オールジャパンのF1マシン童夢F105、鈴鹿でシェイクダウン!

平成8年5月3日発行
第11巻第7号
昭和61年8月
第3種郵便物認可

Racing On

レーシングオンは隔週金曜日発売

BIWEEKLY MAGAZINE

緊急速報!
ITC開幕戦ホッケンハイム

出場全車を徹底解説
全日本GTマシン戦力分析



JTCC開幕戦富士
ホンダ・アコード衝撃のデビュー!
いきなりの1-2-3フィニッシュ

F1アルゼンチンGP
ヒル3連勝! ウイリアムズを止めるのは誰だ?

創刊10周年記念特別企画
モータースポーツ激動の10年Part2

1996.5.3
216
定価420円
次号は5月2日発売!

INTERGET PROJECT TEL.03-3478-6259
総発売元：C-ONE CORPORATION／取扱事業部：C-ONE MOTORSPORT（東松山事業部）
〒355 埼玉県東松山市上野本552-1 TEL.0493-22-6420 FAX.0493-22-6456

※カタログをご希望の方は、住所・氏名・年令及び「インターゲット1996オールカタログ希望」と明記の上、カタログ請求券をハガキに貼って、上記C-ONE MOTORSPORTまでご請求ください。

「ユーザーの視点に立った高品質」をコンセプトに、活躍の場を広げるインターゲット。
私たちはこれまで、軽さ、強さなど、基本設計の確かさで「マシンの総合性能」に貢献しながら、
「ドライバーの快適さ」に対しても、より高度な操作性、安全性、そして疲労軽減を提供し続けてきました。
コンペティションの世界においてはJGTCからフレッシュマンまでの広範なレース、全日本ラリー、全日本ダートラ、ジムカーナなど、
カテゴリーを問わない本格的なモータースポーツへの参戦で、ノウハウを蓄積。
既成モデルの改良や新製品の開発など、つねに実戦の場と結びついたトップレベルのモノづくりを行ってきました。
そんなインターゲットの製品は、すべてに妥協を排し、機能性と美しいスタイリングを両立した本物志向。
このこだわりを支持し、力を与えてくれた多くの人達のために、
私たちはこれからも、期待を超えるトップバリューを生み出していきます。

軽さと強さを秘めたスタイリッシュな5スポークホイール、GSシリーズ





GS-55

■15インチ・2ピースホイール ■ディスクカラー：ガンメタ
■オフセット：35～49 ■穴数：4・5 ■P.C.D.：100・114.3
¥38,000・¥39,000(本体単価)
専用センターキャップ(別売) ¥2,000 1個

GS-52
SPORTS FIVE SPOKE

■14インチ・2ピースホイール ■ディスクカラー：ホワイト
■オフセット：10～43 ■穴数：4 ■P.C.D.：100・114.3
¥33,000～¥35,000(本体単価)
専用センターキャップ(別売) ¥2,500 1個



俊敏な操作を可能にする高感度フィーリング

SR-R
■ディープコーンモデル
¥26,000(ホーンボタン付 本体単価)
Photo：左

SR-1
■スタンダードコンペティションモデル
¥25,000(ホーンボタン付 本体単価)
Photo：右

EX-F
INTERGET FRONT SPOILER

純正バンパーを生かしたベストなマッチング
さりげなく美しいフロントスポイラー
■設定車種：セリカ(ST202・203：前期)、MR2(SW20：中期・後期)、シルビア(S13)
カローラレビン(AE111)、カローラレビン(AE101：後期)、ユーノス ロードスター(NA6CE・NA8C) ¥28,000～¥32,000



インターゲットのトップレベルの高品質は、
私たちのこだわりに共感してくれた、多くの人々によって支えられています。

INTERGET

FB-R PROFESSIONAL BUCKET SEAT
EXPERT
高剛性と軽量化を極めた
プロフェッショナルのための最上級モデル
¥174,000(本体単価)
サイドステー付セット¥180,000

FB-R
BUCKET SEAT SERIES
「シートの存在を忘れ、
全神経を走りに集中できる」
すべてのドライバーが求める理想の形状が
ここにある



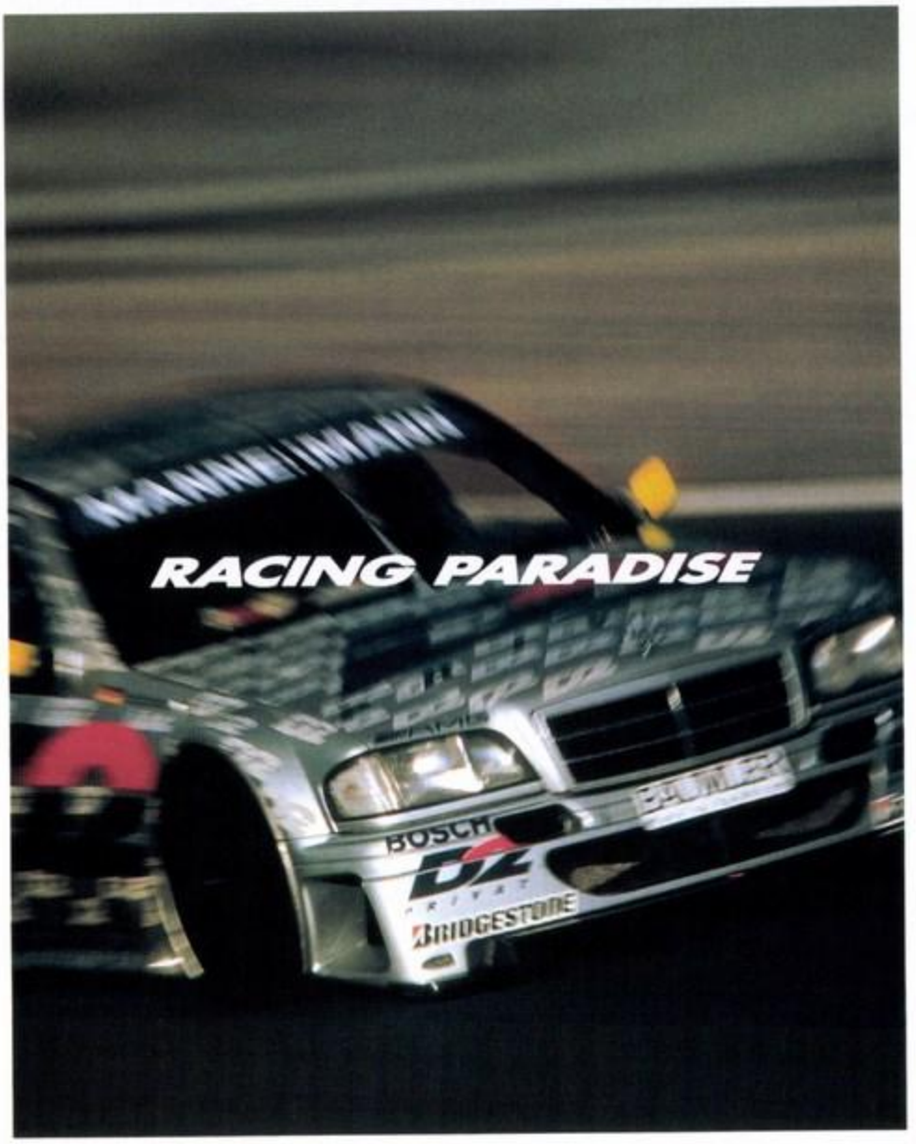
COMPETITION
¥68,000(本体単価) サイドステー付セット¥74,000



QUICKSIDE
¥68,000(本体単価) サイドステー付セット¥74,000

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

CONTENTS

Racing on 1996.5.3 216



COVER PHOTO by Graffiti

開幕前の予想とはうらはらに、完璧なまでの勝利を収めたアコード。精力を注ぎ込み、少数精鋭で臨むというホンダの作戦は見事に奏功した。JTCCにこのあと一体何が起こるのか

EXPRESS

速報ITC開幕戦ホッケンハイム
3メーカーの実力伯仲! 波乱の幕開け ——6
アルファ予選で上位独占。オペルとメルセデスが1勝ずつを挙げる

速報 N1耐久第2戦仙台 ——120
雪舞う仙台ハイランド、横島/竹内のプリンス千葉GT-Rが快勝

SPECIAL

JTCC激変 ——38
開幕戦でホンダ・アコードが
1-2-3フィニッシュ
仁義なき戦いの火ぶたが切られた
爆走坂東組「ワークスには負けねエ」怒濤編 ——45
服部尚貴のJTCCスーパーコラム ——46

レーシングオン創刊10周年特別企画
モータースポーツ
激動の10年 ——57
PART2/1991-1995

開幕戦で見えてきた新勢力分布
GTの戦力を分析する ——82

パソコンドライビングゲーム、レーシングデイズ
レーシングオン・カップの賞品はこれだ ——111

TOPICS

WRC ——10
●サファリラリーをミツビシのマキネンが制圧

F1 ——12
●アルゼンチンGP分析「デイモンが化けた」

F1 ——14
●ついに走った/ 童夢F105、待望のシェイクダウン

フォーミュラ・ニッポン ——16
●エントリーは15チーム、28台/ オープニングセレモニー、盛大に開催

BTCC ——18
●アウディ速し/ いきなり開幕2連勝

NASCAR ——20
●NASCAR、鈴鹿でタイヤテスト

RACE REPORT

インディカー第3戦 サーファーズパラダイス ——68
全日本ジムカーナ第1戦 POWER SLALOM'96 ——88
F1第3戦 アルゼンチンGP ——114

OTHERS

ニュースネットワーク ——22
松本浩明の西方見聞録 ——30
5 th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
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・ブレス ——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 ——109
レース・で・プロモーション ——110
WHAT'S UP? ——112

THIS TWO WEEKS ●これからの2週間

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
4.22	4.23	4.24	4.25	4.26	4.27	4.28 F1第4戦ヨーロッパGP インディカー第5戦ナザレス NASCAR第9戦タラデガ Fニッポン第1戦鈴鹿 全日本ジムカーナ第2戦キョウセイ
4.29	4.30	5.1 W2L第3戦 ツール・ド・コルス (5日まで)	5.2	5.3 レーシングオン 217号発売!	5.4 全日本GT第2戦富士	5.5 F1第5戦サンマリノGP NASCAR第10戦ソノマ IMSA第4戦カレッジステーション

Text & Photos / Hiroaki Matsumoto

速報！新生ITC開幕戦ホッケンハイム

3メーカーの実力伯仲で今年は絶対面白くなる！

予選ではアルファロメオが上位独占 オペルとメルセデスがそれぞれ1勝

新生ITCにはこれまでとはひと味違った展開が期待できそうだ
参戦する3メーカーの実力が予想外に伯仲しており
常勝メルセデスという昨年までのパターンでは収まりそうもない
まずはオペルとメルセデスが1勝ずつをマークした

●国際ツーリングカー選手権第1／2戦●ホッケンハイム・サーキット●4月14日（予選12～13日）





ニューエンジン搭載の96年仕様カリブラが新生ITCのオープニングを飾った

新勢力図の予感

ITC開幕戦のホッケンハイムの予選終了後、95年と全く異なったグリッドに誰もが戸惑いさえ覚えたことだろう。

昨年のITC最終戦と同様にアルファコルセの2台、ニコラ・ラリーニとアレッサンドロ・ナニーニがフロントロウ獲得。ジャンカルロ・フィジケラを含むトップ3までがアルファ勢。4番手にAMGメルセデスのヤン・マグヌッセン。95年チャンピオンのベルント・シュナイダーは7番手……。

確かに金曜から土曜にまたがる予選では、いろいろな要因が変化した。天候、気候、路面の温度や状況など、そのどれもが走るマシンすべてに影響をおよぼし、それを味方につける者、敵にまわす者とがくっきり浮かび上がる。事前テストの段階では、アルファロメオの好調も伝えられてはいた。しかし、トップ3を独占し、はたまたオペルがそれに追随して、2列目までを占めるとは誰が予想していたか。しかもこのホッケンハイムで……。

今年のエントリーの顔ぶれを見ていえることは、AMGメルセデス＋ブリヂストンタイヤと、アルファ、オペル＋ミシュランタイヤの連合軍という色分けがハッキリしたことだ。つまりは、ブリヂストンがAMGメルセデスの専用タイヤとなったわけである。今後、これが今シーズンの重要な〝鍵〟となっていくことだろう。

金曜日の午前中には雨が残り、路面が濡れて予選1回目はウエットコンディションとなった。ここでアルファ、オペルが上位を独占した。これは4WDの成せる技であろうと、誰もがコースサイドでタカをくくっていた。午後の予選1回目になると路面が乾いたが、予想以上に低い気温に、多くのマシンがわずか1周ずつのタイムアタックに終わる。そし



フロントロウを独占したのはマルティニカラーの2台のアルファだった。しかし、レースが中盤にさしかかると2台はそろってピットイン。代わってトップに立ったのがオペルのロイターだった

て土曜日のトップ10クオリファイ。ドライ路面の中、上位を占めたのはやはりオペル、アルファ勢……。

予選後の記者会見では、オペルのボルフガング・ピーター・フロア、アルファのジョルジョ・ピアンタの各代表が、冬の期間に多くの仕事をこなしたと言い、異口同音にミシュランの素晴らしさを語った。対するAMGメルセデスのノルベルト・ハウグもブリヂストンの仕上がりの高さに言及した。

そして、決勝になると、スタート後まもなくアルファ勢はタイヤ交換に入ることになってしまい、機に乗じてトップを奪ったマヌエル・ロイターが初優勝することになるのだが、2〜3位はマグヌッセン、ダリオ・フランキッティという若いAMGメルセデスのドライバーが入り、第2戦はマグヌッセンが優勝、シュナイダー、ロイターの順となった。

予選とは対照的なレース結果に、AMGメルセデスとブリヂストンの底力を感じずにはいられなかった。第1戦もあわよくばマグヌッセンの優勝もあり得たのだ。悔やまれるのは予選結果だが、それは後の祭りである。オペルとロイターのITC初優勝も特筆され、はたまたアルファは、ピアンタ曰く「ウィ・ハブ・グッド・クオリファイカー。ウィ・ニード・グッド・レースカー」と率直な感想を漏らしている。

各マニュファクチャラーと両タイヤメーカーの96年の新勢力図がハッキリと浮かび上がる開幕戦であった。

若手ドライバーの明暗

レースが予選と決勝が全く違う展開を見せたのと同様に、若いニュージェネレーションのドライバーたちも、全く違った結果を残すことになった。

まずはマグヌッセンの大健闘である。この日一番多くTVスクリーンに登場したであろう彼は、ナニーニ、ロイター、シュナイダーなどの強者どもを向こうにまわして、第1戦2位、そして第2戦では優勝を勝ち取った。

このままシーズンを通して面白い存在となるだろうし、そうあってほしいと願うばかりだ。フランキッティもホッケンハイムを得意とするドライバーだが、トップ10クオリファイに食い込めなかったのが痛かった。フィジケラは金曜日、土曜日と予選1回目1位、フリー走行1位と常に上位にいたが、決勝は7位に終わってしまった。だが昨年から続く彼ら若手ドライバーの活躍が、この週末を楽しませてくれたことは疑いようのない事実となっているのである。

それとは裏腹に、今年このレースにデビューすることになった新人ドライバーにとっては厳しい初レースであった。オペルのオリバー・ギャビンとアレキサンダー・ウルツ、そしてアルファのジェイソン・ワットはともに決勝リタイアに終わった。確かに彼らは最高の環境を得られているとは言い難いが、今後のレースで逆境を跳ね返すような逞しさを期待したい。

マグヌッセンの速さは第1戦から際立っていた。連続表彰台でポイントリーダーに





サーキットをわかせたのは、トップを走るロイターを追うマグヌッセンへの姿。第1戦の快挙はロイター自身にとって、またオペルにとってもITC初優勝という記録を残すことになった

RACE REPORT

予選上位を得たアルファが脱落 ロイター＋オペルがITC初勝利

寒々しいホッケンハイムの森に、雨が降っている。4月になったとはいえ、ドイツの春はまだ寒い。金曜日に2回行われたフリー走行で好調だったのは、ニコラ・ラリーニ、アレッサンドロ・ナニーニ、ジャンカルロ・フィジケラのアルファ勢だった。それにオペルのハンス＝ヨアヒム・シュトゥックやクラウス・ルドビクも続いている。

予選1回目。雨が上がりドライになった予選で、トップになったのはフィジケラだった。それにラリーニ、シュトゥック、ナニーニらが続き、ベルント・シュナイダーは5番手。多くのマシンが路面温度の上がらない状況にわずか1周のアタックラップでこのセッションを終えることになった。

翌土曜日。3回目のフリー走行では、フィ



第1戦の表彰台での光景は昨年とはだいぶ雰囲気の違うものになった。メルセデスの若手ふたりの健闘が光る



予選ではアルファに主役を譲ったメルセデス勢だが、決勝では結果を残した

ジケラ、ラリーニ、フィジケラの順。今年からレギュレーションが変わり、予選1回目上位で行われたトップ10クオリファイでは、やはりアルファ勢が上位を占めラリーニ、ナニーニ、フィジケラの順であった。それに96年型のカリブラにパワフルな新V6エンジンを積むオペルのマヌエル・ロイターが続いた。5番手にAMGメルセデスの最上位ヤン・マグヌッセンが入り、予選1回目11位以下で行われたアタックラップでは、AMGメルセデスのフランキッティが最上位となっている。予選でポールを獲得したラリーニは、昨年のI-TC最終戦から連続のアルファコルセI-2体制に触れ「あの時はすぐにコーナーで止まってしまったからね。僕の望みはもうちょっとだけ前に進むことだよ」と笑いを誘う。いい予選結果の時は、いいリザルトが得られない。これがアルファロメオのジンクスであった。

決勝レースはゆっくりとしたローリングスタートで始まった。2台のマルティニカラーのアルファが、1-2のフォーメイションでI-コーナーに進入していく。その1周目にアルファのステファノ・モデーナが車両火災を起こし、マシンを止めている。アルファの2台に続くのは、黒いオペル・カリブラのロイターの後ろには、マグヌッセン、フィジケラ、クリスチャン・ダナーの順で並ぶ。

上位に波乱が起きたのは18周目。ラリーニがタイヤ交換のためにピットに入り、そしてなんとナニーニもその2周後にピットに入ってタイヤ交換をするのだ。これで労せずしてトップにたったロイターだったが、後続のマグヌッセンのペースが速い。マグヌッセンは一時ロイターを抜き3番手になっていたが、はやり過ぎたか6番手まで脱落。その後すぐ2番手まで復活してきたのだ。コーナーというコーナーでスキをうかがうマグヌッセンだったが、38周目のチェッカーを先に受けたのはロイターだった。ロイター自身もI-TC初優勝であるとともに、オペルにもI-TC初優勝をもたらしたのである。

だがこの時、流れは既にAMGメルセデス勢にあった。1レース目を2位マグヌッセン、3位フランキッティ、4位シュナイダーの順でフィニッシュしていたのである。

案の定、第2戦のスタート後はAMGメルセデス勢のペースが速い。マグヌッセンは、フランキッティを退け、ロイターを尻目にリードを広げていく。ロイターはミスファイアが出始め、徐々にペースを落とすと、30周目にシュナイダーにパスされ、追い上げすさまじいフランキッティにもテールをつつかれる。この終盤の3位争いが、このレース最後の見どころとして大いにスタジアムをわかした。フランキッティは最後まで粘ったが、カリブラのテールを拝んだままチェッカーを受けることになった。予選の主役、アルファのふたりはジンクスを守ってしまい、マグヌッセンとロイターにその座を譲ることになった。

予選、決勝と全く主役を変えることになったホッケンハイムの週末は、次のニュルブルクリングでの結果を占うことをとても難しいものにした。

RESULT Round 1

●2.639km×38周＝100.244km　予選出走25台・決勝出走25台・完走16台

						ベストラップ／周	予選順位／タイム
1	⑦	M.ロイター	オペル・カリブラV6	38周	40'19"433	1'01"881／3	4／1'00"755
2	③	J.マグヌッセン	AMGメルセデスCクラス	38周	40'20"142	1'01"890／3	5／1'00"775
3	②	D.フランキッティ	AMGメルセデスCクラス	38周	40'26"012	1'02"162／3	11／1'00"889
4	①	B.シュナイダー	AMGメルセデスCクラス	38周	40'27"140	1'02"070／3	7／1'01"000
5	㊹	H-J.シュトゥック	オペル・カリブラV6	38周	40'38"475	1'02"363／3	8／1'01"302
6	④	A.グラウ	AMGメルセデスCクラス	38周	40'38"891	1'03"052／4	18／1'02"045
7	⑭	G.フィジケラ	アルファロメオ155 V6TI	38周	40'55"671	1'01"933／3	3／1'00"725
8	⑭	U.アルツェン	オペル・カリブラV6	38周	41'01"919	1'03"074／3	16／1'01"559
9	㉑	E.ロール	AMGメルセデスCクラス	38周	41'03"834	1'03"275／5	21／1'02"477
10	⑥	A.ナニーニ	アルファロメオ155 V6TI	38周	41'05"742	1'01"780／3	2／1'00"304
11	⑤	N.ラリーニ	アルファロメオ155 V6TI	38周	41'07"281	1'01"982／3	1／1'00"133
12	⑬	K.ティーム	AMGメルセデスCクラス	38周	41'20"623	1'02"943／3	———
13	⑲	C.ダナー	アルファロメオ155 V6TI	37周	40'21"470	1'01"972／3	6／1'00"966
14	⑯	M.バルテルズ	アルファロメオ155 V6TI	37周	40'43"773	1'02"935／3	14／1'01"189
15	㊸	J.J.レート	オペル・カリブラV6	37周	41'07"061	1'02"240／3	13／1'01"127
16	⑰	K.ルドビク	オペル・カリブラV6	30周	32'23"414	1'02"244／3	9／1'01"360
	⑧	O.ギャビン	オペル・カリブラV6	21周	22'38"127	1'03"130／3	20／1'02"387
	⑯	G.タルクイーニ	アルファロメオ155 V6TI	18周	19'22"832	1'03"155／3	17／1'01"912
	㉒	A.ウルツ	オペル・カリブラV6	18周	19'36"194	1'03"049／7	22／1'03"263
	⑪	J.ファン・オメン	AMGメルセデスCクラス	13周	20'02"924	1'02"905／4	12／1'01"360
	㉔	Y.ダルマス	オペル・カリブラV6	11周	11'42"079	1'02"502／3	10／1'01"492
	㉓	B.メイレンダー	AMGメルセデスCクラス	10周	11'04"944	1'03"385／3	19／1'02"177
	⑱	G.ジウディーチ	アルファロメオ155 V6TI	8周	9'12"216	1'03"392／3	23／1'04"660
	⑱	J.ワッツ	アルファロメオ155 V6TI	7周	9'23"129	1'02"843／5	———
	㉕	S.モデーナ	アルファロメオ155 V6TI	2周	2'14"950	1'03"874／2	15／1'01"482

・優勝スピード：149.158km/h
・最速ラップ：アレッサアンドロ・ナニーニ（アルファロメオ155 V6TI）　1'01"780　71km/h　3周目

RESULT Round 2

●2.639km×38周＝100.244km　予選出走25台・決勝出走25台・完走15台　ベストラップ/周

1	③	J.マグヌッセン	AMGメルセデスCクラス	38周	39'53"165	1'01"417/2
2	①	B.シュナイダー	MGメルセデスCクラス	38周	39'54"753	1'01"918/4
3	⑦	M.ロイター	オペル・カリブラV6	38周	40'03"839	1'01"841/3
4	②	D.フランキッティ	MGメルセデスCクラス	38周	40'04"193	1'01"555/3
5	④	A.グラウ	MGメルセデスCクラス	38周	40'09"630	1'02"278/5
6	⑭	U.アルツェン	オペル・カリブラV6	38周	40'10"089	1'02"675/4
7	㊹	H-J.シュトゥック	オペル・カリブラV6	38周	40'27"358	1'01"836/4
8	⑬	K.ティーム	MGメルセデスCクラス	38周	40'35"371	1'03"081/5
9	⑪	J.ファン・オメン	MGメルセデスCクラス	38周	40'37"947	1'02"966/17
10	⑭	G.フィジケラ	アルファロメオ155 V6TI	38周	40'42"835	1'02"422/4
11	㉔	Y.ダルマス	オペル・カリブラV6	38周	40'43"042	1'02"572/9
12	⑤	N.ラリーニ	アルファロメオ155 V6TI	38周	40'58"188	1'02"852/8
13	⑥	A.ナニーニ	アルファロメオ155 V6TI	37周	40'03"253	1'02"751/4
14	⑯	M.バルテルズ	アルファロメオ155 V6TI	37周	40'33"965	1'02"814/3
15	⑱	G.ジウディーチ	アルファロメオ155 V6TI	35周	40'00"209	1'04"861/4
	㉒	A.ウルツ	オペル・カリブラV6	31周	33'07"601	1'02"596/5
	㉑	E.ロール	AMGメルセデスCクラス	18周	19'23"226	1'02"850/4
	㊸	J.J.レート	オペル・カリブラV6	15周	16'28"993	1'02"829/4
	㉓	B.メイレンダー	AMGメルセデスCクラス	7周	7'56"666	1'03"357/5
	⑱	J.ワッツ	アルファロメオ155 V6TI	7周	6'53"423	1'03"477/3
	⑲	C.ダナー	アルファロメオ155 V6TI	2周	2'36"651	1'17"043/2

・優勝スピード：150.795 km/h
・最速ラップ：ヤン・マグヌッセン（AMGメルセデスCクラス）　1'01"417 154.63km/h　2周目
※NEXT ROUND：5月12日　ドイツ・ニュルブルクリング

POINT STANDING DRIVERS

1	J.マグヌッセン	35点
2	M.ロイター	32点
3	B.シュナイダー	25点
4	D.フランキッティ	22点
5	A.グラウ	14点
6	H-J.シュトゥック	12点
7	U.アルツェン	9点
8	G.フィジケラ	5点
9	K.ティーム	3点
10	J.ファン・オメン	2点
11	E.ロール	2点
12	A.ナニーニ	1点

POINT STANDING MANUFACTURERS

1	メルセデス・ベンツ	35点
2	オペル	32点
3	アルファロメオ	5点

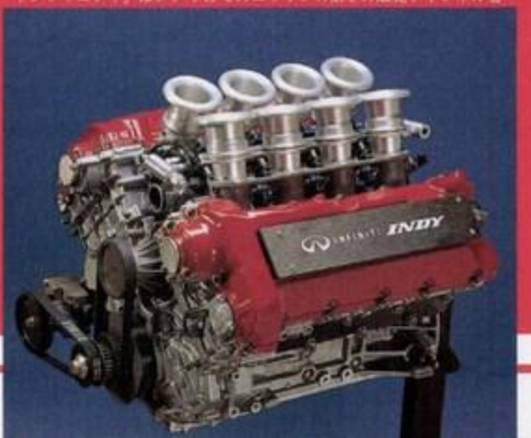
速報 インディカー第4戦
1-2フィニッシュで ホンダが開幕4連勝をマーク!

4月14日、ロングビーチのストリートコースで行われた1996年PPGインディカー・ワールドシリーズの第4戦は、チップ・ガナッシ・レーシングのジミー・バッサーが今季3勝目を挙げ、ランキングトップを堅持。2位はこれがインディカーシリーズ初表彰台のパーカー・ジョンストンだった。ホンダHRHエンジンとファイアストンタイヤの組み合わせで1-2フィニッシュを果たし、ホンダはこれで開幕から4連勝となった（詳細は次号）。

スクープ! IRL参戦計画進行中 これがニッサンのV8エンジンだ

97年からのIRL（インディ・レーシング・リーグ）参戦を表明しているニッサンは、複数のチームに供給予定のエンジンを公開した。これはインフィニティQ45に搭載されている4.5ℓV8エンジンをベースに開発が進められているもので、排気量はIRLの新しいレギュレーションに基づいて4ℓに縮小される。写真のとおり、ヘッドカバーには「インフィニティ-インディ」のロゴが入り、ニッサン伝統の赤に塗られている。

「インフィニティ」はアメリカでのニッサンの第2の販売チャンネル名



Photos / Tamotsu Futamura

WRC第2戦サファリ・ラリー

マキネン サファリも制圧

初挑戦で快挙。そして開幕2連勝 グループNでは三好秀昌が インプレッサワゴンを優勝に導く



今年のケニアは雨が多く、久々に"マッディ・サファリ"が復活した。初のアフリカンロードでマキネンはベテランのような落ち着いた走りを披露、見事栄冠を手に入れた



最後までアタックをやめなかったエリクソだが、今回はマキネンの速さについていけなかった



ランサーの開幕2連勝にアンドリュー・コーワン監督（右から2番目）も大喜び

「サファリで優勝できるなんて夢みたいだよ。経験が重要なサファリでは、初出場のドライバーは活躍できないって言われているからね。この勝利のために協力してくれたすべての人たちに感謝したい。これで、今年のチャンピオン獲得という大目標にも自信が持てるよ」。

ナイロビのゴールにトップで戻ってきたトミー・マキネンは、厳しかったラリーを振り返りながら感慨深げにこう語った。

初チャレンジのサファリでいきなり優勝という快挙は、マキネンと同じくフィンランド出身のユハ・カンクネンが85年に達成して以来のこと。マキネンはこれでWRC開幕2連勝。ドライバーズポイントでは、2位のケネス・エリクソンに対し17ポイント差の40ポイントとなり、念願のチャンピオン獲得に向け完璧な形で序盤戦を終了したのだった。

また、篠塚建次郎も6位でフィニッシュした結果、ミツビシはマニュファクチャラーズポイントでも2位のスバルに4ポイント差をつけ、トップを死守している。

ワールドチャンピオン、コリン・マクレー、エリクソン、そしてピエロ・リアッティの3台体制でサファリに臨んだスバルは、エリクソンが第1レグでトップに立つ。その後マキネンに逆転され、猛チャージをかけるものの、第3レグ開始早々にドライブシャフトにトラブルが発生。修理に12分を要し、結局2位でラリーを終えた。「マキネンは速かった。トップに立てなかったのはトラブルのせいではない。マキネンのペースについて行けなかっただけだ。久しぶりのサファリだったけど、あらためてハードなラリーだと思い知らされたよ」と95年アジ・パシチャンピオンは、元チームメイトの勝利を祝福した。

総合優勝は逃したスバルだが、グループNのスバル・インプレッサ・スポーツワゴンで出場した三好秀昌が総合8位で見事にクラス優勝を達成。昨年に続き2年連続でサファリ・グループNを制してみせた。また、チームメイトのパトリック・ジルも三好に次ぐN2位、総合9位でゴールした。なお、これでスバルは、7年連続でサファリ・グループN優勝という快挙を達成したことになる。

RESULT/Round2

1	①	T.マキネン/S.ハルヤンヌ	ミツビシ・ランサー	A優勝	12'41'12"
2	②	K.エリクソン/S.パルマンダー	スバル・インプレッサ	A	12'55'28"
3	③	I.ダンカン/D.ウイリアムソン	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	13'25'12"
4	④	C.マクレー/D.リンガー	スバル・インプレッサ	A	13'48'16"
5	⑤	P.リアッティ/M.フェルフォリア	スバル・インプレッサ	A	14'06'42"
6	⑥	篠塚建次郎/P.クッカラ	ミツビシ・ランサー	A	14'44'27"
7	⑦	S.ブロンクビスト/B.メランダー	フォード・エスコートコスワース	A	15'50'20"
8	⑧	三好秀昌/T.カーン	スバル・インプレッサ	N優勝	15'50'20"
9	⑨	P.ジル/R.マシュー	スバル・インプレッサ	N	15'56'44"
10	⑩	J.トロイチ/I.チョゲ	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	17'08'41"

Text/Hirao Nishiyama Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada
文/西山平夫

デイモンが化けた……

オーストラリアからこれで4連勝！自信に満ちたデイモン・ヒルの変身

「強い……あのヒルがこんなに強いヤツだったのか……」

アルバートパークの、インテルラゴスの、ブエノスアイレスの快勝を見て、誰もが腹の底からそう思ったのではないか？　などと他人事のように言うのはよそう。一番そう感じていたのは、かねてよりヒル＝ダメ虎説を唱えてやまなかったこの僕だ。

昨年は本誌や姉妹誌「F1速報」で散々ヒルを叩いた。水際立った速さと強さでひとり天空を翔けるごときシューマッハーに較べて、ヒルのなんとぶざまだったことか。天才より大凡才を愛する僻のある僕としてはそんなヒルをかわいさ余って憎さ百倍……の例えどおり、叱咤激励するつもりで愛のムチならぬ激ベンふるったのだが（どうせテキは日本語が読めない）、それも途中から何やらイジメのサディスティックな快感に変わり、ヒルが負ければヒルのせい、ヒルが勝てばマシンのせいにしたりして95年は過ぎた。

お見事、ブエノスアイレス

だが、今年のヒルときたらどうだ。アルバートパークではジャック『ザ・ナイフ』ビルヌーブの衝撃的出現に目がくらみ、ヒルは勝ったとはいえどちらかといえば脇役的存在に過ぎず「1カ国2連続開催GPで勝ったヤツなんて最近いるのかい？」などとノーテンキな発言をして、ああやっぱり





開幕から3連勝、結果を残せばクルーの信頼も付いてくる

ヒルはヒルなんだなと思わせた（言うまでもないが、95年シューマッハーがT1英田～鈴鹿と1カ国2連続勝利を飾っている）。

しかし、その後のインテルラゴス、ブエノスアイレスでの快走は本物だった。

難しいウエット～ドライ・コンディションを制したインテルラゴスも見事だったが、とりわけウナらされたのはブエノスアイレスでのシューマッハーとの攻防である。

ポールポジションから逃げを打つヒルに2位シューマッハーがしつように絡む。

その差1周目0・6秒、2周目0・8秒、3周目ヒルが最速ラップを出して0・9秒差にするも、4周目は逆にシューマッハーが最速ラップを出し0・6秒差と迫る。5周目0・4秒差。ほとんどテールtoノーズ状態。だが、ヒルは耐える。

7周目、差が1秒となり、以後コンマ数秒ずつヒルがマージンを稼ぎ、シューマッハーの魔手からようやく逃げた……と思ったのは甘かった。

27周目から事故処理のためにセーフティカーがヒルの前に入り、せっかく貯めた5秒余のマージンを吐き出さなければならなかったのだ。

戦闘再開。ヒルとシューマッハーの差、1周目1・1秒、2周目0・9秒、3周目も0・9秒。そして4周目に0・7秒……だが次周ヒルはこの時点の最速ラップをマークして、1・5秒差にシューマッハーを突き離した。

72周のレースが終わってみればヒルのポールtoフィニッシュ。一度たりとも他人に首位を明け渡さぬ完勝。昨年のオーストラリアから数えれば、ヒル自身初の4連勝がこうして達成されたのだ。

自信と信頼がヒルを変えた

ブエノスアイレスの攻防を、シューマッハーのオンボードTVが追った。コーナーのターンインでシューマッハーは見る間にヒルの背後に迫る。それをヒルが加速で引き離し、直線で差をつける。このパターンが延々と繰り返されているのがよく分かる。

おそらく昨年までのヒルだったら、どこかでミスを出したに違いない。自分の方が速いという自信がシューマッハーのしつような攻めでいつしか揺らぎ始め、相手を押さえ込もうとやっきになり、まんまとシューマッハーのリズムに合わされてどこかでブレーキングミスやシフトミスを犯すのだ。

それなのにブエノスアイレスでのヒルにはミスがなかった。

守るにせよ攻めるにせよ、昨年までのヒルには勝負に性急すぎるところが多々あったと思う。シルバーストンやモンツアでのシューマッハーへの追突が即座に思い浮かぶし、ニュルブルクリングではピットインの周にアレジへの無益なタッチがあった。

そういうナーバスなところが今年のヒルには見えないのだ。勝負どころで腰を低く落として、相手のどんな攻めにも動じようとしない。自分への、チームへの、マシンへの揺るぎない自信と信頼があるから、さしものシューマッハーもある時点まで来ると、攻めるのを諦めざるを得ないのだ。

マシンとチームへの信頼といま書いたが、これは僕の勝手な想像ながら、ウイリアムズはスタート時に他チームに較べてより多量のガソリンを積んでいるのではないか？

だから軽いタンクのフェラーリに序盤では攻めたてられる。だがそこをしのげば、以後の戦況はウイリアムズ有利となる。相手の出方をうかがいながら自在にピットストップを展開できるし、2回のものを1回で済ますこともできるのだ。例えばインテルラゴスでのヒルはライバルが2回のピットストップを行ったのに対し1回で済ませ、レイン→スリックのタイヤ交換を一発で決めている。またブエノスアイレスでも、ピットストップの時期はヒルが最も遅かった。去年と違ってウイリアムズの戦略の具体性が明確になったような気がするのだ。

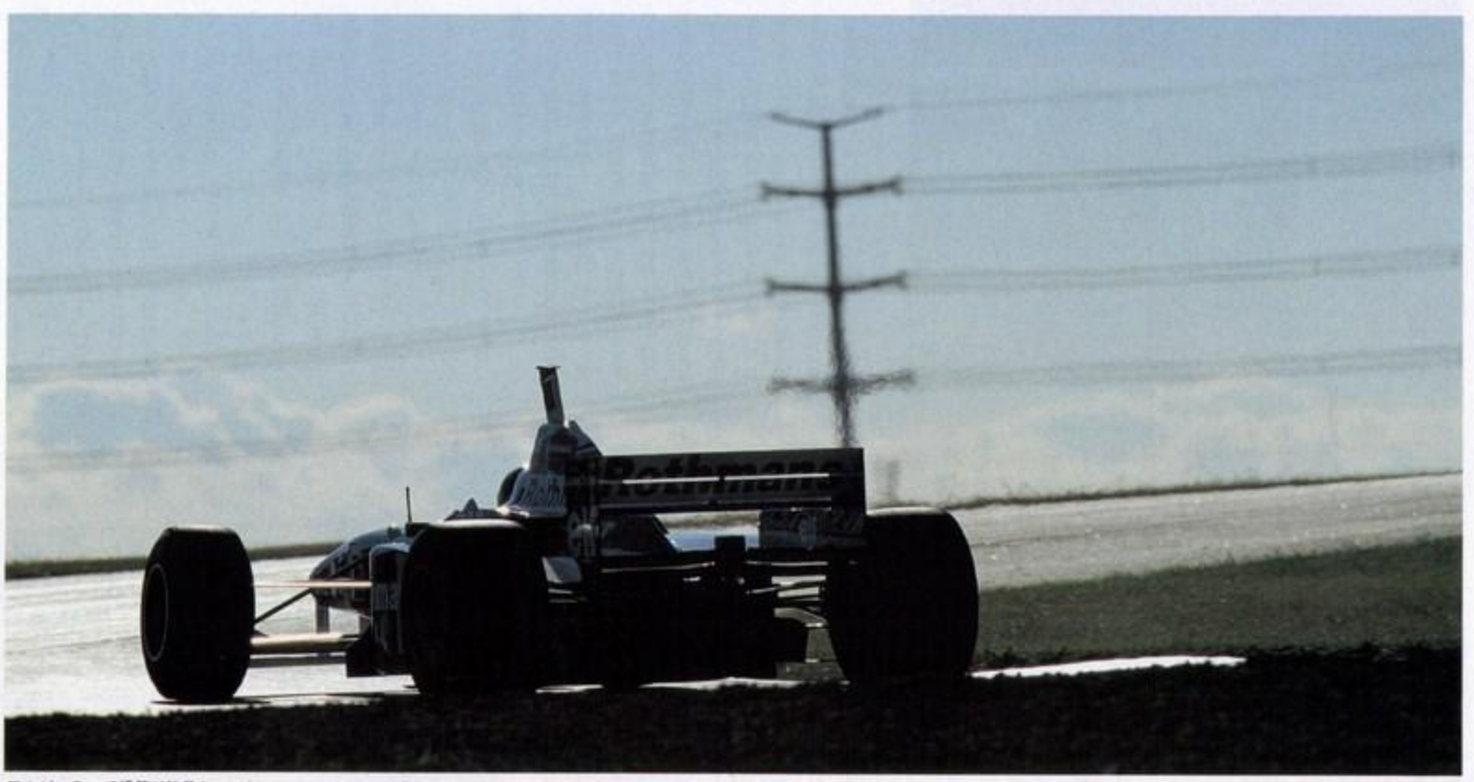
マシンも確かにいい。しかしヒルの自信がなければ有効なレース展開は望めない。いったいどこでヒルは化けたのか？

かくなる上は5連勝でも6連勝でもやって、僕を大いにシラケさせてほしい。

南半球を制したのはヒルだ。決してマシンじゃない。負けたよ、デイモン。



リラックスすること、その大事さに気付いたヒル



アルゼンチンで通算16勝目をマーク。　チャンピオンを目指すにふさわしい風格も感じられるようになってきた。彼の視線は今、じっくりとタイトルを見据えている

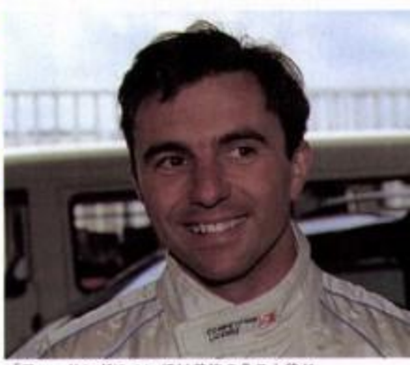
Photos / Hiroharu Sato(Graffiti)

童夢発進！

ついに走った！F105、待望のシェイクダウン

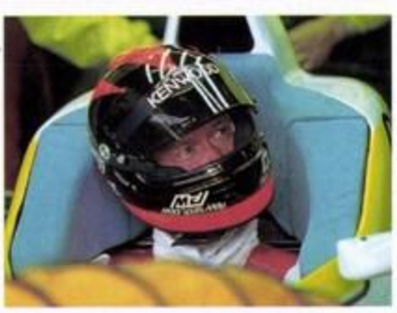
**「どんなマシンでも初めてのときはドキドキする」と林社長
無限V10の咆哮と共に、F105は鈴鹿のピットを滑りだした
1996年4月5日、F1へと、夢はまた一歩現実へと近づいた**





「フィーリングについては美祢のテスト後じゃないと分からないけど、今日は本当に興奮したよ」とマルコ・アピチェッラ





最初のドライブは童夢監督の松本恵二が担当。F1プロジェクトの出発点であったF101から約10年。ついに走らせたF1には感慨もひとしおだっただろう。テストを終え、ピットに戻ってきた松本を、「これで義務は果たしたな」と林社長が迎えれば、「アル中にならなくて良かった」と笑顔で語る松本。夢がひとつ実を結んだ瞬間だ

無限ホンダV10に火が入り、F105がゆっくりとピットロードへと押し出される。コクピットに収まるのは童夢のチーム監督であり、ごく初期から童夢のF1プロジェクトに関わってきた松本恵二。緊張のためか、2、3度クラッチミートをやり直すと、白いマシンはゆっくりと鈴鹿のコースへと下ってゆく。

4月5日、鈴鹿サーキット。童夢F105の公開シェイクダウンテストに集まったすべての人達の温かい視線に見守られて、コジマKE009以来の国産F1マシンがついにサーキットを走りだした。

「実は、みなさんに来ていただいて走らなかった、では困るので、4月1日と2日、美祢で走らせてみました」

テストの前に行われた記者会見で、こう白状した童夢の林ミノル社長。しかし、美祢のテストでは童夢にとって初体験の分野であるセミATの油圧系にトラブルが発生。天候の問題もあって、走行はわずかに2周のみ。すぐさま京都のファクトリーで対策を施し、公開テスト前日の4月4日にマルコ・アピチェッラ、中野信治、松本恵二の3人が鈴鹿の西コースで10ラップほどの〝予行練習〟を行うなど、公開テストの直前までギリギリの作業が続けられていた。

だから、この日のテストは厳密に言えばシェイクダウンではなく〝お披露目〟と呼ぶほうが正しいのかもしれない。しかし、すばらしい無限ホンダV10サウンドと共に、鈴鹿のストレートを疾走するF105を目の当たりして、ほとんどの人が何とも言えない胸のときめきを感じていたはずだ。

3ラップしてピットに戻った松本は林社長や奥明栄チーフデザイナーなど、チームスタッフに囲まれて握手を交わす。

「みんなに感謝したい気持ちでいっぱいだ。童夢F101からやってきたからね。こうして俺を最初に乗せてくれたのが、ミノルさんのやさしさなんだろうな」そう語る松本の額にさわやかな汗が光った。

その後、テストはF105メイン開発ドライバーであるマルコ・アピチェッラに引き継がれ、コースを東コースに短縮して、5ラップずつ、2回の計10ラップで終了。エンジンは1万3000回転に抑えられ、ギヤ比も合っていない状態ではあるが、松本がフルコースで2分20秒台、アピチェッラが東コースで53秒692を記録している。まだセミATとエンジンを制御するコンピュータのソフトが適切でないため、シフトアップ時のイグニッションカットが合わないなどの問題はあるが、心配された油圧系

テストには無限の本田博俊社長も駆けつけた





アビチェッラのドライブで鈴鹿を駆けるF105。鈴鹿ではエンジンを1万3000回転リミットに設定していた。本格的な開発テストは4月10～11日の美祢からスタート





上）公開シェイクダウンには大勢のファンが詰めかけ、童夢のピット前はアッという間に人だかりができた
右）ハイテクとローテク？　前日にテストを行ったNASCARマシンを横目に……
下）スタッフ全員集まって記念撮影。1996年4月5日、この日は日本モータースポーツ界にとって忘れがたい1日となることだろう



生まれたばかりの"わが子"をいつくしむように眺める林ミノル氏。さて、これからの教育方針は……？

F105今後のテストスケジュール

4月10～11日	美祢
4月22～24日	美祢
5月13～14日	美祢
6月10～23日	十勝集中テスト
7月18～19日、23～24日、30～31日	マニ・クール
8月6～8日	シルバーストン合同テスト

DOME F105 SHAKEDOWN TEST 5th APR. 1996



のトラブルも起きず、現時点では十分に満足できる内容だったと言えるだろう。

ようやく走りだした30年来の夢を前に、満面の笑みを浮かべながらも「レーシングカーにとって、走る走らないは問題外、速く走ってこそ評価されるものだから」と話す林社長。この夏に予定しているヨーロッパでのテスト、そしてその先に見えている97年のF1参戦に向けて、いよいよF105の開発テストが急ピッチで進められることになる。

4月10～11日と22～24日、5月13～14日（フォーミュラニッポン開催後）に美祢でテストを予定。6月10～23日は十勝で約2週間に渡る集中テストを行うことになっており、テストドライバーはマルコ・アビチェッラを中心に、中野信治、山本勝巳のふたりが参加。注目のヨーロッパテストは7月にマニ・クールで3回、そして8月6～8日のF1合同テストに参加する方向で調整を続けているという。

ひとつの夢の実現の向こうに、さらに大きな夢が見えてくる。今、サーキットを走りだしたF105が、さらに多くの人々の夢を巻き込んで"F1参戦"が現実のものとなることを祈らずにはいられない。

Photos/WIN Photographic, Takahito Naito

エントリーは15チーム28台！

オープニングセレモニー、盛大に開催
フォーミュラ・ニッポンの参戦チーム&ドライバーが勢ぞろい



SHIONOGI NOVA（監督/清原克己）
⑨ペドロ・デ・ラ・ローサ　ローラT96-51/無限MF308/尾川/BS
⑩ノルベルト・フォンタナ　ローラT96-51/無限MF308/尾川/BS



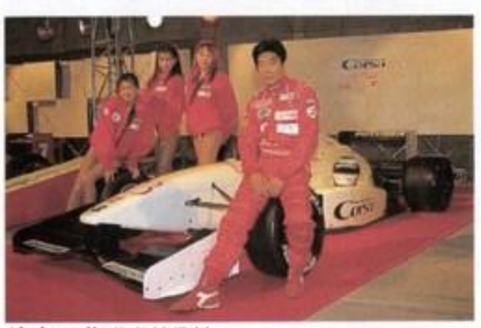
神奈川クリニックSTELLAR（監督/福井清志）
⑲アンドリュー・ギルバート-スコット　レイナードD96/無限MF308/東名/BS
㉑ミハエル・クルム　ローラT93-50/無限MF-308/尾川/BS



ADVAN バルチェッカーズ/バルチェッカーズ（監督/重山和徳）
⑦影山正美　ローラT95-50/無限MF308/東名/YH
⑫大西太一郎　ローラT94-50/無限MF308/東名/YH



5ZIGEN（監督/木下正治）
⑤マルコ・アピチェッラ　レイナードD96D&95D/ジャッドKV-II/ケン松浦/YH
⑥光貞秀俊　ローラT94-50/ジャッドKV-II/ケン松浦/YH



ゼットコルサ（監督/森澤章）
㉓戸田哲史　レイナードD94改/無限MF308/シェラ/BS
㉔立川祐路　レイナードD94改/無限MF308/シェラ/BS



ASAHI KIKO SPORTS（監督/二勝和之）
㉒川本篤　ローラT93-50/コスワースDFV/ケン松浦/BS
㉗玉中哲二　ローラT93-50/コスワースDFV/ケン松浦/BS

15チーム28台――。新生フォーミュラ・ニッポンがF1をもしのぐ大量のエントリーを集めていることが、先ごろ都内のホテルで開催されたオープニングセレモニーの席上で明らかにされた。

3月いっぱいで締め切られた最終エントリー状況によれば、今シーズン新たなスタートを切るこのトップフォーミュラに出場するのは15チーム、計28人のドライバー。事業本部が希望していた1チーム2カーエントリーとは必ずしもなってはいないものの、エントリー台数をみる限り、昨年以上の盛況ぶりは明らか。また、ビッグスポンサーの参入も目立つ。

しかし、これだけの大量エントリーとなった結果、レギュレーション上では毎戦2台の予選落ちマシンが出ることになる。関係者からはドライバーの技術レベルという点で疑問視する声が上がっているのも事実で、そのあたりが今後の課題になってくるかもしれない。

同時に行われたファンの集いに3000人近くのファンが集まったこと、既に始まっている各種プロモーション活動への反響、そして大量のエントリーなど、間違いなくこれまでのF3000とは違う道を歩み始めたフォーミュラ・ニッポン。これまた異例のブルーインパルスが飛来するという鈴鹿サーキットでの開幕戦へ向けて、カウントダウンは既に始まっている。



ずらりと並んだフォーミュラ・ニッポン参戦ドライバーたち。この中で笑うのは？



同時に行われたファンの集いには3000人近いファンが殺到。会場は盛り上がった



キャンペーンソングを歌う5人組のアイドル、Bダッシュ

4/28開幕戦鈴鹿にブルーインパルス登場

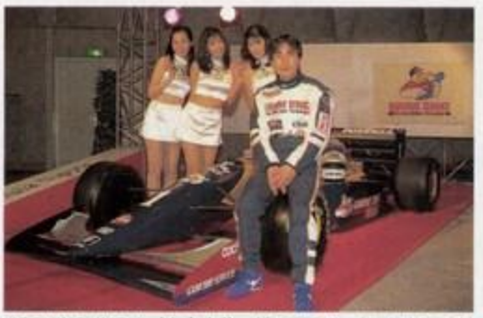
いよいよ4月28日に迫った開幕戦。オープニングを飾るビッグなイベントが決定した。あのブルーインパルスがフォーミュラ・ニッポンの幕開けに華を添えることが明らかになったのだ。ブルーインパルスは言わずと知れた航空自衛隊の編隊飛行チームで、なかなか見ることのできない曲技飛行を鈴鹿サーキット上空で披露してくれる。サーキットに来ればレースに加えて、ブルーインパルスの迫力までもが味わえてしまうというわけなのだ。



ブルーインパルスが鈴鹿の上空を華麗に舞う



PIAA NAKAJIMA（監督/中嶋悟）
⑭高木虎之介　レイナード96D/無限MF308/無限/BS
⑮黒澤琢弥　レイナード96D/無限MF308/無限/BS



HOSHINO IMPUL/かもめサービスIMPUL（監督/金子豊）
⑯星野一義　ローラT96&95/無限MF308/東名/BS
①鈴木利男　ローラT96&94/無限MF308/東名/BS



CERUMO/スリムビューティハウス・セルモ（監督/今野憲治）
⑪T.B.N.　ローラT94-50/無限MF308/尾川/BS
⑫羽根幸浩　ローラT93-50/無限MF308/尾川/BS



ルマン（監督/本間勝久）
⑰ラルフ・シューマッハー　レイナード96D/無限MF308/東名/BS
⑱服部尚貴　レイナード96D/無限MF308/東名/BS



avex童夢with無限/ANABUKI童夢with無限（監督/松本恵二）
⑧中野信治　童夢F104i/無限MF308/無限/BS
⑨山本勝巳　童夢F104i/無限MF308/無限/BS



NAVI CONNECTION（監督/鎧ひろし）
㉗影山正彦　レイナード96D/無限MF308/東名/BS
㉘近藤真彦　レイナード95D/無限MF308/東名/BS

その他のチーム

ニホンリード・ヤマダ（監督/梅渓茂）
⑮山田政夫　ローラT93-50改/無限MF308/コックススピード/YH



ガルウィング（監督/小森茂生）
⑳岡田秀樹　ローラT95-50/無限MF308/無限/BS
㉙田嶋栄一　ローラT94-50/無限MF308/ジェネシス/BS



FUNAI SUPER AGURI（監督/田中弘）
㊴金石勝智　レイナード95D/無限MF308/ケン松浦/BS
㊵本山哲　レイナード95D/無限MF308/ケン松浦/BS

スーパーアグリの参戦体制発表

チーム名は「フナイ・スーパーアグリ」に

4月8日、鈴木亜久里が率いるフォーミュラ・ニッポンへの参戦チーム、スーパーアグリの参戦発表会が行われ、チーム体制の詳細が明らかになった。

チームの正式な名称は「フナイ・スーパーアグリ」。「若いドライバーを育てたい」という亜久里の考えに賛同した、情報通信機器やAV機器のメーカーである船井電機をはじめとする各社からのバックアップを受けて、新チームとしては異例の大きなプロジェクトとしてのデビューとなった。

チーム体制はこれまで伝えられていたとおり、名門ヒーローズとの協力関係のもとで構成され、チームオーナーに鈴木亜久里、監督に田中弘、そしてチーフエンジニアには加藤、伊予木の両氏が就くことになった。ドライバーは金石勝智、本山哲だ。

万全の体制が整い、亜久里も「チャンピオンを狙いたい」と語っているだけに、今後の活躍が大いに期待できるはずだ。



チームオーナーの鈴木亜久里、ドライバーの金石勝智、本山哲



監督には田中弘氏、そしてチーフエンジニアには加藤祐二、伊予木仁の両氏が就任した

Text & Photos/Hiroaki Matsumoto



ドイツを制し、満を持してイギリスに乗り込んできたアウディ。スーパーツーリングの本場、BTCCでもその速さは発揮された

アウディ速し！いきなり開幕2連勝

元祖BTCCも波乱のキックオフ 掟破りの速さでアウディが圧勝

BTCC（イギリスツーリングカー選手権）は4月7～8日のイースターの祝日にキックオフした。イースターの祝日は比較的家にいておとなしくしているのが慣例だが、ドニントン・パークだけは例外のようで、予選・決勝両日ともに多くの観客が詰めかけた。

しかし、参加車両の台数は例年より少なく、20台とやや寂しい。スーパーツーリングのプロフェッショナル化が進むと同時に、プライベーターが淘汰されていくのは寂しい現実だ。

それでも、予選が始まりサーキットに爆音が響けば、にわかに活気が戻ってくる。曇り空で少し冷え込んだドニントンは路面温度も低い。そこでトップタイムをマークしたのは、ポルボのリカルド・リデルだった。デビュー戦のアウディを退けたポールタイムは1分36秒795で、もちろんコースレコード。フロントロウを分けたのは、アウディのフランク・ビエラで1分36秒970。その後ポルボのケルビン・バート、ホンダのデイビッド・レズリーと続いた。ポルボ、アウディの好調はテストの情報から予想できたが、ホンダの健闘は光る。5番手にシュニッツァーBMWのヨアヒム・ビンケルホック、6～7番手にルノー勢がウィル・ホイ、アラン・ムニュの順で並ぶ。トップから13台までがコースレコードを更新するというすさまじい予選だった。

2回目の予選はビエラが奮起してリデルを抑え、1分36秒927をマークして初ポールポジションを獲得。2番手にリデル、3番手にホイの順となった。しかし、レース後の車検でルノーのムニュ、ホンダの2台、プジョーの2台、ロブ・グラベットのフォードの計6台が最低車高が足りずタイムを抹消されて、グリッド後方からのスタートとなった。

4WDマシンのアウディA4のスタートは、他のマシンに後塵を浴びせた。ビエラのA4は難なくレッドゲート（1コーナー）にトップで入っていく。波乱が起きたのはその後方だった。オールドヘアピンにさしかかったリデルがスピン。そこへレズリーのアコードが接触して、両者ともコースアウト。これを排除するためにベースカーが3周の間マシンをコントロールする。実際にこれで第1レースの興味は半分以上なくなってしまった。再スタート後もビエラは、ルノー2台との距離を測りながら余裕のレース運びだった。21周に延長されたこのレースが終わってみれば、アウディとビエラの完勝だった。かといってピットは騒ぐわけでもなく、ビエラも興奮した様子もない。94年のアルファコルセとは対照的で、いかにもドイツのマニュファクチャラーらしい。2～3位のルノーに続き、ポルボのバートが食らいつくボクスホールのジョン・クレランドを振り払って、4位に入



完璧なレース運びでフランク・ビエラは2連勝を飾った

ホンダはフェイスリフトされたアコードを投入し、好調さをアピール





ニューカーを投入したプジョーは調子に乗り切れず



フォードはアクシデントで脱落



見事な追い上げをみせたルノー・ラグナのムニュ



クレランドはニューベクトラのセッティングが決まらず苦戦を強いられた



昨年のSTWチャンピオン、ビエラは危なげない走りでまずは2勝をマーク

貫した。クレランドもあまりセッティングの煮詰まらないベクトラにフラストレーションがたまっているようだ。

第2戦もビエラはきれいなスタートを切った。ホイは再びビエラの後ろ姿を拝むことになったが、どうしてもそれを捕まえることができずに18周のレースを終えてしまった。リデルは1レース目の二の舞を踏むことなく、無難に3位でレースを終えた。

むしろ場内の視線は、後方からじわじわと順位を上げるルノーのムニュに集められた。ムニュはペナルティーのスタート後、なんと5番手まで順位を上げたが、残り4周でエンジントラブルのためリタイアした。

4位にはアウディを駆るルーキーのジョン・ビントクリフが健闘しベテラン勢に割って入った。7番手争いをしていたフォードのポール・ラディシク、シュニッツァーBMWのロベルト・ラバーリア、ビンケルホックの戦いは、バンパーtoバンパーの激しいツバ競り合いだったが、最終ラップにラバーリアが7位の座を奪い、8位にラディシク。ビンケルホックはそのバトルのあおりを受けて後方に脱落、13位で終わった。

レース後ビエラは「初レースで勝てるなんてとってもハッピーだ。チームもよくやってくれた。まわりが思っているほど、簡単に勝てたわけじゃないんだ」と言いながらも、「ここはテストで良かったから、なんとかなると思っていた。でも次のブランズではどうかな」と語った。確かに次のブランズ・ハッチはドイツにはないイギリス独特のレイアウトを持つ。ルノーのホイも「われわれのクルマの熟成が進めば、なんとか捕らえられるだろう」と期待を込めた。ブランズはボルボ、ルノー、ボクスホールらが得意とするコースでもある。もし、ここでアウディの連勝を許すようであれば、今年のBTCCは銀色一色に染まることになるだろう。

アウディの連勝は、ともすればBTCCを退屈にさせてしまいそうな気配すらあった。そうならないことを望んでいるのは、イギリスのファンだけではないだろう。

RESULT/Round 1

●4.02km×21周＝84.42km　予選出走19台・決勝出走21台・完走15台

					ベストラップ	／周	予選順位／タイム
1	49	F. ビエラ	アウディA4	21周	38'33"13	1'37"79 ／6	2／1'36"970
2	4	W. ホイ	ルノー・ラグナ	21周	38'34"32	1'38"12 ／7	6／1'37"341
3	2	A. ムニュ	ルノー・ラグナ	21周	38'35"27	1'38"33 ／7	7／1'37"385
4	8	K. パート	ボルボ850	21周	38'45"40	1'38"27 ／8	3／1'37"093
5	1	J. クレランド	ボクスホール・ベクトラ	21周	38'46"06	1'38"71 ／7	8／1'37"438
6	44	J. ビントクリフ	アウディA4	21周	38'46"76	1'38"39 ／2	10／1'37"721
7	25	R. ラバーリア	BMW320i	21周	38'53"67	1'38"76 ／9	11／1'37"838
8	22	J. ビンケルホック	BMW320i	21周	38'54"65	1'38"31 ／7	5／1'37"315
9	13	J. ケイ	ホンダ・アコード	21周	39'05"85	1'38"79 ／7	18／1'46"488
10	7	J. トンプソン	ボクスホール・ベクトラ	21周	39'06"26	1'38"58 ／8	9／1'37"697
11	5	T. ハーベイ	プジョー406	21周	39'12"58	1'38"80 ／2	ノータイム
12	23	R. グラベット	フォード・モンデオ	21周	39'34"11	1'39"94 ／7	ノータイム
13	17	L. ブルックス	トヨタ・カリーナE	21周	39'37"22	1'39"85 ／7	16／1'39"545
14	19	O. マッコーリー	ニッサン・プリメーラ	21周	39'50"66	1'40"76 ／9	14／1'39"074
15	21	R. ケイ	ボクスホール・カバリエ	18周	39'00"95	1'39"99 ／6	15／1'39"280
	10	P. ワッツ	プジョー406	13周	25'43"20	1'39"66 ／7	19／1'52"688
	18	G. アイルズ	ニッサン・プリメーラ	13周	25'45"92	1'40"28 ／7	13／1'38"830
	16	S. ロバートソン	フォード・モンデオ	5周	12'25"65	1'40"32 ／2	17／1'39"545
	6	P. ラディシク	フォード・モンデオ	5周	12'26"53	1'39"08 ／2	12／1'37"983
	3	R. リデル	ボルボ850	0周	00'00"00		1／1'36"795
	11	D. レズリー	ホンダ・アコード	0周	00'00"00		4／1'37"097

・優勝スピード：131.49km/h
・最速ラップ：フランク・ビエラ（アウディA4）　1'37"79 148.11km/h　6周目

RESULT/Round 2

●4.02km×18周＝72.36km　予選出走15台・決勝出走20台・完走15台

					ベストラップ	／周	予選順位／タイム
1	49	F. ビエラ	アウディA4	18周	29'51"15	1'38"20 ／3	1／1'36"927
2	4	W. ホイ	ルノー・ラグナ	18周	29'53"09	1'38"67 ／3	3／1'37"543
3	3	R. リデル	ボルボ850	18周	29'54"83	1'38"74 ／4	2／1'37"350
4	44	J. ビントクリフ	アウディA4	18周	29'55"67	1'38"68 ／5	5／1'37"637
5	8	K. パート	ボルボ850	18周	30'04"74	1'38"90 ／4	6／1'37"739
6	1	J. クレランド	ボクスホール・ベクトラ	18周	30'05"49	1'39"09 ／4	10／1'38"173
7	25	R. ラバーリア	BMW320i	18周	30'19"57	1'39"73 ／4	7／1'37"740
8	6	P. ラディシク	フォード・モンデオ	18周	30'26"05	1'39"79 ／4	9／1'38"039
9	5	T. ハーベイ	プジョー406	18周	30'28"50	1'39"55 ／6	ノータイム
10	12	J. ケイ	ホンダ・アコード	18周	30'33"57	1'39"94 ／3	ノータイム
11	18	G. アイルズ	ニッサン・プリメーラ	18周	30'38"87	1'40"42 ／6	12／1'39"281
12	19	O. マッコーリー	ニッサン・プリメーラ	18周	30'39"64	1'40"71 ／6	14／1'39"636
13	22	J. ビンケルホック	BMW320i	18周	30'41"77	1'39"55 ／4	4／1'37"561
14	21	R. ケイ	ボクスホール・カバリエ	18周	30'44"34	1'41"03 ／2	11／1'38"724
15	17	L. ブルックス	トヨタ・カリーナE	18周	30'48"48	1'41"45 ／4	13／1'39"285
	10	P. ワッツ	プジョー406	15周	25'56"51	1'40"29 ／3	ノータイム
	2	A. ムニュ	ルノー・ラグナ	14周	23'55"67	1'38"53 ／2	ノータイム
	11	D. レズリー	ホンダ・アコード	13周	22'14"21	1739"55 ／2	ノータイム
	7	J. トンプソン	ボクスホール・ベクトラ	11周	18'34"85	1'39"47 ／6	8／1'37"749
	23	R. グラベット	フォード・モンデオ	1周	02'00"66	2'00"66 ／1	ノータイム

・優勝スピード：145.55km/h
・最速ラップ：フランク・ビエラ（アウディA4）　1'38"20 147.79km/h　3周目
※NEXT　ROUND：4月21日　ブランズ・ハッチ

ホンダ、イギリスでも好調さをアピール

「ホンダがJTCC表彰台を占拠！」のニュースは早速ドニントンにも伝えられた。これはホンダにとって、スーパーツーリングにおいての初勝利であった。先を越されてしまったものの、BTCCのチームスタッフも気を良くして、イギリスでもと意気盛んだったが、予選2日目の後の車検が水を差した。レズリーは第1戦&第2戦リタイア。チームメイトのジェイムズ・ケイは第1戦9位、第2戦10位という結果に終わった。レズリー予選2列目獲得の結果からすれば、残念なリザルトと言わざるを得ない。

だがレズリーの予選4番手は、決してフロックでもなんでもない。トップのリデルから遅れることコンマ3秒。タイミングさえ合えばポールポジションさえ奪うことができただろう。ホンダの好調ぶりは昨年の終盤から顕著だった。今の状況をみればトップ6には常に入ることができる実力を備えている。プジョーやフォードなど96年型マシンの投入に手こずっているマニュファクチャラーを横目に充実している。MSD製の96年型アコードとニール・ブラウンが担当するエンジンは順調に熟成が進んでいるようだ。実際ADACに参戦するホンダ・アコードもテストの段階から好調だという。

アウディ、ルノー、ボルボら強敵を向こうにまわしてのBTCC初勝利を期待してもいいだろう。ホンダに足りないのは、ほんの少しの運なのかもしれない。


今回は残念ながら結果は残せなかった



日本のアコードとは異なるエンジンを搭載

Photos & Text/Masahiko Amano



いろいろなラインどりを試しながら鈴鹿を走行するアーンハートのシボレー・モンテカルロ

NASCAR 鈴鹿でタイヤテスト

アーンハート、ウォレスらが11月に向けいよいよ始動



前回のデモランとは違い、今回はデータ収集とセッティングが目的だけにチームも真剣



今回は2種類の仕様のグッドイヤーが持ち込まれた



アーンハートは2日間にわたり精力的にテストを続けた



自らマシンの状態を手細にチェックするアーンハート。レースに対する情熱は凄まじい



テストにはラスティ・ウォレスも参加、アーンハートとシミュレーションレースを演じた

4月3、4日の2日間、鈴鹿サーキット東コースを再びNASCARウインストンカップ・カーが走った。

1月に初来日した、7度もチャンピオンを獲得しているデイル・アーンハート（リチャード・チルドレスレーシング：GMグッドレンチ／シボレー・モンテカルロ）が今回も登場。そして、ニューカマーは89年チャンピオンのラスティ・ウォレス。黒をベースとしたカーナンバー2は、青／赤／黄色の鮮やかなスプラッシュペイントが施されている。チームはインディカーで有名なロジャー・ペンスキーが興したペンスキーレーシング・サウスだ。

彼らふたりはグッドイヤータイヤの最終テストを行い、さらに2台による模擬レースも2日目にはサービスしてくれた。700馬力V8×2の走行は迫力に満ちたもので、「30台集結した時には、いったいどんな音がここに響き渡るのだろうか?」と期待と不安が入り交じったものを感じさせた。

さて、タイヤテストだが、車重1・5トンとウインストンカップ・カーは非常に重い。そのため、オーバルレースでは外側（マシンの右側）タイヤに大きな負担がかかる。そこで左右に異なるコンパウンドを採用、つまり外側に硬いタイヤを装着しているのだ。この理論はロードコースを使ったレースにも用いられ、右コーナーの多いコースならば外側、つまりマシン左側のタイヤに硬めが使われている。

それでは、鈴鹿にはどのような仕様がマッチするのだろうか。グッドイヤーは今回、2種類のコンパウンドのタイヤを鈴鹿へ持ってきた。これにより左に硬め、右に柔らかめというセッティングと、4輪とも硬め、そして4輪とも柔らかめ、という合計3通りの組み合わせが可能となる。

アーンハート、ウォレスのふたりは先にセオリー通りの外側（鈴鹿の場合なら1コーナーなど右コーナーが多いため、マシンの左側）にハード、右側にソフトを装着してテスト。その後両サイドともソフトというコンビネーションをトライしていた。

結局、後者の4輪とも柔らかめという仕様に決定したようだ。鈴鹿の東コースは、左右ほぼ均等にタイヤに力がかかるという結論を彼らは導き出したようだ。

たった2日間のテストではあったが、アーンハートは両日とも30周を越すロングランを敢行。耐久性能のチェックも完璧に行ったようだ。ロングランでは、タイヤがフレッシュなうちに53秒台がマークされ、20周を越えてからは54、55秒台でコンスタントに周回を重ねていた。

今回、アーンハートは二度もコースアウトするなど、ファン感謝デーの時のデモランとは違い、本格的な走り込みと、セッティングの煮詰めを行っていた。

彼の2回のコースアウトでわかったことは、ウインストンカップ・カーは路面とのクリアランスが大きいため、グラベルベッドに入ってしまっても無事に脱出できるということ。さすがにスピン状態で真横に飛び込んでしまうとアウトだが、エンジンストールせずに駆動輪を動かし続けていれば脱出は可能なようだ。実際、アーンハートはフロントスポイラーを少し曲げてきた程度でピットに戻ってきている。

さて、今回日本初登場のウォレスは、2日目のみの走行。これはテストというにはあまりに短い時間だ。コースレイアウトの確認ぐらいはできただろうが、ギヤ比などセッティングを詰めるところまではいかず、午後には日本のメディア&スポンサー向けに同乗走行のドライバーを担当してスマイルを振りまくなど、どちらかというと今回は顔見せ的な来日となった。

NASCARウインストンカップは年間31戦のハードスケジュール。日本で初開催となる鈴鹿サンダー・スペシャル100は11月下旬に行われるため、春のうちに、決勝当日に近い天候とコンディションでテストを終えておく必要があったのだ。

ウインストンカップはこれからは毎週のようにレースが続く。日本も夏を迎えて暑くなる。そういった意味から、今回の来日が本番前の最後のものとなるだろう。

元チャンピオン ラスティ・ウォレスも来日



ラスティ・ウォレス
Rusty Wallace

地元ミズーリ周辺の小さなオーバルコースで腕を磨き、無敵とも呼べる勝ち星を挙げてウインストンカップへステップアップ。彼のセッティング能力の高さは定評がある。マイクとケニーの弟ふたりもウインストンカップ・ドライバーだ

ラスティ・ウォレスはミズーリ州セントルイス出身の39歳。84年にウインストンカップ・ルーキー・オブ・ザ・イヤーに輝いたラスティは89年、ブルーマックスレーシングの①コディアック／ポンティアック・グランプリで宿敵デイル・アーンハートを僅か12ポイント差で下し、ウインストンカップチャンピオンとなった。ショートトラック（1マイルより短いコース）で速く、ロードコースもバッチリ。ワトキンスグレンとシアーズポイント、両方とも優勝経験がある。91年にロジャー・ペンスキーが復活させたチーム、ペンスキーレーシング・サウスへ移籍。ラスティもパートオーナーとしてチーム経営に参画。②ミラー・ジェニュインドラフト／ポンティアックで93年には10勝（ランキング2位）、94年はフォード・サンダーバードにスイッチし8勝（ランキング3位）と2年連続最多勝ドライバーとなった。95年のランキングは5位。ポールポジション17回、通算41勝。

NASCAR SUZUKA THUNDER SPECIAL100 11月24日開催！



日本で初めて、この11月にNASCARのレースが行われる。そこで、チョイと気が早いがレースのことについて少々予備知識を仕入れとこうじゃないの。

シリーズ戦に含まれていないこともあって、いろいろとオモシロイ、いかにもアメリカらしい趣向が凝らされている鈴鹿サンダー・スペシャル100。まず、土曜日に行われる予選は1台ずつが3ラップ走り、その間に一度ピットストップも行う。ドライバーの腕だけじゃなく、チームワークも予選順位に影響するワケだ。このピットワークは要チェックだゾ。

100ラップの決勝は50周ずつの2ヒート制。といっても、そんじょそこらの2ヒートとは違うインバート方式だ。前半50周の順位を後半では逆さにしてスタート！　2ヒート目の順位が総合結果となる。1ヒート目のタイムと2ヒート目のタイムを合計して……なんてメーンドクサイことやると、両ヒートとも勝ってないドライバーが優勝なーんて消化不良起こす結果になりかねないじゃん？　だから2ヒート目、つまりレースの最後にトップ走ってた人が勝ち！　速いクルマを後ろからスタートさせる2ヒート目はバッシングシーンがたくさん見られるはずだ。

でも待てよ。最初の50周はわざと遅く走るヤツって出ないんだろうか？

そういうセコいヤツがいたらブーイングものだけど、そこは大丈夫な仕掛けあり。1ヒート目に高額賞金が用意されて、両ヒート制覇ならさらにビッグ！　というのがアメリカ流。ドライバーたちはスタートからゴールまで全力疾走するからドーント・ウォーリィ。

今回、アーンハートとウォレスの2台が走っただけでもエキゾーストサウンドは凄かった。レースには30台が集結。それがドドドーッと1コーナーへ殺到する。そのシーンを想像すると、ホント、背筋がゾクゾクッとくるね。

チケットは6月1日発売

観戦券

券種	有効観戦日	料金　※消費税込み		
		大人	中・高校生	子供（3歳～小学生）
前売り観戦券	11月22日(金)～24日(日)	7000円	3500円	――
当日売り観戦券	11月24日(日)	9000円	4500円	遊園地料金

●前売り観戦券は11月23日(土)まで発売
●11月22日(金)のみ、遊園地入場料／大人（中学生以上）1500円
　子供（3歳～小学生）300円で観戦可能

指定席券

	指定席券種	11月23日(土)・24日(日) 2日間通し前売り券
サンダーストレート	S1（グランドスタンド中央）	8000円
	S2（グランドスタンド第1コーナー寄り）	5000円
	A（グランドスタンド最終コーナー寄り）	2000円
ファーストターン	D（第1コーナースタンド）	2000円
	E（第2コーナースタンド）	5000円
ファイナルターン	B1（最終コーナースタンド）	2000円
	B2（最終コーナースタンドシケイン寄り）	2000円

●観戦料金は別途
●座席指定は11月24日(日)決勝のみ有効
　【11月23日(土)予選日はエリア指定】
　【11月22日(金)フリー走行日は指定席はなし】
●3歳以上の人が指定席で観戦する場合、指定席券・入場料が必要

●鈴鹿サーキットチケットセンター
☎0593-78-1111

先行5%割引発売！

Photos/Hiroshi Kaneko, SUTTON, Shoichi Sudoh

96日本GPチケット 5月1日から 一般先行発売開始！

96日本GP開催日程
10月11日(金)　F1フリー走行
12日(土)　F1フリー走行・F1公式予選
13日(日)　F1フリー走行・F1決勝

申し込み方法はふたつ、今年から先着順電話予約がスタート！

今年から観戦券（自由席入場券）と指定席券の発売方法は、従来の往復はがきでの申し込みによる抽選販売に加えて、電話予約による先着順発売の2通りが選べるようになった。観戦券と指定席券は、3日間通し券のみで。決勝1日券はなし。しかも、今回の先行割引販売では、観戦券と指定席券を通常前売り価格の5%割引の特別価格になるのがウレシイ！

こちらはおなじみ往復はがき発売

先着順って聞くと緊張しちゃうアナタ。クジ運には自信あるっていうアナタ。年に一度、この応募ハガキを書くのが習慣なんですっていうアナタは往復はがき申込みをどうぞ。電話枠とは別にチケットは確保してあるから、ジックリ考えてから送ろう。

●申し込み方法
★購入は、往復はがきによる申し込みとなるが、指定席券のうち、申し込み多数の席種については抽選販売となる。
★指定席券のみの申し込みはできない。指定席を希望の場合は観戦券とセット販売となる。
★先着順の優先受け付けではないので、期間内に申し込めば有効となる。申し込みにあたっては、往復はがきに下記事項をもれなく記入のうえ、投函すること。
●往信用はがき裏面記入方法
①郵便番号
②住所（フリガナ付き。都道府県から詳しく、アパート・マンション等の場合は、棟名・部屋番号まで）
③電話番号（市街局番から）
④名前（フリガナ）
⑤観戦券の区分と枚数（大人・高校生・小中学生の別とそれぞれの枚数）
⑥希望の指定席種（自由席を希望の場合は、「自由席」）
※枚数については、観戦券とセット販売のため、上記観戦券と同枚数となる。
※S1・S2・A・E2席は、販売枚数がひとり10枚までとなる。
●往信用はがき表面記入方法
〒510-88　（三重県鈴鹿市稲生町7992）
鈴鹿サーキットチケットセンター
※専用郵便番号のため、住所の記入は不要
●返信用はがきの表面には、自分の郵便番号、住所、名前と「様」を記入すること。申し込みはひとり何通でも可能だが、重複当選の場合は1通のみ有効となる。また、必要事項の記入もれ、誤記入、判読できないものは無効となる。

申し込み受付開始日…1996年5月1日(水)
申し込み締切日…1996年5月10日(金)【必着】

●支払い方法の案内
★上記期間中の申し込みで、希望多数となった券種については、抽選のうえ当選者が決定する。選外となった場合はその他の購入可能な席が案内される。案内した席が希望に沿わない場合は、払い込まなければ、購入しないものとされる。
　また、申し込み多数で、どの席種も購入できない場合は、返信用はがきにて選外の案内がおくられてくる。
★返信用はがきに住所・氏名の未記入や誤記入があった場合は、返送されない。
★チケットを購入する人には「券種決定のご案内」と同時に、郵便払い込み用紙が送られる。代金は払い込み用紙到着後、6月5日(水)〈消印有効〉までに郵便局で払い込む。
★チケット代金を期日までに払った場合、チケットは7月中旬より順次宅配便で発送される。手元には8月下旬までに届く予定。

往信（表面）

郵便往復はがき
50円 往信
5 1 0 - 8 8

三重県鈴鹿市稲生町7992
（上記郵便番号が記入してあれば住所は不要）

鈴鹿サーキット
チケットセンター

東京都港区赤坂○丁目○番地
○○マンション○○号室
鈴鹿　太郎

返信（裏面）

※返信用はがきの裏面には、なにも記入しないでください

返信（表面）

郵便往復はがき
50円 返信
1 0 7 - □ □

お客様のご住所・ご氏名

東京都港区赤坂○丁目○番地
○○マンション○○号室

鈴鹿　太郎　様

往信（裏面）

①郵便番号　107

②東京都港区赤坂○丁目○番地○○マンション○○号室
トウキョウトミナトクアカサカ

③電話番号　03-3582-0000

④名前　スズカ タロウ　鈴鹿　太郎

⑤観戦券（区分と枚数）
大人／3枚・小中学生／1枚

⑥指定席（自由席）の希望
希望席　A席
（指定席は観戦券と同数になる）

すぐ確実に手に入る！ 電話予約先着順販売

これは簡単！　これは便利、今年から電話で先行予約ができるようになった。これなら先着順だから抽選もないし、席さえ空いていれば、すぐ、確実にチケットを手に入れられる。予約開始は5月1日の午前9時、さぁ、電話の前で受付スタートを待て！

●申し込み方法
★申し込みは下記のF1電話予約センターへの、電話による先着順発売。
★指定席券のみの申し込みはできず、指定席を希望の場合は観戦券とセットで販売となる。
★先着順予約受け付けのため、電話をした時点ですでに満席のため希望の席を購入できない場合がある。
★予約はひとりにつき1コールのみ、指定席セット・自由席いずれか1種類となる。
★S1・S2・A・E2席は、発売枚数をひとり10枚までとなる。
★予約時は、オペレーターに以下の必要条項を伝えること。
①郵便番号
②住所（都道府県から詳しく、アパート・マンション等の場合は、棟名・部屋番号まで）
③電話番号（市街局番から）
④名前
⑤観戦券の区分と枚数（大人・高校生・小中学生の別とそれぞれの枚数）
⑥希望の指定席種（自由席を希望の場合は、「自由席」）

F1電話予約センター　☎052-290-2200
予約受付開始日時…1996年5月1日(水)　AM9：00
予約受付締切日時…1996年5月12日(日)　PM10：00
※上記期間中、毎日AM9：00～PM10：00が受け付け時間帯。
※鈴鹿サーキットチケットセンターでは電話予約は受け付けない。

★いったん予約した内容（席の種類・枚数・住所・氏名など）は、代金の支払い前でも変更はできない。必ず確実に必要な種類と枚数を予約すること。
●代金支払いの方法
★上記受け付け期間中に予約した人に、予約内容の明細と代金支払い用の郵便払い込み用紙が送られる。この郵便払い込み用紙を利用の上、近くの郵便局から期日までに払い込む。なお、払い込み用紙が手元に届くまでに1週間前後の日数がかかる。
★支払いの締切日は、送られる予約内容の明細に記載の日付となるが、おおむね予約の日から2週間程度先の日付となる。

観戦券（自由席入場券）

※消費税込み

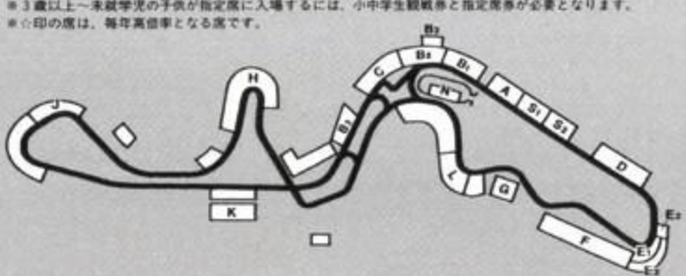
	区　分	先行価格（5%OFF）	通常前売り価格
3日間通し券10月11日(金)～13日(日)有効	大　人	1万5200円	1万6000円
	高校生	7600円	8000円
	小中学生	4750円	5000円

※3才以上～未就学児は当日、道関地入園料（800円）で自由席に入場できます。

指定席券

		3日間通し券　※消費税込	
		先行価格（5%OFF）	通常前売価格
S1席☆	グランドスタンド中央席	3万3250円	3万5000円
S2席☆	グランドスタンド第1コーナー寄り	2万8500円	3万円
A席☆	グランドスタンド最終コーナー寄り	2万3750円	2万5000円
B1席	最終コーナースタンド	1万4250円	1万5000円
B2席	最終コーナースタンドシケイン寄り	1万4250円	1万5000円
B3席	130Rスタンド	1万1400円	1万2000円
C席☆	シケインスタンド	1万9000円	2万円
D席☆	第1コーナースタンド	2万3750円	2万5000円
E1席☆	第2コーナースタンド1階席	1万7100円	1万8000円
E2席☆	第2コーナースタンド2階席	2万8500円	3万円
F席☆	第2コーナースタンドS字寄り	1万7100円	1万8000円
G席	S字コーナースタンド	1万4250円	1万5000円
H席	ヘアピンコーナースタンド	1万4250円	1万5000円
J席	スプーンカーブスタンド	1万1400円	1万2000円
K席	西ストレートスタンド	1万1400円	1万2000円
L席	逆バンクスタンド	8550円	9000円
N席	N山スタンド	8550円	9000円

※指定席券のみの購入はできません。かならず上記観戦券とセットで申し込みください。
※3歳以上～未就学児の子供が指定席に入場するには、小中学生観戦券と指定席券が必要となります。
※☆印の席は、毎年高倍率となる席です。



フェラーリ、モノコックを新造
96ギヤボックスはヨーロッパから投入か?

開幕戦で問題となったウイリアムズやジョーダンの低いサイドプロテクションがFIAから〝合法〟とされたことを受け、フェラーリもこのレギュレーション解釈に合わせて新しくモノコックを造り直すことになりそうだ。

フェラーリF310は、サイドプロテクションの規定を最も〝真面目〟に解釈してデザインされており、ウイリアムズ、ジョーダンの2チームが取った手法に対して、強く抗議していたのがデザイナーのジョン・バーナードだった。しかし、FIAがこれらのマシンを合法と認めたため、フェラーリはコクピットサイドの低いタイプのモノコックを新たに製作することを決定。投入の時期は未定だが、既にバーナードが設計に取りかかっているという。

旧型のギヤボックスとフロアパネルで臨んだ南米の2戦ではハンドリングの問題に苦しんだフェラーリだが、イタリアではこの間レースと並行して、チタニウム製の96年型ギヤボックスのテストがニコラ・ラリーニの手で続けられており、ヨーロッパGPからの投入を目指している。

シューマッハーをして「信じられないほどひどい」と評されたハンドリングが、このギヤボックスとフロアパネルで解消されるか? イタリア国内では早くもバーナードに対する批判が高まっており、目に見える効果が期待されるところだ。



あえてコクピットサイドの低いモノコックを新造するフェラーリ

鈴鹿フォーミュラレーシングスクール
96年度の入校式が行われる

昨年春に開校した鈴鹿フォーミュラレーシングスクール(SRS-F)は、1期生である山西康司が先日のF3デビュー戦でトップ争いをするなど、早くも評価が高まっている。このSRS-Fの96年度入校式が、SRS-J(2輪)、SRS-K(カート)の入校式と共に4月1日に鈴鹿サーキットで行われた。

この日、入校式を迎えた2期生は、黒澤翼、田崎紀彦、山口直紀、渡辺由太郎、山口大陸、梅田慶一、西翼の7名で、いずれも15~19歳。黒澤は、黒澤琢弥・治樹の弟でSRS-J(2輪)、SRS-K(カート)を経たスクール最年少の15歳(当日は欠席)。山口は昨年カートのワールドカップCAクラスで9位、西は94年にカート中部地方選手権チャンピオン。田崎、山口、梅田の3名はレース経験はないが、いずれもレーシングドライバーに憧れてのSRS-F入校となった。

当日は中嶋悟校長、服部尚貴、高木虎之介両講師も出席。才能あふれる若い生徒を激励した。

また入校式を午前中に済ませた生徒たちは、午後からは早速最初のカリキュラムであるトレーニングに励んでいた。



SRS-Fの入校式が生徒、父兄の出席で行われた。中嶋校長もあいさつ

イギリスF3ではHKSエンジンが開幕制す
日本勢は横山崇が9位、舘信吾がクラス3位

3月31日、イギリスF3選手権が開幕、シルバーストンで第1戦(12周)、第2戦(15周)が連戦で行われた。

第1戦では、HKS・ミツビシユーザーのガイ・スミスがポールtoウイン。2位にもHKSユーザーのコロンビア人ドライバー、ファン・パブロ・モントーヤが入り、HKS勢の1-2フィニッシュとなった。

続く第2戦では、第1戦で3位に食い込んだジェイミー・デイビーズがTWR・GMで優勝、トム・ウォーキンショウ・レーシングとしても、GMエンジンとしても新規参戦早々に初優勝を飾った。2位には無限・ホンダのラルフ・ファーマン、3位には第1戦を制したスミスが入った。

一方日本勢では、今季からAクラスに参戦しているトムスGBの横山崇(ダッラーラ・トヨタ)が、第1戦13位、第2戦9位と健闘。梁川和人(同)は16位、18位だった。また、Bクラスの舘信吾(同)は、第1戦15位(クラス3位)、第2戦19位(クラス4位)とこちらも健闘した。

また、デビューレースとなったクリスチャン・ホーナーのドライブするトムス036Fは、残念ながらトラブルのため第1戦リタイア、第2戦でも24位と精彩を欠いた。



第2戦を制したTWRのデイビーズ


開幕戦から激戦となったイギリスF3。日本勢の活躍にも期待したい

ついに幕を開けるフォーミュラ・ニッポン
開幕戦のサポートイベントはこうなる

開幕までいよいよ1週間あまりとなった、フォーミュラ・ニッポン。4月27日、鈴鹿サーキットで幕を開けることになるわけだが、その開幕戦のサポートイベントが発表された。

先ごろ発表されたサポートイベントの内容をみると、目玉となるのはやはりカラーページでも紹介したとおり、ブルーインパルスの祝賀飛行。めったに見ることのできないジェット機がカラースモークを振りまいて開幕に華を添える姿は必見だ。

このほか、さまざまなイベントが予定されているが、モータースポーツファンにとって見逃せないのは先日シェイクダウンした童夢の純国産F1マシン、F105のデモンストレーション走行。日曜日の昼に予定されている走行ではフォーミュラ・ニッポン参戦ドライバーによる走行が間近で見られる。

また、土曜、日曜の両日にわたって繰り広げられるクラシックステージと名付けられたイベントは、かつて活躍した往年の名車がコースを実際に走るとのことなので、そちらの方も見逃さないようにしたい。開幕戦では1936~1969年製のイギリスのクラシックスポーツカー30台が参加する盛大なイベントになるもようだ。

このほか、マーチングバンドによるフラッグパレードや交通安全をテーマにした各種イベントなども企画されているようだ。


めったに見られないブルーインパルスによる祝賀飛行が行われる

Photos/Ian Brown(Auto Foto), Kenji Sawada, Masahiko Amano, Hiroaki Matsumoto, Katsumi Aoyama, Racing on

ルノー97年以降もF1エンジンを供給 将来的にはインディカー参戦の可能性も

このところ今シーズンいっぱいでF1から撤退するのでは……との憶測が流れているルノーだが、ルノー・スポールのパトリック・フォール会長はブラジルGPで記者会見を行い、97年も引き続きウイリアムズとベネトンの2チームにエンジンを供給する方針であることを明らかにした。

トム・ウォーキンショウのチーム離脱でリジェの体制が変更になり、フランス政府がルノーに対して、エンジンの供給を働きかけているのでは？　との質問に対して応えたフォール会長は、「ルノーは勝つためにF1に参戦している。3チームにエンジンを供給することは、結果的に力を分散することになり、体制上不可能だ。97年もウイリアムズとベネトンの2チームで戦う」とリジェへのエンジン供給の意思がないことを明言。98年以降の活動計画については、モナコGP以降にチームとの具体的な交渉を開始し、「フランスGPでは正式に発表できるはずだ」と語っている。

また、先ごろリオでインディカーレースが開催されたことにも触れて、「ブラジルはルノーにとっても大事なマーケットであり、F1とインディカーのどちらが人気があるのか非常に興味がある。今はF1のほうが上だが、今後、インディカーの人気が上がるようであれば参戦もありうる」とルノーとしては初めて、インディカーシリーズに参戦する可能性を明らかにした。

ピケ／サリバン／ラフィーがマクラーレンにル・マン24時間ドライバー体制決まりだす

6月15～16日に行われるル・マン24時間に参戦する各チームのドライバー体制が、いくつか発表されている。まず大物ドライバーをそろえると言われていたピガッツィ（マクラーレン）の1台は、ネルソン・ピケ／ダニー・サリバン／ジャック・ラフィーのトリオになる予定。カラーリングはボンネットからルーフ、リヤにかけてチェッカー模様が入り、紺色に塗られた両ドアにはスポンサーの「FINA」の文字が白抜きで入る。またスティーブ・ソーバー／マルク・デュエツは、ジョン・ニールセン、ファビアン・ジロワ、ピエール-アンリ・ラファネルらと組む可能性がある。

昨年マクラーレンで総合優勝を逃げたJJ・レートは、レイ・ベルム／ジェイムズ・ウィーバーのガルフ・マクラーレン（GTC）にジョイントすることになった。

またオレカ・チームが動かすダッジ・バイパーのドライバーは、エリック・エラリー、オリビエ・ベレッタ、フィリップ・ガシュ、ドミニク・デュパイ、アラン・マクニッシュらが候補に挙がっている。さらにローレン・アイエロ、イバン・ミューラーらとも交渉中のようだ。



フェラーリ勢のドライバー発表も間もなく（写真はBPR GT第2戦）



撤退説を否定、ルノーは97年も2チームへの供給を継続する

ル・マン市内に宿泊可ル・マン24時間観戦ツアーは3タイプあり

ル・マン24時間観戦はル・マン市内に宿を探すのが難しいが、ブンキョー・インターナショナルの観戦ツアーは、これがOK。ツアーには3コースが用意されており、Aコースは6月10～19日の8泊10日間35万3000円で、11日からの車検から見学可。Bコースは12～19日の6泊8日間33万3000円で、13日の予選2日目から観戦可。最も手軽なCコースは13～18日の4泊6日間29万8000円で、決勝のみの観戦可。なおル・マン市内のホテルはツインで、またA、Bコースはレース終了翌日、パリで自由行動&宿泊になっている。

全コースともパリのシャルル・ドゴール空港～ル・マン市内の往復バス、市内～サーキットの観戦用バス、仮眠バス（決勝当日）が用意されている。詳細はブンキョー・インターナショナル　担当：香田・山崎・依田／☎03-3434-1666、FAX3434-3456へ。

今年もギャラリーステージを設定 全日本ラリー"モントレー96"を見に行こう

5月25～26日に開催される全日本ラリー選手権第4戦、モントレー96に今年もギャラリーステージが設定される。

ギャラリーステージを観戦する方法はバスツアー観戦と、マイカー観戦のふたつ。

バスツアーの場合は5月26日朝7時30分にJR高崎駅東口に集合。解散は26日午後7時ごろを予定している。参加費用はひとり5000円（バス代、観戦チケット代、保険代を含む）。問い合わせ、申し込みは、群バストラベル前橋旅行センター／☎027243-3141（担当：岩崎）まで。

マイカー観戦の場合は、下仁田町サンスポーツランド（国道254号沿い）に25日朝8～9時集合&受け付け（時間厳守）。入場料はひとり1500円となっている。また、駐車スペースに限りがある（400台前後）ので、なるべく乗り合いで行った方が良いだろう。また、事前予約は受け付けないが、当日満員の場合は入場できないこともあるので、注意が必要だろう。こちらの問い合わせは、モントレーギャラリーステージ事務局（石田明弘方）／☎0272-53-7069（電話受け付け時間はPM7～11時。時間厳守のこと）まで。



WRCのグループNより速い!?　全日本ラリーを見に行こう！

英フォーミュラ・ボクスホール酒井浩が7位、中納徹がクラス11位に

イギリスのミドルフォーミュラ、フォーミュラ・ボクスホール（FV）が4月8日、ドニントンのBTCCサポートレースとして24台の参加を集め開幕した。FVシリーズに参戦している日本人ドライバー、ローワン・レーシングの酒井浩は7位、チームJLRの中納徹は13位（Aクラス11位）という結果だった。

昨年のFVウインターミーティングでまずまずの成績を残した酒井は、今年はFVにフル参戦で、予選は12番手。そして途中コースアウトはあったものの、7位でゴールした。また昨年まで国内のFJに挑戦し、今年から渡英した中納は、予選18番手（Aクラス13位）から順位を上げ13位（同11位）ゴールだった。

なお優勝したのは、ポール・スチュワート・レーシングのピーター・ダンブレックで、ポールtoウイン。次のレースは4月21日にブランズ・ハッチで行われる。



FVシリーズを戦う日本人の活躍に期待したい

マツダスピードはDG-4でル・マン参戦
昨年同様、寺田/ダウニング/フレオンで

マツダスピードは4月8日、第64回ル・マン24時間への参戦体制を発表した。クッズ製のマツダDG-4に3ローター・エンジンを搭載したマシンでの参戦でマシン名は「神奈川クリニック・マツダ」。またドライバーは昨年同様、寺田陽次朗（参戦18回目）、クッズシャシーを製作するダウニング・アトランタ社のオーナーでもあるアメリカ人、ジム・ダウニング（同2回目）、JTCCにマツダ・ファミリアでエントリーしているフランス人、フランク・フレオン（同3回目）のトリオ。

DG-4は、昨年総合7位の成績を残したDG-3をベースに、信頼性、操縦安定性の向上を図った新シャシー。エンジンはNA3ローターの20B型で、最高出力は吸気制限もあり390馬力程度になっている。しかし出力は抑えられているものの、750kgという軽量な車重に収まっている。また今年2月のデイトナ24時間で総合3位、3月のセブリング12時間で総合4位の成績を残しており、ル・マン専用のサスペンションも採用されている。

発表会で「総合優勝を狙える」と力強く語った寺田。昨年は雨に泣かされただけに、今年の活躍に期待がかかる。



神奈川クリニックがスポンサーにつきキャンギャルも同時に発表された

カドウェル、ビバーチェ初のレース
ヒストリックカーレースが4月29日に開催

4月29日、鈴鹿サーキットの東コースで「ヒストリックカージャンボリーIN SUZUKA'96」が開催される。このイベントでは走行会の他に、ネオヒストリックカーレース（45周）とヒストリックカーレース（15周）、ふたつのレースが行われる。

ネオヒストリックカーには、R&Dカドウェル、ウエスト・ビバーチェ、ケイターハム・スーパー7、ジネッタといったマシンが参加OK。ドライバーは3名までの参加が可能で、ひとりの場合は1回、1分間のピットインが義務づけられる。参加台数は20台ほどが見込まれている。

またヒストリックカーレースには、69年までに外国で生産された車両の他、ホンダS500～800、トヨタ・スポーツ800、ニッサン・フェアレディ（SR）が参加できる。

今回のイベント第2弾は、9月16日にも同じく鈴鹿で開催される予定。詳細はGSS／☎06-584-3871 or 0593-78-7018へ。

なお、カドウェルとビバーチェによるレースは、TIサーキット・英田のチャレンジカップレースでも、4回がスプリントレースで行われる。

マーク・ブランデル、インディカーを欠場
代役にはテオ・ファビが決定！

インディカー第2戦ブラジルでクラッシュ、右足を負傷したバックウエストレーシングのマーク・ブランデルだが、第3戦サーファーズパラダイスを欠場した後も回復が思わしくなく、第4戦ロングビーチにはブランデルの代役として、ベテランのテオ・ファビがレイナード・フォードをドライブすることになった。ブランデルは「体がなまってしまった。でも、すぐにドライブできるようになるよ。ドクターは抑えようとするけれど（第5戦の）ナザレスには出場したいな」と語っているが、強打した胸の痛みもまだ消えていないようで、出場は難しいようだ。

ファビはイタリア出身の元F1ドライバー。83年にインディカーにデビューし、いきなりインディ500でポールポジションを獲得、その年に4勝を挙げる大活躍をした。昨シーズンは、フォーサイスレーシングから参戦、ランキング9位を獲得している。チームオーナーのブルース・マッカウ氏も「マークの欠場は残念だが、我々はテオの才能を信じているよ」と、期待をかけている。


いぶし銀の走りを見せてほしいファビ

フェラーリF355のワンメイクレース
筑波サーキットで4月7日にスタート

フェラーリF355によるワンメイクレース「フェラーリF355チャレンジ」が4月7日、筑波サーキットでスタート。昨年スタートしたフェラーリ348チャレンジに続いて、ふたつめのフェラーリ・ワンメイクレースとなった。

開幕戦に登場したF355は計10台。レースは笹本健次がポールtoフィニッシュで記念すべきウイナー第1号となった。F355チャレンジのスタートで348チャレンジのエントラント減少が心配されたが、348にも13台が参加。F355のベストタイムは、笹本のポールタイムである1分3秒280（348のポールタイムは1分3秒795）。ラップタイムもコーナリングスピードも348を上まわるF355。エキゾーストノートも、より美しいフェラーリミュージックになっているようだ。

一部のレースでは348と混走となるF355チャレンジ。第2戦・富士は5月4日にJGTCサポートで開催される。


10台が参加してスタートしたF355 チャレンジ。③笹本がウイナー第1号となった

SPOT NEWS

●スカンディア・チームは、カルロス・グェレーロに代えて、メキシコ人ルーキーのマイケル・ジャーダインを起用することになった。ジャーダインは、IRLフェニックスでインディカーデビューを飾った19歳。

●オートポリス存続運動は約5万人の存続請願署名を集め、上津江村村長に提出されたが、オートポリス清算人、債権者、自治体の前向きな協議の結果、同サーキットは上津江村が2年間、無償で引き取ることになった。これにより村が直接、管理運営しながら、買い手や運営委託先を探し、見つからない場合は競売にかけられる可能性もあるようだ。

●ソーラーカー、電気自動車（EV）のレースシリーズ、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」は8月9～11日に鈴鹿サーキットで開催。日程は9日が車検、10日がソーラーカーの予選と決勝第1ヒート、EV予選、そして11日にソーラーカー決勝第2、3ヒート、EV決勝が行われる。仮エントリー受け付けは、4月15日～5月31日。詳細は事務局／☎03-5245-7680へ。

●3月31日、オーストラリア・スーパーツーリングカーの非選手権レースがインディカー、サーファーズ・パラダイスのサポートレースとして開催された。このレースにプジョー405で参戦していた元2輪チャンピオンのケビン・シュワンツは、第1レース3位、第2レース6位となった。第1レース優勝はBMW318iのチャーリー・オブライエン、第2レース優勝はアウディA4のグレッグ・マーフィーだった。

●フォーミュラ・ルノー・キャンパス第2戦は、3月24日にル・マン（ブガッティ）で開催され、福田良が5位、松浦佑亮が7位に入った。中沢信也は予選ヒートでクラッシュし決勝には進めず。

●フォーミュラ・トヨタのレーシングスクールが今年も開催されることになった。対象はレース出場経験のあるFT未経験者で、5月30日、7月2日、8月20日、9月26日に筑波サーキットで行われる。いずれもワンデイで定員は各12名、受講料は3万900円。校長は関谷正徳、講師は松永雅博と田中実。詳細と申し込みは運営事務局（トムススピリット内）／☎0425-56-0911へ。

Fニッポンの協賛パートナーに6社が決まる

去る4月3日、都内のホテルで開催されたフォーミュラ・ニッポンのオープニングセレモニー中の記者会見において、フォーミュラ・ニッポンの未発表だった部分についての詳細が発表された。

まず、シリーズ協賛パートナーという形でフォーミュラ・ニッポンをバックアップする企業がこの場ではじめて明らかにされた。日本たばこ産業㈱、㈱ブリヂストン、本田技研工業㈱、㈱ポニーキャニオン、㈱ミリオンカードサービス、神奈川クリニックという6社がシリーズを通じての協賛パートナーとなり、左下の統一ロゴで各所に表示されることになった。

そして、ワールド通商の協賛による優勝ドライバーへの副賞が設けられたこともあわせて発表された。賞品となるタグホイヤーの腕時計が授けられるのは、各戦ごとに優勝者、ポールポジション、ファステストラップの計3名ずつ、そしてシリーズチャンピオン一名で、中でもシリーズチャンピオンには価格一24万円のタグホイヤーが贈られることになる。また、サーキットへの来場者にも抽選でタグホイヤーの腕時計がプレゼントされるという。

さらに、フォーミュラ・ニッポンのロゴマークの使用を核としたさまざまなグッズの商品化が進められていくことも明らかになり、参加チームやサーキットのコースデザインなどもグッズへの使用が図られていくことが発表された。その際のライセンス契約の窓口はフジテレビが担当することになった。

また、このレースに華を添えるフォーミュラ・ニッポン・ガールズもあわせて発表された。今年サーキットに顔をそろえるのは計4人。テレビ番組やコマーシャル、そしてモデルなどとして活躍してくれる。それに加えて、フォーミュラ・ニッポンのキャンペーンソング「大和撫子スーパースター」を歌う5人組のアイドルグループ、Bダッシュも結成され、このレースを華々しく盛り上げてくれることになった。彼女たちの活躍にも期待しよう。



キャンペーンソングを歌うアイドル、Bダッシュ



賞品となる6000ゴールド



ロゴを見かける機会は多いはず

フォーミュラ・ニッポン開催概要およびチケット発売予定

	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦
開催日程	4月27日(土)予選 28日(日)決勝	5月11日(土)予選 12日(日)決勝	5月25日(土)予選 26日(日)決勝	6月22日(土)予選 23日(日)決勝	7月6日(土)予選 7日(日)決勝
開催場所	鈴鹿サーキット (三重県鈴鹿市)	MINEサーキット (山口県美祢市)	富士スピードウェイ (静岡県小山町)	十勝スピードウェイ (北海道河西郡更別村)	鈴鹿サーキット (三重県鈴鹿市)
サポートレース	鈴鹿F4選手権第1戦 シビック ミラージュ	全日本FJ選手権第3戦 FJ1600 フォーミュラ・トヨタ西日本 シビックインターカップ	全日本FJ選手権第4戦 カローラ/スプリンター ミラージュ シビック東日本	FJ1600 N1-1600 AE86 EP71 スターレット	全日本FJ選手権第5戦 カローラ/スプリンター
観戦料金 (指定席別途)	前売券(土日2日間) 大人 5,000円 女性 3,200円 中・高校生 1,600円	前売券(土日2日間) 大人 5,000円	前売券(日曜のみ) 大人 5,000円 ペア 9,000円 4名 16,000円	前売券(日曜のみ) 大人 4,200円 ペア 8,000円	前売券(土日2日間) 大人 5,000円 女性 3,200円 中・高校生 1,600円
	当日券(日曜) 大人 6,000円 女性 4,000円 中・高校生 2,000円	当日券(日曜) 大人 5,500円	当日券(日曜) 大人 6,000円	当日券(日曜) 大人 5,000円 高校生 3,000円	当日券(日曜) 大人 6,000円 女性 4,000円 中・高校生 2,000円
主な前売券発売所	チケットセゾン チケットぴあ/丸井チケットぴあ CNプレイガイド/関西プレイガイド協会 ローソンチケット/ダイエーOMC店 ファミリーマート/am/pm, MINISTOP 旅行代理店(JTB, KNT, NTA, 東急観光, 名鉄観光) JAF/ホンダウェルカムプラザ/全国主要プレイガイド ヤマト宅急便レースチケットセンター ミリオンチケットセンター(ミリオンカード会員専用)	西日本地区有名プレイガイド ローソンチケット チケットぴあ/丸井チケットぴあ ダイエーOMC各店 中国九州地区カーショップ 中国九州地区タイヤショップ	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 関東地区RTN加盟店	チケットぴあ/丸井チケットぴあ チケットセゾン ダイエーOMCプラザ チケットRIZA 有名プレイガイド ローソン サンクス JR北海道 自動車・タイヤ・用品ショップ等	チケットセゾン チケットぴあ/丸井チケットぴあ CNプレイガイド/関西プレイガイド協会 ローソンチケット/ダイエーOMC店 ファミリーマート/am/pm, MINISTOP 旅行代理店(JTB, KNT, NTA, 東急観光, 名鉄観光) JAF/ホンダウェルカムプラザ/全国主要プレイガイド ヤマト宅急便レースチケットセンター ミリオンチケットセンター(ミリオンカード会員専用)
発売開始日	発売中	発売中	発売中	5月1日(予定)	発売中
問い合わせ先 TEL	鈴鹿サーキットチケットセンター 0593-78-1111	MINEサーキット 08375-8-0321代	インフォメーション・ダイヤル 03-3409-2365	十勝スピードウェイチケットカウンター 0155-52-3910	鈴鹿サーキットチケットセンター 0593-78-1111
	第6戦	第7戦	第8戦	第9戦	第10戦
開催日程	8月3日(土)予選 4日(日)決勝	8月31日(土)予選 9月1日(日)決勝	9月14日(土)予選 15日(日)決勝	9月28日(土)予選 29日(日)決勝	10月19日(土)予選 20日(日)決勝
開催場所	スポーツランドSUGO (宮城県柴田郡村田町)	富士スピードウェイ (静岡県小山町)	MINEサーキット (山口県美祢市)	鈴鹿サーキット (三重県鈴鹿市)	富士スピードウェイ (静岡県小山町)
サポートレース	全日本FJ選手権第6戦 フォーミュラ・トヨタ 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	カローラ/スプリンター スターレット ミラージュ シビック東日本	FJ1600 フォーミュラ・トヨタ西日本 シルビア シビック西日本	全日本FJ選手権第8戦 シビック ミラージュ	全日本FJ選手権第9戦 フォーミュラ・トヨタ ミラージュインターナショナル ミラージュ
観戦料金 (指定席別途)	前売券(日曜のみ) 大人 4,200円 ペア 8,000円	前売券(日曜のみ) 大人 5,000円 ペア 9,000円 4名 16,000円	前売券(土日2日間) 大人 5,000円	前売券(土日2日間) 大人 5,000円 女性 3,200円 中・高校生 1,600円	前売券(日曜のみ) 大人 5,000円 ペア 9,000円 4名 16,000円
	当日券(日曜) 大人 5,000円 高校生 2,500円	当日券(日曜) 大人 6,000円	当日券(日曜) 大人 5,500円	当日券(日曜) 大人 6,000円 女性 4,000円 中・高校生 2,000円	当日券(日曜) 大人 6,000円
主な前売券発売所	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 パンプキン 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	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 関東地区RTN加盟店	西日本地区有名プレイガイド ローソンチケット チケットぴあ/丸井チケットぴあ ダイエーOMC各店 中国九州地区カーショップ 中国九州地区タイヤショップ	チケットセゾン チケットぴあ/丸井チケットぴあ CNプレイガイド/関西プレイガイド協会 ローソンチケット/ダイエーOMC店 ファミリーマート/am/pm, MINISTOP 旅行代理店(JTB, KNT, NTA, 東急観光, 名鉄観光) JAF/ホンダウェルカムプラザ/全国主要プレイガイド ヤマト宅急便レースチケットセンター ミリオンチケットセンター(ミリオンカード会員専用)	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 関東地区RTN加盟店
発売開始日	6月22日(予定)	7月20日(予定)	8月1日	7月1日	9月20日(予定)
問い合わせ先 TEL	スポーツランドSUGO営業課 0224-83-3120	インフォメーション・ダイヤル 03-3409-2365	MINEサーキット 08375-8-0321代	鈴鹿サーキットチケットセンター 0593-78-1111	富士スピードウェイ株式会社 03-3216-5611

富士スピードウェイ(FISCO)にスペシャルチケットが登場!!

白熱のFormula Nippon も、ド迫力のALL JAPAN GRAND TOURING CAR CHAMPIONSHIP GT も、大接戦のJTCC JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP も、**スペシャルお得**なチケットで、手に汗握っちゃおう!!

① 前売パドックサロン
35,000円【限定70名】
(INTER-TECのみ／40,000円)

ピット2F特別席、モニター、専用駐車場、入場券、パドックパス、ピットウォーク券、プログラム、予選結果表、記念品 付

② 前売グランドスタンドサロンチケット
10,000円【限定180名】
(INTER-TECのみ／12,000円)

グランドスタンドサロン席、大型ビジョン、専用駐車場、入場券、ピットウォーク券、プログラム、予選結果表 付

※サービスは決勝日のみとなります。

全日本グランドツーリングカー選手権シリーズ 第2戦

全日本富士GTレース大会

5/4 SAT・決勝
5/3 FRI・予選



富士スピードウェイ
(静岡県小山町)

中学生以下入場無料!!

- ●主催／テレビ東京、ビクトリーサークルクラブ(VICIC)、FISCOクラブ、富士スピードウェイ株式会社
- ●後援／小山町、東京中日スポーツ
- ●公認／社団法人 日本自動車連盟(JAF)
- ●開催レース
  GT、カローラ/スプリンターノーマルカップ、スーパーシルビア、ザウルスJr.関東、トランズサーキットスーパーカート、フェラーリ
- ●決勝スタート／13:30予定(GT)
- ●ゲートオープン／6:00予定

◆前売券・大人／￥5,000　◆前売パドックパス／￥15,000
◆前売ペアチケット／￥9,000　◆前売グループチケット(4名)／￥16,000
◆当日決勝日・大人／￥6,000　◆当日予選日・大人／￥3,000
◆駐車料金(両日共)／4輪 ￥1,000・2輪 ￥500
◆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、関東地区RTN加盟店

スーパーN1耐久シリーズ'96 第3戦

TI耐久400km・スーパーN1レース大会

5/6 MON・決勝
5/5 SUN・予選



TI サーキット英田
(岡山県英田郡英田町)

中学生以下入場無料!!

- ●主催／ビクトリーサークルクラブ(VICIC)、トヨタモータースポーツクラブ(TMSC)、ニッサンスポーツカークラブ(SCCN)、アイダクラブ(AC)
- ●後援／英田町、岡山国際倶楽部
- ●大会協賛／オーツタイヤ株式会社
- ●公認／社団法人 日本自動車連盟(JAF)
- ●開催レース／スーパーN1耐久、ザウルスJr. 山陽、ミラージュカップ・関西、ヤマハフォーミュラ100、トランズサーキットスーパーカート
- ●決勝スタート／12:30予定(スーパーN1)
- ●ゲートオープン／6:00予定

愛車爆走 岡山TIの陣

◆前売券・大人／￥4,000
◆当日決勝日・大人／￥5,000　◆当日予選日・大人／￥3,000
◆駐車料金／決勝日 4輪 ￥2,000・2輪 ￥500
予選日 4輪 ￥1,000・2輪 ￥500
◆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、岡山県有名プレイガイド

Super Taikyu

今年もうれしい、楽しい、特典いっぱい!!

全日本ツーリングカー選手権

「JTCCファンクラブ」'96年度・会員募集!!

お問合せは JTCCファンクラブ事務局 03-3409-3058

JTCCの魅力をフルに楽しんでもらおうと発足した「JTCCファンクラブ」も、好評のうちに2シーズン目に突入しました。
パドックパスがもらえたり、チケットの割引やピットウォーク券の優先取得、さらにドライバーのサイン、観戦記念品のプレゼントなど、とにかくうれしい特典が盛り沢山!!!
JTCCをもっとよく知りたい、そして、もっとお得に楽しみたいという人に、絶対おすすめです!!

●入会金・年会費
＊正会員／入会金 2,000円・年会費 10,000円
＊準会員／入会金 1,000円・年会費 3,000円

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

動きだした
TOM WALKINSHAW
怪物



Photos/Kenji Sawada
Hiroaki Matsumoto

トム・ウォーキンショウ アロウズ買収に秘めた野望

F1界きっての策士、
トム・ウォーキンショウが突如、アロウズを買収
ついにチームオーナーとしてF1に乗り込んできた
強烈な腕力と、判断力を誇るグランプリの怪物は
F1に何を望み、何をもたらすのか……
その隠された野望が今、静かに動きはじめる



それは、まさに電光石火の買収劇だった。チーム人員の大幅解雇や、本拠地のイギリス移転、さらにスポンサーとの契約問題を巡って、トム・ウォーキンショウとリジェとの摩擦が伝えられるようになったのはシーズン開幕前のこと、それからわずか一カ月足らず。第2戦ブラジルGPでトム・ウォーキンショウ・レーシング(TWR)はアロウズの買収を正式に発表、ウォーキンショウはいよいよチームオーナーとしてF1の表舞台に躍り出ようとしている。

この買収が大きく進展したのは開幕戦でのこと。リジェから離脱し、自チーム設立を考えていたウォーキンショウと資金難にあえいでいたアロウズのジャッキー・オリバーが、バーニー・エクレストンの仲介でメルボルンで会談。その後、両者の交歩はトントン拍子に進み、ブラジルGPに現れたマシンには、既にTWRの文字が入っていた。

「TWRはこれまで長年に渡って国際的なモータースポーツの分野で勝利する力を維持してきた。91年から95年にかけてはベネトンの成功に、この2シーズンはリジェのパフォーマンス向上に貢献してきたが、TWRは今や

プロフィール

トム・ウォーキンショウ
TOM WALKINSHAW

●1946年8月4日生まれ（49歳）
F3、F5000、サルーンカーレースを経てトム・ウォーキンショウ・レーシングを設立、ツーリングカーレースに専念し、ドライバーとして1984年にETC（ヨーロッパツーリングカー選手権）のタイトルを獲得する。その後、ジャガーのグループC活動を手掛け、90年にル・マンを制覇すると、91年からはベネトンに参加、フラビオ・ブリアトーレの右腕として、技術面、戦略面でベネトンの発展に貢献、ベネトンをチャンピオンチームに成長させる。94年にブリアトーレが買収したリジェへ移籍、今シーズンまでチームの運営を任されていた。F1界きってのタフネゴシエーター


F1きってのヤリ手どうし、軍配はどっちに？

ウォーキンショウのアロウズ買収で、これまで事実上のコンビだったフラビオ・ブリアトーレとの関係もどうやら雲行きが怪しくなってきた。中でも注目されるのがベネトンのテクニカル・ディレクター、ロス・ブラウンを巡る両者の駆け引き。

TWR系のエンジニアを着々とアロウズに集めようとしているウォーキンショウだが、このロス・ブラウンも実はTWRの一員。もちろん、ブリアトーレとしてはチームの技術陣の頂点にたつブラウンを簡単に引き渡すわけには行かず。ウォーキンショウとの間で緊張が高まっている模様。

さらに複雑なのが、そのウォーキンショウが依然、ベネトンのエンジニアリングディレクターのポストにいるということだ。ちなみにTWRの株式の半分がベネトンのグループ企業に所有されており、ウォーキンショウはこれを買い戻そうとしているという。

その他、スポンサーに関してもアロウズのスポンサーだった「ハイブ・エナジー・ドリンク」がベネトンに付いたり、リジェのスポンサーがアロウズに移ったりと激しい争奪戦が水面下で繰り広げられている。

現代のF1を代表するやり手のふたりは、今後どのような戦いを見せるのだろうか？

ロス・ブラウンの引き抜き？緊張するブリアトーレとの関係

BENETTON

失敗したリジェの乗っ取り

ベネトンの株式のうち、35%を取得する形で、TWRがF1に進出したのは91年のこと。完全に独自の立場でF1GPを戦う時期に達した。それが、我々がアロウズGPの運営に参画することになった最大の理由である」と語るウォーキンショウ。

当初、契約期限の7月までは継続すると思われていたリジェへの技術支援も、アルゼンチンGP以降の契約を打ち切ることが決定。フランク・ダーニー以下、リジェで働いていたTWRのエンジニアはそのほとんどがアロウズに移籍し、4月25日のヨーロッパGP以降はアロウズが完全にTWRのコントロール下に入ることになる。

もともとレース界の人間ではないフラビオ・ブリアトーレの傍らで、チームのエンジニアリングディレクターとして、事実上の監督として、ウォーキンショウがベネトンの躍進を支えてきた立役者であることは良く知られている。今やベネトン技術陣の要となっているテクニカル・ディレクターのロス・ブラウンも元はTWRのスタッフだ。

その後94年にブリアトーレがリジェを買収すると、その運営を任される形でリジェに移籍。チームの合理化や国際化を押し進めていたウォーキンショウだったが、その本当の目的はどうやらリジェを母体に、自らのF1チームを設立することにあったようだ。

今やリジェにおける技術開発はすべてイギリスのTWRが行っており、スタッフの大量解雇によって、フランスに残っているのはほぼレースチームのみ。チームのスポンサーやドライバーの契約もTWRの名前を使って取り結ばれるなど、リジェの組織は空洞化し、その重要な部分をすべてTWRが押さえているという形になっていた。そんな中、さらに本拠地の全面イギリス移転を進めようとするウォーキンショウに対して、リジェのフランス側スタッフが強く反発。ウォーキンショウはリジェの自チーム化を断念。アロウズの買収を一気に進めることにしたのだろう。

3年でトップチームに

既に独力でF1参戦も可能な設備と人材を抱えるTWRだが、ウォーキンショウにとってアロウズ買収のメリットは多い。まず、アロウズがイギリス、ミルトンケインズに持つ風洞施設。ヨス・フェルスタッペン、リカルド・ロセットという若く、才能のあるドライバー。そして、予想以上に高いパフォーマンスを見せるハートV8そのひとつだ。

現在は限られた予算で開発もままならないハートV8だが、ウォーキンショウは大手自動車メーカーのバッジをヘッドカバーに付けることで、開発費を捻出しようと考えていると言われ、一部ではTWRと関係の深いボルボなどの名前が挙がっている。そして97年からは無限ホンダV10をリジェから奪い取るのではというのが周囲の見方だ。

また、当面、フットワーク・アロウズの名称を使用し続けることで、トップ10チームだけに許されるFOCA便の使用権利が得られることも大きい。ただしチーム名に関しては他の全チームが認めれば変更することも可能であり、ウォーキンショウは将来、TWRへの変更を望んでいるという。

「今シーズンの目標はトップ6に入ること、そして3年後、21世紀までにはアロウズをトップチームへと育ててみせる」と宣言したウォーキンショウ。F1GPきっての策士であり、強力な実行力を持つその手腕が、自らのチームにどう生かされるのか、リジェ、ベネトンなど他のチームへの影響も含めて、今後のなりゆきが大いに注目される。

今シーズンの目標はトップ6 21世紀までにはアロウズをトップチームにしてみせる！

LIGIER

オールフレンチ体制へ回帰 ルノーはエンジン供給を否定

ウォーキンショウの離脱で、ふたたびオールフレンチ体制を目指すリジェだが、こちらも課題は山積み。何よりも打撃が大きいのはTWRがリジェに対する技術供与をアルゼンチンGPまでで契約解除してしまったことで、すでに空洞化してしまっているリジェの技術陣にはアンドレ・ド・コルタンツ以外にエンジニアがほとんど残っておらず、今後のF1活動に大きな支障が生じることは間違いなさそうだ。

チームの運営に関しては現在フラビオ・ブリアトーレが持ち株35%の売却を検討しており、これにギ・リジェの15%を加えて50%は確保できる見込み。フランス文化・スポーツ省のバックアップを受け、セイタやエルフなどのスポンサーとも交渉を開始。ルネ・アルヌー、ジャック・ラフィーといった往年のGPドライバーが中心となって再出発を図ろうとしている。

ただし、期待されたフランス製エンジンの獲得に関してはルノー・スポールのパトリック・フォール社長が「来年もウイリアムズ、ベネトンへの2チーム供給は変えられない」と明言。プジョーに関してもジョーダンとの間で97年までの独占契約があり、オールフレンチ体制の確立は、なかなか難しそうだ。


ルノー、プジョーはエンジン供給に消極的

レース西方見聞録

by HIROAKI MATSUMOTO

1966年6月22日生まれ、28歳。高校時代からレースにひかれ、観戦に行くようになる。大学在学中から国内のレース取材を開始。卒業後、本誌でも活躍中の西山平夫先生に師事(?)、レーシングオン編集部でアルバイトを始める。93年単身イギリスへ。好きなドライバーはシュテファン・ベロフ。

第8回

パッセンジャーライド・イヤー開幕!?の巻

今年もやってきた、パッセンジャーライドの季節
日本にヨーロッパにと、世界を股に掛けて
今シーズンもまた助手席に乗りまくってやるぞ～

乗る時は乗る!

この号が出るころには既にBTCCもITCも開幕していて、読者のみなさんにもレポートが届けられていることだろう。

でもね、その開幕前にBTCCとITCのオーガナイザーと各チームは、このワタクシメにすんごい企画をプレゼントしてくれちゃったのだ。名付けて"パッセンジャーライド・スーパー2連チャン・大フィーバー・ドンドン"である。

今年のパッセンジャーライド(助手席試乗ね)は、第1弾はなんとJTCC。一ツ山さんのBMWからだったが、次なる獲物はBTCCだ。ドニントン・パークでのTOCAのプレスデイのこの日、どーしても乗りたいマシンがあった。それはアウディA4だ。95年に続いて最強のマシンに乗ってみたい。ワールドカップのあの速さを体験してみたいと、勝手に空想はふくらんでいく。事前にアポイントも取って、OKをもらっていたのだけど、当日になんとマシンがグズグズ言うのだ。オー、マイガッー。

それでは、とアポイント第2弾。ボクスホールである。これも事前のアポはOK。96年のベクトラは写真でしか見ていなかったし、チャンピオンのジョン・クレランドのドライブも見てみたかった。だがしかし、こちらもマシンが順調に走らず、乗れずじまい。オー、マイガッー、パート2である。

さて、残るアポはホンダのみだ。ところがこちらは絶好調。乗せては走り、乗せては走り、年末のタクシーに見習って欲しいくらいの繁盛ぶりである。ホンダUKの吉田さんのオーガナイズで、あっという間に順番が回ってきた。津川さんもヘロヘロになってマシンを降りてくる。ヤバイ、ドライバーはあのデイビッド・レズリーじゃないか。年は取ったが、レズリーの速さと、巧みなテクニックと、モジャモジャのヒゲには定評がある。これは手ごわい。レズリーさん、お、お、お願いしますね。

「OKベイビー、任せときな」と、言わんばかりに全開でピットアウトするデイビッドのホンダ・アコード。必死にカメラを構えるも過激なドライビングにファインダーものぞけない。ど、どーしよー。

縁石という縁石をまたぎ、コーナーというコーナーで、フルブレーキングをするデイビッドさん。こんなG体験はかつてないほど。よし、ストレートなら大丈夫だ。と思い、カメラを持ち直すと、デイビッド様はカメラ目線でニタッと笑う。

キョエー、デ、デ、デイビッド様、ま、ま、前を見てください。もうすぐヘアピンですよー!!!。

「そんなもん、分かってるよ」と言わんばかりのフルブレーキング。ね、ね、ね。今タイヤがキューって言ったよね。キューって……。ともかく、すんごい怖いけど楽しいのである。今までなら冷静にメーターを覗いたり、ドライバーの足の動きなんかを見ることが出来たのだけど、この時ばかりはお手上げ。参りました。

降りる間際にデイビッド様にサンキュー、ベリーマッチとだけ言って、フラフラしながらマシンを降りる。これで前後にマシンがいて、レースなんかしたらすんげーだろーなー、なんて勝手に想像してみる。オンボードカメラの実体験というのは、なかなか捨てがたいものだ。うらやましいだろー。

クラスーマシン、恐るべし

このプレスデイの後、ドニントンからモーターウェイを走ってヒースロー空港に移動、フランクフルトへ飛ぶ。目的地はホッケンハイムだ。旅の疲れと、シェイクされた頭が眠りを誘う。

パッセンジャーライドの第3弾はITCのクラス1マシンだ。この日はITCのプレゼンテーションデイにあてられていて、BTCC同様に各マニュファクチャラーの参戦体制発表があり、選手たちも一同に会す。ドライバーが壇上に勢ぞろいしたところは、なかなか壮観だ。ピットに96年型のマシンも新しいカラーリングに彩られて並んでいる。ウーム。カッコイイぜ。

パーット! ボクとしたことが、今回はパッセンジャーライドについてまったくのアポ





ホンダ・アコードの助手席で記念写真を撮ってみました。出たがりですいませんね。でも、このあとに待っていたのは……

なしなのだ。乗れるかなー、乗りたいなーと指をくわえていたところ、オペル・ジャパンの藤岡さんが段取りよく仕切ってくれて、オペル・カリブラに乗れることになった。これはありがたい。サンキュー。

昨日アコードでウォーミングアップを済ませてるから余裕だぜ、ベイビー。と思いながらシートベルトを締めてもらう。隣の運転手さんは、フォルカー・シュトリチェックさんだ。おっと、これは初顔合わせだ。「これに乗るのは初めてかい?」と聞いてくる。ンーニヤ。オイラは2回目よ、1回目は去年のメルセデスねとあっさり答えるとシュトリチェックさん、ニターっと笑う。よっぽどメルセデスという言葉に〝ブチッ〟と来たに違いない。

レッツゴー三匹ー。と言ったかどうかは知らないが。猛然とピットアウトするオペル・カリブラ。エ、速過ぎるんじゃないっスか。ピットアウトするやいなや、ポンポンとシフトアップしていく。ウー。やっぱり2・5ℓマシンの加速は違うぜー、と思っているときなりフルブレーキング。カメラごと頭が前に放り出されそうになる。それを見たシュトリチェックさんは、ヘッヘーイと大笑いだ。そりゃ、あんまりだぜ。ヘアピン、S字カーブ、ストレートとカリブラは泳ぐように走り抜けていく。ともかくGがすごい。頭が右に左に振られ、ブレーキングで前につんのめりそうになる。ABSのせいなのか、ガッツーンとブレーキしてもおとなしく減速するし、4WDのせいか(?)加速もスムーズだ。ストレートで地面に張りついていく感じがなんともたまらない。1周2・6kmのコースをあっという間に2周してしまった。

シュトリチェックさん。ありがとう。牙を剝いたクラス1マシンは恐かった。もう頭がヨイヨイで話もできないよ。でもさ、こっちはシロウトなんだから、そんなにムキになんなくてもいいんじゃない。この勢いでレースも頑張ってね。

フラフラのボクを見ながら、ニターッと笑うのはボルフガング・シャトリングさん。AMGメルセデスの広報担当だ。「ヒロさん。今ならすぐにマシンに乗れますよ」。D2カラーのマシンが口を開けて待っている。甘ーい誘惑が、ボクを困らせるのだ。シャトリングさんゴメンね。もうフラフラで、乗れないの。「OK、OK、それでは次のチャンスにしましょう」……。あー、なんて僕は意気地なし。

〝パッセンジャーライド・スーパー2連チャン・大フィーバー・ドンドン〟の企画にご協力してくれた、オペル・ジャパンの藤岡さん、ホンダUKの吉田さん、メルセデスのシャトリングさん。毎度毎度の津川哲夫さん。いろいろとありがとうございました。おかげで貴重な体験ができました。次の機会にもぜひよろしくお願いしますね。

それから今回試乗できなかったマニュファクチャラーの方々、次はあなたのマシンに乗らせていただきます。シートを空けて待っていてください。



気合いを入れて走ってくれたデイビッドさま



昨年末からの好調さを今シーズンも持続。今年こそ勝って欲しい



こっちはITCカリブラの助手席にて



残念ながらアウディには今回乗れなかった

TCCAにお願いしたいこと

このようにパッセンジャーライド企画は、今回も大成功だった。毎回思うが、BTCCもITCもイベントの構成や、オーガナイズが素晴らしい。

そこで日本のTCCAにお願いがある。第1回目のプレスデイはまず成功だった。自動車専門誌だけでなく、一般の取材陣にもレースの仕組みがよく分かる、楽しい企画だった。ただ物足りなく感じたのは、BTCCやITCが行っているような、チームやマニュファクチャラーがプレゼンテーションする時間がないことだろう。

「われわれは今年このような体制でレースをします。スポンサーは○○さんがついてくれました。ドライバーは……」というチーム主体の時間があってもいいのでは。こうすれば、チーム側もプレスに同じ質問を何度も聞かれなくても済むし、ドライバーも同じポーズを何度もとらなくてもいい。キャンギャルを並べるも良し、チーム監督が1曲歌うも良し(?)。チームの個性あふれたプレゼンテーションを見てみたい。

それにチームが各々に持っているスポンサーの方々に、パッセンジャーシートにのってもらうことで、もっとレースに対する理解も深まるんじゃないだろうか。クルマの中ってこんなになってるんですね、とか、こうやって運転してたんですね、とか。単純な発見でいいと思います。そうすることで、お互いの距離を一歩ずつ近づけることができるのではないか。ただ助手席を付けて走ってください、とだけ言うのでは、走ってもらうチームにしても酷というもの。あくまでもチームが、私たちのマシンを見てください、という時間とスタンスがこのイベントには必要なのではないかと思う。

生意気を言うようですが、チームの声も聞いてみてください。TCCAさん、よろしくお願いします。

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム——ナイジェル・ルーバック

「再起にかける」

[Man on a mission]

翻訳／見田 豊（Quality Translation）
Photo／Kenji Sawada

マクラーレンとともに巻き返しを狙うハッキネン

昨年、最終戦オーストラリアGPアデレイドで大事故を起こしF1復帰は難しいのではと言われたミカ・ハッキネンだったが奇跡的な快復を遂げ、オフのテストではトップタイムをマークした96年の開幕戦オーストラリアGPメルボルンで、予選5番手を得決勝でも5位入賞を果たしたことは多くの称賛を得たが、しかし、ハッキネンは決してそのことに満足してはいない

オーストラリア人というのは、何かにつけて自分たちの国を〝ラッキーカントリー〟という言い方で呼びたがる。必ずしもそうでないこともあるのだが、グランプリウイークを控えた彼らにはそうしてもいい格別の理由があった。その数日前、F1開催反対派の首魁、ボール・キーティング元オーストラリア首相を、完膚なきまでにたたきのめすことができたからだ。人間的魅力がこれっぽちも感じられないキーティングだが、それだけならまだしも、生来の傲岸不遜（ごうがんふそん）が鼻持ちならないときている。マーク・サッチャーやジョー・バグナーほどではないにしろ、評判の悪さでは横綱級といっていい人物である。

その〝ラッキーカントリー〟を訪れたミカ・ハッキネンの胸中は、実に感慨深いものがあったと想像する。グランプリを終え、ヨーロッパに戻ってから発したコメントというのはこうだ。

「離陸した飛行機の窓からメルボルンの街を見下ろしながら、ふと思った」とミカ。

「去年の暮れにオーストラリアを飛び立った時とはエライ違いだ。その時はもう一度来れるかどうかも怪しかったんだ。それがこうして、ポイントをしっかり稼いで、意気揚々と引き上げることができる。なんて素晴らしいんだろう」

事故後、アデレイドの病院で数週間の入院生活を余儀なくされた彼が、ようやく帰宅の途についたのは昨年暮れ、12月に入ってから。かろうじて長旅に耐えられる容態になったというだけのことで、その衰弱ぶりは目を覆わんばかりである。再びF1をドライブできるかどうかは今は論外、まずはダメージからの回復が先決問題だった。すかさずロン・デニスは、ミカをマクラーレンから外すつもりはないことを表明したが、それとて回復しないことには話にも何もなりゃあしない。

年内いっぱい、ミカは何もせずにただブラブラと日を送った。年が改まってからロンドンに飛び、シド・ワトキンス教授の診察を受けて本格的なトレーニングを開始していいとのお墨付きをもらう。2月の初めには事故後初のマクラーレン・テスト。ポール・リカールで行われたそのテストで彼は、目覚ましい回復ぶりを披露、関係者をあぜんとさせた。走り始めるなり好タイムを連発するミカに、さすがのアラン・プロストもシャッポを脱いだという。

「何よりも重要なのは、彼がいまだにドライビングを楽しむことができるということなんだ」とアラン。

「そういう気持ちがわかない限り、どんなにやる気があっても、正しいモチベーションとはいえないのだ」

ウインターテストの最終回となったエストリルでは、ニューマシン、マクラーレン・メルセデスMP4／11を駆って、誰よりも速いタイムをマークしている。開幕戦が目前に迫っておりイヤでも期待が膨らむところだが、あえてあまり楽観的にならないようにしたとハッキネン。

「テストで最速タイムを記録したからといってタイトルが手に入るわけじゃない。ただ、正直いって、メルボルンではフロントロウもいけるかなと考えた」

グランプリのあの独特な雰囲気の中に再び身を投じるという点について、何らかの精神的な抵抗といったものは感じなかったのだろうか、と私。

「いいや、そんなことはない。まあ、言うほど簡単じゃなかったけどね。そりゃ僕だって人間だもの、感情もあるし、去年のことを思い出さないようにするのはラクじゃなかった。何かのふとした弾みで、あの事故のこととかコーナーのことが脳裏によみがえるんだ。もしここで何かあったらどうしようって……。でも、結局はそういう気持ちを自分でコントロールしていくしかない。運転している最中にいちいち感情的になっていたら、いつまでたっても忘れることはできないからね。

だけど、またみんなに会えたのはうれしかったね。あの緊張状態の中に再び身を置いて、皆と力を合わせて仕事に精を出す。いいもんだよ。たったひとつ良くないのは、成績が振るわないことだね。これだけは何とかしないと」

ハッキネンはそのように言うが、オーストラリアでの彼とマクラーレンMP4／11のパフォーマンスはどうして立派なものだった。予選5番手、レースでも5位入賞というのは悪くない成績のように思えるのだが、どうやらミカにしてみれば期待外れということらしいのである。

「結局5番グリッドと決まった時、最初に心に浮かんだのは、〝ま、こんなもんかな〟という気持ちだった。ところが、しばらくして落ち着いて考えてみると、〝オイ、待てよ、ちっとも良くないじゃないか〟という気になってきた。5位、4位なんてとんでもない。3位、2位だって願い下げだ。僕はやっぱり一番になりたいって。だって、自分にそれだけの力はあると思っているわけだからね。

僕に声を掛けてくれる誰も彼もが、「オイ、5番グリッドとはすごいじゃないか」とか言うんだ。「ちょっと待ってくれよ、なんてこと言うんだ。5番手のいったいどこがすごいんだよ？　オレたちゃア優勝を狙ってんだぜ」って言ってやりたかったね。そりゃあ、みんなの考えていることだって分からなくはない。だって、あれだけの事故だろ。その同じオーストラリアに戻っての、これが復帰第一戦。褒めてくれる気持ちはありがたいけど、こっちは正直いって〝それがどうした〟って気持ちさ。僕にとってはもう過ぎたことなんだ。思い出したくもない。それよか、これからのことを考えたいし、なんとかして勝ちたいん

5位、4位なんてとんでもない。3位、2位だって願い下げだ。僕は1番になりたい自分にはそれだけの力があると思っている

だ。そのためには5番グリッドを獲得したくらいで喜んでいちゃだめなのさ」

ということはつまり、エストリル・テストのあのマシンバフォーマンスは、いわばフロックということになるのだろうか？　これについてハッキネンは、メルボルンとエストリルのコースレイアウトの違いを真っ先に指摘する。メルボルンは、アベレージスピードは速いことは速いが、その割に高速コーナーが少ない。

「エストリルの時の方が、全体的なクルマのバランスがずっと上だった。中・低速コーナーはほどほどだが、高速コーナーが滅法いいんだ。それにエストリルは、スローコーナーが数えるほどしかないときている。ウチのマシンは低速コーナーがひどく苦手なんだ」

ミカが言うには、目下最大の悩みはフロントのグリップ不足とか。去年のMP4／10ほどではないが、それでもつらいことはつらい。

「いちばん困るのは自信をもって攻められないことさ。コーナーによっては、フロントエンドがどこを向こうとしているのか見当もつかないということがある。これから切れ込んでいくのか、それとも真っ直ぐいくのか、それが分からないようじゃ安心して踏めない。タイムが落ちるわけさ。おまけにタイヤにも良くないんだ。片方だけに負担がかかって反対側はほとんど減らないから、どうしても長くは保たない。何をやるにしてもまずその問題をどうにかしないと……」

それにしてはエストリルの君は、さも自信たっぷりにスロットルを開けていたじゃないかと私。とりわけ、スタート直後にふたつ連続する下り右カーブは、数あるグランプリサーキットの中でも屈指の〝度胸試し〟と恐れられているところだ。

「アハハ。あそこはどんなFーマシンに乗ったところで、おっかないもんはおっかない」とハッキネン。

「あの速さはハンパじゃないからなァ。でも、ホント、そう言われてみればあそこを走っているときは結構快適だったね。でも、メルボルンじゃ4速で回るコーナーがひとつしかなくて、あとはコーナー自体はそう大したことはない。ああいうレイアウトはウチには合わないんだ。少なくとも今のクルマじゃちょっとね。それがいささかショックだったな。

それに、まだエンジでも少し水を開けられている。みんな馬力ばかりに気を取られているが、それ以上に大切なのはその馬力を隅々まで使い切れるかどうかという点なんだ。コーナーの出口に差し掛かったときにエンジンがからきしだったらどうする？　んで、回転がある程度まで上がったとたん、いきなりドカンとパワーがさく裂したら？　それに、今はあの細く頼りないタイヤだ。アッという間にテールを振ることになるね。どの回転域でもまんべんなくパワーを使える、そんな扱いやすいエンジンが必要なんだ。

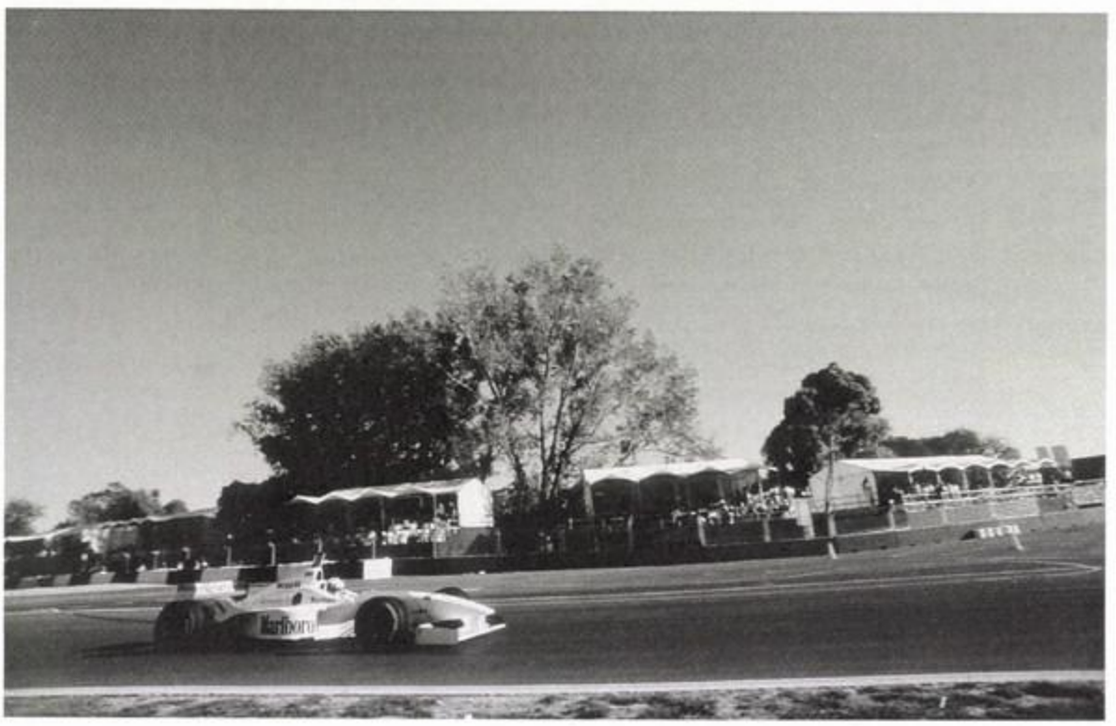
そうは言っても、エンジンも去年に比べると見違えるほど良くなった。マリオ・イリアンはすごくいい仕事をしたよ。まあ、僕にしたってマシンをクズ呼ばわりしてチームの士気をくじく気はさらさらない。実際のハナシが、技術的に見ればすごく優秀なクルマなんだ。あれだけの労力をつぎ込んだんだから、当たり前といえば当たり前だけどね。あとはそれをどう生かすかが問題だな」

こうしてミカと話していてつくづく感じるのは、実にいろんなところでロニー・ペテルソンに似ているということだ。いくらか粘液質を感じさせる冷静沈着と、ここ一番という時の気違いじみた速さがひとりの人間に同居して、それが不思議に違和感を感じさせない。そんなところも70年代中ごろに活躍したもうひとりのスカンジナビア出身ドライバーとそっくりである。そのペテルソンも、グランプリ初優勝までの道のりは長く険しかった。今年ミカはペテルソンが初優勝を飾ったと同じ、4回目のシーズンをマクラーレンで迎えることになる。そのことについては、彼自身が誰よりも心を砕いているに違いない。

「ああ、まったくそのとおりなんだよね」とため息混じりのミカ。

「でもね、フィンランド人ってのは、モータースポーツにおあつらえ向きの性格をしてるんだ。絶対に諦めない。うまくいかなくても決して自分から止めようとはいわない。散々失敗を重ねた揚げ句、それでもこう自分に言い聞かせるんだ。〝グランプリはお前にとってビジネスじゃない〟って。そうなんだよ。僕にとってグランプリは情熱そのものなのさ。本当に、好きで好きでたまらない。そりゃあ、自分で思うような成績を残せない――つまり勝てない――ということはつらい。つらいけれども、それを克服するためにはさらにハードワークを続けるしかないんだ。どれほど時間がかかるか、それは僕にも分からない。でも、できることならマクラーレンで初勝利を挙げたい。こう見えても僕はすごく忠誠心に厚い人間なんだ。それに今度のクルマは去年のヤツと違って、はっきりそれと分かるポテンシャルを感じる。フロントロウの常連に太刀打ちできるかどうかって？　そりゃまだこれからさ。そうなるとイイんだけどな」

グランプリは僕にとってビジネスじゃない
グランプリは情熱そのものなんだ
本当に、好きで好きでたまらない



GPS GRAND PRIX STATION

F1グランプリの
裏話、こぼれ話とウワサ

先輩より目立っても
速くてもいけない
これF1の掟by○ル

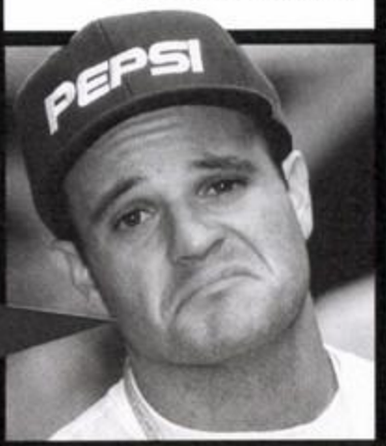
▶バリチェッロが速いのは ペプシマンのおかげです

誰だって自分の田舎じゃいいとこ見せたいもんだ。ひと旗あげよーと故郷を飛び出した人だって、知らないオジサンに無理矢理都会に連れてこられた人だって（オイオイ）、誰だって地元の友達の前じゃいいとこ見せたいに決まってる。

それはF1ドライバーだって一緒。だから地元グランプリで地元ドライバーが活躍するのは当たり前なのだ。ブラジルGPではブラジル人が、ドイツGPではドイツ人が、イタリアGPではイタリア人とフェラーリ人が、日本GPではドイツ人が優勝と、もうとにかく大張り切り。今回のバリチェッロのフロントロウ確保だって、こう考えると当然のことなのだ。

しかし気合いとイレコミは紙一重というのが競馬の世界（F1だよ）。やっぱり過度な気合乗りというよりも、イレコミすぎだったバリチェッロの母国にて初優勝という夢は、あわれコースのモズクと消えたのでした。あー酢の物。

ペレは来るわ
雨は降るわで大騒ぎ
サンバのお国だからして
グランプリで、ウッ！
おいおいそりゃぁ
マンボじゃないのか
なにおぅ！ 表出ろ！
こんなネタでケンカする
ああF1は今日も平和なり



母国で
勝ちたいなあ



あ～どーも
ジーコさん



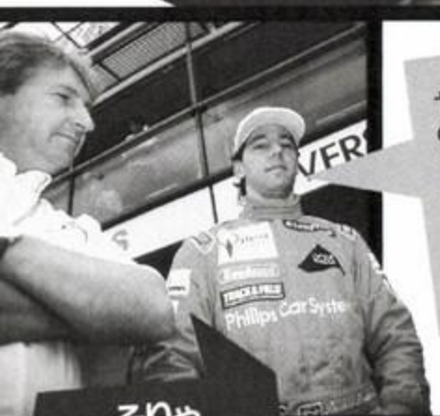
ペレだよ！



日本で一緒
だったよね！

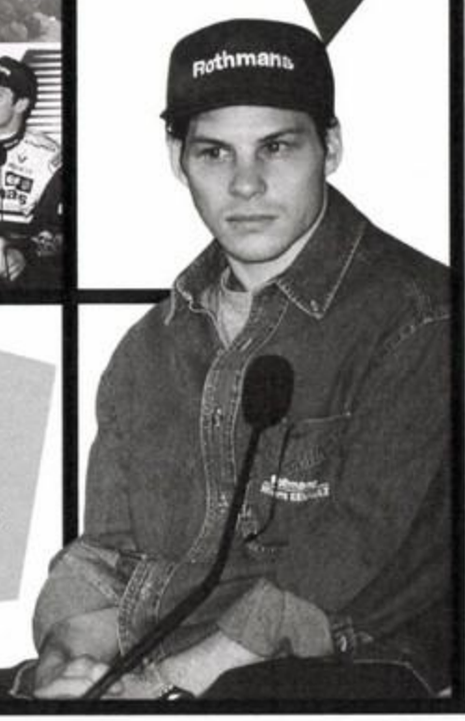
え～と……

オレってこんなに
知り合い多かったっけ



そりゃ
他人だって

ヤツのおじさんの奥さん
の義理の兄貴の嫁さんの
いとこの育ての親って一
のがいて、その人がよく
行く居酒屋の大将がオレ
の親父のゴルフ仲間の会
社の上司なんだぜ！



◀自称・旧友から突然TEL 「お前も幸せにならない？」

むかしむかしあるところに、J君というそれはそれはお勉強の好きな男の子がおりました。お父さんもお勉強のしすぎで体を壊してしまったくらいのお勉強一家。これはそんなJ君の悲しい物語です。

「ある町に住んでいたJ君はお勉強が大好きでした。お父さんもお勉強がとてもできました。家庭の事情で隣町に転校してしまったJ君は、とりあえず大好きな勉強を隣町でも続けて一番になりました。でも前にいた町の人は全然相手にしてくれませんでした。

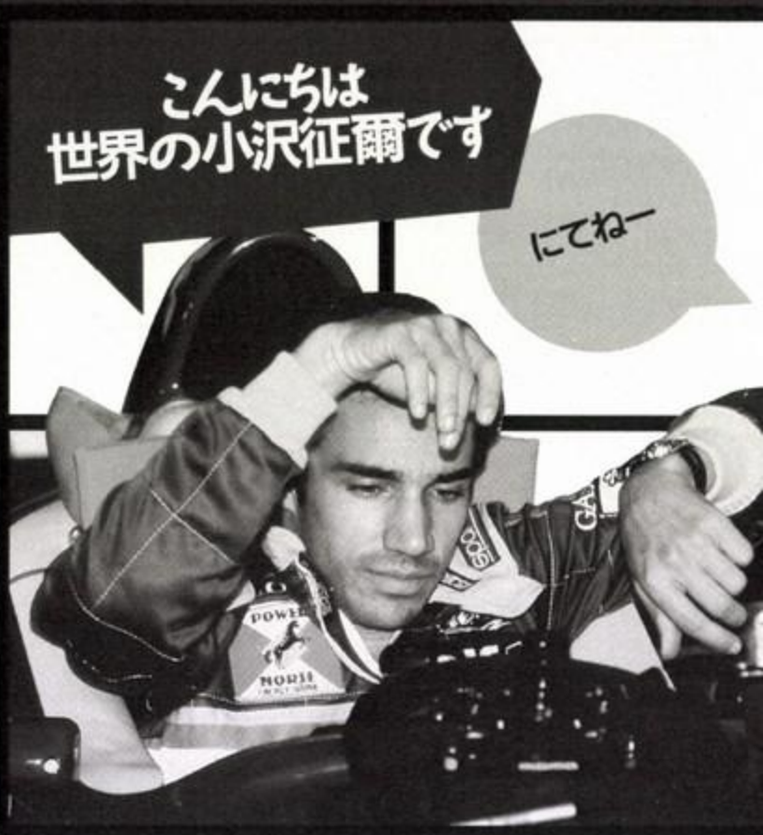
というのも、前の町の人が言うことには、J君が一番を取った町はそんなにレベルが高くないんだそうです。それでもJ君は一番になったのことに誇りをもっていました。一番になってしばらくして、J君は前の町に戻ることになりました。町で一番の学校に転入したJ君。隣の町で一番になったくらいのJ君だから、校内テストでも隣の席の秀才H君に負けない成績を取りました。

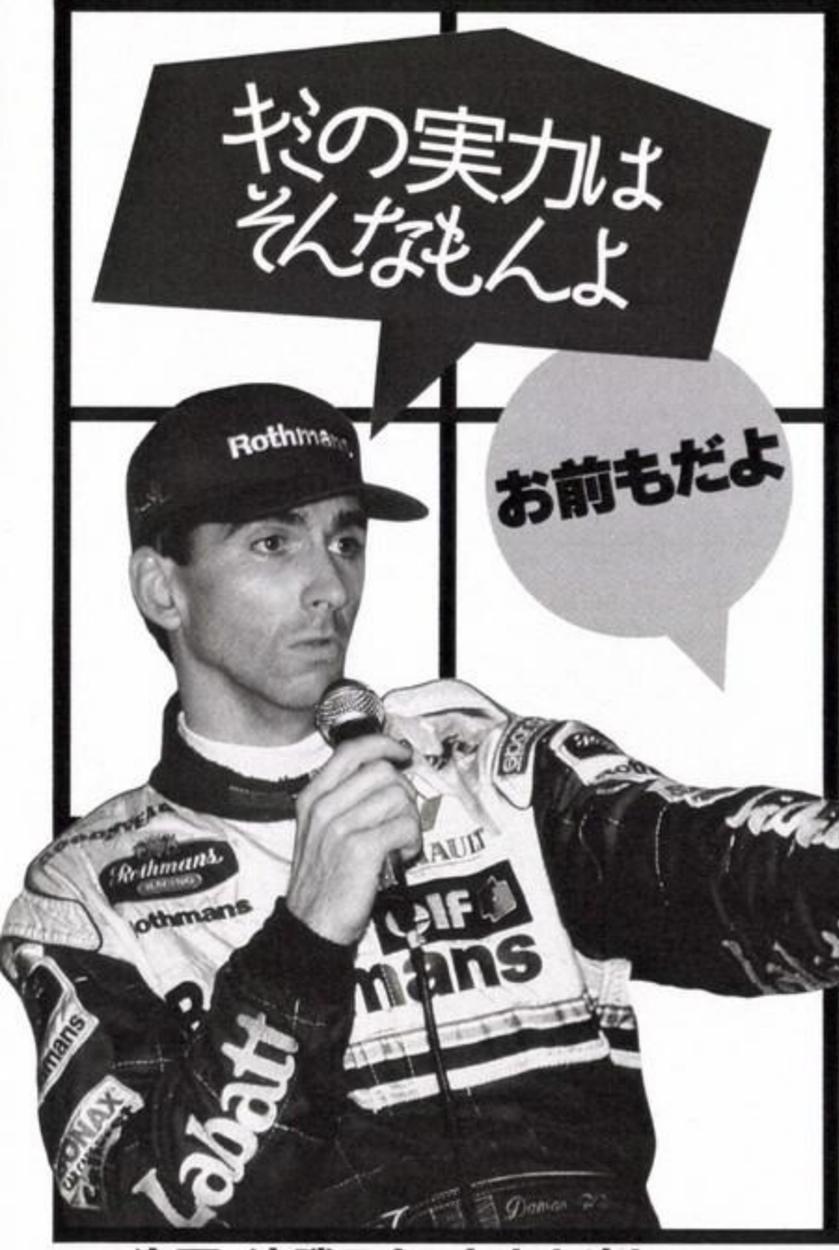
そしたら今まで相手にしてくれなかった町の人が急に親切になりました。中には「前からキミはやってくれると思っていたよ」と言ってくれる人まで出てきました。友達も知り合いも親戚のおじさんも増えて、J君はとりあえず喜んでいます。

でもJ君には気になることがひとつあります。それはこの町の年寄りが、隣の町の人の悪口を言うことです。それだけはやめてほしいなあとJ君はいつも思っているそうです」

F1 ものまね王座決定戦 予選ラウンド







▼悩むクルサード。ヒルだけには負けたくないのに

去年、ブリバリブリブリと活躍したのに、今年はちょっと鳴かずで飛ばずなクルサード。去年の勢いはいったいどこ行ったんでしょ？　昨シーズンは「どけどけどけ」とばかりにチームメイトのヒルを蹴散らしてたはずなのに、蹴散らすどころか追いつけもしない。これってやっぱりチーム移籍が原因か？

で、これで喜んでるのがデイモン・ヒル。ヒルいわく「去年、オレを出し抜けたりしたのも、マシンが良かったおかげだよ。あいつのウデが良かったわけじゃない。ウデならオレも負けてないってことがこれで証明されたね」だそーだ。

つまりクルサードがガンガン前を走れたのもウイリアムズのおかげで、決してクルサードのウデじゃないってことらしい。

ん？　ヒル、それって自分で自分のことをウデがないと言ってるのと一緒じゃないか？　そういうのを日本では「天ドンにツバする」って言う。ウゲゲ、ちょと違う？



……次回、決勝ラウンドもお楽しみに

96全日本選手権 フォーミュラ・ニッポン第1戦 鈴鹿

4/28

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第1戦

●開催レース：フォーミュラ・ニッポン（35周）、F4（15周）、シビック、ミラージュ（各12周）●入場料金：前売り券／2日券5000円・女性3200円・中、高校生1600円・小学生800円、決勝当日／大人6000円・女性4000円・中、高校生2000円、指定席券、パドックパス、ピットウォーク券あり●駐車料金：4輪1000円●問い合わせ先：鈴鹿サーキットランド ☎0593(78)1111



F1ヨーロッパGP

4/28

世界F1選手権シリーズ第4戦

シューマッハー人気にあやかって、今年もドイツは2回開催。ニュルブルクリングはゴツイ顔した、にわかティフォッシたちであふれ返ってるんだろうな。で、シューマッハーの今季初勝利は期待できるのか？ 新型ギヤボックスが投入できて、しかもそれが壊れなかったら……って条件付きで、可能性はアリと見た。ティレルのドライビングポジションが改善されるはずの右京にも注目じゃ。



96全日本GT選手権シリーズ 第2戦

5/4

全日本GT選手権シリーズ第2戦

●開催レース：GT（67周）、C-SNC（15周）、スーパーシルビア（12周）、ザウルスJr.、フェラーリチャレンジ（各10周）●入場料金：前売り券／大人5000円・グループ券16000円・ペア券9000円、決勝当日／大人6000円・小中学生以下無料、パドックパス／前売り2日券15000円●駐車料金：4輪1000円・2輪500円●問い合わせ先：富士スピードウェイ ☎03(3409)2391



TI・400km 耐久レース大会

5/6

スーパーN1耐久ラウンドシリーズ96第3戦

●開催レース：スーパーN1（109周）、ザウルスJr.、ミラージュカップ（各10周）、カート●入場料金：前売り券／大人4000円、予選当日／大人3000円、決勝当日／大人5000円・小中学生無料、パドックパス／5000円●駐車料金：決勝／4輪2000円・2輪500円、予選／4輪1000円・2輪500円●問い合わせ先：日本モーターレーシングセンター ☎03(3409)2365



OTHERS

4/19〜5/6

4／21　96TIチャレンヂカップレース第3戦
会　場：TIサーキット英田
開催レース：N1-1300（10周）、N1-1600、FJ1600（各12周）、AE86、ポルシェトロフィー各10周
入場料金：前売り／大人1500円
決勝当日／大人2000円・小中学生無料
パドックパス／2000円
駐車料金：4輪1000円・2輪500円
問い合わせ先：TIサーキット ☎08687(4)3311

4／21　西日本フレッシュマンレース第2戦
会　場：MINEサーキット
開催レース：シルビア、マーチ、シビック、SNC、C-SNC、AE86、EP71
入場料金：前売り／大人2300円
決勝当日／大人2500円・中学生1000円・小学生以下は父兄同伴で無料
駐車料金：4輪1000円・2輪500円
問い合わせ先：AMSC ☎08375(8)0321

4／21　全日本ダートトライアル選手権第1戦
会　場：丸和オートランド那須
開催クラス：A1〜4、C1〜3、D（レディースも含む）
入場料金：前売り／大人1200円
決勝当日／大人1500円・中学生以下無料
駐車料金：1000円
問い合わせ先：SSCC ☎0424(81)2647

4／28　96朝日ソーラーカーレースin TIサーキット英田
会　場：TIサーキット英田
開催レース：ソーラーカー、クラシックカー
入場料金：当日券／大人1500円・小学生以下無料
駐車料金：1台1000円
問い合わせ先：TWO & FOUR ☎06(761)0248

4／29　ヒストリックカージャンボリーIN SUZUKA RD.1
会　場：鈴鹿サーキット
開催レース：ヒストリックカー
問い合わせ先：GSS ☎0593-78-7018

5／5　96北海道クラブマンカップレースシリーズ第1戦
会　場：十勝インターナショナルスピードウェイ
開催レース：N1-1600、AE86、EP71、マーチ（耐久レース）、FJ1600（12周）
入場料金：当日券／大人2000円・高校生1000円・小中学生無料
パドックパス／2000円
駐車料金：4輪500円・2輪300円
問い合わせ先：TOSC ☎0155(52)3910

5／5〜6　96ハイランドゴールデンカップレースSR.1
会　場：仙台ハイランドレースウェイ
開催レース：FJ1600、ザウルスJr.、トヨタ1600、EP82（各12周）、マーチ、AE86、EP71（各10周）
入場料金：当日券／大人1000円・小中学生700円
パドックパス／2000円
問い合わせ先：日本モーターレーシングセンター ☎022(264)0713

5／5　96鈴鹿クラブマンレースRound3
会　場：鈴鹿サーキット
開催レース：N1、シビック（各10周）、クラブマンGT、FJ1600（各15周）、RS、シビックレディース、F4（各10周）
入場料金：当日／大人1500円・子供800円
駐車料金：4輪500円・2輪無料
問い合わせ先：鈴鹿サーキットランド ☎0593(78)1111

TV&RADIO

4/19〜5/6のモータースポーツ番組

●F1GP（フジテレビ系）
4／27　25：25〜26：10　F1第4戦　ヨーロッパGP予選
4／28　23：45〜25：15　F1第4戦　ヨーロッパGP決勝
5／4　25：25〜26：10　F1第5戦　サンマリノGP予選
5／5　23：00〜24：30　F1第5戦　サンマリノ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）
4／28　25：55〜27：10　全日本選手権フォーミュラ・ニッポン・第1戦　鈴鹿

●カーグラフィックTV
毎週土曜日　24：30〜25：00／テレビ朝日系
4／20　オペル・ベクトラ
4／27　ワゴン特集
5／4　ミゼット特集

●モーターランド2
毎週日曜日　23：30〜24：00／テレビ愛知系
4／21　全日本ツーリングカー選手権第1戦　富士
4／28　フィアット・バルケッタ／オペル・ベクトラ
5／5　日本GPロードレース

●NHK（BS-1）
4／5　19：00〜20：50　インディカー第3戦 サーファーズ・パラダイス
4／26　19：00〜20：50　インディカー第4戦 ロングビーチ
5／3　19：00〜20：50　インディカー第5戦 ナザレス

●スポーツアイ（CS-BAAN）
4／25　25：00〜　スピードウイーク⑰
4／29　24：00〜　インディカー第4戦　ロングビーチ
5／2　25：00〜　スピードウイーク⑱

●WOWOW
4／28　15：00〜16：00　F1第4戦　ヨーロッパGP予選
5／5　10：00〜12：00　F1第4戦　ヨーロッパGP決勝
5／5　15：00〜16：00　F1第5戦　サンマリノGP予選

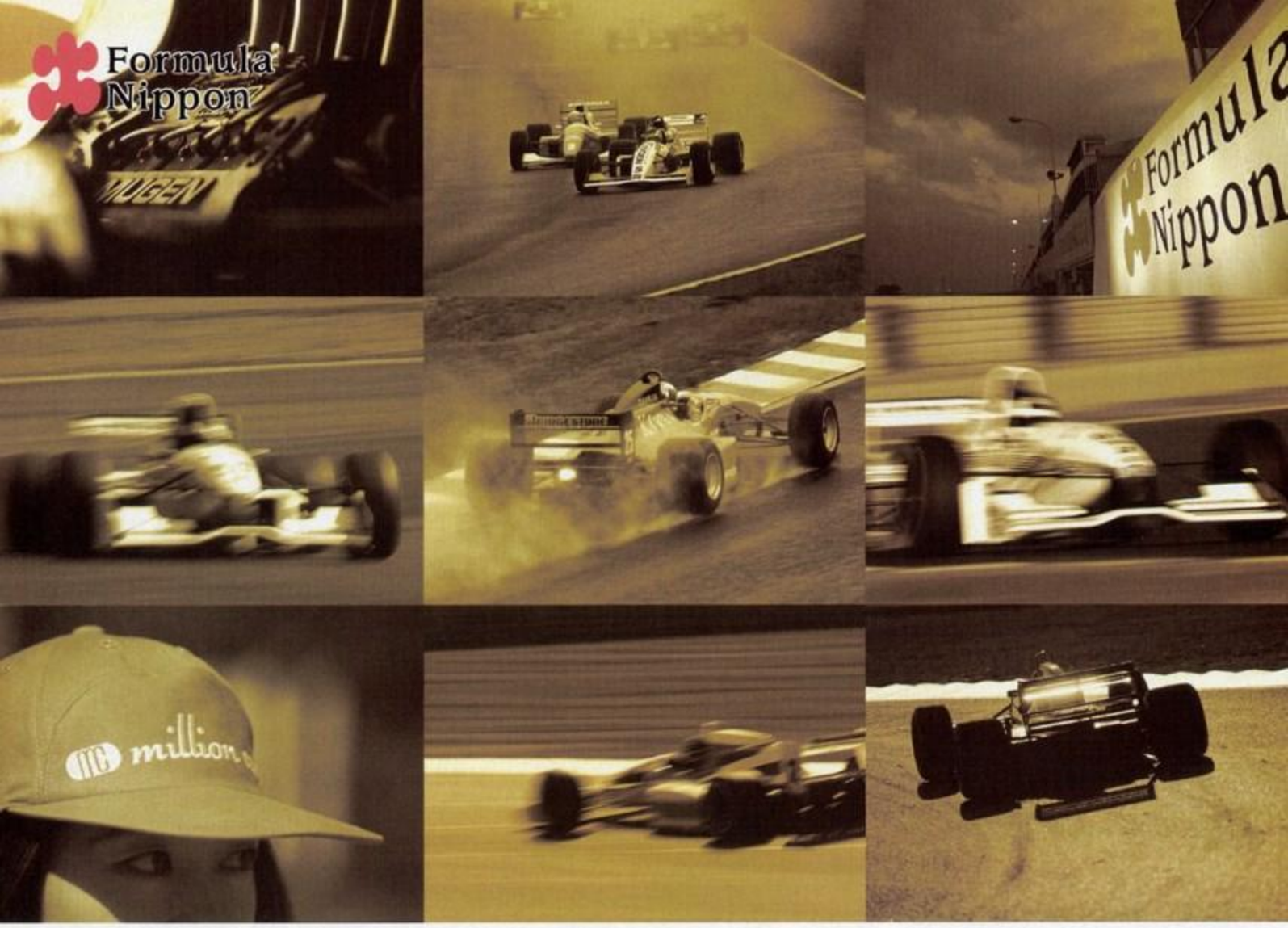
●圭市倶楽部
毎週土曜日　23：30〜23：58／TVKテレビ

■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）

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

※放送日程・内容は予定。詳細は新聞等でご確認ください。



Our credit card is appraised by all the countries of the world. We have a good supporting as for a partner of Formula Nippon '96. We are The Million Card.

ミリオンカードは、'96全日本選手権フォーミュラ・ニッポンを応援しています。

第1戦	4月27日(土)	28日(日)	鈴鹿サーキット(三重県)
第2戦	5月11日(土)	12日(日)	MINEサーキット(山口県)
第3戦	5月25日(土)	26日(日)	富士スピードウェイ(静岡県)
第4戦	6月22日(土)	23日(日)	十勝インターナショナルスピードウェイ(北海道)
第5戦	7月 6日(土)	7日(日)	鈴鹿サーキット(三重県)
第6戦	8月 3日(土)	4日(日)	スポーツランドSUGO(宮城県)
第7戦	8月31日(土)	9月 1日(日)	富士スピードウェイ(静岡県)
第8戦	9月14日(土)	15日(日)	MINEサーキット(山口県)
第9戦	9月28日(土)	29日(日)	鈴鹿サーキット(三重県)
第10戦	10月19日(土)	20日(日)	富士スピードウェイ(静岡県)



お問い合わせ／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

開幕戦でホンダ・アコードが1-2-3フィニッシュ 仁義なき戦いの火ぶたが切られた

第1戦、1位服部、2位中子、3位黒澤
第2戦、1位服部、2位中子、3位関谷
これが96年JTCC開幕戦の結果だ
このレースがデビュー戦となったアコードの驚異的な速さから
ホンダが本気でJTCCに取り組んでいることを十分に認識させられた
象徴的な出来事もあり、メーカー対決の凄まじいレースに
今後JTCCが変化していく大きなターニングポイントを迎えたようだ

Photos/Hiroharu Sato,Graffiti

96年のJTCCはホンダ・アコードの1-2-3フィニッシュという衝撃的なレースで幕を開けた。第2レースも表彰台の一角を関谷正徳が死守したものの、服部尚貴と中子修が1-2フィニッシュを果たした。もし第2レースで黒澤琢弥のマシンがトラブルを抱えていなければ表彰台に関谷の姿はなかったかもしれない。

このシーズンオフのテストでは、本山哲のニッサン・サニーが好調にトップタイムをマーク、それを3台のホンダ勢と一大勢力となったエクシヴのトヨタ勢が追い、そこに95年モデルのニッサン・プリメーラに乗る星野一義が絡むという状況となっていた。

全日本ツーリングカー選手権がJTCCとなってからこれまでの2年間、トヨタ、BMW、オペル、この3メーカーだけが常に優勝争いの権利を持ってシリーズに臨んでいた感があったが、これが今年変化するという予想は、そのテスト結果からも得られていたわけだ。トヨタ、ニッサン、ホンダという3メーカーを中心とした実力拮抗の状態が生まれれば96年のJTCCはこれまでにない面白さになるという期待があった。勢力分布は確かに大きく塗りかえられたが、ここまでホンダが圧倒的な速さを誇示するとは誰もが思いもよらなかったことだろう。同じ条件で同じ周回数を全開で走る決勝レースを通して、それが初めて明らかになったのだ。ホンダ・アコードの圧倒的パフォーマンス——これは単にアコードというマシンがワイドトレッドで、エンジンパワーも優れているというマシン性能の話にとどまるものではない。このアコードを開発するに至ったホンダのJTCCへの取り組みという点に、この答えが隠されている。

93年のJTCC立ち上げ当初、JAF関係者とメーカー間の話し合いで、JTCCはプライベーターを主体とし、それをメーカーは支援するというカタチでやっていこうという合意がなされた。それぞれメーカーごとにある程度台数を確保するということもそれには含まれていた。メ





エンジンやサスを中心にマシンは機能して外部の目から守られている

JTCC激変



ーカー対決によって消滅したCカーの二の舞いを踏むことがないようにというのがその狙いだ。

94年にホンダはシビックフェリオを走らせる6チームを支援。しかし、2年間で1勝も挙げることできないという、苦汁をなめ続けることになる。そしてホンダは96年JTCCに向けて大きく動いた。まず開発を担当するホンダ栃木研究所の体制を一新。「開発室」と呼ばれるプロジェクトチームが作られ、ホンダF2エンジンを開発したことで知られる和光研究所の北元徹氏を中心に10名のスタッフが集められた。開発を短期間で集中的に行うために参戦は3チームに絞られた。

富士のパドックでは「ホンダはこのシーズンオフの開発に22億円使った」というわさが飛んでいた。事の真偽はともかく、巨大かつ強力なレーシングチームとして栃木研究所が動き出したことに間違いはない。

今回、強烈な先制パンチを食らわされたと最も感じたのはトヨタだっただろう。これまでJTCCを優位に戦ってきたということもあるし、台数を確保しながらうまく育ててきたのもトヨタだからだ。このことをあまりにも象徴するような騒動がレース後に起きた。トムスから、アコードのサスペンション取り付け位置に規則違反の疑いがあると抗議が出され、再車検で計測することになったのだ。しかしその場では正確な計測をすることができず、翌日、富士から近いという理由でトヨタの東富士研究所から計測器が持ち込まれ再計測の結果、合法という判断が下った。

これまでの国内外のモータースポーツ史においてトヨタとホンダが、真正面から戦ったことはない。たしかにグループAクラス3においてはシビックとカローラが戦ってはいたが、まさに支援というレベルでしかメーカーは関与していなかった。ホンダが威信をかけてレースをするということは、どういうことなのか。それを受けてトヨタやニッサンはどう動くのか。96年のJTCCを通して我々は知ることになるだろう。

第1戦では中子、服部、黒澤がそろって表彰台に





服部が2連続ポールtoフィニッシュ

JTCC

RACE REPORT

富士スーパーツーリングレース大会

●全日本ツーリングカー選手権第1戦、第2戦●4月7日(予選6日)●富士スピードウェイ
●主催：VICIC、日刊スポーツ新聞社、FISCOクラブ、富士スピードウェイ●観客：3万4100人●天候：くもり

**JTCC3年目の今年、開幕戦において
その勢力分布が大きく変化したことを強烈に印象づけられた
デビュー戦にして、いきなり1-2-3フィニッシュを
決めた3台のアコードは単にそのマシンを性能という問題を
越えてJTCCのあり方自体にインパクトを与えた**

Photos/Akira Kuroda,Hiroharu Sato,Graffiti

テストでの好調は伝えられていたが、アコードは想像を超える圧倒的な強さを発揮した。ワイドトレッドと低重心を生かし、タイヤへの負担が小さく、特に決勝でその速さは際立った

ホンダ/服部が余裕の2連続ポールtoウイン

第1レース、黒澤は予選9位から残り2周で3位に上がり、ホンダの1-2-3体制を築いた





服部は30kgのウエイトハンデもモノともせず第2レースも制した

苦節2年、辛抱を重ねてきたホンダは今年からアコードを投入することによって、開幕戦で見事2連勝を飾った。昨年はエクシヴ旋風が吹き荒れたJTCCだが、今年はアコードイヤーの幕が開けたといえそうだ。

3年目のシーズンを迎えたJTCCは、今年から若干のレギュレーション変更が行われた。まず予選については、これまで土曜日に行われていた2回の予選結果が、決勝日の第1レースのためのスターティンググリッドを決定するものであったのに対し、今年から予選1回目は決勝の第1レースのスターティンググリッドを決め、予選2回目は決勝の第2レースのスターティンググリッドを決めるためのものとなった。したがって、土曜日に行われる2回の予選はいずれも力を抜くことができないことになったのである。

一方、タイヤの使用本数の制限についてはこれまでどおりであり、予選1回目から決勝第1レースのスタートまでは、スリックタイヤに関しては5本しか使うことができない。そこで、2回の予選はいずれも少ない周回数でタイヤの消耗を抑えた上で、ベストタイムを出すことが求められ、さらに一発勝負の傾向を強めた走りが要求されることになった。

第1レースの結果に基づいたウエイトハンデについては、昨年よりさらに重いハンデとなる、1位30kg、2位20kg、3位10kgに変更になった。



無限ワークスである中子は「黒澤が3位に上がったのをミラーで見て感動した」と語った

ポール本命だった本山が2位に

こうした前提を踏まえて予選1回目でポールポジションを奪ったのは、服部尚貴の乗るホンダ・アコードであった。タイムは1分33秒294で、従来の33秒7（昨年のインターTECでのBMW318i、S・ソーバー）を0・5秒近く上回る好タイムであった。

「練習から上位のタイムは出ていたけれどトップはなかったので、ホッとしている。自分では目いっぱい行ったタイムだけれど、終わってみればトップだったという感じ」と服部は、まずは責任を果たしたという表情だ。

一方、同じくコースレコードは更新したものの、練習中にトップタイムを連発しながら2位に終わったニッサン・サニーの本山哲は、「予選を走り始めたらこれまでとフィーリングが違っていた。クルマなのかタイヤなのか分からない」と不満顔だ。その本山に続いて、スリップストリームをうまく使えたと言う影山正美のトヨタ・エクシヴが3位を得る。

予選2回目は、満を持したサニーの本山が果敢なタイムアタックで1分33秒753を出してトップに立つのだが、それを見てコースインしたアコードの服部が33秒580を記録。これが最速タイムとなって第2レースについても服部のポールポジションが決まった。

「とにかく気持ちいい。2回目の予選も、ブレーキやトラクションといった大事なところは問題なく走れた」と言う服部に対して本山は、「2回目にはフィーリングも元に戻って33秒3〜4は出せる感じだったが、タイムアタック中にスロー走行のマシンに走路を妨害されて果たせなかった」と、怒りをあらわにした。不本意な結果に終わった本山ではあったが、サニーの速さがライバルに対し脅威を与えたことは確かなようだ。

そして、この2回目ではアコードの中子修



と黒澤琢弥が3～4位につけ、服部のみならず、アコードの速さが本物であることを強く印象づけたのであった。

ラスト2周で黒澤が3位に浮上

決勝の第1レース、スタートでトップに立ったのは本山のサニーだった。前日の予選のうっぷんを晴らすかのように、本山はこの日の朝のフリー走行でトップタイムをマークしていた。対する服部は、スタートで出遅れた。そして4番手スタートの中子修のアコードに抜かれ3番手となる。実は、服部と黒澤のアコードはスタートギヤを使わず、1速でヘアピンを回るようにセットしていたのである。6速のギヤすべてを使うことでパワーバンドをより有効に使える。

いずれにしても、まずはテストで好調だったサニーの本領発揮というところでレースは始まった。本山は1周目から飛ばして2番手以降との差を開きにかかる。だが、服部はすぐさま攻撃に出た。2周目の1コーナーで中子をかわすと、本山を追走し始めた。そしてラップタイムを1分34秒台へせてくる。本山は快調に走行を続けているかに見えたが、どうもペースがうまく上がって行かない。1分35秒台のタイムに止まっている。やがて、その本山の背後に服部が迫った。いったんは本山のスリップストリームに入りながら抜き損じた服部は、次の周では十分にスピードに乗せて1コーナーへ向かい、そのイン側を奪うとそのまま本山を抜き去ったのであった。

ひとたび服部の先行を許した本山には、服部を捕らえる勢いは残されていなかった。そして単独の2位を守ってはいたものの、ゴールまで残り4周というところでタイヤがバーストし、1コーナーでコースアウトすることになったのであった。「その前からパンクかなと思っていた」と言う本山。マシンから降りた後もヘルメットを脱ぐことを忘れ、うなだれていた。

序盤、服部に抜かれた中子はその後もマイペースで走り切り、本山のリタイアによって自動的に2位を手に入れることになった。

「金曜日の練習でトラブルが出て十分にテストができなかった」と言うアコードの黒澤は、この第1レースでは9番手スタートとなっていたが、2周目には8位、4周目に7位、5周目に6位というように、着実に順位を上げてきた。そして、本山のリタイアによって4位まで上がったところで、前を走るミハエル・クルムの乗るエクシヴに急接近していった。その2周後には、十分にスリップストリームを効かせ、ストレートのゴールラインの手前で既にエクシヴの前へ出て3位を手に入れたのであった。「久し振りにアドレナリンの沸くレースをした」と言う黒澤。また、「バックミラーで黒澤クンがエクシヴを抜いて3位に上がるのを見て感動した。夢のような結果」と中子は語った。

これがデビュー戦となるアコードは、その3台で表彰台を独占するという圧倒的強さを見せつけたのである。それは、昨年のエクシヴのデビューを思い起こさせる、衝撃的な出来事となった。

ウエイトもアコードには効かず

しかしこのレース結果によって、アコードはそれぞれ、30kg、20kg、10kgのウエイトハンデを背負い第2レースを戦うことになる。それがアコードの走りにどのような影響を与えるのだろうか。第2レースのポールポジションは服部、中子は予選3位、黒澤は4位で第2レースのスタートを迎える。そのアコード軍団に割って入る予選2位のポジションからスタートするのが、サニーの本山である。本山は第1レースでリタイアすることになったが、逆にこのレースではフロントロウからウエイトハンデなしでスタートできるのである。今年から変更になった予選方式が、本山にどのようなメリットをもたらすのだろうか。アコードに一矢を報いることはできるのか。

第2レースのスタートは、またも本山がトップを奪う結果となった。しかし今度は服部も2番手に踏みとどまり、2周目にはすかさず本山を1コーナーのインから刺してアコードの威力を見せつけた。だが、負けていないのが本山だった。最終コーナー手前のシケイン進入のブレーキングで服部のインを突き、再びトップを奪い返したのである。服部はしかし、落ち着いて最終コーナーでピタリと本



ホンダの圧倒的パフォーマンスを前に苦悩するライバル



不運に見舞われたのがサニーに乗る本山だ。テストで常にトップタイムで本命視されていたが、タイヤトラブルで第1レースをリタイア。第2レースはエンジントラブルで脱落した。「一発のタイムは出せても、決勝ではかなわない」と服部のアコードの速さに舌を巻いた。一方セッティングに苦しむ新型プリメーラ／プリメーラカミノに乗る星野と影山は、第2レースの1コーナーにおいて2台で絡んでしまい、コースアウトという厳しい開幕となった



NISSAN

BMW

ワークスチームの不参戦でBMWも生彩を欠いていた。⑭木下みつひろも⑮中谷明彦同様95モデルにチェンジ、足まわりの熟成は進んでいるが、パワー不足は明白だ。特に最終や100Rはキツイというアルミブロックの新型M42エンジンは、パワーアップするとブローしてしまうという大きな問題を抱えている。もちろんワークスのエンジンも条件は同じはずなのだが……。中谷が2レースとも13位でゴール。木下は11位と18位という結果に終わった







第2レース、関谷が3位に入り辛うじてホンダの表彰台独占を阻止した

TOYOTA

2レースとも中団が"エクシヴ・ワンメイクレース"と化していた。関谷が2位を走っていた第2レースで中子に攻め落とされたことからも、現状でアコードとの戦闘力の差は明白だ。セルモのエリック・コマスは予選でスピン、フラットスポットを作ってしまったため、タイヤ交換のため第1レースをピットスタートした。第2レースでは6位となった。新体制でこのレースに臨んだ金石は、予選こそ12／8位と沈んだものの6位／5位とまずまずのスタート





ホールショットは本山が奪ったが、この座を守る術はなかった



山の背後に食らいつき、ストレートでのスリップストリームを狙う。そして3周目の1コーナーのブレーキング競争で服部は再び本山をかわした。

ふたりのクリーンなバトルがさらに続くかと期待させられたのだが、この時から本山のサニーはエンジンにミスファイヤを起こし始めたのである。急に走りに衰えを見せたサニーに、関谷正徳のエクシヴ、金石勝智のエクシヴ、中子のアコード、黒澤のアコードが襲いかかり、本山は次々に順位を落としていくのであった。

関谷は、選択したタイヤがコンディションに合わず、予選から第1レースまで苦しい戦いを強いられたが、タイヤ交換を行った第2レースではエクシヴの速さをよみがえらせた。それでも、服部のアコードを捕らえる勢いはなかった。30kgのウエイトハンデを全く感じさせない服部の走りによって、2番手は得たものの関谷のエクシヴはじわじわと離されていくしかなかったのである。その関谷に、アコードの中子が迫っていた。スリップストリームに入られた関谷は、なんとか1コーナーで相手を抑え切ったものの、そのアウト側から1コーナーを回り込んだ中子は、次のAコーナーで関谷のインを突き前へ出た。そして次のストレートに戻ってくるころには、関谷がスリップストリームに入れないところまで中子はリードを築いていたのである。

関谷の後ろにはアコードの黒澤がいたが、このレースでは「トラブルを抱えていたのできつかった」と言うように、関谷を捕らえるまでには至らなかった。しかしいずれにしても、第2レースでもアコードが1〜2位と4位という結果であり、関谷の踏ん張りがなければアコードの2連続表彰台独占ということになっていたのである。

大きく様変わりしたJTCC

30kgのウエイトを積みながら2位に3・6秒以上の差をつけて優勝したアコードについて服部は、「第2レースの序盤は、タイヤが新しくなった分、ウエイトハンデは相殺された感じだった。ただしレース後半になってブレーキが厳しくなってきた」と話した。確かにレース半ばに一時大きくラップタイムを落としたが、状況を把握した後はまたタイムを上げる走りをした服部。

F1やインディで培った技術を注ぎ込み、ウエイトハンデをものともしないパワーを出すアコードと、昨年もホンダ勢の中で勢いある走りを実現させたムーンクラフトのチーム力を背景に、服部は完璧なレースを戦ったのであった。1週間前のGT選手権開幕戦でもポールtoウインを決め、服部はこれで開幕3連続ポールtoウインを果たしたことになる。もちろん次に狙うは、フォーミュラ・ニッポン開幕戦でのポールtoウインだろう。

シェイクダウンから十分な時間もなく臨んだにもかかわらず、開幕戦では3台とも大きなトラブルを抱えることなく、しかも上位を独占。新規にアコードを投入したホンダは、速さだけではなく信頼性をも確保して開幕戦に臨んだ。その力の入れ方は、これまで2年間の屈辱をなんとしてでも晴らすという強い意志が込められたものといえる。

一方、アコードを上回る速さを持ちながらツキと信頼性の足りなかったニッサン、ホンダに速さで負けたトヨタ、それぞれのメンツを賭け、今年のJTCCはし烈な開発競争に明け暮れることになるのだろう。(御堀直嗣)

OPEL

長谷見昌弘の加入で注目されたHKSオペルチームは、ニューベクトラの開発に手を焼いている。事情はBTCCやSTWでも同じで、サスペンションの対策パーツが現在準備されているところだ。しかし、今後すぐに戦闘力を取り戻せるのか保証されているわけではなく、95年モデルを比較テスト、再び投入することも検討中。第1レース、インフィールドは速い長谷見と、ストレートで伸びる影山正美は100RからBコーナーまでサイドbyサイドの攻防を繰り返した






スーパーラップを決め予選3位を得た正美


インプレッサは出走できなかった。残念



フロント部が大きく変わったエクシヴ96モデル



今回から1位には30kgのウエイトハンデ

JTCC TOPICS

●ごっつぁんです作戦成功

服部アコード、予選本命の本山に続き第1戦の予選3位を手に入れたのは影山正美。これまでのテストでは1分34秒後半のタイムが精いっぱいだったにもかかわらず、一気に1分33秒961をマークしジャンプアップした。関谷に狙いを定め、たっぷり1周スリップを使わせてもらい、完璧にまとめ上げた結果だった。予選後「関谷さんにお礼を言にいった」と正美。予選2回目では、今度は正美が関谷にスリップを提供していた。

●クラス1並みのフロントセクション

エクシヴの96年モデルは、剛性アップのためのロールケージ形状変更や、重量配分適正化のためのエンジン位置の移動（センター方向に45mm、リヤ方向に50mm）に加え、フロントセクションが大きく変更されていた。レギュレーションの変更に合わせ、フロントスポイラー、アンダーパネルとラジエターなどが一体となり、ボルトオンのサブフレームとともに取り外すと、エンジンをフロント方向から、脱着することができる。将来的には、エンジンもクラス1のようにカセット式に脱着できるようしたいという案もあるようだ。

●トムスの3月は大忙しだった

その96モデル、トムスでは先にミハエル・クルム用のマシンが完成、テストを行っていた。関谷がそのマシンを3月6日の合同テストでドライブして、結果がよかったために急きょニューマシンを造ることになった。そしてシェイクダウンテストができたのがレースウイークの金曜日。その間にはテストで全損したスープラを、JGTCの開幕戦に間に合わせるために造っており、その苦労は推して知るべし。

●インプレッサ、デビュー果たせず

今回デビュー戦を迎えるはずだった、シムスレーシングのスバル・インプレッサだが、金曜日の練習走行でエンジントラブルに見舞われ、予選に出走することができなかった。トラブルは解決せず決勝出走も見合わせた。

●プライベーターへの賞典を検討

開戦、金曜日にJTEA（日本ツーリングカーエントラント協会）主催で行われているエントラントミーティングの席上で、プライベーターとメーカー支援を受けているチームを分けて、プライベーターに対して賞典を与えてはどうかという案が出された。この場でエントラント自身がその線引きを行い、この結果をTCCA（日本ツーリングカー選手権協会）に提出、これを受けて今後TCCAで賞典について検討される。

●オフォイシャルスポンサー

ゲームソフト、アミューズメント施設などを扱っている㈱アトラスが、ゼッケンベースのスポンサーとしてTCCAと契約を結んだ。今回から、そのロゴが全車のフロントバイザー部に貼られている。

●竹内、谷川がJTCCでデビュー

トヨタチーム・セルモの竹内浩典とFETレーシングチームの谷川達也が、JTCCにデビューした。予選では第1戦では竹内が14位、谷川が13位、第2戦では竹内が12位、谷川が15位と接近。決勝では谷川が不運なクラッシュで第1戦の1周目に終えたのに対して、竹内は2戦とも10位でゴールして2ポイントを獲得した。ツーリングカー出身の竹内と、フォーミュラ出身の谷川、対照的なふたりだけに今後に注目したい。

●正式結果が出たのは翌日

レース終了後、ホンダの3台に対してトヨタチーム・トムスから、フロントサスペンションの取り付け点が違反しているのではないかという抗議が出された。大会技術委員会が再車検でこれを計測したが、「可否を決するだけの精度が得られないため」正式結果は保留された。翌日、改めて計測器が用意され「精密な検査を実施した結果、当該車両に原告より抗議された内容に当該する箇所は認められず、よって、抗議は却下する事とし、裁定を下した〜」という判断がなされ、暫定結果がそのまま正式結果となった。詳細は次号に。



FETの谷川はアグレッシブな走りがウリ


開発能力を高く評価されたセルモの竹内

RESULT/Round1

●4.470km×21周＝93.870km　予選出走22台・決勝出走22台・完走18台

						予選順位／タイム
1	16	服部　尚貴	ジャックス　アコード	MI	33'38"898	1／1'33"294
2	36	中子　修	Castrol無限ACCORD	BS	33'48"405	4／1'33"973
3	88	黒澤　琢弥	PIAAACCORDVTEC	BS	33'54"200	9／1'34"698
4	37	M.クルム	エッソトーネン・トムスエクシヴ	MI	33'55"276	10／1'34"786
5	38	関谷　正徳	ゼント・DJ・トムス・エクシヴ	MI	33'57"517	5／1'33"932
6	39	金石　勝智	ウェッズスポーツエクシヴ	MI	33'58"519	12／1'35"014
7	3	影山　正彦	ユニシアジェックス・カミノ	BS	34'00"627	8／1'34"496
8	3	長谷見昌弘	HKSオペルベクトラ	MI	34'14"928	11／1'34"885
9	35	影山　正美	ADVANエクシヴ	YO	34'17"041	3／1'33"961
10	39	竹内　浩典	デンソーEXIV	BS	34'17"553	14／1'35"577
11	38	木下みつひろ	エンドレス　アドバンBMW	YO	34'21"556	19／1'37"049
12	39	田中　哲也	DoCoMo Exiv DUNLOP	DL	34'26"702	16／1'35"887
13	39	中谷　明彦	オートテックBMW318i	BS	34'30"965	22／1'43"881
14	18	原　貴彦	レッツオ・トランピオ・エクシヴ	TY	34'43"839	15／1'35"792
15	36	一ツ山　康	BP・ADVAN318i	YO	34'44"171	20／1'37"700
16	3	谷川　達也	FETSPORTSCOROLLA	MI	34'44"317	13／1'35"444
17	3	F.フレオン	マツダスピード・ファミリア	MI	34'56"490	18／1'36"898
18	39	E.コマス	デンソーEXIV	BS	35'07"853	6／1'34"248
	3	本山　哲	ザナヴィ・サニー	MI	17周／タイヤ	2／1'33"749
	6	寺田陽次郎	カストロール・ランティス	MI	11周／エンジン	17／1'36"008
	3	金海　辰彦	アルファ　アドバン　オペル	YO	9周／	21／1'37"735
	3	星野　一義	カルソニック　プリメーラ	BS	2周／電気系	7／1'34"327
ns	3	鮒谷　俊二	シムスインプレッサワゴン	BS	予選出走せず	

・優勝スピード：166.917km/h
・最速ラップ：服部尚貴（ホンダ・アコード）1'34"831　169.691km/h（3周）

RESULT/Round2

●4.470km×21周＝93.870km　予選出走22台・決勝出走21台・完走16台

						予選順位／タイム
1	16	服部　尚貴	ジャックス　アコード	MI	33'33"011	1／1'33"580
2	36	中子　修	Castrol無限ACCORD	BS	33'36"641	3／1'34"257
3	38	関谷　正徳	ゼント・DJ・トムス・エクシヴ	MI	33'38"003	5／1'34"379
4	88	黒澤　琢弥	PIAA ACCORD VTEC	BS	33'41"567	4／1'34"353
5	39	金石　勝智	ウェッズスポーツエクシヴ	MI	33'47"732	8／1'34"719
6	39	E.コマス	デンソーEXIV	BS	33'52"364	11／1'35"128
7	37	M.クルム	エッソトーネン・トムスエクシヴ	MI	33'53"481	7／1'34"521
8	3	本山　哲	ザナヴィ・サニー	MI	33'56"284	2／1'33"753
9	35	影山　正美	ADVANエクシヴ	YO	34'04"333	10／1'34"763
10	39	竹内　浩典	デンソーEXIV	BS	34'04"928	13／1'35"566
11	39	田中哲也	DoCoMo Exiv DUNLOP	DL	34'05"431	12／1'35"482
12	3	長谷見昌弘	HKSオペルベクトラ	MI	34'32"986	14／1'35"574
13	39	中谷　明彦	オートテックBMW318i	BS	34'39"250	19／1'36"841
14	18	原　貴彦	レッツオ・トランピオ・エクシヴ	TY	34'40"055	16／1'35"921
15	3	F.フレオン	マツダスピード・ファミリア	MI	34'47"060	20／1'37"055
16	38	木下みつひろ	エンドレス　アドバンBMW	YO	19周	18／1'36"594
	3	影山　正彦	ユニシアジェックス・カミノ	BS	17周／コースオフ	6／1'34"389
	3	星野　一義	カルソニック　プリメーラ	BS	17周／コースオフ	9／1'34"735
	36	一ツ山　康	BP・ADVAN318i	YO	12周／オイル系	22／1'38"005
	6	寺田陽次郎	カストロール・ランティス	MI	2周／アクシデント	17／1'36"318
	3	谷川　達也	FET SPORTS COROLLA	MI	1周／アクシデント	15／1'35"765
ns	3	金海　辰彦	アルファ　アドバン　オペル	YO	出走せず	21／1'37"725
ns	3	鮒谷　俊二	シムスインプレッサワゴン	BS	予選出走せず	

・優勝スピード：167.405km/h
・最速ラップ：服部尚貴（ホンダ・アコード）1'34"855　169.648km/h（5周）

POINT STANDING

1	服部　尚貴	30
2	中子　修	24
3	黒澤　琢弥	16
4	関谷　正徳	15
5	M.クルム	11
5	金石　勝智	11
7	影山　正美	8
8	E.コマス	5
9	本山　哲	3
9	長谷見昌弘	3
11	竹内　浩典	2



Castrol 無限 ACCORD



RAZO・TRAMPIO・EXiV

DoCoMo EXiV DUNLOP



ユニシアジェックスカミノ



アルファADVAN OPEL



開幕戦に登場したニューカラー

前号の付録「JTCCオフィシャルガイドブック」では掲載できなかったニューカラーリングをここで紹介。この中でベストカラーリング賞はやっぱりワル度満点のアコードかな？

レーシングプロジェクトBANDOHのJTCC奮戦記

爆走坂東組 ワークスには負けネエ!! 怒涛編

4月7日
第1/2戦 富士

コンマ1秒に400万円かかってんだぞ

新連載、レーシングプロジェクトBANDOHのJTCC奮戦記
抗争が本格化するJTCCに単身斬り込んでいく坂東親分の
いいたい放題コラムのはじまり、はじまり



金石は今回5位と6位。勝負はこれからだぜ

俺が坂東正明だ。以前は「レブスピード」で連載していたJTCC日記を引っ越してこっちでやることになったから、よろしく頼むぞ。と、言っても初めて読むヤツばかりだと思うから、ちょっと俺のチームのこととか、なぜプライベーターの俺がワークス相手に意地を張って戦っているか聞いておいてくれ。

俺は今、パーツ卸の坂東商会をやっていて、チームを作ってレースに出るようになったのはグループAレースが始まってから2年目のインターTECにAE82カローラFXで参戦したのが最初。この時のドライバーは圭市と浜名だったかな。それからもう丸10年も経った。このころから打倒ワークスを目指して戦ってきて、グループAじゃ無限なんかをときにはやっつけることに成功していた。

で、グループAが終り、JTCCが始まったら、そこはとんでもない戦場だったんだな。グループAじゃトカレフでよかったのが、バトリオットやスカッドが飛び交う世界になってしまったんだ。といっても一度、喧嘩を始めた以上、シッポを巻いて逃げるワケにはいかない。スポンサーの皆様にお金をお預かりしているウチとしても、バトリオットなりスカッドを手に入れてやったろうじゃんかというのが、3年目の今年なんだ。

シビアな話をしてしまうとだ、その「お金」というのは、グループAじゃウン千万円という単位だったのが、何億円なんて数字が見えてきてしまう。そんな金額出すんだからスポンサーだって「結果出さんかい!」ってことになって当然。ここでコケたらもう後がないぞという状態。

相当な覚悟で臨んだこのオフのテストではワークスチームと肩を並べるようなトップタイムがマークできた。ここで「これでJTCCはもらったぜ」と確信したかと思うだろうが、正直言えば逆。ウチなんかは"カンピュータ"に頼ってセッティングしてきたから、一発タイムが出せたとしても、次までそれが維持できるか確証がないんだな。内心不安なんだよ。まあさグループA時代から"金曜ボール"の坂東商会というありがたくない異名もあるしな。

トムスなんかはあらゆるデータがきっちり管理されてるからその点全く違うんだ。俺はまたそのための道具が欲しくなって金が掛かるということになってしまう。もともと設備のあるワークスが戦うのに比べて、プライベーターが真剣にJTCCをやろうとすると周辺設備にスゲー金が掛かるわけだ。例えばオレが今欲しいダンパーテスターが400万円だろ、データロガーが500万円、大理石の定盤が300万円だろ、今使っているダンパーだって1本50万円でスペア入れて1セット400万円よ。これでどれだけタイムが上がるかといたらコンマ1秒だな。まあさ愚痴みたいだけどよ、チョットこのままじゃJTCCもヤバイぜってことも言っておきたかったんだ。

でもよ、ジャックスにボロ負けしてクヤシイよな。せっかく次のレースから新車なのにあの下品なステッカーを2枚も貼らなきゃいけないんだから。あの服部の勢いには凄まじいものを感じるし、他のホンダに頑張って服部を抑えてもらって、ホンダさんには服部だけ去年のエンジンでもあてがってもらうとかしねえと。マシンのケツがジャックスカラーになっちまう! とにかくだな、今年のオレはマジなんだっ! テメーあ、オレを色物にすんじゃねえ。



ダッハッハッ言わなくても分かってるでしょ

フェリオからアコードにマシンをチェンジしたから
連載も一新、新登場のハッちゃんのスーパーコラム
第1回目は、これ以上ない最高の結果が出たから
タップリと自慢話でも聞かせてもらいましょうか

ハッちゃんのスーパーコラム

服部尚貴がJTCCを100倍楽しく魅せます

その1
4/7・富士



去年はJTCCもF3000もあんまりいいことなかったけど、今年はイカせてもらいますよ

優勝のコメントを求められた由良さんが、「苦節3年やっとここまで来ました」なんて言ってウケてたけど、本当に長かったよねぇ。自分の初優勝ももちろんだけど、ホンダとしての初優勝をボクが挙げることができたってのは特にうれしいよ。ボクが言わなくても、結果が出せたからいいんだけど、ちょっと今年は違うぞってところを自慢しておこう。

みなさんももうお分かりとは思いますが、マシンがシビック・フェリオからアコードに替わったというのが最大のポイント。もちろん、シビックだって96年モデルとして造ることができたら、2年間の経験とデータを生かして造るんだから、いいクルマができただろうけどね。でも、アコードはクルマのデカさを感じさせないいいクルマに仕上がったよ。

タクシー仕様がけっこうヨイ

アコードの話をしておくと、去年の暮れに鈴鹿でテスト車両に乗った時は、正直言うと暗かったの。タクちゃん（黒澤琢弥）はタイムを出していたけど、ドライビングスタイルも違うし、自分のフィーリングには合わないなと思ったんだ。

そのテスト車を参考にしながら研究所の設計した仕様は、いろいろと意見も取り入れてもらい、乗りやすいクルマに仕上がりそうな予感があった。やっぱりクルマが大きいとトレッドが広げられてコーナリングが安定するし、サスペンションにも余裕が生まれる。フェリオの時は、あーしたいこーしたいと思っても、タイヤがフェンダーに当たったりといろいろ制約があったからね。

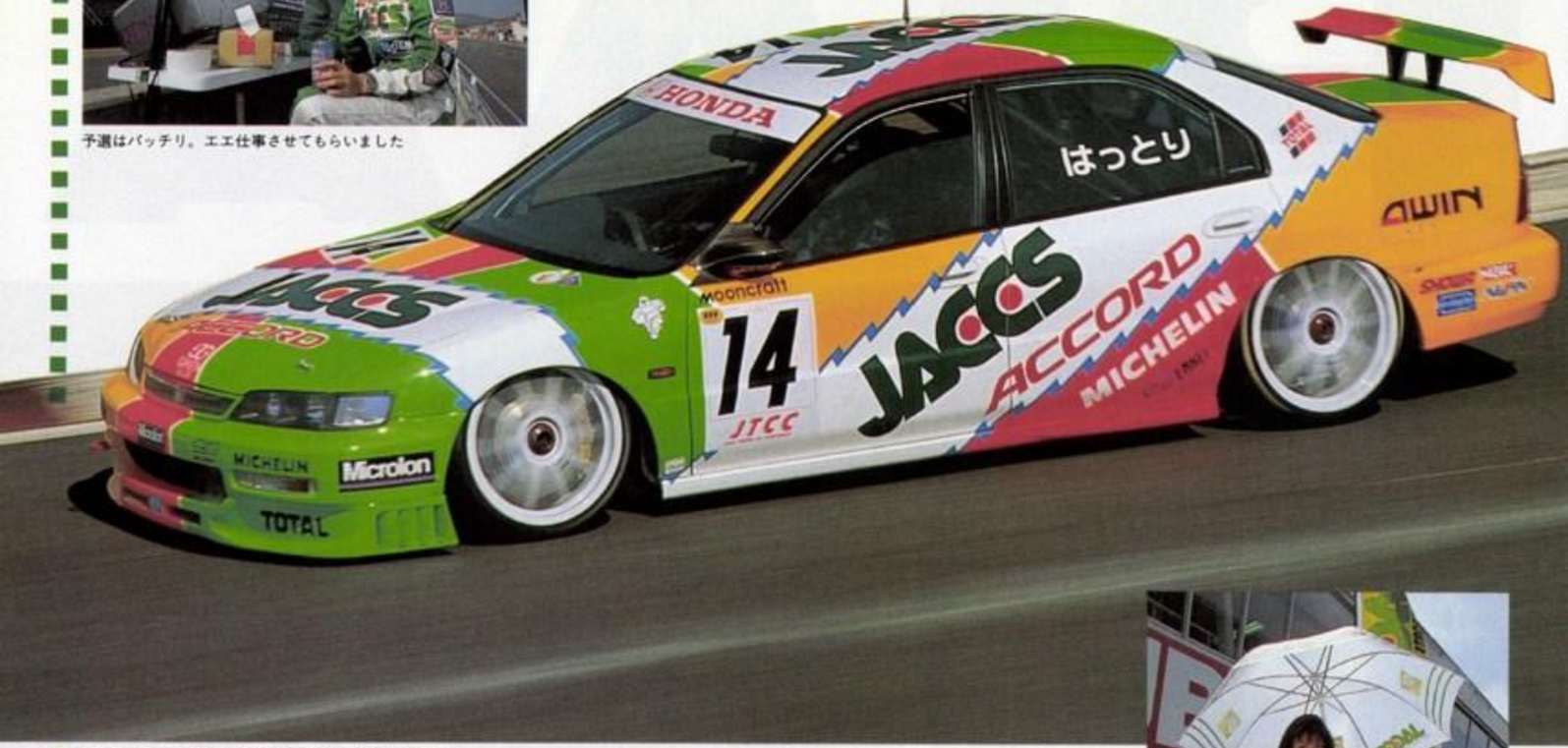
で、レースカーが完成してテストを始めたんだけど、このレースに合わせてバッチリ仕上がったって感じだな。シーズンオフのテストではトップを取っていないのに2連続のポールだもんね。今シーズン最初のGTでもポールポジションだったから、今年は3戦で全部ポールtoフィニッシュ。気持ちいいよね。ボロボロだった去年とはずい分違うよなあ。

あっ、アコードの話に戻さなきゃね。

でもなあ、ナイショの部分が多いんだよなあ……。そうそう、最近けっこう気に入って



予選はバッチリ。エエ仕事させてもらいました



どう？　アコードにもジャックスカラーが似合うでしょ



「ジャックス・サーキットレディのカタイシです。初めまして」って去年もやってたでしょ、あーた

RACE REPORT

今年は全部こういきたいものですね

予選はタイヤチョイスがバッチリ決まって連続ポールポジション。やったね！

土曜も日曜も天気予報では寒くなるって予想だったんだけど、8時ころ起きて外を見たら温かくなりそうだったんで、タイヤ屋さんに頼んでそっちの方向のタイヤに変えてもらったんだ。

でも、第1レースはなんとかって感じだったよ、本山クンのペースが良かったから。ウチが良かったのは100Rだけ、ヘアピンの立ち上がりは本山クンの方が良くて。でも、速いところと遅いところが分かってから、速いところでミスしないようにして少しずつ差を拡げて、スリップを使われないようにしようと思って、抜いた周を完璧に走ったらうまくいった。

スタートは、流行のローがない仕様だったから追い上げるレースになるのは分かってたんだ。2レース目は、完全に本山クンにおいていかれるかなと思ったけど、トラブルでペース落ちてくれて。勝てたのは本山クンのおかげもあるかな。



やっぱり脅威は本山クンのサニーだった。第2レースはいかれちゃうかなと思った

いるのがコラムシフト。これまではフロアタイプだったシーケンシャルシフトがステアリングコラムに移動したんだ。この方が今のミッション位置だとリンケージの取り回しがラクになるからいいんだけど、トラックとかタクシーみたいだし違和感ありそうだなって思っていたの。そうしたら意外や意外けっこういいんだ、これが。直線ならステアリングに手を掛けたままシフトできるし、その操作フィーリングも軽い。

ジュウタン・パブがニューオープン

チームの方はといえば、去年から変わったところはないから、今までと同じでチームワークはバッチリ。そうそうJACCSサーキットレディも昨年と同じ片石貴子（かたいし・たかこ）ちゃんだよ。

違う点としては、速いクルマはキレイだし、キレイなクルマを走らせるにはチームもビシッと決めなきゃだメってことで、今年はピットをカッコよくするために、いろいろアイデア出すからね。

まず手始めとしてピットをジュウタン敷きにした。マシンがジュウタンの上に乗っていて気持ちがいいんだ。これは由良さんの趣味。「今年はジュウタン・パブだよ。片ひざ立てて『今日は何にいたしましょう？』って聞こうか」なんて冗談を言ってるのが由良さん。まっそういう方向で余裕が出てきたってことですかね（自慢）。

JTCCではこれまで、2年間つらかったけど、ホンダさんも力を入れているし、すごくいい循環が生まれて、いい時ってこういうものだよね。チームの一員としてやってくれたジャックスさんにもいい結果をプレゼントできそう。

確かにアコードは、パワーも出てるしコーナーも安定しているから自分としてはいいんじゃないかと思うけど、ズバ抜けているとは思わない。今年のスーパーツーリングは、昨年以上に混戦だと思うよ。どこが勝ってもおかしくない状態。

テストでも、今回も本山クンが常にトップだったし、今年一番怖いのは本山クンかな。もちろん、関谷正徳さんも来るだろうし、プリメーラ勢も侮れないし。アコード勢だってホンダの仲間だけど、一番手強いライバルでもあるからね。そんな状態なんだから、JTCCは注目だよ。見ないときっと損するから。

苦節3年目、ずいぶんここまで悔しい思いを続けてきました。これまではまともに戦ったんじゃ勝負にならないんで、雨に賭けてバクチを打ったりしてやっとトップ争いに絡んだという感じだった。でも今シーズンは実力でトップ争いができそう。

もういくら大きな声で出しても狼少年とは言われないよね。チャンピオン狙うよ、今年は！　みんなも応援してくれよな。

やっぱりアコードは大きい分100Rとか安定して速いよね



PIAA

PIAA MOTOR RACING PROJECT JAPAN
DESIGNED BY PD DESIGN CARROZZERIA PRODUCED BY L'UOMO TERZO DESIGN

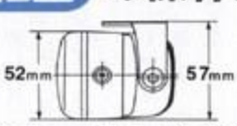


本格派小型角型ランプ登場

あの驚異のベストセラーPIAA60の血統を継ぐ、小型 薄型 超軽量 の傑作。

❶ バンパー開口部などに収まり易い 小型・薄型・超軽量タイプ。
❷ 55Wハイパワーバルブ装着により、明るさ 85W相当 を実現。
❸ レンズタイプは ホワイトレンズタイプ と、雨・霧・雪に強い イオンレンズタイプ。
❹ ランプ取付けは、貼付けタイプ で、簡単セッティングを実現。

角型ランプをさらに取付け易く、そして車にベストフィットするためにPIAAが開発した"1500"。かつて無い低いランプ高52mm(取付けブラケット部除く)を実現。バンパー開口部などに容易に装着でき、しかも貼付けタイプで取付けも簡単。乗用車はもちろん、RV、4×4車にもベストフィット。明るさも55Wハイパワーバルブ装着により、85W相当の明るさを発揮。小型でありながら本格派角型ランプ"1500"新登場。



(クラス最薄型)

●イオン(フォグ)PP107 ¥22,000 ●ホワイト(フォグ)PP101 ¥19,000 ●イオン(スポット)PP108 ¥22,000 ●ホワイト(スポット)PP102 ¥19,000 ●サイズ:52×148×66mm ●バルブ:消費電力55W➡明るさ85W相当・H3ハイパワーバルブ使用 ●装着:貼付け(ビス止め可能) ●ランプ2個セット(スイッチ・リレーハーネス付)

取付簡単 | ほとんどの車種に取付可能

■カタログ請求:ハガキに住所・氏名(ふりがな)・年齢・TEL・この広告をご覧になった誌名(何月号)を書きお送り下さい。 ■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.03-3448-1511

※本広告の定価は消費税抜きのものです。

PIAA CORPORATION

西山平夫と林廣次の ちょっとコースアウト

MOTOR SPORT ESSAY

ウラワン ウラディ 百花繚乱！

西山平夫
by Hirao Nishiyama

――そういや林サン、ベルガーが勝っていうオーストラリアGPの予想（4月5日号49ページ参照）、見事にはずしてくれましたねぇ。

「そんなこともあったっけぇ？　ハハハハハハハハ……」

――いつまでも笑ってゴマかそうと思っても無駄ですよ。責任取りなさいよ。

「ヌハヌハヌハ……まあ、あれじゃないの、この際さあ南半球開幕3連戦はヒル＋ジャックの3連勝かなんかで皆サンにドッチラケでもらうっていうのもいいんじゃない？」

――よかないよ！

「ま、ま、もう怒らんで。南アメリカへ行ったらどんなことがあっても怒っちゃダメよ。イライラしたら負けなんだ。ね」

――そ、そうなの？

「そうさあ。だってね、バス停でバス待ってても来ないかんね。でも、怒っちゃダメ。いつかは来るんだから。気長に待たなきゃ」

――どのくらい？

「まる3日間とか」

――待てないっつうの！

「また怒る。でね、今年のインディ500の場合だけど、ありゃどうなるのかねぇ」

――ああCARTとIRLと分裂しちゃってIRLがインディ500を、CARTが同日にミシガンでUS500をやるっていう件ですか？（何か話をはぐらかされたような……）

「そうそう。インディの方はお客がガクーッと減っちゃうのかねぇ。そうなんだろうな」

――林サンだったらどっち観ますか？

「ボカァねえ、予選はインディで決勝はUS500かなあ。ガハハハハ……一挙両得ね」

――誰が勝つわけ？

「インディはミケーレ・アルボレート、US500はグレッグ・ムーアで決まりなんじゃない？　ムーアは買いよ、今」

――フーム。ところでね林サン、インディの場合どっちが表でどっちが裏なのかわかんないけどさあ、F1でもIRLというか〝裏番〟やれないスかねぇ。

「いいねぇ、それ。昔、FISAとFOCAと別れてレースやったことあったけど、今はそんな元気のあるヤツいないけどな」

――あんまりマジに考えなくたっていいじゃないスか。ウラワンではね、レギュレーションなんかすごく大らかで、ホンワンにない魅力タップリなの。

「たとえば？」

――あのね、あのね。ウラワンのばやいはチーム＝コンストラクターじゃなくていいわけ。つまりさ、売りマシンで走るのもOK、昨年型の放出シャシーいいよ、F3000も可ってくらい自由なのよ。

「じゃあ、いきなりラルースがリジェのシャシーのホコリを払って、ルノーの型落ちエンジン載っけて出ちゃうじゃない」

――出てよ、出てよ。

「いつだったか、ローラがF1マシン作ってマクニッシュだったかがチョコンと乗って写真撮ってたけど、あれがロブ・ウォーカー・チームの紺色＋白色矢印デザインで出て来るとかもアリなの？」

――そうゆうのが見たいじゃないですか。

「シムテックなんか自分ちのクルマ競売に出しちゃったから、とりあえず95年型F3000レイナードを改造して出て来るかもね」

――それが案外速かったりして。

「ポールポジション候補だったフォルティのマルケスを抑えて、シムテック・レイナードACコスワース操るインディ・ライツ帰り新参の野田英樹が見事に初シリーズ初戦初ポール！　なんて見出しがスポ新に躍るぜ！」

――スーパーライセンスなんてクソクラエ!!

「第1戦出場メンバーを発表します。シュナイダー、マンセル、ワーウィック、マッカーシー、ブイヨン、ダルマス、モルピデッリ、ソスピーリ、ラリーニ、カペリ、ベンドリンガー、ラマース、バッサー、グージェルミン、野田、井上、服部、関谷……。チームではアンドレアモーダ、AGS、ラルース、レイトンハウス、フットワーク、マーチ、シャドウ、パーネリ、BRM、マートラ、伊ATS、コローニ……等々の復活がなつかしいぜ。ホンワンなんかブッ飛ばせ！　ところで、開幕戦のサーキットは？」

――言うにゃあ及ぶ。199×年5月△日。ホンワンがモナコで戦う同日同刻。我らがウラワンはビレネー山中深いスペインと国境接するフランスの山岳古都〝ポー〟で開かれる。

「目には目を、公道には公道を――てか？　でもって第2戦目は？」

――パリ～マドリッド都市間レースを復活しようと思ってたんだけど、あまりの人気の高さにF¥SSにツブされちゃうの。

「だよね。さらばウラワン！」

――あきらめがいいね。でね、林サン。ボク、モナコGPのあとUS500に行って来るよ。ホンワンのあとにウラディ見物。じゃまあ、元気でな（と本当に行くのであった）！

BRIDEの500脚限定 フルバケットシート

BRIDEから、高級感あふれる人気のグレーレインボーロゴ505生地のフルバケットシートが、500脚のみの限定で発売される。グレードは4タイプ用意されており、価格は7万3000～12万5000円。すべて車検対応モデルで、予約申し込みが500脚になり次第締め切りとなる。●ティーズ㈱ ☎052(882)2741



ホームオーディオの匠 マッキントッシュの新商品

高純度のデジタルサウンドを実現したカーオーディオ用オーディオコントローラー(13万8000円)、D/Aコンバーター(8万円)、CDオートチェンジャー(10万円)が新発売。●マッキントッシュ・カーオーディオ・ジャパン㈱ ☎03(3707)3221



快適なドライブに 「高性能」をフル装備

ADDZESTシリーズ96モデルの第1弾として、業界初の白色照明の液晶ディスプレイを採用したCDセンターユニット、液晶カラーTV、CDチェンジャー、スピーカーなど計26種類のカーオーディオを発売。●クラリオン㈱ ☎03(3400)1121



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

スプリントシリーズの 10年間の集大成

スプリントシリーズ発売10周年記念として、限定1000本の「レーシング・スプリント」が発売される。高い操作性を実現するアナトミカルグリップを採用。価格は2万8000～2万9000円。●ATCインターナショナルジャパン㈱ ☎0727(27)0881



機能最重視のユーザーに リヤスポイラーGT

RE雨宮からFD3S用の「リヤスポイラーGT」が発売。96年GT選手権に向けて制作されたリニアータイプダブルウイングを、このリヤスポイラーにそっくりそのまま採用して販売する。FRP製で価格は12万8000円。●RE雨宮自動車 ☎03(3649)1604



プリメーラに 低価格のエアロパーツ発売

プリメーラ用エアロパーツ「プリラインGTR」は、最近流行のシルエイティーなどの発想のもとに製作され、フロントバンパースポイラー、GTRウイングなど5種類を発売。価格は8800～4万3000円。●有KMコーポレイション ☎03(5479)5673



TRDパーツ装着で 見せる、走るを体感

TRDからAE111トレノ用エアロバンパー(9万8000円)が追加発売。取り付けることにより、エアインテーク開口面積が50%アップする。サフェーサー仕上げ済みのFRP製でグリルメッシュ付き。●トヨタテクノクラフト㈱ ☎045(543)5633



片減り具合をチェックする マックスランS80・70

オートバックスから、タイヤの片減り具合がひと目で分かるチェックポイントインジケーターを採用したラジアルタイヤ「Maxxan S80、S70」が発売された。ユーザーがタイヤの点検を簡単に行えるようになっている。またノイズも減少しているので、乗り心地も快適だ。価格はS80が4300～8300円、S70が4200～8200円となっている。●㈱オートバックスセブン ☎03(3454)0433



新コンパウンドを採用 アドバンA032R

N1レース、ジムカーナ競技などでの使用を目的としたスポーツ走行用ラジアルタイヤ「アドバンA032R」のSSコンパウンドタイプが発売される。ドライ性能の向上を図るために、新開発の専用コンパウンドを採用している。サイズは、245/45ZR17～175/60R13。価格はオープンプライス。●横浜ゴム㈱ ☎03(5400)4532



デザインにこだわった エレガントなホイール

アルミホイール「カイザーRF」は、センターロックホイールを連想させる次世代フィンスポークデザイン。17×7JJ～17×9JJの3サイズを用意。5穴専用モデルで、価格は5万～5万4000円。●B.I.M creativestudio ☎03(5462)2162



ブリヂストンの新製品 ターゲットはビッグセダン

ブリヂストンのビッグセダン用3ピースホイール「ターニングDT」は、3ホールディッシュタイプのクロームメッキリムを採用し、サイズ、種類は16×7JJ～17×9JJの9種。価格は5万4000～6万3000円。●ブリヂストンFVS㈱ ☎03(5462)2157



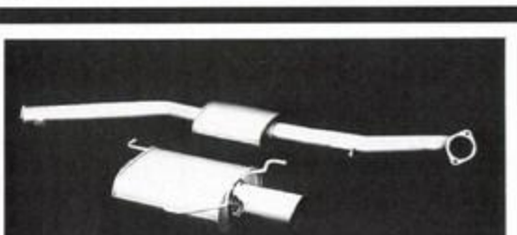
F1でも活躍する OMPのレーシングスーツ



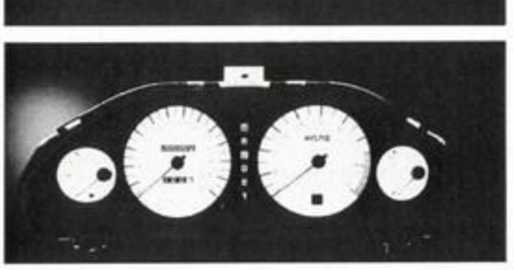
ティビショップから、OMPのレーシングスーツ「インターナショナルカート」が発売された。カラーはブルー、レッドの2種類で、身長160～185cmまでの6サイズ。定価7万円のところ、今なら特別価格で購入できるぞ。さらにOMPバックもプレゼント中だ。スーツが欲しい人は今すぐに! ●ティビショップ ☎045(321)3955

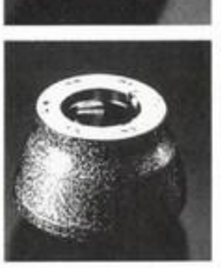
ニッサンユーザー必見! ニスモから各種パーツ登場

ニスモから4種類のパーツが発売された。「NISMOスポーツマフラー」は、B14サニー用(価格8万円)、R33 GT-R用(13万5000円)。ステンレスを採用、マフラー表面には耐熱塗装も施されている。「A32セフィーロ用ホワイトコンビメーター」(価格5万4000円)は、運転席の雰囲気を一新させてくれるぞ。「レーシングラジエターキャップ」(価格3200円)は、K11マーチ、スカイラインなどのニッサン車に対応している。「運転席エアバック付き車用ステアリングボス」(価格1万3000円)は、エアバック装着車に、NISMO用ステアリンを装着させるためのステアリングボス。●ニスモ㈱ ☎03(3767)1123









編集部のおすすめ

BOOK／F1

▼

中村良夫氏が歩んできた道を振り返ることは日本のモータリゼーションの歴史をたどること



中村良夫自伝

三樹書房　☎03(3295)2468　定価2500円

1964年から5年間にわたり、F1GPに参戦した第1期ホンダF1チーム。東洋の島国から、世界の頂点に挑戦したエンジニアたちの奮闘は今や伝説となっているが、その監督として日本で初めてGPを体験し、戦ったのが中村良夫氏。これは"Naka-san"の愛称で多くのF1関係者に親しまれ、94年12月に惜しまれつつ他界した氏の絶筆となった自伝である。

多くの文筆活動を通してGPの世界を伝えてきた中村氏だが、この自伝では多くの読者が期待しているであろうF1への挑戦はほとんど描かれていない。

夢多きロマンティストとして青春を謳歌した故郷、山口での旧制中学、高校時代、航空機エンジンの設計を学んだ東大工学部航空学科での日々、そして陸軍の航空技術中尉として終戦直前に日本初のジェットエンジン「ネー130」を開発したエピソードなど、エンジニアとして、人間として"Naka-san"を育んだ、その前半生が氏自身の手で丹念に振り返った内容となっている。

深い洞察力と温かみのあるユーモアで、僕たちにF1GPの世界とそのダンディズムを教えてくれた中村氏。その豊かな内面のバックグラウンドに触れた……そんな気になる1冊。　(PAPA)

走行中にもテレビOK！ ただしドライバー以外だよ

純正カーテレビモニターを走行中に見ることができるシステム「AUTO TELEVISION SYSTEM」に、ニッサン車対応（ディーラーオプション）が追加発売された。価格は1万5000円となっている。

●㈱ヴァーンズ　☎06(357)2447



工具の整理にもってこい エコノマイザーシリーズ



マックリックツールズから「ベアリングタイプMCMB2150トップチェスト」(価格8万1990円)、MCMB2250ロールキャビネット」(価格13万3240円)、MCMB2160トップチェスト」(価格4万9870円)が発売された。●マックリックツールズ　☎045(413)3906

着火性を向上させた NGKスパークプラグ

日本特殊陶業から、中心電極にイリジュウム合金を使用し、着火性を向上させた新高性能プラグ「イリシリーズ」が発売された。このプラグは走りとフィーリングにこだわるドライバーを対象に、チューンアップエンジン車が対象になっている。価格は1本2300円。

●日本特殊陶業㈱☎052(872)9997



ハセミスポーツから コイルスプリング追加発売

ハセミスポーツから、R33GT-R、HP10プリメーラ用コイルスプリングが追加発売された。しなやかでシャープな走りを実現している。価格はR33用が5万2000円、HP10用が4万5000円。●ハセミ・モータースポーツ　☎0462(86)3801

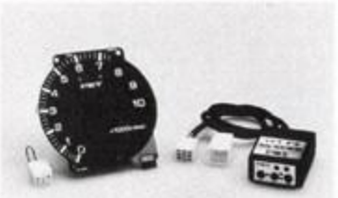


シューズとタコメーター FETから新製品が登場

サーキット走行会やモータースポーツ入門者に最適な「FETスポーツ　レーシングシューズ」が発売された。素材を含めすべてが専用設計され、普段履きにも使用できる。価格は1万2000円。また、任意に設定したエンジン回転数に合わせてLEDを点灯させるタコメーター「FETスポーツ GT-Rレーシングタコメーター」も発売。ノーマルタコメーター下取りで3万6000円。

●㈱エフィーティー　☎03(3484)4140





車高調整によって 幅広いセッティングが可能

ツインスプリングを採用し好評のTEIN TYPE H2 DAMPERに、対応車種のバリエーションがさらに充実。ランサーエボリューションII用(21万8000円)、JZA70スープラ／ソアラ用(20万6000円)、EK4シビック用(19万8000円)が追加された。

●㈱テイン　☎045(474)5236





高品質SCMの採用で エンジンブレーキがよく効く

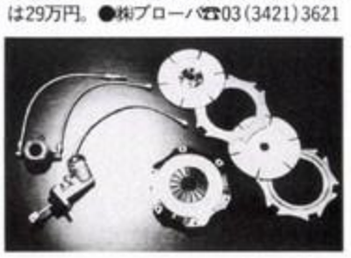
戸田レーシングから、スカイラインGT-R(R32、33)用クロモリフライホイールが発売された。4.8kgと軽量で、全面焼き入れによって耐磨耗性、耐久性、耐腐食性にも優れている。価格は4万8000円。

●㈱戸田レーシング　☎086(526)2758



ティルトン・クラッチを インプレッサに装着しよう

プローバからインプレッサ用「ティルトン・ツインプレートクラッチキット」が発売。ティルトンクラッチは取り付けでトラブルが発生しがちだったが、フルキット化によって、安心して取り付けられる。価格は29万円。●㈱プローバ☎03(3421)3621



人と環境にやさしい サウンドを確立

どんなクルマにも装着可能で、柔らかなハイトーンサウンドの乗用車用ホーン「トルネードホーンSVH-1W」が発売された。渦巻き式ホーンで軽量・コンパクト、狭い場所でも取りつけOKだ。定価は5400円。

●サンビップ　☎0423(96)6555



ステンレスとは一味違う Dolphin 95φ IR

RE雨宮のドルフィンテールマフラーにスチール製が登場した。ステンレスとは違った押し殺すような音色を奏で、独特のドルフィンテールはバンパーへの熱害も極力抑える。FD3S用9万9000円。

●RE雨宮自動車　☎03(3649)1604



レジンの完成品が破格の1万円台で入手可能

特注トミカで数々のレース仕様車を作り上げてきた「ガリバー」から、新たにレジンの完成品シリーズ「G-club」がリリースされた。ホイールや車高など細部にわたり忠実に再現され、価格もレジンの完成品としては破格の1万円台でリリースされる。ラインナップは、TypeBが89年の全日本ツーリングカー選手権で活躍したカルソニックスカイライン、TypeAがそのベース車両となり限定800台が生産されたスカイラインGTS-R。ともに限定100個の販売で、価格はTypeAがクリアケース付で1万2000円、TypeBがクリアケース付で1万4000円となっている。

●ガリバー　☎03(3943)3286

フライング・ブリックをプラモデルで忠実に再現

エステートワゴンからセダンにマシンをチェンジし、95年のBTCCで大暴れして6勝を挙げたボルボ。その「ボルボ850サルーンBTCC」が、1／24プラモデルとなって登場した。定価は1800円となっている。

●田宮模型　☎045(286)5105



MOTULオイルが新製品となってデビュー

MOTULオイルがパッケージも新たに新登場。「6100Synergie」、「4100Power」、「4100Turbo Light」「4000Long Life」「2000Multi Grade」がラインナップされた。価格は2100～4900円。●テクノイルジャポンK.K.　☎0120(359)300



耐久性に優れたマルチグレードギヤオイル

マルチグレードギヤオイルとして人気のBPスーパーギヤに75W-90EPが追加された。FFのトランスアクスルやFRのミッション・デフに最適で、シフトフィーリングの向上、特に低温時のシフト操作性向上、省燃費性に優れている。価格は1ℓ1800円。●ペトロルブインターナショナル㈱　☎03(3265)1711



RRCのドラッグレースに行ってみよう！

5月5日に富士スピードウェイで「NHRA・RRCスーパードラッグバトル第2戦」が開催される。前売り入場券はファミリーマート各店、チケットセゾン、チケットぴあ、CNプレイガイド、その他有名プレイガイト、有名カーショップで購入できる。また、RRCではこのドラッグレースに50名をご招待。希望者は往復はがきに、希望のイベント名、住所、氏名、このレースを知った雑誌名、意見・希望を書いて、〒167 東京都杉並区清水3-30-16 清水ビル2F　RRCドラッグレースチケットプレゼント係まで。レース開催まで時間がないので大急ぎでね。●ロードランナーレーシングクラブ（RRC）　☎03(3399)2721

筑波スピードカップII入場券プレゼント

6月16日に開催される「96グランナショナル筑波スピードカップII」は、カマロ、サンダーバード等のアメ車やスカイライン、ルーチェ等の国産スポーティーカーおよび、国産フルサイズカーで実施するグランナショナルストックカーレース、N1ツーリングカー選手権第2戦、F－Ⅳ選手権第3戦、筑波FJ1600選手権第7戦を中心にもりだくさんの内容で実施される。この入場券を30名にプレゼント。希望者は、往復はがきに住所、氏名、年齢、職業、レース大会名を明記の上、〒106 東京都港区六本木3-5-22-503　JRSCCレース事務局内　招待券プレゼント「レーシングオン」係まで。締め切りは6月8日必着。

SUGO96CLUB発足バリューチケット新発売

SUGOでは、モータースポーツファンのための「SUGO96CLUB」を発足し、4輪を楽しむ「SUGOバリューチケット」（ファーストクラス8万円、エグゼクティブクラス2万4000円）を発売した。このチケットは、予選・決勝両日の入場券、グランドスタンド券、パドックパスはもちろんのこと、予選日ランドカー無料レンタル、ピットウォーク、専用のスペシャルルームの提供などたくさんの特典が付いている。また、東京～SUGOの新幹線・バス往復チケットとレース入場券、スタンド券、バス券＋特典付きの「ワンディトリップチケット」（3万円）の発売も開始した。●スポーツランドSUGO　☎0120(45)1433

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」

ケージーエム・ワッペンきみならどこに貼る？

ケージーエムが、WRCにスバル・インプレッサで参戦する「モータースポーツ・ウチヤマ」にテクニカルスポンサードすることを記念して「kg/mmWRCワッペン」をプレゼント。希望者は、レーシングオン編集部まで官製はがきで応募のこと。



ラッキーストライクスモーカーズプレゼント

ラッキーストライクでは、7月15日まで「ラッキーストライクスモーカーズコレクションプレゼント」を実施中。特賞は限定スターリングシルバー・ジッポー、A賞はブラックレザー・ジッポー、B賞はレザーホルダー付きポータブルアッシュトレイ。応募方法は、応募はがきか官製はがきにラッキーストライク（日本で販売されている全銘柄）のトップシール右半分6枚を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号、今吸っているタバコの銘柄（抽選には無関係）を記入の上、〒119-65 東京都中央郵便局留「ラッキーストライクスモーカーズコレクションプレゼント」係まで。ただし、応募資格は20歳以上に限られる。

スタンプラリーでルパン三世クッションをもらおう

エッソ石油では、5月1～31日までの期間中、ダイガープロカードに入会した人を対象に、スタンプラリー方式による「ルパン三世クッション」プレゼントをエッソサービスステーションで実施する。



マクラーレンF1のデモランが見られるぞ

5月5日、筑波サーキットで「OLD & NOW CAR FESTIVAL」が開催される。85年からスタートしたこのイベントは、かつて一世を風びした数々の名車、旧車のレースや走行会を実施し、今年で11回目を迎える。入場券は当日3000円、前売り2500円（中学生以下無料）。なお、このイベントの開催にあたり、チケットをペアで10組にプレゼント。応募方法は往復はがきで、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号を明記の上、〒154 東京都世田谷区池尻2-37-2-3F ㈱ブレインズスポーツジャパン「オールド＆ナウ・カーフェスティバルチケットプレゼント係」まで。締め切りは4月27日必着分まで。

日産ドライビングパークで運転の腕を磨こう

日産自動車と日産販売会社グループでは、「楽しく学ぶ安全」をテーマにした講習会「日産ドライビングパーク」を実施している。この講習会は、同社の新車開発実験メニューから生まれた独自のカリキュラムに基づいて、安全運転を理論と実技の両面から分かりやすく指導するものだ。今回、「日産ドライビングパークIN埼玉」が6月16日、さいたま水上公園駐車場（上尾市日の出2丁目）で開催される。募集人員は36名で、応募多数の場合は抽選。参加資格は普通運転免許所持者で、参加費用は1万円。申し込み締め切りは5月20日まで。教習車は主催側が用意するA／T車となる。

●埼玉日産自動車㈱　☎048(623)1436

アイルトン・セナ追悼記念金貨発売

リベリア政府発行、英国ポブジョイミント社製造のアイルトン・セナ追悼記念金貨が発売された。セナ財団の認定を受け、純度999.9を誇る。20ドル（1／25オンス）9270円から。4枚セットは12万3600円。

●北斗通商㈱　☎03(3370)5221



ラリーアートキャラクター商品の96春夏物発表

ラリーアートでは、「ラリーアートキャラクター商品」である「RALLIART COLLECTION 96SPRING & SUMMER」と「PAJERO 96SPRING & SUMMER」のふたつのジャンルの96春夏物の販売を開始した。前者は、CLUBMANとKENJIROのふたつのブランドを中心に、ミツビシワークスチーム用に開発された本格派モータースポーツウエアをそろえたスポーツコレクションなど33アイテムからなる。後者は94年に誕生し、パリ・ダカをはじめとする過酷なラリーを戦い抜くノウハウをアウトドアウエアやドライビングシューズに生かされている。●ラリーアート・ピット　☎03(3482)7282

GABショックアブソーバーキャンペーン実施中

5月末日まで「GABショックアブソーバーキャンペーン」を実施中。購入した商品に付いている応募はがきのアンケートに答えるといろいろな賞品が当たる。

●㈱ウイングス・コーポレイション・ジャパン　☎03(3431)5984



クラブN2の開店1周年で中津達新作リトグラフ販売

モービルアートコレクション「クラブN2」では開店1周年を記念して、モーターレーシングペインター中津達の新作リトグラフ「Adeus」を限定500枚で販売する。価格は1万2000円、額付きは2万9000円。●クラブN2　☎0425(84)9377



Roadster & Bow イラスト原画展開催

マツダロータリー世田谷では、4月27日から6月2日まで「Roadster & Bow。イラスト原画展」を開催する。入場は無料。また5月6日にはフリーマーケットが、19日にはお絵描き教室が開催される。●マツダロータリー世田谷　☎03(3417)0371



今年もカルソニックの活躍に期待しよう

カルソニックでは、昨年に引き続き、今年も熱交換器システム・吸排気システムを主としたさまざまな開発を通して、今後ともモータースポーツ活動を支援していく予定だ。また、今年活躍してくれるカルソニック・レディ（左：斎藤亜希子／右：近藤真奈美）も決定した。●カルソニック　☎03(5385)0149



河口湖自動車博物館 15周年記念特別車両展示

河口湖自動車博物館では開館15周年を記念して、フェラーリF40など特別車両の展示を行う。また、5月3～6日には恒例のガレージセールも開催される。●河口湖自動車博物館　☎0555(86)3511 山梨県鳴沢村富士桜高原内



アジパシ96Part1 第1戦タイランドを収録

APRCオープニングイベントとなったタイランド。その模様と、公道最速を誇るスバル、ミツビシのラリーウェポンを徹底比較した「アジパシ96Part1」。4月26日からセブンイレブンで発売開始だ。45分、1950円。●㈱エプコット　☎03(5467)3121



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

トヨタカレリアから「天の川の石」プレゼント

トヨタカレリアでは七夕にちなんで、北海道に実在する「天の川」から星のしずくを思わせる自然石を50名にプレゼント。官製はがきに、住所、氏名、生年月日、電話番号、このプレゼントを何で知ったのかを記入の上、〒231 神奈川県横浜市中区本牧原1-5　トヨタカレリア「天の川の石」プレゼント係まで。締め切りは6月30日。●トヨタカレリア　☎045(625)2443



仙台ハイランドのドラッグレースに行こう

5月19日、仙台ハイランド内日本ドラッグレースウェイで、「96 BERC DRAG RACE CHAMPIONSHIP」第1戦が開催される。この入場券を10名にプレゼント。希望者は官製はがきで、〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7　レーシングオン編集部まで。締め切りは5月2日の消印有効まで。●ビッグエンドレーシングクラブ事務局 ☎0462(45)7707



SUZUKA CIRCUIT NEWS 鈴鹿サーキットにゴールデンウィーク新機種登場予定！

反動力エキサイティングタワー SPACE SHOT スペースショット

鈴鹿サーキットに新絶叫マシンが上陸。
その名は、

SPACE SHOT
〈スペースショット〉

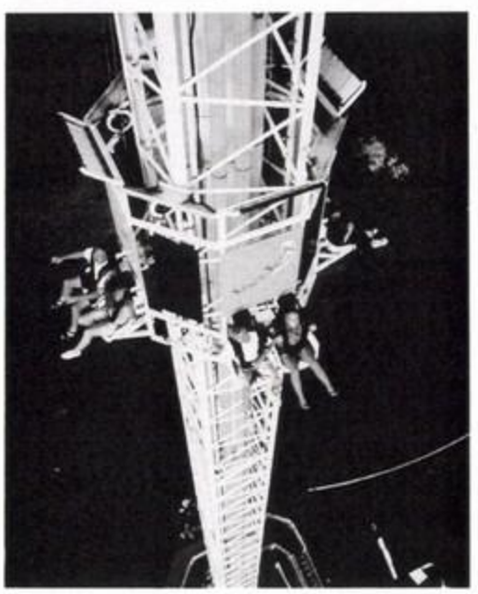
カウントダウンを合図に、ロケットの様に打ち上げ開始。
4Gの強烈な加速で、地上50mまで一気に上昇！

⬇

最高地点到達後は、急転直下で地上めがけフリーフォール（自由落下）。

⬇

次に待ちかまえるのは、エアークッションのリバウンド。まさに、無重力状態。
鈴鹿で、この未体験の反動力アクションを同時に体験しよう！



■スペースショットとは

アメリカで生まれた超話題の最新アトラクション。最大の特徴は、ロケットのように地上50mまで最高速65km／hで一気に打ち上げられ、次に地上めがけて垂直にフリーフォール（自由落下）する動きが、連続して体感できるところでしょう。
まさに、重力を無視したエキサイティングな超スリルライドです。

- 名　　称　スペースショット
- 軌道全長　54.8m（最高部55.864m）
- 最高速度　65km／h
- 最高速度到達地点 15m上昇時
- 最高速度到達までの所要時間 1.2秒
- 最大加速度　4.0G（発射時）
- 乗車時間　90秒（乗り降り含む）発射から着地まで10秒
- 定　　員　12名（1両X1編成）
- 利用料金　一人一回800円（のりものパスポート使用可）
- 乗車制限　身長130cm以上の方

お問い合わせ
■鈴鹿サーキット……☎（0593）78－1111（代）

インディカー・ワールド・シリーズ(全16戦)

❶	1／3	ホームステッド	J.パッサー	レイナード96I・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.パッサー	レイナード96I・ホンダ
4	4／14	ロングビーチ		カリフォルニア州
5	4／28	ナザレス		ペンシルバニア州
6	5／26	ブルックリン		ミシガン州
7	6／2	ミルウォーキー		ウィスコンシン州
8	6／9	デトロイト		ミシガン州
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95I・フォード
❷	3／24	フェニックス	A.ルィエンダイク	レイナード95I・フォード
3	5／26	インディアナポリス		インディアナ州
4	8／18	ロードン		ニューハンプシャー州
5	9／15	ラス・ベガス		ネバダ州

IMSAエクソン・ワールドスポーツカー選手権(全10戦)

❶	3／3～4	デイトナ	S.シャープ/W.ライラー/J.ベイス	R&SMkⅢ・オールズモビル
❷	3／10	セブリング	W.ライラー/E.ボール/J.ベイス	R&SMkⅢ・オールズモビル
3	4／21	ロードアトランタ		ジョージア州
4	5／5	カレッジステーション		テキサス州
5	5／27	ライムロック		コネティカット州
6	6／9	ワトキンズ・グレン		ニューヨーク州
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
10	10／6	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
6	3／31	ブリストル		テネシー州
7	4／14	ノースウィルクスボロ		ノースカロライナ州
8	4／21	マーティンズビル		バージニア州
9	4／28	タラデガ		アラバマ州
10	5／5	ソノマ		カリフォルニア州
11	5／26	コンコルド		ノースカロライナ州
12	6／2	ドーバー		デラウェア州
13	6／16	ロングボンド		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	ロングボンド		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
28	10／13	コンコルド		ノースカロライナ州
29	10／20	ロッキンガム		ノースカロライナ州
30	10／27	フェニックス		アリゾナ州
31	11／10	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)

①	4／28	鈴鹿	鈴鹿
②	5／12	INTER FORMULA IN MINE	美祢
③	5／26	インターナショナルフォーミュラカップレース大会	富士
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
⑩	10／20	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
②	4／21	筑波チャンレンヂカップレース		筑波
③	5／12	INTER FORMULA IN MINE		美祢
④	5／26	インターナショナルフォーミュラカップレース大会		富士
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
⑨	10／20	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
②	5／19	SUGOスーパーツーリングカー選手権	宮生
③	6／2	JTCC SUZUKA SUPER TOURING	鈴鹿
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
⑦	11／3	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
②	5／4	全日本富士GTレース大会(300km)		富士
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
⑤	10／6	SUGO GT選手権レース(300km)		宮生
⑥	10／27	グランドツーリングカー耐久レース(250km)		美祢
⑦	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
②	4／14	ハイランド・スーパーＮ１耐久レース		仙台
③	5／6	TI耐久400km・スーパーＮ１レース		TI
④	6／9	富士６時間・スーパー耐久レース		富士
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
⑦	11／10	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／大澤敏夫	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
③	4／14	96 ACK SPRING RALLY		大分
④	5／26	モントレー96		群馬・長野
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
⑧	10／13	第24回M.C.S.C.ハイランドラリーⅡ96		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／重田満彦	ミツビシ・ミラージュ
③	4／14	96 ACK SPRING RALLY		大分
④	5／26	モントレー96		群馬・長野
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
⑧	10／13	第24回M.C.S.C.ハイランドラリーⅡ96		長野・岐阜

●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
③	4／14	96 ACK SPRING RALLY		大分
④	5／26	モントレー96		群馬・長野
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
⑧	10／13	第24回M.C.S.C.ハイランドラリーⅡ96		長野・岐阜

全日本ラリー選手権 第2部門(全8戦)

①	5／19	M.C.S.C.ラリーハイランドマスターズⅡ96	長野・岐阜
②	6／23	RTN ザ・ナイト96 in 苫小	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
⑤	10／27	第２回DCCSオータムラリー	長野・群馬
⑥	11／17	MCA BARU 96	大分

全日本ジムカーナ選手権(全8戦)

❶	3／24	名阪スポーツランド 山本真宏	トヨタ
②	4／29	96昭和シェルCUPジムカーナIN中部	愛知
③	5／12	96SUGOオールジャパンジムカーナ	宮城
④	6／2	FETカップ96ジムカーナ IN HIROSHIMA	広島
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
⑧	10／6	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)

①	4／21	スズキカップSSCS ダートトライアル	栃木
②	5／12	96 CRMC ダートトライアル in 九州	福岡
③	5／26	96ロードナイト ダートトライアル	長野
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
⑧	10／13	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)

❶3／10	オーストラリアGP	D.ヒル	ウイリアムズ・ルノー
❷3／31	ブラジルGP	D.ヒル	ウイリアムズ・ルノー
❸4／7	アルゼンチンGP	D.ヒル	ウイリアムズ・ルノー
④4／28	ヨーロッパGP		ニュルブルクリング
⑤5／5	サンマリノGP		イモーラ
⑥5／19	モナコGP		モンテカルロ市街地
⑦6／2	スペインGP		バルセロナ
⑧6／16	カナダGP		モントリオール
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
③5／10～12	インドネシア		インドネシア
④6／1～5	アクロポリス		ギリシャ
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)

❶1／28～26	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.マテイラ／N.シルバ	トヨタ・セリカ
③4/29～5/1	ツール・ド・コルス		フランス
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
②5／10～12	インドネシア		インドネシア
③6／14～16	マレーシア		マレーシア
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)

①5／12	ニュルブルクリング		ドイツ
②5／26	ポー		フランス
③7／21	エナー・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.デイビス	ダラーラF396・GM
②4／14	スラクストン		イギリス
③5／5	ドニントン・パーク		イギリス
④5／26	ブランズ・ハッチ		イギリス
⑤6／9	オールトン・パーク		イギリス
⑥6／23	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	ベンプレイ		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

①4／7	ノガロ		フランス
②4／21	レドゥノン		フランス
③5／5	マニ・クール		フランス
④5／26	ポー		フランス
⑤6／9	ディジョン		フランス
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	ポール・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
②4／7	マジオーネ		イタリア
③4／21	ビネット		イタリア
④4／28	バラーノ		イタリア
⑤6／2	エナー・ペルグーサ		イタリア
⑥6／16	イモラ		イタリア
⑦6／23	モンツァ		イタリア
⑧7／14	ムジェッロ		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

①4／14	ホッケンハイム		ドイツ
②4／28	ニュルブルクリング		ドイツ
③5／12	ニュルブルクリング		ドイツ
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	モンテカルロ市街
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13戦)

①4／14	ホッケンハイム		ドイツ
②5／12	ニュルブルクリング		ドイツ
③5／26	エストリル		ポルトガル
④6／9	ヘルシンキ		フィンランド
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)

①4／8	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
②4／21	ブランズ・ハッチ		イギリス
③5／6	スラクストン		イギリス
④5／19	シルバーストン		イギリス
⑤5／26	オールトン・パーク		イギリス
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

①4／7	ノガロ		フランス
②4／21	レドゥノン		フランス
③5／26	ポー		フランス
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	ポール・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

①4／14	ムジェッロ		イタリア
②5／12	モンツァ		イタリア
③5／26	ビネット		イタリア
④6／9	イモラ		イタリア
⑤6／23	マジオーネ		イタリア
⑥7／7	エナー・ペルグーサ		イタリア
⑦8／4	ミザーノ		イタリア
⑧9／1	エナー・ペルグーサ		イタリア
⑨9／15	バラーノ		イタリア
⑩10／20	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

①5／5	ゾルダー		ベルギー
②5／19	アッセン		オランダ
③6／2	ホッケンハイム		ドイツ
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.ベルム／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
③4／14	ハラマ		スペイン
④5／12	シルバーストン		イギリス
⑤6／30	ニュルブルクリング		ドイツ
⑥7／14	アンデルスドープ		スウェーデン
⑦8／25	鈴鹿		日本
⑧9／8	ブランズ・ハッチ		イギリス
⑨9／22	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	フランス

EVENT CALENDAR 4/19-5/6 ●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
4月21日	イギリス・ツーリングカー選手権　第3・4戦	ブランズ・ハッチ	ブランズ・ハッチ	イギリス	FIAクラス2
4月21日	フランス・スーパーツーリスム選手権　第2戦	レドゥノン	レドゥノン	フランス	FIAクラス2
4月21日	IMSAエクソン・ワールドスポーツカー選手権　第3戦	ロードアトランタ	ロードアトランタ	アメリカ	IMSA
4月21日	NASCARウィンストンカップシリーズ　第8戦	マーティンズビル	マーティンズビル	アメリカ	NASCAR
4月21日	フランスF3選手権　第2戦	レドゥノン	レドゥノン	フランス	F3
4月21日	イタリアF3選手権　第3戦	ビネット	ビネット	イタリア	F3
4月28日	F1世界選手権　第4戦	ヨーロッパGP	ニュルブルクリング	ドイツ	F1
4月28日	PPGインディカー・ワールドシリーズ第5戦	ボッシュ・スパークプラググランプリ・アット・ナザレス	ナザレス	アメリカ	インディカー
4月28日	NASCARウィンストンカップシリーズ　第9戦	タラデガ	タラデガ	アメリカ	NASCAR
4月28日	イタリアF3選手権　第4戦	バラーノ	バラーノ	イタリア	F3
4月28日	ドイツF3選手権　第2戦	ニュルブルクリング	ニュルブルクリング	ドイツ	F3
5月5日	F1世界選手権　第5戦	サンマリノGP	イモーラ	サンマリノ	F1
5月5日	ドイツ・スーパーツーリングカー選手権　第1戦	ゾルダー	ゾルダー	ベルギー	FIAクラス2
5月5日	IMSAエクソン・ワールドスポーツカー選手権　第4戦	カレッジステーション	カレッジステーション	アメリカ	IMSA
5月5日	NASCARウィンストンカップシリーズ　第10戦	ソノマ	ソノマ	アメリカ	NASCAR
5月5日	イギリスF3選手権　第3戦	ドニントン・パーク	ドニントン・パーク	イギリス	F3
5月5日	フランスF3選手権　第3戦	マニ・クール	マニ・クール	フランス	F3
5月6日	イギリス・ツーリングカー選手権　第5・6戦	スラクストン	スラクストン	イギリス	FIAクラス2

●海外ラリー

開催日	イベント	開催国	シリーズ	参加車両
4月29日～5月1日	ツール・ド・コルス	フランス	2.0世界ラリー選手権　第3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
4月20～21日	96筑波チャレンジカップレース第2戦 96全日本F3選手権シリーズ第2戦	筑波サーキット	VICIC	☎03-3409-2391	国　内	F3,FJ1600,N1,N2,NE
4月21日	96TIチャレンジカップレース第3戦	TIサーキット・英田	AC,TIサーキット㈱	☎08687-4-3311	準国内	FJ1600,N1,NE
4月21日	西日本フレッシュマンレース第2戦	美祢サーキット	AMSC	☎08375-8-0321	準国内	N1,N2,NE
4月27～28日	96全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第1戦　鈴鹿	鈴鹿サーキット	㈱鈴鹿サーキットランド SMSC	☎0593-78-1111	国　際 国　内	F3000 F4,1-M,NE
4月28日	96朝日ソーラーカーレースinTIサーキット英田 KSB CUPクラシックカーフェスティバルTIエレクトリックカーレース	TIサーキット・英田	TWO&FOUR TWO&FOURS,C-SEC,TASC	☎06-761-0248	準国内	NE,電気自動車,ソーラーカー
4月29日	ヒストリックカー　ジャンボリー IN SUZUKA Round 1	鈴鹿サーキット	GSS	☎0593-78-7018	準国内	N1,NE
5月3～4日	96全日本GT選手権シリーズ　第2戦	富士スピードウェイ	VICIC,FISCO-C 富士スピードウェイ㈱	☎03-3409-2391	国　内	N-GT,N1,N2,NE
5月5日	96北海道クラブマンカップレースシリーズ第1戦	十勝インターナショナルスピードウェイ	TOSC	☎0155-52-3910	準国内	FJ1600,N1,N2,NE
5月5～6日	96ハイランドゴールデンカップレースSR1	仙台ハイランドレースウェイ	東州VICIC	☎022-225-1301	準国内	FJ1600,N1,N2,NE
5月5日	96OLD/NOW CAR FESTIVAL	筑波サーキット	日本オートスポーツセンター 筑波サービス㈱,CLB R MINI	☎03-3424-7841	準国内	N1,NE
5月5日	96鈴鹿クラブマンレースRound 3	鈴鹿サーキット	MCH,OSCC	☎06-771-5237	準国内	FJ1600,RS,N1,1-M
5月5～6日	スーパーN1耐久シリーズ96　第3戦 TI・400km・耐久レース大会	TIサーキット・英田	VICIC,SCCN TMSC,AC	☎03-3409-2391	国　内	N1,N2,NE

●国内ラリー

開催日	イベント	開催地	格　式	主催者	
4月20～21日	JAF　B・C地区地方ラリー選手権第2戦(第1・2部門) パープル・ラリーコンチェルト96	茨城180km　栃木30km　福島30km	準国内	PURPLE	☎0298-41-6498
4月20～21日	JAF　D・E地区地方ラリー選手権　第1部門第1戦 第26回　姫工大ラリー	兵庫250km	準国内	HITAC	☎0792-64-5532
4月27～28日	JAF　H地区地方ラリー選手権　第1部門第3戦 グラベルマインドラリー96　パート1	佐賀200km	準国内	GRAVEL	☎0940-62-1018

●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
4月21日	全日本ダートトライアル選手権　第1戦 スズキカップSSCCダートトライアル	丸和オートランド部須	SSCC	☎0424-81-2647	準国内	A・C・D・A(L)
4月29日	全日本ジムカーナ選手権　第2戦 96昭和シェルCUPジムカーナin中部	キョウセイドライバーランド	ZEST	☎052-777-1910	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。



1996.3.8
No.212
定価420円

F1ニューマシン速報3連発／津川哲夫のF1ニューマシン速攻チェック／JTCC96開幕を占う／ランエボの全貌／野田英樹インタビュー／24時間テストって何をするテスト？／オペル・ニューベクトラ、マシン解説／IMSA第1戦



1996.3.22
No.213
定価420円

特報プリデストン98年からF1参戦／96F1GPパーフェクトガイド／特集デイトナ500／インタビュー鈴木亜久里&アラン・プロスト／3.31 JGTC開幕直前情報、マクラーレンF1 GTR&スープラ&NSX&チーム・タイサン／JRC第2戦



1996.4.5
No.214
定価420円

純日本製F1マシン、童夢F105完成！／F1オーストラリアGP開幕戦／ル・マン24時間にスープラで参戦決定／JGTC開幕直前情報／インディカーはここを見る／フィーミュラ・ニッポン開幕カウンドダウン／JTCCニューマシン解説



1996.4.19
No.215
特別定価450円

別冊付録：完全保存版96年JTCC公式ガイドブック／速報：F1・JGTC・F3開幕戦／TOP VIEW 童夢F105／創刊10周年特別企画 モータースポーツ激動の10年Part 1／ITCオペル・カリブラ試乗／インディカー第2戦／N1耐久第1戦



レーシングオン創刊10周年特別企画

モータースポーツ激動の10年

1986—1995

86年4月1日、レーシングオン創刊。当初は月刊誌としてスタート
その後月2回刊からさらに隔週金曜日発売へと形を変えながら
レーシングオンはようやく10周年を迎えました
この10年の間に、日本でF1が開催されるようになり
F1を始めとする海外のモータースポーツシーンで
日本人ドライバーが、日本のマシンが活躍するようになりました
もちろん、国内のモータースポーツシーンも大きく様変わりしています
長いようで、短かったこの10年を、改めて振り返ってみましょう

Part 2
1991—1995

Text & Data / GIRO, Photos / Tamotsu Futamura, Izumi Iwata, Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Takayuki Numaguchi, Masahiko Amano, Akira Komatsu, WORDS & Pictures, Studio Fotografico Alquati, Graffiti Kuroda, Yukio Yoshimi, Eiji Takeuchi(STUDIO BIS), Hiroaki Matsumoto, Kazuhiro



既存のモータースポーツ誌に満足できなかったスタッフを集めて創刊されたレーシングオン。モノトーンの表紙に代表されるビジュアル重視の誌面構成は、少なからず業界の話題を集めました。また、「レースの結果を少しでも早く読者に伝えよう」と速報にも力を入れ、この創刊号では発売日の5日前に開催されたブラジルGPを、14ページオールカラーで掲載という荒業も。F1速報誌のなかった当時としては、これも画期的なことでした。





シューマッハー、鮮烈F1デビュー
ミハエル・シューマッハー、ジョーダンからF1デビュー。緒戦のベルギーGPでいきなり予選7位と大物ぶりを発揮。ただし決勝はスタート直後にクラッチトラブルでリタイアに終わった

1991

シューマッハーが鮮烈にF1デビューを果たす一方で
F1ブームの牽引力でもあった中嶋悟が引退を表明
80年代から90年代へ
モータースポーツは変革の時代を迎えていた



偉業達成！マツダ、日本車初のル・マン制覇
日本メーカーが凌ぎを削ったル・マン初制覇の栄冠はマツダの手に。フォルカー・バイドラー／ベルトラン・ガショー／ジョニー・ハーバートの駆るマツダ787Bが、トラブルに倒れるメルセデスを尻目に念願の総合優勝をものにした。地道にル・マン参戦を続けてきたマツダ、まさに「継続は力なり」

1990年代に突入した時、世の中は好景気に浮かれていた。しかし時を経ずして訪れた、バブル経済の崩壊。迫り来る世紀末への、得も言われぬ奇妙な危機感……。

そんな時に突如訪れた、セナの死。

1994年5月1日。厳密に言うなら、その週末に起こったサンマリノGPにおけるいくつもの惨事によって、他のモータースポーツ界における諸々の出来事は、一瞬にして色褪せたものとなってしまった。

アイルトン・セナの名前がこれほど世界中の隅々にまで圧倒的な存在感を伴って浸透しているとは、実際、レース関係者も思っていなかった。F1ファン、レースファンにとって彼は偉大なるヒーローだったが、モータースポーツと無関係な一般の人々には、セナが王座を取ろうと誰とぶつかろうと、はたまた事故で死んでしまおうと、関係のないことのはずだった。ところが、そのセナの死の報に触れて、世界中の普段は全くレースと無関係な人々でさえ、言いようもない深い悲しみに襲われたのだ。セナは単なるひとりのF1世界チャンピオンというだけの存在ではなかった。もっと大きな、今世紀を代表する、人類社会のヒーローとして存在していたのだ。そのことを、レース関係者やファンたちは、そ



シーズン終盤の日本GPとオーストラリアGPでは服部尚貴がコローニを駆りF1初挑戦。ただし両レースとも予備予選通過ならずに決勝出走は果たせなかった

マツダのル・マン制覇に沸き 中嶋悟の引退を惜しみ 本田宗一郎の死に沈黙した

中嶋悟、F1引退
87年に日本人として初めてのF1レギュラードライバーとなった中嶋悟が、この年限りで引退を表明。中嶋最後の雄姿を見ようと鈴鹿には14万8000人の大観衆が詰めかけた。決勝では一時は7位を快走するも31周目にS字でコースアウト～リタイア。しかし、最終戦となったオーストラリアでは雨の中ファステストラップをマークするという活躍を見せた





翌92年ラルースからF1参戦することを発表していた片山右京、F3000チャンピオンを獲得



単身渡英し、イギリスF3に参戦していた野田英樹、第12戦シルバーストンで念願の初優勝



日本人初！　篠塚建次郎、WRC優勝
WRC第12戦アイボリーコーストで、ミツビシ・ギャランVR-4を駆る篠塚建次郎が日本人初のWRCウイナーに。76年のサファリ初挑戦（6位入賞）以来、15年目の初優勝。同時に篠塚は、日本人として初めてAシードドライバーに名を連ねることに

1991

1月・3年ぶりに童夢がオリジナルF3000マシン「F102」を発表。実戦参戦に向けてオーストラリアでテスト開始
・往年のビッグ・ネーム、BRMが、グループCスポーツカー計画を発表
・パリ～ダカール・ラリーでシトロエン・チームのトラック・ドライバーが射殺される事件発生。A.パタネンが4勝目
2月・D.ヒルがウイリアムズF1チームのテストドライバーに
・モンテカルロ・ラリーはC.サインツ（トヨタ）が優勝。日本車初のモンテ制覇
・マイケル・アンドレッティがマクラーレンF1チームとテスト契約
3月・F1GP開幕戦アメリカGP（フェニックス）。M.ハッキネン、M.ブランデル、ジョーダン等がデビュー。中嶋悟と鈴木亜久里が5～6位に入賞
・F1GP第2戦ブラジルGP、A.セナが開催8度目にして地元GP初優勝。グッドイヤーのF1GP250勝目
・J-M.バレストルFISA会長が、オーストラリアでのインディカー戦初開催を批判
・全日本F3000開幕戦・鈴鹿で片山右京が初優勝
・メルセデス・ベンツがNA3.5ℓの新型グループCカー「C291」を発表
・イギリスF3選手権開幕戦でトムス・シャシーが初優勝
・全日本F3000オートポリスで中谷明彦が初優勝
・イギリス国内ラリー選手権戦で三好秀昌が日本人として初優勝
・ホンダのF1プロジェクト・リーダーの後藤治がホンダを退社。マクラーレン・インターナショナル社に
4月・SWC開幕戦は鈴鹿で開催。ターボ車への制限が厳しくなり、NA3.5ℓのプジョー905が初勝利
・イギリス・ツーリングカー選手権が'2.ℓの新ルールで初開催
・東京R&Dが独オリジナルF3000マシンが初テスト
5月・SWC第2戦モンツァで新世代NA3.5ℓジャガーXJR14が初優勝。これ以後、ジャガーとプジョーの争いが白熱する
・大改修されて美称サーキットとなった大同の全日本F3000選手権戦で、E.アーバインが初優勝。外国人が表彰台を独占
・インディ500はR.メアーズが4勝目。ヒロ松下が日本人初の決勝進出。16位完走
・フェラーリ内部で人事異動。C.フィオーリオが去り、C.ロンバルディが後任
6月・ル・マン24時間でマツダ787Bロータリーが日本車初の総合優勝を達成。
・F1GP第5戦カナダGP。トップ独走のN.マンセルが最終ラップにストップ、N.ピケ（ベネトン）が4年ぶりの勝利。
・ベネトンのデザイナーJ.バーナードがチーム離脱
・ティレルのデザイナーH.ポスルスウェイトがチーム離脱。メルセデス・ベンツへ
・CARTインディカー・ミルウォーキー戦でアンドレッティ家の3人（マイケル、ジョン、マリオ）が上位3位までを独占
7月・F1フランスGPはマニ・クールで初開催
・T.ウォーキンショウがベネトンF1チームの共同オーナーに。株35%を取得
・中嶋悟が今季限りでのF1GP引退を表明
・ポール・ワーウィック（デレックの弟）がオールトン・パークでのイギリスF3000選手権戦で事故死。ここまで5戦全勝で、後に王座が決まる。享年22歳
・M.シューマッハーがF3000デビュー戦（全日本選手権・富士）で2位
8月・ホンダ創設者、本田宗一郎が84歳で他界
・スバル24時間でスカイラインGT-R（服部尚貴／D.プラム／A.オロフソン）が優勝
・ルノーは翌年、常勝ウイリアムズに加えてリジェにもV10エンジン供給を決定
・G.ドゥカルージュがラルースを離れてリジェへ
・ジョーダンF1のドライバーB.ガショーがイギリスで逮捕される。前年末にロンドンでタクシー運転手と口論となった際、イギリスでは使用禁止の催眠防止用催涙スプレーを使用したため、18ヵ月の禁固刑という厳しい裁定に。ドライバーたちが抗議行動
・F1ベルギーGP、欠場B.ガショーに代わって、前年のドイツF3チャンピオン、M.シューマッハーがジョーダンに乗ってGPデビュー。予選7位を奪って注目される。同GPでヤマハ・エンジンが初ポイントを獲得
・国際F3000選手権でE.ナスペッティが4連勝の幸先良さを達成
・イギリスF3第12戦シルバーストンで野田英樹が初優勝。日本人としては72年の桑島正美以来19年ぶりの快挙
9月・F1イタリアGP直前、新人M.シューマッハーの電撃ベネトン移籍が決定。レースではエース格（F1GP203戦目）N.ピケを抑え切って早くも初入賞5位。R.モレノが弾き出される形となり、波紋を呼ぶ
・元GPスターのC.ロイテマンがアルゼンチン・サンタフェ市長に
・レイトンハウス代表の赤coverが脱税と不正融資の容疑で逮捕される
・ポルトガルGPで、首位N.マンセル（ウイリアムズ）がピットからの再走時、タイヤが外れるバースト、後に失格
10月・FISA会長戦でM.モズレーが無投票、新会長に、J-M.バレストルは退陣
・片山右京の翌年F1GPデビューが決定。ラルース・チームから
・AGS-F1チーム消滅・F1日本GPで、逆転チャンピオンを狙っていたN.マンセルが1コーナーでスピンして自滅、A.セナの2年連続3度目の王座が決まる。最終ラップのフィニッシュ直前、A.セナはチームメイトのG.ベルガーに勝利を譲る。記者会見でA.セナはJ-M.バレストルを非難
・F1日本GP予選でE.ベルナール（ラルース）が脚を骨折する負傷。スポット参戦の服部尚貴（コローニ）は予選不通過、初出走のB.ガショーがその足で来日
・国際F3000選手権最終戦ノガロで、20歳の新人クリスチャン・フィッティパルディのチャンピオン決定
・イギリスF3選手権でR.パリチェッロがD.クルサードを逆転してチャンピオンに
・フットワークとポルシェのF1共同体制が公式に打ち切られる。フットワークの翌年のエンジンが無限ホンダV10、鈴木亜久里の加入が確定
・CARTインディカー王者に8勝したマイケル・アンドレッティが決定
・F1最終戦オーストラリアGPを前に、A.プロストがフェラーリより解雇される
・オートポリスで初開催のSWC最終戦で、NA3.5ℓのメルセデス・ベンツC291が初優勝。T.ファビのチャンピオン決定。トヨタのNA3.5ℓグループCが初登場
・WRCアイボリーコースト・ラリーで篠塚建次郎（ミツビシ・ギャランVR-4）が優勝。日本人初のWRC戦勝利
11月・オーストラリアGPは大雨に見舞われ、事故多発のため14周・25分で赤旗終了。ハーフポイントに。中嶋悟はこのレース限りでF1GPより引退
・FISAスポーツカー委員会が翌年のSWCシリーズ中止を勧告。後日、パリで、参加チーム代表者が出席し、SWC存続に向けて意見をまとめる
・フェラーリ社長にL.モンテゼモロが就く
・ピレリが翌年のF1GPタイヤ供給を中止
・RACラリーで、新人C.マクレーがリードするも脱落。J.カンクネンが優勝し前人未到の3度目の世界チャンピオンに
・イスズが東京モーターショーでロータスF1用V12エンジンを公開
12月・メルセデス・ベンツが国際レースの撤退からの復活を表明。F1GP復帰もなし
・FISA世界評議会で、SWCシリーズの条件付継続開催が決定



本田宗一郎死去

本田技研工業の創設者、本田宗一郎逝く。ホンダは国内2輪メーカーの先駆けとして59年にマン島TTレース挑戦。3年目の61年に2クラスで1～5位独占と圧勝。以後、鈴鹿サーキット建設やオールホンダ製マシンによるF1GP参戦と、常に日本のモータースポーツの先駆者であり続けた。その原動力であり、「世界のホンダ」を築き上げた本田宗一郎。8月5日、肝不全のため逝去。享年84歳





オートポリスで初のSWC開催。プジョー、ジャガー、メルセデスに加え、トヨタのNAマシン、TS010もデビュー。レースはメルセデス（シューマッハー／ベンドリンガー組）の初優勝

マクラーレン時代の終焉と新たなヒーローの誕生

F1GPは89年以降、NA3・5ℓ化され、競争が激化した。1000馬力を超えるターボ時代が閉幕し、700馬力程度の新F1では魅力が半減するのでは、という前評判は全くの杞憂だった。今度はパワーに頼らず、コーナリングスピードを上げる努力がなされ、エアロダイナミクスやサスペンションが煮詰められて、ラップタイムはたちまちターボ時代に追い付き凌駕した。マシンのメカニズムは日毎ハイテク化し、コンピュータによってすべてが管理されるようになる。

80年代後半を席巻したマクラーレン・ホンダにもいつしか陰りが見え始め、92年を以てホンダは一時休止を決めた。そのマクラーレン・ホンダを王座より引きずり降ろしたのは、ウイリアムズ・ルノーの連撃だった。さかのぼること87年シーズン後半、ウイリアムズは、ホンダからのエンジン供給継続の条件として日本人ドライバー起用を申し渡されるが、それを拒否した結果、いったん圏外に去ることと相成った。車椅子の闘将フランク・ウイリアムズにとって、屈辱であると同時に「打倒マクラーレン・ホンダ」は大きなモチベーションとなったことだろう。そしてウイリアムズが選んだ新パートナーは、ルノーだった。ターボ時代の先駆でありながら、結局はホンダに名を為さしめてしまったルノーにとっても、ホンダは倒しがいのある目標だったはずだ。

の死を以て、初めて知った。

セナを失ったことの意味は大きい。しかしレースは、セナを失ったことくらいでなくなってしまうような弱い存在でもない。もし、それでなくなってしまうような存在だったら、そんな安っぽいものにセナは人生すべてを捧げてきたこととなってしまう。レースの懐は大きくて深い。人々はそれにどう関わり合い、楽しんでいったらいいのか。モーターレーシングとはいったい何なのか。そのことをファンや関係者が見直してみる絶好期が90年代半ばの現在だと言えそうだ。時まさにレース誕生100周年を迎えたところ……。

1991 主要シリーズ・チャンピオン

●F1GP世界選手権
▽ドライバー——1 アイルトン・セナ（マクラーレン・ホンダ）
2 ナイジェル・マンセル（ウイリアムズ・ルノー）
3 リカルド・パトレーゼ（ウイリアムズ・ルノー）
▽コンストラクター——マクラーレン・ホンダ
●SWC（スポーツカー世界選手権）
▽ドライバー——テオ・ファビ（ジャガー）
▽チーム——シルクカット・ジャガー
●WRC（世界ラリー選手権）
▽メイク——ランチア
▽ドライバー——ユハ・カンクネン（ランチア・デルタ）
●国際F3000選手権——クリスチャン・フィッティパルディ（レイナード・無限）
●イギリスF3選手権——ルーベンス・バリチェッロ（ラルト・無限）
●イタリアF3選手権——ジャンバッティスタ・ブージ（ダラーラ・VW）
●フランスF3選手権——クリストフ・プシュー（ラルト・VW）
●ドイツF3選手権——トム・クリステンセン（ラルト・VW）
●DTM（ドイツ・ツーリングカー選手権）——フランク・ビエラ（アウディ・クアトロ）
●BTCC（イギリス・ツーリングカー選手権）——ウィル・ホイ（BMW-M3）
●CARTインディカー・ワールド・シリーズ——マイケル・アンドレッティ（ローラ・シボレー）
●IMSAキャメルGTP選手権
▽ドライバー——ジェフ・ブラバム（ニッサン）
▽マニュファクチャラー——ニッサン
●NASCARウインストン・カップ——デイル・アーンハート（シボレー）
●全日本F3000選手権——1 片山　右京（ローラ・フォード）
2 ロス・チーバー（レイナード・無限）
3 フォルカー・バイドラー（ローラ・無限）
●JSPC（全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権）
▽C1ドライバー——星野　一義（ニッサン）
▽C1製造者——ニッサン
●JTC（全日本ツーリングカー選手権）
▽1部門ドライバー——長谷見昌弘／アンデルス・オロフソン（ニッサン・スカイライン）
▽2部門ドライバー——ロランド・ラップヴェンバーガー（BMW-M3）
▽3部門ドライバー——中子　修／岡田　秀樹（ホンダ・シビック）
▽1部門製造者——ニッサン
▽2部門製造者——BMW
▽3部門製造者——ホンダ
●全日本F3選手権——パウロ・カルカスチ（トムス&ラルト・トヨタ）
●全日本ラリー選手権
▽Cクラス——山内　伸弥（ミツビシ・ギャラン）
▽Bクラス——坂　　昭彦（イスズ・ジェミニ）
▽Aクラス——栗津原　豊（スズキ・アルト）

1992

ニッサンのデイトナ制覇で幕を明けた92年
ル・マンではトヨタがプジョーと死闘を演じ
F1ではマンセルが悲願のタイトルを獲得
その影でSWCがひっそりと終焉を迎えた

こうして90年代前半、ウイリアムズ・ルノーは頂点に立つ。これを駆って、92年ナイジェル・マンセル、93年アラン・プロストが王座を奪うと、彼らに残された道は引退しかなかった。ネルソン・ピケやリカルド・パトレーゼやミケーレ・アルボレートといった80年代の古強者も次々と去り、F1の若返り化は急激に進んだ。

この時期、ウイリアムズ、マクラーレンに追随する第三勢力は、フェラーリよりもむしろベネトンだった。ジャン・アレジよりもミハエル・シューマッハーだった。このドイツの神童は、弱点を顕にすることもないまま、情け容赦なく先輩ドライバーたちを抜き去っていった。94年春、初めて追われる立場に立ったセナの気持ちはさぞ複雑だったろう。

シューマッハーにとっての不幸は、好敵手を持ちえていないという点だ。プロストにはセナが、セナにはプロストがいて、自らの能力を磨き、向上させ、時代を作ることができた。シューマッハーはセナと真正面から対戦する場を得られなかった。デイモン・ヒルでは依然役不足だし、ミカ・ハッキネンも伸び悩んでいる。当面シューマッハーは数字を相手に戦っていくしかないのだろうか。

現在27歳のシューマッハーにとっての好敵手は、案外遠う大陸に潜んでいた若者かもしれない。96年つまり今年F1GPにデビューしたばかりの25歳のカナディアン、ジャック・ビルヌーブ。現時点では、両者のレベル差はまだまだ大きい。しかし、他の者では詰められないその決定的な差が、ビルヌーブになら詰められるかもしれないという予感を





インディ500の予選で大クラッシュを演じたネルソン・ピケが、車椅子姿でオートポリスに現れた

小河等、SWC初優勝！その1ヵ月後に訪れた突然の不幸

小河等、鈴鹿に死す

89年の全日本F3000チャンピオン小河等が、鈴鹿のF3000決勝中、1コーナーで他車と接触してクラッシュ、二度と帰らぬ人となった。この年の小河はトヨタのSWC活動の主力ドライバーであり、事故の1カ月前にはジェフ・リースと組みモンツァで念願のSWC初優勝を挙げていた。また参戦が予定されていたル・マンでは関谷正徳／P-H.ラファネル／K.アチソンがトヨタTS010を駆って総合2位に。表彰台ではその遺影が高く掲げられた

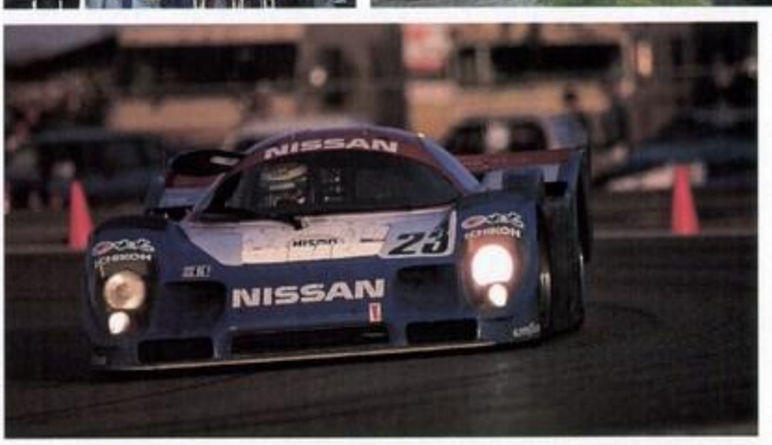






デイトナはニッサンの圧勝

92年はニッサンのデイトナ24時間制覇という明るい話題で幕を明けた。91年は湾岸戦争のあおりで参戦を断念せざるを得なかったが、1年の時を待って初挑戦で優勝。ドライバーは長谷見昌弘／星野一義／鈴木利男／A.オロフソン。日本車初、日本人初。宿敵ジャガーに9周の差をつけての快勝だ



1992

1月・過去5年間WRCチャンピオンカーだったランチアが、そのワークス活動を中止すると発表。プライベート・チームのジョリークラブへの支援という形を採る
・パリ〜ケイプタウン・ラリー（日:パリダカ）でミツビシが総合優勝
・ラルースF1チームがベンチュリ社に買収される
・A.プロストがリジェJS37・ルノーで引退。コースレコードを樹立

2月・デイトナ24時間で長谷見昌弘／星野一義／鈴木利男が駆るニッサンR91CPが、ジャガー／ポルシェ勢を降して快勝。日本人／日本車の総合優勝は初めて
・N.ラウダが新体制フェラーリにコンサルタントとして加入
・プラムは中谷明彦と契約するもスーパーライセンスが発給されず。女性ドライバーG.アマーティに交代

3月・F1開幕戦は7年ぶりの南アフリカGP（キャラミ）。N.マンセル＋R.パトレーゼのウイリアムズ・ルノー・コンビによる1-2。マンセル開幕5連勝の始まり。片山右京（ベンチュリ-ラルース）とC.フィッティパルディがデビュー
・ニッサンがNA3.5をV12エンジンを公表
・A.ナニーニがイタリア・ツーリングカー選手権にアルファロメオを駆って参戦へ。ヘリコプター事故から18カ月後の実戦復帰
・女性の元F1ドライバー、レッラ・ロンバルディが48歳で癌により死亡
・オートポリスが'93年にF1アジアGP開催を目指すと表明

4月・SWC開幕戦モンツァでG.リース／小河等（トヨタTS010）が優勝
・プラムがF1チームがドライバー変更。G.アマーティからD.ヒルへ
・ホンダF1初代ドライバー（64年参戦時）、ロニー・バックナムが57歳で死去
・ニッサンがWRCから撤退

5月・M.モズレーFISA会長が、F1GPとインディ500の歩み寄り計画を発言
・インディ500開催戦のN.ピケが練習中に350km/hで大クラッシュ。両足骨折等、瀕死の重傷を負う。1週間後、北米FAチャンピオンのフィリピン人、ジョビー・マルセロが事故死。享年27歳
・F1モナコGP決勝に首位N.マンセルがタイヤ交換のピットインで後退。これによりトップに立ったA.セナとの熾烈なトップ争いが観衆を沸かす。0.2秒差でセナが逃げ切り、マンセルの6連勝を阻む
・A.ナニーニがイタリア・ツーリングカー選手権で初優勝
・モナコGPでアンドレアモーダがR.モレノの神業で奇跡的な決勝進出を果たす
・インディ500でアル・アンサーJrが初優勝。マシンはアメリカ製ギャルマー、2位S.グッドイヤーとの差は史上最僅差の0.043秒。
・E.ロールがドイツ・ツーリングカー選手権で初優勝。女性初のDTMウイナー
・鈴鹿F3000レースで小河等が他車と接触、第1コーナーでクラッシュ大破し死亡。享年36歳。
・マクラーレンがG.マーレイ設計の画期的なロードカー「F1」を発表

6月・F1タイヤ幅を18インチから15インチに狭める策に対して、グッドイヤーは反対
・ル・マン24時間はプジョー905の勝利。トヨタTS010（関谷正徳／P-H.ラファネル／K.アテソン）が2位に食い込み、敢闘賞を獲得。
・故ジル・ビルヌーブの息子ジャックが日本の鈴台でF3初優勝
・S.ヨハンソンはインディカー転向1戦目で3位入賞
・NASCARストックカー創設者、ビル・フランスが82歳で死去

7月・F1GP決勝中に重大事が発生した場合に赤旗中断でなく、セーフティカーによって先導走行されることが、イギリスGPに適用開始
・F1イギリスGPはN.マンセル圧勝に沸き、チェッカーと同時に観客がコースになだれ込み混乱。D.ヒルがブラバムを駆って動かにF1デビュー（予選不通過5回の後の、決勝16位最下位完走）
・アウディがDTMシリーズより撤退
・全日本F3000選手権オートポリスで童夢とM.アピチェッラが初優勝

8月・全日本F3000ポイントリーダーのV.メイドラーが'91の練習のため、レース活動断念
・J.バーナードがフェラーリに再加入。イギリスの事務所から技術面を監督
・F1第11戦ハンガリーGPにて、2位N.マンセルの世界チャンピオンが早くも決定。ここまで優勝8回、2位2回、PP9回という圧倒的強さ。イギリス人チャンピオンは76年のJ.ハント以来。フェラーリがF1GP参戦500戦達成
・F1ベルギーGPでM.シューマッハー（ベネトン）が初優勝。デビュー以来ちょうど1年での快挙
・フェラーリはJ.アレジとG.ベルガーが残留
・ブラバムF1チームがついに消滅。30年間の活動にピリオドを打つ

9月・F1新チャンピオンのN.マンセルがこの年限りでのF1GP引退を表明。ウイリアムズとの契約金交渉が失敗に終わったことが原因。数日後、インディカーへの転向を表明。マイケル・アンドレッティの後釜としてニューマン・ハース・チームに加入して、マリオ・アンドレッティのチームメイトになる
・ホンダがこの年限りでF1GPへのエンジン供給を休止すると表明。無限はフットワークへのエンジン供給を継続
・マイケル・アンドレッティの翌年マクラーレンF1チーム入りが発表される
・F1ポルトガルGPで、直線でG.ベルガーに追突した R.パトレーゼが猛に襲う大事故発生。N.マンセルは新記録のシーズン9勝目
・オートポリスが常設宣言

10月・F1日本GPで、必勝体制のマクラーレン・ホンダ陣営はA.セナがリタイア第1号、G.ベルガーは2位、優勝はR.パトレーゼ、C.フィッティパルディが初入賞。J.ラマース（マーチ）が10年ぶりにF1GP参戦という特記事項成立
・グループCマシンによるSWC最終戦はマニクールで開幕。40年間続いたスポーツカーによる世界選手権シリーズがここで遂に途絶える
・67年F1世界チャンピオンのデニス・ハルムが、バサースト1000ツーリングカーレースに参戦中、心臓麻痺で死去。享年56歳。
・IMSA-GTP選手権でJ.M.ファンジオIIとイーグル・トヨタがジャガー／ニッサン勢を退けて初チャンピオン獲得
・DTMシリーズの新クラス1規定を不満としてBMWが撤退を表明

11月・ジョーダンはヤマハV12エンジンを離れ、新開発ハートV10を翌年使用
・ヤマハはティレルへ最新開発V10エンジンを供給すると発表
・F1最終戦オーストラリアGPは、N.マンセルとA.セナがぶつかり合う波瀾の悪い開幕。G.ベルガーの優勝は、去るホンダ・エンジンにとってのF1GP71勝目
・NASCARストックカーの"キング"ことリチャード・ペティが55歳で引退。35年間のレース活動で通算1185戦20勝
・ブラボーF1チーム発表。2週間後、マネージャーのJ.モスニエが急死
・ニッサンがIMSA-GTPからの撤退を表明
・IMSAはGTPに代わる最終なし新カテゴリーWSC導入を発表
・マクラーレンは翌年のF1エンジンとしてフォードHBを確保
・全日本F3000最終戦・鈴鹿で関西向良が初優勝。M.マルティーニが王座に。松本恵二はこの一戦を最後に現役引退

12月・リジェの新オーナーに元AGSのC.ド・ルーブルが就く
・ウイリアムズ・ルノー陣営のA.プロストの相棒に、テストドライバーのD.ヒルが選ばれ、驚きが広がる



トヨタ、初のWRCドライバーズタイトル獲得
ランチアの牙城を切り崩し、カルロス・サインツが2度目のドライバーズチャンピオンに。メイクスタイトルはランチアが死守したが、トヨタにとっては初めてのドライバーズタイトル。この後トヨタの快進撃が続く



35年にわたるレース生活を終え、"キング"リチャード・ペティ引退。通算1185戦に出場した

人々に抱かせる。偉大なる父親の幻影に萎縮することなく、のびのびと自らのスタイルを貫いて現在に至った過程を見ると、誰もが彼に大器ぶりを感じてしまう。

ジャック・ビルヌーブは、95年、インディカー挑戦初年度に早くも1勝を挙げ、大舞台インディ500でも2位に食い込んだ。96年には「500」を制したばかりか、チャンピオンをものにした。ミスもした。しかし同じミスは繰り返さない。このあたりが、93年にインディカーからF1GPに挑戦して失敗したマイケル・アンドレッティや、インディカー期待の星とされるボール・トレイシーあるいはロビー・ゴードンと違う点だ。

ビルヌーブが実力を示す舞台となった「インディカー・ワールド・シリーズ」も、90年代に入って若返り化とレベルアップ化が著しい。アメリカンレースヒストリーを彩るAJフォイト、マリオ・アンドレッティ、アル・アンサーSr.リック・メアーズ、ダニー・サリバンといった大物たちが次々に去り、アル・アンサーJrやマイケル・アンドレッティらはいるものの、最近は南米やヨーロッパの若手気鋭ドライバーたちが一気に押し寄せてきている。マンセルの活躍に刺激されてF1ドライバーたちもインディカーに目が向いたし、またF1でセナが亡くなった途端にブラジルの若手たちは英雄エマーソン・フィッティパルディが依然活躍中のインディカーしか見えなくなってしまった。

参加ドライバーに限らず、エンジン、コンストラクター、タイヤに注目してみても、話題は豊富だ。エンジンはフォード／メルセデス・ベンツ（実質イルモアで、以前はシボレーブランドで活動）が主流だったが、94年から参入のホンダが急激に力を付けてきている。さらに今年からはトヨタも参戦。コンストラ



全日本F3000第5戦オートポリスで童夢F103が国産シャシーとして初の優勝を挙げた。ドライバーはマルコ・アピチェッラ

1992 主要シリーズ・チャンピオン

●F1GP世界選手権
▽ドライバー——1 ナイジェル・マンセル（ウイリアムズ・ルノー）
2 リカルド・パトレーゼ（ウイリアムズ・ルノー）
3 ミハエル・シューマッハー（ベネトン・フォード）
▽コンストラクター——ウイリアムズ・ルノー
●SWC（スポーツカー世界選手権）
▽ドライバー——ヤニック・ダルマス／デレック・ワーウィック（プジョー）
▽チーム——プジョー・タルボ・スポール
●WRC（世界ラリー選手権）
▽メイク——ランチア
▽ドライバー——カルロス・サインツ（トヨタ・セリカ）
●国際F3000選手権——ルカ・パドエル（レイナード・フォード）
●イギリスF3選手権——ジル・ド・フェラン（レイナード・無限）
●イタリアF3選手権——マッシミリアーノ・アンジェレッリ（ダラーラ・オペル）
●フランスF3選手権——フランク・ラゴルス（ダラーラ・オペル）
●ドイツF3選手権——ペドロ・ラミー（レイナード・オペル）
●DTM（ドイツ・ツーリングカー選手権）——クラウス・ルドビク（メルセデス・ベンツ190E）
●BTCC（イギリス・ツーリングカー選手権）——ティム・ハーベイ（BMW 318）
●CARTインディカー・ワールド・シリーズ——ボビー・レイホール（ローラ・シボレー）
●IMSAキャメルGTP選手権
▽ドライバー——フアン・マヌエル・ファンジオII（イーグル・トヨタ）
▽マニュファクチャラー——トヨタ
NASCARウインストン・カップ——アラン・クルウィッキ（フォード）
●全日本F3000選手権——1 マウロ・マルティーニ（ローラ・無限）
2 鈴木　利男（ローラ・フォード）
3 ロス・チーバー（レイナード・無限）
●JSPC（全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権）
▽C1ドライバー——星野　一義（ニッサン）
▽C1製造者——ニッサン
●JTC（全日本ツーリングカー選手権）
▽1部門ドライバー——長谷見昌弘（ニッサン・スカイライン）
▽2部門ドライバー——茂木　和男（BMW-M3）
▽3部門ドライバー——中子　修（ホンダ・シビック）
▽1部門製造者——ニッサン
▽2部門製造者——BMW
▽3部門製造者——ホンダ
●全日本F3選手権——アンソニー・レイド（ラルト&レイナード・無限）
●全日本ラリー選手権
▽Cクラス——西尾雄次郎（ミツビシ・ギャラン）
▽Bクラス——新井　敏弘（イスズ・ジェミニ）
▽Aクラス——堀田　憲幸（ダイハツ・ミラ）



エンジンサプライヤーとして圧倒的な強さを見せていたホンダがF1活動を休止



SWC廃止。最終戦でようやく姿を現したプジョー905B EVOII。予選のみ走行



富士でIMSA GTチャレンジ開催。GTS/GTU、そしてJSSマシンが混走した







人気のグループAレース、この年限りで終焉

GT-R人気と共に人気を博したグループAはこの年限りで廃止。最終戦となったインターTECには9万4600人もの観客が集まった。最後の年のチャンピオンとなったのは影山正彦（1部門・スカイラインGT-R）、A.ギルバート-スコット（2部門・BMW-M3）、服部尚貴（3部門・シビック）。90年の登場以来、無敗の29連勝という偉業を達成したR32GT-R。これ以降、GT-Rの活躍の場はツーリングカーからGTへと移ることになる



グループA最後の年に吹き荒れたGT-R旋風 国内GTにも変革の流れ

1993

グループAで、N1耐久で、圧倒的な人気を誇ったGT-R
最終戦には、9万人を超える観客が集まった
一方でアーバインがF1デビュー戦でセナとバトルを演じ
日本のF3000のレベルを強くヨーロッパにアピールした

ターとしてはベンスキー／ローラにレイナードが加わり、三つ巴状態。長くグッドイヤーのワンメイクだったタイヤに関しても、フアイアストン（親会社はブリヂストン）が既に優勝戦線にある。日本企業も深く関わり始め、これらがすべて相乗効果を発揮して、F1GPよりはるかに健全で明るく、高密度な戦いが繰り広げられている。

その一方で、昔からCARTシリーズとは別路線を歩みたいと考えていたトニー・ジョージ（インディ500の開催地インディアナポリス・モーター・スピードウェイの代表）は、CARTシリーズの成功を快く思わず、96年からやや強引に「もうひとつのインディカー・シリーズ」IRL＝インディ・レーシング・リーグを開始した。オーバルコースのみで行われる同シリーズが今後どう推移するのか、CARTやFIAとの関係に気をつけながら見ていくと面白い。

これまでヨーロッパ指向が強かった日本においても、ホンダが栃木にアメリカ的なサーキット《ツインリンク茂木》を建設中だったり、鈴鹿にNASCAR招聘を実施したりと、新しい動きがある。アメリカンレースは、日本のファンにどう受けとめられるのか？

グループCからGTへの変遷とツーリングカーの二分化

スポーツカー／ツーリングカー、いわゆる《ハコ》は90年代に入り大きく様変わりした。

80年代末から混乱気味だったグループCスポーツカー路線は90年代突入とともに衰退の一途を辿り、間もなく世界選手権も全日本選手権も消滅してしまった。それでもル・マン24時間だけはあらゆるスポーツカーを受け入れる寛容な姿勢を貫き、そこから新しい国際スポーツカーレースの芽が吹き始める。市販GTカーあるいはスーパーカーによる耐久レースという昔ながらの形態が復活してくるのだ。ポルシェ911やフェラーリF40、そしてマクラーレンF1……レースマニアというよりカーマニア垂涎のマシンたち。リッチなジェントルマンドライバーがプロドライバーと組んで参戦するBPR GTシリーズこそ、80年代後半のFIAが忘れていた、スポーツカーレースの原点と言えるものだろう。そしてGTカーでは飽き足らない層には、北米IMSAシリーズが苦労の末に導き出したオープン2座席の純レーシングスポーツカー《WSC》がある。

スポーツカーレースの衰退は、一方でツーリングカーレースの活況を誘発した。グループCを手掛けていたメーカーやチームがツー



サード、ル・マンでカテゴリーIIクラス優勝（総合5位）。ドライバーはR.ラッツェンバーガー／M.マルティーニ／長坂尚樹

1993

1月・リジェF1チームはM.ブランドルとM.ブランデルのコンビに決定
・M.ハッキネンがマクラーレン入り。A.セナの去就は依然不明瞭
・WRCモンテカルロ・ラリーはD.オリオール（トヨタ）が優勝。大部分をリードしたF.ドルクール（フォード・エスコート・コスワース）が注目される
・ホンダが'94年からのインディカー参戦を表明
・鈴鹿のF3000テストにセルモ製オリジナルマシンが走行
・オートポリスでのレース運営は大分県自動車レーシングパークが引き継ぐ
・デイトナ24時間でイーグル・トヨタが優勝
2月・JAFがJSPCグループC戦に代わるものとしてICL（日本インターサーキットリーグ）構想を発表。結局は成立せずに終わる
3月・F1開幕・南アフリカGP。1年の休止後、ウイリアムズ・ルノーを駆って復帰したA.プロストが快勝。A.セナはマクラーレンと年間契約を結ばぬまま参戦し2位
・WRCポルトガル・ラリーでF.ドルクール初優勝。フォードとしては5年ぶりのWRC戦優勝
・インディカー開幕戦サーファーズ・パラダイスで、F1より転向したN.マンセルが鮮烈にして優勝
・中国で初の自動車レース開催。チューハイにて
・全日本GTカー選手権、初開催
4月・雨のヨーロッパGP（ドニントン）で、光栄のマクラーレン・フォードを駆ってA.セナが快勝。チームメイトのマイケル・アンドレッティは3戦連続で、スタート直後に他車と絡んでリタイア。新人R.パリチェッロが特製まで2～3位を快走
・前年のNASCARストックカー・チャンピオンA.クルウィッキが飛行機事故で死亡。享年35歳
・インディカー：フェニックス戦、予選中にN.マンセルが事故で負傷。レースではチームメイトのマリオ・アンドレッティが優勝し、最年長優勝記録を更新
・92年インディカー・チャンピオンのB.レイホルはホンダエンジンの不調でインディ500予選落ちの屈辱。A.J.フォイトは予選開始直前に引退を表明。決勝はE.フィッティパルディ（ペンスキー・シボレー）が2勝目
・十勝インターナショナル・スピードウェイがオープン
・日本でF3とFJ1600の中間に位置するFJJ（翌年に開F4）が始まる
5月・76年F1世界チャンピオンのJ.ハントが心臓麻痺のため自宅で死去。享年45歳
・FIA総会。FISAが解体し、FIAの中に吸収されることに
・ル・マン24時間はプジョーが上位3位を独占、トヨタ勢は4～6位
7月・ウイリアムズの94～95年のメインスポンサーがロスマンズ煙草に決定。キャメル復帰とキヤノンのF1からの撤退も発表される
・プジョーのJ.トゥドがフェラーリにスポーティングディレクターとして移籍
・F1ドイツGP。A.プロストが皆らの最多勝記録を5勝にまで伸ばす
・NASCARストックカーのスター選手、デイビー・アリソンがヘリコプター墜落事故で死亡。享年32歳
・ロータスの94年F1エンジンは開発V10に決定
・FISA世界評議会とFOCAミーティングで、現行F1規定の見直し（ハイテク機構の大幅制限）が論議される
・全日本F3000オートポリス戦が中止に
8月・F1ハンガリーGPで、D.ヒルが初優勝、出走13戦目にして、親子二代のF1GP制覇は初めて
・A.アンサーJrの翌年ベンスキー入りが確定。ベンスキーは3台体制に
・翌年初開催に向けて、インディアナポリスでのNASCARストックカー「ブリックヤード400」初テスト走行に、観客5万人以上
9月・フェラーリとの契約が切れたデザイナーのH.ポスルズウェイトがティレルに復帰
・プジョーのエンジンサプライヤーとしてのF1GP参戦が決定、チーム決定
・F1イタリアGPでD.ヒルがまたも勝ち、これで3戦連続優勝。マイケル・アンドレッティ（マクラーレン）は初表彰台3位を奪ったが、これを最後にF1GPから離脱。フィニッシュ時、C.フィッティパルディ（ミナルディ）は前車に乗り上げ、300km/hで空中一回転しながらチェッカー
・インディカーで5勝目を挙げたN.マンセルが鈴鹿初年度にしてチャンピオン決定
・イルモアにインディカーエンジン製作を委ねていたシボレーが撤退。翌年からは代わってメルセデス・ベンツがイルモアと共同開発を行うことに
・F1ポルトガルGPでA.プロストの4度目の世界チャンピオンが決定。プロストはレース前、今季限りでの引退を表明。A.セナの翌年ウイリアムズ入りが内定する。マイケル・アンドレッティに代わって今期F1初参戦のM.ハッキネンが、予選ではチームリーダーのA.セナを脅して3位グリッドを確保するなど健闘
・ドイツF3チャンピオンのJ.フェルスタッペンがF1初テストで驚異のタイムをマーク。マシンはフットワーク・無限。D.クルサードがウイリアムズF1初走行
・WRCオーストラリア・ラリーでトヨタのマニュファクチャラーチャンピオン決定。日本車として初めて
10月・晴れ一時大雨のF1日本GPは、A.セナ（マクラーレン・フォード）の快勝。セナはレース後、レース中に走路妨害したとしてE.アーバイン（デビュー戦6位）に暴力をふるう。鈴木利男（ラルース）がスポットでF1GPデビュー、12位完走
・60年代前半の名選手、I.アイルランドが癌のため63歳で死亡
・モンツァで行なわれた第1回FIAワールド・ツーリングカー・カップは、フォード・モンデオを駆るP.ラディシクの勝利
・全日本F3000で活躍中のH-H.フレンツェンが'94年ザウバーF1ドライバーに決定
・プジョーF1エンジンの供給先はラルースではなくマクラーレンで4年契約
・鈴与グループAレースが富士のインターTECにて開幕
・IMSA-GTPが開幕。AARイーグル・トヨタ（J.M.ファンジオとP.J.ジョーンズが圧勝）。翌年からIMSAは新カテゴリーWSCがメインとなる
11月・F1最終戦オーストラリアGP。優勝A.セナと2位A.プロストが表彰台上で握手。長かった両者の冷戦に幕。セナの優勝でマクラーレンはフェラーリを抜くF1GP最多勝104勝を記録。プロストはこの一戦を最後に引退。R.パトレーゼも出走256戦の大記録を残して引退
・イギリスの新F1チーム、パシフィックとシムテックが参戦計画を公表
・メルセデス・ベンツがイルモアに資本参入、この年のザウバー・イルモアF1が翌年はザウバー・メルセデス・ベンツに改まることとなる。F1／インディカー／DTMと積極路線に変更
・ドニントンTOCAシュートアウトにゲスト出場したN.マンセル（フォード・モンデオ）はクラッシュ
・全日本F3000選手権は有効得点制により、辛うじて星野一義がE.アーバインを降して王座に
・WRCカタロニア・ラリーでJ.カンクネンは史上最多4度目のチャンピオンに
・東京R&Dの新型F3000マシンが雪生でテスト。これも実戦登場には至らず
・最後の富士インターF3リーグはT.クリステンセン（トムス・トヨタ）が優勝
12月・日本GPで暴力事件を起こしたA.セナに対して、3レースのライセンス停止処分
・M.シューマッハーがベネトンと3年契約、1200万ドル



クラス2ツーリングカーによるFIAツーリングカーチャレンジがモンツァで開催される。2レースともフォード・モンデオのP.ラディシクが制す


N.マンセル、16戦中5勝を挙げ、インディカー転向1年目にしてタイトル獲得


十勝で初の全日本選手権開催。グループA第7戦、ウイナーは星野／影山（クラス1）、ギルバート-スコット／中谷（クラス2）、中子／岡田（クラス3）


グループCからGTへの移行の年、伝統の鈴鹿1000kmはN1からCカーまでの混走で開催



アーバイン、F1デビュー戦でセナとバトル
ジョーダンからF1デビューを果たしたアーバイン。予選8番手からスタートでいきなりシューマッハーとヒルをパス、さらに路面コンディションが目まぐるしく変わる中、周回遅れながらもトップを走るセナをパスするという荒業も披露した

1993 主要シリーズ・チャンピオン

●F1GP世界選手権
▽ドライバー——1 アラン・プロスト（ウイリアムズ・ルノー）
2 アイルトン・セナ（マクラーレン・フォード）
3 デイモン・ヒル（ウイリアムズ・ルノー）
▽コンストラクター——ウイリアムズ・ルノー
●WRC（世界ラリー選手権）
▽メイク——トヨタ
▽ドライバー——ユハ・カンクネン（トヨタ・セリカ）
●国際F3000選手権——オリビエ・パニス（レイナード・フォード）
●イギリスF3選手権——ケルビン・バート（ダラーラ・無限）
●イタリアF3選手権——クリスチャン・ペスカトーリ（ダラーラ・フィアット）
●フランスF3選手権——ディディエ・コタス（ダラーラ・フィアット）
●ドイツF3選手権——ヨス・フェルスタッペン（ダラーラ・オペル）
●DTM（ドイツ・ツーリングカー選手権）——ニコラ・ラリーニ（アルファロメオ155）
●BTCC（イギリス・ツーリングカー選手権）——ヨアヒム・ビンケルホック（BMW318）
●CARTインディカー・ワールド・シリーズ——ナイジェル・マンセル（ローラ・フォード）
●IMSAキャメルGTP選手権
▽ドライバー——ファン・マヌエル・ファンジオII（イーグル・トヨタ）
▽マニュファクチャラー——トヨタ
●NASCARウインストン・カップ——デイル・アーンハート（シボレー）
●全日本F3000選手権——1 星野 一義（ローラ・フォード）
2 エディー・アーバイン（ローラ・無限）
3 ロス・チーバー（レイナード・無限）
●JTC（全日本ツーリングカー選手権）
▽1部門ドライバー——影山 正彦（ニッサン・スカイライン）
▽2部門ドライバー——アンドリュー・ギルバート-スコット（BMW-M3）
▽3部門ドライバー——服部 尚貴（ホンダ・シビック）
▽1部門製造者——ニッサン
▽2部門製造者——BMW
▽3部門製造者——ホンダ
●全日本GT選手権
▽ドライバー——影山 正彦（ニッサン・スカイライン）
▽チーム——ニスモ
●全日本F3選手権——トム・クリステンセン（トムス・トヨタ）
●全日本ラリー選手権
▽Cクラス——神岡 政夫（スバル・インプレッサ）
▽Bクラス——岩田康文雄（ミツビシ・ミラージュ）
▽Aクラス——栗津原 豊（スズキ・アルト）

リングカーをいじり始めたからだ。80年代後半まで中距離レースとして存在していたグループAツーリングカーレースに限界が見え始めると、DTM（ドイツ・ツーリングカー選手権）として人気急騰する過激なクラス1ツーリングカーと、BTCC（イギリス・ツーリングカー選手権）が取り入れた2&4ドアセダンを高度にチューニングするスーパーツーリングカーとが、ツーリングカーレースの2本柱となった。ともにレースプロモートの巧みさが成功の鍵だ。

スーパーツーリングカーはヨーロッパ各国のみならず、94年からは日本やオーストラリアでも、そして今年96年からはアメリカでも導入され、世界中に広がってきている。

一方、70年代後半のシルエットフォーミュラを思い起させるDTMのクラス1カーは、究極のツーリングカーであり、マシンのハイ

テクぶり、ドライバーの顔触れとも、超一流。しかし費用がかさみ、撤退するメーカーも少なくない。そこでドイツ国内の選手権という形を取り払い、95年にはＩＴＣ（国際ツーリングカー選手権）を併設させる形となった。初年度はヨーロッパ諸国、2年目の96年は日本やブラジルにも遠征する。日本を含む海外諸国の自動車メーカーがクラス1カーに魅力を感じれば、この過激ツーリングカーの白熱バトルも延命できることだろう。

ラリー界はどうか。最近のＷＲＣ（世界ラリー選手権）の結果表を見ている限りは、日本車の黄金時代を迎えているかのようだ。たしかに日本車の性能も上がり、ＷＲＣへの取り組み方が積極的になったことは事実だろう。しかし、80年代後半常勝を誇ったランチアが撤退（活動大幅縮小）した後は、フォード以外に日本勢しかワークス参戦がないのが実状だ。かつてＷＲＣを支えていたその他の自動車メーカーは、コロコロ変わるＦＩＡの方針や厳しい締め付けに我慢しきれず、遠ざかったり様子見をしている。現在主役の座を争うトヨタ／スバル／ミツビシとしても、もはや引くに引けない状況なのかもしれない。

そのような折り、トヨタは95年末に車両違反が発覚して失格、1年間の出場停止という厳しい処罰を受けた。ここで有力ワークスを



サンマリノの悲劇
サンマリノGP決勝レース中、トップを走っていたセナのマシンが突然コースアウト、コンクリートウォールに激突した。セナは急きょ病院へ送られたが4時間後に他界。享年34歳。前日の予選でもラッツェンバーガーがクラッシュ～死亡しており、相次いだ悪夢に世界中のレースファンは悲しみに暮れた

1994

ラッツェンバーガー、その翌日にはセナ……
F1を相次いで襲ったサンマリノの悪夢
初タイトルを得たシューマッハーはそれ以降
ライバル不在のまま、王座を不動のものとした



全日本F3000第7戦で登場した3人のルーキー、影山正彦、高木虎之介、中野信治。共にF3からのステップアップ



新生JTCCスタート！
グループAからニューツーリングカーとなって初のレースはオートポリスで開催。ウイナーは第1・第2レースともにボクスホール・カバリエのA．レイド



日本でふたつ目のF1、パシフィックGPがTIサーキットで開催される。セナは1コーナーでリタイア、シューマッハーが開幕2連勝



童夢、国産シャシー初のF3000タイトル獲得
全日本F3000最終戦でポイントリーダーのアピチェッラと、それを追うギルバート-スコットが接触～リタイア。タイトルはアピチェッラの手に。童夢が国産初の王座



WSCに登場のフェラーリ333SP、デビュー戦で1-2ウイン



F1デビューしたばかりだったラッツェンバーガー。享年31歳

シューマッハー時代の到来
ベルギーGPで優勝したシューマッハーに失格＆2戦の出場停止処分。ポイントでヒルを大きくリードしていたため、「FIAによるポイント争い調整では」とも囁かれた



セナ、イモーラに死す
世界中の人々が
深い悲しみに包まれた

モータースポーツ激動の10年 1986 1995

1994

1月・元ホンダ／マクラーレンのエンジニアだった後藤治がフェラーリF1エンジン部門に加入
・M.ブランデルのティレル入り、C.フィッティパルディのフットワーク入りが決定
・E.アーバインがジョーダン加入、R.パリチェッロとのコンビ

2月・フットワークF1チームが実質的に設立当初のアロウズに戻る
・IMSAデイトナ24時間でニッサン 300ZXターボが総合優勝、3月のセブリング12時間をも制する

3月・A.プロストがエストリルでマクラーレン・プジョーをテスト走行
・インディカー開幕戦サーファーズ・パラダイスでマイケル・アンドレッティが優勝、レイナード・シャシーにとっては、インディカー・デビュー勝利
・F1ブラジルGP、新たにマイルドセブン（JT）のスポンサードを得たM.シューマッハー（ベネトン・フォード）が優勝、片山右京（ティレル・ヤマハ）が初入賞、5位。多重事故の原因を作ったとしてE.アーバインに罰金と3戦の出場禁止処分。レース中の燃料補給が復活される

4月・鈴鹿のF1日本パシフィックGP初開催。A.セナはスタート直後の多重事故に巻き込まれてリタイア。M.シューマッハー2連勝
・フェラーリF1にトラクションコントロール機構装備の噂盛ん
・トヨタがD.ガーニー率いるAARイーグルと組んで95年からインディカー・シリーズに参戦すると表明
・BTCC（イギリス・ツーリングカー選手権）は、初参戦のアルファロメオ 155TS（G.タルクィーニ）が優勝を重ねる、ボルボがエステートワゴンを持ち込んで話題に
・F.ドルクールの交通事故で足に重傷を負う
・全日本F3000選手権でA.ギルバート・スコットが初優勝
・新生JTCCがオートポリスで開幕、2ℓスーパーツーリングカーによるスプリント2レース制
・F1サンマリノGP予選でR.ラッツェンバーガー（シムテック）が事故死。GP期間中の死亡事故発生は82年カナダGP以来12年ぶり。R.パリチェッロも負傷

5月・F1サンマリノGP決勝でA.セナ（ウイリアムズ）がトップ走行中にタンブレロにて不可解にコースを飛び出し事故死。享年34歳。スタートで多重事故発生。飛んできた破片で観客数名が負傷。ピットロードで給油車のタイヤが外れ、ピットクルー数名が負傷
・F1モナコGP予選でK.ベンドリンガー（ザウバー）が鼻部を強打して危篤状態に。後に回復
・M.モズレーFIA会長が、F1車両規則変更を表明。コーナリングスピードとエンジン出力の低減を目指す
・ベネトンのF.プリアトーレ代表が、M.モズレーの表明に対して公式文書で批判
・ベネトンがリジェ・チームを買収
・F1スペインGPでグッドイヤー・タイヤが300勝達成。
・インディ 500はA.アンサーJr.（ペンスキー・メルセデス・ベンツ特製OHVエンジン）が優勝、父親のA.アンサー（Sr）は予選中に引退を表明。初挑戦の松田秀士は一時7位を走行する健闘

6月・モナコGPの際に再結成されたGPDA（GPドライバー協会）が、スパ・フランコルシャンとモンツァに対してコース改修を要求
・FIAが現行 3.5ℓF1を95年より3.0ℓにすると表明
・ル・マン24時間は、ダウアー市販GTカーことポルシェ962Cが優勝、終盤までトップのサード・チームのトヨタ94CVは3位。初挑戦ホンダNSXは3台とも完走
・リジェの監督としてC.フィオーリがベネトンより指名される

7月・F1フランスGPに、インディカー参戦中のN.マンセルがウイリアムズを駆ってスポット参戦
・元フェラーリ／アルファロメオ等のエンジニア、カルロ・キティが70歳で死去
・元2輪 500ccGP世界チャンピオンのE.ローソンがインディ・ライツ戦で初優勝
・F1イギリスGP、D.ヒルに次いで2位でフィニッシュしたM.シューマッハーが、フォーメイションラップ中に隊列を乱し、その後黒旗を無視したとして、FIAより順位降格の裁定を受ける
・F1ドイツGP、スタート直後の多重事故で一挙に10台が脱落。J.フェルスタッペン（ベネトン）がピット火災、片山右京（ティレル）は予想3位を快走。G.ベルガーがフェラーリに4年ぶりの勝利をもたらす。リジェ2－3位の大番狂わせ
・十勝24時間で長谷見昌弘組スカイラインGT-Rが総合優勝。日本での24時間レースは開催は26年ぶり
・全日本F3000選手権・雨生で黒澤琢弥が初優勝

8月・インディカーを戦うレイホール・ホーガン・チームはホンダとの提携関係を破棄
・インディアナポリス・オーナーのT.ジョージが、96年から独自のルールによるインディカー新シリーズ「IRL」を開設すると表明
・F1ベルギーGP、1位でゴールしたM.シューマッハー（ベネトン）に、再車検の結果、マシン底面スキッドブロックの違反があるとして失格裁定が下る。以後2戦の出場停止処分。R.パリチェッロ（ジョーダン）が初PP
・ウイリアムズが'95年BTCCでルノー・チームを運営
・全日本GT選手権：富士、A.レイドと組んで近藤真彦がポルシェ962Cで優勝

9月・F1イタリアGP、不振に喘いでいた J.ハーバート（ロータス）の予選4位と、決勝序盤トップ集団で走った片山右京（ティレル）の健闘が光る
・インディカー：ロード・アメリカ戦でル・キーナーのJ.ビルヌーブが初優勝
・F1ポルトガルGP、3連勝したD.ヒルが、欠場中M.シューマッハーに1点差

10月・F1ヨーロッパGPで、復帰したM.シューマッハーが快勝、D.ヒルとの活戦が始まる。野田英樹（ラルース）がデビュー
・F1エンジン搭載のルノー・エスパス登場・マクラーレンは翌年メルセデス・ベンツ・エンジンを使うことを表明。R.ベンネキーの関与も噂される。プジョー・エンジンは代わってジョーダン陣営へ
・DTM参戦中のK.ロズベルグが、翌年オペルを使う自チームを作り、K.ルドビクを招き入れて臨むことを表明
・インディカー・ドライバーP.トレイシーがエストリルでベネトンF1を試走
・マリオ・アンドレッティが第一線（インディカー）から引退
・チーム・ロータスの筆頭人が体制に努力、J.ハーバートが「売られる」

11月・大阪のF1日本GPで、D.ヒルがM.シューマッハーを正攻法で破る。井上隆智穂（シムテック）とM.サロ（ロータス）がデビュー
・中国で初の国際レース、チューハイでのBPR GTレース
・F1最終戦オーストラリアGP、チャンピオンを争うM.シューマッハーとD.ヒルがコーナーで接触、ともにリタイア。これによりシューマッハーの初タイトルが決まる。ドイツ人F1世界チャンピオンは史上初、スポット参戦のN.マンセルが優勝
・RACラリーでC.マクレー（スバル）が優勝、D.オリオール（トヨタ）がフランス人初のチャンピオンに
・全日本F3000選手権最終戦・鈴鹿、スタート直後の接触事故により、M.アピチェッラ（童夢）がA.ギルバート・スコットを降してチャンピオンに

12月・ホンダF1初代監督・中村良夫が76歳で死去





野田英樹、ラルースと契約しF1へ。デビュー戦はヘレスでのヨーロッパGP、オーストラリアGPまでの3戦に出場した。また井上隆智穂もシムテックから日本GPにスポット参戦を果たした



メルセデス、初参戦でインディ500制覇

メルセデス・エンジンがインディ500に初挑戦して優勝をさらう。ドライバーはアル・アンサーJr。マシンはペンスキー。イルモア製のエンジンは、インディ500だけを狙って開発された3.4ℓのOHV



2ℓNAマシンによるニューツーリングカーとなったJTCC。初年度のチャンピオンはトヨタ・コロナの関谷正徳



黒澤琢弥、第5戦雨生でF3000初優勝を挙げる。参戦5年目



マリオ・アンドレッティ、インディカーレース引退。通算52勝

10年間で日本が得たもの これから進むべき道

最後に、90年代前半の日本国内の動きを振り返ろう。うわべでは質的にも量的にも驚異的な盛り上がりを見せた全日本F3000選手権も、いざバブルが去ってみると、潮が退くように淋しさを募らせるばかりとなった。

ヨーロッパの国際F3000選手権では、F3化／レベルダウン化に歯止めを掛けるべく96年からシャシー／エンジン／タイヤのワンメイク化が導入されることとなり、呼応して全日本F3000は必然的に改革を迫られる事態となった。マシン面では全日本F3000を踏襲しつつ、シリーズ全体の運営やプロモートの再構築が急務となった。こうして、真のプロスポーツを目指して始まらんとする「フォーミュラ・ニッポン」を成功させることができるかどうかに、今後の国内レース界の行方すべてがかかっているといっても過言ではないだろう。

90年代前半の全日本F3000は、エディー・アーバイン、ハインツ＝ハラルド・フレンツェン、ミカ・サロ、そして片山右京といった現役F1スターのキャリア形成の上で重要な意味を占めていた。ジャック・ビルヌーブにしても全日本F3を戦うことで、異文化の中でレースすることを学んだひとりだ。そして今、高木虎之介を筆頭に、山本勝巳、中野信治ら日本人新世代の台頭が著しい。10年前には選手として日本のレース界を引っ張っていた中嶋悟、松本恵二、鈴木亜久里らが監督として新生「フォーミュ

ひとつ失えばWRC自体の存続にも関わる事態ともなりかねない。皮肉な言い方をすれば、日本車もラリーの世界では実に大きな存在となった、ということか。10年前のWRCでは日本車はいてもいなくても構わないような存在でしかなかったのだから。

2ℓ選手権が加わって2本立てとなっているWRCは現在、まさに過渡期にあるだろう。メーカーの関わり方をうんぬんする以前に、まずFIAの長期的展望を明確にして多くの賛同を得ることが最重要かもしれない。

1994 主要シリーズ・チャンピオン

●F1 GP世界選手権
▽ドライバー——1 ミハエル・シューマッハー（ベネトン・フォード）
2 デイモン・ヒル（ウイリアムズ・ルノー）
3 ゲルハルト・ベルガー（フェラーリ）
▽コンストラクター——ウイリアムズ・ルノー
●WRC（世界ラリー選手権）
▽メイク——トヨタ
▽ドライバー——ディディエ・オリオール（トヨタ・セリカ）
●国際F3000選手権——ジャン・クリストフ・ブイヨン（レイナード・フォード）
●イギリスF3選手権——ヤン・マグヌッセン（ダラーラ・無限）
●イタリアF3選手権——ジャンカルロ・フィジケラ（ダラーラ・オペル）
●フランスF3選手権——ジャン・フィリップ・ベロク（ダラーラ・フィアット）
●ドイツF3選手権——ヨルグ・ミューラー（ダラーラ・フィアット）
●DTM（ドイツ・ツーリングカー選手権）——クラウス・ルドビク（メルセデス・ベンツCクラス）
●BTCC（イギリス・ツーリングカー選手権）——ガブリエーレ・タルクィーニ（アルファロメオ155）
●CARTインディカー・ワールド・シリーズ——アル・アンサーJr（ペンスキー・イルモア）
●IMSA WSC選手権
▽ドライバー——ウェイン・テイラー（クッズ・マツダ）
▽マニュファクチャラー——オールズモビル
●NASCARウインストン・カップ——デイル・アーンハート（シボレー）
●全日本F3000選手権——1 マルコ・アピチェッラ（童夢・無限）
2 アンドリュー・ギルバート・スコット（ローラ・無限）
3 ロス・チーバー（レイナード・無限）
●JTCC（全日本ツーリングカー選手権）
▽ドライバー——関谷 正徳（トヨタ・コロナ）
▽チーム——トヨタ・チーム・トムス
●全日本GT選手権
▽1部門ドライバー——影山 正彦（ニッサン・スカイライン）
▽1部門チーム——星野レーシング
●全日本F3選手権——ミハエル・クルム（トムス・トヨタ）
●全日本ラリー選手権
▽Cクラス——桜井 卓彦（ミツビシ・ランサー）
▽Bクラス——鎌田 豊（ミツビシ・ミラージュ）
▽Aクラス——栗津原 豊（スズキ・アルト）

1995

バブル経済崩壊の影響で沈みがちだったレース界だが、モータースポーツは少しずつ勢いを盛り返しつつある。そんな中でルーキー、高木虎之介がタイトル争いを演じ童夢がオリジナルマシンでのF1参戦計画を公表した

ラ・ニッポン」に関わることにもなる。

かつてメーカー主導型だったJSPCは、ハイレベルで高密度な戦いとなることで、自ら廃れる運命を辿った。新たに始まった全日本GT選手権は、ここ1～2年で急激に人気を得つつあるが、同様の運命を辿らないようにどこかで歯止めをかける必要もあるだろう。同じように海外の物真似で始まったグループAツーリングカーも、いつしか上位はスカイラインGT-R同士の争いが繰り返されるだけとなり、それでも、GT-R自体の持つ魅力で観客を引き付け続けたが、これまたヨーロッパの趨勢を受けて2ℓスーパーツーリングカーによるJTCCに改まってからは、焦点がややボケがちだ。

この時期残念だったのは、90～93年と年末に富士で行なわれたインターナショナルF3リーグがわずか4回でなくなってしまったことだ。1週間前のマカオGPと併せて「F3世界一決定戦」の意味合



日本人初のル・マンウイナーは関谷正徳

Y.ダルマス／JJ.レートと組みマクラーレンF1 GTRでル・マンに挑んだ関谷正徳が、日本人として初めてのル・マン総合優勝を飾る。総勢7台のマクラーレンがエントリーした中で、唯一ノントラブルで走り切った。マクラーレンF1 GTRにとってはル・マン初挑戦にしての快挙。"アキレス腱"と懸念されたギヤボックスを細心の注意で労りながら走り続けての勝利だった



高木虎之介、F3000で3勝！

ルーキー高木虎之介が第5戦菅生で初優勝。この時はトップを走る鈴木利男がスピン～リタイアという展開だったが、第7戦十勝では激しい雨の中のサバイバルレースを見事に勝ち抜き2勝目。さらに第8戦富士では星野一義を下して勝利をもぎ取り一躍ポイントリーダーに。最終戦は序盤の多重クラッシュに巻き込まれリタイア、シリーズ2位に留まるも、トップドライバーとしての評価を不動のものにしている



童夢のF1計画発表とF3000での虎之介の台頭時代が大きく動き出した



日本メーカーによる三つ巴の戦いとなったWRCでは、スバルが初の両タイトル獲得(ドライバーズはC.マクレー)



MR2をベースにサードが独自開発したMC8がル・マン初参戦。予選32位、決勝はリタイア



チーム国光NSX、ル・マンと鈴鹿1000kmでクラス優勝。十勝24時間では総合優勝

童夢F1は純国産がテーマ

"純日本製"を前面に押し出して、童夢のF1プロジェクトが発表された。全日本F3000で実績を積み重ねてきた童夢は、参戦主旨に同意する協賛者を集めて資金を集めようという"F1冒険クラブ"を打ち立てて話題を集める。第1号車であるF105は96年3月に公開され4月にシェイクダウンされた

モータースポーツ激動の10年 1986 1995

1995

1月・ロータスとしてのF1 GP参戦が正式断念される。2月にパシフィック・チームに吸収合併される
・ウイリアムズ・ルノー陣営はD.ヒルとD.クルサード体制で決定
・本田技研が栃木に計画中の新サーキット「ツインリンク茂木」概要が発表される
・モナコGPで負傷したK.ベンドリンガーのザウバーからのF1 GP復帰が確定
・阪神大震災発生。ダンロップのレース活動が大幅縮小を余儀なくされる

2月・N.マンセルのマクラーレン・メルセデス・ベンツ入りが決定。新シャシーにMP4／10はニマンセルの身体が入らないことが判明。コクピット改修作業をする間、開幕2戦はM.ブランデルが代走を努めることに
・WRCスウェディッシュ・ラリーでミツビシがi-2、チームオーダー問題発生
・デイトナ24時間でP.ニューマン組（フォード・マスタング）が総合3位・クラス優勝・BPR-GT選手権がFIA公認シリーズとなる。開幕戦でマクラーレンF1がデビューウイン

3月・F1ブラジルGP。1～2位でフィニッシュしたM.シューマッハー（ベネトン・ルノー）とD.クルサード（ウイリアムズ・ルノー）は燃料違反として一旦失格となるが、控訴の後、4月になって復位
・オランダ：ザンドフールトや鈴鹿のコース設計者J.フーゲンホルツが死去

4月・インディカー：フェニックス戦でR.ゴードンが初優勝
・14年ぶりにF1アルゼンチンGP開催・WRC2Ⅱサファリ・ラリーで藤本吉郎（トヨタ・セリカ）初優勝。日本人初のサファリ制覇
・ミナルディが、エンジン供給契約を反古にしたとして無限を相手に告訴。7月になって告訴取り下げ
・ラルースF1チームがF1 GP出場を断念、完全に活動停止

5月・F1スペインGP。N.マンセルはこの一戦限りで事実上第一線より引退
・復帰したK.ベンドリガー（ザウバー・フォード）に休養が言い渡される。秋に再復帰するが、F1キャリアは事実上終了
・F1モナコGP。予選終了直後、レッカーに牽引されていた井上隆智穂（アロウズ）にセーフティカーが激突。井上車が裏返るハプニング
・シムテックF1チームがモナコGPを最後に活動停止。破産、競売にかけられる
・インディ500でJ.ビルヌーブ（レイナード・フォード）が逆転初優勝。最初にフィニッシュした5.グッドイヤー（レイナード・ホンダ）はペナルティを科されて降格。ヒロ松下は予選位
・決勝10位と健闘。有力ペンスキー勢（A.アンサーJrとE.フィッティパルディ）がともに予選不通過という不覚
・DTMシリーズで人気のクラス1ツーリングカーによるITC（国際ツーリングカー選手権）が始まる。メルセデス・ベンツ／アルファロメオ／オペルの戦い

6月・F1カナダGP。J.アレジ（フェラーリ）が念願の初優勝。91戦目。ジョーダン・プジョー2台（R.バリチェッロとE.アーバイン）が2～3位。レース完了以前に観客がコースになだれ込み、後に最終ラップ無効（1周短縮）の裁定
・ル・マン24時間でY.ダルマス／J.J.レート／関谷正徳（マクラーレンF1 GTR）が優勝。日本人初のル・マン制覇。チーム国光のホンダNSXがクラス優勝
・95年インディカー・カレンダー発表。インディ500含まれず。ブラジル、リオにて初開催を予定
・フォーミュラ・ニッポン事業本部設立。96年の国際F3000はローラ・シャシーのワンメイクに決定

7月・50年代に5度F1世界チャンピオンの座に就いたJ.M.ファンジオが84歳で死去
・F1イギリスGP。J.ハーバート（ベネトン）が7戦目で初優勝。トップを争うM.シューマッハーとD.ヒルはぶつかってともにリタイア
・童夢が'96年F1 GP参入を表明
・フォードが'96年ザウバーF1用にV10エンジン開発を表明
・パイクスピーク・ヒルクライムで田嶋伸博（スズキ・エスクード）が初優勝
・F1ドイツGP。M.シューマッハーは地元F1 GPでの初勝利。鈴木亜久里（リジェ・無限）が6位入賞、4年ぶりの得点獲得
・インディカー：ミシガン戦でS.ブルエット（ローラ・フォード）が0.05秒差で逆転優勝。ファイアストン・タイヤ（現BSタイヤ傘下）としては21年ぶりのインディカー勝利。D.サリバンが事故で重傷

8月・M.シューマッハーのフェラーリ移籍、J.アレジとG.ベルガーのベネトン移籍も間もなく決定。ウイリアムズはJ.ビルヌーブ加入を決め、D.ヒル残留、D.クルサードは移籍
・全日本F3000選手権：菅生で、高木虎之介が初優勝
・国際F3000選手権に服部尚貴が挑戦
・F1ハンガリーGP。コースサイドに停車して降りた井上隆智穂が消火器を持ってマシンに駆けつけようとした際、セーフティカーに跳ねられるハプニング
・A.プロストのマクラーレン・メルセデス・ベンツ陣営入りが確定。実戦ドライバーとしてではなく、テストドライブとコーチ役として。がカムバックの噂消えず
・インディカー：ルードン戦でA.リベイロが初優勝。ホンダ・エンジン搭載車のインディカー初勝利

9月・F1イタリアGP。チャンピオンを争うM.シューマッハーとD.ヒルがまたしても接触。フェラーリ来の間の1－2も、J.アレジの車載カメラが外れてG.ベルガー車を直撃、J.ハーバート逆転優勝
・STW（ドイツ・スーパーツーリングカー選手権）アブス戦でK.オドールが事故死。享年33歳
・インディカー最終戦ラグナ・セカで新人G.ド・フェラン（レイナード・メルセデス・ベンツ）が初優勝、J.ビルヌーブのチャンピオン決定
・F1ポルトガルGP。D.クルサード（ウイリアムズ・ルノー）が初優勝。スタート直後の多重事故で片山右京が負傷
・E.アーバインの来年フェラーリ入りが決定。N.ラウダのフェラーリのコンサルタントとしての活動開始を表明
・D.クルサードのマクラーレンへの移籍が決定

10月・F1パシフィックGPにてM.シューマッハーの2年連続チャンピオン決定。TI英田サーキットでのF1 GPはこの年限り
・F1日本GPでの連勝によりM.シューマッハーはシーズン9勝のタイ記録を樹立
・国際F3000選手権最終戦マニクールでM.カンポスが事故死。享年19歳
・WRCカタロニア・ラリーでD.オリオール（トヨタ・セリカ）にターボリストリクター違反が見つかり、失格。FIAはトヨタ（TTE）の得点剥奪とは後一年間の出場停止を言い渡す

11月・F1最終戦オーストラリアGPはアデレイドでの最後の開催。予選でM.ハッキネン（マクラーレン・メルセデス・ベンツ）が右脚部を骨折して翌戦の優勝を負う
・RACラリーでC.マクレー（スバル）が2連覇、史上最年少世界チャンピオンに
・マカオGPでR.シューマッハー（ダラーラ・オペル）が優勝
・全日本F3000最終戦・鈴鹿は、トップ争い5台が多重事故で消え、鈴木利男が優勝でチャンピオンに
12月・鈴鹿サーキットが翌年NASCARストックカーレース開催を発表
・TI英田サーキットが翌年ITCツーリングカーレース開催を発表



藤本吉郎、サファリを制す

TTEのワークスドライバーとなって1年、藤本吉郎が念願のサファリ総合優勝を飾った。WRCから外れたとはいえ、篠塚建次郎と首位争いを繰り広げての価値ある勝利。最終第3レグでは転倒にも見舞われたが、最後には篠塚のランサーにサスペンショントラブルが発生して勝負は決した。篠塚は2位、三好秀昌（スバル）4位と、日本人が上位を独占

いが強く、F1 GPを目前に据えた世界中の若者が繰り広げる勝負に、国内レース界は目から鱗が落ちる思いだったはずだ。シューマッハー、ハッキネン、ルーベンス・バリチェッロ、デイビッド・クルサード、ピルヌーブらは無名時代に皆、ここを通り過ぎていった。興行収支的に継続開催は不可能だったのだろうが、いくつかの副産物は残した。この後、若い時期に海外に雄飛してレース活動をする日本人青年が急増したのも、インターF3リーグでの刺激が一因と言える。

近年、ヨーロッパとアメリカと日本といった地域間の境は大きく崩れ、それぞれの繋がり方は多様化し、かつ複雑になった。F1／F3000／F3という確たるピラミッドももはやなく、インディや全日本F3000からF1に行く者も多く、反対にF1からインディに活路を求める道もできた。流れは一方向だけではない。

ツーリングカーがかつてなかったほどメジャー化する一方で、スポーツカーが絶滅しないことも証明された。さらにまた、モータースポーツ未開拓の地だったアジア諸国で、今何かが起ころうとしている気配がある。

今までになかった状況に遭遇して、日本のモータースポーツ界はこれから先、いったいどうすればよいのか。ある面では、過去常に外国の後追いで来た日本が、今度は反対に、世界を引っ張っていくという必要性も出てくるだろう。また、そうでなければおかしい。その一方で、国内トップフォーミュラをエンターテイメントとして再構築するためには、日本国内だけで娯楽が完結するある種の閉鎖性も必要だろう。

今世紀最後の5年を迎える今、日本のモータースポーツ界が立ち向かわなければならない壁は厚く、進むべき道は迷路のごとく曲がりくねっている。しかし、だからこそ、そこに敢えて身を委ねよろめきながら突き進んでいくのも、楽しいのではないか。

「時代」という大きなレースの中で、『レーシングオン』は、まだようやく10周を重ねたにすぎない。今はまだ序盤戦なのだ。



第73回を迎えたパイクスピークでは田嶋伸博が8回目の挑戦にして日本人初優勝。マシンはツインエンジンのエスクード

1995 主要シリーズ・チャンピオン

●F1 GP世界選手権
▽ドライバー——1 ミハエル・シューマッハー（ベネトン・ルノー）
2 デイモン・ヒル（ウイリアムズ・ルノー）
3 デイビッド・クルサード（ウイリアムズ・ルノー）
▽コンストラクター——ベネトン・ルノー
●WRC（世界ラリー選手権）
▽メイク——スバル
▽ドライバー——コリン・マクレー（スバル・インプレッサ）
●国際F3000選手権——ピンチェンツォ・ソスピーリ（レイナード・フォード）
●イギリスF3選手権——オリバー・ギャビン（ダラーラ・ボクスホール）
●イタリアF3選手権——ルカ・ランゴーニ（ダラーラ・フィアット）
●フランスF3選手権——ローレン・ルドン（ダラーラ・フィアット）
●ドイツF3選手権——ノルベルト・フォンタナ（ダラーラ・オペル）
●ITC（国際ツーリングカー選手権）——ベルント・シュナイダー（メルセデス・ベンツCクラス）
●DTM（ドイツ・ツーリングカー選手権）——ベルント・シュナイダー（メルセデス・ベンツCクラス）
●BTCC（イギリス・ツーリングカー選手権）——ジョン・クレランド（ボクスホール・カバリエ）
●BPRグローバルGT耐久選手権
▽チーム——ウエスト・コンペティション（マクラーレンF1）
●CARTインディカー・ワールド・シリーズ——ジャック・ビルヌーブ（レイナード・フォード）
●IMSA WSC選手権
▽ドライバー——フェルミン・ベレス（フェラーリ）
▽マニュファクチャラー——フェラーリ
●NASCARウインストン・カップ——ジェフ・ゴードン（シボレー）
●全日本F3000選手権——1 鈴木 利男（ローラ・無限）
2 高木虎之介（レイナード・無限）
3 トム・クリステンセン（ローラ・無限）
●JTCC（全日本ツーリングカー選手権）
▽ドライバー——スティーブ・ソーパー（BMW 318）
▽チーム——BMWモータースポーツ・チーム・シュニッツァー
●全日本GTカー選手権
▽1部門ドライバー——影山 正彦（ニッサン・スカイライン）
▽1部門チーム——チーム・タイサン
●全日本F3選手権——ペドロ・デ・ラ・ローサ（ダラーラ・トヨタ）
●全日本ラリー選手権
▽Cクラス——桜井 幸彦（スバル・インプレッサ）
▽Bクラス——原口 真（ミツビシ・ミラージュ）
▽Aクラス——栗津原 豊（スズキ・アルト）



ビルヌーブ、インディ500優勝&王座

インディカー参戦2年目にしてインディ500を制したジャック・ビルヌーブ。しかもアル・アンサーJrの追撃を振り切ってインディカー・チャンピオンも獲得という大活躍を演じた。さらにシーズン中に96年のウイリアムズ入りが決定し、まさにトントン拍子でF1まで昇り詰めた。次代のヒーローの誕生か

INDYCAR

RACE REPORT

インディカー・オーストラリア

●PPGインディカー・ワールドシリーズ第3戦●3月31日
●オーストラリア、クイーンズランド、サーファーズパラダイス



**今季初のロードコースイベントとなる
サーファーズ・パラダイスの市街地コース
ホンダとファイアストンは開幕3連勝
しかもファイアストンは1-2-3の
表彰台独占をやってのけたのだった**

Photos & Report/Masahiko Amano

ポールポジションはジミー・バッサー（ターゲット/レイナード・ホンダ）。金曜からトップタイムをコンスタントに記録していたスコット・ブルエット（ファイアストン/ローラ・フォードXD）を、計測時間終了間際、最後の1周でわずかに0・017秒逆転してのPP獲得。ホームステッドでのキャリア初勝利に続き、バッサーはキャリア初のPPもホンダエンジンとともに記録した。

長いストレートの先に低速のシケインがあるオーストラリア、サーファーズ・パラダイスの市街地コース。バッサーのPP獲得の陰には、彼とチップ・ガナッシレーシングのセッティング能力の高さと、96年仕様で実現されたホンダ・インディV8の低・中速域パワーがあった。しかし、今回で2戦連続PPの

完璧なセッティングを見つけだし、キャリア初のポールポジション、そして今シーズン2勝目を飾ったジミー・バッサー。一気にポイントでもトップに立つ



バッサー、今季2勝目
ホンダ開幕3連勝
ファイアストンは1-2-3!!

ホンダではあるが、ブラジルの高速オーバルで見せつけたような大きなアドバンテージを今回は持っていなかった。惜しくも予選2位となったブルエットはフォードユーザー、3位のアレックス・ザナルディ（ターゲット／レイナード・ホンダ）の背後にはポール・トレーシーのペンスキー・メルセデスベンツがつけている。

今シーズン初のロードコースイベントということで、タイヤの性能にも注目が集まっていた。特に開幕2戦のオーバルで連勝しているファイアストンが、ロードコースでどれだけの力を発揮するか？　が興味の的だった。結果はファイアストンが2戦連続で予選1、2、3位を独占。今年の彼らはオールラウンドでの優位性を身につけているのだろうか。

シャシーの戦いはレイナード、ローラが開幕2戦の星を分け合い、ペンスキーもトレーシーが開幕戦でPPを手にしているとおり侮れない。3シャシーのポテンシャルはかなり拮抗しているといっていいだろう。

さて、新記録の8万4000人を集め、快晴の下で行われた決勝レースでは、前日にPP争いを展開したふたり、バッサーとブルエットが序盤から3位以下を引き離していった。しかし、バッサーがブルエットとの間にも差を作り上げていく。ブルエットはコクピットの燃料表示がトラブルを出し、慎重を期してスピードダウンしたのだった。

バッサーの速さは抜群の安定性を持っていた。しかし、1度目のピットインでクルーがミスを犯す。燃料が完全に満タンになる前にバッサーをコースへ送り返してしまったのである。彼は誰よりも早い37周目、二度目のピットストップへと滑り込んだ。この時コース上はグリーンで、ブルエットとの間に築き上げていたリードが消え去ったばかりでなく、2位へと順位を下げたのである。

ところが、2度目のフルコースコーションが出された時、全員が飛び込んでくると思われたピットストップに、ブルエットが入ってこなかった。「入るつもりだったが無線の調子が悪く、少しだけ聞こえてきた声が〝ステイ・アウト〟と言っているようだった」とブルエ



トロフィーにキスするバッサー。表彰台での表情や仕種も自信にあふれている


海岸はもうすぐそこ。立ち並ぶ高層コンドミニアムの間をコースは縫う





チームメイトのマイケル・アンドレッティと同等のタイムを出して予選6位をゲットしたクリスチャン・フィッティパルディ。ブラジルに続き連続の5位フィニッシュ

ホンダ快進撃の裏でプルエットは着実に得点を重ねる

ットはレース後に説明した。

ここで1周多く走ったことでプルエットはリーダーの座を手放した。バッサーは3度目のピットストップを行い、ゴールまでもつだけの燃料を補給。コースへと復帰するとトップへと返り咲いていた。

いったん手放したトップを取り戻したバッサー。こうなると、レースは完全に彼のペースだ。序盤と同じ完璧な走りを見せてバッサーは逃げた。給油を行い燃料切れの心配がなくなったプルエットは必死に食い下がるが、ジワジワと差をつけられ、ゴール時の両者の間には7秒の大差がついていた。

「ホンダがパワーをくれ、ファイアストンがグリップをくれた。レイナード、ホンダ、ファイアストンの最強のパッケージを実現してくれたチームに感謝したい」と、ポイントスタンディングで単独トップに立ったバッサーは語った。

予選、レースともにバッサーに敗れる結果となったプルエットは「フォードはホンダにパワーで負けている。コーナーで詰め寄ってもストレートで離された。燃費でもホンダは優位にある。マシンのハンドリングは週末を通して最高だったが……」と悔しがった。しかし、今年も開幕戦から4、3、2位とコンスタントに上位入賞を続けているプルエット、シリーズポイントで彼は2位につけている。

3位にはルーキーのグレッグ・ムーア（プレイヤーズ／レイナード・メルセデスベンツ）が入った。デビュー戦のホームステッド以来、素晴らしい速さを見せつけているカナ



一時は19位まで下がったグージェルミン。4位への挽回は立派

シャシーセッティングはバッサー以上だったかもしれないプルエット。早く今シーズン初勝利が欲しいところ





パナソニック・ダスキン／ローラ・フォードXBに乗るヒロ松下は、10位でフィニッシュして今シーズン初ポイントの3点をゲット


20歳のルーキー、グレッグ・ムーア。今最も注目を集めるカナディアン


レース後にミーティングするファンジオII、PJ、ダン・ガーニーの3人

RESULT／Round3

・4.456km×181.61km　予選出走25台・決勝出走25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	⑫	J.パッサー	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	65周	2'00"46"856	1／1'35"265
2	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	65周	2'00"53"605	2／1'35"282
3	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	65周	2'00"58"172	8／1'37"026
4	⑰	M.グージェルミン	バックウエストレーシング	レイナード96I・フォード	GY	65周	2'01"06"074	11／1'37"311
5	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	65周	2'01"12"706	6／1'36"863
6	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	65周	2'01"30"081	20／1'39"479
7	㉝	E.ローソン	ギャレスレーシング	ローラT96・メルセデス	GY	65周	2'01"52"246	22／1'40"655
8	㊵	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	65周	2'02"31"016	9／1'37"162
9	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	64周		16／1'38"189
10	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	64周		25／1'42"921
11	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	63周	燃料	12／1'37"325
12	㊴	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	61周		19／1'38"940
13	①	R.ボエセル	プラーマ・スポーツチーム	レイナード96I・フォード	GY	60周	燃料	15／1'37"809
14	㉑	C.グェレーロ	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	48周	アクシデント	21／1'40"478
15	㊴	F.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	46周	燃料	23／1'41"902
16	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	45周	電気系	14／1'37"695
17	㊽	B.ハータ	チーム・レイホール	レイナード96I・メルセデス	GY	40周	火災	17／1'38"420
18	㉟	J.クロスノフ	アルシエロ・ウェルスレーシング	レイナード96I・トヨタ	FS	38周	アクシデント	24／1'42"056
19	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	36周	電気系	5／1'36"721
20	㊽	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	33周	ギヤボックス	13／1'37"642
21	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	31周	ギヤボックス	3／1'35"549
22	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	16周	アクシデント	4／1'35"987
23	㊵	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	14周	アクシデント	10／1'37"195
24	㊾	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	10周	アクシデント	7／1'37"023
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	8周	エンジン	18／1'38"588

・優勝スピード：145.191km/h

・ラップリーダー：1〜36＝J.パッサー、37〜41＝S.ブルエット、42〜65＝J.パッサー

※NEXT ROUND＝4月14日　第4戦　ロングビーチ

POINT STANDING／DRIVERS

1	J.パッサー	47
2	S.ブルエット	42
3	C.フィッティパルディ	28
4	A.リベイロ	25
5	A.アンサーJr.	25
6	G.ド・フェラン	21
7	G.ムーア	20
8	B.レイホール	18
9	R.ゴードン	14
10	A.ザナルディ	14
11	M.グージェルミン	12
12	S.ヨハンソン	8
13	R.ボエセル	6
14	E.ローソン	6
15	R.モレノ	5
16	M.アンドレッティ	4
17	B.ハータ	3
17	ヒロ松下	3
19	E.フィッティパルディ	2
19	A.フェルナンデス	2
19	P.トレーシー	2
22	M.グレコ	1
22	S.グッドイヤー	1

POINT STANDING／MANUFACTURERS

1	ホンダ	60
2	フォード・コスワース	44
3	メルセデス・ベンツ	40
4	トヨタ	0

CONSTRUCTORS

1	レイナード	52
2	ローラ	48
3	ペンスキー	25
4	イーグル	0

●サーファーズパラダイス市街地コース
●全長：2.8マイル



ダ出身の20歳は、3戦目にして表彰台に上ったのだ。ムーアの所属するフォーサイスレーシングも今年からファイアストンユーザーであり、ファイアストンは復帰2年目の3戦目にして1-2-3で表彰台独占をやってのけたのである。

4位はマウリシオ・グージェルミン（ハリウッド／レイナード・フォードXB-II）、5位にはクリスチャン・フィッティパルディ（Kマート・バドワイザー／ローラ・フォードXD）が食い込んだ。クラッシュやマシントラブルの多発したレースだったが、彼らは持ち味の粘り強さを存分に発揮して成績へとつなげたのである。ステファン・ヨハンソン（アルマックス／レイナード・メルセデスベンツ）も同様で、予選は20位と後方だったが、しぶとい走りで8ポイントを手に入れた。

インディカーシリーズ参戦7年目を迎えたヒロ松下は、今年はベイトン-コイン・レーシングから参戦しているが、シーズン3戦目で3ポイントを獲得した。土曜日のプラクティスで好タイムを記録しながら、予選は走り出してすぐに電気系トラブルでストップ。最後尾25番グリッドからのスタートとなったが、15ポジション上げて10位でゴール。「ハンドリングがスタートからゴールまで安定して良かった」と語った。

初めてのロードコース戦を迎えるトヨタ勢は、予選23、24位（ヒロ松下は予選タイムなしなので、事実上の最後尾）と厳しい状況が続いている。

AAR（オール・アメリカン・レーサーズ）製イーグルシャシーに乗るファン-マヌエル・ファンジオIIは、エンジンがスタート直後からミスファイア。その後にトランスミッショントラブルが出てしまいピットに長い間とどまり、最後は燃料系トラブルでリタイアとなってしまった。しかし、「予選と大きく変わらないタイムでレース中に続けて走ることができた。我々は確実に進歩しているんだ」と話した。

もう1台、アルシエロ-ウェルズ・レーシングのレイナードをドライブするジェフ・クロスノフは、ブレーキトラブルから壁にヒット。「エンジンは問題なかったが、ブレーキが効かなくなってしまった」と語った。

次戦はアメリカへ戻りロングビーチ。今回と似たストリートコースが舞台となる。

1996 HONDA MAIL ORDER COLLECTION

MUGEN HONDA WEAR & GOODS

ホンダ
通販コレクション

**その実力は世界が認めるMUGEN HONDA。
最高峰を目指す男たちのオフィシャルウェアを始め、
厳選されたウェア&グッズをラインナップ。**

※表示価格に消費税は含まれておりません。







Back Style

無限ホンダレーシングブルゾン
6F112 ¥18,900

ブラックとホワイトの色の切りかえしが鮮やかな無限ホンダのオフィシャルブルゾン。胸部と背中の3色ラインが、デザインのアクセントになっている。表地はナイロンソフトツイルのやわらかな仕立てで、総裏地付のしっかりとした構造が特徴。両脇と左胸の内側にファスナー付ポケットあり。また、左胸と背上部にロゴ刺繍を施し、左袖にはHマーク刺繍ワッペンを。モータースポーツシーンで、群を抜く個性をアピールする一着。

カラー：ブラック（BK）／サイズ：M、L／素材：表地＝ナイロン100%（撥水加工）、裏地＝ポリエステル100%／MADE IN CHINA



Back Style



無限ホンダウインドブレーカー
6F111 ¥8,900

黒地の精悍なカラーリングに、胸部と背中に施された3色ラインが鮮やか。左胸と背上部にロゴ刺繍、左袖にはHマーク刺繍ワッペンを、ボタンにはHONDAの文字が刻まれている。撥水加工されたナイロン表地に、総裏地を付けた丈夫なつくり。ジーンズやチノパンなど、あらゆる組み合わせに良く似合う。

カラー：ブラック（BK）／サイズ：M、L／素材：表地＝ナイロン100%（撥水加工）、裏地＝ポリエステル100%／MADE IN CHINA



Back Style

無限ホンダピットシャツ
6F122 ¥8,500

チームメンバーも愛着する無限ホンダのオフシャルピットシャツ。左胸にロゴ刺繍、背中にはロゴプリント、左袖にはHマーク刺繍ワッペンを。衿内および胸下は黒地の切りかえしで、胸部と背中には縫い付けされた3色ラインがデザインを個性的にポイントアップしている。

カラー：ホワイト×ブラック（WH）／サイズ：M、L／素材：白地＝綿100%、黒地＝ポリエステル65%、綿35%



無限ホンダキャップ
6F181 ¥2,900

本体オフホワイトに、つばのブラックのコンビネーションが良く似合う。キャップ前部にロゴ刺繍を施し、後部にはサイズ調整に便利なアジャター付き。

カラー：ホワイト×ブラック（WH）／サイズ：フリー（56cm～59cm）／素材：本体＝綿100%





GE

BK

無限ホンダTシャツ
6F171 ¥2,900

衿の3色ラインをデザインのポイントに、左胸と背中にロゴをプリント。色はブラックとグレーを用意。

カラー：ブラック（BK）、グレー（GE）／サイズ：フリー／素材：綿100%



無限ホンダ キーホルダーA
6F201 ¥700

アルミ製の本体に無限ホンダのロゴを型押して処理。軽くてコンパクトなつくりは、ポケットに入れた時にも邪魔にならない。

材質：本体＝アルミ（アルマイト加工）、金具＝鉄（ソフトメッキ）／サイズ：25（縦）×85（横）mm





無限ホンダGショック
6FT08 ¥14,000

埃、泥からウォッチを保護するマッドレジスト構造、グローブをしたままでも操作しやすい大型サイドボタンを採用。ELバックライトを発光させると、無限ホンダのロゴが赤くうきあがる。

材質：樹脂（本体、ベルト）／機能：1／100ストップウォッチ、時刻アラーム、時報、タイマー、フルオートカレンダー、12／24時間制表示切替、カラーELバックライト、耐衝撃構造／精度：月差±15秒以内、20気圧防水／サイズ（本体のみ）：54.5（縦）×45.5（横）mm／CASIO製



EL Backlight



無限ホンダポロシャツ
6F121 ¥6,900

左胸にロゴ刺繍を施し、さりげなく無限ホンダブランドをアピール。衿、袖口の3ラインがいかにもスポーティなデザイン。ゴルフ、テニス等のスポーツシーンにも活躍する一着。

カラー：ホワイト（WH）、ブラック（BK）／サイズ：M、L／素材：綿100%（40双糸鹿の子）



BK

WH

無限ホンダスタッフバック
6F221 ¥16,800

無限ホンダチームのスタッフがF-1転戦にも使用しているオフィシャルバッグ。両サイドのアウターポケットなど収容能力にも優れ、荷重バランスを計算したショルダーベルト付。無限ホンダのロゴ刺繍が映える大型サイズのバッグ。

サイズ：400（縦）×710（横）×320（幅）／素材：420Dナイロン・PVC／カラー：ダークグレー／MADE IN KOREA

ホンダ通販のお申し込みは、お電話かFAXでどうぞ

お申し込み・お問い合わせ

TEL.03-3350-0300

午前10時～午後5時／土曜12時（日曜、祝日は休ませていただきます）

FAX.03-3341-5359

FAXは24時間受付けております

※ご注文はお買上げ金額の合計が3,000円以上から承ります。

■お支払い方法

①代金引換え：代金を商品と引換えに、お届けの際にお支払いいただきます。

②クレジットカード：下記の各種カードがご利用いただけます。お支払いは各社クレジット規約に基づく預金口座から自動引き落としとなります。

お電話でご注文の場合は、「クレジットカードで」とお申しつけください。

おハガキ、FAXでご注文の場合はクレジットカード名とカード会員番号、有効期限をご記入ください。

＊カードの種類をお確かめの上、お申し込みください。

お問い合わせ 株式会社 ホンダ ダイレクト マーケティング
〒107東京都港区南青山2-1-1 ホンダ青山ビル内
TEL.03-3423-3616

HONDA

ピットインプレス FROM READERS

PIT-in PRESS

あなたが作るもうひとつの Racing on

F1ブラジルGPでバリチェッロ大活躍！

開幕戦も面白かったけど、第2戦ブラジルGPもなかなかのものでしたよね？

まず、一番すばらしい走りを見せてくれたのはヒル。予選でダントツ、決勝で独走ですもん。ヒルのことを過少評価しがちな人たちも、今回ばかりは文句のつけようがないんじゃないかな？

でも一番印象的だったのは、バリチェッロでした。予選2位も驚いたけど、レースでの勢い！　アレジに挑み、シューマッハーに挑み……。見てるこっちも熱くなっちゃった。スピンしてコースアウトした時には、もうぼう然としちゃいましたよ。うわあ～、もったいないよお。地元なのにい～って。でも、本人が一番ガッカリしてるだろうに、「この週末、僕は観衆を楽しませることができたんじゃないかな」なんて言葉、なかなか言えませんよね。えらいぞ、バリチェッロ。

開幕戦はピルヌーブ、第2戦はヒルとバリチェッロ。こんなふうに毎戦、いろんな人が代わる代わる活躍してくれると飽きないですよね。今年のF1は楽しいなぁ。

東京都大田区　富山やよい

■3戦終わった時点ではヒルが3勝なんだけど、ビルヌーブの初優勝も見たいし、シューマッハーだってこのままじゃ終わらないだろうし、今シーズンは見どころいっぱいだ！　もちろん、アレジやアーバインからも目が離せないしね。

まだまだ続く……思わず笑っちゃう夢のお話

最近盛り上がっている夢の話シリーズ。

①友人はマンセルがバスジャックした夢を見たらしい。「あんなに金持ちなのにどうして」と思ったそうです。

②私の夢。某RPGをやってから寝たせいか、夢の中で「水の宮殿みたいな所」を4人ぐらいで歩いていた。水の中からおもむろに水しぶきと掛け声と共にアーバイン（パンツ1枚）が飛び出してきた。次の瞬間、水の中にいた巨大イカ（？）に捕まっていたので、私たちは見なかったことにして先に進んだ。「私は○○のファンなのにどうしてこいつが」というような人の夢を見ることがありますね。ちなみに、個人差はありますが、基本的に夢に出てくるのは「無意識下」で気になっている人であることが多いそうです（酔っていたり疲れていたりすると、願望に忠実な夢を見やすい）。意識して大好きな人は、夢に出てきにくいんだそうです。

神奈川県高座郡「土方　彰子」

※

夢の話なら私にもあります。

シューちゃんに交際を申し込まれた夢に始まって、シューちゃんになって木曽川土手GPに参加して（なぜ木曽川か？　それは私がいつも仕事で通るからです。たぶん）、ジョニーに追い抜かれる夢（93年時）も見ました。また、最愛のプロスト教授については、友人をほっぽって一緒にF1観戦をしてしまう夢、友人をほっぽってタイのお祭りを一緒に見物してしまう夢、東急ハンズで出会ってあわてサイン色紙を探す夢、あげくの果てには婚約者になって、マスコミ攻勢をかわしつつ幸せにデートしてしまう夢まで見ました（妻子持ちだということを忘れているぞ、夢の中の私！）。

しかし、何といっても一番のメロドラマは、私がパトレーゼのチームのエンジニアで、ふたりの間に愛!!（苦笑）が芽生えるんだけど、「彼は妻子のある身、私は身を引きましょう」とか何とか言ってひとりチームを去る私を、彼がヘリコプターで追ってくる……という夢でしょう。一面の夕焼けの中、パトレーゼの乗ったヘリが私の前に下りてくる様は、そりゃもう映画のごとく感動的でございました。

……でも、こういう夢を見て目覚めた後の現実って、また格別にナサケない……。

愛知県江南市「ゆうか」

■相変わらず楽しい夢の話です。それにしても「ゆうか」さんのパトレーゼの夢ときたら、あまりにドラマチックで笑っちゃった。きっとすごくロマンチストなのねー。まだまだ笑っちゃうような夢の話があったら、皆さんお寄せくださいね。



開幕戦でのポール獲得はもちろんだけど、ブラジルGP、予選で勢い余って飛び出しちゃったあたりもカッコよかった。若いっていいなー。頭はちょっと寂しいけど……

宮城県仙台市　松崎満美子

行ってきました！メルボルンF1観戦記

今回初の開催となりました、メルボルンのグランプリ開幕戦を見てまいりましたので、その様子をご報告させていただきたいと思います。

★コースまでのアクセス

会場のアルバートパークは、市内中心部より約3㎞ほど。大きなホテルは大体中心部にありますので、交通の便はとてもいいです。

所要時間は、土曜、日曜とも（朝8：30出発で）車で15分ほどで、交通規制などもなく、とてもスムーズでした。タクシーは3㎞で10ドル50セントくらいが目安となります。

タクシー乗り場はゲートを出たすぐ外にあり、日曜日には係員数人が、待っている人たちの行き先、人数に応じて車に割り振り、どんどん相乗りでさばきます。自分の行き先と周辺の地名を確認しておくと「～方面××人！」と皆に声をかけてくれるので、タイミングよければ列の後ろの方でも、すぐに乗ることができます。決勝終了直後でも渋滞もほとんどなく、30分ほどで市内中心部まで戻れました。

他の交通機関としては「トラム」という路面電車が市内を走っています。この「トラム」はアルバートパークのすぐ脇に停車します。改札を出ればそこがパークの敷地内です。

注意点としては、駐車場がないので（特に日曜日は路上駐車もできないようでした）、公共交通機関を利用した方がよいでしょう。

★サーキットの様子について

コースは湖の周囲を走る道路を使用しており、それを取り囲むように仮設スタンドが立てられています。

大きな公園ですが、通路が舗装されているのは一部で、あとは芝生と砂地の歩道となります。コースの内側には結構木陰があり、とても涼しいので、観戦の合間にのんびり横になるのもよいと思います。

すべてのスタンドには各時代の名ドライバーたちの名前が付けられ、そのドライバーの大きな肖像画がスタンド裏に掲げられており、とても素敵な雰囲気を出しています。

スタンドからコースはすぐ目の前で、エスケープゾーンがほとんどないため、1コーナーのスタンドなどはオフィシャル用の通路をはさんでも、コースから10～15mくらいの距離でした。本当に目の前をマシンが走り、ドライバーズパレードのオープンカーに乗るドライバーにも声援が届いたりと、とても楽しい思いをしました。

混雑もひどくなく、決勝日でもあちらこちらと移動して観戦することができました。ただしコースをまたいでいる橋は、混雑してくると、係員が出入口に立って交互通行にするため、入口で待たされたりしますので注意してください。

コースの内側（湖沿い）にはクラシックカーやフェラーリF50などが展示してある大きなテントがあります。レースの合間にはそれらのマシンがデモランを行いました。

仮設トイレもたくさんありますし、ポリスもほとんど100mごとにすれ違うといった感じで頻繁に巡回してましたので、ひとりで



千葉県千葉市「紫雲英」
みんなが愛するチーム国光NSX。開幕戦は残念だったけど、まだまだこれから。なのだ

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

●鈴鹿のテストにて……。午後のセッションのほんの数分前までシビックの中でお昼寝をされていた影山正美さんは、まだ目覚めて間もないというのに、ブォ～ンとかっ飛ばし、タイムアタックしていた。さすがプロだなぁ。

大阪府守口市　宮林　薫

☆**こういうの、カッコイイね。予選でこういうことやって、それでポール取っちゃう人がいたらスゴイなぁ。でも、そんなのは、ドラマや映画の世界のことでしょうね。勝負は厳しいのだ。**

●春休みに「どうなってるの？」という番組で、どれだけ短い期間で離婚したかを競う企画をやっていたのだが、その企画に「F1離婚GP」という名前がついていた。そんな事にF1の名前を使わないでよ。ちなみにそのBGMは、やっぱりTスクエアでした。

神奈川県横浜市「CHAZ」

☆**あの番組、くだらなくて結構好きです。「迷惑親戚」とか「バカ親子」とか「赤っ恥」とかいろんな企画があるのよねー。「F1離婚GP」では、入籍から5日で離婚したという人がいて、びっくりしちゃったよ。**

●先日、父を車に同乗させて、たまたま土屋圭市さんの放送を聞いていたら、いきなり父が「何だ、所ジョージがしゃべってるのか？」と言いだした。そういえば、確かに土屋さんと所さんのしゃべり方（特に口調）って似てるんだよね。

秦野市「毒ハブ90Rクーペ」

☆**声は似てないと思うんだけど、しゃべり方は似ているかもね。所さんといえば、昔「毎日やりたいことがたくさんありすぎて、時間がもったいなくて寝ていられない」って言ったことがあって、「カッコイイ～」って思った。今でも相変わらずバイタリティーあるのかなぁ？**

がんばれ！同人誌

We support motorsport comic books!



去年の秋、「レースを応援するサークルを作りたい」と思い立って作った「会員様大募集号」だそうです。サークルは基本的にフォーミュラ・ニッポンを応援し、レースを楽しむためのものということ。興味のある方は、まずこの本を読んでみては？

★A5／20P.／190円切手（送料のみ）を次のところまで。〒501-61　岐阜県羽島郡川島町河田1007　尾関真奈美

FASTEST!
FORMULA NIPPON PRIVATE FANCLUB 1996
●尾関真奈美



みんなでTalk!

コリン・マクレーについて



埼玉県新座市「こりんとう」

●僕の大好きなオリオールを何となく過去のドライバーにしつつあるマクレー、本来なら天敵と言ってもいいところなんだけど、どこか憎めないのは、ほんわかした風貌のせい？ WRCドライバーは髪の薄い人が多いけど、その仲間に入らないよう、ロードセクションでは外気にさらして、むれない努力を！（広島県・鴨田恭二）●少し前はマクラッシュなんて言われていたけど、あのころのゴウカイなドリフトがよかったな。もちろん勝てなければ話にならないから、仕方ないけど、やっぱりあの走りがカッコよかった。（和歌山県・橋爪 豊）●ラリー界では間違いなく最強だ。ぜひF1でシューと対決してもらいたい。（神奈川県・田中 宏）●彼によってスバル車の頑丈さがよく分かったが、最近は速さを見せつけることに変えたらしい。昔のマクラッシュよ、もう一度！（栃木県・大竹文香）●もし僕がFーチームのオーナーだったら、ドライバーはこの人しかいない。（鹿児島県・花園 誠）●TVで初めて95年WRC総集編を見て、初心者レースファンだった私に「ちょっとこんなに楽しいのもあるの？ ラリーって何？」と思わせ、わくわくさせてくれた人。（静岡県・吉田美保）●スバルを世界一に導いてくれてありがとう。（北海道・藤田明子）●たぶんこの人はラリーだけじゃなく、フォーミュラに乗っても速いだろうと思う。（大阪府・横尾年彦）●前は速いばっかのコワシ屋だった彼も、去年はステディさを身につけて見事チャンピオンになった。元来持っていた速さが経験と相まって、きっと今年も素晴らしいレースをしてくれると期待しています。（東京都・広川基良）●キレてもキレなくても速いあなたはエクセレント！（大阪府・芝野圭介）●レガシィに乗っていた時が最高にキレていて面白かった。カンクネンの記録を抜くのは彼かもしれない。（北海道・末崎浩将）

★はがきを読んでいると、とにかく「速い！」という形容詞が目につきました。あとは「おとなしくならないで」という声が多かった。キャリアを重ねても、コドモの部分を残していてね、コリンちゃん。

さて、今号募集のテーマは、「黒澤琢弥選手について」。黒澤さんに対する甘いひと言、からいひと言を待っています。もちろんイラストも大歓迎!!よろしくね。

歩いていてもあまり心配いらないと思います。

★お土産、食事

プログラムが8ドルで、ほかにもTシャツや帽子、ブルゾン、ステッカーなどが売られています（フェラーリグッズ専門店もありました）。モススタンド裏手のGPオフィシャルグッズを扱っている大きなテントの店は、クレジットカードもOKです。しかしこうしたグッズの店の数は、あまり多くありませんでした（ル・マン、インディカー、日本GPなどと比べるとずっと少なかった）。

食事は、ハンバーガー、サンドイッチといった軽食中心になります（4ドル50セント～）。飲み物の小さなスタンドはあちこちにあるのでとても便利です（2ドルくらいで、ビール、コーラよりミネラルウォーターが一番売れていました）。

★サポートレースについて

Gr.Aは、アルファ155、ボルボ850、フォード・シエラなど、今の日本では見られない車が走ります。レベルもなかなかで、迫力がありました。

アストラのワンメイクレースもあり、こちらはGr.Aと比べると、やや個々のレベルのばらつきがあるようで、日本のゴルフポカールレースに近い印象を受けました。しかしレース展開は、ダートに飛び出したりコーナーをショートカットしたりと、派手な展開に観客は大喜びでした。

★最後に……

とてもゆったりとグランプリを楽しむことができました。スカイダイビングやアクロバット飛行など、盛りだくさんのイベントで、レース以外にもいろいろと楽しませてもらえました。楽しく、素晴らしい経験ができたことをうれしく思います。

東京都小金井市 高橋 雄一

■久しぶりですね、"ハンマー"高橋さん。いきなりメルボルンに行っちゃうとは、さすがだ。アデレイドでのグランプリがなくなっちゃうって聞いた時は残念だったんだけど、こうしてみるとメルボルンもかなりよさそうじゃない？ 行きたくなっちゃったよ。

インディカーを生で見て浮かれっぱなしの私です

3月に1カ月間、アメリカでホームステイをし、インディカー（ワールドシリーズ）をLIVEで見ました。

214号にもありましたが、ザナルディが「アレックス」で出ていました。またその「アレックス」は、コメディタッチのテレビCMにも出ていました。マーク・ブランデルは元F1組の中では一番大きい扱いでインタビューされていましたが、F1の時には見られなかった笑顔がとても印象的で、改めてインディカーのオープンさを感じました。

それから、ホンダが絶好調だったので、私も浮かれっぱなしでした。特に第2戦のグリッドを見た時は、上位をホンダエンジンユーザーが占めていて最高でした。フォードのグレッグ・ムーアは、去年までジャックの乗っていたクルマで、同じレーシングスーツで、それでもってカナダ人ということで、やっぱり今年注目のドライバーだと思いますが、でも取りあえずはホンダにこのまま頑張ってもらいたい。そして、やっぱりF1の方が好きな私は、98年にはF1にカムバックしてくれることを願っています。

何にせよ、96年はF1もインディカーもフォーミュラ・ニッポンも、面白そうで良かった良かった、ということです。

大阪府東大阪市 伊藤めぐみ

■学生の方は休みが長くてうらやましい！社会人になっちゃうと、なかなか長期の休みが取れなくなっちゃうから、海外に滞在してレースを見て回りたいって人は、学生のうちに行っちゃいましょう。お金ためるのがタイヘンだけどね。



福岡県春日市「バカくみ」

シーズンオフはつまんないなーって思ってたのは、ついこの間のことだったのにね。今シーズンは兄弟直接対決が見てみたいなー



北海道札幌市「北区篠路」

関幕戦でかなりの人がファンになっただろうなとは思ってたけど、いろんなことがキッカケでファンになるものなのねー



香川県丸亀市「おかき」

今季、F1解説に復帰した今宮さん。「うれしい」ってハガキがたくさんきて、ファンの多さを感じました



「私は応援してはいけない疫病神なの？」なんてこと言わずに、これからもマークを応援するのだ！

鳥取県鳥取市「小野祥亮典」

あえて「金色」に挑戦したジョーダンよ、頑張れ！

金色のカラーリングが、レーシングカーで成功したためしはない。昔、リカルド・パトレーゼが金色のF1カーに乗ってる写真を見た覚えがあるが、鈍重そのものだった。ケケ・ロズベルグの金色マクラーレンも今イチだったし、93年のF3000の童夢も、最初は金色だったが途中でカラーリング変更された時には正直ホッとした。

今年、ジョーダンはそれでも金色にチャレンジしてきた。誰もが成し遂げられなかった理想に挑む。それでこそF1チームだ。だからみんな「それじゃ、金色じゃなくて黄土色だろう」とか、「テストの時のカラーリングの方が良かった」とか、「本当に1年通してそれで走るんか？」などと、意地悪なツッコミをしてはいかんのですよ（でもちょっと笑っちゃったりして）。

京都府京都市「泣かせる中企」

■初めて見た時、「何この色」って思った人が多いみたい。でも、マシンなんて速ければカッコよく見えてくるもの。ブラジルGPの勢いで、頑張れ！（金色に見えなくても……）

写真が当たってうれしい提供者の方、ありがとう!!

先日、生写真プレゼントに当選し、その写真が届きました。光貞さんの「おさるのもんきち」姿なんですが、私にとってはそのおちゃめな姿までもがとてもかっこよく見えて、写真を手にして大喜びしてしまいました。

ニスモのタイヤテストが雪生であったんですが、そこでスタッフの人だと思うのですが、光貞さんに似ている人を見かけ、思わず写真を撮りそうになったのですが、遠くて撮れませんでした。でも今年は光貞さん本人の写真をたくさん撮れるだろうと期待して、あきらめました。

早くレースが始まらないかなー、と楽しみにしています。写真をくださって、本当にありがとうございました。

宮城県仙台市　斎藤　順

※

無事に生写真（影山正彦さんの）が到着しました。どうもありがとうございました。私に当たったとレーシングオンを見て知った時もドキドキしましたが、それ以上に感動です。ポーっと待ってましたから。提供者の佐々木香織さんの言葉も感激でした。本当にありがとうございます。

東京都中央区　菅田　聖子

■「TAKE A SHOT!」の写真プレゼントで当選した方たちのお手紙です。提供者の皆さん、本当にどうもありがとう。



愛知県安城市「リカルド・ロケット」

95年、国際F3000参戦1年目にしてランキング2位を獲得した期待の人。今年はアロウズからF1に参戦しているのだ

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

●No.213に掲載された細田健介さん、近藤真彦さんの写真を譲ってください。その他の方でも、近藤真彦さんのものを譲ってくださる方、連絡待ってます。なるべく安価でお願いします。

〒213 神奈川県川崎市高津区末長1390-10
福井　明美

●カーグラフィックTVの89年以前に放送した分のビデオテープをお持ちの方。どんな内容でも結構ですので、できたら4番組分を一組（120分テープ1本）で、適価でダビングしてください。手紙かハガキで連絡を。切手代も負担します。

〒658 兵庫県神戸市東灘区北青木2-5-1-103
春口　優彦

●NHKのBSIの96年インディカー第1戦（マイアミ）をダビングしてくださるか、貸してください。テープ代や送料など、負担します。お礼もします。

〒078 北海道旭川市東光10条9-1-15
山田　貴之

●テレビ朝日のル・マン90、91、95を録画した方、どれでも結構ですのでダビングしてください。83年からのF2、F3000、GC、JSPC（360タイトル）などありますので、お礼にダビングOKです。リスト送りますので、ダビングしてくださる方のみTELまたはFAXお待ちしています。

横浜市・大岡元信　TEL&FAX 045-361-4553

●どんなに昔のものでもいいので、山本勝巳選手の写真を譲ってください。

〒521-02 滋賀県坂田郡山東町須川321
谷口　桂子

●92年以前のフジテレビのF1ビデオ（標準録画のもの）をダビングするか、貸してください。お礼に右京＆サロのサイン色紙をさしあげます。

〒963-01 福島県郡山市安積町日出山神明下86-1
大戸　崇

★譲ります

●①91〜95年F1総集編、日本GP、②92〜93年F1モナコGP、③92年F1イタリアGP、④93年F1ブラジルGP、ヨーロッパGP、オーストラリアGP、⑤94年F1ブラジルGP、パシフィックGP、サンマリノGP、⑥95年F1サンマリノGP、カナダGP、ポルトガルGP、パシフィックGPのビデオ。全部3倍です。

〒497 愛知県海部郡蟹江町本町オノ割88-3
鯵原あかね

●BOXER SOUND No.1〜15、91年F3000速報誌「J.Formula」1年分、89年以降のR'onなど、他にもあります。封書で連絡を。

〒520-23 滋賀県野洲郡野洲町永原900-16
富江　芳樹

●田宮模型 1/12マスターズコーチワークシリーズ No.1ケーターハムスーパーセブンBDR、新品（定価2万円）を1万2000円くらいで。ハガキに電話番号を明記して、連絡をください。

〒676 兵庫県高砂市荒井町若宮町12-12
田中　一幸(38)

●ビデオF1総集編78/79、81、82＝3本で1万円。F3マカオ＆富士インター 90、91、92、93、全日本総集編89＝5本で1万円。スパルインプレッサ（ボスコ）＝3000円。片山右京F1チャレンジスピリット＝2000円。送料着払いでお願いします。

〒344 埼玉県春日部市中央4-4-7-409
沼藤　正巳

★お友達になりましょう

●F1、国内レース等のファンの方、サークル「Racing Communication」に入りませんか。入会金、年会費などはなし。気楽にみんなでレース観戦などをしましょう。なるべく近県、もしくは鈴鹿サーキットまで来られる方、ご連絡をお待ちしております。

〒492 愛知県稲沢市国府宮4-9-27-108
森　欣史

●F1、フォーミュラ・ニッポンのファンの方、高木虎之介様に命をかけている方、私と文通しませんか？　15歳の女子高生です。また、関東在住の方で一緒にレース観戦（富士）に連れていってくださる方も募集中。ぜひ連絡をください。

〒273 千葉県船橋市金杉8-1-3　大森　真澄

●インディカー（特にCART）、NASCARが好きな方、私にいろいろ教えてください。年齢、性別不問。また、一緒にレース観戦に行ってくださる方募集中。同県もしくは近県の方、特によろしく！

〒510-13 三重県三重郡菰野町竹成1991-1
山下　エミ(29)

●F1が大好きな28歳です。特に好きなのは、ジャック・ビルヌーブ、エディー・アーバイン、ルカ・バドエルですが、それ以外のドライバーのファンの方やF3000ファンの方もお手紙ください。

〒400 山梨県甲府市小曲町93-2　金井幸美

●今年のF1観戦は本場のイギリスでと思っている女性の方、一緒に計画を立てませんか？　働いているので7日間の予定です。ちなみに私はヒルを応援しています。

〒063 北海道札幌市西区西野3条8丁目1-1-320
阿部　理香(24)

●私と末永く文通してくださる方、どんな方でもOKです。ちなみに私は影山正彦選手、高木虎之介選手、ジャック・ビルヌーブ選手のファンです。

〒501-21 岐阜県山県郡高富町高木1228
福井　典子(16)

●R'onの読者の方で、車関係のビデオのダビング交換希望の方、お友達になりませんか。スーパーカーなどのビデオがありますので、一応連絡ください。返事は確実！　男女問いません。

〒658 兵庫県神戸市東灘区北青木2-5-1-103
春口　優彦

●F1サークル会員様。常時大募集!!　F1ファンなら他は一切不問。トーク、イラスト中心の会報を作ります。案内書をお送りしますので、切手同封にてご連絡ください。

〒983 宮城県仙台市青葉区旭ケ丘2-43-7
坂本　秋沙

■掲載希望の方は、ハガキに郵便番号、住所（都道府県名から）、名前、電話番号（「掲載希望」と書いてある場合のみ掲載します）を書き、必ず「譲ってください」「譲ります」「お友達になりましょう」のいずれかを明記した上で掲載希望内容を書いて送ってください。内容が不適当なもの以外はすべて掲載しますが、文字が読みにくいと掲載できない場合があるので、なるべく読みやすい字でお書きください。

なお、やりとりをする場合、実際に会うなどしてよく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。万が一トラブルが発生した場合、当編集部では一切の責任を負いかねますので、あらかじめご了承ください。

TAKE A SHOT!

あなたの写真掲載コーナー

みんなの自慢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！
そうそう、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









すべての写真をプレゼント！





▲東京都町田市

田米開　由紀

アルバムの整理をしていたら、去年のF3000富士ファイナルの写真を発掘しましたので、プレゼントします。天気、ピットウォーク、パドック、レース……どれもこれも素晴らしく、すごいものでした。あれだけのものが見られるなら、行ける限りはサーキットに通いたい、そう思わせてくれたこの日に感謝しています。■今年もガンガン行って写真を撮ってきてね。さて、このステキな写真を掲載できなかった分と合わせてプレゼントします。田米開さん、ありがとう。正美クン写真（4枚1組で1名に）、勝巳クン写真（3枚1組を2名に）、国さん写真（3枚1組を1名、4枚1組を2名に）、エディー写真（2枚1組を2名に）、エディー&サロ&ダニエルソンの写真を2名に、ジェフ&マウロ&アビチェッラの写真を2名に、クルム写真を2名に差し上げますので、ハガキに郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号、希望する写真、「PIT-IN PRESSに望むこと」を書き、PIT-IN PRESS「No.216写真プレゼント係」まで送ってね。締め切りは5月2日（当日消印有効）です。



No.213 写真当選者発表!!

★ジャック写真：宮城県・古川　理紗
★虎ちゃん写真：滋賀県・梅村　由香
おめでとうございました！

No.213 「読者による読者プレゼント」 当選者発表!!

1．ステッカーセット＝福岡県・川添　敏　2．プロストバッジA＝奈良県・逸崎　工、東京都・滝沢　義人、愛知県・倉橋　明子、埼玉県・横田　恭子　B＝東京都・小原香代子　亜久里バッジC＝愛知県・北川　雅恵　3．プログラム各種セット＝秋田県・田代　大輔　4．壁掛け、コースター、色紙類＝長崎県・相田　吉標　5．ジェフ&マウロカレンダー＝埼玉県・山口　聡子、宮城県・栗田美代子、北海道・岸本　多恵　6．ジェフ&マウロレポートパッド＝神奈川県・田崎　里子、大阪府・上原　清美、和歌山県・中村　真澄　7．ジェフのピンバッジ&ステッカー＝愛媛県・真鳥　有子　8．ステッカー&写真＝千葉県・中島　祐介　9．F1カレンダー＝栃木県・大竹　文香、秋田県・岩指　匠、愛知県・安藤　涼子、京都府・村田　行代、長野県・唐沢久美子　10．生写真セット＝東京都・石垣　佳美　11．版画利男車＝埼玉県・太田　卓也、石川県・木村　智子　星野車＝茨城県・野口　守　スープラ＝東京都・三枝　友治　ディアブロ＝京都府・斎藤　隆志　12．テレカ&生写真＝青森県・高田　信二（敬称略）
おめでとうございました!!

皆さんのご意見・ご感想いつでもお待ちしています

最近ピットインプレスのプレゼントの応募ハガキに「ピットインプレスの好きなところ・嫌いなところ」など書いてもらってますが、これはもちろん、皆さんの意見を少しでも知るためのもの。読んでいるといろんな意見があって、読者の方すべてに満足してもらうのは難しいなあと思いますが、できるだけ多くの方に楽しんでいただけるようにしたいと思っています。その意味でもどんどんご意見・ご感想をお寄せくださいね。もちろんお便り、イラスト、写真などもよろしく。それがなくっちゃ始まらないもんね。

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！

写真提供者の方へのお礼のお手紙を紹介したけど、こちらはお礼のイラストです。小坪さんありがとう



千葉県東隅郡　酒井美佳

Asking on

VOLUME 165

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

ル・マンと全日本のGT規定の違いとは

ル・マンではプロトタイプの参戦OK。日本以外では最低車重が900kg

Q **ミナさん、ル・マンとその他のGTカーレースのクルマのレギュレーションの違いを教えてください。**

埼玉県　政木　満　17歳

A アンダーパネルやディフューザーについての質問もあったんですが、とりあえず、ル・マン、BPR GTシリーズ、そしてJGTCの車両規定の大きな違いを説明いたしましょう。

ル・マン24時間の車両規定の特徴は、市販車をベースにしたGT、そしてプロトタイプという大きく異なる車両の2本立てになっていること。GTは「片側に1枚を超えるドアを有せず、4座席以上を備え、公道使用に関しては適法で……」とあり、クローズドボディ（屋根付き）でもオープンボディでもOKです。またGTは600ps前後のLM GTI、450ps前後のLM GT2に区分されます。LM規定に近いFIA規定のGT（GTI、GT2）やIMSA GTSも参加OKですが、参加車両のほとんどがLM規定で参戦しています。

スタイリングに関しては、LM GT2がオーバーフェンダーのみワイド（片方5cm、両方で10cm）なのに対し、LM GTIはバンパーやフェンダーを一体化させられるので、さらにボディのボリューム感が増します。最低車重は900kgで、排気量と車重によりリストリクター径が細かく（本当にきめ細かく）定められています。ル・マン規定で特徴的なのは、フラットボトム規定。前後ホイールの中心線の間の車両下面は平らでなければなりません。

プロトタイプは、プロトタイプ・ル・マン（LMP）、LMP2、そしてIMSA WSCに区分され、こちらは公道を合法的には走行できないレース専用車両です。去年のマツダスピードの車両がこれにあたります。

なおル・マン24時間では、大変高価ではあるが性能や耐久性に勝るカーボンブレーキの使用を認めています。

次はBPR GTの説明をしましょう。BPRではプロトタイプの参戦はできません（昨年の鈴鹿1000kmはBPRの1戦としてカウントされていましたが、これは特例。「BPRの1戦としてもカウントされていた」という言い方が適切でしょう）。BPRでもクラスは、GT1とGT2のふたつに区分されます。こちらも最低車重は900kgで、排気量と車重によって細かくリストリクターの径が定められています。

なおFIAのGT規定とBPR GT規定は細部で異なっています。FIA GTでは最低車重が950kgですしリストリクター径もちょっとだけ違っています。

最後にJGTCです。JGTCに参加できるのは、N-GT（N-GTI、N-GT2）車両、LM GT2車両、JAF特認車両（FIA GTやIMSA GTなど）。クラスは、GT500とGT300のふたつに区分されます。他のGTシリーズと大きくことなるのは最低車重。GT500が1100kgでGT300が1000kg、さらにリストリクター径はGT500、GT300共に4つずつしか設定がありません。それでもわりと性能差が近くなっています。

またJGTC独自のルールとして、レース結果によって、ウエイトハンデが設定されています。ハンデは1位が+30kg、2位が+20kg、3位が+10kg、ハンデを受けている車両が4位以下のときは−10kgとなっており、次のレースで、車両型式に変更がない場合、ドライバーとチームがすべて変更されない場合、最高100kgまで搭載されることになっています。

（ミナ）



一般的にGTというと、生産車両であるスポーツカーをレース仕様に仕立てたもので、最低車重は全日本以外は900kg



ル・マン24時間ではこのようなプロトタイプカテゴリーの車両も参戦できるようになっている

タイヤにおける"硬い、軟らかい"ってナニ？



レースで得たデータは市販タイヤにも生かされている

Q ㊁さんに質問します。よくピットレポートなどで「○○は軟らかめ、××は硬めのタイヤを選んでいます」などと言ってますが、「軟らかい、硬い」でどう違うのですか？ 路面温度やグリップ力、摩耗など、どういう違いがあるのか教えてください。

北海道　金子真理　25歳

A 黒くて丸くてみんな同じに見えるタイヤですけど、その中身のビミョーな違いで性能や特性はものすごく変わります。同じサイズ、規格のタイヤなのに、交換しただけでラップタイムが2秒も上がったなんてハナシはザラ。だもんでタイヤメーカーは、「タイヤテスト」と称してテスト走行をいっぱいやるんですね。

タイヤの硬さに関係するものとしては、その中の構造とコンパウンドがあります。一般に決勝を前にチョイスするのはコンパウンドの方。タイヤ表面が熱で溶けてベタベタになり、グリップを発生させるスリックタイヤの、その「ベタベタ」具合を決めてるのがコンパウンドです。コンパウンドの調合で「ベタベタ」が少ないのが硬いタイヤで、いっぱいベタベタするのが軟らかいタイヤというワケです。これもまた〝一般に〟なんですが、硬いと摩耗が少ない反面グリップが低く、軟らかい場合はその逆。路面温度が高い場合は、タイヤの摩耗が大きくなるので硬いタイヤを使います。摩耗具合はマシンセッティングやドライビングで変わるので、いかにうまく軟らかめのタイヤを使うかが勝負所となるんですね。　㊁

カーナンバーの不思議

Fポンのゼッケンはなぜバラバラ？

Q ㊋さん、質問です。今シーズンからフォーミュラ・ニッポンになるF3000のカーナンバーは、どういう基準で決まっているのですか。5番とか64番とかいろいろありますが、マシンの数はそんなにないのにこれはどうしたことなんですか？ フォーミュラ・ニッポンになってもカーナンバーは変わらないのですか。教えてください。

広島県　有馬さおり　20歳

A つい先日発表された新生フォーミュラ・ニッポンの参加台数はなんと30台。F3よりも多いエントリー台数を集め、このぶんだと毎戦4台の予選落ちが出てしまうほどの盛況ぶりだ。

で、正式発表されたエントリーリストを見てみると……、やっぱりカーナンバーは去年までと同じくバラバラのまま。それも1番から73番までと使われている数字の幅も広いときてる。確かにF3（F3のゼッケンについては前号のアスキングオンを参照のこと）を見慣れている人には、同じチームなのにふぞろいのゼッケンが不思議に思えるかもしれないけど、これは全日本F3000時代からの流れを引き継いだもので、それぞれのチームやドライバーになじみのある数字を使うという日本のモータースポーツ界の風習に合わせて、基本的にはチームの希望する番号が振り分けられている。もちろん、チャンピオンナンバーの1番は自動的に前年度のチャンピオンが付けることになっているから、その結果インパルチームは鈴木利男選手が1番、そして星野選手がずっと使い続けている19番を付けることになったというわけなのだ。　㊋

ゼッケン	ドライバー	チーム
64	高木　虎之介	PIAA NAKAJIMA
65	黒澤　琢弥	PIAA NAKAJIMA
19	星野　一義	HOSHINO IMPUL
1	鈴木　利男	かもめサービスIMPUL
11	T.B.N	CERUMO
12	羽根　幸治	スリムビューティーハウス・セルモ
9	P.デ・ラ・ローサ	SHIONOGI NOVA
10	N.フォンタナ	SHIONOGI NOVA
20	A.G.スコット	神奈川クリニックSTELLAR
21	M.クルム	神奈川クリニックSTELLAR
25	R.シューマッハー	ルマン
24	服部　尚貴	ルマン
3	加藤　寛規	HEROES Jr.
8	中野　信治	avex童夢with無限
2	山本　勝巳	ANABUKI童夢with無限
27	影山　正彦	NAVI CONNECTION
28	近藤　真彦	NAVI CONNECTION
7	影山　正美	ADVANパルチェッカーズ
17	大西　太一郎	パルチェッカーズ
5	M.アビチェッラ	5ZIGEN
6	光貞　秀俊	5ZIGEN
30	岡田　秀樹	ガルウィング
31	田嶋　栄一	ガルウィング
55	金石　勝智	FUNAI SUPER AGURI
56	本山　哲	FUNAI SUPER AGURI
23	戸田　哲史	ゼットコルサ
22	立川　祐路	ゼットコルサ
72	川本　篤	ASAHI KIKO SPORTS
73	玉中　哲二	ASAHI KIKO SPORTS
15	山田　政夫	ニホンリードwithヤマダ

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、童夢のF1参戦を応援する「F1冒険クラブ」の結成記念Tシャツです。サイズはフリー。



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 鈴鹿のレースを見ていると、バックストレートの真ん中あたりにピットのような建物があると思うのですが、あれは何に使われているのか教えてください。　兵庫県　横須裕介

A 「ピットのような……」ではなくて、あれは立派なピットです。鈴鹿はまるまる1周するグランプリコースのほかに、東コースと西コースというふたつのショートコースとしても使われていて、西コースのレースの時にあのピットが使われるのです。ですからバックストレートの先にある130Rが第1コーナーとなり、カシオトライアングルの手前を右に入ってデグナーへと進むルートになります。また、基本的には西コースのレースで使用されますが、F1の時には通常のピットがF1チーム専用になってしまうため、サポートレース用のピットになります。この時はフルコースでレースは行われます。　（ナカジ）

Q けいすけさんに質問です。WRCで使われているマシンの寿命はいったいどのくらいなのですか、ひょっとしてワークスチームは、1戦1戦ごとに新車を投入しているのでしょうか？　教えて下さい。

埼玉県　新江　良人

A いや、なかなかいい質問ですね。未舗装路を全開でブッ飛ばすラリーマシンの場合、やはりボディの傷みはかなりのものがあります。いくら尋常でない補強を施してあるといってもベースは市販車。どうしても剛性は落ちてしまいます。

で、実際どうなのかというと、スバルやミツビシ、フォードなどトップチームの場合、平均すると2戦に1回ぐらいは新車を投入しているといえます。例えばモンテカルロで使用したクルマを1戦休ませて、その間に再補強&仕様変更。ポルトガルで再投入といったような具合です。また、ヨーロッパ以外で連続して開催されるラリーの場合は、同じマシンをそのまま連続して使用することもあります。

また、何戦か使用したマシンはセカンドドライバー、サードドライバーに回されたり、整備してプライベーターに売却したりします。例えば95年のオーストラリアで、トヨタはユハ・カンクネン、ディディエ・オリオール、アルミン・シュワルツ、藤本吉郎と4台体制で出場しましたが、このうちカンクネンとオリオールは最新スペックの新車を、シュワルツと藤本はカンクネンやオリオールの〝お古〟のマシンを使っていました。

ただし、アクロポリスやサファリなど路面が強烈に悪いラリーで使ったマシンは、あっという間にボディがガタガタになってしまうので、1回でオシマイという場合が多いようです。特にサファリ用のマシンは専用に作られている（念入りに補強されているため、かなり重く作られている）ので、流用は難しいようです。　（けいすけ）

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ものは私の所へどうぞ。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。どんなオマヌケな質問でも、若くてかわいい女の子だったら親切丁寧に答えちゃう。チンバ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 ドラテク関係	ニューツーリングは95年からスーパーツーリングという名前になったんで私の担当もスーパーツーリングってことに。それから日産検定会落選のこの私が、メカニズム関係とかレース入門方法なんて質問にお答えします。
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。
けいすけ	ラリー全般 アメリカもの	ラリーラリーラリー♪　ラリーのことならWRC、全日本、ラリーレイド、さらに昔のことまで何でもラリー界の「カワイチャン」を自認する僕のところへ。さらに、アメリカものまで面倒みましょう。
おさる	F3 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に関する質問だっておまかせだよ〜〜〜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。

桜も咲いて、街の中は春らんまん
えっ、もう桜なんてとっくに
散っちゃったって？いいのいいの
ほっといてこれを書いてる
今は満開なんだから

URA-NETA-RING

おなじみHセミさんが鈴鹿のピットで深々と頭を下げてお願いしたコト!?

♯「Hセミさんの話、聞きたい？」

♥「おっ、今やこのページには欠かせない御大の話ね。なになに？　また何かオモシロイこと、やってくれたの」

♯「あ〜あ、オモシロイなんて言っちゃって。怒られても知らないよ」

♥「違う違う、そうじゃないって。いつも楽しいエピソードをご披露してくださるっていうか、何ていうか……」

♯「ちょっと無理があるな、それじゃ」

♥「まあまあ。で？」

♯「この間、GTの開幕戦が鈴鹿であったじゃない」

♥「あの時って、Hセミ号は確か3位に入ったんだよね」

♯「そう。2台のマクラーレンに続いて、チェッカーを受けた。アンラッキーもあったけど、結果的にはまあ良かったよね。でね、その時の話。自分の走行を終えて、ピットにいたHセミさんがなにやらピットをうろうろしてる」

♥「へ？　何やってたの」

♯「どうやら、それがどこかのチームを探してる雰囲気。で、白赤青ポルシェのチームに入ってった」

♥「ああ、警備関係の会社のスポンサーカラーをまとった白赤青のポルシェを走らせてるチームね」

♯「そう。その時、そのチームのT嶋A一選手がドライブするポルシェにチームメイトのT中T也選手のGT-Rが抑えられてたんだよね」

♥「で、どうしたの？　まさか怒鳴り込みに行ったわけじゃあ」

♯「それがどうやら違ったみたい。あとで話を聞いてみると、「抜かせてやってください」ってT嶋選手のチームメイトでチームオーナーのY田社長のとこに頼みにいったらしいのよ」

♥「へえ〜、あのHセミさんがねえ」

♯「そう。それも本人が言うには「深々と頭を下げてお願いしてきた」っていうからね」

♥「で、抜かせてもらったの？」

♯「指示がちゃんと出たみたいで、T中選手はその後一応無事に周回を重ねて、見事Hセミ・スカイラインは3位表彰台をゲットしましたとさ」

♥「そりゃ、よかったよかった」

♯「と・こ・ろ・が！　これで終わりじゃないんだな、これが。Hセミさんの話はその翌週のJTCC開幕戦に続くのだ」

♥「ちょ、ちょっと待って。見出し入れるからさ」

Hセミさんネタ第2弾 今度の秘策は名付けて超ホメ殺し作戦!?

♥「はい、お待たせ」

♯「今シーズンからOベルに乗ることになったHセミさん、レースではちょっと苦戦してたみたいだけど、レース中はK山M美選手とテールtoノーズ、抜きつぬ抜かれつの激しいバトルを繰り広げてた」

♥「ほお」

♯「あの2台はホントにずうっと抜きつ抜かれつで、見応えがあったんだよね」

♥「で、どうしたの」

♯「レースが終わってから、話を聞いたんだけどね。Hセミさんが言うには「M美くんは今回すごくマナーが良かったんだよ。全然ぶつけてこなかったしね。あっ、そうだ。ちょっと行ってホメてこようかな。こういう時にホメておくと、次からできなくなるんだよ」だって」

♥「で、ホントに行ったの？」

♯「それが、マジで行ったらしいから、おかしいよね。Hセミさんらしいっていうか、何ていうか」

♥「さすがに超ベテランだけあって、コースだけじゃなくパドックでもいろいろな手を次々に打ってくるね」

♯「そうそう、レースが始まる前なんかも「まっすぐ走らないかもしれないから、僕のクルマのまわりは1〜2m開けといてね、悪いけど」なあんて、いろんなドライバーに言ってたらしいって話も聞いたし」

♥「うわさどおり、なかなかの策士だってことだけは間違いないわけだ。味があるっていうかさ」

♯「いい人なんですけどね」

♥「出たっ、お約束の締め言葉。でも、ホントにいい人なんですよ」



マクラーレンはどこまで勝ち続けるのか、そしてどこまで重くなるのか？　JGTCから目が離せない

F1 SOKUHO

F1速報

ヨーロッパGP

ROUND 4 EUROPEAN GRAND PRIX

5月7日火曜日発売

定価500円(税込み)

1996 FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP



オーストラリア、南米2連戦を経て
いよいよF1はヨーロッパ戦線に突入する
まずは95年から加わったニュルブルクリンクが舞台
序盤戦に積み重ねた熟成の成果が試される

HYPER REV [ハイパーレブ]

車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ vol. 15

日産スカイラインGT-R

SKYLINE GT-R R33&R32

GT-Rチューンのすべてを網羅した完全保存版、登場!

車種別にクルマのチューニング&ドレスアップを
詳しく解説して大人気のハイパーレブシリーズに
超スポーツカー、GT-Rの特集号が登場!
レーシングシーンでも無敵を誇った先代R32
究極のスポーツカーとして進化した現行R33
GT-Rのもつ魅力のすべてと
チューニングのノウハウを徹底的に網羅した
オーナー&ファン待望のGT-Rガイドの決定版がこれだ!



5月31日(金)発売!

定価2,000円 (税込み) A4変形判/全212ページ

NEWs PUBLISHING CO.,INC.

株式会社 ニューズ出版

〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 TEL.03-5430-4440/FAX.03-5430-4455

96年JGTC開幕戦で判断する新勢力分布

GTの戦力を分析する





全日本GT選手権は4年目を迎え、新たな時代に突入
ニッサンvsトヨタの国内メーカーバトルにホンダが参入
外国車勢では残念ながらフェラーリが撤退したが
代わってマクラーレンF1 GTRが登場した
ポルシェ勢の充実も見逃せない状態で
まさにJGTCは大戦国時代となってきた
さて今年の覇権を握るのはどのマシンだろうか!?

Photos: Hiroharu Sato, Shoichi Sudoh, Graffiti, Racing on Text/ Atsushi Miyashita

GT500

マクラーレンが席巻か?

マクラーレンF1 GTRとNSXの登場でGT500の勢力図はガラリと一変した。

GT500とは、昨シーズンまでのGT1クラスで、N-GT1とル・マンGT2のマシンが走るクラスだが、このクラスは昨シーズンまではスカイラインGT-R(R32/R33)を中心にシリーズが回っていた。

これは、3年連続チャンピオンを獲ったカルソニックスカイラインと影山正彦の存在があったからこそだが、スカイラインGT-Rは速さよりも安定感と信頼性で優位に立ってはいたものの、ことスピードという面ではスープラとポルシェ911 GT2の方が上であったことは否めない。その傾向は、開幕戦を見る限り変わりなかった。しかし、GT-Rより速いスープラとポルシェ911 GT2にしても、マクラーレンF1 GTRの前には苦しい戦いを強いられそうだ。

スープラは、当初国内のJGTCを戦うことを第一に開発されたことから、当時のライバルであるフェラーリF40やポルシェ911 GT2やGT-Rよりも明らかに速かった。しかし、安定感に欠けた部分もあり、そのあたりを解消しつつさらに速さを磨いたニューマシンが開幕戦に投入された。ポルシェ911 GT2にしてもパワーアップしたエボリューションのエンジンを投入しており、高い信頼性と速さに磨きがかかっている。

とは言え、マクラーレンはサスペンションのセッティングが決まっていなかったにもかかわらず、エリック・コマスのスープラ以外はついてゆくことができないほど速かった。さらに日本のコースに合ってゆくことを考えれば、今年のJGTCは2台のマクラーレンF1 GTRに席巻されそうな雰囲気だ。

NSXに関して言えば、同じル・マンGT2クラスのポルシェGT2に比べノンターボであることでパワー的にハンディを負っている。ストレートが短くコーナーの連続するコース以外は、苦しい戦いを強いられることになりそうだ。

SPECIFICATION / GT500

	マクラーレンF1 GTR 60ラーク・マクラーレンF1 GTR	ニッサンスカイラインGT-R 556 KURE R33	トヨタスープラ ⑧FET	ホンダNSX 100チーム国光	ポルシェ911 GT2 34STP タイサンポルシェGT2
車両型式		R33	JZA80	NA1	993
全長×全幅×全高	4288×1820×1080mm	4675×1880×1300mm	4520×1910×1200	4430×1810×1195mm	4245×1855×1270mm
ホイールベース	2718mm	2720mm	2550mm	2510mm	2272mm
トレッド(F/R)	1568/1472mm	1560/1535mm	1630/1580mm		1475/1550mm
車重	1200kg	1200kg	1100kg	1050kg	1150kg
エンジン型式	BMW S70/2	RB26DETT	3S-GT改	RX-306 E5	M64/81
エンジン形式	V12 DOHC	直6 DOHCツインターボ	直4 DOHCターボ	V6 DOHC	水平対向6 SOHCツインターボ
排気量	6064cc	2568cc	1998cc	2977cc	3600cc
ボア×ストローク	86.0×87.0mm	86.0×73.7mm	86.0×86.0mm	90.0×78.0mm	100.0×76.4mm
最高出力	450ps以上/	450ps/6000rpm	450ps/6000rpm	390ps以上/	450ps/5750rpm
最大トルク	70kg-m以上/	70kg-m/4400rpm	65kg-m/4500rpm	36.0kg-m以上/	65kg-m/5000rpm
駆動方式	MR	FR	FR	MR	RR
ミッション	Xトラック6速	Xトラック6速シーケンシャル	ヒューランド6速	ヒューランド6速シーケンシャル	ポルシェ6速シンクロ
タイヤ(F)	ブリヂストン	ブリヂストン 315/40R18	ブリヂストン 285/650R18	245/650R18	260/650R18
(R)	ブリヂストン	ブリヂストン 335/40R18	ブリヂストン 335/40 R18	290/695R18	260/650R18

マクラーレンF1 GTR

ハンデをものともせず圧倒的強さを発揮

マクラーレンのJGTCへの参戦は、85年のインターTECでポルボが来日して受けたショックやWSPCでザウバー・メルセデスから受けたショックと同じか、それ以上の衝撃的な強さと速さだった。

昨年の鈴鹿1000kmの時は、スカイラインGT-RもN-GT1ではなくル・マンGT1と同じリストリクターだったことや、多くのマクラーレンF1 GTRが参戦したことからそれほどの衝撃はなかった。しかし今回は「95年ル・マンGT2規定に合致させるか、JGTCのGT500(N-GT1)規定にある1200kgというウエイトに対応したル・マンGT2規定によるリストリクター(シングルならφ44.9mmでツインならφ32.1mm)を取りつけるように」という通達があった。このため、JGTCにマクラーレンF1 GTRを走らせることになったチーム・ルマンでは、14インチ幅の太いタイヤを履けるGT500(N-GT1)のレギュレーションを選択することになった。

さらに1000kg程度だった車重だが、JGTC規定の1200kg規定を満たすために200kg近いウエイトを搭載しなければならなかった。これはドライバーズシート両脇のパッセンジャーシート下に置かれた。

その結果、リストリクターはφ32.1mmを2個装着したため、600馬力以上あったパワーが490馬力にまで絞られてしまっている。JGTCのGT500規定によれば、本来ならば排気量や最低重量によるリストリクター径の違いはなく、自然吸気で2個装着する場合のφ39mmが適用されるものと思われていただけに、このJAF/GT-Aの対応は残念でならない。ところが、そんな手かせ足かせにも関わらずマクラーレンF1 GTRは圧倒的に速かった。

マシンとしては、鈴鹿1000kmで走っていたものと大きく変わるところはなく、サスペンションも相変わらず美しい出来を見せている。カーボンコンポジットのフルモノコックボディで、その造りはF1というよりもグループCカーのそれであり、サスペンションにいたってもロードカーとしての使用に耐えるために、材質などで強度を十分に持たせている以外は、レーシングカーとまったく同じデザインとされている。

マクラーレンF1は1億円で市販されたマシンだが、GTRはさらにプラスアルファはあるものの買った状態ですぐレースに勝てるポテンシャルを持っている。このあたり、ポルシェの思想に通じるものがあるが、国産のスチールモノコックマシンをレーシングカーとして勝てるマシンにするために掛かるコストが数億円と言われていることを考えれば、安いクルマである。服部尚貴とラルフ・シューマッハーというF1を目指すフォーミュラ乗りにとっては、最高のオモチャ(!?)となることだろう。



60ラーク・マクラーレンF1 GTR
服部/シューマッハーのコンビで開幕戦をポールtoフィニッシュで飾った96モデル。カラーは実際には蛍光ピンク。シャシーNo.は13



95モデルに比べエンジンの位置が低くなった。32.1mmという極めて細いリストリクターを装着したため最高出力は490馬力に



61ラーク・マクラーレンF1 GTR
60号車とはスペック的に同一。識別点はウインドウ上部のマーキング。シャシーNo.14



しかしこのパネルがボディサイズ(全長)をオーバーするとのクレームが付き、チームでは止むなくこれをカットして臨んだ



開幕戦の練習日までは、BPR GTシリーズに参戦する車両と同様にチンスポイラー下にベロ状のパネルが装着されていた

ニッサン・スカイラインGT-R
96モデルがそろうル・マン以降が勝負

元々グループAで使われていたマシンの受皿として考えられたGT選手権だったことから、JGTCにおけるスカイラインGT-Rは速さのメートル原器とされる運命にある。

そのため、昨シーズンは速さという面でスープラやポルシェ911 GT2に対抗できず、安定して上位で完走することによって、なんとか影山正彦とカルソニックスカイラインはタイトルを防衛することができたのだった。

また、スカイラインGT-Rとニスモにとって見れば、最低来年までの挑戦を公表しているル・マンに向けてのクルマ造りをベースにして国内のJGTCマシンを開発していることから、一発の速さよりも信頼性や安定性の高さが第一にされるのも無理からぬ事。

開幕戦に登場したスカイラインGT-Rのうち、96年モデルは鈴木利男/近藤真彦のKURE R33だけだったが、昨年同様ル・マンに向けてのデータ取りというのがメインで、JGTCを本格的に戦うのはル・マン以降ということになりそうだ。

マシンとしては、エンジンが待望のドライサンプとなり低い位置へと搭載できるようになったことが大きな変更点だ。エンジンは昨シーズン同様、オーテックジャパンがチューニング&メンテナンスを行うが、開幕戦の段階ではパワーアップなどは特別行われていなかった。ボディに関しては、ロールケージの取り回しなどが変わり大幅な剛性アップが行われているが、サスペンションは基本的には昨シーズンからの踏襲で、大幅に変わったところはない。



⑯KURE R33
ニスモが投入した唯一の96スペックGT-R。エンジンマウント位置が低くなり、サイドスカートを小型化、そしてリヤが絞り込まれている

しかし、空力関係は大幅にモデファイが行われており、デップリとしたイメージが少しはスマートになっている。

ニスモは、このKURE R33と共にZEXELスカイラインも走らせるが、こちらはドライバーが鈴木亜久里/福山英朗という豪華なコンビ。開幕戦では95年モデルながら健闘を見せたところなど、96年モデルが投入されれば表彰台の常連になりそうな雰囲気だ。

ホシノレーシングとハセミモータースポーツも96年モデルの投入が遅れているが、こちらは国内GTCに全力を注げることからニスモ以上の成績は挙げられるだろう。

もう1台、プライベーターながら日産工機が開発した2.8ℓのル・マンGT2仕様エンジンを搭載する4WDのワイズスカイランも、550psというパワーが生かせられれば面白い存在だ。



②ZEXELスカイライン
95年のJOMOやジョンソンのパーツで構成されている95スペック。第4戦に新車へ



①カルソニック スカイライン
95年チャンピオンマシンで安定した成績が残せそう。第4戦以降96スペックになる



55WISE スカイラインGTR
GT-R唯一の4WDモデルでエンジンも2.8ℓパワー的には最強。しかし重い



③ユニシアジェックススカイライン
チンスポイラー両脇に空力的モディファイが施された95スペック。新車は第4戦から



㉞STPタイサンポルシェGT2
エンジン、チンスポイラー両脇、リヤウイング翼端板などにモディファイを受けた。レース序盤の接触で左リヤホイールが歪んでいる



㊳綜合警備PORSCHE
エンジン、チンスポイラー両脇をモディファイ。メンテナンスはノバが担当する



⑤シャトレーゼ・ポルシェGT2
開幕戦は95JGTC参戦の松田コレクション車を使用。第2戦からエボモデル投入



㊴PORSCHE911 GT2
昨年の鈴鹿1000kmでデビュー、鈴鹿クラブマンやJPおなじみ。ノーマルに最も近い



㉟タイサン ポルシェ GT2
34号車同様の改良を受けているタイサン車。レイド欠場の場合はラッラウリが参戦予定

昨シーズンのJGTCで3勝を挙げているポルシェ911 GT2は、今シーズンもシリーズタイトルを左右する重大なカギを握っているマシンだ。チーム・タイサンが2台、チーム・テイクワンが1台、タク・モータースポーツが1台、川越賢二が1台を走らせるが、特に今年のデイトナ24時間で速さをアピールしたエボリューションのエンジンを搭載したチーム・タイサンと綜合警備のマシンはシーズンを通して注目したい。

ポルシェ911 GT2は、ル・マンGT2クラスに参戦するプライベーター向けに造られているマシンで、24時間レースに勝つためのクルマ造りがなされている。もちろん、マクラーレンF1 GTRのように、カーボンコンポジットモノコックではなくスチールモノコックだが、レギュレーションを熟知しウエイトとエンジンパワーを絶妙にバランスさせて、最大限にそのパワーを活用できるRRレイアウトによって加速力はマクラーレンに勝るとも劣らないものを持っている。

エンジンだけではなく空力面でも、エボリューションと同じパーツを使っているが、これはチーム・タイサンがポルシェからセミワークス並みのサポートを受けているため。さらに、チーム・テイクワンもメンテナンスとレース運営をノバに任せていることから、グループC時代からポルシェとの関係が深いノバもチーム・タイサンに近いサポートが受けられているはず。この2チームは、スープラやスカイラインGT-Rが、セッティングや熟成に手こずっている間に何勝かする可能性が高い。特に、昨シーズン速かった雷生、仙台、美祢では侮れない存在だ。

もちろん、富士でもダンロップコーナーからの立ち上がりと最終コーナーの上りでしっかりトラクションがかかることと、ツインターボのパワー、さらには小柄なボディによる空力の良さからストレートスピードが速く、死角というものが見えにくい。

もちろん、ル・マンではGT2クラスで戦うマシンであるわけで、本来GT1クラスで戦うマクラーレンF1 GTRと勝負になるはずはないのだが、JAFの決めたレギュレーションのおかげでJGTCでは対等な勝負をさせてもらえそうだ。

ポルシェ911 GT2
マクラーレンの対抗馬、最有力候補

トヨタ・スープラ
空力見直し&100kg減量が功を奏すか？

スープラの大きな変更点はエンジン。IMSA GTPで使われていた2.14ℓの3S-Gから、WRCでセリカが使う2ℓの3S-Gへ変更されたことで、最低重量がこれまでの1200kgから100kg軽減され1100kgになった。これに合わせてボディも全車が新調されて、全チーム96スペックモデルでの参戦となっている。

トヨタでは、ボディをTRDが一括で製作して、各チームで完成させメンテナンスやモディファイも各チームが行うというシステムを全日本GT選手権では取っている。そのため、開幕戦ではテストメニューがこなせず、ストック状態で戦っており、ポテンシャルを測る上では貴重なデータとなったことだろう。また96年モデルでは、100kgの軽量化を行うためとボディ剛性を高く設定しすぎていた反省から、ロールケージのパイプが少し省かれるなどモディファイが行われている。またサスペンションでは、大きな変更は見受けられない。

エンジンでは、ターボの過給圧コントロールがウエストゲートからアクチュエーターとなり、交換時の作業性が上げられている。また、ラジエターが水平マウントされインタークーラーが垂直にマウントされることになった。また、マウントもさらに低くされるようになり重心をさげることになった。また昨年トムスやセルモがテストしていた、エンジン回転が落ちてもタービン速度を落とさせないためのシステム、フレッシュエアシステムを採用している。



⑧FET SPORTS SUPRA
TRDワークス車で96スープラ中、最後に完成したモデルで、基本的な開発を続けていく。リヤウイングは2枚から1枚に変更されている

空力面は、スカイラインGT-R以上に大きく変更されており、オーバーフェンダーがホイールアーチの形状に沿ったものからプリスターフェンダーへと変わり、空気をスムーズに流すことによってドラッグを減らそうという考えが見える。また、フロントスポイラーも昨シーズンのメイク&トライから生まれた特異な形状とされ、少しでもダウンフォースを得ようとしている。

タイヤはサードのみがダンロップで、FETはテストしていたミシュランではなくトムス、セルモ同様ブリヂストンを採用。

スープラは、FETはトム・クリステンセン／谷川達也、トムスが関谷正徳／ペドロ・デ・ラ・ローサ、セルモはエリック・コマス／光貞秀俊、サードはワイン・ガードナー／アラン・フェルテという陣容だが、開幕戦ではコマスの速さが群を抜いていた。



㊲カストロール・セルモ・スープラ
セルモのスープラはフロントウインドウ上部のバイザーステッカーで36号車と識別可



㊱カストロール・トムス・スープラ
トムスのスープラは細かいステッカーが多い。昨年同様独自のモディファイが見物



㊴サードスープラGT
95モデルに比べリヤのカラーリングが一部変更されたサード車。第2戦は巻き返し？



2.1ℓから2ℓへ小型化、さらに低く奥へマウントされたエンジン。昨年一部が使用したフレッシュエアシステムも全車装着

ホンダNSX
パワーで劣るがコーナリングでカバー



㉛ADVAN BP NSX
昨年のモンツァテストで使用されたル・マンGT2用のテスト車両を開幕戦のみ流用。第2戦からは右ハンドルの新車両に変更される予定



左ハンドル車両は開幕戦のみの使用。「右ハンドルになれば鈴鹿で0.6秒は速くなる」と土屋は言う。メンテナンスはシフト担当



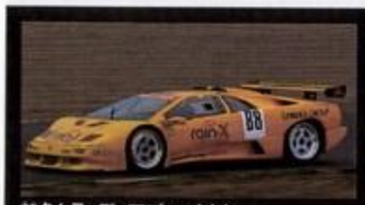
N-GT1仕様とはせずル・マンGT2仕様のままで参戦しているため、1050kgという軽量ボディ。この特徴を生かせるか!?

ホンダNSXのル・マンGT2仕様は、マクラーレンF1 GTRと同じ自然吸気エンジンながら、シリンダー数は半分の6気筒で排気量も半分の3ℓという、大きなハンディキャップを背負っている。事実エンジンパワーは、ライバルのターボマシン勢が軒並み450馬力以上であり、マクラーレンが490馬力以上であるのに比べ、NSXは390馬力以上と控え目な数値しか発表されていない。

ル・マンGT2規定に則っているマシンであることから、最低車重が1050kgという重量とされていることがせめてもの救いだが、それでもストレートが長いコースではターボのトルクに屈するしかないところ。したがってブースト圧を上げてアタックするターボ勢には対抗できず、ファンは悔しい思いをすることになるだろう。

昨年まで使用していた車両は鈴鹿のホールに展示されることになり引退。開幕戦で登場したマシンは、昨年モンツァでテスト使用されたボディを転用したもの。右ハンドルが採用されるニューボディは現在イギリスのTCPで製作中で、4月下旬に日本に到着。右ハンドルが採用された理由は、日本のコースは右回りが多く右のクリッピングポイントが見やすくなるため。第2戦・富士でデビューをする予定になっている。なおル・マン用の車両は、JGTC用とは別のもので、こちらは左ハンドルのまま。

NSXは、カーボンでフロアパンがガッチリと覆われてボディ剛性を上げるという手法が採られていることが特徴だが、サスペンションに関しては国産ライバル同様、そのままレーシングカーという造りがされたダブルウィッシュボーンだ。ミッドシップと軽いウエイト、剛性の高いボディでコーナリングスピードはピカイチだから、ストレートが短くコーナーが多い、仙台や美祢といったコースでは、本来NSXが持っているの速さを見せてくれることだろう。



㊽タムラ ディアブロ イオタ
フロントマスク、オーバーフェンダー等を大きく変更しポテンシャルアップした



㊸BMBミニジュニア ポルシェ
昨年までチーム国光が使用していたRSRターボをル・マンGT2仕様に変更し使用



⑲JUN-トラスト スカイライン
R32GT-Rで、しかも独自のチューニングエンジンで参戦。トラブルフリーで前に



⑯プローバ964LM Biターボ
体制を充実させたプローバは、95モデル改で開幕戦に、993ベースの車両も準備中

GT300 展開は面白くなりそう

レギュレーションが変わり、今シーズンから自然吸気の排気量2000cc以下ならばリストリクター装着義務が免除されることになり、スーパーツーリングカーのエンジンをJGTCに流用することができるようになった。これで、さらに2ローターのロータリーエンジンと共に、プライベーターにとって参加しやすい条件が整ったGT300クラス。

さっそく、開幕戦ではMR2がスーパーツーリングで使われていた3S-Gを搭載して参戦してきた。シェイクダウン後すぐにレースということで結果としては目立たなかったが、できたままのマシンでクラス4位という成績は侮れない存在だ。

また、昨シーズンまで参戦していたグループAのR31スカイラインGTS-Rが参戦していないことから、今シーズンはこのクラスからターボエンジンは消滅している（第2戦以降はターボ車勢の参戦もある予定）。もちろんレギュレーション上はターボエンジンの参加も可能となっていることから、新しいクルマのターボエンジンというのも見たいもの。

それはさておき、今シーズンのGT300の特徴はMR2に代表されるスーパーツーリングエンジン対ポルシェという図式になりそうなことだろう。これに、RE雨宮のFD3SとミッションがMに合わず開幕戦は参戦しなかった牧口エンジニアリングのE36型BMW M3がどこまで食らいつくかだ。

スーパーツーリングカーのエンジンは、8500rpmのリミッターが外されることで、300ps程度に制限されていた出力ももう少し出ることが予想できる。ポルシェ・カレラRS勢は310psから350psというノーマルエンジンのパワーがリストリクターでどこまで削り取られているかといったところで、エンジンパワー的にはいい勝負。ロータリーエンジンも300ps以上とまったく対等で、勝負はサスペンションの造りとセッティングとドライバーの腕ということになり、面白い戦いがシーズンを通して見られそうだ。

ポルシェ911 RS/CS
GT300のベーシック&スタンダード

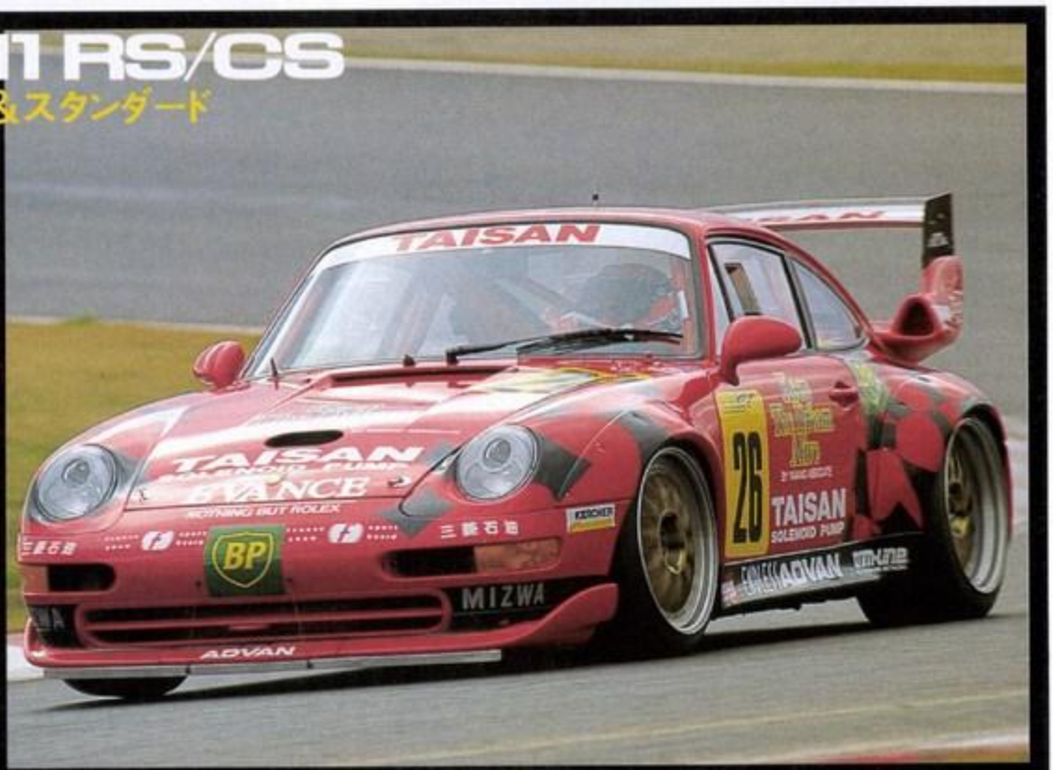
ポルシェ911GT2同様、やはり買ってからさほどコストを掛けずにレースへと参加できるポルシェで参戦するエントラントが増えたこてきた。これは既にあまりにも古くなったR31型スカイラインGTS-Rからマシンをチェンジしたチャンピオン石橋義三の存在が大きい。あまりコストを掛けずともチャンピオンが獲れることを証明した石橋がチョイスしたのが、やはりポルシェ911カレラRSクラブスポーツだった。

しかし、GT300に参戦しているポルシェのベース車両は、カレラRSとクラブスポーツ、スーパーカップカー、さらにカレラRS R3.8と多種多様になっている。エンジンもベーシックな310馬力仕様だけではなく、3.8ℓの350馬力仕様もある。

その中でも、チーム・タイサンJrの鈴木恵一／新田守男が駆るカレラRSRは、310psエンジンがベースながら、ポルシェの手によりパワーアップが成され、911 GT2と全く同じにモディファイしたサスペンションと空力ディバイス——つまり911 GT2のボディにGT300仕様のスペシャルチューンエンジンを搭載したというスーパーマシン——によってライバル達に圧倒的なアドバンテージを持っている。「GT2よりもすごくいいよ。クルマに乗っている感じがする」と昨シーズンまでGT2をドライブしていた鈴木恵一も、カレラRSRのコーナリング性能や操縦性の良さを高く評価していた。

このカレラRSRにはかなわないものの、ヨーロッパでF1 GPの前座レースとして開催されているポルシェ・スーパーカップのベース車両を使用しているのが、池谷勝則／茂木和男のカルテックスポルシェだ。この車両は昨年からJGTCに投入されており、熟成度は抜群。トラブルも少ないことから、常に上位に食い込んでくることになるだろう。

他のカレラRSを使うチームは、どれだけ経費を掛けられるかの勝負ということになりそうだが、速さは見えているだけにやり甲斐はあるだろう。それよりもポルシェ・カレラはトラブルも少ないので、年間を通して掛かる経費は抜群に安価で済む。



26タイサン ポルシェRSR
911 GT2のボディにNA3.8ℓエンジンを搭載したスーパーNAポルシェ。ターボのGT2のトリッキーさも消え運転しやすくなったという



31カルテックスポルシェ
昨年も使用したカップカーがベースのマシン。カレラ（993）勢では最も熟成されている



29アイ・オートGABポルシェ
カップカーを新規投入。アドバンカラーはまるで94年のチーム国光。エースに高橋健二を起用



9 シュロスポルシェ
昨年は旧カップカー（964）をモディファイしながら参戦していたが、クラブスポーツを投入



70外車の外国屋アドバンポルシェ
昨年の鈴鹿1000kmで準備されていたが結局断念。半年遅れのデビューとなったクラブスポーツ



38FUSPEED PORSCHE
香港在住のドライバー、アドリアン・フー所有のカレラがベースで、チーム・タイサンからの参戦



26タイサン ポルシェRSRのエンジン。310馬力仕様がベースだが、かなり手を加えられているという。かなりシンプルで美しい造形



28タイサン BMW M3
かつてのWTCチャンピオンマシンをベースにNA2ℓエンジンを搭載したが熟成はこれから



21BP-ADVAN BMW
一ツ山レーシングが投入したM3はE36ボディにNA2ℓエンジンを搭載したもの。熟成は今後



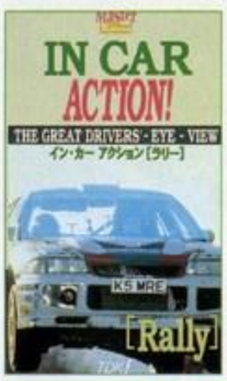
17東京科学芸術専門学校：RX-7
JSS仕様から転用した旧型RX-7（FC3S）を使用。専門学校生徒による課外授業参戦だ



7 RE雨宮SuperG RX7
シーケンシャルミッション、センターロックホイールなどを採用した新車。ポテンシャル高し

TDK
Master of Racing
TDKがセレクトした
最上級のレーシングエンターテイメント。
それが超保存版VIDEO、マスターオブレーシングだ。

IN CAR ACTION!
[Rally]



ラリードライビング
車載ビデオの
決定版!!

品番TDC-11

Race Of Champions
1995



年に一度のWRC
トップドライバーによる
スペシャルイベントを
完全収録

品番TDC-09

ADACスーパーツーリングカーカップ'95
SUPER Touring Car '95



BTCC・DTMを上回る
激しいドライビングバトル
STW-CUPこれが究極の
ツーリングカーの世界だ。

品番TDC-08

各¥3,800税込
ON SALE!!
有名書店・レコード店にてお求め下さい

お問合せ
TDKコア株式会社
〒104 東京都中央区八丁堀1-9-6
TEL: 03-3555-1133

SPECIFICATION／GT300

	ポルシェ911 RS ㉛コブラポルシェ	トヨタMR2 ⑥imuraya BP MR-2	アンフィニRX-7 ⑦RE雨宮SuperG RX-7
車両型式	993	SW20	FD3S
全長×全高×全幅	4245×1855×1270mm		4295×1860×1170mm
ホイールベース	2272mm		2425mm
トレッド(F/R)	1454/1540mm		1560/1550mm
車重	1100kg		1060kg
エンジン型式	M64	3SG	RE13B改
エンジン形式	水平対向6 SOHC	直4DOHC	直2ロータリー
排気量	3800cc	2000cc	654cc×2
ボア×ストローク	102.0×76.4mm	86.0×86.0mm	
最高出力	310ps/6500rpm	275ps/	300ps以上/
最大トルク	36kg-m/5400rpm	24kg-m/	28kg-m/
駆動方式	RR	MR	FR
ミッション	ポルシェ6速	Xトラック	ヒューランド6速シーケンシャル
タイヤ(F)	ヨコハマ 270/640R18		ヨコハマ 230/640R17
(R)	ヨコハマ 270/670R18		ヨコハマ 275/640R17



⑥imuraya BP MR-2
ついにデビューしたJTCC用（NA2ℓ）エンジン&ミッションを搭載したMR2。本来のポテンシャル発揮は次戦以降か

トヨタMR2
本来の戦闘力発揮はこれから



コクピットは市販車の面影は残っておらずかなりレーシーに仕立て上げられている。ドライビングポジションも後退しミッドシップの有利さを増長



GT300初のミッドシップのリヤビューはワイドに仕上がった。もう1～2台のMR2が投入されそう。S14シルビアとの戦いに興味が持たれる

トヨタ唯一のピュアスポーツであるMR2は、FFのパワートレーンをミッドシップへ移植した、現代のミッドシップ車主流の手法を採ってレイアウトされたクルマのため、スーパーツーリングカーのパワートレーンがそのまま搭載できるというメリットがある。

ちなみにライバルとなるであろうS14シルビアはFRのため、レーシングミッションに適当なものがないことがネックとなりそうだ。ただ、96年モデルのスカイラインGT-Rに搭載されるHパターンの6速ミッションが使えることになれば、MR2にとっては厳しい相手になりそうではあるが。

さて、そのMR2は前後のサスペンションがノーマルではストラットであることから、他のGTカーのようなレーシングライクなダブルウィッシュボーンとすることはできない。しかし、こちらもスーパーツーリングで走るエクシヴから流用できるものがあり、そのあたりがうまく作れればかなりポテンシャルのあるマシンに仕上がる。開幕戦では川崎哲哉/脇田一輝がワイズスポーツがデザインした空力パーツに身を包んだMR2をドライブしたが、フィーリングはスーパーツーリングカー同様にフォーミュラ的だったという。



㊾ダイシン シルビア
NA2ℓエンジンを搭載したS13シルビア。ベースはスーパーシルビア仕様のマシン



51コブラポルシェ
こちらは唯一、旧型（964）のカレラカップカーを使用しての参戦となった



72WAKO'S BMW M3
昨年使用したDTM仕様車両（E36）のミッションが間に合わずE30で暫定参戦した

コカ・コーラ CUP POWER SLALOM'96

●JAF全日本ジムカーナ選手権第1戦
●3月24日／名阪スポーツランド／主催：TOW&FOUR

**いよいよ開幕した全日本ジムカーナ選手権
今シーズンからCクラスが1クラス減るなど
新しいクラス区分が導入され
さらにニューマシンも数多くデビュー
名阪スポーツランドは新鮮な空気に包まれた**

Photos & Report Shoji Mita



A2 CLASS

台数的に見ても、A2クラスはシビックとミラージュの新型車同士の戦いになることは必至。その中では急きょマシンをシビックに変えた山野哲也がやはり一歩抜きんでたパフォーマンスを見せ、1本目にベストタイムをマーク。2本目の津川信次らミラージュ勢の追撃も及ばず、山野は連勝記録を11に延ばした



開幕！96全日本ジムカーナ選手権 A2は山野がEK4シビックでいきなり優勝

3月23～24日に奈良県の名阪スポーツランドで行われた「POWER SLALOM 96」で開幕した全日本ジムカーナ選手権だが、今シーズンはクラス区分が変わり、さらにニューマシンも数多く戦列に加わるなど、シリーズは新たな雰囲気の中でスタートした。

注目のクラス分けだが、まずAクラスからA1：気筒容積1300cc以下の2輪駆動車
A2：気筒容積1300ccを超え1600cc以下の2輪駆動車
A3：気筒容積1600ccを超える2輪駆動車
A4：4輪駆動車で気筒容積による区分なし

つぎに改造車によるクラスは
C1：気筒容積1600cc以下の車両
C2：気筒容積1600ccを超える車両
D：クラス区分のない無制限改造クラス
という7クラスとなった。

車種の構成は、A1クラスがシティのワンメイク。A2クラスは新型のミラージュ、シビックが多数を占め、1台だけだがアスティも顔を見せている。今回、車種構成で最も変化の大きかったのがA3クラスで、4駆に押されて行場のなくなっていたミッドシップのMR2が華々しく復活。何とFFのインテグラ・タイプRとトップ争いを展開することになった。そして4駆だけのA4クラスだが、事実上95年のランサー対インプレッサの戦いが持ち越された格好だ。ただし、猪爪俊之が



A1 CLASS

シティが36台も集まるなど相変わらず人気のA1クラス。1本目ベストの鈴木祐介を斉藤邦夫が2本目に奮起して逆転し、久し振りの優勝を飾った。「名阪はハッキリ言って苦手なコースだからね。2本目にベストな走りができて、とにかく勝ててうれしい」

RESULT／D CLASS

●出走12台

				1回目	2回目
1	86	山本　真宏	ADVAN-T３	1'11"516 ▷	1'11"023
2	78	大澤　勉	パワーフィルターSSカプチーノ	1'14"804 ▷	1'13"747
3	15	瀬戸口英俊	アドバンルート３マインズRSD	1'25"114 ▷	1'13"977
4	86	木原　敬一	ルート３マインズ☆RSD	1'16"310 ▷	1'15"019
5	18	朽木　栄治	DLあに～なGカシマEVA６A	1'16"534 ▷	1'15"585
6	18	細田　洋守	ビレリバルボリンザウルスJr	1'16"385 ▷	1'15"634
7	78	高橋　徹	アドバンGABアンクル35G	1'15"949 ◁	1'15"966
8	47	馬場和三郎	QUAKER-OVALザウルス	1'19"398 ▷	1'18"337
9	78	水田　和之	ビックホーンISCC86BP	1'29"754 ▷	1'18"511
10	78	五十嵐豊光	昭和自動車アドバンGABNS	1'18"586 ◁	1'18"933

RESULT／C2 CLASS

●出走14台

				1回目	2回目
1	82	高橋　利武	GAB・ADVAN・FTO	1'16"843 ▷	1'16"063
2	86	菅野　秀昭	DL☆BRIDE☆ロードスター	1'16"921 ▷	1'16"757
3	78	伊藤　文成	FETニスモDLラックGT-R	1'16"998 ▷	1'16"837
4	78	川村　徹	DL☆BRIDE☆ロードスター	1'17"203 ◁	リタイア
5	96	小林キュウテン	DLオーリンズYSS川村MR２	1'17"769 ◁	1'17"964
6	82	高橋　良隆	キャリーブンオーリンズバルサー	1'18"461 ▷	1'17"856
7	86	森田　篤	ファイテック森本ロードスター	1'20"575 ▷	1'18"109
8	78	星野　理人	トラストアーキーYHランサー	1'18"376 ◁	1'22"062
9	78	新堀　通南	DLバルボリン未来インプレッサ	1'18"860 ▷	1'18"485
10	78	真野　陽一	FETニスモDLラックGT-R	1'20"445 ▷	1'19"433

RESULT／C1 CLASS

●出走17台

				1回目	2回目
1	69	藤井　健二	YH森本ファイテックスシビック	1'15"739 ◁	1'16"115
2	47	本橋　新吾	ワコーズDL☆AZUR☆シティ	1'16"198 ▷	1'16"077
3	78	藤沖　勝彦	広タイヤナイトー小山CR-X	1'18"140 ▷	1'16"686
4	60	内藤　源氏	広タイヤナイトー小山CR-X	1'17"664 ▷	1'16"885
5	53	長瀬　努	キャロッセ９６Cシビック	1'18"057 ▷	1'16"896
6	46	根尾　貞克	YH共栄エナペBRIDEシティ	1'23"397 ▷	1'18"036
7	45	梅山　昌則	DLエナペSSRプロスバレビン	1'18"480 ◁	1'22"994
8	43	李羽　江	PROSITエナペタルシティ	1'20"454 ▷	1'18"485
9	44	近藤　聖也	オーリンズDLワタナベCRX	1'21"362 ▷	1'19"353
10	46	町田　和雄	コンペ★シティGA２	1'20"776 ▷	1'20"245

RESULT／A4 CLASS

●出走48台

				1回目	2回目
1	90	岡野　博史	テトラGABリジットランサー	1'17"162 ◁	1'17"620
2	86	茅野　成樹	ラック名スバルDLインプレッサ	1'18"013 ▷	1'17"226
3	96	西原　正樹	BSKYBキャロッセランサー	1'17"766 ▷	1'17"240
4	88	秦井　将文	SCoIBSキャロッセランサー	1'17"255 ◁	1'17"555
5	90	森田　勝也	WINMAXBSMKSランサー	1'17"588 ◁	1'17"860
6	85	陳爪　俊之	FWGシルエット☆インプレッサ	1'18"012 ▷	1'17"621
7	40	川脇　一晃	DLチャレンジオーリンランサー	1'17"657 ◁	1'17"724
8	58	宮嶋　一人	DLKYBナプロ北本ランサー	1'18"569 ◁	1'18"654
9	86	佐藤　浩策	ルーズドッグBSランサー	1'18"693 ▷	1'18"637
10	93	吉田　豪	ポテンザKYBドリムムランサー	1'18"654 ◁	1'20"494

RESULT／A3 CLASS

●出走16台

				1回目	2回目
1	96	天満　清	LUCKBSキャロッセMR-２	1'18"676 ▷	1'18"330
2	86	無笹　守	高橋BSラックFETインテグラ	1'19"456 ◁	1'19"965
3	86	角田　信彰	BSティーズALワーク・NSX	1'20"640 ▷	1'20"177
4	86	山田　貴裕	チャレンジャーインテグラ TY	1'20"379 ◁	1'20"436
5	86	藤原　優昭	トランピオ♂スタッドインテグラ	1'27"918 ▷	1'20"690
6	96	森木　寿一	BSエナペタルブリッドMR２	1'20"769 ◁	1'22"242
7	86	松岡　和之	ATSちっぷすBSインテグラ	1'20"874 ◁	1'21"070
8	86	渡部　直明	DLリジットAZURインテグラ	1'21"992 ◁	1'22"060
9	86	松田　全弘	ALEX和光DL輪村インテグラ	1'22"135 ◁	1'22"315
10	96	青木　貴志	FET・BS・SSRインテグラ	1'22"182 ◁	1'34"810

RESULT／A2 CLASS

●出走34台

				1回目	2回目
1	85	山野　哲也	A'PEX CIVIC BS	1'18"551 ◁	1'19"921
2	49	津川　信次	DL☆ラック☆SSRミラージュ	1'19"192 ▷	1'18"878
3	88	古谷　哲也	DLブーボエナペCSミラージュ	1'19"275 ▷	1'18"928
4	59	木村　学二	ラックダンロップハートシビック	1'19"927 ▷	1'19"358
5	86	田口　純	BSOリンズCMSCミラージュ	1'19"557 ▷	1'19"526
6	49	多田　安男	Dモスブリッドのリンミラージュ	1'43"925 ▷	1'19"824
7	59	川脇　利之	DLチャレンジKYBミラージュ	1'20"148 ◁	1'20"475
8	60	川口　健	TYエナペタルATSミラージュ	1'21"423 ▷	1'20"255
9	59	山田　邦弘	ATSオーリンズBSシビック	1'21"315 ▷	1'20"368
10	69	甲木　宏祐	シロクマBSナプロJaシビック	1'21"439 ▷	1'20"745

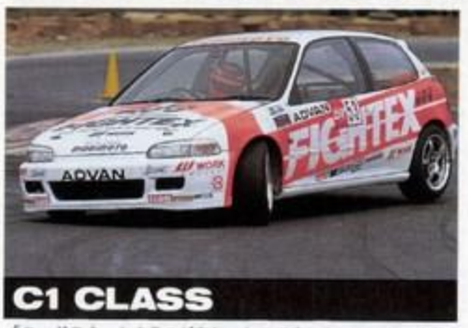
RESULT／A1 CLASS

●出走36台

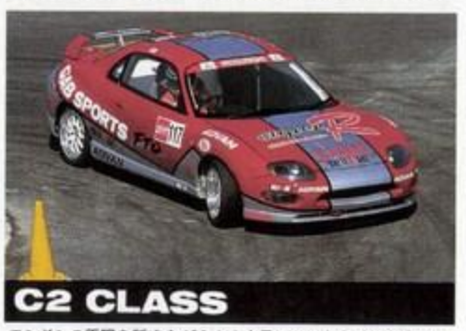
				1回目	2回目
1	96	斉藤　邦夫	ポテンザKYBキャロッセシティ	1'23"186 ▷	1'20"781
2	33	鈴木　裕介	DL三共オーリンズIBSシティ	1'21"775 ▷	1'21"699
3	98	綱部　光二	BSLuckティーズ名峡シティ	1'23"231 ▷	1'21"824
4	59	杉本　基泰	佐栄Cテックシティ・ラックBS	1'23"251 ▷	1'22"269
5	56	田原　憲	ノアDLベトロOリンCSシティ	1'33"432 ▷	1'22"367
6	96	井野　晃宏	ダンロップハートAZURシティ	1'24"266 ▷	1'22"659
7	5	杉浦　達彦	BSファインDASCシティ	1'24"789 ▷	1'22"825
8	56	伏見　憲治	DLエナペタルFETシティ	1'22"965 ▷	1'22"916
9	59	吉川　信頼	BS・BPエナペタル小山シティ	1'30"556 ▷	1'23"069
10	22	伊藤　正弘	ライズスポーツBSシティー	1'25"866 ▷	1'23"101



1本目に2番手を3秒あまりも引き離す余裕の走りを見せた山本真宏。2本目はコーナーの立ち上がりでアクセルを抜いてしまい若干のタイムロス。それでも再びタイムを更新し難なく1勝を得た。「早くチャンピオンを取って釣りに行きたいよ」と余裕のコメント



「ロードスターとクラスが変わったので楽になった」という藤井健二シビックが1本目からクラスをリード。藤井に肉薄するシティの本橋新吾をマークしつつ出走した2本目は残念ながらタイムアップならず、藤井は1本目のタイムで優勝を決定した



エンジンの不調を訴えながらも1本目にベストタイムをたたき出していた高橋利武FTO。しかし油断のならないロードスターやGT-Rがいるため、2本目にタイムアップを迫られた高橋。狙いどおりのラインに乗れて再びタイム更新し、優勝を獲得した

GYMKHANA TOPICS

新たなクラス分けによってスタートした今シーズンの全日本ジムカーナ選手権だが、今回はニューマシンの登場も例年になく多かった。DクラスではYT35が注目だが、これは山本のT３を造った大原チーフメカニックのオリジナル。コンパクトなシャシーに、ヤマハのVマックス用のエンジンを搭載しているのが特徴で、軽量コンパクトな点がジムカーナ用にピッタリと大原チーフメカの発想の柔軟さをうかがわせる。

一方、A２クラスでは、シビック、ミラージュと新型が旧型を一掃する勢い。ミラージュはCAと同等以上のポテンシャルを持つといわれ、コーナーの多いテクニカルなコースが得意という。またアスティも中村誠司の手でデビューしており、こちらはまだ1台だけだ。A３クラスのインテグラは半数の8台が出場。早速、無笹守が2位を獲得したが、その走りを見ていると相対的にセッティングはまだまだといった感じだ。





上：ティレル風のカラーリング。左：YT35には、ヤマハVMAXのV型４気筒1197cc、DOHC４バルブの３UF型エンジンを搭載。出力はカタログ上では97馬力を発揮。ギヤ５速でシーケンシャル



中村アスティのデビュー戦は16位だった



新型ミラージュ最上位は津川信次の２位



無笹がインテグラを２位に導いた

ランサーからインプレッサにマシンを変更するなど、多少の変動はある。

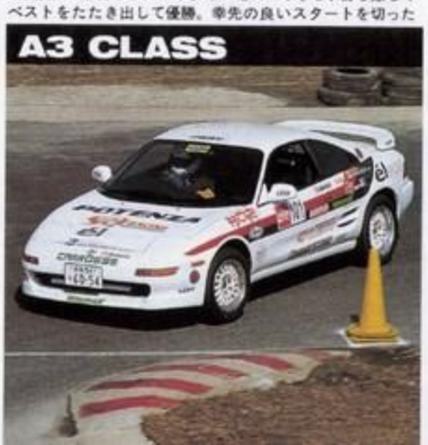
一方、1クラス減った改造車クラスだが、C1クラスが従来のC1とC2が合体したようなもので、数台の86レビンが参戦しているほかは、シティ、CR-X、シビックとほとんどがホンダ車だ。C2クラスは、スカイラインGT-R、インプレッサ、FTO、MR2、ユーノス・ロードスター、ファミリア、パルサーという具合に、4WD、FF、FR、ミッドシップなど駆動方式や車種がバラエティーに富んでいるのが特徴である。

Dクラスは、古瀬光男が出場しておらず、どうやら山本真宏T３と大澤勉カプチーノの2大対決が今シーズンの目玉となりそうである。また、今回から山本のT３をメンテナンスしている大原メカが製作したTY35が登場。ドライバーには高橋徹を起用しており、今後の熟成が楽しみである。熟成の進み方次第によっては、Dクラスのトップ争いに加われる可能性も大きい。



4WDだけのクラスとなったA４は岡野博史が1本目にベストタイムをマーク。これを阻止しようとインプレッサの茅野成樹が2本目にスパートをかけるものの、燃料の偏りで岡野のタイムを破れず惜しくも2位。岡野は初戦を優勝で飾った

MR2対インテグラのA３クラス。しかし天満が94年以来というセッティングの煮詰まったMR2で今年から再挑戦を開始、1本目からベストタイムをマーク。2本目も難なくベストをたたき出して優勝。幸先の良いスタートを切った



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.1

今年は2台体制でクラス2&4に参戦でいきなりランサー優勝でアスティ初陣完走！

おなじみ、N1耐久参戦レポートは今年も継続。このレースがあんまり面白いんで、今年は2台体制でクラス2&4に挑戦することにしてしまった。私、三好は昨年同様クラス2にランサーで参戦、レポート。そして新たにクラス4を、ニューカマー、ミラージュ・アスティRSで参戦の瀬在仁志が担当。題して「近眼レポート」。が、間違えないでほしい。ふたりともメガネをかけているからではない。自分のチームのことばっかり見てて、ほかがよく見えないから近眼なんだな、これが。それでは第1戦美祢、スタートだ。

33 何と6秒も速くなった

まずは2クラス、㉝ランサーチームの今年の体制だが、これは去年と全く一緒。パートナーは村松康生、チーム監督は私が兼任して、チーフエンジニアはおなじみ川崎多摩三菱自動車販売の菅野厚夫だ。マシンも去年のままのランサーGSRエボリューションIII。使用部品にいくつかの変更はあるものの、予算の都合で去年の最終戦から消耗部品を交換した程度。ほとんど95仕様で、昨年劇的なデビュー&リタイアを演じた美祢へと乗り込んだ。

去年は全くのシェイクダウンを金曜日に行い、立派に予選1位、決勝では終盤まで2位を走行、あと半周でリタイアという派手は派手だが無念のレースをした記憶が鮮明だ。なかでも菅野は雪辱に燃え、その決意には並々ならぬものがあると私は見た。菅野の気合が乗り移ったかのように、我がランサーは見違えるように速くなっていた。菅野いわく「特に何をしたわけじゃない」そうだが、練習中から去年のタイムを5秒も上回る1分38秒を軽くマーク。クラス2の他を圧倒するどころか、コンスタントラップならGT-Rに5秒と遅れないという成長ぶりだ。

これならGT-Rに何かあったらちょっかいを出せるところにきていると言えるだろう。去年はシェイクダウンだったといえばそのとおりだが、去年比較で3秒しか詰まっていないGT-Rとの差は俄然詰まった。もうひとつうれしいことがある。クラス2がにぎやかになってきたのだ。去年はクラス成立さえ危ぶまれることがあったが、今回のエントリーは6台。車種的にもいちばん面白いクラスになった。去年1年、微力ながらクラス2を宣伝してきた者としては手放しでうれしい。

予定どおりと言ってはなんだが、予選は1分37秒867で1番時計。去年より6秒近く速い。でも油断大敵。練習まではおとなしかった宿敵RSオガワランサーが0・05秒後ろに迫ってきたのだ。そこから0・2秒遅れて3位にカタヤマRX-7。やっぱりレースは気を抜いちゃいけないんだ。

決勝は村松から。総合5位となると、すぐそこにポールポジションがいるわけで、総合優勝に手がかかる気がしちゃう。あくまでも気がしただけだ。やっぱりGT-Rは速くて、見る見る離されていく。でもその離され方が去年と違う。「何かあれば」の差なのだ。決勝




1970年、神童と騒がれ神秘的な存在だった片山義美がロータリークーペを駆り、GT-Rと演じた死闘を生で見ていた私。片山義美はコワーイ人なんだぞ

目が覚めるようなカストロールカラーに変身して迫力増強。それにふさわしく速さ倍増。あとはブレーキさえ何とかなれば……





これが劇的瞬間。ミッショントラブルでコース脇に止まった㉜プリンス東京FUJITSUBO-GTR。福山選手はまだ中にいる。過去N1耐久シリーズでGT-R以外が首位を走ったことがあっただろうか？

なら予選で特別なことをやっていない（できない）ウチが速いはず、という予想は大筋で正しかったが、思いがけない（失礼）伏兵がいた。スタート前「片山さんてどんなドライバー？」と聞く村松に私は、その昔ロータリークーペやサバンナRX-3に乗って暴れ回った片山義美を思い浮かべて一言「怖いドライバー」とだけ教えた。その片山義美の乗るRX-7がウチのランサーに襲いかかったのだ。一度は1コーナーで前に行かれたが何とかばん回。その後も強烈なプレッシャーをカタヤマRX-7はかけまくってきた。「三好さんが言ってた意味が分かったよ」。村松はあとでそう言って、ただただ興奮していた。

雨。また雨だ。ずいぶん我慢してオールウエザータイプのタイヤに交換する。その時点での順位がクラス1位、総合でも3位だ。すごーい。トップを走っていた㉜GT-Rがエンジントラブルでリタイア。総合2位！　雨は強くなってきた。そろそろ私に交代するタイミングだ。2周後ろから⑬GT-Rが迫ってきていた。本当はタイヤをレインにして勝負といきたいところだが、不運にも問題を抱えていて、タイヤ4本の交換にどうしても2分以上必要だった。交換すれば必ず抜かれて順位を落とす。クラスは違うけれど、やっぱり負けるのはいやだから、天候の回復にかけてタイヤを交換しないでいくことにした。

3周も前をいく㉓プリンス東京フジツボGT-Rが止まっているのを目撃したのは、雨がひと際強くなって来たところだった。もうピットからは〝ペースはそのまま〟のサインが出ていた。ドライ路面を50周も走ったオールウエザータイヤはものすごく怖い。ところかまわず水に乗って、車がどこに飛んでいくか分からない。このサインは、それを察してクラス優勝を確実なものにしようということだ。でも、いま総合1位なのだ。かなり長い時間総合1位を走っていたが、残り15周のところで⑬が抜いていった。後はスピンしないでゴールを目指す。

第1戦優勝。それも総合2位で。素晴らしい成績と祝福されるが、負けた気しかしなくて悔しい気持ちだけがあふれる。ぜいたくと分かっていても。さあ、自慢話を書きすぎたから、瀬在にバトンタッチ。アスティのデビュー戦、思いっきり自慢してやんな。

73 貴重なデータ収集とにかく完走だ

分っかりましたー、親方。今年1年アスティのレポートを担当させてもらう瀬在仁志です。レーシングオンの姉妹誌REVスピードの読者だったら面識があったりするんだろうけれど、早い話がミラージュカップで5年、N1耐久も4年やってきた、走るの大好きなジャーナリストです。よろしく。

前置きはこのくらいにして、今年の㉝カストロール・アスティの体制はランサーと全くいっしょ。監督は三好正己だし、チーフエンジニアは菅野厚夫だ。相棒は龍ちゃん。なんて軽く言っちゃったけれど、あのF3デビューウインで名高い道上龍。かなり龍ちゃんから学ぶものは多いはず。全く未知のクルマの開発といい、今年はあらためて勉強の年になりそうだな。

アスティと初めて会ったのはレース4日前の富士。毎日徹夜徹夜の連続で、本当によく間に合ったものと感心してしまう。本当にご苦労さんでした。でもその甲斐あって、ウチのアスティはすごくカッコイイ。いやはや大満足。これでレースすると思うと、涙ちょちょ切れモンですぜ。

富士での印象は〝足がイイ〟だった。正直なところエンジンパワーはどう考えても不足気味。回転の上限が市販車と同じ8000回転というのも納得がいかない。このパワー不足を助長しているのがびっくりするほどの車重。しっかりしたロールバーとか、徹底したボディ補強とかで重くなっているようだ。それでもまだ軽量化には手を付けていない部分も少なくないらしいので心配するのはまだ早いのかもしれないが、オレひとり分の軽量化なんてできるんだろうか。

美祢で初めて龍に会った。かなり〝周波数〟が合っていたんでひと安心。セッティングも合いそうだ。足のセッティングはリヤだけに集中した。ミラージュカップカーと比べると、トランクがついている分だけリヤの負担が大きく限界特性がビーキーになりやすい。何度か行ったり来たりしていいところが出た。

予選は1分43秒976で13位。エンジンパワーはやっぱりライバルのシビックに比べるとはっきり劣る。それでも熟成しきっているEG6シビックは別格として、4位のEK4シビックとのタイム差が2秒あまりというのには喜んだ。足がいいんだ。そんなに時間はかからないでEKとイイ勝負させてもらえるような気がする。

決勝では8500回転までOKにしてもらった。これならシビックについていけそうだ。なにはともあれ今回は何よりも完走が目的。ここでしっかりデータをとっておかなきゃ、身もふたもないってやつだ。

龍が先にいく。タイヤも初めてなので、ライフがはっきりしない。だからハイペースで行くだけ行って、早めのバトンタッチで作戦完了、の予定だったのに、油圧低下でペースが上がらない。

龍から代わる時に各部のチェックを入念にして完走目標を強く意識してゴー！　でも本当に遅い。立ち上がらない。雨が降ってきても遅いのは同じ。ロスをなくすドライビングを心掛け、完走。なんとか所期の目標はクリアした。消化不良は否めないけれど、龍もオレもアスティの可能性は確かに感じ取った。次回、仙台にはほかのアスティも数台出てくるらしい。燃えるぜ。



「似合わねー」と本誌ミナが叫んだ赤いレーシングスーツの私。何でだろ？　いきなり表彰台の真ん中というのもできすぎだが、なんか今年はチームの雰囲気がイケイケムード



前がAE111レビン、後ろがEK-4シビック。挟まれてアスティ。4クラスも今年はバラエティーに富んでいる



妙に波長の合うオレと龍。どちらかの精神年齢が低すぎるかあるいは高すぎるか!?



ウチのなくてはならないキャラクターとなった菅野さん。2台のチーフエンジニアとしての大役を背負う



カストロールギャルの牧理絵子ちゃんは、今回、スポット参戦だ

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

チャレクラNEWS(P92)
ピレリカップジムカーナにトライ(P93)
PDLに編集部おさるが参加(P94)
マシンを探せ! BUY&SALE(P95)

96年の黄旗の意味をもう一度おさらいしよう

国際スポーツ法典付則H項が一部変更され、黄旗の意味が変更されたことについては既に報告した。その後、JAFが明確な国内適用を発表したので、改めて紹介しておこう。

新規定では、危険個所で車両がコース上にある場合は直前のポストで黄旗の振動表示となり、危険個所で車両がコース脇にある場合は直前のポストで黄旗の不動表示となる。

さらに新国際規定では黄旗の掲出は、危険な区間の直前1カ所だけだったが、国内では危険個所直前のひとつ手前でも危険予告を与えるために同じ黄旗を掲出することになった。危険個所直前で黄旗が振動されていれば、そのひとつ手前でも黄旗の振動表示となるわけだ。追い越し禁止区間は、その最初の黄旗掲出のポストから開始。追い越しOKとなるのは、危険個所を過ぎて緑旗が掲出されるポストからとなる。緑旗が見えてもそのポストまでは追い越し禁止というわけだ。

新規定は各競技会のドライバーズブリーフィングで説明されているが、ドライバーはもう一度きちんと確認する必要があるだろう。



黄旗の意味をドライバーズブリーフィングでよく確認しておこう!

ラリー、ジムカーナ、ダートラ車両規定

昨年11月から各陸運支局における構造・装置の軽微な変更時の取り扱いが変更されたことに伴い、新規検査または予備検査における検査時の状態で自動車の諸元を決定する従来どおりの取り扱いを除き、使用過程における自動車に軽微な変更となる自動車部品を取り付けた場合には、構造等変更検査にかかわる手続きが簡素化された。——つまり、足まわりやロールバーなどを装着する場合、これまで改造申請が必要であったのが、条件を満たしていれば(例:ロールバーを入れても定員に変更がなければ)、改造申請が不要となったのは、ご存じのとおり。

これに伴って、公認競技会における参加車両(ラリー/ジムカーナN、A/ダートトライアルA)も保安基準に適合したロールバーを入れたりスプリングを変更したりしても、改造申請、いわゆる改は不要となることになった。これは5月1日から適用されることになる。



ラリー、ジムカーナA、N、ダートラA車両の規定変更で参加者も増加!?

この措置で、参加者やオーガナイザーの各検査などにおける手間が省けるだけでなく、経済的負担も軽減されることになる。

F4筑波は第2戦から台数も増加して盛況に

筑波F4の第2戦は、4月7日に開催された。開幕戦は12台のみの参加で行われたが、今回は倍増までいかないものの20台がエントリー(出走は18台)した。

ポールポジションは2戦連続で臺林貴也が獲得。前回、臺林とトップ争いを繰り広げた塩野入睦は予選3位で、間に割って入ったのは今回F4デビューの平野功だった。また、同じF4デビュー戦となった95筑波FJチャンピオンの本部学は5位につけた。決勝は臺林が2位以下を8秒以上も引き離し優勝。ファステストラップも記録して、完全優勝で前回とは違い、強さを発揮してみせた。注目された2位平野と3位塩野入のバトルは、僅差であったが順位は変わらないまま。2年目のF4となる山口和宏が4位をキープ。本部をかわした三沢伸輔が5位でゴール。

上位陣のマシンは、現在F4で最強のパッケージであるウエスト956+マツダ。オスカー、KFPといったシャシーやニッサン、ホンダといったエンジンにも、もうひと頑張りしてもらいたいものだ。



参加台数も18台に増加した筑波F4シリーズ。FJ卒業生も増えた

FTメインシリーズ開幕、藤原が貫禄の初V

西日本シリーズに遅れること2週間。フォーミュラトヨタのメインシリーズが今年も富士で幕を開けた。藤田孝博を筆頭に、昨年のシリーズ3位までがF3へのステップアップを果たしたこともあって、ニューフェイスも目立ったが、トップタイムをマークしたのは筑波F4チャンピオンでもある藤原靖久。スリップストリームが有効に使えず、藤田が叩き出したレコードタイムにこそ及ばなかったものの、開幕戦から早くも23台ものエントリーを集めたその頂点に立った。

決勝レースでは最初の2周こそややペースが思うように上げられずにいた藤原だったが、3周目以降はきっちりとコンスタントに1分34秒台をマーク。富士を得意とする大庭永仁さえも大きく引き離す独走で、うれしい初優勝を飾ることとなった。

なお予選・決勝ともにペナルティを受け、結果の上では下位にとどまっているが、事実上予選2位、決勝では21位スタートで一時3位まで上がったセバスチャン・マルティーノは、今後注目すべき存在となりそう。ビクトル・ロッソの弟子でブラジルでのF3の経験も持つアルゼンチン出身の21歳。その名を記憶にとどめていても決して損はないだろう。



開幕したFTメインシリーズ。ドライバーの顔ぶれもかなり変わった

ピレリカップ・ジムカーナ

モータースポーツ入口の入口

ジムカーナの魅力ってのは、なんつっても手頃なことにあるけど規制の枠も少なくないのよ、実際は。でも、そんな枠を超えて遊べるジムカーナもありました。それがピレリカップなんです



ウエットなら4WDのGT-Rは無敵！　のハズだったんですがねぇ……

ジムカーナってさ……

今さらながらに、って感じになるのかなぁ。このピレリカップ・ジムカーナに行ってみて初めて草レースというか、いわゆる走行会と称するサーキットバトルですか？　あのたぐいのイベントの人気が高まっていったのが分かったような気がしましたよ。つまり、自由なんですね。緊苦しくないっていう。

実のところ、このイベントってJAFの公認競技じゃないんです。だから改造範囲がある程度自由なわけ。となると、こんなにもいろんなクルマが出て来るんだな、ということを実感いたしました。これがまあ、実に多種多彩。楽しみ方も自分で決めちゃうんだね、こういうイベントに出てくる人たちって。下の写真のセフィーロ君とI80SX君なんて、鬼キャン仕様で直ドリかましてくれてるんだもの（って表現は、本誌では初めて載るんだろうなぁ）、一歩間違えればお馬鹿さんなんだけど、一番目立ってたし、ちゃんとお土産ももらってたし、ついでに言えばスゲェ楽しんでいたものね。

この雰囲気って、つい2年前まで自分が本気で追っかけていた全日本選手権には、正直言ってなかった。もちろん、そこにはいい意味での緊張感とレベルの高さが生む興奮があって、それはそれで見応えあるんだけどね。だけど、逆にこういうマジで遊べるジムカーナもあってもいいと思いますね。そういった意味で、ひとつの可能性を見せてくれた主催者、それと阿部商会の皆さんには感謝です。

2本の本番走行の前に、予選兼練習走行を設けて、その順位逆に本番の走行順を決めるというアイデアもGOOD。ただ、あんまり欲張らず、予選だけで本番2本の出走順は固定した方が、参加する側にも混乱を来さなくて済むように思いましたけどね。

本来ジムカーナって競技は、モータースポーツ入門に最適なんだけど、規制も少なくなくって結局続けてらんねぇ！　って思う人もいるわけですよ。だから、こういった枠をあえて外したイベントもあってもいいと思います。その上で勝負のシビアさ、もっとハイレベルな戦いを求めたくなったのなら、普通の公認イベントに活路を見出せばいいわけで。

「改造も結構しちゃってるから、Aクラスには出られないよ」って言うなら、Cクラスに出なされ。ナンバー切っちゃってさ。それと、この際だから車検対応のパーツの範囲で、例えばエアロパーツとかマフラー、コンピュータぐらいは換えてもいいっていう、新しいBクラスを設けてもいいかもネ。もち、選手権タイトルはかかんなくていいから！

結果はほっとけの大惨敗！

ところで私、はっきり言って運転はヘタです。だけど、今から10年近く前には結構ジムカーナをやっていまして、地方選手権なんかにも出ていたんですよ。今でこそ毎週毎週の取材で、とてもシーズン中の参加なんかトンデモない！　って状況ですけどね。

まぁ、そんなシーズンオフの私んとこに担当者からの電話が。「プレス対抗のジムカーナがあるんですが、出ませんか？」

スケジュールは？　お、偶然開いてる。一も二もなく即座にOK。ところが2月に予定されていたイベントは大雪のため、延期になっちゃったのよ。これで3月になるっていうし、もう駄目だなと思っていたら、その延期日だけたまたま何の取材の予定もない。これは神様が「チミ、勝っていいよ」と言ってくれてるもんだと思いこんで、しかも当日はおあつらえ向きのウエットコンディション。内心ムヒヒとか思っていたんだけどねぇ。

だが、今は多くを語りたくない。フルノーマルだからとか、パッドやタイヤがジムカーナ向きじゃなかったからと自分ひとりなら言えたのに。ひと言だけ言おう。「レブスピードのへかんの、人のクルマでダブルエントリーして勝つんじゃねぇ～。少しは遠慮しろォ！」

ホント、魂の叫び。

（はた☆なおゆき）



ちなみに鬼キャンとは、"オニ"のようにキャンバーがついたクルマのことです



やろうと思えばできるんです。フェラーリでも



どんなクルマでも一緒に楽しめるのがGOOD



いつもとは立場逆転で、選手の気持ちを再確認です、ハイ

ニューオープン！ オートガーデンAMI

実はこのコース、昨年までダートラ用だったけど、コースを管理する細田洋守さんが、全日本ジムカーナにもザウルスJrで出場するドライバーなもんで、コトは一気に急展開。勢いに乗って路面を舗装しちゃって、新たにジムカーナ用に生まれ変わったコースなのであります。ちなみに、このAMIのある茨城県っていうのは関東でも一、二を争うほどジムカーナの競技人口が多く、しかもレベルも高いので、まさに時代の流れが生んだコースと言えるでしょう。比較的細長めのレイアウトは、コースの取りようによっては直線で3速までたたき込め、またバドックから向かって右奥の島回りはバンクつきで結構攻めがいもあり。今季中盤には茨城県シリーズが、また関東ミドルシリーズは最終戦の開催も予定されてます。

●オートガーデンAMI
茨城県稲敷郡阿見町92
☎0298-89-1467



●参加車両およびクラス区分

個人戦	クラス1	〔無改造車クラス〕ブレーキパッド、ショックアブソーバー、スプリング、タイヤ／ホイール、ステアリング、シート／シートレール、シートベルト、ロールバー、クラッチ、LSD、ストラットタワーバー、スタビライザー、プッシュ類、以上のパーツ以外は変更不可
	クラス2	〔改造車クラス〕無改造車クラスの改造範囲＋エジン（コンピュータ、タービン等）＋排気系（マフラー等）
	クラス3	〔輸入車クラス〕クラス1・2と同じ規定
	クラス4	〔レディースクラス〕クラス1・2と同じ規定
ショップ対抗戦		ひとつのショップを代表し、1チーム3名で構成。3人の合計タイムの速いチームを上位とする。

※ただし、Sタイヤ／スリックタイヤは禁止。

PDL
POTENZA DRIVING LESSON

F3000ドライバーに弟子入り!?

岡田秀樹に山本勝巳、高木虎之介といったあこがれのF3000ドライバーに、マン・ツー・マンでドライビングを教えてもらえちゃうのがこのPDL キミもPDLでプロに弟子入りしてみないか？



運が良けりゃ虎之介様と同乗走行などという、貴重な体験もできてしまうのがPDLのいいところ

開設以来、今年で12年目を迎えた「ポテンザ・ドライビング・レッスン（PDL）」は、数あるドライビングレッスンやスクールの中でも、レッスン内容の充実度やその豪華な講師陣の顔ぶれで、非常に人気の高いドライビングレッスンだ。

従来までの「レギュラー」「スポーツ」「スペシャル」の3つのバージョンに加え、今年からは新たに「スペシャルスポーツ」というバージョンも新設され、いっそうのカリキュラムの充実が図られたPDL。3月22日に富士スピードウェイで行われた、このPDL（レギュラーバージョン）のプレスデーに本誌おさるが参加、体験受講することができた。

プロから直接学べるのがウリ

詳しい内容は左下に順を追って紹介しているからそちらを見てもらうとして、大まかな流れとしては、午前中はタイヤのことやサーキット走行のルール、マナーを中心とした座学が行われ、午後からジムカーナのようなスラロームをこなし、最後にお待ちかねの本コース走行となるわけだ。当日の講師は、専任講師の塩沢三子夫氏、ガンさんこと黒沢元治氏に加え、岡田秀樹、山本勝巳、高木虎之介の3人の現役F3000ドライバーたち。

そんな一線級のプロドライバーに、自分の走りをチェックしてもらえて、注意点やアドバイスを直接受けることができるのだから、プロに弟子入りしたような気分が味わえてしまう。モータースポーツ入門を考えている人にとっても単なるレースファンにとっても、オイシイことこの上ないのがこのPDLなのだ。

このPDLに参加するには、下に書いたように普通免許を持っていて、ブリヂストンのポテンザを履いているクルマがあればOK。特に難しい手続きもいらないし、参加費用も一般のサーキット走行会に比べて、リーズナブルといえるだろう。サーキット未経験の人にもオススメできるレッスンだから、思い切って体験してみてはいかが？



当日の講師陣は、黒沢元治、岡田秀樹、山本勝巳、高木虎之介ら。とっても豪華だ！

PDLの1日



講師に自分の走りについてアドバイスをもらう

▼



まず午前中は座学でルールやマナーを学ぶ

▼



最後の本コース走行の前に、注意点を再確認

▼



座学のシメは、講師陣との記念撮影

▼



いよいよ本コースを爆走!?

▼



いよいよ実技。山本、高木両講師に注意点を聞く

▼



最後にガンさんから修了証をもらっておしまい！



「そりゃっ！」とスラロームにチャレンジ

PDLに参加するには？



今年のPDL開催スケジュール

開催日	場所	開催バージョン
5月30日（木）	・富士スピードウェイ	レギュラー／スポーツ
6月4日（火）	・鈴鹿サーキット	〃
8月19日（月）	・筑波サーキット	〃
9月9日（月）	・スポーツランド菅生	〃
9月16日（月）	・MINE	〃
10月10日（祝）	・黒磯（BSテストコース）	スペシャル
10月22日（火）	・鈴鹿サーキット	スペシャルスポーツ
12月2日（月）	・富士スピードウェイ	〃

PDLに参加するには、往復ハガキで応募するだけ（定員オーバーなら抽選）。締め切りは開催日の1.5カ月前まで。参加費用は1万5000円～2万8000円（含保険・昼食）だ。資格は、普通免許所持者でポテンザを履いていればOK。詳しくは、レッツスポーツクラブ（〒104 東京都中央区築地2-1-2-409 ☎ 03-3541-8288）まで。

売りたし買いたし BUY&SALE

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

●マキシム307
FJ／青（エンドレスカラー） カネコレーシングワークスカー95年仕様 土屋エンジニアリング製3レース使用 スリックT2セット レインーセット アルミW付き（エンケイM18J） 程度極上 一見されたし 価格140万円 値引き可。
レーシングチーム大平 大平良彦 〒981-15 宮城県角田市小坂字西迎52／☎0800-92-0428-5



●マナティMK9
FJ セキグチチューン 上位入賞車 T&W3セット付き 価格150万円。
山本純一 〒915 福井県武生市野上町3-2-48／☎0778-23-3156



●オスカー・ブリットII（SK94）
FJ／シルバー 95西日本シリーズチャンピオンカー 鈴鹿シリーズ上位入賞車 レブリスポーツメンテ 尾川チューンスペシャルP・W&Tあり フレーム補強加工済み 価格245万円値引き可。レブリスポーツ 担当：窪 〒510-02 三重県鈴鹿市稲尾西3-7-1／☎0593-88-1802

●オスカー・ブリットII（SK94）
FJ／白 永井チューン 95年2月製作車 レインT・スペアWあり 価格250万円 分割応談可。
渡辺洋一 〒242 神奈川県大和市代官3-14-18／☎080-81-75753 or 永井コンペティション／☎0593-78-7003

●FRD MF103
FJ／白 95年仕様 鈴鹿シリーズ車 戸田エンジンスペシャル スペアP付き 夏対策カウル フレームコンディション極上 即レース可 価格200万円。
森田隆弘 〒578 大阪府東大阪市吉田5丁目13-12／☎0729-62-1269 or TSフォーミュラー 担当：高崎／☎0593-86-6701 or FRD 担当：藤村／☎0593-70-3420

●ウエスト89S
RS T&Wセット 価格68万円。
吉原 浩 〒366 埼玉県深谷市田谷230-1／☎0485-75-1039

●ホンダ・シビック（EF9）
鈴鹿N-1仕様 実戦使用可能コンディション至急売りたし 詳しくは☎にて 遠方OK 価格90万円応談。
大橋たかひと 〒521-12 滋賀県神崎郡能登川町種1063／☎0748-42-2903

●トヨタ・カローラレビン（AE86）
TI仕様 即レース可 2ドア後期ボディ 車重820kg 7点ロールバー+サイドバーボディ補強 TRDコンピュータ（燃調マップ変更済み） TRDショック クラフトスプリング キャンバー加工 スリック&レインTセット EG・TM・デフその他スペアPあり 価格50万円応談。
入江庄司 〒682-01 鳥取県東伯郡三朝町本泉178-2 リョーコー内／☎0858-43-0424（12：00～13：00・17：00～18：00）

●ニッサン・マーチ（K10）
95九州シリーズ2位 福垣レーシング製作車 優勝・ベストラップ多数あり EG 96年仕様 美祢57秒オートポリス29秒 価格60万円。
三浦康司 〒874 大分県別府市千代町5-1／☎0977-21-3634
※Tはタイヤ、Wはホイール、Pはパーツ、EGはエンジン、TMはミッション、OHはオーバーホール
※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）を同封のうえ封書で左記へ。
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 R'on編集部「BUY&SALE」係



チャレクラ・インフォメーション
講習会/走行会/イベントetc.

■関西地区B級ライセンス講習会

- **堺**／4月21日／10：00／大阪トヨペット泉北営業所／ちーむ時間割／☎0722-96-6886
- **須磨**／4月21日／10：00／オーディ本社ビル3F／REK／☎078-736-2131
- **神戸**／4月21日／14：00／日産プリンス神戸／TWC／☎078-736-2236
- **大阪**／4月27日／ニチマンビル8F／淀レーシング／☎06-6633-3448
- **八尾**／4月28日／大阪トヨペット八尾中央営業所／ORCC／☎06-754-0064
- **須磨**／4月28日／オーディ本社ビル3F／REK／☎078-736-2131
- **姫路**／4月28日／姫路勤労市民会館／TWC／☎078-736-2236

■走行会ほかイベント

●「ジムカーナ走行会in関越スポーツランド」／5月11日／関越スポーツランド／参加料：全日9000円、午前4500円、午後5500円／締め切り：5月3日／※ヘルメット、グローブ必携。
ブロクルーズ ジムカーナ走行会係 担当：田代／☎0493-62-1485

●「Winmaxサーキット走行会」／5月11日／ミューサーキット／参加料：1名1万4000円／締め切り：5月7日／※ドリフト、グリップのクラス分けあり。
ブロクルーズ Winmax走行会係 担当：田代／☎0493-62-1485

●「SEGAチャレンジスピリットカップジムカーナシリーズRd.4」／5月12日／関越スポーツランド／参加料：1万2500円／締め切り：4月27日。
ブロクルーズ 担当：田代／☎0493-62-1485

●「インターゲットエントランスラリーVol.3（SS付き入門者向けラリー）」／5月18～19日／長野県内180km／参加料：2万6000円／締め切り：5月11日。
ブロクルーズ エントランスラリー係 担当：田代／☎0493-62-1485

5月の関東地区国内Bライセンス（公認審判員3級）講習会

※お申し込み・お問い合わせは直接主催者へ

日／曜	時間	地域／会場	申し込み・問い合せ先		日／曜	時間	地域／会場	申し込み・問い合せ先	
1／水	19：00	港、六本木JRSCC事務局	JRSCC	☎03-3584-0035	18／土	18：00	世田谷、カーサロンSANDORA	JACS	☎03-3429-2517
	20：00	松戸、リバーサイドカークラブ事務局	RSCC	☎0473-47-6890		18：30	千葉、松戸市民劇場	JARAC	☎043-266-3703
2／木	18：00	千葉、タイヤ館花見川	エム・エー・エフ	☎0474-69-0694		18：30	横浜、戸塚サンライフ	TOK	☎045-984-8830
	18：30	墨田、曳舟文化センター	TMAC	☎03-3611-6687		19：30	北、北とぴあ	TMAC	☎03-3611-6687
3／金	19：00	群馬、関越スポーツランド	RRC群馬	☎0273-27-2079	19／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
	19：30	北、北とぴあ	TMAC	☎03-3611-6687		10：00	越谷、越谷コミュニティセンター	PRAC	☎0471-50-0330
4／土	11：00	千葉、浅間台スポーツランド	PRAC	☎0471-50-0330		13：00	千葉、千葉市文化センター	JARAC	☎043-266-3703
	18：00	世田谷、カーサロンSANDORA	JACS	☎03-3429-2517		13：30	大田、蒲田産業プラザ・ビル	CLEVER	☎03-3766-3312
	18：30	板橋、板橋区立文化会館	エム・エー・エフ	☎0474-69-0649		14：30	坂戸、坂戸市文化会館	TMAC	☎03-3611-6687
5／日	14：00	朝霞、朝霞市民会館	TMAC	☎03-3611-6687		16：30	渋谷、東急ハンズ町田店	東急ハンズ町田店	☎0427-28-2511
	19：00	川崎、川崎教育文化会館	TMAC	☎03-3611-6687		17：00	千葉、多古町商工会	平山加工	☎0479-76-3338
6／月	10：00	調布、調布スポーツセンター	調布レンタカー	☎0424-88-4111		18：30	千葉、成田国際文化会館	JARAC	☎043-266-3703
	10：00	三郷、三郷市文化会館	PRAC	☎0471-50-0330		19：00	板橋、板橋区立文化会館	CLEVER	☎03-3766-3312
	13：00	栃木、丸和オートランド那須	丸和産業㈱	☎0287-68-0345	20／月	19：00	川越、川越市民会館	ALC	☎03-3705-3070
8／水	18：30	日野、南平会館	プランニング・クラージュ	☎0425-92-1587	24／金	19：00	港、六本木JRSCC事務局	JRSCC	☎03-3584-0035
	19：00	小田原、小田原市民会館	ソニックレーシング	☎0559-77-4478	25／土	10：00	流山、流山市南流山センター	PRAC	☎0471-50-0330
9／木	18：30	長野、JAF長野支部	JAF長野	☎026-226-6975		13：00	横浜、長津田TOK事務局	TOK	☎045-984-8830
10／金	19：00	港、六本木JRSCC事務局	JRSCC	☎03-3584-0035		13：00	東京、杉並区立公会堂	JARAC	☎043-266-3703
11／土	13：00	千葉、木更津市民会館	JARAC	☎043-266-3703		13：00	茨城、牛久エスカードホール	ASCCT	☎0298-89-0814
	13：30	横浜、横浜駅西口西公会堂	TOK	☎045-984-8830		15：00	成田、成田国際文化会館	NASCA	☎0474-66-5400
	18：00	世田谷、カーサロンSANDORA	JACS	☎03-3429-2517		18：30	神奈川、横須賀市勤労福祉センター	JARAC	☎043-266-3703
	18：30	千葉、船橋市勤労市民センター	JARAC	☎043-266-3703		18：30	神奈川、厚木文化会館	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	JRSCC	☎03-3584-0035
	18：30	横浜、横浜市技能文化会館	JRSCC	☎03-3584-0035		18：30	上尾、上尾市福祉会館	CLEVER	☎03-3766-3312
	18：30	八千代、八千代市民会館	CLEVER	☎03-3766-3312		19：00	足利、足利市民会館	シェイクダウン	☎0287-96-4505
	19：00	宇都宮、コンセーレ	チーム シェイクダウン	☎0287-96-4505		19：00	日野、南平会館	プランニング・クラージュ	☎0425-92-1587
12／日	9：30	山梨、富士天神山スキー場	AMTEC	☎043-211-0079	26／日	10：00	品川、大井町きゅりあん	ALC	☎03-3705-3070
	10：00	八王子、石森石油	石森石油	☎0426-91-1241		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		10：00	宇都宮、日産プリンス栃木販売㈱	ニスモパドックイン栃木	☎028-662-5554
	13：00	埼玉、浦和市文化センター	JARAC	☎043-266-3703		13：00	埼玉、大宮ソニックシティ	JARAC	☎043-266-3703
	13：00	茨城、つくばピアッツァ・アルテ	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
	13：30	葛飾、かつしかシンフォニーヒルズ	CLEVER	☎03-3766-3312		14：00	春日部、春日部文化会館	TMAC	☎03-3611-6687
	14：30	水戸、水戸市民会館	TMAC	☎03-3611-6687		19：00	群馬、練馬文化センター	CLEVER	☎03-3766-3312
	18：00	茨城、土浦市亀城プラザ	KOYO	☎0298-31-9695	27／月	19：00	市川、市川市文化会館	NASCA	☎0474-66-5400
	18：30	栃木、宇都宮市東コミュニティセンター	JARAC	☎043-266-3703	28／火	19：00	船橋、船橋勤労会館	NASCA	☎0474-66-5400
	19：00	池袋、池袋区民センター	CLEVER	☎03-3766-3312	29／水	18：30	渋谷、東急セミナーBE	東急セミナーBE	☎03-3477-6277
13／月	19：00	新宿、植木ビル PMC.S会議室	PMC.S	☎03-3863-3378		19：00	成田、成田国際文化会館	NASCA	☎0474-66-5400
18／土	13：00	江東、江東区勤労福祉会館	JARAC	☎043-266-3703	31／金	19：00	港、六本木JRSCC事務局	JRSCC	☎03-3584-0035
	17：00	川口、川口ドライビングアカデミー	ティーム ラ ロッサ	☎03-5300-2152		19：00	新宿、新宿文化センター	CLEVER	☎03-3766-3312
						19：00	甲府、JAF山梨支部	JAF山梨支部	☎0552-43-2811

RACE DIARY

DOMESTIC RACE

スーパーN1耐久シリーズ'96　第1戦

・3月23日／美祢サーキット／曇り〜晴れ／ドライ／主催：MINEサーキット、VICIC、AMSC
・Photos/Shoichi Sudoh Report/Naoyuki Hata

●F 4（西日本第1戦）

・16周＝51.824km　予選出走11台・決勝出走11台・完走11台　予選順位／タイム

1	⑨	阪口　良平	サムテックアキラントマツダ	16周	24'02"921	2／1'29"220
2	55	尾崎　智史	東亞合成・BP・テクノ956	16周	24'11"878	1／1'29"124
3	21	高橋　　毅	タロックス 956	16周	24'16"538	4／1'30"111
4	41	三沢　伸輔	グスキンシャープ100/トヨタ	16周	24'17"401	3／1'29"361
5	50	吉村　誠司	レーシングジャパンミナ956	16周	24'18"317	5／1'30"164
6	66	新田　佳弘	R・F・LEIJUNニスモ	16周	24'27"657	7／1'30"933
7	70	田崎　貴美	安田フローラET956マツダ	16周	24'28"134	6／1'30"374
8	7	岸　　良一	ヤマフジSKバルニクツ1R	16周	24'58"306	10／1'32"178
9	23	池田　邦光	R・F・LEIJUNニスモ	16周	24'59"897	11／1'33"958
10	28	水島　勝成	株ヨンフナキマナティ戸田無限	16周	25'12"858	9／1'32"098

・優勝スピード：129.29km/h
・最速ラップ：阪口　良平　1'28"976　131.05km/h　10周目

美祢で初めて開催されるF 4、ポールを奪ったのはモノコック、エンジンともに一新で意気上がる55尾崎智史。これに19阪口良平と41三沢伸輔が続き、国内初レースで注目される27高橋毅は4番手からのスタートだ。「アンダーが強く予選は今イチ。でも、それも解決してもらったし、スタートは得意」という19阪口がブルーシグナルの点灯とともに素早く飛び出し、1周目から2番手の55尾崎に1秒半のリードをつける。レコードタイムを奪うべく、全くアクセルを緩めることなく周回を重ねた19阪口がTI開幕戦に続いて優勝、もちろんレコードのおまけつきでだ。2位の55尾崎に続いたのは、12周目の第1コーナーで41三沢のインをついた27高橋だった。





完ぺきなコンディションのマシンで、19阪口が連勝を決めた

●FJ1600（西日本第2戦）

・12周＝38.868km　予選出走17台・決勝出走14台・完走10台　予選順位／タイム

1	11	清川　善文	九州機船ニッタ正之SK54	12周	19'22"243	1／1'34"703
2	19	福田　徳彦	有帆建材工業所フジイ戸田	12周	19'32"535	2／1'35"793
3	16	杉原真一郎	オートアドバンスヨシヒ	12周	19'48"533	4／1'36"908
4	18	関地　俊次	フジイレーシングSK一夫SPL	12周	19'49"344	3／1'36"417
5	26	杉山　和夫	マルオ＆兼森総合デザインF8	12周	19'49"383	6／1'38"487
6	1	山本　克哉	TEAMMISHIMA FRD	12周	20'18"916	8／1'39"257
7	17	宗近　英雄	TSB 宗近設備F4のZBP	12周	20'36"816	12／1'40"229
8	55	高谷　裕次	J・S・タツ(SK9)	12周	20'43"071	9／1'39"441
9	27	青木　哲児	タツレーシング SK88	12周	21'03"954	15／1'43"765
10	61	山浦　貴智	マキシム307	11周	19'32"184	14／1'43"297

・優勝スピード：120.39km/h
・最速ラップ：清川　善文　1'35"401　122.22km/h　9周目





初優勝の11清川は、ブッチギリのポールtoフィニッシュ

開幕戦では3位だった11清川善文が、2番手の19福田徳彦に約1秒の差をつけてポール。その勢いは決勝でも完璧に発揮され、絶妙のスタートダッシュで難なくトップに浮上。1周目終了時点で2秒半ものリードを奪う。その後方での2番手争いも、18福田が36関地俊次と26杉原真一郎の追従を許したのはわずか2周限り。上位2台がともに単独走行になるのとは対照的に、今度は28杉山和夫がふたりの背後に迫るが、最後は辛くも16杉原が振りきって3位に。10秒以上の大差をつけて初優勝を飾った11清川は「最初の2周でつけたリードが効いたとは思うんですが、なんでそんなに差をつけられたのか、自分でも分からないんです」と苦笑いしながら語った。

●SAURUS（西日本第1戦）、SAURUS Jr（西日本第1戦）

・10周＝32.350km　予選出走14台・決勝出走14台・完走14台　予選順位／タイム

1	SA-1	2 坂田　文顕	ムサシCCカストロールザウルス	10周	16'41"067	1／1'38"068
2	SA-2	19 金重　俊志	アイムレーシング&TCU-NS	10周	16'43"423	2／1'38"838
3	SA-3	46 藤井　和秀	サンビーム富士技研S ザウルス	10周	16'54"062	3／1'39"246
4	SA-4	27 福嶋　幸作	TEAMサトウザウルス出光B8	10周	16'54"502	4／1'41"189
5	Jr-1	19 増田　浩之	イワモトレーシングμBP福山	10周	16'14"299	5／1'47"235
6	Jr-2	31 梅田　静明	BANBAN・テクノス μJr	10周	16'17"918	7／1'48"256
7	Jr-3	1 平田　浩正	ヒーコック ザウルスJr	10周	16'24"943	8／1'47"375
8	Jr-4	39 中村　正樹	イワモトレーシングBP＆μJr	10周	16'28"34	10／1'48"760
9	Jr-5	29 立石　博英	イワモトレーシングμ・BPJr	9周	16'41"429	9／1'48"647
10	Jr-6	32 関谷　正明	日産サニー山口ニスモクラブJr	9周	16'48"329	6／1'48"627

・優勝スピード：116.47km/h
・最速ラップ：金重　俊志　1'38"364　118.54km/h　9周目

今年も混走レースとして開催されるザウルスとザウルスジュニアの西日本シリーズ。昨年のザウルスチャンプ19金重俊志は予選こそ2番手だったものの、好スタートを切ってトップに浮上。1周目こそポジションを保ったが、コーナーで固めたガードも直線では通じず、2周目にポールの2坂田文顕にその座を明け渡す。「初めてのポールで初めての優勝、スタートの出遅れは緊張していてドッキドキだったもんで」とレース後に語った2坂田がそのまま逃げ切りに成功した。ザウルスジュニアは事実上のポールtoウイン。予選クラストップから飛び出した18増田浩之は、これがザウルスジュニアでの初レースとは思えぬほどの安定した走りで初優勝を飾った。





ザウルスは2坂田が初ポール&初優勝





ザウルスJr初レースの18増田が、余裕で優勝

●FORMULA TOYOTA（西日本第1戦）

・15周＝48.585km　予選出走8台・決勝出走8台・完走6台　予選順位／タイム

1	32	来嶋　貴也	ダイイチ・広島トヨタFT	15周	22'38"199	2／1'28"216
2	①	松田　勇人	キラーループ・COX オイルFT	15周	22'44"675	3／1'28"845
3	10	冲友　龍晴	テクニカル イレブン FT	15周	22'47"533	4／1'29"422
4	44	米倉　　亮	トップノート FT20	15周	22'55"007	6／1'29"730
5	③	恩田　幸靖	LENOX・FT	15周	23'03"125	5／1'29"584
6	⑤	萩原なお子	キラーループ・COX オイルFT	15周	23'20"750	8／1'31"491

・優勝スピード：128.77km/h
・最速ラップ：長島　正興　1'28"624　131.57km/h　3周目
・PP：長島　正興　1'28"216

今年はメインシリーズだけでなく、西日本シリーズにもフル参戦を決めた35長島正興が初のポールを獲得する。だが、これに遅れることコンマ1秒差の2番手はルーキーの32来嶋信也。周者ともタイヤの使い方を誤ったと語っており、逆に言えばマージンも十分。激戦が予想された。決勝では35長島がスタートミス、代わってトップを奪ったのは予選3番手の10沖友龍晴だったが、4周目の第1コーナーで32来嶋が逆転、そのまま逃げ切ってデビューウインを飾ることとなった。一方、35長島は1周目の第1ヘアピンでコースアウト。最後尾まで落ちながらも最速ラップをマークして激しく追い上げたが、5周目の2度目のコースアウトで無念のリタイアとなった。





ルーキー32来嶋は予選2位からスタート、デビューウインを達成

全日本GT選手権シリーズ第1戦

・3月30〜31日／鈴鹿サーキット／曇り／ドライ／主催：SMSC、KSOC、株スズカサーキットランド
・Photos/Shoichi Sudoh Report/Kenichiro Takeshita

●SUPER SILVIA

・12周＝70.368km　予選出走11台・決勝出走11台・完走10台　予選順位／タイム

1	N2-1	19 織戸　　学	RS-Rシルビア	12周	28'31"322	1／2'35"834
2	N2-2	18 鈴木　　旭	HKSアドバン森スポEL シルビア	12周	29'47"046	2／2'42"068
3	N1-1	24 松田　秀士	アネックスμ ベルレイシルビア	11周	29'27"675	4／2'53"957
4	N1-2	1 三芳　　勉	FET Sede SILVIA	11周	29'50"023	5／2'56"949
5	N1-3	3 原　　謙宏	ニスモ・トミクス栄東シルビア	11周	29'50"820	7／3'00"156
6	N1-4	14 出光　　孝	FET・デュークμ北・シルビア	11周	30'21"378	8／3'01"651
7	N1-5	7 山本　和孝	デュークμ北JOKINシルビア	11周	30'40"286	9／3'02"669
8	N1-6	11 吉河　　宏	NFTY&Avalon511	11周	30'42"781	11／3'05"038
9	N1-7	29 成田　智明	アネックスμさいかんとシルビア	11周	30'54"855	6／2'58"359
10	N2-3	62 鈴木　隆善	M'Iワーク鈴木商会シルビアMG	9周	30'17"041	3／2'43"554

・優勝スピード：148.32km/h
・最速ラップ：織戸　　学　2'21"532　149.15km/h　6周目

N2クラス3台、N1クラス8台のエントリーで2分35秒834と雨の中でも秒以上の差をつけてPPをマークしたのは、19織戸学。2番手には18の鈴木旭。3番手は62鈴木隆善とここまでがN2車両。総合4番手にはN1クラスのトップ、24松田見邦が富士から遠征。クラス2位は1三芳勉、3位に3原謙宏と、これまた富士の常連がつける。決勝は、スタートから19織戸がリード。62鈴木は1周でピットインし、レースを終える。19織戸が18鈴木に1分15秒の大差を付けてV。N1クラスは24松田が初の鈴鹿ながら、練習で19織戸の指導も受け、「1周目のスプーンで後ろを見たら、4、5台分のマージンがあったので、もらったと思った」とこちらも圧勝。





相変わらずの19織戸が他を寄せつけずに圧勝



「富士フレッシュマンVのご褒美です」と24松田がN1クラスを制した

実施期間 4/1 ▶ 7/31

サーキット走行ご優待券プレゼント

RC100SD/SC Jack Rabbitご成約の方全員に！

YAMAHA RACING KART BIG RUN

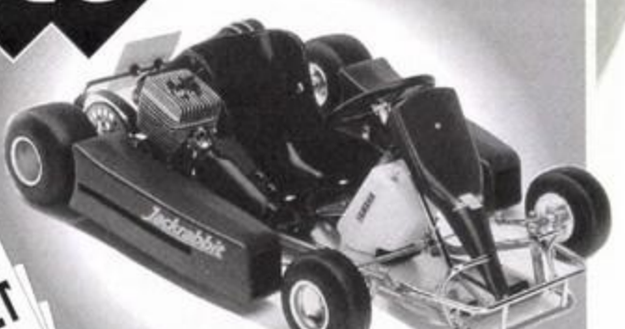
[プレミアムキャンペーン実施中!]

期間中、ヤマハレーシングカート'96RC100SD/SC、Jack Rabbitをご成約のみなさまに！

買うと、もらえる



RC100SD/SC
¥339,000/349,000



NEW PRICE Jack Rabbit ¥249,000



15,000円相当のサーキット走行ご優待券をプレゼント！

チケットの有効期限は'96年9月30日です

BIG RUN

たくさん走ってテクニックアップ！

表記の価格はメーカー希望小売価格です。消費税額は別途計算の上申し受けます。ジャックラビットは完成車キット参考価格です。組立工賃等は含まれません。

ENJOY A KARTING LIFE! レーシングカートは、あなたのモータースポーツです。

●レーシングカートは運輸省の認定を受けていませんので、ナンバープレートを取得することはできません。●レーシングカートは道路を走行できません。道路を走行しますと、道路交通法違反及び道路運送車両法の違反となります。●私道、社寺の境内、公園、海辺、堤防上、農道、林道など、いわゆる道路の形態を整えていないところでも、人や車が自由に出入りできるところは道路とみなされます。●走行場所には十分注意してください。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500

NAGAO KART
ナガオ カート

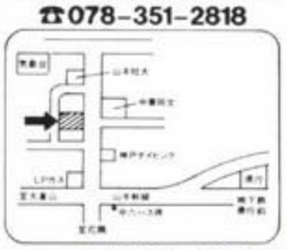
岡山市街地に
NAGAO KART 姉妹店 オープン!

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. 月曜定休



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 外国製 カート全種取り扱い
★カートガレージ(保管)
★トランスポート(運搬) 致します

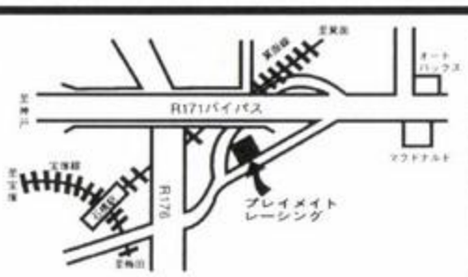
スタッフが親切にアドバイスいたしますので初心者の方もお気軽にご来店ください。

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!!



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

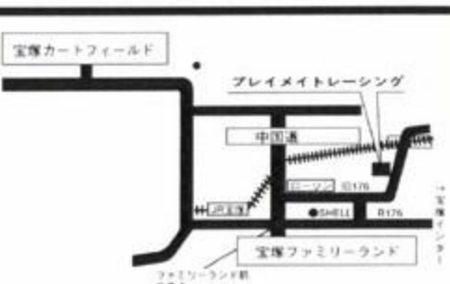
RACING KART SHOP
PLAY MATE

ライセンス取得
カート/用品その他
まずはお気軽にご相談ください。

ヤマハ・外国製カート各種取扱い
―― 中古カートの在庫も豊富です! ――

■ホビー～レース活動まで、お客様のご予算に応じた■
プランニングをいたします。
○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

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、ホームコースの堺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



瑞浪レイクウェイ 15分間 ¥3,000 レンタルカート営業中!

□レンタルカート営業時間 ●10:45～11:00 12:00～13:00 14:00～14:15
□レンタルカート用レーシングスーツ、ヘルメット、
グローブ等も用意しています。
□コース概要 ●全長/1,177m●コース幅/9～11m●最大直線長/145m
□設備概要 ●ウェイティングルーム●ミーティングルーム●トイレ●更衣室
●自販機コーナー●医務室

瑞浪レイクウェイでは、
日曜日と水曜日に開催される
レース、シリーズ戦があります。
※イベント開催の為貸切となり、ご利用いただけない場合もあります。

MIZUNAMI LAKE WAY
日本初ヨーロッパ規格の高速サーキット

レンタルカート、スポーツ走行、ライセンス講習会
お気軽にお問い合わせください。
詳細はお問い合わせください。 □営業時間/9:00～17:00 年中無休



最終コーナーを抜けて300km/h
フルスロットル、そこにはスリップ
ストリームの異次元世界が待つ

□お問い合わせ・お申し込みは
瑞浪レイクウェイ・カートコース事務局
岐阜県瑞浪市寺河戸町定原1061-118
☎(0572)63-3178
株式会社広海観光
〒463 名古屋市守山区小六町21-19 TEL.052-795-0260

□付近案内図



G.P. RACING



サラブレッドの血統がいま咆哮をあげる!
G.P. RACING 日本上陸

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。

DO KARTING!

今月のイチオシ







BEAR RACING SERVICE

〒158 東京都世田谷区等々力7-2-26
☎03-3704-0083

全日本開幕戦を制した"ビレ・パリ"が熱い！

イタリアの老舗フレームメーカービレルと、エンジンの元祖イアメの販売元としての活動も古いベアレーシングが、今年は熱い。なんたって、3月に行われた全日本選手権東地域第1戦のＦＡクラスを制したのだから。松本心の駆るビレル・M632B＆イアメ・パリラは、追いすがるライバルたちを置き去りにして、堂々のチェッカー。世界選手権を3回、全日本選手権を6回も制した"ビレ・パリ"の伝統復活。今年の"ビレ・パリ"は、スゴイぞ。'96モデルも続々入荷。レッツトライ！







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一歩を踏み出そう！"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。会場は湘来サーキット。詳しくは電話で。
★ライセンス講習会／湘南台店4月27日(土)、本店5月11日(土)、湘来サーキット5月12日(日)







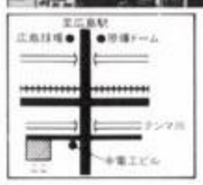
AKASAKA

〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町二本木山田台907-1
☎0425-56-5432

気軽に試乗会に参加しよう

国道16号沿いのサーフショップみたいな真っ白な建物が、赤坂レーシング。カートショップとしては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、ガレージ完備。運搬もＯＫだから、身軽にサーキットへ繰り出せる。試乗会も常時開催。まずは☎をね。
★ライセンス講習会／6月2日(日)







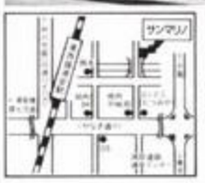
Sauall

〒733 広島市西区上天満町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。全日本ばかりでなく、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／4月21日(日)、5月19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／5月5日(日)、6月2日(月)（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 大阪府大東市平野屋新町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

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ゾ
〒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!

まだまだ登場あいつぐ96年型のシャシー、エンジン

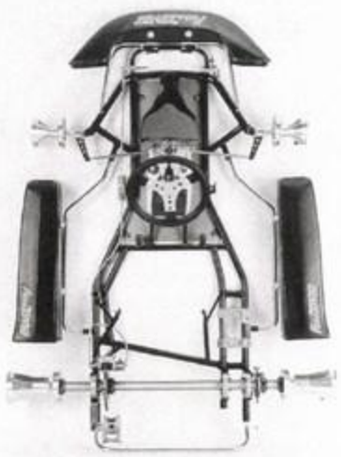
96年度のカートレースはいよいよ本格的なシーズンインを迎えたが、シャシーやエンジンの最新モデルがまだ次々と現れている。

ハッセは「スコーピオン」がマイナーチェンジを受けた。フロントナックル前方の横パイプと、シート下とリヤの横クロスメンバーの位置が後方に移動されている。96スコーピオンは、今年の全日本で西地域FAの保坂光俊が駆り2連勝。また松谷隆郎も海外のレースで使用して2戦連続の4位を得ている。"どこがどうとは言いづらいけれど、95モデルとは違う。コンディションやタイヤによって95モデルと使い分けることになりそう。96モデルはSLタイヤにも合っていると思う」と松谷。フロントフェアリングが標準装備となり、価格は41万9000円。

MRCエンジンの96モデルは、黒に塗装されたヘッドが目印。コンロッドが新しいタイプになって信頼性が高められ、イグニッションも新しくなった。全日本・西地域の開幕戦でFAクラスの鈴木徹哉が使用してPP獲得と、すでに活躍を始めている。価格はロータリーバルブの「AKV95」が25万円、リードバルブの「AKL95」が23万円。



MRCの96モデルは信頼性も向上



特徴的なラダーフレームのフラートン

「フラートン」は70年代に"怪物"と呼ばれた名カーターのテリー・フラートンがリリースするシャシー。昨年の鈴鹿ワールドカップでFAクラスの勝利を飾ったマシンだ。その96モデルは、塗装がブラックに変わって精かんさを増している。特徴的なラダータイプのフレーム構成を始め、スペックに変更はない。価格は39万8000円。

問い合わせ先は、ハッセとMRCが㈱サントム、フラートンがPCRジャパン。

●㈱サントム
〒470-01 愛知県愛知郡東郷町白鳥2-4-11／☎0561-38-0006

●PCRジャパン
〒463 愛知県名古屋市守山区小幡南3-3-8／☎052-791-2425



すでにレースで活躍中の96ハッセ・スコーピオン

走った分だけ得するコースのサービス開始 目指すはグアム旅行!

日本カートランド協会に加盟している全国のカートコースで、「マイルレイジ・サービス」が始まった。自分を証明するもの(ライセンス等)を持ってコースへ走りに行くと、半日走行ごとに1個、サービスカードにスタンプを押してくれる。このスタンプがたまった数によって、各種のプレゼントがもらえるシステムだ。

プレゼントはスタンプ10個で特製Tシャツ、30個と60個で無料走行券、50個で特製トレーナー、80個で特製プルゾン、そして100個たまるとグアム旅行招待だ! サービスカードの期限は発行日から4年間。どこでプレゼントに換えるか思案のしどころだ。

このマイルレイジ・サービスを実施しているのは、左表のサービスカード発行サーキット。練習すればしただけタイムが上がって、おまけにプレゼントももらえちゃう。このうれしいサービスを励みにして、たっぷり走り込んで速くなろう。

サービス実施サーキット

ミヤノカートウェイ(岩手県)	☎0197-68-2500	カートランド三重(三重県)	☎0592-31-7961
SUGO国際カートコース(宮城県)	☎0224-83-3115	琵琶湖スポーツランド(滋賀県)	☎0775-98-2888
モーターランド川俣(福島県)	☎0245-63-2144	堺カートランド(大阪府)	☎0722-92-8519
那須モータースポーツランド(栃木県)	☎0287-63-7300	スポーツランド生駒(大阪府)	☎07437-3-2484
サシマカートランド(茨城県)	☎0280-88-0646	関西カートランド(大阪府)	☎0727-39-0081
茂原モータースポーツランド(千葉県)	☎0475-25-4433	猪名川サーキット(兵庫県)	☎0727-69-0193
大井松田カートランド(神奈川県)	☎0465-81-2557	たからづかカートフィールド(兵庫県)	☎0797-84-9113
ラリーキッズ伊那(長野県)	☎0265-73-7070	淡路カートランド(兵庫県)	☎0799-32-3250
つま恋国際カートコース(静岡県)	☎0537-24-9820	中山カートウェイ(岡山県)	☎0869-93-2333
作手高原カートランド(愛知県)	☎05338-6-1568	カートランド弘楽園(広島県)	☎08472-7-1753
トヨタスピードランド(愛知県)	☎0564-22-2679	柳井スポーツランド(山口県)	☎0820-26-0555
津保川カートランド(岐阜県)	☎0575-49-2582	カートランド四国(香川県)	☎0878-78-2952
瑞浪レイクウェイ(岐阜県)	☎0572-63-3178	北九州カートウェイ(福岡県)	☎093-741-2005
北陸スポーツランド(福井県)	☎0776-86-1247	恋の浦サーキット(福岡県)	☎0940-52-3480
おわらの里スポーツランド(富山県)	☎0764-55-0687	福岡カートランド(福岡県)	☎092-926-0290

今が入門のチャンス！ヤマハカートを買うと走行券がもらえる

ヤマハ発動機㈱が7月31日まで『プレミアムキャンペーン』を実施中だ。

カート入門者ご用達の定番マシンといえば、ヤマハのSストックD／Cクラス指定マシン「RC100SD／SC」（33万9000円／34万9000円）と、ちょっと小さめで女性やジュニアにもジャストフィットの「ジャックラビット」（29万8000円）。キャンペーンの実施中にこのカートを買うと、1万5000円相当のサーキット走行優待券がもらえちゃう。

カートってのはマシンを買ったあとに、走るためのお金がアレコレとかかるもの。そこでサーキット走行料が1万5000円浮くとなれば、こいつはかなり出費を節約できちゃうぞ。問い合わせは全国のヤマハ・カートショップまで。

レースプレビュー 4/21

全日本カート競技選手権
東地域第2戦

櫻名モータースポーツランド 群馬県北群馬郡榛東村山子田2205／☎0279-54-8199

混迷模様を見せる東地域の両クラス ニューヒーローは現れるのか!?

●今年の東地域は開幕戦を終えて、2クラスともに飛び抜けたヒーロー不在の混迷状態だ。例年好バトルが展開されるハルナで注目してほしいのは、FAの赤塚大典とFRの長谷川憲幸。ともに開幕戦では抜群の速さを見せながら、不調に終わっている。ここで一発ブレイクに期待しよう●開催クラス：FA、FR●主催：ハルナカートクラブ（☎0279-54-8199）●観戦料金：大人700円、子供400円、ピットパス1000円

レースプレビュー 4/28

全日本カート競技選手権
西地域第3戦

みゆきサーキット 福岡県筑紫野市筑紫973-1／☎092-926-7499

九州に轟くトップバトルの咆哮 FA保坂の3連勝を止めるのはだれか!?

●西地域第3戦は全日本で唯一、本州を離れるレース。熱い九州のギャラリーの眼前で、日本最高レベルの戦いが繰り広げられる。FAクラスでは現在、保坂光俊が2連勝中。果して保坂のシリーズ独走にストップをかける者は現れるのか？　毎年活躍を見せる地元の九州勢にも期待したい●開催クラス：FA、FR●主催：シロキヤカーティングクラブ（☎0564-22-2679）●観戦料金：前売り1200円、当日1500円

PRESENT



おなじみフレンズからFLEX-Tを2名に！

『FLEX-T』（1500円）は、ワルボロ・キャブのローニードルを走りながら調整できるスグレモノ。ストックレースでは使えない場合もあるが、これで開度を研究すればデータはバッチリだ。これをフレンズ（☎03-3822-8201）から2名にプレゼント。レーシングカートクラブ『FLEX-Tプレゼント係』までハガキで申し込んでネ。



カートライフのトビラを開こう！ 開けゴマROOM

**カートをやってみたいけれど、なんだかちょっと怖い
カートを始めたばかりで、まだよく分からない……
そんなカート入門希望者とビギナーのためのページが
情報満載の『開けゴマROOM』だ
今回もお役立ちの情報を教えちゃいましょう！**

モデナGPのイベントへGO！子供カート無料体験もアリ

栃木県のサーキット「モデナグランプリ」が、ゴールデンウィークにレンタルカートのレースイベント『モデナカップ』を開催する。期間は4月27日(土)～5月6日(月)の、5月5日(日)を除く毎日。時間は午後2～3時。エントリーは当日受け付けで、参加費3000円＋保険料500円だ。マシンは押しがけ不要のイージードライブで、女性でも安心して乗れる。ヘルメットやグローブもレンタルしてくれる。カートの楽しさに触れる絶好のチャンスだぞ。

またこどもの日の5月5日(日)には、午後3～5時にキッズカートの無料体験イベント（保険料500円のみ必要）を開催する。4～15歳で、身長100cm以上の子供なら誰でもOKだ。

参加申し込みは5月1日(水)までに電話かFAXにて。受け付け時間は正午～午後1時に、担当の柏木氏まで。

●モデナグランプリ（担当・柏木）
〒323　栃木県小山市喜沢487-1
☎0285-25-4157



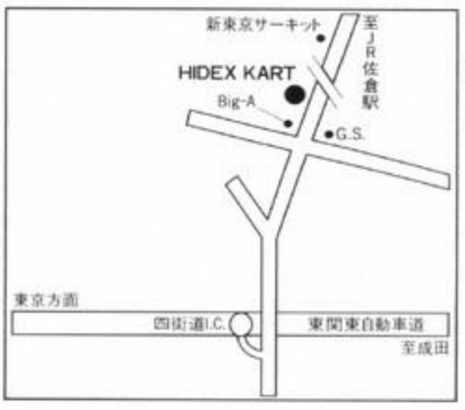
カートなしでもレースに出ちゃおう！ハイデックスの新人特訓スクール

新東京サーキットで開催中のウィークエンドカートレースは、初心者限定で『開けゴマカーター』にはもってこい。新東京サーキット間近の「ハイデックスカート」では、このレースへの出場を目指すレース未経験者や新人を対象に、カートスクールを開催中だ。

内容はレベルに合わせて押しがけからセッティングまで、レースに出られるレベルになるまでみっちり指導してくれる。練習からレース参加まで実績のあるマシンをレンタルしてくれるので、「カートを持っていないけれどレースに出てみたい」なんて人にはうってつけのスクールだ。

費用はマシンレンタルの場合、スクールとレースを合わせて1万円、マシン持ち込みの場合は1日2000円と格安。次回のレースは5月25日、対象は1～2名の限定だから、申し込みは急げ！

●ハイデックスカート
〒213　千葉県四街道市物井1520-12
カワナビル1F／☎043-423-9319・携帯030-683-4149





全国のミッションカーターに告ぐ

みんな那須に集まれ!!

ロングストレートを持つ高速コース、那須ゆえの
超高速バトルはミッションカーターにオススメ!

いよいよ第1戦が開幕! 白熱のバトルが展開された

非常に長いストレートを持つのが、屈指の超高速サーキット、那須モータースポーツランド。レーシングオンでは、今シーズンこの那須を舞台に開催される、那須スーパーカップに注目、全戦に参戦することを決定したことは、以前お伝えしたとおりだ。

そして、いよいよ3月3日の第1戦を迎えたのだが、やはりハイグリップタイヤを使用したFAクラスからSストックビギナークラスまで、白熱のバトルが展開された。

那須スーパーカップ第1戦にはナント大阪からもエントリーが

当日注目を集めたのが、125と80の混走で行われたミッションカートのクラス。125のトップ争いは最終ラップまでもつれ込み、息をもつかせぬ大バトルとなった。

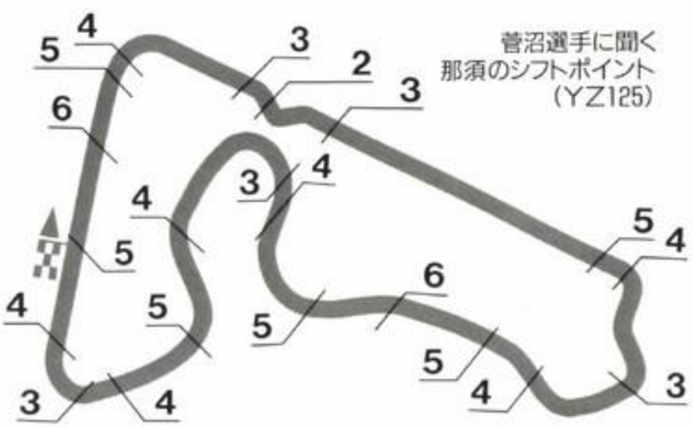
そのYZ125のクラスで、予選1位を獲得した菅沼豊選手（ピーターパン2）は、なんと大阪からの参戦。大阪の豊中から、ひとりでトラックを運転してきたという。

「親戚の家が近いこともあって、那須は5回目。昨年1度優勝できたので、シリーズチャンピオンを狙えるかも、と参戦しました」という菅沼選手に、那須の魅力について聞いた。「ココは関西にもない"超"高速コースなので気持ちいいですね。セッティングもギヤを換えるくらいで、トレッドも関西のコースと変わりません。ストレートのあとの切り返し（通称：つばめ返し）に思い切って突っ込むのは、超高速なので特に面白いです。ただ、那須に来るためには、1カ月分のカートに使うお金が交通費などで消えてしまうんで……。今月もこれでおしまいですよ（笑）」

残念ながら決勝では最後にかわされ3位となった菅沼選手。第2戦での活躍を期待したい。さぁ全国のミッションカーター諸君、キミも那須で超高速バトルに挑んでみないか？



見事3位表彰台をつかんだ④菅沼選手





大阪から11時間かけて来た、という菅沼選手

レーシングオンカートチーム 強力助っ人のおかげで 初戦から表彰台をゲット!

レーシングオンカートチームにとっても開幕戦となったが、第1戦のM80YZに参戦を予定していた本誌おさるが、原因不明のめまいのため、出走取り消し。そこで、今季は全日本・東のFRクラスに参戦する、地元RTエッフェガーラの都司智祥選手に助っ人を頼むことに。

タイトラでプラグをカブらせ、予選はビリ。いきなり暗雲が垂れこめたが、さすが全日本選手。ほとんで初めて乗ったというミッションカートながら、総合9位（80クラス2位）でゴール、初戦からレーシングオンチームに表彰台をプレゼントしてくれた。「タイム的にはFA-2と同じ位ですが、最高速がミッションカートの方が伸びている分、コーナーは遅いので体力的には楽だと思いますね。直結のカートのピークパワーのところでずっと走るので加速もいいし、楽しかったです」と都司選手。お疲れさまでした。

さて、当日大変お世話になったお店が、レーシングサービス　エッフェガーラ。26歳とまだ若い代表の加藤さん率いるエッフェガーラは、3年目を迎えた新しいショップながらチーム員は約60名。「カート以外でもチーム員同士がつきあえるような、楽しいショップです」と加藤さん。チューニングエンジンも自己流でメンテしているというが、腕も確かだ。ぜひ一度訪ねて見てほしいショップだ。



急きょ助っ人をお願いした都司選手

●レーシングサービス　エッフェガーラ
〒329-27 栃木県那須郡西那須野町下永田1-927-2／☎0287-36-7031 営業時間：10:00～20:00　月曜定休





タイトラの出遅れをばん回してクラス2位をゲット!



代表の加藤さん以下、チーム員みな明るいソ

NASU SUPER CUP

ヤマハSL関東

レーシングオン読者集まれ！

5月19日(日) 無料体験試乗会を開催！



ビッグレースの舞台を走ろう！

栃木県の那須モースポーツランドは、170mという長いストレートを持つ、全長1120mの屈指の高速コースだ。その那須を舞台に開催されている、那須スーパーカップレース第2戦（5月19日）の昼休み(12:00〜13:00)に、無料体験カート試乗会が行われることが決定した！

5月19日といえば、6月2日の地方選手権(関東・東)を2週間後に控え、エントリーや観客の増加は必至。そんな舞台で行われる無料体験カート試乗会に、さあキミも参加してみないか!?

参加申し込み方法はカンタン！

この無料体験試乗会の参加方法は、いたってカンタン。当日カートを用意してくれる、下の協力ショップに直接☎で申し込んじゃえばいいのだ。自分の自宅の近くのショップなら、直接お店に行ってもいいゾ。(保険料：500円程度のみ実費負担です)

3月3日開催 那須スーパーカップ第1戦 リザルト

Sストック、Sストックビギナー

1	②	鈴木 義美	RTエッフェガーラ
2	④	片山 和則	RTエッフェガーラ
3	⑩	坂口 敏彦	T-KBF
4	③	荒川 豊	RTエッフェガーラ
5	⑯	津田 耕治	T-KBF
6	⑤	柳沢 弘明	ラマーレRT

FPストック

1	④	竹谷 浩一	モリシタレーシング
2	⑦	魚田 亮	AKCフェスティカ
3	①	笹岡 国広	ラマーレRT
4	⑧	保川 真吾	AKCフェスティカ
5	②	坂本 昌平	ラマーレRT
6	⑤	栗本 鉄平	THR

SSストック、SSストックビギナー

1	⑩	深野 友彦	T-KBF
2	⑭	古屋 裕紀	T-KBF
3	⑧	阿部 和彦	ラマーレRT
4	⑦	千塚 佳秀	ラマーレRT
5	㉗	松本 高幸	ラマーレRT
6	⑯	内山 康弘	ラマーレRT

FAクラス

1	⑩	津吹 光昭	アキモトレーシング
2	⑧	鈴木 淳弘	リアルANDウインズ
3	②	渡辺 英俊	RTエッフェガーラ
4	⑦	赤沼 幸史	ウインズチームリアル
5	③	都司 智祥	RTエッフェガーラ
6	⑤	吉野 武	チームTKC

FR-2 K-55

1	㉙	遠藤 孝	RTエッフェガーラ
2	㉓	佐藤 巌	RTエッフェガーラ
3	㉒	加藤 弘樹	プロ・オートR
4	㉛	阿藤 正一	T-KBF
5	㉔	木下 雅充	RTエッフェガーラ

M80YZ

1	㉜	鍋野 政己	ルーフレーシング
2	㉘	都司 智祥	RTエッフェガーラ
3	㉞	山野 重幸	ルーフレーシング
4	㉖	阿部 千里	T-KBF
5	㉙	高橋 健次	ルーフレーシング
6	㉗	松村 一哉	RC PINK

FR-2

1	①	栃木 一郎	モリシタレーシング
2	④	島崎 智明	ルーフレーシング
3	②	佐藤 忠彦	ルーフレーシング
4	③	井上 博之	ルーフレーシング

YZ125

1	⑦	倉持 満	スクーデリアTKM
2	⑧	坂井佐代子	スクーデリアTKM
3	④	青沼 豊	ピーターパン2
4	⑥	高生 茂男	チームレイランド
5	⑨	羽鳥 禎人	T-KBF
6	①	大木 崇司	RKCアルデックス

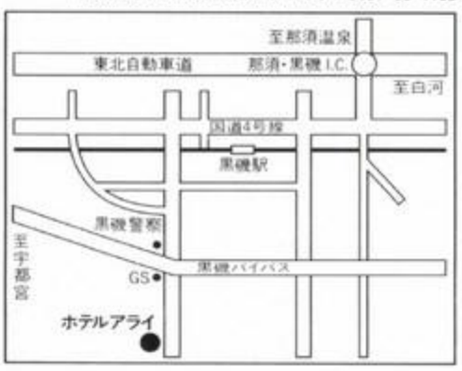
体験試乗会協力ショップ

栃木	レーシングサービス エッフェガーラ	那須郡西那須野町下永田1-927-2 ☎0287-36-7031
宮城	プロオートレーシング	仙台市若林区かすみ町8－43 ☎022-286-3831
	ビーレーシングスポット	名取市増田6-1-13 ☎022-382-5159
福島	レイランド セールス・福島	福島市御山字中屋敷21-1 ☎0245-35-8471
埼玉	カートプロショップ ルーフレーシング	越谷市千間台東町15-4 ☎0489-78-8889
	コジマブレーンファクトリー	浦和市大間木1666-1 ☎048-874-8041
	ベアレーシングサービス埼玉	上福岡市上福岡5-5-14 ☎0492-63-1455
東京	レーシングファクトリー ユー	墨田区立花3-27-12 ☎03-3619-5700
	ベアレーシングサービス	世田谷区等々力7-2-26 ☎03-3704-0083
神奈川	ラマーレ・レーシングガレージ	横浜市青葉区美しが丘西1-9-20 ☎045-901-0789

那須の宿泊ならココ！

ホテルアライ

〒325 栃木県黒磯市鍋掛1088-24/☎0287-63-1188





那須近辺には、ホテルや温泉旅館も多く、宿泊場所探しには苦労しないが、サーキットからの距離や価格のリーズナブルさからいってもオススメなのが、このホテルアライ。サーキットからは8km(約15分)という近さ。素泊まりなら、1泊4500円／　1泊朝食付きで5000円、2食付きでも6000円(サービス料込・税別)という安さ。サウナも完備している。

那須を走るならこのショップ！

カートプロショップ ルーフレーシング

第1戦で大活躍だった、ルーフレーシング勢。那須を得意とするショップで、昨年2月にオープンしたばかりだが「新しくて小さな分、小回りが利く。クラブ員同士和気あいあいやってます」と代表の橋本孝二さん。火〜金の午前中は一人6000円で試乗会も行っている。■埼玉県越谷市千間台東町15-4／☎0489-78-8889



全日本カート競技選手権 東地域第1戦
3月24日／サシマカートランド 主催：PRKCチームぱどっく 天候：うすぐもり 路面：ドライ
全日本カート競技選手権 FSA第1戦/西地域第2戦
3月30・31日／鈴鹿サーキット南コース 主催：鈴鹿モータースポーツクラブ 天候：雨・くもり 路面：ウェット・ドライ

東地域、FSAも相次ぎ開幕！

嵐の予感のシーズンイン

東地域の2クラスが、そしてFSAが第1戦を迎え
96全日本カート選手権は全シリーズが開幕した
その戦場は群雄割拠、熱いシーズンになりそうな予感だ

Photos/Kazuhisa Sawada Text/Kazuo Mizutani



レースに専念するため休学。その決断を㉔松本は最高の形で実らせた。イアメのロータリーも久々の優勝だ

東地域Rd1〈サシマ〉

FA CLASS

熱い優勝争いは新鮮な顔触れ
松本がうれしい初勝利を飾る

ヤマハワークスの赤塚大典とFSAからFAに戻ってきた上村賢は、スタート直後の多重クラッシュの巻き添えに。沖田淳治と田代紘一は、ともにエンジントラブルでストップ。優勝争いの主役になると目されていた、過去にFA東で実績を上げている有力ドライバーたちは、次々と予選で脱落していった。

そして決勝グリッドのフロントロウに並んだのは、PPに川口慶大、2番手に上原三義。昨年はFRで何度か優勝争いを展開したライバル同士だ。この2台の間にスタートで松本心が割り込み、3台がトップ争いを繰り広げる。終盤にはこのグループに、7番グリッドから追い上げてきた小林泰英も加わってきた。優勝を競う顔触れは、今まで見られなかったフレッシュなものだ。



㉜川口を先頭に、長い緊迫のバトルが幕を開けた



FAに上がっても力を示した上原

ストレートで並びかけ、コーナーで隊をうかがい、トップグループはスリリングな戦いを延々と続けた。この緊張感あふれるバトルを制したのは松本だった。気の抜けない接戦にも「楽しかったですよ。けっこう楽に走れました」と余裕のコメントだ。誕生間もないニューマシンを投入した川口は、煮詰め不足でタイヤがタレて4位まで後退。上原も今年からマシンを換えてデータが少ない状況で、松本を逆転することはできなかった。

松本は全日本3年目、昨年まで目立った成績は残していない。大学生の松本には、レースだけに専念することは許されなかったからだ。「このままでは学業もレースもダメになる」と考えた松本は今年、学校を休学、たっぷり練習を重ねて今回のレースに臨んできた。その決断は、松本にいきなりの初優勝をもたらし、イアメのロータリーバルブ・エンジンに90年以来の勝利をプレゼントしたのだ。

FR CLASS

1位ゴールの丸島が失格
丹羽が複雑な思いのウイナーに

昨年のこのクラスで抜群の速さを見せながら一勝止まりで、思うような結果を残せなかった長谷川憲幸が、予選を快調にこなしてPPに着く。だが長谷川は自分の課題を今回も達成できなかった。昨年同様にタイヤが荒れると、順位を落として4位でフィニッシュ。ひとつ何かをつかめれば、飛躍できるはずなのだが……。

替わってレースを牛耳ったのは、2番グリッドの丸島徹だった。全日本2年目の丸島は序盤に長谷川をかわすと、後続をグングンと引き離して独走、まっ先にチェッカーを受けた。だが丸島の初優勝はまぼろしと消えた。決勝スタート前のグリッドスタートでやや出遅れた丸島は、ローリングの復帰禁止区間で自分のポジションに戻ったとして、失格の裁定を受けたのだ。

これで優勝となったのが、偶然にも丸島のチームメイトの丹羽巨史だった。たびたび現れるバックマーカーを的確に処理しながら、しつように追いすがる津田克彦を振り切って2位でチェッカーを受けた丹羽。上々のデビュー戦となるはずだったが、チームメイトが失格となった末の勝利に「実力で勝てたわけじゃない」と複雑な表情だった。



フロントロウは⑤長谷川と⑯丸島だったが……



⑲丹羽にとっては素直に喜べない勝利だった

FAクラス リザルト エントリー：47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	タイムトライアル 順位	1ヒート 順位	2ヒート 順位	予選結果
1	㉔	松本 心（ペアRC）	イアメ・シリオTT53／ビレル・M632B／BS	28"040	11	A 3	A 2	3
2	㉜	上原三義（桑山R）	イタルシステム・MV-21／ビレル・R632／BS	27"987	5	A 1	A 1	2
3	㉚	小林泰英（チーム赤坂）	イタルシステム・MV-21／アルファ・エリート／BS	28"016	9	A 4	A 4	7
4	㉛	川口慶大（フレンズ&KME）	サエッタ・SV11／ファースト／BS	27"893	2	B 1	B 1	1
5	㉝	牧野 勉（ハルナKC）	イアメ・パリラTT37／ファースト／BS	28"159	13	A 5	A 3	6
6	⑤	沖田淳治（PRKCチームぱどっく）	ポルテックス・VR95／トニーカート・エスプリ／BS	27"912	3	A 2	A 18	12
7	㊶	横田淵之（マスダRP）	チタン・RV1／ハッセスコーピオン／DL	27"950	4	B 4	B 2	4
8	㉗	松岡一貴（BPプロオートRT）	PCR・TSV95／PCR・ジャガー／DL	28"466	26	B 7	B 3	9
9	㊷	桑名保樹（チームレイランド）	イタルシステム・MV-21／カリ・カリフォルニア／BS	28"005	7	A 20	A 6	18
10	㊸	佐藤和也（チームKBF）	イタルシステム・MV-21／ビレル・M632／BS	28"200	15	A 6	A 21	20

FRクラス リザルト エントリー：60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	タイムトライアル 順位	1ヒート 順位	2ヒート 順位	予選結果
1	⑲	丹羽圭史（チームモリシタR）	イタルシステム・ML-21／テクノ・H10／DL	28"059	4	A 4	A 2	6
2	⑪	津田克彦（チームDRF）	サエッタ・SL11／テクノ・H10／BS	28"029	3	C 1	C 1	3
3	㊾	梅垣博至（ROOF R）	イタルシステム・ML-22／ビレル・R630B／BS	28"276	11	B 8	B 3	12
4	⑤	長谷川憲幸（チーム赤坂）	ロータックス・VM95／アルファ・エリート／BS	27"877	1	A 1	A 1	1
5	㉘	横田真孝（ペアRC）	イアメ・シリオRAP95／ビレル・R632B／DL	28"066+0.25	13	A 5	A 4	11
6	㉑	津吹元昭（アキモトR）	ロータックス・VM95／カリ・ストライク／DL	28"210	7	A 2	A 3	4
7	㊽	瀧井厚志（チームオーガスト）	イタルシステム・ML-22／ジュリーカート・ステップ1／DL	28"552	26	B 7	B 2	10
8	㊱	杉本拓男（チーム赤坂）	ロータックス・VM95／ガリレオ・GF961／BS	28"350+2.00	54	C 9	C 5	20
9	㊵	平岩和也（チーム赤坂）	ロータックス・VM95／アルファ・エリート／BS	28"251	10	A 3	A 15	21
10	㊸	並木 勝（ヨコハマKC）	ロータックス・VM95／コスミック／DL	28"850	40	A 7	A 6	18

FSA Rd1／西地域Rd2〈鈴鹿〉

FSA CLASS

熱い予感に満ちたレースはベテラン佐野が勝利を奪い取る

決勝グリッドのPPに着いたのは鈴木慶祐。2年のブランクを置いて全日本に復帰、その初戦からの大活躍だ。レースはスタート直後からいきなりヒートアップ。金石年弘と樋口信之、ふたりのヤマハワークス勢が鈴木に襲いかかり激しいバトルを始め、3台はふたつのストレートエンドで絶え間なく順位を入れ替える。その後方には佐野和志がピタリと続き様子をうかがっている。

この熱戦を制したのは佐野だった。予選でアンダーステア気味だった自分のマシンが、路面にゴムが乗ってくる決勝では具合がよくなることを知っていた佐野は、勝負のタイミングを冷静に見計らう。そして中盤にさしかかるころにまず金石を、次に樋口を、最後に鈴木を、1周に1台ずつ料理してトップに立つと一気にダッシュ、引き離しにかかる。

4周を全力で走って佐野が後方を見た時、2位集団は2秒も離れていた。佐野が望んでいた「スリップストリームの効かない距離」だ。ここで7周を残して早くもペースを抑えた佐野は、約2秒のアドバンテージを保ったままチェッカーへ。95年鈴鹿ワールドカップのトゥルーリを思い起こすようなレース運びで、96シーズン初戦の勝利を奪い去った。

2位は終盤にヤマハ勢を引き離した鈴木。樋口は周回数を間違え、残り1周のつもりで金石を前に出したところでチェッカー、金石が3位、樋口が4位となった。

このレースの見どころはほかにもあった。リタイアに終わったものの驚異的な速さを見せた大竹時幸をはじめ、ベテラン勢は今年も手ごわい。また大量参入のFSAルーキーたちは、松浦孝亮が19番グリッドから6位、中尾秀彰が23番グリッドから7位をゲット、佐藤嘉一も予選で2位を奪うなど、侮れない実力を示した。今年のFSAは、勝てるドライバーが10人以上ひしめいる。空前絶後の熱いシーズンになりそうな予感がする！


冷静なレース運びで混戦を抜け出し、⑨佐野が独走優勝を奪った


序盤のトップ争いは熾烈、今年のFSAは面白い！

FA CLASS

保坂の強さ、今回も揺るがずルーキー藤田が2連続表彰台に

開幕戦ではレースを完全に掌握、一枚上手の実力を見せつけた保坂光俊は、第2戦でも強かった。

PP発進の保坂はスタートで平野健太郎に先行され、2位でレースを開始する。序盤に平野とやり合った保坂だが、それは「無理してからんだりマシンを消耗させたりしないように」と余裕を持っての戦いだった。「どこでもこちらの方が速かった。いつでも抜けると思ってました」と保坂。そして4周目に平野をかわして先頭に出た保坂は、中盤からペースを上げてリードを広げ、「なんとか予定どおり」という展開で2連勝を飾った。保坂の快進撃をはばむ者は、今回も現れなかった。Fクラスは東地域が混戦気味でポイントが割れそうなだけに、このままだと保坂がシリーズを独走してしまいそうな気配だ。

保坂が抜け出した後、2位争いを平野と藤田が展開。この戦いは最終ラップに平野を下した藤田の手中に。「マシンは全部よかった。あとは僕が成長すれば」と言う全日本ルーキーの藤田は、2戦連続の表彰台。平野は3位に終わったものの「(トップを走って)保坂さんの完全優勝を止めたし」と、まずまずといった表情だった。


2戦連続表彰台の藤田


今回も無敵だった②保坂。すでに貫禄すら漂う

FR CLASS

ライバルの猛攻をしのぎ切り2年目の山田悠貴が初優勝

PPからトップを守ってレースを開始した山田悠貴に、次々と難敵が襲いかかってきた。まずは予選でPPに着き見事なローリングのベース・コントロールを見せた伊藤泰久が、山田悠貴にチャージ。だが伊藤はやがて遅れだし、終盤にトラブルでマシンを止めた。伊藤から優勝争いを引き継いだのは深谷啓二だ。中盤に山田悠貴に追いついた深谷は、やがてトップ奪取に成功する。対して山田悠貴は、レース途中にリヤスタビライザーが折れ、コントロールに苦労する状態だった。

だが「(前戦2位の)つま恋から自信がついてきた。全日本2年目で、ハイグリップタイヤもやっと分かってきた感じ」と言う山田悠貴は、「突っ込みなら誰にも負けない！」と気合を込めて、1コーナーの進入で深谷を再逆転。最後には9番グリッドから猛烈な勢いで追い上げてきた山田哲生も抑え切り、山田悠貴がカート生活の中で初めてとなる優勝をつかみ取った。


伊藤や深谷の猛攻をかわし、㉓山田がうれしい初優勝を飾る

FSAクラス リザルト

エントリー：39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	タイムトライアル 順位	1ヒート 順位	2ヒート 順位	予選結果
1	⑨	佐野和志（ピエッセRT）	イタルシステム・MV-21／ピエッセ・ラビット2／BS	59"003	9	A3	A3	6
2	㊿	鈴木慶祐（スクーデリアTKM）	サエッタ・SV11／ビレル・M632B／BS	59"129	1	A1	A2	1
3	③	金石年弘（AgipヤマハRT）	イタルシステム・MV-21／ヤマハ・WF-K／DL	59"348	16	B2	B1	2
4	㉑	樋口信之（BPヤマハRT）	イタルシステム・MV-21／ヤマハ・WF-K／DL	59"934	22	B1	B3	3
5	⑤	李 好彦（Aプロジェクト RT）	イタルシステム・MV-21／ヤマハ・WF／BS	59"001	8	B3	B2	4
6	㉒	松浦孝亮（ピエッセRT）	ロータックス・DS-DL／ピエッセ・スター／BS	58"598	4	B16	B6	19
7	㊻	中尾秀彰（トニーカートジャパン和）	ポルテックス・VR95／トニカート・エスプリ／BS	58"589	3	A12	A10	23
8	②	津田浩次（ハッセRT）	チタン・RV1／ハッセ／BS	59"321	14	B13	B17	30
9	㉘	小野尾司（AgipヤマハRT）	イタルシステム・MV-21／ヤマハ・WF／BS	59"467	17	A6	A6	11
10	㊾	須崎善文（チーム赤坂）	ロータックス・DS-C3／アルファ・エリート／BS	58"651	5	A4	A7	8

FAクラス リザルト

エントリー：78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	タイムトライアル 順位	1ヒート 順位	2ヒート 順位	予選結果
1	㉑	保坂光俊（ノバカートR）	ロータックス・DS-C3／ハッセ・スコーピオン／BS	49"129	3	C1	C1	1
2	㊿	藤田幸士（21st.RT）	イタルシステム／アルファ・エリート／BS	49"497	11	B2	B1	3
3	㉓	平野健太郎（チームHIRANO）	ポルテックス・VR95／トニーカート・エスプリ／BS	49"175	4	A1	A1	2
4	㊻	吉田茂弘（チームKBF）	イタルシステム・MV-21／マーリー・MKⅢDL／BS	49"884	24	C3	C2	7
5	㉙	伊藤秀人（テックミヤザワ）	サエッタ・SV11／メルリン・タイプD／DL	49"356	6	C2	C3	5
6	㉟	清水陽一（ジェミニ＋KRP）	チタン・RV1／ゴールドカート・ファイヤーフォックス／DL	49"440	7	A3	A2	6
7	㊾	片岡龍也（チームブルート）	イタルシステム・MV-21／カリ・カリフォルニア／DL	49"465	8	B3	B4	10
8	㊿	飯 直純（KCナガハラ）	ディノ・M1／ディノ・395GP／BS	49"778	19	A6	A3	11
9	㊽	白桃浩雄（メイジュR）	ロータックス・DS-D／カリ・ストライク／DL	49"984	28	A5	A6	14
10	㊾	倉本 武（シロキヤKC）	イタルシステム・MV-21／コスミック／DL	49"631	15	C18	C4	21

FRクラス リザルト

エントリー：78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	タイムトライアル 順位	1ヒート 順位	2ヒート 順位	予選結果
1	㉓	山田悠貴（チームアルファ）	サエッタ・SL11／ピエッセ・ラビット2／BS	49"885	2	B1	B1	1
2	㊽	山田哲生（RT San-ei）	イタルシステム・ML-22／アルファ・エリート／DL	50"550	21	C4	C3	9
3	㊽	深谷啓二（ノバカートR）	イアメ・パリラMAG95／ハッセ・ミザー95／BS	50"157	8	B3	B3	7
4	㊽	渡辺幸人（チームHIRANO）	ポルテックス・VL95／トニーカート・エスプリ／BS	50"336	14	B4	B2	6
5	④	小野和行（ハラダKC）	イタルシステム・ML-21／カリ・カリフォルニア／BS	50"094	6	C2	C2	5
6	㊾	大河原一裕（トレンタクワトロ調査）	イタルシステム・ML-22／トニーカート・エスプリ／BS	49"774	1	A1	A2	3
7	㊻	高良匡紀（チームmash）	ロータックス・VM95×P／カリ・カリフォルニア／DL	50"221	10	A5	A8	16
8	㊵	松田幹也（チームアルファ）	イタルシステム・ML-21／トニーカート・エスプリ／BS	50"270	12	C7	C6	12
9	㉑	鈴木史郎（チーム.ぶるーと）	ロータックス・VM95／トニーカート・エスプリ／DL	51"037	46	A10	A6	22
10	㉙	小浜友和（RKTウイナーズ）	イタルシステム・ML-21／テクノ・H10／DL	50"618	23	B8	B4	14



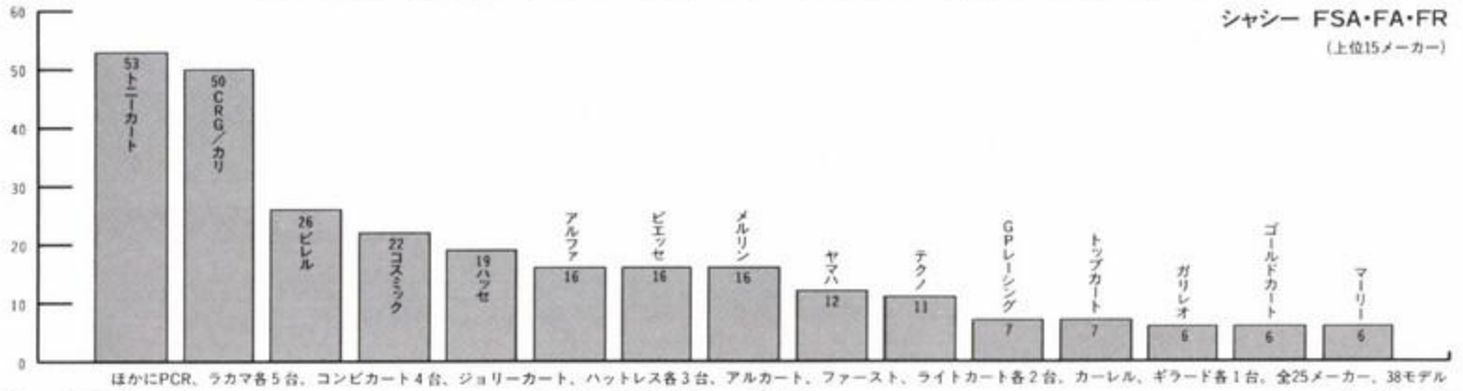
何が人気？どれが強い？

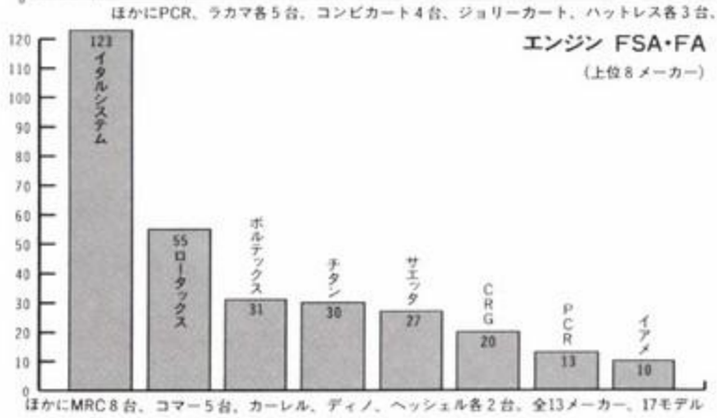
96全日本の勢力分布を探る!!

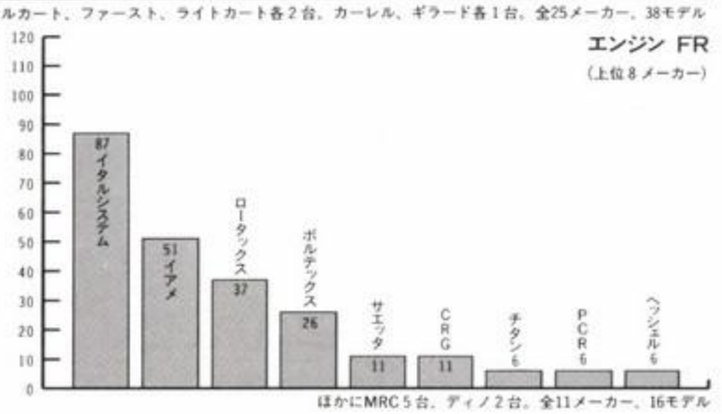


全日本はドライバーが競い合うだけでなくマシンが覇権争いを繰り広げる場でもある多数のシャシーとエンジンがしのぎを削る今年の全日本カート選手権の勢力分布を数とポイントの面から調べてみた

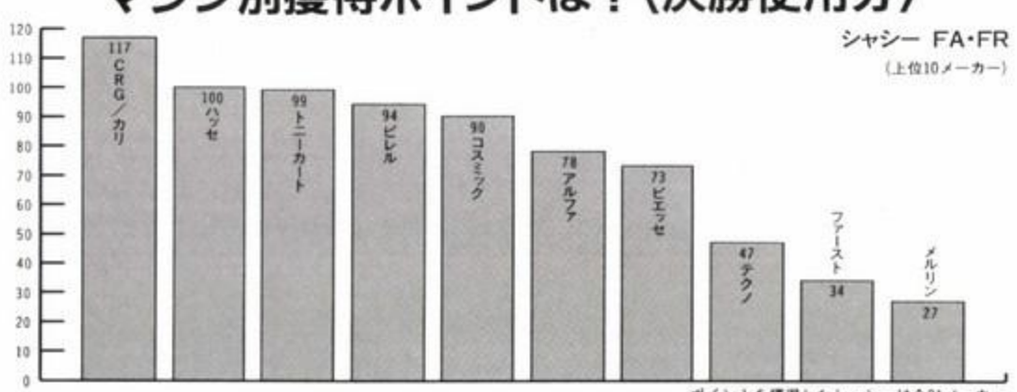
たくさん使われているマシンは？〈全登録台数〉

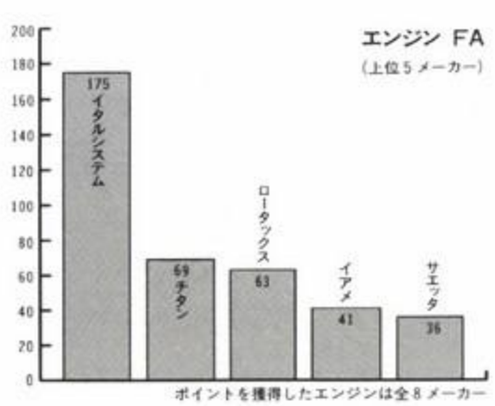


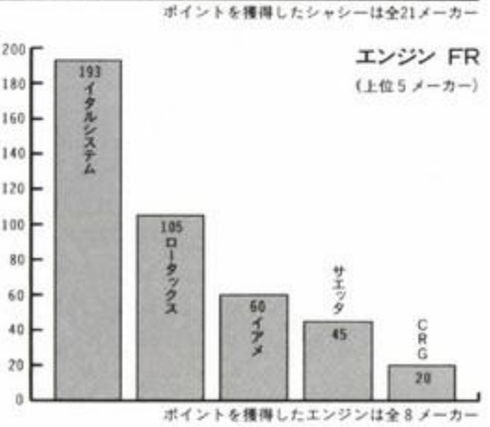




マシン別獲得ポイントは？〈決勝使用分〉







マシンの使われた数とメーカー別の獲得ポイントを調べたレースは、各クラスの開幕戦。エンジンの使用数は、FSAクラスとFAクラスをロータリーバルブとして一緒にした。獲得ポイントについては決勝で使われたものが対象。FSAクラスは決勝使用分が判明しなかったので、ポイント集計から外した。

シャシーでまず驚くのは、その種類の多さだ。メーカー数にして25、モデルの数（細かい違いは外した）では38もある。使用数は、ビレルではR632とM632がほぼ同数。CRG／カリでは昨年までの主流だったエポックが50台中7台と減少して、代わりにカリフォルニアが27台と大幅に増えている（他はストライク）。ポイントについては、台数が多いほど獲得の可能性が増える。そこでポイントのデータを台数と合わせて見てみると、メーカー間の実力差は小さいことが分かる。

エンジンではイタルシステムの躍進が目覚ましい。ロータリーではロータックスから、リードではイアメから、完全に主役の座を奪い取った形だ。またロータリーでイタルシステムは大半が新型なのに対して、ロータックスは新型が半数に満たない点も特徴的だ。ただし獲得ポイントを台数と合わせて見てみると、こちらも戦闘力は接近状態のようだ。

全国・カート屋・インフォメーション

SHIZUOKA

RACING KART SHOP

ODO

★静岡市内唯一のYAMAHAカートショップ
★SLライセンス講習会実施中。
静岡市内で当店のみ
★ホームコースはつま恋と白糸カートコース
初心者向のSLレースから全日本選手権まで
強力にバックアップいたします。
◆JR静岡駅から国道1号線沿いに西へ700m
お車でも電車でも便利ですお気軽にお越しください。
月曜定休　営業10:00～21:00



HYOGO

Fullbeck

初心者・女性・ジュニア大歓迎！
フルベックの気さくな仲間と楽しい
カートライフを…親切をモットーに
アドバイス、
サポートいたします。



★カート保管できます。
★カート運搬もOK！
★ライセンス講習会
毎月実施しています。

〒671-15 兵庫県揖保郡太子町鵤常寺3-1
TEL.0792-76-5481
営業時間PM2:00～PM10:00
レース開催日定休

YAMAGUCHI

小・中・高校生、女性大歓迎！
サーキットサービス
初心者にはマンツーマン指導
運搬保管
チーム員募集中
試乗OK

BEERS
ビアーズ

〒755 山口県宇部市上宇部1451-8
TEL&FAX 0836-35-0235
営業時間12:00～22:00　定休日なし
カートのhow toについて
お気軽にご相談ください。



SHOP GUIDE

ライセンスの取得から
カート・用品の相談まで
とても役に立つ
身近なお店

NARA

奈良市内にあるカートショップ
レース派の方には豊富な
セッティング・データで対応します
エンジョイ派にはとことん
カートの楽しみ方を指導

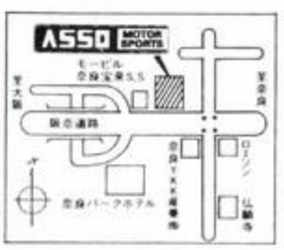
ASSO MOTOR SPORTS

〒631 奈良市宝来町984-1
TEL.0742-49-7471
営業時間AM11:00～PM9:00
月曜定休

新車・中古車
各種在庫・取扱しています。
初めての方もお気軽に
カートの相談・試乗車など…
一度お越しください。

BMW アッソギャラリーの一角です
ご遠慮なくお気軽にどうぞ…

★カートガレージ有り
★カート運搬いたします
★サーキット走行の際にコースサービスいたします。



SAITAMA

ライセンス講習会開催
中古車多数在庫
体験試乗会随時開催中
各種クレジット取扱

ROOF RACING
RACING KART SHOP & TEAM
カートショップ・ルーフレーシング



〒343 埼玉県越谷市千間台東町15-4
ラーデンオカヤス103
☎0489-78-8889　営業時間10～20時　月曜定休

NARA other

SLライセンス講習会毎月実施中！
ご連絡をお待ちしております。

とにかく何でも相談してください。カートを楽しみたい人、応援します。レースをガンバル人、サポートします。いろんな遊びを提供できます。満足度No.1ショップがホコリ！

あくていぶ きょうはち　朝山スピード&京八
〒634
奈良県橿原市葛本町264-2
TEL&FAX0742-9-7140

〒771-01
徳島市川内町平石古田203番地
TEL0886-65-0746

モータースショップ京八　K's ガレージ
〒633 奈良県桜井市桜井14
TEL.07444-5-1769
FAX.07444-5-0014
営業時間:10:00～22:00
年中無休

〒560
大阪府豊中市桜の町6-10-3
TEL06-840-0560
FAX06-840-0380
営業時間:11:00～20:00
定休日:火曜日

ACTIVE

お気軽に☎お問い合わせ下さい。

OKAYAMA

SC

SUPER CREW'S
RACING KART TEAM

元カート全日本&
F3ドライバー山田孝志が
カートを科学的に分析し
NOW HOWを親切にお世話
します。
★中山サーキット、鳴北ハイ
ランドにてカートスク
ールを実施しています。
★カート保管★カート運搬
OK
まずはお気軽に☎してみて
ください



〒710 岡山県倉敷市平田52-5 TEL086-425-7006
営業時間AM11:00～PM9:00 レース開催日定休

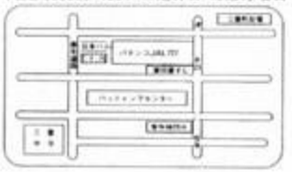
MIE



あなたも
カートライフを
エンジョイ
しませんか！
カートのことなら
何でもおまかせ!!

DANDY
RACING KART SHOP

三重県一志郡三雲町大字曽原302-7
TEL.059856-4394 ★定休日 毎週月曜日



NAGOYA

ALFA
RACING KART SHOP NAGOYA JAPAN
お気軽にお問い合わせください。
お待ちしています
TEL.052-803-5602
名古屋市天白区島田2-511
月曜定休　営業時間10:00～21:00



ALFA II
RACING KART SHOP NISHI NAGOYA JAPAN
TEL.052-504-4088
FAX.052-504-4061
〒452 名古屋市西区市場木町176-2
月曜定休　営業時間10:00～22:00



名古屋地区
2店舗で
アルファーは
応援します

☆ライセンス講習会毎月実施しています。

カートに関することなら全てALFAからALFA IIにご相談ください。

初心者の方歓迎いたします　ミッション付カートほか
☆各種カート新車・中古多数取扱い中!!
☆カートウェア、ヘルメットなどアクセサリーも在庫豊富。

カートガレージ(保管)、トランスポート(運搬)、
サーキットサービス、テクニカルアドバイス……etc.
ALFA、ALFA IIでバッチリ全てフォローいたします。

SENDAI

PROAUTO
RACING

初心者熱烈歓迎
ライセンス取得から、レース出場
優勝まで、すべておまかせ下さい!!



〒984 宮城県仙台市若林区かすみ町8-43
☎022-286-3831
営業時間／AM9:00～PM8:00　定休日／なし

このスペースの広告クライアントを募集しています
各種AD取扱い JOHOKU CENTER Ltd. ☎06-922-3331

8Times World Champion
G.P.RACING model 100 Int.
¥380,000 組立工賃、シート合わせ料金は含まれておりません。

※ CIK公認取得
メインフレーム★φ30特殊クロームモリブデン鋼
フレームカラー★マリンブルーメタリック
ホイールベース★1,035mm
リヤアクスル★φ40 中空ベアリング支持
ブレーキ★★油圧式 ベンチレーテッドディスク
燃料タンク★8ℓワンタッチ着脱式
標準装備★ボディ、ホイール、フロントフェアリング
フロアトップパネル、サイドポッズ



8度のワールドタイトルに輝く血統の流れを受けて日本上陸!!
Imported by
Int. PiA KARTING
☎06-922-4466

※日本への輸入仕様は、
写真とは細部において異なります。

NEXT ISSUE

レーシングオン No.217は 5月2日(木)発売です

次号予告……速報！ フォーミュラ・ニッポン開幕戦鈴鹿
史上空前のBTCC大特集/スーパーアグリ結成ドキュメント
鈴木利男がNASCAR試乗/インディカー第4戦レポート

表2見開き ……INTERGET PROJECT
P4 ……㈱ブリヂストン
P27 ……㈱日本モーターレーシングセンター
P37 ……㈱ミリオンカード・サービス
P48、表3 ……PIAA㈱
P53 ……鈴鹿サーキットランド
P72 ……㈱ホンダ ダイレクト マーケティング
P81、124 ……㈱ニューズ出版
P87 ……㈱TDKコア
P97 ……ヤマハ発動機㈱
P98 ……G.P.RACING/NAGAO KART/PLAY MATE/マーメイドレーシング/琉浪レイクウェイ
P99 ……Do KARTING！
P107 ……あくてぃぶ きょうはち/朝山スピード&京八/ASSO MOTOR SPORTS/ALFA/ALFA II/ODO/K'sガレージ/SUPER CREW'S/DANDY/BEERS/PIA KARTING/フルベック/プロオートレーシング/モータースショップ京八/ROOF RACING
P125 ……㈱パシフィック・トラベラース・エージェンシー
P126 ……㈱ディジョンカーズ
表4 ……トヨタ自動車㈱

●広告に関するお問い合わせは☎03-5430-4441広告部まで

AD CONTENTS

STAFF

CHIEF EDITOR ——— 中島 敦
SENIOR EDITOR ——— 梅原 康之
EDITORIAL STAFF ——— 皆越 和也
原 一代
川喜田 研
有冨誠一郎
田口 朋典
古賀 敬介
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 晶乎
吉田 周布
編集委員 ——— 三好 正己

"レーシングオン" 5-3号 No.216
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"
5-3 1996 ISSUE No.216 PUBLISHED 3 MAY
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

FROM EDITORS

●久しぶりにオザケンくんのコンサートに行った。オザケンくんのことを歌がヘタだの、キモチ悪いだの、血筋も狼もいいってことを鼻にかけてるとか、いろいろと言う人もいますが、ライブは楽しいったらないよう。ハッピーでラブリーな気分になって、そこら中の人たちをhugしてkissしちゃいたくなっちゃうの(実際にはしませんでした)。帰り道もウキウキしちゃって鼻歌歌いたい気分(実際に歌いっぱなしでした)。皆もぜひ行ってみてね。（今年限りでけいすけがRonからさようならなんです。寂しいなあ。ハイバーレブでも皆をハッピーでラブリーな気持ちにさせてくださいね。ステファニー山田）

●桜って、咲きだすとこんなにたくさん桜の木があったのかって毎年思う。私の花見は、もっぱら通勤時の遊歩道の桜並木を見るだけ。でも、花見後のゴミはいつもの10倍以上あると新聞で読んで、それに加担してないだけマシと自分を慰めている。（すいませんすいませんは永遠に不滅だ！ね、古賀くん 酒徒）

●国内の主要レース、開幕戦を見ての感想。GT：マシンが派手なだけでなく、ドライバーの実力が問われるいいレースになってきた。F3&FT：カート出身の若手が活躍、バトルを見てて思わず声が出た。JTCC：マジになっちゃったホンダがアコードで圧勝、この先どうなんだろ？ てな感じ。最後に残ったのはフォーミュラ・ニッポン。いよいよ月末に開幕ですが、どんなレースを見せてくれるか非常に楽しみです。（ナカジ）

●花見なるものを楽しんだ。前回の花見は、前の会社に入社してすぐに上野公園で行ったものだったが、その時はわざわざ明け方に上野公園に行って全員分の場所取りをした。新入社員にとってはありがちな初仕事だった。しかし、久しぶりの花見は場所がちがうこともあってかのんびりとしたもので、見方によっては"もの寂しい"くらいのものだったが、なんとなくオイラにはその方が良かった。落ち着いた雰囲気で、ウン、良かったんだよなあ。（三田さん、いろいろとすいません、すいません。あっ、そういえばこれでけいすけとはお別れか？ おさる）

●けいすけが異動することになった。確かにけいすけは、「すいません、すいません」と平謝りしながら入稿をブッチぎったり、ヘンな電波を発信してみたり、常に妙なBGMをロずさんでいたり、キャンギャルページのラフだけ妙に精巧に書いたり、達筆すぎて本人にさえ読めない書類を提出したり、頭の中にすっかり泥が詰まっていたりするが、いいヤツだった。ハイレブでも頑張ってね。（あ）

●10倍のゴミを出すことになってしまったのよ。もちろん花見で。寒かったけど、とりあえずは年中行事のひとつを無事クリアしたかなって満足感が◯。でも桜よりも、今つぼみの海棠（かいどう）、初夏の紫陽花や菖蒲（しゃが）の方が好きだったりする。飲みすぎたので今日は休肝日。そして週末はまた仙台で魚三昧！ しかしタイガースの大量失点が気になる……。（「ゴテンバ」と書いてもみんなは「プテンベ」としか読めなかった。そんな達筆なけいすけ、さらば ミナ）

●「そりゃ、ナイジェル・マンセルだろう」と思わず言うしかなかった、突然の質問。深夜の編集部を爆笑の渦に巻き込んだ、けいすけが発したひと言はきっと一生忘れることはないだろう。その質問、「ナイジェル・マンセルと松本清明さんってクレジットはどっちが前でしたっけ」という内容のとんでもないおかしさを分かってくれる読者は多くないと思う。でも、確かにあの時、編集部内の空気は一瞬フリーズした。頭張れ、ロガ！（また、表外試験はしてやるからな 晴）

●泥で会いましょう……。

元ラグビー選手で大学教授の父と、舞踏もこなすバレリーナを母に持つけいすけ。その家系をたどれば、遠くアフリカはプテンベ族の王家に当たる彼はRオン編集部のイマジネーションをいたく刺激する得難い存在であった。いつも泣き顔で笑っていて、地球上の人間の47%以上が知り合い（編集部調べ）なのではないかと思えるほど顔が広く、スキーの腕前はプロ級で、趣味のバイオリンを演奏しながらダウンヒルで優勝（日本スキー連盟公認中）!!! ボンド映画の主役を演じ、迫真の演技のあまり羽田空港で警官隊に包囲されたことのあるヤツなんてメッタにいない。ラリーを心から愛し「泥でスイマセン」が口癖だった君の新たな活躍を期待します。（緊急速報 あ）に携帯購入の動きアリ。クサイ、こりゃあ何かあるぞ!! 詳細は次号で……。 PAPA）

●というわけで私、Rオン編集部を去ることになりました。いやあ、今思い返してみても本当にこの編集部は「オモシレーノ」とこだったと思います。今から10年前、ラリーの記事読みたさにRオンを初めて買ったのに気が付いてみればそのラリー担当になってたなんて不思議な感じがします。最後になりましたが、今までいろいろお世話になった編集部員&アルバイトの皆さん、三田正二さん、天野雅彦さん、そして読者の皆さん、ありがとうございました。またどこかでお会いしましょう。（けいすけ）

Present

重いコート脱いで出かけよう

あなたの行きたい所へ、足の向くまま、気の向くまま
いつもと違う道を行けば何かが違うよ

Racing On

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、黒澤琢弥選手に対するひと言を書いて下記まで。締め切りは5月2日の当日消印有効。当選者の発表は6月14日号（5月31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
「5/2」号プレゼント係



A

中津 達の新作 リトグラフ「Adeus」2名

クラブN2が開店1周年を記念して、モーターレーシングペインター中津達の新作リトグラフ「Adeus」を2名に。限定500枚しか発売されない貴重品だぞ。 提供／クラブN2



B

ピレリ WRC ポスター 10名

95年に世界ラリー選手権で活躍したピレリタイヤの迫力あるシーンを満載した大型ポスター。ダートを、砂上を、雪道を、もちろん舗装上もピレリタイヤは走る走る。 提供／ピレリ



C

フェラーリ412T1B プラモデル 1名

イタリア・プロター社の94年後期型フェラーリ412T1Bの1／24スケールのプラモデル。どうしても欲しいという人は☎03(3867)5755まで。価格は4400円。 提供／プロタージャパン



D

スーパーN1耐久 ステッカーセット 20名

名称変更されたスーパーN1耐久に参戦する主要チームのステッカーを4枚セットで。

提供／スーパーN1耐久協会、日産アルティア、Team Gathers with TCRC



E

マイルドセブン・ベネトン Tシャツ&キャップ 1名

3月に行われたマイルドセブンF1チームの発表会でのお土産グッズ、Tシャツ、キャップ、ステッカー、リリース（ただし、英語）をセットにして1名に。 提供／マイルドセブンF1事務局



G

PIAAレーシング デイパック 3名

今年は高木虎之介選手の活躍が期待大のPIAAレーシングチーム。そのPIAAレーシングのデイパックを3名に。これを背負ってトラの応援に行くべし。 提供／PIAA



F

ビデオ「96WRC Part1」4名

今年のWRC第1戦スウェディッシュの模様と、96チーム＆ドライバーをまとめたビデオを4名に。波乱のストーブリーグを経て新体制となった96年の開幕戦だ。 提供／エブコット



トヨタ・サードスープラ プラモデル 1名

ル・マン参戦などで知られるチーム・サードが95年のJGTCで戦ったトヨタ・サードスープラ。全長188mm、全幅80mmで、迫力あふれるフォルムを再現している。 提供／田宮模型



I

ボルボ850サルーン BTCCプラモデル 1名

BTCCで活躍するボルボ850サルーンが1／24スケールになって登場。車高を落としたスタイルや、ロールケージを張りめぐらした室内をリアルにモデル化している。 提供／田宮模型

J

KUREポリメイト ナチュラル&クリア 2名

今年、ニスモがJGTCに投入する「KURER33」。カーナンバーはもちろん556番だ。その呉工業からクレポリメイトをプレゼント。クリアとナチュラルを各1名に。 提供／呉工業



H

【3/22号プレゼント当選者】A：アーンハートグッズ　グローブ付き　島根県・原　広樹　グローブなし　北海道・福川祥太、埼玉県・矢作　進、愛媛県・真橋有子、千葉県・山本淳子　B：95WRC総集編ビデオ　広島県・三田美穂、埼玉県・田熊将嘉　C：CARA COATワッペン　栃木県・木村なおみ、東京都・高橋雅之、山口県・吉谷芳永、東京都・渋谷良幸、福井県・吉田和樹　D：CARA COATキャップ　福島県・佐藤幸衛、岡山県・橋本奈央子、大阪府・滝本健太郎、他3名　E：CARA COAT ZIPPOライター　愛媛県・吉良秀也、熊本県・堀本　智　F：レスポ・エンジンオイル　愛知県・鈴木淳一　G：ビデオBTCC95　栃木県・大山力也、東京都・石田康成、青森県・冬木光男　H：チーム・メニコンサード発表記念グッズ　大阪府・八子由子、宮城県・大橋乃輔、鹿児島県・中吉正美　（敬省略）

応募券 R'on 5/2号 プレゼント

KURE

GTという大イベントでターゲットを絞った活動を 呉工業株式会社

今季で4年目を迎えた、全日本GT選手権は、今や日本で最も大きな盛り上がりを見せているレースのひとつといえるだろう。実際のところ、今季の開幕戦の鈴鹿でのエントリー台数は、昨年の最終戦の27台に比べ、35台と増加している。その上、マクラーレンF1 GTRやNSXなどの参戦もあって、早くも昨年を上まわる人気を集めての開幕戦を迎えることとなった。

そして開幕戦では、大方の予想どおり2台のマクラーレンF1 GTRが予選から速さを見せ、結果的に1-2フィニッシュでポールtoウインを飾った。

そんな中で、やはり日本勢の期待を担って健闘したのが、R33スカイラインGT-Rだ。さらに、そのスカイライン勢の中でも注目を集めたのが、ベテランの鈴木利男とF300でも成長著しい近藤真彦がドライブする、ブラックメタリックのカラーリングが印象的なKURE R33だった。

このKURE R33を全戦にわたってスポンサードするのが、車名にもあるように、ケミカル製品で有名な呉工業である。

「以前、FC45にスポットで支援活動をした経験はありますが、本格的なモータースポーツへのスポンサードは、今回が初めてです」という呉工業だが、今回の参入動機としては「これまでもテレビコマーシャルなどでの広告活動は行っていましたが、よりターゲットを絞った活動と、さらなるカンパニーイメージの向上を目指し、社内的にも大きな変革期であったこともあって、今回のような大きな活動となりました。そして、どうせなら最も盛り上がっている全日本GT選手権で、さらに実力は折り紙付きのワークスチームであるニスモで、ということになったのです」とコメント、ニスモへのスポンサードには、かなりの期待が込められている。

まだスポンサードを始めて、開幕戦しか終えていないものの「鈴鹿の開幕戦には、社内の上層部の人間もサーキットに足を運び、実際に肌でGT選手権というイベントの盛り上がりを再確認してきましたし、既に取引先からも、スポンサー活動による好感触が得られています。また、ピットウォークにも大勢のファンに集まっていただいて、当初はモータースポーツ参入について、社内でも賛否両論がありましたが、これなら十分なパブリシティー効果が期待できる、と思いました」と、今後のスポンサー活動による効果にも、十分な手応えを感じているようだ。

強豪マクラーレンやスープラ、ポルシェを相手に、KURE R33はどのような戦いを見せるのだろうか。第2戦の舞台は、5月4日、ゴールデンウイークの富士だ。

正式名称：呉工業株式会社
所在地：東京都目黒区東山1-16-13
設立年月：1960年8月
資本金：2000万円
主な業務内容：自動車及び機械用、防錆潤滑剤などのケミカル製品の製造輸入販売

車のボディやガラス面、バンパー、グリルなどはもちろん、家庭内でも電化製品や換気扇などにも薄めずにそのまま使えるマルチクーナー、KURE CRC「プロ・クリーン」。定価1000円















Photos/Shoichi Sudoh

ドライビングゲーム、レーシングディズ
レーシングオン・カップの賞品はこれだ!!

パワーMAC用

こんなにも豪華な賞品が集結したのだ

NSX ル・マンGT2クラス賞品

1 位：QuickTake150（アップルコンピュータ賞）
2 位：カラープリンター（アップルコンピュータ賞）
3 位：ナルディ・ステアリング2000Type（エフ・イー・ティー賞）
4 位：ブルゾン（ブリヂストン賞）
5 位：カーグラ・ビデオ、BTCC95（ミスタークラフト賞）
6 位：AQUAZONEコンパクト（9003Inc.賞）
10 位：CATZ（キャズ）オリジナルコンセプトCD（エフ・イー・ティー賞）
20 位：SONAX ホイルクリーナーR2000（エフ・イー・ティー賞）
30 位：ホンダ・レーシング・キーホルダー（ミスタークラフト賞）
40 位：ホンダ・レーシング・ビットペン（ミスタークラフト賞）
50 位：マグカップ（9003Inc.賞）
60 位：マグカップ（9003Inc.賞）
70 位：AQUAZONEマウスパッド（9003Inc.賞）
80 位：AQUAZONEマウスパッド（9003Inc.賞）
90 位：スタンディング・メモ（9003Inc.賞）
100位：スタンディング・メモ（9003Inc.賞）

CR-Xデルソルクラス賞品

1 位：ピピン@アットマーク（バンダイ・デジタル・エンターテイメント賞）
2 位：カラープリンター（アップルコンピュータ賞）
3 位：キャズランプシュムテムXSL ドライビングランプ（エフ・イー・ティー賞）
4 位：ブルゾン（ブリヂストン賞）
5 位：カーグラ・ビデオ、BTCC95（ミスタークラフト賞）
6 位：AQUAZONEコンパクト（9003Inc.賞）
10 位：CATZ（キャズ）オリジナルコンセプトCD（エフ・イー・ティー賞）
20 位：ステッカー・セット（エフ・イー・ティー賞）
30 位：ホンダ・レーシング・キーホルダー（ミスタークラフト賞）
40 位：ホンダ・レーシング・ビットペン（ミスタークラフト賞）
50 位：マグカップ（9003Inc.賞）
60 位：マグカップ（9003Inc.賞）
70 位：AQUAZONEマウスパッド（9003Inc.賞）
80 位：AQUAZONEマウスパッド（9003Inc.賞）
90 位：スタンディング・メモ（9003Inc.賞）
100位：スタンディング・メモ（9003Inc.賞）

※各クラスとも10〜100位の前後賞（ex.9、11位）としてバイオニア・ステッカー&ボールペン（バイオニア）

カラーリング・コンテスト優秀作品賞品

日本ヒューレットパッカード賞×1名：ScanJet 4p（96年4月発売の新製品）
アップルコンピュータ賞×1名：QuickTake150
日立マクセル賞×1名：Zipドライブ
特別賞×1名（ミスタークラフト賞）：1／18NSXミニカー
特別賞×1名（AQUAZONE賞）：AQUAZONEver.1.5DX
特別賞×1名（エフ・イー・ティー賞）：CATZ（キャズ）オリジナルコンセプトCD

※NSXルマンGT2仕様／CR-Xデルソル、共通

協賛各社

アップルコンピュータ㈱
㈱バンダイ・デジタル・エンターテイメント
日本ヒューレットパッカード㈱
9003Inc.
㈱ミスタークラフト
㈱エフ・イー・ティー
バイオニア㈱
日立マクセル㈱
㈱ブリヂストン

※敬称略、順不同



CR-Xデルソル
優勝賞品
⬆ピピン@
アットマーク

前号でお知らせした、レーシングオン・カップの賞品がついに決定した。が、その前に「レーシングオン・カップってナニ?」という人のために簡単に説明を。

"レーシングオン・カップ"というのは、パワーマッキントッシュ専用のパソコンゲーム、"レーシングデイズ"によるタイムアタックコンテストだ。レーシングデイズを購入すると、モデムを使用した通信ネットワークにより、"レーシングオン・サーキット"にアクセスが可能となる。このコースを使用して、4月30日までの期間限定でタイムアタックにチャレンジすることができるのだ。詳しい参加方法は前号を見ていただくとして、上の賞品リストを見てほしい。多数の企業に協賛していただいた結果、こんなにも豪華な賞品の数々が集まったのだ。ね、結構凄いでしょ!

タイムアタックはNSXル・マンGT2仕様と、CR-Xデルソルの2クラスが用意されているが、このうちデルソルは4月10日から通信ネットワーク上で車種ファイルが配付されたばかりだから、新たに参加する人たちには狙い目かもしれない。また、ゲームは苦手……という人にはカラーリングコンテストも用意されているので、ガンガンチャレンジしてほしい!



カラーリング
コンテスト
優秀作品賞品
⬆HP Scan Jet 4P

ピピン@アットマーク版も登場 こっちはニッサン車だ!



GT-Rレース仕様車。市販車も選べる



Zにもレース仕様と市販車が用意される

レーシングデイズが、今話題の"ピピン@アットマーク"にも移植されることになった。マック版はホンダ車を使用していたが、ピピン版ではニッサン車を採用。スカイラインGT-R、フェアレディZ、そしてプリメーラが用意されている。さらに、コースも新コースが設定されている。

また、このピピン版のCD-ROMはマックでも読み込むことができる（逆は不可能）ので、パワーマックユーザーでもピピン版を楽しむことができるのだ。

さらに、ピピン版レーシングデイズでもレーシングオン・カップの開催を予定しているので、お楽しみに!

中間結果発表

4月10日までの順位を発表しよう。みんな、とんでもなく速くなってきている!というのが正直な感想。なお、CR-Xデルソルは始まって間もないため、まだ未集計です。

NSXル・マンGT2仕様クラス順位表
（4月10日午後7時現在）
●上位10名

1位	00分	25秒 992	MME
2位	00分	26秒 500	りいぼう
3位	00分	26秒 628	WIN350
4位	00分	28秒 236	Yoshihiko
5位	00分	29秒 063	たけ
6位	00分	29秒 647	Toshiaki
7位	00分	29秒 828	すくーでりあ Q／ひろ
8位	00分	30秒 255	スーパーペアーズ Kiyoshi Sp
9位	00分	30秒 308	すくーでりあ Q／あつ
10位	00分	30秒 551	東山 右京

Racing Days

動作環境：PowerPC搭載Macintosh、漢字Talk7.1.2以上、7.5対応、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、要ハードディスク
定価8800円（税別）●問い合わせ先：㈱キットビーク☎03-5461-4805



Photos／HARDWICK（SUTTON）,Koji Miura, Shoji Mita, Hiroharu Sato, Racing on

TOPICS FROM AROUND THE WORLD

WHAT'S UP?

世界中からニュース、トピックス、よもやま話をどうぞ！

ジムカーナしてるこの物体はいったいナニ…？

どうやらジムカーナでアタック中のこの物体は、一体なんなんでしょうか？ 外観はヒルマン・インプみたいだけど、やたら車高が低いし……。実はこれ、先日行われた全日本ジムカーナ選手権のDクラスに登場した、れっきとしたジムカーナD車両。元ヒルクライムマシンというが、中身は古いF2マシンなんだって。ステキです。



なんと表現したらいいのか、とにかくカッチョイイこのマシン、Dクラス12位だったそうな

GT&F3の鈴鹿開幕戦で勃発したゲームメーカー戦争!?



こちらはF3をスポンサードしているGAPSが7月に発売予定の「カート・デュエル」。本格的レーシングカートゲームだ



「全日本GT選手権・改」は、現在発売中。ソニーの家電製品が当たるキャンペーンも行っている

3月31日に開幕したGT&F3。開幕戦の舞台となった鈴鹿サーキットのパドックでは、同じようにレースを題材としたゲームのキャンペーンが行われていて、さながらゲームメーカー戦争。おなじみKANEKOの「全日本GT選手権・改」と、GAPSの「アイルトン・セナ カート・デュエル」。ともにプレイステーション用ね。

いや〜、意味はないんですけどナゼかニヤケてしまいますです、ハイ

4月7日にJTCCも開幕戦を迎え、いよいよ今年のモータースポーツシーズンもいきなり全開だぁ！ ってハリキリたくなる気持ち、分かってもらえます？ そう、いつもご愛読いただいてる皆様の目の保養に、こんなキャンギャルの写真はいかがでしょう。ほら、おなじみバンドウ親分もはしゃいでるでしょ？



バンドウ親分もキャンギャル相手に大ハシャギ？ 実は真剣だったりして



外国屋ポルシェのキャンギャル。真ん中のお方、ブラウン管でも見覚えありませんか？



ユニシアジェックスのキャンギャルのおふたり。いいっ！



たくさんのカメラマンに囲まれて大変ッスよね

時代を先取り!? 本誌おさるがEVカートを試乗

去る3月26日に、筑波サーキットのオートレース選手養成所が所有するオーバルコースで、日本EVクラブ主催のERK試乗会が行われ、本誌カート担当のおさるが参加してきた。ERKは、日本EVクラブと㈱ラムバート、マルガヒルズが共同開発した電気カート。無音で走るため、おさるの悲鳴が聞こえたとか、聞こえないとか。



白いカウルをまとったZEK-01に乗ってるオイラ。楽しかった！



当日は4台のERKが用意され、1周500mのオーバルで試乗させていただいた

オールスターレース用の投票ブースに見る GTドライバー、それぞれの思惑？

またまた、GT選手権の開幕戦・鈴鹿でのお話。今シーズンの最後に、セントラルサーキットで開催されるオールスターレースの出場ドライバー選出のための投票ブースが設けられていた。そこへホッチがやってきて、なにやら落書き。そのあとにやってきた利男、亜久里、英朗にマッチ。さぁて、一体ナニが起こったでしょうか？



あくまでも「偶然」こうなりました



その後にやって来たドライバーがその落書きを発見／



まず投票ブースでホッチが落書きをしていきました

こ、こんなカラーリングにしなければ(泣)

超有名なカラーリングでカーブラザカップに参戦したのは、昨年の富士フレッシュマンチャンピオンのK島氏。予選は30位くらい。ところが、ノボリを持ったスタッフやキャンギャルは来るは、〝本家〟のハットリ選手に「このカラーリングなら勝たないと」とイビられるはで、ヒトコト「真っ白に塗り換えたい」と言ったとさ。


スノーモビルなんてお手のモノ？　左からシュナイダー、タルクィーニ、ラリーニ、レートにマルク・アレン

やけに派手なクルマに派手なスタッフですなぁ




こんなキャンギャルまで来ちゃって、ますますK島氏に予選順位が遠くのしかかるのでした

ITCドライバーが大集結!? ヘルシンキでスノーモビル大会だ

日本じゃ、そろそろスキーシーズンも終わろうとしてるけれど、北欧ヘルシンキじゃウインタースポーツ真っ盛り！　3月28、29日に行われたのが、ITCで活躍するドライバーを集めたスノーモビルレース。ラリーニ、タルクィーニ、レートにシュナイダーらが参加して、バーベキューで（？）大いに盛り上がったようだ。


華麗なるジャンプを決めるレート。さすが元F1ドライバーね


「あ〜、うんまいなぁ、これっ！」とバーベキューをつついてご満悦のラリーニ


トドメは服部選手の〝オドシ〟。これでカラーリング変更を決意か!?

NASCARにはもう飽きた？ アーンハートが童夢F1をじっくり見学

4月5日、鈴鹿で開催された純国産F1マシン、童夢F105の公開テスト。その前日、準備中のピットに、ナスカーのタイヤテストを行っていたデイル・アーンハートが見学に訪れた。

非常に熱心に童夢F1を眺めていったというハナシだけれど、そろそろナスカーにも飽きてきたのかもしれないから、F1に転向？

熱心に童夢F105を見学していったアーンハート。アメリカへの土産話になった？



F1世界選手権 第3戦 アルゼンチンGP

●4月5~7日 ●アルゼンチン・ブエノスアイレス
●天候:晴れ ●路面:ドライ

やはり抜きんでたウイリアムズ・ルノーの力
デイモン・ヒルが"強さ"を感じさせる
自信に満ちたレース運びを見せて
開幕3連勝でシーズンを大きくリード
ヨーロッパラウンドでライバルの追撃はあるのか?

Photos / Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Takayuki Numaguchi, Words & Pictures, Graffiti
Report / Nigel Roebuck Translation / Yutaka Mita(OT)



FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

ウイリアムズ強し

今季2度目の1-2フィニッシュで デイモン・ヒル、開幕から破竹の3連勝

ヒル、抜け出す

"澄みきった空気"の名のとおり、日曜のブエノスアイレスは青く澄みわたっていた。しかも気温は土曜より低い。ウォームアップではベネトンの2台が1、2番時計を記録。燃料が軽かったなどという意地悪な見方もあったが、このチームがレースセットアップを無視してタイム狙いにくるとは思えない。3位はミハエル・シューマッハー。そして、セッティングの確認に集中したウイリアムズ・デュオは4、5番手だ。

予選でデイモン・ヒルに強烈なプレッシャーをかけたシューマッハーがレース展開を予測する。「今日はピット戦略が重要なカギを握りそうだ。リタイアも多いだろうね。このコースは滑りやすいし、ラインを外すととんでもないことになる」。どうやらシューマッハーは3ストップ作戦、一方、ウイリアムズとベネトンは2ストップらしい。

今季2度目のワン・ツー。速さに加え、抜群の信頼性がウイリアムズの強さを支えている





「ハンドリングは最悪」というフェラーリでヒルを追い続けたシューマッハー。どんなマシンからも、100%のポテンシャルを絞り出す

シグナルが消灯。ヒルは完璧なスタート、シューマッハーもすかさず後を追うが、ウイリアムズは左へと進路を取り、巧みにフェラーリの行く手を阻む。一方、予選3番手のジャック・ビルヌーブのスタートは最悪中の最悪。大きく順位を落としてしまう。

ビルヌーブが9位でもがいているころ、トップ集団のヒル、シューマッハー、ジャン・アレジ、ゲルハルト・ベルガーはコントロールラインを通過。ヒルとビルヌーブの間には既に8・4秒ものギャップが生じている。しかし、ビルヌーブはここから素晴らしいパフォーマンスを見せた。3周目にミカ・ハッキネン、4周目にヨス・フェルスタッペン、5周目はルーベンス・バリチェッロと立て続けに料理、一拍置いてデイビット・クルサードをパスして8周終了時点で5位に上昇する。しかし、4位のベルガーは15秒も前方を行っている。

一方、先頭では、シューマッハーが果敢にヒルに襲いかかる。スタートからテールtoノーズの展開だったが、それも長くは続かず、7周目には1秒のギャップ。フェラーリは3ストップ作戦のはず。とすると、シューマッハーの方が燃料が軽いはずだが……。彼の視界から次第に遠ざかるウイリアムズ。逆に背後からはアレジの追撃を受けている。アレジという男、闘牛の牛よろしく、深紅のマシンを目の当たりにすると俄然闘志を燃やすらしく、11周目には1秒差にまで詰めてきた。

3ストップと目されていたシューマッハーは21周目にピットへ。停止時間は7・1秒。これで彼の3ストップ作戦が証明された。翌周、アレジは6・8秒でピットストップを終えるが、残念ながらシューマッハーの後ろ。またしてもふたりのバトルが始まる。

ウイリアムズ勢は、ヒルが24周目、ビルヌーブが25周目に予定どおりのピット作業を終了し、続く26周目にベルガーがタイヤ交換を終える。これで上位陣の1度目のストップが終わり、順位はトップにヒル、5秒遅れてシューマッハー、その1秒後方にアレジ。ちょっと間を置いてベルガー、ビルヌーブの順。

ところが、そのビルヌーブは天の助けに恵



スタートで出遅れたビルヌーブだが、ライバルの脱落やセーフティーカーに助けられ、2位でゴール

混戦の2位争いで主役を襲うトラブル そしてジャックが残った



レース前半、ブランドルを攻めつづけた右京。デフトラブルがなければ入賞も狙えるペースだったが

まれる。27周目ミナルディのルカ・バドエルがクラッシュ。セーフティカーが入ったのだ。

バドエルがペドロ・ディニスと絡み、コースサイドで横転。幸い、彼にケガはなかった。一方、ノーズに軽いダメージを受けたディニスはピットイン。ついでにタイヤ交換と燃料補給を済ませる。しかし、この時、フィラーのリターンバルブが完全に戻らず、給油口が開いたままでコースに復帰してしまう。

結果は予想どおりの発火。ハードブレーキングの際、燃料が噴き出し、エンジンの熱でマシン後部は大きな炎に包まれた。さらに悪いことにディニスはスピン、コクピットから逃げ延びた彼のヘルメットには、黒々とした焦げあとがついていた。「左手にちょっとやけどしただけで済んだのは幸運というほかないね」とペドロ。

そしてレース再開

連続アクシデントにより、3台目のウイリアムズ（セーフティカーはルノー・クリオ・ウイリアムズだった）は5周の間、コースにとどまった。そしてレース再開。ヒルとシューマッハーの差は1秒弱だ。だが、またしてもスルスルと抜け出したのはヒル。フェラーリの背後にはアレジのベネトン。しかもフェラーリはトラブルを抱えているようだ。

レース再開後、ヒルがコースに落ちていた破片（バドエルとディニスのクラッシュによるもの）を跳ね飛ばしたらしい。これが後続のフェラーリめがけて吹っ飛んだ。

「黒い物が飛んできて、反射的に首をすぼめちゃったよ。顔面に食らうかと思ったんだ。その後、どうにもマシンの挙動がおかしくなった。ああ、どこかに当たったなと悟ったよ」とシューマッハー。直後にいたアレジはこう証言する。「フェラーリのリヤウイングが突然曲がったんだ。フラビオ・ブリアトーレに連絡して、フェラーリのピットにミハエルのトラブルを教えてやろうと思ったんだが、フラビオは聞き取れなかったようだね」

40周目、そのシューマッハーが2度目のピットイン。セーフティーカーの介入により、彼は2ストップ作戦に変更したらしく、たっぷりの給油。順位こそ8位まで落としたが、理論的にはもう彼はチェッカーまでピットに入る必要はなかった。

44周目にピットに入ったアレジは、7秒で



ディニスとバドエルの接触で、セーフティーカーが導入される

ヒルのマシンが落ちていたパーツを拾い、後方を走っていたフェラーリを直撃。リヤウイング上部のフラップが吹き飛んでしまい、シューマッハーはレースを終えた



タイヤ交換と給油を終える。しかし、ストール！　2位から一気に8位に転落。今日のアレジとシューマッハーは不思議な縁で結ばれているらしく、またしてもベネトンの前にはカーナンバー1のフェラーリがいた。

それから2ラップ後、第1コーナーでフェラーリのインにマシンをねじ込むアレジ。このころ、シューマッハーのマシンはほとんどドライブ不能状態に陥っており、抵抗らしい抵抗はできずじまい。折れ曲がったリヤウイングのアッパーセクションは、既に完全に破壊されていたのだ。

シューマッハーがリタイアし、アレジが遅れた。これでヒルはぐっと楽になる。50周目に2度目のピットストップを終えた後でもヒルは悠々のトップ。12秒後方に2位ベルガー、



徐々に上向きのベネトン勢。今回は2台とも惜しいところでチャンスを逃した

そして粘り強く走るビルヌーブが3位にポジションを上げている。そのビルヌーブにはベルガーとのバトルも期待されたが、脅威的に遅いアンドレア・モンテルミーニのフォルティに引っかかり、1周で3秒をロスしてしまう。これで終盤の注目のひとつが消え失せた。

56周目、ベルガーが突然ピットレーンにマシンを入れる。「ストレートエンドのブレーキングで」とゲルハルト。「どうにも挙動がおかしいんだ。右フロントが浮いてしまう。きっと左リヤのバンクが原因だと思って、タイヤ交換に入った」。だが、タイヤにはまったく問題はなかった。6秒で作業を終了、コースに復帰したものの、第4コーナーでマシンを止めることになった。リヤサスペンションが壊れていたのだ。「本当にがっかりだ。それまで



燃え上がるマシンから飛びだすディニス。わずか5秒で脱出し軽傷のみ

はパーフェクトだったのに。私には何としても良い結果が必要だった」とベルガー。

これでビルヌーブが2位。だが、終盤になってにわかにペースを上げたアレジは、最速ラップを更新しながらウイリアムズを追いかける。誰しも追う立場になると強いものだが、アレジは特にその傾向が強く、目標のいないラップより2秒もペースを上げている。しかし、残り周回数からいってビルヌーブに追いつくのは難しい。もう少し早く追撃を開始していれば……。

光るフェルスタッペンの健闘

終盤のハイライトはアレジだけではない。予選から素晴らしい走りを披露してくれたアロウズのフェルスタッペンが、エディー・アーバインを追いかけているのだ。それ以前にもクルサードをぶち抜いている。アロウズがマクラーレンをオーバーテイクするなど、数年前なら絶対にあり得なかった光景だ。

そしてファイナルラップ。ギヤが6速にスタックし、ほうほうの体でチェッカーを目指すアーバインの横をフェルスタッペンが通り抜ける。が、これは完全なオーバースピード。コーナー途中でアンダーを出したフェルスタッペンには、アーバインの再逆転を許すより道はなかった。フェラーリをパスできなかったとはいえ、6位完走。予選のそれを含めて、この走りは大いに評価されるべきだろう。

ウイリアムズ・ルノーは3レースで2度目の1-2フィニッシュ。しかもヒルは、〝消化器呼のトラブル〟に悩まされ、食事ものどを通らなかったという。

「今年は体力的にも大きく進歩したようだ」とヒル。「レースでは、無線が使えなくなってしまったが、それ以外は完璧だった。それにしても、こんなに素晴らしいスタートが切れるとはね」。イヤイヤ、まだまだ上があるかもしれない。シューマッハーもこう言っている。「さほど離されないでフィニッシュできるかなという期待はあった。でも、彼に勝てるとはこれっぽちも思わなかったよ」と。



低速コーナーの多いアルゼンチン用に、ジョーダンはミドルウイングを装着してきた



予選から好調だったハッキネンだが、スロットルトラブルでリタイア

RESULT／Round 3

				予選順位／タイム
●4.259km×72周＝306.484km	予選出走22台・決勝出走22台・完走10台			
1 ⑤D.ヒル	ウイリアムズFW18・ルノー	72周	1'54"55"322	1／1'30"346
2 ⑥J.ビルヌーブ	ウイリアムズFW18・ルノー	72周	1'55"07"489	3／1'30"907
3 ③J.アレジ	ベネトンB196・ルノー	72周	1'55"10"076	4／1'31"038
4 ⑪R.パリチェッロ	ジョーダン196・プジョー	72周	1'55"50"453	6／1'31"404
5 ②E.アーバイン	フェラーリF310	72周	1'56"00"313	10／1'32"056
6 ⑰J.フェルスタッペン	アロウズFA17・ハート	72周	1'56"04"235	7／1'31"615
7 ⑧D.クルサード	マクラーレンMP4/11・メルセデス	72周	1'56"08"722	9／1'32"001
8 ⑨O.パニス	リジェJS43・無限ホンダ	72周	1'56"09"617	12／1'32"177
9 ⑭J.ハーバート	ザウバーC15・フォード	71周	1'56"20"691	17／1'33"256
10 ⑨A.モンテルミーニ	フォルティFG010・フォード	69周	1'55"36"450	22／1'35"651
④G.ベルガー	ベネトンB196・ルノー	56周	サスペンション	5／1'31"262
①M.シューマッハー	フェラーリF310	46周	リヤウイング破損	2／1'30"598
⑩P.ラミー	ミナルディM195・フォード	39周	CVジョイント	19／1'33"727
⑱M.サロ	ティレル024・ヤマハ	36周	スロットル	16／1'32"903
⑱M.ブランドル	ジョーダン196・プジョー	34周	アクシデント	15／1'32"696
⑫T.マルケス	ミナルディM195・フォード	33周	アクシデント	14／1'32"502
⑯H-H.フレンツェン	ザウバーC15・フォード	32周	スピン	11／1'32"130
⑯P.ディニス	リジェJS43・無限ホンダ	29周	オイルもれ	18／1'33"424
⑱片山　右京	ティレル024・ヤマハ	28周	デフ	13／1'32"407
⑯R.ロセット	アロウズFA17・ハート	24周	燃料ポンプ	20／1'33"752
⑨L.バドエル	フォルティFG010・フォード	24周	アクシデント	21／1'34"830
⑦M.ハッキネン	マクラーレンMP4/11・メルセデス	19周	スロットル	8／1'31"801

・優勝スピード：160.013km／h
・最速ラップ：J.アレジ（ベネトン・ルノー）　1'29"413　171.478km／h　66周目
・ラップリーダー：1～72＝D.ヒル
●NEXT ROUND：第4戦　4月28日　ヨーロッパGP（ニュルブルクリング）

POINT STANDING／DRIVERS

1	D.ヒル	30
2	J.ビルヌーブ	12
3	J.アレジ	10
4	E.アーバイン	6
5	M.ハッキネン	5
6	M.シューマッハー	4
7	G.ベルガー	3
	R.パリチェッロ	3
	M.サロ	3
10	O.パニス	1
	J.フェルスタッペン	1

POINT STANDING／CONSTRUCTORS

1	ウイリアムズ・ルノー	42
2	ベネトン・ルノー	13
3	フェラーリ	10
4	マクラーレン・メルセデス	5
5	ティレル・ヤマハ	3
	ジョーダン・プジョー	3
7	リジェ・無限ホンダ	1
	アロウズ・ハート	1

本誌独占!



Round 2 March 31 Interlagos
BRAZIL GP
Round 3 April 7 BuenosAires
ARGENTINE 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”

最高の形でシーズンをスタートしたのに
いったいどうしちゃったの……だって？
そんなのこっちが聞きたいぐらいさ！
欲求不満の南米ラウンド
ギヤボックスとフロアを旧型にしたとたん
マシンのフィーリングは最悪
ホントにロクでもない2週間だったよ
あーあ、早くチャンとしたテストがしたい
なんとかセッティングを見つけて
ヨーロッパGPから反撃するからな

ブラジルGP

どうやら今年もウイリアムズは異次元のマシンのようだ。でも、少なくともミハエルがベネトン勢より前のグリッドで、僕もホッとしている。ただ、開幕のメルボルンではまずまずだったのに、ブラジルに来たらその好調が持続できなくなってしまった。ライバルチームは2週間のインターバルを利用してシルバーストンでテストを行い、それなりの進歩を遂げているようだ。フェラーリはよそのサーキットに出かける暇がなく、フィオラノでテストをしたんだけど、あそこは熟成向きのトラックではないらしいね。ブラジルの不調はこの辺に理由があるんじゃないかな。

南米ラウンドを終えたら、僕にもようやくちゃんとしたテストをするチャンスがある。そうすれば好みのセッティングが見つかるはずさ。今は好みとはかけ離れているし、エンジンもシャシーもまだまだだね。

ところで、開幕戦の後、スポンサー（アスプレイ）の絡みで、僕とミハエルはブルネイに寄った。きれいな国だし、人もいい。アスプレイのオーナーというのはブルネイの王室なんだ。みんなモータースポーツにはご執心の様子で、楽しい時間を過ごせたよ。



開幕後に問題点が見つかり、ギヤボックスとフロアパネルを旧型に変更

その後、久しぶりにダブリンの新居に帰ったけど、ゆっくりとした時間は持てなかった。それからマラネロに寄って、ギヤボックスとフロアをいろいろ変更しながら3種類のマシンをテスト。結局、信頼性の問題もあって、ギヤボックスとフロアは旧型に戻してインテルラゴスに臨むことになった。新型に乗ったのはメルボルンだけだから、パフォーマンスを比較するのは今の僕ではちょっと無理。アルゼンチンGP後はまた新型に戻せるはずなんだけどね。

正直なところ、ブラジルはあまり好きじゃないんだ。人はいいんだけど、どうもサンパウロのあの騒々しさがどうにも苦手でね。

GPウイークエンドもいきなりマシンを壊してしまい、あまりハッピーとは言えない幕開け。いくつかコーナーをクリアしたところでステアリングホイールから嫌なバイブレーションが出てきて、ピットに戻るかどうか迷っているうちに、ひどいバンプに乗り上げてボトミング。バイブレーションとバンプの相乗作用のおかげで、自分でも気づかないうちにスピンしちゃったんだ。

こんなことは僕のキャリアでも初めてだし、これからだって絶対にないだろう。端から見ると、ファーストラップから気負いすぎてス

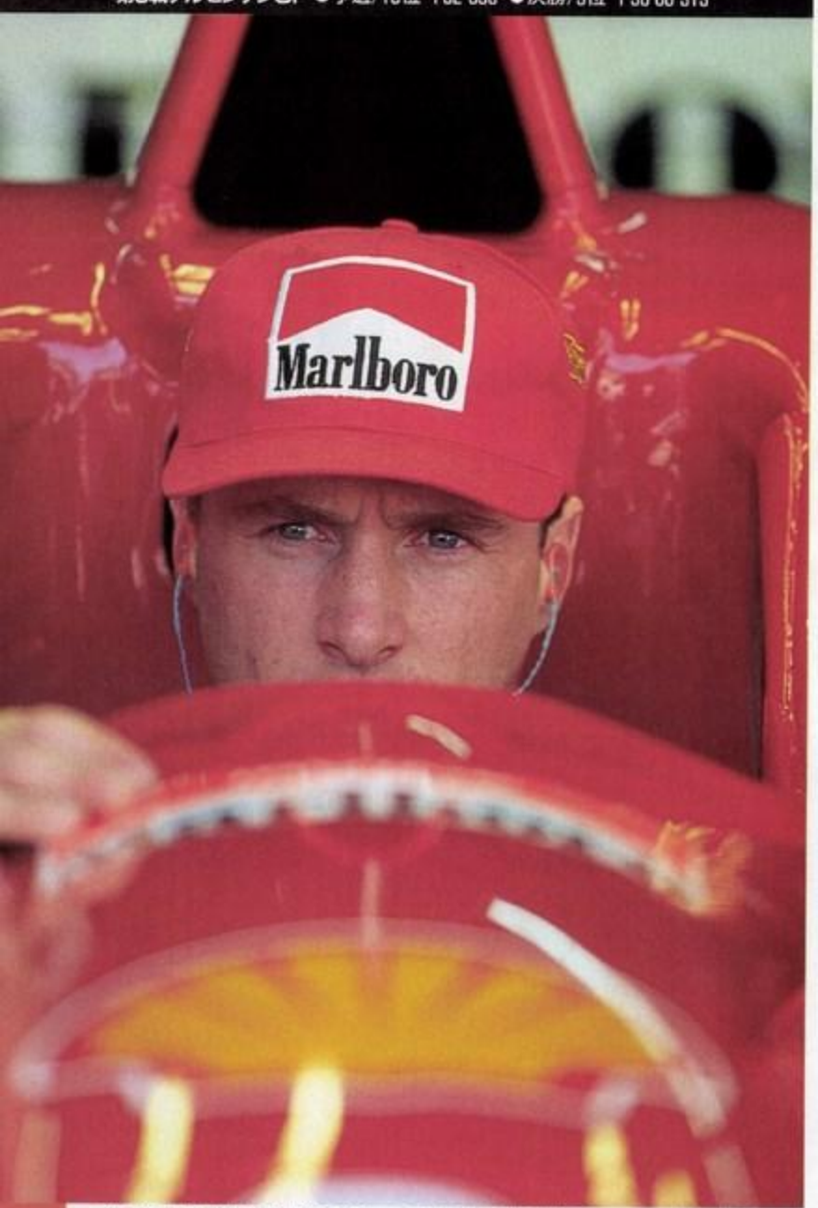
予選からトラブル連発 だからブラジルは好きじゃない！

今年のテーマはガマン。オレはすぐにキレたりしない……。でも、でもだ。マシンはどうなっちゃったんだ？　メルボルンの好調もどこへやら、頑張ってもトップの1.5秒落ちっていうのはツライ



第3戦アルゼンチンGP ●予選/10位 1'32'058 ●決勝/5位 1'56'00'313

苦難は続くアルゼンチン フィーリング悪化の原因はやはり旧型フロア?



イライラしても前向きなのが今年のオレ。テストで体制を立て直して、ヨーロッパGPで逆襲だ!



クルマは悪いけど、それでもミハエルは前を行く……ナゼだ!?



決まらないハンドリングにアルゼンチンもイライラの連続

ビンしたみたいでカッコ悪いったらありゃしない! でも後でミハエルもアウトラップでコントロールを失う寸前だったと聞いてひと安心。原因は新型ステアリングホイールだったんだけど、これで金曜は台無しだ。翌日はキッチリとタイムを出す自信があったのに。今度はレースカーから謎のオイル漏れ。仕方なくスペアカーに乗ったらフィーリングは良くなかったな。まぁ、グリッドはともかく、タイムにはそこそこ満足している。開幕前、ミハエルのコンマ5秒落ちなら上出来と思ってたから、あの状況を考えれば我ながら良くやった方だと思うよ。

日曜は雨。ウエットセットアップにしたのはいいが、ちょっと過敏に対応しすぎてウエットでもドライでもドライブしづらいマシンになってしまった。しかも、エンジンに水が入ったらしく、のっけからミスファイア。終盤になって燃料負荷が軽くなり、スリックにしてから、ハンドリングが少しはまともになったが、それでもトップのペースから1・5秒も遅いのにはガッカリだよね。

レース後のパーティーは楽しかったな。スポンサーのマールボロ主催のパーティーで、女優やモデルがごろごろ。ドライバー仲間も何人かいたけど、僕は疲れていて午前2時にはおいとました。ああ、疲れてなければなぁ……。

アルゼンチンGP

ブエノスアイレスは好きなタイプの街だ。金銭的な余裕さえあれば、いつもこんなところで休暇を取りたいものだね。清潔で安全、大好きなビンテージカーもけっこう走っている。ビルのデザインもすてきだし、片側4車線っていう道路も素晴らしい。だからあまり渋滞はしないんだろう。

低速サーキットは得意なので、ここに来るまでは楽観的になっていた。でも、2週間連続でツラい週末を過ごすハメになるとはね! ともかくマシンがまるっきり言うことを聞いてくれない。端から見てもドライブしづらそうだったと言われたが、見かけよりもっとひどい状態だった。

ブラジルでフロアを旧型に戻してからというもの、僕の苦難が続いている。フィオラノでテストした時も、この"ハイブリッド仕様"は好きになれなかった。いずれ元に戻すことになるだろう。とにかくアルゼンチンでは、バンプに過剰反応するうえ、コーナリング中、リヤがまるっきり安定しないんだ。

おかげでコーナリングには自由度がまったくなく、アンダーステアになるかオーバーステアになるかのどっちか。おかげではれ物に触るような状態でのドライビングになってしまう。エンジニアに状況を説明するのもひと苦労。問題が多すぎて何から話せばいいのか、手がかりすらないんだからね。

ともかくこんなわけで、メルボルンはともかく、その後のフィオラノテスト、ブラジルGP、そしてアルゼンチンGP、僕のペースは全く上がらない。早く新型フロアに戻したいよ。原因がフロアにあるとは言い切れないけど、状況からしてそれしか考えられない。いきなり遅くなって、しかも解決の糸口が見つからないのは少々こたえる。

予選の1セット目は、2度のアタックラップともにスライドさせすぎてしまい、いいタイムはマークできなかった。2セット目のファーストアタックではまたしてもスライドさせすぎ。セカンドアタックでようやく何とか格好のつくタイムが出た。最終セットの2度目のアタックも良かったのに、目の前でデイモンが突然アクセルオフするから台無しさ。彼も自分のアタックのタイミングを計っていたらしいけど、あれさえなかったら悪くとも8番グリッドだったのにな。

フォーメイションラップ、マシンのフィーリングはかなり良くなっている。スタートは良かったが、それだけ。ジャック・ビルヌーブのおかげで第1コーナーを大回りする羽目になったんだ。あれはヤバかった。その後はデイビッド・クルサードのお付き合いさ。僕の方が速いのに、ヤツはなかなか抜かせてくれないんだ。

燃料補給担当のメカニックを危うくひきかけたけど……ピットストップは成功。でも、セーフティーカーが入るんだったら、ピットインのタイミングをあと2周遅らせれば良かった。そうしたら、タイムなんてあまり気にせずに気楽に作業ができたのにね。レース再開後はプッシュしたよ。その甲斐あって、ミハエルのベストラップのコンマ6秒落ちまで迫ることができた。

ファイナルラップになって、ギヤが6速から抜けなくなったのもアセったよ。そこにヨス・フェルスタッペンが並びかけてきて、そのままサイドbyサイド! 僕が有利なラインだったからなんとかパスされずに済んだ。ロクでもない週末だったけど、5位で完走できたのはラッキーだった。

あーあ、こんな調子じゃ欲求不満がたまっちゃうよ。来週のモンツァテストではとにかく好みのセットアップを見つけなきゃね。フロアを新型に戻して、ギヤボックスの剛性を上げる。そしてV10専用のリヤサスペンションを完成させて、エンジンパワーを向上させる……。こうしてみると、課題はまだまだ山ほどありそうだぞ。

●スーパーN1耐久シリーズ第2戦●タイヤ&ホイール館Fuji CORPORATION Hi-land SUPER N1耐久レース●仙台ハイランド●4月14日(予選13日)
●主催：VICIC、奥州VICIC 天候：曇り●観客：3万7500人

Photos/Shoichi Sudoh, Racing on

4月も半ば、「桜の陣」と銘打たれた第2戦ハイランドは
練習日から決勝日の朝まで小雪の舞う荒れた天候に見舞われた
しかし熱心なファンも3万人以上が詰めかけ昼には天気も回復
前回意外な苦戦を強いられたGT-R勢が快走を見せた

GT-R上位独占 プリンス千葉快勝

プリンス千葉は前回のようなトラブルもなく快勝。いったん前に出たプリンス東京の砂子を竹内が激しくチャージする。同じく前回トラブルのプリンス東京は2位でゴールした





予選、そして決勝日の朝は何と雪景色となってしまったハイランド



今回出走したR33GT-Rは5台。スタートで前回優勝の⑮エンドレスが飛び出した。その脇後方には今季初参戦のGTOの姿も

チャンピオン候補、横島/竹内雪辱 開幕戦優勝のエンドレスは4位に

スーパーN1耐久となって、車両規定にも若干の変更があり、その結果としてマシンの信頼性が高まりレース全体のアベレージがアップする、というのが開幕以前に予想された展開だった。ただ、それはそれで正しいようなのだが、実際に『スーパー』となったのはバトルそのものの方だった。予想を遥かに超えるハイアベレージとでも言うのだろうか？

特にこの第2戦は360kmと比較的短かったため、よりその色合いが強くなった。前回の美祢ではR33GT-R勢が餌食となったが、今回はシビックやランサー勢に多発した突然のアクシデント。もはや、スーパーN1は、待っていては勝てない耐久レースとして、過激なまでの進化を遂げているようだ。

小雪舞い散る予選で竹内がトップに

従来は同じ4月でも29日に開催されていた仙台ハイランドでのレースだが、今年は2週ほど早められ開催された。そのことも影響したのだろう。東北の山並みを白く染めた雪はウイークエンドのサーキットにも舞い散った。さすがにコース上は白銀の世界とまで至らずに済んだが、金曜日の練習走行はおろか、土曜日の予選にまで影響を及ぼした。

最初に行われた3/4クラス、Aドライバーの予選セッションは完璧にウエット。それでも続く1/2クラスの予選セッションでは幾分快方に向かい、レコードライン上はほぼドライに。そこでトップタイムをマークしたのが⑬エンドレスアドバンGT-Rの木下みつひろだ。しかし、そのタイムをBドライバーのセッションで、唯一上まわったのが、㉜ニッサンプリンス千葉GT-Rファルケン。

自らはアタック用の2本のタイヤをあえて投入せず全権を託した、横島久の期待に応えるかのように、竹内浩典が見事タイムアップに成功。ただひとり従来のレコードタイムを更新して、2戦連続のポールを獲得する。

「最初にアタックした周は、遅い車に引っかかり、2度目のアタックで2分3秒台。最初に決まっていれば、きっと2秒台にも入ったでしょう。前回、リタイアの原因となったエンジンは、ちょっとパワーを抑えてもマージンのある仕様に換えてます。その分はドライバーが頑張ろうと。コンピュータも問題ないんで、そろそろいかないとマズいですよね、今年は全戦有効ですから」という竹内の言葉から、不安材料は一切感じられなかった。

クラス2のトップは三好正己/村松康生の㉝カストロールランサーで総合7番手。クラス4では赤尾文夫/鈴木恵一の㊿ezトロピカルシビックがトップで、こちらは総合10番手だ。また、今回から山野哲也が、佐藤浩二と鈴木桂太郎と新たなトリオを組むこととな



終盤にはプリンス東京の福山とアルティアの清水がサイドbyサイドのバトルを見せてくれた



った、㊱フィールズツインカムインテグラがクラス3のトップにつけた。

プリンス千葉GT-R、圧勝

前日の不安定な天候とはうって変わり、タイムスケジュールが進むごとに回復していった路面状態。その決勝では「青ランプが（バックミラーで）後ろとの間合いを見ている間に点いてしまった」ため、スタートでこそ⑬エンドレスの木下の先行を許した㉜プリンス千葉の竹内だが、オープニングラップのうちにこれを逆転し、トップに浮上。「木下さんから僕に代わった時もそうだったんですが、フルタンク時のバランスがもうひとつだった」（菊地靖）という⑬エンドレスと立場を入れ替え、続いて㉜プリンス千葉に襲いかかったのは、砂子智彦が駆る㉓ニッサンプリンス東京フジツボGT-Rだ。「こんな寒い中、見に来てくれたお客さんにサービスしなくちゃね」と語る砂子が5周目からトップに。

だが、そうやってライバルを先行させたのは、㉜プリンス千葉にとっては戦術のうちだった。自分たちがペースメーカーとなることを避け、逆に相手のペースに合わせることで力をセーブするという……。29周目に再び竹内はトップに立ち、リードを広げていくが、それも徐々に、というようにだ。それぞれ横島、そして福山英朗に交代しても、順位ばかりか間隔もほとんど変わらず。

だが、㉜プリンス千葉がフロントタイヤ2本を交換していたのに対し、㉓プリンス東京は無交換。勝負をかけたはずのこの作戦が、福山にとって裏目に出てしまう。「ピットでのチェックでは大丈夫だったんだけど、タイヤが終わっちゃった」と福山。59周目、急きょ予定外のピットストップを強いられてしまい、⑫日産アルティアダンロップGT-Rの清水和夫の先行をも許すはめに。

こうして転がり込んできた大量リードに守られ、今季初優勝を飾った㉜プリンス千葉だが、「全然疲れなかったよ。タクシードライバーの気分」と、横島はいたってクール。続けて「竹内君が乗っている時、でっかいタイヤかすを拾ったみたいで振動が出てたようだけど、大事をとって交換してからは問題なし。自分たちにしてみれば、ちょっとつまんないけど、こういった勝ち方を今後はするべきなんだろうね」と語っていたほどだ。

2位には72周目に再びその座を奪い取った㉓プリンス東京がつけ、3位は「序盤の木下（隆之）君のスピンと自分のタイヤ選定ミスがあったし、この結果はまぁ納得」（清水）という⑫アルティアが連続表彰台獲得に成功。

5ZIGEN、RSオガワ、初V

クラス1と同じような展開となっていたのがクラス4。ここでの主役は今回からEK4にスイッチの西垣内正義／田中哲也の㊷5ZIGENシビックだ。予選順位そのままに、スタート直後から㊿ezの鈴木の背後を西垣内がピタリとマーク。水温が不安定で無理ができなかったという背景もあったとはいえ、まさにつかず離れず。ロールケージの形状を極めてシンプルに、そしてその径まで細くす



ミラージュアスティは今回から3台に。結局㊾、㊽、㉘、この順番でゴールした

5ZIGENシビック、新車投入で参戦6年目の初V
唯一生き残ったRSオガワ・ランサーも涙の初優勝



「優勝するまで（サーキットに）来るで」とレース前に笑わせた5ZIGEN木下正治社長（前列右）。参戦以来の初優勝に「ホンマ長かったわ」と喜んでいた。田中、西垣内も満足そう



クラス2ではライバルがトラブルで戦列を去り、唯一生き残ったRSオガワランサーが意願の優勝を遂げることになった

るほどの徹底した軽量化によって、熟成度に優るEG6と比較しても全く遜色のない戦闘力は、やがて予期せぬ展開まで招き入れる。

52 5ZIGENが次の周にピットへという時、突然60 ezがコース脇でストップ！「ポンプか配線か分からないんだけど、急にエンジンが止まっちゃった」と鈴木。既に有力どころのシビックが相次いで戦列を離れていたこともあり、田中が大量のマージンを稼ぎトップでコースに復帰。しかし、この時の給油で給油パイプにウエスが詰まり、十分にチャージできず再度ピットに入るというハプニングもあった。それでもなおの圧勝で、52 5ZIGENが初優勝。「ベースがつかみにくく、意外に苦労しましたよ。僕にとっても91年のここでのF3以来の勝利。その時トップを争ったのが西垣内君なんです」と田中。

もう1台の初優勝は石川朗／細野智行／小川日出生の20 RSオガワランサー。「棚ボタだよ、他のクルマがみんなリタイアしちゃったし、うちはエンジンが調子悪くてサ。だましだまし走ってラッキーだけど、初優勝を地元で飾れて、今までやってきて良かったよ」と語る小川は、目に涙さえも浮かべていた。

クラス3は佐藤／鈴木／山野の36 ツインカムインテグラが今季初優勝。タイヤ交換2度、さらにパッド交換を強いられながらも粘走で見事逃げ切りに成功した。（はた☆なおゆき）



佐藤／鈴木／山野の新トリオで臨んだツインカムがクラス3優勝を決めた

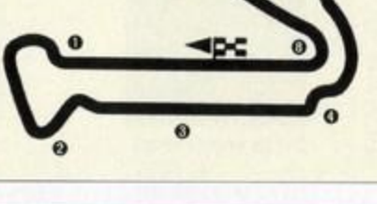
RESULT／Round 2

●4.02960×90周＝362.664km　予選出走35台・決勝出走35台・完走23台

順	クラス	No.	ドライバー	マシン	型式	タイヤ	周	タイム	予選順位／タイム
1	1-1	33	横島　久／竹内　浩典	日産プリンス千葉GT-Rファルケン	R33	OH	90周	2'58'59"738	1／1'53"211
2	1-2	23	砂子　智彦／福山　英朗	プリンス東京FUJITSUBO・GTR	R33	TY	90周	3'00'11"921	4／1'55"219
3	1-3	13	木下　隆之／清水　和夫	日産アルティアDUNLOP・GT-R	R33	DL	90周	3'00'28"529	3／1'54"133
4	1-4	11	木下みつひろ／菊地　靖	エンドレスアドバンGTR	R33	YO	90周	3'00'49"351	2／1'54"101
5	1-5	19	川崎　哲哉／福寓　稔大	FKマッシモFALKEN GTR	R33	OH	89周	3'00'04"158	5／1'56"309
6	4-1	52	田中　哲也／西垣内正義	5ZIGEN CIVIC	EG6	YO	86周	3'01'00"512	11／2'02"779
7	4-2	60	新田　守男／上原　秀郎	ダッカムBHシビック	EK4	YO	85周	3'00'32"843	22／2'05"256
8	4-3	68	島村　賢／大場　次雄	YAMATO CIVIC	EG6	YO	85周	3'01'04"315	21／2'05"169
9	4-4	62	安藤　正一／鬼頭　勉	バーディクラブトランピオCIVIC	EG6	TY	84周	2'59'03"138	13／2'03"050
10	4-5	51	土屋　武士／羽根　幸浩	ミラージュAsti	CJ4A	YO	84周	3'00'12"185	24／2'05"467
11	4-6	55	吉橋　護／大久保健治（／橋場　一雄）	BP ADVAN CIVIC	EG6	YO	84周	3'00'32"121	18／2'03"794
12	3-1	36	佐藤　浩二／鈴木桂太郎／山野　哲也	フィールズツインカムインテグラR	DC2	OH	83周	2'59'00"806	15／2'03"223
13	4-7	67	中島　千絵／横岸　和浩	ホンダCIVIC	EG6	YO	83周	2'59'18"700	19／2'04"227
14	4-8	61	吉富　章／小幕　吉則	T&M. MIRAGE. Asti	CJ4A	YO	83周	2'59'23"507	25／2'05"740
15	4-9	59	雨宮　栄城／宮崎　吉己	トムスイーストフライファルケン	AE111	OH	83周	2'59'24"809	31／2'08"499
16	4-10	69	溝在　仁志／道上　龍	カストロールアスティRS	CJ4A	OH	83周	3'00'42"931	27／2'06"566
17	4-11	54	竹内　純二／塚本　剛哲（／小泉　淳一）	プロジェクトミュークルーEG6	EG6	YO	81周	2'59'01"943	33／2'10"182
18	4-12	58	村尾　真吾／S．マルティーノ	トムスカローラレビン	AE111	TY	81周	2'59'15"932	26／2'06"111
19	3-2	35	及川　浩司／柴田　博光	ホンダ・インテグラ	DC2	TY	80周	3'00'16"343	32／2'08"722
20	4-13	63	山本　弘幸／服部　吉男	KAMY'S SPORTS EK4	EK4	TY	80周	3'00'36"153	29／2'07"625
21	2-1	20	石川　朗／細野　智行／小川日出生	RSオガワランサー	CE9A	YO	80周	3'00'51"194	9／2'01"904
22	4-14	64	中谷　誠志／山口　吉明	バービーズAgipスワローEG	EG6	YO	89周	3'02'57"664	14／2'03"060
23	3-3	39	佐藤　久実／三原じゅん子	ギャザズ・インテグラ	DC2	DL	75周	3'01'02"225	28／2'06"623
4		66	小幡　栄／市嶋　樹	スプーンシビック	EK4	YO	62周		23／2'05"342
4		56	山内　伸弥／藤原　靖久（／藤島　敏也）	BPビスコベータアンクルシビック	EG6	YO	60周	エンジン	16／2'03"489
4		65	（赤尾　文夫／）鈴木　恵一	ez Tropical CIVIC	EG6	YO	53周	燃料系	10／2'02"335
4		66	河合　陸仁／松永　雅博	バーディクラブトランピオCIVIC	EK4	TY	50周	燃料ポンプ	12／2'02"875
4		69	佐藤　清治／佐藤　淳	バービーズ☆ミラノスワローEK	EK4	YO	50周		30／2'07"719
2		18	三好　正己／村松　康生	カストロールランサーエボIII	CE9A	DL	48周	ミッション	7／1'59"084
2		30	鈴木　学（／竹添　謙枝）	スタードBPダンロップBMW	E36	DL	36周	デフ	8／2'00"766
2		6	（岡安由美子／）玉本　秀幸	ロイヤルパークホテル ランサー	CE9A	YO	28周	エンジン	ノータイム
1		3	中谷　明彦（／浅見　武）	PUMA GTO	Z15A	YO	23周	ターボ系	6／1'56"836
3		99	（井田　雅彦／）磯田　尚孝	Racing SPARCO DC2	DC2	YO	13周	オーバーヒート	20／2'04"700
1		5	本吉　晋也（／赤木　裕史）	ICS★ススキレーシングGTR	R33	YO	3周	エンジン	ノータイム
4		44	渡辺　明（／吉田　勇博）	ギャザズ・シビック	EK4	DL	0周	エンジン	17／2'03"592

・優勝スピード：120.891km／h
・最速ラップ：砂子　智彦（GT-R）　1'55"180　125.947km／h
※NEXT ROUND＝5月5～6日・第3戦　TI耐久400km・スーパーN1レース　TIサーキット・英田

仙台ハイランドレースウェイ
全長：4.02960km



F1のすべてがここにある!



本で読むF1、極上の愉しみ。
F1全史 最新刊 緊急刊行!

初回配本限定
A全判ビッグサイズ
ナ・ポスター付き



緊急刊行
第6集 1991——1995
[巨星墜つ! セナ不在で揺れるグランプリ界]

F1全史

F1のすべてをプレイバックする豪華シリーズ書籍[F1全史]

40余年の歴史をもつF1グランプリを5年間ごとの1冊で読む
どんなドライバーが、どんなマシンで、どんなレースを戦ってきたのか
美しい写真と、詳しい内容であらゆる時代のF1を追体験できる
完全保存版のシリーズ書籍『F1全史』
豊富な写真をちりばめた1年ごとの詳細なレビューを中心に
出場全マシン/全ドライバーの完全なアルバムを掲載し
全グランプリの完璧なリザルト&ランキングも併載
かつてない濃い内容のF1の集大成がこのシリーズです
待望の第6集は1991年から1995年の5年間を収録
セナとシューマッハー、セナとプロスト、セナとマンセルの
真剣勝負をいまいちど、誌面で振り返ってはみませんか

各巻とも
定価4,500円（税込み）

A4判/豪華ハードカバー上製本/全136ページ(カラー112ページ・モノクロ24ページ)
●お求めは全国書店、または弊社販売企画部まで直接お申し込みください

NEWs PUBLISHING CO.,INC.
株式会社 ニューズ出版
〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7 TEL.03-5430-4440/FAX.03-5430-4455

■大好評発売中



第1集1986-1990
[ターボの終焉とホンダ専制時代]



第2集1981-1985
[もっとパワーを! ターボ化と政争の渦の中で]



第3集1976-1980
[空力を求めて/王者ラウダの光と影]



第4集1971-1976
[名手スチュワートの退場/若手精鋭たちの新時代]



第5集1966-1970
[3リッターF1の開幕/ホンダ挑戦期の終わり]

MOTOR SPORT TOUR 1996

レーシングオンとF1速報が後援する信頼と安心の旅



南のポール・リカールから
北のマニ・クールへフランスGPが
移って6回目。
フランス中部の、のどかな田舎町も
ようやくF1がなじんできたところだ。
テクニカルなマニ・クールでは
昨年、D・ヒルがポールポジションをゲットするも
M・シューマッハがシーズン5勝目をあげた。
はたして今年は……

プロバンス、コートダジュールをプラス！

フランスGP 観戦の旅 11日間

大好評受付中

6月25日㈫～7月5日㈮ 11日間 ¥418,000-

日次	月／日(曜)	スケジュール	食事
1	6／25(火)	午前 成田発 空路、パリへ 夕刻 パリ到着後、ホテルへ パリ泊	機
2	6／26(水)	午前 パリ市内観光 午後 フリータイム パリ泊	朝 昼
3	6／27(木)	終日 フリータイム あなたのパリを見つけて下さい パリ泊	朝
4	6／28(金)	終日 ロワールのお城巡りにご案内 オルレアン泊	朝 昼 夕
5	6／29(土)	終日 フランスグランプリ予選観戦 オルレアン泊	朝 夕
6	6／30(日)	終日 フランスグランプリ決勝観戦 レース終了後リヨンへ リヨン泊	朝 夕
7	7／1(月)	午前 セザンヌ、ゴッホの魂の故郷プロヴァンス地方アルルへ 午後 アルル市内観光 アルル泊	朝 昼 夕
8	7／2(火)	午前 コートダジュールのニースへ 午後 ニース市内観光 ニース泊	朝 昼
9	7／3(水)	終日 フリータイム ご希望によりモナコ、サンポール等へご案内 ニース泊	朝
10	7／4(木)	午前 ニースより一路、帰国の途に 機中泊	朝
11	7／5(金)	午前 成田着 解散	

食事条件：毎朝食、昼食4回、夕食4回

旅行条件

〔費用に含まれるもの〕●往復航空運賃●ホテル代（1室2名、バスまたはシャワー付）
●旅行中の観光、移動に要するバス、列車など利用交通機関の料金
●地上手荷物運搬料金（1人1個）および1人20kg以内の航空手荷物料金
●団体旅行中の税金、サービス料およびチップ●添乗員費用 ※詳しくはパンフレットをご請求ください。
＊各ツアー募集人員35名 最低実施人員20名 ＊現地事情およびレースに精通したツアーコンダクターが同行します。

後援

Racing ON　F1速報

F1速報、レーシングオンが後援している
海外F1観戦ツアーは当社だけです

お問合せ・お申込み

㈱パシフィック・トラベラース・エージェンシー
☎03-3542-0281㈹ 担当・杉野、山中
〒104 東京都中央区銀座3-9-4 文成ビル 日本旅行業協会会員 運輸大臣登録1128号

1996年度 モータースポーツ 関連ツアー出発予定表

1. 開幕戦！オーストラリアグランプリ観戦の旅 ¥398,000
3／7㈭－3／16㈯ 10日間（食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食3回）終了
成田－メルボルン（3泊）－シドニー（2泊）－ゴールドコースト（3泊）－成田

2. 春休み！ブラジルグランプリ観戦の旅 ¥378,000
3／28㈭－4／4㈭ 8日間（食事条件 毎朝食、昼食1回、夕食1回）終了
成田－サンパウロ（4泊）－成田・

3. アルゼンチングランプリ観戦の旅 ¥368,000
4／4㈭－4／11㈭ 8日間（食事条件 毎朝食、昼食1回、夕食1回）終了
成田－ブエノスアイレス（4泊）－成田

4. ヨーロッパラウンド開幕戦!!ヨーロッパグランプリ観戦の旅 ¥418,000
4／25㈭－5／4㈯ 10日間（食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回）締切
成田－ブリュッセル（1泊）－アーヘン（2泊）－ビュルツブルグ（1泊）－フュッセン（1泊）－ミュンヘン（1泊）－パリ（2泊）－成田

5. ゴールデン・ウィーク サンマリノグランプリ観戦の旅 ¥448,000
4／27㈯－5／7㈫ 11日間（食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回）締切
成田－ローマ（3泊）－フィレンツェ（1泊）－ベニス（2泊）ラベンナ（2泊）－ミラノ（1泊）－成田

6. モナコグランプリ観戦の旅 ¥438,000
5／16㈭－5／25㈯ 10日間（食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回）残席わずか
成田－ミラノ（1泊）－サンレモ（4泊）－パリ（3泊）－成田

7. スペイングランプリ観戦の旅 ¥338,000
5／30㈭－6／6㈭ 8日間（食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回）
成田－バルセロナ（4泊）－パリ（2泊）－成田

8. カナダグランプリ観戦の旅 ¥338,000
6／14㈮－6／22㈯ 9日間（食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食2回）残席わずか
成田－モントリオール（3泊）－ナイアガラ（1泊）－ニューヨーク（3泊）－成田

9. フランスグランプリ観戦の旅 ¥418,000
6／25㈫－7／5㈮ 11日間（食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食4回）
成田－パリ（3泊）－オルレアン（2泊）－リヨン（1泊）－アルル（1泊）－ニース（2泊）－成田

10. イギリスグランプリ観戦の旅 ¥378,000
7／12㈮－7／19㈮ 8日間（食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回）
成田－オックスフォード（2泊）－ロンドン（2泊）－パリ（2泊）－成田

11. 夏休み！ドイツグランプリ観戦の旅 ¥448,000
7／25㈭－8／3㈯ 10日間（食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回）
成田－フランクフルト（3泊）－ローテンブルグ（1泊）－フュッセン（1泊）－ミュンヘン（1泊）－パリ（2泊）－成田

12. 夏休み！ハンガリーグランプリ観戦の旅 ¥458,000
8／8㈭－8／16㈮ 9日間（食事条件 毎朝食、昼食3回、夕食1回）
成田－アムステルダム（1泊）－ブダペスト（3泊）－ウィーン（1泊）－パリ（2泊）－成田

13. 夏休み！ベルギーグランプリ観戦の旅 ¥428,000
8／22㈭－8／29㈭ 8日間（食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食1回）
成田－ブリュッセル（1泊）－アーヘン（3泊）－パリ（2泊）－成田

14. イタリアグランプリ観戦の旅 ¥438,000
9／5㈭－9／16㈪ 12日間（食事条件 毎朝食、昼食5回、夕食4回）
成田－ミラノ（4泊）－ベニス（2泊）－フィレンツェ（1泊）－ローマ（3泊）－成田

15. ポルトガルグランプリ観戦の旅 ¥328,000
9／19㈭－9／24㈫ 6日間（食事条件 毎朝食、昼食1回）
成田－リスボン（4泊）－成田

16. ル・マン24時間レース観戦の旅 ¥358,000
6／14㈮－6／21㈮ 8日間（食事条件 毎朝食、昼食2回）
成田－パリ（1泊）－車中（1泊）－パリ（2泊）－ニース（2泊）－成田

17. インディカー インディアナポリス500マイルレース観戦の旅 ¥218,000
5／24㈮－5／28㈫ 5日間（食事条件 毎朝食、昼食1回）
成田－インディアナポリス（3泊）－成田

18. ITC＆F3000（ニュルブルクリンク）観戦の旅 ¥368,000
5／9㈭－5／16㈭ 8日間（食事条件 毎朝食、昼食2回、夕食2回）締切
成田－フランクフルト（1泊）－アーヘン（3泊）－パリ（2泊）－成田

19. ITC＆F3000（ムジェロ）観戦の旅 ¥388,000
9／24㈫－10／3㈭ 10日間（食事条件 毎朝食、昼食4回、夕食3回）
成田－ミラノ（1泊）－ベニス（2泊）－フィレンツェ（3泊）－ローマ（2泊）－成田

20. マカオグランプリ観戦の旅 ¥139,000
11／15㈮－11／19㈫ 5日間（食事条件 毎朝食、昼食1回、夕食1回）
成田－マカオ（3泊）－香港（1泊）－成田

REAL FEEL



NEW

ARD-236

Progear 100X

新素材が実現する、しなやかな装着感が創造する、ステアリングワークの理想形。

連続する緊張感にともなう掌からの汗を発散させる通気性とはっ水性、しかも乾燥後は今までの素材と異なり、硬化せずにいつまでもしなやかなフィールのまま。過酷な使用にもセンシブルな風合いを、そこなうことなくプロフェッショナルレーサーが絶賛するナチュラルなフィット感を実現します。

- 指部はピケ織いで、不快な指へのあたり感を解消。
- 手のひらと指部には、確実なステアリンググリップを約束するデジタルパターンを採用。
- ダメージを受けやすい指の付け根までカバーし、ハードな使用にも耐える大型プロテクターを装備。
- 手首にフィットし、一体感を高める全周ゴムシャーリング。
- 自然なフィット感としなやかな動きをそのままに、有機繊維中最高の耐久性を誇る2レイヤーアラミドニットのアウターシェル。
- 親指の柔軟な動きと、耐久性向上のサムアップデザインを採用。



■ OUTER:KNITTED ARAMID ■ INNER:KNITTED ARAMID
■ PALN&FINGERS: GENUINE LEATHER
■ SEWING THREAD: FILAMENT NOMEX ■ SIZE: S.M.L

PRICE: ¥12,000
FIA適合品

Pittards
THE FINEST LEATHER ON EARTH
ハイスペックが求められるモータースポーツのために、英国ピタード社のヘアシープ skin 100X をARDが独占使用し、開発したプロフェッショナルギアです。



for FORMULA CAR / TOURING CAR / RACING KART

株式会社ディジョンカーズ　エーアールディー事業部
〒578 東大阪市新庄東52番地 TEL.06-746-0663 FAX.06-746-0548

- ここに記載の価格は全てメーカー希望小売価格です。尚、価格には消費税は含まれていません。
- やむを得ない事情により、商品の仕様及び価格等は予告なく変更する場合がありますのでご了承ください。
- 掲載の商品カラーは印刷のため実際と多少異なる場合があります。

PIAA

L'UOMO TERZO DESIGN COLLECTION/PIAA's apparel has been produced in Japan after the L'UOMO TERZO DESIGN.



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(並木通り) 東京・銀座(中央通り)	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 福岡・天神
TEL.03-3444-8267	TEL.03-3444-1344	TEL.03-3575-4751 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 TEL.092-725-5839



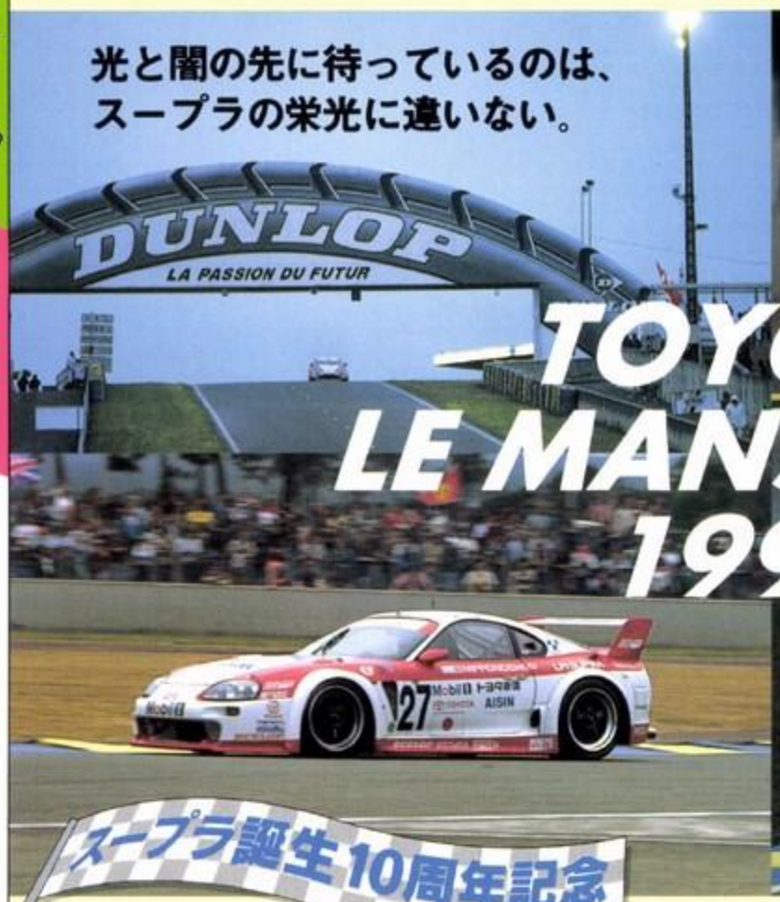
■東京・六本木 TEL.03-3403-5561 ■東京・青山(骨董通り) TEL.03-3797-8991 ■名古屋石川橋 TEL.052-836-7321 ■名古屋NOVA TEL.052-243-5560 ■横浜プリンス TEL.045-751-9696 ■幕張プリンス TEL.043-296-1451 ■広島プリンス TEL.082-253-3033 ■徳島プリンスTEL.0886-22-2352 ■北九州プリンス TEL.093-622-6762 ■鈴鹿サーキットTEL.0593-78-1111 ■ロビンソン札幌 TEL.011-531-1111 ●カタログ請求は、各ショップまで。もしくは、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。

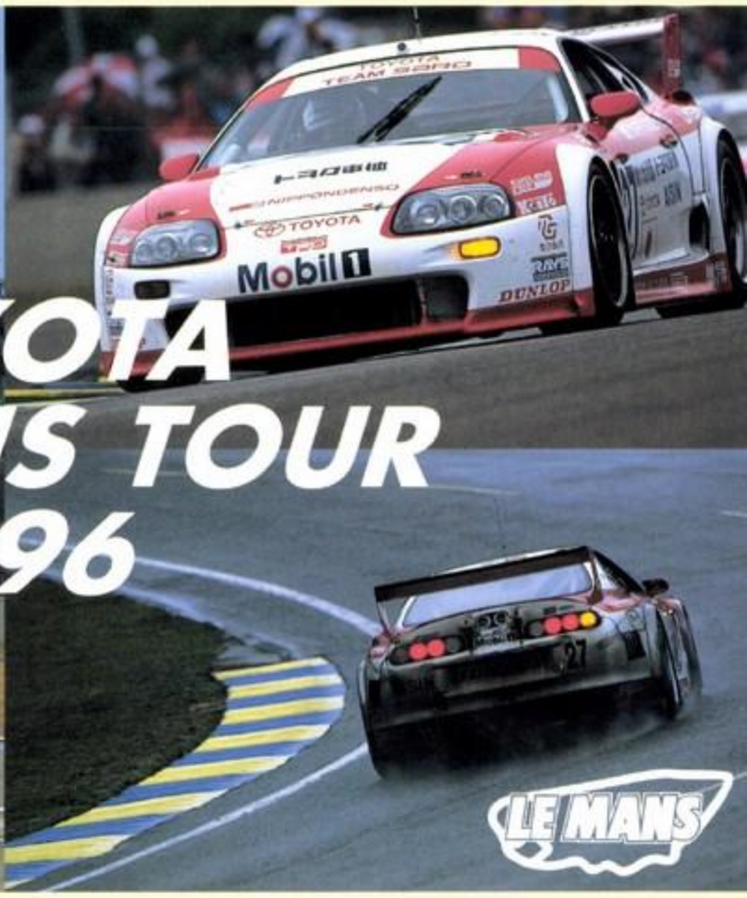
PIAA CORPORATION

●全国有名カーショップ・時計店でもお求めになれます。

Racing on 216 1996.5.3
●レーシングオン5月3日号

光と闇の先に待っているのは、
スープラの栄光に違いない。





TOYOTA LE MANS TOUR 1996

スープラ誕生10周年記念

ル・マン24時間レース観戦ツアーが当たる!

関谷正徳('95ル・マン24時間レース チャンピオンドライバー)、影山正美、光貞秀俊が、トヨタチームサードで走る!
'96年もル・マンに挑戦するトヨタ スープラをピット上「VIPラウンジ」から応援しよう。

今年で64回目を迎える伝統のル・マン24時間レース。その興奮と感動の観戦ツアーに、抽選で10組20名様をご招待いたします。
惜しくもはずれた方には、さらに抽選で1,000名様にスープラオリジナルストップウォッチ(TAGホイヤー社製)をプレゼント。
誕生10周年を迎えるスープラから、今年は目が離せない。

ル・マン賞

ル・マン24時間レース観戦ツアー7日間にご招待。
今回特別にピット上「VIPラウンジ」をご用意。
[10組20名様] 日程:1996年6月13日(木)~6月19日(水)
1 6/13 成田発→パリ着 2 6/14 午前:パリ市内観光 午後:自由行動
3 4 6/15~16 ル・マン24時間観戦 5 6/17 終日:パリ市内自由行動
6 6/18 パリ発 7 6/19 成田着

スープラ賞

スープラオリジナル
ストップウォッチ(TAGホイヤー社製)
[1,000名様]
ソーラーバッテリーで動く、時計機能付き。
(色・デザイン・仕様は変更になる場合があります)



ご応募は、トヨタ ル・マン コールへ! [応募期間:3月15日(金)~4月21日(日)/24時間受付]

札幌	011-272-9901	名古屋	052-232-9484
仙台	022-222-9321	大阪	06-441-9970
東京	03-5466-9900	福岡	092-632-9060

※キャンペーン内容については03-5466-6769(10時~18時/毎日)までお問い合わせください。 ※電話番号はお間違いのないようご注意ください。

〈応募方法〉●上記電話番号までお申し込みください。24時間自動音声応答にて受付けております。●電話はプッシュ回線をご利用ください。ダイヤル回線の方は、電話をかけた後、トーンボタンまたはPBボタン[*]を押して、ピッポッパという音が出る状態にしてからご利用ください。●通話料金はご本人の負担となります。●ご応募はお一人様1回とさせていただきます。●トヨタグループ関係者の応募はご遠慮ください。 〈発表〉厳正な抽選のうえ、当選者には直接ご連絡いたします。〈旅行主催〉㈱東京航空サービス 運輸大臣登録一般旅行業第93号 〈ご注意〉●旅行の権利は当選者ご本人と旅行に同伴する方のみとし、権利の譲渡や現金との引き替えは出来ません。●集合地・解散地は成田空港となりますので、日本国内での交通費、宿泊費、手続き費用、空港施設使用料等の諸費用はご本人の負担となります。●満20歳未満の方の参加には、保護者の同意が必要です。●旅行日程及び内容は、予告なしに一部変更する場合があります。

平成8年5月3日発行(隔週金曜日発売) 第11巻第9号 昭和51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
定価420円(本体価格408円)
雑誌29611-5/3 NEWs PUBLISHING CO., INC.
1996 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社
T1029611050425