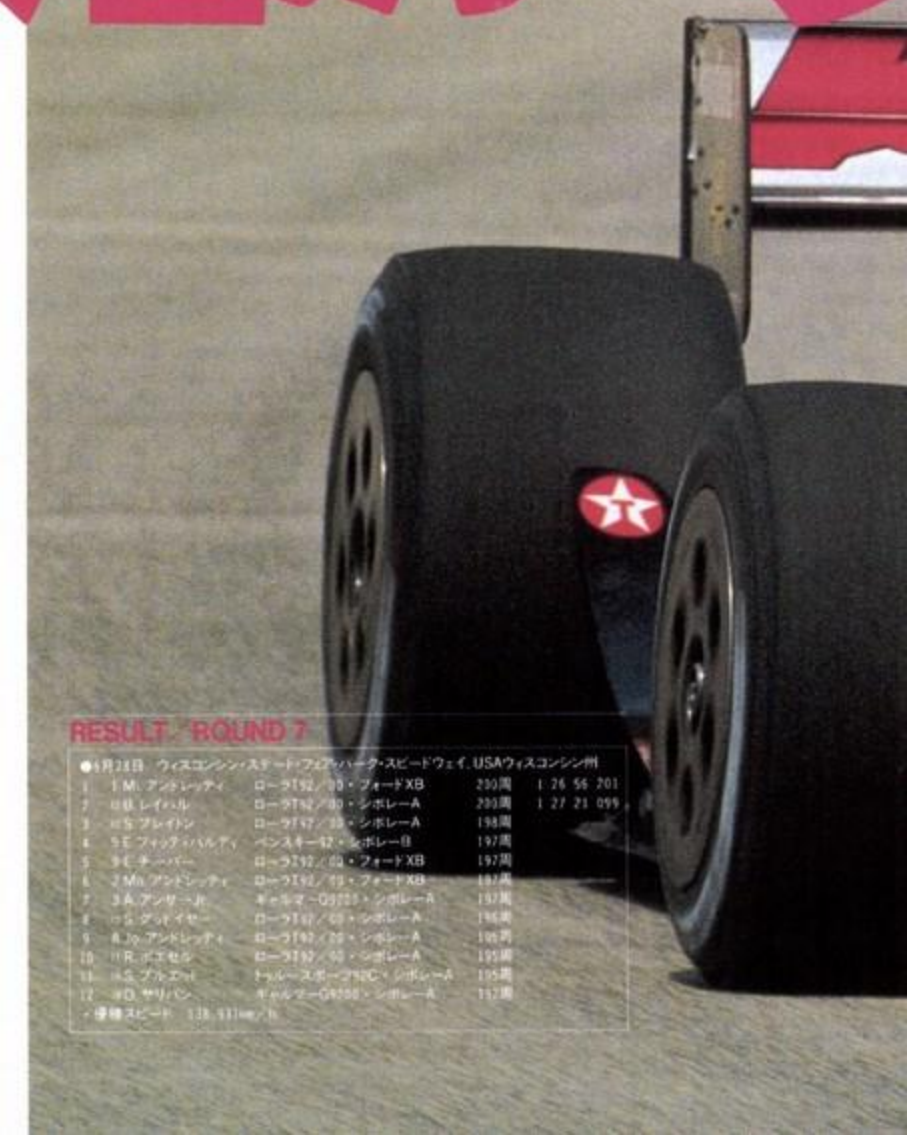
2nd E.Fittipaldi 82points
4位でフィニッシュするも「トップに比べるとマシンの戦闘力が足らない…」とこぼすフィッティパルディ。後半へ向け不安が…



1st B.Rahal 96points
勝てはしなかったがきっちりと2位獲得で彼らしさを見せた。このしぶとさが最大の武器

3rd A.Unser Jr. 80points
感動のインディ500以来ツキがないように思えるアンサーJr。「なにが悪いっていうこともないんだけどね…」と本人は語っている

4th Mi.Andretti 63points
これで2連勝。まだまだランキングトップは遠いが残りレースは9戦もある。マイケルならば逆転可能な範囲と見る関係者も多い



RESULT - ROUND 7

●6月28日 ウィスコンシン・ステート・フェアパーク・スピードウェイ、USAウィスコンシン州

1	1 Mi. アンドレッティ	ローラT92/00・フォードXB	200周	1 26 56 201
2	11 B. レイハル	ローラT92/00・シボレーA	200周	1 27 21 099
3	10 S. ブレイトン	ローラT92/00・シボレーA	198周	
4	5 E. フィッティパルディ	ペンスキーPC22・シボレーB	197周	
5	9 E. チーバー	ローラT92/00・フォードXB	197周	
6	2 Ma. アンドレッティ	ローラT92/00・フォードXB	197周	
7	3 A. アンサーJr.	ギャルマーG92SB・シボレーA	197周	
8	12 S. グッドイヤー	ローラT92/00・シボレーA	196周	
9	8 Jo. アンドレッティ	ローラT92/00・シボレーA	196周	
10	14 R. ボエセル	ローラT92/00・シボレーA	195周	
11	16 S. ブルエット	トゥルースポーツ92C・シボレーA	195周	
12	18 D. サリバン	ギャルマーG92SB・シボレーA	192周	

・平均スピード 138.931mph

'92全日本ラリー選手権第5戦
AG MSC北海道'92ノース アタックラリー
7月4・5日／北海道／主催：AG MSC

Photos & Text/Shoji Mita

チャンピオンへのターニングポイント

全8戦でシリーズが争われる'92年全日本ラリーも、今回のノースアタックラリーで5戦目を迎えいよいよ後半戦へと突入
序盤戦では桜井が優勢と見られていたが、第4戦を終え西尾が桜井と同じ2勝を挙げ、激しいタイトル争いを展開している
後半戦をより有利に戦うためには何としてでもここで勝っておきたいところだが、勝つのは果して……

後半戦への折り返し

全8戦で戦われている全日本ラリー選手権も、第5戦の北海道ラウンド「'92ノースアタックラリー」で、後半戦への折り返し点をむかえる。これまで前半の4戦に、桜井幸彦ギャランと西尾雄次郎ギャランがそれぞれ2勝しているものの、得点上ではわずかながら桜井がリードし、何とかトップを確保。一方の西尾はそれを猛追する形になっていた。また、相変わらずラリーになみなみならぬ熱意を見せる松本誠ギャランも連続上位入賞を果たすなど、こちらも追い上げは激しい。

後半戦へ向けていかにノースアタックを料理するか、それぞれ2勝している桜井と西尾にとってここでの勝利は大きな意味を持つ。また、ベテランの綾部美津雄にとって夏の北海道は相性がよく、シリーズのトップ2人にとって不気味な存在となっている。

ラリーは、例年どおり北海道夕張市のスキー場、マウント・レースィを起点とし、1日目に第1、2ステージで5SS、翌2日目は第3ステージの4SSで構成されている。

第1ステージは、まずSS1で同タイムのベストタイムを叩き出した神岡政夫レガシィと山内伸弥ギャランのリードで始まった。しかし、次のSS2でベストタイムを叩き出し、ラリー区間でも減点を最少にとどめた西尾が1番手に浮上してきた。

一方、桜井はSS1で5番手、SS2で4番手、そしてロングのSS3では何とか2番手のタイムを記録するが、ショートSSの結果が響き5番手に甘んじてしまう。

西尾が第2ステージに入って早速、SS4でベストタイム。SS5は神岡が制したものの、ラリー初日のリーダーの座は西尾がしっかりと握っている。しかし、ここぞというときに桜井はSS5であっけなくコースアウトし、2戦連続のリタイアを喫してしまう。

この不運な桜井に替わって、逆に"運"を取り戻したのが山内。ベストタイムは序盤のSS1のみだったものの、いつになく好調なラリーを展開し、初日の2ステージを2番手で上がる好調ぶり。北海道に強い綾部の3番手躍進とともに2日目に期待をいだかせるには十分な結果だった。

3勝目を挙げた西尾

2日目の4SSを中心に戦われる第3ステージ。このステージで際立ったのが4番手スタートの松本誠ギャランの猛追だった。このステージ4本のSSのうち、序盤2本のSSで2番手のタイム、そして後半2本のSSでベストタイムを叩き出すという健闘ぶりで、西尾に王手をかけるには十分な速さだった。しかし、第1、第2ステージの減点が足を引っ張る形になり、今回も第4戦につづき2位に甘んじることになってしまった。

西尾は第1ステージからラリーリーダーの座を誰にも譲ることなく、2位の松本を5点の僅差に下し、今季3勝目を獲得した。

「意外な展開で驚いているんです。何とか3位と思っていたんで、ここで勝てるとは思っていなかったから。'91年は噛み合わなかったものが、今年に入ってうまく噛み合うようになった。タイヤが変わったことも大きかったと思うし、今回ナビがうまいコントロールをして、抑えてくれたことも勝因ですね」と、西尾は今シーズンのチームのコンビネーションの良さを強調した。

今年の西尾は、リタイアか優勝という極端な戦いを見せてきたが、桜井が足踏みしている間に連続優勝を重ね、シリーズのターニングポイントであるこの北海道で桜井を逆転することに成功した。残りはまだ3戦もあり、もちろん桜井にも逆転の可能性は十分ある。しかし、現在の"勢い"からすれば西尾が一枚上手。これに松本が加わって、チャンピオン争いはさらに白熱しそうな気配を見せる。

いずれにしても、チャンピオンへのターニングポイントとなった第5戦を西尾は上昇気運で、桜井は沈滞ムードで終えたことになる。

松本は連続2位入賞を果たし、シリーズ3位に浮上してきた

左：坂は、去年のノースアタック以来、実に1年ぶりの優勝を飾り、シリーズではようやく4位に浮上した
上：今回のBクラスは奴田原と坂の一騎討ちとなったが、奴田原は坂に及ばず2位を獲得したにとどまる

ミラ勢は、ラリー序盤から頭角を現し、結局ラリーを最後までリードしてしまった。堀田は（写真上）は、9SS中5本でベストタイムをマークし今期3勝目を獲得。一方、西浦は1日目の2ステージでリードも2日目に堀田に逆転されてしまい2位となった

RESULT／C class

順位	車番	ドライバー	ナビゲーター	マシン	第1ステージ 1cp	3cp	4cp	6cp	7cp	9cp	10cp	小計	第2ステージ 12cp	13cp	15cp	小計	第3ステージ 17cp	18cp	20cp	21cp	23cp	24cp	Fcp	小計	ペナルティ	合計
1	96	西尾雄次郎	山口　顕子	ギャラン	1	185	0	104	0	414	0	704	134	3	174	311	187	2	106	1	460	0	107	863	0	1878
2	97	松本　誠	米谷　展生	ギャラン	0	186	2	107	4	409	2	710	137	6	172	315	187	1	106	2	453	4	105	858	0	1883
3	94	綾部美津雄	市野　諭	パルサー	0	185	4	107	4	415	0	715	136	1	171	308	188	0	106	2	461	1	107	865	0	1888
4	69	山内　伸弥	遠藤　彰	ギャラン	0	183	1	106	3	419	0	712	136	1	172	309	188	1	107	2	467	6	106	877	0	1898
5	55	神岡　改夫	佐久間　健	レガシィ	0	183	7	104	11	413	12	730	137	5	169	311	190	0	106	0	460	1	110	867	0	1908
6	59	加勢　裕二	林　哲	ギャラン	0	189	3	108	5	423	4	732	139	0	175	314	188	4	106	2	470	1	107	878	0	1924
7	46	大庭　誠介	小田切順之	ギャラン	1	185	16	110	2	423	0	737	139	2	172	313	195	0	107	1	466	4	109	882	0	1932
8	58	石田　正史	澤田　茂	セリカ	0	191	4	108	4	420	3	730	138	3	183	324	191	1	114	2	452	4	107	881	0	1935
9	41	田中　伸幸	近添　幸司	レガシィ	1	188	2	108	4	420	0	723	140	2	169	311	190	5	109	11	470	9	108	902	0	1936
10	45	杉本　善紀	西村　末吉	レガシィ	1	194	1	111	4	432	5	749	144	2	179	325	198	0	108	1	472	1	114	894	0	1968
11	56	山口　修	松尾　博成	パルサー	1	193	4	107	6	424	4	739	141	2	177	320	193	3	128	3	477	2	110	916	0	1975
12	48	石田　雅之	高杉　哲也	セリカ	1	195	0	112	9	429	8	754	142	5	184	331	197	1	110	6	476	5	110	905	0	1990
13	42	大西　康弘	山口　勉	ランサー	1	194	4	110	6	433	11	759	143	3	172	318	196	5	110	8	481	7	110	917	0	1994
14	47	島田　晴吾	高間　勇二	パルサー	4	190	18	111	0	456	1	780	138	2	175	315	198	2	111	3	480	0	108	902	0	1997
15	39	片岡　良宏	溝　良弘	サニー	1	197	17	113	7	437	10	782	145	2	175	322	195	3	111	4	487	9	112	921	0	2025
16	36	山田　英四	小田桐　雄	レガシィ	1	198	8	114	11	452	13	797	146	2	179	327	199	2	113	3	491	2	110	920	0	2044
17	38	佐々木伸之	中谷　篤	パルサー	1	191	0	109	0	434	1	736	142	0	173	315	195	0	109	2	482	2	110	900	20	2671
	34	池田　亨	田川　哲朗	ギャラン																					14cp	コースアウト
	32	景山　陽彦	佐藤　文昭	ギャラン	1	184	4	107	11	422	3	732	137	1	172	310	185	1	104	6	463	10			25cp	コースアウト
	30	澤田　重信	松本　充徳	レガシィ	1	189	2	109	9	433	23	766	140	1	186	327									21cp	サスペンション
	40	岡崎　恵一	森　哲也	パルサー	2	193	4	112	10	432	9	764	144	3	177	324									16cp	コースアウト
	43	大嶋　治夫	小井上泰三	ギャラン	0	189	4	110	0	429	4	736	142	2	175	319									18cp	ミッション
	44	藤田　哲也	田口　雅生	ギャラン																					14cp	コースアウト
	49	高崎　正博	清田　博章	パルサー	0	191	5	109	2	430	1	738	143	1	177	321									第1ステージスタート前	エンジン
	51	前嶋　光男	小野田　樹	レガシィ																					14cp	電気系
	52	田口盛一郎	坂下　勝	ギャラン																						不出走
	99	桜井　幸彦	大溝　敏夫	ギャラン																					14cp	コースアウト

B class

1	33	坂　昭彦	草加　浩平	ジェミニ	0	198	1	118	1	441	0	759	148	1	175	324	202	0	117	0	492	1	117	929	0	2012
2	30	奴田原文雄	中山　守朗	ミラージュ	1	194	5	115	5	444	2	766	148	3	179	330	203	1	116	1	498	7	118	939	0	2035
3	23	新井　敏弘	中田　省吾	ジェミニ	1	204	4	119	13	451	2	794	152	1	177	330	203	3	117	6	502	2	116	949	0	2073
4	26	鎌田　豊	長谷川好洋	ミラージュ	0	201	5	119	10	456	2	793	151	0	182	333	206	1	116	3	508	1	116	951	0	2077
5	24	三上　弘光	大森　信治	ミラージュ	1	202	6	122	5	457	2	795	150	5	181	336	206	4	117	1	507	3	118	956	0	2087
6	22	木村　謙治	塩沢　香	ミラージュ	0	203	3	121	5	456	2	790	155	1	181	337	211	2	116	0	511	1	120	961	0	2088
7	29	鈴木　徳行	石田　勝信	カローラ	0	202	6	120	8	459	0	795	151	0	180	331	207	28	116	11	510	5	119	996	0	2122
8	18	鈴木　政昭	金子　雄二	カローラ	1	205	5	122	3	465	10	809	154	5	187	346	204	1	119	6	514	4	120	968	0	2123
9	25	秋間　忠之	辺見　竹男	カローラ	1	208	3	120	12	464	2	810	154	3	182	339	209	1	117	1	528	1	119	975	0	2125
10	15	佐野　正典	古田島　誠	ジェミニ	1	206	11	124	8	462	10	822	156	1	186	343	203	3	119	7	521	3	121	977	0	2142
11	14	関　竜夫	木本　圭一	ミラージュ	0	204	4	124	13	458	13	816	155	6	190	351	206	8	119	6	527	14	122	1002	0	2169
12	16	宮川　陵二	野村　康明	ミラージュ	3	207	4	117	10	461	9	811	152	6	188	346	209	1	117	5	577	3	117	1029	0	2186
13	28	若槻幸治郎	松本　浩一	マーチR	1	203	7	127	10	451	4	803	155	2	186	343	209	4	120	0	508	2	121	964	300	2410
14	21	茅根　秀紀	馬澤　裕之	シビック	5	211	57	121	7	469	28	898	154	1	190	345	214	57	119	17	514	16	119	1056	600	2899
	13	高橋　功	山野　博文	ミラージュ																					2cp	コースアウト
	35	川瀬　徳幸	太田	ジェミニ	0	214	6	126	14	481	14	855	155	3	196	354									第1ステージスタート	サスペンション
	37	永瀬　浩一	高橋　昭彦	ミラージュ	1	213	4	127	8	476	4	833	159	4	196	359									第1ステージスタート	サスペンション
	10	田口　幸宏	吉田　和広	マーチR	0	201	3	121	8	454	1	788	150	2	184	336									16cp	コースアウト
	20	山岸　雅人	三村賀津雄	マーチR																					14cp	コースアウト
	50	原田　真	谷口　隆	ジェミニ																					14cp	サスペンション
	52	小西　輝男	辻井　利宏	ジェミニ	1	202	6	124	6	449	0	788	151	1	180	332	208	3	118	1	534	0	117		Fcp	サスペンション

A class

1	11	堀田　憲幸	秋田　憲吾	ミラ	2	208	7	120	8	452	1	798	154	6	191	351	208	2	117	0	500	8	116	951	0	2100
2	9	西浦　徹夫	重田　満彦	ミラ	0	212	6	120	12	446	1	797	155	1	188	344	214	0	121	2	498	10	120	965	0	2106
3	7	船越　正宏	井上　裕之	アルト	0	212	1	122	9	453	6	803	155	3	192	350	214	0	123	4	508	6	123	978	0	2131
4	12	粟津原　豊	川副　謙	アルト	0	211	3	124	4	464	2	808	158	2	185	345	205	4	119	9	508	15	122	982	0	2135
5	3	野村　聡	高山浩一郎	ミラ	0	212	7	127	7	464	8	825	161	4	189	354	212	2	125	5	519	2	139	1004	0	2183
6	6	村上　忠則	葛野千鶴子	アルト	1	217	6	127	9	473	5	838	161	3	198	362	221	9	125	2	530	7	126	1020	0	2220
7	1	伊藤　高明	河地　英樹	レックス	1	215	6	132	9	488	2	853	168	1	201	370	222	5	129	1	538	0	129	1024	0	2247
8	4	小林　勝美	永洞　直大	ミラ	0	226	3	131	4	478	9	851	167	3	201	371	227	8	129	4	538	1	129	1036	0	2258
9	2	斉藤　牧	榊　豊	アルト	4	229	21	138	10	494	7	903	176	2	208	386	231	8	135	1	548	6	134	1063	0	2352
	5	鳥羽　正文	星野　元	ヴィヴィオ	1	210	4	129	13	462	6	825	163	3	187	353	216	1							23cp	ブレーキ
	8	守屋　教昭	守屋　重美	ヴィヴィオ																					17cp	エンジン
	19	岡本　忠雄	黒田　正彦	ミラ	1	212	6	121	10	457	0	807	154	2	190	346									16cp	コースアウト

今回、ラリークルー以外手を下せないサービスもあった。写真の新井はB-3位

2人のこの差は大きいと言わざるを得ないが、今回のこの状況が今後の展開にどのような影響をもたらすかシリーズの行方は興味あるものになってきた。

Bクラスは事実上、地元北海道の坂昭彦ジェミニと奴田原文雄ミラージュの一騎討ちとなった。しかし、坂は9本のSSのうち5本でベストタイムを叩き出し、3つのステージすべてを制覇。執拗に食い下がる奴田原を寄せつけず、今季初優勝を獲得した。

Aクラスは西浦徹夫と堀田憲幸らのミラ勢の躍進で幕を上げた。一方、アルト勢も、船越と序盤のマシントラブルで出遅れた粟津原が後半に健闘し、岡本と同タイムで3人が3番手に並ぶなど、やや混戦模様。しかし、最終ステージでベテランの堀田がスパートをかけて西浦を逆転。今季3勝目を獲得した。

Vol.4

Aへのいざない'92

SUZUKA SUPER TOURING CAR 500km RACE

全日本ツーリングカー選手権第4戦 7月4日〜5日／鈴鹿サーキット

"サバイバル戦"での4位入賞

贅沢にも現地テストを2日間にわたって敢行したり、新兵器「シビック・サイズ」のタイヤが遂に完成したり、去年3位とゲンのいい鈴鹿に照準を合わせて我がチームは準備万端で挑んだ。結果は今季最高位の4位入賞。しかし、それは万端の準備や新兵器がもたらしたものでなく、気まぐれ天気との戦いだった

Photos/Hiroshige Satta

異例の事前テストを敢行

菅生の第3戦から1ヵ月以上のインターバルをおいて、第4戦の鈴鹿である。この間、我がチームとしては異例のテストを、5月に鈴鹿で2日間（も！）行った。ピンポーンで資金がなくて、とボヤいている割りにはヤルこととはヤッているように見えるが、これもメンテナンスをお願いしているエーワンが鈴鹿にあって、私が鈴鹿まで出向けば経費が格安で済むということと、ダンロップの専有時間が利用できて、タイヤテストにジックリと取り組めるというメリットが重なったからヤル気になってしまっただけで、けっこうキツイ出費であることには変わりはない。

しかし決断の甲斐あって、このテストで得られた収穫は費用対効果抜群だった。シーズン当初からダンロップが約束してくれていた新しいサイズのタイヤのためのデータ収拾がほぼ満足に行えた。以前から何回か書いているが、グループAの3クラスの前輪というのは極めてシビアな条件を課せられた上でグリップと耐久性とを同時に要求される。それに対応するために、各タイヤメーカーはできるだけ大きいサイズ、つまりフェンダーに収まる限界でタイヤのサイズを決めているのだが、鈴鹿の本番からダンロップも「シビック・サイズ」のタイヤを提供してくれることになった。新スペックのタイヤは、残念ながらテストには間に合わなかったが、テストでのデータをもとに鈴鹿の本番には用意できるということで、楽しみに本番を待った。ちなみにテストでのタイムは、本番タイヤで2分27〜28秒台、QFで26秒台と好調であった。

もうひとつのテストの収穫は、鈴鹿のパートナーとして招待した平岡　功クンに事前に我がシビックに乗ってもらい、彼を確認できたことだ。平岡クンは1965年生まれの26歳で、モータースポーツに入って今年で5年目。ジムカーナからのスタートだった。この時のライバルがF3で活躍中の田中哲也。「お互いプロを目指して、彼はFJ1600へ、ボクはシビックレースに進んだ」と言う。「だから彼にはぜひとも成功して欲しい」のだそうだ。昨年の平岡クンはシビック・インターカップに全戦出場してシリーズ3位、F1の前座での優勝が光っている。

平岡クンはどちらかといえば器用なドライバーで、なんでもすぐに乗りこなしてしまうタイプのようだ。彼自身、ハンドルやブレーキが重いとか書いているが、そんなことはたいした問題ではなかったようで、すんなりと私と変わらないタイムまで来ている。多少タイムはばらつき加減だが、ある程度乗り慣れれば問題はないだろう。

期待に応えてくれた新タイヤ

レースウィークはいつもどおりに木曜日から始まった。新しいタイヤとのご対面だ。超特急で造られたタイヤらしく、ブランド名をはじめ一切の浮き彫り表示が無くて、なんとなく不気味な雰囲気をたたえている。

新サイズのタイヤは期待に応えて、なかなかの性能を発揮してくれた。タイヤの性格としてはサイズ同様ひとまわりキャパシティが広がった感じで、例えばハンドル操作に対する初期反応をドライバーが正確に感じ難いという傾向が少し強くなったが、その代わりに特に大舵角時のトラクションが確実に向上しているのが嬉しい。この美味しいところをうまく使い切って走れれば、昨年以上の戦闘力を、開発4戦目にして早くも確保できたことになる。というのは、ウチのコンスタントラップが29秒台。トップクラスでも28秒コンスタントがいいところだから、うちのチームが去年走っていた3クラスの中団あたりまでに顔を出せる計算になる。

また、平岡クンの走りに敢えて注文をつけるとしたら、この企画でほとんどのドライバーに言っているのと同じ「クルマは急に曲がらない」である。程度問題としては平岡クンはかなり軽傷なのだが、ラップタイムがいまひとつ落ちつかない原因はこの辺にあるのだろう。クルマはハンドルで曲がるもので、リヤタイヤで曲がるフォークリフト的なコーナリング・イメージを持ってはいけないということを、しつこいようだが書いておく。

予選は平岡クンの頑張りで

予選のタイヤは、本番用を1セットと予選用2セットを用意した。予選用は平岡クンと私とで1セットずつである。私がまず本番用でウォームアップ、2分29秒2をマークしてピットイン、QFを履く。テストでは本番タイヤの1・5秒アップが確認されているので、目標は27秒台突入だったのだが、スローカーにひっかかって私は失敗してしまった。このところQF病が治ってきていて、その証明のためにもタイムを出しておきたかったのだが……。タイムは2分28秒924だった。

あとは平岡クンのガンバリに期待するだけだ。本人はプレッシャーがかかっていたようなことを言っていたが、激戦の鈴鹿シビックレースの修羅場をくぐり抜けてきた度胸で挑み、見事に28秒174をたたき出した。これもデグナーでひっかかってのタイムだというから、27秒台には確実に入れただろう。結局予選は平岡クンのタイムでクラス11番手。このタイムは去年の予選タイムより0・52秒も速いのだが、結果的にポジションは定位置の感を否めない。まあ、去年もこんな所からスタートして表彰台まで這い上がったんだから、我がチームとしては500kmレースに潜むハプニングと、それをツキに変えるネバリの走りとで、とにかく本番勝負である。

久々に満足のレースができた

前座のシビックレースの頃に雨が本格的に降り出した。このシビックレースには平岡クンがダブルエントリーしている。ここで私は平岡クンを先に行かせることに決めた。ドライ・タイヤを履いたN1シビックで格闘してきた平岡クンにとって、レインタイヤを履いたグループAシビックはものすごく乗りやすいはずで、そのラクチンなシビックで序盤を

雨で息を吹き返したレインタイヤのV.ロッソ選手に追われるカットスリックの私。このバトル、結構緊迫してた

確実にこなしてもらおうという作戦だ。

グリッドに着く頃は雨も上がり、ほとんど全車がスリックを履いて整列した。ところがスタート10分前からいきなり雨足が強くなり、急きょレインタイヤに履き替えスタート。レースは完全なウェットコンディションで始まった。「とにかく最初はゆっくり行きますから」を連呼していた平岡クンは予選と同じ11番手でレースを始めた。タイムは47秒前後。悪くないペースだ。前を行くカワショー・レビンを1コーナーでパスし、ここから追い上げ――というところからいきなりペースが落ちはじめ、今度は抜かれる一方になる。無線では「アンダーが強くて」という絶叫が入ってくるが、もしピットに入れてタイヤを交換するにしても、同じものしか用意できないので結局は同じハンドリングに戻ってしまう。判断としては、50秒前後まで落ちたタイムに目をつぶって「そのまま行け」であった。

20周を過ぎたあたりから、雨足は弱まり微妙な路面状況になってきた。ここでマネージャーの山本クンがポツリと「他と同じことやってても、これ以上のポジションは望めませんよ」と一言。この一言がきっかけになって、アンダーに苦しむ平岡クンを予定より早くピットに入れて、私がカットスリックでひと勝負かけることが決まった。

まずは路面の様子を見ながら1周した。エンジンが重い。平岡クンのタイムが伸び悩んだのはこれが原因か……と思ったらサイドブレーキが引いてあった。サイドを戻して全開でペースを上げる。カットスリックで十分に行けるコンディションだ。タイムは一気に45秒台に上がり、その後路面が乾くに従い41秒台に突入した。いきなり無線が飛び込んできて「タイヤが心配なので、濡れた路面を走ってください」という。確かにライン上はほとんど渇きかけてきてはいるが、このままのタイヤで完走するつもりだったので、少しタイヤをかばって走ると同時に、ストレートでは水たまりを選んでの走行だった。

55周目あたりから雨が強く降り出した。レインタイヤで走るV・ロッソ選手のレビンをパスし、少しずつ引き離し始めたのに雨足が強くなるにしたがって追いつかれ、追い抜かれてしまう。「レインに履き替えますか」と無線が入るが、せっかくカットスリックという対応範囲の広いタイヤをチョイスしたのに、ここで履き替えては意味がないってものだ。だから答えは「ガンバリまーす」である。

さすがにあと10周あたりになってストレートでハイドロプレーニングを起こしてホイールスピンし出したり、1コーナーに200m看板から前輪がロックしたまま進入し始めた時は、さすがに危険を感じてピットインも考えたが、5秒タイムを落としてもこのまま走り切ったほうが得策と考えて、無理を承知で大雨の中を走った。これが良かったのか、自滅するライバル達を尻目に我がシビックは4位まで這い上がることに成功した。精神的にはどっと疲れて、チェッカーの頃はヘロヘロだったが、久々にレースらしいレースができたことで、私自身はもちろんチーム全体のムードが盛り上がったことが嬉しかった。

最後は私のレースの話ばかりになってしまった。本番こそタイヤが合わないで苦しいレースをした平岡クンだが、彼のドライバーとしての力量は文句なしのレベルまで来ていると思う。あとは平岡　功ならではのドライバーとしてのキャラクターだ。ライバルの田中哲也が今、少しずつ身につけてきている部分なのだが、そこのところを平岡クンが勉強中なのも話を聞いていてよくわかった。

いつもダに登場するバンドー商会との遺恨試合だが、今回はバンドー・レビンがミッショントラブルでくたばって、ウチの勝ち。今季2勝2敗の五分にもちこんで、後半戦に勝負はもつれ込んだのでありました。

天候とタイヤのマッチングが悪く鎮圧なアンダーステアに悩まされる平岡クンと手負いの獲物に襲いかかるように背後を狙うカワショー・レビン。この直後パスされ盛り出しの11位に

今回のグループAドライブは自分の走りをもう一度見直すための良いチャンスになった

チャレンジャー　平岡　功

5月下旬の鈴鹿F3000レース。前座のシビック・レースが決勝を迎える時、三好編集長が私のところにやって来て、「平岡クン、今度の鈴鹿のグループAレースで一緒に乗ってもらうから」と声をかけて下さった。それを聞いた瞬間、私は「ヤッター」と思った。

通常ならば、レースウィークの木曜日からサーキット入りし、マシンに乗り始めるところだが、今回は三好さんに「事前のタイヤテストが鈴鹿で2日間あるので、1日だけでも来てくれないか」と言われた。本当は2日ともテストに参加したかったのだが、仕事の都合上、参加できたのは1日だけとなった。

テスト当日は、まず三好さんがマシンに乗り、そして、私が乗る番となった。

やや緊張しながらシートに着き、三好さんから「クルマに慣れるように」とのアドバイスを聞いて、スタートしようとしたが、イグニッションキーがない！　ここでグループAマシンであることを痛感する。そして、ギヤをローに入れてスタートしようと思ったらエンスト。「あー恥ずかしいと」と思っているうちにも、1コーナーが迫ってきた。ステアリングが重い。それにブレーキも重い。ここでも改めてグループAを痛感した。

この日初めてドライブしたグループAシビックの印象としては、エンジンパワーはある反面、タイヤはプアな感じを受けた。タイヤがスリックだと思っていても、これがなかなか曲がってくれない。N1の方が素直に曲がってくれるような気がした。ただし、タイヤの縦方向のトラクションはN1とは比べものにならないものがあり、これをうまく使うのがグループAの乗り方かな？　と思った。

この日の午後の走行では、初めてQFタイヤを体験することになった。まず、決勝用で5周ほど走行し、QFにタイヤ交換。スタート時にメカニックの方から「1周目はゆっくりとタイヤを傷めずに、次の周から2周連続で走れ」との指示を受ける。私としては、気分は「F1の予選」を頭に浮かべてタイムアタックを行う。初めて履いたQFタイヤの印象は、ひとことで言うとハンドリングは悪く、アクセルでデフを効かせながら曲がる、といった感じだった。タイム的には決勝用タイヤで走った午前中とあまり変わらず、いまひとつQFタイヤのおいしい所を使って走っていないと反省し、テスト走行は終わった。

レースウィークは、7月2日の木曜日から期待と不安が入り交じった気持ちでサーキット入り。この日はテストの時とは外径の違うタイヤのテストをした。私はこのニュータイヤの感触をつかみながらの走行を行ったが、以前のタイプに比べ外径が大きくなったためなのか、エンジン回転数がよりいっそうコースにマッチするようになっているようだ。

この日の午後は、三好さんから「コンスタントペースで走るように」との指示を受けて走り始める。自分では一定のリズムで走っているつもりでいたが、ちょっとしたシフトミスなどでも、ぐっとタイムが落ち込むということが走行後に分かった。

金曜日の公開練習日は、ガス満タン＋フロントタイヤ新品という完璧な"決勝レプリカ"で走行を行った。初めはかなりオーバーステアが強く、それを無線でピットに報告すると、「初めだけだから、様子を見ながら連続で走れ」との指示。私も冷静になって考えて「それもそうだ」と納得し走り続けると、その言葉どおり、オーバーが強かったのは初めの3周ほどだけで、その後はまったく問題なかった。そして、タイムも三好さんと同じぐらいのものを出すことができた。

土曜日の予選では、1回目にQFタイヤでまず三好さんがアタックに入る。しかし、アタック中に引っ掛かり失敗したようだった。さあ私の番がやって来た。三好さんが失敗したため、皆の期待が私に集まっていることをビンビンに感じながらのアタックとなった。

1コーナー、S字とまずまずの手応えを感じながら、デグナーへ向かった。すると、前に2台のマシンがスローダウンしている。思わずアクセルを戻してしまった。悔しー。だが、めげずに後をまとめて走行終了。タイムは2分28秒174でクラス11番手だった。

日曜の決勝日。今回、私はシビック・レースとのダブルエントリーだったので、グループAのウォームアップが終わるとすぐにシビックの決勝、それが終わると息を切らせながらグループAのドライバーズ・ミーティングに行った。この時になんと私がスターティングドライバーに抜擢されることになった。どうやら「今日の雨の状態はシビックの時に分かっているだろう」との理由からだった。

スタート前の20分間のフリー走行では、ウェットコンディションの中をスリックで走行したが、問題ないようなのでそのままグリッドに着いた。しかし、グリッドに着くと、一度止んだ雨がまた降り出してきた。そして、グリッドで急きょレインタイヤに交換した。

初めてのローリングスタートは無事成功し、2周目に前を走るM3をパス。その後は⑧KAWASHOレビンの後ろを3周ほど走ったが、1コーナーでその差が詰まっていたので、そこで勝負をかけることにした。一度は1コーナーで⑧をパスしたが、S字に入ったところで急にクルマがアンダーステアに変わってしまった。雨が降ったり止んだりの天候の中をレインタイヤで走っていたためなのか、そのことを無線でピットに報告すると、「このままのペースで走行できるのであれば、そのまま走って下さい」との指示だった。

他のクラスのマシンに抜かれるのは仕方ないにしても、同じクラスのシビックとカローラ2台に抜かれた時は、悔しさと自分の力のなさを痛感してしまった。その後、合計37周を走り切って、三好さんに交代する。

三好さんはフロントタイヤをカットスリックに交換し、順調に自分のペースを走り切って、クラス4位でチェッカーを受けた。私の前半のロスを三好さんがばん回してくれなかったら、この4位入賞はなかったと思い、感謝の気持ちで胸がいっぱいになった。

今回のレースを終えてみて、私はもう一度自分の走りを見直すべきと痛感し、今後のレースに臨むにあたってのいい勉強になりました。こんなチャンスを与えてくれた三好さんをはじめ、メカニック、スタッフの皆様、本当にありがとうございました。

プロフィール

1986　ジムカーナE地区にホンダCR-Xで出場。AIIクラス・ランキング6位
1988　鈴鹿フレッシュマン・シビック・クラスでレースデビュー
1989　鈴鹿フレッシュマン・シビック・クラスランキング8位
1990　鈴鹿フルコース・シビック・クラス、フレッシュマン・シビック・クラスに参戦
1991　シビック・インターカップに全戦出場ランキング3位

Photos/Hiroshige Satta

チーム国光体験レポート

鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース

Vol.3

鈴鹿サーキットでの「チーム国光」体験スタッフは、初めて女性の方にお願いした。応募した7レースの中でもっとも競争率の高かったのが、今回のこの鈴鹿。では、その高い倍率を勝ち抜いてスタッフに選ばれた黒澤サンのレポートをドーゾ！

黒澤裕子さん
26歳

私は、愛知県に住む26歳の新妻です。3年前に土屋圭市さんのレースを観て感動し、それからはレースの世界にのめり込んでしまいました。その時以来、土屋さんのビデオを買ってきては、主人に内緒で毎日のように観ています。そんな時は、何か"不倫"をしているような感覚で、私はひょっとしたら病気なんじゃないか？　とも思います。

とにかく私は、グループAが大大大好きで、土屋さんがとっても好きで、ドリドリして走っているのを見てれば、ごはんもいらないよー♡みたいな……。

昨年から今回の鈴鹿グループAレースは、とても楽しみにしていました。絶対に今年は、予選からサーキットに足を運ぶつもりで、前売り券をそろそろ買おうかな……と思っていた矢先に、R'onの「チーム国光体験スタッフ募集」の記事が目に飛び込んできたのです。もし私が選ばれるようなことがあったら、チケットはもちろん、高～いパドックパスも買わないで、ただでサーキットの中に入れる！　しかも、憧れの高橋国光＆土屋圭市両選手に特別な形でお会いできてしまう！　このような金と正月が一度に来たみたいな企画を逃す手はないと思い、さっそく応募しました。

でも、まさか自分が選ばれるなんて、全く考えていませんでしたので、参加決定の電話連絡を頂いた時には、自分が何を言っているのか分からなくなるほどに驚いてしまいました。そして、実際に参加決定の封書が届くまでは、なかなか信じられませんでした。

7月3日(金)。家にいてもどうも落ち着かないので、早めの昼食をとって鈴鹿へ向けて出発しました。そして、ホテルに行く前にサーキットに寄り、フリー走行を見ながら明日の今頃、私はあのピットの中にいるんだなぁ……などとニヤニヤしておりました。

約束の時間より早めにチェックインし、少しでもきれいにしなければと、シャワーを浴びお化粧もして、ドキドキしながら待つこと1時間。すると、トランスポーツの方から午後7時にフロントに集合との連絡が入り、とうとうこの瞬間がやって来たのです。「もう私、死んでもいい……」って感じですよ。目の前で"国さん"と"ドリドリ"が話してるんです。これだけで気を失いそうでしたが、夕食の際には、お酌までさせていただいて(OL時代は上司とのお酒の席は死ぬほど嫌いでしたが、このような席なら毎日でもOKですよ)、おふたりとも、とても優しくて良いお父さんとお兄さんという印象を受けました。

選手の"ギャップ"の大きさに戸惑う

7月4日(土)。スタッフの方とひと足早くサーキットへ行き、ドリンクの補充や車検等のお手伝いをさせていただきました(見学というのが正しいのかも知れませんが……)。パドック内に入るのは今回が初めてだったので、キョロキョロ、ウロウロ、完全にミーハー化してしまい、「写真でも撮って来たら」というスタッフの方のお言葉に甘えて、カメラを持ってピットを右往左往してしまいました。そんなことをしている間にも、午前中の予選が始まる時間になり、にわかにピットには緊張感が漂い始めました。

高橋・土屋両選手とも、レーシングスーツに着替えると「昨日のふたりはどこ行った の？」という感じで、ガラッと厳しい面もちに変身しました。しかし、お昼休みになると、また普通の人に戻っていて、当たり前のことかもしれませんが、そのギャップが大き過ぎて戸惑ってしまいました。

午後の予選では、午前中以上に空気が張り詰め、各チームの"駆け引き"というものを目の当たりに感じました。「チーム国光」は、予選4位という結果。明日の決勝が楽しみだなぁ……などと、呑気なことを考えていたのは、チームの中できっと私だけでしょう。

丸一日ピットの中にいて、とても強く思ったことは、メカニックの方々の慌ただしい動きです。まさにそれは、縁の下の力持ちという感じで、「大変」というひとことでは済まされるほど簡単なものではないですね。幸いにも「チーム国光」は、今回トラブルが無かったので(シートは壊れましたが)、メカニックさん達も普通に寝ることができたそうでしたが、他のチームでマシンに問題を抱えている人達は、徹夜で作業を続けなければいけないとのことでした。こんなに一生懸命働いて、リタイアなんて結果にでもなったら、悔しくてやり切れないでしょうね。そんなことが起きませんように……と祈りながら、ピットでの第1日目は終了しました。

ピットに入ってくるドライバーにドリンクを渡す仕事を担当した

国光選手は、本当に尊敬できる人

7月5日(日)。朝からパドック内は前日よりも緊張しているように感じられました。パスを持ったギャラリーや、カメラ小僧、キャンギャルなど、予選日に比べて人数が倍くらいになっていたように思います。選手の方々は、撮影やらサイン会やらでとても忙しく見えました。私も今日が最後だと思い、高橋・土屋両選手とタイサンSTP　GT-Rを心おきなくカメラに収めました。

また、オートポリスの体験スタッフの方が書かれていたように、高橋国光さんという方は、本当に人間的に尊敬できるドライバーでした。ファンの皆さんに囲まれて――中にはずうずうしく失礼な人もいるのですが――嫌な顔などひとつも見せないで、ニコニコと対応しているし、レースの直前などは、とても緊張すると思うのに、そんな時でも周りの人達の気持ちを考えてくれているのです。

決勝中に高橋選手から土屋選手にドライバー交代を行う時、私がドリンクを土屋選手に渡さなければいけなかったのですが、タイミングが分からなくてもたもたしていたら、クルマから降りたばかりの高橋選手がドリンクを交換してくれたのです。心から申し訳ないと思いすぐに謝りに行くと、高橋選手はニッコリと笑って逆に恐められてしまいました。

高橋・土屋両選手には、Tシャツにサインしてもらった！

土屋選手がいつも「高橋国光さんのような誰からも好かれる、息の長いレーシングドライバーになりたい」とおっしゃっていますが、その気持ちが本当によく分かりました。私も立場は違いますが、どんな状況でも優しくおおらかな心を持った、常にゆとりのある人間になりたいと思います。今回の一番の収穫は、高橋国光さんという素晴らしい方に出会えたことだと思っています。

そして、レースも中盤に入り、第2ドライバーの戦いが始まりました。私はハラハラドキドキしながら、「何事も起きませんように……土屋選手頑張れ～」と念仏のように唱えていました。3位をキープし、残り数周でタイヤ交換と聞き、「大丈夫かなぁ……」って感じで、もう半分泣いていました。

そして、無事に3位でチェッカーを受け、皆さん大喜び、私も大喜びで最高の気分でした。この日が来るまで「表彰台に登ってくれますように……」とずっと思っていて、実現してくれたので、もう感無量!!

高橋選手、土屋選手、本当にお疲れ様でした。残すはあと4戦。表彰台の一番高い所を目指して、いっぱいドリドリしながら、私のようなファンを楽しませ、そして感動させてください。いつまでも、おふたりのことを心から応援しています。

また、最後になりましたが、チーム国光のスタッフの皆様、邪魔ばかりしていた私でしたが、優しくしていただいて本当にありがとうございました。これからも、皆さんお体に気をつけてお仕事頑張って下さい。

今回の鈴鹿でも3位に入賞し、表彰台に。夢が実現したので本当に感無量!!

本物への信頼。

オートランダムがお届けします。

TRW sabelt

ウイリアムズ、ベネトン、フェラーリ。今年のF1グランプリを盛りあげているコンストラクター達だ。ラテンのスピリットであふれるこれらのチームのマシンのコクピットには、必らず〈サベルト〉が装着されている。シートベルトといえば〈サベルト〉。世界最速に挑戦するドライバー達から、その安全性と高品質が、高く評価されている。〈サベルト〉はフェラーリ等の純正パーツとしても有名。

ご注意　一部に〈サベルト〉の製品のみならず、パッケージまでコピーした模倣品・粗悪品が出まわっています。安全にかかわる重要なパーツですので、ご購入時に必ず保証書をご確認ください。

TRW SABELT Seat belt
"INDY 3inch" 5Point 5Mount ¥54,000

TRW SABELT Seat belt
"CLUB MAN B" 4Point 4Mount ¥21,000

TRW SABELT Seat belt
"TOP FORMULA C" 4Point 4Mount ¥44,000

personal

今シーズン、開幕から5連勝。いまF1でもっとも速く、最強を誇るウィリアムズ・ルノー・チーム。そのステアリングを供給しているのが〈パーソナル〉だ。〈パーソナル〉はイタリアのバレーゼに本拠を置くスポーツステアリングのトップメーカー。企画デザインから製造まで一貫して行なうスペシャリストである。F1では1984年から91年まで、チャンピオン車が使用。いまV9に向けて挑戦中。

NIKI LAUDA
MCLAREN PORSCHE

ALAIN PROST
MCLAREN PORSCHE

ALAIN PROST
MCLAREN PORSCHE

NELSON PIQUET
WILLIAMS HONDA

AYRTON SENNA
HONDA MARLBORO
MCLAREN

ALAIN PROST
HONDA MARLBORO
MCLAREN

AYRTON SENNA
HONDA MARLBORO
MCLAREN

AYRTON SENNA
HONDA MARLBORO
MCLAREN

PERSONAL Steering wheel
"SPRINT 3000" 36.5φ ¥43,000

PERSONAL Steering wheel
"SW-2" 36.5φ ¥43,000

PERSONAL Steering wheel
"SPRINT 4" 36.5φ ¥44,000

Sole Agent.

AUTO RANDOM

2-6-601 NANPEIDAI-CHO SHIBUYA-KU TOKYO Tel.03-3770-0671

暑中お見舞い企画、恒例夏のTシャツプレゼント

暑い夏、今年はこのTシャツでどやっ!!

今年も来たぞ、Tシャツあげちゃう
とにかく暑い今の時期、何枚あっても困らない
この際だからもらっちゃえっ!
遠慮なんかはいらないよ

PIAA㈱ ……5名

白黒お馴染みのPIAAカラーと、鮮やかなオーストラリアン・サファリロゴがいいじゃんね

パイオニア㈱ ……5名

アセリ大絶賛で導入されたカセーブルリ"ボ"、スペシャル版ギタリストがまでないこのんな

TEAM C-ONE SPORT ……10名

全体的ベリー、ゼリ/GT-FOUR/ビッグ&ベーワンのまね、このセ!カはいいじゃんね

㈱エンドレスアドバンス ……5名

このかしこまるお任せあれのエンドレス、T-シャツ全盛の日々、そこがまちいじゃんね

川崎重工㈱ ……1名

ボッシュ㈱ ……1名

ウィナーはこれを着ればボッシュがあ、みんな勝手ってこ、ボッシュ、ハイレベルの証!

日本特殊陶業㈱ ……2名

協同クレジットサービス㈱ ……5名

㈱ヨコモ ……5名

ヨコモ、この格安ってんよね、3年のハップ!ハデよね、これでガチの東京ガンじゃんね!

ミシュランオカモト販売㈱ ……5名

ジャックに乗ってしまったのもーいスタイルコ!ってまえね、これもシブかっていいじゃんね

高須クリニック ……10名

知られてやアンジェの、高須クリニック、目を引いて動く目のシャツ!!

日石モータースポーツ事業部
5名

カヤバエンジニアリング モータースポーツ本部
5名

各関係会社
各1名

B-ing
各7名

ティーズ様
5名

各様
5名

各ブリヂストン
5名

AXIS
各5名

ヤマハ・Y's Kafé
5名

トキコ様
6名

プロミス様
5名

検公警備保障様
各2名

東新化成品株式会社
5名
ゴルフのインディ500年優勝記念のTシャツだい。こんなのもっていいじゃんねッ

神奈川クリニック
5名
胸に輝くマークはカナクリぃ〜〜ちょいと寂しいが背中にはバーンだ。まあいいじゃんね

㈱タミヤ模型
5名
2つ星、レストランなりアのカッコが、模型の世界じゃトップブランドだからいいじゃんね

㈱スズキスポーツ
全7名
バイクスポーツに強い印象のあるチャンピオンのレーサー。いつかやってみたいレースだ

キグナス石油㈱
5名
F3000ではもうお馴染みさんのキグナス石油。他が色違いなのが、ウンウン、いいじゃんね

㈱ブリッツ
5名
ちょっと見るとシックな色使いなのに、実はハデなの。こういう意外さっていいじゃんね

㈱エスエスリミテッド
5名
世界の夜を照らし続けるシビエランプはシビアだぞーッと。トリコロールもいいじゃんね

㈱トラスト
5名
押しも押されぬ耐久スペシャリストのトラスト。色使いはやっぱりらしくていいじゃんね

富士電装㈱
5名
速さ下（なったけど、やっぱりこういうのってレースッ！シャツの基本よね。いいじゃん

日本電装㈱
5名
[illegible]

㈱ケンウッド
10名
[illegible]

㈱カワイスチール
5名
[illegible]

ペトロルブ・インターナショナル㈱
5名
[illegible]

日本オートポリス
5名

マルボロ
5名

東名自動車道
5名

㈱ゼクセル
5名

サントリー㈱
5名

HSPD
5名

㈱京石油㈱
5名

エス・エー・エス㈱
5名

㈱ホンダ・ダイレクトマーケティング
各2名

富士通テン㈱
5名

㈱アライヘルメット
5名

ジャックス
5名

カシオ計算機㈱
5名

日本グッドイヤー㈱
5名

これが大事！ 応募要項だったりする

さて、気に入ったTシャツが見つかった人は以下の要領で応募して。まずハガキに住所・氏名・年齢・職業を明記の上、欲しいTシャツの名前(必要な時には色)をはっきりと書いて 〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「Tシャツ欲しい」係まで。〆切は8月12日必着で。さあ急いで急いで。あっ応募券は必ず貼ってちょ。ガンガン応募を待ってるよーん

RACING ON 1号
夏のTシャツプレゼント
応 募 券

熱帯夜をぶっ飛ばせ

真夏のビール大作戦

暑い夜、寝苦しい夜。こんな時にやっぱりビールをグビッ
輝く太陽、寄せる波。こんな時だってやっぱりビールをグビッ
夏のサーキット、熱いデッドヒート。この時だってグビッ
とにかく、いつでもどこでも夏なんだからビールをグビグビ
で、どうせ飲むならレーシングビアをグビッ
だからこの企画。キミに代わってインプレッション
これを信じて間違いなし。この夏イチオシのビールはコレだ！

COORS

クアーズ

ストックカーで活躍。弟分のクアーズライトもある。弟はシルバーのパッケージで兄弟でキンとギン。別に双子のビールではない

フルーティな飲み口で オンナのコに大人気だい

飲む前から「ワタシこれ好き」だの「前から飲んでた」なんてみんな言いたい放題のクアーズ。結構、オンナのコに人気があった。「だって飲み味がフルーティなんだもん」だって。確かに飲んだ時、ノドごし、そしてあと味まで全然イヤミな味は残らない。スムーズ、フルーティなど誉め言葉しか出てこなかったクアーズ。興味を持って飲んでみても、絶対に損はしないビール。外国ビールじゃないみたい。

FOSTER'S

フォスター

ラバッツと見間違うほど良く似た青いパッケージ。今回唯一北米以外から登場のオージービア。オーストラリアGPの冠も務める

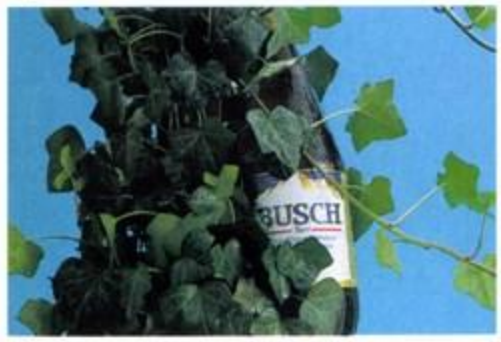
あと味がちょっとワイン ひと味違ってるのよね

「何これ、ラバッツ？」なんて意見がいきなり飛び交うほど、ラバッツに似てるフォスターだけど、中身は当然別物だった。あと味がちょっと発酵したお酒、たとえばワインとかね、そういう感じなのよ。だからビール好き！って人にはイマイチかもしれない。ただしオーストラリア一番のビールの名前は伊達じゃなく、ゲキまずくないのはさすがよね。海には似合わないが、街で飲むにはいいかもしれない。

BUSCH

ブッシュ

ウインストンカップの2軍的存在のブッシュ・グランナショナルの冠スポンサーを務める。文字パックの氷河（山脈？）が涼しげ



知らない人が多いけど アメリカンビアの典型なのよ

スポンサーしてるカテゴリーも渋いから、誰も知らなかったのがこのブッシュ。で、インプレッションで一番多かったのが「あーブリモに似てる」だったのよ。で、ブリモを知ってる人はそれを熱烈に。知らない人は、アメリカンビアの典型と思ってもらえば良い。つまり苦みは薄く、ノドごし最高で、しかし味があるって感じなのよ。ちなみに「これも甘くてフルーティな感じがするな」って意見もあった。

Photos/Hiroshige Satta

BUD LIGHT

バドライト

ライトビールの中でもっとも低いカロリーを誇るバドワイザーの弟分。ＩＭＳＡキャメルＧＴで昨年からジャガーをスポンサード

軽い、軽すぎるほど軽い しかしその軽さが魅力なんだい

パッケージは好き！　なんて言ったら「ミーハーじゃんね」と突っ込まれたバドライト。ただでさえ軽いバドのライトだから想像できたけど、やっぱりこれが軽いんだ。イェーイ！　良く言えば爽快で軽くてサッパリなんだけど、悪く言えば味なし、ただの炭酸ってことになるんだな。しかし、この軽さ捨て難い。海につれてくなら、バドライトしかないっと言いきってしまおう。絶対にピッタリだから試してね。

MILLER LITE

ミラー・ライト

全米のスポーツ選手に高い人気を誇る低カロリーのミラーのライト。ストックカーを舞台に活躍。レース関係者にもファンは多い

ライトビールで一番！ それでも意見は分かれてた

「パッケージがダサイ」などなど飲む前から散々な評判だったのが、このミラー・ライト。編集部の飲んべ精鋭たちの意見では「なんだか変わってる」「味はミラーの方が上」だとか、これまた散々だった。しかし「スパークリング・ワインみたいだね」って意見もあり、好みの分かれるところだ。ちなみに本誌デザイナーのＴは「アメリカではこればっかりでしたよ」とのこと。向こうで飲むにはイチバンか!?

STROH'S

ストロウズ

以前ラウシュレーシングのIMSA-GTO（現ＧＴＳ）のフォードをサポートしていたのが記憶に新しい。通ごのみの渋い存在

ワイルドなアメリカン そんなイメージを受け継ぐぜ

缶のデザインは渋くていいんだけど、なにせ飲み口が良くなかった。なんて言うか、後に残る味が凄くキツイのよ。これは全員の一致した意見で、もしも100人に飲ませたら、100人が100人そう言うに決まってるのよね。それくらいちょっとイヤなあと味がある！　せっかくここに登場してもらったからには、何か誉めようと思ったんだけど、これはちょっとね。あと味キツイのが好きな人は試してみ。

BUDWEISER

バドワイザー

キング・オブ・ビアがキャッチフレーズ。ストックカーやインディカーでスポンサー活動を行う他様々なスポーツイベントで活躍

やっぱりビールの王様 誰もがみんな知ってる味よ

今回のビール企画で一番困ったのがバドワイザーなんだ。なにせキング・オブ・ビアだけに、みんな飲んだことがある。だから飲んでも「あーバドはいいよね」とか「あーそうそう、この味この味」と手慣れた意見しか出てこなかった。でもあと味とか飲み口とかすべてを吟味するとだな、やっぱりビールの王様だったりするわけよ。しかも王様と言いながらも、全然気取ったトコがないのが魅力かな。

MILLER GENUINE DRAFT

ミラー・ジェニュイン・ドラフト

直訳すればミラーの本生。黒と金の色使いがエグい立って飲むのがお行儀のビール。レイハルのインディカーで見慣れたデザイン

立って飲むのがお行儀？ どう飲んでもオイシーじゃんね

ちなみに今回のインプレッションはオンナのコふたりを含む10人で行ったんだけど、全員が全員飲んべなわけではない。しかし、このミラーの純生は飲まなければ人にも飲みなれた人にも好評だった。飲みやすいっていうのがイチバンの理由みたいね。クセがないっていうかさ。とにかく誰にでも受けるビールなわけよ。ラベルはエグイのにね。なんでもサッポロ黒ラベルに似てるとか。大人になったらコレよね。

MOLSON

モルソン

地味なパッケージからは想像できないがハデにサポート活動を展開中のカナダビア。インディカー、そしてＦ１カナダＧＰの冠だ

まずい？　うまい？ 意見が真っぷたつに分かれた！

パッケージが地味だし、誰も聞いたことがないから「マズイんじゃないのかな〜」って誰もが思ってたモルソンだ。で、飲んでみたらこれが「クサイよ」「濃いよー」だのやっぱり散々な評判だったんだ。しかしカナダでモルソン漬けだった某は「いやーおいしいよう」って誉めるし、某デザイナーは「イチバンっすよ」と言いきる。これだけ意見の分かれたビールは今回唯一だ。まあ飲んでみてちょっ！

LABATT'S

ラバッツ

カナダのNo１ビアのラバッツ。ウイリアムズのサイドに貼られたロゴに見覚えのある人も多いはず。最近、Ｆ１パッケージも有り

やっぱりお隣さんだもの アメリカンビールにそっくり

飲んだ時に「おっなんだかアメリカのビールっぽいじゃん」と思ったのもしょうがないよね。だってアメリカの御近所さんのカナダのビールなんだもん。スムーズな飲み口は、ウンっ、アメリカのビールに通じる。でも、そんなスムーズさの中にも苦みがちょっとあるって意見もあった。で、味とか以外に注目して欲しいのは、やっぱりマンセルのイラストがバビュって入った缶デザインでしょう。こりゃ買いだ。

MILLER HIGH LIFE

ミラー・ハイライフ

ゴールドパッケージと中身の色がぴったりマッチ。'89年デイトナを制したバスビー・ポルシェがこの色で鮮烈だった。表紙に登場

ビールだって人間だって カッコだけじゃダメなのよね〜

パッケージのカッコ良さでは他のビールの一歩も二歩も先を行ってたのがミラーのハイライフ。カッコいいでしょ、飾っておきたくなるでしょ。しかしだな、これが飲むとなるとイマイチなんだわ。曰く「はっきりしない」「カッコだけ」「炭酸が抜けてるんじゃないの」なんて酷評の嵐。確かにウーン…な味なのよ。カッコだけで選ぶと後悔すること確実。裏返せば、飾るだけなら最高ってことよね。

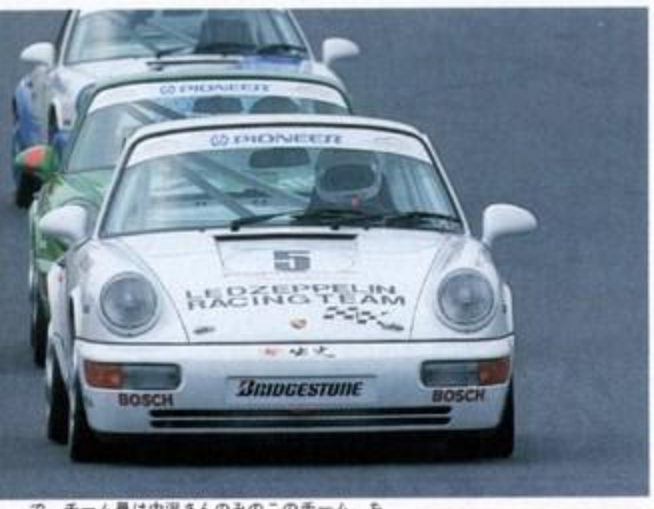
ここを見て飲みたくなったキミは、THE BEER HOUSE（東京都大田区西馬込2-2-1 都営浅草線西馬込駅そば）まで。世界のビールがキミを待っている。さあ、今夜も熱帯夜だ。うまいぞ〜

ッ
ス
ガ
ッ

フォーミュラ・ダブワン誕生。
FORMULA W-1

ポルシェ・カレラ・カップのパドックでこんなレーシングチームを見つけたぞ。その名も『レッド・ツェッペリン・レーシングチーム』と来たもんだ、っと。

なにそれ？　いーの、知らない人は知らないが、知ってる人は知ってる（この表現もいい加減に古い）んだから。しかしなんでこんなロックバンド（あーこれもいい加減古くさい表現）の名前を付けたんでしょ。ドライバーの中沢俊明さん（43）は「いまだに青春引きずってる」んだそーな。なんでも、20年位前からビートルでジムカーナに出てた時から付けてるチーム名。ホントはストーンズが好きなんだけど、他で使われてたからツェッペリンにしたんだって。いいじゃんね。俺も好き！



で、チーム員は中沢さんのみのこのチーム。ちなみに中沢さんは'87年のR'onに載ったことあるってさ。VWポカールのディメンジョンだって

ウーン、懐かしい、このステッカー。やっぱしいいじゃんね。なんだかこれっていいじゃんね。とにかくとにかくいいじゃんね。好き

いいじゃんねこういうのって好きなのがレースだけじゃ悲しいよ

ドドドーンでござい。ここまでやったなら、是非ともボンネットにあの4人のシンボルマークを入れて欲しい。私はボンゾが好きなの

世界中からニュース、トピックス、そしてよもやま話だい！

Photos/Hiroharu Sato, Racing on

SONAXのイベント開催だいSONAXクイーンによるボディワックスがけなんて良いのにね

FET極東が輸入代理店を務めるドイツのカーワックス「SONAX」のキャンペーン・イベントが鈴鹿サーキットで開催された。SONAXといえば、ゴーグル男がフロントガラスに縛りつけられて雨に打たれてるテレビCFが有名（でも見たことないや、ボク）。で、このイベントにもCFの「マン○・マン○」（ボだよ、ボ！）でお馴染みの鳥越礼&SONAXクイーンが登場。

で、このSONAXクイーンのオネーサン達は「テレビCFのマネは絶対にしないようにネ」と観客に釘を刺してたけど、うーん、こんな釘なら刺されてみたい。愛の五寸釘じゃーい！　どやっ？

こういうミニコンサートもやった。風船よりこのお姉さんを割ってみたいやね。バカッって。バカ？

で、風船割りゲームもあったのよ。見事に割ったらTシャツや帽子で、外れたらSONAXのサンプル。外れた方がクルマピーカピカ

まあ報告会はこういう雰囲気で行われたわけなのよ。それっぽいでしょ？

パワワワァ〜ンからクオオオオオオォォンンへ ロータリーから転身したマツダのル・マン報告会

マツダと言えばル・マン。ル・マンと言えばマツダ。で、マツダのル・マンと言えばだね、毎年恒例の帰朝報告会というのがある。今年も7月14日、赤坂プリンスで行われた。

出席したのは従野、寺田、バイドラーの3選手と大橋監督。大橋監督は「レシプロ初年度としてはまずまず。比較的準備期間が短かったが、長年のハード・ソフトの成果でしょう。まだロータリーから変わった第2次ル・マン・チャレンジになったばかり。これから頑張ります」だそーな。

序盤にトップを走ったバイドラーも出席。あの時は監督からペースを落とせ！って言われたとか言われないとか……どーなのバイちゃん

R'onザウルスJr、念願の初優勝！ でもはじゃないんだな

ついにやったじゃん。予選落ちかビリッケツか、はたまたガス欠かなどなど、情けないの限りを尽くして読者のみなさんの応援も空しく終わっていた、ウチのはのザウルスJrがついに優勝したんだよーん。声援ありがと！

だが、ちょっと待ってね。勝ったことは勝ったけど、乗ってたのははじゃないんだ。見事ザウルスJrを優勝に導いたのは、スポンサー様でもある5ZIGENの社長なのよ。ホントに何から何までですいませんねぇ。

で、マシンのポテンシャルは十分ってことが証明された今、次からのレースは言い訳できないよーん、はちゃん。ちゃんとやらにゃーね！ もうひとりの体じゃないんだから。ばんがるよーにね！

余裕の社長はスタート前にキャンギャルに手を出すのよ。ドリキンが注意しても、ほらまたまた…。ほにもこれくらい余裕が欲しいんだけど、今やったら怒られんのかな。ひとり身の時にやっとけばよかったのにね。大きなお世話よ！

見よこの雄姿を。やっぱりいつもとは違うよね。で、レースの詳しい内容はR'onチャレンジを見てちょっ！

ウシャーッ！ ダァーッ！ 次もオレに乗らせろー！ 勝ってやるぜー！ 是非お願い…

やった、エライ、さすが社長！ 賞金でおごってくれたらもっと良いのに。の時には…

TOPICS FROM A

これがPP祈願の笹だい。ピーピーのサーサーなんて言うとちょっとカッコ良いぞ。で、この大きさじゃ優勝祈願は無理でしょうって

笹の葉さーらさらあ。サンドロ、サァラサラァ 関係ないが七夕とタナボタは似てる。ありがちね…

7月といえば七夕ってわけで、ツーリングカー第4戦・鈴鹿じゃ、カルソニックのピットには「PP&優勝」の願いを込めた笹が飾られてた。で、PPは願いが通じたが、優勝はトラブルでX。優勝の願かけるには小さかったかな。

話は変わって、同じく鈴鹿。今回見事に初優勝のAXIA。実は金曜日にクラッシュして去年のクルマを引っ張りだしたAXIA。ドライバー名に苦労の跡が見えたりしてね。とにかく彦星！

銀色のガムテープでその場をしのぐ。まっ結果良ければ何でもいいわーねー

8月8日・9日、ぼくらの"熱"はピークに達する。

正ドライバー
高尾　英邦(豊橋技術科学大)
ジュニアレーシングカートをはじめ、たくさんの「ロード」を生かし、上位を狙います。ご期待ください。

サブドライバー
小畑　嘉宗(愛知学院大)
シルフィードの名称にふさわしくたくさんの応援をお願いします。

メカニック
山本　隆司(東北大)
[illegible]

サブドライバー
笹間　健史(大阪産業大)
無事故というのを舞台で走るチャンス。ドライバー達を続けて、100%の情熱と実力で挑んでいきたい。

マネージャー
泰地　香織(神戸芸術工科大)
レースは多くの人の情熱と努力の結晶。みんなと一緒に情熱を燃やし、感動の大会レースにしたいです。

マネージャー
高山　寿恵(奈良女子大)
大好きなレースに触れながら、大学で勉強している地球環境についても学べるんだから最高。がんばります。

メカニック
新名　祐三(大阪大)
大学の理論では学べない現場の熱気と、メンバーたちの熱意にあおられて、思い切りエキサイトしてます。

正ドライバー
藤原　靖久(日本大)
現在、様々なカテゴリーのレースに出場中。ソーラーカーでどこまで実力を発揮できるか。ワクワクしてます。

決戦は、もう目前。チームの闘志も沸騰寸前。選び抜かれた学生メンバーで、ミウラは鈴鹿に挑みます。

夢を持つ人に、どんどん集まって欲しい。そしてその夢を私たちと一緒に実現していって欲しい。三浦工業がそんな願いをこめて行った「ミウラ・ソーラーカー・チーム」の学生メンバー募集に、全国の大学から約200名もの学生諸君が応募してくれました。たくさんのご応募、ほんとうにありがとうございました。8月8日・9日はいよいよ「ソーラーカーレース鈴鹿'92」の決勝レース。残念ながら審査をパスされなかったみなさんのぶんまでがんばる8人の学生メンバーたちに、ぜひ注目と声援をお願いします。"熱"のリーディングカンパニー三浦がどこまでがんばるか。日頃のクリーンエネルギーの研究成果をどこまで発揮できるか。数え切れない夢と情熱と、地球環境の未来を賭けて、いま「ミウラ・ソーラーカー・チーム」の挑戦がスタートします。

ECO'S Z
MIURA SOLAR CAR TEAM

エコーズZ号の走りに乞うご期待!

予選8月7日/決勝8日・9日

ソーラーカーレース鈴鹿'92は、世界で初めて開催される国際格式のソーラーカーレース。内容は10時間の耐久。アメリカ、オーストラリアをはじめとする海外チーム、および日本の自動車メーカーのワークスチーム、約70台がエントリーを予定している。わがミウラ・ソーラーカー・チームのエコーズZ号は8月に鈴鹿をテスト走行。仕上がりは順調で、メンバーからは「かなりイケる」とのコメントも。上位入賞に向けてチーム全体のボルテージはますます高まっている。

東証1部上場　三浦工業株式会社　〒799-26 愛媛県松山市堀江町7番地　PHONE(0899)79-1111

EQUIPMENT

タイヤ・ウォーマー進化形

モータースポーツが妥協のない競争世界である限り、マシンをサポートするエクイップメントも常に開発・進化されていく。今回紹介するタイヤ・ウォーマーなどはその際たるものだろう。そもそもタイヤが冷えないように包むカバーから考案されたタイヤ・ウォーマーは、現在ではF1からN1、果ては2輪まで、現在のレーシングシーンにとって欠くことのできない存在となっている。

レーシング・タイヤが表面を発熱させてグリップを得ているということは、読者の方々ももう周知のことであろう。スリック・タイヤを例にとれば、タイヤ表面のコンパウンドを溶かして路面にすりつけグリップを得るというのがその簡単な原理だ。ゆえに、レース中のタイヤ表面の温度管理は常に厳しいものが要求される。一般にレーシングタイヤが適正にグリップ力を得られるのは、だいたい表面温度が100℃。その適正温度をタイヤ装着後すぐに発揮できるようにするため、タイヤ・ウォーマーは誕生した。F1の世界にこのシステムが登場したのは'86年のことだが、それまでは、ドライバー達は冷え切っているタイヤを温めるため、通常サーキットを数ラップ、ウォームアップランとしてこなさなければならなかった。タイヤ・ウォーマーは、当時オーバー1000馬力のエンジンを抱え、タイヤ交換が当然のごとく行われていたF1では相当のアドバンテージが得られる「必需品」となっていったのである。

だが、そのタイヤ・ウォーマーも、構造上タイヤのウォームアップ機としてはまだまだ発展途上にある。例えば発熱部分。従来品では生地の中にニクロム線を張り巡らす手法を採っていたので、ニクロム線に近い部分と遠い部分とではタイヤ表面温度にムラが生じてしまっていた。また通常の取り扱いを慎重にしないと中のニクロム線が断線を起こしてしまう危険性も高い。そこで、そのウィークポイントを克服すべく、2輪レースで著名な㈱RSタイチと繊維会社である帝人㈱が共同開発をしたのが今回紹介するRSタイチ・タイヤ・ウォーマーである。

このRSタイチ・タイヤ・ウォーマーは、発熱生地部分にテイジン®ソフテレック®という新素材を用い、革新的なウォーマー構造を実現した。このソフテレック®は通電性・発熱性のある繊維マイクロメタルファイバーとアラミド繊維を織り込み生地にしたもので、低電圧から一般電圧まで広い範囲での発熱が可能で、柔軟性に優れ、また湿気に対する電気抵抗変化がほとんどない。これを用いることにより、生地自体が発熱してタイヤ表面全体を均一に温め、また環境変化に強く取り扱い易いタイヤ・ウォーマーが完成した。また、生地内側には遠赤外線効果を持つセラミック・コーティングを施し加熱効率を上昇、加熱時間を従来品の3分の2に短縮。そして表生地には防・撥水処理を施した難燃素材を用い、悪天候でのピット外使用も可能という多くの利点を持つに至った。

このウォーマーは、すでに2輪用は市販され、4輪用も現在F1で試験的に投入、近日中には市販が開始されるという。

有力F1チームで試験的に投入されているRSタイヤ・タイヤ・ウォーマー。国内では近日中にグループA&N1用が発売。将来的にはF3用やF3000用も用意したいという

Photo/Hiroshige Satta 協力／㈱RSタイチ ☎0720-74-3268

sparco

次の主役を目指す
あなたのために・・・

International Brand

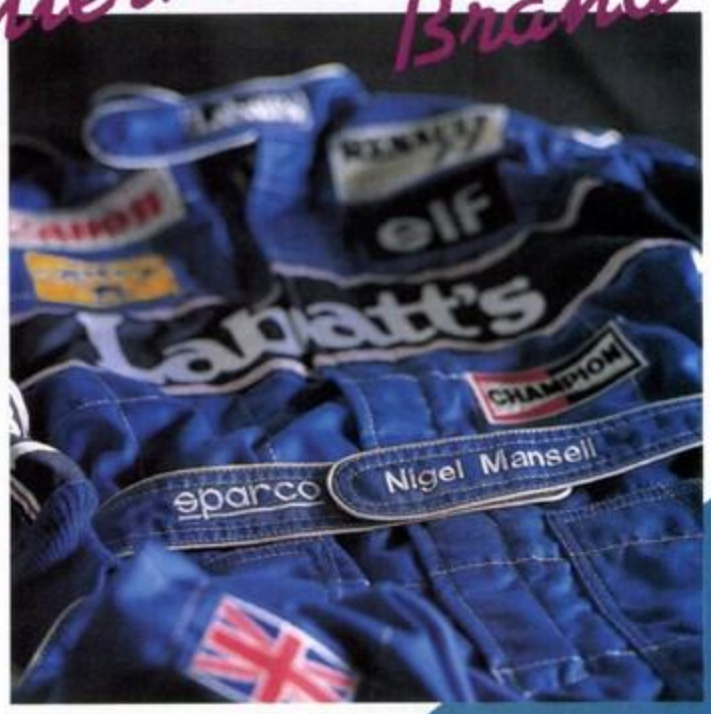
SPARCOII

デザイン、縫製、カラー、素材にいたるまで、妥協の許されないF1の世界で磨かれたノウハウを総導入した、スパルコの頂点にあるスーツです。

SPARCOII〈112〉
Nomex 2layer
PRICE:128,000yen

SPARCOII〈112S〉
Nomex 2layer
PRICE:129,800yen

SPARCOII〈112L〉
Nomex 2layer
PRICE:151,000yen



今から20年余り前、イタリアでツーリングカーレースに挑んでいたひとりの男のあくなき情熱から生まれ、今日、世界のモータースポーツシーンにおいて数々の栄光を彩る、スパルコレーシングウェア。その卓越した機能性と洗練されたデザインが、次の主役を目指すあなたのファイティングスピリットをサポートします。

SPONSOR

SIZE:46〜60
PRICE:151,000yen

GLOVES

●139PROFI
COLOR:ブルー、レッド、イエロー
マイアミブルー
SIZE:S.M.L
¥17,700

SHOES

●124-LONG
COLOR:ブルー、レッド
SIZE:24.5〜26.5cm
¥39,000

●125-MIRAGE
COLOR:レッド
SIZE:24.5〜26.5cm
¥40,000

●127-RACING
COLOR:ブルー、レッド
SIZE:24.5〜26.5cm
¥36,500

日本総輸入発売元
ELRO PRODUCTS
〒532 大阪市淀川区西中島4丁目13番24号
Phone.(06)305-4771 Fax.(06)300-1759

●記載価格には消費税は含まれておりません
●仕様等は予告なく変更することがあります ご了承下さい

'SPONSOR'

［レース・で・プロモーション］

星野一義と共に、スーパーシルエットに参戦してから11年目を迎えたカルソニック

モータースポーツに参戦して、今年で11年目を迎えたカルソニック。その戦績については後に譲るが、11年間連続してスポンサードしている企業は、そうは多くないだろう。それもそのはず、同社の場合はスポンサードと同時に、ラジエターをはじめとする製品開発のフィールドテストのために、積極的に技術供与をしているからだ。参戦カテゴリーであるグループA／CはもちろんF1／F3000／F3のトップチームにラジエターを供給し、研究を続けている。また、今シーズンからは童夢のF3000マシン・F103にミッションオイルクーラーを投入し、開発を行っている。

レースでの技術ノウハウは、例えばより小型軽量で、しかも豊富な風量をもったカーエアコンシステムの開発や、世界初のノコロック工法で造られたアルミ製ラジエター（融雪剤や塩分に強く、これまでの黄銅製ラジエターに比べ耐久年数で2～3倍、重量はほぼ60%、パイプ製排気マニホールドなどの新技術を生んでいる。また地球環境の改善という意味で、マフラーでは、'89年にメタル担体コンバーターの実用化に成功して、排ガス浄化性能を向上させただけでなく、小型化・軽量化とエンジン出力の向上も実現させている。そして、エアコンの冷媒としてのフロンについても、塩素基（Cl）を含まない代替フロン"R134a"の実用化も進んでいるという。

モータースポーツへの参戦は、こうした製品開発による同業他社との差別化を図る一方、イメージと知名度の向上、人材採用でのリクルーティング効果、また社内活性化にもつながっている。というのも同社は、5年前に「日本ラヂエーター」から現在の「カルソニック」に社名変更を行っているが、当時の就職を控えた学生にはまだまだ認知されえなかったという。社内的にも、積極的に若手技術者をサーキットに送り込み、彼らのアイデア発掘と発想のヒントに期待を掛けている。

「カルソニックのスポンサード　※抜粋」

'82年／星野一義をスポンサードし、スーパーシルエット・シリーズに参戦

'85年／国内耐久シリーズ参戦。「WEC in JAPAN」優勝。サファリ・ラリーはチーム優勝およびプライベート優勝

'89年／国内耐久とツーリングカー、ラリーの各シリーズ、ル・マン24時間レースに参戦。全日本ツーリングカー第2戦「ハイランド・グループA300kmレース」で総合優勝

'91年／国内耐久とツーリングカー、ラリーの各シリーズに参戦。国内耐久レースはニッサンR91CPでシリーズチャンピオンとなる。ツーリングカーシリーズは全戦ポールポジションを獲得するが、シリーズ2位

'92年／JSPC、全日本ツーリングカーの各シリーズに参戦。JSPCでは第2戦「全日本富士1000kmレース」で、ツーリングカーでは第3戦「SUGOグループA300kmレース」で優勝を飾る。

●

正式社名：カルソニック株式会社
所在地：東京都中野区南台5-24-15
設立：38年8月25日
資本金：93億8300万円（'92年3月末現在）
従業員数：5563名（'92年3月末現在）
事業内容：空調システム、熱交換器システム、排気系システムを中心とした各種自動車用部品（日産、富士重、マツダ、三菱に対するエアコン、ヒーター、ラジエター、マフラー、コンバーターなど）の総合システムメーカー

レーシングオン 9/15号No.127は 8月12日㈬発売です

次号予告…F1世界選手権第10戦 ドイツGP、全日本F3000選手権第6戦 菅生
スポーツカー世界選手権第4戦 ドニントン・パーク、世界ラリー選手権第8戦 アルゼンチン
全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第3戦 富士、インタビュー／土屋圭市 他

AD CONTENTS

表2見開き……日本たばこ産業㈱
P 4……㈱エスエスリミテッド
P 34……㈱ウイングス・コーポレイション・ジャパン
P 45……オートマック
P 51……モノリス
P 52……㈱日本モーターレーシングセンター
P 60～61……Do KARTING／
P 75……㈱極東
P 81……ペトロルブインターナショナル㈱
P 87……鈴鹿サーキットランド
P 90……川鉄商事㈱
P 95……ニッサンモータースポーツインターナショナル㈱
P105……㈱ミスタークラフト
P108……ASTUTE/堺レーシング/ナガオカート
P113……KART PLAZA ひらの
P115……ラマーレレーシングガレージ
P116～117……ALFA/KART DA RAGAZZA/クリスタルレーシング
ジェミニカート/JINA RACING/TAKARAZUKA KART FIELD
ハラダカートサービス/ぷるーと/PLAY MATE
プレストカート/マーメイドレーシング
P127……JT日長野支店
P129……オックスインターナショナル
P131……㈱ガレーヂ伊太利屋
P135……㈱ファミリーマート
P143……㈱オートランダム
P150～151……住友ゴム工業㈱(日本ダンロップ)
P154……三浦工業㈱
P156……㈱ヨーロプロダクト
P159……アコム㈱
P160……神奈川クリニック
P161……トヨタテクノクラフト㈱・TRD
表3見開き……㈱ブリヂストン
表4……三菱自動車工業㈱

●広告に関するお問合わせは☎03-5430-4441広告部まで

STAFF

CHIEF EDITOR ―― 三好 正己
EDITORIAL STAFF ―― 中島 敦
竹村 和敏
西崎 暢之
石原 洋道
青野 正則
木内 和彦
長谷川伸昭
皆越 和也
加藤 裕
CONTRIBUTING EDITORS ―― 西山 平夫
家村 浩明
STAFF PHOTOGRAPHERS ―― 吉田 研一
城田 浩重
小林 俊樹
佐藤 宏治
須藤 章一
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS ―― 二村 保
金子 博
澤田 賢志
ART DIRECTOR ―― 後藤 恵二
DESIGN STAFF ―― 佐藤 直樹
稲垣 聡
西山 剛由
吉岡 広樹
木村 祐一
丹野 弘城

FROM EDITORS

●ロスに行った。スタジアムトラックの取材でね。で、泊まったのが暴動のあったすぐそばで、そりゃあもうスリリングなのよ。ゴハン食べて「じゃビールでも買いましょうか」って行った酒屋が、これまた怖い。夜だから当然まわりは真っ暗。でもって黒人居住区ときたもんだ。かなりアブナイ雰囲気にビビリながら買ったバドライト。軽い飲みロとは裏腹に、命と引き換え覚悟で手にいれたヘビーなビールと今でも思ってる。そんなこと知ってか知らずか、お土産に渡した友達は、アッという間に4本空けちゃってんの。ちったー味わって飲めってーの。ホント怖かったんだからさ。(でも明るい太陽は最高よZAKI)

●会社からの帰り、道が空いているのをいいことに、気持ちいいペースでクルマを走らせていたら、水温計の針がだんだん上がってきた。まずいと思って、ちょっとペースを落としたけど、そのうちなんだか周りの景色が白っぽくなってきた。ン蒸か？ と思ったけど、よくよく見てみると、なんと自分のクルマのエンジンルームから白煙が出てるではないか！ 焦ってボンネットを開けてみると、ヒーターパイプが破れて、そこから冷却水が勢いよく吹き出している…。というわけで、パーツが届くまでは当分クルマに乗れなくなってしまった。悔しー。(K)

●なんかもうイヤになっちゃったから久々に東京脱出。ベケキューのケツひっぱたいて江ノ島に行ってみた。やっぱり海はいいもんだ。潮風に吹かれながら焼きハマにサザエの壺焼きを頬張らせていただくと、あー都会に帰りたくねえという気分にさせられる。でも、実際に住んだらこんなに東京に近くても、生活は不便なんだろうな。そう連想させたのが、ガソリン・スタンドにデカデカと掲げてあった「スウォッチ・クロノ&スクーバ予約受付中」の看板だった。ビエーッ、なんでGSでスウォッチ売ってるの!?(でも昨年型の限定モデルを定価で見つけられるのも、地方ならでは。オフでも物欲はいっこうに全開のオム)

●遅ればせながら、只今「ツイン・ピークス」にはまってます。でも、どーも考え切らないというか、納得できないというか、腑に落ちないまんま進んでいかない？ アレって。例えばさぁ、ジャン・ルノーの出現って物語上何の意味があるの？ ドナが出前に行った先のおばーちゃんと手品師の少年ってどこ行っちゃったの？ ウィンダム・アールはいいんだけど、ボブはどーしちゃったんだ!? ま、なんだかんだ言っても次は最終回の14巻・27話、全部気持ち良く解決されますよう―に……(ホントに解決されんのカナ。不安な、ゆた)

●N―耐久・T―の速報です。―～3クラスの大バトルで、総合優勝は㉜アルティアFGT―R、2位㊻P―AAプレリュード(2クラスV)、3位㊶レッツオ・シビック(3クラスV)、4位㊳KORG・GTO、5位⑧トランスグローバルM3、6位㊼FALKENシビックで、ここまでが同一周回でゴール！ 4クラスVは㊶ジャラーナ・カルタスでした。また筑波ナイターに12時間のエントリーは、少なめの69台になりそう。これで予備予選落ちはなし。詳しくは次号で！ (事側の意が大きいので朝6時には暑くて目が覚めてしまうこの頃。夏は苦手なミナコ)

●MINEのF3第7戦を終わってF3は約2ヵ月間のインターバルに入った。そのMINEで、土屋圭市選手が珍しく弱気な言葉をもらした。「36が何をやってもダメならない。やっぱりオレはフォーミュラは向いてないんだよ」と。今季ダメと言われているRT36に正面から立ち向かってきた土屋選手だが、ここ数戦は他の36ユーザーに遅れを取ることもしばしば。だが、これまでF3で随所に光るものを見せてくれた土屋選手だけに、まだまだF3でもあのアグレッシブな走りを見せて欲しいもの。多数の土屋ファンも同じ気持ちだと思うのだが…。ガンバレ、土屋!! (㊐)

●最近、編集部に入ったアルバイトのGO(正しくは剛毛の剛と書いてゴウと読む)は、仕事を頼めば迅速丁寧、どんなイヤな仕事も笑顔でこなしてくれる。礼儀正しく、目上の僕に逆らったことなど一度もない。先日カートに行った時もほとんど下僕のようによく働き、ダサいクラッシュをかました直後も心優しく介抱してくれた。かってこんなに有能なバイトがいたであろうか。いや、いまい(反語)。これは紛れもない事実であり、ほんの僅かな誇張もないことを、ワタクシかんのは、ここに誓うものであります。(本当に有能なGOはこの編集後記も3行目以降、すべて恥ずかし気もなく平気な顔で、僕の名を語って代わりに書いてくれました 本物のかんの)

●毎年子供向けの夏休み特別番組みたいなものをやってますが、今年TBSではなんと仮面ライダーをやってくれてるのよ！(関東ローカルの話でゴメンね)月～金の午後2時から1時間、豪華2本立て、あまりの懐かしさに昼食に入ったソバ屋で見入ってしまった。第1回目の「怪奇蜘蛛男」なんて涙モノ。しかも主題歌は子門真人じゃなく、まだ本郷猛が歌っている！ 当時20円でライダースナックを買い、カードだけ集めてスナックを捨てた悲い思い出を持つ方も多いことでしょう。(それにしても蜘蛛男からいきなりトカゲロンに飛ぶのはいただけない。間の怪人もすべて放送せよTBS！ 昔からテレビっ子 あられ)

"レーシングオン" 9/1 No.126
発行所：株式会社ニューズ出版
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
広告 PHONE 03-5430-4441 FACSIMILE 03-5430-4455
販売 PHONE 03-5430-4440 FACSIMILE 03-5430-4455
編集 PHONE 03-5430-4462 FACSIMILE 03-5430-4460
発行人：西ヶ谷治男 編集人：三好 正己
印刷：大日本印刷株式会社

「RACING ON」
9/1 1992 ISSUE №126/PUBLISHED 1 SEP.
PUBLISHED by "NEWS PUBLISHING Co., Inc."
2-4-7 MISHUKU, SETAGAYA-KU,
TOKYO 154 JAPAN
ADVERTISING PHONE 03-5430-4441 FACSIMILE 03-5430-4455
SALES PHONE 03-5430-4440 FACSIMILE 03-5430-4455
EDITORIAL PHONE 03-5430-4462 FACSIMILE 03-5430-4460
PUBLISHER-HARUO NISHIGAYA
EDITOR-MASAMI MIYOSHI
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

acom RACING TEAM

- DRIVER
  Mauro MARTINI
- CHASSIS: LOLA T92/50(J)
- ENGINE: MUGEN MF308
- TIRE: BRIDGESTONE
- TEAM OWNER
  Masaru IIJIMA
- PROJECT LEADER
  Mitsuo SATO
- PROJECT DIRECTOR
  Yoshiteru YOKOSAWA
- GENERAL DIRECTOR
  Motoyasu MORIWAKI
- TEAM DIRECTOR
  Yoshiyuki FUKUSHIMA
- ENGINEER
  Seiichi TOKIEDA
- CHIEF MECHANIC
  Keita TAGUCHI
- MECHANIC
  Osamu ISHIKAWA
  Yoshinari NABESAKA
  Noriyuki TAKAGI

ACTIVE COMMUNICATION

［熱い感動を
わかち合いたい］

アコム・レーシングチームは全日本F3000選手権に参戦中です。

キャッシング&レンタル
アコム
アコム株式会社本社
東京都千代田区富士見2-15-11

神奈川クリニックは
モータースポーツを応援しています。

泌尿器科・形成外科
KANAGAWA CLINIC

札幌市厚別区厚別中央1条6-493-39
千代田生命新札幌ビル3F
TEL.011-893-9880

仙台市青葉区五橋2-1-4
ダイユー五橋ビル3F
TEL.022-261-9391

埼玉県大宮市宮町2-17
パインズビル2F
TEL.048-648-3761

東京都豊島区池袋2-10-3
関ビル3F
TEL.03-5992-1315

船橋市印内町564-1
島田ビル4F
TEL.0474-35-7681

川崎市川崎区砂子1-2-4
コルトビル5F
TEL.044-245-2887

名古屋市中区丸の内3-15-3
サワコー丸の内ビル3F
TEL.052-953-1355

大阪市北区野崎町6-8
梅田天祥ビル7F
TEL.06-316-0208

福岡市中央区天神3-2-19
天神久保田ビル2F
TEL.092-732-9440

TRD Racing Spirit Alloy Wheel

Type F-T

走りのための贅を尽くし、
一切の妥協を排除したクオリティ。
このホイールの存在が、
走りの価値感を変えようとしている。

TRD Type F-T。トヨタ車専用に開発されたこの造形の全ては、レーシングテクノロジーの必然性から生まれた。効率よく荷重を安定させる60°に配置された精悍な6本スポークは、ハイレベルな強度を確保し、優れた冷却性をも兼ね備える。しかもリム、スポークともにフル鍛造。軽量高剛性が最高の信頼性を実現した。スポーティドライビング時、そのハードな走行に、トータルバランスで応える完成度の高さにこそ、このホイールに込められたトップフォーミュラ・テクノロジーが息づいている。

Type F-T

品番	サイズ	オフセット	P.C.D.	穴数	ハブ径	価格	主装着対象車
42610-SP001	15×6.5JJ	38	100	4	54	60,000	EP82, EL3※ EL41
42610-SP002	15×6.5JJ	33	100	4	54	60,000	AE82, AE92, AE101, AW11
42610-SP003	15×6.5JJ	33	100	5	54	60,000	ST162, ST182, ST185
42610-SP011	15×6.5JJ	35	114.3	5	60	60,000	SW20(F)
42610-SP012	15×7.5JJ	30	114.3	5	60	62,000	SW20(R)
42610-SP021	16×7JJ	34	114.3	5	60	68,000	SW20(F), JZA70
42610-SP022	16×7JJ	49	114.3	5	60	68,000	GX81, MA70, MZ21
42610-SP023	16×8JJ	49	114.3	5	60	70,000	UZZ31, UCF10
42610-SP024	16×8JJ	37	114.3	5	60	70,000	SW20(R), JZA70, UZZ31(R)

※カタログを用意しておりますので、住所・氏名・年齢を明記のうえ郵送もしくはFAXで下記TRDスポーツ1課へご請求いただくか、お近くの取扱い店へお問い合わせください。

Racing Development TRD

トヨタ テクノクラフト株式会社・TRD
〒222 横浜市港北区師岡町800 TEL.(045)543-5633 FAX.(045)544-2832

インを差す。

K-CARスポーツのために

K'GRID（ケイ グリッド）

新登場

BRIDGESTONE

攻めのグリップ

V'GRID

ブイ グリッド

勝負の行方はコーナーに棲んでいる。一瞬インがあく。ブレーキングを遅らせて、相手の懐めがけて攻め込む。縁石をかすめながらステアリングを切る…コンマ1秒を削り取るサーキットのセオリーがこのタイヤを生んだ。強力なグリップと限界での絶妙のコントロール。豊かなステアリングインフォメーション。軽やかに、鋭く、そして速く。インを差し、一歩前に出る。高性能の血統 V'GRID。

シートベルトをしめて、スピードをひかえめに。安全運転は三菱の願いです。

三菱自動車

4WDがスポーツを変えた。

'92MODEL GTO TWIN TURBO

スポーツカーは4WDでなければならない。このコンセプトに多くの人々がうなずいた。走る楽しさと安全性の両立。この課題に、三菱独自のオール・ホイール・コントロール理念に基づく高度な4WDで応えたGTO。ただパワーだけのスポーツカーから、雨や雪によるハードな路面でも安全にドライビングを楽しめるスポーツカーへ。この走りが、きっとこれからのスポーツカーの主流になっていく。スポーツを面白く刺激し続けるもの。その名はGTO。

GTOツインターボ(5MT) ●全長:4555mm 全幅:1840mm 全高:1285mm ●エンジン:V6 DOHC 24VALVEツインターボ・ツインインタークーラ ●総排気量:2972cc ●最高出力:280ps/6000rpm(エンジン出力表示はネット値) ●最大トルク:42.5kg-m/2500rpm ●機能装備:フルタイム4WD/4輪独立懸架(4IS)/4WS/4ABS/アクティブエアロシステム ●17"タイヤ&ホイール ●パワースライドシート ●新型CDオーディオ(オプション)など

お求めは、お近くの三菱ギャラン店・カープラザ店へ。

スーパー4WDスポーツ
GTO

RACING ON レーシングオン 91 SEPTEMBER 1992 No.126

雑誌29611-9/1 NEWs PUBLISHING CO.,INC. 1992 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社 T1029611090452

定価450円 (本体価格437円)