

[レーシングオン]

www.racingon.com

定価480円 本体457円

2000年11月2日発行 第15巻第26号
昭和61年8月2日 第3種郵便物認可

11.2
NOV.2 2000
480Yen

331

隔週木曜日発売

次号は11月2日発売!



BIWEEKLY MAGAZINE

特集

総括日本GP

そして、決着は鈴鹿でついた

正式発表目前! 独占レポート
富士スピードウェイを手に入れた
トヨタの本当の狙い!

検証/JGTC美林
ファイナルバトルへの攻防
カルソニックスカイラインの4年2ヵ月ぶりの勝利で
最終戦へ持ち越されたチャンピオン争いの決着

R'onインタビュー2000
土屋武士
「挑戦は続く」

エンジンに秘密があった!
GTスーブラ開発秘話
レギュレーションに対応するために

WRCツールロード・コルス/ブジョー206、WRC初の1-2フィニッシュ
CARTヒューストン/トヨタがロードコース初優勝を1-2で飾る
DTMニールブルクリンク/ロイター2連勝! しかしシュナイダーが王座獲得

Pioneer



時空をも支配する融合価値。

- 鮮やかで繊細な表現能力を誇るフルモーション3Dグラフィックスが、あらゆる情報を瞬時に解き放つ。
- オートイコライザー、特補正型リアルタイムASL搭載。クルマを知り尽くしたカロツェリアの高音質テクノロジーを凝縮。
- 車室内での情報支配力をさらなる高次元へと導くFM文字多重放送対応。

MDレコーダブル/CD/チューナー・FM文字多重内蔵・DSPメインユニット

REC FH-P99MDR 標準価格 140,000円(税別) **NEW**

REC 車室内での制約から、ドライバーを解放する「MD録音機能」。

内蔵CDからはデジタルダイレクトで録音可能*。レンタルモード、リカバリーREC等、様々なシチュエーションに合わせて音楽や情報を記録できる「MD録音機能」を搭載。

carrozzeria

存在が、神話を突きぬける。

ドライバーの感性を満たし尽くすために、
カーオーディオにできるすべてを融合させる。その時、
あらゆるパフォーマンスは、たしかな意味を持ち、そしてしたたかに輝き始めた。
ドライビングの時間を広げ、空間を彩り、情報をも降らせる美しい存在へ。
カロツェリア 新2Dシステム、誕生。

a pride.

すべてのクルマは、カロツェリアで完成する。



空間をしなやかに彩る次元価値。

- しなやかな曲面フォルムを、ライトメタリックな材料で立体的に構成した斬新なデザイン。
- 車室内の空気感までも、自在に彩るカラーチェンジ機能を搭載。
- すべては、比類なき高音質へ。デジタルハイビットチューン、POWER MOS FETアンプ搭載。

MDレコーダブル/CD/チューナー・DSPメインユニット

REC **FH-P77MDR** 標準価格100,000円(税別) **NEW**



Compact Disc Rec Mi
TRK 01
Play Time
00m14s
Disc R
74



■商品の色及び仕様は、実際と異なることがあります。■標準価格には、取り付け費は含まれておりません。■あなたが録音物、その他から録音したものは個人として楽しむなどの場合は、著作権法上、権利者に無断で使用できません。なお、デジタル録音機器には、著作権法の定めにより私的録音補償金が含まれております。【お問い合わせ先：(社)私的録音補償金管理協会電話03-5353-0336(代)】*デジタル録音されたCD-Rからは録音できません。○カタログのご請求に関する窓口はパイオニアカタログセンター ☎0070-800-8181-33です。営業時間9:30~17:00(日曜・祝日・弊社休日除く) パイオニア株式会社

<http://www.pioneer.co.jp>

世界品質をおとどけます。

 **BLIMP**

この世にスポーツがなかったら、人生は退屈すぎる。

いつからこんなに好きになったんだろう。走るために生まれてきたマシンと一体になった時の興奮、持てる能力をいっぱい引き出した時の快感。スポーツするって、人間の本能なんだ。シート越しに伝わるエンジンの鼓動が、ハートの高鳴りとなっていく。本気で走りたいあなたへ、世界のコンペティションフィールドが認めたレカロのSシリーズ。もうストリートステージだけではあき足らない。

写真のレカロは「SP-GN」●ノンスリップ・ショルダーサポート●フルハーネス用ベルトホール●アジャスタブル・パッド●ディープ・サイドサポート●前後スライド(210mm)●EC・日本保安基準適合●FIA公認●グラスファイバー製

RECARO

ブリンプ株式会社 <http://www.blimp.co.jp/>

(輸入総発売元) 本社: 〒606-0015 京都市左京区岩倉幡枝町1236 TEL.075-721-0204(代)

SP-GN

11.2
NOV.2.2000

331



COVER PHOTO by KENJI SAWADA
最も厳しいプレッシャーにさらされるイタリアのチームにおいて、トッドとシューマッハーが達成した21年ぶりの偉業。フレンチ&ジャーマンコンビは今後もF1界を席巻するのか

NEWS&TOPICS

- 28 DOME
童夢の野望は続く
50%風洞実験施設建設現場に潜入
- 30 GERMAN F3 & BRITISH F3
金石年弘&佐藤琢磨
マカオに向け準備万端!

RACE&RALLY REPORT

- 103 JRC 2WD Round5 HOKKAIDO
須藤がサバイバルゲームを見事制覇
そしてタイトルは長岩の手に
- 120 ALMS Round9 PETIT LE MANS
アウディ5連勝でALMSも手中に!
ル・マン制覇にニューバノス誕生
- 124 F1 Round16 JAPANESE GP
ついにシューマッハーが
悲願のチャンピオンを獲得!!

OTHERS

- 45 西山平夫のかなりコースアウト
- 46 コラム・ワールド・スクランブル
- 48 5thコラム by ナイジェル・ルーバック
- 50 GPS グランプリステーション
- 52 R'on line
- 58 イベント&リザルト
- 60 イベントレビュー/イベントカレンダー
- 61 大串信のレーシング・オピニオン・コラム
- 77 ビットイン・プレス
- 84 インフォメーション/バックナンバー
- 88 レーシングカートクラブ
- 98 GO! GO! チャレンジクラブ
- 106 レースダイアリー
- 108 FROM EDITORS/AD CONTENTS
- 109 プレゼント
- 110 WHAT'S UP?

NEWS EXPRESS

- 6 トヨタのFISCO買収、まもなく正式発表
CART第19戦フェルナンデスが混乱のレースを制す

SPECIAL

- 8 詳報/F1第16戦日本GP

攻防の果てに

1年間続いたふたりの戦いは鈴鹿でついに終結!

- 18 全日本GT選手権第6戦美祿

切望の4年2カ月

完璧なる師弟関係が生み出した勝利劇
ファイナルバトルへの攻防——最終戦へ向けたタイトルへの駆け引き
GT3Rボディウム独占——続々脱落の国産勢を尻目にまたもボルシェが勝利

- 27 レーシングプロジェクトBANDOのJGTC闘争志/第6戦美祿

- 38 スーブラ00モデル開発秘話

2000年度レギュレーションに 対応するために

スーブラにより厳しくなった規制に対しTRDエンジニアが出した解答とは

- 62 R'onインタビュー2000

土屋武士「挑戦は続く」

- 68 CART第18戦ヒューストン

COST OF FUEL

パッサーがCART記録タイのシーズン10人目のウイナーに
トヨタがロードコース初優勝を初の1-2フィニッシュで達成

- 93 WRC第11戦ツール・ド・コルス

フランス万歳!?

タイトル争いの流れをかき回した206WRC初の1-2と
ジル・バニツィWRC初優勝の背景

- 112 S耐クラス3クリップボード/第7回

- 114 DTM第15/16戦オッシャースレーベン

霧の中の決戦

ロイターが3連勝も初代チャンピオンはシュナイダーに
DTM2000 CLOSE UP「さらなる安全のために」

- 132 レース・で・プロモーション/ケンウッド

THESE TWO WEEKS

●これからの2週間

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
10.23	10.24	10.25	10.26	10.27	10.28	10.29 ドイツF3第19/20戦ホッケンハイム DTM第17/18戦ホッケンハイム CART第20戦フォンタナ インディライツ第11戦フォンタナ ALMS第11戦ラスベガス S耐第8戦菅生
10.30	10.31	11.1	11.2 レーシングオン 332号発売!	11.3	11.4 全日本ラリー2補正部門 大分 全日本ジムカーナ・JAFカ ップ(いずれも5日まで)	11.5 Fニッポン第10戦鈴鹿 全日本F3第10戦鈴鹿



FISCOならではのこのメインストレートはほぼこのままの形で残されることになるという。ここをF1マシンが駆け抜けていく日が楽しみだ

FISCO

トヨタ、FISCO買収 まもなく正式発表

100億円大規模改修で生まれ変わる富士スピードウェイ
ここからトヨタのモータースポーツ新戦略がはじまる

日本GPの開催初日に朝日新聞やNHKなどといった大手マスコミをにぎわせたトヨタによる富士スピードウェイ買収話。この話には本誌でもお伝えしてきたとおり、これまで水面下で進められてきたわけだが、それがつい最終的な段階を迎え、一気に公の場に躍り出るようになったわけだ。ここで明らかにした話を整理しておこう。

トヨタは三菱地所が所有する富士スピードウェイを買収することになるが、これは現在三菱地所が80%、大成建設が20%の株式をそ

れぞれ保有しているものを、三菱地所からの株式取得と第三者割当増資により、約70%の株式を所有することで経営権を握る。取得額については400億円(一)などという説もあったが、実際には数十億円規模のようだ。この件に関してはすでにトヨタと三菱地所の取締役会の承認も済み、地権者との話し合いも終えており、手続的にはすべて完了している。運営会社としては富士スピードウェイがそのまま残され、その後大規模な改修工事が実施されていくことになる。

改修については100億円規模の予算で進められるが、コースレイアウトの一部変更やグラウンドスタンドの全面改修、第1コーナーをはじめとする各コーナースタンドの新設、場内施設の改修・新設など、「21世紀のサーキット」を目指してほとんどの部分が全面的に見直されることになるという。

気になるコースレイアウト改修については、全体的にはほぼ現在の形が残される方向で話が進められており、富士の象徴でもある長いメインストレートは残され、第1コーナーやAコーナー、300R、Bコーナーなどの安全性向上のための改修がなされることになるようだ。また、パドックやピットなどについても全面的に改修され、F1開催も視野に入れたアップグレードな施設へと生まれ変わることになるはずだ。

なお、2000年に開通予定の第二東名がサブゲートの南付近を通過することから、現在のサブゲートがメインゲートとされるほか、近辺に設置予定のサービスエリアからのアクセスについても具体的な方法が検討されているという。もちろん、観客の場内アクセスについても大幅に改善される方向で計画が進められており、このほか情報伝達についても大型ビジョンや電光掲示システムだけではなく、携帯端末などを利用した最新システムの導入が検討されている。

すでに報じられているとおり、トヨタはこの新生FISCOでのF1開催を目指しているわけだが、これだけの大規模改修だけにすべてが完了するのは早くても2004年になっってしまうということで、鈴鹿での日本GP開

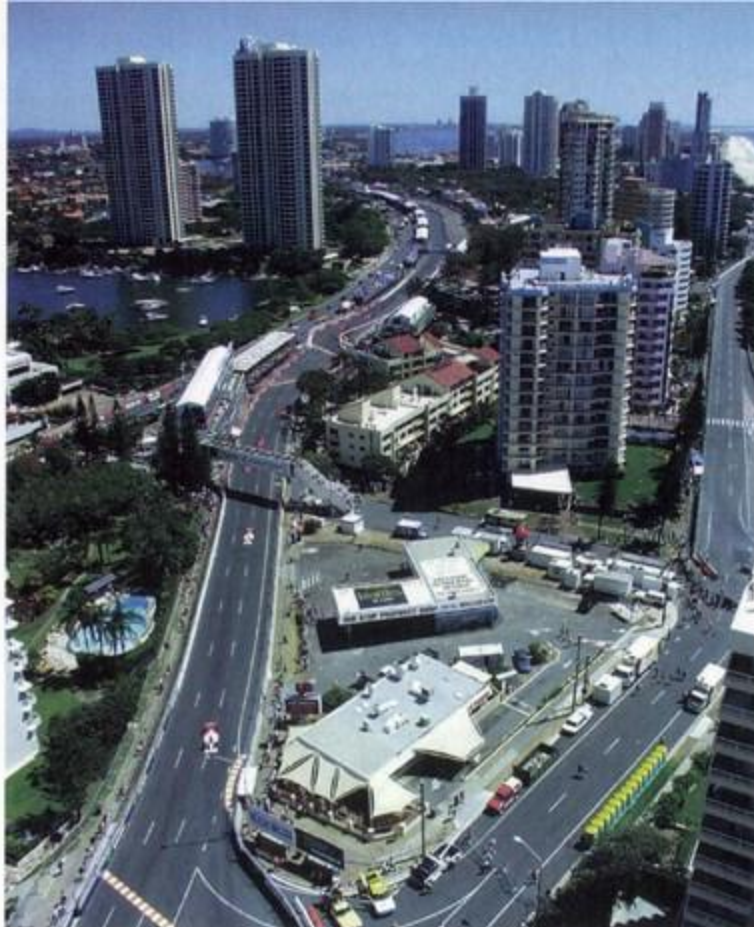


現在のグラウンドスタンドからの風景。ピットも全面的に生まれ変わる

催契約が終了する2006年以降の開催が現実的な線。しかし、もし日本での2戦開催が可能であれば、富士と鈴鹿での2回のF1開催も夢ではないが、それは今後のトヨタの交渉次第ということになるだろう。

FISCOを買収するトヨタの最大の目的は、若者へのブランドイメージのアピール。F1をはじめとするモータースポーツ活動の積極展開でホンダに対抗してきたトヨタのF1参戦に続く次の一手が、このFISCO買収となる。F1参戦は日本国内だけではなく、グローバルな戦略のひとつとなるが、FISCOについては主に国内市場をターゲットにしたトヨタのモータースポーツ戦略の一環として位置づけられることになる。そういう意味では、トヨタは世界的にも高い知名度を持つFISCOを手に入れることで、国内モータースポーツの主導権をも握っていくことになるのではないかと。トヨタはヤマハとの提携も果たしており、2輪やレーシングカートまでも含めた国内モータースポーツの総本山として、富士スピードウェイを位置づけ、積極的なアピールを行っていく可能性は十分に高いと言えるだろう。

本誌が入手した情報によれば、トヨタと三菱地所による正式発表は11月1日。次号ではさらに詳細なレポートを掲載する予定だ。



気温27℃。曇りつつない晴天に恵まれたオーストラリア東海岸の観光地サーファーズパラダイス。しかし、この最高の環境の特設市街地サーキットが今回は大波乱のレースの舞台となってしまった

CARTシリーズ第19戦ゴールドコーストは、スタートで一瞬出遅れたポールポジションのファン・モンターヤと、このレースの展開次第では初タイトル獲得もあり得たシル・ド・フェランがいきなり接触。このあたりを受けたタリオ・フランキッティとともに、上位3台が一瞬して姿を消すことになった。これで誰なくトップに立ったポール・トレーシーが楽なレース運びで徐々に後続を引き離しにかかるが、12周目に突然電気のトラブルで、ストレイトを行き過ぎストップ。幸いコース復帰はしたものの、21番手まで後退してしまっただけ。

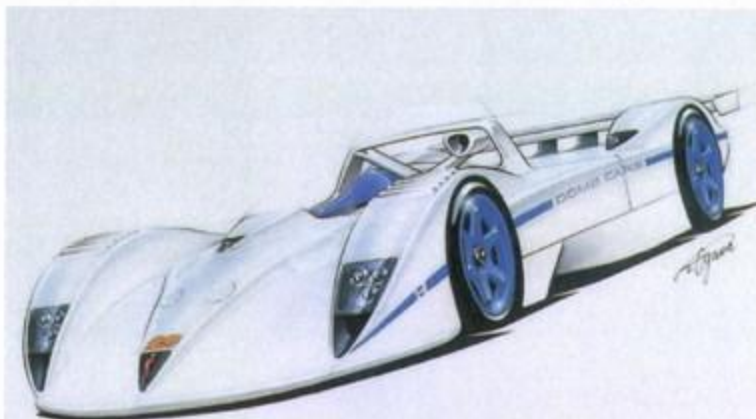
再スタートが切られた47周目、今度は最後尾からものすごい追い上げを見せていたトレーシーが混乱に乗じてむちゃな追い越しをしていったオリオール・セルビアを強引にねじ伏せると、この抜かれ方に冷静さを失ったセルビアがトレーシーを追撃。トレーシーはウォールに激しくヒットしてマシンは大破。大事なレースを終えてしまった。

この波乱の展開をくぐりぬけトップに立ったのは予選17番手からスタートしたアドリアン・フェルナンデスだった。フェルナンデスは燃費が心配されたものの、度重なるコースリミットでレース時間が長引き2時間ルールが採用されたため、見事そのまま逃げきり優勝を果たした。この結果、総崩れした上位陣を振り目にトップのド・フェランのわずかに5ポイント差の2位に浮上。一気に逆転タイトルまで現実味を帯びてきた。

そしてタイトルの可能性が残されたのはド・フェラン、フェルナンデス、トレーシー、ケニー・ブラック。この4人の中から最終戦フォンタナで新たなチャンピオンが誕生する。

DOME

これが開発中の童夢S101だ! 新スポーツカーの外観スケッチ公表



「長年のフォーミュラカー開発で培った限界を極める童夢の開発力が随所に生かされており、空力を中心とする性能向上のためのきめ細かい意図には十分自信があります」と林みの社長はコメント

スポーツカーカテゴリーに属する市販レーシングカーの開発を進めている童夢が10月12日、開発中の「童夢S101」の外観スケッチを公表した。ル・マンLMP900とFIAスポーツカー選手権などのレギュレーションに適合したS101は、現状ではジャッドGV4の搭載を前提に開発が進められているが、V8～V10の他エンジン搭載も可能で、当面は2～4台の生産が予定されているという。現在、来季のル・マン24時間レースに参戦予定の数チームとの販売交渉が進められているとのことだ。公表されたデータによるとコンプリートカーウエイトは850kgで、50kgのバラストによって重量バランスの最適化と低重心が推進されるという。なお、シェイクダウンは2001年2月が予定されている。

SUPER TAIKYU

エンドレスが今季初勝利! 5ZIGENは2位でタイトル獲得

スーパー耐久第7戦富士はいち早くウェットタイヤに交換し、雨を味方につけた木下みつひろ/高木真一のエンドレスアドバンGT-Rが優勝。竹内浩典/田中哲也組の5ZIGEN★FALKEN GT-Rの6連勝はならなかったが、2位でゴールしたためタイトルを決定した。レースは途中で降り出した雨の影響で2度のセーフティカーが入るなどして波乱の展開。クラス2はランキング首位を走るミツビシプーアランサー-EVOVI TMが序盤にマシントラブルでリタイアしたため、優勝した20号車のRSオガワADVANランサーが4点差に肉迫した。グループNプラスクラスでもランキングトップのスーパーテクノアルテツァが4位に終わり、優勝したRS★Rアルテツァが9点差まで差をつめて最終戦菅生を迎える。

CART

上位陣は総崩れ フェルナンデスが 混乱のレースを制す

クラッシュ続発! 史上まれに見る大波乱
この結果、タイトル争いは4人に絞られた

RESULT/Round 19 (TOP10)

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン	エンジン	周回数	タイム	予選順位	タイム
1	10	A.フェルナンデス	パトリック・レーシング	レイナード・フォード	59周	2'01'14"605	17'1'34"333		
2	11	K.ブラック	チーム・レイホール	レイナード・フォード	59周	+0'324	12'1'33"856		
3	12	J.バッサー	タグリアーニ・レーシング	ローラ・トヨタ	59周	+4'059	5'1'33"052		
4	13	C.ダ・マッタ	PPIモータースポーツ	レイナード・トヨタ	59周	+4'813	10'1'33"761		
5	14	P.カーベントニア	フライヤーズ・フォーサイスレーシング	レイナード・フォード	59周	+5'231	11'1'33"798		
6	15	H.カストロネベス	マルボロ・チーム・ベンスキー	レイナード・ホンダ	59周	+10'340	8'1'33"474		
7	16	M.ジョルダインJr	ベッティンハウゼン・モータースポーツ	ローラ・メルセデス	59周	+11'009	16'1'34"282		
8	17	T.カナーン	モー・ナン・レーシング	レイナード・メルセデス	59周	+15'770	7'1'33"165		
9	18	O.セルビア	PPIモータースポーツ	レイナード・トヨタ	59周	+18'181	14'1'34"059		
10	19	M.グーゼルミン	バックウエスト・レーシング・グループ	レイナード・メルセデス	59周	+18'581	18'1'34"514		

・優勝スピード: 81.607mph (131.330km/h)
 ・ラップリーダー: 1-11=P.トレーシー, 12-23=M.アンドレティ, 24-25=J.バッサー, 26-35=K.ブラック, 36=A.タグリアーニ, 37-42=J.バッサー, 43-59=A.フェルナンデス
 ・最多リードラップ: A.フェルナンデス (17周)
 ・NEXT ROUND: 第20戦 10月29日 フォンタナ

POINT STANDING DRIVERS

1	G.ド・フェラン	153	15	O.セルビア	64
2	A.フェルナンデス	148	16	A.タグリアーニ	45
3	P.トレーシー	134	17	M.グーゼルミン	39
4	K.ブラック	134	18	B.ハータ	26
5	R.モレゾ	131	19	T.カナーン	24
6	J.バッサー	131	20	M.ギドリー	20
7	M.アンドレティ	127	21	M.ブランデル	18
8	H.カストロネベス	125	22	M.ジョルダインJr	16
9	J.モンターヤ	123	23	中野 信治	12
10	C.ダ・マッタ	112	24	L.ガルシアJr	6
11	P.カーベントニア	101	25	T.マルケス	5
12	D.フランキッティ	92	26	N.フォンタナ	2
13	M.パビス	87	27	A.パロン	1
14	C.フィッティバルディ	76	28	黒澤 輝弥	1

POINT STANDING CONSTRUCTORS

1	レイナード	339
2	ローラ	257
3	スウィフト	5

POINT STANDING MANUFACTURERS

1	フォード	314
2	ホンダ	298
3	トヨタ	272
4	メルセデス	72



SE GP



総括日本GP

JAPANESE

そして
決着はついた

シューマッハーが王座を賭けた直接対決を制し
最終戦を待たずに悲願のチャンピオンを獲得!

最高の形で始まったシーズン。まさか負けるはずはないと思っていたのに
スタートすらまともに切れない、最悪のレースを繰り返す
さらにドライバー仲間からは「危険なドライバー」との非難、中傷も受けた
「今年もダメなのか」。いろいろな思いを胸に迎えたイタリアGPモンツァ
ティフォッシの目の前でセナに並ぶ41勝目を挙げ、ひと目もはばからず流した涙
あの1戦で完全に息を吹き返した男は、21年にわたって誰も届かなかった
跳ね馬での戴冠という、見果てぬ夢をついに実現したのだった

2000年、GPオブ・ザ・イヤーを一戦選ぶなら、この日本グランプリだろう。

今年も全戦、取材を続けてきて心に残るレースはいくつもあつたが、やはり10月8日の鈴鹿がいちばん。今世紀最後のチャンピオンシップがかかったグランプリにふさわしい、力と力のぶつかりあい、超攻撃的な「レーシングシーン」がふんだんに見られたからだ。

年に一度しかF1を見られないのは日本のファンも他の国々のファンも同じだ(2戦あるイタリアとドイツを除いて)。このたった1つだけのグランプリが87年から秋の鈴鹿で行われるようになり、我々は毎年そのシーズンもっとも進化し熟成されたグランプリマシーンとグランプリドライバーを見、しかもその中でいちばん速い者、世界チャンピオンが決まる場に立ち合う機会に恵まれてきた(今年で9回目)。これは非常に幸せなことだ。モーターレーシングの国イギリスも、グランプリ発祥の国フランスも、フェラーリのイタリアも、シューマッハーのドイツも、10月8日早起きして、早朝テレビ画面で日本GPを観戦するほかなかった。

鈴鹿には全曜5万2000人、土曜11万5000人、日曜15万1000人が集結した。日曜は昨年より5000人も増えていた。3連休のせいもあつたのだろう。のべ31万8000人が来場、これで日本GP14年連続合計観戦者数は435万9000人に達した。

僕の手もとに比較できる国内で開かれるモータースポーツイベントの年間入場者数統計データはないが、一戦で30万人以上を集め、それが14年間も続いていることにあつたため驚かされる。他のスポーツイベント、コンサートイベントなどを見まわしても「F1鈴鹿」を上まわるものがこの国に他に存在するだろうか。

5年待ち、21年耐えてきた

「一戦決戦」——「J1」で決める!

第14戦イタリアGP、9月10日。モンツァが赤く染まった。ミハエル・シューマッハーが感涙にむせび、話題を独り占めした。ライバルたるミカ・ハッキネン(80点)に2点差



フェラーリの 8人目の王

と迫る78点。追跡する側にまわるとシューマッハーは強い——以前から僕はこのドライバ―をそうとらえてきた。

3日後、シドニーオリンピックの競技スケジュール、サッカー男子予選が始まった。開会式は5日後の9月15日、シドニーの市内で。気づかれた方も多いただろうが、かつてF1オーストラリアGPが行われたアデレード、現在のメルボルンでも、陸の祭典の一部競技が開催された。

南半球では史上2回目となる2000年五輪真ん中に、第15戦アメリカGPは9月24日、インディアナポリス上陸作戦を展開。曇り時々小雨というあいにくの天候ではあつたが、そのコンディションを味方につけたシューマッハーがクラッシュコースを独走。一方、ハッキネンの12戦連続入賞記録はここでストップ。今季3度目のエンジントラブルが致命傷となった。逆転されて8点のビハインドだ……。

この日、日本国民は身長163cmのひとりの小さな女性、高橋尚子の軽快な42・195kmランをテレビにかじりついて見ていた(と聞く)。インディアナポリスにいた僕らには遠く離れたところでの出来事であり、アメリカ3大ネットワークNBCテレビも放映は「母国期待度」の高い競技中心プログラム編成だから、女子マラソンははっきり言ってマイナー扱いだ。

たまたま成田に帰国した日、オーストラリアから戻ってきた選手団を空港内で見かけた。彼らにとって1000年に一度、もしかすると選手生命を通じて一度きりしかない晴れ舞台を終えていま帰ってきたばかりだ。オリンピックにしるW杯サッカーにしる、一戦決戦

を争うスポーツマン(ウーマン)たちにのしかかるプレッシャーは、年間16~17戦で競うF1グランプリの比ではないのだろう。

チラーソなことを思いながら僕は家路につき、また残されていた競技の数々、そして10月1日閉会式も深夜再放送を見物した。シドニーには今年3月12日のオーストラリアGP後に一泊だけしている。五輪開催準備のため街中がざわついていたので思い出した。

あれから約7カ月。F1世界選手権は15戦、15のストーリーを転戦諸国で見せつつ、第16戦日本GPを迎えるに至った。

76年シエームス・ハント(富士スピードウェイ)、95年シューマッハー(トイサーキット英田)を含み、この国で過去17戦10回ワールドチャンピオンが誕生している。鈴鹿としてはいままでも13戦で8回になる。

一戦決戦——シューマッハーは5年待ち、フェラーリチームは21年耐えてきた。4年にいっぺんのオリンピックを引き合いに出すまでもなく、彼らにとって長く待ち耐えてきた今世紀最後の決戦である。

シュー55cmの差、屈指の予選バトル超攻撃的な先制ハッチに見えた

シューマッハーは全曜初日フリー走行、いっつもどおりチェックのためのワンラップに出た。そしてシケインを新しく改修されたピット入り口に来ると、猛然とスピードリミットラインまで全力で走り、全制動をかけ、ピットに戻った。

こういう行動をとるシューマッハーだから僕は目が離せない。単なるシステムチェックランでもそこまで徹底的にやる。しばらくピット内で待機、11時38分ごろにコースへ。たちまち1分38秒474。思わずうなった。

これは昨年同セッションと比べて実に3・272秒アップ。BSニューミディアムタイヤ情報に関して事前取材してあつたが、98年コンバウンドをマウントしたハイグリップ仕様とはいえず、これほどいきなり速いとは。ひとつのデータを挙げよう。過去鈴鹿では初日最初のセッションから2日目予選までに、どれだけタイムアップしているか。F1ラバ

グリップ効果とセットアップの成果を数字に置き換えてみると、99年4・276秒、98年4・440秒、97年2・387秒、96年3・441秒、95年2・387秒……、これだけ速くなっている。ということは、日本GP予選コースレコード1分34秒700（91年ゲルハルト・ベルガー／マクラーレン・ホンダ）は無理としても、97年PP1分36秒071（ジャック・ビルヌーブ／ウィリアムズ・ルノー）を破って、35秒台、突入もあり得ると直感した。

2日目の朝、S字コーナー外側まで歩いて行って見ることにした。攻撃的なのはシューマッハーだけではない。新人ジェンソン・バトンも、ニック・ハイドフェルドも、ガストン・マツツアカネも、初めての鈴鹿に激しく挑みかかっていた。国内レースを走っている若いドライバー諸君が見たらとてもいい勉強になっただろう。少なくともファンの人たちは彼ら「F1レベレ」のランを見てしまい、これからも鈴鹿でF1ニッポンやF3やF4を見るべき、比べようとするだろう。目が肥えたファンがいい選手を育てる——それはJリーグ・サッカー界でも言われていることだ。話を戻そう。はたして予選でシューマッハーは1分35秒825という日本GP史上2位予選PPタイムまでいった。テレビ中継で申し上げたとおり「今年最高内容の予選60分間」が楽しめた。テレビでは言わなかったことをひとつ。PPから20位ベドロ・ディニスまでが2・751秒差、102・87%に収まった（注・ディニスはベナルティのため自己ベスト1分38秒077を取り消しとされた）。2台ミナルディだけが予選用エンジンを持たないため大きく遅れたものの（それでも22位マツツアカネ4・637秒差、この予選トップ20台、超接近予選、は特筆に値する。個人的にはこれにいちばん驚かされた。

シューマッハーとハッキネンは1000分の9秒差、長さにして計算上、約55cmの差だ。14位ヨス・フェルスタッペンと15位ヤルノ・トゥルーリは1000分の5秒差、30cm差もなかった。もうひとつ言うならば、予選各列がくっきりと色分けされたことだ。1列



鈴鹿戴冠式なる

21年にも及ぶ「無冠」の年月を超え
今世紀最後の決戦は栄光に包まれ幕を閉じた

Text: Jun Inamiya Photos: Hiroshi Kaneko, Hiroharu Sato, Garfitti

目はチャンピオン対決。2列目はそのチームメイト対決。3列目はウィリアムズ対決というように。しかし、7位エディー・アーバイン、9位ビルヌーブのふたりはチームメイトを突き離し、鈴鹿で一日の長を見せつけた。だが、6列目ベネトン、7列目アロウズ以下プロスト、ザウバー、ミナルディもふたりがそろって僅差タイムで続いた。全ドライバー22人ががんばった予選60分間であった。

5年待ち21年耐えてきた「パワー」王者のデイナーはピット裏で

今となっては机上の空論だが、ハッキネンには次の条件をクリアできれば最終第17戦ラストチャンスがあった。1位でシューが2位以下、2位で同3位以下、3位で同4位以下、4位で同3位以下、5位で同4位以下、6位で同5位以下、7位以下リタイアしても同6位以下ならばという条件だ。

しかし、勝負はふたつにひとつ。一戦決戦となった鈴鹿。ふたりはスタートからゴールまでふたりだけの誰にも邪魔されぬ世界を突っ走っていった。

スタートはまたしてもハッキネンが奪った。僕の目には彼自身に備わる「反応時間」の鋭さと、マクラーレン・メルセデスの「トルクコントロール（TCSと言っていない）」がシンクロナイズしたスタートに映った。シューマッハーが幅寄せ的な進路変更をしたが全く有効ではなかった。

勝負の分かれ目となった2回目ピットストップ。1位ハッキネンは37周目に入り、38周目アウトラップが2分5秒019と大きくタイムロスした。23周目アウトラップは1分58秒287だったのに。この数秒ものロスは周回遅れ車が出たのと、この時間帯に雨が降

していたこと。このふたつのネガティブ・ファクターによるものと言えるだろう。

「雨が遅いから負けた」と、ひとつことでは言い切れないものがある。最終ラップで彼はセクター1、S字区間をベストタイムで走り、1分39秒577（一）を出しつつ2位1・837秒遅れでゴールしている。最速ラップも26周目に記録している。だが、シューマッハーは雨が強くなったり弱くなったり微妙に変化する路面状況の中、ベストラインを探りながら走らねばならないところでわずかだが確実に速かった。晴れなら晴れ。雨なら雨、一定状況下レースでハッキネンのペースが速いのは今季8回の最多最速ラップ樹立に表われている（シューマッハーは意外にも今季2回のみ）。

1時間29分53秒435。小雨が続いていた53周レースとしては飛び抜けて速いペースだ。鈴鹿でシューマッハーが我々に見せたものは強い精神力と集中力。ふたつの「パワー・オブ・ランニング」そのものではなかったか。

そしてその原動力となったものが、自身5年、チームとして21年にも及ぶ「無冠」の年月、これであった。フェラーリで8人目の王ミハエル・シューマッハー戴冠式は夕暮れ近い鈴鹿で午後4時14分に執り行われた。F1世界選手権51年、そのうち実に21年間もずっと耐えて待ち望んできたフェラーリチーム。今世紀最後の決戦は栄光に包まれて幕を閉じた。

ピット裏では夜11時過ぎまでチャンピオンデイナーが続いていた。豪華なレストランではなく、雑然とした仕事場で喜びをかみしめている光景に、僕は2000年フェラーリ戦闘集団の「強さ」を見た。

勝負を映した池の水面

タイトル争いはレース中盤、2回目のピットストップで決まった。

先に入ったのは首位を行くハッキネンで、37周を終えた時、ロスタイムは7・4秒。その3周後、自動的にトップに立ったシューマッハーがピットロードを駆け下つてくる。ロスタイム6秒ちょうど。速い！

シューマッハーがピットロードから本コースに戻った時、ようやくハッキネンが最終コーナーから姿を見せた。逆転！翌周ふたりの差は、ピットストップ前のハッキネン10・8秒→シューマッハーから、シューマッハー11・4・1秒→ハッキネンへと大きく様変わりしていた。

そのころ、コントロールタワー裏側にひっそりとある、山田池の水面に、また雨の輪が重なり合うように生まれてきていた。

たったふたりだけの世界

予選は疑いもなく今季最高の戦いだった。アタックをかけるたびにポールタイムを更新し合うのはシューマッハーとハッキネンのふたりのみ。他のドライバーはまったくついていけない。1分36秒台でこのシューマッハーの暫定トップタイムをハッキネンが100分の8秒破る。シューマッハー、これに応戦して1分35秒台突入。だがまた、ハッキネンがライバルより10分の1秒速いタイムをマークする。しかしシューマッハーの3回目、最後のトライは、これを1000分の9秒しどいでいた。ハッキネンのラストアタックは不発。シューマッハーが優勝とタイトルに向けて顔ひとつリードの形で、すさまじい予選は終わった。

1000分の9秒——6km弱の鈴鹿を一周してたった55cmの違い。タイヤ1個分以下の差でしかなかった。結局、低く中速コーナーを得意とするフェラーリも中速→高速→直線で速いマクラーレンも最高安定点を限りなく高めた結果、シケイン手前まで来るとカウンスターがリセットされてほぼ±0秒。シケインの抜け方で優劣が決まったが、ハッキネンは

攻

防

果てに

1年間続いたふたりの戦いは 鈴鹿でついに終結!

Text/Hirao Nishiyama Photo/Hiroharu Sato, Graffiti

JAPANESE GP



「最後の周はアクセルの踏み方がまずかった」と、打ち明けた。右足の裏の微妙な感覚ひとつでタイヤ1個分、ポールポジションと2位とが別れた。

それは前車を抜きにくい鈴鹿（ばかりでは無いが）では、決定的な差と思えた。

しかしスタートの瞬間、ポールポジション絶対の公式は簡単に崩れる。

そして雨がやって来た

「ボクのスタートはとてもほめられたものじゃなかった。でも、マイケルのダツシユはもっと悪かった」というハッキネンが、シューマッハーのしつような牽制を避けて危険地帯のセラゾンにマシンを入れながらも、1コーナーにトップで飛び込んでいった。予選での敗戦を一気に取り戻し、たった数秒でデファイエンスからオフェンスにその立場を変えたのだ。

トップに立ったハッキネンを追う者はシューマッハーただひとり。3位クルサードは序盤から1周0・7秒平均で遅れ、優勝とタイトルとを懸けたハッキネンとシューマッハーのマッチレースからただた引き離されるだけだった。

10周で1・8秒——20周で2・4秒——ハッキネンとシューマッハーの差はレースの3分の1が過ぎた時点でもストレート半分もなかった。こうなると、注目はピットストップである。

最初に動いたのはハッキネンで22周目にピットイン、ロスタイム6・8秒。翌周シューマッハー、やや長く給油して7・4秒。コースに戻った時、一時ふたりの差は3秒近くにまで広がったが、30周過ぎからふたりの間隔は急に狭まり、やがては1秒を切る。雨がまばらに落ちて来たのだ。それはまたインターミディに換えるほどの量ではなかったが、しかし、ドライタイヤを滑らせるに十分の降りだった。ダンプ——濡れたり、濡れてなかったり——ハッキネンが最も嫌うコンディションである。

やがて2回目給油の時やがて来た。今度も先に仕掛けたのはマクラーレン陣営



で、38周目。1回目よりも長7・4秒。そして本コースに戻って1周してきたハッキネンは愕然とする。シューマッハーがピットに入っていないのだ。(やられた……)と思ったと、レース後のハッキネンはいう。それとシンクロナスのかのように、ところによって両足は強くなってきた。トップに立ったシューマッハーと2位に落ちたハッキネンとの差は4秒と開いた。勝負はここでついた。

無策なり、マクラーレン!

いま振り返ってみるに、ピットインラップタイムはハッキネンもシューマッハーも差がない。

しかし、アウトラップはシューマッハーの方が実に4・5秒も速かった。ハッキネンはピットストップで1・4秒のロスがあり、しかもシケインでピットインするデ・ラ・ロサの後につく不利を受けた。しかし、それだけではない。フェラーリのロス・ブラウンが「ミカが激しさを増す前に手こずったことが我々にとって幸運だった」と言い、またマクラーレンのエイドリアン・ニューイも「雨が降り始めた状況ではシューマッハーの方が速かった」と認めるように、2回目ストップまで十分なマージンを取れなかったことが大きかった。

ただそれならマクラーレンがハッキネンを助け、たとえば2回のピットストップをシューマッハーより後にするといった手を打てば状況はまた変わっていたのではないか。ハッキネンの敗戦はたんにダンプ路面を不得手とする彼自身の技量にのみ問題があったのではない。マクラーレンのあと一歩が足りず、彼らは勝てるレースをみすみす落としました。

さらに翻るなら開幕2戦連続、そして終盤戦の大きな核となったアメリカでのメカニカルトラブルによるリタイアが、王座をシューマッハーに譲った最大の敗因だった。

それにしても、今シーズンのシューマッハーとハッキネンの戦いは実に見応えがあった。20世紀最後のシーズンを飾るにふさわしいバトルだった。誰もがそう回顧するに違いない。



あけまして

か? マラネロの春を寿ぐ年賀状

新年、あけましておめでとうございます。旧年中は皆様にとにかくたならぬお世話になり、本当にありがとうございました。あの日からもう3カ月近い月日が過ぎようとしているのに、私はまた鳥肌さめやらす、左心房から右心室に通じる弁膜もビラビラと心拍数が上がったままの毎日を過ごしております。

正月なんて毎年必ず来るものとはとんとの方は思っておいでかと存じますが私もティフォッシにとつては実に21年ぶりの「新春」でございます。長くつらい冬の時代を通り過ぎて、今、ようやく訪れたマラネロの春。毎年毎年、繰り返される期待と失望。1月の新車発表会で夢の種をまき、毎日のように新聞雑誌、テレビ等で報じられる情報を水や肥として、夢の芽を大切に育てても、いざ、シーズンが開幕すれば、春の水害、夏の日照り、秋の台風……決して実ることなく、枯れていくフェラーリの木。そんな絶望を何度も経験しながら、私どもはこの赤い大地と深い深い葉によって縛り付けられて暮らしてまいりました。

聞けばあなたのお国のオオサカという街には、虎のマークの野球チームに人生を捧げた葉の深い方々が大勢いらつしやるのか? そのチームは昨年また最下位だったと聞きましたが、ニッポンのプロ野球にはやはりセリエBへの入れ替えとかはあるのでしょうか? いずれにせよ、案ずることはありません。私どもも21年という時間を不安や疑念と戦いながら、ただただ献身的な気持ちで過ごしてきたからこそ、この鳥肌を味わうことができたのです。最後の日本一はいつでした? 85年? 待つことです、耐えることです、そして絶対にあきらめないことです。ちなみにコレは私たち、イタリアの男がナンパをするときの基本的な心構えでもあるのです……。

それにしても21年間は本当に長かったです。グランチエ、シニョール(注: ケーシー高峰ではないぞ) 思い出せば79年、ジョディー・シエクターとシル・ビルヌーブのふたりがドライバーズポイントで1位、2位に輝いたのが、最後の華々しい思い出。あのころはまだニキ・ラウダの活躍(75年、77



おめでとう

チャンピオン決定の第一報を聞いた直後のマラネロでのひとコマ。そこには過去数年にわたって自分たちの跳ね馬ドライバーが暮らしてきたことなどすっかり忘れて、大はしゃぎするティフォッシの姿があった

跳ね馬は喜び、虎は泣き、鬼は笑

年にフェラーリでチャンピオンにの余韻も残っておりましたから、まさかその後、こんなに長いトンネルに入ろうとは思っていませんでした。

ウィングカー時代、そしてターボ時代……押し寄せる技術革新の波に「ことごとく乗り遅れ、焦りが不安を、不安が不和をそして裏切りと悲劇を生み、跳ね馬の神が地上に遣わし給うたスピードの狂天使、ジルが散ったソルダーのあの日、マン島のライオン、マンセルが跳ね馬にムチ打ち続けたあのころ。プロストがタイトルを目前にしながらスズカの一コーナーでセナに奪られたあの瞬間。タンベイ、アルヌー、アルボレート、ヨハンソン、ベルガー、カベリ、そしてアレジ……、ひとりひとりの戦いが昨日のことのように心の中に蘇り、この胸を熱くするのでございます。

ああ、それにしても、大天使ミカエル様がマラネロに降臨されてからの5年間の、なんと長く感じられたことでしょうか。「あの方ならやってくれる、失われた栄光の日々をきっと取り戻してくれる」と、期待で胸は膨らみ続け、今にも張り裂けそう。だっちゅーの！（失礼）なのに、目前までたりについては、指の間を滑り落ちていくタイトル……。昨年のシルバーストーンでミカエル様のお脚がポキッと折れた時には、思わず「マンマミーヤ！カルポナーラ！ヒデオとロサンナ！」と叫び声をあげ、神も仏もないものかと絶望の淵に絶たされましたが、それも今は淡い思い出。これまで経験してきたすべての苦難はこの喜びを味わうための、一種のスパイスだったのだらうと、そんな気持ちで夢心地の中に漂っている私なのでございます。

ああ、いつまでも続く絶頂感！世の中にこれほどまでの感動をもたらせるF1チームなど、フェラーリ以外にはあり得ません。なぜならそこには、愛があるから。時間や苦難や絶望を超えた、私たちティフォッシの献身の愛が跳ね馬を支え、赤い渦となって巨大なエネルギーを生み出しているのです。愛こそすべて、愛こそすべて、ついに訪れたマラネロの春の中で、何度も押し寄せる幸福な絶頂感に身をゆだね続ける私なのです……。

スピン、スピン、またスピン!

ビルヌーブは苦闘していた。BARホンダのスタッフもまたそうだったろう。金曜日、土曜日とマシンセッティングが出ず、スピンはかりしているのだ。それも計4回。

1回目 金曜日午前11時42分、デグナーカーブひとつめでスピン→コースオフ→コース復帰。10位。

2回目 金曜日午後2時00分、スピンカーブ下りでコースオフ→スピン。コースを斜めに横切って草地にストップ、マシンを降りる。10位。

「攻めすぎで2回もスピンした。このままじゃ明日も大幅にタイムアップすることはできない。セッティングを見直さなきゃ。鈴鹿は好きなんだけど、なぜかレースじゃいいリザルトを残したことないんだよね」と、いささか弱気なビルヌーブ。

3回目 土曜日午前9時42分、ヘアピンでスピン。グラベルでマシンを降りる。6位。
4回目 土曜日午前10時40分、130Rコーナー進入でスピン。コーナー出口でコースオフしたものの再走。10位。

この4回目のスピンは6速全開のハイスピードコーナー、130Rだっただけに、誰もが肝を冷やすものだった。

午後予選を控えてこれでは多くを望みようもなかった。果たせるかな、予選順位はおかたの期待を裏切る9位。ゾントは18位。トップ4の一角を崩すどころか、直接のライバルと見なすウィリアムズBMW勢が3列目独占。さらにジャガーのアーバイン、無限ホンダ搭載のフレんツェンに先に行かれては完敗というしかあるまい。

「特にマシンに問題はなかったけど9位というのが問題だな。最大の問題はグリップ不足。新しいタイヤに慣れるのに時間がかかったのも問題だった」と、ビルヌーブ。

ホームグランプリの前に、BARホンダの雰囲気は鈴鹿の空のように暗かった。

ポイントがタイヤだった!?

「タイムも順位もガッカリしてます。今日は

ホンダの誤算

8年ぶりの鈴鹿凱旋

Text/Hirao Nishiyama Photos/Hiroshi Kaneko Kenji Sawada, Masahide Kamio



鈴鹿に帰ってきたホンダサウンド
スペシャルエンジン投入で
トップ4の一角を切り崩すと
高らかに宣言したものの
現実はあまりにも厳しいものだった

スペシャルトーンネルを掘りましたから、そこから脱出しようかと思うくらいで――」

予選後の保坂武文ホンダF1プロジェクトリーダーの総評は、穴でもあったら入りたいたいという冗談から始まった。

「見てのとおり、今日は英語で言うところのディスプレイポイント（がっかり）の予選でした。エンジンはジャックもリカルドも「明らかに違いが分かる」というくらいノーマルとは違うハイパワーバージョンでしたが、問

る。単にハイスピードというだけでなく、これらは直線と低速コーナーの組み合わせが主だから、セッティングのゾーンが狭くなる。コースにマシンを合わせやすいのだ。実際、先述のコースではBARは速かった。

そういう目でみると「コーナリング時間が長い鈴鹿は難しい」（ビルヌーブ）ことは当然である。

「ジャッキーセッティングに「ひよっとしたらもうちょっと違う道があるのでは？」ということでも色気を出してリヤサスペンションのジオメトリーをいじって、これが間違っていたということもあります。ジャックがスピンの後、元に戻しましたが（保坂P.L.）という一幕もあったが、ジャッキーの基本的性格が直せないなら、他のファクターで補正してやるしかない。

それは普通、エンジンパワーとタイヤである。不得意なコーナーで、できるだけグリップを得るにはダウンフォースを増やしてやる。代償としてドラッグが増えたロスもエンジンパワーで補う。鈴鹿スベックエンジンはそれに応えた。ただ、パワーを生かすにはグリップの高いタイヤが必要なのだが、今回フリチストンが持ち込んだスベックは新しいミディアム1種類。従来のミディアムよりハイグリップとはいえ、ソフトよりは半硬シ硬めだ。この新ミディアムがBARホンダにはグリップ不足だったのではないか。BARと似たジャッキー特性を持つベネトンがやはり不発だったことも、その傍証といえる。

目標が低かった……という反省

決勝レースでのビルヌーブはシケインでハーパーとアーバイン、2台のジャガーをオーバーテイクし、ラルフ・シューマッハーのリタイアもあって6位入賞を果たした。念願の表彰台にははるかにおよびなかったが、それでもポイント取ったことは評価しなければならぬ。ゾントは9位。

ただ、6位とはいえ1周遅れだったことは来季に課題を残した。

「最初に言いたいの、私たちが一生懸命やりましたけど、トップのふたりは強かったと

JAPANESE GP

「ターゲットが低かった」と保坂プロジェクトリーダー

困難な状況の中でビルヌーブは貴重な1ポイントを獲得



いうことです。チャンピオンになったシューマッハーにはおめでとを言いたい」と、保坂P.L. これまで口にしなかった祝福の言葉が出たのは、素直にトップ2の速さに感嘆したからだろう。

「ハッキネンは最終ラップで一分39秒台を出しましたが、あれにはビックリしましたね。ウチとトップとの差は70秒ありました。もう少しついて行けるかと思っただけです。エンジンにはなんのトラブルもなかったんですが、2セット目のタイヤに換えてからグリップがなくなっってペースが落ちました」

そして「表彰台も……という目標に届きませんでしたから敗れたと言えます。自分たちのターゲットが低かった。トップチームのタイムアップは想像以上。追いつくのはまだまだかな、と思います」と戦いを総括した。

最後に、来年に向けてチーム体制をどう変えていくか? という質問に保坂P.L.はこう答えている。

「まだ決めていません。レースはまだあとひとつ残ってますから」

初めてのスズカで……
驚異のルーキーは未体験コースも簡単に攻略



Text/Mark Hughes Translation/Yutaka Mita(OT)
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada
Hiroaki Matsumoto, Yasuhiro Okazaki

INTERVIEW Jenson Button

—初めての鈴鹿。まず走ってみてどうでした？
ジェンソン・バトン（以下JB）：初日は思ったほど良くなかったんだ。鈴鹿のレイアウトを覚えるのは難しい、そう痛感させられたよ。特にあのS字は手ごわいね。あそこで大きくタイムをロスしてしまうし、なかなか攻略法が見つからなかった。コーナーの出口ばかり意識しすぎたせいか全然スピードが乗らなかつた。「ここはコーナリング中もスピードに乗らないとダメだ」って思っているのに、どうしても出口で意識過剰になってしまう。最終的にはS字を規準にしてセットアップを決めて、出口はなりゆき任せにしようと思ったんだけど、予選ではこれが功を奏したみたいだね。

—レイアウトはどうやって覚えたのですか？
JB：僕の場合、まずはフィーリング重視なんだ。それでもタイムが出ない時は、チームメイトのデータを見せてもらう。トラックにいる時は、ライバルの走りを観察したりね。金曜日にミハエル（シューマッハー）の後ろを走ることがあって、それで何かをつかめたんだ。実際にサーキットを走ってみて、他人の走りを見なければわからないこともあるけど。ミハエルと僕ではS字の走行ラインがまるで違っていったんだよ。僕自身、何度あのセクションを走っても、どこか違和感があった。ミハエルみたいに走れるようになるには、ちょっと時間と経験が必要なん

だ。でも、ミハエルのラインを盗めたから僕のセクタータイムもベストの部類に入れたのさ。

—フリー走行では2強にかなり接近していたけれど、予選で難されてしまった原因は？

JB：自分ではよく分からないんだ。たぶん連中はフリー走行中に燃料搭載量が多かったんじゃないかな。最終的に2強との差はコマ5秒。鈴鹿はかなり長いトラックだから、このくらいの差は悪くはないと思うし、逆にこれだけ接近できているんだからいいと思うよ。去年のウィリアムズはダメだったらしいね。それからしたらかなりの進歩だよな。

—フリー走行を終えて、フェラーリとマクラーレンと戦える実感が湧いたのでは？

JB：そのとおりさ。この状態がどれだけ続くかわからないけど、早くトップグループで戦ってみたい。



バトンは走るたびに速さを増し、タイムを削り取っていく

でも、最近では5番手になればベストという状況が続いているね。とにかくマクラーレンとフェラーリは飛び抜けた存在だよ。今までは、自分たちがナンバー3だとは思ってなかったけど、ここに来て、ウィリアムズがナンバー3にいるという感触はつかめたね。BMWもウィリアムズもハードワークを続けた結果さ。それなのに、あと1戦しか残っていないのは本当に残念だよ。

—予選はどうでしたか？

JB：1度目のアタックでは、6台のマシンに出くわした。ちょっとタイミングを間違えたせいだろうね。でも、ミカがわざとブロックしたとは思ってないよ。彼の後ろにはフェラーリがいたから、それで白いマシンが見えなかったんだと思う。

—では、決勝は？

JB：自分なりにいいレースができたと思う。終盤は腕がかなりキツかったけどね。スタートのミスは、クラッチをオーバーヒートさせてしまったことが原因だ。でも、周回を重ねるごとに何もかもがピタリとハマってきたから、あの順位になれたんだ。

—最後に、日本の印象はどうですか？

JB：週の前半に東京の電気街（秋葉原）に行ってみてほしい物をしこたま買い込んだ。電気製品が安く手に入るのうらやましいしいよ。それにサーキットも素晴らしい。世界最高の部類に入るね。

PADDOCK TOPICS

●ジョーダン、ガスコインの契約を解除

すでに来季ベネトンに移籍することが決まっていたながらチームとの契約が来年の7月まで残っているため事実上、自宅謹慎のような扱いを受けていたジョーダンの前テクニカルディレクター、マイク・ガスコインが、9月30日付けで契約解除となり、日本GP後から晴れてベネトンの一員として活動を開始することになった。日本GPの金曜日に行われた会見ではエディー・ジョーダン、フラビオ・ブリアトーレとも契約解除が平和裡に終わったことを強調したが、多額の違約金がジョーダンに支払われたというのがもっぱらのウワサである。

●ゾンタがジョーダンの第3ドライバーに

10月8日、ジョーダンは、来シーズン、リカルド・ゾンタを第3ドライバーとして起用することを明らかにした。オリビエ・パニスのBAR加入によりレギュラーシートを喪失、その去就が注目されていたゾンタだが、これようやく解放され、晴れてベネトンの一員となったガスコイン



により来季はジョーダン・ホンダの一員となり、今季のパニスのように、いったん実戦から退いてマシン開発に専念することになった。ゾンタは97年にも同チームのテストドライバーを務めていた経緯があり、4年ぶりのジョーダンチーム復帰となった。

一時はマクラーレン入りのうわさもあったゾンタだが……



切望の



星野の信頼を得た本山が自ら仕上げたマシンで、ここぞというタイミングで完結

「あと何周？ まだそんなに？ 長いなあ」
ピットの裏に立てられたテントの中でタバコを吸いながら、星野一義が何度も何度も残り周回数を尋ねる。76周という長丁場。その48周目、本山哲がTAKATA童夢NSXの金石勝智をかわしてトップに立つてから、カルソニックスカイラインのスタッフは全員、食い入るようにモニターを見つめていた。

途中、本山がブレーキをロックさせると「あっ、気をつける。ロックさせるな」と星野の声が飛ぶ。少し差が広がると「いいぞ、いいぞ。そのまま大事に行け」と星野がつぶやくように言う。そして長い長い30周近くの残り周回数がようやく2周を切ると、チーム全員がサインカードへと走り出した。鮮やかなブルーの車体が祝福を受けながら真っ先にメインストレートを通過する。ゴールラインで打ち振られるチェッカーフラッグ。この瞬間、カルソニックスカイラインにとって4年2ヵ月ぶりという優勝が決定した。

今シーズン、星野一義はパートナーとして3年ぶりに本山哲を迎えた。本山はフォーミュラ・ニッポンでも今年ホシノ・レーシングに移籍。また、チーム監督としてニスモから岡寛氏、エンジニアとしても加藤祐二氏が加わり、体制を一新している。

GTに関してはこの体制の変更が早くから実を結んだ。開幕戦「そのポイント」に終わったが、続く第2戦からは2戦連続で5位入賞。第4戦の富士では3位表彰台に上った。第5戦でも最後まで4番手争いを演じた上で6位に入賞するなど、取りこぼしのないレースをしてきている。そして第6戦を迎えたところでランキング6位。トップの道上龍とは15ポイント差となっていた。この差を挽回し、チャンピオン争いにとどまるためには今回のレースでの結果が大きくものを言う。それだけに、チーム全体がこのレースに賭ける意気込みは相当なものがあつたに違いない。

ところが、レースウィークの金曜日明けると翌は雨雲に覆われていた。コンディションはウエット。もともと美祿のコースはミューが低い上、路面が濡れていたのではターボエンジンを積むGT-Rの良さが生かせない。フロントヘビリーということでもタイヤの温まりが悪く、トラクションもかからないためなかなかタイムが出ないのだ。岡監督も「雨の美祿はこんなにグリップしないのか」というのが第一印象だったと言う。その結果、練習走行日のカルソニックは午前中が1分39秒888で10番手、午後が1分37秒406で9番手にとどまった。

この雨は土曜日になっても降ったりやんだりを繰り返して、路面は終日ウエットコンディションとなった。だが、ここでタイムアタッカーの本山が踏ん張りを見せる。予選1回目、

完璧なる師弟関係が生み出した 初秋の美祿での完璧なる勝利劇

カルソニックブルーのマシンがトップでチェッカーを受けたとき過去のその光景が人々中に強烈な印象として残っていたため誰もがさも当たり前のことだと一瞬錯覚してしまったが全日本GT選手権での優勝は実に4年以上も昔のことこの間さまざまな紆余曲折があり、そして訪れた今回の栄光星野が完璧なるチームというものを模索し続けた結果の勝利だった

- AUTOBACS CUP全日本GT選手権第6戦
- 9月30日～10月1日●美祿サーキット●主催：CP MINEサーキット、CPMC
- 天候：曇り～晴れ●路面：ドライ●観衆：3万2900人

Text/Yumiko Kajima Photos/Masaru Hirata



JGTC Rd.6
CP MINE
GT RACE

4年2ヵ月

最初の20分が終わった段階でのタイムは9番手。そして、混走の時間帯となった最後の20分、星野が基準タイムを出すと、再びマシンに乗り込んだ本山はたった一周のタイムリミットを待って、待って、空いている場所を探し続けた。そしてチェッカー目前、最後の計測ラップで本山は一分35秒304をたたき出す。午後は雨の量が多くなったため結局このタイムが決め手となり、カルソニックは予選5番手を獲得、好位置からのスタートとなった。

しかも日曜日には天候が味方する。朝から素晴らしい秋晴れとなった美祿の空。ドライコンディションとなったことで、GTRのバワーが生かされるに違いなかった。

汗はむ陽気の中、いよいよレースがスタートする。最初にドライブしたのは星野。星野はまず1コーナー立ち上がりでベテランの技を見せる。1コーナーで4番手にポジションアップすると、Mobil 1 NSXのスピン現場ではそれを避けるためにダートに飛び出しながらもポジションをキープ。セーフティカーランが終わり、再スタートが切られた1コーナーでは目の前を走っていたCastrol 無限NSXを大外狩りかわした。さらに星野はその翌周、トップのTAKATA童夢にも迫る。Castrol 無限の時と同じように1コーナーの進入でアウト側に並びかけた。ここではTAKATA童夢の脇役も一も意地を見せポジションを譲らなかつたが、星野はその後も優差でトップを追い続けた。後方からは、やはりテレル・ノーズに近い状態でロックタイト・ゼクセルGTRのエリック・コマスが迫っている。

「オレだってインフィールドでアクセルを開けたかったよ。でも、それをやるとタイヤがタレる。でも、コマスはアクセルを思いっきり踏んでたよね」という星野の言葉を裏つけ

るように、この2番手争いから脱落したのはコマスの方だった。タイヤの磨耗が激しく、早目のピットインを余儀なくされたのだ。

星野が本山と交代したのは38周が終了した時点。このピットアウト後に今回のレースの焦点があった。カルソニックがコースに戻った時、TAKATA童夢は4秒ほど前にいた。しかし、ロックタイト・ゼクセルはピット作業の速さと後半を受け持った影山正美のブッシュで、真後ろに迫っていたのだ。

すでにタイヤが温まっているロックタイト・ゼクセル。それに対してアウトラップのカルソニック。だが本山はこの周、正美を抑え切った。そしてタイヤが温まり切るとさらにブッシュ。ロックタイト・ゼクセルを引き離しただけでなく、TAKATA童夢に迫る。

そして48周目。本山は2コーナーでのTAKATA童夢のブレーキングミスを見逃さなかった。第1ヘアピンでインに飛び込む本山2台は真横に並び接触したが、ここでどうとう首位を奪ったのである。

その2周後、無縁で「ハンドルの真ん中が曲がった」というコメントが入るとピットには一瞬緊張が走ったが、マシンには特に問題はなかった。対するTAKATA童夢はフロントのアライメントが狂ってしまい、どのコーナーでもブレーキがロックしてしまう状態。後半を受け持っていた金石勝智は、なんとか乗り方を覚えてカルソニックを追ったが、最後まで再逆転をすることはできなかった。

金色に染まる秋の陽光の中でシャンパンの氣泡が弾ける。表彰台の一番高い場所。そこには満面の笑みを浮かべたふたりがいた。「53歳でもまだまだいけるな」と言う星野。その星野に「本当にいいドライバーだ」と言わしめた本山。最終戦、このふたりはタイトルに向けてどんな戦いを見せてくれるのだろうか。





GT500

ファイナルバトルへの 攻防

躍進



最終戦を控えタイトルを争う者に最も重要な一戦は 星野/本山組が鮮やかな逆転劇を披露して勝利

複数参戦のチームもあり、JGTCの場合チャンピオン争いの焦点はどのドライバーがタイトルを取るかに絞られる。そして、今回の結果如何ではその可能性が開けたりまたは消えてしまうため、有利な条件で天王山を迎えようと各車、金曜日から精力的に走行を重ねることとなった。しかし決勝は雨の金曜、土曜と打って変わって晴天に果たして、気まぐれな天候をもものともしない総合力を見せつけたのはどのチームだったのだろうか

Text/Yumiko Kajima

Photos/Masaru Hirata, Masahide Kamio, Koji Miura, Hiroharu Sato, Graffiti

ボディウムへの道のりをがっちり握手を交わしながら進むふたり。これまでウエイトを詰むことなく戦ってきただけにランキング3位に浮上も、次戦このことが唯一の気掛かりか

最終戦を見据えた戦い

9月30日から10月1日にかけて開催された全日本GT選手権第6戦。このレースでいよいよドライバーズチャンピオン候補が4チーム5台、9人のドライバーに絞り込まれた。



自らその要因となるも、Mobil1にとってあまりに痛いクラッシュとなった

このレースを控え第5戦を終えた時点でランキングトップに立っていたのは、49ポイントを獲得していたCastrol無限NSXの道上龍。以下、ロケット・セクセルGT-Rのエリック・コマス/影山正美が48ポイント、FK/マッシュモセルモスーブラの竹内浩典/立川祐路が42ポイント、Mobil1 NSXの伊藤大輔/ドミニク・シュワガーが38ポイント、カルソニックスカイラインの星野一義/本山哲が34ポイント、TAKATA 童夢 NSXの脇阪寿一/金石勝智が31ポイントなどとなっていた。

また、第6戦での各陣営のハンデウエイトはCastrol無限が90kg、ロケット・セクセルが40kg、FK/マッシュモが80kg、Mobil1が30kg、TAKATA 童夢が60kg。カルソニックスカイラインは、全くハンデウエイトを搭載していなかった。

このような状況の中、自ずと各陣営の目標は変わってくる。まずランキングトップのCastrol無限では「二スモの1号車の前



奪取

ついに第2戦まで保持していたランク首位の座を奪い返した。しかしその差はわずか1。最終戦鈴鹿はホンダ勢のホームグラウンドだけに、ここでさらけだした



でゴールすること」(熊倉淳一監督)。対するニスモは「タイトルを争っている他のマシンより前でゴールし、なおかつなるべく点差を離せるようにしたいと思っていた」(小河原宏一エンジン)。一方、トップから10ポイント以上の点差があるチームに関しては、とにかくタイトルの芽を残した状態で最終戦に持ち込みたいと考えていただろう。

たことで、結果にも大きく影響が出た。これが「恵みの雨」となったのは、NSX勢。セカンドロウまでを独占することとなった予選結果を見てもそれは明らかだ。中でもポールを奪ったTAKATA童夢は、60kgのウエイトを積みながら脇阪寿一がトップタイムを叩き出した。これは、第5戦の直後に行なわれた鈴鹿テストの成果だと言おう。

「去年まではABSがあったからまだ勝負できていたが今年は厳しい。雨でも菅生や鈴鹿ならいいけど、美祿はミューが低くてトラクションが掛かりにくいんです。雨が降ったらNSXには勝てないと思ってましたがそのとおりでした」(小河原エンジン)というところで、ランキング2位のロックタイト・ゼクセルは予選6番手。1回目の最後にコマスがベストタイムを縮めたが、それでも3列目だった。

汗ばむような暑気となった。そしてこれもまた、レースの行方を左右する。中でも、金曜日夕方の時点で各チームが選んだタイヤが決勝ではキーポイントとなった。特にプリヂストン勢の中には予選でひとつでも前に行くために、このレースに向けて作られた新しいソフトライヤをテストできないままチヨイスしたチームが多かったが、予想外の暑さとなったレースでは思った以上の磨耗に苦しめられた。

陣の中では29周終了時と真っ先にドライバ交代を行なっている。また、スタート直後の多重クラッシュを避ける際に他車と接触、左側サイドスカートが破損しており、これを応急処置するために時間もかかった。これに続いて31周終了時に早目のピットインを行なったのは、ロックタイト・ゼクセル。「今まではソフトでもタレてからの落ち度が目えていたので予定ラップまで引張っても大丈夫でしたが、今回のタイヤは金曜日に走っていないので実績がなく、タレ始めてからのタイムの落ちが見えなかった」(小河原エンジン)ため、後半はやはりハードタイヤをチヨイスしている。



復讐

降ろすことのできない予選順位でのふたりのウエイトは関係なし。中盤戦、90kgのハンデ時はさすがに沈むも再び息を吹き返した。タイトルは厳しくも次は優勝候補審判?



「GT-Rはターボだから、コーナーの立ち上がりでターボが効きだすまで時間があり、トラクションの掛かりが悪いしコントロールも難しくなります。それに、後ろが重い方がリヤタイヤが温まりやすい。その点でNSXが上位に行ったのではないだろうか。フロントエンジンにとっては厳しい状況でした」(岡寛監督)というカルソニックスカイラインも、アタッカーの本山の頑張りで辛うじて5番手。だが、ドライであればさらに上のポジションを獲得できたのではないだろうか。

「思ったより気温/路面温度が上がリ、早目の交換になるんじゃないかと予想していたのでいつ入ってきてもいいように準備はしていましたが、最初からニスモと同じようなタイミングで入れようと思っていまして」(熊倉監督)というところで、32周でピットに入るとやはり後半は固めのタイヤを選んだ。これに対して、ほぼレース折り返しまでピ

「こうしたGT-R勢よりも、さらに予選下に沈んだのはスーブラ勢。タイトル争いに絡んでいるFK/マツシモも10番手からのスタートとなる。だが、予選までNSX有利に働いていた天候は日曜になると急速に回復

さらにこの2台に続いてピットに入ったのがCastrol無限。「思ったより気温/路面温度が上がリ、早目の交換になるんじゃないかと予想していたのでいつ入ってきてもいいように準備はしていましたが、最初からニスモと同じようなタイミングで入れようと思っていまして」(熊倉監督)というところで、32周でピットに入るとやはり後半は固めのタイヤを選んだ。これに対して、ほぼレース折り返しまでピ



陣の中では29周終了時と真っ先にドライバ交代を行なっている。また、スタート直後の多重クラッシュを避ける際に他車と接触、左側サイドスカートが破損しており、これを応急処置するために時間もかかった。これに続いて31周終了時に早目のピットインを行なったのは、ロックタイト・ゼクセル。「今まではソフトでもタレてからの落ち度が目えていたので予定ラップまで引張っても大丈夫でしたが、今回のタイヤは金曜日に走っていないので実績がなく、タレ始めてからのタイムの落ちが見えなかった」(小河原エンジン)ため、後半はやはりハードタイヤをチヨイスしている。

さらにこの2台に続いてピットに入ったのがCastrol無限。「思ったより気温/路面温度が上がリ、早目の交換になるんじゃないかと予想していたのでいつ入ってきてもいいように準備はしていましたが、最初からニスモと同じようなタイミングで入れようと思っていまして」(熊倉監督)というところで、32周でピットに入るとやはり後半は固めのタイヤを選んだ。これに対して、ほぼレース折り返しまでピ



「好スタートをしなければ巻き込まれずに済んだかも」と野田。幸い大きなダメージはなかったものの、最後尾からの追い上げで5位をゲットしただけにあまりにも悔やまれる1周目となった

ツトインを伸ばしたのはTAKATA童夢とカルソニック。36周を終えた時点で先に入ったのはTAKATA童夢だ。
「今回のソフトタイヤは、金曜日に走っていない分どうなるか分からなかったが、走り出してみたら『結構イケる』という感じでした。寿一のタイムも後半は28秒台に落ちているも

粘



事前テストで50kgまではチェックするも、80kgはさすがにかかるとソフトタイヤは早く間に合いません。結局、このまま最後まで走り終るには格闘する



スープラの子選最上位につけたマツモトキヨシに、ヨコハマの中温用タイヤが決勝日のコンディションにマッチしたデンソーが賢い。しかし結果は同車にとり最悪なものとなってしまった

の、バランスは悪くなかったです。だから本当はもうちょっと引っ張りたかった。でも、早目に入ったニスモが27秒台をポンポンと出していたので、のんびりしているとびっくり返されると思って入れました。中村車載エンジニア。TAKATA童夢も、この時後半に固い方のタイヤを選んだ。

実績重視が勝利に貢献

そして優勝したカルソニックだが、このマシンは上位陣では最も遅く38周終了時にピットイン。他のマシンと違い、8月のテストで実績があったソフトタイヤを選んでいった。「1ほどではないんですが、美称もタイヤがタレるサーキットなのでドライバーとも相談して『実績のあるタイヤで行こう』と決めました。同じソフトタイヤなのでそんなに差はないと思いますが、クルマとのマッチング、ドライバーとのマッチングを確認してある物を選んだんです。確実に走り切りたかったので、タイヤでキャンブルはできなかった。岡監督のためだ。この作戦が効を奏したただでなく、『ドライバーがふたりともタイヤに優しい』という点で、カルソニックは唯一、後半も同じソフトタイヤでコースに戻っている。
そして「いずれどこかで勝負するとは思っていましたが、特にコンマ1秒を切った争いは追う方が強い。ワンチャンスあればつけ入れますから」(岡監督)という期待どおりトップに立ち優勝した。これでポイントも54まで伸ばしランキング3位に躍り出た。

一方、2位でレースを終えることになったTAKATA童夢は46ポイントでランキング5位。ただし、3位に入賞してトップに立ったロククタイト・セクセルの60ポイントとは14点の開きがあり、最終戦では優勝が2位が必要最低条件となってしまった。それでも自力でのタイトル獲得は不可能で他のマシン次第ということになる。しかも、鈴鹿で搭載するウエイトは110kgと、タイトル争いに残っているマシンでは最大だ。
「NSX自体は鈴鹿で有利だと思います。空力の良さを生かしますし、ハンドリングの良さが如実に現れるので、ウチもさんさん走っているしセッティングは見えています。でもやっぱり重いという面でハンデがあるのでそれをどこで補うか」(中村エンジニア)。
最終戦に向けて予選の大切さを挙げるのは童夢だけではない。ニスモ、ホシノ・レーシングからも同じコメントが聞かれた。また今回、前半スピンの影響で一時10位まで後退し



デンソー同様タイヤの悪化を預かり、ドライバー交代を最後まで後らせばトップを快定したエンドレスアドバン。しかしながらそのタイヤがバーストし緊急ピットイン、7位に終わった



決勝も雨を期待するが、願いはかなわず。しかし必要なマシンを逃さず、それでいて次戦で20kg減らせるという最高の順位でゴール。NSXに初タイトルをもたらすか?

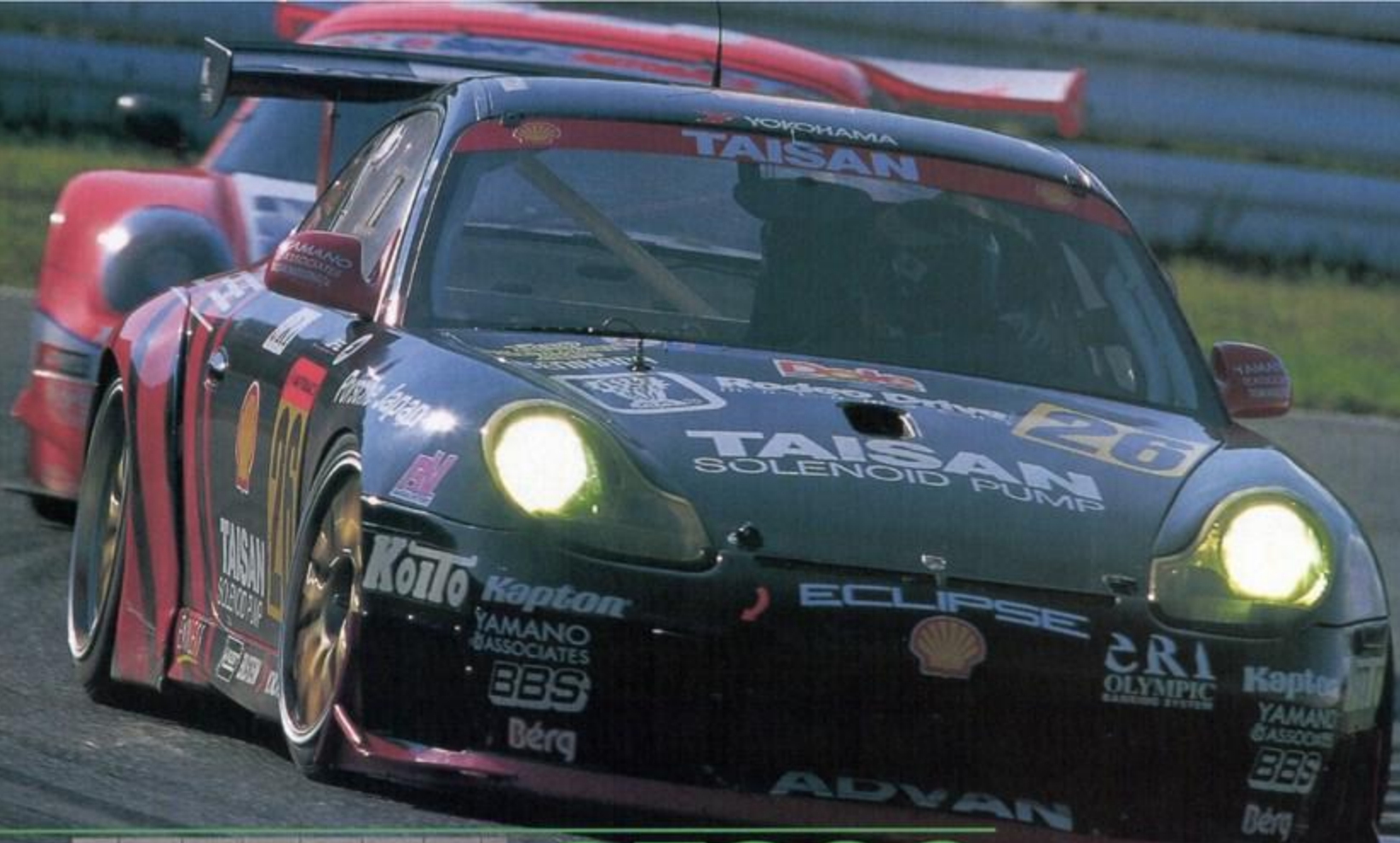


雨の予選ではどうしてもセットが出ず、決勝においてもナバスの挙動を抑えることができなかったノマドディアプロ。新型投入がうわさされる最終戦では我々の度肝を抜く快定を見せられるか



たものの、他車のリタイヤなどで4位に入賞したCastroor無限では「とにかく勝つことだけを考えている」(熊倉監督)という。カルソニックも「ポイント的にはニスモが一番有利なので決勝は優勝狙い」(岡監督)と、これに対してニスモは「争っている他の4

台よりも前でゴールできればいい。ウエイトを積んでいない軽いマシンにはどんどん先に走ってもらって」(小河原エンジニア)と、チャンピオンチームの余裕を感じさせた。
決戦は10月22日。どんな結末が2000年のGT選手権には待っているのか。また誰にも分からない。



GT300 ポディウム独占

シェルタイサンアドバンがベテランコンビの味を見せ3勝目
ナインテンも2位に入り表彰台はGT3R勢が占めることに



コースレイアウトと雨に見舞われたことによって
予選ではボルシェ勢が速いであろうことはある程度予想できた
しかし、晴れ間が広がった日曜日においてもその力は衰えず
結局、第6戦のGT300はGT3RのためのGT3Rのレースとなった

Text/Naoyuki Hata Photos/Masaru Hirata, Masahide Kamio, Hiroharu Sato, Graffiti



国産勢として予選ではRX-7が、決勝ではMR-Sが光る走りを見せたが、その輝きをゴールまで持続することはできなかった

またしても国産勢は、ボルシェGT3R軍団に後塵を拝することとなった。予選こそ山野哲也／松本晴彦のRE雨宮マツモトキヨシRX-7が2番手につけたが、予選順位を決したのは1回目のセツション。しかも雨足が絶えず変化し続ける状況の中、80kgものウエイトを積む2台のGT3Rの方が、あとにして思えばタイミングやタイヤ選択に失敗したから低迷したということなのだろう。

その2台とは言うまでもなく、松田秀士／福山英朗のシェルアドバンタイサンGT3Rと余郷敦／和田久のナインテンウエディングアドバンボルシェ。それぞれ4番手、7番手と今までの結果を思えば、不本意な位置にとどまっていた。さすがに今回はやはり歴戦の雄として優勝は困難だと思われたのだが。

路面とコース特性が勝負の鍵

福山は言う。「鈴鹿よりも西側のサーキットは路面の再舗装をしてないからだと思うんだけど、μがすくなく低いんだよね。T-でもそうだったけど、どうもセッティングが決まらない。きつい状況だね」と。が、その言葉にこそ今回の結果をもたらすヒントが隠されているように、さすがの福山自身も気づいていなかったのかもしれない。

グリップしにくいということは、コーナーを得意とするクルマにとって苦手とするコースだということ。となれば、縦方向のトラクションに優るGT3Rの方が有利なはず。な



チームの狙いは大成功。セッティングが完璧に決まっていなかった状態にもかかわらず、大蛇はそのボディをくねらせながらサーキットを所狭しと走り抜けた

大柄なボディと、強大なトルクによる立ち上がりの鋭さは最終戦でタイトル争いに微妙な影響をもたらすのだろうか

それでもなんとか離れられずにスーパーオートバックスアベックスマRSの新田守男が2番手で続いたものの、またしても高木真一に代わって間もなくリヤのトーロッドが破損。修復に4周を要し、大きく後退を余儀なくされてしまう。唯一GT3R軍団に決勝で対抗できた存在がいなくなつては、もはや独壇場が決定づけられたも同然。すべてのクルマがドライバー交代を終えた時にはトップ3は独占されていた。

勝利の女神はタイサンに味方?

しかし、今回のナインテンは明らかにツキを欠いていたようだ。余郷がドライブしていた37周目、早めのドライバー交代を済ませたばかりのマシンと接触し、リヤフェンダーを傷めてもいたからだ。幸いルーティンのピットストップを早めに行うことで、ロスを最小限にとどめたが、その遅れは勝つためには致命的だった。

これで松田からステアリングを引き継いだ福山が和田の前に出ることに。やはり前にはいるのはチームメイトの柴原のみ。その柴原は規定ぎりぎりまで引張り、46周目によりやく須賀とバトンタッチ。その時点で20秒ほどのマージンを受け継いでいた。だが、その差はあつてなく詰まった。須賀がそれから5周後、コース上で姿勢を乱し、15秒近く口外してしまつたのだ。もちろん、これが予定外だったのは言うまでもない。52周目に福山がトップに立つも、その後和田にも先行されてしまつたのだから。

一方、トップに立つてからの福山に敵は存在せず、全く危なげのない走りを見せて今季3勝目をマーク。その結果、余郷と和田に全くの同点でランキングのトップに躍り出ることとなった。なお、福山のバートナー松田は1戦を欠場しているため、事実上チャンピオンの権利はなく、今回5位でゴールしたダイシンADVANSルビアの大八木信行/青木孝行も合わせた5人へのみ可能性が残された。

決戦は鈴鹿の地へ!

それにしても同点で2チームがトップに並



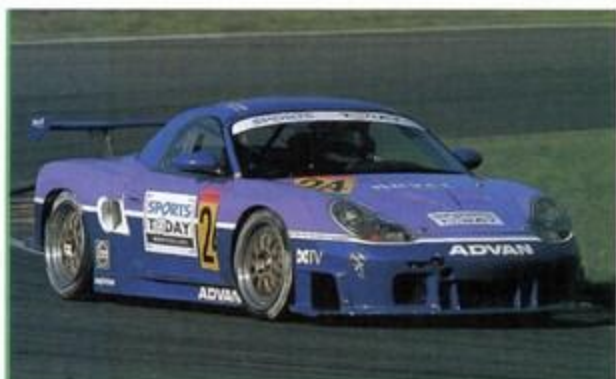
得意としないサーキットレイアウトに雨というふたつのネガティブ要素が重なり、ダイシンにとっては事実上土曜の時点でタイトル争いに黄色信号が灯つた

び立ち、最終戦を迎えるなんてお膳立ては到底シナリオには書き得ないものだ。ダイシンの動向も気になるところだが、差が12点というのを思えば、間違いなく先着した方に栄光が転がり込むだろう。しかし追いつかれた側と追いついた側とは、心理的状况に差があつてしまふ。当然有利なのは後者の方。

「演出しすぎ(笑)。正直、何がなんだかつて感じますよね。それにしても最終決戦が鈴鹿っていうのが僕にとってイヤ。というのも、FJのころ、似たようなパターンで破れたことがあるんですよ、しかもチームプレーを食らつてね。今とほとんど同じ状況でしょ、なんかその時のイメージが頭から離れなくて。ただ、だからこそリタイアマッチといきたいんですけど」と語るのは余郷。

一方、「正直いってレース前に勝てるとは思つてもいかなかった。ただただ前回のようなきミスをせずに、福山君につなぐことだけを考へていた」という松田の言葉を受けて、福山もこう語つた。

「決着が鈴鹿でつくだろうとは思つていただけど、こんな展開になるとは思つていなかった。今回、1周の速さではいまひとつだったけど、何かあるぞっていう予感があった。だから勝負を最後まで捨てずにいたのが良かったんで



アビエッラがレースウィーク時のみの滞在となるため、ライバルでもある松田がテストを実施。結果、ボクスターは見違えるほどのスピードを披露する



優れたトラクションと検井のドライビングが融合し、予選3位をゲットしたアビリティ・マリオ。しかし決勝はハデな終焉を迎えることに

おかつ、T1も美称もストップ&ゴーが繰り返されるサーキット。少なくともゴーの部分で重さのハンデは十分に帳消しとなる。まして決勝レースはドライコンディションに転じていただけに、一番の苦勞種であるブレーキ

口の心配もかなり軽減したはずだ。そうは言っても、クラストップにつけるのは須賀安明/柴原真介のRDタイサンBPG T3R。またウエイトが50kgであることを思えば、逃げ切ってしまうことも十分に考えら

れた。柴原は言う。「気合! 行けるもんなら周りのペースに関係なく、ガンガン行く」と。しかし、その一方で「タイサンにとって、チームタイトルもかかっているし、それと松田さんたちが上がってきたらフォア・サ・チーム。ポジションを譲ることも辞さない」とさへ語っていた。

実際にレース展開はそのとおりになつたと見えるだろう。スタートと同時に柴原は逃げの構えに出て、後続を一步も寄せつけず。そ

しよう。ホント、最後までしぶとくいったがゆえの勝利。それにピットワークも早かつた。その意味ではチーム全員でつかなかんた勝利でもあるね。このムードは悪くない」と。1-3フィニッシュによって、タイサンチームタイトル獲得はほぼ濃厚となった。だからこそなお、ナインテン陣営はドライバーも含まれたタイサンへの包囲網をどうかわすかが、最終戦の鍵を握りそうだ。



序盤だけでなく、シーズン終盤にきても相変わらずの強さを発揮するボルシェ勢。これまではそのボルシェ勢に対し高度なチューニングが施された国産勢が対抗してきていたが、ここへきて今シーズンデビューのマシンやGT500から戦場を移したマシンが活躍。これらの車両は一体どんな特徴を秘める？

Text/Atsushi Miyashita
Photos/Hiroharu Sato, Graffiti, Racing on

GT3Rの新たな刺客？

狙いは的中！さらなる性能向上も

フロントの入りの悪さや、トラクションを得るためのリヤを柔らかめのセッティングとしなければならず、これによりコーナリングスピードの低下を招いてしまうというのがボルシェの強点とされていたが、これを完全に解消するために製作されたのがミッドシップのボクスターだ。本来は、GT2のボディを使ってアメリカで走っているミッドシップGT2のようにしたかったというが、N-GTのレギュレーションではエンジンの搭載方向を変えることはできないために、新たに唯一のミッドシップボルシェであるボクスターのボディを手に入れて、一から製作されたのだという。

シーズン前半は、GT2で使われていた空冷の3.6ℓツインターボエンジンを前後反転して搭載。ミッションもやはり、GT2用のものを天地逆転して装着していた。さらに、サスペンションなども基本的にはGT2で使っていたモノを流用しつつ作られていた。ところが、やはりというかボクスターは速く走ってくれなかった。第4戦の富士で待望のGT3R用エンジンを手に入れ載せ換えたもののタイムはほとんどGT2エンジン時と変わらず、メンテナンスを担当する東名スポーツでは頭を抱えることとなった。しかし、ハブヘアリングの破損が頻発することから原因はアップライトまわりの強度不足と判断。TIを前にジオメトリ変更と、新たにアップライトを製作したマシンはセッティングをする時間がないままでの走行だったため、第5戦ではタイムとしては見るべきところはなかったが、フィーリングは随分良くなったという。そして、TIの後に富士で松田秀士がセッティング走行を行いマシンはついに本領発揮。確かな手応えをつかんでチームは美祿へと乗り込んできたのだという。松田のインプレッションでも「100Rなどは速いよ。トラクションも意外にかかるし、可能性あると思うけどな」と好評価を与えている。

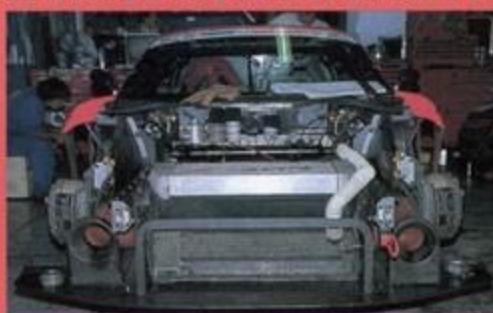
ローターの後ろ、黒い部分が新しくされたアップライト。剛性感が増し、すぐさまスピードに直結した



「性能的にはすでにトップ3」とアピチェラが認めるほどの戦力がある。さらに開発余地もあるという



速さを見せるも根本的な問題が？



レーシングマシンとして細部まで詰め込まれるため、その作りはせいとく。仕上げりも非常に美しい



足まわりでは、苦肉の策としてストロークがあるように思えるセッティングがなされているという

2台の参戦となっているMR-Sだが、20号車の方がシーズン当初からスーパーオートボックスアベックスが走らせていたマシンで、現在の31号車は新たに作ったフレームに新しい空力パーツを装着したマシンだ。フレームそのものは、ロールケージをフレームとして使っている関係でホモロゲを取り直す手間を考え、全く同じ形状で造られている。空力面では、フロントのアンダーパネルが31号車ではよりダウンフォースが得られるような形状へ変更されている。

それ以上に大きく変わっているのはエンジンで、20号車が2ℓターボで31号車は2.2ℓターボと、排気量が200cc違っている。この排気量差に伴い、タービンも20号車より31号車の方がやや大きめのものが使われている。また、20号車はマシンのデザインを行ったTRDの河野康氏がエンジニアとして参加して、31号車は元トムスの伊藤宗治エンジニアがグループCカーやスーパーで得たノウハウなどを盛り込んで2面作戦で開発を進めている。

伊藤エンジニアによると、ベース車両は先代のSW20よりもホイールベースが伸びているのに、クルマの動きを見るとリヤの動きがナーバスで、サスペンションを動かすような方向となるように作り直しても、グリップ限界を超えると一気にテールの出る動きが収まらないのだという。それはリヤのサスストローク不足からくる現象ということだが、もともとのフレームをくり抜きアーム長を伸ばして必要とするストロークを取ろうと車高を上げると、フレームに接触してしまうのだという。本来ならアームの取り付け位置を変えることで対策できるものが、ロールケージがフレームとなっているため変更できず、根本的な対策は新たに設計し直すしかないのだという。しかし、こうした部分に対策が施された2001年仕様のMR-Sが、トップコンテナーとなることは容易に想像できる。

立ち上がりの鋭さは天下一品

これまでGT500でグリッド後方からのレースを強いられてきたタイサンのパイパーだが、その造りはTHE GTと呼べるもので剛性の落ちも少なく、フレームとしてみればまだまだレーシングカーとして大きな魅力を持つものだった。しかし、エンジンとリストラクターの関係や、インダクションボックスのサイズ規定などがあって十分なパワーを得ることができず、本来の速さを見せつけることができていない。そこで、なんとかパイパーの生きる道をもと模索していたタイサン千葉幸代表は、TIでの第5戦時に思い切ったテストを実行。これが大成功となった。

インダクションボックスのサイズは、リストラクターでピークパワー時に入ってくる空気が減ったことで容量として不足なくなり、しかも中低速域のリストラクターの影響しない回転域では、GT500の時と同様のビッグトルクを発揮。立ち上がり加速が鋭く、GT300で十分にトップクラスで走れることが明らかとなったのだ。

ただし、タイヤのサイズが14インチ幅から12インチ幅へと細くなったことで強大なトルクを発揮できず、美祿での雨の予選はもとより、ドライコンディションでもスルズルとテールを滑らせカウターをこまめに当てる姿を多く見かけることに、「タイヤが細いのはピークパワーが落ちてるからさほど気にならないよ」とドライブする山田英二は言うものの、やはりタイトコーナーの続くサーキットでは苦戦を免れることはできないだろう。

しかし、最終戦の舞台は鈴鹿。美祿での走行データを元にタイヤとエンジンに合わせたセッティングが進み、回り込んだコーナーが少なくステアリングを切った状況でアクセルを踏むというシチュエーションもあまりないため、パイパー本来の速さが見られるかもしれない。ストレートも伸びるため、ライバルにとっては要チェックとなる？



走り込みでタイヤサイズに合わせたセッティングが進めばトップランナーに？ 大柄なだけにウエイトハンダの影響も少ないか



パワー、トルクといった面だけでなく、GT300で使用する限り耐久性でも強みを発揮しそうなV10

RACE REPORT

カルソニックが1512日ぶりの勝利 タイトルの可能性を残すは5台に!

Text/Yumiko Kajima Photos/Masaru Hirata, Hiroharu Sato



差はわずか1点。鈴鹿でも2台の直接対決は見られるだろうか

4月1〜2日に、ツインリンクもてぎで開催した2000年の全日本GT選手権もいよいよ残すところあと2戦。チャンピオン争いもいよいよ佳境に入ってきたが、その第6戦は9月30日〜10月1日、山口県的美祿サーキットで開催された。

レースウィークの前半は秋晴れの日が続いた西日本地方だったが、GTマシンが走行する全曜日からは雨模様となる。この雨の中で速さを発揮したのはNSX勢。全曜日午前中はRAYBRIG NSXがトップタイムを記録し、Castrol無限NSX、ARTA NSXがこれに続く。さらに、雨の量が少なくなった午後のセッションではTAKATA童夢NSXがトップ。Castrol無限、RAYBRIG、Mobil1 NSXと続き、ARTAが6番手と上位はNSX一色となった。

この様相は土曜日も続く。全曜日に引き続き雨が降った予選。雨の量が最も少なかったのは1回目の最初の20分で、多くの上位マシンがこの1回目にベストタイムをマークしポジションを獲得している。ここで1分34秒624のトップタイムをマークし、今季4回目のポールポジションを獲得したのはTAKATA童夢。以下、Mobil1、Castrol無限、RAYBRIGと2列目までをNSXが独占し、出遅れた感はあるもののARTAも7番手につけている。

このNSX勢の間、5、6番手に割り込んだのは、予選1回目の最後の最後にタイムを上げたカルソニックスカイラインとロックタイト・ゼクセルGT-R。カストロール・ニスモGT-Rも8番手に滑り込んだ。スーパー勢は、マツモトキヨシ・トムススーパーの9番手が予選最上位。以下、10番手にFK/マシモセルモスーパー、11番手にエッソウルトラロントイガースーパー、12番手にカストロール・トムス・スーパーの36号車など、5列目以降に固まることになってしまった。

迎えた日曜日。前日の天気予報では雨が降るのではないかと言われていた美祿地方の空は朝からすっきりと晴れ上がり、気温もぐんぐん上昇した。この天候の回復で観客の出足も良く、スタンドには3万2900人が詰めかけている。そんな中、フォーメーションラップのスタートが切られた

のは午後2時。この時点で気温は28℃、路面温度は36℃に達していた。

1周の隊列走行が終わり、正式スタートが切られるとまず飛び出したのは予選2番手のMobil1。ドミニク・シュワガーは、1コーナーまでにTAKATA童夢の脇腹をすく前に出た。しかし、シュワガーは1コーナーの立ち上がりではらみ、その後インに寄る。この時、クロスする形となってイン側ギリギリのラインを通っていた童夢の左フロントとMobil1の右リヤが軽く接触し、Mobil1はスピン。このスピンをきっかけに多重クラッシュが発生。ARTA、カストロール・ニスモ、カストロール・トムスの36号車、綜警マクラーレンGTRなどが巻き込まれ、ここでレースを終えた。さらに、他車との直接の接触はなかったもののRAYBRIGもこの混乱を避ける時に左リヤの足まわりにダメージを受け、これが原因で32周目にリタイアしている。

これでコース上にセーフティカーが導入され、レースが再スタートしたのは8周終了時点。トップはTAKATA童夢だったが、ここでカルソニックがCastrol無限を捕らえて2番手に浮上。その2周後にはロックタイト・ゼクセルがCastrol無限を捕らえて3番手に上がった。レース前半はこの3台が僅差で周回を重ねる。90kgのウエイトを積んでいるCastrol無限はその後、マツモトキヨシにも先行され5番手で走行していたが、16周目の第2ヘアピンで痛恨のスピン。一気に10番手まで後退してしまった。

上位陣でまず最初にピットインしたのは、6番手を走っていたFK/マシモ。29周を終えたところでこのマシンがピットに入ると、その後次々に上位のマシンがピットに滑り込んでくる。

しかし、今回はこのピット作業でトップ3にポジションの入れ替わりはなく、TAKATA童夢が実質上の首位を堅持。カルソニックがロックタイト・ゼクセルの

目の前でコースに戻り2番手を守った。ピットインを目前にしてマツモトキヨシとデンソーサードスーパーGTが接触したため、4番手に上がってきたのはFK/マシモ。Castrol無限も5番手までポジションを回復してきた。

美祿はパッシングが難しいコースということで、この後のレースは淡々と進むかとも思われたが、今回は後半に入ってから激しい順位争いが展開される。中でも、観客にとって最もエキサイティングだったのはトップの交代だろう。ピットアウト後、ロックタイト・ゼクセルとの攻防のため一時は約4秒まで差が広がっていたTAKATA童夢とカルソニック。だが、カルソニックがその差をジワジワと削り取る。46周目、TAKATA童夢が周回遅れに道を遮られると一気に差が詰まり、48周目の第1ヘアピンでとうとうカルソニックが前に出たのだ。

カルソニックはこのままトップを走り切り優勝。TAKATA童夢は2位、ロックタイト・ゼクセルが3位に入った。以下、残り10周で4番手に上がったCastrol無限が4位、スタートの混乱で一時最後尾まで後退したエッソが5位、FK/マシモが6位となっている。



作戦成功でピットワークもノーマス。コース上でライバルを直接下し念心の勝利に

RESULT/Round6

・3,330899km×76周→253.144km 予選出走36台、決勝出走36台・完走27台

順位	クラス	NO.	ドライバー	マシン	タイヤ	ウエイト	周回数	タイム	予選順位	1回目・2回目
1	GT500-1	12	星野 一義/本山 哲	カルソニックスカイライン	BS	60kg	76周	2'05'47'059	GT500-5	1'39'141▷1'35'334
2	GT500-2	18	脇阪 寿一/金石 勝敏	TAKATA童夢NSX	BS	60kg	76周	2'05'48'715	GT500-1	1'34'624▷1'36'659
3	GT500-3	①	E.コマス/影山 正美	ロックタイト・ゼクセルGT-R	BS	40kg	76周	2'06'15'907	GT500-6	1'35'438▷1'40'057
4	GT500-4	18	湯上 龍/光典 英俊	Castrol 無限 NSX	BS	90kg	76周	2'06'53'182	GT500-3	1'35'172▷1'36'717
5	GT500-5	②	野田 英樹/W.ガードナー	エッソウルトラロントイガースーパー	BS	40kg	76周	2'07'03'848	GT500-11	1'36'478▷1'37'230
6	GT500-6	28	竹内 浩典/立川 祐祐	FK/マシモセルモスーパー	BS	80kg	75周	2'06'07'458	GT500-10	1'36'280▷1'36'694
7	GT500-7	26	木下みつひろ/鏡戸 学	エンドレスアドバンスーパー	YO	75周	2'06'36'676	GT500-17	1'38'733▷1'38'862	
8	GT500-8	28	影山 正彦/R.ファーマン	デンソーサードスーパーGT	YO	20kg	75周	2'06'45'484	GT500-13	1'37'538▷1'38'559
9	GT500-9	32	葉 聖治/鈴木 利男	カストロール・トムス・スーパー	MI	75周	2'06'45'797	GT500-15	1'38'083▷1'40'351	
10	GT500-10	21	一ツ山幹雄/中谷 明彦	ZEROマクラーレンGT-R	DL	75周	2'07'00'822	GT500-16	1'38'658▷1'41'276	
11	GT500-11	③	長谷見昌弘/田中 裕也	ユニシア・ザナヴィスカイライン	BS	74周	2'06'05'592	GT500-19	1'41'114▷1'41'486	
12	GT500-12	18	吉谷 直広/高橋 毅	ノマディアプロGT-1	DL	73周	2'05'51'672	GT500-20	1'42'983▷1'42'546	
13	GT300-1	26	松田 貴士/福山 英昭	シェルタイヤンアドバンGT3R	YO	80kg	72周	2'07'06'895	GT300-4	1'41'182▷1'42'999
14	GT300-2	19	余賀 敦/和田 久	インテリクエティンアドバンボルシェ	YO	80kg	71周	2'07'14'945	GT300-7	1'42'068▷1'42'129
15	GT300-3	28	浦賀 宏明/柴野 真介	イクリプスRDタイサンGT3R	YO	50kg	71周	2'06'25'143	GT300-1	1'43'907▷1'39'168
16	GT300-4	④	山野 哲也/松本 晴彦	RE南宮マツモトキヨシRX7	YO	60kg	71周	2'06'36'401	GT300-2	1'43'945▷1'40'395
17	GT300-5	⑤	大八木信行/青木 孝行	ダインADVANシルビア	YO	80kg	71周	2'06'37'882	GT300-11	1'44'114▷1'44'535
18	GT300-6	27	小林 昌雄/岩川 達也	クスコスバルインプレッサ	YO	71周	2'06'41'389	GT300-15	1'48'309▷1'48'976	
19	GT300-7	27	城内 政樹/竹中 正信	シグマテック911	YO	71周	2'07'18'639	GT300-10	1'45'146▷1'43'797	
20	GT300-8	24	西澤 和之/M.アビテラ	986ボックスター	YO	70周	2'05'49'886	GT300-8	1'43'141▷1'42'546	
21	GT300-9	20	松永 雅博/佐藤 久美	ケップアベックススピリットMR-S	YO	70周	2'07'05'792	GT300-13	1'45'343▷1'45'187	
22	GT300-10	28	山田 英二/田嶋 貴英	DUPLEXタイサンADバイパー	YO	69周	2'06'04'000	GT300-6	1'42'899▷1'42'066	
23	GT300-11	⑥	植山 誠一/尾本 直史	C-WESTオートスタッフADVANシルビア	YO	69周	2'06'07'018	GT300-12	1'48'932▷1'44'958	
24	GT300-12	27	石橋 義三/小宮 雄雄	外車の外国産アドバンボルシェ	YO	89周	2'06'37'372	GT300-14	1'45'853▷1'45'449	
25	GT300-13	28	田中 実/松田 英司	BP-KRAFT・トレノ	DL	10kg	69周	2'09'39'810	GT300-16	1'46'334▷1'48'732
26	GT300-14	28	新田 守一/高木 貴一	スーパーオートバックス・アベックスMR-S	YO	10kg	67周	2'05'50'953	GT300-5	1'41'554▷1'44'556
27	GT300-15	19	藤原 一/源 貴幸	ウエックススポーツセリカ	YO	30kg	59周	2'07'17'447	GT300-9	1'43'335▷1'44'118
GT500	28	山田 慎一/阪道 尚貴	RAYBRIG NSX	BS	20kg	32周	0周	0周	GT500-4	1'35'188▷1'37'070
GT500	28	藤原 慎一/P.H.ラファネル	マツモトキヨシ・トムススーパー	MI	10kg	30周	0周	0周	GT500-9	1'39'890▷1'36'082
GT300	32	木下 淳/松井 保幸	アビリティ・マリオリシェ	YO	23周	0周	0周	0周	GT300-3	1'48'687▷1'40'881
GT500	32	木下 隆之/近藤 真彦	odma Oneセルモスーパー	BS	14周	0周	0周	0周	GT500-18	1'40'484▷1'39'106
GT500	⑦	片山 右京/M.クルム	カストロール・ニスモGT-R	BS	20kg	0周	0周	0周	GT500-8	1'38'336▷1'35'795
GT500	30	岡田 秀樹/松田 次生	綜警McLaren GTR	BS	0周	0周	0周	0周	GT500-14	1'37'700▷1'30'898
GT500	28	岡谷 正徳/土屋 武士	カストロール・トムス・スーパー	MI	20kg	0周	0周	0周	GT500-12	1'38'690▷1'36'854
GT500	18	伊藤 大輔/D.シュワガー	Mobil 1 NSX	BS	30kg	0周	0周	0周	GT500-2	1'37'825▷1'34'705
GT500	⑧	鈴木 源久里/土屋 圭市	ARTA NSX	BS	40kg	0周	0周	0周	GT500-7	1'35'738▷1'35'552

・優勝スピード：120.757km/h
・最速ラップ：E.コマス (ロックタイト・ゼクセルGT-R) 1'26'715 138.294km/h 14周目
・NEXT ROUND：第7戦 10月22日 鈴鹿サーキット

POINT STANDING GT500 DRIVERS

1	1	E.コマス/影山 正美	60
2	16	湯上 龍	59
3	12	星野 一義/本山 哲	54
4	38	竹内 浩典/立川 祐祐	48
5	18	脇阪 寿一/金石 勝敏	46
6	64	伊藤 大輔/D.シュワガー	38
7	16	中子 修	34
8	6	野田 英樹/W.ガードナー	29
9	2	M.クルム	27
10	39	影山 正彦/R.ファーマン	25

GT300 DRIVERS

1	26	福山 英昭	70
1	910	全穂 敦/和田 久	70
3	26	松田 貴士	68
4	81	大八木信行/青木孝行	58
5	7	山野 哲也/松本 晴彦	45
6	19	藤原 一/源 貴幸	44
7	28	浦賀 宏明/柴野 真介	36
7	77	小林 昌雄/岩川 達也	36
9	21	城内 政樹	31
10	71	城内 政樹/河野 高樹	24

GT500 TEAMS

1	16/18	無限×童夢プロジェクト	81
2	1/2	NISMO	69
3	12	TEAM IMPUL	54
4	38	TOYOTA TEAM CERUMO	48
5	64	Mobil1 NAKAJIMA RACING	38
6	6	エッソウルトラロントイガースーパー	29
7	39	トヨタチームサード	25
8	6/7	オートバックスレーシングチームアグリ	24
9	36/37	TOYOTA TEAM TOM'S	15
10	35	マツモトキヨシ TEAM TOM'S	14

GT300 TEAMS

1	26/28	TEAM TAISAN JR. with ADVAN	86
2	910/911	910RACING	70
3	81	TEAM DAISHIN	58
4	7	RE南宮レーシング	45
5	19	RACING PROJECT BANDOH	44
6	77	CUSCO RACING	36
7	10/11	アビリティ・モータースポーツ	31
8	71	シグマテックレーシングチーム	24
9	31	Super AUTORACS Racing Team with APEX	19
10	70	TEAM GAIKOKUYA	11
10	24	SPORTS TODAY RACING TEAM	11



脇阪薫一
今季より坂東組の
構成員となった薫一。
実はJTCCにも
乗っていたけど？

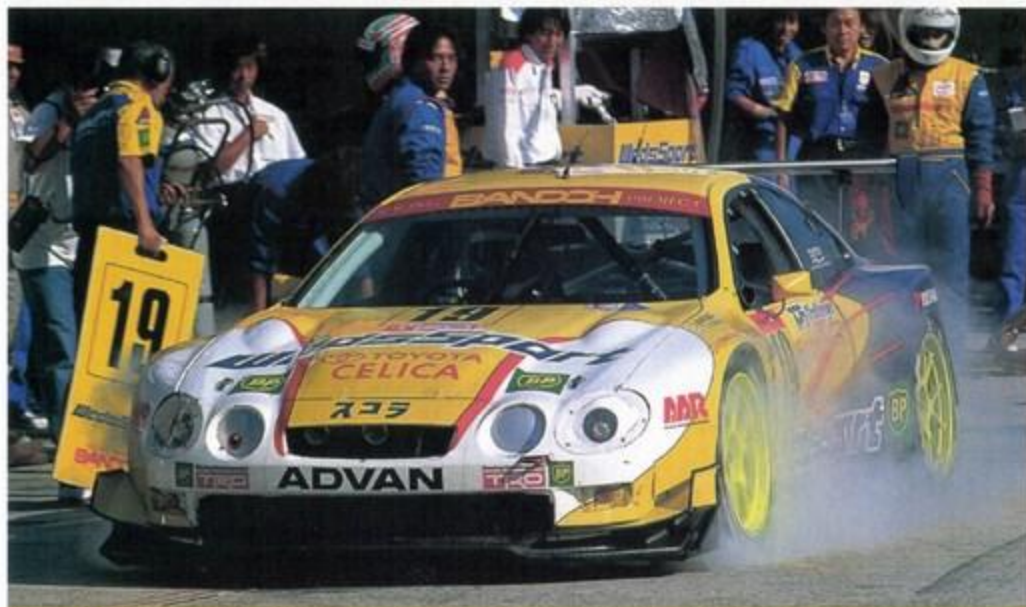
レーシングプロジェクトBANDOのJGTC闘争志2000

第6戦 美祿

爆走坂東組
一年生

薫一のGT爆走日記

FFには厳しい条件だったけど、とてもいい経験になったね



相変わらずピットワークは完璧。前戦のようなミラクルを見せたかったんだけど、せめて土曜から決勝日のような天気だったらね！

セリカに乗ってもう6戦目やけど、FFは乗るほどに難しさが分かってくるよ。今回は予選も金曜日も雨やったけど、ここは直角以上に回り込むコーナーが多くて厳しい。FFはステアリングを切りこむ量が多いと、ステアリングを戻し切らないうちからアクセルを踏まなきゃいけないって、そうするとフロントが逃げてしまってやっぱつらいんだ。

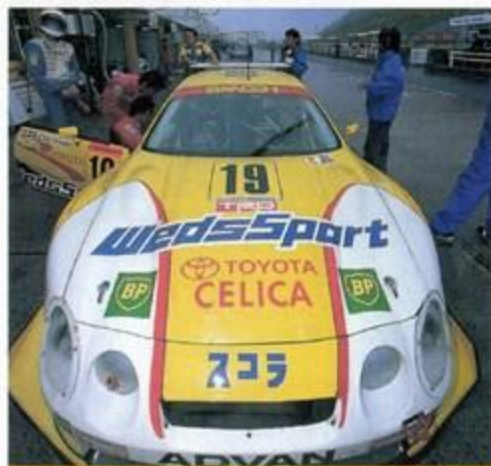
特に今回の予選みたいに雨が降って乾いて降って乾いての繰り返しだと、他は乾いた時にタイムを出せたのにウチはそれができなくて。路面が乾いていくと、レインタイヤじゃフロントを酷使することになって余計にブローしちゃう。第2ヘアピンなんて、タイヤが滑っちゃってブローするからその先のS字が全開で行けない状況やからね。それでも、雨の量が増えたのに予選2回目で1回目よりタイムが上が

ったのは、セットアップが進んだから。それに、路面が濡れてれば熱が上がらないからタイヤが壊れないしね。

それと、これまでFFに乗ってきて厳しいなと思ったのは雨だとブレーキに気を使うことかな。予選では1回ロックさせて外に出ちゃったし。FFってロックさせるとエンジンが止まっちゃって、何もできな



強烈な個性を持つ敵がまた増えてGT300は相変わらず楽しいね



一見有利にも思えるかもしれないけど雨のFFは本当に難しい！

くなっちゃう。ブレーキのリリースも難しいしね。だからって、ブレーキを残さないでコーナーへ入ると荷重がフロントにのらなくてトラクションがつかからない。でも、今回のレースで雨のセットも進んだし、鈴鹿に向けてはいい方向に行ってると思うよ。

ただね、速さでGT3Rに負けている分を詰めるまでにはいかないんだなあ。ということでこれまでピットでタイムを詰めてきたけど、それもバテてきたから周りも対策してると思う。結局、アウトラップにいきなりタイムを詰めるかやね。リヤタイヤにゴムが付く量が増えてくると気も抜けなくなっちゃうし。残り10ラップはほんとにフラフラやった。

まあ、まだまだ慣れたとはいってもこれが限界というわけじゃないし、今でも勉強しながら乗ってるよ。難しいのは難しいよ、リヤ駆動とは違う動きをするし。ただ、乗ってる思うのはJTCCでも走りたかったなってこと。全部がFFだったら条件が同じやしね。ウチのチームはほんとにレベル高いと思うから、どこまでできるのか試してみたかったよ。

GT500も考えてるけど、来年はMR-Sでチャンピオンだろ



次戦鈴鹿はセリカも最後だしいいとこ見せたいな。確かに、レーシングカーとして考えるとFFはキツイと思うよ。今回みたいに雨が降った後に濡れているところが乾いてくると、ステアリングと駆動の両方をフロントが受け持ってるから、無理を強いられる柔らかいコンパウンドのレインタイヤがすぐに駄目になってしまうからな。

そういう面じゃ、リヤが重くて駆動輪に荷重が掛かりつつバランスもいいミッドシップは理想だよ。見てても分かるようにボクスタ

ーも速くなってきてるしな。今回に関しては、ボクスターが勝ってくれるとタイトル争いとしては面白かったんだけど、だからといってウチがお立ち台に上がったとしてもチャンピオンが厳しいのは承知してた。

ただな、不利は承知でFFのセリカを使い続けてきたというのは、まだMR-Sが開発中だからということ。イロイロ考えがあるんで、もう少し待ってそれからどうするかを決めるよ。まあ、来年以降ということに関しては俺としてはMR-Sでやることしか考えてないけど、そのやり方を考えていかなきゃな。

来年の選択肢としてGT500というのはまだないけど、将来的なことを言えばもちろん考えてるし、体制さえ整えばいつでもやるつもりでいるよ。

でも、まずはやっぱりチャンピオンだろ。今年は今回のレースでポイントが獲れなくてチャンピオンは無理になったし、来年こそは獲りたいよな。

オヤブンの定点観測

作戦は良かったけどな

ピット作業は完璧だったよ。じゃなきゃ、あそこでナインテンと当たらないだろ。あの接触でダンパーもアップライトも折れてな、交換して出したけどポイントを獲得することはさすがにできなかったな。

テストに来てないってこともあってツメが甘かったし、金曜から雨が降って同じコンディションの中で比較をできなかったからな。でも、予選1回目よりも2回目、さらにそれよりもフリー走行とどんどんクルマが良くなったし、タイムも5番手。十分にポイントを獲得する可能性はあったし、富士とかTIのようにフロントタイヤだけの交換で予選9番手で

もなんとかなる予定だったけどな。

それにしても、FFは路面コンディションに対してのツメが難しいよ。朝のフリー走行ではソコソコ良かったけど、雨上がりでラバーがのってない状況だったからな。そこからレースではラバーグリップが出るということと、リヤにタイヤカスが付くことを考えていかなきゃいけない。朝の状況でセッティングを進めていってしまうと違う方向へクルマが向かうし、FFは本当に難しいよ。

チャンピオンはこれで可能性がなくなったけど、次はセリカと相性がいい鈴鹿だしいいところを見せて、終わり良ければ最後を締めたいよ。



今回のような条件は本当に頭を悩ませられるよ



童夢の 野望は続く

DOME

それは驚くべき規模だった!
新50%風洞実験施設の建設現場に潜入

日本を代表するレーシングカー
コンストラクターとして
独自の道を進む童夢が建設を進める
巨大な風洞施設に潜入
これはとんでもないものができそうだ

Text/Makoto Ogushi



これが建物内部の様子。黄色に塗られた風洞施設は驚くほど大きいものだ。左側にあるのがモーター



こちらはモデルの状態をチェックするモニタールーム。ガラスの向こう側にモデルが置かれる

それは米原にあった

童夢がとんでもないものを造っている。といっても、F1グランプリカーでもル・マン用スポーツカーでもない。いや、少なくともル・マン用スポーツカーは開発中らしいが、今回はクルマの話ではない。現在、着々と完成に近づきつつあるそのとんで

もないものとは、50%風洞実験設備である。我々はF1日本グランプリの翌日、北陸自動車道米原インター近くの工業団地へ向かい、建設中の風洞実験設備取材した。予備知識はあったものの実物を目の当たりにして、その偉容には呆然とせざるを得なかった。

風洞実験施設というと、おそらく

ほとんどの読者は実験室とした部屋に置かれた大型の模型と、そこを流れる白煙の筋を思い浮かべるのだらう。新たに童夢が建設を進めている50%風洞実験設備も原理は何ら変わることはない。だが、その規模が違う。

本誌でも童夢の風洞実験施設は何度も誌面で紹介してきた。従来童夢

が運用してきた風洞実験施設は「25%風洞」と呼ばれるもの。つまり、実車の25%すなわち4分の1の縮尺で制作した模型を実験するための設備だった。

とはいえ、一般に市販されている大型自動車模型の標準的な縮尺が12分の1であることを思えば、4分の1の模型はかなり巨大なものだ。なにしろ実験用の模型の製作費は、高級外国車の実車1台分に至ることもあるというのだ。

なぜこれほど巨大な模型が必要かという点、現代のモーターレーシングにおいて空力性能がきわめて重要であるからにはかならない。実車に近い大きさであればあるほど、厳密な実験ができるようになり、その分実車の空力性能を磨き上げることができるのである。

こうした背景があつて、レーシングカー開発用の風洞実験施設は徐々に大型化してきた。もともと童夢が現在の風洞実験施設を建設した87年当時、25%風洞は世界的に見ても決して見劣りはしなかった。ところがそれから10年以上の時間が経過し、その間に風洞を取り巻く事情は大きく変わった。いまや主要F1グランプリチームでは50%風洞、すなわち実車の2分の1サイズの模型を実験できる規模の施設が当然のように用いられているし、フェラーリなどは

実車も収容できるとまで言われている。童夢の林みのる社長は50%風洞建設着手を公表する際、こう言っている。「レーシングカー開発技術を競い合っているコンストラクターの世界では、50%スケールの風洞実験設備は必要不可欠な武器であり、大げさではなく50%の風洞を建設するかレーシングカーコンストラクターをやるかというレベルの問題です。も

もちろん、レーシングカーコンストラクターをやめる気の手頭ない私たちに選択肢はなかった」

外も中もすごい

米原の街を見下ろす高台にある敷地に建設中の建物は、ちょっとした学校の体育館ほどもある。前もって聞かされていた話から、かなり巨大なものだろうという認識はあつた。だが、目の前にそびえ立つ建物は予想をひと回り上まわった規模のものだった。

建物の中に入つてさらに驚いた。その建物の中は計測室や会議室などの居住部分を除き天井まで空洞になっており、そこに社長の意向でなぜか黄色に塗られたという風洞本体がいっばいに納められていた。1周99m、最大風速60m/秒という送風機の内径は4・3mもある。風洞の断面積は最も絞り込まれた測定部ですら幅2・75m、高さ2・5mという大きさを誇った。

実は、日本グランプリ開催前、林社長は一部F1チーム関係者を招き見学会を催した。風洞実験設備では最先端をいくF1関係者ですら、童夢が建設中の新風洞の規模には驚きを隠さなかったという。

それどころか、いつもは飄々と夢を語り、その夢をいつのまにか涼しい顔をして実現させてきた林社長自身も、実物を眺めたときその規模に慌てたという。風洞の設計をした奥明栄技術部長も「できてみると、ちょっと大きすぎたかな、何か間違つたかなと思えますね」と苦笑したものだ。

それにしても、これだけの規模の施設が必要不可欠なのだとしたら、現代のレーシングカーコンストラクターとはなんと厳しい仕事であることか。



建設初期段階の様子。最初に風洞設備が組まれて、その後建物が組まれた



風洞完成後、外側の骨組みが徐々に組まれ、建物が形作られていく

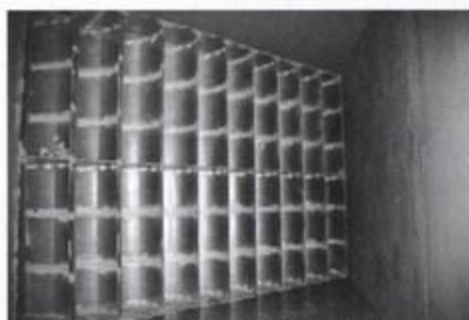


これが特注のモーター。最大風速60m/秒という大容量だけにとにかく大きい



モーターの内径は4.3m、これだけのものを回すには大容量の電力が必要だ

林みのる社長でさえも驚いたその規模 この中に童夢の未来が詰まっている



風洞内部のフィン是最適な形状に設計されている



左側の下に見えるのが精巧に作られたムービングベルト

新しい50%風洞は5月20日に着工、7月に入つてまず風洞本体の組み立てが始まり、8月には建物も建設が始まった。9月半ばには送風機やムービングベルトを含む風洞本体が完成。現在は10月いっぱいでの竣工を目指して建物の建設作業が急ピッチで進みつつある。これだけの風洞が何に使われるのか気になるところだが、奥氏によれば「外部顧客を含め、いろいろ仕事はありそう」ということだった。

11月27日、公式に竣工披露が行われたころ、改めてこの興味深い施設をじっくりと解剖してみることにしよう。



GERMAN F3 & BRITISH F3

金石年弘&佐藤琢磨 マカオに向け準備万端!

ドイツF3第17/18戦ニュルブルクリンクで金石年弘が4位/2位獲得
イギリスF3最終戦シルバーストンでは佐藤琢磨が4勝目で有終の美

前戦ではともに思うような戦いができず悔しいレースとなったふたり
金石年弘と佐藤琢磨が、それからわずか2週間後には表彰台で笑った
シリーズも終盤戦を迎え、残るマカオの一番に向け、準備は万端だ!

最終戦をぶっちぎりで制し、ガッツポーズでゴールした佐藤琢磨。ランキングは3位となったが今季タイトル争いに絡む健闘をみせた

金石、6戦ぶりに表彰台へ
今回のドイツF3の舞台ニュルブルクリンクは、金石にとっては8月に初優勝を遂げたケンがいいコース。「走り初めからマシンの調子がよく

各国F3シリーズも終盤に差しかり、10月7〜8日にドイツF3はニュルブルクリンクで第17/18戦が、イギリスF3はシルバーストンでシリーズ最終戦がそれぞれ行われた。金石は第12戦のニュル以来の2位表彰台、佐藤は独走で今季4勝目と、ふたりとも前戦の悔しさをぶつけるような好レースを演じてくれた。

で、前回のレースよりも安定していた」という金石は、金曜の公式練習で2番手につける。
翌日の予選1回目では「2回アタックしたけれど、2回ともクリアラップが取れなくて」としながらも3番クリッドを確保。続く予選2回目ではセットアップを若干変更、クリアラップも取れ、今度は予選2位、フロントロウを獲得した。
そして第17戦、好スタートを切った金石だったが、フロントロウの2台に並びかけるものの、一番アウト側にいたために1コーナーでは自重し早めのブレーキングでクロスライ





スタート直後、トップに立った金石年弘だったが、セーフティーカーランに水を注される形となって2位。好バトルも2勝目はお預けとなった



ドイツF3の表彰台に今季2度目の日の丸が。金石には最終戦ホッケンハイムで、再びセンターポールに日の丸を掲げてもらいたい

ンを選択する。結局かわすまでには至らずポジションキープとなったが、続く2コーナーで逆に後続のアンドレ・ロッターラにかわされて4位に後退。しかしトップのピエール・カッファーは独走態勢となったものの、2位から4位の金石までは約1秒しか差がない大接戦。コーナー進入でアンダーがきつく、チャンスを見いだせないままチェッカーを迎え金石は4位に甘んじたが、トップグループで堂々のレース運びを見せた。

第18戦は霧雨の降る難しいコンディションとなったが、ここで金石は抜群のスタート。一気にトップを奪い、2勝目に向け期待が膨らんだが、1コーナーでクラッシュが発生したため、その排除のためにセーフティーカーが導入されてしまう。これでリズムを崩されたのか、金石は再開直後にエンリコ・トカチェツコの先行を許してしまう。「調子はすくなく良かったけれど、トップのマシンの方が安定していた」としながらも0・

5秒差で追う金石。結局抜き返すことはできなかったが、今季2度目の表彰台となる2位となった。期待の2勝目には一歩届かず、悔しい戦いとなったものの、金石は「次の最終戦はホッケンハイムのグラブプリコース。この調子で表彰台に上げられるよう頑張りたい」と前向きなコメント。今回のレースでも大きな手応えを感じたようだった。

一方、早くもシルバーストンでのシリーズ最終戦を迎えたイギリスF3。タイトルは決してしまったものの、最後をすっきり勝って締めくくりにたい佐藤は、テストからトップタイムと好調な滑り出しとなった。あいにく大雨となった予選1回目でも、ただひとり2分9秒台で暫定ポールを獲得した佐藤。しかし、雨量が減り尻上がりになりコンディションが良くなっていった予選2回目では、展開に恵まれずアンディ・プリオリに次ぐ予選2位となってしまった。「めっちゃくちゃ悔しい。最終ラップは

かなりいいペースだったんですが、遅いクルマに引っかかって万休せずでした」と佐藤は悔しがったが、難なくフロントロウを手にする。一転して晴天となった決勝日。「予選で悔しい思いをしたので、何とんでもでもスタートを決めてやろうと集中していた」という佐藤は好スタートを切ると、1コーナーをトップでクリアする。2番手にはボールのプリオリがつけるが、佐藤はじりじりと引き離し、終わってみれば10秒以上もの大差での独走劇に。

「スタートはニュータイヤのために気を使いましたが、すべて問題なく素晴らしいレースになった」という佐藤は、これでイギリスF3で4勝目。タイトルを獲得したアントニオ・ピッツォニアの5勝に次ぐ勝ち星を挙げ、シリーズランキング3位となった。

RESULT/BRITISH F3 Round 14 (TOP 10)

・5.141km×18周=92.538km 決勝出走26台・完走18台

順位	No.	クラス	ドライバー	チーム	マシン	エンジン	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	8	C	佐藤 雄樹	Carlin Motorsport	ダラーラF300	無限ホンダ	18周	31'11"567	2/2'00"866
2	8	C	A.プリオール	Promatecme	ダラーラF300	ルノー	18周	31'22"345	1/2'00"804
3	4	C	T.シエクスター	Stewart Racing	ダラーラF300	無限ホンダ	18周	31'22"771	9/2'03"240
4	30	C	B.コリンズ	Carlin Motorsport	ダラーラF300	無限ホンダ	18周	31'31"744	13/2'03"855
5	18	C	G.ブルーニ	Fortec Motorsport	ダラーラF300	無限ホンダ	18周	31'32"757	11/2'03"361
6	12	C	W.バーバー	Manor Motorsport	ダラーラF300	無限ホンダ	18周	31'40"017	6/2'02"564
7	17	C	M.ベントウード	Fortec Motorsport	ダラーラF300	無限ホンダ	18周	31'40"616	15/2'04"770
8	17	C	M.オコネル	Rowan Racing	ダラーラF300	無限ホンダ	18周	31'42"717	14/2'04"618
9	11	C	A.ピッツォニア	Manor Motorsport	ダラーラF300	無限ホンダ	18周	31'43"300	5/2'01"810
10	15	C	M.アンブロス	Alan Docking Racing	ダラーラF300	無限ホンダ	18周	31'46"800	8/2'03"120

・クラス:C=チャンピオンシップクラス

RESULT/GERMAN F3 Round 17 (TOP 10)

・4.556km×18周=82.008km 予選出走31台・決勝出走31台・完走26台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン	エンジン	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	21	P.カッファー	team hms f3	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	28'24"462	1/1'33"529
2	19	F.ダイフェンバーチャー	Klaus Trella Motorsport	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	29'31"566	2/1'33"670
3	21	A.ロッターラ	Opel Team BSR	ダラーラF399	スピース・オペル	18周	29'32"380	5/1'33"837
4	11	金石 年弘	ARTA-GM Motorsport	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	29'32"664	3/1'33"637
5	11	P.フラッシュャー	Opel Team BSR	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	28'41"301	4/1'33"740
6	30	E.トカチェツコ	Prema Powerteam	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	29'41"856	7/1'33"898
7	16	S.ミュック	Mucke Motorsport	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	28'42"390	8/1'33"968
8	4	G.バンターノ	KMS Benetton Junior Team	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	28'44"204	11/1'34"223
9	29	A.ミュラー	Team Ghinzani	ダラーラF300	無限ホンダ	18周	28'44"737	9/1'34"027
10	5	M.トムチェック	Opel Team KMS	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	28'45"154	12/1'34"377

・優勝スピード:173.209km

RESULT/GERMAN F3 Round 18 (TOP 10)

・4.556km×18周=82.008km 予選出走29台・決勝出走31台・完走26台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン	エンジン	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	30	E.トカチェツコ	Prema Powerteam	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	31'03"659	1/1'33"378
2	11	金石 年弘	ARTA-GM Motorsport	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	31'04"350	2/1'33"539
3	11	V.ヒルブランド	JB Motorsport	ダラーラF399	スピース・オペル	18周	31'08"640	7/1'33"866
4	11	T.シュミット	GM Motorsport	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	31'08"867	3/1'33"547
5	11	A.ボルンバッハー	Swiss Racing Team	ダラーラF399	スピース・オペル	18周	31'17"967	9/1'33"924
6	11	M.トムチェック	Opel Team KMS	ダラーラF300	スピース・オペル	18周	31'20"906	8/1'33"900
7	12	T.バン・バベル	Van Amersfoort Racing	ダラーラF399	スピース・オペル	18周	31'21"873	11/1'34"069
8	27	E.ニジューハイ	AIL Autosport Team Kolles Racing	ダラーラF300	無限ホンダ	18周	31'22"444	15/1'34"291
9	99	B.ワイルドハイム	Team Ghinzani	ダラーラF399	無限ホンダ	18周	31'23"178	26/1'36"304
10	23	G.メカタブ	Swiss Racing Team	ダラーラF399	スピース・オペル	18周	31'23"626	13/1'34"134

・優勝スピード:158.414km
NEXT ROUND: 第19号戦 10月29日 ホッケンハイム



「集中していた」というスタートで首位に立った佐藤はこの後独走態勢に



ドイツF3最終戦へのスポット参戦計画もあるという佐藤。金石と対決か?

2001年、新レギュレーション発表

FIAは10月4日、スペインのセビリアで世界モータースポーツ評議会を開催し、来季以降のスポーツテイニングレギュレーションおよびテクニカルレギュレーションの変更点を発表した。

今回発表されたスポーツテイニングレギュレーションの中で特に注目を集めたのは、アメリカGP前に各チームの代表が合意に至ったテスト規制に関する項目だった。来季からはグランプリが開催された翌日に同じサーキットで行われるテストが禁止となるほか、シルバーストン、マニークール、モンツァ、バルセロナ（テストが許可されている各サーキット）でも、グランプリ開催前の28日間はテストが禁止される。また、その他のグランプリコースでもテストは全面禁止となっている。

1イベントで使用できるタイヤの本数が現行の8セットから10セットに増加され、そのうち3セット（1セットは必ず異なるスベックでなくてはならない）は金曜のみ使用可能となった。これにより各チームがタイヤ温存のために金曜の走行を制限することを防止している。

また、すべてのセッションと決勝のコンディションが異なる場合、これまでは特別に15分間のプラクティスが設けられていたが、その規定が廃止となった。

一方、テクニカルレギュレーションの変更点は、主に安全性の向上に重点が置かれたもので、リヤロール

2001年F1世界選手権カレンダー

ラウンド	決勝日	大会名	開催地
第1戦	3月4日	オーストラリアGP	メルボルン市街地
第2戦	3月18日	マレーシアGP	セパン
第3戦	4月1日	ブラジルGP	サンパウロ
第4戦	4月15日	サンマリノGP	イモラ
第5戦	4月29日	スペインGP	バルセロナ
第6戦	5月13日	オーストラリアGP	A1リンク
第7戦	5月27日	モナコGP	モナコ
第8戦	6月10日	カナダGP	モントリオール
第9戦	6月24日	ヨーロッパGP	ニュルブルクリンク
第10戦	7月1日	フランスGP	マニークール
第11戦	7月15日	イギリスGP	シルバーストン
第12戦	7月29日	ドイツGP	ホッケンハイム
第13戦	8月19日	ハンガリーGP	ハンガロリンク
第14戦	9月2日	ベルギーGP	スパフランコルシャン
第15戦	9月16日	イタリアGP	モンツァ
第16戦	9月30日	アメリカGP	インディアナポリス
第17戦	10月14日	日本GP	鈴鹿サーキット

2001年世界ラリー選手権カレンダー

ラウンド	決勝日	ラリー名	開催国
第1戦	1月18-21日	モンテカルロ・ラリー	モナコ・フランス
第2戦	2月8-11日	スウェディッシュ・ラリー	スウェーデン
第3戦	3月8-11日	ラリー・オブ・ポルトガル	ポルトガル
第4戦	3月22-25日	ラリー・カタロニア	スペイン
第5戦	5月3-6日	ラリー・アルゼンチン	アルゼンチン
第6戦	5月31日-6月3日	アクロポリス・ラリー	ギリシャ
第7戦	6月14-17日	キプロス・ラリー	キプロス
第8戦	7月12-15日	サファリ・ラリー	ケニア
第9戦	8月23-26日	ラリー・フィンランド	フィンランド
第10戦	9月20-23日	ラリー・ニュージーランド	ニュージーランド
第11戦	10月4-7日	ラリー・サンレモ	イタリア
第12戦	10月18-21日	ツール・ド・コルス	フランス
第13戦	11月1-4日	ラリー・オーストラリア	オーストラリア
第14戦	11月22-25日	ラリー・オブ・グレートブリテン	イギリス

2001年国際F3000選手権カレンダー

ラウンド	決勝日	大会名	開催国
第1戦	3月31日	インテルラゴス	ブラジル
第2戦	4月14日	イモラ	イタリア
第3戦	4月28日	バルセロナ	スペイン
第4戦	5月12日	A1リンク	オーストリア
第5戦	5月26日	モナコ	モナコ
第6戦	6月23日	ニュルブルクリンク	ドイツ
第7戦	6月30日	マニークール	フランス
第8戦	7月14日	シルバーストン	イギリス
第9戦	7月28日	ホッケンハイム	ドイツ
第10戦	8月18日	ハンガロリンク	ハンガリー
第11戦	9月1日	スパフランコルシャン	ベルギー
第12戦	9月15日	モンツァ	イタリア

2001年FIA GT選手権カレンダー

ラウンド	決勝日	大会名	開催国
第1戦	4月1日	モンツァ	イタリア
第2戦	4月16日	ブルノ	チェコ
第3戦	5月1日	マニークール	フランス
第4戦	5月10日	シルバーストン	イギリス
第5戦	5月20日	ゾルダ	ベルギー
第6戦	7月1日	ハンガロリンク	ハンガリー
第7戦	7月29日	スパフランコルシャン	ベルギー
第8戦	8月12日	TBA	ドイツ
第9戦	9月9日	A1リンク	オーストリア
第10戦	9月30日	ハラマ	スペイン
第11戦	10月21日	エストリル	ポルトガル

2001年度世界フォーミュラ・スーパーA選手権カレンダー

ラウンド	決勝日	大会名	開催国
第1戦	6月15-17日	スパ・カーティンク・モントリオール	カナダ
第2戦	7月27-29日	サルプリス	フランス
第3戦	8月24-26日	サルノ・ニイブル	イタリア
第4戦	9月21-23日	マリナーバーク	ベルギー
第5戦	11月23-25日	鈴鹿サーキット	日本

ストラックチャーターの耐荷重が大きく引き上げられたほか、モノコックに関する規定やリヤウイングのエレメントの数を最大3枚までという制限を行った。さらに、アクアブレーニング現象の防止のためにウエットタイヤの直径が10mm拡大された。

同時に発表された2001年のF1カレンダーによれば、暫定となっていた開幕戦メルボルン、第2戦マレーシア、最終戦鈴鹿がそのまま確定となり、イギリスGPは第11戦、7月15日の開催に落ち着いた。2週間隔開催のスケジューリングは基本的に今シーズンと変わらないものの、第12戦ドイツから第13戦ハンガリーまでの3週間は夏休みが設けられることになり、期間中はすべてのテストが禁止となった。

WRCカレンダーは最初に発表されたものから大きな変更点はないが、国際F3000選手権は、今年の全10戦から2戦増えて、第1戦インテルラゴスと最終戦モンツァが新たに加わった。これまでヨーロッパのみ

で行われてきた国際F3000選手権が、ついに南米ブラジルにも進出。今季、シリーズチャンピオンを獲得したフルーノ・ジャンケイラを始め、南米出身者には有力ドライバーが多いため、ブラジルでの開催も当然の成り行きと言えるだろう。これにより、オーストラリア、マレーシア、カナダ、鈴鹿、インドアナポリス以外のすべてのレースでF1と同時開催されることになった。

その他F1 A GT選手権、世界フォーミュラ・スーパーA選手権のカレンダーも併せて発表されている。

無限、本田博俊社長が撤退を否定 来季もF1活動は継続されるのか？

日本GP初日の10月5日木曜日、FIAの記者会見に参加した無限の本田博俊社長は「無限の活動が今年限りで終わりだということ」を正式に発表した覚えはない。今もホンダやジョーダンと交渉を続けているところだし、マレーシアGPではなにか発表が出来るはず」とコメントし、周囲を驚かせた。

当初、無限はジョーダンと2001年までの供給契約を結んでいたが、ホンダが来シーズンからBARに続き、ジョーダンにもワークスエンジンを提供する方針を固めたため、無限ホンダとしてのF1活動は今シーズンを持って終了するものと見られてきた。しかし、そんな中で飛び出した今回のこの本田社長の爆弾発言はいったいどのような意味を持っているのだろうか。



「今季限りとは正式に発表した覚えはない」と本田社長

現実的なところで考えれば、ホンダがジョーダンにエンジン供給を行う際のリビルドやメンテナンスを無限に依頼するという方法が考えられるが、これはかつて第2期ホンダがV12とV10のプロジェクトを並行して行っていた91年にも実際に行われていた方法で、当時ホンダの名前で無限スタッフが現場の作業を行っていた。そして、今回もこのような形で落ち着くものとみられていたが、ここへきて少しばかり状況が変化してきたようだ。

ジョーダンという供給先を失ってしまった無限には、一部ではミナルディなどのチームにエンジン供給を続けてF1界にとどまるという考えもあったが、ホンダの協力なしに無限として単独でエンジンを供給することは不可能で、坂井典次エンジニアもすでに今季限りの活動終了を認める発言をしている。

本田博俊社長の言う「マレーシアで発表されること」とはいったいどのような内容なのか、発言の真意はもう少し待たなければ分からない。



来季もこのロゴをF1界で見ることが出来るのだろうか？

WRC

コリン・マクレー、コルシカで崖下に ほぼ骨折で済むもタイトルに黄信号

9月30日、WRC第11戦ツール・ド・コルスの第2レグで、コリン・マクレーのフォードがWRCが崖下に転落。マクレーが左目下のほぼ骨折を粉砕骨折し、肺にもダメージを負うアクシデントが発生した。

約120km/hでコースアウトしたマクレーのフォードは、ルーフを下に向けた形で崖下に停止。コ・ドライバーのニック・グリストは自力で車外に脱出できたが、マクレーは動くことができず、レスキュー隊が到着し車両カッターでひしゃげたボディを切断してから、50分近くも車内に閉じ込められていた。その後、彼はコルシカ島の病院で治療を受け、翌日、救急用ジェット機で地元スコットランドはエンジンバラの病院に輸送されて専門医の診察を受けた。以後、マクレーは自宅で静養しながら患部の腫れが引くのを待ち、10月9日に割れたほぼ骨の形を整え、破片を取り除く手術を受けている。



崖下から搬送されるマクレー。ほぼ骨折の重傷を負った



ここ数戦、一気にタイトル最有力候補に浮上していたが

今シーズンのタイトル獲得の可能性を十分持つマクレーはアクシデントの発生直後から次戦サンレモへの参戦意欲を見せていたが、ヘルメットを長時間かぶり続けられるかどうかなど問題は多く、実際に出場するかどうかはマクレーの判断にゆだねられることに。

なお、フォードはサンレモにも第3ドライバーとしてピエロ・リアッティをエントリーさせているが、マクレーが出場できない場合には彼がワークスノミネートに繰り上がることになる。

タイトル獲得に思わぬ障害が立ち上がったマクレーだが、グリスト共々命にかかわる事態とならなかったことは不幸中の幸い。フォードはこの後FIAと会合を持ち、今回の事故の原因や処置に関する調査と今後のWRCにおける安全管理対策の遂行を協力して行っていくことを発表している。

BTCC

新車両規則導入で揺れる来季のBTCC フォードに続きホンダもワークス撤退へ

スーパーツーリングからスーパープロダクションへと車両規則を変更することになっている来季のBTCCに、ホンダはワークス参戦しないことを決め、10月11日に発表した。

95年の初参戦以来6年間で、常にトップコンテナーであったホンダだが、今回の決定についてヨーロッパ・ホンダのモータースポーツマネージャー、ウイリアム・ド・ブリークラーは「テクニカルレギュレーションが変わる今こそ、休息の時だ」とコメント、やはり車両規則の変更とシリーズの衰退が要因となったことを明らかにしており、引き続きク



通算21勝の名車アコードもBTCCを去ることに

ラスBに参戦するユーザーの支援は続けるという。すでにフォードも撤退を発表、来シーズンのBTCCは大きく様変わりしそうな気配だ。

鈴鹿のピットレーン進入路が シケインの手前から通過後に移動

今回の日本GP開催にあたり、従来シケインの手前に設けられていたピットレーン進入路がシケイン通過後に新設、変更された。



人工芝にはセンサーが埋め込まれマシンをチェックする

これまでのレイアウトでは130R通過後の高いスピードを保ったまま、各マシンが狭いピットレーンに進入することになり、非常に危険であることから、シケインの切り返りで十分に減速が行われたあとにピットレーンに進入する今回の新しいレイアウトが採用された。さらに、そのシケインには人工芝を敷き詰め、そこをシフトカットしたマシンを識別するためのセンサーも今回新たに埋め込まれた。

ただし、このピットレーン進入口が使われるのはF1GPのみで、今のところその他イベントに関しては従来のピットレーン入り口が引き続き使われる予定になっている。

GROSS-COUNTRY

篠塚健次郎が第8戦UAEにも参加 増岡浩はチャレンジジャーでバハに初参戦

ミツビシ・ラリーアートは10月4日に篠塚健次郎、増岡浩両選手の記者会見を行い、11月7〜11日のFIAクロスカントリー・ラリー・ワールドカップ第9戦UAEデザートチャレンジへの篠塚の参戦と11月12日スタートのアメリカFCOREデザートシリーズ第5戦バハ2000への増岡の参戦について発表した。概報のとおり、今年1月のバハ1000から復帰した篠塚は「米国内で優勝を争っていきます」と篠塚は語っている。

一方、増岡のバハ参戦は「米国三菱自動車販売」の要請から実現したものの、例年のバハは約2000マイルで開催されているが、今年はミレニアムに合わせてほぼ倍のコース距離が設定されている。

今回の増岡のチームはアメリカの有力ガレージをベースにミツビシ・ラリーアートとして組織されたもの。各自約12時間の連続走行によるパートナーをこなしながら4人がかりで約50時間走り切る想定としている。バリダカ用のT2仕様のチャレンジジャーをFCORE規定に合わせたものとなるが、増岡は「バリダカ用をそのまま持っていけばいいだろう」と思っていました。実際のコースは大きなギャップの連続で、サス、ベンシヨントラベルをぎりぎりまで伸ばすようなモディファイが必要でした」とコメント。ミツビシとしても私としても初めてのバハですが、大いにチャレンジしたいと思います」と語っている。



会見当日に派遣が決定した5人のディーラーメカと篠塚

なお、このバハには元CARTRDライバーのヒロ松下もバリエロで出場する予定となっている。

HI MOTORS

福田良、イギリスのプロマテクメから マカオ、コリア両GPに参戦決定

フランスF3選手権でタイトル争いを演じながらも突如チームを離脱した福田良だが、11月に行われるマカオ、コリア両GPではイギリスF3選手権のプロマテクメチームから参戦することがこのほど決定した。プロマテクメはウイリアムズのジョン・バトンが昨シーズン所属していたチーム。バトンはここで3勝を挙げてシリーズ3位を獲得、さらにマカオ、コリア両GPでは連続で2位表彰台に上るなど、F1にステップアップする足がかりとした。

福田はチーム離脱後もタイトルを諦めず、第11戦ル・マンではドイツのチームから参戦して見事ポールポジションを獲得。F1日本GPのサポートレース、フォーミュラ・ドリ



F1関係者も注目する両GP。福田の活躍に期待がかかる

立川祐路がスーパーNOVAの 国際F3000ウインターテストに参加

現在、日本で活躍している立川祐路が国際F3000のウインターテストに参加することが10月2日、立川の所属するスーパーNOVAから発表された。

発表によると、立川は10月17、18日、スペインのヘレスで行われる国際F3000のウインターテストに英国スーパーNOVAから参加するという。同シリーズはすでに来季に向けた活動に入っており、10月、11月にかけて各チームともドライバー選考に力が注がれる。当然、立川の他にも来季のシートを狙うドライバーたちがテストを受けにくるわけ、未来のライバルたちに対したただけのパフォーマンスをみせられるのか、大いに期待がかかる。

東海大学が2003年にル・マン参戦 シャシー、エンジンとも自製で挑む

東海大学の松前達郎部長は10月4日、「東海大学モータースポーツ研究フォーラム2000」の席上で、2003年のル・マン24時間レース参戦を表明した。参戦が実現することになれば、日本の大学としては初めてのケースとなる。

このプロジェクトはニッサン在籍時に92年のデイトナ24時間レースで総合優勝したグループCカー、R91CPのエンジン開発を担当した同大学の林義正工学部教授が中心となって進められる。シャシー、エンジンともに大学内で自製されることになり、ニッサンのVRH型エンジンをベースにした3.5ℓV8が搭載される予定。しかし、具体的な開発スケジュールなどはこの場では明らかにされなかった。

また、林教授から「来年度から工学部の機械工学科、動力科をガソリンエンジン、レーシングカー工学、カーエアロダイナミクスといったように細分化を進めていく」という発言が出たことから、現役学生も積極的にル・マン用マシンの設計などに



「ドライバーもできれば東海大学のOBを起用したい」と林教授

イエロー・マジックもル・マンへ参戦 エンジン設計はこちらも林教授が担当

全日本GT選手権やスーパー耐久シリーズに参戦しているクラブ・イエロー・マジックが、オリジナルGTカーで2002年のル・マン24時間レースへ参戦を予定していること



鈴木利男と山路慎一がCYM 2001の開発を進めていくことに

が明らかになった。チーム代表の山崎正弘氏が「優勝を目指したい」というマシン名称はCYM(クラブ・イエロー・マジック)2001。これは純国産のオリジナルシャシーで4ℓV8エンジンが搭載される。現在シャシーはクレイモデルを製作中という段階。エンジンは東海大学の林義正工学部教授が、同大学のル・マンプロジェクトと並行して設計を行う。

来年内に1号車の完成を予定しており、順調に進めば2002年のデイトナ24時間レースでデビューする。なお、開発を担当するドライバーは今年の鈴鹿1000kmで同チームのフェラーリF355をドライブした鈴木利男と山路慎一。

インプレッサスポーツミューティング 多彩なゲストを迎えて今年も開催

今年で3回目を迎えたインプレッサスポーツミューティングが11月3日に、大阪市の舞洲スポーツアイランドで開催される。

イベントにはWRRC参戦中の新井敏弘をはじめ、桜井幸彦、神岡政夫、三好秀昌ら国内外で活動を繰り広げているラリー勢のほか、全日本ジムカーナ、ダートドライアル、GT選手権で活躍中のインプレッサ使いが続々登場。特別ゲストにプロドライバー代表のデビッド・リチャーズとスバル・ワールドラリーチーム代表のデビッド・ラップワースを迎え、多彩なイベントが行われる。ダート区間とターマック区間を組み合わせた特設コースを利用し、2台同時にスタートするプロドライバー参加の

スラロームトナメントも予定されている。さらに一般参加のジムカーナやダート大会、レプリカコンテストも催される。

また、12月10日にはリチャード・バインズとコ・ドライバーのロバート・レイドを特別ゲストに迎え、インプレッサスポーツミューティングinもてぎも今回限りの特別開催として、ツイリンクもてぎの西コースで行われる。詳しい問い合わせは左記事務局まで。

●インプレッサスポーツミューティング開催実行委員会事務局 〒54210062 大阪市中央区上本町西5-1-16 寛永ビル5F ツー・アシンド・フォー内 ☎06-6766118 246

鈴鹿サーキット南コース専用の 参加型フォーミュラカー「FK4」始動



マシンはウエストレーシングカーズが製作している

「生涯を通じてモータースポーツに参加する」をコンセプトにしたフォーミュラカー、FK4の発表会が10

月3日に鈴鹿サーキットで行われ、同マシンを使用する会員制レーシングスクールが11月から開始される。

マシンは軽自動車用660ccエンジンを搭載しているが、全長3200mm、全高950mm、全幅1400mm、車重320kgとコンパクトに設計されている。スクールの参加資格は満16歳以上で、入会金は1万円を予定（年会費、レッスン料は別途）。詳しい問い合わせは左記事業部まで。

●グリッドモータースポーツ事業部
〒569-1137 大阪府高槻市
岡本町4-1-1 ☎0726-9613019

タイムメックスユーロクロノ発売を記念し チームインパルがタイムメックス社と契約

星野一義率いるチームインパルはこのほど、アメリカ最大の腕時計メーカー、タイムメックス(TIMEX)社とスポンサー契約を結んだことを発表した。

このほか、スタッフ全員が新作腕時計を着用。タイムメックスではこの契約を通じて、スポーティかつタフなイメージを定着させたい考えだ。

同社はこれまで「アイアンマントライアスロン」や「i-Controroo」シリーズなどのヒット作を発表しており、今回の契約は今年7月下旬と9月下旬に発売した「タイムメックスEUROCRONO」「EUROCRONOレザーストラップ」シリーズの新作を記念して結ばれたインパルでは11月5日に行われる全日本GT選手権の最終戦までタイムメックスのロゴが星野、本山哲のレーシングスーツに付けられ



FニッポンのマシンにもTIMEXのロゴが入られる

TV&RADIO

10/19~11/5のスポーツ番組

●F1 GP(フジテレビ系)

10/21 25:45~26:30 第17戦マレーシアGP予選
10/22 23:45~25:30 第17戦マレーシアGP決勝

●Fニッポン(フジテレビ系)

11/5 24:55~26:15 第10戦鈴鹿

●日本テレビ系

10/21 26:20~27:20 CART第19戦ゴールドコースト

●BS-WOWOW

10/22 11:00~12:00 F1第17戦マレーシアGP予選

10/23 19:00~20:00 DTM第7/8戦ザクセンリンク

10/24 25:00~27:30 F1第17戦マレーシアGP決勝

10/30 19:00~20:00 DTM第9/10戦ニュルブルクリンク

●スカイパーフェクTV!

・フジテレビ721(721ch)

10/21 9:50~12:10 F1第17戦マレーシアGPフリー走行

10/21 13:50~15:30 F1第17戦マレーシアGP予選

10/22 15:20~18:00 F1第17戦マレーシアGP決勝

・Jスカイスポーツ2(307ch)

10/22 13:00~16:30 JGTC第7戦鈴鹿

11/4 22:00~24:00 Fニッポン第10戦鈴鹿予選

11/5 8:25~16:00 Fニッポン第10戦鈴鹿決勝

●スポーツ・アイ-ESPN

10/30 4:30~8:00 CART第20戦フォンタナ

11/4 22:00~23:00 WRC第11戦ツール・ド・コルス

●GAORA

10/29 16:00~19:00 NASCAR第30戦タラデガ

●BOON

毎週木曜日

24:15~24:45/日本テレビ系

●カーグラフィックTV

毎週土曜日

26:10~26:40/テレビ朝日系

●MUTRA FRIDAY

毎週金曜日

18:00~19:00/エフエム栃木(76.4MHz)

●ばどっくじゃぱん「F1 EXPRESS」

毎週土曜日

11:55~12:00/NACK5(79.5MHz)

●TRDドライバーズミーティング

毎週日曜日

18:00~18:30/FMヨコハマ(84.7MHz)

FM仙台(77.1MHz)

18:30~19:00/CROSS FM(78.7MHz)

●アドバン・サウンド・コックピット

~土屋圭市のレーシングダイアリー~

毎週土曜日

18:00~18:30/Tokyo FM(80.0MHz)系

※放送時間、内容は予定。

詳細は新聞等でその都度ご確認ください。

SPOT NEWS

●10月4日のFIA世界評議会でも来季からのWRCイベントを7日間の開催日程で固定する案が決議された。具体的には、月&火曜：レッキ、水曜：レッキ(朝)、シェイクダウンテスト&プレスカンファレンス(午後)、木曜：書類検査&車両検査&プロモーションイベント他、全曜：スタート/第1レグ、土曜：第2レグ、日曜：第3レグ/ゴールとなっている。

●全日本F3最終戦は11月4~5日に鈴鹿で開催されるが、マカオGP参戦を決めているトムスのロバート・レヒナーと黒澤治樹がこの最終戦への参戦を見送ることになった。2週間後に控えたマカオGPへのマシン、機材などの搬入スケジュールの調整が難しくなったため、トムスは最終戦サウカイチのみでの参戦となる。

●今季全日本F3で初優勝を挙げた高木真一が、11月に行われるマカオGPおよびコリアGPへ参戦することになった。ランキングでは権利を獲得はしていなかったが、主催者に打診したところエントリーを受諾されたという。「マカオは未経験ですが、韓国の方はS耐で経験済み。自費参戦のようなものですが、頑張りたい」と高木。これでマカオ&コリアにはロバート・レ

ヒナー、黒澤治樹、荒聖治、そして参戦に向け準備を進めている井出有治と合計5人が日本から参戦することとなった。

●フォードが撤退を発表、新車両規則導入でマニファクチャラーの動向が気になるBTCCに、ブジョーが復帰することが決まった。98年に撤退以来2年ぶりの復帰となるブジョーだが、来季のベース車両やドライバーラインナップなどは未定としているものの、おそらく初年度は406か607で戦い、2年目に306にスイッチするのではないかとみられている。このブジョーの復帰決定後にホンダも撤退を発表しているだけに、来季はブジョーが主導権を握ることになるかもしれない。

●今季のイギリスF3にポール・スチュワート・レーシングから参戦していたイタ人ドライバー、ナレイン・カルシヤンがマカオGPおよびコリアGPでカーリン・モータースポーツからエントリー、佐藤琢磨のチームメイトとなることが決定した。これはPSRがマカオ、コリア両レースへの参戦を見送ったため、カルシヤンはエントリーできるシートを探していたが、昨年の古巣である同チームからの参戦が実現した。

●今年イギリスF3で4勝を挙げた佐藤琢磨が、10月29日に行われるドイツF3最終戦ホッケンハイムに遠征することが決定した。11月19日に開催を控えているマカオGPがヨコハマタイヤのワンメイクということから、同じヨコハマを使用しているドイツF3で事前にタイヤの感触をつかむのもひとつの目的となるようだ。

●プロストGPをスポンサーしているYahoo!が提供している無料競売サービス「Yahoo! Auction」にて、今季仕様のプロストAP03のチャリティーオークションが開催される。インターネットでF1マシンがチャリティーオークションにかけられるのは世界初。なお、このオークションによる収益金は「UNICEF(ユニセフ)」に寄付される。詳しくはwww.prost.yahoo.comおよびsports.yahoo.co.jp/f1/feature/まで。

●ベルギーのベルガ通信社によると、ヨス・フェルスタッペンがケンカで相手に重症を負わせたとして刑事告訴されることになったという。フェルスタッペンと容疑者は、98年5月にベルギー北部ラナケンにあるカート場で起きたケンカ騒ぎに加わり、被害者は頭がい骨骨折で病院

に運ばれている。すでに全額面での示談は成立しているが、検事当局はいまだに「厳正なる処罰」を求めており、今回の刑事告訴につながったようだ。

●TWRが2001年のル・マンに独自の新型プロトタイプカーで再び参戦しようと画策している。TWRは多くのマニファクチャラーとこのプロジェクトを進めているが、そのなかにGMの名もある。ボールド・デビズ率いるデザイナーチームはエンジン、シャシー両面で自信をみせている。エンジンは98~99年にF1で使っていたものがベースになるという。98年、TWRは日産R390を手がけ3位に輝いている。

●ナイジェル・マンセルが来季、再びF1のコックピットに収まることになりそうだ。といっても、2シーターF1のことで、イギリス国内のヨーロッパフォーミュラのイベント時にスポンサーや企業のゲストのためにドライブ。1992年のF1チャンピオンのドライブでサーキットを走れることは何よりの幸せだろう。なお、現在6台の2シーターカーが造られており、さまざまな企画が準備されている。

日石三菱

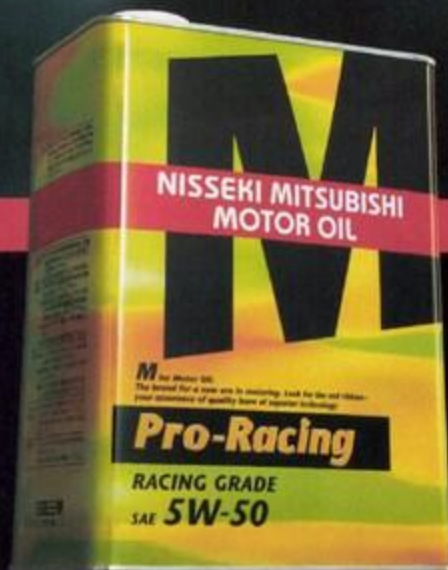
Your Choice of Energy



BRITISH AMERICAN RACING

H HONDA

日石三菱は
F1チーム「BARホンダ」に
ガソリン、エンジンオイルを
供給しています。



頂点を誇るテクノロジーが、このオイルに生きている。

F1、WRC、パリ・ダカと
世界最高峰のモータースポーツで磨かれる、
日石三菱のオイル・テクノロジー。
それは、日石三菱モーターオイル「プロ・レーシング」に息づいている。

NISSEKI MITSUBISHI MOTOR OIL

Pro-Racing

あなたの声援がエネルギーになる。日石三菱「応援ツアー」が当たる！

「2001年F1オーストラリアGP」ペアで7組合計14名様ご招待 旅行期間:2001年2月28日(水)~2001年3月6日(火)の7日間

■応募方法:官製ハガキまたはインターネットで、必要事項①~⑦を必ずご記入のうえ、下記までご応募ください。①クイズの答え
②郵便番号・住所 ③氏名 ④年齢 ⑤性別 ⑥連絡がとりやすい電話番号 ⑦職業 ■応募先:[官製ハガキ]〒100-8610 東京
中央郵便局私書箱1180号「日石三菱モーターオイル キャンペーン」係 [インターネット応募先] <http://www.nmoc.co.jp/>
■締切り:[官製ハガキ]2000年10月31日(火)当日消印有効 [インターネット]2000年10月31日(火)24:00到着分まで有効。
※インターネットでのご応募は、お1人様1回までとさせていただきます。■抽選発表:正解者の中から厳正な抽選を行い、11月下旬に
直接ご本人への連絡をもって発表にかえさせていただきます。※日石三菱社員及び関係者の応募はできません。※ご当選の権利は、
当選者ご本人に限り、他人への譲渡や換金はできません。

クイズ

下の○に当てはまるカタカナをお答え下さい。

日石三菱
モーターオイル
「○○・レーシング」

■ご応募の資格:ご本人及び同業者の方は、20歳以上の海外旅行に支障のない健康な方で、抽選期までに旅行規則同意書の提出が可能の方に限ります。■出発地(成田)までの往復交通費、宿泊費及び送金手数料費用、空港施設利用料等はご本人及び同業者ご自身の負担とさせていただきます。■旅行日程は、都合により変更する場合があります。■その他、旅行の実施に際しましては、旅行主催者の旅行条件に従っていただきます。■旅行主催:(株)日本交通公社(運輸大臣登録一般旅行業第64号)

インターネットで即、応募
締め切り10月31日(火)

<http://www.nmoc.co.jp/>

キャンペーンのお問い合わせ 03-5280-0136
月~金(除く祝祭日)9:30~17:00で受け付けております。

2000年度

TOYOTA SUPRA

スーブラ00モデル開発秘話

レギュレーションに 対応するために

スーブラにより厳しくなった規制に対しTRDエンジニアが出した解答とは



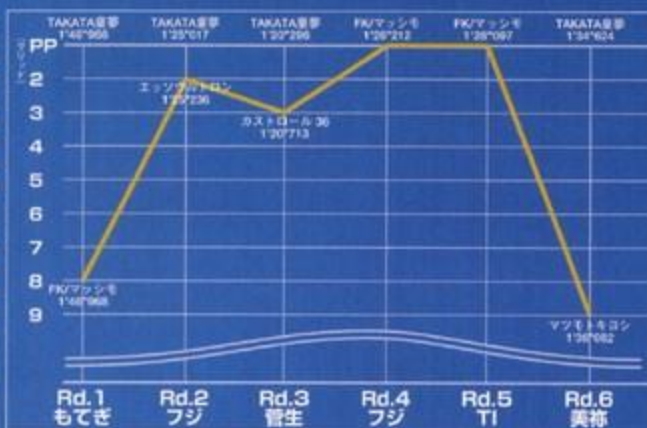
99モデルのスーブラが驚くべき速さを見せたことによって今年度のJGTCではレギュレーションが大きく変えられた。そして、結果的にそれはスーブラにとっては大きな痛手となるマシンは改良され、空力、ボディ剛性、足まわりなどが見直される。開幕前のテストでは原因不明の苦戦を強いられてしまう。しかし、TRDと各チームが共同作業でクルマを煮詰めた結果徐々に成績は上向き、ついにセルモがポールトゥウィン。その裏側には常に新しいことへのトライがあった。

Photos/Masaru Hirata, Hiroharu Sato
Shinpei Suzuki, Racing on

超高速サーキットでのセカンドウロウまでの独占。第3戦から第4戦の約2ヶ月間に、スーブラにさまざまな改良が施されたであろうことは想像に難くない。



新車を煮詰めきれなかった開幕戦と、雨に見舞われた第6戦を除けば常に予選で上位に食い込んでいるスーブラ。開幕戦でGT-Rが勝利し、その後はTAKATA童夢NSXがウエイトを積みながらも驚異的なスピードを見せたためそちらの印象ばかりが強くなってしまっているが、どのサーキットにおいても速さを発揮できていることがこのグラフからうかがい知ることができる



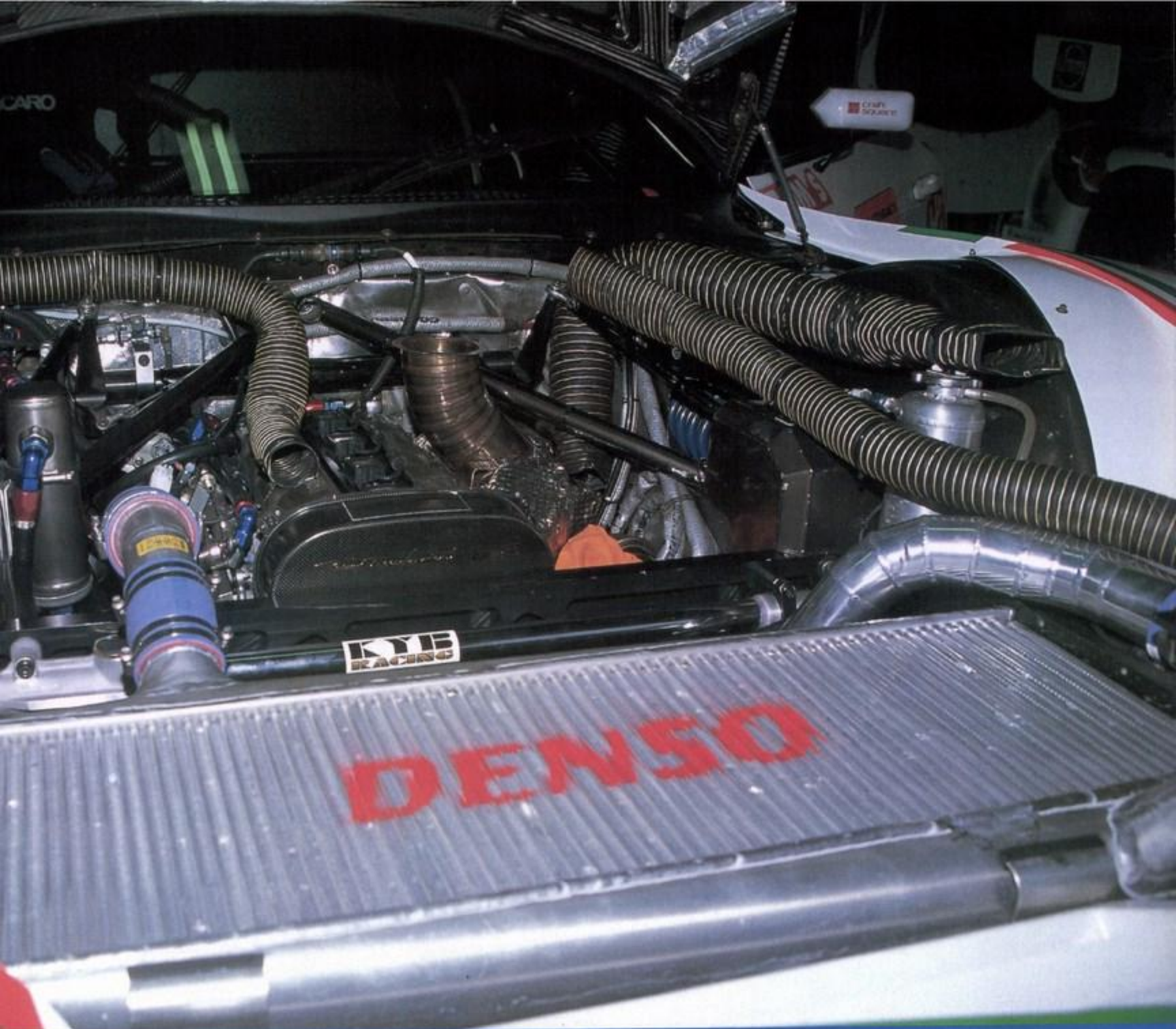
スーブラが突然速くなった。多くのファンがこう感じているのではないだろうか。夏の第4戦富士ではポールポジションからトップ4までをスーブラが独占、決勝でこそ結果を残せなかったものの、それまでは速さという点でNSX勢に押され気味だった形勢を逆転してみせた。さらに、続く第5戦TIでは再びポールを獲得したFK/Massimoモスーブラがついに念願の今季初優勝を果たすことになった。その後の美祿ラウンドではやや低迷してしまったものの、この後半戦になつてのスーブラの復活劇には目を見張るものがあったと言えるだろう。最終戦を残してFK/Massimoモスーブラにはまだチャンピオン獲得の目も残っているし、シーズン終了後にJGTCを望んだ時にはおそらくスーブラ勢の健闘は2000年シーズンの傾向のひとつとして数えられることになるのではないか。

そもそも今シーズンのJGTCは、それも

マシン名	第1戦もてぎ(4/2)	第2戦富士(5/4)	第3戦菅生(5/28)	第4戦富士(8/6)	第5戦TI(9/10)	第6戦MINE(10/1)
エッソウルトラタイガースーブラ	00年型 予選 12位/1'49"585 決勝 8位	00年型 2位/1'25"236 4位	00年型 +20kg 4位/1'20"735 7位	00年型 +20kg 3位/1'26"411 15位	00年型 +40kg 14位/1'29"745 7位	00年型 +40kg 11位/1'36"478 5位
マツモトキヨシ・トムスーブラ	99年型 予選 18位/1'50"708 決勝 12位	99年型 16位/1'26"982 リタイア	00年型 8位/1'22"211 3位	00年型 +20kg 19位/1'27"112 13位	00年型 +10kg 12位/1'29"117 9位	00年型 +10kg 9位/1'36"082 リタイア
カストロール・トムスーブラ36	00年型 予選 9位/1'49"437 決勝 リタイア	00年型 14位/1'26"686 12位	00年型 3位/1'20"713 9位	00年型 +20kg 4位/1'26"456 5位	00年型 +20kg 7位/1'28"552 14位	00年型 +20kg 12位/1'36"854 リタイア
FK/Massimoモスーブラ	99年型 予選 8位/1'49"359 決勝 4位	00年型 5位/1'25"772 3位	00年型 +20kg 14位/1'21"457 12位	00年型 PP/1'26"212 リタイア	00年型 +10kg PP/1'28"097 優勝	00年型 +60kg 10位/1'36"280 6位
デンソーサードスーブラGT	99年型 予選 17位/1'50"531 決勝 10位	00年型 19位/1'27"291 リタイア	00年型 11位/1'22"234 6位	00年型 2位/1'26"322 2位	00年型 +40kg 10位/1'28"821 リタイア	00年型 +20kg 13位/1'37"539 8位

FK/Massimoを除けば、予選、決勝ともに成績がなかなか安定していないことが分かる。特に40kg以上ウエイトを積むこととなったマシンはガクンと成績を落とし、スーブラが重さにシビアに反応していることが見て取れる





スープラの秘密は エンジンにあり!

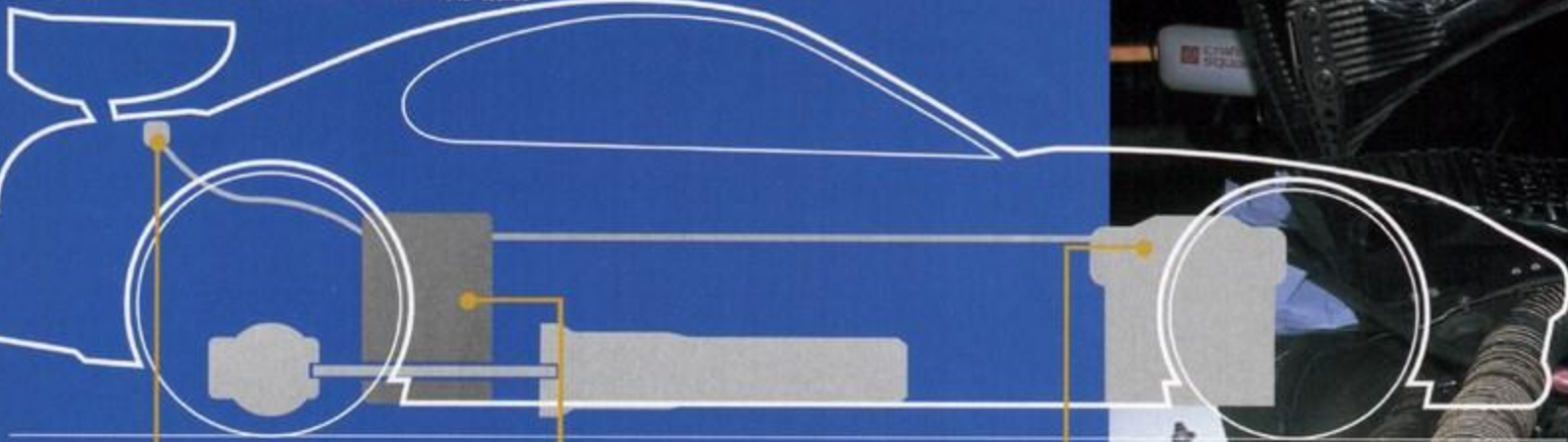
誰も知らない本当の真実

特に序盤戦はホンダNSXの速さがひと際目立っていた。中でもTAKATA童夢NSXが着々と増え続けるウエイトハンデをもとめせず開幕戦から3戦連続でポールポジションを獲得し続けた事実、おそらくライバル陣営には大きな脅威として捉えられたことだろう。

しかし、だからといって対するスープラ勢も決して手をこまねいていたわけではない。実際、第2戦富士ではエッソウルトラontaiガススープラが予選2位、フロントロウを獲得したほか、続く第3戦菅生でもカストロール・トムススープラの36号車が予選3位に食い込む健闘を見せていただけに、最初からNSX勢に大きく引き離されていたわけではなかった。とはいっても、前半4戦でスープラが勝ち星を挙げていなかったことも事実であり、そういう意味ではやはり今シーズンのスープラが出遅れていた印象は否めないと言えるだろう。

そんなスープラのエンジンに大きな秘密があることを我々が知ったのは、5月の第2戦富士のことだった。取材を進めると、どのトヨタ関係者も一様に口が固い。どうやら厳しい指口令が敷かれているらしく、チームからもほとんど何も漏れてこない。その時に目にしたのが、あるピットの片隅に置かれたバケツだった。どう考えても不自然な場所にあったそのバケツには水が入れられており、それがどう使われたのかは残念ながら確認できなかったが、どうやらその水はスープラの秘密兵器らしいということだけはつかめた。それ以降我々は「トヨタの『水』」に細心の注意を払うことにしたのだ。

そして、シーズンも進んだある日のこと。JAFの国内車両規則書をバラバラとめくっていると、見慣れない単語が目飛び込んできた。「ウォーターインジェクション……」。エンジンの吸気系統の欄に定められた規定では「基本車両または基本エンジンに設置されている場合のみ使用が許される」とされており、何かをつかんだ予感が心をよぎったのだ。



水の注入口は、確かに怪しげな雰囲気をもちながらマシン後部に存在。しかし作りそのものは簡素なため、ウォーターインジェクションの存在を知らないかぎりとても重要なものとは思えない



ウォーターインジェクションシステムは、エンジンルームを上からのぞく限りある角度からでないと思えないという。しかも実際は暗くて見えにくいので、関係者でないかぎり確認は不可能



実はレースウイーク中、このような光景は00モデルを走らせるチームで幾度となく見ることが出来る。注入口の位置は各車微妙に異なり、トムスではポンプを使ってタンクに水を送り込む



タンクそのものはプロペラシャフトが貫通する位置にあるということ。室内から確認することは不可能。「車検員が下から見たとしても気付くことはできないでしょう」とは、ある関係者



ST205セリカが採用の
ウォーターインジェクションシステム

ホモロゲーション獲得のためにトヨタからJAF経由でFIA(当時はFISA)に提出された。ST205セリカ用のウォーターインジェクションシステムのイラスト。図ではインジェクターは1本となるが、スープラ用が実際にどのようなになっているかは秘密とされた

エンジンに付けられる装置ということで、ウォーターインジェクションシステムは馬力に貢献するもののように思われがちだが、実はこのシステムは燃費に貢献。ピットイン時のタイムも考慮した1レースをトータルで考えたときに威力を発揮する。

複雑なシステムではなく、これまでの実績もあったためスープラの3S-Gエンジンに採用することはそれほど難しい話ではなかったが、一番の問題点となったのが結構な広さを必要とするウォータータンクを置くためのスペース。さらに、決勝前にはかなりの量の水を積み込まなければならないため、水の増減に対してもマシンの挙動になるべく影響を与えない場所であることも重要となった。

そして、そこで採用されることとなったのが、コクピットから言うとドライバーの左後方。ミッションとディファレンシャルギヤの間のスペースだ。ところが当然のこと、

ここにはプロペラシャフトが通っているため普通にタンクを置くことはできない。結局、TRDでは思い切った形状のタンクを用意しこれに対処した。その方法は、なんとプロペラシャフトがタンクを貫通するというもの。これで低重心化が可能となり、マシンバランスも大きく乱すことなくウォーターインジェクションシステムの実用化が可能となった。なお、当然のことながらミッションとディファレンシャルギヤという高熱を発生するものに挟まれているため、タンク内の水温もかなりの温度まで上昇するとのことだが、この水温を特別下げるようなことはしていないという。

また、ウォーターインジェクションそのものはエンジンを上部から見ただけでは確認することができないが、TRDの関係者によるとインテークマニホールド下に見ることができるという。果たしてその形状はどのようなもので、何本がどこにつけられているのだろうか？

ポイント は空力性能の改善

トヨタの国内モータースポーツ活動を担当するTRDのファクトリーは、新横浜駅にほど近い市街地の真ん中に位置するトヨタテクノクラフトの敷地内にある。スープラはトヨタ本社のモータースポーツ部の協力を得ながら、ここで開発・製作が進められている。この6月には敷地の大部分を占めていた新車整備セクションが他の場所へ移り、これまでよりも、レーシングファクトリーらしい雰囲気が強まった。取材に訪れた日もガレージ内ではT1のレースで大破したサード号の改修作業をTRDとサードのスタッフが共同で行っていた。

今回の取材はMS事業室の新居章年室長、佐藤直樹副室長、そしてエンジン技術グループの松井龍一グループリーダーの3人に対応していたことになる。

ここで改めて説明するまでもなく、TRDは自チームでの参戦は行っていない。TRDはあくまでもマシンの開発・製作を行い、それを各チームに供給することで、レースにかかわっている。もちろん、開発作業はシーズンに入ってから着々と進められていくことになるため、TRDスタッフはサーキットにも姿を見せ、チームとともにマシンのボディ

参戦体制は各チームへのディストリビューション方式 マシン改良にはさまざまなアプローチが

本文でも触れているとおり、TRDはマシン開発及びメンテナンス、エンジン供給やクラッシュしたマシンの修理を施すことをメインとし、スカイラインのニスモ、NSXの童夢×無限のような形で参戦は行っていない。

したがって、マシンの開発も参戦チームとの共同作業となっている。セルモが作ったロッカーアームをTRDで製作し、各チームに分配するなどといった例はその最たるものだろう。

確かに自らレースに参戦していないということ、小回りがききにくいということはあるようで、スカイラインやNSXが各種改良を次々実施実践投入している中、スープラの開発に関しては多少なりのタイムラグが生まれてしまうことは避けられないのかもしれない。

しかし逆を言えば、参戦台数が多いということ、各チームがそれぞれ持つノウハウを広く集めることも可能で、それがうまく回り始めれば昨年の

ような強さを見せつけることもまた可能なのだ。第3戦からマレーシアでのスペシャルイベントを挟んだ第4戦までは、この間に2カ月近くものインターバルがあったため、TRD所有の車両によるテストも順調にこなすことができたという。結果、ポールポジションを獲得した竹内浩典も、独自に開発した足まわりのコメントのほかに、エンジンパワーが大幅にアップしたことを認めている。

99モデルの改良バージョンとなった00モデルだが、フロントミッドシップに課せられることとなったハンドレ規定への対応や、ABSが禁止とされたため、もともとホイールベースが短いことでレーシング時にセンシティブな挙動を示すマシンをどう改良するかといった難題が開幕当初は山積みだった。しかしすぐさまこれらの問題を解消することができたのも、やはりスープラが各チームで集められ、これらのデータを元にTRDで再検討するという形がとられているからこそなのだろう。



独自の開発が最も進んでいると思われるのが、やはり好成绩を取っているセルモだろう。第4戦富士を前に開発されたと思われるロッカーアームによりレバール比を変更。好成绩につながったことでTRDを通じ他チームにも分配された。



トムスもやはり独自の路線を歩む。外観上最も分かりやすいのがフロント両端に付くカナード。実務では他チームが1枚翼を使用する中、35号車、36号車ともに2枚翼をセットする。また、ロッカーアームに関してはスタンダード形状を使う



ファイを進めていくことになる。このあたりがホンダ、ニッサンの参戦スタイルとの大きな違いだ。

また、もうひとつの大きな違いは参戦台数の多さ。ホンダ、ニッサンが少数精鋭で臨むのに対して、トヨタは計8台ものスープラを出場させている。JGTCの振興という意味では意義のあることだが、勝負という意味ではリスクが大きい。それも複数のタイヤメーカーと組むというスタイルもマシンのコンセプトやセッティングなどという点ではライバル勢と比べて不利に働く感も残念ながら否めない。

今シーズン5台が投入されたスープラの00モデルもこれまで同様、TRDが中心となって開発・製作が進められた。00モデルのコンセプトは「大きく変わったレギュレーションでスポイルされた部分をどう稼いでいくか」

という点で、98モデルから99モデルに変わった時ほどダイナミクスが変わったわけではない。特にスープラにとっては空力関係のレギュレーション変更のダメージが大きいという点で、主にエアロダイナミクス面での見直しは00モデルの改良の中心となった。

大幅なレギュレーション変更に伴うファイの中で目標とされたのは「99モデルの性能維持」。リストラクター径が小さくされたことで、そういう意味でもあととほもう空力性能を上げていくしかなかったのだという。風洞試験はかなりやりましたね。99モデルの開発の時の倍はやったんじゃないかな」というだけに、空力の部分では相当の自信を持ってシーズンに望んだのかというと、実は意外にそうでもなかったのだという。

というのも、レギュレーションの決定が昨年の12月くらいになってしまったためにマシン



鈴鹿1000kmにはTRD所有の車両で出場。サードからのエントリーとなるも、耐久性のデータ取りなどが行われた。ウォーターインジェクションは搭載せず

の完成が遅れてしまっただけで時間が足りず、結果的には十分に空力バランスがつかないまま、シーズンインすることになってしまったのだ。今年ハイダウンフォース仕様からローダウンフォース仕様までいろいろな選択肢があったんです。といっても、ダウンフォースばかりに頼ってしまうとタイムが出ない。ダウンフォースを抑えてメカニカルグリップを使って曲がるという方が速い場合もあるんですね。そういった面では開幕戦のころはそういった部分でのセッティングなども含めてまだまだでしたね」

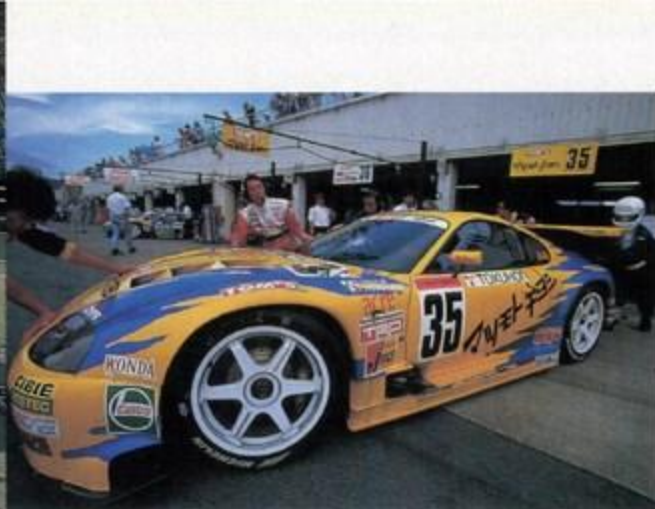
確かに開幕当初は99モデルと00モデルのタイム差はそれほど大きなものではなかった。期待されていた00モデルよりもシーズン熱成が進められてきた99モデルの方がいいのではないかと声を聞かれたほどだった。

「あれは性能がきちんと出ていなかったんです

ね。シェイクダウンして、全く詰められないまま出てしまったという感じでしたね」

そのスープラの大攻勢が始まったのは、第3戦菅生からセパンでのレースをはさんだ長いインターバルを終えてからのことだった。この期間を利用して、TRDと各チームはマシンの煮詰めを進めていった。とはいっても、特に何か特別な「タマ」が入られたわけではなく、開幕当初には見えていなかった空力とシャシーセッティング、そしてエンジンという部分が文字どおり煮詰められていったのだという。

そうして、スープラは夏以降、狙いどおりの速さを手に入れることになったわけだが、ここで沸き上がってくるひとつの疑問はなぜFK/マッセルセルモスープラだけが突き抜けて速かったのかということだ。我々はつ



マシンを開発する側からすると、やはりどうしてもタイヤメーカーが3つ混在することはネックとなってしまふのだという。GT-RやNSXのようにひとつのメーカーに絞り込むことができれば、マシン開発の時点でタイヤに合わせた最良の設計ができるが、当然のことながらタイヤメーカーによってタイヤそのものの構造や設計思想が異なるため、スーパーではそこまで突き詰めた車両製作ができないのだという。素人目には選択肢が広がるため有利に見えるもののは実はこうしたところにもスーパーの開発には苦労が伴っているのだ



誰にも見えない新システム

それでは、そろそろ今回の最大のテーマであるウォーターインジェクションに話題を移すことにしよう。やはり我々の説んだとおり、この新システムがスーパーの00モデル全車には装着されていた。といっても、「基本車両または基本エンジンに設置されている場合のみ使用が許される」とレギュレーションで規定されているだけに、もちろん全くの新シス

テムというわけではない。実はこのウォーターインジェクションというデバイスは94年のWR-C用セリカのためにトヨタがホモロゲーションを取得したシステムで、簡単に言えばインテークマニホールド内に水を噴射することで吸入空気温度を下げるという仕組み。同じようにスーパーにはWR-Cセリカで使われていたフレッシュエアシステムが採用されており、こちらはターボのレスポンスをよくするための目的だったが、このウォーターインジェクションを採用した最大の目的は、意外なことにピット作業時間の短縮だったという。

スーパーに搭載されている3.0L V6エンジンは2.0の直4ターボということで、どうしてもブーストを上げなければならず、そうなるとノッキング対策として圧縮比を下げなければならぬ。結果的に燃費が悪くなるという構造があり、その燃費をよくするためのひとつのデバイスとして、このシステムの装着が実現されたのだという。パワー自体も上がることは上がるのだが、レース全体で考えると結構な量の水を搭載しなければならず、その重量を考えるとその分のパワーアップは結果的にはほとんど相殺されてしまふという。

TRD側からは教えてもらえなかったが、我々の推定では1レースで20〜30Lほどの水が搭載されており、どうやら水タンクはフロアアトネル内に配置されているようだ。外から見分けるのはタンクにつながるデリバリーパイプの注水口だけで、マニホールドに付けられた水のインジェクターもこのシステムが存在を知らなければ全く分からないだけに、ひよっとしたらこのシステムの採用に気がついたライバルチームはないのではないだろうか。「これが速さの秘密というわけではないんですけどTRDサイドでは強調するが、こういった技術のひとつひとつの積み重ねが、結果的にレースのリザルトにつながっていることは間違いない事実であり、そういう部分にJGTCのもうひとつの面白さが隠れているような気がしたのだ。」

00モデル2台の強みを発揮、トムスは時に異なるセッティングを施行

00モデルを2台所有するトムスではその利点を活かして、2台に異なるセッティングを施すことがある。

第6戦美祿では、雨の予選で35号車のフロントスタビをフリーに、一方の36号車は装着と全く異なるアプローチをしている。また、スーパー用として2種類用意されているリヤウイングもそれぞれ違うものを付けるなど、明らかに他チームより多くのデータを収集することが可能となっている。

結果、この時の予選ではスーパー勢は後方に沈んだものの、35号車はその中で最上位となる9位を獲得。決勝でもクラッシュでリタイアするまでは6位を快走していた。

また、99モデルの37号車にも細かな変更が見られ、フロントマスクは00モデルと同様のものとされている。



リヤウイングなどといった機能パーツの他に、トムスでは各車細部に違いを見て取れる。昨年のマシンではなんと1台にバックモニターをセットし



前項でも触れたとおり、トムスでは改良されたロッカーアームを使用せず、この新パーツが開発される以前に他の部位で同様の効果を発揮できる改良を施しているのだという

時代の寵児、WRカー その真の実力

前輪駆動の市販車をベースに用いつつ、ラリーカーとして究極の性能を持たせるために
編み出されたWRカー。導入4年目、熟成期に入り、ついに本領を発揮し始めた
時代の寵児の真の実力に、本誌ならではの多角的検証をもとに迫ります



レーシングオン臨時増刊

WRC 2000

VOL.3-AUTUMN EDITION

定価780円(税込)

絶賛発売中

今シーズンの年4回刊(3、6、9、12月)決定
WRC情報もレーシングオンで!

NEWS PUBLISHING CO., INC. 〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7
株式会社 ニュース出版 TEL:03-5430-4440 FAX:03-5430-4455
E-mail:news-pub@news-pub.com

ニュース出版インターネットホームページ <http://www.news-pub.com/>
(弊社の刊行物に関する情報をご案内します)

10月20日…名神高速をF1日本GPが開かれる鈴鹿へ向かっているのだが、ちょっと遠回りだけれど京都方面へ寄り道して行くことにした。せっかくだから、とある美術館に寄ろうと思ったのだ。

ところで美術館というものは、閉館が早い。わたしがいま目指しているところも、午後4時最終入館、午後5時閉館である。東京を発ったのが朝の10時過ぎ。出勤渋滞を避けたからだが、クルージングのペースが優勝確実となったシューマッハーの最終ラップのようで、ちとユックリ過ぎたかもしれない。ふと気がついたら、車載のナビでは美術館到着予定時刻がちょうど4時となっている。い、いかな、とスロットル・ペダルに力をこめた数瞬後、隣に白い旧型のKラウンが並んで……。

「はい、練馬ナンバー赤のクルマの運転手さん、このクルマについて止まって下さい」というお言葉。覆面パトカーだ。運転手さんが忍者に見える。

いつもならリヤビラー付近に電話アンテナ立てた8ナンバーの白いクルマには十分気をつけているのだが、美術館の閉館時間に気をとられていたのと、ちょうどその時聴いていた伊奈かつべいの25周年ライブのCDに大笑いしていたのとで、つい目配りがおろそかになってしまっていた。美術館と伊奈かつべいさんは交通安全の敵だ。

「法定通行帯外通行」とやらで数千円を国庫に寄付することにになった。やれ嬉しや、これでわたしもお国の役に立てた。滋賀県高速警察隊のお二人さん、ありがとぅ！

そんなことで美術館はお詫仏かと思っただが、気を取り直して行ってみたら、なんとか間に合った。

それにしても、日本F1グランプリ取材を明日に控えて覆面パトにとっ捕まるとは。なにか不吉な運命がわたしを待ち受けているわけじゃあるまいな。10月20日…今年の宿は三重県津市。わたしは初めて泊まる。たしか県庁所在地ではなかったか。

ホテルの前が100メートル道路というのか、広

かなり

タイ焼きや 浮世心と 秋の空

西山 平夫
by Hirao Nishiyama

い道幅にびっくり。しかも歩道がタツブリ取ってあって、クルマが駐車できるスペースもある。歩道にですよ。それもいいが、裏通りがもつといい。木造の巨大な商家が残り、居酒屋がポツリポツリ。これはわたし好み。いい街だ。鈴鹿サーキットまでクルマで20分だし、来年も泊まりは津市にしよう。夕食。ガイドブックで見当をつけておいた創業明治43年というレトロな洋食屋でひとりうつつりとヤキメシをビールでやっていたら、ミナルディの連中が御入店。ヴォナセーラだのヴォナベティートだのが飛び交って、洋食屋がいきなりレストランと化してしまった。彼らがスパゲット(つてメニューに書いてあるんだもん)・ナポリタンを頼んだかどうかは確認しなかったのが残念。

10月20日…USAグランプリが終わった後、田舎で稲刈りしていたら、田舎のK極さんからケータイに連絡があって「日本GPでウチのK山浮世とライアのトークショウをやってくれませんか？」

人前が苦手なわたしは一瞬「ムーン」と腰が引けたが、実際トークするのは会場から数十メートル離

MOTOR SPORT ESSAY

ニュースアウト

れた衛星放送ブース内特設スタジオ。そこからショウ会場の画面に映像を飛ばすのだとか。だったら赤面症のわたしでもなんとかなりそう。快諾。

それにしても、なんで手間ヒマかけてスタジオを造ったりするんだ？ と思っていたが、この日打合せのために衛星放送ブースに向いて納得した。K山浮世出現のニュースをどこからキャッチしたファンがサインを求めに押すな押すな。アツという間に200人くらい集まった。怖いくらいの人気。もし生身の浮世選手が会場に向いたりしようものなら、大バニク。天安門やエルサレム並の騒ぎとなつて、御本尊が狐狩りて大に追われた獲物のごとく八つ裂きにされるのではないか？

あらためて元F1パイロットの人気のもの凄さに納得。歌で全国的ヒットを一発当てると一生食いっぱぐれがない、なんて聞くと、それを目の当たりにした感じだった。K極さんに400円借りて、出店でタイ焼きを買ってプレスルームで食らう。

10月20日…そのトークショウでポール紙渡され、浮世選手とトップ3予想というのをやった。

浮世選手は1位「シューマッハー(雨)」、2位「ハッキネン」、3位「ラルフ」と書いた。

なに言ってるんだい、それじゃあここでシューマッハーのチャンピオンが決まってしまう。認識不足もはなはだしい。第一、今回鈴鹿にフェラーリのルカ・デイ・モンテゼモロ社長が来てない。つてことは、王座はマレーシアで決まる筋書きになっているわけだ。鈴鹿で決まったら、マレーシアのマハティール大統領にどう言い訳するつもりなんだ？ これだからシロートは困る。

ということ、わたしは1位「ハッキネン」、2位「ラルフ」、3位「アーバイン」とした。これが正しい予想というものです。

決勝30分前。今日は自分のお金で買ったタイ焼きの袋を抱えてスタンドの通路をパドックに向かうわたしの顔に、ポツリ、雨粒が落ちて来て……。

COLUMN WORLD SCRAMBLE

コラムワールド スクラムブル

モーター
スポーツ
最前線から

Shoji Mita

三田 正二

羽田空港には以前から羽田ラーメン(だっけ)がJASのカウンター近くにあったが、最近ANAの搭乗口近くに時計台のラーメンが進出した。いろいろな空港でめん類を食べたけど、やっぱり高松の讃岐うどんと熊本のラーメンが一番かな

リスクの多くなったWRCで 減退した意欲を 果たして食欲で挽回できるか

「あんなのコラムはラーメンとか食い物ネタが多いね」とよく言われる。まあそう言われるほどラーメンを食いたくなくて、その話を書いてきたから反論はできない。が、人間はやっぱり食欲と意欲がなくなったらおしまいよ。やっぱり意欲は、行動を起こす動機や原動力になるから大事だよな。いや不純なことじゃなくて、仕事とか趣味とかの話だけだね。

この「意欲」と言えば、前に写真を撮る意欲をそぐようなフィンランド・ラリーで張りめぐらされたテープのことを書いたけれど、今度はツール・ド・フランスでその意欲を萎えさせるような事態が起こった。とあるラリーカーのコースアウトに巻き込まれたフランス人のカメラマンが重傷を負ったというのだ。

全 日本GT選手権が危ない……。こう書き出すと、「JGTCの悲劇」を思い出す人が多いかもしれないが、決してそういう意味ではない。逆にこれまでになかったくらいの勢いでJGTCは成功している。毎戦多くのファンがサーキットを埋め尽くし、そしてレースはバラエティーに富んだマシンによって白熱したバトルが繰り広げられ、特定のマシンだけが飛び抜けて勝ち続けるということもなく、3メーカーのGT500マシンがいい感じで丁々発止のトップ争いを展開し、とにかく今のJGTCは間違いなく日本のモータースポーツ界を引っ張る存在となっている。ふと「この時期にJGTCが成功していなかったら、現在のモータースポーツを取り巻く環境はいったいどうなっていただろうか」と考えると、少しばかり不安になるくらいだ。

しかし、その成功劇の裏側では来たるべき未来へ向けて、JGTCの将来像を探っていくという動きがスタートしている。GTアシエーションは立ち上げ当初から常に先を考えて先手を打ってきたという印象が強いが、今回も近い将来を迎えることになるビッグバンに向けて、着実に歩を進めつつある。

その最初の関門と言えるのは、JGTCの海外進出についてだろう。今年の7月にマレーシアのセパンサーキットで行われたオールスターレースが関係者の想像以上の成功を収めたことは記憶に新しいところだが、このエキシビションレース開催に続く次のステップとして、GT-Aは海外での公式レース開催を目指している。とりあえずは実績のあるセパンでの来季開催が検討されているというが、実績があってもその実現には片付けていかなければならない課題が数多くあるという。

何にでも言えることかもしれないが、何か新しいことを行う際には誰かが妥協を強いられるものだし、それはその段階では別の人間の得になるように見えても、ひょっとするとそれは儼然と見れば逆転していることなのかもしれない。少しまどろっこしい書き方になってしまったが、要するにその場の損得勘定だけでこの問題を片付けてほしくないということだ。

確かに国内のサーキットを転戦するだけでもチームの負担は大きいだろうし、もし海外でレースをやっても国内のサーキットを訪れる観客が増えるわけではないかもしれない。しかし、JGTCというシリーズ

Yasuyuki Umehara

梅原 康之

F1、Fボク、GTにヴィッツ……。夏から秋にかけて毎週のようにレースへ行っていたら、すっかり夏休みを取りそびれてしまいました。もうすぐ地獄のWRC臨時増刊、それにF1 PLUSも始まるしなあ。こりゃあ、すぐに21世紀だなあ

海外へ、そして海外から 21世紀へ向けて JGTCが今、揺れている

自体のグレードは間違いなく変わる。世界中のモータースポーツカテゴリの中で、成功しているものはほんのひと握りだ。そんな中でJGTCは現在の隆盛自体が高く評価されるものだし、日本のシリーズが海外進出を果たすということはさらにその地位を上げることになるのではないだろうか。

僕はJGTCの海外進出、それもアジア地区への進出は日本のモータースポーツ史にとって大きな岐路になる事柄だと思う。ここで一歩踏み出すかどうかで、21世紀の日本のモータースポーツの存亡が決まると言っても決して大げさではないと信じている。自動車産業という意味で言えば、とっくの昔にグローバル化がはじまっていて、日本もその一部に組み込まれているわけだが、モータースポーツもまもなく大きな再編の波に飲み込まれていくことになるだろう。そんな時だからこそ、日本のレースがエキシビションとしてではなく、シリーズ戦の一環として海外へと進出していくことはとても重要なことだと思う。

また、その一方で海外メーカー、あるいはチームの参戦を受け入れることも大きな意味を持つてくるのではないだろうか。メルセデスがDTMマシンを参戦させたい意

向を持っているというが、個人的にはどんなに妥協したとしても実現を目指してほしいと思っっている。現在参戦へ向けて調整が進められているようだが、これは逆に言えばJGTCがダイムラー・クライスラーほどのメーカーでさえも注目しているシリーズだということの証明でもある。海外進出とともに海外メーカー参入は、今後のJGTCにとって大きな意味を持つてくることになるはず。実現するために解決しなければならない問題は多いのかもしれないが、双方の妥協点を探ってぜひ実現させてほしい。そして、最後にもうひとつ。それは今後のマシンレギュレーションについてだ。いろいろな方向性が浮上しているようだが、実はここが今後のJGTCの本当の肝になると思われだけに、見誤らないようにしなければならぬのではないだろうか。おそらくそのあたりについては関係者も重々承知のことと思うが……。

と書いたところでスペースが尽きてしまった。この続きは近日中にぜひ。

貝島由美子

実家にズルズルと何週間も居続けていた私。御殿場の家にはないケーブルTVで、ディスカバーチャンネルを見るのがちょっとした楽しみになってしまった。シーズンオフに備えて、御殿場にも導入しようか悩んでいるところだ

意外と知らない家族のことだから、いろんな人のことをもつともつと知りたい

「そんな危ないところに立ってた方が悪い」
 ということになったわけだけれど、この
 ニュースを3つ先のSSで聞いた時、明
 日は我が身、ってソツとした。その現場は
 最終日第3レグの1本目のSSで、本当な
 ら僕が行こうとしていたSSだったからだ
 もし行っていたら、そのカメラマンと異
 同舟だったかもしれないと思うと……。友
 人カメラマンK君は、そのひとつ上のコー
 ナーで撮影していたというしね。
 そしてそのカメラマンとは、なんと前日
 の最終SSで隣り合せて撮影していたん
 だから。考えてみれば、その撮影ポイント
 も中速コーナーのアウト側。つまりがけっ
 ぶち立ってたわけで、僕も一歩間違えは

常に親しいというのではなかったが、後輩
 は顔も名前も知っていたし、同級生は全部
 で120人しかいないので、クラスが一緒
 になったことだってあれば、お喋りしたこ
 とだって、いくらでもある。今回、本を読
 んで改めて、亡くなった彼女たちのことを
 考えた。「恐怖」なんて言葉では片付けられ
 なかったんだろうなと事故の様子を想像す
 る一方、生きていた時の彼女たちの顔が心
 の中に自然と浮かんでくる。そしてまた、
 胸が痛くなった。この夏、TVのニュース
 で123便のボイスレコーダーの音声がか
 部放送された時と同じような気持ち。私の
 ように、ただの同級生でもそれぐらいの気
 持ちにはなるのだから、あの事故で亡くな
 った方のご家族や親しかった方は、未だに
 やり切れない気持ちになることもあるん
 らうなと思う。

この本を読んだので、他に読んだ本の印
 象はかなり薄れてしまったが、もう1冊と
 ても一生懸命読んだのは、ようやく文庫本
 になった沢木耕太郎さんの「権」。「火宅の
 人」などで名を知られる作家、故・権一雄
 氏の妻にインタビューし、その人生を綴っ
 た内容だ。それまで権一雄の本を読んだこ
 とがなかった私は、これを読んで早速「火
 宅の人」の文庫本を探しに行った。なのに、
 なかなか見つからない。何軒も回ってやっ

というような場所だったけど、さすがにこ
 の時は身の危険を感じてトップから10台ほ
 どで安全な場所に移動したけれどね。
 もちろん僕らが一方的にラードライバ
 ーを信頼し、コースサイドに立っているわ
 けだけれど、でも、SS1をスタートしてす
 ぐの何でもない緩い左コーナーでコースア
 ウトしたフレディー・ロイクスの例もある
 し。本当、どこで何が分かるからな
 ね。コースを熟知している地元ドライバーバ
 ーだったとしてもかく、年に一度だけのスピ
 ードを規制された2回のコースレッキヤ、
 ワークス・ミニネットのドライバーでさえも
 ミスする確率も多くなる、なんてことも頭
 に入れておく必要がある。

と見つけたが、あんなに流行した本なのに、
 時間が経つと世間からは忘れられてしま
 うものなんだな。生きていた時のことや昔
 のことをちゃんと憶えていてくれるのは、
 やっぱ家族とか親しい人なんだろうな。な
 んて、シミジミしてしまった。実家で家族
 がいるもんだから、なおさらそう思っ
 ちやう。

でもさ、これもまた改めて考えると、自
 分の家族のことって意外に知らないんだよ
 ね。ってことは、私のことも家族は意外に
 知らんということか、なんて思っちゃった
 よ。これは何とかせねば。と同時に、仕事
 を通じて知っている人たちのことも、もっ
 ともつと分かってい、取材意欲を新たに
 した私。これからストーリーブックだし、ま
 たいいろいろ調べていいネタをスツぱ抜ける
 ように頑張ろう！

最後に
 最後にお礼なんだけど、8月に書いたコ
 ラムを読んで、原宿までTシャツを買いに
 行ってくれた女性読者の方。名前は分か
 らないんだけど、本当にどうもありがと
 ございました。のじれんの人たちも、皆さん
 とても喜ばれていたそうです。それから、
 今年FJの東北シリーズともてぎシリーズ
 に参戦していた今村大輔選手のお父さん。
 とてもいいねいなお手紙をありがとう。さ
 いました。私だけでなく、今村選手を良く
 知っている栗直之さんや、西宮市出身の編
 集部T口さんと楽しく読ませていただき
 ました。

あるSSでは、僕のすぐ横をかすめてい
 ったバニツツイのブジョー206の風圧は
 すこかった。ここはまるで筑波サーキット
 の第1ヘアピンの縁石に立って撮影するよ
 うな状態だもの（もちろん筑波のヘアピ
 ンのコースサイドで撮影できるわけではないが、
 その勢いで突っ込まれたら……。まあ、こ
 んなことがあると「小さいものにふたをす
 る」という、何でもかんでも規制するコー
 スマーシャルの気持ちも分からんわけでも
 ないけれどね。そのうち、WRICにもサーキ
 ットのようなタイヤバリアができるかもし
 れないなあ。

「だったらギャラリーと同じオフィシャル
 から指定された、安全と思われる場所で撮
 ればいいじゃないか」とは言われても、し
 かし迫力あるアクションは危険なアクショ
 ンと紙一重。知らず知らず、こういう迷
 路に入りこんじゃうんだよね。とにかく良
 い子は、コースサイドに立つようなまねは
 しないようにね。
 それで、こうして仕事の意欲が減退して

しまった夜は食への「欲」を充実させたい
 もの。それでは人類は種類と、ご多分に漏
 れずコルシカ料理があるはずなのに、パカ
 のひとつ覚えてこてもバスタを食いまく
 った。コルシカ島がイタリアにも近いせい
 か、少なくともフランス本土よりはバスタ
 はうまかったが、しかしなあ、カルボナー
 ラやポロネーゼ、ムール貝のバスタ、そし
 てアンチョビが入ったピザ等々、どれも実
 に堪辛い。だから、やっぱりバスタはイタ
 リアに期待するしかない。こうなったら期
 待は、次のサンレモだな。

という今年のサンレモは99年より地域を
 狭め、同じSSを方向を変えて2度走ると
 いう。だからどこもかしこもSSへのアク
 セスは洗滌状態になることは目に見えてい
 る。たぶん99年以上にSSに入るのが大変
 だろうなあ。しかし、秋たけなわのサンレ
 モにはおいしいバスタがある。3回連続で
 減退しような仕事の意欲を、食欲で高める
 のだ。こうして僕の腹は、サンレモの山々と
 ともに豊穡の秋を迎えようとしている。

「そんな危ないところに立ってた方が悪い」
 ということになったわけだけれど、この
 ニュースを3つ先のSSで聞いた時、明
 日は我が身、ってソツとした。その現場は
 最終日第3レグの1本目のSSで、本当な
 ら僕が行こうとしていたSSだったからだ
 もし行っていたら、そのカメラマンと異
 同舟だったかもしれないと思うと……。友
 人カメラマンK君は、そのひとつ上のコー
 ナーで撮影していたというしね。
 そしてそのカメラマンとは、なんと前日
 の最終SSで隣り合せて撮影していたん
 だから。考えてみれば、その撮影ポイント
 も中速コーナーのアウト側。つまりがけっ
 ぶち立ってたわけで、僕も一歩間違えは

「そんな危ないところに立ってた方が悪い」
 ということになったわけだけれど、この
 ニュースを3つ先のSSで聞いた時、明
 日は我が身、ってソツとした。その現場は
 最終日第3レグの1本目のSSで、本当な
 ら僕が行こうとしていたSSだったからだ
 もし行っていたら、そのカメラマンと異
 同舟だったかもしれないと思うと……。友
 人カメラマンK君は、そのひとつ上のコー
 ナーで撮影していたというしね。
 そしてそのカメラマンとは、なんと前日
 の最終SSで隣り合せて撮影していたん
 だから。考えてみれば、その撮影ポイント
 も中速コーナーのアウト側。つまりがけっ
 ぶち立ってたわけで、僕も一歩間違えは

常に親しいというのではなかったが、後輩
 は顔も名前も知っていたし、同級生は全部
 で120人しかいないので、クラスが一緒
 になったことだってあれば、お喋りしたこ
 とだって、いくらでもある。今回、本を読
 んで改めて、亡くなった彼女たちのことを
 考えた。「恐怖」なんて言葉では片付けられ
 なかったんだろうなと事故の様子を想像す
 る一方、生きていた時の彼女たちの顔が心
 の中に自然と浮かんでくる。そしてまた、
 胸が痛くなった。この夏、TVのニュース
 で123便のボイスレコーダーの音声がか
 部放送された時と同じような気持ち。私の
 ように、ただの同級生でもそれぐらいの気
 持ちにはなるのだから、あの事故で亡くな
 った方のご家族や親しかった方は、未だに
 やり切れない気持ちになることもあるん
 らうなと思う。

いつも今年
 最後にお礼なんだけど、8月に書いたコ
 ラムを読んで、原宿までTシャツを買いに
 行ってくれた女性読者の方。名前は分か
 らないんだけど、本当にどうもありがと
 ございました。のじれんの人たちも、皆さん
 とても喜ばれていたそうです。それから、
 今年FJの東北シリーズともてぎシリーズ
 に参戦していた今村大輔選手のお父さん。
 とてもいいねいなお手紙をありがとう。さ
 いました。私だけでなく、今村選手を良く
 知っている栗直之さんや、西宮市出身の編
 集部T口さんと楽しく読ませていただき
 ました。

あるSSでは、僕のすぐ横をかすめてい
 ったバニツツイのブジョー206の風圧は
 すこかった。ここはまるで筑波サーキット
 の第1ヘアピンの縁石に立って撮影するよ
 うな状態だもの（もちろん筑波のヘアピ
 ンのコースサイドで撮影できるわけではないが、
 その勢いで突っ込まれたら……。まあ、こ
 んなことがあると「小さいものにふたをす
 る」という、何でもかんでも規制するコー
 スマーシャルの気持ちも分からんわけでも
 ないけれどね。そのうち、WRICにもサーキ
 ットのようなタイヤバリアができるかもし
 れないなあ。

「だったらギャラリーと同じオフィシャル
 から指定された、安全と思われる場所で撮
 ればいいじゃないか」とは言われても、し
 かし迫力あるアクションは危険なアクショ
 ンと紙一重。知らず知らず、こういう迷
 路に入りこんじゃうんだよね。とにかく良
 い子は、コースサイドに立つようなまねは
 しないようにね。
 それで、こうして仕事の意欲が減退して

5th Column

Tells you a true story

Nigel Roebuck

5thコラム—ナイジェル・ルーバック

「みんないい子」

[No fuss please, we're F1 drivers]

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

スバでハッキンがニューマツハーをオーバーテイクしたとき、私は喜びのあまり思わず大声を上げていた。プレスルームに居合わせただ半がそうだったから、ジャーナリストだってアクシオンは大好きなのだ。それは間違いない。

今のF1には傍から見るとおかしなことが山ほどあって、最高のテクノロジをうたい文句にしなから、ボディワークを取り去ったマシンを人目に触れないよう汲々としているところなどもそのひとつと言える。トップチームの偏執狂じみた秘密主義を見てみると、これは何かタチの悪いジョークではないかとさえ思えるくらいだ。

ひとつだけハッキリしているのは、ジャーナリストに隠すことはほとんど意味がないという点。自分のクルマのタイヤ交換でさえ四苦八苦するようなメカ音痴に、ハイテクマシンのいったい何が分かるというのだろうか。エアロダイナミクス？ なんだそりゃ？ てなもんである。みんな分かったような顔をしているが、実際はそうではない。この私にしてからが子供のころから英語はそれほどでもなかったが、理科の授業は大の苦手であった。

そんな私がF1のとりこになったのだから、考えてみれば不思議な話だが、レーシングマシンの機械的な部分に魅力を感じたのではないことだけは確かである。その流麗なスタイルと素晴らしいエキゾーストノートに私はひかれた。そのふたつだけでもF1は十分に魅力的なのだ。

今回、インディアナポリスに集まった観客を眺めていてその思いを一層強くした。つまり、F1を楽しむのに、メカおたくである必要はないし、そういう私と似たような感覚の持ち主がアメリカにも大勢いるということも何度もインディ500に足を運んでいるので、スタンドをぐるりと見回しただけで、これはいつもの地元の観客とは違うということが分かった。F1が好きで、遠距離をものともせずブリックヤードに駆けつけたファンが大勢いたのだ。おそらく全米各地から集まっていたのではないだろうか。

インディ500の半分くらいしか観客動員

がなかったにもかかわらず、それでも20万人もいたというから驚きだ。周囲のホテルが軒並み満杯状態だったことでもそれは明らかだ。

それにしても、見慣れないいつものサーキットで見慣れないイベントが開催されるというのは、なんと不思議な感じがするものだろう。ここは紛れもなくトニー・ジョージが所有するインディアナポリス・スピードウェイなのだが、この週末だけに限って言えば、主催者、参加者、観客、そのほかすべてが入れ替わって、まるでブリックヤード全体がF1にハイジャックされたような印象を受けたものだ。

金曜日に行われた記者会見では、バーニー・エクレストンとトニー・ジョージがそろって顔を見せていたが、そのときのやりとりが意味深かった。

「F1をアメリカに呼び戻してくれたことについて、ここにいるトニーに深く感謝している。彼がいなかったら、我々は今こうしてこの場にはいなかったはずだ」と当のジョージの肩に手を置いたエクレストン。「彼が我々を歓迎してくれる限り、F1はこれから先もずっとここに訪れることになるだろう」

バーニーはへりくだった物言いをしたが、「歓迎してもらえない限り」というのは明らかに外交辞令で、本音は「F1に忠誠を尽くす限り」というのが正しい解釈である。

アメリカでのF1開催自体は9年ぶりであったが、オーバルコースを使用したレースは史上初。インディアナポリス・モーター・スピードウェイでの開催はF1の歴史に残る出来事だったといえるだろう。

「ガソリン満タンで24ドルも取るのかよ！ いったいどういうことなんだ？」。木曜朝、インディアナポリスのホテルで起き抜けにテレビのスイッチを入れたら、いきなりこんなセリフが飛び込んできた。驚いたのはこっぴどいガソリン満タンがたったの24ドル！ イギリスでいくらかするのか、おそらく彼は知らないはずだ。せひともゴードン・ブラウン（英国の大蔵大臣）に会って意見してもらいたいものである。

この話からも分かるとおり、アメリカは疑いもなく豊饒の国であり、人々の希望は天よりも高くそびえている。

「久しぶりに米国上陸を果たしたF1だが、ファンの反応は思いのほかさめているよ。アメリカ生まれの古くからの友人はそのわけを説明しようと一生懸命だったが、ガソリンの値段に対する反応の違いがそのことを何よりも明快に教えてくれた。彼の話によれば、こちらでは今バスケットボールの人氣がうなぎ上りで、逆に野球の人氣が凋落気味なのだそう。

「どう言ったらいいのか、集中力がそれほど長続きしないんだよね」と彼。「バスケットボールなら10秒おきくらいに得点シーンを眺めることができるが、野球はそうはいかない。とにかくハカスカ得点が入るのが連中は好きなのだ」。

レースだって同じだよ。ほとんどのアメリカ人は、この辺りに住む人は特にそうなんだけど、モータースポーツはオーバルに限ると思っている。高速で抜くつ抜かれたつというやっじゃないとレースとは認めないんだ。ところが、F1はそういうのとは全然違うところ。あの奥の深さを彼らに理解させるのは大変なことだ。だって誰もテクノロジなんかには興味がないんだもの。アクシオンがあればそれで満足してやつてさ」。

その点でいけば、私もある程度までは彼らと同類だ。マックス・モズレーがF1レースをチェスのゲームに見立てる発言をしてからは、私のその傾向にますます拍車がかかったような気がする。F1はチェスじゃないかという思いをいまだに捨て切れずにいるからだ。

久しぶりに米国上陸を果たしたF1だが、ファンの反応は思いのほかさめている

ンは、KGBのように狡猾で抜け目ない。常にそうとは限らないが、必要に応じていつだって陰険にもする賢くもなるのだ。その過酷な要求を満たすために、スピードウェイのスタッフはさぞかし憤懣を募らせたことだろう。その忍耐と寛容に心からの敬意を表したい。2000年USGPがこれほどの成功を収めたのは、ひとえに彼らの禁欲主義のためのものである。

そうした主催者側の努力に報いるという意味もあったのだろうが、インディアナポリスを訪れたドライバーは例外なく事前に因果を含められていたようだ。「アメリカGPではみんな、いい子」にして、間違っても不穏当な発言などないように」というのがそれ。いつもよりふんだんにフォトセッションが設けられたのも、そうした配慮からだったかもしれない。レース当日は前述のトニーの奥方、ローラの誕生日とかで、バーニーから送られたバスデイケーキを、ミハエルとミカふたりの主役がうやうやしく掲げるシーンがとりわけ印象的であった。

ドライバー記者会見でもそうした「やらせ」があまりにも見え透いていて、普段の彼らを知る我々は反応に窮し、ほとんど身の置き所がないありさまだった。アメリカ人ジャーナリストが地元びいきだというのは決して責められることはない。インディアナポリス・モーター・スピードウェイ（IMS）は、彼らがモータースポーツの聖地とあがる場所。ここを走ることがいかにタイヘンで名誉なことか、そういう言葉を彼らはフードライバーの口から直に聞きたいと思っているのだ。そ

F1は尊大な態度ではなく もっと謙虚に、IMSに対する理解と 尊敬の念を持って臨むべきだ

の期待に応え、ジャック・ビルヌーブを除く全員が異口同音にスピードウェイを褒めそやしていたが、さぞかし歯が浮くような心持ちであったに相違なく、それを聞いている我々も実にツラかった。

しかし、久しぶりのUSイベントが楽しくなかったかといえは、決してそんなことはない。実際我々は大いにこのレースを楽しむことができたのであった。これもまた主催者の努力に負うところ大である。多謝。

インディアの伝統を大切に人たちの間では、由緒あるオーバルコースに比べクロードコースを設けることに反対する声も多かったと聞いているが、それも無理からぬことと言える。私たちに似たような経験があ

って、スバヤモンツアがいくつものシケインで「骨抜き」にされたとき、言いしれぬ悲しみを味わったものだった。

「さすがに寂しい感じがするね」と地元ジャーナリストのひとりも語っていた。「それでも5年前にCARTとIRLが分裂したときほどじゃないよ。あれはひどかった。一夜にしてインディ500が格下のレースに成り下がってしまったんだ。ああいうことがあって、いつしかIMSを愛する人たちの間に、もっと新しいもの、もっと上の何かを切実に求める気持ちが生えていったのだと思う。その昔、F1はアメリカで憧れたる興行成績を残してしまっただけ、今ならそういうこともなく、きちんと成功を収めることができるはずだ。

これから先、F1はきつとアメリカに根づく

と僕は思うよ」
私も心からそれを願っている。ただしF1は、今回のように尊大な態度でアメリカ大陸するのではなく、もっと謙虚に、IMSに対する理解と尊敬の念を持ってこれに臨むべきだろう。なんといってもブリックヤードで走れるのは名誉なことなのだ。

そして、そのオーナーであるトニー・ジョージにもお願いがある。早急にブランBに着手して、オーバル部分の使用をターン3まで延長すること。そのためにはインフィールド部分の低速コーナーをひとつふたつづつ覚悟が必要だが、その方がはるかにいい。

最後にもうひとつ。インディアナポリスで走るF1マシンを見て、今のような過酷なテストスケジュールが果たして必要なかどうかの思いを一段と強くした。金曜日訪れるまでここを走ったF1マシンはほとんどないはずなのに、グリッド順はバルセロナ「最も頻繁にテストが行われるサーキット」とほとんど大差ないではないか。前の2列をマクラーレンとフェラーリが占め、最後尾はミナルディ、その中間のオーダーも変わりばえがしないとなれば、わざわざIMSまで出張ってグランプリを開催することもなかったとも言えるのだ。

しかし、我々はこうしてインディアナポリスにやってきたのだし、その意味をあらためて考え直してみる必要があるのではないだろうか。IMSで開催されるF1グランプリを、単に17戦のうちの1戦としないために。



今日の触れちゃダメ

やなこと
言うねえ

し、しつれーな!?
イタリアGP3位の
ドライバー様をつかまえて
なんたる言いくさ
バカにされる覚えは
まったくございません!
F1で見事に戦ったものの
ちょっと水が合わなくて(笑)
アメリカに帰っただけ
なんなら来年、走ってやろうか?



F1といや、
お前んちの息子は
どうしたんだっけ?

F1グランプリの
裏話、こぼれ話とウワサ

誰かが腹痛欠場なら
彼が代役だったかも!?
それだけが心残りUSA

G
GRAND

P
PRIX

S
STATION

▶ どうせだったら
鈴鹿で全部売りたいまへ

プロストグランプリの来年のための第一歩。まずはボンジュールとしては不本意ながらも、イタリア製のフェラーリエンジンを獲得。チャオ。まあ背に腹は代えられぬということで、一歩前進。ところが踏み出した先もまた泥沼でした。どうする。
で、舌肉の裏で思いついたのがマシンのオークション出展。スポンサーのYahoo!オークションにて、入札開始額は1000ドルから。果たしてどんな金額で落札されることやら。マシンを売りに出すとは、自分の足を食べるタコのような行い、やっぱタコか。

どう、
マシン買わない?

今日の閉店セール

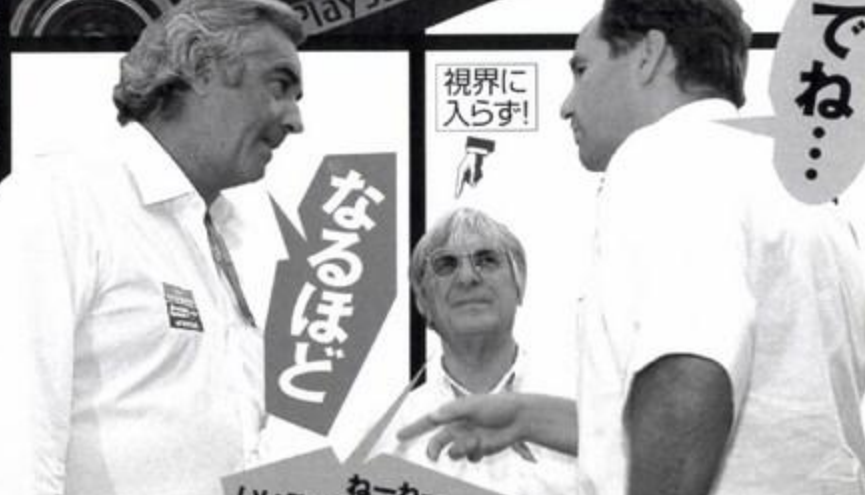


売れまっせ〜

売れまっせ〜



チーム
売れって



視界に
入らず!

ねーねー、
いい儲け話があるんだけどさ。
ねー、プロストのトコね...

で
ね...

もう遅いってば



お、置いてかれる〜

今日のおいてけぼり

▲ただの便利屋ナンバー2 途中の活躍、覚えてる？

おっす。オレの名前はクルサード。最近、なんのために走っているのか分からないイギリス人、角張った顔の輪郭がチャームポイントだ。

シーズン初めは独走するシューマッハーに敵然と挑んで、スタートでかましてやったこともあった。だらしなかったチームメイトの穴を埋めてたはずなのに、今じゃすっかりカヤの外。もう1回くらい勝ちたいなあ……。

で、シューマッハーとハッキネンのタイトル争いに決着がついた今、注目はフェラーリとマクラーレンのコンストラクターズタイトル。こっちはピシッピシ活躍してもらわなきゃならないんだが、ヤル気は残ってる？

今日のアタマ隠して…

そこまですごいオープンなのもオーブンかと思えますがどうかと思えますが



こそこそ隠すとは、あんまり感心せんな

▲バブルUSAに食指 そういやあのころの日本も……

アメリカに上陸したF1グランプリ。シューマッハーとトレシーが遭遇するも、お互い誰だか顔を知らない。シューマッハーなんざアメリカ以外じゃデカイ顔なのに、アメリカの雑誌には「アメリカではまったく無名だが、どうも世界最速らしい」と書かれる始末。ジョーダンとレイホールはお互いの境遇にひっかけて、F1とアメリカのレースの違いについて語ったりもしていた。

開放的なアメリカと、少し閉じこごの多いグランプリ。どっちがいいとか悪いは言わないが、ひとまずジョーダンの方は夏には暑そうだけ注意しておこう。あんまり隠すとムレるんじゃないの、って何の話？

そっちなそ、誰？



えーと、誰？

今日のリーチ一発!



おらおら！
あの勢いは！
どうしたんだよ

あれ？



◀お互い決め手を欠いて 結果、接戦とは……

よもや日本グランプリをシューマッハーにリードされて迎えるとは思わなかったミカ・ハッキネン。シューマッハーが取りこぼす間にとっととチャンピオン決めて、きついでハワイでバカンスを楽しむはだったのに(ま、これはアメリカ帰りに行ったそうだけど)。夢のまた夢。

で、仮にも3連覇かと言われてたドライバーやチームなら、夏ごろにはタイトルを決定するような強さを見せてくれてもいいのでは。来年はそういう筋書きbyバーニーでぜひともお願いしたい。接戦も、毎年続けば、ちと飽きる。

R'online

レーシングオンライン

モータースポーツ界の裏話や気になるトコロ
数字にまつわる話題やドライバーデータなど
知りたい情報を満載のこのコーナー
レースファンなら満足すること間違いなし!
さあ、みなさんとくどくど賞味を!!



2度目のスパもこう“グイッ”といきたかったんですけど……

イギリスF3で戦う
佐藤琢磨を陰で支える

敏腕メカニック 奮戦記

Photo/Hiroaki Matsumoto

第5回

日本ではルマン、パルスポーツ、童夢を
渡り歩いた飯田一寿
F1のメカニックになるためイギリスへ渡り
同じく将来はF1を目指すドライバーと
まずはF3で旋風を巻き起こす

7月にもフランスF3選手権で遠征した
スパ・フランコルシャン。思い起こせばおよ
うと1年前のこと。何も分からずイギリス
へたどり着いて、その2日後に来たのもこ
こだったなあ……

今年はずでに琢磨君も勝ってるケンとい
いSPAに再びやってきました。今回は木曜
がテストデー、金曜はお休み、土曜が予選
で日曜が決勝というスケジュールです。イ
ギリスを出発した火曜日の夜はサービスイ
リアの道路わきで野宿。男3人がトラック
のキャビンで一夜を明かすとはついてない
道路を走るトラックはうるさいし、サイモ
ンの足はくさいしと最悪。1度ぐらいいま
ともな移動をしたいもんです。

水曜日の朝にSPAへ到着しました。そこ
でフォーミュラ・ルノーのトラックドライ
バーがキレイな金髪のおネーチャンである
ことに気づく。いいなり、足のくさいサイ
モンなんかと一緒に移動するよりずっと
楽しいだろうしね。あの娘と一緒に野宿
も大歓迎。来年(星野)一樹がフォーミュ
ラ・ルノーに参戦してくれないかな。がん
ばれよ、一樹!

木曜日は午前、午後にそれぞれ1時間設
けられたテスト走行は2セッションともト
ップタイム。以前にスポット参戦したこと
で、シミュレーションもある程度できてい
たからね。明日は走行がないのでマシンの
チェックだけして、TVもバスルームもな
いホテルへ帰る。夕食はホテルでとろける
ようなステーキをレアで食べさせていた
きました。たまにはいいこともあるやん。
セッションがない金曜日は久しぶりにホ
テルでゆっくり寝てからサーキットへ出発
仕事を始めると琢磨君が来て「ニユルブル
クリンクの旧コースへ行って来るから」だ
って。ん、ニユルってドイツやなかったっ
け? なんでも、ここからだとクルマで1
時間30分くらいで行けるんだとか。そのこ
ろエンジニアのボーヨーはフロア、ステー

などの角張った部分を片っ端からヤスリ、
サンドペーパーで先をとがらせて空気抵抗
を減らす作業をしている。一見地味な作業
なんだけど大切なこと。こういう細かい作
業がタイムを削ることにつながるのです。

マシンを造るっていうのは重箱の隅をつ
くような地道な努力の積み重ね。そして作
業も終わり、帰ろうとしていると琢磨君が
ニユルから帰ってきた。残念なことに某自
動車メーカーの専有テストで走れなかつた
そうや。今度は一緒に連れてってな。

予選日は見事な秋晴れ。仕事は完璧に終
わらせていたから暇でしようがない。予選
開始直後からコース上では黄旗が振られて
いる。そのため我々はピットで待機。コー
ス状況を見ながらコースインするが、
再び黄旗のせいでピットインする。その直
後には赤旗が出て一時中断となった。予選
再開後、琢磨君は1周目のフライングラッ
プで当然のようにベストタイムをマーク。
その後も走行を続けるが、マシンバランス
がいまいちで少しナーバスなようだ。2回
目の予選に向けての課題は残ったけど暫定
ポールを獲得した。終了間際にチームメイ
トのベン・コリンズも2位に浮上して、暫
定とはいえフロントロウを独占。この調子
で2回目もいだけや!

しかしベンのお話を聞くとバズストップシ
ケインをショートカットした周にベストタ
イムが出たらしい。そのために、しばらく
は暫定結果のまま協議が行われたが結局
ベナルティはなし。ベンは「ショートカ
ット大成功!」と喜んでましたが、個人的
にはベナルティがなかったのは腑に落ち
ない。緑石の内側がアスファルトだったの
で、そこを走行する限りはベナルティの
対象にならないというのが主催者の解釈。
本来ならば内側がアスファルトであろうが
グラベルであろうが、本コースじゃない場
所を走行するのはあかんやろう。主催者側
も判断の難しいだろうけど、もっとルール
を徹底して「ダメ」な行為には「ダメ」と

毅然とした態度をとってほしい。

午後に向けてマシンのセットアップを煮
詰める。1回目のデータとドライバーバーから
のフィードバックでマシンは完璧や。琢磨
君も負うことなくコースインすると、午
前中のタイムをコンマ8秒更新した。実は
午後にはアタックをしなくても、すでに1回
目のタイムで午後後にショートカットして2
位に入ったティエゴ・モンテイロを上まわ
っていたのです。2回目はベンの行為が合
法との判断から全ドライバーがショートカ
ットしてました。そのおかげでベンは6位
までドロップ。だからライバルになんか言
わなきゃいいのに。主催者は結局予選終了
後にシケインにタイヤバリアを設置した。
ホントに行き当たりばったりな運営やな。
まあ何はともあれ、琢磨君がまたまたポ
ーラポジションを獲得。

天気も含めて週末の流れは順調すぎるく
らいだった。そう、スタート前までは……。
フォーミュラ・ルノーで琢磨君は、後続
とのギャップを保ちながらバズストップシ
ケインでシフトダウンした。そこで突然、
ギャガがんでしまいピットに緊張が走る。
琢磨君は無縁で叫びながらピットへ。コー
ス上ではすでにレースがスタート。ピット
でギャボックスのエンドケースを少しだけ
外し、ドライバーを刺し込みプランジャー
を解除した。ここで約3分のロス。すでに
2周遅れになっていて、トップを走るモン
テイロの前でコースインする。しかし前を
譲るところが走ることに差を広げて、単独
走行になると唯一の(2分)17秒台で周回
だが2周の差は大きすぎた。ファステスト
ラップを記録するも21位でした。メカニッ
クのミスでスタートできず、そこで腐って
しまったりせずに琢磨君はその事実を受け
止めて走ってくれた。自分が担当した個所
ではないにせよ、申し訳なく思っています。
次戦はイギリスF3最終戦のシルバース
トン。最後は思いっきり笑ってシーズン
締められるように頑張ります!

EVENT

日本全国、津々浦々で開催される
あらゆるイベントを詳しく紹介!

NISMO FESTIVAL
at FISCO 2000



グループ5マシンのスカイラインが走行するのは現役を退いてから初めてということだ

グループ5マシンのスカイラインが走行するのは現役を退いてから初めてということだ。大集結するニッサンドライバたちが、JGTCに参戦中の2000年型のロックタイト・ゼクセルGT-Rやカストロール・ニスコGT-Rをはじめとして、ル・マンに挑戦したR390やR391、グループCカーといったマシンに乗り込んでコースを走る姿はとにかく壮観なはずだ。また、今年はグループ5のスカイラインやグループAで活躍したタイサンGT-Rが初登場

『NISMO FESTIVAL at FISCO 2000』

http://www.nismo.co.jp

Photos/Izumi Iwata

一昨年在1万人、昨年在3万1000人と年を追うごとに来場者の増えている人気イベント「ニスコフェスティバル」が、今年も11月26日に「ニスコフェスティバル2000」と名称を新たに富士スピードウェイで開かれることになった。
昨年は高橋国光監督が現役を退くということもあり、ラストランを終えると星野一義選手、本山哲選手をはじめとした総勢20名以上のドライバーたちによる祝福のセレモニーが催された。また、ニッサンのカルロス・ゴーン最高執行責任者が自ら会場へ視察に訪れ、エリック・コマスがドライブするR390に同乗するというハプニングもあるなど、大いに盛り上がることとなった。なお、今年は今シーズン限りでJGTC引退を発表している長谷見昌弘のセレモニーが計画されている他、その他のイベントも目白押し。ピットには、古くは「ハコスカ」の愛称でおなじみのKPGCCスカイラインGT-Rから幻のグループCマシン、ニッサンNP35など合計20台を展示され、さらにコース上では、メインイベントとしてカテコリー混走の模擬レースも行われる。大集結するニッサンドライバたちが、JGTCに参戦中の2000年型のロックタイト・ゼクセルGT-Rやカストロール・ニスコGT-Rをはじめとして、ル・マンに挑戦したR390やR391、グループCカーといったマシンに乗り込んでコースを走る姿はとにかく壮観なはずだ。また、今年はグループ5のスカイラインやグループAで活躍したタイサンGT-Rが初登場

●ニスコ 03・3767・1123
入場料は1000円(小学生以下と65歳以上は無料)。イベントの詳しい内容はニスコのウェブサイトで紹介している。イベントに関する問い合わせは左記まで。



長谷見昌弘がどんなマシンでデモ走行するかも注目が集まる!

その上で、こうしたデモ走行や展示されたマシンを見るのもいいが、富士スピードウェイのあらゆる場所で行われる参加型イベントも見逃せないものばかり。ドライバーの愛用品など、毎回貴重な品々が飛び出すチャリティーオークションや、ガレージセールで掘り出し物を探すといった楽しみ方もOK。その他にタイヤ交換を実際に体験できるコーナーや、プロドライバーがドライブするレーシングカーの助手席に同乗して、レース観戦では得られない興奮を味わうことも可能だ(同乗走行は有料)。

『仙台ハイランドレースウェイ ファン感謝デー』

Photo/Shinpei Suzuki

今年度は全日本F3やスーパー耐久シリーズといったレースも行われた本州最北端の本格派サーキット、仙台ハイランドレースウェイ。4月に開かれたファン感謝デーで920台の車両が参加するなど大盛況となったため、11月23日、26日に再び「2000モータースポーツファン感謝デー」を開催することになった。
両日とも、レーシングコースを愛車で3周するファミリー走行と、30分間のフリー走行の2セッションが用意され、フリー走行ではタイムアタックカドリフト走行のどちらか一方に参加可能することが可能。ちなみに、テクニカルコースでもドリフト走行は可能だという。その他にもドラッグレースを専用コースで体験することもでき、参加者へタイムをプリントアウトしてくれるサービスも用意される。これら全項目に参加しても3000円(別途入場料1000円)というお手軽な料金設定は見逃せないところだ。



自分の愛車でレーシングコースをタイムアタックすることが可能。おまけにドラッグレースも体験できて3000円ととにかくお得!

このイベントには競技ライセンスなどは一切不要。普通運転免許証所持者ならば誰でも参加可能だが、車両についてはナンバー付きであることが唯一の条件となる。なお、当日はヘルメット、グローブ、ガムテープ、ビニールテープの持参は必要だ。
参加希望者は専用の郵便振替用紙で郵便局へ参加料を振り込み、その時受け取る「郵便

振替払込証明書」を必要事項を記入したエントリー用紙に貼付して払込日に普通郵便で〒989-3434宮城県仙台市青葉区新川早坂12 仙台ハイランドレースウェイ内「仙台ハイランドレースウェイ ファン感謝デー」大会事務局まで郵送のこと。なお「郵便振替払込証明書」と同時に受け取る「郵便振替払込金受領書」は大会終了時までの保管が必要だ。
エントリー用紙の郵送希望者とイベントに関する詳しい問い合わせは左記まで問い合わせを。
●仙台ハイランドレースウェイ 022-1395-2120

レーシングインフォメーション RACING INFO.

モータースポーツ界の気になる情報をいち早く紹介!



ディスカッションの前には館内編、桜井源敏両氏による講演も行われた

『東海大学モータースポーツ研究フォーラム 2000』

Photos/Racing on

「日本でもモータースポーツ文化について考えよう」という主旨のもと「東海大学モータースポーツ研究フォーラム2000」が10月4日に開催された。このフォーラムは日本で社会的認知度が低いモータースポーツ文化の発展をテーマに講演やディスカッション、東海大学モータースポーツ研究プロジェクトの中間発表を行うというものがパネルディスカッションではモータージャーナリストの赤井邦彦氏が座長を務め、篠塚建次郎選手、津川哲夫氏、柿元邦彦氏(ニスモ取締役)、加藤真氏(サード代表)、鈴木利男選手、奴田原文雄選手、志賀聖一(群馬大学助教授)、園田由紀子氏(東海大学大学院文学研究科)という9人の多彩なパネリストが参加。さまざまな意見が飛び出すなど、熱い議論が繰り広げられた。

鈴木選手が「昔イギリスへF3のテストへ行った時、同じセッションでプラバムの(ネルソン)ピケが走っていて、こっちはF1が身近にあるんだなと感じた」という話題を提供すると、柿元氏も「私もイギリスにマシンの設計をお願いしたこともありまして、現地へ行ったときに文化の違いを実感しました」と、ヨーロッパではモーター

「日本でもモータースポーツ文化について考えよう」という主旨のもと「東海大学モータースポーツ研究フォーラム2000」が10月4日に開催された。このフォーラムは日本で社会的認知度が低いモータースポーツ文化の発展をテーマに講演やディスカッション、東海大学モータースポーツ研究プロジェクトの中間発表を行うというものがパネルディスカッションではモータージャーナリストの赤井邦彦氏が座長を務め、篠塚建次郎選手、津川哲夫氏、柿元邦彦氏(ニスモ取締役)、加藤真氏(サード代表)、鈴木利男選手、奴田原文雄選手、志賀聖一(群馬大学助教授)、園田由紀子氏(東海大学大学院文学研究科)という9人の多彩なパネリストが参加。さまざまな意見が飛び出すなど、熱い議論が繰り広げられた。

「日本でもモータースポーツ文化について考えよう」という主旨のもと「東海大学モータースポーツ研究フォーラム2000」が10月4日に開催された。このフォーラムは日本で社会的認知度が低いモータースポーツ文化の発展をテーマに講演やディスカッション、東海大学モータースポーツ研究プロジェクトの中間発表を行うというものがパネルディスカッションではモータージャーナリストの赤井邦彦氏が座長を務め、篠塚建次郎選手、津川哲夫氏、柿元邦彦氏(ニスモ取締役)、加藤真氏(サード代表)、鈴木利男選手、奴田原文雄選手、志賀聖一(群馬大学助教授)、園田由紀子氏(東海大学大学院文学研究科)という9人の多彩なパネリストが参加。さまざまな意見が飛び出すなど、熱い議論が繰り広げられた。



上：東海大学機械工学科の学生による超高速エンジン研究設計の中間発表。彼らが設計したV2エンジンの名称はTHE600で、来年3月に最終報告がされる予定。下：東海大学モータースポーツ研究プロジェクト総括リーダーの林義正工学部教授。今回発表されたル・マン参戦計画の中心的女役を担う

『TOSHIHIRO ARAI SUPER RALLY TECHNIC』

http://www.spike.co.jp



収録時間はDVD版が100分、ビデオ版は50分となっている

お詫びと訂正

No.330のP.56で「ARTA CHEERING CLUB」を紹介した際に問い合わせ先電話番号を誤って掲載してしまいました。ここに訂正させていただきます。

●ARTA事務局 ☎03-3454-0200
FAX03-3454-3105
関係者の方々ならびに読者の方にも多大なご迷惑をおかけしましたことをここに詫言いたします。

WRCDドライバー、新井敏弘選手が丸和オートランド那須と那須モーターランドでそれぞれグラベル、ターマックでのドライビングを収録したビデオ&DVD「新井敏弘 スーパーラリーテクニック」がついに発売された。

●新井選手がドライブしたのは日本ではめったに走行する機会のない、98年サンレモ・ラリーでコリン・マクレイが駆った実際のインプレッサWRカー。ステアリング周

『鈴鹿ワールドラリーフェスタ・チケットプレゼント』

Photos/Shoji Mita

「第2回鈴鹿ワールドラリーフェスタ2000」が11月19日に鈴鹿サーキットで開催されることになった。今年の目玉はなんと、いっても豪華なゲスト。70、90年代初頭にかけてWRRCで活躍したフィンランド人ドライバーのマルク・アレクサンダーが、クルマに乗り込むかは不明だが、無冠の帝王と呼ばれたアレクサンダーの走りを見ることが出来るかも? イベント内容は、昨年好評だった田口幸浩選手らによるデモ走行やレブリカカーコンテストに加え、ヒストリックカーの展示も予定されている。



ファンには涙もののマルク・アレクサンダーによるデモ走行があるかも?

Rolling

これからのレース界を
僕たちがショッてたつ

要注目! Y Driver

フォーミュラ・コリア参戦
阪口良平

Text&Photo/Naoyuki Hata



韓国での愛称は「サカチ」。が、これにはHな意味あり?

阪口良平選手と言えば、最近じゃフォーミュラ・ドリムでの活躍がおなじみだが、どっこい忘れちゃならないのが実は韓国のレースに欠かせない存在だということ。こ存知のとおりF1800(フォーミュラ・コリア)に昨年は山本レーシングからエントリーし、未勝利のうち終わったのだけれど、コンスタントに入賞を重ねる実力が認められ、なんと今年は韓国の名門チーム「インディゴ」と契約。これってね、実はすくなく画期的なことなんだよ。

PROFILE

さかくち・りょうへい:
75年2月6日生まれ、大阪府出身。父親がレーサーだった影響で、15歳からカートレースを始め、数々のタイトルを獲得。96年にはF4でT1と美称の2冠王に。97年はF3に出場するが鳴かず飛ばず。しばらくは不遇の時代が続くが、韓国レース参戦を機に復活の兆しを見せる。

ならば、行くしかないでしょ、ってことで筆者も機上の人に。王者誕生の瞬間を見たいもんね。ところがどっこい。予選は5番手に甘んじたばかりか、肝心の決勝ではライティングスタートを犯し、ペナルティストップを食らう羽目に。それでも追い上げて6位でゴールしたものの、ランキング2、3位の選手に急接近されてしまいました。もしかして俺って疫病神?



これは今年開幕戦ホームステッドで使用されたハンドフォードデバイスマーク1ローダウンフォース

バンピー(車)
サーキットの路面で細かいうねりやギャップが多く、走行中にクルマが上下に動いてしまうような路面のこと。対象的に滑らかなクルマの上下動がほとんどない路面を「スムーズ」とか「フラット」という。

バンピー(機)
走行中のコーナーリング時にブレーキを踏んでスピードを落とし、コーナーを立ち上がる際に加速するためエンジンブレーキを使いながら、シフトダウンを行いながらアクセルを踏むテクニック。爪先でブレーキを踏みながらかかとでアクセルを踏むためにそう呼ばれるが、まれにトゥ・アンド・ヒールと呼ぶ場合もある。ただし、レースをするために設計されたクルマでは市販車に比べ、ブレーキとアクセルのペダル間が狭く作られている。右足親指の付け根でブレーキペダルをコントロールしながら、右足の小指の付け根でアクセルペダルを踏みこむことからヒール・アンド・トゥではなくトゥ・アンド・トゥとも呼ばれている。スプリントレースではエンジンブレーキはほとんど使われず、減速はブレーキだけで行っており、この際のシフトダウンはあくまで立ち上がりの加速を得るための準備という役割になっている。

レーシング・ワーズ RACING WORDS

モータースポーツ用語を分かりやすく解説
今回の用語:ハ〜

(機)……メカもの(技)……テクニック(車)……モータースポーツ用語
Text/Atsushi Miyashita Photos/Kenji Sawada, Hiroharu Sato

ハンドフォードデバイス(機)
CARTでマシンのトップスピードを落とす目的で導入された、従来のリヤウィングと交換して装着することが義務付けられているもの。すべてのオーバルコースとロードコースではロードアメリカでのみ使用されている。極厚のシングルエレメントウィングの後方に装着された垂直な立て板がマシンの空気抵抗を増やす。しかし、目的はトップスピードを落とすことだけではない。ハンドフォードデバイスはマシンの後方に負荷の領域が多くできることで、ドラフティングが使いやすくなり、パッシングシーンをレース中に多く見られるようになるという効果も生み出している。全長が2マイル以上のスーパースピードウェイ用、1マイルのショートオーバル用、インターミディエイト・オーバル用と3タイプがあり、各コースで指定されたものが使用される。



ブラジルのホセ・カルロス・バーチェサーキットはバンピーで有名

『トミ・マキネン記念切手フレーム』

<http://www.ralliart.co.jp/home.html>



付加価値が高いだけでなく机上のインテリアとしても最適な1品

● ラリーアート ☎03-5232-7682

この商品は、4年連続でチャンピオンを達成したマキネンの偉業を記念しフィンランド政府が発行した切手と、サイン入りの封筒が特製フレームに収められたもの。あまりの人気により再入荷したものの、数はそれほど多くそろえることができなかった。ということなので、前回惜しくも買ってしまった人は早めの購入を！商品の購入に関する問い合わせは左記まで。

AMS」が発売された。

80年代から90年代初頭にかけてF1で大成功を収めたホンダを特集し、F1で勝つための要素とは何かということテーマにした書籍「THE POWER OF DREAMS」が発表された。

● 二玄社 ☎03-5395-0511

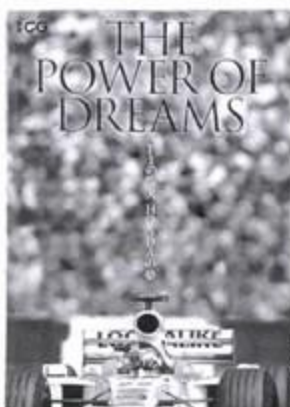
ラリーアートワールドWEBサイト内のオンラインショッピングコーナー「ネット・メモリアルグッズ」で9月に1000個限定で販売され、好評につき完売した「トミ・マキネン記念切手フレーム」が再入荷された。

この商品は、4年連続でチャンピオンを達成したマキネンの偉業を記念しフィンランド政府が発行した切手と、サイン入りの封筒が特製フレームに収められたもの。あまりの人気により再入荷したものの、数はそれほど多くそろえることができなかった。ということなので、前回惜しくも買ってしまった人は早めの購入を！商品の購入に関する問い合わせは左記まで。

あなたの物欲を刺激する!

競争自動車的 スグレモノ

『THE POWER OF DREAMS』



ホンダ創設者でF1活動の牽引者でもある本田宗一郎にまつわるエピソードも多く記載

本書は7部構成となり、まずは50年代から現在までの画期的なデザイン、テクノロジーをつぎ込んだマシンを解説。また、技術面のみならず元ウイリアムズのピーター・ウインサーが、チーム内の人間関係がレースの勝敗にどのような及ぼすかといった点を自身の経験から説明するコーナーなども折り込まれ、ファンにとってはとても興味深い内容となっている。

価格は1200円(税別)。問い合わせは左記まで。

デジタルドライバーの素顔が見られる!?

ドライバーズ ねっと

第23回

土屋圭市選手の作品

<http://www09.u-page.so-net.ne.jp/yf6/k-1/index.html>

Text/Yumiko Kajima



今回はドリキンこと土屋圭市選手のホームページを紹介しちゃう!! 内容盛りだくさんで見ごたえ十分

この土屋さんのサイトは、シンプルながらも、さわやかさがある感じの仕上がり。どのコーナーも、土屋さんの明るい性格が反映されているような出来栄で、見ていてもなかなか楽しい。あんまり重くなくて、写真なんかも刺とすぐ表示されるのも、とっても良い。コーナーの内容も、かなり盛りだくさんだよ。レースだけやっているとドライバーの場合、こういうワケには行かないだろうけど、サーキットから公道、レ

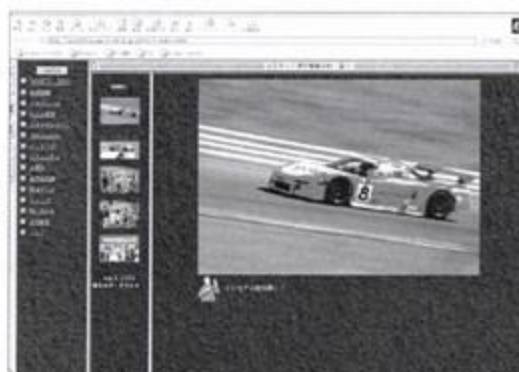
さらに、ファンの人にはヨダレ物のプレゼントコーナー(実際に使用したレーシングギアなどもある)に、もちろんBBSも完備。見てみると、かなり土屋さん自身も書き込んでいるみたい。これもファンにはたまりませんな。あ、当然のことながら、スケジュールやレース結果、フォトギャラリーもあるからね。

そのほか、土屋さんが出しているビデオや本やCD(1)の情報や、関連グッズ紹介のコーナー、会社概要などもあり、まさにドリキン情報はもれなく載っているという感じ。いや、マジでちゃんとしてるんだな、コレが。熱烈なファンの人には、もう当然見に行ってると思うんだけど、知らなかったっていうファンの人はいますぐ遊びに行ってみてね。きつとすぐ満足できると思うし、思わぬ収穫もあるかも知れないよん。

2月ごろから、やれテストだ、やれレースだと毎週のようにサーキット通いをしてきた日々もそろそろ終わりに差しかかっている。夏場は暑くて死にそうだと思っていながらいつの間にか涼しくなってるし、タイトル争いが残ってるのもあとは全日本GT選手権だけだしねえ。でもJGTCだけは、まだ真夏の熱気が立ち込めてるって感じ。いったい、今年には誰がチャンピオンを取るのかな?

ということで、今回はJGTCに参加しているドライバーの中でも、とっても人気がある人のホームページを紹介しよう。今年からNSXに乗っているその人は、活動の場所もレースだけじゃなく、TVやラジオにもいっぱい出演しているし、一般自動車雑誌にもよく顔を出している。ビデオや本もいっぱい出しているのさ。さあそれは誰でしょうか? って、もう分かっていると

一シングカーから市販車までと、幅広い活動をしている土屋さんだけに企画もいろいろできるんだろうね。しかも、各コーナーに色々な工夫がなされている。プロフィールのコーナーでは、あんまりお目にかかれない土屋さんの過去写真なんかもあるし、メッセージのコーナーには直筆のコメントが載っていたりする。



今季からNSXに乗り換え新型を投入した第4戦でいきなり優勝です

Profile

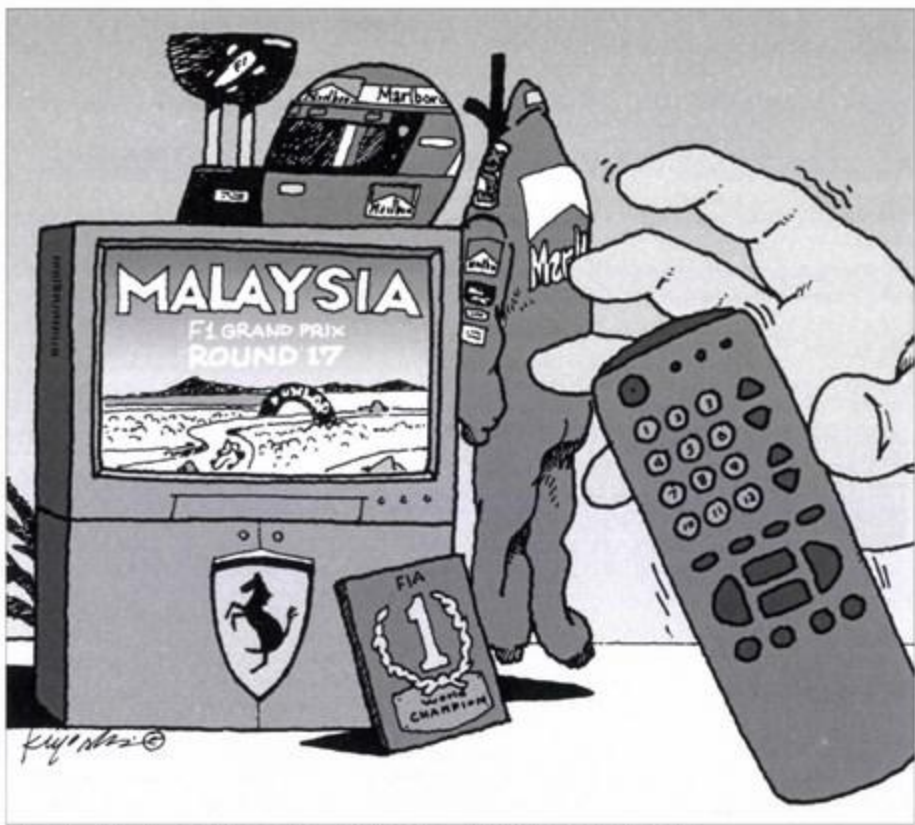
URA-NETA RING

Illustration/Kiyoshi Kobayashi

やった、やりましたあ! ついに、ついに
シューちゃんがフェラーリで王座に!!
涙はこないだ見せちゃったし、意外に
あっさりしてたけど、すごいモンはすごい!
で、来年以降の目標はいったい何にすんの?

**ついに悲願達成!
その余韻に浸ってる
場合じゃないんですけど**

- ▲「いやいや、まいったね、しかし」
- ※「なにが? なんか困ったことでも起こったの? どうせたいしたことじゃないとは思っただけさ」
- ▲「あ、そういう偏見はよくないなあ」
- ※「じゃそんなに重要な話なの?」
- ▲「重要も重要、歴史的な大事ですよ。だって、シューちゃんがついにチャンピオンになったんだよ!」
- ※「なんだ、そういうこと。別にアンタがまいることないんじゃないの?」
- ▲「いや、F1ファンのあつしにとっちゃ、まいったやうなんだなこれが。なんせフェラーリでのドライブバースチャンピオンといえ、ジョディー・シエクター以来の21年ぶりだよ! あのプロスト教授やマンちゃんですえも成し遂げられなかった偉業ですよ、これは」
- ※「だからさ、すごいことなのは分かるけどさ、なんでアンタがまいるのよ」
- ▲「だってさ、もうすっかりシーズン終ったってカンジになっちゃって、最終戦見る興味なくなっちゃったんだもん」
- ※「ああ、そりゃそうね。もうすっかりシーズンも終わっちゃった感あるもんね」
- ▲「でしよでしょ? だから参っちゃうんだな、もうつまんなくなっちゃってさ」
- ※「ううん、そりゃワカランでもない」
- ▲「最終戦だったってさ、もう鈴鹿の翌々週には行われるわけだけど、プロ野球でいったら優勝が決まった後の消化試合みたいなもんじゃん。それも、ビールかけで大騒ぎした翌日のデーゲームってなもんでしょ」
- ※「シューちゃんも、長い間のプレッシャーから開放されて、思いっきりリラックスしちゃってるだろうしねえ。きつと新抜けた状態なのは間違いないね」
- ▲「そうそう。ジョニー・ハーバートのF1引退試合とか、コンストラクターズタイトルの方だとさ、しいて挙げれば見どころもなくなはないんだけど……、ねえ」
- ※「確かにまいったね、こりゃ」
- ▲「そうなんだよ。でもさ、最高の落ちがあるとしたら、やっぱり最終戦だよなあ」
- ※「なんだよ、最高の落ちって」
- ▲「だからさ、どうする? 最終戦にシューちゃんが姿を見せなかったら」
- ※「もうタイトルは取ったからって最終戦をボイコットでもするってのか?」
- ▲「いやいや、そんなかつこい理由じゃなくってさ、単に忘れちゃったりしてな、最終戦が残ってるってこと。ふとシューちゃんが朝目覚めてテレビをついたら、マレーシアGPの中継をやっててさ、「あれっ、俺ここにいていいんだっけ!?」チャンチャン、みたいなダッサイ理由でお休みになっちゃうっていうのはどう?」
- ※「そんなわきゃないだろう」
- ▲「でもさ、最高に面白いじゃない。もしホントに起こったら」
- ※「そうかもしないけど、絶対にないよ」
- ▲「あ、そこまで言うんなら、賭けようか。シューちゃんが最終戦に出るか出ないか」
- ※「いいよ」
- ▲「じゃ、俺はシューちゃんがマレーシアに現れる方に賭ける!」
- ※「おいおい、シューちゃんがこないって言い出したのはそっちじゃなか!」
- ▲「いや、勝負の世界は厳しいのだ」
- ※「話になんないつづの!」



「あ〜っ! またマレーシアがあったんだあ」なんて、シューちゃん忘れなさいいいんだけど

**このところおとなしかった
あの方の、あのパワーが
アメリカで超大物に炸裂!**

- ▲「でもさ、F1も終わって、なんか面白いことないかね」
- ※「お客さんいいネタあるよお」
- ▲「なんだいいこは寿司屋か?」
- ※「いやいや、それがさあ……」
- ▲「なんだよ今度は扇間にシフ寄せちゃって。そんなにヤバイ話なのかよ」
- ※「こないだロードアトラントでさ、ALMSのプッチ・ル・マンがあったら?」
- ▲「ああ、またアウディが勝ったという」
- ※「そこにさ、行ってたんだよね」
- ▲「誰が?」
- ※「あの迷カメラマン、ヒロ松先生がね」
- ▲「おおっ、恐ろしいパワーで被写体をクラッシュさせてしまうという……」
- ※「そう、そのヒロ松がね、行ってたんですよ、ロードアトラントに」
- ▲「で、今回のいけにえはどなたが? まさかカトー選手が!?」
- ※「いや、ポール・ニューマン」
- ▲「ポール・ニューマン!? なんてまた」
- ※「たまたまボルシェで参戦してたらいいんだけどさ、思いっきりヒロ松の目の前でクラッシュなされたそう」
- ▲「でもさ、アンタ行ってたわけでもないのによく知ってるねえ、そんな話」
- ※「だって本人がわざわざメール送ってよこしたんだから。オイラのパワーは健在だったね。ポール・ニューマンやつつけちゃった」ってそれはそれはうれしそうな文面でございました」
- ▲「おおっ、恐ろしいっ!」
- ※「そう。それ聞いてカトー選手も笑ってたらしいけど、きつと後で背筋が寒くなったはずだよ。で、そのヒロ松の今年の締めは、マカオ&コリアGPだそう」
- ▲「参戦予定の日本人選手のみなさん、重々お気をつけのほどを……」

インディ・レーシング・リーグ

(全9戦)

1/29	オーランド	R.ビュール	Gフォース・オーロラ
3/19	フェニックス	B.ラジャ	ダラーラ・オーロラ
4/22	ラスベガス	A.アンサーJr	Gフォース・オーロラ
5/28	インディ500	J.モントーヤ	Gフォース・オーロラ
6/11	フォートワース	S.シャープ	ダラーラ・オーロラ
6/18	バイクスピーク	E.チャーバーJr	ダラーラ・インフィニティ
7/15	アトランタ	G.レイ	ダラーラ・オーロラ
8/27	ケンタッキー	B.ラジャ	ダラーラ・オーロラ
10/15	フォートワース	.....	テキサス州

アメリカン・ル・マン・シリーズ

(全12戦)

3/18	セプリング12時間	F.ビエラ/J.クリステンセン/R.ピッコ	アウディR8
4/1	シャーロット	JJ.レート/J.ミューラー	BMW V12 LMR
5/13	シルバーストン	JJ.レート/J.ミューラー	BMW V12 LMR
7/9	ニュルブルクリンク	D.プラバム/J.マグマッセン	パノスLMP-1
7/23	シボレーポイント	A.マクニッシュ/R.カベッコ	アウディR8
8/6	モズポート	A.マクニッシュ/R.カベッコ	アウディR8
9/2	フォートワース	F.ビエラ/R.ピッコ	アウディR8
9/10	ポートランド	A.マクニッシュ/R.カベッコ	アウディR8
9/30	プチ・ル・マン	A.マクニッシュ/R.カベッコ/M.アルブレイト	アウディR8
10/15	ラヴナセカ	.....	カリフォルニア州
11/10/29	ラスベガス	.....	ネバダ州
12/31	アデレード	.....	オーストラリア

NASCARウインストンカップシリーズ

(全34戦)

2/20	デイトナ500	D.ジャレット	フォード・トラス
2/27	ロッキンガム	B.ラボンテ	ポンティアック・グランプリ
3/5	ラスベガス	J.パートナー	フォード・トラス
3/12	アトランタ	D.アーンハート	シボレー・モンテカルロ
3/19	ダーリントン	W.パートナー	ポンティアック・グランプリ
3/26	プリストル	R.ウォレス	フォード・トラス
4/2	フォートワース	D.アーンハートJr	シボレー・モンテカルロ
4/9	マーティンズビル	M.マーティン	フォード・トラス
4/16	タラテガ	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
4/30	フォンタナ	J.メイフィールド	フォード・トラス
5/6	リッチモンド	D.アーンハートJr	シボレー・モンテカルロ
5/28	シャーロット	M.ケンセス	フォード・トラス
6/4	ドーバー	T.スチュワート	ポンティアック・グランプリ
6/11	ブルックリン	T.スチュワート	ポンティアック・グランプリ
6/19	ロングボンド	J.メイフィールド	フォード・トラス
6/26	ソノマ	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
7/1	デイトナ	J.パートナー	フォード・トラス
7/9	ロードン	T.スチュワート	ポンティアック・グランプリ
7/23	ロングボンド	R.ウォレス	フォード・トラス
8/5	インディアナポリス	B.ラボンテ	ポンティアック・グランプリ
8/13	ワトキンスグレン	S.パーク	シボレー・モンテカルロ
8/20	ミシガン	J.パートナー	フォード・トラス
8/26	プリストル	R.ウォレス	フォード・トラス
9/3	ダーリントン	B.ラボンテ	ポンティアック・グランプリ
9/9	リッチモンド	J.ゴードン	シボレー・モンテカルロ
9/17	ロードン	J.パートナー	フォード・トラス
9/24	ドーバー	T.スチュワート	ポンティアック・グランプリ
10/1	マーティンズビル	T.スチュワート	ポンティアック・グランプリ
10/8	シャーロット	B.ラボンテ	ポンティアック・グランプリ
10/15	タラテガ	.....	アラバマ州
10/22	ロッキンガム	.....	ノースカロライナ州
11/5	フェニックス	.....	アリゾナ州
11/12	ホームステッド	.....	フロリダ州
11/19	アトランタ	.....	ジョージア州

DOMESTIC RACE

●国内レース

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン

(全10戦)

3/26	鈴鹿	高木虎之介	レイナード2KL・無限
4/16	もてぎ	高木虎之介	レイナード2KL・無限
5/21	美祿	松田次生	レイナード99L・無限
6/4	富士	高木虎之介	レイナード2KL・無限
7/2	鈴鹿(夏スペシャル)	高木虎之介	レイナード2KL・無限
7/30	菅生	高木虎之介	レイナード2KL・無限
8/20	もてぎ	高木虎之介	レイナード2KL・無限
9/3	富士	高木虎之介	レイナード2KL・無限
9/17	美祿	高木虎之介	レイナード2KL・無限
11/5	鈴鹿サーキット	.....	鈴鹿

全日本F3選手権

(全10戦)

3/26	鈴鹿	S.フィリップ	ダラーラF300・無限
4/9	筑波	井出有治	ダラーラF399・無限
5/4	富士	S.フィリップ	ダラーラF300・無限
5/21	美祿	R.レヒナー	ダラーラF300・トヨタ
6/11	TI	R.レヒナー	ダラーラF300・トヨタ
7/2	鈴鹿(夏スペシャル)	高木真一	ダラーラF399・トヨタ
7/30	菅生	B.トレルイエ	ダラーラF300・トヨタ
8/20	もてぎ	黒澤治樹	ダラーラF300・トヨタ
9/24	仙台	S.フィリップ	ダラーラF300・無限
11/5	鈴鹿サーキット	.....	鈴鹿

全日本GT選手権

(全7戦)

GT500			
4/2	もてぎ	E.コマス/影山正実	ニッサン・スカイライン
5/4	富士	船坂寿一/金石勝智	ホンダNSX
5/28	菅生	伊藤大輔/D.シュワガー	ホンダNSX
8/6	富士	鈴木重久/土屋圭市	ホンダNSX
9/10	TI	竹内浩典/立川祐路	トヨタ・スープラ
10/1	美祿	星野一義/本山哲	ニッサン・スカイライン
10/22	鈴鹿サーキット	.....	鈴鹿
6/25	セパン	片山右京/M.クルム	ニッサン・スカイライン
GT300			
4/2	もてぎ	松田勇士/福山英朗	ボルシェGT3R
5/4	富士	松田勇士/福山英朗	ボルシェGT3R
5/28	菅生	船坂寿一/原 貴彦	トヨタ・セリカ
8/6	富士	須賀智明/柴原義介	ボルシェGT3R
9/10	TI	金郷 敦/和田 久	ボルシェGT3R
10/1	美祿	松田勇士/福山英朗	ボルシェGT3R
6/25	セパン	山内賢也/松本靖彦	マツダ・RX7

スーパー耐久シリーズ

(全8戦)

3/19	美祿	大八木信行/青木孝行	ニッサン・スカイライン
4/23	仙台	竹内浩典/田中哲也	ニッサン・スカイライン
5/14	鈴鹿	竹内浩典/田中哲也	ニッサン・スカイライン
6/11	TI	竹内浩典/田中哲也	ニッサン・スカイライン
7/22~23	十勝	竹内浩典/田中哲也/近藤真彦	ニッサン・スカイライン
9/17	もてぎ	竹内浩典/田中哲也	ニッサン・スカイライン
10/15	富士スピードウェイ	.....	富士
10/29	スポーツランドSUGO	.....	菅生

その他の耐久レース

7/22~23	十勝24時間	水下みづひら/土屋武士/茂野浩志/立川祐路	トヨタ・スープラ
8/27	鈴鹿1000km	船坂寿一/金石勝智/伊藤大輔	ホンダNSX

全日本ラリー選手権 4輪駆動部門

(全11戦)

Cクラス			
1/14~16	THE SNOW IN 北海道	西尾雄次郎/山口順子	スバル・インプレッサ
2/5~6	DCCSウインターラリー	桂野英典/志野 謙	スバル・インプレッサ
3/25~26	MCA BARU	飯田原文雄/小田切順之	ミツビシ・ランサー
4/22~23	ACK スプリングラリー	西尾雄次郎/山口順子	スバル・インプレッサ
5/27~28	ひえつき'00	飯田原文雄/小田切順之	ミツビシ・ランサー
6/10~11	モントレール 2000	西尾雄次郎/山口順子	スバル・インプレッサ
6/30~7/2	ノースアタックラリー	飯田原文雄/小田切順之	ミツビシ・ランサー
7/22~23	ツールド・東北	大宮誠介/高藤晋史	ミツビシ・ランサー
9/9~10	RALLY in Akaigawa	西尾雄次郎/山口順子	スバル・インプレッサ
10/20~22	M.C.S.C.ラリー・ハイランドマスターズ	.....	長野・岐阜
11/10~12	RECARO CUP Rally of KYOTO	.....	京都・福井
Bクラス			
1/14~16	THE SNOW IN 北海道	関根正人/加勢直哉	ミツビシ・ミラージュ
2/5~6	DCCSウインターラリー	鎌田 豊/鈴木和人	ミツビシ・ミラージュ
3/25~26	MCA BARU	廣川慎一/森下志朗	ミツビシ・ミラージュ
4/22~23	ACK スプリングラリー	澤地光久/隅 重信	ミツビシ・ミラージュ
5/27~28	ひえつき'00	鎌田 豊/松尾博成	ミツビシ・ミラージュ
6/10~11	モントレール 2000	福田 朗/安東貞雄	ミツビシ・ミラージュ
6/30~7/2	ノースアタックラリー	関根正人/加勢直哉	ミツビシ・ミラージュ
7/22~23	ツールド・東北	鎌田 豊/渡辺孝次	ミツビシ・ミラージュ
9/9~10	RALLY in Akaigawa	鎌田 豊/渡辺孝次	ミツビシ・ミラージュ
Aクラス			
1/14~16	THE SNOW IN 北海道	平塚忠博/鈴木 裕	ダイハツ・ストーリー
2/5~2/6	DCCSウインターラリー	小野寺清之/塚道平	ダイハツ・ストーリー
3/25~26	MCA BARU	島田雅道/槍神 潤	ダイハツ・ストーリー
4/22~23	ACK スプリングラリー	島田雅道/槍神 潤	ダイハツ・ストーリー
5/27~28	ひえつき'00	小野寺清之/塚道平	ダイハツ・ストーリー
6/10~11	モントレール 2000	小野寺清之/塚道平	ダイハツ・ストーリー
6/30~7/2	ノースアタックラリー	小野寺清之/塚道平	ダイハツ・ストーリー
7/22~23	ツールド・東北	小野寺清之/塚道平	ダイハツ・ストーリー
9/9~10	RALLY in Akaigawa	小野寺清之/塚道平	ダイハツ・ストーリー

全日本ラリー選手権 2輪駆動部門

(全6戦)

Cクラス			
5/13~14	ツールド・九州	石田雅之/秋竹誠之	トヨタ・セリカ
6/3~4	M.C.S.C.ハイランドII	長岩信二/大竹厚明	EP82
6/24~25	RTNザ・ナイト in 莊川	石田雅之/清田憲次	トヨタ・セリカ
7/29~30	ツネットラリー	長岩信二/大竹厚明	EP82
9/16	ザ・ラリーイン北海道	清藤浩志/荒山信夫	トヨタ・カローラ
11/4~5	イースト九州	.....	大分
Bクラス			
5/13~14	ツールド・九州	曾根孝仁/松本義彦	トヨタ・カローラ・レジン
6/3~4	M.C.S.C.ハイランドI	石城健司/藤波誠一	ホンダ・シビック
6/24~25	RTNザ・ナイト in 莊川	石城健司/石田裕一	ホンダ・シビック
7/29~30	ツネットラリー	石城健司/石田裕一	ホンダ・シビック
9/16	ザ・ラリーイン北海道	田中伸介/飯島しのぶ	ミツビシ・ミラージュ
Aクラス			
5/13~14	ツールド・九州	若槻幸治部/宮城孝仁	ニッサン・マーチ
6/3~4	M.C.S.C.ハイランドII	若槻幸治部/宮城孝仁	ニッサン・マーチ
6/24~25	RTNザ・ナイト in 莊川	若槻幸治部/宮田健一	ニッサン・マーチ
7/29~30	ツネットラリー	若槻幸治部/宮田健一	ニッサン・マーチ
9/16	ザ・ラリーイン北海道	若槻幸治部/宮田健一	ニッサン・マーチ

全日本ジムカーナ選手権

(全10戦)

Dクラス			
3/18~19	ジムカーナ in 関東	山口義彦	SK90
4/1~2	GYMKHANA OF JAPAN	山口義彦	SK90
4/22~23	ALL JAPAN GYMKHANA	吉瀬光明	M1
5/14	オールジャパンジムカーナ	山口義彦	SK90
5/28	ハイスピードジムカーナ	山口義彦	SK90
6/11	オールジャパンジムカーナ	.....	不成立
7/22~23	GYMKHANA IN九州「夏」	大澤 勉	HB4-01
8/5	フインリンクもてぎ	大澤 勉	HB4-01
8/19~20	ジュビターカップ	大澤 勉	HB4-01
10/14~15	スーパースラローム IN SUZUKA	.....	鈴鹿サーキット
11/4~5	JAFカップジムカーナ	.....	ラリーキッズ伊那

全日本ダートトライアル選手権

(全9戦)

Dクラス			
4/15~16	ラスカススプリング	堀内幸一	ミツビシFTO
4/29~30	ダートトライアルオブジャパン	田嶋伸博	スズキ・エスクード
5/21	信州ダートトライアル	田嶋伸博	スズキ・エスクード
6/4	ダートスプリント	田嶋伸博	スズキ・エスクード
7/9	DCCSダートトライアル	田嶋伸博	スズキ・エスクード
7/30	北海道ダートスペシャル	田嶋伸博	スズキ・エスクード
9/3	MSC 第1回ダートトライアル	大井義浩	スバル・インプレッサ
9/24	ダートトライアルイン七尾シマ	田嶋伸博	スズキ・エスクード
10/8	ダートスプリント in 門前	.....	門前モータースポーツ公園
11/11~12	第1回オールスターダートトライアル	.....	長和オートランド那須

EVENTS & RESULTS

OVERSEAS RACE ●海外レース

DOMESTIC RACE ●国内レース

OVERSEAS RACE ●海外レース

F1世界選手権 (全17戦)

● 3/12	オーストラリアGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
● 3/26	ブラジルGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
● 4/9	サンマリノGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
● 4/23	イギリスGP	D.クルサード	マクラーレンMP4-15・メルセデス
● 5/7	スペインGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-15・メルセデス
● 5/21	ヨーロッパGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
● 6/4	モナコGP	D.クルサード	マクラーレンMP4-15・メルセデス
● 6/18	カナダGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
● 7/2	フランスGP	D.クルサード	マクラーレンMP4-15・メルセデス
● 7/16	オーストリアGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-15・メルセデス
● 7/30	ドイツGP	R.バリチェロ	フェラーリF1-2000
● 8/13	ハンガリーGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-15・メルセデス
● 8/27	ベルギーGP	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-15・メルセデス
● 9/10	イタリアGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
● 9/24	US GP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
● 10/8	日本GP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
● 10/22	マレーシアGP	セバイン	フェラーリF1-2000

世界ラリー選手権 (全13戦)

● 1/20~23	モンテカルロ	T.マキネン/R.マニオン	マキティ・ランサー
● 2/10~13	スウェーデン	M.グロムホルム/J.ラウティエイネン	プジョー206
● 2/24~27	サファリ	R.バークス/R.リード	スバル・インプレッサ
● 3/16~19	ポルトガル	R.バークス/R.リード	スバル・インプレッサ
● 3/31~4/2	カタロニア	C.マクレーン/J.グリスト	フォード・フォーカス
● 5/11~14	アルゼンチン	R.バークス/R.リード	スバル・インプレッサ
● 6/8~11	アークボリス	C.マクレーン/J.グリスト	フォード・フォーカス
● 7/13~16	ニュージーランド	M.グロムホルム/J.ラウティエイネン	プジョー206
● 8/17~20	フィンランド	M.グロムホルム/J.ラウティエイネン	プジョー206
● 9/7~10	キプロス	C.サイントル/モヤ	フォード・フォーカス
● 9/28~10/1	ツール・ド・コルス	M.グロムホルム/J.ラウティエイネン	プジョー206
● 10/20~22	サンレモ	イタリア	イタリア
● 11/9~12	オーストラリア	オーストラリア	オーストラリア
● 11/23~26	グレートブリテン	イギリス	イギリス

アジア・パシフィック・ラリー選手権 (全6戦)

● 3/31~4/2	インドネシア	K.シン/A.オウ	プロトンPERT
● 5/7~9	オーストラリア	P.ボーン/M.ステイシー	スバル・インプレッサ
● 7/13~16	ニュージーランド	M.グロムホルム/J.ラウティエイネン	プジョー206
● 9/7~10	チャイナ・ラリー	P.ボーン/M.ペンセント	スバル・インプレッサ
● 9/29~10/1	ラリー・マレーシア	マレーシア	マレーシア
● 10/27~29	ラリー・オブ・タイランド	タイ	タイ

FIAワールドカップ・フォー・クロスカントリーラリー

● 1/6~17	ダカール・カイロ	J-L.シュレッサー	シュレッサー・ルノー
● 3/23~26	イタリアン・バハ	F.ゲルマネッティ	ニッサン・パトロール
● 4/14~23	チュニジア	J-L.シュレッサー	シュレッサー・ルノー
● 6/3~9	モロッコ	J-L.シュレッサー	シュレッサー・ルノー
● 6/23~26	バハ・テレルセル	J-L.シュレッサー	シュレッサー・ルノー
● 7/13~16	バハ・エスパーニャ	J-L.シュレッサー	シュレッサー・ルノー
● 7/27~8/6	マスター・ラリー	J-M.セルビア	シュレッサー・ルノー
● 9/18~23	ボスニア・バシキヤ	ミツビシ・パジェロ	ミツビシ・パジェロ
● 11/4~11	UAEデザートチャレンジ	UAE	UAE

国際F3000選手権 (全10戦)

● 4/8	イモラ	N.ミナシアン	ローラB99/50
● 4/22	シルバーストン	M.ウェーバー	ローラB99/50
● 5/6	カタロニア	B.ジャンケイラ	ローラB99/50
● 5/20	ニュルブルクリンク	B.ジャンケイラ	ローラB99/50
● 6/3	モンテカルロ	B.ジャンケイラ	ローラB99/50
● 7/1	マニークール	N.ミナシアン	ローラB99/50
● 7/15	A1リンク	N.ミナシアン	ローラB99/50
● 7/29	ホッケンハイム	T.エンゲ	ローラB99/50
● 8/12	ハンガロリンク	B.ジャンケイラ	ローラB99/50
● 8/26	スパンコルン	F.アロンゾ	ローラB99/50

イギリスF3選手権 (全14戦)

● 3/26	スラクストン	A.ビッツォニア	ダラーF300・無限
● 4/9	クロフト	A.ビッツォニア	ダラーF300・無限
● 5/1	オールドンパーク	T.シェクター	ダラーF300・無限
● 5/6	ドニントンパーク	B.コリンズ	ダラーF300・無限
● 5/21	シルバーストン	T.シェクター	ダラーF300・無限
● 6/4	フランスハッチ	佐藤琢磨	ダラーF300・無限
● 7/2	ドニントンパーク	A.ビッツォニア	ダラーF300・無限
● 7/23	クロフト	N.キエーサ	ダラーF300・無限
● 8/20	シルバーストン	佐藤琢磨	ダラーF300・無限
● 9/3	スネッタートン	A.ビッツォニア	ダラーF300・無限
● 9/24	スパンコルン	T.モンテイロ	ダラーF300・無限
● 10/8	シルバーストン	佐藤琢磨	ダラーF300・無限

ドイツF3選手権 (全16戦)

● 4/15	ゾルダー	G.バンターノ	ダラーF300・オベル
● 4/16	ゾルダー	A.ミューラー	ダラーF300・無限
● 5/27	ホッケンハイム	A.ロッター	ダラーF399・オベル
● 5/28	ホッケンハイム	A.ロッター	ダラーF399・オベル
● 6/17	ホッケンハイム	A.ロッター	ダラーF399・オベル
● 6/18	ホッケンハイム	G.バンターノ	ダラーF300・オベル
● 7/8	ノリスリンク	P.カッファ	ダラーF300・オベル
● 7/9	ノリスリンク	P.カッファ	ダラーF300・オベル
● 8/5	ザクセンリンク	P.フラッシャー	ダラーF300・オベル
● 8/6	ザクセンリンク	A.ミューラー	ダラーF300・無限
● 8/19	ニュルブルクリンク	S.ミューク	ダラーF300・オベル
● 8/20	ニュルブルクリンク	金石年弘	ダラーF300・オベル
● 9/2	ラウジッツリンク	P.カッファ	ダラーF300・オベル
● 9/3	ラウジッツリンク	A.ミューラー	ダラーF300・無限
● 9/23	ホッケンハイム	G.バンターノ	ダラーF300・オベル
● 9/24	ホッケンハイム	P.フラッシャー	ダラーF300・オベル
● 10/7	ニュルブルクリンク	P.カッファ	ダラーF300・オベル
● 10/8	ニュルブルクリンク	E.トカチェロ	ダラーF300・オベル
● 10/29	ホッケンハイム	ドイツ	ドイツ

フランスF3選手権 (全17戦)

● 4/23	ノガロ	R.デュマ	マルティニMK79・オベル
● 4/24	ノガロ	J.コシェ	ダラーF399・ルノー
● 5/6	マニークール	J.コシェ	ダラーF399・ルノー
● 5/7	マニークール	福田 良	ダラーF399・ルノー
● 6/11	ボー	J.コシェ	ダラーF399・ルノー
● 6/24	バル・ドゥ・ビエンス	福田 良	ダラーF399・ルノー
● 6/25	バル・ドゥ・ビエンス	J.コシェ	ダラーF399・ルノー
● 7/8	スパンコルン	佐藤琢磨	ダラーF300・無限
● 7/9	スパンコルン	N.カルシヤン	ダラーF300・無限
● 9/3	アルビ	T.モンテイロ	ダラーF399・ルノー
● 9/17	ル・マン	T.モンテイロ	ダラーF399・ルノー
● 10/1	レドゥン	フランス	フランス
● 10/15	シャレード	フランス	フランス

FIAインターナショナルF3

● 6/11	ボーF3	J.コシェ	ダラーF399・ルノー
● 8/6	マニークール・マスターズ	J.コシェ	ダラーF399・ルノー
● 9/24	スパンコルン	ベルギー	ベルギー
● 11/19	マカオGP	ポルトガル	ポルトガル
● 11/26	コリアF3	韓国	韓国

イギリス・ツーリングカー選手権 (全24戦)

● 4/9	フランスハッチ	A.ムニュー	フォード・モンデオ
● 4/24	ドニントンパーク	J.ブレイト	ボクスホール・ベクトラ
● 5/1	スラクストン	A.ムニュー	フォード・モンデオ
● 5/14	ノックヒル	Y.ミューラー	ボクスホール・ベクトラ
● 5/29	オールドンパーク	R.リデル	フォード・モンデオ
● 6/11	シルバーストン	Y.ミューラー	ボクスホール・ベクトラ
● 6/25	クロフト	R.リデル	フォード・モンデオ
● 7/8	スネッタートン	J.ブレイト	ボクスホール・ベクトラ
● 7/30	ドニントンパーク	A.ムニュー	フォード・モンデオ
● 8/28	フランスハッチ	A.ムニュー	フォード・モンデオ
● 9/10	オールドンパーク	A.レイド	フォード・モンデオ
● 9/16	シルバーストン	G.タルウィーニ	ホンダ・アコード
● 9/23	シルバーストン	T.クリステンセン	ホンダ・アコード

ドイツ・ツーリングカー・マスターズ (全18戦)

● 5/28	ホッケンハイム	B.シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK
● 6/18	ホッケンハイム	B.シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK
● 7/9	ノリスリンク	M.ロイター	オベル・アストラ
● 8/6	ザクセンリンク	M.ロイター	オベル・アストラ
● 8/20	ニュルブルクリンク	J.ビンケルホック	オベル・アストラ
● 9/3	ラウジッツリンク	B.シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK
● 9/24	ホッケンハイム	K.ルドルフ	メルセデス・ベンツCLK
● 10/8	ニュルブルクリンク	B.シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK
● 10/29	ホッケンハイム	B.シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK

スポーツレーシングワールドカップ (全10戦)

● 3/26	バルセロナ	C.ベスカートリ/D.テリエン	フェラーリ333SP
● 4/16	モンツァ	M.バルディ/D.フォーマト	R&S MKII・ジャッド
● 5/21	スパンコルン	S.ロンカ/P.フランシオニ	ポルシェ967R01
● 6/29	デイトナ	J.ウェーバー/A.ウォレス	R&S MKII・フォード
● 7/9	ロードアメリカ	M.バルディ/D.テリエン	フェラーリ333SP
● 8/6	ブルノ	C.ベスカートリ/D.テリエン	フェラーリ333SP
● 8/27	ドニントンパーク	C.ベスカートリ/D.テリエン	フェラーリ333SP
● 9/17	ニュルブルクリンク	C.ベスカートリ/D.テリエン	フェラーリ333SP
● 10/1	マニークール	C.ベスカートリ/D.テリエン	フェラーリ333SP
● 11/26	キャラミ	南アフリカ	南アフリカ

FIA GT選手権 (全10戦)

● 3/26	バレンシア	J.ベレイ/A.C.ウォルター	リストラー・ストーム
● 4/2	エストリル	J.ベレイ/A.C.ウォルター	リストラー・ストーム
● 4/16	モンツァ	M.ヘーゲマン/D.ハート	クライスラー・バイパー-GTS-R
● 5/14	シルバーストン	J.ベレイ/A.C.ウォルター	リストラー・ストーム
● 7/2	ハンガロリンク	J.ベレイ/A.C.ウォルター	クライスラー・バイパー-GTS-R
● 7/23	ゾルダー	J.ベレイ/A.C.ウォルター	リストラー・ストーム
● 8/6	A1リンク	T.コロネル/A.ハイスマン	クライスラー・バイパー-GTS-R
● 9/2	ラウジッツリンク	M.カウフマン/H.ハプト	ボルシ911 GT2
● 9/24	ブルノ	W.ヘーゲマン/D.ハート	クライスラー・バイパー-GTS-R
● 10/22	マニークール	フランス	フランス

その他のGT&ツーリングカーレース

2/5~6	デイトナ24時間	クライスラー・バイパー-GTS-R	クライスラー・バイパー-GTS-R
6/17~18	マン24時間	F.ビエラ/D.クリステンセン/D.ピッコ	アウディR8
6/24~25	コリアF3000	韓国	韓国

FedExチャンピオンシップ・シリーズ (全20戦)

● 3/26	ホームステッド	M.バビス	レイナード・フォード
● 5/27	ナザレス	G.D.フェラン	レイナード・ホンダ
● 4/16	ロングビーチ	P.トレーシー	レイナード・ホンダ
● 4/30	リオ・デ・ジャネイロ	A.フェルナンデス	レイナード・フォード
● 5/14	もてぎ	M.アンドレティ	ローラ・フォード
● 6/4	ミルウォーキー	J.モントーヤ	ローラ・トヨタ
● 6/18	デトロイト	H.カストロネベス	レイナード・ホンダ
● 6/25	ポートランド	G.D.フェラン	レイナード・ホンダ
● 7/2	クリブランド	R.モレノ	レイナード・フォード
● 7/16	トロント	M.アンドレティ	ローラ・フォード
● 7/23	ミシガン	J.モントーヤ	ローラ・トヨタ
● 7/30	シカゴ	C.ダマッタ	レイナード・トヨタ
● 8/13	ミッドウェイ	H.カストロネベス	レイナード・ホンダ
● 8/20	ロードアメリカ	P.トレーシー	レイナード・ホンダ
● 8/3	バンクーバー	P.トレーシー	レイナード・ホンダ
● 9/10	ラグナセカ	H.カストロネベス	レイナード・ホンダ
● 9/17	マディソン	J.モントーヤ	ローラ・トヨタ
● 10/1	ヒューストン	J.バッセ	ローラ・トヨタ
● 10/15	ゴールドコースト	オーストラリア	オーストラリア
● 10/29	フォントナ	カリフォルニア州	カリフォルニア州

デイトナ・インディライツ (全12戦)

● 4/16	ロングビーチ	S.ディクソン	ローラT97-20
● 6/4	ミルウォーキー	S.ディクソン	ローラT97-20
● 6/18	デトロイト	J.ケイン	ローラT97-20
● 6/25	ポートランド	J.ブライト	ローラT97-20
● 7/2	ミシガン	F.ジァフォーネ	ローラT97-20
● 7/30	シカゴ	S.ディクソン	ローラT97-20
● 8/13	ミッドウェイ	T.ベル	ローラT97-20
● 8/20	バンクーバー	S.ディクソン	ローラT97-20
● 9/10	ラグナセカ	S.ディクソン	ローラT97-20
● 9/17	マディソン	T.ベル	ローラT97-20
● 10/29	フォントナ	カリフォルニア州	カリフォルニア州
● 12/3	アルバ	アルバ	アルバ

10/19-11/5

SUZUKA GT300km 10/22

全日本GT選手権第7戦 (最終戦) 鈴鹿サーキット

いよいよ最終戦を迎えたJGTC。日曜日の観戦には下記の観戦券のほかに指定席券が必要なエリアもあるのでご注意ください。料金はS1が4000円(3歳以上)、共通エリア/S2・A・Eが2000円(中学生以上)。また、駐車料金は4輪が1000円で2輪が300円となっている。

観戦料金			
	前売り	予選当日	決勝当日
大人	5000円	3000円	6000円
女性	3200円	2000円	4000円
高校生	1600円	2000円	2000円
パドックパス	中学生以上1万6000円、3歳~小学生1万2000円		
ピットウォーク(各日)	1600円		




F1 マレーシアGP 10/22

F1世界選手権第17戦 (最終戦) セパン

日本GPでシューマッハーのタイトルが決定し、興味が薄れてしまいがちな最終戦マレーシアGP。しかし、ここでよく見ておきたいのが来季のカレンダーだ。そう、開催時期が大きく変わるマレーシアGPは2001年の第2戦、3月18日に組まれており、5カ月後にはここで新しいシーズンの戦いが繰り広げられる。セパンでは各チーム・ドライバーの来シーズンを見据えた戦いにも要注目だ。

昨年のウィナー		タイム
M.シューマッハー	フェラーリ	1'36'38"484
昨年のポールポジション		タイム
M.シューマッハー	フェラーリ	1'39"688



SUGOスーパー耐久レース 10/29

スーパー耐久シリーズ第8戦 (最終戦) スポーツランドSUGO

最終戦で注目したいのは、クラス3のタイトル争い。ランク首位のBPビスコガンマと2位アルゴラボの得点差は第6戦もてぎ終了時点でわずかに1点。第7戦富士の結果いかんではランク3位のシーウエストと4位Power Magicにも逆転の可能性が。果たして有終の美を飾るのは……。

観戦料金			
	前売り	予選当日	決勝当日
大人	3200円	1000円	3700円
高校生		550円	1800円
前売りペアチケット	5800円		
当日土日通し券	大人4000円		
駐車料金(決勝)	4輪1000円、2輪300円		



Marlboro500 10/29

FedExチャンピオンシップ・シリーズ第20戦 (最終戦) フォンタナ

CART最終戦の舞台は2マイルオーバルのカリフォルニア・スピードウェイ。本命は、今季3勝をすべてオーバルで挙げているモントーヤトヨタ。エンジン回転の落ち込みの小さなここではトヨタ、ホンダともにシングルサイド・ターボの決勝投入があり得る。前戦ゴールドコーストでド・フェランのタイトルが決まる可能性もあるが、フォードvsホンダのメイクス争いはここまでつれるだろう。

昨年のウィナー		タイム
A.フェルナンデス	レイナード・フォード	2'57'17"542
昨年のポールポジション		タイム
S.ブルエット	レイナード・トヨタ	31'030



EVENT CALENDAR

BIWEEKLY EVENTS OVERSEAS							
開催日	シリーズ	イベント	コース	開催国	参加車両		
10月22日	FIA GT選手権第10戦	マニクール	マニクール	フランス	FIA GT		
10月22日	NASCARウインストンカップシリーズ第31戦	ロッキンガム	ロッキンガム	アメリカ	NASCAR		
10月29日	ドイツF3選手権第18戦	ホッケンハイム	ホッケンハイム	ドイツ	F3		
10月29日	ドイツツーリングカー・マスターズ第17/18戦	ホッケンハイム	ホッケンハイム	ドイツ	ツーリングカー		
10月29日	FedExチャンピオンシップ・シリーズ第20戦	フォンタナ	フォンタナ	アメリカ	CART		
10月29日	デイトン・インディライツ第11戦	フォンタナ	フォンタナ	アメリカ	インディライツ		
10月29日	アメリカン・ル・マン・シリーズ第11戦	ラスベガス	ラスベガス	アメリカ	GT		
10月22日	NASCARウインストンカップシリーズ第31戦	ロッキンガム	ロッキンガム	アメリカ	NASCAR		
11月5日	NASCARウインストンカップシリーズ第32戦	フェニックス	フェニックス	アメリカ	NASCAR		
BIWEEKLY EVENTS DOMESTIC							
開催日	シリーズ	イベント	開催地	主催者	格式	開催レース	入場料金
10月21~22日	全日本GT選手権第7戦	鈴鹿サーキット	鈴鹿サーキット	SMSC 0593-78-3405	国内	GT, F4, アルテッツァ、ウィッツ	前売り大人5000円 前売り女性3200円 予選大人2000円 決勝大人4000円
10月21~22日	SUZUKA GT300km	鈴鹿サーキット	鈴鹿サーキット	KSCC	国内		
10月21~22日	富士チャンピオンレース・シリーズ第4戦	富士スピードウェイ	富士スピードウェイ	TMSC、富士スピードウェイ 03-3221-9950	準国内	FJ1600、レバンテノ、シルビア、MR2、スターレット デミオ、NA1600、マーチ、ロードスター	大人1000円 大人2000円 上記参照 無料
10月22日	北海道クラブマンカップレースシリーズ第4戦	十勝国際サーキット	十勝国際サーキット	TOSC、AG、MSC北海道 0155-52-3910	準国内	ザウルスJr、耐久レース(GTS、N1、スターレット)	
10月22日	イタリアンカーフェスタ"チャオイタリア"	セントラルサーキット	セントラルサーキット	TWO&FOUR.S 06-6761-0248	準国内	クラシックカー	
10月28~29日	スーパー耐久シリーズ第8戦SUGOスーパー耐久レース	スポーツランドSUGO	スポーツランドSUGO	VICIC、H管生、奥州VICIC 03-3409-2391	国内	スーパー耐久、FT	
10月29日	阿讃ツーリングカップシリーズ第5戦	阿讃サーキット	阿讃サーキット	車モーターランド阿讃 0883-79-3705	地方	レバンテノ	
10月29日	西日本フレッシュマンレース第6戦	CP MINEサーキット	CP MINEサーキット	CP MINE 0837-58-0321	準国内	FJ1600、C/SNC、SNC、シビック、カート	前売り大人2000円 前売り大人5000円
11月4~5日	全日本選手権フォーミュラ・ニックン第10戦 鈴鹿サーキット	鈴鹿サーキット	鈴鹿サーキット	車管生サーキットランド、SMSC 0593-78-1111	国際	F3000	
11月4~5日	全日本F3選手権第10戦ミリオンドカップレース	鈴鹿サーキット	鈴鹿サーキット		国内	F3、シビック	
11月4~5日	フォーミュラ・ドリム鈴鹿第11戦・第12戦	鈴鹿サーキット	鈴鹿サーキット	SMSC 0593-78-3405	国内	Fドリム	同上
11月5日	ココロラミニオンラリー2000	筑波サーキット	筑波サーキット	B-Sports、CLUB R MINI 03-3424-7841	準国内	MINI	大人2000円
11月5日	セントラルビッグチャレンジシリーズ第5戦	セントラルサーキット	セントラルサーキット	C.C.C 0795-32-3766	準国内	FJ1600、N1-1600、レバンテノ、シルビア、C-GT	大人1000円
11月5日	TIチャレンジカップシリーズ第9戦	TIサーキット美田	TIサーキット美田	AC 08687-4-3311	準国内	FJ1600、レバンテノ、Ti1600、ロードスター、マーチ	大人1500円
● 国内ラリー							
開催日	イベント	開催地	主催者	格式	参加車両		
10月20~22日	全日本ラリー選手権4輪駆動部門第10戦 第28回M.C.S.C.ラリーハイランドマスターズ	長野 100km、岐阜 300km	MCSC	0263-82-5046	国内	A・C・D	
11月4~5日	全日本ラリー選手権2輪駆動部門第6戦 イースト九州	大分 250km	RC大分	0972-63-6695	国内	A・C・D	
● 国内スピード行事							
開催日	イベント	開催地	主催者	格式	参加車両		
11月4~5日	2000年JAFカップジムカーナ	ラリーキッズ伊那	PMC・S	045-591-9351	国内	A・C・D	

迂 闊なことに、今年のF1日本グランプリが「日本人選手が出走しないまま開催される初めてのF1日本グランプリ」であることを忘れていた。たまりにたまった仕事を片づけてようやくたどりついた金曜朝のプレスルームで、同業者が観客席を見上げながらボツリと漏らしたのを聞いて、わたしは初めてそれに気づいた。

これで、F1日本グランプリ人気が衰え鈴鹿につめかけるファン数が激減でもしていれば、わたしもその原因を考え、「日本人選手がないからだ」と自力で結論づけることもできただろう。だが今年も鈴鹿は金曜日からファンでにぎわっていた。そこに流れる熱気は、昨年比して減るところが膨らんでさえるように感じた。あえて言うならば、景色が赤っぽく見えたとところが例年と異なる点で、なるほど今年はフェラーリファンが多いのだな、21年ぶりのチャンピオン決定の瞬間を眺めに来ているのだな、とは思っていた。だが、改めて「今年は日本人選手がない」、しかも「日本人選手不在の初めての日本グランプリ」と意識してみると、我がニッポン国のF1ファンは、F1をずいぶん多様な方向から楽しむことができるようになったのだなあと、不思議な感覚が沸き上がってきた。

87年に鈴鹿でF1日本グランプリが開催された開始の時は、TV放送を中心に「ニッポン、ホンダ、ナカジマ」という、あえて言うならば「分かりやすい視点」が観客のために用意された。その後はそれに「セナ」が加わり、「これでもか」的な演出が行われてきた。

念のために断っておけば、こうした視点は必ずしもTV屋さんをはじめとするメディアだけによって築かれたわけではない。というよりもそもそものきっかけは、第2期F1活動を展開していたホンダの仕掛けにあったはずだ。日本国内でのF1人気を作り上げるために、ホンダはTV局にF1全戦中継を働きかけ、鈴鹿サーキットにF1を誘致し、日本人選手をF1に乗せたのである。この仕掛けは見事に当たって、TV局の演出につながり、空前のF1ブームを巻き起こした。

物書きとしてのわたしが、そのかなり強引な演出の片棒をメディアとしてかついだことを否定はしない。それどころか誤解を恐れずに言うならば、そもそもわたしはあの時点で行われた仕掛けや演出は日本のレースファンにとって必要なものだったと信じている。F1グランプリの魅力を広く知らしめ、日本に定着させるためには、それなりの見せ方、伝え方があったはずなのだ。

ただし、いつまでも同じ視点を押しつけるのはメディアの傲慢かつ怠慢と言うものだ。日本のF1ファンは、87年以降爆発的に増大した。そして増大しただけではなく、その中で成熟した。ニッポンのF1を取り巻く状況は、この13年間に大きく変質した。近年のF1ファンの多くは「ターボ時代」を知らないどころか、「セナ」すら知らない世代へ移行変わって

いるという。物心ついたときにはニッポン国内でF1が走っていたというわけだ。そういう若いファンと、87年当時10年ぶりのF1日本グランプリを受け止めたファンの感性は下地から違う。

メディアは、その状況に合わせて適切な視点を「提案」すべき立場にある。しかし、我々メディアはこうしたファンの変質を、果たして十分認識し適切な視点を提供してきたかどうか。ひとつの視点を押しつけるメディアが傲慢だという批判を受けるうちはまだいいのだ。自分自身が進化から取り残され、演出しているつもりで実は旧態依然たる視点をやみくもに振り回すだけのメディアは、ファンの失笑を買いつつ空回りしているだけの存在になり果てているのではないかとわたしは危惧する。

わたしはこのところ国内レース界において、F1ブームの夢よう一度とばかりに、いつまでも「ニッポン、ホンダ、ナカジマ、セナ」式演出を振り回す（というよりも演出してい

なければならないぞ)と思いを新たにした次第である。

それにしても、フェラーリファンに比べ、8年ぶりに本拠地へ凱旋したホンダを応援するファンの目立たなかったことよ。わたしはあまりにもひそやかなホンダファンの状況に拍子抜けしたが、これで拍子抜けすることがそもそも「時代遅れ」の視点だったのかもしれない。今の日本のF1ファンは、我がホンダすら取り立てて必要なキャストだとは考えていなかったのか。かつてホンダがなしたF1ブームの仕掛けとその成果を思うと、これもまた妙に感慨深い事態ではあった。


今夜も、 自動車 レース



日本人選手なき
日本グランプリに
思う

たはずの視点から抜け出せなくなった) 全日本選手権フォーミュラ・ニッポンのTV放送、あるいはJRPの運営に文句をつけてきた。それは、なにも時代に取り残された演出がわたしの趣味に合わなかったからではない。成熟したファンの視点と報道の視点がずれすぎて、せつかくの素材の魅力が伝わらないことが惜しかったからなのだ。

そういう意味で、日本人選手がない初めてのF1日本グランプリにファンが詰めかけてくれたことが、わたしには非常に心強かった。今の日本のF1ファンは、F1日本グランプリを楽しむ上で日本人選手を必ずしも必要とはしていなかった。日本のF1ファンは、お仕着せの視点から脱却し独自の視点からF1を眺めて楽しめるまでに成熟していたのだ。日本人選手不在のF1日本グランプリだったのがゆえに、日本のF1ファン層の成熟を実感できた。まことに皮肉な事態ではあるが、これだけファンが育って、逆にメディアの視点を追い越してしまったのだから、こちらも心して仕事をし



shiniya

挑戦は 続く

Fニッポン第9戦美祿でついに自力で
最高峰デビューを果たした土屋武士
いったい何が武士をあれほどまでに
Fニッポンへと駆り立てたのだろうか
そこには彼の内面に芽生えた衝動と
忘れかけた初心への回帰願望があった

Text/Racing on Photos/Izumi Iwata, Masahide Kamio

美祿を舞台に行われたフォーミュラ・ニッポン第9戦で、ついに国内最高峰へのデビューを果たした土屋武士。終盤、ミッドラブルを抱えながらもチェッカーを目指した武士は、結局10位での完走を果たした。参戦にかかる経費のほとんどを自己負担するという形態は、高騰したコストが当たり前となっている昨今のモータースポーツ界においては、それだけで大きな挑戦といえる。しかし、これは当然資金だけの問題ではない。参戦に漕ぎつけるまでの過程すべてが、武士にとっては貴重な挑戦だったようだ。こういうチャンスを作れるような環境にいたことを感謝していると武士はいう。これは、言うまでもなくこれまで彼を支えてくれた友人、知人、そして彼がこれまでのレース活動の中で育んできた関係者たちとの絆なくしては果たせなかった挑戦だった、ということだ。

心の中の葛藤

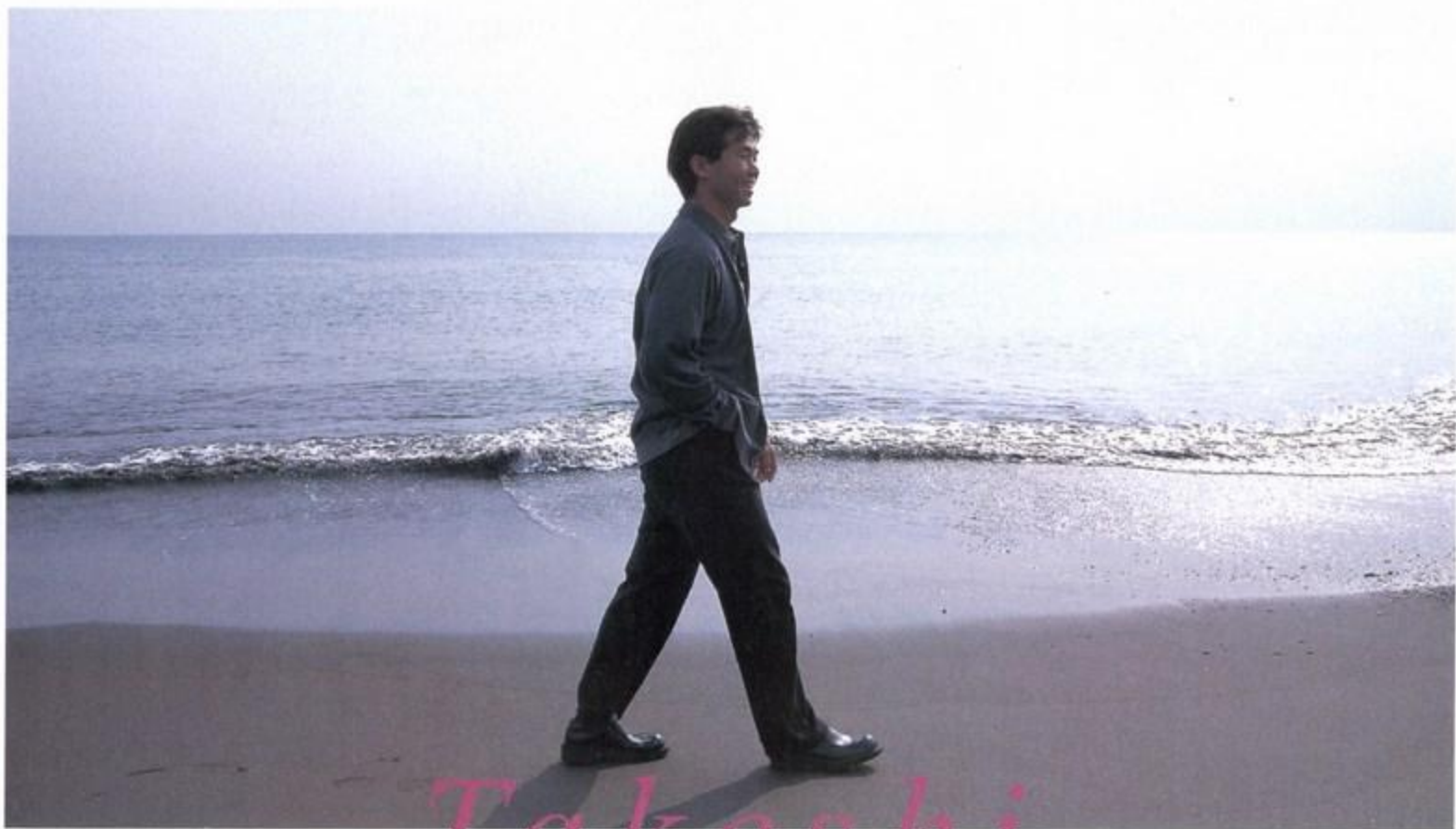
「レースから少し時間がたちましたが、なにか改めて感じたことはありませんか？
武士…ん、まあ終わってすぐ思ったのは、「とにかくやってよかったな、やれてよかったな」ということでしたね。普通じゃやれないだろうな、こんなことって、やれた環境にあったことを幸せに感じた。いっぱい仲間がいてくれたと。」

改めて聞きますが、そもそもFニッポンに出ようと考えたのはいつころ？

武士…3月ごろですね。きっかけは鈴鹿で行われたF3の開戦戦だった。3位にはなったんだけど、トップが目の前にいるという状況で、なにも考えずに行けば勝つチャンスがあったのに、コースサイドにマシン回収のためにマーシャルが出てきていたりとか、開発してきたスリーポンドエンジンのデビュー戦だったりと、そういうことをいろいろ考えた。その結果、やるべきことは完走なんだということが頭に浮かんでしまったことが悔しくて。終わった後に、チームのみんなは喜んでくれていたからいいんだけど、自分の中では最悪のレースだった。勝つチャンスがあったのにいけなかったというのが、いやでいやでたまらなかった。それはそれで大切なことなんだろうけれど、自分の中の欲求が、

土屋武士

Take Tsuchi



Takeshi Tsunoyama

こういう場では満たされたいということがはつきり分かった。

F3では満たされたいということか？

武士：いや、F3だからというわけじゃなくて、開発の仕事とか、いろいろな状況を考えてバカなことでもできないというか。僕はもうそういう位置にいるとも思うし。とにかく元気にガンガン行くっていうレースをしていてもいい時期と、同じことをしても「なにバカやってんの」と見られる時期とがある。自分はきつちり仕事をしてきて、いいレースをしなきゃいけないという立場にいると。だから僕がほとんど向かっていくというのも大事だけれど、それ以外にスリーポンドエンジンに対して結果を残していかなきゃならないということ、その両方の葛藤みたいなのが大きくなった。この場じゃ、自分のしたいことをやるのは難しいな。それにそういう気持ちがあるって、後先考えずに「失うものはない」と、めたいな若い人たちと同じ状況で勝負したら負けちゃうでしょ。それで、「Fニッポンに出たい」という気持ちがあればこれまでに強くなってきたというのが実際のところかな。

なるほど。Fニッポンに対しては、これまでもいろいろステップアップを目指して活動してきたとは思いますが、それがうまくつなげていかなかったこともありましたね。武士：うん。ちょっとやっぱり忘れられそうになっちゃったから。Fニッポンに乗るドライバー候補として、年齢的にも、いろいろな流儀の中でも、このままなにもしなかったらいいかなって思うんですよ。思ったところの危機感のような？

武士：そうですね。危機感もあったし、自分の中でできる限りのことはやってきたけれど、Fニッポンに出るためには少し行き詰まっていたようなところがあったんで。テストでは何回もFニッポンマシンに乗ったけれど、いいタイムを出すのが当たり前になってきてた。そういう当たり前のことをしててもアピールにならないと感じてた。

こうしてわき上がった「Fニッポンに出たい」という武士の気持ちを聞いた妻・佐保さんも、大部分が自費での参戦となることを聞

いたにもかかわらず、「最初に聞いたときにはやっぱり心配だった。でも、挑戦してもらいたくも感じました」と、これを止めようとはしなかったという。

武士：反対はしなかったけれど、なんとかスポンサーを探そうとに促されました。でも結局は途中でスポンサー活動はやめちゃったんです。最初はきついだらうなと思ってたんですが、みんなに協力してもらおうと、どう考えてもこんな金額じゃできない、という金額でできそうだと分かったときに、スポンサー活動はやめて自分が全部（資金を）突っ込んでやるしかない。あとは走ることだけに集中しようと思ったから。

こうして、武士の心に芽生えたやもやもとしたわだかまりを打破するために、無謀とも思えた国内最高峰への自力スポット参戦計画が実行に移されることとなったのである。

初心への回帰

準備を始めてから、なにか問題のようなものはありませんでしたか？

武士：時間が足りないというのがちょっと大変でした。他のレースやテストなんかで意外と忙しくて。鈴鹿のスーパー耐久ではクラッシュでケガもしたし。骨にひびが入って、それから数カ月間はやはり体的にも、日程的にもものすごく大変だったですね。体のコンディションで言えば、これでFニッポンに乗る体の準備ができるかなというのが心配で。今も完調ではないですけど。

そういう状況ならば、なにも美祿でなくとも予定を変更して最終戦に先送りしようとは思わなかった？

武士：思わなかったですね。やると決めたらやる。やるって決めたから、どんなに大変でも、どんなにお金がかかっても、なにが起きてもやるって。そう決めちゃってたからあんまり予定変更とかは考えなかった。だって勢いがなくてできないじゃないですか、自分の気持ちの中に。だから、今にして思えばすごく勢いがあったんでしょね。参戦に向けた準備をしているところは、楽しくてしようがなかったですね。

その楽しさは、最後まで変わらなずか？

武士：多分変わらなかつたと思います。変にカリカリすることもなく、プレッシャーを感じることもなく。あれだけ協力してくれた周りの人の気持ちがあったし、ホントにすっきりと気持ち整理できていた。目標ができたということがうれしかったんでしょね。毎年Fニッポンに乗れないまま3年、98、99、2000年って、そういう気持ちのままシーズンがスタートしてきているじゃないですか。そういう時期を過ごしているって、気持ちの面でもほとんど不安定になっていくと思う。今回のことで、目標を目の前において最



初このころの気持ちに引き戻されたというか。

この3年間も他のレースでは走っていたけれど、そこにも目標はあったでしょう。

武士：それはその場その場で、ですね。ひとつのレースを集中してやる、というのはF3でもFDでも、GT300でも500でも変わらないとは思ってんですけど、今回のFニッポンのレースを終えてみて、「ああ、こういう気持ちを忘れてたな」とやっぱり思った。きつちり自分の仕事を100%やらないと、というレースだったじゃないですか、ずっと。その中でGT500っていうのは挑戦でもありませんですけど、それ以外のレースは誰もが僕

きっかけはF3の開幕戦
自分の中では最悪のレース
勝つチャンスがあったのに
いけなかったというのが
いやでいやでたまらなかった
自分の中の欲求がこの場では
満たされないことが分かった



が結果を出すもんだと思って見ている中で、結果を出さなきゃならなかった。だから、結構チャレンジする気持ちでそこで少しスポイルされちゃってる。あんまりむちゃできなくて、自分の中にある100%で行かなきゃいけないという方が大事。それが、Fニッポンに出たことで、レースに出始めたころのがむしやんな、後先考えずに、失敗を恐れずに、とりあえず行ってみるっていう気持ちが戻ってきたというか。もう、この間の美祿のレースではマシンを降りた瞬間に「あ、こういうレースをしなきゃいけない」って目が覚めた。

しかし、もし来年Fニッポンにレギュラーシートが確保できたとして、そこにはまたスポンサーやさまざまなメーカー関係者がいるという状況になったとしたら、今回感じたような気持ちを持ち続けられますか？

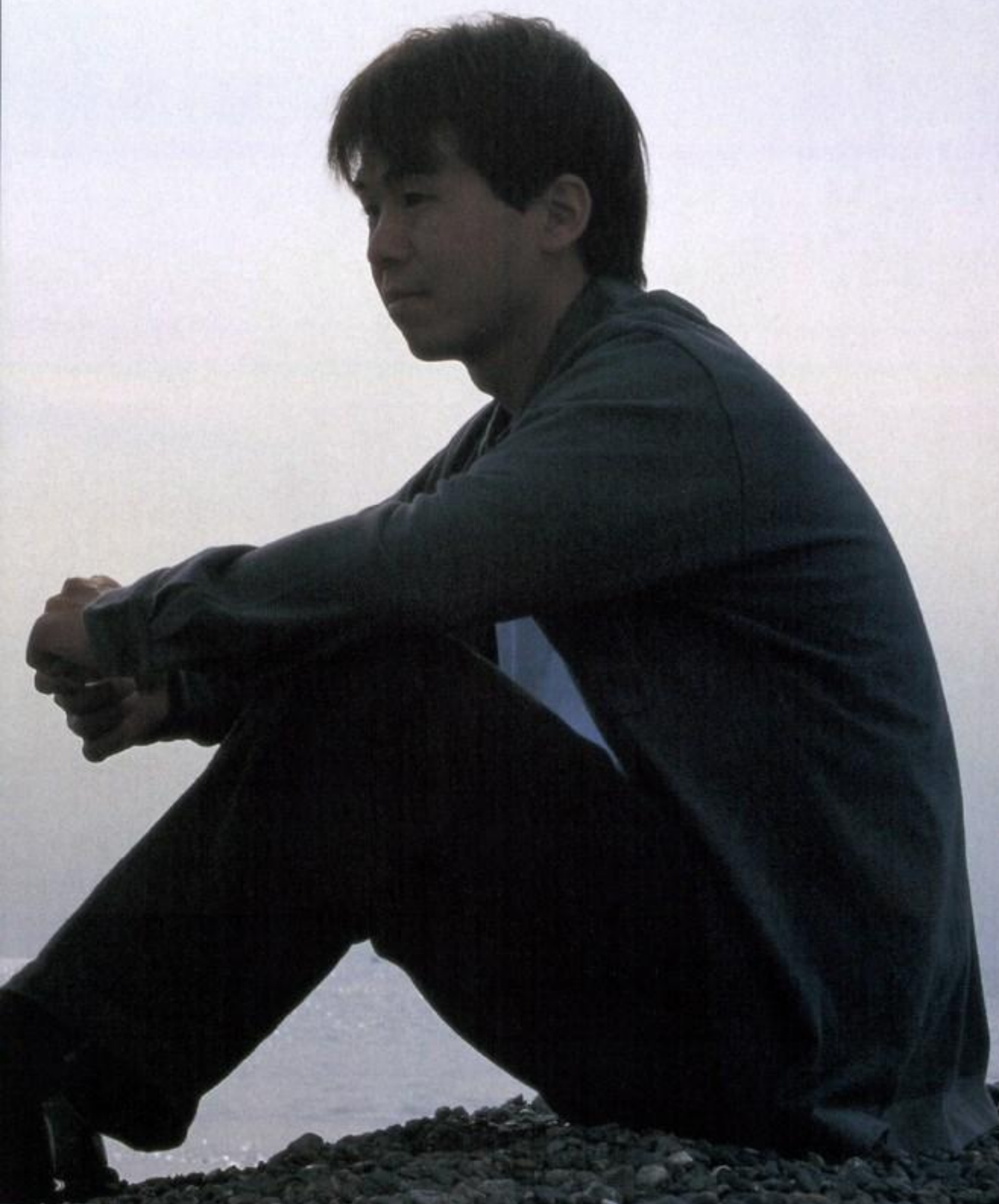
武士.. 多少は状況が変わったりすることはあるかもしれない。でも、今の気持ちを大事に持っていれば大丈夫でしょう。やっぱりここから忘れてきたものがあるんじゃないかと思っただけです。あのレースが終わったとき「ああ、やってよかった」と思ったと言ったけれど、その直後には「次のF3（仙台）が一番重要だぞ」ってF3のことしか考えてなかった。GTも含めて今季残りのレースは、とにかく行くんだと。そういう気持ちでFニッポンのレースに挑んで、すごくいいレースができた自分の中では思えた。だから、この気持ちのままF3でも思いっきり行かなきゃって考えた。F3もこのころいまひとつ結果が出てなかったから、たぶんそういう気持ちで足りなかったんだと思うし、どんな状況になってもそれをずっと続けていけたらいいなと、今は思っていますよ。

——レース前には、Fニッポンに出ることで自分に足りないものを探したいということをおっしゃいましたが、実際はどうでしたか？

武士.. いっぱいありましたよ。

——前述の気持ちの面以外でも？

武士.. まあ体面ではちょっと筋力が足りない部分があった。持久力はびっくりするくらい平気だったから、それなりの準備ができていたということなんですけど、筋力は足



りなかった。ストップ・アンド・ゴーの美称であれば問題がない部分だけど、高速コーナーのある鈴鹿では、Gフォースに乗って全周プッシュはちょっとつらいだろうという部分です。ドライビングの部分では、やっぱり慣れてない面があって、決勝のラップなんかは問題なかったけれど、予選アタック中の自分のドライビングの精度が少し悪かったかな。でも、一番足りないものは精神面でした。

——精神面というところ？

武士：僕の性格に関する部分ですよ。性格に難あり(笑)。すべてのレースに対して同じですけれど、F3の開幕戦のように我慢しなくてもよかったのに、我慢する方を選んでしまうという性格。自分の我を通すんじゃないかって、ちょっと一歩引いちゃうというか。だから、「もっ今日このレースしかないんだ」という気持ちで毎回レースに出ればいいんじゃないかと。だけどむちゃするというのはなくて、それだけ集中していること。そういう意味でこないだの美称はすごく充実していたと思います。

思いつき、悔いなく

「あのレースでもしやり直せるとしたら、クルマのセッティングをちゃんとやりたかったですね。結構入り込んでいたし、走ることに集中していたから、結局あんまりクルマをいじらなかつた。ひよつとしたら、もうちょっといじればもっとタイムがよかつたかもしれないですね」と武士は自身の最高峰挑戦を振り返った。ただ後悔はない、とも言い切った。「美称では後悔だけはしなくなかった。だからとにかく思いつき走り走ろうと思つてたから、その点では悔いはないですね。かなり集中して思いつき走れた。余計なことはなにも考えてなかつたし。決勝もあつという間でしたよ、ホントに。前を追っかけてたせいもあるんでしようけど。ただ前のクルマに追いつくことしか考えてなかつた。だから、決勝のラップでブレーキングで詰めようとして行き過ぎたりっていうタイムの落ちはあつても、自分でペースを落としてっていうのは1周も

**Fニッポンに出たことで
レースに出始めたころの
がむしやらかな気持ち
が戻ってきたというか……
「あ、こういうレースをしなきゃ
いけない」って目が覚めた**

なかつたはずですよ」

あ的美称のレースで、武士は全力を尽くして初めての最高峰に挑んだ。ミツシヨントラブルに見舞われ、通常ならばピットインしリタイヤしてもよかつたが、意地でチェッカーまでマシンを運んだ。そして、あのレースを通して自らの内面までも見つめ直し、忘れかけていたという真のモチベーションを取り戻した。あの1戦で、武士はレーシングドライバーとして本当に必要なものを手にすることができたのだらう。

「FJでもカートでもなんでもかまわないですが、今僕と同じように乗れないで苦しんでいる人たちの中にも、とにかくこころを燃やしている人たちがいる。余計なことは考えずに走ることに集中することが大事だつて言いたい。自分がやってみてそれがよく分かつた。不安なこともいっぱいあるだろうけど、それがみんな吹き飛ばすくらいに集中して勝負することなくやってほしい。僕自身も来年Fニッポンのグリッドにつけることを信じて思いつき切り、悔いが残らないように頑張る」
これからも1戦1戦、武士の果敢な挑戦は続いていく……。

PROFILE

つちや・たけし 1972年11月4日生まれ 神奈川県藤沢市出身
身長:171.5cm 体重:64kg 血液型:RH+B
89年カートデビュー戦で優勝。翌90年もカート参戦も、91年は活動資金を作るためメカニックに。92年オートボリスでのFJ1600最終戦で4輪にデビューし優勝。93年は各FJシリーズに加えFミラージュ、Fトヨタにも参戦。この年からN1耐久などハコノのレースにも参戦開始。94年から全日本F3に参戦。途中Jクラスでの参戦を経て、97年に初優勝。98年はJGTC、JTCCに加えル・マン24時間にも初参戦。99年はJGTCに参戦。Fドリームでベースセッターを務める。2000年再び全日本F3に復帰。さらにFニッポン第9戦美称で最高峰デビューを飾る。ホームページのアドレスは<http://www.takeshi122.com/>



*Takeshi
Tsuchiya*



Houston

F FUEL

**勝負の最後の決め手は燃費
トヨタがロードコース初優勝を
初の1-2フィニッシュで達成
バツァーがCART記録タイの
シーズン10人目のウイナーに**

速さではベンスキー+ホンダのド・フェランが他を圧倒していた彼のハイペースはコーションが多発するストリートレースではリスクーにも見えたが、実際にはハイペースゆえの燃費悪化=給油回数増により、ガナッシ+トヨタに勝機を譲ることに。ただし、勝ったのはモントーヤではなくバツァーだったのである

Text/Masahiko Amano Photos/Masahiko Amano, Eiji Takeuchi(Studio BIS)



皮肉なことに、ミドオハイオでチップ・ガナッシから「解雇」を言い渡されてから一気に成績が上がってきたバツァー。「今日の僕の車は明らかにファンより良かった。車が良ければ勝てるんだ……」



CART FedEx Championship Series Round 18

Texaco/Havoline Grand Prix of Houston, Texas September 29th-October 1st, 2000

COSTO

ヒューストンのストリートコースで今季4度目のポールポジションを手に入れたのは、チーム・ペンスキー・トレイナード/ホンダのジル・ド・フェランだった。今年の彼らはロードコースであまりに速いもので、近ごろでは、トラクシオンコントロール疑惑「がささやかれてる。ペンスキーが強くなると必ず出るんだな、「インチキしてんじゃないの?」って話は。でも、トラクシオンコントロールはチームが勝手につけられるもんじゃなく、エンジン屋さんの協力が必要。ペンスキーだけが速くなれば同じホンダユーザーのチーム・グリーンから文句が出るはず。しかし、そういう話は聞かない。つまり、ウワサはウワサに過ぎないってコトなんじゃなかるうか?」
 このコースレイアウトは、ストリートだから仕方ないとはいえ、直角コーナーが多過ぎてオーバートイクポイントが少ない。いや、ほとんどない。それにしても、10個あるコーナーのうち8個が直角ってのは……。その上直線も短い。一番長いストレートはバックストレッチなんだけど、それにしても決定的な長さには足りてない。幅は十分あるんだけどね……。アストロドーム周辺に作られるという来年からの新コースに期待しよう。

ブツ飛ばし続けたド・フェラン

抜きにくいコースなら、予選の成績が一層重要性を増す。で、一番有利なスタートイングリッドを手にしたのが、シリーズポイントでトップにいるド・フェランだった。今季4回目。「ポイントを一歩プラスできた」と「デカ頭くん」はニコニコ。「このシーズン土壇場で勝てば、彼はグッと初タイトルに近づく。いや、王手をかけられる。その3勝目を狙って、彼はスタートでトップを守ると、そのまま2位以下を引き離しかかった。

予選2位はダリオ・フランキッティだったけれど、彼はアツという間にレース終了。スタート直後にコンクリートウォールにヒットして、それから5個目のコーナーを曲がれずクラッシュ。彼らしくないあつけないさというか、今年の彼を象徴している結末というか、ド・フェランの後ろにはジミー・バツサー、



トレーシーは安定した戦いを見せ続けている。今回も9番手グリッドからスタートで5番手に上がると、あっさり脱落していった僚友フランキッティを尻目に、決してベストな状態ではない車でポジションを保ち続けた。惜しむらくは、燃費を考えてパワーを抑えて走っていた際に、2度目のピットストップを終えたド・フェランに前に入られてしまったことか



エリオ・カストロネベス、ファン・モンテロヤ、予選9位から1周目で5位まで躍進してきたポール・トレシー、マイケル・アンドレッティ、クリスチャン・フィッティパルディが連なっていた。

バツサーは久々にマシンセッティングが決まっただけ、プラクティスから気分十分。来シーズンのシートもまだ確定してないコトだし、いいところを見せなければならぬ個人的状況も手伝っての活躍らしい。

レースはスタート直後にコーションが2回発生。抜きにくいコースだから、この後もコーションは何度は起こるものと思われたが、この後のレースはずっとグリーンに進んだ。

トップのド・フェランがハイペースで飛ばし、2位のバツサー以下にシワジワと差をつけていった。序盤にリードを広げるのはCAR Tシリーズのレース、それもクラッシュ発生の可能性が高いストリートコースではあまり意味がない。フルコースコーションがひとたび出れば、大量リードは一瞬で無に帰してしまふんだから。そんなコトは百も承知のはずだが、ド・フェランは2位を引き離そうと必死に走っていた。抜かれない程度にペースを落とせば、燃費は向上するはずなのに。ハイペースを保つ理由は何なのか? 自分のリ



シートベルトが外れるという予想外のアクシデントで余計なピットストップを強いられたモレノ。11位完走で2点を手にしたものの、ド・フェランには水を掛けられる結果となってしまった



月曜日に来季のチーム・グリーン/モトローラ+ホンダ体制を発表したばかりのアンドレティは、8番手走行中の78周目にタグリアーニに追突されてスピン。レース進行はなったがノーポイントに終わり、タイトルは無情に遠退していった

2度目の給油が必要との指示を受けた後、ド・フェランは1周につき1秒近く後続を引き離していった。そのスピードは圧倒的だったが、ライバルより1回多いピットストップは決定的なハンデだった。それでもポール+最多リードラップ+3位フィニッシュでポイントリードを倍に拡大。次戦サーファースパラダイスで王座を決めるか

ストリートレースではリスクの大きい “ブツ飛ばし作戦”に出たド・フェラン。これは 王座への意気込みを示すデモンストレーションか？

ズムで走っているだけ？ それとも、ライバルたちにスピード差を見せつけて戦闘意欲を失わせるため？

コース上がグリーンのまま、1度目のピットストップのタイミングはやってきた。最初に入ってきたのはド・フェラン。48周目、やはり序盤のハイペースで燃料消費がライバルより多かっただけでコトだ。カストロネベス、モンターヤ、トレシー、アンドレティがピットに入ったのはド・フェランの2周後。バツサーはそのさらに1周後だった。

しかし、全員が1回目のピット作業を済ませると、トップは再びド・フェランのものになっていったんだから、まあ、コレは良しとしよう。ただし、だ。今回のレースの周回数はいくつ。その半分に届かない48周目でド・フェランはピットイン。ライバルたちは、ちょうど半分が、半分以上を走ってからのピットイン。ド・フェラン以外は2度目のピットストップなしでゴールまで走り切れる可能性がある。あるってコトだ。もっとも、大抵のストリートレースは終盤になって順位争いが激しくなるとクラッシュが起りフルコースコシヨンが出るから、ド・フェランだって再給油なしでゴールまで走り切れる可能性はあるワケなんだが……。

54周目、クリスチアーノ・ダ・マッタがクラッシュ。この日3回目のコシヨンが出た。ここでアンドレティとフィッティバルディがピットで燃料補給。これで彼らは間違いなくゴールまで走り切れる計算となった。賢い作戦だな、ニューマン・ハースという印象。ド・フェランはここでピットに入らず、リスタート後にペースを上げた。57周目にグリーンフラッグが振られてから70周目までの13周で12秒ものリードを築いた。そして、タルソ・マルケスのスウィフト・フォードがストップして4回目のコシヨンが出されたとき、ド・フェランは「待ってました！」とばかりにピットロードに飛び込んできた。燃料補給だけの「スプラッシュ&ゴー」。それでもピットアウトしてみると、彼のポジシヨンはバツサー、モンターヤのローラ・トヨタ2台の後ろの3位に後退していた。



ついにストリートコースでも勝利を挙げたトヨタ 残り2戦のチャンプカーレースで優勝だけを目指す モントーヤの存在がタイトル戦線を揺るがす

しかし、ド・フェランは上位陣でたまたひと燃費の心配を一切しないでいい状況。燃費走法をしないかならないガナツシコンビは、ゴール前の土壇場でド・フェランを抑え切れるのか？

ド・フェランはリスタートが切られるや、激しいチャージを開始。しかし、やっぱり抜けない。ヒューストンのコースでは、モントーヤに手こずり、その間にバツサーが着々と逃げた。80周前にはマルチクラツシユが起きて5回目のコースヨソ発生。これでガナツシ勢の燃費はグッと楽になり、バツサーはシーズン初勝利のチェッカーフラッグへと逃げ切った。98年の最終戦フォンタナ以来のキャリア9勝目。2000年CAARTシリーズに10人目のウイナーが生まれた。

「また勝つことができ最高！モントーヤとチームメイトになってから一度も勝つことができてきていたからね。今日はマシンが素晴らしい。プライマリーカーを壊したけれど、チームはスペアカーをシッカリ仕上げてくれた。こういうマシンなら、誰だって優勝できるよ」と自信を取り戻した表情のバツサー。モントーヤは「今週はマシンを完璧に仕上げるのができなかった。今日のジミはマシンが非常に良く、彼も力強く走っていたので追いつくことはできなかった。ジミの勝利をボクも喜んで」と話した。

ド・フェランは3位でフィニッシュ。勝利は逃したものの、ポイントリードをさらに大きくして笑顔を見せていた。「最初のピットストップの後、燃料をセーブしない作戦に決めた。ポートランドのときと同じだ。マシンは本当にパーフェクトで、ハードに攻めれば攻めるほど、それに見事にレスポンスしてくれていた。2回目の給油を済ませてコースに戻ると、自分は3位になっていた。あのときは「悪くないな」と思った。バツサーもモントーヤもピットにもう一度入るものと思っていたから。その後もプッシュし続けたけれど、またイエローが出たから彼らは給油をしない。ゴールまで走れるようになったと喜んで」と彼は話したが、本当は最初からハードプッシュ&2ストップという作戦だったんじゃないか？

終盤をかき回すガナツシトヨタ

トヨタ・TRD陣営はスタート直後にコーションが2回続いた時点で1ストップを決めていた。燃費の良さには自信あり！というコトだ。そして、それをまざままと見せつけてロードコースでの初優勝！しかも堂々の1-2フィニッシュだった。こちらもトヨタとしては初。今シーズン5勝目は、マニユアックチャラースポイントでトップのフォードと勝ち星数で並んだというコトでもある。

ヒューストンで速かった彼らは、次戦オーストラリアはサーファーズパラダイスでのストリートレースでも結構戦えそうな気配。そして最終戦フォンタナは、トヨタ、ローラ、そしてチップガナツシ・レーシングが得意としている2マイル・スーパースピードウェイでの500マイル。彼らふたりが残り2戦をかきまわす存在になることは間違いない。

ド・フェランのポイントは153点に伸び、今回は決く4位入賞の2位トレシーとの差は19点。次戦サーファーズパラダイスで23点差に広がればド・フェランの初タイトルは決まる。3位はロベルト・モレノ（今回11位）113点。4位はアンドレティ（今回13位でノーポイント）112点。アドリアン・フェルナンデス（今回、予選16位から7位入賞）も127点。

マニユアックチャラースは、トヨタが初の1-2フィニッシュを決めてポイントを伸ばしたものの、1位はフォードで変わらず。ただし、ホンダが差を3点まで縮めてきている（ホンダ陣営の計算では差は1点。CAARTとポイント計算方法について討議中）。

最後に、ケニー・ブラックの今年のルーキー・オブ・ザ・イヤー獲得が決まった。今回のレースではリタイアしたブラックだが、18戦中13戦でポイント獲得、トップ10フィニッシュ12回！そのうちトップ5が8回、表彰台3回、最上位フィニッシュ2位（クリープランド）、予選2位1回という素晴らしい速さと安定性を見せての受賞となった。

さあ、残るは2戦。ド・フェランとフォードは、このまま逃げ切ることができるか？



①前週末に来季のF1ウィリアムズ入りが発表になったばかりのモントーヤは、CARTで初めて後輩の後塵を押し続けた。「バックマーカーを抜くのにちょっと問題があったし、車もジミーほど速くはなかった」。彼のチャンプカードライブも残るは2戦に。②速さは見せながらも、結果を残せないパターンが続くフランキッティ。今回も予選2番手を奪いながら、スタート直後に右側のサスペンションを壁に当て、その5つ先のコーナーで右フロントサスが機能失ってタイヤウォールに突っ込み、レースを終えた。③「ここにはそれなりの自信を持って臨んだんだけど、実際に走ってみたら思っていたほど良くはなかった」と言うフィッティパルディ。それでも予選7位・決勝6位は、今季の彼の成績からすれば悪くない結果だ。④目の前を走っていたバビスが突然パワーを失ってスローダウンし、行き場を失ったギドリャーはバビスのレイナード・フォードのリヤタイヤに乗り上げてウイングとの間にノーズを挟まれ、この姿に。「ミモには済まない気分だけど、ミラーを見たときは思わず笑っちゃった」とバビス。⑤アペレージスビードの低いヒューストンのコースにマルケスが奮闘。決勝ではリタイアを喫したが、スウィフトを今季ベストの11番手グリッドに押し上げた予選は光った。⑥レースをこなすにつれて結果を上げてきているルーキーのセルビア。ダグリアーニとアンドレッティのクラッシュに巻き込まれながらも9位でフィニッシュ。⑦前戦ゲートウェイのショートオーバルに続いてカナンが劣勢のメルセデスパワーで奮闘したが、2回のピットストップが響いて10位が精いっぱいだった。⑧徹底した「エコラン」戦法で戦うしかないパトリック・レーシング。他のタイトルコンテNDERに比べると、優勝を狙うには決定打がないがツライところだが、フェルナンデスは今回も7位でフィニッシュし、アンドレッティと同ポイントのシリーズ5番手につける。⑨勝つか負けるかというレースの多いカストロネベスだが、今回は先輩ド・フェランには負けてはなかったものの、手堅く5位で完走した

Texaco/Havoline Grand Prix of Houston
COST OF FUEL



開幕戦ホームステッドに並ぶ自己ベストタイの8位でフィニッシュし、3回目のポイント獲得となる5ポイントを得た中野。だがそれより何より、実に6月の第8戦ポートランド以来の決勝完走だった

中野、14戦ぶりの 完走&8位フィニッシュの意味

Texaco/Havoline Grand Prix of Houston
COST OF FUEL

最初のプラクティスこそ悪かったものの、セッティングを大幅に変更して臨んだ全曜日午後の予選1回目で中野信治は1グループ目のトップタイムを出し、総合で11位に入った。

CARTの予選は2グループに分けて行われ、金曜・土曜ともに下位グループから先に走る。上位グループは「ファスト・ガイズ」が走るべきの方がコース上のタイヤラバーの乗りもよく、大抵の場合、コンディションで優位にある。そして、この予選で上位に食い込めば、次戦の予選1回目も「ファスト・ガイズ」で走る権利を得ることができる。

今回初めて土曜日の予選を「ファスト・ガイズ」で走ることとなった中野。だが、ここで上位グリッドを確保することはできなかった。この日の朝のプラクティスでは5番手のタイムを出しており、さらなるポジションアップが期待されたところだったが、中野は誰よりも多い周回数をこなしながら、グリッドは18番手に決まった。「気温が上がっていたことへの対応がよくできていなかったし、クリアラップが全然取れなかった」と悔しがる。

それでも、中野の表情は今までのどのレースよりも明るいように見えた。実際、決勝日のウォームアップセッションで彼は再び5番手のタイムをマーク。レースではタグリアーニとアンドレッティの接触に起因する6台によるクラッシュに巻き込まれたりもしたが、コース上でのオーバーテイクシーンも見せ、2回のピットストップを行いながらも8位まではい上がってゴールした。

「今週は予選が原因。もっといいグリッドを手にしてあげれば、もっと上位、トップ5とかも狙える感じだった」と中野はレース後に語った。完走もままならない状況が続いていた彼だが、「8位なんかで満足してられない」と言い切った。それだけのコトが考えられるくらい、このヒューストンで手応えをつかんだというのか? 次戦サーファーズブラダイスに期待したい。



RESULT/Round 16

・1.527Miles×100周=152.7Miles(245.746km) 予選出走25台・決勝出走25台

順位	No.	ドライバー	チーム
1	32	J.バクサー	ターゲット・チップガナッシ・レーシング
2	1	J.モントーヤ	ターゲット・チップガナッシ・レーシング
3	2	G.ド・フェラン	マールボロ・チーム・ペンシキー
4	28	P.トレーシー	チーム・クール・グリーン
5	3	H.カストロネベス	マールボロ・チーム・ペンシキー
6	31	C.フィッティバルディ	ニューマン・ハース・レーシング
7	46	A.フェルナンデス	パトリック・レーシング
8	5	中野 信治	ウォーカー・レーシング
9	96	O.セルビア	PPIモータースポーツ
10	96	T.カナーン	モー・ナン・レーシング
11	25	R.モレノ	パトリック・レーシング
12	19	A.ハロン	デイルコイン・レーシング
13	8	M.アンドレッティ	ニューマン・ハース・レーシング
14	8	C.ダ・マッタ	PPIモータースポーツ
15	1	K.ブラック	チーム・レイホール
16	33	A.タグリアーニ	プレイヤーズ・フォーサイズ・レーシング
17	34	T.マルケス	デイルコイン・レーシング
18	16	M.ジョルダインJr	ベッテンハウゼン・モータースポーツ
19	30	P.カーペンティア	プレイヤーズ・フォーサイズ・レーシング
20	18	M.ブランデル	バックウエスト・レーシング・グループ
21	10	M.キドリー	テラベンナ・モータースポーツ
22	25	L.ガルシアJr	アルシエロ・プロジェクト・レーシング・グループ
23	18	M.グージェルミン	バックウエスト・レーシング・グループ
24	7	M.バビス	チーム・レイホール
25	27	D.フランキッティ	チーム・クール・グリーン

・最速スピード: 78.96mph(123.861km/h)
 ・ラップリーダー: 1~46=G.ド・フェラン、47~51=J.バクサー、52~74=G.ド・フェラン、75~100=J.バクサー
 ・最多リードラップ: G.ド・フェラン (89周)

マシン・エンジン	周回数	タイム	予選順位/タイム
ローラ・トヨタ	100周	1'59'02'370	3/58'844
ローラ・トヨタ	100周	+1'914	6/58'961
レイナード・ホンダ	100周	+2'317	1/58'757
レイナード・ホンダ	100周	+2'729	9/59'223
レイナード・ホンダ	100周	+8'339	4/58'846
ローラ・フォード	100周	+15'319	7/59'131
レイナード・フォード	100周	+17'277	16/59'723
レイナード・ホンダ	100周	+21'415	18/59'840
レイナード・トヨタ	100周	+25'827	15/59'709
レイナード・メルセデス	100周	+31'452	10/59'228
レイナード・フォード	99周	-1lap	14/59'617
ローラ・フォード	99周	-1lap	23/60'852
ローラ・フォード	98周	-2laps	5/58'909
レイナード・トヨタ	97周	-3laps	12/59'285
レイナード・フォード	79周	接触	13/59'383
レイナード・フォード	77周	接触	8/59'150
スウィフト・フォード	72周	メカニカルトラブル	11/59'289
61周	メカニカルトラブル	24/60'963	
54周	メカニカルトラブル	19/59'842	
50周	メカニカルトラブル	20/60'338	
レイナード・トヨタ	47周	メカニカルトラブル	22/60'419
レイナード・メルセデス	46周	メカニカルトラブル	25/63'019
レイナード・メルセデス	44周	接触	21/60'359
レイナード・フォード	6周	メカニカルトラブル	17/59'739
レイナード・ホンダ	1周	接触	2/58'843

POINT STANDING CONSTRUCTORS

1	G.ド・フェラン	153
2	P.トレーシー	134
3	R.モレノ	131
4	M.アンドレッティ	127
5	A.フェルナンデス	127
6	J.モントーヤ	122
7	K.ブラック	118
8	H.カストロネベス	117
9	J.バクサー	117
10	C.ダ・マッタ	100
11	D.フランキッティ	92
12	P.カーペンティア	91
13	M.バビス	87
14	C.フィッティバルディ	78
15	O.セルビア	60
16	A.タグリアーニ	45
17	M.グージェルミン	36
18	B.ハータ	26
19	M.キドリー	20
20	T.カナーン	19
21	M.ブランデル	16
22	中野 信治	12
23	M.ジョルダインJr	10
24	T.マルケス	5
25	L.ガルシアJr	5
26	N.フォンタナ	2
27	黒澤 博幸	1
28	A.ハロン	1

POINT STANDING CONSTRUCTORS

1	レイナード	365
2	ローラ	277
3	スウィフト	5

POINT STANDING MANUFACTURERS

1	フォード	293
2	ホンダ	290
3	トヨタ	257
4	メルセデス	66

クラッシュネット・ジャパン

http://www.crash.net.jp

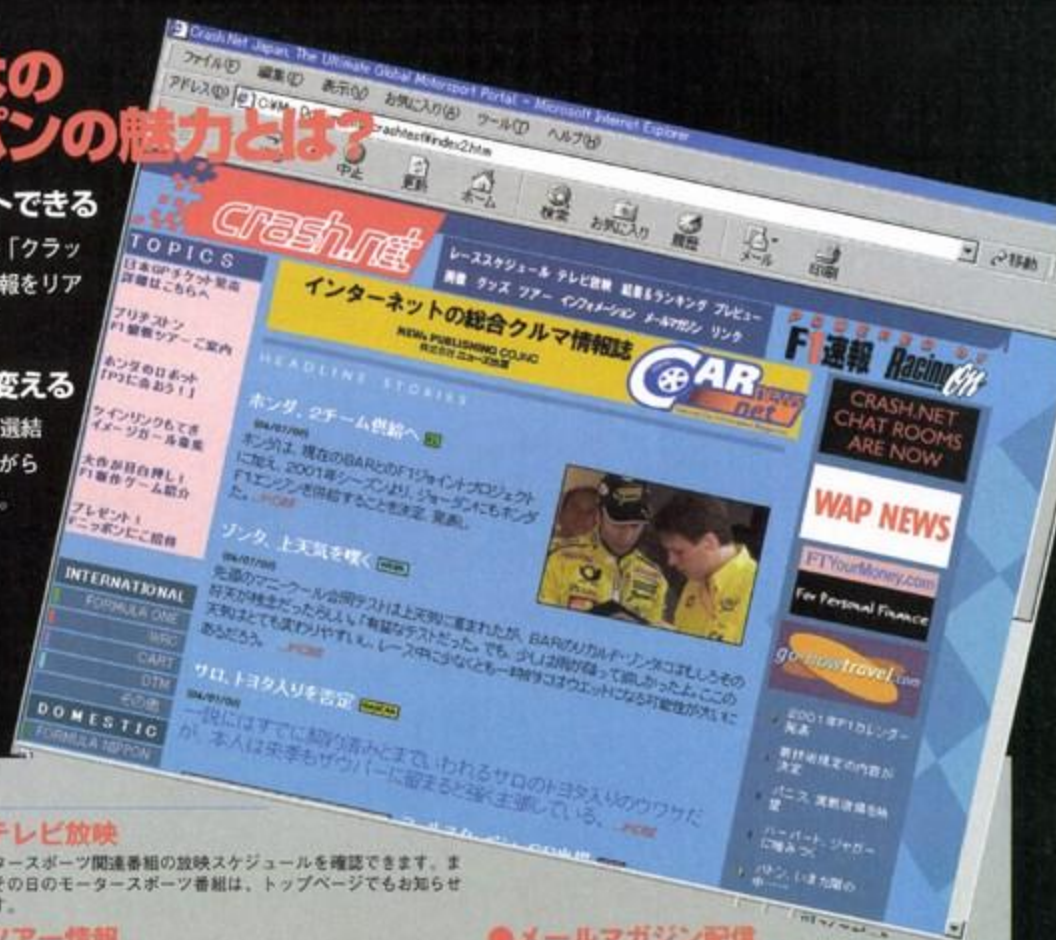
最新最速のモータースポーツ情報がここにある!

もう“待つ”必要はありません。イギリス「クラッシュネット」と提携する「クラッシュネット・ジャパン」なら世界中から集められた最新のモータースポーツ情報にリアルタイムで触れることができます

「レーシングオン」と「F1速報」という国内屈指のモータースポーツ誌とも連動することで日本発の情報もばっちりフォローレースの結果速報からニュース、さらにインフォメーションまで、役立つモータースポーツ情報満載でこれまでにない総合モータースポーツWEBサイトをめざします

インターネットならではのクラッシュネット・ジャパンの魅力とは?

- その1 最新のモータースポーツ情報がゲットできる
本場イギリスのモータースポーツ専門WEBサイト「クラッシュネット」と提携。誰もが早く知りたい最新情報をリアルタイムで更新、ファンの期待に応えています
- その2 インターネットがレースの楽しみ方を変える
F1の金曜日フリー走行や予選結果も即日更新。予選結果やトピックスをインターネットでチェックしながらテレビ観戦を楽しむ、という楽しみ方も可能です。
- その3 知りたいときに、すぐにアクセス
過去のレース結果やポイントランキングなど、クラッシュネット・ジャパンはデータベースとしての機能も充実。「何かを知りたい!」と思ってアクセスしたユーザーの期待に応えます。



【主な内容】

●レース速報&最新ニュース

F1/CART/WRC/GT/フォーミュラ・ニッポン/全日本GT選手権/F3/その他、国内外の主要モータースポーツの情報を日々更新。レース速報やニュースまで、常に新鮮な情報をお届けします。

●インフォメーション

プレゼントやキャンペーン、新製品情報などの各種情報を雑誌よりも早いタイミングで掲載します。

●レースカレンダー

レース開催スケジュールをいつでも確認できます。

●レースリザルト&ランキング

レース結果やポイントランキングを確認できます。

●テレビ放映

モータースポーツ関連番組の放映スケジュールを確認できます。また、その日のモータースポーツ番組は、トップページでもお知らせします。

●ツアー情報

F1やル・マンなど、モータースポーツ観戦ツアー情報を掲載します。

●リンク

チームやドライバー、サーキット、スポンサーなどの公式WEBサイトへのリンク集です。

●壁紙

パソコンの壁紙(デスクトップ)用画像をダウンロードできます。

●メールマガジン配信

ニュースやレース結果をメールマガジンとして登録者に配信。また結果速報に特化した携帯端末へのメール配信サービスもあります。

●レースクイーン情報

人気のレースクイーンの紹介や特別企画等。憧れのレースクイーンに“一歩”近づくための情報を満載します。

このほか、新企画も続々登場!

Pit-in

From Readers

Press

あなたが作る
もうひとつの
レーシングオン

ピットイン・プレス

大串さんのウィッツを 菅生で見ました

先日菅生のGTを見に行きました。その時のサポートレースのウィッツレースでの

大串さんの走りがありました。印象的でした。日曜日、僕は1コーナーで見ていたので順位表示タワーが見えず、場内アナウンスでスターティンググリッドを確認しました。するとなんと大串さんは3番目……後ろか

ら。しかもコンソレーションレースです。実際、予選のときから大串さんの走りは他の人とは違っていました(いろんな意味で)。予選はグラントスタッドのコントロールラインの少し手前で見ていたのですが、

れる決勝では、スタート直後に3台が並んで1コーナーに飛び込み、真ん中のクルマがサンドイッチになったり、転倒するクルマがあったり、クラクションが聞こえてきたりと、とんでもないと思うくらい、にぎやかなレースでした。いろいろな場面を目撃することができたので、1コーナーで見ていて本当に良かったと思います。1コーナースタンドではたまに笑いも起きていました。ネットカップは参加して楽しいレースと言われていますが、観戦する側にとっても素晴らしいレースだと思えます。僕も将来的には出てみたいです。大串さん、次は決勝走ってくださいね。



MILLENNIUM FIGHT 2000

北海道札幌市「狗郎」 ふたりの気持ちをリアルに表現してくれました。2000年の対決はシューマッハーに軍配が。でも、ハッキネンの敗戦のコメントも涙かったですよね



福島県安達郡「騎馬」 来季はベネトンのドライブが決まったバトン。どんなパフォーマンスを見せてくれるでしょう

1周のレースを見ていてひとつ思ったことがあります。コンソレーションレースというのは、予選を通ることができなかったドライバーで争われるわけですし、この際思い切って、スターティンググリッドはタイムが遅かった順にしたほうが、レースが白熱するのではないのでしょうか。どうでしょう。

予選を通過した人たちが争わ

ルラインの少し手前で見ていたのですが、チェッカーを受けるときの菅生さんを見ていて思わず笑ってしまいました。だってステアリングにしがみつき、体を揺らしていたんです。これは大変失礼ながら笑うというほうが無理です。でも、レースでは興奮させられました。12台中10位からのスタートで6位フィニッシュ。毎ラップ誰かとバトルを繰り返してました。これがコンソレーションレースでなく、決勝だったらもっとドキドキしたんだろうけど。

宮城県仙台市・佐藤 祥太
紹介が遅くなってしまいました。5月28日に行われた菅生でのウィッツレースに関するおたよりです。大串さんはその後、10月の仙台ハイランド戦にも出場し、見事予選通過されました。その模様は前号の「大串信のウィッツとレースのある生活」で詳しくお伝えしています。開幕から好況を呈しているウィッツレースも初年度は次戦鈴鹿が最終戦。来年は地方戦として開催されるようになり、観戦する側にとってもより身近なものになるかもしれませんね。

自動車レースはスポーツです！ 大串さん

スポーツの定義とは何でしょうか？ 私は3つに分けられると考えます。ゲーム、フットボール、そしてレース。ゲームは得点を争うもの。野球やサッカーなど。フットボールは技を争うもの。柔道、ボクシング、体操などが代表でしょう。さてレースとは何か？それは、タイムを争うもの。1000m走やマラソン、水泳などですね。自動車レースももちろんレースでしょう（何と言ってもレースとうたっているわけですね）。そういう意味でジムカーナなどもレースと言えます。

他にスポーツの定義としては、ある一定のルールのもとに人間が自ら肉体を駆使して他者と競争をすることです。そういう意味で、自動車レースは戦っているのは自動車です。スポーツではないでしょう。しかし、それは見た目であり、実際は自動車を操っている人間が戦っています。

F1ではワールドチャンピオンはドライバーにかかっています。コンストラクターはチャンピオンシップを争う上ではメインになるものではないでしょう。ル・マンではチームにタイトルがかかり、マシンではない。つまり人間が対象です。昔、あるテレビ番組で見たことがあります。現役時代の中嶋選手だったと思いますが、「車を運転しているだけなので楽しそうに見えますが、体はものすごくGがかかり、体の内面ではものすごく運動量なんです」と話して



Tsugio Matsuda

GT初参戦で4位の好成績。F1では第9戦で2位の表彰台！これからも頑張るポイント表彰台をGetして下さい！期待しています！！

神奈川県鎌倉市・近藤 恵子 美穂では優勝、3位と相性のいいところを見せた松田選手



佐賀県佐賀市・諸岡万里子 1年でBTCCのタイトルを獲得したアイエロ。今年はアウディでDTMに参戦中です

いました。私も地方の草レースとしてカートを走っていましたが、冬場でもコースを10周もすれば汗だくになります。たった数百メートルのコースでも。それだけ体は「運動」しているのですよ。

アーチェリーや射撃のように激しく体を動かさず、見た目では汗もかかない競技がスポーツとしてオリンピック競技になつていくのに、大汗をかくて激しく体に負担をかける自動車レースが、スポーツではないと思いませんか？ 競争を決するファクターに、人間以外が大きな要素になることが多い自動車レースですが、

たとえ内面だけでも、体を酷使して頭を使い、勝つために全力を尽くす。だから「モータースポーツ」は楽しい「スポーツ」なのです。

京都府長岡市・鷲尾 弘巳

■329号の大串さんのコラムに対してくださった「意見」です。何がスポーツかを定義するのは難しいですね。一般的に「スポーツ」と呼ばれている競技でも今はウエアや道具に成績を上げるための工夫がこらされているりと、純粋に競技者の技

サーキット当てクイズ

Quiz

What's the course's name?

コース図を見てサーキット名を当てるこのクイズ。毎回お試ししながら、コースを覚えていこう。今回は、普段は飛行場でレースのときだけサーキットに早変わりするコース。滑走路をマシンが走ります。分かった人は、サーキット名とそのサーキットのある国名を書き、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号を明記して、PIT-IN PRESS「No.331サーキットクイズ」係まで。正解者の中から5名にR'onステッカーをプレゼント。締め切りは11月2日（当日消印有効）です。正解とステッカー当選者はNo.334で発表します。

No.328の正解

セパン (マレーシア)

おめでと！ステッカー当選者

福島県・小泉 正幸様	長野県・上原 庄次様
鳥取県・金井 俊行様	愛知県・佐倉 文男様
香川県・佐藤 美保様	

コース全長：5.770km

術、体力だけではプロの世界で勝てなくなっているのではないのでしょうか。いずれにしても、ひとりの競技者の勝利のためには多くの人の苦勞が必要とされる時代になってきているような気がします。

ハッキネンは残念！アメリカGP

インディアナポリスで行われたF1、テレビで観戦しました。F1マシンがバンクを走り抜けていく姿を見るのは、何だか新鮮ですね。それにしても、ハッキネンのリタイアは残念。いきなり火を吹き始めた時には信じられない気持ちでいっぱいでした。シニューマツハーとのタイム差も徐々に詰まっていたし、ベルギーの再来かと期待していたのに。

和歌山県・石井 卓二

■確かにあの後のハッキネンとシニューマツハーのバトルを見たかった気も……。アメリカでのリタイアがなければチャンピオンシップの行方も変わっていたかもね。

Please!

欲しい!あげたい!友達になろう!

どんな願いもオッケーよ♡お願いプリーズ!のコーナー

掲載希望の方は「譲ってください」「譲ります」「お友達になりましょう」のいずれかを明記してハガキで送ってください。連絡先の記入も忘れずに。なお、レーザーディスクなどのダビングについては掲載できませんので、貸し借りなどの形でやりとりしてください。実際やりとりする場合、会うなどしてよく確認をとるようにしましょう。郵便だけのやりとりはトラブルの原因になることがあります。トラブルが発生した場合、当編集部では責任を負いかねますのであらかじめご了承ください。

★譲ります

- レーシングオンNo.157~309と92~99年のGPXを適価で譲ります。ハガキまたは封書でご連絡ください。まとめて引き取ってくださる方、鈴鹿サーキットでの全日本4輪レース観戦時に直接取りに来ていただける方、大歓迎です！
- 〒612-8303 京都府京都市伏見区菱屋町666-2 平野 景之
- 86年のプレ創刊号~99年のレーシングオンを適価で譲ります。詳細については往復ハガキなどでご連絡ください。
- 〒355-0154 埼玉県比企郡吉見町南吉見2000-51 山本 幸一

★譲ってください

- 2000年インディ500をVHSで録画された方、テープを適価で貸していただくか、譲っていただけませんか。送料も負担します。
- 〒617-0833 京都府長岡京市神足3-13-19 サンブラザ神足201号 長谷川 浩

Readers' Photo Gallery

読者のモータースポーツ写真展

あなたの撮ったレースやイベントのカッコイイ写真で誌面を華やかに飾ってみませんか？
掲載写真を読者プレゼントにしてくれる場合は「プレゼントOK」と書き添えるのも忘れないでね

東京都中野区

吉沢 充博



8月14～15日にシルバーストンで行われたF1のテストを観戦してきたので、その写真をお送りします。

私は97年のイギリスGPの後のテスト、また昨年も8月にテストを見に行きました。今回も昨年同様、ジョニー・ハーバートのご両親に招かれ、パドック、ピットガレージへも入ることができました。参加チームは昨年訪れた時よりも少なく、マクラーレン、ウィリアムズ、ジョーダン、

ジャガー、アロウズの5チーム。ドライバーは1日目バニス、ジャンケイラ、フレンツェン、ブルティ、フェルスタッペンといった顔ぶれで他にバトンも顔をかせていました。それからシェクターが初めてジャガーをテストしていて、お父さんも来ていました。また、ジャッキー・シュワートもジャガーの車に乗って来ました。2日目はハッキネンとバニス、バトンがドライブしていて、ジョーダンは午前がフレンツェンで午後はトゥルーリ、ジャガーはハーバートとアーバインの正ドライバーにブルティも来ていました。アロウズはフェルスタッペンでした。

テストではドライバーも比較的リラックスしていて、サインにも気軽に応じ、特にハンガリーで勝ったばかりのハッキネンは、人だかりの中で多くの人にサインをしたり、一緒に写真を撮ったりしていました。皆さんも機会があればテストは穴場ですので足を運んでみてはいかがでしょうか？

いつも貴重な写真を送っていただけて、ありがとうございます。また、テストやレースに行かれたら、ぜひ写真やおたよりを送ってください。来年はハーバートを追いかけCART観戦でしょうか？



●写真投稿応募方法

今回はテストに関するものですが、F1関係の貴重な写真、お持ちでしたらぜひ送ってください。特に日本GPにカメラを持っていかれた方、そろそろ写真も焼上がってくるころでは……。コース脇で撮ったマシンの写真から、こんな現場を押さえたのは自分だけに違いない！ という貴重な写真まで、どんな写真でも大歓迎です。美称、飾るのGTIに行かれた方もよろしくお願ひします。解説のメッセージもお忘れなく。また、投稿者の方が「掲載写真をプレゼントします」と申し出てくださった場合に限り、写真を読者の方にプレゼントしていますので、プレゼントしていただける場合はその旨を記入してください。

●No.328プレゼント当選者発表

★峯田さん写真＝東京都・大淵 貴広さん、★櫻庭さん写真＝大阪府・石田 麻子さん おめでとうございます。

思わず自分も乗ってみたいくなる

走りがカッコイイ GTカー といえは?

JGTCやル・マンで活躍しているGTカーが大集合
デザインやカラーリング、その走り
“クルマ好き”なみんなのこだわりが
にじみ出てくるような意見がいっぱいです……

みんな
TALK!

走りがカッコイイGTカー (TOP8)

1	NSX	72
2	スカイラインGT-R	62
3	スープラ	36
4	ポルシェ911GT3R	14
4	マクラーレンF1 GTR	14
6	TS020	6
7	RX-7	5
8	セリカ	4

広島県・松尾 聡

・走りがカッコイイのはNSXでしょう。でも、カラーリングとなるとカストロール・スーブラがいっぱい。ところでJGTC、特に500の市販車、あまり売れてませんね。4ドアも認められればもっと面白くなる

・スカイラインGT-R (特にカルソニック)。星野選手が、緑石を飛び越ねバックファイヤーを出しながら、コーナーを走る雄姿が強く印象に残っています。どの時代もスカイラインはカッコイイです。

・スーブラがGOOD!! なせならドライバーがステキだから……っていうのは理由にならないですか?

・cdmaOneセルモスーブラ。理由はマッチのドライブしている姿がかっこいいし、マッチが好きだから。

・生でGTの大会に行っただけで、今まで唯一十勝24時間で敬台見たのですが、今年見たエントレス・スーブラ、タイサンGT3Rはムチャクチャかっこよかった。特にスーブラには感動した。ドライバーもすこ

GT300クラス CAR No.26
ジェルタイサンアドバン GT3R
松田秀士・福山英朗



愛知県名古屋市・有嶋 純 現在、ナインテンウエディングアドバンポルシェとタイトルを争っています

NSX

・私がカッコイイと思うGTカーはカーナンバー1000のRAYBRIG NSXです!! Mobil1 NSXもARTAN SXもカッコイイと思うのですが、あえて「青」と「シルバー」の2トーンで決めたところが大人のスポーツカーという感じがして好きです。前年のカラーリングが「霞がかかった春の青空」ならば、今年のカラーリングは「夜明け前の夏の海(エーゲ海の色)にも似てますよ」と季節の風を感じさせてくれるところも魅力になっていると思います。画家を目指していた高橋監督の「彩」のこだわりが感じられるところも好きです。来年はどんなカラーリングになるのか楽しみです。頑張れチーム国光、ファイター RAYBRIG NSX。

東京都「月の船頭」



兵庫県尼崎市・田中 忍 ランキングでも上位に来たマクラーレン。イラストも送ってくれました

・スカイラインGT-R やっぱ5ZIGEN☆ファルケンGT-Rでしょう。この前初めて十勝24時間で見て、すこくカッコ良かったです。やっぱマッチが乗ってたからかな。不純な動機ですが、でも、エンジン音を近くで聞くとかっこいいと思いました。

・北海道・橋本 史子

・やっぱリグループAのスカイラインGT-R (特にカルソニック)。星野選手が、緑石を飛び越ねバックファイヤーを出しながら、コーナーを走る雄姿が強く印象に残っています。どの時代もスカイラインはカッコイイです。

山口県・田中 輝

スカイラインGT-R

・スカイラインGT-R

・カルソニックスカイライン。星野さんのキレた走りは最高。

・長年、同じカラーリングで走っているカルソニックスカイラインはつい注目してしまふ。けれど、最近は成績不振でテレビに映る場面も少ない。レース場に行けば、注目度ナンバー1なのに!

・スカイラインGT-R。どの型式、年代のGT-Rでも最高にカッコ良くて最強であると思います。

・ロックタイト・ゼクセルGT-R。派手さはないが、いつも堅実な走りをしていて、ところがかっこいい。

・カルソニックスカイライン。カルソニックブルーと星野選手の走りはとても素晴らしいと思います。

東京都・金子 茂夫

スーブラ

・スーブラ

・ポルシェ911GT3R

・メルセデスCLKがかっこいい。DTMのCLKも以前鈴鹿1000kmの時に見たCLKも、ル・マンで空を飛んだCLKも速くてかっこいい。でも、今年ポルシェ

・豊田市民なので「スーブラ」に頑張ってもらいたいと思います。

・愛知県・増岡 裕二

・FK/マシモセルモスーブラ。乗ってるドライバーもかっこいいけど、マシンもかっこいいと思う。サーキットにあのブルーのマシンって、とても目立っていて、かっこいいですね。

・北海道・出丸 純子

・エッソウルトラロントライガースーブラ。

・静岡県・稲垣 良一

山形県・吉田 秀幸

埼玉県・出村 和也

静岡県・稲垣 良一

あなたのおハガキ大募集!

ハガキを送ってレーシングオンステッカーをゲットしよう!

いろいろな人が乗りましたが……

印象に残るフェラーリドライバーといえば?

とうとう鈴鹿でミハエル・シューマッハーがフェラーリに21年ぶりのドライバーズタイトルをもたらしました。ここに来るまでにはいろいろなドライバーがタイトル獲得を目指して跳ね馬に乗り込んで来ましたが、その中で印象に残っている人は? PIT-IN PRESS「この人がフェラーリドライバー」係まで。

今年は本当に驚かされました

高木虎之介に贈るメッセージ

F1から戻り、フォーミュラ・ニッポンでは現在のところ9戦8勝と驚異の快走を続けている虎之介。そろそろシーズンも終わりといった所で、何かひとこと応援メッセージを贈りませんか。お祝いの言葉でも来年に関することでも何でもOK。イラスト入りも大歓迎。PIT-IN PRESS「虎之介へのメッセージ」係へ。

タイヤ、エンジンにスーツ、ヘルメットなどなど

F1に参戦しているメーカーの中で好きなのは?

エンジンメーカーからマシンのパーツを作っている会社まで。F1には世界各国からいろいろなメーカーが参加しているけれど、その中で好きなメーカー、気になるメーカーはありませんか。メーカー名とF1で何をしている会社か、また好きな理由を書いてPIT-IN PRESS「好きなF1参戦メーカー」係まで。

思わず納得、爆笑の

モータースポーツ三題噺を作ろう!

毎回出される3つのキーワードを必ず全部使って、何か話を作ってみてください。読む人を思わずならせるような真面目な話でも、吹き出してしまうような面白い話でも架空の話でもOK。ちなみに今回のお題は「アーバイン」「鈴鹿サーキット」「ハチマキ」です。PIT-IN PRESS「三題噺」係まで。

ドライバーを描こう!

お題「ジャック・ビルヌーブ」

髪を染めたり、ひげの伸ばし方にこだわりをみせたり。走りはもちろんのこと、ファッションも周囲を驚かさないパフォーマンスが光り、F1界の人気者のビルヌーブ。そんなジャックのイラストを描いてみよう。PIT-IN PRESS「ジャック・ビルヌーブを描こう!」係まで。

モータースポーツで一句

5・7・5でレースを詠おう

モータースポーツに関する句を作ってみませんか? 難しいルールは一切なし。思いついたことを「5・7・5」に文字数を合わせればOKです。イラスト入りも大歓迎! PIT-IN PRESS「モータースポーツで一句」係までどんどんお寄せください。

モータースポーツお宝自慢

見てくれ! 僕の宝物

あなたが持っている「これは宝物だ」「これはレアだぞ」というモータースポーツグッズを自慢してみませんか? コレクションでもいいし、1点だけでもOKなので、気軽に紹介してね。グッズの説明やエピソードに写真を添えて、PIT-IN PRESS「僕の宝物」係まで送ってください。

ホームページを宣伝しよう!

読者のモータースポーツサイト紹介コーナー

パソコンが普及した今、モータースポーツのホームページを作っている読者の方もたくさんいるはず。そこで皆さんのホームページを紹介しちゃいます。宣伝のコメントとアドレスを書いて、PIT-IN PRESS「ホームページ紹介」係まで。ヒット数を増やしたいと思っている人など、ぜひ送ってくださいね。

996 GT3Rがイチ押し! 歴代911は大好きなんですが、今年の996は本当にかっこいい。しかも速い! このクルマは街中の市販車もめっちゃかっこいい。GT300のボルシェvs国産製のバトル、楽しみに見えています。鈴鹿は行くぞ!

愛知県・池田 圭

・ボルシェ911GT1。耐久と言えば「ボルシェ」。956と962は純粋なレーシングカーなので、ロングドライブはかなりつらそう。しかし、この「911GT1」は市販のボルシェにほんの少し近いので少々のロングドライブも楽しいかも。やっぱり耐久と言えば、「ボルシェ」以外考えられない。

大阪府・山口 誠

マクラーレンF1 GTR

・ル・マンやFIA-GTで数年活躍し、今はJGTCで見る事ができ、息の長いモデルだと思っています。

山形県・小野 政信

・マクラーレンF1 GTRが大好きでした。フェラーリF40も好きでした。スカイラインGT-Rはそれに比べるとGTじゃありません。

京都府・杉浦 知樹

・1995年ル・マン優勝のマクラーレンF1 GTR。

埼玉県「8H」

・総合整備マクラーレンです。富士のヘアピンを立ち上がり時々のNAエンジンの音、聞いていてとてまたまん気分になりました。

静岡県・大木 重暁

・95年のマクラーレンF1 GTRがル・マンでいきなり勝った時の印象がとて強かったです。

東京都・柳沢 嗣徳

セリカ

・ハ虫類顔のマスクと親分のキャラがいい感じだな。

栃木県「徹」

・ウエッススポーツセリカ。黄色いマシンが駆け抜けるのは何とも言えない。

茨城県・湯浅 辰也

トヨタSONO

・僕がかっこいいと思うGTカーはやはりトヨタのTS020 GT-Oneでしょう。片山右京さんをはじめ、日本人ドライバー3人が乗り込んだル・マン24時間。2年連続で完走を果たすことができ、総合2位を取った99年のル・マンは見ていてとても感動しました。また走る姿を見てみたいところですね。

山形県・伊藤 嘉宣

・もちろんTS020です。速いがゆえのもうさも感じました。

大阪府・千料 勇祐

ダッジバイパー

・アメリカンV8のうるさい音がたまらなく好きです。

福島県・佐藤 勝

メルセデス

・やはり99年ル・マンで走ったメルセデスCLR(LMGTP)です。満を持して出場しただけに、走りは最高でした。最高というより、メルセデスだけに美しいのひとことです。大きなアクシデントがあり、5時間少々短い走りでしたが、「生」で見ることができて、うれしかったです。

埼玉県・久下 高太

・なんたってメルセデスCLK。フロントグリルのスタイルがすごい。上品な面構えとオーバードライバーのアンバランスが異様な雰囲気を出しています。

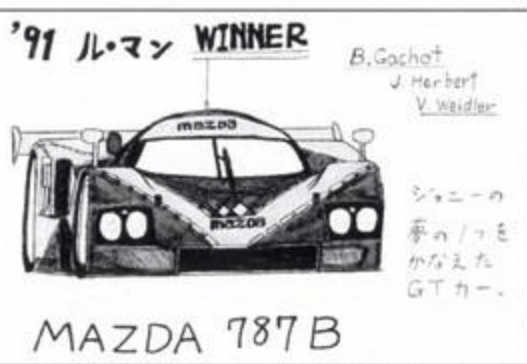
福岡県・平野 隆太郎

・鈴鹿1000kmで見たメルセデスCLK、CLR。もうあのようなくるま、見ることもないですね。

三重県・川辻 浩

ジャガーXJR14

正式なGTカーではないかもしれませんが



が、シルカットカラーのXJR14はすごくカッコ良かったです。菅生でのJSPCに出たのを生で観戦できたことは、貴重な体験でした(フツキリで優勝したことを覚えていいます)。

岩手県・小野寺 一成

神奈川県三浦市・荻野 大祐 ちょっと懐かしいGTカーです。そういえば、ハーバートも今年でF1引退ですね

Let's write to FORMULA NIPPON drivers

Fニッポン ドライバーに ファンレター を出そう!

Happy
Birthday
編



愛知県「YOU TOUBARU」ここにも本山選手ファンが! YOUさんもぜひファンレターを書いてみて

ドライバーにファンレターを出したいけど、一体どこに出せば……? 日本にいるドライバーであってもあて先が分からずにいる人は案外多いのではないのでしょうか そんな疑問を持っている人のひとりから編集部にご質問のおたよりが来ました

編集部へ届いたこんなおたよりに……

本山哲さんにファンレターを送りたいんですけど、あて先が分からないので教えてもらえないでしょうか。お願いします。

滋賀県坂田郡・小倉 春美

お答え
いたします!

例えばドライバーに誕生日のお祝いの言葉をかけたいといったとき、ピットウォークなどで本人のそばまで行ければベストなのだろうけど、必ずしもそれができるとは限りませんよね。そこで今回はFニッポンのドライバーのあて先とバースデーを一覧

表にしました。お目当てのドライバーがいたらぜひ手紙を書いてみて! もちろん本山選手のチームもあるので、小倉さんも参考にしてください。ただし、シーズンオフに入り、ドライバーがチームを移籍すると本人に届かないことがあるのでご注意ください。

FORMULA NIPPON Team Address & Drivers' Birthday

PIAA NAKAJIMA RACING

(有)中嶋企画
〒150-0011
東京都渋谷区東1-3-10 第5秋山ビルディング
高木虎之介 1974年2月12日
松田 次生 1979年6月18日

Team Le Mans

(株)ルマン
〒412-0023
静岡県駿東郡土呂1157-340
野田 英樹 1969年3月7日
五十嵐勇大 1978年9月24日

TEAM IMPUL

(有)ホシノレーシング
〒156-0054
東京都世田谷区桜丘5-32-3
本山 哲 1971年3月4日

Team Morinaga NOVA

ノバエンジニアリング(株)
〒410-1308
静岡県駿東郡小山町大郡220-1
R.ファーマン 1975年5月20日
山西 康司 1977年10月11日

TEAM 5ZIGEN

(株)ディジョンカーズ
〒578-0951
大阪府東大阪市新庄東52番地 五次元ビル2F
服部 尚貴 1966年8月13日
M.クルム 1970年3月19日

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

スーパーアグリカンパニー(有)
〒107-0062
東京都港区南青山2-22-16 エステム中島ビル3F
金石 勝智 1968年11月21日
脇阪 寿一 1972年7月29日

TEAM LEYJUN

(株)ハップ
〒335-0016
埼玉県戸田市下前2-3-7
柴原 真介 1967年2月13日
OSAMU 1958年6月16日

MOONCRAFT

ムーンクラフト(株)
〒410-1308
静岡県駿東郡小山町大郡213-3 (大郡神ガレージ)
脇阪 兼一 1975年4月1日

COSMO OIL RACING TEAM CERUMO

(株)セルモ
〒410-1326
静岡県駿東郡小山町用沢1345-3
立川 祐路 1975年7月5日
J.ビエルチューク 1977年1月6日

DoCoMo TEAM DANDELION RACING

(有)ダンティライオン
〒662-0092
兵庫県西宮市飯岩町4-10-207
道上 龍 1973年3月1日

TAKAGI B-1 RACING TEAM

(株)ビーワン
〒800-0251
福岡県北九州市小倉南区上曾根5-4-10
玉中 哲二 1962年5月13日

Olympic KONDO Racing Team

(株)エムケイカンパニー
〒153-0051
東京都目黒区上目黒3-1-5
近藤 真彦 1964年7月19日
土屋 武士 1972年11月4日

TEAM MALAYSIA by LeMans

(株)ルマン
〒412-0023
静岡県駿東郡土呂1157-340
A.ユーン 1976年7月20日

AUTO MODELING

レースカーを模型で紹介する
模型情報誌オートモデリング

特集 TOM'S



1/20フルスクラッチ



アルナーシュモデル
1/43ミニカー



エプロ
1/43ミニカー



1/24
フルスクラッチ



タミヤ
1/24 セリカGr.5改過

定価1890円(税込)
送料140円

Model Art

〒102-0072

東京都千代田区飯田橋3-3-11

☎ 03-3262-6450

★お買い求めは、お近くの書店・模型店でどうぞ

★トムスのレーシングカーを模型と実車写真を使用して徹底紹介!
その他にCAN-AMマシンヒストリー、CHAPARRALシャパラル
2000年ルマンマシンアルバム・F1タイムマシーン
「10年ひと昔!日本企業スポンサーマシン」の模型を紹介

好評発売中

Pit-in Press

Present

From Readers

読者からのプレゼント

フォーミュラ・ニッポン第8戦のパドックゲストパスにレース後に本山選手本人からサインをいただいたものです。カーナンバー19のスタンプも押してあります。チームインバルのスポンサーの方に特別にピットへ招待していただき、そのときに1日私が使用したものです。使い古しですが、読者の方にプレゼントしたいと思います。私は他に1枚持っているので本山選手のファンの方にもプレゼントしてあげたいのです。富士では2位でしたが、次回はぜひ優勝してほしいです。

■匿名希望さんから貴重なプレゼントをいただきました。左が表面で、右が裏面です。また、右下の写真も送ってくれました。欲しい人は、欲しい品名を明記の上、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号と「印象に残るフェラーリドライバー」とそう思う理由、またはイラストを書き、PIT-IN PRESS「No.331プレゼント」係まで。締め切りは11月2日(当日消印有効)です。



●No.327プレゼント当選者発表

★「JAPAN GT FESTIVAL in MALASIA」プログラム＝大阪府・大西 英樹さん なお、328号に掲載したカーショップのつかさん提供プレゼントの当選者発表は次号行いますので、もう少々お待ちください。



あて先

〒154-8575

東京都世田谷区三宿2-15-14-1F

レーシングオン編集部
「PIT-IN PRESS

〇〇〇〇係」

まってるよん!

F1、CART、JGTC、S耐と 一気に最終戦を迎えます

10月でどのカテゴリーも最終戦を迎えますね。レースの写真を撮るのも今年は今月がラストチャンス。ピットインでも力作をお待ちしていますので、どしどし送ってください。それから、Fニッポンドライバーのファンレター特集をしてみたのですが、いかがでしたか。もし、手紙を書いて返事が返ってきた! なんていうときには、報告してくださいね。読者から読者へのプレゼントほか他コーナーも大募集中です。

BRAND NEW

ル・マンの感動が 今よみがえる!

京商では、R/Cカー「電動エフテンシリース」を発表。今年のル・マンで注目を集めた「チーム龍(ドラゴン)」のバノス LMP-1や、昨年のル・マン優勝車BMW V12 LMP'99やトヨタTS020 GT-ONEをラインナップしている。価格は2万6000円。●京商 ☎046(229)4115



BRAND NEW

これからRCカーを 始める人にも最適

タミヤの1/10電動RCカーシリーズに、全日本GT選手権2000年仕様カストロールトムス スーブラが登場した。価格は1万1000円。「アドスベックスポーツ・電動RCドライブセット」を組み合わせたフルセットは2万4000円。

●田宮模型 ☎054(283)0003



BRAND NEW

JGTC2000年モデル GT-Rとスーブラ登場

エムエムビーのEBBROブランドから、JGTC2000年モデルとして、FKマッシュモセルモスーブラ、マツモトキヨシトムス スーブラ、カストロールニスモGT-Rが発売された。価格は3800円。HPアドレスは、http://www.ebbro.co.jp。

●エムエムビー ☎054(272)4797



EBBRO
 タイヤにホイールに
 ステアリンググロブに
 今月の新製品コーナー

BRAND NEW

ビッグセダン用 ラグジュアリータイヤ

日本グッドイヤーから、国産&輸入ラグジュアリービッグセダン用コンフォート系フラッグシップタイヤ「EAGLE LS3000」が発売された。静かな走りや快適な乗り心地に開発の重点を置き、かつ高速安定性とウェット性能も高次元でバランスさせた。7サイズあり、価格はオープン。●日本グッドイヤー ☎03(5572)8232



BRAND NEW

デジタイヤ4x4 GRANDTREK AT2

住友ゴム工業では、オンロード性能とオフロード性能を高次元でバランスさせた4x4タイヤ「GRANDTREK AT2」が発売した。オンロードからオフロードまでオールマイティーに走行するクロスカンントリーユーザーに最適だ。サイズは29種類、価格はオープン。●住友ゴム工業 ☎03(5546)0113



BRAND NEW

2000-2001 TRD 秋冬ウェア&グッズ

TRDでは、2000-2001 TRD秋冬ウェア&グッズコレクションを発売した。これからの季節に向けたハーフコートやジャケット、ブルゾン、フリース、トレーナーなどのウェア類に加え、TRD SportsロゴシリーズやWayDロゴシリーズのウェアグッズもいろいろそろっている。●トヨタテクノクラブ・TRD ☎045(540)2121



BRAND NEW

こだわりのウェア&グッズ ラリーアートコレクション

「ラリーアートコレクション」の2000-2001年秋冬物が発売された。モータースポーツファンにこの際に対応したカジュアルウェア、アウトドアウェア、グッズ類、アクセサリーパーツなどが豊富にそろっている。世界各国のラリーアートファミリーが厳選した「ワールドコレクション」も新設された。●ラリーアート通信販売 ☎0120-321466



BRAND NEW

ヴィッツシリーズにも使用可能なマフラー登場

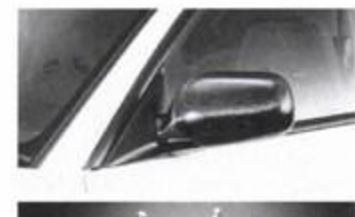
TRDから、「スポーツエアフィルター(フルファブリックタイプ/8200~1万5000円)」、ヴィッツ(SCP10)用「ハイレックスポンマフラー-Ver.S(5万9000円)」が新発売。また、RV用「スポーツエアフィルター(9800~1万1000円)」のラインナップが追加された。●トヨタテクノクラブ・TRD ☎045(540)2121



BRAND NEW

NGKと共同開発の「イリジウムスパークプラグ」

スバルテクニカインターナショナルでは、超高性能スパークプラグ「イリジウムスパークプラグ」を発売した。価格は5200円。また、レガシイ用「ストラット(2万9000円)&ショックアブソーバー(2万1000円)」と「カーボンミラー(3万9000円)」も新発売。問い合わせはSTIが、近くのスバルディーラーまで。



BRAND NEW

超軽量マフラー MIRACLE FIRE BALL

ディジョンカーズから、究極パフォーマンスマフラー「MIRACLE FIRE BALL(ミラクルファイヤーボール)」が発売された。徹底した軽量化、さらにスムーズな排気流のための直線的なパイプリアウトを実現した。価格は7万8000円。●ディジョンカーズ ☎06(6747)4155



BRAND NEW

トップインテークを採用してさらにパワーアップ

サードから、アルテッツァ(SXE10/GXE10)用「リヤスポイラー(5万3000円)」と「リヤバンパースポイラー-TYPE-II(5万8000円)」が発売された。より洗練された大人の走りを予感させるリヤスタイルを演出、幅広い年齢層に受け入れられるデザインとなっている。また、高性能スポーツクリーナー、スポーツEX



をさらに進化させた「スポーツEXプラス」も新登場。トップインテーク構造の採用により吸入空気量が飛躍的に増加する。さらに、トップインテーク部には脱着可能なプロテクションカバーを装備、防塵性優先とハイパワー優先のふたつのモードを選択可能だ。価格は1万7000~3万7000円。●サード ☎0565(53)1166



BRAND NEW

小型車からスポーツカー までジャストフィット

PIAAから、小型車からスポーツカーまであらゆる車にジャストフィットする「PIAA002-X(9800円)」、精悍なスーパーエアロフォルムで小型車からワゴン車、4x4車まですべての車に対応する「PIAA1900-X(1万9800円)」、ミニバンに最適な世界初の非対称スポーツランプ「PIAA933-X(2万6500円)」が発売された。



●BRAND NEW

**超ワイドリムで力強い
ソリッドフォルム**

チューンドカー対応の鍛造2ピースホイール「Double-Six」が発売された。強度と軽量化を最適なバランスで実現している。価格は7万6000～9万2000円。

●ロンテック ☎045(473)0525



●BRAND NEW

**車のジャッキアップが
簡単・手軽に**

オートボックスセブンでは、ハンドル部分を上下させるだけで簡単に車のジャッキアップができる「油圧式フロアジャッキ」を発売した。油圧式の採用で、パンタグラフ式ジャッキに比べ軽負担で持ち上げられる。価格は2580円。●オートボックスセブン ☎0120(454)771



●BRAND NEW

**ラリーで培った
最新テクノロジー**

ティンから、グラベル競技用ショックアブソーバー「TYPE HG DAMPER」にEK9シビック(22万4000円)、CJ4Aミラージュ(27万4000円)、GC8インプレッサ(32万円)用がラインナップされた。過酷な条件下での耐久性が向上した。

●ティン ☎045(474)5236

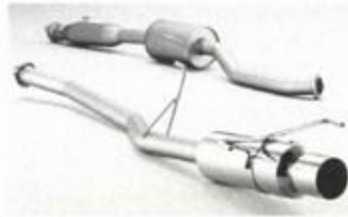


●BRAND NEW

**発進の鈍さや加速の
頭打ち感を払拭する**

エフ・ジー・ケーのスポーツマフラーシリーズPowerGetter for Wagonに、ニューエステイマ用が追加された。低回転域では混合気の充填効率低下を防ぎ、中・高回転域ではポテンシャルを最大限に発揮する。価格は5万6000円。

●エフ・ジー・ケー ☎045(546)0888



●BRAND NEW

**F-1ワールドグランプリ
日本語吹替版発売**

アイドス・インタラクティブでは、22車種、16サーキットによる99年度のFOA公式シーズンデータを搭載したPCゲーム「F-1ワールドグランプリ 日本語吹替版」を発売した。このゲームは「オフィシャルフォーミュラ1 レーシング」の後継製品として発売され、グラフィック、操作性、サウンド、メニューなどが大幅に向上している。特に、走行中の煙や火花などが32ビットカラーグラフィックによりリアルに表現、また中継ヘリコプターやドライバーのヘルメットからの視線を含めた全12ビューによる画面表示、実在のF1ドライバーの顔がヘルメット内に実写されている。価格は8800円。

●BRAND NEW

**高品質を追及した
CDセンターユニット**

クラリオンでは、車載用として業界で初めてHDCDIに対応するなど高品質を追及したハイファイディティーCDセンターユニット「HX-D1」を11月1日から発売する。「高水準なサウンドの実現とコストパフォーマンスの両立」が開発コンセプトとなっている。価格は13万5000円。

●クラリオン ☎0120(112)140



●BRAND NEW

**競技用4G63の
ノウハウをもとに開発**

東名スポーツから、MITSUBISHI 4G63鍛造ピストンキットが発売された。首振り現象の低減と高負荷運転時の適正なクリアランス確保により、ブローバイガスを抑えて燃料ガスを有効に動力に変換する。価格は10万8000円。

●東名スポーツ ☎042(795)8411



●BRAND NEW

**星野一義監修の
クロノグラフウォッチ**

星野一義のレーシングスピリッツを宿し、1/10秒の世界もキャッチするクロノグラフウォッチが発売された。1/10秒単位60分計のストップウォッチを搭載、サーキットで、スタジアムで繰り広げられるコマ以下の世界への挑戦を自分の手で計測できる。限定200本の発売で、価格は3万2000円。

●コロパ29 ☎03(3440)2905



●BRAND NEW

**モータースポーツ専用
次世代レーシングホイール**

ファーストから、モータースポーツ専用次世代レーシングホイール「P-1 Racing QF (クオリファイ)」が発売された。A6061材を使用し、6000～8000tプレス超鍛造処理にて成型、極限の軽量化を実現した。価格は3万7000～6万8000円。●ファースト ☎082(276)0809



●BRAND NEW

**輸入車の需要増加に
対応するバッテリー**

ユアサコーポレーションから、米国車専用バッテリー「YUASA USA」と欧州車専用バッテリー「YUASA EUROPE」が発売された。「USA」は充満みフルカルシウムタイプ、価格は2万7000～2万9000円。「EUROPE」は即立式ローアンチモンタイプ、価格は2万1000～2万7500円。●ユアサコーポレーション ☎03(5742)7820



●BRAND NEW

スーパードラッガー タイプIIに新ラインナップ

HKSの「スーパードラッガータイプII」に、レガシィツーリングワゴン、レガシィ、ランエボⅣ・Ⅴ・Ⅵ用が発売された。価格は4万5000～6万5000円。また、スーパーフィルターにパープル、イエロー、ライトブルーが、レーシングサクションキットにも新たなラインナップが追加された。●HKS ☎0544(29)1100



●BRAND NEW

**機能美あふれる
ドレスアップパーツ**

ホンダ・ライブJB1・JB2用「VARNIS CUSTOM NEW GRILLS」を発売した。フロントフェイスのイメージをより個性的に変えられるスポーツ性と、高級感の両立を実現したオリジナルデザインを採用している。価格は2万5000～3万円。●ヴァニス ☎06(6357)2447



●BRAND NEW

**NEW超軽量オール
ジュラルミン材を使用**

戸田レーシングから「ALL DURALUMIN IN FREE ADJUSTING CAM PULLEY」が発売された。高強度オールジュラルミン材を使用、さらに硬質アルマイト加工を施し、高精度・超軽量・高剛性を実現した。価格は1万3000～1万6000円。●戸田レーシング ☎086(526)2758



●BRAND NEW

**オールステンレスで
高品質・高性能マフラー**

EXASオールステンレスマフラーシリーズspecⅡ(4万7000円)とspecⅢ(6万2000円)がリニューアルされた。specⅡは幅広いチューニングメニューに対応、specⅢはレースやゼロヨン向けの。●GP SPORTS ☎0256(36)7773



●BRAND NEW

**ダートラのノウハウと
テストを重ねて開発**

ウィンスポーツより、ダートトライアルA-3クラスの主力車種であるC73/83ミラージュ&ランサーの専用ショック「SD Tune TYPE HG」が発売された。幅広いセッティングが可能になる。価格はショック&スプリングセット34万円。

●ウィンスポーツ ☎0489(64)6011



ATTENTION

ガソリン2000ℓ プレゼントキャンペーン

車のコミュニティーサイト「e-kuruma.com」を運営するヴァーテックスビジョンでは、10月31日まで総計2000ℓのガソリンまたは軽油がもらえるプレゼントキャンペーンを実施している。これは、東京小湊・白金サービスステーションをオークション無料会場として、事前にFAXまたはE-mailでオークションでの売却予約を入れたメンバーの車を対象に、査定士による無料査定を行いながら出品車両の撮影やデータ登録をe-kuruma.comスタッフが代行登録するというキャンペーンで、期間中に登録を済ませたメンバーには先着100名に20ℓのガソリン券または軽油券がプレゼントされる。

ATTENTION

グラントレック キャンペーン実施中

住友ゴム工業では、デジタイヤ4×4「GRANDTREK AT2」の発売を記念して、「GRANDTREK」シリーズ4本1セットを購入すると抽選でオリジナルタープやジッポー、ディレクターズチェア(ペア)、Tシャツが当たるキャンペーンを来月1月10日まで実施している。

●住友ゴム工業 ☎03(5546)0113



ATTENTION

Olympic KONDO Racing 携帯ストラッププレゼント

オリンピックがサポートする「Olympic KONDO Racing Team」が、F1ニッポン最終戦に参戦するのを記念してオリジナル携帯ストラップをプレゼント。希望者は編集部「Olympic KONDO Racing Team」携帯ストラッププレゼント係まで。締め切りは10月31日消印有効。



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

ATTENTION

あなたの洗車 間違っていますか？

シュアラスターでは、洗車の磨きテクニックを極めたいドライバーのために「シュアラスター・クラブ」を開設、会員募集キャンペーンを実施している。今入会すると、同クラブ秘蔵の「磨く快感マニュアル」をプレゼント。その他さまざまな特典が用意されている。詳しくは下記まで問い合わせを。●シュアラスター・クラブ ☎03(3799)1018



ATTENTION

自動車をモチーフにした 個展「陶芸車」開催

ミスタークラフトでは10月28日～11月5日まで、自動車をモチーフにした陶芸車シリーズを制作している陶芸家、志村一雄氏の個展「陶芸車」を開催する。陶芸家から見た車の魅力を、陶土独特の渋い質感とともに表現した作品展だ。車種を問わず約20点が展示される予定で、入場は無料。●ミスタークラフト ☎03(3461)2665



ATTENTION

最新入荷状況や キャンペーン情報が満載

ユーロ・ピクチャーズのウェブサイト(<http://www.euro-p.com>)では、F1、WRC、ル・マンなどのモータースポーツ情報をはじめ、ビデオ&DVD、モデルカー、グッズを買うこともできる。●ユーロ・ピクチャーズ ☎0120(037)528



ATTENTION

トヨタ博物館特別展 「夢のクルマ大集合」

トヨタ博物館では、11月26日まで特別展「夢のクルマ大集合—親子三代のみた夢のクルマ—」を開催している。親子三代それぞれが子供のころにあこがれた「夢のクルマ」を実車や玩具、絵本などで展示し、日本の自動車史を紹介する。また、11月5日までは「モノづくりの楽しさ」をテーマとした恒例イベント「わくわくウィークエンド2000」を開催している。入場料は大人1000円、中高生600円、小学生400円。所在地は、愛知県愛知郡長久手町大字長湊字横道41-100。開館時間は9:30～17:00(11月1日以降は16:30閉館)、月曜休館。
●トヨタ博物館 ☎0561(63)5151

BOOK & VIDEO

土屋圭市FR・MR 最強テクニック

三推社では、レッドバズンシリーズ224号「土屋圭市FR・MR最強テクニック」を発売した。最新最強のFR、MR車をサーキットでフルテストし、そのポテンシャルを完全チェックするほか、土屋圭市がFRやMRを速く走らせるための究極のテクニックを伝授する。定価980円。●三推社 ☎03(3943)6559



BOOK & VIDEO

ボルシェ写真集と ラリーカー写真集

北斗通商から、ボルシェのモータースポーツでの50年間の歴史を紹介する写真集「Porsche in Motorsports」と、ラリーマシンの写真集「Rally Cars」が発売された。「Porsche in Motorsports」は192ページ、英語版、7875円。「Rally Cars」は599ページ、英語版、8400円。●北斗通商 ☎03(3370)5221



BOOK & VIDEO

オートモデリングvol.18 特集TOM'S

モデルアート社では、10月号臨時増刊として「オートモデリングvol.18 特集TOM'S」を発売した。1/20ダラーラF399トムス、92トヨタTS010 SWCモンツァ、82トムス童夢セリカCをはじめ多数のトムス完成モデルを紹介。また、トムスマシナルバムとして、JGTC、JTCC、グループC、グループAマシンなどが掲載されている。定価は1890円。



「詳しく、楽しく、
よりすぐりの本やビデオを
紹介するコーナー」
「ブック&ビデオ」

BOOKS

WANTED!

レーシングプロジェクト バンドウ、メカニック募集

レーシングプロジェクトバンドウではメカニックを募集している。やる気のある人大歓迎、経験者優遇。国内外の出張あり。勤務地は東京都町田市および静岡県御殿場市。応募は写真貼付の履歴書を下記まで送付のこと。
●レーシングプロジェクトバンドウ
〒195-0064 東京都町田市小野路町1059
担当：小林、小松
☎042(734)7649

ルマン スタッフ募集

フォーミュラ・ニッポンなどで活躍するル・マンでは、Piデータロガサポート、コンピュータエンジニア、営業のスタッフを募集している。応募資格は30歳くらいまで。応募は履歴書を下記まで郵送のこと。
●ルマン
〒412-0046 静岡県御殿場市保土沢115
7-340
☎0550(88)5550

BOOK & VIDEO

ビデオ「ザ・ワールド グレイティストF1カーズ」

ユーロ・ピクチャーズから、ビデオ「ザ・ワールド・グレイティストF1カーズ」が発売された。F1の世界で頂点を極めた13のコンストラクターズ、彼らが作り上げた史上最強のF1マシンのパフォーマンス、テクニカルアドバンテージまでフルディテールが明らかになる。60分2本組、価格は6800円。
●ユーロ・ピクチャーズ ☎0120(037)528



BOOK & VIDEO

ビデオ「ラリーイング& ロードゴーイング」

ミレニアム特別編集のWRCスペシャルビデオ「ラリーイング&ロードゴーイング」が発売された。2000年ワークスマシンのポテンシャルをさまざまな角度から徹底チェック。また、インプレッサのファクトリー&テスト映像、エンジニアへのインタビューなども収録されている。60分、2415円。
●エプコット
☎0120-070406



BACK NUMBER

●バックナンバー/定期購読のご案内

■バックナンバーのご案内 バックナンバーは下記の要領でお買い求めいただけます。
●購入方法 お近くの書店に注文されるか、または直接「車ニュース出版 販売部」まで、電話（受付時間：月曜日～金曜日/10時～18時）、ファクシミリ（24時間受付）にて希望号数および冊数を明記の上お申し込みください。書店注文の場合は手数料なし、ニュース出版に直接申し込まれる場合は、代金引き換え配達にて1週間以内にお届けいたします。代金は、定価（本体価格+消費税）+送料（注文1件につき500円）となります。

●在庫/定価 99年285号以降の最新号まで在庫があります。それ以前の号はすべて品切れです。定価=本体価格+消費税となります。本体価格は、99年285号は476円、99年292号までは438円、それ以降は457円です。増刊号は「CART'99」本体価格743円（送料340円）の在庫があります。なお、在庫の少ない号もありますので品切れの際はご容赦ください。
●申し込み先 販売部 ☎03-5430-4440

R'on特別編集 F1 PLUS 001
本体価格1400円
史上最長のドライバー/F1選手ストーリー/名勝負14選/ホンダF1栄光への軌跡/フェラーリの50年/F1デザイナー列伝/F1号車池/日の丸F1の系譜/近代F1を築いた男/F1GP全リザルトとランキング/激戦の果てに



R'on臨時増刊 WRC2000VOL.1
本体価格743円
7大メイクス激突時代へ/WRCマシン2000/WRCをめぐる話題あれこれ/ワークスチーム体制ガイド/フォードの覚醒/インタビュー：カルロス・サインツ/新井敏弘「世界」と対峙する時/足跡 トヨタとTTEがWRCに遺したもの



R'on臨時増刊 WRC2000VOL.2
本体価格743円
ウィニングフォームの帰結/第2世代WRカー、それぞれの強み/ランサーの神通力は失われたか?/山は高く、道は険し/新たな挑戦者/WRCの旗になる話題あれこれ/これは乱戦か、ひとり勝ちか?/英国代表の誇りと意地



R'on臨時増刊 WRC2000VOL.3
本体価格743円
“最良のラリーカー”は何か/WRC新アイテムのすべて/決意の証—フォードMスポーツ/同族決戦—フレンドメーカー—それぞれの思惑/加速する星戦/次代を動かす3人/新井敏弘「足りないものは何か」/WRCイベントの舞台裏



2000.7.13 NO.323
本体価格457円
激突レポート：ル・マン24時間PERFECT AUDI WIN：異端の一昼夜/F1第8戦カナダGP：ジクスの終焉/トヨタCART「頂点へ」/DTM第3-4戦：オベルの反撃/福田良 & 佐藤琢磨が挑んだフランスF3ポル/WRCインタビュー：金石年弘



2000.7.27 NO.324
本体価格457円
ホンダF1に大異変/トヨタF1、2002年に参戦を正式発表/F1第9戦フランスGP：帰ってきたチャンピオンシップ/F1第5戦：虎之介は止まらない/ジャパンGTフェスティバルinマレーシア：未来へ向けた大なる一歩



2000.8.10 NO.325
本体価格457円
WRC2000最新パワーバランス：乱戦、再び/F1第10戦オーストリアGP：攻守交代/F1第11戦ドイツGP：混戦とハプニングと雨の後に/F1第12戦イタリアGP：またしてもこの男……/全日本F3第7戦：さらに加速は続く/WRCインタビュー：ペルトン・シュナイダー



2000.8.24 NO.326
本体価格457円
CART2000年シーズン激突検証：真の乱戦時代へ?/F1第11戦ドイツGP：混戦とハプニングと雨の後に/F1第12戦イタリアGP：またしてもこの男……/全日本F3第7戦：さらに加速は続く/WRCインタビュー：ペルトン・シュナイダー



2000.9.7 NO.327
本体価格457円
マスターズF3：登壇と叫ばれるF3世界戦の意義/F1第12戦ハンガリーGP：フィンランド国旗のはたため/国で/JGTC第4戦富士：独走は許さず/CART第13戦ミッドオハイオ：PENSKE'S DAY/インターテックinコリア：新たな扉は開かれた?



2000.9.21 NO.328
本体価格457円
トヨタF1開幕宣言/F1第13戦ベルギーGP：栄冠への分岐点/F1第14戦イタリアGP：そして一騎討ちへ/F1第15戦ドイツGP：この戦いを待っていた/F1第16戦オーストリアGP：長官田原インタビュー/R'onインタビュー：黒澤琢磨「アメリカに駆ける思い」



2000.10.5 NO.329
本体価格457円
JGTC第5戦TT：出揃った主役たち/F1第14戦イタリアGP：そして一騎討ちへ/F1第15戦ドイツGP：この戦いを待っていた/F1第16戦オーストリアGP：長官田原インタビュー/R'onインタビュー：高木虎之介「止まらない勝利への欲求」



2000.10.19 NO.330
本体価格457円
日本GP直前プレビュー：10、8決勝戦/F1第15戦アメリカGP：これで決まりか?/津川哲夫のF1インタビュー—最新トレンド分析/F1第16戦オーストリアGP：ついにマジックは「1」/CART第17戦グレートウェイク/国際F3000シーズンレビュー





2000年 全日本選手権 フォーミュラ・ニッポン 第10戦 鈴鹿サーキット
ミリオンカードカップレース
11/4(土)予選 5(日)決勝

いよいよシーズンも最終戦!
ストップ・ザ・虎は誰だ!

前売券好評発売中!!
前売観戦券(2日間有効・税込み)
大人:5,000円(当日券:予選/3,000円、決勝/6,000円)
女性:3,200円(当日券:予選/2,000円、決勝/4,000円)
高校生:1,600円(当日券:予選/1,000円、決勝/2,000円)
グループ(4名):16,000円(前売り券のみ)
※3才～中学生の方は、遊園地入園料(3才～未就学児400円、小・中学生800円)でご観戦いただけます。但し、指定席にてご観戦の場合は別途指定席料が必要となります。

指定席券(別途観戦券必要・税込み)
S1席(グランドスタンド中央):4,000円
共通エリア席(S2・A・E):2,000円
※小学生以下のお子様は、共通エリア席への入場は無料となります。

パドックパス(別途観戦券必要・税込み)
大人(中学生以上):16,000円 子供(3才～小学生):2,000円
※パドックパスをご購入いただいたお客様は、共通エリア席への入場、ピットウォークへの参加ができます。

ピットウォーク(別途観戦券必要・税込み)
大人(中学生以上):1,600円 ※当日のみ発売(前売なし)

■チケットのお求めは
●チケットぴあ ●ファミリーマート ●ローソンチケット ●GNプレイガイド
●am/pm ●サークルK ●JR東日本びゅうプラザ
●ミリオンチケットセンター(ミリオンカード会員専用) ●鈴鹿サーキットチケットセンター
★JTB 近畿日本ツーリスト 東海観光 日本旅行 名鉄観光
★全国主要プレイガイド ●鈴鹿サーキット各営業所(三重、名古屋、大阪、東京)
※★印は観戦券のみのお取り扱いとなります。

お問い合わせは
鈴鹿サーキット TEL0593-78-1111(代) Enjoy it!

SUZUKA CIRCUIT
http://www.suzukacircuit.co.jp



今シーズン、そして20世紀のビッグレースの締めくくりとなるフォーミュラニッポン第10戦。すでに高木虎之介のチャンピオンは決定しているものの、その次元の違う走りでもさらに白星をあげそうな戦いに注目したい。そして虎之介を破り勝利をつかもうと躍起になっているドライバーたち。その筆頭でもある本山哲はシーズンが進むにつれ調子を上げ、いよいよ虎之介を射程距離に捕えてきた。さらに、現在ランキング2位につけるミハエル・クルム、CARTから今季フォーミュラ・ニッポンに復帰した服部尚貴、F1を戦った経験を持つ野田英樹などの戦いぶりも期待できる。来シーズンを占うといっても過言ではない重要なこの1戦を見逃すな!

RACING KART CLUB

みんなに参加してもらるのが
このレーシングカートクラブ
情報も大募集中だから、ハガキで
下記住所までどんどん送ってね!



あて先 → 〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F
レーシングオン編集部「レーシングカートクラブ」

RACE REPORT : WEST Rd.6 ALL JAPAN KART CHAMPIONSHIP

全日本カート選手権 西地域第6戦
●9月24日●琵琶湖スポーツランド●主催：琵琶湖スポーツランド●晴れ(ドライ)
Photos/Tadahiko Takano Text/Kazuo Mizutani

大会前日にコースを濡らした雨は朝までにやみ
午前中こそ一部水たまりが残ってドライバーを悩ませたものの
シリーズ終盤の一戦はほぼドライコンディションに恵まれた
ある者はチャンピオンを、ある者は最終戦の出場権をかけて
難コース、琵琶湖にホットなバトルを繰り広げた!

FA CLASS

ついに6人目の勝者!
久保が接戦を制して
3年目の初優勝を飾る

タイムトライアルでは高崎昇が40秒003、
久保誠が40秒011をたたき出し、わずか1
000分の7秒差で1、2番手を分け合う。
予選では久保が2ヒート両方を制してポール
を獲得、高崎は3位+2位で2番グリッドに。
決勝のフロントロウは順番こそ入れ替わった
ものの、第5戦と同じ顔が並んだ。

第2ヒートで高崎に追い詰められた久保は、
決勝前に「チェーンラインが狂っていた。
あれがタイムに影響したはず」と自分に言い
聞かせるようにつぶやく。その姿には、まだ
手にしていない勝利を目前にした緊張感が見
て取れた。対する高崎は今年、不運続きで目
の前の勝利をふたつも失い、FA西唯一のシ
ングルセッセンながら優勝を手に入れている。



高崎が久保に勝つことが出来た。久保は3年目の初優勝を飾る。高崎は久保に勝つことが出来た。久保は3年目の初優勝を飾る。



安田はスタートの失敗が響き、宮森に苦しまれることに

旧型エンジン あなどるべからず!

全日本という最新マシンばかりの戦いというイメージがあるだろうが、中には旧モデルや調子のいい型落ちエンジンを好んで使っているドライバーもいる。ただし、ICAクラスにスポット参戦した辻本真二選手のエンジンは、そんなところの旧型ではない。なにせ92年型という年代もの(失礼!)のMRC・AKL92なのだ。このエンジンは所属チームのオーナー所有物で、テストしたところ好調だったので実戦投入したとのこと。「低速がいいので、琵琶湖のような(テクニカル)コースでは走りやすいですね。今のエンジンと比べてもそんな色ないですよ」と辻本選手。本番ではTTこそ失敗したが、ヒートごとに順位を上げて18位でフィニッシュ、なかなかの速さを披露してくれた。

オールドファンには感涙モノのエンジンが活躍!



だが、それにくさる様子は微塵もない。その表情には精神面の成長ぶりが感じられた。
決勝がスタートすると、久保と高崎はグリッド順のままバトルを開始。3番グリッドに着いた琵琶湖マイスターの安田春雄は、後半勝負のセッティングで逆転優勝を狙っていたが、スタートで4番グリッドの宮森理に先行を許してしまった。宮森は決して好調ではなかったのだが、経験を生かした走りでのポジションを守り切りポイントを稼ぐ作戦。安田は宮森の術中にはまって行く手をはばまれ、ハイペースで競り合う久保と高崎に差を広げられてしまった。これでレースは久保と高崎のマッチレースの構相となった。

久保の真後ろに高崎が張りつき、2台は緊張感あふれるトップ争いを展開。久保はプレッシャーに耐えながらも、ミスなく周回を重ねていく。一方、高崎はストレートエンドでエンジンに息つきの症状が表われ、逆転を狙っていたコーナーで勝負に出ることができない。結局、久保は最後までトップの座を守り抜き、右手を挙げてチェッカーをくぐった。全日本3年目の初優勝。開幕戦以来使い続けて疲れの目立つフレームを操っての勝利に、久保は「めっちゃめっちゃうれしいです。やっと勝てましたよ!」と笑顔をほころばせる。これでFA西地域は、6戦すべてウイナーが入れ替わる形で全レースを終了した。



ルーキーの原が大健闘を見せて5位入賞を果たした

新ヒーロー登場! ノーマークの巻山が 強敵を撃破して初優勝

ここまで平手免平と桑田聖が勝利を独占してきたICA西シリーズに、新たなウイナーが誕生した。一昨年から全日本ヘスボット参戦を始め、これが4戦目となる巻山鷹行だ。予選では、このクラス唯一のハッセルを駆る佐々木克行が2度目のPPを獲得。桑田がTTの出遅れを挽回して2番グリッドに。そして、巻山が3番グリッドに並んだ。これまでに7位が最上位でノーマークの存在だった巻山に、このあたりから注目が集まり始めた。

そして20周の決勝が始まると、巻山はまず桑田をパスして2番手へ。先頭を行く佐々木は、スタート時間が予定より遅れて路面温度が予想以上に下がったことで、エア圧の設定が外れてグリップ不足に悩んでいた。巻山は苦しみ佐々木を捕らえると、10周目に一発で抜き去りトップへ。続いて桑田も佐々木をかち上げて必死に巻山を追うが、最後までコンマ



堂々たる走りでもっと出ると、そのままチェッカーへ。24巻山が見事な初優勝を遂げた



31桑田は巻山を追ったが届かず、悔しい2位に終わった



PPの佐々木は優勝こそ逃したが、初の表彰台へ



岩井がTTトップを獲り、またも運さを見せつけた

5秒のギャップを埋めることはできなかった。「練習ではドライでもウエットでもいい感じだったし、イケるかなと思ってました」と初優勝に歓喜する巻山。対して桑田は「あちこちでミスして逆転できなかった。悔しい」と自分を責める。佐々木は3位にとどまったが、初表彰台にまずは納得といった様子だ。

チャンピオン争いがかかった平手は、TTでまさかのノーマークとなったが、決勝では15番グリッドからグレイグイ

追いついて4位でゴール。しかし、黄旗追い越しで1周減算のペナルティーを取られ23位に終わってしまった。

また、岩井あかりがTTで一番時計をマークし、予選で

後続に乗り上げられるアクシデントを克服して5位を獲得。全日本3戦目の川浪綾紗も予選でコースアウトを喫しながら、8位に入賞して初のシングルフィニッシュと、女子高校生ドライバーふたりの活躍も目を引いた。

RESULT/FA CLASS

決勝順位	No.	ドライバー (チーム)	シャシー/エンジン/タイヤ	タイムトライアル			予選
				順位	1H	2H		総合
1	14	久保 誠 (スコールwithウイナーズ)	テックノ・S04/サニッタ・SV21/BS	2:40'011	1	1	1
2	8	高崎 真 (Tナカオ)	イタルコルセ・IT9/サニッタ・SV21/BS	1:40'003	3	2	2
3	11	安田 春雄 (KCナガハラ)	ビレル・R31-X/ホルテックス・VR/C/BS	3:40'161	2	3	3
4	21	宮森 理 (TOK with TKM)	BRM・DK7/サニッタ・SV21/BS	9:40'744	6	4	4
5	36	藤 尊人 (ARTA with MEIJI)	ビレル・R31-X/イタルシステム・MV31/BS	6:40'523	5	6	6
6	16	今田 尚吾 (マスタRP)	ビレル・R31-X/ロータックス・DS-E/L/BS	4:40'482	4	7	5
7	15	山中 浩政 (TECH Miyazawa)	アロー・AX7/イタルシステム・MV31/BS	13:40'836	9	8	8
8	44	花田 賢吾 (T FORZA)	トニー・ミトックス/イタルシステム・MV31/BS	18:40'899	11	9	9
9	20	熊野 友祐 (Tナカオwith Winds)	イタルコルセ・IT2/サニッタ・SV21/BS	12:40'836	8	5	7
10	23	中嶋 一貴 (AプロジェクトRT)	トニー・ミトックス/ホルテックス・VR/C/BS	14:40'862	24	13	16

RESULT/ICA CLASS

決勝順位	No.	ドライバー (チーム)	シャシー/エンジン/タイヤ	タイムトライアル			予選
				順位	1H	2H		総合
1	24	巻山 鷹行 (SZIGEN with MEIJI)	BRM・DK7/イタルシステム・ML31/DL	3:41'361	2	5	3
2	31	桑田 聖 (ハラタKC)	ヤマハ・WF-K/イタルシステム・ML21/DL	9:41'711	4	1	2
3	22	佐々木克行 (RS HISTORY)	ハッセル・ミラージュ/ホルテックス・VL95/DL	2:41'303	1	3	1
4	13	嶋山 純平 (TOK with TOY)	BRM・DK2/イタルシステム・ML31/DL	6:41'611	8	6	6
5	11	岩井あかり (OKC)	アロー・AX7/イタルシステム・ML31/DL	1:41'199	3	29	8
6	21	山崎 学 (トレンタクトロ鈴鹿)	アロー・AX7/イタルシステム・ML31/DL	10:41'730	9	7	7
7	20	津野 誠治 (Tセンカ)	ヤマハ・WF-A/バリラ・100リッドジェット/DL	5:41'578	6	4	5
8	26	川浪 綾紗 (T FRC)	アロー・AX7/ロータックス・VM-E/DL	7:41'613	17	12	13
9	35	鶴田 雄三 (クワスタルR)	ハットレス・エネリジョン/イタルシステム・ML31/DL	20:42'373	12	17	14
10	38	岩井 久貴 (TECH Miyazawa)	アロー・AX7/ホルテックス・VLC/DL	22:42'445	16	11	12

屈指の難コース、琵琶湖SLの 攻略ポイントは?

今回の舞台となった琵琶湖スポーツランドは、屈指の難コースとして名をはせている。全長は950mと長めで、最終コーナーを抜けてから2コーナーまでは長い高速区間が続く。その一方で、インフィールド区間はタイトなコーナーが複雑に組み合わせられたテクニカルなレイアウトになっており、ここをうまく走るには独特のリズムが必要。体力面でも厳しいレイアウトだ。琵琶湖大会で毎回、走り慣れた地元勢の有利がささやかれるのも当然のことだろうか。

では、このコースを攻略するためのポイントはどこなのか。FSA佐野と志選手やFA山地麻衣子選手らの活躍を支える名エンジニア、岡田健氏にアドバイスしてもらった。

「クルマで差が出るのは、3〜4コーナーだと思います。3コーナーはセッティング次第で、リヤタイヤのリフト量や旋回半径が変わってくるんです。ここをうまく抜けられないと立ち上がりのスピードが乗らず、6コーナーの前でインに並ばれることになってしまいます」

「走りの面では、6〜8コーナーの区間で差



が出てると、僕は見ていて感じますね。7コーナーは、進入で向きを変えたいのは分かるけれど、リヤを滑らせて曲がろうとすると、グリップが逃げて8コーナーもスライドしながら入ることになってしまい、立ち上がりでトラクションがかからなくなるんです。そうすると、勝負どころのひとつである最終コーナーで後続にチャンスを与えてしまいます。この区間をうまく走っているのは、上位3〜4人くらいでしょうか」

タイトなコーナーが左右に切り替えしながら次々と目の前に現れ、走行経験の少ないドライバーたちを悩ませる琵琶湖スポーツランド。セッティング面では前手の3〜4コーナー、ドライビング面では後半の6〜8コーナーが攻略のポイントだ





戦いの王国

ポルトガル・世界選手権に見る 世界最高峰のレースの姿

Photos/Kagetomo Suzuki, Kazuo Mizutani Text/Kazuo Mizutani

F1などに幾多のトップドライバーを輩出し続け
いまだ日本人ドライバーに勝者の座を明け渡していない
レーシングカートの本場、ヨーロッパのトップカテゴリー
その頂点に位置する世界選手権のレースシーンは
“戦い”こそを信条とするダイナミックな世界だった

無邪気な少年たちの 威風堂々たる走り

2000 C.I.K. F.I.A. カート世界選手権
が開催されたカートドローモ・デ・ブラーガ
は、南欧ポルトガルの北端近くの街、ブラー
ガにある。かつて79年にポルトガルのエス
トリアルで開催された世界選手権では、菅家安智
がタイムトライアルでトップタイムをマークし
て世界を驚かせた。この時を機に、辺境の地
と思われていた日本のカート界の実力が世界
に知られたと言っている。今年とはコー
スこそ違え、ポルトガルは日本のカートレ
スの歴史と因縁浅からぬ国なのだ。

今年の世界選手権は、9月7日木曜日の公
式練習から走行スケジュールが始まる予定だ
った。だが、コースの舗装がはがれて急ぎよ
速乾セメントによる補修が行われ、マシンが
走り始めたのは翌8日金曜日昼のこと。

そこですす目引いたのは、ヨーロッパ選
手権F.A.クラスで8戦5勝を挙げてチャンピ
オンに輝いたルイス・ハミルトンだ。強烈な
スピードでコーナーに突っ込んだかと思うと、
一瞬でスピードを殺してキレイに回り、矢の
ように立ち上がり、鮮烈な走りだ。彼
が印象的なのは、走りだけではない。パドック
でキックボードに乗って遊んでいる時はた
だの無邪気な子供の姿だが、いざレーシング
スーツを着込んでコースに現れると、背筋が
シャーンと伸びて表情は凛と引き締まり、堂々
たる大人の風格を漂わせる。決勝でトップを
走りながらエンジントラブルで止まってしま
った時、彼は数秒ハンドルを埋めて無念
をかみ締めると、スタンドからの健闘をたた
える拍手にさりげなく手を上げて応え、胸を
張って大股でピットへ戻っていった。その姿
は、15歳とは思えないほど威厳のあるものだ
った。プロ（の卵）としての人間性の完成度
が高い、と僕はうならされた。さすがマクラ
レンが目を付ける（彼が所属するmbm・
comはマクラレン・メルセデスのシニ
アチーム）だけのことである。

ハミルトンだけではない。参加ドライバー
には十代半ばの少年も多いのだが、彼らも概

ヨーロッパ選手権FSAクラスでチャンピオンに輝いたマリオ・シエガー。世界選手権
では彼すら予選落ちを喫した。その戦いは、一瞬の油断も許されない厳しいものだ

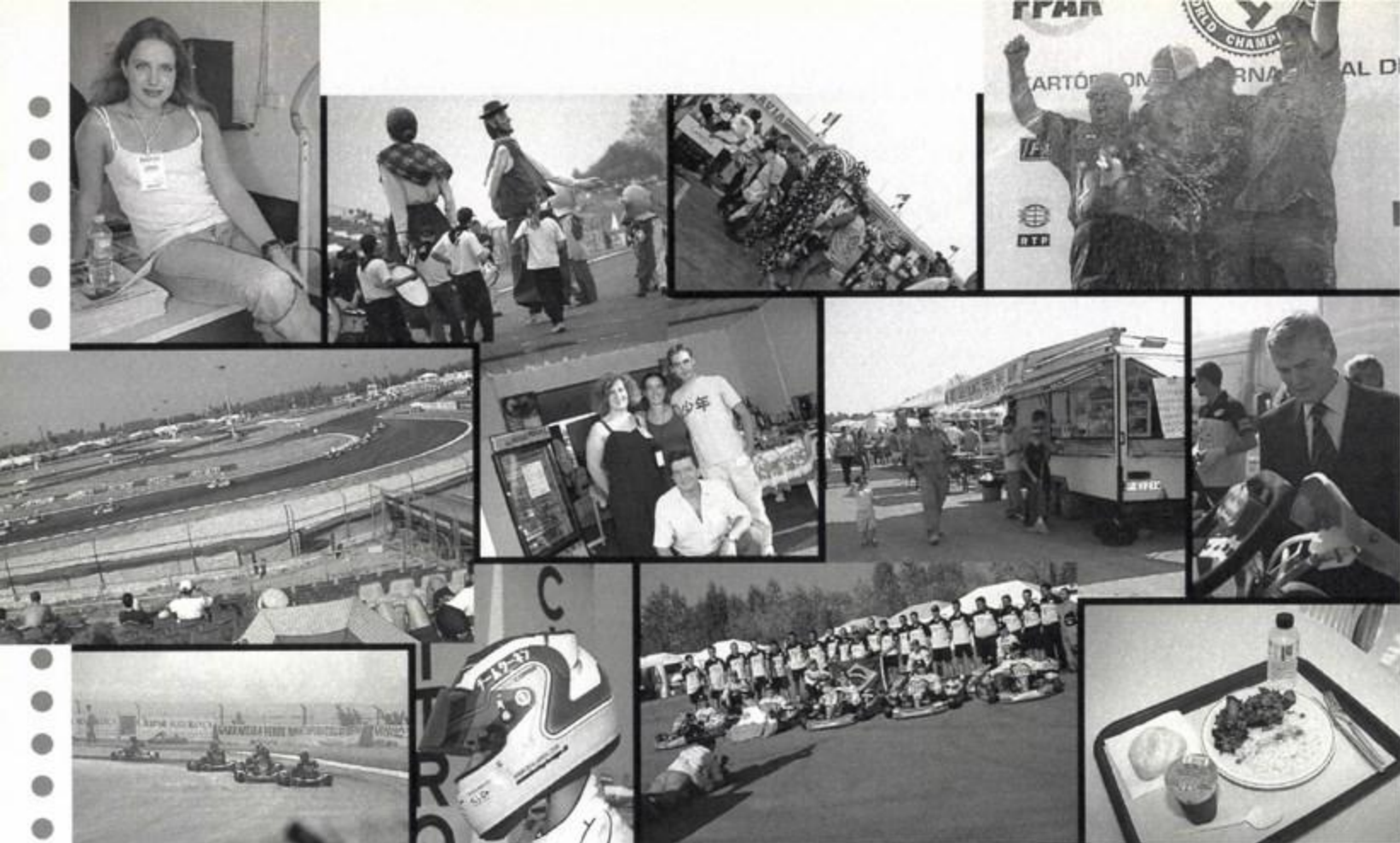


して遊んでいる時の無邪気さと、マシンに乗
り込む時の大人っぽさ、そのメリハリがすこ
くはつきりしている。そういうのは、プレスル
ームの門番をしていた女の子（13〜14歳で
とらえらるるか）も、お菓子をポリポリ食
べたり友達と走り回っている時はお子様そのも
のだったのだが、「写真を撮らせて」とカメラ
を向けると、さりげなくとったポーズが実に
様になっていて、その大人っぽさにドキドキ
させられたものだ。

スタートからゴールまで 戦い抜くレース

走りの腕前について、彼らと日本人ドライ
バーとの違いをこの目で見比べるとはでき
なかつた。なにしろ、日本人ドライバーが出
ていないのだから。とはいえ、見た限りの印
象で言えば、一周走る速さについてはヨーロ
ッパも日本もトップドライバー同士で大差は
ないだろう。これは、過去に日本へやってき
たヨーロッパ勢も認めていたところだ。

しかし、いざレースとなると話は違ってくる。
レースの「おもしろい」ようなものが日本
とはまったく違うのだ。それは特に、F.A.ク
ラスのレースで如実に表れている。



違いはスタートの瞬間からはっきりとしている。まず、戦いのテンションの立ち上がり。シグナルがグリーンに変わって、各マシンがコーナーへなだれ込むまでに、殺気はもうピークに達している。このテンションが、各車の位置関係などによっていくらかの波こそあれ、ほぼそのままフィニッシュまで続く。驚く以前に、よくもまあと呆気にとられてしまった。これは決勝だけでなく、まずまずのポジションでクリアすればいいはずの予選ヒートでも同じなのだ。

ブラーガは「ヨーロッパコース」という言葉からイメージされるような超高速タイプのコースではなく、かなりテクニカルなレイアウトになっている。ただし、コース幅は十分にバトルできるだけの広さがある。ドライバーたちはこのコースを縦横無尽に走り回りながら、際限なくオーバーテイクを繰り返す。補修された箇所は危険なほどにスリッピーなのだが、そこでも彼らはミス待ちの姿勢など見せない。コーナー進入で後ろのマシンが大きくラインを変え、それに応じて前のマシンも横に動く。そうして彼らは自分で展開に波紋を巻き起こしてチャンスを自ら作り出していくのだ。そのアクションは、今のコーナーではオーバーテイクにつながるがなくても、次のコーナーでチャンスを生むかもしれない。レースはいたるところでそんなシーンを満載しながら、フィニッシュまでダイナミックにうねり進んでいく。

ただし、チェッカーまで何周も残した時点でのこういうバトルがそのまま結果に直結するとは、彼らも考えていないのだろう。それは、インに入られたマシンが無理に扉を閉めず、相手をスムーズに前へ出させていることから感じ取れる。また次のチャンスを、自分が前へ出ればおあいこなのだ。レースはそうして順位を何度も入れ替えながら進み、残り周回がわずかになったところで、死闘のとき本場の順位争いが始まる。

日本のカートレースでは、勝利をつかむためにバトルをする、つまり、戦いは結果を得るための手段、といった感がある。それが間違っているはずがない。しかし、世界選手

権 F A クラスのレース模様は、まず戦いありき。結果はその先についてくる」と語っている。これは「なぜレースなんてものをやるのか」という根源的な問いに対する、答えの糸口が隠されているように思う。

ただ、こういう走りや日本をひとりだけがやっても、カラ回りするだけだろう。それが素晴らしい戦いを生むためには、ドライバーだけでなくレースにかかわる者すべての間で、フルラップ全力のバトルを善しとする了解が出来上がっていないとほならない。日本とヨーロッパ、どちらのレースのやり方がいいかという話ではないのだ。

これが F S A クラスになると、レースの印象は全日本選手権にぐんと近づく。順位の変動こそやはり激しいものの、バトルにもどこか余裕が感じられ、より洗練された展開を見せる。最終的に行き着くところは、ヨーロッパも日本も同じなのかもしれない。ただし、何を終えてそこへ行き着くかの差は、その行動原理に大きな違いをもたらすはずだ。

戦い続けるスタイルを後押しするもの

レースを見つめる観客たちも、ドライバーに負けず劣らず熱い。ある予選ヒートで好バトルが展開された時は、そのトップ争いを追いかけて拍手と歓声がウエーブのようにコースを駆け巡っていった。

結果、戦いに敗れてリタイアしてしまった者にも惜しみなない拍手が送られる。ところが、あっさり勝負が決まってしまうようなレースだと、勝者に対する拍手もまばらだ。観客も惜しみなく闘志をぶつけ合う戦いを心待ちにしているのだ。

決勝はメインストレート前の大スタンドを見た。僕らの周りには、あるチームのスタ

ッフや家族たちが大勢陣取っていた。F A クラスの決着がついて最後の F S A クラス決勝が始まるころ、F A クラスのレースを終えた若いドライバーがスタンドに座る仲間のところに戻ってきた。彼はあまりいい結果を得ることはできなかったが、よく戦い抜いた彼をチームの仲間たちが握手攻めで出迎え、母親が抱き寄せてほほにキスをする。歓迎を受けたドライバーの顔も誇らしげ。彼はチームの、そして家族の誇りなのだ。

観客の中にはドライバーの家族なのだろう。まだ10歳にも満たない子供の姿も多く見受けられる。その子たちは、結果にかかわらずよく戦ったことを褒めたたえられるドライバーの姿を見ながら成長し、やがてその中から次のドライバーが生まれてくる。この連鎖が、戦いこそを信条とするレースの歴史、言わば「戦いの王国」を作っていくのではないのか。

トップ4台が果てしなくバトルを繰り広げた F A クラス決勝、コリン・ブラウンがクリピオ・ピッチオーネを0.2秒差で下してチェッカーを受けた瞬間、スタンドにいた僕は沸き上がる拍手と歓声の中に包み込まれた。なぜだろう、そのとき僕は背筋がゾクゾクして、目頭が熱くなるのを止められなかった。



コース上の闘志あふれる戦いに、ギャラリーは惜しみなない拍手を送る。ドライバーたちを取り囲むこういった環境も、その地のレースを性格づける大きな要因なのだろう

全日本シリーズ、いよいよ最終戦 チャンピオン争いの行方は?

10月1日に新東京サーキットでの東地域第6戦を終えて、2000全日本カート選手権シリーズは最終戦を残すのみとなった。そのチャンピオン争いは今、どんな状況になっているのだろうか。

FSAクラスでは、今季2勝を挙げたベテラン津田浩次が絶対的な優位に立っている。津田は最終戦を8位以内でフィニッシュすれば、無条件で96年以來のタイトル獲得決定だ。津田以外にはディフェンデ

ィングチャンピオンの片岡龍也のみがわずかな可能性を残している。ただし、片岡の2年連続王座には優勝することが絶対条件だ。

FAクラスは今シーズン、東西両地域で合計12戦を行い、すべてウイナーが違うという未曾有の混迷状態になっている。そんな中、西地域で6戦して5度の表彰台と素晴らしい安定感を見せる安田春鐘が、チャンピオンに王手をかけた。安田は4位以内に入

れば王座決定。ほかには東地域の松本高幸と西地域の宮森理がタイトル獲得の可能性を残しているのだが、両者とも優勝しなければその権利がなくなってしまう状況だ。

ICAクラスでは、全日本最年少13歳の大嶋和也が東地域で4勝を獲得してチャンピオンの最右翼にある。西地域の桑田聖は勝って大嶋の3位以下が条件。大嶋と同じくジュニアドライバーの平手晃平も、わずかだが可能性を残している。

最終戦 (FA/ICAクラスは東西統一最終戦) は10月29日に栃木県のツインリンクもてぎ北ショートコース。熱いタイトル争いに期待したい。



ここ数年、あと一歩で王座を逃していた津田は2度目のFSAタイトル獲得なるか

FAクラスでは、抜群の安定感を見せる安田がチャンピオンに王手をかけている

ICAクラスの大嶋は、全日本史上最年少のタイトル獲得がかかる

2000全日本カート選手権シリーズ チャンピオン候補のポイントチャート

FSAクラス

ドライバー (チーム)	最終戦順位										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
津田 浩次 (AプロジェクトRT)	91	86	83	81	79	77	75	74	73	72	71
片岡 龍也 (BP YAMAHA RT)	74	69									

FAクラス

ドライバー (チーム)	地域	最終戦順位							
		1	2	3	4	5	6	7	8
安田 春鐘 (KCナガハラ)	西	127	122	119	116	113	112	110	109
松本 高幸 (Tアルファ)	東	114	109						
宮森 理 (TOK with TKM)	西	109	104						

ICAクラス

ドライバー (チーム)	地域	最終戦順位							
		1	2	3	4	5	6	7	8
大嶋 和也 (パワーホールRT)	東	138	133	130	127	124	123	121	120
桑田 聖 (ハラタKC)	西	132	127	124	121	118			
平手 晃平 (Tセシカ)	西	125	120						

※: これ以上の順位なら無条件でチャンピオン決定
→: これ以下の順位では有効 (合計) 得点変わらず
◀: これ以上の順位でチャンピオンの可能性あり

読者のレースレポート

トラブルを克服して順位アップ 初の2位表彰台をゲットだ!

8月のとある練習日。「今度のYZ280はシリーズ上位3人ともレースに出やらないで」と聞いた僕は、速攻で9月3日の中日本選手権第6戦・YZ280クラスにエントリーしました。ところがレース当日、出てこないはずだった3人は、出場予定のレースがキャンセルになったため、みんな出てきたじゃないか! これじゃ優勝どころか4位決定じゃん。

気を取り直して朝のフリー走行へ。ところがしょっぱなからトラブル発生! リヤブレーキの液が漏れて完全になくなっていたのです。そりゃ3年もほっておけば……ね。液を補充してTTに出たのですが、ブレーキ2発でだだ漏れに。それでも2番手を獲得しました。

予選は修理が間に合わず、フロントブ

レーキだけで走ることに。当然、あっという間にぶっぎられてビリです。昼休みに師匠の白川先生をはじめ、同じクラスの人たちが力を貸してくれて、なんとか修理は完了しました。「奥野君、これで俺の前走ったらあかんよ(笑)」と釘を刺されて決勝をスタート。スタートで3位に上がり、数周の競り合いの末に何とか後ろを引き離して、「これでゆっくり走れる」と思ったのですが、やっぱり上位を目指して気を入れ直したら、2位との差が徐々に詰まりバスに成功。白川先生とは直線1本分遅れましたが、2位表彰台を獲得しました。みなさんに就職祝いで取らせていただいたような2位でした。みなさん、ありがとうございます。

(クレヴァーツール&HKC 奥野真吾)

速報! 全日本カート選手権 東地域第6戦

FA高山が逆転で初優勝! ICAは岩村が独走ウイン

千葉県・新東京サーキットで10月1日、全日本カート選手権・東地域第6戦が開催された。

FAクラスでは、高山歩が9番グリッドから素晴らしい追い上げを見せて優勝を果たした。これまで何度となく速さをアピールしながらなかなか結果を得られなかった高山は、これが全日本2年目での初勝利だ。2位はポールポジションの浅尾祐貴。浅尾は優勝こそ逃したものの、望みの初表彰台を獲得。3位には開幕戦以来の表彰台となる伊沢拓也が入った。

ICAクラスでは、PPの茂手木茂がトップ走行中にチェーン切れからリタイア。代わって先頭に立った岩村裕介が残り周回を独走して初優勝を飾った。2位は女性ドライバーの小山晶子。小山の後ろに

は小林聡子と小林伸治が続いていたが、ふたりは最終ラップのヘアピンで接触、全日本デビュー戦の宮本武が15番グリッドからの挽回で3位表彰台を得ることとなった。ポイントリーダーの大嶋和也はアクシデントでリタイアに終わった。詳しいレポートは次号で。



FAクラスでは高山が9番グリッドから挽回、ホームコースでうれしい初優勝を飾った

**ご意見、レースレポート
もろもろお待ちしてます!**

三重県松阪市の奥野君、いやさ、もう学生じゃないんだから奥野さんだよな。就職おめでどう。それと、久しぶりにレースレポートを送ってくれてありがとう。あいかわらず元気なカートを楽しんでいる様子が伝わってきて、ホントうれしです。

みなさんもレースに出たら、ぜひレーシングカートクラブに登録を送ってください。写真付きだったらさら、もう感謝感激! ほかにホームページに対するご意見(苦情も歓迎)も、企画のリクエスト、カートについてのあらゆる質問、中古カートのBUY&SALEなども、カートのことならどんなお手紙でも大歓迎です。読者のみなさんのパワーを借りて、このページをどんどん面白くしていきたいと思っております。ハイ。

あて先は……〒154-8575 東京都世田谷区三軒2-15-14-1F レーシングオン編集部「レーシングカートクラブ」です。なにか思いついたら、気軽に送ってくださいね!

RACE CALENDAR

全日本選手権

●FSA最終戦・FA/ICA東西統一最終戦 10月29日/ツインリンクもてぎ北ショートコース (栃木県芳賀郡茂木町松山120-1/☎0285-64-0001) /主催: レーシングチームあかつき (☎048-874-8041) コジマレーンファクトリー内/2000全日本シリーズ決勝の舞台はもてぎ北コース。昨年末にレイアウト変更を受けオーバーテイクのチャンスが増えたサーキットに、フェアな好バトルを期待したい

地方選手権

●近畿地域最終戦 11月5日/琵琶湖スポーツランド (滋賀県大津市伊香立下龍草町字笹谷673-1/☎077-598-2888) /主催: 琵琶湖スポーツランド

◎観戦には入場料や観戦料、駐車料が必要となる場合があります。また、天候などの都合で開催日が変更となる場合があります。詳しくは主催者もしくは開催コースへお問い合わせください。

FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP ROUND 11

U-Rally de France
44th Tour de Corse Automobile

フランス万歳!?

タイトル争いの流れをかき回した
206WRC初の1-2とジル・バニッツィWRC初優勝の背景

勝つべくして勝った——そう言ってよいほどの
完璧な勝利だった。ギャップが0.9秒でしかなかった
段階でのチームオーダーはプジョーの強固な決意の表れか
このフル得点により彼らはスバルをかわしメイクス2位に浮上
フレンチライオンの野望はさらに燃え上がる

Text/David Williams Translation/Kenji Mizugaki Photos/Tamotsu Futamura, Shoji Mita, Studio M,m

「ラリーカーを運転し、フランスのチャンピオンになり、世界選手権で優勝する……それは僕が夢見続けていたことだった。そして今それをやり遂げたんだ!」チームオーダーという「ケチ」はついたが、半月前に35歳になったばかりのバニッツィは圧倒的なスピードを披露し、念願のWRC初優勝を制止めた



ツール・ド・フランスを制覇するには、まず
ヨンバクトで機敏な車が必要だ。そしてドラ
イバーはフランス人が望ましいだろう。

つまり、プジョーにはその両方がそろって
いたのだ。シル・パニツツイとフランソワ・
デルクールの一・二ファイニッシュという形で
プジョーはマニエフアクチャライズタイトル
争いに踏みこみ始めるためにも欲しくな
った勝利を挙げた。また、マーカス・ゲロン
ホルムも大方の予想に反して健闘し5位でフ
イニッシュ。ドライバーズ選手権でのリード
を保つことに成功した。

地元での一戦に、プジョーが相当なブレッ
シャールを背負っていたことも確かだ。2006
WRCは昨年このコルシカでのデビュー以
来、ターマックでは常に高い戦闘力を示して
きた。しかし、彼らは昨年10月のサンレモで
優勝まであと一歩と迫りながら、その後、今
年のモンテカルロとカタロニアではいずれも
つまらないミスやトラブルで自滅している。
それだけに、プジョーにはこのコルシカで同
じ過ちを繰り返してはならないという重圧が
あり、そのための同連戦にも及ぶ徹底した準
備が、結果的には86年以來の一・二をもたら
した。そして監督のジャン・ピエール・ニコ
ラは最終日にチームオーダーを発令し、その
時点でデルクールを0・9秒リードしていた
パニツツイに世界選手権レベルでの初優勝を
与える余裕さえ見せた。

2006のポアティの小ささかひとつのアドバ
ンテージになったことは間違いないが、サス
ベンションとトランスミッションの精密なセ
ットアップによるハンドリングとブレーキン
グの両方フォーマンズのリファインも同様に
重要なポイントだった。今回、プジョーのふ
たりのフランス人ドライバーはいずれも前後
のアフリアクティブタイプを使用しなかった。
従来型のセットアップの方がより自然なハン
ドリングを示すことを発見していたからだ。

プジョーは彼らにセットアップを蒸らす
時間を十分に与え、コルシカでの事前テスト
も行った。ゆえに彼らはタイヤの選択に失敗
することもほとんどなく、第2レックのひどく
パンピーな路面に耐えるサスベンションセッ

ティングにも迷わなかった。ただし、この夏
の観光シーズンの間、プジョー以外のチーム
には公道を閉鎖してテストを行う許可が与え
られず、ライバルたちは現地でのテストがで
きなかったという事実は指摘しておくべきだ
ろう。フォード、スバル、ミツビシ、そして
ヒュンダイにとつて、その影響は決して小さ
くはなかった。現に今回のラリーでは、コル
シカ初出場のグロンホルムがリチャード・パ
ーティンを抜くかと思われた場面もあり、もし
実際に逆転されていればスバルにとつては耐
え難い屈辱だったに違いない。

マクレー崖下転落の衝撃

チームオーダーを出すタイミングはごく自
然に決まった。

デルクールは雨が降ることに期待をかけて
いたが、結局完全なウエットになったステー
ジは1カ所だけだった。だが、デルクール自
身が認めているように、ドライではパニツツ
イのブレーキングの深い突っ込みには到底か
なわなかったのだ。しかしパニツツイはSS
12のスタートラインでエンジンストールさ
せ、再始動に手間取って13秒をロス。このた
めデルクールは合計タイムでパニツツイに追
いつき、最終レックのスタート時点でふたりの
差はわずか0・2秒でしかなかった。

この日の朝、路面はウエットではないにせ

よかなり湿った状態、デルクールにとつては
チャンスだったが、彼の2006はアフのマッ
ピングを変更した影響でブレーキパランスが
狂ってしまい、再びパニツツイがリードを広
げる。そして続くSS14では、ここでもプジョ
ー勢の独走を食い止めるべく高圧蒸気閉じて
いたカルロス・サインツがパワーステアリン
グのトラブルのため約1分のタイムロス。こ
の時点でデルクールはパニツツイに0・9秒
差まで迫っていたが、サインツが優勝圏外に
脱出したのを見たプジョーの首脳陣は、どち
らか(あるいは両方)のマシニングスクラップ
になる前に、ここでチームメイト同士の争い
に終止符を打つ決断を下した。

それはチームだけでなくパニツツイにとつ

V-Rally de France 44th Tour de Course Automobile



願っていた雨は無いどころの量ではなかった。
そして乾いた路面でのスピードと実際に積み
上げられた結果の双方がパニツツイの優勢を
支持していたことは確かだった。しかし戦い
は続いていたのだ。それに待ったをかけ、彼
としても集められ続けている勝利をタナ上げに
するチームオーダー。従うしかない。しかし
デルクールは憤りを隠すことができなかった

チームオーダーは強さの証か。プジョーは
このターマック2連戦で大逆転を期す



6か月ぶりの実戦だったが、入念な事前テストをこなしてきたパニツツィはラリー中からこの命の表情を浮かべていた

でも待望の勝利だった。サファリで前走車に行き手をふさかれたとして乱闘騒ぎを起し、以来、半年近くチャンスを与えられていなかった彼は、満を持してこのラリーに臨んでいた。実際、トップを争ったばかりの間に実質的な差はなかったとはいえず、最速ステージタイムの回数から言えば、デルクールの4回に対してパニツツィは8回という圧勝だった。「本当にうれしい。6か月ぶりの実戦で自分でも勝てるかどうか分からないのに、周りの期待は大きかったからね。とにかく信じられない気分だよ」とパニツツィ。一方のデルクールは「二二五年間コルシカでは二度もクラッシュしてない。少なくともプレッシャーで自覚する心配はなかったな」と主張し、2位フィニッシュの厳命に憤慨する方なしといった様子だった。

しかしながら、このコルシカのコースが危険とは言えないまでも、わずかなミスも許容しないことに疑いの余地はない。

もしも山腹に転落したコリン・マクレーのフォーカスに火災が発生していたら、14年前燃え上がるランチアから脱出できなかったアンリ・トイボネンとセルジオ・クレストのようには、おそらく彼も命を落としていただろう。車の残骸を切り開いてマクレーを助け出すだけでも約20分かかり、結局彼は50分近くも車内に閉じ込められていた。

このほかにも、今回のラリーでは大きなアクシデントが少なくとも2件発生している。

SS13ではトミ・マキネンがコースアウトし、これに巻き込まれたカメラマンが肋骨を折った。その数時間後にはファイアットのセミワイクストライバー、ルカ・ヘデルソリのプリント・キットカーがブレーキトラブルに見舞われ、飛び出してくるマシンを避け切れなかった4人の観客が負傷。うちひとりにはヘリコプターで病院へ運ばれている。

特にコーナリングスピードの高いターマックラリーでは、ダートと比べて危険性が高いことは否定できない。折りしも、この前の週に行われたフランスの国内ラリーでは5名の死者が出るアクシデントが発生したばかり。合計6名の負傷者を数えた今回のコルシカは、安全対策の強化をこれまで以上に推し進めていくきっかけになるかもしれない。



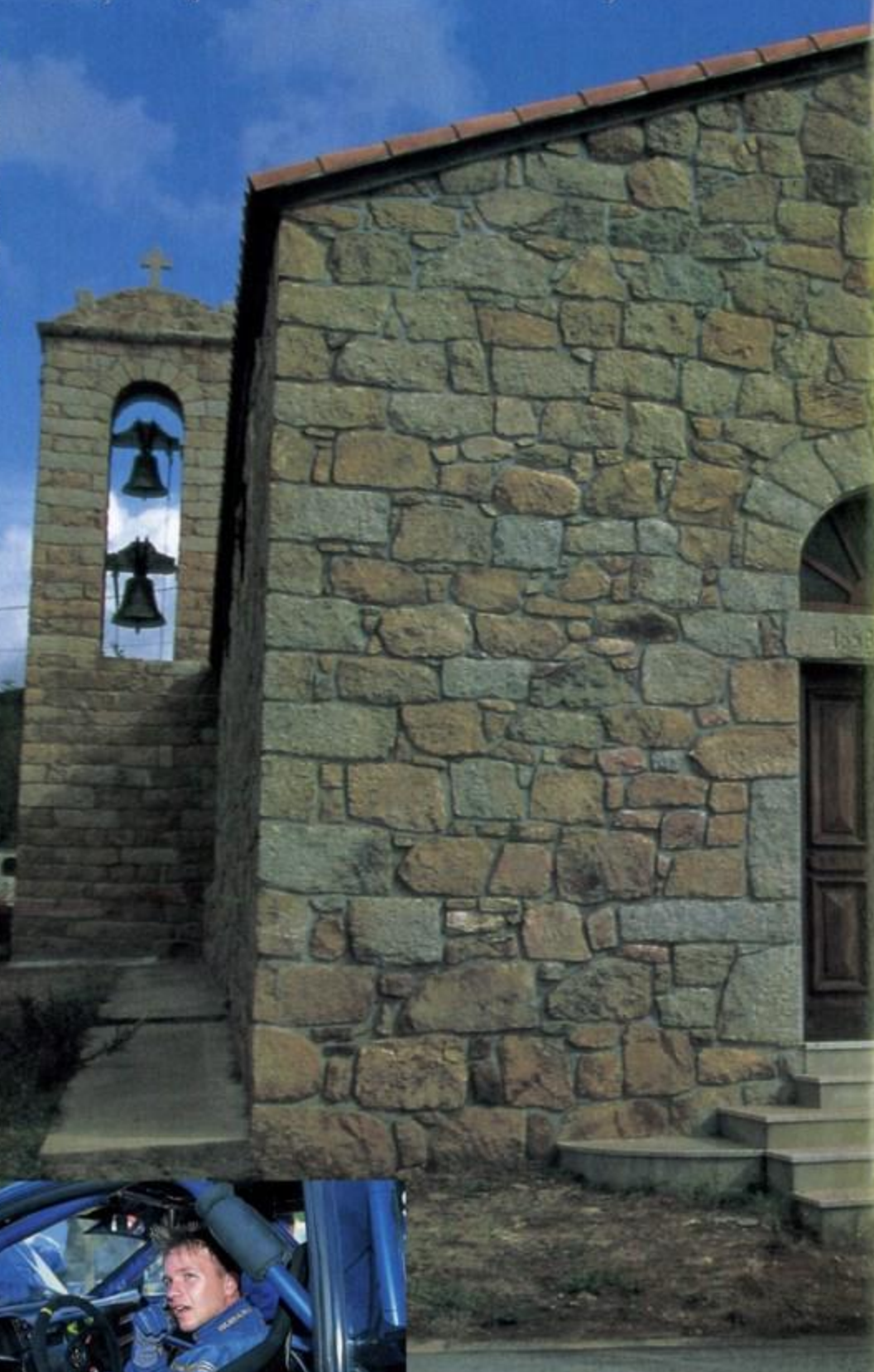
8月に地元で開催されたERCイベントで6か月ぶりに実戦復帰したリアッティ。復帰2戦目はMスポーツ方式の“ジョイスティック”を搭載した3台目ワークスフォーカスを任せられ、6位完走は上出来



ユハ・カンクネンに代わりワークスノミネートで出場したジャン・ジョセフ。実はコルシカの経験は豊富とは言えない彼だったが、7位で完走しメイクスポイント1点を獲得とまずまずの結果を残す



フォードとの契約に途中解約措置が取られ、いきなり最新仕様のインプレッサWRC2000を与えられて初のコルシカに乗り込んできたソルヘルグ。だがギヤセレクターのトラブルでSS1でラリーを終えた



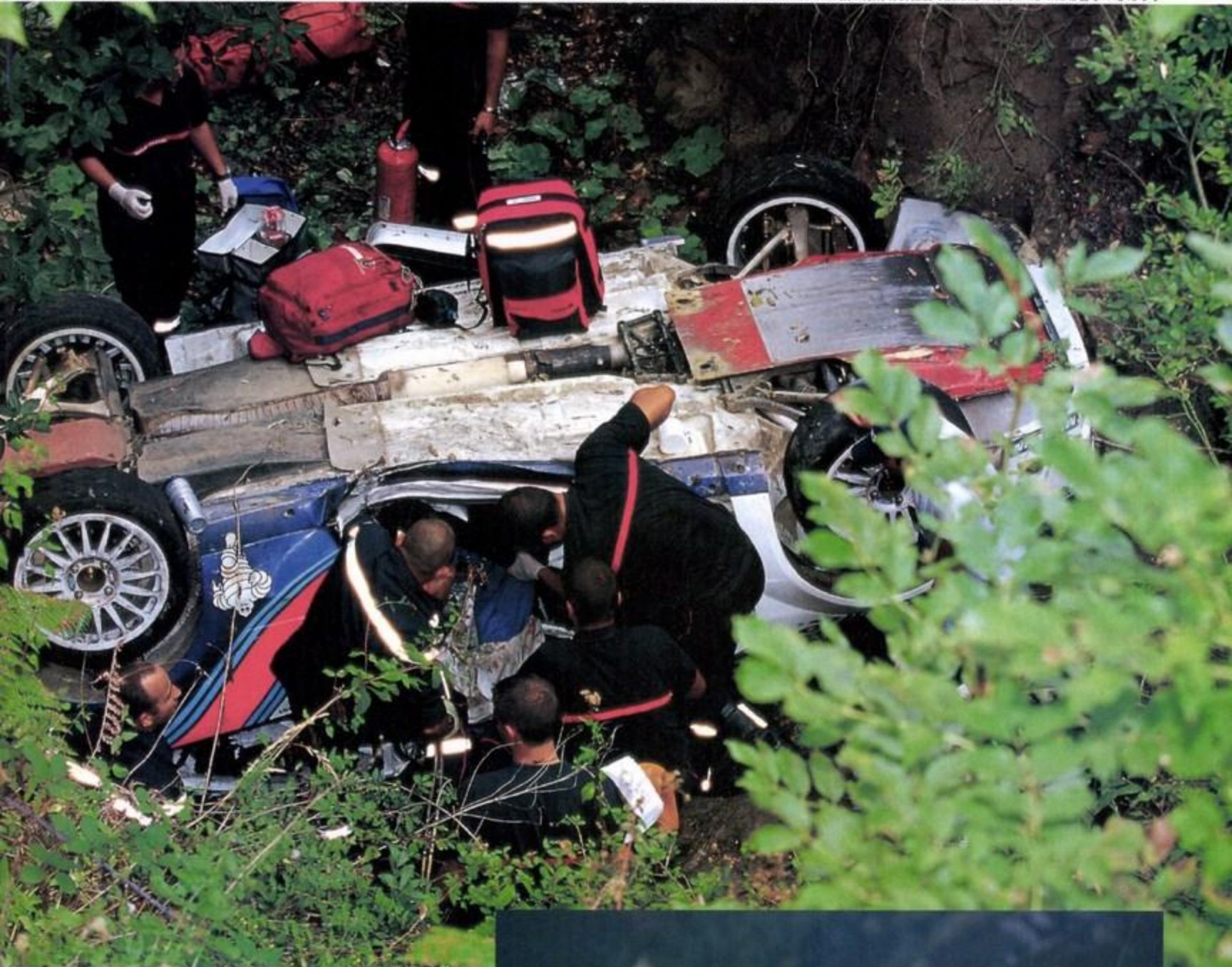


改良型ランサーはここコルシカでも今後に希望を抱かせるだけの速さを示した。ベストは奪えなかったが、セカンドベストは2回。しかしSS13のコースアウトで、マキネンのV5の望みは風前の灯火に



第4戦ポルトガル以来、7戦ぶりの2台完走と一桁フィニッシュを果たしたセアト。だが、この地の盟主オリオールが懸命にアタックし続けても、現状のコルドバではトップから3分半も遅れてしまう

崖下に転げ落ちたフォーカス。まだ車内に閉じ込められているマクレーが見える。ドライバー側のサイドシェルも大きくひしゃげており、これで彼が頰骨骨折程度で済んだのは幸いだったと言っべきだろう



序盤は左足でブレーキを常用するスタイルがブレーキのオーバーヒートを呼んで苦しんだグロンホルム。だが右足ブレーキスタイルと初めてのコルシカのトリッキーなコースにも急速にアジャスト。5位入賞でポイント首位の座を保つ

バーズもまだ3度目のコルシカ。彼自身、このラリーが彼にとって最も望み薄なイベントであることを認めていたが、ピレリのターマックタイヤのパフォーマンスアップもあり、グロンホルムの前でフィニッシュという絶対条件を達成した



Ford

このコルシカで唯一ブジョー勢に対抗できたのがカルロス・サインツだった。基本的にサインツは今回の車には満足しており、彼は最終レグのふたつ目のステージで彼を襲ったパワーステアリングのトラブルさえなければ、何度かブジョー勢の間に割って入るだけにとどまらず、それ以上の結果を残せたかもしれない。また、今回初めてフォーカスをドライブしたピエロ・リアッチは、最終的に6位でフィニッシュしただけでなく、新しいセミオートマ・ギヤチェンジの実験テストもこなした。最初のステージでこのシステムがいきなりトラブルを起こしたのは事実だが、ひとまず上位で完走したのだからテストは成功と見るべきだろう。SS10で崖下に転落したコリン・マクレーのアクシデントは、皮肉にもフォーカスの頑丈さを証明してみせた。車はおそらくボディシールドの最も弱い部分（屋根かウィンドウ）から立木に衝突したにもかかわらず、大事には至らなかったのだ。頬骨にクラックを入れ、膝も痛めた彼だが、タイトルの芽がまだただあるだけに、次のサンレモには是非でも出場したい意向のようだ。

Subaru

ピレリとの何カ月にも及ぶ開発作業を続けてきたリチャード・バーンズは、ラリー前夜、新しいタイヤの性能にひそかに期待をかけていた。そしてグロンホルムと4位争いを繰り広げた終盤の4つのステージで彼が見せたアグレッシブなパフォーマンスは、最新のピレリタイヤが彼の思っていた以上に酷使に耐えることを示した。ただ、残念ながらこのタイヤはスタートのわずか10日前に出来上がったばかりで、バーンズはラリーを戦いながら、いわば手探りでその特性を学ばなければならなかった。また、第1レグではブレーキのトラブルにも襲われている。

かりで、バーンズはラリーを戦いながら、いわば手探りでその特性を学ばなければならなかった。また、第1レグではブレーキのトラブルにも襲われている。

Mitsubishi

ミシュランのハードコンパウンドが温まりにくかったことは確かだったが、フレディー・ロイクスのようにSS10の最初のコーナーで飛び出している、それを言い訳にするには説得力がない。対するマキネンも3回も岩をヒットしてステアリングにダメージを与え、ホイールも2本つぶし、最終的にはSS13でコースアウト。ミツビシは1ポイントも取れなかったばかりか、2台の新車を全損にしてコルシカを後にした。マキネンのタイトル防衛の可能性はいまやほとんどゼロに等しく、彼自身もついにそれを認めざるを得ない状態となっている。ただ、マキネンが記録したステージタイムから判断すると、最新の軽量化されたランサーは、フォードやスバルにも何ら劣るところはないように見え、サンレモではもう少しマシン戦いができるかもしれない。

Seat

2台のコルドバは大きなトラブルもなく完走し、サファリ以来のポイントを記録した。だが、コルシカで6回の優勝経験を持つディディエ・オリオールをもってしてもポイント圏内ではフィニッシュできず、いくつかの最もバンピーなステージで彼は自分の車を「とても乗れたもんじゃない」とコキ下ろしている。しかも、サービスクルーは何カ所かのステージで彼の望んだタイヤを用意できず、第1レグではひどいミスファイアに悩まされた。これまでこの島を訪れたことさえなかったトニ・ガルデマイスターは、特別な知識と経験が要求されるこのラリーで上位を争える可能性はほとんどないことを悟っていた。彼は最終的に11位でラリーを終えたが、終盤になってエンジンの油圧が低下するまではトップ10まであと10分の1秒と迫っていた。

特別な知識と経験が要求されるこのラリーで上位を争える可能性はほとんどないことを悟っていた。彼は最終的に11位でラリーを終えたが、終盤になってエンジンの油圧が低下するまではトップ10まであと10分の1秒と迫っていた。

Hyundai

アリスター・マクレーはラリーの大半を通じてひどいアンダーステアにつきまといわれ、途中で5速ギヤを失ったが、それを除けば彼のアクセントはほぼトラブルフリーで、2度目のターマックラリーを12位でフィニッシュした。一方、ケネス・エリクソンはわずか2ステージを走っただけで壁に激突し、片側のフロントウイッシュボーンを破損。3輪走行でサービスポイントへと向う途中、警察官に制止されてラリーを終えたが、いずれにしてもその時点ですでにクラッチが機能しなくなっていた。



V-Rally de France 44th Tour de Corse Automobile

マクレーの衝撃的なクラッシュ&負傷 佳境を迎えた両タイトル争いに激震が走った



前戦キプロスでの久々の優勝といい、このところのサインツの充実ぶりは目覚ましいものがある。今回も、マクレーやマキネンの有力どころがラリーを去っていく中、終盤までひとりブジョー勢に食い下がり続け、ポイントリーダーとの差も5ポイントにまで縮めてきた

RESULT/Round 11

・ルート:	Leg1 (9月29日)	アジャクシオ→アジャクシオ	307.70km	(SSX6=129.87km)
	Leg2 (9月30日)	アジャクシオ→アジャクシオ	510.81km	(SSX6=131.67km)
	Leg3 (10月1日)	アジャクシオ→アジャクシオ	307.70km	(SSX6=129.87km)
			トータル1126.21km	(SSX18=399.41km)

順位	クラス	No.	ドライバー	マシン	タイム差
1	A8-1	39	G.パニッツィ/H.パニッツィ	ブジョー-206WRC	4'02'14.2
2	A8-2	31	F.デルクール/D.グラタロウブ	ブジョー-206WRC	+0'33.5
3	A8-3	6	C.サインツ/L.モヤ	フォード・フォーカスWRC	+1'12.6
4	A8-4	31	R.バーンズ/R.レイド	スバル・インプレッサWRC2000	+1'30.9
5	A8-5	39	M.グロンホルム/T.ラウティエイネン	ブジョー-206WRC	+1'57.1
6	A8-6	37	P.リアッチ/C.カッシーナ	フォード・フォーカスWRC	+2'53.8
7	A8-7	4	S.ジャン・ジョセフ/J.ボイエール	スバル・インプレッサWRC2000	+3'09.5
8	A8-8	7	D.オリオール/D.ジロウド	セアト・コルドバWRC E3	+3'30.7
9	A8-9	23	S.ロウブ/D.エレン	トヨタ・カローラWRC	+6'53.2
10	A8-10	39	F.モーレル/D.マーティ	ブジョー-206WRC	+7'20.4
11	A8-11	31	T.ガルデマイスター/P.ルッカダール	セアト・コルドバWRC E3	+7'20.5
12	A8-12	31	A.マクレー/D.セニア	ヒュンダイ・アクセントWRC	+9'00.7
13	A7-1	32	R.ウエスト/ト.バネン	ルノー・マキシ・メガヌ	+11'37.1
14	A8-13	29	H.アルワハイビ/T.サーカム	スバル・インプレッサWRC	+14'50.7
15	A7-2	45	J.P.マンザゴル/S.ド・カステリ	ブジョー-106マキシ	+15'39.1
16	A6-1	29	P.ブルスキャー/J.P.チアローニ	シトロエン・サクソ・キットカー	+19'58.9
17	N4-1	35	M.ストール/P.ミューラー	ミツビシ・ランサー・エボリューションV	+20'13.8
18	N4-2	22	G.トレスノ/J.デル・ポワノ	ミツビシ・ランサー・エボリューションV	+20'46.4

順位	クラス	No.	ドライバー	マシン	タイム差
1	A8	31	T.マキネン/R.マニセンマキ	ミツビシ・ランサー・エボリューションV	SS13
2	A8	31	F.ロイクス/S.スミーツ	ミツビシ・ランサー・エボリューションV	SS1
3	A8	31	C.マクレー/N.グリスト	フォード・フォーカスWRC	SS10
4	A8	14	K.エリクソン/S.バルマンダー	ヒュンダイ・アクセントWRC	SS2後
5	A8	19	P.ソルベルグ/P.ミルズ	フォード・フォーカスWRC2000	SS1
6	A8	19	A.ダラビッチ/D.ファッパニ	スバル・インプレッサWRC	SS2
7	A8	21	S.ヤジチ/E.ボドゥル	トヨタ・カローラWRC	SS13

・ラリーリーダー: SS1=R.バーンズ, SS2-5=F.デルクール, SS6-11=G.パニッツィ, SS12=F.デルクール, SS13-14=G.パニッツィ, SS15-16=F.デルクール, SS17-18=G.パニッツィ

・SSウイナー: G.パニッツィ=SS2-4-5-6-7-9-10-13, F.デルクール=SS3-11-12-14, R.バーンズ=SS1-15-16, M.グロンホルム=SS17, C.サインツ=SS18

・NEXT ROUND: 第12戦 10月19-22日 ラリー・サンレモ (イタリア)

POINT STANDING/DRIVERS

1	M.グロンホルム	46	11	F.ロイクス	4
2	R.バーンズ	44	14	T.ガルデマイスター	3
3	C.マクレー	42	14	T.ラドストローム	3
4	C.サインツ	41	16	B.ティリー	2
5	T.マキネン	28	16	A.シュバルツ	2
6	J.カンクネン	18	16	K.エリクソン	2
7	F.デルクール	13	16	S.リンドホルム	2
8	G.パニッツィ	11	20	A.バカチャ	1
9	H.ロバンベラ	7	20	M.マーティン	1
10	P.ソルベルグ	6	20	P.ボーン	1
11	D.オリオール	4	20	P.リアッチ	1
11	新井 敏弘	4			

POINT STANDING/MANUFACTURERS

1	フォード	83	5	スコダ	8
2	ブジョー	74	6	セアト	6
3	スバル	69	7	ヒュンダイ	5
4	ミツビシ	35			

GO! GO!

チャレンジクラブ

サーキットで戦う人に贈る情報発信基地!

CHALLENGE CLUB



ヴィッツレースの登場があまりにセンセーショナルだっただけに、すっかり影の薄くなった感のあるマーチレース。しかしバトルは相変わらずのし烈さを誇る

NISSAN MARCH SERIES

どうなっているの?!

最近のマーチレース

頑張ればお釣りが返ってくるほどリーズナブル
エントリーも少なからず、今は狙い目!

正直言って、最近めっきり目にする機会が減ってしまったマーチレース。以前ならエントリーもわんさとあって、いたるサーキットで激戦が繰り広げられていたのがなんだか懐かしい。確か初代マーチのK10のころなんて2クラスに分けて行われてたんじゃなかったっけ? 今じゃ北海道や東北のシリーズもなくなっちゃったし、すこく盛り上がりつついた関東シリーズは筑波だけじゃなくもてぎにまで舞台が広がった一方で、全日本レースのサポートとして行われることはない。

「マーチレースにすこいヤツがいる!」と叫びたようなうわさも伝わってこないし、もしかして虫の息になっているのではないかとまで勝手に想像してしまふ。まして時代はヴィッツレース。同じ1.0のクルマによるレースで、しかも相手はナンバーつき車両でOKときている。これは明らかにマーチレースにとつて分が悪い。が、勝手に想像するのは良くないこと。そこで実状を探ることにした。

エントリーは意外にも!

現在、マーチレースは3シリーズが開催されている。前述のとおり、関東シリーズは筑波ともてぎを舞台とし、山陽シリーズはT1を、そして西日本シリーズは美祿を舞台としている。気になるエントリー状況だが、意外にもこれが決して悪くないのである。

関東シリーズは常時20台前後が集い、他の2シリーズもそれより減るものの、15台くらいは普段でも集まっている。格段すこい数字というわけではないが、3シリーズとも同じサーキットで行われる他のシリーズと比べると、シビックレースあたりを例外とすれば肩を並べるレベルか、むしろ多いぐらいなのだ。それだけに情報があまり伝わってこないのは、いい意味に解釈してほしいのだが、ホビーとしてサンデーレーサーが楽しめるレースとして確立されたからのものである。

だから、年齢層はちよつと高め。それと1〜2年でやめちゃうようなパターンは少なく、常連と言えるドライバーが多いのも特徴のようだ。となれば、周りを見渡せば顔見知りばかりのはず。きつとパドックのムードは和気

パドックでは、やはりヴィッツレースの和やかな雰囲気と異なり本格的な空気が漂っている



参戦マシンの中には本格的にスポンサーカラーをまとった車両も存在している

あいいいなんじゃないかと想像してしまう。勝手に想像するのは良くないってさつき言っただけだけれど、そんなふうにいよいよに解釈するのは悪くないでしょ?

じゃ、何が魅力なの?

さてさて、マーチレースが人を引きつける

日本一のマーチ使いは、またも女性！ 今年のチャンピオン戦は原田准が優勝

発足以来、ずっと富士で行われてきたマーチ使いの日本一を決めるレース、K11チャンピオン戦は今年初めて美祿で行われることとなった。地域柄、TIを中心に戦うドライバーにも参加しやすいこともあって、エントリーは実に28台を数えた。その一方で、残念だったのは関東からの遠征はわずか3台にとどまってしまったこと。昨年までは西日本、山陽からのエ

ントリーがもっと多かったことを思えば、舞台を移したのは正解かも。レースは原田准が2年連続でポールを奪い、決勝でも村上克彦と松元博人といたすでに王座を決めているドライバーと互角にわたり合った。が、最後に勝負の決め手となったのは、本文にもあるとおり体重の軽さによるストレートの伸び。昨年の小寺ゆかに続き、女性が優勝を飾った。



GTの第5戦TIではサポートにマーチとウィッツがあったため松元選手はダブルエントリー



「軽さが効いた」と謙遜するものの、原田選手は巧みなドライビングテクニックを披露



エンジンもドライビングミスなどよほどのことがなければ金銭負担は少ない



当然助手席があるはずもなく、ウィッツとは比べものにならないほど戦闘的



ウィッツの14インチに比べサイズは175/60R13と寂しくなるも、みなSタイヤ。基本的にはブリヂストン、ダンロップ、ヨコハマの3社が覇を競う

なるほど納得。では、続いてはちよつと意地悪な質問。マーチレースとウィッツレース

まず答えてくれたのは、開幕からの4連勝で西日本シリーズのチャンピオンを決めた村上克彦選手。
「魅力は大きく分けて3つ。まずお金がかからないっていうことと、限りなくイコールド

ンディションが保たれているということ。それと賞金がいいっていうことですね。年間にかかるコストは、普通にやっている分には絶対に100万円までかかりません。1シリーズ5戦だから、せいぜい70万円くらい。エンジンのオーバーホールは壊れちゃったりすれば話は別だけど、開幕前に一度やっておけばシーズン中にはやらなくて十分ですね。やっ

はどちらがお勧め？ この質問は両シリーズに参戦している山陽シリーズのV2チャンピオン、松元博人選手に答えてもらった。
「自走して来られたりすることを思えば、手軽なのはウィッツの方。だけど、マーチの方がちゃんとしたレーシングカーですから、走る楽しみはそっちの方が上かな」と。単刀直入な質問、失礼しました。でも、これも納得。あと女性ドライバーの活躍が目立っているのも、マーチレースの特徴である。この理由の回答者はチャンピオン戦ウィナーの原田選手だ。「私、体重が40kgちょいなんですけど、普通の男性だと60kgから多い人で80kgくらいあるじゃないですか。この違いは大きいんですよ。それとハンドルが重くないので、体力で劣る女性でもハンドレにならないんです」



マーチレースはメカニックにとっても入門カテゴリーとして最適なものだ

やはりタイトルを争うようなマシンは速そうな雰囲気がブン。かわいいマーチのマスクとのアンバランス感が絶妙だ



the20th Winds Garage Full Support
 Driver's Audition
 Day 11.9 (Thu)
 Place Tsukuba New East course
 会場 筑波新東コース

参加資料無料
 ウィンズレーシングギャラリー
 phone 03-3554-6900
 URL <http://www.winds.co.jp>
 〒171-0043 東京都豊島区要町 1-13-9 B デュ・シェーヌビル1F

主催 株式会社 ウィンズガレージ
 協賛 ウィンズレーシングギャラリー
 後援 FINALレーシングジャパン/レーシングドライバー古谷直広

他 参加資料請求先
 phone 044-580-3237 カートショップ/パワーワークス
 0886-88-2358 カートショップ/エスカルゴ
 0485-26-4482 レーシングショップ/AUTO GARAGE Y's

11.9 thursday

the20th Winds GARAGE FULL SUPPORT

Driver's Audition

ドライバーズ オーディション

~Winds Racing School~
 STAGE1 Tsukuba Gymkhana course
 STAGE2 Nikko circuit
 STAGE3 Ebisu circuit
 STAGE4 Tsukuba circuit

~Winds Garage Racing Team~
 FJ1600 Tsukuba series entry 20 cars
 FORMURA TOYOTA series entry 2 cars
 FISCO Champion Race series entry 1 car

~Winds Driver's Supprt~
 Full Supprt/FJ1600 Tsukuba series
 Scholarship/FORMURA TOYOTA series
 Crash Supprt



「2000富士チャンピオンレースシリーズ」MR2クラス

富士スピードウェイを舞台に繰り広げられる
 テール・トゥ・ノーズ、サイド・バイ・サイド
 のスリリングな駆け引きを制する者が勝者とな
 る。このシリーズに今年ウィンズから挑戦
 しているのは澤田 薫 選手。

協力
 トヨタ テクノクラフト株式会社
 FINA Motor Oil
 Saydo 制動
 TOYOTA MR2

サーキット 遺伝子 再び。



澤田 薫	ウィンズFINA制動BS MR2
第1戦 3/18	予選7位/決勝3位
第2戦 4/16	5位/ 2位
第3戦 6/25	1位/ 2位
第4戦 7/23	1位/ 1位
第5戦 9/17	2位/ 2位

TOYOTA MR2

頂点を目指して

Windsでつかめ、夢とチャンス!

近いようでありながらとても遠い存在となってしまう
レーシングカートとエントリーフォーミュラの世界
果たして両者間の垣根を取り払うことは不可能なのだろうか?



「フォーミュラを操りたい」を 誰でも、即実践することが可能

レーシングカートのドライバーにとって、華やかなフォーミュラの世界は常に憧れの的だ。またフォーミュラの側にとっても、カートは新たな才能を輩出してくれる大切なドライバー育成の場だ。本来、両者は補完しあう関係にある。なのに、ほんの10年ほど前まで日本ではカートとフォーミュラは切り離された別の世界だった。

しかし、今ではかなり状況は異なる。フォーミュラ・ニッポンではカート出身ドライバーが上位を占め、カートの世界ではたくさんの方がフォーミュラへのステップアップを現実的な目標として見据えている。ステップアップをもうかるドライバー

私たちの目を引くのは、SRSRFやART A F1プロジェクトといった頂点へ直結する育成システムだろう。また、トヨタもカート界から優れた才能を発掘しようとする動きを見せ注目を集めている。

だが、これらは限られたドライバーだけにしか門戸を開いていない、いわばエリートコースと呼べるもの。もちろん否定するつもりは毛頭ないが、これだけで本当に多くの中から埋れた才能を芽吹かせることはできない。

さらにいえば、フォーミュラへのステップアップは、F1やCARTが目標でなくてもいいはずだ。カートで入門クラスから上級クラスへ上がってきたように「より速いマシン

に乗りたい」という欲求はドライバーにとって当然のもの。カートだけじゃなく、いろいろなマシンで走ってみたい」というドライバーも少なくないだろう。カテゴリーの垣根を越えた豊かなモーターレーシングの世界を築くためには、フォーミュラに乗りた者が乗れる、そんな懐の広い環境が必要だ。

そしてそれは、例えばウィンズガレージのような形なのだろう。ウィンズはオーディションによって広くドライバーを受け入れ、レーシングスクールで個々のスキルに応じたカリキュラムによる指導を行いFJ1600へのレースデビューを目指していく。カートドライバーにとってフォーミュラでの練習機会の少なさは大きな不安のひとつ。ウィンズレーシングスクール



実際に触れてみなければ何事も理解できず。その最も手軽な解決方法が誰でも参加可能なウィンズのオーディションだ

カート界で激戦をくり返す。さらなる当然の成り行き。現在、そのステップアップは容易なものとなっているのだ。



もちろんサーキット走行といった点でカート出身者が一日の長があるだろうが、オーディションはごく基礎的な面についても審査対象となっている

では4段階のステップで多くの走行経験を踏ませることにより、その不安を解消している。また、ステップアップの大きな障害となる費用の点でも、オーディションの優秀者に対する入学金・保証金のサポート、アクシデントの際の修理費用を負担する「クラッシュ共済」などによってウィンズはその壁を極力取り除いている。さらに、フォーミュラトヨタへのスカラシップは、未来を夢見るドライバーにとって大きな励みとなるはずだ。

カートでレース経験を重ねてきたドライバーには「今さらFJを……」という気持ちもあることだろう。しかし、そこには大きな誤解がある。たとえウィングが付いてなくともFJにはフォーミュラのエッセンスが詰まっているのだ。FJなら、手軽な予算で自分のフォーミュラドライバーとしての資質を試すことができる。そこから先は、その上で考えればいいことだ。

ウィンズのようなスタイルなら、たくさんのカートドライバーがフォーミュラへの夢を実現することができる。そうしてフォーミュラへと巣立ったドライバーには、時に古巣の

実力次第で道は大きく開ける!

ウィンズの場合、カートからフォーミュラへのステップアップで最も手軽なのが、オーディションを受けてレーシングスクールに入校する方法だろう。実力によってスクールの入学金免除や減額が施されるため、この時点で自らの負担を少なくすることが可能なのだ。

また、スクールにおいても4つのカリキュラム終了時に優秀な成績を収めたものに対しては、FJ1600シリーズに参戦する際にフルサポートドライバーとして無償でレースカーがレンタルされ、さらにFJでチーム規定内の上位2名にはフォーミュラトヨタ参戦への道も開けるのだ。

オーディション合格→



カートショップやカートコースを訪れて、後輩たちにもやげ話を聞かせてあげてほしい。レースの裏話やテクニック談義に、知識欲旺盛な若いカートドライバーたちは目を輝かせて聞き入るだろう。そんな光景が自然なものになれば、カートショップにはにぎわいを増して、夢多き少年たちをより魅きつける場所になるはずだ。そしていつか、その少年がまたフォーミュラへ……。

こんな循環ができあがれば、カートにしてもフォーミュラにしても、日本のモーターレーシングの姿はどれほど豊かで夢多きものになることだろうか。

Check this out!!

ウィンズが第20回ドライバースオーディションを開催!!

フォーミュラトヨタやFJ1600などに参戦している名門ウィンズガレージは、11月9日に恒例のドライバースオーディションを筑波サーキット新東コースで行う。

数々のドライバーを輩出してきたこのオーディションも今回で20回目となり、優秀な成績を収めるとウィンズレーシングスクールへの入学金が免除、または減額される仕組みはこれまでと同様。さらに優秀な成績で卒業するとFJ1600の参戦チャンスが得られるほか、そのシリーズを戦い抜いた中から2名にFTのシートがフルサポートで与えられる。今シーズンは伊藤基司らがサポートを受けFTに参戦し、好成績を収めているのは周知のとおり。

ウィンズでは経験の有無に関係なく、幅広い層からドライバー候補を募ってきた。今回も特に参加資格は設けておらず、参加料金3万5000円を支払えば誰でも気軽に参加できる。審査はコース上にパイロンを設置しFJ1600を使って1台ずつ走行。インストラクターやスタッフがドライビングを採点する方式だ。

資料請求や申し込みは、〒171-0043 東京都豊島区要町1-13-9デュ・シェーヌビル1F ウィンズレーシングギャラリー ☎03-3554-6900、http://www.winds.co.jpまで。



フォーミュラの登竜門、FJ1600のシートに座る絶好のチャンス。オーディションに合格するとトップカテゴリーへの道が開けるぞ

チャレクラ・インフォメーション 講習会/走行会/イベントetc.

■Aライセンス講習会

- ・北海道/10月22日(日)/12:00/十勝インターナショナルスピードウェイ/十勝スピードウェイクラブ/☎0155-52-3910
- ・宮城/10月22日(日)/11:00/スポーツランドSUGO/奥州VICI/☎0221-3911-0231
- ・兵庫/10月22日(日)/9:00/セントラルサーキット/ツアードフォー/☎06-6761-0248
- ・三重/10月23日(月)火/鈴鹿サーキット/鈴鹿 Aライセンス局/☎0593-79-6477
- ・徳島/10月29日(日)/8:00/阿讃サーキット/モーターランド阿讃/☎0883-79-3705
- ・山口/10月29日(日)/9:00/CP MINEサーキット/CP MINE/☎0837-58-0321
- ・茨城/11月4日(土)/12:00/筑波サーキット/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687

■Bライセンス講習会

- ・東京/10月21日(土)/18:00/江戸川区総合市民ホール/F.P.R/☎03-3671-7077
- ・埼玉/10月22日(日)/13:30/川口青木会館/F.P.R/☎03-3671-7077
- ・東京/10月26日(木)/19:30/北とびあ805B/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687
- ・埼玉/10月28日(土)/18:00/春日部市文化会館/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687
- ・栃木/10月28日(土)/14:00/東コミュニティセンター/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687
- ・奈良/10月28日(土)/18:00/ガレージK/R/NARA/☎0742-44-0189
- ・東京/10月28日(土)/19:00/練馬区民センター/チームクレーバレーシング/☎03-3766-3312
- ・埼玉/10月29日(日)/13:30/ミュージアム・所沢市民文化センター/チームクレーバレーシング/☎03-3766-3312
- ・東京/10月29日(日)/19:00/新宿文化センター/チームクレーバレーシング/☎03-3766-3312
- ・茨城/10月29日(日)/10:00/筑波サーキット/オートライフルクラブ/☎03-3705-3070
- ・大阪/10月29日(日)/13:00/大阪日産自動車吹田支店/OCC/☎06-6863-2166
- ・大阪/10月29日(日)/10:00/大阪トヨペット東北営業所/ちむ時間割/☎0722-96-6886
- ・神奈川/10月29日(日)/13:30/平塚市民センター/チームレジスタンス/☎0463-33-0564
- ・東京/11月2日(木)/18:30/墨田生涯学習センター/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687
- ・群馬/11月3日(金)/19:00/カーランド/RRRC群馬/☎027-388-2777
- ・京都/11月4日(土)/18:30/京都工業会館/KRHC/☎075-351-6163
- ・埼玉/11月5日(日)/14:00/朝霞市民会館/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687

■走行会ほかイベント

- 「T1チューニングフェスタ2000」/10月23日(月)日/10:00/サーキット美田/内容:走行会他、10周年記念イベント開催/参加料:☎にて
- 「シロクマ筑波サーキット練習会」/10月24日(火)/筑波サーキット/参加料:一般1万5000円、クラブ員1万3000円、ガレージシロクマ/☎0489-64-6011
- 「Super AUTOBACS Circuit Trial 2000」/10月24日(火)/ツインリンクもてぎ/内容:鈴木亜久里や土屋圭市など有名レーサーをはじめARTAキッズも参加/参加料:1万8000円(入場料別) ※参加申し込みは次の各店舗「インフォメーションカウンター」で直接お申し込みください。

■WANTED

- 「チームデジスポーツでは、来年度のFJDドライバーを募集。詳しくは左記まで☎を」
デジスポーツ/☎045-681-1766
※このコーナーへの掲載希望者は、郵送またはFAXにて編集部「チャレクラ・インフォメーション」係までお送りください。
- 「JMRRC群馬クロイズジムカーナシリーズ第7戦 KSLジムカーナトライアル」/10月29日(日)/関越スポーツランド/参加料:8000円
関越スポーツランド/☎027-388-3195
- 「C・WESTチャレンジカップ」/10月29日(日)/セントラルサーキット/参加料:2万2000円、ピキナー8500円
シウエスト/☎0798-72-9000
- 「ディージャックレーシングクラブ サークット走行会inツインリンクもてぎ」/10月30日(月)/ツインリンクもてぎ/参加料:一般2万4000円、クラブ員2万円
ディージャック/☎0426-74-7700
- 「インプレッサスポーツミーティング」/11月3日(金)/舞洲スポーツランド/特設会場/内容:デモラン、S.S.、ジムカーナなど多数あり/参加料:☎にて
- 「第7回JACS茂原サーキットレベル分け走行会」/11月5日(日)/茂原サーキット/参加料:1万7000円
JACS/☎090-1453-8271

●ドライバー募集

「チームデジスポーツでは、来年度のFJDドライバーを募集。詳しくは左記まで☎を」
デジスポーツ/☎045-681-1766
※このコーナーへの掲載希望者は、郵送またはFAXにて編集部「チャレクラ・インフォメーション」係までお送りください。

ザ・ラリーイン北海道2000

これまでのイベントが私ぼターマックで開催されてきたことを考えると今回の第5戦は異色の存在なのかもしれないしかも、遠征費用増加と新たな装備も必要と参加台数の減少さえ開催前は危惧されたところがいざフタを開けると39台が参加各クラスでも激しいバトルが繰り広げられ2駆部門に新たな未来を感じる一戦となった

●全日本ラリー選手権2輪駆動部門第5戦
●9月16日●開催地：北海道●主催：AG・MSC北海道
Text & Photos/Shoji Mita

繰り返すがJRCの2輪駆動部門の人気が高くなってきたのは、シリーズのほとんどがターマック（舗装路）を舞台にしてきたからだ。ターマック仕様は、グラベル仕様には必須のアンダーガードもなくOK。サスペンションセッティングの第1歩も、ストリートチューニングの延長と考えれば親しみもわく。安全装備は別にしても、ターマック仕様はグラベル仕様より費用は安くすむのだ。

こうしたことを考慮すると、北海道のグラベルを舞台にした第5戦に39台ものエントリーが集まったのは、うれしい誤算だったといえるだろう。それだけ真実にシリーズに取り組みドライバーが、着実に増えてきたということだろう。

ラリーは夕張市を起点に9本のSSを舞台に開催された。オールグラベルとはいえず4WDにはほとんど問題ない路面も2WDには厳しかったようで、序盤からC、Bクラスの有力選手のリタイアが相次いでいる。

雄大なる地でのグラベルバトル

須藤がサバイバルゲームを見事制覇
タイトルはライバルの脱落で長岩の手に
Bクラスは田中、Aクラスはまたも若槻勝利



2輪駆動部門初優勝。田中はCクラスよりも好タイムでゴールまで駆け抜けた

特にCクラスは、本命とみられた石田雅之がSS2でリタイアしたのを皮切りに、上原淳、長岩信一、森博貴、重田雅彦、高崎雅博らが続き、SS5以降はなんとラリーを戦うマシンは3台に激減してしまっただけで、まるで生き残りゲームと化した中で、須藤清志と川又正英が僅差のバトルを展開。結局は、前半の貯金を後半で有効に使った須藤が逃げきりの優勝を飾り、北海道ラウンドでの2連覇を実現した。須藤のマシンにはスパーチャージャーが装着されているが、ようやくグラベルでその本領を発揮したことになる。もちろん現在の車両規制に沿って造られたアイデアいっぱいマシンのだが、奇る年波に勝てず来シーズンからニューカー（中古車改）を投入するという。

なお、シリーズではチャンピオン争いを展開していた石田と森が相次いでリタイアしたため、長岩がリタイアしつつも自身初のCクラスチャンピオンを決定。4位と2位、そして優勝2回と、これまでの4戦でコンスタントに高得点を積み重ねてきたことが功を奏したことになる。

2輪駆動部門の中核ともいえるBクラスは今回22台とこちらもエントリーが多かった。なかには4輪駆動部門に出場している地元の中中伸幸の顔も見られ、本州勢とのバトルが目まぐるしく。不発に終わった99年に引き換え今年の中中は気合が入り、SS1からベストタイムを連発。SS4を終わりに2番手の高崎巧に対して、実に40秒もの大差をつけていた。

こうした田中のハイペースに翻弄されるかのようになり、SS4で藤本審哉、曾根崇仁、そして岡本孝一がリタイア。さらにSS7では大槻千明、SS8では石城健司と有力どころが相次いで戦力を去っていった。

田中は旧型のミラージュをまるで4輪駆動カーのように鞭打ってベストタイムを刻み続け、SS8こそ北澤康弘にベストを奪われたものの9SS中8本でベストタイムをマーク。高崎を1分29秒差の2位に下し、2輪駆動部門の初優勝を飾った。

一方、有力どころが総崩れという今回、コンスタントに2番手タイムをたたき出しSS8でベストタイムをマークした北澤には大きな注目が集まった。だが、その好走を台無しにするかのような電撃系のトラブルなどで1分10秒の大量のペナルティーを受けてしまい、7位を獲得するのが精いっぱいだった。

もはや勝利は当たり前？ 最終戦で全戦全SSベストタイムの達成はなるか？



RESULT/C Class

順位	No.	ドライバー	ナビゲーター	車名	タイム
1	43	須藤清志	信平	インターゲットSMASH FX	38'39
2	41	川又正英	信平	TEAM ASE DL MR2 RTTC	40'10
3	37	吉山和也	藤田	チーム和田・鈴木真衣ラブラブ2号	45'02
	36	藤田雅彦	藤田	memi.diana.niche スターレット	リタイア
	38	上原淳	藤田	オンタイムRT ITA MR2	リタイア
	39	石田雅之	藤田	Castrol C-ONE CELICA 2WD	リタイア
	40	藤本審哉	藤田	ミツバ・ラック・セリカ	リタイア
	42	森博貴	藤田	ワコムスジュニアアクセスEP82	リタイア
	44	高崎雅博	藤田	BRIGがレーズンスターレット	リタイア
	45	高崎巧	藤田	ユニシアジェックスシルビア	リタイア

RESULT/B Class

順位	No.	ドライバー	ナビゲーター	車名	タイム
1	29	田中中伸	藤田	ウィスセミラージュ	37'28
2	31	高崎巧	藤田	ユニシアジェックスバルサー	41'29
3	23	高崎雅博	藤田	MSワタナベ・ミラージュ	41'39
4	26	藤田雅彦	藤田	αBLIG DL SPM ミラージュ	41'45
5	13	小北津野	藤田	まつきクリニック合沖本ミラージュ	41'52
6	24	大北津野	藤田	スノコBRIG白石石油ミラージュ	41'54
7	14	天野野	藤田	トンボ・ADVAN・EK9	41'56
8	25	藤田雅彦	藤田	SRSスプリング	41'57
9	18	藤田雅彦	藤田	シビックtypeR	42'26
10	16	藤田雅彦	藤田	三菱ミラージュ	42'31
11	17	藤田雅彦	藤田	MR2	42'48
12	15	藤田雅彦	藤田	ANZAI WORKS エンジェルミラージュ	43'12
13	19	藤田雅彦	藤田	パワーハウスアクセルミラージュ	43'20
14	11	藤田雅彦	藤田	エイムノバルミラージュ	43'44
15	21	藤田雅彦	藤田	三菱ミラージュアスティRS	43'54
16	12	藤田雅彦	藤田	アージュ・オープンロードジェミニ	44'46
	20	藤田雅彦	藤田	HOKUDAMIRAGE	リタイア
	22	藤田雅彦	藤田	クスコJ&S KYB FETレピン	リタイア
	27	藤田雅彦	藤田	RESPO・DL・レピン	リタイア
	28	藤田雅彦	藤田	オンタイム・KAZ・KYB・BFレピン	リタイア
	30	藤田雅彦	藤田	RESPOシャフトレピン	リタイア
	32	藤田雅彦	藤田	トヨタカローラ博多アドバンKYBレピン	リタイア

RESULT/A Class

順位	No.	ドライバー	ナビゲーター	車名	タイム
1	6	若槻次郎	藤田	ユニシアジェックスマーチ	39'54
2	7	若槻次郎	藤田	かもR&G-F・ADVANマーチ ROMANCE	42'29
3	4	若槻次郎	藤田	オンタイムBRIGアルト2WD	42'55
4	5	若槻次郎	藤田	ブリック・ネット東都・ヴィッツ	45'21
5	2	若槻次郎	藤田	グラベルウィッツ	45'57
6	3	若槻次郎	藤田	アンフィニマーチ	46'25
	1	若槻次郎	藤田	クラベルウィッツ	リタイア

機率次郎のリードで始まった。2番手に対し6〜12秒、時には22秒のタイム差をつけて全SSでベストタイムをマーク。結局、中西昌人や塩宮真治らの追撃を振り切った若槻が、今シリーズの全SSでベストタイムをマークするといわず素晴らしい記録をさらに更新することになった。

JAF全日本ダートトライアル選手権第8戦 モンテカルロカップ ダートトライアル イン ヒロシマ

9月27日/テクニクスステージタカタ/天候:晴れのち曇り/ドライ
主催:チームテスタスポーツ
Text & Photos/Shoji Mita

新しくツイントライアル用に大幅なレイアウトの変更を施し
ダイナミックなコースに生まれ変わったテクニクスステージタカタ
転倒車が续出する難コースを乗り越え、4クラスで新王者が誕生した

MONTECARLO CUP DIRTTRIAL in HIROSHIMA

谷田川が逆転優勝し、最終戦に望みをつなぐ /C3 Class

RESULT/C3 Class

出走台数23台	1ヒート	2ヒート
1 012 谷田川 敏幸	トラストボテンザインブレッサ 1'57'81	▷ 1'55'73
2 015 榎岡 慎	DL・チームDPJインブレッサ 1'57'59	▷ 1'56'36
3 147 國政 久郎	日石三菱トキコインブレッサ 1'59'73	▷ 1'56'78
4 011 黒山 義典	TSSボテンザジールランサー 1'56'87	▷ 1'58'23
5 146 堀江 真徳	DLワークスHSハートランサー 1'58'54	▷ リタイア
6 142 本本登志夫	AP山堂大石AVOインブレッサ リタイア	▷ 1'59'56
7 144 柏崎 清仁	ベストスポーツDLランサー 1'59'78	▷ 2'04'36
8 141 松岡 忠之	関ハク産南三菱ランサーARC 2'02'15	▷ 1'59'88
9 140 丹羽 政彦	MARKO@Tフォースランサー 2'01'86	▷ 2'00'26
10 016 池谷 真	シムスオベロンFKインブレッサ 2'00'98	▷ リタイア



逆転で優勝を下し、タカタ初優勝を飾る

諫山が優勝するも岩根の初チャンプ止められず /C2 Class

RESULT/C2 Class

出走台数10台	1ヒート	2ヒート
1 025 諫山 宣憲	MAOハートアドバンランサー 2'03'68	▷ 1'59'71
2 85 角谷 昭久	Aionダンロップランサー 2'02'04	▷ 2'01'29
3 026 松崎 宏晃	FKハートエナペインブレッサ 2'08'78	▷ 2'01'36
4 86 入澤 典	シークレット入澤FKミラージュ 2'02'88	▷ 2'42'05
5 024 寺沢 伸二	トラストBSトウルスミラージュ 2'03'00	▷ リタイア
6 87 岩根 つもる	BSKYBCMSC黒山ランサー 2'04'20	▷ 2'19'09
7 84 原 純之	CMSCFKプロテックランサー 2'11'81	▷ 2'06'29
8 023 桑島井裕一	BS・KYB・HARTランサー 2'06'38	▷ リタイア
9 83 江川 博	DLGABアルテックミラージュ 2'10'45	▷ リタイア
10 82 立山 謙三	立山R・you蔵・ミラージュ 2'20'08	▷ リタイア



諫山が優勝候補の角谷を抑え岩根が王者に

拮抗したC1バトル、今回は粟津原が制す!! /C1 Class

RESULT/C1 Class

出走台数14台	1ヒート	2ヒート
1 031 粟津原 豊	スズキスポーツアドバンアルト 2'04'07	▷ 2'01'33
2 034 伊豆田雅章	ファルケンエナペタル小山アルト リタイア	▷ 2'02'99
3 032 平塚 忠博	ダイハツC1ミラ 2'05'40	▷ 2'03'65
4 033 小清水一平	ハートDLレプソルアルト 2'06'93	▷ 2'04'45
5 56 古屋野秀明	ファルケンBP小山アルト 2'11'54	▷ 2'05'78
6 035 溝上 智明	アドバンBP和合アルト 2'11'15	▷ 2'06'28
7 54 辰巳浩一郎	ボテンザスーパーポオプティ 2'10'95	▷ 2'06'99
8 59 岩田 真輝	ハートDLダックカムスBオブティ 2'11'82	▷ 2'07'86
9 58 村瀬 秋男	DLエナペタルワークス・アルト 2'13'72	▷ 2'09'77
10 036 大城 智行	FALKENエナペタルアルトN リタイア	▷ 2'10'55



粟津原の優勝で平塚との対決はイーブンに

初優勝で小池がチャンプ松原に一矢報いる /A3 Class

RESULT/A3 Class

出走台数14台	1ヒート	2ヒート
1 056 小池 正巳	FK・FINA・トンボジュミニ 2'07'34	▷ 2'05'73
2 054 藤島 達幸	ADVANワークスミラージュ リタイア	▷ 2'06'45
3 74 川崎 誠己	BS@KYB@ミラージュ 2'06'51	▷ リタイア
4 76 山尾 英史	FK・MAXレプソルミラージュ 2'09'93	▷ 2'06'08
5 75 渡部 武志	シークレットアドバンミラージュ 2'18'23	▷ 2'06'89
6 055 松原 実	FKプロテック和光ミラージュ 2'08'03	▷ 2'06'99
7 052 川島 秀樹	DLWin-S APミラージュ 2'10'22	▷ 2'07'03
8 72 渡本 敬	トンボKYBブリック・ジュミニ 2'11'59	▷ 2'07'20
9 051 藤原雄一郎	FK CMSC CBミラージュ 2'10'29	▷ 2'08'12
10 73 岡村 伸彦	J&SファルケンSPMランサー 2'11'57	▷ 2'08'68



今季初優勝で小池はシリーズ2位に浮上!

王者の貫録。石井が優勝してチャンピオン決定 /A2 Class

RESULT/A2 Class

出走台数30台	1ヒート	2ヒート
1 061 石井 淳	ALEXボテンザマツシビック 2'09'12	▷ 2'06'99
2 066 太田 清隆	キヤロッセオーリンズシビックR リタイア	▷ 2'07'12
3 42 太田 延昭	BS-アージュメントミラージュ 2'17'58	▷ 2'07'28
4 32 若狭 賢二	GABアドバンAggシビック 2'14'86	▷ 2'07'58
5 063 新山 信夫	BSオベロンオーリンズシビック 2'08'40	▷ 2'07'59
6 062 松田 剛一	Dソルジャーファルケンシビック 2'09'81	▷ 2'07'77
7 46 村松 浩義	スプリントDLスノコシビック 2'11'09	▷ 2'08'13
8 45 藤井 智行	ブリックBSエナペタルシビック 2'12'10	▷ 2'08'20
9 064 菅本 慎	ファルケンOLオクヤマシビック 2'14'34	▷ 2'08'64
10 44 小山 健一	ADVAN@コンベンシビックR 2'12'71	▷ 2'09'49



ふたりの太田を振り切り、石井が今季5勝目

連勝で志賀がタイトル争いに名乗りを挙げる /A1 Class

RESULT/A1 Class

出走台数16台	1ヒート	2ヒート
1 073 志賀 彰	ダイハツA1ストーリーア 2'11'05	▷ 2'06'50
2 18 伊藤 益弘	BooBow・DL・ストーリーア 2'09'95	▷ 2'06'82
3 071 岡 政郎	スズキスポーツボテンザアルト 2'07'32	▷ リタイア
4 072 藤 室司	FKプロマテックAPストーリーア 2'09'64	▷ 2'07'79
5 15 川口 つぐみ	ファルケンエナペタル小山アルト 2'08'17	▷ 2'07'95
6 16 西田 裕一	DL・BooBowストーリーア 2'11'63	▷ 2'09'99
7 075 藤澤 直也	ADVANコンペアルTR 2'14'27	▷ 2'10'93
8 14 岡村 英夫	エクセディFKストーリーア 2'12'90	▷ 2'11'31
9 10 首藤 英明	アルテックGDスノコDLアルト 2'14'06	▷ 2'11'67
10 12 宮本 健郎	CIBIEダックカムストーリーア 2'18'01	▷ 2'12'22



岡と原を振り、志賀が好調に連勝を飾る

A4 Class

北村、豪快な走りで快勝 タイトルの3連覇を実現



北村が会心の走りで荒井と宝田の追撃をかわし、3年連続のA4チャンピオンに輝く



三枝が今季最上位となる2位を獲得した

全9戦のシリーズもいよいよ最終戦前のバトルを迎えたが、これまでに決定したタイトルはA3のみ。タカタの第8戦は、タイトルをかけたA4クラスの争いが注目された一戦だった。A4のタイトル争いは、すでに北村和浩、宝田芳浩、荒井信介の3人に絞りが込まれていた。1本目、荒井と宝田が攻めあぐねているのを尻目に北村がまず解やかなリード。そして2本目「1、2本目とも気持ちよく自分の走りが出てきた」という北村が豪快にコース

RESULT/A4 Class

出走台数35台	1ヒート	2ヒート
1 041 北村 和浩	ファルケンDMSインブレッサ 1'57'74	▷ 1'56'71
2 119 三枝 光博	FKCMSCプロテックランサー 2'00'40	▷ 1'56'85
3 043 袴部美津雄	ダンロップインブレッサSTI 1'58'67	▷ 1'57'06
4 044 荒井 信介	CMSC CUSCOランサー 1'59'79	▷ 1'57'19
5 120 黒山 裕夫	TSSボテンザレプソルランサー 1'59'26	▷ 1'57'45
6 045 巖田 博美	ヌヴェラーリボテンザランサー 2'04'22	▷ 1'57'69
7 042 宝田 芳浩	オクヤマCMSCランサー 1'59'29	▷ 1'57'89
8 93 二野下幸夫	アドバンKYBCMSCランサー 2'01'54	▷ 1'58'18
9 046 山下 公男	青春スバルSTIインブレッサ 2'00'55	▷ 1'58'21
10 122 赤羽 政幸	CMSCティンマリヤランサー6 2'02'29	▷ 1'58'36

を攻めきってベストタイムを更新する結局、このタイムで優勝した北村はこれで今季4勝目を飾り、3年連続でA4クラスのチャンピオンを決めた。

D Class

田嶋がパーフェクト達成でチャンピオンを獲得



「今年はいいい年だった」と、優勝した田嶋

ライバル大井義浩のニューカーが熱成速上というところもあるが、田嶋伸博の1年はまさに順風満帆。海外ラリーなどの参戦による2度の不参加以外、すべてのラウンドで優勝を飾っていたほどだった。すでに第7戦で5勝目を獲得する圧倒的強さでタイトルに王手をかけ、このタカタにやってきました。田嶋は「まず滑りやすかった」と言いながら、1本目からベストタイムをマーク。2本目は大井に逆転を許すが、ラストアタックで大井を約1秒

RESULT/D Class

出走台数20台	1ヒート	2ヒート
1 01 田嶋 伸博	アリーナスポーツV6エスケード 1'55'66	▷ 1'53'58
2 02 大井 義浩	クスコインブレッサスーパーD 1'58'49	▷ 1'54'77
3 04 石田 雅之	カストロールC-ONEカラウ 1'58'59	▷ 1'57'63
4 06 和田 慎昭	FKKYBSPマスターランサー 1'59'93	▷ 1'58'04
5 05 堀内 幸一	RS東洋バルボリンDL・FTO 2'06'72	▷ 1'58'26
6 03 河内 洋	BSオベロンCMSC合ランサー 1'59'05	▷ 1'58'47
7 161 渡部 英宏	アドバン@SPヤマダランサー 2'01'48	▷ 1'59'00
8 155 長谷井高樹	アドバン8001ランサー 2'00'46	▷ 1'59'34
9 165 三上 信	みちのくオートG@ミラージュ 2'00'19	▷ 1'59'51
10 164 高杉 卓志	プロマテックKYBDLランサー 2'00'69	▷ 1'59'83

差の2位を下し、今季も勝目を飾ったこれによって田嶋は、今年負けなしのパーフェクトチャンピオンを獲得し、2年連続でタイトルを決めた。



スーパー耐久シリーズ2000第8戦

最終戦



Super Taikyu Series



10th Anniversary

SUGO

スーパー耐久レース

スポーツランドSUGO

10/29

SUN 決勝

10/28 SAT 予選



- オーガナイザー/ビクトリーサークルクラブ (VICIC)、株式会社菅生、奥州ビクトリーサークルクラブ (奥州VICIC)
- 公認/社団法人日本自動車連盟 (JAF)
- 後援/東北放送 (TBC)、さくらんぼテレビジョン (SAY)、福島テレビ (FTV)
- 開催レース/スーパー耐久シリーズ2000第8戦 (最終戦)、エッソ・フォーミュラトヨタシリーズ第10戦 (最終戦)
- 決勝スタート/12:00予定 (スーパー耐久) ■ゲートオープン/8:00予定

《前売券好評発売中!》

※表示価格はすべて税込。

■前売券・大人 3,200円 ■前売ペアチケット 5,800円

■当日券/土日通し券・大人 4,000円

決勝日・大人 3,700円 高校生 1,800円

予選日・大人 1,000円 高校生 550円

■駐車料金/4輪 1,000円 2輪 300円 (決勝日のみ・予選日は無料)

中学生以下は
入場無料!!

同時開催

ESSO
フォーミュラトヨタ

■前売券発売所/チケットぴあ、CNプレイガイド、ローソンチケット、ファミリーマート、サンクス、セブンイレブン (福島・宮城地区)、サークルK (青森・秋田・岩手)、SAVE ON、ミニストップ (東北地区)、JR東日本びゅうプラザ (CNプレイガイドへ事前に電話予約が必要です)

★インターネットでの販売も行なっております。ご購入のアドレスは <http://www.rakuten.co.jp/gorilla/>

【インフォメーションダイヤル】株式会社日本モーターレーシングセンター 022-391-1410

「Super Taikyu Net」スーパー耐久協会公式サイト <http://www.so-net.ne.jp/s-taikyu/>

10	野 純木 康久	リコーレーシング CIVIC	15:45:784	A-10/131604
・PP: 室崎 正樹 1:30:48				
・優勝スピード: 135.100km/h				
・最速ラップ: 中川 雅忠 1:30:726 137.550km/h 3周目				
◎予選は、2組に分かれて行われた。				

●FJ1600 (約第7戦)

・12周=41.599km 予選出走28台・決勝出走28台・完走23台 予選順位/タイム				
1	77	佐藤 健久	リンクスGRHDラムズワコース	17:11:301 1/123:424
2	13	福田 純久	RAD FV98	17:14:396 8/124:544
3	88	太田 浩	21stオスカ開口ミストラムズ	17:15:411 7/124:400
4	10	石倉正二郎	3PointBP RAMS	17:15:902 10/124:572
5	3	志賀 孝	FJSWホンダプロモーションEDB	17:19:293 9/124:550
6	11	松永 哲也	オートボックスFRD 105	17:20:774 4/124:310
7	17	戸崎あきひろ	BPラムズ開口ミスト	17:22:068 16/125:090
8	43	仲村 昭宏	テイクファースト38ワコース	17:23:060 5/124:324
9	8	吉田 謙作	ファレレン三里走ワコースラムズ	17:24:285 13/124:718
10	16	村井 賢介	ワールドコンチェルン新車座ED	17:24:653 15/124:874
・優勝スピード: 145.210km/h				
・最速ラップ: 石倉正二郎 1:23:813 148.900km/h 8周目				

●N1. CLUBMAN GT

・10周=34.666km 予選出走12台・決勝出走12台・完走12台 予選順位/タイム				
1	2-1	① 樋口雄一郎	R-メカニカルGTR	14:40:540 2-1/126:743
2	2-2	② 川越 賢二	PORSCHE GT-SR	14:42:938 2-2/127:402
3	1-1	③ 吉本 明	ユー・フォルムノチSSR・ED	15:28:458 1-1/131:249
4	1-2	④ 北野 洋人	KピストEDエナベEG-6	15:33:009 1-3/131:649
5	1-3	⑤ 深谷 健二	RSタナカ★RUFラムズ	15:33:811 1-4/131:973
6	1-4	⑥ 西田 史朗	ユー・フォルムノチSSR・ED	15:35:456 1-5/132:572
7	1-5	⑦ 遠藤けいじ	EMCプロジェクトμATS・R	15:36:005 1-2/131:586
8	1-6	⑧ 津田 二郎	ハヤマDL・ED・BP・EK9	15:47:312 1-6/132:673
9	1-7	⑨ 磯野 千枝	Triu CIVIC ED9	16:02:296 1-7/133:033
10	1-8	⑩ 神谷 博司	TSKレーシングCIVICラムズ	16:02:519 1-10/134:644
・クラス1=N1. クラス2=クラブマンGT				
・優勝スピード: 141.720km/h				
・最速ラップ: 樋口雄一郎 1:26:329 141.720km/h 9周目				

●MIRACLE CIVIC

・10周=34.666km 予選出走14台・決勝出走14台・完走14台 予選順位/タイム				
1	29	鈴木 信忠	はやまDL路文器金部μSR	15:27:751 1/131:451
2	77	中山 忍	アクニカセナルRAMSEK4	15:34:032 5/132:545
3	16	野田 雅彦	セナルトラムズシビック	15:38:740 2/132:000
4	18	塚本 武典	JRM近江八幡レークオートED	15:42:437 3/132:148
5	24	中西 健	JS-RACING EK4	15:45:251 8/133:166
6	88	川橋 肇	アースイングSSR FAED	15:45:781 4/132:484
7	64	舟木 大輔	ASガマダラムスRCシビック	15:47:105 9/133:310
8	42	石橋 尚	GLADスノゴタケダEK4	15:47:386 10/133:744
9	17	青山 寛	インタウエイブパソコンBPED	15:54:482 6/132:634
10	6	真藤 博志	ガレリンMAC・ADVAN	15:54:826 11/133:811
・優勝スピード: 134.510km/h				
・最速ラップ: 鈴木 信忠 1:31:739 136.030km/h 9周目				

全日本F3選手権第9戦 ハイランドF3チャンピオンシップレース

9月23~24日/仙台ハイランドレースウェイ(豊リ-南)セミドライ-ウエット主催:VICIC, 奥州VICIC

Text/Naoyuki Hata Photos/Shinpei Suzuki

●STARLET

・12周=48.750km 予選出走10台・決勝出走10台・完走10台 予選順位/タイム				
1	26	吉田 政輝	生田目会WAKO S吉藤μ	30:14:575 4/213:388
2	5	渡辺 貴史	AガレージシーフレンドR2μ	30:30:644 2/212:961
3	45	後藤 一成	タイヤ館城山BPブリックKSP	30:41:590 1/212:792
4	38	阿部 裕	トラモンレソノルRG 高松電設	30:42:195 7/214:910
5	44	大滝ゲンマ	Weds BRG BP小山SP	30:42:709 5/214:218
6	38	高橋 亮希	ネットヨク台信台高橋自動車DL	30:42:953 9/215:997
7	28	久保田大介	ネットヨク台信台スターレット	30:43:276 6/214:776
8	39	永田 正輔	ネット新光タイヤADVANR2	31:00:365 8/215:274
9	36	志村 博文	CRUXパッシングMACS2	31:50:027 10/216:931
10	3	山科 誠	Aガレージスターレットμ	1周遅れ 3/212:999
・優勝スピード: 96.555km/h				
・最速ラップ: 吉田 政輝 2:29:473 97.856km/h				

ここまで2勝を挙げている後藤一成が目標のポール。しかし、雨の決勝ではスタートで出遅れてしまう。代わってトップに立ったの

は、予選3番手の吉田政輝。絶妙のスタートで前に出ると、後続に混乱があったこともあり、1周目を終えた時点で、なんと6秒以上もの大量マージンが築き上げられていた。一方、後藤は1周目こそ2番手に付いていたが、間もなく渡辺貴史にかわされ、3番手に後退。その渡辺は後続を徐々に引き離しトップを走らすが、トップの吉田も逃げ足は速く、ともに中盤から単独走行となった。吉田はこれで開幕戦に続く2勝目。「前に出たのは1コーナーで、4コーナーではもう安心だな。って感じてた。雨は得意? いや全然」と語った。



最後は16秒もの大差で逃げ切った吉田は、これが今季2勝目

●CIVIC (東北第5戦)

・9周=36.657km 予選出走14台・決勝出走12台・完走12台 予選順位/タイム				
1	29	高橋しげる	WAKO SパワーステージES-R	20:21:726 1/202:352
2	86	水越 真一	WAKO S ADVAN EK9	20:31:739 5/203:706
3	10	高島 広行	テクノアート☆ADVAN☆KR	20:42:241 2/202:906
4	12	武者 敬仁	オートボックスAガレージDLμ	20:49:405 3/203:281
5	19	成澤 隆二	ZipGLAD DDLR	21:32:245 12/209:399
6	58	佐藤 直	DUNLOP SM ED シビック	21:34:474 10/205:705
7	14	小嶋 弘	Winnax・RCB・FKシビック	21:54:251 8/204:450
8	4	新田 栄浩	TAC CIVIC	22:23:011 4/203:639
9	87	大澤 秀樹	テクノアート・カーコンED9	22:43:903 11/205:411
10	27	水本 益弘	FWIN☆DEED録正工務店(実)	1周遅れ 14/212:962
・優勝スピード: 107.492km/h				
・最速ラップ: 高橋しげる 2:14:209 108.985km/h				
◎チャレンジカップ規則書9-22-1により、赤旗中絶。				
◎チャレンジカップ規則書9-22-2(1)(ケースA)を適用し、再レースとした。				
◎チャレンジカップ規則書9-22-1および、悪天候により周回数9周に減じた。				

ここまで3勝を挙げているものの、前年度のチャンピオンはポイントが80%に制限される特別規定によって、まだ絶対的なマージンを得ていない高橋しげるがポール。まだ逆転の権利を残すふたり、高島広行と水越真一は2番手、5番手とやや明確に分けることになった。とはいえ、逆転するには、高島も水越も高橋の前に出るしかない。スタート直後のクラッシュにより、レースは一度仕切り直されたものの、これによって高橋のコンセントレーションが絶たれることはなかった。雨が降りしきる中、後続を一步も寄せつけぬ圧勝で2年連続のタイトルを決めた。「苦しいシーズンでした。来年はインターカップに専念するつもりです」と高橋。なお2位は水越だ。



2連覇を決めた高橋。悪条件をものともせず、10秒もの差をつけた

●ALTEZZA (第6戦)

・12周=48.750km 予選出走31台・決勝出走31台・完走28台 予選順位/タイム				
1	26	見込 秀文	BRIDE N千草アルテッツァ	29:55:755 3/203:287
2	10	栗地 靖	エンドレスアルテッツァ	29:58:349 1/202:487
3	37	藤田 孝博	ネット多摩トムスアルテッツァ	29:59:212 4/203:479
4	19	小亀 崇	ストレートSSRワコースWJ	30:20:814 13/204:847
5	58	小林 正吾	ジャナナス(シ)アルテッツァ	30:21:568 10/204:418
6	77	竹中まのり	エロチカセブンアルテッツァ	30:22:429 9/204:054

7	88	田々原卓哉	オートボックス&カーブティック	30:30:866 12/204:454
8	26	後藤 聡	エッジワルトトラフAS・SXE	30:32:871 18/205:975
9	3	鶴嶋 秀司	ネットアウトベルアルテッツァ	30:34:416 5/203:720
10	18	阿部 孝明	WORKザッカーALTEZZA	30:37:581 15/205:150
・優勝スピード: 97.567km/h				
・最速ラップ: 小林 正吾 2:26:109 100.109km/h				
◎悪天候により、周回数は12周に減じた。				

ポールポジションを獲得したのは、このところ絶好調の菊地靖。唯一2分2秒台に乗せたばかりか、わずか4周でアタックを打ち切ったためタイヤも十分に温存できていた。しかし、決勝は一転してウエット。せつかくの苦勞が水の泡になったばかりか、菊地はスタートで出遅れてしまう。逆に絶妙のダッシュを決めたのが見込秀文。予選は3番手だったが、1コーナーにはトップで飛び込んだ。「まさに恵みの雨になった」という見込は、菊地を寄せつけない走り。が、それ以上の勢いをみせていたのが予選6番手の小林政一。9周目に菊地をかわし、見込にも追いついたが、勢い余って最終ラップでスピノフ。見込は2勝目を挙げてタイトルに王手をかけた。



「次の鈴鹿で決めます」とタイトル奪取宣言も飛び出した見込

●VITZ (第6戦)

・4周=16.250km 予選出走57台・決勝出走36台・完走36台 予選順位/タイム				
1	38	八田 新一	サウスμREDLINEヴィッツ	11:02:210 A-2/230:865
2	81	堀井 久彦	エンドレスアドバンヴィッツ	11:03:455 A-1/230:172
3	45	高橋 理	RSI・DUNLOP・Vitz	11:04:129 A-3/231:792
4	60	村田 信博	エンドレスアドバンヴィッツ	11:05:012 B-1/227:359
5	0	比 愷行	K2村松建築ELウィップZTD	11:06:780 B-2/228:326
6	36	鈴木 宏和	ネット郡山コクンタイヤヴィッツ	11:08:818 A-5/232:431
7	86	グイブイ村屋	アクレ・y・青鬼・ヴェッツ	11:15:777 A-4/231:792
8	79	木野内敏之	nuTEC小出自動車Vitz	11:16:168 A-8/233:669
9	36	ダーマン	CRUXネット山梨エナヴィtz	11:21:828 B-6/228:637
10	84	橋本孝己子	RAD・SPORT Vitz	11:23:745 A-7/232:629
・優勝スピード: 87.875km/h				
・最速ラップ: 阿部 信司 2:41:454 90.594km/h				
◎雨のため赤旗中断とし、チャレンジカップ共通規則書9-22-2(3)(ケースC)により、4周終了時点でレース成立とした。				

今季2度目のポールを奪ったのは、ポイントリーダー村田信博。すぐ横に堀井久彦を従えて決勝レースに挑む。初めてのウエットレースということで、スピノフやコースアウトが相次いだ。トップグループを形成していたのは村田と堀井。そして八田新一と渡邊理だ。しかし、4周目の1コーナーで村田がハーフスピン。これを踏よりも巧みにかわしたのが八田だった。4番手に落ちた村田も5周目には渡邊のミスに乗じて3番手に上がるが、最終コーナーを立ち上がったから目にしたのはなんと赤旗。霧がコース全体を覆ってしまったのだ。これで八田が初優勝を飾ることになり、2位には堀井。4周目の順位でレースは成立のため、渡邊はラッキーな3位を得た。



天候や運をも味方につけ、嬉しい初優勝を飾った八田

RACE DIARY

●レースダイアリー

DOMESTIC RACE

スーパー耐久シリーズ第6戦 もてぎスーパー耐久レース

9月16〜17日/フジグランもてぎ/曇り〜雨/ライオンウェット主催/フジグランもてぎ、M.O.S.C

●FJ1600 (もてぎ第5戦)

・10周=48.014km 予選出走9台・決勝出走9台・完走5台 予選順位/タイム

1	山名 亮憲	ウィンスFNA制動ED	23:10:58	2:2:05:50
2	切替 博太	RSディノFNA300ED	23:17:07	1:2:05:41
3	渡辺 広志	ウィンスFNA制動SK91	23:25:42	3:2:06:37
4	純名 英樹	ウィンスFNAハミングSK	23:56:54	9:2:10:87
5	井上 貴永	ウィンスFNA制動SK	24:11:25	9:2:10:22

・優勝スピード:123.760km/h
・最速ラップ:山名 亮 2:17:650 125.570km/h 8周目

●F4 (関東第6戦)

・12周=57.670km 予選出走6台・決勝出走6台・完走4台 予選順位/タイム

1	加藤 正将	マースF4キヤロコート戸田無限	26:42:57	4:1:58:53
2	塚本 英樹		26:48:52	5:1:59:09
3	藤澤 哲也	TCプロレスジュネシス976	26:58:58	2:1:59:16
4	中島 裕介	オートスポーツ3号976戸田	27:19:61	1:1:57:84

・優勝スピード:129.400km/h
・最速ラップ:中島 裕介 2:11:102 131.840km/h 2周目
※No.2.88に対し、大会特別規則第32条第1項(反則スタート)違反により第32条第2項が適用され、ペナルティストップ10秒が課せられた。

●CIVIC (東日本第5戦)

・10周=48.014km 予選出走40台・決勝出走40台・完走32台 予選順位/タイム

1	日部 利晃	BPオイルマックスシビック	24:50:69	13:2:15:47
2	利田 剛久	レーシングキヤ CIVIC	24:54:82	1:2:13:50
3	橋村 馨	YAMATO CIVIC	24:56:58	2:2:13:08
4	橋村 裕二	オートバックスエンドレスQR	24:57:09	5:2:14:71
5	吉賀 賢	エンドレスZAL Q クスコEK	25:04:81	6:2:14:34
6	長井 誠	YAMATO Weds CIVIC	25:11:30	4:2:14:52
7	五十嵐英史	オグラーシニングクラブEK8	25:13:07	24:2:16:24
8	塩谷 悠州	スノコアドバンアラコスタEK	25:14:21	10:2:15:29
9	飯村 光生	J-TEC S.C.E CIVIC	25:14:90	11:2:15:39
10	荒川 健生	SPM ユニテ RS SSPEK9	25:15:27	12:2:15:39

・優勝スピード:115.990km/h
・最速ラップ:日部 利晃 2:26:157 118.260km/h 8周目

富士チャンピオンレース・シリーズ第5戦

9月16〜17日/富士スピードウェイ/曇り〜雨/ライオンウェット主催/M.S.C. 富士スピードウェイ

●LEVIN/TRUENO (AE92)

・10周=44.00km 予選出走21台・決勝出走21台・完走13台 予選順位/タイム

1	橋村 博之	ENDLESS・AMROレビン	22:17:32	3:2:00:72
2	深田 晃弘	エンドレスアムロ・スノコレビン	22:22:94	2:2:00:36
3	吉田 賢	アムロ小杉建設SEI丸月レビン	22:23:57	1:2:00:08
4	松浦 敏	ガレーションMTTSBPレビン	22:28:73	5:2:00:96
5	澤田 英一	Dream ユニテBPレビン	22:51:90	10:2:02:50
6	望月 広大	ASBP本パッシングBPカローラ	23:00:53	9:2:02:29
7	大泉 悟	MKSカローラセタンOCC半号	23:11:46	19:2:04:38
8	杉山 竜一	マジック丸尾アルファ青白レビン	23:17:01	12:2:03:47
9	黄桜かれん	RS南宮スノコDI大場レビン	23:31:70	13:2:03:29
10	澤田 慎吾	Dream ユニテBPレビン	23:32:13	15:2:03:67

・優勝スピード:117.740km/h
・最速ラップ:橋村 博之 2:06:416 125.301km/h 2周目

●LEVIN/TRUENO (AE111)

・7周=30.20km 予選出走19台・決勝出走19台・完走18台 予選順位/タイム

1	宮崎 敏	BP・IMAGE・GTOトレノ	15:05:29	1:1:51:50
2	深田 晃弘	エンドレスアムロ・スノコレビン	15:08:23	3:1:53:03
3	山上 結広	ルプロレビンED藤さん・トレノ	15:29:08	4:1:53:19
4	小島 敬規	エンドレスTOTAL西具トレノ	15:33:91	7:1:53:25
5	小島 敬規	ENDLESSフタナヘカローラ	15:36:07	9:1:54:32
6	砂川 健太	ED・WAKO S道辺カローラ	15:37:95	5:1:53:42
7	新井 啓介	カイザーススポーツBPレビン	15:39:70	2:1:52:42
8	土橋裕基	エンドレスLubかにELレビンK	15:45:92	18:1:55:71
9	大竹 直	藤巻 NGKDLホリノレビン	15:53:26	11:1:54:76
10	村中 賢二	エンドレスLubかにELレビン	15:54:52	15:1:55:24

・優勝スピード:121.441km/h
・最速ラップ:宮崎 敏 2:03:226 126.544km/h 7周目

●FRESHMAN TROPHY, DEMIO

・10周=41.00km 予選出走21台・決勝出走19台・完走14台 予選順位/タイム

1	1-1	関野 祐介	BSBPキセノンジュマール	22:52:876	1:1:2:14:90
2	1-2	上条 泰	バームタウン赤耳マスターレット	23:03:258	1:4:2:22:01
3	2-1	森本 浩之	アニマルパンチデミオ	23:54:672	2:4:2:22:34
4	2-2	Rオタク様	あゆみBPナイトWMデミオ	23:57:738	2:5:2:22:68
5	2-3	中野 智	プロジェクト東海RAMSデミオ	23:59:081	2:3:2:21:67
6	1-3	坂本 雄司	KIDSアドバンスターレット	24:13:463	1:2:2:15:39
7	2-4	小塚 政昭	桐葉学園HSジュアキオデミオ	24:15:267	2:9:2:28:52
8	1-4	大野 和志	ラムス・BP電装スターレット	24:15:664	1:8:2:21:46
9	2-5	和田 智己	M&Fフットリスノコデミオ	24:15:685	2:7:2:24:30
10	1-5	高杉 秀樹	バームタウンロッソスターレット	24:27:833	1:6:2:22:79

・クラスト=フレッシュマントロフィー、クラス2=デミオ
・優勝スピード:114.691km/h
・最速ラップ:関野 祐介 2:14:304 117.941km/h 8周目

●LEVIN/TRUENO (AE101)

・8周=35.20km 予選出走20台・決勝出走19台・完走16台 予選順位/タイム

1	1	真中テロシ	島田監全807LED青雫のレビン	16:55:769	1:2:05:810
2	9	山田 和正	試製エンドレスMスポーツレビン	17:02:285	2:0:05:981
3	7	石川 進	スモールアクレAREANAレビン	17:06:626	4:2:06:303
4	7	橋川 佳彦	ウィンスFNA制動レビン	17:06:649	3:2:06:094
5	7	磯部 純	MFG GLAD青白レビン	17:15:466	9:2:08:626
6	7	加藤 明信	MTM青白LED日道工業カローラ	17:15:514	10:2:09:796
7	14	戸塚やひと	大新建設RS南宮DIレビン	17:17:422	13:2:10:258
8	19	柳村 憲弘	エンドレスRSアムロレビン	17:32:141	5:2:06:376
9	5	新田 望	ビートル子野ワゴズレジン	17:33:616	12:2:09:942
10	8	新井 健	ALPHA8Pレジン	17:42:605	6:2:06:702

・優勝スピード:123.824km/h
・最速ラップ:橋川 佳彦 2:04:094 127.645km/h 7周目

●NA1600, MARCH1300N2

・10周=44.00km 予選出走6台・決勝出走6台・完走5台 予選順位/タイム

1	1-1	橋本 誠	マハモーターズタミヤユニス	20:09:564	1:2:1:58:298
2	1-2	稲井 耕	BUFFALO・ロードスター	20:09:834	1:1:58:181
3	1-3	鈴木理知也	フコース・スリーニックレビン	20:31:996	1:3:1:59:399
4	1-4	高橋 賢一	NDC-Tokyoロードスター	20:59:306	1:5:2:05:013
5	1-5	村井 直樹	イメージザレロードスター	21:18:238	1:6:2:06:802

・クラス1=NA1600、クラス2=マール1300N2
・優勝スピード:130.176km/h
・最速ラップ:稲井 耕 1:58:910 133.210km/h 5周目

●ROADSTER

・8周=35.20km 予選出走24台・決勝出走24台・完走23台 予選順位/タイム

1	8	佐藤 和徳	DTM BP EDロードスター	17:47:018	3:2:12:227
2	7	伊藤 和也	ZAP SPEED96R110E	17:47:544	5:2:12:860
3	7	池田ケイジ	青雲TRUSTジュロードスター	17:48:026	2:2:12:067
4	8	松山まきむ	花工房花木水木DIロードスター	17:48:452	6:2:12:928
5	3	オノタカユキ	バックヤードジュロードスター	17:48:729	1:2:11:965
6	13	三上 一	カメイクロードロードスター	17:49:501	4:2:12:624
7	3	朝倉 潤司	バックヤードF104ロードスター	17:51:661	7:2:13:032
8	2	中島 玄洋	DIヒツマロードスター	17:57:009	12:2:13:944
9	29	伊藤 文和	テクニカルヤマロードスター	17:57:100	9:2:13:511
10	19	川辺新一	Dワールドシェフジュロードスター	18:02:200	11:2:13:920

・優勝スピード:117.877km/h
・最速ラップ:オノタカユキ 2:10:651 121.230km/h 8周目

●FJ1600 (富士第6戦)

・10周=44.00km 予選出走20台・決勝出走19台・完走12台 予選順位/タイム

1	7	橋田 実吉	インテクニカSK99開閉ED	19:05:067	2:1:53:852
2	14	武田 剛夫	ZAP SPEED96R110E	19:14:388	4:1:54:579
3	54	田中 真二	ウィンスSK91GR70	19:15:918	6:1:54:816
4	33	真崎 新一	横浜銀鐘SK94大信ED	19:15:934	-
5	30	池田 進一	FNAウィンス制動SK91	19:19:605	9:1:56:820
6	24	尾林 真生	楳本BP・WinプロロングMK9	19:21:676	7:1:55:061
7	84	八木マサシ	ウィンスFNAHDEX市原	19:25:139	13:1:58:377
8	68	ウツリニール	ディーバR MK9	19:46:678	10:1:56:124
9	29	佐藤 晋一	アトムミックス	19:48:509	11:1:57:012
10	82	植口 誠記	ウィンスFNA94制動	20:04:185	14:1:58:618

・優勝スピード:137.509km/h
・最速ラップ:橋田 実吉 1:52:555 140.731km/h 5周目
※No.33は、H100違反(黄旗通過)により全予選タイム抹消のペナルティが課せられ、最後尾スタートを条件に決勝への出走を認められた。

●STARLET

・8周=35.20km 予選出走42台・決勝出走40台・完走31台 予選順位/タイム

1	42	川崎 文雄	GAGRスターレットEO	17:09:234	8:2:15:741
2	89	中根 浩二	R・LINEスターレット・ED	17:11:118	14:2:16:098
3	46	藤池 勝也	CRUXパッシングスターレット	17:11:201	13:2:16:098
4	83	小松タカヒト	バームタウンSEIスターレット	17:11:321	1:2:13:372
5	14	田部 修	ワゴーズ日東電工スターレット	17:13:401	4:2:15:015
6	1	佐藤 和弘	エンドレス・イクスターレット	17:13:500	6:2:15:312
7	57	東 貴史	細川金澤ED野田自スターレット	17:15:267	11:2:15:854
8	75	塚越 有宏	スマル季アテナスターレット	17:16:654	10:2:15:813
9	39	金子 和正	コースタルはくせんスターレット	17:18:675	12:2:15:875
10	76	伊藤 高志	バームT76SEIスターレット	17:19:915	3:2:14:054

・優勝スピード:122.204km/h
・最速ラップ:中根 浩二 2:05:491 126.224km/h 8周目
※No.2.31は、富士スピードウェイ一般競技規則第6章第22条第2項により順位を決定した。

●SILVIA/MR2

・8周=35.20km 予選出走19台・決勝出走18台・完走18台 グリッド順位

1	42	柳本 文彦	AS熊本BPパッシングMR II	15:32:275	1
2	4	澤田 薫	ウィンスFNA制動MR2	15:32:439	2
3	96	大石 重之	静岡共栄DI8クルREDMR2	15:32:494	3
4	15	藤崎 和男	DI・BP・カーテックノMR II	15:48:581	5
5	34	大塚 洋一	尾崎自動車KEIMR2	15:54:072	8
6	38	伊藤 博己	BPフォルムWin後井中日MR2	15:58:335	6
7	25	山下 俊之	アネックス・ジュ・丸尾シルビア	15:59:601	11
8	34	滝下 貴之	アネックス・ジュ・シルビア	15:59:744	14
9	27	工藤 達也	アネックス・ジュ・真岡石油シルビア	16:00:633	12
10	26	三橋 幸	三橋製作所・シルビア	16:02:226	17

・優勝スピード:134.914km/h
・最速ラップ:澤田 薫 1:53:437 136.289km/h 8周目
※天候により公式予選が中止となったため、本年度第1〜4戦のポイントによりグリッドを決定した。

鈴鹿クラブマンレースRound7

9月17日/鈴鹿サーキット西コース/晴れ/ライオンウェット主催/OSCC

●SPORTS CIVIC

・10周=34.666km 予選出走26台・決勝出走26台・完走26台 予選順位/タイム

1	36	坂本 理	WクワアラムSRライン1号	15:44:032	1:1:32:885
2	8	松本 伸介	WクワアラムSRライン2号	15:44:885	3:1:33:455
3	88	藤田 慎弘	レックコートシ！カツオーEG	16:00:583	6:1:33:924
4	67	田中 英貴	ラビットハウスT.SBPラムズ	16:00:765	7:1:34:004
5	17	藤田 啓徳	ラムズBS砂井RSシビック	16:02:673	5:1:33:498
6	62	加藤 賢司	アクトスポーツBP・ED	16:06:156	12:1:34:501
7	55	杉浦 智徳	SS RALLYEG6 RUF	16:06:544	11:1:34:392
8	51	藤浦清明	吉田Rモカレージハチスカ	16:06:712	10:1:34:300
9	13	阪口 直紀	TOTAL RAMS シビック	16:09:730	4:1:33:480
10	56	谷口 大樹	TATTAto EG6	16:14:759	16:1:35:148

・優勝スピード:132.190km/h
・最速ラップ:山本正一郎 1:32:937 134.280km/h 3周目

●RS・NEO HISTORIC

・10周=34.666km 予選出走7台・決勝出走7台・完走7台 予選順位/タイム

1	54	片寄 勝哉	エンドレスSK52BPダックラムズ	13:13:812	1:1:17:134
2	15	西澤 誠嗣	ダンテールプロジェクトSK52名車	13:24:359	2:1:18:775
3	3	藤川 元道	アドバンMOOKSミスト2	13:28:977	4:1:19:186
4	52	古谷 直樹	古谷精正車科HPミストED	13:30:035	5:1:19:282
5	15	米田 幸史	テイクオフ&メカニカルオスカー	13:35:324	7:1:19:963
6	77	米田 浩	ユニテ SK93	13:37:817	6:1:19:704
7	17	山本 賢樹	2002エネコロパーク52・ジュ	2周遅れ	3:1:18:909

・優勝スピード:157.210km/h
・最速ラップ:片寄 勝哉 1:18:205 159.570km/h 5周目

●CIVIC (鈴鹿第4戦)

・10周=34.666km 予選出走36台・決勝出走27台・完走23台 予選順位/タイム

1	18	松井 隆幸	AZECエナペタルDL6ED	15:23:696	A-1:30:140
2	28	藤尾 敦史	ウィットT5クラジュラムズBP	15:25:284	B-4:1:30:640
3	23	森田 秀雄	PERFECT ED CIVIC	15:29:405	A-2:1:30:708
4	26	前田 明徳	MTEXラムズ・イマイオート9	15:29:458	B-4:1:30:718
5	33	阪本 一男	ガルフオーファン・阪本数金EX	15:34:359	B-5:1:30:668
6	16	財津 真志	アルケリアSPMアイビス利希	15:36:251	A-5:1:31:160
7	11	守内 康介	HOPEブリットWXシビック	15:36:589	B-4:1:31:215
8	27	星野 空元	ボディーマンRAM SAFET	15:37:320	B-7:1:30:765
9	22	櫻村 英史	ハセガワパワーサービスラムズ	15:42:473	B-8:1:31:623

AD CONTENTS

パイオニア	表2見開き
プリンプ	P4
日石三菱	P37
モデルアート社	P83
鈴鹿サーキットランド	P87
ウインズガレージ	P100
東京上野クリニック	P131
エプコット	P134
PIAA	表3
トヨタ自動車	表4

●広告に関するお問い合わせは☎ 03-5430-4441まで

レーシングオン No.332は 11月2日(木) 発売です

Racing ON

NEXT ISSUE

www.racingon.com

次号予告……F1最終戦マレーシアGP/WRCサンレモ・ラリー
CARTゴールドコースト/JGTC最終戦鈴鹿/S耐富士
特集・中嶋企画「強さの秘密を探る」/R'onインタビュー ほか

STAFF

CHIEF EDITOR 梅原 康之
SENIOR EDITOR 今井 清一
EDITORIAL STAFF 原 朋和

CONTRIBUTING EDITORS

STAFF PHOTOGRAPHER 梅原 康之
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS 今井 清一

ART DIRECTOR 原 朋和
DESIGN STAFF 藤原 正彦

DTP STAFF 藤原 正彦

編集委員 三好 正己

“レーシングオン” 11-2号 No.331
発行所：株式会社ニューズ出版
〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7 (広告部・販売部)
〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F (編集部)
広告部 TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5430-4520
販売部 TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
編集部 TEL:03-5430-4462 FACSIMILE:03-5433-8749
発行人：西ヶ谷治男 編集人：梅原 康之
印刷：凸版印刷株式会社

“RACING ON”
11-2 2000 No.331 PUBLISHED 2 NOVEMBER
PUBLISHED by “NEW'S PUBLISHING Co.,INC”
2-4-7 MISHUKU,SETAGAYA-KU,
TOKYO 154-0005 JAPAN(ADVERTISING/SALES)
2-15-14-1F MISHUKU,SETAGAYA-KU,
TOKYO 154-8575 JAPAN(EDITORIAL)
ADVERTISING TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5430-4520
SALES TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
EDITORIAL TEL:03-5430-4462 FACSIMILE:03-5433-8749
PUBLISHER:HARUO NISHIGAYA
EDITOR:YASUYUKI UMEHARA
PRINTED by TOPPAN PRINTING CO.,LTD

●本誌中の記事、写真、イラスト等の無断転載、使用を禁じます

FROM EDITORS

●新築マンションに引っ越して2年半/その2。ある夜、水が出なくなりました。マンション全体がそうだったらしく、管理入居の前に「たまたま修理屋がこちらに向かっています。午前1時20分ごろ到着予定」という貼り紙があった。も。 (鳥取県西部地方では、実家が控まっていた鳥取県東部出身の「原純」)

●日本GPに行くのに、生まれて初めて貸台列車なるものに乗りこみた。同じ夜行でも、普通乗車券と席料500円だけで行ける「ムーンライトながら」はメチャクチャ混んでたらしいけど、少しお値段が張る上、岐阜までオーバードライブしてしまふこの電車は、半分くらい空いてました。しかも、思わず「津軽海峡冬景色」が頭をよぎってしまふような車内は雲間が透けてなかなか良し……。来年、いかが？ (かつ子)

●イギリスF3最終戦で佐藤琢磨君が4勝目を挙げ、ドイツF3では金石年弘君が2位表彰台に上がった。ちよっと前なら想像もできなかったようなスゴイことなのだけど、今年には福田良君も加えてヨーロッパF3で日本人ドライバーがここまで合計7勝もしているものだから、最近はずかしくなりました。ホントに情けなくて恐ろしい。ただこうなると欲が出て、あのマカオでも日本人初優勝が見られるんじゃないかとワクワクもの。来季阪神が見

勝するよりもずっと期待大だよなあ。 (おさま)

●こんなところF1の現場に行くけど、トラブルばかり。先日の鈴鹿では数カ月前に治療した歯から細菌が入って、右の頬が信じられないほど腫れ上がってしまった。わざわざこんな時じゃなくてもねえ……。ツライこと、痛いこととまで、さて次は何が待っているんだろう？、なんかヤダなあ。 (けんざわ祭り)

●オフ会に参加されたみなさん、おつかれさまでした。また来年会いましょう！ (閣下)

●実は私、恥ずかしながらレーシングカート相当のクセに1度もカートに乗ったことがなかったんです。でも、さすがに「これではいかん!!」ということで体験してきました。国内屈指の難コースと評判の菅生カートのコースで、それも無理ながらレースに参加!! なんて結果は……次々号のレーシングカートのクラブで掲載する予定だからぜひ見てちょうだい。 (なま)

●加藤あいちゃんはかわいかったソ!! (ブンヤ)

●たまにはイイこともあるもんですね。というのも久しぶりに万馬券を当てたんです。秋のGT開幕戦のスプリングスターズステークスで、ダイタクマヤトから5点流して見事的中! 配当も250倍だったんで有馬記念までの軍資金はできました。まあ1000円しか

買ってないんですけどね。 (富士)

●S耐こそ雨が降りませんように。うぬぬ

●完全復活! と、いってもカルフソニックスカイラインのことじゃありません。見た目もキレイになったしエンジンも絶好調。いや、絶好調なんてもんじゃなくてパワーアップも逃げちゃったもんね。載せ替えたエンジンは7万キロほど走ってないっていうし、なんたってコンピュータが変わっちゃったらしい。ちやうどリしたんだから。これでもうリミッターとおさらば(リミッターバトルも味があつてよかったけど)それにしてもジャムさんには本当にお世話になりました。店長の小林さんはメチャクチャいい人で、載せ替えていただいてやばそうところも直していただいたりして……。もう北陸道に足を向けて寝ることは絶対できません。あー、救いの神っているもんなのね。 (ジャムを紹介してくれたレブ)

●スピード坂井編集長にも感謝感謝!! (まひ)

●どこぞへ出張中。

●週末のJGTCは絶対面白い。チャンピオン争いは500も300も熾烈になるだろうし、きつと手塚から激しい展開になるのではないかと。日本GPもすこすこつたけど、鈴鹿はGTも大注目です。 (もちろん、一番の注目はウィッツです、皆さん 梅原康之)

P R E S E N T

レーシングオンからあなたへ
 市販品あり非売品あり貴重品ありオリジナル品あり
 いろいろあるけど、すべてをあなたにプレゼント!

応募方法
 官製はがきに左下の応募券を貼り、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号、希望する商品の番号と品名、今号で良かったと思う記事ふたつとその理由、つまらなかった記事ふたつとその理由、歴代フェラーリドライバーの中で一番だと思うドライバーとその理由を書いて下記まで。締め切りは11月2日の消印有効。当選者の発表は334号(11月30日発売)で行う予定です。たくさんのご応募お待ちしております。
 〒154-8575
 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F
 レーシングオン編集部331号プレゼント係



ビデオ「世界ラリー選手権 PART 7 フィンランド」 3名
 WRC第7戦ラリー・フィンランドの様子を収めたビデオ「世界ラリー選手権PART 7」を3名に。
 提供/エプコット



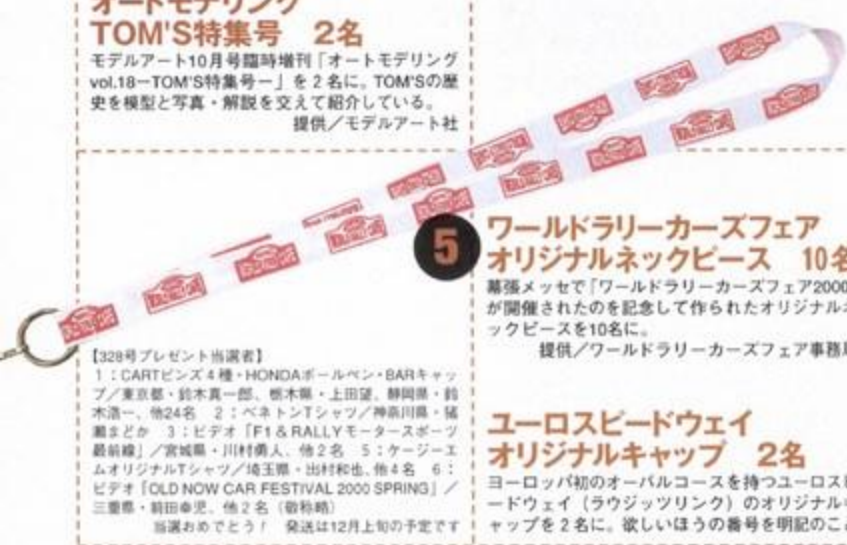
1 アライヘルメット 日の丸応援ツアー 協賛記念グッズ 5名
 JTが主催するコリアGPとマカオGPの「日の丸応援ツアー」に協賛しているアライヘルメットより、①トレーナー、②Tシャツ、③キャップ、④パンダナ、⑤軍手を各1名に。欲しいものの番号を明記のこと。
 提供/アライヘルメット



3 オートモデリング TOM'S特集号 2名
 モデルアート10月号臨時増刊「オートモデリング vol.18-TOM'S特集号」を2名に。TOM'Sの歴史を模型と写真・解説を交えて紹介している。
 提供/モデルアート社



4 1992 F1GP シェルポスター 2名
 ノスタルジ屋オープン3周年を記念して、1992 Formula 1 Grand Prix シェルポスターを2名に。
 提供/ノスタルジ屋



5 ワールドラリーカーズフェア オリジナルネックピース 10名
 幕張メッセで「ワールドラリーカーズフェア2000」が開催されたのを記念して作られたオリジナルネックピースを10名に。
 提供/ワールドラリーカーズフェア事務局

【328号プレゼント当選者】
 1: CARTピンズ4種・HONDAボールペン・BARキャップ/東京都・鈴木真一郎、栃木県・上田望、静岡県・鈴木浩一、他24名 2: ベネトンTシャツ/神奈川県・猪瀬まどか 3: ビデオ「F1&RALLYモータースポーツ最前線」/宮城県・川村勇人、他2名 5: ケーJエムオリジナルTシャツ/埼玉県・出村和也、他4名 6: ビデオ「OLD NOW CAR FESTIVAL 2000 SPRING」/三重県・新田幸史、他2名(敬称略)
 当選おめでとう! 発送は12月上旬の予定です



6 ユーロスピードウェイ オリジナルキャップ 2名
 ヨーロッパ初のオーバルコースを持つユーロスピードウェイ(ラウジッツリンク)のオリジナルキャップを2名に。欲しいほうの番号を明記のこと。

TOPICS FROM AROUND THE WORLD

WHAT'S UP??

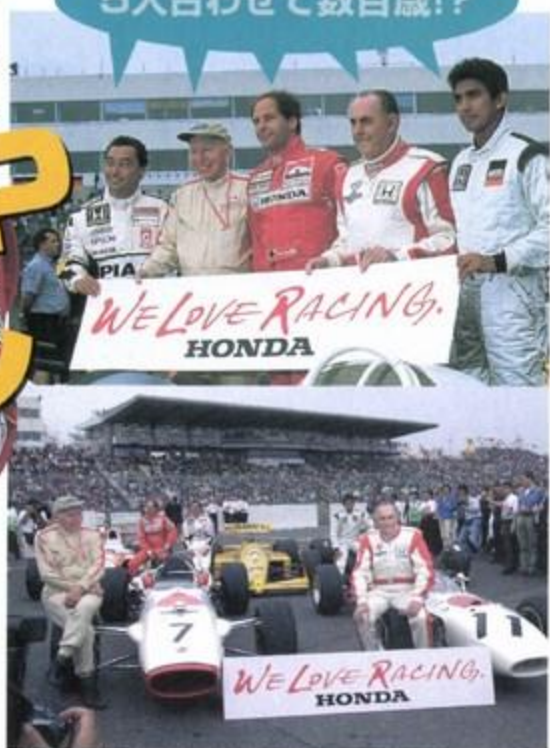
モータースポーツ
よもやま話情報局

⚠️類似品にご注意ください

5人合わせて数百歳!?

みんな
応援
ありがとー!

これだけのメンツ
がそろうなんてそ
うないでしょ？
笑顔がGoodだね



マシンはツインリンクもてぎに行けば見られるけど、走行シーンは貴重

ホンダにBMW、ブリヂストン……
日本GP直前はイベント目白押しだね!

いやあ、鈴鹿でのシユウの走りは鬼気迫るものがあったよね。ミカとの死闘を乗り越え、21年ぶりに跳ね馬へドライバースタイルをプレゼント!! 95年も日本でタイトルを射止めてるし、もしかしてジャポネはゲンのいい場所!?

それにしても、決勝日には15万を超える観客が鈴鹿に集まったんだって。最高のフアイトを見せてくれたドライバーや関係者、そして最後まで見てくれた観客のみなさんには感謝、感謝のひとことに尽きるけど、これって週末に「ぶわあ〜」っと盛り上がったわけじゃないのよ。ドライバーは来日当初から大忙しでスポンサーやイベントまわりをしていたワケ。

ビルヌーブ、ゾンジェが、保坂ブダーが参加した「ホカ強くなった表彰台」を……



こちらはBS・F1プレスミーティング。海崎社長に浜島テクニカルディレクターが日本GPの意気込みや技術解説してくれるなど、充実した発表会でした



BMWの発表会終了後にシャンパン片手に談笑する姿が見られたバトン。お酒は20歳を過ぎてから、ってバトンは20歳を過ぎてるよ!

F1 日本GP スペシャル

「マル」「ぶっぶー、バツだよん」昭和シエルのイベントにはパリチエツロが登場

アレジが共同オーナーを務めるイタ飯屋ではYAHOO!の発表会が行われました

今年も大盛況
けんさわ祭り
F1裏話炸裂!!

今年も盛大に行われた「けんさわ祭り」レシーングオンの姉妹誌F1速報の読者対象で正式な公開イベントじゃありませんが、合法的にグラウンドスタンドを使用できるということで、ピット作業を続けるスタッフを横目にファン同士で交流を深めることができました。う〜ん、素晴らしいシチュエーション!! 本誌でも活躍中の津川哲夫氏や金子博カメラン、ちんばん川喜田氏ら豪華ゲストが参加して、とても誌面では書けない裏話を披露。他にも企画満載で最高の夜でしたよ!



ジャンケン大会の品物では無限メカニック全員のサイン入りTシャツが! 200人と過去最高の入りに感謝感激。みんな満足してくれた?



FW11を操るのは亜久里センシュ。楽しんでくれましたか?

往年のF1ファンは必見です!
懐かしのホンダF1マシンが鈴鹿を激走

決勝直前に行われた歴代ホンダF1のデモラン。今年のイタリアGPでF1参戦200回を迎えた記念に」と催されたんだけど、ドライバーのメンツが超豪華!! サイ・ジャック・プラバム、ジョン・サーティス、中嶋悟、鈴木亜久里、そしてゲルハルト・ベルガー。さらに用意されたマシンは、日の丸カラーが印象的なホンダRA272、273、ロータス100T、ウイリアムズFW11、マクラーレンMP4/6ですよ。往年のオールドファン感涙ものでした

内容盛りだくさんのパドック裏え!? あくんなコトやそくんなコトまで?

着物のおねちゃんグリップを占拠したと思ったら、ノルベルト・ハウグびっくりのフェラーリファン二行がグラッドスタンドをかつ歩するなど、レース以外にも異様な盛り上がりを見せてたF1GP。海外F3で活躍中の福田良センシユが前座のFDにスポット参戦したと思いきや、あっ、あそこに見えるのは大御所の星野一



松本浩明カメラマンから四角スイカをプレゼントされてるのは無限の坂井典次エンジニア。無類のスイカ好きなんだって



FD表彰台3人組。将来有望な若武者です



真剣な顔つきの星野、黒沢氏。見つめる先は……?



日本のみんなまた来年会おうぜ!!

サイコーだっ



抑え込め!! やめてえ!

うるうる



優勝すると出るんです。犠牲者が。チャンプを獲ったら丸坊主に! と公言したメカニックの頭をバリカンでじょりじょり。アルコール臭漂うパドックは大騒ぎでした

チャンプ王手なだけにファンは異様な大盛り上がり

CART



ポップオフバルブ装着部にはトヨタ初の500マイル優勝のネーム入り



まずは梱包を開けにかかったモンちゃん和TRD-USAの某氏。入れられてたのがただの段ボール箱だったり、モンちゃんも上半身はスーツを脱いでたりと、かなり仲間うちの気さくなノリに複雑な思いを込めて!?



ケーキには優勝したレース名と「TRDの君の友達より」との込めさせるメッセージが

F1日本GPスペシャルの今回の当ページでCARTネタとは、とお思われられるかもしれませんが、主役が来年はウィリアムズに乗るモンちゃんなのでお許しを。実は彼、この9月20日めでたく25歳になりました。てなわけで、

来年の日本GPの主役はオレ様だ!?のモンちゃんにトヨタからのプレゼント



制作費29万円もする鉄馬印の真つる赤な着物をシュウ夫人のコレーナさんにプレゼントする女性も登場!!

CLIP BOARD

2000

6

[クリップボード]

Photos/Hiroharu Sato

2001年、3クラスの 勢力圏は大きく変化 本命はBMWだ!

来年からの「新3クラス」について、私の展望をまとめておこう。絶対本命はBMW M3。速い、燃費がいい、壊れない。こいつの弱点は予選一発の速さだけ。さらにウエットも普通にこなせるのがとてもうらやましい。対抗はRX-7、かな。M3と勝負するにはレース序盤、満タン時にどれだけリードを広げられるかにかかっている。そうすると、どうしても無理するから壊れる確率が高くなる。雨は論外。やっぱり勝ち目は薄い。メキメキ速くなったシルビアは、信頼性さえ確保できれば燃費以外はM3と同等の戦闘力を秘めている。雨もいける。プレリウドは燃費と雨天のアドバンテージが対M3では吹っ飛ぶのがつらい。そして大穴、ポルシェ911。排気量は3387cc、最高出力300馬力、重量は1380kgというのがカタログ値。M3と比べ21馬力劣るも排気量が186cc多い。つまりトルクに優れるということ。さらにエアロダイナミクスに優れた車体は90kg軽い。NAだから燃費は互角。RRだから雨は4WDに互して走ることも夢じゃない。誰か走らせませんか。



参戦は未定だが、来年343馬力の新型が日本に上陸する。現行モデルでも最強なのに、これがくれば文句なしの絶対本命



リッター2kmも走れない最悪の燃費が戦闘力を大きくスポイルしている。信頼性をキープしたまま1周2秒速くなれば……



もてぎからGT-R級の直線スピードを身につけたシルビア。残る課題は信頼性。次回、富士のレースで実力発揮か



写真はカレラカップ仕様車。1000万円以上するからS耐は出場不可。普通のカレラなら3クラスでチャンピオン確定?



エキシビジョンマッチとはいえ、エキサイティングでハードだった韓国戦を最高の成績で乗りきって、チームにも少し活気が戻ってきたような気がしている。苦しみ抜いた燃料システムのトラブルの病巣も、風通しの悪い気温40℃近い市街地サーキットがあまり出してくれたので、抜本的な対策を講じて第6戦もてぎに挑める。さらに大きな変更として、もてぎから相棒が変わった。新相棒の紹介は下のクリップを読んでもらうとして、とにかく韓国戦を境にチームに新風を吹き込んで、なんとしてもミレニアムタイトルを獲得したいという、これは私の賭けである。その、負けられないもてぎに、天気予報は台風の接近を伝えていた。どうして今年は雨ばかりなんだろう。

燃料系トラブル解消で喜んだら 案の定トラクション不足が再発

4人で真剣に話し込んでいるテーマは、ウエット路面のトラクション不足。というのも、韓国で燃料タンクの異常な高温を察知して、もう思い出さなくても燃料系トラブルの原因を突き止めたことは前回書いたが、その対策として去年と同じ位置に新しい燃料タンクを配したために、これまた去年と同じウエット路面でのトラクション不足が顕著になってしまったのだ。それにしても同じ後輪駆動のM3やシルビアが雨でもそこそこいけるのに、どうしてRX-7はヘナチョコになっちゃうんだろう。まあ、それはまたの機会に原因究明するとして、この時はせめてもの抵抗として移設前のタンクの位置に20kgぐらいの重量物(ブレーキローターを使用)を載せてみた。それが「あんまり変わらない」ことについてのミーティングをしているのが下の写真だ。とはいうものの、致命的だった燃料系のトラブルは出さ



ガソリンタンクが前方に引っ越し広々としたトランクスペース。ディスクローターで重量バランスを調整するが……

じまい。やはり原因はタンクの位置にあった。オマケでドライ路面のバランス、ブレーキ時の安定ともに向上。予定外の出費は痛かったけれど、まずはメデタシメデタシ。

2年連続チャンピオン獲得へ 頼りになる新パートナー登場!

第6戦もてぎからコンビを組むことが決まった大井貴之くんをご紹介します。「たかゆき」ではありません。「たかし」と読まない結構怒ります。とかいって初々しく紹介していますが、去年から十勝24時間は連続で助っ人をお願いしているので、このページを読んでくれている読者なら先刻承知のはず。もともとはダートラ出身で、元ビデオマガジン「ベストモータリング」の編集部員。その当時、名だたるレーシングドライバーを向こうにまわしての見事な戦いっぷりを、名物企画「バトル」で観賞した人も多いはずだ。近年はドライビングスクールの講師として活躍中。もっと本性を知りたい人は<http://www.D-Rights.co.jp>を訪ねてください。当然ながら「村松康生はどうしたの」との問い合わせをたくさんいただいています。事の真相はごく単純で、チームに新風を取り込みたい私のワガママを、私のヒャクパイワガママな村松が許してくれただけです。富士からはチーム・マグナムのランサーに乗って村松康生/桂伸一/中島哲也組で参戦するので、こちらの応援もよろしく。



突然豪雨に見舞われた雨の予選で早々と両名でタイムを出し、(その時点で)総合ポールを祝って固い握手



最終コーナーを雨雲が覆い隠しピットはまぶしいばかりの日差し。RX-7には酷な天気だった

刻一刻と変わる微妙な天候での貴重な1勝でポイントリーダーにチャンピオンはお天気が決める!?

金曜日からずっと、もてぎは目まぐるしく変わる天候に翻弄された。その元凶は“編集部員うぬま（こやつがS耐担当になってからずっと雨が降っている）”じゃなくて台風14号。大雨が降ったかと思えば20分もしないうちにピーカンてなことを繰り返すんだから始末が悪い。決勝もウエット路面でのスタート。ウチはオールウェザーのタイヤをチョイスして、これまでの流れを変えるべくスタートは大井が担当した。スタートでクラス1位、総合9位のポジションから総合6位までジャンプアップ、レースは順調に推移した。しかし、とうか案の定というか、まさにバケツをひっくり返したような大粒の雨が落ちてきて、路面は一気にヘビーレインのコンディションに一変する。大井からタイヤ交換の要求が入るが、私は拒否！ 金曜日から何度も体験した台風特有の一過性の大雨と判断したからだ。案の定すぐに雨はやみ、クラ



表彰台には鈴鹿と同じメンバーで全員白黒のスーツ。シリーズの上位3チームが並んだ



クラッシュの痕跡も痛々しいシーウェストは執念の2位ゲット。土俵際で踏ん張った



新パートナー、大井のパフォーマンス。スタートでM3。直後に4WDのインプレッサもバス

ストップを堅持したまま私にバトンタッチ。私と菅野さんは熟考の末スリックをチョイス。結構ギャンブルだったけれど、これが見事に凶星。一時、雨が落ちてきて路面を濡らす、おおむねドライ路面でレースは終了した。うまく決まったタイヤ選択のおかげで第2戦仙台ハイランド以来の優勝が転がり込んだ。これでシリーズポイントは、今回のレースも相変わらずの強さを見せ3位に入ったプレリウドを1ポイントリードしてトップ。今年もチャンピオンの行方は天気のみが知る。



今年もプレリウドとのチャンピオン争いになった。まさにプレリウド向きの天候だったもてぎは、タイヤ選択がかみ合わずに3位に終わる。現り2戦でその差はたったの1ポイントだ

POINT RANKING (Class3)

順位	No.	ドライバー	第1戦 3/19 MINE	第2戦 4/23 仙台	第3戦 5/14 鈴鹿	第4戦 6/11 TI	第5戦 7/22-23 十勝	第6戦 9/17 もてぎ	第7戦 10/15 富士	第8戦 10/29 養生	合計
1	33	三好正己雄	15	20	12	0	18	20	—	—	85
2	7	横井保孝雄	20	12	20	20	—	12	—	—	84
3	15	尾本直史雄	0	—	15	12	30	15	—	—	72
4	71	関根基司雄	0	15	8	15	23	8	—	—	69

※各レース1-10位までに入賞したチームに各20-15-12-10-8-6-4-3-2-1のポイントが与えられる
24時間レースは1-10位までに各30-23-18-15-12-9-6-5-3-2のポイントが与えられる

チームマネージャー



の独り言…… 5

今回のお仕事は？ と言いますと……そう、お裁縫。いつも皆さんがサーキットで目しているレーシングスーツ。彩り鮮やかにたくさんのワッペンが付いていてカッコイイでしょ。これって、当然のことながら最初から付いているわけじゃないのよ。メーカーに注文しておいて、最初から付いているチームもあるんだけど、そのチームはとってもお金があるか、チームがすごくチャンとしてるかなの。分かるー。うちのチームぐらいたと、

このカッコイイレーシングスーツの裏で、実はマネージャーさんたちが会社で自宅でサーキットでと、実にさまざまな場所でこの地道な作業を行っているのです。過去にも一度だけ、某先輩マネージャーさんとホテルの部屋でマシン全開！ なんてこともありました。やっぱりというか恐れていたことがというか、今回の新入りドライバーさんのスーツ、モチギで縫うことに……。本当はレアーズさん（レーシングスーツ屋さん）でNEWスーツを作ってもらって段階でワッペンを送ってお願いしておけば、ついでに縫い付けてくれたりもするのですが、運悪くワタクシの手にワッペンがなく……。そう、メーカーのご好意とパワーに甘えられなかったのだ！ しかも、その新品スーツには肝心なめのBPマークが見当たらず、三好さんとふたりで目が点になる始末。必然的に現地での手作業となった訳だけど、当然のごとく流血の惨状と化した10番ピット。いつもの作業を終えてからのお裁縫なんて外は暗くなってきて針に糸が通らないし、その針がなぜか次々と私の指を刺しはじめたりするんだもの。あぁ痛かった。

決勝日に突然怪を刺して現れた大井さんの紹介じゃないの。私の血と汗の結晶を見てほしかっただけ。BPのワッペンの大きさが間違っちゃってちょっと小さいの、気がついた？



スーパー耐久@お台場 次回は11月5日に決定

10月1日、お台場メディアージュで「スーパー耐久@お台場」が開催された。もてぎのレースをモニターで流しながらトークショー形式で約2時間、粕谷俊二選手、スーパーガール2000と楽しませてもらった。この模様はライブでSuper Taikyu Netに流され、チャットで会場に質問が寄せられるという趣向。「太っていてもレーシングドライバーは問題ないのか」などという素晴らしい質問も寄せられ、私が経験をもとに答えさせてもらった。次回は同じ場所で11月5日。抽選会の豪華景品も見逃さない。Sky Perfec TV! Ch.749でも放送しているので、視聴可能な方はそこのぞいてからお台場にどーぞ。



So-netチャンネルの撮影スタッフと、メイキングものも制作予定とか



「スーパー耐久@お台場」のスタジオ風景



こちらは第2レースのスタート。フロントロウを分け合ったロイターとシュナイダーが激しい先陣争いを繰り広げた

DTM
is
BACK!
Round 15/16
Nurburgring



霧の中の 決戦

霧の中のレースはロイターが2連勝
しかし、初代チャンピオンはシュナイダーに

メルセデスのベルト・シュナイダーとオペルのマヌエル・ロイター
それぞれのメーカーのエースとなるこのふたりは旧DTM時代からの宿敵のライバルだ
新生DTMも終盤戦を迎え、いよいよタイトル争いも佳境になってきた
そして、霧に包まれた秋のニュルブルクリンク
DTMの主役ふたりによる一騎打ちの幕が切って落とされた

Text/Ian Brown Translation/Yutaka Mita(OT)
Photos/WIN Photographic

第1レースをリードしたのはポールからスタートを切ったビンケルホック。オペルのトップ3からレースは始まった



た瞬間、コクピットのピンクヘルメットは、両手のこぶしを宙に振り上げてガッツポーズを2度、3度繰り返した。「ラインを通過した瞬間、100%の確信があったんだ。チームの面々に感謝の気持ちを伝えることができた」とジョー。

明けて日曜日。晴れでも雨でもなく、ただトラックは深い霧に覆われていた。ピンクヘルメットとロイターを1列目に、シュナイダーとアルツェンが2列目に並びトップ4。計算上、クラウス・ルドビクもタイトル争いに絡めるはずだが、レース直前の木曜に誕生日を迎え、51歳初レースとなった今回はまったく振るわず、17番グリッドからのスタートとなった。グリッド最後尾にはメルセデスのイギリス人ドライバー、ダレン・ターナー。しかし、決してタイムが悪かったのではなく、前戦オッサースレーベンのクラッシュに巻き込まれてエンジン換装を余儀なくされたからである。



タイトル争いをリードするシュナイダーが第1レースで2位表彰台を獲得。王手をかけた



第16戦ではロイターを真ん中に、若いフェスラーとイエガーが表彰台に上った

シュナイダー包囲網

DTM独特のローリングスタート。ホームストレートでシュナイダーの前に出たアルツェンが3位、オベルの1-2-3で第1コーナーに進入する。先頭はスモキン・ジョー、ロイターがこれに続き、宿敵シュナイダーに対する防壁はアルツェンが担当した。

これより後方では、アイエロがシケインでマルセル・ティーマンをパス。ティーマンはアウトに抜かれてショックを受けたわけではないだろうが、クリスチャン・メンツェルにヒットして、彼をスピンの道に追い込んでいく。加害者自身もボンネットを失い、ピットで新品を装着する羽目になった。しかし、その新品ボンネットは復帰1周目に脱落し、またしてもピットインを強いられる。これでティーマンは2周遅れ。また、ステファノ・モデナもクリスチャン・アプトに幅寄せされ、あえなくスピンを喫りタイアとなった。

逃げるロイター、追うシュナイダー

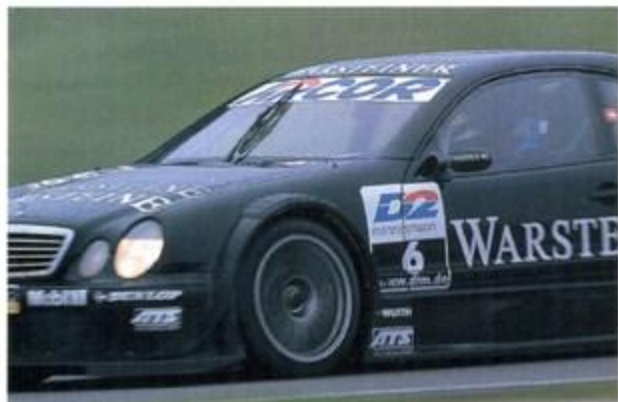
さて、上位陣ではジョーが道を譲り、ロイターを先行させるチームプレーに出ている。これで前の開いたロイターはが然ベイスを上げ、シュナイダーからの逃げ切りかけた。ピンクヘルメットとアルツェンの2台の後方支援があるから手強いはずだが、そこはシュナイダー。レース半ばの第1コーナーで、まずはアルツェンを片つけると、翌周にはピンクヘルメットのテールをしっかりと挿し、強烈なプレッシャーをかけた。

ここまで好調のアイエロは、オッサースレーベンのようなエキゾーストトラブルに見舞われ、ポジションをふたつ落として9位でフィニッシュ。とはいっても、このマシンでシングルフィニッシュを獲得した彼の走りやチームの頑強さを高く評価したい。

残り7周、シュナイダーはコーナーになる。メルセデスの鼻先をピンクヘルメットのインにねじ込み、存在をアピールする。しかしジョーも負けじとベストラインを死守し、シュナイダーに退かせている。だが、次のカストロールシケインでもまたしてもシュナイダーがインを奪う。アウトにはらんでグリップを失ったピンクヘルメットはたまたま。なす術もなく、シュナイダーはおろか、アルツェンとフェスラーにもオーバーテイクされてしまう。上位はこのまま、ロイター、シュナイダー、アルツェン、フェスラー、ピンクヘルメットの順でチェッカーを受けた。

さて、上位陣ではジョーが道を譲り、ロイターを先行させるチームプレーに出ている。これで前の開いたロイターはが然ベイスを上げ、シュナイダーからの逃げ切りかけた。ピンクヘルメットとアルツェンの2台の後方支援があるから手強いはずだが、そこはシュナイダー。レース半ばの第1コーナーで、まずはアルツェンを片つけると、翌周にはピンクヘルメットのテールをしっかりと挿し、強烈なプレッシャーをかけた。

ここまで好調のアイエロは、オッサースレーベンのようなエキゾーストトラブルに見



ベテラン勢に続くランキング4位を守る脅威のルーキーがこのフェスラーだ



フェスラーとともにメルセデスのジュニアドライバーを務めるイエガー

初代DTMチャンピオンの称号はやはり“特別”だからね ここでタイトルを確定できてうれしい



プライベートのアウトディがワークスのオベルを追う



徐々に調子を上げるアイエロ。何とフリー走行でトップに



今回のレースのもうひとりの主役はピンクヘルメットだった



新生DTMの王座獲得に祝杯をあげるメルセデスの首脳陣



最終ラウンドを現してチャンピオン獲得を決めたシュナイダー。復活したDTMでもシリーズを終りどした。再びDTMを開幕していくことになるのだろうか?

ない。しかし、シュナイダーがこのレースで6ポイントを獲得すれば、彼が初代新生DTMチャンピオンに輝くことになる。オペル勢としてはなんとか彼の上位入賞を阻み、あわよくばロイターにチャンピオンを取らせたいと考えていた。

その2台がフロントロウに並び、直接対決の様相を呈する。第1コーナーの先陣争いが大いに注目されるところだ。ここでは、ロイターが冷静にラインをキープ、シュナイダーは彼のテールを拝むしか方法がなかった。後方ではルドビクがティモ・シエイダーにヒット、シエイダーはたまたらずスピンを喫し、最後尾まで順位を落とされた。このアクションによりルドビクには警告が発せられる。

2周目のビードルシケイン、3位のアルツェンが強引にシュナイダーのインに入り込む。2台はあわや接触と思われたが、事なきを得た。しかし、この間にロイターはシュナイダーとの差を拡大することに成功した。アルツェンはこの後もヤンチャぶりを見せ、ベルントにプレッシャーをかけているが、自分のミラーにはシュナイダー援護に駆けつけたフェスラーがちらつく。

シュナイダーはなんとかロイターを捕えようと懸命の走り、その後方をアルツェンが小突きまわし、さらに彼の後ろからはフェスラーが虎視眈々とワンチャンスを狙っている。この焦れるような展開に緊張の糸が切れたのか、レース半ばにアルツェンがアタック。ほんの些細な隙間にノーズを入れたため、アルツェンとシュナイダーはたまたらずスピンのガラ空きになったインをフェスラーとイエガーが駆け抜ける。アルツェンはすぐにコースに復帰し、シュナイダーの前に立ちほだかかったシュナイダーはこれで5位。彼の後ろにはアイエロがつけている。

DTMポイントシステムによると、5位には6ポイントが与えられる。チャンピオン獲得に必要な数字だ。しかしシュナイダーはアルツェンに反撃。この時はかりはさすがにアルツェンもフェアなバトルを心がけた。残り4周、最後のチャージをかけたピンケルホックがアイエロをパスして6番手に。さ

らに2周後にはアルツェンがピンケルホックにポジションを譲った。メルセデスの若手2台がロイターを追ったが、ロイターは1・6秒のリードを保ったままチェッカーを受けた。「第1レースでは電気系にちよつとしたトラブルがあった。インターバルの間に解消できたけど。第1レースのウイナーは本来ならばピンケルホックだったはずだが、彼は道を譲ってくれた。素晴らしいチームメイトに恵まれたことを誇りに思いたい」と2連勝のロ

イター。タイトル獲得に満面の笑みを浮かべるシュナイダーは「初代DTMチャンピオンの称号は。特別。だからね。開幕戦のホッケンハイムでは勝てたけど、その後は浮き沈みの激しいシーズンだった。今日ここでタイトルを確定できてうれしい。ホッケンハイムまでもつれるとかなり厄介なことになっただろうな」とまぐし立てる。「アルツェンのことは何とも思っていないよ。ああいうヤツだからね」

RESULT/Round 15

・4.556km X 22周 = 100.232km 予選出走21台・決勝出走20台・完走19台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	⑦	M.ロイター	Opel Team Phoenix	オペル・アストラV8クーペ	22周	36'27'679	2/1'36'448
2	①	B.シュナイダー	D2 AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+0'728	3/1'36'544
3	③	U.アルツェン	Opel Team Holzer	オペル・アストラV8クーペ	22周	+1'746	4/1'36'666
4	②	M.フェスラー	Warsteiner AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+3'378	6/1'36'712
5	④	J.ビンケルホック	Opel Team Holzer	オペル・アストラV8クーペ	22周	+4'615	1/1'36'332
6	⑧	M.バルテルズ	Opel Team Phoenix	オペル・アストラV8クーペ	22周	+14'287	8/1'37'018
7	②	T.イエガー	D2 AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+14'741	10/1'37'231
8	④	P.ラミー	24 Studen Service AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+14'918	12/1'37'261
9	⑩	L.アイエロ	Team Abt Sportsline	アプト・アウディTT-R	22周	+18'410	9/1'37'029
10	⑨	P.ダンブレック	Original-Teile AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+20'698	13/1'37'268
11	⑪	T.シャイダー	Team Opel Holzer	オペル・アストラV8クーペ	22周	+21'159	16/1'37'384
12	⑫	K.ルドビク	Warsteiner AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+22'158	17/1'37'571
13	⑫	D.ターナー	24 Studen Service AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+22'984	-
14	⑬	E.エラウリ	Team Opel Holzer	オペル・アストラV8クーペ	22周	+36'508	11/1'37'256
15	⑮	J.トンプソン	Abt Sportsline Audi	アプト・アウディTT-R	22周	+54'985	20/1'38'091
16	⑯	K.ニッセン	Abt Sportsline Audi	アプト・アウディTT-R	22周	+55'093	19/1'38'658
17	⑰	C.メンツェル	Opel Team Irscher	オペル・アストラV8クーペ	22周	+1'04'009	7/1'36'916
18	⑱	M.ティーマン	Original-Teile AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	20周	+2laps	5/1'36'674
19	⑲	C.アプト	Team Abt Sportsline	アプト・アウディTT-R	19周	+3laps	14/1'37'282
20	⑳	S.モデナ	Opel Euroteam	オペル・アストラV8クーペ	0周	—	15/1'37'297

RESULT/Round 16

・4.556km X 22周 = 100.232km 予選出走21台・決勝出走19台・完走16台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン	周回数	タイム	スタート順位
1	⑦	M.ロイター	Opel Team Phoenix	オペル・アストラV8クーペ	22周	36'28'656	2
2	②	M.フェスラー	Warsteiner AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+1'677	6
3	②	T.イエガー	D2 AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+5'557	10
4	①	B.シュナイダー	D2 AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+8'230	3
5	④	J.ビンケルホック	Opel Team Holzer	オペル・アストラV8クーペ	22周	+10'628	1
6	③	U.アルツェン	Opel Team Holzer	オペル・アストラV8クーペ	22周	+10'694	4
7	⑩	L.アイエロ	Team Abt Sportsline	アプト・アウディTT-R	22周	+14'920	9
8	⑧	M.バルテルズ	Opel Team Phoenix	オペル・アストラV8クーペ	22周	+16'720	8
9	⑨	P.ダンブレック	Original-Teile AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+17'305	13
10	⑫	C.メンツェル	Opel Team Irscher	オペル・アストラV8クーペ	22周	+19'276	7
11	⑫	D.ターナー	24 Studen Service AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+20'568	-
12	⑱	M.ティーマン	Original-Teile AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+21'386	5
13	④	P.ラミー	24 Studen Service AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	22周	+40'680	12
14	⑳	C.アプト	Team Abt Sportsline	アプト・アウディTT-R	22周	+48'846	14
15	⑳	K.ニッセン	Abt Sportsline Audi	アプト・アウディTT-R	22周	+49'156	19
16	⑪	T.シャイダー	Team Opel Holzer	オペル・アストラV8クーペ	19周	+3laps	16
17	⑫	K.ルドビク	Warsteiner AMG Mercedes	メルセデス・ベンツCLK	11周	+1laps	17
18	⑬	E.エラウリ	Team Opel Holzer	オペル・アストラV8クーペ	3周	+19laps	11
19	⑮	J.トンプソン	Abt Sportsline Audi	アプト・アウディTT-R	2周	+20laps	20

※NEXT ROUND: 10月29日 第17/18戦 ホッケンハイム

WOWOWで毎週月曜日午後7時よりDTM2000好評放送中!

POINT STANDING DRIVERS

1	B.シュナイダー	206
2	M.ロイター	162
3	K.ルドビク	122
4	M.フェスラー	108
5	J.ビンケルホック	86
6	P.ダンブレック	71
7	M.バルテルズ	65
8	U.アルツェン	60
9	T.イエガー	49
10	T.シャイダー	45
11	M.ティーマン	45
12	E.エラウリ	43
13	P.ラミー	35
14	L.アイエロ	14
15	D.ターナー	12
16	C.メンツェル	5
17	S.モデナ	3
18	J.トンプソン	2
19	C.アプト	1

POINT STANDING TEAMS

1	D2 AMG Mercedes	255
2	Warsteiner AMG Mercedes	230
3	Opel Team Phoenix	227
4	Opel Team Holzer	146
5	Original-Teile AMG Mercedes	116
6	Team Opel Holzer	88
7	24 Studen Service AMG Mercedes	47
8	Team Abt Sportsline	15
9	Opel Team Irscher	5
10	Opel Euroteam	3
11	Abt Sportsline	2

メルセデスのDTMドライバーがレースを走る際には首に何かを装着していることに気がついた人も多いのではないだろうか。これこそがF1ではもうおなじみのネックサポートシステム、HANSだ。ドライバーの身体を守るために開発されたこのシステムの狙いとは!?

今年から新たなスタートを切ったDTMシリーズでは、安全性向上を目指したレギュレーション改訂が目玉のひとつにうたわれており、各ワークスともこれに沿った数々の新機軸を打ち出している。中でも注目すべきは、メルセデスが今年初めて実戦配備したHANSプロテクションシステム。HANSはドイツ人男性によくある名前だが、実は「Head and Neck Support（頭部および頸部サポート）」の頭文字を取ったもので、メルセデスが作ったからドイツ人名にしたというわけではない。アメリカの大学教授が開発したこのシステムは、重度のクラッシュ時のみにその効果を発揮する。

長年の研究開発により、現行型HANS（バージョン3.1）は非常にシンプルな構造に改良された。基本的に、合成素材にカーボンファイバーによる補強を施したシステムであり、シートベルト下に装着し、2本の短いストラップでヘルメットに固定して使用する。HANSの目的はドライバーの上半身をサポートすること、アクシデント時には頭部や脊椎に作用する強大な衝撃を吸収することにある。

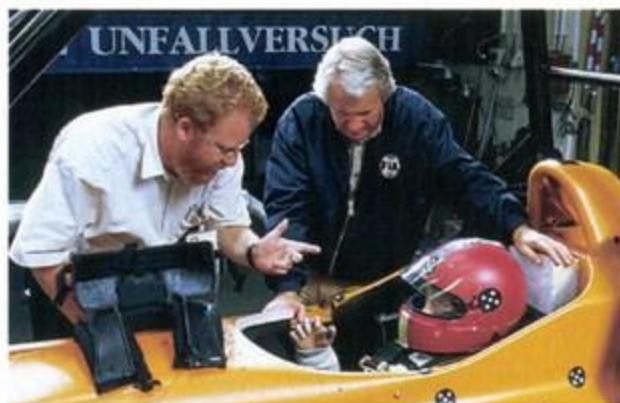
90年代半ばの開発の中心はエアバッグ。DTMやITCでは、94年シーズンよりメルセデスがこのテクノロジーを採用していた。同社は、F1をはじめとするシングルシート用エアバッグの開発にも取り組んだが、今やステアリングホイールは多機能インフォメーションセンターとしての役割も持っているため、エアバッグを装着するスペースがない。このため、ステアリングホイール上部のボディワークに一体化するアイデアでこれに対応した。ダミーテストでは、衝撃低減効果は認められたものの、同時にシステムの限界も証明されてしまった。

一般車両やツーリングカーの場合、エアバッグは頭部および上半身保護に大きな効果を発揮する。だが、着座位置の低いシングルシートのコクピットでは頭部の保護しか期待できない。また、300km/h以上の速度が

DTM 2000 CLOSE UP

さらなる安全のために

メルセデス全ドライバーが着用するネックサポートHANSシステムの成り立ちとその効果



さまざまなテストを経て、現在の形状になっていったという



ダミーを使ったクラッシュテストが積極的に行われた

らの衝突に対応するには、エアバッグの展開速度を上げなくてはならない。このため起爆力が非常に強くなり、F1マシンなどに装着した場合、転回時の衝撃でドライバーの両腕が吹き飛ばされてしまうおそれのあることも分かった。

このころ大西洋を挟んだデトロイトでは、ミシガン州立大学で生体力学を教えるロバート・ハバード教授が、レーシングマシンという特殊な環境に適合した新たなソリューションを独自に発明していた。教授がこの研究に着手したのは80年代半ばのこと。義理の兄弟

であり、レーシングドライバーでもあったジム・ダウニングに、レーシングドライバーのバツプセーフティーを向上させるアイデアはないかと持ちかけられたのが事の始まりであった。

ハバード教授はプロトタイプを開発、これをHANSと命名。しかしアメリカカンレーシングマシンを想定していたため、シングルシートには到底装着不可能なサイズであった。教授は自身の発明の効果を確認していたが、製造を受け持つパートナーを見つけることができなかった。このため彼とダウニングは、HANSの製造を行うハバード・ダウニング・インコーポレーテッド(HDI)を設立し、レーシングドライバー向けに200個のシステムを販売した。頭部または頸部の負傷に見舞われたドライバーはゼロ。HANSを使っていたおかげで軽傷で済んだとの報告が相次ぎ、HANSの効果が実戦で証明されることとなった。

95年オーストラリアGPのプラクティス。あの思まわしいミカ・ハッキネンの大クラッシュが発生する。メルセデスはこの事故を重く見て、同社の技術力を傾注してF1の安全性向上を目指す決意を固めた。96年、マックス・モズレーF1A会長はメルセデスに対して、F1にエアバッグを導入する可能性を探るプロジェクトへの技術供与を要請した。こうしてF1A、メルセデス、マクラーレンの三者間にジョイントベンチャー契約が締結された。

ダイムラークライスラーのR&D部門では、フバート・グラムリングがF1用エアバッグに関する基礎研究プロジェクトを統括。96年秋、グラムリングはF1A技術代表のチャリリー・ホワイティング、ピーター・ライト、さらには社内内の安全エキスパートとともにF1用安全デバイスの研究開発を開始した。研究の対象としてはエアバッグとHANSが選出され、同年11月には初期型HANSをF3000モノコックに搭載して、第1回性能確認テストが行われた。

このテスト結果が非常に良かったため、メルセデスはHANSの発明者であるハバード

教授の協力を仰ぐことを決定、すぐさま両者間で契約が取り交わされる。以来、メルセデス、F1A、マクラーレン、HDIはコンバクトなF1専用HANSの開発に取り組んでいる。

97年後半になると一連のテストが実施され、それぞれ良好な結果を得た。エアバッグと新型HANSは、レーシングアクシデント時の負傷の危険性を大幅に低減したのである。HANSプロトタイプは金属製であったが、同年12月にはカーボンファイバーバージョンが試作された。

4度目の評価テストが終わると、もはやそ

の効果に疑問の余地はなかった。しかしながら、場合によってはHANSよりもエアバッグの方が保護性能がいいことも分かり、それからHANSの総合性能向上が第一目標とされた。展開したエアバッグと最初に接触するのはドライバーのアゴであり、この部分には衝撃に弱い。一方HANSでは、頭部の中でももっとも頑丈な額が第一接触部位となり、頭部保護に大きく貢献できるのである。

開発が進むにつれて結果はますます向上する。初期型HANSの場合、未装着時と比較して、正面衝突時の頭部負傷の可能性を30%、頭部にかかる加速度を20%、頭部に作用する

負荷を50%、それぞれ軽減した。現在ではこれを上回る性能が確認されている。

ダイムラークライスラーはテスト結果に後押しされる格好で、正面衝突だけでなく、側面衝突や追突、さらには前方約30度の角度による衝突も研究対象に採用した。最新型のバージョン3-1はあらゆるテスト環境で優れた成績を収め、もはや実戦投入可能なレベルにある。

しかしながら、HANSを装着すると頭部の動きが制限されてしまったため、F1ドライバーにはこのシステムを使うとする者はほとんどいないのが実状である。一方アメリカ

では、CA RTドライバーのノルベルト・フォンタナがナザレスのオーバルでHANSをテスト。彼はテスト後、快適性が削がれることもない上に、クラッシュに備えているという心理的效果も大きいと述べている。どうやらHANSは、ヨーロッパよりもアメリカでの評価が高いようだ。

とまれ、世界モータースポーツ評議会は、すでに2001年シーズンからHANSの装着を義務化する決定を下している。現在は、8名のメルセデスDTMドライバーがこのシステムを装着するが、実際にその保護効果が確認されないことを願いたい。



ヘルメットを被ってしまえば、あとは首のまわりにカーボンコンポジット製のサポートが付く程度でそれ以外は特に違和感はないはず



ヘルメットを被る際には、まず首にハーネスをかけ、そしてそれが装着されたヘルメットを被るという手順。モデルはティーマンだ



そして、これが正面から見た図。肩の部分に2本のバーが乗る形になるが、重量的にはごく軽い素材でできているため負担ではないはず



これがHANSシステムを後ろから見た図。首の後ろの部分が特にサポートされているのがよく分かる。上部はヘルメットに付いている

世界モータースポーツ評議会は すでに2001年シーズンから HANSの装着を義務化する決定を下したが 実際にその効果が確認されないことを願う



アウディ5連勝でALMSも手中に!?

パノスの本拠地ロードアトランタで
またもマクニッシュ組アウディが優勝
ドライバーズランキングでも首位に

終盤に混乱もアウディ連勝

ALMS第9戦、プチ・ル・マン1000マイルレースは、終始混戦でチェックカーを受けるまで予断を許さない展開となった。しかし、このプチ・ル・マンを制したのもやはりアラン・マクニッシュ、リナルド・カベッロ、ミケール・アルボレットのアウディR8だった。アウディとしてはシリーズ中盤戦にうれしい5連勝。そのうちの4勝を稼いでいるマクニッシュは、遂にBMWのヨルグ・ミュラーを抜いてドライバーズポイントで首位に

立った。圧倒的な強さでル・マン24時間で1-2-3フィニッシュを演じたアウディだが、それだけに飽き足らず、ALMSまでもその手中に収めようとしているようだ。
JJレイトと組んだミュラーは2位を快走するも、GTカテゴリーのボルシェたちをラップ遅れにさせたところにまさかのスピン。BMWはテールからウォールに激突し、修復する間に順位を落とし5位でフィニッシュ。BMWのドライバーたちは急に車の性能が上がり、2位につける大健闘で驚きを隠せなかったらしい。昨年に続くミュラーのプチ・



パノスの地元ロードアトランタでもアウディの速さが目立つ結果となった

第5戦のシアーズポイントから破竹の勢いで突進を続けるアウディ。その連勝が、このプチ・ル・マンでついに「5」となってしまった。今回の舞台ロードアトランタはパノスの本拠地ということもありアウディへの逆襲が期待されたがそのもくろみは果たせなかった。このままALMSはアウディが制することとなるのだろうか

Text/Andrew Cotton Translation/Sho Taguchi
Photos/John Brooks

マグヌッセンもGTボルシェとレース中盤で衝突し、タイヤバンクとステアリングの故障で2度のピットインを余儀なくされたが、ミュラーのクラッシュで終盤3位に順位を戻し、終盤オイル処理のために導入されたベイスカー先導が解けた時点で、ピエラとの差は僅差になっていた。が、先頭のカベッロはピエラにパノスのブロックをらせて快走。結局その差を広げていった。
マグヌッセンは残り1周でピエラの後ろに張りつき、カベッロとの差を縮めるチャンスがあったのだが、ピエラをかわすことができず、0.5秒差の3位に甘んじた。

ル・マンでのミス（昨年も最後の最後でスピンし脱落）は痛恨のミスだったが、ドライバーズポイントではまだ2位をキープしている。優勝したアウディはチームメートのエマヌエーレ・ピッコ、フランク・ピエラ、トム・クリステンセンに3周差をつけてフィニッシュ。ピッコはレース初盤イローフレッジ時に他車を追い抜き、ストップ&ゴーペナルティを受け、クリステンセンはパノスのヤン・マグヌッセンに追突された。マシンはリヤディフューザーの損傷と、エキゾーストの亀裂のため、ダウンフォースの低下と戦いながらのレースを強いられた。



BMWはミュラーのクラッシュでリヤウイングを破損。これが原因で脱落した



あと一歩のところまで2位に届かなかったパノス1号車。結局加藤の乗る2号車との3-4フィニッシュに



ベレッタ組のバイパーが脱落。総合でもシングルフィニッシュを果たしたコルベットが逆転でALMS 2勝目を挙げる



今回4台が出走したキャデラックだが、ここでも上位陣との差は大きく、5~8位と13位に沈むこととなった



リヤディフューザーに損傷を受けた2号車アウディは3周遅れながら2位に



すっかり見慣れたアウディの1-2フィニッシュ。このまま覇権を握るのか

4位には特に目立った混乱もなく、加藤寛規、クラウス・グラフ、ジョニー・オコネルのパノス2号車が入る。グラフはボルシェに追突し、ピットインのペナルティーを受けるも、全カテゴリーの先頭集団が影響を受けたクラッシュの際には唯一難を逃れ、表彰台は逃したものの案々4位でフィニッシュ。

GTCカテゴリー参加のローハン・スキアのボルシェは、レース20周目にキャデラックのマックス・アンジェレリに押し出されたため、アンジェレリ、キャデラックそしてプロフェッショナル・スポーツカー協会を相手に訴訟を起こす構えだ。スキア・レーシング・ボルシェにとっては、ポートランドでドク・バンディがレイナードのステファン・ヨハンソンとのアクシデントで肋骨を骨折してから2度目の大きな事故となった。

ヤビンはディック・バーバー・レーシング・ボルシェで参戦していた俳優兼レーサーのポール・ニューマンに衝突。バーバーが次のラグナセカでのレースに2台しかエントリーできなくなったため、レース後ヤビンはニューマンに謝罪した。

チーム・ラファネリ・ローラのミモ・スキアテッラも、ザク・ブラウンのGTSカテゴリーボルシェに突っ込む「みんなここにレースをしに来てるのか」と、ローク・ボルシェのチームオーナーは嘆く。3つのカテゴリーの中で多くの事故が起き、プロトタイプドライバーたちはGTDドライバーが無鉄砲だと言いつつ、GTDドライバーはプロトタイプのドライバーは攻撃的すぎると、互いに文句を言い合うこととなってしまった。

最も激しかった事故はBMW V12 LMRのビル・オーバーレンとジャン・マルク・グー

ノンに起こった。2年前ボルシェのヤニック・ダルマスが宙に浮いたのと同じ場所で、オーバーレンはディディエ・デ・ラディゲスのローラをかわそうとした瞬間、ダルマス同様BMWの車体が宙に飛ぶ。V12 LMRは車輪から地面に着地し、オーバーレンは白煙を噴くBMWから脱出し、無傷の生還。この事故は再度プロトタイプカーがル・マンで宙を飛ぶ危険性がある、とする論争に火をつける結果となった。ACOもBMWも、今回の事故の原因はオーバーレンにあるとしているが、5年間で3度にわたる同様の事故(昨年のル・マンでのメルセデスの事故を含め)は多すぎるのではないかとドライバーは車間距離を十分保つべきだね。いい成績を上げたいのだから、もっと注意深くならない」と、BMWモータースポーツのディレクター、マリオ・タイセン博士は言う。

GTSはコルベットが2勝目

GTSカテゴリーの優勝争いにはドラマチックな展開は欠けたものの、ダッジ・バイパーとシボレー・コルベットの争いとなった。コルベットはレース開始後、オリビエ・ベレッタが首位に立ったが、昨年のカテゴリー優勝者カール・ベンドリンガー、マーク・デュエスとチームを組んだベレッタのバイパーは、

給油中にジャッキで車体を持ち上げたため反則を取られペナルティー。再びカテゴリー首位に立ったものの、バッテリー切れで5周遅れとなり、4位に甘んじる。

一方バイパーの脱落で、同じオレカの92号車が先頭に立った。レース終盤セーフティカーによるスピードコントロールがなければ、優勝の可能性もあったのだが、コルベットのアンディ・ビルグリムに追いつかれる。バイパーのトミー・アーチャーはビルグリムをうまくブロックするも、ビルグリムの方が一枚上手。ラスト2周でかわされ、トップの座を明け渡す。その際アーチャーはグリーンへと突っ込み、コースに戻るのに手間取り2位となる。ビルグリム、ケリー・コリンズ、フランク・フレオンは、レース中ホイールナットを欠損し後れを取ったが優勝を手にした。

また、GTCカテゴリーではダラスでの勝利後、サッシャ・マーセンが長くドライブし過ぎていたと判定され、ドライバーズポイントを減点されたディック・バーバー・レーシング・ボルシェのマーセンとホプ・ウオレックだったが、今回はランディ・ポスト、ブルーノ・ランバート、アンソニー・ラザロのアレックス・ジョブ・レーシング・ボルシェを抑え切って優勝。失ったポイントを取り戻すことに成功している。

RESULT/Round 9(TOP20)

順位	クラス	No.	ドライバー	チーム
1	LMP-1	27	A.マクニッシュ/R.カベッロ/M.アルボレート	アウティススポーツ・ノースアメリカ
2	LMP-2	29	F.ビエラ/E.ピットロ/T.クリステンセン	アウティススポーツ・ノースアメリカ
3	LMP-3	1	D.ブラバム/M.マクニッシュ	パノス・モータースポーツ
4	LMP-4	2	加藤 寛規/O.コネル/K.グラフ	パノス・モータースポーツ
5	LMP-5	42	J.J.レーテ/J.ミューラー	BMWモータースポーツ
6	LMP-6	31	E.バーナード/E.コラード	モトローラDAMS
7	LMP-7	19	M.アンジェレリ/W.テイラー/E.バン・デ・ボール	チーム・キャデラック
8	LMP-8	9	F.ラゴス/B.クワイティンガー/A.ウォレス	チーム・キャデラック
9	GTS-1	4	A.ビルグリム/K.コリンズ/F.フレオン	コルベット・レーシング
10	GTS-2	62	T.アーチャー/P.フィスマン/B.デリッシュボーク	バイパー・チーム・オレカ
11	GTS-3	19	R.フェローズ/C.ニッフェル/J.ヘル	コルベット・レーシング
12	GTS-4	91	O.ベレッタ/K.ベンドリンガー/M.ドゥエス	バイパー・チーム・オレカ
13	LMP-9	32	C.ティンダー/M.グーセン	モトローラDAMS
14	GTS-5	93	D.ナヒュー/J.P.ベロック/D.デュバイ	バイパー・チーム・オレカ
15	GT-1	51	S.マーセン/B.ウォレック	ディック・ジョブ・レーシング
16	GT-2	23	R.ポスト/B.ランバート/A.ラツファーロ	アレックス・ジョブ・レーシング
17	GT-3	15	L.ルアー/D.ミューラー	ディック・バーバー・レーシング
18	GT-4	80	D.ロウ/J.モートン/M.シュロム	G & W Motorsports
19	GT-5	52	T.ブルグス/K.マッシュン/G.ウィリングハム	セイクル・モータースポーツ
20	GT-6	81	C.ルクス/B.エンドレス/D.ガリカ	G & W Motorsports

・決勝スピード=127.386mph (79.145km/h)
 ・NEXT ROUND: 第10戦 10月15日 ラグナセカ

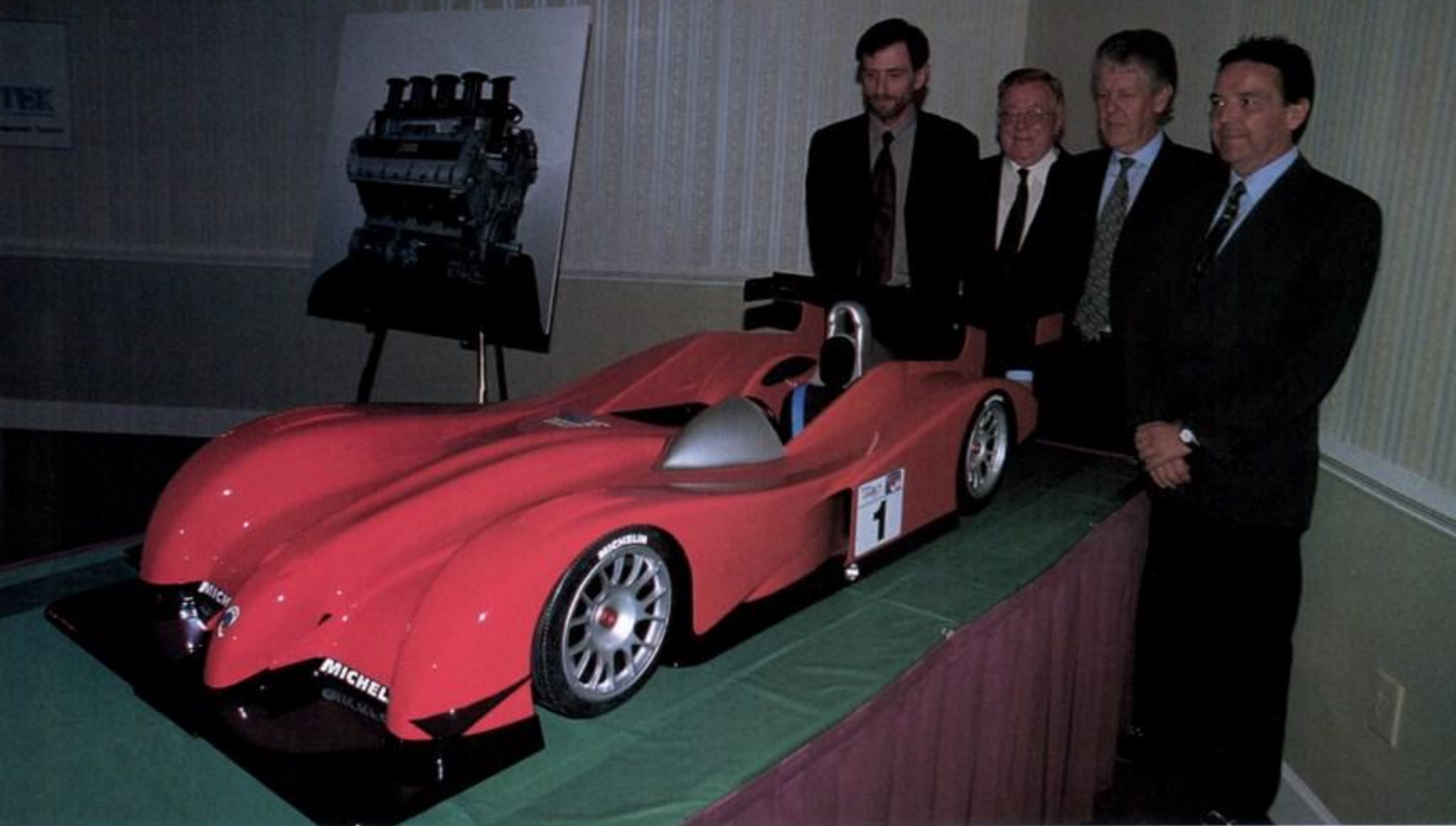
周回数	タイム	予選順位/タイム
304周	9'08"40/619	1'11"0/379
391周	+3laps	2'11"0/713
391周	+3laps	3'11"0/875
389周	+5laps	5'11"2/060
383周	+11laps	4'11"1/438
380周	+14laps	4'11"3/562
372周	+22laps	11'11"3/909
359周	+35laps	12'11"4/317
358周	+36laps	16'11"8/977
358周	+36laps	19'11"2/276
357周	+37laps	15'11"8/832
353周	+41laps	17'11"9/274
353周	+41laps	8'11"3/374
353周	+41laps	18'12"0/941
343周	+51laps	25'12"4/527
335周	+59laps	22'12"3/587
333周	+61laps	23'12"4/015
331周	+63laps	29'12"8/163
328周	+66laps	39'12"8/397
326周	+68laps	37'12"8/550

POINT STANDING PROTOTYPE DRIVERS

1	A.マクニッシュ	210
2	J.ミューラー	202
2	R.カベッロ	202
4	J.J.レーテ	200
5	F.ビエラ	192
6	E.ピットロ	191
7	J.マクニッシュ	149
8	D.ブラバム	188
9	加藤 寛規	175
10	J.オコネル	143

POINT STANDING PROTOTYPE TEAMS

1	アウティススポーツ・ノースアメリカ	217
2	BMWモータースポーツ	196
3	パノス・モータースポーツ	184
4	ヨハンソン・マッシュン・レーシング	100
5	チーム・ラファネリ/SRL	88



ル・マン制覇に向け ニューパノスLMP誕生!

独特のフロントエンジンレイアウトはそのままに
軽量化と重量配分見直しで2001年ル・マンへ

このところアウディ、BMWに
押され気味のパノスだが
そのパノスが来季に向けて
デビューさせるニューモデルが
アトランタでお披露目された
フロントエンジンの独特な
レイアウトはそのままに
より洗練されたフォルムを持った
新しいパノスLMP-1が
打倒アウディ、BMWを果たし
さらにル・マン制覇を狙う!

Text & Photos/Hiroaki Matsumoto



デザイナーのソービー。ニューパノスLMPロードスターSはこれまでの集大成的マシンという



同じV8ながら、排気量6ℓから4ℓへ変更。一気に軽量コンパクトなエンジンへと生まれ変わった



発表会場にはACOのアラン・ベルトーも姿を見せた

9月29日、アメリカン・ル・マンシリーズの第9戦が行われたロードアトランタで、パノス・モータースポーツは2001年型LMPモデルの発表を行った。

パノスのオーナーでもあるドン・パノスが所有するロードアトランタの近くのワイナリー&リゾート、シャトー・エランで行われた発表会には、アメリカはもとより、イギリス、ドイツなどの内外の関係者やプレスが多数詰めかけた。来年度のLMPマシンを発表するのは、ライバルに先駆けてパノスが最初というところもあり、俄然注目を集めていたのだ。

ドン・パノス夫妻によって、クレイモデルのカバーがめくられると、場内からはザワザワとしたざわめきの後、拍手が送られた。

コンセプトはそのままに

もともとV8エンジンをフロントに積み、GTカーとして生まれたパノス・ロードスター

「だったが、昨年からルーフのないプロトタイプのマシンとして生まれ変わった。そして来年度のマシンも、フロントエンジンというコンセプトはまったく崩さないものの、エアロダイナミクスを突き詰めた流麗なデザインかつ、低重心のマシンに生まれ変わった。写真を見た加藤寛規も「なんかバットマンカーみたいでカッコイイよね。羽があれば飛べるんじゃない?」と微笑む。「来年これに乗れるといいなあ」とも。またドン・パノスと交友のあるポール・ニューマンもひょっこりと現れて、このクレイモデルをじっくりと眺めていた。

このマシンの発表にあたり、壇上上がったのはオーナーのドン・パノス、チーム運営を司るデイビット・ブライス、ジャッドエンジンのビル・ギブソン、そしてパノスのチーフデザイナーであるアンディ・ソービーという面々だった。



全体的なイメージは現行モデルをより洗練した、という印象だろうか



これが現行モデル。ニューモデルはサイド部分のデザインもより洗練に



ドライバープロテクションの役割を持たせつつ、空力的にも工夫が

まずドン・パノスは「2001年型のマシンは過去3年の経験を踏まえた上で、大きなステップアップになるマシンだ。このマシンでル・マン24時間制覇を目指したい」と始めた。「エンジンを含めた新しく、斬新なデザインに非常に満足している。このマシンなら今までにないチャンスを我々にもたらしてくれるだろう」

エンジンも大幅に軽量化

実際にマシンのクレイモデルを見てみると、現在のマシンとの大きな相違点に気づく。まずはドライバーのcockpitまわり。ドライバーには十分なプロテクションのスペースを確保しながら、そこから後ろへ流れていくトンネルは、いかにもエアロダイナミクスを考慮したマシンの仕上げだ。ホイールベースも大幅に短縮されて、よりレスポンスのいいハンドリングも期待できそうである。

またフロント部はさらに小さく、低くなった印象を受ける。フロントノーズからチューブのように伸びたエアインテークがエンジンにエアを送る。そのエアの行き先には、軽量化に成功したフォードV8のエンジンがある。今回の大きな変更点は排気量で、現在の6ℓから4ℓに大幅に排気量が縮小された。このおかげでエンジン単体は198kgから、なんと111kgまで軽量化できたのだという。およそ80kgの軽量化が意味するものは大きい。また燃費も大きく改善された要因のひとつで、長い耐久、特に24時間のレースでは大きな武器となるだろう。

テストが繰り返され、ジョン・ニールセンによって、シエイクダウンのテストが済まされている。ニールセンは「とても力強いエンジンで、スロットルレスポンスがいい。またパワーバンドも広がっているから、きつと新しいマシンに積んでも乗りやすいだろう」と語っている。

その新V8マシンのパワーは、これまた新開発のギヤボックスを介す。Xトラックと共同で開発されたという6速のギヤボックスは、大幅な軽量化に成功しマシンの重量配分の改善に役立っている。

しかし、マシンの設計上でクリアになっていない問題もあった。ドライバーを守るロールバーが現在ひとり用で設計されているが、これがレギュレーションでふたり用に直さなくてはいけなくなる可能性があるようだ。他にもいくつかレギュレーション上の指摘もあるようで、ACOとコミュニケーションを取りつつ設計されたあくまで暫定のクレイモデルということになるが、それでも十二分に期待できそうなニューマシンだ。



現行モデルよりもフロントに移設されたエンジン吸気用エアインテーク。フロントのデザインも変わる



リビューでは、cockpitまわりから続くトンネルでリヤへ空気の流れを整えているのがよく分かる

TOPICS ABOUT THE 2001 ALMS

来季はマレーシア・セパンでも開催決定!

ロードアトランタにおいて2001年のアメリカン・ル・マンシリーズのカレンダーが発表された。3月4日テキサスで行われる開幕戦から全13戦の予定。そのうちの多くはヨーロッパ・ル・マンシリーズと併催され、より多くのエントリーを見込んでいる。

今年はセプリングが開幕戦だったが、セプリングは第2戦の3月17日に回されている。また気になるヨーロッパでの開催だが、5月のスペイン・ハラマ

は決定したが、4月14日の第3戦はサーキットが決定していない。北米大陸では、8月にモスポーツやケベックなど、カナダにも遠征する。またアトランタのプチ・ル・マンは10月6日に組み込まれている。

さらに国際色豊かと思わせるのは、今年同様アデレードが12月2日に最終戦として行われる予定なのに加え、11月21日にマレーシアのセパンが加えられている点。パンパシフィックでの開催も増え、興行的にも勢いづいているアメリカン・ル・マンシリーズだ。

PANOZ LMP-1 ROADSTER S SPECIFICATION

●シャシー	
構造	カーボンファイバー・モノコック
ホイールベース	2746.5mm
全長	4648mm
全幅	1597mm
車高	1083mm
フロントトレッド	1611mm
リヤトレッド	1590mm
車両重量	900kg
●エンジン	
名称	パノスVB
エンジン型式	DOHC90度V型8気筒
総排気量	3997ccs



カレンダーも発表され盛り上がりを見せるALMS。参戦勢力もいづれ明らかになるだろう

JAPANESE GRAND PRIX



ELEVISION
SE
RIX

モータースポーツ史上最長の
生みの苦しみに終止符を打ち
21年ぶりにフェラーリに
ドライバーズチャンピオンを
もたらしたシューマッハー
これまで数多くの
ドライバーが挑み、そして
ことごとく敗れていった戦いに
ついに打ち勝った男は
表彰台で安堵の笑みを浮かべた

日本GP

●F1世界選手権第16戦●10月6～8日●鈴鹿サーキット
●天候：曇り時々雨●路面：ドライ～ハーフウエット

Text/Mark Hughes Translation/Yutaka Mita(OT)
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto
Hiroharu Sato, Masahide Kamio, Yasuhiro Okazaki
Tamotsu Futamura, Graffiti

すべては この瞬間の ために

フェラーリ加入から紆余曲折の5シーズン
ついにシューマッハーがチャンピオンを獲得!!



FUJI TELEVISION



ROUND 16 JAPANESE GP

牽制をかわしハッキネンがトップで1コーナーへ タイトル争いは最終戦に持ち越しかと思われたが……

グリッドについたハッキネンは、マシン後方から白煙が上がり、重大トラブル発生かと思われたが、完璧なスタートを切り、幅寄せするシューマッハーにも勝ることなくトップに立った

92年以来ミハエル・シューマッハーのトレッドマークとなっていた歓喜の大ジャンプ。鈴鹿の表彰台でも軽やかに舞ったが、初めて着地でフラついた。完璧なパフォーマンスを見せていた彼がこの日見せた唯一の失態がこれだった。ミハエルがモーターレース史上最大の「生みの苦しみ」に終止符を打ち、フェラーリにドライバーズチャンピオンシップをもたらした瞬間である。

思い起こせば、ミハエルのタイトル獲得にはさまざまなドラマがあった。鈴鹿も例外ではなく、彼の最大のライバルにしてディフェンディングチャンピオンのミカ・ハッキネンがその行く手に立ちふさがり、常人では耐え難いレベルの神経戦を戦う羽目になった。彼がどれだけ高いレベルに到達しようと、どれだけエネルギーを傾注しようと、その近くには必ずシルバートのマシンから刃のような視線を送る男がいた。事実、レースの4分の3をリードしたのはミカであり、わずかな運命のいたずらがふたりの明暗を分けたのだ。『グッドウィナーになるには、グッドルーザーにならないといけない時もある』とミカ「今日はレースの楽しさと勝つ喜びをウイナーである『ザ・ミハエル』に送れたことがうれしい」「ミカは時々おかしな言い回しをすることがある。その最たるは個人名に『ザ』をつけること。文法的にはまったく不要な定冠詞である。しかし、今日のミハエルに『ザ』をつけたのは大正解だ。ミハエルは確かに『真の』男だった。おそらくは全世界のモーターレースファンに9割が、ティフォッシンならば全員がこれに賛成してくれるだろう。シューマッハーとハッキネン以外——それぞれのチームメイトも含めて——は、わき役どころか単なる背景に成り下がってしまった。デイビッド・クルサードが3位、ルーベンス・バリチェロが4位と、それぞれ所定の位置は確保したものの、スタートからフィニッシュまでスリリングなバトルを展開したふたりのグレートドライバーに迫る術もなく、1分以上の差をつけられてしまった。

25周目からあいにくの雨となり、しかも降ったりやんだりの惱ましいコンディションとなった。絶妙のバランスでギリギリの攻防を続けるふたりに新たな付加的要素が加わったことになる。雨さえ降らなければ最初にチエッカーを受けたのはハッキネンであり、タイトルは最終戦まで持ち越されたに違いない。

ハッキネン、抜群のスタート

この週末は、当初からハッキネンが一枚上手のように見えた。史上まれに見る予選のせめぎ合いは、わずか1000分の9秒差でフェラーリに重配が上がったが、シューマッハーが強烈なプレッシャーにさらされていることは傍目にも明らかだった。マシンから下りたシューマッハーは一種の蹙伏態。ことさらに陽気に振る舞いプレッシャーを払拭しようとしているかの印象を受けた。一方のハッキネンを見るからに落ち着いている。目元を隠す黄色のサングラスを外しても、その瞳には迷いの色は微塵もなかった。

フォーメーションラップ。ミカのエンジンから大量の煙が上がる。ミラー越しに白煙を見た時は、さすがの彼もキョットとしたに違いない。エンジン下部からは何やら液体が漏れている。しかし、ハッキネンがグリッドを離れて加速すると、その煙は消えていった。グリッドに戻ったマクラーレンからは、またしても白煙が上がっている。今世紀最後のバトルはこのままなくなってしまうのか。「そう、

QUALIFY TOPICS

その差わずか0.009秒 シューマッハー激戦を制す!

今年も決戦の舞台となった鈴鹿は、予選からシューマッハーとハッキネンのふたりが他を寄せつけない壮絶な戦いを繰り広げ、アタックごとに僅差で順位が入れ替わる展開となった。開始26分過ぎに先にコースインしたシューマッハーが、まず最初のアタックで1分36秒094をマークすると、ハッキネンがその直後に1分36秒168で肉迫。ハッキネンが2度目のアタックで1分36秒017までタイムを伸ばし、シューマッハーをわずかに上まわると、すかさずシューマッハーも36秒台の壁を破り、1分35秒908でハッキネンを逆転。ハッキネンも3度目のアタックで35秒台に入る1分35秒834をマークしたが、残り13分、シューマッハーがハッキネンに1000分の9秒差をつけ、1分35秒825で逆転した。激しい予選を制したシューマッハーは、これにより鈴鹿では98年から3年連続となるポールポジション獲得となった。

35秒台はそのふたりのみで、クルサード、バリチェロがいつものようにその後ろに続いた。フリー走行からの好調をキープしたBMWウィリアムズのジェンソン・バトンとラルフ・シューマッハーが5位、6位。7位には走りなれた鈴鹿でジャガーのアーバインが奮闘。注目されたホンダはジャック・ビルヌーブが9位、リカルド・ゾンタに至っては18位と、予想に反して下位グリッドに埋もれることになり、8年ぶりの地元グランプリを厳しい位置から戦うことになってしまった。



「このレースに関しては特に何も言うことはない」とアレジ。マシンが壊れてしまえば勝負にならない

驚異的なストレートスピードを誇ったフェルスタッペンだったが、電気系トラブルで今年の日本GPリタイア第1号となってしまった



無限が鈴鹿スペシャルを持ち込んだものの、予選からセットアップが決まらずチグハグな週末を過ごしてしまったジョーダン陣営



来季はトヨタの開発ドライバーとして1年間の浪人生活を送るサロ。鈴鹿にはトヨタの関係者も多く姿を見せたといわれている



“地元”のツボを知っているアーバインは、予選7番手を獲得。しかし、ピットストップに手間取り久々の入賞はならなかった



37周目、ブルツはシケインの危険な位置でスピン。ピットレーンに入ろうとしていたシューマッハーは間一髪、難を逃れた



予選でバトンに敗れたものの、スタートで4位まで浮上したラルフ。しかし、濡れた緑石に乗ってレースを終えてしまった

スタートから徐々にシューマッハーを引き離し、雨が降り出す前まではレースを支配していたハッキネン。しかし、2度目のピットストップが終了した時、ふたりの明暗ははっきり分かれていた

僕自身、終わったと思ったね」とミカ。「でも、チームからは何の無縁も入らなかった」メルセデスエンジンはいつもどおりの咆吼を響かせており、このスモークの原因は、オイルキヤッチタンクからのオーバーフローだったらしい。オイルが過熱したエキゾーストに触れ、それが煙を出していたのだ。

ハミを無視して、フリップボタンを押してシフトアップ。意地と意地のぶつかり合いが、両者のフロントホイールに開いたわずかな数センチのギャップに見て取れる。先行したのはマクラーレンだった。

3番手はクルサード。しかし、7番グリッドから得意のロケットスタートを決めたラルフ・シューマッハーに危うく抜かれるところだった。このふたりとエディ・アーバインを加えた3人が前に立ちふさがり、バリチェアは6番手。しかも、第1コーナー直前でアーバインが急にスロットルオフしたため、彼はさらにタイムをロスした。3列目のジェンソン・バトンはクラッチをオーバーヒート

させてしまい、これまた順位を落として7位。ふたりのタイトルコンテナーは瞬く間にクルサード以下を置き去りにする。ナンバー2の燃料搭載量を減らしライバルの妨害に出る作戦は、フェラーリもマクラーレンも採用しなかったようだ。何の小細工もない正々堂々の一騎討ち、これが鈴鹿のテーマとなった。

勝敗を分けたものは……

ハッキネンがギリギリと差を広げ、10周目には1・8秒のギャップが出来上がった。だが、この程度では差とは呼べない。すでにクルサードは9秒も後方、ここへきて、ナンバー1とナンバー2の差ははっきりと表れてし





雨とピットストップ戦略で順位が入れ替わり、終わってみればいつものシューマッハーバターのレースだった。力強く走った53ラップ。シューマッハーは見事に勝ってチャンピオンを決定した

また。鈴鹿名物の連続S字——第3と第7コーナーの区間——では2台のマシンが物理的限界で走っていることがよく分かる。コーナー途中でわずかに、しかし確実にノーズの向きが変わるのは、巧みな左足ブレーキングのせいだろう。前方へと向かう力を失わずに、マシンの方向だけが変わっている。クルサードもこのテクニクを持っているが、使わないことが多いという。一方ルーベンスに至っては左足ブレーキングは一切行わない。このわずかなテクニクの違いが10秒強というタイム差となって表れているのだ。130Rからシケインへと続く緩いコーナーでも、上位2台は左足ブレーキングの牙を披露した。

この最終セクションでは、ハッキネンよりシューマッハーのタイムがいい。第1、第2セクターではミカがシューマッハーを圧倒していたが、これはストレートスピードの差が一役買っているらしい。総合すると両者の差はほんのわずかしがなく、ジリジリと焦がすようなバトルが続いている。

鈴鹿では伝統的に2ストップ作戦が正解と言われており、最初のストップは16と20周目というところ。しかし、2強で唯一このタイミングでピットに入ったのはバリチェックだけ。トップ2台のペースを見ると到底1ストップは考えられず、多めの燃料を搭載してレースをスタートし、フレキシブルにピットストップのタイミングを変える戦略に出ていると判断できる。

22周目にミカに呼び出しがかかる。静止時間は6・8秒。シューマッハーはその間にリーダーとなり、翌23周目にピットへ。こちらは7・4秒の静止だった。シューマッハーのインラップはハッキネンのそれより1秒速かったが、反対にアウトラップは1秒遅く、ふたりの差は2・4秒とストップ前と同一。



惜しくも今季初入賞はならなかったハーバート。残るは最終戦マレーシアGPのみとなった



ふたりだけの戦いに他のドライバーたちは置き役にすらなることができなかった



躍昇の新人バトンは、初めて走る鈴鹿でもいきなり予選5番手を獲得した

自信を持って臨んだ8年ぶりの鈴鹿で、Hondaはまさかの低迷。ビルヌーブがなんとか6位入賞を果たした





異例の通達を發し、タイトルコンテナーの邪魔はしないこと、これに違反した場合、ペナルティーを課す場合がある、とバックマーカーに牽制球を投じた。このペナルティーが発動するとしたら、その対象はまずベド口になりそうだった。

ついにマクラーレンのテールを捕らえ、しかもトラックはおあつらえ向きに濡っている。ハードブッシュしたシューマッハは、ほんの数ラップのうちにその差を0.7秒に切り詰めていた。だが、雨が小降りになるとハッキネンもこれに反応し、ふたりはまたしても膠着状態に陥る。

かと思ふと、一天にわかにかき曇り、大粒

の雨が落ちそうな気配。ちょうど2度目のピットストップのタイミングに差しかかっており、ウエットにするか、ドライのままで行くか、それが大きな問題となった。こういうときはコース上で行けるだけ長くどまるとよいを見ろのいいに決まっている。となると、一度目の給油が遅かったフェラーリが有利か。おまけにピット戦略面では明らかにフェラーリに一日の長がある。

メカニックたちはそれぞれに手をかざして雨足を探る。130Rとシケインの間では、ハッキネンが周回遅れのリカルド・ゾンタを見事なタイミングでパス。シューマッハはシケインで強引にBARをオーバーテイクしようとして、フロントホイールが当たった。サスペンションまわりにダメージもなく、バンクもなかったのはラッキーといふべきだろう。「え、当たった？」と、レース後のシューマッハはこの瞬間の出来事を覚えておらず、大きく目を見開いて逆こちらに質問してきた。「まあ、そんなこともあり得ただろうな」

逆。新品のドライタイヤを履いたハッキネンはタイヤ温度が上がり苦勞していたのだ。「そこらじゅうでスライドする始末さ。まったくグリップが出なかった」

2台のジャガーの位置がふたりのバトルの行方を決めてしまったと言ってもいい。シューマッハは3周連続で驚異的なタイムをたたき出し、最後のピットストップへ準備万端の間、スピンするアレクサンダー・ブルツを素晴らしいテクニックで緊急回避する見せ場も演じてくれた。フェラーリのピットクルームもこれに添え、マクラーレンよりも1.4秒速い6秒フラットでシューマッハを送り出す。その後、ストップ時間をチェックしていたひとりのメカニックが小躍りを始めた。彼には逆転に成功したことが分かったのだ。

だが、ミハエルには疑心暗鬼。「ロス・ブラウンが無縁で、『いい感じだ、いい感じだ』と言っていたけど、いつ『マズいぞ』に変わるかと思っていた。そうしたら『これなら大丈夫だ』に変わったよ」

ハッキネンはトラフィックにより、さらにタイムをロス。残り13周時点でシューマッハのリードは4秒になっていた。

残り数周。雨足はさらに強まった。「ウエットにすることも考えて、ちょっと迷ったんだ」とブラウン。「だが、ミカの出方を見てから対応すればいいのだと思直した」

最後の2周は安全策を採ってペースを落としたシューマッハ。それをかき取ったハッキネンは、最後の最後までチャンピオンの意地を見せたいと追った。「最後は狂気の沙汰だった。完全に限界を超えていた」とハッキネン。しかし、最速セクタータイムを記録する追走も、歴史を変えるには不十分だった。シューマッハとハッキネン、どちらが勝つてもおかしくなかった。いくら戦略が正しくても、些細な偶然によってそれが凶と出ることもある。それがスポーツの残酷さでもある。面白さでもある。とまれ、勝ったシューマッハも負けたハッキネンもこの結果には十分納得しているはずだ。

任務完了。大きなプレッシャーにさらされ続けてきたシューマッハとジャン・トッドはようやく安堵の瞬間を迎えた

37周目、目前に2台のジャガーを見たハッキネンがピットストップ。しかし、コース復帰後またしてもデ・ラ・ロサに引っかけた。そして雨足はさらに強まる。「ミカが有利になると思つた」とシューマッハ。「何しろ僕はタイヤが終わったからね」だが実際はその

十分納得しているはずだ。

ROUND 16 JAPANESE GP

勝負は些細な偶然によって決まってしまうことがある しかし、両者ともこの結果には十分納得しているはずだ

RESULT/Round 16

5.884km×53周=310.596km 予選出走22台・決勝出走22台・完走15台

順位	No.	ドライバー	マシン	周回数	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	③	M.シューマッハ	フェラーリF1-2000	53周	1'29'53"435	1'39"443	1/1'35"825
2	①	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-15・メルセデス	53周	1'29'55"272	1'39"189	2/1'35"834
3	②	D.クルサード	マクラーレンMP4-15・メルセデス	53周	1'31'03"349	1'40"058	3/1'36"236
4	④	R.バリチェロ	フェラーリF1-2000	53周	1'31'12"626	1'40"218	4/1'36"330
5	⑩	J.バトン	ウィリアムズFW22・BMW	53周	1'31'19"129	1'40"699	5/1'36"628
6	⑫	J.ビルヌーブ	BAR002・ホンダ	52周	1'30'01"652	1'40"739	9/1'37"267
7	⑦	J.ハーバート	ジャガーR1・コスワース	52周	1'30'02"565	1'41"226	8/1'37"329
8	⑦	E.アーバイン	ジャガーR1・コスワース	52周	1'30'04"127	1'41"154	7/1'36"899
9	⑬	R.ゾンタ	BAR002・ホンダ	52周	1'30'46"202	1'40"980	18/1'38"269
10	⑬	M.サロ	ザウバーC19・ベトロナス	52周	1'31'08"846	1'41"634	19/1'38"490
11	⑧	P.ディニス	ザウバーC19・ベトロナス	52周	1'31'15"646	1'41"002	20/1'38"576
12	⑧	P.デ・ラ・ロサ	アロウズA21・スーパーテック	52周	1'31'16"830	1'42"002	13/1'37"652
13	⑩	J.トゥルーリ	ジョーダンEJ10・無限ホンダ	52周	1'31'20"279	1'40"967	15/1'37"679
14	⑪	G.フィジケラ	ベネトンB2000・プレイライフ	52周	1'31'20"802	1'42"416	12/1'37"479
15	⑪	G.マツツアカネ	ミナルディM02・フォンドメタル	51周	1'31'31"651	1'43"097	22/1'40"462
16	⑨	M.ジェネ	ミナルディM02・フォンドメタル	46周	エンジン	1'42"815	21/1'39"972
17	⑨	R.シューマッハ	ウィリアムズFW22・BMW	41周	スピニ	1'40"900	6/1'36"788
18	⑮	N.ハイデルフェルド	プロストAP03・ブジョー	41周	リヤサスペンション	1'42"356	16/1'38"141
19	⑮	A.ブルツ	ベネトンB2000・プレイライフ	37周	スピニ	1'42"795	11/1'37"348
20	⑮	H.H.フレンツェン	ジョーダンEJ10・無限ホンダ	29周	油圧系	1'41"185	8/1'37"243
21	⑮	J.アレジ	プロストAP03・ブジョー	19周	エンジン	1'42"737	17/1'38"209
22	⑮	J.フェルスタッペン	アロウズA21・スーパーテック	9周	電気系	1'42"788	14/1'37"674

・優勝スピード: 207.316km/h
 ・最速ラップ: M.ハッキネン (マクラーレン・メルセデス) 1'39"189 212.830km/h 26周目
 ・ラップリーダー: 1-21=M.ハッキネン, 22-23=M.シューマッハ, 24=D.クルサード, 25-36=M.ハッキネン, 37-53=M.シューマッハ
 ※NEXT ROUND: 第17戦(最終戦) 10月22日 マレーシアGP(セパンサーキット)

POINT STANDING DRIVERS

1	M.シューマッハ	98
2	M.ハッキネン	86
3	D.クルサード	67
4	R.バリチェロ	58
5	R.シューマッハ	24
6	G.フィジケラ	18
7	J.ビルヌーブ	15
8	J.バトン	12
9	H.H.フレンツェン	11
10	J.トゥルーリ	6
11	M.サロ	6
12	J.フェルスタッペン	5
13	E.アーバイン	5
14	R.ゾンタ	3
15	A.ブルツ	2
16	P.デ・ラ・ロサ	2

POINT STANDING CONSTRUCTORS

1	フェラーリ	156
2	マクラーレン・メルセデス	143
3	ウィリアムズ・BMW	36
4	ベネトン・プレイライフ	20
5	BAR・ホンダ	20
6	ジョーダン・無限ホンダ	17
7	アロウズ・スーパーテック	7
8	ザウバー・ベトロナス	6
9	ジャガー・コスワース	3

STARTING GRID

③	M.シューマッハ	1'35"825	①	M.ハッキネン	1'35"825
②	D.クルサード	1'36"236	④	R.バリチェロ	1'36"330
⑤	J.バトン	1'36"628	③	R.シューマッハ	1'36"788
⑦	E.アーバイン	1'36"899	⑤	H.H.フレンツェン	1'37"243
⑩	J.ビルヌーブ	1'37"267	⑥	J.ハーバート	1'37"329
⑫	A.ブルツ	1'37"348	⑧	G.フィジケラ	1'37"479
⑬	P.デ・ラ・ロサ	1'37"652	⑨	J.フェルスタッペン	1'37"674
⑮	J.トゥルーリ	1'37"679	⑮	N.ハイデルフェルド	1'38"141
⑮	J.アレジ	1'38"209	⑮	R.ゾンタ	1'38"269
⑮	M.サロ	1'38"490	⑮	P.ディニス	1'38"576
⑮	M.ジェネ	1'39"972	⑮	G.マツツアカネ	1'40"462



ニュース出版の
モータースポーツ雑誌

発売日にすぐ読める いま申し込むとトクをする

宅配 最速便

定期購読者 大募集!

2000年を迎え、おかげさまでレーシングオンも15年目となります。これも、皆様からの熱いご支援によるものとの感謝をこめてニュース出版モータースポーツ雑誌の定期購読を大募集!!

いま、ニュース出版のモータースポーツ雑誌定期購読をお申し込みになると各号発売日にご希望の本をお手もとにお届けします(一部地域を除く)

ご好評につき

定期購読をお申し込みのお客様には、次のような特典をご用意いたしました



レーシングオンの収納に便利な
**レーシングオン
オリジナルファイル**
(本体1,200円)をプレゼント

Racing ON
レーシングオン
国内外の4輪モータースポーツ情報を斬新な切り口でご紹介。速報性プラス読みごたえ十分な内容には定評があります。
隔週木曜日発売 定価480円

■宅配通常便... 発売後2~3日以内にお届け(送料無料)

■宅配最速便... 発売日にお届け(送料各号60円)

※一部地域につきましては、発売日より遅れて本が届く場合があります。

【お申し込み方法】

■購読代金引き換えでのお申し込み

代金引き換えでのお申し込みは、次の3方法でのお申し込みが可能です。購読料は、初回発送の際代金引き換えとさせていただきます。なお、初回発送のみ郵便による発送となるため、発売日までにお届け出来ない場合がありますのでご承知置きください。

1.電話でのお申し込み

下記お申込書の内容をお伝えください。(受付時間=月~金10:00~18:00)
電話番号 **03-5430-4440**

2.FAXでのお申し込み

下記申込書に必要事項をご記入のうえ、ニュース出版販売部まで送信してください。
FAX番号(24時間受付) **03-5430-4455**

3.インターネットでのお申し込み

ニュース出版ホームページでもお申し込みを受け付けております。
<http://www.news-pub.com/>

■クレジットカード(一括払いのみ)でのお申し込み

MASTER、VISA、JCB各カードの
一括払いがご利用になります。
下記申込書に必要事項をご記入の
うえ、FAXしてください。
お電話での受け付けも可能です。



【ご注意】

- お申し込みは、お客様のご購読開始希望号の発売日7日前までお願いいたします。すでに発売されている号からのご購読開始はできません。
- ご購読開始希望号の発売日7日前以降のお申し込みの場合、ご購読開始は希望号の次号からとさせていただきます。

〒 住所 電話 年齢 性別 職業	フリガナ 都道府県 () 才 性別 男・女 職業 <input type="checkbox"/> ご希望宅配便名 (いずれかに✓を記入してください) <input type="checkbox"/> 宅配通常便(送料無料) 12,000円 <input type="checkbox"/> 宅配最速便(送料各号60円) 13,500円 <input type="checkbox"/> クレジットカードでお申し込みの方のみご記入ください ご使用カード <input type="checkbox"/> MASTER <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> JCB カード番号 有効期限 年 月	フリガナ お名前 ご署名 年 月
■ご購読開始ご希望号を記入してください(発売されている号からのお申し込みはできません。) レーシングオン No. _____ から 25冊(約1年分)		

●購読料金は税込みとなっております。●海外発送についてはお取り扱いいたしません。●契約期間中にお客様のご都合によりご解約される場合は、残金のご返金はできませんのであらかじめご了承ください。●ご不明な点、お問い合わせは(株)ニュース出版販売部までお願いいたします。

NEWS PUBLISHING CO., INC. 〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7
株式会社 ニュース出版 販売部 TEL:03-5430-4440 FAX:03-5430-4455
E-mail:news-pub@news-pub.com



泌尿器科
形成外科
性病科

東京上野クリニック

24時間無料電話相談
0120-508-550

●当院は予約制です秘密は、完全に厳守出来ます。●手術後も安心できる生涯無料保証システムを完備。●男性スタッフが全て対応します。
●相談・受付は24時間、電話にて対応いたします。●診療時間は、朝10時から夜8時までの年中無休です。●小冊子「手術のいろいろ」は無料で送付いたします。
※小冊子のご請求は、0120-087-008までお申し込みください。(クリニックの名前を伏せて別の名前で発送しますので、ご安心ください。)

メールで男の悩み相談もできるホームページです。 <http://www.ueno.co.jp> 携帯アドレス <http://www.ueno-c.com>

ご紹介できる クリニック一覧	札幌 011-252-6000 JR札幌駅 アイビル4F 中央区北4条西2 アイビル 4F	仙台 022-723-3000 仙台ビル7F JR仙台駅 青葉区中央16-27 仙信ビル 7F	新潟 025-241-4000 JR新潟駅 新潟市花巻1-4-6 リバティプラザ駅前 2F	大宮 048-642-1000 JR大宮駅 大宮市宮町2-11 ハシモトビル7F	東京 03-3274-4000 新横町ビル14F JR有明駅 中央区八重洲1-8-16 新横町ビル14F	
	上野 03-3876-7000 JR上野駅 台東区根岸1-8-18 高松ビル4F	新宿 03-3343-4000 JR新宿駅 新宿区西新宿1-3-15 栃木ビル7F	横浜 045-323-5000 JR横浜駅 西区北幸2-10-50 北幸山田ビル2F	千葉 043-221-8000 JR千葉駅 中央区土井1-2-11 勝山ビル 6F	浜松 053-452-6000 JR浜松駅 浜松市東区143-3 イズミハママツビル5F	名古屋 052-562-5000 JR名古屋駅 中村区名駅3-26-21 新香取ビル6F
	京都 075-352-5000 JR京都駅 北区梅田1-2 駅前第2ビル 2F	大阪北 06-6456-3000 JR大塚駅 北區梅田1-2 駅前第2ビル 2F	大阪南 06-6634-3000 JR東淀川駅 中央区難波3-5-11 東亜ビル8F	岡山 086-224-9000 JR岡山駅 岡山市本町9-36 第一セントラルビル 3F	福岡 092-415-6000 JR博多駅 博多区博多駅前1-12-7 第13同部ビル 2F	TOKYO UENO CLINIC

テープ案内 0120-087-008
 メンズ総合案内 0120-518-550
 包茎総合案内テープ 0120-528-550
 性病総合案内テープ 0120-538-550
 インポテンス相談電話

フリーダイヤルは、携帯・PHSからもご利用になれます。(インポテンス相談電話は除く)

UENO MOTOR SPORTS CALENDAR 東京上野クリニックは各協会と協力してモータースポーツを応援しています。

スーパー耐久シリーズ	フォーミュラ・ニッポン	GT選手権	F-3選手権	全日本ロード
第7戦 スーパーTEC 10/14(土)・15(日)富士スピードウェイ(静岡県) 第8戦 SUGOスーパー耐久レース 10/28(土)・29(日)スポーツランドSUGO(宮城県) スーパー耐久シリーズ/本年度レース終了	第10戦 鈴鹿サーキット 11/4(土)・5(日)鈴鹿サーキット(三重県) フォーミュラ・ニッポン 本年度レース終了	第7戦 SUZUKA GT 300km 10/21(土)・22(日)鈴鹿サーキット(三重県) GT選手権 本年度レース終了	第10戦 ミリオンカードカップレース 11/4(土)・5(日)鈴鹿サーキット(三重県) F-3選手権 本年度レース終了	世界選手権グランプリ 10/14(土)・15(日)ツインリンクもてぎ(栃木県) 第10戦 T1スーパーバイクレース 10/21(土)・22(日)T1サーキット英田(岡山県) 第11戦 MFJグランプリスーパーバイクレース 11/4(土)・5(日)ツインリンクもてぎ(栃木県)

●天候などの理由により、レースは中止または、延期される場合があります。



[レース・で・プロモーション] 'SPONSOR'

KENWOOD

信頼性の高い無線機器で ドライバーとチームの コミュニケーションを図る

株式会社ケンウッド

- 正式名称：株式会社ケンウッド
- 所在地：東京都渋谷区道玄坂1-14-6
- 設立年：昭和21年
- 資本金：233億円
- 従業員数：2310名
- 業務内容：ホームオーディオ、ゼネラルオーディオ、カーオーディオ、カーナビゲーションシステム、アマチュア無線機、業務用無線機、特定小電力トランシーバー、携帯電話、家庭用電話などの製造・販売

その活躍は国内にとどまらず、世界のトップカテゴリーにおいても高い実績を残すなど、今やモータースポーツと切っても切れない存在となったケンウッド。当然のことながら、レース関係者のみならず、世界中レースファンにもその名前は広く知られることとなった

いワダチや視界を奪うほどの砂塵、強烈な日差しが照りつける中、超高速走行を続けるドライバーたち。それは生身の人間やドライバーにかかる負担はもちろんのこと、通信機器にも厳しい条件をつきつける。ラリーにおいても無線機器の役割は大きい。マシンは単独で広大な大地を駆け抜けるため、走行中、チーム側とドライバー/ナビゲーターとのコミュニケーションは無線を通してだけ行われる。当然のことながら、無線機が不調をきたすこ

メーションを正確無比に伝え、数々の勝利に貢献してきた。「走る実験室」とよく謳われるモータースポーツ。厳しいレースシーンを通じてたくさん経験を積み、蓄えた技術力を市販製品にフィードバックする。無線機器はもちろんながら、普段私たちが何気なく手にとっているオーディオ機器にもレースで裏打ちされたアイデア、そしてレーシングスピリットが注ぎ込まれているのだ。

その後も同社はカテゴリーを問わず数々のレースに挑戦しては無線技術を高めていった。実際、テクニカルサポートについての評価は非常に高く、特にモータースポーツの最高峰たるF1においての活躍は有名なもの。パッシングシーンが減少した現代のF1において、ピット戦略は重要なカギを握る。1周ごとに前後のマシンとのタイム差を測り、ライバルの動向を見つめる。どこでピットインしどのタイヤをチョイスするか。時速300kmオーバーの世界では一瞬の判断ミスが致命傷となるのだ。そして、同社のサポートする無線技術はチームとドライバーが生み出すインフォ

今でこそケンウッドの無線機器は押しも押されぬほどのトップブランドとして世界をリードし、モータースポーツ界においてもF1やWRCでチャンピオン獲得に貢献するなど数々の輝かしい実績を誇るが、そのスタートは決して順風満帆ではなかった。87年のサファリ・ラリー、同社のモータースポーツの歴史はここから始まった。当時、WRCへ本格的に参戦を開始したスバルとジョイントし世界一過酷なサファリに挑戦。深

とは致命傷となるのだ。そして、同社が提供した無線は無常にも、本戦前のレッキスすら乗り切ることができなかった。原因は経験不足しかしエンジンニアたちは初めて味わった悔しさをバネに、チームの納得する無線機器を送り出す。この血のにじむような努力は、スバルチームの上位入賞という形で結果に表れた。ここからモータースポーツへの挑戦が始まったのだ。

ドイツツーリングカー選手権

2000

R5. ニュルブルクリンク
R6. ラウズイツリンク
R7. オッシャースレーベン

DTM

DEUTSCHE
TOURENWAAGEN
MASTERS

メルセデス、勝利への絶対加速。

シルバーアローに死角なし!

ツーリングカーレースの本命、DTM。
中盤戦を迎え、プライドをかけた最速バトルが加熱する!

パート3 ON
10/20 SALE



全国セブンイレブンにて
お求めになれます。

¥2,300 (税抜)
STEREO Hi-Fi 60min.

DTM2000パート4
11月24日発売

DTM
2000
DEUTSCHE
TOURENWAAGEN
MASTERS

ドイツツーリングカー選手権

Part 3

●お問い合わせ ● 株式会社エプコット 〒150-0002 東京都渋谷区渋谷4-5-6 2F 受付時間: 平日AM10:00~PM7:00
☎: 0120-070-406 [www.epcott.co.jp/] ●WRCビデオあります。

PIAA

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



第2弾

“物凄いワイパー”登場
拭くだけで撥水コーティング

なんと

大雨

でも

間けつワイパー

で

十分

視界クツキリ

晴れの目と変わりません

拭き方が変わる 今までのワイパーとは全く違います

ワイパーの拭き方が変わる

21世紀のワイパーはこうなる



フロントガラスに着いた雨が視界を塞いでしまう
フロントガラスに着いた雨を水滴に変え視界を妨げません

拭くだけで撥水コーティング
はがさない・ビビらせない

●撥水コーティングしてない車にも
●撥水コーティングしてある車にも

世界初「シリコート」ワイパー登場

(シリコート)

シリコート・ワイパー

シリコート・ゴム・ワイパー

●撥水効果 これまでの撥水対応ワイパーとは異なり、ワイパーの作動によりフロントガラス上に撥水液を形成、ゴムに含まれる成分がワイパーの作動による摩擦でフロントガラスに転移し、撥水剤と同じ作用をもつことで撥水効果を発揮。●撥水効果持続機能 撥水処理されたフロントガラスでは、撥水液膜を守り、撥水効果の薄れてきた部分には撥水液膜を形成する撥水機能を発揮。●撥水液膜にも対応 特殊シリコンによりあらゆる撥水剤に適用可能(シリコン系、フッ素系)。市販もカーメーカーオプションもOK ●究極の静粛性・低抵抗ゴム 撥水処理されたガラス上で摩擦抵抗を大幅に低減、滑らかな動作を実現。ビビりや騒音を抑えスムーズな拭き性を発揮。●対環境性良好 特殊シリコンラバーを使用、従来の天然ゴムに比べ対紫外線・対オゾン性・耐熱性などに優れ、劣化しにくく、初期の拭き性を長時間維持。●どんなフロントガラスにもOK 乗用車・軽自動車、トラックのフロントガラスにも抜群のコーティング能力を発揮します。

なんと高速走行で水滴を弾く、飛ばす



拭くだけで薄く特殊な被膜ができ、その被膜がガラスにつく水滴を弾き、高速走行で水滴を飛ばします。

なんと大雨でも間けつワイパーで十分



なんと拭くだけで撥水コーティング(雨を水滴に変え視界を妨げないため)間けつワイパーで十分な視界を確保。

なんとコーティング車の場合撥水をはがさない、ビビらせない



摩擦抵抗を大幅に低減。撥水コーティングをはがらず(10倍長持ち、6ヶ月持続※当社)。さらにビビらせません。

- 拭くだけで薄く特殊な被膜ができます(約30分後)。 ※使用状況により異なる場合があります
- その被膜がガラスにつく水滴をはじきます。
- それにより雨の日、間けつワイパーでも十分です。
- しかも小雨でもビビり音がまったくありません。
- その他、撥水コート済みのガラスは、はがれにくくなり(10倍長持ち)、ビビり音を遠ざけます。 ※当社
- とにかく拭きがスムーズなので雨の日の車の運転が快適で楽しくなります。
- こんなワイパー、見たことが無い!! まず使ってください、ビックリします。



(お問合せはお近くのカーショップ、ガソリンスタンド、ホームセンターへ)
PIAA株式会社SPAC事業部 〒154-0001 東京都世田谷区池尻3-21-1-21 TEL.03-3795-2001 PIAA CORPORATION

PIAA NAKAJIMA RACING
2000フォーミュラ日本・ドライバーズ&チームチャンピオン獲得

スピードはひかえめに。シートベルトやチャイルドシートを忘れずに。

Drive Your Dreams. 人、社会、地球の新しい未来へ。 TOYOTA



EXPO
2005 AICH
AICHI JAPAN

Racing

331

11.2
NOV.2 2000

レーシングガオン11月22日号

2000年11月22日発行 (隔週木曜日発行) 第15巻第26号 発行所 株式会社ニューズ出版 〒104-0006 東京都中央区新富町2-4-7 TEL:03-5430-4441 (代) TEL:03-5430-4440 (編集)

NEW ARISTO DEBUT.



PHOTO:V300"VERTEX EDITION"ボディカラーはダークブルーマイカ(8P8).

●エンジン BEAMS 2JZ-GTE VVT-i、排気量:2,997ℓ、最高出力(ネット):206kW(280PS)/5,600r.p.m.、最大トルク(ネット):451N・m (46.0kg・m)/3,600r.p.m. ●寸法全長×全幅×全高=4,805×1,800×1,435(mm)、ホイールベース=2,800(mm) ●標準装備 SRSカーテンシールドエアバッグ(運転席・助手席)、VSC、ABS(アクティブ・リヤ・ステア)、独立3針式オゾンメーター、オートレベリング機能付ディスチャージヘッドランプ(ロービーム) カタログのご請求は、下記無料ダイヤルで365日24時間受け付けております。トヨタ自動車 お客様相談センター ☎0070-300-778999 お問い合わせ、ご相談は、月～金(除く祝祭日)9時～12時、13時～17時で受け付けております。

ARISTO

V300"VERTEX EDITION"455.0万円/S300 366.0万円 お近くのネット店・ビスタ店へ。 詳しくは! www.toyota.co.jp/Ars

※価格はメーカー標準価格です。価格は販売店が独自に定めておりますので、詳しくは販売店にお尋ねください。価格は消費税別です。販売税、税金は別途要料。送料もこの価格には含まれておりません。価格は北海道、沖縄地区を除く価格です。ボディの価格は含まれておりません。

雑誌29611-11/2 NEWS PUBLISHING CO.,INC.
2000 PRINTED IN JAPAN 凸版印刷株式会社

T1129611110485



定価480円 本体457円