平成8年7月12日発行
第11巻第14号
昭和61年8月2日
第3種郵便物認可

衝撃発表! ルノー、97年限りでF1から撤退を決定

Racing on

レーシングオンは隔週金曜日発売

EKLY MAGAZINE

8・4 ITC岡山カウントダウン
WELCOME TO THE ITC WORLD! 日本開催まで待てない! 史上最強のITC特集

速報/フォーミュラ・ニッポン第4戦十勝

ル・マン24時間

ハイペースバトルが実証したポルシェの底力
どうする? このままではニッポン勢に活路はない

WRCアクロポリス・ラリー
マクレー、ぶっちぎり!
インプレッサの逆襲

ドキュメント
怪鳥が飛来するまで
マクラーレンJGTC参戦プロジェクト実現へのストーリー

1996.7.12
221
定価420円
次号は7月12日発売!

KENWOOD

聴く。操る。電脳コンポ。

独創の大型FLスライドパネルを採用した2DINサイズのボディにCD、カセット、チューナーのフルソースはもちろん、ハイパワー35W×4のアンプも内蔵。さらに、リアルなサウンド空間を創造するDSPとイコライザーも搭載するオールインワン。しかもFM多重放送をもリアルタイムでキャッチ可能。カーオーディオの夢をデュアルサイズにぎっしり詰めて、個性的な2つのデュアルサイズ・コンポDPX-700/DPX-500がここに誕生。

FM多重内蔵
デュアルサイズ・コンポーネント

DPX-700

NEW
標準価格126,000円(税別)



FM文字多重チューナー内蔵。リアルタイムな渋滞情報も素早くキャッチできるDPX-700

カーオーディオに要求されるものすべてを2DINサイズに凝縮したオールインワン・コンポ。さらにこのDPX-700には、最新の交通情報など、役立つ情報がリアルタイムでキャッチできるFM文字多重チューナーを内蔵。また、MD/CDチェンジャーコントロール機能に加え、表示されるネームを音声で知らせるプリセットネーム・ボイスガイド機能も搭載。「見る、聴く、操る」と、この一台で完結する電脳コンポが、ドライビング・プレジャーを刺激します。

デュアルサイズ・コンポーネント

DPX-500

NEW
標準価格94,500円(税別)



デュアルサイズにフルスペックを集約。2DINの魅力を追求して、より進化したDPX-500

ケンウッド独創、20段階にスライド/ストップするフルオート・スライドパネルを搭載。ワイドな3色FL管ディスプレイで、すべてのオーディオ情報と音楽シーンを手に取るように知らせます。CD、カセット、FM/AMステレオ、35W×4のパワーアンプを内蔵するフルスペックに加え、DSP、スペアナ付グライコも装備。こだわりのサウンド空間が思いのまま。さらに、RCAプリアウトも2個装備。デュアルサイズ・コンポの持つポテンシャルが、さらに発展します。

●製品の価格には、消費税および取付費用が含まれていません。●定格・意匠は改善のため変更されることがあります。●撮影・印刷の条件で実際の色調やイルミネーションと異なることがあります。
●カーコンポカタログを差し上げます。ハガキに郵便番号・住所・氏名・年齢・職業・カーステレオの有無をご記入の上、〒150 東京都渋谷区道玄坂1-14-6株式会社ケンウッドCI部ROC-2DIN係まで。

KENWOOD CORPORATION

TEAM LARK McLaren GTR

1. オフエア情報　2. リストポチャート　3. ニュース

石川町→ベイブリッジ→羽田 36分

東京：　30日ノイチ　31日ホシ

☆今週は「カー特集」のレポートです。

見る。

＊Jポップ全集Vol-1

＊FMヨコハマ

あ：亜唖娃阿哀愛挨姶逢葵

MULTI

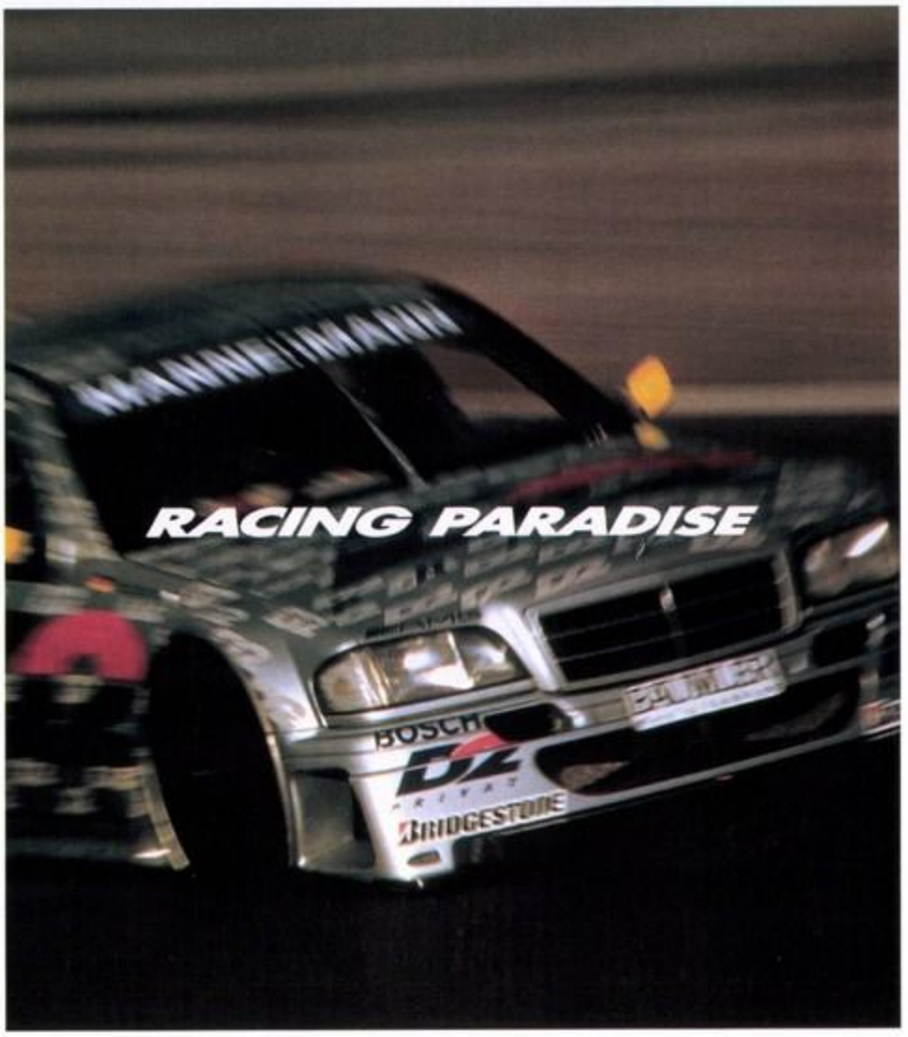


Kenwood Home Page
http://www.kenwoodcorp.com

●デュアルサイズ・コンポーネントのパネル角度調整時およびテープの出し入れ時に、車種によってはパーキング位置にあるATシフトレバーなどに、フロントパネル部が接触・干渉する場合があります。その場合は、安全に注意して、シフトレバーなどを動かすなどして対応してください。●FM文字多重放送受信機能。ボイスガイド機能はDPX-700のみ搭載。また、ボイスガイドで漢字の読み上げはできません。

BRIDGESTONE

ドイツ、「ハコで覆われたF-1」で試されたもの。



九四年DTM、ドイツツーリングカー選手権チャンピオンのAMGメルセデスチームは、連覇をねらう九五年シーズンも引き続きレーシングポテンザを履いて闘うこととなった。
九四年シーズンの終了後、勝利の余韻を味わう暇もなくブリヂストンの開発者たちは、AMGメルセデスがコーナーでさらに有利に闘いを演じられるようレーシングポテンザを研ぎ澄ましていったという。
徹底的なサーキットでの走り込みを行い、新たな発想のコンパウンド技術などを投入し高度に熟成。
開幕戦から好調な滑り出しを見せ、最終戦を前に、AMGメルセデスが再びチャンピオンとして終えることができたことはご存じのことだろう。
「ハコで覆われたF-1」といわれるDTMで試されたもの。
それは、限界からさらに先に向かう執念だと
レーシングポテンザの開発者は語った。
その、ポテンザの熱き執念を注ぎ込み、ストリートタイヤとして開発したのがPOTENZA RE710Kai-である。
ブリヂストンのタイヤ基盤技術「DONUTS」の長連鎖カーボンとシリカを配合するというこれまでのポテンザにない発想で生まれた「Kai-シリカコンパウンド」を搭載。DTMのレーシングポテンザに求めたように、低温におけるグリップアップスピードを向上させると同時に、シリカを配合しながら優れた耐摩耗性を実現した。そして、同じく「DONUTS」の自動進化設計法GUTTによって設計することで、サーキット走行など高入力時に優れた剛性を発揮する形状が求められた。さらに、ホイールへのフィット性を高める「DONUTS」のオー・ビードにより優れた直進安定性も獲得。スポーツ走行において、非常に高い運動性能を発揮するタイヤとなった。



——ストリートポテンザの最高峰、POTENZA RE710Kai-。
そしてDTMのレーシングポテンザ。
いずれも、限界の進化をめざす、ポテンザの執念の作品である。

RE710 Kai
POTENZA

DONUTS

FIA INTERNATIONAL TOURING CAR CHAMPIONSHIP

世界最高峰のツーリングカーレースITC
8/2・3・4にTI英田サーキットで開催

ブリヂストンは、'95年シリーズチャンピオンのAMGメルセデスチームとともにタイヤサプライヤーとして参戦します。



CONTENTS

COVER PHOTO by Hiroaki Matsumoto

Racing on 1996.7.12 221



わずか8カ月の開発でル・マンに挑み、いきなり2-3位を獲得したポルシェ911 GT1。勝つためのパッケージを素早く作り上げる技術力と機動力に、ポルシェの底力を垣間見た

EXPRESS

ルノー、97年末でのF1撤退を発表 6
衝撃発表のもたらす影響、そして気になるホンダの動き

速報フォーミュラ・ニッポン第4戦十勝 121
ラルフ・シューマッハー2勝目、高木虎之介はトップ走行中にエンジントラブルでストップ

SPECIAL

ル・マン24時間 8
ポルシェの強さ、日本車の敗北

Fニッポン序盤戦を終えて、そして今後
Fニッポン浜口哲夫事業本部長に聞く 28

WRC/縁の下の力持ち
サービストラックを解剖する 42

怪鳥が飛来するまで 44
ドキュメント:マクラーレンJGTCプロジェクト実現へのストーリー

8・4 ITC岡山カウントダウン 57
日本開催まで待てない!
史上最強のITC特集

TOPICS

F1 18
●フェラーリF310、ついにハイノーズを採用!

JTCC 20
●童夢がホンダのテストチームに!?

RACE&RALLY REPORT

ル・マン24時間 12
WRC第4戦アクロポリス・ラリー 37
インディカー第7戦ミルウォーキー 86
全日本ラリー第4戦モントレー'96 110
F1第8戦カナダGP 115

OTHERS

ニュースネットワーク 22
5thコラムbyナイジェル・ルーバック 32
GPSグランプリ・ステーション 34
プレビュー 36
西山平夫と林信次のちょっとコースアウト 49
インフォメーション 50
イベント&リザルト 54
イベントカレンダー/バックナンバー 56
ピットイン・プレス 73
アスキングオン 78
ウラネタリング 80
スーパーN1耐久・クラス2&4近眼レポート 90
GO/ GO/ チャレンジクラブ 92
レースダイアリー 96
レーシングカートクラブ 100
プレゼント 108
WHAT'S UP? 112
レース・で・プロモーション 114
エディー・アーバインのフェラーリ通信 120

THIS TWO WEEKS ●これからの2週間

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
7.1	7.2	7.3 WRC第5戦 アルゼンチン・ラリー (6日まで)	7.4	7.5	7.6 NASCAR第15戦 デイトナ	7.7 ITC第11/12戦ディープホルツ Fニッポン第5戦鈴鹿 全日本F3第5戦鈴鹿 全日本ラリー第5戦 96ノースアタックラリー 全日本ダートトライアル第5戦 トライアル・ド・ニッポン96
7.8	7.9	7.10	7.11	7.12 レーシングオン 222号発売!	7.13	7.14 F1第10戦イギリスGP BTCC第15/16戦シルバーストン BPR GT第6戦アンデルストープ インディカー第11戦トロント NASCAR第16戦ロードン JTCC第7/8戦美祢



V10という新しい潮流をもたらし、F1GPに王者として君臨したルノーがついに撤退を宣言。残る2シーズンでコンストラクターズタイトルを獲得すれば、6回というホンダの記録と並ぶことに

1997年いっぱいでF1から撤退へ

6月20日、突然の発表に走る衝撃! "ルノー以後"に向け、動きだすF1GP

「ルノーは97年のシーズン末をもって、F1への参戦を終了することを決定した」
フランスGPを待たずに突如発表されたルノーのF1撤退のニュースは、GP関係者に大きな衝撃をもたらした
F1に君臨した王者は、なぜ撤退を決意したのか? そしてルノー時代の後に訪れるものは?

●緊急ニュース

TIサーキット、ITC開催を中止決定!

本稿締め切り直前の6月24日、TIサーキット英田は、8月2~4日に開催が予定されていたITC(1996FIAインターナショナルツーリングカーチャンピオンシップ岡山)の開催中止を決定した。TIでは、「前売り券の販売不振が主な理由です。サーキットの経営は黒字なのですが、イベントの開催に固執して赤字にするわけにはいかない。言わば、サーキットを存続させるための苦渋の選択です。バーニー・エクレストンとも協議したうえで中止を決定しました」とコメントしている。また、既に発売されたチケットの払い戻し等については、後日アナウンスされる。



ルノー

6月20日、16時30分。ルノーはパリ、ブローニュにある本社ビルで突然の記者会見を行い、ウイリアムズ、ベネトンとの契約が終了する97年いっぱいでF1から撤退することを正式に発表した。

77年に1・5ℓターボのオリジナルF1で初参戦して以来、87年から89年の活動休止を挟んで261戦に参戦し、通算80勝。4つのコンストラクターズタイトルを獲得し、3人のチャンピオンを生んだルノーは今後、残る2シーズンのタイトル獲得に全力を上げるとしている。だが、ここ数年のF1で最強の名を欲しいままにしてきたエンジンメーカーの撤退はF1全体に大きな影響を与えることになるだろう。

"常勝"が生んだ皮肉な結末

昨年は、ウイリアムズに加えてベネトンへの2チーム供給を開始してミハエル・シューマッハーがチャンピオンを獲得。今季もウイリアムズのデイモン・ヒルがシリーズを大きくリードするなど、まさに盤石の体制でF1を戦ってきたルノーだったが、その成功とは裏腹に、もはや"常勝エンジン"となってしまったことで、F1GPにおける"1勝"の価値が相対的に下がってしまったことは大きな悩みだったようだ。

現行の2チーム供給を続けるための経済的負担にプロモーション面での効果が見合わなくなってきていたことも事実で、①供給チームを1チーム(ウイリアムズ)に絞って勝ち続ける、②F1から完全に撤退する、③オリジナルのシャシーを含めた"ルノーチーム"で参戦するなど、98年以降の活動について、いくつかの可能性を検討していたことは知られていた。

その結論は当初、フランスGPで正式に発表されることになっていたのだが、直前のカナダGPの時点で関係者の見方は大きく分かれており、大勢としてはウイリアムズへの1チーム供給が有力との見方が強かった。それだけに今回の、しかも突然の撤退表明はF1界に大きな衝撃を持って受け止められたといえるだろう。

ルノーがなぜ、フランスGPを待たずに突然の発表を行ったのかは明らかでないが、撤退の大きな理由が経済的な要因であることは間違いない。ルノーは現在、公に17億フラン(約380億円)の赤字を抱えていると言われ、景気が停滞している現状では、F1に多額の資金を投入し続けることが困難になっていたことは確かだ。

それに加えて、先にも述べたように"常勝"の結果、皮肉にも1勝の価値が相対的に下がってしまったこと。92年のナイジェル・マンセル、93年のアラン・プロスト、そして去年のシューマッハーと、タイトルを獲得してもそのドライバーが次のシーズンに引退か移籍してしまうために、チャンピオンを使ったプロモーションが十分に行えなかったことなども撤退の決断に影響しているといわれている。92年にホンダがF1活動の休止を発表した時と同様"大企業としての複雑な事情"がその背景にはあるようだ。

もちろん、そのホンダが98年以降、F1に復帰するという可能性も、今回の判断におけるひとつの要素として検討されたはずである。また、ルノー・スポールのパトリック・フォール社長はインディカーに対する興味を明らかにしており、ルノーがアメリカ市場への影響を期待して、将来的にインディカーシリーズへの参戦を考えているのではとの見方もある。



95年からはウイリアムズ、ベネトンの2チームに供給を行い、これ以上ない必勝体制で勝ちまくったルノーだったが、強すぎるがゆえの悩みも

"ルノー後"へ動きだしたF1

「97年末の撤退までにあと2回、タイトルを獲得してF1活動を終了したい」と言うルノーだが、この決定を受けた各チームが98年以降に向けた本格的なエンジン争奪戦をスタートさせるのは間違いない。その軸となるのはウイリアムズとベネトンの2チームの動向。そしてルノーに代わりうる最強のエンジンとして、ホンダのF1復帰がこれまで以上に注目されることになるだろう。

フランク・ウイリアムズは97年の後半まで次のエンジンを発表しないと語っているが、その心がかつてのパートナーであるホンダに向かっていることは間違いない。ホンダとしても、シャシー性能やチーム体制で一歩抜きん出たレベルにあるウイリアムズは、復帰のパートナーとして理想的なチームだろう。

一方、ベネトンも2輪の世界GPにおいてホンダへのサポートを行うなど、積極的なアプローチを続けている。ホンダの復帰がまだ正式に発表されていない現時点でも、ウイリアムズとベネトンの2チームによる壮烈な争奪戦が始まっているようだ。

また、ルノーの撤退後はそのエンジニアの多くが移籍し、マンパワーが大幅に増強されると思われるプジョーや、昨年、ウイリアムズとの交渉がうわさされ、F1エンジンの研究開発を継続しているといわれるBMW(ただし2000年までのF1復帰は否定している)、そして新たなパートナーを求める無限・ホンダやヤマハなどの動きも、この決定で一気に活発化してくることは確実。

これらがドライバーの移籍などにも大きく影響を与えることになり、これからしばらくの間、"大きな変化の波"がF1GP全体を被うことになるだろう。

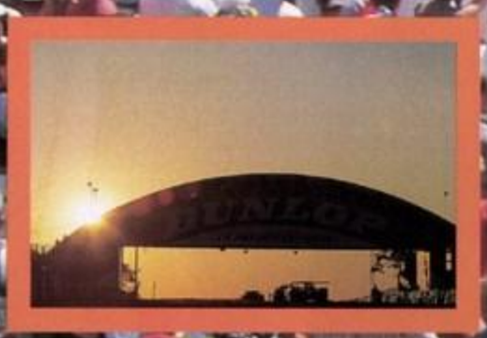
ドイツ国旗はためく

GTマシンが主流になって3年目のル・マン24時間レース。一昨年はプロトもどきのGTカー、ダウアーが優勝を飾り
昨年は雨の中、純GTカーであるマクラーレンF1 GTRがデビューウイン。しかも関谷正徳が日本人初のウイナーに
そして好天に恵まれた今年は、最初から最後までドイツチームのプロトタイプとGTによるトップ争いが演じられた
最後に笑ったのはポルシェエンジンを搭載したヨーストに委ねられたTWR。2、3位にはポルシェワークスがゴールした



Le Mans 24h

Photos/Iwata Izumi, Jiro Ishida, Hiroaki Matsumoto, Hiroharu Sato





ポルシェ、恐るべし！ どうする、ニッポン？

このままでは日本車の活躍は望めない!?

文/両角岳彦
Photo/Izumi Iwata

スタートから24時間、トップグループの顔触れがほとんど変わらず、淡々としたレースだった……わけではない。

そして最後はプライベートが勝ち、ワークスが負けた……わけでもない。

確かに1時間きざみに発表される順位レポートに沿って型どおりのストーリーをまとめれば、今年のル・マンはそんなレースだったことになる。けれど実態は、静かだけれど張り詰めた戦いが、延々と続いた24時間だった。

勝つためのポルシェの哲学

現場に身を置いていると肌で感じ取れるのだが、ル・マンの戦いでは、毎年違ったパターンが紡ぎ出される。経験的に言うと、最初の何時間かは先陣争い、準備不足やドライビングミスによる脱落などが重なって、レースの流れが形作られる。そして短い夜に入るあたりから、ある種のこう着状態に落ちつく。それが突然弾けて、レースの帰趨が決まる時間帯がやってくる。そこに向けて、サーキット全体のテンションが高まっていくのだ。

今年がちょっと特別だったのは、こう着状態が弾けないままレースが終わってしまったことだろう。数時間を経ずして、勝つ権利を有するのは、ヨースト/TWR・ポルシェ、ワークス/ポルシェ911 GT1、GTC/マクラーレンF1 GTRに絞られた。さらに中盤以降は、WSCとGT1、カテゴリーの異なるポルシェ同士の争いになる。だがワークス側が、あえてリスクを冒してトップを脅かす、という戦い方を選ばなかったことで結末が見えてしまった。

8年ぶりに「ポルシェAG（株式会社）」からのエントリー、つまり純ワークスの形をとって現れた、バイザッハ（ポルシェ社開発センターの所在地）のモータースポーツ部門の首脳陣は、目の前に勝利の可能性を見ながらも、彼ら自身が「最も新しいベイビー」と呼ぶ911 GT1の実戦テストという、直接参戦の意図を徹底したのである。

老眼鏡を鼻先に乗せる、といういつものス



タイルで陣頭指揮を取っていたノルベルト・ジンガー。彼はGT1開発のプロジェクトリーダーでもある。ヨーストやダウアーが、代理戦争を戦っていた時にも、必ず何人かのメカニックとともにその最前線に現れ、勝利のチャンスを逃さないち密な戦いを組み立てていたものだ。しかし今回は、最後の最後までコンスタントペースを崩さず、トップを追っていた25号車が、終了わずか17分前に水温上昇を訴えてピットに飛び込み、もはや追撃はありえないという状況の中でも、「そのまま行け」と軽く手を振って送り出した。その顔に悔しさの影は見えない。

その時ハッと気がついた。2、3位のGT1はもちろんだが、トップを行くTWR・ポルシェもまた、彼らの〝子供〟なのだ、と。

覚えているだろうか。昨年のデイトナ24時間を前に、ポルシェが久々に〝本気〟になったと感じさせたのがこのマシンだった。IMSAシリーズの中で、ターボエンジン搭載のWSC車両の参戦が認められる耐久レース、さらにル・マンに焦点を絞ってモータースポーツ部門が計画した混血児である。

91年、グループCが自然吸気3・5ℓ化されたところに出現、速さで他を圧倒したジャガーXJR14。そのモノコック、フロントセクションなどを購入し、使い慣れた962C系のリヤセクションをドッキング、オープンコクピットのボディを載せる。これで、現状では十分以上の戦闘力を持つマシンを仕立て上げたのだった。

ただ、戦いの直前になってIMSAがリストリクター径を縮小する決定を行い、これに反発してポルシェは撤退。それがワークスと非常に近い関係を保っているヨーストに譲渡されて、このル・マンを戦ったのである。

そうしたまわり道を経て、この30年スポーツカーレースの雄であり続け、それを製品イメージと直結させてきたポルシェが、ついに現行レギュレーションの中で最強のマシンを求めて動いた。その成果が911 GT1だ。

プロジェクトの承認からわずか8カ月弱という短期間で完成したにもかかわらず、最初から狙いどおりのポテンシャルを見せつけた。間もなく登場する新世代量産ポルシェにつながる新エンジン、トランスミッション等を軸に、レース専用GTとしてのパッケージングを組み上げている。車体骨格の前半部は量産型を利用し、さらにスタイリングも量産車のイメージを巧みに盛り込む。現場におけるメンテナンスへの配慮、さらにカラーリングに至るまで、心憎いまでの出来映えである。

しかもル・マンでは、各部の仕上がり、信頼性・耐久性などのデータを着実に積み上げる。それを持ちかえって分析、改良を施し、来シーズンに向けて「市販仕様」を熟成する。これが彼らのプランだったのだ。

マクラーレンはといえば、あくまでも究極の超高性能ロードカーとしてデザインされた存在であって、純粋な競技用GTとの戦いは不利。今年はそれがはっきり見えた。来年に向けて、キバを研いでくれば面白いのだが。

頑張ってほしい！ ニッポン

ひるがえって、日本車の実力と戦いぶりはどうだったのか。ニッサン、トヨタ、マツダ。いずれのチーム首脳も「今のマシンのポテンシャルではこれが限界。とにかく着実に走り切るのが目標」と、異口同音に語っていた。予選からレース本選まで、確かにそのとおりにプログラムを進めてはいたが、何かもうひとつ高揚した集中力に欠けた。それが、実質的な完走は㉓GT-Rと㉕NSXだけ、という結果につながっていったように思う。もっとも、トップグループから1周で20秒以上も離されるペースでしか走れないのでは、前向きの気持ちを保つだけでも大変だろう。

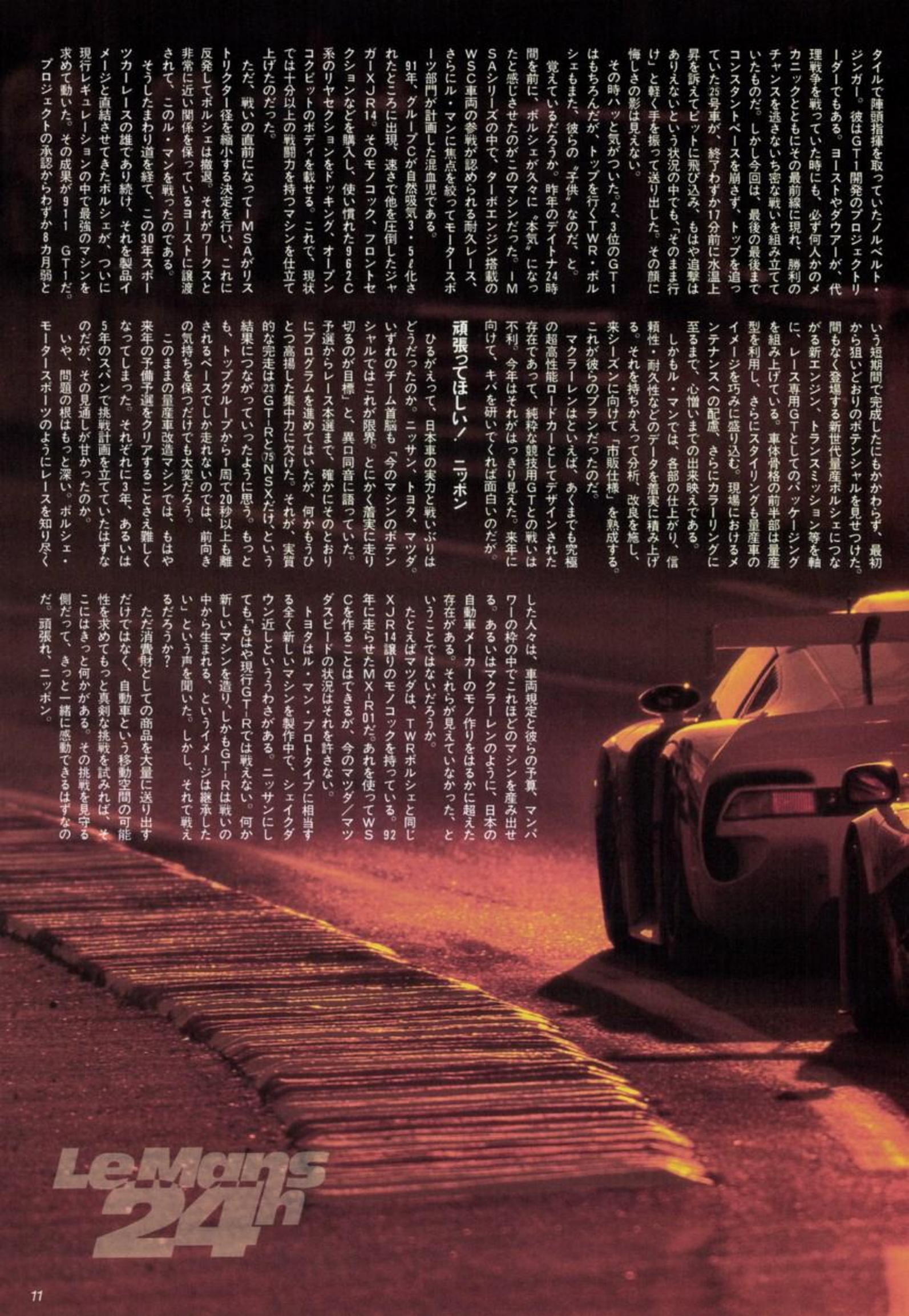
このままの量産車改造マシンでは、もはや来年の予備予選をクリアすることさえ難しくなってしまった。それぞれに3年、あるいは5年のスパンで挑戦計画を立てていたはずなのだが、その見通しが甘かったのか。

いや、問題の根はもっと深い。ポルシェ・モータースポーツのようにレースを知り尽くした人々は、車両規定と彼らの予算、マンパワーの枠の中でこれほどのマシンを産み出せる。あるいはマクラーレンのように、日本の自動車メーカーのモノ作りをはるかに超えた存在がある。それらが見えていなかった、ということではないだろうか。

たとえばマツダは、TWRポルシェと同じXJR14譲りのモノコックを持っている。92年に走らせたMX-R01だ。あれを使ってWSCを作ることはできるが、今のマツダ/マツダスピードの状況はそれを許さない。

トヨタはル・マン・プロトタイプに相当する全く新しいマシンを製作中で、シェイクダウン近しというわさがある。ニッサンにしても「もはや現行GT-Rでは戦えない。何か新しいマシンを造り、しかもGT-Rは戦いの中から生まれる、というイメージは継承したい」という声を聞いた。しかし、それで戦えるだろうか？

ただ消費財としての商品を大量に送り出すだけではなく、自動車という移動空間の可能性を求めてもっと真剣な挑戦を試みれば、そこにはきっと何かがある。その挑戦を見守る側だって、きっと一緒に感動できるはずなのだ。頑張れ、ニッポン。



Le Mans 24h

RACE REPORT

ル・マン24時間

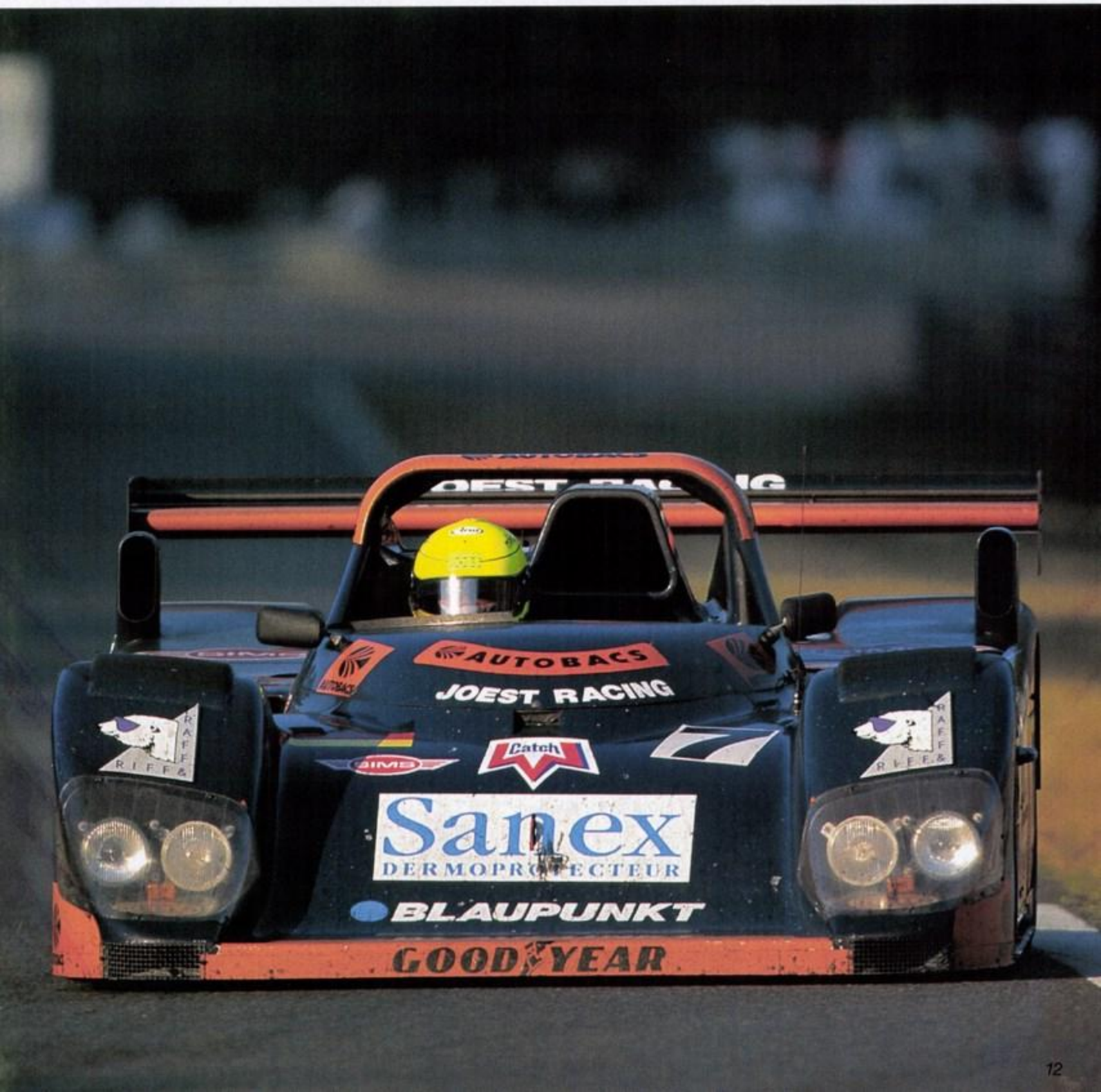
●6月15－16日（予選12－13日）●フランス：ル・マン市サルテ・サーキット●主催：ACO

昨年シトシトと降り続いた雨とは打って変わって
30℃を超える真夏のような天候となった今年のル・マン
GTとプロトタイプの対決はどうなったのか、気になる日本車は？

Photos / Izumi Iwata, Takayuki Numaguchi, Jiro Ishida, Hiroharu Sato

ポルシェGT1敗れる 凱歌はプロトのTWRに

ポルシェのエンジンパワーが席巻！ マクラーレンですら、もう勝てない!?



「今年はいつも以上にマシン性能に差がない。これだと最終的にスプリントレースになりそうだ」。レース前、こうつぶやいたのはBMWモータースポーツ部門のボス、カール・ハインツ・カルプフェル。また、打倒マクラーレン／BMWを目指すポルシェのユルゲン・バルトは、「ピット勝負になりそうだ」と気合を入れ直す。1セットのタイヤで2度、あるいは3度のバトルに応じられるだろうか？　タイヤ交換を得意——20秒以内で交換可能——とするマクラーレンが、果たしてレースでそのアドバンテージを生かすことができるだろうか？　予選を見た限りでは接戦が予想されたが、結局、今年のル・マンもチーム戦略と信頼性がカギを握っていたようだ。


ホールショットを奪った2台のポルシェ911 GT1。接触がなければ勝てたかもしれない

いきなり来たポルシェ

午後3時きっかりに、スタートを合図する旗が振られる。ル・マンは午後4時にスタートするのが伝統だが、今年はイギリスでサッカー欧州選手権が開催されていることもあり、ACOはバッティングを避けて1時間早いスタートを決定した。第64回ル・マン24時間を戦う48台のマシンは、アラン・ドロンの振るフランス国旗を合図に、彼方にあるチェッカーフラッグ目指してスロットルを開けた。

いきなり飛び出したのは、2台のポルシェ911 GT1。エリック・バン・デ・ポールの駆る⑰フェラーリ333SPがこれに続く。アンディ・エバンスのドライブする⑱333SPは、ミュルサンヌで早くもグラベルに捕まっていた。フロントセクションに受けたダメージは、修理に4周を要するかなり大きなものだった。3周目、㉕ポルシェ911 GT1のボブ・ウォレクが㉖ポルシェ911 GT1のヤニック・ダルマスをパス、トップに立つものの、6周目にはポールシッターの⑧ヨーストTWR・ポルシェが実力を発揮、ディディエ・セイズがトップに。しかし、⑦ヨーストTWRも、負けじとダンロップコーナーでブレーキング競争に持ち込む。デイビー・ジョーンズ、セイズのヨーストコンビ、2台の911 GT1、③クラージュC36ポルシェのディディエ・コタス、①クレマー・スパイダーK8ポルシェのクリストフ・ブシューが上位グループを形成、序盤からポルシェ勢が圧倒的優位に立つ展開だ。マクラーレンF1 GTR最上位は、ガルフカラーに彩られた㉝号車。ドライバーはJJ・レートである。バン・デ・ポールの⑰フェラーリはその後、タイヤトラブルを来して10位まで順位を下げ、同じマシンを操る⑱アンディ・エバンスに至っては、先ほどのコースアウトが原因で燃料系にトラブルが発生、ついにフォードシケインで不名誉なリタイア第1号になってしまった。

初レースとなったヨーストTWRが最後まで壊れず

TWR・ポルシェのベースはジャガーXJR-14（マツダMX-R01）。後方は911 GT1



フェラーリ、R&S（後方）。IMSA勢もル・マンはダメだった





大型ヘッドライトを装着したマクラーレンの最上位は㉞号車の4位

ヨーストTWR、1-2

9周目、ピットストップの先陣を切ったのは2位の⑧セイズ。続く10周目、⑦のジョーンズもピットに入り、規定により100ℓタンクを搭載する911 GT1が再び1-2。1時間が過ぎるころ、2台のヨーストがまたしても1-2態勢を築く。先頭は15周を終えた⑦ジョーンズで既に僚友に30秒の差をつけている。⑧セイズの後ろから強烈なプレッシャーをかけるのは、㉖ポルシェ911 GT1のダルマス。

レースが70分を過ぎたころ、③クラージュがピットイン。ブーストコントロールが破損してしまい、長々としたピットインを強いられた。さらに、マリオ・アンドレッティ／デレック・ワーウィック／ヤン・ラマースの④クラージュも電気系のトラブルに襲われる。すべての電気系統がダウンしてしまうほどの大きなトラブルでは、ラマースもピット入りロで立ち往生するしかない。哀れクラージュはメカニックの手によりピットへと押されていく。ブラックボックスのトラブルが原因だったが、2基目のブラックボックスにも同様のトラブルが発生、これで1時間近くを失うことになる。ワーウィックがコースに復帰した時、既にトップは16周も先を走っていた。しかも、その不運はまだ終わらなず、さらなるトラブルが待ち受けているのだ。

クラージュのトラブル

クラージュばかりではなく、2台のクレマーK8にも災難が降りかかっていた。①号車



2台ともクラリオンカラーとなったニスモGT-R。星野／長谷見／利男の㉓号車は総合15位に

のユルゲン・レシクはギヤリンケージのトラブルにより、コース上に停止。長時間の作業により、どうにかこのトラブルは解消したものの、ナイトセッション中にコースアウト、右リヤホイールとギヤボックスケーシングにダメージを受けた。予選でハリ・トイボネンがかなりのダメージを与えていたため、ここであえなくリタイアとなった。一方、STPカラーをまとう②号車は、インディアナポリスへと続く高速セッションでクラッシュ、その反動でバリアにヒットした②クレマーはリヤボディを失い、続けて派手なスピンを演じたという。幸いスタンレー・ディケンズは無傷でこのアクシデントを切り抜けたが、スクラップと化したマシンにすべての希望はなくなった。クレマーは、午前0時を回ったところで今年のル・マンを終えることになる。

快調そのものだったポルシェを横目に見ながら、マクラーレンF1産みの親、ゴードン・マーレイは驚嘆の表情を隠せない。「プロトタイプのスピードがこれほどとは！　予想をはるかに上まわっている。脅威だね」

ゴードンがうめきにも似たつぶやきを漏らすころ、レースは⑦ヨーストTWR・ポルシェがリード。以下、ハンス-ヨアヒム・シュトゥック／ティエリー・ブーツェン／ウォレクの㉕911 GT1、⑧ヨーストTWR、そして㉖911 GT1と続く。5位には㉝マクラーレン。ここへ来て、いよいよペースを上げているが……。

午後8時30分ごろ、トップの⑦ヨーストTWRのリヤから白煙が上がる。原因はオイルリザーバーのオーバーフロー不良によるもので、大事には至らなかった。サルテ・サーキットに夜のとばりが下りるころ、⑧ヨーストTWRのミケーレ・アルボレートが3分49秒996のファステストラップをマーク、がぜん調子を上げてきた。

GT1の敗因

だが、打倒マクラーレンを旗印に911 GT1をエントリーしたポルシェワークスに不幸が訪れる。午後9時35分、㉕911 GT1のシュトゥックが③クラージュのフィリップ・アリオーと接触、フロントアンダートレイが緩み、ラップタイムはそれまでの10秒落ち、しかもひどいアンダーステアが発生する。このため突貫作業でアンダートレイを交換。しかし貴重な12分をロスした。㉝ガルフ・マクラーレンは3位までポジションを上げており、同時にポルシェ911 GT1からGT1クラストップの座を奪い取っていた。実は、㉕911 GT1はこのアクシデントさえなければ優勝していたはずである。しかし、この時点でそれは〝神のみぞ知る〟出来事であることはいうまでもない。

㉖911 GT1はどうだろう？　ダルマスがミュルサンヌでスピンアウト、グラベルに捕まった。このためクルーは、小石によってダメージを受けた左フロントブレーキを交換しなければならず、10位までポジションを落とした。

マクラーレン脱落

時計の針が真夜中を指す直前、チーム・ビガッツィのエントリーする2台のマクラーレンにメカトラブルが発生。それまで、6、7位を走行していただけに残念だ。まず、㊴のダニー・サリバンはウインドスクリーンにオイルが付着したためにピットイン。手早く作業を終えてコースに復帰したものの、今度はハイドロ・ニューマチックジャッキにトラブルが発生する。スケジュールどおりのブレーキディスク／パッド交換を終え、ネルソン・ピケがステアリングを握るが、この時、順位は10位まで落ちていた。一方、㊳号車にもフロントブレーキの交換が必要となり、これで5分以上を費やした。

しかしドラマは終わらない。ピケは左フロントラジエターに小石をヒットし、16分を失う。また㊴のスティーブ・ソーパーは、エキゾーストを壊したため7分をロス。さらに午後8時きっかりには第1シケインでコースアウト。フラットボトムの交換に30分を要した。明けて午前3時。ソーパーはギヤボックスの異常を訴え、4時20分にマルク・デュエツがピットインした際、完全にクラッチがイッていた。このため、㊳号車のリヤセクションには緊急大手術が施されることになる。

有力どころでは、既にベルギー人トリオの駆る⑰333SP、⑲ライリー&スコット・MkⅢ・オールズモビルなどがリタイアしている。特に⑰333SPは、エリック・バシェラールが3分46秒958の最速ラップをマークしたものの、ダンロップブリッジ先であっけなくコースアウトしてしまったのだ。また、オールズモビルの特徴的なオーロラV8ユニットは、午前3時の時報を聞くことはできなかった。

12時間経過時点で上位陣の順位は、1位⑦ヨーストTWR・ポルシェ、2位㉕ポルシェ911 GT1、3位⑧ヨーストTWR・ポルシェ、4位③クラージュK8・ポルシェ、5位㉝ガルフ・マクラーレンF1 GTRとなった。

日本車最高位はニスモGT-Rの15位
チーム国光も今年はGT2クラス3位

タイヤバースト2回のアクシデントもあったが、チーム国光は淡々と走り総合16位でGT2クラス3位でゴール



LMP2唯一の生き残り、マツダはミッショントラブル



朝、フェラーリ333SPが激しいクラッシュでリタイア



Le Mans 24h



ポルシェGT1と接触、ガードレールに弾かれたスープラ。光貞が立ち尽くす

リタイア続出

午前6時の少し前、4位走行中のアリオーが③クラージュをクラッシュさせてしまう。ビガッツィの2台は依然としてトラブルに苦しむ（㊴はギヤボックスの交換作業に55分を費やした）一方で、ダルマスとカール・ベントリンガーが1度ずつコースアウトを演じた㉖GT1が5位にまでポジションを上げてきた。午前9時20分、3位走行中の⑧のピエルルイジ・マルティーニがたまらず第1シケインを直進。「捨てバイザーを取ろうとして、ブレーキタイミングを逸してしまった」とマルティーニ。電気系トラブルと合わせてピットで修復作業を行いコースに復帰したものの、⑧ヨーストは優勝圏外へ脱落していた。

3台エントリーのクラージュは、既に3号車がリタイア、しかもベテラン三銃士に委ねた4号車もアンドレッティがインディアナポリスでグラベルに捕まり、その後、ワーウィックもホイールを失った。「これがル・マン48時間ならリカバーできるかもな」。アンドレッティ一流のジョークもただむなしい。

しかし、ポルシェのペースは異様なほど速く、昨年のウイナー、マクラーレンF1もまだ手をこまねいているのみ。マクラーレン勢最上位の㉝レート／ジェイムズ・ウィーバー／レイ・ベルムもギヤボックス交換で大きくタイムロス。11時45分、㉚ウエスト・マクラーレンのトーマス・ブシャーが㉞ガルフ・マクラーレンのピエール・アンリ・ラファネルと第1シケインでクラッシュしたが、幸いにも2台ともレースを続行。21時間経過時点での順位は、1位⑦ヨーストTWR、2位㉕911 GT1（1周遅れ）、3位⑧ヨーストTWR、4位㉖911 GT1、5位㉞ガルフ・マクラーレン。

ウォレク、またも泣く

最後の最後になって、ドライブシャフトを破損した⑧ヨーストがコースサイドにマシンを止めた以外、これ以降はさしたるドラマはなく、このままの順位で午後3時のチェッカーを迎えた。ヨーストは84、85年の2連覇以来、久しぶりの優勝を記録した。ジョーンズにとってこれが初めてのル・マン優勝。マヌエル・ロイターは89年にメルセデスでこのイベントを制しており、今回が2度目の優勝。

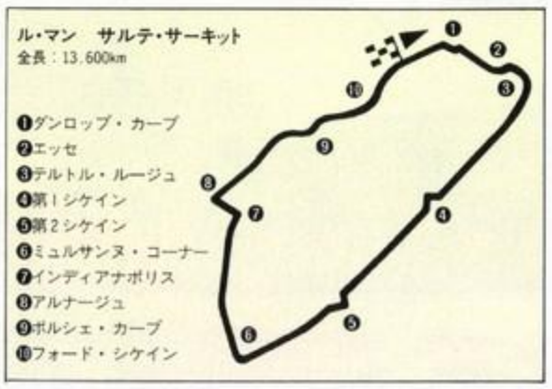
25度目のル・マン出場にして、またしても涙をのんだウォレク。「どうやら私は永遠の次点を運命づけられてしまったらしい。去年はデイトナもル・マンも2位。そして今年のデイトナも2位で、今日もまた2位だ」。ウォレクはこう言って、寂しげに肩をすぼめた。



サードMC8Rはトラブルに見舞われたが何とか完走



鈴木亜久里もブレーキトラブルで激しくクラッシュした



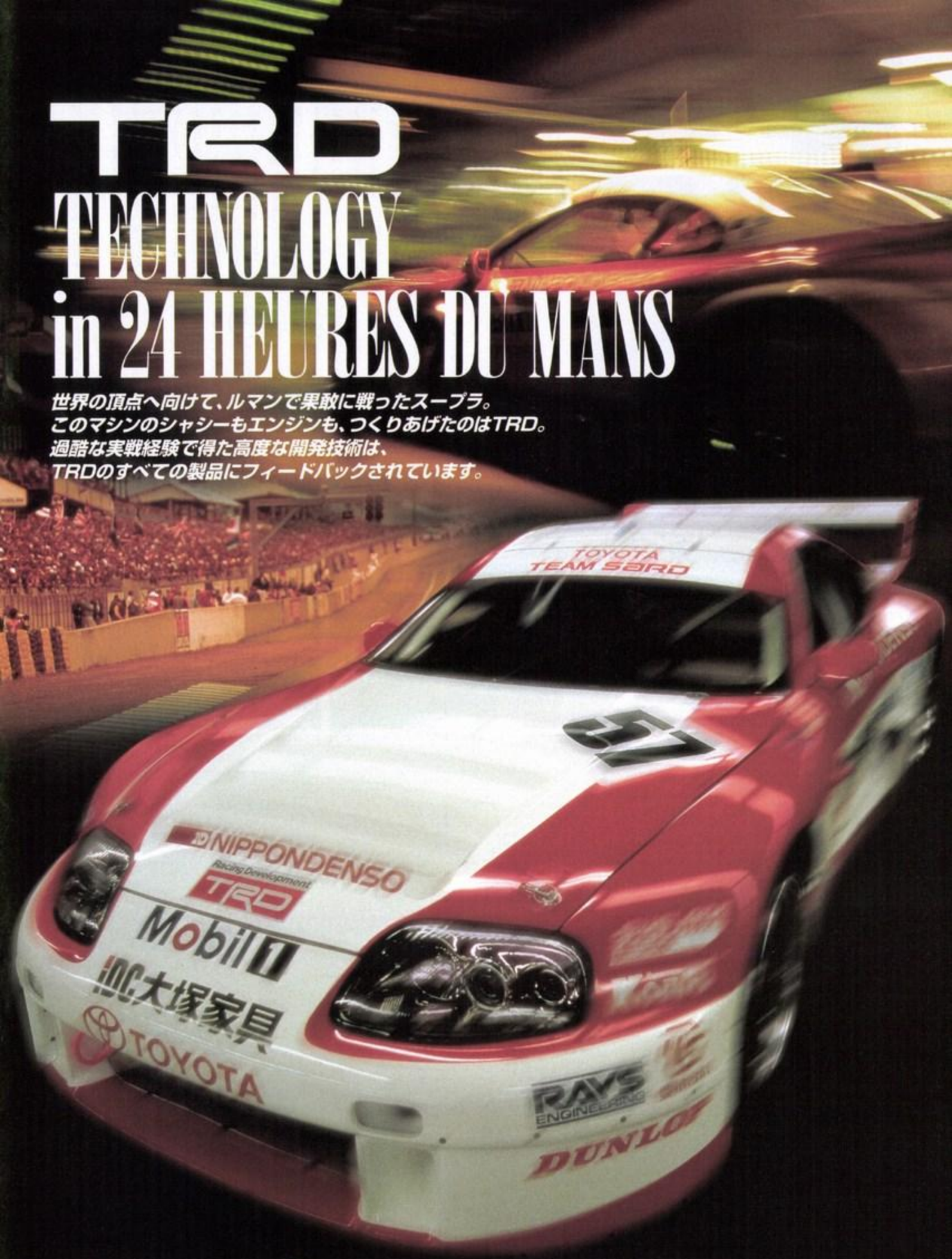
RESULT

・13.600km×354周＝4814.400km　予選出走52台・決勝出走48台・完走25台

							スターティンググリッド／タイム
1	LMP1-1	⑦M.ロイター／D.ジョーンズ／A.ウルツ	TWR WSC・ポルシェ	ヨースト・レーシング	354周	24'00"00"196	7／2'47"383
2	GT1-1	㉙H-J.シュトゥック／T.ブーツェン／B.ウォレク	ポルシェ911 GT1	ポルシェAG	353周	24'00"37"523	4／3'47"139
3	GT1-2	㉖Y.ダルマス／K.ベンドリンガー／S.グッドイヤー	ポルシェ911 GT1	ポルシェAG	341周	24'00"37"548	2／3'47"132
4	GT1-3	㉞J.ニールセン／T.ブシャー／P.コックス	マクラーレンF1 GTR LM	ウエスト・コンペティション	338周	24'05"32"544	22／3'55"924
5	GT1-4	㉞L.オーウェン・ジョーンズ／P-H.ラファネル／D.ブラバム	マクラーレンF1 GTR LM	ガルフ・レーシング	335周	24'00"32"605	10／3'51"292
6	GT1-5	㉙A.ウォレス／O.グルイヤール／D.ベル	マクラーレンF1 GTR LM	ハロッズ・マッハワン・レーシング	328周	24'03"06"995	24／3'56"021
7	LMP1-2	⑤H.ペスカローロ／F.ラゴルス／E.コラール	クラージュC36・ポルシェ	ラ・フィリエール	327周	24'05"33"652	19／3'52"149
8	GT1-6	㉙N.ピケ／J.チェコット／D.サリバン	マクラーレンF1 GTR LM	チーム・ビガッツィSRL	324周	24'02"52"160	12／3'51"547
9	GT1-7	㉙R.ベルムJ.ウィーバー／JJ.レート	マクラーレンF1 GTR LM	ガルフ・レーシング	323周	24'01"43"186	8／3'49"951
10	GT1-8	㊶P.コップ／M.ディスモア／S.ヘンドリックス	クライスラー・バイパーGTS-R	カナスカ・サウスウィンド・モーター	320周	24'01"55"624	30／4'01"195
11	GT1 -9	㉙J.ラフィー／S.ソーパー／M.デュエツ	マクラーレンF1 GTR LM	チーム・ビガッツィSRL	318周	24'05"40"414	6／3'48"530
12	GT2-1	㊴G.マルティノラス／R.ケレナーズ／B.エイクマン	ポルシェ911 GT2	ロック・レーシング・チーム	317周	24'01"05"269	34／4'05"889
13	LMP1-3	④M.アンドレッティ／J.ラマース／D.ワーウィック	クラージュC36・ポルシェ	クラージュ・コンペティション	315周	24'05"34"424	11／3'49"749
14	GT2-2	㊲W.ファーマー／G.マーフィー／R.ナーン	ポルシェ911 GT2	ニュー・ハンドウェア／バー・モータースポーツ	313周	24'01"03"543	46／4'12"878
15	GT1-10	㉚星野　一義／長谷見昌弘／鈴木　利男	ニスモGT-R LM・ニッサン	ニスモ	307周	24'00"59"000	29／3'59"946
16	GT2-3	㊷高橋　国光／土屋　圭市／服部　尚貴	ホンダNSX	チーム国光	305周	24'04"55"810	47／4'18"473
17	GT2-4	㊸S.オルテッリ／L.フィルグリム／A.バゲネル	ポルシェ911 GT2	ニュー・ハンドウェア／バー・モータースポーツ	299周	24'01"03"723	39／4'10"204
18	GT2-5	㊼G.クスター／M.ジュランス／鈴木　亮司	ポルシェ911 GT2	ザイケル・モータースポーツ	297周	24'03"07"450	48／4'22"697
19	GT1-11	㊽G.リース／T.ニーデル／A.レイド	リスター・ストーム・ジャガー	ニューキャッスル・ユナイテッド・リスター	295周	24'01"44"816	18／3'54"603
20	GT2-6	㊽P.グェスラール／A.アーレ／P.ポーダイズ	ポルシェ911 GT2	ラルブル・コンペティション	284周	24'04"12"322	44／4'11"789
21	GT1-12	㊾E.エラリー／P.ガシュ／O.ベレッタ	クライスラー・バイパーGTS-R	バイパー・チーム・オレカ	283周	24'00"35"706	27／3'59"062
22	GT1-13	㊿J-L.シュロー／P.イベール／J.ルコント	ポルシェ911 GT2 エボ	シュロー・スポール	279周	24'04"11"840	41／4'11"848
23	GT1-14	㊾A.グディーニ／J.モートン／V.シフトン	クライスラー・バイパーGTS-R	カナスカ・サウスウィンド・モーター	269周	24'01"55"616	32／4'03"780
24	GT1-15	㊾A.フェルテ／M.マルティーニ／P.ファブル	サードMC8R・トヨタ	チーム・メニコン・サード	256周	24'05"40"779	38／4'09"353
25	LMP2-1	㊿寺田陽次郎／J.ダウニング／F.フレオン	クッズDG-4・マツダ	マツダスピードCo.,LTD	251周	24'05"36"731	23／3'57"336
	LMP1	⑧M.アルボレート／P.マルティーニ／D.セイズ	TWR WSC・ポルシェ	ヨースト・レーシング	312周	駆動系	1／3'46"682
	LMP2	㊹P.ゴナン／P.ペティット／M.ロスタン	WR LM96・ルノー	ウェルター・レーシングSARL	221周	コースアウト	15／3'50"252
	GT1	㉚鈴木亜久里／影山　正彦／近藤　真彦	ニスモGT-R LM・ニッサン	ニスモ	215周	アクシデント	35／4'06"184
	WSC	㊶E.バン・デ・ポール／M.グーセンズ／E.バシェラール	フェラーリ333SP	レーシング・フォー・ベルギー	209周	アクシデント	5／3'46"838
	GT1	㉛関谷　正徳／光貞　秀俊／影山　正美	トヨタ・スープラLM	サードCo.,LTD	208周	アクシデント	36／4'06"532
	LMP1	③D.コタス／J.ボラカン／P.アリオー	クラージュC36・ポルシェ	クラージュ・コンペティション	205周	アクシデント	3／3'46"792
	LMP2	㊸W.ダビッド／S.エニョラス／A.トレビシオル	WR LM96・ルノー	ウェルター・レーシングSAR	162周	コースアウト	25／3'53"954
	WSC	㊸W.テイラー／J.ベイス／S.シャープ	R&Sマーク3・オールズモビル	R&SカーズINC.	157周	エンジン	9／3'47"635
	GT1	㊽F.ジロワ／J-D.デルトラス／M.サーラ	マクラーレンF1 GTR LM	国際開発レーシング	146周	エンジン	16／3'54"026
	GT1	㊽R.ドノバン／太田　哲也／J-P.ナッピ	フェラーリF40GTE	エネアSRL	129周	オイルクーラー破損	31／4'02"055
	GT2	㊽R.アグスタ／A.コッペリ／P.キャムス	キャラウェイ・コルベット・シボレー	アグスタ・レーシング・チーム	114周	ギヤボックス	37／4'09"350
	LMP1	①C.ブシュー／H.トイボネン／J.ラシク	クレマー・スパイダーK8・ポルシェ	クレマー・レーシング	110周	コースアウト	13／3'50"130
	GT1	㊽F.コンラート／A.ヘルマン／W.レスラー	ポルシェ911 GT2 エボ	コンラート・モータースポーツ	107周	コースアウト	33／4'05"148
	GT1	㊹L.デッラ・ノーチェ／A.オロフソン／C.ローセンブラッド	フェラーリF40GTE	エネアSRL	98周	エンジン	20／3'54"730
	GT1	㊽D.デュプイ／P.マッカーシー／J.ベル	クライスラー・バイパーGTS-R	バイパー・チーム・オレカ	96周	エンジン	42／4'11"014
	GT1	㊽J-P.ジャリエ／J.バレハ／D.チャベル	ポルシェ911 GT2 エボ	ルーク・レーシング・チーム	93周	エンジン	28／3'59"630
	GT1	㊽M.フェルテ／O.セベナン／N.レボイセター	フェラーリF40LM	パイロットペン	93周	火災	26／3'57"225
	LMP1	②S.フォシェット／G.フーシェ／S.ディケンズ	クレマー・スパイダーK8・ポルシェ	クレマー・レーシング	58周	アクシデント	21／3'52"376
	GT2	㊽M.ノイガルテン／T.ザイラー／B.イリアン	ポルシェ911 GT2	エルフ・ハバーサー・レーシング	46周	ギヤボックス	40／4'10"781
	GT2	㊽C.オイサー／T.エルドス／P.ドロ	マーコス・マンチュラ600 LM	チーム・マーコス	40周	エンジン	43／4'11"660
	GT1	㊽J-M.グーノン／E.ベルナール／P.ベルモンド	フェラーリF40GTE	エネアSRL	40周	電気系	14／3'52"072
	GT2	㊽S.オルーク／G.ホームズ／S.ラングトン	ポルシェ911 GT2	スティーブ・オルーク	32周	エンジン	45／4'12"787
	WSC	㊽A.エバンス／Y.ミューラー／F.ベレツ	フェラーリ333SP	ロケット・スポーツ	31周	ガス欠	17／3'50"849
DNQ	GT1	㊽M.スール／L.ロベール／S.ダウディ	ルノー・スパイダー・PRV	リゲイ・スポール			4'03"181
DNQ	GT1	㊽J-L.モーリーラビエール／L.レクイヤー／E.クレリコ	ベンチュリ600 SLM	BBAコンペティション			4'09"673
DNQ	GT2	㊽E.カルデラーリ／L.ブライナー／U.リヒター	ポルシェ911 GT2	スタッドラー・モータースポーツ			4'12"022
DNQ	LMP2	㊽J-C.パスコ／E.セジナール／T.レシャフ	デポラ・コスワース	ディディエ・ボネ			4'33"624

・優勝スピード：200.600km／h

・最速ラップ：E.バシェラール（フェラーリ333SP）　3'46"958　215.723km／h　213周目



Racing Development
TRD
トヨタ テクノクラフト株式会社・TRD
〒222 横浜市港北区篠岡町800 TEL (045) 540-2121 FAX (045) 540-2122

SARD
Racing Team
株式会社サード
本社：〒473愛知県
豊田市美山町上ル85
TEL. 0565-53-1166
FAX. 0565-52-5482

Menicon

ともさか、Sカレーション中。

チーム メニコンサードの サポーターで



ともさかりえ

熱中する瞳にメニコンソフトS。サポートシステムも「Sカレーション」した、新発想コンタクトレンズです。

Support 破れても交換できる「Sシステム」。※1

購入後一年間は、万一破れたり視力が変わったりしても、眼科医の判断のもと無料で交換できる「Sシステム」を採用。うれしい一年間をお約束する、サポートシステムです。

※1 Sシステムは扱っていない店もあります。またシステムの適用はご購入いただいたお店でのみ有効です。転居等の場合、その他詳しいご相談はメニコール(0120-103109)までお問い合わせください。

あっ、破れちゃった! / 視力が変わっちゃった!

レンズ購入後1年間は眼科医の判断のもと

レンズ交換OK

Soft レンズの72%が水分(涙)のやさしさ。 **Simple** サーモケアシステム※2で、簡単レンズケア。

※2 サーモケアシステムは、説明書をよく読んでからご使用ください。汚れのつき方には、個人差があり、本システム以外の取り扱いを必要とする場合があります。

やさしさ、Sカレーション

メニコンソフトS

医療用具製造承認番号〈63B〉847

お願い:コンタクトレンズは医療用具、必ず眼科医の処方を受けてお求めください。○装用時間を正しくお守りください。○取り扱い方法を守り、正しくご使用ください。○指示された定期検査は必ずお受けください。○少しでも異常を感じたら直ちに眼科医の検査をお受けください。

メニコール 0120-103109

メニコン・テレホンサービス ともさかりえのル・マンリポート

札幌011(222)9977 仙台022(268)2882 東京03(3293)9977 静岡054(253)9977 名古屋052(937)9977 金沢0762(62)9977 大阪06(371)9977 高松0878(33)0133 広島082(262)9977 福岡092(771)9977



メニコンは今年から、チーム「サード」といっしょにル・マンにチャレンジしています。

耐久レースとして世界最高峰の「ル・マン24時間レース」。初夏のフランスを舞台に繰り広げられるこの伝統あるレースと、真夏の過酷な戦い「鈴鹿1,000Km」に、メニコンは加藤眞監督ひきいる「チーム メニコンサード」として参戦。パイオニアスピリットとチャレンジスピリット、テクノロジーの熱い戦いを、「チーム メニコンサード」のスペシャルサポーターであるともさかりえさんといっしょに応援してください。



究極へのチャレンジ

株式会社メニコン 〒460 名古屋市中区栄三丁目21番19号TEL:052(935)1515

Photos / Kenji Sawada

開幕当初から話題になっていたハイノーズ仕様のF310がカナダGPで登場。決勝では2台ともトラブルでリタイアしたため、その真価が問われるのはヨーロッパラウンドに入ってからとなる

フェラーリF310 ついにハイノーズを採用!

予定を大幅に早めて、カナダGPでデビュー イギリスGPまでにはF310Bが登場か

ミハエル・シューマッハーの超人的なドライビングの結果、雨のスペインGPで待望の今季初勝利を挙げたフェラーリが、いよいよF310の本格的なモディファイに着手。カナダGPではその手始めとして、ハイノーズタイプのフロントセクションを装着したマシンを実戦に投入した。

90年のティレルO18でハーベイ・ポスルズウェイトとジャン・クロード・ミジョーのコンビが先鞭を付けたハイノーズのコンセプトは、その後ジョン・バーナードがデザインしたベネトンB191（91年）が2本ステーによる吊り下げ式ウイングを採用してから一気に定着。

今シーズンはフェラーリ以外のチームがすべてハイノーズを採用しており、フェラーリF310でバーナードが採用したスラントノーズと1本ステーによるウイング支持という手法は、当初からその是非が議論の的になっていた。

そんな中、フェラーリはスペインGP後の6月7日にイモーラで新しいノーズの比較テストを開始。シューマッハーのドライブするハイノーズ版のF310は46ラップを消化して、旧型の1分28秒66に対して1分28秒88をマーク。タイム的には大きな変化はないものの、直線スピードのアップと



ハイノーズの効果には近年否定的な見方を示していたバーナードだったが……

F310●ハイノーズ仕様



F310●ローノーズ仕様



ハイノーズ化され、全くのニューマシンになったかのように見えるF310だが、モノコック自体は従来のまま。サスペンションアームのピックアップポイントが低い位置（モノコックの側面）にあるため、ハイノーズ化するのは簡単ではなかったはずだ。ノーズは取り付け位置から思い切り絞り込まれており、ウイングのステーは下に向けて広がったミナルディのような形状。モノコックのサスペンションカバーも、フロントセクションの上面がノーズに合わせてよりフラットになるように変更されている。フェラーリはイギリスかドイツGPまでに、モノコックとサイドポンツーンの形状も一新する予定だという



空力安定性の向上を確認した。その後、11日にはエディー・アーバインがムジェッロでテストを行い、この時点で当初の予定を大幅に早めてカナダGPでの実戦投入が決断されたようだ。

新しいノーズはこれまでのモノコックに取り付けられるように設計されており、ウイングを支持するステーがミナルディのように下方に向けてやや広がっているのが特徴。ハイノーズの採用に合わせてフロントウイングも一新され、ドライバーはピッチの変化に対して挙動がマイルドになったとその印象を語っている。

フェラーリでは現在、グスタフ・ブルナーを中心に空力面の根本的な見直し作業が進められており、イギリスGPかドイツGPまでには、モノコックとサイドポンツーン、リヤサスペンション、さらにディフューザーを一新した完全なニューマシンとも言えるF310Bが登場する予定。しかし、気になるのはこれらの改良にかかる莫大な予算だ。シーズン開幕当初からその耐久性が問題になっていたチタン製のギヤボックスについても、新たに5kgほど重い鋼鉄製のギヤボックスを開発し直すなど、フェラーリはシーズン半ばにして大規模なモディファイを数多く行っており、一部では年間の資金をすでに使い果たしたのではとの声すらある。

イモーラのテストに姿を見せたフィアットのジャンニ・アニエッリ会長もこうした行き過ぎについて、暗にフェラーリの予算超過を認める発言をしており、この大改造が結果に結びつかなかった場合、フィアットとの関係も含め、チームが大きなダメージを受けることは間違いない。また、仮にこれらのモディファイが実を結んだとしても、F310のオリジナルデザインを行ったバーナードの責任が追求されることは避けられない状況だろう。

「96年は準備の年、じっくりと準備を整えて97年にタイトルを狙う」と宣言したジャン・トッドのフェラーリは、早くも大きな賭けに出たと言えそうだ。

実戦投入が早まった背景には、シューマッハーの意見が大きく影響していると思われる



Photos／Hirohide Yanbe



中野信治がアコードをシェイクダウン。ドアに童夢の文字が見える。ホンダの強力なマシン開発に他メーカーからは批判の声も大きい。ホンダの活動によって昨年までのJTCCの枠組みが取り払われたのは間違いないだろう

スクープ！

童夢がホンダのテストチームに!?

菅生で童夢がアコードをシェイクダウン。ドライバーは中野信治

6月13〜14日、菅生でホンダの専有テストが行われた。これに参加したのは、無限のカストロール・アコードと中嶋企画のPIAAアコード、そしてこれがシェイクダウンと思われる真っ白なアコードの3台だ。中野信治がこのマシンのステアリングを握り、そのドアには「童夢」のステッカーが貼られていた。

これまでもお伝えしているように、96年JTCC開幕戦富士からホンダはフェリオに替えアコードを投入、菅生、鈴鹿とここまでの3ラウンドで圧倒的な速さを見せつけた。これは開発体制を大幅に強化、人と資金を集中した結果と見ることができる。F1を制した技術力とその戦略を持ってすればJTCCなどはいとも簡単、というところだろう。

そして、ホンダはそんな現状のマシンにも満足しているわけではなく、さらに開発を進め、早い時期に新しい違うスペックを持ったアコードを投入する予定であることが明らかにされている。ただし今回、童夢とのジョイントによって走ったアコードは、どうやらその新スペックではなく、あくまでその元となるデータ取りを目的とした車両のようだった。

しかし、このテストに童夢が参加したという意味は大きい。ここまでのアコードの開発については、新たに今年からホンダ栃木研究所内に作られたセクション、「MS開発室」が中心となり、参加チームを動かす無限、ムーンクラフト、中嶋企画が協力して進めてきた。ここにF3000、そしてF1を造り上げた日本において最大かつ最強のコンストラクターと言っていい童夢が加わるのだ。シャシーの開発力が大幅に向上するのは間違いない。

童夢がこれまでのマシン製作で培った、サスペンションの設計やその製作に関するノウハウが、あまりレーシングカーのシャシーを手掛けた経験を持たない栃木研究所と、どちらかといえばエンジン開発を主体とする無限のシャシー開発を補強する役目を果たすのではないだろうか。

BTCCではTWRがボルボ、ウイリアムズがルノーというように、F1コンストラクターがメーカーとジョイントしてワークスチームを形成しており、この動きをそれと重ねてみたくもなるが、あくまで童夢は開発だけに加わるようだ。

次戦、美祢までにホンダは菅生と鈴鹿でさらに2回のテストを予定しているという。



開催前のサーキットでのテストが禁止されているため菅生で実施

新車は現行型に小変更を施した程度？　メカニックの白いツナギがワークスを感じさせる



'96 ITC OKAYAMA

Aida 2・3・4 August 1996



1996 FIA インターナショナルツーリングカーチャンピオンシップ岡山

8月2日(金)／公式予選　3日(土)／トップクォリファイ(特別予選)　4日(日)／決勝レース

TIサーキット英田

■公認／国際自動車連盟(FIA)　社団法人日本自動車連盟(JAF)　■主催／タナカインターナショナル株式会社　TIサーキット株式会社　■協賛／岡山国際倶楽部
■協力／メルセデス・ベンツ日本株式会社　エーエムジー・ジャパン株式会社　オペルジャパン　フィアット アンド アルファロメオ モータースジャパン株式会社
株式会社ブリヂストン　ミシュランジャパングループ　日本ビー・ビー・エス株式会社　モービル石油株式会社　その他協力各社　［順不同］
■後援／岡山県　岡山県議会　岡山県教育委員会　英田町　吉永町　英田町教育委員会　F1誘致推進協議会　岡山県経済団体連絡協議会　岡山県商工会議所連合会
岡山県経営者協会　岡山経済同友会　岡山県中小企業団体中央会　岡山県商工会連合会　（社）岡山県観光連盟　英田町商工会　吉永商工会　［順不同］
■レースオーガナイズ／日本レースオーガニゼーション（J.R.O.）　TIサーキット株式会社

〈前売り入場券〉3日間通し券／12,000円　土・日曜2日間通し券／11,000円　決勝単日券／9,000円　土曜単日券／5,000円　金曜単日券／2,000円
小学生・中学生入場無料(大人同伴のこと)

〈駐車場・アクセス〉サーキット場内及び会場付近に特設駐車場を準備しております。山陽自動車道(和気IC)・中国自動車道(美作IC)より約25km、JR山陽本線吉永駅より18km(シャトルバス運行)

●チケットのお求めは／チケットぴあ06・363・9999　チケットセゾン06・232・9999　ローソンチケット06・369・6633
［順不同］　近畿日本ツーリスト　ＪＴＢ　JR西日本(岡山)　JA農協観光　ファミリーマート　その他有名プレイガイド

●お問い合わせは／TIサーキット英田チケットセンター08687・4・3434　岡山県英田郡英田町滝宮1210 〒701・26

5月2日前売り開始

お買い求めはお早めに

Photos/SUTTON, Willem J. Staat, Kenji Sawada, Shoji Mita, Hiroaki Matsumoto, Shoichi Sudoh

来るかポルシェ911 GT1!? 鈴鹿1000kmの要綱発表



マクラーレンF1 GTRに圧倒された昨年の鈴鹿1000km。真夏のイベントではフィナーレの花火まで満喫したい

8月24～25日に鈴鹿サーキットで開催される「ポッカ インターナショナル1000km耐久レース」の開催要綱が発表された。これによると参加車両は、鈴鹿スーパーGT、鈴鹿GT、鈴鹿GT-Lの3クラスに区分され、RSやマツダスピードDG-4といったプロトタイプカーは事実上出場できないことが決定した。

また今回は25回目の記念大会となり、今回のル・マンでデビューしたポルシェ911 GTIとも交渉中とのこと。出場が予定されているのは、BPR GTシリーズに出場している主要チームのマシンで、マクラーレンF1 GTR、フェラーリF40、ロータス・エスプリV8、ポルシェ911 GT2エボなど。また、サードMC8R、ニスモGT-R、ホンダNSX（チーム国光）といった日本車も参戦予定。

クラスの内容は、鈴鹿スーパーGTが、LM GTI、IMSA GTS、BPR GTI、N-GTリプレ。鈴鹿GTがLM GT2、BPR GT2、N-GT2。鈴鹿GT-Lが、N-GT2、N2、NI、NASCARとなっている。

なお観戦チケットは現在発売中（問い合わせは鈴鹿サーキット／☎0593-78-1111）で、エントリーは7月25日締め切り（国際B以上が必要）となっている。



ポルシェとも交渉中で、911 GT1の参戦が実現するかもしれない

FIA世界モータースポーツ評議会で来季以降のレギュレーション変更を決定

6月11日にパリで行われたFIA世界モータースポーツ評議会の96年第1回目の会合で、来年度以降の新たなレギュレーションの変更が決定された。

FIについては別枠にて紹介しているが、その他のカテゴリーの主なレギュレーション変更は以下のとおり。

まずWRCでは、すべてのイベントを水曜日までに終了させること、ロードセクションでのアベレージスピードは開催国の法定速度に準ずること、給油はサービスパークでのみ行うことなどが決定。

またITCでは、マシンに各パラメータを記録するデータレコーダーの搭載が義務づけられることが決まった。

F3でも、レースに参加できる装具を身に付けたドライバーとマシンを含めた最低重量が530kg以上に変更されることが決定。さらに99年シーズンからは、現行のFIや国際F3000同様、ドライバーを守るためのパッドをコクピットに装着することが義務づけられ、コクピットパッド、コクピット開口部、ヘッドレストやサバイバルセルの構造テストが実施されることが決まった。FI同様、安全性を向上させることが重視された結果と言えるだろう。

資金難のフォルティコルセをスポンサーのシャノンが買収

スペインGPからフォルティコルセのメインスポンサーとなったシャノンが、フォルティの株式の51%を取得。チームは事実上、シャノンに売却されることになった。

昨年から新たにFI参戦を開始したフォルティだったが、2年目の今シーズンは新たに導入された107%ルールに加え、昨年までチームに多くのスポンサーを持ち込んでいたペドロ・ディニスがリジェへ移籍したこともあって、成績不振と資金難に苦しみながらのシーズンを送っていた。

フォルティを買収したシャノンは国際F3000のチームを所有し、今季はトム・クリステンセンを走らせているほか、ヨーロッパ全体で13台ものF3マシンのスポンサーを務めるなど、モータースポーツに積極的に参入している企業。

今回の株式譲渡で前オーナーのグイド・フォルティが全株式の25%、残る24%を前コマーシャルディレクターのカルロ・ガンチャが所有することになる。チームは当面、フォルティコルセとして活動を続けていく方針だが、今後、現行のアンドレア・モンテルミーニ、ルカ・バドエルに代えて、シャノンのドライバーが起用されるといった可能性もありそうだ。



F1進出を果たしたシャノン。同チームでF3000を戦うクリステンセンのF1参戦の可能性も



フォードのテストドライバーを務めていたウォーレン・ヒューズがSTWに参戦

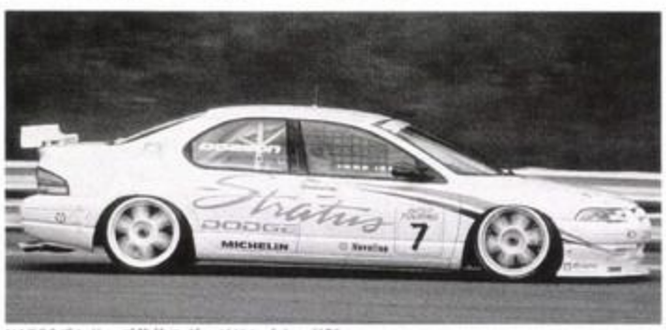
スーパーツーリング 各国の選手権結果



イタリア、ドイツそしてスペインでもアウディA4が優勝



アコードはNATCCでポールを獲得しながら勝ち星に恵まれない



NATCCでシリーズ首位のダッジはレイナード製

●イタリア 30kgハンデも関係なし!? アウディのカペッロが連勝

レギュレーション変更によってプラス30kgのウエイトを課せられたアウディA4に乗るロナルド・カペッロが、ビネットで5月26日に行われたイタリア・スーパーテューリズモ第4大会で2レースとも優勝した。第1レースの2位にはチームメイトのイバン・ミューラーが、第2レースの2位にはBMW320iに乗るジョニー・チェコットがそれぞれ入った。

第1レースではトップを走っていたファブリツィオ・ジョバナルディ（アルファロメオ155）が7周目にタイヤトラブルで脱落、カペッロは難なくトップに立った。第2レースはカペッロが独走し、ミューラーとチェコットが激しく2位を争った。これでカペッロはシリーズポイント138点で2位のミュラーに33点差をつけて首位となっている。

●ドイツ（STW） 雨ならやはり4WD アウディのピッロが連勝

ホッケンハイムで6月2日に行われたドイツ・スーパーツーリングカー選手権第3ラウンド。「スプリントレース」は4WDのアウディに乗るドライバーが圧倒的に有利なウエットコンディションとなった。フィリップ・ベーター（アウディA4）、プライベーターのクリスチャン・アブト（アウディA4）に続き予選3位となったアウディのエース、エマヌエーレ・ピッロはスタートで2位を奪い、6周目にはベーターが自らのミスで失速したのに乗じて難なくトップへ。カール・ベンドリンガーがアブトを抜き、アウディワークスが1～3位を独占した。

セミウエットとなった「メインレース」では、ベーターがアクシデントで脱落してピッロが独走。ベーターに代わりBMWのアレックス・バグスターが2位に浮上したがスピンを喫し、ベンドリンガーが2位でフィニッシュ。BMWのスティーブ・ソーパーがようやく3位を得て、アウディの表彰台独占を阻止した。シリーズポイントを見ると248点の首位ピッロをソーパーが173点で追っている。

●アメリカ エントリーは8台 ダッジがシリーズトップ

北米スーパーツーリングカー選手権（NATCC）第2ラウンドが、インディカー・ワールドシリーズのサポートレースとして6月8～9日、デトロイトで行われた。わずか8台のエントリーとなった第2ラウンド、第1レースは土曜日に行われ、ダレン・ロウ（BMW318i）が1位、デイビッド・ドナヒュー（ダッジ・ストラトス）が2位に。

日曜日の第2レースではデイビッド・ドプソン（ダッジ・ストラトス）が1位、2位はランディ・ボブスト（ホンダ・アコード）だった。シリーズトップにはドプソンが立っている。

モータースポーツへの功績を評価され コリン・マクレーが「サー」の称号を授賞


MBE授賞で二重の喜びに包まれたマクレー

昨年史上最年少で、イギリス人として初めてWRCのチャンピオンとなったスバルのコリン・マクレーが、母国イギリスで「サー」の称号を授かることとなった。

これは、今年のエリザベス女王の誕生日を祝して贈られるMBE（大英帝国第5級勲爵士）のリストの中に、マクレーが含まれていることが発表されたもの。この称号は以前ビートルズや元2輪世界チャンピオンのバリー・シーンなどに授けられたことでも知られるが、今回のマクレーへの授賞はイギリスモータースポーツ界への彼の功績が評価されてのことのようだ。

「この授賞は、ものすごく名誉であるとともに、僕自身にとって大きな喜びだ。さらに素晴らしいことには、この授賞はラリーがスポーツとして認められた結果だからね」とマクレー。先日行われたアクロポリス・ラリーで、今季初の優勝を飾ったばかりの彼だが、今回のMBEの授賞で二重の喜びに包まれることになったようだ。

なお、MBEの授賞式は、今年の年末にバッキンガム宮殿で行われる予定。

ヨス・フェルスタッペン スペインGPを前にめでたくゴールイン


オランダで式を挙げたフェルスタッペン夫妻

少し前の話題だが、おめでたい話をひとつ。ヨス・フェルスタッペンがスペインGPを前にしての5月吉日、ソフィー・マリー・クンペンさんとゴールイン。地元オランダの教会で式を挙げた。

新婦のソフィーさんはベルギー出身の21歳。実はもともとカートドライバーで、しかも91年のカートのヨーロッパ選手権FAクラス9位。92年の世界選手権FKクラス26位という実力の持ち主。鈴鹿で行われたワールドカップカートにも参戦経験がある。

F1界最速は間違いなし（?）のこのカップル、新婚旅行はスペインGPからのスタートとなった。

Photos/SUTTON, MAX PRESS, Masahiko Amano, Shoji Mita

イギリスF3でファーマンが3連勝

第7戦までを終えたイギリスF3だが、ここへきてラルフ・ファーマンが3連勝を飾り、ランキングで2位に26ポイントの差をつけトップとなっている。

開幕から今ひとつだったファーマンだが、5月27日にブランズハッチで行われた第5戦ではポールからスタート、前半こそニコラス・ミナシアンに詰め寄られたものの中盤にスパートし、マージンを稼ぐと終盤はペースを落とす余裕を見せ、2位のミナシアンに2秒の差をつけて今季初優勝。ファーマンは続けて行われた第6戦でもポールスタートからファステストラップをたたき出して連勝した。さらに6月8日にオールトン・パークで行われた第7戦では、ジョニー・ケーンにポールを奪われたものの予選2番手を獲得、スタートでのケーンのエンジンストールでトップに立ち、そのままトップを譲ることなく3連勝を飾った。

一方、同シリーズに参戦中の日本人選手は、トムスGBで036Fを駆る横山崇が第5戦11位、第6戦はアクシデントで5周リタイア、第7戦は1周遅れの18位。また同チームの梁川和人は第5戦17位、第6戦は7周リタイア、第7戦は3周でリタイアと苦戦している様子。一方、Bクラス参戦の舘信吾は第5戦2位(総合15位)、第6戦4位(総合17位)、第7戦2位(総合13位)と好調で、Bクラスランキングでトップに7ポイント差の2位につけている。


第7戦オールトン・パークでもスタートからレースをリードし、3連勝を飾った①ファーマン



Bクラスでチャンピオンを目指す舘信吾


梁川和人(左)と横山崇。次戦以降の巻き返しに期待したい



勢いに乗るファーマンは一気にイギリスF3シリーズで独走か

2輪駆動車のみの全日本ラリー選手権第2部門のハイランド・ラリーII96が開催

2シーズン目を迎えた2輪駆動車だけによる全日本ラリー選手権第2部門、その開幕戦「ハイランド・ラリーII96」が5月18~19日、乗鞍岳の西側に位置する岐阜県大野郡丹生川村にある朴の木平スキー場を起点にして開催された。

23台とやや寂しい参加台数となったが、レースの方は舗装セクションの第1ステージからヒートアップ。中でも見所は、11台と最も台数の多いBクラス。序盤を森野宏和のマーチRがリードし、これを上原淳アスティ、粮山太郎ミラージュ、牟田喜利シビックの3台が追う展開となった。

そしてダートセクションとなった第2ステージ、好走していた上原が序盤で脱落。その後は調子の上がらない牟田を粮山がリードし、4連続ベストタイムをマーク。見事に第2部門の初優勝を獲得した。

大桃千明マーチのリードで始まったAクラスは、あまりの激走にマシンがついていかず大桃が第2ステージ序盤で脱落。変わって虎視眈々とトップを狙っていた高崎正博マーチがトップに浮上し、そのまま逃げ切りの優勝を飾った。

Cクラスは、フタを開けてみると鷲見宏康と須藤浩志の2台のAE92による戦いに終始。この中で、鷲見は全9SS中8SSでベストタイムをたたき出す好調ぶりだったが、コンピュータートラブルで後退し、着実に戦った須藤が優勝を飾った。

Bクラスはミラージュの粮山が第2部門の初優勝を獲得



フランスF3&イタリアのF3シリーズも中盤戦に突入

5月26日、ポーでの国際F3000のサポートレースとして行われたフランスF3の第6戦は、フロントロウからスタートしたソエイユ・アヤリが優勝、早くも今季4勝目を挙げた。アヤリは予選総合タイムでは5番手に終わったが、ふたつに分けられたグループごとのセッションではトップだったため、2番グリッドを獲得。このように、ポーならではの変則的なレギュレーションにも助けられたようだが、この優勝で俄然シリーズでも優位に立つことになった。

また、6月2日に行われたエンナ・ペルガーサでのイタリアF3第4戦では、アンドレア・ボルドリーニが開幕戦以来の2勝目を飾った。ボルドリーニはスタートから一度もトップを開けわたすことなく優勝、今季のイタリアF3で初めての2勝目を挙げたドライバーとなった。2位はミケーレ・ガスパリーニ、3位にはヨアオ・バルボーサが入った。


スタート直後から後続をリードし2勝目を飾ったボルドリーニ



フランスF3で4勝目を飾ったアヤリ

インディ・ライツ第5戦ミルウォーキーで服部茂章が6位でフィニッシュ

PPG-ファイアストン・インディ・ライツ・シリーズに参戦している野田英樹と服部茂章の第4～6戦のレース結果を。

US500のサポートレースとしてミシガンで5月25日に行われた第4戦。スーパースピードウェイでの開催はこれが初めてで、スピードが出すぎてマシンの安全性が保証できず危険なため、CARTでは全車同じ角度にウイングを立てて走ることを決めた。野田は予選から直線スピードの問題を抱え13位に、服部は6位を走っていたが、エンジントラブルでリタイアとなった。

続く第5戦は6月2日、1マイルオーバルのミルウォーキーで行われた。野田は土曜日のプラクティスでトップにコンマ25秒差までタイムを詰めたが、決勝に向けて変更したセッティングが失敗し12位で完走。一方、10番グリッドからスタートした服部は今季最高位の6位でフィニッシュした。

デトロイト市街地で6月9日に行われた第6戦、野田は予選11位から毎周のように順位を上げ15周目には7位に浮上、しかしその後他車に巻き込まれクラッシュした。服部も予選14番手から一時は5位を走るもののミッショントラブルでリタイアした。



第5戦ミルウォーキーでは日本人同士のバトルも展開した野田と服部

来年8月の開業を前にツインリンクもてぎのオフィシャルクラブ「MOSC」が発足


やや工事が遅れ、来年8月の開業となったツインリンクもてぎ

2・4kmのオーバルコースと4・8kmのロードコースを完全に独立させて併せ持つ世界初の複合サーキット施設ツインリンクもてぎだが、山の造成工事などで若干の遅れが生じ、第一期工事分の開業が来年春の予定から来年8月に遅れることになった。

その開業を前に同施設のオフィシャルクラブ「エムオースポーツクラブ（略称「MOSC」）」が発足し、この7月1日より会員の一般募集を行うことになった。MOSCではレース主催者としてばかりでなく、会員によるモータースポーツの研究会・勉強会・体験教室等の実施、チーム活動やジュニア育成活動、映像やデータの情報発信等のコミュニケーション活動と、多岐にわたる分野において活動を行っていく予定だ。

会員募集の対象は、16歳以上のモータースポーツ愛好者。国籍や性別、経験は問わない。競技・審判員ライセンス取得支援、主催・共催イベントへの参加・運営実習、各種勉強会への参加・情報収集、施設完成後の優待利用等の特典がある。今年度の会費は無料。来年以降は入会金5000円、年会費1万円を予定（来年の年会費は半額免除となる）。問い合わせ等は次の連絡先までハガキかファックスにて。折り返し、クラブの案内や入会申込書が郵送されてくる。

〒104　東京都中央区八重洲2-6-20
ホンダ八重洲ビル　㈱ツインリンクもてぎ内　MOSC事務局　☎03-3278-0733　FAX03-3278-0733

韓国の大宇が急浮上!? 第4のメーカーITCに参戦なるか

現在はメルセデス・ベンツ、アルファロメオ、オペルという3メーカーのみが参加して行われているITCだが、4番目のマニュファクチャラー参入へ向けての動きが活発になってきている。

日本のメーカーを参加させたいという意志は既に明言されており、積極的にその勧誘が行われている。先日、Tーサーキットでの事前イベントのために3メーカーの首脳が来日した際には、トヨタ、ニッサン、ホンダ、スバルという4メーカーと接触を持ったと言われているが、あまり良い感触ではなかったようだ。

ヨーロッパではグラナダ～ダカールからの撤退を受けて、シトロエンが参戦するのではないかという説が広まっているが、まだ結論は出ていないもよう。このほか、韓国の大宇が強い興味を示しているとも言われており、日本メーカーに代わって韓国メーカーがアジア初のITC参戦を果たす可能性もある。

SPOT NEWS

●FIA世界評議会は97年のF1暫定カレンダー案を発表。現在発表されているのは13レースで、ヨーロッパGP、ハンガリーGP、ポルトガルGPが日程から外されており、その代わりとしてオーストリア、アメリカ、中国、パシフィック（TI）などが候補として挙がっているようだ。

草案は以下のとおり。

3／2　オーストラリアGP
3／23　ブラジルGP
4／6　アルゼンチンGP
4／27　サンマリノGP
5／11　モナコGP
5／25　スペインGP
6／15　カナダGP
6／29　フランスGP
7／13　イギリスGP
7／27　ドイツGP
8／24　ベルギーGP
9／7　イタリアGP
10／19　日本GP

●ベネトンはスペインGPから、従来のトーションバースプリングに代えて、コイルスプリングを使用した新しいフロントサスを使用。テクニカルディレクターのロス・ブラウンは今シーズンいっぱい、このシステムを継続して使用することを明らかにした。

●マーティン・ブランドルはカナダでF1GP出走150戦目を迎えることになった。これは現役ドライバーではゲルハルト・ベルガーに次いで2番目、通算で歴代15番目の記録。

●来季からのF1参戦をめざすスチュワートグランプリだが、代表のジャッキー・スチュワートはそのドライバーについて「若手ふたりとなる可能性が強い」と語った。スチュワートの希望はヤン・マグヌッセンとジル・ド・フェラン（?）。一方、エンジンを供給するフォードはハインツ-ハラルド・フレンツェンを引きとめたい意向を明らかにしているが、フレンツェンはウイリアムズ、ジョーダン、マクラーレンのいずれかに移籍する可能性が高い。

●BTCCの第11／12戦がイギリス南部のスネッタートンで開催。第11戦は終盤にトップランナーが次々に脱落、後方から追い上げたボクスホール・ベクトラのジェイムズ・トンプソンが優勝を飾った。また、今回から4WDの重量ハンデとして30kgのウエイトを積まされたアウディ勢だが、フランク・ビエラがトンプソンとコンマ7秒差の2位に入賞。3位にボクスホールのジョン・クレランドが入った。続く第12戦はポールシッターでBMW320iを駆るヨアヒム・ビンケルホックがスタートから飛び出し、そのまま逃げ切って優勝。2位はクレランド、3位にはルノー・ラグナのアラン・ムニュが入った。ポイントスタンディングは、依然ビエラが134点と、2位のリカルド・リデルに49点差でトップを守っている。

●6月9日にフランス、ディジョンでブガッティEB110やジレット・パーティゴなどを招待したGTによるノンタイトル戦が開催された。レースは2ヒート制で行われ、第1ヒートはポルシェ911 GT2のボルフガング・カウフマンが、第2ヒートはポルシェ911のフィリップ・カステル／ミッシェル・リゴネがそれぞれ制したが、総合ではポルシェ964のクラウス・シェーア／ノコラス・グラフトが優勝した。

●全日本ジムカーナ選手権第4戦が広島県スポーツランドTAMADAで開催され、A2クラスでまたも山野哲也が優勝、これで通算での連勝を14とした。当日は路面温度が40℃近くに達する難しいコンディションだったが、山野は第1、第2の両ヒートでトップタイムを奪い完勝した。

●FIAエレクトロ-ソーラー・カップ第3戦コスモ石油カップ ソーラーカーレース鈴鹿'96が、8月9～11日に鈴鹿サーキットフルコースを舞台に開催される。国際サーキットで行われる国内初のソーラーカーレースとして5年前から始まったこの大会。5月31日の締め切り現在、66台のエントリーが集まっている。このうち、3ヒート制で通算8時間の決勝に進めるのは45台。最終日には電気自動車（EV）による5周のスプリントレースも開催される。この大会の模様は日本テレビ系全国22局ネットで9月7日14時～15時25分にテレビ放映される予定。

●昨年パシフィックレーシングでF1デビューしたジョバンニ・ラバッジが、ドイツGPからミナルディをドライブするかもしれない。

●ナイジェル・マンセルがITC第9戦シルバーストンでオペル・カリブラをドライブするとのうわさがある。

●ホンダNSX GTIは改良を受け、6月上旬にシルバーストンのショートコースでテストを行った。ベストタイムは57秒1（英GTの従来のレコードは58秒5）とマクラーレンより速そうだ。なお車両は現在日本に送られているという。

Photos/Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto



27台ものカラフルなディアブロがスタートを決める様は圧巻だ。今年は全7戦が開催予定

ランボルギーニ・ディアブロSV-Rのワンメイクレースがスタート

ランボルギーニ・ディアブロSV-Rによるワンメイクレース、「フィリップ・シャリオール・スーパースポーツトロフィー996」が、6月15日、ル・マンで開幕、圧巻27台が出走した。

レースに使用されるSV-Rはピレリタイヤを履くイコールコンディションの保たれたマシンで、最高出力は540馬力。予選は13日に行われたが、この日の昼前にトランスポーターから降ろされたマシンは、ほとんどが新品そのもの。予選というよりも慣らし運転の感が強かった。

レースは1名もしくは2名により1時間で行われた。クラスはプロとアマチュアが組むプロ-アマクラスと、ジェントルマンクラスに区分され、ドライバーの中にはオリビエ・グルイヤールやジェラール・ラルースの顔も。コースアウトやクラッシュも多発したが、優勝はプロ-アマがミッシェル・ノイガルテン/セアス組、ジェントルマンがロリス・ケッセルだった。今後はBPR GTのサポートとして開催予定。

FIA、97年からのタイヤ規制を発表 コンパウンドの種類をメーカーごとに制限

FIAの世界評議会はF1のスポーティングレギュレーションを改正。97年度からイベントごとのタイヤのコンパウンドを各メーカー1種類に制限する案を採択した。

これはブリヂストンの参入を機会にF1タイヤのコストが高騰することに配慮したもので、来年からはタイヤ供給メーカーは各イベントごとに、1タイプのみのドライタイヤを持ち込み、各車に対してはFIAが任意の7セット(28本)を選択、さらにその中から12本を予選用として選ぶ権利を持つ仕組み。これにより、タイヤメーカーが特定のチームやセッションにスペシャルタイヤを使用することは事実上不可能となり、タイヤメーカー同士の競争に、歯止めをかけることできるわけだ。

ブリヂストンが公式にF1への参戦を宣言しているのは98年からだが、彼らが鈴鹿でF1タイヤの実走テストを開始したことはヨーロッパでも大々的に報道されており、テストに協力したTWRとグッドイヤーの関係が微妙になるなど、タイヤウォーズ再開に向けたパドックの緊張感は次第に高まっている。

これから激しくなるドライバーやエンジンの動きとともに、98年のタイヤチョイスも、F1にとって大きなファクターとなることは間違いないだろう。



BSのテストに協力したTWRに、グッドイヤーは強い警戒感を示している……



F1レギュレーションの改正に関する決定のほとんどは、安全面の取り決めだった

FIA世界モータースポーツ評議会採択のF1レギュレーション変更点について

6月11日に行われたFIA世界モータースポーツ評議会で、F1レギュレーションに関する以下の改正が採択された。

①セーフティーカー導入の規定が定められた第148条が再検討され、セーフティーカーに先導されてレースがスタートする場合など適応される、スタートなどに関する詳細の追加決定。

②タイヤ制限に関する規定が改正され、各メーカーが1イベントに使うコンパウンドの種類をひとつに制限(別項参照)。

③コンストラクターにバックミラーの位置を変えさせる規定が修正され、即日実施されることに。

④98年からの、横方向からの衝撃テストのスピードアップ(現在の秒速5mから7m)。

また、新たにF1サーキットの安全性や技術委員会への提案を取り扱うF1安全委員会を設置。レース開催の60日前に安全性が必要標準レベルに達していないイベントはキャンセルされることになった。

さらに、今年のサンマリノGPでレース後に観客が乱入した件に関する処分も発表され、サンマリノGPの主催者に対しては100万ドルの罰金(ただし75%は留保)と、再発防止のための具体的プランの提出が求められている。

松浦佑亮、フォーミュラ・キャンパスでうれしい日本人初の優勝を飾る

フランス国内を転戦して行われているフォーミュラ・キャンパス・シリーズには、今年は18歳の松浦佑亮、17歳の中沢信也、16歳の福田良と日本人が3人参戦しているが、6月2日の第7戦、ル・ビジュアンで松浦がついに日本人初の優勝を飾った。

ル・ビジュアンでキャンパスが開催されるのは第4戦(4月28日)以来。しかし前回からコースレイアウトは改修され、全員がイコールコンディションとなった。前回コースレコードを樹立していた福田が予選第1ヒートではホールショットを奪うなど好調だったが、何台もマシンが動いたにもかかわらず中沢とともに2台のみフライングを取られるなど不運な面もあったようだ。決勝では上位グリッドの選手が消えていく中、福田が2位に上がりトップ争いを開始、しかし接触で5位へドロップ。そこで一気にトップに躍り出たのが松浦で、そのまま後続を押さえて優勝を果たした。福田は5位、中沢はリタイア17位だった。

シリーズポイントは現在、福田が22・5点で5位、松浦が105点で11位、中沢が69点で16位。今後の若い日本人ドライバーたちの活躍に期待しよう。

エルフの奨学生としてフランスで頑張っている松浦(右)と福田(左)。中沢も負けるな!



Text & Photos／Masahiko Amano

インタビュー——ブリヂストン／ファイアストン・テクノロジー社長 浜家弘氏

「レジェンド・イズ・バック インディ制覇が究極の目標でした」

**インディ500の歴史とともに歩んできたファイアストンは
74年を最後にレース活動を休止していた
そして昨年、ブリヂストン／ファイアストンとして21年ぶりに復帰
その最も大きな目標となったのがインディ制覇であったという**


この勝利は社内や関連への意味が大きいと語る浜家氏

インディアナポリス・モーター・スピードウェイの丸いビクトリーレーンがせり上がると、バディ・レイジアの紫色のマシンの後ろ側には、ファイアストンの赤い帽子を被ったブリヂストン／ファイアストン・テクノロジー社社長、浜家弘巳氏らの姿があった。

長い表彰式が終わった後、インフィールドに設けられたファイアストンテントの中で行われた祝勝会の会場で、優勝の喜びを語ってもらった。

「ファイアストンにとって、インディ500での勝利が究極の目標でした。『レジェンド（伝説）が帰ってくる。ファイアストンがインディへと帰ってくる』という広告を出して、ここで"インディで勝つ！"という公約をしたわけです。

日米の技術を融合し1年目から実力発揮

インディカーレースへの復帰を決めた、その一番の理由がインディ500でまた優勝することでした。今日、こうして勝つことができました。次に何をやっていいか……IRLは96年の全戦で優勝しましたから、次の目標はCARTのシリーズチャンピオンですね。今日がUS500とのダブルウインだったら、もっとうれしい（実際、このインタビュー後にUS500でファイアストン装着のジミー・バッサーが優勝）。

去年のリベンジ（復しゅう）ですよ。そういう意味で、今回の優勝はうれしいんです。去年、我々は勝ったと思った。グッドイヤーは負けたと思ったでしょう。しかし、結局彼らが勝った。今年、彼らは勝ったと思ったでしょう。しかし、その後に我々が逆転した。それも、あれだけストロングなところを見せて勝つことができたんです」

スコット・グッドイヤーのペースカー追い越し。あれさえなければファイアストンは復帰1年目にしてインディ500制覇をなし遂げていたはずだ。

オーバル用タイヤの方が苦労すると見られていたファイアストンだが、実際にはオーバルで彼らは素晴らしい力を初年度から発揮。インディの後、ミシガンでの500マイルレースでファイアストンの開発を担当してきたスコット・ブルエットとパトリック・レーシングが初勝利を飾り、続くニューハンプシャーの1マイルではアンドレ・リベイロが優勝した。

「我々がこうして短い期間でインディ500優勝を達成できたのは、日本とアメリカ、共同開発が非常にうまくいったということです。スーパースピードウェイのタイヤは、確かに日本で作ってますが、もちろんアメリカのテクノロジーが導入されています。逆に、日本の技術もアメリカ製タイヤの中に入っているんです。日本とアメリカのテクノロジーを融合させることができました。

インディライツでオーバルタイヤ、オーバルレースの技術を育みました。日本にはオーバルコースがないので、スタッガー（後輪の外径を左右で異なるものとして、左コーナーだけのオーバルを回りやすくする）など、全く知らない要素もありました。構造、特にサイドの構造も、インディライツへのタイヤ供給でノウハウを得ました。

オーバルレースで鍛えられた高速耐久性

コンパウンドは日本の強みでした。こうしたことの積み重ねで、オーバルで使える日本の技術を発見し、導入していくことができたんです。

スーパースピードウェイのタイヤというのは、高速耐久性がまず必要です。日本では経験することない高速度、そして、そのスピードを維持したまま長い距離を走るのがインディカーレースですから、その確認作業がまずは一番大事でした。高速で壊れないタイヤを作るために、室内ドラムの状況を整え、シミュレートしていきました。

ブリヂストン／ファイアストンのタイヤ技術は、オーバルレースを経験して高速の耐久性が確認できたことで、幅を持つことになりました。耐久性の部分を見切ることができるようになったことによって、他へ性能追求を振ることが可能となったんです。高速耐久性を突き詰めたことで、我々の持つ技術の幅は大きく広がりましたね。

高速耐久性と他とのバランスを見ながらタイヤを作っていくことができるようになった。これは非常に大きな成果です。これからF1をやってもこの技術を使っていくことができます。ブリヂストン／ファイアストンとして、技術の容積を増やすことができましたね」

ファイヤストンブランドで勝つことの意義

ブリヂストンということで、アンチ日本とかネガティブな動きが起こるのでは？　と心配された面もあった。

「アメリカでそのような動きは一切出ていません。我々は今後、アメリカへ少しずつインディカーレース用タイヤの生産を移動していくつもりです。そのように最初から現場には説明してあります。来年、ストリート用タイヤをアメリカへ持って来るつもりですし、その次の年にはスーパースピードウェイ用もアメリカで、と考えています。アメリカ人スタッフに頑張ってもらいたい。

このインディ500での優勝は、社内、ディーラーを含めたファイアストンファミリーに大きなインパクトを与えるでしょうね。ここから大きく広がっていくんです。ディーラーはインディカーレース復帰とともに元気づけられました。"レジェント・イズ・バック"のキャンペーンは大成功でした。インディ500での優勝が持つ広告効果、対外的な意味はもちろん大きいですけれど、それよりも社内とファイアストンファミリーへの影響の方が大きいでしょう。

ブリヂストンがファイアストンを購入したことで、ファイアストンというブランドがなくなっちゃうのでは？　という不安がアメリカにはあったんです。『でも、そうじゃないんですよ』というアピールを行うために、我々はファイアストンブランドでインディカーに復活することにしたんです。その効果が、このインディ500での勝利で、またさらに期待できるでしょう。また500マイルレースで勝ちますよ！」

このインタビューの直後、ミシガンではファイアストン装着のジミー・バッサーがポールポジションからスタートし、優勝を飾った



フォーミュラ・ニッポン 序盤戦を終えて

大きな目的のもと、これまでの全日本F3000から進化を遂げ
その初年度の開幕を迎えたフォーミュラ・ニッポン
4月の開幕以降、早くも序盤3戦が終了したわけだが
観客もコンスタントに増え、テレビ放送も上々
あわせてレースの中身も大きな盛り上がりをみせ
かつてない変革は成功と言えるだろう
しかし、その成功の陰にはさまざまな問題も見え隠れしている
初めてのシーズンが佳境となっていく今
このカテゴリーをリードするキーパーソンにアタック

ふたつのテーマを胸に秘めて

フォーミュラ・ニッポンのシリーズ序盤戦が終わって、とりあえずその総括を聞く、という名目は抱えていたが、ぼくのテーマは2点に絞るつもりでいた。ひとつはすでに本誌上でも指摘した「フリー走行におけるタイヤ使用制限の申し合わせ」について。もうひとつは「F1デモ走行をめぐって生じた童夢とのトラブル」である。

ぼくは、フォーミュラ・ニッポンが日本のトップカテゴリーの構造改革に乗り出したこと自体は高く評価するし、期待もしている。だからこそ、この機会にやらなければならないこと、やってもらうべきことがある、と考えている。それが「本当にモータースポーツを楽しむことができるファン」の育成である。雰囲気に乗せられるばかりではなく、レースの面白さを自分の力で感じとることのできるファンを増やして基盤を作らなければ、ショ









ースポーツとしてのモータースポーツは日本に定着しない。

そのために我々は「何が面白いのか」「何を観るべきなのか」というモータースポーツの観戦手ほどきを、事業本部とともに進めていくべきだし、イベントをファンにとって魅力あるものに育てることに協力しようと思う。しかし、どうも事業本部には、さまざまな視点を受け入れる柔軟性が欠けているように感じられてならない。

例えばぼくは、開幕戦のレポートに付随して、きわめてあいまいなまま展開した土曜日の運営について苦言を呈した。3セットのタイヤ制限に加えて、実は、土曜のフリー走行では最低8周を走行しなければならない、という参加チーム間の申し合わせが存在しており、それが観客には正式に告知されていないのだ。このルールがあるかないかで、SSを含む予選の戦い方は大きく変わる。それほど重要な「ルール」なのに、それを明らかにしないままにしておいて、それが客から金をとって見せるプロスポーツと呼べるものか。

ぼくは、あくまでファンの視点から疑問を投げかけたつもりだった。しかし、事業本部長である浜口哲夫氏の視点は、なかなか観客席にはやってこない。

●

――午前中のフリー走行は、乗って8周以上走らなければならないという申し合わせがなされていますよね。

浜口：それはチームの皆さんがでね、事業本部はしてませんよ。我々は、フリー走行はあくまでその名のとおりフリーなんだから、しょうがないだろうと思っているまでです。

――だけど、プロスポーツイベントとしてイベントを開催されている以上、ルールは一番最初にハッキリさせなければならない問題ではありませんか。レースの場合、土曜日の予選を観戦する時、タイヤの使い方はかなり重要な要因になるわけですよ。ところがタイヤ

そして今後

フォーミュラ・ニッポン 事業本部長 浜口哲夫氏に聞く



文／大串信
Photos / Hiroharu Sato, Yukio Yoshimi

の使い方に関する申し合わせを正式にアナウンスしないでおくというのは、競技を見に来た観客を無視したやり方だと思いますが。ぼくは、その裏に何があるにせよ申し合わせ自体をどうこう言うつもりはない。こういうルールに沿って競技していますという最低限の情報を、FNサークルでも事業本部でもいい、とにかく誰かが正式にお客さんに知らせないといけないと言っているんです。



浜口：問題は、お客さんをどう評価するかだね。僕はあなたたちとそこの評価が違うと思う。僕はクルマがクルクル走り周るのを眺めればそれで満足するレベルのお客さんにいっぱい来てほしいんですよ。そのために、我々は見せ物として面白いことを優先します。その結果、マニアックなファンへのプロモーションとメジャー化へのプロモーションの違いが生じてくると思います。僕は今、レースはマニアックになるより先にメジャー化しなければならないと考えています。本当においしいものを作ることに固執して先に進まないよりは、おいしそうに見えるものを作ってまず食べさせてみようと。例えばF3000＝フォーミュラ・ニッポンの基本的な価値は信頼している。ただ、そこに着せるもの、見せ方、知らせる方法など、プロモーションの部分、総合的な付加価値を作る部分が足りなかったから僕の言うメジャー化が遅れた。だからそこにまず力を入れる。そして余力ができてきたらもっとああしよう、こうしよう、と。こういう考え方なんですよ。

●

ぼくと事業本部の視点の違いは、ここで「メジャー」と「マニアック」という言葉で明らかになる。しかし、だからルールがどうでもいいということにはならない。浜口氏は、まだ観客の視点からレースを眺めていないのだ。

●

——だとしたらなおさら、レースをおいしそうに見せるために、ルールをしっかりさせなければならないんじゃないでしょうか？

浜口：フリー走行は練習してるんですよ、こういう認識でいいんじゃないですかねえ。本当の意味でメジャー化するために、これからモータースポーツファンになってほしい人たちにはこれでいいと思うんですよ。マニアだからタイヤの使い方が気になるんで、一般の観客はあのタイヤ新しいのかな、古いのかななんて気にしてないよ。もちろん、そこにこだわることはネガティブな話じゃないんだから、それができればいいけれども、メジャー化という意味から見たプライオリティーは、そんなに高い話じゃないなと感じるんだけどね。

——ネガティブじゃないならやればいいのに。だって、実に簡単なんですよ。メンツだとかいろんな問題はあるんだろうけど、たとえば「FNサークルが、最初の8周は必ず走らなければいけないというルールを決めています」とアナウンスするだけで済む話ですよ。









ぼくは、さっきも言ったけれどもそんなルールはあろうとなかろうとどうでもいいんです。8周走ろうと走るまいとそこには戦略があるわけだから。でもルールが明らかになってないところに戦略はありえない。

浜口：分かった。それはJAFの統一規則とかではなく、興行的な意味でのフォーミュラ・ニッポンが、どういうルールによって運営されているかがイマイチ明快に整理されていないということだね。それはアドバイスとして受けましょう。そういうことはあると思う。「フリー走行は8周の周回を義務づけてます」と言ったって悪いことじゃないからね。こういう指摘は初めて受けたから。それについては検討して、今シーズン中に是正することもできるでしょう。ただ、我々はお客様をどうでもいいと思っているわけではない、ということは分かっていただきたい。

童夢F1デモ走行をめぐる状況

浜口氏はようやくぼくが、フォーミュラ・ニッポンのビジネスにおけるタイヤマネージメントについて言おうとしているわけではないことに気づいたようだ。観客にとっては、フォーミュラ・ニッポンの舞台裏のマネーフローなどどうでもいいことだ。レースを観客席から楽しめるかどうかが問題なのだ。メジャーにしろマニアックであるにしろ、ルールを明確にするという観客席レベルでの視点を事業本部は決して忘れるべきではない。そして、この視点の硬さはどうにかした方がいい。

「木を見て森を見ない」とか、皮肉なことにその逆に「森を見て木を見ない」などと事業本部が陰口をたたかれる理由がここにありそうだからだ。

さて、もうひとつのテーマである童夢とのトラブルについては、あらかじめ解説が必要だろう。ことの発端は、シリーズ開幕戦で配布された1通のプレスリリースであった。それは童夢の林社長の署名がなされたもので、内容は「フォーミュラ・ニッポン事業本部と、童夢F105のデモ走行を行う予定でいたが、事業本部は一方的な要請と無責任な告知をするだけで、走行にかかわる費用等の条件については回答を返してこなかったので、デモ走行は必要なくなったと判断する。しかし、ファンに迷惑をかけたくはないので自主的に走行を行う。ついてはデモ走行の映像の放映は許さない」というものだった。

この声明文を受けて事業本部は態度を硬化させ、第2戦が行われるMINEサーキットに対して、フォーミュラ・ニッポンの大会スケジュール内で童夢F105のデモ走行を行うことを禁ずる指示を出す一方、関連媒体への露出を一切取りやめることになった。

一時期は、童夢F105のデモ走行は中止されるところだったが、すでに多くのファンに告知を行っており、事態は簡単ではなかった。童夢と提携関係にあるMINEサーキットは苦慮の末、大会スケジュール以外のMINEサーキット割り当ての時間を使うという名目上の抜け道を使って童夢F105のデモ走行を決行、MINEサーキットに詰めかけたファンは国産F1マシンの勇姿を眺めることができた。しかし、シリーズ第3戦の富士スピードウェイには、童夢F105は姿を見せなかった。

●

——タイヤの申し合わせのアナウンスと全く同じ意味でなんですけどね、例の開幕戦で一部に配布された童夢の林社長の声明文に対する反応についても、現場のファンを視野に入れていないような印象を持ったんですが。危ないところで、事業本部のメンツを守るために、現場のファンの期待を破るところではありませんでしたか。

浜口：我々が美祢で走らせないように圧力を加えたというのは誤解です。僕のとった美祢に対する態度は、林さんの声明文にすべて恭順の意を表して従いますということですよ。ひとつ、フォーミュラ・ニッポンのためには走らないよと言うから、じゃあ美祢でやるフォーミュラ・ニッポンのためには走らせちゃいけないよと。もちろん美祢との関係の中で


F1GP in JAPAN の挑戦
PRESS RELEASE
童夢F105デモランについてのお知らせ

あくまでもファンのための フォーミュラ・ニッポンの実現 これが我々の願いだ

走らせるならご自由に、フォーミュラ・ニッポンは関知しません、ということですね。2番目、一切露出はまかりならんと言うから、プロ野球ニュースにもF1中継にもフォーミュラ・ニッポン中継にも一切露出するな、と指示した。もし露出したらまた怒られるぞと。これだけですよ。

――林さんの声明文を読む限り、言い分は理屈が通っているように思えるんですが。F1を走らせるためにはかなりの金が必要で、それについて事業本部は無視した、これでは走らせることはできない、と。でも、単純に金を出す出さないという話なら、こういうこじれ方をしないでもよさそうなものなのに。

浜口：林さんは林さんなりに下の方から話を聞かれてたんだろうと思いますけど、大勢の人が間に入ってこういう結末に行き着いた面はありますね。林さんの声明はね、林さんの理解されたところを示したもので、あれだけ切り取って見ることはできないんですよ。こっちに言わせれば、そもそもスタートラインでは、フジテレビ、フォーミュラ・ニッポン事業本部、童夢が一緒に手を組んでそれぞれの道を探しましょうよということだったはず。「金銭負担はこっちがするから走ってください」と言っておいて、ある日突然「ウチはそのお金は払いませんよ」と前言を翻したという話ではない。我々はお互いのメリットとして、フォーミュラ・ニッポンで走りませんか？　お互いギブ&テイクだからね、という話をしていた。こちらも占有時間の料金をくれとは言わないから、向こうも走るからいくらよこせなんて話はなしでね、と。

僕らは、童夢を世の中に知らしめ、みんなに注目を集められるようになればと考え、一生懸命バックアップしてきたつもりなんですよ。

そのひとつの通過点としてフォーミュラ・ニッポンの中で走らせて、みんなの声援を受けるようにしよう、さらにオンエアに乗せよう、そうすれば林さんはそれをネタに営業しやすくなるじゃないか、と。そういう話だったんだけど、どこかで急にお金の話が浮上してきてこういうことになってしまった。

――問題がもともと金額の話ならば、もっと簡単にすり合わせができたんじゃないかなと思ったんですけどね。当初、理念として持っていたものが具体化するうえで、なんらかの行き違いに至ってしまったと理解すればいいのでしょうか？

浜口：それで結構です。林さんは声明文の中で、フジテレビがプロ野球ニュースとかフォーミュラ・ニッポンで放送することで、応援しているような言い方をするのは片腹痛いっていう言葉を使ってましたけど、それをやんなかったら童夢さんもお金を集められないでしょ、と思いますよ。露出を担保するのは林さんにとって大事なことであるはずなんだ、それをいちいちあんなつまらないことでぶち壊したら元も子もないよね。だって、逆だよねえ。なんで映すなとか走らないっていうことになっちゃうんだよ？　怒鳴りこんできてさ「バカやろう、なんでもっと映さないんだ、もっと走らせろ」っていうなら分かるんだけどね。それが本来、ビジネスをやろうという上での選択肢だと思いますけどねえ。

確かにコミュニケーションの一部に、手続きの不良があったんでしょう。それは認めざるを得ない。だけどそれならば、直接会って「走るんだからお金出してよ」って言えばいいんでね。そうしたらこっちは「ちょっと待ってよ、無理だよ」と答えただろうし、「いくらなら出すの」と来れば「最低これしか出せない」とやればよかったわけですよ。

それなのに突然あのリリースはないだろうっていうのが僕の考え方。子供じみた話じゃないですか。ただ、こっちにはケンカする気はないし、今の状態は修復しなければならないと思ってますよ。彼のロマンチシズムも好きだし、国産F1プロジェクトが成功してくれたらいいなと、そしてそれに我々が我々のやり方で協力できたらいいなと思ってますよ。ただ少し冷却期間をおかないと、僕だってどっかでカッカきてるから今会ったら火に油注ぐことになりかねないからさ。まあそんなところだよな。まあ、どこまでが冷却期間かは分からないけれども、そろそろ何らかの形で修復しなければならないと考えてはいる。そもそも童夢はフォーミュラ・ニッポンの1チームとして走っているんだから。だからこのままの状態ではやはりまずい。そのタイミングを今、計っているところですよ。

●

タイヤの場合と同様、ぼくはフォーミュラ・ニッポン事業本部と童夢との関係が舞台裏でどうなっているかには興味がない。しかし、そのことによってサーキットの観客席に詰めかける熱心なファンがとばっちりを食う形で表面に浮き上がってきてはいけない。現時点で、両者はギリギリのところでファンの期待を壊さずにいると思うが、童夢F105が富士スピードウェイを走らなかったことは、その費用など実務上の条件はともかく、誰のためにもならない不毛な事態ではあった。この件に関してはフォーミュラ・ニッポンを、そして国産F1グランプリカーを楽しみに、安くはない入場料を支払ってサーキットへやってくるモータースポーツファンの夢を育むためにも、一刻も早い両者の関係修復を提言しておく。

複雑に絡まりあった利害関係を解きほぐし、新しいシステムを構築するためにさまざまなあつれきが生じるのは当然のことだ。日本のトップカテゴリーの事業本部もまた、あちこちで批判や圧力にさらされている。ぼくは、これまで皆がやりたかったが誰もできなかった革命という意味で、フォーミュラ・ニッポン構想に期待を感じている。日本のモータースポーツは、あまりにひ弱な基盤の上に立ち上がってしまった。フォーミュラ・ニッポンが結果的にでも日本のモータースポーツの基礎固めに寄与する方向を見失わない限り、ぼくは前向きに事態を眺めたい。そのためにはいたずらに持ち上げるでもなく、ただ足を引っ張るばかりでもない姿勢が必要だろう。レーシングオンとぼくは、モータースポーツファンの立場を代表してフォーミュラ・ニッポンを見つめ、その進路を今後も監視していくつもりでいる。もし何らかの意見や要望があれば遠慮なくお寄せいただきたい。大きな力にまとめて、ファンを代表して事業本部と語り合い、ファンのためのフォーミュラ・ニッポンを実現するための一助となろう。



1000分の1秒を知る、



1000分の一人になる。



高速自動車デザイン学科

- レーシング・アタックコース
- マシン・デベロップメントコース
- モーター・ライフコース
- サイクル・ライフコース
- レースメディア・レディーコース
- モーター・ジャーナリストコース
- オールドマシン・レストアコース

自動車デザイン学科

- 金型デザインコース
- エクステリアデザインコース
- インテリアデザインコース
- モデラーコース
- CAD-CAMコース





`97年度学生募集

10月1日より願書受付スタート

体験入学、学校見学会を実施しています。事前に電話にてお問い合わせください。

学校法人　東京科学芸術学園

東京都認可の専修学校

KAGEISEN 東京科学芸術専門学校

〒146 東京都大田区千鳥1-11-2（東急池上線千鳥町駅より徒歩5分）

●お問合わせ先 フリーダイヤル 0120-350681

入学案内資料をご希望の方は、官製ハガキに住所・氏名・年令・学校名(学年)・TELを明記の上、資料請求券を貼付し、上記住所までお送り下さい。(無料)

入学案内資料請求券 (RO-6/28)

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム——ナイジェル・ルーバック

「雨の中の大混乱」

[Spinning in the rain]

翻訳／見田　豊〔Quality Translation〕
Photos／Kenji Sawada

雨のレーススタートにひと言

雨のレーススタートではいろいろな物議を醸しだす
モナコGPでは14台がアクシデントで姿を消し
チェッカーを受けたのはたったの3台
そのうち6台はオープニングラップの出来事だった
バルセロナでは11台のマシンがスピン、リタイアし
6台はスタート後1分かそこいらで戦列を離れている

「今日は一日中こんなもんだよ」

バルセロナでの日曜日の朝、ずぶ濡れでプレスルームにたどり着いた私たちに、ジェフ・ハチンソンのなんともありがたい仰せである。この同僚は自家用機を所有しており、ヨーロッパで開催されるグランプリはすべてこれで〝通勤〟する。ためにヨーロッパ地方のお天気パターンを知り尽くしており、また、地元の気象予報官からその都度詳細な情報収集を欠かさない。なんでも、北部スペイン全域が真っ黒な雨雲で覆われていて、この状況は向こう24時間変わらないという。

午前中の天気は全くそのとおりで、ウォームアップ時のコンディションもそれはヒドいものだった。もっとも、午後に入ってさらに雨足が激しくなったから、朝のうちはあれでまだマシだったのかもしれない。

「ドライセッティングを試したんだけど、さっぱりでさ」と言うのはジャック・ビルヌーブだ。「それで、セットアップを少し柔らかめにすることにしたんだ。そしたらウォームアップが中止になってしまって、セッティングを煮詰めるところまでいかなかった」

ハインツ＝ハラルド・フレンツェンの事故によるセッション短縮のことを彼は言っているのだが、わずか5分ばかり短くなっただけである。しかし、チームやドライバーによっては、それだけあれば180度セットアップを変えることも可能というから、やはり決定的な5分間だったのだろう。

それにしても驚かされるのは、あのようなコンディションにもかかわらず、〝ブルウエット〟以外のセッティングで走ろうと考えたドライバーが少なからずいたという点である。ハチンソンと違って我々には、天気図や衛星写真を駆使した気象情報に接する機会はない。それでも確かな根拠をふたつばかし、身を持って感じ取っていた。空が真っ黒だということがひとつ。もうひとつは、プレスルームから一歩外に足を踏み出すたびに全身濡れネズミになるという事実である。

ミハエル・シューマッハーはどうやら我々と同じ結論に至ったらしい。ハチンソンがウイリアムズやベネトンに情報提供しなかったことを知ったら、彼に礼状のひとつも書く気になるかもしれない。デイモン・ヒル、ビルヌーブ、ジャン・アレジ、そしてゲルハルト・ベルガーの4人は、そろいもそろって〝どっちつかず〟のセッティングを選ぶことになったのだ。それが直接の原因というわけではないにしても、ヒルは序盤のクラッシュで早くも姿を消し、アレジは自分のマシンを「運転できた代物ではない」とクサしている。

にもかかわらず、2位——シューマッハーが去って以来のベネトンの最高位——を獲得してしまったアレジは、いったいどういうドライバーなのかと言いたくなるが、それはまあいい。95年チャンピオンチーム、ベネトンは、これまでの成績を見る限り自力優勝はとても望めないような状況で、これに業を煮やしたフラビオ・ブリアトーレは、来季に向けドライバーの首のすげ替えを画策中とも伝えられている。一説によれば、ふたりいっぺんにクビになることもあるらしい。そんな折も折、エンジン供給をめぐる不穏なうわさが持ち上がった。

ウイリアムズ、ベネトンに対するルノーのエンジン供給契約は、一応97年末までということになっている。しかし、過去5年間F1最強の名をほしいままにしてきたメーカーが、これを限りにグランプリから撤退する可能性も否定できないというのだ。現在それについての話し合いが進行中であり、フランスGPのころにはその結論が出ているはずだという。これまでの2チームから、供給先を1チームに絞って今後も継続というのがパドックの観測の大半を占めるようだが、油断は禁物である。あのホンダだってアイルトン・セナを擁しての成功を惜しげもなく切り捨て、あっさりグランプリシーンから姿を消しているのだ。

いったいに大手メーカーは、商売上それなりのメリットがない限り、モータースポーツに首を突っ込もうとはしないものだ。技術的に得るところがある、PR効果が期待できる、あるいはその両方など理由はさまざまだが、決して趣味でやっているわけではない。もちろん、モータースポーツへの個人的な思い入れを強く持つスタッフが組織の中にいて、そういう人々が企業としてのモータースポーツ活動を強力にバックアップしてくれるということはあるだろう。しかし、逆にいえばそれとはまったく対局に位置する〝モータースポーツ活動反対派〟というものが存在するのも、企業という組織では当たり前のことなのだ。

今後の方針をめぐり、ルノー内部で推進派と反対派が盛んにせめぎ合いを演じているこの時に、ヒルがその神経を逆なでするような発言を行ったのは、ちょっとばかしマズかったのではなかろうか。土曜日の予選後のインタビューで聞かれたその発言は、ルノー批判というには実に穏やかなものだったが、彼に通算17勝をもたらしたエンジンでもあり、前述のとおり時期的に微妙だということを考えれば、むしろお世辞を言えるくらいの余裕が欲しかった気もする。しかしまあ、いったん口に出してしまったことは仕方がない。

気になったのは、ヒルがなんらかの〝入れ知恵〟をされて非難めいたことを口走ったという意見だ。ルノーに圧力をかけることが目的だというが、どう考えてもこれはバカげている。ヒルというのは、そういってはナンだが、ドライバーの中ではことのほか〝政治力〟が鋭い方である。ウイリアムズとルノーの関係ほど大きな成功を収めたパートナーシップはかつてない。その継続をウイリアムズの誰もが望んでいるのだ。ヒルはそれくらいのことが分からない男ではない。それに、い

過去5年間、F1最強の名をほしいままにしてきたメーカーが撤退する可能性も否定できないらしい

"勝者なきグランプリ"のような前代未聞の事態が起きないようFIAの熱考を促したい

ったい誰がヒルにそんな〝入れ知恵〟をするというのか？

他のどのイベントにも増して優勝を熱望するモナコで、エンジントラブルによりあえなくその望みを断たれたヒル。その苦い記憶が今も彼をさいなんでいるだろうことは想像に難くない。同時に、彼の心の中には――恐らく誰もがそうだと思うが――、ルノーV10は絶対に壊れないという根拠のない確信が生まれていたとも考えられる。93年モンツアで、アラン・プロストが首位を走りながらエンジンブローに泣いて以来今日まで、これに類するトラブルは一切なかったのである。そんな気になっても仕方がないくらい、ルノーエンジンは素晴らしい実績を誇っていたのだ。

そのルノーのF1への取り組み姿勢に関して、私は過去何度か厳しい批判を投げかけている。ルノーが、レースに勝つという目的を忘れ、商売を優先させるような判断に傾いた時、私は決まってそれを指摘してきた。その一方で私は、ベルナール・デュドをはじめとする同社の技術スタッフに、ひとかたならぬ尊敬の念を抱くものである。そのことをここであらためて強調しておきたい。古今東西ルノーV10に優るレースエンジンはないというのが私の意見である。

とまれ、話はヒルのルノー批判に戻る。かつてマクラーレンがホンダを搭載してF1を戦っていたころ、とりわけホンダがV12を投入してからというもの、セナはマスコミに対し、ことあるごとにエンジンパフォーマンスへの不満をぶちまけたものだった。セナの意図が日本メーカーにプレッシャーをかけることにあったのは言うまでもない。それと同じことは、マクラーレンがその翌年、フォードV8〝カスタマー〟エンジンを採用してからも起きている。記者会見のたびに彼は、ベネトンを優遇するフォードのやり方を改めるよう強い口調で要求した。自分とマクラーレンを抜きにフォードの成功はあり得ない。だから最新エンジンを渡すべきだという主張だが、もちろん正当な根拠あっての発言ではない。

この時セナは、自分が何のためにそんなことを言うのかを明確に認識していたし、同時に自分がそれくらい要求して当然のエライドライバーなのだと信じて疑わなかった。このごろではドライバーもずいぶんお利口さんになって、まるで政治家のような物言いをするのが普通だが、かつてはそうではなかった。中には、まるで大僧正か何かのように、神聖にして犯すべからざる存在に自分を祭り上げてしまう者もいた。

アラン・ジョーンズなどはその典型と言っていいだろう。86年のオーストリアGPで、2周遅れながら苦労の末に手にした4位が彼には少しもうれしくない。ローラがフォードV6のターボブーストを〝安全に〟設定したのが気にくわなかったのだ。

「ああ、アレかい？　いいエンジンだと思うよ」と冷たく言い放つジョーンズ。「ル・マンにでも出したらどうだい……」

しかし、ヒルというドライバーは、決して好き好んで波風を立てるような男ではない。土曜日の彼の話を聞いている限り、何かしら政治的な意図を持って語っているような口調ではなかった。エンジンの信頼性について尋ねられ、何気なく思ったままを口にした。それがまったく予想もしていなかったトラブルだけに、自分で気が付かないうちに自然と厳しい調子になってしまったのだろう。

「パワーアップも必要だ」という発言にしても考えてみれば筋が通っている。操縦性を最優先させるのがデュドのエンジン作りの基本思想だし、その意味でルノーをトップエンドパワーでしのぐエンジンがひとつふたつ出てきてもなんら不思議はないのだ。

デュドがヒルの発言にとげを感じたかどうかは定かではないが、仮にそうだったとしても彼はユーモアで自分の感情を上手くカモフラージュしている。レース後配られたプレスリリースは、ヒルがピットウォールにぶつかって自滅したことにはひと言も触れていない。ただ単に〝デイモンにはツキがなかった〟と記すにとどめ、レポートの最後に「今回はエンジンに問題はなかった」とやんわりその批判を受けとめている。これが大人というものだろう。

さて、最後に、雨のレーススタートについて感じたことを書きとめておこう。モナコではつごう14台がアクシデントで姿を消した。そのうち6台はオープニングラップの出来事で、チェッカーを受けたマシンはたったの3台という実に厳しいサバイバルゲームとなった。似たようなコンディションで行われたバルセロナでは、11台のマシンがスピンあるいはクラッシュでリタイア、うち6台がスタート後1分かそこいらで戦列を離れている。最後まで走っていたのはわずかに6台だ。テレビ映りを損ねる、少しも迫力がないという理由で、FIAはベースカーの先導によるローリングスタートに消極的というのはまあ分からないではない。

しかし、こんなことばかり続けていると、ベーター・ユスチノフの記念すべき〝ジブラルタルGP〟制覇（フィクション）みたく、前代未聞の珍記録が生まれることにもなりかねない。〝勝者なきグランプリ〟が二度とF1史を飾ることのないよう、FIAの熟考を促したい。



GPS GRAND PRIX STATION

F1グランプリの
裏話、こぼれ話とウワサ

じめ梅雨を吹き飛ばす
つめた〜く冷えた
○○と××の関係



そんなのどこにもいねーだろ

ファンがうるさくてね

その思いこみと勘違いがとってもエライぞ、パニス
たかが1勝があのモナコ
思い上がっても許してやる
「この1勝はボクにとって
小さな1勝だけど、
人類にとって大きな1勝だ」
これくらい勘違いすると
もっとよし！ ゆけパニス

▶クビつなぎは王座奪取のみ。ああデイモンのがけっぷち

夏はボーナスを貯める季節ならぬ、来年のシートを決める季節。つーことで、リクルーター（と今は言わないのか）の大学生同様、F1ドライバーのみなさんも各チームの人事部長を訪問する毎日。暑い中これは大変す。

で、今年、名門ウイリアムズ大学を卒業予定のデイモン君も面接の真っ最中。なになに。「うーん、チミのばやいは、成績がいまいちだからねえ」「でもボク今学期は頑張ったんですけど」「うーんでもねえ、ちょっと良くなったと言っても、うーん」「何が良くないんでしょうか？」「知らんね」……などというやりとりのあと、デイモン君に突きつけられた条件は、なにがなんでもチャンピオンになること。これがない場合には、スパッとクビを切られてしまう可能性大なのだ。

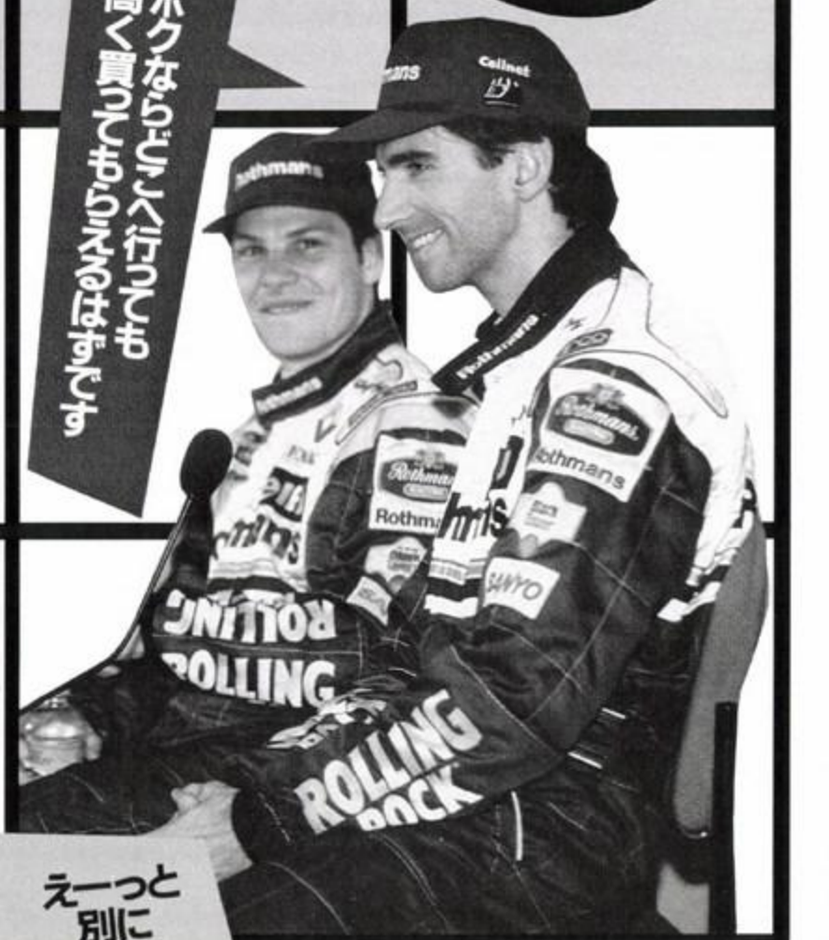
だいたいチャンピオン候補、シューマッハーのライバルと言われて（言われてたっけな？）結局、シューマッハーの引き立て役で終わったこの2年。もうウイリアムズの我慢も限界まで来ている。爆発寸前だぁ。

あとがないデイモン。がけっぷちだぜデイモン。分かってるのかデイモン。雨にぴびってあっさり負けてる場合じゃないんだぜデイモン。あっ、ジャックに続いてシューマッハーの足音まで聞こえてきた。やばいぜ、デイモン！



いらないね
間に合ってるから……





ボクならどこへ行っても
高く買ってもらえるはずです

えーっと
別に
うちじゃ…

梅雨の食中毒防止の心得

におったら、食うな!!





マナーも一緒に



携帯しようキャンペーン2

▼セクハラごときじゃクビにならぬが、もしかしたら……

もしかしてベネトンを解雇されたら、もしかするとベルガーは引退してしまうかもしれない、もしかして。まだもしかしての範囲を出ないただのうわさかもしれないが、もしかしてそうなった場合には、もしかしちゃうんじゃない。というのが関係者筋の見方だ。ホントにぃ？

ま、風が吹けば嵐を呼んだり桶屋がもうかるのと同じように「誰々がどこどこに行って、んで誰がどこに入って…中略…つまりなんだかベルガーがはみ出そう」ということらしいが「きみクビね」といきなり言われることもあるF1界。さてベルガーの明日はどっち？

うわっ!! こりゃあもう無理だわ



使いすぎだね



ハイランドGT選手権レース大会 6/30

全日本GT選手権第3戦

●開催レース：GT(スタート予定時刻14：40)、フォーミュラ・トヨタ、ザウルスJr.、ミラージュ・フォーラスカップ、シビック●入場料金：前売り／4200円、前売りペア券／8000円、予選当日／大人2000円・中高生1000円、決勝当日／大人5000円・中高生2500円・子供は両日とも700円●駐車料金：予選／無料、決勝／4輪1000円・2輪300円●問い合わせ先：VICIC ☎03(3409)2391



全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第5戦鈴鹿 7/7

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第5戦&全日本F3選手権第5戦

●開催レース：フォーミュラ・ニッポン(スタート予定時刻14：00)、F3(17周)、カローラ・スプリンター(12周)●入場料金：前売り／大人5000円・女性3200円・子供1600円、決勝当日／大人6000円・女性4000円・子供2000円、パドックパス／1万6000円●駐車料金：予選／4輪500円・2輪無料、決勝／4輪1000円・2輪300円●問い合わせ先：SMSC ☎0593(78)3405



F1イギリスGP 7/14

F1世界選手権シリーズ第10戦

●ヒルにクルサードにブランドルにハーバート。ふと気が付けばここ数年、イギリス勢は元気がいい。入賞できそうなドライバーがこんなにいるなんて、イギリスのお客さんは幸せだよな(あーうらやましい)。チャンピオン有力候補のヒルにとって、母国イギリスでのレースは絶対落とせない大事な一戦。フェラーリが新型モノコックを投入するってウワサだけど、固くならずに頑張って。



美祢スーパーツーリングカーレース 7/14

96全日本ツーリングカー選手権第7戦&第8戦

●開催レース：JTCC(100km×2ヒート、スタート予定時刻13：20)、FJ1600、フォーミュラ・トヨタエッソチャレンジ西日本、C/SNC、シルビア、シビック西日本●入場料金：前売り2日券／大人4500円、予選当日／大人2500円・中学生まで無料、決勝当日／大人5000円・中学生まで無料●駐車料金：予選、決勝とも4輪1000円・2輪500円●問い合わせ先：AMSC ☎08375(8)0321



OTHERS

6/28〜7/14の国内レース

6／29 JAF全日本ジムカーナ選手権第5戦 96ザ・スラロームイン北海道
会　　場：スポーツリンク・チトセ
入場料金：当日券／大人2000円・中学生以下無料 パドックパス／2000円
駐車料金：無料
問い合わせ先：MARVEL ☎011(871)2225

6／29〜30 SCCJヒストリックカーフェスティバル イン筑波シリーズI
会　　場：筑波サーキット
開催レース：MGカップ、ARカップ、ビンテージグリーンフラッグレースI・2・3、耐久I・2、セブン
入場料金：29日／無料、30日／大人2500円 子供1500円、パドックパス／1000円
駐車料金：1台500円
問い合わせ先：SCCJ ☎048(878)4332

6／29〜30 96鈴鹿クラブマンレースRound4 Endurance Stage
会　　場：鈴鹿サーキット
開催レース：N1、シビック、RS、GT(耐久レース)、F3、F4
入場料金：大人／1500円・子供800円
駐車料金：4輪1000円・2輪500円
問い合わせ先：SMSC ☎0593(78)3405

7／6〜7 96筑波チャレンヂカップレース第3戦
会　　場：筑波サーキット
開催レース：FJ1600(15周)、SNC、ザウルス、ミラージュカープラザカップ、シビック(各20周)、ミラージュインターナショナルラリーアートカップシリーズ(22周)、MGF(15周)、P1300、P1600、P3000、P-FR、EP71(各10周)
入場料金：予選当日／大人1000円・小中学生無料 決勝当日／大人3000円・小中学生無料 パドックパス／2000円
駐車料金：1台1000円
問い合わせ先：VICIC ☎03(3409)2391

7／6〜7 全日本ダートトライアル選手権第5戦 トライアル・ド・ニッポン96
会　　場：SSパークサーキット
入場料金：当日券／大人2000円・子供は無料
駐車料金：1台500円
問い合わせ先：PMC・S SILHOUETTE ☎045(983)7765

7／13〜14 ハイランドゴールデンカップレースSR.2
会　　場：仙台ハイランドレースウェイ
開催レース：FJ1600(12周)、マーチ、EP71、フェラーリ348/355(各10周)
入場料金：当日券／大人1000円・高校生1000円 小中学生700円 パドックパス／2000円
駐車料金：1台1000円
問い合わせ先：奥州VICIC ☎022(225)1301

7／14 96北海道レースシリーズ 96スーパーツーリングカーレース
会　　場：北海道スピードパーク
開催レース：クラシック60、クラシック70(各20周)、マーチ、EP71、AE86、N1600、FJ1600、(各25周)、ザウルス(30周)、クラシック(60分耐久)、マーチ(90分耐久)
入場料金：当日券／大人2500円 (パドックパス、駐車料金をすべて含む)
問い合わせ先：MARVEL ☎011(871)2225

7／14 四国ツーリングカーチャンピオンシリーズ第3戦
会　　場：阿讃サーキット
開催レース：AE86、P1000、EP71(各25周)
入場料金：決勝当日／大人2000円・高校生以下無料 パドックパス／入場料金に含む
駐車料金：無料
問い合わせ先：ACIC ☎0889(42)6261

TV&RADIO

6／28〜7／14のモータースポーツ番組

●F1GP(フジテレビ系)
6／29 25：25〜26：10 F1第9戦 フランスGP予選
6／30 23：00〜24：30 F1第9戦 フランスGP決勝
7／13 27：30〜28：10 F1第10戦 イギリスGP予選
7／14 23：45〜25：30 F1第10戦 イギリスGP決勝

●全日本選手権フォーミュラ・ニッポン(フジテレビ系)
7／7 24：55〜26：10 第5戦 鈴鹿

●全日本GT選手権(テレビ東京系)
7／6 16：00〜17：24 第3戦 仙台

●カーグラフィックTV
毎週土曜日 24：30〜25：00／テレビ朝日系
6／29 プレスコット・ヒルクライム
7／6 最新イタリア事情 (フィオラヴァンティ氏訪問・ブレンボ)
7／13 ル・マン24時間

●モーターランド2
毎週日曜日 23：30〜24：00／テレビ愛知系
6／30 トヨタ・イプサム／ホンダ・ステップワゴン
7／7 全日本ロードレース選手権第5戦 富士
7／14 ニッサン・シーマ/スバル・レガシィサーキットテスト

●NHK(BS-1)
6／29 19：00〜20：50 インディカー第9戦 ポートランド
7／7 15：00〜16：40 インディカー第10戦 クリーブランド

●スポーツアイ(CS-BAAN)
7／4 23：00〜 スピードウイーク27
7／8 22：00〜 インディカー第9戦 ポートランド
7／11 23：00〜 スピードウイーク28
7／15 22：00〜 インディカー第10戦 クリーブランド
(各番組再放送あり)

●WOWOW
6／30 10：00〜11：57 ITC第2戦 ニュルブルクリング ITC第3戦 エストリル
15：00〜16：00 F1第9戦 フランスGP予選
7／7 10：00〜12：00 F1第9戦 フランスGP決勝
7／14 16：00〜17：00 F1第10戦 イギリスGP予選

●圭市倶楽部
毎週土曜日 23：30〜23：58／TVKテレビ

■モーターレーシング クラブ「F1エクスプレス」
毎週日曜日 12：30〜12：55／FM埼玉・NACK5(79.5MHz)

■FALKEN DREAM ON THE ROAD
毎週月曜日 19：00〜19：30／FMヨコハマ(84.7MHz)

■アドバン・サウンド・コックピット
〜土屋圭市のレーシングダイアリー〜
毎週土曜日 18：00〜18：30／TokyoFM(80.0MHz)系

■ICHIKOH ROAD NAVIGATOR
毎週土曜日 16：30〜16：55／TokyoFM(80.0MHz)系

■サンデー・モータースポーツ
鈴鹿サーキットでレースが開催された日曜日のみの放送。
19：00〜20：30／FM三重(津78.6／名張85.5／鳥羽、大宮83.2／志摩78.1／尾鷲80.4／熊野85.7MHz)

※放送日程・内容は予定。詳細は新聞等でご確認ください。

ぶっちぎり!

終始トップを譲ることなくコリン・マクレーはアクロポリス・ラリーを完全制圧した



マクレー アクロで復活!!

WRC WORLD RALLY

RALLY REPORT

第43回アクロポリス・ラリー

●世界ラリー選手権第4戦●6月2～4日
●ポリシア（アテネ）：21SS　454.34km

前戦インドネシアでは、ほぼ手中にしていた勝利をまさかの転倒でつかみ損ねた王者マクレーだが路面の悪さで知られるアクロポリスでホコリの中を誰よりも速く駆け抜けて連続王座に向け復活ののろしを上げた

Photos&Report/Shoji Mita



僚友のケネス・エリクソンから見れば、まるでトラブルフリーとでもいうようなラリーを展開したコリン・マクレー。マキネンとサインツの追撃を余裕でかわした

WRC
RALLY REPORT

94年以来2年ぶりに世界ラリー選手権のシリーズに復帰したアクロポリス・ラリーは、前回にも増して大きな変ぼうを遂げていた。FIAの指導でコースは大幅に短縮され、全体の総距離は1204km、そしてわずか21本のSS距離は454kmになっていた。これは4レグ制から3レグ制になった93年から比べると、総距離で448km、SSの本数で15本、SS距離で97kmも減少している。

しかし96年、これでアクロポリス伝統の"悪路"がなくなり、厳しさが失われてしまったというわけではなかった。とがった岩はどのSSルートにも潜んでおり、その餌食をじっと待ち構えていたのだ。規模が小さくなった分、SS1本の重みが増しさらにスプリント化し、一層過酷になったともいえる。

だが、ラリーがコンパクトになったことと相まって、後から追加された個所も含めサービスポイントがSSの直後やその間に効果的に設けられたことにより、リタイア率は大幅に減少した。リタイアの多さでは、有力ドライバーが次々と戦線離脱したインドネシア・ラリーの方がはるかに上だったのだ。

エントリーだが、メイクス選手権をリードするスバルは、2年前にトップを走りながら失格しアクロポリスと何やら因縁深いコリン・マクレーを筆頭に、ケネス・エリクソン、ギリシャが初めてというピエロ・リアッティ



ラリーはアテネにあるパルテノン神殿からスタートする



2日目オープニングステージのステアリング系のタイロッド破損が唯一の大きなトラブルだったトミー・マキネン。しかし、このトラブルの代償は大きく、マクレーへの追撃が一歩出遅れてしまった





フォードはアクロポリスの悪路に対処するため通常より100kgも重いサファリ仕様を持ち込んだが、サインツをもってしても3位どまり

を起用する3台体制をとる。片やミツビシ、グループAカーはドライバーズ選手権をリードするトミー・マキネン1台だけだが、そのサポート役にRAGのウーベ・ニッテルとベルギーのバスカル・スメッツの2台のグループNカーをワークスノミネートとした。

前戦のインドネシアで久々の勝利を挙げたフォード。カルロス・サインツに、95年のRAC以来のWRC出場というブルーノ・ティリーが合流し2台体制をとったが、エスコートはサファリ仕様を転用し、100kg近く重いのが難点だ。プライベートのセリカ勢では、イタリアのグリフォーネからトーマス・ラドストローム、ジルベルト・ピアネッツォーラ、そしてポルトガル・ラリーの勝者ルイ・マデイラの3台。そしてトヨタ・ベルギーからフレディ・ロイクスという具合に、TTEのワークス仕様車が今回4台出場する。

日本からのエントリーでは、神岡政夫が本格的なグループA仕様のスバル・インプレッサで登場。ポルトガルから比較すると熟成は一段と進んでおり、WRC2戦目の戦いぶりに注目が集まっている。

スタートから飛ばしたマクレー

6月2日、早朝に雨がちらつくもののその後は晴れ。午前8時30分、恒例となったパルテノン神殿からゼッケン4番のサインツが中継点のカメナ・ボーラを目指してスタートランプを下り、3日間の熱戦の火ぶたが切って落とされた。しかし、今回はアテネ近郊のSSはなく、100kmあまりのトランスポートを経た先にSS1がある。

このオープニングステージで、2番手のサインツに30秒という驚異的なタイム差をつけてマクレーがベストタイムをたたき出した。さらにマクレーは、2番手に対して次のSS2で2秒、SS3でも4秒差をつけるベストタイムを連続してたたき出し、2番手以降に43秒とラリーの滑り出しとしては圧倒的なマージンを稼ぎ出していた。

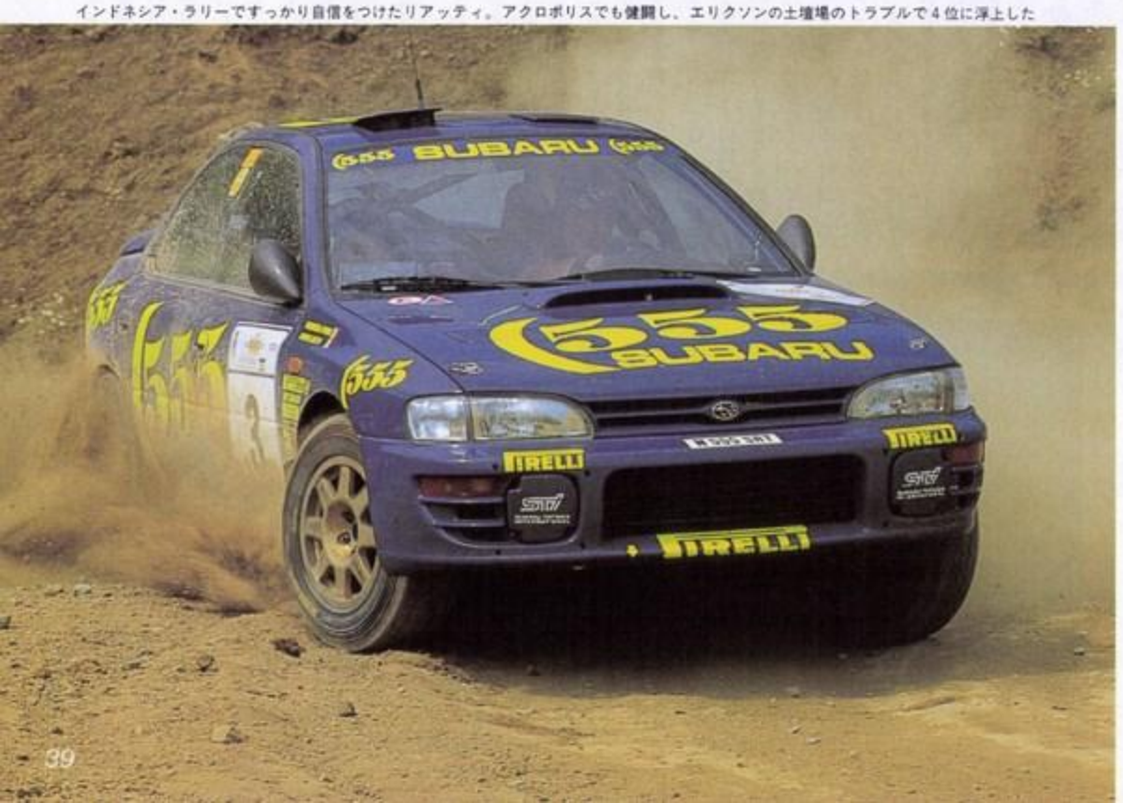
今回のラリーで、マクレーがこれほど序盤からヒートするとは誰も予想だにしなかったに違いない。SS3から2番手に浮上したマキネンに対してマクレーは快調にその差を広げていった。しかし、序盤の脇役にはサインツとマキネンの他にもうひとり、SS2でセカンドタイムをたたき出したラドストロームを付け加えなくてはならない。残念ながらSS5で前走車の巻き上げるホコリにさえぎられてコースアウトしリタイアしたものの、SS2ではマクレーに次ぐ総合の2番手に浮上していた矢先だったのだ。

しかし、その過酷さから見ても第1レグの山場は何といってもSS6。フィニッシュに飛び込んでくるクルマは何らかのトラブルを抱えており、元気なのはマクレー、マキネン、サインツの3台だけといった状態。エリクソンはステアリングラックとドライブシャフトを破損、リアッティはホイールを破損。リアッティのロスは40〜50秒で済んだものの、エリクソンは7分近くもロスしてしまった。他にも、パトリック・ベルナルディーニがサスペンションで、ホルヘ・レカルデ、ニッテル、スメッツらのグループN勢も何らかのトラブルを抱えスローダウンしていた。

しかし、問題はこれだけでは済まなかった。SS6の中にあるショートカット可能な右コ

第1SSで早くも2位に30秒の大差をつけ マクレー&インプレッサの復活劇が始まった

インドネシア・ラリーですっかり自信をつけたリアッティ。アクロポリスでも健闘し、エリクソンの土壇場のトラブルで4位に浮上した





94年のアクロではトップを走りながらも失格となったマクレー。今回はその雪辱戦となったが、SS1で他に30秒もの差をつけるベストタイムをたたき出すなど、序盤から飛ばし今季初優勝を獲得した

ーナーに、ギャラリーが押し掛けて事実上シ
ョートカットが不能になってしまったのだ。
このコーナーをカットしようとしたサインツ
はギャラリーを回避しようとハーフスピンを
し、マクレーは軽いコースオフを強いられて
しまう。第1レグ終了後にこの件が審議され、
結局SS6はキャンセルされることになった。
この決定で、エリクソンとリアッティのタイ
ムロスがゼロとなり、スバル勢がその恩恵を
受けることになった。

一方、サインツはますます開くタイム差を
前に、残り2SSを前にショックアブソーバ
ーをビルシュタインから再びダイナミック製
に交換し、巻き返しを図ろうとしていた。

2番手以降のドライバーが抱えるさまざま
な問題をよそに、マクレーはSS7、8を全
力で駆け抜けて連続ベストタイムをマーク。
SS7では右後輪をヒットするも何のその、
第1レグを終わった時点で2番手のマクレー
に54秒もの差をつけトップでゴールしてきた。
「なんとか思いどおりに走れたのは、ピレリ
が新しく開発してくれたタイヤのおかげ…」
と言うマクレー。ニュータイヤを投入してき
たミシュランとピレリのうち、初日はピレリ
のKC26+EMIに軍配が挙がった。

マキネン、サインツともに届かず

カメナ・ボーラをスタートし、再びカメ
ナ・ボーラに戻る第2レグ。最終日を前にト
ップのマクレーとの差をなんとか縮めておき
たいマキネンだが、この日最初のSS9でギ
ャップに乗り上げて「まるでバナナみたいに
曲がった」というほどタイロッドを破損、修
理するまでに2SSを費やし序盤から苦戦を
強いられる。そしてSS11では、ついにマク
レーとの差が1分29秒にまでに拡大した。

しかし、この日最初のサービスを終えリフ
レッシュされたマシンに鞭打って、サインツ
とマキネンがマクレーへの追撃を開始。SS
12、13でサインツが連続してベストタイムを
たたき出せば、次のSS14、15で今度はマキ
ネンが連続ベストタイムを出すという具合。
マキネンとサインツとの差は一時29秒まで縮
まったが、レグ最終のSS15でその差は再び
50秒まで広がっていた。

マクレーはこの日、サスペンションが「ソフ
トになった」と、決してベストセッティング
とはいえず、ベストタイムは2本マークした
にすぎなかった。2番手マキネンに44秒まで
に迫られたが、決して無理はせず〝王者の貫
禄〟を見せて最終日にすべてを賭ける。

カメナ・ボーラからアテネに戻る最終の第
3レグ。この日もトラブルが続出し、最後ま
で予想もつかない展開となった。

序盤からマキネンが勝負を賭けてラストス
パートを開始。トップのマクレーとの差をS
S16で41秒、SS17で30秒、SS18ではつい
に24秒と次から次へと切り崩していく。しか
し、マクレーも防戦一方ではない。次のSS
19ではマキネンに14秒差をつけるベストタイ
ムをマークし、その差を38秒に広げた。

だが、残るSSはあとふたつ。この時点で
チームとマキネンはアタックの手を緩めて、
シリーズ得点を獲得することが大事とポジシ
ョンをキープすることを決定した。

マクレーはSS20でマキネンに再び14秒差
をつけるベストタイムをマークしたものの、
鋭く突き出た岩にプロペラシャフトのセンタ
ーベアリングをヒット。あわやといった緊迫
した状況となったが、最終のSS21との間に
設けられた10分間のサービス地点で、メカニ
ックが奮闘し9分57秒でシャフトを交換。残
り3秒でマクレーを見事に送り出した。

ベルギーの若きエース、フレディ・ロイクス。プライベート勢、そしてトヨタ車の中ではトップの7位でフィニッシュした





SS20のトラブルでヒヤリとしたマクレー。9分57秒で問題を解決したメカニックたちに感謝しなければ…

「15分かかる作業をチームは9分57秒でやってくれたんだ」これでマクレーの反撃開始か





トラブルを抱えながらも、神岡政夫はグループA挑戦2戦目のアクロポリスを16位で走り切った



3位のサインツには更なるエスコートの熟成が必要か



マクレーを追ったマキネンだが、最後には2位キープを選んだ

SS21もダメ押しのベストタイムをマークし「マクレーはラッキーなやつだよ」と口惜しげのマキネンに結局50秒差をつけて、マクレーは今季初優勝を獲得した。2位にはマキネン、3位にサインツが入ったが、4位が確実と見られていたエリクソンはSS20でパンクして3分ロス。4位を僚友のリアッティに譲り、波乱万丈のラリーを5位で終えた。

「アクロポリスを制する者はシリーズを制する」と言われて久しい。このジンクスが、果たして今回優勝したマクレーに当てはまるかどうか。全9戦のシリーズはようやく折り返し点を目前にしたにすぎない。

苦しみながらも神岡は16位完走

WRC挑戦3年目の今年、いよいよグループAのインプレッサをドライブすることになった神岡政夫。今年2戦目のアクロポリスは、SS1からスピン、燃料漏れ、そしてタイヤのパンクと、散々な滑り出しだった。しかし、持ち前の粘り強さで22番スタートから14番手にまで順位を上げた。これは彼らのチームの目標だったワークス勢の次にくるポジションを目前にするものだった。

しかしそれも束の間。過酷なアクロポリスの路面は、彼らを特別視することなくサスペンションやミッション、そしてエンジンを容赦なく傷めつける。第2レグでは14番手を死守したが、第3レグの終盤になってあのマクレーのマシンをも傷めつけたSS20で2速ギヤを失い、万事休すかと思われた。それでも、神岡は最終のSS21をどうにか乗り切り、距離は短いがとにかくハードだったという、今シーズンのアクロポリスを16位で完走した。

RESULT/Round4

●ルート：①アテネ（6月2日）→カメナ・ボーラ　377.46km　うちSSは8＝148.83km
②カメナ・ボーラ（6月3日）→カメナ・ボーラ　363.05km　うちSSは7＝152.05km
③カメナ・ボーラ（6月4日）→アテネ　462.99km　うちSSは6＝153.46km
トータル1204.04km　うちSSは21＝454.34km

●上位10台

					タイム差
1	①	C. マクレー／D. リンガー	スバル・インプレッサ555	A優勝	5'33'12"
2	⑦	T. マキネン／S. ハルヤンヌ	ミツビシ・ランサーエボリューションIII	A	50"
3	④	C. サインツ／L. モヤ	フォード・エスコートRSコスワース	A	3'21"
4	③	P. リアッティ／F. ボンス	スバル・インプレッサ555	A	4'58"
5	②	K. エリクソン／S. パルマンダー	スバル・インプレッサ555	A	7'05"
6	⑤	B. ティリー／S. プレボ	フォード・エスコートRSコスワース	A	9'36"
7	⑰	F. ロイクス／S. スメッツ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	10'01"
8	⑱	G. ピアネッツォーラ／L. ロジア	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	15'34"
9	⑥	P. ベルナルディーニ／B. オッチェリ	フォード・エスコートRSコスワース	A	21'21"
10	⑲	J-P. リシェルミ／T. バージョウ	トヨタ・セリカ 4WDターボ	A	25'24"
⋮					
14	⑧	U. ニッテル／T. ゾーナー	ミツビシ・ランサーエボリューションIII	N優勝	38'51"
16	⑨	神岡　政夫／K. ゴムレー	スバル・インプレッサ	A	42'36"

●主なリタイア

16	T. ラドストローム／D. ジロウデ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A SS5	コースオフ
12	L. マデイラ／N. ダ・シルバ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A SS18	

POINT STANDING DRIVERS

1	T. マキネン	55
2	C. サインツ	47
3	C. マクレー	42
4	P. リアッティ	33
5	K. エリクソン	31
6	J. カンクネン	22
7	L. ダンカン	12
8	藤本吉郎	10
9	R. ブリバディ	8
10	S. ブロンクビスト	7

MANUFACTURERS

1	スバル	178
2	ミツビシ	138
3	フォード	128



WRCを戦うドライバーやマシンを
影で支えているのがサービスカーだ
アクロポリスでマクレーを優勝に導いたプロドライブの
サービスカーの中には、いったい何があるんだろう？

WRCを支える縁の下の力持ち

サービストラックを解剖する

Photos/Shoji Mita, Racing on Text/Shoji Mita

濃紺に蛍光イエローが鮮やかな、555カラーのサービスバンの1台を担当しているジョン・ドナルドソンはこう語る。

「ドライバーにとってナビゲーターが重要なように、チームが勝つために必要なのはやっぱり良いドライバーさ」と言うのだが、実際のところ彼の担当しているマシンのサービスも、優勝に貢献する度合いは意外に大きいのである。やはり、チームが勝つためには良いメカニックが必要なのである。



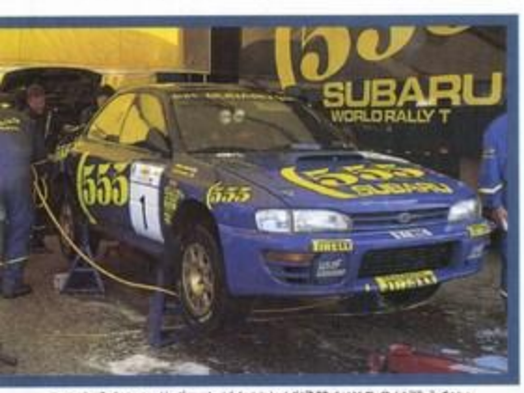
テントを広げ、マシンを持ち受けるサービスでのトラック

例えば、今回のSS20でトラブったマクレーのドライブシャフトを9分57秒で交換したのは、彼らの日ごろの努力の賜物なのだ。彼らの力なくしてはマクレーの優勝もなかったはずで、本当はメカニックもラリーを一緒に戦っているといってもよい。

ラリーカーが順次SSを転戦するに従い、SS2〜3カ所おきに設けられるサービス地点は、規則によって主催者の決めた地点でなくてはラリーカーをサービスできない。サーキットのピットとパドックに機材を置けば用が足りるF1とはここが大きく異なる点だ。

ではサービスにはどんなクルマがあるのか。プロドライブ在籍12年という、連結式の大型トラック担当のベテランメカニック、ポール・ハモンドはこう解説してくれた。

「このトラックはイギリスに9台あるサービスカーの1台さ。その中でも一番大きなもののひとつなんだ。どうだ大きいだろう。今回は4台しか来ていないけれど、多い時には全部のサービスカーにローダーも含めて10台くらいの大所帯になることもあるよ」



このようないいサポートがなければ過酷なWRCは戦えない

今回のアクロポリスは、チームからの要望もあって最終的にはサービススケジュールに余裕があるものになっていた。そのサービスは、10分、20分、そして45分という3種類の時間制限があったが、この時間の中でサービスカーの配置を考えるわけである。

10分のサービスにはサービスバンが1〜2台、20分のサービスにはサービスバンが2台と場所と時間帯によってモーターホームと連結トラックが加わる。そして45分は車両保管前のレグ最終サービスだが、ここでは重整備もあるので、連結トラックを基本にサービスバン1〜2台にモーターホームといった陣容になる。また、燃料給油だけの地点にはレガシィ・ツーリングワゴンなどの機動性のあるサービスカーも使われている。

これらのトラックの中身は、小さな修理工場といったところで、各種の工具類の他に、パーツ類としてアンダーガードやエキゾーストマニホールド、サスペンションなど大きいものでは数セット分、そして消耗パーツは十分な量が搭載されている。また連結トラックには、サービスバンの搭載パーツ類を基本に、サービス用のテント、スペアのエンジンを2基、ミッション、デフ、フロントウインドーなどを4セットと消耗部品を多数搭載するなど、まるで動くプロドライブのファクトリーか部品庫といったところだ。（三田正二）


トラックの中にぎっしり詰まったパーツ類。ミネラルウォーターも積む



WRC観戦にオススメ！観戦ツアーはいかが？

こんなツアーなら初めてでもWRCを100％楽しめる！

残念なことに、WRCは今のところ日本では実際に観ることはできない。自分の目で観たいと思ったら開催地へ行かなくちゃならないけれど、個人での海外旅行は何かと不安なもの。でもナマでWRCを観てみたい、そんなアナタにオススメなのが観戦ツアーだ。数ある観戦ツアーの中でも今回紹介するスバルトラベルのツアーは、なんとSTiと英国プロドライブの協力によるもの。その内容をちょっと紹介してみよう。

ラリー観戦ツアーということで、SSのベスト観戦ポイントやサービスに連れて行ってくれることは当然のこと、STiとプロドライブが全面的に協力しているツアーということで、ツアーにはプロドライブのエンジニアが同行してくれて、いつでも参加者の質問に答えてくれるし、無線でSSごとの結果をすぐに教えてくれる。スタート前のチームスタッフとの食事会では、今回はマクレーも顔を出してくれた。さらに今回は優勝したため、ラッキーなことにラリー終了後のチームの打ち上げに合流。ドライバーと一緒に勝利を祝えてサインにも応じてもらえたりと、チームの協力を得て作られているツアーならではの、マニアにはたまらない盛りだくさんの内容だ。

今回のアクロポリス・ラリー観戦ツアーの参加者たちは、終了後のアンケートでほとんどが「ツアー内容に大満足」と答えている。どうかな？　こんなツアーは絶対にオススメだよ。参加してみたい人は下にある今後のツアーの詳細を要チェックだ。



チームメンバーやドライバーとの食事会も！



サービスでは間近に作業も見れちゃう

こんなツアーは他にはないぞ！



ラリー・オーストラリアの観戦ツアーなら今からでも間に合う!?

このスバルトラベルサービスのラリー・オーストラリア観戦ツアーを紹介しよう。

ツアー期間：1996年9月11日(水)～18日(水)／8日間
募集人員：30名（申し込み先着順）最少催行人数15名
参加費用：1名35万5000円（2名1室基準）
内容：●STiと英国プロドライブ社の協力により、SSのベストポイントへご案内●555スバルワールドラリーチーム・サービスステーション見学●555スバルワールドラリーチームとの交流を予定●オリジナルチームグッズ（ブルゾン・ポロシャツ・キャップ）をプレゼント●添乗員同行
主催：スバルトラベルサービス　協力：STi、英国プロドライブ社
問い合わせ先：スバルトラベルサービス／☎03-3347-2541・2542　担当：久保

ツアースケジュール	
9月11日(水)	東京（成田）発［20:50］
12日(木)	パース着［6：10］／市内観光＆ショッピング
13日(金)	ラリーショー見学／555スバルワールドラリーチームのワークショップ見学／ラリースタート＆オープニングステージ観戦
14日(土)	終日ラリー観戦（第2レグ）
15日(日)	終日ラリー観戦（第3レグ）
16日(月)	終日ラリー観戦（第4レグ）／ゴール観戦
17日(火)	自由行動／パース発［22:15］
18日(水)	東京（成田）着［9:15］

※利用予定航空会社／カンタスオーストラリア航空　※発着日、発着時間および交通機関は変更になることあり　※11月1日～9日にカタロニア・ラリーの観戦ツアーも予定あり

サービストラックは動くファクトリーだ！





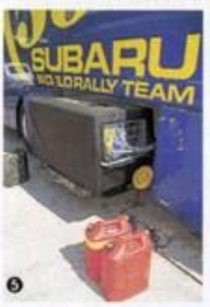




まさに動くサービス工場ともいえるサービストラック。ではその内部を見てみよう。❶スペースを有効に使うため、比較的軽いパイプ類やラジエターなどは天井などにタイロッドで固定❷クランプなどの細かいパーツは整理されて引き出しの中。ちなみに彼がこのトラックの担当者であるポール・ハモンド❸サブのパーツ類。青いケースにはデフやミッション、さらにはスペアエンジンなどが入っている。スペアエンジンはスタート前のテストなどでのエンジントラブル時の部品取りに使われることが多い❹エンジンオイルなどの油脂類は専用タンクに入れて収納❺110／240Vどちらも OKの大容量発電機。これでサービスなどに電力を供給❻上部の棚にはエアクリーナーなどの軽量パーツが収まる❼3種類のバッドも整然と引き出しの中に。ドライバーの好みで組み合わせて使う。

専用の運転手はいない。メカニックはサービスバンを運転する良きドライバーでもあるのだ。







小さなサービスバンでもこれだけの充実度

機動性に優れるのがこちらのサービスバン。しかし小さなその車体にもパーツや工具が満載されている。❶作業に欠かせないウマは12、ジャッキは6。三角の板は平らでない所での作業でウマの下に敷く❷トラックよりグッと種類と数を絞ったパーツ類はやっぱり引き出しに収納❸現場ではこんなふうに店開きする❹冷蔵庫かと思ったらサスペンションの収納部。全部で12本、3台分を搭載。そして彼が説明してくれたジョン・ドナルドソン。











怪鳥が飛来するまで

全日本GT選手権の98年開幕戦に
突如現れ、圧倒的な速さを見せつけた
怪鳥・マクラーレンF1 GTR
この参戦によって、日本のGTレースは
F1 GTRの持つパフォーマンスばかりではなく
レースマネージメントの完璧さからも
衝撃を受けることになった
このプロジェクトの実現するまでを振り返る

文／小林 聖
Photos / Izumi Iwata, Shoichi Sudoh



チーム ラーク・マクラーレンGTR
全日本GT参戦の契機、体制、そして今後

AUGUST 1995

JGTC導入へのきっかけ

1996年3月。全日本GT選手権が行われている鈴鹿サーキットに、V型12気筒エンジンの力強い咆哮が響いた。濃いシルバーと、オレンジがかったショッキングピンクのツートンに塗り分けられた2台のマクラーレンF1 GTR。今年、日本のレース界にとってビッグニュースとなったこのマシンの登場は、モーターレーシングを愛する男たちの好奇心と想像力が実現させたものだ。もちろん、レースはビジネスという側面も持ち合わせてはいるが、どんなビジネスでも、情熱と理想がその動機となっていることは明白である。

昨年8月、BPR GTシリーズの1戦として行われた鈴鹿1000kmレース。厳しい太陽が照りつけるそのピットに、マクラーレン・インターナショナルの安川実はいた。マクラーレンの偉大なるデザイナー、ゴードン・マーレイが生み出したF1 GTR。その顧客のレースをサポートするためである。この時、安川のもとにはいくつかオファーがあった。内容はすべて同じ。「日本のレースでこのマクラーレンF1 GTRを走らせたい」というものだ。

そのオファーのひとつが、マーケティングコンサルティング会社を経営していた郷和道からのものであったという。そして、安川もこの時、日本でこのマシンを走らせることができたら、という気持ちを強く抱いていたと思われる。さらに安川は、このF1 GTRというマシンを顧客に販売するだけではなく、マクラーレンが持つF1仕込みのレースマネージメントノウハウまでを含めて、日本に根付かせることができないか、と考えを広げていったのである。

OCTOBER 1995

日本GPでロン・デニスと会談

それから2カ月、F1パシフィックGPと日本GP、ふたつのグランプリが連続開催さ

れた際。マクラーレンの総帥であるロン・デニスは、「日本でF1 GTRを走らせる考えがあるが、そのマネージングをする気持ちはないか?」と、今度は郷にたずねたという。たぶん、安川とデニスの間では、既に日本でのF1 GTRのレース活動について、何らかの話し合いが持たれていたのだろう。日本をひとつの可能性あるマーケットとして捉えていたロン・デニスとしても、安川の話は興味深いものであったはずだ。

こうして、デニス、安川、郷の思いはおぼろげながらひとつにまとまり、現実の形を作り始めたのである。

そして、この3人の考えに賛同したのが、マクラーレンと強いつながりを持つフィリップ・モリス社。彼らは、若者を中心に人気を博している全日本GT選手権に参加するため、イベントプロモーションの一環として、F1 GTRに協賛することを決定したのだ。また、F1 GTRにエンジンを供給しているBMWもフィリップ・モリス同様、この試みを支援する体制を整えつつあった。

だが、このあたりまでは、全く水面下での動き。戦のファンはもちろん、報道関係者の間にも知られることなく、彼らの話は具体性を帯びてきた。95年末にはプレス関係者の間で、「来年JGTCにマクラーレンが参戦するらしい」というわさが流れたが、ワークスなのかプライベーターなのか、ドライバーは誰なのか、メンテナンスガレージはどこになるのかといった、現実的な内容についての情報は皆無といってよかった。

その情報が少しずつではあるが漏れ伝わり始めたのは、今年の2月ごろになってから。しかし、依然として全容は謎のベールに包まれていた。

FEBRUARY 1996
開幕直前に決定した陣容

ちょうどそのころ、マクラーレンサイドと郷は、マシンメンテナンスのサポートをするガレージ選び、そして、ドライバー選びをしている真っ最中だった。マネージングディレクターを引き受けた郷としては、ブリヂストンタイヤを使用することを第1条件として挙げていた。そのため、ブリヂストンと縁が深く、かつ日本のトップレベルにあるチームということで、いくつかの候補の中から、チーム・ルマンが選ばれようとしていた。

ドライバーに関しても、英国マクラーレンサイドとBMW、さらにフィリップ・モリスなどの意向が合致する人物として、数名が候補に挙がっていた。2台のマシンを走らせることが既に決定事項となっていたため、4人の枠がある。

この4名の内訳を、当初、マクラーレンサイドでは、日本人2名、欧米人2名と考えていたのだが、トップクラスの日本人ドライバーは、既に国内メーカーのワークスドライバーである場合が多かった。そのため、最終的に現在のラインナップに絞り込まれることとなり、日本人ドライバーは服部尚貴ただひとりとなった。しかし95年BPR GTチャンピオンであるジョン・ニールセンを投入するなど、このプロジェクトに対してマクラーレンがほとんどワークス体制で臨もうとしていることは間違いがなかった。

メンテナンスをサポートするガレージがルマンに決定すると、2月末にはルマンのチーフエンジニアである上沼宏芳とチーフメカニックの佐久間勝彦がイギリスへと飛んだ。日本でF1 GTRを走らせるためには、マシン細部までを把握していなければならない。そのため、ポール・リカールで行われたBPR用マシンのテストに同行したのだ。

彼らが英国マクラーレンのガレージを訪れた時、既に日本向けのマシンは製作が開始されていた。しかし、その完成品は一向に日本に到着しない。今日着くのか、明日着くのか。当初の予定は延び延びになっていた。これは、全日本GT向けにマシンを改造していたためである。

日本で走らせるマシンは、BPR用マシンに比べて200kgも重い。また、径の小さいエアリストリクターも装着しなければならなかった。そもそもの性能がずば抜けているマシンなだけにあまり苦労はなかったというものの、そうした作業の影響で実車が日本に到着したのは開幕戦まであと1週間という時点。そこで、彼らはぶっつけ本番のレースを行うことになった。

MARCH 1996
走行2日前に全スタッフがそろった

マシンが到着したのとほぼ同時に、マクラーレンから"テクニシャン"のデーモット・ウォルシュが来日した。テクニシャンとは、日本でいうチーフメカニックのさらにひとつ上ぐらいの役職。マシン全体の様子を見ながらメカニックに指示を出す人物だ。このデーモットは、デニスとプロジェクト4時代からともに仕事をしており、非常に信頼されてい



る。

続いてレーススケジュールが始まる2日ほど前に、エンジニアのジェフ・ヘーゼル、メンバーから『ボギー』と呼ばれている配線担当のピーター・ホルトン、ギヤボックス担当のフィル・ハーディング、自称『マクラーレンで300番目のメカニック』のリック・アシュレー、そして、BMWモータースポーツのホースト・デドリングが来日。

彼らは、御殿場にあるチーム・ルマンのガレージで日本サイドのメンバーといったん合流し、サーキット入りした。彼ら、デーモット以外のメンバーは毎戦レース直前に日本にやってきて、レースを終えるとすぐに帰国するスケジュールなのだ。

こうして迎えた開幕戦の結果は既に伝えられているとおり、マクラーレンF1 GTRのデビュー戦1-2フィニッシュというセンセーショナルなもの。この結果をテスト無しのぶっつけ本番で得ているだけに、全体にマクラーレンのポテンシャルの高さが印象的だった。さらに、続く第2戦でもニールセン/デイビッド・ブラバム組が優勝を飾り、マクラーレンはここまで2連勝を果たしている。この段階でデニスと安川、郷にとっての夢は、ファーストステージをクリアしたのかもしれない。

MAY 1996
マクラーレンがさらに体制強化

そのため、今後のマクラーレンには変化が訪れそうな気配。今までは、60号車が日本人チーム、61号車が英国チームといった色合いだったが、これからはマクラーレンがさらに強い主導権を持って活動を開始するようだ。具体的には、ヘーゼルからさらに上のエンジニアがこのプロジェクトにかかわってくるような話も浮上しているし、英国人スタッフと日本人スタッフの橋渡し役として、元ウイリアムズの中矢龍一の参加が決定している。

そんな状況の中、間もなく全日本GT選手権は仙台ハイランドでの第3戦を迎えるわけだが、前2戦とは違い、今回マクラーレンは日本上陸から初めてのテストを行った。

これは、仙台での基本的なセッティングとタイヤテストが目的であったが、この時のベストタイムはラルフ・シューマッハーがマークした1分45秒60。直後にテストを行ったセルモ・スープラのタイムをコンマ6秒も上回っていた。これはうまでもなく、マクラーレンが第3戦でも優勝候補の筆頭であることを表している。

このまま全日本GT選手権は、6戦すべての勝者がマクラーレンということになってしまうのだろうか？ その偉業を達成することは今やマクラーレンの夢であろうし、それを見守る我々にとっても好奇心をかき立てられるところだ。



仙台に向けて初テストを実施
活動はセカンドステージへ

ブリヂストンもこのプロジェクトに大きくかかわっている



完璧なレースマネージメントのもと、2台体制をとる



6名の外国人スタッフとチーム・ルマンがジョイント



CHANCE!

ミリオンカード ご入会&ご紹介キャンペーン実施中!

新たに会員になられる方へ、
ご入会プレゼント

すでにミリオンカードをお持ちの方へ、
ご紹介プレゼント



▲VIPカード

▲ヤングゴールドカード

▲鈴鹿サーキットカード

合計530組1,060名様に当たる!

CHANCE! フォーミュラ・ニッポン鈴鹿ラウンド **レースチケット** ……合計500組 **1,000名様**

CHANCE! フォーミュラ・ニッポン鈴鹿ラウンド **本表彰パーティーご招待** ……合計30組 **60名様**

はずれた方にもチャンス!
ミリオンオリジナルテレホンカード(50度数)……**500名様**

専用の申込書でお申し込みください。

ミリオンカードなら鈴鹿を100%楽しむサービス満載

- ひとクラス上のレース観戦 ……ラウンジ&ピット上観戦サービス
- 大迫力の臨場感 ……ピット上観戦サービス
- 電話一本でO.K. ……レーシングチケット優待サービス
- その他にもさまざまなサービスがいっぱい。

●お問い合わせは ミリオンインフォメーションセンター
東京☎(03)5276-7855 名古屋☎(052)251-1220 大阪☎(06)233-2403
受付時間 AM9:00~PM5:30(土・日・祝日も営業)

ミリオンカード

西山平夫と林信次の ちょうとコースアウト

MOTOR SPORT ESSAY

カナダからの手紙

林 信次
by Shinji Hayashi

ぜんりゃく　囃子どの。

いま、オイラはカナダはモントリオールのジル・ビルヌーブ・サーキットにきています。

まいとしこのじきにカナダへいくのをパスしてきたオイラが、ことしこうしてきてみたのには、それなりのりゆうがあります。

そうです。じもとカナダしゅっしんのみわくのルーキー、ジャック・ビルヌーブが、はたしてここでどのようなレースをみせるのか、そして、いまやそのかげにかくれつつあるチームメイト、デイモン・ヒルのまきかえしはどうか、さらに、スペインでフェラーリにゆうしょうをもたらしたチャンピオンのミハエル・シューマッハーはどうか、ここがとくいなアレジやベルガーをようするベネトンぜいのこんきはつゆうしょうのかのうせいは、はたまた、リジェでさえかつことができるならジョーダンやザウバーやティレルにさえかつチャンスがあるのではないか、さらにさらに、と、みどころがいっぱい。しからば、いざいかん、カナダへ!!

かこ、じもとできたいがおおきすぎたゆえにいいレースができないドライバーもすくなくなかったなか、こんかい、ジャック・ビルヌーブはけっかてきによせんもけっしょうも2いでした。あつまったかんきゃくや、われわれきしゃなかまでも、ジャックのしょうりをねがっていたものはたいへんおおかったのですが、げんじつには、それほどことはうまくいきません。むしろ、ルーキーにして、じゅうだいなミスもせず、きんさの2いでゴールしたことが、かんがえてみれば、たいへんなことなのです。まんいちF1ちょうせんしょねんどにしてじもとでゆうしょうなどとしてしまったら、それこそ、2ねんめいこうのたのしみがなくなってしまうというものです。あのセナにしたって、じもとブラジルではじめてかつまでに8ねんもかかったんですから。

はいぜんとしてナゾです。こんなにもたくさんのしょうりをえながら、いぜんとしてこんないわれかたしかしないヒルにはきのどくではありますが、ことしはさいてい10しょうくらいしないと、しゅういのみんなもなっとくしないきがします。

こんかいのカナダでもしジャックがヒルをくだしてゆうしょうしていたなら、チャンピオンあらそいのながれもおおきくかわったことでしょう。そうはさせじとヒルがふんきしたこともわかります。よせんさいごのぎゃくてんポール、レースじょばんのかいそうなどは、ヒルつよしをいんしょうづけました。もしことしヒルがねんがんのせかいチャンピオンをモノにするようなとんでもないじたいとなれば、カナダでの1しょうがじゅうだいないみをもっていたということになるのでしょう。

でも、まだわかりません。あのヒルのことです。とくいなはずのこんごのヨーロッパ・ラウンド——なかでも、じもとイギリスあたり——で、ドイツじんやカナダじんにコテンパンにぶちのめされないとだれがだんげんできるでしょうか。囃子さんも、そのつもりでF1ほうそうのぜっきょうをボリュームさいこうにしてみているとよいとおもいます。

さいごになってしまいましたが、こんかいオイラがカナダにきてもっともいんしょうにのこったじんぶつは、ビルヌーブでもヒルでもなく、ひょうしょうだいじょうでかれらにシャンパンをわたしてよろこんでいたオバチャンのしぐさでした。カナダというところは、そぼくでよいです。では。

ヘイ・ニシヤマ

＊＊＊

……という手紙が、3～4日後には届くだろう。

それにしても、読みづらいな。片仮名と平仮名だけだもんな。

読みづらいわけだよ、「仮名だから」の手紙。

MRDの本気が伝わるオデッセイ用パーツ

MARLEYエアロパーツにフロントスポイラー、リヤバイザーなど7種類のオデッセイ用パーツが新発売された。パーツはすべて本格的な研究・設計により開発され、1年間の保証つき。価格は2万8000～23万円。
●㈱松田技術研究所　☎03(3554)1030



見かけ良し、性能良しユアーズのエアロパーツ

ユアーズのユーノスロードスター用エアロボンネット「B-WIND」が新発売。このエアロボンネットの取り付けにより、ノーマルの雰囲気を損なうことなく冷却効果が高めることができる。価格は9万8000円。
●㈱ユアーズスポーツ　☎03(3424)3771



今までの実績が証明するBANDOHのエアロ

「SEALA ZONE」（シイラゾーン）に、S13シルビア用エアロパーツが新発売。実戦での経験から冷却性能が向上し、ハイスピードコーナリングも可能。フロントバンパーなど4種類あり、価格は2万8000～8万8000円。●有板東商会　☎0427(34)8861



BRAND NEW

タイヤにホイールにステアリングetc…とても役に立つ今月の新製品コーナー

タチの悪いイタズラをセキュリティー装置で防げ

ハイパーセキュリティーシステム「BJ-4」は、愛車への異常を感知するとポケベルにより持ち主に伝える。オプションのSBセンサー（6800円）の取り付けで、110dBもの大音響で威嚇も可能。価格は4万8500円。●㈱セプチ　☎03(3981)3801



SANYOから多機能のカーオーディオが続々登場!

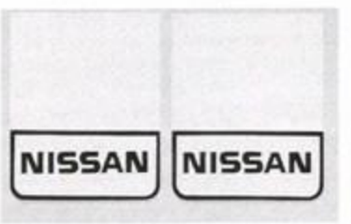
三洋電機からカーオーディオ全11機種が新発売。液晶TVナビゲーション車載用キット「NV-20」は、4インチ液晶モニターを搭載し地図やTVの画面も鮮明。VICSレベル1／FM多重対応カーステレオ「EX-M2V」は、CD／MDのコントロールのほか、渋滞や事故を知らせるVICS（道路交通情報通信システム）のサービスのうち、FM多重レベル1（文字情報）を受信し、表示することが可能。また、FM多重放送を生かしての自動時刻補正機能や、感度のいい周波数を選ぶAF機能も備えられている。価格は1万7000円～18万5000円となっている。
●三洋電機カーエレクトロニクス㈱　☎06(994)3411





旧ニッサンワークス仕様マッドフラップは限定70台

以前に240RSの海外ラリー用として設定された、旧ニッサンワークス仕様のマッドフラップが限定70台分再発売される。取り付け方法は、取り付けブラケットを自作することで各車に対応する。価格は1万2000円。●ニスモ㈱　☎03(3767)1123



ダート路面を走るならこのタイヤがピッタリだ

オーツタイヤから、ダートトライアルおよびラリー用タイヤ「FALKEN RX-02C」が発売。ダート路面、浮き砂利路面に対して強力なトラクションと抜群のコントロール性を発揮する。サイズは165/65R13～185/60R15。価格はオープンプライス。
●オーツタイヤ㈱☎0725(21)1111



新配合コンパウンド採用で乗り心地も安全性もアップ

ダンロップから、新配合システムによるトレッドゴムを採用したラジアルタイヤ「SP70」が発売された。WE（Wet & Economy）コンパウンドと呼ばれるこの技術により、ウエット性能を高め、経済性の向上を実現している。サイズは145／70R12～215／70R15、価格はオープンプライス。
●住友ゴム工業㈱　☎078(265)3004



スーパーサーモは熱ダレなどには負けない

スーパーサーモ「ローテンプサーモスタット」は、ノーマルに比べ約10℃開弁温度を低く設定し、エンジン内の水温が上がりきる前にクールウォーターを循環させて熱ダレ、パワーダウンを最小限に抑える。ニッサン、トヨタの数車種に対応し、価格は6800～7800円。また、同時に発売されたレーシングクーラント「スーパーサーモLLC」（5800円／4ℓ）は、通常気圧で沸点が110℃以上と高く、エンジン内の熱吸収性とラジエターでの放熱性に優れている。
●エム・ツー販売　☎03(3704)2272





JTCC参戦3周年記念ウェッズスポーツTC-05

ウェッズではJTCC参戦3周年を記念したホイール「TC-05」を限定発売する。対応車種はJTCCに参戦するクルマで、カラーはパールホワイト。サイズは17×7JJ～8JJで価格は4万3000～4万5000円。
●㈱ウェッズ　☎03(3792)0130



高級セダンの足元はクラシックに決めよう

ウェッズから、高級セダン用ホイール「KRANZE ROYAL CLASSIC（クレンツェロイヤルクラシック）」が発売された。サイズは17×8JJ～9JJインチで、価格は9万4000～9万8000円。
●㈱ウェッズ　☎03(3792)0130



Kカーにはこのホイールアルミちゃん28号

Kカーパーツでおなじみのテイクオフから、アルミホイール「アルミちゃん28号」が発売された。一切の無駄を省き、徹底的にコストダウンした結果、価格は1本9800円を実現。サイズは13インチだ。
●㈱テイク・オフ　☎06(924)0547



スーパーN1でおなじみアルティアのホイール

日産アルティアから、N1耐久用に開発されたアルミホイール「ALTIA-N1」スカイラインGT-R専用モデルが発売された。サイズは17×7.5JJ～9.0JJ、価格は5万3000～5万8000円。
●日産アルティア㈱　☎03(3452)7014



編集部のおすすめ

MANGA／RALLY

▼

ラリー漫画の草分け的存在「ガッテム」が漫画文庫になった！



ガッテム

新谷かおる作　全4巻　定価各600円　コミック・パーズ編集部　☎03(3478)7160

飛行機やクルマなどのメカニック系のものを描かせれば漫画界でもトップクラスである新谷かおる氏が、ラリーを題材に描いたヒット作「ガッテム」が漫画文庫になった。本作品は、小学館の「ビッグコミック・スペリオール」で連載され、単行本化されたものを新たに漫画文庫として全4巻で発行したもの。

内容は、日本人ラリードライバー轟源（トドロキ・ゲン）が、スポット参戦したラリーでクルマを大破してお払い箱になった。しかし、大企業・聖王グループの六甲寺司に腕を見込まれ、WRCを戦うことに。まずはサファリ・ラリーに挑戦する主人公だが、生来の気の荒さが災いし、相棒であるナビゲーターに愛想を尽かされてしまった……というもの。ラリーファンにはもちろん、ラリービギナーにも楽しめる内容となっている。

漫画界有数のカー&バイクマニアでもある作者のラリーへの造詣の深さに加え、ドライバーへの取材、豊富な資料によるレース描写などがこの漫画を一層魅力あるものに仕上げている。余談だが、作者はラリーの魅力をより実感できるようにとプジョー205ターボ16を購入したものの、多忙のためなかなかドライブする機会がないのが悩みのタネらしい。

体を守る安全装備を一新するチャンス

アムテックでは現在、古い安全装備を新しいものにするには絶好の「OMP下取りキャンペーン」を実施中だ。今回は第1弾としてヘルメットのキャッシュバックが行われている。詳しくは下記まで。●ブティック・デ・コルス　☎043(211)0079



レースシーンで開発された超軽量ホイールナット

バネ下重量が、クルマの性能に影響するモータースポーツの世界で開発された「SPRINT HART COMPETITION NUT」。ジュラルミン製で軽量・高剛性、作業性も考慮されている。価格は1万2800円。●タケチプロジェクト　☎089(975)2800



DTMマシンを思わせる新世代マフラー

徹底した排気効率の向上でパワーアップを目指した「G-POWER MEDALION」のコンセプトを継承しつつ、DTMマシンのデザインを採用した「DTM MEDALION」が新発売された。新保安規準にも適合している。●㈱タナベ　☎0727(28)6700



操縦性を激変させる40φ カート シャフト

無理なくトレッドを広げるのに有効な「40φ カート シャフト」が発売された。全日本シリーズで鍛えられ、硬さはハードとソフトが用意されている。全長は1080㎜。全国のカートショップで発売中（通販も可）だ。●志津製作所　☎06(781)7513



アウトドアライフに最適なキャンパーキット登場！

いすゞ自動車では、ビッグホーン専用の「キャンパーキット」を設定し発売している。アウトドアの流行により使用頻度が高まったキャンピング仕様のクルマは、特種車（8ナンバー）として自動車税などにメリットがあり、さらに今年4月に「キャンピング自動車の構造要件」が施行され、キャンピング自動車としての必要な条件の改正が行われた。今回発売されたキットは、新法規の要件に対応した仕様にするとともに、キャンピング自動車としての居住性と使い勝手の良さが両立している。対応車種はロングボディの5人乗りで、価格は25万円（工賃、消費税別途）。

●いすゞ自動車㈱　☎03(5471)1138

アタッチメントの別売りで低価格のブローオフバルブ

アタッチメントを別売りにすることによって、低価格を実現したディーキャトロのブローオフバルブに、今回はMR2用（8000円）とミラ・アバンツR用（8800円）のアタッチメントが追加された。

●ディーキャトロ　☎0538(35)6126



「96Le Mans」参戦記念グッズプレゼント

クラリオンは、「第64回ル・マン24時間耐久レース」に参戦するNISMO GT-R LM2台をメインスポンサードすることを記念して作成した、クラリオン・オリジナル「96Le Mans」Tシャツ、キャップをそれぞれ30名にプレゼント。Tシャツは白でフリーサイズ、キャップは紺でフリーサイズ。応募方法は官製はがきに、住所、氏名、年齢、職業、電話番号と希望賞品「Tシャツまたはキャップのどちらかひとつ」を明記し、〒174-91　東京都板橋区板橋北郵便局　私書箱16号　クラリオン㈱「ル・マンプレゼント」係まで。締め切りは7月15日の消印まで有効。

●クラリオン㈱　☎03(3400)1121



Sennaをあなたのお部屋に

ミスタークラフトでは、7月7日、恵比寿区民会館において「セナをあなたのお部屋に」と題し、セナのレーシングスーツを小さく切り分け、額装して販売する「セナスーツカッティングセレモニー」というイベントを行う。予価9800円。当日は、ゲストを招いてのトークショーも予定されている。入場無料。ただし入場者数に限りがあるので、あらかじめ整理券が配られる。この整理券は、6月29日よりミスタークラフト恵比寿本店で配付される。

●㈱ミスタークラフト　☎03(3461)2665



ITCファンなら必見！佐藤正勝写真展開催

7月15日～8月9日まで(土日を除く)、ブリヂストン本社1Fにおいて、「佐藤正勝ITC写真展～RACING PARADISE」が開催される。会場は東京都中央区京橋1-10-1㈱ブリヂストン本社1Fショーウインドウ・コミュニケーションスペース。

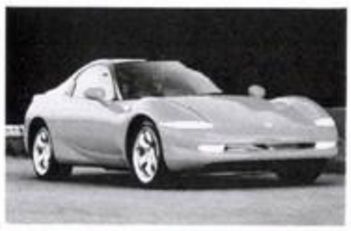


ATTEN-TION

観る！聞く！参加する！一番ホットな情報がゲットできるコーナー　それは「アテンション」

東京モーターショーで見たあの「RX-01」をもう一度

マツダロータリー世田谷では7月14日まで、昨年の東京モーターショーに参考出品したコンセプトカー「RX-01」を展示する。入場は無料。水曜日休館。●マツダロータリー世田谷　東京都世田谷区砧2-4-27　M2ビル2F　☎03(3417)0371



十勝24時間レースとFニッポン、どっちに行く？

日本モーターレーシングセンターでは、下記の2レースのイベントを企画対象としてそれぞれ50組100名に招待券をプレゼント。ひとつめはスーパーN1耐久シリーズ第5戦／7月27～28日／十勝24時間レース（十勝スピードウェイ）、もうひとつはフォーミュラ・ニッポン第6戦／8月4日／スポーツランドSUGO。応募方法は官製はがきに、希望のレースイベント名、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号、性別を明記の上、〒150 東京都渋谷区東1-10-9-201 ㈱日本モーターレーシングセンター広報事務局「レーシングオン招待券プレゼント」係まで。締め切りはそれぞれレース開催日の10日前必着分まで。

PIAAブティック銀座中央通り店オープン

PIAAでは、銀座で2店舗目となる「PIAAブティック　銀座中央通り店」をオープン。レディースウエアを中心に、おしゃれなシルバー＆ゴールドバッグや小物、時計などがそろっている。●PIAAブティック　銀座中央通り店　☎03(5568)2600



鈴鹿サーキットランドF1観戦ツアーはいかが？

鈴鹿サーキットランド トラベルセンターでは、10月11～13日に開催される「F1日本GP」を観戦する手軽で格安なツアーを企画した。主なツアー内容は、①F1新幹線ツアー2泊3日／デラックスコース10万5000～11万7000円、スタンダードコース10万1000～11万3000円。②F1夜行観戦ツアー2泊3日／9万2000～10万4000円。③F1観戦ツアー1泊2日A／9万～10万2000円。④F1観戦ツアー1泊2日B／9万7000～10万9000円。⑤F1決勝観戦ツアー／7万4000～8万6000円。5コースともすべて東コース指定席付き。詳しくは下記まで。●㈱鈴鹿サーキットランド トラベルセンター　☎03(3271)8399

クロス社製ボールペンか特製ステッカーが当たる

自動車部品業界大手の市光工業は、ル・マン24時間レースに参戦する「スカイラインGT-Rル・マン仕様」にヘッドランプをはじめ、ドアミラーとインナーミラー、ワイパーアーム・ブレード等を供給するテクニカルスポンサードを行う。これを記念して、市光工業オリジナルの米国クロス社製ボールペンと、オリジナルステッカーをそれぞれ50名にプレゼント。応募方法は官製はがきに、住所、氏名、年齢、性別、職業と希望の賞品を記入の上、〒141 東京都品川区東五反田5-10-18 市光工業株式会社総務部ル・マン　プレゼント係まで。締め切りは8月10日必着分まで。
●市光工業㈱　☎03(3443)7281

カートに乗ってみたい人気軽に挑戦してみない？

DEEP RACING主催のカート試乗会が開催される！　サーキットを思いっ切り走ってみたい、レーシングカートの熱い走りを体験してみたい。でも自信がないし、失敗するのは嫌だし……。なんて悩んでいて、いまいち勇気が出なくて踏ん切りがつかないキミ、ディープレーシングのカート試乗会に参加してみないか？　ビギナー用のカートを使用した試乗会なので、誰でも気軽にチャレンジできるぞ。日程など詳しい情報は、ディープレーシング事務局　埼玉県与野市上落合8-2-201 ☎048(831)0477まで問い合わせてみてほしい。今のこのチャンスを逃さずにチャレンジだ！　●㈲ディープレーシング　☎048(831)0477

レーサーになりたいキミこのチャンスを逃すな！

レースを始めてみたい、できればプロを目指したい、そんな夢がかなえられる「ディープレーシング　ドライバーズオーディション」が8月4日、筑波サーキット東コースで開催される。やる気のある人はぜひトライを。募集に際しては選考会（実技・面接）を行い、レースを始めるにあたっての抱負、特にやる気などを選考基準としている。なお、成績優秀者には積極的にバックアップの体制をとっていく予定だ。参加資格は普通自動車免許所持者で、参加費用は3万6050円。参加希望の人は、事務局まで電話で資料および申込書を請求すること。応募の締め切りは7月20日必着。●ディープレーシング事務局　☎048(831)0477

観戦するのも体力勝負の十勝24時間レース

夏休みに入ったばかりの7月27～28日、モータースポーツの夏祭り「十勝24時間レース」が開催される。前売り券は大人5000円、ペア券9000円、パドックパス7000円、SS指定席3000円、S指定席1000円。当日券は大人6000円、高校生3500円、パドックパス7000円、ピットウォーク券1500円。中学生以下は予選・決勝とも入場無料。また、このレースのチケットをプレゼント。応募方法は官製はがきに、住所、氏名、年齢、職業を記入の上、〒089-15 河西郡更別村弘和477　十勝スピードウェイ　FNチケットプレゼント　レーシングオン係まで。締め切りは7月12日の消印まで。
●十勝スピードウェイ　☎0155(52)3910

近視手術RKのすべてが分かるビデオと本が発売中

近視は、今やマルチメディアの発達による電子機器時代の切実な現代病だ。これを克服するための近視手術RKのすべてが分かる書籍「視力回復の扉」（1200円）と、ビデオ「近視手術RKを知るビデオ」（1810円）が発売中だ。この手術によって4000名が、平均視力0.07から1.02まで回復した。この本とビデオを2点セットで20名にプレゼントしてくれる。応募方法は官製はがきに、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記の上、〒105 東京都渋谷区桜丘町2-9 カスヤビル　㈱ブレインズ・カンパニー　本とビデオプレゼント　レーシングオン係まで。締め切りは9月末日まで。



●錦糸医院 ☎03(3829)9443

ヘルメットのオーダーペイントならおまかせ

KMR POISON-Kデザインでは、レプリカヘルメットの受注を受け付け中。J.ビルヌーブは5万円、92年A.セナ4万円、96年M.シューマッハー5万8000円。オリジナルペイントもOKだ。●㈱オフィスKMR SHONAN FACTORY　☎0467(32)4545



本物のドラッグレースは仙台でしか味わえない！

5月19日に行われた開幕戦に続いて、「BERC DRAG RACE CHAMPIONSHIP Rd.2 in Sendai」が、8月4日、仙台ハイランド内日本ドラッグレースウェイで開催される。入場料は、前売り券大人4500円、当日券大人5000円・子供2500円(小学生以下無料)、パドックパス1000円。このレースの入場券を5組10名にプレゼント。応募方法は官製はがきに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記の上、〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「BERC ドラッグレースチケットプレゼント係」まで。締め切りは6月28日の消印有効。●ビッグエンドレーシングクラブ事務局　☎0462(45)7707

BOOK & VIDEO

詳しく、楽しくよりすぐりの本やビデオを紹介するコーナー
ブック&ビデオ

キャンプ体験のチャンスいすゞRVパーティー

いすゞ自動車は、夏休み期間中のオートキャンプイベント「ISUZU RV Party'96」を、7月下旬から9月上旬にかけて全国8カ所で開催する。これは、キャンプ、カヌー、MTBなどのアウトドアをはじめ、RV車のドライビングスクール、いすゞRVシリーズの試乗などが体験できるもの。さらに今年は北海道の熱気球、東北の花火大会なども予定されている。開催場所と日程は、北海道7月27～28日、東北8月3～4日、関東8月3～4日、中部8月3～4日、近畿7月27～28日、中国8月31日～9月1日、四国8月3～4日、九州8月3～4日となっている。詳細、申し込みは各ブロックのいすゞRV取扱販売会社店頭にて。

7月19日～8月20日までルパン三世宝島フェスタ

エッソ石油では、ビッグサマーキャンペーンを7月19日から8月20日までの期間、全国のルパン三世マークがあるエッソサービスステーションにて実施する。今年は「ルパン三世宝島フェスタ」と題し、エッソSSでしか手に入らないルパン三世お宝グッズが当たる。キャンペーン第1弾は、7月19～30日に、ガソリン20ℓ以上か軽油30ℓ以上給油すると「ルパン三世サマーグラス」をプレゼント。第2弾は8月1～20日で、その場で「ルパン三世お宝グッズ」が当たるスクラッチカードによって、「BOXリュック」や「リストウォッチ」をプレゼント。詳しくはお近くのエッソサービスステーションで。



オートスポーツから レーシングビデオ発売

「AUTOSPORT Racing Video VOL.20」は、1996全日本GT選手権PART1として第1戦と第2戦を収録。第1戦鈴鹿は3月31日に開催され、服部尚貴とR.シューマッハーのマクラーレンF1 GTRが優勝。第2戦富士は5月4日に開催され、D.ブラバムとJ.ニールセンのマクラーレンF1 GTRが優勝した。税込み価格は2480円。●㈱三栄書房 ☎03(3364)3812



これがツーリングカー ワールドのすべてだ!

ハコのF1と呼ばれたDTM、世界一スリリングなレースと言われるBTCCなど、世界のツーリングカーレースのパフォーマンスを1本のビデオに収録。それがこの「これがツーリングカーワールドのすべてだ!」。あらゆる角度からの車載映像を満載したスリル&スペクタクル、ノンストップアクションの30分だ。1980円。●TDKコア㈱ ☎03(3555)1133



「BTCC1996前半戦」 ビデオが好評発売中

8つのワークスマシンがひしめく、世界で最も激しいスーパーツーリングカー、それがイギリス・ツーリングカー選手権、BTCCだ。このBTCCの前半戦を収めたビデオ「BTCC 1996前半戦」が、6月26日に発売された。今シーズンはアウディがフル参戦、BMWもシュニッツァーを連れ戻し、混戦は必至だ。60分、3800円。●TDKコア㈱ ☎03(3555)1133



「スカイラインの全貌」 ニスモから好評発売中

スカイラインGT-RをスカイラインGT-Rたらしめた往年の名車、PGC-10、KPGC-10、KPGC-110のすべてを徹底的に描いた「スカイラインGT-Rの全貌〔PGC-10、KPGC-10、KPGC-110〕」。当時のワークスドライバーが実際にドライブ。スカイライン神話の歴史を記録フィルムを交えて紹介している。40分、2900円。●ニスモ㈱ ☎03(3767)1123



FTOの特別仕様車 GPバージョンRが発売

三菱自動車工業では、斬新なスタイルや卓越した機能・性能を持つ新次元スポーツクーペ「FTO」に、走りの機能を更に強化し、ビビットな専用内外装を採用した特別仕様車「FTO GPバージョンR」を発売した。これは、最高出力200馬力を誇る「V6 2ℓMIVEC DOHC24バルブ」の高性能エンジン搭載の上級類別GPをベースに、最上級類別GPXに標準装備の250/50R16タイヤ、16インチアルミホイール、フロントリミテッドスリップデフを標準装備している。価格は219万8000~234万8000円。●三菱自動車工業㈱ ☎03(5232)7164



STREET TOPICS

話題のニューカーを厳選して紹介する新車情報コーナー ストリートトピックス

WANTED!

ブリッツ 社員募集

ブリッツでは、意欲のある社員を募集している。採用職種は、営業、メカニック、フロント業務、広報企画。詳細は面談にて。応募希望者は電話連絡の上、履歴書を送付のこと。
㈱ブリッツ
〒182 東京都調布市富士見町3-8-3
☎0424(89)0346
担当/総務部 田村

ステラ スタッフ募集

フォーミュラ・ニッポン、全日本ツーリングカー選手権、フォーミュラ・トヨタ、などでおなじみのチーム・ステラインターナショナルでは、スタッフを若干名募集している。職種はメカニック。応募資格は30歳未満の人。希望者は履歴書を郵送、書類選考の後、面接を行う。
㈱ステラインターナショナル
〒193 東京都八王子市緑町950
☎0426(25)5853
担当/渡辺

97年新卒・96年中途採用 社員募集

全日本ダートトライアル選手権やバイクスピーク・オートヒルクライムなど、さまざまなモータースポーツシーンで活躍するモンスターインターナショナル株式会社では、業務拡張に伴い、97年新卒採用および96年中途採用を実施する。職種は、営業、商品企画、メカニック(中途の場合は経験豊富な方)。勤務地は、東京、横浜、浜松。希望者は電話にて確認の上、履歴書と自己PR文を送付のこと。
モンスターインターナショナル㈱
〒182 東京都調布市深大寺南町5-57-1
☎0424(81)3911
担当/総務部 木下

SUZUKA CIRCUIT NEWS

ナツ深呼吸! アクアフォレスト鈴鹿 6/22~9/16 ●プールオープン●

森のプール AQUA FOREST SUZUKA アクアフォレスト鈴鹿

澄みきった水、まぶしい緑。ここはカラダとココロの楽園です。

その名は"アクアフォレスト鈴鹿《AQUA FOREST SUZUKA》"。澄みきった水と豊かな自然、そしてお子様から大人まで十分にお楽しみいただける、リバープールからクアステージ・ジャグジーまで大小5つのプールなど、いろいろな水との遊び方ができるリゾートイメージたっぷりのプールです。
今年の夏は鈴鹿サーキットの森のプール"アクアフォレスト鈴鹿"でたっぷりとお楽しみ下さい。

今年も登場!
泳ぎ放題! のり放題!!
サマーパスポート
入園+のりもの乗り放題+プール入場券がセットになって通常のパスポートと同料金と、夏を目一杯楽しみたい方には、びったりのパスポートです。もちろん話題の絶叫マシーン"ブラックアウト""スペースショット"もこのパスポートでOK!
大人 4,000円(中学生以上) 子供 3,300円(小学生) 幼児 2,200円(3才~未就学児)



★アクアフォレスト鈴鹿の魅力とは……

〈どこまでも澄みきった水を贅沢に使用〉
透明度の高い良質の水をたっぷりと使用し、高い濾過機能を加え、常に澄みきった状態に保ちます。

〈豊かな自然を十分に生かして設計〉
豊富な自然と木々をフルに活用し、森林浴気分が楽しめる水と緑の奏でる美しいハーモニーに触れていただけます。

〈楽しみ方いろいろ、多彩な施設〉
アクアフォレスト鈴鹿は、お子様から大人までお楽しみいただける5つのプールをはじめ、ロックシューターなどバラエティ豊かな数々の施設を準備いたしました。

〈心も体もリラックス〉
アクアフォレスト鈴鹿は、日常の忙しさから開放いたします。クアステージの展望プールやジャグジー、打たせ湯などは疲れた気持ちを解きほぐし、サンデッキやテラスデッキではのんびり気分でお休みいただけます。

料金表	大人	子供
遊園地入園+プール入場	2,500円	1,700円
サマーパスポート ※入園+のりもの乗り放題+プール入場	4,000円	3,300円 ※幼児2,000円
プール入場のみ ※別途入園料が必要となります	1,500円	1,200円
夜間料金(16:00~) 遊園地入園+プール入場	1,500円	1,000円
トワイライトパスポート(16:00~)	2,000円	2,000円 ※幼児1,500円

お問い合わせ
■鈴鹿サーキット …… ☎(0593)78-1111(代)

鈴鹿サーキット オフィシャル大募集!

鈴鹿サーキットでは、モータースポーツの業務に携わるレースオフィシャルを募集しています。

■職種:参加者に対する事務手続きを行う事務局/レースの安全を保つコース・レスキュー・マーシャル/車両をチェックする車検・技術/タイムを計測する計時
※具体的にお手伝いしていただくセクションについては個々にSMSC事務局で相談させていただきます。

■条件:18才以上の方でモータースポーツに関心のある心身ともに健康な方。男・女(性別)は、問いません!実経験の方にも各セクションで指導いたします。
※要普通自動車免許

お問い合わせ
■鈴鹿モータースポーツクラブ(SMSC)事務局 …… ☎(0593)78-3405(直)

⑧ 9／8　ブランズ・ハッチ……イギリス
⑨ 9／22　未定……未定
⑩10／6　ノガロ……フランス
⑪11／3　チューハイ(珠海)……中国

その他のGT

6／15〜16　ル・マン24時間　M.ロイター/D.ジョーンズ/A.ウルツ　TWR WSC・ポルシェ

インディカー・ワールド・シリーズ(全16戦)

❶ 3／3　ホームステッド　J.バッサー　レイナードT96I・ホンダ
❷ 3／17　リオ・デ・ジャネイロ　A.リベイロ　ローラT96/00・ホンダ
❸ 3／31　サーファーズパラダイス　J.バッサー　レイナードT96I・ホンダ
❹ 4／14　ロングビーチ　J.バッサー　レイナードT96I・ホンダ
❺ 4／28　ナザレス　M.アンドレッティ　ローラT96/00・フォード
❻ 5／26　ブルックリン　J.バッサー　レイナードT96I・ホンダ
❼ 6／2　ミルウォーキー　M.アンドレッティ　ローラT96/00・フォード
❽ 6／9　デトロイト　M.アンドレッティ　ローラT96/00・フォード
⑨ 6／23　ポートランド……オレゴン州
⑩ 6／30　クリーブランド……オハイオ州
⑪ 7／14　トロント……カナダ
⑫ 7／28　ブルックリン……ミシガン州
⑬ 8／11　レキシントン……オハイオ州
⑭ 8／18　エルクハート・レイク……ウィスコンシン州
⑮ 9／1　バンクーバー……カナダ
⑯ 9／8　ラグナ・セカ……カリフォルニア州

インディ・レーシング・リーグ(全5戦)

❶ 1／27　オーランド　B.カルキンス　レイナードT95I・フォード
❷ 3／24　フェニックス　A.ルイェンダイク　レイナードT95I・フォード
❸ 5／26　インディアナポリス　B.レイジア　レイナードT95I・フォード
④ 8／18　ロードン　中止
⑤ 9／15　ラス・ベガス　中止

IMSAエクソン・ワールドスポーツカー選手権(全10戦)

❶ 2／3〜4　デイトナ　S.シャープ/W.テイラー/J.ベイス　R&SMKI・オールズモビル
❷ 3／16　セブリング　W.テイラー/E.ホール/J.ベイス　R&SMKI・オールズモビル
❸ 4／21　ロードアトランタ　G.モレッティ/M.パピス　フェラーリ333SP
❹ 5／5　カルージステーション　W.テイラー/J.ベイス　R&SMKI・オールズモビル
❺ 5／27　ライムロック　G.モレッティ/M.パピス　フェラーリ333SP
❻ 6／9　ワトキンズ・グレン　M.パピス/G.モレッティ　フェラーリ333SP
⑦ 7／14　シアーズポイント……カリフォルニア州
⑧ 8／25　モスポートパーク……カナダ
⑨ 9／15　未定……未定
⑩10／6　ニューオリンズ……ルイジアナ州

NASCARウインストンカップシリーズ(全31戦)

❶ 2／18　デイトナ　D.ジャレット　フォード・サンダーバード
❷ 2／25　ロッキンガム　D.アーンハート　シボレー・モンテカルロ
❸ 3／3　リッチモンド　J.ゴードン　シボレー・モンテカルロ
❹ 3／10　アトランタ　D.アーンハート　シボレー・モンテカルロ
❺ 3／24　ダーリントン　J.ゴードン　シボレー・モンテカルロ
❻ 3／31　ブリストル　J.ゴートン　シボレー・モンテカルロ
❼ 4／14　ノースウィルクスボロ　T.ラボンテ　シボレー・モンテカルロ
❽ 4／21　マーティンズビル　R.ウォレス　フォード・サンダーバード
❾ 4／28　タラデガ　S.マーリン　シボレー・モンテカルロ
❿ 5／5　ソノマ　R.ウォレス　フォード・サンダーバード
⓫ 5／26　コンコルド　D.ジャレット　フォード・サンダーバード
⓬ 6／2　ドーバー　J.ゴードン　シボレー・モンテカルロ
⑬ 6／16　ロングポンド……ペンシルバニア州
⑭ 6／23　ブルックリン……ミシガン州
⑮ 7／6　デイトナ……フロリダ州
⑯ 7／14　ロードン……ニューハンプシャー州
⑰ 7／21　ロングポンド……ペンシルバニア州
⑱ 7／28　タラデガ……アラバマ州
⑲ 8／3　インディアナポリス……インディアナ州
⑳ 8／11　ワトキンズ・グレン……ニューヨーク州
㉑ 8／18　ブルックリン……ミシガン州
㉒ 8／24　ブリストル……テネシー州
㉓ 9／1　ダーリントン……サウスカロライナ州
㉔ 9／8　リッチモンド……バージニア州
㉕ 9／15　ドーバー……デラウェア州
㉖ 9／22　マーティンズビル……バージニア州
㉗ 9／29　ノースウィルクスボロ……ノースカロライナ州
㉘10／13　コンコルド……ノースカロライナ州
㉙10／20　ロッキンガム……ノースカロライナ州
㉚10／27　フェニックス……アリゾナ州
㉛11／10　ハンプトン……ジョージア州

DOMESTIC RACE●国内レース

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン(全10戦)

❶ 4／28　鈴鹿　星野一義　ローラT96/95・無限
❷ 5／12　美祢　R.シューマッハー　レイナードT96D・無限
❸ 5／26　富士　N.フォンタナ　ローラT96/51・無限
④ 6／23　十勝インターナショナルフォーミュラ選手権レース大会……十勝
⑤ 7／7　鈴鹿……鈴鹿
⑥ 8／4　SUGO INTER FORMULA……宮生
⑦ 9／1　FUJI INTER……富士
⑧ 9／15　INTER FORMULA IN MINE……美祢
⑨ 9／29　鈴鹿……鈴鹿
⑩10／20　INTERNATIONAL FUJI FINAL……富士

全日本F3選手権(全9戦)

❶ 3／31　鈴鹿　脇阪寿一　ダラーラF396・無限
❷ 4／21　筑波　脇阪寿一　ダラーラF396・無限
❸ 5／12　美祢　山西康司　ダラーラF396・無限
❹ 5／26　富士　山西康司　ダラーラF396・無限
⑤ 7／7　鈴鹿……鈴鹿
⑥ 8／4　SUGO INTER FORMULA……宮生
⑦ 9／8　ハイランドスーパーツーリング＆F3選手権レース大会……仙台
⑧ 9／29　鈴鹿……鈴鹿
⑨10／20　INTERNATIONAL FUJI FINAL……富士

全日本ツーリングカー選手権(全14戦)

❶ 4／7　富士　服部尚貴　ホンダ・アコード
　　富士　服部尚貴　ホンダ・アコード
❷ 5／19　宮生　服部尚貴　ホンダ・アコード
　　宮生　M.クルム　トヨタ・エクシヴ
❸ 6／2　鈴鹿　中子 修　ホンダ・アコード
　　鈴鹿　服部尚貴　ホンダ・アコード
④ 7／14　美祢スーパーツーリングカーレース……美祢
⑤ 9／8　ハイランドスーパーツーリング＆F3選手権レース大会……仙台
⑥ 9／22　十勝スーパーツーリングカー選手権レース大会……十勝
⑦11／3　INTER TEC……富士

全日本GT選手権(全6戦)

❶ 3／31　鈴鹿　服部尚貴/R.シューマッハー　マクラーレンF1 GTR
❷ 5／4　富士　D.ブラバム/J.ニールセン　マクラーレンF1 GTR
③ 6／30　ハイランドGT選手権レース大会(280km)……仙台
④ 8／11　JAPAN SPECIAL GT CUP(250km)……富士
⑤10／6　SUGO GT選手権レース(300km)……宮生
⑥10／27　グランドツーリングカー耐久レース(250km)……美祢
－11／17　セントラル・オールスター……セントラル

スーパーN1耐久シリーズ96(全7戦)

❶ 3／24　美祢　木下みつひろ/菊地靖　ニッサン・スカイラインGT-R
❷ 4／14　仙台　横島久/竹内浩典　ニッサン・スカイラインGT-R
❸ 5／6　TI　砂子智彦/福山英朗　ニッサン・スカイラインGT-R
❹ 6／9　富士　砂子智彦/福山英朗　ニッサン・スカイラインGT-R
⑤ 7／27〜28　第3回 十勝24時間レース……十勝
⑥ 9／15　SUZUKA SUPER N1-500……鈴鹿
⑦11／10　SUGOスーパー500km耐久レース……宮生

その他の耐久レース

7／27〜28　十勝24時間……十勝
8／10〜11　筑波ナイター9時間……筑波
8／25　鈴鹿1000km……鈴鹿

全日本ラリー選手権 第1部門(全8戦)

●Cクラス
❶ 2／4　DCCSウインターラリー　桜井幸彦／大濱敏夫　スバル・インプレッサ
❷ 2／25　冬のくりさわ96　西尾雄次郎／松尾博成　スバル・インプレッサ
❸ 4／14　SPRING RALLY　松本 誠／岡本 徹　ミツビシ・ランサー
❹ 5／26　モントレー96　新井敏弘／中田省吾　スバル・インプレッサ
⑤ 7／7　96ノースアタックラリー……北海道
⑥ 7／21　ひえつき96・夏……宮崎
⑦ 9／8　96 HELOM RALLY MEETING……福井
⑧10／13　第24回M.C.S.C.ハイランドラリー日96……長野・岐阜
●Bクラス
❶ 2／4　DCCSウインターラリー　小林康弘／竹本昌史　ミツビシ・ミラージュ
❷ 2／25　冬のくりさわ96　鎌田 豊／富田満彦　ミツビシ・ミラージュ
❸ 4／14　SPRING RALLY　田口幸宏／藤田浩一　ミツビシ・ミラージュ
❹ 5／26　モントレー96　鎌田 豊／富田満彦　ミツビシ・ミラージュ
●Aクラス
❶ 2／4　DCCSウインターラリー　平塚忠博／秋田慶吾　ダイハツ・ミラ
❷ 2／25　冬のくりさわ96　前嶋光男／星野 元　スバル・ヴィヴィオ
❸ 4／14　SPRING RALLY　榊雅宏／秋竹誠之　スバル・ヴィヴィオ
❹ 5／26　モントレー96　栗津原 豊／高橋昭彦　スズキ・アルト

全日本ラリー選手権 第2部門(全6戦)

●Cクラス
❶ 5／19　ハイランドマスターズ　須藤忠志　トヨタ・カローラ・レビン
② 6／23　RTN ザ・ナイト96 in 谷川……岐阜
③ 8／4　96ザ・ラリー in 北海道……北海道
④ 9／15　ツール・ド・ミカサ……北海道
⑤10／27　第2回DCCSオークラリー……長野・群馬
⑥11／17　MCA BARU 96……大分
●Bクラス
❶ 5／19　ハイランドマスターズ　稲山太郎　ミツビシ・ミラージュ
●Aクラス
❶ 5／19　ハイランドマスターズ　高崎正博　ニッサン・マーチ

全日本ジムカーナ選手権(全8戦)

●総合トップ
❶ 3／24　名阪スポーツランド　山本真宏　トヨタ・T3
❷ 4／29　キョウセイドライバーランド　大沢 勉　スズキ・カプチーノ
❸ 5／12　菅生　西原正樹　ミツビシ・ランサー・エボⅢ
❹ 6／2　スポーツランドタマダ　大沢 勉　スズキ・カプチーノ
⑤ 6／30　96ザ・スラロームイン北海道……北海道
⑥ 7／21　GYMKHANA IN 九州……福岡
⑦ 9／15　1996 GYMKHANA in 関東……千葉
⑧10／6　96スラロームアタック in 四国……香川
－11／3　1996 JAFカップジムカーナ……福島

全日本ダートトライアル選手権(全8戦)

●Dクラス
❶ 4／21　丸和オートランド　田嶋伸博　スズキ・エスクード
❷ 5／12　三井三池　大井義浩　キャロッセ・スーパーD
❸ 5／26　スポーツランド信州　田嶋伸博　スズキ・エスクード
④ 6／23　96北海道ダートトライアルスペシャル in スナガワMA……北海道
⑤ 7／7　トライアル・ド・ニッポン96……福島
⑥ 8／25　96東北 夏 ダートトライアル……宮城
⑦ 9／22　96ダートトライアル in HIROSHIMA……広島
⑧10／13　ダート イン 関西……奈良
－11／10　96JAFカップオールスターダートトライアル IN 九州……福岡

WORLD EVENT & RESULT ●世界中のイベントと結果が分かるページ

OVERSEAS RACE●海外レース

F1世界選手権(全16戦)

❶3／16	オーストラリアGP	D.ヒル	ウイリアムズFW18・ルノー
❷3／31	ブラジルGP	D.ヒル	ウイリアムズFW18・ルノー
❸4／7	アルゼンチンGP	D.ヒル	ウイリアムズFW18・ルノー
❹4／28	ヨーロッパGP	J.ビルヌーブ	ウイリアムズFW18・ルノー
❺5／5	サンマリノGP	D.ヒル	ウイリアムズFW18・ルノー
❻5／19	モナコGP	O.パニス	リジェJS43・無限ホンダ
❼6／2	スペインGP	M.シューマッハー	フェラーリF310
❽6／16	カナダGP	D.ヒル	ウイリアムズFW18・ルノー
⑨6／30	フランスGP		マニ・クール
⑩7／14	イギリスGP		シルバーストン
⑪7／28	ドイツGP		ホッケンハイム
⑫8／11	ハンガリーGP		ハンガロリンク
⑬8／25	ベルギーGP		スパ・フランコルシャン
⑭9／8	イタリアGP		モンツァ
⑮9／22	ポルトガルGP		エストリル
⑯10／13	日本GP		鈴鹿

世界ラリー選手権(全9戦)

❶2／8～12	スウェディッシュ	T.マキネン／S.ハルヤンヌ	ミツビシ・ランサー
❷4／4～7	サファリ	T.マキネン／S.ハルヤンヌ	ミツビシ・ランサー
❸5／9～12	インドネシア	C.サインツ／L.モヤ	フォード・コスワース
❹6／1～5	アクロポリス	C.マクレー／D.リンガー	スバル・インプレッサ
⑤7／3～6	アルゼンチン		アルゼンチン
⑥8／23～25	1000湖		フィンランド
⑦9／13～16	オーストラリア		オーストラリア
⑧10／12～16	サンレモ		イタリア
⑨11／3～6	カタロニア		スペイン

2ℓ世界ラリー選手権(全8戦)

❶1／28～2／6	モンテカルロ	P.ベルナルディーニ／B.オセッリ	フォード・エスコート
❷3／5～8	ポルトガル	R.マデイラ／N.シルバ	トヨタ・セリカ
❸4／29～5／1	ツール・ド・コルス	P.プガルスキー／J-P.シャローニ	ルノー・メガーヌ
④7／3～6	アルゼンチン		アルゼンチン
⑤7／26～30	ニュージーランド		ニュージーランド
⑥9／13～16	オーストラリア		オーストラリア
⑦11／3～6	カタロニア		スペイン
⑧11／24～27	RAC		イギリス

アジア・パシフィック・ラリー選手権(全6戦)

❶3／2～4	タイランド	C.マクレー／D.リンガー	スバル・インプレッサ
❷5／9～12	インドネシア	C.サインツ／L.モヤ	フォード・コスワース
❸6／14～16	マレーシア	K.エリクソン／S.パルマンダー	スバル・インプレッサ
④7／26～30	ニュージーランド		ニュージーランド
⑤9／13～16	オーストラリア		オーストラリア
⑥10／19～25	香港～北京		中国

国際F3000選手権(全10戦)

❶5／12	ニュルブルクリング	K.ブラック	ローラT96／50・ジャッド
❷5／26	ポー	J.ミューラー	ローラT96／50・ジャッド
③7／21	エンナ・ペルグーサ		イタリア
④7／27	ホッケンハイム		ドイツ
⑤8／18	シルバーストン		イギリス
⑥8／24	スパ・フランコルシャン		ベルギー
⑦9／15	マニ・クール		フランス
⑧9／22	エストリル		スペイン
⑨9／29	ムジェッロ		イタリア
⑩10／13	ホッケンハイム		ドイツ

イギリスF3選手権(全18戦)

❶3／31	シルバーストン	G.スミス	ダラーラF396・ミツビシ
	シルバーストン	J.デイビーズ	ダラーラF386・GM
❷4／14	スラクストン	J.デイビーズ	ダラーラF395/96・GM
❸5／5	ドニントン・パーク	J-P.モントーヤ	ダラーラF396・ミツビシ
❹5／27	ブランズ・ハッチ	R.ファーマン	ダラーラF396・無限ホンダ
	ブランズ・ハッチ	R.ファーマン	ダラーラF396・無限ホンダ
❺6／9	オールトン・パーク	R.ファーマン	ダラーラF396・無限ホンダ
⑤6／23	ドニントン・パーク		イギリス
⑦7／14	シルバーストン		イギリス
⑧7／28	スラクストン		イギリス
⑨8／11	スネッタートン		イギリス
⑩9／1	ベンブレイ		イギリス
⑪9／15	シルバーストン		イギリス
⑫9／29	ザンドフールト		オランダ
⑬10／13	シルバーストン		イギリス

フランスF3選手権

❶4／7	ノガロ	S.アヤリ	ダラーラF396・オペル
	ノガロ	S.アヤリ	ダラーラF396・オペル
❷4／21	ルドゥノン	S.アヤリ	ダラーラF396・オペル
❸5／5	マニ・クール	S.イエーズ	ダラーラF395・フィアット
	マニ・クール	F.ワルフィシェ	ダラーラF396・フィアット
❹5／26	ポー	S.アヤリ	ダラーラF396・オペル
❺6／9	ディジョン	S.アヤリ	ダラーラF396・オペル
⑥6／23	パル・ド・ピエンヌ		フランス
⑦7／21	クロワザン・テルノワ		フランス
⑧9／1	アルビ		フランス
⑨9／22	ル・マン		フランス
⑩10／20	ボール・リカール		フランス

イタリアF3選手権

❶3／24	バッレルンガ	A.ボルドリーニ	ダラーラF395／96・オペル
❷4／7	マジオーネ	M.メジアーニ	ダラーラF395・フィアット
❸4／28	パラーノ	J.バルボーサ	ダラーラF395／96・アルファ
❹6／2	エンナ・ペルグーサ	A.ボルドリーニ	ダラーラF395／96・オペル
⑤6／16	イモーラ		イタリア
⑥6／23	モンツァ		イタリア
⑦7／14	ムジェッロ		イタリア
⑧9／3	ビネット		イタリア
⑨9／22	ミザーノ		イタリア
⑩10／6	マジオーネ		イタリア

ドイツF3選手権

❶4／14	ホッケンハイム	J.トゥルーリ	ダラーラF396・オペル
	ホッケンハイム	J.トゥルーリ	ダラーラF396・オペル
❷4／28	ニュルブルクリング	A.マイヤー	ダラーラF396・オペル
❸5／12	ニュルブルクリング	D.ミューラー	ダラーラF395・オペル
	ニュルブルクリング	M.ティーマン	ダラーラF396・オペル
④6／23	ノリスリング		ドイツ
⑤7／7	ディープホルツ		ドイツ
⑥7／27	ホッケンハイム		ドイツ
⑦8／18	シルバーストン		イギリス
⑧9／1	ニュルブルクリング		ドイツ
⑨9／15	マニ・クール		フランス
⑩10／13	ホッケンハイム		ドイツ

その他のF3イベント

5／18	モナコF３GP	M.ティーマン	ダラーラF396・オペル
8／4	マールボロ・マスターズ・オブ・F３		ザンドフールト
11／17	マカオGP		マカオ市街

国際ツーリングカー選手権(全26戦)

❶4／14	ホッケンハイム	M.ロイター	オペル・カリブラ
	ホッケイハイム	J.マグヌッセン	AMGメルセデス
❷5／12	ニュルブルクリング	J.ファン・オメン	AMGメルセデス
	ニュルブルクリング	M.ロイター	オペル・カリブラ
❸5／26	エストリル	A.ナニーニ	アルファロメオ155
	エストリル	A.ナニーニ	アルファロメオ155
❹6／9	ヘルシンキ	H-J.シュトゥック	オペル・カリブラ
	ヘルシンキ	H-J.シュトゥック	オペル・カリブラ
⑤6／23	ノリスリング		ドイツ
⑥7／7	ディープホルツ		ドイツ
⑦7／21	リオ・デ・ジャネイロ		ブラジル
⑧8／4	TIサーキット・英田		日本
⑨8／18	シルバーストン		イギリス
⑩9／1	ニュルブルクリング		ドイツ
⑪9／15	未定		フランス
⑫9／29	ムジェッロ		イタリア
⑬10／13	ホッケンハイム		ドイツ

イギリス・ツーリングカー選手権(全26戦)

❶4／8	ドニントン・パーク	F.ビエラ	アウディA4
	ドニントン・パーク	F.ビエラ	アウディA4
❷4／21	ブランズ・ハッチ	F.ビエラ	アウディA4
	ブランズ・ハッチ	J.ピンケルホック	BMW320i
❸5／6	スラクストン	F.ビエラ	アウディA4
	スラクストン	J.ピンケルホック	BMW320i
❹5／19	シルバーストン	K.パート	ボルボ850
	シルバーストン	F.ビエラ	アウディA4
❺5／26	オールトン・パーク	J.ピンケルホック	BMW320i
	オールトン・パーク	R.リデル	ボルボ850
⑥6／16	スネッタートン		イギリス
⑦6／30	ブランズ・ハッチ		イギリス
⑧7／14	シルバーストン		イギリス
⑨7／28	ノックヒル		イギリス
⑩8／11	オールトン・パーク		イギリス
⑪8／26	スラクストン		イギリス
⑫9／8	ドニントン・パーク		イギリス
⑬9／22	ブランズ・ハッチ		イギリス

フランス・スーパーツーリスム選手権

❶4／7	ノガロ	G.ディルマン	オペル・ベクトラ
	ノガロ	G.ディルマン	オペル・ベクトラ
❷4／21	ルドゥノン	G.ディルマン	オペル・ベクトラ
	ルドゥノン	G.ディルマン	オペル・ベクトラ
❸5／26	ポー	E.ケイロル	BMW318iS
④6／9	アルザス・ボージュ		フランス
⑤6／23	パル・ド・ピエンヌ		フランス
⑥7／7	シャレード		フランス
⑦9／1	アルビ		フランス
⑧9／29	モンレリー		フランス
⑨10／20	ボール・リカール		フランス

イタリア・スーパーテューリズモ選手権

❶4／14	ムジェッロ	F.ジョバナルディ	アルファロメオ155
	ムジェッロ	F.ジョバナルディ	アルファロメオ155
❷4／21	マジオーネ	R.カペッロ	アウディA4
	マジオーネ	R.カペッロ	アウディA4
❸5／12	モンツァ	R.カペッロ	アウディA4
	モンツァ	R.カペッロ	アウディA4
❹5／26	ビネット	R.カペッロ	アウディA4
	ビネット	R.カペッロ	アウディA4
⑤7／7	ミザーノ		イタリア
⑥7／21	イモラ		イタリア
⑦8／4	エンナ・ペルグーサ		イタリア
⑧9／1	エンナ・ペルグーサ		イタリア
⑨9／15	パラーノ		イタリア
⑩10／6	バッレルンガ		イタリア

ドイツ・スーパーツーリングカー選手権

❶5／5	ゾルダー	E.ビッロ	アウディA4
	ゾルダー	E.ビッロ	アウディA4
❷5／19	アッセン	L.アイエロ	プジョー406
❸6／2	ホッケンハイム	E.ビッロ	アウディA4
	ホッケンハイム	E.ビッロ	アウディA4
④6／30	ザクセンリング		ドイツ
⑤7／14	ブンシュトロフ		ドイツ
⑥8／11	ツバイブルッケン		ドイツ
⑦8／25	ザルツブルクリング		オーストリア
⑧9／8	アブス		ドイツ
⑨9／22	ニュルブルクリング		ドイツ

その他のツーリングカー

6／15～16	ニュルブルクリング24時間	ドイツ
7／27～28	スパ24時間	ベルギー
10／6	FIAツーリングカー・ワールドカップ	未定

BPR GTシリーズ(全11戦)

❶3／3	ポール・リカール	R.ペルム／J.ウィーバー	マクラーレンF1 GTR
❷3／24	モンツァ	J.ニールセン／T.ブシャー	マクラーレンF1 GTR
❸4／14	ハラマ	R.ペルム／J.ウィーバー	マクラーレンF1 GTR
❹5／12	シルバーストン	A.ウォレス／O.グルイセール	マクラーレンF1 GTR
⑤6／30	ニュルブルクリング		ドイツ
⑥7／14	アンデルストープ		スウェーデン
⑦8／25	鈴鹿		日本

EVENT CALENDAR 6/28-7/14 ●イベントカレンダー

BIWEEKLY EVENTS——OVERSEAS

●海外レース

開催日	シリーズ	イベント	コース	開催国	参加車両
6月30日	F1世界選手権 第9戦	フランスGP	マニ-クール	フランス	F1
6月30日	インディカー・ワールドシリーズ 第10戦	パドワイザー・グランプリ・オブ・クリーブランド	バークレイ・フロントエアポート	アメリカ	インディカー
6月30日	イギリス・ツーリングカー選手権 第13・14戦	ブランズ・ハッチ	ブランズ・ハッチ	イギリス	FIAクラス2
6月30日	ドイツ・スーパーツーリングカー選手権 第4戦	ザクセンリング	ザクセンリング	ドイツ	FIAクラス2
6月30日	BPR GTシリーズ 第5戦	ニュルブルクリング	ニュルブルクリング	ドイツ	GT
7月6日	NASCARウインストンカップシリーズ 第15戦	デイトナ	デイトナ	アメリカ	NASCAR
7月7日	国際ツーリングカー選手権 第6戦	ディープホルツ	ディープホルツ	ドイツ	FIAクラス1
7月7日	ドイツF3選手権 第5戦	ディープホルツ	ディープホルツ	ドイツ	F3
7月7日	フランス・スーパーツーリスム選手権 第6戦	シャレード	シャレード	フランス	FIAクラス2
7月7日	イタリア・スーパーテューリズモ選手権 第5戦	ミザーノ	ミザーノ	イタリア	FIAクラス2
7月14日	F1世界選手権 第10戦	イギリスGP	シルバーストン	イギリス	F1
7月14日	イギリス・ツーリングカー選手権 第15・16戦	シルバーストン	シルバーストン	イギリス	FIAクラス2
7月14日	イギリスF3選手権 第7戦	シルバーストン	シルバーストン	イギリス	F3
7月14日	インディカー・ワールドシリーズ 第11戦	モルソン・インディ・トロント	エキジビジョン・プレイス	カナダ	インディカー
7月14日	BPR GTシリーズ 第6戦	アンデルストープ	アンデルストープ	スウェーデン	GT
7月14日	ドイツ・スーパーツーリングカー選手権 第5戦	ブンシュトロフ	ブンシュトロフ	ドイツ	FIAクラス2
7月14日	NASCARウインストンカップシリーズ 第16戦	ロードン	ロードン	アメリカ	NASCAR
7月14日	イタリアF3選手権 第7戦	ムジェッロ	ムジェッロ	イタリア	F3

●海外ラリー

開催日	イベント	開催国	シリーズ	参加車両
7月3～4日	アルゼンチン・ラリー	アルゼンチン	世界ラリー選手権 第5戦 2輪世界ラリー選手権 第4戦	グループA、N、F2

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
6月29～30日	96全日本GT選手権シリーズ第3戦 ハイランドGT選手権レース大会	仙台ハイランドレースウェイ	VICIC、奥州VICIC	☎03-3409-2391	国 内	N-GT、N1、N2、NE
6月29～30日	96SCCJヒストリックカーフェスティバルイン 筑波シリーズI	筑波サーキット	SCCJ	☎048-878-4332	国 内	NE
6月29～30日	96鈴鹿クラブマンレースRound4 Endurance Stage	鈴鹿サーキット	OSCC	☎06-771-5237	準国内	F4、FJ1600、NE
7月6～7日	96全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第5戦鈴鹿 96全日本F3選手権シリーズ第5戦	鈴鹿サーキット	SMSC、㈱鈴鹿サーキットランド	☎0593-78-1111	国 際 国 内	F3000 F3、1-M
7月6～7日	96筑波チャレンジカップレース第3戦	筑波サーキット	VICIC	☎03-3409-2391	国 内	FJ1600、N1、N2、NE
7月13～14日	96全日本ツーリングカー選手権第7＆8戦 業務スーパーツーリングカーレース	MINEサーキット	MINEサーキット VICIC、AMSC	☎08375-8-0321	国 内	N-ST、FJ1600、N1、N2、NE
7月13～14日	96ハイランドゴールデンカップレースSR、2	仙台ハイランドレースウェイ	奥州VICIC	☎022-225-1301	準国内	FJ1600、N1、N2、NE
7月14日	96北海道レースシリーズ 96スーパーツーリングカーレース	北海道スピードパーク	MARVEL、PMC-S NIKKAWA	☎011-871-2225	準国内	N1、N2、NE
7月14日	四国ツーリングカーチャンピオンシリーズ第3戦	阿讃サーキット	ACIC	☎0889-42-6261	地 方	N1、N2、NE

●国内ラリー

開催日	イベント	開催地	格 式	主催者	
7月6～7日	全日本ラリー選手権第1部門第5戦 96ノースアタックラリー	北海道 300km	準国内	AG・MSC北海道	☎011-864-1101
7月6～7日	JAF DE地区地方ラリー選手権(第1・2部門)第4戦 R-8 RALLY&ラリー96	石川 250km	準国内	R-8石川	☎0761-57-1316
7月13～14日	JAF A地区地方ラリー選手権(第1・2部門)第4戦 第15回レークサイドラリー	北海道 200km	準国内	LAKE SIDE	☎0142-23-3614
7月13～14日	JAF BC地区地方ラリー選手権(第1・2部門)第5戦 第19回りんどうALPEN ATTACK96	長野 300km	準国内	TEAM-RINDO	☎0263-58-6161
7月13～14日	JAF FG地区地方ラリー選手権(第1・2部門)第4戦 96CMSCダイヤスターラリー	香川 170km	準国内	CMSC香川	☎0878-82-4335

●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
6月30日	全日本ジムカーナ選手権 第5戦 96ザ・スラロームイン北海道	スポーツリング・チトセ	MARVEL	☎011-871-2225	準国内	A・C・D

BACK NUMBER ●バックナンバー／定期購読のご案内

■バックナンバーのご案内　バックナンバーは下記の要領でお買い求めいただけます。

●購入方法　お近くの書店に注文されるか、または直接㈱ニューズ出版「レーシングオン　バックナンバー係」まで、希望号数および冊数を明記の上、誌代に送料を加えた代金を現金書留、もしくは定額小為替でご注文ください。

●在庫／定価　94年1／1号No.157発売以降の最新号まで在庫があります。それ以前の号はすべて品切れです。定価＝94年7／15号No.169までは各450円、7／22号No.170から12／16号No.181までは390円、それ以降は420円です（ただし、3／15・11／15号は特別定価480円）。増刊号は94年「A伝説」定価1500円(送料：164円)の在庫があります。臨時増刊号のF1速報はすべて品切れとなってますのでご注意ください。なお、現在在庫がある号でも品切れになる場合があります(94年7／22号No.170は品切れです)。

●送料1冊108円、2冊164円、3冊の場合は1冊分＋2冊分＝272円、4冊の場合2冊分×2＝328円、以下同様です。10冊以上の場合は宅急便による送料着払いにさせていただきます。申し込み時に誌代のみ送金ください。

■定期購読のご案内　レーシングオンを確実にお求めいただくために定期購読をお薦めします。「○年○月○日号（No.○）より○カ月間定期購読希望」と明記のうえ、㈱ニューズ出版「レーシングオン定期購読係」まで現金書留または定額小為替でお申し込みください。料金は6カ月間13冊分6860円（送料含む）、12カ月間26冊分1万3700円（送料含む）です。

申し込み先　〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 ㈱ニューズ出版「レーシングオン・バックナンバー係」／「レーシングオン定期購読係」☎03-5430-4440

＊お届けまでに3週間ほどかかる場合があります。ご了承ください。



1996.5.17
No.217
定価420円

速報：フォーミュラ・ニッポン開幕戦鈴鹿／BTCCはどうなる!?／96年のJTCCの展開を大予想／鈴木利男NASCARする／スーパーアグリ結成ドキュメント／検証ジャック・ビルヌーブ／F3群雄割拠／ニッサン・プリメーラ徹底解剖



1996.5.31
No.218
定価420円

速報フォーミュラ・ニッポン第2戦＆F3第3戦美祢／ル・マン24時間予備予選レポート／インディ500 vs US500／特集フォーミュラ・ニッポン、中野信治＆高木虎之介、マシン＆ドライバー総ラインナップ／開幕、キャンギャル・ニッポン



1996.6.14
No.219
定価420円

速報Fニッポン＆インディ500＆US500／ホンダの真意／JTCCワークスの戦い／Fニッポンレースドキュメント／スーパーアグリ、ゼロからのスタート／NASCARの今をおさえろ／JGTCキャンギャル特集／WRCを戦うタイヤの秘密



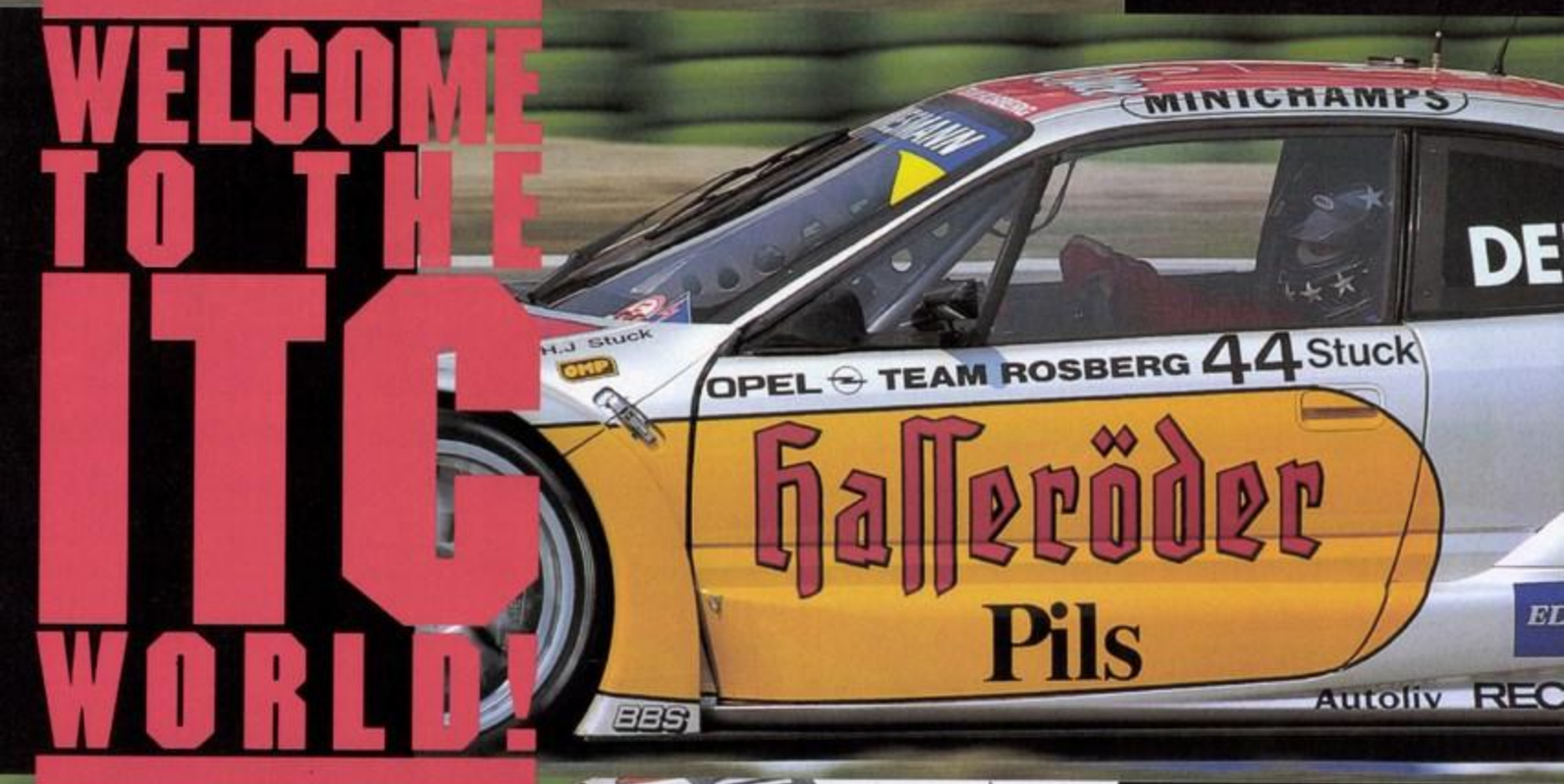
1996.6.28
No.220
定価420円

速報ブリヂストンがF1テスト開始／Fニッポンレースドキュメント・序盤戦展望／インディ500＆US500 No.1はどっちだ!?／ポルシェ911 GT1開発ストーリー／ツインスポーツジュニアチーム徹底分析／ポイントリーダーは誰だ!?クイズ

日本上陸まで待てない! 史上最強のITC特集

WELCOME TO THE ITC WORLD!







今、世界でいちばん熱いツーリングカーレースといえばITCをおいて他にない唯一のクラス1カテゴリーとして世界を転戦するこのレースがついにこの8月、日本へ初上陸この史上最強のバトルへのカウントダウンはもう既に始まっている

Photos / WIN Photographic

ペティションを
あげよう

Photo/WIN Photographic

カウントダウン8・4 ITC岡山 ドライバーたちからのスペシャルメッセージ

ITCの未来は
君たち日本のファンにかかっている!
ヤニック・ダルマス
(オペル・ヨースト)

直線のスピードとスローコーナーでのトラクション
このバランスがアイダ攻略のポイントだ
きっと、タフで激しいレースになると思う
ハンス・シュトゥック
(オペル・チームロズベルグ)

日本に行って、そして勝ちたい
僕に言えるのはそれだけ……
ジャンカルロ・フィジケラ
(アルファ・コルセ・TVスピルフィルム)

3メーカーの力が非常に接近して
今年のシリーズは最高に盛り上がっている
間違いなくいいレースを見せてあげられるよ
ヨルグ・ファン・オメン
(AMG・メルセデス)

最新のテクノロジー、激しいバトル
ITCの魅力のすべてをアイダでは体験してほしい
えっ? 女の子のファンが大勢ボクを待ってるって?
久しぶりの日本だけど、ホントにそうだといいねぇ!
J.J.レート
(オペル・チームロズベルグ)

日本は初めてなんだ
東京も見たいし、今からワクワク!
ITCの激しいバトルを楽しみにしていてね
ダリオ・フランキッティ
(AMG・メルセデス)



ITCは間違いなく、私の生涯の中で最も引きつけられ
最も情熱を傾けることのできるレースだ
ピーター・プロアー
(オペル・モータースポーツ責任者)

今でも日本のファンから手紙をもらうんだ
だからアイダのレースはとても楽しみだね
ITCがF1と同じくらいにエキサイティングで
ビューティフルなレースだということを
君たちの目で確かめてほしい
ステファノ・モデーナ
(アルファコルセ・JAS)

メカニズムに詳しくて、情報にハングリー
日本のファンの質はおそらく世界一だ
すべてがハイレベルなクラス1ツーリングカーにも
興味を持ってくれるとオレは期待してるよ
ケケ・ロズベルグ
(オペル・チームロズベルグ代表)

なぜ、ITCシリーズが
ヨーロッパで爆発的な人気を誇っているのか
アイダに来れば、その理由が分かるはずだ!
ベルント・シュナイダー
(AMG・メルセデス)

地上最高のコン
見せてあ

メルセデス、アルファ、オペルの3メーカーが
技術的に最も進んだレギュレーションのもとで
全く異なるコンセプトのマシンを造り上げ
非常に接近したバトルを繰り広げる
それがツーリングカーの最高峰、ITCだ
その魅力を日本のファンにもぜひ味わってほしい
ノルベルト・ハウグ
（メルセデスベンツ・モータースポーツ責任者）

ビッグショーになるよ！
ニコラ・ラリーニ
（アルファコルセ・マルティニ）

スタートからゴールまで、前に出ることだけを考え
ハードにプッシュし続ける、絶対のコンペティション
ドライバーにとって、こんなに楽しいことはないよ
アレッサンドロ・ナニーニ
（アルファコルセ・マルティニ）

日本では過去2回、テキサコ・シエラと
オムロン・ポルシェで走ったことがある
フレンドリーなファンのことを
今でもよく覚えているよ
クラウス・ルドビク
（オペル・チームザクスピード）

最新のテクノロジーを満載したモンスターマシン
そして、選び抜かれた歴戦の強者たち
グリッド上に並んだすべてのドライバーが
自らの勝利を信じ、ファーストコーナーへとなだれこんでいく
プッシュしろ、前へ、ただひたすら前へ！
闘争心をむき出しにした24台の野獣たちが
サーキットに繰り広げる究極のバトル
"Welcome to the ITC world!" ようこそITCへ
地上で最も激しいコンペティションを君たちに見せてあげよう



WELCOME TO THE ITC WORLD!

我々はアイダでぜひとも勝ちたい！
日本にいる多くの熱狂的なアルフィスタのためにね
ジョルジョ・ピアンタ
（アルファコルセ代表）

日本で走っていた1年が懐かしいよ
久しぶりにレースできることが
僕にとって何よりも楽しみなんだ
クリスチャン・ダナー
（アルファコルセ・TVスピエルフィルム）

アイダのレースは僕にとって
素晴らしい経験になると思う
そしてもちろん、君たちにとっても
最高の経験であってほしい
クルト・ティーム
（AMG・メルセデス）

わずか1.5秒の間に20台のマシンがひしめいている
そんなエキサイティングなカテゴリーが他にあるかい？
マヌエル・ロイター
（オペル・ヨースト）





ツーリングカーを超越したモンスター

独自の世界をつくり出したクラス1ツーリングカーの最新メカニズム

ITCの大きな魅力といえば、やはりマシン年々発達を遂げ、クラス1という独自のカテゴリーにまで育ってしまったマシンはこのレースでしか見られないこれがメルセデス、オペル、そしてアルファロメオのモンスターマシンの最新メカニズムだ

文／津川哲夫
Photos/Hiroaki Matsumoto



F1以上!? のツーリングカー

DTMに端を発して、年を追うごとにエスカレートを続けてきた結果、現在に至ったITC。このクラス1に参加するマシン群は既にツーリングカーというタイトルをはるか後方に置き去りにして、独自の世界を作り上げてしまった。

レギュレーションは年々自由度を増し、今シーズンからはホイールセンターから下の部分のボディシェイプとサスペンション形式までもが自由化された。ハイテクに至ってはアクティブサスペンションは禁止されているが、それ以外のABS、トラクションコントロール、エレクトリックデフ、アクティブロールバーとあらゆる部分で実用化されてしまった。

また、ITCのエンジンは事実上すべてのメーカーが、レギュレーションで定められたギリギリのV6-2・5ℓエンジンを採用し、それぞれのマシンに搭載しており、回転数こそ1万2000回転に制限はされているが、スペシャルビルドのエンジンは実に500馬力に達している。このように、テクノロジーやアイデアはいまやF1に肉薄し、ものによってはF1をしのぐ勢いなのだ。

現在ITCに参加しているメーカーは、メルセデス・ベンツ、オペル、アルファロメオの3社であることはよく知られている。この3社の技術的バトルはし烈を極め、それぞれが独自のレース哲学の元に造った96年型のマシンはなかなか甲乙つけがたい。





メルセデスの秘密兵器といわれているのが、リヤセクションに設けられたムービングバラスト。コンピュータ制御でバラストを自由に移動させ、最適な重量配分を得るハイテク装備だ。カーボンで覆われた室内も目を引く

ENGINE

オペルのニューエンジン投入ですべてがレース専用タイプに

今年のITCクラス1ツーリングカーに搭載されるエンジンは、オペルが96年仕様としてコスワース製の75°V6エンジンに移行したため、3メーカーすべてが完全なレーシングスペシャルエンジンとなり、生産ベースのエンジンは姿を消すことになった。

現在ではITC参加メーカーすべてがV6を採用し、レギュレーションいっぱいの2500ccのキャパシティを持っている。この中で、メルセデスとアルファはニューマチックバルブ（エアバルブ）方式を採用し、安定性と軽量化を狙っているが、1万2000回転の制限があるため、この方式に大きなアドバンテージがあるわけではなく、現在この3つのエンジンの性能差はほとんどないと言ってもいいだろう。

このため各メーカーのエンジン開発はきめ細かなものとなり、触媒装置の改良による排気系のチューニングやインダクションボックスなどの吸気効率の開発が多く、パワー特性やトルク特性のコントロールに主眼が置かれている。もっとも、どのエンジンも基本的にはベースエンジンのディメンションにかなりのゆとりがあり、1万2000回転制限ならば大きな問題は生じないはずなので、さらなるパワー競争の発生も十分に考えられる。

現実にはオペルが全く新しいエンジンを投入したことによって、昨年からの発展型のアルファとメルセデスに追いつき、3社が肩を並べた格好になっている。

WELCOME TO THE ITC WORLD!



センターモノコックの部分は完全に独立し、カセット式のフロントとリヤが組み合わされることになる96年型のAMGメルセデス。フロント部はエンジンとバルクヘッド、そしてサスペンションが一体化された。リヤ部はアルミ板製のサブフレームが新たに採用されたことで、短時間での交換が可能になった



AMG MERCEDES

今年はリヤも独立！ 三分割されたシャシーが最大の特徴

96年型Cクラスの大きな特徴は三分割化されたシャシーにある。ロールケージをパイプフレーム化し、ストレスを巧みに分散処理する車体を持つのは他車と同じだが、Cクラスはそのコクピット部分を前後から分離し、独立したモノコックとしてデザインし直している。

フロアやバルクヘッドなどをカーボンファイバーパネルで補強し、パイプフレームやわずかに残されているオリジナルモノコックの部分と結合。これにより高剛性のセミモノコックを構築し、この前後に、完全にカセット化されたサブフレームが装着され、驚くほど短時間での交換を可能にしている。

フロント部はエンジンを強度部材の一部とし、これにアルミ機械加工のサブフレームを取り付け、ラジエターを含むフロントバルクヘッド前部とエンジン、そしてサスペンションを一体化している。リヤ部分も機械加工されたアルミ板製のモノコック型サブフレームに換えられ、剛性アップとディフューザー形状に自由度を与えている。エアロダイナミクスはフォンドメタルテクノロジーが開発を担当し、フロントスポイラー下部、フラットフロア、ディフューザー、そしてサイドステップなどに独特な形を与え、大きなダウンフォースを発生させるという。

サスペンションはITC唯一のプルロッドを採用、ロッカーを介して、ビルシュタイン製のダンパーユニットを作動させる。リヤサスペンションはテンションロッドを加えたマルチリンクで比較的アーム長は短く、ストロークを得るためにトップウィッシュボーンにトラスを組んでプルロッドを引く。リヤのサブフレームにはエレクトリックコントロールデフを内蔵したデフハウジングが搭載され、このハウジングにハイドロリックポンプとオルタネーターが搭載され、重量バランスの向上に貢献しているのだ。

CクラスはITC唯一のリヤ駆動ではあるが、スロットル、点火、デフ、ブレーキさらにはアンチロールバーを駆使したトラクションコントロールがその劣等性を埋めている。逆にFRだからこそ、エンジンの搭載位置を低め、かつ後方へ下げることができ、さらに燃料タンクを室内のリヤシート下部に移すことで重量配分を理想に近づけ、操縦性を向上させている。ハイパワーニューマチックバルブシステムの90°V6エンジンは昨年と同じだが、現在では500馬力を超えている。

ITCにおけるテクノロジーの自由化が進む中で、今年のITCマシンの特徴は、まるで往年のグループCスポーツカーに近いシャシー剛性が達成されたことと、フロントエンジン車とは思えないほどに重量バランスが向上していることだろう。ITCマシンの原型がツーリングカーである以上、マシン製作に基本構成で限界はあるものの、エンジンはより低く、より後方にマウントされ、サスペンションのアッパーアームはどのマシンもほとんどエンジンヘッドにマウントされていると言ってもよいほど、エンジンの低位置化が進んだのだ。

また、サスペンション形式も全車フロントはダブルウィッシュボーンタイプで、リヤもウィッシュボーンにテンションロッドを持つマルチリンクタイプが主流を占めているのだが、各車のスプリング作動方法は異なっており、プッシュロッドとプルロッドのふたつの方法に分かれている。コイルダンパーユニットの搭載場所、搭載方向にもそれぞれのメーカーの個性が出ていて、よりフォーミュラマシン的なレーシーなジオメトリーを持つ。このあたりにもITCマシンのツーリングカーからレーシングカーへの脱皮が見てとれるのだ。

シャシーも今年からはホイールセンターから下の部分が限界サイズ以内ならほぼ自由となり、フロントのスポイラーやリヤウイング、エアダクト、フロア、サイドステップ、ホイールアーチ、そしてディフューザーなどがよ

CHASSIS

激しいシャシー開発競争 メルセデスが頭ひとつリードか

ITCマシンのシャシー開発はとどまるところを知らない。特にメルセデスの開発はすさまじく、既にツーリングカーとしての面影もない。これはアルファもオペルも同じなのだがメルセデスの過激さにはまだ至ってはいない。

現在、センターモノコックの部分にレギュレーションによって残されたオリジナルボディワークにストレスを依存しているマシンは1台もなく、体裁上オリジナルパーツを残しているにすぎない。ロールケージはもはや完全なパイプフレームシャシーと化し、ストレスのほとんどを手際よく処理し、これをオリジナルのボディパーツとカーボンファイバーパネルなどで補強し、限りなくモノコック的なセミモノコックシャシーを形成している。さらにエンジンそのものも、ほとんどシャシーと一体化し、ストレスメンバー（強度部材）として無駄なく利用し、ギヤボックスやデフハウジングなどもかなりの部分で剛性を受け持つ。昨年まではまだサスペンションは車体側にあり、各ロールケージの一部がこのサスペンションの応力を受けていたのだが、現在メルセデスやアルファなどはすべてエンジンやギヤボックス、そしてデフハウジングに装着されている。サスペンション形式には今年から制限がなくなり、すべてのマシンがダブルウィッシュボーン形式を採用し、プッシュロッド、プルロッドなどを使って完全なレーシングサスペンションに生まれ変わっている。

AERO DYNAMICS

ホイールセンターから下のデザインが新たな勝負どころに

96年から自由化となったホイールセンターから下の部分のボディワークは格好のエアロダイナミクスチューンの材料となった。

リヤウイングのサイズに厳しい制限があるために、大きなダウンフォースを得られなかったITCマシンだが、96年からはグランドエフェクトマシンに変ぼう、大きなダウンフォースを得るようになったのだ。今までフロントスポイラーはドラッグ減少とリフトフォースの削減にあったのだが、現在では積極的に空気を床下へ導くエアインテークの役割も受け持ち、3車ともスポイラーの中央部は床下に巻き込むような形状をしている。

フロアは三車三様で、模型フロアを採用するアルファロメオ、スムーズなフラットフロアと威嚇的なディフューザーを持つCクラス、そしてまったくフラットフロアと単純なディフューザーを持ち、独特な前後のスポイラーを効かせているカリブラとそれぞれに個性が出ている。しかしその反面、これほど各車が違うということはまだこの辺のデータが完全ではないことの証明でもあると言えるだろう。

実際のところベースの形状はあくまでもツーリングカーである以上、極端な効率向上は難しいはずで、ホイールセンター以下の自由化がどこまでITCのエアロダイナミクスを高めるか興味のあるところであり、これから大きく変化していくはずである。





各車とも細部まで徹底したエアロダイナミクスの熟成が図られた。アルファではフロントスポイラーのサイドに可変式のラジエターベントが装着されている。リヤではディフューザーの形状が各マシンとも工夫され、その効果が徹底的に追求されている

OPEL

カリブラの速さの秘密はニューエンジンだけじゃなかった

96カリブラにはコスワースで新設計されたV6エンジンが搭載された。このフェイズ5と呼ばれるエンジンはVバンクの角度がこれまでの生産型の54°から75°へと広げられ、より良いバランスを得た。シリンダー間も102mmと広がり96mm×60mmのビックボア・ショートストロークが達成され、50馬力以上のパワーアップがなされている。

車体と一体のエンジンフレームは鋼板のボックスセクションで、これがメインシャシーからのスチールパイプによりケージで補強され剛性を保つ。このフレームに直にサスペンションが装着されるオーソドックスな造りは、まだツーリングカーの面影を残している。フロントサスペンションはかなり短いダブルウィッシュボーンで構成され、ITC唯一のマグネシウム鋳造のアップライトを支え、プッシュロッドがロッカーを介してダイナミック製のコイルダンパーユニットを作動させる。アンチロールバーの調整とパワーステアリング、そしてXトラック製のセミオートマチックギヤボックスなどは、みなウイリアムズ製の油圧システムに管理される。

ドライブシステムは、本来縦置きに搭載されたエンジンの後方にフロントデフがあるが（アルファ155のように）、オペルではこの常識を覆し、フロントデフから3枚のギヤを介して前方に駆動をもっていき、エンジンブロックの中央で左右のドライブシャフトへと振り分けているのだ。この方法でエンジンの低位置化と後方への搭載を可能にし、重量配分を向上させている。またリヤの駆動はセンター デフから、ケブラー補強された軽量プロペラシャフトによりリヤデフに伝達される。車体にはカーボンファイバーを室内に多用し、特にサンルーフの部分をカーボンファイバーハニカムで埋めて、車体の剛性向上を狙っているのが変わっている。ドライバーシート後部に、実際のバルクヘッドとは別にカーボンパネル製の遮へい壁が増設され、シャシー剛性のアップとドライバーの安全性を向上させている。市販車のカリブラがもともと抵抗係数が低く、レーシングカーとしては理想的なエクステリアをしているせいか、フロアの処理などは意外と単純なフラットフロアとディフューザーで済ませている。しかし96カリブラは重量配分、エンジン、シャシー、エアロダイナミクスすべて一級の競争力をつけたようだ。

り効果的な形状となり、エアロダイナミクスの向上に大きく貢献し、かなりのダウンフォースを発生させている。

シャシー的にも多くの変更が加えられ、ルーフやフロアの一部、バルクヘッドなどの最低限のオリジナルパーツを残してかなりの改造が可能であり、特に燃料タンクの室内後部への搭載が可能になったことで重量配分に大きな進歩を見た。室内の床のほぼ3分の1は姿をくらまし、3社ともカーボンファイバー製のオリジナルフロアが取り付けられている。このフロアを外すとそのまま床下が丸見えとなるのが今年のトレンドだが、この空間近辺は各車違った処理をして剛性の低下を防いでいる。

実際のところは、むしろこの努力により大幅な剛性アップがなされているのだ。もちろんそのほとんどを、かなり整理整とんされたロールケージが負担することになり、昨年以上にシャシー剛性を受け持つことになるわけだが、シャシーをパイプフレーム化していて、オリジナルのモノコック車体は形だけ。この方法は昨年と同じ考え方なのだが、さらに車体内部のフロアやバルクヘッドなどにカーボンファイバーが多用され、これがセミモノコック的に車体の剛性を受け持っているのだ。また今年から、インストルメントパネルの改造も可能で、この位置を低めることによりドライバーの着座位置そのものに大きな自由度を与えることになり、その結果として重量バランスが向上されることになった。

決勝レースが2レース連続という性格上、エンジンを含む各部分がカセット化されているというのは昨年と同じだが、今年はこのカセット化がさらに進んだことによって、各部の交換作業時間の短縮が可能となった。これ



96年型の最大のニュースは何といってもフェーズ5と呼ばれるニューエンジンの採用。同時にカリブラは細部が徹底的に煮詰められ、速さが追求された。エンジンはシーズン中も開発が進められており、ノリスリングでは早くも改良バージョンが投入されるという

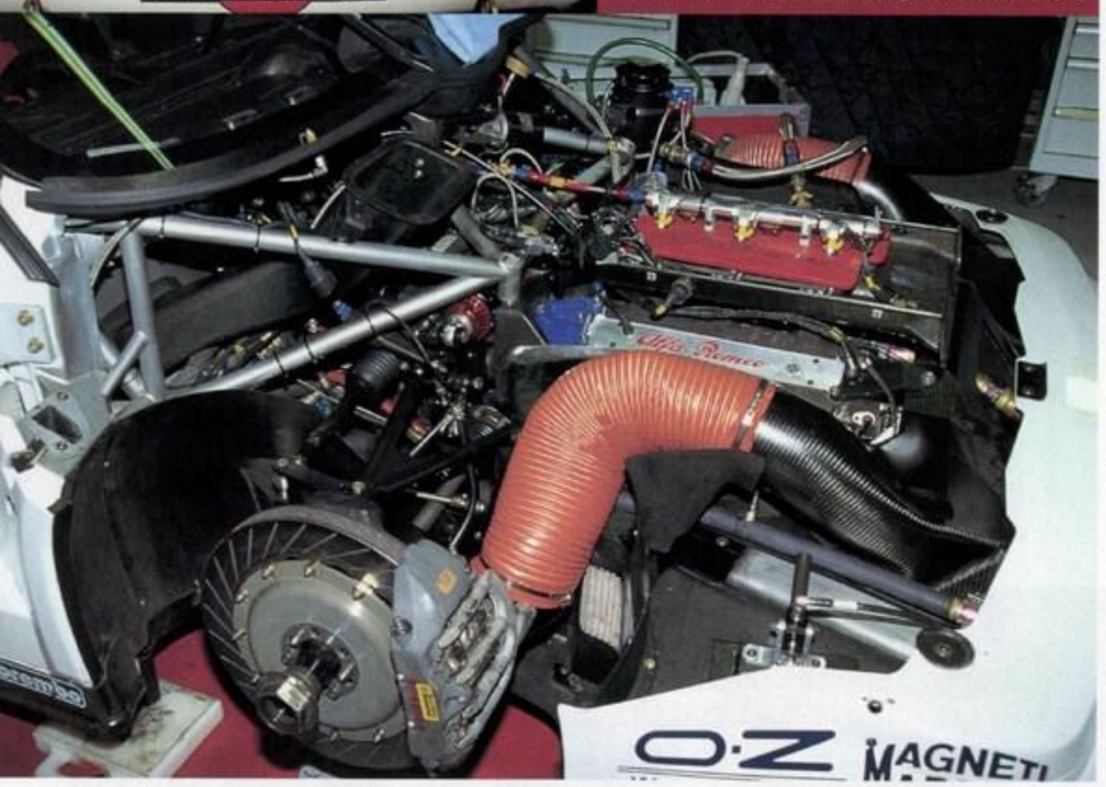








他のマシンと比べるとエンジンの搭載位置が若干前方になっているのが分かる。ホイールセンターから下の部分のエアロダイナミクスの改良が今年の最大のテーマだ。このほかフルオートマチックを実戦で使用するなど、積極的な戦略も取り込んでいるのがアルファだ



もエンジンのハイパワー化などからそのライフが短くなり、よりレーシーになっている証拠のようだ。

ITCマシンはメーカー同士の戦いということで、開発競争はし烈で、技術的に現在かなりのところまで上り詰めてしまった。

年々進化を続けるクラス1もはやITCマシンはツーリングカーを超えてしまった

96年のITCマシンは、クラス1ツーリングカーとは名ばかりで、実際はフロントエンジンでツーリングカーの形をしたプロトタイプスポーツカーであり、ITCマシンという完全に独立した新しいカテゴリーマシンへと進化してしまったようである。

ALFA ROMEO

今シーズンはエアロダイナミクスの変更程度。勝負は来年か

96年型アルファ155はホイールセンターから下のエアロダイナミクスが目新しい。特にフラットなフロアの後方に向かって持ち上げるように傾斜をつけ、その両側にトンネル状のサイドレールをフェンスとして取り付けて、ベンチュリー効果の増大を狙っている。

これが後部まで一体型のために特別なディフューザーは持たず、考え方は往年のウイングカーに似ていてかなりのダウンフォースを発生しているが、その前後バランスの調整が今後の課題であるという。

96年型はレギュレーションの変更に基づき、エアロダイナミクス、燃料タンクの室内搭載、そしてサスペンション形式に大幅な改造を受けた。しかし、ドライブシャフトがニューマチックV6エンジンの後ろから出ているのでエンジンをアクスルセンターより後方へは下げられず、どうしてもフロントヘビーとなり4WDでありながらフロントブレーキへの負担が大きく、キャリパーには大型のブレンボ製8ポッドが採用されている。

シャシー的にはエンジン、フロントデフ、ギヤボックス、センターデフのハウジングがすべてボルトオンで一体化していて、これにドライブシャフトを避けるための変形プッシュロッドを持つフロントサスペンションがマウントされる。このハウジングがシャシーの強度部材として使われている。これはAアームとテンションロッドで構成されているリヤサスペンションでも同じで、チタン製のプロペラシャフトを介してリヤのドライブを担当するリヤデフハウジングが強度部材としてリヤサスペンションを受け持っている。このハウジングが、ロールケージによってパイプフレーム化された車体とつながり155のシャシーを構成しているのである。

ギヤボックスも、今年からXトラックの6速セミオートマチックに変わり、ABSブレーキを搭載、またエレクトリックコントロールデフはTAGマクラーレンのユニットが用意されている。ピッチングをコントロールする油圧のアクチュエーターが前後のロールバーに搭載されているが、反応スピードが遅いため、現在では車検用のライドハイトコントロールとして使われている。155の持つ神経質さは96では穏やかになったものの、完全ではなく、ベースマシンの変更が必要な時が来たのかもしれない。

	AMGメルセデスCクラス	オペル・カリブラV6	アルファロメオ155 V6Ti
全長×全幅×全高	4666×1789×1280mm	4673×1766×1285mm	4620×1798×1355mm
ホイールベース	2690mm	2605mm	2540mm
車両重量	1040kg	1040kg	1060kg
エンジン	V6（バンク角90°）	V6（バンク角75°）	V6（バンク角60°）
排気量	2499cc	2498cc	2499cc
最高出力	約500ps／11500rpm	500ps／11650rpm	450ps／11700rpm
最大トルク	約300Nm／ 9000rpm	310Nm／ 9000rpm	300Nm／ 9500rpm
燃料タンク	約120ℓ	140ℓ	140ℓ
トランスミッション形式	6速シーケンシャルセミAT	6速シーケンシャルセミAT	6速セミAT
駆動方式	カーボンクラッチ・機械式ディファレンシャル後輪駆動	カーボンクラッチ・機械式or電気式ディファレンシャル後輪駆動	カーボンクラッチ・電気式ディファレンシャル後輪駆動
サスペンション形式（F／R）	ダブルウィッシュボーンマルチリンク式独立懸架	ダブルウィッシュボーン／ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン／ダブルウィッシュボーン
ステアリング	パワーアシスト付き ラック・アンド・ピニオン	コンピュータ制御パワーアシスト付き ラック・アンド・ピニオン	パワーアシスト付き ラック・アンド・ピニオン
ブレーキ	フロント6ポッド・リヤ4ポッド軽合金キャリパー ベンチレーテッドディスク（F、R共） 4輪ABS	フロント6ポッド・リヤ4ポッド強化アルミニウム スチールディスク（F、R共） 4輪ABS	ブレンボ製 ベンチレーテッドディスク（F、R共） 4輪ABS
タイヤ	ブリヂストン	ミシュラン	ミシュラン

HIGH-TECH

新デバイスの積極的な採用がITCの真骨頂だ

ITCのITCたるところがこのハイテクのエリアかもしれない。事実アクティブサスペンション以外はほとんど自由で、考えられる多くのものが既に実用化されているのだ。

特にメルセデスのトラクションコントロールシステムはブレーキとデフ、エンジン回転等をコントロールし、加減速のトラクションやコーナリング時などのスキッドをコントロールするもので、もちろんF1では禁止されているものだ。これに3車ともに搭載されているABSが加わり、ブレーキ性能とコーナリング性能を上げている。さらにオペルにはコンピュータコントロールパワーステアリングがあり、ステアリングトルクは状況に応じて変化する。さらには、セミアクティブとも言えるアンチロールバーシステムも投入されていて、燃料消費による車重の変化やステアリングの切れ角、あるいはGフォースに反応してロールをコントロールする。

ギヤボックスは6速セミオートマチックが主流（フルオートマも使われているようだが）。デフもエレクトリックコントロールデフが既に使われていて、左右の差動トルクを素早く感知してこれをコントロールしている。

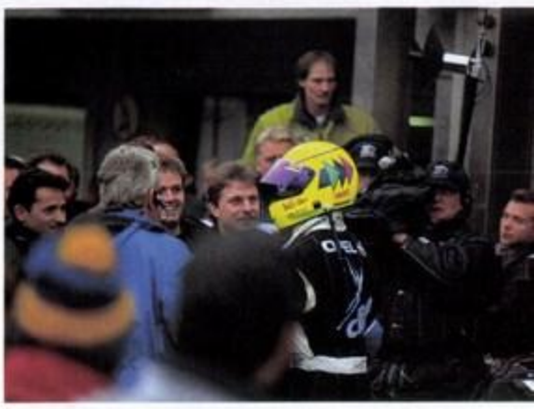
ITCには既にウイリアムズ、TAGマクラーレン、マレリー、ポッシュなどといった、ハイテク時代を風びしたF1ブランドが様づき、F1グランプリを超えるハイテクの花を咲かせている。

ここにきてマヌエル・ロイターの名声がいよいよ本物になりつつあるようだ。ドイツF3選手権、あるいはグループAツーリングカーの世界で、頂点まであと一歩のところまで上り詰め、ル・マン24時間でも堂々の勝利を収めながら、そのあとが続かず、下り坂に転じたかに見えた彼のレーシングキャリア。しかし、IMSAに舞台を移しヨースト・ポルシェでいくつか勝ち星を挙げるなど、不遇の時も密かに牙を研ぎながら、ロイターは時節の到来を待っていた。クレマーからインターシリーズにたびたび出場したのも、オペルとの関係強化を狙った彼の深慮遠謀というべきで、そのつき合いは92年にまでさかのぼることができる。

しかし、彼自身真っ先に指摘するように、当時と今とではオペルの戦闘力に雲泥の差があった。「カリブラだって、去年あたりはホントに〝新車〟ってカンジだったもの。あちこちに問題を抱えてたしね。それでも、マニークールではなんとか表彰台に立つことができたし、クラウス・ルドビクはホッケンハイムで2度までも優勝を遂げている。だから、速さにかけてはそれなりのものがあったんだ。今ではそこに強さが加わった。スピードに信頼性の裏付けを得て、大幅に戦闘力を高めたんだ」とマヌエル。

彼に言わせると、その功績の大半はオペル・モータースポーツの新任指揮官、ピーター・フロアーに帰すべきであるという。「我々のすべてがオペルのために戦っている。だから、その目的に向かい全員が一丸となって協力し合わなければならない。そういう意識を我々に植え付け、それを実践したんだ。予選が終わると、各チームのテクニカルディレクターが一堂に会して問題点を指摘し合い、情報を交換する。何よりもオペルが勝つこと、それが重要なんだ。そうやって初めて、ベストのドライバー、ベストのチームに勝利が訪れる。そういう考え方だ」

この新しい方針に基づいて、各ドライバーにはそれぞれ特定分野への対応が割り振られることになった。ロイターの役割はタイヤだった。「タイヤを重点的にみることになった。ひとつひとつのレースについて、タイヤのセットアップはどういう方法がよくて、バランスはどうか、といった問題を探るんだ。この方法のおかげで、パッケージとしてさらに戦闘力を増すことになったのさ」



オペル一丸となった協力体制の成果が最も如実に現れたのはヘルシンキ。プラクティスで激しいクラッシュを演じたロイターだったが、ザクスピード、ヨースト、さらにチームロズベルグからもスタッフがはせ参じ、カリブラの曲がったシャシーを矯正するという大修復作業までも、トップクオリファイまでの短い時間のうちに終わらせてしまった。おかげでロイターは、この日の2レースでたて続けに2位を得て、ポイントリードを大きく広げることができた。

フィンランドでの活躍、また、それに先立つエストリルの快挙は、彼が〝成功報酬〟の50kgバラストを積んでいたことを考えると、ますますその強さが印象に残る。「あのふたつのレースは、作戦的に根本から考え直さなくてはならなかった。ホッケンハイムやニュルブルクリングでは、真っすぐ優勝狙いでいく、という作戦が取れたんだ。しかし、その後のレースは、できるだけタイヤを温存し1点でも多くポイントを稼ぐ、という方向に転換せざるを得なかった。しかし、その作戦が思いどおりに展開することになり、とてもうれしく思っている」

波乱万丈のキャリア

ロイターのレーシングキャリアは実に多岐に渡っている。フォーミュラ・フォードで脚光を浴び('84年にタイトルを獲得)、F3に進むが、資金が続かず87年にこれを断念。フォードの誘いに応じてツーリングカーの世界に足を踏み入れ、デビューイヤーにしてあわやタイトル獲得という大活躍。これが目に留まって今度はスポーツカーへと進み、メルセデ



ヘルシンキまでの8戦で優勝2回、2位2回、3位3回、4位1回という素晴らしい成績を収めているロイターは、50ポイント以上の差をつけてシリーズをリード。絶好調オペルのけん引役となって、レースを盛り上げる



遅咲きのポイントリーダー

96年シーズンをリード そしてル・マンでも勝った男 マヌエル・ロイターの正体

今シーズンのITCをリードするドライバー
そして、96年ル・マン24時間ウイナー
今年の大活躍でスポットライトの下に躍り出た
そんな偉大なドライバーの存在を
我々はあまりにも知らなさすぎたのではないだろうか



Text/Gwyn Dolphin
Photos/WIN Photographic,Hiroaki Matsumoto Special Thanks to OPEL JAPAN

スを取ってのル・マン制覇の快挙が生まれる、という筋書きだ。このときは誰しも、ロイターとメルセデスのハネムーンが始まることを予感したものだが、案に相違してシュッツガルトの上層部はメルセデス・ジュニアチームの登用を打ち出した。シューマッハーをはじめ、ベンドリンガー、フレンツェンなど若手が次々と現れたのはこのころのこと。その陰では、ロイターがせっかくつかんだチャンスを失う、という悲しいストーリーも進行していたのだ。

しかし、天は決して彼を見捨てはしなかった。ケケ・ロズベルグがロイターに手を差しのべたのである。「F3000に戻ろうとして、その準備をあらかた終えたところでスポンサーに逃げられてしまったんだ。そんなときにケケが、リチャード・ロイド・ポルシェに乗る話をまとめ上げてくれた。それで、またスポーツカーに逆戻り。日本でも走ったし、インターシリーズで勝って、アメリカのIMSAシリーズではヨーストにも乗ったよ」

そんな時、ヨーストの話とほぼ時期を同じくして寄せられたオファーがあった。オペルのDTMマシン、オメガのテストを担当しないか、という誘いである。これが後にカリブラの開発に引き継がれ、その記念すべきデビュー戦、94年のホッケンハイムで他ならぬロイター自身が優勝することになるのだが、もちろん当時の彼にはそれを知る由もない。ともあれ、ロイターとオペルの大躍進はこうして始まり、今や彼はオペル陣営にとって中心的役割を果たすドライバーとなっている。

現在はモナコに在住し、コンディション作りもかねてトライアスロンに精を出すロイター。かつてはフォーミュラカーで世界の頂点を夢見た彼だが、一度ならず挫折を味わった運命の皮肉も、今では平静な気持ちで受け入れることができるという。「もしケケに会うのがもっと早ければ、きっと彼はF1にシートを見つけてくれたと思うよ。でも、今のITCだって決して捨てたもんじゃない。F1経験を持つドライバーが何人もいるし、そういう連中を相手に互角以上に戦うことができる。内心これには満足してるんだ。それに、ITCの方がはるかに競争が激しい。

F1では、トップ3あるいはトップ4のチームに入らない限り、まず優勝は望めない。しかし、ITCでは20台くらいにそのチャンスがあるんだ。それに、メーカーとの密接な関係を築くことができるという意味で、ドライバーにはすごくメリットがある」

先進技術の粋を注ぎ込んで戦うクラス1の"ハイテク・ウォーズ"がたまらなく好きだ、とロイター。日本でのレース活動を通じてその雰囲気を知る彼は、クラス1マシンが日本のレースファンに大歓迎されることを信じて疑わない。「ドライバーの役割もすごく大変になってきている。セミオートマチックのギヤボックス、ABS、コンピュータ制御のアンチロールバー、同じくコンピュータで調整するラジエターベントなど、ハイテクが満載されている。これらひとつひとつを十分に理解して、日進月歩を遂げる技術競争にも遅れを取らないようにしなければならないんだ。コンピュータのプリントアウトを前にエンジニアと過ごす時間がすごく増えたよ」

鈴鹿サーキットがお気に入りのトラックというロイターから、日本のレースファンに向けてメッセージが寄せられている。これを今回のインタビューの締めくくりとしよう。

「8月に英田で開催されるITCのレースは、きっと素晴らしいイベントになると思う。まず、なんといってもマシンが違う。日本のレースファンがこれまでに見たこともないようなクルマなんだ。きっとみんな夢中になるんじゃないかな。私自身のことについて言えば、このシリーズを心ゆくまで楽しんで、できれば英田でもいい結果を残したいと考えている。今年だけでなく、来年も戻って来られることを期待しているが、そのときはぜひともディフェンディング・チャンピオンとして来日したいね」



INTERVIEW

Manuel Reuter

PROFILE

1961年12月6日ドイツ生まれ。84年ドイツFフォード・チャンピオン。87年ドイツ・ツーリングカー選手権2位。89年ル・マン24時間優勝、DTM6位。90年WSPC参戦。91年WSC参戦。93年IMSA GTPラグナセカ優勝。94年DTM8位。95年DTM12位、ITC5位。



ゆえに

ITCこそがツーリングカーの最高峰だ！

ドイツ以外のマニュファクチャラーとして唯一、ITCに参戦し続けているアルファロメオそこにはツーリングカー最高峰への情熱と確信がある

アルファコルセの総帥、ジョルジョ・ピアンタとエース、ナニーニが語るクラス1レーシングの魅力

Q：今年のITCの状況は3メーカーがそれぞれ勝ち星を挙げており、これまでと少し様子が違うようですが。

ジョルジョ・ピアンタ（以下GP）：今年のITCは、率直にいってFIAが絡むようになって初めて、きちんとスタートしたという状況だと思う。ここまでそれぞれのマニュファクチャラーが6戦のうち、それぞれ2勝を挙げており（エストリル終了時点）、コンペティションとしては理想的な状況だし、また、テレビ放映や一般のファンへのアピールという面でも素晴らしいんじゃないかな。

Q：アルファロメオのここまでの成績についてはどうですか？

GP：ホッケンハイムではクルマの空力の問題、ニュルブルクリングではチームスタッフのミスが原因で燃料に関するトラブルがあったが、エストリルの連勝でアルファロメオに勝てるポテンシャルがあることはハッキリした。今はもっとナニーニにポイントを稼いでもらってチャンピオンを取りたいね。

Q：アルファが来年に向けて新車を投入するという話もありますが。

GP：来年はそうなるかもしれない。97年にはすべてカーボンファイバーのシャシーが使えるようになる可能性もあるのでね。問題があるとすれば予算の話になってしまうが、まあ、なんとかなるんじゃないかな。その場合は、97年の最初は2台だけがニューマシンという形になるだろう。

Q：ハイテク化が進み、コストも高騰しているITCの現状をどうお考えですか。

GP：ITCのコストが以前と比べてそう大幅に高騰しているというわけじゃない。例えばカーボンのシャシーを造ったからといって、それ自体でコストが大幅に上がるというもんじゃないんだ。今年のITCは、3メーカーから24台のマシンが集まっているけど、これらのレベルが極めて接近している。こんなことは他のレースじゃありえないだろう。ITCがツーリングカーレースの最高峰であることに疑問の余地はないね。クラス2のレースと比べても決して安くはないが、それでもばかばかしいような予算を使ってるわけじゃないからね。

例えばイタリアでは、クラス2のレースが生放送されていて約40万人が見ている。ところが同じ日に行われたITCの放送は40分の番組だったんだが、100万人もの視聴者がいたんだ。これがマニュファクチャラーにとっては重要だ。確かにクラス2なら予算は25%少なくて済むかもしれないが、そこから得られるものは全然違う。

それにクラス2はプライベーターのためのレースだと割り切るべきだ。93年から95年の間に、クラス2のコストは2倍に跳ね上がった。これはワークスチームの参加が増えたからだ。私にとっては、クラス1はワークスのため、クラス2はプライベーターのためのレースなんだ。プライベーターがワークスを破るなんてことは不可能だからね。

Q：DTMがITCに変わって、何か変わった点はありますか。バーニー・エクレストンがかかわるようになって、いろいろ改革しようとしているようですが。

GP：彼自身が何かをしようとして変わっているということはない。ただ国際的なレースになってレギュレーション的にもクリアになったことも多いし、チームとしてはやりやすくなった。あと2メーカーぐらいが参加すれば、レースはもっとエキサイティングになるだろうね。1メーカーが4、5台走らせればいいから予算面でも楽になるだろうし。

Q：エクレストンは日本のメーカーが参入する可能性をほのめかしていますが、日本のメーカーとの接触などはあるのですか……。

GP：それについて私が言えるのは、もし日本のマニュファクチャラーがITCに来るなら、アルファは我々の経験したことを伝える準備はあるということ。全く初めてのマニュファクチャラーが遭遇する問題のほとんどを、我々は経験済みなわけだから、そのノウハウをお教えすることで少しでも早くトップレベルに並んでもらえるようにしたいということ。参加するすべてのメーカーが勝てるという状況であってこそITCはさらに発展する。経験はある意味でお金と同じぐらいに貴重なものだが、日本のメーカーはアルファと手を結ぶことで、それを削減することができるはずだよ。もちろん時間もね。

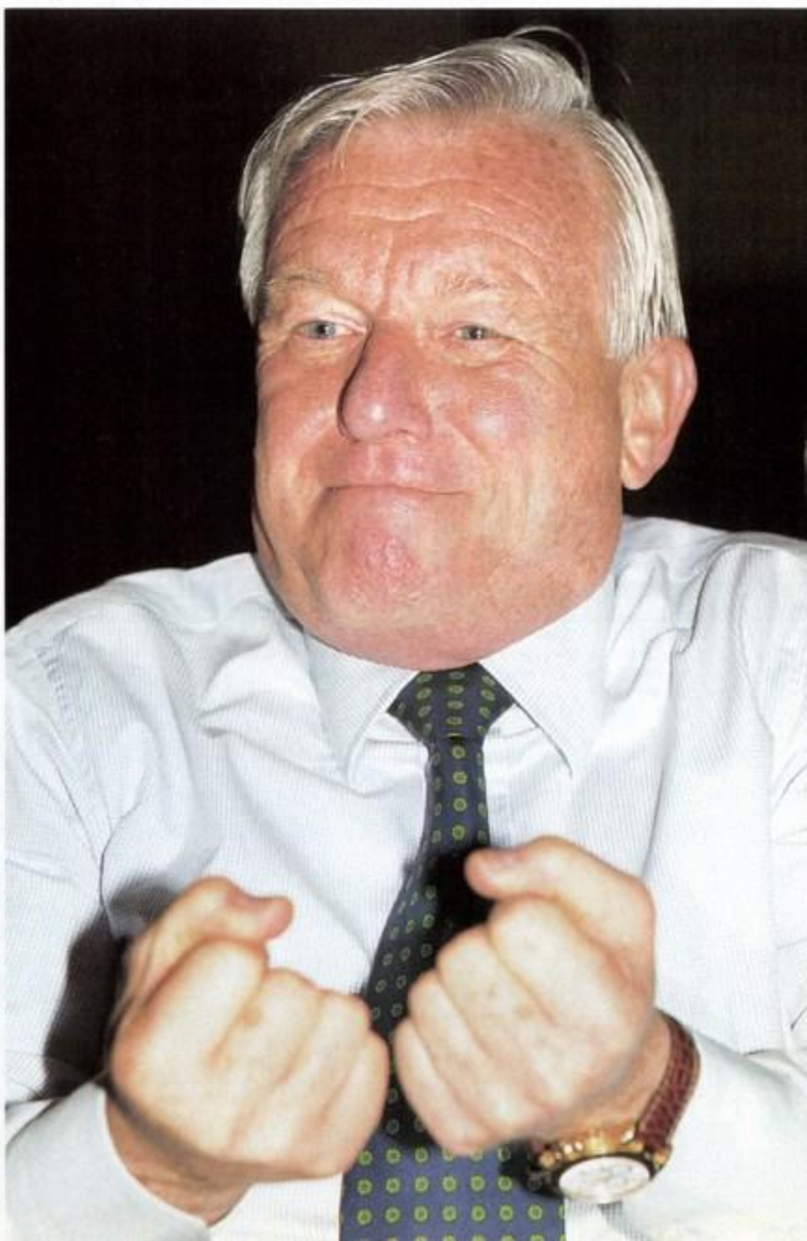


Giorgio Pianta

PROFILE

ジョルジョ・ピアンタ
1935年、ミラノ生まれ。57年にレーシングドライバーとしてのキャリアをスタート。ランチア、フェラーリ、ポルシェ、アルファロメオ、ジョリークラブなどで活躍。73年からアバルト、92年からはフィアットのレース部門責任者を歴任し、95年よりアルファコルセのマネージメントディレクターを務める

日本のメーカーがITCに参戦するならアルファはこれまでのノウハウと技術でできるかぎり協力する用意がある





アルファは闘う

インタビュー●ジョルジョ・ピアンタ&アレッサンドロ・ナニーニ

Photos／Yukihito Taguchi

Q：まずはエストリルでの2連勝おめでとうございます。ここまでのシーズンを振り返っていただけますか？

アレッサンドロ・ナニーニ（以下AN）：我々のクルマはかなり良くなってる。冬の間にギヤボックスを改良したし、クルマを少し大きくして空力的なバランスが向上したおかげで、コンペティティブな位置にあるね。これからあといくつか、新しいモノも投入する予定なんだ。だからあと数カ月でさらにマシンのポテンシャルは変わるだろうね。

Q：それは具体的にどういったデバイスなのでしょうか？

AN：あー、うん……。まあ、エンジン関係の何か。ブレーキ関係の何か、それに空力関係の何かってところかな……。

Q：最初のレースの時にはタイヤに問題が出たとも聞いてますが。

AN：それは確かにあった。ただしこれはタイヤそのものの問題というのではなく、どちらかというと我々のマシンの空力の問題だったんだ。今のアルファはフロントのダウンフォースがとても強力で、ブレーキングした時にかかる前輪への負担が非常に大きい。それで、走りだして4～6周もすると、フロントタイヤがダメになってしまったんだ。今は昔のフロントノーズに戻したんだけれど、これでブレーキングの時に必要なダウンフォースは確保しつつ、タイヤも壊さないようになってきたね。

Q：今年のオペルはやはり強敵ですか。

AN：今のところ、オペルが我々よりも前にいるのは確かだね。それにメルセデスも長いストレートのあるようなサーキットでは非常に速い。まずアルファに必要なのはオペルに追いつき、そして勝つことだね。

Q：もともとF1ドライバーであるあなたにとって、ITCで戦うということは、どれだけエキサイティングなのでしょうか。

AN：F1とはかなり違うものだね。クルマもF1より重いし、ロールもする。ただ、一番興味深い違いは、レース、競争そのものだろう。まわりのドライバーと常にバトルし続けなければいけないし、トップから下までの差も小さい。F1じゃ予選で前にいる奴はレースでも前にいるし、後ろにいる奴もそのままだ。何よりも1時間半後のゴールを目指していろいろ考えなきゃならない。

ところがITCではアプローチが全然違うんだ。ここでは35分かそこらのレースの間、常に100パーセントで戦い続ける。タイヤやギヤボックスを持たせようなんて考えることはないからね。ドライバーとしてはとても楽しいレースと言えるだろうね。

Q：こういったレースでは、どのような能力がドライバーに求められるのでしょう。

AN：どんなレースだって同じだけど、マシンを仕上げて、それで速く走るだけだから。まあ、強いていえばフォーミュラよりもロールするから、それをどう感じて走りにつなげるのかというのがあるけれど。

Q：ところで、今年日本では8月に初めてITCレースが行われるわけですが、多くのファンが興味を持っています。日本のファンにこのレースを紹介していただけませんか。

AN：まずはサーキットに来て、レースを見るべきだね。とにかくエキサイティングだし、何がレースってものなのかを見せてあげられるはずだ。日本のマニュファクチャラーもこういったITCのようなレースに出るべきだね。確かに金は必要なレースだけど、それに見合うフィードバックがあるからね。ヨーロッパじゃ場所によっちゃ15万人なんて観衆を集めることもある。素晴らしいファイトや、ちょっとした接触があって、目で見て分かりやすく、何よりアグレッシブなレースが楽しめるんだ。

Q：そういった接触で、ドライバー同士仲たがいするようなことはないですか。

AN：そりゃドッカーンってぶつけてくりゃ話は違うけど、抜く、抜かないという時の接触はレースに付きものだろう。それに、それがお客さんにとって面白いものだってことも分かってるよ。接触っていったって、そう悪いものとは思わないけどな。コーナーで後ろからチョンと押して相手をスピンさせたりというのはダメだよ。でも、横に並んでコーナーに入って互いに接触ってのはOKさ。俺は好きだよ、そういうのは。

Q：今年のチャンピオンシップに話を戻しますが、ライバルとして誰を挙げますか。

AN：分からないな。まあ、ロイターと僕と、それにシュナイダーかな。マグヌッセンとラリーニも来るかもしれない。1回で2戦あるからうまく当たって2連勝したら、それだけで40ポイント来るわけだから、予想しにくいんだ。まだ11レースも残ってるからね。

Alessandoro Nannini

PROFILE

アレッサンドロ・ナニーニ
1959年、シエナ生まれ。87年にミナルディからF1デビュー、ベネトンに移籍、89年の日本GPでの優勝をはじめ、77戦で65ポイントを獲得するが、90年のヘリコプター事故で右腕を切断してキャリアを中断。再生手術を繰り返しながら92年にイタリア・スーパーツーリスモで奇跡的なカムバックを果たす。93年よりアルファコルセでDTMに参戦

とにかく、まず見に来てほしい
レースとは本来何なのか
その答えがITCにはあるはずだ！



WELCOME TO THE ITC WORLD!



5 ニコラ・ラリーニ

Nicora Larini(Italy)
Team:Martini Racing
Car:Alfa 155 V6 Ti
Born:19 March,1964-Camaiore,Italy
95ITC Numbers of Point:59(4th)
96ITC Numbers of Point:10(14th)



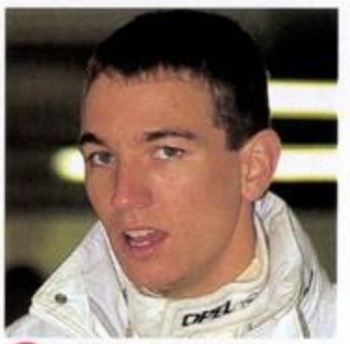
6 アレッサンドロ・ナニーニ

Alessandro Nannini(Italy)
Team:Martini Racing
Car:Alfa 155 V6 Ti
Born:7 July,1959-Siena,Italy
95ITC Numbers of Point:17(15th)
96ITC Numbers of Point:51(3rd)



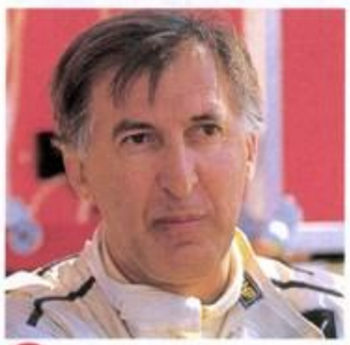
7 マヌエル・ロイター

Manuel Reuter(Germany)
Team:Opel Team Joest
Car:Opel Calibra V6
Born:6 December,1961-Mainz,Germany
95ITC Numbers of Point:50(5th)
96ITC Numbers of Point:116(1st)



8 オリバー・ギャビン

Oriver Gavin(U.K.)
Team:Opel Team Joest
Car:Opel Calibra V6
Born:29 September,1972-Huntingdon,England
95ITC Numbers of Point:——
96ITC Numbers of Point:13(13th)



13 ジャンニ・ジウディーチ

Giannni Giudici(Italy)
Team:Giudici Racing
Car:Alfa 155 V6 Ti
Born:10 March,1946-Milan,Italy
95ITC Numbers of Point:9(18th)
96ITC Numbers of Point:0



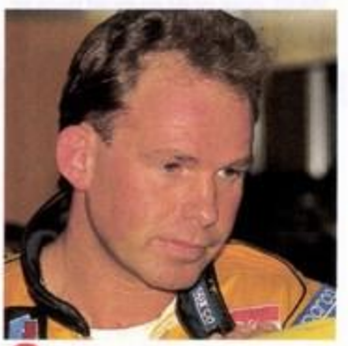
14 ジャンカルロ・フィジケラ

Giancarlo Fisichella(Italy)
Team:TV Spielfilm
Car:Alfa 155 V6 Ti
Born:14 January,1973-Rome,Italy
95ITC Numbers of Point:37(10th)
96ITC Numbers of Point:36(10th)



15 クリスチャン・ダナー

Christian Danner(Germany)
Team:TV Spielfilm
Car:Alfa 155 V6 Ti
Born:4 April,1958-Munich,Germany
95ITC Numbers of Point:22(13th)
96ITC Numbers of Point:6(18th)



16 ウベ・アルツェン

Uwe Alzen(Germany)
Team:Opel Team Zakspeed
Car:Opel Calibra V6
Born:18 August,1967-Kirchen,Germany
95ITC Numbers of Point: 26(11th)
96ITC Numbers of Point: 42(7th)



22 ベルント・マイレンダー

Bernd Maylander(Germany)
Team:Team Persson Motorsport
Car:AMG Mercedes C-Class
Born:29 May,1971-Schorndorf,Germany
95ITC Numbers of Point:8(19th)
96ITC Numbers of Point:4(23th)



44 ハンス-ヨハヒム・シュトゥック

Hans-Joachim Stuck(Germany)
Team:Opel Team Rosberg
Car:Opel Calibra V6
Born:1 January,1951-Garmisch Partenkirchen,Germany
95ITC Numbers of Point:——
96ITC Numbers of Point:62(2nd)

1996 ITC DRIVERS

“一瞬”に賭ける、25人のドライバー

Photos/WIN Photographic, Hiroaki Matsumoto

世界最高の超スプリントレースを戦う クラス1のスペシャリストたち

豪華なドライバーラインナップも、ITCの大きな魅力。昨年までのDTMの流れをくんでいるため、ドイツ人ドライバーがその主流となっているが、ヨーロッパの名だたるドライバーがこのレースにこぞって参戦している。現在レギュラードライバーとなっている25人のうち、12人がF1経験者という事実だけをみても、そのレベルの高さが分かるはずだ。

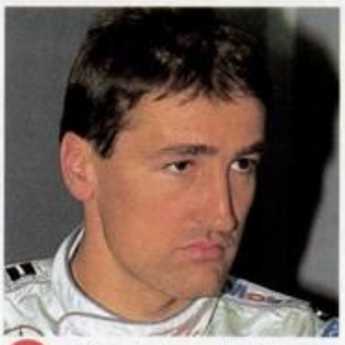
そのITCドライバーを大きく分けると、あらゆるカテゴリーで長い間活躍してきた超ベテラン、ドライバーとして脂ののりきった中堅、そして将来を担う若手という3タイプに分類できる。

まず、超ベテランとしてはクラウス・ルドビクとハンス-ヨアヒム・シュトゥックというオペルのふたりを挙げることができる。どちらもドイツを代表するドライバーで、そのキャリアは世界的にもトップレベル。このふたりがドイツでのITCの高い人気を支えているのだ。

また、勢力としては多数派となる中堅ドライバーの中にも、95年のITC/DTMダブルチャンピオンのベルント・シュナイダーをはじめ、注目すべきドライバーは多い。

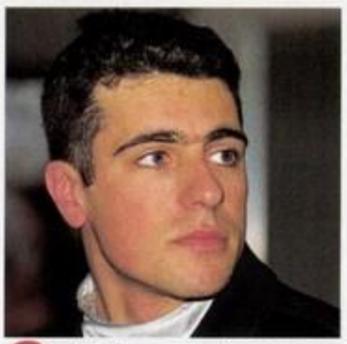
そして、これがITCのドライバーラインナップの最大の特徴となるが、若手の積極的な起用にも注目すべきだろう。中でも、マクラーレンヘヤン・マグヌッセンを送り込んだメルセデス伝統のジュニアチームが最大の成果を収めているが、オペルも今シーズンから次代を担う若手を積極的に起用している。

超ベテランから若手までが、そのキャリアに関係なく、激しいバトルを繰り広げること。これがITCの最大の魅力である。



1 ベルント・シュナイダー

Bernd Schneider(Germany)
Team:D2 Privat Team AMG Mercedes
Car:AMG Mercedes C-Class
Born:20 July,1964-St.Ingbert,Germany
95ITC Numbers of Point:155(1st)
96ITC Numbers of Point:41(8th)



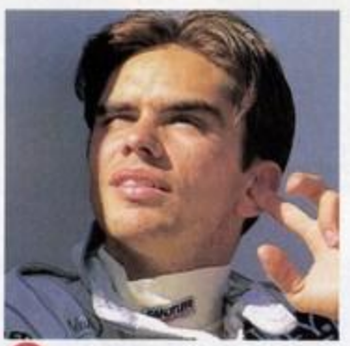
2 ダリオ・フランキッティ

Daeio Franchitti(U.K.)
Team:D2 Privat Team AMG Mercedes
Car:AMG Mercedes C-Class
Born:19 May,1973-Edinburgh,Scotland
95ITC Numbers of Point:80(3rd)
96ITC Numbers of Point:43(5th)



3 ヤン・マグヌッセン

Jan Magnussen(Denmark)
Team:Warsteiner Team AMG Mercedes
Car:AMG Mercedes C-Class
Born:4 July,1973-Roskilde,Denmark
95ITC Numbers of Point:83(2nd)
96ITC Numbers of Point:51(3rd)



4 アレキサンダー・グラウ

Alexander Grau(Germany)
Team:Warsteiner Team AMG Mercedes
Car:AMG Mercedes C-Class
Born:1 February,1973-Augsburg,Germany
95ITC Numbers of Point:39(9th)
96ITC Numbers of Point:15(12th)



9 ステファノ・モデナ

Stefano Modena(Italy)
Team:Alfa Corse JAS
Car:Alfa 155 V6 Ti
Born:12 May,1963-Modena,Italy
95ITC Numbers of Point:49(7th)
96ITC Numbers of Point:6(18th)



10 ミハエル・バルテルズ

Michael Bartels(Germany)
Team:Alfa Corse JAS
Car:Alfa 155 V6 Ti
Born:8 March,1968-Plettenberg,Germany
95ITC Numbers of Point:0
96ITC Numbers of Point:10(14th)



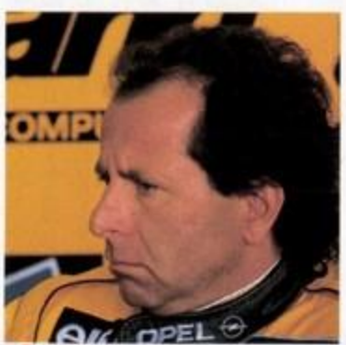
11 ヨルグ・ファン・オメン

Jorg Van Ommen(Germany)
Team:UPS Team AMG Mercedes
Car:AMG Mercedes C-Class
Born:27 September,1962-Moers,Germany
95ITC Numbers of Point:50(5th)
96ITC Numbers of Point:38(9th)



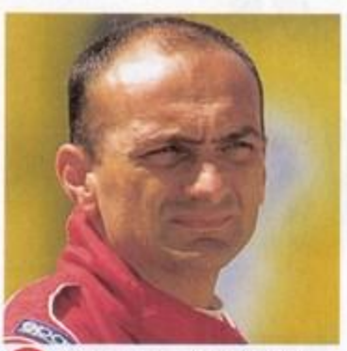
12 クルト・ティーム

Kurt Thiim(Denmark)
Team:UPS Team AMG Mercedes
Car:AMG Mercedes C-Class
Born:3 August,1958-Vojens,Italy
95ITC Numbers of Point:45(8th)
96ITC Numbers of Point:6(18yh)



17 クラウス・ルドビク

Klaus Ludwig(Germany)
Team:Opel Team Zakspeed
Car:Opel Calibra V6
Born:5 October,1949-Bonn,Germany
95ITC Numbers of Point:21(14th)
96ITC Numbers of Point:24(11th)



18 ガブリエーレ・タルクイーニ

Gabriele Tarquini(Italy)
Team:Alfa Corse JAS
Car:Alfa 155 V6 Ti
Born:2 March,1962-Giulianova Lido,Italy
95ITC Numbers of Point:——
96ITC Numbers of Point:9(16th)



19 ジェイソン・ワット

Jason Watt(Denmark)
Team:Alfa Corse JAS
Car:Alfa 155 V6 Ti
Born:24 February,1970-London,England
95ITC Numbers of Point:——
96ITC Numbers of Point:2(24th)



21 エレン・ロール

Ellen Lohr(Germany)
Team:Team Persson Motorsport
Car:AMG Mercedes C-Class
Born:12 April,1965-Monchengladbach,Germany
95ITC Numbers of Point:13(17th)
96ITC Numbers of Point:5(22th)



24 ヤニック・ダルマス

Yannick Dalmas(France)
Team:Opel Team Joest
Car:Opel Calibra V6
Born:28 July,1961-Toulon,France
95ITC Numbers of Point:15(16th)
96ITC Numbers of Point:9(16th)



25 アレキサンダー・ウルツ

Alexander Wurz(Austria)
Team:Opel Team Joest
Car:Opel Calibra V6
Born:15 February,1974-Waldviertel,Austria
95ITC Numbers of Point:——
96ITC Numbers of Point:6(18th)



43 J.J.レート

JJ Lehto(Finland)
Team:Opel Team Rosberg
Car:Opel Calibra V6
Born:31 January,1966-Espoo,Finland
95ITC Numbers of Point:26(11th)
96ITC Numbers of Point:43(5th)

WELCOME TO THE ITC WORLD!



こちらはアルファロメオ。規模的には他の2メーカーよりやや小さいけれど、メシのうまさはNo.1。なだらかな曲線を描く屋根や効果的なアルファのロゴなど、デザインセンスはさすがイタリア！



巨大な温室のようにも見えるオペルのテント。1階のホスピタリティーは明るい吹き抜け空間で、ワークス3チームのブース。2階にはタイミングモニター完備のプレスルームとミーティングルームなどがある



木製のサッシを生かしたシンプルでビューティフルなデザインはまるでモダンファニュチャー。限りなくクールなカッコ良さを追求しているのはメルセデスだ。これをテントと呼んでいいのだろうか？



オペルテントの2階から下を眺める。テーブルの上に並んだ豪華な料理に注目！

コレってホントにテントなの？ メーカーのプライドを賭けたホスピタリティーは豪華絢爛！

ITCがメーカーの威信を賭けた戦いだっていうのは聞いてたけど、想像してたのはコースの上のコトだけだった。で、ヘルシンキに行ってみて最初にビックリさせられたのがこの立派なテントたち！

これって各メーカーがホスピタリティー用にパドックに建ててるんだけど、もはやテントって感じじゃないよね。とんでもなくデカイし、オペルとメルセデスなんて2階建て！中はちゃんとしたレストランみたいで、料理もおいしいし、プレス用のデスクやロッカーが準備してあったりと、まさに至れり尽くせり。メーカー同士の競争はパドックでも加熱気味だ（ただし、さすがに日本には運んでこれないらしい……残念）。

メルセデス、オペル、アルファロメオの3メーカーがプライドを懸けて戦い
人気急上昇のITCは、パドックだってとっても賑やか
そのスケールと盛り上がりは、F1GPにも負けず劣らずの迫力だった
ヘルシンキでITCを初体験した編集部PAPAの、ITCパドック大冒険！

なかなかド派手だ、こいつぁすごい

Photos／WIN Photographic, Hiroaki Matsumoto, Racing On

WELCOME TO THE ITC WORLD!

ITCのパドックにいらっしゃい！



ワークス勢を相手に旧型マシンで孤軍奮闘する大富豪ジウディーチ、その恐るべき情熱！

このブっ飛んだヘルメットは誰だ？ 謎の男 その名はジウディーチ

何だ！　このヘルメットは何者だ？　と思ったら、ITCに唯一プライベート参戦しているジャンニ・ジウディーチ選手、50歳！　このヒト、イタリアで革製品などのビジネスを手掛ける大金持ちで、岡山でのプレスデイにもプライベートジェットで来てたらしい。激戦のITCでトップから3秒落ちと、まぁ速くはないけど、ほとんど貴族の感覚でモータースポーツを楽しんでるのがすごい！　ドン・キホーテにはあらず。

カッコイイです。結構キテます、サイバーパンクなセンスです。トドメはピンクのバラの花。なかなかできません





前菜はマッシュルームのマリネ。バルサミコスでアッサリとした後味を生んでいます。シンプルなパスタもゆで加減の大事さを改めて感じさせる一品。バターとローズマリーの香りがさわやかです。そしてメインはフィンランド産サーモンの香草焼き。脂の乗った鮭とハーブの香り。大変おいしゅうございますね

パドックメシの一番人気はやっぱりアルファ！「大変おいしゅうございます！」

「パドックのメシはアルファが一番」そんなウワサを聞きつけて、さっそくアルファのテントに潜入。おーっ、やっぱりお昼時はイタメシ狙いのプレスや関係者が集まって大盛況だ。

まわりの人に聞いたら「今回のメシはいつものアルファのレベルには達してない」なんて厳しいというか、ぜいたくなこと言ってたけど、なかなかどうして、これでもかなりイケますがな。昔からアルファのメシを作って24年っていうコックさんがいたりするあたりも泣かせます！



アルファのメシを作って24年。真っ赤なコック服がステキなフランチェスコおじさん48歳


ザクスピードが今季から持ち込んだ走る電子作戦室、テレモービル

ザクスピードの電子作戦室 新兵器、テレモービルに潜入！

技術的には最も進んだレギュレーションを持つITC。そのハイテク戦争はパドックにも及んでいる。このクルマもそうしたもののひとつ、ザクスピードが今シーズンから導入した〝テレモービル〟。

最新のテレメトリングシステムとコンピュータを満載したテレモービルは、言わばザクスピードの動く電子作戦司令室といったところ。ピット裏にいながらリアルタイムでマシンのデータをウォッチ。セッション後にこれらのデータを綿密に分析して素早くセッティングに生かすことができる。

ザクスピード、チームロズベルグ、ヨーストの3チームがそれぞれテーマを分担しながらカリブラの開発を行っているオペル陣営だが、このテレモービルの導入以来、ザクスピードの開発テンポが急速にアップ。カリブラ開発における重要度も増してきているとか。

ITCはまさにハイテク戦争の舞台なのです。


データの解析にはポッシュ、そしてオペルにセミATのシステムを供給しているウイリアムズのエンジニアも加わる。左の人がのぞいているモニターにはウイリアムズのマークが見える


20台以上のコンピュータが並ぶ車内。サスペンション、エンジン、ギヤボックスなどのデータがオンタイムでモニターできる。セッション後のミーティングは夜中の3時まで続くことも

一番オシャレさんはどこんちかしら？ ITC・チームウエア コレクション96

ピットを彩るチームスタッフのウエアもバリエーションが豊富。特にオペルとアルファは、チームごとに特色があって見てても楽しいぞ。編集部の一番人気はチームロズベルグ、マクドナルドはヘルシンキのレース限定バージョンだけど、コレってハデでいいよね。アルファ勢はみんなおとなしいデザインだけど、その分ベストなどを組み合わせて上手に着こなしているのが印象的だった。さぁ、誰が一番オシャレかな？


アルファコルセ・マルティニレーシング

「よっ、モデルみたいだな！」なんて同僚に言われながら、ちょっとテレてるのはマルティニ・アルファのジョゼッペ。紺色を基調にして、おなじみのマルティニストライプが効いてます


AMGメルセデス

メルセデス勢のチームウエアは各チームとも共通。清潔感のあるスッキリしたデザインはメルセデスの基本イメージだな。もうちょっとバリエーションがあってもいいと思うんだけど


オペル・チームザクスピード

黄色いチームカラーが鮮烈なザクスピードはなかなかカッコイイですよね。スポンサーのプロマルクトはドイツの家電量販店。強くアピールする存在感はITCチームでもトップクラス


アルファコルセ・TVスピエルフィルム

ドイツのテレビガイドみたいな雑誌がスポンサーのTVスピエルフィルム・アルファは、赤いストライプがアクセント。モデルの彼は結構緊張しちゃって、笑ってもらうのが大変だったな


アルファコルセ・チームJAS

スッキリおとなしめのJAS・アルファだけど、これが意外にカッコイイ。特に紺色に赤い縁の入ったキルティングのベストを合わせるとイイんだよね。サングラスの使い方もうまい


オペル・チームロズベルグ

編集部の人気No.1はザクスピード。ちょっとアメリカンな雰囲気がグッドです。「オレよりもっとハンサムなやつにしたらぁ？」なんて言ってたデイビッドだけど、結構キマってるぜ！


オペル・チームクリフ・ヨースト

こっちは同じヨーストでもロイター車担当のメカニック。スポンサーのクリフは男性化粧品のブランドなんだって。真っ黒って地味に思えるけど、逆にピットレーンではハデに見えるのね


オペル・チームヨースト

オペル・ヨーストは2パターンあり、こちらは品のいいデザインのノーマルバージョン。フィンランドの湿った光に白が映え、いかにも〝オペルワークス〟って感じでいいじゃないですか

3メーカーのオフィシャルグッズもしっかりチェック！


これはマルティニ・アルファのブース。アルフィスタ垂涎のお土産がいっぱい



メルセデスグッズのオフィシャルショップは雰囲気もクール。他にAMGのショップもアリ


ヨーロッパでもファミリーカーとして親しまれているオペルのファンは多く、ショップも人気

FIA INTERNATIONAL TOURING CAR CHAMPIONSHIP

Okayama 2・3・4 August 1996

OKAYAMAで会いましょう!

初開催のITC岡山で生の迫力を味わおう

コース概要

敷地面積：約100万㎡
コース全長：3,702m
コース幅：12～15m

INTERNATIONAL RACING COURSE

TI Circuit AIDA



マシンが近いTIだからレースがより楽しい

今年の夏のいちばんの話題といえば、やはり何といってもITC岡山。日本での初めてのクラス1ツーリングカーレースの開催となるわけだが、ブラジルでのレースが秋に変更された結果、ヨーロッパ外での初開催ともなることになっただけに、日本国内のみならず世界中から大きな注目を集めている。

8月2日から4日までの3日間というスケジュールで、TIサーキット英田を舞台に熱く開催されることになるわけだが、めったにない機会だけにぜひサーキットで生の迫力を味わってほしい。

このレースの最大の見どころは、ITCでしか見ることのできないクラス1マシンに尽きる。日本のレースでは決して見られないパフォーマンスを一度体験したら、きっとITCのとりこになってしまうだろう。1万2000回転リミットのNAエンジンの加速も、ハイテク満載のマシンが見せつけるコーナリングも、ABSならではの限界ブレーキングも、きっと何もかもが新鮮なはず。そのマシンを最高のドライバーが操り、最高のバトルを見せてくれるのだから、もう言うことはあるまい。

今年の夏はITC岡山――。これがモータースポーツファンの合い言葉だ。

開催スケジュール／観戦券

	プログラム		前売り観戦券(発売中) 単日券	通し券	
8月2日(金)	ITCフリー走行	10:00～11:00	2,000円 (小中学生入場無料)		
	ITCフリー走行	12:30～13:30			
	ITC公式予選	16:00～16:45			
	ロックコンサート	17:30～			
	花火大会(2,000発)	19:30～			
8月3日(土)	ITCフリー走行	10:00～10:45	5,000円 (小中学生入場無料)	2日間通し券 11,000円	3日間通し券 12,000円
	ITCトップクオリファイ	13:00～14:30			
	スーパーカート予選	15:45～16:00			
	フォーミュラアジア・フリー走行	15:10～15:30			
8月4日(日)	ITCウォームアップ	9:00～9:30	9,000円 (小中学生入場無料)		
	スーパーカート決勝	10:00～6周			
	フォーミュラアジア決勝	11:00～15周			
	ITCグリッド整列	12:45			
	ITC決勝(第1レース)	13:30～28周			
	(第2レース)※	14:50～28周			

注意）上記のスケジュールは変更される場合があります。

●観戦券販売窓口／チケットぴあ、チケットセゾン、ローソンチケット、ダイエーOMC、ファミリーマート、日本交通公社、近畿日本ツーリスト、JR西日本（岡山）、JR四国、農協観光、JAF

TIサーキット英田・インフォメーションダイアル　08687(4)3434

目の前をクラス1マシンが駆け抜けていく快感

このサーキットの売りは、とにかくマシンが身近だということ。コースを走るマシンは手を伸ばせば届きそうだし、コンパクトなパドックはそれこそマシンや、そしてドライバーまでをもきっと駆染みやすいものにしてくれるはずだ。

日本のレースでピットやパドックに近づけないファンにとっては、ITCならではの手頃な価格設定のパドックパスがきっと力強い味方になってくれるだろう。

また、駐車場が完備されるようになったのもうれしい配慮だ。マイカーでサーキットまで行けてしまうということは意外とありがたいことなのだ。

TV ON AIR

WOWOWがITC岡山を生中継！

残念ながらTIサーキットでこのレースが見られないという人に朗報！　今年のITCを全戦放映することになっているWOWOW（BS5ch）がこの「ITC岡山」の中継も行うわけだが、その放送がなんと生中継で行われることがこのたび正式に決定した。

今回の放送は決勝が行われる8月4日（日）の午後。正式な放送時間は今後決定されるとの話だが、おそらく長時間の生中継になるとのこと。レース中継では異例の4時間という時間枠で前向きに検討されているというから、大いに期待していいだろう。

ITCならではの超スプリントレースが生放送で、しかも2レース分もまるまるお茶の間で楽しめてしまうなんて、ホントに夢のようなお話。契約がまだの人は急ぐべし。



BS装着のメルセデスを応援しよう

PRESENT!

ITC岡山のチケットをペアで3組にプレゼント！

DTM時代からAMGメルセデスにタイヤをサポートし続け、昨年はDTM／ITCのダブルタイトル獲得に貢献したブリヂストンから、超ビッグなプレゼント。ITC岡山の入場券（土・日曜2日間通し券／1万1000円）を2枚セットで3組、計6名にあげてしまおう。プレゼントご希望の方は、ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号、そして「いちばん好きなメルセデスのドライバー名とその理由」を明記して、次のあて先まで送ってください。締め切りは7月10日消印有効。発表は発送をもって代えさせていただきます。

●あて先＝〒154東京都世田谷区三宿2-4-7　ニューズ出版　レーシングオン編集部「ITCチケットプレゼント」係



EVENT INFORMATION

日本初!? ITCオンリーの写真展開催

来たる7月15日（月）から8月9日（金）までの5週間にわたって、「佐藤正勝ITC写真展～RACING PARADISE」が開催される。長い間DTM／ITCを撮り続けてきて、このレースの魅力を知り尽くした佐藤氏ならではの迫力ある写真が会場を埋め尽くしているはずなので、ITCファンならずとも必見のイベントだ。

●会場／ブリヂストン本社1Fショーウインドウ・コミュニケーションスペース（東京都中央区京橋1-10-1　土日は除く）



ITCの迫力が写真を通じて伝わってくるはず

ピットインプレス FROM READERS

あなたが作るもう一つの Racing on

PIT-in PRESS

初めてのレース観戦 インディカーは最高だった！

少し前のことになりますが、4月にインディカーを見に、ロングビーチへ行ってきました。国内外を含め、初めてのレース観戦が憧れのインディカーということで、すっかり舞い上がってしまいました。

会場に近づくと、聞こえてくる生のエキゾーストノートに心臓は高鳴り、ゲートを入ってすぐに見えたバックストレートを走り去るマシンに、頭の中はもう真っ白。カリフォルニアの明るい太陽の光を受けて、すごい勢いで吹っ飛んでいくピカピカのマシンは、なんて美しいのでしょう！　あぁ、とうとう来たんだ～。感慨無量です。

サーキットはTVで見ていた雰囲気そのままでした。陽気でフレンドリーで、オープンで、すっかりお祭り状態。と言ってもミローにハイな空気ではなく、老若男女みんながごく普通の週末の娯楽として、肩の力を抜いて楽しんでいるのです。モータースポーツがスポーツ文化として完全に定着していることを実感。日本も、昔の「レース＝暴走族」みたいな考え方は減ってきたけれど、まだまだ足元にもおよびませんね、この意識の差は。

今回はRacing onにも広告が出ていた、ヒロ松下さん応援ツアー」に参加しての旅だったのですが、このツアーはピットエリアにも入れる花マルの特典つき！　これ絶対おススメです。見たいところは全部見られるって感じですから。楽しい時間はあっという間に過ぎるので、見たいところだらけの初心者としては、もっともっと時間が欲しいくらいでした。

ところで、旅のもうひとつの目的は、御大マリオ・アンドレッティさんに会うことだったのですが（本当は引退前に会いたかったのですが）、この15年来の夢もしっかり叶えることができました。なんという幸せ。叶うはずもない夢だと思っていたのに、ファンクラブの方の親切な計らいで、とても素敵な形で会わせていただいたのです。こんなところでもファンを大切にしているインディ界の素晴らしさを実感。もう天にも昇る気持ちでした。

マリオはとっても威厳があって、ちょっとビビッてしまいましたが、超多忙にもかかわらず、時間を割いて快く応対してくださいました。背中に手を回してくれた時の温かさは一生忘れないでしょう。運と実力でアメリカンドリームを実現させた偉大なマリオに、めいっぱいツキとパワーを充電してもらったような気がします。これから何があっても頑張れそうな……。

最後になりましたが、私の夢を叶えてくださったすべての方々に心から感謝しています。ツアー企画者の古川さん、その古川さんと知り合うきっかけになったRacing on誌の皆さん、マリオのファンクラブの方々とマリオ本人に……。皆さん、本当にありがとうございました。機会があれば、ぜひまた行きたいと思っています。アメリカンレースは最高に楽しいですよ、皆さん!!

東京都杉並区「頑張れ、Mike」

すごい走りを見せてくれたスペインのシューマッハー

■初めてのレース観戦で、とても楽しい思いができたみたいで、本当によかったね。ロングビーチなんて、特に気持ち良さそうで、うらやましい！　海外観戦はなかなか行けないと思うけど、お金と時間を作って、ぜひまた行ってきてくださいね。

速い。シューマッハーは本当に速い。水煙の中から赤い悪魔がやってきた！

思いきりコースを広く使って、フィギュアスケートのように、自在に、繊細に、暗いカタロニアのコースを駆け回るシューマッハー。好き嫌いを越えて、誰もが彼のドライビングに心打たれたのではないだろうか。

カーナンバー1はだてじゃない。雨が得意なはずのアレジも、精神のタフさは超一流のピルヌーブも、今回のシューマッハーの前には成す術がなかった。フェラーリ、久々の魂峰だ！

偉大なドライバーが本当に乗れているとき、見る人すべてにとって忘れられないレースになる。あの雨のドニントンのGPのように。今年のスペインGPも、そんなレースのひとつだった。

京都府京都市「泣かせる中企」

■フェラーリに乗ろうと、何に乗ろうと、この人は勝つと思ってました。才能がある人っていうのは、こういう悪コンディションでこそ力を発揮するものなのね。モナコでは「ダッセー」って思ってゴメン。スペインのデイモンの方がよっぽどダサかったっス。今後、シューマッハーがポイント差をどこまで詰めてくるか、目が離せないね。



似てるし、デフォルメがかわいいので、ひとりひとりの顔を見てると楽しいのだ。お気に入りのドライバーの顔を探してみましょー！

静岡県駿東郡　坂井　康弘

Fニッポンの中継のちょっと不満なところとは

今日は、ひとりのミーハーファンから見たフォーミュラ・ニッポンの中継の、つい鼻についてしまう些細な不満のいくつかを書かせていただきます。

①オープニングがダサイ。

黒いバックに中嶋さん、亜久里さん、トラちゃん、ラルフの顔が出てくるあれも、なんかいかにもって感じで鼻につくんですけど、それ以上に何とかしてほしいのがあのテーマソング。他にもっとレースの雰囲気に合いそうな、いい曲がないのかなあ。ロック系の洋楽とか、クリアでビートの効いたフュージョンとか。こういった曲を思いついてしまう私が、今までのF1中継のイメージにとらわれてるのかもしれないけれど、あのテーマソングは「それはないよなあ」って思ってしまいます。好き好きだろうけど。

②もっといろいろなドライバーのコメントが聞きたい。

実際問題として、これは難しいかもしれませんが、あちこちで抜きつ抜かれつな場面があるスリリングなレースとなっているだけに、そのレースで入賞できなくても、いいところを見せてくれたドライバーのその時の心境など、聞いてみたいものがあるんですよ。なのにコメントを聞かせてくれるドライバーのラインナップがいつも決まっているような……。別に事務局やマスコミ一押しの人じゃなくても、「すっげー」と思うような競り合いを見せてくれるドライバーもいることだし、せめて入賞ドライバー6人すべてのコメントは聞きたいです。

③実況の人にちょっとだけ不満。

叫べばいいってもんでもないんだから……。まあFポンに限らず、モータースポーツの実況アナウンサーにはこの手の人、多いですよね。吉靡さんの影響でしょうか、やっぱり。でもFポンの場合、常に冷静な熊倉さんとのコントラストを面白がって見てたりするんですよね。意外に名コンビかもしれない？

確かにFポンはすごく面白いし、見てると「これなら日本のモータースポーツの未来も明るいな」と思ってしまうんですけど、それだけに演出にももっと気を遣ってはしいです。「こんなん、どこでもいいじゃん、レースが面白ければ」と思う人も多いと思うんですけど、こういうソフト面に目を配るのがミーハーファンの義務（？）だと思ってますので。せっかくの日本最高のカテゴリーのレースなんですから、番組としても最高なのを作ってほしいです。

広島県広島市「藤倉麗奈」

■そうそう。こうやって自分の感想や要望を述べるのって大事なことだと思うよ。作り手によりよい番組作りをしていってもらうためにね。



「初給料がレースで吹っ飛んだ」という崎谷さん。それでもいろいろ楽しかったみたいでよかったね

熊本県熊本市「崎谷孝子」

F1を録画するときにはちょっと気をつけようね

№2218号のステファニーさんの編集後記に関連して、手紙を書きます。

レーシングオン読者の方々、今後フジテレビでナイトゲーム中継があるとき、とりわけF1中継と重なった日は要注意です。最悪の場合にはPM10時まで延長、つまり1時間もずれてしまう恐れがあるからです。実際、昨年のドイツGPの時、タイマー録画したら、最初の1時間は「プロ野球ニュース」と「競馬ダイジェスト」が入っており、レースが始まった時は、テープカウントはゆうに68分目になっていました。

だいたい他の局は延長するといってもせいぜい30分なのに、何でフジテレビだけが下手すれば1時間延長というエキセントリックなやり方をしてしまうのでしょうかね？

とにかく、ナイター中継が掛かったとき、1時間は必ず遅れるということを覚悟し、タイマーも長く振り分けておいた方が無難だと思います。

せっかくのF1中継をくだらない失敗で見逃すことのないように、あえて警告します。

神奈川県秦野市「毒ハブ90Rクーペ」

ハットリさんといえば、愛犬ピコちゃんに子供が生まれたのだ。かわいくってかわいくって……



山口県山口市　吉村　朱代

Hitokoto

ちょっとだけでいいから聞いてほしい！短いおたよりでオッケーよ♡のヒトコトコーナー

●ちょっと自慢させてください！　わが弓道部には影山正美さんをベースに、正彦さんを少し加えて2で割ったような顔をした先輩がいます。先輩の袴姿はスゴイです。何がスゴイかって、それは想像におまかせしますよ（うちの母がすご～く写真を欲しがっているんです……）。

愛知県名古屋市「Aki」

☆**（正美＋ちょっぴり正彦）÷2って、ほとんど正美さんそのものの ような気がするけど。ああいう顔って、袴とか弓道とか「和」のものが似合いそうだなぁ。**

●最近、デビッド・クルちゃんが、香取慎吾くんに似ていると思うのは私だけだろうか。ちなみに黒澤琢弥さんは私の高校の時のクラスメートに似ている（って誰も知らんって）。それと、今年ちょっとだけミナルディに乗ってた、タルソ・マルケスは、友人いわく「某AV男優にそっくり」なのだそうだ。確認してはいないけど……。

広島県広島市「藤倉麗奈」

☆**慎吾ちゃんとクルサード？　私は似てるとは思わないけどなぁ。似てないといえば、「SMAP×SMAP」の慎吾ちゃんの棒内のマネ、似てないよねー。**

●今年のベルガーって、レース中継でほとんどTVに映らないし、特にすごい結果を残すわけでもないし、パッとしないなぁ、と思ってたら、セクハラ事件で一気に脚光を浴びちゃった。そんなことで話題になっても……。「トイレに連れ込んで胸を触った」なんて、それじゃ痴漢じゃねーか、オイ。

東京都大田区　吉村　京太

☆**その後、訴えは取り下げられたそうですけどね。事の真偽は分からないけど、こんな騒ぎを起こされて、情けないことには変わりないです。んもう、しっかりしてよ、ベルガー。**

■以前、「野球の放送時間延長はすっごく迷惑」って書いたんです。頭では分かってるの。野球以降の番組をタイマー録画する時は、1時間長くセットしなくちゃって。でもねぇ、忙しい日々を送っていると、うっかりしちゃうのよね。私はよくドラマの録画で失敗しますが、皆さんも気をつけてね。

関西のレースファンは悲しい思いをしてるんです

もおー、聞いてくださいよ。昨年虎ちゃんの勝ったレースをすべて放送せずに、関西の虎ちゃんファンはもちろん、F3000ファンの怒りを買った某TV局。今年も、早々に美祢での放送がなかったので、不安を抱きつつも「今後の放送予定をお聞きしたいのですが」とTELしたところ……。「今のところ、全然分からないんですヨ。今後、全戦放送しないということもあり得るし。それと、"全戦放送する"ということもないです」とのこと。2週間前には放送の有無が正式決定されてるらしいのですが……。

関西は国内レースに対して冷たすぎる!!放送がないからレースを知らない＝興味ないって人もいると思う。実際、Xファンの中でXを通してレースの楽しさを知って、はまり込んでしまった人もいるんやから……。

10人中7～8人はタイガースファンの関西（たぶん）だから、虎ちゃんの人気は上がると思うのになぁ。"トラ"と聞けば血が騒ぐ関



「こんなにハンサムにサインツを描いたのは私だけだろうな」だって。モヤとツーショットでもよかったね

香川県三豊郡「ネルソン」

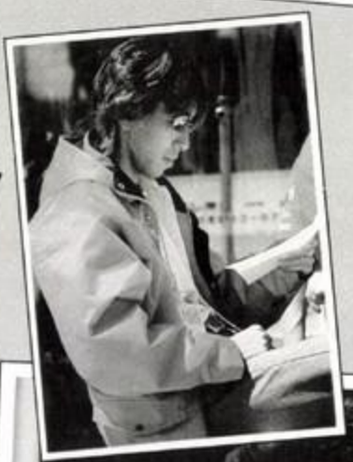
TAKE A SHOT!

あなたの写真掲載コーナー

みんなの写真を紹介しちゃう
おなじみのこのコーナー
さあ、ためらわずに送ってみようよ
写真を送ってくれるときには
「プレゼントOK」かどうかも書き添えてね

▼群馬県邑楽郡
間中春江





5月3、4日にGTで撮った写真です。半年ぶりに土屋さんと国さんに会って、ものすごく緊張して手が震えていたのに、妙にうまく撮れていたので送りました。あと、真剣にリザルトを見ている服部さんの写真も同封します。

■3枚ともいい雰囲気を持った写真だね。これをまとめて1名にプレゼント！





この写真をプレゼント

▲岐阜県岐阜市
坪井一朗

フォーミュラ・ニッポンの開幕戦で撮影した写真です。

■トラちゃんのマシンのアップ、そしてピッタリくっついて走る金石・フォンタナ・黒澤の走り。走りの写真は難しいのに、カッコよく撮れてるよね。他にも3枚の写真（ラルフ、影山兄弟の走り）を送ってくれたので、全部まとめて1名の方にプレゼントします。



◀静岡県沼津市
川口貴子



4月17日、富士であったF ポンのタイヤテストの時に撮ったものです。ラルフと一緒に撮ることができ、緊張のあまり笑顔も出ないほどでした。

■F1に行っちゃったら、なかなか一緒に写真を取ってもらえる機会がなくなるだろうから、今のうち！ ってことで、記念の写真だね。

写真応募方法は……

ハガキに郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号、欲しい写真の撮影者名、「PIT-IN PRESSへのご意見・ご要望」を書いて、PIT-IN PRESS「No.221写真プレゼント係」まで。締め切りは7月12日当日消印有効です。

No.218写真プレゼント当選者発表!!

★早坂明日香さん写真＝京都市・渡辺伸巳　★ドラネコの好きなキツネさん写真＝群馬県・廣野ひろえ　★染井芳乃さん写真＝宮城県・遠藤真樹　★MECCOさん写真＝埼玉県・天田光宣　★青雲敏郎さん写真＝福岡県・三根裕香　★しゅみさん写真＝山口県・吉村朱代　★小下明子さん写真＝愛知県・国分陽子（敬称略）　皆さんおめでとうございます！ 提供者の皆さん、本当にどうもありがとうございました。

西人が言うんやから、間違いない（笑）。

京都府右京区　浜口かほる

■このページはテレビの話ばかりになってしまいましたね。「関西テレビはまた今年も全戦放送してないよー」って手紙は他にもいただいてます。怒っている人、ガッカリしている人、いろいろいますが、ある方が「関西テレビに放送を要望する手紙を送りましょう」と提案しています。匿名の抗議は取り合ってもらえないので、きちんと住所・氏名を書き、丁寧な文面で、多くのファンが望んでいることをアピールしよう（怒りをぶつけるのでなく、お願いとして）とのことです。確かに、全戦放送というスタンスを取っているのはフジテレビであって、関西テレビはそうじゃないんだ、という事情を考えれば、「抗議」より「要望」が適切でしょう。関西テレビに手紙を書こうと思っている人、くれぐれもマナーを守って、「お願い」するようにしましょうね。皆さんの要望が叶えられ、全戦放送に近づいていくよう、願っています。



埼玉県与野市　笹川　裕昭

Fニッポンは楽しくてハマッてしまった私です



チームにもファンにも感動の勝利をプレゼントしてくれたシューマッハー。すごいヤツだ

京都府京都市　浜口かほる

5月11日、12日と、私は初めてフォーミュラ・ニッポンを観戦しに行きました。F1にだけ興味があった私ですが、あっという間にFニッポンのファンになっちゃいました。

私は朝いちで並んで、2日間ともパドックパスで楽しみました。今日はその時のことを書きます。

私はF1へは行ったことがあって、Fニッポンも似たようなものかなあとか思ってたら、大間違い！　レースはF・ニッポンの方が間近で楽しめました。

11日の午前中に、私はF・ニッポンのドライバーさんの顔と名前を覚えました（実は私、ほとんど知らなかったんです）。パドックパスを買ったのでピットなどを歩いてたら、ドライバーさんたちがうろうろしていて、サインをしてくれたり、一緒に写真を撮ってもらうことができ、幸せでした。ドライバーの皆さんは優しくて、とても親切にしてくださいました。

フォンタナさん、クルムさん、スコットさん、ペドロさん、マルコさん、ラルフさんは、私の下手な英語を理解してくれ、会話をしてくださいました。ラルフさんは決勝後、私が「お兄さんに似て強いですね。また頑張ってくださいね」と言ったら、「ありがとう」と上手な日本語で返事をしてくれました。

高木虎之介さんと中野信治さんには、シャツにサインしてもらいました。中野さんは何だか話しかけやすくて、いい人です。「シャツにサインしてください」と言うと、「もったいないよお」などと、気軽というか普通に言ってくださいまして……。高木さんも忙しい中、私の作った「あるもの」を受け取ってくださって、私はとてもうれしかったです。

この2日間で、私は高木虎之介さんの大ファンになってしまいました。以前から高木さんの走りが大好きではあったんですけど、今では彼のすべてが大好きです。彼の走りを目の前で見て、すごく感動!!　何だか涙があふれてしまった私です。彼のエキサイティングな走りは、私に勇気を与えてくれ、夢をかなえてくれそうなのです。そのことを日曜日、彼が帰る直前に言うと、彼は恥ずかしそうに笑ってくれました。彼の本当の笑顔は、私の宝物です！

実は私の夢は、フォーミュラチームの一員になること！　私はもう高2なので、進路について困っていたので、鈴木亜久里さん、中嶋企画の方、今宮純さんにお聞きしたところ、親切にアドバイスをしてくださいました。土曜日の朝、スーパーアグリの前をうろうろしていたら、なんと亜久里さんご本人が中に入れてくださり、チームの方に写真も撮ってもらいました。

アドバイスなどをしてくださいました方々、サインをしてくださった方々、本当にありがとうございました。

山口県宇部市　村田　真季

■とても有意義な2日間を過ごせたようですね。アドバイスをもらえたり、虎ちゃんと話せたり。それにしても、「アナタのエキサイティングな走りは、私に勇気を与えてくれ、夢をかなえてくれそうです」なんて、女の子に面と向かって言われちゃうんだもん、ニクイねー、虎ちゃん。

がんばれ！同人誌

We support motorsport comic books!



趣味のF1'95
"豪者"

趣味のモータースポーツ'96
"Go Ahead！"

●小野村亮典

おなじみ小野村さんの作ったF1本&モータースポーツ本。F1本の方は何人かゲストの方の原稿が載っており（「おかき」さんのマンガもあるよ）、モータースポーツ本の方は1ページを除いて小野村さんがすべて描いています。絵はうまいし、楽しい本だ。欲しい方は、右のお知らせに書いてある料金を下記まで。ただしこの2冊を同時に購入の方は、セット価格＝400円の無記名小為替or切手＋270円切手でOKなのだ。

〒680 鳥取県鳥取市福屋町29
大村典子

みんなでTalk!

ジャン・アレジについて



クミーコの写真を持っているアレジのイラスト。これは実は上で紹介している小野村亮典さんによるF1本の表紙の一部なの。興味を持った方は「がんばれ！同人誌」の方も見てみてね

●ティレルで走っていたころのガッツが最近は見えません。（愛知県・後藤守正）●最近のアレジは、きれた走りでオーバーテイクするより、きれた走りで接触することの方が多いような気がする。（兵庫県・横須裕介）●早く大人の走りができるドライバーになってください。（東京都・肝付俊之）●色ぼけせずにちゃんとお仕事してね。（島根県・飯田幸司）●いつの日か再びフェラーリへ。（福井県・鳴田庄平）●戦場に女を持ち込むな。タイガイにしてください。（新潟県・大橋一博）●まだ彼本来の力が出ているとは思いません。もっと素晴らしい走りが見られることを期待しています。（長野県・大島幸雄）●モナコGPは惜しかった。手を抜くことをしないアレジの走りは、現在のF1シーンに欠かせないものだ。（奈良県・山本雅史）●フェニックスでは、チャンピオンも夢じゃないと思ったけど……。（埼玉県・樋口栄一）●そろそろ2度目の優勝を。「普通のチーム」になってしまったベネトンが再びアレジに合うかも。（茨城県・久保博忠）●もうちょっと、ほんの少し待つ気持ちを持てば、勝てるのに……。（岩手県・大道稔彰）●なんかこのまま終わってしまうような……。チャンピオンどころか、ベネトンをクビに……。（栃木県・石井修一）●女神様の神通力も薄れてきたところで、ホンマの実力見せてみい！　アレジのベストレースはいまだに90年アメリカGPだと思う。（東京都・難波智和）●"実力で獲得した1勝"を早く手に入れてほしい。（大阪府・永井崇夫）●以前コクミが「とっても純粋な子供みたいな人」と家族に言ったらしいが、それって大人になりきれない子供っぽさ、精神的な幼さの拡大解釈か!?　ドラテク以前に、まず自身を磨け！（愛媛県・真橋有子）●たまにすごい走りをするけれど、レースディスタンスを一定の作戦で走れない、頭の悪いドライバー。（福岡県・井手田賢）●速さだけでは勝てないので安定度も欲しい。かといってアグレッシブさをなくしてはジャンの魅力もなくなってしまうので、両方を持ち合わせるよう期待している。（岡山県・有吉基）

■「ティレルのころはよかった」「ちょっと落ちつきなよ」「そろそろ大人になれば」「色ぼけもいい加減に」……など、キビシイ意見がほとんどでした。確かに「成長ねぇなー」って思うこと多いよね。いいところを持ってるヒトだから、このままで終わってほしくないんだけど。

今回はラルフ・シューマッハーについて、コメント、イラスト大募集！

PLEASE!

欲しい! あげたい! 友達になろう!
どんな願いもオッケーよ♡ お願いプリーズ! のコーナー

★譲ってください

●モータースポーツ（F1、ツーリングカーなど）の下敷き、写真、ポストカードなどを安価かタダで譲ってください。年代は問いません。また、87〜90年までのF1のビデオを持っている方、連絡ください。
〒581 大阪府八尾市緑ケ丘5-89-5-303 谷口 暁規

●87、88、89年のF1日本GP（フジテレビ放送）のテープ（VHS標準）を適価で。ダビングしたものでも可。テープ代、送料負担。
〒573 大阪府枚方市北船橋町52-5 長谷川浩

●中野信治選手に関する切り抜き、写真などを譲って下さい。また、中野選手のファンの方（なるべく女性）、お手紙ください。
〒143東京都大田区北馬込1-9-10-103
松下奈々（中3）

●M.シューマッハー、R.シューマッハー、飯田章選手に関するものなら何でも。いろいろな情報を教えてくれる方、文通してくれる方もよろしくお願いします。
〒096 北海道名寄市西2条南2丁目センターパーク207号室 章野 亜紀(19)

●国際F3000に関するものなら何でも。リストと希望金額を書いて連絡を。
〒850 長崎県長崎市坂本1-8-4梅林ビル513
田川 京子

●96年5月12日のF.ニッポン美祢のビデオを譲ってくださるか、ダビングして譲ってください。お礼はいたします。
〒866 熊本県八代市井上町243
中間さつき(20)

★譲ります

●F1日本GPのチケット（観戦券＋A席指定券）大人2枚。往復ハガキか80円切手同封で連絡を。
〒815 福岡県福岡市南区屋形原3-30-19
坂本 香代

●F1日本GP 3日間観戦券（自由席）4枚を譲ります。バラ売り可。ハガキで連絡を。
〒759-02 山口県宇部市厚南区サンコーポラス宇部1-506 植杉多美江

●7/7フォーミュラ・ニッポン（鈴鹿）の女性券1枚。買ってくれた方にはPAN-SRXのTシャツを差し上げます。
〒157東京都世田谷区給田4-6-13-207
TEL/FAX03-3309-7034 加藤 政子

●R'onNo.004〜025、オートスポーツイヤーブック1984〜1992、オートスポーツF1総集編1987〜1992までをセットで6000円（バラ売り可）。まずはハガキで連絡を。
〒238-03 神奈川県横須賀市武5-12-12
金山 雅史

●96年のF1関係誌をまとめて引き取ってください。20冊ほど（バラOK）。96年F1ビデオも譲ります。封書で連絡を。
〒850 長崎県長崎市坂本1-8-4梅林ビル513号
田川 京子

●92〜95年のR'on24冊、オートスポーツ15冊、90年〜92年のオートサロンガイドブックを。送料を負担してくだされば、長谷見選手のサイン入りポスターをつけます。往復ハガキで連絡を。
〒371 群馬県前橋市住吉町1-12-7 大崎 誠

★お友達になりましょう

●TIでのITCを一緒に見に行ってくれる方、お便りください。また、F1、F.ニッポン、GT、JTCCなどを見に行ってくれる方も気軽にお手紙ください。男女・年齢問いません。
〒386-04 長野県小県郡丸子町腰越1405 下村 誠賢

●モータースポーツの施設サークル「Fage」（フェイジ）では、メンバー募集中。F1、INDY、F.ニッポン、JTCC、GT、ITC、WRCなどのレースが好きな方で、このサークルに興味を持った方は、80円切手同封でご連絡ください。詳しい案内書を送ります。
〒497 愛知県海部郡蟹江町本町オノ割88-3
鯰原あかね

●FISCOでのイベント観戦（富士フレッシュマン等を含む）を中心とした社会人サークル「ガレーデ ドライバーズ サロン」では、サークル設立につき、小金井・三鷹・府中・調布周辺の方を募集します。メンバー皆でステッカーやTシャツをデザインします。社会人としてモラルの守れる方ならどなたでもOK。楽しい人生を送ろう!!
〒184 東京都小金井市貫井南町1-8-18
帝国物産商事㈱出光さくら小金井S.S.
小檜山 利之(28)

●春から夏にかけてキャンギャルのアンケートを実施しております。たくさんのご協力お待ちしています。結果は秋に本にまとめる予定。解答してくださった方には便箋もしくはシールをさしあげます。興味のある方は、80円切手同封で問い合わせてください。
〒184 東京都小金井市東町4-28-13 武内美穂

●F1ファンの人、一緒に雪生、仙台に行ってくれる方、男女問いませんので連絡を。ちなみに私はミカ・ハッキネン、ジャック・ビルヌーブのファンです。
〒979-14 福島県双葉郡双葉町下羽鳥199
長谷川美佳(18)

■掲載希望の方は必ず最初に「譲ってください」「譲ります」「お友達になりましょう」のいずれかを書き、ハガキで送ってください。実際にやりとりする場合、会うなどして確認をとるようにしましょう。郵便だけのやりとりはトラブルの原因になることがあります。万一トラブルが発生した場合、当編集部では一切の責任は負いかねますので、あらかじめご了承ください。

読者による読者プレゼント!

FROM READERS ♥ TO READERS

ありがたいことに、またまた読者の方がプレゼントを提供してくれました。提供者の方、本当にありがとう。このプレゼントを欲しいって方は、ハガキに郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号、希望する賞品の品番&品名、そしてPIT-IN PRESSへのご意見・ご要望を書いて、PIT-IN PRESS「No.221 プレゼント係」まで。7月12日当日消印有効です。

1 「Shu」さん提供
ステッカー&生写真セット 1名

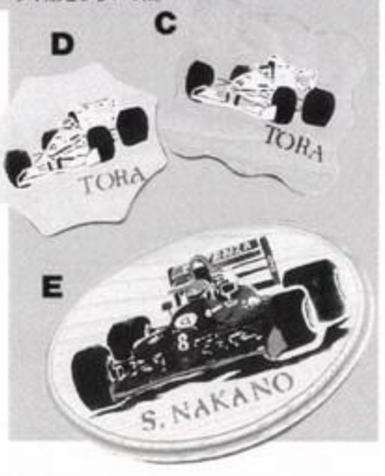


ステッカーも写真も7枚ずつ。これをまとめて1名にプレゼント。写真は、7枚中3枚がクルムのものなので、クルムファンのみんな、応募してみたら?

2 前田かおりさん提供 Fポンプログラム
ステッカー、生写真、コースター、壁かけ 5名



フォーミュラ・ニッポン第2戦のプログラム&チームノバステッカー（A）、この時前田さんが撮影した写真18枚（黒澤さん、中野クン、トラちゃん、正美さん、勝巳クンが写ってます）（B）、トラちゃんのマシンのイラスト付きコースター3枚セット（C、D）、中野クンのマシンのイラスト付き壁掛け（E）を各1名に。コースター&壁かけのイラストは前田さんによるステンシルです。前田さん、いつもいろいろ送ってくれてありがとう。でもあまり無理しないでね。



男の子も女の子もどんどん参加しちゃってね

「ピットインって女の子の参加が多いからうれしい」という女の子の声をよく聞く。そうなのだ。「周りにレース好きの友達がいない」と寂しい思いをしている女の子たち! レースが好きな女の子はたくさんいるのだ。元気出して頑張ろ!
もちろん、男の子たちももっともっとピットインプレスに参加してね。女の子パワーに押されっぱなしじゃダメよ。
皆さんのイラスト、おたより、ヒトコト、写真など、何でも大歓迎! 「みんなでTALK」用のラルフ・シューマッハーのイラストも大募集中だよ。

あて先は

〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
レーシングオン編集部
「PIT-IN PRESS○○係」

待ってるよん!

Asking on

VOLUME 170

難問、珍問、あらゆる疑問にスッキリ答える
レーシングオン随一の良心的質問解答コーナー

ヘルメットに関するお題、ひとつ、ふたつ
虎ちゃんメットが欲しいよお

Q ヘルメットを新調しようと思うのですが、虎チャンこと高木虎之介クンのレプリカって発売してないのでしょうか？　または、カラーリング（デザイン）を知りたいのです。よろしくお願いしまーす。

茨城県　鬼沢千波　24歳

A うーん、いまのところ、虎之介選手レプリカが発売されたというハナシは聞いたことがありませんねえ。ただ、ご存じだとは思いますが、レプリカヘルメットを塗装してくれるところはいくつかありますので、そういうところへ写真とヘルメットを持ち込めばトラヘルが完成することでしょう。が、しかし、かわいそうなことにこのページは白黒ページ……。それではあんまりなので、次号のWHATS UPであらためて紹介しましょう。ちゃんとカラーページですので安心を。それを参考にしてステキなトラヘルを作ってくださいね。

（原姉）







これがトラちゃんのヘルメットです。カラーリングは次号を見てね。トラちゃんがF1でも行った日にゃあ。虎之介レプリカが売り出されるかもね

Q F1モナコGPをテレビで見ていた時、アレジ、クルサードなどの人たちがシューマッハーのヘルメットを被っていました。ヘルメットはドライバーのシンボル的なものだし、テレビのアナウンサーの人もその理由は言いませんでした。シューマッハーのヘルメットを被っても速くなるはずはないと思うのですが、どうしてですか？

宮城県　グルーブS　32歳

A シューマッハーのヘルメットを被っても、速く走れることはありません。では、なぜクルサードがシューマッハーのヘルメットを被っていたかというと……。

ク「ねえねえ、シューちゃん。モナコが雨になるとは思わなくてさ、ヘルメットのベンチレーション（換気）が具合悪いのよん。天気予報を信じてたんだけどね。でね、仕方ないからいつものヘルメットを被って走ってみたんだけど、これがやっぱり、どーしても走ってるとシールドの内側が曇ってきちゃってさぁ……。悪いけどメット余ってたら一個貸してくんない？　マールボロ模様はオッケーだしさぁ」

（スリスリするクルサード）

シ「え〜、しょーがねーなぁ。ちゃんと隠すとこ隠して使ってね」

（渋面を作りながらも、頼られて悪い気はしてないシューマッハー）

ク「サンキュー。恩にきるよ」

ってな会話があったかどうか知りませんが、そういうわけでクルサードがシューマッハーのヘルメットを被って走っていたんです。もちろん、シューマッハーのパーソナルスポンサーの部分とか、跳ね馬の部分はテープを貼って〝隠すとこ隠して〟使っていました。

（原姉）



ほら、後頭部の跳ね馬の部分にはテープが貼ってあるでしょ

シューがマクラーレンに乗ってる!?　ってカン違いした人……いないか

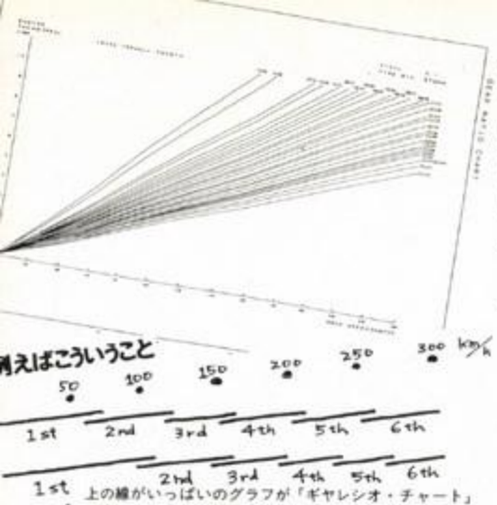


ギヤレシオって何何何？ 何のこと？

Q レース中継で「ギヤ比を変える」とか「ギヤレシオを変える」とか言いますが、今ひとつ分からないので教えてください。 三重県 長井貴史 22歳

A Fニッポンや、JTCCなどレース専用のミッションを使っているカテゴリーのマシンは、ギヤを交換してギヤ比（ギヤレシオも同じ意味）を変えることができます。分かっていると思いますけどその意味は、走るサーキットに合わせて、エンジンのパワーバンドをうまく使えるようにするため。

その方法は、ファイナルギヤを替えるのと、1速ごとのギヤを替えるのと、ふたつあります。ファイナルギヤは、デフと一体となっていて読んで字のごとく最終的に減速するところ。これを替えると例えば6速ギヤならば、その6速すべてのギヤ比が同じように変化。富士から菅生というように大きく性格の違うサーキットに転戦という場合には、これを替えます。一方、1速ごとのギヤは20対30とか23対28とか組みになったギヤがいくつも設定されていて、これを自由に選んで組み込むことができます。あるコーナーで3速から4速へのつながりを良くしたい場合、3速ギヤを替えるなんてことをします。最近よく耳にする富士の4速仕様、5速仕様というのは、1速のギヤ比を上げることで、スタートだけでなくヘアピンなどスローコーナーで使えるように設定して、5速すべてを使うようにしたのが5速仕様。これで各コーナーからの加速が良くなります。 (あ)



上の線がいっぱいのグラフが「ギヤレシオ・チャート」で車速とエンジン回転の関係を表したもの。例として挙げた略図は6速ミッション車で最高速が300km／hとしてヘアピンなどを1速で回る場合と、スタートでしか1速を使わない場合の比較。2～6速の間隔が違ってくるにもできないしねぇ。一部はサンプルとしてとっておきますけど、後は捨てるか女の子にあげちゃうこともあるかな」（5ZIGEN）。

といった感じで、女の子にあげちゃうか、そのまま保管か、もしくは破棄といったショブンが一般的。闇のニーズは高いであろうアイテムですが、やはり一般人の入手はなかなか困難なモヨウです。

ちなみに香織ちゃんはコスチューム手に入れたら、自分の家で着たりするつもりだったのかしらん？ チミってもしかしてコスプレ娘なの？ アナタの3サイズと写真を同封の上、編集部PAPAあてまでお送りください。もし好みのタイプだったら、ワタクシがコスチューム入手に全力でご協力いたします！ （PAPA）

コスチューム欲しい そんな私って、変ですか……？

Q 使用しなくなったキャンギャル用のコスチュームはどうなっちゃうんですか？ もし、いらないのなら譲ってほしいんですケド……。やっぱり無理ですか？ 山梨県 佐々木香織 22歳

A ワタクシPAPAが調べてきました。で、質問に答える前にヒトツ確認しておきたいんだけど、"佐々木香織"って実は偽名で、ホントはオトコだったりしないだろーな？ 世の中アブナイやつが多いから気をつけないとね（そういうテメーがいちばんアブネーだろーが。by(あ)。

さて、ワタシも気になる"使用済みセクシーコスチューム"の行方ですが、「クリーニングして会社の倉庫で眠ってます。使ってた女の子の名前がうっすらと残ってたりしてちょっとイイですよ」（avex童夢）。「よく覚えてないけど、確か女の子にあげちゃうんじゃなかったかな？」（アドバン）。「ああゆうモノだからプレゼントとか譲り受けて、もし着用するにしてもサイズが合うのでしょうか？ 合うとしたらナイスバデーですね。うらやましいことです



一発即答のコーナー

モータースポーツ的情報欠乏症難民の方々を救済すべく開設されたのが当コーナーである。したがって、質問者はありがたがって読むよ～に。

Q 本日初めて質問いたします。私はなぜかヘルメットのメーカーに非常に興味を持っています。シューマッハー、ビルヌーブはベル、アレジがショウエイ。片山右京、ヒル、パリチェッロ、ハーバート、その他大勢（失礼）はアライユーザーです。しかし、アーバイン、ハッキネン、ベルガーはメーカーが分かりませんので教えてください。大阪府 大森 崇 21歳

A ちなみに虎之介選手はアライ…って、それはいいか。さて、お尋ねのアーバイン、ハッキネン、ベルガーのヘルメットのメーカーですが、アーバインとベルガーはビエッフェ、ハッキネンはショウエイです。ビエッフェというのはイタリアのメーカーらしいです。メーカー名は載っていませんが、姉妹誌「F1速報」のモナコGP号でヘルメット特集をしていますので、ぜひそちらも見てヘルメット道を突進してください。モナコGP号の入手方法は、F1速報バックナンバー係☎03-5430-4440まで問い合わせてね。 (原姉)

Q はじめましてこんにちは。毎回とても楽しみに待っている者です。今回疑問に思ってることは「クラス」についてです。ラリーとかでもよく「A」と「N」があるじゃないですか。ただ排気量が違うだけなんですか？ それとクラスかどうか分からないんですが、メルセデス・ベンツの「Cクラス」とかもよく分かんないんです。 神奈川県 宮治よしみ

A これはどこから手をつけたらよいのでしょうか……。と～ってもいい質問ですね。まず「クラス」はモータースポーツではイコールコンディションに近づけて戦い、順位をつける上では欠かすことのできないものですよね。よしみさんの言うように、スーパーN1耐久などでは、排気量によってクラス1～4までを分けています。ただ、今回の質問にある「A」や「N」は、実はクラスというよりは「グループ」なのです。「グループA」って聞いたことありませんか？ そう、この場合の「A」や「N」は、排気量による分別ではなく、そのマシンの改造範囲の規定による分け方のことなんです。だから、同じ「A」のマシンでも排気量は千差万別。1600ccの「A」のマシンがあれば、2800ccの「A」のマシンもあるわけで、改造の度合いや使えるパーツを同じにして、イコールコンディションを目指すわけです。ですから、スーパーN1耐久は「N1」というグループに属するマシンによって争われているカテゴリーで、そのグループの中で排気量によってクラスを分けて賞典を与えているということです。

また、同じくクラスはクラスでもメルセデス・ベンツの「Cクラス」は、クルマに付けられた単純なシリーズ名で、「カローラ」とか「インプレッサ」とかの車名と同じ意味。モータースポーツの「クラス」とは、何の関係もありませんです、ハイ。 (おさる)

ASKING ON 96解答陣からのごあいさつ

PAPA	F1 セミレトロもの	とりあえずF1ものは私のところへどうぞ。それから70年代あたりのレトロものにもお答えしましょう。どんなおマヌケな質問でも、若くてかわいい女の子だったら親切丁寧に答えちゃう、チンパン君あての質問も担当します。
あ	ツーリングカー メカもの アメリカもの	ハデなバトルが売りのJTCCがオレの担当だ！ ハデさと楽しさじゃあヨーロッパのレースなんかメじゃない――インディカーやNASCAR、それとメカニズムなんかもオレに聞いてちょうだい。
ナカジ	ドライバーもの その他よろず相談	担当は特になし、というわけで逆に何でも受け付けます。「こんなバカバカしいこと聞いてもいいのかなぁ……」と不安になったら、迷わずワタシまでどうぞ。でも、専門的な質問は、それぞれの各担当者にお願いします。
ミナ	GT、N1 いろいろ	人気のGT、プレシーズンから見続けているN1耐久ラウンドシリーズ、そしてミドル&入門フォーミュラ、プロダクションカーレースなど、多岐にわたってお答えします。あと、分かる範囲でのレトロ物についてもOK。
いまひ	ビギナーもの 80年代雑多 2輪全般	「他の人にはハズかしくて聞けないワ♡」ってなレースファン初心者の方々からの質問を広く募集します。あと80年代中心ですが、セミレトロものもOK。またキャンギャルや2輪関係の質問なら何でもおまかせあれ。
おさる	F3、WRC カート	ちょいとそこ行くキミ、カート乗ったことある？ えっ、ないの!? それじゃ、ワタクシおさるが親切丁寧、カートについてなんでもかんでもお答えしましょう。さらにはF3やWRCに関する質問もおまかせだよ～～～ん！
梅	Fポン、ITC ヨーロッパの ツーリングカー	というわけで、新生フォーミュラ・ニッポンについての質問は一手に引き受けちゃいましょう。さらに、新生ITCや各国スーパーツーリングなどなど、ヨーロッパのツーリングカー関係についても答えますです、ハイ。

応募するにもしきたりあり



レーシングオンを読んでいて気がついてしまった疑問、テレビを見ていてアレッと思ったこと、そんなことが気になって気になって眠れなくなる前に、ハガキに質問を書いてすぐに送ってください。あて先は〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 レーシングオン編集部「アスキングオン係」まで。住所、氏名、年齢、職業、電話番号、質問に加えて、左に書いてある解答者を必ずひとり指名してください。特別に優秀な質問には右の特別懸賞か、レーシングオン特製オリジナルステッカーを贈呈します。今回の特別懸賞は、スーパーファミコン用ゲームソフト「GTレーシング」です。

ル・マン24時間も終わって
エフワンも佳境になってきて
国内のレースも
だんだん盛り上がってきて
あとは梅雨明けを待つだけかあ

URA-NETA-RING

本誌名物！チンパンのヘルシンキ大騒ぎ日記 パート1 ハチで大騒ぎの巻

♥「なんかヘルシンキはたいへんだったらしいねえ？　へへへッ」

★「なんだなんだ！　その「へへへッ」っていうのは？」

♥「いや、どうせ大騒ぎだったんだろうなあと思って」

★「実はそう。もう、今度ばっかりはホントにたいへんだったんだから」

♥「はいはい」

★「ったく、アタマにくんなあ。でも、「ハチ事件」はホントにスゴかった」

♥「なによ、その「ハチ事件」って」

★「Qベルのプレステントにいた時にね、なにげなく手を握ったら、その中にスズメバチがいてさ、手のひらを刺されちゃって」

♥「なんかすんごいダイナミックな話だね」

★「そう。すんごく痛くってさ、大騒ぎしちゃったわけ」

♥「うんうん、想像つく」

★「ホントにシャレになんないくらい痛くて騒いでたら、テント中が大騒ぎになっちゃって」

♥「みんな、迷惑だったろうねえ」

★「ドイツの人たちが「ハチか？　それならタマネギだ。誰かタマネギを持ってきてやれ」って言うから、誰かが持ってきてくれたタマネギをこすりつけてたら、今度はフランス人がやってきて「なにやってんだ。ハチっていったらオシッコに決まってるだろ。フランスじゃハチに刺されたらすぐオシッコをかけるぞ。だいたい誰がタマネギだなんて言ったんだ？　ドイツ人か。タマネギが効くのはドイツのハチだけだ。早くオシッコ、オシッコ！」なんて言うんだ」

♥「そりゃ大騒ぎだ」

★「でもさ、ちょっと変だなと思って「オシッコが効くのはフランスのハチだろ？　ここはフィンランドだぜ」って言ったんだよ」

♥「そりゃそうだねえ」

★「そしたら「じゃあフィンランドのハチは何が効くんだ？」なんて聞かれた。だからね「そうだなあ、ウォッカじゃないの」って答えた。そしたらフランス人たちがバカ受け！」

♥「……それって面白いの？」

★「素晴らしいアメリカンジョークでしょ」

♥「う、うん」

ヘルシンキ大騒ぎ日記 パート2 超ベテランドライバーのヨーデル!?の巻

★「あと面白かったのは、見事2連勝を飾ったHンス-ヨアヒム・Sトゥックかなあ」

♥「あの人、いい人だよねえ」

★「そう。それにとんでもなく面白い。ほら、見かけはけっこう怖いじゃない？　図体もでかいしさ」

♥「そうだよね、でかいんだよねえ」

★「それがさ、すんごいジョーク好きでね。例えば、イヤープラグをつけようとしてるとこをカメラマンが撮ろうとするじゃない。そうするとさ、表情ひとつ変えないで、耳にはめようとしていたイヤープラグを鼻に突っ込んだりするんだ」

♥「へえ。面白いね」

★「でね、最後にカメラ目線でニヤッと笑うんだよ。いいでしょ」

♥「それ、いいじゃん」

★「いいでしょう。それにそれだけじゃないんだよ。ほら、ヘルシンキで成績が良かったじゃない。けっこう上機嫌でさ、ヨーデルを歌うんだよ」

♥「ヨ、ヨーデル？」

★「そう。あの「ヨロレイヒー」ってやつ。予選でポール獲った時なんかも、場内放送のピットレポーターがインタビューしにくるといきなり「ヨロレイ、ヨロレイ、ヨロレイヒー」って歌ってたもんね」

♥「で、親客の反応はどうなの」

★「そりゃもちろん大爆笑。それを予選2日ともやるんだから、スゴイ盛り上がりなわけ」

♥「一緒に歌いたかったでしょ」

★「えっ？　……実はそう。でも、歌えなかったんだよねえ」

♥「でもさ、ヘルシンキへ行けて、ホント良かったよね」



今年のル・マンでいつもながらのチームワークを発揮したチーム国光の3人。ヤケドした右足、大丈夫ですか!!

★「うん。アルファロメオの偉大なるブライベーター、ジウディーチ先生ともなかよしになれたし。8月のTーが楽しみだよ。その時はジウディーチ先生の専属記者になって、ヘリコプターでサーキット入りしちゃおうかなあ」

♥「それ、いいんじゃない。あの人、イタリアじゃ相当の富豪らしいからね。まんざらでもないかもよ」

PIAA

L'UOMO TERZO DESIGN COLLECTION/PIAA's apparel has been produced in Japan after the L'UOMO TERZO DESIGN



PDS207
¥40,000

PDR113
¥115,000

PDR104
¥165,000

レーシングの主張

あのF1パイロット中嶋悟の率いるPIAA NAKAJIMA RACING TEAMオフィシャルウォッチ新登場。大人の男の主張を求めるPIAAの繊細で華麗なレーシングウォッチ。クロノグラフとゴールドの織りなす世界は、まさにレーシングウォッチの真髄……今、PIAAから。

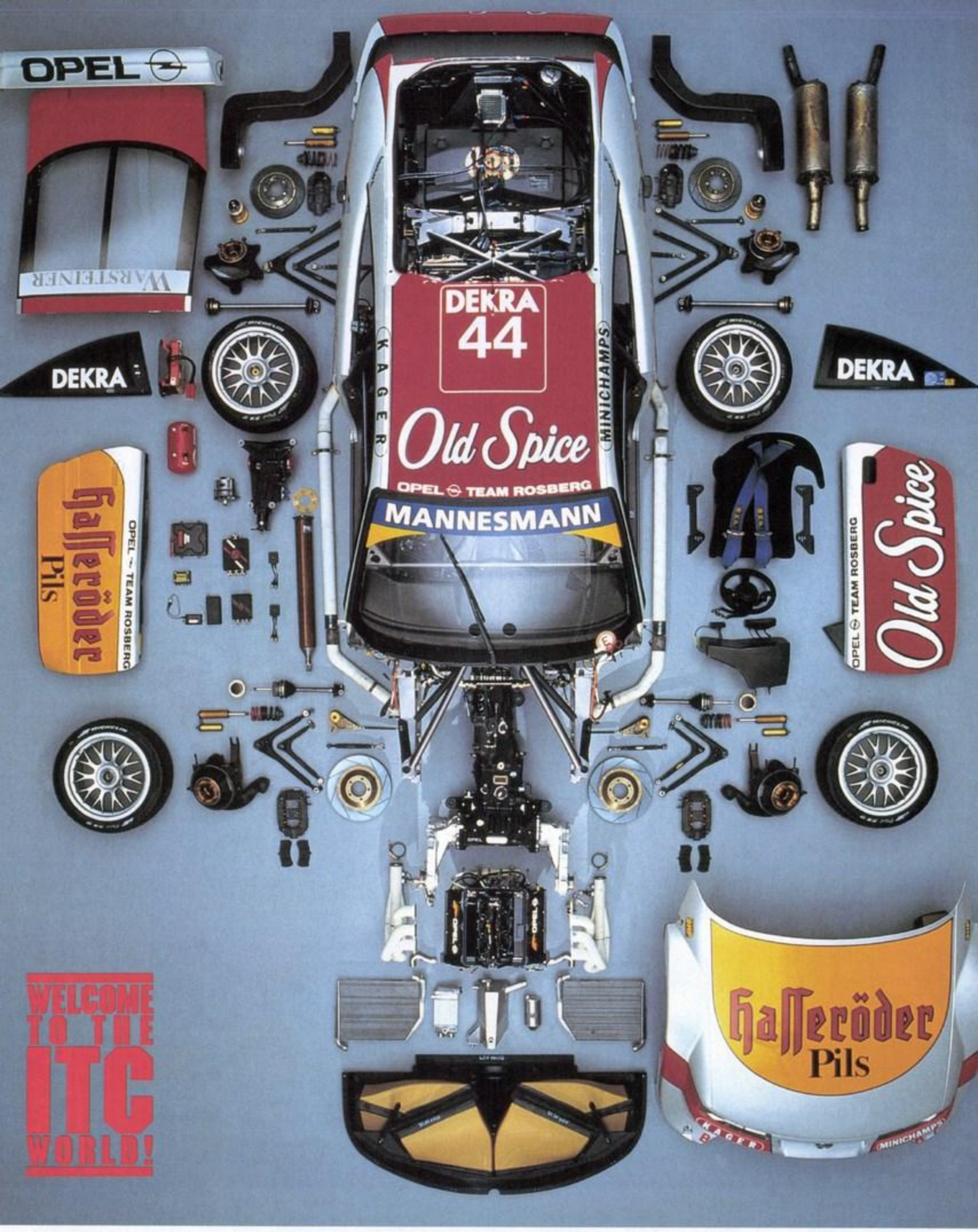
東京・白金	東京・広尾	東京・銀座（本店）	兵庫・芦屋	大阪・長堀	名古屋・四谷通り	札幌・裏参道	岩手・盛岡	長野・軽井沢	リーガロイヤル広島	福岡・ケヤキ
TEL.03-3444-8267	TEL.03-3444-1344	TEL.03-5568-7739 東京・銀座（中央通り） TEL.03-5568-2600	TEL.0797-38-3367	TEL.06-531-3061	TEL.052-781-6181	TEL.011-613-6617	TEL.0196-51-9877	TEL.0267-42-1433	TEL.082-211-1277	TEL.092-731-8111 福岡・天神 TEL.092-725-5839



■東京・六本木 TEL.03-3403-5561 ■東京・青山（骨董通り） TEL.03-3797-8991 ■名古屋石川橋 TEL.052-836-7321 ■名古屋NOVA TEL.052-243-5560 ■横浜プリンス TEL.045-751-9696 ■高槻プリンス TEL.043-296-1451 ■広島プリンス TEL.082-253-3033 ■徳島プリンス TEL.0886-22-2352 ■北九州プリンス TEL.093-622-6762 ■鈴鹿サーキット TEL.0593-78-1111 ■ロビンソン札幌 TEL.011-531-1111 ■ロビンソン春日部 TEL.048-763-1111 ●カタログ請求は、各ショップまで。もしくは、ハガキに住所・氏名（ふりがな）・年齢・TEL・ご希望のカタログ名・この広告をご覧になった雑誌名（何月号）を明記のうえお送りください。●送り先：〒108東京都港区白金台3-19-6白金台ビル PIAA株式会社 TEL.03-3448-1911 ●本広告の定価は消費税抜きのものです。

PIAA CORPORATION

●全国有名カーショップ・時計店でもお求めになれます。


OPEL
DEKRA
44
KAGER
MINICHAMPS
Old Spice
OPEL TEAM ROSBERG
MANNESMANN
DEKRA
DEKRA
Hasseröder
Pils
OPEL TEAM ROSBERG
OPEL TEAM ROSBERG
Old Spice
WELCOME
TO THE
ITC
WORLD!
Hasseröder
Pils
KAGER
MINICHAMPS

・チームロズベルグ



オーナーのロズベルグ(右)と実際にチームの指揮を執るマネージメントディレクターのアルツ・ツェンゼン(左)

「モータースポーツはコミュニケーションだ」それがチームロズベルグの哲学なのです

ベテランのシュトゥックと元F1のレートのコンビネーションは抜群。今シーズンのチームロズベルグは確実にトップコンテンダーに成長した



「チームロズベルグのフィロソフィーはコミュニケーションだ」と語ってくれたチームのマーケティングディレクター、ライナー・ミラー



ヨースト、チームロズベルグ、ザクスピードの3チームにワークスマシンを供給。それぞれのチームに開発テーマを振り分けながら3チームが連携してマシンの熟成を進めていく……。

今季からオペルに着任したモータースポーツ部門責任者、ピーター・フロアーの独自の開発戦略が見事に実を結び、3チームが独自性と協調性の両面を生かすことで、オペル・カリブラは飛躍的にその戦闘力を伸ばしつつある。

そして、ワークスサポートを受ける3チームの中で最も強い個性を感じさせるのが、元F1世界チャンピオンのケケ・ロズベルグの率いるチームロズベルグ。鮮やかなマシンのカラーリングやチームスタッフのウェア……。巧みに演出された〝カッコ良さ〟はITCの中でもひときわ際立った存在だ。

チーム結成2年目となる今シーズンはオーナーのロズベルグが現役のシートを退き、新たにスポーツカーマイスターのハンス・シュトゥックと元F1ドライバーのJJ・レートのコンビを起用。フィンランド人のケケとレートにとって地元での晴れ舞台となったヘルシンキのレースではシュトゥックが2連勝を果たし、JJ・レートも3位に入賞するなど、オペル陣営内でのポジションも日増しに重要度を増し、確実にトップチームへと成長を果たしている。

チームロズベルグの本拠地はドイツ、フランクフルトの南、約140kmのノイシュタット。ホッケンハイムから車でわずか30分、ニュルブルクリングへも2時間足らずという便利な立地にあり、テストには申し分ない環境。現在のチームスタッフは総勢36名で、数カ国語を自在に操るケケのチームらしく、その出身はドイツとイギリスを中心に、オーストリア、フィンランド、ギリシャなど多岐に及んでおり、国際色豊か。チーム内ではドイツ語と英語が公用語として話されている。

オーナーのケケは現在、スポンサー活動を含むマーケティングやプロモーションなど、サーキットから離れた部分での役割を担っており、現場での活動は主にマネージングディレクターのアルツ・ツェンゼンを中心に進められている。

「もし、チームロズベルグが他のチームと少し異なった雰囲気を持っているとすれば、それは我々が『モータースポーツはコミュニケーションの場である』というフィロソフィーを持っているからではないでしょうか」と語るのはチームのマーケティングディレクターを務めるライナー・ミラーだ。

「現代のモータースポーツはクルマとドライバーとサーキットだけでは成立しません。スポンサーやメディア、そしてそれら相互のかかわりあい、つまりコミュニケーションがあって、そこで初めて成立するというのが我々のポリシーです。ですから、チームのイメージやマスコミへの対応。そして、より開かれた雰囲気を作るように、常に大きな注意を払う必要があるのです」

ヨーロッパではすでにF1に次ぐ人気を集め、世界選手権としてさらなる発展を目指すITC。そこに人々の注目が集まれば集まるほど〝コミュニケーション〟のチャンスは増してゆく。チームロズベルグの〝カッコ良さ〟の秘密は、こうしたチャンスを生かし、次のステップへと導くための、徹底したプロフェッショナリズムにあるのかも知れない。



トランスポーターの前に勢ぞろいしたチームロズベルグのスタッフ。ドイツ、ノイシュタットのファクトリーにはさまざまな国籍を持った40人近いスタッフが働いている。チーム結成から2年目を迎え、今やオペル陣営の中でも重要な一角を占めつつあると言えるだろう

CLOSE UP

Opel Team Rosberg

Photos/WIN Photographic, Hiroaki Matsumoto, Opel Team Rosberg

激戦のITCシリーズを闘うプロフェッショナル集団

解剖! オペル

ケケとJJの地元ヘルシンキで
圧倒的な人気を誇ったチームロズベルグ
ITCでも指折りのカッコ良さを誇る
オペル・チームロズベルグに見る
ITCのプロフェッショナリズムとは



階段を上がった2階左側がドライバーの控室。ここならパドックの喧騒を逃れて、静かにコンセントレーションを高めることもできるわけだ

で、入って右がエンジニアのミーティング室。コンピュータのモニターや衛星通信の施設がある。写っているのはシュトゥックのチーフエンジニア



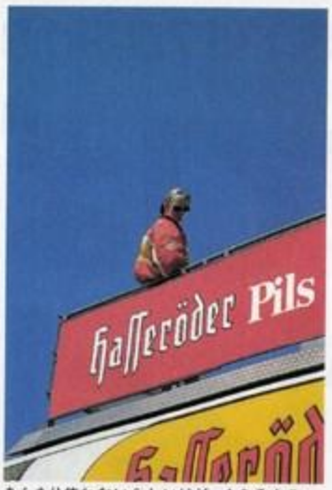


これがエントランス。内側のドアには跨らしげにチームロズベルグのマークが張ってある。コーヒーをいれるマシンなど、チョットした小物もこのスペースに収めてあったみたい

ヘルシンキのパドックで本誌PAPAが潜入

超豪華&カッコイイ! オペル・チームロズベルグのモーターホーム初公開

チームロズベルグのモーターホームの全景。ルーフトップの膨いがちょっとサーカスのクルマみたいでカワイイ。おそろいのスクーターもマルだ



あんまり使わないらしいけど、もちろんルーフトップにも登れます。屋上の美女？　はチーム監督、アルノ・ツェンゼンさんの奥さん。ココからレース見るのも楽しそうだよね

以前はＴＴＥでラリーを舞台に働いていたというこのバスのドライバー、クラウス・ミューラーさん。「この仕事は有名なドライバーともいっぱい会えるし、楽しいよ……」だって





ビックリするほど立派なのが２階前側にある応接室。革張りのソファーやキャビネットもなかなか高級感があります。一番奥のデスクはチーム監督のツェンゼンさん用？　それともオーナーのケケ・ロズベルグが座るんだろうか？　通常のホスピタリティでは話せない、ナイショの相談もここでやるんだろうな

ＩＴＣのパドックでもチョット目立ってるのがチームロズベルグのモーターホーム。赤と黄色のカラーリングが派手だし、屋上まで付いちゃってなかなかカッコイイ。なんといってもチームがこんなバス持ってるのって、ロズベルグのトコだけだ。

ドライバーのＪＪ・レートとハンス・シュトゥックもいつもこのバスから出てくるし、中がどうなってるのかどーしても気になったので、チームにお願いしてチョットだけ中を見せてもらいました。

なるほどなるほど、中には会議室やドライバーの控室、そして応接室と、まぁ動くオフィスって感じかな。内装なんかも立派だしね。これならどんなサーキットに行っても、ドライバーやスタッフが快適にミーティングをできるんだろうなぁ……と、ひたすら感心してしまったＰＡＰＡなのでした。

インタビュー●ケケ・ロズベルグ

スポーツとマーケティングをどうやって結びつけるか？今、オレが興味があるのはこの1点だ

Q：まず、ここまでのシーズンを振り返って、いただきたいのですが……

ケケ・ロズベルグ（以下ＫＲ）：２年目のシーズンとしては、期待した通りに進歩していると思う。シュトゥックはナンバー１だ。このヘルシンキでも素晴らしいリザルトを残している。ＪＪも今年初めて戦闘力のあるマシンを手にして、ヤル気に満ちてるしね。チームの調和もあり、非常にいい雰囲気だ。

Q：ＩＴＣ全体についてはどうでしょう？

ＫＲ：あとひとつかふたつ、マニュファクチャラーが参加してくれれば申し分ないね。ドイツ以外のヨーロッパからひとつ、そしてアジアからひとつ……日本のメーカーでも、韓国でも構わない。３メーカーしか出ていない現状では、誰かが撤退したらシリーズに打撃を与えかねない。今はそういう雰囲気はないが、こればっかりは分からないからな。

Q：ＤＴＭからＩＴＣになって変化は？

ＫＲ：ＦＩＡとバーニー・エクレストンが来たことで、マーシャルや医療関係、車検などあらゆる面でＦ１の経験やシステムが持ち込まれ、すべてがより明確になった。国際運転権になるためには、どれも必要な改革だ。バーニーについてとやかく言うヤツもいるようだが、バーニー以外に新しいメーカーを引っ張り出せるようなヤツはいない！　これは断言できるね。シリーズが以前のようにドイツ人の手で運営されていたら、新たに出てくるメーカーなど期待できないだろう。

Q：ＩＴＣはヤン・マグヌッセンやダリオ・フランキッティといった、才能ある若いドライバーにとって、Ｆ１への良いトレーニングになると思いますか？

ＫＲ：ノー！　一度タクシードライバーになったヤツは、いつまでもタクシードライバーだ。Ｆ１を考えているのなら、ココはそいつのいる場所じゃない。Ｆ３０００で走るか、Ｆ３からまっすぐＦ１に行くか……ミカ（ハッキネン）のようにね。ＩＴＣはＦ３０００と比べたら経済的にも安定したカテゴリーだ。例えそいつが才能に恵まれていても、そうした“安定”を選んだとしたら、そのツケは自分で払わなければならないんだよ。

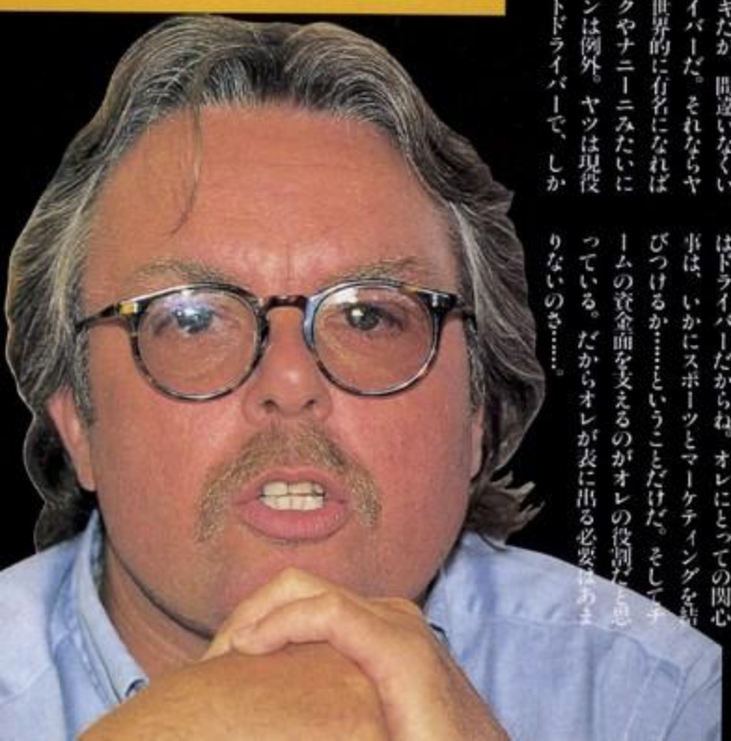
フランキッティはガキだが、間違いなくいいツーリングカードライバーだ。それならヤツはツーリングカーで世界的に有名になればいいのさ。シュトゥックやナニーニみたいにね。ただしマグヌッセンは例外。ヤツは現役のマクラーレンのテストドライバーで、しかも優れたＦ１ドライバーだ。メルセデスも彼をバックアップしている。

Q：母国、ヘルシンキでのレースはあなたにとって特別なものがあるのでしょうか？

ＫＲ：ああ、日が長すぎて眠れないし、パーティーは多いしね（笑）

Q：しかし、あなたはあまりチームの前面に出てこないように感じます。なぜなのでしょう。多くのファンが母国のヒーローであるあなたの姿を見たがっていると思うのですが。

ＫＲ：それは分かるが、あくまでウチの主役はドライバーだからね。オレにとっての関心事は、いかにスポーツとマーケティングを結びつけるか……ということだけだ。そしてチームの資金面を支えるのがオレの役割だと思っている。だからオレが表に出る必要はあまりないのさ……





チームロズベルグでは年２回、独自の広報誌“チームロズベルグマガジン”も発行している。これがチームの広報誌であると同時に、プレス用の資料、いわゆるプレスキットの機能も果たしているのだ「退屈なプレスキットよりか、このほうがずっと便利で、読んでもらいやすいと思ったんだ」とミラー氏

PPG INDYCAR WORLD SERIES Rd.7&Rd.8

勝てば文句ないでしょ!

マイケル・アンドレッティ2連勝の裏にあったちょっといい話

ショートオーバルのミルウォーキー、ストリートコースのデトロイトでマイケル・アンドレッティが連勝した
実はこのデトロイトのレースが終わるまでアンドレッティは、危険なドライビングをしたというかどで
執行猶予処分の身だった。おまけにナザレスではキッツイいたずらを3人組に仕掛けられていたし……
しかし、それもこれもこの連勝で全部帳消し。アンドレッティびいきのヒコ天野がお届けする、"マイキー"賛歌

ナザレス、ミルウォーキー、デトロイトと、ここのところの4戦で3勝を挙げて、絶好調のアンドレッティ。これで"執行猶予"処分も解除された





ミスも多いが一発の速さは最高！　ここがマイキー（アンドレッティ）の魅力です。でも思ったことをズバズバ言っちゃうのが敵を作る原因かな

私、マイキーの味方です

ナザレスのドライバーズミーティングでは、ちょっとした騒動が起きた。ポール・トレーシー、ロビー・ゴードン、マウリシオ・グージェルミンの3人がそろいのTシャツで登場。胸には「マイケル・アンドレッティズ・ドライビングスクール・フォー・ブラインド」、背中には「抜けない相手はぶつけてでかそう」とプリントしてあったのだ。

マイケルは開幕戦のマイアミでグージェルミンに接触、ロングビーチでも悪い時に悪い場所にいちゃったってコトなんだろうねぇ、グージェルミンはリスタート時にマイケル車と壁の間にサンドイッチにされ、リタイア。「ヤツはメチャクチャだ！」と怒り、それがナザレスでのTシャツ登場となったワケ。

CARTはビデオでマイケルの接触シーンをチェック。厳重注意を与え、彼を〝今季いっぱい執行猶予の身〟に置くことを決めた。

「ロビーはまるで高校生 ポールの問題はボクに3回しか勝ったことがないってことでしょ」

しかし、だ。ここでちょっと弁護しておくと、マイケルのアグレッシブなドライビングが接触へと発展してしまうのは、常に全力疾走していて、限界を超えてしまった場合。そういう場合、「ごめんなさい」とアッサリ自分のミスを認めて、相手のピットへ謝りに行く。意外に思われるけど、フェアプレーを心掛けてて、気の弱いところもあるタイプなんだよね、マイキーは。確かに不機嫌そうな顔してることは多いし、予選前や決勝前の顔はかなりナーバスなカンジだから、それが憎たらしく見える人もいるんでしょう。

ミスも多いが一発の速さは最高！　ここがマイキーの魅力。ミルウォーキーでのリトル・アルとのバトルでは周回遅れを利用した絶妙のパスを見せてくれたし、タイトなデトロイトのターン4ではギュワン！　とアクセルを踏み込んでマシンの向きをグルリンと変えると、その先のほんの短い直線でも加速する。スタンドのお客さんは、彼の黒いマシンが来るのを待ち構え、歓声を送り続けてた。

そしてナザレスでも、ミルウォーキー、デトロイトの2戦でもレースを終えた彼のKマート・テキサコ／ローラは、鼻先もホイールもキレイなまま。デトロイトなどはパッシングポイントが少ない上に、前半はウエットレースだったにもかかわらず、この4戦中3勝＆2連勝をクリーンに戦って手に入れたのだ。

彼は〝Tシャツ事件〟を「子供じみてる」とナザレスでは完全に無視。ところが、デトロイトでは新聞記者のインタビューに「ロビーはまるで子供。高校生と変わらない。ポールの問題は、ボクと真っ向勝負して3回ぐらいしか勝ったことがないって点じゃないの？あとの対戦じゃ、こっちが全部勝ってる」とグッサリ、キツーイ反撃。こういうコメントが敵を作る原因になってるのは確か。思ったことを、そのまま口にしちゃう。育ちが良すぎるんだよねぇ。こういうふうだと「マリオの息子だからって偉そうに……」と考える人だって当然出てくる。

去年マイキーのチームメイトだったトレーシーは「マイケルが、このジョークを受け入れないのは分かってたよ」とデトロイトで話した。「ヤツは60歳の爺さんみたいなんだよ。ジョークなんて全然理解しない。マリオの方が断然若いぐらいだ」と語ったけど、アレってジョークだったの!?　ポールちゃん？

ロビーについては、マイケル批判なんざする資格ゼロ、皆無、NONE！　〝ぶつけてどける〟のはロビーの方。去年クリーブランドではレース後にマイケルにワザとぶつけて、「近ごろ、この手のマシンはハンドルが重くてねぇ」とバックレてもいたよね。

93年のロングビーチじゃ、もっとビックリ。フルシーズン1年目、若気の至りってこともあったでしょうが、最終コーナー手前で待ち伏せしてエディー・チーバーに神風アタック！「長年レースしてきたけど、こんなこと初めてだ」とエディーは怒りをとおり越してあきれてた。当然、ロビーは失格処分。才能はいいもの持ってるんだから、それを正しい方向に向けてください。

ともあれ、マイケルはナザレス、ミルウォーキー、デトロイトと、近ごろの4戦で3勝する大活躍。「ポイント争いに復帰だぜ」と完璧カムバック宣言も飛び出している。Tシャツトリオのデトロイトは、ゴードンがクラッシュ第1号、グージェルミン16位、トレーシー17位とポイント圏外。カッコ悪いゾ。

一時期より随分とウエイトも絞ってるマイキー。勝てないとイライラした顔になるけど、この3勝で表情はタイトル獲得したころの自信満々のものに変わってきている。

さて、マイケルの執行猶予は、デトロイトでのレース後、チーフスチュワードのウォリー・ダレンバックによって解除された。この措置が取られた直後のナザレスから勝ち始めたマイキーは「執行猶予のままで良かったかもね」と笑った。



〝Tシャツ事件〟の仕掛け人、トレーシー（左上）、グージェルミン（右上）、ゴードン（下）



Rd.7

RACE REPORT

Miller200

●6月2日●ウィスコンシン州ミルウォーキー●ザ・ミルウォーキー・マイル

セッティングが決め手となる1マイル・オーバル
ナザレスに続き今回もペンスキー勢がフロントロウを占めた
決勝では、予選11位のアルJr.がスピードに乗り
200周レースの中で98周トップを走り、レースをリードした
残り12周でイエローコーションとなり同ラップは5人
リスタートは195周目に切られ、新ルールが明暗を分けた



⑥アンドレッティはリスタートを利用して②アルJr.を逆転で下した

周回遅れに邪魔されない新ルール

US500から採用されたインディカーの新しいリスタートルールは、「2列縦隊。片側にトップと同一周回走行車をそろえる。ただし、その列が外側になるか内側になるかは、コースレイアウトによって変わる」というもの。周回遅れを間に挟まないから終盤のトップ争いはし烈さを増す。今までも大量リードが意味を持たない（フルコースコーションが出るので）インディカーレースだったけど、ますますその傾向に拍車がかかったのだ。

予選は雨でキャンセル。プラクティス3回での各自のベストタイムでグリッドは決定した。ポーナスの1点は与えられないものの、スタートで一番有利なポールポジションは③ポール・トレーシーがゲット。フロントロウ外側は⑨エマーソン・フィッティパルディがつけた。今回から悪名高いミルウォーキーの荒れた路面は、極めてスムーズな新舗装に変わっているが、ペンスキー勢がハンドリングをビシッと決め、ナザレスと同じ顔ぶれがフロントロウに並ぶことになった。

決勝では、最前列のふたりが今ひとつのハンドリングでスピードを上げられず、2列目スタートの⑪クリスチャン・フィッティパルディと㉘ブライアン・ハータも後退。5位スタートの⑥マイケル・アンドレッティ、11位スタートの②アル・アンサーJrがトップ争いを演じた。

今回ファイアストンは劣勢で、上位争いに最後まで残れたのは㊾グレッグ・ムーアただひとりだった。オーバルでは去年のミシガンから今年のリオまで4連勝を飾ったファイアストンだが、ナザレスからグッドイヤーが反撃を開始したのだ。

同様にホンダ勢も苦戦していた。6台のうち5台がファイアストン。グッドイヤーを使うのは⑧ジル・ド・フェランだけというのもその一因。しかし、彼らホンダドライバーたちがショートオーバルのセッティングを3回のプラクティスで煮詰め切れなかったことの方が大きかった。実際、グッドイヤーを使うド・フェランはスタートで6番手から3位にとの間に挟んだはずの周回遅れたちは、リスタートで外側レーンに移動。2位につけるマイケルは難なくアンサーJrのリヤウィングの真下にノーズを突っ込めるほど接近できた。

そのアドバンテージを最大限に、そして確実に利用してマイケルは2勝目のチェッカードフラッグを受けた。

「いいレースだったろう?」とマイケルは2勝目にニッコリ。アンサーJrは「新しいルールが不利に働いたのは確かかもしれないけれど、それは時の運。自分の有利になる場合だって当然考えられるワケだから文句はないよ。それより、ファンには思う存分、接戦を楽しんでもらえたはずだ。それこそボクらの目指すことなんだ」と2位にも、満足顔で語った。

タイヤチョイスとリスタートに賭けてアル・アンサーJrを下す





ファイヤストン勢ではただひとり上位争いに加わったムーア



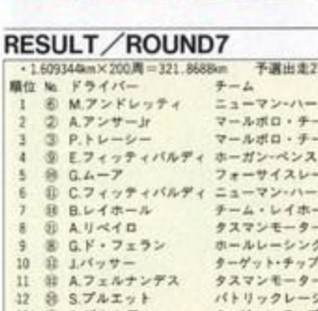
浮上したが、今回はアクシデントが前半になく、ロングランをしなくてはならない状況で彼のペンゾイル／レイナード・ホンダはハンドリングが走れば走るほどに悪化。レース中のピットストップで行ったセッティング変更も裏目に出てしまった。ハンドリングの占める役割が大きい1マイルオーバルで、若いホンダのドライバー&チームはパワーをフルに利用できずにいたのだ。

"オブショナル"が当たり

終盤を迎えたレース、リーディングラップにいるのはアンサーJr、マイケル、トレーシー、エマーソン、ムーアの5人。2度目のピットストップでマイケルはいったんトップに立ったが、タイヤが温まってからアンサーJrが逆転。しかし、アクシデントやスピンによりレースは何度も分断される展開となり、これが結果に大きな影響を及ぼすことになる。

今年のグッドイヤーは、ファイアストンと同様に2種類のコンパウンドを各レースに用意しているが、ミルウォーキーでのマイケルはソフトコンパウンドの通称"オブショナル"を履いており、アルJrはハードコンパウンドの"プライマリー"で走り続けていた。

ロングランが必要となった中盤までは、タイヤ選定からアルJr有利で進んでいったレースが、終盤にガラリと変わり、アクシデント、スピンが続いた。これでマイケルが俄然有利となった。その上に、新リスタートルールもマイケルの後押しをした。アルJrが頑張って走ってマイケル



RESULT／ROUND7

・1.609344km×200周＝321.8688km　予選出走27台・決勝出走26台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン・エンジン	タイヤ	周回		予選順位／タイム
1	⑥	M.アンドレッティ	ニューマン-ハースレーシング	ローラT96・フォード	GY	200周	1 33'32"649	5／20'797
2	②	A.アンサーJr	マールボロ・チームペンスキー	ペンスキー96・メルセデス	GY	200周	1 33'32"793	11／21'028
3	③	P.トレーシー	マールボロ・チームペンスキー	ペンスキー96・メルセデス	GY	200周	1 33'33"589	1／20'448
4	⑨	E.フィッティパルディ	ホーガン-ペンスキーレーシング	ペンスキー96・メルセデス	GY	200周	1 33'33"589	2／20'636
5	㊾	G.ムーア	フォーサイスレーシング	レイナード96I・メルセデス	FS	200周	1 33'57"229	18／21'352
6	⑪	C.フィッティパルディ	ニューマン-ハースレーシング	ローラT96・フォード	GY	199周		3／20'701
7	⑱	B.レイホール	チーム・レイホール	レイナード96I・メルセデス	GY	197周		13／21'077
8	㉛	A.リベイロ	タスマンモータースポーツ	ローラT96・ホンダ	FS	197周		16／21'160
9	⑧	G.ド・フェラン	ホールレーシング	レイナード96I・ホンダ	GY	196周		6／20'828
10	⑫	J.バッサー	ターゲット・チップガナッシレーシング	レイナード96I・ホンダ	FS	196周		14／21'091
11	㉜	A.フェルナンデス	タスマンモータースポーツ	ローラT96・ホンダ	FS	196周		17／21'271
12	㉙	S.ブルエット	パトリックレーシング	ローラT96・フォード	FS	196周		15／21'132
13	④	A.ザナルディ	ターゲット・チップガナッシレーシング	レイナード96I・ホンダ	FS	195周		7／20'867
14	㉘	B.ハータ	チーム・レイホール	レイナード96I・メルセデス	GY	195周		4／20'716
15	⑰	M.グージェルミン	パックウェストレーシング	レイナード96I・フォード	GY	194周		12／21'059
16	㊶	P.ジョンストン	ブリックスーコンプテックレーシング	レイナード96I・ホンダ	FS	193周		19／21'524
17	⑤	R.ゴードン	ウォーカーレーシング	レイナード96I・フォード	GY	191周		10／20'990
18	㉕	J.クロスノフ	アルシエロ-ウェルズレーシング	レイナード96I・トヨタ	FS	191周		22／21'698
19	㊱	J.M.ファンジオII	オール・アメリカン・レーサーズ	AARイーグル・マークV・トヨタ	GY	187周		23／21'755
20	㊵	E.ローソン	ギャレスレーシング	ローラT96・メルセデス	GY	184周		25／21'770
21	⑦	E.サラザール		ローラT96・フォード	GY	184周		26／21'925
22	㊸	M.ブランデル	パックウェストレーシング	レイナード96I・フォード	GY	183周	サスペンション	9／20'890
23	㉝	M.ジョーダインJr	スカンディアーサイモンレーシング	ローラT96・フォード	GY	182周		24／21'757
24	㊽	P.J.ジョーンズ	オール・アメリカン・レーサーズ	AARイーグル・マークV・トヨタ	GY	181周		27／22'403
25	㉞	R.モレノ	ベイトン-コインレーシング	ローラT96・フォード	FS	179周		21／21'633
26	①	R.ボエセル	ブラーマ・スポーツチーム	レイナード96I・フォード	GY	128周	接触	8／20'873
27	㊴	S.ヨハンソン	ベッテンハウゼンモータースポーツ	レイナード96I・メルセデス	GY	78周	ハンドリング	20／21'578
28	㊷	ヒロ松下	ベイトン-コインレーシング	ローラT96・フォード	FS	61周	エキゾースト	28／22'496

・優勝スピード：206.449km/h

・ラップリーダー：1～38＝P.トレーシー、39～71＝M.アンドレッティ、72～76＝P.トレーシー、77～137＝A.アンサーJr、138～157＝M.アンドレッティ、158～194＝A.アンサーJr、195～200＝M.アンドレッティ

Rd.8

RACE REPORT

ITTオートモーティブ・デトロイト・グランプリ

●6月9日●ミシガン州デトロイト●ベル・アイル・パーク

デトロイト近郊、ベル・アイル・パークの特設コースは
レース用に常設された外周路と一般道が組み合わされた
パッシングポイントの少ない難コース
予選ではホンダ勢が好調で2-3-4-5位を独占したが
決勝は序盤の雨に泣かされ後退してしまう。2周目に
クリスチャン・フィッティパルディがトップに立ち、独走した

クリスチャンが初優勝を目前で逃し ニューマン-ハースが1-2フィニッシュ

90年以来のウエットレース

自動車の首都、デトロイト。そのダウンタウンのすぐ北、デトロイトリバーに浮かぶベルアイランド内特設コースが第8戦の舞台である。

今度は予選でファイアストン勢がトップ4グリッドを独占した。⑳スコット・ブルエットは初のPPを獲得。2、3位には㉛アンドレ・リベイロ、㉜アドリアン・フェルナンデスのタスマン・コンビがつけ、4位にはブリックス-コンプテックの㊾バーカー・ジョンストン。ホンダ勢の調子も良好だった。

しかし、決勝日は90年のトロント以来の雨。インディカー復帰後初めてのウエットレースでファイアストン勢は、グッドイヤーに対抗できなかった。インディカーでの本格的レインタイヤテストが行えていないのだから、これは仕方のないことである。

予選6位の⑪クリスチャン・フィッティパルディは2周目で早くもトップを奪い、独走劇を見せた。雨が止み、1回目のピットストップ後からはスリックでのバトルとなるが、ファイアストン勢にとっては時既に遅し。クリスチャンを追うのは、ピットストップでトレーシーを出し抜いたマイケル。3位にはド・フェランがつけていた。

初勝利に向けて突っ走るクリスチャンだったが、66周目のリスタート直後、ターン4で彼はブレーキングをミス、一瞬ラインを外したスキをついてチームメイトのマイケルがトップを奪い、ミルウォーキーに続く連勝で今シーズン3勝目をマークした。

今回もマイケルはリスタートの新ルールを味方につけた形だ。デトロイトはコース幅が狭いため、リスタートは、リードラップの者が前に並び、その後方に周回遅れが続く方式。クリスチャンとマイケルでは明らかにクリスチャンの方が速く、ふたりの間には周回遅れが挟まれていたが、彼らはリスタートで後方へと移動させられ、マイケルはクリスチャンのすぐ後ろにつけることができたのだ。

「今日のレースはクリスチャンのものだったね。勝っちゃったのはちょっと悪い気がするよ」とマイケル。現役インディカー・ドライバー最多勝利の33勝目だ。「ナザレスはボクのホームタウン。ミルウォーキーはチームオーナーのカール（・ハース）がプロモーターを務めるイベント。そして、今回はKマート本社があるデトロイトで優勝。こんな素晴らしいことはない」と彼は語った。そして、「もう誰かのホームタウンってレースは、今シーズンは残されてないんだよね」と笑った。

初勝利目前だったクリスチャンは「33回も勝ってるドライバーと、まだ一度も勝ったこ」とのないドライバーの違いだよ。ほんの小さなミスだけど、順位をひっくり返されるのに十分だった。ブレーキをロックさせて、コースの汚れた部分にラインが外れてしまった」と語った。「今日は2位でもいい。チームにとって1-2フィニッシュはうれしいビッグ・ニュースだからね」。ニューマン-ハースは、かくして93年のミシガン（ナイジェル・マンセル-マリオ・アンドレッティ）以来、久々の1-2フィニッシュを達成した。

3位にはド・フェランが入賞した。表彰台に上った3人のマシンは、シャシー（ローラ、ペンスキー、レイナード）、エンジン（フォード、メルセデスベンツ、ホンダ）ともに三者三様。ハード面をとってみても、現在のインディカーでは、どの分野も実力が非常に拮抗している証拠だ。

今回、ポイントリーダーのバッサーは、週末を通してハンドリングに悩み続けた。ミルウォーキーでの1マイルオーバル用セッティングがマシンの一部に残ったままとなっており、それが発見されるまでのプラクティスを全く無駄にしてしまったのだ。

一方、ポイントスタンディング2位のアルJrは、珍しくクラッシュしてノーポイントに終わった。この結果は、3度目のタイトルを狙うアルJrにとって後々大きな意味を持つことになるかもしれない。ウイナーのマイケルは、アルJrの背後4点にまで急接近を果たした。そして、フォードは3勝目でマニュファクチャラーズポイントで今年初めて、わずか1点だがホンダを抜いてトップに浮上した。

なお、今回はトヨタエンジン搭載イーグルに乗るPJ・ジョーンズがトップと同一周回の9位でフィニッシュ。彼にとって、そしてトヨタにとってのインディカー初ポイント＝4点を記録した。トヨタV8は耐久性を着実に身につけ始め、パワーも少しずつだが向上してきているようだ。



ホンダ勢ではド・フェランが3位。しかし1点差でフォードがホンダを抜き、シリーズトップに



PJジョーンズがトヨタに初ポイントを

RESULT／ROUND8

・3.379614km×72周＝243.332km　予選出走27台・決勝出走26台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン・エンジン	タイヤ	周回		予選順位／タイム
1	⑥	M.アンドレッティ	ニューマン-ハースレーシング	ローラT96・フォード	GY	72周	2 00'44"451	9／1'12"652
2	⑪	C.フィッティパルディ	ニューマン-ハースレーシング	ローラT96・フォード	GY	72周	2 00'46"891	6／1'12"454
3	⑧	G.ド・フェラン	ホールレーシング	レイナード96I・ホンダ	GY	72周	2 00'49"734	7／1'12"460
4	32	A.フェルナンデス	タスマンモータースポーツ	ローラT96・ホンダ	FS	72周	2 00'52"880	3／1'12"060
5	21	M.ブランデル	パックウェストレーシング	レイナード96I・フォード	GY	72周	2 00'54"658	15／1'13"225
6	35	E.ローソン	ギャレスレーシング	ローラT96・メルセデス	GY	72周	2 00'55"081	23／1'15"066
7	36	S.ヨハンソン	ベッテンハウゼンモータースポーツ	レイナード96I・メルセデス	GY	72周	2 00'55"319	22／1'15"027
8	①	R.ボエセル	ブラーマ・スポーツチーム	レイナード96I・フォード	GY	72周	2 00'56"622	18／1'13"330
9	48	P.J.ジョーンズ	オール・アメリカン・レーサーズ	AARイーグル・マークV・トヨタ	GY	72周	2 01'01"292	25／1'16"145
10	28	S.ブルエット	パトリックレーシング	ローラT96・フォード	FS	72周	2 01'10"644	1／1'11"802
11	④	A.ザナルディ	ターゲット・チップガナッシレーシング	レイナード96I・ホンダ	FS	71周		5／1'12"405
12	⑤	J.バッサー	ターゲット・チップガナッシレーシング	レイナード96I・ホンダ	FS	71周		20／1'13"411
13	26	B.ハータ	チーム・レイホール	レイナード96I・メルセデス	GY	71周		16／1'13"265
14	40	P.ジョンストン	ブリックス-コンプテックレーシング	レイナード96I・ホンダ	FS	71周		4／1'12"379
15	25	J.クロスノフ	アルシエロ-ウェルズレーシング	レイナード96I・トヨタ	FS	71周		21／1'14"081
16	12	M.グージェルミン	パックウェストレーシング	レイナード96I・フォード	GY	71周		19／1'13"356
17	③	P.トレーシー	マールボロ・チームペンスキー	ペンスキー96・メルセデス	GY	71周		11／1'12"930
18	50	J.M.ファンジオII	オール・アメリカン・レーサーズ	AARイーグル・マークV・トヨタ	GY	71周		24／1'15"415
19	19	ヒロ松下	ベイトン-コインレーシング	ローラT96・フォード	FS	69周		26／1'16"622
20	99	G.ムーア	フォーサイスレーシング	レイナード96I・メルセデス	FS	67周		14／1'13"121
21	18	B.レイホール	チーム・レイホール	レイナード96I・メルセデス	GY	60周	接触	8／1'12"527
22	②	A.アンサーJr	マールボロ・チームペンスキー	ペンスキー96・メルセデス	GY	46周	接触	12／1'13"026
23	34	R.モレノ	ベイトン-コインレーシング	ローラT96・フォード	FS	41周	エキゾースト	13／1'13"049
24	41	A.リベイロ	タスマンモータースポーツ	ローラT96・ホンダ	FS	37周	接触	2／1'12"017
25	⑨	E.フィッティパルディ	ホーガン-ペンスキーレーシング	ペンスキー96・メルセデス	GY	36周	接触	17／1'13"322
26	⑮	R.ゴードン	ウォーカーレーシング	レイナード96I・フォード	GY	3周	接触	10／1'12"928
	49	M.ジョーダインJr	スカンディア-サイモンレーシング	ローラT96・フォード	GY		スタートせず	1'17"112

・優勝スピード：120.919km/h
・ラップリーダー：1＝S.ブルエット、2〜65＝C.フィッティパルディ、66〜72＝M.アンドレッティ
※NEXT ROUND：6月23日　第9戦　バドワイザー／Gジョーズ200アット・ポートランド　ポートランド・インターナショナルレースウェイ

POINT STANDING DRIVERS

1	J.バッサー	98
2	A.アンサーJr	75
3	M.アンドレッティ	71
4	C.フィッティパルディ	58
5	G.ド・フェラン	55
6	S.ブルエット	54
7	G.ムーア	46
8	P.トレーシー	45
9	A.リベイロ	43
10	B.レイホール	32
11	E.フィッティパルディ	29
12	M.グージェルミン	28
13	A.フェルナンデス	27
14	E.ローソン	26
15	R.モレノ	24
16	M.ブランデル	20
17	P.ジョンストン	18
18	A.ザナルディ	17
19	R.ゴードン	14
19	S.ヨハンソン	14
21	R.ボエセル	11
22	B.ハータ	6
23	P.J.ジョーンズ	4
24	ヒロ松下	3
24	R.ハーン	3
24	M.グレコ	1
24	S.グッドイヤー	1

6時間の長丁場だっていうのに、ランサーは3時間ちょっと、アスティはたったの18周でリタイアしちゃった。どちらもエンジントラブル。チームの雰囲気がずっしりと重くなって、なんとなくお祓いに行きたくなるような悲壮な気分になってきた。前回の反省もあって、本当に無理なく完走狙いに徹してすべてを運んでも、このありさま。もうすべての策は出し切ってしまっている。次のレースが十勝24時間だと思っただけでさらに絶望感にさいなまれてしまう……とほほ




三好正己 瀬在仁志 の

1996 スーパーN1耐久シリーズ クラス2&4

近眼レポート Vol.4

ピットの撤収はウチが一番速かった……お祓いにでも行こうかな

No.73 金魚のう○こ作戦 予選で大成功

「フーン、雨だと予選タイムどおりのポジションからスタートできるのね。グフフッ。ボクは仕事柄なんでも知ってるの。楽しみにしてるからね、自白原稿。グフフッ」

N1ではおなじみのモータースポーツジャーナリストのハタ坊（本名・秦直之、普通は本名が先で、通称○○と書くが、いいの、この人は）が不気味な笑みとともににじり寄ってきて、オイラを脅す。

エーッ、どうして知ってるんだ！　恥ずかしくて誰にも言えなくてひとりで苦しんでたのに。チームのスタッフだって「とても人には言えねえぜ」って状況だったのに。さすが日本を代表するトップジャーナリストだ！　感心したぞ、ハタ坊。えっ、仲のいい三好さんていうお友達に聞いた？　ゲロゲロ、チームの恥部を言っちまったんですか、親分！

……話します。自白します。オイラ、やっちまったんです。フラットスポット。このレースからタイヤは予選から決勝グリッドまでレインタイヤを除いて4本に制限されたのね。予選用タイヤ疑惑を一掃しようというのが主な目的なんだ。その間タイヤを1本でも交換した場合は、予選タイムを捨てて最後尾からスタートしなければいけないことも決まった。それなのに、その大事な4本のタイヤの1本に、オイラがどこかでブレーキロックさせ穴開けちゃったの（自覚症状、ないんだけど）。

すぐにバーストするとかいうんじゃなくて、長時間走った場合、そこからタイヤが壊れていって危ないってオーツタイヤのスタッフが心配しているから、泣く泣くタイヤ交換を決めた。ところがスタートはウエット路面、危うく難を逃れて規定外のレインタイヤでグリッドについたところにハタ坊登場というお話でした。お粗末。

決勝の路面はウエットとはいってもかなり微妙で、スリックをチョイスするチームもちらほら。オイラたちはウエットしか選択肢はない。スタートをいく龍もちょっと不安げ。素直にいけばスリック、という言葉は思っても誰も口に出さない。無言で雨を祈るばかりだった。そしてスタートしてみると案の定路面は乾き始め、ズルズルと龍は後退していっ


序盤、道上は勢い余ってコースアウト、最後尾へ落ちたアスティ。これがなくても、㉓アスティの戦闘力不足はクラス5でも明白だ


オイラのシート戻ってこーい。顔で笑って心で泣いてるオイラ。親分、次の十勝はオイラが先に行ってもいいでしょ



相変わらずコーナーでは文句なく速いのに、コーナーを立ち上がり直線となるとからっきし意気地がなくなってしまう。今回から本当は速いエンジンが手に入るはずだったのに



GTOを追い上げて、クラス1を食う痛快をまさに満喫しようとする私。中谷／　邪魔だぞーぃ

た。でも、もしタイヤがスリックだったとしてもポジションダウンは避けられなかったというのが正直なところだ。

なにしろ、テスト、予選を通してエンジンの調子はイマイチのさらにイマイチ。つまりダメってこと。だって、ほかのアスティよりストレートエンドで10km／h以上も遅いんだよ。満タン、さらに硬いタイヤを履いていたとはいえ、ラップタイムで4秒落ちは完全に戦力喪失しているとしか言いようがない。カローラがグングン小さくなっていく最終コーナーの悲しいことよ。ワークスアスティがそろそろシビックに割って入ってクラス4入りを確定してきたのに、オイラたちは前回確かに見えたクラス4からまたクラス5転落。

でもこのままじゃ引っ込みがつかない。予選は秘技「金魚のう○こ」で勝負を賭けた。別名スリップストリーム。ランサーで親分が徹底的に引っ張ってくれるんだぃ。ランサーはスリック温存でウエットタイヤを履き、Bコーナーから1コーナーまで完全にアスティの風よけ役に。

アスティは龍がハンドルを握り、本当にぶつかりそうにならんばかりに接近してストレートを通過。1コーナーの手前でランサーがよけてアスティをやり過ごす。それを何度となく繰り返し、一気にタイムアップに成功。予選15番手、前には51アスティ、というところまでは い上がったのでありました、ちゃんちゃん。この時だけだったな、オイラの胸のつかえが下りたのは。

レースは序盤に龍がグラベルに飛び出したりしたけれど、そんなの大した問題じゃなくて、クルマが遅すぎるの。結局どんどん遅れていって、18周目の最終コーナー手前でエンジンが爆発して終わり。龍だって本当にクルマいたわって走ってるのにこれだ。シクシク。結果が悪くて泣いてるんだけれど、でも本当は前回に続いて一度もレースでハンドルを握れなかったのが悲しいの。クッソー、今に見てろ、ワークスアスティ。早く戻ってきてくれ、オレのシート！

No.33 前回の反省でセメダイン走行

泣くな瀬在、タイヤに穴開いてせっかくの「金魚の……」作戦が水泡に帰すかと思われた時の私も、チョー悲しかったぞ。それにしてもハタ坊ってのはおしゃべりなヤツよのー。もう飲みに連れてってやらん。

ウチのランサーは相変わらず絶好調だ。速いの速くないのって、文句なしで速いのだ。でもこの先は面白くないからやめよう。話は前回と全く同じだから。

晴れでも雨でも、もうウチのランサーに弱点はない。でも結果が残らないのは、Tーはチームの作戦ミスだったが、仙台も今回も訳もなく突然壊れて止まってしまうんだから、手の施しようがない。今度はエンジンだった。オイルポンプが壊れたのが原因のようだ。これを防ぐ策なんて持ち合わせているチームなんて絶対にない。じゃあ、ウチはどうしよう、と考えるうちにまたバッドモードに入っていく自分が分かって、考えるのをやめた。

この最悪モード解消は簡単、勝てばいいんだ。これに勝る特効薬なし。だから言い訳は書かない。事実だけ羅列しておこう。

予選は村松のスーパーラップが決まり、ただ1台42秒台に入り1位。決勝は瀬在も書いているとおり微妙な路面コンディションの中、タイヤのチョイスに大いに迷わされた。ライバルの20RSオガワ、6ロイヤルパークがスリックをチョイスした中で、オールウェザー的性格を持つ98Jを選んだ。この先雨はなしと踏んだライバルに対して、ウチは雨が降ったりやんだりに賭けたのである。

果たして天候は回復の一途。濡れた序盤こそ3GTOを何度かパスしかけ、19GT-Rをブロックしてでも守ったが、Bコーナーでぶち抜いたりして、私としては大いに楽しませてもらったが、路面が乾くにつれて見る見る1クラスは遠ざかり、代わりに6や20が迫ってきて、すんなり行ってしまった。これにはたまらずピットイン。タイヤをスリックに交換して、ロスタイムは2分程度。6時間レースではたいした意味のないロスと考えてよかった。

20がトラブルで消え、前を行くのは6だけになったころ、ドライバーひとり当たりの最長連続運転時間のちょうど2時間で村松に交代だ。ぜんぜん疲れてない。交代した村松もクルマをいたわることを第一にラップを消化する。まさに消化するという言葉がぴったりの納豆走法ならぬセメダイン・コンタクト走法でラップタイムを私よりさらに1秒落とした47～48秒で淡々といっている。3時間が近づいたあたりで6をパスしてクラストップ、総合6位まで順位を回復。あとは我慢ができれば、それだけで結果は出るとひと安心したその時、49秒台までタイムを落としてピット前を通過した村松は戻ってこなかった。万事休す。

チーム全員、誰ひとり何も問題になるようなことはしていない。けれども勝てない。次の十勝は24時間もある。リタイアの可能性はこれまでのレースとは比べものにならないほど大きい。ここまでの3レース、完全に見放された幸運の女神を、なんとか呼び戻すべく、神頼みでもしようか。困った時の……とはよく言ったもんだ。





腫れ物に触るがごとくの運転であと3時間を耐えて戦う村松。タイヤ交換のロスをはね返しトップに立つ。この我慢は3時間時点のラップ賞5万円で報われた？

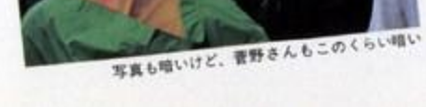








このレースから登場した2クラスマシン。上から大阪総合工学院同部自動車エボⅢ、ミスズ　ミツワ　アドバンBMW、ブロックリークス・インプレッサ、IPFワコーズ・M3



写真も暗いけど、菅野さんもこのくらい暗い

村松いわく「エンジンから何か落ちた」という。すべてのピストンが抜け落ちるほどエンジンは壊れた



7月21、22日、カープラザ星が丘まで
カストロール・アスティ&ランサー
そして私に会いに来てくださ～い！

7月20～21日、カープラザ星が丘（☎／044-945-3300）で行なわれる大感謝祭にカストロール・アスティ&ランサーが登場。もちろんおなじみカストロールギャルの牧里江子クン付き。当日限りでカストロールオイルの格安交換やレースをやってみたい人への菅野さんじきじきの相談コーナーが目玉。ぜひ、会場に行ってみよう！

Go! Go! チャレンジャーと共に作るページ

CHALLENGE CLUB

当チャレンジクラブは、レースに参加しているアナタ
これから参戦しようと思っているキミと一緒に作るコーナー
レース、マシン、新製品、中古車両などホットな情報をどうぞ!

INDEX

スーパーN1耐久をもっと楽しもう!(P92〜93)
3万円でFTに乗る(P94)
チャレクラニュース(P95)
BUY&SALE、インフォメーション(P95)

SUPER N1耐久をもっと楽しもう!

クラスーポイントリーダー砂子智彦が直々指南
ここに注目するとN耐がより面白くなる



今年、新装なって新たにスーパーの名称が加えられたN1耐久
その戦いがより高度に、し烈に競われるようになったのはレースレポートで再三再四触れてきたとおり
しかし、問題は耐久レースであるがゆえに仕方ないのかもしれないが、その面白さがスタンド側から
見えにくいのは紛れもない事実。そこで目下クラス1で2連勝、ランキングトップに立っている
砂子智彦選手にレースを制するための戦術、見どころについて語ってもらった
これからN耐を志す者だけでなく、観客にとっても絶対に参考となること請け合いだ!

信頼の高さを武器に、快進劇が続く東京フジツボGT-R。今年のクラス1王者最有力候補であることは言うまでもなし!

頭、使ってないと勝てないよ

「N耐の魅力って、逆に言えばそれが一番大変でつらい部分でもあるんだけど、燃費とかタイヤ、パッドの磨耗まで考えて走らなきゃいけない。ただ速ければいいってもんでもないからね。だから、スプリントレースにはないものを要求される。スプリントなら頭、真っ白にして何も考えず勢いだけでも何とかなるけど、それをN耐でやったら絶対ダメ! 頭を使わなければ勝てないってことが一番の魅力なんだよ」とは砂子指南役の第一声。

最初から飛ばしますねぇ。それでは、その頭を使って勝った展開をひとつ具体的に解説していただけませんでしょうか、指南役。

「何でもいいけど、その指南役ってのはいいね。どんどん呼んで。それじゃまぁ、ウチが2勝目を飾った富士6耐の例を挙げてみようか。まずスタート直前ね。あの時、雨は既にやんでいたけど、路面はまだウエットだった。そこで僕らは迷わずスリックをチョイスした。いずれ乾いていくことは予想していたからね。最初は少々濡れていても頑張るつもりだった。もっとも、予想よりかなり早く乾いてくれたけど、それはウチにとっては好都合。最初の10周だけエンドレスの先行を許したけどね」

そうそう、エンドレスは溝つきのタイヤを履いてスタートしましたからね。

「でね、ちょっと話は脱線してしまうかもしれないけど、お客さんたちは困惑しちゃったんじゃない? エンドレスがいきなり1周目からトップ立って、僕が抜いた後、徐々に遅れていってさ。「なんだなんだ?」って感じだったんじゃないかな。僕らはああいうタイヤ、向こうがつけているって知っていたけど、お客さんはどのくらいが気づいていたんだろう? N耐の弱点って、そのへんにあると思うんだ。圧倒的にインフォメーションが少ないっていう」

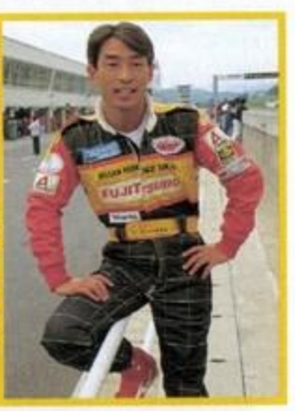
それは言えてますね。ピットレポーターは必要だと。鈴鹿とかGT、割と大きいレースでは最近増えてますけど。そういうのをN耐でもぜひって感じですね。

「そういうこと。だからね、悲しいかな、外からボーっと見てるとつまんないと思うよ。だから観客の皆さんにも頭を使って、想像力をかき立てながら見てほしいよね」

ところで指南役、そのスタート直後に、スリックでありながら2番手をキープしていたっていうのは何かからくりでもあったんですか?

手のつけられない速さが際立つプリンス千葉GT-Rなのだが……





指南役——砂子智彦

ご存じプリンス東京フジツボGT-Rのエースドライバーとして、またシリーズ随一のエンターテイナーとして名高い砂子智彦選手。表彰台でのパフォーマンスを見たいがゆえに、応援しているというファンも多いとか? 今年はベテラン福山英朗選手をパートナーに、信頼性の大幅アップなったマシンを駆り、現在クラス1のポイントリーダー。マリンスポーツできわやかな汗がかけるパートナー募集中。



「雨の中、スリックっていったら誰よ！　僕、砂子しかいないじゃない。N耐に初めてスリックが導入されたレース（93年開幕戦T-I）で同じような展開になって勝ったこと、忘れたとは言わせないよ！」

ははーっ！　失礼いたしました、指南役。

「分かればよろしい」

相手の速さに惑わされない

さて、指南役、6耐では正直な話、ブリンス千葉の圧倒的な速さが目立っていましたが、何度もアクシデントに見舞われてしまっているのですが……。

「そう、そこなのよ、一番のポイントは。もし、あのままのペースで最後まで走られたら到底勝ち目はなかった……んだけど、逆に言ったら、あのペースで何か起こらないはずがないともね。もちろん、彼らもリスクは承知の上なんだろうけど、そこまで僕らがブリンス千葉を追い込んだと思いたい。ある意味じゃ、今年のN耐って一時期のグループAにも匹敵してるよね。攻めていかなければ勝てないっていう。だからタイヤだってピットストップごとに換えるようになってる」

昨年までとは対照的ですよね。それっていうのは、今年からの規定変更、給油ホースの径が小さくなったり、4本同時にタイヤ交換できなくなったりで、ピットでの所用時間が長くなってしまったっていうのが影響してます？　ロスを走りの方で積極的に補っちゃおうっていう。

「そういうこと。ただ、こと6耐の場合、ブレーキに関してはウチ、よそとは逆の作戦でいったんだ。無交換のまま走り切っちゃおうと。パッドをもたせる走りをしたから、あのペースだったというのもあるけどね。だから、何度もブリンス千葉に離されたり、逆に追い上げられたりしたけど焦りみたいなのは全然なかった。それは福山（英朗）さんも一緒だったと思うよ」

ライバルをまわりと考えず、自分たちと考えたわけですね。

「うん、だいぶ分かってきたじゃない？　まさに目に見えないバトルっていうのかな。でも、今だから正直に言うけれど、ウチはちょっと堅すぎたかもしれない。ブレーキングはともかく、それ以外の部分でもう少し詰めていっても良かったんじゃないかってね。まあ、それは今後の課題ってことで」



コーナーは情報の宝庫。想像力を働かせて、その後の展開を予想してほしいもの。ローターの焼け具合でブレーキをどれだけ酷使しているとか、ライン取りでハンドリング特性の違いを読み取ることもできる

N耐はもはや誰にでも……ってレベルじゃない！

ところで指南役、今後N耐に挑戦したいって人たちに何かアドバイスを。

「これはきついようだけど、出るからにはちゃんと練習してからにしてほしい。例えば6耐なら「6時間も走れる。こりゃいい練習になる」なんて絶対に思ってほしくない。そりゃ、最初のころは違ってたよ。だけど、今じゃレギュラーでシリーズを追っているチームのレベルはかなり高くなっているし、年々プロ意識だって高まってるわけ。こういう例えもできると思うんだ、プロ野球の巨人軍に草野球のチームがいきなり「試合してくれ！」って言う？　フツー言わないよね。第一、危険だし」

そりゃ、もちろん。そういう意味ではN耐に出る前に、最近けっこう増えてきたローカルの耐久レース、ああいうのから始めて腕を磨いたり、耐久レースの仕組みを学んできてほしいもんですね。

「そう。もう気軽なんて言葉は、このシリーズには当てはまらない。出るからには現状に即したレベル、それと知識を学んでからにしてほしい。もちろん門戸を広げるのは大いに歓迎すべきなんだけど……」

それならば、スポット参戦のチームとか初挑戦のチームには、もっとオーガナイザーは練習走行の機会を与えるべきですよね。

「そう思うよ。何もN耐に限ったことじゃないけどね」

今年は狙うよ、もち王座を！

さて指南役、シリーズも後半戦に突入するわけですが、最後に意気込みなんゾをひとつお聞かせ願えますか。

「正直言って、次の十勝24時間だけはどうなるか分からない。でも、これはウチだけに限らないだろうけどね。で、ブリンス千葉もう一回ぐらい勝つかもしれないけど、最後に笑っているのはきっとウチらだと思う。絶対的な信頼性の高さ、これが最大の武器。福山さんと一緒にチャンピオンを取ってみせる。だからブリンス東京フジツボGT-Rを応援よろしく！」

（まとめ・はた☆なおゆき）



次戦はシリーズ最大の難関、十勝24時間。そこでもこんなシーンを期待したいもの

これだけは知っておきたいN耐のオキテ

予選は2回のセッションがA／Bドライバーごとに分かれて行われる。Cドライバー以降が登録されている場合、そのタイムは順位決定の要素とはならないが、基準タイムをクリアしなければ決勝には参加できない

第4戦から予選から決勝のスタートまで使用できるタイヤの本数は、6本から4本に制限された。ただし、バーストなど不可抗力のアクシデントが生じた時は最後尾からスタート

給油中には他の作業の一切を行ってはいけない。なお、給油の際には最低2名の消火器をもったクルーの待機が義務づけられている

ピットでの作業には最大4名のクルーが携われるが、同時にタイヤ交換できるクルーは2名までとする

ひとりのドライバーが連続して走行できる時間は各レースごとに決められており、これを超過すると周回数減算などの厳しいペナルティーが課せられる

3万円でFTに乗る

これはオイシイ

フォーミュラ・トヨタ エッソチャレンジ・レーシングスクール



受講料3万900円で丸1日をかけてFT体験と、貴重な講義を受けることができる

5月30日に今年1回目の「フォーミュラ・トヨタ・エッソチャレンジ・レーシングスクール」が筑波サーキットで開催された。今年で2年目を迎えるこのスクールは、フォーミュラ・トヨタ参戦を考えているドライバーが対象で、そのマシンに実際に乗ることで、このレースやマシンについて理解してもらうのを目的としている。

校長は関谷正徳（今回はJTCCとバッティングしていたため代理で鈴木恵一）、講師は田中実と松永雅弘が務め、スクールカーのFT10は4台用意されている。座学と走行を合わせて1日のカリキュラムが組まれているのだけれど、驚くのは3万900円というその受講料。

1回の受講定員が12名に対して、その数より多いスタッフとコース専有料、マシンのランニングコストなどなど考えるとこれは安い！「受講料でペイすることは考えてませんから」というのがスクール事務局の説明で、トヨタやエッソの協力があってこそ、これが実現できているのだ。ポンビーと相場の決まっているレース入門者には、これはありがたいでしょ。だからといって内容は決して薄くないどころか、レース参戦に当たって最も重要な部分をきっちり教えてくれる。

この講義は絶対役に立つ！

「リザルトを残すために一番大切なのは予選順位です。なぜなら予選順位によって決勝でレースをする場所が決まってしまうからです。この場所により学習できる量と質が大きく異なり〜」「決勝レースで重要なのはスタートと1ラップ目の速さです。このスタートを含めた1ラップ目の速さが決勝レースの80%以上のカギを握っているといっても過言ではありません」

ここまではこのスクールで使われているテキストの抜粋。校長を務める関谷さん自身が書いたというこのテキストを読むだけでもとってもタメになる。というようにこのスクールの特徴としてまず挙げられるのは、座学が充実していることだろう。

ここで、そのすべてを書くことはできないが、ウイングのセッティングやキャブ仕様であることの特徴などのマシンの解説に始まり、ドライビングポジションの取り方、最も重要なタイヤと前後荷重、コーナリングフォースの問題、さらに冒頭に書いたように、予選、決勝でのテクニックまで、簡潔かつ核心をついた講義が続く。早く速くなるヒントがこの講義にはいっぱい詰まっているのだ。

肝心の走行はひとり当たり15分の走行が2回。1回目は先導走行で2回目は完全な全開走行。この2回目に講師がコーナーで走りをチェックしてくれて、最後にひとりひとりにアドバイスを与えてくれる。事務局の努力で昨年よりは走行時間が増えたのだけれど、欲を言えば、講師のアドバイスを聞いた後にもう1回走行して、それを実践したいところだ。

体験受講させていただいたワタクシ、Ⓐは田中実先生の指導で、頭で考えていることと、実際のドライビングの違いを改めて認識させられました。

こんなコトを書いたら事務局のヒトに怒られるかもしれないけど、このスクールはFTに限らずフォーミュラを始めようと思っている人には絶対オススメ！



スクールカーは4台。つまり1台を3人で使う



理論と経験に基づいた座学。受講定員は12名



午後からの走行ではコーナーで講師の目が光る



まずは松永先生の先導走行が15分間



自分を売り込むチャンス。質問はバシバシするべし

1日で15分2走行

スクールの1日の流れを説明。参加受付を済ました後、それぞれシート合わせ。約50分の座学では右に書いたような技術説明があって、ひとり15分間の走行をして午前中が終了。午後からは質疑応答と講師の追加説明が40分間。いよいよ15分間の全開走行。ドライビングのアドバイス、実戦ノウハウなどの座学があって終了。



FTを考えているならこれをもらおう

FTA発行のガイドブックにはFT参戦のノウハウが満載（おまけに無料！）。申し込み先☎03-3409-2391

開催日程

第2回　7月2日（火曜日）
第3回　8月20日（火曜日）
第4回　9月26日（木曜日）

［問い合わせ／申し込み先］
フォーミュラ・トヨタ・エッソチャレンジ・レーシングスクール事務局〒190-12
東京都西多摩郡瑞穂町石畑1590-15
☎0425-56-0911　FAX0425-56-2330

参加資格はカート4輪のレース経験があること

レース経験者を対象としているので、A ライ以上を持っていて過去2年以内にJAF公認レースに出場経験があるか、カートライセンスを持っていてJAF公認カートレースに出場経験があって運転免許を持っているのが受講資格となっている。

申し込みは、事務局に電話で申し込み書の送付依頼をして、写真を添付の上、申し込み書に記入し、返送。書類審査を経て事務局から受理通知が送られてくる。

Photos／Katsumi Aoyama

売りたし買いたし **BUY&SALE/チャレクラ・インフォメーション**

個人売買における金銭トラブルは、編集部では責任を負いかねますのでご了承ください

■売りたし

●オスカー・ブリットII（SK94）
FJ/白/95年2月製作/永井チューン/W2セット/レインTあり/価格200万円分割応談可。
渡辺洋一/〒242/神奈川県大和市代官3-14-18/☎080-8175753or永井コンペティション/☎0593-78-7003

●オスカー・ブリット（SK91）
FJ/ガンメタ/戸田チューン/EG・OH後西コース20周走行/T&W3セット/オーリンズダンパー/価格160万円応談。
エーワン/担当：大河原/〒513/三重県鈴鹿市国府町7656-1/☎0593-79-1128

■買いたし

●F4
シャシ&EG何でも可/とりあえず☎を。
高岡 寛/〒193/東京都八王子市寺田町432 グリーンヒル寺田99-306/☎0426-66-1889（20：00～24：00）

※T＝タイヤ、W＝ホイール、P＝パーツ、EG＝エンジン、TM＝ミッション、OH＝オーバーホール、P＝プロダクションカー
※このコーナーでは4輪レース用マシン、パーツに限り誌面を開放しています。掲載希望の方は、マシン名、セールスポイント等詳細と写真（カラープリント、モノクロ可）を同封のうえ封書にて、左記へお送りください。
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 R/on編集部「BUY&SALE」係

※ ※ ※

■A級ライセンス講習会

・茨城/8月26日/8：00/筑波サーキット/2万円/JARAC/☎0436-26-3703

■関西地区B級ライセンス講習会

・大阪/7月5日/19：00/日産大阪ギャラリー/ツーアンドフォー/☎06-761-0248
・京都/7月9日/18：30/京都工業会館/KRHC/☎075-351-6163
・兵庫/7月9日/18：30/セントラルサーキット/セントラルサーキット/☎0795-32-3766
・奈良/7月13日/18：00/オートコムシヨールーム/RC NARA/☎0742-64-0400
・堺/7月14日/10：00/大阪トヨペット泉北営業所/チーム時間割/☎0722-96-6886
・大津/7月14日/13：00/JAF滋賀支部/JAF滋賀支部/☎0775-44-3300
・兵庫/7月16日/18：30/セントラルサーキット/セントラルサーキット/☎0795-32-3766
・大阪/7月19日/19：00/日産プリンス大阪スポーツプラザ/日産プリンス大阪/☎06-686-8405
・茨木/7月21日/9：00/大阪経済大学スラウンド/JMRC近畿大阪支部/☎06-543-5848
・兵庫/7月23日/18：30/セントラルサーキット/セントラルサーキット/☎0795-32-3766
・大阪/7月25日/18：30/森ノ宮青少年会館/淀レーシング/☎06-6333-3448
・吹田/7月28日/13：00/大阪日産自動車吹田支部/OCCK/☎06-863-2166
・須磨/7月28日/10：00/オーディ本社ビル3F/REK/☎078-736-2131
・姫路/7月28日/14：30/姫路勤労市民会館/TWC/☎078-736-2236

■走行会ほかイベント

●「名阪SL2&4サマーミーティング」
7月3日/名阪スポーツランド・ABコース/参加資格：普通免許以上所持者で、TSCO会員または準会員/参加料：1名9270円/締め切り：7月5日/MAX：160台/※会員以外は、申し込み時に入会金・年会費1000円を添えれば参加可能。
ツー・アンド・フォー内 2&4名阪ミーティング事務局/☎06-761-0248

●「日本間瀬サーキット走行会」
7月19日/日本間瀬サーキット/参加料：1万5000円/MAX：40台。
K/Tデザイン/☎0268-64-2952

●「ティーム・ラ・ロッサ ラン オン アト 日光」
8月3日/日光サーキット/参加車両：ノーマル車/参加料：メンバー1万7000円、ドライバー1万9000円、同伴者2000円（昼食付き）/締め切り：7月25日/※当日は長袖、長ズボン着用。ヘルメット、グローブ、ビニールテープ持参。
ティーム・ラ・ロッサ 担当：増田/☎03-5300-2152

●「SEGAチャレンジスピリットカップ ジムカーナシリーズ Rd.8」
8月4日/筑波中央サーキット/格式：準国内&クローズド/参加料：1万2000円/締め切り：7月20日。
ブロクルーズ 担当：田代/☎0493-62-1485

●「クレバー走行会in日光サーキット」
8月19日/日光サーキット/内容：グリップ4クラス、ドリフト2クラス/参加車両：ノーマル～ライトチューン車/参加料：1万6000円/締め切り：8月12日/MAX：60台。
チーム クレバーレーシング/☎03-3766-3312

●「バーデン・サーキットクロス Rd.7」
8月24日/ミューサーキット/参加料：1名1万6000円、同乗者3000円、タイム計測2000円/締め切り：8月20日。
ブロクルーズ サーキットクロス 担当：田代/☎0493-62-1485

●「BORDER走行会inミューサーキット」
9月3日/ミューサーキット/参加料：1名2万円、同乗者2000円（昼食つき）/MAX：50台。
ボーダー/☎0425-57-7304

■WANTED!

●チーム員募集
「筑波サーキットのマーチ、SNCなどで活躍中のYRSではチーム員を募集中。これからレースを始めようという方の相談、指導も行っています。まずは☎にて」
ヤスダレーシングサービス 担当：富沢/☎0296-43-8077

※イベント等情報掲載希望の方は、R/on編集部チャレンジクラブ係まで、郵便or FAXでお送りください。ずい時掲載させていただきます。

関東地区7月の国内B級ライセンス講習会

※申し込み、問い合わせは直接主催者へ

日/曜	時間	地域/会場	申し込み・問い合わせ先		日/曜	時間	地域/会場	申し込み・問い合わせ先	
3/水	19：00	小田原、小田原市民会館	ソニックレーシング	0559-77-4478	20/土	10：00	羽村、千代田エネルギー羽村営業所	千代田エネルギー	0425-54-3224
4/木	18：30	墨田、曳舟文化センター	TMAC	03-3611-6687		10：00	草加、草加文化会館	PRAC	0471-50-0330
5/金	19：00	港、六本木JRSCC事務局	JRSCC	03-3584-0035		13：30	上尾、上尾市福祉会館	CLEVER	03-3766-3312
	19：00	群馬、関越スポーツランド	RRC群馬	0273-27-2079		19：00	池袋、池袋区民センター	CLEVER	03-3766-3312
	19：00	日野、南平会館	プランニング・クラージュ	0425-92-1587		19：00	日野、南平会館	プランニング・クラージュ	0425-92-1587
6/土	18：00	国分寺、カルチャースタジオJOY	プランニング・クラージュ	0425-92-4587	21/日	9：30	山梨、富士天神山スキー場	AMTEC	043-211-0079
	18：30	横浜、横浜市技能文化会館	JRSCC	03-3584-0035		10：00	品川、大井町きゅりあん	ALC	03-3705-3070
7/日	10：00	調布、調布スポーツセンター	調布レンタカー	0424-88-4111		10：00	八王子、石森石油	石森石油	0426-91-1241
	10：00	取手、取手市立福祉会館	PRAC	0471-50-0330		13：00	埼玉、大宮ソニックシティ	JARAC	043-266-3703
	14：00	朝霞、朝霞市民会心	TMAC	03-3611-6687	22/月	19：00	川越、川越市民会館	ALC	03-3705-3070
	16：30	町田、東急ハンズ町田店	東急ハンズ町田店	0427-28-2511	23/火	19：00	江東、江東区勤労福祉会館	JARAC	043-266-3703
10/水	19：00	神奈川、横須賀市勤労福祉会館	JARAC	043-266-3703	26/金	19：00	港、六本木JRSCC事務局	JRSCC	03-3584-0035
	19：30	北、北とぴあ	TMAC	03-3611-6687		19：00	甲府、JAF山梨支部	JAF山梨支部	0552-43-2811
11/木	18：30	長野、松本自動車会館	JAF長野支部	026-226-6975	27/土	13：00	茨城、牛久エスカードホール	ASCCT	0298-89-0814
13/土	13：00	千葉、松戸市民劇場	JARAC	043-266-3703		13：30	横浜、戸塚サンライフ	TOC	045-984-8830
	13：30	横浜、横浜駅西口西公会堂	TOK	045-984-8830		18：00	世田谷、カーサロンSANDORA	JACS	03-2429-2517
	18：00	世田谷、カーサロンSANDORA	JACS	03-3429-2517		18：30	神奈川、厚木市文化会館	TOK	045-984-8830
	18：30	川崎、川崎市民プラザ	TOK	045-984-8830		18：30	横浜、横浜市技能文化会館	JRSCO	03-3584-0035
	19：00	千葉、木更津市民会館	JARAC	043-266-3703		19：00	練馬、練馬文化センター	CLEVER	03-3766-3312
	19：00	板橋、板橋区立文化会館	CLEVER	03-3766-3312		19：00	足利、足利市民会館	チームシェイクダウン	0287-96-4505
	19：00	宇都宮、コンセーレ栃木県青年会館	チームシェイクダウン	0287-96-4505	28/日	10：00	調布、調布スポーツセンター	調布レンタカー	0424-88-4111
14/日	10：00	墨田曳舟文化サンター	TMAC	03-3611-6687		10：00	越谷、越谷コミュニティセンター	PRAC	0471-50-0330
	10：00	八王子、石森石油	石森石油	0426-91-1241		10：00	福生、THE WINDOW	プランニング・クラージュ	0425-92-1587
	10：00	三郷、三郷市文化会館	PRAC	0471-50-0330		13：00	栃木、丸和オートランド那須	丸和産業㈱	0287-68-0345
	13：00	埼玉、浦和市文化センター	JARAC	043-266-3703		13：30	所沢、ミューズ所沢市民文化センター	CLEVER	03-3766-3312
	13：00	世田谷、駐 STI	STI 駐	03-3749-7431		14：00	春日部、春日部文化会館	TMAC	03-3611-6687
	13：30	大田、蒲田産業プラザ・ピオ	CLEVER	03-3766-3312		19：00	千葉、千葉市文化センター	JARAC	043-266-3703
	14：30	坂戸、坂戸市文化会館	TMAC	03-3611-6687		19：00	新宿、新宿文化センター	CLEVER	03-3766-3312
	17：30	渋谷、東急ハンズ渋谷店	東急ハンズ渋谷店	03-5489-5200	29/月	19：00	市川、市川市文化会館	NASCA	0474-66-5400
	19：00	千葉、船橋市勤労市民センター	JARAC	043-266-3703	30/火	19：00	成田、成田国際文化会館	NASCA	0474-66-5400
	19：00	足立、北千住ルミネ	CLEVER	03-3766-3312	31/水	18：30	渋谷、東急セミナーBE	東急セミナーBE	03-3477-6277
19/金	18：00	世田谷、カーサロン SANDORE	JACSJ	03-3429-2517		19：30	北、北とぴあ	TMAC	03-3611-6687

全日本ダートトライアル選手権第3戦
'96ロードナイトダートトライアル

5月26日／スポーツランド信州／天候：晴れ／路面：ドライ／主催：ロードナイト

Photos & Report / Shoji Mita

'96 ROADNIGHT DIRT TRIAL

今回の舞台は全日本屈指の難コース、スポーツランド信州
激しいアップダウンに加え、舞い上がっては消えない
ホコリが各車を大いに苦しめることになった

少数激戦のC2は松崎宏晃が全日本戦初優勝を飾る/C2 CLASS

RESULT/C2 CLASS

●出走10台

1	87	松崎	宏晃	FKオーリンズインプレッサ	1'47"35	◁	1'50"87
2	801	丸山	智義	ベストスポーツサニーNISMO	1'48"01	◁	1'49"66
3	90	石井	淳	BSヤマトインテグラ	1'49"39	◁	1'49"44
4	86	森	哲也	クワトロレガシィ250T	1'49"41	◁	1'52"89
5	802	田栗	慎二	ファルケンエナペタル小山サニー	1'50"24	◁	1'52"42
6	89	田中	伸彦	ファルケンシムスインプレッサ	1'51"22	◁	1'52"58
7	88	寺沢	伸二	トラストBSヌヴォラーリサニー	1'51"96	◁	1'54"31
8	84	武田	幸男	シェルビー武田自動車スターレット	1'53"62	◁	1'56"17
9	83	鍵岡	秋男	スターレット	1'55"83	◁	リタイア
10	85	安藤	直樹	ファルケンRCSまるあ サニー	1'55"97	◁	リタイア



松崎は丸山との僅差の戦いを勝ち抜いた

栗津原、1日で全日本ラリーとC1を連続制覇/C1 CLASS

RESULT/C1 CLASS

●出走13台

1	811	栗津原	豊	アドバンスズキスポーツアルトR	1'44"52	◁	1'46"43
2	63	小清水昭一		ハートD/Lキャロッセアルト	1'48"32	◁	1'48"79
3	62	入澤	勇	G入澤KYBワコーズBSアルト	1'49"38	◁	1'50"05
4	65	鞆	雄伸	ファルケンクリエイトアルト	1'49"42	◁	1'52"16
5	61	小池	正巳	アドバンオーリンズトンボアルト	1'49"60	◁	1'51"41
6	64	内山	真二	ダイハツミラX4R	リタイア	▷	1'49"94
7	60	重野	幹夫	ポテンザジールTSSアルト	1'50"66	▷	1'50"64
8	55	相馬	守	ヌヴォラーリ カルタス	1'51"85	◁	1'54"20
9	59	川島	秀樹	RATS☆アドバン☆ビビオT	1'52"27	◁	1'52"77
10	57	桑田	喜作	BSKYBGEARBOXアルト	1'53"43	▷	1'52"87



両ヒート制覇の栗津原、会心の2勝目

綾部、ラリーのリタイアの憂さをダートラで晴らす/A4 CLASS

RESULT/A4 CLASS

●出走22台

1	843	綾部	美津雄	GABアヤベSTIインプレッサ	1'45"36	◁	2'05"70
2	842	北村	和浩	ファルケンインプレッサ	1'45"37	◁	1'48"21
3	811	宝田	芳浩	CMSCオクヤマランサー	1'45"95	◁	1'47"03
4	841	荒井	信介	CMSCキャロッセランサー	1'46"01	◁	1'47"01
5	818	中村	英一	ハートDLエナペタルランサー	1'46"18	◁	1'47"87
6	831	小林	初男	RSKオクヤマリジットランサー	1'46"60	◁	1'48"22
7	835	山下	公男	TヤマシタスパルインプレッサR	1'46"67	◁	1'47"47
8	837	横田	正又	CMSCファルケンKYBランサ	1'48"47	▷	1'46"76
9	834	吉村	修	シュースポーツCMSCランサー	1'47"10	◁	1'47"17
10	836	湯本	敬	KYB大木戸建設BPランサー	1'47"20	◁	1'47"65



北村をきわどく下し、綾部が今季初優勝

三枝が再びローコスト&ハイパフォーマンスを実践す/A3 CLASS

RESULT/A3 CLASS

●出走16台

1	80	三枝	光博	ファルケンプロテックミラージュ	1'51"80	◁	1'52"35
2	81	水野	成夫	アドバンモンスタースターレット	1'52"16	◁	1'53"43
3	801	太田	清隆	アドバンオーリンズスターレット	1'52"56	◁	1'53"94
4	72	鳥居	晴彦	ブリッドBSミラージュ4WD	1'52"74	◁	1'54"12
5	73	安藤	雄司	インターゲットBSスターレット	1'52"83	◁	1'53"16
6	71	筆根	秀紀	BSシロクマSDインテグラR	1'53"86	▷	1'53"01
7	70	松永	忍	ファルケンLAPスターレット	1'53"52	◁	1'55"59
8	69	遠藤	弘昭	スーパーレインX・スターレット	1'53"68	◁	1'54"47
9	78	西田	裕一	GABスターレット	1'54"07	◁	1'56"05
10	79	佐々木	正	カモメARPスターレット	1'54"63	◁	1'57"58



旧型ミラージュC73Aの三枝が2勝目

土壇場で底力を発揮した夏明成己が逆転優勝/A2 CLASS

RESULT/A2 CLASS

●出走28台

1	362	夏明	成己	ポテンザOHLINSミラージュ	1'53"23	▷	1'52"69
2	47	相原	保雄	オーツCMSCAZURミラージュ	1'52"99	◁	1'57"06
3	364	髙山	勝	アドバンオーリンズ ミラージュ	1'53"63	◁	1'57"22
4	43	渡部	豪	ワタナベオーリンズ日動BSミラージュ	1'53"88	◁	1'55"12
5	36	政友	毅	ADVAN GABミラージュ	1'53"99	◁	1'57"42
6	46	増田	好洋	ブリットBS・KYBミラージュ	1'54"60	◁	1'54"76
7	37	田崎	克典	アドバンシロクマMCLシビック	1'54"77	▷	1'54"65
8	363	倉持	直美	キャロッセCMSCBSミラージュ	1'54"99	▷	1'54"79
9	361	新山	信夫	BSオペロンオーリンズミラージュ	1'54"79	◁	1'55"12
10	35	太田	延昭	ルーズドッグ＝BS＝ミラージュ	1'54"63	◁	1'56"17



ミラージュで土付かずの3連勝の夏明

原宴司vs岡政郎、3度目の対決は原に2度目の軍配が/A1 CLASS

RESULT/A1 CLASS

●出走15台

1	811	原	宴司	スズキスポーツアルトR	1'51"81	◁	1'54"12
2	817	岡	政郎	スズキスポーツポテンザ岡アルト	1'51"86	◁	1'53"83
3	21	今福	和彦	福岡スバルBSMAOヴィヴィオ	1'52"98	◁	1'54"97
4	813	志賀	勲	ダイハツミラX4R	1'53"40	◁	1'56"05
5	19	大城	智行	ファルケンエナペタルアルト	1'53"94	◁	1'55"79
6	22	斉藤	春生	アドバンSTIGABVIVIO	1'54"19	◁	1'57"24
7	18	栗崎	嗣正	ポテンザシロクマアルトR	1'54"20	◁	1'56"32
8	20	福田	伸也	ポテンザSTI東京KSビビオ	1'54"85	◁	1'56"87
9	15	松田	克之	SSCCパワーフィルターアルト	1'55"36	◁	1'56"17
10	17	門田	真木夫	LUCKダンロップRSKビビオ	1'55"67	◁	1'56"85



勝って同とのスコアを2勝1敗とした原

信州で2勝目を獲得。田嶋、第2戦の借りを返す/D CLASS



ホコリにかなり悩まされた田嶋だったが、王者の意地を見せ逆転優勝を飾った



つかの間のトップに立った大井だったが…

全日本ダートトライアル選手権第3戦の会場となるスポーツランド信州は、シリーズでも唯一というアップダウンの激しいコース。しかも、ほとんどが赤土という路面は、雨が降るとヌルヌルに、晴れればコンクリートのように硬くなり、おまけにホコリがすごいという具合に、なかなか攻略の難しいところ。

それでもスタートの早いクラスは湿り気が残り絶好のコンディションだったが、最終のDクラス近くになるとほとんど無風状態ということもあり前車の立てるホコリがなかなか消えない。田嶋伸博のインドネシア・ラリー出場のため、1戦持ち越しとなった注目の田嶋vs大井義浩のシリーズ2度目の対決は、こうしたものすごいホコリの中で繰り広げられた。

第1ヒート。1分46秒台にとどまっていたタイムを河内渉が45秒台に引き上げ、最終のふたりの戦いを迎える。まず大井が河内のタイムを3秒近くも上回る1分42秒38をマーク。しかし、最終ランナーの田嶋は、大井と自らが立てたホコリのために期待したほどのタイムは出せず、1分42秒02が精いっぱい。

そして2本目、大井が期待に応え1分41秒73と田嶋の1本目のタイムをわずかに上回り、ついにトップに浮上する。だが、最後の最後で田嶋のエスクードが快走を見せて1分40秒75をたたき出す。こうして田嶋は大井をつかの間のトップの座から引きずり下ろし、結果的に1秒近くの差をつけて優勝を飾った。

シリーズでは大井がリードしているものの、田嶋とのポイント差は10点。この差が大きいか少ないか、中盤を迎えるシリーズは拮抗した戦いが展開されることになる。

RESULT/D CLASS

●出走17台

1	01	田嶋	伸博	モンスターV6スズキエスクード	1'42"02	▷	1'40"75
2	02	大井	義浩	キャロッセスーパーD	1'42"38	▷	1'41"73
3	03	河内	渉	インディBSオペロンランサー	1'45"29	▷	1'44"43
4	16	高杉	卓志	テクトムランサー	1'46"26	▷	1'45"19
5	14	吉澤	稔久	アドバン吉澤設備トンボランサー	1'46"38	◁	1'46"98
6	10	神戸	誠	GスポーツオペロンBSランサー	1'46"82	◁	1'47"59
7	18	秋間	忠之	関ベファルケンCMSCランサー	1'46"83	◁	1'47"78
8	13	滝沢	孝	Castrol セリカ205D	1'47"22	▷	1'47"15
9	40	和田	俊昭	ファルケンモリオカランサー	1'47"40	◁	リタイア
10	11	宮本	清	ADVANGABミッドランサー	1'47"79	◁	1'49"29

激戦区、C3クラスで炭山義昭が今季2勝目を獲得/C3 CLASS



1秒に5人がひしめく中を炭山が逃げ切る

95年C2チャンピオンの渋谷真が転向してくるなど、今シーズンのC3クラスは優勝候補が常に12～13人もいるという、非常に見応えのあるクラスとなっている。

その中でも今回は、第1戦の勝者、炭山義昭が第1ヒートから好調に走って、1分42秒85とDクラスのトップタイムにも匹敵するベストをたたき出す。第2ヒートでは、上位陣でただひとり堀江真徳が自己ベストを更新した結果、3位に食い込んだものの、多勢は1本目のタイムで決定。第1ヒートの好走が光った炭山が今季2勝目を獲得し、シリーズのトップも快走している。

RESULT/C3 CLASS

●出走18台

1	130	炭山	義昭	TSSポテンザジールランサー	1'42"85	◁	1'44"32
2	129	小林	照明	トラストポテンザインプレッサ	1'43"22	◁	1'44"33
3	124	堀江	真徳	DLホリエスピードランサー	1'43"95	▷	1'43"43
4	128	国政	久郎	ニッセキ沖自動車インプレッサ	1'43"67	◁	1'53"88
5	123	わだよういち		未来DLサンテック全開ランサー	1'43"98	◁	1'45"28
6	611	梶岡	悟	DLKYBエンドレスファミリア	1'44"48	◁	1'47"34
7	135	登坂	均	キャロッセ・ランサー96C	1'44"72	◁	1'44"93
8	126	谷田川敏幸		トラストポテンザKYBランサー	1'44"76	◁	1'45"20
9	612	亀山	晃	ベストスポーツランサー	1'45"09	◁	1'46"14
10	136	片貝	佳之	フジツボ・ポテンザCBランサー	1'46"73	◁	1'47"99

スーパーN1耐久シリーズ96第3戦 TI・400km・耐久レース大会

・5月5～6日／TIサーキット英田／晴れ～曇り／ドライ
／主催：VICIC、SCCN、TMSC、AC
・Photos & Report/Masahide Kamio

●MIRAGE(関西第1戦)

・12周＝44.424km　予選出走17台・決勝出走17台・完走16台　予選順位/タイム

1	㊵	児島　謙二	関成建設KSKカーμCA4A	12周	22'16"617	2	1'49"956
2	㊾	山田　貴裕	スピマイR ミラージュ☆DL☆μ	12周	22'22"213	3	1'50"084
3	③	小林　敬史	教万三菱ミラージュルートサービス	12周	22'23"420	6	1'51"235
4	㊸	森口　慎吾	CP花筏・プログレッシブ・ラン	12周	22'24"223	1	1'49"920
5	㊻	森谷　直正	DR深江ATS広内ミラージュ	12周	22'24"566	7	1'51"241
6	⑫	木ノ下雅嗣	車検のコバック CMSCN02	12周	22'39"703	8	1'52"257
7	㊹	中村　仁	MS・SURE グリースMR	12周	22'43"089	4	1'50"828
8	㊾	大原　真澄	テストアンドサービスミラージュ	12周	22'48"711	5	1'50"850
9	⑰	木下　浩幸	ウェッズED近江三菱ミラージュ	12周	22'52"941	9	1'52"306
10	⑤	石井　憲治	新岡山三菱カープラザミラージュ	12周	22'55"521	12	1'52"374

・優勝スピード：119.650km/h
・最速ラップ：小林　敬史　1'49"884　121.284km/h　7周目

今年からTIと鈴鹿の全5戦で開催されるミラージュ関西シリーズ。「これが初レースで、ポールどころか予選も初めて」という㊸森口慎吾がコースレコードでポールポジションを獲得。2番手に「練習では48秒台が出ている」と言う大ベテラン㊵児島謙二が、3番手には全日本ジムカーナで活躍するこれが初レースの㊾山田貴裕がつけた。決勝では1周目に㊸森口がアウトウッドでスピンし、㊾山田がトップに立つが、2周目には同じポイントで㊵児島にかわされる。㊵児島はそのまま逃げ切って「昭和48年のMINEのオープニング以来」という優勝を飾り、初の関西シリーズウイナーとなった。㊾山田は③小林敬史の追撃を振り切って初レースながら2位に入った。



「久々にこみ上げてくるものがありました」と言う㊵児島

●SAURUS Jr(山陽第2戦)

・10周＝37.02km　予選出走17台・決勝出走17台・完走13台　予選順位/タイム

1	③	子川　潔己	ビーシステム・ストリートJr	10周	18'48"146	1	1'51"949
2	②	半田　安伸	プロショップオガワウルスJr	10周	18'48"544	2	1'52"027
3	㊱	宮地　君和	D'DUCK・NOEVRSJr	10周	18'50"412	3	1'52"650
4	㊺	皿海　博信	クラフトBP小山ザウルスJr	10周	19'05"424	4	1'52"677
5	①	平田　浩正	ビーコック ザウルスJr	10周	19'14"101	10	1'53"999
6	㊿	村上　克彦	リバーサイドBPμザウルスJr	10周	19'17"029	6	1'53"049
7	⑰	山崎　昭博	東亜事 パワーXBPμ Jr	10周	19'22"189	12	1'54"252
8	⑧	山路　基之	山路建設・BP小山ザウルスJr	10周	19'22"349	14	1'54"668
9	㉒	山崎　浩善	山崎&山崎会第1レーシングチーム	10周	19'23"575	16	1'55"558
10	㉔	渡辺　一史	田辺車両商会クラフトJr	10周	19'24"144	13	1'54"558

・優勝スピード：118.133km/h
・最速ラップ：子川　潔己　1'51"510　119.515km/h　7周目

予選では開幕戦の覇者③子川潔己がポールポジション、チームメイトで開幕戦2位の②半田安伸も2番手につけ、イエローのマシン2台がフロントロウを占める。また、開幕戦3位の㊱宮地君和も3番手グリッドにつけ、実力どおりの順当な予選結果となる。決勝も、予選上位3台はそのままの順位でスタートを切り、③子川、②半田の2台が少しずつ後続を引き離していく。ぴたりと③子川のテールにつける③半田だが、結局トップを奪うことはできず。結局、開幕戦に続いて③子川、②半田の1-2フィニッシュの結果となった。「チームメイトが後ろを抑えてくれてたし余裕もあったので今日の方が開幕戦より楽でした」とはV2の③子川。



開幕戦に続いて1-2フィニッシュの③子川と②半田

96ハイランドゴールデンカップレース第1戦

・5月5～6日／仙台ハイランドレースウェイ／晴れ／セミウエット～ドライ
／主催：風州VICIC
・Photos & Report/Hirohide Yanbe

●MARCH(東北第1戦)

・10周＝40.296km　予選出走17台・決勝出走12台・完走12台　予選順位/タイム

1	㉛	白幡　弘	伊藤エンジニアBPEDマーチ	10周	23'17"832	1	2'18"399
2	㉓	林　聡子	ニッサン マーチ K11	10周	23'21"238	2	2'20"281
3	㉜	中嶋マコト	RSI・スバコ・BS・マーチ	10周	23'53"830	3	2'20"878
4	⑰	斉藤　敏和	マーチ	10周	24'04"052	6	2'26"242
5	④	倉島　直典	オートジャパンBEST BPμ	10周	24'04"536	4	2'22"972
6	㉖	久保田大介	パシフィックオートBPμマーチ	10周	24'29"214	8	2'27"528
7	㊺	芦　　通明	エンゼルED BP マーチ96C	10周	24'30"752	5	2'25"689
8	㉖	斉藤　憲仁	RSオダシマ拡大石油大盛マーチ	10周	24'31"408	7	2'26"377
9	⑯	佐藤　謙一	ニスモ仙台タイヤ館BPμマーチ	10周	24'58"355	11	2'31"620
10	㊿	照井　卓也	マックスμ東新山BPμマーチ	10周	25'15"459	10	2'31"369

・優勝スピード：103.553km/h
・最速ラップ：白幡　弘　2'18"243　104.935km/h

いよいよ開幕したマーチの東北シリーズ。㉛白幡弘と㉓林聡子が持ち込んだ2台の新型K11に注目が集まった。この2台は予選からコースレコードをマークし、ポールポジションは㉛白幡、2位には㉓林とフロントロウを分け合う。決勝では、雪生に慣れ親しんでいる㉛白幡が㉓林をストレートでも寄せつけず独走。その実力を見せつけた。3番手スタートの㉜中嶋マコトも力走を見せたが、この2台には追いつくことはできず、予選上位3名がそのままの順位でゴール。2位㉓林、3位㉜中嶋と、表彰台に女性がふたりも上がったのはハイランドが始まって以来初めての出来事で、今年のマーチ東北シリーズが盛り上がりそうな気配を感じさせる一戦だった。



走り慣れた雪生で㉛白幡は新型K11のポテンシャルを遺憾なく発揮

●EP71/AE86(東北第2戦)

・10周＝40.296km　予選出走17台・決勝出走17台・完走17台　予選順位/タイム

1	AE-1	㉗	佐々木安彦	フクダ産金レビンエンドレスBP	10周	22'20"981	2/2'13"474
2	AE-2	㉗	櫻井　真吾	カーメイク NGPアカヨP86	10周	22'31"414	7/2'14"558
3	AE-3	㉒	中村　武志	京三電機BPμTBレビン/G	10周	22'31"696	1/2'13"092
4	AE-4	㉑	佐藤　　聡	オートモディファイ・タクBPμ	10周	22'33"876	4/2'14"031
5	AE-5	㉙	佐藤　雅克	加藤自動車BPエンドレスレビン	10周	22'33"981	6/2'14"477
6	AE-6	⑪	鳥居　孝文	オートランド立形μ&BPレビン	10周	22'35"710	3/2'13"860
7	AE-7	㊼	阿部　　晶	石巻オートWAKO S☆μ86	10周	22'43"673	11/2'16"000
8	AE-8	⑩	佐藤　祐次	winmax★テクノアー86	10周	22'45"157	8/2'14"771
9	AE-9	⑤	安達　哲雄	トヨタカローラED・BPレビン	10周	22'46"504	5/2'14"403
10	AE-10	㉝	小林　秀之	STリーdwinmaxBP86	10周	23'02"201	10/2'15"911
11	EP-1	㊺	宮崎　剛司	データポイントくるまやBP71μ	10周	23'03"543	9/2'15"664

・優勝スピード：107.944km/h
・最速ラップ：中村　武志　2'12"249　109.691km/h

EP71とAE86の混走で行われたこのレース。AE86のポールを奪ったのは第1戦で2位に入賞した㉒中村武志。2番手には第1戦の勝者㉗佐々木安彦が続く。決勝ではスタートをうまく決めた㉗佐々木がオープニングラップを制す。逆に㉒中村は出遅れ4番手まで後退した。㉗佐々木はそのままペースを上げて後続を引き離していき、後続に10秒以上の大差をつけ今季2勝目を挙げた。㉒中村は予選7番手から追い上げてきた㉗櫻井真吾との接戦に敗れ3位に終わった。

EP71は、予選トップの㊺宮崎剛司がそのままクラス優勝を決め、こちらも今季2勝目をなし遂げた。今回はエントリーが少なかったEP71。今後の参加者増加を望むところだ。



EP71クラスでは飛び抜けた速さで㊺宮崎が圧勝した



スタートでトップに立つと、そのまま逃げ切った㊲佐々木

●EP82

・12周＝48.355km　予選出走21台・決勝出走19台・完走19台　予選順位/タイム

1	㊲	高橋　　主	ダンロップアプローチトムス82	12周	26'24"410	2	2'12"237
2	㉑	大橋　正澄	ムラマツBPμEP82	12周	26'25"778	1	2'11"407
3	⑬	阿部　智文	アバンスAガレージRCT BPμ	12周	26'39"058	3	2'12"599
4	⑤	日下　博昭	マイロードダッカムスED82	12周	26'43"254	6	2'13"288
5	⑧	風間　　武	風間運輸・RSI ED BP82	12周	26'43"696	9	2'13"660
6	⑦	伊藤　　徹	GSスペックBP82μ	12周	26'44"019	5	2'13"126
7	㊱	藤田　政博	APEX・C's・BPAL仙台東EP82	12周	26'47"525	4	2'13"016
8	⑥	櫻津　秀樹	GSオプションBPμクレスト82	12周	26'56"149	7	2'13"339
9	㊻	女鹿　和義	石巻オートWAKO S☆FMボデー	12周	26'57"680	12	2'14"358
10	㊾	山田　義宏	FINEスターレットBP ED	12周	26'58"149	11	2'14"177

・優勝スピード：109.671km/h
・最速ラップ：高橋　主　2'11"006　110.732km/h

前回から引き続き好調の㉑大橋正澄がポールポジション。2番手に㉜高橋主、3番手には⑬阿部智文がつけた。㉑大橋はスタートもうまく決めてトップで1コーナーに進入。これに㉜高橋、⑬安部、そして⑤日下博昭と続いた。㉑大橋のテールにつけてチャンスをうかがう㉜高橋だが、3周目のスプーンコーナーでアウトから勝負に出てトップに浮上。かわされた㉑大橋も執拗に㉜高橋にチャージをかけるが、コーナーでもストレートでもかわすことができず、㉜高橋が逃げ切りに成功した。「前回は足まわりがイマイチだったが、今回は慣れてきたのでうまく乗れた」と言う㉜高橋。前回のレースの反省点を生かしての勝利だった。



大橋の激しい追撃を見事に振り切った㉜高橋

●TOYOTA 1600

・12周＝48.355km　予選出走7台・決勝出走7台・完走6台　予選順位/タイム

1	㉑	大橋　幸夫	FDK・マイロードMRS宮城トヨタ101	12周	26'35"076	3	2'11"946
2	㉙	大友このむ	ATS 101	12周	26'39"223	2	2'11"980
3	㊾	菅野　俊久	加藤自動車グランドスラム型101	12周	26'41"282	6	2'13"014
4	⑲	佐々木　宏	報生住設興業Friend101BP	12周	26'42"469	5	2'12"529
5	③	冥輪　　学	ファインリミテッド・DL・ED・101	12周	27'21"165	7	2'18"248
6	㊱	大森　　昇	ez・DLフォーミュラートムスレビン	11周	27'21"165	4	2'12"245

・優勝スピード：108.937km/h
・最速ラップ：菅野　俊久　2'11"894　109.586km/h
・PP：広瀬　文俊　2'11"946

参加車両は7台と、やや寂しいエントリー状況のTOYOTA1600。そんな中でポールポジションを奪ったのは、ただひとりAE92で出場の㉑広瀬文俊。これに僅差で㉙大友このむ、⑲大橋幸夫が続いた。そして決勝では㉑大橋がロケットスタートを見せてトップで1コーナーに進入、すぐさま後続を引き離しにかかる。2番手には㉙大友が続くが、㉑大橋のペースは速く、毎周確実にリードを広げていく。結局、「予選が終わった後、決勝ではイケると感じていました。セッティングは決まっていたので、あとはミスを犯さないように心掛けました」と言う㉑大橋が、2位㉙大友に4秒の差をつけてゴール。うれしい初優勝を飾った。



予選は3番手ながら、決勝では完璧なレースを見せた㉑大橋

●FJ1600(東北第2戦)

・12周＝48.355km　予選出走16台・決勝出走15台・完走10台　予選順位/タイム

1	㉘	望月　時道	ZAP SPEED SK-91	12周	23'40"323	4	2'05"229
2	⑨	川面　栄次	RGエノモトBP mk9	12周	23'44"846	1	2'04"692
3	⑦	樋口　善也	マナティ MK-7	12周	24'01"125	9	2'07"960
4	⑤	佐々木祐一	BPエノモトWm デイドリーム9	12周	24'04"254	2	2'04"761
5	⑬	竹村　秀久	タテノサービスμイケヤFDI	12周	24'05"515	14	2'08"929
6	㊹	鈴木　善通	BPエノモトMK9	12周	24'05"759	8	2'07"372
7	㉛	神田　昭次	マナティMK6	12周	24'22"913	12	2'08"773
8	㉙	幸田　啓宏	BPエノモトWm MK9	12周	24'46"825	6	2'06"406
9	㉞	八木　信弘	マナティMK9	12周	25'21"240	13	2'08"840
10	㊼	森川　　誠	テキサス・BP・エノモトMK7	10周			10/2'07"995

・優勝スピード：122.341km/h
・最速ラップ：望月　時道　1'56"345　124.686km/h

ポールポジションをもぎ取ったのは⑨川面栄次。以下、⑤佐々木祐一、㊹佐々木啓之と続く。決勝では、スタートで出遅れた⑨川面のサイドを⑤佐々木と㊹佐々木がすり抜ける。4周目まで⑤佐々木がトップを走行するが、㊹佐々木を捕らえた㉘望月時道が5周目に⑤佐々木もかわしトップに立つ。㉘望月を追いかける㊹佐々木、⑬牧野洋一の2台は、同じ5周目の最終コーナーで絡んでリタイアを喫する。さらにトップ奪回を狙う⑤佐々木が7周目にスピンを喫するなど、後続のミスにも助けられ、㉘望月は楽々トップでチェッカーを受けた。「後ろからの追い上げが気になったけど、自分なりの走りができたのでうれしい」とは㉘望月。



後続の脱落にも助けられて独走で2勝目を勝ち取った㉘望月

●SAURUS Jr(関東第2戦)

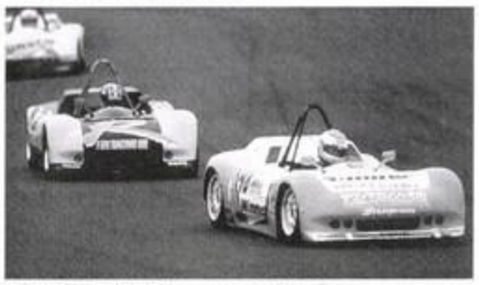
・10周＝44.70km　予選出走21台・決勝出走21台・完走17台　予選順位/タイム

1	㊽	小沼	宏安	タウンマガジンいわきWm BP	10周	19'35"547	3	/1'57"447
2	㊻	後藤	聡	オートルック ザウルスJr	10周	19'35"699	1	/1'56"624
3	㉗	小野寺康文		WARP東楽人スノコT's Jr	10周	19'38"714	4	/1'58"115
4	㉑	富田	充	メッカJr RG初2 BP	10周	19'44"987	2	/1'57"283
5	㊾	中里	豊	ウィンマックスBPイナガキJr	10周	19'54"548	5	/1'59"135
6	㊿	神田	直樹	WINMAX・BPイナガキJr	10周	20'10"451	8	/1'59"875
7	㊶	伊藤	博	PHILIPS SaurusJr	10周	20'15"477	7	/1'59"861
8	㊽	前田	嘉志	オートルックザウルスJr	10周	20'15"515	6	/1'59"390
9	①	木村	一郎	木村金属クエストザウルス	10周	20'16"609	9	/2'01"497
10	㉔	渡辺	操	ワタナベ自動車ザウルスJr	10周	20'34"086	13	/2'02"708

・優勝スピード：136.087km/h

・最速ラップ：小沼　宏安　1'56"190　138.497km/h　5周目

唯一の富士開催レースの今回。ポールポジションは、筑波では予選中コースアウトし最後尾スタートから6位でチェッカーを受けた㊻後藤聡が奪い、開幕戦の覇者㊽小沼宏安は予選3番手につけた。そして決勝でもこの2台がトップ争いを展開。1コーナーで互いに順位を入れ替え合うバトルが終盤まで続く。そして9周目にトップを奪った㊽小沼が「最終ラップにスリップで前に出ようと思っていた」が「向こうも同じ考えだと分かった」ため、残り2周で作戦を変更し立ち上がり重視の走りに。これが功を奏し、㊽小沼が㊻後藤を僅差で押さえ切った。また、アルトから乗り換えた㉗小野寺康文がようやく3位表彰台に上がった。



1戦だけ開催の富士も制し、これで2連勝の㊽小沼

96鈴鹿クラブマンレース Round 3

・5月5日／鈴鹿サーキット西コース／晴れ〜曇り／ドライ

／主催：MCH、OSCC

・Photos/Atsushi Bessho　Report/Naoyuki Hata

●CIVIC LADYS(第1戦)

・10周＝34.665km　予選出走7台・決勝出走7台・完走6台　予選順位/タイム

1	㉞	吉野美代子		ピックアップ DL シビック	10周	16'00"117	2	/1'35"241
2	⑨	梅津	則子	セレクト with SSRシビック	10周	16'05"221	3	/1'35"268
3	⑱	筒井	紀美子	FET・セナルHEDCIVIC	10周	16'06"337	1	/1'34"972
4	㊴	村田	恵	ウイズルーティーンシビック	10周	16'11"235	4	/1'35"760
5	㉘	山野	有子	モチュールセナルHED シビック	10周	16'17"487	6	/1'37"366
6	①	遠藤	圭子	EMC・プロジェクトμ・BP	10周	16'31"331	5	/1'36"430

・優勝スピード：131.23km/h

・最速ラップ：吉野美代子　1'34"901　132.76km/h　9周目

今季初開催のシビックレディース。昨年シリーズ2位を奪っている⑨梅津則子を抑えてフロントロウにつけたのは初ポールの⑱筒井紀美子と㉞吉野美代子。「なんとか逃げ切りたいですね」とレース前に語っていた⑱筒井はスタートで出遅れてしまい、トップの座を㉞吉野に明け渡す。アナウンスで「初出場の」と連呼されていた㉞吉野だが、旧姓は小迫といい、実は92年のチャンピオン。⑱筒井と⑨梅津が激しく2番手を争う間に逃げ切りを果たし、久々の優勝を遂げた。「4年ぶりのレースなのでブランクは感じたけれど、後ろが競っていてくれたおかげで勝てました」と㉞吉野。その2番手争いは、4周目のショートカットで⑨梅津が前に出て、逃げ切り成功。



「今後は未定。でも出るからにはレースを盛り上げたい」と㉞吉野

●CIVIC(鈴鹿第3戦)

・10周＝34.665km　予選出走40台・決勝出走30台・完走23台　予選順位/タイム

1	③	渋谷	勉	くるま屋CIVIC BP-ED	10周	15'30"183	B-1	/1'32"001
2	⑥	今瀬	昭彦	岐阜ネイビーオートエナペタル号	10周	15'30"656	A-1	/1'31"495
3	㊾	澤	誠二郎	セレクトレーシングASシビック	10周	15'31"827	B-2	/1'32"343
4	⑦	西川	雅文	ぷRACINGCIVIC	10周	15'39"948	B-3	/1'32"582
5	⑤	前山	豊	ぷRACING CIVIC	10周	15'41"266	A-4	/1'32"344
6	⑨	兼子	謙一	スダ商事☆SHIFT☆シビック	10周	15'45"056	A-5	/1'32"355
7	㊾	亀井	猛史	明昌工務店シフト シビック	10周	15'45"251	A-7	/1'32"697
8	㉕	辻	佐紀子	長尾建設 Emi CIVIC	10周	15'46"009	B-5	/1'32"754
9	⑭	山西	敏明	ラビットハウス DL RAMS	10周	15'47"284	B-8	/1'33"066
10	㊽	藤田	博久	シグナルオート千里DLEX-4	10周	15'47"713	B-6	/1'32"888

・優勝スピード：135.45km/h

・最速ラップ：渋谷　勉　1'31"574　137.59km/h　6周目

3連勝を狙う③渋谷勉だが、今回は⑥今瀬昭彦にポールを奪われ、2番手スタートに。決勝でもスタートでトップに立った⑥今瀬に有利な展開で周回は進んでいくが、6周目のショートカットでミスし、それまで2秒近くあったリードを一気に吐き出してしまう。③渋谷はその隙を見逃さず、8周目の130Rで逆転に成功。⑥今瀬も再逆転のチャンスを狙ったが、あと一歩届かなかった。「タイヤの特性の違いだと思うけど、序盤は予想どおりキツかった。それと今瀬さんがミスされて、それでグッと差を詰められた」という③渋谷はこれで開幕3連勝に成功。またしても2位に甘んじた⑥今瀬は「今回はタイヤだけじゃなくブレーキも辛かった」と悔しそうに語った。



とどまることを知らぬかのように快進撃中の③渋谷

●N1(鈴鹿第1戦)

・7周＝24.266km　予選出走43台・決勝出走30台・完走29台　予選順位/タイム

1	⑯	松井	隆幸	RAM'S エナペタルSSREG	7周	10'59"300	A-1	/1'35"243
2	⑦	八木	鼎司	スピードマスターアリモ 八木ED	7周	11'00"705	B-1	/1'33"521
3	㊺	辻	孝典	アクトスポーツ BP シビック	7周	11'01"884	B-2	/1'33"531
4	⑲	山西	光輝	ラビットハウス ED海&BPTT	7周	11'04"101	B-5	/1'34"752
5	㊾	橋本	淳一	ぷSRACING CIVIC	7周	11'07"528	A-4	/1'38"517
6	㊻	佐野	隆司	TOKICO CIVIC	7周	11'08"055	A-3	/1'38"378
7	㊷	岡田	悟	ラビットハウス ED海友	7周	11'09"683	B-3	/1'34"147
8	④	井野	尚行	SUPERHERO CIVIC	7周	11'13"343	B-4	/1'34"639
9	㊼	南部	誠	SHIFT CIVIC	7周	11'14"199	A-5	/1'38"625
10	㊽	長野	賢也	JOKER BP ED	7周	11'15"133	B-7	/1'34"793

・優勝スピード：133.77km/h

・最速ラップ：岡田　悟　1'32"588　136.08km/h　6周目

※赤旗により7周でレース終了

タイムスケジュール一番に行われたこともあり、2グループに分けられた予選はコンディションが大きく異なってしまう。そのため、開幕2連勝を果たしている⑯松井隆幸は同じグループの2番手に2秒近い差をつけながらも、もう一方のグループのトップ⑦八木鼎司にポールを明け渡す。決勝でも⑦八木が先行したが「ウエットを想定していた」というセッティングが裏目に出て思うようにペースを上げられずにいるところを⑯松井に捕らえられ、4周目に2番手へと後退。その後、スプーン立ち上がりでストップしたクルマがあって赤旗が出され、その時点でレースは終了。これでトップ浮上後、周回ごとに差を広げていた⑯松井が開幕3連勝を達成した。



「今までの勝利の中で今回が一番うれしい」と連勝中の⑯松井

●CLUBMAN GT

・15周＝51.998km　予選出走10台・決勝出走10台・完走8台　予選順位/タイム

1	GT-1	㊱	脇田	政之	チャージルシア	(PS13)	15周	23'22"966	2	/1'29"661
2	N2-1	㊶	丸本	吉晴	弘高屋B シビック	(EG6)	15周	23'23"728	4	/1'30"388
3	GT-2	㉞	湯浅	毅	シグナルシルビア	(S14)	15周	23'47"820	5	/1'30"816
4	N2-2	⑧	秋田	秀樹	ガレージ伊藤シビック	(EG6)	15周	23'49"512	8	/1'35"060
5	N2-3	⑮	米田	幸史	テイクオフURSシビック	(EF3)	15周	24'39"524	3	/1'29"819
6	N2-4	㉘	野口	秀人	kgg プライベート	(AE92)	15周	24'49"595	9	/1'38"799
7	GT-3	①	大城	一	ADVAN明治乳業BP	(NA1)	14周	21'28"052	1	/1'28"434
8	N2-5	㊿	松下	武士	けいけいカンパニー伊	(EF3)	13周	23'50"336	10	/1'45"179

・優勝スピード：134.71km/h

・最速ラップ：脇田　政之　1'29"474　140.82km/h　2周目

レース前から一波乱。前日は富士でのGT選手権を戦って2日連続のレースとなるはずだった前回のウイナー㊾川越賢二がフロントウインドーにひびが入っていたため車検をクリアできなかったからだ。強敵の不在で①大城一が余裕のポール奪取に成功。決勝でも後続に対し大量のリードを奪い、そのまま逃げ切るかに思われた。ところが最終ラップ、その①大城が突然スローダウン。「ガス欠です。強い追い風のせいで燃費計算が狂ってしまった」ため、無念のリタイアを喫す。これでトップが転がり込んできたのが㊱脇田政之。予選こそ2番手だったが、3周目のショートカットでスピン、一度は最後尾に落ちながらも奇跡の大逆転優勝を果たすこととなった。



「N2一筋ノ」の㊱脇田がうれしい初優勝を劇的な大逆転で飾った

●RS(鈴鹿第3戦)

・10周＝34.665km　予選出走17台・決勝出走15台・完走14台　予選順位/タイム

1	㊹	安山	一秋	FIX BP ED SK52	(SK52)	10周	13'09"965	1	/1'17"522
2	㉑	富田	光夫	メンズタイムBP アゼクト IMG		10周	13'12"744	2	/1'18"165
3	④	鎌田	勇三	ヤマケン企画 関ロオスカー52		10周	13'20"110	4	/1'18"980
4	⑤	長島	正明	FIX 岡部自動車SK93		10周	13'20"319	3	/1'18"664
5	⑩	藤川	元造	ADVAN シープドッグ SK52		10周	13'31"071	5	/1'19"091
6	③	富田	昭雄	トータルA-1コスモスED90	(SK90)	10周	13'35"218	6	/1'20"036
7	㊱	足達	慶信	プリンプMOTUL 足達塗料	(SK93)	10周	13'47"485	8	/1'20"560
8	㊾	高橋幸三郎		トランクプロ 鈴鹿A-ONE	(SK52)	10周	13'58"191	10	/1'21"094
9	⑧	森下	博史	㈱時間創改	(SK90)	10周	14'07"107	12	/1'22"794
10	⑦	山本	克典	住友PAX・YRP・SK52		10周	14'09"104	11	/1'22"435

・優勝スピード：159.50km/h

・最速ラップ：安山　一秋　1'17"848　161.85km/h　4周目

決勝前に2台が出走を取り消したとはいえ、今季最多の17台がエントリーし、一時期の活気が蘇りつつあるRS。ただし、唯一変わらないのが㊹安山一秋の速さだった。今回もポールを奪い、決勝でも2番手の②富田光夫を全く寄せつけることなく圧勝。「最終ラップだけはペースを落としたけど、何も問題なし」と、コメントにも余裕が感じられた。一方、レースを盛り上げたのが④鎌田勇三と⑤長島正明の3番手争い。直線では何度か④鎌田に並びかける⑤長島だが「130Rでのブレーキングのガマン合戦」で④鎌田は逆転を許さず、ベテランらしい冷静な走りで3位を得た。また今回、ついにマツダRE13Bがデビュー、これを駆った⑧松下博史が9位を奪っている。



再び盛り上がりの兆しを見せるRSで変わらぬ速さを披露した㊹安山

●FJ1600(鈴鹿第3戦)

・15周＝51.998km　予選出走60台・決勝出走30台・完走22台　予選順位/タイム

1	㉚	千田	富之	日石ROMF・104ED		15周	21'13"393	A-1	/1'23"784
2	㊽	山口	昌生	BPテイクファースト E7-FV		15周	21'17"180	B-2	/1'23"651
3	㉖	上田	雅之	ヒロサン オスカー SK94関ロ		15周	21'18"337	B-11	/1'24"435
4	㊸	入江	恒徳	BP・R&DFV95ED		15周	21'28"250	B-12	/1'24"506
5	㊾	池田	卓也	テイクファーストSK94 戸田		15周	21'28"268	B-9	/1'24"371
6	㉟	阪井	良介	BP MF104戸田 ED		15周	21'29"691	A-6	/1'24"646
7	㊿	小沢	浩二	パワーハウスSK レブED関ロ	(SK94)	15周	21'34"891	B-10	/1'24"381
8	㉞	伊藤	紘嗣	JOYCRAFT・ジル 戸田	(SK94)	15周	21'38"437	B-3	/1'24"139
9	⑯	福井淳一郎		BPカラカラ 鹿事SK94ED		15周	21'38"521	B-5	/1'24"249
10	㊾	小林	恒三	テクニカルショップ小&EDレク	(SK94)	15周	21'40"805	A-11	/1'24"961

・優勝スピード：148.42km/h

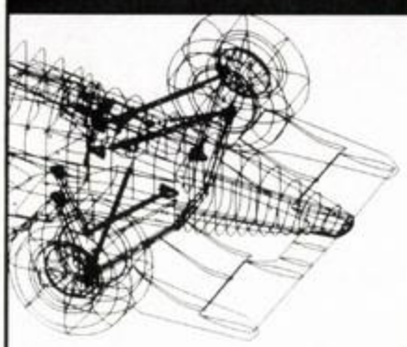
・最速ラップ：橋本　洋　1'23"455　150.97km/h　12周目

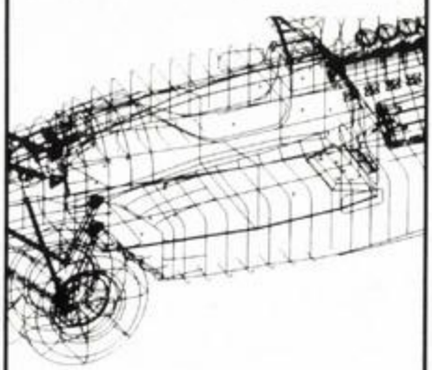
デビュー2戦目のオスカーSK96を駆る㊾佐々木孝太が、もう一方のグループのトップだった㉚千田富之をコンマ2秒差で抑えて初のポールを獲得。決勝でも1周目から後続を引き離して、激しくトップの座を競い合う。絶妙のスタートで先にトップに立ったのは㉚千田。負けじと㊾佐々木も3周目にトップを奪うが、5周目の130Rでコースアウト。開一髪、㉚千田はこれに巻き込まれずに済んだが、サスを軽く傷めて直線でもステアが90度曲がった状態に。だが、後方での2番手争いが激しくなっていたことにも助けられ、我慢の走りを実らせ2連勝。2位は前回のポールだった㊽山口昌生が、3位は17台抜きを果たした㉖上田雅之が、ともに初めての表彰台を獲得。



「今回は抜かれても抜き返せる自信があった」という㉚千田

STAFF 募集

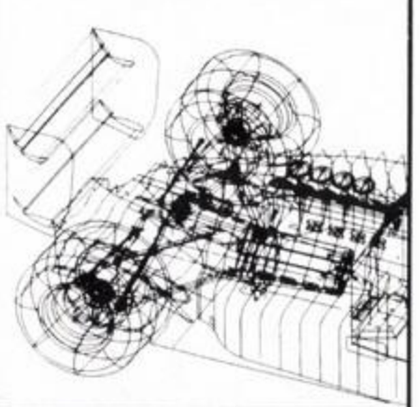




職　種：メカニック・設計・製作・営業・総務
資　格：20才以上の方　※未経験者可
勤務地：平塚・厚木（希望を考慮）
勤務時間：8:00～17:30（残業有り）
待　遇：昇1・賞2・交費全給・社保完・車通勤可
休日休暇：完全週休2日制・年末年始・夏季・有給
事業内容：レーシングカー・コンセプトカーの技術開発及び制作、デザイン、素材開発、複合材成型、レースメンテナンス
応　募：下記住所へ履歴書(写貼)を郵送下さい。

(株)アールアンドデースポーツ
(株)東京アールアンドデー
平塚事業所

平塚市大神2583-1
TEL0463-54-9820　担当／宮下



TOKYO R&D
HIRATSUKA

RACE DIARY

DOMESTIC RACE

ヒストリックカージャンボリーIN SUZUKA Round 1

・4月29日／鈴鹿サーキット東コース／晴れ／ドライ／主催：GSS
・Photo/Takayoshi Matsumoto

●ヒストリックカーレース

・15周＝33.6544Skm　予選出走25台・決勝出走25台・完走23台　予選順位/タイム

1	⑧	福葉　憲二	ベンノイルロータスエランS2	15周	16'28"946	1 /1'02"393
2	①	森正　高弘	POSE FAIRALY	15周	16'34"308	3 /1'06"009
3	③	本田　譲治	ダットサンフェアレディSR	15周	16'41"633	5 /1'06"990
4	㊾	川上祐紀雄	ポルシェ911	15周	16'55"667	2 /1'05"401
5	②	武田　健	アルファロメオ2000GTV	15周	17'05"577	7 /1'07"630
6	㊹	秋田　基次	PORSCHE	15周	17'13"954	8 /1'08"121
7	⑪	原田　正美	アルピータA110	15周	17'15"311	4 /1'06"904
8	㉕	五代　友規	アルファロメオ1750GTV	15周	17'27"183	9 /1'08"145
9	㊿	藤田　一夫	ポルシェ911S	15周	17'35"861	14/1'10"085
10	㉑	吉田　勝義	ホンダS800	15周	17'39"416	10/1'09"250

・優勝スピード：122.51km/h
・最速ラップ：福葉　憲二　1'02"710　128.80km/h　4周目

●ネオヒストリック耐久

・45周＝100.9633Skm　予選出走13台・決勝出走13台・完走10台　予選順位/タイム

1	㉞	野田晴之	カドウェル	45周	46'39"925	2 /58"663
2	①	山本敬三/米田幸史	カドウェル	45周	46'50"003	8 /60"971
3	⑤	斎藤悟志	カドウェル	45周	46'59"576	5 /59"760
4	㉑	鬼頭正人/高橋一穂	ベンノイルオイルセブン	45周	47'02"613	3 /59"170
5	㉙	船木俊之/市川泰弘	カドエル	45周	47'07"886	6 /60"027
6	⑩	山口真司/鍋川治	カドウェル	43周	47'00"205	1 /58"448
7	㉚	森　英樹	ケータハムセブン	42周	46'59"076	9 /60"976
8	㉛	福様毅之	ケータハムセブン	42周	47'07"501	10/62"649
9	②	金鍋克明/武田俊彦	スーパーセブン	40周	47'07"995	13/66"826
10	㊱	生方 聡/竹下玉太郎/大谷達也	カドウェル	40周	47'57"808	12/66"386

・優勝スピード：129.81km/h
・最速ラップ：山口真司/鍋川　治組　58"505　138.05km/h　33周目



ネオヒストリック耐久は㉞野田のカドウェルが接戦をものにした

全日本富士GTレース大会

・5月3～4日／富士スピードウェイ／晴れ～曇り／ドライ
／主催：テレビ東京、VICIC、FISCO-C、富士スピードウェイ(株)
・Photos/Shoichi Sudoh　Report/Keiichiro Takeshita

●C/SNC(第2戦)

・15周＝67.05km　予選出走30台・決勝出走31台・完走24台　予選順位/タイム

1	⑰	雄井　久彦	ZEALアドバンWEDSトレノ	15周	28'16"993	2 /1'52"192
2	㉖	磯崎　洋見	ADVAN・ZEAL倉田レビン	15周	28'21"395	3 /1'52"442
3	㉑	山本　努	ファーストウエタケBPアドバン	15周	28'23"361	8 /1'53"035
4	㉒	野口　章	FIRST ウエタケB.Pレビン	15周	28'25"649	1 /1'51"953
5	⑤	金子　雄一	トラストDLクレスコ レビン	15周	28'29"569	6 /1'52"619
6	⑦	深澤　雅文	アドバインターゲットレビン	15周	28'30"252	5 /1'52"577
7	㉚	菅原　留貴	倉田販金BPWinDjacレビン	15周	28'30"335	13/1'53"576
8	③	阪本　知洋	FET コミネ土浦クレスコレビン	15周	28'38"340	10/1'53"381
9	②	高橋　大輔	トラストDLクレスコ レビン	15周	28'38"415	9 /1'53"368
10	⑥	安藤　達麻	クレスト 森久保ENGトレノ	15周	28'39"185	17/1'54"218

・優勝スピード：122.51km/h
・最速ラップ：福葉　憲二　1'02"710　128.80km/h　4周目

シリーズ連覇に燃える⑦深澤雅文。2月の筑波での開幕戦に勝ち、富士に戦いの場を移しての第2戦はいかなる戦いを見せるかに興味が集まった。だが、ポールは富士フレッシュマンのシルビアに参戦していた㉒野口章が獲得。「シャシーを新しくして、クルマを作り替えた」という⑰雄井久彦が2番手、⑦深澤は5番手にとどまった。レースは序盤、㉒野口、⑰雄井、⑦深澤、㉖磯崎洋見らがトップグループを形成。ここから㉒野口、⑰雄井の2台が抜け出す。そして11周目には⑰雄井が1コーナーでトップを奪うとそのままゴールした。また㉒野口はヘアピンでスピンし、これで㉖磯崎が2位を得た。なお⑦深澤はミッショントラブルで6位に終わった。



「ハチロク以来の勝利です。気持ちいい！」と⑰雄井

●SUPER SILVIA(第2戦)

・12周＝53.64km　予選出走23台・決勝出走23台・完走22台　予選順位/タイム

1	N2-1	⑮	織戸　学	85モンシルビア	12周	20'36"689	2 /1'42"274
2	N2-2	㊽	鈴木　龍吾	Wパワー鈴木鉱金シルビアMG	12周	21'40"271	3 /1'46"064
3	N1-1	㉓	小嶋　久光	アネックスμ ベルレイシルビア	11周	21'03"047	6 /1'53"671
4	N1-2	⑤	春日　啓之	アローレーシング鬼姫シルビア	11周	21'06"878	5 /1'53"622
5	N1-3	㉙	内田　大介	アネックスμZロSVシルビア	11周	21'09"007	9 /1'54"850
6	N1-4	⑰	中川　一重	BMアクシアμフコーズシルビア	11周	21'17"497	7 /1'54"403
7	N1-5	㉗	関野　啓樹	シールズAアニマル シルビア	11周	21'19"257	8 /1'54"849
8	N1-6	㊹	金城　薫	柏木石油アドバンシルビア	11周	21'24"019	11/1'55"840
9	N1-7	㊿	高橋　賢一	NDC-tokyoシルビア	11周	21'30"704	10/1'55"748
10	N1-8	㊴	新井　雄一	ワークス駆生ASシルビア	11周	21'38"295	14/1'56"860

・優勝スピード：155.383km/h
・最速ラップ：織戸　学　1'41"574　158.426km/h　2周目
・PP：錦織　脇　1'42"016

富士2戦、鈴鹿2戦で開催されるスーパーシルビア。開幕戦鈴鹿では⑮織戸学が昨年から無敵の5連勝を達成。N1ではここ富士フレッシュマン出身の㉓松田晃司が初の鈴鹿を制している。

今回のポールは㊾錦織脇が僅差で獲得するが、スタートで⑮織戸がトップに躍り出る。㊾錦織が9周でリタイアしたことで楽になった⑮織戸は、2位㊽鈴木龍吾に1分の大差をつけて6連勝を達成した。N1クラスは㉔松田がチームメイトの㉓小嶋久光、⑤春日啓之と3台のトップグループを形成。しかし㉔松田は8周目の1コーナーで消え、これでトップに立った㉓小嶋が初優勝。AE86出身の⑤春日がクラス2位に入った。



またもトップでチェッカーを受け開幕2連勝を決めた⑮織戸



㉓小嶋がチームメイトの㉔松田のV2を阻止し、N1クラスを制した

●Ferrari 348/F355 CHALLENGE(第2戦)

・10周＝44.70km　予選出走25台・決勝出走25台・完走19台　予選順位/タイム

1	355-1	③	笹本　健次	フェラーリF355チャレンジ	10周	17'38"501	1 /1'44"303
2	355-2	⑥	杉山　正巳	フェラーリF355チャレンジ	10周	17'40"402	4 /1'44"813
3	355-3	②	西尾　公秀	フェラーリF355チャレンジ	10周	17'44"298	3 /1'44"569
4	355-4	⑤	山崎　正弘	フェラーリF355チャレンジ	10周	17'53"835	6 /1'46"190
5	348-1	㊺	八田谷直哉	フェラーリ348GTSチャレンジ	10周	18'03"117	9 /1'46"793
6	355-5	⑲	都筑　晶裕	フェラーリF355チャレンジ	10周	18'03"142	13/1'48"284
7	348-2	㊻	笠井　哲也	フェラーリ348tbチャレンジ	10周	18'05"030	8 /1'46"641
8	348-3	㊽	遠実　俊司	フェラーリ348tbチャレンジ	10周	18'23"369	11/1'48"158
9	348-4	㊸	加藤　陸文	フェラーリ348GTSチャレンジ	10周	18'25"344	15/1'48"477
10	348-5	㊾	パリカバコロー	フェラーリ348tbチャレンジ	10周	18'36"955	21/1'52"151

・優勝スピード：151.135km/h
・最速ラップ：笹本　健次　1'43"847　154.959km/h　4周目

今年から始まったF355チャレンジと、昨年から続く348チャレンジの混走で行われた今回。予選では、1分49秒624という昨年の348のレコードを348クラスの上位5台が更新。初登場のF355は1分44秒台という速さを見せつけた。ポールポジションは筑波で1勝を挙げている③笹本健次が奪取。しかし③笹本はスタートで出遅れ、⑥切替徹がトップに立つ。だが③笹本も3周目には⑥切替の背後に迫っていく。そして6周目の1コーナーで⑥切替がブレーキングミスを犯しコースアウト。これでトップに立った③笹本が後続の⑥杉山正巳に対して築いていた2秒のマージンを守り切って2連勝を飾った。348クラスは総合5位に入った㊺八田谷直哉が2勝目を挙げた。



スタートで遅れながらもF355チャレンジで2連勝を決めた③笹本

カートワールドの最新情報満載!

RACING KART CLUB



新製品やイベント紹介、BUY&SALE、Q&A、全日本レポート……
「RACING KART CLUB」はカートのワンダーランドだ
みんなからのお便りやレース報告など、何でもかんでも受け付けている!
〒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」までドシドシ送ってね

北海道に町営の新サーキットが誕生

『南幌リバーサイドカートランド』にF1カメラマンけんさわがアタック!

北海道は札幌のベッドタウン南幌町に、全国でも珍しい町営のカートコース「南幌リバーサイドカートランド」がオープンした。

南幌リバーサイド公園の中にあるこのカートコースは、ふるさと創成資金を利用して作られた。JAFの公認もすでに取得、今後は公認レースをバリバリ開催していくとのこと。営業は年中無休。町営だから、午前9時~12時の持ち込み走行は2500円(町民1000円)、午後1時~5時のFK-9レンタル走行は5分1500円(町民1000円)と、利用料金がすごく安い!

そこでさっそく、本誌F1レポートでおなじみのカメラマン、"けんさわ"こと澤田賢志がこのコースを走ってレポートするぞ。

「Rが緩い最終コーナーを含めれば、メインストレートは160mにも達するから、1コーナーへは十分にスピードが乗った状態でアプローチ、チョンブレーキで進入する。次の2~3コーナーの立ち上がりがタイムアップに重要なポイントなので、1コーナーを立ち上がったら、なるべく横Gを残さないように意識しつつハードブレーキング。2コーナーのクリッピングは奥に。立ち上がり重視だ。

4コーナーはグッと回り込むがまんのコーナー。セオリー通りスローイン・ファーストアウトのグリップ走行で立ち上がる。続くS字は切り返しでリヤがスライドしないよう、"限界の定速"を保ってスッと通過する。

S字の先はアウトいっぱいからアプローチして、アウトいっぱいへ立ち上がる。S字の流れでとかくコース中央からのアプローチになりがちだが、それではバックストレートへのスムーズな立ち上がりに欠ける。案外難しいのがバックストレートエンドのコーナー。立ち上がりの縁石が見えにくく、限界がつかみづらいのだが、立ち上がりはアプローチよりも余裕がある。思い切ってトライを。

全体として高速コースの印象だが、フラットな地形に作られていてコーナーにカントがほとんどなく、逆バンクに感じるところもあり、見た目の印象よりテクニカルだった。

走った後は公園内のキャンプサイトに泊まって、南幌温泉(コースから車で約10分)に入って……ああ極楽!」(けんさわ)



コースは夕張川沿いの公園の中。利用料金は格安、景観もなかなかグッド!



オープニングイベントでは町民の方々が試乗。ネクタイ姿がナイスです



南幌リバーサイドカートランド



●南幌リバーサイドカートランド
〒069-02 北海道空知郡南幌町夕張川河川敷 南幌リバーサイド公園内
☎080-27-88-159

まるで4輪用のスポークタイプ!? フリーライン・マグホイールで足元を飾ろう

カートのホイールは、つるんとしたディスクタイプなのが普通だ。ところがフリーラインの「マグホイール」は、まるで4輪用のスポークホイールみたいな形。ひと味違ったルックスを楽しみたい人にはもってこいだ。しかもビードがあたる耳の部分が薄いから、タイヤはビード間が広くなり剛性が上がる。空気容量も普通のホイールと異なるから、タイヤ内圧の上がり方も違うはず。この点を利用して、面白い戦略が立てられるかも。

サイズはドライ用がフロント130㎜／リヤ210㎜、レイン用がフロント120㎜／リヤ180㎜。どちらもフロントには、ハブ別体のミッションカート用もある。価格はどれも1本9200円。4本セットで買えばビードストッパーも付いてくる。問い合わせは㈲ビレルパシフィックまで。



ドライ用／レイン用、スプリント用／ミッション用と種類も豊富

●㈲ビレルパシフィック
〒334 埼玉県川口市江戸2-5-6
☎048-285-4000

初心者用に価格を抑えて必需品をチョイス 原&サンクのビギナーズ工具セット

世界の一流工具を扱う原工具と、カートチームのサンクレーシングプロジェクトが、共同でリリース中の工具セットシリーズに、新しいセットが登場した。

その「96カート ビギナーズセット」は、初心者の「カートに必要な工具を、最適なサイズで、最低限の物だけ、低価格でそろえたい」という要望に応えたセット。国産品を中心にセレクトして価格を抑え、なおかつラチェットハンドルは細かい動きでも確実に作動するベータ製、ツールボックスは小さめで持ち運びに便利なレムライン製と、肝心なところは世界の一流品をおごっている。

この全36点、定価5万円相当のセットが、なんと特価の2万9800円！ これなら買う物に悩まず、粗悪な工具でマシンを傷める心配もなく、資金を節約できるってもの。

詳しい問い合わせはサンクレーシングプロジェクトまで。



初心者に必要なものがそろった工具セット。バーゲン価格がうれしい

●サンクレーシングプロジェクト
〒659 兵庫県芦屋市呉川町12-16
☎0797-67-5783

PRESENT

カーターうれし涙のグッズをあげちゃう!

①押しがけヘルパー



カートの押しがけは初心者や体力のない人にはタイヘン。そこで役に立つのがこの「押しがけヘルパー」(6500円)。マシンを押す時、シートバックに取り付けたレバーでアクセルにつながったワイヤーを引けば、スロットルが少し開いてエンジンが簡単にかかる。この押しがけヘルパーを、フレンズ（☎03-3822-8201）から2名に。

②レーシングカート百科96-97



カート本の決定版としておなじみレーシングカート百科が、今年も新版となって発売された。"初めてのカート選び指南書""コンプリートカートALLガイド"など企画充実、もちろん全国のカートコース／ショップのデータも多数掲載。この「レーシングカート百科96－97」(㈱交通タイムス社発行／1500円) を4名に。

応募はハガキにご希望の商品名を書いて、レーシングオン編集部「レーシングカートクラブ プレゼント係」まで。7月12日の消印まで有効です。このページの感想や楽しいコメントを書き添えてくれるとうれしいぞ。

後半戦突入の全日本シリーズ 西地域第3戦の速報だよ

堺カートランドは梅雨の合間の晴天、蒸し暑さでドライバーもギャラリーも汗ダクのきっついレースでした。

FAクラスは平野健太郎が完璧な独走で初優勝、いや一速かった。2位は保坂光俊、すんごい追い上げで場内を沸かせてくれました。FRクラスは大河原一裕が山田哲生の追撃を僅差で振り切って、これも初優勝。今年の全日本シリーズは、東西でヒーロー日替わりの初優勝ラッシュです。詳しいレポートは、次号でお送りするからお楽しみに。

第4戦を終えてのポイント争いは、FAクラスで保坂が東地域の松本心と同点で並び、マッチレースの色合いがさらに濃厚に。FRクラスは東西ともかつてない混迷状態に。シリーズは終盤に向けて、さらにホットになりそうだぞ。

全日本カート競技選手権
FSA第3戦 西地域第5戦 7/14 レースプレビュー

中山カートウェイ 岡山県和気郡和気町大中山751/☎0869-83-2333

FSAサーカス、真夏の岡山へ ハードな消耗品で栄冠を握るのは誰だ!

●例年厳しい暑さでハードな消耗戦となる中山の一戦。シリーズ中盤を迎えるFSA、早くも終盤のFA／FRとも、今年は多数のドライバーが優勝の権利を持ち、激戦は必至だ。オススメ観戦ポイントは、タイトコーナーのテクニックを間近で観察できる2コーナー脇のスタンドだ。●開催クラス：FSA、FA、FR●主催：㈱山陽スポーツランド（☎コースに同じ）●観戦料金：2000円、小学生以下500円

BUY&SALE

■売りたし

●ダップ
93年式・レース十分可・要ブレーキ整備・ヤマハKT100S／その他備品多数・格安にて譲ります・ただし趣味として末永く乗ってくれる人のみ
〒330 埼玉県大宮市吉野町1-350-1 220号室 長谷川雅俊

●アルカート・ファントム
92年式・KT100S2基付・価格15万円
〒586 大阪府柏原市青山台9-3／☎0729-78-6655 谷山亮太

●ソディ・フュテューラ
95年式・6速ミッションカート・程度上・練習走行5回使用・レース未使用・ヤマハYZ125CK／水温計／回転計／カートスタンド／取扱説明書付・価格50万円・値引き、送料等応談
〒520-01滋賀県大津市木の岡町37-3／☎0775-78-1516or050-075-3100 桜川宝男

●ハットレス・ストラート1
93年式フレーム・1シーズンのみ使用・カーレル80S／ホイール4セット／スリックタイヤ2セット／レイタイヤ2セット（1セット新品SL94度むきのみ）／カートスタンド／ポリミックス／エアゲージ／その他スペアフレーム(パーツ取り)＆スペアパーツ付・備品多数付けます・これから始める人に最適・初心者の方指導します・価格20万円
〒242 神奈川県大和市下鶴間2998-8／☎0462-74-1146 藤沢彰彦

●アルカート・コンプリート
94年式・練習走行3回のみ・新古車・程度極上・価格18万円・詳しくは電話にて
〒116 東京都荒川区東尾久4-2-10／☎080-857-5957 若林清一

◎BUY&SALE投稿の決まり

当コーナーに掲載をご希望の方は、ハガキに「売りたし」「買いたし」を明記の上、品目、年式、程度、付属品、価格、備考などを記入して送ってください。また郵便番号、住所(県名から)、氏名、電話番号もお忘れなく。電話番号は編集部からの連絡用に必ずご記入を。電話番号を誌面に記載したくない場合は「掲載不可」と書き添えてください。

ハガキの到着から掲載まで1～2カ月程度かかります。また売買に関するトラブルについて、編集部では一切の責任を負いかねます。あらかじめご了承ください。

ニューヒーロー菅生を制圧!

両クラスとも独走の初優勝 シリーズは戦国時代へ

**FAクラスの佐藤和也、そしてFRクラスの鎌田正明
レースを制したのは両クラスとも、表彰台の経験すらないルーキーだ
西地域の第3戦でも、FAウイナーは初表彰台となる14歳の新人だった
群雄割拠の96全日本シリーズは折り返し点を過ぎ、なおも激動を続ける**

Photos/Kazuhisa Sawada Text/Kazuo Mizutani



スタートで勝負を決め、見事な独走で初勝利を飾った㊸佐藤。第3戦でも見せた速さを結果につなげた



ヤマハワークスの⑯赤塚がついに初表彰台を獲得。この勢いでブレイクするか

FA CLASS

ルーキー佐藤が独走で優勝 最速の小林、無念のリタイア

タイムトライアルで小林泰英が叩き出した一番時計は、2番手にコンマ3秒弱の大差を付ける48秒971。音量ベナルティを受けても、そのTTトップの座は揺るがなかった。小林は予選2ヒートも順調に制してPPに。だが頭ひとつ抜けていた小林の速さは、報われることはなかった。スタートからキャブがグズつき中段まで後退、最後は電気のコードが切れ、小林は中盤で戦列を去った。

PP小林の脱落に替わってレースの主役を演じたのは、これまで7位が最高位だったルーキーの佐藤和也だ。セカンドグリッドを得ながら「決勝になるとみんな速いから、表彰台に乗れればいいと思っていた」という佐藤だが、スタートから堂々と独走を開始。タイムをきれいにそろえながら2位以下を周回ごとに引き離す。佐藤は終盤に49秒04という、素晴らしいラップを出し、独走のまま右手を高く掲げてフィニッシュ。"ハイグリップタイヤと（ゴムの乗った）路面にも慣れてきました。公式練習はトラブルで1周も走れなかったけれど、そこで不運が尽きたのかも」と佐藤。全日本4戦目の初優勝に大喜びだった。

2位は1周目から単独走行を続けた赤塚大典。94年の全日本デビューから印象的な速さを示しながら、今までトラブルやミスに泣かされどおし。佐藤には引き離されたものの、待望の初表彰台を得て「ここまで長かったですよ」と安どの表情を見せる。TTでは13番手と出遅れた松本心が、ヒートごとに順位を上げて3位でゴール。4戦連続の表彰台で、東のランキングトップを独走中だ。予選第2ヒートから別人のような活躍を見せたのが大ベテランの白熊淳三。まさかの高速3コーナーで胸のすくパッシングを敢行、得意のSUGOでTT25番手から大浮上の6位を獲得した。



㉔松本はTTの出遅れをまとめて3位に。これで全戦表彰台、ポイント争いも独走中だ

TOPICS

大活躍のイアメ・ロータリーは4モデルが存在した

リードバルブでは主流のひとつのイアメ・エンジン。だがロータリーバルブでは、90年FA（現FSA）クラスの佐野和志以来、長い間全日本の優勝から遠ざかっていた。しかし今年は一転、FAクラスで松本心が駆って開幕から2連勝、その後も毎戦表彰台を獲得している。このイアメ・ロータリーバルブエンジンは、「パリラTT37」と「シリオTT53」の2モデルがカタログに載っている。ところが実は、パリラ／シリオ両方に"RX"と銘打たれたエンジンが存在して、イアメ・ロータリーは4種類のモデルがあるのだ。このRXとオリジナルの違いはクランクの形状。テストで確認されてはいないが、やはり特性の違いはあるようだ。ただしこのRXは生産数が少なく、日本にも少数しか入っていない模様。松本も第2戦と第4戦でRXを使ったが、これはローテーションの都合とのこと。イアメの輸入元の㈱ペア（☎03-3704-0083）では、納品には時間がかかるものの、RXの注文も受け付けている。


パリエーションの多さもイアメ・ロータリー躍進の原動力か？

FR CLASS

新たな才能が相次ぎ台頭 鎌田がスタートで勝負を決する

前戦まで上位を争ったレギュラー陣は、のきなみ苦戦を強いられた。丸島徹は相次ぐトラブル、アクシデントで10位がやっと、柳田真孝はTT31番手から2周リタイア、梅垣博至はいかにも苦しげで9番グリッドからズルズル後退。4番グリッドに並んだ長谷川憲幸も、キャブの不調でローリングから遅れ、2周目にマシンを止めた。

かくして新たなメンバーが、今回のレースを引っ張ることになった。フロントロウはふたりともルーキー。PPに過去12位が最高の榎本壮平、2番グリッドに第2戦の7位以外は予選落ちを喫していた鎌田正明だ。

決勝が始まると、榎本はタイヤの消耗に苦しみ、4位に後退してレースを終えた。だが「今までフレームのセッティングに悩んでい


見事な逆襲で6位へ。白熊が魅せた



最後まで2位以下を寄せ付けず、㊸鎌田は一人舞台で初優勝を遂げた



17歳のルーキー㊼榎本が大躍進、PPを獲得した

たけれど、やっと普通にセットが出せた」とのこと、今後の活躍が期待できそうだ。

苦戦の榎本に替わってレースを制圧したのは鎌田だ。スタート直後のIコーナー先でトップに立つと、2位を行く第1戦のウイナー丹羽巨史との差を徐々に広げ、チェッカーまで揺るぎない独走で突っ走った。「1周目で後ろが離れているのを見て"アレッ"と思って」と鎌田。これで今年のFRは、毎回ウイナーが替わることとなった。

2位の丹羽は、好調モリシタ勢で今回唯一の好結果を残したが「残念です」と悔しげ。3位は「クルマはバッチリ、ドライバーが乗せられてるようだった」という都司智祥。これもうれしい初表彰台だった。



ウイナー鎌田、右の3位都司は初表彰台、左の丹羽は無念の2位だ

クラス：FA

エントリー：49台

決勝順位	No.	ドライバー(チーム)	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト／ベナルティ	タイムトライアル 順位	ヒート順位	ヒート順位	予選結果
1	43	佐藤和也(チームKBF)	イタルシステム・MV-21／ビレル・M632／BS	49"239	2	B1	B1	2
2	46	赤塚大典(BPヤマハRT)	イタルシステム・MV-21／ヤマハ・WF-K／BS	49"314＋0.25	6	B3	B2	3
3	04	松本心(ベタRC)	イアメ・パリラTT37／ビレル・M632／BS	49"803	13	A3	A2	5
4	50	上村賢(スクーデリアTKM)	サエッタ・SV11／ビレル・R632／BS	49"314	3	A6	A3	8
5	7	田代結一(PRKCばどっく)	ポルテックス・VR95／トニーカート・エスプリ／BS	49"339＋0.25	7	A2	A7	7
6	11	白熊淳三(CKC木更津)	イタルシステム・MV-21／トニーカート・エスプリ／BS	50"216＋0.25	25	A9	A4	11
7	02	川口慶大(フレンズ&KME)	サエッタ・SV11／ファースト・レーシング／BS	49"594＋0.50	16	B4	B4	6
8	69	中村　仁(チームDRF)	ポルテックス・VR95／テクノ・H10／BS	49"703	11	A5	A6	9
9	34	上原三義(桑山レーシング)	イタルシステム・MV-21／ビレル・M632／BS	49"888	14	B7	B6	13
10	5	沖田淳治(PRKCばどっく)	ポルテックス・VR95／トニーカート・エスプリ／BS	49"611	8	B2	B3	4
⋮								
DNF	37	小林泰美(チーム赤坂)	イタルシステム・MV-21／アルファ・エリート／BS	48"971＋0.25	1	A1	A1	1

クラス：FR

エントリー：55台

決勝順位	No.	ドライバー(チーム)	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト／ベナルティ	タイムトライアル 順位	ヒート順位	ヒート順位	予選結果
1	43	鎌田正明(レイランド福島WAKO'S)	イタルシステム・ML-21／テクノ・H10／BS	49"984	7	A2	A1	2
2	59	丹波巨史(チームモリシタR)	イタルシステム・ML-22／テクノ・H10／DL	50"000	8	B2	B1	3
3	53	都司智祥(RTエッフェガーラ)	イアメ・パリラMAG95／ビエッセ・ラビット／BS	50"316	19	A4	A3	6
4	47	榎本壮平(武蔵野KC)	イアメ・パリラMAG95／カリ・カリフォルニア／DL	49"799	4	B1	B2	1
5	19	関　貞之(レイランド福島WAKO'S)	MRC・AKL95／テクノ・H10／BS	50"230	14	B5	B4	8
6	28	吉田光文(チームハマツBP)	CRG・S-10T1／CRG・エボック／BS	50"332	20	B10	B6	13
7	51	川人徳行(チームモリシタR)	イタルシステム・ML-22／テクノ・H10／DL	50"162	10	B7	B14	20
8	58	西山雄一(チームオーガスト)	ロータックス・VM95／ジョリーカート・ステップ1／DL	50"478＋0.25	33	A17	A10	25
9	25	澤　圭太(RFアオヤマ)	イタルシステム・ML-21／コスミック／BS	49"979	6	B4	B17	18
10	56	丸島　徹(チームモリシタR)	イタルシステム・ML-22／テクノ・H10／DL	50"250	16	B22	B9	26

スタート前リタイヤなんてご免だ！
ローリング難関克服マニュアル



カートは本来ハイスピードで走るよう作られたもの。だがレース開始前のローリングでは、各マシンが2列縦隊のフォーメイションを組んで、ゆっくりとコースを回りながらスターターの合図を待つ。そこでは思わぬトラブルも起こりがちだ。この最初の難関をうまくこなすためには、ふたつの大きなポイントがある。その克服法を聞こう。講師は今年FSAクラスで全日本カートに帰ってきた、元F3ドライバーの鈴木慶祐だ。



キャブ調整

切りのいい開度で絞れば調整ミスを防ぎやすい

ゆっくり走るローリングでは、全開時のキャブセッティングのままだと混合比が濃すぎる。そこでローリングでは、スピードに合わせてキャブレターを調整する必要がある。

「グリッドからコースインしたら、最初の半周くらいは思い切り飛ばす。そこからローリングのスピードに落としたら、ハイニードルを絞るんですが、僕はここで普通なら30分、すごくベースが遅い場合は1時間という具合に、30分単位で絞ります。これならまた開ける時に間違えにくい。絞る量は、エンジンの慣らしの時に見つけておきます。大切なのはアクセル一定のまま走ること。スピード調整はブレーキで。アクセルをあおるとカブりの原因になります。もしカブったら、一度ハイを全開にしてアクセルを踏み、エンジン内にたまったガソリンを燃やしてやります。

スタートが切られたら、アクセルを踏むのに合わせて絞ったニードルを開けていく。最初のIコーナーは重要ですから、もしそこまでにうまくキャブを開けられなくても、両手でハンドルを握って集中して抜けるべき。Iコーナーを立ち上がるくらいまでなら、キャブが合っていなくてもエンジンが壊れるようなことはありませんから」

ポジション復帰

復帰禁止区域はきちんと確認オフシャルにもアピールを

もしローリングで遅れてしまったら、隊列をぬって自分のグリッド位置まで戻らなくてはならない。この時に焦ると、接触したり違反行為を犯してしまうこともある。

「まずドライバーズミーティングをしっかり聞いて、ポジション復帰していい区間を確認しておくこと。追い抜く時は、まわりのマシンの動きに十分注意して。抜きたい相手が不安定な動きをしていたら、横に並んで片手を出して、自分が復帰中だと知らせるのもいいでしょう。抜くのはできるだけまっすぐな場所で。コーナリング中、特にコーナーの入り口と出口は危険。コースごとに安全に抜ける場所が必ずあります。無理をしてぶつかるより、その場所まで少し我慢して待った方がいいですね。

ポジションを戻しながら、手を上げてオフィシャルへのアピールもしておきたい。特に自分が前の方のグリッドだったら、スタートを待ってもらえる場合もありますから」



鈴木はFSA激化の火付け役？

DO KARTING!

今月のイチオシ





AKASAKA

〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町二本木山田台907-1
☎0425-56-5432

試乗会はいつでも参加OK！

ホームコースの榛名や富士サーキットなどなど、各地のホビーレースはもちろん、全日本選手権まで、常に上位で活躍している赤坂レーシング。その本拠地は、東京の西部、国道16号沿いのサーフショップみたいなお店。ゆったりした店内には、ミーティングルーム、メンテナンスルームにリフト付きガレージも完備。サーキットまでの運搬もOKだから、走るためのあらゆるサービスが勢ぞろい。試乗会も常時開催中。気軽に問い合わせてみて！

★ライセンス講習会／7月28日(日)





BEAR RACING SERVICE

〒158 東京都世田谷区等々力7-2-26
☎03-3704-0083

今年は"ビレ・バリ"が熱い！

全日本選手権東地域FAクラスポイントリーダー、松本心の駆るマシンは、ビレル・M632B＆イアメ・バリラ。ベアが輸入発売元のイタリアンブランドは、この調子で7回目の全日本選手権獲得なるか!? キミも、'96"ビレ・バリ"に、レッツトライ！
弟分のチャオもよろしく！







Dinky

東京本店　〒145 東京都大田区北千束1-5-4
☎03-3717-9539
湘南台店　〒252 神奈川県藤沢市湘南台1-21-15
☎0463-43-5790

本格スクール開始！ 生徒募集！

"レンタルマシンでカートを基礎からみっちり学び、レーシングドライバーへの第1歩を踏み出そう！"というのがディンキーのカートスクール。1ステージ6回の講習で3か月と6か月の2コース。会場は潮来サーキット。詳しくは電話で。

★ライセンス講習会／東京本店7月6日(土)、潮来サーキット14日(日)、湘南台店27日(土)







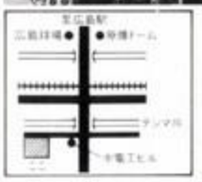
Squall

〒733 広島市西区上大河町1-4
☎082-292-6405
FAX.082-296-2810

広島といえば、ここに限る！

広島の老舗といえば野田優オーナー率いるここ。全日本はかりでなく、レースといえばSLから国際レースまでなんでもござれ、地元カートピスタヒロシマでのレースではスコール勢も大活躍。ミッション付きのYZストック80も楽しい。ヤマハカップミーティングもあるよ。

★ライセンス講習会／7月7日(日)、8月11日(日)





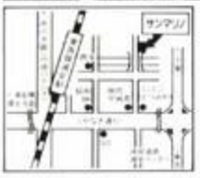


SUN MARINO

〒279 千葉県浦安市北栄3-7-8
☎0473-52-3980

初走行には1日同行指導！

モータースポーツは、観るものじゃなく、参加するもの！ サンマリノはそう信じるからこそ、カートをお勧めするのだ。仲間同志でワイワイのエンジョイ派も、レースで上位をのスポーツ熱中派も、一緒に走ろう。初走行には1日同行指導。新東京と茂原ならサーキットサービスも充実。







4店の協力で皆をバックアップ

本店は創業23年のカート界の老舗。かつては野田英樹も仲間だった。そのジェミニの輪がどんどん広がって、今ではグループ4店の強力な協力態勢が出来上がった。右の欄にある各店のどこに行っても同じサービスを受けられる。家の近くのジェミニでも、コースの近くのジェミニでも、職場や学校の近くのジェミニでも、都合のいい所にでかけていいのだ。さらに、近畿地区のコースなら、生駒、宝塚、関西、堺、猪名川の5つがホームコース。どこでもたいていジェミニのスタッフがいるから安心。

★ライセンス講習会／7月7日(日)、8月11日(日)(宝塚カートフィールドにて)他、各店で随時受け付け。

GEMINI KART GROUP SINCE 1972

GEMINI 本店
〒661 兵庫県尼崎市武庫の里1-1-34
☎06-433-9504
FAX06-438-7560
月曜定休

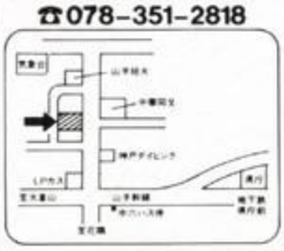
GEMINI 阪奈店
〒574 大阪府大東市野崎新開1-44
☎0720-70-1501
FAX0720-72-5786
月曜定休

MSK. G
〒564 大阪府吹田市岸部南1-25-16
第2キシベビル1F
☎&FAX06-317-0109
火曜定休

Garage g
〒665 兵庫県宝塚市山本野里1-1-12
☎0797-80-1022
FAX0797-80-1023
月曜定休

NAGAO KART
ナガオ カート

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/AM10:30〜PM9:00 月曜定休■

YAMAHA '96モデル
RC100SD ¥339,000
新車お買い上げの方に
走行券(¥15,000分) &
レーシンググッズ
プレゼントキャンペーン中！

YAMAHA外国製 ★カートガレージ(保管) ★トランスポート(運搬) カート全種取り扱い 致します

スタッフが親切にアドバイスいたしますので初心者の方もお気軽にご来店ください。

中古カート在庫しています

クレジット・カードOK!!

■ライセンス講習会 神戸店：毎月第2水曜日／高槻店：毎月第3水曜日

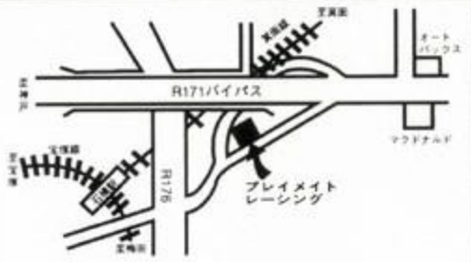
チームナガオ クラブ員募集中
★メンバーズカードで特典有り!!

試乗会も受け付けております
詳しくはお電話にて

岡山地区姉妹店
ACT with NAGAO



〒700 岡山市弓之町13-20アートタウン1F
phone.086-226-1163
営業時間／10:00a.m.〜8:00p.m. 月曜日定休



関西カートランド・宝塚カートフィールド
ホームコースまで30分

レーシングカートショップ
プレイメイト
箕面市瀬川3-4-29 石橋ドリームハイツ1F
(阪急石橋駅から徒歩5分) TEL.0727-22-9479

RACING KART SHOP
PLAY MATE
中古カート・ボーナスセール!

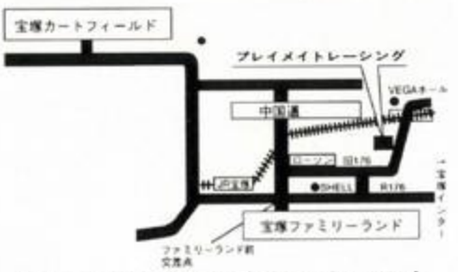
箕面店 在庫例
- ●'93 ALLファントム ¥120,000 〔エンジン、タイヤレス〕
- ●'94 ヤマハRC-100S ¥120,000
- ●'95 ヤマハRC-100S ¥200,000
- ●'95 ヤマハ・ウィンフォースM80YZ 〔80cc.ミッション付カート〕 ¥350,000
- ●'95 ビレル+ヤマハYZ125 〔125cc.ミッション付カート〕 ¥480,000

宝塚店 在庫例
- ●'92 ヤマハRC-100SD ¥98,000
- ●'93 アルファ・エキスポート 〔エンジン、タイヤレス〕 ¥88,000
- ●'93 ハッセ・ブリッツ ¥150,000 〔E・T付〕
- ●'94 ヤマハRC-100SD ¥160,000
- ●'95 ヤマハRC-100SD ¥180,000

※エンジン付中古カートは全てエンジンオーバーホール済。

○カート保管ガレージ有り ○カートの運搬もおまかせ! ○各種クレジット取扱

ライセンス講習会を毎月実施。詳細はお問い合わせください。



宝塚カートフィールドに一番近いカートショップ
たからづかカートフィールドまで5分

レーシングカートショップ
プレイメイト宝塚店
宝塚市旭町1-17-1 (阪急・JR宝塚から徒歩10分)
TEL.0797-81-5854 ※阪急清荒神から徒歩3分

マーメイドレンタルカートシステム導入

レンタルカートで気軽にカート体験できます。

マイカート購入までの中間ステップとして、マーメイドでは、
レンタルカートシステムを導入しています。
平日および休日のカート体験のためのレンタルカートシステム。
詳しくは、お気軽にご相談ください。



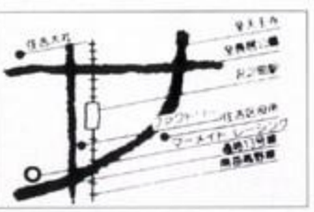
★新車・中古カート各種在庫しています。
★パーツ、ウェア類も豊富にあります。
★カート試乗、ライセンス取得からレース参加まで、お客様にあったカートライフをアドバイスさせていただきます。



マーメイドレディースレーシングチーム メンバー募集中 **活躍中!!**

マーメイドでは95年から、女性ドライバーを主体としたレディースレーシングチームを結成して、ホームコースの箕カートランドを中心に走行会やレース参加しています。
毎週水・土・日曜には、メンバーがレース出場をめざして腕を磨いています。
レディースに限らず老いも若きもマーメイドに集合！ お気軽においでください。

MERMAID
SHOW ROOM ☎06-673-7089
FACTORY ☎06-673-7227
〒558 大阪市住吉区墨江4-10-27-101
13号線高野線踏切西ノバカネイチ1F





初心者歓迎

- 試乗会随時受付
- 中古カート常時在庫
- ガレージ・トランスポーター完備
- サーキットサービス万全



市川に移転 OPEN!
Racing Factory AOYAMA

レーシングファクトリー アオヤマ
〒272 市川市原木3-12-6 飯塚ビル1F
TEL & FAX. 0473-29-0540
営業時間／AM11:00〜PM9:00
定休日／月曜日

G.P. RACING



HGタイヤとのマッチングはもとよりSL86タイヤともfeel good!
各地で好リザルトを残しています。

PiA KARTING CALL.06-922-4466

得情報…瑞浪レイクウェイでは本誌ご持参の方にレンタルカート料金を1,000円割引させて頂きます。

プロショップ

新車・中古カート、
レーシングウェアなど
豊富な品揃え。
ヘルメットの
カラーリングもOK!
クレジット・ローン可

ファクトリー

カートの修理や
パーツ販売、
カート保管……。
すべて安心して
おまかせください。

レース

初めてのビギナーから
エキスパートまで
存分に楽しめる3シリーズ
全15戦を開催。
毎戦豪華賞品多数！

サーキット

国内屈指の
テクニカルレイアウト！
全長614mの本格コースです。
初心者の方でも楽しめる
イベントが
盛りだくさんです。

レンタルカート

どなたでも気軽に
サーキット走行を楽しめます。
仲間と競える
インスタントGPも大人気。
ウエア類も
レンタルOK。

フェスティカで、買って、走って、速くなる！



アクティブカートクラブ・フェスティカ

FESTIKA
ACTIVE KART CLUB

〒328　栃木県栃木市柏倉町ナメリ石1275-1
FAX.0282-25-1512

ニッコリ　イコー
☎ 0282-25-1500

これは、いい。に 週末は、サーキットへLet's Go!

あなたはどれで行く？

いろいろあるから観戦スタイルに合わせられるネ！	パドックサロンチケット（先着70名）	パドックパス	グランドスタンドサロンチケット（先着180名）	前売入場券（大人1名・決勝日のみ）	前売ペアチケット（大人2名・決勝日のみ）	前売グループチケット（大人4名・決勝日のみ）
もちろん！特典もサマザマ	・入場料 ・パドックパス ・ピットウォーク ・スタート前グリット ・特別観戦室（冷暖完備） ・フリードリンク ・専用駐車場 ・プログラム ・予選結果表／リザルト ・映像モニター ・ラップモニター ・記念品	・入場料 ・パドックパス ・ピットウォーク	・入場料（決勝日のみ） ・指定席料 ・ピットウォーク ・フリードリンク ・専用駐車場 ・プログラム ・予選結果表	――	――	――
1 8/10~11 全日本GT選手権シリーズ	前売 35,000円	前売 15,000円 当日 16,000円	前売 10,000円	5,000円	9,000円	16,000円
2 8/31~9/1 Formula Nippon フォーミュラ・ニッポン	前売 35,000円	前売 15,000円 当日 16,000円	前売 10,000円	5,000円	9,000円	16,000円
3 10/19~20 Formula Nippon フォーミュラ・ニッポン	前売 35,000円	前売 15,000円 当日 16,000円	前売 10,000円	5,000円	9,000円	16,000円
4 11/2~3 INTERTEC 全日本ツーリングカー選手権シリーズ FINAL	前売 40,000円	前売 25,000円	前売 12,000円	5,000円 （前売指定席 7,000円）	――	――

スペシャルチケットのお申し込み・お問合せは―

株式会社日本モーターレーシングセンター　〒150 東京都渋谷区広尾2-3-14　☎03-3409-2365

お申し込み方法／各レースの1ヵ月前より電話にて受付します。

EVENT GUIDE

1996年全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第6戦スポーツランドSUGO

8/4 SUN・決勝
8/3 SAT・予選

●決勝スタート 13：20予定 (F-Nippon)
●ゲートオープン 8：00予定

●スポーツランドSUGO（宮城県柴田郡菅生）
●主催／ビクトリーサークルクラブ（VICIC）
株式会社菅生
奥州ビクトリーサークルクラブ（奥州VICIC）
●公認／国際自動車連盟（FIA）、日本自動車連盟（JAF）
●大会協賛／株式会社ブリヂストン
●後援（予定）／仙台市、村田町
●開催レース／FN、F3、フォーミュラトヨタ・エッソチャレンジ、シビック・インターカップ、ミラージュインターナショナル・ラリーアートカップ

決勝日 小中学生以下入場無料！

Formula Nippon 全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第6戦
全日本フォーミュラ3選手権シリーズ第6戦

TICKET PRICE

■前売入場券／大人／¥4、200
■前売ペアチケット¥8、000
■当日券決勝日　大人／¥5、000　予選日・大人／¥820
高校／¥2、500　高校／¥510
小中／¥200
■駐車料決勝日　4輪／¥1、000　予選日・4輪／無料
2輪／¥300　2輪／無料
■前売券発売所／チケットぴあ、丸井チケットぴあ、チケットセゾン、CNプレイガイド、ローソン、ファミリーマート、セブンイレブン（福島・宮城地区）東北地区RTN加盟店

また1歩、さらなる走りの頂点へ踏み出すために

表2見開き……株ケンウッド
P4……株ブリヂストン
P16……トヨタテクノクラフト株・TRD
P17……株メニコン
P21……TIサーキット英田
P31……東京科学芸術専門学校
P48……株ミリオンカード・サービス
P53……鈴鹿サーキットランド
P81……PIAA株
P99……株東京アールアンドデー
P104……Do KARTING!
P105……NAGAO KART/PIA KARTING/PLAY MATE/マーメイドレーシング/レーシングファクトリー アオヤマ
P106……アクティブカートクラブ・フェスティカ
P107……株日本モーターレーシングセンター
P125……株TDKコア
P126……プロデット
表3……ローバージャパン株
表4……トヨタ自動車株

●広告に関するお問い合わせは☎03-5430-4441広告部まで

NEXT ISSUE

レーシングオン No.222は 7月12日(金)発売です

次号予告……速報！ フォーミュラ・ニッポン&F3第5戦鈴鹿
ル・マン24時間レース徹底特集/ITCメルセデスの全貌
スーパーアグリドキュメント、ゼロからのスタート最終回

AD CONTENTS

STAFF

CHIEF EDITOR——中島 敦
SENIOR EDITOR——梅原 康之
EDITORIAL STAFF——笛越 和也
原 一代
川喜田 研
今井 清和
有富誠一郎
田口 朋典
石原久仁子
CONTRIBUTING EDITORS——西山 平夫
家村 浩明
水谷 一夫
STAFF PHOTOGRAPHERS——佐藤 宏治
須藤 章一
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS——二村 保
金子 博
澤田 賢志
ART DIRECTOR——西山 剛由
DESIGN STAFF——後藤 恵二
佐藤 直樹
吉岡 広樹
木村 祐一
津田 晶平
吉田 周布
編集委員——三好 正己

FROM EDITORS

●獲ったァ！ ついに、というか、始めてからたったの6日間でGIを獲った！ なんの話かといえばグビスタ96。世間ではすっかりブームの落ち着いたころに手に入れたオイラだが、1日2時間くらいで1週間も経たずにGI制覇とはスゴイ！ と、ひとりで悦に入っている。なぜかというと、編集部の某バイト君はIIIで4カ月もGIが獲れないからだ。今までグビスタなるものはやったことがないので、"96はIIIと比べてカンタンなんじゃないですか"というバイト君の言葉にも反論することはできないが、実のところはどうなんでしょうねぇ？（その後有馬も制した おさる）

●今シーズンのNBAには燃えました。今年のブルズのメンバーにはお気に入りが多く（ジョーダン、ロッドマン、クーコッチ）。それで応援に力が入ったのかも。特に注目だったのはロッドマン。毎回髪をいろんな色に染め変え、全身イレズミだらけ、言動も超過激。これだけならただのコワイ人なんだけど、プレーが超一流なのでカッコイイのだ。めちゃくちゃすごいプレーヤーなのに、素行の悪さのせいで（たぶん）オリンピックのメンバーに選ばれなかったあたりもカッチョイイな〜。来シーズンもぜひブルズに残って、私を燃えさせてくれい。（ステファニー山田）

●世の女性の例に漏れず、私は通販が好きだ。いちばん好きなのは千趣会のインテリア、雑貨、普段着のシリーズ。セシールはセンスはイマイチだけど、返品・交換の処理がグッド。商品が届くのも早い。反対に嫌いなのはフェリシモ。あのシリーズでしか買えないというやり方が気に入らない。ところで、私が通販カタログを見ていると、「またカタログ見てる〜」と言われるけど、そう言う人だって通販LLビーンでどっさり買い込んだりする。結局みんな通販好きなんだよね。（原姉）

●前に㋐も書いてたが、ユーノスロードスターのプレス対抗耐久レースに出ることになった。去年は中谷明彦/田中哲也という強力な"助っ人"を呼んで大ひんしゅくを買ったが、今年はそれ以上に非難を浴びる体制で挑むつもりだ。あっと驚くような大物が登場するので、お暇ならぜひパドックをご訪問ください。7月20日、土曜日、筑波サーキットでお待ちしてます。それにしても、こういうワル企みってつくづく面白いもんだ。（ナカジ）

●「やっぺえテロリストからの脅迫だよ。あっ映画館の入場者が少ない。ホテルにゴキブリが出るんだよなあ……」。ちょっと、ちょっと、隣の席で「TOWER」をやるのはやめてくれ。みんなどうしても事件が起こるたびに仕事になんないんだから。今週に入ってから㋮がマックにインストールしたゲームにハマっているのだ。もちろん本人が一番仕事が手につかなくなっているのはお察しのとおり（いちおー就業時間内はやらないのを原則としているらしい）。㋐

●そう、今さらながらハマっちゃってる。運悪くル・マンのスタートぐらいから始めちゃって、テレビ中継はほとんどラジオのように音を聞くだけだったもんなあ。この号の期間はやけに無駄に時間が過ぎていった気がする。でも、ゲームを進めつつ、ワープロが使えるなんて、やっぱりマックだからだぜ！ と自慢してみたりして。悔しかったら、そのルボでやってみい。（目指せ大製堂 ㋮）

●坂田和人から電話がかかってきた。2輪の（またかよ）世界GPの125ccクラスのライダーで、94年の世界チャンピオンという人物である。チームロバーツヤマハでメカニックをやってる伊藤さんからも同じ日に電話があった。ふたりともポール・リカールでのレースを終えて一時帰国してきたところだった。電話で話しながら、グランプリがどんどん進んでいるのに自分は何もかかわってなかったことを思い知らされて、なんか変な感じがした。ちょっと自己中心的な考え方だけど。（いまひ）

●折々のうた——（入梅）
北の果て
へるしんきより
帰り来れば
食み笑いの
㋐に怯ゆ……

（海外出張から戻り、留守中の間違に不審を抱きて詠む PAPA）

●ル・マンでは到着するなり風邪をひいた。おまけに鼻血が3時間も止まらなかったりした。木曜の予選に内輪でそんな話をしたら、金曜日には"アッ、鼻血ブーだ（by影山正美）だの、"大丈夫？ お大事にね"（by御堀さん）、"恥ずかしい。でも俺と一緒じゃん"（by佐藤正勝）だのアッという間に広まってやんの。"太ったハットリ"ってえのも今やブレス仲間からのあいさつ代わりだし、当のハットリ君も嫌な顔はしながらも、一応はニヤニヤしてくれている（でも2段階に分けて髪を切っていた）。腐せよう。（ミナ）

"レーシングオン" 7-12号 No.221
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
広告部 TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5486-7402
販売企画部 TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
編集部 TEL:03-5430-4462 FACSIMILE:03-5430-4460
発行人：西ヶ谷治男 編集人：中島 敦
印刷：大日本印刷株式会社

"RACING ON"
7-12 1996 ISSUE No.221 PUBLISHED 12 JULY
PUBLISHED by "NEWs PUBLISHING Co., INC."
2-4-7 MISHUKU, SETAGAYA-KU,
TOKYO 154 JAPAN
ADVERTISING TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5486-7402
SALES TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
EDITORIAL TEL:03-5430-4462 FACSIMILE:03-5430-4460
PUBLISHER:HARUO NISHIGAYA
EDITOR:ATSUSHI NAKAJIMA
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

●本誌中の記事、写真、イラスト等の無断転載、使用を禁じます

Present

紫陽花がとってもきれい

紫陽花や、緑の葉っぱが天の恵みを得てイキイキとしています
あなたもイキイキしてますか？

応募方法

官製はがきに左下の応募券を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望する賞品の番号と品名、今号で面白かった記事3つとその理由、ラルフ・シューマッハー選手に対するひと言を書いて下記まで。締め切りは7月12日の当日消印有効。当選者の発表は8月23日号（8月9日発売）で行う予定です。たくさんのご応募をお待ちしています！

〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
レーシングオン編集部
「7/12」号プレゼント係



A ピレリ ステッカー 3枚1組 10名

IMSAシリーズで活躍中のRiley & Scottとフェラーリ333SP、WRCで活躍中の555スバル・ワールド・ラリーチームのステッカーを3枚1組にして10名に。 提供／ピレリ



KURE RACING TEAM WITH NISMOグッズ 5名

呉工業の全日本GT参戦を記念して、Tシャツ、トレーナー、キャップ、タオル、ステッカー、ポスター、テレホンカードをプレゼント。欲しいものの番号を明記してね。 提供／呉工業



A.ナニーニ他サイン入り Tシャツ 3名 キャップ 1名

ナニーニ以外にもJ.ピアンタ、J.ジューディッチの3人のサインが入ったTシャツを2名、キャップを1名に。 提供／フィアットアンドアルファロメオモータースジャパン





D カストロール・トヨタ セリカ ミニカー 3名

95年サファリ・ラリー仕様のカストロール・トヨタ・セリカ。1／35スケール。とっても緻密にできあがっているミニカーを3名に。





E ル・マン仕様ニスモGT-R ミニカー2セット 3名

アイアイアド・カンパニーオリジナル金型による特注トミカ、ル・マンシリーズから、95年ル・マン仕様のニスモGT-Rを2種類をセットにして3名に。 提供／アイアイアド・カンパニー

Riley & Scott、フェラーリ 333SP両面ポスター 10名

IMSAシリーズにおいて3勝を挙げたRiley & Scottと、2勝したフェラーリ333SPが両面に印刷されているポスター。あなたならどっちを表にして貼る？ 提供／ピレリ



F

G



アメリカンレーシング キャップいろいろ 5名

アメリカンレーシングのキャップ。ネイビー、ブラック、ホワイト＋ブラック、ブラック＋ブルー、グレー＋ブラックの5種類があるけど、どれが当たるかは運次第。 提供／M.L.J.

H



ミツビシラリーアート ビデオ&テレカセット 5名

WRC第2戦サファリ・ラリーで、ミツビシ・ランサーがサファリを制覇した模様を収めたビデオと、その優勝記念オリジナルテレフォンカードをセットにして5名に。提供／ラリーアート

I



ビデオ「ITC Part1」 Round1〜4 7名

国際ツーリングカー選手権の第1・2戦ホッケンハイム、第3・4戦ニュルブルクリングを収録。8月には日本でも開催されるので、しっかり予習をして観戦に行こう。提供／エブコット

【5／31号プレゼント当選者】A：NASCAR Tシャツいろいろ ①東京都・札幌倫子 ②埼玉県・武井精一郎 ③広島県・池本明彦 ④大阪府・河野久美子、他4名 B：NASCARキャップ ①静岡県・土屋恵子、三重県・沢田等 ②広島県・加藤圭亮 C：フィアット・パンダカタログ 青森県・葛西清 D：チーム国光ジグソーパズル 北海道・三浦麻紀、埼玉県・野村寛之 E：チーム国光スポーツタイマー 福島県・安田みゆき F：TEAM FK／massimoステッカー＆キーホルダー 北海道・須藤さつき、愛知県・稲吉学、岩手県・大城勝利、他27名 G：ニッサンモータースポーツNEO 1996 東京都・武田久雄、岐阜県・金井きよみ、神奈川県・関由美、ほか7名 H：群馬県・平田さと美、神奈川県・角井雪 I：TEAM FK／massimoポロシャツ ※ホワイト 愛知県・藤原ひとみ ※ピンク 愛知県・村松政由 ※イエロー 宮城県・佐藤慎一郎 （敬称略）

応募先 R'on 7/12号 プレゼント



チーム結成4戦目にしてガッチリつかんだ勝利に神田正輝監督の顔もほころぶ

JRC

RALLY REPORT

モントレー'96

●'96全日本ラリー選手権 第1部門第4戦●5月25－26日
●スタート/ゴール 群馬県 206.843km SS:20.923km

**序盤から今年のモントレーをリードしたのは
このイベントに強いベテラン桜井幸彦ではなく
派手なアクションでギャラリーを沸かせる新井敏弘だった
新井は最後まで好調を持続、念願のCクラス初勝利となった**

Photos & Report/Shoji Mita

全日本ラリー選手権第4戦モントレー'96」の舞台となる群馬県は、群馬スペシャリスト、いわゆる群スペと呼ばれる群馬の林道で育ってきた全日本トップランナーたちの故郷だ。その中から、井上潔(Aクラス)、桜井幸彦(Cクラス)吉沢恒夫、新井敏弘(Bクラス)という名だたるチャンピオンを輩出してきた。

その良き伝統を取り戻すべく、今回のモントレーはギャラリーステージを充実させ、2年ぶりにSSも復活させた。3ステージ制のラリーは、まず第1ステージを3SSのみのギャラリーステージとし、第2ステージをラリー区間のみに、第3ステージは7本のSSだけで構成されていた。

序盤から新井がラリーをリード

第1ステージは700~900mという短い3本のSSだけとなったためタイム差はさほど付かず、トップ新井と10番手山口修との差は5秒しかない。そして次の第2ステージの山場となる2本の林道は従来ならSSとなるところで、今回はハイアベレージの区間として設定されていた。

この2ケ所を新井が0点と驚異的な減点で上がり、第2ステージまでにトップが新井、2番手に大嶋治夫、3番手に桜井という具合に群スペ勢がトップ3を独占した。この群スペ勢の躍進を前にヤル気をなくしていた松本が4番手につけていたが、その差はすでにトップの新井から9秒差。このラリー区間で一気に水を開けられてしまった格好だ。

第3ステージを前に、すでに綾部美津雄、西尾雄次郎、奴田原文雄、石田正史らがリタイアしており、第3ステージの行方は3人の群スペが握ったも同然だった。

第3ステージが幕を切っておとされると、新井がハイペースでベストタイムを連発し始めた。2番手に対してSS4で1秒、SS5では2秒、そしてSS6では桜井のミスに乗じて6秒。SS7では1秒負けたものの、次のSS8では群スペ勢3人がそろって同タイム。続いて新井はSS9で2番手に4秒差をつけるベストタイムをたたき出し、2番手の桜井との差を決定的なものにした。

新井敏弘、念願のCクラス初優勝!

Bクラスは鎌田が雪辱、Aクラスは粟津原が初優勝



チャンスをつかみながらつまらぬミスで優勝を逃していた新井敏弘。今回はパーフェクトなラリー展開を見せて、念願のCクラス初優勝を飾った



群馬スペシャリストの先輩格、桜井幸彦も新井に脱帽。今回は2位にとどまった。もちろんシリーズはトップを確保



鎌田豊は早くも今季2勝目をマークしシリーズの独走体制を固めた

最終のSS10はSS4の逆走となるが、新井はこのSSの危険個所ではリスクを避けてベースダウン。2番手に差をつけながら終盤のつまらぬミスで優勝を逃したこともあるだけに、自らペースを落とすなど新井はいつになく慎重だった。

こうして新井は13点差で初めて桜井に競り勝ち、92年のひえつき以来という忘れかけていた優勝の感激に浸ることができた。もちろんCクラスでは悲願の初優勝となる。一方、新井と戦って破れた桜井は何と大嶋と同点でフィニッシュ。結局は僅か2点差というSSタイムで桜井が2位、大嶋が3位と決定した。

Bは鎌田、Aは粟津原が優勝

Bクラスは、第1ステージの2本のSSでベストタイムをたたき出した田口幸宏が、まずラリーリーダーの座に浮上。悲願のチャンピオンを手にするキップを狙うにはまずまずのポシションにつけた。しかし、田口以上にしたたかだったのが鎌田豊と原口真のチャンピオン経験者。

2人は着実にラリーを進め、第3ステージ序盤には田口と肩を並べることになる。このトップ争いの均衡が破れたのはSS6。鎌田は原口のミスをついてここで10秒差のベストタイムをたたき出す。残りの4SSで何とかばん回をはかりたい原口だが、4点差で届かず2位に終わった。こうして鎌田は原口の追撃を辛くもかわし、今季2勝目を獲得した。田口は第3ステージ7SS中2SSでベストタイムを記録したにとどまり、原口と4点差の3位でフィニッシュした。

Aクラスは序盤から粟津原豊と平塚忠博のバトルで始まった。僅か1点差で迎えた第2ステージだが、ここで粟津原は平塚に20点差をつける驚異的な減点で上がり、独走体制を固める。第3ステージに入ると、決して良くはない路面コンディションにアルトとミラ勢の気勢が上がらない。特に水切り用の窪みが何本も横切るSS6ではこの差が顕著に表れ、ベストタイムをたたき出したヴィヴィオの榊雅広に対し、ミラ勢の平塚と若槻幸次郎は9秒、島田雅道は6秒差をつけられる始末。この間に粟津原は無難なタイムで第3ステージを乗り切って今季初優勝を獲得したが、第2ステージの貯金を有効に生かせたことが最大の勝因といえるだろう。



ラリーに勝ち、当日のダートラも制覇と粟津原は1日2勝をマーク



RESULT／C Class

順位	No.	ドライバー	ナビゲーター	チーム名	マシン	CP減点	SS減点	合計
1	48	新井 敏弘	中田 省吾	チームバックアールミスターK	スバル・インプレッサ	15	1339	1354
2	54	桜井 幸治	大溝 敏夫	キャロッセスポーツ桜井	スバル・インプレッサ	14	1353	1367
3	58	大嶋 治夫	小井戸晃三	キャロッセスポーツ大嶋	スバル・インプレッサ	12	1355	1367
4	57	松本 誠	岡本 徹	オートハウスラリーチーム	ミツビシ・ランサー	18	1378	1396
5	56	田中 伸幸	佐藤 茂樹	ウイットテクニカル・スポーツ	ミツビシ・ランサー	34	1376	1410
6	59	山口 修	吉谷公美洋	スクーデリアスポーツ	ミツビシ・ランサー	33	1389	1422
7	52	石田 雅之	味村 寛	TEAM C-ONE SPORT	トヨタ・セリカGT-FOUR	26	1404	1430
8	51	片岡 良宏	田口 雅生	ADVAN SPORTS TEAM	ミツビシ・ランサー	38	1423	1461
9	61	綱村 誠一	綱村 祐子	CMSC群馬三菱	ミツビシ・ランサー	35	1429	1464
10	44	金子 裕光	鈴木 裕	チームバックアールミスターK	スバル・インプレッサ	51	1424	1475
11	49	星野 博	成澤 宏樹	カーマジック・オズ	ミツビシ・ランサー	57	1450	1507
12	43	水野 泰治	多比羅ニミ男	東京メカニカル "ドスコイ"	ミツビシ・ランサー	63	1491	1554
13	60	白鳥 文昭	富岡 仁志	STI東京シナモン白鳥	スバル・インプレッサ	123	1548	1671
	47	吉村 恭一	清田 恵次	インターゲットインプレッサARP	スバル・インプレッサ	SS6	コースアウト	
	45	高橋 一志	高杉 哲也	TEAM C-ONE SPORT	トヨタ・セリカGT-FOUR	SS2	デフトラブル	
	42	岡崎 恵一	福田 雅弘	チームアヤベオカザキ	スバル・インプレッサ	SS8	ミッショントラブル	
	53	勝田 範彦	井戸田政喜	ラック勝田	スバル・インプレッサ	SS6	エンジントラブル	
	55	石田 正史	小野田 樹	マルシェラリーチーム	ミツビシ・ランサー	4CP	タイロッド破損	
	46	西尾雄次郎	松尾 博成	ファルケンインプレッサ西尾	スバル・インプレッサ	SS9	ミッショントラブル	
	50	奴田原文雄	小田切順之	ADVAN SPORTS TEAM	ミツビシ・ランサー		エンジントラブル	
	62	綾部美津雄	市野 譲	チームAyabe	スバル・インプレッサ	SS2	ドライブシャフト	
	41	芽根 秀紀	松本 浩一	ラリーチームシロクマ	ミツビシ・ランサー		未出走	

RESULT／B Class

順位	No.	ドライバー	ナビゲーター	チーム名	マシン	CP減点	SS減点	合計
1	36	鎌田 豊	重田 満彦	かまたスポーツ	ミツビシ・ミラージュ	53	1454	1507
2	37	原口 真	小室 圭一	CMSC鹿児島	ミツビシ・ミラージュ	51	1460	1511
3	34	田口 幸宏	藤田 浩一	ALEX田口	ミツビシ・ミラージュ	55	1460	1515
4	35	増村 淳	吉田 和広	ALEX増村	ミツビシ・ミラージュ	61	1486	1547
5	38	松井 孝夫	凌藤 勲	CMSC愛知・松井	ミツビシ・ミラージュ	67	1486	1553
6	39	香野 正之	西村 末吉	CMSC浜松ラリーアートミラージュかんの	ミツビシ・ミラージュ	63	1507	1570
7	64	金井 雅志	関根 和弘	RIGIDラリーテックジャパン	ミツビシ・ミラージュ	88	1494	1582
8	66	森 博喜	藤綱 和敏	TEAM TASC	トヨタ・AE111	75	1509	1584
9	63	小林 康弘	竹本 昌史	CMSCファルケンかまたスポーツ	ミツビシ・ミラージュ	60	1527	1587
10	65	木村 謙治	塩沢 香	オートランダムGABキムラ	ミツビシ・ミラージュ	76	1526	1602
11	69	永瀬 浩一	小久保昌巳	東京メカニカル・ナガセ	ミツビシ・ミラージュ	75	1529	1604
12	68	三苫 和義	隈 重信	エナジィ	ミツビシ・ミラージュ	72	1534	1606
13	67	安達 広通	木村 光洋	スクーデリアスポーツ	ミツビシ・ミラージュ	90	1520	1610
14	72	山崎 正已	松岡 眞吾	ブリック キタモト	ミツビシ・ミラージュ	103	1559	1662
15	73	村瀬 哲也	米谷 展生	チームフェアリス	ミツビシ・ミラージュ	140	1523	1663
16	71	島田 勝正	永井 真	デビルラリーチーム	ミツビシ・ミラージュ	113	1591	1704
	70	三井 隆一	林 吉光	T.NGAOKA三井・林	ミツビシ・ミラージュ	SS1	サスペンショントラブル	
	74	柳澤 宏至	武者 寛	BSキャロッセM's ファクトリーミラージュ	ミツビシ・ミラージュ	SS6	転倒	
	56	山田 浩史	御幡 親幸	キャロッセ山田	トヨタ・AE111	SS8	オーバーヒート	
	75	横山 武浩	福村 幸則	グループ4ラリーチーム	ミツビシ・ミラージュ	4CP	ロアアーム破損	
	33	村元 秀実	坂口利恵子	チームビットビームス	ミツビシ・ミラージュ	SS6	ロアアーム破損	

RESULT／A Class

順位	No.	ドライバー	ナビゲーター	チーム名	マシン	CP減点	SS減点	合計
1	16	粟津原 豊	高橋 昭彦	スズキスポーツ	スズキ・アルト	43	1476	1519
2	18	榊 雅広	秋竹 誠之	J&Sモータースポーツ	スバル・ヴィヴィオ	61	1478	1539
3	12	平塚 忠博	秋田 憲吾	DCCSひらつか	ダイハツ・ミラ	64	1488	1552
4	17	守屋 敦昭	小花 敏也	東京スバルピックベア	スバル・ヴィヴィオ	74	1485	1559
5	9	島田 雅通	池神 潤	BOOBOW	ダイハツ・ミラ	76	1492	1568
6	14	前嶋 光男	星野 元	キャロッセスポーツ前嶋	スバル・ヴィヴィオ	55	1523	1578
7	10	若槻幸治郎	宮城 孝仁	DCCS若槻	ダイハツ・ミラ	76	1518	1594
8	8	益子 昌之	山本 芳男	リズム・ビークル	スズキ・アルト	80	1539	1619
9	7	石川 俊明	山本 朗	バーラーアサヒSEKIラリーチーム	スバル・ヴィヴィオ	86	1548	1634
10	6	藤田 幸弘	吉積 輝和	SYMSFALKENBRINGVIVIO	スバル・ヴィヴィオ	94	1554	1648
11	4	飯原 幸治	望月 一幸	チームANZAI・WORKS飯原・望月	スバル・ヴィヴィオ	102	1578	1680
12	5	小田切 真	稲本 芳之	ソウルエアロWINIXメカニカルチーム	スバル・ヴィヴィオ	96	1611	1707
13	1	松原 邦夫	北口 信正	TEAM北口	スバル・ヴィヴィオ	117	1633	1750
14	2	関根 康生	加納 宏樹	チームMRSセキネ	スバル・ヴィヴィオ	671	1548	2219
	15	蒲池 光久	坂木 裕之	チームバックアールミスターK	スバル・ヴィヴィオ	2CP		電気系
	3	栗原 喜一	大須賀一彦	TR-8 KURIHARA	スバル・ヴィヴィオ			未出走

Photos/Shoji Mita, MAX PRESS, Racing on

TOPICS FROM AROUND THE WORLD

WHAT'S UP?

編集部が総力を結集してかき集めた
レース界のよもやま話はいかが？



ヘルシンキではクレーン車を使ったバンジーが大人気!? でも横にぶつかりそうで何だかコワイ！



フィンランド原産の金髪少女たちでござる

本誌PAPAのITCヘルシンキみやげ話

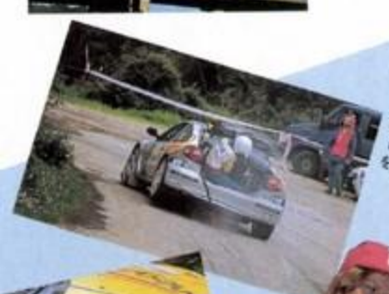


ファン・オメン、レーシングオンを読む

危険人物として普段は社内に幽閉されている編集部PAPAが、久々の海外取材。森と緑と湖と金髪美女と白夜とサウナの国、フィンランドはヘルシンキにITCの取材に行ってきた。現場仕事に飢えているPAPAはまたもやバドックをサーキットを狂ったように歩き回り、その異様な存在感で、並入る外人プレスも圧倒！ "控えめでおとなしい"という日本人の固定イメージをブチ壊しての帰国となりました。心残りはただひとつ、バツキン美人とのステキな出会いがなかったコト。無念ナリ。



ヤニック・ダルマス、ACミランに移籍！でもよろしくやってたの、意外にバタクソだったやんの！



右前輪を失って、やむなくトランクに乗ってバランスを取り、サービスを目指す



反対側から見ると、横転してもようですが、下回り整備には便利!?





こちやギリシャ産キャンギャル…ちっと野暮ったい？

本誌おさるのアクロポリス・ラリーみやげ話

行って来ましたアクロポリス。いや〜、いろいろありました。

まずは、左のオネ〜チャンがた。WRCにもキャンギャルがいるんですな。3人は、地元ギリシャの石油会社のキャンギャルたち。

上はラーダのサービステクニック!? ボディ補強はバッチリ、といっても大丈夫なんすかねぇ。

左上のトランクハコ乗り写真は、実はツール・ド・コルスでの写真。タイヤが脱落して、コ・ドライバーがバランス取ってるんですね。

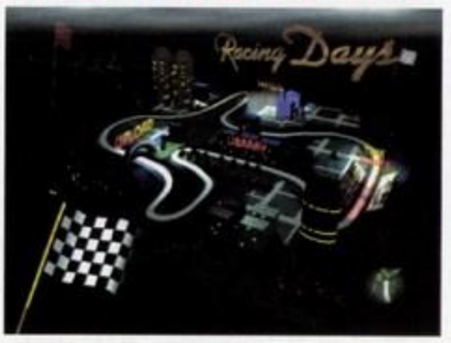
一度はWRCを観に行こう！



ちなみに、こんな方もいらっしゃいました

Racing Days「レーシングオン・カップ」結果発表

パワーPC搭載機専用のレースゲーム"レーシングデイズ"を使って行われた
「Racing Onカップ」の第1回タイムアタック&カラーリングコンテスト
その結果と、これからエントリーできる「オペルカップ」の概要を教えちゃおう



タイムアタック・レース部門 NSXル・マンGT2仕様クラスランキング

1位	(25秒582)	福原　稔様	アップルコンピュータ賞（QuickTake150）
2位	(25秒615)	宮澤　敏生様	アップルコンピュータ賞（カラープリンター）
3位	(25秒771)	桜井　潔様	エフ・イー・ティー賞（ナルディ・ステアリング2000Type）
4位	(26秒280)	津久井　悠様	ブリヂストン賞（ブルゾン）
5位	(26秒402)	鐵立　雄樹様	ミスタークラフト賞（カーグラ・ビデオ「BTCC'95」）
6位	(27秒789)	須崎　竜也様	9003Inc.賞（AQUAZONEコンパクト）
10位		Toshiki様	エフ・イー・ティー（CATZオリジナルコンセプトCD）
20位		ふみちゃん様	エフ・イー・ティー（SONAXホイールクリーナーR2000）
30位		TOSHI様	ミスタークラフト（ホンダ・レーシング・キーホルダー）
40位		pow様	ミスタークラフト（ホンダ・レーシング・キーホルダー）
50位		KO-HE様	9003Inc.（マグカップ）
60位		海苔様	9003Inc.（マグカップ）
70位		まんせる様	9003Inc.（AQUAZONEマウスパッド）
80位		adachi様	9003Inc.（AQUAZONEマウスパッド）
90位		Marks様	9003Inc.（スタンディング・メモ）
100位		佐藤純一様	9003Inc.（スタンディング・メモ）



日本ヒューレットパッカード賞
（ScanJet 4P）
千葉県船橋市　佐々木幸雄様
「FirePattern-Oriental」

カラーリング・コンテスト部門 結果



アップル・コンピュータ賞
（QuickTake 150）
埼玉県浦和市
武内　亮様
「＊大宮 5957＊」



日立マクセル賞
（Zipドライブ）
千葉県市川市　二神幸平様
「Moral ver.2(KO-HE)」

特別賞／ミスタークラフト賞（1/18NSXミニカー）
埼玉県富士見市　鈴木祥一様「GT2-Rainbow」
特別賞／AQUAZONE賞（AQUAZONE ver.1.5DX）
東京都渋谷区　村井敏明様「CandyBlue」
特別賞／エフ・イー・ティー賞（CATZオリジナルコンセプトCD）
MacPeople編集部「NSX in MacPeople」

何度か本誌で紹介してきたドライブゲーム"レーシングデイズ"。今回は4月1日～5月10日に開催された「レーシングオン・カップ」の第1回タイムアタック・レースとカラーリングコンテストの2部門の結果を掲載した。

タイムアタック・レースは通信ネットワーク上にあるタイムアタック専用サーキット「レーシングオン・サーキット」で行われた1周だけの一発勝負。今回はホンダNSXル・マンGT2仕様を指定車種として使い、各エントラントは、このレーシングデイズご自慢のマシンセッティングメニューでエンジンやサスを自分好みにセットアップして戦いに臨んだ。

実は同じ期間にCR-Xデルソルを指定車種にしてのアタックも行われていたが、なんと車検落ち(!)が出るというヒートぶり。結局こちらは再レースとなり、マシンはJTCC仕様のアコードに変更されて5月20日～6月30日に第2回大会として開催された。その結果は次号で紹介の予定だ。



今度は「オペルカップ」開催！

サーキットBBS上のレーシングオン・サーキットにて、今度は「オペル・カップ」が開催される。今大会はJTCC仕様のオペル・ベクトラを使う「ベクトラ・カップ（期間：6月1日～7月31日）」と、ITC仕様のオペル・カリブラを使う「カリブラ・カップ（期間：7月初旬～8月31日）」のタイムアタック2部門とカラーリングコンテストの計3部門。ベクトラの車種データはサーキットBBSのライブラリかオペル・ジャパンのホームページ（http://www.opel.co.jp）からダウンロード可能。カリブラの方は6月下旬発売予定の車種拡張ディスクOPEL版を購入のこと。もちろん各部門の上位入賞者には豪華賞品を進呈。キミの挑戦を待ってるゾ！

マシンのグラフィックも、このとおり実車の雰囲気満点で迫る





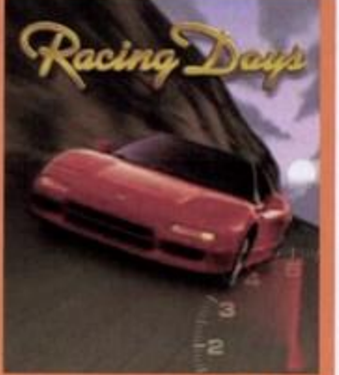
レーシングデイズって何？

ところで、まだ"レーシングデイズ"をご存じない人のために説明を。これはマッキントッシュ社のパワーPCを搭載したパソコン／ピピン@アットマーク専用のドライブゲーム。コンピュータ相手のレースやタイムアタックはもちろん、電話回線を使用した通信ネットワークではかのプレイヤーとの対戦まで楽しめちゃうのが最大の特徴なのだ。今回の「レーシングオン・カップ」も、その通信機能を使って行われたわけね。

通信を使って楽しむためには、まずユーザー登録をする必要がある。と言っても、購入したゲームにハガキが付いてるから、それを送ればOK。登録が終了すると、通信ネットワーク上にあるサーキットBBSへアクセスできるようになる。アクセスするとページ右上にあるメイン画面が表れる仕組み。ここではいろいろな情報やデータのやりとりができるほか、コースや自分が使いたいクルマのセレクトも可能だ。

このほかにも"レーシングデイズ"は、クルマを思いのままにカラーリングできるメニューや、エンジンやサスペンションなどクルマの様々な仕様を変更・決定できるメニューも搭載。さらにはパソコン&CD-ROMという環境&メディアのメリットをフルに生かし、プログラム本体やコース、クルマなどを要素ごとに追加・拡張することも可能なのだ。

レースにどっぷりハマってる本誌読者なら、この本格的な走り具合に感動すること間違いなし。ホント、マジで一度試してみてくださいな。



●メディア：CD-ROM　●動作環境：PowerPC搭載MacOS搭載機、音楽再生が可能なCD-ROMドライブ、6MB以上の空きメモリ、13インチ256色カラーモニター、要ハードディスク、定価8800円（税別）●問い合わせ先：（有）キットピーク　☎03-5861-4805

CALTEX

インディカーを席巻中のハボリンの名を日本にも

カルテックス・オイル プロダクツ(ジャパン)株式会社

アメリカンレーシングの代名詞とも言うべきインディカー。そのPPGカップにおいて、今年、ひとつの快進撃が続いている。6月9日のデトロイトを終えて、ハボリンオイル使用車が8戦中7勝という驚異的な勝率で勝ち星を挙げ続けているのだ。

このハボリンオイルを世に送り出しているのが、アメリカのダラスに本社を置くカルテックス社。同社は世界有数の石油企業であるテキサコとシェブロンの共同出資により1936年に誕生。原油の探鉱・開発・生産から精製・輸送、そして石油製品の流通・販売までの一貫操業を世界的規模で行っている。

だが、モータースポーツに進出したのはニューマン-ハースレーシングとジョイントした94年と、ごく最近のことだ。折りしもこの年のニューマン-ハースにはF1から殴り込みをかけてきたナイジェル・マンセルが在籍。つまりカルテックスはマンセルとともに、参戦1年目にしてインディカーのタイトルを奪う快挙を成し遂げたのである。

今年もPPGカップでは、先のデトロイトで3勝目を挙げたマイケル・アンドレッティとクリスチャン・フィッティパルディを擁する同チームをスポンサード。4勝を挙げてランキングトップを行くジミー・バッサーもハボリンオイルユーザーだ。またNASCARにおいてはアーニー・アーバンをサポートしている。しかも特筆すべきは、彼らが使用しているオイルが市販品そのものだということ。トップカテゴリーのトップチームに市販品を供給できるこの姿勢は、カルテックスの自社製オイルに対する自信の表れにほかならない。

そのカルテックスが100%出資した日本法人が今年4月に設立され、ハボリンオイルの日本市場への本格的な参入が開始された。

同時に国内のモータースポーツへの進出も図られ、まずは全日本GT選手権においてコブラレーシングのポルシェをスポンサード。これを手始めにカルテックスでは、トップクラスにこだわらず、スカラシップ制度を採り入れるなどして幅広いカテゴリーを対象に支援していきたいという。また、エンジンオイルのテスト、そしてデータ収集の場としても有効活用していく考えだ。

「我々としては、アメリカンレースを意識しながら、国内のモータースポーツを通じて日本の皆さんにもカルテックス・ハボリンの名前を覚えていただけるように活動していきたいと思います」と、カルテックスは言う。

現在、インディカーを席巻中のハボリンオイル。ここで使用されているものと同じオイルが、遠からずその名とともに日本のレース界にも浸透していくことになるだろう。

正式名称：カルテックス・オイル・プロダクツ(ジャパン)株式会社
所在地：東京都港区赤坂2-17-22
設立年月：1996年4月
資本金：1億円
従業員数：15名
業務内容：主に自動車用潤滑油のアフターマーケットチャンネルへの販売

インディカーでも使用されているFORMULA3をはじめ、5種類のバリエーションが用意されているガソリンエンジン用オイル『Havoline』。そしてディーゼルエンジン用の『Delo』もラインナップ









F1
RACE REPORT

F1世界選手権 第8戦 カナダGP

●6月14－16日 ●カナダ：ジル・ビルヌーブサーキット
●天候：晴れ ●路面：ドライ

モントリオールはまさにビルヌーブフィーバー
英雄の記念すべき帰還に6月のカナダは熱く燃えた
しかし、レースの主導を握ったのはデイモン・ヒル
レース終盤、ジャックは必死の追走を見せるが

Photos / Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada,
Text / Nigel Roebuck Translation / Yutaka Mita(QT)



英雄の息子の記念すべきホームGPとあって、モントリオールのスタンドは超高潮に！

ビルヌーブ追走届かず タイトルに向けて ヒルが5勝目！

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP



最悪のスペインGPから 立ち直ったヒルが ポールtoウインで完勝！



地元の熱い声援をぶびながら、必死にヒルを追うビルヌーブ。後方には昨年のウイナー、ジャン・アレジのベネトンが続く

ヒル、1コーナーを制す

日曜日のモントリオールはモータースポーツ日和。青い空には太陽がさんさんと輝いているが、気温はさほど高くなく、おまけに湿度も低い。こんな天候を恨めしく思っているドライバーがいたとしたら、ミハエル・シューマッハーくらいのものだろう。そのミハエル。ウォームアップでは13位と出遅れたが、しょせんはウォームアップにすぎない。

ところで、フェラーリはついにハイノーズバージョンをデビューさせた。空力効果はさておくとして、ひどく不格好である。エレガントなジョン・バーナードのラインはどこへ行ってしまったのだろう。フェラーリによると、このハイノーズは一連の空力改良の第1段階と呼ぶべきものであり、今後さらにコンポーネントの改良を進めるらしい。

グッドイヤーによればタイヤストップは2回。1回のチームもあり得るとのこと。シューマッハーは3ストップだとつぶやいているが、ウォームアップのタイム同様、レース直前のコメントを真に受ける者はいない。

フォーメイションラップに飛び出す22台のマシン。と思いきや、フェラーリがグリッドに鎮座したまま。シューマッハーだ。燃圧が低すぎてエンジンがかからなかったとのことだが、いずれにせよ、グリッド最後尾からのスタートは決まりだ。彼がポジションを上げる様子はきっとエキサイティングには違いないが、同時にウイリアムズデュオが楽になったことも確かだった。

こうしてウイリアムズのふたりにとって、早くも最大の脅威が取り除かれることになった。しかし、「お互いのピット戦略は分かっていたが、他のチームがどうするか気がかりだった」とデイモン・ヒル。ヒルは2ストップ、ジャック・ビルヌーブは1ストップを選択していた。「とにかくスタートでデイモンの前に出て、彼のペースをコントロールしなければならない。これが僕の作戦だった」とジャック。チームメイトの戦略はともかく、ヒルにもクリアトラックの重要性はよく分かっていた。



このレースで記念すべきGP150戦目を迎えたマーティン・ブランドル。カナダのコースとは相性が良く、6位入賞を果たす


アレジは初日のフリー走行でトップタイムをマーク。ベルガーも2位に付けてベネトン復活を印象づけたが……



F1
RACE REPORT

「スタートは良かった。デイモンより良かったくらいさ」とビルヌーブ。「でも、デイモンはミラーに注意していたらしく、うまくマシンを左右に振って先行させてくれない。第1コーナーは彼がインサイド、しかも巧みにアウト側にマシンを寄せられたもんだから、僕は引くしかなかった。おかげでブレーキをロックさせて、2番手キープも危うかった」

第1コーナーの戦いはヒルに軍配が上がる。この後、ヒルは徐々にギャップを広げていく。2台が異なった作戦を選択したことは、すでに誰の目にも明らかだった。燃料負荷の少ないヒルは快調そのもの。反対に負荷の大きいジャックはブレーキをいたわりながらの走行である。「あれはミスだった。序盤、もっとペースを上げられたのだから、多少無理をしてでもそうするべきだった」とレースを振り返るビルヌーブ。ビルヌーブの背後に、これまたノーストップ作戦のジャン・アレジが迫る。しかし、ビルヌーブがそれまでよりハードにブレーキを使うと、ベネトンはミラーの中で小さくなった。

「リヤタイヤにトラブルを抱えていてね。それでスローダウンしたんだ」とジャン。

そのアレジは土曜に派手なクラッシュを演じ、体中に痛みが残っていた。しかし、「ヘッドレストとコクピットまわりの改良のおかげで、首には何ら問題がなかった」という。

1年前のカナダGPといえば、フェラーリでアレジが初優勝――そして今のところ唯一の勝利――をマークしたことは記憶に新しい。しかし、そのアレジもフェラーリも、ウイリアムズの脅威にはなり得ない。予選で好タイムを記録、久しぶりに燃えていたエディー・アーバインも、「ストレートで突然右フロントのプッシュロッドが折れ」、1周ももたずにリタイアしている。

期待どおり、シューマッハーは2周終了時点までに7台をパスしているが、それから先は一向にペースが上がらない。ミカ・サロのティレルにも手を焼く始末。どうやら何かがおかしいらしい。

第1コーナーに入るミハエルのアクセルオフが異様に早い。いつもならカーボンディス



エンジンが掛からず最後尾スタート、ピットインでドライブシャフトを破損と、今回はツキに見放された形のシューマッハー



スタート&フィニッシュラインに書かれたジル・ビルヌーブへのメッセージ。天国の父は息子のレースをどんな気持ちで見守ったのだろう？

ハイノーズ投入のフェラーリは2台そろって無残なリタイア「タイトルはデイモンのものだ」シューマッハーは唇をかむ



"勝負を分けた"1コーナーの攻防。ビルヌーブはブレーキをロックさせ、ヒルの先行を許す



F1
RACE REPORT

2戦連続でノーポイントといやなムードのあったヒルだが、この1勝はタイトル争いの行方に大きな意味を持つ。過大なプレッシャーや焦りから開放されたヒルは実に強い！

「ジャックは常にプレッシャーをかけてきた 本当にタフなレースだったけど 戦いを楽しむことができたよ」

クが真っ赤に焼ける場所で、その兆候すら見られないのだ。渋滞の中を突き進んで行かなければならないシューマッハーが、ブレーキを酷使しすぎたというのか？

ミハエルは言う。「ブレーキを信頼することができなかった。理由は分からないが、ブレーキバランスが勝手に変わってしまう。どうなるか分からない状態ではハードにプッシュできないよ。ここでブレーキトラブルが出たら、その瞬間にレースは終わりさ」

16周目、ビルヌーブが最速タイムを記録し、ヒルとのギャップを6・7秒に縮める。しかしヒルもすぐに応酬し、またしてもふたりの間には9秒の差が開いていた。

その2台から遅れること3分の1周。アレジ、ゲルハルト・ベルガーのベネトンコンビの後ろには、マーティン・ブランドルが続いている。ブランドルはモントリオールとは相性がいいらしく、ここではいつも素晴らしいパフォーマンスを見せてくれる。スタート良く飛び出したブランドルは、すかさずミカ・ハッキネンをパス。その後もぐんぐん差を詰め、今やベルガーをぴたりとマークしている。

ウイリムズ勢の一騎打ち

28周目、ヒルが1度目のピットストップ。ビルヌーブの7秒後方でトラックに復帰する。一方のジャックのピットストップは36周目。トラックに復帰すると、彼はヒルの20秒後ろであった。これはなかなか面白い差だ。ヒルは再度ピットストップするのだから、終盤にふたりの接近戦が見られるに違いない。

41周目、シューマッハーがピットイン。作業を終えたフェラーリから強烈なタイヤスモークが上がる。「クラッチにトラブルがあって、ひどくホイールスピンさせてしまった」

この暴力的な加速に驚いたのは我々だけではなかったようだ。マシン自体も耐え切れなかったのか、ピットレーンを走行中、〝何か〟が外れ落ちる。フォルティのメカニックが拾い上げたそれは、なんと1本のドライブシャフトだった。ドライブシャフトがなければ走れるはずはないのだが、どういうわけかフェラーリは1周してピットに戻った。「ひどい1日だ」とミハエルはつぶやく。「これで事実上タイトルは決定した。僕はそう思うよ」

マクラーレンのふたりは、見るべきパフォーマンスもなかった反面、いまだにコースにとどまっている。ハッキネンの後ろにデイビッド・クルサードが続く展開だが、ジャンカルロ・フィジケラのミナルディをパスしようとしたハッキネンがスピン。エンジンが生きていたのがラッキーだった。

ウイリアムズの2台は快調そのもの。50周目にヒルが最後のピットストップ。「このレース最大のポイントは、最後のストップを終えた時、ジャックの前に出られるかどうかだった」とデイモン。「万が一後ろになってしまっ



2周遅れながらも8位で完走したミナルディのフィジケラ。予選でもラミーを上回り、今後が期待される



2日目のフリー走行で、光が見えたかに思えた右京だったが……。予選ではエンジンにトラブルが発生。決勝ではロセットとクラッシュ



ハッキネンはクルサードに続く5位で3戦連続のポイントゲット。マクラーレンは着実に速くなってきている

たら、彼をパスできるチャンスは少なかっただろうね」

ヒルがコースに復帰。ビルヌーブはその12秒後方だ。最後の力を振り絞ってギャップを埋めにかかるビルヌーブだが、8秒差まで詰め寄りながらそこから先がどうにもならない。ヒルがしっかりマージンを維持しながら、レースをコントロールしているのだ。

ビルヌーブは48周目にジョニー・ハーバートをパス。しかし、黄旗中と勘違いし、再びハーバートに先行させている。「ああでもしなけりゃペナルティーだと思ったんだ」とビルヌーブ。このために貴重な3秒を失ってしまう。「それからはプッシュしたよ。デイモンがミスをしたり、バックマーカーに引っかかったりした時に、トップを狙えるくらいの位置につけようと思ったのさ。終盤はハンドリングも良かったし……」

「ノーポイントが続くと、人からとやかく言われるまでもなく、自分で勝手に悪い方に考えてしまう。この勝利で嫌なパターンを払拭できた」と、こちらはデイモン。「予選の状況から考えて、今日はジャックとの一騎打ちになると思っていた。彼がずっとプレッシャーをかけてきたので、タフなレースだったね」

シューマッハーが敗北宣言とも取れるコメントを発しているがとの質問に、ニヤリと笑みを浮かべ「開幕前、彼はどう言ってたんだい?」と切り返すデイモン。「タイトルのことはこれっぽちも考えてない、ということじゃなかったかな? それに、もともとフェラーリは後半戦に的を絞っていたと思うよ。つまり、これからってことさ。ミハエルがそう簡単にあきらめるはずがないじゃないか」

RESULT／Round 8

●4.421km×69周＝305.049km　予選出走22台・決勝出走22台・完走8台

					予選順位／タイム
1	⑤D.ヒル	ウイリアムズFW18・ルノー	69周	1'35'03"465	1／1'21"059
2	⑥J.ビルヌーブ	ウイリアムズFW18・ルノー	69周	1'36'07"648	2／1'21"079
3	③J.アレジ	ベネトンB196・ルノー	69周	1'36'58"121	4／1'21"529
4	⑧D.クルサード	マクラーレンMP4/11・メルセデス	69周	1'37'07"138	10／1'22"332
5	⑦M.ハッキネン	マクラーレンMP4/11・メルセデス	68周	1'35'19"585	6／1'21"807
6	⑪M.ブランドル	ジョーダン196・プジョー	68周	1'36'36"934	9／1'22"321
7	⑭J.ハーバート	ザウバーC15・フォード	68周	1'36'55"183	15／1'23"201
8	⑯G.フィジケラ	ミナルディM195B・フォード	67周	1'36'44"064	16／1'23"519
	⑲P.ラミー	ミナルディM195B・フォード	44周	クラッシュ	19／1'24"262
	⑫L.バドエル	フォルティFG03・フォード	44周	ギヤボックス	20／1'25"012
	④G.ベルガー	ベネトンB196・ルノー	42周	スピン	7／1'21"926
	①M.シューマッハー	フェラーリF310	41周	ドライブシャフト	3／1'21"198
	⑨O.パニス	リジェJS43・無限ホンダ	39周	オルタネーター	11／1'22"481
	⑱M.サロ	ティレル024・ヤマハ	39周	エンジン	14／1'23"118
	⑩P.ディニス	リジェJS43・無限ホンダ	38周	エンジン	18／1'23"959
	⑬R.パリチェッロ	ジョーダン196・プジョー	22周	クラッチ	8／1'21"982
	⑰A.モンテルミーニ	フォルティFG03・フォード	22周	電気系	22／1'26"109
	⑭H-H.フレンツェン	ザウバーC15・フォード	19周	ギヤボックス	12／1'22"875
	⑫J.フェルスタッペン	アロウズFA17・ハート	10周	エンジン	13／1'23"067
	⑭R.ロセット	アロウズFA17・ハート	6周	アクシデント	21／1'25"193
	⑱片山　右京	ティレル024・ヤマハ	6周	アクシデント	17／1'23"599
	②E.アーバイン	フェラーリF310	1周	サスペンション	5／1'21"657

・優勝スピード：190.541km/h
・最速ラップ：J.ビルヌーブ（ウイリアムズ・ルノー）　1'21"916　194.291km/h　67周目
・ラップリーダー：1～27＝D.ヒル、28～35＝J.ビルヌーブ、36～69周＝D.ヒル
NEXT ROUND：第9戦　6月30日フランスGP（マニ-クール）

POINT STANDING／DRIVERS

1	D.ヒル	53
2	J.ビルヌーブ	32
3	M.シューマッハー	26
4	J.アレジ	21
5	D.クルサード	13
6	O.パニス	11
7	M.ハッキネン	10
8	E.アーバイン	9
9	G.ベルガー	7
9	R.パリチェッロ	7
11	H-H.フレンツェン	6
12	M.サロ	5
13	J.ハーバート	4
14	M.ブランドル	2
15	J.フェルスタッペン	1
15	P.ディニス	1

POINT STANDING／CONSTRUCTORS

1	ウイリアムズ・ルノー	85
2	フェラーリ	35
3	ベネトン・ルノー	28
4	マクラーレン・メルセデス	23
5	リジェ・無限ホンダ	12
6	ザウバー・フォード	10
7	ジョーダン・プジョー	9
8	ティレル・ヤマハ	5
9	アロウズ・ハート	1

優勝こそできなかったものの、全力の追い上げで観衆の期待に答えたビルヌーブ。ウイリアムズデュオの1-2フィニッシュは今季3度目、ドライコンディションではやはり無敵か



本誌独占!



ROUND 8
CANADIAN GP

エディー・アーバインのフェラーリ通信

GO! EDDIE GO!

EDDIE IRVINE'S GRAND PRIX DIARY

“シューマッハーなんてぶっ飛ばせ!”

第8戦カナダGP●予選／5位　1'21"657●決勝／1周リタイア(サスペンショントラブル)

この夏のフェラーリは
とっておきの新兵器が続々登場する予定
モントリオールはその第1弾
待ってましたのハイノーズだ!
たかがノーズと思うでしょ
でもこれがなかなかいい感じ
今回こそ行けると思ったのになぁ
ナンデナンデナンデナンダ
オーイ、バーナード、1周しただけで
サスペンション折れちゃったぞぉ!

モントリオールは散々だった。なんてったって、1周半しかできなかったんだからなァ。どうやらイケそうだという手応えだけはつかむことができたけど、こんなんじゃあこのコラムも困っちゃうよね。

僕が唯一困ったのは風邪を引いてしまったことくらいかな。スペインのあと、アイルランドに戻ってのんびりしたのは良かったが、リラックスしすぎてお土産に風邪をもらっちゃったんだ。ドライブしながらゲホゲホせき込んでるようじゃハナシにならない。ありゃあホントにつらかった。

このレースからいよいよハイノーズを投入することになった。ミハエルがイモーラでテストして、僕はそのあとムジェッロで試したんだけど、正直言ってすごく良くなったという印象だ。タイム的にはそれほど変わらないんだけど、「これだったらクラッシュしなくて済みそうだ」という安心感がある。あの独特なナーバスさがだいぶなくなったんだ。そういうクルマに乗るのは実はこれが初めて。これって大きな違いだと思わないか? 運転していても楽しいんだ。

ピッチ方向の動きにひどく過敏だったのがかなり緩和されているし、ブレーキングで加重が全部フロントにいってしまうようなこともない。逆に加速するとフロントが浮くこともなくなった。つまり、コーナーの出口で前輪がしっかりグリップしてるっていうことなんだ。

だからコーナリング姿勢がはるかに安定しているし、前みたいにターンインで尻を振りたがることもない。コンマ2、3秒は短縮できるんじゃないかな。サーキットにもよるけど、場所によっては1秒くらいは違うかもしれない。どっちかというとこの変更は、ミハエルより僕の方がより大きな恩恵を受けるという気がする。



やっとこウチもハイノーズ。こっちのほうがカッコイイでしょ?

ニュータイヤでいいのは当然だけど、古いタイヤだとその差は一目瞭然だね。だから、結果的にタイヤ寿命が延びたと同じことになるんだ。周回を重ねれば重ねるほど違いが明らかになるのさ。

これだけでもかなり大きな進歩だけど、次のマニクールでさらにもう一歩先に進める予定でいる。これがうまくいけばウイリアムズに近いセンまで行けるんじゃないかと内心期待しているんだ。その威力はきっとノーズどころのハナシじゃないよ。

ところでそのノーズコーンだけど、カナダの金曜日はまだミハエルの分しかなくて、僕のは土曜の予選でやっと間に合ったんだ。せめてベネトンと互角になればと期待していたが、ここのバンプがムジェッロよりずっと大きかったこともあって思ったほど良くはなかったね。コーナー入り口でテールが流れ、それからいきなりアンダーに変わる。安定性の面では全体にかなり良くなったけど、もっとセッティングとかを煮詰めていく必要はありそうだ。

予選は結局ベルガーの後ろ、5番グリッドに甘んじるほかなかった。タイムアタックに入ったところで2度目の赤旗が出て、あれさえなければもっと上位も可能だったと思うが、まあ、いまさらグチったところで仕方がない。ポールポジションとのタイム差がこれまでになく小さかったので、それで自分を慰めるしかないね。

それだって、レースでリタイアした時の悔しさに比べたら別にどうということはない。ミハエルが最後尾スタートになって、無難にスタートを決めた僕は4番手を走っていた。ところが2周目に入って裏のストレートを駆け下っていた時、左前のブッシュロッドがいきなり壊れてノーズが地面にぶつかったんだ。曲がっているのがはっきり見えたから、自分でも〝アア、こりゃあダメだ〟と思ったね。

どこかにぶつかったわけでもないから、何が原因でこうなったのかはいまだに分からない。それに、あそこは右コーナーで、加重は左にかかっているんだ。どうにも不思議な現象としか言いようがないな。

ハイノーズの手応えが良かっただけに、この結果は残念でならない。あんなことさえなければアレジを慌てさせることだってできたはずなんだ。こっちは1ストップ作戦で、40周は走れるだけの燃料を積んでいたんだ。

まぁ、いずれにしても、自分なりに手応えをつかんだ週末だったので次のフランスは大いに期待してもらっていいと思う。僕の方はその前に去年のマシンでヒストリック・ヒルクライムに出る予定があるので、気分転換にちょっと出かけてくるよ。それじゃあ、またね!

ウチもいよいよハイノーズを採用 これがなかなか良かったんだけど

速報フォーミュラ・ニッポン第4戦十勝

虎之介の速さとシューマッハーの強さ

驚異的速さを発揮した虎之介はエンジントラブルでリタイア シューマッハーがE・ニッポン2勝目

カントが少ない浅いコーナーが続き、ヨーロッパのサーキットに近い性格を持つ十勝でフロントロウを占めたのはPIAA NAKAJIMAの2台
しかし、黒澤がペナルティーを受け、虎之介がトラブルでリタイアすると
今回もまたトップを争っていたのは、シューマッハーとフォンタナだった

●全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第4戦●6月23日(予選22日)●天候:曇り●観客:4万3100人

Photos／Kenji Sawada, Akira Kuroda, Graffiti

最大の見どころは土曜日のこの一周

公式予選後の記者会見が終わった時、一部記者たちは不満げに「虎之介は、だんだん悪くなるな!」と吐き捨てたものだった。記者会見で投げかけた質問にまともな返答をもらえなかったために腹を立てたらしいのだが、そもそも記者会見での応答について、我々取材者が腹を立てるのは筋違いというものだ。応答の上手下手で、取材される選手はその後得をしたり損をしたりする。それだけの話なのだ。我々は、もっとちゃんと答えろ、といきり立つのではなく、それでも魅力を探り当てるためになんらかの違う取材の手を繰り出すか、それともそこで取材を打ち切って悪意に満ちた記事を作るか、どちらかを選べばよい。もちろん、報道としてはどちらも正解だ。

しかし、こと今回の公式予選後記者会見に限っては、予選セッション、特にSSで見せた高木虎之介のすさまじいまでの速さの価値が分かり、それに感動することができるだけレースが見えていれば、相手にしてもらえなかったくらいで腹を立てる気にはならなかったはずだ。もし虎之介だけ特別なエンジンを使っているのでなければ、今の彼の速さは我々を黙らせるだけの威力を持っている。恐ろしくサーキットを速く走るにもかかわらず一部記者に愛想がないことを「悪い」と言われるならば、前回のレポートの続きではないが、虎之介は自信を持って悪くなるべきだ、とぼくは思う。

今回の公式予選では、高木の同僚であり先

TIで実施したプライベートテストで復調、2番手のグリッドを得た⑯黒澤がホールショットを奪った。しかしフライングの裁定が下る





輩となる黒澤琢弥が好調で、力強い速さを見せた。黒澤は、第3戦を終えた後に行われたTIサーキットでのテスト走行で96レイナードのセッティングのツボを見つけ出し、長らく続いた不調から一気に抜け出したのだ。公式予選の5位につけてSSに進出した黒澤は、公式予選で記録したタイムをさらにコンマ2秒縮める好タイムをたたき出した。

しかし虎之介は慌てず騒がず、このタイムを上回るスピードで十勝のコースを突進、ポールポジションをもぎ取るのである。この時の走りこそ、この週末の見どころだっただろう。これに比べると、決勝レースはかなり大ざっぱで内容が薄かった。

古来の伝統と年功序列は再び崩れた

スタートの青信号が点灯する一瞬早くクラッチをつないだ黒澤は、慌ててマシンを押さえようとしたが、その時青信号が点灯したのでクラッチをつなぎなおし、結局フライングして先頭に飛び出してしまった。琢弥の背後には虎之介、その後ろにはラルフ・シューマッハー、そして見事なクラッチミートを果たした影山正美が続いた。

スタート直後、正美が見せた意地を高く評価したい。シューマッハーのインに割り込み前へ出るために、ギリギリまで競りあったのだ。結局シューマッハーが競り勝って、正美は4位となるのだが、この気迫こそ、今回の正美の活躍を支えた。

黒澤は先頭に立ったものの、1周を終えたところで、フライングによるペナルティーを受け、ピットインしなければならないこととなってしまった。せっかくいい走りを見せていたのに惜しいミステイクだった。そもそも黒澤は一度は全日本F3000選手権で優勝を経験した男だ。何も慌てることはあるまいに、今までの不調を思えばどうにでもなるだろうに、と思うが、グリッドに並んだドライバーの心理はそれほど穏やかなものではない。今回の大失敗は、黒澤の不調がどれほど長かったのかを物語る指標として受けとることに

崩れたのは追うフォンタナの方だった。28周目にクラッシュ

この後正美をパスし、虎之介とシューマッハーにフォンタナが迫ったのだが



13周目にエンジントラブルでマシンを止めた虎之介。TIのテストでマシンセッティングの方向性が定まりマシンも快調。予選からここまで完璧なレース運びだっただけに悔やまれるリタイアとなった



美祢に続き、初めて走る十勝を制した。土曜日の公式練習から、決勝までのわずかな時間にコースをマスターするだけでなく、その間にほとんどミスを犯さない

虎之介とフォンタナが消え 彼を脅かす者はいなくなった

しよう。

黒澤がペナルティーのためにピットインして後退するのと入れ替わりに首位に立ったのは、虎之介だ。その後ろにシューマッハー、そして正美を強引に押し退けたノベルト・フォンタナが続く。ああ、またこの顔ぶれだ。若造ばかりが前へ行く。古来からの伝統と年功序列を尊んでここまでやってきた日本のレースは、いったいどうなってしまったのか。

虎之介、シューマッハー、フォンタナは正美以下をじりじり引き離しながらトップ集団を形成する。前回のレポートをした後、いろいろ取材してみた。なぜ、マシンを振り回すように見える走法が威力を発揮するようになったのか。この疑問にはいくつかの証言も得られたので次回の詳細レポートにまとめられるかもしれない。それはともかく、疑問の対象たる3人が固まって首位争いを繰り広げる光景を見て、冒頭いきり立った一部記者は何を思っただろう。

正美が再スタートで戦わなかった理由

もっとも、この3人のフォーメイションは、続けざまに崩れていく。まず、脱落したのは、なんと首位を走る虎之介だった。虎之介のエンジンは、レース序盤からオイルを吹いていた。背後につけたシューマッハーは、ヘルメットのバイザーに虎之介がまき散らすオイルが付着して苦労したと言っている。しかしその苦労は、言うまでもなく間もなくやってくる幸運の兆しではあった。

13周目、突然虎之介がペースダウン、グリーンにマシンを乗り入れて止まると、情け容赦なくシューマッハー、フォンタナ、そして正美以下のライバルが虎之介の脇を駆け抜けていった。しかし、今シーズンこれまで成績を残していない虎之介が脱落したことで、事態はさらに深刻なものとなった。F3000マシンを初めて本格的に、しかも未知の国、日本のサーキットで操る外国人の若造ふたりが、これまでワザを練り上げてきたはずの日本人選手を、やすやすと押さえこんでしまっ



正美は、昨年初ポイント初表彰台を手にしたこの十勝で自己最高の2位となった

波乱を乗り切った正美が2位 シューマッハーはチャンピオン争いでトップへ

たのだから。

確かに、黒澤がペナルティーで遅れ、鈴木利男がペドロ・デ・ラ・ローサに追突されて後退するなどのアクシデントはあった。アクシデント後、首位争いを上回るほどのペースで突進を見せただけに、このふたりが生き残っていれば、レースの展開はまた違ったものになっていたかもしれない。というよりも、違うものにしなければならなかっただろう。緊迫感に満ちた公式予選に比べて、決勝レースが大味になってしまったのは、ひとえに首位争いが前回と同じドイツF3選手権上がりの、去年までは日本国内であまり名前を聞くことのなかった選手ふたりによって繰り広げられたからだ。

レース終盤、まるで我々に気を遣ったように波乱が起きた。シューマッハーをしつように攻め立て続けたフォンタナが、とうとう限界を超してコーナーを飛び出したのだ。フォンタナ自身は無事だったが、マシンは大破、彼のレースはそこで終わった。

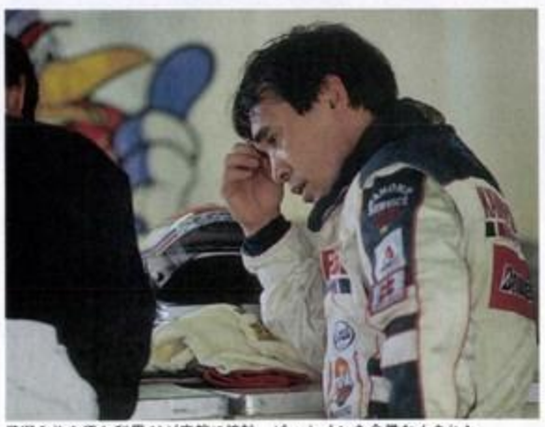
マシンがコース上に立ち往生したため、お約束のセーティーカーがコースイン、先頭のシューマッハーを押さえ込む。この時点で首位のシューマッハーと2位の正美の間隔は40秒ほどに広がっていたし、シューマッハーと正美はブリヂストンとヨコハマという異なった銘柄のタイヤを履いていたから、もし正美のタイヤの状況がシューマッハーに比較して飛躍的に良ければ、順位の逆転も考えられはした。しかし、現実には正美にそれだけの余裕はさすがに残っておらず、しかもシューマッハーとの間には周回遅れが2台挟まっていた。このために、正美は再スタートでの混乱を避けるために前のマシンとの間隔を広くとってしまい、最後の格闘が発生することはなかった。

そういえば、このセーフティーカーが走っている間も、プレスルームでは「なぜ正美はシューマッハーとの間隔を開けてしまうのだ！これでは再スタートで戦えないではないか」と一部で不満の声を上げる者が存在した。場が場だけれども、せんえつながらぼくがここで謝っておこうと思う。現在のレース評論は、この程度のレベルで行われている。選手の皆さまには、ぜひともあきれることなく我々の稚拙な質問や疑問にお答えいただけるよう、お願い申し上げる。

さて、結局レースはシューマッハーが今季2勝目を挙げて終わった。これで彼は、チャンピオン争いでトップに立った。他人のことばかり言っておらずに、ぼく自身も自分の目の怪しさを反省しなければならない。正直なところ、シューマッハーがここまで走るとは思いもしなかった。なんとか、この予想もしなかった事態を説明して落とし前をつけなければならない。できれば次号のレポートで、なぜシューマッハーやフォンタナや虎之介が速いのか、考察を加え直してみようと思う。念のために言っておけば、前回のレポートで試みた説明は現場ではかなり不評だった。

フォーミュラ・ニッポン初めてのシーズンは、鈴鹿サーキットで行われる第5戦で前半戦を終える。果たして状況はどう推移するのか、ぼくはかなりドキドキしながらそれを眺めつつ、レポートを書き直すことにしよう。

（大串　信）


予選3位を得た利男だが序盤に接触、ピットインを余儀なくされた

STARTING GRID

▲

⑭高木虎之介 1'39"625(SS)／1'39"659	⑰黒澤　琢弥 1'40"227(SS)／1'40"445
①鈴木　利男 1'40"710(SS)／1'40"367	㉕R.シューマッハー 1'40"923(SS)／1'40"462
㉔服部　尚貴 1'40"925(SS)／1'40"160	㉑M.クルム 1'41"553(SS)／1'40"417
⑦影山　正美 1'40"496	⑨N.フォンタナ 1'40"730
㉖P.デ・ラ・ローサ 1'40"828	⑧中野　信治 1'41"035
⑱金石　勝智 1'41"035	㉚岡田　秀樹 1'41"197
㉓A.ギルバートースコット 1'41"407	⑯光貞　秀俊 1'41"579
②山本　勝巳 1'41"764	㉒影山　正彦 1'42"132
⑤M.アビチェッラ 1'42"189	㉛星野　一義 1'42"752
㉘本山　哲 1'43"219	㉙田嶋　栄一 1'43"333
㉗川本　篤 1'43"978	㉞近藤　真彦 1'43"985
㉜大西太一郎 1'45"479	㉝羽根　幸浩 1'46"732
㉟玉中　哲二 1'50"110	㉟山田　政夫 2'08"900

RESULT／Round4

●5.100km×38周＝193.8km　予選出走26台・決勝出走25台・完走17台

				タイヤ		ベストラップ
1	㉕R.シューマッハー	X-JAPAN Le Mans	レイナード96D・無限	BS	38周	1'09'32"702	1'42"516
2	⑦影山　正美	ADVAN　バルチェッカーズ	ローラT95／50・無限	YO	38周	1'09'35"250	1'43"162
3	㉔服部　尚貴	X-JAPAN Le Mans	レイナード96D・無限	BS	38周	1'09'41"149	1'42"402
4	㉛星野　一義	カルソニック　IMPUL	ローラT96／52・無限	BS	38周	1'09'41"761	1'43"079
5	⑱金石　勝智	FUNAI SUPER AGURI	レイナード95D・無限	BS	38周	1'09'42"250	1'42"388
6	㉖P.デ・ラ・ローサ	SHIONOGI NOVA	ローラT96／51・無限	BS	38周	1'09'42"491	1'42"060
7	⑰黒澤　琢弥	PIAA NAKAJIMA	レイナード96D・無限	BS	38周	1'09'43"453	1'41"714
8	⑤M.アビチェッラ	5ZIGEN	レイナード95D・ジャッド	YO	38周	1'09'51"570	1'43"287
9	⑧中野　信治	avex童夢無限	童夢F104・無限	BS	38周	1'09'52"907	1'43"695
10	㉚岡田　秀樹	アールプリアンGULLWING	ローラT95／50・無限	BS	38周	1'09'57"000	1'44"125
11	①鈴木　利男	かもめサービス　IMPUL	ローラT96／52・無限	BS	37周	1'09'36"686	1'41"772
12	㉙田嶋　栄一	アールプリアンGULLWING	ローラT94／50・無限	BS	37周	1'09'58"211	1'44"243
13	㉞近藤　真彦	NAVI CONNECTION	レイナード94D・無限	BS	37周	1'10'36"520	1'45"809
14	㉓A.ギルバートースコット	神奈川クリニック　STELLAR	レイナード96D・無限	BS	36周	1'06'20"628	1'43"235
15	㉗川本　篤	ASAHI KIKO SPORTS	ローラT93・コスワース	BS	36周	1'10'04"174	1'45"743
16	㉑M.クルム	神奈川クリニック　STELLAR	レイナード95D・無限	BS	36周	1'10'09"746	1'41"100
17	㉘本山　哲	FUNAI SUPER AGURI	レイナード95D・無限	BS	36周	1'10'58"682	1'43"079
	㉜大西太一郎	バルチェッカーズ	ローラT94／50・無限	YO	34周	1'04'55"150	1'47"122
	⑨N.フォンタナ	SHIONOGI NOVA	ローラT96／51・無限	BS	27周	46'53"574	1'42"929
	㉒影山　正彦	NAVI CONNECTION	レイナード95D・無限	BS	24周	1'10'30"022	1'45"692
	㉝羽根　幸浩	スリムビューティーハウス　CERUMO	ローラT94／50・無限	BS	18周	1'02'58"523	1'46"083
	㉗玉中　哲二	ASAHI KIKO SPORTS	ローラT93・コスワース	BS	16周	30'39"515	1'50"015
	⑯光貞　秀俊	5ZIGEN	ローラT94／50・ジャッド	YO	15周	29'40"816	1'43"549
	⑭高木虎之介	PIAA NAKAJIMA	レイナード96D・無限	BS	12周	エンジントラブル	1'43"354
	②山本　勝巳	ANABUKI童夢無限	童夢F104・無限	BS	0周	グラベルストップ	

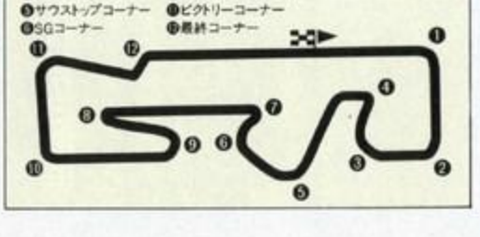
・優勝スピード：167.20km/h
・最速ラップ：M.クルム（レイナード95D・無限）　1'41"100　181.60km/h　36周目
・スタート延期2回により周回数は38周となる
・No.65は反則スタートによりピットストップ10秒の罰則を課せられた
・No.56は再スタートの反則によりピットストップ10秒の罰則を課せられた
※NEXT　ROUND：7月7日　全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第5戦鈴鹿　鈴鹿サーキット

予選でグラベルストップしてしまった星野は、18位からすさまじい追い上げで4位を得た



十勝インターナショナルスピードウェイ
全長5.100km

❶第1コーナー
❷第2コーナー
❸第3コーナー
❹アコーンカーブ
❺サウストップコーナー
❻SGコーナー
❼バドックベント
❽ヘアピンカーブ
❾ツインズコーナー
❿ウエストエンドコーナー
⓫ビクトリーコーナー
⓬最終コーナー



TDK®



品番TDC-12

¥1,980

これがツーリングカーワールドのすべてだ!

Super Action No.1

TOURING CARバトル 完全マニュアル

見ればわかる![ハコの怪物]ー魅力の全て

ローソン・書店・レコード店にて 7/5 発売



VIDEO

ツーリングカーバトル'96まるかじり2連発!!

¥3,800

品番BTCC-01



BTCC 1996

ブリティッシュツーリングカー選手権 [前半戦]

BTCC'96波乱のキックオフ!!
ニューカマー、アウディが圧倒的な速さで連勝。
先制のアタック。

書店・レコード店にて 6/26 発売

TDKコア株式会社 〒104 東京都中央区八丁堀1-9-6 【商品/通販のお問合せ先】 0120-039-558 (フリーダイヤル 通話料金無料) 受付時間:午前9時30分より午後5時30分まで ※(土・日・祝日を除く)

BBS

TECHNIK
AUS DEM
MOTORSPORT

19インチ
デビュー



●BBSレース用ホイール 10クロススポーク

伝統の
10クロススポーク



BBS DTM

マグネシウム　鍛造　1ピース

…F1 インディ DTM BTCC JTCC GT…サーキットで培った信頼性こそ10クロススポークの証

世界、そして日本を舞台に過激なバトルを繰り広げるチャンピオンシップ。頂点に必要なのは、極限を極めたテクノロジーと、サーキットを疾走する機能美の融合。BBS Racing DTM…トップチームが迷わず選択する10クロススポークです。19インチデビュー。18インチ・17インチ好評発売中！



●右：17インチ 左：18インチ

発売元
BBS MOTORSPORT SERVICE　authorized by BBS japan
PROSIT GmbH　〒181 東京都三鷹市深大寺3-14-13
Phone 0422-33-0411 Fax 0422-33-0421

〔お問い合せ〕 ●㈱ユーピー TEL.03-3453-5711 ●㈱ライツ TEL.03-5694-6223 ●㈱岐陽ビーエス TEL.058-253-6666 ●㈱橋本コーポレーション TEL.075-761-7351 ●㈱タルガ TEL.052-704-0088
●㈱コスミック TEL.052-354-3101 ●㈱欧州販売 TEL.06-607-5950 ●㈱欧州販売中国 TEL.082-875-6486 ●㈱シュネルスピード TEL.082-278-0704 ●㈱ビーライト TEL.092-411-7707

レーシング・ポテンシャルという性能。



ローバー・クーペ、〝ローバー・ターボ・カップ〟で話題沸騰。



いまヨーロッパで話題の〝ローバー・ターボ・カップ〟。この過酷なレースフィールドで、ローバー・クーペターボはその高い潜在能力を強烈にアピールしています。これは、ローバー・クーペターボによるワンメイクレースで、シルバーストーンでF1の前座をつとめるほど人気の高いレース。そして、この出場マシンのハイパフォーマンスの源となっているのが、ローバー・クーペターボの高い基本性能。200馬力のハイパワーと、24.1kgmの高トルクを発生する、ローバー製DOHCターボチャージド・エンジン。さらには、トルセン式リミテッドスリップ・デフ等々…。もちろん、このハイパフォーマンスと高い潜在能力は、街を走るあなたの一台にもそっくり備わっています。アグレッシブな走りが魅力のローバー・クーペターボと、スポーティな走りが手軽に愉しめるオートマチック仕様のローバー・クーペ。走りのスタイルに合わせてお選びください。





ROVER Coupe Turbo/Coupe

人をもてなす車でいよう。

ROVER

Coupe Turbo 259万円/Coupe 249万円 価格は希望小売価格です。消費税及びその他の税金、保険料、登録料、付属品の費用は別途申し受けます。詳しくはローバーのお店にお問い合わせください。

ROVER クーペターボ・クーペ：全長4.27m×全幅1.68m×全高1.37m ●クーペターボ：5速マニュアル/4気筒DOHC16バルブ/1,994cc/200ps/24.1kgm(EEC) ●クーペ：4速オートマチック/4気筒DOHC16バルブ/1,590cc/120ps/14.2kgm(EEC) 〈主要安全装備〉SRS運転席エアバッグ/ABS/シートベルトプリテンショナー 〈主要装備〉エアコン/本革スポーツシート/本革巻ステアリングホイール/ウッドパネル/ツイン・デタッチャブル・グラスルーフ/アロイホイール/リアスポイラー

ROVER JAPAN

カタログのご請求はお気軽にどうぞ。フリーダイヤル ROVER CALL0120-00-6832 受付時間：10:00~20:00

お手軽な料金で、さらに2年間の修理保証が受けられます。

〒153 東京都目黒区青葉台4-7-1

Racing on 221
1996.7.12
●レーシングオン7月12日号

スピードはひかえめに。シートベルトは忘れずに。BIG CHALLENGE TOYOTA

新次元のスポーツ性能。



3ℓN.A.にGETRAG 6速M/T新搭載、新SZ-Rデビュー。

スポーツカーを操る歓びを、さらに極めたいから。NEWスープラSZ-Rは、ドイツGETRAG社と新たにNA（自然吸気エンジン）専用に共同開発した6速M/Tを搭載。この6速クロスレシオのマニュアルトランスミッションと、最高出力NET225PS、最大トルク29.0kg・mを発生するパワフルな2JZ-GEをベストマッチングすることにより、NA独特のシャープな吹け上がりをよりレスポンシブに得ることを可能にした。さらに、デュアルSRSエアバッグやABSも標準装備。高性能スポーツカーとしての資質をあらゆる角度から高度に熟成した、NEWスープラ。その卓越したスポーツカーの世界は、いま、完成域に到達したといってもいいだろう。

THE SPORTS OF TOYOTA
Supra
新しいスープラで走りたい。

デュアルSRSエアバッグ・ABS標準装備
SZ-R（3ℓNAツインカム・6速M/T）
340.0万円*
デュアルSRSエアバッグ・ABS標準装備
SZ（3ℓNAツインカム・5速M/T）
292.0万円*

Photo：SZ-Rボディカラーはグレイッシュグリーンマイカメタリック（6N0）＆カロシート、スープラ・スーパーライブサウンドシステムはメーカーオプション。17インチタイヤ＆専用ブレーキとスポーツABSはセットでメーカーオプション。*価格は東京・大阪地区のメーカー希望小売価格であり、参考価格です。価格は販売店が独自に定めておりますので、詳しくはお近くのトヨタカローラ店にお問い合わせください。メーカーオプションのカロシート20.0万円、スープラ・スーパーライブサウンドシステム24.0万円、17インチタイヤ＆専用ブレーキとスポーツABS16.0万円は価格に含まれません。保険料、税金（含む消費税）、登録料などの諸費用は別途申し受けます。●「スープラ」に関する情報は、インターネットでもご覧いただけます。URLアドレスhttp://www.toyota.co.jp/supra お近くのカローラ店へ。

定価420円
（本体価格408円）

平成8年7月12日発行（隔週金曜日発売）　第11巻第14号　昭和61年8月2日第3種郵便物認可
発行人：西ヶ谷治男　編集人：中島　敦　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 TEL 広告03-5430-4441　販売03-5430-4440　編集03-5430-4462

雑誌29612-7/12 NEWs PUBLISHING CO.,INC.
T1029612070422
1996 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社