レーシングオン5/15号 平成4年5月15日発行(毎月2回 1日・15日発行) 第7巻第9号 昭和61年8月2日第3種郵便物認可

R RACING ON

5-15

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

レーシングオン
毎月2回●1日/15日発売

15 MAY 1992 No.119

LATEST TOPICS
速報! F1ブラジルGP
マツダMXR-01
シェイクダウン

F1GP
F1メキシコGP
ウイリアムズの快進撃続く
マンセル&パトレーゼ、圧倒的な強さで連続1-2.!
天才シューマッハー、初の表彰台へ/中堅チームの健闘がグランプリを面白くする、他

INDYCAR
開幕! インディカー・ワールドシリーズ
突然のスコールに大荒れのサーファーズ・パラダイス
フィッティバルディ、ラスト8周の大逆転劇

WRC
サファリ・ラリー
激突ランチアvsトヨタ、過酷なサファリを制したのは?

TOPICS
特別企画
1992 F1ルーキーの評価をチェックする

特別読み物/プロストとリジェ——決別の真相
F3筑波チャレンジカップ/レイド、余裕の走りで雨の筑波を制す
インタビュー/デレック・デイリー「さらば、我が走り屋人生」
IMSAセブリング/NPTIにレッドシグナル! 12時間耐久を制したAARトヨタ



省スペース設計だから、たとえばこんなスマートな取り付けも可能です。

10連奏で世界最小、幅281×奥行171×高さ76mmのサイズは、僅かなスペースを合理的に活用しスマートなフィッティングを実現します。



入替えのラクなパッセンジャーの足元に置いても邪魔になりません。

マガジンの入替えがもっともラクな位置にCDチェンジャーを。小型で縦置き可能なKDC-C50はそんな要望にも応えます。



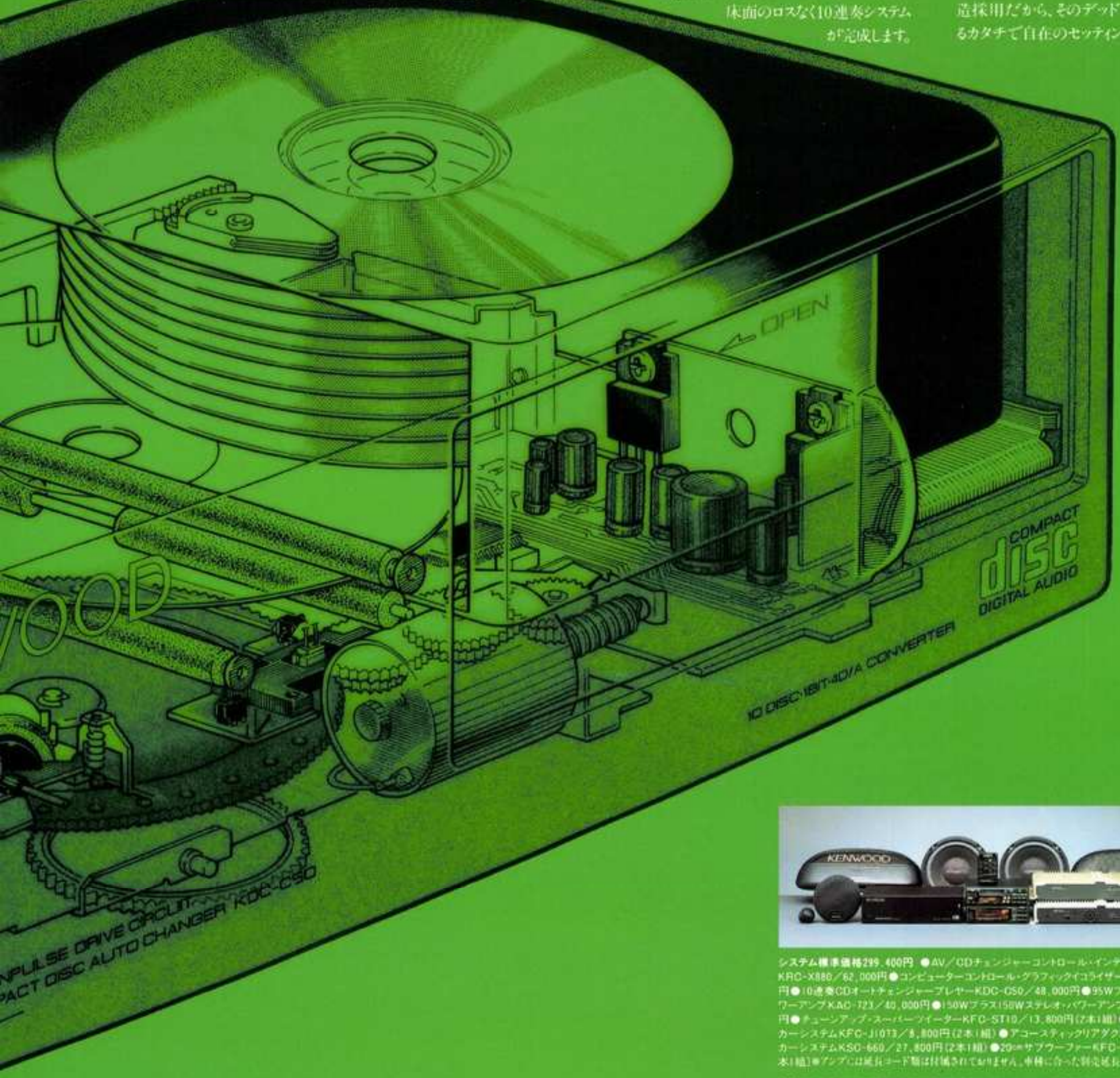
荷物のスペースを減らすことなく、トランク内上面にフィッティング。

一杯に荷物を詰め込んでもトランク開口部横は比較的融通のきくスペース。そこでトランクリッドのステーをかわしてセッティング。KDC-C50は本体上面での取り付けも可能だから、こんなフィッティングもOK。床面のロスなく10連奏システム、が完成します。



トランクルーム内のデッドスペースを利用して縦置きでセットアップ。

トランクルームにはタイヤハウスなどの凹凸があり、実際に荷物を積む場合にも使いにくいスペースが生まれます。KDC-C50は小型・超薄型、しかも縦置きも可能な高耐振性のフローティング・サスペンション構造採用だから、そのデッドスペースを埋めるカタチで自在のセッティングが可能です。



システム標準価格299,400円 ●AV/CDチェンジャーコントロール・インテグラルコンポーネントKRC-X886/62,000円●コンピューターコントロール・グラフィックイコライザーKGC-770/33,000円●10連奏CDオートチェンジャープレヤーKDC-C50/48,000円●95Wプラス95Wステレオ・パワーアンプKAC-723/40,000円●150Wプラス150Wステレオ・パワーアンプKAC-823/50,000円●チューンアップ・スーパーツイーターKFC-ST10/13,800円(2本1組)●10cm2ウェイ2スピーカーシステムKFC-J1013/8,800円(2本1組)●アコースティックリアダクト方式3ウェイ3スピーカーシステムKSC-660/27,800円(2本1組)●20cmサブウーファーKFC-W208/16,000円(2本1組)※アンプには延長コード類は付属されておりません。車種に合った別売延長コードが必要になります。

●製品の価格には、消費税・取付費用が含まれていません。●車種、取付け場所によってオリジナル加工が必要な場合があります。●定格・仕様は、改善のため変更されることがあります。●撮影や印刷の条件で、実際の製品色調やイルミネーションと異なることがあります。●カタログを差し上げます。郵便番号・住所・氏名・年令・職業・カーステレオの有無・希望商品名をご記入のうえ、〒150 東京都渋谷区渋谷2-17-5 シオノギ渋谷ビル 株式会社ケンウッド RDC-C48係までお申込みください。

KENWOOD CORPORATION

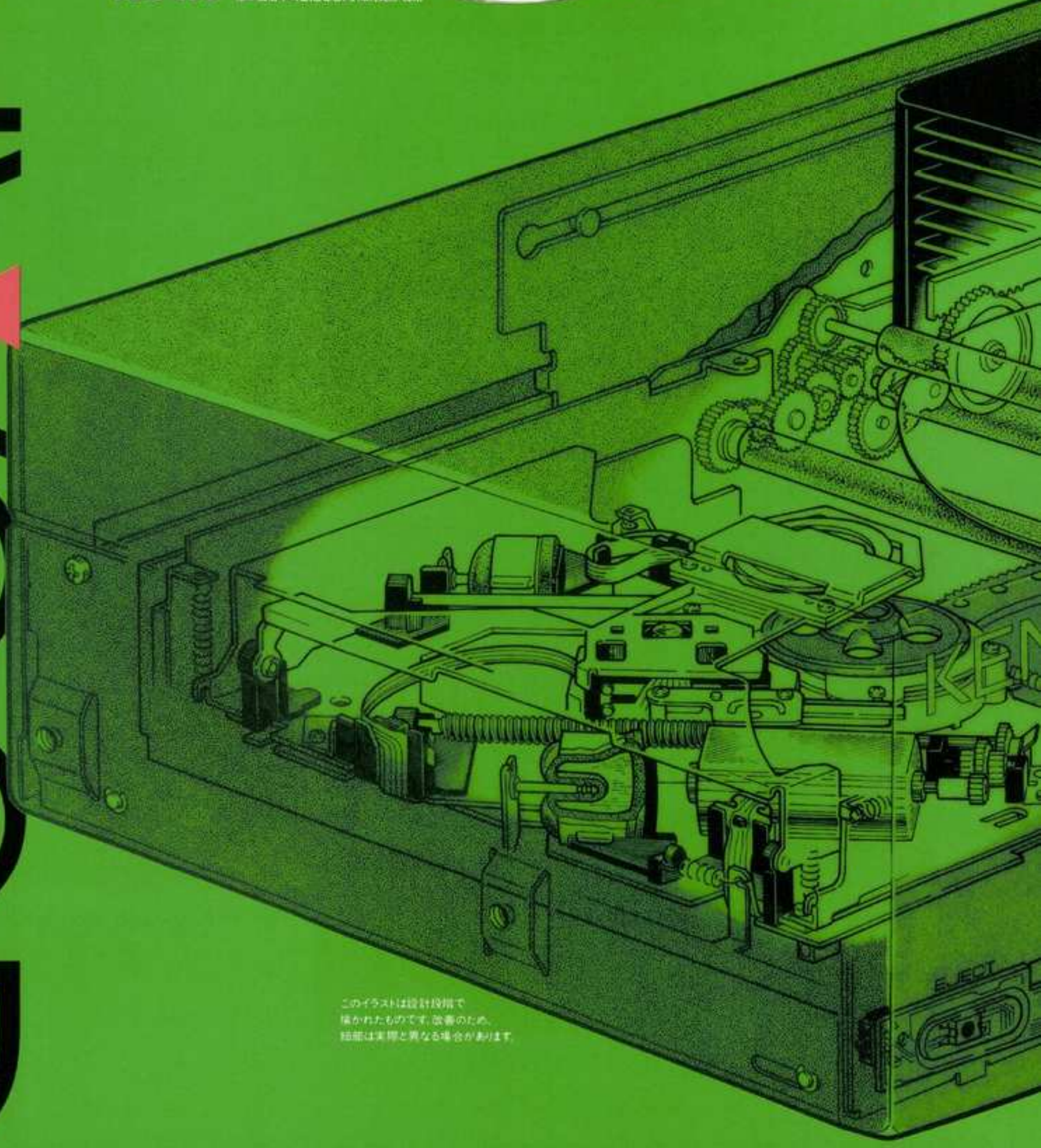
KENWOOD

史上最小のロングクルージング計画。

カーCDシステムならキャパシティの大きな10連奏。でも、貴重なカースペースはできるだけ失いたくない。取り付けも便利かつスマートでありたい。そう、CDチェンジャーの大きさは、とにかく小さい方が嬉しい。ご安心ください。ケンウッドは音質面に高性能化をすすめる一方、コンポ自体に驚異の小型化を実現しました。幅281×奥行171×高さ76㎜。これまでに比べほぼ60%(当社比)の大きさ。しかも、万全の耐振構造を備え縦横2方向に自在のフィッティングが可能。10連奏で世界最小、ケンウッドのCDチェンジャーKDC-C50。最新技術から生まれた独創のサイズが、10連奏のメリットをそのままに、よりスマートなロングクルージングを完成させます。



10連奏CDオートチェンジャープレヤー
KDC-C50 NEW 標準価格¥48,000円(取付費別・税別)



このイラストは設計段階で
描かれたものです。改善のため、
細部は実際と異なる場合があります。

VIVA!! MOTOR SPORTS
PRESENTED BY WORK

勝つための方程式。















EWING RSα
PHOTO:15INCH・ポテンシャルシルバー

EWING RSβ
PHOTO:15INCH・ポテンシャルレッド

ERZRAD
PHOTO:16INCH・シルバー

勝つための方程式、そこには常にXが存在しているため答が割りきれる事はありません。つまり、どんなに有利な条件の中でもXが存在する以上、絶対的な勝利などありえないのです。ではXとは何か？それは運であり、人の気持ちであり、奇跡と呼ばれる様な出来事などを意味します。しかし、私達ワークはその方程式におけるホイールというファクターに関しては、常に絶対的でありたい、そうでなければならないと考えています。100%、それが私達ワークの答です。

WORK
Head Office 4-17, NAGATANISHI, HIGASHIOSAKA, JAPAN. TEL(06)746-1133(代). Osaka Branch/TEL(06)746-2859(代). Tokyo Branch/TEL(044)888-0711(代).
Sendai Branch/TEL(022)286-1721(代). Hiroshima Branch/TEL(082)241-4214(代). Fukuoka Branch/TEL(092)472-7007(代). Nagoya Branch/TEL(052)777-4511(代).

CONTENTS

速報！ F1ブラジルGP — 6
●TOPICS…マツダMXR-01をシェイクダウン！
F1世界選手権第2戦 メキシコGP — 8
●ウイリアムズ専制時代の幕開け
全日本F3選手権第2戦 筑波 — 22
●ベテランの余裕…レイ仁開幕2連勝！
世界ラリー選手権第4戦 サファリ・ラリー — 28
●強く、そしてより速く…ニューセリカ初勝利、サインツが制す
ニュースネットワーク — 35
緊急レポート／揺れるSWC — 44
●選手権開催決定！ その周辺事情を徹底調査
プレビュー — 46
●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第1戦 鈴鹿
●全日本ツーリングカー選手権第2戦 オートポリス
1992 F1ルーキーたちの実力を評価する — 48
'92年型F3マシン解説 — 52
女性F1レーサー、レッラ・ロンバルディに捧ぐ — 58
●ハーフポイントを彼女に
レース東方見聞録 by アダム・クーパー — 62
ナイジェル・ルーバックの5thコラム — 64
SNAP VOICE — 67
●ジャッキー・イクス
モータースポーツCOLUMNS — 68
●F1…今宮 純／国際…西山平夫／USA…天野雅彦／全日本…家村清明
GPステーション — 70
ASKING ON — 72
コラム・で・レーシングオン — 74
●BOOK
PPGインディカー・ワールド・シリーズ第1戦 サーファーズ・パラダイス — 75
●まずはフィッティパルディ先制のキックオフウィン
R'onインタビュー…デレック・デイリー — 82
●「さらば、我が走り屋人生」
ポイントスタンディング — 91
われ来たれり、見たり、勝てり…イベント&ウイナー — 92
インフォメーション／イベントカレンダー — 94
レースダイアリー — 101
●'92鈴鹿チャレンヂカップ第2戦
●IMSA GTチャレンジ in FUJI サポートレース
●全日本ジムカーナ選手権第1戦 九州ジムカーナ in オートポリス
レーシングカートクラブ — 106
R'onチャレンジ — 118
Go！ Go！ R'onチャレンジクラブ — 120
ストリートトピックス — 124
PIT-IN PRESS — 126
ウラネタリング — 130
特別読み物／プロスト×リジェ — 131
●パリック・カミュ&ナイジェル・ルーバックが、今回の交渉決別劇を斬る
IMSAキャメルGT選手権第3戦 セブリング12時間 — 136
●イーグル・トヨタ耐久イベントで初勝利
IMSA GTチャレンジ in FUJI — 141
●黒船襲来…IMSAが富士にやって来た！
What's ジムカーナ — 146
Aへのいざない'92 — 148
●"最強メンバー"で臨んだ初戦
WHAT'S UP!? …ニュース&トピックス — 150
WITH RACING MIND — 153
●BOOK…「トヨタ WRCへの挑戦」
スポンサー — 155
●マドラス株式会社

COVER PHOTO
by HIROSHI KANEKO



MAURICIO GUGELMIN
at MEXICAN GRAND PRIX

R' RACING ON
15 MAY 1992 No.119 5-15

RACING OFF

旧いクルマには持つ楽しみと直す楽しみがある！

岡本 幸夫



今年で全日本F3挑戦3年目を迎える岡本幸夫選手。その岡本選手の趣味は、国産の旧車に乗ることなのだそうです。そこで、岡本選手が自分の所有するクルマのメンテナンスをお願いしているという静岡県の「匂坂（さぎさか）オートサービス」にうかがってみました。

「こういう旧いクルマに興味を持ち始めたのは、自分が免許を取った当時はお金がなくて旧いのしか買えなかったということもありますけど、もともと好きだったんですよね。それに新しいクルマだと、買ってもすぐに飽きちゃうんですよ」という岡本選手。現在はスカイラインGT-R（KPGC10）、フェアレディSR311、310サニー、ホンダN360、そしてスバル360を所有しているとか、そして、レースを始めようと思ったのも、以前に所有していた110サニーで中山サーキットに走りに行ったことがキッカケだったんだそうです。

「前は自分でクルマの面倒も見ていたんですけど、最近はちょっとレースの方が忙しくなっちゃったんで、今はほとんどココに任せています。やっぱり、クルマは元気な姿で動かせないと、おもしろくないですからね」それにレースで地方に出掛けた時には、解体屋で珍しいクルマを見つけてきては、ココに持ってくることもあるそうです。もし、こうした旧いクルマに興味のある人は、☎0539-25-7654までTELしてみては？



オーナーの匂坂さんとメカニックの藤田さんと一緒に

速報 ブラジルGP

もう誰にも止められない マンセル&パトレーゼ、開幕3連続1-2

セナ、地元で屈辱の序盤リタイア、右京3戦目にしてシングル完走を果たす

1992 FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 3

F1世界選手権第3戦ブラジルGP/4月3日〜5日、ブラジル/インテルラゴス/アウトドローモ・ホセ・カルロス・パーチェ

Photos/Kenji Sawada

●詳細は次号で!

もうウイリアムズの快進撃は誰にも止められないのか? 開幕2戦を連覇したナイジェル・マンセル&リカルド・パトレーゼのウイリアムズ・コンビが、第3戦ブラジルGPでも後続を大きく引き離して独走。今季まさに負け知らずの3連続1-2フィニッシュを決めた。対してこの快進撃を食い止めるべく新旧6台ものマシンを持ち込んだマクラーレンは、結果的に作戦に失敗。アイルトン・セナにとっては実に痛い連続リタイアという最悪の結果を生んでしまった。

決勝は、いつものようにウイリアムズがフロントロウを占め、その2台が序盤から他を大きく引き離すというレース展開で始まった。好スタートで飛び出したのはパトレーゼ。以下マンセル、ミハエル・シューマッハー、セナの順で第1コーナーに突入していくが、その直後セナがアウトから強引に仕掛けて3位に。なんとかウイリアムズ追走を試みる。

だが、そんなセナの希望はすぐに費えることになる。MP4/7Aはマンセルを追うどころか、エンジンの突発的なカットオフに悩まされ後続につつかれるペースしか維持できない。ついにセナは13周目にシューマッハーに3位を譲るとそのままズルズルと後退、17周目にピットに入るなり、さっさとコクピットを降りてしまった。僚友ゲルハルト・ベルガーもわずか4周でリタイアと、マクラーレンにとっては散々の週末だ。

一方快走を続けるウイリアムズ2台の順位が代わったのが32周目。先にタイヤ交換を終えたマンセルが、パトレーゼのピットインに乗じてトップに立ったのだ。

「タイヤ交換を遅らせてマンセルとの差を広げるつもりでいたんだが、周回遅れにつかまって大きくタイムロスしてしまった。これが彼に前に出られた原因だと思う」とパトレーゼ。この後マンセルは猛スパートでパトレーゼとの差を広げ、最終的に約30秒のマージンを得てそのままフィニッシュラインに飛び込んだ。

「終盤エンジンが息つきを始めて、正直リタイアを覚悟したよ」と意外な苦戦を打ち明けたマンセル。だが、これで開幕3連続1-2、それも3位以下を1周以上引き離す独壇場だ。ウイリアムズ専制で進行する'92シーズン。セナの不振により、早くも王座争いはマンセルとパトレーゼに絞られてしまったかのようだ。

RESULT

●4.325km×71周＝307.075km　予選出走30台・決勝出走26台・完走10台

					予選順位/タイム
1	5 N.マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー	71周	1'35'51"856	1/1'15"703
2	6 R.パトレーゼ	ウイリアムズFW14B・ルノー	71周	1'37'21"186	2/1'16"854
3	19 M.シューマッハー	ベネトンB191B・フォード	70周	1'37'10"816	5/1'18"541
4	27 J.アレジ	フェラーリF92A	70周	1'37'35"222	6/1'18"647
5	28 I.カペリ	フェラーリF92A	70周	1'38'05"113	11/1'19"300
6	9 M.アルボレート	フットワークFA13・無限	70周	1'38'06"994	14/1'19"533
7	24 G.モルビデッリ	ミナルディM191B・ランボルギーニ	69周	1'37'04"980	23/1'20"445
8	31 J.J.レート	BMSダラーラ192・フェラーリ	69周	1'38'12"414	16/1'19"834
9	30 片山 右京	ベンチュリLC92・ランボルギーニ	68周	1'36'52"344	25/1'20"648
10	11 M.ハッキネン	ロータス107D・フォード	67周	1'37'42"460	24/1'20"577
	18 G.タルクイーニ	フォンドメタルGR01・フォード	62周	エンジン	19/1'19"993
	16 K.ベンドリンガー	マーチCG911B・イルモア	55周	クラッチ	9/1'19"007
	23 C.フィッティパルディ	ミナルディM191B・ランボルギーニ	54周	エンジン	20/1'20"133
	3 O.グルイヤール	ティレル020B・イルモア	53周	エンジン	17/1'19"849
	36 E.コマス	リジェJS37・ルノー	42周	エンジン	15/1'19"537
	17 J.ハーバート	ロータス107D・フォード	36周	アクシデント	26/1'20"650
	25 T.ブーツェン	リジェJS37・ルノー	36周	アクシデント	10/1'19"038
	33 M.ゲージェルミン	ジョーダン192・ヤマハ	36周	ギヤボックス	21/1'20"266
	20 M.ブランドル	ベネトンB191B・フォード	30周	アクシデント	7/1'18"711
	29 P.マルティーニ	BMSダラーラ192・フェラーリ	28周	クラッチ	8/1'18"953
	10 B.ガショー	ベンチュリLC92・ランボルギーニ	23周	アクシデント	18/1'19"927
	4 A.デ・チェザリス	ティレル020B・イルモア	21周	電気系	13/1'19"343
	1 A.セナ	マクラーレンMP4/7A・ホンダ	17周	電気系	3/1'17"902
	2 G.ベルガー	マクラーレンMP4/7A・ホンダ	4周	エンジン	4/1'18"416
	12 鈴木亜久里	フットワークFA13・無限	2周	エンジン	22/1'20"435
	32 S.モデーナ	ジョーダン192・ヤマハ	1周	ギヤボックス	12/1'19"314
ns	14 A.キエーザ	フォンドメタルGR01・フォード	――	DNQ	27/1'20"809
ns	15 P.ペルモンド	マーチCG911B・イルモア	――	DNQ	28/1'20"886
ns	7 E.バン・デ・ペール	ブラバムBT60B・ジャッド	――	DNQ	29/1'21"770
ns	8 G.アマティ	ブラバムBT60B・ジャッド	――	DNQ	30/1'26"645
ns	34 R.モレノ	アンドレア・モーダS921・ジャッド	――	DNPQ	―/1'38"569

・優勝スピード：190.709km/h
・最速ラップ：R.パトレーゼ(ウイリアムズ・ルノー) 1'15"490　195.874km/h　34周目
・ラップリーダー：1〜31＝R.パトレーゼ、32〜71＝N.マンセル

セナにとっては母国での屈辱的なレースとなった



奮起した右京は3連続、そして初のシングル完走

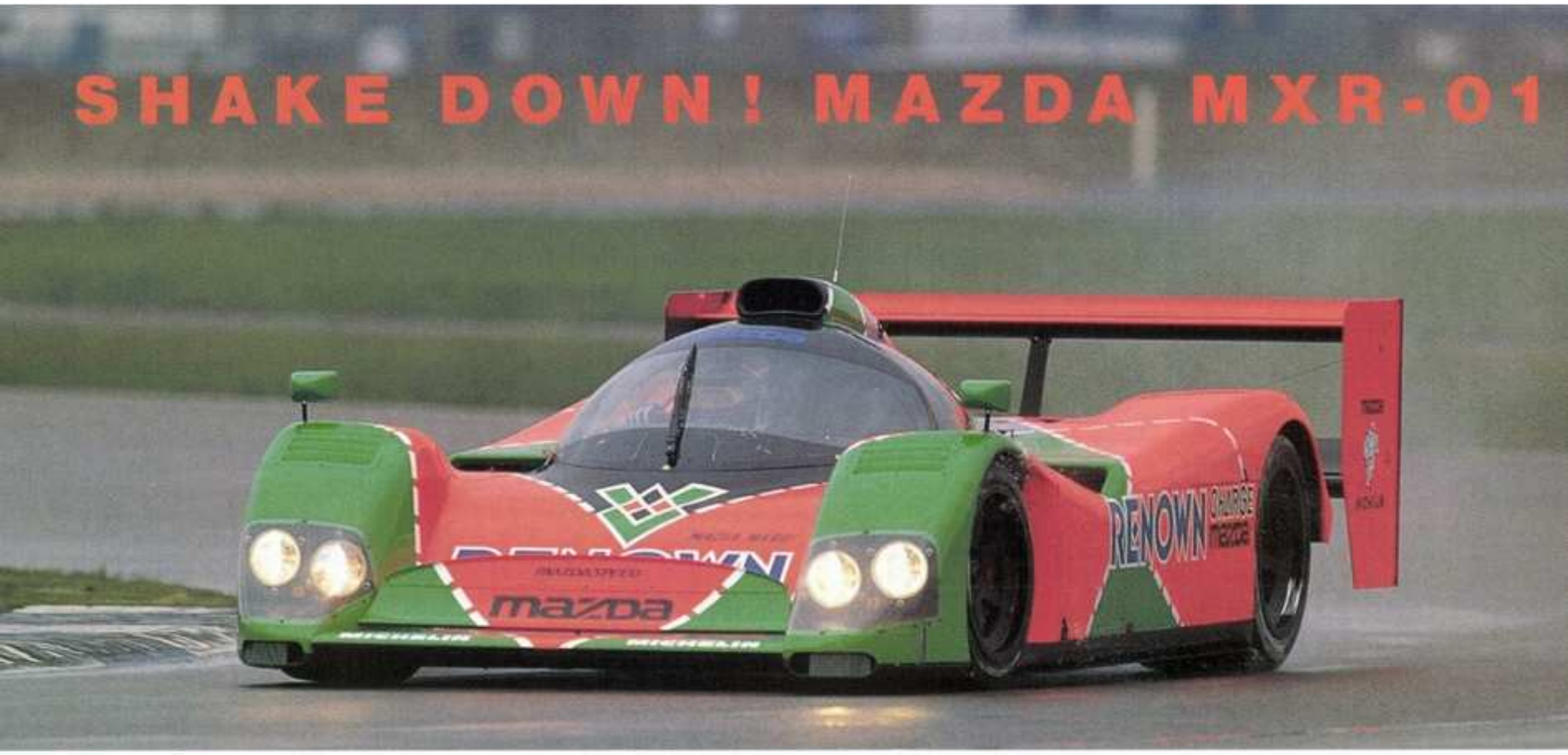


アルボレートはフットワーク・無限に初得点を献上



パトレーゼのタイヤ交換に乗じてトップに立つと、そのまま逃げきったマンセル。予選におけるセナとの接触によるダメージを引きずりながらの勝利だ





Photos/Mazdaspeed

登場！マツダMXR-01
4月19日、鈴鹿500kmでレースデビュー

3月28日、冷たい雨が降るシルバーストンに、カン高いV10エンジンのエギゾーストノートが響きわたった。澄んだ、抜けのよい、そして際限なく昇りつめようとするトーンは、明らかにNAエンジンのものと識別できる。マツダMXR-01。今シーズン、マツダがSWCとル・マン、そしてJSPCに送り込む、3・5ℓNAのカテゴリー1マシンだ。

このMXR-01の設計を担当したのは、757以来マツダスピードのロータリー・レーシングマシンの設計を手掛けてきたナイジェル・ストラウド。ただし組み立てはマツダスピードとも関係の深いTWRが請け負っており、昨年までSWCに携わってきたTWRのノウハウが、MXR-01にも反映されているようだ。実際、駆動系には、TWR製インライン6速トランスミッションと、ディファレンシャルが採用されている。また、テレメトリーシステムは、マツダ787B用を改良したものを使用している。タイヤはミシュランを履く。

テスト・ドライブは、まずデイビッド・ブラバムが行った。シェイクダウンということもあり、初めはゆっくりと、そして次第にペースを上げていく。

お馴染みのレナウン・カラー、鮮やかなオレンジとグリーンに塗り分けられたMXR-01は、ウインドスクリーンの曇りやオルタネーター駆動ベルトの歯が欠けるといった初期トラブルこそあったものの、ブラバムが21周、その後にマウリツィオ・サンドローサーラが5周を走って、初日のテストを終了した。

「ニューマシンだけどとても仕上がりはいい。このままレースに出てもコンペティティブだろう」とブラバム。またサンドローサーラも、「シートポジションが右側にオフセットしている以外は、ハンドリングもエンジン特性もほとんどフォーミュラのようだ。早くレースに出たい」と、ニューマシンに期待を寄せる。

この日シェイクダウンされた1号車はこの後日本に送られ、4月19日の鈴鹿で初レースを迎える（JSPCではダンロップを使用）。去年の雪生を引き合いに出すまでもなく、カテゴリー1マシンの速さはターボマシンを大きく凌いでいるだけに、ニッサンとトヨタにとっては手強いライバルの出現となるはずだ。



シルバーストンはあいにくの雨，摂氏7度という寒さだった

サンドロ-サーラとブラバムがシェイクダウンを担当した

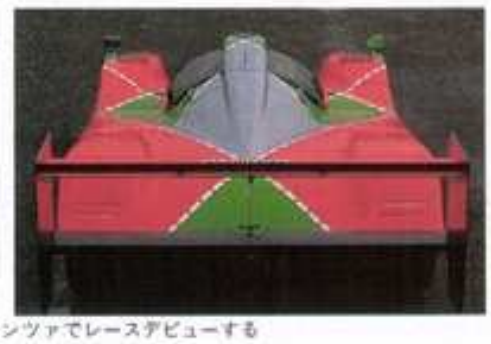

ヘッドカバーにマツダと記されたMV10，ED社との共同開発だ

SPECIFICATION/MAZDA MXR-01

車名	マツダMXR-01（グループC）
エンジン	マツダMV10型 V型10気筒DOHC 40バルブ 総排気量 3,497cc 最大出力 600ps以上 燃料供給装置 EGI（電子制御燃料噴射装置）
シャシー	カーボンコンポジット・モノコック
トランスミッション	前進6段 後退1段
クラッチ	トリプル・プレート・カーボン
フロントサスペンション	プッシュロッド インボード・トーションバー
リヤサスペンション	プッシュロッド インボード・コイルスプリング
ブレーキ	アウトボード・カーボンディスク
ダンパー	ビルシュタイン
タイヤ	フロント：17インチ リヤ ：18インチ
寸法・重量	全長 4,800mm 全幅 2,000mm 全高 1,030mm ホイールベース 2,800mm トレッド フロント 1,658mm リヤ 1,558mm 重量 750kg以上







典型的なカテゴリー1マシンの外観を持つMXR-01。2号車も既にシェイクダンされており、こちらはSWCモンツァでレースデビューする

ウイリアムズ専制時代の幕開け

マンセル&パトレーゼ、無敵の開幕連続1-2フィニッシュ.!







開幕戦に続いて、またもウイリアムズが1-2フィニッシュ
いまや熟成なったリアクティブ・サスは
圧倒的なパフォーマンスを発揮して
悪名高いエルマノス・ロドリゲスの路面を
セッティングに苦しむライバル達をあざ笑うように
スムーズに駆け抜けていった
実に、同一チームによる連続1-2は3年ぶりのこと
過去この偉業をなし遂げたチームは
ことごとくそのシーズンを支配している
もはや、セナでも彼らに太刀打ちできないのか?
これから、ウイリアムズの専制時代が始まろうとしているのか?

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 2
20-22 MARCH, 1992; MEXICO CITY

MEXICAN GRAND PR

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

今宮 純のグランプリ・エッセイ

by Jun Imamiya

最も新しい'92年の流れ 赤白時代からキャメル・イエローへ

メキシコGPの土曜夕方、キャメルの短いプレスリリースが配られた。N・マンセル、R・パトレーゼ、M・シューマッハー、M・ブランドル。ウイリアムズとベネトンが予選2列目までを黄色で塗りつぶした。これはキャメルが'87年からF1フィールドに本格的に乗り出してから初めてのこと。赤と白のマールボロを3列目以下に疎落とし、キャメル1-2-3-4が初めて成立した。それを短かなリリースで改めて事実として発表したわけだが、この一枚の紙切れを眺めていて、つくづく'92年F1フィールドの今までとは違う勢いを痛感したのである。

予選のキャメルの勢いは日曜もほぼそのまま保たれた。表彰台を独占。マールボロ・ワールドチャンピオンシップ・チームとしてはG・ベルガー4位、A・デ・チエザリス5位。マクラーレンは1台、もうひとつの"マールボロ・チーム"であるフェラーリは全滅して消えた。

マクラーレンではなくウイリアムズ。ホンダではなくてルノー。そしてマールボロではなくてキャメルで'92年は始まったわけだ。これがもっとも新しいF1の流れである。

マンセルだけにのしかかる"プレッシャー"とは

2戦続けて同一チームが1-2でなだれ込んだのは、'89年春のサンマリノ&モナコ、セナ/プロスト黄金期にさかのぼる。'90年フェラーリ、'91年ウイリアムズもいくつか勝ったが、マクラーレンでさらにこのところ連続1-2がなかなかできずにいた。

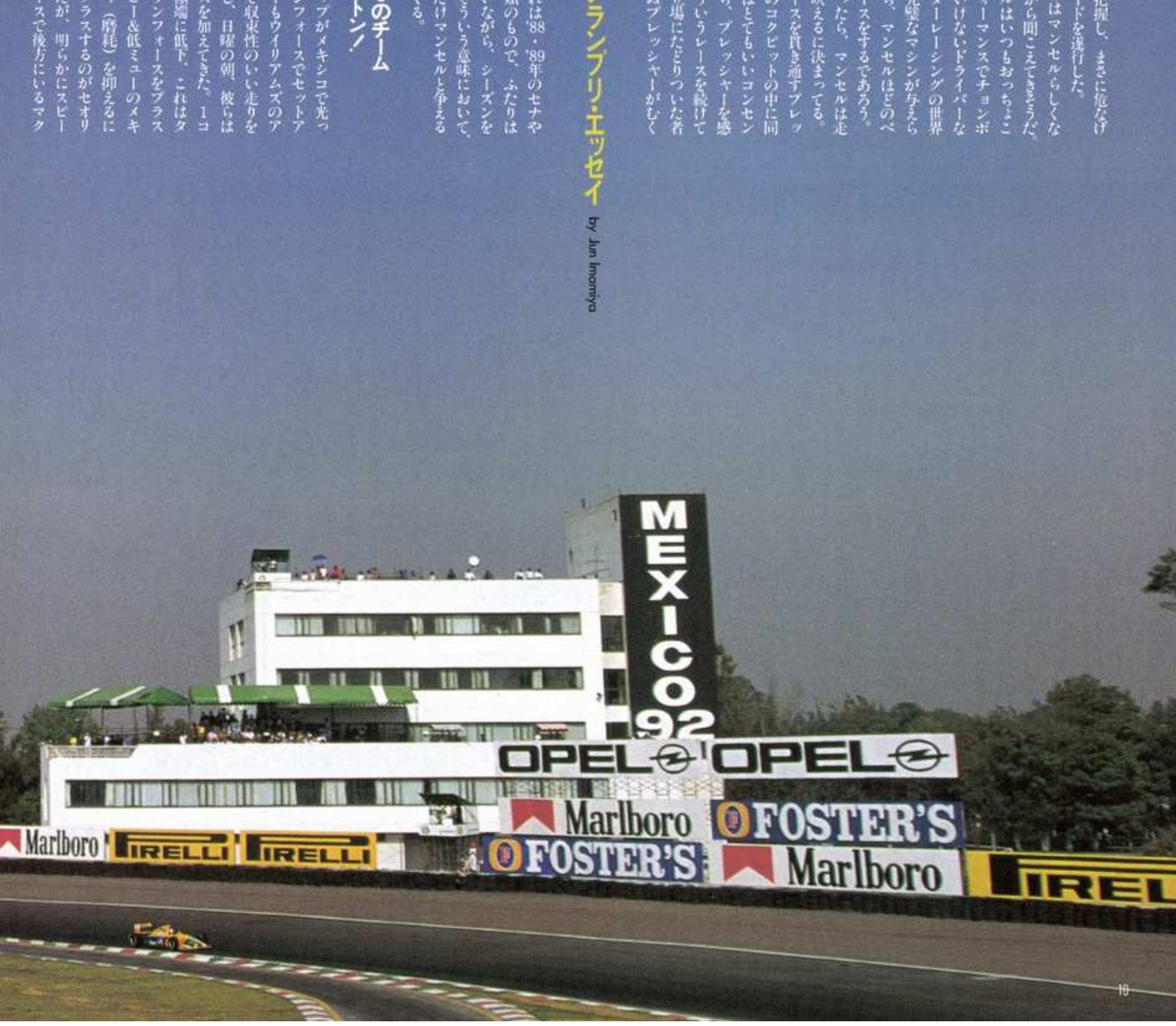
この結果からも、今のウイリアムズ・ルノーが完璧な総合戦力を整え、アドバンテージを握っているのが分かる。こういう強さは偶然が生むものではなく、シャシー、エンジン、ドライバーだけでもなく、エンジニア、メカニック、ヘルパーのひとりひとりに至るまで、必然に裏付けられた強さといえる。2勝目のマンセルはキャラミよりも明らかに余裕を持ってドライビングしていたし、自分がコントロールしているマシンが他をリードしているんだという事実をよく把握し、まさに危なげのない69ラップ・パレードを遂行した。

こう書くと、「それではマンセルらしくない」という声がどこかから聞こえてきそうだ。そうだろうか。マンセルはいつもおっちょこちょいで、派手なパフォーマンスでチョンボばっかり演じなくてはいけないドライバーなのか。少なくともモーターレーシングの世界に生きる者は、自分に完璧なマシンが与えられ、それを把握できたら、マンセルほどのベテランならこういうレースをするであろう。それをつまらないといったら、マンセルは走らん奴は黙ってろ、と吠えるに決まってる。

しかし、こういうレースを貫き通すプレッシャーは、常に彼だけのコクピットの中に同居する。今のマンセルはとてもいいコンセントレーションでいるから、プレッシャーを感じていない。だが、こういうレースを続けていくうちに、こういう立場にたどりついた者だけにしか襲いかからぬプレッシャーがむくむくと現れてくる。それは'88・'89年のセナやプロストが体験した種類のもので、ふたりはそれを互いにぶつけ合いながら、シーズンをずっと戦っていった。そういう意味において、バトレーゼが今後どれだけマンセルと争えるか、これが気になってくる。

入れ替わった第3のチーム フェラーリからベネトン!

ベネトンのセットアップがメキシコで光った。予選ではレスダウンフォースでセットアップをまとめ、コーナーもウイリアムズのアクティブ・サスに次いで収束性のいい走りを見せた。2列目を独占し、日曜の朝、彼らはやっぱりダウンフォースを加えてきた。1コーナー入口スピードが極端に低下、これはタイヤをかばうべく、ダウンフォースをプラスしたからだろう。バンピー&低ミューのメキシコでは、タイヤの滑り(磨耗)を抑えるには、ダウンフォースをプラスするのがセオリー。ベネトンはそうしたが、明らかにスピードが低下、これではレースで後方にいるマク



'92年春いちばんとの嵐

ラーレン・ホンダV12にやられる……。
で、もういっぺん彼らはレスダウンフォース方向に戻した。この変更は結果的に成功する。シューマッハーは逃げ切り、確かに右フロント・タイヤが中盤から性能劣化していたが(ダウンフォースを削った分)、戦術的には正しかった。'92年ベネトンの緻密なレースぶりは完全に第3の座をフェラーリからかすめとった。シューマッハーもいいが、チーム全体の力を評価すべきだろう。

旧名門御三家チーム 何がそんなによかったのか?

『ティレル・イルモア』。はっきりいって020Bは後ろの3分の1くらいを除いて、昨年の020シャシーのままだ。何も変わっていないといっていい。違うのはホンダV10からイルモアV10に変更され、そのマウント法を極めてシンプルに(金をかけずに)まとめた。私がヤリクリ上手の今年のティレルというのは、このマウント法にはっきりと表れている。補機類等を含め、昨年より40kg(推定)ダイエットできた。今年はなんと、バランスウエイトを積んでいるという(!)昨年あのジョーダン191で快走したチエザリスいわく、「私がかつて乗ったF1で最高のバランスのマシン」。そう、ジョーダンよりもいいのだ。モデーナも中嶋もこれを聞いて悔しいはず……。エルフのガソリンもこれからさらにイルモア用に開発されるだろう。ピレリからグッドイヤーになったのも大きい——。

『ロータス・フォード』。ベネトンとは違うカスタマー仕様のフォードHB・V8を使用する。102Cは昨年ちょこっとテストしたいす〜V12〜用の幻のタイプ名。今年は102Dになった。ジャッドからフォードHBになって軽くはなっていない。むしろオーバーウエイト気味で、ティレルとは逆の傾向。550〜560kgではないか。それでも結果が出てるのは、とにかく信頼性では〝チャンピオン・クラス〟。トラブルがないからいつでも好きなだけ走れるから、セッティングもあまでもない、こうでもないと、とことんできるから、だから一発予選でも5列目ぐらいが取れる。で、この位置からなら、思い切り戦えるから入賞圏内にちゃんとはい上がれるというわけ。資金面でもうまく機能していて、昔、富士GCにエントリーしたガイ・エドワーズがスポンサーあっせんをしている。近々デビューのニュー107がとっても楽しみ。ちなみに『ロータス・フォード』という栄光のネーミングは、1967年J・クラークのロータス・フォード以来25周年である。

『マーチ・イルモア』。今年はきちんとしたユニフォームもない。そんなマーチが開幕戦予選7位。これぞ痛快なり。ベンドリンガーってそんなに速かったのとお思いのアナタ、去年のベンドリンガーは実は手かせ足かせの小さなコクピットで、シフトチェンジも、ちまちまやってなんとかもぐりこんでいただけ。決してレーシングドライブはしていなかったのだ。それを全く同じシャシーながら、冬のテストはしなくてもシート合わせをちゃんとやれたから、やっと普通に走れるようになった。そしたらあの速さである。ティレルは初めてだが、マーチは2年目のイルモアV10、その恩恵をこうむっている。ガソリンはBPでエルフと違うが、それでもほぼ同等に思える速さの秘密は、2年目イルモアV10の熟成度の高さと言わざるをえない。開幕戦にホンダ、フェラーリ、ルノーと並んで4台イルモアが走り、ベルモンドを除いて3台のイルモアが予選ベスト・リザルト。大メーカーに勝ったのだから、これには本当にびっくりした。春の嵐である。

ドライバーズコンテストby今宮 純

N.マンセル	10点
M.シューマッハー	5点
R.パトレーゼ	3点
M.ブランドル	1点
M.ハッキネン	1点
A.ザナルディ	1点



MEXICAN GRAND PRIX

RACE REPORT

by Mark Gallagher

マーク・ギャラハー

日曜朝のウォームアップから無敵を誇ったウイリアムズ

予選でフロントロウを占めたウイリアムズ・ルノーは、日曜朝のウォームアップでも一味違う。どこにも問題はない、とナイジェル・マンセル、リカルド・パトレーゼはそろってご満悦。次いでゲルハルト・ベルガー、アイルトン・セナのマクラーレン・コンビの間に、ミハエル・シューマッハーが割って入る。セナは金曜のクラッシュがもとでまだ左足を引きずっているが、むしろ彼の最大の心配事は69周の長丁場を無事走り切れるかということの方だった。コース全体がバンピーな上、そこを乗り越える時のマクラーレンのハンドリングがいまひとつ不安定なのだという。

午後2時、パレードラップの時間だ。しかしステファーノ・モデーナのジョーダンはまだピットレーンにいる。ひどいミスファイアが直らず、仕方なくT-カーに乗り換える。ところがチームメイトのマウリシオ・グージェルミンも問題を抱えていた。ダミーグリッドにつこうとした時にブレーキの異常に気づき、ピットに呼び戻されたのだった。

マンセルの冷静なスタートで決勝の幕は切って落とされた。すかさずパトレーゼが後ろにつく。セナはアウトから仕掛け、ベネトンを2台まとめて料理、一気に3番手に躍り出る。すぐ後ろにシューマッハー、マーティン・ブランドル、ベルガー、そしてジャン・アレジの順。JJレートとピエルルイジ・マルティーニは後方に落ち、入れ替わりに絶妙のスタートを切ったミカ・ハッキネンが凄まじい勢いで浮上していた。なんと18番手からトップ10入りという躍進だ。

「ジャーナリストと賭けをしたんだ。ファーストラップに5台抜いて見せるってね」と、レース後に白状するハッキネン。

「自分の持っているものをすべてスタートで出してみようと思っていた。そうしたら、うまい具合に2回ほど真ん前にちょっとした隙間ができたじゃないか！　もうその時の気持ちよさったらなかったね」

対して名門フェラーリの方は、ますますツキに見放されていくようだ。スタート直後のアクシデントでイバン・カペリがとばっちりを食らう。オリビエ・グルイヤールのティレルに接触されたカール・ベンドリンガーのマーチが吹っ飛び、フェラーリの横っ腹に突っ込んだのだ。カペリはどうすることもできない。そのままコースを横切ってウォールに激突。マシンは大破した。ベンドリンガーもその場でリタイアとなったが、よほど口惜しかったと見える。「モデーナが入るはずだったグリッドが空き、そこに隙間ができた」とベンドリンガー。「スタートでハッキネンがそこを狙っていたけど、僕も狙っていた。ところがそこでカペリに抜かれ、まあ仕方ないかと思ったら、突然後ろからガツンときた。一度スピンを始めたら、もうどうにもならない」

このきっかけを作ったグルイヤールはしかし無傷で、ちょうど中段の程よい位置まで上がってきたが、それもイルモアV10がブローするまでだった。13周目、白煙を上げるマシンをコースサイドに寄せ彼の戦いも終わった。

もうひとり、わずか1周でレースを終えた男がいた。グージェルミンだ。スタートは悪くなかったが、フルスロットルで頑張っているのに次から次へと抜かれていくではないか。明らかにエンジンのパワーダウンである。1周目を終えてそのままピットに入る。

「問題が何だったのか、まだつかんでないけど、最初からパワーがなかったのは確かだ。それがホントにないんだよ。まるで加速しないのさ」悔しそうに語るグージェルミン。

次いで姿を消したのはクリスチャン・フィッティパルディだった。彼のミナルディ・ランボルギーニは、バックストレートの終わりで5速へのシフトアップがうまくいかず、ペラルターダでスピンアウトする。それほどひどいダメージもなくマシンは止まったが、いい走りだっただけに落胆もひとしおだ。

「コーナー入口で5速に入れようかという時に、何故かニュートラルになってしまい、後はどうにもならなかった」とクリスチャン。

ベネトンVSマクラーレンが停滞気味のレースを盛り上げる

そのころ、マンセルとパトレーゼは着々と勝利への布石を築き上げており、10周目には後続との差を既に3秒に広げていた。マンセルはパトレーゼが自分にプレッシャーをかけようとしていることに気づいていたが、いずれにしてもウイリアムズ・デュオの快調ぶ

スタートでのホイールスピンは多かったが、その後急速に差を取り戻しトップで第1コーナーに突入したマンセル，後でトラクションコントロール・システムの使用を認めている





MANSELL

スタート一閃、メキシコGPは第1コーナーで決まった
アウトからパトレーゼに覆い被さるようにトップに出たマンセルは
そのまま独走体制を敷き、誰にもその座を脅かされることなく
完璧なレース運びで69周を走り抜け、余裕のチェッカーを受ける
キャラミに続くポールtoフィニッシュ、開幕2連勝
昨年のセナをほうふつとさせる、圧倒的な強さ
この強さで、このまま'92シーズンを支配していくのだろうか?

無敵.! マンセルの快走はもはや誰にも止められない.!

りは傍目にも小気味いいくらいで、ライバルに付け入る隙をまったく与えない。むしろ緊張した場面が展開されていたのはその後方で、シューマッハーが何とセナをあおっているではないか。見ればベネトンは、ペラルターダで明らかにマクラーレンより速い。

「あまり近寄るというきなりダウンフォースがなくなってコースアウトする危険性があったんだ」と言うシューマッハー。

「それで困っちゃって……。こっちの方が速いってことは分かっていたけど、本気でセナに仕掛けていくことはできなかった」

マクラーレンはバンプでの挙動が見るから に危なっかしい。その点、ベネトンははるかに安定しており、この手のトラックとは相性がいいようだ。セナがベネトンからのプレッシャーにさらされている図などめったに見られないが、今回に限って言えばセナがいつまで持ちこたえられるか疑問である。

しかし、セナ対シューマッハーのバトルもそう長くは続かなかった。ワールド・チャンピオンがギヤボックスに不調を来たし、12周目にしてリタイアしてしまったのだ。

「クラッチかトランスミッションかは分からないが、どこか調子がおかしかった」とセナ。

「それまでは納得のいくレースだった。これからどういう展開になるか状況静観といったところでね。まあ今日のレースのことは忘れるしかないね」

進路を塞いでいたセナが消えて、シューマッハーは広いサーキットを思う存分駆け回ることができた。しかし、行けども行けどもウイリアムズの姿は見えず、ひと泡吹かせるどころの話ではない。この時点でパトレーゼは



赤井邦彦の メキシコシティでひと言

みんなキタナイだの治安が悪いだのというけれど、僕はメキシコ・グランプリがけっこう好きですよ。人間が元からワイルドなのかな、現地のものも全然平気だったし、タコス食って、酒飲んで……酒は飲み過ぎたけど。西山君は腹こわしたんだって？　F長と暗く仕事ばっかりして、きっと酒が飲み足りなかったんだな。さすがに生水と氷には気をつけたけど、これは治安についても言えることだけど外国はみんな同じですよ。という意味では僕にとってはごく普通のグランプリのひとつでした。人間はそんな簡単に死ぬような生き物じゃないですよ、だいたい。

で、グランプリの方ですが、メキシコ・グランプリでもマンセルがやっぱり速かった。これはリアクティブ・サス仕様のマシンのドライブを彼がマスターしているからだ。このことはパトレーゼも認めている。うーん、時代は複雑になってきたが、いよいよ人間のホントの実力の部分での戦いになってきたな。その点でマンセルは一歩リードしているってことかもしれないね。

ドライバーズコンテスト by 赤井邦彦

N. マンセル……10点
M. シューマッハー……6点
R. パトレーゼ……2点
M. ブランドル……2点



まだマンセル追撃の手を緩めたわけではなかったが、20周目にして3秒にまで広がった差はなかなか埋まらず、むしろこのあたりを境に改めて開き始めた。それもそのはず、マンセルの勢いはとどまるところを知らず、彼自身のキャリアでも1、2を数えるほどの完全試合の様相を示し始めている。

「左フロントタイヤにフラットスポットができて、慎重にならざるを得なかった」と言うのはパトレーゼだ。

「1ラップ頑張ると次の3ラップでペースを落とさなければならないといった調子で、その間にもプリスターが目に見えて大きくなってきた。ナイジェルがトラブルに襲われないとも限らないから、何とかついていこうとしたけれど、今日の彼は速すぎてとてもじゃないが捕まえるのは無理だと思った」

しかしレース前半の最大の見せ場は、何といってもブランドルとベルガーの壮絶なバトルだろう。強いてもうひとり挙げるとすれば、アンドレア・デ・チェザリスの闘志溢れるドライビングということにでもなろうか。ベルガーは決意も新たに4番手につけたブランドルのベネトンを狙う。ピットストレートだけではまだ足りず、その次の左コーナーでも再三にわたって果敢なアタックを試みる。

ブランドルも必死に抵抗する。そのブロックは執拗を極め、ベネトンのポテンシャルを余すところなく使い切ってマクラーレンに付け入る隙を与えない。バックストレートの登り、ペラルタールダの高速ターン、さらにピットストレートではベルガーがいま一歩のところまで詰め寄るが、それ以外ではブランドルの落ち着いたコントロールの前に攻めあぐねるといった光景が展開されていく。

42周目を数えてもなおこの息詰まる熱戦は続いているが、ブランドルの懸命の戦いぶりからは、彼が今置かれている切羽詰まった状況がひしひしと伝わってくる。シューマッハーの活躍によって自分の存在がかすんでしまったということも無論だが、一部ではアレッサンドロ・ザナルディにシートを奪われるのではないかという噂がまことしやかに囁かれているからだ。この元WSPCチャンプは、何としてでも4位を死守し、ベルガーの猛追をかわし切るだけの腕の持ち主であることを証明しなければならないのだ。ベルガーがや

PADDOCK NEWS 1

セナ、予選で大クラッシュ!



予選1日目にアイルトン・セナがコースアウト、コンクリート・ウォールに激突するという大クラッシュが起こった。

予選開始から約20分後、アタックラップに入ったセナ。だが、右に緩く曲がるエセス・コーナー進入で縁石に乗り上げてバランスを崩しコースアウト。マクラーレンMP4/6Bは、スピンしながらサンドトラップ上を滑っていき、左フロントタイヤからウォールに激突、さらに回転して左リヤタイヤが激突してやっと止まるという凄まじいクラッシュだった。

すぐに赤旗が出され、予選は中断。コクピット内で頭を強めていたセナは助け出され、すぐにサーキット内の医務室へ運ばれた。

幸いにして骨折は免れたが、左足を引きずりながらホテルへ引き上げた。

2年連続、メキシコで大クラッシュを喫してしまったセナは「マシンが止まった時、激痛が走り足が折れたかと思った。本当は走りたくないがファンのために走るつもりだ。このサーキットはバンピーで疲っぽく、レースができる状態ではない。僕たちが100%の力で踏んでいても、それに値する場ではないんだ。昨年から何の改善も見せてない。街街地コースの方がまだマシだ。ラインを外せば、すぐにグリップを失う。それに観る方の立場だけでなく、安全性の見地からも予選用タイヤを復活させるべきだ」と語っていた。

セナはすぐサーキット内の病院に収容。直後にはかなり慌ただしい雰囲気が流れた

SENNA

予選初日での大クラッシュ、そして決勝でのギヤボックス・トラブル
土曜日に32回目の誕生日を迎えたセナは、度重なる不運に見舞われ最悪の週末を過ごす
信頼性優先で持ち込んだMP4／6Bで喫した、まさかのノーポイント
コクピットから出たセナは、コンクリート・ウォールに壁を掘えると
まだサーキットで戦うライバル達を、しばらくの間、眺め続けた
その姿は、間もなく手にすることになるマクラーレンMP4／7Aが
果たしてウイリアムズに太刀打ちできるのか、見定めようとしているかのようだった

不運。大苦戦を強いられたセナ、まさかのノーポイント

っとのことでパスに成功したのは41周目の第1コーナーだが、ブランドルはちょうど2年前のフェニックスでセナを返り討ちにしたアレジとそっくりのやり方で、ものの見事にベルガーを抜き返したのだ。しかしそれからいくらも経たないうちに、それまでの努力が水泡に帰す時がやってくる。2台がそろってリジェに追いついた時、ティエリー・ブーツェンの抵抗に遇いベネトンはエセス・カーブにかけてしばし足止めを食ってしまう。これはベルガーにとっては願ってもないチャンスだ。バックストレートですかさずスリップストリームを抜け出すと、ペラルターダへの進入でインを刺す。ブランドルも勇気を奮い起こしてアウトから並びかけるが、やはりこれは無理、5位に甘んじる他はない。

カーナンバー20のベネトンが健闘空しくリタイアするのは、それから5周ほどしてからだった。ブーツェンが巻き上げた捨てバイザーが、オイルクーラーに貼り付いてしまうのだ。上がる油温になす術もなくピットインするブランドル。チームも落胆の色を隠せない。

「4位は間違いないという自信があったのに、あれにはまったく参った」とブランドル。「ゲルハルトはとてもフェアだったよ。なかなかのバトルだった。だけど僕としちゃすべて計算通りに運んでいるつもりでね。本気で彼を負かせると思っていたんだ。ブーツェンに引っ掛かったのがアンラッキーだった。彼はエリック・コマスについていくのに精一杯で、こっちをパスさせる余裕なんてなかったんだな。それでちょっとタイムをロスして、ペラルターダでベルガーにインを突かれることになってしまった。こっちはまだブーツェンに頭を抑えられていて、巻き上げたバイザーを吸い込むなんて考えもしないし……」

このブランドルが、このグランプリのリタイアの最後を飾ることになった。それまでに既に半数のマシンが脱落していたのである。それほど過酷なレースだった。アンドレア・キエーサは好調なデビューランを続けていたが、スピンの果てのコースアウトでこれをフイにし、ガブリエーレ・タルクイーニの方はクラッチの滑りがどうにも手がつけられなくなってマシンを止めざるを得なかった。

ジャンニ・モルビデッリはフィッティパルディとまったく同じ場所でクラッシュ。マルティーニはタイヤ交換で3回以上もピットストップを繰り返し、挙げ句の果てリタイア。予選では驚異的な速さを発揮したものの、いざ本番では案の定、本性を露呈してしまったダッラーラだった。レート、マルティーニともに、2〜3周走っただけでフロントタイヤがダメになるとこぼしていた。しかしピットストップ1回だけというレートの、タイヤを労るドライビングは立派である。

「問題はステアリングが非常に重いことで、これを軽くしようと少しでもウイングを寝かそうものなら、ひどいアンダーステアに見舞われる」とレートは言う。

「このマシンは、レースじゃまだドライビング云々のレベルまでいっていないね。フィニッシュしたのが信じられないくらいさ」

レースも終盤に近づき、はるか後方ではレートが苦労してやっと2台のリジェを抜いたところだった。コマスとブーツェンはともにグリップ不足に悩まされていたが、これは予選の時からずっと引きずっていた問題だ。

ベンチュリ・ラルースのベルトラン・ガショーは11番手。予選13位はむしろ好位置と言えるが、エキゾーストパイプに亀裂が入り、ポジションアップの機会をフイにしてしまった。片山右京は、序盤のスピンから立ち直ってキビキビとしたペースでアルボレートを相手にバトルを繰り広げ、21周目に彼をパスするが、その2周後には再び抜き返される。このふたりの争いは、結局38周目、キエーサのスピンで片山に軍配が挙がる。その時点までで片山は最下位だったが、パンクでピットインを余儀なくされたミケーレ・アルボレートに代わって、最後の最後にもうひとつ順位を上げることができた。

アルボレートによれば、ストレートでのスピード不足が最大の悩みとのことだ。なかなかいいスタートを切って、直後の事故も何とか回避したが、その時点での15位というポジションをキープするのは、最初の4周が精一杯だった。その後はジリ貧で下がり続け、挙げ句の果てにパンクに祟られては、いい成績を期待する方が無理というものだろう。



金子　博の メキシコシティで ひと言

参りました！　あー毎年毎年思うけど、本当にもう止めてほしいね、メキシコシティでのグランプリは。きたないし治安悪いし、メシは安心して食えないし。現地のものなんか手を出せないから、毎日日本系ホテルでの日本食、それも生モノは絶対パス。ホントにそれぐらいしなきゃアブナイんだから、本当だよ。ただでさえ空気悪いのに、サーキットじゃスペシャルガソリンのにおいが重なって、もう目がチカチカしてしようがなかったし気分悪くなるし、本当に2度と行かないで済むなら行きたくないですね。

確かにそんな状況の中でのグランプリだったんですけど、それでも今回の右京君にはあえて苦言を言いたい。「情けない」。確かに十分気をつけてたと思うんだけど、でも、やっぱりもう少し自己管理すべきだったよね。事前から聞いていたことなんだし、もう世界最高峰のプロドライバーなんだからさ。こういうことは本人に責任がなくたって起きてしまうのだけれど、F1ドライバーではそれでも周りから言われちゃうってこと、よく肝に命じて欲しいな。

レースの方では、ロータス、ティレル、マーチ、リジェといった昨年までの2流以下チームが上位を走っていたのがなんか嬉しかったな。実際、ファインダー越しに見ててもけっこう面白いレースしてたもの。ウイリアムズ勢を除けば、今年けっこう面白いレースしてるじゃない、みたいな。ホント、撮ってて面白いレースでした。ロケーションは相変わらず最低だったけどね。

ドライバーズコンテストby金子　博

N. マンセル……10点
R. パトレーゼ……5点
M. シューマッハー……5点



1

1シューマッハーの活躍に隠れがちだったが、チームメイトのブランドルも健闘。ベルガーとの42周にもわたるバトルはレースをおおいに盛り上げた
2マンセルを追い切れなかったパトレーゼ。セナともども次戦に雪辱か？
3予選で健闘のベンドリンガーも、スタート直後のアクシデントで走れず
4フェラーリとしては最近にないほどの後方グリッド、20番手からスタートしたカペリ。だが直後にベンドリンガーと接触し、あわれ0周リタイア
5「公道サーキットよりひどい」路面のエルマノス・ロドリゲスは、通常走行でも容赦なくドライバーを痛めつける。ドライバーにとって、各部の緩衝パッドは必需品だ。そんな中でガショーは予選13番手と好グリッド獲得
6トップ6を除いて最後尾までわずか2秒の中に20台が競い、分単位で順位が入れ代わるという戦いが展開された今回の予選。デビュー2戦目を迎える右京にとっては厳しい洗礼だが、残り時間9分で見事にこれを突破。決勝では、直前の食事に当たって大苦戦となったが、何とか完走、12位に
7改修でトリッキーになったベラルターダ。モルビデッリは30周目銅食に
8先鞭を凌ぐタイムをマークし活躍が期待されたフィッティパルディだったがわずか3周でシフトミス、ベラルターダでコースアウトして万事休す
9凄まじいスタートダッシュで上位に進出、堂々6位入賞したハッキネン



2



3



4



5



6



7



8



9



11



10



12



13



14



15

MEXICAN GRAND PRIX



16



17

10スタート直後の第1コーナーでスピン、好ポジションをフイにしながら、その後7位まで追い上げたハーバート
11リジェ・コンビは、決勝のほとんどをランデブー走行。なかでもブーツェンを抑え切ったコマスの健闘が光った
12いまだ予選最下位から脱せないアマーティ。29番手の3秒落ちでは……。だが、本人は予選通過への意欲満々だ
13 2戦目にしてジョーダン・ヤマハをシングルグリッドに持ち込んだグージェルミン。だが決勝では全く振るわず
14デ・チェザリス、いまだもって健在。昨年の活躍はマシンの性能と言われた汚名を挽回すべく、キャラミに引き続きティレルで健闘を重ねた。シャシーもポテンシャルを取り戻したようだが、今回の5位は彼の力によるものだ
15.16予選で本家フェラーリを凌ぐ実力を見せたスクーデリア・イタリア。決勝でも本家がつぶれていくなか、レートがしぶとく最後まで走り切った。マルティーニはタイヤトラブルでリタイアしており、課題はまだ多いというが
17 38周目に手痛いスピンを喫するまで、右京と壮絶なバトルを展開。抜きつ抜かれつの戦いを見せた新人キエーサ
18「一度決めたセッティングが、通用しない」ひどいハンドリングでスピンを繰り返し、予選落ちを喫した亜久里
19アルボレートはFA13の伸びないストレートスピードに苦しみながらの完走。最後バンクにも見舞われ最下位に



18



19

津川哲夫の

メキシコシティでひと言

だいたいつまらないレース展開で、評価のしようがない気がするけど、それじゃ担当君にドヤされちまう！

まずミハエル・シューマッハー。あんまりやりたくないんだけどね、エンジンの良さと、特筆すべきは彼のエンジニアのパット・シモンの力が、この結果を引き出したんだろうね。癪だけどこのガキゃあ確実にリザルト出してるし、去年の荒っぽさもチョット大人っぽく変化してきたから、大マケにマケて満点をやっちゃうけれど、これから先もこの調子で走れよ、余計な選挙運動はせずにさ！

やっぱりヒイキなんだよね俺は。スピンしちゃったものの、結果オーライの7位ジョニーはたいしたもんだぜ。なーんにもアドバンテージなんてないのにさ、馬鹿っ速のナイジェルにたった1ラップしかされないで7位、ケロッとして完走しちまうんだから。このまいったら、ミカと一緒にポイント稼いでフェラーリより上にいっちゃったりして。まあニューカーの登場が待ち遠しいですね〜。

それにつけても終わりを知らないデ・チェザリスのバイタリティー！　南アフリカの贈けでは負けたけど、結構この人に入れ込んでみたりして。吉本興行のデストロイヤーなんてコメディアンになったら受けそうな風体をしているくせに、ポシコツティレルとイルモアをチャッカリ5位まで持ってくるんだからたいしたもんですよね。

確かにマンセルは馬鹿っ速いけど、マシンにおぶさった部分も大分あるよね。例えばFW14Bに、プロストや、セナ、ピケや、シューマッハーやアレジなんかが乗っても大きな違いはないと思えるんだ。もち、ナイジェルはその中でもかなりトップばいけどね。

そんなわけで、優勝しようと今回はあんまり褒めないのだ。たまにはドラコンなんかじゃなくて、マシンを開発したエンジニアや、チームのスタッフに点をあげても良いはずだよね。パトリックに9点とか、安岡さんに8点とかさ。

てなわけで今回はシューマッハーに10点。ジョニーに4点、ミカとアンドレアとナイジェルにそれぞれ2点ずつでシャンシャンと！

ドライバーズコンテストby津川哲夫

M. シューマッハー	10点
J. ハーバート	4点
M. バッキネン	2点
A. デ・チェザリス	2点
N. マンセル	2点



決勝で光ったチェザリス そしてロータス・コンビの健闘

さて、このレースのもうひとつの見せ場を提供してくれたチェザリスは、ファーストラップでいきなりつまずく幸先の悪いスタートだった。ジョニー・ハーバートのスピンを見て、仕方なくコース外に出て難を逃れたのである。ハーバート駆るロータスが、第1コーナーへのブレーキングでホイールをロックさせ、そのまま滑って草の上まで飛び出す。チェザリスは左に逃げて、同じように草の上を走るしかない。しかしうまい具合に18番手でトラックに戻ることができた。ハーバートも再び走り出すことはできたが、順位はずっと下がって22番手である。

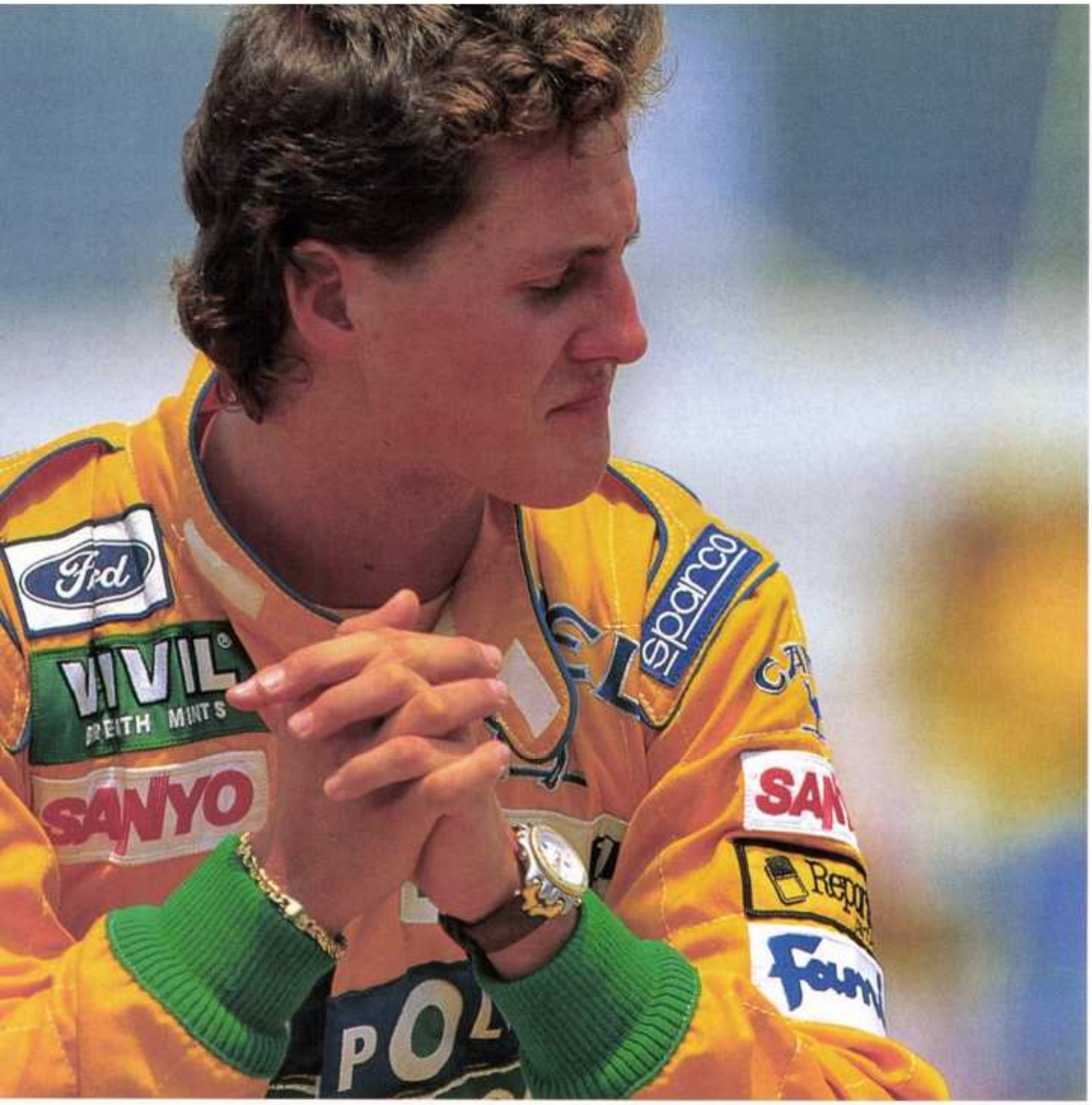
チェザリスにとっては、キャラミに続いて2度目のファーストラップでのコースアウトだ。しかし、ここからの走りが凄かった。先行するマシンを猛然と追い上げ、5周目には何と12位に浮上。12周目には8位というから驚きだ。ジョーダンを駆っていた昨年もこういう走りを2、3度見せてもらったが、それ

健闘！ 最速ラップを叩き出し4位、ベルガー完全復活

BERGER

セナが戦列を去ってから、マクラーレンの期待を一身に背負うことになったベルガー
その期待に応えるように、メキシコでの彼は激しいバトルをブランドルと展開
得意の高速最終コーナー、ペラルタータでベネトンをインから仕留め
終盤はファステストラップ争いで、ウイリアムズ勢と壮絶な争いを繰り広げた
久しぶりに見せてもらった、ベルガーらしいレース
残念ながら表彰台には結びつかなかったが、その内容は十分賞賛に値しよう
セナvsマンセルと同時に進行するコンストラクター間争いで、彼の存在は非常に重要だ





SCHUMACHER

才腕。シューマッハー、デビュー8戦目で初の表彰台へ

今回のグランプリのヒーローは、やはりシューマッハーということになるのだろうか?
予選初日には暫定ポールのマンセルを常に脅かす快走を見せつけ
決勝でもセナが戦列を去るまで執拗に追い回し、ついには念願の表彰台へ登ったのだから
「序盤マクラーレンにはかなわなかったが、軽くなれば同等に走れるのは分かっていた」
まるで老獪なベテランのように、綿密に計算してペース配分し
終盤ベルガーのスパートにも、まるで臆せずチェッカーを受ける度量の良さ
この才能あふれる若者にとっては、バンピーな路面も薄い空気も、全然関係ないようだ



にしてもベラルタードを抜ける彼の気合は、見ているこちらも思わず力んでしまうほどの迫力があった。

そして30周目。チェザリスのティレルがピットストレートでアレジのフェラーリをパスすると、観客から大きな拍手と歓声が沸き起こる。実はこの時アレジはトラブルを抱えていた。レース開始早々からオイルの減り方が普通ではなく、とうとう32周目でフェラーリV12はあえなくブローしてしまうのだ。

「ご覧の通り、レースの結果にはがっかりだよ」と、クラウディオ・ロンバルディ。

「アレジのリタイアはある程度予想できていた。しかし、現場では大した対策もできない。内部に大きな問題を抱えていて、こればかりはイタリアに帰って、工場で手を入れるしかないからね。イバンのアクシデントについては、あれはまったく彼の責任ではない。どっちにしろ、ブラジルまでに何とかしなけりゃならんだろう」そう呟くロンバルディに笑顔が戻ってくるのは、いったいいつになるのだろうか……。

チェザリスはこれで何と6位に浮上する。彼は結果的にはブランドルのリタイアも手伝って5位でフィニッシュするのだが、それはまあ後の話だ。これでハッキネンがポイント圏内に滑り込み、次いで1周目のミスを根気よく挽回したハーバートが7位に入った。ハーバートのパフォーマンスはキャラミに引き続き力強さに溢れたもので、それだけにスタ

PADDOCK NEWS 2

またもアンドレア・モーダ走らず、PQ中止

旧型シャシーのため開幕戦への出場を認められなかったアンドレア・モーダ。今回は新マシンを持ち込んだがマシン到着が遅れ、またしても出場できなかった。このため、2戦連続で予備予選は行われないことになった。

イギリスのシムテック社に製作を依頼した新シャシー、S92-は3月16日にクラッシュテストを通過、2台がメキシコに空輸されるはずだった。

ところがチームのミスも手伝い、パーツなどをマドリッド経由で運ばなければならなくなってしまったのだ。何とかメキシコにマシンは到着したが、すでに車検には間に合う時間ではなかった。このためアンドレア・モーダは予備予選に出場することができず、自動的に予備予選は中止となった。

それでも届けられたマシンは、パドックで組み上げられた。アンドレア・サセッティによれば、すべてが順調に進めばブラジルGP前にシェイクダウン、リオデジャネイロで2日間のテストを行うという。

サセッティ自身はブラジルGPからの参戦に意気込んでいるが、依然チームの前途は不透明であり、今回の件に関してもブラジルGP後に開かれるワールド・カウンシルで討議されると思われる。



日曜になってマシンの完成をみたアンドレア・モーダ



まったく非の打ちどころのないレースで完勝したマンセル。彼の連勝を止めるのは、果たして――？

りであった。

「あれさえなければ5位も可能だった。スタートそのものはすごく良かったんだけど、第1コーナーの進入スピードがちょっと速すぎた。あんな馬鹿な失敗はないよ。お陰でポイントを損してしまった」

余裕の独走でマンセルが楽勝
昨年の逆をいく開幕ダッシュ

そのころマンセルは、勝利に向かって悠々とトップを快走していた。結局パトレーゼに13秒あまりの差をつけてチェッカーを受ける。パトレーゼからさらに9秒遅れてシューマッハー。続くベルガーがもっと遅れて単独走行の4位。ここまでが同一周回である。

この勝利でマンセルはパトレーゼに8点差をつけてポイント争いでリードを広げたが、彼にとってもっと意味があるのはセナがノーポイントに終わったということではなかろうか。昨年はセナが開幕4連勝を飾って逃げ切り態勢を固め、結局マンセルはこの差に泣いた。しかし、今年の展開はちょうど去年とは立場が逆である。まだ開幕2連勝だが、このリードを維持しさらに広げることしか今のマンセルの眼中にはないのであろう。

「レース中のマシンの挙動はまさにピューティフルのひと言さ」と言うマンセル。

「終盤になっても速いのなんのって……。エルフが高地向けのスペシャル・フューエルを開発してくれて、これが当たった。トラックは去年と比べてもひどくバンピーになっていて、体力的に辛かったけどね。前半の展開は理想的さ。リカルドには随分プッシュされたけれど、あれは素晴らしいバトルだったね」

「トラクションコントロール・システムは1ラップで使ったきりで、後は使わなかった。レースのスタートの時、2速と3速で使っただけさ。今日はそれほどのアドバンテージがあるとは思えなかったけど、マシンそのものはすごく良かったよ。エンジンもファンタスティックで……。リカルドとも話したんだが、ここでの乗り心地は去年勝った時のパッシブ・サスの方が良かったような気がするんだ。それで、タイムを見てみると去年の方が速かったくらいなんだな。これはちょっと検討してみないと……」

3位に入ったシューマッハーは大喜びである。かくなる上はバルセロナで登場予定のベネトンのニューカーが待ち遠しいというところだろう。チーム内の情報によれば、ニュー・フォードV12は現行のV8よりも軽いというが、デビューは今シーズン末になるらしい。どうやらシューマッハーが勝てるマシンを手に入れるのはもう少しかかりそうだ。

「F1に入って最高の成績だし、表彰台に上がるのはやはり格別だね。ナイジェルやリカルドと一緒だなんてさ」とシューマッハー。

続けて「問題らしい問題と言えば、ベルガーに追いかけられたことくらいかな。それまで10秒あった貯金があっという間に5秒になって、それでちょっと心配になった。それまでのペースより速く走るとタイヤが最後まで保つか分からなかったしね。だから少しペースを上げてみて、様子をうかがったんだ。大丈夫そうだったので、あとはタイム差を頭に入れて走った。まあ3位は確実だろうと思ったよ」と不敵なコメントを発していた。

セナのリタイアに加え、ベルガーも不本意な4位に終わって、マクラーレンとしてはこれからの戦いがいやでも厳しくなってきた。ブラジルGPのパドックには彼らのニューマシン、MP4／7Aが3台そろうことになる。だがメキシコGPでのマンセルの走りっぷりを見る限り、今後セナやベルガーがウイリアムズと互角の戦いを挑もうというのであれば、そのニュー・マクラーレンの仕上がりは、相当いいものでなければならないだろう。

西山平夫の
メキシコシティでひと言

3月1日に発売された本誌4月1日号の60ページ。わが英国の心の師"ナイルー"ことナイジェル・ルーバック先生が"5thコラム"でメキシコ・グランプリを糞ミソに書いておられる。腹下しすることが分かっておるあんなところに行けるものか。次のブラジルも空気は悪いわ、それに輪をかけて治安が悪いわで、オハナシにならん――とまあコキ下ろしているのです。実に、イギリス的といおうか、植民地における征服者的視点といおうか、第三世界軽視ラインといおうか、その心情が実にアケスケで、ここまで言われると「そんなひどいところなら行ってみようじゃないの」という気になって、小生、今年初めてメキシコシティを訪問。なあに、自分とてメキシコの人々と同じモンゴロイドの血が流れているのだし、元々衛生観念の極めて低い、日本海側の草深い田舎の出身。つまり、食当たりには絶対の自信を持っていた。水曜日、タコスむしゃむしゃ。木曜日、ホットドックもそもそ。金曜日、イタリアンばくばく。ほら、大丈夫でしょ――と、心の中でナイルー師に胸張った土曜日の夕刻、イテテ……と下腹に差し込みがきた。R'onツアーの夕食会も、スープをいただいたところで、リタイア。あわてて自室のトイレへ駆け込んでしゃがんだ瞬間、わが便器は水素爆弾の猛烈な攻撃を受けるハメになってしまった。腹かかえながらしみじみ思ったこと。わが師よ、あなたは正しかった。もうひとつ、これは食当たりではない、単なる風邪だ！　この思い込みが効を奏して、翌朝、アラ不思議。わが便器はソリッドな普通の爆撃を受けただけで済んだ。ま、このようなキャリアを積んだ視点で今回のグランプリを見る時、こうした過酷な環境の中で平気でバンバン走れるやつは偉いということを認めなければならない。と同時に、震えが来るような病身をおして走って、しかもライバルと戦えるやつはもっと偉いということだろう。だから、ボク、以下のような配点にした。

ドライバーズコンテストby西山平夫

- N．マンセル……10点
- 片山　右京……4点
- M．シューマッハー……3点
- J．ハーバート……2点
- M．ブランドル……1点

ドライバーズ
コンテスト
総合表
R2メキシコGP

	R1までの総合	赤井邦彦	今宮純	金子博	津川哲夫	西山平夫	総合得点
N．マンセル	31	10	10	10	2	10	73
M．シューマッハー	16	6	5	5	10	3	39
J．ハーバート	17				4	2	23
R．パトレーゼ	11	2	2	5			20
片山　右京	15					4	19
鈴木亜久里	8						8
M．ブランドル		2	1			1	4
K．ベンドリンガー	3						3
M．ハッキネン			1		2		3
A．デ・チェザリス			1		2		3
A．セナ	2						2
E．コマス	2						2
M．アルボレート	1						1

RESULT

●F1世界選手権第2戦メキシコGP／3月20日〜22日／メキシコ・メキシコシティ／アウトドローモ・エルマノス・ロドリゲス

RESULT

●4.421km×69周＝305.049km　予選出走30台・決勝出走26台・完走13台

							最高位	ベストラップ／速度／周回数
1	⑤N.マンセル	ウイリアムズFW14B	ルノーV10	69周	1'31'53'587		1位	1'17'765　204.663km/h　62周目
2	⑥R.パトレーゼ	ウイリアムズFW14B	ルノーV10	69周	1'32'06'558		2位	1'17'920　204.256km/h　59周目
3	⑨M.シューマッハー	ベネトンB191B	フォードHB-V8	69周	1'32'15'016		3位	1'18'056　203.900km/h　62周目
4	②G.ベルガー	マクラーレンMP4/6B	ホンダV12	69周	1'32'26'934		4位	1'17'711　204.805km/h　60周目
5	④A.デ・チェザリス	ティレル020B	イルモアV10	68周	1'32'05'970		5位	1'19'034　201.377km/h　56周目
6	⑪M.ハッキネン	ロータス102D	フォードHB-V8	68周	1'32'10'983		6位	1'19'427　200.380km/h　56周目
7	⑫J.ハーバート	ロータス102D	フォードHB-V8	68周	1'32'33'413		7位	1'19'634　199.859km/h　58周目
8	⑰J.J.レート	BMSダラーラ192	フェラーリV12	68周	1'33'10'155		8位	1'19'589　199.972km/h　57周目
9	⑳E.コマス	リジェJS37	ルノーV10	67周	1'31'54'205		8位	1'20'200　198.449km/h　61周目
10	㉙T.プーツェン	リジェJS37	ルノーV10	67周	1'31'55'083		9位	1'19'648　199.824km/h　58周目
11	⑱B.ガショー	ベンチュリLC92	ランボルギーニV12	66周	1'32'04'047		11位	1'21'364　195.610km/h　61周目
12	⑲片山　右京	ベンチュリLC92	ランボルギーニV12	66周	1'32'24'267		12位	1'21'397　195.531km/h　51周目
13	⑬M.アルボレート	フットワークFA13	無限V10	65周	1'32'03'852		12位	1'22'167　193.698km/h　55周目
	⑨M.ブランドル	ベネトンB191B	フォードHB-V8	47周	エンジン		4位	1'19'688　199.724km/h　38周目
	⑭G.タルクイーニ	フォンドメタルGR01	フォードHB-V8	45周	クラッチ		11位	1'21'663　194.894km/h　41周目
	⑭A.キエーザ	フォンドメタルGR01	フォードHB-V8	37周	スピンオフ		15位	1'22'143　193.755km/h　36周目
	⑪P.マルティーニ	BMSダラーラ192	フェラーリV12	36周	フロントタイヤ消耗		8位	1'21'057　196.351km/h　31周目
	㉒J.アレジ	フェラーリF92A	フェラーリV12	31周	エンジン		6位	1'20'965　196.574km/h　21周目
	㉔G.モルビデッリ	ミナルディM191B	ランボルギーニV12	29周	コースアウト		10位	1'20'681　197.266km/h　28周目
	㉕S.モデーナ	ジョーダン192	ヤマハV12	17周	ギヤボックス		10位	1'23'003　191.747km/h　17周目
	㉓O.グルイヤール	ティレル020B	イルモアV10	12周	エンジン		13位	1'22'521　192.867km/h　8周目
	①A.セナ	マクラーレンMP4/6B	ホンダV12	11周	ギヤボックス		3位	1'20'721　197.168km/h　9周目
	㉖C.フィッティパルディ	ミナルディM191 B	ランボルギーニV12	2周	コースアウト		12位	1'25'880　185.324km/h　2周目
	⑨M.グージェルミン	ジョーダン192	ヤマハV12	0周	エンジン		—	—
	㉑I.カペリ	フェラーリF92A	フェラーリV12	0周	アクシデント		—	—
	⑯K.ベンドリンガー	マーチCG911B	イルモアV10	0周	アクシデント		—	—
ns	⑭鈴木亜久里	フットワークFA13	無限V10	—	DNQ（1'21'617 ▷ 1'21'187）			
ns	⑮P.ベルモンド	マーチCG911B	イルモアV10	—	DNQ（1'23'508 ▷ 1'21'504）			
ns	㉗E.バン・デ・ベール	プラバムBT60B	ジャッドV10	—	DNQ（1'22'937 ▷ 1'22'197）			
ns	㉘G.アマーティ	プラバムBT60B	ジャッドV10	—	DNQ（——— ▷ 1'25'052）			

・優勝スピード：199.176km/h
・最速ラップ：G.ベルガー（マクラーレン・ホンダ）1'17'711　204.805km/h　60周目
・ラップリーダー：1〜69＝N.マンセル

POINT STANDING/ DRIVERS

1	N.マンセル	20
2	R.パトレーゼ	12
3	M.シューマッハー	7
4	G.ベルガー	5
5	A.セナ	4
6	A.デ・チェザリス	2
7	J.ハーバート	1
7	M.ハッキネン	1

POINT STANDING/ CONSTRUCTORS

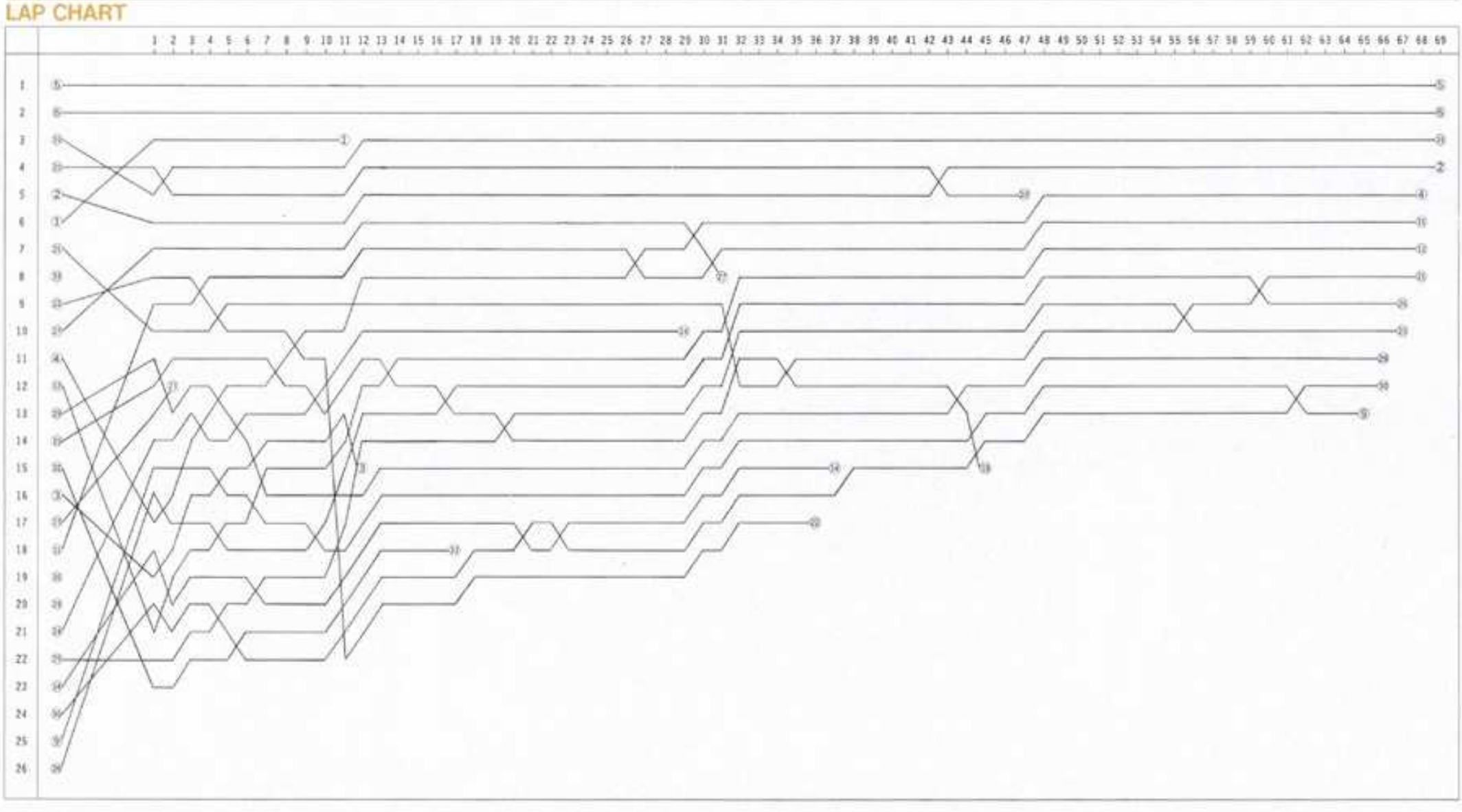
1	ウイリアムズ・ルノー	32
2	マクラーレン・ホンダ	9
3	ベネトン・フォード	7
4	ティレル・イルモア	2
4	ロータス・フォード	2

STARTING GRID

▲

⑤N.マンセル ウイリアムズFW14B 1'16'346 ◁ 1'16'648	⑥R.パトレーゼ ウイリアムズFW14B 1'17'908 ▷ 1'16'362
⑨M.シューマッハー ベネトンB191B 1'17'554 ▷ 1'17'292	⑨M.ブランドル ベネトンB191B 1'18'937 ▷ 1'18'588
②G.ベルガー マクラーレンMP4/6B 1'18'604 ▷ 1'18'589	①A.セナ マクラーレンMP4/6B 1'23'063 ▷ 1'18'791
⑰J.J.レート BMSダラーラ192 1'19'982 ▷ 1'19'111	⑨M.グージェルミン ジョーダン192 1'20'246 ▷ 1'19'355
⑪P.マルティーニ BMSダラーラ192 1'19'767 ▷ 1'19'378	㉒J.アレジ フェラーリF92A 1'21'434 ▷ 1'19'417
④A.デ・チェザリス ティレル020B 1'19'423 ◁ 1'24'117	⑫J.ハーバート ロータス102D 1'20'450 ▷ 1'19'509
⑱B.ガショー ベンチュリLC92 1'21'656 ▷ 1'19'743	⑭G.タルクイーニ フォンドメタルGR01 1'20'386 ▷ 1'19'769
㉕S.モデーナ ジョーダン192 1'19'957 ◁ 1'20'469	㉓O.グルイヤール ティレル020B 1'20'709 ▷ 1'19'961
㉖C.フィッティパルディ ミナルディM191B 1'20'042 ◁ 1'20'202	⑪M.ハッキネン ロータス102D 1'20'145 ◁ 1'20'390
⑯K.ベンドリンガー マーチCG911B 47'56'613▷ 1'20'208	㉑I.カペリ フェラーリF92A 1'20'223 ◁ 1'21'120
㉔G.モルビデッリ ミナルディM191B 1'21'019 ▷ 1'20'227	㉙T.プーツェン リジェJS37 1'20'709 ▷ 1'20'395
⑭A.キエーザ フォンドメタルGR01 1'21'902 ▷ 1'20'845	⑲片山　右京 ベンチュリLC92 1'22'188 ▷ 1'20'935
⑬M.アルボレート フットワークFA13 1'21'356 ▷ 1'21'064	⑳E.コマス リジェJS37 1'21'122 ▷ 1'21'953

LAP CHART



'92筑波チャレンヂカップレース第2戦
全日本F3選手権第2戦
3月28~29日／筑波サーキット

Text/Naotsugu Mihori
Photos/Hiroshige Satta, Shoichi Sudoh



開幕戦で圧倒的な速さを見せつけて最高のスタートを切った
アンソニー・レイドは、ここ筑波でも練習から好調だった
予選では影山正美、本山哲といった若武者達の後塵を拝する
だが、決勝ではフロントロウのふたりの若武者達が
揃ってスタートに失敗した隙にアウト側からかわしてトップを奪う
マシンに絶対的な自信を持つベテランの勝利はこの時点で決まった

A.レイド、雨の筑波を制し 開幕2連勝を飾る

余裕



ベテランの

影山が完璧な走りでA組を制す

ベテラン、アンソニー・レイドの速さは安泰だった。すでに金曜日の練習走行段階で非公式ながら従来のF3のコースレコード、52秒658を破る52秒3をマークしていたのだ。そのレイドに挑みかかろうとする若手ドライバー達。あと一歩で手が届きそうなところまで来ていながら、レイドを捕まえることができずにいる。レイドにすれば、その皮一枚のところを巧みに生かして若手を退ける。まさにベテランならではの味わいある戦いぶりである。しかし、その技を上回る手を打ってベテランを越えて行かなければ、勝利の道はつかみ取れない。

朝のうちは晴れ間の見えた筑波サーキット上空だが、F3の予選が始まる昼近くには薄曇となり気温も下がり出す。

予選A組の走行が開始となって最初にコースに飛び出してきたのは、昨年の活躍でトムスのシートを手に入れた田中哲也。続いて、今年の注目株である桧井保孝、昨年のレース・ド・ニッポンで優勝している影山正美、そしてレイド……。あっという間に2kmのコースは19台のマシンで埋め尽くされる。

「このコースではラップタイムの差がほんのわずかだから、今日の予選がこのレースでは一番大切だ。フロントロウを取らないと勝つのは非常に厳しいものになる」

昨年の筑波（レース・ド・ニッポン）のレースから日本のF3を走り始めたレイドは、このコースでのポイントはすでに押さえており、予選前、開口一番にこう話し始めたのだ。しかし、このことはどのドライバーも百も承知のはずだ。ラップタイムが0・1秒違えばスターティンググリッドが2〜3列下がってしまう筑波では、予選でレースが決まると言っても過言ではない。オーバーテイクポイントは無いに等しいからだ。

田中は予選開始早々から果敢にタイムアタックを行う。一方、レイドは間合いを取るようにゆっくりと周回を重ね、そしてトップタイムを出す。リズミカルに走る影山が2番手。田中は3番手だ。

「鈴鹿よりマシンのバランスは取れてきた。でも、マシンの挙動は敏感でコントロールが難しい」と田中は言う。田中のマシンは他のトムスのマシンより若干ロングホイールベースに見える。田中独自のトライを重ねているのだろうか。

予選時間も終盤になって、いったんピットインをしていた影山がコースに戻ると、目ざましい走りでコースを1周した。次の周にはわずかにリズムを崩したが、あの1周は他の誰も及ばぬ見事な走りだった。走りの巧みさがコースサイドで見ていて見えるのだから、きっと本人も満足の出来だったに違いない。果たして、52秒625と従来のコースレコードをわずかに破りA組のベストタイムとなる。

「このレースウィークに入ってずっとクルマは順調に仕上がっていて、かなり満足できる状態と言えます。でも……、僕より速いタイムを出した人がいるうちは、満足とは言えない。2回目はもっと気温が下がるだろうから、もう一度頑張らないと。タイヤはまだ十分にグリップがある」と影山は話す。だが、この後、予選B組で影山を上回ったドライバーが出るのだった。

予選A組で2番手となったレイドは、

「金曜日の段階からさらにセッティングを変えてみたらオーバーステアになってしまった。フロントロウが取れなかったのが残念だ」と言うが、それほど落胆の様子はない。前日コースレコードを出しているマシンの調子良さに、何か確信を持っているようだ。

3番手には田中のタイムを上回って石川朗が来た。

「午後の方が気温が下がると思うので、それを狙っています。1回目はタイムアタックの際に1周をうまくまとめるのに失敗しました。つまり、1周ミス無く走れなかった。しかし、トップの影山選手とは0・1秒差でしかないので、マシンコンディションは悪くないと思います」と話した。

4番手の田中に、桧井、光貞秀俊が続く。桧井は「昨日まで筑波の攻略法を間違っていて急きょセッティングを変えたので、今日が初日のようなものです」と言う。光貞は「ハードにコースを攻めすぎてタイヤを痛めてしまった」と説明する。

B組は最終ラップで本山が逆転

続いてB組の予選も19台のマシンがコースを埋める。その中でひときわアグレッシブな走りを見せるのがジャック・ビルヌーブだ。手の上でマシンを転がすように、トムスのマシンを自在に操っている。シフトアップポイントなども他のトムスのマシンのドライバーと異なる。「彼は早め早めにシフトアップしているみたいだ」と、同じトムスのマシンに乗る田中は言う。外から見た印象では、常にアクセルを全開近くに開けて走っているようで、コーナーからの立ち上がりではトラクションがよくかかり、ダッシュがいい。また、いくつかのライン取りを試し、少しでも早く前へ加速できる状況を探しているようだ。


スタートをミスした本山も泥水に視界をさえぎられてレイドを捕まえることはできなかったが、昨年のレース・ド・ニッポンに続き今回も筑波で2位をゲット


他のドライバーがRT35からRT35にスイッチしていく中、土屋とともにRT35で上位陣に食い込んでいる光貞秀俊。2年目のF3を戦う若武者の今後に期待したい


スタートで大きくジャンプアップした西堀内とスタートを大きくミスした影山の激しい6位争いとなったが（左）、6周目の1コーナーで2台が接触し影山はその場で（上）、右リヤタイヤをバーストした西堀内はピットに戻りリタイアとなる

フロントロウの2台がスタートをミス。その間隙をついてレイドがアウトから1コーナーで本山に並びかけ、立ち上がりでトップを奪った。この時点でレイドの勝利は決まったといっても過言ではない

それでも、序盤からトップタイムを出してきたのは岡本幸夫だった。岡本も予選開始早々から積極的な走りを見せていた。

「今までは何周かしないとベストタイムが出なかったんですが、最近はすぐに良いタイムが出るようになったんです。で、最初の2周はタイヤの皮剥きをして、そこから3周くらいエンジンの油温が暖まるまで待って、そこからタイムアタックに入ったんです。しかし、ちょっと力みすぎてしまったところがあって、ベストと思った周の第2ヘアピンでシフトミスしちゃいました」と、反省しながらも笑顔で話す。

さらに、メカニックとのコミュニケーションがうまくいっており、お互いに思ったことをどんどん言い合い、自分が試したいことをトライできている今のチーム状況が、良い環境を生んでいるようだともつけ加える。岡本は今、上り調子だ。

チェッカーが振られ、この岡本がB組ベストかと思われたが、最終ラップに本山哲が52秒534の最速タイムを出してトップを奪った。

「練習中からフィーリングが良かった。今日の路面コンディションに調整をしながら走っていて、最後にベストタイムを出すことができた」

時間ギリギリまで粘ってセッティングを詰め、最終ラップにベストタイムが出せるということは、本山の集中力が非常に高まっていることを示している。簡単に言えばヤル気になっているということ。この本山も「チームメカニックと気が合う」と話している。一体感を感じているのだ。そして、「今年は走るのが楽しくてしかたがない」とも。本山の力が今年はいよいよ引き出されそうだ。

こうして本山がB組のベストタイムを上回って1回目の予選ではポールポジションということになった。2番手の岡本に続いてビルヌーブが3番手、さらに土屋圭市、高村一明、デレック・ヒギンズと続く。

A組、B組を通じて、上位陣でラルトRT36を使うのはA組の光貞と、B組の土屋だけ。「RT36は自分に合っている感じ」と光貞は言い、「トップの本山とのタイム差はたった0・1秒。RT36は絶対にあきらめない」と土屋が言う。土屋のチーフメカニックも「RT36のセッティングの方向が見えてきた」と話した。

高村は練習中に非公式ながらレイドと同じ52秒3を出していたが、この予選では振るわなかった。ヒギンズは「練習では中古のタイヤで52秒7が出ていたから、予選は期待していたけれど、セッティングを変えて予選に臨んだらオーバーステアとなり、タイヤを酷使してしまってタイムアップできなかった」と話す。

午後の予選は気温が一段と下がり、タイムアップが期待できたが、F3の予選時間前に行われたフォーミュラ・トヨタの予選で、コース上にオイルが撒かれ、路面が滑り易くなっていたため、ほとんどのドライバーが午前中のタイムを越えることができなかった。その中で、午前中のタイムが無効となっていたトム・クリステンセン（レイドに0・03秒差の3番手だった）がA組で5番手のタイムを


今回からマシンをRT35にスイッチした高村一明は、予選はクラス5番手、総合9位と低迷するがレースでは着実に順位を上げ5位でフィニッシュする


ルーキーだった昨年は予選通過さえ難しかった沢田龍太郎だが、体制を一新した今季は確実にレースを戦い、雨の中21番グリッドから8位まで順位を上げる



出し、総合10位のスターティンググリッドを手に入れた。

本山と影山がスタートをミス

決勝当日は朝から雨となった。朝のウォーミングアップ走行は、全車が今年の筑波で初めての雨の走行となる。ここでトップタイムを出したのはクリステンセンだった。クリステンセンのベストタイムは59秒930で、他のドライバーは誰ひとり1分を切れずクリステンセンの速さが光った。しかも、毎周毎周同じ走行ラインで走り、走りを乱すところがない。クリステンセンに続いたのは、リカルド・リデル、影山、ヒギンズ、本山、西垣内正義だ。

決勝レースのスタート前に一時雨は小止みとなり、レコードライン上が乾きかけたが、F3のウォーミングアップ走行が始まると再び激しく雨が降り始めた。各車がピットインを繰り返しながらウォーミングアップ走行を続ける中、ひとり先にグリッドについたのは石川だった。

「朝のウォーミングアップ走行で、雨の中を走るとせっかくウォーマーで暖めたタイヤが冷えてしまうのが分かったんです。雨のセッティングはできていたし、それならスタート間際まで十分にタイヤを温めておこうと思い、早めにコースインをして、スタート間際までレインタイヤにウォーマーをかけておいたんです」

この石川の判断は見事に功を奏した。総合6位、アウト側3列目からのスタートとなった石川は、スタートダッシュで3番手を手に入れたのである。

ポールポジションの本山は、シグナルが青に変わると、ドンピシャリのタイミングでクラッチミートに成功していた。ところが、マシンが2〜3m動いたところで激しくリヤタイヤがホイールスピンを起こし始め、マシンがほとんど動きを止めた。そこで本山はすぐに2速へシフトアップしたが、明らかに加速は鈍った。

本山に並ぶ影山は完全にスタートをミスしていた。本山が動き出しても影山のマシンはしばらく動き出さないかに見えた。その後ろ、レイドはこの時がチャンスとばかりにコースのアウト側から影山をかわし、1コーナーでイン側をキープする本山に並びかかった。ややオーバースピード気味でアウト側に膨らんだレイドだったが、1コーナーを抜けるころにはトップを奪うことに成功していた。視界の開けたレイドは、ここでほぼレースを手中に収めたも同然だった。

本山に続いたのは石川だった。そしてビルヌーブ、岡本、影山と続く。1周を終えるとレイドは本山に0・7秒の差をつけていた。本山と石川はテールtoノーズで争い、ビルヌーブはそのふたりからやや水を開けられている。次の周、6番手につけていた影山が後ろの西垣内に抜かれて帰ってきた。8番手にいたはずの田中は、雨のセッティング不足からずるずると後退してきている。

その後もレイドのリードはさらに広がっていき、もはや本山には捕らえられない距離となる。「最終コーナーがレイドより遅く、追うのは辛かった」と本山。しかも「スタートで前に出ていても抑えるのは難しかったかもしれない」と言う。ドライセッティングが決まっているレイドのマシンは、ウェットセッティングでもアドバンテージを得ていた。

本山を追う石川は、雨水の水しぶきに視界を妨げられていた。コースサイドの泥を含んだ水しぶきがヘルメットの内側に入り込んで濁らし、それが乾いてシールドを白く汚して極端に視界を悪くしていたのだ。ただ単に曇りだけならばシールドを開けることで解消可能だが、シールド内側の汚れをレース中に拭うことは不可能に近い。石川は視界と格闘しながらも、本山を追うことは諦めなかった。

「本山選手は何度かミスしていた」と石川は言い、一方の本山も「自分もミスしたが石川選手もミスしてくれて助かった」と言う。レースコンディションの難しさが、ふたりの戦いを複雑なものにしていた。

クリステンセン大活躍、だが…

レース序盤に、影山と西垣内は1コーナーで接触して戦列を離れた。ヒギンズはミッショントラブルでリタイア。田中は最終コーナーでクラッシュ、病院へ運ばれる。そしてレース中盤にはリデルとエウジニオ・ビスコが第2ヘアピンで接触し、これも戦列を離れる。レースが半ばを過ぎる頃には3分の1近くのマシンがレースを断念していた。荒れたレース展開となっていた。

その中で、レースを見応えのあるものとしたのは、クリステンセンだった。スタートでエンジンをストールさせたクリステンセンは大きく順位を落としたが、次々に前車をパスしてポジションを上げてきた。最終コーナー



RT36は絶対にあきらめないと言う土屋圭市は予選クラス4位、総合7位と頑張りを見せたが、決勝では本山や石川同様ヘルメット・シールドの内側に入り込んだ泥水に視界を奪われペースが上がらず7位でフィニッシュ



金曜まで筑波の攻め方を間違っていたと言う松井。今回は9位と今一歩に終わる


鈴鹿ではフロントロウから2位と速さを見せたビスコだが、筑波ではどうやっても決まらないマシンに首を傾げ続けた。レースではリデルと接触大きく後退



プライベート参戦を続ける岡本幸夫は今回も好調で初ポール獲得かと思われたが、最後に本山に逆転される。決勝はブレーキにトラブルを抱えながら6位入賞



ビスコと接触してリタイアしたリカルド・リデル(左)と失格となったトム・クリステンセン(右)。ふたりのトムス系外人ドライバーの今後に期待したい



開幕から調を悩ませていたシャシーバランスも少しは解消し予選は総合8位と可能性を感じさせた田中哲也だが、決勝では雨用のセッティング不足からペースを上げられず、5周目の最終コーナーでヒギンズのスローダウンを避けようとしてコースアウト、右足かかとを骨折するアクシデントに見舞われた

SUZUKA CIRCUIT　TAMA TECH
NEWS
●鈴鹿サーキット/三重営業所 ―― 0593(78)1111
●多摩テック ―― 0425(91)0820
東京本社/東京営業所 ―― 03(3582)3221
大阪営業所 ―― 06(372)1526
名古屋営業所 ―― 052(571)7176

わくわく、ハッピー！
おしゃれな
アミューズメントパーク
"ワッピーパレー"誕生！
おかげさまで30周年



モータースポーツライブアクション
WAPPYモートピアパレード
（期間）日・祝日・春休み・ゴールデンウィーク
マーチングバンドを先頭に、モートピアののりものや、かわいいぬいぐるみたちを乗せたフロートが華やかなパレードを盛りあげます。
ドキドキ大迫力！ モータースポーツシアター
レーザーズ・アイ
世界屈指のテクニカルコース"鈴鹿サーキット"を、世界最速を競うトップドライバーの視線から十二分にお楽しみいただけます。
本物のコックピットを体験
トライ・ザ・フォーミュラ
F1ドライバーの登竜門。入門用フォーミュラマシン"FJ1600"に乗って、F1ドライバーを体験しよう！
コチラちゃんのモータスポーツ教室
（期間）日・祝日・春休み・ゴールデンウィーク
第14回　鈴鹿サーキット
レースクィーンコンテスト
（期間）4月29日(祝)
ロードレースの写真が大集合
フロントギャラリー写真展
ファクシミリ情報サービスもご利用下さい
①03(3263)2447をコール〈ピッピッの発信音確認〉
②880088＊(60)#　〈トトトッーの発信音確認〉
③ファックススタートボタンON（プッシュ回線のみ）
鈴鹿サーキット情報テレホンサービス
鈴鹿 ―― 0593(78)4488
東京 ―― 03(3505)4488
大阪 ―― 06(376)4488
名古屋 ―― 052(581)4488
大阪(茨木) ―― 0726(22)4141

からは、カウンターステアを当てながら前車のイン側横に並んで出てくる。そして1台抜く。さらに、続く1コーナーで別のマシンがインを抑え込むと、今度はアウト側から難なく抜いて行く。次の周もまた、前にいたマシンと最終コーナーを並んで出てくる。そして1コーナーをアウト・アウト・アウトで走って前車をパス。こうして、最終的にはビルヌーブを抜いて、なんと4位まで上がってきたのであった。

ところが、5位にポジションを上げた時、バックストレッチでイグニッションスイッチに触れてエンジンを止めてしまう。ガクッとスピードを落としたマシンにクリステンセンはトラブル発生かと思い、ピットロード側にマシンを寄せた。そこで再スタートを試みるとエンジンが息を吹き返しレースに復帰するが、このときにイエローラインをカットしてしまったのだ。この結果、クリステンセンは失格となる。

今回のクリステンセンは、予選からツキがなかった。今回クリステンセンはマシンをRT36からRT35にチェンジしたが、この変更手続きの不備により1回目の予選タイムが無効となってしまったのだ。それにもめげず、オイルが出て滑り易かった2回目の予選、そして雨の決勝レースと、素晴らしい走りを見せたわけだが、今度は自分のミスが重なった。しかし、クリステンセンの走りは、昨年のドイツF3チャンピオンの名に恥じない堂々たるものであったことは確かだ。

レースはレイドの楽勝で終わった。これで開幕2連勝。昨年のパウロ・カルカスチの連勝が思い起こされる。2〜3位の表彰台には本山と石川が登った。昨年の筑波でもそれぞれ2位と3位の入賞経験を持つ本山と石川。

「万年3位じゃしょうがないですね」と、レース後に石川は言ったが、上り調子の何かをつかんだ様子で表情は明るい。それは本山も同じだった。「この次こそ」の言葉をふたりには贈ろう。

それから、初めての筑波、そして雨というコンディションの中で、次々と前車をパスして見せたクリステンセンに教わることは多い。若手ドライバー達は、すでによく知り尽くしているはずの筑波に、まだこういう攻略法があることをクリステンセンから学ばなければならない。

PADDOCK TOPICS

●RT36が大幅に減少!?

開幕前からエンジンが壊れたりセッティングが出なかったり、と各チームのエンジニアを悩ましてきたラルトのブランニューマシンRT36だが、今回から高村一明、トム・クリステンセン、中野信二がマシンをRT35にスイッチした。逆にRT35からRT36にスイッチしたのは山路慎一。今回は羽根幸浩とサファリ・ラリーに出場した新田守男が欠場となっており、RT36は開幕戦の9台から5台へと大きく減ってしまった。逆にRT35は開幕戦の20台から21台へと増加する結果となった。今後RT36はどうなるのだろうか。

●田中哲也が骨折

決勝レースの5周目の最終コーナーで、ミッショントラブルを起こしてスローダウンしていたデレック・ヒギンズを避けようとしてコースアウトした田中哲也は、不運にもアウト側グリーン上にあったマンホールにモノコックの先端下部をヒットしてストップしてしまった。この衝撃でモノコック前端の底部に穴が開き、田中は右足かかとを骨折、左足かかとにひびが入る重傷を負い、現在御殿場市内の病院に入院中だ。幸い手術の必要はなかったものの、回復まで1カ月は必要とのことで、チームとしては大事をとって完全に回復するまではレースに出場しない方針だ。このため5月4－5日に富士で開催される第3戦は欠場ということになりそうだ。

●御難続きのクリステンセン

練習段階から好調だったトム・クリステンセンだが、予選1回目でA組3番手のタイムを記録したもののマシン変更の届が出ていなかったためこのタイムは無効となってしまう。結局、予選1回目終了後に正式にマシン変更となり、悪コンディションの中でクラス5番手のタイムを叩き出して決勝に望みをつないだ。だが、決勝でも自らのミスでイエローラインをカットして失格に。

RESULT

●2.045km×45周＝92.025km　予選出走38台・決勝出場24台・完走15台

							ベストラップ	予選順位／タイム(1回目／2回目)
1	3	A.レイド	ファミリーマート RT35 無限	ラルトRT35・無限	45周	45'37'887	1'00'089	A2／'0 52'704・0 53'364
2	30	本山　哲	J-TRIAL ラルト 無限	ラルトRT35・無限	45周	45'39'756	0'59'818	B1／'0 52'534・0 53'138
3	32	石川　薫	CAPCOM RALT 無限	ラルトRT35・無限	45周	45'40'817	0'59'819	A3／'0 52'761・0 53'193
4	8	J.ビルヌーブ	ITOHAM TOM'S 032F	トムス032F・トヨタ	45周	45'50'585	1'00'268	B5／'0 52'578・0 53'796
5	19	高村　一明	CABIN RT35 無限	ラルトRT35・無限	45周	45'51'458	0'59'780	B10／'0 52'773・0 53'194
6	43	岡本　幸夫	ラルトRT35・無限	ラルトRT35・無限	45周	45'56'033	1'00'333	B2／'0 52'571・0 53'344
7	14	土屋　圭市	SZIGEN RT36	ラルトRT35・無限	45周	46'05'493	1'00'507	B4／'0 52'664・0 52'956
8	36	沢田龍太郎	ALEXEL・ORS・RT トヨタ	ラルトRT35・トヨタ	45周	46'07'623	1'00'444	B11／'0 53'613・'0 53'327
9	36	権井　保孝	リーガルRT35ムゲン	ラルトRT35・無限	45周	46'22'466	1'00'528	A6／'0 52'888・0 53'370
10	28	柳原　眞介	スリムビューティーハウスラルト	ラルトRT35・無限	45周	46'27'023	1'00'238	A10／'0 53'170・0 53'349
11	12	中野　信治	PIAA RALT RT36	ラルトRT35・無限	44周	45'45'563	1'00'737	A12／'0 53'437・0 53'556
12	35	光貞　秀俊	N・M・SラルトRT36 無限	ラルトRT36・無限	44周	45'49'532	1'00'485	A7／'0 53'020・0 53'239
13	4	井上隆智穂	DALLARA 392 MUGEN	ダラーラ392・無限	44周	45'59'932	1'01'056	A11／'0 53'202・0 53'776
14	10	伊藤　直澄	GIZA HOUSE RT35 無限	ラルトRT35・無限	43周	46'09'275	1'01'057	B8／'0 53'001・0 53'404
15	44	E.ビスコ	DALLARA 392 MUGEN	ダラーラ392・無限	41周	45'54'589	1'00'976	B9／'0 53'176・0 53'459
	11	青木　博之	モリサワレーシング RT35	ラルトRT35・無限	29周	スピンオフ	1'00'557	B10／'0 53'321・0 53'423
	34	奥賀　直	OBAYASHIラルト	ラルトRT35・無限	30周	ミッション	1'01'009	A8／'0 53'125・0 53'379
	9	R.リデル	TAKASU CLINIC 032F	トムス032F・トヨタ	16周	アクシデント	1'00'969	B12／'0 53'500・'0 53'348
	16	西堀内正義	SZIGEN RT35	ラルトRT35・無限	6周	アクシデント	1'01'278	B7／'0 52'982・0 53'410
	18	影山　正美	SAS, JUST, TOMEI	ラルトRT35・無限	5周	アクシデント	1'01'295	A1／'0 52'625・0 53'300
	15	D.ヒギンズ	ステラRT35	ラルトRT35・無限	5周	ミッション	1'01'522	B6／'0 52'945・0 53'119
	7	田中　哲也	セキスイツーユーホーム032F	トムス032F・トヨタ	4周	アクシデント	1'02'771	A4／'0 52'814・0 53'219
	24	戸田　哲史	ファミリーマートRT35 TOMEI	ラルトRT35・無限	2周	ミッション	1'18'007	A9／'0 53'157・0 53'639
失	38	T.クリステンセン	ALEXEL・文化・ORS・RT トヨタ	ラルトRT35・トヨタ				A5／　　・'0 52'880
	23	H.ベイリー	REYNARD923・無限	レイナード923・無限	DNQ			B13／'0 53'377・0 53'532
	26	J.ウエストウッド	VANDIEMEN RF92	バンディーメンRF92・無限	DNQ			B14／'0 53'388・0 53'788
	27	早田　岳史	BOSCH BC-2	ボウマンBC-2・無限	DNQ			B15／'0 53'421・0 53'665
	49	高橋　浩二	テクノスジャパンBC2・無限	ボウマンBC-2・無限	DNQ			A13／'0 53'449・0 53'901
	50	藤村　満男	ENDLESS ARC ダララ無限	ダラーラ392・無限	DNQ			A14／'0 53'462・0 53'849
	24	鳴村　健太	Inter Rink RT35 無限	ラルトRT35・無限	DNQ			A15／'0 53'498・0 52'617
	17	山路　慎一	Juice Tree Ralt無限	ラルトRT36・無限	DNQ			B16／'0 53'536・0 53'935
	30	近藤　真彦	CERENA ラルト	ラルトRT35・無限	DNQ			A16／'0 53'557・0 54'384
	5	沢登　栄一	LE GARAGE COX RT RALT	ラルトRT35・無限	DNQ			A17／'0 53'690・0 53'826
	29	大文字良浩	フーセンウサギ RT36 ムゲン	ラルトRT36・無限	DNQ			B17／'0 53'715・0 53'878
	17	夏川　竜一	CHERENAラルト	ラルトRT35・無限	DNQ			A18／'0 53'849・0 54'306
	31	渋谷　勉	VANDIEMEN RF92	バンディーメンRF92・無限	DNQ			B18／'0 54'771・'0 54'045
	39	金海　辰彦	オーイズ2ダララ無限	ダラーラ391・無限	DNQ			B19／'0 54'420・'0 54'086
	46	岡田　晃典	MASSCARS RACING	ラルトRT36・無限	DNQ			A19／'0 54'164・0 54'803

・優勝スピード：121.00km/h
・最速ラップ：高村一明(ラルトRT35・無限) 0'59'780　123.15km/h
・予選はA，B2組に分けて2セッション実施。A，B組上位各16台が決勝に進出，グリッドはアウト側がA組，イン側がB組で整列
・No.18は国際スポーツ法典付則L項第4章燃料補給ピットへの進入d)項違反により失格



Photos/Tamotsu Futamura Text/David Williams

強く、そしてより速く



ニュー・セリカ初勝利、サインツ3度目のサファリを制す

今年のサファリはランチアとトヨクがかつてないほどハードに
そしてハイペースで熾烈な戦いを繰り広げた
この激しい戦いの中で、トヨタのサインツが見事なドライビングで
今季初勝利、3度目にしてのサファリ初制覇、そしてニュー・セリカの初勝利を獲得
ランチアのニュー・デルタがモンテカルロ、ポルトガルと圧倒的な強さを誇ったが
トヨタのニュー・セリカのポテンシャルもデルタに決して劣ってはいなかった
つまり、今年のタイトルの行方はまだまだ予断を許さないということになるのだ



40th Martini **WRC** World Rally Championship for Drivers-Round 4
World Rally Championship for Manufacturers-Round 3
27 March-1 April 1992, KENYA

Safari Rally

大きく変貌したサファリ
果敢に攻めなければ
勝利をつかむことはできない


ニュー・セリカの整備性は良く、ほとんどの主要パーツ交換は15分程度で済む

セリカがパフォーマンスを発揮

最終日の第6レグ。フィニッシュまで、まだ300km以上を残していたが、ランチア勢はすでに潔く負けを覚悟していた。

ジョリークラブ監督、クラウディオ・パルドレットの心境はいささか神妙だ。カルロス・サインツの勝利は、トヨタ・セリカGT-FOURがデザイン的にランチア・デルタHFインテグラーレよりもモダンだということを反映したもの、というのが彼の見解である。セリカはまるでキット・モデルみたいだ、とも言う。ターボチャージャー、ギヤボックス、サスペンション、あるいはブレーキなど、どれを取ってももの15分もあれば交換できてしまうのだ。ところがインテグラーレの方はそうはいかない。

サファリのような過酷なラリーだと、こうしたメジャーパーツの交換に要する時間は命取りになりかねない。そういう故障を回避したいという気持ちがマージンを大きく取ったドライビングに現れるが、そうすれば当然タイムは落ちてくる。そのためサービス・タイムにシワ寄せがきて、ルーティンのメンテナンスがおろそかになってしまう、という寸法だ。ドライバーが陥ったこうした悪循環を、監督自身もよく分かっているのである。

だが、パルドレットのこの分析は正しくない。確かにそれはランチアが抱えた問題の一局面を示すものだが、そこに現れた結果はもっと重大な意味を含んでいるのだ。つまり、ニュー・セリカは最新のデルタに十分太刀打ちできるポテンシャルを持っているということであり、従って、今シーズンのタイトルの行方はまだ予断を許さないということだ。

ハードなドライサファリ

このラリーも、またランチアとトヨタの対決となった。ランチアとトヨタはそれぞれ3台体制で臨んだが、これ以外に4WDのグループAワークスマシンで参加したのはミツビシのみ。しかしラリーアートヨーロッパの支援抜きで、しかも5速のギャランでは、さすがの篠塚建次郎でも辛すぎる。スバルもエントリーしていたが、それはグループAではなくグループNクラスに、だった。

今年は1月からほとんど雨が降らず、完全なドライサファリとなっていた。そのため、トップを走るドライバー以外は埃に悩まされることとなった。

サファリのスタート順位は抽選で決められるが、1番にスタートしたランチアのユハ・カンクネンはスタート早々にパンクでタイムロス。そして2番目にスタートしたのは、トヨタのミカエル・エリクソン。エリクソンは、今年に入ってからこのサファリのテストに精力を傾け今年初の実戦参加となったが、埃に視界を奪われクラッシュ。カンクネン同様、スタート直後から後退してしまった。

初日を終わってトップに立っていたのはサインツ。8番手スタートというハンデを負いながらも2番手につける僚友マルク・アレンとランチアのホルヘ・レカルデに2分の差をつけている。この後ろにはカンクネン、ラリー前のアクシデントで出場が危ぶまれていたランチアのピヨルン・ワルデガルド、そし



レカルデはチームオーダーに従い、彼自身のサファリ最高位を棒に振って、カンクネンに2位の座を譲ることになった

LEADING POSITIONS(TOP10)

LEG 1

1	C.Sainz	Toyota Celica 4WD	7'
2	M.Alen	Toyota Celica 4WD	9'
2	J.Recalde	Lancia Delta HF Integrale	9'
4	I.Duncan	Toyota Celica GT-4	10'
4	J.Kankkunen	Lancia Delta HF Integrale	10'
4	B.Waldegard	Lancia Delta HF Integrale	10'
7	篠塚 建次郎	Mitsubishi Galant VR-4	32'
8	M.Ericsson	Toyota Celica 4WD	42'
9	P.Njiru	Subaru Legacy	44'
10	P.Eklund	Subaru Legacy	48'

LEG 2

1	C.Sainz	Toyota Celica 4WD	35'
2	J.Recalde	Lancia Delta HF Integrale	42'
3	I.Duncan	Toyota Celica GT-4	51'
4	J.Kankkunen	Lancia Delta HF Integrale	53'
5	M.Alen	Toyota Celica 4WD	58'
6	M.Ericsson	Toyota Celica 4WD	1°13'
7	P.Njiru	Subaru Legacy	1°48'
8	P.Eklund	Subaru Legacy	1°59'
9	S.Rai	Toyota Celica GT-4	2°16'
10	J.Toroitich	Toyota Celica GT-4	2°18'

LEG 3

1	C.Sainz	Toyota Celica 4WD	43'
2	J.Recalde	Lancia Delta HF Integrale	50'
3	I.Duncan	Toyota Celica GT-4	1°04'
4	J.Kankkunen	Lancia Delta HF Integrale	1°10'
5	M.Ericsson	Toyota Celica 4WD	1°22'
6	M.Alen	Toyota Celica 4WD	1°24'
7	P.Eklund	Subaru Legacy	2°53'
8	P.Njiru	Subaru Legacy	2°55'
9	S.Rai	Toyota Celica GT-4	3°00'
10	岩瀬 晏弘	Toyota Celica GT-4	3°31'

LEG 4

1	C.Sainz	Toyota Celica 4WD	1°19'
2	J.Recalde	Lancia Delta HF Integrale	1°37'
3	J.Kankkunen	Lancia Delta HF Integrale	2°01'
4	M.Ericsson	Toyota Celica 4WD	2°30'
5	I.Duncan	Toyota Celica GT-4	2°40'
6	M.Alen	Toyota Celica 4WD	2°49'
7	S.Rai	Toyota Celica GT-4	4°52'
8	P.Njiru	Subaru Legacy	5°24'
9	P.Eklund	Subaru Legacy	5°57'
10	R.Stohl	Audi 90 Quattro	7°15'

LEG 5

1	C.Sainz	Toyota Celica 4WD	1°59'
2	J.Recalde	Lancia Delta HF Integrale	2°27'
3	J.Kankkunen	Lancia Delta HF Integrale	2°53'
4	M.Ericsson	Toyota Celica 4WD	3°33'
5	M.Alen	Toyota Celica 4WD	4°27'
6	I.Duncan	Toyota Celica GT-4	5°55'
7	S.Rai	Toyota Celica GT-4	7°25'
8	P.Njiru	Subaru Legacy	8°01'
9	P.Eklund	Subaru Legacy	8°55'
10	篠塚 建次郎	Mitsubishi Galant VR-4	9°42'



セリカのポテンシャルは、決してデルタに劣っていないことが証明された。今回は予想外のトラブルへの対処法がランチアよりもトヨタが優っていたために得ることができた勝利だったと言えるだろう

て昨年スバル・レガシィでケニア国内チャンピオンを獲得し、このサファリには'90年にTTEが使用した元ワークスマシンのセリカを駆って出場しているイアン・ダンカンの3台が2位に1分差で続いている。

第2レグに入ってからサインツは、ターボ交換とパンクで一時レカルデにトップの座を譲るが、その後は再びトップに返り咲く。また、4番手につけていたワルデガルドは、サービスで給油中に火災を起こしてしまいリタイア。実はこれ以前の走行中に、激しい振動で車載消火器が誤作動してしまっていて、肝心な時に用をなさなかったのだ。

ハイペース化によるトラブル続出

このところサファリ・ラリーの様相は大きく変化している。耐久テスト的な要素が次第に影を潜め、果敢なアタックによって攻め勝たなければならなくなっているのだ。過去5年ほどのラリーカーの進歩は急速に進み、少なくともワークスについてはフィニッシュするのが当たり前というレベルに到達し、レベルの高いところはプライベーターでさえ侮れない存在になっている。その結果、全行程を無事に走り切るだけでは足りず、速く走らなければ勝利はおぼつかない、という状況を迎えているのだ。

今やトップ・チームにとっては、すべてのセクションでハイスピード・テストを行うのが常識となり、当然ドライバーの側にもそれなりの対応が必要になってくる。

サインツは、路面のいいセクションでアタックをかけ、荒れた部分では思い切った安全策と取るという作戦に出た。それ以前にTTEはサインツの意見を取り入れ、前後ともにアンチ・ロールバーを組み込んでハンドリングの改善を図っていた。これをドライバーズ・シートから調節できるというのがヨーロッパ・ラウンドでは標準になっているが、今回トヨタは同じシステムを初めてサファリ・バージョンに採用した。

サファリの『スプリント化』が顕著に現れたのは'91年が最初だ。翌'92年のラリーはさらに過酷さを増すと誰もが信じて疑わなかったが、最近のグループAマシンの進化にはそれ以上のものがあって、昨年を上回るハイペースを記録したのである。

ハイペース化があまりに急なために、ラリーの序盤からさすがのランチアやトヨタにも不測のトラブルが襲いかかった。TTEにとってはウエストゲートがそれで、テストでは一度も出なかったトラブルにクルーも首をひねるばかり。それも毎回症状が違うというから厄介である。一方ジョリークラブのメカニックも、リヤショックが何度も壊れて、同じように悩んでいた。

両チームともに、状況を把握することもままならないくらいだから、とてもじゃないがトラブルを解決するには至らない。TTEは、より頻繁にターボ交換を行うことでこれに対処した。休憩に入るたびに3台すべてのターボを交換する。しかし、それでも第5レグでは3台すべてに症状が出てしまった。

幸いサインツは、アレンやエリクソンと比べてかなり症状は軽い。サービスでは例によってターボをチェンジするが、大事を取っての交換作戦のはずが、それ以降は危険を承知のギャンブルにならざるを得なくなった。もう新品のターボがなく、3台のセリカはどれも、序盤で使って問題のなかったものをもう一度使うしかない。残る300km、ナイロビ北部のワインディングを無事に走り切れるという保証はどこにもなかった。

一方、ダンパーに問題を抱えるランチアはもっと悲惨だった。これは1月にテストした時に浮上したトラブルだったが、その後、2度目のハイスピード・テストでは全く問題が出なかったところなのである。面食らったの



エリクソンは初日からアクシデントに見舞われた。幸運に見舞われたサインツとは裏腹にエリクソンとアレンのセリカにはトラブルが多発した

サインツの見事なドライビングと
デルタよりも優れたセリカが
今回の勝利をもたらした

はこのトラブルが、大きなバンプを越えた時ではなく、むしろ小さな凸凹が不規則に続くような場合に起こるらしい、ということだった。ドライバーは瞬間的にスローダウンするしかないとこぼし、そこで同じように交換頻度を上げるという手段に頼ることにした。しかし根本的な問題解決には至らず、タイト・セクションのタイムは否応なく落ちてしまう。サインツにしてみれば、これで決定的ともいえるリードを貰ったに等しい。

しかしそのサインツにも最終日の午後になって深刻なトラブルが襲いかかった。例のウエストゲートがまたしても不調を訴え出したのだ。その先のステージはタイムの設定がきつく、そこで交換していると、せっかくの21分のリードをランチアのレカルデにさらわれてしまいかねない。そこでTTEは次の作業可能なセクションまで待つことに決めた。サインツのセリカは、レスポンスこそ最悪だったが、7000回転以上回せば1・7バールまでブーストを上げることが可能だった。

結局、このギャンブルは成功。この間をレカルデのわずか2分落ちに収め、そこでサインツのクルマは、ターボからストラット、さらにドライブ・シャフトまでを、なんと10分そこそこで交換してしまったのである。

サインツが今季初勝利を獲得

それにしても、サインツが運に恵まれたとはいえ、デルタのドライバーが感じたとしても無理からぬところがある。デルタにとっては、ダンパーがセリカに劣ると思われる唯一の点だ。一方のトヨタは、クラッチを始め、ホイールベアリング、ディファレンシャル、ギヤボックスと、他にいくつも弱点を抱えている。

今回のサインツは奇跡的にそうしたトラブルを免れたのである。あるいは、稀にそういうことがあっても、決まってリペア・スケジュールの直前に起きたりするのだ。最後のグラベルが終わって、トップを快走するトヨタはディファレンシャルを交換した。チームは大事を取ったと語っているが、その実、いつバラバラに壊れてもおかしくないような状態だったのは明白だ。まかり間違えば52分の貯金を一気に吐き出してしまう可能性があったのである。

マルティニ・レーシングは、予算的には縮小しながらも、マニュファクチャラーズ／ドライバーズの両タイトル獲得を今季の目標に掲げている。パルドレットには、ディディエ・

今回カンクネンはサスペンションに起因するトラブルにも泣かされながら，チームオーダーで2位を獲得．この結果，ポイントはサインツと同点となったのだが……



日本人プライベーターのサファリ

昨年のアイボリーコースト・ラリーで、惜しくもグループNクラス優勝を逃した西山寛は、同じアフリカ大陸でのイベントであるこのサファリにも出場。しかし、西山のマシンを積んだ船の到着が遅れてしまい、チェイスカーに使用する予定だったマシンでスタートした。結局、完走21台中15位で完走を果たした。

また、長年ケニヤに住んでいた経験を持つ岩瀬晏弘は今年もグループN優勝を目指し、新型セリカを用意した。2日目を終わって総合11位、NクラスではスバルのWRCにエントリーし注目を集めていた新田守男は、第4レグを終えて総合18位と健闘していたものの、第5レグで惜しくもエンジントラブル、タイムアウトとなってしまった。


様々なトラブルを克服し、篠塚は10位でゴール

オーリオルをワールドチャンピオンにするという、もうひとつの秘められた目標があったが、だからといってそれに目が眩んでサインツ+トヨタという差し迫った脅威が見えなくなってしまうようなことはない。

それどころか、まだシーズンもこの時期というのに、早くも明らかにそれと分かるチームオーダーが出た。犠牲になったのはレカルデ。彼自身のサファリ過去最高位を棒に振る恰好だ。カンクネンにポジションを譲るべく、最後からふたつ目のタイムコントロールでしばし停車したのである。

実は第5レグの夜が明ける直前、カンクネンはデルタを一度横転させていた。埃の中で右コーナーの判断を誤ったと彼自身も認めている。3速あるいは4速のコーナーで飛び出した割にはダメージも軽く、驚いたことにタイム・ロスもほとんどゼロに等しかった。ここでジョリークラブは、ルール違反すれすれの際どい作業を行った。確かにパルクフェルメでウインドシールドを交換することは認められているが、パルクフェルメの中にサービス・バンとメカニックまで入れたというのは、どう考えてもルールの趣旨に反するのではないか。

かくしてカンクネンは、単に2位という成績だけでなく、タイトルポイントで3点のエクストラを得、サインツと並んで首位を確保することができた。しかし、サインツが次のツール・ド・コルスで単独首位に立つ可能性は極めて高い。というのもコルシカはカンクネンの不出場が決まっているからである。

サインツを除けば、トヨタで光ったドライバーはアレンやエリクソンではなく、むしろ地元のガレージ・オーナー、ダンカンという ことになろう。序盤はカンクネンに先行して悠々3位を快走したが、第4レグ以降、立て続けの故障が彼を襲う。それでも結果的には5位というポジションを獲得したのだ。

そして、ミツビシの篠塚だが、所詮ワークスのデルタやセリカの敵ではなく、篠塚も信頼性だけでなんとかなるとは思っていない。それが皮肉なことに、信頼性が武器であるギャランが第2レグの終わりでヘッドガスケットをブロー。5速を失ってギヤボックスを交換している間にエリクソンの後塵を拝した、その直後のことだ。泣きっ面に蜂とはまさにこのことで、その次のセクションで換えたばかりのガスケットが再びブローして、もとのもくあみ。これくらいのチームなら代わりのヘッドぐらい手元に置いていると思われるだろうが、さにあらず。やっぱりふたつ目のガスケットもブローして、やっとスペアのヘッドを手配して、ロードサイドでこれを交換したという。この後もトラブルに見舞われたが、悪戦苦闘の果てにやっと10位でゴール、ナイロビにたどり着いた。

ベテラン日本人ドライバーにとってさらに辛かったのは、グループNのスバルにさえ遅れを取ってしまったことだろう。スバルはグループAカーの参加を思いとどまった代わりに、グループNに全力投球の構えを敷いた。そしてグループNは身内同士の争いに終始した。即ち、地元で人気のパトリック・ジルとエクルンドの一騎討ちである。

ラリーは大半でジルが先行するが、第3レグの終わりでこの順位は入れ代わる。観客の車と事故になり、シャシーを真っすぐにするのに大きく時間をロスしたのだ。エクルンドのリードはしかし長くは続かなかった。第4レグが始まってすぐターボをブローさせ、一方のジルがインタークーラーの交換を強いられていたにもかかわらず、逆転を許すことになったのである。ジルのリードは万全というには程遠かったが、エクルンドが渡りかけた川の中で10分あまり立ち往生し、ほぼ決着が着いた。

そのほかにもエクルンドは三度のパンクに見舞われたが、なんとしても諦め切れなかったとみえて彼は、無線でジルを呼びタイヤを無心した。まだ勝負の決着がつくはるか以前に、まさに勝敗を争っている当のライバルに、そんなことを頼む方も頼む方だが、これに応じてスペアを残したジルもジルだ。あっぱれ見事なフェアプレイである。

そしてもう一つのワークスチーム、ダイハツがトップ10に顔を出せなかったのは、まあいつものことだ。しかし、マルコ・ブリゲッティが、アフリカのエキスパート、ルディ・ストールを敢って12位につけた。ケニヤ以外ではそれほどマスコミで取り上げられることもない結果だが、車の売れ行きには好材料である。ケニヤでシャレードの姿をよく見かけるのは、こうした地味な試みが実を結んでいるという証だ。WRCイベントに参加することがいったいどれほどの資金力を必要とするものなのか、あらためて問い直されているこの時期に、このように小さなチームが頑張っているのを見るのは、たいへん喜ばしいことである。

RESULT

●ラリールート：①ナイロビ(3月27日金曜11:00)→シャンズ(金曜19:56)
811.48km＝14セクションの中に5コンペティティブ・セクション＝390.55km
②シャンズ(土曜9:00)→ナイロビ(土曜17:00)
755.81km＝15セクションの中に6コンペティティブ・セクション＝387.32km
③ナイロビ(日曜7:30)→ナイロビ(日曜14:17)
643.59km＝16セクションの中に8コンペティティブ・セクション＝442.91km
④ナイロビ(月曜3:00)→エルドレット(月曜12:27)
838.82km＝20セクションの中に8コンペティティブ・セクション＝629.31km
⑤エルドレット(火曜2:00)→アベルダレ・クラブ(火曜15:57)
1023.14km＝19セクションの中に11コンペティティブ・セクション＝734.63km
⑥アベルダレ・クラブ(4月1日水曜5:00)→ナイロビ(水曜9:40)
315.19km＝10セクションの中に6コンペティティブ・セクション＝242.37km
トータル4387.99km＝94セクション、うちコンペティティブ・セクションは44＝2872.59km

●上位10車　出走48台・完走21台

1	⑧C.サインツ／L.モヤ	トヨタ・セリカGT FOUR	A優勝		2°35'
2	①J.カンクネン／J.ピーロネン	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A		3°27'
3	⑤J.レカルデ／M.クリスティー	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A		3°34'
4	②M.エリクソン／N.グリスト	トヨタ・セリカGT FOUR	A		4°12'
5	⑥M.アレン／I.キビマキ	トヨタ・セリカGT FOUR	A		5°40'
6	⑨I.ダンカン／D.ウイリアムソン	トヨタ・セリカGT FOUR	A		6°38'
7	⑩S.ライ／S.ソイン	トヨタ・セリカGT FOUR	A		8°29'
8	⑪P.ジル／I.ムンロ	スバル・レガシィ	N優勝		8°54'
9	⑫P.エクルンド／J.ヨハンソン	スバル・レガシィ	N		9°41'
10	⑦篠塚　建次郎／J.メドウス	ミツビシ・ギャラン VR-4	A		10°30'
15	⑭西山　寛／山口　勇	ニッサン・パルサーGTI-R	N		15°59'

●主なリタイア

㉑新田　守男／D.マチャリア	トヨタ・セリカGT-FOUR	N	TC88	タイムアウト
㉒岩瀬　晏弘／S.ピナヤック	トヨタ・セリカGT-FOUR	N	TC53	リヤサスペンション
㉓B.ワルデガルド／F.ギャラハー	ランチア・デルタHFインテグラーレ	A	TC27	アクシデント

POINT STANDING/ DRIVERS

1	J.カンクネン	47
1	C.サインツ	47
3	M.アレン	28
4	D.オーリオル	20
4	M.ヨンソン	20
6	M.ビアシオン	18
7	C.マクレー	15
8	T.サロネン	14
9	S.ブロンクビスト	12
9	J.レカルデ	12
11	F.ドルクール	10
11	F.シャトリオー	10

POINT STANDING/ MANUFACTURERS

1	ランチア	57
2	トヨタ	51
3	フォード	29
4	ミツビシ	19
5	ニッサン	14
6	スバル	11


エクルンドを破り、2年ぶり2度目のN優勝を果たしたジル

Safari Rally

SUZUKA CIRCUIT OFFICIAL CARD

ミリオンカードは鈴鹿サーキットの
オフィシャルカードです。

鈴鹿サーキットカードなら、できる。

◀①ピット上、レースDEデートの巻▶

1



2







世界187ヵ国910万加盟店でご利用いただけます。

3



鈴鹿サーキットカードなら、
ピット上の席もリザーブできます



5



4

彼女が鈴鹿サーキットカードを持っててくれたおかげで、
迫力満点のレース観戦ができて、良かったね。
それでは、ここでその他のメリットもご紹介しよう。

- セーフティドライバーの味方、シートベルト保険に自動加入。
- 鈴鹿サーキットのチケットをご優待料金で販売。お申し込みもお電話一本。
- F1日本グランプリ観戦ツアーを実施。

他にも、鈴鹿で、世界でメリットいっぱいです。

6

今、鈴鹿サーキットカードの会員になると、F3000レースにご招待!!

5月23日(土)・24日(日)に鈴鹿サーキットで開催される、「ミリオンカードカップレースラウンド2 鈴鹿」の入場券を抽選で150組(300名様)の方にプレゼントいたします。

150組(300名様)

●くわしくは、下記ミリオンインフォメーションセンターにお電話でお問い合わせください。
●'92年5月8日締切 ●当選者の発表はチケットの発送をもってかえさせていただきます。

Call Now!

ミリオンインフォメーションセンター(土曜日・日曜日・祝日も営業 受付時間 AM8:00～PM5:30)
東京☎03(5276)7855 名古屋☎052(251)1220 大阪☎06(233)2403

NEWS NETWORK

インディアナポリスでF1開催の動き



アメリカでのF1人気はいまひとつ。FISAはインディをきっかけにF1を盛り上げたいといったところか？

FISAと、インディカーの統括団体であるCARTの間で、インディカー・シリーズの将来についての話し合いが進められている。

両者の間で問題になっているのは、2年連続で開催されているサーファーズ・パラダイスでのインディカー開幕戦だ。世界のモータースポーツを統括しているFISAは、インディカーはアメリカ国内の選手権とみなしている。しかしそれにもかかわらずオーストラリアでも開催されているという現状は、FISAにとっては承服しがたいものだ。

かといってCARTのように実力を持った団体が相手では、おいそれとFISAも権力を振りかざすわけにもいかない。昨年、初めてオーストラリアでインディカーが開催された時、当時FISA会長を務めていたジャン-マリー・バレストルは、「参加した関係者はFISAのライセンスを取り消す」と強硬な発言で脅しをかけたが、実際には何の処置も取られないままでいる。

このサーファーズ・パラダイスの問題について、FISAとインディカーは話し合いを進めてきたが、ここでインディ500をF1GPに組み入れたいというFISAの希望が表面化することになった。

しかし、インディカー・シリーズの核であるインディ500を、簡単にF1に譲り渡すわけにもいかず、そう簡単にFISAの希望が叶うとは考えられないのだが……。

ザナルディ、ベネトンのテスト・ドライバーに



早期にV12とニューマシンを投入したいベネトン。



テスト・ドライバーが必要だ

昨年ジョーダンからF1デビューしたアレッサンドロ・ザナルディが、ベネトンのテスト・ドライバーを務めることになる。

今年、依然としてフォードV8を使用しながらも、ミハエル・シューマッハーとマーティン・ブランドルのラインアップで好成績を収めているベネトンは、近くV12エンジンのテストを開始する予定だ。しかしシューマッハーもブランドルも、現状レースで使用しているB191Bだけでなく、間もなく登場するB192のテストで多忙なため、テスト・ドライバーが必要になったのだ。

'91年、スペイン、鈴鹿、オーストラリアとF1に3戦出場しているザナルディだが、今年はF1のシートを獲得できないでいる。ティレルとは契約直前にまで漕ぎ着けたものの、アンドレア・デ・チェザリスにシートを奪われてしまったのだ。

ザナルディはF3000か、あるいはインディカーに乗るとも噂されていたが、これでF1テスト・ドライバーとして1年を送ることになりそうだ。まだ正式には契約していないものの、基本的な条件でベネトンとザナルディは合意していると伝えられている。

ガイ・エドワーズ、ロータスに参入！

元F1ドライバーのガイ・エドワーズがマーケティング・ディレクターとしてロータス入りすることになった。エドワーズは'76年にF1から引退していたが、その後スポーツ関連のスポンサー獲得などのマネージメントを行っており、その能力は高く評価されている。シルクカットやカストロール、バドライトなどがジャガーのスポンサーとなったのも、彼の働きによるものだという。

「ロータスは名門チームだし、チームのマネージメントも非常にプロフェッショナルだ。やる気もあるしね。若いドライバーもがんばっている」とエドワーズ。「時間はかかるかもしれないが、きっとトップレベルに返り咲くことができるだろう。可能性は秘めているが、まずは金銭的にもう少し余裕も持たないと」



金銭的に充実すれば、さらなる活躍が期待できる

チーム・ディレクターのピーター・コリンズは、これまでスポンサーの獲得に奔走していたが、エドワーズが加わったことで、今後は実戦面に集中できるようになるはずだ。3年落ちのシャシーながら、メキシコでは6、7位と目ざましい活躍を演じているロータスは、今後さらに力を増してくるはずだ。

フレンツェンにマーチ入りの噂



いよいよF1デビューとなるか？

ハインツ-ハラルド・フレンツェンがマーチからF1デビューするのではと噂されている。

メキシコGPのパドックに姿を見せたフレンツェンは、しばしばマーチのピットを訪れていた。マーチは今年、ドライバーにカール・ベンドリンガーとボール・ベルモンドを擁しているが、マーチとベルモンドの契約はシーズン前半の8戦まで、という条件付きらしい。つまり、残りの8戦に関してはベルモンド以外のドライバーと契約することも十分に考えられるわけだ。

一時はミハエル・シューマッハーやベンドリンガーと共にメルセデスのヤング・ドライバーとして選ばれているだけに、その才能は折り紙付きだ。ベンドリンガーと共にマーチに乗ることになれば興味深いだろう。

Photos/Willem J. Staat, Graffiti, Dennis Ashlock\IMPAC, Geoffrey Hewitt\IMPAC, WORDS&Pictures, Tamotsu Futamura, Kenji Sawada, TEQUIENITUNE, Hiroshige Satta, Shoichi Sudoh, Racing on

ディフェンディング・チャンプの余裕 マクレー、英オープン・ラリー開幕戦を制す

イギリス・オープン選手権開幕戦、ボクスホール・スポーツ・インターナショナル・ラリーで、ロスマンズ・スポンサーのスバル・レガシィRSをドライブするコリン・マクレーが優勝を飾った。コ・ドライバーはデレック・リンガー。マクレーは'91年の同選手権チャンピオンだ。

ウェールズ北部で行われるこのラリーは、RACラリーと同じステージが何箇所か使われ、多くは森に囲まれたグラベルロード。マクレーはどのステージでもベストタイムをマークする好調ぶりで、10ステージを終えてフィニッシュした時には、2位のトレバー・スミス／ロジャー・ジョーンズのフォード・シエラに5分近い差をつけていた。スミスは、昨年のナショナル選手権チャンピオンでもある。

マクレーにただ一人対抗できたのは、フォード・シエラに乗るギンダフ・エバンスだ。しかしエバンスは、電気系にトラブルが発生して3位にポジションを落としている。

WRCでもプロドライブのスバル・レガシィで、ランチアやトヨタを相手に激しい走りを披露しているマクレー。今シーズンは、スコットランド出身の若手ドライバーの活躍に期待しよう。



オープン選手権の'91年チャピオンであるマクレー。まずは順当に開幕戦を制した

ボクスホール・スポーツ・インターナショナル・ラリー結果

順位	ドライバー	マシン
1	①コリン・マクレー/デレック・リンガー	スバル・レガシィRS
2	②トレバー・スミス/ロジャー・ジョーンズ	フォードRSコスワース4×4
3	⑥ギンダフ・エバンス/ハワード・デイビス	フォードRSコスワース4×4
4	⑩アリスター・マクレー/デイビッド・シニア	フォードRSコスワース4×4(N)
5	④ロビー・ヘッド/キャンベル・ロイ	フォードRSコスワース4×4(N)
6	⑤ケニー・マッキンストリー/ロビー・フィルポット	スバル・レガシィRS
7	③ルイーズ・アイトケン・ウォーカー/ティナ・ソーナー	フォードRSコスワース4×4(N)
8	⑧ミカ・ソールバーグ/スティーブ・ターベイ	ミツビシ・ギャランVR-4(N)
9	⑨レイモンド・ムンロ/ニール・エウィング	フォードRSコスワース4×4
10	⑪ジョニー・ミラー/クリス・ウッド	プジョー205 GTI

スバル、WRCレガシィにオートマ投入か

さて、そのコリン・マクレーがWRCでドライブするプロドライブのスバル・レガシィに、フルオートマチック・トランスミッションが搭載されるという動きがある。

当初スバルは、まずはセミオートマチック・トランスミッションの投入を予定していたが、どうやらチームはいきなりフルオートマチックを採用するらしい。

スバルのWRC活動を行っているプロドライブのデイビッド・リチャーズは、「セミオートマを使った所で将来的にはフルオートマに移行することは明らかだ。だったら初めからフルオートマでいく」と、この決定について語っている。

マクレーは5月に開催されるウェルシュ・ラリーで、このミッションを使用する予定。



フルオートマが成功すれば、大きな武器になるはずだ。

ガーニー、インディカー復帰の噂を否定 IMSAでタイトル獲得を狙う

ダン・ガーニー率いるオール・アメリカン・レーサーズ（AAR）が、'94年からトヨタ・レクサスの名でインディカーへの復帰を計画しているという噂が上がっていたが、ガーニーはこれを否定している。

「いったい、どうしてそんな噂が上がったのか分からない」とガーニー。かつてイーグル・シボレーでCARTに参戦していたガーニーだが、「CARTを辞めて後悔したことはない。IMSAに満足しているし、これからチャンピオンを狙おうというところだ」と噂を否定している。

デイトナ24時間では2台とも完走し、ついに念願のセブリング12時間優勝も果たしたAAR。果たして、4年連続マニュファクチャラーズ・チャンピオンのニッサンを脅かすことができるだろうか。


「今はIMSAでタイトルを狙う」と語るガーニー



噂ではトヨタは既に2.6ℓV8を開発してるというが

ピレリ賛成？ 反対？ F1に予選用タイヤは必要か

ピレリが撤退し、再びグッドイヤーのワンメイクとなっている今シーズンのF1では、予選用タイヤが姿を消している。だが、メキシコGPでFOCAはミーティングを開き、予選用タイヤを使うべきか否かの討議を行った。

予選用タイヤが必要だと言ったのは、アイルトン・セナとゲルハルト・ベルガー、それにリカルド・パトレーゼの3人のみ。その他のドライバーは皆、決勝用ソフトタイヤを使用している今年のシステムに不満はなく、この問題は却下されている。

予選用タイヤでは通常1～2周しかタイムアタックできないが、今年は1セットのタイヤで数周のタイムアタックが可能となっている。その分、周回数も多くなり、多くのドライバーは歓迎しているようだ。



決勝用では一発勝負の迫力は落ちるが、おおむねドライバーの評判は良い

ボクスホール、F3スカラシップ制度発表

フォーミュラ・ボクスホール・ロータスや、フォーミュラ・ボクスホール・ジュニアなど、入門用フォーミュラに力を注いできているボクスホールが、新たにF3スカラシップ制度を設けることになった。

ボクスホールは今年から、2ℓDOHC16バルブの自社エンジンを使って、イギリスF3選手権を戦っている。チームはエデンブリッジ、レイナード923・ボクスホールをドライブするのはウォレン・ヒューズとペデロ・ディニツだ。

このスカラシップは、FVLで好成績を挙げたドライバーを、エデンブリッジF3チームへ引き上げることを狙いとしている。

スカラシップを受けるドライバーは、ボクスホール・スポーツからスウィンドン・エンジンがチューンしたエンジンが1基与えられ、供給サービスを受けられることになる。

ただし、スカラシップに選ばれるとはいえ、シーズンを戦うに必要な予算はドライバー自身で用意しなければならない。

BMW318、BTCCに参戦か

今年のイギリス・ツーリングカー選手権に、BMW318がエントリーすることになりそうだ。

ティム・サデンがテスト・ドライブしたのは、プロドライブのBMW318クーペ。3月20日、シルバーストンに初めて登場したマシンながら、この日のベストタイムから、わずか1秒落ちの好タイムをマークしている。BMW318以外にテストに集まったのは、M3、ワークスのボクスホール、チーム・セキュリコールのトヨタ・カリーナ、それにプジョー405、マツダ323など。ボクスホールとカリーナは、それぞれ1分3秒台と、ほぼ同タイムをマークしている。

サデンのボクスホールでのベストタイムは1分4秒1。昨年の予選ベストタイム、1分3秒9のコンマ2秒落ちにすぎず、シェイクダウンということを考えればこれは上出来と言えよう。

今後、順調に開発が進んでいけば、ライバルを脅かす存在になると注目を集めている。

プレQ直前でスーパーライセンス取消不発？ だったマッカーシーのF1デビュー

南アフリカ、メキシコと連続不出走が続いていたアンドレア・モーダ。アレックス・カッフィとエンリコ・ベルタッジアの二人のドライバーもチームを離れてしまい、チームは急きょ、第3戦ブラジルではロベルト・モレノとペリー・マッカーシーを起用することになった。

ところが、いざブラジルに到着してみると、突然マッカーシーのスーパーライセンスが取り消されてしまい、マッカーシーはプレ・クォリファイにも出走できないという事態になってしまった。これはプレQの前日、それも午後6時になってからという突然の出来事だった。

当のマッカーシーは、既にスーパーライセンス取得を認める旨のファクスを受け取っていると主張している。だが、そもそもマッカーシーは最近IMSAを中心に戦っていたドライバーであり、戦績的にはスーパーライセンスの発給が認められるとは考えにくい。

アンドレア・モーダは結局、プレQにはモレノ一人を出走させたが、わずか2周でマシンがストップしてしまい、ただ一人のプレQ落ちという結果に終わっている。まだまだ前途多難と言えそうだ。

依然として強まるトヨタF1進出の噂

ヨーロッパからの情報によると、トヨタのF1進出計画はかなり進んでいるらしい。トヨタは既にテスト・シャシーを製作しており、これが'93年中には走り出すことになるというのだ。

トムスの鈴木信夫社長は、「'94年を目指してF1進出を考えている」とコメントしているが、エンジンに関しては「何も決まっていない」状態だという。

しかし、SWCの存続そのものが危うくなったこともあり、それがトヨタのF1進出を早めているという情報もある。少なくとも最近のTS010の速さを見る限り、トヨタのV10エンジンはパワー的にもスペック的にも十分な仕上がりを見せていると思われる。

また、トムスGBがジョン・バーナードを獲得したことから、F1で適当なシートを捜し出せずに現在〝失業中〟でいるアラン・プロストがドライバー候補に挙げられている。

今年も激戦必至！ DTM4月5日に開幕

本誌が発売された時点ではすでに終わっているが、DTMの開幕を前にゾルダーでメルセデスとBMWの合同テストが3月半ばに行われた。

このテストで最も注目を集めたのは、何と言ってもケケ・ロズベルグだ。AMGに加入し、新たな戦いの場をDTMに求めたロズベルグ。初めてのDTMテストとなったが、彼が操るマシンも彼同様の注目を集めることとなった。ケケとエレン・ロールが駆る190Eには"BERLIN 2000"と大きく描かれ、さらにボディ全体には多数のサインが書かれているのだ。これは2000年にベルリンでのオリンピック開催に協賛するキャンペーンの一環で、サインはこれに賛同するドイツの政治家や著名なスポーツマン達のものだという。



ベルリン・オリンピック協賛カラー？のAMG

このカラーリングのマシンはDTMのみならず、バルセロナ・オリンピックを始め、今年数多くのスポーツイベントに登場する予定。だがこのような注目に反してケケのタイムは伸びず、1分43秒08で11番手のタイムにとどまった。

同じくAMGのクラウス・ルドビクとベルント・シュナイダーが駆る190Eは、新しいカラーリングが施されていない。メルセデスがスポンサー獲得に失敗したためだと言われているが、さらに追い打ちをかけるような問題がAMGには起こっている。昨年のロードカーの売り上げが極度の不振を極めているということなのだが……。

'92年DTMカレンダー

4／5	ゾルダー(B)
4／19	ニュルブルクリング(旧コース)
5／3	ブンシュトルフ
5／24	ホッケンハイム(ショートコース)
6／14	ニュルブルクリング
6／28	ノリスリング
8／16	ディープホルツ
9／6	ジンゲン
9／20	ニュルブルクリング
10／11	ホッケンハイム

(※各2戦ずつ、計20戦)

それでもルドビクは1分41秒59をマークした。これは2番手のタイムだったが、最速タイムを叩き出したのは、驚くことにMSレーシングのイェルグ・ファン・オメンだったのだ。彼の190Eは1分41秒32を記録、非公式だがこれはわずかに改修されたゾルダーのコースレコードとなった。

しかもMSレーシングはレースディスタンスのテストを行っており、100ℓの燃料を搭載して走っていた終盤にこのタイムを記録するという、これも驚くべきことだった。

対するBMWはビガッツィ、シュニッツァーらが参加した。BMW勢のトップは総合3位のロベルト・ラバーリア、'92年型プロトタイプのM3を操り1分41秒70だった。

2年連続アウディに奪われたタイトル奪取のため、BMWは2年連続イタリア・ツーリングカー選手権を制したラバーリアをシュニッツァーのNo.1ドライバーに迎え入れ、アルトフリート・ヘーガー、ヨアヒム・ピンケルホックが彼のサポートにまわる布陣を取る。

このラバーリアの加入により、シュニッツァーNo.1ドライバーであったジョニー・チェコットは自らのチームで戦うことになった。もちろんBMWのワークスサポートは変わらず、スポンサーはFINAとなる。


チームメイト、ロールと打ち合わせるケケ

一方の雄、ビガッツィのラインナップも侮れない。エマヌエーレ・ピッロとスティーブ・ソーパーのふたりだ。今回のテストでは、電気系統のトラブルにより1分43秒03までしかタイムを縮めることができなかったピッロ。「このコースは好きだけど、マシンはまだまだ煮詰めなければならない」とピッロの顔は曇りがちだった。

'92年DTMエントリーリスト

No	ドライバー	チーム	マシン	タイヤ
1	フランク・ビエラ(D)	AZR(Audi Zentrum Reutlingen)	アウディV8クアトロ	DL
2	フランク・イェリンスキー(D)	AZR(Audi Zentrum Reutlingen)	アウディV8クアトロ	DL
3	クラウス・ルドビク(D)	AMG	メルセデスベンツ190E 2.5	BS
4	ベルント・シュナイダー(D)	AMG	メルセデスベンツ190E 2.5	BS
5	エレン・ロール(D)	AMG	メルセデスベンツ190E 2.5	BS
6	ケケ・ロズベルグ(SF)	AMG	メルセデスベンツ190E 2.5	BS
7	ジョニー・チェコット(YV)	FINAモータースポーツ・チーム	BMW-M3 SPORT EVO	MI
9	エマヌエーレ・ピッロ(I)	BMW Mチーム・ビガッツィ	BMW-M3 SPORT EVO	YO
10	スティーブ・ソーパー(GB)	BMW Mチーム・ビガッツィ	BMW-M3 SPORT EVO	YO
11	ジャック・ラフィット(F)	MSレーシング	メルセデスベンツ190E 2.5	PI
12	イェルグ・ファン・オメン(D)	MSレーシング	メルセデスベンツ190E 2.5	PI
14	ヨアヒム・ピンケルホック(D)	BMW Mチーム・シュニッツァー	BMW-M3 SPORT EVO	YO
15	ロベルト・ラバーリア(I)	BMW Mチーム・シュニッツァー	BMW-M3 SPORT EVO	YO
16	アルトフリート・ヘーガー(D)	BMW Mチーム・シュニッツァー	BMW-M3 SPORT EVO	YO
17	ロランド・アッシュ(D)	ディーベル・ザクスピード・チーム	メルセデスベンツ190E 2.5	MI
18	クルト・ティーム(DK)	ディーベル・ザクスピード・チーム	メルセデスベンツ190E 2.5	MI
19	アルミン・ハーネ(D)	イェガーマイスター・リンダー・チーム	BMW-M3 SPORT EVO	PI
21	クリス・ニッセン(DK)	ユニトロン・スポーツGmbH	BMW-M3 SPORT EVO	YO
22	ラルフ・ケレナース(D)	ユニトロン・スポーツGmbH	BMW-M3 SPORT EVO	YO
27	アルミン・ベルンハルト(D)	BASモータースポーツ	メルセデスベンツ190E 2.5	YO
30	レオポルド・フォン・バイエルン(D)	チーム・イザート	BMW-M3 SPORT EVO	DL
31	クルト・ケーニッヒ(D)	クルト・ケーニッヒ	BMW-M3 SPORT EVO	YO
33	ゲルト・ルフ(D)	ルフ・モータースポーツ	フォード・マスタング	DL
34	フレート・レーカー(D)	ルフ・モータースポーツ	フォード・マスタング	DL
36	フランツ・エングシュトラー(D)	ファリエ・モータースポーツ	BMW-M3 SPORT EVO	MI
37	トーマス・フォン・レビス(D)	MMムルマン・モータースポーツ	BMW-M3 SPORT EVO	DL
38	フリッツ・クロイツポイントナー(D)	MMムルマン・モータースポーツ	BMW-M3 SPORT EVO	DL
42	ハラルド・ベッカー(D)	ルーベ・モータースポーツ	BMW-M3 SPORT EVO	YO
44	ハンス-ヨアヒム・シュトゥック(D)	SMSシュミット・モータースポーツ	アウディV8クアトロ	DL
45	ヒューベルト・ハウプト(D)	SMSシュミット・モータースポーツ	アウディV8クアトロ	DL
51	ユルゲン・フェイフト(D)	チャレンジャー・レーシング	フォード・マスタング	DL



最速ラップを出し、周囲を驚かせたファン・オメン


ラバーリアはプロトタイプM3でテストを繰り返す

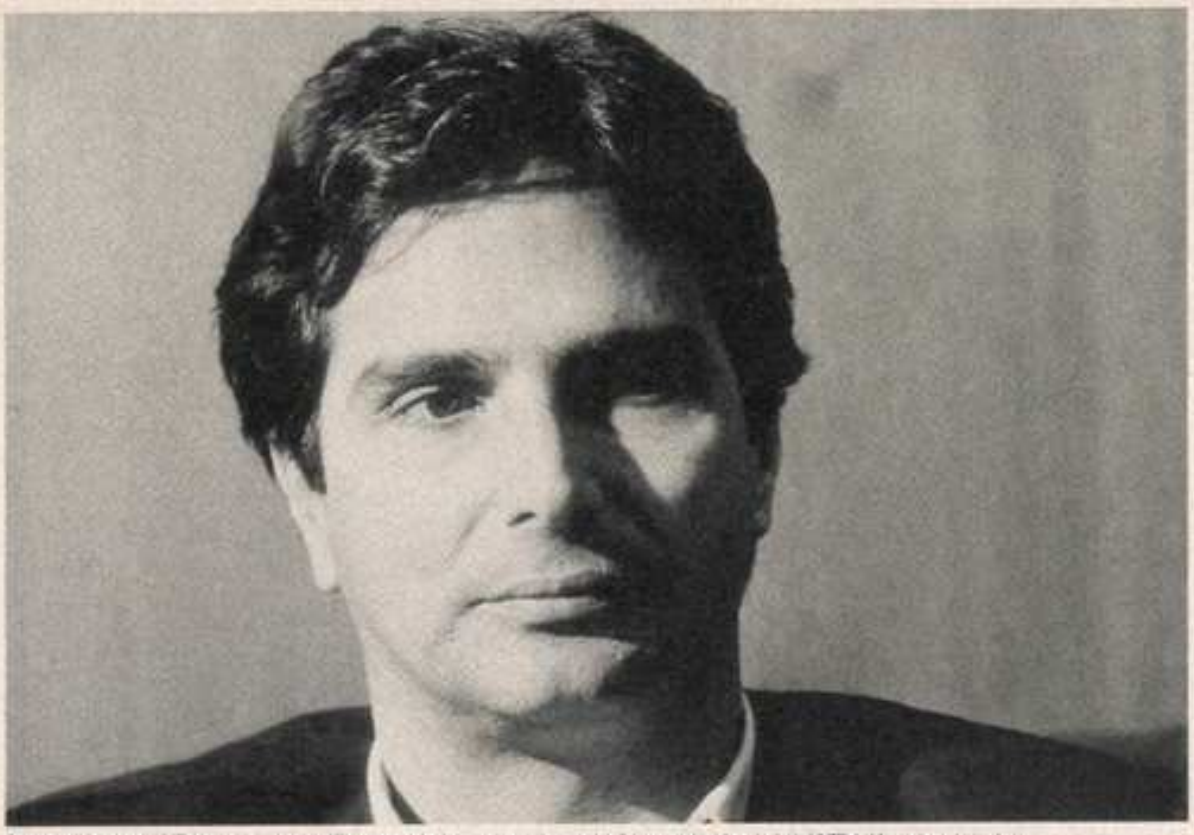


ソーパーもBMW勢ではタイトルへの有力候補



自らのチームでチェコットもタイトルを目指す

ピケ、インディ500に向けテスト開始


F1では3度の世界チャンピオンに輝いているピケ。インディアナポリスではどのような活躍を演じるのだろうか

F1から退いているネルソン・ピケが、インディアナポリス500に挑戦すべくテストを行った。

ピケがドライブするのはジョン・メナードの所有するローラT92／00。エンジンはビュイックを使用する。3月24日にはインディアナポリスで初テストを行っており、テストの結果は上々だったと、ピケは満足そうに語っている。

「インディが信じられないくらい速いってことがわかったよ。まず10周ほど走ったんだけど、たったI80mph(1周の平均時速約290km)だというのに、「クソッ！　これじゃ家に帰ったほうがいいかもしれないな」などと思ったよ。たった4つのコーナーがみんな同じに見えてしまって自分がどこを走っているのかよくわからなくて、予想以上に難しかった」

その後も天候は芳しくなく、テストの進行を妨げたが、ピケはインディアナポリスのベテランであるゲイリー・ベッテンハウゼンのアドバイスもあって順調にスピードウェイに順応していった。ベッテンハウゼンはピケのチームメイトとして、メナードのセカンドカーをドライブする。

「まるでベッテンハウゼンは俺の親父みたいに面倒みてくれたよ」とピケ。「すべてのラインを教えてくれ、どこでどうすればいいのかを教えてくれた。インディアナポリスでは何から何までF1と違う。ベッテンハウゼンのおかげで、何ヵ月分ものテストに相応する練習を進めることができた」

この日は50ラップの走行にとどまり、翌日は走行なし。3日目の木曜日になってようやくピケは219mph(時速352km)にまでタイムを縮めた。しかもマシンはまだまだセットアップの途中だという。

「'91年マシンも走らせているんだが、走るたびに雨になるという状態で、ほとんどセッティングは進んでいないという状態だ。ベストタイムをマークしたのもこのマシンだが、これはアンダーステアが出ていてのタイム。ピットに戻って対処しようとしたら雨、という感じだった」

ピケはこの言葉を証明するかのごとく、土曜日に行われたテストではさらに223mph(時速359km)にまでタイムアップしている。

また、やはりテストを行っていたロベルト・グェレーロは、ついにインディアナポリスで230mph(時速370km)の壁を破ってみせた。それもIラップオンリーではなく、3回も230mphオーバーのタイムをマークしており、その中のベストは230・219mphだった。グェレーロがドライブするのは、ビュイックのワークスサポートを受けているキング・モータースポーツのローラT92／00だ。

「'92年のローラは恐ろしく速い」とグェレーロ。「あんまり大騒ぎはしたくないけどさ。何しろ5月になったらどこの連中も同等のタイムか、あるいはそれ以上に速く走るだろうからね。とにかく、肝心の本番でいいタイムを出せることを祈るよ。今どれだけ立派なタイムを出したところで何にもならないんだから」

フォードXBやシボレーといったV8エンジンと比べて、V6のビュイックではポテンシャルが落ちることは否めない。しかし、インディアナポリス500に限っては、ライバルとのギャップを埋めるべく、ビュイックはターボのブーストを上げることが認められている。お蔵でピケにしろグェレーロにしろ、インディアナポリスでは十分にコンペティティブなパワーを得ることができるわけだ。

偉大な〝ルーキー〟を迎える今年のインディアナポリス500。予選は5月9日から2周間にわたって繰り広げられる。決勝24日。ブリックヤードを制すのは誰だろうか。



インディ500ではビュイックも負けないパワーを発揮する

シボレー、ニューマシンの開発を中断

シボレーとMTIレーシングは、今シーズンの中盤にデビューを予定していたコルベットGTPのニューマシンの開発を一時中断した。

シボレーが3月半ばに行った発表によると、当面は既存のシボレー・イントゥレピッドを走らせるが、将来的なモータースポーツ活動に関しては、しばらく様子をうかがっていく意向だという。

「シボレーはここ数年、モータースポーツから遠ざかっていたが、IMSAのコストを抑えてコンペティティブなレースを行う、という方針に同意して去年から参戦を行ってきた」と語るのはシボレーのモータースポーツ・マーケティングでマネージャーを務めるフランク・エリスだ。

「しかしマイアミで恐ろしい速さを見せつけたジャガーXJR-14は、これまでに作られたどのスポーツプロトタイプカーよりもコストのかかるものではないか」

シボレーは、GTPプログラムを取り合えず保留している状態だが、これに対してIMSAのマーク・ラファーフ会長は、「今のところ他のエントラントから大きな抗議は出ていない。どこもこれまでどおりレース活動を続けている」と答えている。

ラファーフ会長はさらに、IMSAのレギュレーション自体が特に変更されたわけではなく、以前からグループCマシンは出走が認められていたと説明している。

マシンの実力をなるべく近づけることが得意のIMSAだが、今後この問題にどう取り組むだろうか。



あまりに速すぎるとライバルからクレームも出る!?

バルボリンがスポンサーから手を引く？

チーム・スポンサーやイベントの冠スポンサーとして長きにわたってインディカーとかかわってきたバルボリン。しかし、そのバルボリンがモータースポーツのスポンサーから手を引いてしまうのでは、という噂が広がっている。

事の始まりはテレビ放送にある。本来、バルボリンがスポンサードを続けてきたバルボリン・フェニックス200が、ABCの放送ではフォード・フェニックス200という名称に変更されてしまうというのだ。

この事実に驚いたバルボリン側はすぐさま異議を唱え、場合によってはモータースポーツから手を引くことも辞さない構えを見せている。また、ロジャー・ペンスキーも「長年インディカーを支えてきたスポンサーを追い出してはならない」と他チームに呼びかけている。



バルボリンの名を消してはならない

深刻化するメキシコの大気汚染問題 モズレー、メキシコ・シティで会談

FISAのマックス・モズレー会長は、メキシコGPの際にメキシコ・シティのマヌエル・カマーチョ・ソリス市長と会合し、F1マシンの大気汚染に与える影響について討議を行った。

世界でも名だたる大気汚染で悪名高いメキシコ・シティは、グランプリ開催の翌日である3月23日から、首都圏での自家用車の使用を週2日禁止することを決定している。実際にメキシコ・シティの大気汚染の度合いは、設定されている基準値を大幅に上回る4倍に達しており、早急な対応が要求されている。そのための有力手段が、自家用車の使用規制というわけだ。

このように大気汚染が非常に深刻化している中で、果たしてF1マシンを走らせることが認められるべきなのか、という事まで話し合われたが、モズレーは、「F1は年々、燃費効率の面でより進化してきている。またその技術開発は、最終的には一般の市販車にまで生かされることになるだろう」と説明している。


F1マシンの廃ガスが、メキシコの大気汚染を増長する？


メキシコ・シティで会談したモズレー

さらに二人は、来年、電気自動車によるデモンストレーション・レースを、F1のサポート・イベントとして開催することも考慮している。

メキシコに新GPサーキット建設の動き

メキシコで新しいグランプリ・サーキットの建設が計画されている。もしも計画が順調に進んだ場合には、メキシコGPの開催が現在のアウトドローモ・エルマノス・ロドリゲスから、この新サーキットに移される可能性もあるという。

新サーキットの建設は、メキシコ・シティから南東に100kmほどの所に位置するプエバに計画されている。ここにはアウトドローモ・ミゲル・アベトという全長1・7kmほどのサーキットがあるが、ここは現在、国内格式のイベントしか開催されておらず、これをグランプリ・サーキットに作り直そうというのだ。

エルマノス・ロドリゲスは、バンビーだ、ランオフエリアが十分でないなどと指摘され、大幅な改修が求められている。しかし物理的に解決困難な条件も多いというのが実情だ。

ならば開催権を他に移すしかない、というわけだが——。今後の動きに注目したい。

いよいよ深刻化するタバコ広告廃止問題

ヨーロッパで頻繁に取りざたされてきたタバコ広告問題だが、どうやら状況は今後さらに厳しい方向に展開する様相を呈している。

EC統合が進む中、タバコの広告廃止案に関しての各国の投票では、7ヵ国（フランス、ベルギー、イタリア、スペイン、ポルトガル、アイルランド、ルクセンブルグ）が指示している。一方、存続を指示するのは4ヵ国（イギリス、ドイツ、ギリシャ、デンマーク）。数の上では7対4で廃止案の指示が勝っている。

さらに、4月にイギリスで行われる総選挙で、タバコ広告の廃止を求めている労働党が優位に立った場合、廃止案の指示は圧倒的なものになると予想される。労働党のスポークスマンも、「我々は断固としてタバコ広告の廃止を実現する」と強気だ。

労働党も、スポンサードまで廃止する意向はないとしているものの、タバコ業界では、労働党が勝った場合にはタバコ広告はほぼ確実に廃止されると危惧している。そうなった場合、スポンサードをいかに活用するかが重要になってくるだろう。



英・独など既にタバコのロゴを読めない国も

アイエロ好調！ F3000テスト状況

5月10日の開幕戦を控え、各地でテストが続けられている国際F3000だが、3月11日～13日に主だったチームがニュルブルクリングでテストを行った。非常に意味のあるテストだったが、残念ながら雪と雨に祟られてしまった。

この悪コンディションでトップタイムを叩き出したのがローレン・アイエロ。DAMSからパシフィック・レーシングに移籍した彼は、1分42秒71をレイナード92D・無限でマークした。彼に続いたのがPRSのデイビッド・クルサードの1分42秒16。1年落ちのマシンでF3000ルーキーながら素晴らしい走りを見せつけた。3番手は1分42秒38のビットリオ・ゾポーリだった。

イギリスF3チャンピオンのルーベンス・バリチェッロは、パローネ・ランバンテのレイナード92D・ジャッドを駆り1分42秒60で4位。F1に上がったものの再びF3000に専念、ファースト・レーシングからクリブトン・エンジニアリングに移籍したミハエル・バルテルズが1分43秒76で5番手のタイムだった。

以下ベスト10は、ジェローム・ボラカン、エマヌエーレ・ナスペッティ、ルカ・パドエル、エマヌエル・コラール、ホルディ・ヘネとなっている。特にヘネはこのテストがパシフィックでの初テストだった。

なお復活に賭けるDAMSは、ローラT92／50のデリバリーが間に合わず、このテストには不参加。しかしその後のル・マンのテストでジャン＝マルク・グーノンが昨年のポールタイムを破る1分29秒1を叩き出している。



パシフィックのエースとして意気込むアイエロ


イギリスF3王者パリチェッロのF3000での活躍は？

SPOTNEWS

●ロベルト・グェレーロがインディアナポリス・スピードウェイで230mphをオーバーしたのと同じ週に、グェレーロのチームオーナーであるケニー・バーンスタインはトップフューエルのドラッグスターで記録を更新した。バーンスタインは SS1/4マイルで初めて300mph（時速480km以上）をオーバーし、301.70mph をマークしたのだ。ただし決勝では4秒801で1/4マイルを走りきったエディー・ヒルに破れている。

●南アフリア、メキシコと戦績の思わしくないフェラーリだが、イバン・カペリとジャン・アレジの二人は、マシンの反応が鈍いことを指摘している。また、エンジンの信頼性不足も問題だ。ハーベイ・ポスルズウェイトによれば、このF92Aは基本的には3年前の設計によるマシンだという。スティーブ・ニコルズがフェラーリを離れた後は、ポスルズウェイトが引き継いでマシンの開発を進めてきているが、それでも十分なポテンシャルを発揮できないままだ。

●トランザムとIMSA-GTOでタイトルを獲得しているドーシー・シュレイダーが、NASCARウインストンカップにもエントリーすることになった。チームはメリング・レーシングで、フィル・パーソンズに代わってフォード・サンダーバードをドライブする。

●元メキシコF3チャンピオンのカルロス・グェレーロが、フォンドメタルと交渉を進めている。グェレーロをサポートするのはコロナ・ビールだ。

●メルセデス・ベンツでアクティブ・サスペンションのエンジニアを務めていたトーマス・ベッカー博士が、メルセデスを離れてザウバーのF1プロジェクトに加わることになった。ベッカーは、メルセデスのグループCマシンで、アクティブ・ボディ・コントロールの開発を行っていた。

●リジェのジェラール・ドゥカルージュとフランク・ダーニーはメキシコGPの時、土曜日にはフランスに戻っていた。これはギ・リジェに招集を掛けられたためだ。

●オーストラリアGPのオーガナイザーは、今秋のグランプリ開催に向けて、コースの拡幅を計画している。昨年の最終戦、雨で多くのマシンがコースアウトしているが、特にメインとなるブラバム・ストレートを4メートルも幅を広げるという。総工費は80万オーストラリア・ドル(約9200万円)、4月以降に工事は開始される予定。

●'89年のイタリアF3チャンピオンであるロベルト・コルチアーゴが、ミザーノで開催されたイタリアF3選手権開幕戦で、黄旗追い越しで失格になった。

●ドニントン・パークでは年間3回イギリスF3選手権が開催されるが、この3戦での戦績がもっとも優れていたドライバーに独自のトロフィーが贈られることになった。対象はイギリス人ドライバーに絞られている。

●F3やJSSなどで活躍している株式会社鈴木板金が、創業50年を迎えたのを機に4月1日から社名変更した。新社名は株式会社ベルコ（〒240 横浜市保土ヶ谷区今井町464 ☎045-351-8621 代表取締役鈴木義雄）となり、これに伴って関連会社の旧株式会社ベルコは株式会社ベルコ・デザイン（〒221 横浜市神奈川区片倉1丁目13番地12号 ☎045-413-6800 代表取締役鈴木哲夫）と社名変更した。

●日産自動車株式会社は下記のとおり首脳陣人事の変更内定を発表した。現代表取締役社長の久米豊氏が代表取締役会長に、現代表取締役副社長の辻義文氏が代表取締役社長に、それぞれ就任する。また、この移動に伴い現代表取締役会長である石原俊氏は、相談役に納まることになった。正式には6月末に開かれる予定の定時株主総会後の取締役会で決定する。

●片山右京のマネージメントを行っている株式会社片山企画が、事業拡張にともない女子正社員を募集している。職種は事務職で18～26歳の普通免許保持者。応募や問い合わせは、株式会社片山企画 〒228 神奈川県相模原市緑野森85-5 ☎0427-48-7288 担当：京極まで。

東洋ゴム、'92年モータースポーツ体制発表
グループAを中心に幅広く活動

東洋ゴム工業株式会社が、国内外の今年のモータースポーツ活動を発表した。

既に開幕戦が行われているが、今年も活動のメインは全日本グループAで、オブジェクトTがランドマークカローラを走らせる。ドライバーは横島久と和田久のコンビ。

またタイヤサポートとしては、アクシア・スカイライン、富士通テントムスカローラ、そしてテクノメディア・シビックへの供給を行う。グループA以外では、'91年に引き続きザウルスJrカップや、ニッサン・マーチ・ターボレースへワンメイク・タイヤを供給する。

また海外では、IMSAに参戦している2台のニッサン240SXや、ポルシェ911カレラカップにタイヤ・サポートを行うことになった。



和田と共に3クラス制覇を狙う横島


アクシアは今年もトランピオを履き、スカイラインを走らせる



新カラーとなったランドマークカローラ。開幕戦は決勝クラス6位

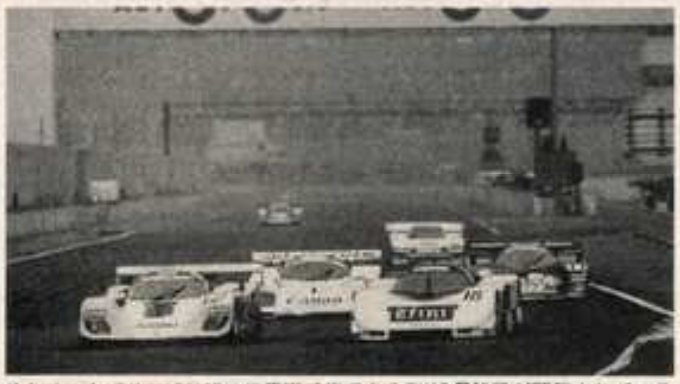
東洋ゴム'92年スポーツモータリング活動計画			
全日本グループA選手権参戦			
マシン	チーム	ドライバー	チーム体制
ランドマークカローラ	Object T	横島 久 和田 久	ゼネラルマネージャー 津々見 友彦 監督 鳥居 忠
レーシングチームへのタイヤサポート			
マシン	チーム	ドライバー	チーム体制
アクシア・スカイライン	アクシアレーシングチーム	清水和夫 T.クリステンセン	監督 鈴木 哲雄
シビック	テクノメディア	村松康生 佐藤久実	監督 未定
富士通テントムスカローラ	チームトムス	早野 薫 V.ロッソ	㈱トムス

オートポリス、'93年アジアGP開催の動き

3月26日、株式会社日本オートポリスは、'93年に同サーキットでFIアジアGPを開催する計画があることを正式に発表した。

発表された内容は、FISA副会長であるバーニー・エクレストンからオートポリスに宛てて、「'93年のアジアGPに関して、貴社が日本自動車連盟（JAF）を通じて世界自動車連盟（FIA）に対して'93年のFIAフォーミュラワン世界選手権のカレンダー申請をされた事を了解しました。貴社との契約の存在にかんがみ、貴社のレースがカレンダーに組み入れられる事にいかなる問題もないと考えます。御承知のごとくこのレースはアジアGPと呼ばれる予定となっています」という旨。つまり、来年オートポリスでFIを開催することについて、エクレストンは基本的に合意したことになる。

ただし、これはあくまでも"FIをオートポリスで開催することに何ら問題はないでしょう"という確認であって、開催が決定されたわけではない。最終的にカレンダーが発表されるのを楽しみに待つことにしよう。


昨年オートポリスでは初の世界選手権であるSWC最終戦が開催されている

筑波の設備が充実、さらに安全なコースに

筑波サーキットでは、正確で迅速な計測と安全なサーキットを目指すために、現在コース設備の改修を行っている。まずメインストレート上、コントロールラインの自動計測用ゲート。これは8月に行われるN1耐久・12時間ナイターレースに向けて設営が進められていたもので、4月中に稼働する予定になっている。これにより、従来の光電管によるタイム計測と計時委員によるゼッケンの確認に比べ、正確な計測が実現されることになった。

また新しいメディカルセンターが、7月中の完成を目指しBパドックに建設されている。これは、JAFメディカル部会からの指導で「100㎡以上でレントゲン施設が備わり緊急の外科手術が行えるような医療設備」が求められていたことに対する措置。さらにコースの安全面では、バックストレート脇・池の淵とコーナー立ち上がりのイン側にフェンスが設置される。なお改修の総額は1億円を超える見込みだ。


これからは夜間や雨天時でも、正確な計測が可能になる

ニッサン、ツール・ド・コルスは出場取消

3月16日、ニッサン・モータースポーツ・ヨーロッパは、当初予定していたツール・ド・コルスへのエントリーを取り下げることを決定した。理由は、パルサーGTI-Rの戦闘力に疑問があるため、と伝えられている。これは、特にアスファルト路面でのパフォーマンス（タイヤを含めて）を指すものと思われる。

今年NMEに加わったフランソワ・シャトリオーは、アスファルトのスペシャリストとして定評がある。当然、NMEはシャトリオーをツール・ド・コルスで起用するものと予想されていただけに、今回のエントリー取り下げは周囲に波紋を投げ掛けていたようだ。

NMEは、今シーズンのラリー参戦数を減らさないために、ツール・ド・コルスの代わりに、WRC以外のイベントへの参戦も計画しているようだ。

キャンセルしたツール・ド・コルス以降の参戦予定は、1000湖、カタルニア、RACとなっている。



エボリューション投入の噂もあるパルサーGTI-R

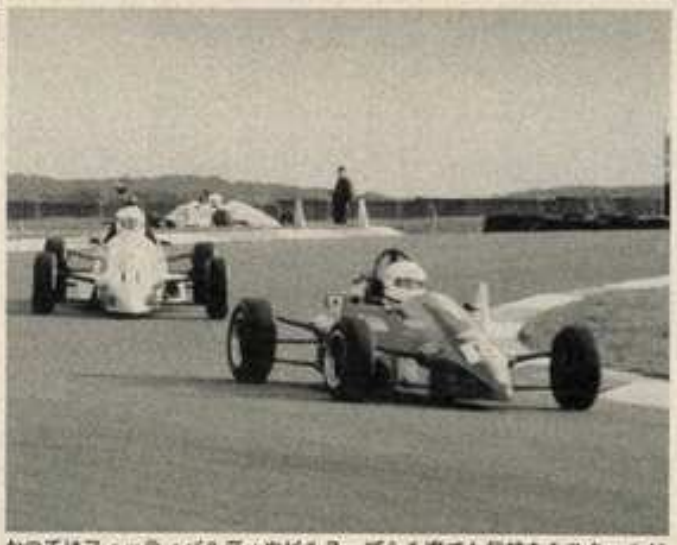
ジム・ラッセル レーシングスクール英校
日本に総代理店を開設

本格的なレーシング・ドライバーの養成機関として長い伝統を持つジム・ラッセル・レーシング・ドライバーズ・スクール・イギリス本校（JRRDS）の、日本総代理店が開設された。

総代理店となったのは株式会社フラックボックス。同社では、JRRDSの卒業生に対して"JRRDS CLUB"を作り、日本での講習や活動への支援などを行っていく。その他、JRRDSを優秀な成績で卒業した生徒達を育て上げるために、日本でのスクーリングやステップアップのためのシステムを構築して、モータースポーツ界の底辺層の拡張に努めていくという。

フォーミュラ・ベーシックコースは、6日間にわたりドニントン・パークで行われる。日本を出発してから帰国するまでのツアー日程は9日間だ。今年は計7回の開催が予定されている。料金は現在未定。

JRRDSに関する問い合わせは、ジム・ラッセル・レーシング・ドライバーズ・スクール日本総代理店 〒104 東京都中央区月島1-12-8 柴田ビル1F 鴨フラックボックス内（☎03-3536-5430）担当：藤本、武士、安部まで。


かつてはフィッティパルディやピルヌーブらを育てた伝統あるスクールだ

ジム・ラッセル・レーシングスクール

日程	滞航期間	場所
5月4日～ 9日	5/3～11	ドニントンパーク・サーキット（基本スクール講習期間6日間）（基本滞航期間：9日間）
6月8日～ 13日	6/7～15	
7月19日～ 25日	7/18～27	
8月10日～ 15日	8/9～17	
8月31日～9月5日	8/30～9/7	
9月28日～10月3日	9/27～10/5	
11月8日～11月15日	11/7～17	

スクールカリキュラム

第1日	10:00～	入校手続きとシート合わせ
	14:00～16:00	受講ブリーフィング
	16:00～	コースレセプション
第2日	8:30～ 9:00	FVLマシン解説
	9:00～ 9:30	アストラマシン解説
	9:30～12:30	ヒール&トゥ実習
	12:30～13:30	サーキットウォーク
	14:30～17:00	コーナリングテクニックとサーキット走行に関する講義
	17:00～17:30	スキッドコントロール講義
第3日	8:30～ 9:00	サーキット走行実習（第1段階）スキッドコントロール訓練
	9:00～11:00	アストラサーキット走行実習（第1段階）
	11:00～12:00	コーナリングセオリー講義
	13:00～15:00	サルーンカーインストラクション
	15:00～17:00	サーキット走行実習（第1段階）
第4日	8:30～17:00	サーキット走行実習（第2段階）スキッドコントロール訓練
	17:00～18:00	テクニック講義
	18:00～19:30	スポンサー関係紹介
	19:30～	ディナーパーティ
第5日	8:15～11:00	コンペティションのための事前講習
	12:00～14:30	ドニントンコレクション見学
	14:30～15:00	ライセンスに関する講義
	15:00～17:00	レースブリーフィング
	17:00～18:00	卒業後について
第6日	7:30～ 8:00	必要書類記入
	8:00～ 8:30	レース前チェック
	8:30～ 9:00	レース前ブリーフィング
	9:00～12:00	公式予選
	13:00～18:00	決勝レース
	18:00～	卒業証書授与

（このカリキュラムは暫定であり、スケジュールが変更になる場合があります）

キャビン、金石勝智と渋谷勉に
'92年のパーソナル・スポンサードを決定

キャビン・レーシングチームは、今シーズン、F3000では金石勝智（ノバ・エンジニアリング）、F3では渋谷勉（ハヤシ・レーシング）を、パーソナル・スポンサードすることになった。このパーソナル・スポンサードは、'87年から始まったもので、今年で6年目を迎える。

今年23歳の金石は、'83年全日本カート選手権ナショナルAIIクラス・シリーズチャンピオン、'85年全日本カート選手権FKクラス・シリーズチャンピオンと、カートで華々しい戦績を挙げて4輪へ転向。'88年には鈴鹿FJ1600-A選手権シリーズチャンピオンを獲得している。F3000へのステップアップは'90年から。21歳で全日本F3000という若さでコメント。

'91年鈴鹿FJ1600-Aで6戦中5勝という強さでタイトルを獲得している渋谷は、今年からF3へステップアップしており、今後いっそうの活躍が期待されている。



F3000参戦3年目を迎える金石（左）と、いよいよF3にステップアップした渋谷（右）。二人の活躍に期待したい

KITZサード・トヨタ、ル・マンに挑戦

4月3日、都内ホテルにおいて、株式会社北沢バルブのスポンサードを受けることになったサードの、チーム体制発表会が催された。

白とブルーにカラーリングされたKITZ（キッツ）トヨタ92C-Vをドライブするのは、ロランド・ラッツェンバーガー／エイエ・エルグ／エディー・アーバインの3人。参戦予定はJSPC全戦と、ル・マン24時間だ。



白／青の新カラーとなったKITZトヨタ92C-V

サードの加藤眞総監督は、'73年にシグマMC73で日本車・日本人として初めてル・マンに挑戦している。加藤監督は、「サードにとってル・マン挑戦は今年で5回目。大きなチャンスの到来です。去年のマツダさんに続いて、是非日本車による2年連続ル・マン制覇を達成したい」と力強くコメント。

また、JSPCに関しても、「1戦1戦ポイントを取ってチャンピオンを狙いたい」と、自信のほどをうかがわせた。今年は新体制となったサードが、台風の目となりそうだ。

仙台ハイランド、4月11日にオープン

シーズンオフの間にコースの改修工事が行われてきた仙台ハイランドレースウェイが、4月11日にいよいよオープンする。

当初は3月中に工事を終了、オープンする予定だったが、3月中旬から下旬にかけての季節外れの雪や菜種梅雨のような悪天候続きで、最終段階のコース舗装工事が大幅に遅れてしまったという。

本稿締め切り時点では、4月7～8日に舗装工事を行い、4月11日に正式オープン、そして4月14日にはJAFの査察が行われる予定だ。すでにJAFからはコースレイアウト、その他に関しては基本的に問題ないと言われているとのことなので、最終査察で大きな問題が発生しなければ、4月29日のN1耐久が新コースでの4輪初のレースとなる。


下りのツイスティな部分が大幅にレイアウト変更された新仙台ハイランド。緒戦はN1耐久だ

第2戦を前にした美祢サーキットでF3000合同タイヤテストを開催

3月31日から3日間、美祢サーキットでF3000合同タイヤテストが行われた。もちろんこの時点では第2戦も終了していないので、このテストでは先日行われた富士スピードウエイのタイヤテストに続き、デリバリーが遅れていたローラT92／50のシェイクダウンテストを行うチームも多かった。前号のニュースでもお伝えしたが、新型ローラは大方の予想を裏切りここでも好タイムをマークしている。

開幕戦の直後にローラのシェイクダウンを済ませている星野一義は、今回も主にレイナードをドライブ。もう一台のローラは、ほとんど中子修の手に委ねられた。また、今年童夢シャシーを使用するヒーローズの黒沢琢弥だが、ここではローラのテストも行った。


新型ローラも好タイムをマークしている


ヒーローズの黒沢は童夢以外にローラもテスト

昨年、この美祢でF3000レースが行われた時のポールタイムは1分13秒032（中谷明彦／ローラ・無限）だったが、これを上回るタイムを多くのドライバーがマークしている。童夢のマルコ・アピチェッラが1分11秒台のタイムを出したのを筆頭に、ローラをドライブするエディー・アーバイン、トーマス・ダニエルソン、フォルカー・バイドラー、マウロ・マルティーニ、ジェフ・クロスノフ、リカルド・リデル、小河等、鈴木利男、そしてパウロ・カルカスチがレイナードで1分12秒台をマーク。

なお、第1戦で圧倒的な速さを見せていたロス・チーバーだが、この3日間のテストでは1分14秒台のタイムにとどまっている。

エントリー9台のJSPC開幕戦しかし途中から増える可能性あり

JSPCの開幕戦は4月19日鈴鹿で開催されるが、このレースへのエントリーは9台と、やや寂しい状況だ。しかし、JAFに対して提出されている年間エントリーリストには、さらに数台のエントリーがあり、シーズンが進むに連れて台数が増えていく可能性が高い。

まず、既に体制発表も済ませているナビ・コネクション・レーシング（マツダ・フォード）はマシンの準備が間に合わず、第2戦からのエントリーとなる予定。その他、コブラレーシングチーム（ポルシェ）、ブリティッシュバーンレーシングチーム（BBR・フォード）なども今後の参戦を予定している。また、スポンサーがつけば出たい、と準備を進めているチームもいくつかある。

今年のJSPCは、熟成を極めたマシンでトヨタとニッサンが高密度な戦いを展開すると期待されているが、それに加えて、マツダのニューマシンが登場する。

台数が少ないとはいえ、レースの内容は充実したものになるだろう。

シャレード、4台がサファリに出場

ダイハツ工業株式会社は、サファリ・ラリーに4台のシャレードをエントリーさせた。このうち2台は1000cc DOHCターボ（グループAクラス7）、残る2台は1300cc 16バルブEFI仕様（グループAクラス5）だ。ダイハツは昭和57年の第30回大会から、毎年エントリーを続けてきている。

3月27日から4月1日までの6日間、4400kmという過酷なラリーだが、シャレードは4台全車が完走という好結果を残した。ベスト・リザルトはマルコ・ブリゲッティ／アブドル・シディの総合12位、無論、A7クラス優勝だ。また、アショク・パトニ／ザヒド・モグニのマシンも総合15位、A5クラス優勝と、ダイハツ・シャレードが2クラスを制覇することになった。


シャレードは4台全車完走、信頼性の高さを実証した

F3参戦2年目を迎えるフーセンウサギRT今シーズンの参戦体制を発表

全日本F3選手権第2戦筑波の決勝日の翌日、東京渋谷でF3参戦2年目を迎える"フーセンウサギレーシングチーム"の'92年度体制発表会が行われた。



2年目の今シーズンは上位入賞を狙うというFGRT

ベビー用品メーカーとして知られるフーセンウサギ株式会社が、子供の好きな何かにつながりを持ちたい、と昨年から大文字良浩をドライバーにF3への参戦を開始。2年目となる今年は新車ラルトRT36を購入して上位入賞を目指すことになった。

チーム総監督の藤原氏は、「RT36はダメだと言われてるが、何とか煮詰めて後半には入賞圏内に」と、大文字も「去年はRT33だったので、34、35を経験していない。だからまだ新車の36に慣れていないが、何とか結果を残して表彰台を狙いたい」とそれぞれ抱負を語った。

F3000第2戦、予選クラス分けなし

すでに富士スピードウエイで4月11～12日に開催された全日本F3000選手権第2戦だが、第1戦とは大きく異なる点が2つある。一つ目は、第1戦のレポートでも触れたが、第2戦からはすべて新レギュレーションに合致した'92年型シャシーとなるという点。そして2点目は、予選の方法が従来と異なるという点だ。

これまではエントリー台数が多く、AとBの2クラスに分けそれぞれ45分×2回で予選を行っていた。しかし、26のグリット数に対して今回のエントリーは29台とやや少ないこともあり、主催者と日本のF3000チーム協会であるJFRAとで話し合った結果、とりあえずこのレースに限りクラス分けを行わずに1時間のセッションを2回で全車一斉に予選を行うことに決定した。

JTC3クラス。カローラがやや有利？

シビックvsカローラの対決が、今年に入ってますます激しさを増している全日本ツーリングカー選手権。

TIサーキットでの開幕戦では、昨年のインターTECで実戦デビューしたカローラAE-101が、ウェットコンディションとなった決勝レースでは奮わなかったものの、ドライでの速さではすでにシビックを凌いでいるという印象を与えた。

そのAE-101のメリットとしてまず、挙げられるのが足廻りだ。足廻りそのものはAE92から大きな変化はないが、ボディ剛性がアップしたことにより、それがブレーキとタイヤに良い影響を与えているという。つまり、フロントのキャンバー角をAE92よりも立てられることになったため、ブレーキング時のタイヤの接地面積を稼げ、さらにタイヤにかかる負担も減るため、AE92よりも柔らかいコンパウンドのタイヤをチョイスすることができるのだ。

シビックのニューモデルEG6に関しては、現時点ではまだワークスの無限でもマシンを走らせていないという。したがって、実戦投入は恐らくシーズンの中盤戦以降になるのではないかと思われる。シビックにとって、状況はやや不利だ。


ドライコンディションの中では安定した速さをみせたAE101


やや苦しい立場のシビック。ニューモデルの早期投入が待たれる

ようやく始まったガソリン検査の実態とJAFの今後

Text/Jiro Takahashi

"疑惑"の表面化から1シーズンが過ぎて

本誌1991年5月15日号に掲載された、「ガソリンについて考えてみよう」と題した記事を覚えているだろうか。'90年末頃から噂され始めた"スペシャル・ガソリン"が国内のレースでも使われているという疑惑をレポートしたものだったが、相手がガソリンゆえに業界内部でも正確な知識を持っている者が少なく、いたずらに疑惑を増すだけで1年が過ぎた。

スペシャル・ガソリンであってもレギュレーションに従った燃料であるのなら問題は全くないのだけれど、規定以上にオクタン価が高かったり、入っていてはいけない添加剤が混入していたり、そして、指定銘柄以外のガソリンを使用していたりという事実があったらしい。あるカテゴリーでは、違反燃料を使っていると公言してはばからないチームも存在したという。

国内選手権のレギュレーションでは、各カテゴリーごとに選手権統一規則書が示されていてその中に「燃料」の項目がある。カテゴリーごとに若干の違いはあるが、いわゆる石油会社で生産された自動車用の一般市販燃料であること。オクタン価は100オクタンまで。そして、通常販売されているオクタン価を上げることのない潤滑油、水を除いてその他に添加剤の使用は禁止。成分は、FISAのJ項またはJAF国内競技車両規則に規定。また、レースの主催者が使用する銘柄を指定することもある。

F1でのスペシャル・ガソリンの存在は既成の事実だが、F1においては、上記のような規定とは異なっていて、自由競争の状況だ。しかし、速さを追求するあまり人体に有害な液体を使うようになっていて、給油担当のメカニックは防毒マスクで武装しながら作業している。ある方面からの情報では、自然保護団体がF1のガソリンについて調査を開始しているとか。速さを追求するあまり、魂を悪魔に売り渡すような状況といってもいい。昨今流行りのエコロジーとは全く正反対の方向を向いている。

今年の緒戦からガソリンの疑惑を一掃しようと、国内のF3000、F3、ツーリングカーの各選手権で燃料の検査が開始された。そのことは、本誌5月1日号のニュースページにレポートと検査結果のグラフがある。それ以前にも主催者が決勝レースの後に車両検査のひとつとして燃料検査をしていたが、本当に検査が行われていたのかどうか定かではない。はっきりした公表がないものだから、違反らしきものがあったのに、もみ消しされたなどといういやな噂まで流れる始末。

エントラントの声から、自主規制が始まった

緒戦から行われた検査というのは、検査機をサーキット内に持ち込んで、事前に燃料のサンプリングを行い、走行後にまた検査して規定に合致したものかを確かめるものだ。

燃料を検査する方法は、いくつかあるが、現在はその中で『赤外線分析』という検査方法が用いられている。これは、検査の結果が5分ぐらいでグラフ化されて確認でき、波形によってどんなガソリンかが一目瞭然であることから採用されている。やってみれば、まるで「コロンブスの卵」のような検査だ。

F3000では検査の対象は、全車。F3では予選のA、Bグループの各6台。1、2、3、5、7、9番手のマシン。そして決勝の上位3台。ツーリングカーでは、予選の各クラス上位3台。レース途中にその時点での順位に従い各クラス上位3台の給油タンクのガソリンをチェック。そして、決勝レースの後、同じく3台ずつのガソリンをマシンから抜き取って検査する。

検査の結果は、これまで問題がない。検査をする側としても問題がなくて本当にほっとしていだろう。

しかし、「おや！」という波形のガソリンもあったらしい。当人に聞いただしてみると、規定内のガソリン2種類を誤って混ぜてしまった"ブレンド・ガソリン"だったのだ。これは、個々には規定に合致しているのだからOKという判断で一見落着。だが、今後、もしもブレンドしたことでスペシャル・ガソリン化するようなことが発見されたなら、絶対にブレンドしてはいけないレギュレーションを設定する必要がある。疑わしきは罰せずだったのはこの検査が違反者を摘発するためだけに行われているものではないからだ。初めてのケースであるために検査役員の苦労は大変であったろう思う。だが、これからは、疑わしい検査結果についても「これは違う」と判断して最悪の場合失格の処置をする勇気も必要だ。また逆に判断された側も検査結果を厳粛に受けとめる勇気を持ってほしい。仮に故意でなかったとしても使っていたガソリンが規定外のものであったのなら、それは違反していることなのだ。そして、故意に違反ガソリンを使っていたのなら、その者はゲームに参加する資格すらない卑劣な人間だ。

求められる今後のJAFの対応

しかし、最悪の場合失格の処置といっても、今現在はそれはできない状況だ。前号で記したように検査を行っているのは各カテゴリーのエントラント団体やエンジンユニオンと協会であるために競技の結果の審査はできない。つまり、これは、エントラント側の自主規制なのだ。いくら自主規制だからといっても違反ガソリンを使っていることが判明してしまったらどうするのだろうか。違反ガソリンを使えばライバルに対してアドバンテージが得られることは明らかであり、そのようなガソリンが存在していて、それほど苦労しなくても手に入れることができる事実があるのだ。

日本のモータースポーツを統括しているJAFは、この自主規制をどう見ているのだろうか。

一昨年にJAFモータースポーツの組織が大きく変わって現場レベルの問題解決が円滑に行われるようになるということだったのに、このガソリン問題についても実際に行動を起こしたのはエントラントだった。少なくともレースの現場の状況を把握しているのであれば、1年以上前からこの問題はくすぶっていたのだから、何らかの処置なされていて当然だと思うのだが……。

現状では、やっとJAFが重い腰を上げ始めている。自主規制している側は、ガソリンの指定銘柄のないレースにおいては、『JAF認定ガソリン』をいくつか設けることで、公明正大なレースを行いたいという意見が多くなりつつあるようだ。レースの現場とうまく連動したJAFの判断と行動にも注目したい。

SPOTNEWS

●フランスGPの開催までに、マニークールが若干改修されることになった。コース全長がわずかに短くなり、これまでの4.271kmから4.250kmとなる。

●ポルシェ・クレマー・レーシングは、今シーズンはインターセリエに活動のメインを移すことになった。ドライバーはマヌエル・ロイター。マシンはポルシェ962だが、ルーフを切り落としたスパイダー・タイプになるという。これは、Can-Amのレギュレーションならば最低車重が850kgとなり有利なため。また、インターセリエでは燃費規制がないため、870〜900馬力で決勝を走ることも可能だという。

●前号のニュースでお伝えしたニューヨークで開催される予定のインディカーレース、"マールボロ・グランプリ・オブ・ニューヨーク・シティ"の開催候補日は、'93年の6月6日となった。これはインディアナポリス500の1週間後にあたる。

●昨年、吉川とみ子と組んでル・マン24時間に挑戦したリン・セント・ジェイムズが、インディアナポリス500へのエントリーを計画している。チームはディック・サイモン・レーシングで、マシンはフォード・コスワースDFSを搭載するローラT91／00だという。セント・ジェイムズが無事に予選を通過して決勝出走すれば、女性では史上2人目のインディ出走ドライバーとなる。ディック・サイモンは'70年代に史上初の女性ドライバー、ジャネット・ガスリーをインディに出走させている。

●元ロータスのチーム・マネージャー、ピーター・ウォアが、FISAの委員として活躍することになった。正式に就任するのは5月1日、スペインGPからとなる。

●ザウバーのF1マシンの最初の実走テストは、どうやら9月頃になりそうだ。

●ニッサンはイギリス・ツーリングカー選手権（BTCC）に、2台のプリメーラ参戦を発表した。チームはヤンスピードで、ドライバーはキース・オドールとアンディ・ミドルハーストの二人。タイヤは'91年同様にダンロップを使用するが、シーズンオフの間にかなりテストを進めており、今年からラジアルになるという。マシン自体も車高を下げられ、エンジンとシャシーも開発が加えられており、オドールは、「'91年のクルマと比べると1周で1秒は速くなっているはず」とコメントしている。

●トヨタもアンディ・ロウズとウィル・ホイがカリーナでBTCCに参戦するべくテストを進めてきたが、さらにソーキッド・シリングもサード・ドライバーとして加わることになった。シリングはこれまで、F3やスポーツ2000、そしてWSPC（C1とC2どちらも）などに参戦しているが、これがツーリングカーで戦う初シーズンとなる。初めてのテストでは、ロウズとホイが1分3秒台のところ、1分6秒台だったという。なお、タイヤはヨコハマを使用する。

●'88年ポコノでの大クラッシュ以来引退していたボビー・アリソンが、レース復帰を考えている。とりあえずアリソンは、ノース・ウィルクスボロとマーティンズビルを走り、NASCARの体力面のテストをパスしている。

●'90年イギリスF3でミカ・ハッキネン、ミカ・サロに次ぐシリーズ3位に入っているスティーブ・ロバートソンが、スーパーパワー・エンジニアリングから国際F3000に出場することになった。

●3月22日、ミザーノで行われたイタリアF3選手権開幕戦では、上位10台のうち9台までをダッラーラ392が占める結果となった。優勝はマッシミリアーノ・アンジェレッリ。彼のマシンはオペル・エンジンを搭載している。2位に入ったニコ・バルハレスのダッラーラは無限エンジンを、3位のファブリツィオ・デ・シモーネはアルファ・エンジンとなっている。

●オペルがDTMから手を引いているため、ピーター・オペルンドルファーは今年、ポルシェ・カレラ・カップに出ることになった。オペルンドルファーは、'93年にはオペルがカリブラでDTMに復帰することを、望んでいる。

決行

4月1日、FISAは'92年のSWCが無事に開催されることを発表した。カレンダーにも変更はなし。しかし、なぜこのような問題が生じてしまったのだろうか。そしてSWCとル・マンを取り巻く状況は、今後どう変化していくのだろうか。シーズン開幕の直前まで二転三転したSWCの行く先は？ 一度は消えかかった選手権の将来を探る

世界選手権の開催決定までの、複雑な経緯の背景を追う

撤退してしまうのか　ACOとFISA、それぞれの思惑

一度はFISAの手で廃止されかかったSWCは選手権を支えようというチームの努力で蘇った進むべき道は険しいが、レースは白熱するだろう

000kmはJSPC車両も出場可

開催する？しない？ハラマの動き　一構想”の動き

『1992年3月26日にロンドンで開催されたスポーツカー委員会で討議した結果、世界選手権の開催に関して最終的に満足のいく合意が得られました。カレンダーに記載されているすべてのレースは開催され、選手権も懸けられることが確認されました』

4月1日、FISAから発表されたプレスリリースには、今年のSWCに世界選手権が懸けられること、カレンダーに変更がないことが明記されていた。モンツアでの選手権開幕まで3週間余り。文字通り瀬戸際に立たされての決定であり、発表だった。

なぜ、SWCはこれほどまでに混乱してしまったのだろうか。選手権は懸けられるはずだ、いや懸けられないだろう――状況は二転三転し、関係者の誰も確かな情報が得られない、という状態が続いてきた。

ここで話を分かりやすくするために、簡単に去年からの状況を説明しておこう。

まず、11月11日にスポーツカー委員会が開かれ、ここで'92年はSWCを廃止するという議案が提出された。この段階ではあくまでも提案であり、最終的には12月5日の世界評議委員会の決議を待たなければならないものだったが、関係各所に与えた影響は大きかった。またこの時、選手権は懸けられないとはいえ、ニュルブルクリングやスパ・フランコルシャン、モンツアなど、伝統的に1000kmや6時間レースなどを開催してきたサーキットでの、いわゆる耐久レースの開催が示唆されている。スポーツカーレース本来の形へ戻ろうという動きが、現実的な形となって表れたと言ってもいいかもしれない。

SWCを廃止する、というFISAの意向を受けたエントラントの反応は様々だった。が、その中でも'92年の参戦を既に決定事項として準備を進めていたプジョーとトヨタは、FISAに選手権の存続を認めさせるべく奔走することになった。つまり、各エントラントから'92年のSWC参戦計画を集め、それをFISAに提示して、「これだけのマシンが出るのだから、ちゃんと世界選手権を懸けるべきでしょう」と求めたわけだ。

エントラントからの働きかけに対してFISAは、「世界選手権としての格式を保つためには最低でも20台のエントリーが必要」と、選手権を存続させるための条件を提示した。幸い、1月末のエントリー締め切りを迎える前に20台のエントリーが集まり、FISAはSWCの開催を決定・発表している。これが1月20日のことだった。

結果から言えば、自動車メーカーの努力は報われたと言えるだろう。FISAが一度は廃止すると投げ出した選手権を、再び現実のものへと引き戻したのだから。しかし、この時点からトヨタとプジョーは、自ら〝SWCの先導者〟となり、FISAに代わって選手権を引っ張っていくという立場を取らざるをえなくなった。もしかしたら、11月にSWCを廃止すると発表したのは、FISAの巧妙な駆け引きだったのかもしれない。万が一、SWCの開催に何か障害が発生したとしても、いざとなったら「我々はやめようと言ったじゃないですか。あの選手権はあなた方が、自分からやりたいと望んだものでしょう」と逃げることができる。いわば、保険をかけたようなものだ。

案の定と言うべきか、不運なことにと言うべきか、3月になってエントラントのひとつであるRMモータースポーツが、スポンサーの獲得に失敗したというニュースが伝わった。この時点ではRMMはエントリーを取り消してはおらず、FISAは何のリアクションも起こしていない。しかしRMM以外のチームでも、BRMのように「マシンが開幕戦に間に合わない」といったチームもあり、開幕戦のグリッドが20台以下となる可能性が大きくなったことは事実で、そうなった場合は選手権は取り消されてしまうのかという懸念が、再び関係者の間に広まった。

大きな問題のひとつはレースのオーガナイザーにあった。20台に満たないような台数では盛り上がりに欠け、観客の動員も見込めない。そのうえ選手権も懸からないかもしれない。大きな赤字をしょい込むくらいなら、いっそキャンセルしてしまおうというのだ。特に、開幕戦に当たるモンツアがこの問題に関して神経質になっていた。

開幕直前になって再び危機に直面し、FISAはいよいよ選手権の開催を保証しなければならない状況に立たされた。FISAにとって、20台以下のエントリーでも選手権を懸けることは可能だろう。しかしただ選手権を懸けただけでは、レースを開催する側は黙っていない。そこで、選手権を支えるための資金が必要となった。FISAはその予算の捻出を自動車メーカーに求めたが、これは総額300万ドルだったと伝えられている。プジョーは即座にこれを受け入れており、トヨタとマツダも然るべき社内調整の後に合意したものと思われる。それがないままに、SWCの開催が発表されることはないはずだ。

ここでもう一度、最初の疑問に立ち戻ろう。なぜSWCはこのような状況に陥ってしまったのか。

一番の原因は、長期的な展望に基づいたレギュレーション作りを欠いていたことにあるだろう。もちろん、相応の準備期間は設けてあったものの、F1と同じエンジンを使って距離も500km以下にするというコンセプトそのものに対する疑問もあって、自動車メーカーのレスポンスは鈍いものだった。

また、プライベーターにとっては参加しにくいレースとも言えるだろう。12時間や24時間といった耐久レースと比較した時、スプリントではあまりにもプライベーターが上位に食い込める可能性が低くなる。マシン自体もコストが掛かる、といった具合だ。

開幕を前にして、既にプジョー、トヨタ、マツダのマシンは出そろっており、テストも盛んに繰り返されている。コンペティションそのものは、非常に素晴らしいものになると予想されているだけに、選手権がどうのと言ってゴタゴタしてしまうのは、決して望ましい姿ではない。

FISAは最近になって、〝スーパーカー〟と呼ばれる、より生産車に近い形のマシンによる選手権の構想を打ち上げている。新しいアイデアといえば聞こえはいいが、別の見方からすれば、またしてもレギュレーションが変更されてしまう、という事でもある。カテゴリーをどう存続させるのか、スーパーカーをいかに導入していくのか。スポーツカーレースは今、重要な岐路に立たされている。

SWC

SWCスケジュール

第1戦	4／26	モンツァ(500km)	イタリア
第2戦	5／10	シルバーストン(500km)	イギリス
第3戦	6／20〜21	ル・マン24時間	フランス
第4戦	7／19	ドニントン・パーク(500km)	イギリス
第5戦	8／30	鈴鹿(1000km)	日本
第6戦	9／13	メキシコシティ(500km)	メキシコ
第7戦	10／4	ヘレス(500km)	スペイン
第8戦	10／18	マニ-クール(500km)	フランス

ル・マンのエントリーはオープンになる？

激戦の予感。トヨタvsプジョーvsマツダ

気になる"スーパー"

世界選手権存続までのいきさつ

さて、SWCの問題を取りざたする時、ル・マンを切り離して考えることはできない。ル・マンは常にスポーツカーレースの中心であり、選手権を引っ張ってきた原動力でもあるからだ。

ル・マンを取り巻いている最も大きな問題は、ル・マンがSWCに組み込まれるか否かだ。これは、何台のエントリーを集めることができるのかがポイントだ。SWCの一戦である以上、基本的には選手権にフルエントリーしているチームのみがル・マンへの出場を認められることになるわけだから、厳密にこのレギュレーションどおりに判断すれば、ル・マンに出場できるマシンの台数は非常に限られたものになってしまうだろう。

ル・マンのオーガナイザーであるACOが懸念しているのは、まさにこの点だ。第1回開催は1923年にまで遡り、今年で通算60回目を迎えるル・マン。世界で最も伝統あるイベントであるだけに、20台、30台といったエントリーではあまりにも寂しい。

ACOはFISAに対して、最低40〜50台のエントリーの保証を求めている。もしもFISAがこの要求を受け入れられなければ、ACOとしてはSWCのレギュレーションに関係なく、ル・マンのエントリーをオープンにするしかない。そうすればメルセデスであれジャガーであれ、そしてポルシェであれ、誰でもル・マンにエントリーすることができ、グリッドも賑わうことだろう。

しかしそれでは、トヨタやプジョーといったSWCにフルエントリーしているチームが黙っていない。極端に言ってしまえば、ル・マンに出るためにSWCにエントリーしているチームもあるぐらいなのだから。

自動車メーカーは選手権をサポートするために、FISAから合わせて300万ドルもの資金協力を要請されたが、この時、逆に自動車メーカーからも条件が提示されたという。つまり、ル・マンは必ずSWCとして開催せよ、エントリーをオープンにするな、というものだ。自分達が一生懸命にSWCを支えているというのに、そんな苦労もしていないメーカーがル・マンだけにポンと出てくるのを認めるわけにはいかないというのだ。

ACOは40台以上のエントリーを集めろという。自動車メーカーは、フルエントリーしていないチームのマシンは出すな、という。あちらを立てればこちら立たずといった状態で、FISAは苦しい板挟みに悩まされることになってしまった。とりあえずFISAは、スポーツカーレースを長年支えてきた、ということを理由にポルシェのみ例外的にエントリーを認めることを決定し台数確保を狙った。また、さらにはジャガーまでも、『当初はSWCにエントリーしていたから』としてその参加が認められる。こういった譲歩の答えがどう出るのか？　それは今後のFISAとACOの話し合いによるだろう。

もうひとつの問題点は、24時間レースにおいてカテゴリー1がカテゴリー2と比べてどれだけコンペティティブでいられるか、という疑問だ。もちろんスピードの面から言えばポルシェもジャガーもカテゴリー1の敵ではないが、何年間にもわたってル・マンやデイトナで積み重ねてきた経験と実績は大きい。

ポルシェやジャガーのエントリーは欲しいが、かといってカテゴリー1マシンが勝てなくては困るというジレンマを解消するため、FISAはポルシェやジャガーに対する燃費規制を締めつけることにした。24時間レースで使用できるガソリンの総量を、従来の250ℓから16パーセント減の2140ℓにまで大幅に引き締めたのだ。これは、ポルシェがプライベーターに対して、『このレギュレーションでは競争力はないから、今年のル・マンには出ないように』と提言するくらい厳しい条件だ。だが、それでもポルシェはル・マンに姿を見せるだろう。

FISAは最低エントリー台数を保証しているがいざとなればル・マンはSWCから抜けだすだろう

それでもル・マンは困ることはないのだ

いずれにせよ、ル・マンに関してはSWCエントリーチーム以外にもポルシェとジャガーの参加を認めて、台数確保のための対策が施された。しかし、それでも十分な台数が集まらない場合、最悪、ル・マンは選手権から外されるだろう。

SWCの参加台数が減少してきた原因の一つは、あまりにも画一化されてしまったマシン・レギュレーションにあるのかもしれない。バラエティに富んだマシン構成は、スポーツカーレースの大きな魅力のひとつだが、エンジンをF1と同じ3・5ℓNAに一本化しているカテゴリー1のレギュレーションでは、おのずとマシンは似通ったものになってしまう。もちろん、プジョーのV10、メルセデスのフラット12気筒、ジャガーのV8……。それぞれのエンジンに特色があり、それに合わせたシャシーは変化に富んでいる。しかし、それはスプリントレースを基本においた物の見方であって、それではやはり、もうひとつのF1になってしまう。耐久レースは違う。異なる排気量、異なるエンジン形式、異なるコンセプトのマシンが互いに競い合ってこそ、レースの魅力となるのではないだろうか。そこでイコールコンディションを保つための最も有効な手段が燃費規制だったが、FISAはそれも捨ててしまっている。

実際、現在こういった"本来の耐久レース"への回帰を示す動きが表れ始めている。

マシンで言えば、市販車の外観を保ったマシンによるスーパーカーレースがそうだし、イベントで言えば、ル・マンとデイトナ、それに日本での1戦を加えた、24時間レースによる選手権案がそれだ。また、SWCの中で唯一認められた、鈴鹿での1000kmレースも、典型的なスポーツカーレースということができるだろう。

ここでいうスーパーカーとは、ジャガーXJR-15やフェラーリF40といった類のマシンだが、これらをGTカテゴリーとしてSWCでカテゴリー1と混走させることも計画され始めている。自動車メーカーはカテゴリー1マシンで技術開発を進めることはできるし、プライベーターはGTカテゴリーのマシンで戦うことができる。何のことはない。かつてのスポーツカーレースと、基本的には全く変わらないではないか。

このスーパーカーによるレースについては、FISAは早い時期に明確なレギュレーションを定める必要がある。その時、プライベーターが活躍できるカテゴリーを設けることも必要だ。時代の流れはともあれ、スポーツカーレースには常にプライベーターの姿があったことを忘れてはならない。何よりもカテゴリー1の時の失敗だけは繰り返してはならない。

●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権第1戦

インターナショナル鈴鹿500kmレース

●鈴鹿サーキット ●主催：㈱鈴鹿サーキットランド、SMSC

INTERNATIONAL SUZUKA 500km RACE

4/19

ニッサン、トヨタ、そしてマツダの3メーカーの激突

●開催レース

JSPC	86周
R5	12周
FJ1600	12周
スーパーカート	6周

●入場料金

前売り	大人5000円・小中学生1600円
当日	6000円・小中学生2000円

スタンド指定席（入場料金別）

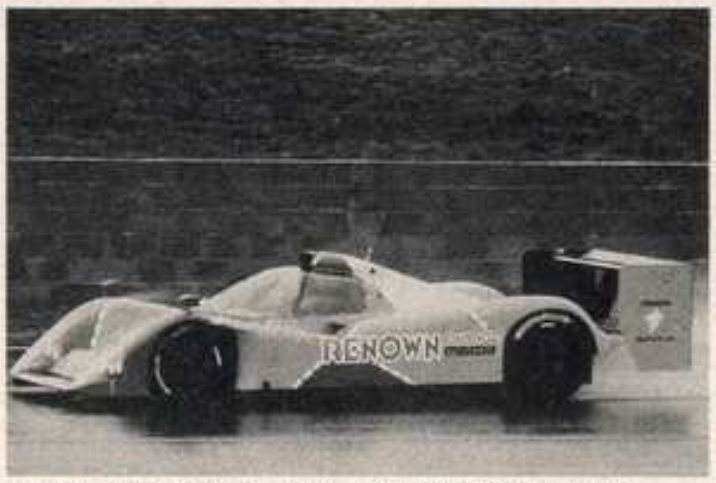
S1	4000円
S2	2000円
E	2000円
A	1500円
F	1000円

●駐車料金

4輪	500円
2輪	300円



経験豊富なエルグの加入が心強いサード



ロータリーから3.5ℓNAへ。新世代マツダの新兵器がこのMXR01だ

3メーカーの意地が激突

昨年までとスケジュールが大幅に変わった全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権。毎年開幕戦となっていた富士の500kmではなく、今年は4月19日、鈴鹿サーキットの500kmレースでシリーズの幕が開くことになった。

昨年からエントラントが急減し、スターティング・グリッドがかなり寂しい状況となっていたJSPCだが、レース内容そのものはニッサンとトヨタが毎戦毎戦激しい戦いを繰り広げ、レースとしては面白いものが多かった。今回の鈴鹿500kmもエントリー台数は9台と寂しいが、昨年にも負けない激戦が今から期待されている。

まずは一昨年、昨年と2年連続してタイトルを獲得したニッサンは、ニスモから2台のR92CPがエントリーする。ゼッケン一には星野一義と鈴木利男の昨年と同じコンビが乗り込み、ゼッケン24の長谷見昌弘のパートナーは今年からジェフ・クロスノフ、第3ドライバーとして影山正彦が登録されている。

このR92CPは昨年の91CPの改良バージョンであり、足まわりなどにモディファイが加えられている。今年のデイトナ24時間を走ったマシンにも'92年型マシンのパーツが使用され、開発やテストは十分。先日鈴鹿サーキットで行われたテストでも、長谷見が予選用タイヤで1分45秒9をマークし、他のマシンもコンスタントに好タイムをマークしていた。今年もニッサンがシリーズをリードすることは間違いないだろう。

対するトヨタも91C-Vの改良版の92C-V、を投入。トムス、サード、そして今年からトヨタを走らせることになったトラストの合計3台が出場する。中でも注目はトラストで、ポルシェ時代からチーム、ドライバーのポテンシャルは定評のあるところ。それだけにトヨタという最強の武器を得た彼らが、どういう戦いを見せるか、開幕前の今から期待が高まっている。

またニッサンは今年、チーム・テイクワンにもマシンを供給、ノバ・エンジニアリングと含わせて2台のプライベート・ニッサンの活躍にも注目したいところだ。

さて今年のもうひとつの注目株と言えば、マツダスピードからエントリーする、マツダMXR01だ。

ジャッドと共同開発の3・5ℓエンジンを搭載するこのマシンは、3月28日にシルバーストンでシェイクダウンされ、現在もテストが繰り返されている。シェイクダウンでは初期トラブル以外は大きなトラブルも出ずにテストを終了。マツダスピードでは鈴鹿の前に一回は国内でテストをしたいと語っている。また今年の目標について、マツダスピードでは「まだ初期テスト段階なので何とも言えないですが、ポテンシャルはあるので、熟成が進めば上位入賞はいけるでしょう」と語る。

ドライバーは従野孝司と寺田陽次郎のふたり。昨年の最終戦の菅生で見せたジャガーXJR-14のように3・5ℓ搭載マシンがターボカーに後塵を浴びせることができるか、注目したい。なお、マツダスピードでは今年はこのMXR01のみのエントリーとし、ロータリー搭載の787Bの出走は考えてないということだ。

今回のレースにエントリーした9台の他にJAFに登録申請してあるのはNAVI CONNECTION RACING（マツダ・フォード）、コブラレーシングチーム（ポルシェ）、ブリテッシュバーンレーシングチーム（ブリテッシュバーン・フォード）。今後のシリーズにこれらのチームが姿を見せることになれば、JSPCシリーズのグリッドも少しは華やかになることだろう。

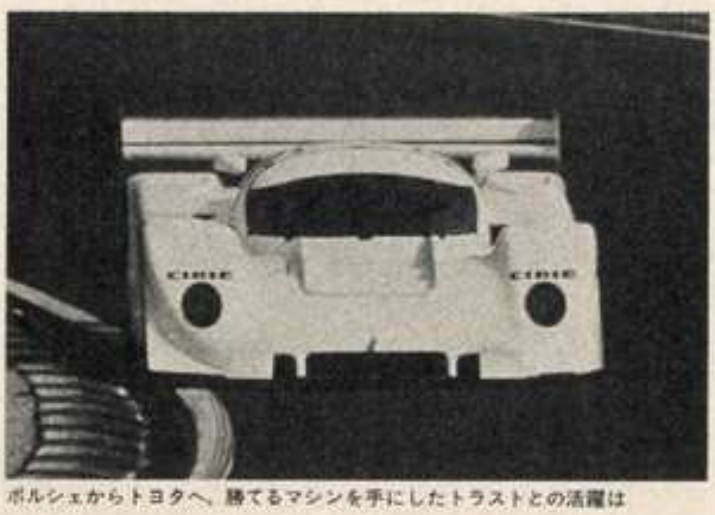
台数は少ないが話題豊富なJSPC。ニッサン、トヨタそしてマツダと、3メーカーが激突するシリーズ。各メーカーの威信を賭けた戦いが面白くないわけがない。

予想エントリー

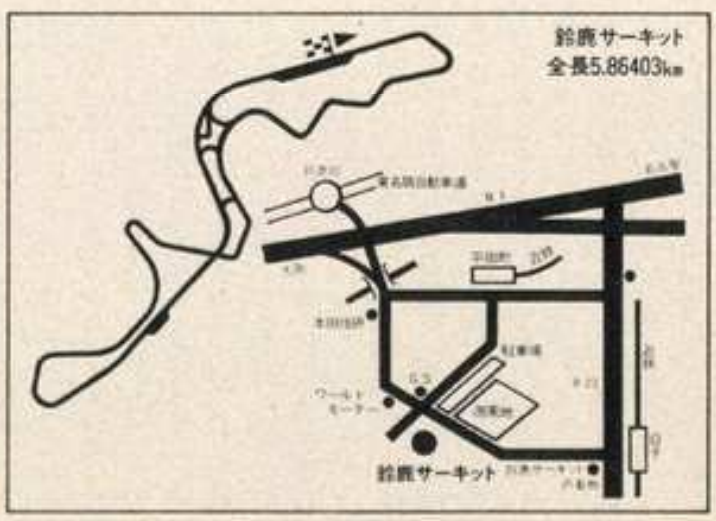
No.	第1ドライバー	第2ドライバー	第3ドライバー	エントラント・チーム	車名	タイヤ
1	星野 一義	鈴木 利男		NISSAN MOTOR SPORTS	カルソニック ニッサン R92 CP	BS
1T	星野 一義	鈴木 利男		NISSAN MOTOR SPORTS	カルソニック ニッサン R92 CP	BS
5	従野 孝司	寺田陽次朗		株式会社 マツダスピード	レナウン・マツダ MXR 01	DL
24	長谷見昌弘	ジェフ・クロスノフ	影山 正彦	NISSAN MOTOR SPORTS	YHP ニッサン R92 CP	BS
27	フォルカー・バイドラー	マウロ・マルティニ	金石 勝智	フロム・エー・レーシング	フロム・エー R91CK ニッサン	BS
36	関谷 正徳	ピエルーアンリ・ラファネル	T・B・N	TOM'S	エッソ トヨタ 92C-V	BS
39	ロランド・ラッツェンバーガー	エイエ・エルグ		KITZ RACING TEAM with SARD	KITZ TOYOTA 92C-V	BS
39T	ロランド・ラッツェンバーガー	エイエ・エルグ		KITZ RACING TEAM with SARD	KITZ TOYOTA 92C-V	BS
61	岡田 秀樹	トーマス・ダニエルソン		TEAM TAKE ONE	コクヨ・テイクワン・ニッサン	DL
99	ジョージ・フーシェ	スティーブン・アンドスカー		トラスト レーシングチーム	トラスト トヨタ 92C-V	DL
238	白鳥 哲次	清水 正智		プレジャーレーシング	Trident 767 ZAHREM	DL



テストで好タイムをマークしてした連続王者のニッサン



ポルシェからトヨタへ、勝てるマシンを手にしたトラストとの活躍は



●'92全日本ツーリングカー選手権シリーズ第2戦

'92全日本ツーリングカー選手権 in AUTOPOLIS

4/26

●オートポリス ●主催：JRSCC、㈱日本オートポリス

'92 ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP in AUTOPOLIS

中盤戦へ向けてアドバンテージを握るチームは?

●開催レース	グループA	65周
	FJ1600-A	7周
	P-1600	7周
●入場料	4月25日(土) 公式予選	
	大人 2000円 小中学生 1000円	
	4月26日(日) 決勝	
	大人 4500円 小中学生 2000円	
	前売り(決勝日のみ有効)	
	大人 4000円 小中学生 1800円	
	パドックパス 5000円	
●駐車場	4輪 1000円 2輪 500円	



7台のGT-Rがぶつかり合う1クラス。果たしてここから抜け出すのは?

JECSスカイラインの逆転優勝で幕を開けた今年の全日本ツーリングカー選手権。その第2戦は、九州のオートポリスに舞台を移して行われる。では早速、クラス別に各車の事前テストでのタイムも交えてこのオートポリスでのレースを占ってみよう。

まずAクラスは、2月24日に行われた合同テストが霧に見舞われてしまったため、各車の参考になるタイムは出ていない。だが、①JECSだけは翌25日に福山英朗のドライブによって走行を行っている。この時には、本番用セッティングで1分57～58秒台のタイムをマーク。昨年のレースでのトップグループの平均ラップタイムが1分56～57秒だったので、今年は恐らく1分55秒～56秒の争いになると思われる。これまでの実績から見ても、今回のレースで本命に挙げられるのは、やはりJECSと⑫カルソニックだろう。そして、T-サーキットでの開幕戦でこの2台を脅かした55共石にも注目したい。

2クラスでは、開幕戦のウイナー、チーム・テイクワンの61綜合警備M3が、唯一、ドライコンディションの中で事前テストを行っている。この時のベストラップは、本番用セッティングで2分2秒台。T-サーキットのレースの時には、17インチタイヤを装着して戦った綜合警備だが、今回のレースからは他車と同じ18インチのタイヤを履いて臨むことになった。ドライバーの中川隆正も「今回はマシン的にも十分にトップは狙える」と語っているように、十分に期待が持てるだろう。

開幕戦では、ウェットでのデータ不足に泣いた3クラスのカローラAE-01だが、このオートポリスでの事前テストではシビック勢を一歩リードしている。2月25日のテストで、AE-01勢の中でトップタイムをマークしたのは㊲富士通テン・カローラだ。㊲富士通テンは、本番用セッティングで2分3秒台のタイムをマークしている。また、開幕戦はエントリーを見送った㉕アドバン・カローラも、インターTECで使用したタイヤを履いて2分4秒台のタイムをマーク、この㊲富士通テンに続いている。富士通テン・チーム・トムスの鈴木監督は、「前回のT-サーキットではウェットになってちょっと失敗したけど、今度のオートポリスがドライになれば、十分にいけると思います」と本番レースへ向けての意気込みを語っている。

対するシビック勢は、㊱出光シビックが本番用セッティングで2分5～6秒台のタイムをマークしたのはこの時点では、やや遅れてしまっているが、果たして本番レースまでにどれだけマシンを煮詰めてくることができるだろうか。

グループA予想エントリーリスト

No.	車名	第1/第2/第3ドライバー	車両	タイヤ	エントラント
CLASS 1					
1	JECS スカイライン	長谷見昌弘/福山 英朗	ニッサン・スカイラインGT-R	DL	ハセミモータースポーツ
2	タイサンSTP GT-R	高橋 国光/土屋 圭市	ニッサン・スカイラインGT-R	YO	チーム国光
8	FET SPORTS GT-R	見崎 清志/長坂 尚樹	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	FETレーシングチーム
12	カルソニック スカイライン	星野 一義/影山 正彦	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	HOSHINO RACING
22	AXIA SKYLINE	清水 和夫/T.クリステンセン	ニッサン・スカイラインGT-R	TY	AXIA RACING PROJECT
55	共石スカイラインGP-Iプラス	A.オロフソン/木下 隆之	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	KYOSEKI NISMO
87	HKS SKYLINE	羽根 幸浩/萩原 修	ニッサン・スカイラインGT-R	YO	HKS RACING Co., LTD.
CLASS 2					
17	CHERENA M3	夏川 竜一/近藤 真彦/高村 一明	BMW-M3	BS	CHERENA RACING TEAM
21	バーバスM3	松田 秀士/一ツ山幹雄/一ツ山 康	BMW-M3	YO	バーバスレーシングチーム
24	TAISAN project μ M3	竹内 浩典/武藤 文雄	BMW-M3	YO	TEAM TAISAN with FMR
26	タイサンBMW M3	水野 文則/川本 篤	BMW-M3	YO	チームタイサントウメイスポーツ
29	B-ing KEGANI M3	茂木 和男/小幡 栄	BMW-M3	YO	B-ing KEGANI Racing
35	オートテックM3	R.ラッツェンバーガー/A.ギルバート-スコット	BMW-M3	BS	オートテックレーシングチーム
61	綜合警備M3	中川 隆正/田嶋 栄一	BMW-M3	DL	TEAM TAKE ONE
62	綜合警備M3	K.ウォン/C.カーン	BMW-M3	DL	TEAM TAKE ONE
63	SEIWA M3	池谷 勝則/T.B.N.	BMW-M3	YO	チームノジインターナショナル
77	IPF WAKO'S M3	牧口 規雄/太田 哲也/堀米トオル	BMW-M3	YO	牧口エンジニアリング
CLASS 3					
6	トムスレビン	三原じゅん子/T.B.N.	トヨタ・カローラ・レビン	TY	㈱トムス
11	ランドマーク・カローラ	横島 久/和田 久	トヨタ・カローラ・レビン(AE101)	TY	オブジェクトT
14	JACCS-CIVIC	服部 尚貴/金石 勝智	ホンダ・シビックSiR	BS	MOON CRAFT
18	ウエッズスポーツ カローラレビン	浅野 武夫/萩原 誠	トヨタ・カローラ・レビン	BS	浅野レーシング with BANDOH
19	ウエッズスポーツ トラストレビン	河合 博之/駒 光武	トヨタ・カローラ・レビン	YO	トラストレーシングチーム with BANDOH
25	ADVAN COROLLAレビン	鈴木 恵一/新田 守男	トヨタ・カローラ・レビン(AE101)	YO	土屋エンジニアリング
32	Concept L CIVIC	原 貴彦/影山 正美	ホンダ・シビックSiR	BS	Concept L Racing Team
33	テクノメディア・シビック	村松 康生/佐藤 久実	ホンダ・シビックSiR	TY	㈱テクノメディア
36	富士通テン トムス レビン	関谷 正徳/P-H.ラファネル	トヨタ・カローラ・レビン(AE101)	BS	FUJITSU TEN TEAM TOM'S
37	富士通テン トムス レビン	星野 薫/V.ロッソ	トヨタ・カローラ・レビン(AE101)	TY	FUJITSU TEN TEAM TOM'S
90	J.R.D.A.シビック	三好 正己/田久保浩二	ホンダ・シビックSiR	DL	J.R.D.A.レーシングチーム
100	出光MOTION 無限シビック	中子 修/岡田 秀樹	ホンダ・シビックSiR	BS	出光レーシング with MUGEN

'91グループA in AUTOPOLIS結果

('91.10.13)

●4.674km×65周＝303.810km 予選出走28台・決勝出走28台・完走20台

								予選順位/第1・第2・第3ドライバー
1	1-1	③長谷見昌弘/A.オロフソン	リーボック・スカイライン	ニッサン・スカイラインGT-R	DL	65周	2'16'30"097	2/2'02"075・2'58"249
2	1-2	①星野 一義/鈴木 利男	カルソニック・スカイライン	ニッサン・スカイラインGT-R	BS	65周	2'16'30"560	1/1'58"626・2'07"114
3	1-3	⑪清水 和夫/影山 正彦	AXIA・SKYLINE	ニッサン・スカイラインGT-R	TY	65周	2'16'58"879	7/2'07"391・2'07"222
4	1-4	②高橋 健二/土屋 圭市	タイサン KLEPPER GTR	ニッサン・スカイラインGT-R	YO	65周	2'17'13"404	4/2'09"739・2'04"844
5	2-1	㉟R.ラッツェンバーガー/T.ダニエルソン	オートテック M3	BMW-M3	BS	63周	2'16'35"992	5/2'05"900・2'06"580
6	2-2	㉙茂木 和男/小幡 栄	B-ing KEGANI M3	BMW-M3	YO	63周	2'16'44"852	9/2'08"118・2'12"598
7	2-3	㉑一ツ山 康/福山 英朗	バーバス M3	BMW-M3	YO	63周	2'18'19"959	13/2'14"520・2'10"058
8	3-1	⑱村松 康生/原 貴彦	PLAYBOY TRAMPIO CIVIC	ホンダ・シビックSiR	TY	62周	2'17'27"634	27/2'18"951・2'16"447
9	3-2	㊱関谷 正徳/小河 等	富士通テン トムス カローラレビン	トヨタ・カローラ・レビン	BS	62周	2'17'28"637	6/2'10"683・2'06"519
10	2-4	④松田 秀士/野地 廣行	CARA M3	BMW-M3	YO	62周	2'17'41"301	10/2'08"456・2'14"396

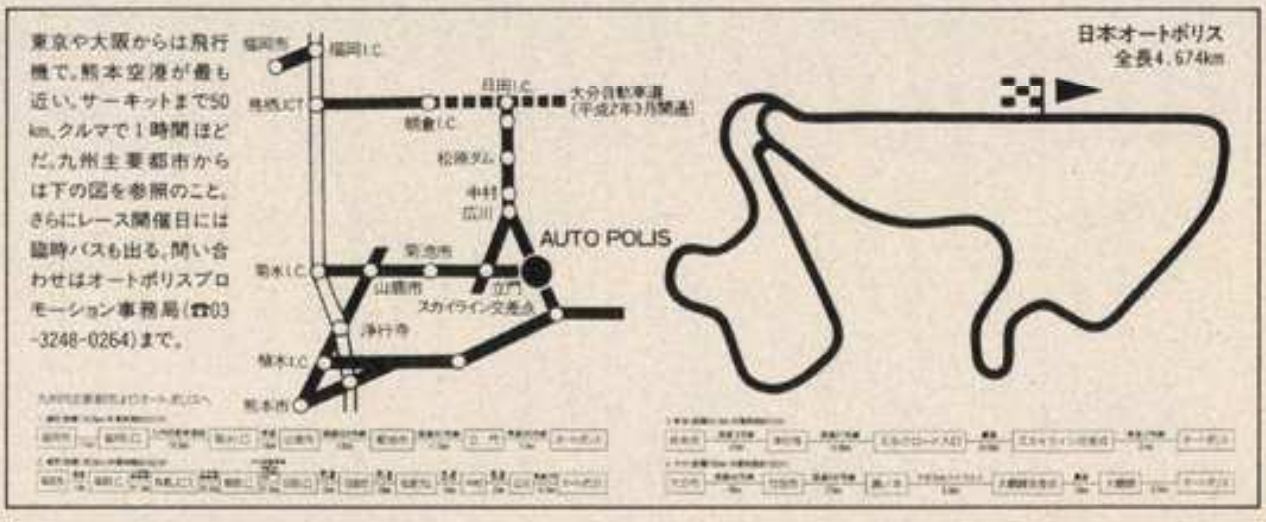
・優勝スピード：133.436km/h



開幕戦でリタイアに終わった㉟オートテックは、果たして雪辱を果たせるか? 事前テストでも、好タイムをマークしているカローラAE101



東京や大阪からは飛行機で、熊本空港が最も近い。サーキットまで50km、クルマで1時間ほどだ。九州主要都市からは下の図を参照のこと。さらにレース開催日には臨時バスも出る。問い合わせはオートポリスプロモーション事務局(☎03-3248-0264)まで。





1992 F1 ベスト・ルーキーは 誰だ!?

'92F1ルーキーたちの実力を多角的に評価する!

毎年、数人の選ばれた者がデビューするF1グランプリ。その中には次世代のチャンピオンもいるはずだ
今年、フルシーズンデビューの7人のルーキーたち…アマーティ、キエーサ、ベンドリンガーにベルモンド
シューマッハー、フィッティパルディ、我らが片山右京!
いったい彼らはどんなドライバーなのだろう
期待を込めて、彼らルーキーをチェック!

WHO IS THE ROOKIE OF THE YEAR?

Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Ken-ichi Yoshida, Graffiti

POINT 1

各国ジャーナリストは ルーキーたちを どう評価している?

さて今年、'92年F1グランプリには7人のF1ルーキーが誕生した。ここでいうルーキーとは「これまでのF1歴は年間レース数の半分以下。つまり今年から、F1フルシーズン参戦を果たすことになった新人」という意味だ。だから、'91年ベルギーGPでデビューし、今年の開幕までに6戦出場の経歴を持つミハエル・シューマッハーも、一応ルーキーの中に数えてある。とはいえ、もうすでにシューマッハーはルーキーというイメージからはほど遠いトップドライバーに成長しているけれど。それから、厳密には「F1ドライバー」として記録されるのは"決勝に出場してから"だし、「F1デビュー」も"予選を通ってレースに出走したとき"。だから、いまだ予選通過できていない何人かは、厳密な意味でF1ドライバーとは呼べないことになる。

まぁ、細かいことは抜きにして、今年F1に挑戦を開始した7人のドライバーたちがどんなドライバーなのか、どんな評価をされているのか、そしてどう期待されているのか、検証してみようではないか。

まずその7人を紹介してみよう。ゼッケン順に、いきます。

●ジョバンナ・アマーティ/ブラバム/17年ぶりの女性F1ドライバー（となるか?）
●アンドレア・キエーサ/フォンドメタル/国際F3000苦労人・F1で華ひらくか
●カール・ベンドリンガー/マーチ/メルセデスの秘蔵っ子・'91年日本GP&オーストラリアGPにレイトンハウスから出場
●ポール・ベルモンド/マーチ/名優ジャン・ポール・ベルモンドの息子
●ミハエル・シューマッハー/ベネトン/メルセデスの秘蔵っ子/'91年ベルギーGPでF1デビュー/シーズン途中でベネトンに移籍
●クリスチャン・フィッティパルディ/ミナルディ/'91年国際F3000チャンピオン/ウイルソン・フィッティパルディの息子・エマーソン・フィッティパルディの甥
●片山右京/ラルース/3人目のフルタイム日本人F1ドライバー

詳しいバイオグラフィは次のページを見てもらうとして、さっそくこの7人の評価の検証に入ろう。まずは、ジャーナリスト・アンケート編から。

開幕2戦を終えたところで、彼らルーキーたちをどう評価するか、以下のジャーナリストたちにアンケート形式で聞いてみた。

・ナイジェル・ルーバック/イギリス・オートスポーツ（以下英AS）
・デイビッド・トリメイン/イギリス・モータリングニューズ
・ピーター・ニガード/デンマーク・F1ジャーナリスト
・金子博/グランプリフォトグラファー
・津川哲夫/F1素浪人
・福江剛司/F1速報編集長
・林信次/F1史家
・西山平夫/モーターレーシングライター

さて、アンケートを集計してみると、それぞれのドライバーの印象、評価などはかなり一致したものとなった。やはり、ダントツに評価の高いのがシューマッハーだ。昨年のベルギーGPで衝撃のデビューを飾り、あれよあれよという間にトップドライバーの仲間入り。'92年の第2戦メキシコGPではセナの存在をもかすませる快走で3位の表彰台を手に入れてしまったのだから。

「セナやプロストに続くドライバーになる（N・ルーバック）」「ヒルヌーブ、セナ、ベロフ以来の逸材（D・トリメイン）」「未来のチャンピオン（P・ニガード）」とベタぼめ。「いつかワールド・チャンピオンになると思う」と答えたのは、ほぼ全員。今年に入って評価はさらにあがったようで、「走りに無謀感はあるが、危なさがなくなった（津川）」「去年は一発大事故やって終わってしまうのでは? とも思ったが、今年の2戦をみて心配無用、本物だという気がしてきた（林）」と安定してきたことへの評価は高い。これからのグランプリを引っ張っていくであろうシューマッハーには、今シーズン中の優勝を期待してしまおう。

次に期待されるドライバーとして評価の高かったのがフィッティパルディ。21歳という若さにもかかわらず、落ちついていてドライバーとして成熟している、というのが高い評価を集めた理由だ。未来のワールド・チャンピオン、という声も早くも囁かれている。

POINT 2

外国の雑誌に見るルーキーたちの戦いぶり評価

アンケートと平行して、ヨーロッパの雑誌でルーキーたちがどう評価されているのかも調べてみた。各国にはそれぞれレーシングオンのように、モータースポーツ専門誌がある。オートスポーツ（イギリス・週刊）、モータリングニューズ（イギリス・週刊・新聞形式）、オートエブド（フランス・週刊）、アウトスプリント（イタリア・週刊）などが有名だ。各誌とも、シーズン前にF1のプレビューを行っており、そこでのドライバー評がなかなか手厳しく、的を得たものなのでちょっと紹介してみよう。

「シューマッハー：素晴らしい才能を持つドライバー。彼はかつてのアレジの新星時代と同じように、いまやグランプリ・ハネムーンにある。だが、彼もF1がいつもディズニーランドのようなところとは限らない、ということを思い知るだろう（英AS）」つまり、いまは順調だけれど、苦労するときが来るかもしれない、ということ？

同じようなことは、フィッティパルディ評にもあって、「豊かな才能を持っている。だが、F1界というものが彼をファンタジーランドへ誘ってくれるようなものではない、ということを知る必要がある（英AS）」と有望な新人に対して、必ずしもいいことばかりではない、F1にデビューしたからといって安心できるわけではないのだ、と少々諫めるような口調なのが興味深い。

さて、その他のルーキーについての評価はどうだろう。

開幕2戦の結果から、注目を集めているのが右京だ。2戦ともで予選を通過し、さらにその2戦ともで完走したのはシューマッハーを除くと、右京だけ。その完走が高く評価されているようなのだ。

「2戦とも完走は立派。ミスも多いが、本物のレーサーである（N・ルーバック）」「炎のような印象のドライバー。よく戦っている（D・トリメイン）」と上々の評判。ポイントを取る可能性も高いし、そしてもちろん'93年もF1ドライバーとして活躍し続けるだろう、との声も高い。

また、ベンドリンガーについては、シューマッハーと同等の素質はあるのでは？　との声もある。「シューマッハーとはレーススタイルが違うということを考えれば、ベンドリンガーが彼より劣っているとは思えない（英AS）」「シューマッハーと比較されて、過少評価されているのでは？（N・ルーバック）」。ルーキーの中では、早い時期にポイント獲得の可能性大、と言えそうだ。

一方、キエーサは「大活躍は難しいけれども、中堅ドライバーになりうるのでは？」というのがもっぱらの評価。長く国際F3000を戦ったけれども戦績には恵まれずにきたキエーサ。けれども地力はあり、フォンドメタルのマシンもそこそこいい。となれば、どれだけ自分をアピールできるかが、'93年もF1ドライバーでいられるかどうかにかかっている。

逆に予選通過のまだないアマーティとベルモンドについては辛口の批評が多い。「アマーティ：アグレッシブで速いが、F1で通用するか？（英AS）」「ベルモンド：ダメなドライバーではないが…（英AS）」といった具合。だが、シーズンはまだ始まったばかり。こんな辛口の批評をシーズン終わりには、逆転させられるようだといいのだけれど。

「F1ドライバーになることよりも、F1ドライバーであり続けることの方がはるかに難しい。最初の1年間をどう戦ったかが、その分かれ目になると思う（金子）」との言葉どおり、これから残るシーズンをどう戦っていくかが彼らルーキーの課題。そして、それをしっかり見つめていきたい。

ドライバーヒットパレード
in アウトスプリント(伊)

外国の雑誌でもレーシングオンの「ドラコン」みたいなことをやっているので紹介しよう。右に載せたのがそれ、イタリアの「アウトスプリント」の中の「グランプリ人気投票」コーナーだ。イタリア、フランス、スペイン、スイス、ポルトガル、ドイツ、ブラジルの7か国・10誌10人のF1担当記者たちが、それぞれのグランプリごとにドライバーを10点満点で評価するようになっている。さらにポイントのトータルは最高得点と最低得点をのぞいた8人分を合計するという方式。

で、これは'92年第2戦メキシコGPでのドラコン。完全優勝を飾ったマンセルは全員一致の10点満点。そしてシューマッハーがなんと2位！　その他のルーキーでは、予選通過を果たしたキエーサと右京がそれぞれ43点、42点でランキング入りを果たしている。ちなみに開幕戦の右京は49点獲得だった。

一方、右側の小さい表は第1戦からのトータル。合計ポイントをランキング入りした回数で割って、1ラウンドごとの平均獲得ポイントに換算してシリーズランキングを争っているのだ。現在のトップは80点平均のマンセル、2位がシューマッハー、第1戦で63点をとったベンドリンガーが10位、第1戦59点のフィッティパルディが12位、右京がブーツェン、モルビデッリと並ぶ23位といったところだ。



イタリア・アウトスプリント式ドラコン



外国のモータースポーツ誌の数々

セナ、マンセルetc.…トップドライバーたちのルーキー時代

いまをときめくトップドライバーたちは、どんなエフワン1年生だったのだろう。

その昔、'50年代、'60年代といったころにはデビュー戦でいきなり優勝というシーンも見られたが、さすがに'70年代、'80年代、さらに'90年代になると優勝はおろか、入賞さえ至難の技に。しかし、その中でも華々しいデビュー戦、デビューイヤーを送ったドライバーは何人もいる。

アラン・プロスト、'80年のアルゼンチンGP、マクラーレンからのデビュー戦で6位入賞。また、後にポイントを剥奪されたものの、マーティン・ブランドルもティレルでデビューした'84年ブラジルGPで6位。最近ではジョニー・ハーバートが'89年ブラジルGPでベネトンで4位、またジャン・アレジがティレルで'90年フランスGP4位と衝撃のデビューを飾った。

セナもデビュー戦こそリタイアに終わったが、続く2戦目で6位に入賞し、大物ぶりを見せつけた。「'84年、セナのトールマンでのデビューは鮮烈なものだった。シーズンが始まってすぐ、このドライバーは特別だ、ということが分かった（P、ニガード）」「レースへの姿勢がまっすぐチャンピオンに向かっていて、勝つこと以外は何も考えていなかった。特にデビュー2戦目の南アフリカGPは印象的。ポイントがとれなければレースそのものを無駄と言い切る新人だった（津川）」と評価の声は高い。

ではマンセルは？　マンセルのデビューはロータスでの'80年オーストリアGP。結果はリタイア。「だが、印象深かった。平然とF1にデビューしていたというか、走った瞬間に即F1ドライバーしていた、という印象。コイツは一体誰だ?と思わせるものがあった（金子）」やはり、非凡なものを発揮していたのだろう。



デビュー戦こそリタイアだったが、タダモノではなかったマンセル


デビュー2戦目で6位のセナ

その他、「ジル・ビルヌーブのデビューイヤーが印象的だった。F1参戦2戦目、フェラーリでの初のレースとなった母国カナダでのグランプリで初優勝。彼こそ、最も速いレーシングドライバーであったと思う。最初から、彼はフロントランナーだった（N.ルーバック）」や「スチュワート、イクス、アンドレッティ、レガッツォーニ、フィッティパルディ、ロイテマン、シェクター、ハント、ビルヌーブ、セナ、アレジ、シューマッハー…鮮烈なデビューを遂げ、スターダムを駆け上がったドライバーがいる一方、同じような登場をしながら実力を発揮しきれないまま、夭折したドライバーたち…イグナツィオ・ギュンティ、トム・プライス、トニー・プライズ、シュテファン・ベロフらのことが忘れられない（林）」という意見も。

成績という数字だけではドライバーは見えてこないし、デビューイヤーですべてを推し量ることはできない。けれど、デビューイヤーに光っていたドライバーは、ほぼ間違いなく、その後も光り続けることになるのではないだろうか。そんな気がする。



2戦の結果は? Round2 メキシコGP	2戦を終えて…各氏、各誌のドライバーのひとこと評価	5段階評価は? 走りのセンス	アピール度	将来性	スター性	今シーズンの活躍の可能性
予選不通過(30位) 1回目の予選はエンジンをオーバーレブさせてしまったため走れずじまい。2回目に賭けたものの、またしても29番手に3秒遅れの最下位で予選落ちの憂き目にあった	アグレッシブで速いドライバー。ただ、F1でも十分通用する速さかと言うと…(英AS)／これまでの戦績を見る限り、F1で通用しうる十分なものを持っているとは言いがたい。彼女の切り札は? 知的で才能に恵まれ、キュートなルックスだということだ。ただ、F1で生き残っていけるかどうかは…?(仏オートエブド)／世界で最も速い女性ドライバーとはいっても、それだけではF1の予選は通過できない(N.ルーバック)／現代のF1マシンはドライブするのに非常な体力が要求されるもの。ただでさえ、女性が男性と対等に戦いうるスポーツは少ない。そういった基本的な体力の問題もあるのでは(P.ニガード)／一生懸命なのはよく伝わってくるが、少々実力不足か。(F1速報・福江)／彼女の才能の問題ではなく、出番が少々早すぎたのかもしれない?(津川)／話題を提供してくれた点では評価できるが、純粋にドライバーとして見ると、力不足かも?(金子)	★	★★★	★	★★★	現状、タイム差もかなりあり、予選通過は難しいのでは?(F1速報・福江)／予選通過が目標だろうが、いざ通過したあとのレース内容も心配ではある(津川)／まぐれでもいいから、決勝進出を1回くらい果して欲しいが…(林)／果たして今シーズン最後までシートがあるかどうか…(P.ニガード) **★とにもかくにも予選通過が目標。達成できれば、史上3人目の女性F1ドライバーだ。**
予選23位／決勝リタイア(最高位15位) 最終予選ラスト6分でタイムを出して、23位通過。スティディに走り、15位までポジションをあげたが、右京と争いスピン、エンジンをストールさせ38周リタイア	'89年の国際F3000で1勝を挙げるなど、ほどほどのキャリアは持っているものの、F1に足りる才能があるかというと疑問(英AS)／物静かで忍耐強く、明るいというのがキエーサのイメージ(仏オートエブド)／F1を始める資格はある。幸い、いいマシンにも恵まれた。だが現状、彼に特別のものがあると示唆するものはない(N.ルーバック)／第2戦ではやすやすと予選を通過してみせた。彼はF3000時代を通じて"ジャーニーマン(苦労人ドライバー)"だったが、F1でも同じようなポジションを獲得できるだろう(P.ニガード&D.トリメイン)／少しずつF1マシンにも慣れてきた。まずは予選通過がカベだが、マシンはまあまあいいので、もっとがんばれるはず(F1速報・福江)／まだグランプリ自体への戸惑いが感じられるが、慣れれば中位に食い込む可能性あり?(津川)／予選通過はみごとだが、右京と競り合ってスピンするあたり、まだまだ発展途上人(西山)	★★	★★	★★	★★	予選通過2～3戦、完走0回というところか(F1速報・福江)／慣れれば中位を走れる可能性も(津川)／完走10位。マシンは素晴らしいのだ。まず完走してみること。それができれば結果はおのずとついてくるだろう(西山)／チームメイトのタルクイーニより速いレースがあったら拍手パチパチ(林) **★時間がかかるかもしれないが、いい意味の渋い職人的ドライバーになれる可能性あり。**
予選19位 決勝リタイア(0周) 1回目の予選セッションはマシントラブルで走れず。2回目にタイムをあげ、19番手のグリッドを確保。しかし、スタートでカベと接触しそのままリタイアに	問題は、背が高すぎてF1のコクピットに体を収めるのが大変なこと。シューマッハーとよく比較されるが、レーススタイルの違いを考えると、ベンドリンガーが劣っているとは思えない(英AS)／シューマッハーに続いてメルセデスが送り込んだ希望の星。豊かな才能の片鱗を見せ、注目を浴びている(仏オートエブド)／有望。シューマッハーと比較されて、過少評価されているのでは?(N.ルーバック)／非常に有望。性格もよい。いいポテンシャルを持っている(D.トリメイン)／グループC時代にはいつもシューマッハーと同等の速さを見せていた。あのマシンでの南アフリカのパフォーマンスは特筆もの(P.ニガード)／まだ荒いドライビングながら、予選などで速いのだから文句はない(F1速報・福江)／同じマシンに乗ればシューマッハーより速いのでは、と噂されている。今年最も期待したい新人のひとり(津川)／一発の速さはある。でもリタイアするのも早い(西山)	★★★★	★★★★	★★★★	★★★	各チームの熟成とともにマーチは苦しくなると思う。予選シングル1回、完走1回といったところか(F1速報・福江)／成績はマシンとエンジンのできにかかっている。当たれば表彰台の近くに行ける(津川)／完走7位。イルモアの信頼性しだい(西山)／シューマッハーを抜くシーンを期待したいが(林) **★実力はある、との評価が高い。今季の成績は経験を積むことと、マシンの出来しだい。**
予選不通過(28位) ハンピーな路面に順応できず初日は28位。2回目の予選もタイムをあまり延ばせず、28位のままで予選落ちに。2戦とも予選を通過することはままならなかった	これまでのF3000での成績を見ても、訴えてくるものはない。ダメなドライバーというわけではなく、車を操る能力は非常に高いが、それが現代F1で求められているものかというと…(英AS)／話題を呼んだが、彼のパフォーマンスというよりも、父親の名前のせいだろう(仏オートエブド)／F1は彼にふさわしい場所ではない(N.ルーバック&D.トリメイン)／チームメイトのスピードにはるかに及ばず。いいF1ドライバーになるとは思えない(P.ニガード)／結果から察するにまだ実力不足か(F1速報・福江)／キエーサ同様、グランプリに戸惑いが見える。さらにアマーティ同様、F1デビューが1年早すぎた感も(津川)／ベンドリンガーと並べるとかすんでしまう(金子)／どこか基本的なところでF1に向いていない気がする(西山)／'50～'60年代には「プレイボーイ・レーサー」というタイプのドライバーが存在していた。彼は久々に登場したそんなドライバーのひとりか(林)	★★	★★	★★	★★★	予選通過2～3回、完走0回(F1速報・福江)／予選通過が目標。だがチームの状態から言っても厳しいか(津川)／まず、F1を自分なりに操れたという確信が欲しい。それをつかんで、いくつか条件があえば予選通過もある?(西山)／今シーズン終わりまでシートがあるかどうか疑問(P.ニガード) **★F1デビューが早すぎた? あるいはF1に向いてない、との評価が多いが、ガンバレ**
予選3位 決勝3位 予選ではなんとマンセル、パトレーゼに次ぐ3位をゲット。セナの脱落で3位に浮上し、そのままゴール。F1参戦8戦目にして表彰台という快挙をなし遂げた	素晴らしい逸材。F1ドライバーとしてどこまで成熟していくかが見もの(英AS)／非凡な才能の持ち主。セナやプロストに続く、次世代の"偉大な"ドライバーだ。速さ、勇敢さばかりが目立っているが、彼はまたどうやってフィニッシュしたらいいかも知っている。唯一の問題は、少々自信過剰なところか(N.ルーバック)／ピルヌーブ、セナ、ベロフ以来の逸材。未来のワールドチャンピオン、それも何度もタイトルを取る可能性を秘めた(D.トリメイン)／セナ以来の大型新人。すでにF1界ではスターダムにのしあがった(P.ニガード)／もう立派なトップドライバー。態度のデカさも…まぁ許そう(F1速報・福江)／走りに関しても危なさがなくなった。好き嫌いはともかく、伸びていくドライバー(津川)／'90年のアレジを見るよう。いやそれ以上。メキシコではセナをものの数に入れなかったような雰囲気も。自信伸び率ナンバーワン(西山)／もう立派なGPドライバー(林)	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	優勝1回、ポイント多数、ポール1回(F1速報・福江)／もはやランキングでどこまでいくかを予想すべき(津川)／マクラーレン、フェラーリが調子をあげるまではいつも表彰台のチャンスがある。優勝のチャンスはモナコとカナダ(西山)／彼が本物なら今年中に勝たなくてはいけないと思う(林) **★もはや新人とは呼べないトップドライバー。速さに安定性を加え、初優勝も時間の問題か**
予選17位 決勝リタイア(最高位13位) スペアカーでのアタックとなったが17位で予選通過。1周目に13位、2周目には12位にあがり、期待されたが3周目にシフトミスからコースアウト、リタイアに	疑いようのない『チャンピオンの卵』(仏オートエブド)／非常に有望な新人。速さもあり、落ちついている(N.ルーバック)／年齢以上に成熟していて、速い。力もある。すぐにモルビデッリを追い越すのでは?(D.トリメイン)／シューマッハーのような派手さはないが、長くF1界で活躍し続けるドライバーになるのでは?(P.ニガード)／まだ勉強中だが、十分力は発揮している。大物になると思う(F1速報・福江)／さすがに血筋がよい? ただブラジル人特有の眼光の鋭さが足りない気もする。もう少しハングリーだと相当期待できるのだが(津川)／華があるドライバー。ハードなところがないのか気にかかるが、期待させるものがある(金子)／うぶい強さあり。チームとの接し方、レースに臨む態度、走り、それらすべてに素直な伸び伸びとしたフォームを感じる(西山)／センスあり、ルックスよし、順調に推移していけば次代を担う逸材になりうると思う(林)	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	F1に慣れ、チームが好調なら5～6位入賞2回くらいは難しくないはず(F1速報・福江)／間違いなく中位でレースをする。ポイント獲得の期待度は高い(津川)／完走6位。いまのままで走っていればいい。マシンがもって、ライバルが脱落してスルッと1ポイントとれるだろう(西山) **★才能もあり、ドライバーとして成熟しており、大物になる期待大。今年中に入賞もあり**
予選24位 決勝12位 24位で予選通過。スタート直後から激しい腹痛に見舞われ、苦しいレースを強いられたが、持てる力をすべて出し尽くす力走で、2戦連続の12位完走を飾った	初めてのグランプリを2戦連続で完走したことは立派。ミスも多いが、速いのは明らかだ。本物のレーサーである(N.ルーバック)／炎のようなドライバー。激しい攻撃性を感じさせる(D.トリメイン)／印象的なF1デビューを飾った。未知のサーキットでやすやすと予選を通過し、2レースとも完走は評価できる。どう成長していくか楽しみだ(P.ニガード)／開幕2戦はラッキーな面もあったが、それも実力のうち。やる気と一生懸命さは十分評価できる。本人も言うようにまだ勉強中なだけに、楽しみでもあり不安でもあり(F1速報・福江)／条件の悪い開幕2戦をよく戦ったのは予想以上。外人と比べて絶対的な体力ハンデをガッツで乗り切る強さは特筆もの(津川)／マシン、コース、レース…すべて右も左も分からない中で体当たりで走っており、2戦連続完走かつ新人最上位というのは見事。スピンしても必ず再走しているところにガッツとテクニックと運を感じる(西山)	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	1レースを走り切ることを続けているうちにチャンスは必ず来る。6位入賞1回(F1速報・福江)／グランプリにどれだけ慣れることができるか。予選さえしくじらなければ中位はいける。思いっきり期待(津川)／完走6位。ヨーロッパラウンド以降、慣れて攻めた結果のリタイアが増えるか(西山) **★開幕2レースを完走したのはシューマッハーと右京のみ。そのことに対する評価は高い**

POINT 3

アンケートをもとにルーキーたちを見てみると…

7人のルーキーたちの総合評価を彼らの詳細とともにまとめたのがこの表だ。彼らがどんな経歴でF1まで登りつめてきたのか、開幕2戦はどんなグランプリを戦ったのか、そしてそんな彼らを、外誌、各国ジャーナリストはどう見ているのか、今シーズンはどんな活躍が期待されるのか、じっくりチェックして欲しい。それから、各国ジャーナリストのアンケートを集計して出した4項目の5段階評価から、各ドライバーの個性も見えてくる?

名　前	顔	保持タイトル&レースキャリアを点検すべし	ちなみに開幕 Round1 南アフリカGP
ジョバンナ・アマーティ Giovanna Amati ブラバム・ジャッド		●保持タイトルなし イタリア出身／1962年7月20日生まれ(29歳) レッラ・ロンバルディ以来、16年ぶりの女性F1ドライバー。レース経歴は、'81～'82年／フォーミュラ・アバルト、'83～'86年／イタリアF3、'87～'90年／国際F3000、'91年に国際F3000で7位になったのと、'85年のイタリアF3第4戦ムジェッロの第1ヒート優勝はさすが	予選不通過(30位) マシンにいくつかのトラブルはあったようだが、何度もスピンを繰り返し、タイムが縮まず予選落ち。タイム的にも予選29位のキエーサに3秒の遅れをとるもの
アンドレア・キエーサ Andrea Chiesa フォンドメタル・フォード		●'82年、KARTスイスチャンピオン スイス出身／1964年5月6日生まれ(27歳) 唯一の現役スイス人F1ドライバー。カートでレースを開始。'84年、フォーミュラ・アバルトで4輪へ。'85～'87年の3年間はイタリアF3。'87年は3勝を挙げシリーズ2位に食い込む。'88年から'91年までの4年間、国際F3000で戦う。'89年には1勝を挙げてシリーズ6位に	予選不通過(28位) この南アフリカで初めてフォンドメタルに乗る。シートセットもままならない状態でのスタート。マシンにトラブルも頻発し、タイムアップならず、予選落ちにとなる
カール・ベンドリンガー Karl Wendlinger マーチ・イルモア		●'84年ドイツKARTチャンピオン ●'86年オーストリアKARTチャンピオン ●'87年オーストリアFF1600チャンピオン ●'88年オーストリアF3チャンピオン ●'89年ドイツF3チャンピオン オーストリア出身／1968年12月20日生まれ(23歳) カート・フォーミュラフォード→F3と順調にステップアップ。シューマッハーとともにメルセデスの英才教育で、'90～'91年はSWCに参戦／2勝。'91年には国際F3000にも5戦出場／シリーズ11位。'91年の最終2戦、レイトンハウスよりF1デビューしたがリタイア	予選7位 決勝リタイア (最高位8位) 7位で予選通過、周囲をアッと言わしめた。決勝に期待が持たれたが、スタートでブランドルと接触し遅れ、さらにラジエターにトラブルが発生し、13周リタイア
ポール・ベルモンド Paul Belmondo マーチ・イルモア		●'81年チャレンジヤマハKARTチャンピオン フランス出身／1963年4月23日生まれ(28歳) 名優ジャン・ポール・ベルモンドの息子。'79年からカートレース開始。'83年、フォーミュラ・ルノー・ターボで1勝。'84～'86年はフランスF3。'84年シリーズ4位、'85年シリーズ6位(1勝)。'87年から'91年までの4年間、国際F3000で戦うがノーポイントに終わった	予選不通過(27位) 首の痛みを訴えるなど身体的にもきついグランプリだったよう。金曜にはスピン、土曜にはギヤボックスのトラブルに悩まされ、コンマ1秒差の27位で予選落ちに
ミハエル・シューマッハー Michael Schumacher ベネトン・フォード		●'87年ヨーロッパKARTチャンピオン ●'87年ドイツKARTチャンピオン ●'88年フォーミュラケーニッヒドイツチャンピオン ●'90年ドイツF3チャンピオン ドイツ出身／1969年1月3日生まれ(23歳) '90年のドイツF3でチャンピオンに。'90～'91年、メルセデスの英才教育でSWCに参戦／2勝。唯一のF3000参戦は'91年の全日本1戦、いきなり2位で周囲を驚かせたが、直後のベルギーGPでジョーダンから衝撃のF1デビュー。さらに、ベネトンに移籍して現在に至る	予選6位 決勝4位 ウイリアムズ、マクラーレン、そしてフェラーリに続く6位で予選を通過。日曜朝には2番手のタイムを叩き出す。終始アグレッシブな走りで自己最上位の4位
クリスチャン・フィッティパルディ Christian Fittipaldi ミナルディ・ランボルギーニ		●'82～'87年ブラジルKARTチャンピオン 4回 ●'89年ブラジルF3チャンピオン ●'90年ブラジルF3チャンピオン ●'91年国際F3000チャンピオン ブラジル出身／1971年1月18日生まれ(21歳) ウイルソン・フィッティパルディの息子、エマーソン・フィッティパルディの甥。ブラジルで2年連続F3チャンピオンに輝く一方、'90年はイギリスF3でシリーズ4位。国際F3000にステップアップした'91年、2勝を含む7度の表彰台でチャンピオンに。弱冠21歳	予選20位 決勝リタイア (最高位13位) 新人ながら印象深いパフォーマンスを見せた。20位で予選を通過。決勝はステディな走りで13位までポジションをあげたが、44周で電気系のトラブルでリタイア
片山 右京 Katayama Ukyo ベンチュリラルース・ランボルギーニ		●'83年筑波FJ1600Bチャンピオン ●'84年鈴鹿FJ1600Aチャンピオン ●'91年全日本F3000チャンピオン 日本出身／1963年5月26日生まれ(28歳) 中嶋悟、鈴木亜久里に続く、3人目の日本人フルタイムF1ドライバー。FJ1600のタイトル獲得後、フランスへレース留学。フォーミュラ・ルノー、フランスF3で活躍。'88～'91年は、全日本F3000、'89年には国際F3000にも遠征。'91年に念願のF3000タイトルを獲得	予選18位 決勝12位 予選2回目に大幅なタイムアップを果たし、初のグランプリを18位でスタート。スタートで出遅れ、最後尾となったが、粘り強く走り抜き、12位でフィニッシュ

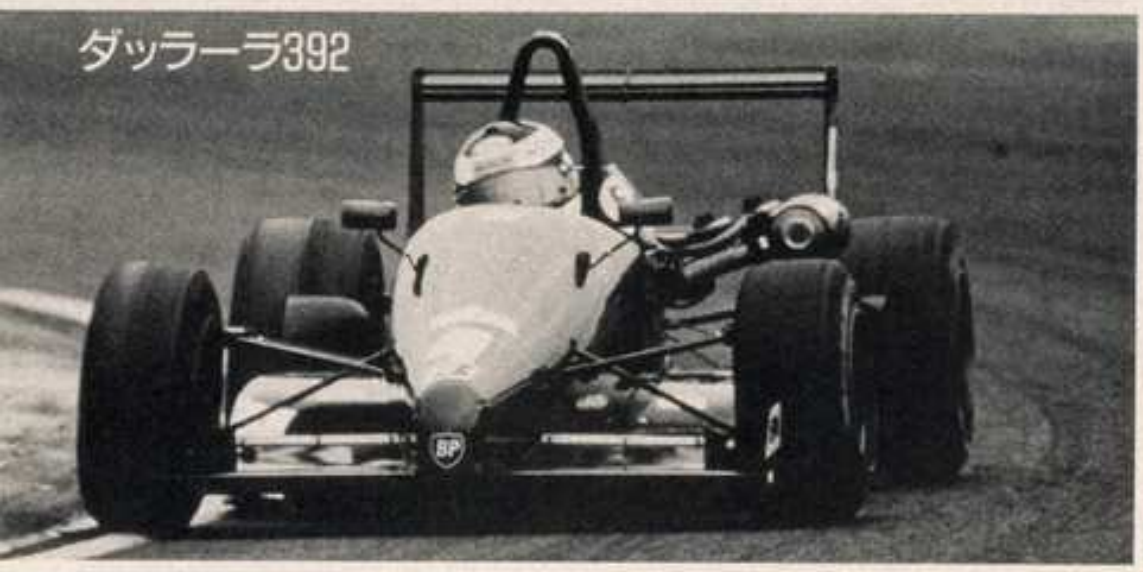
これでちょっとは彼ら1年生の人となりが見えてきたかな?
まだシーズンは始まったばかり
その中で彼らひとりひとりが
それぞれのエフワンに
どう取り組んで
どう戦っていくのか
しっかり見つめていきたいね!



バンディーメンRF92



ラルトRT36

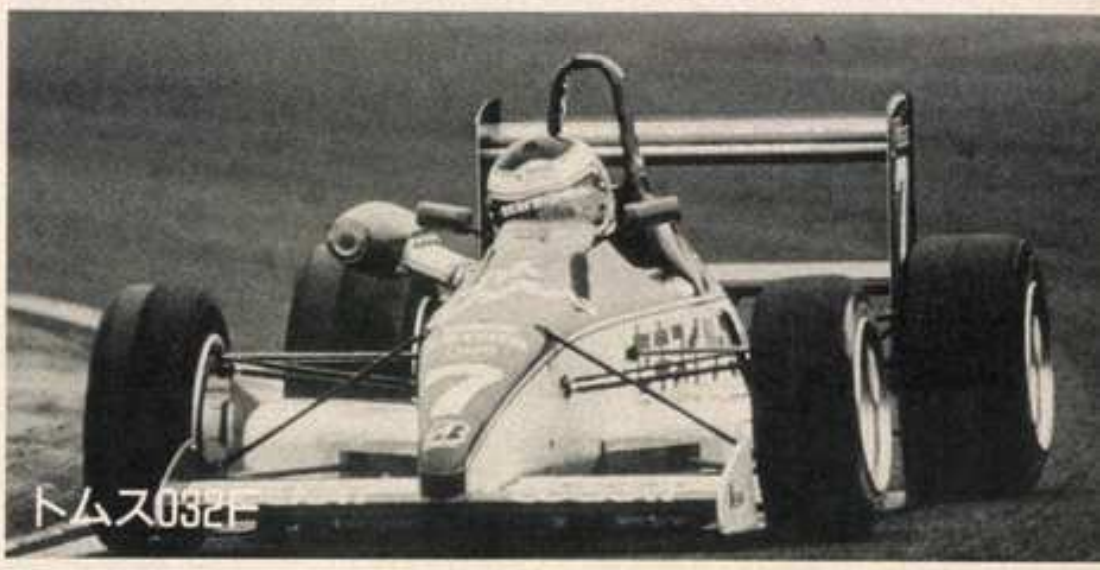

ダッラーラ392



ラルトRT35改



レイナード923


トムス032F



ボウマンBC-2

'92シーズンを戦う

F3マシンの実力を探る

ラルト、レイナード、ダッラーラ、トムス、ボウマン、バンディーメンとじつに6銘柄、8車種と、世界の主流シャシーのほぼすべてがしのぎを削る今年の全日本F3主流マシンであるラルトが初のカーボン・モノコックを採用した92モデルのRT36が思ったように走らず、現状では今季のみ使用を許されたRT35が今年も主流となりつつある開幕から2戦を終え、RT35を含めた'92年の全日本F3を戦う7車種のマシンを詳細解説

'92モデルF3マシン解説

NEW F3 MACHINES

	ラルトRT35	ラルトRT36	レイナード923	ダッラーラ392	トムス032F	ボウマンBC-2	バンディーメンRF92
全長	3900mm	3826mm	3910mm		3930mm	3965mm	4115mm
全幅	1600mm	1650mm	1700mm		1590mm	1628mm	1676mm
全高	950mm	990mm			1000mm	1000mm	1016mm
ホイールベース	2560mm	2565mm	2510mm	2610mm	2580mm	2600mm	2500mm
トレッド F	1380mm	1422mm	1370mm	1370mm	1400mm	1398mm	1400mm
R	1280mm	1305mm	1310mm	1300mm	1320mm	1305mm	1260mm
シャシー	アルミハニカムツインチューブ	フルカーボン	フルカーボン	フルカーボン	フルカーボン	フルカーボン	フルカーボン
サスペンション F	プッシュロッド	プッシュロッド	プッシュロッド	プッシュロッド	プッシュロッド	プッシュロッド	プッシュロッド
R	プッシュロッド	プルロッド	プルロッド	プルロッド	プルロッド	プルロッド	プッシュロッド
ミッション	ヒューランド	ヒューランド	ヒューランド		オリジナル	ヒューランド	ヒューランド
車重	455kg	455kg	455kg	455kg	455kg	455kg	455kg

Text/Atsushi Miyashita Photos/Hiroshige Satta,Hiroharu Sato,Shoichi Sudoh

6銘柄8車種が日本に集結

イギリスでは参加台数が10数台というF3だが、日本では第1戦に40台、第2戦に38台と大盛況。このため、各コンストラクターは日本でのシェア獲得に躍起となっており、今シーズンはついに6銘柄ものF3マシンが日本のサーキットで顔を合わせることとなった。

特に今シーズンは、F3000同様F3マシンも安全面のレギュレーションが大きく変わったこともあり、日本での主流であるラルトの新型のデリバリーの遅れが予想されたため、昨年型のマシンを新レギュレーションに対応させたモデルでの参戦が許可され、実質8車種がサーキットへと集結したのである。

新レギュレーションについて軽く触れると、前後ウイング幅の5㎝短縮、ドライバー脚部のモノコック断面拡大、リヤオーバーハングの20㎜短縮、ロールバー高さの5㎝延長、サイドポンツーンの前端位置変更と高さの変更、フロントクラッシャブルストラクチャーの寸法の明記など多岐にわたっている。

これらの新レギュレーションを盛り込んだ上で登場した'92モデルは、予想以上にそのスタイリングにバリエーションがあって、見る側の我々を楽しませてくれるが、F1に始まる空力のトレンドを随所に採り入れているあたりは各車に共通しているところでもある。

そのF1トレンドをここまで浸透させたのが、'90年のインターナショナルF3リーグで鮮烈なデビューを果たし、'91年シーズン開幕からの4連勝を含め6勝を記録したトムスGBの造ったF3マシン、031Fだ。空力コンセプトとともに特徴的だったミッションのレイアウト（デファレンシャルギヤの前に置かれている）が、今年のレギュレーションから禁止となったところをみれば、その衝撃度も推し量れよう。しかし、圧倒的な強さを誇ったトムスも、新型032Fでは空力デザインこそ031Fと大差ないものの、新レギュレーションに対応しリヤセクションを大きくモディファイ、重量物であるミッションをオーバーハングへ移動したことの悪影響からか、2戦とも今ひとつピリッとしない。

空力面を含めて今シーズン大きく変わったのが、ラルトの新型RT36。従来のアルミモノコックから、空力に対して自由度の高いカーボンコンポジットのモノコックとして、ノーズを極端に高くしている。これにより、RT30から長年続いたラルトのF3も大きく変わることとなったのである。

従来、日本のF3界では、早くからカーボンコンポジットのモノコックを持ったレイナードは見向きもされず、アルミモノコックのラルトの方が重宝がられてきた。これはモノコック自体が持つねじれ特性により、ナリングラインや操縦特性に柔軟性があったためであり、セッティングに関してもトライ・アンド・エラーによる手探りのセッティングが可能だったのである。

しかしながら、そのラルトが様々な理由があるにせよ、ついにカーボンコンポジットのモノコックを手に入れてしまったため、レイナードがカーボンコンポジット・モノコックで登場したころ同様の戸惑いが、RT36をテストした各チームにあったようである。さらに、シェイクダウンで立て続けにエンジン焼きついたのも影響してか、にわかに注目されたのが昨年モデルのRT35だ。

RT35は、新レギュレーション移行に対する経過処置として新レギュレーション対応をすることで今シーズンの出走が認められたのだが、RT36の予想外の扱いづらさやモデルの様子見といった状況から、全エントリーの半数を超えるほどの台数がエントリーしてきている。

新レギュレーションにより特徴だったペンシルノーズを失ったのがダッラーラとボウマン。これは、フロントにクラッシャブルストラクチャーを確保したためだ。ダッラーラ3 92に関しては基本的に昨年からのキープコンセプトのため、緒戦から好成績を挙げているが、ボウマンBC-2は、ニューコンセプトということもあり今しばらく熟成に時間がかかるだろう。

また、まったくのブランニューであるパンディーメンRF92は、フロントサスペンションにモノショックという革新的な機構を採用しているが、こちらも新機構であるがゆえに熟成にも時間がかかりそうだ。

これらに比べ、レイナードの新型、92Dは昨年のF3000マシンである91Dから移植されたようなフロントまわりを持ち、その潜在能力は見逃せないものがある。ユーザーが増えればその力を発揮する可能性もあるだろう。

いずれにせよ、まだまだRT35が幅を効かせそうだが、マカオGPなどへのエントリーを考え、後半戦にはほとんどのチームが新型へと移行するはずで、その時のシェアで各車の優劣もハッキリすることだろう。



ラルトRT36

ラルトにとって初めてのカーボンモノコックを採用 最新の空力ボディを身にまとって登場

RT36はRT30からRT35までの長い年月を掛けて煮詰めてきたアルミモノコックフレームを持つシャシーを、まったく新しいカーボンコンポジットのモノコックを持つシャシーへと進化させたことで、最新の空力ボディを身にまとうことになった。

高く持ち上げられたノーズがそれで、そこから逆V字型にマウントされたフロントウイングが、デザインの特徴となっている。これにより、ボディ下面へ流入する空気は増えるだろう。この様な造形は、カーボンコンポジットにより可能となったものではあるのだが、大量生産モデルのため、コストと剛性のバランスから比較的大きなモノコックとなってしまったのか惜しまれるところ。

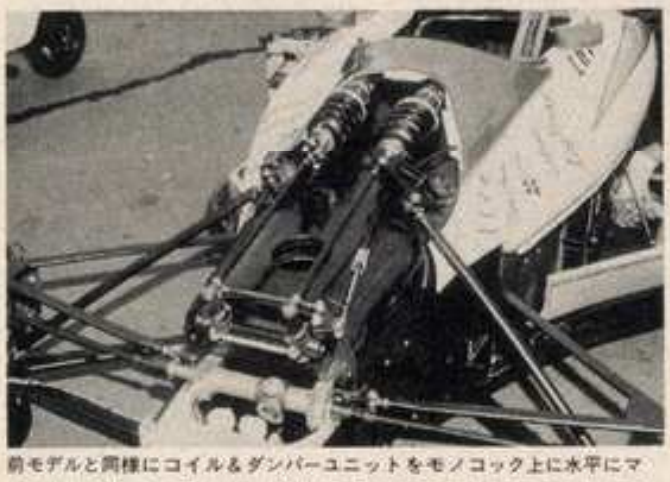
モノコックフレームの剛性が上がれば、リジットにマウントされたエンジンなどのリヤセクションへの負担は増えるものだが、そのあたりの対策が十分ではなかったようで、チームによってはサブフレームの追加などによる対策を施しているところもある。

フレーム剛性が上がって問題となるのは、リヤセクションだけではない。サスペンションもフレームによる逃げが無くなった関係からよりスムーズかつ、確実に動くことが要求されるが、フロントには実績のあるRT35を進化させた水平マウントダンパーのプッシュロッド式を採用しているが、リヤにはオイルハウジング下側の両サイドに水平マウントされたダンパーをプルロッドで駆動する新設計のサスペンションを採用し、これに対応している。



リフトアップされたノーズに逆V字型に取りつけられたウイリアムズFW14によく似た形状のフロントウイングがRT36の最大の特徴。このウイング形状によって、グランドエフェクト効果を発生させ、ダウンフォースが増加しているはず


意外に容積の少ないRT36のサイドポンツーン。左右に縦置きされたラジエターの大きさがRT35よりも小さくなっているが、リフトアップノーズと逆V字型ウイングにより空気の流入量が増えて効率が上がっているので冷却の問題はない


前モデルと同様にコイル&ダンパーユニットをモノコック上に水平にマウントしたプッシュロッド方式というコンベンショナルなフロントサスペンションだが、モノコックフレームがカーボンコンポジットの採用で高剛性となった分だけセッティングがシビアになったと言われている


リヤサスペンションは、従来のプッシュロッド方式からダンパー水平マウントのプルロッド方式へと変更されている。また、剛性が上がっているモノコックに対してリヤセクションの強度が足りなかったため、サブフレームを追加するなど現在各チーム独自の対策が採られている


雄型で成形したカーボンコンポジットのモノコックフレームにカウルを被せるという、コンベンショナルなマクラーレンタイプを採用したラルトRT36。F3ではトップシェアを誇るラルトだけに、F3000のRT24Jとは違って大量生産を前提としており、コストと剛性のバランスからモノコックがかなり大柄となっている



ラルトRT35改

新レギュレーションに対応して再度登場のRT35
空力面を煮詰めた東名スポーツのモデルが一歩リード

新レギュレーション対策を施したＲＴ35には、オリジナル形状を保ったサイドポンツーンを持つタイプと、空力を見直してサイドポンツーンやリヤカウルの形状を変更したタイプが存在する。

どちらも、新レギュレーションに対応して前後ウイングとフロント・クラッシャブルストラクチャー、ラテラル・プロテクションストラクチャー、ロールバーなどが対策されているが、前者については外観上ほとんどオリジナルのＲＴ35と区別することはできない。

後者はいち早く開発を始めた東名スポーツのモデルで、サイドポンツーンがＲＴ35で特徴的だった段付きの断面を持つタイプから長方形断面を持つオーソドックスなタイプへと変更されている。また、サイドポンツーンのリヤタイヤ部分の絞り込みがオリジナルよりやや前方から始まっているのに合わせて、リヤカウルもオリジナルに比べよりタイトなものへと変えられている。これと合わせてオリジナルでは付けたり付けなかったりしていたギヤボックスサイドのカバーも、よりギヤボックス寄りに取りつけられた形でデザインされている。

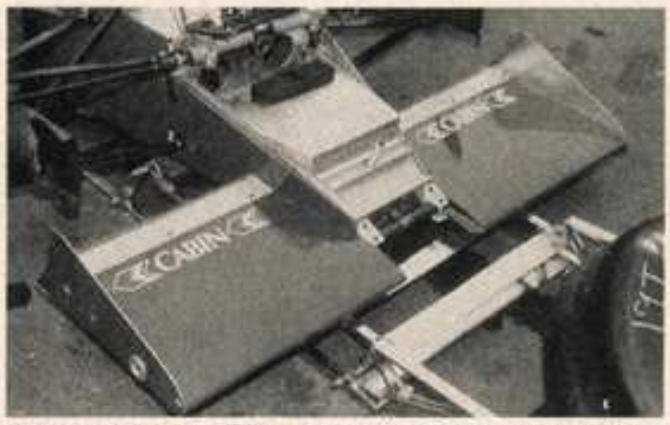
ＲＴ35の改造バージョンといえど万能ではないのだろうが、現状では空気をスムーズに流してリヤウイングにより多く当てることを考えてモデファイされた東名スポーツのモデルが、ＲＴ35が本来持つシャシー特性を含めたサスペンションの熟成度の高さとも相まってもっとも戦闘力のあるマシンとなっている。





新レギュレーション対応をしたRT35のサイドポンツーンには、RT35のオリジナルフォルムを保ったタイプと空力面を見直してモデファイされたカウルを装着している東名スポーツモデルとがある。東名スポーツモデルの一番の特徴は長方形断面を持ったサイドポンツーンだが、これはサイドポンツーンの横を流れる空気を意識してのデザインであり、サイドポンツーンの高さこそ違うがレイナード923と共通のコンセプトである

リヤウイングへスムーズに空気を流すために製作段階で風洞実験まで行った東名スポーツ製のリヤカウルは、RT35のオリジナルから形状を大幅に変更している。また、RT35では付けたり付けなかったりしていたギヤボックス横のカバーもサイドポンツーン形状の変更に伴って標準で装着されている



サイドのストラクチャー同様フロントのストラクチャーに対する規定も新レギュレーションで変更された。このレギュレーション変更により、オリジナルに対してノーズボックスは大型化されているが、もともとズングリとしたノーズを持つRT35ではあまり目立たない



アルミハニカムのストラクチャーが大型化され、新レギュレーションに対応していることが一目瞭然。サイドポンツーンの中に関しては、安全面に対しての変更部分のため、東名スポーツのモデルもRT35オリジナルのサイドポンツーンを装着したモデルも大差がない





トムス032F

ミッション関係のレギュレーション変更の影響を受け
いまだに昨年モデルのような実力を発揮できず

'87年にロス・チーバーがレイナード・トヨタでシリーズタイトルを獲得して以来、'90年までタイトルから遠のいていたトヨタ３Ｓ-Ｇエンジンを勝利へ導くために開発された、トヨタ３Ｓ-Ｇエンジン専用シャシーが、'90年の12月に開催されたインターＦ３リーグでデビューしたトムス031Fだ。その活躍はここで触れるまでもないが、'92年モデルの032Fはその改良発展？　バージョンである。

なぜ「？」なのかと言えば、031Fでは重量物であるミッションをホイールベース内に置いてマシンのバランスを保っていたのが、ミッション関係のレギュレーションが変更され、通常の縦置きミッションをリヤのオーバーハングへ搭載せざるを得なくなったからなのである。

この変更で、ホイールベースは10㎜程度しか短くなっていないというが、重量物が後ろにあればどうしてもフロントは軽くなるもの。たとえバラストや車両姿勢でバランスをとっても荷重移動への影響や慣性の影響から免れるわけではなく、そのためかコーナーリング特性が安定しないようだ。

032Fは、031F同様トムスとセルモでメンテナンスされており、そのあたりの対策にそれぞれ秘策を施しているようだ。外観上では、トムスが真ん中にひとつのエアトンネルを持つバットマンディフューザータイプで、セルモは031Fで使っていたフラットなディフューザーを小改造を施して取りつけているといった違いしか分からないが、実際にはサスペンションジオメトリーなどかなりの項目をそれぞれ独自に改良しているようで、その差がレース結果にも現れていると言われている。

'92年からの新レギュレーションによって、031Fの最大の武器であったリヤセクションを大幅にモディファイした032Fは、昨シーズン同様トムスとセルモでメンテナンスされるが、それぞれに独自のモディファイを施している。特に違うのがサイドポンツーン後端の切り方で、セルモがメンテナンスを行なう⑧ビルヌーブ車は、昨年カルカスチがドライブしていた031Fと全く同じ形状に大きく切り込みが加えられている



バンディーメンRF92

F1トレンドを随所に盛り込んだ意欲作だが ノンロール・サスペンションが吉と出るか凶と出るか

フォーミュラ・フォードなどの入門クラスのフォーミュラ・シャシー・コンストラクターとして著名なバンディーメンが初めて送り出したF3マシンがRF92だ。

バンディーメンは、初めてのカーボンコンポジット・モノコックを採用するにあたり、リヤセクションの剛性にかなり気を使ったらしく、エンジンに負担がかからないようにトラス構造にパイプを組んだサブフレームで補強している。

バンディーメンのデザイナー、デビッド・ボールドウィンが、自信がなければ作らないというだけあって、F3としては革新的なハイノーズやアンヘドラルウイング、モノショック（ダンパー）によるノンロール・サスペンションといった、F1の最新空力トレンドも上手くまとまりを見せて、空力的にはバランスの良いマシンに仕上がっている。

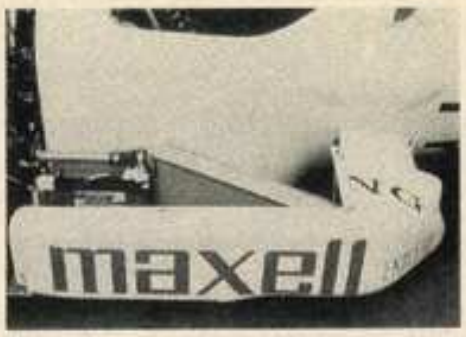
しかし、ノンロール・サスペンションは、ハイノーズとアンヘドラルウイングにより大量にフラットボトムへ流れ込むことになる空気によって発生するダウンフォースを一定にしようという、空力第一主義の現代のフォーミュラマシンを代表するもので、グランドエフェクトが期待できる中、高速コーナーでは威力を発揮するだろうが、逆に速度の低いコーナーではサスペンションとしての機能を殺しているノンロール・サスペンションには辛いところ。特に日本のF3は鈴鹿が中心となるだけに、そのあたりのバランスをどう取っていくのかがRF92の課題となっていくのではないだろうか。





レギュレーション変更で大きくなったクラッシャブルストラクチャーを内蔵するために極端な鷲鼻となっているフロントノーズ。このリフトアップされたフロントノーズとアンヘドラルウイングの組み合わせにより、F3というよりもF1をイメージさせる独特のフォルムが、バンディーメンRF92の最大の特徴だ。アンヘドラルとなっているため、フロントウイングの翼自体はまったく動かず、空力的な調整は左右翼端に取り付けられた小翼で行なわれる







ダッラーラ392同様に薄く、他車に比べかなり小振りなサイドポンツーン。高さの低い小型のラジエターが両側のサイドポンツーンに取りつけられている。フロントのフラットボトム部から強制的にフレッシュエアが送り込まれるため、容量的にはまったく問題はなさそうだ。それを裏付けるように開口部も小さい。しかし、せっかくの薄いサイドポンツーンも、極端に狭いリヤトレッドのためにリヤウイングへの空気の流れが妨げられそうなのが気になる



ドライバーのお尻の前あたりから高く持ち上げられたノーズと、アンヘドラルウイングの下を通った空気は、フラットボトムから強制的にサイドポンツーンの中へ導かれて、サイドポンツーンにエアを送り込んでラジエーターの冷却効率を上げている。また、このフラットボトムはスポイラーの役目も果たしている

リヤサスペンションはコンベンショナルなプッシュロッド方式を採用している。プッシュロッドからミッションケース上部にマウントされたコイル&ダンパーへの力の流れこそフロントのモノショックと同じだが、リヤの方は基本的にはきちんとロールをする通常のサスと変わらない動きをする。またフロントの高剛性に対応すべく、リヤにはしっかりしたサブフレームが組まれている



ノンロールで路面とボディ下面を常に一定に保つことを目的に考えられたモノショックをF3で初めて採用。グランドエフェクト効果によるダウンフォースが期待できる中高速コーナーでのコーナリングスピードを上げることを可能とするとともに、空力面をかなり意識したレイアウトでもある。F1に比べ低ダウンフォースのF3で本当に有効どうか判断できるのは今後の熟成しだいか



031Fでデファレンシャルの前にあったミッションを後ろへ移動しているが、ホイールベースは10mm程度しか短くなっていないという。成功作031Fのディメンションを大きく変えたくなかったのだろうが、そのためにリヤセクションはさらに重くなったはずである



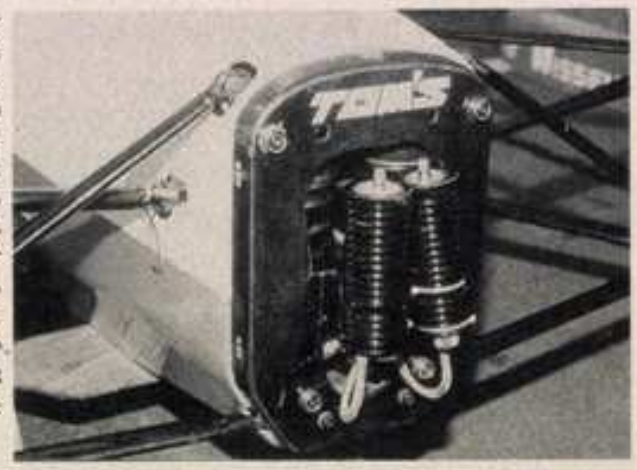
031Fで採用されたハイノーズをそのまま踏襲した032F。フロントのクラッシャブルストラクチャーは031Fですでに対応ずみのためウイングの幅が変わった以外は変更ない。また、翼端板には巨大なボーテックスジェネレーターが取りつけられている



フロントアクスル付近のモノコック断面が六角形をしているため、リフトアップされたノーズの下を通った空気が効率よくサイドポンツーンに導入され、冷却効率はかなりいいはずだ。そのことを裏付けるようにサイドポンツーンの開口部は極めて小さくなっている

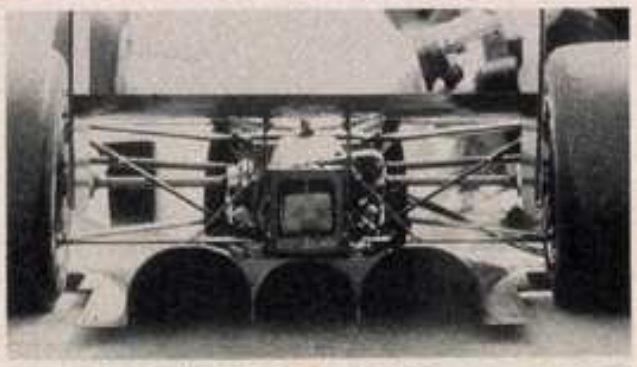


サブタンク付きのダンパーをフットボックス内に垂直にマウントしたプッシュロッド式のフロントサスペンション。モノコック自体は基本的には昨年モデルの031Fから変更されていないことから、サスペンションまわりも当然昨年の031Fとまったく変わっていない。ショックアブソーバはペンスキー製のものを使用している



空力面を優先しエンジンとフロアパネルの間の狭いスペースに水平にマウントされたショックアブソーバをプルロッド方式で動かすリヤサスペンションは、基本的には前作031Fを踏襲している。ミッション・レイアウトの変更でコーナリング特性が変わり、リヤサスペンションのジオメトリーの見直しなども行われている模様だ







リヤのディフューザーも、トムスとセルモでまったく違う形状の物を使っている。トムスは鈴鹿での第1戦まではエアトンネンが3つあるバットマンディフューザーを使っていたが、筑波での第2戦ではエアトンネルが真ん中だけのものを試していた。セルモがメンテナンスするピルヌーブ車の方は、昨年モデル031Fのディフューザーに若干改造を加え、開幕戦の鈴鹿から使用している

ダッラーラ392

昨年好調だった空力マシン391の正常進化バージョン
現状では'92モデルで一番熟成が進んだマシンだ

ダッラーラ391から大きく変わった所は、大きなフロントクラッシャブルストラクチャーの取り付けにより特徴的だったペンシルノーズから縦長のノーズになったことと、狭くなったフロントトレッドだろう。

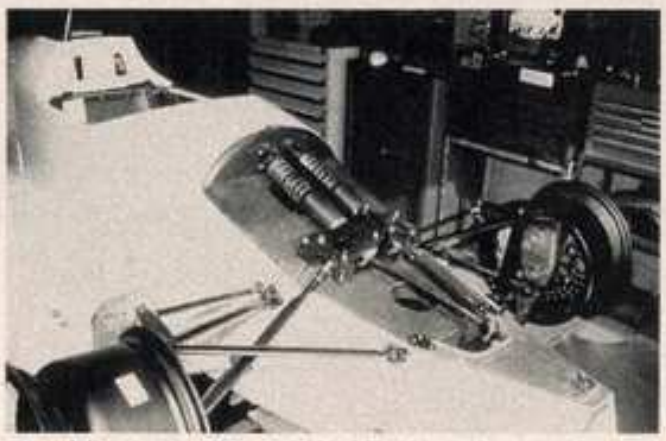
しかし縦長ノーズになったとはいえ、ノーズからモノコックにかけての細さに変わる所はなく、リヤセクションなどは、ギヤボックスを攻めてダンパーを391よりもさらに内側へマウントして、リヤタイヤとカバーとのクリアランスを拡げているのである。

ダッラーラのもうひとつの特徴である低いサイドポンツーンに水平に近い形で収められたラジエターに効率良く空気を流すためと、ボディ下面の空気の流量を増やすために、ハイノーズ化も行われている。

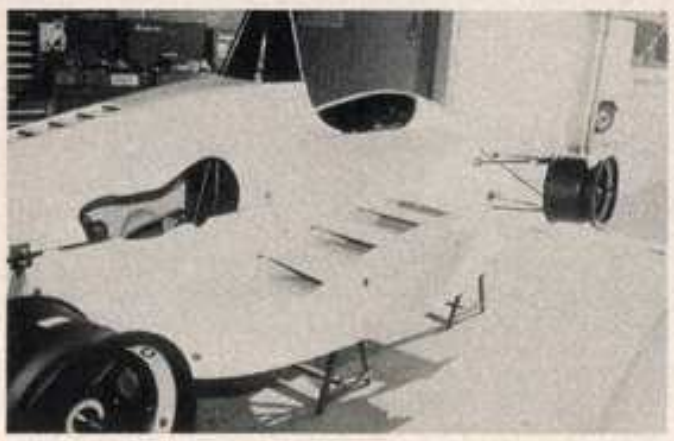
また、リヤタイヤの前に大きなフェアリングが装着されているが、これはドラッグの素であるタイヤへの空気の流れをコントロールすると共に、ボディサイドからリヤウイングに流れる空気を乱流で乱されないないようにするためのセパレーターとなっている。これにより、長いストレートの終わりで他車に比べて車速がひと伸びするようだ。さらに、リフトアップノーズとハイマウントウイングでグランドエフェクトによるダウンフォースも増えているようで、第1戦の鈴鹿では好成績を挙げている。

しかし、エアロダイナミクスを重視して採用されたフロントのナロー・トレッドのために、タイトコーナーでアンダーが強く出るようになってしまったということで、第2戦の筑波ではいいところが見られなかった。この辺りの対策ができればタイトル獲得も可能だろう。

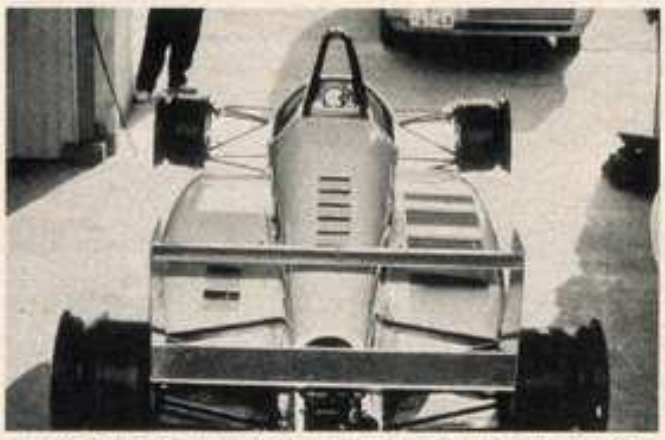




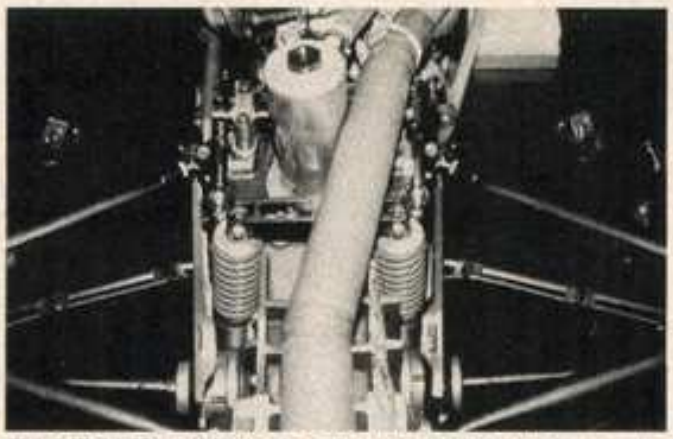
フロントサスペンションは、391と同じ水平マウントダンパーのプッシュロッド方式が採用され基本は同じだが、この392ではダッラーラの特徴である空力をさらに煮詰め、トレッドが狭められている。この結果、低速コーナーではアンダーが強く出る傾向にあるようだ



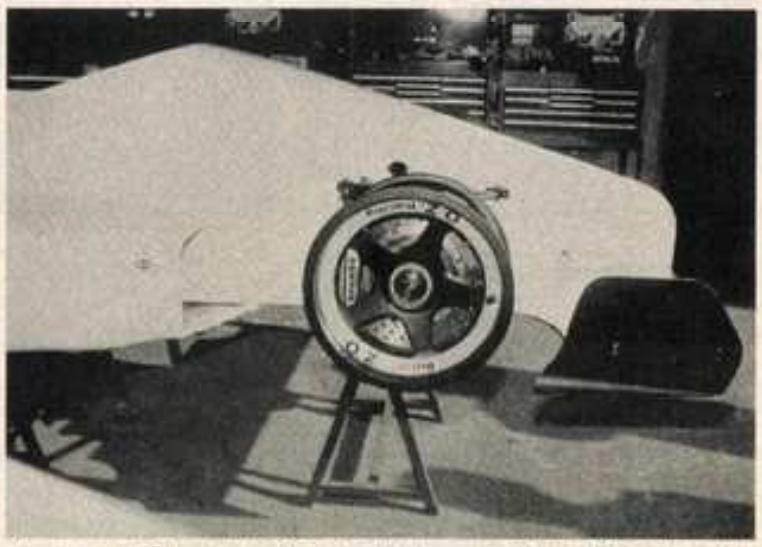
こちらもレギュレーション変更に対応してサイドストラクチャーの高さが変わったことにより、サイドポンツーンは若干厚くなっている。右のポンツーン内には大きめのラジエターが水平に近い角度でマウントされ、左のポンツーン内にはオイルクーラーなどが収まっている



エキゾーストシステムや配管などもエンジンに張りついたようなレイアウトにした結果、断面幅をF3マシン最狭にすることに成功している。この細身のフレームとリヤタイヤ前部のフェアリングによりドラッグはかなり低いものとなっている。またリヤウイングの効率も高いはずだ



アルミ板で上下から挟むエンジンマウントや、極細のダンパーユニットをミッションケースに食い込ませたレイアウトなどは、391から継続している。だがこの392ではフロント同様徹底的な空力の煮詰めを行い、ダンパーユニットをギリギリまで詰めてリヤを絞り込んでいる



ダッラーラの新型もハイノーズにハイマウント・ウイングという最新のトレンドを取り入れてはいるが、他の5車種ほど極端ではない。また、レギュレーション変更に対応してノーズにクラッシャブルストラクチャーを内蔵したことにより、昨年モデルのノーズのシャープさは失われ、高さのある独特のフォルムとなった

レイナード923

初代からのコンセプトを守り続けるレイナードは
'92モデルの中では一番戦闘力がありそうな仕上がりだ

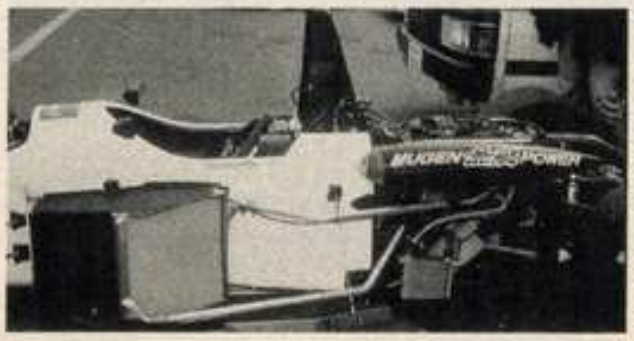
初代から続くコンセプトに沿っているレイナード923は、新型6車の中では一番戦闘力のありそうなマシンに仕上がっている。

高くなったサイドポンツーンが特徴の923だが、基本的には旧型である913からの正常進化バージョンだ。ただし、リヤサスペンションがプッシュロッドからプルロッドへと変更されている。これは、リヤウイングの下翼へ当たる空気の流れを妨げるロッドを細くしたかったためだろう。またフロントサスペンションも、ベルクランク回りを今年のF3000マシン、92D同様のスマートなものに変えて、フロントのマスを減らしている。ただし、F3では今年もノンロール機構は採用されていない。

レイナードは、'85年のデビュー当初からカーボンコンポジットのモノコックを採用、その長年のノウハウから、今では最小スペースでモノコックからギヤボックスまでのフレーム剛性を高くすることが可能となっている。これにより、リヤセクションは後ろに向かって絞りこまれたスマートなものとなり、これをフルカウリングしてリヤウイングへの空気の流れをスムーズにしているのである。

高くなったサイドポンツーンは、前端と後端が強く絞られたビア樽のような形状で、リヤタイヤとの間には大きな空間が設けられている。これも最近のF1からくる空力コンセプトで、ボディ側面を流れる空気を、ドラッグの影響が少ないリヤウイングの下翼へより多く当てるためのデザインだ。そのため、リヤウイングの上翼は他車に比べて極端に小さいものとなっている。





913までの低いサイドポンツーンから一転、一見すると昨年までのフェラーリを思わせる非常に背の高いサイドポンツーンを持つことになった923。これは、ボディ側面に流れる空気を中心とした空力コンセプトから誕生したスタイルで、最近のF1に多く見られるデザインだ。ラジエターは左側に1個だけで、右側の開口部は塞がれている

ボウマンBC-2

ボウマンの2作目はモノコックを一新して登場
最新空力トレンドの採用でバランスの取れたマシンだ

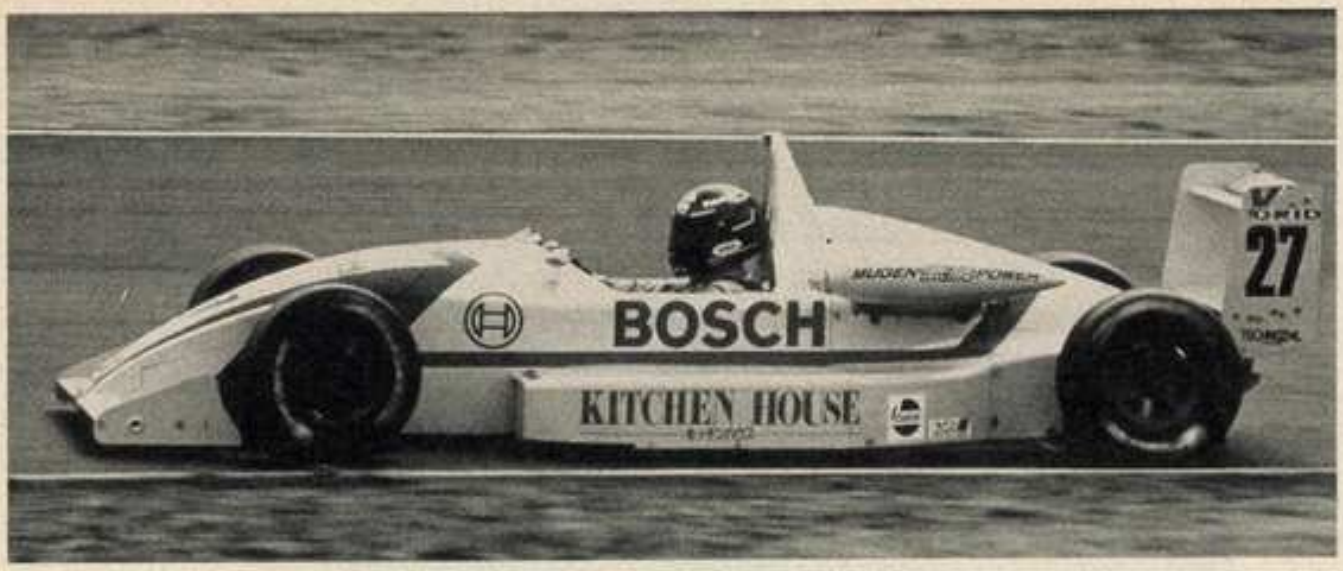
ボウマンの新型も、新レギュレーション対応で昨年のBC-1とは全く違う形のマシンとなって登場した。

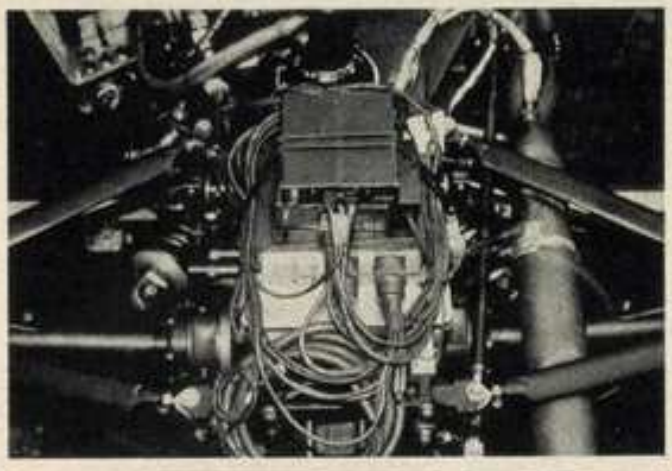
親利なノーズと細身のモノコックだったBC-1では、リヤウイングの効きが良かったのか、空力バランスがやや後ろよりだったということだが、リフトアップノーズにハイマウントのフロントウイングといった最新の空力トレンドを採り入れたことと、新レギュレーションにより前進したリヤウイングによって、このBC-2は空力的にはバランスのとれたマシンに仕上がったようだ。

サスペンションに関してはまだ2作目ということもあり冒険を避けて、実績のあるBC-1の流れを組む形式となっている。

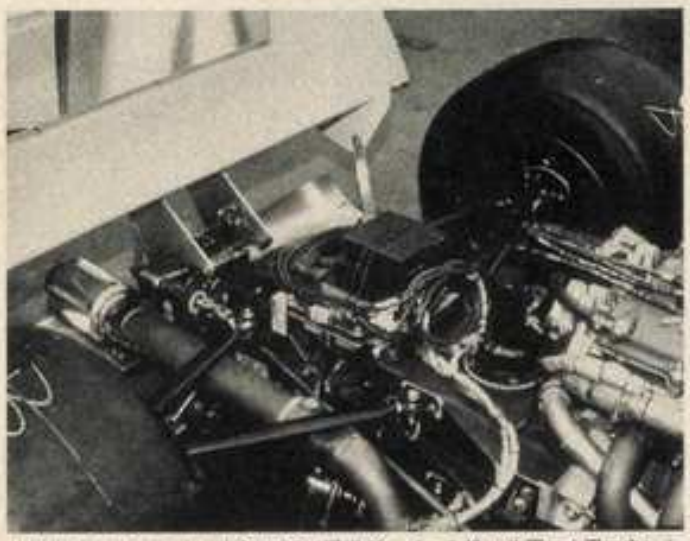
このためフロントサスペンションは、ダンパーやスタビライザー、ベルクランクなどを集中的に取りつけた鋳物のサスペンションフレームがモノコック前端に取りつけられており、これに合わせてプッシュロッドも前方に傾いて取りつけられている。

ただし、次期型ではモノコック上部にダンパーを水平マウントしたプッシュロッド式のフロントサスペンションへと進化する予定だという。そのため、BC-2のモノコック前端は大きくえぐられ、ダンパーをモノコック上部に水平マウントできるような構造が設けられている。これは、開発コストを抑えるための処置とのこと。つまり次期型は、このBC-2のモノコックを流用するということか。いずれにせよ、ボウマンBC-2は過渡期ということもあって、あまり多くは望めないだろう。次期型に期待か。





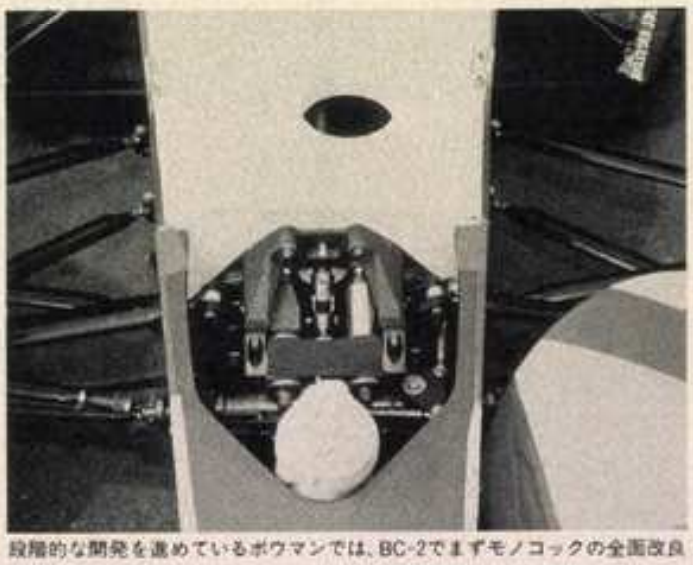
真ん中に見えるボックスは、サスペンションの変移量など走行中のデーターを記録するデーターロギングシステムだろう。これはフナキレーシングのエースゼッケンをつけた早田岳史のマシンに取りつけられていたものだが、データのロギングシステムは今やF3でも常識となりつつある。とにかくテスト時間の少ないF3では、データの蓄積量が勝負を決めるのだ



リヤサスペンションは、昨年のBC-1同様ダンパーを低い位置に水平マウントしたプルロッド式を採用。また、他のモデル同様にモノコックエンドとオイルハウジングの間をパイプをトラス形状に組んだサブフレームでつないで、リヤセクションの剛性アップとエンジンへの負担軽減を計っている



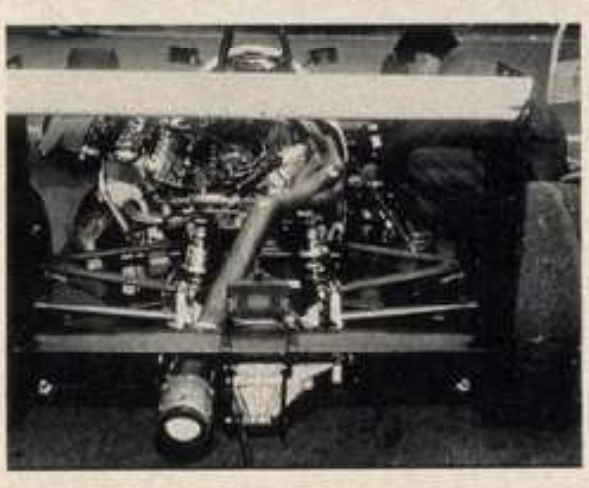
BC-1の倍ほどの高さとなったサイドポンツーン。BC-2もレイナード923同様、サイドポンツーン上面だけではなく、このサイドポンツーンの側面を流れる空気をスムーズにリヤウイングへ流すためにリヤタイヤの前方から後方に向かってポンツーンを強く絞りこんだ形状となっている



段階的な開発を進めているボウマンでは、BC-2でまずモノコックの全面改良を行ない、フロントサスペンションは前作で熟成されたものを使っている。しかし、来年予定されるフロントサスペンション改良のために、モノコック上部にはダンパーマウント用のスペースが設けられている



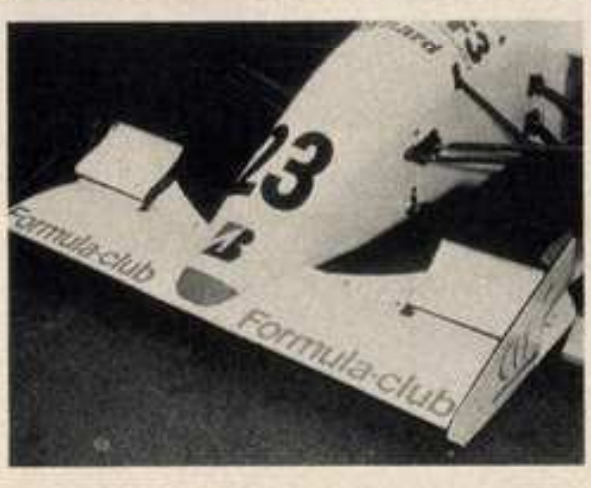
サイドポンツーンと共に923で新しくなったリヤサスペンション。913では垂直ダンパーにプッシュロッドというレイアウトだったが、923では垂直ダンパーにプルロッドへと変更し、リヤウイングへの空気の通路に露出しているロッドを細くしてリヤウイングの効率への影響を少なくしている



ディフューザーは、横置きミッションを採用しているF3000マシンとは違って、アップスイープにミッションの出っ張りがあるものの、両端ではかなり高い位置まで持ち上げられており、そのラインはリヤウイングの下翼とスムーズにつながり、ボディ下面からのエアの抜けを良くしている



サイドポンツーンの形状は大きく変わったが、ほとんどサイズが変わっていないのがリヤウイング。上翼と下翼のスパンも913から大きく変わってはいない。この事実は、レイナードの空力に対する基本コンセプトがまったく変化していないことを如実に表していると言えるのではないだろうか



ウイングの幅を除き913から大きくは変わっていないフロントノーズ。レイナードは913ですでにリフトアップノーズ、ハイマウント・ウイングといったトレンドを身につけていたのだが、日本ではマシンが熟成される間もなく序盤で姿を消してしまい、その威力を発揮するまでに至らなかった



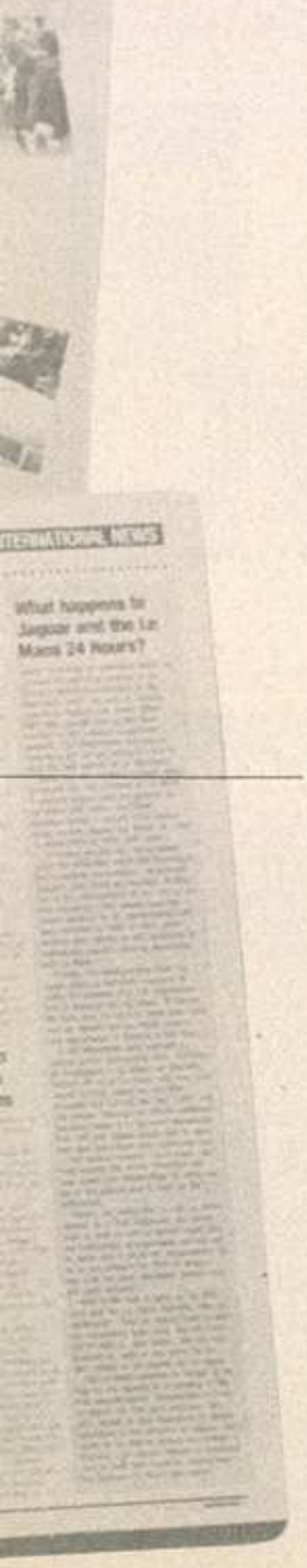
アンヘドラルウイングを除き、兄貴分であるF3000マシン92Dとほぼ同じダンパーユニットをモノコック上部に置いたプッシュロッド方式のフロントサスペンションまわり。ただし、92Dではスタビライザーでノンロールに近い状態を作り出しているのに対し、F3では通常にスタビライザーが機能する状態となっている

女性F1レーサー、レッラ・ロンバルディに捧ぐ

Text/霜戸理 Photos/MAX PRESS



m b a r d i



1992

レッラ・ロンバルディが、癌のため亡くなった
1992年3月3日。48歳だった
折しもジョバンナ・アマーティ嬢が話題となっている
F1を戦う女性たち、それは格好の記事ネタだ
でも僕らはレーサーとしてのレッラのことを
少しでも知っているだろうか
色眼鏡を通して見るのは、もうやめよう
F1GP得点者の最下欄に彼女の名前がある
ここに名を連ねた女性は、他にひとりもいない
0.5点。1点の半分。つまりそれは、ハーフ・ポイント

ハーフ・ポイントを彼女に

Lella L

1943

●決勝出走12回の勲章

'58年ベルギーGPでイタリアの女性ドライバー、マリア・テレーザ・デ・フィリッピスが決勝進出を果たした時、レースの歴史が少し揺れた。その年彼女はF1GPで3戦したが、元フィアンセ、ルイジ・ムッソの事故死などもあって、翌'59年には引退してしまう。

その後長いブランクの後、'74~'76年にかけて、同じイタリア出身のレッラ・ロンバルディが、女性としては二人目のF1GPドライバーとして名乗りを上げた。

記録上では彼女は12回のF1GP出走を遂げている。予選落ちレースを含めて列挙すると次のとおりだ。

		予選	決勝	マシン
'74	イギリス	29位	DNQ	ブラバムBT42
'75	南アフリカ	26位	R	マーチ741
'75	スペイン	24位	6位	マーチ751
'75	モナコ	25位	DNQ	マーチ751
'75	ベルギー	23位	R	マーチ751
'75	スウェーデン	24位	R	マーチ751
'75	オランダ	23位	14位	マーチ751
'75	フランス	26位	18位	マーチ751
'75	イギリス	22位	R	マーチ751
'75	ドイツ	25位	7位	マーチ751
'75	オーストリア	21位	17位	マーチ751
'75	イタリア	24位	R	マーチ751
'75	アメリカ	24位	DNS	ウイリアムズFW04
'76	ブラジル	22位	14位	マーチ761
'76	イギリス	30位	DNQ	ブラバムBT44B
'76	ドイツ	27位	DNQ	ブラバムBT44B
'76	オーストリア	24位	12位	ブラバムBT44B

この後'70年代末から'80年代頭にかけて、イギリスのデイビナ・ガリカと南アフリカのデジレ・ウィルソンがF1GPに挑んだが、いずれも決勝進出はならず、今またジョバンナ・アマーティも未だ3人目の決勝進出を果たせないでいる。

一度もF1GP決勝進出を果たせない男性だって山ほどいるわけだから、女性であることによる話題性がプラスに作用したことを差し引いても、ひとりのドライバーとしてこれはなかなか立派な戦績と言うことができる。それに、予選落ちを喚したレースでさえ、絶望的に遅かったわけではないのだから。

●'75年バルセロナ

レッラは1943年3月26日、イタリアのアレッサンドリア地方フルガロッロで、精肉業の娘として生まれた。北部の都市トリノで育ち、そのためにレースで活躍するようになると「トリノのタイグレス（雌虎）」というニックネームを頂戴することになった。

学生時代からの憧れだったレース参戦を始めたのは'65年。イタリアの入門カテゴリー、フォーミュラ・モンツアが最初だった。ブランカ、ロータス41、ブラバムなどを駆りながらF3の常連となっていく。'73年にはフォード・メキシコのワンメイク・シリーズでイタリア・チャンピオンに輝いた。

そして、彼女の名前が国際的に知られるようになったのは、'74年にヨーロッパF5000選手権でシリーズ5位に食い込んだことによってだ。パワフルなマシンをよく手なずけ、4位4回を筆頭に上位入賞を繰り返したのだ。その年の夏には、イギリスGPにブラバムBT42で初挑戦して話題を集めたが、この時はギヤボックス・トラブルもあって、予選通過は叶わず。

翌'75年、イタリアの実業家ザノン伯爵の後押しを得て、彼女はマーチF1チームの一員となる。伯爵夫人が所有するラバッツァ社がレッラの持ち込みスポンサーとなったのだ。そして南アフリカGPでデビューを果たし、2戦目のスペインGPで6位に食い込む。舞台となったバルセロナのモンチュイッヒ・パークは狭く非常に美しくしかし危険に満ちた市街地コースだった。それは、レース途中で首位を行くロルフ・シュトメレンがウイングの破損からガードレールを飛び越えて観客の中に飛び込み、多くの死傷者を出して赤旗中止となるという悲劇の一戦だった。レース成立のためには周回不足だったため、F1GP史上最初のハーフ・ポイント制レースとともなった。予選開始前からこのコースの安全性が論議され、前年のチャンピオン、エマーソン・フィッティパルディはボイコットの姿勢を貫いたし、事故が多発し、かなり荒れたレース展開ではあった。そのような中、事故に巻き込まれることなく、ロンバルディ取るマーチは着実に順位を上げていっての6位。後には4台いた。

'75年F1GPランキング21位。生涯獲得選手権ポイント0・5点。こうして彼女は「GPホール・オブ・フェイム」にユニークな場所を確保したのだった。

●F1の後に

マーチの創設者であり、現ベンチュリーラルースのデザイナーであるロビン・ハードは、当時をこう振り返る。

「私とマックス・モズレーは彼女に、トップの10秒落ちのペースで走ってくれればかまわないし、（チームのナンバー1ドライバー）ビットリオ・ブランビッラが時々上位争いをすることでハッピーだから、って言ったんだ」。

F1ルーキーのレッラは大抵のコースで絶頂期のブランビッラより3~5秒遅い予選タイムをマークしていた。

「そして'76年、彼女に代わってロニー・ペテルソンがマーチに戻ってきた。ところがロニーが乗ってもブランビッラより2秒も遅いんだ。これはおかしいというので、車を細かくチェックしたら、リヤ・バルクヘッドにクラックが入っているのが分かった。レッラは前年、そのシャシーでずっと頑張ってたんだ」。

ロンバルディは一年余だけのF1生活で、その場から去らなければならなかった。その後は、グループ6レーシングスポーツカーとグループ5シルエットフォーミュラが混走して人気を呼んだ世界メイクス選手権や、グループ2ツーリングカーによるヨーロッパ・ツーリングカー選手権等を中心に活躍を続ける。

また、オーストラリアでは彼女の名前は畏敬の念を持って語られている。'74年秋、F5000マシンによるオーストラリア・ドライバー選手権戦（サンダウン・パーク、オラン・パークでのオーストラリアGP）にゲスト出場したレッラは、慣れない地元製マティッチ・レプコを駆り、当地のエース・ドライバー、マックス・スチュワート、ケビン・バートレットらと壮絶なトップ争いを展開したのだ。

しかし魔は次第に彼女の小柄な身体をむしばみ始めていた。'80年代半ばに初手術、レースへの参戦回数は減ったものの、サーキットから彼女の姿が消えることはなかった。イタリアのAUTOSPRINT誌'89年初頭の号に彼女のチームのことが紹介されている。久しぶりに彼女の写真に触れて、「元気にやってるんだな」と思ってから3年、しかしレッラは48歳の若さで逝った。

ふつうならまだ人生折り返し点の年齢だというのに。

ハーフ・ポイントを彼女に……。

女性でなかったとしても、
レッラは'70年代を彩る
なかなか器用な
国際的ドライバーだった



レッラの名前が国際的に知られるようになったのは、'74年のヨーロッパF5000選手権で「予想に反して」好ファイトを演じ、シリーズ5位に食い込んだことによってだった。アメリカン5ℓV8エンジンを搭載したローラT330をよく乗りこなし、9戦で6位以内入賞を果たしたのだ。カーナンバー208、シェルスポーツ・ルクセンブルグ・チームの黄色いカラーリングに陽光を受けて、遠征したオーストラリアGPではトップ争いを演じて喝采を浴びる

m b a r d i



'75年南アフリカGPのレース前。彼女にとってはこれがF1GP初の決勝進出となる。そこで緊張をほぐしに同胞の旧友たちが集まってきた。左から"モンツァ・ゴリラ"ことピットリオ・ブランビッラ、"トリノの闘虎"レッラ・ロンバルディ、スリムなアルトゥーロ・メルツァリオ。三種三様の個性。'70年代半ばを代表する「イタリアの熱血馬連隊」といったところか!? メルツァリオは今年'92年もイタリア国内スポーツカー・レースに参戦



彼女にとって記念すべきF1GPデビュー戦。'75年南アフリカGPのグリッドに就く。朱色のマーチ741・フォードDFVだ。予選26位（ウィルソン・フィッティパルディとグレアム・ヒルが予選落ち）／決勝は23周でリタイア。傍らに付き添うのは、マーチ創設メンバーのひとり、マックス・モズレー（現FISA会長）のようにも見える。この後、レッラは'75～'76年の2年間で計12回、F1GP決勝を走った

1 9 9 2



F3レースはいつの時代もタフで魅力的だった。F1GP前座として有名な'73年モンテカルロを走る中央の白いブラバムBT41・フォードがロンバルディ。計82台の強豪ひしめく中、決勝12位を奪う。ちなみに優勝はジャック・ラフィットで、日本の桑島正美も善戦した。'72年にジョリークラブからロータスに乗りイタリアF3選手権に出始め、2年目の'73年はスクーデリア・イタリアからの参戦で、最終戦バッレルンガではヒート優勝を遂げる。女性F3ウイナーは以後'85年まで現われず



良かれ悪しかれF１史に残る'75年スペインGP。バルセロナの美しいモンチュイッヒ公園を走るレースは、安全性の不備が言われ、もう少しでボイコットされるところだった。レースも中盤に至って大事故が発生。首位ロルフ・シュトメレンが観客の中に飛び込んで死傷者が出た。赤旗中断で、そのまま終了。距離が少なかったためにF１GP史上初のハーフ・ポイント制となった。その時６位に上がっていたのがレッラ。2分の1点。つまり0.5点を獲得したのだった



F5000を戦うかたわらで、'74年イギリスGPではプライベート・ブラバムBT42・フォードDFV搭乗のチャンスが到来した。予選参加35台中決勝進出は25台、彼女は29位でDNQに終わった。しかしその後方にはエンサインに乗るバーン・シュバン、日本製マキのデビューに失敗したハウデン・ガンレイら、名のあるドライバーが６人いた。こうして、'58年以来の「女性F１ドライバー」誕生は翌年までおあずけとなった

L e l l a L

'80年代に入ってからは、国際的なツーリングカーレースで活躍する。ETC＝ヨーロッパ・ツーリングカー選手権が華やかだった頃だ。もっぱらアルファロメオGTV６を駆り、クラス優勝・入賞を繰り返した。写真は'82年スパ12時間。体制を崩してからは次第に出場回数が減ったが、'89年にはイタリア・ツーリングカー選手権でチーム監督として活動した







"Nous avons la haine..."

'80年シルバーストン1000kmではオゼッラPA８・BMWを駆る。F１を離れてからしばらくの間、彼女はスポーツカー・レースで活躍した。WCM＝世界メイクス選手権では、'79年にコッパ・フローリオ（エンナ）とギュンティ・トロフィー（バッレルンガ）で総合優勝を遂げている。コ・ドライバーはビットリオ・ブランビッラやジョルジオ・フランシアであることが多かった。グループCが導入される直前の国際スポーツカー・レースで彼女は欠かせないキャラクターだった







Nannini and Larini head Alfa's touring car programme

レース鬼面録

by ADAM COOPER

アダム・クーパー

ロンドン生まれ26歳。11歳の時にヘルパーとしてF2チームに加わりマシン磨きに専念。大学に進んだ'85年から英オートスポーツ誌でアルバイトを始め、'87年正式入社。以来スポーツカーレースを担当する。今年からフリーランスとして日本のレースを取材することになった。敬愛するドライバーはロニー・ピーターソン

碧い眼が見たニッポンのレース――其ノ二

日本にいる外人ドライバーの多くが、「ここはF1への通過点だ」というだが果たして、本当に彼らはF1行きの切符を手にすることができるのだろうか？ロス・チーバーにとってさえ、状況はそれほど甘くはなさそうだ……

日本に来てから幾度となく外人ドライバーたちと食事を共にしているが、そんな時にしょっちゅう話題に挙げられることがある。今年は実に大勢の、能力あるグランプリ・ドライバーが職にあぶれている、というものだ。モレノ、ブランデル、ペルナール、ザナルディなどは、ほんの一握りの例にすぎない。チャンピオン・ドライバーであるピケやプロストまでシートを失っているという状況は、いったい全体どういうことなのだろうか？

それなりの資格はあるとしても決して華々しい経歴を持っているとは言えないドライバーが、金の力で彼自身の（あるいは彼女の）シートを手に入れるということが、かくも簡単な時代はかつてなかった。その反動で、高い評価を得ているドライバーたちが職を失うという事態に陥っている。僕個人は、このような傾向が続けばF1のステイタスが下がってしまう恐れがあると感じている。グランプリには、最も優れたドライバーという意味でのスターたちが必要なのだ。

日本でレースをしている外人ドライバーたちのほとんど全員にとって、現在F1で走っているドライバーのうち何人かは、かつてヨーロッパのF3000、F3、あるいはレーシングカートといった舞台で、常に彼らの後方を走っていたドライバーだ。テレビでF1を見るたびに彼らがわずかなりともフラストレーションを感じずにはいられないことは容易に想像できる。

もちろんどんなに良いドライバーでも金銭的な後ろ盾は必要だ。アイルトン・セナもF3チャンピオンを取るまではスポンサーからの援助を必要とした。ミハエル・シューマッハーにしても、メルセデスのスポーツカーのドライバーに抜擢されて脚光を浴び、さらにF1に移るにあたっては経済的援助まで受けるという幸運に恵まれなければ、まだドイツでF3に乗っていたかもしれない。

シューマッハーは、メキシコGPで無敵の速さを見せつけた2台のウイリアムズ・ルノーに次ぐ3位でフィニッシュし、彼がそれだけの投資に値する存在である事を改めて証明して見せた。彼が営生でのF3000レースにスポット参戦し、上出来と言える2位に入ったのは、そのわずか数カ月前の事だったことを思い出す。

そのレースでシューマッハーを打ち破ったただ一人の男は、私たちレースファンと全く同じように早朝のメキシコGPのテレビ中継を見ていた。その男、ロス・チーバーはF1への道が開けるのを待ちながら、日本にとどまっている。私は彼がF1へ行くだけの能力を十分に備えていると信じているが、他の多くのドライバーたちと同様に、結局、最後にものを言うのはお金だ、という事実に突き当たっている。日本のレースで好成績（日本に限らず、どこの国でもだが）を挙げればおのずと道が開ける、というわけではないのだ。

F1を目指しながらもその願いが遂げられないドライバーの心境とは、いったいどんなものなのだろう――。

「とりあえず、僕が電話したF1チームたちは僕のことを知っていたし、僕の今までの戦績も知っていたよ」と、チーバーは非常に素朴な疑問に答えてくれた。「だけど、その後はいつも同じことを聞かれるのさ。『で、お金はどのくらい持ってるの？』とか、『スポンサーはあるのか？　商業的な意味で、何かうちのチームに役立つようなものを持ってくることができるかい？』とかね。僕としては、自分の才能と能力と一生懸命やることは以外は何もありません、と答えるしかないけさ。『それだけじゃ不足ですか？』と、にべもなく、『ダメだね、才能のあるドライバーはヨーロッパにもいるし、うちは今、金が必要なんだよ』とくる」

「ヨーロッパの人たちが評価してくれることを期待して日本でレースをする、という考え方には無理があると思う。これは歴史が証明しているね。まあ、確かに例外も2、3人はいるよ。フェラーリに乗ったステファン・ヨハンソンみたいにね。亜久里と右京もF1へ行ったけど、彼らは日本のスポンサーを持って行ったということを忘れちゃいけないという状況だ。そんな中でチーバーは、彼の国籍を生かして道を切り開く方法に望みを託している。

これは、若いドライバーたちにとっては受け入れたくない意見かもしれない。日本での成績を誰も評価しないとしたら、なぜわざわざこんなところまでやってきたのか？　彼らはここからどこへ行けばよいのか？　チーバーの他にも、日本のレースには才能に恵まれた若いヨーロッパのドライバーが何人も参加している。彼らはF1でも十分に通用する能力を持っており、また、誰もが頂点を極めたいという希望を抱いている。しかし、実に残念なことだが、実際にF1へ行けるのは彼らのうちのごくわずかにすぎないだろう。

チーバーの考えも、全く変わらない。

「日本に来るドライバーが、夢のような話や現実には起こり得ないような展開を思い描いてしまうのも無理はないかもしれない。だけど、ちょっと考えてみれば分かると思うけど、日本人のドライバーは別として、日本でレースをしながらスポンサーを見つけてF1へ行くことができるドライバーなんて、そう簡単にはいないと思うよ。よっぽどラッキーに物事が進まない限りはね」

「いいかい、今F1で走っているドライバーの中には、僕がこれまでにレースで戦ったことのある連中が何人もいる。だから、僕は彼らの能力がどの位のものなのか知っている。彼らはいいドライバーだけれども、同じ位のレベルのドライバーは彼らの他にも大勢いるんだ。そういうドライバーたちだってF1に行けたかもしれない。じゃあ何故彼らはF1に行けなかったのか、それは彼らに後ろ盾がなかったか、あるいは彼らの国籍がスポンサーの意向にそぐわなかったからなんだ」

現在F1においては、国際F3000チャンピオンのクリスチャン・フィッティパルディでさえそれ相当のスポンサーを持って行かなければミナルディのシートを確保できない、という状況だ。そんな中でチーバーは、彼の国籍を生かして道を切り開く方法に望みを託している。



才気溢レル若者達ハ東ノ国カラ何処ヘ行クノカ？





これまでは、ドライバーがF1チームに金を持って行くのはドライバーとしての能力に劣るところがあるからだと思われがちだった。だが、今や〝持ち込みドライバー〟であることは、少なくとも1年目に関しては恥ずかしいことではないと言えるほどになってきたように思われる。

フィッティパルディのように確かな才能を持っているドライバーでさえ、金を持って行かなければならないとすれば、誰もがこのような経済状況を受け入れざるを得ないということになろう。もはや才能だけではやっていけないのだ。

だが逆に、そうなれば日本にいる〝忘れられた〟ドライバーたちにもいくばくかの希望が見えてくる。彼らはこれまで、国際F3000やヨーロッパのF3から上がってくる新人にばかり目を向けがちなF1チームに対して、自分たちが注目されないというフラストレーションを感じていたかもしれない。だが、いまやF1チームにとっては金を持って来ることが第一条件なのだから、日本でレースをしていること自体はハンディにならなくなる。資金さえなんとかなれば、彼らは日本で積んだ経験を役立てる事ができるのだ。

チーバーもこの点には気づいている。彼は今、アメリカのスポンサーを懸命に探している。おそらく彼はアメリカでF1のスポンサーを探している唯一のドライバーだろう。仮にアル・アンサーJrやマイケル・アンドレッティがヨーロッパへ来るとしても、彼らは契約金を貰ってドライブすることになるはずだからだ。アメリカではF1グランプリに対する関心はそれほど高くないので、チーバーにとってもスポンサーを見つけるのは簡単な事ではないだろう。だが、彼はとにかくやってみるつもりだ。

「なかなかF1へ行けないんで頭にきちゃってるみたいに思われてるかもしれないけど、実際には全然そんなことはないよ。目標の置き方を変えるってことを学んだんだってことかな。もちろん、F1は目標としていつもそこにあるんだけど、今は自分の気持ちの中のずっと後ろの方に置いてあって、毎日それについて考えているような目標じゃないんだ。いつかそのうちに、行ってみたいところ、やってみたい事として自分の頭の中にある」

日本のF3000ドライバーの多くは、長年にわたって高いレベルで競い続けてきたベテランだ。ちょうど、リック・メアーズやボビー・レイハル、アル・アンサーSrなどといったアメリカのインディカー・ドライバーたちと同様、彼らはもはや国際的なレース活動への野心は持っていない。実際これらのシリーズは、既に世界選手権と比較してもなんら遜色のないレベルに到達しており、彼らはそこで戦うことに満足しているのだ。ヨーロッパのドライバーの間でも、少なくとも一部の者は、日本のシリーズはもはや上のクラスへ進むためのひとつのステップというよりも、それ自体ひとつの活動の場となり得ると考え始めている。

「他のドライバー連中がどう思っているかは知らないから、僕自身がどう感じているかを話そうか」とロスは言う。「基本的に、僕は自分がやることはなんでも、レースに関しても、食事をする時でも、テレビを見る時でも、最良のものを選びたいんだ。自分の力の及ぶ範囲内でね」

「今のところ、僕は日本ではとても恵まれている。誰もがF3000に乗れるわけじゃないし、誰もが僕が今まで手に入れてきたような結果を残せるわけでもない。それも、これまでのところ組むべき人と組んで来られたからなんだ」

'92年は、花輪さん（チーム・ル・マン）とレイナードとの仕事に全力を投入することにした。このプロジェクトをなんとかうまくまとめたいんだ。自分が全力を尽くせば、それだけ充足感が湧いてくる。だから、『シューマッハーはF1でやっているのに、僕はまだF3000なんかやってる』なんていう・ふうには思ってない」

「とにかく、そんな考えはあまり起こらないな。そんなふうに思えてしまう時には、'86年の事を考える。あの年はまるまる1年間、1度もレースに出られなかったんだ。それを思えば、今は天国にいるみたいなもんだよ。F1に行けば行ったで、いいこともあるだろうけど、嫌なこともいろいろあるはずだからね。僕はF1ドライバーじゃないから、そういった嫌なことに煩わされずに済む、と思うとむしろ幸せだよ。それでも、生きているうちに、いつかF1もやってみたいとも思ってはいるんだけどね」

なかなか分別があり、また現在日本のF3000で勝利に一番近い所にいるドライバーらしく自信に満ちた考え方だ。チーバーは才能に恵まれていて、まだ若い。そして、焦る必要はないということを理解している。

「フラストレーションは感じてない。僕はまだ、そのうちにF1に行けると信じてるからね。よく、ある年齢になってもまだ結婚できないでいると、もう一生結婚できないんじゃないかなんて心配し始める人っているだろう？　でも僕はそういう心配はしたことがないんだ。だって、結婚は結婚するべき相手が現れた時にするものだと、いつも思っていたからね。F1に関しても考え方は同じだよ。心配したり悩んだりはしない。僕はやりたいと思ってるし、やれるんだっていう自信もあるけど、やるべきときには向こうから来てくれるものなんじゃないかと思っている」

チーバーは現在、日本で幸せな結婚生活を送っており、かわいい息子、マイケルに夢中だ。そして、ドライバーとしても成熟し、多くのテストを通じての豊かな経験も身につけている。すでに準備が整っていることは彼自身が一番良く分かっていることだろう。あとは資金の都合さえつけば――、来年のキャラミではそこそこのグリッドについているかもしれない。

「要は正しい方向へ努力をしなければダメだってこととさ。資金面で手助けをしてくれる人は見つけたから、あと僕がするべきことはレーシングマシンに乗って、シャシーやエンジンの開発について学び、タイヤについての経験を身につけていくことだけだ。その期間が長ければ長いほど、実力が付き、備えはより充実していくことになる」

次に誰かが日本からF1へ行くとしたら、それはおそらくチーバーだろう。彼自身も、もう一度シューマッハーをやっつける機会を心待ちにしているに違いない。

ミハエル・シューマッハー対ロス・チーバー。これはきっと面白い戦いになる、と今から期待しているのだが……。

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム―ナイジェル・ルーバック

テレビ画面から見えてきたもの

[Witnessed From Afar]

翻訳/見田 豊(ISS)
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada

このところ、現場主義を掲げながらも衛星放送のモータースポーツの番組に浸りきり
今回も、インディカーとメキシコGPの同時テレビ観戦と相成った
現場を遠く離れていても、メキシコでのセナの苦戦は手に取るように分かる
そして、4年かかって"アクティブ"でここをモノにしたウイリアムズの自信も……

私の「衛星放送F－観戦計画」はまさに図星、完璧にその機能を果たした。日曜日、私はユーロスポーツの中継でメキシコ・グランプリのウォームアップを見た後、チャンネルをそのままスカイ・スポーツに切り換えて、オーストラリアはサーファーズ・パラダイスで行われているインディカー・レースを観戦。その後、改めてユーロスポーツに戻って、今度はいよいよメキシコ・グランプリの第2幕、名付けて「マリオ／ピーターソン時代の再来」を鑑賞したという次第である。いささか得意の心境だ。

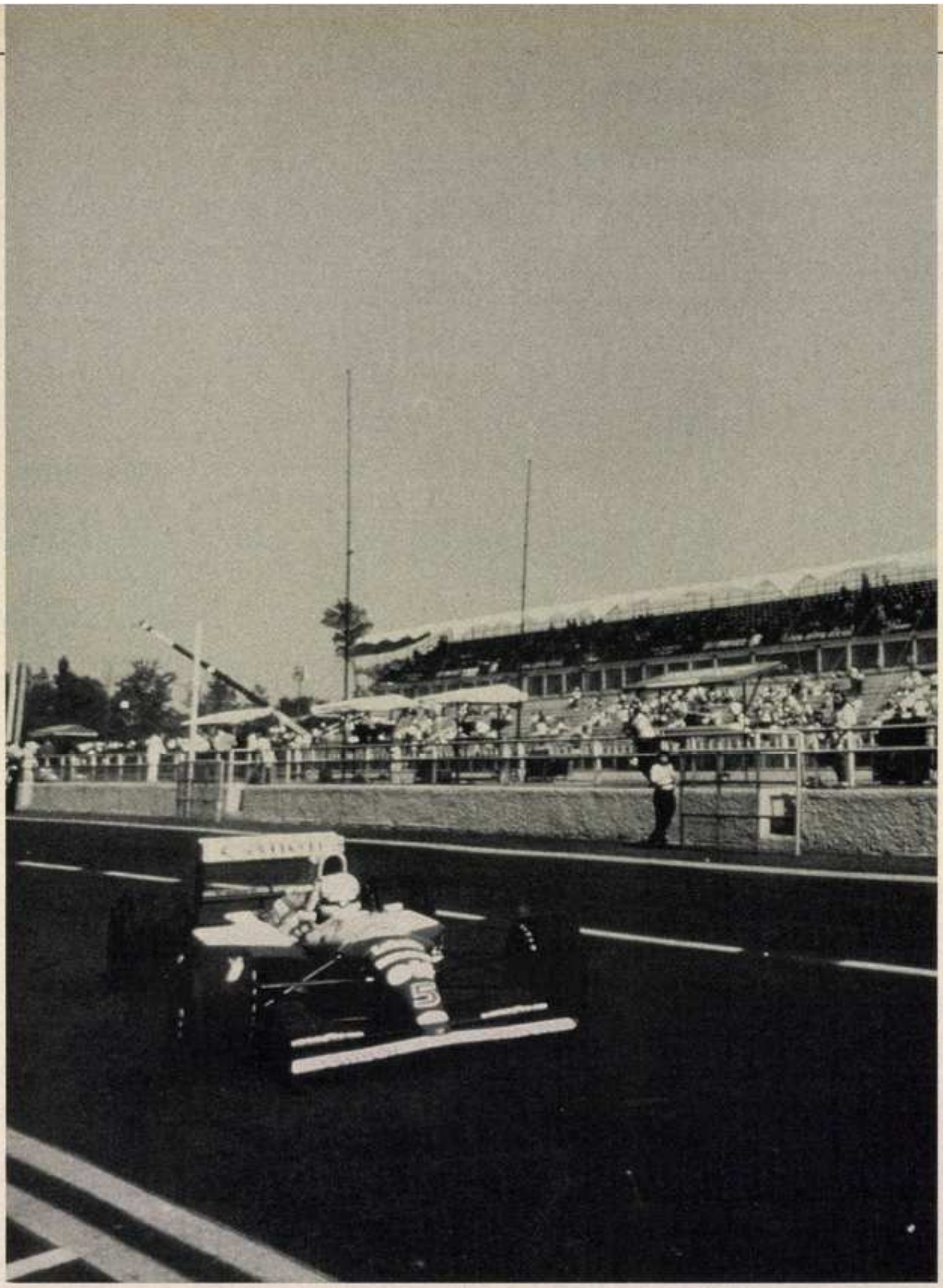
ちなみにオーストラリアの方では、赤白ツートンカラーのマシンがI-2フィニッシュを決めた。エマーソン・フィッティパルディのベンスキーが、残り4ラップというところで優友リック・メアーズをとらえたのである。実に7人のドライバーが入れ替わりトップを走るという大激戦であった。一方、メキシコはウイリアムズ一色である。スタートからフィニッシュまでの間、ナイジェル・マンセルとリカルド・パトレーゼのI-2フォーメイションは微動だにしない。逆に、こちらの赤白ツートンの方は惨憺たるものであった。これほど不振を極めるマクラーレンなど、ついぞ記憶にないほどだ。

ユーロスポーツのメキシコ・グランプリ中継は最初、けっこう衝撃的な始まり方をした。予選初日を伝えるべき時刻になっても始まらず、コンピュータの合成音とおぼしき抑揚に欠ける声が「間もなく映像をお届けします」と繰り返すばかり。やっと画面に何か映ったと思ったらアイルトン・セナの車載カメラで、それから何秒もしないうちに突然映像が乱れるではないか。一瞬、回線トラブルと思ってうんざりしたが、違った。乱れているのはマクラーレン自身だったのである。スピンし、コースを飛び出して、ボディパーツがバラバラになって吹っ飛ぶ。コクピットの中のアイルトンの動きから、彼がかなりの苦痛に苛まれていることが分かる。だがしばらくして、ムチ打ち用のネックカラーと酸素マスクをむしり取るようにして外す彼の姿を見て、ほっとひと安心した。よほどひどい状態だとしたら、そんなことはできないはずだ。

その後の2日間、彼の健康状態が悪化して大騒ぎになったという話はついぞ聞かなかったが、よくあることなので油断はできない。おまけに場所もメキシコだ。私は内心気が気ではなかった。しかし、その後も痛みは引かなかったと聞くし、予選2日目のドライビングでは、たまたま重なった誕生日のお祝いに華を添えるようなわけにはいかなかったが、それだけで済んだのは不幸中の幸いだ。日曜のレース開始早々のパフォーマンスを見る限りでは、彼は既にアイルトン・セナ本来の動きを回復している。そう私は見てとった。あれはまさにセナその人以外の何物でもない。苦痛を押してこれからの2時間余りを、セメント・ミキサーの中で攪拌されるような過酷なドライビングに臨もうというのだ。しかし、純粋に動物的な本能に根ざした彼のファイティング・スピリッツには一点の曇りもない。6番グリッドからの驚異的なスタートで瞬く間に3位に浮上、力強い走りを披露してくれた。体調は、まったく問題はなさそうだ。やたら大きくていかにも鈍重な印象の、今や古臭ささえ感じさせるマクラーレンでは、これ以上を期待するのが無理というものだ。しかし、その懸命の試みもそう長くは続かなかった。なんと、トランスミッションが壊れたのである。

コクピットから出た彼はトラックサイドに腰掛け、レースの趨勢を推し量ろうとでもするように、しばらくその場を動かずにいた。あるいは、心の中でディドコット（ウイリアムズの本拠地）の電話番号にダイヤルしていたのかもしれない。ブラジルでデビューが待たれるニュー・マクラーレンはタイヘンだ。かなりいいマシンでないと話にならない。実際のところ、ちょっとやそっとの良さでは追いつかないだろう。

3日間にわたって車載カメラからの映像をつぶさに検討したが、これは興味深かった。マクラーレンの映像だと、サーキットをフルに周回した後は目眩を起こしそうになる。実際にコクピットに入っているセナやベルガーにしてみたら、これはたまったもんじゃない。



好き勝手に暴れまくるマシンを抑えようと四苦八苦するのだが、そうする間も、のべつ身体のあちこちをメッタ打ちにされているような状況だ。おまけにヘルメットは、まるでヘタな操り人形のように前後左右に激しく揺さぶられている。

それからウイリアムズに乗り換えると、目の前の世界が一変する。アクティブ・サスの奇跡は——それが正しく作動している限り——、まさに目から鱗が落ちるという表現がふさわしい。まずドライバーのヘルメットの動きの少なさに驚かされるだろう。これはとりも直さず、メキシコの恐ろしくバンピーな路面に、いかにうまくシャシーが対応しているか、ということの証明でもある。それにもうひとつ感心させられるのは、セミオートマチック・ギヤボックスの恩恵である。ドライバーは、永遠に続くかとも思われる荒れた路面との格闘に、両手をハンドルに添えたまま、ほぼ理想的なタイミングでシフト・チェンジができるのだ。

私は、この1月にウイリアムズを訪ねた時の、パトリック・ヘッドの言葉を思い出した。「もともと、こういうテクノロジーは嫌いじゃないけれど——」と、今年のマシンについて彼は言う。

「興味本位でこういう「ハイテク」を取り入れているわけではなくて、あくまでも必要だからやってるんだ。マシンの信頼性やオペレーションにかけてはまだまだマクラーレンの独壇場で、我々の太刀打ちできるところじゃない。勝つためにはとにかく速いマシンを造ること、それもこういう、アクティブ・サスだのセミオートマのギヤボックスみたいな、ちょっとインチキ臭いことでもやっていかないと……。それに、ただ速いだけじゃなくて、ドライバーにとって少しでも操作を容易に、そして疲労を軽減させる方向にもっていく必要があるんだよ」

マンセルの言によれば「決して魔法の絨毯のような乗り心地というわけにはいかない」という。また、それに異論を唱える者も今のところいない。しかし、マクラーレンと比べたらウイリアムズはまるでリムジンのように見えるから、要は相対的なものなのだろう。

それよりも私が驚いたのは、マンセルが「アクティブ・カーは、ここでは去年のパッシブ・カーよりドライビングが困難だ」と指摘したことだ。これには心底びっくりした。すると、アイルトンやゲルハルトを始めとして、その他大勢のドライバーの立場はいったいどうなるのだ。歯を食いしばってぎりぎりまで攻めた挙げ句、FW14Bのタイムから2秒以内に入るのがやっとという現状が、まだほんの序の口だとでもいうのか？

ケタが違うと言いたいほどのウイリアムズの仕上がりを目の当たりにして、'78年のあのロータス79の突出ぶりを思い出した。当時と違うのは、ドライバーのアンドレッティとピーターソンのふたりが、自分達に与えられた武器がいかに優れたものであるかを十分に認識していた点だ。本当のことを言うと認識どころの話ではない。マシンの性能にふたりともシビれてしまっていたのだ。

「コイツがどんなに凄いかって話でいつも持ち切りでさ」と破顔一笑するアンドレッティ。「連中は、サーキットに到着する前からもう降参しましたって顔をしてたからなァ……」

今は亡きコリン・チャップマンは、こういうマリオの言動をこよなく愛したものだ。

昨今のドライバーの批判癖がどうのという

インディカーとF1を同時に観戦
現場主義を貫く私だが
この便利さには正直、舌を巻いた

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

4年前、アクティブでメキシコ惨敗
あの雪辱を余裕で果たした
ウイリアムズに破格の自信がうかがえる

わけではないが、メキシコの路面状況に対して異口同音に聞かれた苦情に関して言えば、これはまさに同感である。殊に、補修工事を施したはずのベラルタータはひどかった。あれは危険などというレベルのものではない。

セナの事故で思い出したのだが、'81年のシルバーストンの多重クラッシュ、あれはジル・ビルヌーブが引き金になって起きたのだった。その挙動が今回とそっくりだったような気がする。どちらもマシンが突然狂ったようにスピンしたのだ。シルバーストンの時はグラウンドエフェクト全盛のころで、サスペンションといえばそんなものは名ばかりの、ほとんどストロークのないセッティングが幅を利かせた恐ろしい時代だった。考えてみれば、最近またあのような状況にエスカレートしていると言えなくもない。

エルマノス・ロドリゲス・サーキットがF1をやるにはバンピー過ぎるのか、あるいは、F1マシンがここで走るにはあまりにハードになり過ぎたのか、人それぞれに意見も違うだろうし、その議論はひとまず置くとしよう。しかし、ひとつだけはっきりしていることがある。このサーキットはなんとしても路面の全面改修が必要だ、という点だ。もしその費用を捻出できないということであれば、メキシコがグランプリを開催できなくなることも、この際やむを得ないと私は思う。そうすれば、あの威厳にあふれ、誰からも愛されたサーキット、エステルライヒリンクにグランプリ開催のチャンスが回ってくる、というのが実をいうと私の密かな作戦である。このサーキットがカレンダーから外されたのは'88年のことだが、そもそもが許し難い決定であった。だからして私は断固抗議するぞ。そうじゃないか？　なあバーニー。

さて、こうなってはウイリアムズ・ルノーの優勢は動きようがない。これまで消化したヤラミとメキシコを合わせると4ーラップということになるが、周回記録を見ると各ラップの通過順位は見事に統一が取れている。4ーラップの例外もない。即ち、マンセル〜パトレーゼ〜その他、というオーダーである。テレビ画面を横切るふたりを眺めながら、同じ「アクティブ」で走った'88年のメキシコと比べて、あまりの違いに私は一種の感慨を禁じ得ない。あれは、ジャッドV8を乗せて走ったウイリアムズ苦難の年であった。

その時のマンセルの予選順位は14位。パトレーゼに至っては17位という低迷である。自分達の乗るマシンに対する恐怖心――それも無理はないと思ったことも事実だが――を、その時ほど露に示したふたりのドライバーを、私はあとにも先にも知らない。単にフライングラップを取るというだけのありきたりの作業が実は、崖っ淵のヒロイズムとでも呼ばねばならぬほど決死の覚悟を要求していたのである。当時のアクティブ・サスは、理屈の上ではバンプを越える時に一番効果を発揮することになっていたが、実際はその度に少しずつ狂いが出て、しまいにデタラメな挙動を示すという事態に陥っていたのだ。乗っている本人にしてみれば、これは悪夢としか言いようがない。なにしろマシンが次にどう動くかがまったく予測できないのである。こうなっては、通常のドライビングテクニックなど何の用もなさない。タイムアタックを終えてピットに戻ったリカルドのコメントを取りに行って、私は仰天した。実際にブルブルと震えていたのだ。

パトリック・ヘッドもその週末は、チームのドライバーが直面した困難を深刻に受け止めていた。残念ながらアクティブ・システムは正しく機能しなかった、と率直に認めるその口調にはしかし、基本的なコンセプトに誤りはないという強い信念がうかがえた。それから4年を経た同じメキシコ。決して声に出して自分自身を称賛することなどあり得ないが、この週末ヘッドは、密かに満足感を味わっていたに違いあるまい。





1945年1月1日生まれベルギー出身47歳。21歳の時、ドイツGPにマートラF2を駆りF1デビュー。F1通算8勝、ル・マン24時間で6回優勝。'91年マツダのアドバイザーを務め初優勝に貢献

ジャッキー・イクス
[JACKY ICKX]

SNAP VOICE

3月下旬、ル・マンの神様と呼ばれる人物がひょっこりと来日した
マツダのレース・アドバイザーとして同社を訪問したのである
風前の灯と化したSWCについて彼はどう考えているのか?
率直にSWCを取り巻く問題について語ってもらった

SWCやル・マンに限らず、世界選手権レベルのモータースポーツ全体の将来について、多くの人が強い関心を持っているだろう。どれもがいろいろな意味での転機にさしかかっているからね。どのカテゴリーでも前向きというものは非常にプロフェッショナル化していて、チームやコンストラクターは長期的な展望に立って非常に大きな投資をしているし、実際にそれを運営していくためにも多くのコストを掛けている。

それに対して、レギュレーションの設定という点に関しては連に変更のインターバルが短くなってきているんだ。つまり、最大の問題はモータースポーツが金銭を目的とした人たちによってコントロールされているということにある。エクレストン氏もモズレー氏もモータースポーツを通していかに利益を上げるかということが最大の関心事のようだが、そのような状況が許されるのはモータースポーツだけだと言ってもいい。他のスポーツならそれをコントロールする組織には直接の利害関係のない人たちがかかわっているものだからね。理想的なのはメーカーやコンストラクター、あるいはオーガナイザーなどのうちのどこかの利害だけを優先して考える人ではなく、そのどれに対しても中立の立場にある人がコントロールしていくことだと思う。しかし、現在のモータースポーツは残念ながらそうなってはいない。だから、いろいろな問題が起こるんだ。

私はル・マンが今後も長く続いていくことを強く望んでいるが、それはすべてレギュレーションにかかっていると言っていい。もし、20台しか参加できないようなレギュレーションになったら、ル・マンを続けていくことは実質的に不可能になる。24時間レースには少なくとも、その倍の40台は必要だからね。

とにかく、キチンとしたレギュレーションを決定して、それを一定期間ギャランティしていくことがル・マン、そしてSWCの発展のための必須の課題なのではないだろうか。

今年のマツダはご存じのとおり、全く新しい体制でSWCとル・マンに臨むことになる。そして、そのすべてがうまく噛み合っていけば、非常にポテンシャルの高いマシンになると私は考えている。しかし、新しいプロジェクトの初期段階において解決しなければならない多くの課題が出てくるのは十分予期できることだ。もちろん、短期間でいい結果に結びつくということを私自身が強く期待しているのは言うまでもないけれどね。

photo/Rev Speed

The Columns

1 『春眠時差ぼけフライト物語』

F1

by Jun Imamiya

今宮 純

機内座席生活が続いている。これはロスからマイアミに向かう、AA1440便の16Bシートの折りたたみテーブルの上で書かれたものである。と書けば、これがいつ書かれたものか分かるだろう。成田からロス、ロスからマイアミ、マイアミからサンパウロへ向かう途中のひとときだ。

開幕3連戦のハードな機内生活は、この1カ月間で平均的航空会社従業員の機内勤務時間を超えている。たぶん月60時間フライトぐらいが平均だったと思う。なのに、南アフリカとメキシコとブラジルをすべてトーキョー往復で旅したから100時間を軽く突破した。

1カ月のうち丸々5日間を機内で暮らしたことになるわけで、そういう生活をしているとこんな出来事もある。3月18日の誕生日を私はトーキョーで迎え、太平洋上の日付変更線を越えて機内でまた迎え、そしてメキシコへ到着した夜もまだ誕生日のまま迎え、1日で2日ぶんぐらい年齢をとったのだ。機上でしかも日付変更線上バースデーを迎えるのは生まれて初めて。ちょっと前ならば、機内スチュワーデスが総出で祝い、パイロットも特別にアナウンスしてくれたり珍しがられたそうだが今はそんなもん、あるはずない。せいぜいメキシコの入国審査官に「今日はアンタ誕生日かい」と声をかけられただけで、それがなんか興味を引いたのか、珍しく3年ぶりに「スーツケースの中身を見せてもらえるかな」とあいなった。ついてない。

F1人気がけっこうJAL機内でも高まっていることは飛ぶたびに感じられる。最近スチュワーデスの方から(!)声をかけられるからだ。昨日の成田→ロスで声をかけてきた彼女は、まるでお客の方が彼女たちに声をかけるように、「去年もモンツアの帰りに一緒だったんですよ、覚えてませんか?」と、どっちがよく飛行機に乗っているのか分からない。ま、JAL関係は大森に住むカメラマンにお任せしているからよしとして、私が重要視しているのは成田税関関係である。ここにお勤めの人にもF1ファンが多いようだ。別に仲良くなって、だからどうするということではない。毎回特別な買い物に縁がない私には、あの行列をスムーズに通過できるという、たぶんだけでもありがたい。「お疲れさまでした」なんて声をかけられると、ああ帰ってきたんだなとしみじみ思ってしまう。

メキシコとブラジルGPの間は100時間ちょっとしかトーキョーにいられなくて、たまりにたまる時差は、ヨーロッパのそれよりもずっときついものがあった。まだ始まったばかりだからなんとか頑張っているが、これがシーズン途中だったらば、けっこうへばる。日本に戻っている間、3月というのに花冷えで寒いのにもまいった。キャラミ、ロドリゲス、どちらも30℃前後の陽差しをサーキットで浴び、トーキョーに戻ると小雪まじりの寒さではかなわぬ。

今年は〝花見〟ができるかどうか。それも気になる私である。毎年ブラジルGPのタイミングが桜の花開くタイミングとだぶり、帰国するともう散りかけてしまっていることが多く、花見とF1はすれ違いになる。

FISAから'92年カレンダーが発表された時点で予想されていたこの春の開幕3連戦のあわただしさ。第3戦が終わればひとくくり。なんとかこの遠くて、つらくて、ハードなゲームをしのげばあとは……、というのはマクラーレンのロン・デニスだけでなく我々も同じ。どうやら今年のグランプリ、春から縁起がいいのはひとにぎりのあのチームだけのようである。

ラム 2 来た、見た……メキシコ

INTERNATIONAL RACE

by Hirao Nishiyama

西山平夫

初めてメキシコ・グランプリに行って来た行って、帰って、今こうやってその事を書き出して初めて思い出したのだけれど、あのコースで今をときめくほぼ全員が、リッチー・ギンサー操るホンダが勝ったんだよな。

「そうよ、だからヘイさんの好きなマンセル勝ったんだから。ピール・ピキニ・ピニーレ。って電報打たなきゃダメじゃないの」

と、ハヤシヤ・シンシロウ師がボクを前後の脈略なくなじったが、当時ホンダのF1監督を務められた中村良夫さんがホンダ本社に打電したシュリアス・シーザーの有名な文句は、たしか——カタカナで書くのもヘンな話だが——ピニ・ピデ・ピシじゃなかったけ?

〝来た・見た・勝った〟実にカッコいい。

ボク、中村さんをよく存じあげないのだけれど、さすが大正生まれの大知識人の教養の深さは大したものだ。その詩魂あふれる電報を受け取ったホンダ本社が、しばらくの間意味を理解できなかったというヨタ話も好きである。なに、ボクにしたって良い間違って覚えていたほどなのだから。

それにしても、思い出したから思い出すのだけれど、昔のホンダは凄かったなあ。なにしろ、メキシコで勝ったホンダはV型12気筒エンジンを横置きしていたのだ。たぶん、と文献に当たらず言うのだけれど、横置きエンジンのF1が勝ったなんて絶後とは言わぬが空前の出来事だったのではなかったか?

でもって、ボクがメキシコシティに向かうにあたりうっすらと期待していたのは、ホンダが優勝したころ、あるいはメキシコの国民的英雄ロドリゲス兄弟が活躍していた頃の空気というか、残香というか、そういうものを嗅げるのではないだろうか? ということだった。恥ずかしながら、1960年代がボクは懐かしいのだ。

じゃあ、そりゃ、どういう空気なんだい? と聞かれても困る。ありていに言うならば、たとえばサーキットの中のしけた売店で、ベドロ・ロドリゲスの錆の浮いたデッドストックのピンバッヂを売っているとか、ボクらは見たことも聞いたこともなく、ハヤシヤ師だけがかつてかすかに風の便りに耳にしたというモイセス・ソラーナの写真集が捨て値で転がっているとか、まあ、そういうことである。

ボク、たんねんに売店を探した。でも、ダメだった。ロドリゲスの露の字もない。カレラ・パメリカーナ・メヒコの写真集を見つけたけれど、こりゃ別に入手困難のものじゃない。しかも、ヨーロッパ産だ。

ひとつ、気になるものがあった。手作りとおぼしき高さ20センチくらいのドライバー人形二体。ひとつはすぐ分かった、タッツオ・スポラーリ。皮革のヘルメット姿で、手に花束を持っている。もう一体、これが分からない。よく見たら、こんなネームプレートがあった。いわく〝ジム・クラーク〟——でもこれが全然似てないの。しかも、高いんだ。「400万ペソ」と店のオヤジ。20万円だ!

そんなわけで、サーキットの中の売店は目ぼしいものなし。でも、凄いもの見つけた。サーキットの門前に、露天の売店が何十店も出てる。これがまあ、ニセモノ・グッズの山。ここなら何かある! とボクは興奮してすべての店——といっても地ベタにシートを敷いてその上にブツを並べているだけだが——を見て回った。

そして再び、落胆した。ここにもロドリゲスもソラーナもホンダもなかった。たったひとつ珍しかったのは、アレン・バーグのピンバッヂのみ。ハヤシヤ師にはいい土産になったけど、'60年代は煙のように消え去って、あとかたもなかった。そう感じた時、ボクは急に下腹に刺し込むような痛みを覚えた。

その夜、長い長い時間便器にまたがり、ボクはこう呟いていた。

〝来た、見た、下った——〟

3 危ないほどに魅力的なセブリング12時間

AMERICAN RACE

by Masahiko Amano

天野雅彦

「マイアミのホテルにチェックインしたら、まず最初にするべきコトは……」といいながら某カメラマン氏はバスルームへ行き、カーテンのついた浴槽の中をチラリと見た。「バスルームに死体が転がっていないか確かめるんだ。覚えとくといい」

この人はいつも、こんなコトばかり言っている。

3月初めのバイクウィーク中は、「ヘイ！日本車のコンバーチブルを借りてメインストリートへ行ってこい」なんて言ってニヤニヤしていた。メインストリートっていう通りは、ハーレーのカスタムしまくったヤツが何台も（大袈裟じゃなく）朝から集まって、そのカッコ良さを競い合っているところ。日本製バイクなんか数えるほどしかなくて、たむろしているのは皆ヒゲ面のマッチョマンばかり。実際に話をすると結構フツーのオジサンだったりする場合もあるけれど、「日本なんか大キライ」という排他的&国粋主義的な意見を持つ御人も少なからずいるので注意が必要だ。少なくともボクにとっては、あまり長い間とどまっていたい場所じゃない。そんなところへ、「日本人です！」と日本製コンバーチブルで行けとは、一体何を考えとるんだ？　コイツは。

さて、今回のセブリングでは、彼と、彼の仲の良いもう一人のカメラマンが、ボクにイリアムズに乗れば――」

「そうでしょう!!　セナやマンセルだからじゃない。だってね、いまのウイリアムズに乗ればね、ここにいる人みんな勝てますよ」

「なるほど、そうかもしれないですね」

「それは分かっているんです。でも、じゃ、どうしたら乗れるかというと……」

……『F1』は、一面ロマンチックであるが、一方で、冷たくて時に不可解な政治力学が支配したりする。そんな世界である。

そういうフィールドへ進出しようとする時、しかもわれわれは〝非・ヨーロッパ人〟として出てゆくのでもあり、このくらい戦略的であった方がいいなと、ぼくは思った。

「3年ぐらいかけて、じっくりと現地で〝ルート〟をさがしたい」と、T氏は言う。なるほど、こういう作戦はおもしろい。

日本のファンやマスコミは、3年も経つと、野田英樹という名を忘れ去ってしまいそうだが、ぼくは、よく憶えておくことにする。

そして、F1へ行くだけじゃなく、F1で勝つことを目標にしている日本人ドライバーが出現したこと、このこともまた、時代がひとつ確実に変わっていることを実感させてくれるニュースではある。F1って、遠くなったなぁ……!!

4 「F1で走る」ことを超えるために……！

DOMESTIC RACE

by Hiroaki Iemura

家村浩明

あと残るはアソコだけ こいつならヤル 目指せ優勝ね、シュー君

いやいや、とーとーやってきたですよ、この日が。シューマッハーが表彰台に上がったですよ。こりゃめでたいじゃないのね、まったく。前を行くセナがつぶれたってラッキーもあったけど、それはそれとして、これはこれだ！

だがちょっと待った、チームメイトのブランドルも予選4番手を確保した、ってことは、シューマッハーのって言うよりも、ベネトンが…なーんて、そんなことはない。ベネトンも確かに凄いが、それを走らせたシューマッハーも凄いんだよね。生意気だとかなんだとか、そんな理由で嫌いになるのはもったいない。それがシューマッハーなのよ、ね。



ったくよ ムカムカ

なのによ まったく

ちょっと ヤダよね

チエッ! 生意気な

クッソー クソソー

まぐれだよ まぐれ

あ〜もう むかつく

フフフ、セナはもう… あとはマンセルとハナだけ 早く跪きますよーに

若造がよ エラソーに

去年の事 忘れたか

えー彼の場合は まだまだオレの域には 遠いだろうね。まだね 無理だろーね、抜くのは

なーにが もうすぐだって 勝つのもさ



おーおー、マンセルったら威勢がいいじゃないの
そーそー、その調子よその調子
言うなら今よ、今
後半こけたら、なんにも言えなくなっちゃうもの
だから、言いなさい言いなさい
吠えなさい、吠えなさい
吠えることもできないセナってかわいそー、よね

今は沈黙の時のセナと今が喋り時のマンセル。どーなることやら

GRAND PRIX STATION

…プリの
…話と噂

あーハイハイ
今のウチに言うだけ言っときな
どーせ、そのうちに……

よお、セナ。どーしたよ
悔しかったら、オレ様を
ブチ抜いてみなよ、ホラ



不調のフェラーリに黒いウ・ワ・サムチャ言うわー、ホント

うーん、やっぱり。今年もフェラーリはドツボにはまってしまったのでしょーか。シーズンオフにあれだけ「フェラーリ今年は頭張れキャンペーン」をやったのがプレッシャーだったのか、とにかく今年もフェラーリは、ダメなのかしら。トホホのホ。

んで、フェラーリといえば、今年からフェラーリ・エンジンを搭載するスクーデリア・イタリア。こっちはこっちで、絶好調というわけではないけれども、本家よりマシ。これが本家は気にさわるのか何なのか、とんでもない噂が流れてるそりゃ何か。なんとフェラーリがスク・イタに対して「そっちのエンジンの方が調子いいから、ウチに返せよな」っていうんだ。なんだかなー。確かじゃないけど、あってもおかしくないよねフェラーリなら。今年もやっぱり……なのかね。トホホホのホ。



今さら返せなんていやよ、イヤ



セナvsクリスチャン 別に宗教戦争じゃないよ F1人気戦争勃発か!?

思えば開幕戦のフジテレビ、今宮さんのひと言が引き金だった。「彼は人気出ますよ、これから」。この彼とは、そう二代目もフィッティパルディのクリスチャン・フィッティパルディなのです。

で、あんなに強烈な顔面をしたお父さんと叔父さんを持つくせに、本人はいたってご覧のとおりの美形なのよね。こりゃ人気出そうだわ。

で、最近不調のセナに代わって、人気ナンバーワンの座を目前にしてるといっても、過言ではない。かな？　実力でもシューマッハーなんて奴が出てきてビクビクなのに、さらに人気まで…。危うしセナ。頭張らにゃーね。



VS

まだまだオレの方がカッコいいよな。ほらこの角度なんてさ

水に注意。食べ物注意 飲んだら出るゾ、のメキシコは超スリリング

メキシコ・シティ。空気が薄くて、そして水とか食べ物に非常に気を使わなくちゃいけない。世界で一番、スリリングなグランプリ開催地だ。

今年は我らが右京が、おなかをこわして、吐きながらも完走。こりゃ立派だわ。立派になったなー。んで、去年はパトレーゼが下痢ピーになりながらも優勝。まあとにかくタイヘンな国みたい。ちょっと前まではカレンダーから外れるかもっ、なんて噂もあったけど結局生き残ってるしぶとさ。なんでも某取材班によれば、メキシコの後にブラジルに行くと、ブラジルが天国に思えるとか。そーとー強烈な国なのよね。

ウッワ～ スッパくさーい



ASKING ON

聞くは一時の恥、聞かぬは一生の恥

Vol. 71

ストックカーのレースっていったいどんなもの?

Q 私の学校の音楽の先生は、かつて富士で「ストッカーレース」なるものに出場していたそうです。ところで、このストッカーとはいったいどのようなものなのですか? また現在も行われていますか?

静岡県 市川裕美子 14歳

A ストックカーとはストックカー(STOCK CAR)のことでしょう。ストックとはありのままのという意味です。つまり生産車のままの状態(スタイル、性能など)を保った車で行われたレースが、ストックカーの始まりでした。このレースはアメリカ南部が発祥の地で、現在ではV8、7ℓのアメリカン・セダンでオーバルコースを豪快に走るNASCARで有名です。特に毎年2月に行われる「デイトナ500」が、同シリーズの最大イベントとなっています。

日本では1963年の11月6日に、東京・大井オートレース場で初めて開催されました。優勝はイスズ・ベレルを駆るドン・ニコルズ。当時は大型と呼ばれた2ℓのセダンを使い(ニッサン・セドリックやプリンス・グロリア、トヨタ・クラウンなど)、左回りで行われました。もちろんローリングスタートです。'63年といえば、我が国のモータースポーツ黎明期、鈴鹿サーキットで第1回日本GPが開催された年です。ですから、日本におけるストックカーの歴史も長いのです。

当時は大井の他、川口自動車競技場、船橋サーキット、富士スピードウェイ、筑波サーキットの他、日本海間瀬サーキット、野呂山スピードパーク、陸奥湾スピードウェイ、北海道スピードパークなどでも開催され、人気を呼んだレースに成長しました。特に'70年、本場アメリカのタイニー・ランドが来日し、故・鈴木誠一とバトルを繰り広げた時代が全盛期でした。その後、主催者とJAFのトラブルなどもあり、ストックカーレースは衰退。現在では、JRSCCが主催する「グランナショナル・スピードカップ」のみで、筑波サーキットの左回りショートコースを使い開催されています。

クラスはJSS規定に近いグラン・ナショナル(G/N)クラスと、N2規定に近いストックカー2000(S2000)クラスの二つに分けられていますが、リブレ(NE)扱いです。出場できるマシンは、クラウン、セドリック/グロリア、シーマ、デボネア、ローレル、スカイライン、ルーチェ、マークII/チェイサー/クレスタ、ソアラ、レジェンドといった国産車、そしてホイールベースが2550㎜以上の量産型4座席以上の大型外国車など(カマロやルミナなど)ですが、メインは6気筒系(先々代)のスカイラインです。

変わったレギュレーションでは「車体の外部はきれいに仕上げなければならない」、「モールディング類(メッキ類)を取り外した場合はその箇所に銀色テープを貼付すること」、「競技車両は屋根、両ドアと車体後部中央の4ヵ所に、ボディカラーと対照的な色で明確に出来る限り大きく記入すること」、「フロントフードの左右端にエンジン容量を明示しなければならない(例2974cc)」、「初出場の場合は、前後バンパーに黄色の帯を入れなければならない」などがあります。



シボレー・カマロといったビッグ・アメリカンマシンが、ストックカーらしさを演出


S2000は、N2に近い規定だ


JSSに近いのがG/Nクラス

今年はすでに第1戦が終了。スケジュールは第2戦が6月21日、第3(最終)戦が11月8日にいずれも筑波で開催されます。ビッグマシンの迫力と目まぐるしい先頭争いには、圧倒されるでしょう!

(ミナコ)



F3って世界のどこでどのくらい行われてるの?

Q F3000のひとつ手前のカテゴリー、F3は世界各国で開催されているようですが、いったいどのような国で行われているのですか? また各国F3の特徴や、有名な歴代王者などについても教えてください。

北海道 ジル・ビルヌーブの命日が誕生日の男 16歳、埼玉県 三島タイスケ 18歳ほか多数

A 世界のF3は、日本の他イギリス、フランス、イタリア、ドイツ、スウェーデン、スイス、メキシコ、南米などで行われています。

世界のF3の中でもっともレベルが高いと言われるイギリスF3では、ピケ、ワーウィック、ヨハンソン、セナ、グージェルミン、ハーバート、レート、ハッキネンらがタイトルを取りました。ここ数年の主流はラルト・無限です。また、年式の落ちるマシンで争われるBクラスも設定されています。

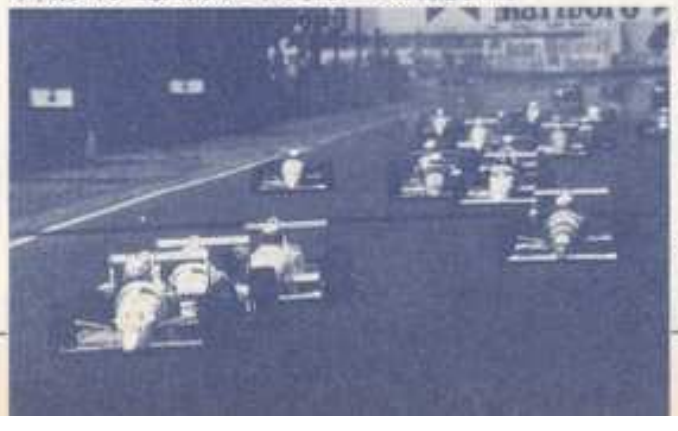
フランスF3からは、プロスト、シュレッサー、グルイヤール、アレジ、コマスら。フランスのABC(アレジ、ベルナール、コマス)らが卒業した後は、やや小ぶりになっていますが、今年は亜久里のF3チームから出場する酒井浩の活躍に注目したいものです。イタリアF3からはバトレーゼ、デ・アンジェリス、カベリ、ラリーニ、ベルタッジア、モルビデッリら。そしてドイツF3からはバイドラー、シュナイダー、ベンドリンガー、シューマッハーらが上のクラスへステップアップを果たしました。昨年のチャンプ、トム・クリステンセンは今年は全日本F3とグループAに挑戦中です。

南米のF3はスダムF3と呼ばれるもので、アルゼンチンF3、ブラジルF3といった各国のシリーズのいくつかを転戦するもの。クリスチャン・フィッティパルディもこのF3出身です。

また、以前はヨーロッパ各国を転戦するヨーロッパF3シリーズというものも存在しましたが、現在では行われていません。F3ボーイズ達が一同に会するのは、FーモナコGPのサポートレース、マカオGP、富士のインターF3などのイベントになります。

(は)

今年のメキシコGPのサポートでもF3レースが開催された



一発即答コーナー

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

Q オムさんに質問します。F1のミッションは、7速でも良いのでしょうか？　レギュレーションでは、6速までだったと思うのですが。間違いだったら、お許しください。

兵庫県　M.ヤルビ　23歳

A F1の規定では、「リバースギアを備えなければならない」ことしか記されていません。ですから何速でもOK。ちなみにF3000やF3では、「リバースギアを含まず最高5速まで」「セミオートマ、オートマなどの禁止」が規定されています。（オム）

Q 2月22〜23日に鈴鹿で行われたASEAモータースポーツフェスティバルにおいて、Aクラスで2位だった山野哲也選手がなぜ、総合優勝となるのでしょうか？　説明をお願いします。

大阪府　小沼久仁靖　21歳

A 総合ポイントの表を掲載できなかったために、不可解だったかもしれません。Aクラスのポイント計算方法と総合のポイント計算方法は異なっていたのです。そのため山野選手が総合では1位となりました。説明不足ですみませんでした。（ミナコ）

Q 4/15号のアスキングオンで、インディ500で優勝したことのあるF1経験者が4人紹介されていましたが、な、な、なんとダニー・サリバンが抜けています。

大阪府　MILLERカラーが一番似合うと思う人　15歳

A 確かにF1には'83年の1年だけティレルから参加(最高位はモナコの5位)し、'85年のインディ500を制したサリバンが抜けていました。御指摘ありがとうございました。ちなみにサリバンのマシンにMILLERビールのカラーリングが施されていたのは'85〜'89年の5年間でした。（ZAKi）

Q アレジがTVCFに出ているパイオニアのサテライト・クルージング・システム。これを装備して海外へ行くと、どうなるのですか？　教えてください。

秋田県　斎藤康樹　16歳

A 衛星から自分の位置をキャッチするということはできるのですが、残念ながら、それを画面に映すための地図のデータ・ソフトが開発されていないそうです。ですから現在では画面には何も映し出されないとか。今後、海外用のソフトも開発されるそうですが。（オム）

Q 昨年の日本GPでセナとベルガーのヘルメットに貼ってあるBOSSのステッカーが、裏返しになっていました。これには何か意味があるのですか？

兵庫県　B.邪米利　16歳

A これは以前に答えたと思いますが、オンボードカメラ用の措置。車載カメラの画像には、バックミラーに映るドライバーのヘルメットも映し出されるわけですが、そこで初めてBOSSの文字が正像で見えるようになります。裏文字のステッカーが作れるほど、マクラーレンには余裕がある、スポンサーに義理堅い、ジョークが分かる……、そんな理由なんだと思います。（ミナコ）

'87年のオーストリアGPでヨハンソンが鹿をはねた!?

Q '87年のオーストリアGPで、ステファン・ヨハンソンが鹿をはねてしまったということを聞きました。それは本当でしょうか？　またもし本当だとしたら、怪我はなかったのですか？

北海道　生煮えるピロ　14歳

A 本当です。'87年F1世界選手権の第10戦は、オーストリアのエステルライヒリンクで開催されました。このレースはスタートが3回も行われるなど、荒れたものになりましたが、その序章（？）がヨハンソンの事故だったのかもしれません。

エステルライヒリンクは、緑に囲まれた美しい丘陵のコースです。予選中、当時マクラーレンのNo.2ドライバーだったヨハンソンは、240km／hでコースを走行していました。そこへ森から迷い出た鹿が一匹コース上へ。ヨハンソンはうまくかわしたかのように見えましたが、左フロントサスに鹿が激突。マシンはコントロール不能に陥り、ガードレールに激突してストップしました。ヨハンソンは不幸中の幸い、首、肩、肋骨を打撲しただけですみました。激突の直前、そしてマシンからヨハンソンが出てくるシーンは、本誌'87年10月号にカラーで掲載しています。この他、動物が犠牲になった例としては、'90年カナダGPでナニーニがマーモット（野ねずみの一種）をはねた事が挙げられます。

なお、決勝スタート時のクラッシュは、ブランドルがバランスを失い、それを避けようとしたパーマー、ストレイフが接触し、カンポス、アルヌー、ギンザーニもスタート。再スタートはマンセルがエンジンをストールさせスローダウンしたところへ、後続のデ・チェザリス、チーバー、ヨハンソン、ブランドル、ストレイフ、カペリらが次々にクラッシュしたものです。（オム）



これは野鹿が絶命する数秒前の姿……



そしてヨハンソンは大クラッシュしてしまったが、軽傷ですんだ。

どうやればFJ1600をドライブできるのでしょう？

Q 僕は将来FJ1600からレースデビューしたいと思っています。しかし僕の環境や家系からは、モータースポーツはほど遠く、ひとりで迷っていたのですが、つい先日、R'onを見つけました。どうか、お願いします。どのようなことでもいいのでFJのことを教えてください。FJのマシン価格、1レースごとにいくらかかるのか、ひとりですべてをこなさなければならないのか、レースにこぎつけるまでにどのような経過があるのか、どうか良きアドバイスをお願いします。また生まれて17年間レース経験のない人間は、メカニックから経験したほうがいいのでしょうか？　ミナコさん、悩めるこの読者の質問に答えてやってください。

群馬県　黒岩大志　17歳

A 3月21日の消印で投函されていますから、多分志クンは本誌4／15号を初めて見つけたのだと理解しましょう。まず本屋さんでR'onを2冊注文してください。今年の3／15号と4／1号がそれぞれ2冊です。在庫は十分あると思います。その2号では、FJ1600マシンの試乗を掲載しているからです。また試乗だけでなく豆知識や広告もありますから、これでFJマシンのおおまかな内容がわかると思います。

次に最寄りのサーキット、たとえば筑波で開催されるFJレースを見に行くことです。そして実際FJに参戦しているドライバーやメカの方、関係者に勇気を出していろいろ質問してみてください。それがいちばん早く簡単で的確だと思います。できればレースの後、パドックやガレージでマシンをメンテナンスしているときなどがいいでしょう。自分で実際にアクションを起こして、頑張ってみてください。（ミナコ）

エントリーのしきたり

R'on読んで、ふと気がついた疑問、TVみてオヤッ？と思ったこと、なんでもOK。ハガキにクエスチョンを書いて下記まで送ろう。

〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16
レーシングオン編集部「アスキング　オン」係

住所、氏名、年齢、職業、コメントに加え、右の解答者を必ずひとり選んで明記してください。採用分にはR'onステッカーをお送りします。また往復ハガキなどによる個人的質問には、お答えしかねます。

答えきれなくてゴメン！

今回も大変申し訳ない！　すべての質問をボツにしたわけではありませんが、回答できなかった分に関しては次号以降に期待してください。竹井昭人、小泉和之、アラン・プロスト Jr.、まんじ、近藤浩貴、竹内建治、松島丈博、神田荒機、KAME、赤鬼、滝口友宏、ナイルド・パトセル、キタマリー、飽田隆信、石川和樹、斉藤孝太郎、小沼敬二、浅野美穂、西村薫、野口秀司、杉山孝志、金田健さん他。これにめげずにまた、お便りください！

ASKING ON '92 解答陣はこの9人

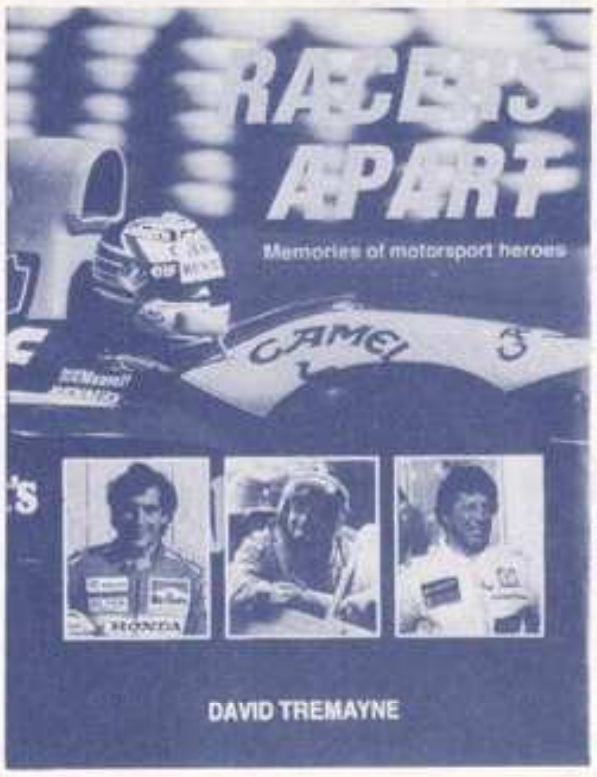
ナカジ	グループC	「どっちかというとマニアックなファンが多いグループC。フツーの人が見逃してしまうような突っ込んだ質問に期待します。速いミーハーな質問もウエルカム。ビギナーから達人まで、バンバン質問してちょーだい。苦手なメカ物もOK。」	かんの	ラリー	「世界ラリー選手権と全日本ラリー選手権を担当していますので、ラリー関係の質問に答えましょう。最近のラリーは、国内の自動車メーカーが力を入れてきているので、これからもっと面白くなりますよ。ダートラの質問もどうぞ！」
Kぴん	全日本F3000 ドライバー モロモロ	「全日本F3000のことならワタシにどうぞ！　ずばり解答してあげましょう。こまごまミーハーなこと、ドライバーなこと、知りたかったのに恥ずかしくて聞けなかったこと、全部引き受けましょう。お姉さんが教えてアゲル！」	オム	F1 プラモデル	「♪ボークたちエーフワン・トーリオだぞ！　しつもんされるの大好き、回答開始　どーんとこーい♪　てなもんでF1担当その3中野オムです。F1に関することなら何でもお答えしましょ。今までどおりホビー関係の質問もOKよ」
あられ	国際F3000 F1 ヨーロッパもの	「海外ものに強い！　とは断言できないけど一応ダイアリーを担当してますから、あっちゃこっちゃのレースを調べませう。主に国際F3000ですが、色々な国のF3とかGr.Aとかにも手を出してます。手広くやってる、あられだよ」	は	F1 F3	「ひさびさにASKING ON復活の巻です。ハコのことはKにまかせて、これからはF1への質問を受け付けます。オム君と力を合わせてNowな解答をしていきますのでヨロシクねッ！　メカについてもOKよ（？）！」
ZAKi	アメリカもの	「2代目アメリカ担当のZAKiです。とにかく見る楽しみがきっしりのIMSA, CART, NASCARなどなどアメリカで開催されてるレースのことだったらなんでも聞いてちょ。知って得して楽しさ倍増させちゃうこと請け合いです」	ミナコ	入門カテゴリー その他	「ASKING ONの3代目番頭です。入門カテゴリーから編集長への質問、んとそれから記録など細かいデータ、古いF1のウンチクなどなど、何でも受け付けます。解答者に迷ったときは私にドーゾ！」
			K²	Gr.A レトロ	「ちわっす！　K²です。レトロもののことなら私にお任せ下さい。特に得意とするのは、やっぱりジム・クラークなどが活躍していた60年代のレースのことですね。あ・それと私ちょっとGr.Aの方もかじっていまして、そちらもOKです」

Column de Racing on

モータースポーツウンチク講座

BOOK

モーターレーシングを知るこの一冊



[RACERS　APART]

久しぶりに心騒ぐ本に出会った。「レーサーズ・アパート」、英国Motoring News紙の編集長で、本誌インタビュー等にも寄稿しているデイビッド・トリメインが著したもの。副題に「モータースポーツ・ヒーローたちのメモリー」とある。

著者の目から見た「レーサー」たちの私的なストーリー。単なるバイオグラフィー集ではない。そして、それぞれのドライバーゆかりの人物の声を所々に挿入し、思い入れの裏付けをしている。

気の向くままに読んでみた。ペドロ・ロドリゲス、ジル・ビルスーブ、デイビッド・バーレイ、フランク・ロックハート……。なんと生き生きと、眩しく、美しく、切なく、悲しく、やるせないのだろうか。それは、彼らが名誉や金のために走ったのではないからだ。ただ速く強かっただけではないからだ。疑いなく「レーシングする心」の持ち主だったからだ。そして彼らのことを著者が「ヒーローとはこういう男たちを言う」と心から書いているからだ。

クリス・エイモン、バーネリ・ジョーンズから、アイルトン・セナ、ナイジェル・マンセルまで、25名ほどが登場する。その人選はたしかに偏見に満ちている。ただし、決して突拍子もないものではない。彼らの時代のことを少しでも知っている人間から見れば、「そうだよな。奴はこの中に入るよな」と納得がいくくらいの微妙な人選なのだ。それが、とても良い。「思い入れ」なる言葉は他人が聞くと貧弱するだけだからあまり多用すべきではないのだが、(一握りの)物書きが好きな人のことを熱く語る時、その文章は自ずと光を放ち、読者の心(感受性が鈍くなっていなければ)に沁み入るように入っていくことがある。それを痛感させられる一冊だ。

レース関係、F1関係の書物がこれだけはんらんしている現在、しかしこのような本は実は稀であり、貴重と言える。

'73年オランダGPで転倒炎上するロジャー・ウィリアムソンをひとり救出しようとしたあのバーレイが、アクロバット飛行中に海に落ちて亡くなった時、著者とデレック・ベルとジョン・ワトソンはそれが見える場所でテニスを楽しんでいた。バーレイ操る「ビッツ・スペシャル」が墜落したと見るや彼らはボートを漕いで現場に急行する。「あいつのことだ。おそらく両手両足を骨折しながら『参ったぜ。長くかかりそうだな』くらい言うんだろうな」と自分自身に無理矢理言い聞かせながら。しかし彼らはそこで彼のサンダルと機体の破片が浮いているのを発見しただけだった。数時間後になってようやくバーレイの遺体は発見された。

例えば、そういう話が一冊の中に散りばめられている。

いつ生まれて、いつ勝って、いつ死んだ、という事実としての情報だけでは決して分からない、レーシングに身を置いた男たちの生きざまを、見事にこの本は甦らせてくれるのだ。

登場人物の中には、水上スピード記録に挑んだ者も含まれている。ちょっと違和感があるが、かつて英国のスピードの英雄たる者は、マルコム・キャンベルのように、サーキット・レースから陸上スピード記録そして水上スピード記録へと挑むのが「筋」だったことを思うと、それにも合点がいくものだ。



245×185mm　294ページ　英文　£24.95

Text/SH

海をわたったインディカー開幕戦。迎えて2回目のサーファーズ・パラダイス
快晴の下でスタートが切られたレースだったが
終盤になって当地名物のスコールが襲いコース上はパニックとなった
濡れた路面でハンドリングの決まらないライバル連をフィッティパルディは一蹴
昨年6月デトロイト以来、9カ月ぶりに味わう勝利の味だった

PPG INDYCAR WORLD SERIES ROUND 1

DAIKYO INDYCAR GRAND PRIX

Surfers Paradise, Queensland, Australia

March 22, 1992

merson

Street Shuffle

晴れのち豪雨。そして大荒れ

フィッティパルディ

先制のキックオフウィン

Text/Jeremy Shaw　Photos/Hiroshige Satta, Art Flores\IMPAC.



PPG INDYCAR WORLD SERIES ROUND 1
DAIKYO INDYCAR GRAND PRIX
Surfers Paradise, Queensland, Australia
March 22, 1992

Street Shuffle



オーナー兼ドライバーのレイハル、燃費に苦しみながらも3位を獲得し、相変わらずのしぶとさを発揮

アンサーJr、レコードでPP獲得

PPGインディカー・ワールドは、予選の段階から激しいバトルが繰り広げられていた。主役はマイケル・アンドレッティとアル・アンサーJrのふたりだった。

今年、フォードのニューエンジンを搭載してシリーズを戦うマイケルと、ギャルマー製作のシャシーを使用するアンサーJr。ふたりともこのニューウエポンを見事に使いこなし、フロントロウを分けあった。ポールはアンサーJr。アラン・メルテンスの手によるニューマシンが、ローラやペンスキーに匹敵する戦闘力を秘めていることは、これで明らかになった。

「初日はマシンの特性を完全に把握しきっていなかったが、とにかくアランは良い仕事をしてくれた。他のマシンに進路をふさがれることもなく、完璧なタイムアタックができた。どのコーナーもうまく走れ、マシンの状態もすばらしかった」と1分38秒744をマークしたアンサーJrは言っている。昨年このコースでマイケル・アンドレッティが出した1分40秒047のポール・タイムを大きく更新する好記録だ。

そのアンドレッティは、最後のセッションで電気系統に原因不明のトラブルが発生したため、2番手のポジションに甘んじなければならなかった。その後方には、フィッティパルディ、ボビー・レイハルが続いている。レイハルはオーナー兼任のドライバーとして、新しいローラを走らせることになった。

残念ながら、唯一の日本人ドライバー、ヒロ松下は、開幕前のテストにおける好調ぶりを実戦に生かすことができなかった。金曜に行われた最初のプラクティスで松下のマシンは、コンクリート・フェンスに叩きつけられる結果となったのだ。

「ブレーキが効かなかったんです」と松下はアクシデントの模様を説明している。「そこでシケインをまっすぐ突っ切ることにしたんですが、マシンは言うことを聞いてくれなかった。憶えているのはそれだけですよ」

左脚の骨を1カ所折っただけで済んだのは、むしろ幸運と言えるかもしれない。松下はカーボンファイバー製の添え木を当てて土曜のフリー走行に姿を見せたが、主任医師のテリー・トラメルと話し合った結果、予選とレースへの出走を取りやめた。

「デイトナに続いて不運？　そんなことはないですよ。今年の悪い事はここで全部おしまいってお考えてます。第2戦フェニックスには出場できます。そこから始まりですよ」と松下。オフのテストで好調だったこともあり、第2戦以降の松下に期待したい。松下のリタイアで結局グリッドに並んだマシンは23台となった。

マイケル、序盤からレースをリード

レーススケジュールが始まってから、快晴続きのサーファーズ・パラダイス。決勝当日も朝から太陽が容赦なく照りつけ、路面温度もぐんぐんと上昇していた。"ピットインは2回"タイヤをうまく使う者も「ピットインは2回」タイヤをうまく使っていかないと。マシンにもドライバーにも厳しいレースになるね」と口を揃えていた。

スタートで飛び出したのはマイケルだった。グリーンフラッグが振られると同時に、ポールポジションのアンサーJrに並んだマイケルは、第1シケイン進入でアンサーJrをパス。トップに躍り出た。

スタートで飛び出したマイケル
ライバルにフォードXBの力を見せつけ
徐々に後続を引き離していったが…



ギャルマーG9200にいきなりポールポジションをプレゼントしたアンサーJr



序盤、激しいながらもクリーンなファイトを展開したふたり

若いマイケルとアンサーJrのバトルは、後ろからアンサーJrが再三仕掛け、マイケルはそれを退ける、というファイトがクリーンに続けられた。これは、マイケルとアンサーJrがお互いに相手を認め、信頼していることの証明かもしれない。完全に前へ出さえすれば、相手が強引にブロックすることはないと信じているのだ。

アンサーJrは何度かブレーキングで先行する構えを見せたが、アンドレッティはいずれも同じように減速を遅らせて、首位の座を死守している。ポジションを入れ換えるのは、不可能とも思われた。

スタートから2～3周にわたって、手に汗にぎる接戦がくりひろげられた。アンドレッティのマシンは、ハンドリングが完全に仕上がっておらず、フォード・エンジンのパワーをコーナーの出口でトラクションを得られない状態だ。テールがスライドするたびに、マイケルは加速を鈍らせていたが、アンサーJrの先行を許すまではいたらず、両者のポジションに変化はなかった。このふたりをやや間を開けて追いかけていたのがエマーソン・フィッティパルディとボビー・レイハルだった。そしてその後方から、マリオ・アンドレッティとリック・メアーズが続いている。その後方の7位争いはチップ・ガナッシ・チームのエディー・チーバーと、スコット・ブルエットのバドワイザー・トゥルースポーツ・シボレー92C、11番目のグリッドから鋭いスタート・ダッシュを見せたジョン・アンドレッティの3人が展開していた。



この3台の中でも、ジョンの走りは素晴らしいもので、間もなくブルエットとチーバーを捉えた。昨年、このレースでインディカー初勝利を飾ったジョンは、続いてメアーズに襲いかかったが、この時、後輪がパンク。泣く泣くピットインした。

その結果、チーバーは6番手に浮上し、燃費の問題でペースダウンを余儀なくされているレイハルとの間隔を詰めていった。16周目、レイハルは手を上げてチーバーを先に行かせ、3周後にはブルエットとサリバンにも抜かれて、8番手までポジションを落とした。「マシンの状態も良かったので、不満の残る展開だ。燃料計を睨みながら走るのは愉快なことではない」とレイハルは語っている。

フォードXB、デビューウィンならず

1回目のピット・ストップが行われた後も、上位のオーダーに変動はなかった。マイケルはなおもアンサーJrを抑え、3位のフォイテクを引き離しはじめる。40周を終えたところで3秒近いリードを奪ったマイケルは、そのまま昨年の圧倒的な強さを再現するものと思われた。

しかし、そうはならなかった。次の周、マイケルはピットに入り、そのままリタイアした。


AJフォイトのゼッケン14を引き継いだのはフォイテク。フォイトが付きっきりでインディカー指南


若手ナンバー1のブルエット


白煙を吐きながら戻ってきたマイケルのマシンはピットにたどり着いてストップ

サリバンはギャレス・クラコに移籍。モルソンカラーが新鮮



3年目のチーバー。勝負の年



昨年優勝のジョンだが今年はツキなし





突然振りだしたスコールで大混乱
しかしこの雨でフィッティパルディは
自分の勝利を確信した

「エモはハードにそしてクリーンに私をパスして行った」と語るメアーズ



PPG INDYCAR WORLD SERIES ROUND 1
DAIKYO INDYCAR GRAND PRIX
Surfers Paradise, Queensland, Australia
March 22, 1992

Street Shuffle



オフのテストから好調の伝えられていたヒロ松下は、金曜日のプラクティスで大クラッシュ。左足を骨折しながら翌日のプラクティスを走った松下だったが、ドクターストップで出場を断念。足よりも首から肩の痛みがつらいと語る。アメリカで評価も上々の今年の松下は注目に値する





てしまう。エキゾースト・パイプが割れた結果のターボトラブルだった。白い煙を吐きながらピットに帰ってきたマシンから降りたイケルは、何も言わずにパドックへと消えていった。フォード・コスワースの新しいインディカー・エンジンは、デビュー戦を飾ることができなかった。

フォードに代わって、ギャルマーの新型シヤシーに、劇的な成績を残すチャンスが巡ってきた。アンサーJrはアンドレッティの脱落によってトップに立ち、フィッティパルディが44周で給油のピット・ストップを行ったあと、チームメイトのサリバンがアンサーJrに次ぐ2番手に進出した。

ところが、アンサーJrもトラブルに見舞われる。47周目に所定のピット・ストップを行った時、右リヤのホイール・ナットが外れなくなっていたのだ。その間に貴重な時間をロスし、アンサーJrは先頭から7位へと後退してしまう。

その後、数周のうちに、各車は最後になる予定のピット・ストップを済ませた。サリバン、不安定なハンドリングに苦しむマリオ・アンドレッティ、そしてメアーズが同時にピット作業を行い、1周よけいに走ったジョン・アンドレッティが、短い間ながら首位をひきついだ。

ジョンは、ここで優勝への貴重なチャンスを棒に振ってしまう。少し前から風が強まり、上空には雲が集まっていて、ちょうどジョンがピットに入ったとき、最初の雨滴が落ちてきた。チーフ・エンジニアのラリー・カリーが無線で、次に履くタイヤをたずねたところ、ジョンの選択はスリックだった。これが完全な裏目に出てしまう。

突然のスコール。コースはパニックに

スリックでコースに出たジョン。その時、サーファーズ・パラダイス名物のスコールが振りだした。バケツの水をひっくり返したような激しい雨がみるみる内にコースを満らし、スピンするマシンが続出。レースは混乱に陥った。フィッティパルディを含む数名のドライバーがスピンを演じたが、幸い大きなアクシデントにはつながらなかった。

ロジャー・ペンスキーは真先に行動を起こし、まだ給油を行っていなかったメアーズをピットに呼びもどした。この決断は見事に当たり、ウエット・タイヤを装着したメアーズは、スリック・タイヤを履いた各マシンが極端にペースを落とす中を、先頭でコースに復帰した。

8周にわたって黄旗が提示され、再スタートが切られたときには、レースも残すところ7ラップとなっていた。

このときのオーダーは、メアーズ、サリバン、マリオ、アンサーJr、フィッティパルディ、レイハルとなっており、7位のジョンまでが同一周回にとどまっていた。

この時、他のマシンより明らかに速いペースで走るマシンがあった。5番手のフィッティパルディだ。

フィッティパルディは、1周ごとにマリオ、サリバン、アンサーJrを捉えるめざましいドライビングを披露した。この3人がオーバーステアに苦しんでいたのに対し、フィッティパルディのマシンは、まだ若干濡れている路面の難しいコンディションの中で完璧なハン

INDYCARS' POWER UNITS







まずはシボレーが1勝を飾り、フォードに対して先輩の意地を見せた形となった第1戦。今後もフォードvsシボレーのエンジンウォーズが激化することは必至だ。今回勝ったフィッティパルディ車に搭載されていたのはシボレーB（左上）。ペンスキーの2台に独占供給されるこれはシボレーA（上）と比べてコンパクトな仕上がりを見せている。フォードXB（左）は今回のマイケルの快走でそのポテンシャルと勝てるエンジンであることを証明

一昨年、昨年と若いアンサーJr、マイケルにしてやられたベテラン勢が表彰台を占領した



RESULT

●3月22日　サーファーズパラダイス

					予選順位/タイム
1	⑤E.フィッティパルディ	ペンスキー92・シボレーB	65周		3／1'39"399
2	④R.メアーズ	ペンスキー92・シボレーB	65周		5／1'39"608
3	⑰B.レイハル	ローラT92/00・シボレー	65周		4／1'39"594
4	③A.アンサーJr.	ギャルマーG9200・シボレー	65周		1／1'38"744
5	⑱D.サリバン	ギャルマーG9200・シボレー	65周		10／1'40"344
6	⑧Jo.アンドレッティ	ローラT92/00・シボレー	65周		11／1'40"414
7	②Ma.アンドレッティ	ローラT91/00・フォードXB	65周		6／1'39"645
8	⑥E.チーバー	ローラT91/00・フォードXB	64周		7／1'39"712
9	⑲S.グッドイヤー	ローラT91/00・シボレー	63周		9／1'40"010
10	⑨T.ブラッバス	ローラT91/00・シボレー	62周		16／1'43"145
11	⑩R.ベンタレー	ローラT90/00・コスワースDFS	61周		21／1'47"005
12	⑭F.バルバッツァ	ローラT90/00・ビュイック	61周		15／1'42"767
13	⑮T.ベッテンハウゼン	ペンスキー91・シボレー	60周		14／1'42"446
14	⑭J.マルチェロ	ローラT91/00・コスワースDFS	54周		19／1'44"386
15	㉑J.パッサー	ローラT91/00・シボレー	48周	電気系	17／1'43"542
16	⑪B.レイジア	ローラT90/00・ビュイック	47周		20／1'44"565
17	①Mi.アンドレッティ	ローラT91/00・フォードXB	41周	エンジン	2／1'39"024
18	⑩S.ブルエット	トゥルースポーツ92C・シボレー	23周	トランスミッション	8／1'39"944
19	㊷N.マロッツォ	ローラT91/00・コスワース	22周	電気系	22／1'47"009
20	㉒S.ブレイトン	ローラT92/00・シボレー	22周	トランスミッション	12／1'41"394
21	⑭G.フォイテク	ローラT92/00・シボレー	19周	バンク	13／1'41"753
22	⑭E.バシェラール	ローラT90/00・コスワースDFS	16周	油圧	18／1'43"582
DNS	AJフォイト	ローラT92/00・シボレー	0周		———
DNS	㉓ヒロ松下	ローラT92/00・シボレー			———



ドリングを示していた。ゴールまで3周を切った63周目。フィッティパルディはエスプレイド・ストレートの終わりに待ち構える左コーナーで、メアーズのインに飛び込んだ。乾きはじめた路面で一瞬ホイールをロックさせながらもフィッティパルディは、無事にメアーズを抜き去りトップに立っていた。「リックの真後ろについて手前のコーナーを立ち上がったので、ずいぶんスピードが伸びた」とフィッティパルディは言っている。「辛かったのは、相手がチームメイトだという点だ。もし抜こうとして何かあったら、ロジャー（ペンスキー）に申し訳が立たない」

その心配はなかった。フィッティパルディはきれいにチームメイトを捉えていた。本当の落とし穴は、その先に待ち受けていた。次の周のシケインで、フィッティパルディは危うくすべてをフイにしてしまう場面に遭遇した。シケインをまっすぐに行ってしまったのだった。

「ブレーキング・ポイントを間違った」とフィッティパルディもミスを認めている。「前に誰もいなくなったのは、このときが初めてだったから、気がつくと深く突っ込みすぎていたんだ。予選中マイケルがまっすぐ縁石に乗り上げて助かったのを思い出し、おなじ方法で切り抜けることにした」

マルボロ・ペンスキーは高く跳ね上がったが、フィッティパルディは何とかマシンのコントロールを取りもどし、そのまま勝利に向けて走りつづけることができた。メアーズがこれに続き、イルモア・エンジニアリングの新しいシボレー・インディV8エンジンを搭載したペンスキー・チームのマシンが、みごとな1-2フィニッシュを達成した。

ロジャー・ペンスキーは「これほど完璧な形で開幕を迎えられたことはない」と手放しの喜びようだった。「ほんとうに信じられないほどだ。私たちのマシンは、ドライだけではなく、ウエット・コンディションでも優秀な性能を発揮した」

レイハルも終盤、激しい追い上げを見せ、3位までポジションを回復している。その結果をレイハルは「これまでにでもっとも価値ある3位」と評していた。

ギャレス・クラコのアンサーJrとサリバンは、雨の中で思うようにペースを上げることができなかったが、チームは何よりもニューマシンのギャルマーG9200が共に5位以内で完走したことを喜んでいた。

今年からインディカー・シリーズに登場する新しい要素のほとんどが、高いポテンシャルを示した。フォードXBとシボレー・インディV8／Bがトップ・クラスの性能を発揮することはまちがいないだろう。また、ギャルマーの新型シャシーも有望だ。









アメリカのレースは
アメリカで見るのが一番
ウン、それもわかる。止めはしない
でもちょっと待った。ここは
アメリカ行くより近くて
雰囲気サイコーなんだぞ!

ENJOY INDYCAR!
FUN TO AUSSIE INDYCAR!!

日本で3月といえば冬だけど、ここオーストラリアは夏! 晩夏とはいえ、太陽の輝き、空の色、そしてノリは日本のそれ以上のもので、サーファーズ・パラダイスで開催されたインディカー・シリーズ開幕戦。これを見逃す手は絶対にない。チャンスがあったら絶対に行ってみよう。いや、来年はチャンスを作って、ぜひとも行くことをお勧めする。行って損はない。これは絶対。さあ来年の3月目指して資金を貯めようじゃないの。

出発前にこれだけは

日本からのフライトで、夜成田を飛び立って次の日の朝には到着という、海外の中では抜群のロケーションを誇るオーストラリア。気楽に行けるのだが、観光ビザは必要。とはいっても取得は簡単。朝申請すればその日にはビザが発給されるのだ。申請はオーストラリア大使館(東京都港区三田2-1-14)で受け付けている。

必要なものはパスポート、写真(5×5㎝)1枚。それを持って大使館へ。で、窓口にある申請用紙に記入すればOK。問題がなければ1時間ほどでビザが発給される。これで大手を振って、オーストラリアに行けるってわけ。簡単でしょ。

ちなみにインディカーの行われるクイーンズランド州ゴールドコースト、サーファーズ・パラダイスはオーストラリアきっての観光地。そもそも昔は金鉱があったそうで、砂浜が砂金で金色だったそうな。それで付いた地名がゴールドコーストってわけ。で、そのゴールドコーストの中でも一番のにぎわいを見せるのが、サーファーズ・パラダイスだ。

最近、ハワイを抜いて新婚旅行に行きたい先No.1になったオーストラリア。で、その中でもサーファーズ・パラダイスは出色の人気モノ。だからレースだけじゃなく、街中はいろんなものがわんさか。飽きることはない。

抜群のロケーション!

さて成田から無事に出発、で、サーファーズ・パラダイスの最寄り空港のブリスベンに到着した。さてこれからどうする。ツアーの人は関係ないけど、個人で行ってるキミは空港から自力でサーファーズ・パラダイスまで行かなくてはならない。こんな時の強い味方がレンタカーだ。今回、僕らがお世話になったのはハーツ・レンタカー。日本から予約できるので楽チン。予約は予約センターに電話をかけて、日時、フライトNoなどを言えばOK。電話番号はフリーダイヤル0120-489882。「0120予約はハーツ」だ。

で、レンタカーをピックアップしたら、いよいよサーファーズ・パラダイスへ。ハーツのカウンターで地図をもらうのも忘れずに。道のりは1時間ほど。GOLD COASTの標識を辿って行けば、迷うことはない。

まずはレースを楽しもう!

で、やっぱりこの旅行の目的はインディカー・レース観戦だ。レース観戦のノウハウを教えましょう。入場券はサーキット入り口の各ゲート横のチケット売り場で購入する。

料金は土曜日入場券が40ドル、日曜日が60ドル。で、これだけでも観戦できるけど、指定席はあった方がいい。今年のレースから、コースサイドの金網に目隠しをするようになっており、ほとんどコースサイドでの観戦は不可能。ちなみにグランドスタンドで200ドル。ちょいと割高感があるけど、自分の席があるってーのは本当にありがたいものなのよ。だからレースを楽しみたいなら、指定席を購入するのがお勧めだ。なお、チケットは売り切れることはまずないので、当日購入で大丈夫だ。

ところでサーファーズ・パラダイスのインディカーはサポートレースの多さも特筆ものだ。中でもお勧めは木曜日の夜に開催されたドラッグレースだ(写真⑬)。ノリとしてはエキジビションなんだけど、迫力はスゴイ。耳をつんざく爆音と、キレたスピードを堪能してほしい。なお、イヤープラグはドラッグでは必需品なので、持っている人は忘れずに。忘れた人はティッシュを丸めて耳に詰めよう。あんまり小さく丸めると取れなくなることもあるので注意ね。ちなみにドラッグレースのコースは(上の地図の色付きの部分がコースになる)、本コースの海側ストレートの一部(地図内②)だ。

木曜の夜にドラッグを堪能したら、次の日からはいよいよインディカーの開始だ。観戦の基本フォーマットとしては、金曜、土曜はコースをうろうろ、日曜日は指定席で観戦がいい。で、大事なことをもうひとつ。金曜、土曜は予選だけを見たら街へ繰り出すのがいいかもしれない。レースだけ見てるんじゃも

































山玄の料理の数々をご紹介。まずは寿司（写真㉑）、当地産のおいしいサーモンも入ってる。あとは鉄板焼コース（写真㉒）もある。オージービーフの他に伊勢エビ、アワビなど海の幸も選べるのがウレシーね。前菜や付け合せ（㉓㉔）もきれいな造りで二重丸。山玄はケアンズとブリスベンにもある



店はホテルのフロントなどで聞けば、お勧めのレストランが教えてもらえる。

で、どーしても海外で日本食が食べたいって人には、ゴールドコースト・インターナショナル・ホテル（地図③・写真⑯）にある日本料理屋・山玄が良い。こっちで働く日本人でもひいきにしている人も多いここは、きっとあなたも大満足。落ちついた雰囲気もとっても良い。寿司、てんぷら、すき焼き、しゃぶしゃぶ、鉄板焼きなど、日本食ならなんでも揃ってるから、太鼓判！

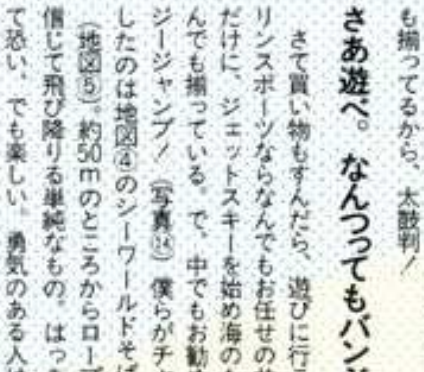
さあ遊べ。なんつってもバンジーだ

さて買い物もすんだら、遊びに行こう。マリンスポーツならなんでもお任せのサーバラだけに、ジェットスキーを始め海のものはなんでも揃っている。で、中でもお勧めはバンジージャンプ！（写真⑭）僕らがチャレンジしたのは地図④のシーワールドそばのトコ（地図⑤）。約50mのところからロープ1本を信じて飛び降りる単純なもの。はっきり言って恐い。でも楽しい。勇気のある人は挑戦してみ。料金は1回69ドル。2回目からは（結構やる人がいるのよね）50ドルだ。で、勇気を持って飛び降りた人にはシャンペンをサービス。証明書ももらえる。Tシャツも買える（店のヤツ曰く『ジャンバーズ、オンリー』とのこと。20ドルだ。やってみる？

あとはヒロ松下選手お勧めの水上飛行機ってーのもある。軽いアクロバットをこなすコレ。ヒロさん曰く「面白いですよ、コレ。そんなに恐くないし」だそーです。これもバンジーの所で申し込める。せっかくのオーストラリア、日本じゃできないことやって、みやげ話にしちゃおうぜ！

と、まあレース以外にも楽しめる要素がたくさんのサーファーズ・パラダイス・インディカー。これほどのロケーションを持つイベントって他には存在しないと言い切ってしまおう。なんつっても有数の観光地の中でやるんだから当然よね。

お姉さんたちは過激なカッコだし（写真①④⑫⑬㉕）、オフィシャルを始めとして街のひとは陽気だし（写真②）、ドライバーもひと味違った場所だから開放的だし（写真⑦⑧）ね。こりゃ行くしかないでしょう！









tったいない街なのよ、サーファーズ・パラダイスってとこは、ね。

さあ、街へビーチへ出かけよう

まずはショッピング情報から。地図番号①あたりから北側（ちなみにこの地図は左が北になってる）がダウンタウンで、おみやげ屋やサーフショップなどが軒を並べている。何か買うならこのあたりをうろつくのが良い。コアラのぬいぐるみからオパール、んで免税品まで、なんでも揃うこと請け合いだ。

で、買い物よりも食べる方にうるさい人にもサーファーズ・パラダイスはもってこい。1週間滞在の僕らが毎晩食べ歩いた結果、けっこう美味しい店が多かった。で、僕らのお勧めはこの店だ！　ステーキ専門店のCAVS（地図⑥）。ここはショウウィンドウの中の肉を選んで焼いてもらうという、日本じゃまず見られないシステムが目を引く。味とボリュームはバッチリ。で、値段もスープとステーキで20ドルと大満足。ステーキにはコールスローとベイクドポテトが付いている。満腹！　これはイチ押しだ。

あとはオーストラリアならではのシーフードや、中華、タイ、ベトナムなど各国の味が街には揃っているのでお試しあれ。美味しい



行くとき楽ちん。現地でお得
乗るならやっぱり
JALか浪い！







JAL AUSSIE BEACH CLUB

海外旅行に必要なものはお金（今はクレジットカードか）にパスポート、そして飛行機と昔から相場が決まってる。で、もうひとつ言葉の不安というのがある。まあ到着してからはしょうがないとしても、せめて飛行機の中では日本語で…なんて願う人にもってこいなのが、R'on取材班も利用したJALだ。

シドニー、ブリスベン、そしてケアンズにも直行便を就航させたJALは、オーストラリア・インディカーに向かう人にとって最大の味方となってくれることだろう。日程に余裕のある人なら、ケアンズで降りてグレート・バリア・リーフを見たりして、それからサーファーズ・パラダイスを目指してもいい。そんなことも出来るんだな。

で、JALならサーファーズ・パラダイスに到着してからも、君達の旅をフォローしてくれる。JALオージー・ビーチ・クラブがキミの遊びとショッピングをがっちりサポートしてくれるんだ。入会するのは簡単。ビーチコマー・ホテル前にあるオージー・ビーチ・クラブの受付にボーディングカードを持って行けばOK。ここでもらったガイドブックを提示すれば指定された市内のショップ、レストランでお得なサービスが受けられる。買い物や食事以外にもマリンスポーツにも特典があるこのクラブ、見逃す手はない。

次回は'92年10月～12月に開催されるJALオージー・ビーチ・クラブ。オーストラリアの合い言葉は、JALで行って得しちゃおうぜ、だ。

デレック・デイリー

DALY

さらば、わが走り屋人生

恒例の「セブリング12時間レース」がチェッカーの時を迎え
その瞬間、ひとりのプロフェッショナル・ドライバーが
23年間の現役生活にピリオドを打った
このレースで前人未到の3年連続優勝に挑みながら
マシン・トラブルに見舞われて2位に終わったデレック・デイリーである
レース直前、快くインタビューに答えてくれた彼は
長い戦いの月日を振り返ってこう言った
グッド・キャリア、グッド・ライフ！

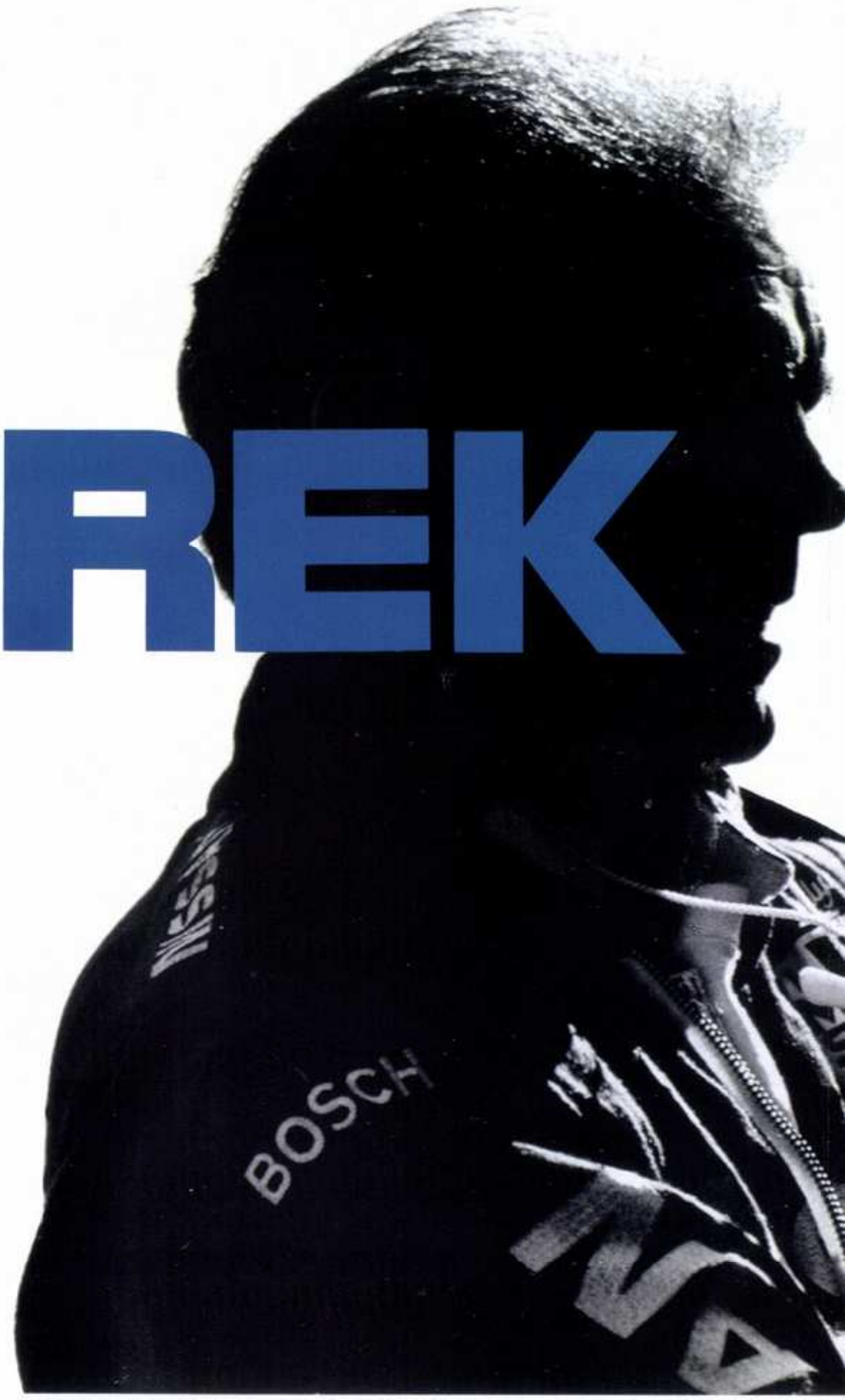
3月22日、アメリカ・フロリダ州セブリング



R'on INTERVIEW No.92

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING

DEREK



Text/Masahiko Amano Photo/Masahiko Amano, Dennis Ashlock \IMPAC., Geoffrey Hewitt \IMPAC

――16歳でレースを始めたんだってね？

デレック・デイリー（以下／DD）ああ、アイルランドでストックカー・レースに出たんだ。これはアメリカのストックカーとは違ってね、古い古いクルマを使って草の上を走るものなんだよ。このレースにはライセンスなんてものは要らなかったんだ。

――それは子供のためのレース？

DD いや、そうじゃない。ボクが当時一番若いドライバーだったことは確かだけど。

――でも、とにかくその経験を通じてレーシングドライバーになりたいと思ったわけだ。そして、何やら面白い資金集めの方法を採ったんだってね？

DD 肉体労働だよ。オーストラリアの炭坑で働いたんだ。シャベルを使ってね、掘って掘って掘り続けるんだ。それが当時は一番早くお金を作る方法だった。オーストラリアに行ったのは、ボクの生まれ故郷のアイルランドにいるより、はるかに早く稼げるって知ったからだよ。確かに6ヵ月で4000USドルを稼いでアイルランドに帰った。あのころのボクにとってはホントに大金だったね、4000ドルって金は。

――そんな仕事があるって、どうやって知ったんだい？

DD ガールフレンドの兄貴が、ちょうどその仕事をして、大金を持って帰ってきたんだ。ボクが後に持ちかえった4000ドルなんかよりはるかに大きな額をね。彼が「あそこへ行って何ヵ月働けば、いくらぐらい作れる」って教えてくれたんだよ。これを聞いた5日後、ボクはオーストラリアにいた。

――デイビッド・ケネディも一緒だったんだってね？

DD 彼はボクと同じ町、ダブリンの出身でね。互いの家は3マイルと離れていなかった。そして、彼もボクと同じようにレーシングドライバーになりたい、と思っていた。

――4000ドルで活動資金を賄えるとも思えないんだけど？

DD 当時のアイルランドのフォーミュラ・フォード（FF）だったら、その額で十分だった。そして、この年ボクはアイルランドFFのチャンピオンになったのでイギリスに渡った。

――やはり、本場はイングランドだ。

DD そう。アイルランドにはプロのドライバーってのはいなかった。ボクらのチャンピオンシップは小さいものだった。だから、本当にプロになりたかったら、どうしてもイン

グランドに行かなくちゃならないんだ。

――イングランドでの活動は？

DD　最初の年はスクールバスの中に住んだんだ。御用済みになったバスを手に入れて、シートを全部とっぱらってベッドを中に備えつける。そいつでレーシングカーを引っぱってね、ジプシーみたいに転戦した。デイビッドもバスを買って、同じやり方でサーキットを回った。サーキットの中に寝泊まりしてレースに出たんだ。

――そうやって転戦した1年目でイギリスF3のチャンピオンになって、その年の暮れにはF1に乗るチャンスを手に入れた。

DD　ああ。最後のFFのレースから最初のF1テストまでの間はわずかに13ヵ月しかなかったんだ。エマーソン・フィッティパルディの18ヵ月よりも早い。ボクの記録が今でも史上最短だよ。

――そいつは凄い。

DD　この間にはいろいろな事が起き、何もかもが凄いスピードで流れていった。F3で勝ち続け、F2にも出て勝った。この時のボクには本当に勢いがあったと思う。その勢いでF1へと一気に進んでいったんだ。

――F1での成績は？

DD　最初に乗ったヘスケスは、グランプリの予選通過をしようと懸命だった。確か2、3戦頑張ったんだが、あまりにもマシンがひどいのでチームをやめた。そして、その'78年の中盤にモー・ナンのエンサインへと移ったブリティッシュGPの予選を通り、初めてのグランプリを走った。そして同じ年、モントリオールで初めてのチャンピオンシップ・ポイントをマークした。

――シルバーストンでのF1ノンチャンピオンシップ戦ではトップを走っているよね？

DD　気持ちのいいもんだったね。ドリーム・カム・トゥルーってやつさ。ノンチャンピオンシップ戦ではあるけれど、初めてF1でトップを走ったんだ。雨のレースで、ヘルメットのバイザーが落っこちてしまったために結果はスピンオフだったけれどね。バイザーを止めているプラスチック製のボルトが壊れてしまったんだ。

――F1で最後に乗ったウイリアムズでは、チームメイトのケケ・ロズベルグがチャンピオンになっている。やはりこのチームが一番強く印象に残っているかな？

DD　ケケは本当に速かった。チームはケケがチャンピオンになれそうだったので、どうしても彼を中心に回っていった。それは当然のことだ。ボクはナンバーツー・ドライバーであり、そのポジションを受け入れていた。ボクはケケと何ら問題もなく、うまくやっていたよ。

――チーム全体がケケのタイトル獲得へと突き進んでいた。

DD　そうだね。ウイリアムズは当時ターボマシンを持っていなかった。だから、パワーでは他に負けていたけれど、信頼性で優位に立っていた。ケケは1勝しかできなかったけれどタイトルを獲得した。このチームで働けたってことは、ボクにとって素晴らしい経験だったね。

――そのころ日本でもF2レースに出ているよね？　何か日本のことは覚えているかな？

DD　ひとつだけ覚えていることがある。ボクはテストでは本当に速かったんだ。予選順位は忘れちゃったけれど、レースでは1周目にスピンしちゃったんだよ。

　その後に、富士でトヨタのグループCカーにも乗ったよ、ジェフ・リースとのコンビでね。生沢のマシンに乗ったんだ。全くの新車でね、ボクが10周テストした。そしてジェフが乗った時、マシンが燃えてしまった。日本に行ったのはその2回だけだな。

――日本では誰か印象に残ったドライバーっていたかな？

DD　うーん、あまり日本のドライバーのことは知らないんだ。最近になってだろ？　日本のドライバーがヨーロッパに来るようになったのは。あのころヨーロッパでは日本のドライバーを見ることはできなかった。そうだな、あの時のレースでは星野が速かったな。

――その日本で、今モータースポーツが凄い人気を博していることは知っている？

DD　ボクが日本へ行ったころでも、サーキットにはたくさんのファンがいたよ。F2のレースだったのに。当時のヨーロッパF2より観客は多いと感じた。

――F1に出ながらF2にも出て、日本へもやってきて、'82年には今度はインディカーに挑戦しているね。しかもフェニックスのーマイル・オーバルになじむのは時間がかかったんじゃない？

DD　ああ。オーバルでのレースってのは、全く別物なんだ。ロードレースで学び得るいかなることともオーバルでのレースは異なっているんだ。ヨーロッパのドライバーたちは、オーバルレースを理解しようとしないし、実際、全く理解していない。日本のドライバーたちも同じだろう。これを理解するたったひとつの方法は、自分でオーバル・コースへ行って走ってみることだけだ。

　ボクの場合、初めてオーバルを走ってみて、こいつは全く異なるテクニックが必要なんだなと思った。才能ってものも、もちろん重要な要素ではあるだろうけれど、とにかくテクニック面でロードレースとオーバルレースは別の物なんだ。左足ブレーキとかね。しかも、ボクにとってはターボ・エンジンも初めての経験だった。F1よりスピードも速く、何もかもが新しいことだったよ。

――初めて出場したインディ500はどうだった？

DD　スーパースピードウェイ（インディアナポリス、デイトナ、タラデガなどの超高速オーバルを指す）は初めてインディカーで出たフェニックスの1マイル・コースとはまた全然違った。初めて走った感想は、とにかく「これは全然違うものだな」ってことだったね。でも、レーシングドライバーってのは素早く、違った状況に自分を合わせていくことができるんだ。

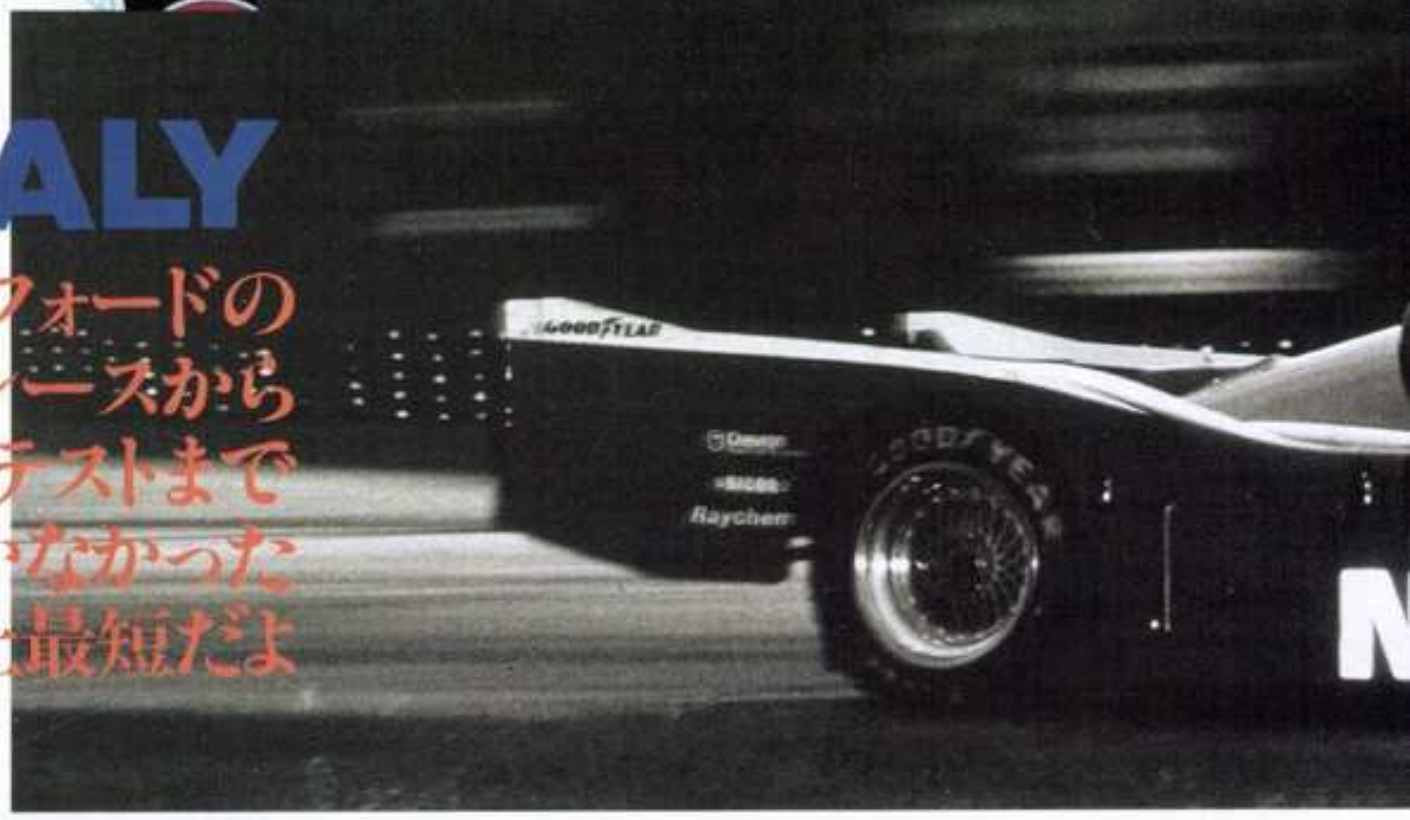


Rón INTERVIEW No.92

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING







DEREK DALY

最後のフォーミュラ・フォードのレースから最初のF1テストまで13ヵ月しかなかったボクの記録が今でも史上最短だよ

――初めて走ったフェニックスでは予選9位だった。そして'83年のインディ500も予選を通過している。オーバルへの順応は早かったようだね。何か秘訣があった？

DD　オーバルで速く走るためには、必要な心構えがあると思う。それは、スピードに対して尊敬の念を持つこと。そして自信を持ちすぎないことだと思う。

――初めてフェニックスでインディカーに出場したのが'82年、そして'83年からはアメリカを活動の本拠地とした。そして、それ以来ずっとアメリカでレースを続けてきた。

DD　インディ500には'83年に初めて出たんだけれど、この時、初めてボクにインタビューしてきた女性が、ボクのワイフなんだよ。初めて会ってから2年後にボクとベスは結婚した。そして、これがボクの新しいキャリアへの契機になった。ボクは昔からアメリカがとても好きだった。いつかアメリカに住みたいと思っていた。だからベスと会って、結婚することになって、自分に残されたレース人生をアメリカで送ることにしよう、と決意したんだ。アメリカという国が本当に好きだから、ここに住んでいられることに大きな喜びを感じる。アメリカでレースをしようと決意して、それを行動に移したことは、自分のレース・キャリアの中で最も正しい決断だったと思うんだ。

――アメリカのどこがそんなに好き？

DD　人々のライフスタイルが、ヨーロッパで私が見てきたどの国のものよりも、ずっと前向きなところだね。それにこっちの天気も好きだね。

――'84年にはミシガンのスーパースピードウェイでひどい事故に遇った。

DD　あの時、病院に入っている時は、自分でも怪我が治った後にもう一度レースをしたいのかどうか、全く分からないようになっていた。自分の気持ちがね。

病院ではずっと薬物による治療が続けられていた。だから自分でちゃんと考えることができなくなっていたんだと思う。

でも、しばらくすると、自分の心の底から「もう一度レースをしたい」という気持ちが沸き出してきた。それからは、レース復帰に必要だと思われるすべてのことを無我夢中でやったよ。

DEREK DALY

引退を決めたのは かつてのように レースを楽しむことが できなくなったからなんだ



――回復には時間がかかった？

DD　'85年には1レースだけ出場したんだけれど、その時も体力面で元の状態に戻っているとは思えなかった。完全に回復したな、と思えたのは、事故から5年後だった。

――そんなに長く？

DD　ああ。まあ3年後の'87年ころにも「回復したな」と感じたけれど、本当に回復を実感したのは5年後だった。

――テレビでレース解説者の仕事を始めたのは、怪我でレースに出場できなかったことがきっかけだったの？

DD　いや、それが、全く突発的に始まったんだ。本当に、偶然と言ってもいいような状況からスタートしたんだ。ある時、インタビューで困っているテレビ局の人がいてね、その彼にボクがドライバーとして答えてあげたんだ。その後、放送席にきて手伝ってくれないか、と頼まれた。それまで解説なんて一度もしたことがなかったけれど、「オーケー、じゃトライしてみましょう」となった。

自分が解説の仕事をすることになるだろうなんて全く考えたこともなかった。しかし、この偶然によって、新しい仕事への道が開けたんだ。

――テレビ局の人はずっと解説者をやって欲しかっただろうけど、あなたは再びレースをすることになった。そしてキャリア中最高の3位入賞を果たした。

DD　そう。やはりレースが自分のやりたいことだったからね。'87年のミルウォーキー戦にレイナー・チームから参戦した。レイナーは新しいチームで、当時参戦していた中ではいい部類に入る規模を持ったチームだった。しかし、その中の人々は、インディカーの世界で大きな成功をつかみ取るためには何が必要なのかを深く理解してはいなかった。

――ところで、アメリカのレースはどうだろう？　ヨーロッパのものとはオーバルということを除いても大きな違いがあるね？

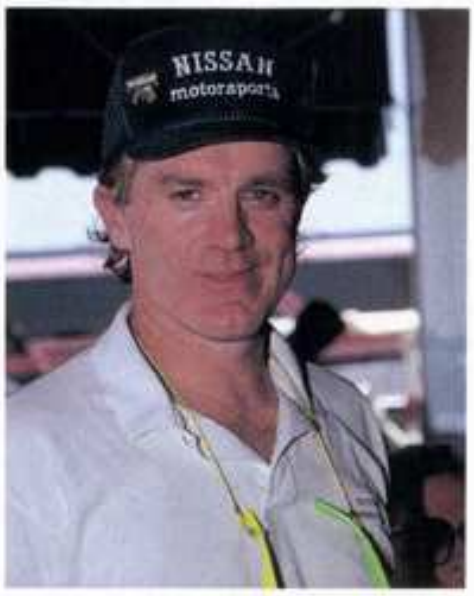
DD　いや、ロードレースに関して言えば同じじゃないかな。こちらじゃイエローフラッグがヨーロッパより多く使われるってことが違うぐらいでね。そのイエローフラッグはね、オーバルだと絶対に必要なものなんだ。オーバルはスピードが速いから、小さなアクシデントでも、何か落ちているとかの状態でも、イエローフラッグを出す必要があるんだ。

自分のことに関して言えば、アメリカへ来て、オーバルコースでレースをできたこと、それもインディ500に出場できたことは素晴らしいことだった。これらのことができて本当に良かったと思っている。

――最近はずっとニッサン・チームに所属しているね。でも、決勝に出るのは長距離レー

Ron INTERVIEW No.92

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING



PROFILE

1953　3月11日、アイルランド：ダブリン生まれ。フルネームはデレック・パトリック・デイリー。最初の仕事は靴売り
1969　16歳の時、アイルランドのストックカー・レース（非舗装路のボンコツ車レース）を開始
1972　アイルランド・ストックカー・チャンピオン
1974　フォーミュラ・フォード1600（FF1600）に参戦。資金稼ぎのためオーストラリアの炭鉱で同郷デイビッド・ケネディとともに働く
1975　アイルランドFF1600チャンピオン。9勝
1976　FFフェスティバル優勝。FF1600で計23勝。スクールバスで生活する
1977　イギリスF3チャンピオン。シェブロンに乗り終盤連勝
1978　ヨーロッパF2シリーズ3位。ICIシェブロンを駆る。F1GPにはヘスケスとエンサインでスポット出場。F1デビュー戦の非選手権シルバーストンでは雨のなか一瞬トップを走る。カナダGPで初入賞。FF1600からF1へ13カ月で到達したのはエマーソン・フィッティパルディの18カ月を破る新記録
1979　ヨーロッパF2シリーズ3位。ICIマーチを駆る。F1GPにはエンサインとティレルで参戦。鈴鹿グレート20で初来日
1980　F1GPシリーズ10位。ティレルを駆り、アルゼンチンGPとイギリスGPで4位
1981　F1GPにはRAMマーチで参戦
1982　引退したカルロス・ロイテマンに代わってF1GPにウイリアムズのナンバー2（チームメイトにケケ・ロズベルグ）として参戦、入賞5回、シリーズ13位。F1GP出走計49戦、6位以内入賞8回。インディカー・デビュー
1983　アメリカに移住。インディ500初挑戦、19位
1984　ポートランドCARTで4位。ミシガンで大事故、両足複雑骨折を負う
1985　カムバック戦のインディ500で12位。この年以降ESPNのコメンテイターに
1986　CARTインディカーにスポット参戦
1987　CARTインディカー・シリーズ15位。ミルウォーキーで3位
1988　CARTインディカー・シリーズ8位。ル・マン24時間初挑戦で4位（ジャガー）
1989　CARTインディカー・シリーズ12位。CART出走計66戦。トップ5入賞5回。ジャガーで参戦したル・マン24時間ではリタイアするまで4時間トップを走る
1990　IMSA-GTPにニッサンから参戦、セブリング12時間を含む4戦。ル・マン24時間にもニッサンから参戦
1991　IMSA-GTPにニッサンから参戦、セブリング12時間で2年連続優勝、デイトナ24時間2位
1992　セブリング12時間2位を最後に現役引退

TVコメンテイターとして活躍する一方、自動車レストア業を営み、インディアナ州ノブルズビルに妻ベスと住む39歳

（GIRO）

スだけ。あとのレースは万が一に備えてピットにはいるものの、実際にレースに出ることは去年の例を見ても1回しかなかった。ジェフ・ブラバムがアクシデントで出られなくなったロード・アメリカ1回だけだった。そういった状態が続くと緊張感を保つのは難しいんじゃないのかな？

DD　その通りだ。本当に難しい。レースに出ていないと、自分の体力面、精神面の両方をレースで戦うに必要なシャープさに保っておくことが非常に困難なんだ。だから、パックアップ・ドライバーとしてピットに待機しているという状態は、ボクにとっては全く楽しめるものじゃなかった。

2週間ごとにレースがあれば、クルマをパッと出されて「さあ乗れ」と言われれば乗って速くも走れる。しかし、それが年に3回ぐらいとなると、本当に難しいね。

――そういった状態から引退を考え始めたんだろうか。

DD　いやあ、どうかな？　たぶん、そのことがたくさんある理由のうちのひとつではあるだろうけどね。

引退を決めたのは、自分がレースに出ている時、かつてのように本当に楽しめなくなったからだ。レースに打ち込む気持ちに対して、レースに出場することによって発生するリスクの方が大きいものに感じられるようになってきた。昔のようにレースを楽しむことができなくなったから引退を決意したんだ。

――最後のレースが明日に迫っているけれども、今はどんな気持ち？

DD　勝つことを目指すよ。勝つこと以上に喜びを得られることはないからね。そして、ボクは明日勝つことに対して極めて高い可能性を持っていると思う。ニッサン・チームは素晴らしいし、クルマ、エンジンは最高だ。我々を倒すのは難しいだろうね。

――ニッサン・チームの強さってどこにあるんだろう？　チーム・メンバーとして、あるいはテレビ・コメンテイターとしての意見を聞かせてくれないか？

DD　彼らはエンジニアリングの世界において、極めて深く、そして強い。長距離レースでは、戦いながら常に目標を変更していくことが要求される。レースとは常に相手があるものだから、その相手の置かれた状況によって自分たちの目指すものが変わってくるわけだ。そういった判断において、ニッサン・チームは極めて的確に素早く決定を下していく能力を持っている。これこそが長距離レースで勝つためのキーだ。

ジェフ・ブラバムというドライバーもチームの強さのうちの大きな要素だと思う。彼はチャンピオンシップの勝ち方を理解している。彼はあるレースでもし1位になれなかったら、2位を手に入れる。彼はまったくミスを冒さない。それもニッサン・チームの強さのひとつだ。



――振り返ってみて、どんなレース人生だっただろう？

DD　そうだな、いい思い出がたくさんあるよ。ボクはアイルランドの本当に小さな町の出身なんだ。F1ドライバーになるなんて、ほとんどの人が考えもしないことなんだ。

そんな町に生まれて、F1まで上がっていけたことは素晴らしいことだと思う。ボクは世界中のほとんどの大きなレースに出場もした。それも最高のチームから。振り返ると、ボクは才能にも恵まれたと思うが、それと同時に最高の人々と出会えたことが大きかったと思う。

ボクにとってのベスト・レースは3つある。'78年にイタリアのムジェッロであったF2、'80年にティレルで出場したブリティッシュ・グランプリ、そして'78年にエンサインで出て初めてのチャンピオンシップ・ポイントを獲得したモントリオールでのレースだ。

これらの3つのレースでは、自分の能力の最高のものを出し切ることができた。結果はムジェッロが1位、ブランズ・ハッチが4位、モントリオールは6位だったが、自分の持つ力のすべてをスタートからゴールまで出し続けることができたから、本当の満足を得ることができたんだ。

成功って一体何だろう？　って考えたことはあるかい？

ある人は1回勝てればそれで満足だろう。他の人はもっとたくさん勝てて初めて自分が成功したと思うだろう。ボクにとっての成功はね、自分のやりたいことをやれるってことなんだ。

ボクは夢とともに生きてきた。自分のやりたいことをやれた。そして、その中でたくさんの素晴らしい友人を得ることができたんだから、ボクのキャリアは成功だった、と自信を持って言える。

PROMISE・F3000・NEWS

promise & reynard Racing Team

Vol.2

勝利へ、フルスロットル。心熱くするエキサイティングなシーンをプロミスから——。

2年目を迎え、

闘いへの気迫と一体感をましたメカニックやスタッフ、そしてチーバー。

その、勝利への自信は、

チーム体制発表会での、チーバーの"タイトル奪取宣言"となってあらわれた。

そして、鈴鹿開幕戦で見せた圧倒的な強さ。

今、プロミスのチャレンジング・スピリットは、

フルスロットルで加速する。



向かう所敵なし、35秒差のゴール！92シリーズはますます面白くなる。

圧倒的な強さだった。ラップを繰り返すたびに、カーナンバー25、コーラルブルーのマシンの後には、コースの無機質な広がりばかりが目立つようになった。「単独でレースを走るというのは、コンセントレーションを保つのが大変で、いろいろなことを考えてしまう。自分としては、ファステストラップを獲ろうと考えるのではなく、ひとつひとつのコーナーを毎周同じスピードで走ることに専念した」。圧倒的な強さは、孤独という、違った面での闘いになるようだ。そして、結果は35秒の大差をつけたゴール。「幸先の良いスタートが切れて、とてもうれしい。チームも最高の仕事をしてくれた」と語るチーバー。



持ち前のチームワークに加え、さらに戦闘力を増したニューマシン92Dを得て、開幕戦からその実力を実感させるプロミス&レイナード・レーシングチーム。今シーズンもF3000を熱く過激にすることは間違いない。


内田愛、古川もり子、そして新メンバー石川真紀、加藤珠美。（右から）

栄光の余韻。この最高の一瞬のため、メカニックの闘いは続く。

正にスーパーウエポン、レイナード92D、鈴鹿V3だ。

昨シーズンの前半はトラブル続きだった。しかし、その辛酸が今シーズンのパワーになった。

「第5戦目の頃には、私たちも、すっかりリタイア慣れしてしまう始末でした」とスポンサーの担当者自らが語るように、さんざんだった昨シーズンの前半戦。そして、後半戦に入ってからの驚異的な走り。この見違えるような変身ぶりはなぜだろうか。

チーム・ル・マンの本間監督は「まず、チーバーが日本てのレースのやり方をわかるまでに時間がかかりましたね。そして、ヨーロッパと日本て、クルマのセットアップの方法が違うことを、レイナード側のエンジニアに理解してもらうことにも時間がかかりました。この意思のすり合わせに前半戦を費やしてしまったんてす」と語る。そして、この苦労が、91年後半戦から今シーズン開幕戦に至る圧倒的な走りにと結びついているのだ。

TOGETHERのコンセプトが苦しさを栄光へと変えるチームをつくった。

91年第6戦、SUGOての初優勝。チェッカーを受けた時、メカニック達が振り上げる拳。そして、座り込んて流す涙。ローラ勢優位の中、レイナードのマシンでは6位入賞が2回できればいいほう…という大方の予想をくつがえしての完全Vだった。「もっと速く走れるはずだ！」と信じて心血を注いだメカニックたちの努力がカタチとなって現れた。そして、てきれば、私たちだけが休んでいることなんかてきない！」とレース中は飲み物すら口にすることなく、祈るような表情て、ジッとピットのモニターを見つめていたプリンセスたち。さらに、毎戦、サーキットに駆けつけ、ホスピタリティ・ブースを中心に、プロミス&レイナード・レーシングチームの潤滑剤として奔走するスポンサー担当者やチームスタッフの面々。そこには、TOGETHERのチームコンセプトさながらに、共にレースを闘う仲間の姿があった。

チームを通じ、ひとりでも多くの仲間と熱い感動を分かち合いたい。

3年計画てバランスのとれた、いいチームにし、モータースポーツファンが感動を共感し合える場を創ることを目標にして誕生したプロミス&レイナード・レーシングチーム。そのチームコンセプトTOGETHERのもと、今年も昨年と同じマシン、ドライバー、チームスタッフて闘う。

チーバーは、「気心が知れた同じスタッフやスポンサーに囲まれ、メカニックも優秀。これて勝てなければボクの責任だ。昨年は優勝かリタイヤだったけれど、今年は確実にポイントが獲れるレースをする。大好きな日本も6年目。プレッシャーはあるが、シリーズチャンピオンをめざすよ」と語る。そして見逃せないのが、プロミス&レイナード・レーシングチームにファンから寄せられる声援。チーバーだけてなく、メカニックも、スポンサーもチームスタッフも、思わず闘いに気合が入ってしまうと言う。見応えのある闘いを一人ても多くの人に。そして、勝利の喜びを一人ても多くの人と。それが、プロミス&レイナード・レーシングチームのマインドだ。

もっと、モータースポーツを面白くしたい。チャレンジ発進ピット——プロミス。

精一杯チャレンジする姿は美しい。ひとり一人の力が集まって、もっと大きな目標にチャレンジしつづける姿は、もっと美しい。人と人の触れ合いが織りあげる、感動のドラマを応援し続けるプロミスの企業マインドが、TOGETHERのチームコンセプトを創った。そして、この感動のドラマを、もっと多くの仲間と分かち合いたいというのがプロミスの願いだ。TOGETHER——仲間同士の熱い視線に囲まれた、新しい挑戦がプロミスから始まる。

待望のファンクラブ。間もなく始動。

多くのプロミス&レイナード・レーシングチーム・ファンに支えられた昨シーズンの闘い。この熱いエールに応えるため、チームでは、いよいよファンクラブをつくることになった。現在はスタッフ一同その最終準備にフル回転。もう間もなく、待望のファンクラブが始動する。

FAN CLUB

WIND MAKIN' FET

ウイランズの赤。

——スーパースポーツ・シリーズに赤色、新登場。——

仕立てのよい服を着ていると、自然と気持ちが楽になる。シートベルトにしても、このこだわりがある。ウイランズセーフティハーネスはパラシュートハーネス創りて培われたクラフトマンシップがある。それは優れた強度と耐久性。スピーディかつ確実な着脱。体にフィットする素材。イギリス仕立てのウイランズを紳士、淑女に着こなしてほしい。



WILLANS

SUPER SPORTS



スーパースポーツ
4×3リアバックル付



スーパースポーツ
4×4リアバックル付

CLUB4



クラブ4　4×3



クラブ4　4×4

STOCK CAR



ストックカー4　4×3



ストックカー4　4×4

SUPER SPORTSスーパースポーツ4×3リアバックル付■¥21,000(アイボルト、ストレスプレート付)スーパースポーツ4×4リアバックル付■¥22,000(アイボルト、ストレスプレート付)
スーパースポーツ4×3■¥20,000(アイボルト、ストレスプレート付)スーパースポーツ4×4■¥21,000(アイボルト、ストレスプレート付)
CLUB4クラブ4 4×3■¥35,000(アイボルト、ストレスプレート付)クラブ4 4×4■¥37,000(アイボルト、ストレスプレート付)
STOCK CAR4ストックカー4 4×3■¥30,000(アイボルト、ストレスプレート付)ストックカー4 4×4■¥32,000(アイボルト、ストレスプレート付)
SILVERSTONE6シルバーストーン6 6×6■¥55,000 CLUB6クラブ6 6×6■¥43,000 INDY6インディ6 6×6■¥35,000
クラッチストップ■クラブ4用/¥4,500■ストックカー4用/¥4,000 ショルダーパッド■¥5,000(2本1セット)アイボルト/ロングアイボルト■¥290(1個)ストレスプレート■¥260(1枚)

FET ●イギリス・ウイランズ社 日本総代理店㈱極東 本社〒157東京都世田谷区千歳台4-30-11☎03(3484)3121

■商品の価格には消費税は含まれておりません。

POINT STANDING
ポイント スタンディング



OVERSEAS▶

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

●F1世界選手権
▽ドライバーズ（16戦中3戦終了）

1	ナイジェル・マンセル（GB）	30点
2	リカルド・パトレーゼ（I）	18点
3	ミハエル・シューマッハー（D）	11点
4	ゲルハルト・ベルガー（A）	5点
5	アイルトン・セナ（BR）	4点
6	ジャン・アレジ（F）	3点

●F1世界選手権
▽コンストラクターズ（16戦中3戦終了）

1	ウイリアムズ・ルノー	48点
2	ベネトン・フォード	11点
3	マクラーレン・ホンダ	9点
4	フェラーリ	5点
5	ティレル・イルモア	2点
5	ロータス・フォード	2点

SPORTSCAR WORLD CHAMPIONSHIP

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WRC（世界ラリー選手権）
▽マニュファクチャラーズ（10戦中3戦終了）

1	ランチア	57点
2	トヨタ	51点
3	フォード	29点
4	ミツビシ	19点
5	ニッサン	14点
6	スバル	11点

●WRC（世界ラリー選手権）
▽ドライバーズ（14戦中4戦終了）

1	ユハ・カンクネン（SF）	47点
1	カルロス・サインツ（E）	47点
3	マルク・アレン（SF）	28点
4	ディディエ・オーリオル（F）	20点
4	マッツ・ヨンソン（S）	20点
6	ミキ・ビアシオン（I）	18点

INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP

BRITISH F2 CHAMPIONSHIP

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3選手権
（16戦中2戦終了）

1	ジル・ド・フェラン（BR）	14点
2	マルセル・アルバース（NL）	10点
3	ケルビン・バート（GB）	9点
4	ミッケ・パン・フール（B）	6点
4	オスバルド・ネグリ（BR）	6点
6	フィリップ・アダムズ（B）	3点

FRENCH F3 CHAMPIONSHIP

ITALIAN F3 CHAMPIONSHIP

●イタリアF3選手権
（12戦中1戦終了）

1	マッシミリアーノ・アンジェレッリ（I）	9点
2	ニコ・パルハレス（I）	6点
3	ファブリツィオ・デ・シモーネ（I）	4点
4	ジャンアントニオ・バッキオーニ（I）	3点
5	マルチェロ・ベントレ（I）	2点
6	アンドレア・ジラルディ（I）	1点

USA▼

PPG INDY CAR WORLD SERIES

●PPGインディカー・ワールド・シリーズ
（16戦中2戦終了）

1	ボビー・レイハル（USA）	35点
2	エマーソン・フィッティパルディ（BR）	34点
3	アル・アンサーJr.（USA）	23点
4	リック・メアーズ（USA）	21点
4	エディー・チーバー（USA）	21点
6	ジョン・アンドレッティ（USA）	16点

IMSA CAMEL GT CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGT選手権
▽GTP（13戦中3戦終了）

1	デイビー・ジョーンズ（USA）	52点
2	ファン-マヌエル・ファンジオII（RA）	47点
3	アンディ・ウォレス（GB）	43点
3	デイビッド・ブラバム（AUS）	43点
5	ジェフ・ブラバム（AUS）	42点
6	P.J.ジョーンズ（USA）	33点

NASCAR WINSTON CUP SERIES

●NASCARウィンストン・カップ・シリーズ
（29戦中5戦終了）

1	デイビー・アリソン（USA）	865点
2	ビル・エリオット（USA）	817点
3	ハリー・ギャント（USA）	812点
4	テリー・ラボンテ（USA）	715点
5	モーガン・シェファード（USA）	695点
6	ジェフ・ボダイン（USA）	693点

DOMESTIC▶

ALL JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP

●全日本F3000選手権
（11戦中1戦終了）

1	ロス・チーバー（USA）	9点
2	星野　一義	6点
3	フォルカー・バイドラー（D）	4点
4	服部　尚貴	3点
5	黒沢　琢弥	2点
6	マウロ・マルティーニ（I）	1点

ALL JAPAN SPORTS PROTOTYPE CAR ENDURANCE CHAMPIONSHIP

ALL JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

●全日本F3選手権
（10戦中2戦終了）

1	アンソニー・レイド（GB）	18点
2	エウジニオ・ビスコ（I）	6点
2	本山　哲	6点
4	高村　一明	5点
5	松井　保孝	4点
5	石川　朗	4点
5	ジャック・ビルヌーブ（CDN）	4点

ALL JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●全日本ツーリングカー選手権
（8戦中1戦終了）

1	長谷見昌弘	40点
1	福山　英朗	40点
3	清水　和夫	30点
3	トム・クリステンセン（DK）	30点
5	中子　修	28点
5	岡田　秀樹	28点

ALL JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権
▽Cクラス（8戦中2戦終了）

1	桜井　幸彦	113点
2	西尾雄次郎	100点
2	神岡　政夫	100点
4	加勢　裕二	70点
4	前嶋　光男	70点
6	景山　陽彦	38点



ドイツ・ツーリングカー選手権

1	4／5	ゾルダー	ベルギー
2	4／19	ニュルブルクリング	ドイツ
3	5／3	アブス	ドイツ
4	5／10	ブンシュトルフ	ドイツ
5	5／24	ホッケンハイム	ドイツ
6	6／14	ニュルブルクリング	ドイツ
7	6／28	ノリスリング	ドイツ
8	8／16	ディーアホルツ	ドイツ
9	9／6	ジンゲン	ドイツ
10	9／20	ニュルブルクリング	ドイツ
11	10／11	ホッケンハイム	ドイツ

イタリア・スーパーテューリズモ選手権

❶	3／22〜23	モンツァ	第1戦 R.ラバーリア	BMW-M3 SPORT EVO
			第2戦 N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA
2	4／11〜12	マジオーネ		イタリア
3	5／9〜10	ムジェッロ		イタリア
4	5／23〜24	レバンテ		イタリア
5	6／6〜7	バッレルンガ		イタリア
6	6／20〜21	イモーラ		イタリア
7	7／18〜19	ミザーノ		イタリア
8	9／5〜6	エンナ・ペルグーサ		イタリア
9	10／3〜4	バラーノ		イタリア
10	10／17〜18	モンツァ		イタリア

オーストラリア・ツーリングカー選手権 （9戦中3戦終了）

❶	3／22	アマルー・パーク	ヒート1 P.ブロック	ホールデン・コモドアVN
			ヒート2 M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R
❷	3／8	サンダウン・パーク	ヒート1 J.ボウ	フォード・シエラRS500
			ヒート2 J.ボウ	フォード・シエラRS500
❸	3／15	サイモンズ・プレインズ	ヒート1 G.セトン	フォード・シエラRS500
			ヒート2 G.セトン	フォード・シエラRS500
4	4／5	ウイントン		オーストラリア
5	5／3	レイクサイド		オーストラリア
6	5／24	イースタン・クリーク		オーストラリア
7	5／31	マララ		オーストラリア
8	6／7	ワネルー・パーク		オーストラリア
9	6／21	オラン・パーク		オーストラリア

PPGインディカー・ワールド・シリーズ （16戦中2戦終了）

❶	3／22	キーファー・ハダイ	E.フィッティパルディ	ペンスキー92・シボレーB
❷	4／5	フェニックス	B.レイホル	ローラT92／00・シボレー
3	4／12	ロングビーチ		USAカリフォルニア州
4	5／24	インディアナポリス500		USAインディアナ州
5	6／7	デトロイト		USAミシガン州
6	6／21	ポートランド		USAオレゴン州
7	6／28	ミルウォーキー		USAウィスコンシン州
8	7／5	ロウドン		USAニューハンプシャー州
9	7／19	トロント		カナダ
10	8／2	ミシガン		USAミシガン州
11	8／9	クリーブランド		USAオハイオ州
12	8／23	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
13	8／30	バンクーバー		カナダ
14	9／13	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
15	10／4	ナザレス		USAペンシルバニア州
16	10／18	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州

NASCARウィンストン・カップ・シリーズ （29戦中5戦終了）

❶	2／16	デイトナ	D.アリソン	フォード・サンダーバード
❷	3／1	ロッキンガム	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❸	3／8	リッチモンド	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❹	3／15	アトランタ	B.エリオット	フォード・サンダーバード
❺	3／29	ダーリントン	B.エリオット	フォード・サンダーバード
6	4／5	ブリストル		USAテネシー州
7	4／12	ノース・ウィルクスボロ		USAノース・カロライナ州
8	4／26	マーティンズビル		USAバージニア州
9	5／3	タラデガ		USAアラバマ州
10	5／24	シャーロット		USAノース・カロライナ州
11	5／31	ドーバー・ダウンズ		USAデラウェア州
12	6／7	シアーズ・ポイント		USAカリフォルニア州
13	6／14	ポコノ		USAペンシルバニア州
14	6／21	ミシガン		USAミシガン州
15	7／4	デイトナ		USAフロリダ州
16	7／15	ポコノ		USAペンシルバニア州
17	7／26	タラデガ		USAアラバマ州
18	8／9	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
19	8／16	ミシガン		USAミシガン州
20	8／29	ブリストル		USAテネシー州
21	9／6	ダーリントン		USAサウス・カロライナ州
22	9／12	リッチモンド		USAバージニア州
23	9／20	ドーバー・ダウンズ		USAデラウェア州
24	9／27	マーティンズビル		USAバージニア州
25	10／4	ノース・ウィルクスボロ		USAノース・カロライナ州
26	10／11	シャーロット		USAノース・カロライナ州
27	10／25	ロッキンガム		USAノース・カロライナ州
28	11／1	フェニックス		USAアリゾナ州
29	11／15	アトランタ		USAジョージア州

リキッドタイドTrans-Amツアー （全13戦）

1	4／11	ロングビーチ	USAカリフォルニア州
2	5／3	テキサス	USAテキサス州
3	5／6	デトロイト	USAミシガン州
4	6／20	ポートランド	USAオレゴン州
5	6／28	モスポート・パーク	カナダ
6	7／12	デス・モインズ	USAアイオワ州
7	7／25	ライムロック・パーク	USAコネティカット州
8	8／8	ワトキンズ・グレン	USAニューヨーク州
9	8／16	トロワ・リビエール	カナダ
10	8／22	エルクハート・レイク	USAウィスコンシン州
11	9／12	ミド・オハイオ	USAオハイオ州
12	9／27	TBA	
13	10／4	シアーズ・ポイント	USAカリフォルニア州

ファイアストン・インディ・ライト （全12戦）

1	4／5	フェニックス	USAアリゾナ州
2	4／12	ロングビーチ	USAカリフォルニア州
3	6／7	デトロイト	USAミシガン州
4	6／21	ポートランド	USAオレゴン州
5	6／28	ミルウォーキー	USAウィスコンシン州
6	7／5	ロウドン	USAニューハンプシャー州
7	7／19	トロント	カナダ
8	8／9	クリーブランド	USAオハイオ州
9	8／30	バンクーバー	カナダ
10	9／13	ミド・オハイオ	USAオハイオ州
11	10／4	ナザレス	USAペンシルバニア州
12	10／18	ラグナ・セカ	USAカリフォルニア州

IROC （4戦中1戦終了）

❶	2／14	デイトナ	D.アーンハート	ダッジ・デイトナ
2	5／2	タラデガ		USAアラバマ州
3	8／1	ミシガン		USAミシガン州
4	8／15	ミシガン		USAミシガン州

ERC （ヨーロッパ・ラリー選手権）

●係数20

	4／7〜11	コスタ・スメラルダ	スペイン
	5／9〜10	ラリー・ズラトニ	ブルガリア
	5／20〜24	ラリー・ド・アンティブ	フランス
	6／5〜7	ポリッシュ・ラリー	ポーランド
	6／25〜28	イープル24時間	ベルギー
	7／16〜19	ラリー・ドイチュラント	ドイツ
	8／6〜9	マデイラワイン・ラリー	ポルトガル
	8／24〜27	ラリー・エルパ	ギリシャ
	9／8〜11	マンクス・ラリー	イギリス
	9／24〜27	ロスマンズ・キプロス・ラリー	キプロス

●係数10

	2／21〜23	ハンキラリー	S.リンドホルム／T.ハンフネン フォード・シエラ・コスワース4×4
	3／13〜15	ラリー・ガリデー	B.ベキン／J-P.シャローニ フォード・シエラ・コスワース4×4
	3／25〜28	ラリー・エル・コルテ・イングレス	スペイン
	4／23〜26	ラリー・ボルタ・ア・ボルトガル	ポルトガル
	6／12〜14	パース・スコティッシュ・ラリー	イギリス
	6／12〜14	バルム・ラリー	チェコスロバキア
	6／20〜21	ラリー・ヘプロス	ブルガリア
	7/30〜8/2	ブンスリュック・ラリー	ドイツ
	9／4〜6	ラリー・ビアンカバッロ	イタリア
	11／6〜8	サンマリノ・ラリー	サンマリノ

●係数5

	1／25〜26	アークティク・ラリー	K.キビネ／J.オクサ ミツビシ・ギャランVR4
	2／7〜8	アークレード・スパ	R.ベレイド／G.ピアル トヨタ・セリカGT-FOUR
	2／20〜23	ラリー・ニーダーザッセン	ドイツ
	3／13〜15	ミッレ・ミリア	イタリア
	3／27〜29	サーキット・ド・アルデンヌ	ベルギー
	4／2〜5	ラリー・グラッセ・アルペン	フランス
	5／1〜3	タルガ・フローリオ	イタリア
	5／22〜24	ラリー・ロタ・デュ・ソル	ポルトガル
	5／28〜30	サウス・スウェディッシュ・ラリー	スウェーデン
	6／18〜21	ラリー・ヘッセン	ドイツ
	7／10〜11	ラリー・ボヘミア	チェコスロバキア
	7／24〜26	ラリー・デッラ・ラーナ	イタリア
	9／3〜6	ラリー・デュ・モンブラン	フランス
	9／16〜20	プリンシペ・ド・アツリアス	スペイン
	9／19〜21	YUラリー	ユーゴスラビア
	10／1〜4	ターキッシュ・ラリー	トルコ
	10/29〜11/1	ラリー・デュ・バライ	スイス
	11／5〜7	センペリット・ラリー	オーストリア
	11／7〜8	コンドロス・ラリー	ベルギー
	11／27〜29	ヘレンドールン・ラリー	オランダ

●係数2

	1/31〜2/1	ツールドコルシカ・ラリー	K.クルンデル／K.ビョルクマン マツダ323GTX
	4／11〜12	オリンピック・ラリー	ギリシャ
	5／15〜17	ラリー・カタリカンタ	スペイン
	7／1〜4	ラリー・サン・ミゲル	ポルトガル
	10/29〜11/1	ラリー・ド・アルガルベ	ポルトガル
	11／22	ラリー・バレオ	スペイン
	11／27〜29	ラリー・デュ・バール	フランス

全日本F3000選手権 （11戦中1戦終了）

❶	3／7〜8	鈴鹿	R.チーバー	レイナード92D・無限
2	4／11〜12	CABIN インターナショナルフォーミュラカップレース		富士
3	5／9〜10	NIPPON SHINPAN SUPER CUP MINE ALL STAR		美祢
4	5／23〜24	ミリオンカードカップレース ラウンド2鈴鹿		鈴鹿
5	7／18〜19	全日本F3000選手権レース in AUTOPOLIS		オートポリス
6	8／1〜2	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.2 SUGO INTER FORMULA		宮生
7	8／15〜16	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.3 FUJI CHAMPIONS		富士
8	9／5〜6	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.4 FUJI INTER		富士
9	9／26〜27	ミリオンカードカップレース ラウンド3鈴鹿		鈴鹿
10	10／17〜18	NIPPON SHINPAN SUPER CUP Rd.5 FUJI FINAL		富士
11	11／14〜15	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿		鈴鹿

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権 （全6戦）

1	4／18〜19	インターナショナル鈴鹿500kmレース	鈴鹿
2	5／2〜4	全日本富士1000kmレース	富士
3	7／25〜26	全日本富士500mileレース	富士
4	9／12〜13	SUGOインターナショナル500kmレース	宮生
5	10／3〜4	全日本富士1000kmレース	富士
6	10／31〜11／1	INTER CHALLENGE CUP 500km in MINE	美祢

全日本ツーリングカー選手権 （8戦中1戦終了）

●1クラス

❶	3／14〜15	TI	長谷見昌弘／福山 英朗	ニッサン・スカイラインGT-R
2	4／25〜26	全日本ツーリングカー選手権 in AUTOPOLIS		オートポリス
3	5／16〜17	SUGOグループA300km選手権レース		宮生
4	7／4〜5	鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース		鈴鹿
5	8／8〜9	オールジャパンツーリングカー300kmレース		美祢
6	8／22〜23	レース・ド・ニッポン		筑波
7	9／19〜20	ハイランドグループA300km選手権レース		仙台
8	11／6〜8	INTER TEC		富士

●2クラス

❶	3／14〜15	TI	中川 隆正／福嶋 栄一	BMW-M3
2	4／25〜26	全日本ツーリングカー選手権 in AUTOPOLIS		オートポリス
3	5／16〜17	SUGOグループA300km選手権レース		宮生
4	7／4〜5	鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース		鈴鹿
5	8／8〜9	オールジャパンツーリングカー300kmレース		美祢
6	8／22〜23	レース・ド・ニッポン		筑波
7	9／19〜20	ハイランドグループA300km選手権レース		仙台
8	11／6〜8	INTER TEC		富士

●3クラス

❶	3／14〜15	TI	中子 修／岡田 秀樹	ホンダ・シビックSiR
2	4／25〜26	全日本ツーリングカー選手権 in AUTOPOLIS		オートポリス
3	5／16〜17	SUGOグループA300km選手権レース		宮生
4	7／4〜5	鈴鹿スーパーツーリングカー500kmレース		鈴鹿
5	8／8〜9	オールジャパンツーリングカー300kmレース		美祢
6	8／22〜23	レース・ド・ニッポン		筑波
7	9／19〜20	ハイランドグループA300km選手権レース		仙台
8	11／6〜8	INTER TEC		富士

全日本F3選手権 （10戦中2戦終了）

❶	3／7〜8	鈴鹿	A.レイド	ラルトRT31・無限
❷	3／28〜29	筑波	A.レイド	ラルトRT31・無限
3	5／2〜4	全日本富士1000kmレース		富士
4	5／23〜24	ミリオンカードカップレース ラウンド2鈴鹿		鈴鹿
5	6／13〜14	ハイランドフォーミュラ選手権レース		仙台
6	6／27〜28	全日本フォーミュラ3選手権シリーズ第6戦		TI
7	7／11〜12	レース・オブ・フォーミュラ・ジャパン		美祢
8	9／12〜13	SUGOインターナショナル500kmレース		宮生
9	9／26〜27	ミリオンカードカップレース ラウンド3鈴鹿		鈴鹿
10	11／14〜15	ミリオンカードカップレース ファイナルラウンド鈴鹿		鈴鹿

全日本ラリー選手権 （8戦中2戦終了）

●Cクラス

❶	2／8〜9	DCCS	桜井 孝彦／大澤 敏夫	ミツビシ・ギャランVR4
❷	2／22〜23	あさひかわ	西尾雄次郎／山口 勝子	ミツビシ・ギャランVR4
3	4／18〜19	ACK SPRINGラリー		大分
4	6／13〜14	ASUKA RALLY		奈良、三重
5	7／4〜5	ノースアタックラリー		北海道
6	7／25〜26	ひえつき夏		宮崎
7	9／19〜20	モントレー92		群馬
8	10／17〜18	第20回ハイランドマスターズ		長野、岐阜

●Bクラス

❶	2／8〜9	DCCS	坂田恭文雄／中山 守朗	ミツビシ・ミラージュ
❷	2／22〜23	あさひかわ	三上 弘光／大森 信治	ミツビシ・ミラージュ
3	4／18〜19	ACK SPRINGラリー		大分
4	6／13〜14	ASUKA RALLY		奈良、三重
5	7／4〜5	ノースアタックラリー		北海道
6	7／25〜26	ひえつき夏		宮崎
7	9／19〜20	モントレー92		群馬
8	10／17〜18	第20回ハイランドマスターズ		長野、岐阜

●Aクラス

❶	2／8〜9	DCCS	堀田 憲幸／秋田 憲吾	ダイハツ・ミラ
❷	2／22〜23	あさひかわ	堀田 憲幸／秋田 憲吾	ダイハツ・ミラ
3	4／18〜19	ACK SPRINGラリー		大分
4	6／13〜14	ASUKA RALLY		奈良、三重
5	7／4〜5	ノースアタックラリー		北海道
6	7／25〜26	ひえつき夏		宮崎
7	9／19〜20	モントレー92		群馬
8	10／17〜18	第20回ハイランドマスターズ		長野、岐阜

VENI VIDI VICI

われ来たれり、見たり、勝てり ―― イベントカレンダー、そして勝者たちの名をここに

F 1 世界選手権 (16戦中 3 戦終了)

❶	3／1	南アフリカGP	N. マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❷	3／22	メキシコGP	N. マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
❸	4／5	ブラジルGP	N. マンセル	ウイリアムズFW14B・ルノー
4	5／3	スペインGP		バルセロナ
5	5／17	サンマリノGP		イモーラ
6	5／31	モナコGP		モンテカルロ
7	6／14	カナダGP		モントリオール
8	7／5	フランスGP		マニ・クール
9	7／12	イギリスGP		シルバーストン
10	7／26	ドイツGP		ホッケンハイム
11	8／16	ハンガリーGP		ハンガロリンク
12	8／30	ベルギーGP		スパ・フランコルシャン
13	9／13	イタリアGP		モンツァ
14	9／27	ポルトガルGP		エストリル
15	10／25	日本GP		鈴鹿
16	11／8	オーストラリアGP		アデレイド

SWC (スポーツカー世界選手権) (全5戦)

1	4／26	モンツァ(500km)	イタリア
2	5／10	シルバーストン(500km)	イギリス
3	5／24	ハラマ(500km)	スペイン
4	6／20～21	ル・マン24時間	フランス
5	7／19	ドニントン・パーク(500km)	イギリス
6	8／30	鈴鹿(1000km)	日本
7	9／13	メキシコシティ(500km)	メキシコ
8	10／4	ヘレス(500km)	スペイン
9	10／18	マニ・クール(500km)	フランス

WRC (世界ラリー選手権) (14戦中 4 戦終了)

●Aクラス

❶	1／23～29	モンテカルロ	D. オーリオル／B. オッセリ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❷＊	2／13～17	スウェディッシュ	M. ヨンソン／L. パークマン	トヨタ・セリカGT-FOUR
❸	3／3～7	ポルトガル	J. カンクネン／J. ピーロネン	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❹	3／21～4／1	サファリ	C. サインツ／L. モヤ	トヨタ・セリカGT-FOUR
5	5／2～7	ツール・ド・コルス		フランス
6	6／2～7	アクロポリス・ラリー		ギリシア
7＊	6／24～29	ニュージーランド・ラリー		ニュージーランド
8	7／20～26	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
9	8／25～31	1000湖ラリー		フィンランド
10	9／18～22	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
11	10／11～16	サンレモ・ラリー		イタリア
12＊	10／27～11／2	アイボリー・コースト・ラリー		コート・ジボアール
13＊	11／7～12	スパニッシュ・ラリー		スペイン
14	11／22～26	RACラリー		イギリス

(＊印はドライバーズ選手権のみ)

●Nクラス

❶	1／23～18	モンテカルロ	L. コルフレッド／G-F. イメリート	フォード・シエラ・コスワース4×4
❷＊	2／13～17	スウェディッシュ	S. ニルソン／P-O. ベルッソン	ミツビシ・ギャラン4A
❸	3／3～7	ポルトガル	C. メナム／V. ズッキーニ	ランチア・デルタ・インテグラーレ16V
❹	3／21～4／1	サファリ	P. ジル／I. ムンロ	スバル・レガシィRS
5	5／2～7	ツール・ド・コルス		フランス
6	6／2～7	アクロポリス・ラリー		ギリシア
7＊	6／24～29	ニュージーランド・ラリー		ニュージーランド
8	7／20～26	アルゼンチン・ラリー		アルゼンチン
9	8／25～31	1000湖ラリー		フィンランド
10	9／18～22	オーストラリア・ラリー		オーストラリア
11	10／11～16	サンレモ・ラリー		イタリア
12＊	10／27～11／2	アイボリー・コースト・ラリー		コート・ジボアール
13＊	11／7～12	スパニッシュ・ラリー		スペイン
14	11／22～26	RACラリー		イギリス

(＊印はドライバーズ選手権のみ)

国際F3000選手権 (全10戦)

1	5／10	シルバーストン	イギリス
2	6／8	ポー	フランス
3	6／21	ヘレス	スペイン
4	7／12	エンナ・ペルグーサ	イタリア
5	7／26	ホッケンハイム	ドイツ
6	8／23	ニュルブルクリング	ドイツ
7	8／29	スパ・フランコルシャン	ベルギー
8	9／13	アルバセテ	スペイン
9	9／27	ル・マン(アガッティ)	フランス
10	10／11	ノガロ	フランス

IMSAキャメルGT選手権

●GTPクラス(13戦中 3 戦終了)

❶	2／1～2	デイトナ24時間	D. ジョーンズ／D. ブラバム／S. ブルエット／S. グッドイヤー	ジャガーXJR12D
❷	2／22	マイアミ	Ge. ブラバム	ニッサンNPT91A
❸	3／21	セブリング12時間	J-M. ファンタミ／A. ウィレス	イーグルMKIII・トヨタ
4	4／26	ロード・アトランタ		USAジョージア州
5	5／25	ライムロック・パーク		USAコネティカット州
6	5／31	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
7	6／14	ニューオリンズ		USAルイジアナ州
8	6／28	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
9	7／19	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
10	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
11	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
12	10／4	フェニックス		USAアリゾナ州
13	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

●C／Lクラス(13戦中 3 戦終了)

❶	2／1～2	デイトナ24時間	P. ジョンストン／D. マービン／J. バッサー／S. キャメロン	ユハイスSE38P・アキュラ
❷	2／22	マイアミ	P. ジョンストン／D. マービン	ユハイスSE38P・アキュラ
❸	3／21	セブリング12時間	※カバノ／ダウニング／T. アダム	ティスコGI・マツダ
4	4／26	ロード・アトランタ		USAジョージア州
5	5／25	ライムロック・パーク		USAコネティカット州
6	5／31	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
7	6／14	ニューオリンズ		USAルイジアナ州
8	6／28	ワトキンズ・グレン		USAニューヨーク州
9	7／19	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
10	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
11	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
12	10／4	フェニックス		USAアリゾナ州
13	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

IMSAエクソン・シュープリーム・シリーズ

●GTSクラス(12戦中 3 戦終了)

❶	2／1～2	デイトナ24時間	W. ダレンバックJr.／D. シュレーダー／R. ゴードン	フォード・マスタング
❷	2／22	マイアミ	S. ミレン	ニッサン300ZX
❸	3／21	セブリング12時間	D. プラスフィールド／J. ヘア／G. ロビンソン／P. ジャンチロッティ	オールズモビル・カトラス
4	5／17	モスポート・パーク		カナダ
5	5／31	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
6	6／14	ニューオリンズ		USAルイジアナ州
7	7／19	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
8	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
9	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
10	9／6	ロード・アトランタ		USAジョージア州
11	9／26	ライムロック・パーク		USAコネティカット州
12	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

●GTUクラス(12戦中 3 戦終了)

❶	2／1～2	デイトナ24時間	D. ドリア／A. ペイコン／P. ウリア／M. ミース	マツダRX7
❷	2／22	マイアミ	D. ロリング	ニッサン240SX
❸	3／21	セブリング12時間	Bo. ライツィンガー／Bu. ライツィンガー／D. ロリング／J. ボール Jr.	ニッサン240SX
4	5／17	モスポート・パーク		カナダ
5	5／31	ミド・オハイオ		USAオハイオ州
6	6／14	ニューオリンズ		USAルイジアナ州
7	7／19	ラグナ・セカ		USAカリフォルニア州
8	7／26	ポートランド		USAオレゴン州
9	8／9	エルクハート・レイク		USAウィスコンシン州
10	9／6	ロード・アトランタ		USAジョージア州
11	9／26	ライムロック・パーク		USAコネティカット州
12	10／11	デル・マー		USAカリフォルニア州

イギリスF 2 選手権 (全10戦)

1	4／17	オールトン・パーク	イギリス
2	4／26	ドニントン・パーク	イギリス
3	5／25	ブランズ・ハッチ	イギリス
4	6／14	スラクストン	イギリス
5	6／28	ブランズ・ハッチ	イギリス
6	7／19	オールトン・パーク	イギリス
7	8／2	スネッタートン	イギリス
8	9／6	ブランズ・ハッチ	イギリス
9	9／13	シルバーストン	イギリス
10	10／11	ドニントン・パーク	イギリス

イギリスF 3 選手権 (15戦中 2 戦終了)

❶	3／22	ドニントン・パーク	M. アルバース	ラルトRT36・無限
❷	4／5	シルバーストン	G. ド・フェラン	レイナードF323・無限
3	4／20	スラクストン		イギリス
4	4／26	ブランズ・ハッチ		イギリス
5	5／4	スラクストン		イギリス
6	5／17	ブランズ・ハッチ		イギリス
7	5／25	シルバーストン		イギリス
8	6／21	ドニントン・パーク		イギリス
9	6／28	スネッタートン		イギリス
10	7／11	シルバーストン		イギリス
11	8／9	ベンブレイ		イギリス
12	8／31	シルバーストン		イギリス
13	9／20	ドニントン・パーク		イギリス
14	9／27	スラクストン		イギリス
15	10／4	シルバーストン		イギリス

イタリアF 3 選手権 (12戦中 1 戦終了)

❶	3／22	ミザーノ	M. アンジェレッリ	ダラーラ392・オペル
2	4／5	レバンテ		イタリア
3	4／12	エンナ・ペルグーサ		イタリア
4	5／3	バッレルンガ		イタリア
5	5／10	マジオーネ		イタリア
6	5／24	パラーノ		イタリア
7	6／7	ムジェッロ		イタリア
8	6／28	モンツァ		イタリア
9	7／5	ムジェッロ		イタリア
10	8／30	モンツァ		イタリア
11	9／27	バッレルンガ		イタリア
12	10／11	イモーラ		イタリア

フランスF 3選手権 (全11戦)

1	4／5	レドン	フランス
2	4／19	ノガロ	フランス
3	5／3	マニ・クール	フランス
4	5／24	ディジョン	フランス
5	6／7	ポー・アルノ	フランス
6	6／28	ルーアン	フランス
7	7／5	マニ・クール	フランス
8	7／19	ポール・リカール	フランス
9	9／6	アルビ	フランス
10	9／27	ル・マン	フランス
11	10／18	クロワザン・テルノワ	フランス

ドイツF 3 選手権 (全12戦)

1	4／5	ゾルダー	ベルギー
2	4／19	ニュルブルクリング	ドイツ
3	5／3	ヴンシュトルフ	ドイツ
4	5／17	ニュルブルクリング	ドイツ
5	5／24	ホッケンハイム	ドイツ
6	6／20	ノリスリンク	ドイツ
7	7／12	ブルノ	チェコスロバキア
8	8／16	ディープホルツ	ドイツ
9	8／23	ニュルブルクリング	ドイツ
10	9／6	ジンゲン	ドイツ
11	9／20	ニュルブルクリング	ドイツ
12	10／11	ホッケンハイム	ドイツ

GMロータス・ユーロシリーズ (全15戦)

1	4／20	ニュルブルクリング	ドイツ
2	5／3	バルセロナ	スペイン
3	5／17	イモーラ	イタリア
4	5／24	エステルライヒリング	オーストリア
5	6／7	アンデルストープ	スウェーデン
6	6／21	スパ・フランコルシャン	ベルギー
7	7／5	マニ・クール	フランス
8	7／12	シルバーストン	イギリス
9	7／26	ホッケンハイム	ドイツ
10	8／9	ゾルダー	ベルギー
11	8／16	ハンガロリンク	ハンガリー
12	8／30	スパ・フランコルシャン	ベルギー
13	9／6	ザンドフールト	オランダ
14	9／27	エストリル	ポルトガル
15	10／4	ヘレス	スペイン

イギリス・フォーミュラ・ボクスホール・ロータス選手権 (全12戦)

1	4／12	ドニントン・パーク	イギリス
2	4／20	シルバーストン	イギリス
3	5／10	シルバーストン	イギリス
4	5／24	スラクストン	イギリス
5	5／7	ブランズ・ハッチ	イギリス
6	6／14	スラクストン	イギリス
7	7／26	ノックヒル	イギリス
8	8／9	オールトン・パーク	イギリス
9	8／23	マロリー・パーク	イギリス
10	9／13	シルバーストン	イギリス
11	9／20	ドニントン・パーク	イギリス
12	10／4	シルバーストン	イギリス

イギリス・ツーリングカー選手権 (12戦中 1 戦終了)

❶	4／5	シルバーストン	J. クレランド	ボクスホール・カバリエGSi
2	4／20	スラクストン		イギリス
3	5／4	オールトン・パーク		イギリス
4	5／24	スネッタートン		イギリス
5	6／7	ブランズ・ハッチ		イギリス
6	6／21	ドニントン・パーク		イギリス
7	7／12	シルバーストン		イギリス
8	7／26	ノックヒル		イギリス
9	8／9	ベンブレイ		イギリス
10	8／31	ブランズ・ハッチ		イギリス
11	9／20	ドニントン・パーク		イギリス
12	10／4	シルバーストン		イギリス

フランス・スーパーツーリスム選手権 (全12戦)

1	4／12	ル・マン	フランス
2	4／19	ノガロ	フランス
3	5／3	マニ・クール	フランス
4	5／17	モンレリー	フランス
5	5／24	ディジョン	フランス
6	6／14	シャレード	フランス
7	6／28	ルーアン	フランス
8	7／26	クロワザン・テルノワ	フランス
9	9／6	アルビ	フランス
10	10／4	モンレリー	フランス
11	10／11	ノガロ	フランス
12	11／1	ポー・アルノ	フランス

[今月の新製品]

BRAND NEW

Secret Sportsからレース用バケットシートとRX-7用アッパーマウント登場

ニューRX-7用の"レーシングピロボールアッパーマウント"が登場。従来のアッパーマウントをピロボールに変えることで、RX-7のポテンシャルを更に向上させる。調整式フロント左右2個組が3万8000円だ。また競技用スペシャルバケットシート4タイプも新発売に。写真左より"ステージー"4万8000円。このタイプはストリート用もあり。3万8000円。"ステージ2"は背中が立っているタイプ。5万8000円。"ステージ8"は、背中が寝ているタイプで5万8000円。"ステージ9"は5万8000円。

●Secret Sports 〒370 群馬県高崎市京目町246-1／☎0273-52-6162



ドイツツーリングカーで活躍しているBOSSチームのカラーリングモデルカーだ

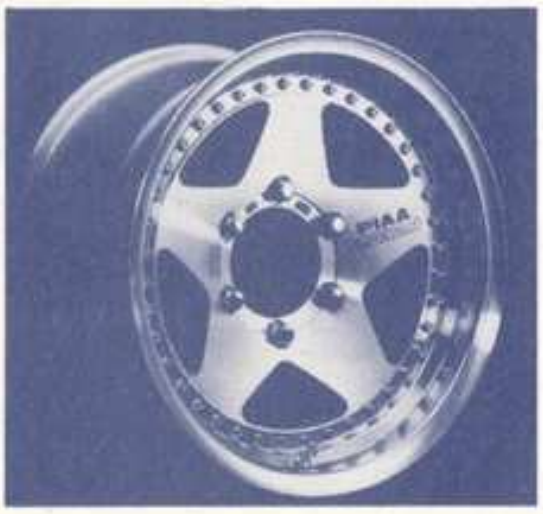
1／24スケールで発売されるこのモデルカーは、ドイツツーリングカーレースで宿敵BMW・M3に対抗し、必勝を期して登場した"ベンツ190E エボリューションⅡBOSS仕様"だ。'89年シーズンのエボリューションⅠに比べて、過激なエアロ武装が施され、特に巨大なリアスポイラーは圧感だ。価格は1800円で発売される。

●フジミ模型㈱ 〒422 静岡県静岡市登呂4-21-1／☎054-286-0346



ラリーシーンで幅広く活動中のPIAAから4×4車専用のホイールが新発売される

"PIAA SUPER4×4 Type-J"は、初の4×4車専用のホイールだ。JWL・Tの規格を大きくクリアした強度を持ち、PIAAホイールのベースデザインである5スポークを採用。美しさをひきたてるスパーダイヤカット、純アルミ素材リムに5スポークディスクを防錆ステンレス素地ボルトで組み込んだフルキャスト2ピースの4×4スペシャルホイールだ。今までにない強度と美しさ、真円度を兼ね備えた初のオン・オフ共用ホイールだ。価格は4万2000円から5万1000円。

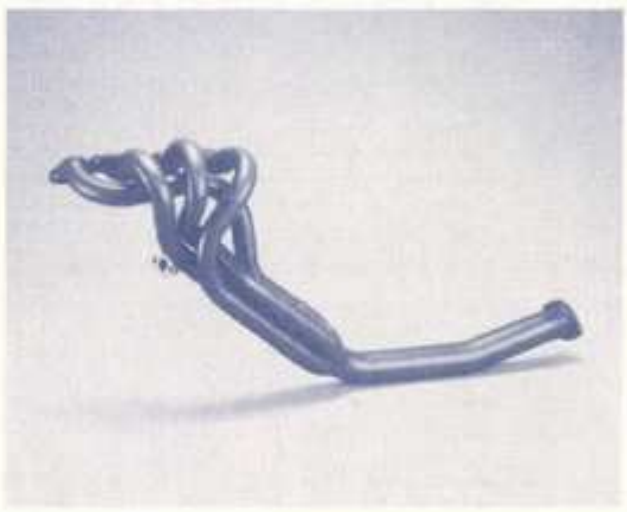


●PIAA㈱ 〒108 東京都港区白金台3-19-6 URDビル／☎03-3443-4991

パワーの出をスムーズにするレビン・トレノ用のエキゾーストマニホールド

このパーツは、トヨタ・AE86レビン・トレノに搭載される4A-Gエンジン特有の中間域でのパワーの谷間を排し、低回転からのスムーズなパワーの隆り上りを実現する"エキゾーストマニホールド"だ。42・7φ4本のパイピングから60φ1本に絞り込む4-1タイプ。美しい仕上がりとともに、軽快で抜けの良いパワフルサウンドが楽しめる。価格は7万5000円だ。

●クスコジャパン／☎0273-82-3083



実戦から得たノウハウで作り上げられたバケットシートが新発売

"クワトロ・スポール・プロシート"は、実戦から得たノウハウをもとに強度、ホールド性、バッド硬度を追求したコンペティション・ユース専用のシートだ。ショルダーサポート付きが5万円から6万円で。ショルダーサポートなしが4万6000円から5万6000円で発売中。

●㈱ウィングス・コーポレイション・ジャパン 〒105 東京都港区新橋5-23-7／☎03-3433-1921



モータースポーツ活動でお馴染みのコックススピードからオリジナル・ステアリング登場

VWチューナーの第一人者として、またF3等の活動でお馴染みのコックススピードから"コックススピード・オリジナル・ステアリングホイール"が発売された。3スポーク、36φ、ブラックレザーのこのステアリングは、ドライバーのグリップ感を重視して設計され、素早いステアリングワークを可能にするとともに、ハイウェイでの長距離ツーリングでもドライバーに疲労を与えにくいデザインを採用している。価格は4万2000円。

●コックススピード㈱ 〒226 神奈川県横浜市緑区池辺町3992／☎045-932-8391



四駆トライアル競技に最適なラジアルタイヤ"SP TGS"

今回新発売される"SP TGS"は、四駆トライアル競技を初め、クロスカントリー等のオフロードにおける優れた走破性をコンセプトに、ダンロップフランスが開発したタイヤだ。従来のバイアス構造のクロスカントリー用タイヤに比べ、耐久性能やグリップ性能が大幅に向上している。またオフロード性能はもちろん、オンロードの高速走行時における優れた直進安定性とシャープなハンドリング性能を発揮する。発売サイズは6・50R16 10PRで価格は2万4700円。

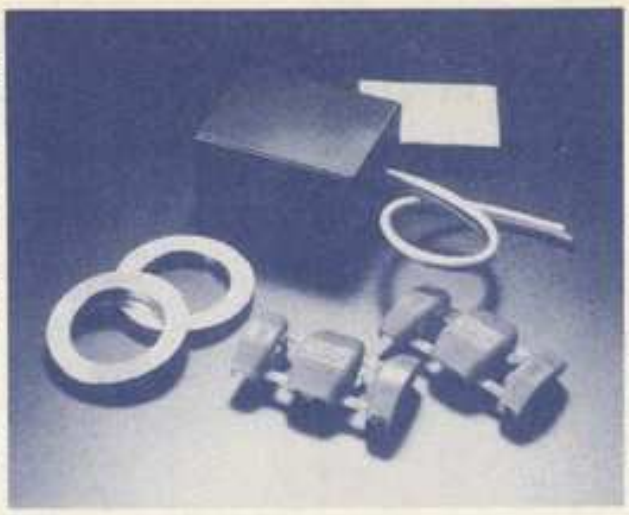
●住友ゴム工業㈱ 〒651-1 兵庫県神戸市中央区筒井町1-1-1／☎078-232-7113



N-1レースなどでコントロール性能をアップさせるパーツが新発売

東名自動車から発売された〝TOMEIハイキャスロック〟は、N-耐久レースなどにおいて、いかにドライバーが100%、クルマをコントロールさせるかという事を目的に開発されたものだ。適応車種はニッサン・シルビア、180SX、フェアレディZ、スカイラインなどで8000円から7000円だ。

●東名自動車㈱ 〒212-6 神奈川県川崎市宮前区野川1434-18／☎044-788-6824



万能タイプの四駆車用タイヤ〝ラングラーGS-A〟がグッドイヤーから登場する

〝ラングラーGS-A〟の特長は、従来のオールシーズンタイヤにない性能を備え、雨天、晴天、オン・オフロードを問わず、さまざまな路面状況に対応できる。いろいろな運転状況でも優れたトラクションを発揮できる。広い接地面を持っているので、オフロード走行時に地表環境を傷めない、環境を守るタイヤだ。もちろんコーナリング性能と操縦性の性能も向上している。四駆車のみならず小型トラックやバンなどの多目的に利用される自動車に大いに役に立つだろう。価格はサイズにより3万6000円と4万3000円。

●日本グッドイヤー㈱ 〒107 東京都港区赤坂1-9-13 三会堂ビル／☎03-3582-0483



マツダ787B用に開発された〝BBロータリー1〟登場

〝BBロータリー1〟は、'91年ル・マン24時間レースで優勝したマツダ787B用に開発されたレース用エンジンオイルをベースに、ロードカー用のチューンナップをほどこしたスペシャルブレンドのエンジンオイルだ。このオイルは、高い清浄力によって、シャープなアクセルレスポンスを実現する。また高い油膜保持力、優れた高温耐久性によって、スポーティー走行などの高負荷時にも、長時間にわたって性能を維持することができる。ターボチャージャー用なので全てのマツダロータリーエンジンに適合する。価格は4ℓ缶で、1万2000円になる。

●㈱マツダスピード 〒104 東京都中央区勝どき6-5-23／☎03-3533-6496



ラジコンカーでF1を楽しむリアル感覚の走りを実現する〝タムテックRCカー〟

電動RCカーシリーズの〝タムテックRCカー〟にフェラーリ643が登場する。全長約31センチとひきしまったサイズで、ちょっとしたスペースで走行可能な上に、走行用電池は乾電池でOK、送信機やCPRユニットもついたフルセットだから、乾電池さえ用意すれば、組み立ててすぐにF-ドライブの面白さが味わえる。ボディもシャシーも、最新のフェラーリ643を高い質感でモデル化している。特にステアリングシステムには新しいダブルピニオンタイプを採用しているので、よりリアルな走りを楽しめる。送信機がセットされたフルセットで2万3800円で発売。

●田宮模型 〒422 静岡県静岡市田原3-7／☎054-286-5105





WRCファンのためにラリー終了後1カ月でWRCをビデオ化

'89年からWRCのビデオを発売しているポスコが今年も全戦ビデオ化してくれる。全10戦と総集編の11本で、各60分、4800円で発売する。'92シリーズではすでに第一戦のモンテカルロ・ラリーが発売中だ。また年間セット購買システムもある。先に5万円を一括で払うと、各巻の発売と同時に、随時郵送してくれるシステムだ。

●㈱ポスコモト 〒562 大阪府箕面市外院3-1-6／☎0727-29-3365



ドイツが誇るシートメーカー〝ケイニッヒ社〟から新製品が日本に上陸した

ケイニッヒシートは独自のサポート性能があり、ヨーロッパのエンスージアスト達に強い支持を受けている。今回発売されるのは〝ケイニッヒRSL4400〟と〝ケイニッヒRSL8800〟の2タイプだ。〝4400〟は、従来のバケットシートにありがちな、ホールド性は優れているが長時間の使用で疲れるといった問題点を解消した理想的なシートだ。価格は15万円。レーシングハーネス用のスロットをもうけ競技用としても使用できる。〝8800〟は、ワインディング走行に適したホールド性をもたせたシートだ。価格はこちらも15万円。

●㈱極東 〒157 東京都世田谷区千歳台4-30-11／☎03-3483-3121



NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO NISMO

B級ライセンス講習会のご案内

今年、あなたもモータースポーツの世界に飛び込もう!

- ●日　　時：1992年4月29日(水)　午後2時～午後4時
- ●場　　所：ニスモ大森本社2F 京浜急行線/大森海岸駅下車・徒歩3分
- ●講　　師：山梨 一成(SCCN会長)
- ●受 講 料：7,800円(教材費含む)
  ※ライセンスの申請時には上記のほかに申請料がかかります。
  また、JAFの会員でない方は、入会が前提となります。会員であっても、受講時に有効期限が6ヶ月以上ある事が必要です。
- ●資　　格：普通自動車運転免許をお持ちの方
- ●定　　員：100名
- ●お申込み方法：〔直接お申込みの場合〕⇒ ニスモ本社で受付けます。
  〔郵送でお申込みの場合〕
  あらかじめ電話でご予約の上、現金書留にて、受講料と住所・氏名を明記したものを同封して、下記までお送り下さい。
  ※現金書留がニスモに到着した時点で受付けとします。
- ●お申込み先：〒140 東京都品川区南大井2-10-6
  ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル(株)
  営業部 販売促進課 B級ライセンス係　☎03-3767-1123

NISMO 〒140 東京都品川区南大井2-10-6 ●営業時間／AM9:00～6:00 NISMO PADDOCK ●定休日／毎週月曜日 イイニッサン ☎(03)3767-1123

[観る、聞く、参加する、の情報ページ]

information

ATTENTION

エッソ・オイル3ℓ買うとヨーロッパコレクションが当たるキャンペーン開始

エッソサービスステーションでエッソ・オイルを3ℓ以上購入すると、ヨーロッパ各国から選んだコレクションが抽選で2万名に当たる「エッソ・オイルで当たる！すぐれもの30プレゼント」キャンペーンが、4月1日から30日まで実施される。用意されているコレクションは、イギリスのゴルフ3点セットやフランスのデュランワイングラスなど。またこのキャンペーンを記念して、このコレクションの中からイタリアのエスプレッソ・ポットを抽選で50名にプレゼント。応募は、ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記して、〒107 東京都港区赤坂7-4-18 赤坂プラザ一〇一 ㈱セック「エッソすぐれもの30」エスプレッソ・ポットプレゼント係まで。締切は4月30日の消印まで有効。



BUY & SALE●

売りたし、買いたし

●R&D F4／90B R&Dメンテナンス・エンジン尾川チューン 色／白 フルオプション90B仕様 Rカンチレバー ロングホイールベース 即レース可 スペアカウルあり 価格210万円前後 値引き可。〒518 三重県上野市緑ケ丘南町3875-3 緑南ハイツ205 飯田豊和／☎0595-24-0900

●トヨタ・カローラレビン(AE86) FJ-1600仕様 富士P仕様 詳しくは☎にてフォークレーシング 担当：オナエ／☎0427-69-0289

●FJ-1600 SEG-04J エノモトチューン 即レース可 エンジンOH済 未走行 価格95万円。〒132 東京都江戸川区新堀2-15-11 立山信一／☎03-3677-5380

今年で4年目を迎えるスズキフォーラムの'92年度年間スケジュール決定

今年で4年目を迎えることになったニングラン・スズキフォーラム"。このフォーラムでは、スズキ車の性能をフルに引き出すためのレーシングテクニックから公道で役にたつ危険回避テクニックまでをプロのドライバーが教えてくれる。初心者から上級者まで楽しく学べるフォーラムだ。参加費用は一般5000円。学生3000円。参加資格は、スズキ車のユーザー、またはスズキファンであること。今年のスケジュールは5／24北海道大会(北海道)、7／26中部大会(静岡)、9／13関東大会(千葉)、11／1中国大会(広島)、12／13関西大会(静岡)。

●バーニングラン・スズキフォーラム事務局 〒168 東京都杉並区上高井戸1-14-6／☎03-3302-2311

国際スポーツフェアでF1鈴鹿GP観戦券が当たるチケット購入予約券がもらえる

毎年4月26日から5月5日まで、国立代々木競技場で開催される「国際スポーツフェア」。昨年から始まったF1イベントも、今年ももちろん行われる。そのスポーツフェアからF1ファンのためのビッグなプレゼントがある。この「国際スポーツフェア」に一般入場券で来場した15歳以上の人5000名に、F1鈴鹿GPの観戦券が必ず購入できる"F1チケット購入予約券"を、さらにこの当選者の中から抽選で各日5組10名に、観戦チケットをプレゼントする。スポーツフェアの期間中、会場内抽選コーナーで、抽選は行われる。またこの抽選で当選した人の中から、各日午後5時に始まるチケットプレゼント抽選会で観戦チケットをプレゼント。ただし観戦チケットの方は、抽選会の時に会場にいた人のみにチャンスがある。

5月5日の子供の日は筑波サーキットでヒストリックカーの祭典に

来る5月5日に筑波サーキットにおいて、「オールドナウ・カーフェスティバル」が開催される。このフェスティバルは、過去の名車をサーキットに集め、レースや走行会においてその雄姿を多くの人々に披露し、その走り抜けた時代の香りを感じてもらおうと、開催されるものだ。外国、国産のヒストリックカーレースを中心に、スーパーセブンだけのセブンレースや、デモ走行、バザールなども行われる。入場料は大人3000円、中学生以下は入場無料になる。またこのイベントにペアで50組を招待する。希望の人は、往復ハガキに住所、氏名、年齢を記入して、〒158 東京都世田谷区尾山台2-28-11 チェッカーモータースポーツクラブ「オールドナウ・カーフェスティバル招待」係まで。イベント開催まで日がないので応募は急いで！



11年目を迎えたJFWDAチャンピオンシップ'92シリーズ開幕は4月26日に

日本初の本格的オフロード・レース・シリーズとしてスタートした"JFWDAチャンピオンシップ・レース・シリーズ"も今年で11年目を迎える。11年目の'92シリーズの開幕戦は、4月26日に、富士スピードウェイ内のオフロードコースにて開催される。入場料は、大人3000円。国際レベルのオフロードレースで十分に通用するテクニックを身につけたドライバーたちが多くエントリーするこのレースを、ぜひ生で観戦してほしい。今後のこのシリーズの開催予定は、第2戦6月7日、第3戦7月19日、第4戦9月13日、第5戦11月23日となる。またJFWDAでは、専用オフロード場市中畑にオフローダーのためのトレーニングパーク"JFWDA LAND"をオープンした。詳しくは、日本四輪駆動車協会／☎03-5381-7650へ。

全日本選手権シリーズとなったジムカーナ選手権の第2戦は4月26日・千葉にて開催

今年からいよいよ全日本選手権となった"全日本ジムカーナ選手権"。そのシリーズの第2戦が、4月25、26日に千葉県の浅間台スポーツランド・ジムカーナ場で開催される。関東では今年始めてのジムカーナ・ビックイベントとなるので、トップドライバーが集まることは必至だ。

観戦料は1000円。小学生以下は無料になる。駐車料は500円。マイクロバス以上は1000円だ。また、当日は観戦スペースに隣接して、数多くのブースが出展され、製品の展示やデモンストレーション、グッズの即売等も行われる。もちろんタイヤやショックのメーカー、ジムカーナ界を代表するショップも出展する。

●㈱ハーズ／☎03-3701-4056

シビック発売20周年を記念したシビック・フォーラムがウエルカムプラザで開催

'72年にホンダ・シビックが発売されて、今年で20年になる。シビック発売20周年を記念して"シビック20年の歩み展"、"シビック20周年記念フォーラム"が開催される。"歩み展"の方は、4月19日から26日まで、ホンダウエルカムプラザ青山で行われる。歴代のシビックの実車や開発過程でのイメージスケッチや写真などが紹介される。"フォーラム"は、4月24日16:00から18:00まで、ホンダ青山ビル2階で、泉眞也氏を司会に迎え、開発スタッフなどによるシビックの歴史を語るタベだ。

このフォーラムを観覧希望の人は、往復ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号と現在乗っている車名、シビックとの出会いやシビックに関する思い出、シビックに対する一言を書いて、4月20日までに、〒107 東京都港区南青山2-1-1 本田技研工業㈱広報部「シビック20年の歩みを語るタベ」係まで。

Secret Sportsの最新総合カタログを無料プレゼント

"最強の走り"を演出するブランドSecret Sportsでは、最新総合カタログを無料プレゼントしている。このカタログが欲しい人は、ハガキかFAXに住所、氏名、年齢、現在の所有車を明記して、左記まで応募してほしい。

●Secret Sports 〒370群馬県高崎市京目町246-1／☎0273-52-6162／FAX0273-52-6593

WANTED!

●ドライバー
ステルス・モータースポーツ

イギリスのステルス・モータースポーツでは、フォーミュラ・ボクスホール・ロータスやフォーミュラ・ボクスホール・ジュニア、そしてFF1600にフルエントリーを希望するドライバーを募集している。最高のエンジンとシャシー、そしてコーチや健康管理のスタッフ、またスポンサーやホスピタリティなども整っているとのこと。くわしいことはステルス・モータースポーツのアシュレイ・サーストンまで、電話かFAXで。

●Ashley Thurston／☎44-993-885955／FAX44-593-885035

●メカニック
フォークレーシング

フォークレーシングではFJ1600のメカニックを募集している。希望者は履歴書を左記の住所まで郵送とのこと。また同時に、フォーミュラカーのパッケージレンタルによるレース参戦希望者も募集している。初心者も可だそうだ。

●フォークレーシング　担当：尾苗　〒229　神奈川県相模原市古淵2-2-16　エルム一番館402／☎0427-69-0289

●メカニック
ブローバ

グループAシビック、N-耐久シリーズ車両の開発、製作、メンテナンスを行っているブローバでは、レースメカニックを募集している。経験者は高級・優遇とのこと。未経験者も可能だ。勤務場所は、つくば市にあるPテクニックになる。

●㈱ブローバ　レース開発事業部　担当：山本　〒154　東京都世田谷区池尻1-7-6-110-1／☎03-3421-3621

●スタッフ
プロジェクトミュー

ブレーキパッドメーカーのプロジェクトミューでは、モータースポーツに興味のある20から25歳までのスタッフを募集している。職種は、レースサービス及び業務担当者の男子1名と一般事務の女子2名だ。詳細は☎で。

●㈱プロジェクトミュー　〒190-12　東京都西多摩郡瑞穂町箱根ケ崎東松原9-18／☎0425-56-4877

BOOKS

ルールまるわかり F1

F1のドライバーやマシンに焦点をあてたのではなく、レギュレーションつまりルールに焦点をあてて、解説したのが本書だ。オーガナイズ、ドライバー、チーム、デザイナーの4章に分けられ、それぞれに関するレギュレーションを簡単にわかりやすく教えてくれている。



赤井邦彦・大串信共著
高橋書店刊　1500円

浮谷東次郎―速すぎた男のドキュメント―

常に速く走ることを追求し、情熱をかたむけ、日本のレース界を走り抜けた伝説のドライバー浮谷東次郎。本書はその真の姿を徹底した特別取材によって、浮き彫りにしている。ニューRX-7のコンセプトから、究極の操縦性能への挑戦、開発過程などがこれを読めばわかる。



岩崎兵夫著　三樹書房刊
A5判　1850円

アンフィニーRX-7



アーバン・ナウ事業部
A4版　2800円

SKYLINE GT-R

世界最強といわれているスカイラインGT-Rをテーマにした"SKYLINE GT-R"と"GT-R Racing"が2冊セットになって発売される。生産までの過程やレースチューニングの密着取材などGT-Rのすべてが、この2冊に凝縮されている。



アーバンナウ出版事業部
A4版　2冊セット5600円

TV ON AIR

4月のモータースポーツ番組

●F-1ポールポジション
毎週日曜日　深夜1：00～1：30／フジテレビ系
4／19　開幕戦から第3戦までを振り返って
4／26　F1パイロットスキーウィーク

●カーグラフィックTV
毎週土曜日　深夜0：15～0：45／テレビ朝日系
4／18　イタリア特集パート3
4／25　F3000

●モーターランド2
毎週日曜日　23：30～0：00／テレビ愛知系
4／19　東京→九州グランドツーリング
4／26　JSPC第1戦＆スーパースポーツセダン

●土屋＋坂東　走りま専科
毎週土曜日　23：30～0：30「スイングポテト03」番組の中の1コーナー／テレビ神奈川

●ナイジェル・マンセル・フォーミュラ1 1992「ブラジル編」
4／19　10：00～11：00／WOWWOW

●マンデースペシャル「F1ドライバーの素顔」
4／20　25：40～27：10／フジテレビ系

●WRC第4戦・サファリラリー
4／26　深夜0：20～1：20／NHK・BS1
17：00～18：00（再）／NHK・BS1

■アドバン・サウンド・コクピット～土屋圭市のレーシング・ダイアリー～
毎週水曜日　17：30～18：00／Tokyo FM（80.0MHz）系
4／15　シーズン緒戦を終えて
4／22　ドリキン流ドライビング・テクニック
4／29　土屋圭市・車遍歴

■モーターレーシング　サンデー!「F1エクスプレス」
毎週日曜日　24：00～25：00／FM埼玉・NACK5（79.5MHz）
4／19　全日本プロトタイプカー耐久選手権
4／26　ツーリングカー＆SWC

■サンデー・モータースポーツ
各日日曜日　19：00～20：30／FM三重（津78.9／名張85.5／鳥羽、大宮83.2／志摩78.1／尾鷲80.4／熊野85.7MHz）
4／19　JSPC第1戦インターナショナル鈴鹿500km

■近藤真彦のサンデーMOTORADIO
毎週日曜日　22：30～23：00／文化放送（1134KHz）

■ザ・モーター・ウイークリー
毎週土曜日　深夜2：30～3：00／毎日放送（1179KHz）

走行会＆講習会

名称	開催日	開催場所	参加車両	参加費	主催者	メモ
クラシックカーフェスティバル中山ミーティング	4月29日	中山サーキット	レース：'70年までに生産された車両 走行会：'71年までに生産された車両（同型／型式は'74年まで）	スプリントレース：一般3万2000 練　会員2万5000円100キロレース：一般6万円　会員5万5000円走行会：一般1万5000円　会員1万2000円	中山ミーティング事務局 〒542 大阪府大阪市中央区上本町西5-1-6 寛永ビル3F ☎06-761-0248	申込締切：4月21日 走行会：普通免許所得者対象 スプリント、100キロレース共にJAF公認
フォーミュラジムカーナレッスン'92	5月5日	名阪スポーツランド	車検改造車は不可	1台1名：8000円	フォーミュラジムカーナレッスン事務局 ☎06-761-0253	参加資格：普通免許所得者 ゲスト：西原正樹選手、川脇一晃選手、岡崎幹選手
CASTROL with TAKE ONE 走行会IN FISCO	5月10日	富士スピードウェイ	ノーマル車～ライトチューン車 オープンカーはロールバーが必要	1台1時間：1万7000円 2時間：3万4000円	大会事務局（㈱テイクワン） 〒167 東京都杉並区荻窪2-43-21 ☎03-5397-6855	参加方法：大会事務局までTELで 特典：Tシャツ、ステッカープレゼント
エビスサーキット走行会	5月20日	エビスサーキット	ナンバー付き車両	1台2時間：2万円	レーシングフェロー事務局 〒142 東京都中延1-3 ☎03-3786-8544	参加資格：普通免許以上所得者でナンバー付き車両を持ち込める人 フォーミュラカーのデモ有り
G.Bスクエア・ミニ	5月24日	TIサーキット・英田	ミニを中心とするブリティッシュ・ライトウエイトスポーツ車	サーキット走行：2万2000円 タイムトライアル：1万円	G.Bスクエア・ミニ事務局 〒530 大阪府大阪市北区梅田1-2-2-200 大阪駅前第2ビル ☎06-347-5111	初心者からベテランまでミニ正規のミニイベント、サーキット走行からガレージセールまで盛り沢山のイベント
'92東名自動車 富士スピードウェイ走行会	5月25日	富士スピードウェイ	ナンバー付き車両	サーキット走行：2万600円（同伴入場料1名：2060円）	東名自動車㈱ 〒216 神奈川県川崎市宮前区野川1434-18 ☎044-788-6824	サーキット走行会＆ジムカーナ大会　講師：東名レーシングドライバー　先着100名まで
日産4WD冒険ランド in OSAKA '92	5月30～31日	プラザ阪下オフロードコース（近畿・東海　河内長野駅前）	オフロード4WD車		日産4WD冒険ランドin OSAKA '92事務局 ☎06-764-5879	日産4WD車試乗会や愛車走行会などのオフロードイベント
'92ポテンザ・ドライビング・レッスン	5月12日	美祢サーキット	無改造車・ポテンザ装着車・3点式以上のシートベルト付き車	参加費：1万5000円	レックスポーツクラブ"ポテンザ"係 ☎03-5560-9377	参加資格：普通免許所持者、ヘルメット、グローブ持参、3、5および7ナンバーの小型・普通乗用車もちこめる人
'92ポテンザ・ドライビング・レッスン	5月25日	美祢サーキット	無改造車・ポテンザ装着車・3点式以上のシートベルト付き車	参加費：1万5000円	レックスポーツクラブ"ポテンザ"係 ☎03-5560-9377	参加資格：普通免許所持者、ヘルメット、グローブ持参、3、5および7ナンバーの小型・普通乗用車もちこめる人
日経ライセンス講習会	5月8日	日産大阪ギャラリー		受講料：7800円	㈱ツー・アンド・フォー ☎542 大阪府大阪市中央区上本町西5-1-6 寛永ビル3F ☎06-761-0248	当日持参物：JFA会員証（当日入会可）、運転免許証、筆記用具他 定員：50名
日経ライセンス講習会	5月14日	東京：五反田ゆうぽうと		受講料4000円 教材費等別途	オートライフクラブ 〒158 東京都世田谷区深沢5-1-57-506 ☎03-3705-3070	約2時間の講習で取得可、普通免許以上の所持者、要☎予約。

PRESENT

[イッパイあげます プレゼント!]



④モデルカー

2名

モデラーズの新作フェラーリ643の1／24スケールカーを自称ティフォッシなやつに



①ステッカー

20名

全日本ラリー参戦チームであるTEAM C-ONE SPORTのオリジナルだよん



⑤ダイアリー

3名

アルファロメオのシブメの赤のダイアリーなのね。今年の予定がイッパイあるって人に



②キーホルダー

1名

浪乱含みで幕を開けたF3000。2&4での記念のキーホルダーなんだなこれが

【応募方法】官製ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望のプレゼント番号&名、今月号の中で面白かった記事とその感想を明記し、必ず応募券を貼って 〒158 東京都渋谷区恵比寿南2-8-16 レーシングオン5／15号プレゼント係まで送ってください。締切りは4月30日（当日消印有効）となります。当選者の発表は7／1号で行います。

【4／1号当選者】①（14.4倍）京都・中岡良輔、愛知・後藤守正、兵庫・松永 寿、大阪・田中弘志、愛知・宮本洋伸 ②（3.2倍）大阪・徳山功介、京都・野村憲司、大阪・西田強、東京・田中新一郎、埼玉・横溝康平 他 ③（65倍）北海道・佐藤麻衣子、大阪・大道 明、三重・前川帯伸、愛知・西岡大輔、神奈川・大谷淳子 ④（4倍）山口・伊藤豊和、山形・建部 聡、宮城・長田聖奈子、愛知・加藤恭治、埼玉・高橋純一 他 ⑤（2.9倍）兵庫・前田 透、兵庫・高田啓司、群馬・田中 陽成 他 （敬称略）応募総数 303通



③テレホンカード

5名

第12回カーオブザイヤーを受賞したシビックの記念テレカだ。当然未発売なわけなのさ

[イベントカレンダー]

EVENT CALENDAR 4/15 — 4/30

BIWEEKLY EVENTS — OVERSEAS

●海外レース

開催日	シリーズ	イベント	コース	国	参加車両
4月19日	フランスF3第2戦	ノガロ	ノガロ	フランス	F3
4月19日	フランス・スーパーツーリスム第2戦	ノガロ	ノガロ	フランス	グループA
4月19日	ドイツF3第2戦	ニュルブルクリンク	ニュルブルクリンク	ドイツ	F3
4月19日	ドイツ・ツーリングカー第2戦	ニュルブルクリンク	ニュルブルクリンク	ドイツ	グループA
4月19日	イギリスF3第3戦	スラクストン	スラクストン	イギリス	F3
4月20日	イギリス・ツーリングカー第2戦	スラクストン	スラクストン	イギリス	グループA
4月20日	イギリス・フォーミュラ・ボクスホール第2戦	シルバーストン	シルバーストン	イギリス	FVL
4月20日	GMロータス・ユーロ第1戦	ニュルブルクリンク	ニュルブルクリンク	ドイツ	FVL
4月26日	SWC第1戦	モンツァ(500km)	モンツァ	イタリア	グループC
4月26日	IMSAキャメルGT第4戦	ニッサンGP	ロード・アトランタ	アメリカ	IMSA GTP,C/L
4月26日	NASCARウィンストン・カップ第8戦	ヘインズ500	マーティンズビル	アメリカ	ストックカー

●海外レース

開催日	イベント	国	シリーズ	参加車両
4月23～26日	ラリー・ボルタ・ア・ポルトガル	ポルトガル	ERC(係数10)	グループA,N

BIWEEKLY EVENTS — DOMESTIC

●国内レース

開催日	イベント	開催地	主催者		格 式	参加車両
4月18～19日	全日本スポーツプロトタイプカー第1戦	鈴鹿サーキット	鈴鹿サーキットランド	☎0593-78-1111	国 際	C,B,NC,IMSA-GP,GTX,N-C1,FJ-1600,NE
4月18～19日	'92チェッカーグレード30レース	筑波サーキット	CHECKER	☎03-5707-4115	国 内	N1,NE,N2,FJ1600,RS
4月25～26日	'92筑波チャレンヂカップレース第3戦	筑波サーキット	VICIC	☎03-3909-2391	国 内	FJ-1600,N1,NE
4月25～26日	'92全日本ツーリングカーin AUTOPOLIS	オートポリス	JRSCC	☎03-3584-0035	国 内	NA,N1,FJ1600,NE
4月25～26日	'92富士フレッシュマンレース第3戦	富士スピードウェイ	SCCN	☎03-3763-8010	準国内	N1,NE
4月26日	'92ACICツーリングカーin阿蘇第2戦	阿蘇サーキット	ACIC	☎0885-42-6261	準国内	N1
4月26～29日	N1耐久第3回ハイランド300km	仙台ハイランド	岡村VICIC	☎022-225-1301	準国内	N1,NE,FJ1600
4月29日	'92コカコーラROVER MINIジャンボリー	筑波サーキット	CHECKER	☎03-5707-4115	国 内	N1,NE
4月29日	'92クラシックカーフェスティバル	中山サーキット	TOW & FOUR	☎06-761-0248	準国内	NE(クラシック)

●国内ラリー

開催日	イベント	開催地	格 式	主催者	
4月18～19日	全日本ラリー'92ACK SPRINGラリー	大分300km	準国内	ACK	☎093-881-3933
4月18～19日	'92JAF地方ラリー BC地区第3戦 パープル・ラリーコンチェルト'92	茨城150km,栃木50km,福島50km	準国内	PURPLE	☎0298-41-6498
4月18～19日	第6回 マーベル フレンドラリー	北海道150km	準国内	MARVEL	011-871-2225
4月18～19日	'92JACスプリングラリー	群馬200km	準国内	JAC	☎0276-26-0381
4月18～19日	'92AVOCカップJACSラリースクール第3戦(山岳ラリー基礎講)	埼玉100km,東京100km	準国内	JACS	☎03-3429-2517
4月19日	京都DAY-RALLYシリーズPART III	京都120km	準国内	TEAM ORANGE	☎075-691-4228
4月25～26日	JAF DE地区地方ラリー第2戦 START NIGHT RALLY	岐阜200km,長野70km	準国内	START	☎0573-63-2677
4月25～26日	埼玉群馬ラリーシリーズ ネコステ山岳ナイトラリー'92	埼玉150km,群馬100km	準国内	ネコステ	☎0425-60-5125
4月25～26日	第5回 TSCCフレッシュマンラリー	東京100km,山梨80km,埼玉20km	準国内	TSCC	☎0425-60-5125
4月25～26日	長野県ラリー戦 第2戦 ロードマスター テクニカルカップ'92	長野200km	準国内	ROAD MASTER	☎0262-59-3570
4月25～26日	'92JMRC近畿セニアラリーシリーズ第1戦	大阪200km,和歌山100km	準国内	T.A.O	☎0729-91-6091
4月26日	第5回 光国ダイラリー	茨城150km	準国内	RCGM	☎0292-47-6572

R'on 5／15号
プレゼント応募券

SANWA TRADING CORP.

〒211 川崎市幸区南加瀬4-39-1 Phone 044(599)6111 Fax 044(599)6116

カタログを差し上げます。ブランド名を明記し、175円切手を同封の上ご請求下さい。

共感したものだけをお届けします。

三和トレーディングは、世界のモータースポーツシーンをリードするスペシャリスト達に選ばれ、絶大な信頼性と高い安全性を両立した優れたカーアイテムのみを厳選し、お届けしています。そしてコンペティションからストリートまで、あなたと愛車との総合的な魅力アップのための、広範囲なサポートを行っています。





シンプソン シャークヘルメット 150,000円 カラー：ホワイト/上部に設けられた片側2本のスリットが、ヘルメットへの風圧による抵抗やリフト現象を緩和します。



シンプソン ネックサポート 12,000円 ノーメックスIII*/カラー：レッド、ブルー、ブラック/ドライバーの首にかかる負担を軽減します。

シンプソン コンペティション ベルト カムロック
43,000～45,000円
〈仕様〉ベルト素材ノーメックス*/FMVSS209規格品/4ポイント4マウント(4点式4点止)アンチスリップ・スプリング付/センターバックル：カムロック/ショルダーベルト：2インチ、3インチ/ラップベルト：3インチ/カラー：レッド、ブルー、ブラック/アンチサブマリンベルト(オプション)の追加により5点式、6点式になります。
1ポイント5,000円、2ポイント6,000円 本製品はモータースポーツ用に設計開発されたものです。公道での装着使用は改造車検の手続きが必要となります。

*ノーメックス、ノーメックスIIIはデュポン社の登録商標です。

Racing Beat

一人の日本人と一人のアメリカ人がはじめたレーシングビート社。1986年夏、今話題のボンネビルで、彼らのマツダRX-7がC/GTクラス最高速、238mph(381km/h)を達成。またデイトナ、セブリング、モスポートをはじめとした国際耐久レースへの参戦、RX-7 IMSA GT 100勝の一翼を担った技術が、レーシングビートの製品すべてに活かされています。

SIMPSON RACE PRODUCTS

重力の海で競われるマシンとドライバーの極限スポーツ。1957年アメリカに生まれたシンプソンは、モータースポーツ界をサポートしつづけて30余年。世界のサーキットに鍛え上げられた信頼のブランドです。勝つための技を知り尽くして開発されたそのデザインとマテリアルは、安全性と機能性を高次元融合させた、トップ・ドライバーの勝利へのみだしなみと自負しています。

K&N FILTERCHARGER

日常生活の生命線を担っている米国の車社会。ユーザーの車への要求が最も厳しいのは今更いうまでもありません。イギリスで生まれアメリカで育ったK&Nは、エアー・フィルトレーション・システムの開発を手掛けてきた、実績あるフィルター専門メーカーです。その製品は全米の車種を網羅することはもちろん、ヨーロッパにおいても高い評価を受けています。

PULSAR RACING BATTERY

クルマの心臓部であるエンジン、今やその大部分がコンピューター制御されつつあります。それに伴い、より安定した電源が必要になってきました。その期待に応えたのがパルサー・レーシング・バッテリーです。安定した電圧供給と耐震動性を高次元で両立すると同時に、軽量・コンパクト化も実現。現在、国内で始どすべてのグループC、グループAなどに採用されています。

lifeline fire systems

ハロン消火器の代名詞となっているライフライン。殆どのフォーミュラーカー、FIA公認競技参加車両に装着されています。

MINIMAX

2kgのハロン消火器。モータースポーツ以外に、一般のガレージ、また工場等でのすべての火災に対応する能力があります。



BE GOOD TO ME....

レーシングオン12号分を1冊にまとめるオリジナルファイル。

R'onファイルお申し込み券5-15号		
フリガナ 氏名		
フリガナ 住所		
品名	数量	金額
R'onファイル		
送料		
合計		

毎月1日、15日に発売されるレーシングオン。その半年分——12冊を1冊に収めるオリジナル・ファイルをご存知ですか。このファイルによって、あなたのレーシングオンはきれいに、そして見やすく保存できます。定価は1,200円(消費税込)。ただ今好評発売中です。お届けまでに、約3週間程かかります。

〈購入方法〉お申し込み券を必ず同封のうえ、ファイル代に送料を加えた金額を現金書留、または定額小為替で武集書房まで、お申し込みください。
送料は川崎市内=410円、北海道・九州地方・沖縄=820円、青森・秋田・岩手・和歌山・兵庫・鳥取・島根・岡山・広島・山口・四国地方=670円、それ以外の地域は510円となります(3部までは同送料です)。今回より送料区分が変わりました。ご注意ください。

〈お申し込み・お問い合わせ先〉
〒213 神奈川県川崎市高津区久地219
PRESS ROOM ☎044 (844) 7300

R' RACING ON

'92筑波チャレンヂカップレース第2戦
3月28〜29日／筑波サーキット／主催:TMSC
Photos/Hiroshige Satta, Shoichi Sudoh

'92 TSUKUBA CHALLENGE CUP RACE Rd.2

全日本F3の第2戦をガッチリとサポートしたのは
二つのフォーミュラと二つのハコのレース
しかし決勝日はあいにくの雨天となったのが残念

FORMULA TOYOTA
FT開幕戦は山本将之が涙の初優勝


プライベート体制からセミプロ体制に移った山本が気分一新。独走初優勝

42台のエントリーを集め、'92年FTの幕は上がった。その顔触れは多彩で、FT2年目の㉖佐野和志、㉙マルセロ・ブグリオッティらに加え、昨年のザウルスチャンプ⑳佐野宏明や全日本カートチャンプの①鈴木康佑と⑩高木虎之介、またFJの⑥伊藤誠一、㉛服部茂章など各カテゴリーからのステップアッパーが勢揃い。また、19台によるコンソレーションを勝ち抜いた前座部から4人が本選に駒を進めた。

雨の強まった決勝レースは⑳山本将之がフロントロウのアウト側から、スタートで出遅れたPP⑥伊藤をかわして1コーナーに飛び込むと3周目には早くも独走態勢に持ち込んだ。②千石栄次にも抜かれて3番手に後退した⑥伊藤のすぐ後ろから29機本元志が迫ったが、伊藤もスキを見せず懸命にポジションを守る。シェイクダウンしたばかりの29機本はセッティングに不安要素を持ちながらも積極的な攻めを展開し、11周目ついに伊藤をかわして3番手に浮上。勢いに乗って14周目には②千石をもパスし2番手となった。その後②千石がスピンして後退し順位の繰り上がった⑥伊藤が⑳機本を追うが、僅かに届かず。両者が再び順位を入れ換えることはなかった。トップの⑳山本は安定したペースを最後まで守って優勝。「とにかく嬉しい！」と自分とチームにとって初めての勝利に感激を隠せず声を詰まらせていた。


F3の経験もある機本は追い上げ2位に

RESULT/FORMULA TOYOTA

●30周=61.350km　予選出走42台・決勝出走26台・完走23台

					予選順位/タイム
1	⑳	山本 将之	リモデリング21 TOYOTA	30周	31'57"195	B1/0'57"989
2	㉙	機本 元志	BLITZ・FT	30周	32'00"746	B3/0'58"287
3	⑥	伊藤 誠一	トーペコーポレーションFT	30周	32'01"494	A1/0'57"494
4	㉛	服部 智行	トラスト フォーミュラトヨタ	30周	32'08"539	B4/0'58"788
5	③	山本 健司	ONODA KEN'Sトヨタ	30周	32'08"725	A2/0'57"879
6	㉚	鈴木 学	キャラセコンドFT	30周	32'17"056	B6/0'58"932
7	㉘	加藤 寛規	PACHINKO FUJI FT	30周	32'20"838	A5/0'57"818
8	②	千石 栄次	ESSO FT	30周	32'22"197	A2/0'57"488
9	㉔	山崎 之道	チームフレーズB&Eトヨタ	30周	32'22"730	A6/0'57"869
10	⑪	藤川 元造	プロフ・シープドック・トヨタ	30周	32'22"857	B8/0'59"063

・優勝スピード：115.200km/h
・最速ラップ：加藤 寛規 1'02"404 117.973km/h 26周目


山本涙の初優勝。PPの伊藤は3位ゴール

FJ1600-B
アグレッシブ＆クールな大木がB戦1勝目


大木は4周目には堀口をかわしてトップに立ち、A開幕戦に続きFJ2勝目

第1戦より参加台数が増えた今回、予選A組では前回2位の㊽堀口竜之がトップタイムをマークした。また鈴鹿から遠征してきた㊾岡野豊、㊺赤松玄人が2、3列目から筑波での初レースに臨むことになった。一方B組では今年のタイトルを狙う面々が1'00"0分の1秒を争うアタックの応酬を見せ、㊷藪内がセッティングに不満を残しながらもPPを獲得。続いて㊽大木康至、㊹保田勇、⑬内間淳が僅差で上位を占めた。

前日の予選とは変わり、決勝は雨。アウト側からロケットスタートを決めた㊺堀口を先頭にやや遅れて㊷藪内、㊽大木が水煙を上げてI-コーナーに向かう。鈴鹿勢はスタートで出遅れてポジションダウン、その後㊾岡野が順位を挽回し5位でフィニッシュしている。トップ争いは2周目に㊷藪内をパスした㊽大木が4周目には㊺堀口をサイドbyサイドからI-コーナーでかわして先頭を奪う。前車の水煙で視界を遮られる心配のないトップ㊽大木は積極的にレースを進め、8周目に㊷藪内が第2ヘアピンでスピンした㊺堀口にかわり2番手に戻った時にはその6秒以上前を独走していた。大木は「中盤までは自分の走りに集中し、後方を十分に引き離してから初めてペースを落とした」と終盤を丁寧にまとめ優勝した。また天候を予測し、あえてすり減ったタイヤを選択して予選・決勝に臨んだ⑬内間も健闘し、3位で初の表彰台に上った。


2位を藪内。内間、保田、岡野らが争った

RESULT/FJ1600-B

●15周=30.675km　予選出走40台・決勝出走26台・完走22台

					予選順位/タイム
1	㊽	大木 康至	カストロール・石井鉄金307	15周	18'10"755	B2/1'01"131
2	㊷	藪内 弘道	LEAD&ル・ボーセ307	15周	18'13"996	B1/1'01"014
3	⑬	内間 淳	BPウインズ池原OMF-8	15周	18'14"386	B4/1'01"168
4	㊹	保田 勇	カストロールYRSクラブF4B	15周	18'14"657	B3/1'01"155
5	㊾	岡野 豊	FRD MF-103	15周	18'15"693	A2/1'01"200
6	㊺	堀口 竜之	カストロールEXCEED307	15周	18'26"075	A1/1'01"162
7	㊻	吉川 知己	カストロール★マキシム305++α	15周	18'27"210	A8/1'01"794
8	㉞	山崎 知彦	OMFウインズガレージMK8	15周	18'27"562	B7/1'01"531
9	⑦	赤木 裕史	マキシム306エクシード	15周	18'29"751	B6/1'01"484
10	㊵	原島 健司	ウインズガレージKNSK88	15周	18'33"141	A4/1'01"596

・優勝スピード：101.242km/h
・最速ラップ：山崎 知彦 1'10"870 103.880km/h 14周


先日のA戦2位の藪内と内間も表彰台に

POKAL CHAMPION'S
服部尚貴がスタートを制し独走優勝


服部が次にポカールに出るのは第4戦の予定

予選では㉛勝見雅人が㉛服部尚貴をコンマ5秒しのぎPPを獲得。以下⑥加藤宏二、㊹井田栄一、④山本郁二と続いた。決勝が始まるや、あっけなくトップに立ち、序盤から独走態勢を築いたのは㉛服部だった。その後方では数少ないアドバンユーザーの㊹井田が6周目に⑥加藤を、10周目に㉚勝見を1コーナーで次々とかわす攻めのレースを押し進めて2番手をひた走る。中盤以降㉚勝見、⑥加藤、④山本、そして7番手からポジションを上げてきた②小幡を加えた3番手争いが激化。水しぶきを上げながら4台がサイドbyサイドの競り合いを続けていたが、追い上げの勢いに乗った②小幡が㉚勝見を11周目に1コーナーにパスして単独の3番手に浮上。㉛服部、㊹井田、②小幡のトップ3台はその後も安定した走りでオーダーを変えず、それぞれが間隔を置いてレースは終了した。㉛服部は「渡辺(明)さんのセッティングのままで乗ったので勝てたのだと思う」と控え目なコメント。

RESULT/POKAL CHAMPION'S

●18周=36.810km　予選出走13台・決勝出走13台・完走13台

					予選順位/タイム
1	㉛	服部 尚貴	CHOPARD GOLF	18周	22'17"814	2/1'14"841
2	㊹	井田 栄一	ITAC GOLF JUNIOR	18周	22'19"955	4/1'14"995
3	②	小幡 栄	NISIKAWA GOLF	18周	22'24"526	7/1'15"677
4	④	山本 郁二	STASH&STASHゴルフ	18周	22'28"442	5/1'15"209
5	㉚	勝見 雅人	チョロQ GOLF	18周	22'37"276	1/1'14"258
6	㉙	大久保千穂	NISIKAWA GOLF	18周	22'39"490	6/1'15"588
7	㉘	渕崎 大	ダイヤ・鈴木自金 東海大ゴルフ	18周	22'40"403	13/1'18"553
8	㉖	花島 哲也	アシスレーシング チーム ゴルフ	18周	22'43"017	9/1'16"360
9	⑥	吉田 雅夫	WISSEN GOLF	18周	22'46"547	11/1'16"988
10	㉔	朴 鍾雅	チームキノシタゴルフ	18周	22'15"344	11/1'16"988

・優勝スピード：99.054km/h
・最速ラップ：井田 栄一 1'12"613 101.387km/h 17周目


井田、小幡も順位を上げ表彰台に立った

C/SNC
雨のタイヤウォーズはDLの佐藤が勝つ



佐藤は好スタートで一度も先頭を譲らず優勝

決勝は㊱佐藤清治が好スタートを決めてトップで1コーナーを制しリードを広げていく。予選2番手スタートの⑪鈴木ひろしが続いて1コーナーをクリアしたが2周目にスピンしてポジションダウン。替わって予選10番手からスタート後の1コーナーでジャンプアップした①山口きとしが2番手に立つが、1周目に他車との接触で後退していた⑩柴田昭が6番手から目さましい追い上げで順位を回復し、8周目ついに①山口からポジションを奪うとその勢いのままトップの㊱佐藤に迫っていった。しかし㊱佐藤も「無理して自爆しないように」滑りやすい路面に注意してベテラン⑩柴田の追撃を振り切ってトップを守り今季1勝目をマークした。「あれが精一杯の追い上げだった」という⑩柴田が2位に、また予選17番手から周回ごとに順位を上げた⑬笹沼紀之が12周目の1コーナーで①山口をかわして3番手を奪うと、そのまま逃げきってチェッカーを受け、表彰台を得た。

RESULT/C/SNC

●15周=30.675km　予選出走24台・決勝出走24台・完走23台

					予選順位/タイム
1	㊱	佐藤 清治	福家真珠スワローBPカローラ	15周	18'19"038	1/1'13"247
2	㊵	柴田 昭	アルボーFAcoatレビン	15周	18'22"303	4/1'13"544
3	⑬	笹沼 紀之	アルボー日光ホテルいろは GT BPFX	15周	18'29"697	17/1'15"987
4	①	山口きとし	鳥研鉄金B/Sマーベルトムス92	15周	18'33"260	10/1'14"705
5	⑦	関 実	トラスト大和タクシーリオム92	15周	18'34"616	5/1'13"963
6	㉔	岡水 好則	KMSスプリンタートレ/AE92	15周	18'34"934	6/1'14"253
7	㊴	松岡 伸一	BS BPトキコレビンby KR	15周	18'35"394	9/1'14"650
8	⑪	鈴木ひろし	マーベル小山スピードレビン	15周	18'40"809	2/1'13"384
9	㊶	佐木 清	スワローオートサービスBP92	15周	18'41"703	12/1'14"952
10	㊸	成澤 陸二	アルボー新庄上重機&ジャパンレビン	15周	18'42"414	14/1'15"416

・優勝スピード：100.479km/h
・最速ラップ：笹沼 紀之 1'11"246 103.332km/h 11周目


笹沼(予選17位)の追い上げも光った

IMSA GTチャレンジ in FUJIサポートレース

3月28～29日/富士スピードウェイ/主催:RRC、日刊スポーツ新聞社

Report/Rentarou Anzai Photos/Ken-ichi Yoshida

IMSA GT CHALLENGE IN FUJI SUPPORT RACES

IMSAマシンが日本に初上陸!
サポートはザウルス、ザウルスJr、シルビア、FJ
日曜は雨となったが、熱心なファンが集まった

SAURUS Jr.
チャンプを狙う宮口が独走でまず1勝



地元で雨にも強い宮口が、スタートから独走していった

PPの㉝宮口幸夫、予選2位の㊳農野宮と小山スピードのふたりがコースレコードをマーク。9台が予選落ちする過密なレースだ、某種梅雨で天気予報通りの雨。1コーナーでトラブルがあり、レースは1周目からバラバラに散ってしまう隊列となった。富士を知り尽くし雨に強い㉝宮口をリーダーにして、予選7位の㊴長谷あきら、㊳農野と小山スピードがそれぞれ大きな差が開いていたものの1~3を占めた。しかし9周目になって㊳農野のスピードがガクンと落ち、大差の㊶金杉公晴、⑭上野尚人に相次いで抜かれて5位へ。1-2-3は成らなかった。

レースらしいレースを展開していたのは序盤から4位争いをしていた㊶金杉、⑭上野、⑪堀之内一朗の3人。㊶金杉はトラブルでいったん後退し大きく遅れたが、追い上げ追いつき追い越し3位へ。⑭上野も最後のストレートで㊶金杉の横に並びかけたが、頭を出すところまではいかなかった。⑭上野と競り合っていた⑪堀之内を最後にとらえたのが予選18位の㊲市原幸真。1周目12位から追い上げてとうとう6位に入った。

「一から出直して、今年はチャンピオンを狙います」と決意も新たな宮口だった。



長谷、農野の小山スピード勢は相変わらず速い

RESULT/SAURUS Jr.

●10周=44.700km　予選出走41台・決勝出走31台・完走22台

						予選順位/タイム
1	㉝	宮口　幸夫	小山SPマーベルBPザウルスJr	10周	23'15"245	1/1'58"245
2	㊴	長谷　あきら	小山SPマーベルBPザウルスJr	10周	23'30"901	7/2'00"857
3	㊶	金杉　公晴	ミーク・コスモメッカザウルスJr	10周	23'46"127	4/2'00"267
4	⑭	上野　尚人	スポーツランド山梨ザウルスJr	10周	23'46"323	11/2'01"243
5	㊳	農野　宮	小山SP・BP・ザウルスJr	10周	23'48"801	2/1'58"954
6	㊲	市原　幸真	パーフェクトウィン☆ザウルスJr	10周	23'53"581	18/2'02"929
7	⑪	堀之内一朗	カート屋HEART☆ザウルスJr	10周	23'58"937	14/2'01"809
8	㉛	奈良　洋	MHアカサカ○ALザウルスJr	10周	24'15"317	12/2'01"473
9	⑲	元木　勉	アフィックスデザインザウルスJr	10周	24'15"405	27/2'05"684
10	㊾	小島　茂男	コジマザウルスJr	10周	24'34"728	8/2'00"957

・優勝スピード:114.303km/h
・最速ラップ:小島　茂男　2'17"976　116.629km/h　6周目



今日は楽に勝たせてもらいました（宮口）

SAURUS
相田健二が予選8位から飛び出し初優勝



相田と藤田が後続を引き離してバトルを展開していった

PPの㉙北岡正治はオープニングラップの1コーナーでスピンアウトして早々とレースを終えた。雨は小止みの状態だが、コースは濡れている。5台が犠牲になり、その中には昨年のザウルスジュニア・チャンプで、今年からザウルスレースに小山スピードからステップアップして予選13位の㊱小笠原雅之もいた。

予選2位の㉚佐藤守は5位と出遅れ、予選3位の㉜川口徳彦がトップに立ったものの3周目のヘアピンでスピンして7位へ後退。㉙磯部治之も3周目にトップ集団から離れる。4周以降は予選8位から絶妙のスタートを切った⑫相田健二と予選4位の㉒藤田佳久の2人によるトップ争いとなった。両者共に譲らぬ展開だったが、最終周は㉒藤田がまったく抜こうという気配を見せなかった。

「1周、間違えていた。抜けるという計算を立てていたのに、ハッと気がついた時はもう遅かった」と悔しそう。⑫相田は右手を高々と突き上げてヤッタと喜びを全身に表し感激のゴール。大差ながら3位に入ったのは予選19位の㊾沖友龍晴。トラブルで予選は1周しか出来ず最後尾スタートだったが、1周目に8位へ上がり、大きく離れていた㉙磯部を追い上げて11周目に3位に上がった。



沖友と磯部も表彰台をかけてのバトルを展開

RESULT/SAURUS

●12周=53.640km　予選出走19台・決勝出走19台・完走13台

						予選順位/タイム
1	⑫	相田　健二	ワコーズプロジェクトμザウルス	12周	25'08"584	8/1'47"224
2	㉒	藤田　佳久	東亜合成化学・レヴザウルス	12周	25'09"236	4/1'45"901
3	㊾	沖友　龍晴	日通ベリカン 小山 ザウルス	12周	25'41"082	ノータイム
4	㉙	磯部　治之	フォルテクスカストロールザウルス	12周	25'41"543	5/1'46"971
5	㉚	佐藤　守	アヅギユニシア・ノヨネザウルス	12周	25'44"290	2/1'45"605
6	㊱	金子　秀男	BP・水野ザウルス	12周	26'25"514	14/1'49"502
7	㉛	塩谷　烈州	バルジセラミックμザウルス	12周	26'57"152	9/1'47"283
8	②	大西　雪樹	エノモト ザウルス	12周	27'00"132	11/1'47"427
9	㊵	植田　育宏	U○corpヴィラーズザウルス	11周	25'41"897	17/1'56"578
10	㊽	浅野　誉	Rエンジニアリング栗屋ザウルス	11周	25'42"309	15/1'50"952

・優勝スピード:127.049km/h
・最速ラップ:相田　健二　2'02"756　131.089km/h　7周目



スタートがすべてでした（相田）

FJ1600
鈴木が黒川の追撃を振りきり初優勝



黒川がレースを引っ張り鈴木がピッタリとマークする展開

ノンタイトル戦で、同日筑波サーキットでFJ-B戦が行われていたせいもあってか、参加したのは僅か9台だけと淋しい内容だった。

PPはキャリアのある㊽黒川久夫が取ったが、予選2位に女性の⑩上田架奈美が0秒3差で入った。FJデビューレースでフロントロウだが、実は富士フレッシュマンのレビン/トレノで2年間走り抜いているだけに、コースは熟知していた。今年は東北Aに全戦参加するという。

最終レースとなったこのレースも小雨の中、㊽黒川にぴったりと食いついたのは予選3位の㊸鈴木栄悦だった。1周目で3位以下を大きく引き離し、ふたりの対決レースとなって周回を重ねていく。最終周、並んでストレートを駆け抜けたが、1コーナーは㊸鈴木が先に入った。最後の直線も㊸鈴木は㊽黒川に並ぶことを許さず、チェッカーを受けた。

㊸鈴木は昨年から筑波をホームコースにしてFJに参加しているが「初めての優勝です。とにかくコーナーは抑えなければと、毎周バニックブレーキでした。昨年はスポンサーもついたけど借金も増えて、今年ずっと続けられるかどうか」と。

デビューレースの⑩上田は雨が災いし、5位フィニッシュだった。



最終周に鈴木が先頭に立ちそのまま初優勝を決めた

RESUST/FJ1600

●12周=53.640km　予選出走9台・決勝出走9台・完走8台

						予選順位/タイム
1	㊸	鈴木　栄悦	新潟Fasr マナティMK7	12周	25'42"733	3/1'46"513
2	㊽	黒川　久夫	RSクロガワFGオイル306	12周	25'42"992	1/1'46"238
3	㊿	横山　克典	ミナト化学MK7	12周	26'13"980	7/1'51"030
4	②	吉屋ひであき	BP-8(MK8)	12周	27'09"971	4/1'47"051
5	⑩	上田架奈美	MAXIM306	11周	25'46"237	2/1'45"581
6	㊹	樋口　哲彦	ピットレーシングマキシム305	11周	25'51"027	6/1'50"064
7	㉒	中里　成人	フリーウェイバーダルマキシム	11周	26'01"546	9/1'51"377
8	①	村上　実	スズキオート泰野スーパー04J	11周	26'20"130	8/1'51"226
	㊾	亀田　秀明	東京R&D F4/90	1周		5/1'47"286

・優勝スピード:124.237km/h
・最速ラップ:鈴木　栄悦　2'06"850　126.858km/h　4周目



今年FJを続けられるかどうか……（鈴木）

SILVIA
柳沢が4周目にトップを奪い独走優勝



4周目から先頭に立ち、最後までトップを守った柳沢

コースレコードをマークしてPPを獲得した㊱坂巻勇人だったが、1コーナーで失敗し下位集団へ飲み込まれた。しかし5位まで上がったところで周回切れ。1周目にトップグループを形成したのは予選2位の㉔竹内純二、予選5位の㉕戸山顕一、予選9位の②柳沢充の4台で、すでに5位以下を大きく引き離していた。

この4台からトップの㉔竹内が脱落し、㊾恵利も2周だけトップに出て3位へ落ち、4周以降は②柳沢がトップを守った。トップに出た時点でやや差をつけていたが、周回を重ねる毎にその差はどんどん大きくなる一方だった。6周以降は独走。「雨というのは割りと好きなんですよ」とニッコリ。昨年はこのシリーズでランキング6位だったが、今年は、全戦出場できるかどうか分からない。今回も乗ってみないかと声がかかったので出たのだけど」と言う。

㉕戸山、㊾恵利の2位争いも5周までで、その後は開いていく一方になってしまった。4位に入った㊸海老原敏夫は予選12位からのスタートだったが、好スタートで1周目6位につけ、2周目以降は4位にいたがトップグループに食い込むところまではいかなかった。



筑波P-FRで2勝の戸山は2位でフィニッシュ

RESULT/SILVIA

●10周=44.700km　予選出走31台・決勝出走31台・完走26台

						予選順位/タイム
1	②	柳沢　充	アドバンμRSアイザワシルビア	10周	21'53"413	9/1'54"713
2	㉕	戸山　顕一	FW☆カストロール☆シルビア	10周	21'56"301	5/1'54"127
3	㊾	恵利　将仁	YV☆TMSPORT シルビア	10周	22'02"258	8/1'54"376
4	㊸	海老原敏夫	UNICORN 貴島 シルビア	10周	22'09"282	12/1'55"350
5	㊱	坂巻　勇	AMRオートルック新藤シルビア	10周	22'14"233	1/1'52"695
6	㊴	増田　芳信	アネックス☆義八○μ☆シルビア	10周	22'15"595	4/1'53"553
7	⑤	村木　洋仁	V-is フランドウ シルビア	10周	22'16"012	11/1'55"083
8	㉗	石川　直	Valvoline シルビア	10周	22'16"312	10/1'54"897
9	㉔	竹内　純二	プロジェクトμBP安藤シルビア	10周	22'23"895	2/1'52"972
10	㉖	松岡　一美	マリン・ビッグバルブシルビア	10周	22'25"956	15/1'55"544

・優勝スピード:121.424km/h
・最速ラップ:辻　俊行　2'08"651　125.083km/h　10周目



一時トップに立った恵利は3位でゴール

Photos/TEQUENITUNE, MAX PRESS

RACE DIARY

OVERSEAS RACE／OVERSEAS RALLY／DOMESTIC RACE

OVERSEAS RACE

イギリスF3　ドニントン・パーク

●3月22日/ドニントン・パーク：イギリス/イギリスF3選手権第1戦
3.150km×25周＝78.75km　出走20台・完走17台

						予選順位/タイム
1	⑦M.アルバース	ラルトRT36・無限		25周	28'09"32	1/1'06"85
2	⑪K.パート	レイナードF923・無限		25周	28'15"78	5/1'07"12
3	⑤G.F.フェラン	レイナードF923・無限		25周	28'17"20	12/1'07"91
4	③P.アダムズ	レイナードF923・無限		25周	28'17"74	3/1'07"04
5	②O.ネグリ	レイナードF923・無限		25周	28'19"83	2/1'07"00
6	E.ジュリアン	ラルトRT36・無限		25周	28'26"13	4/1'07"08
10	N.コウィー	ラルトRT34・無限	B優勝	25周	28'44"36	15/1'08"36

・優勝スピード：167.819km/h
・最速ラップ：G.F.フェラン(レイナード・無限)　1'06"53　170.449km/h
・開幕戦はフロントロウからスタートしたマルセル・アルバースとオスバルド・ネグリの一騎討ちの様相を呈した。これに3列目から素晴らしいスタートを見せたジェイソン・プラートが加わったが、マシンバランスが崩れて徐々に後退していった。スリップについたアルバースが17周目にネグリをかわし、ネグリは再びアルバースをかわそうとするがシケインでオーバーラン、結局5位に順位を落としてしまった。

イタリアF3　ミザーノ

●3月22日/ミザーノ：イタリア/イタリアF3選手権第1戦
3.488km×35周＝122.08km　出走28台・完走20台

						予選順位/タイム
1	①M.アンジェレッリ	ダラーラ392・オペル		35周	43'02"660	2/1'12"650
2	⑩N.バルバレス	ダラーラ392・無限		35周	43'03"565	1/1'12"451
3	F.デ・シモーネ	ダラーラ392・アルファ		35周	43'22"836	5/1'12"782
4	⑱G.バッキオーニ	ダラーラ392・アルファ		35周	43'27"220	3/1'12"767
5	④M.ベントレ	ダラーラ392・アルファ		35周	43'29"212	12/1'13"315
6	A.ジラルディ	ダラーラ392・アルファ		35周	43'29"168	11/1'13"086

・優勝スピード：170.169km/h
・最速ラップ：N.バルバレス(ダラーラ・無限)　1'12"566　172.801km/h
・序盤はポールからスタートしたニコ・バルバレスがレースをリードするが、エンジントラブルにより後退。マッシミリアーノ・アンジェレッリが難なくトップへと上がった。今年のチャンピオンに最も近いと噂されるロベルト・コルチアーゴは1コーナーでスピン、追い上げを見せたがイエロー・フラッグが振られている間に前車を追い越し失格となった。

イタリアST　モンツァ

●3月21～22日/モンツァ：イタリア/イタリア・スーパーテューリズモ選手権第1戦&第2戦
〔第1戦〕5.800km×9周＝52.2km　出走28台

						予選順位/タイム
1	①R.ラバーリア	BMW-M3 SPORT EVO		9周	16'53"558	4/1'50"314
2	G.フランチア	アルファロメオ155GTA		9周	16'57"406	5/1'50"461
3	S.ゾーバー	BMW-M3 SPORT EVO		9周	17'01"755	7/1'50"636
4	E.ピッロ	BMW-M3 SPORT EVO		9周	17'03"270	8/1'51"732
5	A.タンブリーニ	アルファロメオ155GTA		9周	17'10"594	3/1'49"514
6	㉔A.ナニーニ	アルファロメオ155GTA		9周	17'14"842	2/1'49"386

・優勝スピード：185.406km/h
・最速ラップ：A.ナニーニ(アルファロメオ)　1'50"928　188.230km/h
・PP：N.ラリーニ(アルファロメオ155GTA)　1'49"240
〔第2戦〕5.800km×8周＝104.4km

1	N.ラリーニ	アルファロメオ155GTA	18周	33'42"398	
2	G.フランチア	アルファロメオ155GTA	18周	33'50"802	
3	E.ピッロ	BMW-M3 SPORT EVO	18周	34'03"146	
4	J.ピンケルホック	BMW-M3 SPORT EVO	18周	34'14"249	
5	M.ゾーリ	アルファロメオ75ターボEV	18周	35'05"652	
6	M.ビゴーリ	オペル・オメガV6	18周	35'10"211	

・優勝スピード：185.838km/h
・最速ラップ：N.ラリーニ(アルファロメオ)　1'50"297　189.307km/h
・注目は最前線に戻ってきたアルファ・コルセとその新マシン、155GTAを操るアレッサンドロ・ナニーニに集中。予選からナニーニと同マシンを駆るニコラ・ラリーニが席巻する。第1戦は2周目の第1シケインでマルコ・アントネッリのM3が4回横転する大事故が発生。このため赤旗、レース中断、9周に短縮された。2台のアルファに唯一対抗できたのはロベルト・ラバーリアのBMW-M3だけ、ところがラリーニはステアリングにトラブル、彼から漏れたオイルに乗ったナニーニはスピン、デビューを飾ることはできなかった。第2戦は後方グリッドから追い上げたラリーニが155GTAに初勝利をもたらした。一方、右連勝を狙ったラバーリアはウォームアップでエンジンストップ、再始動してマシンをポールの位置まで戻したため黒旗提示、失格となった。

オーストラリアGp.A　アマルー・パーク

●2月23日/アマルー・パーク：オーストラリア/オーストラリア・ツーリングカー選手権第1戦
〔ヒート1〕1.93km×28周＝54.04km　出走21台

						予選順位/タイム
1	⑤P.ブロック	ホールデン・コモドアVN		28周	24'49"28	5/51"70
2	⑨G.セトン	フォード・シエラRS500		28周	24'49"70	
3	②M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R		28周	24'55"58	2/51"30
4	①J.リチャーズ	ニッサン・スカイラインGT-R		28周	24'56"30	3/51"44
5	⑩D.ジョンソン	フォード・シエラRS500		28周	24'58"39	
6	⑱J.ボウ	フォード・シエラRS500		28周	24'59"02	1/51"18

・優勝スピード：130.629km/h
・最速ラップ：C.ボンド(フォード・シエラRS500)　52"04　133.53km/h　5周目
〔ヒート2〕1.93km×28周＝54.04km　出走21台

1	②M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R	28周	26'44"46	
2	①J.リチャーズ	ニッサン・スカイラインGT-R	28周	26'45"06	
3	④M.キブズ	ニッサン・スカイラインGT-R	28周	26'51"44	
4	③T.アシュビー	ホールデン・コモドアVN	28周	27'15"72	
5	⑧P.モリス	BMW-M3	28周	27'18"56	
6	⑤P.ブロック	ホールデン・コモドアVN	28周	27'22"40	

・優勝スピード：121.252km/h
・最速ラップ：B・ビアソン(ホールデン・コモドアVN)　53"16　(30.700km/h　16周目
・一戦につき2ヒート制となった'92年選手権が開幕。昨年はニッサン・スカイラインGT-Rがシリーズを席巻したが、今年はCAMS(オーストラリア・モータースポーツ連盟)が導入した重量およびエンジンパワーの規制により、GT-Rと他車との差は縮まったようだ。雨には narrowたがヒートはこの規制導入の成果が見られたようにピーター・ブロックのホールデンが制し、ヒート2はGT-Rが昨年の王者の意地を見せマーク・スカイフとジム・リチャーズのワークス勢、そしてマーク・キブズのプライベートによる1-2-3を飾った。



開幕こそ勝利を飾れたものの、今年のGT-Rは昨年ほどの快進撃を見せるのは苦しいだろう

オーストラリアGp.A　サンダウン・パーク

●3月8日/サンダウン・パーク：オーストラリア/オーストラリア・ツーリングカー選手権第2戦
〔ヒート1〕3.022km×20周＝60.44km

1	⑱J.ボウ	フォード・シエラRS500	20周	25'32"81
2	⑩D.ジョンソン	フォード・シエラRS500	20周	25'41"73
3	②M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R	20周	25'42"93
4	①J.リチャーズ	ニッサン・スカイラインGT-R	20周	25'43"55
5	⑨G.セトン	フォード・シエラRS500	20周	25'46"53
6	T.メゼイラ	ホールデン・コモドアVN	20周	25'59"55

・優勝スピード：141.351km/h
〔ヒート2〕3.022km×20周＝60.44km

1	⑱J.ボウ	フォード・シエラRS500	20周	25'35"79
2	②M.スカイフ	ニッサン・スカイラインGT-R	20周	25'37"69
3	①J.リチャーズ	ニッサン・スカイラインGT-R	20周	25'38"37
4	④M.キブズ	ニッサン・スカイラインGT-R	20周	25'50"86
5	⑤P.ブロック	ホールデン・コモドアVN	20周	26'00"06
6	N.クロンプトン	ホールデン・コモドアVN	20周	26'01"21

・優勝スピード：141.676km/h
・ジョン・ボウが2ヒートとも制して完全勝利！

NASCAR　グッドレンチ500

●3月1日/ロッキンガム：USA/ノース・カロライナ州/NASCARウィンストン・カップ・シリーズ第2戦
1.637km×492周＝805.404km　出走40台

						予選順位/mph
1	①B.エリオット	フォード・サンダーバード		492周	3'58'02"	2/149.272
2	㉘D.アリソン	フォード・サンダーバード		492周	3'58'15"	10/146.366
3	⑪H.ギャント	オールズモビル・カトラス		492周		13/146.086
4	⑧M.ウォルトリップ	ポンティアック・グランプリ		491周		14/145.969
5	⑮K.シュレーダー	シボレー・ルミナ		491周		9/146.571
6	⑥M.マーティン	フォード・サンダーバード		490周		3/148.849
7	⑭T.ラボンテ	オールズモビル・カトラス		490周		21/145.084
8	⑤B.ボダイン	フォード・サンダーバード		490周		4/147.581
9	⑫H.ストリックリン	シボレー・ルミナ		490周		15/145.928
10	⑰D.ウォルトリップ	シボレー・ルミナ		490周		24/144.746

・優勝スピード：202.978km/h
・PP：K.ペティ(ポンティアック・グランプリ)　24"420
・ポールからスタートしたカイル・ペティに大きな期待がかかったが、カムシャフト破損によりリタイア。新チームへと移籍したビル・エリオットがレース終盤、リーダーの座を守り、昨年7月のデイトナ以来のウィンストン・カップでの勝利を挙げた。

NASCAR　ボンティアック・エクサイトメント400

●3月8日/リッチモンド：USA/バージニア州/NASCARウィンストン・カップ・シリーズ第3戦
1.207km×400周＝482.8km　出走35台

						予選順位/mph
1	①B.エリオット	フォード・サンダーバード		400周	2'52'31"	1/121.337
2	⑦A.クルウィッキ	フォード・サンダーバード		400周	2'52'28"	5/120.128
3	⑪H.ギャント	オールズモビル・カトラス		400周		6/119.989
4	㉘D.アリソン	フォード・サンダーバード		400周		2/120.568
5	⑰D.ウォルトリップ	シボレー・ルミナ		400周		18/119.111
6	⑮R.ラッド	シボレー・ルミナ		400周		27/118.105
7	㉕S.マーリン	フォード・サンダーバード		399周		4/120.144
8	⑭T.ラボンテ	オールズモビル・カトラス		399周		19/118.896
9	⑫H.ストリックリン	シボレー・ルミナ		399周		8/119.750
10	㉑M.シェファード	フォード・サンダーバード		399周		11/119.644

・優勝スピード：167.980km/h
・PP：B.エリオット(フォード)
・ビル・エリオット2連勝！

NASCAR　モータークラフト500

●3月15日/アトランタ：USAジョージア州/NASCARウィンストン・カップ・シリーズ第4戦
2.449km×328周＝803.272km　出走42台

						予選順位/mph
1	①B.エリオット	フォード・サンダーバード		328周	3'22'44"	4/178.948
2	⑪H.ギャント	オールズモビル・カトラス		328周	3'23'02"25	10/177.769
3	③D.アーンハート	シボレー・ルミナ		328周		7/178.133
4	㉘D.アリソン	フォード・サンダーバード		328周		25/175.222
5	⑰D.トリックル	フォード・サンダーバード		328周		2/179.664
6	⑫G.ボダイン	フォード・サンダーバード		328周		23/176.520
7	⑦A.クルウィッキ	フォード・サンダーバード		328周		8/178.122
8	⑭K.ペティ	ポンティアック・グランプリ		328周		15/176.225
9	⑭T.ラボンテ	オールズモビル・カトラス		328周		3/179.948
10	㉑M.シェファード	フォード・サンダーバード		328周		14/176.783

・優勝スピード：237.774km/h
・PP：M.マーティン(フォード・サンダーバード)　30"453
・ビル・エリオットの勢いは止まらず、序盤こそリーダーの座を許していたが、283周目にトップに立ってからは最後までその座を守り続け、3連勝を飾った。

OVERSEAS RALLY

ERC　ハンキラリー

●2月21～23日/フィンランド/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数10)

1	S.リンドホルム/T.ハンツネン	フォード・シエラ・コスワース4×4	A優勝	2'37'05"
2	E.サーレンパー/L.ヒルビヤルビ	フォード・シエラ・コスワース4×4	A	2'40'48"
3	A.レイネ/R.ビルタネン	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	2'40'56"
4	J.キョトレート/A.カパネン	ミツビシ・ギャランVR4	N優勝	2'44'30"
5	J.ミエッティネン/T.ツオミネン	フォード・シエラ・コスワース4×4	A	2'45'56"
6	J.アーベンラミ/T.レイノ	トヨタ・セリカGT-FOUR	N	2'48'13"

・WRCスウェデッシュ・ラリーではマッフ・ヨンソンにしてやられたセバスチャン・リンドホルムが、今回は勝ち名乗りをあげた。ヨンソンは電気系トラブルでリタイア。

ERC　ラリー・ド・ガリグー

●3月13～15日/フランス/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数10)

1	①B.ベギン/J-P.シャローニ	フォード・シエラ・コスワース4×4	A優勝	4'11'55"
2	⑧C.バローニ/P.デイビッド	ランチア・デルタ・インテグラーレ	A	4'12'41"
3	⑤J.ラニョッティ/G.シモニエ	ルノー・クリオ16S	A	4'19'50"
4	⑫J-M.ガイゼン/J.ブルゴワン	プジョー309 16S	A	4'28'32"
5	②Y.ルーベ/Y.ルーセル	シトロエンAX GTI	A	4'32'52"
6	⑩C.リアノ/C.フランゾワ	シトロエンAXスポーツ	A	4'37'02"
8	㊽S.ジョルダン/J.ボイル	ルノー・クリオ16S	N優勝	4'44'10"

・フランス国内ラリー選手権の開幕戦を兼ねているラリー・ド・ガリグー。その幕は新型デルタを駆るセザール・バローニを despairた。ベルナール・ベギンの手によって開けられた。Nクラス優勝は、昨年ルノー・クリオ・カップを制したセルジュ・ジョルダンのワークス仕様のクリオ。



新型デルタの迫撃を despair。優勝を喜ぶベギン/シャローニ、そしてBASTOSカラーのシエラ

ERC　アークティク・ラリー

●1月25～26日/フィンランド/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数5)

1	K.キビネ/J.オクサ	ミツビシ・ギャランVR4	N優勝	3'11'03"
2	A.レイネ/R.ビルタネン	トヨタ・セリカGT-FOUR	A優勝	3'14'40"
3	J.ラトバラ/A.サイラネン	ミツビシ・ギャランVR4	N	3'17'49"
4	J.アーベンラミ/T.レイノ	トヨタ・セリカGT-FOUR	N	3'18'03"
5	T.タース/R.フェールマン	VWゴルフG60	A	3'22'45"
6	M.ケルッカネン/J.モッキラ	オペル・カデットCSI	A	3'24'15"

・総合優勝は大健闘のNクラス、カリ・キビネ/ユハ・オクサ組

ERC　フィンスコグ・ピンターラリー

●2月1～2日/フィンランド/ヨーロッパ・ラリー選手権(係数2)

1	K.グルンデル/K.ピュルクマン	マツダ323GTX	A優勝	3'14'12"
2	B.ソーセル/P.ベゲル	マツダ323GTX	A	3'14'14"
3	K.ステンホルン/E.ステンホルン	マツダ323GTX	A	3'14'49"
4	O.オロフソン/B.タンビュル	フォード・シエラ・コスワース4×4	N優勝	3'16'58"
5	R.パンネター/J.スパンストロム	トヨタ・セリカGT-FOUR	A	3'17'14"
6	カールソン/マルティンソン	アウディ90クアトロ	A	3'17'25"

'92 JAF全日本ジムカーナ選手権第1戦　ジムカーナ in オートポリス

3月29日／オートポリス／主催:Fuki Racing

Photos & Report／Naoyuki Hata

GYMKHANA IN AUTOPOLIS

雨と霧という悪天候、そしてスムーズさに欠けるイベント進行が
全日本選手権「シリーズ」開幕戦の後味を悪くしてしまった
新たなジムカーナの歴史の始まりでの汚点が尾を引かねばいいのだが……



3S-G換装で挑んだ山本真宏は惜しくも2位に



表彰台の中央で微笑むのはもちろん中矢忠宏、右が中矢雅章



デビューから4シーズン目を迎えたEVA6Aの熟成度は究極のレベルに達しつつあるようだ。連続苦しい中矢忠宏がついにビッグイベントで優勝

D CLASS 念願のビッグイベント初V！ 中矢忠宏がDクラスを制す

昨年あたりから勃発したジムカーナDクラスの「スーパーマシンウォーズ」は今年、新たに全国シリーズでの全日本選手権となったこともあってか、より激しさを増した。その高まる気運は、Dクラスばかりでなく、すべてのクラスにおける、これからのシリーズ展開の盛り上がりをも象徴するかのような何かさえ感じられた。

だが、その顔触れには若干の変更があり、猪爪俊之のオクヤマSIDや中村一伸・貞井隆司のロータス（地元九州のドライバーがエントリーさせていたが）、川村徹のマイティボーイ流星号、春田徳生のゴーストIIなどが今年は全日本の舞台では姿を見られないのがやや残念なところだ。しかし、残る両雄・山本真宏と中矢兄弟はそれぞれ愛車をさらにポテンシャルアップさせて新しいシーズンに挑んできた。

まず、山本のマシンだが、従来搭載されていたエンジンを4A-Gから3S-Gにスイッチ。なんと、そのパワーは250馬力近くにまで及ぶという。シャシー名称も「YK01G」から「YK-02V」に変更。そして中矢雅章と忠宏のEVA6Aもタービンの変更等によって、大幅なパワーアップを果たしてきた。アルトワークスというKカーベースのエンジンにもかかわらず200馬力を優に超え最終目標は220！　他を大きく引き離す次元の高い戦いが期待された。

しかし、そのパワーバトルも完全なウエットコンディションの中では100%のレベルで繰り広げられたかどうかは疑問だ。もっとも、コーナーらしいコーナーが今回のレイアウトにはなく、360度ターンでのハンドリングが勝負を分ける形だったため、違った意味でのポテンシャルが問われたのは確かだろう。もちろん少なからず（というか全く）豪快さに欠け、Dクラスらしい走りが見られなかったのは残念なところだ。

そんなコンディションの中、一本目からダントツとも言えるタイムでトップに立ったのは中矢兄弟の弟、中矢忠宏だった。これまでは兄・雅章に比較され、影に隠れることが多かったものの、シーズンオフのテストから好調なタイムを連発していた忠宏は、そのムードを完璧にキープし続けていた。

「マシンは完璧だった。けど、精神的にこんなひどいイベントですべてを集中させるのに失敗してしまったのも確か。悔しいけど完敗だ」とまでライバル山本に言わしめたほどの激走。その山本も1秒以上のタイムアップを果たしたにも関わらず、さらに好タイムをマークした中矢忠宏がビッグイベント初制覇を記念すべき全日本開幕戦で果たした。

「もう、これ以上嬉しいことってないですよね。3年前からずっと待ち続けていたから。この雰囲気を守り続け以降も勝ちたい」と中矢忠宏。この勝利には本人以上に監督でもあるEVA三村社長も御満悦で「これからは忠ちゃんの時代かもね。兄ちゃん（中矢雅章）も山本も年齢的にきつくなっていくんだしさ。若いもんが勝ってんなきゃつまんないしね。三強の戦いがもっと面白くなりますよ」と語っていた。

タイム的にはやや差をつけられてしまったとはいえ、トップ3に次ぐポジションを確立しつつあるのが、5-ODの古瀬光男だ。今回も4位につけ、今後の課題はその差をどこまで詰めていくかである。一体式FRPカウルに5-Oブルーバードのデザインが美しくエアブラシでペインティングされ、ひそかな人気を集め始めてきた。一方、このクラス唯一FFレイアウトを持つ水田和之のジェミニは電気系トラブルに見舞われ、雨という好機を生かせなかったのが惜しまれる。

また、現時点では噂の域を超えないものの、次回からオクヤマSIDが再び本格参戦を始めるといった情報もあり、これが実現すれば、さらに魅力的なDクラスの戦いが繰り広げられるに違いない。

RESULT/D

出走11台					1回目		2回目
1	愛	中矢	忠広	CHECKMAN EVA 6A	0'56"727	▷	0'55"760
2	愛	山本	真宏	SA・ADVAN・YK-02V	0'58"361	▷	0'57"127
3	愛	中矢	雅章	CHECKMAN EVA 6A	1'05"211	▷	0'58"410
4	愛	古瀬	光男	AプロデュースIMSA510D	1'00"266	◁	1'06"266
5	愛	山口	義彦	CP立石・ZRC ・MEロータス	1'03"721	◁	ミスコース
6	愛	水田	和之	フラットSC・ISCCジェミニ	1'12"967	▷	1'06"321
7	愛	江口	幸男	CP立石・ZRC ・MEロータス	1'09"778	◁	1'10"128
8	愛	原口	勝	CGスポーツ&HKS 熊本MRII	1'10"693	▷	1'09"834
9	愛	角	敏弘	トラスト イタリー R853	ミスコース	▷	1'20"584
10	愛	藤沢	英夫	ISCC・ジェミニII	1'21"887	◁	リタイア

TOPICS

どうなる新・全日本ジムカーナ？ 離陸直後の失速が不安

昨年までの年イチ勝負から、今年はいよいよジムカーナの全日本選手権も全国ツアー形式でシリーズ開催となった。その開幕戦の舞台はオートポリス。観客に対する施設も充実している国際公認サーキットだ。ストレート、最終コーナーそしてショートカットの一部を使い、いわゆるパイロン設定で、ハイスピードレイアウトが設けられるはずだった——。土曜日に行われた練習走行の1本目までよかったが、天候の悪化もあり、タイムスケジュールが大幅に遅れて2本目ではコースを短縮。このあたりからすでにドライバーたちの不信感はつのり始めていた。大会開催日の早朝の天候は、雨。さらに深い霧。天候の回復を待って、短縮コースで行うことを主催者サイドが発表。ここまでは良かった。だが、問題はその短縮コースが、朝のドライバーズミーティングのときに明確な形で発表されなかったことだ。当然、ドライバーサイドとしては不満が起こる。ここからのカンカンガクガクの話し合いは省略するにしろ、1時間以上もタイムロス。結局、サーキットであることの特色を全く生かせず、360度ターン三つのあまり面白みのないコースとなってしまった。

朝からこんな状況であっただけに、イベント進行がスムーズにいかなかったのは、もはや言うまでもない。今回、先着1000名を入場無料としたこともあって、それなりの観客動員があったが、そんな開放するイベントに飽きてしまったのか、2本目の最終ランナーの走りを見ることなく、観客のほとんどが帰ってしまった。なおかつ結果の発表が遅れ、7クラス中4クラスが正式結果の発表前に表彰式が行われた……。

筆者が最も不安なのは、ジムカーナという競技がすべてこんないいかげんな形で行われていると、初めて見た人に（観客ばかりでなく、JAF系選のお偉いさんたちにも）思い込まれてしまうことである。天候の悪化は致し方ないものの、せめて運営だけでももっとしっかりしてくれれば、これだけのトップドライバーが全国から集まってきてくれたのだ、魅力に欠けるということは決してなかったはず。一般的に地味だといわれるジムカーナもレベルが高ければ魅力も増す。

その証拠というわけではないが、初の全日本シリーズには最も地理的にハンデのある九州であるにも関わらず、北海道や東北、そして沖縄からもエントリーがあり、エントラントの意識の高まりは以前とは比べものにならないほど高くなってきた。この一戦は別にしろ、今後のシリーズ展開はかなり自熱していきそう。

だからこそ、これからはジムカーナも参加して楽しむばかりでなく、見ても楽しめる競技なのだということも理解してもらいたい。そういった意味でも次回以降の主催者には、観客不在でない魅力的なイベント運営を心がけてほしいものである。

（はた）

AI CLASS

斉藤邦夫、予感通りの勝利





「1本目の走りはミスも多かったけど、その失敗をフィードバックさせれば、絶対に勝てる自信があった」と優勝の斉藤邦夫。
←左から2位の杉本、優勝の斉藤、3位の川脇。川脇は1本目トップだった。

「今日は勝てそうな気がするって、朝から言ってたんですよ、アイツ」と語るチームメイトの言葉どおり、2本目に大逆転を果たし、幸先のいいスタートを切ったのは'89年全日本A1チャンピオンの斉藤邦夫。2本目の反省点をしっかりフォローし、大幅なタイムアップに成功。

「失敗したのは練習走行の時になかった360度だけ。ストレートから一気に減速して回るというパターンを今までやったことがなかったから、どこでブレーキングしていいのか分かんなかった。そこさえ注意していけばいいと思ってたけど結果的には素晴らしくうまくいった」と斉藤。一方、1本目にトップだった川脇利之は2本目に逆にタイムダウン。

「なんとか逃げきれないもんかと思っていたけど、斉藤さんの走行が完璧だったから、もうだめだと」。その川脇は杉本高敏にもかわされ、今回は3位。その杉本は「川脇君とは同じチームだから、どっちが勝ってもいいから1-2フィニッシュ決めようと言ってたんですけど、一歩届きませんでした。この悔しさを次回斉藤さんの地元で一気に晴らさせてもらいますわ」と語っていた。

RESULT/AI

出走35台					1回目		2回目
1	谷	斉藤	邦夫	ポテンザKYB キャロッセGA2	1'01"366	▷	1'00"005
2	群	杉本	高敏	オーリンズ★A★チャレンジャー	1'00"640	▷	1'00"166
3	埼	川脇	利之	YHチャレンジャーGAB シティ	1'00"308	◁	1'01"590
4	栃	徳永	秀典	DLリジットGAB ハートGA2	ミスコース	▷	1'00"871
5	神	小塩	実	G&Tカストロール・オーリンズ	1'01"276	◁	1'02"346
6	静	安井	一広	名鉄運輸アクロスポテンザGA2	1'01"640	▷	1'01"589

AII CLASS

山野哲也が貫録の走りで逃げきり優勝





「1本目でかなり差をつけられたので、次に攻めの走りに徹したけどタイム伸ばせなくて。ちょっと焦りました」と優勝の山野哲也。
←左から2位の植木（代理夫人）、優勝の山野、3位の古谷。

1本目からただひとり1分の壁を突き破りトップに立ったのは、このところ本業ジムカーナばかりでなく、レースでも活躍中の山野哲也。まさにサーキットだったら任せとけ！　といったところか。2本目にもあえて守りの構えに入らず、攻めの走りを堅持し、残念ながらタイムアップこそならなかったものの、余裕の展開で逃げきりの勝利を決めた。

「山野はビッグイベントに勝てないなんて思われたら悔しいですからね。今までの全日本では2年連続2位、僕自身が悔しい思いをしてきましたから、ひと安心といったところですね。もちろん、これに満足せずに、このままシリーズも勝ち続けてチャンピオン決定といきたいです」と山野。

2位につけたのは今までと同じCR-Xながら新車にスイッチし、意気上がる植木徹。しかし、この激走も山野に1秒近く引き離されてしまった。3位は1本目のMCから立ち直ってきた古谷哲也。

また、昨年の全日本A1チャンピオンの片山和也がCR-Xを駆り、このクラスにステップアップ。だが、今回は10位にとどまってしまった。

RESULT/AII

出走47台					1回目		2回目
1	谷	山野	哲也	BS-APEX チャレンジEF8	0'59"395	◁	0'59"771
2	群	植木	徹	ADVAN ★シロクマ★CR-X	1'01"527	▷	1'00"520
3	神	古谷	哲也	BSシャトルザーレンエナペタル	ミスコース	▷	1'00"693
4	神	堀内	猛彦	オーリンズBSカストロールEF	1'01"973	▷	1'00"805
5	神	岡野	博史	アルファSTP リジットEF8	1'02"341	▷	1'01"095
6	神	津川	信次	ラックダンロップダンガンEF8	1'01"492	◁	1'01"677

CI CLASS

CI初挑戦で初優勝を飾った雲越由夫





「完走できただけでもラッキーなんですけどね！　CIが初めてで、いきなり本番って状況でしたから。何があっても嬉しいですよ」と優勝の雲越由夫。
←左から2位の長瀬、優勝の雲越、3位のにひら

地元ということもあって、今回の一番の注目株だったのが山本克利。「今年はシリーズ全戦を追うことができないんで出られるイベントを大切にしていきたかったんですが」なんと1本目に痛恨のMC。「1本しか走れないんじゃ、この順位（7位）も仕方ないですね」と悔しそうな表情を見せた。

その間に切れ味鋭い走りを見せたのが雲越由男だ。昨年までもA1から今年はCIにステップアップ。実戦参加はおろか、事前のテストさえままならぬ状況で挑まざるを得なかったものの、幸いにしてマシンにもトラブルは起こらず、乗り慣れたシティのパワーアップ版を自由自在にコントロール。2本目に入って、'90年のこのクラスチャンピオンである長瀬努が急接近を見せたが、辛くも逃げきってクラス初参加のあいさつ代わりの初勝利を獲得した。「エンジンの慣らしだって、アイドリングで3時間ぐらいできただけなんで、エンジンがちゃんと吹けるかどうか不安だったぐらいなのに、まさか勝てるとは！」とニッコリ。逆に長瀬は「手応えはあったんだけど、もうちょっと足りなかった」とこちらは苦笑い。

RESULT/CI

出走15台					1回目		2回目
1	神	雲越	由夫	DLシロクマワークスGA92C	1'05"730	▷	0'57"620
2	神	長瀬	努	キャロッセシティGA2	0'57"884	▷	0'57"832
3	神	にひら	ゆきお	トラストアドバンオクヤマGA2	1'00"235	◁	1'00"775
4	神	内藤	源氏	広タイヤBS小山スターレット	1'00"486	◁	1'00"485
5	神	久野	誠士	エナペタルアインベックGA2	1'00"692	◁	1'01"053
6	神	原	俊平	カストロールカワサキサニー	1'04"393	▷	1'02"220

AIII CLASS

壺坂考志、会心の大逆転！





「2本目の走りのすべてがパーフェクトというわけじゃないけど、タイムには満足。今年はこのままつっ走るよ」と優勝の壺坂考志。その走りには自信が。
←左から2位の西原、優勝の壺坂、3位の天満。

「これから2戦はアイツの得意なパイロンコースが続くんだよな。勢いづかせないためにも、ここでビシャって抑えときたかったんだけどね」（マイナーチェンジした）このMR2に乗るのは今回が初めてだったし、雨ということもあって、条件は辛かったのは確かだったけど、ここで勝たせたくはなかった」と、2位となった西原正樹に最も肉薄させたのは、今回1位の壺坂考志。

1本目こそパイロン転倒によるペナルティで下位に低迷していたが、全く無りのない走りを見せつけ、もはや貫録ともいえる勝利を獲得した。「今年はやるよ！　俺」とキッパリ。昨年も全日本で最も本命視されながら敗れ去った悔しさから、壺坂もひと回り大きく成長したかのようだ。3位につけたのは四国の天満清。

1本目にトップだった宮嶋一人はその座を守りきることができず4位へと後退したが、「自分としても1本目のトップは少なからず自信につなげることができると思っています。次の表彰台は確実のいいコースですから、壺坂選手をここで返り討ちにしたいですね（笑）」と語っただけに、面白い存在となりそうだ。

RESULT/AIII

出走31台					1回目		2回目
1	神	壺坂	考志	リジットBSオーリンズSW20	1'05"242	▷	0'58"880
2	神	西原	正樹	オートルフクNTF キャロッセ	1'04"839	▷	0'59"399
3	神	天満	清	T2HARTラックリジットSW	1'00"701	▷	0'59"564
4	神	宮嶋	一人	DLKYB リジェナプロ北本SW	0'59"970	◁	1'00"273
5	神	森田	勝也	ポテンザダッカムコクピットSW	1'00"477	▷	0'59"975
6	神	中野	成樹	ラックフォーミュラーSSRMR	1'00"252	◁	1'00"853

CIII CLASS

元祖CIII使いの意地を見せた菅野秀昭





「タイムがあんまり良くないんで、格好悪いんですけどね。今年は川村さんと一緒だから、うかうかしてられないんですが」と優勝の菅野秀昭。
←左から2位の星野、優勝の菅野、3位の玉木。

このクラス1台を除けば、すべてMR2（AWII）なだけに、この雨の中ではどのドライバーも本領を出しきれず、苦戦を強いられていた。その中で唯一ほぼ顔だったのが川又正英。彼のマシンは新型ランサー4WDということもあって、今回は千載一遇のチャンス。だが、連続するターン攻撃がその行く手を拒み、惜しくも全日本初優勝には至らず。「サイドターンはバッチリ決まるんだ。だけどセンターデフの効きが良すぎて、百発百中とは今んとこいかないのがね。まだできたばっかの車だし、雨のイベントも多いんだから、この辺りを煮詰めれば、ランサー4WDは今年の台風の目になるかもよ」と川又。

優勝を遂げたのは、昨年の全日本チャンピオン、菅野秀昭。今年から川村徹とWエントリーしているのだが、その川村曰く「菅野は何だかんだ言ってもさすがですよ。今回、実はリヤのブレーキにトラブルがあったのですよ。一本目でそれに気づいたんですけど、とても完璧には直せなくて、それであのタイムと。"もっと他のクラスの人に笑われないようにしなくちゃ、本当は"と菅野。

RESULT/CIII

出走10台					1回目		2回目
1	神	菅野	秀昭	BSオーリンズ★AZUR★AW	1'02"887	▷	1'01"563
2	神	星野	理人	アーキーKYB トラストMR2	1'04"366	▷	1'03"487
3	神	玉木	敬二	TSモリオカMR2	1'09"863	▷	1'09"267
4	神	川又	正英	ASE コスモスエナペタルCD5	ミスコース	▷	1'09"656
5	神	伊志嶺千里		マックR・エナペタル・テツR	ミスコース	▷	1'11"071
6	神	川村	徹	BSオーリンズ★AZUR★AW	ミスコース	▷	1'15"317

CII CLASS

今年も強い古谷美喜郎、余裕の勝利





「こういう天候の時って、あんまり気合い入れ過ぎてもだめみたい。2本目はよりスムーズに走ることを心がけたのが良かったと優勝の古谷美喜郎。兄・栄一を逆転して1-2達成。
←3位は高橋のミラージュ

「"Dクラスの）中矢んとこと一緒で、どうも最近は兄貴思いの弟ってのがいなくなっちゃったのかな（笑）。1本目、トップに立って今回はいけるかな、って思ってたのに、美喜郎にまんまと逆転されちゃったよ」と語るのは古谷栄一。2本目には弟の古谷美喜郎が約1秒の短縮を果たし、今回は2位にとどまった。

「エンジンの特性を完全に生かせるように、スムーズに走ることを心がけたのが良かった。こんな雨の中だったしね。兄貴には悪いけど（笑）」とは古谷美喜郎の弁。まさに最大のライバルは身内にあり、といったところ。骨肉の闘いとも言えようか？

FR勢がパワーを伝えきれずに苦戦を強いられている中、古谷兄弟のFXとともにアドバン軍団の表彰台独占の3番手を務めたのがミラージュの高橋利武。過去2度のチャンピオン経験がありながらこのところ低迷が続いていただけに、この入賞は復活の兆しにすることができそうだ。4位の川上実を挟んで5位もやはりFF。EP82の諸富孝之。駆動方式の違いが少なからず勝敗の行方を左右したようだ。

RESULT/CII

出走18台					1回目		2回目
1	神	古谷	美喜郎	KYB-ADVAN-FX	0'58"709	▷	0'57"855
2	神	古谷	栄一	KYB-ADVAN-FX	0'58"070	◁	0'58"808
3	神	高橋	利武	GAB・ADVAN・ミラージュ	0'59"489	◁	0'59"588
4	神	川上	実	YSS永井電子TS伊藤BS86	1'00"751	▷	1'00"000
5	神	諸富	孝之	TRDムラカミマーベル82	1'01"856	▷	1'00"325
6	神	藤沖	勝彦	広タイヤナイト・トキコ小山BS	ミスコース	▷	1'00"485

RACING KART CLUB



91年のA2ランキング3位の高田。TT22番手からのスタートにもかかわらず、予選ヒートで2位＋1位に浮上。決勝では直井、そして西宮の激しい追撃をかわし、優勝を飾った

全日本東地域スタート！ ハードな戦いは高田が制す

またも雨の混戦…A1はルーキー佐々木が優勝

全日本カート競技選手権
東地域第1戦

3月29日/サシマカートランド
主催：PRKCばどっく
Photos/Yasushi Yamasaki
Report/Kazuo Mizutani



全日本カート選手権東地域の第1戦は、2週間前のFK&西地域開幕戦に続いてのウェットコンディションとなった。前日までドライコンディションを保っていたサシマは、朝から雨。勝負どころの最終コーナー、1コーナーはイン側に水がたまり、ベストラインは塗り付けられたゴムに水が乗ったスリッピーな地帯に変わっていた。セッティングに、インぢりに苦心するドライバーたちを嘲るように、コース上の水かさはヒートごとに変化していった。

FA

レース終盤の波瀾 直井、逆転ならず 高田が逃げきり優勝

レース前日から一転して雨となったこのレースをまずリードしたのは、注目のスタップアッパー荻原正好だった。昨年のA-Rクラスを圧倒的な強さで制圧した荻原は、朝の公式練習でトップタイムを安定してマーク。タイムトライアルでも38秒496の1番時計を叩き出した。TT2番手の38秒822-を出したのは、昨年不振をかこっていた三沢信輔。3番手の中路基敦に0・5秒以上の差をつけた。以下、直井秀樹、斉藤篤、真壁耕毅と続く。昨年終盤に調子をあげてきた西宮圭一は7番手とまずまず。一方、'91年ランキング3位の高田充浩は雨用に急きょ変えたフレームのセッティングが出ず、22位に埋もれていた。

出走43台に対して決勝出走枠は24台。各17周の予選第2ヒートは、TT順でA・B2グループに分けて争われた。

Aグループの予選第1ヒートが始まるには雨は小降りになり、空は明るさを増していた。ここでも荻原の速さは変わらず。目からリードを広げ、トップ独走のままゴールラインを駆け抜けた。だが、第2ヒートに入ると荻原の勢いが止まった。1周目にミスを突かれて4位へ転落。「コース上の水量が減ったら、フレームの動きが変わってしまう」と、荻原はそのまま順位をあげることなく、このヒートを終えた。代わって第2ヒートでひとり舞台を演じたのは、前ヒートで2位上の西宮だ。1周目から、爆発力を感じさせる独走で、1位ゴール。4番手スタート路は最終ラップに斉藤（篤）をかわして2位、斉藤（篤）は両ヒートとも3位だ。

Bグループの第1ヒート、トップ発進の三沢は1周目から直井とドッグファイトを展開したが、1コーナーでインを刺された際にコースアウトしてしまう。三沢から首位を引き継いだ直井を、今度は真壁が追った。だが、その真壁も12周目にエンジンマウントが外れてリタイア。独走ゴールとなった直井の後ろに続いたのは、高田だった。ヒートごとにセッティングを探り続ける高田の逆襲は、第2ヒートも続き、2周目に直井とのバトルに勝つと、そのまま独走で1位をもぎとった。2位に直井、小松大雄が両ヒートとも3位だ。

予選4レースで、4人が独走ゴール。34周の決勝は、予断を許さないものになりそうだった。決勝グリッドの前2列は、その4人が占めた。ポールポジションに直井、その横に西宮、2列目に高田と荻原だ。決勝を前に雨は再び激しさを増し、コース上の水は増えていった。密かにこれを喜んだのは、小雨で不調だった荻原だ。

水しぶきをあげるローリングの隊列にスタート旗が振られた。レースは開始とともに、いきなり最初のクライマックスを迎えた。1～2コーナーで西宮が直井の外側に並びかけたのだ。だが直井も譲らない。逆に西宮は高田にスキを突かれて3位に転落してしまった。さらに、その後方では荻原が後続に押し出されてコースアウト。コースには戻ったものの、すでに優勝争いの権利を失っていた。

トップ3台はやがて、5メートルほどの間隔を保って、後続を引き離した。中路が懸命に追うものの、3人の速さになす術はないようだった。10周目、張り詰めた均衡状態を続ける3人の前に、無数の周回遅れが姿を見せ始めた。ラップ遅れの間を縫いながら、3台の間隔は広がり、また縮まる。だが、決定的



最終ラップ、トップの高田に並びかけたもののわずかに届かず西宮は2位に

な逆転のチャンスは誰も見つけられないでいた。最後のドラマの芽は見えないところで進行していた。

高田のタイヤはセッティングのためか消耗が激しく、終盤には苦しい状況となっていた。一方の直井は好調そのもの。30周を過ぎ、高田と直井の差は一気に縮まった。32周目、直井がI-コーナーで高田のインを刺す。逆転か、と思った次の瞬間、水に乗った直井がコースアウト。「あまり一気に追いついたんで、ついて行ってしまった」と無念の直井。だが高田もまだ息がつけない。今度は終盤勝負のセッティングが効いてきた西宮が迫ってきたのだ。最終ラップの最終コーナー入口で、2台はテールtoノーズ状態に。そして最後のストレート。西宮がスリップから抜け出る。だが、追いつかない。優勝は高田。その差は1車身もなかった。

「長かった！　直井君が来たときにはもう押さえる気もなかった」と疲労困憊でマシンを降りた高田。数日前に負傷した右足を引きずりながら、それでも笑顔がこぼれる。西宮は「あと5周、でしたね」と言いながらも手応えあり、といった表情。スタート前に高田と表彰台の約束を交わしあったという中路が「タナボタだけど」約束を守って3位。4位ゴールの小松の後ろには荻原が5位まで盛り返してきていた。そして、そして18番グリッドからしぶとく走り続けてきた清水剛が6位入賞を手にした。


FAステップアップの#中路、3位で表彰台をゲット


TT1位と注目された'91A1Rチャンプ荻原は5位に


トップ逆転／というところでコースアウト。無念の直井

A1
全日本ルーキー 佐々木義弘、TTから決勝までを完全制圧

東A1は今回が開幕戦。昨年のナショナル関東A2チャンプの佐々木義弘がマークしたTTベストタイムは、FAのタイムをもしのぐ38秒342。やはり38秒台で2番手の加藤英次もナショナルからのステップアップだ。最初にアタックに出た唯一のシングルゼッケン、隅崎雄一（'91年A1Rランキング4位）は3番手。39秒3を切ってガッツポーズだったんだけど、やっぱり速いヤツが出てくるね」と渋い顔だ。

出走40台で、予選はFA同様A・Bの2クラスに分けられた。Aグループは佐々木のひとり舞台。両ヒートともI周目からの独走ゴールだ。隅崎は第1ヒートで佐々木を追ったが、2度のスピンで自滅。だがでは1番手から3位までリカバーして意地を見せた。高木崇が3位＋2位と好調だ。一方のBグループでも加藤（英）が、やはり独走を続けて両ヒートを制覇し、ポールに佐々木、その横には加藤（英）が並ぶことになった。

ローリングがなかなか揃わず赤旗が出され、再ローリングの末にレースはスタート。佐々木はホールショットを決め、加藤（英）もそれに続く。だが、佐々木は間髪いれず逃走を開始、徐々に差を広げていく。さらに終盤、加藤（英）はブレーキがオーバーヒートし、エンジンもタレ始めてしまった。そして、最後の5周は、加藤（英）が防戦に回る番だった。3番手の高木がジリジリと順位をあげてきた隅崎を連れて近づいてきたのだ。加藤（英）は辛くも2人を押さえて2位の座を死守。さらに、最終ラップ、最終コーナーの立ち上がりで、隅崎が高木から表彰台を奪い去った。

完璧なデビューウインだったにもかかわらず、佐々木はため息をついて「レース前の練習で雨の日が多かったからです。ドライだったら体がもったかどうか。これが最初で最後の優勝ですよ」と弱気な発言。勝者ゆえのプレッシャーを早くも感じているかのようだった。

10位までの中にロータックスエンジンは1台もなし。エンジンウォーズもまた、早くも動きを見せているようだ。


'91ナショナル関東A1チャンプの28佐々木がTT～予選～決勝と勝ち進み、全日本ステップアップの雄戦を飾った


やはり全日本ルーキーの加藤（英）が2位入賞


このクラス唯一のシングルゼッケン隅崎が3位に


FA表彰台。左から2位の西宮、優勝の高田、3位の中路


A1表彰台。左から2位の加藤、優勝の佐々木、3位の隅崎

クラス：FA

エントリー45台

決勝順位	No.	ドライバー	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト	タイムトライアル 順位	1ヒート順位	2ヒート順位	予選順位
1	3	高田 充浩	ロータックス・DSC3／CRG・02A／DL	40'608	22	B2	B1	3
2	6	西宮 圭一	ロータックス・DSB／ハッセ・ミザー㊤／BS	39'705	7	A2	A1	2
3	40	中路 基敬	無限・MKR100A㊤／ハッセ・ミラージュ／BS	39'355	3	A4	A2	5
4	31	小松 大雄	ロータックス・DSB／ハッセ・ミザー／DL	39'863	8	B3	B3	7
5	24	荻原 正紳	ロータックス・DSB／テクノ・G8／BS	38'496	1	A1	A4	4
6	36	清水 剛	イタルシステム・MV-1／イタルシステム・マーリーRG16／BS	40'791	26	B13	B8	18
7	18	石井 忠敬	アトミック・AKV92／ビレル・R5／DL	41'548	34	B8	B13	19
8	8	白鳥 淳三	ロータックス・DSB／ハットレス・ストレートII／BS	39'921	11	A6	A5	10
9	33	斎藤 篤	ロータックス・DSB／CRG・02A／BS	39'508	5	A3	A3	6
10	34	斎藤 孝	ロータックス・DSC3／ハットレス・ストレートI／DL	40'655	23	A13	A10	21

クラス：AI

エントリー40台

決勝順位	No.	ドライバー	エンジン／フレーム／タイヤ	タイムトライアル ベスト	タイムトライアル 順位	1ヒート順位	2ヒート順位	予選順位
1	28	佐々木義弘	イアメ・パリラTT75／テクノ・G8／BS	38'342	1	A1	A1	1
2	19	加藤 英次	イアメ・パリラTT75／アルカート・ファントム07／BS	38'969	2	B1	B1	2
3	4	隅崎 雄一	イタルシステム・ML-1／ビレル・R5／BS	39'287	3	A11	A3	10
4	33	高木 崇	イアメ・パリラTT75／CRG・05B／DL	39'592	7	A3	A2	3
5	29	柴田 優作	PCR・TSL100／PCR・F3／BS	40'983	22	B6	B2	7
6	41	広田 光男	イアメ・パリラTT75／ビレル・R5／BS	39'470	5	A2	A4	4
7	36	池江 信幸	イアメ・パリラTT75／イタルシステム・マーリーMK1／BS	39'691	8	B2	B4	5
8	25	塩村 栄一	グップT95B／ハッセ・ミラージュ／BS	41'260	25	A10	A5	11
9	20	加藤 真	イアメ・パリラTT75／アルカート・ファントム07／BS	40'240	14	B5	B5	8
10	21	金杉 賢治	イアメ・パリラTT75／テクノ・G8／BS	39'508	6	B3	B3	6

PREVIEW

4/26
全日本FK第2戦・西地域第2戦

鈴鹿サーキット南コース
主催者：鈴鹿サーキットランド

全日本FK第2戦および西地域第2戦は、4月26日（日）に三重県・鈴鹿サーキットの南コースて開催される。

ここは、今年から全日本選手権に加わったコース。昨年同様、5月3日には国際格式のレース、ワールドカップ・カートレースも開催される。日本のカートコースとしては長いストレートを持ち、タイプとしては高速コースといえる。

レースは通常どおりワンデイ。開催クラスはFKとFA、A1の3クラスである。スケジュールはクラスごとに、公式練習～TT～予選～決勝と進む。観戦料金は鈴鹿サーキットの遊園地入園料のみ。大人1500円、こども（小学生）800円となっている。近鉄白子駅からサーキット行きのバスもあるのでクルマがない人でも交通の心配はない。

●鈴鹿サーキット南コース：三重県鈴鹿市稲生町7992　☎0593(70)1465



FROM EUROPEAN KART SCENE
ツヨシのヨーロッパKART単身挑戦記

きっと世界の頂点へ！

①——出発、そしてイタリア選手権第1戦 の巻

レーシングオンの皆さん、はじめまして
僕はこの春からイタリアに住みながら、ピレルのチームに入って
ヨーロッパのレースに挑戦することになった高橋毅です
出場するのはヨーロッパ選手権とイタリア選手権
それに世界選手権のフォーミュラKクラスです
イタリア語も喋らなきゃならないし
いろいろ大変なこともあるだろうけど
ずっと前からの憧れだったヨーロッパでのレース
向こうのヤツらの鼻をあかすようないいレースをして
タイトルをもぎとれるよう、がんばってみます
これから、こんな風にレーシングカートクラブに手紙を書きます
僕のレースを見ていてください



3月10日火・雨

いよいよ今日、イタリアへ出発だ。その前にちょっと、今回のイタリア行きについて説明しておこう。僕は、去年まで全日本に出ていたのだけど、ずっと前から向こうでレースをやりたいなあ、と思っていた。大きなきっかけだったのは、全日本にあがった'89年末にホンコンGPに出場したこと。そこで向こうの選手のカートに対するハングリーな取り組み方みたいのを見て、自分もいつか向こうでやりたい、と思っていた。そして去年のワールドにピレルチームから出場することができて、そこで今回のイタリア行きのお話をいただいて、こうして出発するようになった、というわけだ。向こうでは、ピレルのチーム員として、ファクトリーの近くのペンションに住んで、晴れてレース一色の生活を送れることになるのだ。無事に高校も卒業できたし、これからは思う存分レースができる。楽しみでしかたない。

さて、空港には去年お世話になった青山さんが見送りにきてくれた。しかし、子想どおり、飛行機の予定が11時から13時に、さらに15時にと遅れていく。あげくの果てに『飛行機は飛びません』のアナウンス。何だかエンジントラブルらしい。24時間かけて朝にはちゃんと直るというけれど、でも、落ちるのは困るので、時間がかかってもちゃんと直して欲しいなあ。

いきなり出だしでつまづいてしまって、明日からが思いやられる。


ピレルの社長、オスカル氏と
僕がイタリアに着いたときは空港まで迎えに来てくれてたし
お昼はいつもオスカルさんの家でごちそうに、とお世話になりっぱなし

3月11日水・くもり

再び成田。だが、着くといきなり出発予定の13時が14時に延びていた。これはもしかして、と思った矢先に『今日も飛行機は飛ばないかもしれないので、英国航空でイギリスに行ってからイタリアへ入ってください』との知らせ。これに従って、仕方なくイギリスへ。しかし悪いことに、今度は荷物の手違いがあって、イギリスに泊まらなければならないという。いったい、明日はちゃんとイタリアに到着できるのだろうか。

3月12日木・晴れ

今日はすべてうまくいった。イタリアの空港にはこれからお世話になるピレルの社長のオスカル氏がわざわざ来てくれていた。それからピレルの工場に行くと、みんなが出迎えてくれた。みんな、僕に気をつかってくれて、ちょっと体ゆっくりと英語も交えながら話をしてくれるのだけど、少ししか分からない。もっともっとイタリア語も勉強しなくちゃ、と初日から思い知らされた。

住むところはピレルの工場の近くのペンションだった。すごくやさしくて、ちょっと体格のいいおばちゃんがひとりいる。すごく明るく、いろいろ喋ってくれるのだけど、まだ僕には解読不可能だ。がんばらねば。

3月13日金・くもり

今日はピレルのレーシングチームのチーフメカニックのジャニーが僕らの町の隣にあるパルマというところにあるカートコースに連れていってくれた。そうそう、説明が遅れたが僕はモデナというところに住んでいる。昨日の日記に書かなかったのは、実はどこなのかよく分からなかったからなのだ。だから、これからも分かってから、後で説明することが出てくると思う。

コースに連れていってくれたってことは僕も乗れるのかな、と最初は思ったけど、どうやら今週はここでレースがあるらしく、僕はこのレースにはエントリーしていないので、僕が走れるテストは来週からみたいだ、ということが分かった。だけど、カートに早く乗りたいと思ったのは久しぶりだ。このパルマのコースはとっても広い。明日の晩はここに泊まるみたいだ。

3月14日土・晴れ

今日もパルマに行ってきた。ここは夜になると真っ暗になってしまい、車の横に座っていて、前が見えにくくてビビッてしまった。

3月15日日・

今日はパルマでレースだった。僕のいるピレルチームが2クラスを制するという結果。しかし、チームのうちのひとりが、レース中に一番スピードの乗るところで他の人と接触してひっくり返ってしまった。大事には至らなかったが、当分カートには乗れないみたいでドライバーは落ち込んでいた。僕も気をつけなければ。

3月16日月・晴れ

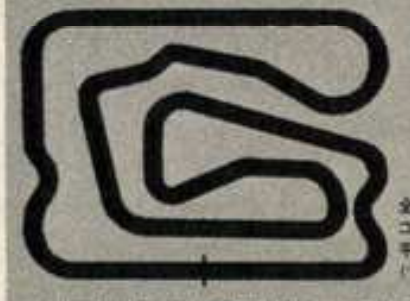
今日はこっちへ来て始めて洗濯をした。まだ、町の様子を知らないので、部屋でしか過ごせない。早く町に出てみたいのだけど、そのチャンスは当分なさそうだ。しかし、洗濯物はちゃんとできてくるのだろうか。

3月17日火・晴れ

今日はフレームのテストをした。エンジンが結構よかったので、これからが楽しみになってきた。それと、今日行ったコースの走行料は日本円にして2000円だった。日本ではとても考えられない安さだ。でも、さすがにコース自体の設備や路面状態などはいまひとつだったけど。今日走っていたのは2台だけ。このへんも日本とは違うみたいだ。

そうそう、昼食は毎日、オスカル氏の家でごちそうになっている。今日はスパゲッティが出て、その味が日本風だったので懐かしかった。こっちにいると日本とは違う味ばかり

今回のサーキット：パルマ



全長:1190m
コースレコード:45'67
平均速度:91.43km/h
(91年125cc世界選手権にて記録)

パルマはボローニャの北西90km、ミラノの南東120kmにある小都市。町の中心から西よりのところにサーキットはあり、ほぼ正方形の敷地内には2本の長い直線を持つ回り込んだコースがレイアウトされている。平均速度は91km/h（125cc）に達する高速コースである

トランスポーター
大量格安販売中

ハイエースロング
ガソリン・ディーゼル車
キャラバンロング
ガソリン・ディーゼル車



など在庫多数有ります。

プレゼント
トランスポーターをご成約のお客様全員にカート用ヘルメットをサービスいたします。

ヘルメット
あなたのヘルメットをお好きなカラーリングに塗装をいたします

ヘルメット・レーシングスーツ・ブーツなどレース用品格安販売しておりますのでぜひご連絡ください。

バン・ワゴン車
高価現金買取中

頭金ナシ60回払まで ローンOK

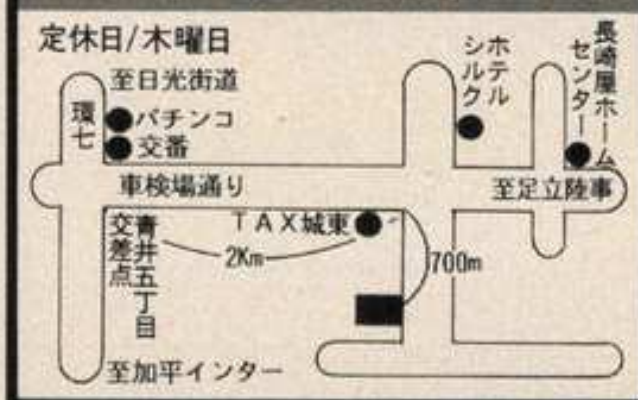
全国通販OK!

GARAGE
tanimoto
RACING SERVICE

☎03 3858-3400
営業時間10:00AM～8:00PM

足立区 南花畑1-9-6

定休日/木曜日



RACING KART CLUB



ビレルの全チームの統括とテクニカル・ディレクターを務めているのがミスター・ジャーニー
つまり、チーフ・メカニック的な人なんだ

で、この味にはめったにお目にかかれない。というわけで、よく味わって食べた。オスカルの奥さんは、買い物などいろんなことで助けてくれている。今日は、洗濯物は私に出しなさいよ、と言ってくれた。オスカル夫人が、まるで自分の母親のようにも思えてきてしまった。

3月18日(水)・くもり

いよいよパルマでレースウイークに入った。イタリア選手権の第1戦だ。このコースにはカフェバーやレストランがあったりとなかなかの設備。そして結構スピードが乗るコースで、急にスピードを落とさなくてはならないところもあったりと、難しい。スプロケットはフロント10枚、リヤがだいたい78枚といった掛かりだったので、フロントも少し変えた。これでまあまあのできあがりになってきた。こっちでは、セットアップを変更するのはすべてドライバー自身の意見だから不安もあるけど、思いどおりにいくと、すごく自分にとって蓄積になる。今のところは思いどおりにいってるけど、あと少しがんばらなくてはいけないな。

3月19日(木)・晴れ

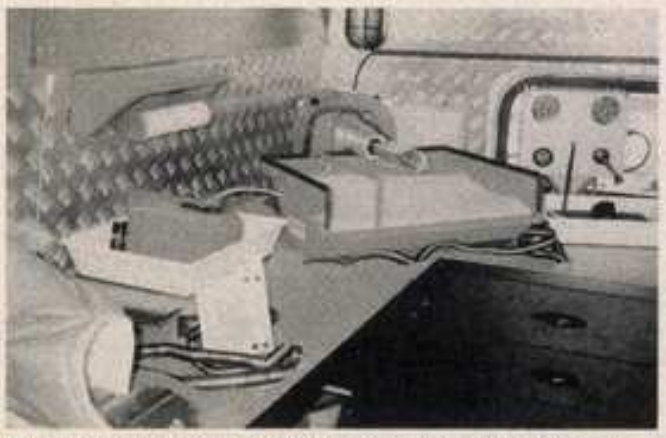
今日の走行は30分間×4回しかなかった。またトラクションが足りなかったので、きらにシート位置を変え、また若干フロントが気たところ。なかなかのコースなので気にいったが、いろいろなメーカーがこのレースに総力をあげて来ており、僕にとってはいまのところ、トップははるかに遠い。

今日走ってみて、リヤのトラクションが足りないような気がしたので、それをまず直すことにした。シート位置を変更して、少しずつタイムが縮まっていったのはいいけれど、それを伝えるのにすごく時間がかかってしまうのは困ったもんだ?

3月20日(金)・くもり

今日はストレートでの差をなくすために、マフラーの長さの調整をした。ストレートが長いコースのため、ここでのタイム差が大きかったからだ。でも、こっちのエンジニアが「この長さでなければいけない」と言い切ってしまうのには、ちょっと困らされた。長さを変えてテストすると、コンマ2秒はあがったので少しは納得してくれたみたいだけど、やっぱり彼自身は、長さを変えるのはイヤみたいだった。

でも、こっちのレースのすごいところは、すごくいろいろなところにシビアなところだと思う。少しでも正確さを出すためだと思うけど、テストに行く前にフレームを工場にある平面の台の上に置いて、わずかな歪みも直してから持っていったり、テストでは、タイヤもどんどん新品を履いてレースと同じ状況を作ってやっている。それから、テストではそのセットアップがダメだと判断されたらすぐに帰って来い、というサインが出、ドライバーは戻らねばならない。意味のないことはすぐにやめるというわけだ。



驚いたのは、ビレルでは非常に正確なテストな行っているということ
テストに行く前にフレームを点検し、わずかな歪みをなくしてからコースに出掛けていくのだ

3月21日(土)・くもり

今日は朝8時からコースにいたのに、走れたのは夕方5時半から30分間だけだった。と言っても1日が長く感じた。今日、日本から斉藤さんと、フランスから酒井さん(編集部注:今年フランスF3に参戦する酒井澄選手)が来ていて話をした。久しぶりに日本語を喋った感じだ。

3月22日(日)・くもり

今日はレースの本番だ。タイムトライアルは19位。この結果から3グループに分けて予選を行う。僕はAグループだった。予選の結果はA×Bで8位。A×Cで11位。プレファイナルは14位からスタートして8位ゴール。決勝は8番手からスタートになった。

その決勝ではヤルノ・トゥルーリ(編集部注:'91年のワールドチャンピオン)と争って、残り3周というところで、エンジントラブルで18位という結果になってしまった。でも決勝では、ファビアーノ・ベレッティ、アレッサンドロ・マネッティ、それにトゥルーリと争っていて、自分の足りないところがよく分かったのはよかったと思う。

しかし、1日に5ヒート走ったのにはびっくりした。実は、この予選～プレファイナル～決勝という本当のレース以外にも、A、B、Cに分けてのレースというのがあったのだ。こっちのレースの方はみんな手を抜いてやっていたので、なごやかだったけど。

さあ、次は4月5日のイタリア選手権第2戦・イエソロ・サーキットだ。でも、どこにあるんだろう?

RESULT イタリア選手権第1戦

●3月15日:イタリア・パルマ

		エンジン/フレーム
1	2ニコラ・ジャンニベルティ	ロータックス/トニー
2	3ジャンルーカ・ベッチオ	ロータックス/カリカート
3	4ダニロ・ロッシ	ロータックス/カリカート
4	5ダニロ・カスチオ	MRC/トニー
5	6アレッサンドロ・ザネラ	ロータックス/カリカート
6	7ファビーノ・ベレッティ	パリラ/ビレル
7	8アレッサンドロ・マネッティ	ロータックス/トニー
8	9ヤルノ・トゥルーリ	パリラ/アル
9	0アンドレア・カンディラッチ	FOX/ビエッセ
10	1ファブリツィオ・ゴリン	PCR/PCR
：		
18	1高橋 毅	イタルシステム/ビレル

参加29台・決勝出走22台

FK-9で那須EXサーキットを攻める!の巻

「FK-9で那須を走りませんか」との嬉しいお誘いにのっかって那須EXサーキットとヤマハFK-9を同時インプレしてきました

協力/那須エクスプローラーサーキット、ヤマハ発動機株式会社、ラマーレ・レーシングガレージ
Photos/Shoichi Sudoh



FK-9のハンドリングは想像以上にスポーツライク。初心者だって手軽にレーシングフィールを味わえるカートなのだ

ヤマハからレジャー指向のカートとしてデビューした「FK-9」。那須エクスプローラー（EX）サーキットのお誘いで、このデビューほやほやのFK-9で那須EX（エクスプローラーサーキット）を走る機会があった。で、当レーシングカートクラブからはKびんが参加してきました。以下、那須EXサーキット&ヤマハFK-9のインプレッションをお聞きください。

ひろびろ！ 那須EXサーキット

3月17日、火曜日。朝11時にサーキット着。栃木県・那須高原にほど近いだけあって、天気はいいものの、とっても寒い（逆に夏は涼しくていいんだろうな〜）。

この那須EXサーキットは、当初は2輪の走行がメインに行われていたのだけど、'91年にはF-00シリーズが行われ、今年からはSLシリーズを始めとするスプリントレースが開催されるようになるなど、カートコースとして急速にクローズアップされてきた。

コースの全長は約1200m、日本のカートコースとしては非常に長い部類に入る。全体的にはフラットで、直線は長く、各コーナーのRも大きいため、高速コースと言っていいだろう。そしてコース幅は広いし、全体のスケールも大きくて、パドックやスタンドも超ひろびろ。カートコースというよりも、筑波サーキットをちょっと小さくしたくらい、という印象だ。いままであんまりカート用に使われていなかったのがもったいないくらい。でも、今年からはカートのレースもどんどん行われるので、近県の方、チェックですゾ。

さて、当日インストラクターを務めてくださったのは、ラマーレ・レーシングガレージの園田行洋選手。全日本のFKクラスで活躍中の現役バリバリだ。

ヤマハFK-9はどんなカート？

FK-9はヤマハからレジャー指向でリリースされた新型カート。普通のカートが「レーシングカート」なら、このFK-9は「スポーツカート」という呼称があてはまる。

コンセプトとしては、レースをするものではなく、スポーツ走行を楽しむ、というもの。だから誰にでも扱いやすく、メンテナンスが楽で、それでいてスポーツフィーリングは十分アピールされたカートとなっている。

マシンはRC-00Sと同等のしっかりしたフレームに、ヤマハのスクーター・ジョグと同じ、82cc単気筒2サイクルエンジンを搭載。タイヤはSLタイヤで、油圧式シングルディスクブレーキで制動力もばっちり、と走りに関してはハイレベル。一方、オートマチック無段変速にセルスターター始動、スクーターなどと同じくオイルを別に給油する分離給油方式の採用など、扱いやすさも抜群。また、エンジンは1年間メンテナンスフリーだというのだから、超楽チン！ 外観はフォーミュララライクなカウルに覆われていて、なかなかカッコいい。手に入れたらカラーリングに凝りたくなるようなボディだ。

とはいえ、私はFK-9についてナメた考えを持っていた。80ccって言ったって、そんなカートの扱い方、フラッグの説明など簡単な説明を受けて、早々にコースへ。さあ、FK-9試乗&那須EXサーキットのインプレッションの始まりだ。



那須EXサーキットのグランドスタンドからストレートを臨む。とってもひろびろ

那須エクスプローラーサーキットって!?

那須エクスプローラーサーキットは栃木県黒磯市に位置するカート&2輪のサーキット。8万平方メートルという広大な敷地に、全長約1200mのロングコースが設置されている。日本のカートコースの中では群を抜いてコース距離の長い高速コースだ。

サーキットは設備が整っている。広いパドック、3階建てのコントロールタワー（計時室も完備）、3000人収容可能なグランドスタンド、メディカルルーム、クラブハウス、バーベキューガーデンなどなど。また、パドック内にはラマーレ・レーシングガレージの支店もあり、カート用パーツの販売・サービスを行っている。

これまでは2輪の走行が主だったが、今年からは、地方選手権（ナショナルカップ）を始め、SLシリーズ他、スプリントのレースが盛んに行われるようになった（左表）。レース活動をする上で、ぜひともチェックしておきたいコースといえるだろう。

スポーツ走行の申込みは☎0287(63)7744へ。貸切り、2輪の走行もあるので、前日までに必ず電話予約をしてほしいということだ。SLまたはJAFカートライセンス保持者で、18歳以下の人は20歳以上の人の同伴が条件だ。また、カートにはサイドボックスが必備。走行料は3000〜6500円（時間帯、曜日により異なる）。別に保険料500円が必要だ。また、パドックに貸ガレージもあり（1ヵ月＝3000円）、トランスポーターのない人の強い味方になってくれる。

東北自動車道・那須インターから車で10分、東京から車で3時間というロケーション。コースはきれいでひろびろ、おまけに比較的空いていて走りやすい、といいことずくめ。一度走りに行ってみてはいかが？



バーベキューガーデンetc.と施設は充実



那須EXサーキット'92年度レース日程

★ナショナルカップ
東関東地区第4戦 5月3日㊐
（主催：RKC関 ☎248-874-8041
共催：ラマーレ・レーシングガレージ ☎345-901-0789）

★SLカートシリーズ
6月14日㊐
9月20日㊐
11月15日㊐
（主催：ラマーレ・レーシングガレージ ☎345-901-0789）

★SL耐久レース
8月23日㊐

RACING KART CLUB

ヤマハFK-9& Y's Kaféって!?

ヤマハでは、気軽にモータースポーツを楽しむクラブ組織"Y's Kafé（ワイズカフェ）"を'91年11月1日に発足させた。モータースポーツ、あるいはカートをやってみたいと思っても、メンテナンスに自信がなかったり、レースではなく、スポーツ走行を楽しみたい、という人はいっぱいいるはず。そういう人が気軽にモータースポーツを楽しめるクラブがこのY's カフェなのだ。で、このクラブ専用のマシンが、FK-9。メンバーになると、レンタルFK-9を優先・割引料金で利用できる他、試乗会、その他のイベントに優待される特典がある。メンバーになるには入会金1万円（19歳以下のジュニアメンバーは5000円）、年会費3000円（ジュニア1500円）が必要だ。

Y's カフェの活動としては、FK-9専用走行時間が確保されたY's カフェ提携コースでのスポーツ走行が中心。これなら、レーシングカートやミニバイクとの混走も避けられ、思いっきり自分の走りが楽しめるというわけだ。さらに今後、タイムトライアルGPやレーススタイルでのイベントも企画されているのでお楽しみに。ただし、基本はあくまでも提携コースでのスポーツ走行。FK-9は指定されたコース以外では走行できないし、レースは行われていないので間違えないように。

で、このようなスポーツ走行やタイムトライアルGPなどのイベントに参加するにはメンバーになる他、ドライバーズカードが必要になる。これは、スクール受講後（無料）の終了試験を受験（受験料1000円）する他、ドライバーズカード発行料3000円が必要だ。

個人でFK-9を所有するもよし、仲間と2～3人で共同所有するもよし（共同所有だって十分楽しめるはず）、提携コースのレンタル車で楽しむもよし（メンバーでなくても利用できる）、FK-9&Y's カフェの楽しみ方は、様々だ。

●問い合わせ&申込みはYs Kafeステッカーのある窓口へ。Y's Kafé事務処理センター：☎03(3915)0813



ヤマハFK-9：39万9000円。フロントカウルはオプションで2万5000円。エンジンは2スト82cc（右上）



講師を務めてくださった園田選手

想像以上にスポーティなFK-9

園田インストラクターの後ろについて、まずは慣熟走行から。ゆっくりしたペースで走りながら、アクセル&エンジンのレスポンス、クラッチのつながり、ブレーキのフィーリング、そしてステアリングの応答などをチェックしていく。続いて、全開のフリー走行へ。那須EXサーキットは高速コースだけあって、走っていてなかなか気持ちいい。ホームストレートに続くIコーナーをブレーキをあてるか、アクセルをちょっとだけオフして（全開でもいけるけどね）、続く長いストレートを全開また全開。ストレートエンドの通称"つばめ返し"という複合コーナーを抜けてまた全開、20Rの左へアビンをクリアして大きなS字を過ぎると最終コーナー。最終コーナーはアクセルオフかちょいブレーキでクリア、と一周はこんな感じ。ただし、実際のカートの走行時にはIコーナーに続くストレートは途中シケインを走行するとのこと。

一方、FK-9の方も予想以上にスポーティなカートだった。シートポジションはノーマル状態で、小柄な私でも足が届くくらい。逆にあまり大柄な人だとちょっと窮屈かもしれない。でもシート位置は微調整ができるので心配なし。エンジンはフラット な吹け上がりで、ヤマハKT-100Sなどに比べれば、パワーもトルクも少ないけれど、それでも元気な力を発揮してくれる。ブレーキフィールも良好。自動調節のため、踏力によって微妙な効きをコントロールすることはできないが、逆にロックさせることもないので、カートに不慣れな人でもとまどうことなく、楽しく走行ができると思う。ステアリングも1対1で、シャープな反応を楽しめるし、手軽にカートの楽しさを味わうにはぴったり、という印象だった。タイム的にはこの日のベストが57秒9、平均時速は71キロほど。かなり、スピードも出ているのだ。

というわけで、一日みっちり走らせていただき、ヤマハFK-9と那須EXサーキットを堪能させてもらいました。どちらも、オススメですゾ。（Kびん）



身長153cmのKびんにもジャストフィットのポジション

チーム員募集中

Domingo KART PRO SHOP

堺カートランドまで20分
宝塚カートフィールドまで60分
スポーツランド生駒まで60分
名阪スポーツランドまで60分

★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etc.
おまかせ下さい。

'92 NEWシーズンスタート!

この機会にぜひリトルフォーミュラの
ステアリングをあなたも握りませんか。

ドミンゴはあなたと共に走り続けます。

初心者の方大歓迎
親切にアドバイスいたします。
お気軽にご来店下さい。

ヤマハRC-100SD ¥339,000
その他、各種外国製カート取扱います。
各種レーシングギア、ローンも取扱いOK!

〒590 大阪府堺市石津町3丁目7-24 昭和コーポ上野芝西1F
Phone.0722-41-2993 10:00a.m～9:00p.m.



関西地区ライセンス講習会実施!

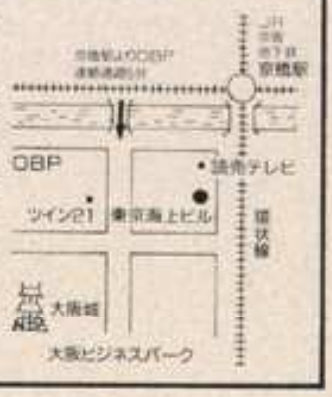
JAF SL

亜久里のようにフォーミュラカーのステップを目指す君、気分はセナやマンセルのようにカートをエンジョイしたいあなた! カートの第1歩は、まず正しい認識と安全への心構えから……

4月18日(土)、5月16日(土)
■18:00～21:00
(受付 17:30～18:00)
■受講料 10,000円

JAFカートライセンス講習会（SLカート教室併設）

大阪ビジネスパーク（副都心）にて開催! 毎回定員50名、☎にて申込み受付中



主催:サムライカータース 講師:JAF主任講師ほか
申込:☎06-922-3331 城北センター内(9:00～17:00)

■カートライセンスの取得方法は……?

まず、カートにトライするための第1歩は、あなたの近くの信頼できるショップ選びから。そして、カートのルールとマシンを知るために「ライセンス講習会」を受講する。カートのライセンスには、JAFの発行する「カートドライバー・ライセンス」がある。また、昨年まで「SLライセンス」と呼ばれていたヤマハSLカートクラブの「会員証」が今年から「SLメンバーズカード」に変り、様式も変更され、従来の1年更新から3年有効になり1年毎の更新の手間が省かれた。

ヤマハの主催、後援する「SLカートレース」などに出場するためには、カートショップなどで行われる「SLカート教室」に参加すれば学科と実技の教習を受けてすぐに資格を取ることができる。しかし、JAF公認のレースに参加するためには、JAFライセンスがなければ出場できないため、本格的にレースに取組む人はJAFライセンスも合せて取得すると良いだろう。JAFライセンスの講習会には、JAFの主任講師資格者が当るので当然のことながらレベルも高い。受講には、筆記用具、写真（JAFは2枚、SLは3枚必要）、認印、ヘルメット、グローブ、ツナギ服や厚手のジャンパーなど安全な服装が必要で、靴はカカトを覆うハイカットのシューズを準備したい。

KARTERS カーターのカーターによるカーターのためのコーナーだよ!! PARADISE

BUY & SALE

■売りたし

●マックミナレリ+ヤマハKT100
14万円・ハガキにて連絡お願いします
〒560 大阪府豊中市東豊中町6-8-48-404 津村公男

●ヤマハRC100SD
'91年式・エンジンオーバーホール済み・中古スリックタイヤ2セット／中古レインタイヤーセット付き・マフラーのみなし・その他パーツ多少つけます・ハガキが確実です
〒252 神奈川県綾瀬市上土棚697-8 ☎0467(78)-124(夜9時以降) 竹谷浩一

●ダップSL+ヤマハKT100S
'91年式・エンジンは'88年式・サイドボックス／フロントパネル付き・SL83タイヤ／SL86タイヤ／レインタイヤ付き・他パーツ多数付き・即レース出場可・30万円
〒555 大阪府西淀川区花川1-7-29 ☎06(471)-1457 三輪 晋

●CRG02A+ヤマハKT100S
エンジン'91年式・サイドボックス付き・SL83タイヤ付き・程度極上・その他スペアパーツ付き・茂原／新東京／大井松田で即レース出場できます・往復ハガキで連絡お願いします・トランスポーターもあり
〒230 神奈川県横浜市鶴見区駒岡町2272-201 辻 真悟

●ヤマハRC100S
'88年式・程度上・入賞3回・ノイズボックス付き・カートスタンド／タイヤホルダー／スプロケット／レインタイヤ／ロングハブ／ツーピースホイール前後各2本／その他予備パーツ／工具など多数付き・価格応談
・ハイエースロングバン
'84年式・5ドア・オートマ・エアコン／AM-FMステレオ付き・走行4万km・機関良・タイヤ新品・車検'92年6月・価格応談
〒210 神奈川県川崎市幸区南幸町3-124-5-502 ☎03(3756)8556(昼間・会社) または☎044(533)3688(夜) 田井利明

●CRG02A
'91年式・サイドボックス付き・新品タイヤ付き・新品エンジンマウント付き・ハルナ／伊那／須坂に取りに来られる方・20万円
〒381-04 長野県下高井郡山ノ内町大字平穏2625-14 宮崎和浩

●ヤマハRC100SD
'89年式・程度上・ノイズボックス付き・レインタイヤ付き・カートスタンド／デジタルタコメーター付き・15万円
・ヘルメット
アライGP2K・白・Lサイズ・1回使用・キズなし・2万円
〒633 奈良県桜井市外山鳥見町35-2-3 ☎06(781)7403 岡本憲一

■買いたし

●ヤマハRC100SDまたはSC
10~15万円くらいで譲ってください・小物をつけてくれれば1万円プラス・キズがあってもOK・連絡はハガキでお願いします
〒329-32 栃木県那須郡那須町大字寺子丙1-27-7 大森 聡

NEWS

SRSスガヤ東京本店 新装オープン

4月1日、㈱SRSスガヤ（エス・アール・エス スガヤ）東京本店がカートショップとして新装オープンした。広々とした店内には、フレーム／エンジン／パーツ／用品などがズラリと展示されている。この東京本店では、カートの展示販売およびパーツ・用品販売がメイン。千葉支店では、カートの販売、チューニングメンテナンス、4輪（フォーミュラ・トヨタ）のエンジンメンテナンスなど幅広いサービスを行うことになるという。

●㈱SRSスガヤ・東京本店：東京都墨田区本所3-3-7 ☎03(3625)7100
千葉支店：千葉県千葉市花見川区宇須谷町336-1 ☎0472(50)1400




蔵前橋通りと三ツ目通りの間、若松部屋のちょうど真正面が東京本店だ

国際スポーツフェアのFK-9模擬レースに参加してみない?

ゴールデンウイークの4月26日(日)から5月5日(火)の期間、恒例となった国際スポーツフェアが東京・国立代々木競技場で開催される。このスポーツフェアの中のイベントのひとつとして、カートのイベントが予定されているので紹介しよう。

「第10回記念・国際スポーツフェアFーサーキット東京グランプリ」と題されたこのイベントは、ヤマハFK-9による一般参加の模擬レースだ。ヤマハFK-9はヤマハから新登場したレジャー指向のカート。こいつに乗ってみるには、いい機会だと思うよ。

参加資格はSLまたはJAFライセンス所持者。ヘルメット／グローブ／スーツは持参すること。期間は4月26日から5月5日の9日間（5月1日は休みなので注意）、時間は午前10時30分から夜7時まで。

ゴールデンウイークは、国際スポーツフェア&FK-9模擬レースでまる1日楽しんでしまうってのもいいかもしれない。

●問い合わせ先：㈱ガレージ茶畑 ☎0465(83)1906

カートなんでもQ&A!

Q 僕は今シーズンからカートを始めたいと思っているのですが、カートショップの連絡先が分かりません。北海道旭川周辺のカートショップを教えてもらえないでしょうか。李好彦選手のようなレーシングオンのバックナンバーで調べても分かりません。スタートからいきなりリタイアしそうです。どうか、お願いします。 北海道 近藤浩貴 16歳

A そうなんだよね。いざカートを始めようと思ってもショップがどこにあるのか分からない、それで困ってる人って多いんじゃないかな。レーシングオンの広告や、カートの本のショップリストなんかで探してもらえばいいんだけど、それでも見つからないときにはヤマハ発動機㈱がカート活動を統括する団体として組織しているSKLC（エス・エル・カートクラブ）に「○○の近くのカートショップを教えてください」という風に聞いてみるのがいいかもしれない。以下はその連絡先。

SKカートクラブ北海道本部／☎011(612)1060
東北本部／☎022(284)6121
関東本部／☎03(3444)9312
中部本部／☎052(913)2121
関西本部／☎06(535)1661
中国本部／☎082(285)4911
四国本部／☎0878(67)3900
九州本部／☎092(411)3606

ちなみに旭川近辺のカートショップは㈱モンク／旭川市豊岡12条3丁目2-1 ☎0166(34)5728 旭川カートサービス／旭川市末広4条5丁目 ☎0166(53)6683 カートショップウイズエリス／旭川市末広1条4丁目 ☎0166(53)5285 以上です。これでリタイアせずに済みそうかな?

RACING KART CLUB

カートワンポイント講座 10

カートのステアリングのギヤ比が1:1のわけ

一番の理由はシンプルだから、というものです。カートのセールスポイントはシンプルであること。だから、シンプル・イズ・ザ・ベストを追求した結果、このように1：1のギヤ比となったのです。カートでのシンプルでベストなものとは、安価で、軽く、壊れにくいこと。だから、ラック&ピニオンに代表されるステアリングギヤボックスは取り付ける必要がないのです。

つまり、カートの場合、ステアリングのギヤ比などというものはなく、ステアリングを切った角度がそのままフロントタイヤの角度となる、1：1の直結式となっているのです。まず、ハンドルはステアリングポスト（シャフトまたはコラムとも言いますが）に取り付けられています。このステアリングポストに溶接されたブラケットがピロボールを介してタイロッドにつながり、さらにピロボールを介してタイヤハブに取りつくL型のナックルにつながる、という簡単なもの。これだけの構造ですから、アソビなどはなく、事実上の直結といえるでしょう。ただし、ステアリングポストからピロボール、ナックル中心からピロボールの距離を変えることによって1：1のギヤ比は、少しずつですが、変えることはできますが。

ホイールベースとトレッドがほぼ等しいカートでは、ステアリング追従性は非常によいものとなっています。だから、タイヤやエンジン性能が非常に発達し、動きがシビアになった現在のカートの走行運動性に応えるには、ステアリングは1：1の直結式でなければ無理なのです。レース中、常に繰り広げられる接近戦でのシビアな動きや、突然のカウンターステアには、1：1のギヤ比でなければ対処しきれない、というわけなのです。

シンプル・イズ・ザ・ベストから生まれた1：1のギヤ比も、今ではカートの機敏な動きに対してなくてはならないもの、と言えるのです。

（宮田　秀男）

今年こそはカートを始めるぞ 亜久里みたいになるのが目標だい

カートを始めようと思って早2年。今年こそは、と思ってお金を貯めています。いつもこのコーナーを読んで「うー、オレも走りたい」と思うのだけど、親が医者なので、僕にも医学部と考えて、勉強と両立できるはずがないと相手にもしてくれません。今年は勉強もがんばって、カートと勉強を両立させて夢の亜久里のようになりたいです。

PS　ロス・チーバーの優勝をナマで見ていたら、しびれてしまった、この人に。

京都府　北　善陸　16歳

●中学生や高校生の君たちがカートをやりたいんだけど…ってときに親と問題になるのが学校との両立だよね。う〜ん、医学部か。医学部を目指すのは大変だもんね。でも、カートをやったからと言って、成績が下がるとはあんまり思えないんだけどなあ。とにかく北くん、今年のカートスタートに向けてがんばってね！

'92年の開幕3戦はトラブル続きでも、がんばるぞ

激戦の中山シリーズ・Sストックオープンクラスに DAP91ワールドチャンピオンで参戦中の16歳・男です。僕の今年の開幕2戦の話を聞いてください。

1月15日のレース。TTが30位くらい。なんと左リヤの空気が抜けていた！　結局、ポイントまであと一歩、あと一人の11位でフィニッシュ。惜しい、悔しい。しかし…速かった、俺は。たぶん…。

その後の2レースは連チャンでエンジンをこんがりと焼き、しめてオーバーホール代7万円なり。で、㊐の生活の始まりに。

いつかRonに乗る日を夢みて、最後にもうひとこと。僕の走りの信念「知的かつアグレッシブに」入賞したらレポートを送ります。必ず載せてねん！

岡山県　馬場辰明　16歳

●いやはや、なんともついてない3レースだったね〜。オーバーホール代7万円はツラい。カートをやっていて何がツラいって、予期せぬトラブルやクラッシュで修理代やパーツ代がドーンとかかってしまうこと。その気持ち、㊐もよーく分かります。その後のレースはうまくいったのかな。知的かつアグレッシブな走りでファイトだよ〜。

僕もワタシもひとこと言いたいカートひとことコーナーです

■クラブ員募集。FIOOのレースに参加するクラブ員＝FIOOコンペティティブ・クルーを募集中です。18歳〜25歳までの健康な男女を募っています。〒124　東京都葛飾区小菅2-16-7　キャプテン・JAPAN　堀越千春

■今年は高3になるので、勉強も大変になるのですが、レースでは勝ちに行きたいと思います！　'90年式ヤマハRCIOOSDでSL秋田シリーズSストッククラスに参戦中です。

秋田県　田島秀彦　17歳

●そう、レースはいつも「勝つ」気持ちでいかなくっちゃ。

■ピレル+ヤマハで関西カートランド選手権シリーズ・Sノーマルセニア（制限付）に参戦中です。今年は練習時間を多くして、本番ではアグレッシブな走りで上位入賞を狙います。がんばります！

京都府　樋口　智　26歳

●エライッ。どんなカート歴でも、どんなレベルでも練習は何より大切。たくさん走って、いいレースをしてちょうだい。

■今年はRCIOOSでSストッククラスに出場しようと思っています。昨年、2台を6人で買って、少しずつ練習を始めたところです。鈴鹿のFIOO（㊟：スーパーカートかな？）を見てから昔の悪い虫がゴソゴソと起きてきたみたいで、40の手習いといったところですが、カートを始めました。いずれはFIOOに出たい。カラーリングで凝りたい、と思っています。

兵庫県　藤原朋彦　40歳

●素敵ですね〜。こんな風に大人の方もどしどしカートを楽しんで欲しいと思います。というわけで藤原さん、カート仲間をどんどん増やしてしまうのはいかがでしょう。

RACING ON

メンバーからの報告だよ！

藤原靖久
（新東京サーキットGTKシリーズ第1戦 P-STDクラス）

祝！チャレクラメンバーが優勝！「GKTでポールtoフィニッシュだ」





1992年新東京サーキットGKTシリーズ第1戦のP-STDクラスでポールtoフィニッシュを決めました。シリーズチャンピオンを、ガリレオフレームを使って必ず取ってみせます。

●やった！　優勝おめでとう。でもでも藤原くん、どんなレースだったのか、レポートをもうちょっと詳しく書いてほしかったな。新東京のビストン-スタンダードクラスは毎戦100台近いエントリーの激戦クラス。そこでの優勝ってのは貴重だよ。余談ですが、藤も昨年はガリレオフレームで新東京のフレッシュマンに出ていました。藤原くん、次のレースは詳しい報告を待ってるぞ。

石原孝浩（SL大井松田シリーズ第1戦 Sストックエキスパートクラス）

「連続お立ち台と思いきや…1周目でトホホ、クラッシュ」

2月9日、晴れ。前日に雪が降ったせいか異常に寒く、路面は雪こそないものの凍結している状態。それが除々に溶けだし、ドライに変わるというコンディション。TTは今回から自動計測となり、1発勝負から4分間の連続周回でのタイムアタックに。モニター上の順位が次々と変わり、最後の最後にコンマ1秒差でかわされ32台中の2番手。B組1列目イン側からスタートの予選は、いったんヘアピンの次のコーナーで抜かれたものの抜き返し、1位でチェッカー。決勝はフロントロウアウト側。レースを始めて初めてのフロントロウからのスタートなので「じっくり焦らずにいこう」と考え、スタート。だが1周目、予選のときに刺されたコーナーでポールがスピン。インに逃げようとしたときに3番手にインを刺され、アウトに逃げたが間に合わず。思いっきり激突し、シャフトとタイロッドを曲げてそのままボクのレースは終わってしまいました。とても悔しかったけど、いろいろな意味で勉強になりました。この悔しさをバネにして第2戦もがんばります。



●万全、と思ってもそのとおりにいくとは限らないのがレースの常。悔しさをバネにして次戦こそ！

R'onチャレンジクラブKARTメンバー募集！

レーシングオン・チャレンジクラブではカートメンバーを募集しています。入会の手順は次の通りだ。①まず、メンバーになる（入会金・会費はなし。君の氏名・住所・電話番号・生年月日・年齢・性別・職業・参加シリーズとクラス・使用マシン・それからひとことアピールを書いた紙と、52円切手を貼った返信用封筒／7cm×22cm以上を同封して、以下へ送る。〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16　レーシングオン編集部「レーシングカートクラブチャレンジ係」）　②メンバーの証である左上のようなスペシャルステッカー（7cm×22cm）が送られてくる　③ステッカーをサイドボックスかフロントカウル、F100やスーパーカートならリヤのところに貼ってレースでがんばる　④レースで入賞したら、君の写真を添えてレポートを編集部に送る　⑤君のがんばりがこのコーナーで紹介される　⑥スポンサーや親兄弟にも鼻高々、というわけなのだ。



今年もやります、走ります。なんと今回の私のカートはフレームもカウルもおニュー。壊さないように、とちょっとドキドキ

Kぴんのなんでも挑戦！コーナー②

チャレンジ・ザ・F100

筑波戦の巻

今年もレースに挑戦するよん♡ というわけで筑波F100に出場
昨年の雨の7位に気をよくして、表彰台なんて目標を掲げたけど……

協力/トキコ㈱、㈱オートルック、カストロール㈱、
㈱アライヘルメット、SRSスガヤ、㈱ホワイト・ディア・ワゴー
Photos/Shoichi Sudoh

あっという間に短いシーズンオフも終わって、私のカートシーズンがスタートした。このチャレンジ・ザ・F100もなんとこれで3シーズン目。チーム体制はこれまでと変わらず、トキコ・レーシングプロジェクトからの出場。メンテナンスは、もちろんSRSスガヤです。出場予定は今のところ3戦。この3月15日の筑波戦、4月26日の筑波戦、そして5月10日筑波でのF100耐久レースだ。2回の筑波戦で力を試しつつ、5月の耐久で夢の表彰台を狙ってしまおう、というのが目標。では、第1戦の模様をお聞いてください。

3カ月ぶりのカート

去年の最終戦が12月8日のF100耐久レース。それから、このレースまでの3カ月、ただの1度もカートに乗らなかった私。ちゃんと走れるだろうか、忘れてないだろうか、と心配まじりのスタートだ。

いつものとおりレースはワンデイ。早朝6時から25分間の練習走行で合わせておけば、レース当日に慌てないで済むんだけどね)。

今日のタイスケは8時から25分間の練習走行、8時35分から10分間の公式予選、11時から10周のレースというもの。

練習走行では、まずはタイヤやエンジンのフィーリングを確かめつつ、徐々にペースをあげていく。私は練習走行帯の前半、足りなかったウエイトをつけていて、10分くらいロスしてしまったのだけど、それでも全体で25分間あるから、後半15分をたっぷり走れたのはありがたい。練習走行終盤には、こんなもんかな、というフィーリングを取り戻すこともでき、いざ予選へ。

予選は10分間の一発勝負。うまい人だと、2ラップほどタイヤを暖めつつ前後の間隔を計ってアタックラップを走り、またクールダウンしつつ次のアタック、というように予選を走るけれど、私にはそれはちょっと荷が重い。だから全ラップ全力で走って徐々にタイムを延ばすことになる。で、予選。実はちょっと失敗してしまった。自分より少し遅いカートが前にいて、立ち上がりで抜いても次のストレートで前に出られてしまい、なかなか自分のペースでアタックできなかったのだ。ズバッと抜いてどんどん行けなかった自分が悪いんだけど。結果、23番手に沈むことに。同じチームの人は予選2番手をマークしているのだから、ひとえにこれは私のミス…。



がんばって走ってたんだけど、キャブセットのミスで苦しい走行に…

キャブを開けるか、閉めるのか…

そして、決勝。スタートで10台くらいかわして、1周目のスピンやクラッシュを避ければ、10数番手には浮上できるはず、と調子いい胸算用をする私。しかし、レースはそんなに都合よくはいかないものなのだ。

スタートでカブり気味になって加速が鈍り、10台ゴボー抜きどころかゴボー抜かれ。1へアピンの混乱をかわして数台ぶん浮上したものの、どう見ても後方グループ。さらに2周と走るうち、前のカートとの差が開いていく。立ち上がり、ストレート、ことごとく悪く、エンジン回転も予選に比べて延びていないのだ。気温／路面温度があがってパワーが食われているにしても…。スリップに入っても抜け出せないし、ストレートで明らかなスピード差で抜かれてしまう。で、H1ニードルを走りながら少し絞ってみる。あんまり、変わらない。もう少し絞ってみる。変わらなにキレが悪くなっていく。そうこうするうちに10周のレースは終了。なんとかコーナーのブレーキングでがまんして何台か抜いたものの、何度もストレートでズバッとつまらない抜かれ方をして28位というオソマツな結果に終わってしまった。

●

レース後に7位に入賞したチームメイトの野村選手に聞いてみると「今日はH1が開いていくコンディションだった」とのこと。なんだ、キャブを開けていく方向だったんだ。なんとなく「スピードが伸びないときは絞ってみるべし」というのが頭にあって、絞ってしまったんだけど、切り換えなきゃいけない。これまで、F100ではキャブセットはメカニックにお任せで、私はレース中も何も変更しないでやっていたのだけど、そんなんじゃダメだなあ、とひしひしと感じてしまった。だけど、走りに関しては「エイヤッ」と元気に走ることはできてたし、だから次の筑波戦こそ、いいレースを目指すぞ。

(Kぴん)


スタート／　でもカブラせ気味だった私はこの写真の後ろから10台くらいのところなのよ

お便り、質問、エトセトラ みんな集まれバラダイス

さあ、カートには一番いい季節になったよ。走りに行くにも、レースを見に行くにもベストシーズンってわけだ。

で、そんなみんなのワクワクする気持ちを受けとめてしまうのがこの"カーターズバラダイス"コーナー。お便り、レース参戦記、言いたいこと、聞きたいこと、クラブ員募集、その他何でも送ってちょうだい。君のカートトランポ法を自慢する"俺のトランポを見ておくれ"コーナーも健在だよ。もちろん"BUY&SALE"コーナーも受け付け中。そうそう、チャレンジクラブへのエントリーも待ってます。宛て先は、〒150　東京都渋谷区恵比寿南2-6-16　レーシングオン編集部"レーシングカートクラブ○○係"。

その他、クラブイベントや新製品、ニュースなどの情報の掲載も受け付けています。掲載は無料です。お気軽にどうぞ。

RESULT

予選…23位
(1'12"520・DRY)

決勝…28位
(12'42"071・10LAP・DRY)

出走台数42台・完走39台
優勝:北村知久(12'02"289)
2位:田口勝祥　3位:清水準一

How much?

F100筑波戦①出場経費

●エントリーフィー(保険料含む)	20,000円
●練習走行料(25分間)	4,000円
●ドライバー交通費	2,400円
●ドライバー宿泊費	7,600円
計	34,000円

クラス〝A〟パフォーマンス





RC100AZ
メーカー希望小売価格：¥549,000
※消費税額は、別途計算のうえ申し受けます。

YAMAHA RACING KART RC100AZ

デビュー



ストックを超えたストックマシン

ＳＬカートレースシリーズの新しい頂点クラス〝Ａストック〟用コンプリートマシン、それがヤマハ『ＲＣ100ＡＺ』だ。パワーユニットは、より高回転、ハイパワーを求めた新開発のロータリーバルブエンジン『ＫＴ100ＡＺ』。それを、円熟したハイポテンシャルフレーム『RF-Ⅱ』に搭載した車体コンポーネントは、まさしくヤマハワークスマシンそのもの。ストックを超えたストック――クラス〝Ａ〟の名にふさわしい、卓越したパワーと絶妙の操縦性が高次元でバランスした実力を、自分の腕で確かめてほしい。

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。*

●ヤマハ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。●ヤマハ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、普道、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

ラマーレレーシングガレージ

La Marée
Racing Garage



●ガレージ保管、トランスポートサービスあり
●毎週土・日曜日、大井松田カートコースにてメンテナンスサービス実施中
●クラブ員募集中！（現在250名）
詳しくは各ラマーレレーシングガレージまで。

カートを始める第一歩！

SLライセンス講習会日程（実技試乗あり）

本店／5月16日(土)、6月27日(土)、7月18日(土)、8月8日(土)、9月12日(土)、10月3日(土)、11月7日(土)、12月5日(土)

那須店／5月4日(月)、6月7日(日)、8月16日(日)、9月15日(火)、10月10日(土)、11月1日(日)、12月13日(日)

※費用¥10,000（税込み）、3cm×3.5cm写真及び印鑑が必要

SLカートレース那須シリーズ日程

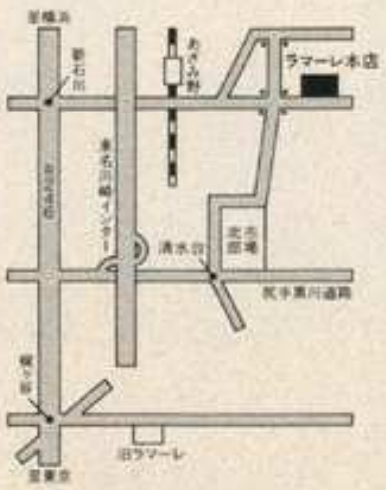
第2戦／6月14日(日)、第3戦／9月20日(日)、第4戦／11月15日(日)、耐久／8月23日(日)

日本屈指の高速コース、全長1.2kmの那須EXサーキットが舞台！

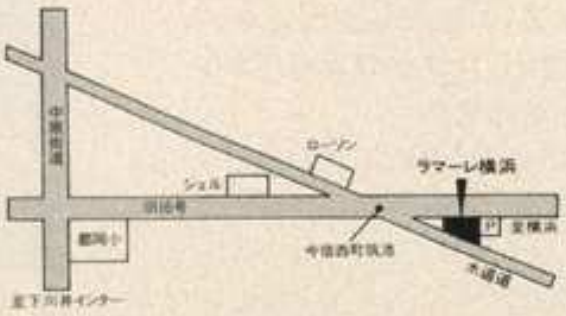


"面白い!!"が基本

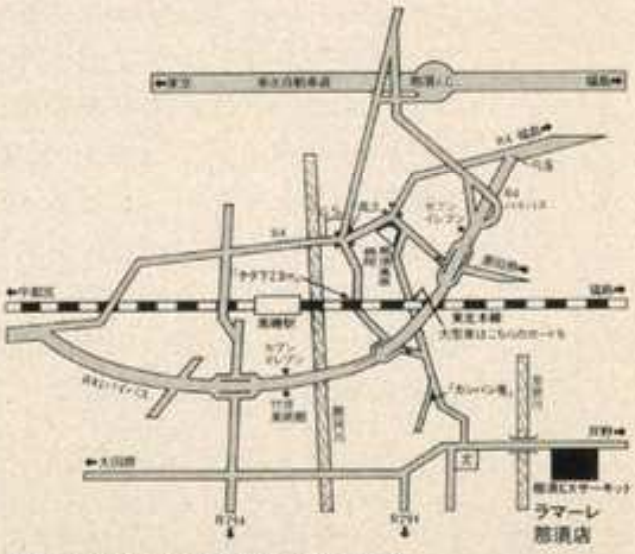
カートは速く走るためだけに造られているレーサーです。余分なものは一切ありません。それゆえ、そのスピード、ダイレクトな操縦性はあなたに別世界を楽しませてくれるのです。ラマーレはそんな世界に魅入られた、ビギナーから全日本までのカーターを充実した体制でバックアップ。レベル、取り組みに関係なく、カートの"面白さ"を実感できるショップです。



ラマーレ本店
横浜市緑区美しが丘西1-9-20
TEL. 045-901-0789
FAX. 045-902-9567



ラマーレ横浜店
横浜市旭区今宿西町184-7
TEL. 045-952-2521
FAX. 045-955-1659



ラマーレ那須店（NEXCパドック内）
栃木県黒磯市寺子字坂の上677 NEXC内
TEL. 0287-62-4666

RACING KART SHOP GUIDE

KART SHOP
KiKi
KOBE SANDA OSAKA

レーシングカートショップ キキ

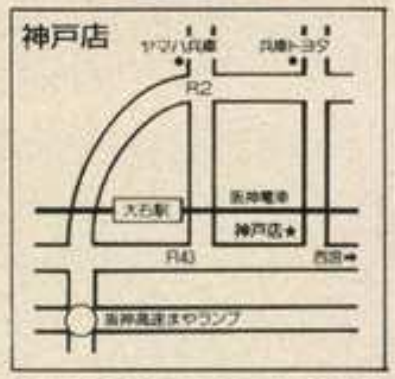
KIKI NET WORK
あなたの街のキキです

カート試乗会受付中!
お近くのKIKIでご相談下さい。

- 初心者向試乗会、レーシングスクール実施中
- ライセンス講習会、受付中! 毎月第3火曜日
- 堺カートランド、中山サーキット、宝塚カートフィールド、スポーツランド生駒他、クラブ員活躍中!
- 全日本、ナショナルカップにもチャレンジしています。

ヤマハRC-100SD ¥339,000
- 外国製カート、パーツ、ウェア類、各種販売!

神戸店



〒657 神戸市灘区大石東町6-1-28
☎078-882-4779

大阪店



〒542 大阪市中央区上本町西3-2-18
☎06-761-4932

三田店



〒669-13 三田市寺村町4186-1
☎0795-62-8432

ジェミニは君を応援します。

GEMINI
RACING KART CLUB
SINCE - 1972

MSK.G
MOTOR SPORTS KIDS with GEMINI

初心者歓迎!!

- カートガレージ(保管します)
- トランスポート(運搬します)
- 中古カート(各種あります)
- クレジット取扱OK

只今クラブ員募集中
気軽にのぞける店です。

ジェミニには、ホビイとしてレースにこだわらず、自分にあった形でカートスポーツをENJOYして いる仲間たちが沢山います。

ジェミニカート姉妹店が吹田にOPEN!

本店



〒661 尼崎市武庫の里1-1-34
Phone.06-433-9504
F a x.06-438-7560
- 営業時間 AM11:00~PM9:00
- 月曜定休日

MSK.G



〒564 吹田市岸部南1-25-18
キシベビル1F
Phone.06-317-0109
- 営業時間 AM10:00~PM8:00
- 火曜定休日

阪奈店



〒574 大東市平野屋新町1-44
Phone.0720-70-1501
F a x.0720-72-5786
- 営業時間 AM11:00~PM9:00
- 月曜定休日

- SL宝塚シリーズ ● 関西カートランドシリーズ
- SL生駒シリーズ ● SL大阪シリーズ
他、チャレンジ中!

レーシングスクール受付中

RACING TEAM
MERMAID
OSAKA JAPAN



カート大好き人間
全員集合!

マーメイドでカートを始めませんか。

全日本をめざすヤツがいる。F-1を夢みる君もいる。

マーメイドレーシングチームのメンバーには、
チャンピオンを目指すクールガイがいる、
F-1目指す少年がいる、彼と彼女でホットなふたりがいる……。
それぞれに目標を持って真剣に取り組んでいる姿がチョットカッコいい。
そんな仲間たちの姿を一度見に来てみませんか。



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
営業時間 10:00am~10:00pm

中古カート在庫多数あり
クレジット、ローン取扱中

'90、'91 ヤマハRC-100SD	'90 MACミナレリ
'91 トニーフォーミュラー	'91 PCR F1
'91 DAP SL	'91 ハットレス SL他

ヤマハ、PCR、アトミック、ROTAX、パリラ、各種エンジン有。

その他カート&エンジン豊富、いろんな組合わせが可能です

'92 R'on CHALLENGE



予選でガス欠の大チョンボ 前途多難なスタートで……

前号でお伝えしたように、今年もザウルスジュニアに参加させてもらうことになった
今年のテーマはレースを楽しむというジュニアのもうひとつの魅力を浮き彫りにすること
そのために今年は仙台やＴＩにも遠征する予定だ。転戦の幕開けは富士、さて……



予選でコースインする前はまさかガス欠になるなんてことは思いもしなかった。この反省を生かして今後は後神クン（左）にマシンの面倒をすべて任せることにした

とにかくジュニアは楽しい！

昨年は年間100万円の予算でこのレースを1年間戦えるか実践してみたわけだが、正直言ってスタートする前は自分でも自信はなかった。大きく越えない範囲ではできるだろうとは思っていたものの、100万円の範囲を越えてもしょうがない、と思っていたのだ。

ところが、スタートしてみると、本当にお金も手間もかからないレース&マシンだった。ご承知のように、昨年はマシン・メンテナンスは基本的に自分達で行い、アライメント調整など自分達で手に負えない部分だけオートルック・ツクバガレージにお願いした。基本的には素人がマシンの保守を行ったにもかかわらず、夏場に発生した電気系トラブル以外は、シャシーに関しては全く問題は起こらなかった。また、消耗品としてコストのかかるタイヤも1セットで1シーズン使用してまだ残っているし、同様にブレーキパッドも1年間全く無交換で済んでいる。

いずれにしても、1年間を通して間違いなくザウルスジュニアを楽しむことはできた。結果的にはトラブルを含めて7戦中3戦予選落ちとなってしまったが、本格的なレーシングカーをローコストで楽しめるレース自体の楽しさはもちろん、エントラント同士の和気あいあいとした雰囲気など、本当にこのレースから離れたくなくなってしまうほどだった。このあたりの魅力が、入門者から趣味でレースを楽しむ者まで、幅広いユーザーを獲得している大きな理由ではなかろうか。

また、当初はエンジンは絶対にノーマルで、欲を言えばコントロール・エンジンにして欲しいと思っていたが、1年間実際にやってみて、エンジン以前にドライバーの技量差が明確に現れるクルマであることも分かったような気がする。以前本誌編集長が兄貴分のザウルスに試乗した時に言った「勝ちたいヤツはウデを磨け」が、今このジュニアに当てはまるような気がしてならない。





上：予選の前に車検場で行われた車検でR'onジュニアは小さな部分をいくつか指摘されたが基本的には問題はなかった
左：カラーリングに気を取られ、車検時にスパークシートを貼っていないことに気がつきあわてて買いに走ってなんとか間に合った



5ZIGENカラーに変身したR'onジュニアだが

今年も準備はドタバタ続き

とにもかくにもジュニアの魅力から逃れられなくなった僕は、数々の予選落ちにもメゲずに2年目に挑戦することにした。幸い、全日本F3やN1耐久をメインに活動するチーム5ZIGENを運営する（株）ディジョン

ザウルスジュニアTOPICS

●グリッド賞がなくなった！

今年から関東に加え、東北と山陽の2シリーズが"スタートを切るザウルスジュニア・JVCカップシリーズ。シリーズの増加に伴い、賞金額が変更されるとともに、ジュニアの魅力のひとつであったスターティング・グリッド賞が、残念なことに姿を消してしまった。このレースを統括するザウルスカップ・アソシエーションの話では、ふたつの新シリーズが加わったことで、金額的に分散した結果とのことだが、グリッド賞がなくなったことによって、レース後に決勝を戦ったドライバーが必ず一同に会して交流を図る場がなくなってしまったのは少々寂しい気がした。復活とは言わないまでも、レース後にみんなが一同に会せるように何らかの方法を検討しないと、ザウルスジュニアの魅力がひとつ消えるような気がしてならないのだが……。

●車両規則の追加項目発表

'92年の開幕戦富士で、ザウルスカップ・アソシエーションからテクニカル・インフォメーションが発表された。それによると、現在フレーム左サイドに付いている燃料ポンプとフィルターをフレーム内のリヤバルクヘッド部分に移動の義務付け。そして乗車、フルタンク時の地上からフロア面までの高さを30㎜以下にしてはならないという規定が新たに加わった。この新規定は東北、関東、山陽の各シリーズともに第2戦から実施される。また、同時にヘッドレストの装着（形式は自由）も推奨している。



サイドパネルにある燃料ポンプ類を移動しなければならない

カーズさんから活動資金をサポートしていただけることになった。

活動資金の話は昨年末には決まっていたのだが、例によって具体的に行動を開始したのは開幕戦の約1カ月前になってからだった。今年の前提条件としてトップグループを走るクルマと基本的に同じようにしよう、と思っていたので、まずエンジンをジュニアで圧倒的なシェアを誇るイナガキレーシングエリアさんにお願いしようとは決めていた。

要はウデの差とはいうものの、どれだけノーマルと違うのか、実感してみたかったのだ。いずれにしてもエンジンは1年間全く手を入れずにいたので、新しいシーズンに入る前に一応オーバーホールはしたほうがいい、どうせ開けるならついでに、との考えもあって実行することにした。

ところが、オートルック・ツクバガレージさんに今年の打ち合わせに行くと、イナガキさんは結構一杯だという。あわててイナガキさんに電話を入れてみると、この時点ですでに20台以上のオーダーを抱えて大忙しだという。そんな状況の中、無理にお願いしてなんとか3月27日からの開幕戦に間に合わせていただけることになった。感謝!

エンジンはこれでOK、シャシーの基本的なチェックとカラーリング変更用にカウルのホワイト塗装を、オートルック・ツクバガレージにお願いして事前の手配は一段落。

開幕の週の月曜日、昨年同様カラーリング

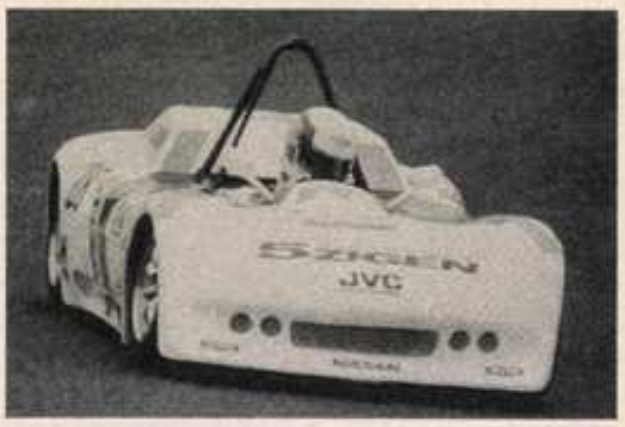


予選も終盤になって帰って来ない息に不安そうなR'onジュニアの4名のピットクルー





上：ドライになったため予選直前にエンドレスのパッドにあわてて交換する
左：予選直前に高橋二朗、林信二先生が冷やかしに
下：カラーリングは速そうなのに、なんて言われて…



やステッカー類をサポートしていただけることになったミスタークラフトの宮本さんに、オートルック・ツクバガレージで基本ラインの施工をしてもらう。寒い中カッティングシートを器用に貼っていく。さすがプロ。4時間弱で完成。帰り際にオートルック・ガレージに富士へのマシントランスポートをお願いした。今回は事情があって自分でマシンを運搬することができないので、コストはかかるが運搬をお願いすることにしたのだ。

イナガキさんにお願いしたエンジンは、水曜日の夜に筑波に到着、積み込み日の木曜日にエンジンを積むというギリギリのスケジュールでなんとか間に合った。

金曜日、午前と午後に30分ずつの公開練習がある。天候は生憎の雨だが、エンジンが組んだままの状態のため、この日は慣らしに専念することにした。イナガキさんの方からは、時間がないから3000回転から始めて1周ごとに500回転ずつ上げて6000回転までやれば大丈夫、と言っていただいた。だが1年間使う予定なので大事をとって2周ずつ慣らしを行ったため、結局5000回転で時間切れとなってしまった。

その後スポーツランドやまなしの上野さんの、これからウチへ来てもう少し慣らしをやった方がいい、夕方からなら日が暮れるまで走れるから一緒に行こう、と言う言葉に甘えてスポーツランドに向かう。今年、スポーツランドやまなしで、ジュニアなら4台積めるトランスポーターを購入したため、積み降ろしを含めた運搬もラクチンだ。今シーズンは仙台やTIへの遠征も、このトランスポーターにお世話になることになっているのだ。

雨のスポーツランドで小1時間慣らしを行い、その後ガレージをお借りしてマシンの掃除と各部の点検を行う。すべて完了して積み込みを終えた時には午前0時を回っていた。

ガス欠!? 大チョンボで……

翌日、いよいよ予選日だ。結論から言ってしまえば去年から3戦続いての予選落ちとなってしまった。原因は単純にガソリンの入れ忘れ。エンジンを換えて初めて全開にしたのがこの予選だったのと、予選前にパッドをノーマルからエンドレスの新品に交換していたので、最初は様子を見てフィーリングを探り、ラスト5~6分の時点で、さぁ、アタックしよう、と思った途端、ガス欠でコースサイドにストップしてしまったのだ。

なんとも恥ずかしい結果に終わってしまい、一生懸命エンジンを間に合わせてくれたイナガキさんを始め、手伝いに来てくれた後神クンや谷口さん、宮本さん、そしてスポンサー各位に申し訳ない気持ちで一杯だった。

オートルック・ガレージの佐藤メカにも、ドライバーの責任、とお叱りを受けたが全くごもっとも。チーフ小間使いのナカジが今年はいないのだから、すべて僕が把握していなければ何も動かないということを忘れていたのだ。特に予選日は車検と同時にメディカルチェックがあり、予選コースイン整列の時にはドライバーズミーティングがあるので、その間手伝いに来てくれたみんなは何をすればいいか分からなくなってしまうのだ。

そこで今後ドタバタしないために、仙台やTIへの遠征にも来てくれると言う後神クンと相談して、次回からはクルマを基本的にはお彼にすべて任せることにした。つまり我がチームのチーフメカニックとして活躍してもらおう、というわけだ。去年からのテーマだった役割分担を小数精鋭でハッキリとした形でやってみよう、と決めたのだ。

なにはともあれ、昨年のR'onジュニアのスタートしたエントリー台数がシリーズ最終戦には38台と、大幅な増加を見せたザウルスジュニアだが、今年の開幕戦はじつに46台がエントリーしてきた。しかも今後さらに増加しそうだという。より激戦の様相を呈してきたジュニアだが、基本的に素人が手を出してもいろいろな意味で楽しんでやっていける数少ないカテゴリーだと信じている。この部分をアピールし、また他のサーキットへ遠征することで相互間の交流もできれば最高だと思う。

なんにしてもまず決勝を走らないことには僕たち自身が楽しくないんだから、少し練習を積んでおこうと思う。その期間を考えて当初の予定を1戦キャンセルし、次戦は6月13~14日の仙台ハイランドにする予定だ。(H)

第1戦までにかかった経費
21万397円

●エントリー		
2/28	エントリーフィー	30900
	テント代	15000
●公開練習日		
3/27	往路高速代(東京→須走)	3280
	ガソリン代(JV用6.2ℓ)	900
	ガソリン代(移動用)	5008
	復路高速代(須走→富崎)	2980
	宿泊代(2名)	7200
●予選日		
3/28	往路高速代(富崎→須走)	2980
	宿泊代(2名)	11330
	食事代(5名分)	7374
●決勝日		
3/29	復路高速代(御殿場→用賀)	2300
	ガソリン代(移動用)	6495
	小計	95747
●トランスポート		
	往復トランスポート代	50000
	合計	145747
●その他		
2/24	1~3月分ガレージ代	60000
3/23	マシンカラーリング往復交通費(東京→筑波)	2400
	食事代(2名分)	2250
	小計	64650
	総合計	210397

昨年は100万円の貯金通帳を作って残高を示す方式を採ったが、今年は1戦ごとにかかった経費を計算し、1戦ごととそれまでのトータルという積算方式の2種類で経費を明らかにしていくつもりだ。さて、今年の当初予算は昨年の1.5倍の150万円だ。1.5倍とは言ってもシーズン前に必要なエンジン代と、カラーリング代、そして定期点検のようなシャシーメンテナンス代を差し引くと、実質的には昨年とほぼ同じ予算になると考えている。今回の締め切り時点では、これら事前部分の経費が算出できていないため、この部分は次回に送ることになる。このため今回は実際にレースにかかった経費のみということになる。

今回、レースだけにかかった費用は14万5747円。今回はマシン運搬を都合でオートルック・ツクバガレージにお願いした（特別に通常より若干安く運んでいただいた）。この部分を差し引くと、総額は9万5747円となる。昨年自分でマシンを運搬した場合もほぼ同じだったから、この金額を富士の1戦に出る最低金額と考えればいいだろう。

'92R'onザウルスジュニア 協賛各社

アライヘルメット
ARD
エンドレス・プロジェクト
ディジョン・カーズ
ニスモ
ニッサンレースサービス
ミスタークラフト
ヤマシロプラニング
ワイルドトレーディング
(アイウエオ順)





左：決勝は生憎の雨となりスピンが続出。中盤まで4位争いを展開した上野さんと金杉選手。コーナー進入時にはお互いに見合って安全を確認!?
右：レースはベテラン（!?）宮口幸夫選手が余裕の走りで今季初優勝

GO GO

R RACING ON Challenge Club

With a Pass For The Motorsports

レースに、ジムカーナにダートラ……
さまざまなコンペティションに
参加しているキミ!
R'onチャレンジクラブはそんな
キミたちと一緒に作るクラブだ
参加者レベルのニュース&情報
さらには自分の売り込みなど
このページは広く開放します
キミもこぞって参加しよう!

TYRE DELIVERY FOR SUPER SILVIA

いよいよスタート、スーパーシルビアの近況報告

3月17日、待ち望まれたスーパーシルビアのタイヤ・デリバリーが美祢サーキットで行われた。これは来たる5月10日に美祢で行われるF3000のサポートレースとして第一戦が予定されているスーパーシルビアレースに向けてのもの。銘柄は、かねてよりワンメイクレースとしての車両規定案で予定されていたADVANレーシングタイヤ。ドライ用タイヤはA005、レイン用タイヤはA008で、サイズはいずれも210/610R16。この日、美祢ではドライ用タイヤのみが、各ユーザーに渡された。

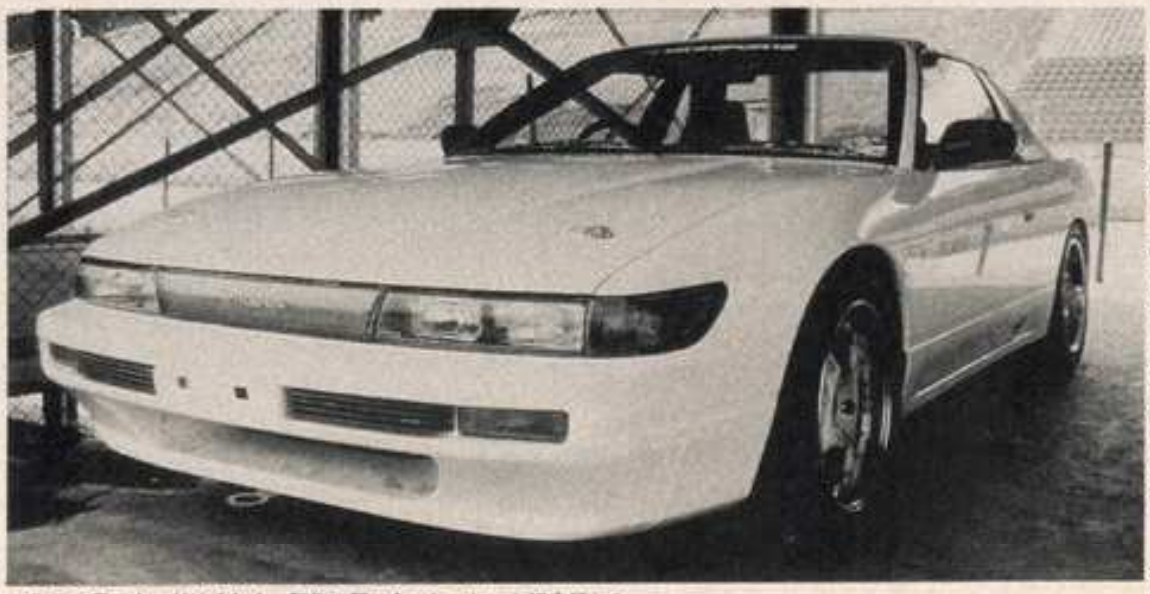
というのも、レイン用はまだモールドを起こしている最中とのことで、4月下旬までには、ヨコハマタイヤの各販売店を通してシルビアの各ユーザーに供給される見込み。

さて、スーパーシルビアの気になるエントリー台数だが、価格がフルキットで200万円という特別価格のためか、17台がすでにユーザーの手に渡り、各車とも4月中旬にはシェイクダウンとなりそうだ。

当日は、デモンストレーション走行も行われたが、これに混じってエントリーを決めた春岡龍男のシルビアが、ほとんどノーマル仕様のままでタイヤのテスト走行を行った。

デモカーは富士のセッティングであったが、1分44秒台というタイムで低速コーナーが連続する美祢を走り、デモカーをドライブした沖友龍晴によれば「美祢のコースに合わせたセッティングで煮詰めていけば、1分39秒台は確実に叩き出せるでしょう」とのこと。1分39秒台といえば、ザウルスの美祢でのコース・タイムに匹敵し、ほとんどのユーザーがその速さに驚きの表情を見せていた。

基本的にはN2のレギュレーションで行われるスーパーシルビアレースは、今後も参加台数が増える見込みで、スピードやチューニングの点で美祢サーキットの人気レースになるのは明らか。今、西日本地区のレース関係者の熱い注目を集めている。


ニスモのデモカーだけでなく、製作の間に合ったマシンも初走行した


サイズは外径612mm、総幅（7.5JJで）219mm


ドライ用のタイヤ、アドバンA005が参加者に渡された

FORMULA TOYOTA 1992 SEASON

'92年FT開幕、顔ぶれもフレッシュに

3年目のシーズンが開幕したFT。初年度から参加しているドライバーは大幅に減り、新たにステップアップしてきたフレッシュな顔ぶれが目についた。

昨年の各シリーズのタイトルを引っさげてFTにチャレンジしてきたのは、ザウルスの東西ダブルチャンプのうちしなかったがRS東日本チャンプの榎本広行、FT西日本初代チャンプの望月英弘、TNCT最後のチャンプでフォーミュラ初挑戦の鶴見和久ら。

また'90年全日本カートA2チャンプの高木虎之助、同A-Rチャンプの鈴木慶祐も18歳を迎え、四輪デビューを果たしている。しかも両者とも、慣れないミッション操作に手こずりながらも、難なく予選を通過している。昨年にFTを始めた'90年全日本カートFAチャンプの佐野宏明、今回は出走だけに、若きカーターの注目を集めることになるだろう。またFT-00から転向の加藤寛規は、ベストラップもマークし7位フィニッシュしている。

FJからは東北A5位、筑波B3位の伊藤勝一がPPを獲得、表彰台に。服部茂章はコンソレーションを勝ち抜き、14位ゴール。FMの経験がある千石栄次、橋本元志は、（橋本はF3の経験もある）好走を見せ、マシンが万全であれば、表彰台を狙える位置にいることをアピールした。

また、中林香に加え、萩原直子、加藤由紀子といった女性ドライバーもFTに挑戦を開始。第一戦は残念ながら、3人が決勝のグリッドに並ぶことはなかったが、今後の活躍にも期待したいものだ。

エントラントの約半数がニューカマーとなった今年のFT。まずは山本将之が、西日本はF3ドライバーの検井保孝が初優勝を飾った。いったい誰が次なるステップに駆け上がるのか、今年は従来以上に面白いシーズンとなりそうな気配だ。


開幕戦には43台ものエントリーが集まった。さらにその数は増加の見込みだ


西日本第1戦3位の高木に続き、鈴木も4輪デビューを果たした



ミドルフォーミュラとしてまずまずの成果が上がっているようだ

TAKESHI PROJECT RT IS FOUNDED

たけしPROJECT・RTが設立されたぞ

3月21日、レーシングドライバー松田秀士を会長に、JAF公認クラブ「たけしPROJECTレーシングチーム」の設立総会が静岡・浜松で開催された。席上、松田会長は「現在の日本のモータースポーツ界は、底辺の拡大や若手ドライバーの育成に関心が薄い。そこで、まず多くの人に関心を持ってもらい、多くの人に参加して欲しい。同時に参加ドライバーを応援することを目的にしたい」とクラブの抱負を語った。

また同時に5月6日、富士スピードウェイにおいて（14：00～15：00）走行会を開催することが発表された。走行料は1万5000円で、定員は50名（定員になり次第締め切り）となっている。

クラブメンバー、走行会についての詳しい問い合わせは、TARGA SPORTS CLUB 〒434 静岡県浜北市中瀬382-1 ☎0534-58-2513／担当：平田へ。





石川秀彦（RS鈴鹿）

「RSクラスで3シーズン目、フレッシュマントロフィーレースin鈴鹿第2戦において、念願の入賞を達成することができましたので、報告します。

予選においては、1分21秒679という未だかつてないタイムが出て、6位で予選終了。昨年までは後ろから3列目辺りが指定席だったのに、前から3列目で心が舞い上がりました。しかし午後より天候が急変し、ウエットに。雨は超・苦手な私は、予選6位というプレッシャー＋ウエットのため、人と言葉を交わす元気もなくなりました。雨は止むこともなく決勝のコースイン。その間、メカ達は雨の中食事もろくに取らず、予選中に出たトラブルの修理を行ってくれました。フォーメイションラップ中、不安ばかりが襲いかかり、やがてスタート。何も考えていないのが幸いしたのか、ホイールスピンすることもなく、きれいなスタートを切ることができました。スタート後、130R付近までは、ほぼ視界ゼロ。いったい何番手なのか、ただ走るだけ。前を行くのは鎌田選手。コーナー立ち上がりで苦しむ鎌田さんにしかけますが、さすがベテラン、前には出してくれません（後で聞いた話によると、3番手争いをしていたらしい!?）。10周から8周へ周回数は減ったものの、ウエットでは長く感じられる。少しペースが落ち、清野選手にパスされ、今度は完走狙いに。ここでコースアウトすると、あとで何と言われるやら……。長い8周のレースもファイナルラップ、いったい自分は何番手なのかサッパリ分からないままチェッカーを受ける（ピットからはラップタイム、周回数のみが掲出された。私の性格を知ってのことか）。ピット裏で順位を確認。「5位」と大きな声で返事が返ってくる。興奮のあまり、その後の記憶はなくなってしまった。気づいた時には師匠・江見和男氏と抱き合って喜び合っていた。メカ、RSのドライバー達が「おめでとう」と声をかけてくれる。この1年あまりタイムアップできず苦しい時間が続きましたが、ひとつ今後のキッカケができたような気がします。以前RSの藤原選手が「表彰台に立った時より初入賞した時のほうが嬉しかった」と言っていたのを思い出しました。今まで私を見捨てずに、温かくそして厳しく指導してくれた江見氏、少しでも速く走れるようにセッティングを毎回重ねてくださるスピードショップウエスギの方々、本当にありがとうございました。しかし私の闘いは、今始まったばかりだと思います。いつまでも浮かれることなく、次へのチャレンジを目指します／」

メンバーからのひとこと

●今年からはザウルス。目指すは、お立ち台のみ！
東京・小野寺誠・26歳（ザウルス）

●今年こそは必ず!!
山形・水上龍二・21歳（ミラージュ東北）

●島田鈑金マーチをよろしくお願いいたします！
東京・柏崎真紀子・26歳（マーチ筑波）

●R'on3／1号の「ピットインプレス」に載せていただいた9ちゃんマーチです。これからもよろしくお願いします。
宮城・薄衣紀久子・24歳（マーチ東北）

●去年はスポット参戦しました（リタイア1回）。今年はフルエントリーするつもりです。黄色いマーチを見かけましたら、声をかけてください。よろしくお願いします!!
栃木・蓬沼一弘・22歳（マーチ筑波）

●頑張るので、富士にレポートに来てください。
東京・井上和行・25歳（富士EP71）

行ってます。ただ、表彰台に立った人ぐらいにしか声をかける時間がないのが現状です。でも頑張って多くの人達に声をかけて回るつもりです！

●旧型マシンですが、頑張ります。
神奈川・岡部浩二・26歳（FJ1600）

●頑張ります!! ラ・オルビRTをよろしくお願いします。
兵庫・杉本浩基・21歳（中山NP5Ⅱレビン）

●小さなものから大きなものまで……、今年からは表彰台へ。
宮城・寺澤康治・26歳（マーチ東北、ザウルスJr）

●東北、インターカップでガンバリマス。
埼玉・飯塚陽一・26歳（シビック東日本、同インターカップ）

●今年、公式戦初参加。面識はありませんが、松田秀士さんの大学の後輩です。
滋賀・津田悦男・28歳（鈴鹿N1・シビックEG6）

ということは、京都で学生時代を過ごしたわけですね。

●今年で決める。
東京・小田切毅・23歳（FJ1600筑波・東北）

●ポルシェ・カレラ・カップレースに参加したい。また、そのことについてR'onでも取り上げて欲しい。
兵庫・直原慎一・41歳（中山&TI・N1Ⅱシビック）

開幕が近づいたらレポートしましょう！

'92年度チャレンジクラブ・メンバー大募集

'91年に再スタートを切った「レーシングオン・チャレンジクラブ」では、現在'92年度の新メンバーを募集しています。

メンバーになると、どのような特典があるのかについて、これから説明してまいりましょう。

<特典その1>当クラブ・オリジナルのステッカーがもらえる。

<特典その2>ステッカーをマシンに貼ることによって、スポンサーがひとつ増えたかのような錯覚を起こす。

<特典その3>ステッカーを目印に当編集部員やレポーターが声を掛けやすくなり、情報の輪が広がる可能性がある。

<特典その4>「SEE ME FEEL ME」という売り込みコーナーに応募することによって、自分を本に載せてしまうことができ、記念になる。さらに掲載後にスポンサー探しをする際、自己PR周囲が楽になる（これが大きい!）

<特典その5>今後の当クラブの主催する（であろう）イベントに参加できる（何をやるかはお楽しみに）。

と、以上のようなことができ、もちろん入会金や会費はいっさいかかりません。わずかな郵券（切手のことね）代だけで、OKなのです。

下の申し込み方法をよく読んで、ドシドシ応募してください。なお'91年度にメンバーになった方で、カテゴリーやマシンが変更される場合は、再登録をご面倒でもお願いします。

R RACING ON チャレンジクラブ・メンバー登録用紙

氏名（フリガナ）	ライセンスNo.
住所　〒	ライセンス種類　国内／国際　　級
電話番号（連絡先）	参加競技
生年月日／年齢／性別	参加クラス／マシン
職業	ひとことアピール

キリトリ

■メンバー申し込み方法■

●左のメンバー登録用紙に漏れなく記入、記入したらキリトリ線より切り離す。コピーも可。

●入会金はナシ。

●この登録用紙とステッカー返信用の封筒（タテ30cm×ヨコ25cm以上）に自分の住所・氏名を記入し、返信用切手120円を同封して下記の宛先まで。
〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16
レーシングオン編集部
「レーシングオン・チャレンジクラブ」係

●メンバー登録次第ステッカーを返送します。

※クラブメンバーの応募資格はJAF競技ライセンス所有者のこと。国内Aでも Bでも、どちらでもウエルカムだよー。

俺たち絶対負けんぞ!!!

第一回 陽気な僕らをよろしく

FJ1600からステップアップしよう

入門用のフォーミュラカー、FJ1600は東北から九州まで
ほぼ全国で展開されている
しかし、その詳しい現状については知らないことが多すぎる
当クラブでは、もっともっとFJ1600を知ってもらいたいから
新しいFJの企画を連載(ツキイチペースでね)でスタートさせることになった
もちろん、FJで頑張ってる人、FJを目指す人が対象なのだけれど
それ以外の人が読んで盛り上がってもらうのも大いに結構
フォーミュラのメッカ、鈴鹿をベースに他地区でも活動している
FJドライバーのふたりにスポットを当てて
彼らがどんなに苦労しているか、どんなに頑張っているかを
1年間レポートしていく予定だ。乞うご期待!



いつもこんなんアホやってるわけじゃありません、念のため

週末ドライバーする公務員 それが佐々木博だ

赤松：さっそくだけど、読者の皆さんはFJにどんなイメージを持ってるのかな?

佐々木：フォーミュラの底辺で、F3の下のカテゴリー。ドライバーはステップアップを目指して頑張っている、てくらいと違うんじゃないかな?

赤松：観客席じゃ、それ以上の情報は入らないよね。ドライバーの日頃の活動とか実態なんてF3000でも滅多に取り上げられないし、FJとなると全くゼロだった。そこで僕たちふたりでその貴重な情報をR'on読者の皆さんに公開して、FJへの理解を深めていただこう、というのが本シリーズの趣旨なんですよ。

佐々木：なんか大変そう。

赤松：ではまず今年の鈴鹿FJ・Bシリーズ第1戦でブッチギリ優勝をした佐々木センパイのプロフィールから紹介しましょう。

「ささき・ひろし。レヴレーシングガレージ所属。1965年9月29日三重県鈴鹿市生まれ。現在もサーキット9番ゲートから徒歩10分の家に祖父、両親、弟ふたりと住んでいる。小学生の頃よりサーキットに通い地元民の特権をフルに活用。レース前の木曜日にフリーパスでパドックに入れるのを利用し、友人数名とドライバーを追っかけていた」

赤松：鈴鹿生まれの鈴鹿育ち。生粋の鈴鹿・土着だったんですか?

佐々木：どーせ、イナカモンですよ。

赤松：失礼しました。でもなんて羨ましい環境。その頃ってどんな選手が走ってたの?

佐々木：F2では星野さんと中嶋さんのヒーローズの全盛時代やったわ。FL500には今年F3000とF3にダブルエントリーしてる中野信治選手のお父さんがいたし、シビックで津々見さんが連勝してた。6時間目の授業が終わって、チャイムと共にダッシュ!でサーキットに行って、ドライバーさんにサインもらったり、並んで写真を撮ったり。

赤松：誰のファンだったんですか?

佐々木：そりゃもう。今でも尊敬している星野さん。この前、押入れを引っかき回したらその頃のアルバムが出てきたんだけど、制服着てる僕の横の星野さんが若い! 10年前やもんな。

「佐々木は中学生の頃からレーシングドライバーを志し、高校卒業と同時にレース活動を開始するつもりだったが、資金繰りがつかず、その時は断念。大学に通う傍らバイトに励み300万円貯めて卒業。'90年鈴鹿市役所建築課に就職と同時にレース活動を開始」

赤松：エーッ、鈴鹿市役所! 地方公務員!?

佐々木：そこまで驚くか?

赤松：だってキミのサーキットでのイケイケぶりを知ってるんですよ、ワタクシは。9時から5時までデスクワークしている佐々木クンなんて想像しがたい。おカタい背広族が週末になるとイケイケのレーシングドライバーに変身! てか? ああビックリした。

佐々木：そんなに珍しいかなぁ。消防署勤めのFJドライバーかて、いてるやん。

赤松：いやぁ、僕の払った税金の何分の一かがキミの走行料金になっていたんですねぇ。冗談はさておき、公務員て安定した職業じゃない? それをなげうってプロのドライバーを目指してるわけだけど、ご両親は反対しませんか?

佐々木：反対はせんけど協力もしてくれんわ。決勝日の朝でも「日曜のこんな早うから何しとん?」て親やもんでさ。いっぺんもレースを見に来たこともないし。ドライバーの家族って、どこでもこんなんかな?

赤松：さあ。僕のとこもサーキットに来ないのは同じだけど、レースが終わって帰ると、嫁さんは笑顔で迎えてくれるよ。

佐々木：エッ! ヨメサン!?

平日、保父するドライバー それが赤松玄人だ

「あかまつ・はると。FRD所属。1967年3月18日愛媛県松山市生まれ。現在は家族と共に鈴鹿市内に在住。18歳の時、ケニー・ロバーツ('86年鈴鹿8耐のヒーロー。当時2輪界のキングと呼ばれた)の出場する鈴鹿8耐を見に来て、ベースカー・CR-Xの速さに感激、4輪に興味を移す。レースに参戦するため2年で大学生活にピリオドを打ち、資金作りに励む。'89年9月鈴鹿フレッシュマンでデビューし、翌'90年9月までに9戦出場、4位2回、5位1回。そこで資金が底を尽き、妻の出産もあって'91年はレース活動を休止。子育てと資金作りの日々の後、'92年鈴鹿Aシリーズ第1戦から復帰。鈴鹿B優勝を飾る」

佐々木：子供までおったんか。どおりで僕よりか若いのに落ち着いているハズや。仕事は?

赤松：ホンダの下請け会社で、平日はバイトしてます。仕事は2交代制なので仕事が昼からの時は午前中、娘の世話をしてるんですよ。

佐々木：アグレッシブ・ドライバー"トリオット・赤松"が赤ちゃんのオシメを替えたり、イナイイナイバァする。の背広姿より想像しにくい図やで。それでレースについて奥さんは初めから協力してくれた?

赤松：学校を辞めて1年経った頃に結婚したんだけど、僕がレースをしたいと言っても反対しなかったね。でも僕の性分がナマケモノってことを見抜いていて「今のアナタではしいレースの世界にはついていけないと思う。アナタが生活全般にわたって努力を怠らないで、レースをするにふさわしい、と思えたら私は喜んで協力するわ」となかなか厳しいことを言い渡されてね。まぁ、それが認められたから、今レース活動をしていられるんだけどね。僕は、それがたとえレースじゃなくても釣りでも登山でも何でも、家族の協力は必要だと思う。理解して応援してくれる人がいるから「頑張るぞッ!」って気合も入るしね。

佐々木：同感。僕の場合も積極的な協力はなかったけど「やめてしまえ!」と言われたことは一度もないし。ドライバーの家族って、どこでもこんなんかな?

赤松：さあ。僕のとこもサーキットに来ないのは同じだけど、レースが終わって帰ると、嫁さんは笑顔で迎えてくれるよ。

佐々木：エッ! ヨメサン!?

平日、保父するドライバー それが赤松玄人だ

「あかまつ・はると。FRD所属。1967年3月18日愛媛県松山市生まれ。現在は家族

そういうわけなんで 応援、ヨロシュウたのんます

佐々木：話は変わるけど、少し前まで放映してたドラマがあったやん。森尾由美とかが出演してたドラマ。あれ、見たことある?

赤松：ああ、高岡早紀の出てたドラマね。僕は森尾由美の役がキライ。「アナタならできるわ、りゅうじ」っていうのを聞くとムカムカするんです。モータースポーツをよく知らない人が、あのドラマを見たらレースについて誤解するよね。

佐々木：トラックの運転手がいきなりF3に乗ったと思ったら、アッという間にF3000。ケガした腕で優勝! そんなドラマおったら、お目にかかりたい!

赤松：2&4鈴鹿のときに、久しぶりに観客席に行ったら、女のコが多い! それも女同士で真剣にレースを見てるの。マッチの追っかけかなと思ったけれど、それならF3だけ見て帰るから、あれは違うね。

佐々木：でも、キッカケはどうであれ、レースに興味を持つ人が増えて、FJにも関心を持ってくれたら嬉しいよな。

赤松：ホント。このコーナーでも読者の皆さんのお便りをお待ちしております。FJに関する疑問・質問、僕たちへの励まし、スポンサーの受け付けなど何でもOK!

佐々木：僕たちのサーキットでの闘いにも応援、ご期待ください!

赤松：闘うのはいいけど、ぶつかり合いだけは避けましょうね、トップを目指す者として。

佐々木：でも情け容赦は一切ナシやで~。

＊　＊　＊

というわけで、次回以降、彼らの頑張りぐあいをお楽しみに!



佐々木 博

ささき・ひろし　三重県出身　鈴鹿市在住　25歳　176cm　65kg　A型　'86年大学在学中にジムカーナに出場　'90年鈴鹿A・B参戦　'91年鈴鹿A・Bと全日に参戦　鈴鹿B第4戦で初優勝シリーズ7位　'92年は鈴鹿A・B参戦　全日、できたら筑波Bに参戦予定　目標「鈴鹿と全日でチャンピオンになるぞ!」　レース活動の資金「私金、そして仕事をしながらのレース活動は夢期間に追われること。週末のレースに出るのに金銭は休みを取るのですが、時間に迷惑をかけないよう月間から残業しています。あまり残業すると人生から若さが消えるし……」



赤松 玄人

あかまつ・はると　愛媛県出身　鈴鹿市在住　25歳　176cm　65kg　A日型　'89年9月鈴鹿フレッシュマンのFJ1600でレースデビュー　'90年最高位4位2回　'91年活動休止　'92年は鈴鹿A・B参戦　筑波Bの5戦に参戦を予定　目標「鈴鹿でチャンピオンを取りF3、F3000、F1へ」　レースの魅力「自分の知らない自分に会えるから。生きてて良かったと思います。レースになると人格が変わるのが分かる。ジキルとハイドですね。上を見ればでる杉、杉、何も見えてこない。何かを見たくてみんな頑張っているのだと思います」

TOHOKU

A全7戦中0戦終了

東北Aシリーズは、この原稿を書いている時点ではまだ開幕していない（開幕戦は4月5日・菅生）ので展望は書きにくいが、エントリーリストを元に予想してみよう。第1戦の参加台数は20台と昨年と大きな変化はない。顔ぶれでは、昨シリーズのトップ10の内、6位の東勇人、10位の小山信の名前がある。また筑波ですでにポイントゲットしている内間淳、北澤和則、保田薫、さらに昨年の西日本とオートポリスの両シリーズで2位の高西文雄らが精力的に遠征、今年の東北シリーズを掻き回してくれそうだ。さらに女性ドライバー、上田架奈美やTNC-Tでならした秋葉吉正のドライブにも注目してみたい。

A戦、B戦ともに2戦ずつが終了した筑波。早くも入賞を狙えるグループとそれに続くグループのふたつに分かれ始めているようだ。

B戦で見てみると、北澤和則、大木康至、堀口寛之、藪内弘道、保田薫、内間淳らが先頭グループを形成する面々で、特に北澤、大木、堀口らは昨年半ばからの速さをアピールできるようになっている。そして藪内の急成長。さらに安開としていたムードに、鈴鹿勢の遠征という大きな刺激が加わった。岡野豊、佐々木博、赤松玄人、中嶋廣高といったドライバーは、初めての筑波では本来の実力を発揮させることはできなかったが、今後の内容が楽しみだ。

TI

A全8戦中1戦終了

TIは鈴鹿のA戦と日程がバッティングしないようスケジューリングしてあるため、鈴鹿組の遠征も増加中。筑波や美祢まで足を伸ばさずに練習&レースができるため、好評なシリーズとなっている。つまりある程度のレベルを持った新しいシリーズ、セミ鈴鹿A戦と見ていいだろう。開幕戦は山内ヒロハル、藤田和生、岡野豊、佐々木博、岡崎真一、黒田光一といった鈴鹿ではおなじみの面々が入賞した。テクニカルであるTIをどこまで攻略できるかが、このシリーズを制するキーになってくる。ズバリ、レース経験の豊富な山内が早くもチャンピオン候補だが、若手がどこまで抵抗を見せてくれるだろうか？

SUZUKA

A全6戦中1戦終了
B全8戦中2戦終了

まずフレッシュマンのB戦は2戦が終了しているが、佐々木博、赤松玄人というフレッシュなふたりが勝利を飾っている。彼らを脅かしそうな存在は多く、黒田光一、嶋田公明、岡野豊、薄激信、岡崎真一、第2戦でPPを奪った余郷敦らがスキあらばとチャンスをうかがっている。特に岡野の安定感と、余郷の一発の速さには注目してみたいものだ。昨年ほどの大混戦にはならないかもしれないが、佐々木、赤松のふたりに続いて第3戦を制するのは誰になるかが、興味深い。このまま佐々木、赤松が勝ち星を重ねるようだと、前半でシリーズの行方は見えてくるに違いない。

続いてフルコースで開催されるA戦だが、こちらのチャンピオン候補を早々と挙げるとすれば、斎藤薫、山内ヒロハル、このふたりではないだろうか。共にオスカー・ブリトを駆るが、実力は互角と見てよい。開幕戦2位のベテラン・藤田和生は、全戦にエントリーすれば面白い存在になるだろうが……。若手のドライバーは、藤田を倒してでも上位をゲットするようでないと、将来F3に上がっても伸び悩むかもしれない。

この他、黒川光一、B戦でも活躍の佐々木、赤松、さらに高西文雄、中西詳治、深見慎二郎らが入賞を狙って攻めてくるだろう。関東からの遠征組では、中村俊行、堀口寛之らがどこまで鈴鹿で通用するかにもチェックを入れてみたい。

1992 FJ1600 序盤の展望

開幕間もない'92年のFJ1600シリーズ
今年は6地区で9シリーズが開催される
早々と今年の予想をたててみた。果たして……？

TSUKUBA

A全3戦中2戦終了
B全6戦中2戦終了

さてA戦では、大木、藪内、北澤、堀口らに加え、黒川久夫、B戦出場の資格を持たない中村俊行らがバトルを展開中だ。こちらもB戦同様、他地区から山内ヒロハル、高西文雄といった強者が何度か遠征してくる予定だ。また、今年からFTに参戦を始めた鈴木桂太郎も、初夏までには殴り込みをかけてくるはずだ。さらにA戦は、全9戦とレース数も増加（有効は6戦）したこともあるので、ポイント争いには夏過ぎまで目が離せなくなるだろう。

両シリーズともFJを始めて間もない若手が多いため、中盤以降、彼らの台頭も十分に考えられる。そうなるとシリーズがますます面白くなるのだが……。

NISHINIHON

A全5戦中1戦終了

以前から西日本シリーズは、鈴鹿からの遠征組が活躍していたが、今年から正式にTIのシリーズが加わったため、遠征組のエントリーは減少するものと思われていた。ところが、高西文雄（広島だが）、山内ヒロハル、岡崎真一、崎田公明、岡野豊といったドライバーが第1戦にはエントリー。しかも上位入賞をかっさらっていった。この現象は当分続くだろう。なぜなら、残念ながら鈴鹿組に対抗できるほどの実力を持ったドライバーが、この地区には少ないからだ。昨年、渋谷勉に高西や山本和範が勝負を挑んだように、地元勢の奮起に期待したい。脇田一輝、玉中哲二、蔵本信之らが、どこまで頑張りを見せてくれるだろうか？

AUTOPOLIS

A全4戦中0戦終了
B全5戦中1戦終了

オートポリスは新たにA戦が組まれることになったが、まだ開幕しておらずエントリー状況もつかめていない現状では、これはややハイレベルなB戦と考えたほうがいいのかもしれない。参加資格の制限がないため、脇田一輝、玉中哲二、蔵本信之といったドライバーも参加してくるだろうし、ビッグイベントのサポートとして開催されることが多いので、遠征組の参戦もあり得るだろう。いっぽうB戦はビギナーも多いことから、ナイスバトルを期待するのは難しいかもしれない。開幕戦の表彰台に上った曽和伸一、生田博之、粥川悟らの実力はいかに？　さらに植松美智子ら女性ドライバーの活躍にも期待したいものだ。

FUZZY RACING
親切なアドバイスとお手伝いであなたをサポート！



※今年から装着が義務づけられました。



サイドボックス（ヤマハ車用タイプ・フロントパネル付）
●ロングバンパー用 カラー：赤・白 ¥23,000
●ショートバンパー用 カラー：赤・白 ¥25,000



ノイズボックスセット
※今年から装着が義務づけられました。
¥7,500



クシタニカートスーツ
●カラー：赤、青
●サイズ：M、L、LL
¥22,000



クシタニカートシューズ
●カラー：赤/白、青/白
●サイズ：24.5～27.0
¥22,000



カートボディカバー
¥7,500
あらゆるカートにフィット。雨・ホコリにも安心。カート保管にぜひご使用ください。



クシタニカートグローブ
●カラー：赤、青、黒
●サイズ：S、M、L
¥7,800



アライヘルメット
GP-2K
●JAF公認 ●カラー：白
¥37,000

中古カート在庫多数あり・カート高価買取り致します。

カート用品通信販売OK！
●ご注文はTELにて在庫確認の上、現金書留で消費税3%を添えてご送金ください。
※2万円以上お買上げの方は送料無料。
ローン、クレジットもOK!!

FUZZY RACING
ファジィレーシング
〒537 大阪市東成区深江北3丁目2-8（阪神高速高井田ランプ西200m）
TEL.06-973-6633 FAX.06-973-3337 営業時間/AM11:00～PM9:00（水曜定休）



Test/Yorimasa Kato Photos/Shoichi Sudoh

ハイグリップの頂点を目指せ!

オプティマを越えた!「ポテンザRE810」&軽カー用ハイグリップタイヤ「Kグリッド」

春のニュータイヤイッキ試乗特集最終回は、BSのハイパフォーマンスタイヤでシメ!
あのオプティマを凌駕した超硬派タイヤ「RE810」を中心に、徹底インプレをお届けしちゃおう



スカイラインと絶妙なマッチングをみせつけたＲＥ810。ブリヂストンのハイパフォーマンスタイヤに賭ける姿勢が見事に結集したような、見事なコントロール性能を発揮した

オプティマを越えたハイグリップ

かつて、ブリヂストンのスポーツラジアル「ポテンザ」を代表するトップブランドは、RE71オプティマだった。

だが、今回デビューしたRE810は、従来のRE71オプティマを上回る運動性能を与えられ、ポテンザシリーズのトップブランドとして位置づけられる。

「ポテンザシリーズ最強のグリップ」これがRE810の開発コンセプトである。シリーズ最強のグリップを達成するために、スーパーグリップコンパウンドの採用を始め、トレッドパターンデザインにも徹底してドライグリップを追求している。

左右非対称のユニディレクショナルパターンは、4本のストレートグルーブと、V型グルーブと♩(ルート)型グルーブと呼ばれる横溝で構成されている。タイヤトレッド部アウト側のストレートブルーブは細く、ブロックは大型化することにより、強大な横Gにも耐えるブロック剛性を確保しながら、ウェット路面での排水性は、幅広いブルーブを持つ内側のパターンが受け持つ。高いドライグリップを雨の日の安全性を両立することが、左右非対称デザインのポイントである。

FR、FFともベストマッチング

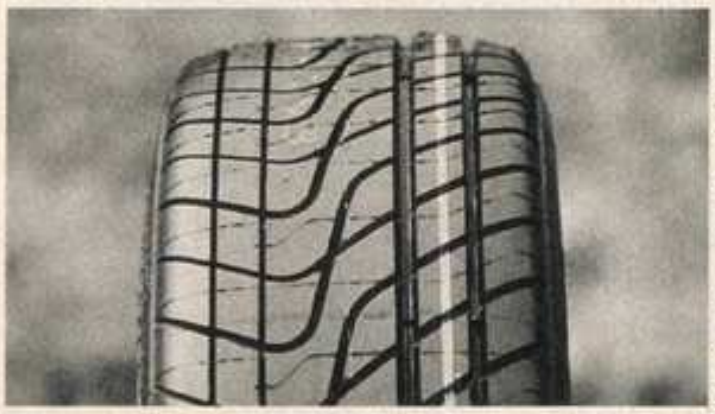
RE810のテストステージは、鈴鹿サーキット西コース。試乗車は、スカイラインGTStタイプMとシビックSiR。

FRのスカイラインとは、非常に高いマッチングを示した。RE810の持つ、高い剛性感とグリップ性能により、スカイラインのポテンシャルをフルに活かしたドライビングが可能だ。ステアリング操作通りに、ドライバーの意思に忠実にクルマの向きを変え、リヤタイヤはその姿勢変化をしっかりと受けとめる。コーナーへのアプローチ態勢はバーフェクトに近い。

コーナリング中に、路面のアンジュレーションを通過する瞬間、リヤタイヤの接地感が弱まって、小さく姿勢を乱す場面があった。だが、修正操作に対するレスポンスは素早く、不本意なコーナリングフォームを強いられることはない。こういった特殊な状況を除けば、積極的にアクセルを踏み込んでいっても、エンジントルクをしっかりと受けとめ、有効なトラクションを発揮し、確実にスピードメーターの針に反映される。スカイラインのハードとしてのシャシーの優秀性も見逃せないが、その能力を活かし切った、高水準なスタビリティとスポーティなハンドリングを見せるタイヤの優秀性も大いに評価できる。

FFのシビックでも高い剛性感とグリップ性能は、スカイラインと共通したフィーリングである。

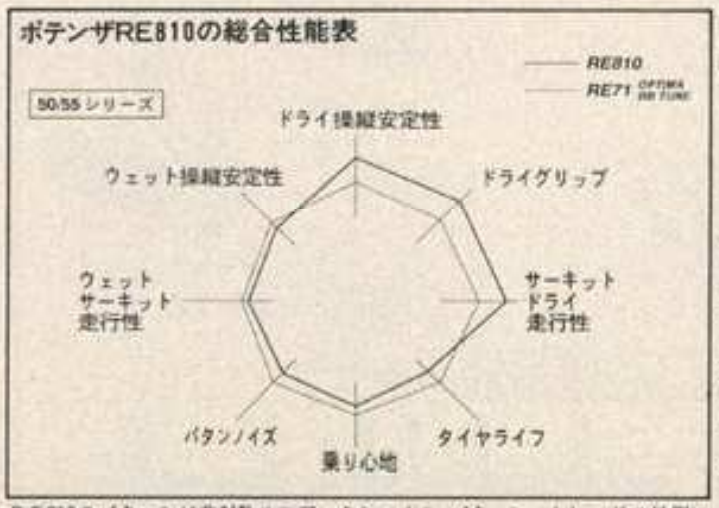
あらゆる状況下でも、リヤアクスルには高いスタビリティを持ちながら、フロントタイヤは、大舵角域でも正確なレスポンスを示す。まさにオンザレール感覚で、しかもハイスピードでトレースすることができる。減速、旋





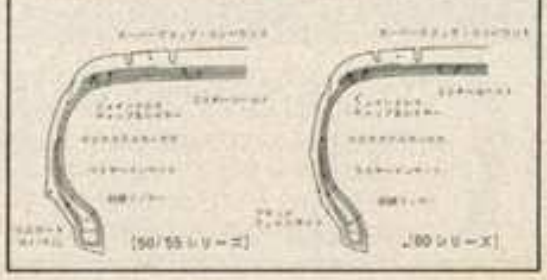
ＦＦでもその基本性能の高さは強く確認することができた

ポテンザRE810の総合性能表



ＲＥ810のパターンは非対称ユニディクショナル・パターン。トレッドの外側にはスリックに近いパターン、内側には排水性のよいパターンと非対称パターンを採用することによって、ＲＥ71よりグリップ性、コントロール性は大きく上回りながら、ウェット性能でも遜色のない性能を発揮することができる

ポテンザRE810の構造・形状



回、加速するという基本性能は、かなり高いレベルにある。

だが、限界領域でクルマを正確にコントロールするために不可欠な、ステアリングインフォメーションに多少物足りなさを感じてしまうのだ。つまり、タイヤグリップの余力や追従力の度合をステアリングを通じて把握しにくい点、これが唯一気になるポイントである。その結果として、アクセルコントロールのタイミングやステアリング操作のタイミング、操作量を踏躇してしまうことがある。実際には、ステアリングを切り込んだ分、ノーズは正確にインを向き、アクセルを踏み込めば確実に加速態勢に入る。ドライバーの操作に対するクルマの動きはリニアなものだが、スカイラインで感じたほどのナチュラルなステアリングフィールを得られないのが惜しい。パワーステアリング・システムとのマッチングに起因するところもあるが、限界走行するドライバーは、ステアリング（タイヤ）からの情報を基に、クルマをコントロールしているのだから。

ポテンザRE8ー0は、ポテンザシリーズの中で最強のグリップ性能を得たことは間違いない。ハイグリップ、高剛性というと、限界領域において、クイックな特性をイメージされるかもしれない。実際にそういったタイヤも少なくないのである。しかし、このRE8ー0は、単純にグリップ力のMAX値を高めただけでなく、限界領域においてもドライバーがクルマの姿勢をコントロールできる幅は広い。自らの持つグリップ性能を、限界領域特性まで正しくマネージメントできたタイヤなのだ。



従来のポテンザシリーズより更に、高い剛性感とグリップ性能を得て、よりスポーティな走りのテイストを持っている。ワインディングのみならず、サーキットでの積極的なドライビングでその真価を発揮するタイヤ、それがニューポテンザRE8ー0なのである。



ブッ飛びパワーのターボ車にも余裕余裕のキャパシティだ

軽カー待望のKグリッド

RE8ー0と同時に発表された「Kグリッド」。軽自動車専用タイヤとして開発された、Vグリッド、Jグリッドに続くグリッドシリーズのニューモデルだ。

ハイパワー軽カーオーナーのニーズに応えるために、新たに開発されたKGコンパウンドを採用。高いドライグリップがKグリッドの特徴である。

試乗会が行われた鈴鹿サーキット南コースでのピートとのマッチングは、Kグリッドのグリップに余力を感じさせるほどに、安定した軽快な走りを見せた。

粘着感の強いグリップは、最高出力64馬力のハイパワー軽カーのエンジントルクも、余裕を持って受けとめられる。

Kグリッドは、これまで選択肢が少なかった軽カーユーザー待望のタイヤである。

（宇佐元健吾）



軽カーユーザーに朗報のKグリッド。ビートではタイヤが勝るほどのグリップ力を発揮

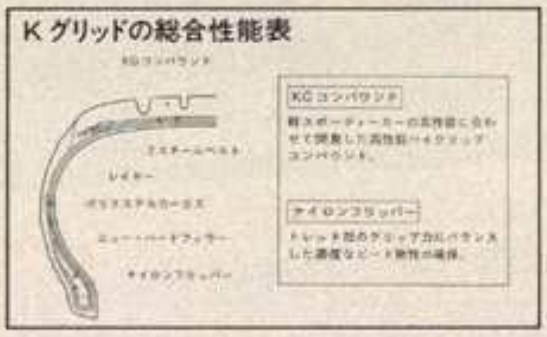
ポテンザRE810/価格表

50/55シリーズ	
タイヤサイズ	希望小売価格(円/本)
195/50R15 81V	39,000
205/50R15 85V	47,000
225/50R15 91V	53,000
225/50R16 92V	57,000
195/55R15 83V	39,000
205/55R16 88V	50,000
☆205/50R16 86V	50,000
225/55R16 93V	56,500
60シリーズ	
185/60R14 82H	30,500
195/60R14 86H	32,000
205/60R14 89H	36,000
195/60R15 88H	37,000
205/60R15 91H	39,000

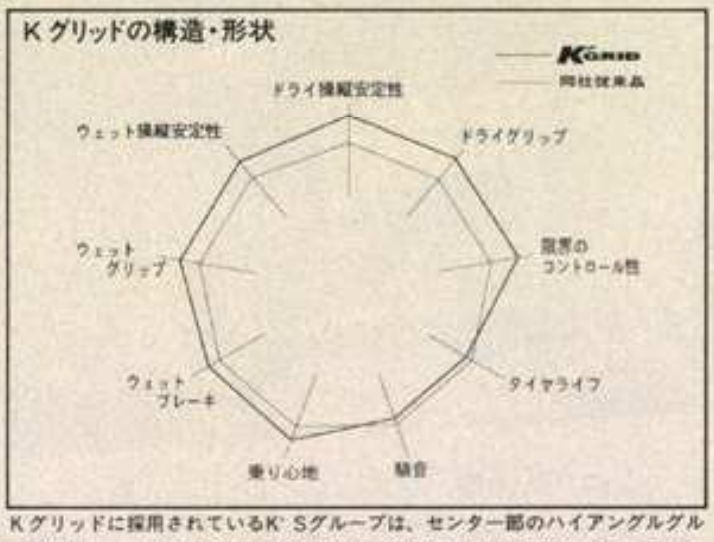
K-GRID価格表

K-GRID 60	
タイヤサイズ	希望小売価格(円/本)
165/60R12 71H	16,000
155/60R13 70H	15,000
165/60R13 73H	17,500
165/60R14 75H	20,500
K-GRID 65	
155/65R12 71H	13,300
145/65R13 69H	12,000
155/65R13 73H	13,400
165/65R13 76H	14,800
165/65R14 78H	15,100

Kグリッドの総合性能表



Kグリッドの構造・形状



Kグリッドに採用されているK'Sグルーブは、センター部のハイアングルグルーブがウェットでの排水性能を向上させ、外側のブロックがドライコーナリング時には接地圧によって一体化、大きなブロックを形成してグリップ力、コントロール性を高める。その基本性能の高さは、上の表でもよく分かるだろう



社員レーサー募集

丸五食品グループは、関東一円38ー00軒に製品を収める食品メーカーです。現在、平成5年オープンの計画でレーシングコースの造成中！コースオープンに先立ち、いずれは自社コースでも活躍してくれる社員レーサーを募集します。

カートでレースをスタートし、成績優秀者にはFJ、F3へのステップアップも応援していく計画。

やる気のあるキミの参加を待っている。

社員レーサー募集要項

■給与20万円以上　昇給年1回　賞与年2回　交通費全額支給　各種保険　駐車場　寮完備　■18歳以上　■勤務地／千葉・市川、茨城、福島、神奈川　■勤務内容　豆腐、もやし、カットサラダの製造　■勤務時間／8：00～17：00　■休日／月6回（平日4日＋日曜2回）　■休暇／夏季・年末年始・有給休暇

丸五食品グループ

本社／〒272千葉県市川市曽谷3ー41ー10

※実際のメンテナンスガレージやチーム運営は、千葉県松戸市の㈱ブリストルレーシングに一任。経験豊富なブリストルとのパートナーシップで、キミたちのレースを応援する。この件に関するお問い合わせも、㈱ブリストルレーシングへ。

■㈱ブリストルレーシング　担当／今井　☎0473ー64ー7518　または☎0473ー73ー9303

才能は眠らせるな
丸五食品でカートからフォーミュラへ
夢を形にしよう。

PIT-IN PRESS

FROM READERS



またまたカラーでないのがホントに残念なイラストが届いたわけです。カラーで見てもらえないのが残念だけどこのキレイなイラストを味わってください。そして、今年の国さん&ドリキンの活躍を期待いたしましょー

大阪府　佐治　宏

テレビで見よう アメリカンレース

アメリカのレースは日本のテレビでは見られない。しかし、全く見られないというわけではないから、偶然その放送を見てしまうとその個性の強さが印象に残り、忘れられなくなってしまう。そんなアメリカンレースを日本のテレビで見られる限りで、簡単な紹介をしてみようと思う。

最初はホット・ロッド。

これは言いかえるとドラッグカーレース。さらに言いかえるとゼロヨンレース、おまけに言うと、煙草のホープのCMに出てくるレースで、日本でも行われている。約400メートルの直線を2台で走って、どちらが速いかを競う。燃費は1レースで約10ℓと、とてつもなく悪い。カテゴリーは15くらいあって、日本で見られるのは、だいたい4つくらいだ。最高クラスは、トップ・フューエル（CMに出てくる）で、最高時速は400～420km。タイムは5秒前半くらいだ。ちなみに日本では、6秒台がやっとである。

このレースのみどころは、ゴールの瞬間で、千分の何秒差とか、フロント数センチの差なんてのがよくある。こういうのをテレビで見ると、何ともいえない気分になれるのだが、日本ではめったにお目にかかれない。BSチャンネルで11月～12月の日曜の夜に放送されることが多いので、これは必見！

次に、ナスカー・ストックカーレース。

アメリカで一番の人気をもっているのが、このレース。4／1号で、R・ペティとデイトナ500について載っていたから、どんなレースか知る人も多いのでは？　このレースは保守的というか、愛国的というか、日本のある企業が広告を載せたいと言ったら断られた、ということがあったとかなかったとか。だから車も純アメ車5車種。ドライバーもアメ公、いやアメリカ人だけである。コースはほとんどが1・6～4kmのオーバルコースで、エントリーは約40台。1・6kmの中に40台ひしめくと、10周もしないうちに10周回遅れが出てくる。またコースのバンクも急で、40度近いところもある（インディアナポリスは約11度）。レギュレーションも面白いものがあって、エアジャッキの禁止、つまりタイヤ交換の時は、ピットからの手動のジャッキを持っていって、左右順番に換える。またタイヤもF1やインディーのようなセンターロックは禁止で、普通の乗用車のようにナットが4～5つあって、それを1つづつしめていく。こんな一般の人がやっているのと同じ方法でレースを行っているのが、人気の高い一つの理由だろう。

このレースは内容もさることながら、車載カメラもユニークで、前方と後方のバンパーの下に1台ずつと、車内に1台ある。この車内カメラはリモコンで、360度ぐるりと回る。だから、サイド・バイ・サイドの白熱した争いも内部から手に取るように分かる。この映像は見た人にしかわからないだろうが、日本で見るにはちと難しい。民放もBSも非常にいいかげんで、いつ放送するのか分からない。僕の知っている限り、一昨年は5戦、昨年は1戦。それも途中雨で中止になったレースしか放送しなかった。放送するのかしないのか、はっきりしてほしい。放送しない！と決められるととても悲しいが、テレビガイドの深夜の部分に注目！

最後にインディカー・レースについて少し。

これはBSで全戦放送しているが、だいたい1ヵ月遅れだ。インディ500はTBSで生中継するが、内容がもう少しなんとかならないものか。2年ほど前、パワースポーツという会社から出ている「インディ500・25年間の記録」という2巻物のビデオを買って見た。1955～1977年のインディ500の映像が入っていて、ナレーションに少し疑問を持ったが、なかなか面白いものだった。

最近、ピットインプレスにアメリカ物のお便りが少ない。僕もF1はプロストファンだが、政治だなんだのF1より、気楽に本当に楽しくやっているアメリカンレースが、いつのまにか好きになってしまった。僕はこれから1年間、都合によりレーシングオンが自分で買えなくなるが、それは家族の人に毎号買ってもらうことにするつもりだ。だから1年後、全て読んだとき、ピットインプレスにF1や国内レースに負けないくらいの量のお便りが載っていることを、期待したいと思う。

群馬県　虫歯のドラキュラ

■アメリカのレースって、観戦してる人たちの様子も、と～ってもアメリカンでよいのよね。当然か。アメリカ人だものね。なんていうの、熱狂的でいいかげんで、お気楽で自分たちで勝手に盛り上がって、まさにアメリカンなのよね。もっともっと、アメリカのレースや世界中のレースを、放送してくれると、これほど嬉しいことはないんだけどね。

お父さんになる右京さん 奥様はたいへんでしょうね

こんにちわー。いよいよレースシーズン到来で、胸をワクワクさせています。

先日は、右京さんが南アフリカGPで完走。やったね。亜久里さんも完走。で、こっちもやったね。マンセル優勝で、主人は大満足してます。

思いおこせば一年前。右京さんのF3000初優勝を鈴鹿のグランドスタンドで観ていたのヨ。その前の1月にも鈴鹿に行ってて、主人と。今年はレースを観に行くゾ。の年にしよーと話していたのです。が、それ以来、生で観ていないのです。

私は妊娠してしまって、片道4時間をかけて、鈴鹿まで行くのは、ちょっと無理になってしまったのです。そして、それから1年。息子も3カ月になり、先日のアフリカGPは、私たちと一緒に画面をじっと観ていました。彼のベッドの横には、フェラーリの旗、そしてフェラーリのぬいぐるみを枕元において、徐々に洗脳されつつあります。

――で、ここからが本題。

少し前に、テレビで、右京さんがお父さんになると知りました。その時、奥様、たいへんだなあと思ったのです。精神的に一番頼りたいダンナ様が遠くにいて、まして新しい舞

台で大変な時でしょう。私なんか四国と大阪で離れていただけで、心細かったし、淋しかったのに。

今ごろはもうお母さんになられて、授乳とおむつかえに追いまくられていると思います。同じ時期に育児をしている者として、本当にがんばろうネって言ってあげたい気持ちです。

こんなところで、奥様のことを応援している者がいることを知っていただければ…と思って、ペンをとりました。

大阪府　塚也のおっかさん

■右京さんにとっても、奥様にとっても、お子さんは、とっても励みになることでしょう。右京さんの一番大事な時期に生まれたというのも、右京さんを励ますためって感じもするよね。何はともあれ、お子さんの分もがんばって欲しいものです。

車を運転できるようになったそろそろレース活動を

やっと自動車を運転できるようになり、そろそろ具体的にどういうレース活動を行おうか、考え始めるようになった。そんな時に、4／1号のN1耐久についての対談でこんなことを言っていた。朝4時に筑波に来て、乗ってきた車をちょろっと出て、また元に戻して帰る。

これだ！　これしかないと思った。この「ほのぼの」とした感じがたとえ予選落ちしても笑い飛ばして残念会をいっしょにする「仲間」とともに「ほのぼの」としたレース活動をしていこう。

なんて事を思いつつ、南アフリカGPでハーバートが6位入賞をしたために、顔から笑みが消えない僕だったのでした。

～おまけ～

KOTOBA　2&4編

「あの女性ドライバーのチームの監督って服部尚貴の婚約者なんだって」

故村松選手の大ファンだった僕の後ろでとんでもない発言をした人。

「なかたに　あきひこ　知らない人なら必ずいった同じく僕の後ろに座っていた人（ちなみに僕も同じ間違えをしてました）。

「あっ、あれ服部じゃん」

ピットウォークの時にこの声が聞こえた瞬間、それまで徳野政樹さん（だと思う）に向けていたカメラを、さっと服部選手の方に変えて、少なからず徳野政樹さん（だと思う）のプライドを傷つけた、結構でかいカメラを持っていた人。

「あー、あれじゃオッパイはみ出さねえよ」

コスチュームの変わったキグナスのキャンギャルを見て落胆していた「うつるんです」を持っていた人（ちなみに僕も落胆していた）。

石川県　松本賢治

■ほのぼのとしたレースってよいよね。ぜひぜひ始めてください。仲間だってすぐ見つかるよ。そして、みんなで楽しんでね。ついては、レース参戦記なんかも送ってくれると嬉しいな。初めてサーキットを走ったときの感想とか、レース前の興奮とか。楽しみにしてるからね。

さすがはアメリカ。"IMSA"はとっても親切だよん

先日、セブリング・レースウェイよりFAXが届いた。来年のレースチケットの件を聞いたら、教えてくれたんです。申込方法を。旅行代理店経由でチケット取り寄せると、スーパーチケット（日本のパドックパスと同じ）が、55ドルなのに、三倍にされるんで、自分で注文。英会話に自信ない人でも、KDDテレ・サーブ使えばOK（でも公衆電話は、これ使えない）。

IMSAの対応ってすごく親切。周囲の観光や、レストラン、ホテルの案内もしてくれたんですよ！

東京都　太田　英樹bメ。何たってUSAでがアー！

■だそーなんで、ぜひぜひIMSAを生で観たいんだあ～っていう人がいたら、試してみてね。英会話がねーっていう人にひとこと。英語は単語力とかじゃない。勢いだあー。

F3000レギュレーションに賛成しています

4月15日号を見て、ホッとしたことがあった。それは「ニューマシンの素性を探る」のレギュレーションの説明のところで、F3000のセミAT、フルAT、スリップコントロールの禁止となっていたことです。

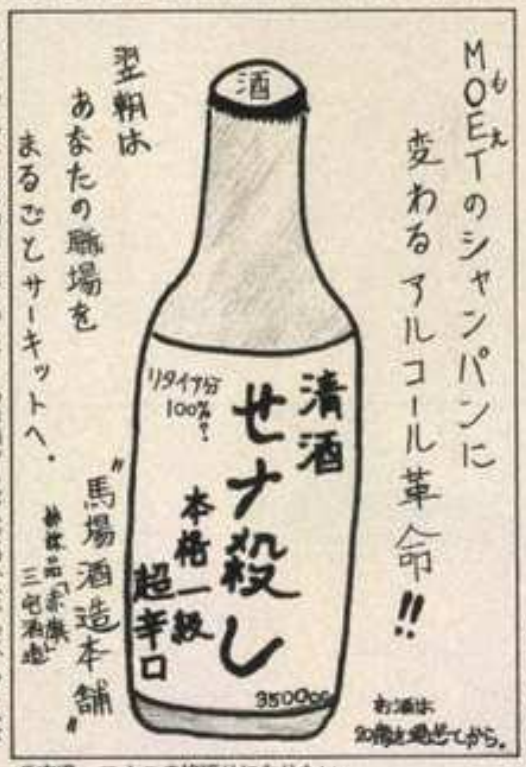
なぜかというと、セミAT→フルATになれば、ドライバーの領域に機械が入っていくことになり、どんどんドライバーの意味がなくなる。

それと、F1などはマシンの開発競争の場でもあるけれど、それはドライバーの基本的な操作を簡単にするようなところ以外でやればいいと思っていたからです。

今回のレギュレーションはF3000だけだから、F1や他のカテゴリーにも適用していったらいいと思いました。

奈良県　KM・KAZUYA

■機械の、マシンの機能がドンドン新しくなって、開発されていくのを見るのも楽しいものだけど、あくまでもドライバー優先であってほしいよね。ドライバーの最高の技術を生かすための、機械であってくれるっていうのが最高なんだよね、きっと。ただ、開発合戦はこれからもエスカレートするんだろうね。



兵庫県　モナコの旗振りになりたい

マンセルってば、去年鈴鹿に来た時に、このお酒でも飲んだのかな。だからこんなに速いのかなあ。このお酒のせいかしらないけどセナはクラッシュはしちゃうしね

PLEASE

～貸して、ダビングさせて、譲って、文通してetc.～

●今年で4年目を迎えるF1予想をメインとしたミニコミ誌「BANG a GONG」では、参加者を募集しています。シーズンは始まりましたが、今からでも参加OKです。詳しく知りたい方、参加したい方、まずはハガキで連絡を！

〒816 福岡県福岡市南本町1-4-15-406

濱上　昭二

●'87～'90F1全戦を録画された方、ダビングまたは貸してください。おねがいします。まずは、お手紙ください。

〒606 京都府京都市左京区川端東入ル16

高島　達也

●今年5月24日インディ500の決勝日のチケット1枚余っています。場所は、第一ターン近くの44G9番です。それとパドックパスもあります。ご希望の方は大至急一報ください。ただしコレクターはお断りします。

〒187 東京都小平市大沼町2-892-5

太田　英城

●'89JSPCインターチャレンジ1000km、'90JSPC富士500kmのテープを貸してください。

〒395 長野県下伊那郡上郷町別府2821-1

岩崎　隆

●'91年9月15日放送されたフジテレビF1ポールポジションを録画された方、ダビングさせてください。

〒612 京都府京都市伏見区深草西浦町2-90 コーポ西浦306

広兼　美香

●'90～'91F1GPの雑誌、本が40～50冊ほどありますので欲しい方は、安価で差し上げます。あとビデオを貸してほしい方、お貸しします（F1、SWC、インディー、WRCなど）他にお手紙、情報などもお待ちしています。まずはおハガキで。

〒399-92　長野県北安曇郡白馬村大字神城6931

吉沢　幸一

●「THE STORY-F1パイロット中嶋悟」「ナイジェル・マンセル・イン・フェラーリ」他、F1のビデオを定価の半額で譲ります。往復ハガキでリストを請求してください。

〒331 埼玉県大宮市奈良町56-12

遠藤　正巳

●今年もF3000に乗る鈴木利男さんのユニバーサルのトレーナーサイン入りを譲りたいと思います。往復ハガキに希望の価格を記入のうえお送りください。

〒242 神奈川県大和市福田2-14-3

松島　優

HITOKOTO

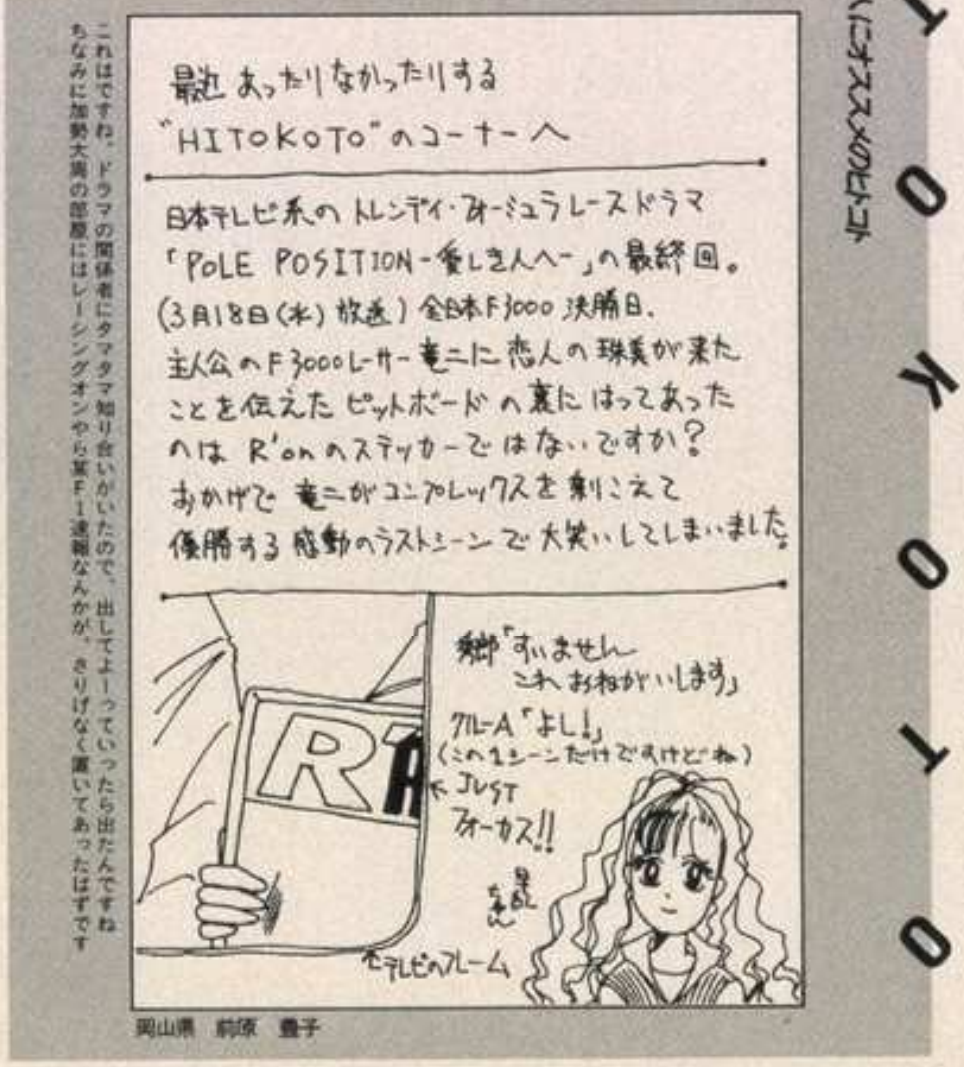
熱い手紙は苦手だと言う人にオススメのヒトコト

●最近驚いた事。①ウイリアムズのリアティブサスペンション。②全日本F3000、F3の国際化。③ニューマーチのN-CVT車（俺の愛車）④ロータス栄光の復活！（シオノギ製薬の株が赤丸急上昇中!?）⑤プロストの浪人？

東京都　吉田　勇人

●外人さんの名前って長いし、呼びにくいなあと思っていたので、F1パイロット達の呼び方を考えたのですが、十中八九「誰の事？」と聞き返されるので、会話にならないんです。ちなみに"わかってもらえない呼び方"ワースト3は、ゲベちゃん（ベルガー）、リック（パトレーゼ）、ミーシャ（シューマッハー）です。

静岡県　原　昭子



岡山県　前原　豊子

今は冬の時期でもいつか春は来ます

初めてお便りさせてもらいます。いつも楽しみに読ませていただいてます。女の子(?)の私が、こんな男の子の本を見てるなんてへんだと思いませんか？　実は彼の影響なのです。

彼は21歳の自称〝レーサー〟の男の子なのです。今年の初めからFJというレースに出るために頑張っています。まだレースには出ていませんが、練習に頑張っています。

実は、彼は半年前まで普通のサラリーマンでした。昨年の11月にあるチームのオーディションを受けて、40名余りの中から、一人合格したのです。それまでFJのマシンなんて見たこともふれたこともなかったのに、いきなり乗って走って合格しちゃったなんて、本人も私もびっくりしました。

それまで彼は、自転車やモトクロスでレースの世界にいた経験はあったのですが、四輪の世界は初挑戦だったのです。もともと、レースの世界とは切っても切れない人だったのかもしれません。

これは私のほんとうに勝手な意見なのですが、このまま彼の才能に賭けていくのは、すごく大変なことなのですよね。今は運送屋さんに勤めています。やっぱりお金のこととか、現実ってすごく大変だと思います。

こうして、みんな何もない所から作っていくんですよね。いつかきっと、彼もレーシングオンに載っちゃうかもしれませんね。まだまだ始まったばかりです。でも彼の夢にかけて応援したいと思います。

彼って、本をすごくすごく大事にします。同じ本を2カ月も3カ月も持ち歩いていたり、同じページを何度も見ています。一種のイメージトレーニングをしているんだと思います。だから写真の1枚1枚や文章が、彼の教科書であり情報源なのです。

これからきっと、彼は輝くと思います。華やかなレースの世界ですが、そんな部分ばかりではないと思います。すごく、すごく大変ですが、負けずに頑張っていこうと思っています。

ほんとうに、みなさんに見せないのが残念ですが、きっときっと彼は芽が出てふくらんで、華が咲くって思います。

今は、冬の時期です。早く春が来ないかなって思ってます。

これからも、私たちの夢の源として、すてきな本を作ってください。

今の私たちには、お金も物も何もありませんが、でももっと大事なものは、たくさん持っているつもりです。

彼が、いつか、いつか中嶋悟さんのように、輝ける、輝く日が来た時に、夢を捨てずに今日まで来たのって、言いたいです。

これからも皆さん頑張ってください。

このまま、うずもれちゃう彼じゃないので、見ててください。待っててください。彼がレーシングオンに載ったら、ひそかにお便りします。

またくじけそうになったら手紙がきます。負けないもーん。がんばります。夏ごろには出て来るよ！　断言しちゃうよ。では、また。

神奈川県　みさお

■みさおさんは、ピットイン当てに出したつもりじゃなかったとは思うし、掲載したら悪いかなって思ったけど。みさおさんと同じように、自分の大事な人を応援してる人がいると思うので、掲載させてもらいました。あるときに、一番自分の力を出せるかと聞かれて、自分にとって大事な人のために走るとき、と答えていました。みさおさんが応援しているかぎり、彼は持てる力をフルに出せると思います。だから、くじけずに頑張ってね。

F1関係のバッジやステッカーをコレクションしている皆さんへ

F1関係のバッジ、またはステッカーをコレクションしている皆さん！　実は、私の友人であるイギリス人のTonyおじさんからのお願いで、彼に代わって手紙を書いています。

彼はフットワークチームのVan driverであるとゆーのに、モーターレース関係のバッジとステッカーを集めている、マメなおじさんです。彼が自分のすごくたくさんのコレクションを、日本のF1ファンの人たちと交換したがっています。

彼はジャッキー・オリバーがArrowsを創設した時よりいる人なので、古いコレクションも持ってるかも（そんなのは交換してくれないかも知れないけど）。

どなたか、彼とコレクションを交換してくれる人はいませんか？　（彼はイギリス人で日本語が読めないため、もし良ければ私が手紙など翻訳します）彼は特に日本のスポンサーや、日本GPの物を希望しています。とりあえず私宛に連絡いただければ幸いです。

〒607　京都府京都市山科区小野弓田町30-15

熊田　律子

僕がモータースポーツを、フェラーリを好きになったわけ

はじめまして。僕はモータースポーツ大好きの高校生です。僕が初めてモータースポーツを見たのは、1982年のF1ベルギーGPでした。当時はフランスに住んでいたので、結構モータースポーツの情報とかが新聞やテレビで入って来ましたが、生で見た事はありませんでした。そんな僕がどうというわけかF1開催の時期にあたり、ベルギーに旅行しに行く事になりました。ちょうどその時期は、F1関係のバッジやステッカーを集めている、マメなおじさんです。彼が自分のすごくたくさんのコレクションを、日本のF1ファンの人たちと交換したがっています。

彼はジャッキー・オリバーがArrowsを創設した時よりいる人なので、古いコレクションも持ってるかも（そんなのは交換してくれないかも知れないけど）。

どなたか、彼とコレクションを交換してくれる人はいませんか？　（彼はイギリス人で日本語が読めないため、もし良ければ私が手紙など翻訳します）彼は特に日本のスポンサーや、日本GPの物を希望しています。とりあえず私宛に連絡いただければ幸いです。

〒607　京都府京都市山科区小野弓田町30-15

熊田　律子

僕がモータースポーツを、フェラーリを好きになったわけ

はじめまして。僕はモータースポーツ大好きの高校生です。僕が初めてモータースポーツを見たのは、1982年のF1ベルギーGPでした。当時はフランスに住んでいたので、結構モータースポーツの情報とかが新聞やテレビで入って来ましたが、生で見た事はありませんでした。そんな僕がどういうわけかF1開催の時期にあたり、ベルギーに旅行しに行く事になりました。ちょうどその時期は、F1関係のバッジやステッカーを集めている、マメなおじさんです。彼が自分のすごくたくさんのコレクションを、日本のF1ファンの人たちと交換したがっています。

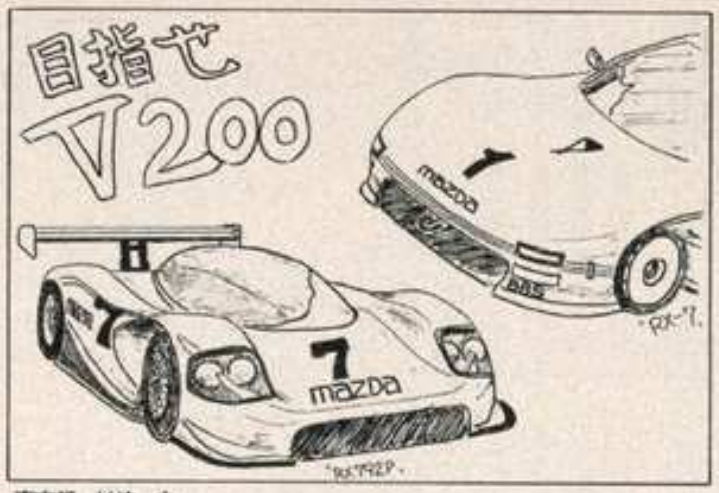
彼はジャッキー・オリバーがArrowsを創設した時よりいる人なので、古いコレクションも持ってるかも（そんなのは交換してくれないかも知れないけど）。

どなたか、彼とコレクションを交換してくれる人はいませんか？　（彼はイギリス人で日本語が読めないため、もし良ければ私が手紙など翻訳します）彼は特に日本のスポンサーや、日本GPの物を希望しています。とりあえず私宛に連絡いただければ幸いです。

〒607　京都府京都市山科区小野弓田町30-15

熊田　律子

目指せ V200



早いものであの感動のル・マンからもう1年なのね
今年もきっと活躍してくれることでしょー

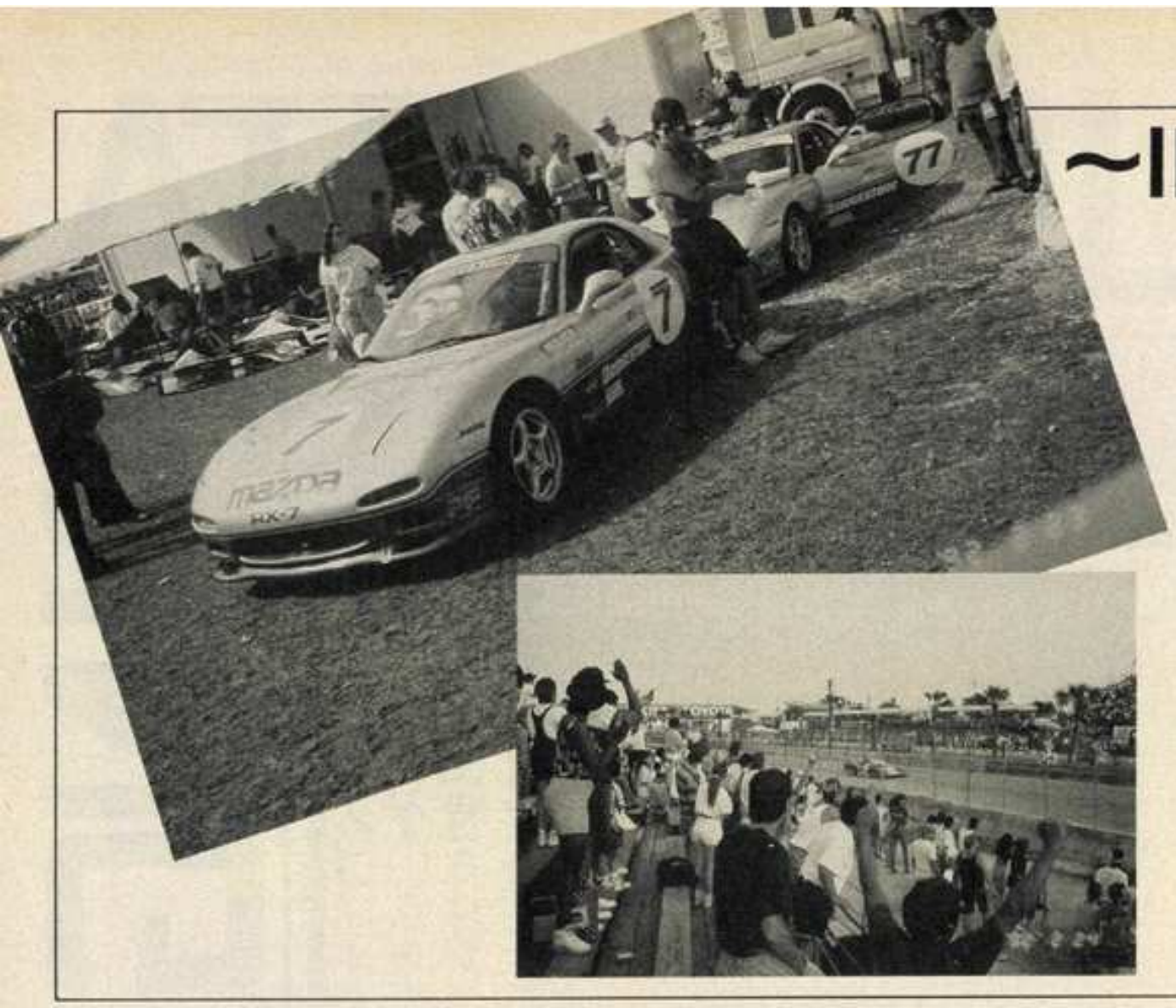
東京都　杉崎　忠

○○○ 大好評に気をよくしたヒイキコーナーだ〜い



ガラガラヘビじゃなくって、プロストさんの魔の手をなんとか逃れたみたいね。でもF1界に悪役じゃなくって、プロストさんがいなくなっちゃって、ちょっと寂しいよね。このコミックにもあんまり出てこなくなるのかな。まあ、あのプロストさんのことだからまた騒がしてくれるでしょ

兵庫県　M. ヤルビ



～IMSAマイアミGP観戦記～

かねてからの念願の海外レース、IMSA第2戦を観戦してきました。アメリカンレースというものを思い切り楽しむことができました。レースに出場している人は当然、スタンドで観ている人々も一緒になってレースに参加しているのです。バッシングがあったりマシンにアクシデントがあると、すぐに総立ち。マシンが通過する度に多くの歓声がとび、ピットインがあれば惜しみない拍手を送っていた。シボレーやジャガーのファンが多いけれども、日産のピットインに対しても変わらないくらいの大きな拍手があった。ここ数年多くを勝っている日産ではあるが、まだポルシェやジャガーのようにアメリカに溶け込めていないことは少し意外だった。レースが日産の勝ちに決まりかなと思った時には、多くの人が帰り始めていた。そして、土曜のレースで「日産がすごい強い」と話していたおじさんが、Zの編隊が前を通った時「オー、クレイジー」と呟いていたのが忘れられない。日本車がアメリカのレースに溶け込むには、まだ時間がかかるだろう。とはいえ、アメリカのレースにすっかり魅せられてしまい、次はNASCARを見に行こうと決心しました。　兵庫県　山下　斉



なんか高倉健のよーなタルクイーニだわね。でもちょっと目がヤラシーよーな気もするんだけど、ねえ

兵庫県　もとさ

ボンだったらと思います。でも悲しみを乗り越えて、僕はフェラーリを応援しました。'91年のシーズンは最悪だったけど、これからあせらずじっくりいって欲しいと思います。

カペリがフェラーリの20人目のドライバーになったとき、なんとなく嬉しくなりました。それはなぜかというと、プロストとマンセル、プロストとアレジといったように仲が悪くなる心配はないと思ったからです。

プロストは腕は一流ですが、人間性としてはすくなからずともあまり良いとは言えないでしょう。その点やんちゃぼうずのカペリと本気になったら手のつけられないアレジとの組合せは、なかなか良いと思います。またニキ・ラウダとルカ・モンテゼモロのコンビはワールドチャンピオンを取れる素質十分のパートナーだと思います。ジル・ビルヌーブが死んだ時、故エンツォ・フェラーリは「ジルは好きだった、あのカウンターを切るステアリングさばきが特に好きだった」と言っていました。エンツォ・フェラーリが好きだったという言葉をドライバーに向けて発したのは、ジル一人だったと聞いています。それから後のフェラーリは下降線をたどっていくばかりのような気がします。アルボレート、ヨハンソン、ベルガー、マンセル、プロストといった超一流ドライバー達が揃っていたにもかかわらず、なかなかワールドチャンピオンを取れないフェラーリです。勝負は時の運というけれども、プロストさん、セナやフィオリオ、そしてプレストとまで喧嘩していては勝てるわけがない。

今フェラーリに必要なのは、本当にあせらずじっくりいく事だと思います。テストをして信頼性を高め改良を図っていく、これが必要だと思います。そうだと思いませんか。F92Aのシャシーは、そこそこ良いと思います。問題はエンジンでしょう。一周も持たないエンジンでは勝てるわけがない。いや、それ以上に内部紛争が多すぎる。勝てないからと言ってフィオリオを首にして、ランチアからクラウディオ・ロンバルディを持ってきても、驚の役にも立ちやしない。第一の問題はチームをビシッとまとめられる人物がいなくなった事でしょう。エンツォが生きていた頃のフェラーリとは段違い。エンツォが生きていれば、自分の言う事聞かない奴はみんな首ぐらいの重圧をかけていたから、まとまっていたのだと思う。プロストなんかケチョンケチョンにやられていただろうにね！　なんでもかんでも口を出すプロストとは違い、タイヤがバーストしてもただ走る、それも速く走るそんなドライバーだったから、よけいエンツォにかわいがられたのだろう。

僕はフェラーリが好きだ。イタリア人じゃないけれど、日本人版のティフォシだと自分では思っている。だから南アGPの時だって、アレジとカペリがリタイヤした時にもう、テレビを切った。

天かける跳ね馬、真紅のマシン。僕は'82年ベルギーGPでジルの大事故を見てからこのカペリーノ・ランパンテという魔物にとりつかれたのだと思う。大破したマシンからはオイルなどの匂いがしたという。ジルのかわりに真紅のマシンが、血を流した、と思っている。フェラーリに酔い、フェラーリしか目に入らない。

'91年の最悪のシーズンから、早く抜け出して欲しいと思う。フォルザ・フェラーリ。

東京都　阿部　良

■あまり過去と比べてもしょうがないんじゃないかなって思うよ。プロストにはプロストのやり方があったんだし、みんながみんなベストを目指してたと思う。けど誰か一人の重圧でチームがまとまってたなんていうのは、けっしていいまとまり方じゃないと思う。

前回に引き続き
勝手にドラコン募集中ね

いつもは熱心にそんでもって熱狂的に応援しているドライバーで、遊んでしまおうじゃないかなの、勝手にドラコン第2弾を募集してるのさ。どんなカテゴリーでもよいよ。このドライバーにこんだけ点数あげたいっていうのを送っておくれ。宛先はね　〒150　東京都渋谷区恵比寿南2-16-16　レーシングオン編集部「PIT-IN PRESS」の勝手にドライバーズコンテスト係までね。当然いつものお便りも待ってるってば。

GRAND PRIX SCENE

新入荷ビデオ　＊在庫切れの場合納期3週間

NTSC（日本）方式　オリジナル英語版　VHS
輸入英語版　英国製　各¥5500円　税込
Presented by SPORTS-SEEN　輸入発売元　C.V.MAC Ltd.

(CA LITTLE BIT SIDEWAYS & COUP DE GRACE)
(1978年ドイツ・ラリー選手権 329-1979年11-8月)　30分
(2)1988　World Rally Championship総集編　60分
(3)1985　World Rally Championship総集編　60分
(4)RAC RALLY 1980-89　55分
(5)1989　RAC RALLY　60分
(6)1987　RAC RALLY　90分
(7)1986　RAC RALLY　90分
(8)1985　RAC RALLY　60分
(9)1987　1000 LAKES RALLY　30分
(10)1985　1000 LAKES RALLY　90分
(11)1987　SELL OPEN RALLY 総集編　30分
(12)1991　ESSO TOURING CAR CHAMPIONSHIP総集編　90分
(13)1991　SHELL OPEN RALLY CHAMPIONSHIP総集編　90分
(14)1991　英国F3　総集編　90分

1986年F1グランプリ　英語版　NTSC（日本）放送方式
8"ビデオソフト　4/22日発売
Presented by Mac International Co.Ltd.　発売元　C.V.MAC Ltd.
販売元　SONY PCL CO.LTD.　各60分　¥2900円　税込み

No.SONY-5418 1986年F1GP　第1戦ブラジル
No.SONY-5417 1986年F1GP　第2戦スペイン
No.SONY-5418 1986年F1GP　第3戦サンマリノ
No.SONY-5419 1986年F1GP　第4戦モナコ
発売予定　6/22　5～7戦　8/22　8～11戦
10/22　11～13戦　12/22　14～16戦

全世界対応ビデオデッキ向けPAL放送方式ビデオソフト
（対応機器　ナショナルNV-W1、アイワM110）
輸入英語版　英国製　各¥6800円　税込み
＊在庫切れの場合納期3週間

1991年F1GP総集編　16　62分
1990年F1GP総集編　16　62分
1989年F1GP総集編　16　62分
1988年F1GP総集編　16　62分
1987年F1GP総集編　16　62分
1986年F1GP総集編　16　62分
1985年F1GP総集編　11　62分
1984年F1GP総集編　11　62分
1983年F1GP総集編　11　62分
1982年F1GP総集編　11　62分
1981年F1GP総集編　11　62分
87年F1GPベスト16戦　各巻　60分
86年F1GPベスト16戦　各巻　60分
85年F1GPベスト16戦　各巻　60分
84年F1GPベスト16戦　各巻　60分

その他　PAL-VHS RALLY, BIKE GP, DRAG RACING, AIRCRAFT
等はお問い合わせ下さい。

MOTORSPORTS RACING VIDEO

取扱店
リンドバーグ 03-3799-7480, Mr. クラフト 03-3481-2665
河口湖自動車博物館 0555-86-3511, HRC 03-3434-3639
船屋書店熱海店 0557-44-2551, モデルガレージロム 05-459-9779
スクーデリア 06-952-2022, 高原書店 052-884-1905
フォーメーションラップ 053-447-5005, カーモデルプレース 054-286-2533
チームチャプマン 0798-35-7828, フットワークプラザ福山 0849-28-2119
GPコレクション 0562-79-1155, ウイニングラン 0485-71-3618

全国通信販売

送料ビデオ1本に付き¥250円。

現金書留で代金と送料の合計金額を、商品名、数量、住所、氏名、電話番号を明記の上、予約注文でお申し込み下さい。

宛名　〒142 東京都品川区荏原2-1-8
C.V.マック R oo係

郵便振替えの場合は、下記へお振り込み下さい。
［東京3-68398　サイクルビジョンマック］

ハガキ及びFAXでの御注文は、代金着払いにてお送り致します。

CYCLE VISION MAC
〒142 東京都品川区荏原2-1-8
TEL.03-3784-8884 FAX.03-3784-4708

URA-NETA-ZUKAN

Illustration/Kiyoshi Kobayashi

初めにお断りしておくけど今回は
食事中の人は読まないでくださいね
自分で書いておいてなんですが
気持ち悪くなること請け合い。いやマジで

右京よりスゴイぞ某選手のゲ○ネタ
もう1回言うけど食事中は厳禁だい

★「メキシコGP見ました？」
☆「見た見た。右京もタイヘンだったみたいで、ねえ」
★「そーそー。なんつっても、吐きながらですもん。あの時、スタート前に右京と話してたら「あっと、ちょっと。ウーンなんだかオナカ痛くなってきた。ててて」』なんだったんですって」
☆「あらまあ、突然だったわけね。でも苦しかっただろーね」
★「ねー。結構、吐いたあとも気持ち悪かったでしょーねー。マスクとかにベタベタについてて…」
☆「うげげげー。あーあ、凄いこと思い出しちゃったぁ」
★「なんです？　ゲ○ネタですか」
☆「そー。昔ね、つっても3年か4年くらい前なんだけど、F3000に出ていた某センシュがだね、レース中にこれまたゲーってなっちゃったのよ」
★「右京しちゃったんすね」
☆「そー。でも某センシュの方がもっと凄い。マスクのトコに、その体内から出た物体がついてると、気持ちわるいじゃない」
★「ぬるぬるするし、すっぱいし…」
☆「あー。気持ち悪いからとっとと言うね。で、ベタベタしたりするから、某センシュは走りながら、マスクについてるのを、もう一回食べちゃったんだって」
★「うげっげっげー！」
☆「ねー、ウゲーでしょ。ツルっと食べちゃったのよ」
★「気分悪くなるから、次行きましょ、次に。うげー、気持ち悪いよー」
☆「ねー、あんなの食べられないよね。ワタシらレーサーにはなれないよね」
★「う……」
☆「気持ち悪がってないで、次をどーぞ」
★「うげー…。あのー、セナがクラッシュしたじゃないですか」
☆「メキシコの話ね。したよ。で？」
★「で、その時、オフィシャルが駆けつけて足が折れてると思ったのか、レーシングスーツをジョキジョキ切ったんすよ。まるでチャイナドレスみたいに」
☆「まぁセクシー。じゃあ、セナのパンツとかも見えたのかな、ねーねー」
★「見えたですよ。で、あとで西山さんが某日本人の取材ノートをみたら、デッカイ字でひと言「セナ、パンツ白い」って書いてあったんですって」
☆「ハハハハ。やっぱり白か」
★「やっぱりって、なんすか。まあ、それくらい細かいことも見逃さないのが、取材の鉄則ってわけですよね」
☆「そーそー。ウラネタくらいにしか役に立たないかもしんないけど」
★「それが一番大事なんじゃないっすか」
☆「そーかなー」



前半とは大違いよ食事中でも大丈夫全編に流れるこのホノボノさを見て

★「そういやー、ベルガーも予選でクラッシュしたですよ」
☆「ほーほー。パンツは赤なの」
★「はぁ？　違いますって。んで、もう最後の方だったから、マシンから出たベルガーはコースの外に出て、ガードレールに足を掛けて見てたんですよ」
☆「波止場のマドロスさんみたいに」
★「古いなー。まあそんな感じで、照れ隠しもあったのか、ちょいと気取った感じで見てたですよ。『オレってクラッシュしたあとでも絵になるじゃないの』なんて、内心ムフフなベルガー。ところが『すいませーん、そこ邪魔なんでどいてくださーい』って非情の声がベルガーに飛んだ」
☆「あらま、誰よ」
★「ベルガーもそう思ったらしくて、そのままのポーズで『あーん』って振り返ったら、オリベッティの計測機械のまん前だったんですって」
☆「ぎゃふん！」
★「こりゃ、どーも。で、話は突然国内ネタに飛ぶです。アセアのモータースポーツイベントがあったですよ」
☆「どんなんだっけ。えーとナニナニ（と本誌4月15日号P－－0を見る）」
★「これって市販車でも走れるんですよ。これがキーワードなんで、覚えておいてくださいね」
☆「フンフン」
★「で、レースがスタート。1コーナーに殺到する各車。おーっと、コースアウトするマシン。なんとかグラベルベッドから脱出を試みる。うまくいったぁ。しかし、ここに後続車がぁ〜、危な〜い…と、ここで日本のレース史上初めてと言っていいシーンが…」
☆「フンフン」
★「なんとこの後続車、出てくるマシンに向かって『パパパパパーン』ですって」
☆「それって、もしかしてホーンなの？」
★「そっ。そのドライバー曰く『いやー、あれしか思いつかなかった』ですって」
☆「サーキットにホーンっていうのもシュールだよね」
★「アタック中に猛然とクラクションを鳴らしながら突っ込んでくるマンセルとか」
☆「そーそー。譲られてビックリなんてとか、結構かわいーんじゃないの」
★「かもしんない。で、次も、のどかなホノボノネタで、ステラのギルバート・スコットがシート合わせをしてたですよ。チームのみんなも真剣な顔して、一所懸命にね」
☆「まあ普通はそーだろーね」
★「と、そこに突然、ラッツェンバーガーが乱入。『イエーイ、やったぜハイスコアだぜー、ヤッホー！』と言うラッツェンの手にはしっかりとゲームボーイ」
☆「あら、まあ。まだやってんのね」
★「一気にその場の雰囲気はシーン…」
☆「お呼びでない。お呼びでない。こりゃまた、シツレーしましたっと…」なーんて言えばいいのにね、ラッツェンもね。ギャハッハハーッ。あー、こりゃオカシイわ」
★「……」
☆「あっ、お呼びでない？」

断たれた夢

リジェ&プロスト、訣別の真相



パトリック・カミュ
+
ナイジェル・ルーバック

翻訳・構成/Masako Imamiya, Yutaka Mita
Photos/Hiroshi Kaneko

3月13日。定められた期日を待たずに、エルフの情報サービス
ミニテル・エルフからひとつのメッセージが流れた
〝リジェとのパートナーシップ契約が実現されなかったことにより
アラン・プロストはメキシコGPでは
リジェ・ルノーのマシンには乗らないことになった〟
このニュースは、プロストとリジェの交渉が決裂したことをはっきりと意味していた
シーズンオフをかけて行われた長かった交渉は、結局実を結ばなかったのだ
これで、ひとつの夢が崩れ去ったことになる
だが、これは、いったい誰の、そしてどんな夢だったのだろう?
リジェの? プロストの? それとも……?
今回のひとつの結論について、フランス、イギリスを代表するジャーナリスト
パトリック・カミュとナイジェル・ルーバックが、それぞれの意見を語ってくれた

by パトリック・カミュ

彼らにとって、あまりにも大きな冒険だった
それぞれが自覚を持ち直さない限り
プロストとリジェは、もはや自分の世界を
一から作り直さなければならないだろう

その知らせは、3月16日を待たずにエルフの手によって公表された。それは、事実上両者の交渉が訣別したことを意味しており、そして同時に、この交渉に深くかかわってきたエルフが、何としてもふたりの当事者より先に、これを知らせたいという意思をも示すものだった。

いかなるコメントも避けることを望んでいたギ・リジェは、この〝漏洩〟に驚いた。彼は、こう悔やむ。

「すべての条件が整わなかったことに関して、私は非常に残念に思っている。今回の件は、多くの話し合いと、投資と、人々の理解が要求されるものだった……。その野望と、私達をトップ・チームに加えたいという意欲から、アラン・プロストは多くを要求した。金銭面においても、チーム構成に関しても、そして期間についてもだ。誰にもこのような状況の責任はない。フランス・チームのプロジェクトは今でも深く私の心にかかるものだ。それが私によってなされるとしても、そうでなくとも。そして彼がそこにいても、いなくてもだ。私はフランス人だ。そしてスポーツマンだ！　戦いは続く。いかなる方法によろうとも、私はこのビッグ・チームを実現したいのだ」

これが公式なコメントだ。しかしこの言葉の影には、もうひとつの、もっと厳しいメッセージが隠されている。

この失敗の理由については、延々と論評することも可能だろう。もっともらしいルノーの人々がそう願かしてくれるとは思わないが、先週のビリ・シャチオンではなかろうか。ため息を漏らしていたのあくまでも個人的なレベアラン・プロストのリジことを、ルノーでは何よのだ。

「考えてもごらんよ」とするひとりが私に耳打ち近のことだ。

「ルノーは何がなんでも欲しいんだ。そして、ウんでいない限りそれは無もね。何も好きこのんでいるわけじゃない。押しなくそうしているのさ。ないけどさ……」

「そんな状況でプロストことを想像してごらんよンス人ドライバーを二流ていかれて、それが自分を積んでて、わざわざイにやっつけられにいくよかも、同じエンジンでねプロストとリジェ、それを巻き込んでの交渉はど的に引き延ばされてきた



by ナイジェル・ルーバック

プロストはコスモポリタンな人間だ
ルノーも同様。彼らが目指すのは世界選手権
厳しいF1の世界で勝ち抜いていくには
〝フランス〟に固執してはいられない

ルノーの人々がそう願かしてくれるとは思わないが、先週のビリ・シャチオンではなかろうか。ため息を漏らしていたのあくまでも個人的なレベアラン・プロストのリジことを、ルノーでは何よのだ。

「考えてもごらんよ」とするひとりが私に耳打ち近のことだ。

「ルノーは何がなんでも欲しいんだ。そして、ウんでいない限りそれは無もね。何も好きこのんでいるわけじゃない。押しなくそうしているのさ。ないけどさ……」

「そんな状況でプロストことを想像してごらんよンス人ドライバーを二流ていかれて、それが自分を積んでて、わざわざイにやっつけられにいくよかも、同じエンジンでねプロストとリジェ、それを巻き込んでの交渉はど的に引き延ばされてきた

ような状況だが、ついにプロスト本人の口から、これまでの話し合いがすべて物別れに終わったことが明らかにされた。彼にとってこの計画は、自分がチーム全権を握ることが不可欠の要素であった。その意味から言っても、彼が考える資金援助を、それも長期にわたって確保することが必要だったことは想像に難くない。

「断っておくが、最初にこの話を持ち出したのは私じゃない」とプロストは言う。

「ギ・リジェが私を訪ねて来たのは去年の11月のことだった。ある人と一緒にね。名前を明かすわけにはいかないけど……」(フランスのミッテラン大統領が直接この件にかかわっていたという声もあるが、もちろん確認されていない。)

ちょうどアランがフェラーリをクビになったばかりの頃で、'80年代の後半に入ってからしばしば漏らしていたように、いっそのこと1年間の長期休暇を決め込もうかと考えていた矢先のことだった。それにしてもせっかくの話だから、優勝を狙えるフランス・チーム作りに一役買うのも悪くない。あえて言えばそんな心境だったに違いない。

プロストは決して盲目的なショービニストではない。だから、フランス・チームと聞いても、それだけで単純に盛り上がってしまう気にはなれないのだ。

「私の意見を言わせてもらえば、あまり論理的とは言えないね。F1のトップ・レベルを維持しようと思ったら、すべてに最高のものが要求される。妥協が許されるような甘い世界じゃないんだ」

その発言で思い出すのは、'85年のブランズ・ハッチ。マクラーレン・TAGで彼が初タイトルを決めた時のことだ。あるジャーナリストに、

「フランスにとって素晴らしいことじゃないか？」と聞かれて、こう答えた。

「もちろんさ、そりゃフランスにとっては素晴らしいことだろうよ。でも、ちょっと待ってくれ。これは私のタイトルなんだ。フランスのマシンでそれを手に入れたいと3年間ずっと頑張ってきたけど、結局実現できたのは英国製のマシンさ。付け加えればエンジンはドイツ製だし、

い説明はいやというほどある。まず最初に挙げられるのはチーム所有株の譲渡に関する、リジェとプロストの間の完璧な了解だ。'92年終わりには50%、'93年の終わりには70%、'94年の終わりには100%の株がプロストに譲渡されること。ふたりはこれを了解していたはずだった。しかしプロストは、法律的な助言者たちを通して、このスケジュールを1年繰り上げることを強く要求した。

「このプロジェクトが要求するのは、ひとりのボスの存在だ。ふたりは要らない。'92年の末からだ。交渉の余地はない」

2番目に挙げられるのは、資金に関する問題だ。リジェが2億フランで満足するところを、プロストは5億要求した。

プロストはこう言う。

「競争力のある、強いチームをすぐに作りたいなら、最低でも4億5000万フランが必要だ。この投資はチームの編成と同時に、技術面の幹部にもあてられる。というのは、私が100%の信頼を置いている人間が、ここにやって来るからだ(そのうちのひとりは、ジョン・バーナードだ)。これは金のかかることだ。会社の買い取りにおいて、私は銀行の保証を要求された。そして私達がパートナーたちと資金についての話し合いを始めると、みんなあいまいな態度を取ったんだ。実際のところ、世論に対して大きなリスクを負ったのは、私ひとりだった」

これらのパートナーの約束がなければ、ギ・リジェがこの先6年間の最低限の予算を保証しなければならない。だから、これだけ多くの要求をするプロストについて、本当に自分の目的を達成する意思があるのかどうかと、私はもう一度自問してみたくなるのだ。

確かに、プロストが口にする金額はトップチームが常に投資している金額だ。しかし彼のパートナーにしてみれば、一体どんな確かな根拠を基に、巨額の予算をこれほど長期にわたって割けばよいのだろう? リジェはもう長い間、優れた成績を残しておらず、チーム再建の成果もまだ証明してみせる前の段階だ。そしてプロストについて言えば、何をもってチームのボスとしての彼の能力を証明できるのだろう? 優れたドライバーとしての彼のイメージは知られている。また、非常に駆け引きがうまく、非常に付き合いにくい人間であることも知られている。一番最近の例は、フェラーリで彼が十分に示している……。

彼がリジェ・チームを基礎に設立しようとしたビッグ・チームは、多額の資金と、リジェがある程度の犠牲を払うことを要求するものだった。しかしその要求を通すなら、それなりの筋道が通っていることもまた、ある程度要求されるのだ。もっとも大きな資金ともっとも偉大な名前が一緒になったとしても、それはそれだけでただちに成功することを保証するものではない。このプロジェクトの資金を負担しなければならないパートナーたちが、観察のための期間と何らかの証拠を求めたのは当然のことだ。まともな銀行は、目を閉じたまま、抵当もなしに資金を貸すことなど決してない。

もちろん、プロストの要求には、完璧を求める彼の気持ちや、将来に対する、そして失敗に対する彼の恐れが読み取れる。栄光に包まれた自分のイメージを傷つけたくないという気持ちから、即座に成績を求める気持ちも理解できないではない。しかしそれは、仕事にはつきまとうリスクなのだ! 成功というのは、まず何よりも失敗を通して学ぶものだ。他の人間ならしっかりとした基礎工事で満足できるところを、彼は、すぐに住むことのできる、完成した、宮殿のような建物を要求しているようなものだ。

おそらく、ただ単純に時間の問題だろう。フェラーリがプロストとの契約を破棄してしまうのが1年早すぎたのだ。彼らがこんな悪ふざけをしなければ、プロストとリジェは合意に達することができたかもしれない。彼らが自分たちの仕事を準備するための時間が、あと1年追加されたのだから?……。逆に、プロストが市場に出てしまったことによって、プロジェクトを急いで進めることが必要となり、演出や、あえて言うなら無秩序が引き起こされたのだ。あと1年あれば、リジェとプロストは自分達だけで、差し向かいで話し合うことができたはずだ。ひとりひとりがそれぞれ違ったところの価



タイヤはアメリカだ。どこにフランス製があるっていうんだい、私だけじゃないか。それも、スイス在住だぜ。それでもいいっていうなら、構わんよ。言ってやろうじゃないか、フランスにとって素晴らしいことだ、ってね……」

そう言って立ち去るプロストに、そのジャーナリストはさぞ鼻白む思いを味わされたことだろう。

結局この交渉が決裂してしまった原因は、さまざまな要素が複雑に絡み合っていたからに他ならないが、中でも資金のメドが立たないということがかなり大きな比重を占めたはずだ。

「まあ私に言わせればだね、フランスだけで資金を集められないんだったら、純血主義なんかはあっさり諦めるべきなのさ」とプロストは言う。「いずれにしても、私はそんなことで責任を取る気はさらさらないよ」

彼の言動からは、ルノーがネックになったのではないかという話題をことさら避けたいという様子がありありとうかがえる。あえてマスコミ特有である無用の憶測を助長するというリスクを覚悟してまで、この点については数ヵ月もの間、沈黙を守り通したのである。ひとつには、彼が5年間のエンジン・サプライを要請したという話があるが、これを彼はきっぱりと否定する。

「ルノーは3年ならば約束しようと言ったんだ。私もそれで十分だと思った。ルノーに関しては批判がましい気持ちなんかこれっぽちも持っていない。彼らとの交渉は常にスムーズだったよ」

それにしても私の感触では、きわどいところで切り抜けたな、というのがルノー・サイドの偽らざる心境ではないかと思う。プロスト・ファンならば多かれ少なかれそういう気持ちを味わっているのではなかろうか。私にしてからが、ウイリアムズやマクラーレンに太刀打ちできないマシンのプロストなど、見たいとも思わない。私にとって彼は、中団に埋もれて走ることが許されないドライバーなのだ。その点は、フランス人の中のフランス人、ジャン=マリー・バレストルにと

値に固執している、自分たちの助言者の軍団を介してではなく……。

マニークールの士気は、もう安定したものではない。素晴らしい夢は過ぎ去り、多くのエネルギーが浪費された。リジェは打ち明ける。

「うん、私は非常にがっかりしている。私の前では、アランは気分のよくなるようなことを言っていたが、彼の抱える人間たちの言葉は違っていた。彼らはどんどん基準となる線を引き上げていった。耐えがたいことだよ。プロストがリスクを冒すのを恐れるというのなら、私だって尊重すべき私の責任がある。私も、自分の名誉は大切に考えている」

プロストへのチーム相続が確実なものになったと考えていたリジェは、また再び戦いに出発しなくてはならない。プロストとの接触は、おそらく完全には切れはしないだろう。時間がたてば、プロストの中のドライバーの部分は、自分が望んでいる将来のボスの座を前に消えていくはずだ。リジェ以外のどこで、プロストは自分の再出発を実現することができるだろう？　時間がたてば、わがままなドライバーとしての態度や、何も拒否されることのないスターのような態度は和らいでいくだろう。

それまでの間、プロストの新しい目標はF1で4度目のチャンピオンを獲得することだ。ウイリアムズで。だからこそ、ルノーに対しては〝責任を分かち合うことのできる、穏当なパートナー〟と、敬意を払う発言が出てくるのだ。このパートナーはしかしながら、リジェ／プロストのプロジェクトを支援することを、ずっと拒み続けてきたのだ！　だが、プロストをウイリアムズに入れるためなら、どんなことでもするパートナーだ。こうして、夢が実現されるのだ。

プロスト／リジェのストーリーの1ページはめくられた。しかし、プロストのドラマは続く。'92年は、みんなにとって休息の年であるわけではない。特に、フランスのプレスにとっては……。夏の始め、いや、おそらくもっと前にも忙しくなる。我々のスターは、技術的な進歩との接触を密に保つために、いくつかのグランプリに姿を現すからだ。ニキ・ラウダがやったように、彼が復帰に成功することを祈ろう。今はもう、ラウダの時代ではないが……。

リジェはまたしても、自分のチームをビッグチームに変えることはできなかった。しかしそれよりもこの失敗が我々に残した印象は、プロストが'89年に我々に与えた印象を思い出させるものだ。'89年の末にすでに、彼はルノー、エルフとともに自分自身のチームを作ろうとしていた……。偶然の一致だろうか？　それは分からない。2度にわたって、彼は棚の向こう側へ行くことを望んだ。そして2ってでも異論はないはずだ。

もちろんそうは考えない人も中にはいるわけで、それはそれで分からなくはない。キャラミで会ったフランク・ダーニーは、まだプロスト獲得の期待を諦め切れない様子だった。

「一緒にテストした時の話だけど、あれにはホントに度肝を抜かれる思いがしたね」と彼は言う。「すでに評判は聞いていたから、いろいろなフィードバックが実に的確だったのも、それほど驚きはしなかった。心の準備ができていたんだ。でも、驚いたのはそんなことじゃない。私が驚いたのは、彼のとてつもない速さ。そりゃ彼が近年稀に見る偉大なドライバーだということくらい承知してるさ。でもね、絶対的な『速さ』という意味で彼を認識したことは、どういうわけかこれまでなかったんだ。そういうのはセナにこそ当てはまる評価だと思い込んでいたんだけどね。とんでもないよ……」

で、どうなるかというと、プロストが言うには、バケーションを取るのだという。それもうんと長いヤツだ。彼は別に交渉の決裂に責任を感じていないし、むしろ、「ギに対しては少しも含むところはないい」という。

「ただ、これ以上やってもお互い馬鹿を見るだけだという気がした。結局チームをトップ・レベルにするための資金を集められなかったんだ。トップで勝負できないなら、やる意味はないからね」

アランにとって、個人的なモチベーションという点では以前となんら変わるところはない。もう一度ワールド・チャンピオンになりたい、それだけだ。そしてそれが可能だという点についても、全く不安に思ってはいない。

「マシンなんて何でもいいのさ」と彼は言う。そうはいうものの、所詮ウイリアムズかマクラーレンのどちらかしかないという現実は変えようもなく、それは彼も先刻承知である。

「あれくらいのチームになって初めて、ドライバーだけやっていればいいということが言えるんだ。それ以外のことをやる必要はない。すべてきっちり決まっていて、皆、経験豊富だ。自分が何をすべきか知っているのさ。それがフェラーリみたいなチームだと――今じゃ分かりすぎるくらい分かったんだけど――役職ば



私に言わせれば、フランスだけで
トップ・チームになるだけの資金を集められないんだったら
純血主義なんて考えはあっさりあきらめるべきなのさ
――アラン・プロスト

リジェとプロスト
それまでの交渉の経緯

'91年
10／29　オーストラリアGP直前に、プロストがフェラーリより電撃解雇。ウイリアムズとフェラーリの間でドライバー・トレード説の噂が広まる。

11／22　フェラーリは'92年のドライバーとして、ジャン・アレジの残留とイバン・カペリの新参入を表明。この時点でトレードの噂は消滅する。

26　プロスト、エルフの25周年パーティーに姿を現す

12／5　5日と7日、プロストがマニークールを訪れリジェと接触。実際にはここからが交渉の第一歩となる。

'92年
1／10　仏レキップ紙上にて、プロストがリジェ移籍について語る。年始のポール・リカール・テストに参加しリジェのニューマシンを試乗すること、自分がチームにおいてドライバー以上の立場を求めていることを認めた。

12　リジェがプロストとの交渉における不安を初めて仏プレスに打ち明ける。リジェは、単なるドライバー以上の立場を求めるプロストに、自分が打ち立ててきたシステムを壊されてしまうのではないかと懸念し始める。

16　ポール・リカールにて'92年型マシン、JS37がティエリー・ブーツェンの手でシェイクダウンされる。

18　プロストが当初予定されていたよりも早く、ポール・リカールに現れる。

19　プロスト、リジェJS37をテスト。

26　再びポール・リカールでリジェJS37をプロストがテスト。その夜、リジェとプロストは夕食を共にし、今後のスケジュール調整を話し合う。

2／4　エストリル・テストにもプロストは参加。だが、交渉面では、技術的な話以外しないプロストに、リジェが苛立ち始める。

5　FISAエントリー締め切り日。この時点までにプロストとの同意を得られなかったリジェは、ブーツェンとエリック・コマスの名前でエントリーリストを提出する。

19　プロストが南アフリカとメキシコのビザ申請を行い、リジェと開幕直前で契約成立の可能性を見せる。

25　プロストとリジェの連名リリースで、南アフリカGPにプロストは出場しないことを表明。また、両者の最終結論は3月16日に出すと定められた。

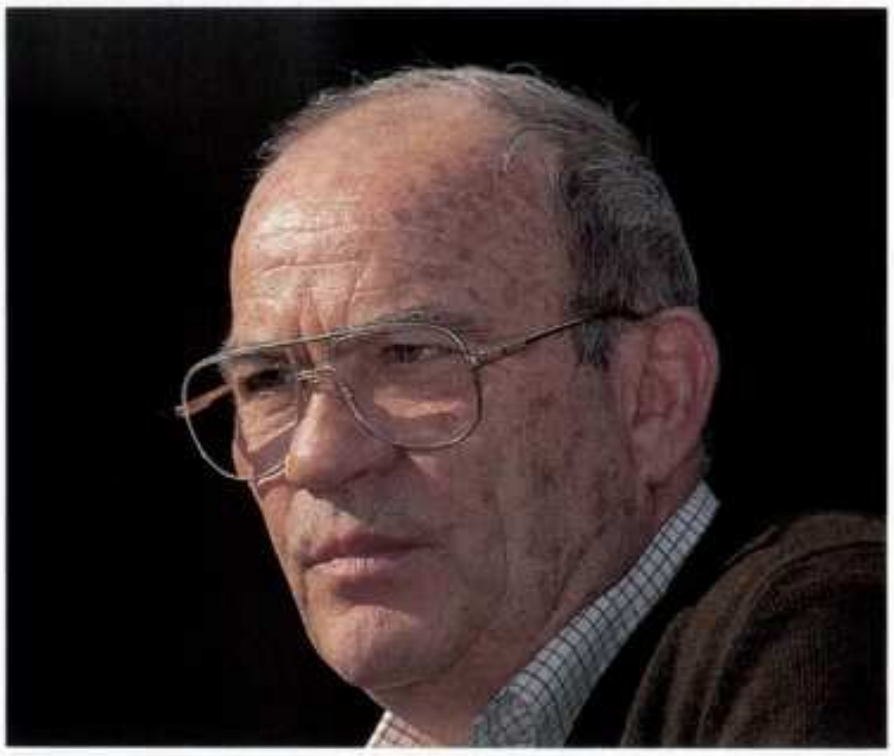
なぜ、最終結論期日が3月16日だったのか?

まず、この期日はプロスト側から一方的に提示されたものであることを述べなくてはならない。プロストとリジェとの契約交渉に触れるにあたって、避けて通れない話題がフランス政治だ。ご存じのようにリジェは現政権与党の社会党とのつながりから大きな活動資金を得ている。だが、現在行われている地方選挙から始まる一連の選挙で社会党が大敗し、今後その恩恵が受けられなくなってしまう可能性が大きい。現在プロストは第二党の保守党からバックアップを受けており、リジェの主導権を握り、保守党が政権を握った時にフランス政府との交渉役として大きな力を発揮することとなる。このような背景から、プロストにとっては、選挙戦が始まってF1どころではなくなる前に、各関係者達に自分の最終結論をはっきりさせておかなければならなかった、と推測できる。

それでは、プロストは今後どうするのか?

リジェとプロストの関係はこれで終わったが、プロストとルノーの関係はこれからも続くだろう。ルノーにとって第一目標は世界選手権を獲得すること。そしてそれが実現できるドライバーは現時点でセナかプロストしかいないと評価しているからだ。ロン・デニスも同様の考えを持っており、'93年セナがウイリアムズに行けばマクラーレンにプロストが、セナがマクラーレンにとどまればプロストがウイリアムズに行くという公算が大きい。

オール・フランス・チームのプロジェクトは
今でも深く私の心にかかわっている
そこに、たとえプロストがいようと、いまいとね
——ギ・リジェ



度とも、柵は彼にとって高すぎた。柵を高くしたのは彼自身だ。柔軟な視点を持つことは、彼には不可能なのだろうか？最低限の保証もなしに、盲目の信頼を与えることなど誰ができるだろう？

プロストが人生の方向転換に成功するためには、単純に自分のイメージや自分の名前だけでなく、他の負担も要求される。リスクを冒すことも、知っていなければならない。だが、プロストは決して、それを受け入れたことがなかった。コース上でも、コース以外のところでも。

かりが多くて、人は大勢いるのに経験のある人間が全然いないのさ……」

'89年のことだが、ホッケンハイムで彼と、今後どうするかについて長いオフレコの話をしたことがあった。マクラーレンとの訣別を発表した直後のことで、その時点で、ウイリアムズとフェラーリの両方から誘いがかかっていた。情と理屈の板挟みでね、と苦笑いするプロスト。

「フランク（ウイリアムズ）とパトリック（ヘッド）については、常に敬意を感じてきた。それに、彼らが好きだしね。これって大事なことだと思うよ。ベルナール・デュドについても同じことが言えるな。多分、ウイリアムズに行くべきだってことは自分でも分かっているんだ。問題はさ、ドライバーってのは一度はフェラーリに乗ってみたいのさ。私だって例外じゃない。困ったもんだよ……」

'90年にはフェラーリで5勝を挙げたプロストだが、それでもやはりこの決定は誤りだった、ということになるのだろう。1年の充電期間を得て、改めて次に彼が下す決断はしかし、大きな飛躍を予感させるエネルギーに満ちている。

40TH ANNUAL 12 HOURS OF SEBRING

INTERNATIONAL CAMEL GR-AND PRIX OF ENDURANCE

今年のデイトナ24時間で2台のマシンがともに完走し、これまでネックとなっていた耐久性を完全に克服したと見られていたイーグル・トヨタ。そして今回のセブリング12時間で、イーグル・トヨタは念願の耐久イベント初勝利を挙げた。セブリング4連勝を狙っていたNPT1にとって、AARの勝利は記録を阻止されたこと以上に今後のシリーズタイトルを争う上で脅威となるに違いない。3戦消化してすべて勝者が違う今年のGTPは例年以上の混戦模様だ

					予選順位
1	GTP優勝	1	J.M.ファンジオ II/A.ウォレス	イーグルMK III・トヨタ	5
2	GTP 2位	11	Ge.ブラバム/D.デイリー/Ge.ブラバム	ニッサンNPT92	2
3	GTP 3位	61	G.モレッティ/M.シガール/O.ラッウリ	ポルシェ962	7
4	GTP 4位	2	D.ジョーンズ/D.ブラバム	ジャガーXJR-12D	10
5	GL 優勝	44	H.カッツ/J.ダウニング/T.マクアダム	クッズDGI・マツダ	20
6	GL 2位	45	C.モーガン/A.エバンス/T.リギンス	クッズDGI・マツダ	15
7	GTS優勝	56	D.プラスフォールド/J.ヘア/G.ロビンソン/P.ジェンティロッシ	オールズモビル・カトラス	19
8	GTU1位	37	Bi.ライツィンガー/Bi.ライツィンガー/D.ロリング/D.ロブソン/J.ホールJr.	ニッサン300ZX	22
9	GTU2位	38	Bi.ライツィンガー/Bi.ライツィンガー/D.ロリング/J.ホールJr.	ニッサン300ZX	24
10	GTP 5位	99	P.ジョーンズ/R.モラン	イーグルMK III・トヨタ	6

Sebring International Raceway/Sebring, Florida/March 21, 1992

Text/Masahiko Amano Photos/Dennis Ashlock, Geoffrey Hewitt\IMPAC.

イーグル・トヨタ勝つ!
NPTIのセブリング4連勝阻止
シリーズは大混戦に

今年のデイトナ24時間レースにおいて、オール・アメリカン・レーサーズ（AAR）のトヨタ・イーグル・マークIIIが3位（GTPクラス）で完走を果たしたことは、チャンピオンシップを戦うライバル・チームたちを驚かせた。

'89年にGTPに参戦を開始して以来、AARは2・1リッターの小排気量ターボ・エンジンで戦い続けている。GTPの規定最大排気量がターボなら3リッターまでだが、彼らは「小排気量ならクルマを軽くできる」というルール上のメリットから、2・1リッター・エンジンにこだわってきたのだ。初年度の'89年シーズンはあとわずかのところで勝利をつかむことはできなかったが、'90年5月に初勝利をマーク。軽快さを活かしてスプリント・レースでは高い戦闘力を誇った。

しかし、それが長距離イベントとなると、話は別だった。小さなエンジンからライバルたちの持つ大排気量エンジンと変わらぬパワーを絞り出しているためなによりも耐久性に難があったのだ。

GTP初挑戦から丸3年目を迎えた今年のデイトナ24時間で、AARトヨタは、その不



フォードがフル参戦を見合わせてやや寂しい状況のGTSクラス。しかし今年から参戦のオールズモビルが健闘。2台のニッサン300ZXと真っ向から勝負しそしてセブリングで念願のGTS初勝利を挙げた。チームオーナーのボール・ジェンチロッチは「今回我々は精一杯戦った。持てる力をすべて出した結果だ。マイアミではニッサンにしてやられたが、今回は向こうがしてやられたと思ってるだろう」と喜び一杯で語っていた



アキュラの快進撃が続いていたキャメル・ライトだが、セブリングを制したのはジム・ダウニングのクッズ・マツダだった。アキュラとビュイックのバトルで始まったがビュイックがサスペンション、アキュラがエンジントラブルに見舞われて脱落。そしてダウニングがトップに立ち、チェッカーを受けた。ダウニングは「いくら速くてもバルブやピストンに何か起こったら完走も無理だ。その点ウチはロータリーだからね」と語った



'59年のセブリングで優勝のダン・ガーニーはAARのボス

NPTI4連勝ならず

今回、セブリング4年連続優勝の快挙を狙ったNPTIチームは、圧倒的パフォーマンスを木曜日に行われた予選1回目から見せつけた。シーズンオフの間にシェイプアップされ、「NPT-91A」に呼び名が変わったマシンは、2週間ほど前のマイアミで今シーズン1勝目を早くも挙げている。今年は昨年のように序盤にライバルたちにひけをとっていないため、ジェフ・ブラバムの表情も明るいようだ。

利な要素を彼らが克服したことを示した。'91年シーズンの後半にデビューさせた新型シャシー、イーグル・マークIIIも初の長距離レースに耐えてみせた。この3位入賞で、彼らはセブリング制覇へ向けて大きな自信を手にしたことであろう。

キャメルGTシリーズには耐久イベントのためのボーナス・ポイントがある。24時間レースのデイトナでは各クラスのトップ10入賞者に、通常のポイントに加えて8点ずつが与えられる。セブリングのボーナスは5点だ。

この2イベントでクラスのトップ10に入れた場合、通常のポイントの他に合計13点を獲得できることになる。これはシリーズを戦う上で非常に大きい。タイトルを狙うチーム及びドライバーにとって、シーズン序盤の耐久イベントが極めて重要な意味を持つことが理解できるだろう。デイトナでのAARの3位入賞は、合計20点を開幕戦で彼らが獲得したことを意味する。「今年の彼らは手強い存在になるな」とライバル・チームの面々に受け止めさせたのである。

一方、3年連続でチームメイトに敗れシリーズ・ランキング2位となったチップ・ロビンソンは、セブリングでもあまり顔色がすぐれない。というのも、彼は第2戦マイアミでレース中に脇腹を傷めたのだ。今でも痛みがあると訴える彼は、もし今回のレースもノーポイントに終われば、完全にタイトル争いの権利を失うことになる。

が、そのロビンソンが予選では大活躍。ウエットからドライへと変化して行った1回目の計時セッションで、最後の最後、計測終了直前にベストタイムを叩き出した。チームメイトを100分の1秒上回ってポールポジションを獲得した。

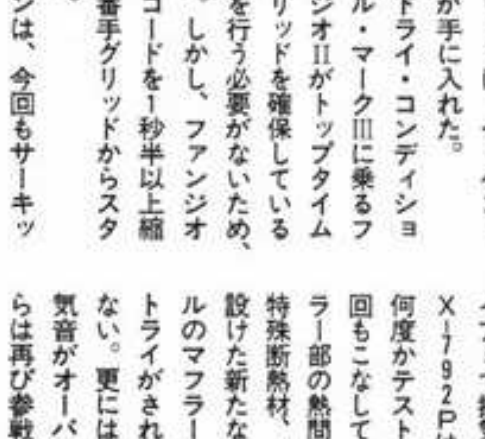
今回のセブリング12時間レースでは、予選1回目のトップ4が上位4つのグリッドを獲得できるシステムとなっていた。フロントロウ外側はジェフ・ブラバムが同じくニッサンNPT-91Aで、3番手にはトム・ミルナー・レーシングのシボレーGTP（去年までインディレビッドと呼ばれていたもの）がペリー・マッカーシーのドライビングでつけた。そして最後の4番手グリッドは、ゼッケン1のイエスト・ボルシェが手に入れた。

翌日の予選は完全なドライ・コンディションで、トヨタ・イーグル・マークIIIに乗るファン＝マヌエル・ファンジオIIがトップタイムを叩き出した。既にグリッドを確保している4台はタイムアタックを行う必要がないため、単純に比較はできない。しかし、ファンジオIIのタイムがコースレコードを1秒半以上縮めてトップに君臨。5番手グリッドからスタートすることとなった。

マツダのGTPマシンは、今回もサーキットには来ていたのだが、結局決勝にはマイアミに続いて出場しないことが決定された。マイアミで排気管部の熱処理が問題となったRX-792Pは、2週間のインターバルの間に何度かテストを行い、アトランタでは連続周回もこなしていたのだが、セブリングでマフラー部の熱問題が再発した。セラミクス製の特殊断熱材、フロント・ホイールハウス内に設けた新たなエア・インテーク、リヤ・カウルのマフラーに近い部分の切断など、様々なトライがされたが、思った通りに熱が下がらない。更にはIMSAの定める音量規定を排気音がオーバーしていることが指摘され、彼らは再び参戦を断念した。



ライトが点灯せず優勝を逃したNPTI。タイトル争いでも苦しい立場に



1カー体制のジャガー。苦しみながら4位を獲得

ファンジオIIはポイントスタンディングで2位に浮上。今年はイーグル・トヨタがシリーズをかき回すことになるのかもしれない



THE BASIC OF SEBRING







GTUで勝利を挙げたのはボブ・ライツィンガーの率いるニッサン240SX。優勝クルーのひとりでチェッカーを受けたジョン・ポールJrは「水曜日にチャック・カーツの具合が悪くなって急に僕が乗ることになったんだ。レーシングスーツを持ってホントに良かったよ。こんな大きなレースで勝てるなんて夢みたいだ」と思いもかけなかった優勝に手放しで喜んでいた。2位にも240SXが入り、ニッサンが1-2を達成した

NPT-Iを襲うトラブル

今回、84号車のリタイア原因は「メカニカル」となっているが、実際には、オイルパイプが破れてオイルを吐き出してしまったためにエンジンが焼きついてしまったのだ。昨年はトップを走行していながらゴール直前に電気系統がトラブルを出した84号車。今年も彼らは不運に見舞われたのだった。

一方の83号車は、トランスミッションに小さなトラブルは出ていたが、他はまったく問題なくトップを維持し続けた。スタート後7時間が経過した夜6時を過ぎても、彼らのリードは続いていた。ただし、一時は1周遅れに後退していたトヨタ・イーグルが、同一周回に復帰してトップの座を狙っていた。

トップを行くNPT-91Aのヘッドライトが突如として消えたのは、午後7時前のことだった。ピットでの原因究明には思いかけず時間がかかり、ゼッケン99のトヨタに4周の差をつけられてしまった。セブリングの暗さを利用して作られたコースだけに、まっ平らでただっ広い。しかもコースを照らす照明が暗い。バックストレッチなど、コースの外側は延々と広がる草原のようになっているから、自らのライトが照らすほんのわずかな部分だけしかドライバーたちに視界は与えられない。

結局、NPT-Iチームがライト修理に必要とした時間が決定的な差となった。83号車がピットで作業を施されている間に、ファン-マヌエル・ファンジオII/アンディ・ウォレス組のトヨタ・イーグル・マークIIIは、ジェフ・ブラバム/デレック・デイリー/ゲイリー・ブラバム/アリー・ルイエンダイクの4人がドライブした㉛NPT-91Aに4周の差をつけた。そして、その後は淡々と周回を重ねていき、記念すべき第40回大会を制覇したのだった。ウォレスはル・マン('88年)、デイトナ('90年)、セブリング('92年)の3大耐久イベントで優勝した史上4人目のドライバーとなった。ちなみに過去の3人はハーレイ・ヘイウッド、アル・ホルバート、AJ・フォイトだ。

次戦が今後の鍵になる

ところでジャガーとシボレーはどうしたのだろうか。TWRジャガーは、果たしてセブリングで優勝するつもりがあったのだろうか？ 今年も彼らが持ち込んだのはXJR-12Dだった。ル・マンとデイトナを過去に制覇した7000ccエンジンをGTPの最大排気量である6500ccに縮めたものだ。

スピードではターボ勢にまったくかなわないことが過去3年間ニッサンに敗れ続けたことで証明されている自然吸気V12である。しかも1台体制なのだから不利は戦う前から明らかだった。若いドライバー、デイビー・ジョーンズ/デイビッド・ブラバムのふたりは激しい走りでトップグループを追ったが、結果は4位であった。ただし、デイトナでGTPクラス優勝を飾っている彼らは、ドライバーズ・ポイントではデイビー・ジョーンズがトップを守り通しており、限られた体制の中では成功を収めたと言えるのかもしれない。

ポルシェはイエスト・チームが2台、そしてオーブン・コクピットの966が1台出場した。この中で最後まで生き残ったのはゼッケン㉚のモモ・イエスト・ポルシェ1台だけだった。リタイアしたトルノカラーのゼッケン7号車からベルント・シュナイダーを動員し、大きなトラブルもなく走り続けたのだが、最終的にはトップに15周の差をつけられている。

予選3位につけたマッカーシーのシボレーGTPは、ギヤボックス・トラブルであっけなく序盤に姿を消した。同じチームからエントリーしていたシボレー・スパイスも、序盤にしてメカニカル・トラブルによりリタイアを喫している。

第3戦を終え、ウィナーは3組。次戦のアトランタに、今シーズンをタイトルの行方を占い鍵が隠されている気がする。

トヨタがマイアミのように序盤にしてリタイアするのではなく、ゴールまで走り切って優勝、もしくは上位入賞を果たすなどステディにポイントを重ねてくるようになれていたら、それはニッサンとジャガーにとって大きな脅威となるだろう。

シボレーGTPはタイトル争いからは早くも脱落したかに見えるが、イベント単位で見るなら、決して優勝候補から外すことはできない。'92IMSA キャメルGTの混戦は当分続きそうだ。

セブリングの町はディズニー・ワールドやユニバーサル・スタジオなどがあるオーランドから南に約1時間半ほど走ったところにある。距離はだいたい100マイル程度だ。フロリダ半島の真ん中から少し南のあたりに位置する。

この辺りのメインの産業は農業。それもフロリダらしくオレンジなどの柑橘類が多く栽培されている。ルート27からサーキットへと向かう道には、オレンジ畑が広がっている。

この町には、リタイアして老後を暖かな地でゆったり過ごそうと移り住んできている人も多いのだそうだ。それも、ミシガン州とかオハイオ州などの自動車関連業種の人が結構多いのだとか。こんなこともセブリングのレースが長く続けられたことに関係があるのかもしれない。

オイル・ショックのあった'74年は開催されなかったけれど、'50年の初開催以来、今年は記念すべき40回目の大会となった。

セブリングは本当に小さな町で、年に一度開催される伝統のレースの時以外は、誰も来ないんじゃないか、と余計な心配をしてしまう。真夏は死ぬほど暑いし、結構湿気も多いのだ。

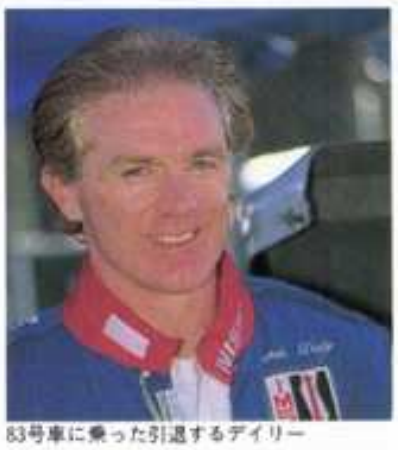
旅の恥はかきすて、じゃないけれど、この静かな町のサーキットで年に一度開催されるレースを訪れる観客は、危険なほどにワイルドだ。インフィールドの通称は「ZOO」(動物園)。夜には得体の知れないものが徘徊する危険な無法地域と化す。学生の春休みであることと、レース前の火曜日あたりからキャンプを許しているのも騒ぎの原因だ。一部の人々にとってレースは単なるオマケ。バカ騒ぎするための言い訳にしか過ぎない。

彼らの騒ぎの一部を紹介しよう。インフィールドにあるサークル状の未舗装の道はタイム・トラアル用のサーキットと化す。それも酔っぱらってアタックするんだから危険この上ない。また、レース前日の夜にはいかがわしいコンテストやショーなどが繰り広げられちゃう。



ZOOと呼ばれるインフィールド

日本からレースを見に行くとしたら、この町にはホテルやモーテルも十分にはないから、予約は早めにする必要あり。レースの期間中は特別価格を採用しているところがほとんどなので、決勝日だけ見るのであれば、オーランドあたりに泊まって、早朝にサーキット入りするのがいいでしょう。それとなによりも観戦する場合にはピットとかパドック部など、明るくて安全な場所から見ることをお勧めします。



83号車に乗った引退するデイリー



㉚イエストは大健闘の3位。㊱マツダは今回もデビューは見送られた

ADVANCE TO THE NEXT STAGE

次なるステージへ





「アコム・レーシングチーム」は、昨年全日本F3000選手権に参戦。
初参加ながら、「スーパーエボリューション・チームノバ」の強力なスタッフに
支えられ、予想以上の成果を上げることができた。
そして2年目の今、ドライバーに実力派マウロ・マルティニを迎え、
更なる活躍が期待されている。
今年の「アコム・レーシングチーム」は、全てのモータースポーツファンにとって、
目が離せない存在になるに違いない。



アコム・レーシングチームは、'92全日本F3000選手権に参戦しています。

アコム CASHING & RENTAL
アコム株式会社 本社 東京都千代田区富士見2-15-11 TEL.(03)3264-9120(代表)●登録番号関東財務局長(1)第00002号

黒船来龍

Z、マスタングなどピュアなスポーツカーが競う
IMSA GTS/Uシリーズ
スタイリッシュなボディと強力なエンジンで
見るものを魅了するこのマシンたちが
雨に煙る富士スピードウェイに初登場
いつも見慣れた風景がちょっとだけアメリカしていた

IMSAが富士にやって来た GT'92

IMSA GT CHALLENGE in FUJI

27～29, Mar. 1992 FUJI SPEED WAY

Text/Masahiko Amano Photos/Masahiko Amano, Ken-ichi Yoshida, Graffiti



NISSAN 300ZX(GTS)

'89年のマイアミでGTOデビューした300ZXは、3000cc2バルブSOHC・V6ツインターボを搭載していたが、'91年の後半にはNPTIがGTPマシンに使用しているのと同じ4バルブDOHC・V6を使い始めた。
最高出力は700馬力以上。現在最強のGTSコンテンダーで、今シーズンは第2戦マイアミでスティーブ・ミレンが優勝。ジェレミー・デイルが2位に入賞している。今回来日したマシンは去年型のため、エンジンは前述のSOHCバージョンで、今年から使われているトランスアクスル方式でもない。
GTS参戦2年目からタイヤはヨコハマを装着している。



FORD MUSTANG(GTS)

フォード・ワークスのラウシュ・レーシングが製作し、走らせているマスタングは、2.5リッターSOHCシングル・ターボを搭載。最高出力をラウシュ・レーシングは明らかにしていないが、ニッサン300ZXと対等か、それ以上のトップスピードを出すだけの実力を持つ。大トルクと高い信頼性を兼ね備えた6000ccOHV・V8バージョンもロング・ディスタンス用として存在する。ドライバーのドーシー・シュレイダーは'89年SCCAトランザム、'90年IMSA GTOタイトルをマスタングで獲得。
今シーズンはフォードのモータースポーツ活動縮小のあおりを受けてIMSA GTSには数戦にしか出場しない。





OLDSMOBIL CUTLASS(GTS)

純粋なプライベーター、トミー・リギンスが持ち込んだカトラスは、本来はGTO（去年までのオール・アメリカン・チャレンジ・クラス＝AAC。アメリカ製V6搭載マシンのみによるカテゴリー）に属するのだが、今回は他にGTOマシンの参加がなかったため、積んであった4500ccV6を下ろし、6000ccV8を載せてきた。今年からGTSに出場している黒いカトラス（ロケットスポーツからのエントリー。先のセブリング12時間でGTS初勝利をあげた）はオールズモビル・ワークスで、まったくの別物。リギンスは今シーズンのGTO開幕戦マイアミで、このマシンに乗り幸先良く優勝を飾っている。

JSSを当然のぶっちぎり 強いアメリカのシンボル達

パワーにものを言わせて予選上位はGTSが独占。決勝でも300ZXが独走

とにかく強烈だった。富士に現れたIMSAのマシン、中でもニッサン300ZXとフォード・マスタングの計3台のGTSマシンは予選から強烈なタイムを叩き出し、周囲の度胆をぬいた。
ポール・ポジションのスティーブ・ミレンが1分27秒081。2番手のドーシー・シュレイダーが1分29秒573。JSS最速が神山誠一のスカイラインがマークした1分38秒107だから、実に10



NISSAN 240SX(GTU)

ライツィンガー・レーシングの240ＳＸは、3000ccＳＯＨＣ・Ｖ６を積む。デビュー年の'89年にボブ・ライツィンガーがチャンピオンに輝き、昨年は同クラスのマニュファクチャラーズ・タイトルを獲得。今年はボブ・ライツィンガー、デイビッド・ロリング、そしてボブの息子のブッチ・ライツィンガーの３台体制で参戦。既に第２、第３戦で連続１－２フィニッシュを達成し、ドライバー＆マニュファクチャラーの両部門タイトル制覇へ一直線といった感じ。ライバルはダッジ・デイトナとオールズモビル・アチーバ。ちなみにライツィンガーのニッサン240ＳＸは、トーヨー・タイヤをデビューの年から愛用している。



MAZDA MX-6(GTU)

２ローターのマツダＭＸ－６は、パワー面では苦しいが、軽さを活かしたレスポンスの良さで活躍。'90年、マツダ・ワークスのランス・スチュワートがドライバー部門を制覇。マニュファクチャラーズ・タイトルも獲得した。今回来日したジョン・フィンガーは、その年のワークス・ドライバーでロングビーチとワトキンズ・グレンで優勝している。'91年からはマツダのワークス活動がＧＴＯに一本化され、今年は更にステップアップしてＧＴＰに集中しているため、ＭＸ-６はプライベーターが走らせているのみ。タイトルを獲った年はヨコハマ・タイヤを装着していたが、今回はグッドイヤーで富士に登場していた。



秒近い差があるのだ。ＪＳＳチーム関係者が悲鳴に近い声をあげる。

「パワーが違いすぎるよね。クラスは違うけど混走だから、やっぱり追いたくなるもんだけど、無理だったよね。向こうは７００馬力以上あるんでしょ」と諦め顔だ。

今回のこのイベント、クラスは３つに分けられている。ＧＴＳ、ＧＴＵ、そしてＪＳＳの３クラス。ＪＳＳのドライバーはＧＴＳのポテンシャルに舌を巻く。しかしあるドライバーは「雨になれば、もしかしたら向こうがパワーを持て余すかもしれないから、もしかして…」と語っていたが…。

決勝当日。富士は朝から大粒の雨が降っていた。しかし、ミレンの駆る３００ＺＸは初めこそ不慣れな雨の富士にとまどいもしたが、慣れるにしたがって徐々にペースアップ。結局トップでチェッカーを受けた。しかし、ＧＴＳの凄さを見せつけ、レースを盛り上げたのは、２ヒート目のシュレイダーの駆るマスタングだった。

電気系トラブルが続いて、２ヒート目は最後尾からのスタートとなったシュレイダーはスタートと同時に前車を次々にパスしていった。そして11周目には２位にまで浮上したのだった。１周で８秒以上の差があるＪＳＳのマシンを、シュレイダーは文字どおり縫うようにパス。しかし残念なのは、シュレイダーが上がってくるまでに、トップのミレンが大幅に逃げてしまったことだ。もしシュレイダーが上位からスタートしていれば、この第２ヒートは本場のような３００ＺＸvsマスタングのバトルが堪能できたに違いない。

主催者では来年以降もこのイベントを計画しているという。「前売り券は８月のＦ３０００くらい売れましたよ。これで天気が良ければ満員も夢ではなかったですね」と語る。事実、Ａコーナーやダンロップ・コーナー、１コーナーはビッグイベントと変わらない数のファンが、金網に張り付きアメリカン・レースを堪能していた。来年は是非ともドライでこのイベントを見てみたいものだ。アメリカンに雨は似合わない。青空の下でこそ彼らも輝くってものだ。



Ford Mustang


Ford Mustang


NISSAN 300ZX


NISSAN 300ZX

GTS/Uマシンを大解剖

ン部と同じように付け足し風になっている。ニッサン300ＺＸほどギッシリ詰め込むとメンテナンスは大変だが、マスタングやカトラスのエンジン・ルームはスッキリしている。これならアメリカ人メカニックの太い腕でも入るだろう。

経済的負担を減らすために追求された高剛性

グループＡのように市販車のモノコックを利用すると、レースによってかかるストレスによって、高価なレーシング・マシンのライフ・スパンが極めて短くなる。いわゆるボディ剛性ってヤツが低下する、というヤツだ。ＧＴＳやＧＴＵマシンの場合、剛性が不必要なほどに高く作られており、それが各チームの経済的負担を減らすことに役立っている。だいたい３年ぐらいは持つと言われているから、一度マシンを完成させれば、ランニング・コストだけで済むのだ。

彼らは全米を転戦するため、レースとレースの間にワークショップに帰れない場合も多い。こういうことも彼らのマシン作りに現れているのだ。

２年ほど前まで、「ＦＦ車をベースにマシンを作る場合には、エンジンは前のまま、トランスミッションを後ろに配するトランスアクスル方式を採用して良い」という不思議なレギュレーションが存在した。

現在ではどのマシンにもトランスアクスルが認められているため、今回来日した中では、ニッサンの２車種（300ＺＸと240ＳＸ）以外はそうなっていた。

ニッサンの300ＺＸは今年から同方式の採用に踏み切ったが、まだミレンの乗る１台にのみとなっている。当然デイルはトランスアクスル車を熱望している。ライツィンガーの240ＳＸがトランスアクスルになっていないのは、３台すべての製作を終えたところでルール変更が発表されたからだ。

ドライバー兼チーム・オーナーのボブ・ライツィンガーは「今シーズンが終了したら３台のマシンを全部売って、新しくトランスアクスルで'93年型を作りたい」と語っていた。

ガソリンタンクの取付位置はノーマルのそれに準ずるべし

マシンの成り立ちを見て「妙だな？」と感じるのは、ニッサン300ＺＸ、240ＳＸのガソリン・タンクの位置だろう。

ディファレンシャルの後ろ側にぶら下がるようにマウントされている巨大なタンクは、誰が見てもハンドリングに悪影響を与えることが明らかだ。

内部のガソリンの量が変化することでハンドリングも大きく変化するだろうからだ。これもＩＭＳＡの摩訶不思議なレギュレーションのひとつで、当該モデルのタンク位置に準ずることが義務づけられている。

マツダがＲＸ－７からＭＸ－６に出場マシンを変更したのは、ちょうどその時期にＭＸ－６の販売に力を入れたということもあるが、ＦＦのＭＸ－６ならトランスアクスルにしていいこと、ＭＸ－６の市販モデルがガソリン・タンクを後部シートとデフの間に備えていたことの２点から、戦闘力の高いマシンを作れると判断したためと言われている。

車内のシートはドライバー用のものしか装備されていない。助手席にはオイル・タンクやバッテリーなどを搭載するパターンが多い。ドライバー側の窓についているネットは、クラッシュなどの時、衝撃でドライバーの頭が窓の外へと一瞬でも飛び出さないためのものである。


NISSAN 300ZX



NISSAN 300ZX


Oldsmobile Cutlass



MAZDA MX-6



NISSAN 300ZX





Ford Mustang



Oldsmobile Cutlass



MAZDA MX-6



Ford Mustang



MAZDA MX-6



これなら良く分かる。

市販車の面影を残せ！ これがGTS/Uの鉄則

ＧＴＳ、ＧＴＵともに、ＩＭＳＡのレギュレーションは、ボディ・ワークの横幅とウイングに関しては制限が緩い。しかし、ツーリングカー・レースであり続けるために、市販車の形を止めておくだけのルールが用意されている。

このためアメリカではこの手のレースが最も広いファンに直接訴えかけるレースカテゴリーとなっている。

ルールをわかり易く説明すると、「ボディ上面のラインはフロント・バンパーからリヤ・バンパーまで当該市販車とまったく同じでなくてはならない」となる。

これはアメリカではポピュラーなやり方で、ＳＣＣＡトランザムもＮＡＳＣＡＲウィンストンカップも同様のレギュレーションとなっている。

ＩＭＳＡのＧＴＳ、ＧＴＵは、両カテゴリーともコンペティションが、ここ数年かなり熾烈なので、空力面でのアドバンテージを得ようと各チームとも開発には多くの時間と資金を投入している。市販車をベースとしていること、レギュレーションが厳しいことの２点から、空力は逆にお金のかかる分野となっている。現在、各チームが最も熱心に開発を進めているのは、リヤウイングだ。

フォードのわがままが通った!? マスタングの秘密

さて、上記のルールを読んで疑問を持った方もあるだろう。そう、マスタングは一般に売られているものよりも随分とスムーズなラインでマシン上面が構成されている。

フロント・バンパーからボンネットへと繋がるラインは緩やかなカーブを描き、フロント・ウインドウも随分と寝ている。そして、車室のルーフは短く切り詰められている。アメリカではこのようなグッドルッキングのマスタングが売られている、のではなく、４ローター搭載のマツダＲＸ－７が力をつけてきたことに危機感を覚えたフォードが、'91年のシーズン中に強硬にＩＭＳＡをプッシュして、無理やりこのボディ・スタイルを認めさせたのだ。

ボディの材質については、ＮＡＳＣＡＲが「鉄」にこだわっているのに対して、ＩＭＳＡの場合はカーボン素材などの導入を認めている。

一皮むけば狼に変身 迫力のパイプワークフレーム

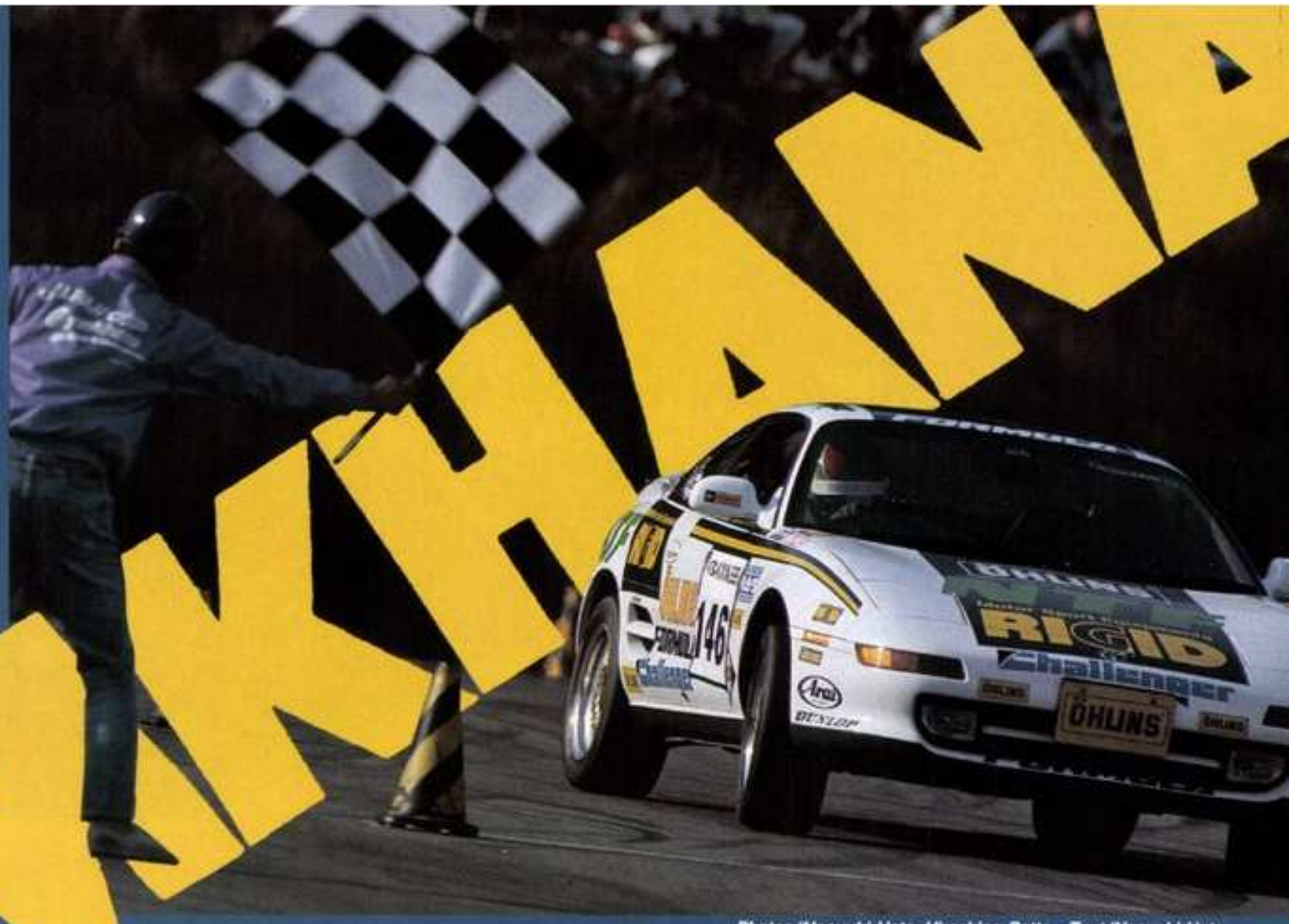
そのボディの下は、金属製のパイプを組んだフレーム構造となっている。ここが我々の見慣れているグループＡやＪＳＳマシンとまったく異なる点だ。マシン外観さえ市販車の面影を止めていれば、あとは大抵何をしてもいいのである。

数種の径を持つパイプは複雑に入り組んでいる。ボディ剛性の確保と同時に、ドライバーの安全が十分に考えてある。ドアの内側など、「これでもか！」と言わんばかりに太いパイプが組まれている。そこで、ＧＴＳ、ＧＴＵマシンにはドアはなく、ドライバーの乗り降りは窓から行われる。

映画「デイズ・オブ・サンダー」で主人公たちがカッコつけて降りてきたシーンを覚えている人も多いだろう。

マスタングとカトラスを見ると分かりやすいが、強固なフレームでまずコクピット部を作り、そこへエンジンを抱え込む形のフレームをドッキングさせる。マシン後部もエンジ

全日本GYMKHANA



Photos/Naoyuki Hata, Hiroshige Satta　Text/Naoyuki Hata

まず最初にジムカーナという競技について紹介しよう

今年からいよいよ全日本選手権シリーズが開催され、本誌でもその模様を毎戦お届けすることになったジムカーナ。今までは年イチ開催の1回こっきりという、なんだかよくわかんない形で行われていただけに、このシリーズ化は、関係者にとって大歓迎というか、大いに期待してしまわざるを得ない。

ところで、このジムカーナという競技、ハッキリ言って本誌の読者の皆さんにはどうし





どんなマシンを作ろうが、一切お構いなしのDクラスには3とおりのパターンがある。一つは右上のEVA6Aみたいに完璧にベース車なしのスペシャルマシン。そして上のジェミニみたいな市販車ベースのマシン（これ一発でジェミニってわかったら結構エライ）。そして、もう一つが下のブルーバード510ライクのマシンで、中身は完璧なレーシングカーながら、外観は市販車のイメージを残すものだった。ちなみにこのブルはFJのシャシーに3S-Gを積載している。また、今回の開幕戦で勝ったEVA6Aのエンジンはアルトワークスのもの。それにも関わらず、最大出力は220馬力にも及ぶのだ！







Aクラスの場合、一般公道を走れるナンバー付きだけに改造範囲は極めて限定される。エンジン改造なんかもってのほかだし、足まわりに関しても基本形状はそのままでなくてはいけないから、パーツの交換が許されている程度で、本当の話、限りなくノーマルとして走るクラスと考えていいだろう。それだけに、いろんな車が走ってても良さそうだが、現実的に勝負を考慮に入れると、車種が限定されてくるのが残念。A1はシティ、A2はCR-X、A3はMR2という具合にほぼワンメイク状態になってしまった。もっとも、これがローカルイベントともなると、話は別で、もっともっといろいろな車が走ってくれるところが良いし、ついでに見栄えもGOODだ





走って楽しくて見て楽しのCクラスの改造範囲は、ほとんどレースのN2と一緒。ターボを後からつけたり、排気量を増やすことはできないにしろ、大幅なポテンシャルアップが可能だ。もちろん、公道走行は不可。排気量ごとに分けられる3つのクラスのうち、CIでの主流はシティ。これに対抗するのは今じゃ昔懐かしになっちゃったKP61だ。CIIは一番車種のバラエティに富んだクラス。FXからミラージュ、ロードスター、スターレットまでなんでも揃って、なかなか楽しいが、やっぱ主流はAE86、チューニングベースとしては最高みたい。CIIIの場合はほぼ旧型MRII（AW11）のワンメイクと言っていい。今回、たった1台の新型ランサー4WDが出ただけ







WHAT'S Event Schedule

'92年全日本ジムカーナ選手権シリーズ			
第1戦	3月29日	オートポリス	H地区
第2戦	4月25-26日	浅間台スポーツランド	C地区
第3戦	5月24日	スポーツランドSUGO	B地区
第4戦	6月7日	備北ハイランドパーク	F地区
第5戦	7月5日	ビスタランド大豊（富山県内）	G地区
第6戦	8月9日		D地区
第7戦	9月6日	名阪スポーツランド	E地区
第8戦	9月20日	夕張石炭の村	A地区
（JAFカップ　11月2-3日　鈴鹿サーキット南コース）			

今年から初めて、全国転戦シリーズに全日本タイトルが
一体どんなモノなのかをここに改めて紹介しよう
これまで本誌レーシングオンではほとんど扱うことの
なかったジムカーナだが全日本選手権シリーズの
開始とともに毎戦レポートを掲載することになった
そこで、全日本ジムカーナとは
一体どんなモノなのかをここに改めて紹介しよう





ジムカーナコースを大分するとふたつ、ひとつは左（浅間台スポーツランド）のようなフラットコースで、もうひとつは上（モータースポーツランド[illegible]）のようなサーキットタイプコースなのである。

Course

ても馴染みが薄いんではないかと思います。ま、ジムカーナって言葉ぐらいは聞いたことがあると思うけど。そこで、ジムカーナ取材に関しては業界ナンバー1を自負する（他にいないって言ったら、それっきりだけど）私〝はた☆なおゆき〟が、その真髄と魅力をお伝えして今後お付き合い頂くとともに、できればジムカーナを好きになって参加したいとまで考えてくれると非常に嬉しいですね。

まず、ジムカーナという言葉の意味。実はこれ、不明なんです。由来すらもわからなくて……。認知度が高まったのが最近とはいえ、そもそもその歴史は非常に長く、日本で最初に行われたのは戦後間もなく。ですから、日本ではレースに次ぐ歴史をもっているということになります（レースは大正時代からやってるんだよ）。駐留米軍人が基地内で少数の日本人を巻き込んで始めたと言われてるので、そのルーツはどうやらアメリカにあることは確かです。ただ現在、アメリカにはジムカーナという競技は（似たようなものはあっても）存在しないのがどうにも不思議なところではあります。

で、その競技形態ですが、基本的には1台ずつ走る舗装路でのタイムトライアルです。1回のイベントでアタックできるのは2度の走行のみ。また、コースレイアウトは毎回違い、駐車場のようなフラットコースにパイロン（建設業界ではカラーコーンと呼ぶ）をランダムに配置して設定します。この他、教習所やカートコースも少なからず使われ、特にカートコースの場合でもオリジナルのレイアウトをそのまま使うことはほとんどなく、ショートカットを生かして、やっぱり二度とできないレイアウトが作られるのです。

ジムカーナをそこそこ知ってくると、まず最初に頭を悩ませるというか、敬遠の一番の理由となるのが、この複雑怪奇（こりゃ、いくらなんでもオーバー？）なコースを覚えること。一発間違えればタイムは一切無効（通称ミスコース）となるという、厄介な難物が待ち構えているのです。もう、これは記憶力と経験の積み重ねでなんとかするしかないでしょうね。あと、サイドターンがうまく決まるか決まらないかで秒単位の差がつくなんて問題もありますけど、これは置いといて。

だから、大袈裟に言うと、雰囲気はF1の去年までの予選の感じに似てますね。毎回変わるコース、2回しかチャンスがない、意外と小技が重要な鍵、なんてところに共通点があるでしょう。まさにトップタイムが記録された時は、マンセルかセナのスーパーラップを見るような思いがするな!?　これにスキーの大回転とかスラロームの要素を車に置き換えてイメージしてもらえば、大まかなジムカーナの感じがわかってもらえると思うんですが、いかがでしょうか？

ナンバー付きからN2、ミニGC風スペシャルまで！

ジムカーナの面白いところは、普段足に使っている車から、RSというかGCマシンを小さくしたような単座席オープンカーまで、ありとあらゆる車が走れること。もちろん、クラス区分はありますよ。ナンバー付きがAクラス、レースでいうN2ぐらいで基本的なレイアウトを変えない範囲にフルチューンが可能なのがCクラス、そして改造無制限、何でもありなのがDクラスという次第。しかもAクラスとCクラスは排気量別に三つに分けられ、前者は1300cc、1800cc、2500ccを境にして、後者は1800ccと2000ccを境にして、それぞれI、II、IIIと、クラスが設けられています。ちなみにDクラスは排気量の区分は全くなし！　ときどき改造範囲の点からすればハンデもいいとこのAクラスが総合優勝を取っちゃったりするのも一つの魅力であって、結構プライドがそれぞれのクラスごと掛かって、こんな深読みができると、もっとジムカーナが面白く見えるんです。

最近のジムカーナの最大の売りは、なんといってもスーパーマシン化がどんどん進んできたDクラス。もう、今じゃ優勝を争うマシンは市販車をベースにしてません。完璧なレーシングカーっていうか、まさにそのもの。基本的なシャシーレイアウトとか素姓も含め、すごい軽さを特色とした機敏な動きは、見るもの皆をびっくりさせるもの。当然、タイムはAクラスはおろかCクラスを圧倒的に上回るわけです。

だから今のジムカーナが見ても面白いと言えるのは、この高いレベルゆえ。コーナリングスピードの高さとか、立ち上がりスピードの鋭さは言うに及ばず、見せるジムカーナの魅力を、一気に高めてくれたわけです。

全日本シリーズ化が、ジムカーナをどう変えるか？

どんな形であれ、一発勝負で日本一をきめるというのは、本来のチャンピオン決定戦とは違うと、少なくとも私は思います。1回だけじゃ運不運があまりにも影響しすぎるでしょ？　でも今年からは、全国のいろんな性格のコースを舞台にして、トータルパフォーマンスにもっとも優れるものが王者になる。もっともこれは、モータースポーツという勝負の世界では当然のことだと思うし、他のカテゴリーでは当たり前で、ジムカーナが遅すぎたんだけど……。

ちなみに、そうはいっても各種ある全日本選手権モータースポーツの中で、北は北海道から南は九州まで、すべての地域で完璧に開催されるのはこのジムカーナだけ。つまり、日本国中の人々みんなに楽しんでもらえるというわけなんです。その上で地方選手権以上にレベルの高い全国のドライバーが一堂に会して真剣勝負を繰り広げる。いくらジムカーナが地味だと陰口を叩かれようが、それは事実なんでして。

舗装道路だから、派手なドリフトはないし、土煙も上がらない。けど、路面のμ（摩擦係数）が高いからこそ、マシンを自由自在に操る姿は、自分でできるかできないかを頭に入れると、まさにため息もの。サイドターンの常識を超えた回転半径の小ささは拍手無くしてはいられずだし、全体のアベレージの高さはもちろんのこと、魅力は決して少なくないんですね。

てなわけで、今年以降人気急上昇が大いに見込まれるジムカーナシーン。特にハイレベルな戦い必至の全日本選手権はなおさら。いろんな意味で長いことおつき合い頂きたいと思ってます。質問、意見なんでもOK。その反響いかんによって、この「WHAT、S GYMKHANA」の第2弾だろうが、第3弾だろうがやってしまいますので、どうかひとつよろしくお願い致します。

「ジムカーナの魅力は奥の深さ」なんと通になるほど言うぐらい。でも、その「深さ」は今回2ページだけじゃ伝えきれなかった、その奥の深さはもっとあるんだから！



M3を従えて力走する黒木クン。「雨で負けた記憶はあまりない」そうだから、タイヤがフィットしていれば、きっとジャンプアップできただけに悔やまれる

"最強メンバー"で臨んだ初戦

3年目に突入したこの企画も、シビックレース・ドライバーのあいだにやっと浸透してきて、昨年好成績を収めたドライバーはいつ、お呼びがかかるかを楽しみにしていると聞く現在ドライバーの選考をしているところなので、いましばらく待たれよ今年の全日本ツーリングカー選手権はシビックレースとは無縁のTIサーキット・英田で開幕する。人選に困るところであるそこで切り札とも言うべきドライバーに私は招待状を送ったこの人なら納得いただけると思うのだが――三好　正己

TI CIRCUIT AIDA GROUP-A 300km RACE

全日本ツーリングカー選手権第1戦
3月14日～15日 TIサーキット・英田

Photos/Ken-ichi Yoshida, Hiroshige Satta

黒木健次といえば、シビックレースの関係者ならずとも耳にした覚えがあるはずのビッグネームだ。今年38歳。昨年はシビックレースの全国転戦シリーズのチャンピオン、一昨年は鈴鹿フルコース・シリーズチャンピオンと、枚挙に暇のないほどのタイトルを手中に収め、シビックレースのみならず、N1クラスのドライバーたちから常に目標とされるポジションを維持してきた男だ。「'92Aへのいざない」の最初の招待ドライバーは、その黒木クンである（サン付けのふさわしいドライバーかもしれないが、この企画の慣例によりクン付けで書かせていただく）。

なんでいまさらそんなベテランドライバーを我がチームに招待するのかだが、シビックレースの王者の腕のほどを、私自身が確認したかったということがひとつ。さらにシビッククドライバーたちが同じ土俵で戦って、目標たる「黒木を越えた」とすると、例えばグループAのフィールドではどの程度通用するドライバーとなった証なのかを、恐縮ながら黒木クンでシュミレーションしてみようという意図も含まれている。

さて、開幕戦の舞台は岡山県のTIサーキット・英田だ。このサーキットが開業してからもう2年になるが、メンバー制という事情もあってか全日本選手権クラスのイベントが開催されるのは今回が初めてである。ここはアンフィニRX7やタイヤのテストで何回か走った経験はあり、私にとってとりたてて新鮮な印象はないが、コースオーナーがゴルフ場の経営者を兼任していることもあって、緑がコースのあちこち配され、その美しさには訪れるたびに感心させられる。

また、グランドスタンドというべき施設は備えていないものの、観戦ポイントはコースのほぼ全域にわたって豊富に設けられている点もこのサーキットの美点のひとつだろう。コース自体の概要は前号のレースレポートで紹介したが、「サーキットの山寨」ともいうべき高速コーナーがまったく無い（かなり怖い高速S字コーナーがその代わりか？）のが残念ではあるが、メリハリの効いたテクニカルで面白いサーキット、というのが私のインプレッションである。

プロのドライバー、黒木クン

黒木クンにはレースの1カ月前、電話で"招待状"を送った。「わかりました、いくつか了解を得なければならないところがありますので、追って連絡させてください」この返事だけで、これまでの招待選手との違いを感じさせる。まず例外なく「ほんとですか！　ぜひともお願いします」的な狂喜の声が即座に返ってきたものだが、レースの世界にしっかりとした地盤を確立している黒木クンの場合は、自分の一存では決められない立場があるということなのだ。平たく言えば、彼はプロフェッショナルである。公式練習の帰り道で聞いた、「ボクは職業としてレースを始めました」という黒木クンの言葉には、けっこうな迫力があった。

我がチームが昨年同様の体制で戦うことは前に書いたとおりだが、大きな変更としてはタイヤがダンロップに変わったことが挙げられる。昨年、ダンロップは1年間3クラスのタイヤ供給はお休みしていて、今年から我がチームと共に復帰することになった。なにせウチのチームのためにタイヤを作ってくれるというのだから、身に余る光栄である。ただ、いかんせんチーム予算の都合でテストの時間がほとんど取れないのが残念無念だ。ダンロップはテストの体制を整えてスタンバイしてくれているのに、ウチがそれに応えられないのが実情なのだ。なんとかしなければならないのは分かっていても、それが出来ない弱小プライベートチームの悲哀を噛みしめているところである。

もうひとつ今年になって変更された点としては、シビックの仕様変更というのがある。


テスト中のショット。今回はチャレンジャーに教えられることが多かったような気がする。シビックドライバーたちが、黒木クンから学ぶべきことは数知れない

Vol.1

Aへのいざない'92

まず車体が変わった。各部の補強が一層強化された別物で、それに伴って燃料タンクがトランクスペースの床下に収まった'91年仕様に格上げになった。各部のセッティングは昨年を踏襲したが、初めてのコースなのでデータがまったく無く、ボディを変えたことで何がどう変わったのかが明らかではない。ただ、去年のマシンのコーナリングの挙動の中に"グニャグニャ"というのがあったのが、今年はそれが"コリコリ"になったことぐらいしか、私にはまだ分かっていない。

歯車が噛み合わなかったレース

大雨のなかの大荒れのレースになってしまった第1戦であった。結果はクラッチトラブルでリタイアだった。スタートドライバーを黒木クンに任せたから、私は本番ではステアリングを握っていない。この企画の中で、考えられる最強のコンビで挑んだにもかかわらず、この結果ではあまりに情けない。雨足の落ちつかない中で、ダンロップはハンドグルーブで4種類ものタイヤを作ってくれたのに、それをミスチョイスしてしまったり、どことなく歯車の噛み合わないレースだった。

今回は木曜日から走行を開始し、翌日までの練習時間のほとんどをタイヤのテストに費やした。タイヤそのものをどうするかではなく、いまあるタイヤをどう使うかのテストを、セッティングを出す作業と同時進行で行うのだ。このテスト中に私が確認した黒木クンの真骨頂は、速さもさることながら、メカニカルな面での知識と経験の豊富さだった。

彼のレース活動はメカニックとしてのスタートだったという。それが自分の手掛けたマシンのテストをしているうちに己の速さに気づき、メカニック兼ドライバーとして今日に至っているという。それゆえ、セッティングの問題点の洗い出しが的確で、その対応策も我がチームの現状に即した範囲、つまり微細な調整の中での対処を提案してくれる。これは企業秘密なのだろうから詳細は書けないが、彼自身が乗るN1シビックの足をチューニングするにあたって、サスペンションの動きをいかに解析したかの技などは、一プライベーターの出来うる範囲で、しかも必要に迫られたなかで考え抜き編み出されたものであった。それらの努力と経験とが黒木健次というドライバーの圧倒的な強さの源となっているのである。

多才な黒木クンをドライバーという側面からだけ眺めても、例えば彼の集中力などは私が学ばなければならない点である。特に予選における彼の形相は恐ろしいほどの迫力に満ち(もともと恐そーだけど)、口数少なく落ちつきはらった印象が一変した。これは全身全霊を短時間に打ち込んだドライバーに共通する現象ではあるが、黒木クンのそれは私でも近づきがたいほどのものだった。予告どおり、黒木クンは44秒前半のタイムをマーク、私はそのまるまる1秒落ちの1分45秒399(予選タイヤでのタイム。予選タイヤ恐怖症が直らず、3秒も悪い)だった。

決勝レースは黒木クンに先に行ってもらった。午前中のウォームアップで、私は深ミゾのフル・レインタイヤで55秒台で回れることを確認し、黒木クンは浅ミゾで56秒台はいけることが分かった。刻々と変わる降雨量に合わせて、スタートは浅ミゾで行くことになり、ウォームアップでそのタイヤを確認している黒木クンにハンドルを託したのだ。結果は前述のとおり。黒木クンの実力を結果に反映させることなく、第1戦を終えた。

PS・バンドー商会との遺恨試合は今年も継続することになった。なんとバンドー・レビンは今回2位に入賞、まずはブッチギラレの結果となった。次回は去年マキピシ攻撃で無念の涙を呑んだオートポリス。ウチは"恨み晴らさでおくべきか"の必勝体制で臨む!



この企画が始まって初のメカニカル・トラブルでのリタイアではないだろうか。去年の後半2戦以来、3戦連続で納得のいかないレースをしている。どこか歯車が狂っているようだ

いろいろと勉強になる点が多かった。チャンスがあれば、セッティングの違いも試したい——チャレンジャー 黒木健次



「今度のTIサーキットでのグループA開幕戦で一緒にシビックをドライブしてみませんか?」と三好編集長から電話をいただいたのは、2月下旬のことだった。でも、その知らせを聞いた時には、特に緊張するとか、感激するとかいうことはなくて、自分としてはとにかく精一杯やるだけやってみようということだけを考えていた。

私にとって、グループAのマシンに乗るのは、今回が初めてではない。だが、以前にスカイラインやスープラなどのグループAマシンに乗った経験はあったが、ここ数年は乗ったことはなかった。したがって、今回のレースは私にとって久しぶりのグループAマシンのドライブとなったわけだ。

まず、このTIでのレースの前に一度タイヤテストがあったが、その時は雪のため、わずかに15分ぐらいしか走ることができなかった。この時に感じたグループAシビックの印象としては、室内はメーター、スイッチ類が整然とレイアウトされている。そして、エンジンは中速トルクが大きく、非常に使いやすい。また、N1に比べると姿勢変化が少なく、クルマがクイックに動く。さらに、ミッション、クラッチはつながりが良く、シフトアップ、ダウンが非常にやりやすいことなどが挙げられる。

レースウィークは、木曜日からサーキットに入った。この日、私が乗ったのは15分ぐらいだったが、クルマがかなりオーバーステアの傾向があったので、ちょっと乗りづらいと感じた。それで、もうちょっとニュートラルステアに近づけてくれるよう、その日の走行後にメカニックの方に頼んでおいた。

そして、翌金曜の練習走行の時には、そのオーバーの問題も解決し、クルマは非常に乗りやすくなっていた。金曜日は、午前と午後に1時間ずつの走行時間が設けられていたが、三好さんと私でちょうど半分ずつの走行を行った。その日の午後の走行では、Qタイヤも試してみた。しかし、タイムアタックに入った周に途中でブレーキングミスをしてしまい、タイムは1分45秒台しか出なかった。この日走った感じでは、明日の予選では1分44秒の前半ぐらいのタイム、43秒台に入れるのはちょっと難しいかなとも思っていた。

また、タイヤの一番おいしいところを使ってタイムアタックをするのは、基本的にN1と変わらないが、グループAの場合はコーナー出口ではGをやや残した状態でアクセルを徐々に踏んでいかないと、立ち上がりでアンダーステアが出てしまう。つまり、タイヤのタテ方向のグリップをうまく使って走らなくてはならないのだ。それに、これはN1でも同じだが、オーバーアクションは禁物で、それは即タイムロスにつながる。さらに、ある程度のタイムはすぐに出せるが、それから先のタイムアップは非常に難しいとも感じた。

土曜の公式予選は、私は午前中のセッションの時に新品のQタイヤで1回、そして午後のセッションでは一度使ったQタイヤでもう1回タイムアタックを行った。結局、予選1回目に私がマークした1分44秒366のタイムがクオリファイされ、決勝は総合24番手、クラス9番手からのスタートとなった。

土曜の夜までは、三好さんがスターティングドライバーとして最初に乗る予定だったが、日曜日の朝になって私が急遽、スタートを務めるように言われた。この日は、朝から小雨が降り出していたので、朝のウォームアップはスリックタイヤに浅ミゾを彫ったものを履いて走行した。この小雨の中の走行では、1分56秒台のタイムが出ていたので、雨になったのはもしかしたら条件的にはウチに有利に働いたのかもしれないと思っていた。

決勝のスタート時刻を迎えても雨は依然として降り続いていたが、もしかしたら、雨は途中で上がるかもしれないというチーム側の読みから、決勝は浅ミゾのレインタイヤを履いて臨むことになった。しかし、いざスタートしてみると、雨は弱くなるどころか、一段とその降りが激しくなってなってきた。そして、コースの中でも一番水が溜まっている2コーナーで3回ほどコースアウトし、順位を落とす結果となってしまった。

ピットからは、タイヤ交換を行う時にはこちらから指示しますとの連絡があったので、そのままの状態で走り続けることになった。しかし、激しい雨の中で思うようにペースを上げることができず、苦しい走行となった。結局、レースが進むにつれて雨の量が次第に多くなり、タイヤが路面状況に合わないということで、16周を終了した時点でピットに入り、タイヤをフル・レインに換えてレースに復帰した。

タイヤをフル・レインに交換したあとは、ペースも1分57秒台にアップし、富士通テン・カローラや2クラスのBMWも抜くことができた。そして、このまま自分のペースを守って、淡々と走り続けようと考えていた。しかし……。

40周目のS字先のアトウッドコーナーを立ち上がり、2速から3速にシフトアップした時に突然、クルマにまったく応答がなくなってしまった。4速に入れてみたが、これでもまったくエンジンが反応しない。さらに、5速に入れてみたら、なんとかゆっくりとクルマが動くので、そのままマシンをダートまで入れた。そして、後ろから来るクルマの邪魔にならないように、1速に入れてゆっくりとコース内側のダートとコースを交互に走りながら、なんとかピットまで戻ることはできた。恐らくトラブルの原因は、ミッションかドライブシャフトかな、と思っていたが、ピットに戻って調べてみると、ドライブシャフトにはまったく異常はなかった。結局、今回のレースはここで終わってしまった。

非常に残念な結果だったが、まあこれもレースだなと思うことにした。このトラブルに関しては、誰も責めることはできない。もし、これがドライコンディションでのレースだったら、ドライバーの運転の仕方が悪かったとも言えるのかもしれないが、ウェットだったから、それほどマシンの駆動系にストレスがかかったとは思えないからだ。

今回のレースを振り返ってみると、いろいろと勉強になることが多かった。また、チームのスタッフがすべてプロ意識を持っており、作業が非常にてきぱきと行われている点にも感心した。今回はそんな状況の中でレースができたので、私は自分のドライビングとセットアップに集中することができた。これは非常に良い経験になったと思う。

今回は、初めてのサーキットということで、自分なりに一生懸命セットアップ、ドライビングを考えながら乗ってみましたが、今後もしチャンスがあれば、グループAマシンでタイヤと足まわりのセッティングの違いを試してみたいとも思っています。今回お世話になった、三好さんを始めとするチームの皆さんには、大変に感謝しております。

プロフィール

1981 西日本フレッシュマンレース・T−1300クラス(サニー110)でレースデビュー。シリーズチャンピオン獲得
1982 西日本フレッシュマンレース・TSクラス(サニー110)に参戦。シリーズチャンピオン獲得
1983 鈴鹿シルバーカップ・P−1600クラス(カローラAE86)にスポット参戦
1984 鈴鹿シルバーカップ・N2クラス(サニー310)に参戦。シリーズチャンピオン獲得。シティ・ブルドッグ・レースに参戦し、シリーズチャンピオン獲得
1985 全日本グループAにスポット参戦
1989 シビック鈴鹿フルコースシリーズ、西日本シリーズにスポット参戦
1990 シビック鈴鹿フルコースシリーズに参戦し、シリーズチャンピオン獲得
1991 シビック・インターカップに参戦し、シリーズチャンピオン獲得

AROUND THE WORLD



ほらほら、このとおりヘリコプターもチェッカー模様。ボディに書かれた「オフショア・レーシング」ってのも、海っぱいね

フィッティパルディがオレンジジュースを撒き散らす。でも、自分にかけられたら困るのか、メアーズとレイハルは応戦してないぞ



サーファーズ・パラダイスはみんなが陽気で、派手でした

おからフィッティパルディ…
…あ、もう半数が足りないわ



ヒロ松下にインタビューするバリー・シーン。ケガはしたけど、憧れの人にインタビューされて、ヒロさん感激！　の瞬間

オーストラリアでのインディカー開幕戦。まあとにかく、やってるとこがサーファーズ・パラダイスってとこだから、とにかく陽は照ってるわ、空は青いわなのです。で、そんなところに住んでいると、とにかく陽気になるのか、すべてが明るいのよね。セレモニーの時に飛んできた撮影用（だと思う、たぶん）のヘリコプターだってごらんのとおり。派手でしょ。

で、話をレースに持っていくと、やっぱりヒロ松下のクラッシュは凄かった。本人は「ブレーキが抜けたところまでしか覚えていないんですよ」と言ってたけど、ホント凄かったのよ。そのヒロさん、今はオーストラリアに移住して、向こうのチャンネル9っていうテレビ局のレポーターをやっている、元2輪世界チャンピオン、バリー・シーンのインタビューを受けたりもしてたのよ。なんでも、昔2輪小僧だったヒロさんは、そのころの一番の憧れのライダーがバリー・シーンだったそーで、さぞかし嬉しかったことでしょーに。

次は有名ドライバー勢ぞろいの写真。まあオーストラリアってこういうセレモニーとかが大好きみたいで、この他にも地元のタレントによるレースってーのもあった。で、無事レースも終了して表彰式。この時に勝ったフィッティパルディはなぜかシャンペンシャワーならぬ、オレジューシャワーをしてたのよね。一説にはリオでオレンジジュースの代理店を始めたから、その宣伝って説もあったけど、どーなんでしょうか？

腕組みおじさん花束を持った人形これって一体何？

で、次のネタはウイリアムズが開幕から2戦連続で1-2フィニッシュを決め、一部では「つまんねーな」と不評だったF1メキシコGPから。

今年はホンダ・エンジンと、さらにスポンサーまで失い、不幸を絵に描いたようなかわいそうなチーム、ティレル。ところがどっこい老兵は死なず、メキシコGPでは、見事5位入賞を果たした。そのティレルに新スポンサーがついたというオハナシです。そのスポンサーというのが、カーナンバーの上で腕組みしているおじさんマークが目印のイタリアの洗剤メーカー、マストロ・リンドってわけだ。洗剤メーカーをスポンサーにつけて、ティレルはシーズンを席巻（石鹸!?）するかな？

これが約20万もするという噂のヌボラーリ人形。詳しくはP68の西山平夫氏のコラムを参照してくださいな



カーナンバーの上のロゴマーク。誰かに似てない？



世界中からニュース、トピックスそしてよもやま話をどうぞ！

Photos/FOTO ALQUATI, Kenji Sawada, Hirohide Yambe, Hiroshige Satta, Racing on

SONAXクイーンが、ジュリアナでマンボ・マンボ！

FET極東が輸入総代理店を務めるドイツのカーワックスメーカー、「SONAX」がプロモーション・キャンペーンの一環として「鳥越礼（とりごえあや）&SONAX QUEEN」を結成。そのお披露目が、〝ボディコンギャルの聖地〟ジュリアナ東京で行われた。

このSONAX QUEENは、一般公募者846人の中から厳しい審査を経て選ばれた4名プラス鳥越礼のバックコーラス2名を加えた6名で構成されている。

そして、鳥越礼&SONAX QUEENは、今後コマーシャルソング「マンボ・マンボ」でレコードデビュー。また、SONAXのデモンストレーション活動で全国を回る予定なので、とーぞ皆さんヨロシクね。



「マンボ・マンボ」を披露する鳥越礼&SONAX～



クイーンのお姉サマ達は、皆〝モデル立ち〟してます



グランプリに輝いた秋葉理恵サンには2段プチヌキのサービスだい

恒例のSUGOレースクイーンコンテスト 最優秀グランプリは秋葉理恵サンに決定！

今度は、今年で第8回目を迎えたSUGOレースクイーン・コンテストの模様を紹介しましょう。

スポーツランドSUGO内のくぬぎ山荘で開催された二次審査には、応募者186人の中から第一次の書類審査にパスしたうら若き女性22人が参加した。

そして、その中から最優秀グランプリに選ばれたのは、山形県山形市出身の秋葉理恵サン。この秋葉サンの応募の動機は、「友人の推薦で、いい思い出（う〜ん、いかにも青春っぽい言葉だ！）になればと思い応募しました」とのこと。ちなみに、チャームポイントは、笑うと頬に出るエクボだそーです。



クイーンの皆さんが、揃って記念撮影。菅生では今年一年お世話になります！

この秋葉サンのエクボを見たいとゆー人は、是非今年は菅生まで足を運んでみよーネ。

また、準グランプリに選ばれたのは、高島千尋サンと船山亜希サン。その他に、浅野麻里子サンと堰合泰子サンがクイーンに選ばれました。めでたし、めでたし。



オートテックの'92年レースクイーンが決定したぞー

サーキットでこの黄色にピンときたら、オートテック

今回はなぜかとってもキャンギャル率の高いこのページ、次はオートテック・レースクイーンの紹介だぞー。オートテックと言えば、巷ではカー用品の専門店として有名だけど、レース界じゃ全日本ツーリングカー選手権でステラ・インターナショナルのBMW-M3をサポートし、これまでに4回もクラスチャンピオンを獲得していることで有名だよね。

で、今年のレースクイーンを務めるのは、高田美奈子サン、染谷正美サン、熊田祐子サン、黒田正美サン、そして小野崎桂サンの5人。このピチピチギャルをはべらせてオートテックは連続タイトル獲得へ向けて突き進む！



若手の星、黒沢琢弥選手。ユニフォーム姿も決まってます

いつもはレースで激しく火花を散らすトムスとニスモがサッカーで一騎打ち

女っぽいネタからがらっと変わって、次は男っぽいネタをひとつ。3月22日静岡県御殿場市の御殿場小学校グランドにおいて、ニスモ対トムスの親善サッカー大会が開催されました。

この試合は、両チームの"足に自信のある"グループCのスタッフが中心となっていたことから、4月に開幕するJSPCの前哨戦か!?　という盛り上がった雰囲気の中で行われた。試合の方は、まずニスモ・チームが開始5分後に先制ゴール。ここで形勢不利とみたトムス・チームは、リカルド・リデル、トム・クリステンセン、マルセロ・ブグリオッティらのガイジン勢を投入して巻き返しを図り、一気に3点を挙げてニスモ・チームを逆転してしまった。

——中略——

というわけで、結局試合の方は、大接戦の末にトムス・チームが7-5でニスモ・チームに勝利。そして、試合後には両チームなごやかな雰囲気の中でバーベキュー大会でシメ！　ってことになったのでした。皆さん、この調子で"本番"の4月のJSPC開幕戦でも頑張って下さいネ！



こちらは、見事な"足さばき"を見せる関谷正徳選手。JSPC開幕戦の鈴鹿でも頑張って下さいね



トム・クリステンセンのサッカーの"足"は本場仕込みか!?



このデンソーのお姉サンに会いたい人は、SWCに行こうね

SWC開催は、未だにはっきりしないけどデンソーギャルは、もう決まってるよ！

最後はまたまたキャンギャルのネタです。なんだか未だにやるのか、やらないのかはっきりしない世界スポーツカー選手権だけど、日本電装株式会社は、そのSWCに参戦を表明しているトヨタ・チーム・トムスをサポートする。で、そのチームに華を添えるのが、「デンソー・サーキットレディ」ってわけなのよ。

写真のサーキットレディは、向かって左から鶴田真理子サン、末若美樹サン、権田淳子サン。まあなんてゆーか、トヨタのSWC用マシンTS010同様、曲線を多用した見事なボディ形状が特徴となっています。

イタリアではこんな豪華なレースがあったんだってさ

で、次は御殿場から一気にイタリアに飛んで、モンツァで行われたスーパーカーレースの話題です。まあ、とりあえずちょっと写真を見てくださいな。

最近ではかなり静まったものの、一時はン億円のプレミアがついたフェラーリF40が3台、それにポルシェ911カレラRSもひぃ、ふぅ、みぃ……よく分かんないけど、とにかく参加したクルマの総額だけを見てもかなりスゴそう。このレースは一応シリーズ戦になっているらしんだけど、クラッシュしたらかなり高くつきそう。



ちなみに、このレースの総合優勝は、①F40でした

フェラーリはF40の他に、348も参戦、さすが地元！





バトルスポーク NS7R

闘っているのは、ドライバーだけではない。そのみなぎる意志を、しずかにただひたすらに大地に伝えようとしているホイールがある。タイヤとホイールのズレを防ぐローレット加工をはじめ、フロントリムフランジ部のリブの追加、リアリムの肉厚増など、ラリーやダートトライアルにも十分な強度を確保したNISMO-NS7R　数々の過酷なステージを超えてきた「事実」は、どんな形容詞よりも強い。

■適用車種価格（1本）

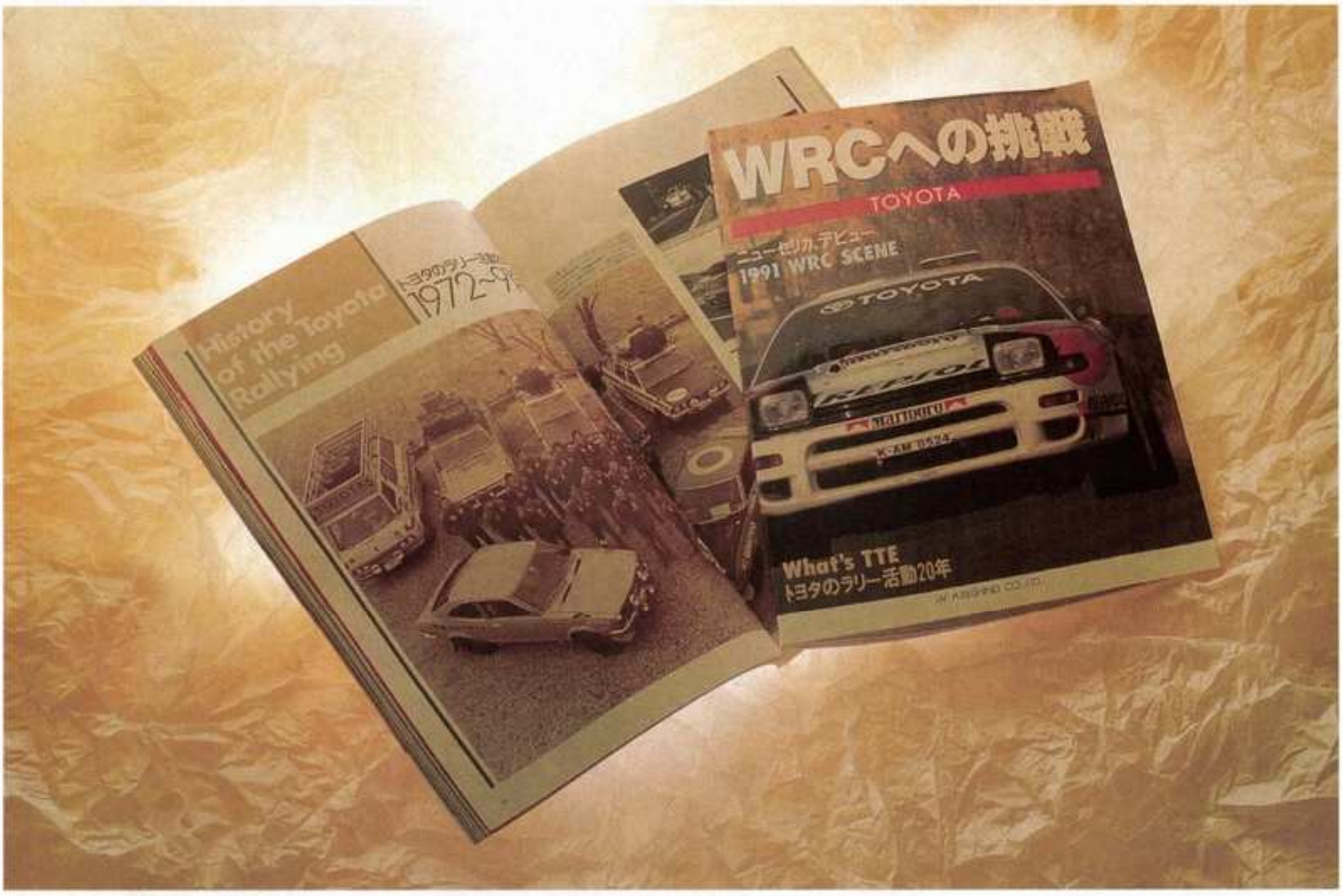
NO	PART NO.	サイズ	定価	適用車種
1	40300-RN240-S		30,000	B12,B13,K11,N13
2	40300-RN240-W	14inch	30,000	N14(GTI-R, FF)
3	40300-RN240-R	×6jj	30,000	R10,ADワゴン
4	40300-RN340-S		32,000	B13,N14(GTI-R, FF)
5	40300-RN340-W	15inch	32,000	R10,ADワゴン
6	40300-RN340-R	×6.5jj	32,000	
7	40300-RN350-S		32,000	P10,U12
8	40300-RN350-W	15inch	32,000	U13,W10
9	40300-RN350-R	×6.5jj	32,000	

NISMO
NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL

ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社

〒140 東京都品川区大井2-10-6 TEL.03-3767-1123/商品についてのお問い合わせは、左記電話番号か、お近くの日産販売会社またはニスモパドック・ニスモショップ・各特約店へどうぞ。

BOOK



ラリーファン必見の一冊

現在の世界ラリー選手権（WRC）は日本車を抜きにして語ることはできない。

WRCにはランチア、フォード、トヨタ、ミツビシ、スバル、ニッサン、マツダと7つのワークスチームが出場しているが、実にこのうち5つが日本の自動車メーカーのワークスチームなのだ。レギュレーションが変更されグループA規定が導入された'87年以降はイタリアのランチアが無敵とも言える強さを発揮しタイトルを独占してきたが、ここ数年はトヨタがそのランチアと激しいタイトル争いを展開している。結果的に'90年にトヨタ・セリカGT-FOURを駆るカルロス・サインツがドライバーズタイトルを獲得しただけにとどまり、トヨタがメイクスタイトルを獲得するには至っていないが、このトヨタをはじめとする日本車の活躍が、最近のWRCを盛り上げている大きな要因になっているのだ。

これだけ日本車が活躍していれば、日本におけるWRC人気も高まって当然だろう。

しかし、人気が出てきたとは言え、WRCの実態はまだまだ知られてはいないようだ。と言うのも、日本でWRCは開催されていないし、本誌を含めモータースポーツ専門誌等で各ラリーのレポートは載るものの、それ以外の部分の情報は極めて少ないのだからある意味しかたがないだろう。WRC人気がF1と同等のヨーロッパではラリー関連の書籍が数多く出版されているが、これまで日本においてはWRC関係の書籍はほとんどなかったと言ってもいいくらいの状況なのだ。

そこで今回は、WRC情報に飢えているラリーファン必読の一冊を紹介しよう。それは3月末に発売されたばかりの「RALLY MAKES SERIES Vol.1 TOYOTA WRCへの挑戦」。この本はトヨタの20年にわたるラリー活動をまとめたもので、かつて本誌ラリー担当を務めていた三田正二氏の手によって編集されている。

内容は、トヨタ・チーム・ヨーロッパ（TTE）のオベ・アンダーソン監督が結果的にメイクスもドライバーズもタイトルを獲得することはできなかったものの「チームにとってもっとも成功した年」と言う'91年のレビュー、これにトヨタ自動車・モータースポーツ部主査の福井敏雄氏とアンダーソンのインタビュー、そしてトヨタのラリー活動の歴史がメインとなっており、これにグループBに代わって行われるはずだった幻のグループSに出場すべく製作されたマシン（初公開！）、競技用エンジンの変遷、そしてこれまでTTEに係わってきたドライバーとコ・ドライバーのプロフィール、TTEの全リザルト等も加えられ、資料性にも優れる本となっている。

「ラリー・メイクス・シリーズ」というタイトルを見てもらえればわかるように、今後トヨタ以外のメーカーの本の発行も予定されているので、そちらにも期待したい。

●定価2000円　問い合わせ先：JAF出版株　☎03-3455-6511


トヨタの'91シーズンがこの本のメインとなっている


トヨタのグループSカーを見るだけでも十分に価値あり

Photos/Toshiki Kobayashi



F1の夢を見て眠りたい！

予選、決勝終了120分後スタート
F1情報ホットライン

レーシングオン・F1速報ダイヤルQ²サービス

0990-318-073

●このサービスは通話料金の他に11.5秒ごとに約10円の料金がかかります。地域により料金は多少異なります。また、ご利用いただけない地域があります。例：東京からのコールで情報料＋通話料合わせて3分間約270円の料金となります。



スタート時間を大幅に短縮。予選、決勝終了後120分でサービスを開始します。
スケジュールのスタート時間から1時間の間、上位ドライバーのリザルトを、
2時間以降は現地からの詳しいレポートと全リザルトをサービスします。
"何がなんでも早く知りたい派" "何がなんでも詳しく知りたい派" 両方にエールを送ります。
さらに、新企画〔URANETA〕は現地で取材した、ファンなら是非知っておきたいオハナシをサービスします。
データ以外のF1の「美味しいところ」を味わって下さい。
とっておきのデザートといったところ。お聞き逃しのないように。

サービス・スケジュール（現地との連絡の都合で多少前後する場合があります）

	5/1(金)	5/2(土)	5/4(月)	5/7(木)
スペインGP ……	PM11:00～	PM11:00～	AM1:00～	PM1:00～
	5/15(金)	5/16(土)	5/18(月)	5/21(木)
サンマリノGP ……	PM11:00～	PM11:00～	AM1:00～	PM1:00～
	5/28(木)	5/30(土)	6/1(月)	6/4(木)
モナコGP……	PM11:00～	PM11:00～	AM2:30～	PM1:00～

予選1日目　予選2日目　決勝　ウラネタ

PRESS ROOM
株式会社 武集書房 プレスルーム事業部
〒213 神奈川県川崎市高津区久地219 ☎044-844-7300







'SPONSOR'

[レース・で・プロモーション]

一流を目指して ブラバムをサポートする マドラス株式会社



madras















高級紳士婦人靴で有名なマドラスが、F1でブラバムへのスポンサードを始めたのは'91年のこと。セルジオ・リンランドによる意欲的なデザインのブラバムBT60Yに、ヤマハのV12エンジンを搭載したマシンは、シーズンが進むにつれて次第に速さと信頼性を身につけ、第15戦の鈴鹿ではマーティン・ブランドルが5位入賞を果たしている。また第11戦ベルギーGPでは、チームメイトのマーク・ブランデルが6位に入っており、ブラバムは'91シーズン3ポイントを獲得。これにより'92シーズン、ブラバムは予備予選を免れる結果となっている。

日本の製靴メーカーの中でも老舗に挙げられるアジア製靴は、'65年にイタリアのマドラス社と技術提携し、さらに'83年には社名をマドラスに変更している。この間、高級紳士婦人靴だけでなく、バッグやウエアへの商品展開を進めてきた。

高級紳士婦人靴の分野では、既にマドラス・ブランドは十分にその地位を確立している。だがマドラスは、さらに若年層を狙い、ターゲットを高校生・大学生に絞ったカジュアルシューズへの商品展開を進めることになった。そこで、ブランド・イメージの確立と、さらには新ブランドの展開を狙って、F1チームへのスポンサードを行うことになった。

これまでモータースポーツと無縁だったマドラスが、F1にスポンサードすることによって得られるメリットとして、3つの要素を挙げることができよう。

いまさら説明するまでもなく、ブラバムは過去3回のF1世界タイトルを獲得している有数の名門チームだが、そのF1チームにスポンサードすることによって、企業は"F1にスポンサードしている会社"という対外的な信用を得ることができる。

また社内的には、昨今ブームのF1に係わることで、社員の士気高揚にも効果的だ。

そして実際の商品の販売面に関しても、テレビや雑誌といった媒体を通じて、同社商品の広告宣伝、販売促進を図ることができるだろう。

しかしマドラスの場合、F1を単なる広告宣伝に活用するだけにとどまらず、ブラバム・ブランドの商品を発売することによって、さらに積極的にF1を自社商品に取り込んでいる。

マドラスが発表したのは、"ブラバム"ブランドの商品群。ブラバムのロゴマークをデザインしたレーシングシューズやスニーカーから、バッグ、小物など、全46種の製品が揃っている。若年層をターゲットにしているだけに価格的にも低めに設定されており、マドラスにとっては新たなマーケットの開拓につながると期待は大きい。

ブラバムは今シーズン、ドライバーにエリック・バン・デ・ベールとジョバンナ・アマーティを獲得した。マシンはエンジンがジャッドV10となり、それに合わせてモディファイを受けたブラバムBT60Bとなっている。体制を一新し、一歩一歩、上位を目指して動きはじめたブラバム。シーズン後半へ向けて、その活躍に期待したい。

●

正式名称：マドラス株式会社
所在地：名古屋市瑞穂区豆田町5-2
設立：1921年5月18日
資本金：1800万円
従業員数：650名
業務内容：紳士・婦人靴、バッグおよび小物の製造と卸

AD CONTENTS

表2 見開き……㈱ケンウッド
P 4……㈱ワーク
P 27……鈴鹿サーキットランド
P 34……㈱ミリオンカード・サービス
P 88〜89……プロミス㈱
P 90……㈱極東
P 95、152……ニッサンモータースポーツインターナショナル㈱
P 98……㈱三和トレーディング
P105……ガレージタニモトレーシングサービス
P111……サムライカータース/Domingo
P115……ヤマハ発動機㈱
P116……ラマーレレーシングガレージ
P117……KiKi/ジェミニカート/マーメイドレーシング
P123……ファジイレーシング
P125……丸五食品グループ
P129……サイクルビジョンマック
P140……アコム㈱
P157……㈱エンドレス・アドバンス
P158〜159……㈱ブリヂストン
P161……神奈川クリニック
P162……PIAA㈱
表3……横浜ゴム㈱
表4……トヨタ自動車㈱

●広告に関するお問合わせは☎03-3463-2141武集書房営業所まで

STAFF

CHIEF EDITOR — 三好 正己
EDITORIAL STAFF — 中島 敦
高岡 佳代
竹村 和哉
西崎 暢之
石原 洋道
菅野 正則
木内 和彦
長谷川伸昭
笹越 和也
CONTRIBUTING EDITORS — 西山 平夫
家村 浩明
横溝 勝美
STAFF PHOTOGRAPHERS — 吉田 研一
鳴田 浩重
小林 俊樹
佐藤 宏治
須藤 卓一
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS — 二村 保
金子 博
澤田 賢志
ART DIRECTOR — 後藤 恵二
DESIGN STAFF — 佐藤 直樹
鞆埴 聡
西山 剛由
吉岡 広樹
木村 祐一

"レーシングオン" 5/15 No.119
発行所：株式会社武集書房
〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-16-3
広告 PHONE 03-3463-2141 FACSIMILE 03-3463-2150
販売 PHONE 03-3498-8380 FACSIMILE 03-3498-3676
編集室：株式会社グラフィティ
〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16
PHONE 03-3711-7171 FACSIMILE 03-3711-7173
発行人：西ヶ谷治男 編集人：三好 正己
印刷：大日本印刷株式会社

"RACING ON"
5/15 1992 ISSUE No.119/PUBLISHED 15 MAY.
PUBLISHED by "BUSHUOBO Co., Inc."
1-16-3 EBISU-NISHI, SHIBUYA-KU,
TOKYO 150 JAPAN
ADVERTISING PHONE 03-3463-2141 FACSIMILE 03-3463-2150
SALES PHONE 03-3498-8380 FACSIMILE 03-3498-3676
EDITED by "GRAFFITI Co., Inc."
2-6-16 EBISU MINAMI, SHIBUYA-KU,
TOKYO 150 JAPAN
PHONE 03-3711-7171 FACSIMILE 03-3711-7173
PUBLISHER-HARUO NISHIGAYA
EDITOR-MASAMI MIYOSHI
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

レーシングオン 6/1号No.120は 5月1日(金)発売です

次号予告…F1世界選手権第3戦 ブラジルGP、全日本F3000第2戦 富士
全日本耐久開幕戦 鈴鹿500km、国際F3000プレビュー
ドイツツーリングカー選手権第1戦&プレビュー、USAドラッグレース 他

F R O M E D I T O R S

●エイヤッ。ヒューン、ヒエエエエ、ビヨーン、ジャブアーン、ボヨヨヨーン。ビヨンビヨンビヨン…。前号で書いたバンジージャンプ、初体験を文字にすれば、まあこんな感じなのよね、とにかく恐い。覚悟決めたら飛び出して、あとはゴムを信じて落ちてくだけ。恐かったというかあっけないというか、おもしろかったというか、なんというか、これで69ドル、約8000円。まあこの値段で普段できない経験、まあ、よしっ！かな。一回はやってみてもいいんじゃない。人生変わるよ、いやホント。（なんてウソよ、別に何も変わらないって。前のまんまのZAKI）

●「ゆりかごを揺らす手」という映画の試写会に行ってきました。約半年ぶりに家の外で映画を観たけど、やっぱり劇場の大スクリーンの迫力は圧巻です。しかし、映画はなかなか面白かったのに、家に帰るとなんだか気分が沈んでしまいました。高い金を出して（ボクとしては）手に入れたとは言え、たかが25インチテレビ、迫力があまりにも違い過ぎる（当たり前だけど）。こうなったら、プロジェクターを買うしかないのか？　まだ、経済的な理由から新しいAVアンプとスピーカーの購入計画も実行されていないというのに、トホホ。　（六畳間の限界に挑戦するかんの）

●久し振りに始めたRCカー。なにしろそれまで持っていたシャシーは、5年落ちだもの。最新モノはさぞ性能も上がってるんだろうなー、なんて思ったら大間違い。全然グリップしないでやんの。聞けば、今のRCカーってオプションでグレードアップして、やっと走り易くなるんだって。トホホ、ここでもやっぱり際限なくカネがかかるのね。カネ至上主義っていえば、その権化みたいなF1で、今ヤリクリピンボ一御三家（ティレル、ロータス、マーチ）が頑張ってる、今これ書いてる時点でデ・チェなんてセナより前のグリッドだぜ？　バンザーイ。バブルもとことんはじけたし、やっぱりこれからはヤリクリピンボの時代だい！　（万年ピンボーのオム）

●久々に映画！　まあ朝4時に無灯火チャリなら、県出所のオジサンが飛び出すのも当然。でもって第一声が「運くまでバイト？」とか、「学生さん？」の嵐なのよ。一応会社員だし、年齢もそれなりなのに、そのように見られないのでしょうか？　我校を詰めつつ、R on編集部で何回目の春を迎えたのかを考えながら家路へと急でチャリチャリの朝でした。（どうやら近くに住んでいるらしいラモス瑠偉に最近2連続遭遇、優勝おめでとう！　あられ）

●コリずに2年目を迎えたR onザウルスジュニア・チャレンジ。開幕戦はP－－－－－－－2にあるように、大チョンボで予選落ちをしてしまった。2戦目は雑誌何としても決勝を走るためにガンバ！　なのだが、その2戦目の朝、エンジンがデリケートでかなり乗り難いのでは？　と思っていたが、実際に乗ってみると……はっきり言って感動してしまった！　エンジン・レスポンスは、自分の27Gなんか話にならないぐらいシャープだし、それにとにかく音がイイ。あれに乗ってからは、もうとにかく今度はS20エンジン搭載の2かGT－Rがたまらなく欲しくなってしまった。誰か被格値で、程度の良いヤツを売ってくれませんかねぇ？　（K）

●今年から日本のレースを取材している"ガイジン・ジャーナリスト"のアダム・クーパーから電話あり。"セカンドハンドの家具を買うから車で運ぶの手伝ってくれ"という。さっそく家具を売ってくれるという人のところへ行ってみたが、着いてみてビックリ。西麻布の一等地にあるマンションは、実にベッドルームだけで5部屋という豪華さだ。「この人、何か悪いことでもやってんじゃないの」なんて思ったりもしたけど、机、本棚、電気スタンド等5点セットで1万2000円と、値段は非常に良心的だった。　（ナカジ）

●ジェフのベスト盤を手に入れた。ギターケース型パッケージは、開けてみると中にギターの型がついてたりで、なかなかOK。未発表ナンバーは勿論、だけどなんで「スキャッターブレイン」や「ブルーウインド」がカットしてあるんだろ？　で、選曲にやや不満。タイトルが「ベッコロジー」とグサクてトホホの市。レコード会社の人たちもいろいろ大変なんだろうね。　（G・ムーアとブリティ・メイズの新譜もグーッ！　ミナコ）

●「趣味と実益を兼ねた」岡本幸生選手のレーシングオフ取材に行ってきた。で、その時にあのS20エンジンを搭載したフィアレディZ432に、ちょこっと試乗させていただいた。乗る前には、エンジンがデリケートでかなり乗り難いのでは？　と思っていたが、実際に乗ってみると……はっきり言って感動してしまった！　エンジン・レスポンスは、自分の27Gなんか話にならないぐらいシャープだし、それにとにかく音がイイ。あれに乗ってからは、もうとにかく今度はS20エンジン搭載の2かGT－Rがたまらなく欲しくなってしまった。誰か被格値で、程度の良いヤツを売ってくれませんかねぇ？　（K）

決着をつけろ



Braking Battle



●車種別適応表

車種	フロント					リア				
	R	X	Z	Q	HR	R	X	Z	Q	HR
AE86	○				○	○				○
EP71	○			○						
AE92		○	○					○		
NA1600 パルサー カルタス		○	○				○	○		
マーチターボ				○						
シルビア			○					○		
EP71ターボ シティ フェスティバ		○		○						
RX7		○					○			
ファミリア		○		○			○		○	
シビック			○					○		
ミラージュ			○		○	G-6				

＊適応表の組み合わせはあくまで目安ですので、細部にいたるセッティングにつきましては、サービスマンにご相談ください。

タイプ	区分	特徴	最適ローター温度	タッチ
R	スプリントN1	サーキットにおける数々の勝利を欲しいままにしたTYPE Rは、耐フェード性、コントロール性などを高次元でバランスさせることに成功。AE86などに最適です。	200~450℃	ソフト
X	スプリントN1/NA	TYPE Rをベースにして開発したTYPE Xは、中温度域の制動力の安定性、さらにはコントロール性を追及したモデルです。NA1600やEP71ターボなどの車両でより実力を発揮します。	250~500℃	ミィデアム
Z	スプリントN1/N2/NE	TYPE Zは、長い間、耐久用として親しまれてきたTYPE Tの後継モデルですが、スプリント向けとして生まれ変わっています。とくに初期のコントロール性には定評があります。シビック、ミラージュなどのFF車に最適です。	370~600℃	ハード
Q	スプリントN1	制動力を落とすことなく、初期からのコントロール性、耐フェード性を徹底的に追及した、'92年、エンドレスのニューモデルです。軽量FF車のフロントにベストマッチングします。	225~475℃	ソフト
HR	スプリントN1/N2/NE	高温度域に弱いといわれているセミメタリックですが、エンドレスではセラミックス技術を取り入れることで解消。低温度域から安定した制動力とフィーリングを可能にしました。ミラージュ、AE86などに最適です。	150~650℃	セミメタル

ENDLESS
●本　　社　〒385 長野県佐久市大字横和1012-1　TEL.0267-68-6888　FAX.0267-68-5223
●東京営業所　〒110 東京都台東区台東1-33-3　TEL.03-5688-6571　FAX.03-5688-6573

See! 私たちといっしょに、鈴鹿にLet's Go!

さて、TIで行なわれたイベントがどんなものかわかっていただけましたか？　これだけの紹介でもかなり楽しいものだということが、おわかりになるんじゃないかしら。

モータースポーツは、やっぱり生で見るのが一番。あの迫力は、実際にそばで実感すると、絶対に病み付きになりますよ。もちろんレースの合間に行なわれるイベントの数々も見逃せないものばかり。

さて、前回ブリヂストンのキャンペーンのことを書いたけど、今回のTIでのグループAへの招待キャンペーンは、中国地方を中心に、四国、兵庫、大阪を加えた、広い範囲で展開。受付けを見て、その広さに驚いた人も多かった事でしょう。

さてあらためて、今後のキャンペーンのことについても聞いてきましたよ。

今現在キャンペーン期間中なのは、5月23～24日に鈴鹿で行なわれるF3000と、7月18～19日にオートポリスで行なわれるF3000で、どちらも決勝前日までがキャンペーン期間！

このキャンペーン中に、POTENZA、REGNO、GRID、CONSELFA、（60シリーズ以下偏平）のいずれかを1台分（4本）を買うと、レース招待チケットがもらえます。

で、新たに加わった情報としては、鈴鹿のチケットがもらえるキャンペーンの開催範囲は中部、近畿、四国。そしてオートポリスの方が、九州全域と山口、この様に広い範囲で行なわれるってことがまずひとつ。

そして、ファン待望のサイン会は、星野選手はもちろん、このほかブリヂストンの契約ドライバーの誰かも来るとか。

そう言えば、昨年のF3000のチャンピオン……今シーズンは言わずと知れたF1ドライバーの片山右京選手もブリヂストンでしたし、F3000の2位はロス・チーバー選手でした。F3000の上位ドライバーにブリヂストン契約ドライバーが多いのは、ファンの期待を高めてくれると言うもの。

この様に、サーキットは楽しいこといっぱいだと言うこと、おわかりいただけたでしょうか。ぜひみなさんもブリヂストンのキャンペーンに参加してみましょ～♪



▲'92ピットFMでは、有名人ゲストを予定。



▲おとなだって風船ほしいっ！




◀二重においしいキャンペーンの開催中♪



◀憧れの星野選手のサインをもらえるなんて、嬉しいね。



Do! みんなで楽しもうよ！スピンターンデート♥


▲フルブレーキング、スピンターン！日頃できない車の動きを体験出来るジムカーナは、モータースポーツの醍醐味を手軽に味わえるヨッ。

◀競技の賞典だけじゃなくて、ゲームでも豪華賞品がもらえる。賞品の山に、ジャンケンにも気合いが入る。



▶あいあい傘で情熱歩行……愛は誘つ!?

関東では既にお馴染み、POTENZA CUP。このジムカーナ大会シリーズがついに九州に上陸したよ！

この大会は、ブリヂストンタイヤ装着車に乗っている人なら、経験の有無を問わずチャレンジ可。何たってクラス区分が細かく設定されていて、車による区分だけでなく、ビギナーのクラスや女性のクラス、エキスパートのクラスと、自分のレベルに合わせて参加する事が出来るのが、嬉しいよねっ。ライセンスを持っていない人だって参加OKのクラスがあるから、思い立ったら即モータースポーツ！

そして、大会協賛販売店でスタンプをもらえば、参加料が一般の競技会よりとっても安くて、しかも女性の場合は半額！！

なのにこの大会は、豪華にも各クラス優勝者にはタイヤが1台分もらえちゃうのをはじめとして、賞品が豊富。それにプラスして、順位に関係なく抽選会で豪華賞品が手に入るお楽しみまである！

そして、全日本ドライバーをゲストに迎えてのデモ走行や、アドバイスを聞けるチャンスもあるから、ジムカーナを楽しむには最高の機会と言えるよね。

また、本格的にやっている人にはビッグなチャンス。公認部門で3回優勝すると、大会卒業生として2ヵ年の間タイヤをサポートしてもらえるんですって。

さて、九州で始まった第1回大会では、雨の中にも関わらず、沢山のチャレンジャーが集まりました。

この中には女の子の参加はもちろん、仲良くカップルで参加した人たちもいます。ジムカーナでは、1台の車を2人で交互に使って走る事が出来るので、カップルでモータースポーツデートなんてのも可能なんだよね。だからこそ、恋人や友達を誘ってみんなで楽しみたいし、ぴーちゃんも彼を誘って参加したい～っ！

POTENZA CUPは、初めてジムカーナに参加する人でも楽しく参加できるから、ぜひチャレンジしよーねっ。

(POTENZA CUP 九州大会)
- ●第2戦　5月10日㈰　三井オートスポーツランド
- ●第3戦　7月12日㈰　オートポリス
- ●第4戦　9月13日㈰　三井オートスポーツランド

ニッサンスポーツカークラブ福岡　☎092-611-4273



突撃おみやげプレゼント

A　星野一義サイン色紙　10名
B　向井田彩子CDカレンダー　10名

TIサーキットで星野一義選手と向井田彩子ちゃんに突撃おねだり！抽選でプレゼントしちゃいまーす♥

プレゼント希望の方は①プレゼント名②住所③氏名④年令⑤職業⑥性別⑦電話番号⑧車を所有している場合の車名⑨前記車両の使用タイヤ名⑩モータースポーツ参加経験⑪ブリヂストンのイメージ⑫このコラムへの希望、感想、パメラの面々へのお手紙など……を明記のうえ、4月30日までにお申し込みください。

〒141 東京都品川区上大崎1-3-24-101
チーム・パメラ「ニュースパドック」係



春を迎えたパメラでーす


●りかちゃあんのプリーシーズンはまだ始ってないけど、熱血桜井幸彦選手を見習い、日夜練習に励んでます！


●いい季節になって、リエコのシャレードも絶好調！　と思いたいとこだけど、寒かねにヒマとお金を!!


●ぴーちゃんちの車は多大なローンと共にスカイラインGT-Rになった。うれしいけどなが、ジムカーナは……。


●エミちゃんの、一気にうまくなろうと思ってセオフシーズンもあっという間に過ぎ去った。が、打倒伊藤みどり!?


●ドカン！ぬあんと当て逃げされてしまい、おまけに車検もまいの絶えない今日この頃のヨーコです。


●ユミちゃんは、しびれた足を一歩踏み出し、激怒してしまった……。人生ってこんなもの？早く幸せになりたい。

資料提供／株式会社ブリヂストン　構成・製作／チーム・パメラ

POTENZA

News Paddock

from BRIDGESTONE MOTORSPORT

二人の休日はサーキット、それともジムカーナ？ 私たちと、モータースポーツを楽しもうよ！



▲メカニック達の動きを見守る星野選手、予選は緊張の時だ。



▶レースの合間は、POTENZAステージへレッツゴー！
ゲーム大会では、豪華な賞品が手に入る。○×クイズで勝つために、モータースポーツや車の事、ちょっと予習しておくと良いかも。もちろんクイズのギャラリーしていると、知識も高まるってもの。次回は君達もチャレンジしよう！



◀サーキットへ行ったら、モータースポーツグッズも手に入れたいね。
カラフルなトレーナーや小物は、タウンで使えるし、モータースポーツファンの主張も出来ちゃう。
日頃手に入り難いものでもあるから、ぜひこの機会にショッピング。そして友達へのおみやげは——ステッカーかな、そして愛車にもネッ。



▲男の子垂涎の水着撮影会。写真左より、及川知子ちゃん、若尾えい子ちゃん、向井田彩子ちゃん(イメージガール)、竹内玲子ちゃん、根矢留美子ちゃん。カメラを持ってきた人はきれいに撮ってネ。
▶水着撮影会のステージの下は、こうなっております。あんまり凄すぎる人もいるけど、ギャル達は頑張ってあります。



サーキットに行くと楽しい事いっぱい！

リエコとりかちゃんは、レースを見についにサーキットへ行ってきましたよ。

所は、岡山県にあるまだ新しいトレンディーなTIサーキット英田。'92全日本ツーリングカー選手権第1戦・TIサーキット英田グループA300kmレースの生の迫力と、サーキットの様々な楽しい催しを満喫してきました。

私たちは予選の行なわれる土曜日からサーキットへ。先ずは、多くの熱狂的ファンに従って、各コーナーの走りを見に一周見て歩き、テレビ観戦じゃ味わえないその迫力を間近に見て大満足。

そして、パドック券を購入してレースの裏の姿も見学……カラフルなテントの並ぶ各チームのピット、ひときわ人だかりのしている所を覗き込めば、居ました居ました星野選手。多くのスタッフ達が忙しく動き、監督らしき人と真剣な表情で何やらミーティングする選手の姿、そんな様子をこの目で見られてとっても感動的。

さて、決勝の行なわれる日曜日ともなると、サーキットはお祭りのように賑わいます。もちろん女の子の姿もたくさん見かけます。そしてくやしい事に、2人の休日をサーキットで楽しもうと言うカップルの多いこと。今や女の子の間でもサーキットはトレンドなのです。

私たちはメインスタンド裏に出ている、色々な屋台でヤケ食い……じゃない腹ごしらえ。そして、レース観戦の気分を盛り上げるモータースポーツグッズの出店でショッピングしたり、特設ステージのショーを楽しんだり、とにかく暇無しに楽しい!!

ブリヂストンのテントブースへ行くと、あのキャンペーンの受付けがありました。なんと各地区の関係者の人達が、わざわざ出迎えてくれて、引換券でPOTENZAオリジナルサングラスをくれましたよ。タイヤを買ったらサーキットへ招待してくれて、しかもおみやげ付きとは、2度おいしいネッ！

そしてそして、レースの合間のお楽しみは、POTENZAイベントステージで行なわれるショータイム。

まずはファッションショー。モデルを務めるのは、イメージガールの向井田彩子ちゃん、ポテンザギャルの竹内玲子ちゃん若尾えい子ちゃん、コクピットギャルの及川知子ちゃん、根矢留美子ちゃん。

サーキットで、タウンで、注目間違いなしのブリヂストン・スポーツギア。トレーナー、ブルゾン、バッグ類は、トータルで楽しめそうで、モータースポーツファンなら見逃せない。

いいなぁ……なんて指をくわえて見ているだけかと思いきや、なんとステージ脇のテントでは、グッズの販売もしているじゃありませんか。ここでは、当日だけの限定発売品まであり ましたよ。

そしてお次は、男の子達待望のイメージガールとポテンザギャルの水着撮影会、みんな目の色変えてイヤ〜ねぇ。

さてこのステージ、私たち観客にうれしいプレゼントもあります。ギャル達相手のジャンケン勝ち抜き戦では、勝ち抜く程に豪華なブリヂストンのグッズが手に入ります。敵のトリは彩子ちゃん、彼女に負けた所でもらえる賞品は、彼女のCDカレンダー。高価なグッズより、そっちの方が良いなんて男心で、わざと負ける子までいました。

おやっ、サーキットではお馴染みのピットFMがステージ・ジャック!?……かと思いきや、モータージャーナリストの御堀直嗣氏をゲストに迎えての公開トークショーです。レースとタイヤについての、ちょっとプロフェッショナルなお話を聞け、良い勉強になりました。

そして、まだまだ続くステージは、再び観客が参加しての○×クイズ。問題はレースに関するもので、勝ち残る程に難しくなり、賞品も豪華になります。見事最後まで勝ち残った人への賞品は、レーサーやスタッフも愛用する素敵なスポーツバッグ、羨ましいなっ。

しかし、このステージの目玉はなんと言ってもこれ、星野選手のサイン会。緊張の決勝スタート前にファンサービスしてくれる星野選手には、大感謝！

レースが終わるとブリヂストン・テントブースで受付けていた優勝者当てクイズの抽選会、クイズのウィナーはなんとブリヂストンのタイヤをもらっていました……これ以上羨ましい事はない。

こうして私たち、サーキットをぱっちりエンジョイしてきました。とにかく、生のレースはエキサイティングだし、楽しい事いっぱいだから、皆も行こうよ！

〈おわび〉前号で掲載した「キャンペーンのぼり」のヘルメット部分がカラーでしたが、実物はシロウロです。おわびして訂正いたします。

純度100%のスポーツ指向4輪誌[レブスピード]

REV SPEED



6月号は 4月25日(土) 発売です

筑波耐久バトル第4弾
CR-Xデルソル対ライバル

実売価格付き'92年スポーツタイヤオールアルバム
誰も手が出なかったロードスターのコンピュータをチューンする
ブレーキの機構を把握してブレーキングテクニック向上を目指す
キミはミッションオイルにまで気を配っているか
RX-7でマカオGPスーパーカーレースに出場計画発表
今、これが楽しい。ノーマルで走れる地方サーキット走行会情報

毎月26日発売
定価500円
(本体485円)

F1速報
GRAND PRIX SOKUHO

毎レース6日後発売
定価500円
(本体485円)

ブラジルGPは 絶賛発売中です



グラフィックにレースを見たい、詳細なレポートでレースを読みたい
F1速報はグランプリの6日後にあなたのお手元にお届けします
●次号スペインGPは5月9日発売です

お求めは全国書店、コンビニエンスストアでどうぞ

株式会社武集書房
〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-16-3 広告 TEL.03-3463-2141 販売 TEL.03-3498-8380

神奈川クリニックは
モータースポーツを応援しています。



泌尿器科・形成外科

KANAGAWA CLINIC

札幌市厚別区厚別中央1条6-493-39
千代田生命新札幌ビル3F
TEL.011-893-9880

仙台市青葉区五橋2-1-4
ダイユー五橋ビル3F
TEL.022-261-9391

東京都豊島区池袋2-10-3
関ビル3F
TEL.03-5992-1315

船橋市印内町564-1
島田ビル4F
TEL.0474-35-7681

川崎市川崎区砂子1-2-4
コルトビル5F
TEL.044-245-2887

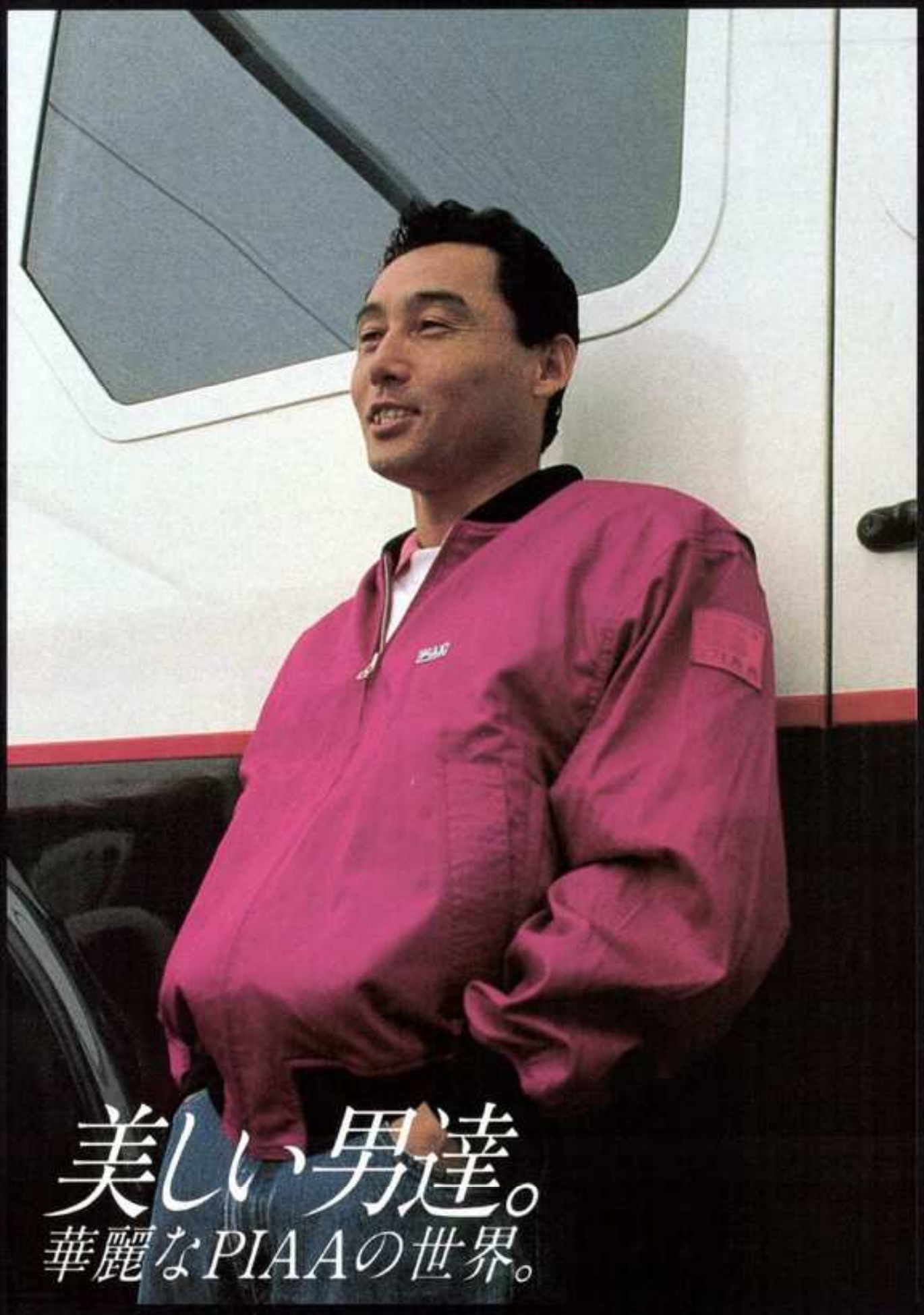
福岡市中央区天神3-2-19
天神久保田ビル2F
TEL.092-732-9440

大阪市北区野崎町6-8
梅田天祥ビル7F
TEL.06-316-0208

名古屋市中区丸の内3-15-3
サワコー丸の内ビル3F
TEL.052-953-1355

PIAA

L'UOMO TERZO DESIGN COLLECTION/PIAA's apparel has been produced in Japan after the L'UOMO TERZO DESIGN.



美しい男達。
華麗なPIAAの世界。



GP5203C ¥68,000



GP175W ¥19,500



GP5173 ¥55,000



PDW-1N ¥85,000
PDW-2N ¥95,000



No.PP-501 Size 120ml ¥10,000
No.PP-503 Size 50ml ¥5,500

■PIAA ITALIAN BOUTIQUE 白金 港区白金台5-15-2 TEL.03-3444-8207 ■PIAA BOUTIQUE 銀座博品館 中央区銀座8-8-11 TEL.03-3575-4751 ■PIAA ITALIAN BOUTIQUE 広尾 港区南麻布3-15-20 TEL.03-3446-1344 ■PIAA ITALIAN BOUTIQUE 四谷通9店 名古屋市千種区四谷通1-12 TEL.052-781-6181 ■PIAA BOUTIQUE 長堀(大阪) 大阪市西区北堀江2-11-14 TEL.06-531-3061 ■PIAA ITALIAN BOUTIQUE 芦屋 兵庫県芦屋市松ノ内町3-14 TEL.0797-38-3367 ■PIAA KEYAKI BOUTIQUE 福岡県福岡市中央区赤坂2-6-5 TEL.092-721-8111 ■PIAA BOUTIQUE 裏参道(札幌) 札幌市中央区南2条西22 TEL.011-613-6617 ■PIAA BOUTIQUE 名古屋 PARCO 名古屋市中区栄町3-29-1 TEL.052-264-8543 ■PIAA TENJIN BOUTIQUE 福岡県福岡市中央区天神2-7-6 TEL.092-716-7711 ■PIAA BOUTIQUE 六本木 港区六本木3-11-5 TEL.03-3403-5561 ■PIAA BOUTIQUE 盛岡 岩手県盛岡市大通1-11-13 TEL.0196-51-9677 ●カタログ請求:ハガキに住所、氏名(ふりがな)、年齢、TEL、ご希望の製品カタログ名、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 URD白金ビル PIAAスポーツウォッチプロジェクト TEL.03-3448-1931 ●本広告の定価は消費税抜きのものです。

YOKOHAMA
Performance Radials



Yokohama...
tyre technology
in the fast lane.

プロフェッショナルかつ熾烈なバトルが繰り広げられる日本F3000をはじめ、SWC、ヨーロッパ・グループA、さらにはWRC……。優れたパフォーマンスを武器に、世界のレース&ラリーシーンを席巻するYOKOHAMA。その先進のレーシングテクノロジーを結集した高性能ラジアルA008Pが、いま、ポルシェ社の技術承認を獲得した。ドライ&ウエット、さまざまな天候下・状況下で、つねに強大なグリップ力を発揮し続ける非対称トレッドパターン。そして、タイヤに求められるパフォーマンスのことごとくを、高次元でバランスさせるデュアルレイヤートレッドコンパウンドなど、全身に最先端技術を結晶させたA008P。ここからハイパフォーマンスタイヤの、新たな進化の道ははじまる。



ポルシェ1992モデル全車承認タイヤ

YOKOHAMA
A008P

RACING ON
レーシングオン
5-15 15 MAY 1992 No.119
レーシングオン5/15号 平成4年5月15日発行(毎月2回 1日-15日発行) 第7巻第9号 昭和61年4月2日第3種郵便物認可
発行所：株式会社 三栄書房 〒150 東京都渋谷区恵比寿南1-16-3 TEL.03-3663-2141 振替03-3458-8390
発行人：酒井政利 編集人：三井孝正

人とマシンの感動を世界へ。
TOYOTA MOTORSPORT

力と技。そして車を愛する スピリットがつくるドラマ。

ただアクセルを踏み込むだけの単純な世界ではない。マシンは、寸分のすきも万一のゆだんも許されない純粋で、厳正で、知的なスピリットの結晶——

だから、こんなに多くの人々が次々とモータースポーツに魅せられる。

見る人、乗る人、つくる人、その全員が一瞬一瞬、手と、心に汗する

一台一台に宿る、磨き込まれた魂——私たちは、モータースポーツが好きです。





'91・92 トヨタ モータースポーツ戦績(2月下旬まで)

■世界ラリー選手権(WRC)

'91・3	ポルトガルラリー	優 勝
'91・4	サファリラリー(ケニア)	準優勝
'91・5	コルシカラリー(フランス)	優 勝
'91・6	アクロポリスラリー(ギリシャ)	準優勝
'91・6	ニュージーランドラリー	優 勝
'91・7	アルゼンチンラリー	優 勝
'91・11	カタルニアラリー(スペイン)	優 勝
'92・2	スウェディッシュラリー	優 勝

■第14回パリ・ケープタウン

'91・12〜'92・1	ディーゼル市販車・ディーゼル市販車改造クラス	優 勝
	ディーゼルプロトタイプクラス	準優勝

■全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権

'91・7	全日本富士500kmレース	優 勝
'91・8	インターナショナルSUZUKA1000kmレース	優 勝
'91・9	菅生500kmレース	優 勝

■全日本ドライバー選手権

'91・3	ミリオンカードカップレース2&4 鈴鹿	優 勝
'91・5	全日本富士1,000kmレース	優 勝
'91・5	ミリオンカードカップレース ROUND2 鈴鹿	優 勝
'91・6	'91挑戦チャレンジカップレース第4戦	優 勝
'91・6	ハイランドフォーミュラ選手権レース	優 勝
'91・7	レースオブフォーミュラジャパン	優 勝
'91・9	菅生500kmレース	優 勝

■IMSA・GTP(米国)

'91・5	ライムロック2時間	準優勝
'91・6	ワトキンスグレン	優 勝
'91・7	ポートランド	優 勝
'91・10	デルマール	優 勝

私はサーキットでは力一杯走りますが、一般道ではむしろ人よりも優しく走るようこころがけています。皆さまもつねに安全運転を、お願いします。
(トムスドライバー 関谷 正徳)

人へ。社会へ。地球へ。
TOYOTA

スピードひかえて安全運転
シートベルトを締めましょう

雑誌29613-5/15 BUSHU-SHOBO 1992 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社
T10296130504 54
定価450円
(本体価格437円)